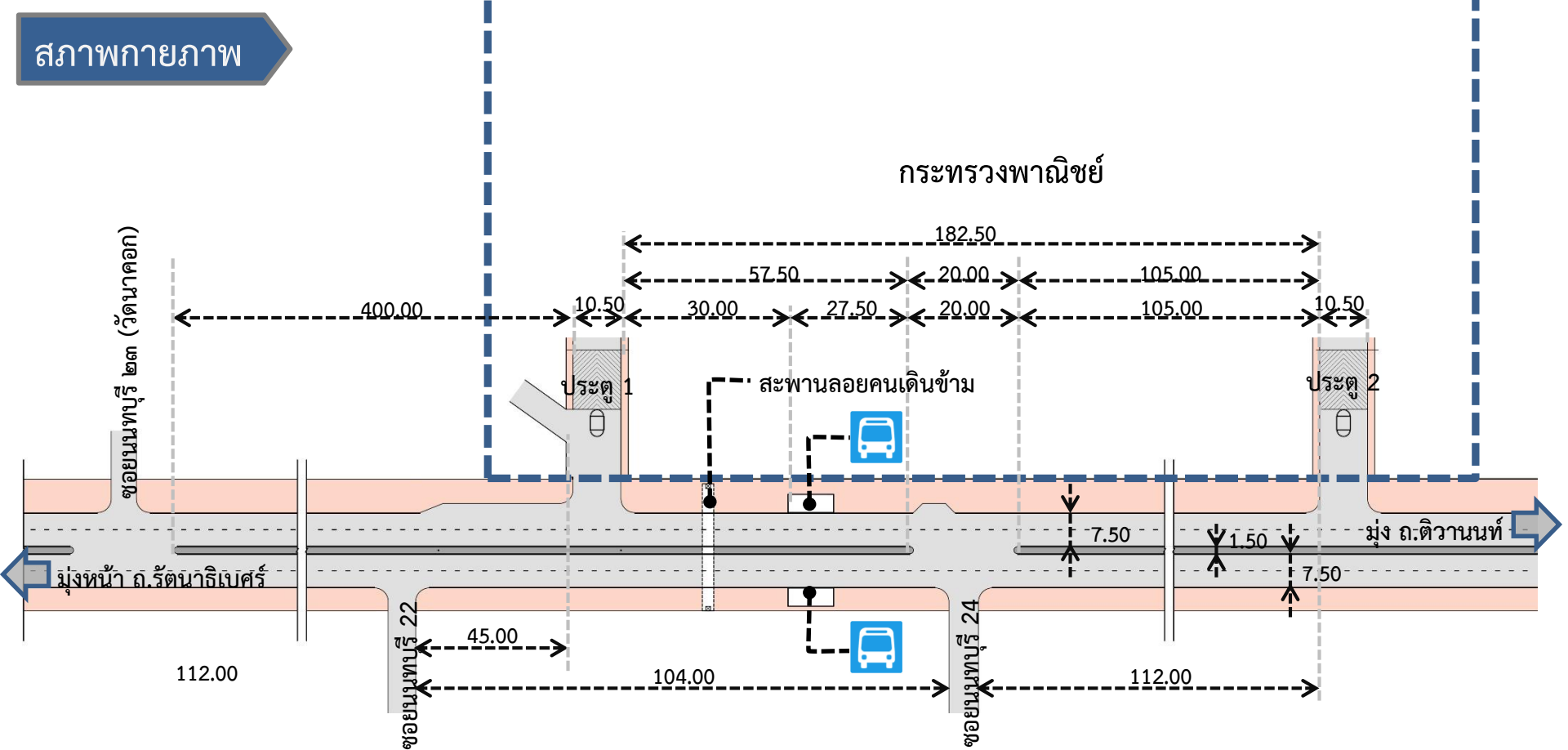


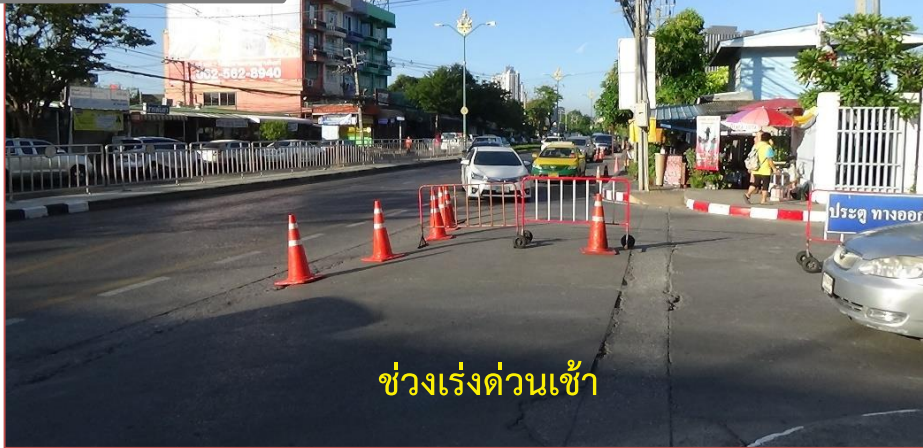
การพิจารณาการเปิดเกาะกลางบริเวณประตู 1 กระจังหวัดพณิชย



สภาพกายภาพ



ประตู 1



ช่วงเร่งด่วนเช้า



ช่วงเร่งด่วนเช้า



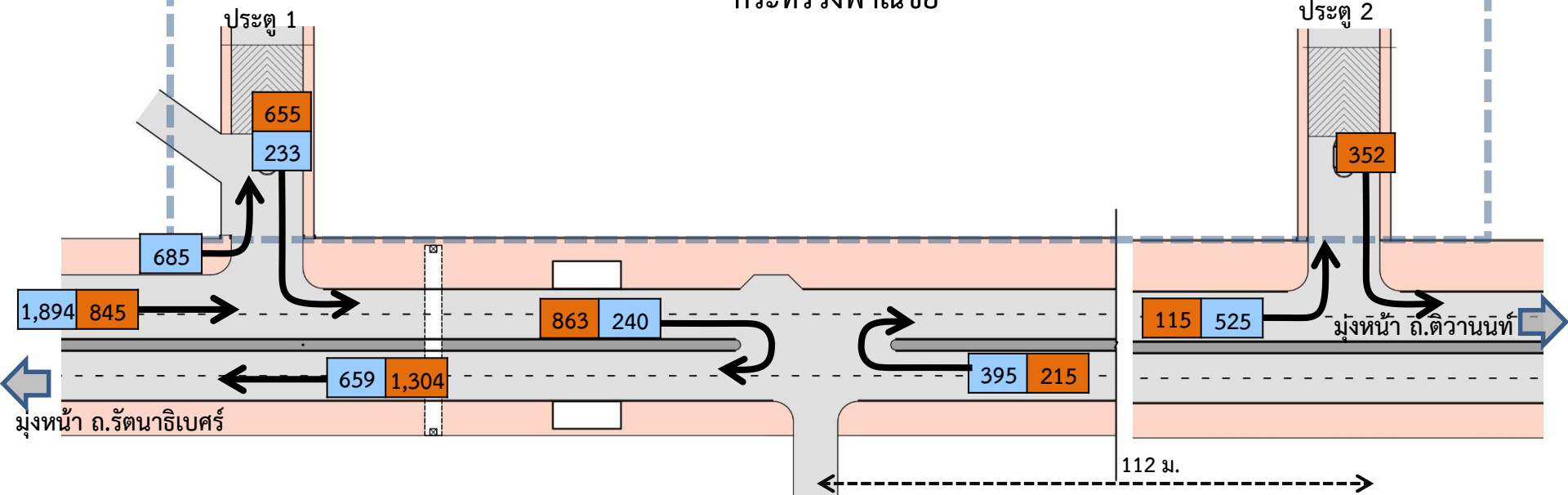
หลังเวลา 08.45 น.



ช่วงเร่งด่วนเย็น

ปริมาณการจราจร

กระทรวงพาณิชย์

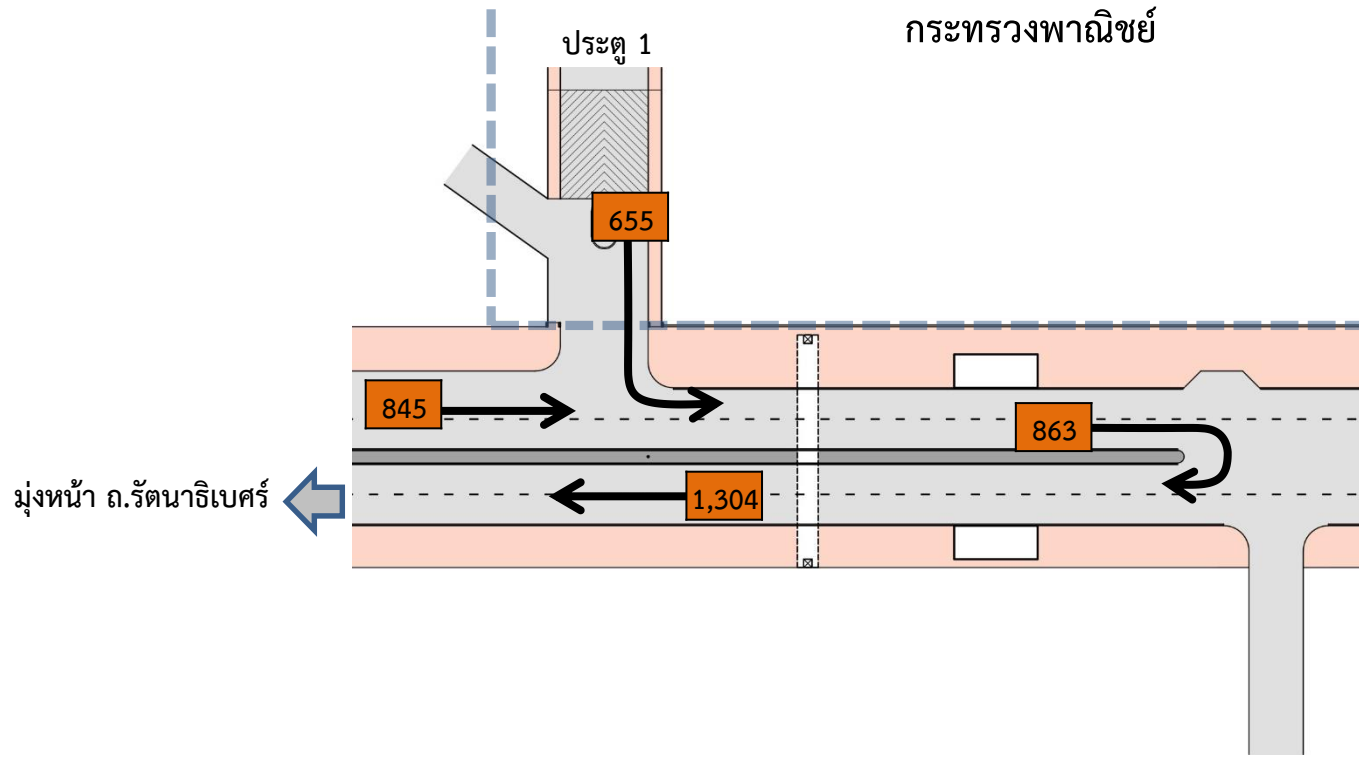


สัญลักษณ์

- xxx ช่วงเร่งด่วนเช้า (คัน/ชม.)
- xxx ช่วงเร่งด่วนเย็น (คัน/ชม.)

ประเภทยานพาหนะ	สัมประสิทธิ์เทียบเท่ารถยนต์ส่วนบุคคล
รถจักรยานยนต์	0.25
รถสามล้อเครื่อง	0.70
รถยนต์นั่ง รถตู้ ปิคอัพ	1.00
รถประจำทางขนาดเล็ก	1.50
รถประจำทางขนาดใหญ่	2.00
รถบรรทุก 6 ล้อ	2.00
รถบรรทุก 10 ล้อ หรือมากกว่า	2.50

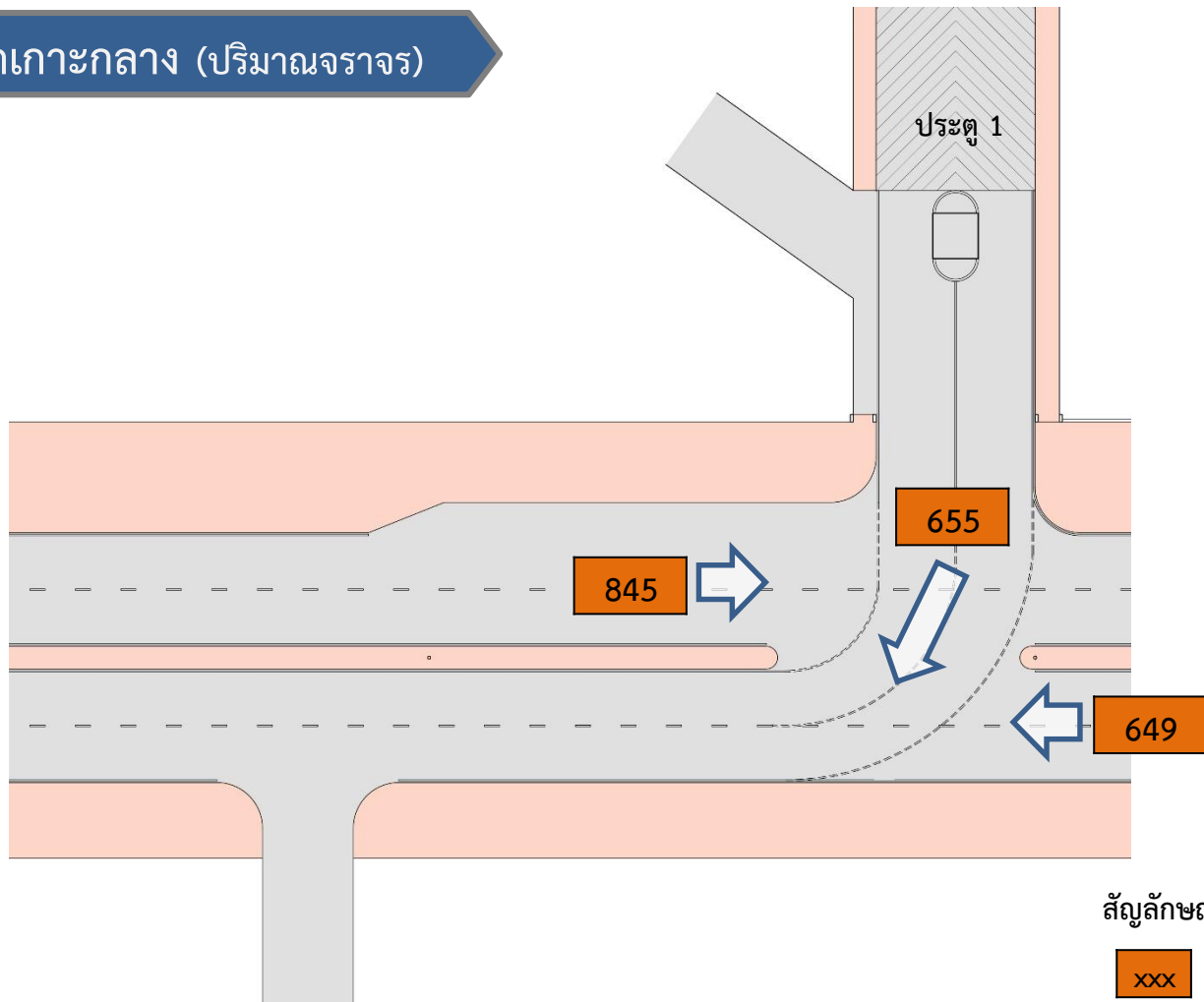
กรณีที่ ๑ จัดจราจรเหมือนปัจจุบัน



สัญลักษณ์

xxx ช่วงเร่งด่วนเย็น (คัน/ชม.)

กรณีที ๒ การเปิดเกาะกลาง (ปริมาณจราจร)



สัญลักษณ์

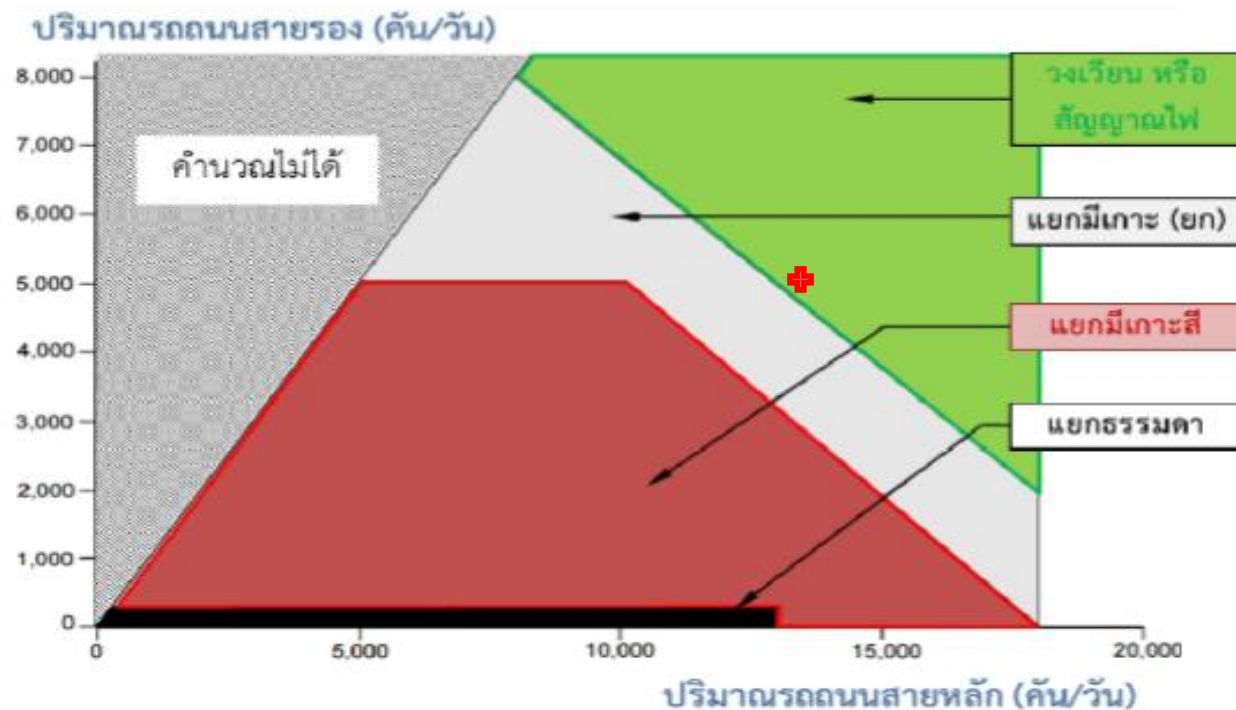


ช่วงเร่งด่วนเย็น (คั่น/ชม.)



การพิจารณาความเหมาะสมในการเปิดจุดกลับรถหรือเกาะกลางบนถนนนนทบุรี

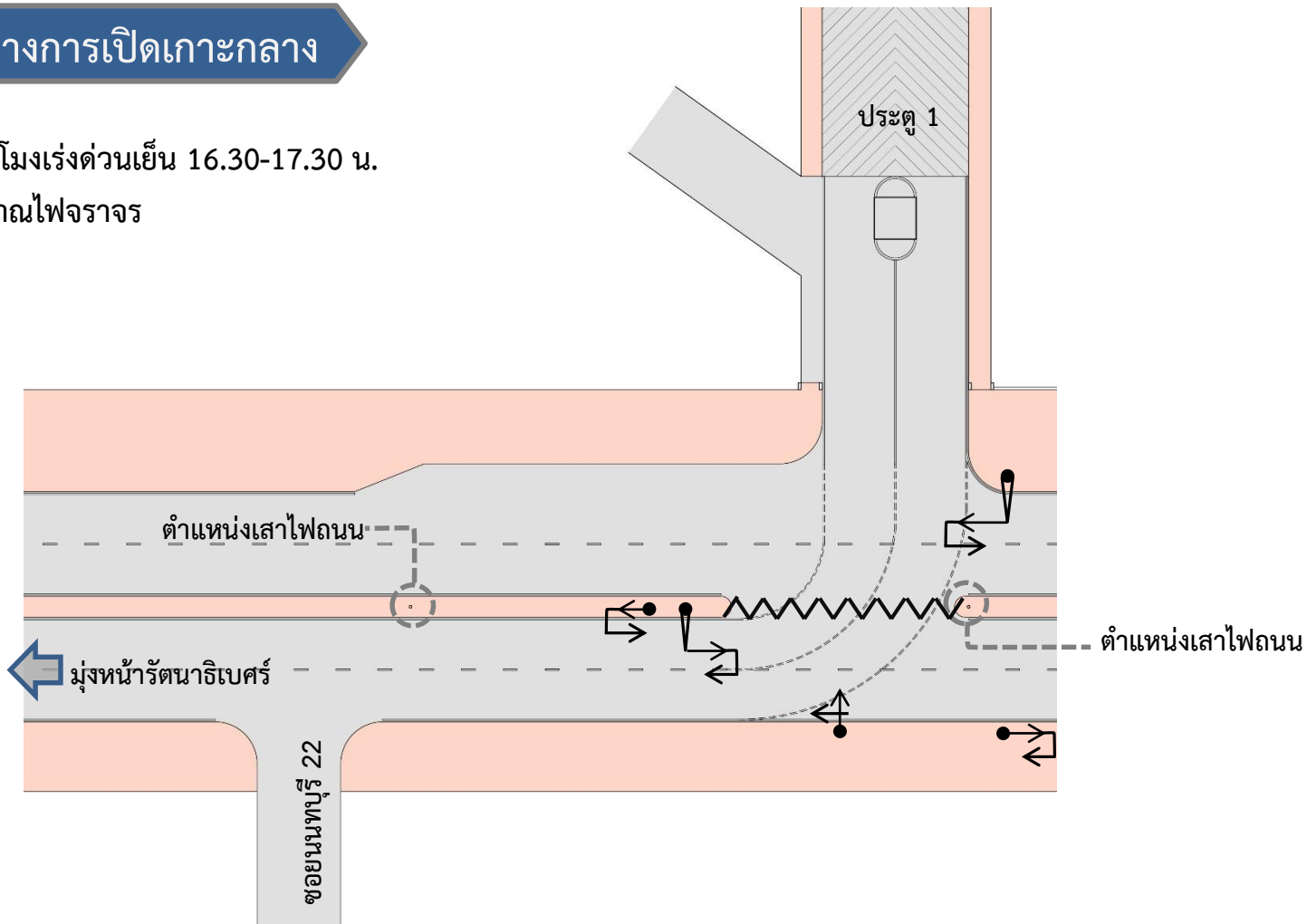
ต้องมีการพิจารณาปริมาณรถบนถนนสายหลักและถนนสายรอง คือ รถที่วิ่งผ่านบนถนนนนทบุรีและรถที่ออกจากประตู 1 โดยจากผลการศึกษามาตรฐานด้านการจัดระบบการจราจรในเมืองภูมิภาคของ สนข. ในปี 2559 ได้มีการกำหนดมาตรฐานในการพิจารณาจัดการทางแยก ดังนี้



กรณีที่ ๒ แนวทางการเปิดเกาะกลาง

เปิดเฉพาะช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเย็น 16.30-17.30 น.

ควบคุมโดยสัญญาณไฟจราจร



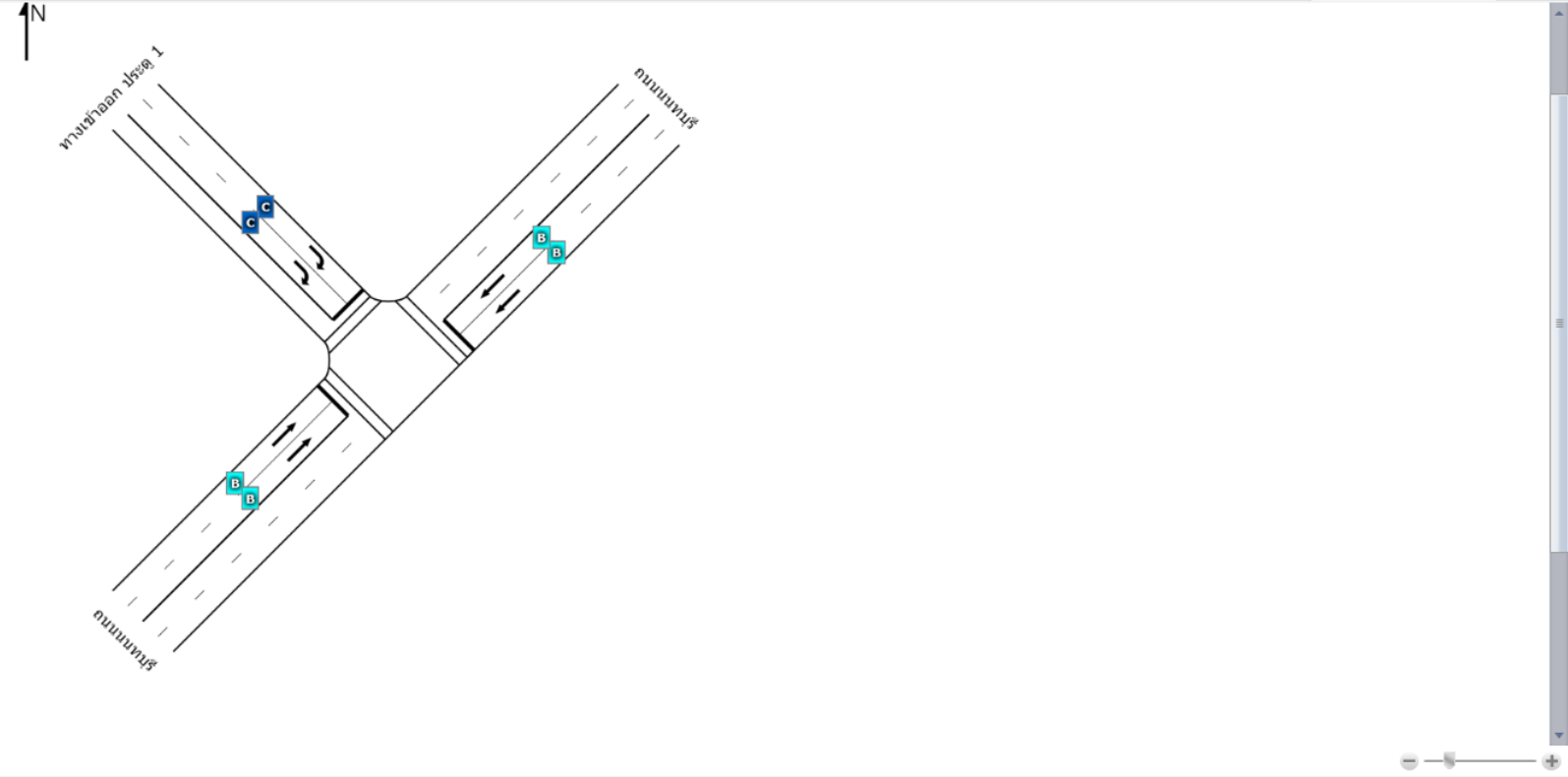
Process New Template Import Clone Convert Move Up Move Down Delete

Total Vehicles & HV (%) Tables Roundabout Layout

Manage Print Print Preview Copy Paste Cut Intro&Starting Input Guide Output Guide Help

Options Templates Printing Clipboard User Guide Help

- Nontaburi - 1
 - New Site - 1
 - Layout
 - Data Summary
 - Input
 - Intersection
 - Geometry
 - Volumes
 - Path Data
 - Movement Data
 - Priorities
 - Gap Acceptance
 - Pedestrians
 - Phasing & Timing
 - Model Settings
 - Demand & Sensitivity
 - Output
 - Detailed Output
 - Intersection Summary
 - Movement Summary
 - Lane Summary
 - LOS Summary
 - Phasing Summary
 - Movement Timing
 - Flow Displays (veh/h & ped)
 - Movement Displays



Process New Template Import Clone Convert Move Up Move Down Delete Options Templates Printing Clipboard User Guide Help

Nontaburi - 1
 New Site - 1
 Layout
 Data Summary
 Input
 Intersection
 Geometry
 Volumes
 Path Data
 Movement Data
 Priorities
 Gap Acceptance
 Pedestrians
 Phasing & Timing
 Model Settings
 Demand & Sensitivity
 Output
 Detailed Output
 Intersection Summary
 Movement Summary
 Lane Summary
 LOS Summary
 Phasing Summary
 Movement Timing
 Flow Displays (veh/h & ped)
 Movement Displays

PHASING SUMMARY

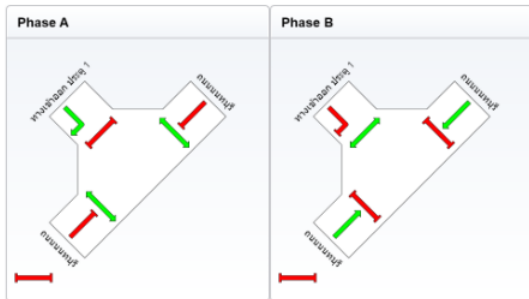
Site: New Site - 1

กรุงเทพมหานคร 1
 Signals - Fixed Time Cycle Time = 50 seconds (Practical Cycle Time)

Phase times determined by the program
 Sequence: Split Phasing
 Input Sequence: A, B
 Output Sequence: A, B

Phase Timing Results

Phase	A	B
Green Time (sec)	17	21
Yellow Time (sec)	4	4
All-Red Time (sec)	2	2
Phase Time (sec)	23	27
Phase Split	46 %	54 %



- Normal Movement
- Slip-Lane Movement
- Stopped Movement
- Turn On Red
- Permitted/Opposed
- Opposed Slip-Lane
- Continuous Movement
- Undetected Movement
- Phase Transition Applied

Process New Template Import Clone Convert Move Up Move Down Delete Total Vehicles & HV (%) Tables Roundabout Layout Manage Print Print Preview Cut Copy Paste Intro&Starting Input Guide Output Guide Help

- Nontaburi - 1
 - New Site - 1
 - Layout
 - Data Summary
 - Input
 - Intersection
 - Geometry
 - Volumes
 - Path Data
 - Movement Data
 - Priorities
 - Gap Acceptance
 - Pedestrians
 - Phasing & Timing
 - Model Settings
 - Demand & Sensitivity
 - Output
 - Detailed Output
 - Intersection Summary
 - Movement Summary
 - Lane Summary
 - LOS Summary
 - Phasing Summary
 - Movement Timing**
 - Flow Displays (veh/h & ped)
 - Movement Displays

MOVEMENT TIMING

Site: New Site - 1

การวางไฟจราจร 1
 Signals - Fixed Time Cycle Time = 50 seconds (Practical Cycle Time)
 Phase times determined by the program
 Sequence: Split Phasing
 Input Sequence: A, B
 Output Sequence: A, B

DISPLAYED SIGNAL TIMING - PHASES



EFFECTIVE SIGNAL TIMING - MOVEMENTS



PEDESTRIAN SIGNAL TIMING



Process New Template Import Clone Convert Delete Move Up Move Down Total Vehicles & HV (%) Tables Roundabout Layout Manage Print Print Preview Cut Copy Paste Intro&Starting Input Guide Output Guide Help

Nontaburi - 1
 New Site - 1
 Layout
 Data Summary
 Input
 Intersection
 Geometry
 Volumes
 Path Data
 Movement Data
 Priorities
 Gap Acceptance
 Pedestrians
 Phasing & Timing
 Model Settings
 Demand & Sensitivity
 Output
 Detailed Output
 Intersection Summary
 Movement Summary
 Lane Summary
 LOS Summary
 Phasing Summary
 Movement Timing
 Flow Displays (veh/h & ped)
 Movement Displays

LANE SUMMARY

Site: New Site - 1

กรุงเทพมหานคร ประตูนะ 1
 Signals - Fixed Time Cycle Time = 50 seconds (Practical Cycle Time)

Lane Use and Performance

	Demand Flows			Total veh/h	HV %	Cap. veh/h	Deg. Satn v/c	Lane Util. %	Average Delay sec	Level of Service	95% Back of Queue		Lane Length m	SL Type	Cap. Adj. %	Prob. Block. %
	L veh/h	T veh/h	R veh/h								Vehicles veh	Distance m				
North East: ถนนพหลโยธิน																
Lane 1	0	325	0	325	0.0	819	0.396	100	11.1	LOS B	5.6	39.4	500	-	0.0	0.0
Lane 2	0	325	0	325	0.0	819	0.396	100	11.1	LOS B	5.6	39.4	500	-	0.0	0.0
Approach	0	649	0	649	0.0		0.396		11.1	LOS B	5.6	39.4				
North West: ทางเข้าออก ประตูนะ 1																
Lane 1	0	0	328	328	0.0	631	0.519	100	23.0	LOS C	6.6	46.4	500	-	0.0	0.0
Lane 2	0	0	328	328	0.0	631	0.519	100	23.0	LOS C	6.6	46.4	500	-	0.0	0.0
Approach	0	0	655	655	0.0		0.519		23.0	LOS C	6.6	46.4				
South West: ถนนพหลโยธิน																
Lane 1	0	423	0	423	0.0	819	0.516	100	11.8	LOS B	7.8	54.7	500	-	0.0	0.0
Lane 2	0	423	0	423	0.0	819	0.516	100	11.8	LOS B	7.8	54.7	500	-	0.0	0.0
Approach	0	845	0	845	0.0		0.516		11.8	LOS B	7.8	54.7				
Intersection				2149	0.0		0.519		15.0	LOS B	7.8	54.7				

Level of Service (LOS) Method: Delay (HCM 2000).
 Lane LOS values are based on average delay per lane.
 Intersection and Approach LOS values are based on average delay for all lanes.
 SIDRA Standard Delay Model used.

Processed: 1 กรกฎาคม 2562 11:28:42
 SIDRA INTERSECTION 5.1.12.2089
 Project: C:\Users\User\Desktop\SIDRA\Nontaburi - 1.sip
 Licensed to JUNLAJUBALAM

Copyright © 2000-2011 Akcelik and Associates Pty Ltd
 www.sidrasolutions.com



Process New Template Import Clone Convert Move Up Move Down Delete Total Vehicles & HV (%) Tables Roundabout Layout Manage Print Print Preview Cut Copy Paste Intro&Starting Input Guide Output Guide Help

Nontaburi - 1
 New Site - 1
 Layout
 Data Summary
 Input
 Intersection
 Geometry
 Volumes
 Path Data
 Movement Data
 Priorities
 Gap Acceptance
 Pedestrians
 Phasing & Timing
 Model Settings
 Demand & Sensitivity
 Output
 Detailed Output
 Intersection Summary
Movement Summary
 Lane Summary
 LOS Summary
 Phasing Summary
 Movement Timing
 Flow Displays (veh/h & ped)
 Movement Displays

MOVEMENT SUMMARY

การจราจรแบบ 1 ช่องจราจร
 Signals - Fixed Time Cycle Time = 50 seconds (Practical Cycle Time)

Site: New Site - 1

Movement Performance - Vehicles

Mov ID	Turn	Demand Flow veh/h	HV %	Deg. Satn w/c	Average Delay sec	Level of Service	95% Back of Queue Vehicles veh	Distance m	Prop. Queued	Effective Stop Rate per veh	Average Speed km/h
North East: การจราจรแบบ 1											
25	T	649	0.0	0.396	11.1	LOS B	5.8	39.4	0.74	0.83	43.6
Approach		649	0.0	0.396	11.1	LOS B	5.8	39.4	0.74	0.83	43.6
North West: การจราจรแบบ 1											
29	R	655	0.0	0.519	23.0	LOS C	6.6	46.4	0.85	0.82	36.7
Approach		655	0.0	0.519	23.0	LOS C	6.6	46.4	0.85	0.82	36.7
South West: การจราจรแบบ 1											
31	T	845	0.0	0.516	11.8	LOS B	7.8	54.7	0.79	0.88	42.8
Approach		845	0.0	0.516	11.8	LOS B	7.8	54.7	0.79	0.88	42.8
All Vehicles		2149	0.0	0.519	15.0	LOS B	7.8	54.7	0.79	0.71	40.9

Level of Service (LOS) Method: Delay (HCM 2000).
 Vehicle movement LOS values are based on average delay per movement.
 Intersection and Approach LOS values are based on average delay for all vehicle movements.
 SIDRA Standard Delay Model used.

Movement Performance - Pedestrians

Mov ID	Description	Demand Flow ped/h	Average Delay sec	Level of Service	Average Back of Queue Pedestrian	Distance m	Prop. Queued	Effective Stop Rate per ped
P11	Across NE approach	53	18.5	LOS B	0.1	0.1	0.88	0.88
P13	Across NW approach	53	13.0	LOS B	0.1	0.1	0.72	0.72
P15	Across SW approach	53	18.5	LOS B	0.1	0.1	0.88	0.88
All Pedestrians		159	16.0	LOS B			0.81	0.81

Level of Service (LOS) Method: SIDRA Pedestrian LOS Method (Based on Average Delay)
 Pedestrian movement LOS values are based on average delay per pedestrian movement.
 Intersection LOS value for Pedestrians is based on average delay for all pedestrian movements.

Home Model Licensing

Process New Template Import Clone Convert Move Up Move Down Delete

Total Vehicles & HV (%) Tables Roundabout Layout

Manage Print Print Preview Copy Paste Cut Intro&Starting Input Guide Output Guide Help

Options Templates Printing Clipboard User Guide Help

Nontaburi - 1

- New Site - 1
 - Layout
 - Data Summary
 - Input
 - Intersection
 - Geometry
 - Volumes
 - Path Data
 - Movement Data
 - Priorities
 - Gap Acceptance
 - Pedestrians
 - Phasing & Timing
 - Model Settings
 - Demand & Sensitivity
 - Output
 - Detailed Output
 - Intersection Summary**
 - Movement Summary
 - Lane Summary
 - LOS Summary
 - Phasing Summary
 - Movement Timing
 - Flow Displays (veh/h & ped)
 - Movement Displays

Intersection Summary - New Site - 1 Movement Summary - New Site - 1 Lane Summary - New Site - 1 Movement Timing - New Site - 1 Phasing Summary - New Site - 1 LOS Summary - New Site - 1

INTERSECTION SUMMARY

Site: New Site - 1

กรุงเทพมหานคร 1
 Signals - Fixed Time Cycle Time = 50 seconds (Practical Cycle Time)

Intersection Performance - Hourly Values			
Performance Measure	Vehicles	Pedestrians	Persons
Demand Flows (Total)	2149 veh/h	159 ped/h	2608 pers/h
Percent Heavy Vehicles	0.0 %		
Degree of Saturation	0.519	0.032	
Practical Spare Capacity	73.5 %		
Effective Intersection Capacity	4143 veh/h		
Control Delay (Total)	8.96 veh-h/h	0.74 ped-h/h	11.09 pers-h/h
Control Delay (Average)	15.0 sec	16.6 sec	15.3 sec
Control Delay (Worst Lane)	23.0 sec		
Control Delay (Worst Movement)	23.0 sec	18.5 sec	23.0 sec
Geometric Delay (Average)	2.5 sec		
Stop-Line Delay (Average)	12.5 sec		
Intersection Level of Service (LOS)	LOS B	LOS B	
95% Back of Queue - Vehicles (Worst Lane)	7.8 veh		
95% Back of Queue - Distance (Worst Lane)	54.7 m		
Total Effective Stops	1520 veh/h	129 ped/h	1872 pers/h
Effective Stop Rate	0.71 per veh	0.81 per ped	0.72 per pers
Proportion Queued	0.79	0.81	0.80
Performance Index	63.7	2.6	66.3
Travel Distance (Total)	1300.7 veh-km/h	5.4 ped-km/h	1487.6 pers-km/h
Travel Distance (Average)	605 m	34 m	570 m
Travel Time (Total)	31.8 veh-h/h	1.9 ped-h/h	38.2 pers-h/h
Travel Time (Average)	53.2 sec	42.9 sec	52.8 sec
Travel Speed	40.9 km/h	2.9 km/h	38.9 km/h
Cost (Total)	1028.84 \$/h	39.77 \$/h	1068.61 \$/h
Fuel Consumption (Total)	145.5 L/h		
Carbon Dioxide (Total)	363.6 kg/h		
Hydrocarbons (Total)	0.619 kg/h		
Carbon Monoxide (Total)	26.86 kg/h		
NOx (Total)	0.837 kg/h		

Level of Service (LOS) Method: Delay (HCM 2000).
 Intersection LOS value for Vehicles is based on average delay for all vehicle movements.
 Intersection LOS value for Pedestrians is based on average delay for all pedestrian movements.

จบการนำเสนอ

