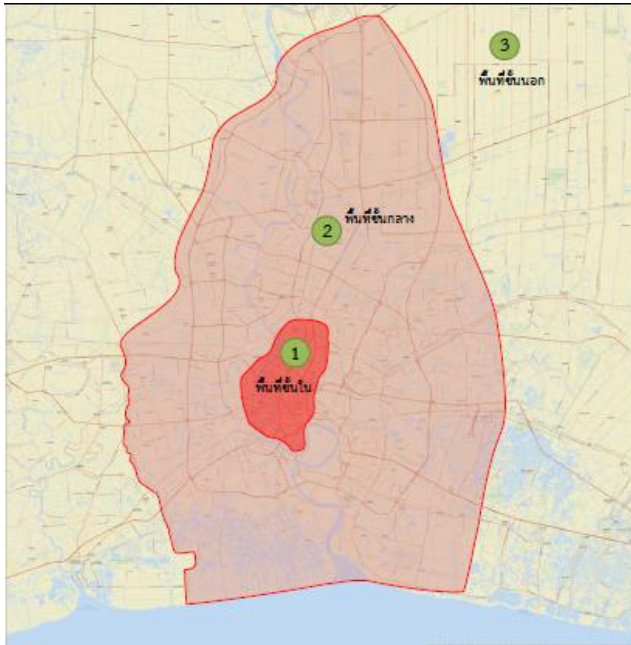


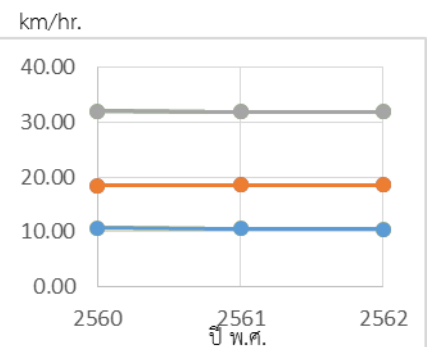
การคาดการณ์สภาพการจราจรจำแนกตามพื้นที่



1. **พื้นที่ชั้นใน** คือ พื้นที่ภายในวงแหวนรัชดาภิเษก
2. **พื้นที่ชั้นกลาง** คือ พื้นที่กรุงเทพฯ และพื้นที่ต่อเนื่องได้แก่ บางส่วนของจังหวัดปทุมธานี สมุทรปราการ นนทบุรี โดยครอบคลุมเส้นทางรถไฟและรถไฟฟ้าในอนาคต ตามแผน M-Map
3. **พื้นที่ชั้นนอก** คือ พื้นที่ที่ไม่อยู่ในพื้นที่ชั้นกลางได้แก่ บางส่วนของจังหวัดปทุมธานี สมุทรปราการ นนทบุรี และพื้นที่จังหวัดนครปฐม สมุทรสาคร พระนครศรีอยุธยา และฉะเชิงเทรา

ความเร็วเฉลี่ยในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (กิโลเมตรต่อชั่วโมง)

พื้นที่	2560	2561	2562
1) พื้นที่ชั้นใน	10.72	10.61	10.51
2) พื้นที่ชั้นกลาง	18.52	18.54	18.57
Greater Bangkok (1+2)	16.36	16.35	16.34
3) พื้นที่ชั้นนอก	31.99	31.95	31.91
กรุงเทพฯ และปริมณฑล (1+2+3)	20.63	20.63	20.63

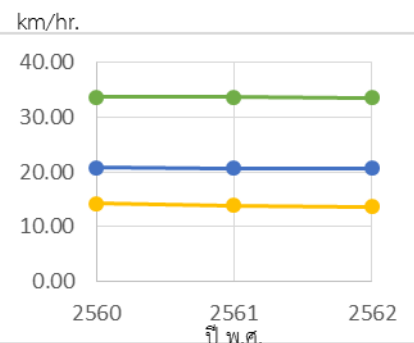


สภาพการจราจรช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าในปี 2562 เมื่อเทียบกับปี 2561 พบว่า

- พื้นที่ชั้นในมีความเร็วเฉลี่ยลดลงเล็กน้อย เนื่องจากปริมาณการเดินทางมีจำนวนมากขึ้น แต่ไม่สามารถเพิ่มพื้นที่ถนน และระบบขนส่งมวลชนทางรางอยู่ระหว่างการก่อสร้าง ยังไม่เปิดให้บริการครบทั้งโครงข่าย
- พื้นที่ชั้นกลางมีความเร็วเฉลี่ยดีขึ้นเล็กน้อย เนื่องจากปริมาณการเดินทางมีจำนวนมากขึ้น มีการพัฒนาก่อสร้างถนน และมีการเปิดใช้ระบบขนส่งมวลชนทางรางสายสีเขียว แบริ่ง-สมุทรปราการ
- พื้นที่ชั้นนอกมีความเร็วเฉลี่ยลดลงเล็กน้อย เนื่องจากมีปริมาณการเดินทางเพิ่มมากขึ้น จากการขยายตัวของเมือง ซึ่งในพื้นที่ชั้นนอกการพัฒนาขนส่งสาธารณะยังไม่ครอบคลุม ส่งผลให้การเดินทางส่วนมากประชาชนต้องพึ่งพาการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเป็นหลัก

ความเร็วเฉลี่ยในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (กิโลเมตรต่อชั่วโมง)

พื้นที่	2560	2561	2562
1) พื้นที่ชั้นใน	14.21	13.93	13.64
2) พื้นที่ชั้นกลาง	20.77	20.73	20.70
Greater Bangkok (1+2)	19.23	19.12	19.01
3) พื้นที่ชั้นนอก	33.66	33.63	33.60
กรุงเทพฯ และปริมณฑล (1+2+3)	23.56	23.47	23.38



สภาพการจราจรช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นในปี 2562 เมื่อเทียบกับปี 2561 พบว่า

- พื้นที่ชั้นในมีความเร็วเฉลี่ยลดลงเล็กน้อย เนื่องจากปริมาณการเดินทางมีจำนวนมากขึ้น แต่ไม่สามารถเพิ่มพื้นที่ถนน และระบบขนส่งมวลชนทางรางอยู่ระหว่างการก่อสร้าง ยังไม่เปิดให้บริการครบทั้งโครงข่าย
- พื้นที่ชั้นกลางมีความเร็วเฉลี่ยดีขึ้นเล็กน้อย เนื่องจากปริมาณการเดินทางมีจำนวนมากขึ้น มีการพัฒนาการก่อสร้างถนน และมีการเปิดใช้ระบบขนส่งมวลชนทางรางสายสีเขียว แบริ่ง-สมุทรปราการ
- พื้นที่ชั้นนอกมีความเร็วเฉลี่ยลดลงเล็กน้อย เนื่องจากมีปริมาณการเดินทางเพิ่มมากขึ้นจากการขยายตัวของเมือง ซึ่งในพื้นที่ชั้นนอกการพัฒนาการขนส่งสาธารณะยังไม่ครอบคลุม ส่งผลให้การเดินทางส่วนมากประชาชนต้องพึ่งพาการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเป็นหลัก

ความเร็วเฉลี่ยทั้งวัน (กิโลเมตรต่อชั่วโมง)

พื้นที่	2560	2561	2562
กรุงเทพฯ และปริมณฑล (1+2+3)	33.20	33.26	33.33

สภาพการจราจรเฉลี่ยทั้งวันในปี 2562 เมื่อเทียบกับปี 2561 พบว่า มีความเร็วเฉลี่ยเพิ่มขึ้นน้อย เนื่องจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ และสามารถเปิดใช้งานรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ในเดือนธันวาคม 2561

ที่มา: ผลการคาดการณ์จากแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (extended Bangkok Urban Model: eBUM) โครงการศึกษาสำรวจความต้องการการเดินทาง (Travel Demand Survey) และปรับปรุงฐานข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้า เพื่อวางแผนระบบขนส่งของประเทศ (TDS)

ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
พฤศจิกายน 2561