

ที่ได้จากการสำรวจภาคสนามในการออกแบบสัญญาณไฟ มากกว่าการเลือกใช้ค่าคงที่ตามสมการ(HCM,2010) เพราะเป็นค่าที่เก็บจากภาคสนามในเมืองไทยซึ่งอาจเป็นค่าที่เหมาะสมกับพฤติกรรมการข้ามถนนของคนเดินข้ามและพฤติกรรมของผู้ขับรถยนต์ของเมืองไทยมากกว่าค่าคงที่ตามสมการ (HCM, 2010) ที่เป็นพฤติกรรมของต่างประเทศ

กิตติกรรมประกาศ

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ ดร.กิตติชัย ธนทรัพย์สิน อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ที่กรุณาให้คำแนะนำและข้อเสนอแนะต่างๆเกี่ยวกับงานวิจัยเรื่องนี้มาโดยตลอด

เอกสารอ้างอิง

ณัฐพัชร์ วณิชย์กุล. ผลกระทบของเครื่องนับเวลาลอยหลังที่ทางข้ามต่อพฤติกรรมของผู้ขับขี้อยนต์และคนเดินเท้าในกรุงเทพมหานคร [วิทยานิพนธ์วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาขนส่งและสารสนเทศ]. กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์; 2552.

นิภา ศรีไพโรจน์. สถิติถนนพาราเมตริก. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ: โอเดียนสโตร์; 2533.

บุญชม ศรีสะอาด. วิธีการทางสถิติสำหรับการวิจัย. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์สุริยาสาส์น; 2538.

สำนักจราจรและขนส่ง. หนังสือสถิติจราจรประจำปี 2559 ข้อมูลสถิติจำนวนสะพานลอย ข้อมูลทางข้ามที่มีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรคนข้ามแบบกดนับถอยหลัง[ออนไลน์] 2560 [อ้างเมื่อ 5 พฤศจิกายน 2560]. จาก <http://office.bangkok.go.th/dotat/TrafficINFO/StatBook/b2559.pdf>

MARK R.VIRKLER, DAVID L.GUELL.Pedestrian Crossing -Time Requirements at Intersections. Transportation Research Record 959 .Washington, D.C.; 1984.

Transportation research board, National research council. Highway capacity manual 2000. Washington DC; 2000.

Transportation research board, National research council. Highway capacity manual 2010. 5th Edition. Washington DC; 2010.