

บทที่ 5

ผลการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูล

5.1 กล่าวนำ

บทนี้กล่าวถึงผลการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ aaSIDRA ของกรณีศึกษา 2 แห่ง คือ วงเวียนน้ำพุ อ.หาดใหญ่ จ.สงขลาและวงเวียนหน้าโรงพยาบาลยะลา อ.เมือง จ.ยะลา นำผลที่ได้จากในสนามมาเปรียบเทียบกับผลที่ได้จากโปรแกรมคอมพิวเตอร์ aaSIDRA ซึ่งแสดงผลในรูปของตารางและกราฟ

5.2 ผลการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูล

ข้อมูลที่ได้จากในสนาม เช่น ปริมาณจราจรโดยแยกตามทิศทาง การเคลื่อนที่และลักษณะทางเรขาคณิตของวงเวียน ถูกนำไปป้อนในโปรแกรม RIDES (Road Intersection Data Editing System) เพื่อวิเคราะห์หาสภาพการจราจรในวงเวียน และนำค่าความล่าช้าเฉลี่ยและความยาวคิวสูงที่สุดที่ได้จากการวิเคราะห์ ซึ่งแสดงผลในโปรแกรม GOSID (Graphical Output System for Intersection Design) นำผลที่ได้มาเปรียบเทียบกับข้อมูลที่ได้จากในสนาม

เนื่องจากโปรแกรมคอมพิวเตอร์ aaSIDRA กำหนดกลุ่มของยานพาหนะเป็น 2 กลุ่ม คือ ยานพาหนะขนาดเล็ก (Light Vehicles, LV) และยานพาหนะขนาดใหญ่ (Heavy Vehicles, HV) แต่ในสภาพความเป็นจริงของกรณีศึกษา คือ มีรถจักรยานยนต์เข้ามาเกี่ยวข้อง จึงทำการวิเคราะห์เป็น 2 กรณี คือกรณีแรกไม่นำปริมาณรถจักรยานยนต์เข้ามาพิจารณา และกรณีที่สองนำปริมาณรถจักรยานยนต์เข้ามาพิจารณาโดยแปลงค่าเท่ากับหนึ่งในสี่ของรถยนต์ แล้วจึงบวกเพิ่มเข้าไปในกลุ่มยานพาหนะขนาดเล็ก

5.2.1 วงเวียนน้ำพุ อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา

วงเวียนน้ำพุเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างถนนเพชรเกษม ถนนนิพัทธ์สงเคราะห์ 1 และถนนประธานอุทิศ ซึ่งเป็นทางแยกสำคัญใจกลางเมืองหาดใหญ่ สภาพการจราจรหนาแน่นในช่วงโมงเร่งด่วน

วงเวียนน้ำพุมีเส้นผ่านศูนย์กลางเกาะกลางในวงเวียนเท่ากับ 40 เมตร ความกว้างช่องจราจรในวงเวียนเท่ากับ 12 เมตร ถนนเพชรเกษมด้านทิศใต้ (หอนาฬิกา) มี 3 ช่องจราจรทั้งสองทิศทาง ช่องจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร ถนนเพชรเกษมด้านทิศตะวันออก (เทศบาล) มี 3 ช่องจราจรทั้งสองทิศทาง ช่องจราจรกว้างช่องละ 3.25 เมตร ถนนนิพัทธ์สงเคราะห์ 1 (ทิศเหนือ) มี 2 ช่องจราจรทั้งสองทิศทาง ช่องจราจรกว้างช่องละ 4.00 เมตร ถนนประธานอุทิศ (ทิศตะวันตก) มี 2 ช่องจราจรทั้งสองทิศทาง ช่องจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร ทุกแขนของวงเวียนมีเกาะกลางแบ่งทิศทางการจราจร (Splitter Island)

ข้อมูลลักษณะทางเรขาคณิต ปริมาณจราจรในแต่ละทิศทางการเคลื่อนที่ ความล่าช้าเฉลี่ยและความยาวคิวสูงสุด ได้ถูกรวบรวมไว้ในภาคผนวก ก.

ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบความล่าช้าเฉลี่ยและความยาวคิวสูงสุดแสดงในตาราง 5.1 และ 5.2 และภาพประกอบ 5.1 ถึง 5.4

ความล่าช้าเฉลี่ยที่ได้จากในสนามมีค่าต่ำกว่าค่าที่ได้จากโปรแกรมฯ ยกเว้นทางทิศเหนือ (ถนนนิพัทธ์สงเคราะห์ 1) สาเหตุเนื่องจากเจ้าหน้าที่ตำรวจต้องการเร่งระบายรถในถนนเพชรเกษมด้านทิศใต้ อีกทั้งกลุ่มรถดังกล่าวมีความต้องการเคลื่อนที่ไปยังถนนเพชรเกษมด้านทิศตะวันออก จึงทำให้รถจากทางทิศเหนือต้องหยุดรอ

ค่าความล่าช้าเฉลี่ยในสนามที่เกิดขึ้นที่ถนนเพชรเกษมด้านทิศตะวันออก(เทศบาล)มีค่าน้อยมาก คือประมาณ 0.5 - 1.7 วินาที/คันและน้อยกว่าค่าที่ได้จากโปรแกรมฯประมาณ 90 เปอร์เซ็นต์ สาเหตุเนื่องมาจากการขยายช่องจราจรในวงเวียนสำหรับรถเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนเพชรเกษมด้านใต้ (หอนาฬิกา)

เปอร์เซ็นต์ความแตกต่างระหว่างความล่าช้าเฉลี่ยในสนามกับโปรแกรมฯ อยู่ระหว่าง 14-96 เปอร์เซ็นต์ และเปอร์เซ็นต์ความแตกต่างระหว่างความล่าช้าเฉลี่ยในสนามกับโปรแกรมฯ(คิดรวมรถจักรยานยนต์) อยู่ระหว่าง 10-97 เปอร์เซ็นต์

ความยาวคิวสูงสุดที่ได้จากในสนามมีค่าสูงกว่าค่าที่ได้จากโปรแกรมฯ เปอร์เซ็นต์ความแตกต่างอยู่ระหว่าง 0 - 700 เปอร์เซ็นต์และเปอร์เซ็นต์ความแตกต่างระหว่างความล่าช้าเฉลี่ยในสนามกับโปรแกรมฯ(คิดรวมรถจักรยานยนต์) อยู่ระหว่าง 7-700 เปอร์เซ็นต์ แต่ความยาวคิว

สูงสุดในสนามที่ถนนเพชรเกษมด้านทิศตะวันออกจะมีค่าต่ำกว่า 27-71 เปอร์เซ็นต์สาเหตุเนื่องมาจากมีการขยายช่องจราจรในวงเวียนสำหรับรถเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนเพชรเกษมด้านใต้ (หอนาฬิกา)

การนำรถจักรยานยนต์เข้ามาพิจารณาในโปรแกรมฯ ทำให้ได้ค่าความล่าช้าเฉลี่ยและความยาวคิวสูงสุดสูงขึ้น

ความแตกต่างของความล่าช้าเฉลี่ยระหว่างการนำรถจักรยานยนต์มาพิจารณาและไม่นำมาพิจารณาพบว่า ต่างกันประมาณ 30 เปอร์เซ็นต์และความยาวคิวสูงสุดต่างกันประมาณ 300 เปอร์เซ็นต์

จากตาราง 5.3 และ 5.4 เป็นตัวอย่างผลการวิเคราะห์สภาพการจราจรด้วยโปรแกรมฯ ซึ่งเปรียบเทียบระหว่างการไม่นำรถจักรยานยนต์เข้ามาพิจารณากับการนำรถจักรยานยนต์ พบว่าระดับการให้บริการ (Level of Service) ในช่วงเย็นเปลี่ยนจากระดับ B เป็น C

ตาราง 5.1 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบความล่าช้าเฉลี่ยวงเวียนน้ำพุ อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา

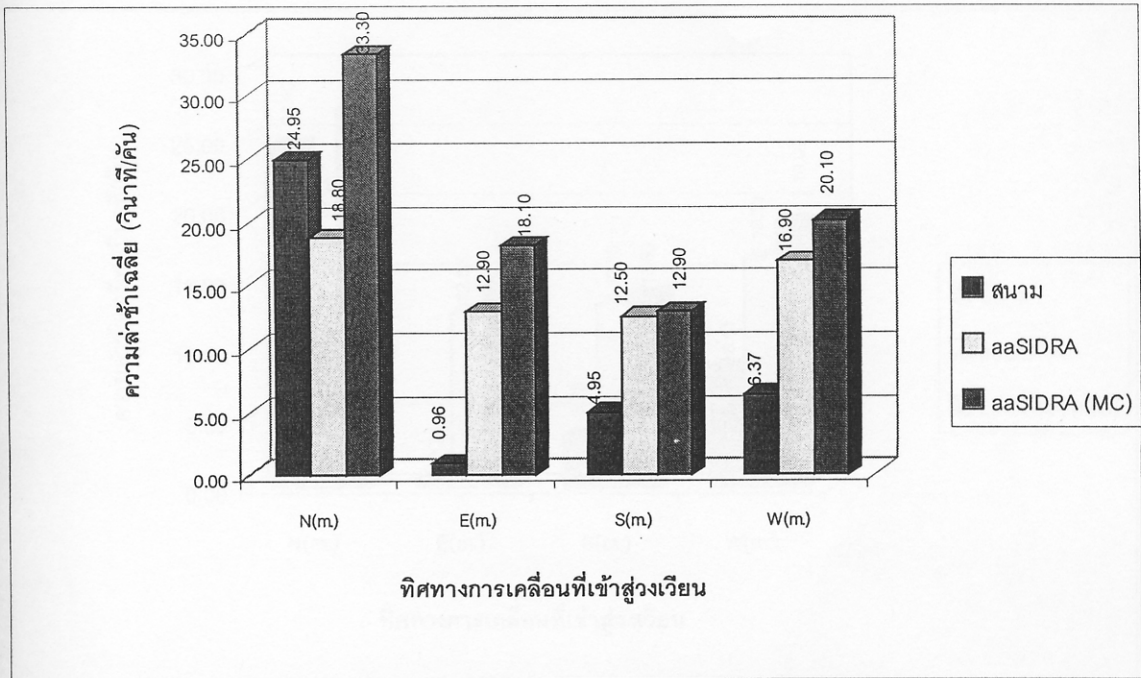
ว/ค/ป	ช่วงเวลา	ทิศ ทาง	ความล่าช้าเฉลี่ย (วินาที/คัน)			ความล่าช้าเฉลี่ย (วินาที/คัน)		
			โปรแกรม (ไม่รวม MC.)	สำรวจ	ความแตกต่าง (%)	โปรแกรม (รวม MC.)	สำรวจ	ความแตกต่าง (%)
13/12/43	07:00-08:00	N	18.8	24.95	-33	33.3	24.95	25
		E	12.9	0.96	93	18.1	0.96	95
		S	12.5	4.95	60	12.9	4.95	62
		W	16.9	6.37	62	20.1	6.37	68
	16:00-17:00	N	24.8	21.4	14	90.8	21.4	76
		E	12.8	1.63	87	13.8	1.63	88
		S	13.5	10.12	25	14.4	10.12	30
		W	18.9	11.01	42	20.3	11.01	46
			เฉลี่ย		5	เฉลี่ย		35
14/12/43	07:00-08:00	N	17.8	24.4	-37	27.2	24.4	10
		E	12.5	0.78	94	14.4	0.78	95
		S	13.1	3.73	72	13.8	3.73	73
		W	16.3	8.61	47	19	8.61	55
	16:00-17:00	N	19.4	27.84	-44	34.4	27.84	19
		E	14.5	0.51	96	20.2	0.51	97
		S	14.7	12.07	18	15.9	12.07	24
		W	19.8	8.77	56	24.8	8.77	65
			เฉลี่ย		9	เฉลี่ย		37

หมายเหตุ : MC = รถจักรยานยนต์

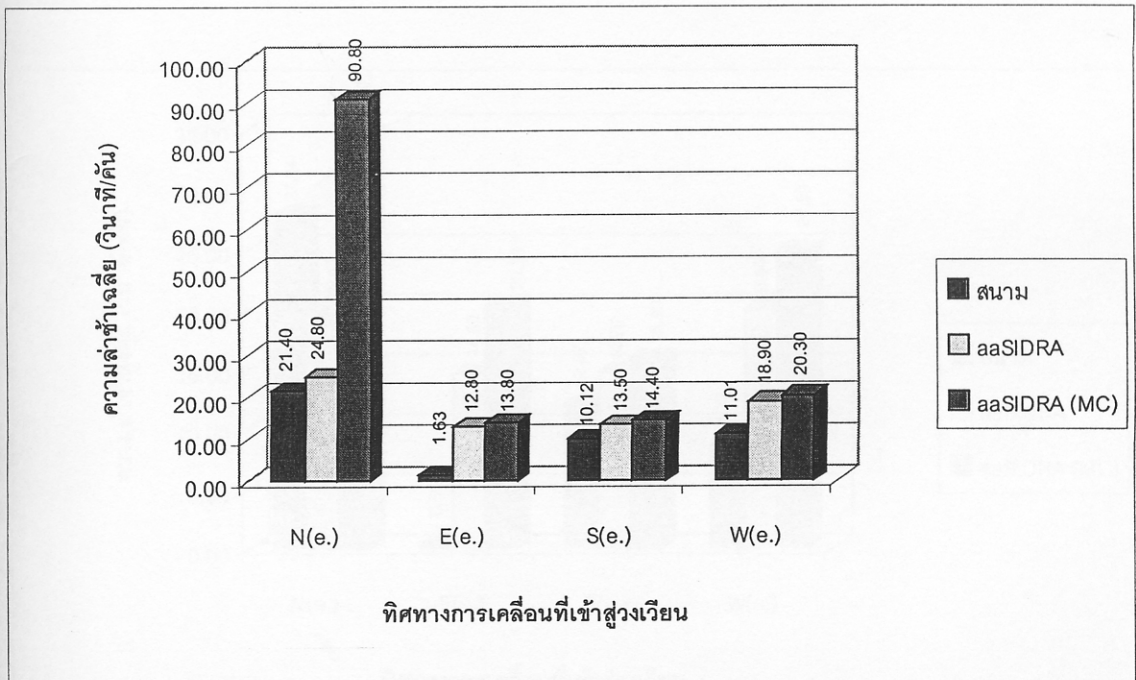
ตาราง 5.2 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบความยาวคิวสูงสุด วงเวียนน้ำพุ อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา

ว/ค/ป	ช่วงเวลา	ทิศทาง	ความยาวคิวสูงสุด (วินาที/คัน)			ความยาวคิวสูงสุด (วินาที/คัน)		
			โปรแกรม (ไม่รวม MC.)	สำรวจ	ความแตกต่าง (%)	โปรแกรม (รวม MC.)	สำรวจ	ความแตกต่าง (%)
13/12/43	07:00-08:00	N	2	15	-650	19	15	21
		E	7	7	0	20	7	65
		S	2	16	-700	5	16	-220
		W	1	3	-200	2	3	-50
	16:00-17:00	N	6	16	-167	15	16	-7
		E	6	8	-33	11	8	27
		S	4	24	-500	6	24	-300
		W	1	8	-700	1	8	-700
เฉลี่ย			-675	เฉลี่ย			-339	
14/12/43	07:00-08:00	N	6	16	-167	15	16	-7
		E	6	8	-33	11	8	27
		S	4	24	-500	6	24	-300
		W	1	8	-700	1	8	-700
	16:00-17:00	N	7	14	-100	21	14	33
		E	10	7	30	24	7	71
		S	6	46	-667	9	46	-411
		W	1	6	-500	3	6	-100
เฉลี่ย			-333	เฉลี่ย			-53	

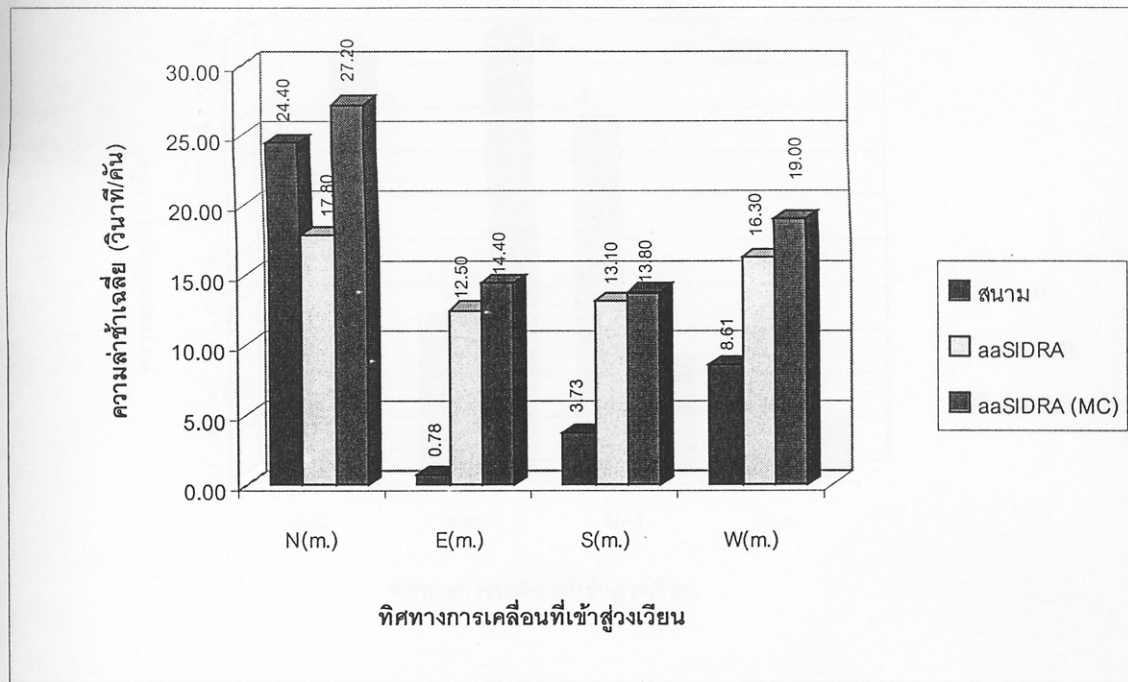
หมายเหตุ : MC = รถจักรยานยนต์



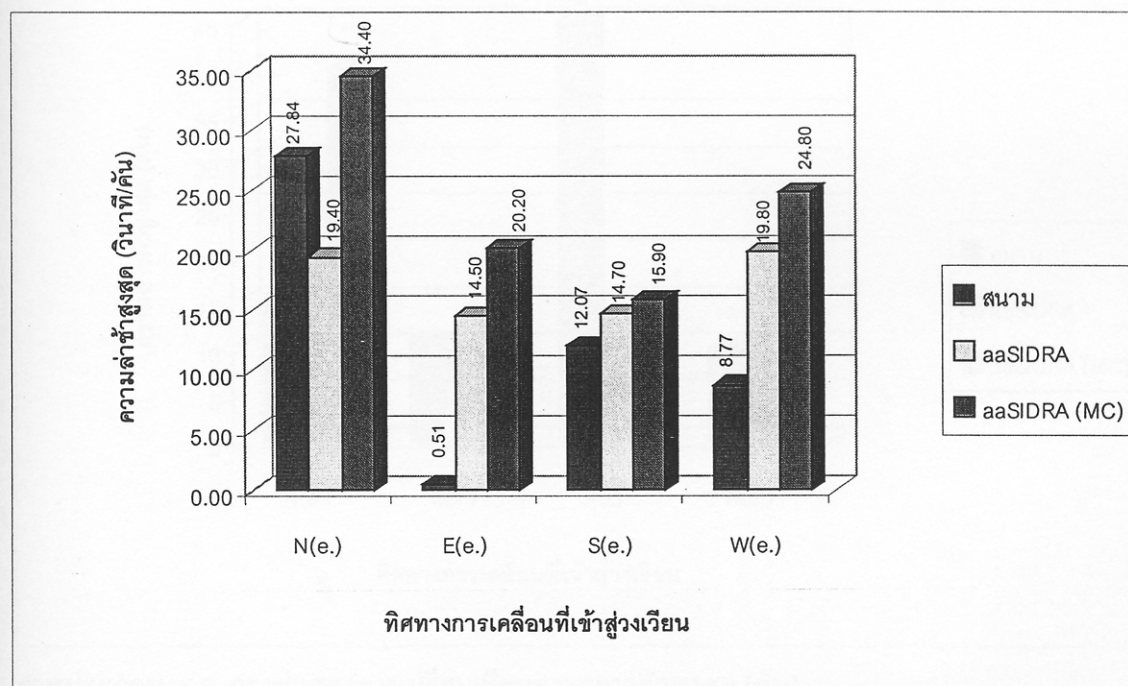
ภาพประกอบ 5.1 กราฟแสดงการเปรียบเทียบความล่าช้าเฉลี่ย (วินาที/คัน) วงเวียนน้ำพุ
อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา วันที่ 13/12/43 (07:00 – 08:00)



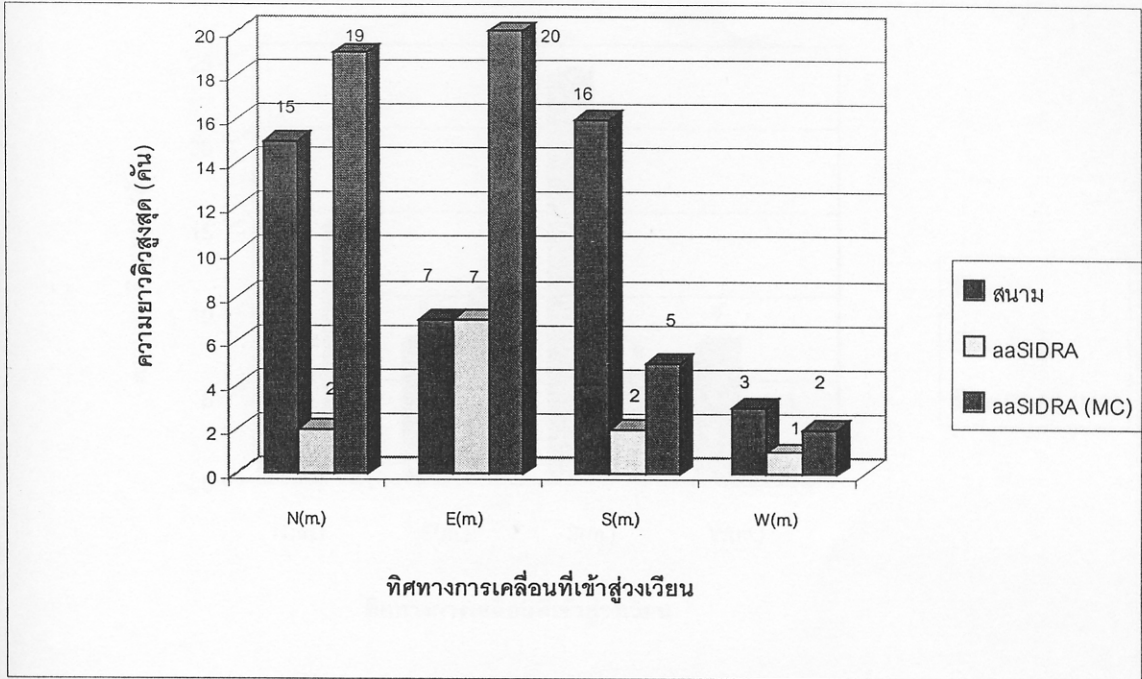
ภาพประกอบ 5.2 กราฟแสดงการเปรียบเทียบความล่าช้าเฉลี่ย (วินาที/คัน) วงเวียนน้ำพุ
อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา วันที่ 13/12/43 (16:00 – 17:00)



ภาพประกอบ 5.3 กราฟแสดงการเปรียบเทียบความล่าช้าเฉลี่ย (วินาที/คัน) วงเวียนน้ำพุ
อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา วันที่ 14/12/43 (07:00 – 08:00)

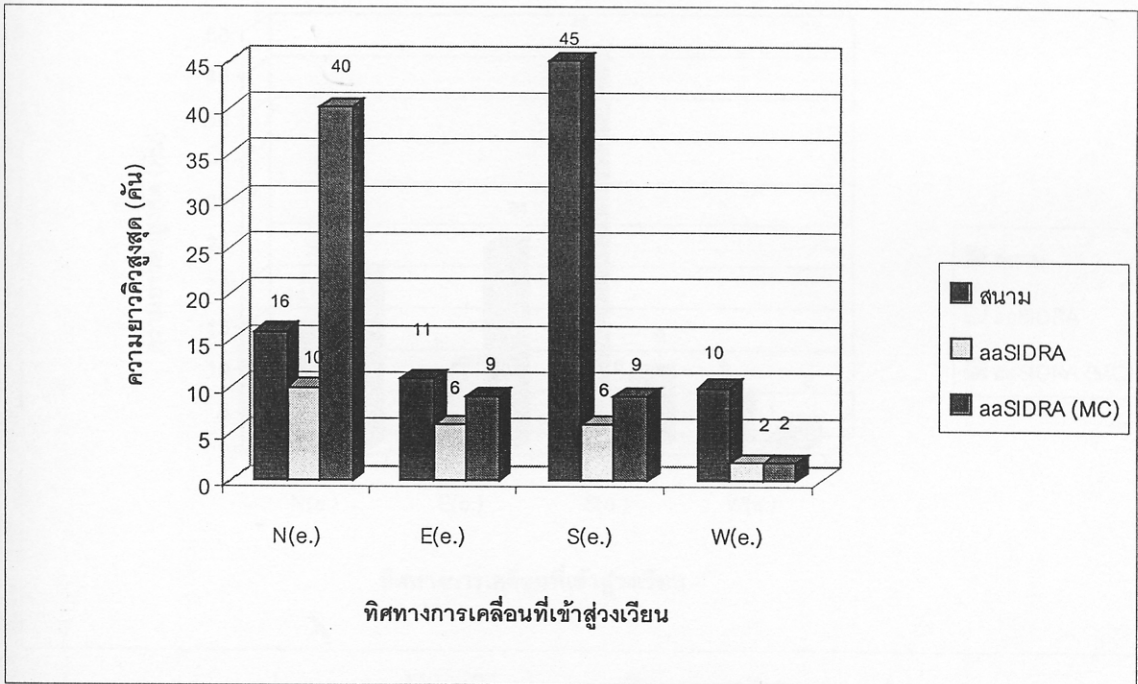


ภาพประกอบ 5.4 กราฟแสดงการเปรียบเทียบความล่าช้าเฉลี่ย (วินาที/คัน) วงเวียนน้ำพุ
อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา วันที่ 14/12/43 (16:00 – 17:00)



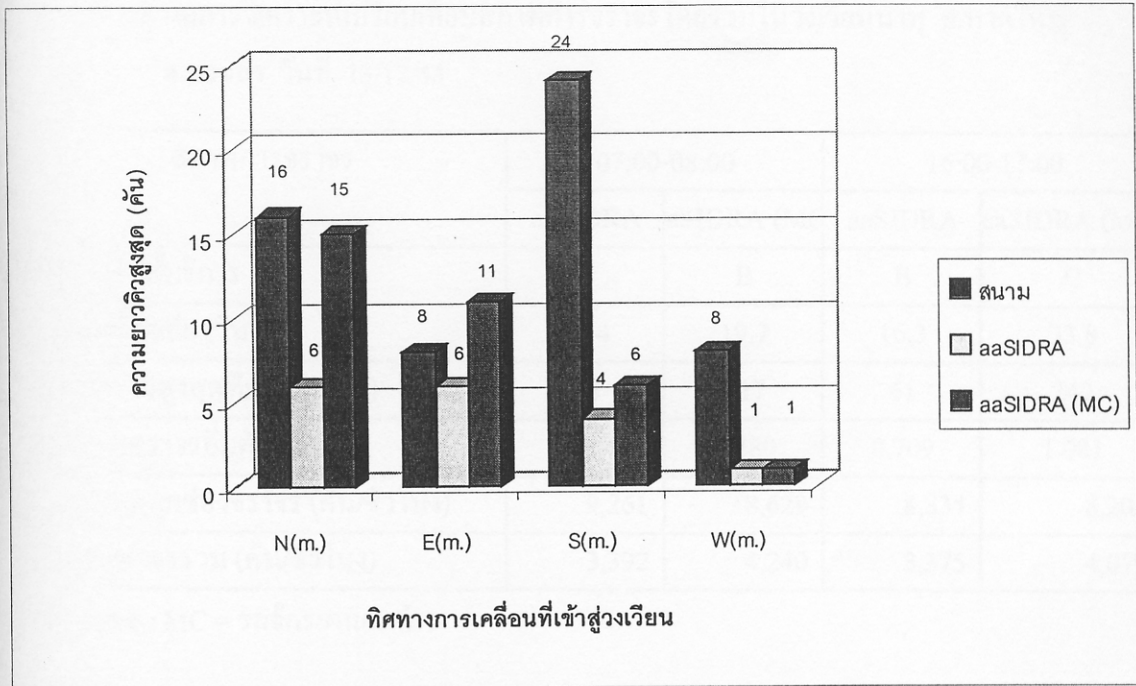
ภาพประกอบ 5.5 กราฟแสดงการเปรียบเทียบความยาวคิวสูงสุด (คัน)

วงเวียนน้ำพุ อ.หาดใหญ่ จ.สงขลาวันที่ 13/12/45 (07:00 – 08:00)



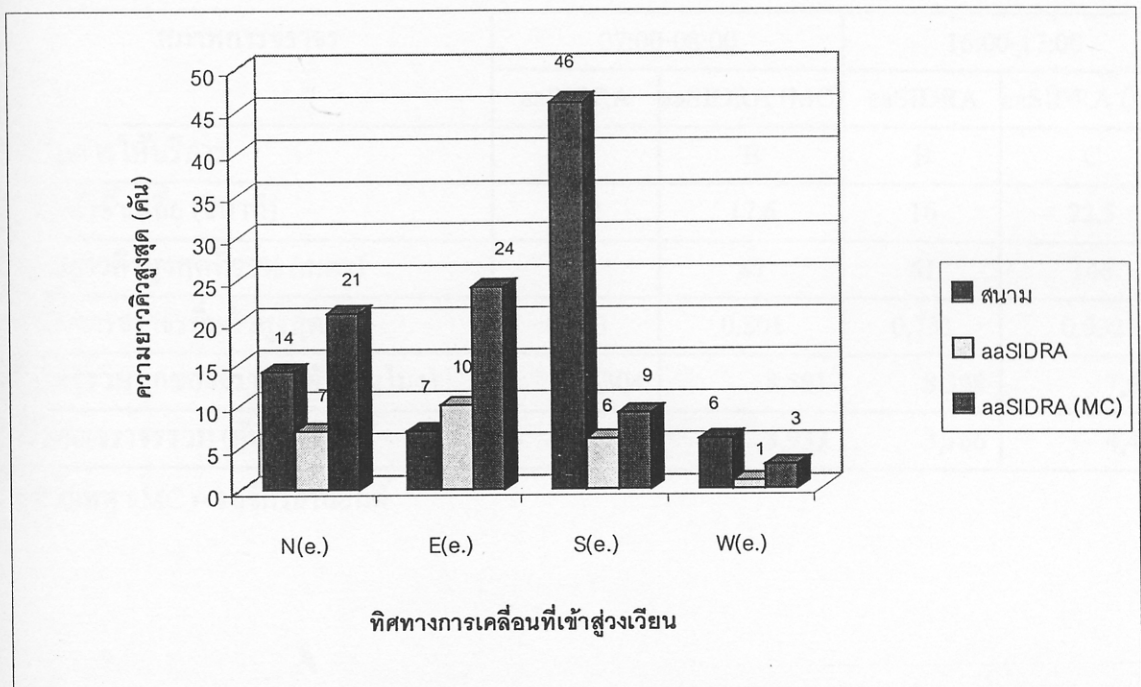
ภาพประกอบ 5.6 กราฟแสดงการเปรียบเทียบความยาวคิวสูงสุด (คัน)

วงเวียนน้ำพุ อ.หาดใหญ่ จ.สงขลาวันที่ 13/12/45 (16:00 – 17:00)



ภาพประกอบ 5.7 กราฟแสดงการเปรียบเทียบความยาวคิวสูงสุด (คัน)

วงเวียนน้ำพุ อ.หาดใหญ่ จ.สงขลาวันที่ 14/12/45 (07:00 – 08:00)



ภาพประกอบ 5.8 กราฟแสดงการเปรียบเทียบความยาวคิวสูงสุด (คัน)

วงเวียนน้ำพุ อ.หาดใหญ่ จ.สงขลาวันที่ 14/12/45 (16:00 – 17:00)

ตาราง 5.3 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบสภาพการจราจรโดยรวมในวงเวียนน้ำพุ อ.หาดใหญ่
จ.สงขลา วันที่ 13/12/43

สภาพการจราจร	07:00-08:00		16:00-17:00	
	aaSIDRA	aSIDRA (MC)	aaSIDRA	aaSIDRA (MC)
ระดับการให้บริการ	B	B	B	C
ความล่าช้าเฉลี่ย (วินาที)	14.4	19.7	16.3	33.8
ความยาวคิวสูงสุดที่95% (เมตร)	46	117	61	242
ระดับการจราจรอิมตัวสูงสุด	0.674	0.880	0.709	1.081
ความจุรวมทุกช่องจราจร (คัน/ชั่วโมง)	9,261	8,629	8,834	8,208
ปริมาณจราจรรวม (คัน/ชั่วโมง)	3,392	4,240	3,375	4,079

หมายเหตุ : MC = รถจักรยานยนต์

ตาราง 5.4 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบสภาพการจราจรโดยรวมในวงเวียนน้ำพุ อ.หาดใหญ่
จ.สงขลา วันที่ 14/12/43

สภาพการจราจร	07:00-08:00		16:00-17:00	
	aaSIDRA	aaSIDRA (MC)	aaSIDRA	aaSIDRA (MC)
ระดับการให้บริการ	B	B	B	C
ความล่าช้าเฉลี่ย (วินาที)	14.2	17.6	16	22.5
ความยาวคิวสูงสุดที่95% (เมตร)	35	87	61	146
ระดับการจราจรอิมตัวสูงสุด	0.603	0.801	0.731	0.932
ความจุรวมทุกช่องจราจร (คัน/ชั่วโมง)	9,304	8,591	8,398	7,630
ปริมาณจราจรรวม (คัน/ชั่วโมง)	3,165	3,937	3,766	4,493

หมายเหตุ : MC = รถจักรยานยนต์

5.2.2 วงเวียนหน้าโรงพยาบาลยะลา อ.เมือง จ.ยะลา

วงเวียนหน้าโรงพยาบาลยะลา เป็นจุดเชื่อมต่อระหว่าง ถนนเพชรเกษมกับถนนสิโรธรส ซึ่งเป็นทางแยกที่เทียบได้กับประตูหน้าค่านของตัวเมืองยะลา ในช่วงโมงเร่งด่วนเช้าและเย็น ปริมาณรถมากแต่ก็ยังสามารถเคลื่อนตัวได้ดี ถึงแม้จะต้องชะลอหรือหยุดรอบ้างแต่ก็เป็นระยะที่สั้น

วงเวียนหน้าโรงพยาบาลยะลา มีเส้นผ่านศูนย์กลางในวงเวียนเท่ากับ 40 เมตร ความกว้างช่องจราจรในวงเวียนเท่ากับ 10 เมตร ถนนเพชรเกษมด้านทิศตะวันตก (จากหาดใหญ่) มี 3 ช่องจราจร ทั้งสองทิศทาง ช่องจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร มีเกาะกลางแบบทิศทางการจราจร ถนนเพชรเกษมด้านทิศตะวันออก (ด้านข้างโรงพยาบาลยะลา) มี 2 ช่องจราจร ทั้งสองทิศทาง ช่องจราจรกว้าง 3.50 เมตร ถนนสิโรธรส ด้านทิศเหนือ (หน้าโรงพยาบาลยะลา) มี 2 ช่องจราจร ทั้งสองทิศทาง ช่องจราจรกว้าง 3.50 เมตร มีเกาะกลางแบ่งทิศทางการจราจร ถนนสิโรธรส ด้านทิศใต้มี 2 ช่องจราจร ทั้งสองทิศทาง ช่องจราจรกว้าง 3.50 เมตร มีเกาะกลางแบ่งทิศทางการจราจร

ข้อมูลลักษณะทางเรขาคณิตปริมาณจราจรในแต่ละทิศทางการเคลื่อนที่ ความล่าช้าเฉลี่ย และความยาวคิวสูงสุด ได้ถูกรวบรวมไว้ในภาคผนวก ข.

ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบความล่าช้าเฉลี่ยและความยาวคิวสูงสุดแสดงในตาราง 5.5 และ 5.6 และภาพประกอบ 5.9 ถึง 5.16

ความล่าช้าเฉลี่ยที่ได้จากในสนามมีค่าต่ำกว่าค่าที่ได้จากโปรแกรมฯ ยกเว้นทางทิศใต้ (ถนนสิโรธรส) สาเหตุเนื่องจากถนนดังกล่าวอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง ทำให้ความเร็วในการเคลื่อนที่ช้าลง

ค่าความล่าช้าเฉลี่ยในสนามที่เกิดขึ้นทางทิศใต้ (ถนนสิโรธรส) มีค่ามาก คือประมาณ 25 – 36 วินาที/คันและมากกว่าค่าที่ได้จากโปรแกรมฯประมาณ 179 เปอร์เซ็นต์

เปอร์เซ็นต์ความแตกต่างระหว่างความล่าช้าเฉลี่ยในสนามกับโปรแกรมฯ อยู่ระหว่าง 0-86 เปอร์เซ็นต์ และเปอร์เซ็นต์ความแตกต่างระหว่างความล่าช้าเฉลี่ยในสนามกับโปรแกรมฯ (คิดรวมรถจักรยานยนต์) อยู่ระหว่าง 0-86 เปอร์เซ็นต์ ซึ่งใกล้เคียงกันมาก

ความยาวคิวสูงสุดที่ได้จากในสนามมีค่าสูงกว่าค่าที่ได้จากโปรแกรมฯ เปอร์เซ็นต์ ความแตกต่างอยู่ระหว่าง 100-900 เปอร์เซ็นต์และเปอร์เซ็นต์ความแตกต่างระหว่างความล่าช้าเฉลี่ยในสนามกับโปรแกรมฯ (คิดรวมรถจักรยานยนต์) อยู่ระหว่าง 100-950 เปอร์เซ็นต์

การนำรถจักรยานยนต์เข้ามาพิจารณาในโปรแกรมฯ ไม่ได้ทำให้ค่าความล่าช้าเฉลี่ยและความยาวคิวสูงสุดแตกต่างกันมากนัก

ความแตกต่างของความล่าช้าเฉลี่ยระหว่างการนำรถจักรยานยนต์มาพิจารณาและไม่นำมาพิจารณาพบว่า ต่างกันประมาณ 1 เปอร์เซ็นต์และความยาวคิวสูงสุดต่างกันประมาณ 200 เปอร์เซ็นต์

จากตาราง 5.7 และ 5.8 เป็นตัวอย่างผลการวิเคราะห์สภาพการจราจรด้วยโปรแกรมฯ ซึ่งเปรียบเทียบระหว่างการไม่นำรถจักรยานยนต์เข้ามาพิจารณากับการนำรถจักรยานยนต์ พบว่าระดับการให้บริการ (Level of Service) เท่ากับ B ในทุกช่วงเวลา

ตาราง 5.5 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบความล่าช้าเฉลี่ยวงเวียนหน้าโรงพยาบาลยะลา จ.ยะลา

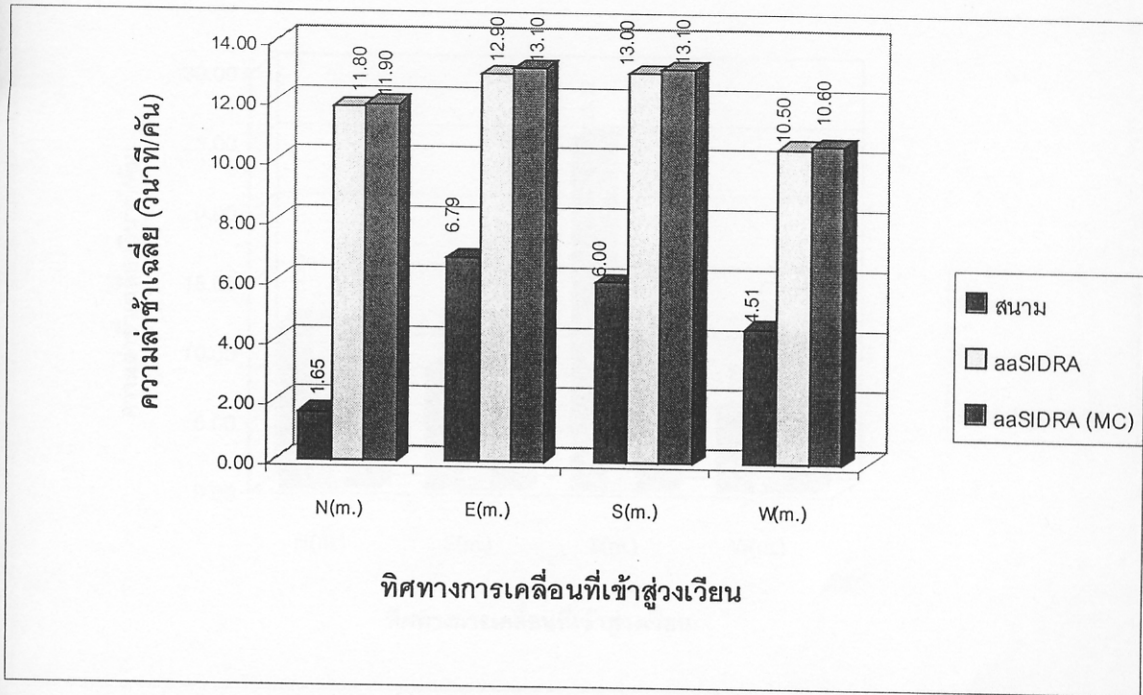
ว/ค/ป	ช่วงเวลา	ทิศทาง	ความล่าช้าเฉลี่ย (วินาที/คัน)			ความล่าช้าเฉลี่ย (วินาที/คัน)		
			โปรแกรม (ไม่รวม MC.)	สำรวจ	ความแตกต่าง (%)	โปรแกรม (รวม MC.)	สำรวจ	ความแตกต่าง (%)
23/11/43	07:00-08:00	N	11.8	1.65	86	11.9	1.65	86
		E	12.9	6.79	47	13.1	6.79	48
		S	13	6	54	13.1	6	54
		W	10.5	4.51	57	10.6	4.51	57
	16:00-17:00	N	11.5	6.08	47	12	6.08	49
		E	12.3	8.31	32	12.8	8.31	35
		S	13.2	36.85	-179	14.2	36.85	-160
		W	10.3	3.86	63	10.6	3.86	64
			เฉลี่ย		74	เฉลี่ย		75
14/12/43	07:00-08:00	N	11.6	11.95	-3	11.7	11.95	-2
		E	12	8.54	29	12.2	8.54	30
		S	12.4	25.12	-103	12.6	25.12	-99
		W	10.7	5.92	45	10.9	5.92	46
	16:00-17:00	N	11.8	11.95	-1	11.9	11.95	0
		E	12.1	12.16	0	12.3	12.16	1
		S	12.8	25.82	-102	13.4	25.82	-93
		W	10.5	5.84	44	10.6	5.84	45
			เฉลี่ย		21	เฉลี่ย		21

หมายเหตุ : MC = รถจักรยานยนต์

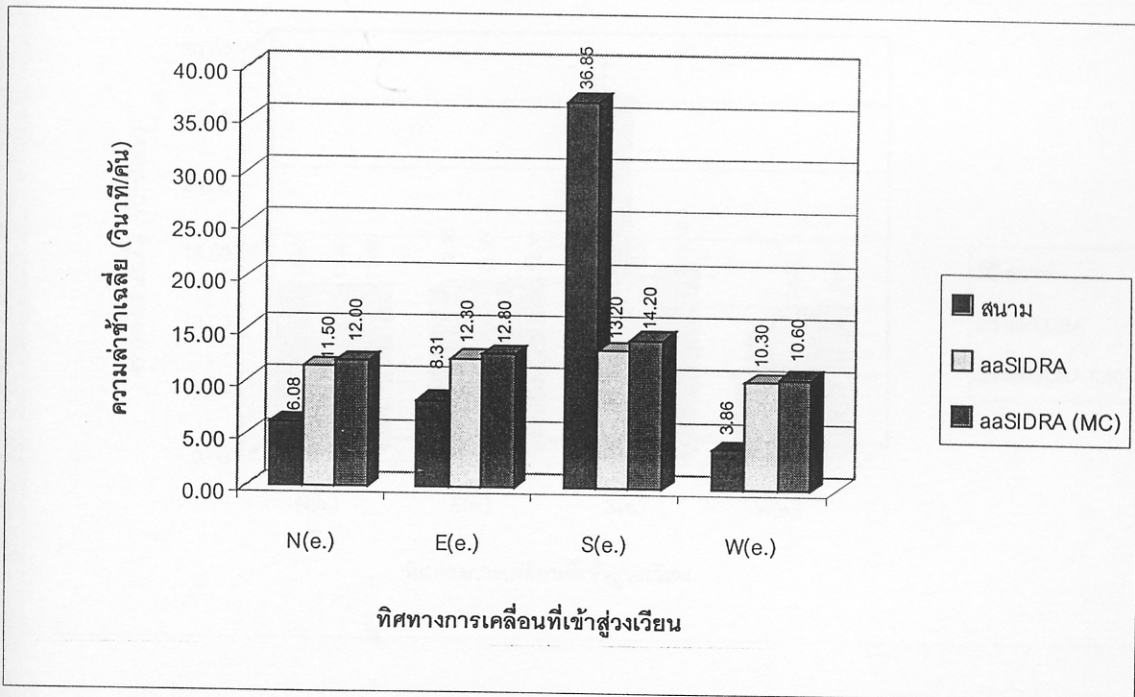
ตาราง 5.6 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบความล่าช้าเฉลี่ยวงเวียนหน้าโรงพยาบาลยะลา จ.ยะลา

ว/ค/ป	ช่วงเวลา	ทิศทาง	ความยาวคิวสูงสุด (วินาที/คัน)			ความยาวคิวสูงสุด (วินาที/คัน)		
			โปรแกรม (ไม่รวม MC.)	สำรวจ	ความแตกต่าง (%)	โปรแกรม (รวม MC.)	สำรวจ	ความแตกต่าง (%)
23/11/43	07:00-08:00	N	1	3	-200	1	3	-200
		E	1	8	-700	1	8	-700
		S	1	2	-100	1	2	-100
		W	1	9	-800	1	9	-800
	16:00-17:00	N	1	6	-500	2	6	-200
		E	1	5	-400	2	5	-150
		S	1	3	-200	1	3	-200
		W	1	6	-500	2	6	-200
			เฉลี่ย		-350	เฉลี่ย		-200
14/12/43	07:00-08:00	N	1	9	-800	2	9	-350
		E	1	7	-600	1	7	-600
		S	1	5	-400	1	5	-400
		W	1	10	-900	1	10	-900
	16:00-17:00	N	2	21	-950	2	21	-950
		E	1	7	-600	2	7	-250
		S	1	3	-200	1	3	-200
		W	1	8	-700	1	8	-700
			เฉลี่ย		-750	เฉลี่ย		-525

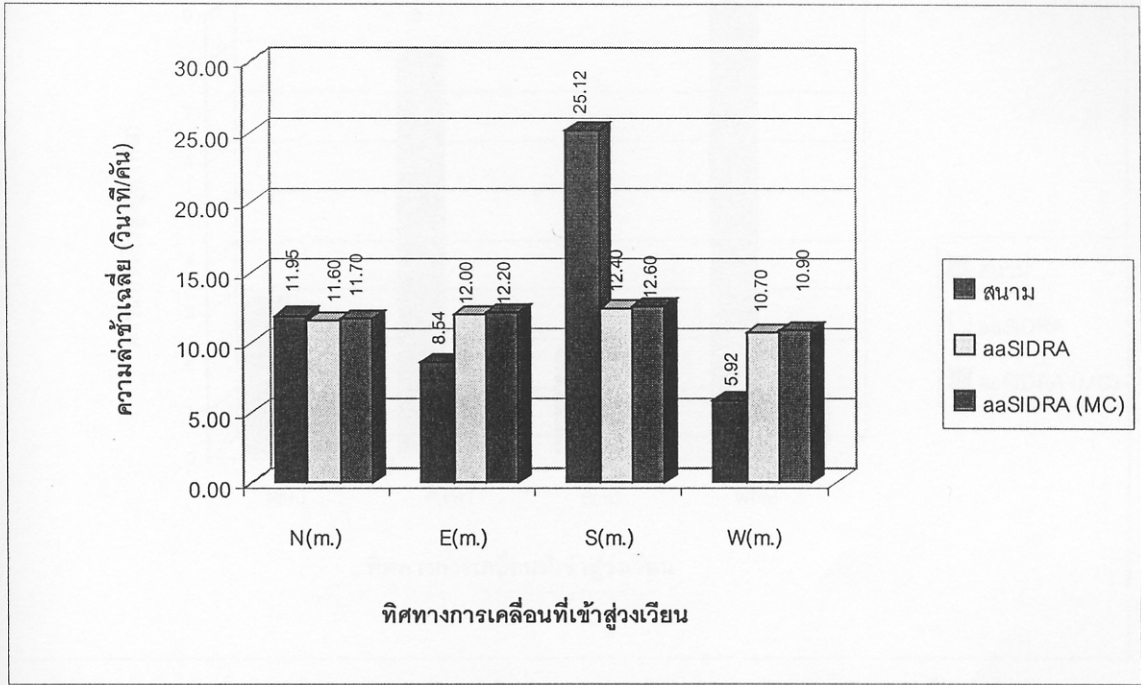
หมายเหตุ : MC = รถจักรยานยนต์



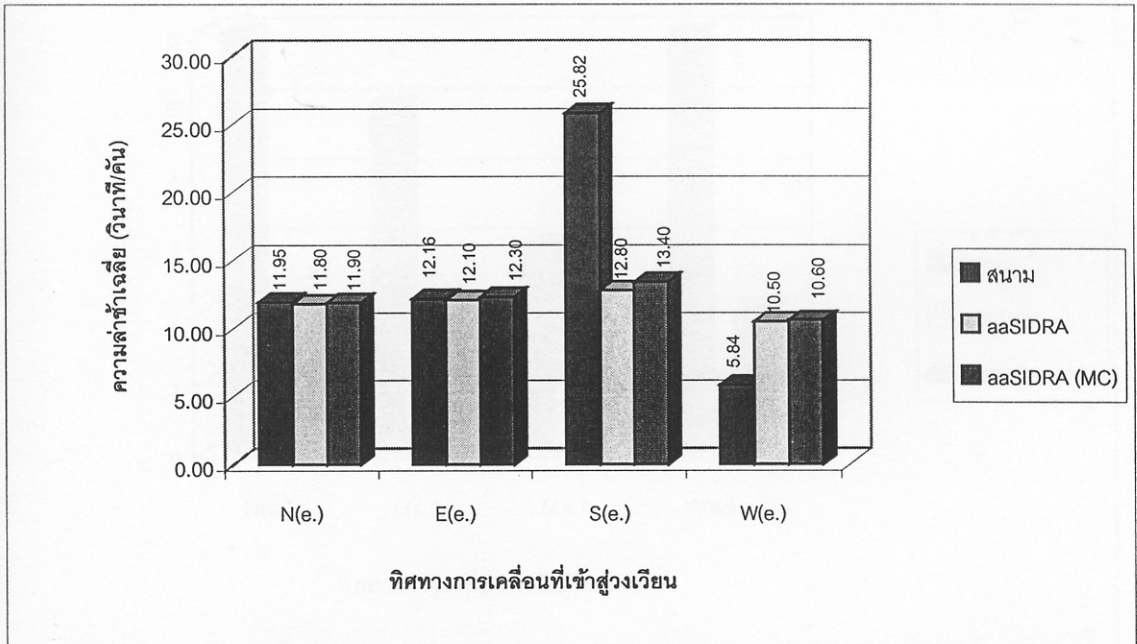
ภาพประกอบ 5.9 กราฟแสดงการเปรียบเทียบความล่าช้าเฉลี่ย (วินาที/คัน) วงเวียนหน้า
โรงพยาบาลยะลา อ.เมือง จ.ยะลา วันที่ 23/11/43 (07:00 – 08:00)



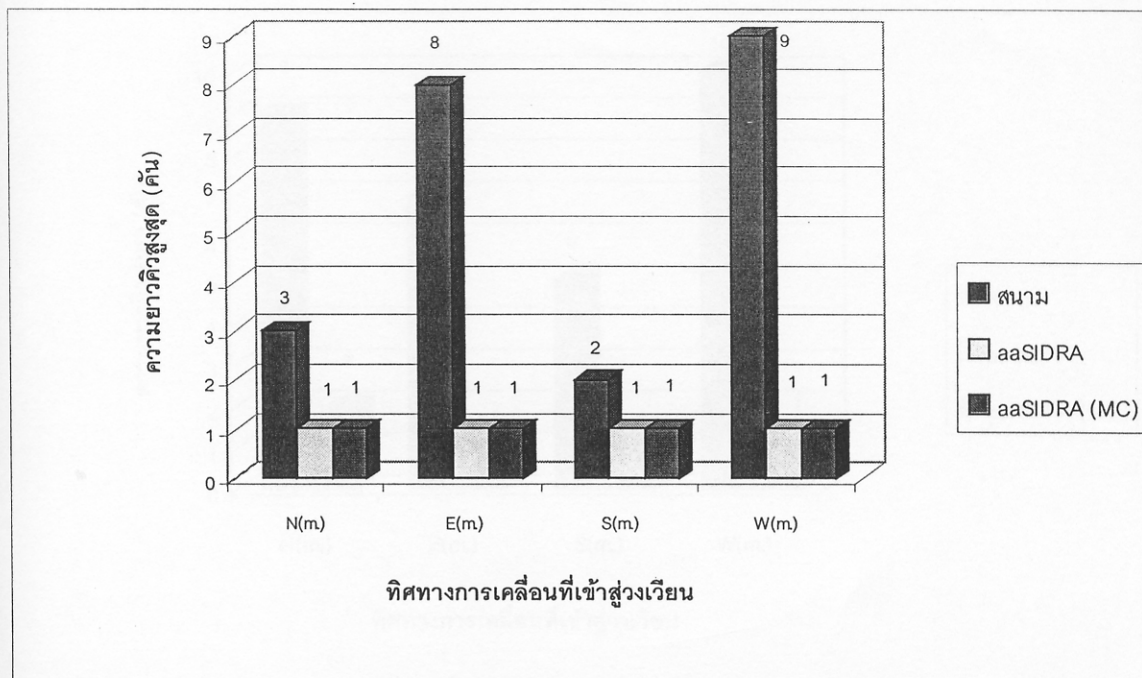
ภาพประกอบ 5.10 กราฟแสดงการเปรียบเทียบความล่าช้าเฉลี่ย (วินาที/คัน) วงเวียนหน้า
โรงพยาบาลยะลา อ.เมือง จ.ยะลา วันที่ 23/11/43 (16:00 – 17:00)



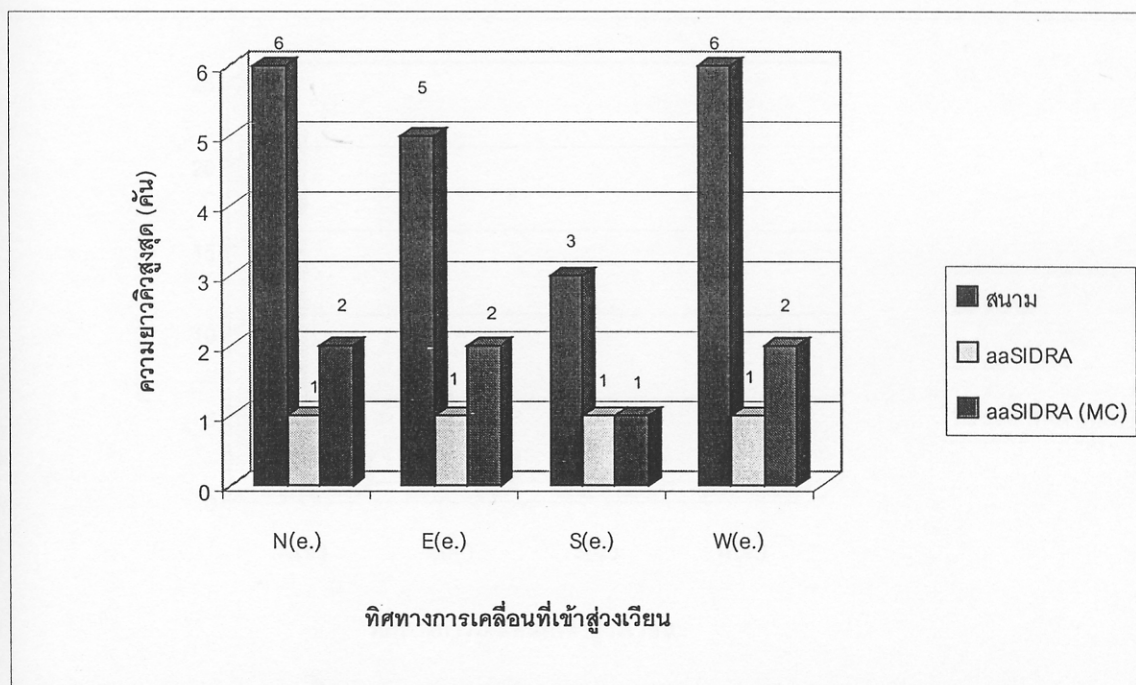
ภาพประกอบ 5.11 กราฟแสดงการเปรียบเทียบความล่าช้าเฉลี่ย (วินาที/คัน) วงเวียนหน้า
โรงพยาบาลยะลา อ.เมือง จ.ยะลา วันที่ 14/12/43 (07:00 – 08:00)



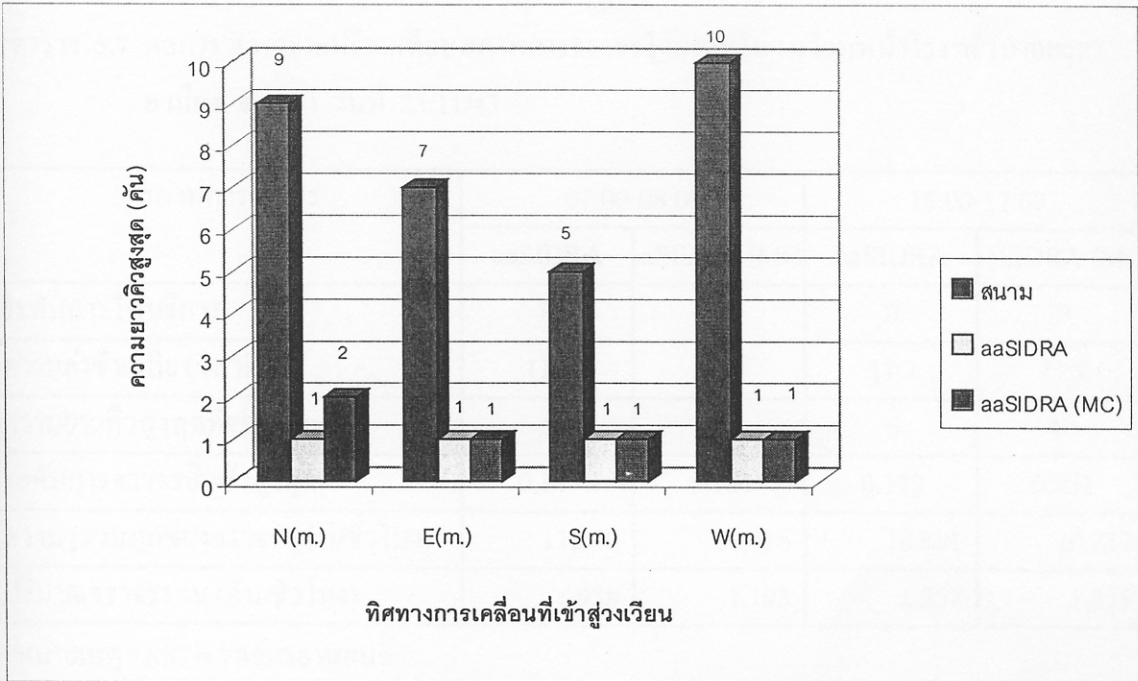
ภาพประกอบ 5.12 กราฟแสดงการเปรียบเทียบความล่าช้าเฉลี่ย (วินาที/คัน) วงเวียนหน้า
โรงพยาบาลยะลา อ.เมือง จ.ยะลา วันที่ 14/12/43 (16:00 – 17:00)



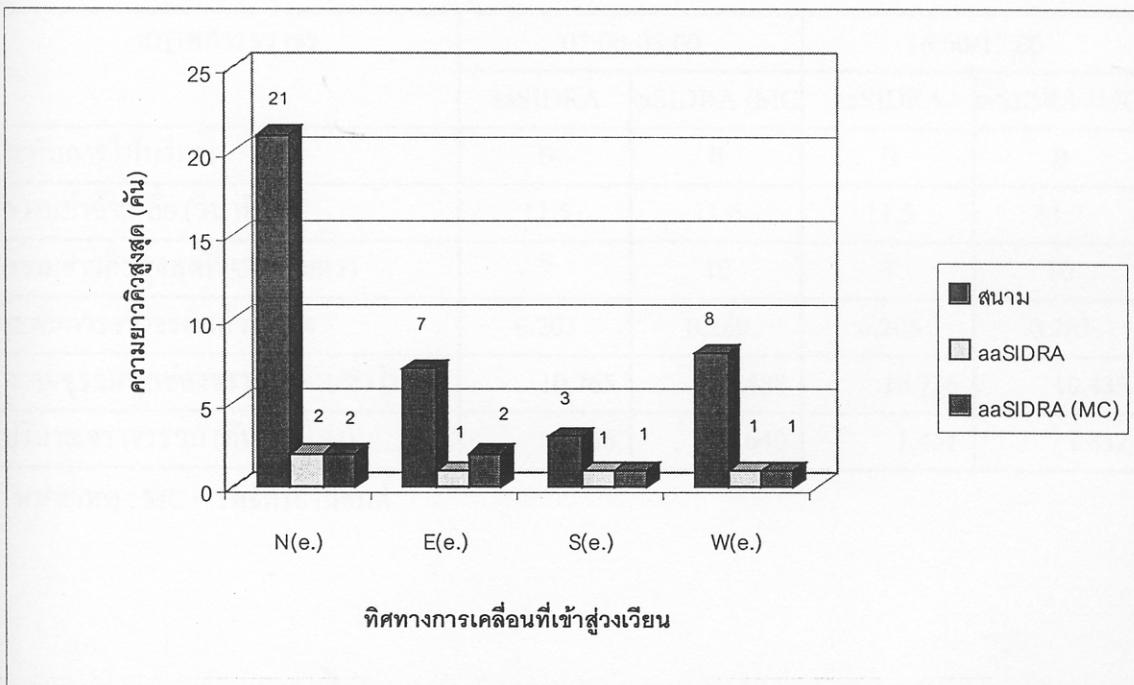
ภาพประกอบ 5.13 กราฟแสดงการเปรียบเทียบความยาวคิ้วสูงสุด (คั่น) วงเวียนหน้า
โรงพยาบาลยะลา อ.เมือง จ.ยะลา วันที่ 23/11/43 (07:00 - 08:00)



ภาพประกอบ 5.14 กราฟแสดงการเปรียบเทียบความยาวคิ้วสูงสุด (คั่น) วงเวียนหน้า
โรงพยาบาลยะลา อ.เมือง จ.ยะลา วันที่ 23/11/43 (16:00 - 17:00)



ภาพประกอบ 5.15 กราฟแสดงการเปรียบเทียบความยาวคิวสูงสุด (คั้น) วงเวียนหน้า
โรงพยาบาลยะลา อ.เมือง จ.ยะลา วันที่ 14/12/43 (07:00 - 08:00)



ภาพประกอบ 5.16 กราฟแสดงการเปรียบเทียบความยาวคิวสูงสุด (คั้น) วงเวียนหน้า
โรงพยาบาลยะลา อ.เมือง จ.ยะลา วันที่ 14/12/43 (16:00 - 17:00)

ตาราง 5.7 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบสภาพการจราจรโดยรวมในวงเวียนหน้าโรงพยาบาลยะลา
อ.เมือง จ.ยะลา วันที่ 23/11/43

สภาพการจราจร	07:00-08:00		16:00-17:00	
	aaSIDRA	aaSIDRA (MC)	aaSIDRA	aaSIDRA (MC)
ระดับการให้บริการ	B	B	B	B
ความล่าช้าเฉลี่ย (วินาที)	11.8	11.9	11.7	11.9
ความยาวคิวสูงสุดที่95% (เมตร)	5	7	6	10
ระดับการจราจรอิมตัวสูงสุด	0.145	0.184	0.172	0.255
ความจุรวมทุกช่องจราจร (คัน/ชั่วโมง)	11,219	10,916	10,881	10,227
ปริมาณจราจรรวม (คัน/ชั่วโมง)	958	1,193	1,257	1,856

หมายเหตุ : MC = รถจักรยานยนต์

ตาราง 5.8 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบสภาพการจราจรโดยรวมในวงเวียนหน้าโรงพยาบาลยะลา
อ.เมือง จ.ยะลา วันที่ 14/12/43

สภาพการจราจร	07:00-08:00		16:00-17:00	
	aaSIDRA	aaSIDRA (MC)	aaSIDRA	aaSIDRA (MC)
ระดับการให้บริการ	B	B	B	B
ความล่าช้าเฉลี่ย (วินาที)	11.5	11.6	11.5	11.7
ความยาวคิวสูงสุดที่95% (เมตร)	7	10	7	10
ระดับการจราจรอิมตัวสูงสุด	0.203	0.269	0.206	0.262
ความจุรวมทุกช่องจราจร (คัน/ชั่วโมง)	10,765	10,488	10,736	10,439
ปริมาณจราจรรวม (คัน/ชั่วโมง)	1,286	1,640	1,451	1,832

หมายเหตุ : MC = รถจักรยานยนต์