

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1.1	ระยะทางการขนส่งสินค้าทางท่อของประเทศสหรัฐอเมริกา..... 33
ตารางที่ 3.1	ตารางจุดค้นทางปลายทางพร้อมวิธีสำรวจข้อมูล..... 88
ตารางที่ 3.2	ตารางจุดค้นทางปลายทางของพื้นที่ย่อยทั้งหมดในพื้นที่ศึกษา..... 89
ตารางที่ 3.3	การสำรวจข้อมูลจุดค้นทางปลายทางและวัตถุประสงค์ในการนำไปใช้ ประโยชน์..... 90
ตารางที่ 3.4	ข้อมูลการเดินทางและข้อมูลพื้นฐานของประชากรในแต่ละพื้นที่ย่อย..... 98
ตารางที่ 3.5	การวิเคราะห์อัตราการเดินทางจำแนกตามลักษณะการใช้พื้นที่..... 100
ตารางที่ 3.6	การวิเคราะห์อัตราการเดินทาง..... 101
ตารางที่ 3.7	เมทริกซ์ของจำนวนการเดินทางที่ถ่ายเทระหว่างจุดค้นทาง-ปลายทาง..... 103
ตารางที่ 4.1	ตัวอย่างการคำนวณปริมาณจราจรและอัตราการใช้..... 123
ตารางที่ 4.2	การวิเคราะห์การเกิดแถวคอกจากตัวอย่างในตาราง 4.1..... 124
ตารางที่ 4.3	ตัวอย่างการคำนวณปริมาณจราจรรายวัน..... 126
ตารางที่ 4.4	ค่า K และ D..... 127
ตารางที่ 4.5	ตัวอย่างการคำนวณ TMS และ SMS..... 129
ตารางที่ 4.6	ตัวอย่างการปรับแก้จำนวนขดยานที่นับได้ด้วยค่าเฉลี่ยของจำนวนเพลลา.. 147
ตารางที่ 4.7	การคำนวณค่าปรับแก้รายวัน..... 153
ตารางที่ 4.8	การคำนวณค่าปรับแก้รายเดือน..... 153
ตารางที่ 4.9	ข้อมูลความเร็วที่ได้จากการสำรวจ..... 155
ตารางที่ 4.10	การกระจายตัวและความถี่สะสมของข้อมูลความเร็วที่ได้จากการสำรวจ... 156
ตารางที่ 4.11	ตัวอย่างข้อมูลที่ได้จากการวิ่งรถทดสอบ..... 159
ตารางที่ 4.12	ระดับการให้บริการและความล่าช้า..... 163
ตารางที่ 5.1	การจัดระดับการให้บริการสำหรับรถโดยสารประจำทาง..... 224
ตารางที่ 5.2	การจัดระดับการให้บริการสำหรับรถราง..... 225
ตารางที่ 6.1	สูตรที่ใช้แปลงค่าเงิน..... 252
ตารางที่ 7.1	สัดส่วนพื้นที่จ่อครต่อ 1,000 ตารางฟุตของพื้นที่ทั้งหมดที่เปิดให้เช่า (Gross leasable area, GLA)..... 286
ตารางที่ 7.2	ค่าเฉลี่ยของเวลาที่ใช้ในการจอดรถในเขตเมืองจำแนกตามวัตถุประสงค์ การเดินทาง..... 290
ตารางที่ 7.3	ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจการจอดรถ..... 292

สารบัญตาราง

		หน้า
ตารางที่ 7.4	ข้อกำหนดในการออกแบบความกว้างช่องจอดรถสำหรับกลุ่มผู้ใช้บริการที่แตกต่างกัน.....	295
ตารางที่ 8.1	กลยุทธ์ที่ใช้เพื่อลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลของเมือง Boulder....	315
ตารางที่ 8.2	กลยุทธ์ที่ใช้เพื่อลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลของเมือง Portland...	316
ตารางที่ 8.3	กลยุทธ์ที่ใช้เพื่อลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลของเมือง Boston.....	316
ตารางที่ 8.4	กลยุทธ์ที่ใช้เพื่อลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลของเมือง Toronto....	317
ตารางที่ 8.5	กลยุทธ์ที่ใช้เพื่อลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลของเมือง Zurich.....	318
ตารางที่ 8.6	กลยุทธ์ที่ใช้เพื่อลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลของเมือง Copenhagen.....	320
ตารางที่ 8.7	กลยุทธ์ที่ใช้เพื่อลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลของเมือง Stockholm.	320
ตารางที่ 8.8	กลยุทธ์ที่ใช้เพื่อลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลของเมือง Freiburg...	322
ตารางที่ 8.9	กลยุทธ์ที่ใช้เพื่อลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลของ Singapore และ Hong Kong.....	323
ตารางที่ 8.10	มาตรการจำกัดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่อยู่ในแผนพัฒนาฯ ฉบับต่างๆ..	325
ตารางที่ 8.11	มาตรการและการปฏิบัติใช้ระบบการจัดการความต้องการระบบสัญจรที่ประยุกต์ใช้ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล.....	328
ตารางที่ 8.12	ความเหมาะสมในการนำมาตรการ TDM มาประยุกต์ใช้ในประเทศไทย...	340