



การประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชน
โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 340
ตัดทางหลวงหมายเลข 321 (แยกยืนดี)

วันอังคารที่ 4 สิงหาคม 2569 เวลา 10.00 น.
ณ ห้องประชุมสุพรรณนิการ์ ชั้น 2 หอสมุดแห่งชาติจังหวัดสุพรรณบุรี เจลีมพระเกียรติ
ต.สนามชัย อ.เมือง จ.สุพรรณบุรี

วัตถุประสงค์การประชุม



เพื่อนำเสนอภาพรวมการพัฒนาทางแยกต่างระดับ



เพื่อร่วมพิจารณารูปแบบการพัฒนาทางแยกต่างระดับ



เพื่อรับฟังความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะและความต้องการของชุมชน



เพื่อพิจารณาแนวทางดำเนินโครงการพัฒนาทางแยกต่างระดับ

เหตุผลความจำเป็น



- **การพัฒนาโครงข่ายทางหลวง** ให้มีระบบการเชื่อมโยงที่สมบูรณ์ จะต้องมียจุดเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงที่มีความสะดวกและปลอดภัย การจัดการจราจรบริเวณจุดตัดทางแยกจึงเป็นส่วนสำคัญยิ่งในการเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงเนื่องจากต้องรองรับปริมาณจราจรที่มุ่งสู่ทางแยก ทั้งการสัญจรผ่านตรง (Through Traffic) และการสัญจรในพื้นที่ (Local Traffic)
- **ปัจจุบันบริเวณทางแยกยี่นดี** มีการพัฒนาของพื้นที่ตลอดสองข้างทางอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้มีปริมาณจราจรในพื้นที่สูงขึ้น ผสมกับเส้นทางสายหลักที่ผ่านพื้นที่นั้น ยานพาหนะส่วนใหญ่ใช้ความเร็วสูง ในทางตรงกันข้ามการเดินทางภายในพื้นที่ที่มีการสัญจรที่ใช้ความเร็วต่ำ มีการตัดกระแสระจราจรและส่งผลให้เกิดปัญหาด้านความปลอดภัย และมีข้อร้องเรียนให้แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุอยู่บ่อยครั้ง
- **การปรับปรุงทางแยก** จากทางแยกระดับดินเป็นทางแยกต่างระดับจะช่วยลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบริเวณทางแยก และช่วยให้การเดินทางบนทางหลวงหมายเลข 340 กับทางหลวงหมายเลข 321 มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัยมากขึ้น

วัตถุประสงค์โครงการ



1. ความคล่องตัว

เพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางและแก้ไขปัญหาคาจรติดขัดบริเวณทางแยกอย่างเบ็ดเสร็จ



2. ความปลอดภัย

เพิ่มความปลอดภัยสูงสุดในการเดินทางบริเวณทางแยกและลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ



3. ประสิทธิภาพ

เพิ่มประสิทธิภาพของโครงข่ายคมนาคม รองรับการเดินทางและขนส่งสินค้าระหว่างพื้นที่อย่างสมบูรณ์



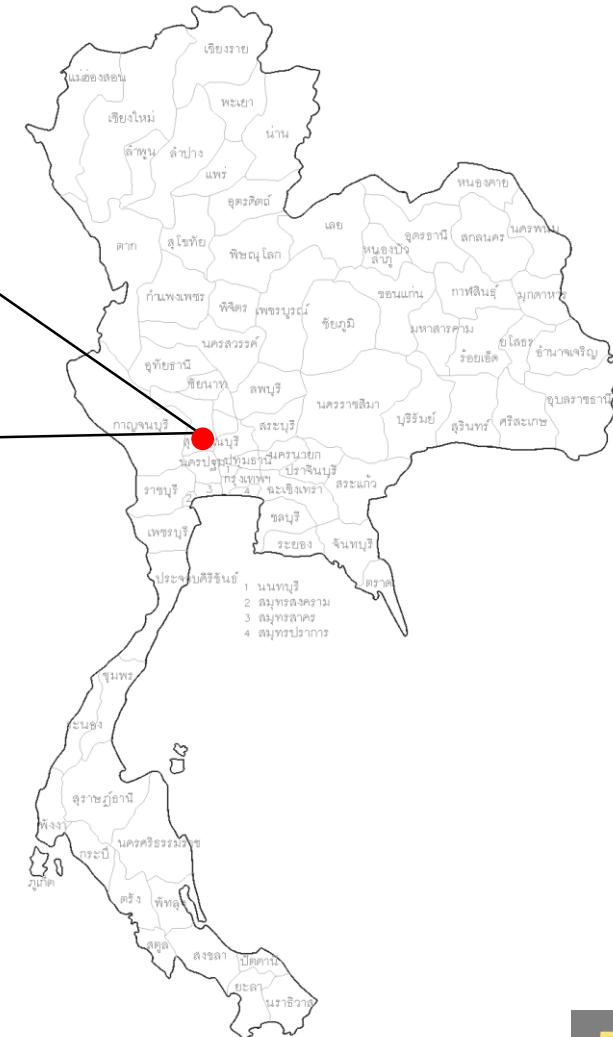
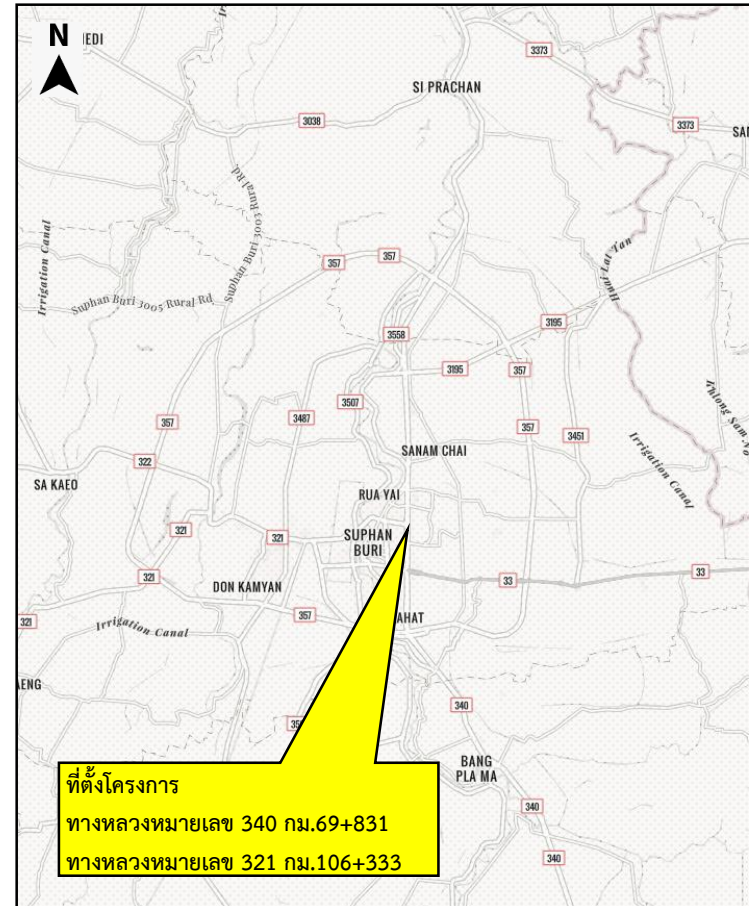
4. เศรษฐกิจ

สนับสนุนการพัฒนาเมือง การท่องเที่ยว และยกระดับเศรษฐกิจของจังหวัดสุพรรณบุรี

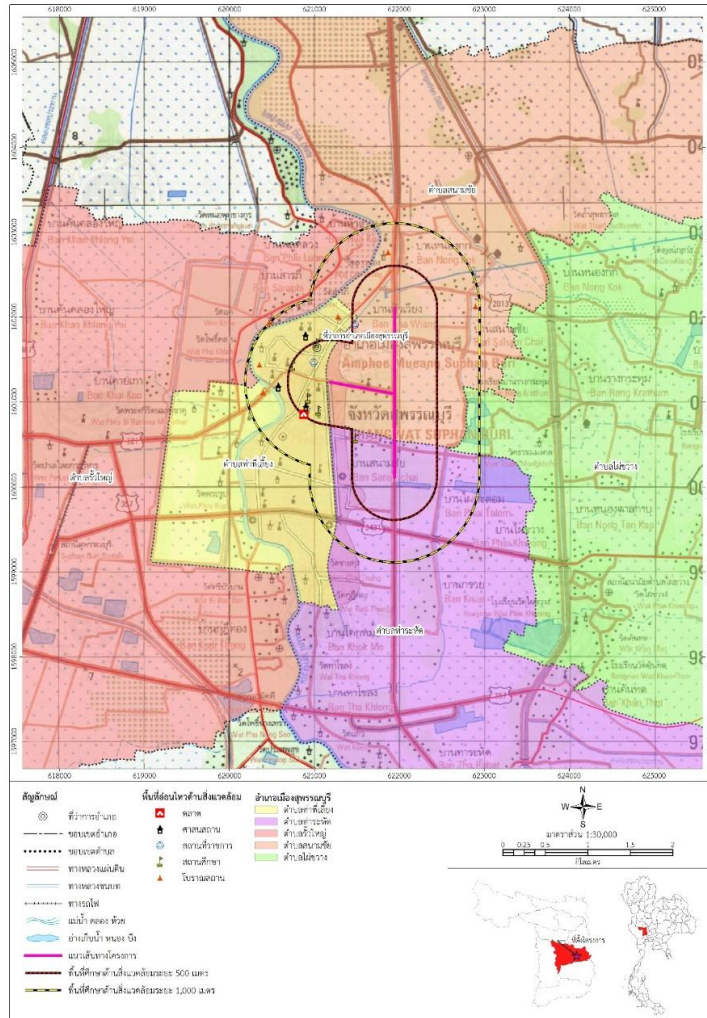
ที่ตั้งโครงการ

แยกยืนดี

- เป็นจุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 340 (สายหลัก) กับทางหลวงหมายเลข 321 (สายรอง) อยู่ในเขตพื้นที่เทศบาลตำบลสนามชัย อำเภอเมืองสุพรรณบุรี จังหวัดสุพรรณบุรี
- มีลักษณะเป็นสามแยกระดับพื้น มีระบบควบคุมการจราจร
- ทางหลวงหมายเลข 340 มีขนาด 10 ช่องจราจร ไป-กลับ พร้อมทางคู่ขนาน มีรูปแบบเกาะกลางเป็นเกาะกลางแบบยก มีความกว้างเขตทางรวมประมาณ 80 เมตร
- ทางหลวงหมายเลข 321 มีขนาด 6 ช่องจราจร ไป-กลับ มีรูปแบบเกาะกลางเป็นเกาะกลางแบบยก มีความกว้างเขตทางรวมประมาณ 40 เมตร
- ลักษณะภูมิประเทศบริเวณทางแยกเป็นทางราบ สภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินสองข้างทางเป็นแหล่งชุมชน ที่อยู่อาศัย และแหล่งธุรกิจหนาแน่นประชิดเขตทาง



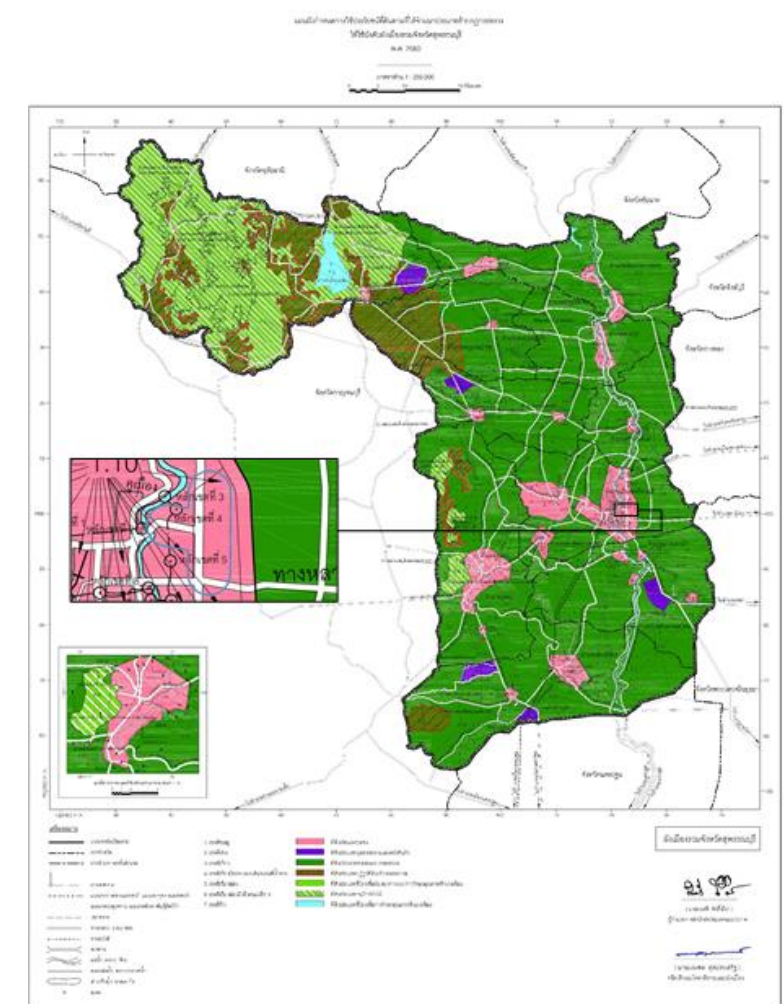
พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม



จากการตรวจสอบข้อมูลพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ในพื้นที่ศึกษา ระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ พบว่า ระยะศึกษา 500 ม. ครอบคลุมพื้นที่ 1 จังหวัด 1 อำเภอ 3 ตำบล 5 หมู่บ้าน มีพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ สถานศึกษา จำนวน 5 แห่ง ศาสนสถาน จำนวน 1 แห่ง หน่วยงานราชการ จำนวน 2 แห่ง

ประเด็นอ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม

ลักษณะภูมิประเทศโดยทั่วไปของพื้นที่ศึกษา ส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นที่ราบลุ่มแม่น้ำ ห่างจากแม่น้ำประมาณ 2 กิโลเมตร มีลำน้ำที่สำคัญไหลผ่านบริเวณแยก ได้แก่ แม่น้ำท่าจีน มีความสูงจากระดับน้ำทะเลปานกลางประมาณ 7 เมตร พื้นที่โดยทั่วไปมีลักษณะลาดเอียงจากทิศตะวันออกไปยังทิศตะวันตก



ซึ่งมีบทบาทสำคัญในการอำนวยความสะดวกในการเดินทางโดยช่วยให้การเดินทางระหว่างตัวเมืองสุพรรณบุรีกับพื้นที่อื่น ๆ ในจังหวัดและจังหวัดใกล้เคียงเป็นไปอย่างสะดวกและรวดเร็ว ส่งเสริมการขนส่งสินค้าด้วยการเป็นจุดผ่านของรถบรรทุกที่ขนส่งสินค้าจากภาคกลางไปยังภาคตะวันตก และจากภาคตะวันตกสู่ภาคกลาง ทำให้การขนส่งสินค้าเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

รูปแบบการเดินทางผ่านทางแยก

การเดินทางผ่านทางแยกยืนดี ปัจจุบันมีลักษณะเป็นสามแยกระดับพื้น มีระบบควบคุมการจราจรเข้า-ออก (Left in - Left out) สำหรับรถที่ต้องการเลี้ยวขวาเพื่อเข้า - ออก ทล.321 จะต้องเดินทาง ดังนี้

- 1 การเดินทางบน ทล.340 ที่ศทางมาจาก จ.ชัยนาท ต้องการเข้าตัวเมืองสุพรรณบุรี จะต้องใช้จุดกลับรถบริเวณห้างโลตัส สุพรรณบุรี แล้วเบี่ยงซ้ายออกทางขนาน เพื่อเลี้ยวซ้ายบนทางขนานเข้า ทล.321
- 2 การเดินทางบน ทล.321 ที่ศทางมาจากตัวเมืองสุพรรณบุรี ต้องการเลี้ยวขวาเพื่อไป อ.บางปลาหมาก หรือกรุงเทพฯ จะต้องเลี้ยวซ้ายเข้าทางขนาน ทล.340 แล้วเบี่ยงขวาเข้าทางหลัก ทล.340 แล้วชิดขวาเพื่อใช้จุดกลับรถบริเวณปั้มน้ำมันถาวรสุพรรณ แล้วมุ่งหน้าตรงไปยังปลายทาง



จุดเสี่ยงจากการตัดกระแสรถ ในการเดินทางผ่านทางแยก



สภาพปัญหาอุบัติเหตุ



ปี พ.ศ.	2564	2565	2566	2567	2568	2569	รวม
จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	35	34	41	44	42	21	217
เสียชีวิต (ราย)	-	1	2	1	4	-	8
บาดเจ็บ (ราย)	26	21	28	30	19	22	176
หมายเหตุ						ข้อมูล ณ วันที่ 24 ก.ค 69	



ผลการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น

การศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น
และจัดทำแผนการแก้ไขปัญหาราจร
บริเวณทางแยกขนาดใหญ่ในภูมิภาค



กรมทางหลวง
Department of Highways



เสนอโดย



บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง
แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)



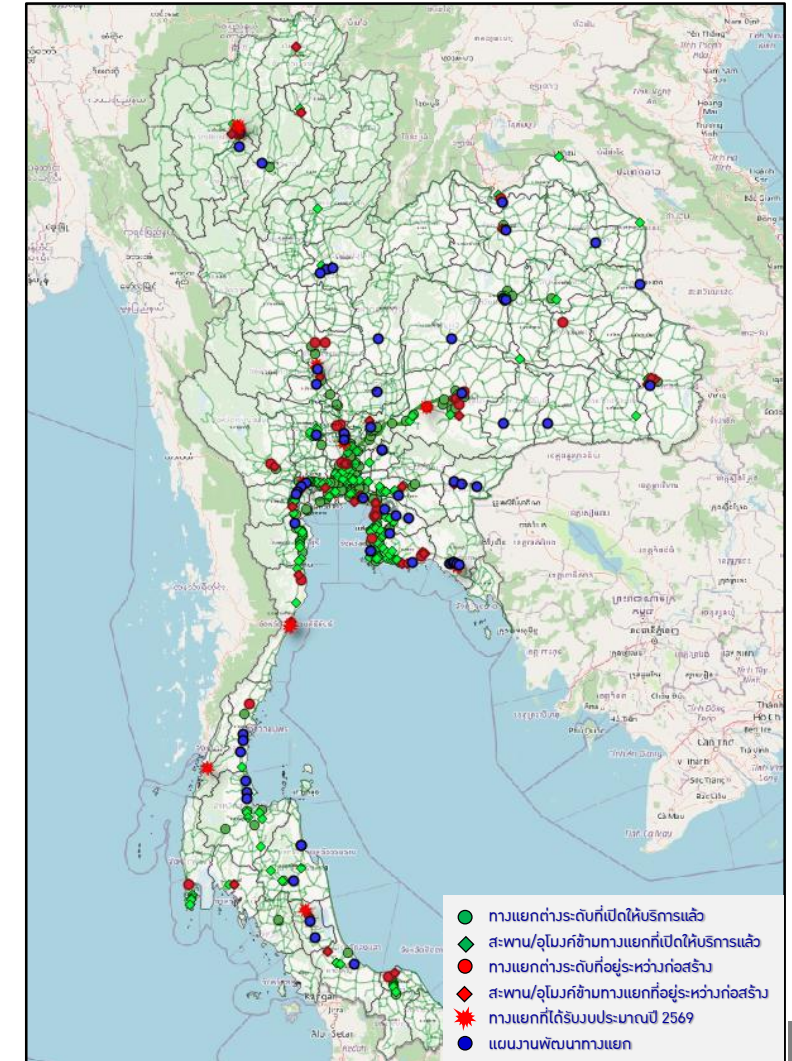
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี



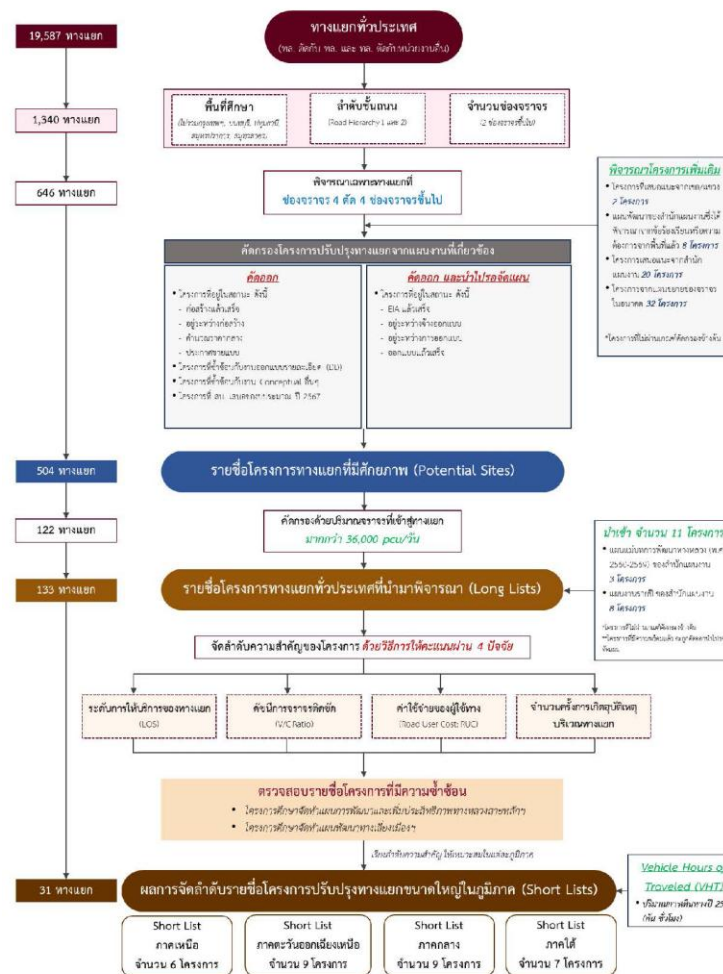
บริษัท อินทราเทค เอนจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด

กรมทางหลวง โดยสำนักแผนงาน
ได้ดำเนินโครงการศึกษาความเหมาะสม
เบื้องต้นและจัดทำแผนการแก้ไขปัญห
าจรบริเวณทางแยกขนาดใหญ่ในภูมิภาค
โดยมีวัตถุประสงค์หลักของการศึกษา
ดังนี้

- เพื่อหาแนวทางการแก้ปัญหาราจร
บริเวณทางแยกขนาดใหญ่ในภูมิภาค
- วิเคราะห์ความเหมาะสมและความคุ้มค่า
ในการก่อสร้างโครงการเบื้องต้น
- จัดทำแผนการแก้ไขปัญหาราจร
บริเวณทางแยกขนาดใหญ่



Map of Bangkok showing the locations of Short Lists (green circles) and Long Lists (red circles) for the Bangkok Metropolitan Region. The map includes a scale bar (0 to 200 km) and a north arrow. The legend indicates that green circles represent Short Lists and red circles represent Long Lists.



- ✓ ลำดับชั้นของทางหลวง (Road Hierarchy)
- ✓ จำนวนช่องจราจร
- ✓ ปริมาณจราจรเข้าสู่ทางแยกในอนาคต
- ✓ ความสำคัญทางด้านวิศวกรรมจราจรและด้านเศรษฐกิจ ในลำดับสูง

แยกชั้นดี เป็นจุดตัดทางแยกที่มีความสำคัญและมีศักยภาพในการพัฒนาเป็นทางแยกต่างระดับในอนาคต

การศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง

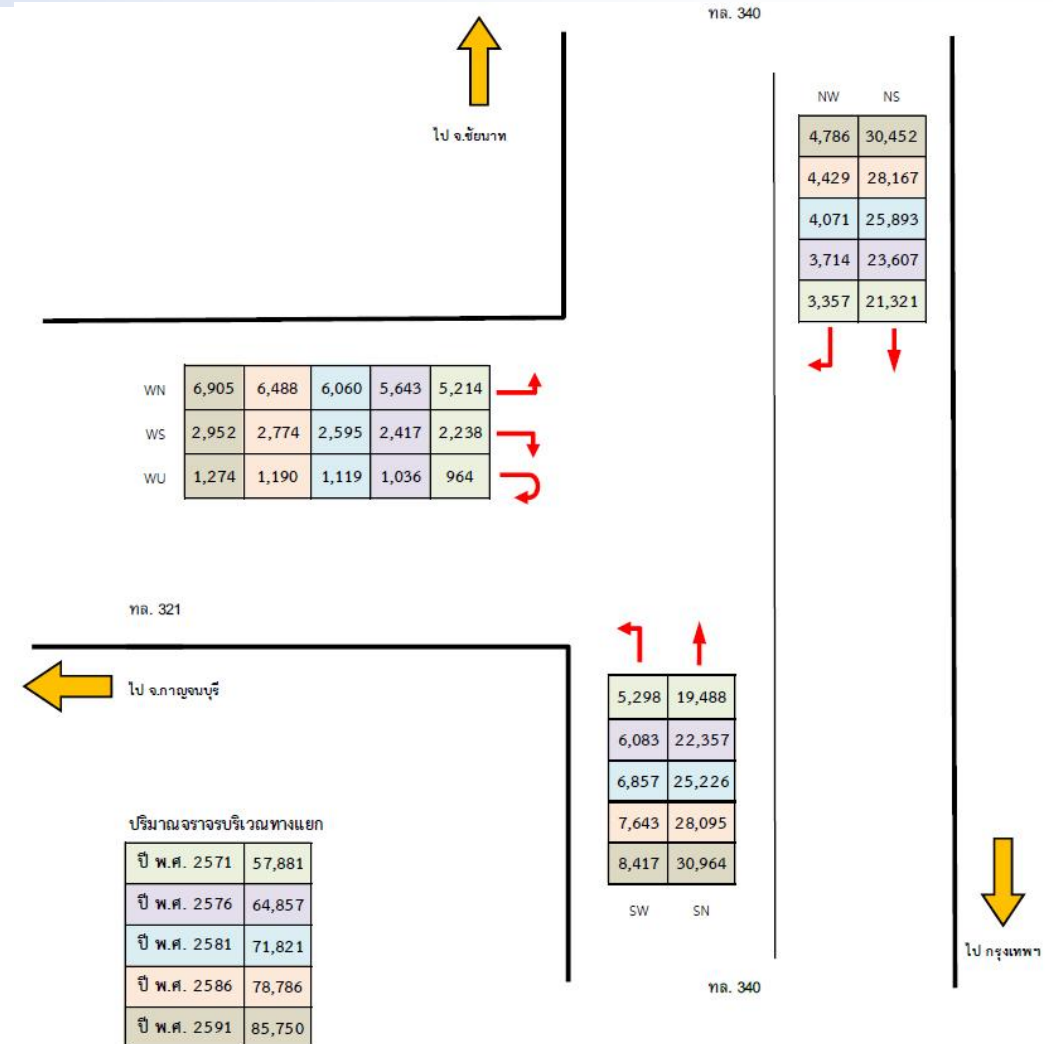
การคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต

ผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรบริเวณทางแยกยืนดี จ.สุพรรณบุรี
พบว่าการเดินทางในพื้นที่ศึกษามีอัตราการเพิ่มขึ้นต่อปีเฉลี่ย 1.98%

ปีที่คาดการณ์	ปริมาณจราจรเข้าสู่ทางแยก		ความล่าช้าเฉลี่ย (วินาที)	อัตราการเปลี่ยนแปลงต่อปี (%)
	ชั่วโมงเร่งด่วน (PCU/ชั่วโมง)	ตลอดทั้งวัน (PCU/วัน)		
พ.ศ. 2571	4,862	57,881	50.8	4.39%
พ.ศ. 2576	5,448	64,857	76.6	2.30%
พ.ศ. 2581	6,033	71,821	91.8	2.06%
พ.ศ. 2586	6,618	78,786	101.7	1.87%
พ.ศ. 2591	7,203	85,750	109.3	1.71%

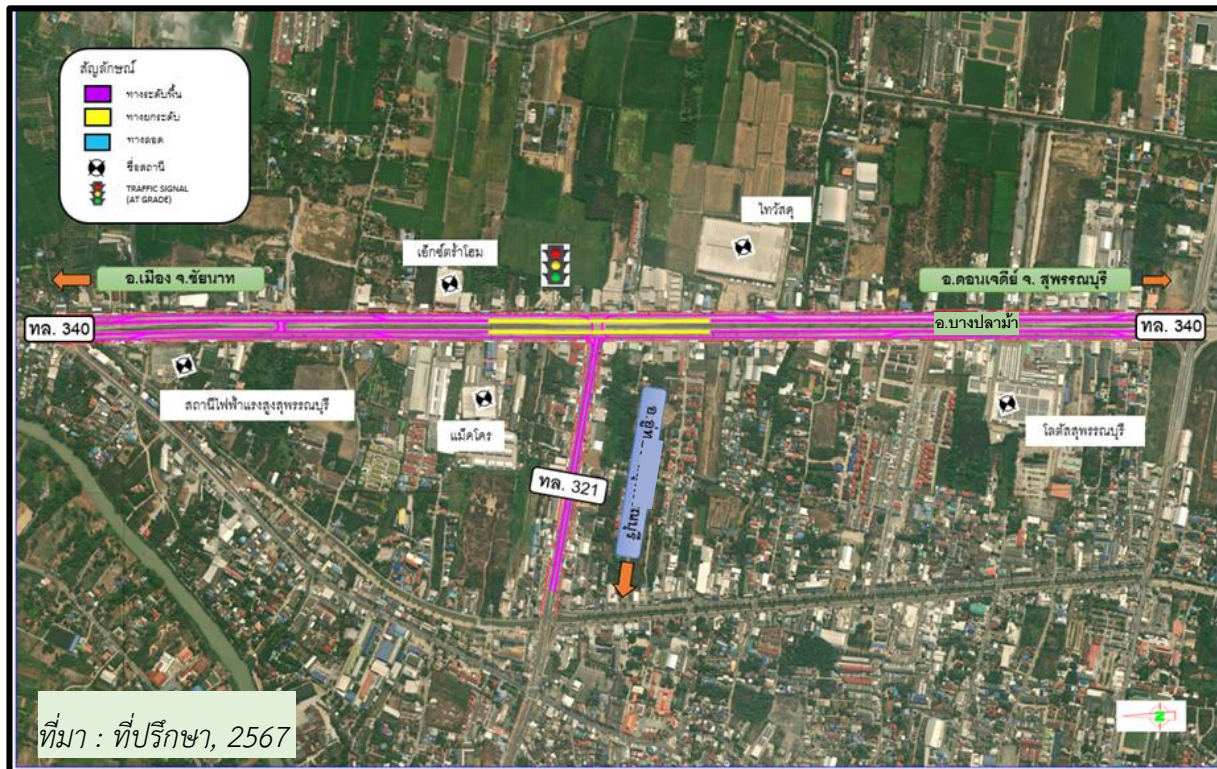
จากการวิเคราะห์ด้านการจราจร ทิศทางที่มีปริมาณจราจรมากที่สุด ในปี พ.ศ. 2591 คือจากกรุงเทพฯ ไป จ.ชัยนาท มีปริมาณจราจร 30,964 PCU/วัน จาก จ.ชัยนาทมุ่งหน้ากรุงเทพฯ มีปริมาณจราจร 30,452 PCU/วัน

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567



รูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมเบื้องต้น

สะพานยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 340 ร่วมกับทางแยกระดับพื้นควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร



สะพานยกระดับข้ามแยก (Overpass) ขนาด 3 ช่องจราจรต่อทิศทาง เพื่อรองรับการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 340 ในทิศทางตรง (ไป-กลับ) สำหรับการเดินทางจาก อ.บางปลาร้า ไปยัง อ.เมืองชัยนาท ทั้งนี้การจราจรในทิศทางเลี้ยวขวาทุกทิศทางจะควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร เพื่อเชื่อมการเดินทางระหว่าง ทล.340 และ ทล. 321

ข้อดี

1. ไม่มีการเวนคืนเขตทางเพิ่ม
2. การจราจรที่มาจาก ทกม. สามารถเลี้ยวเข้าสู่สุพรรณ/กลับกรุงเทพ ได้โดยตรง ไม่ต้องไปกลับรถ สะดวก รวดเร็ว
3. ยกระดับความปลอดภัย ให้กับการจราจรในพื้นที่ ฝั่ง อบต.สนามชัย ให้เข้า/ออก เมืองได้สะดวก ปลอดภัยมากยิ่งขึ้น
4. รองรับการจราจรในทิศทางหลักได้ดี การจราจรบน ทล.340 สามารถใช้สะพานข้ามแยกได้ โดยไม่ติดสัญญาณไฟจราจร
5. ก่อสร้างง่ายและใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างน้อย
6. จัดการระบายน้ำได้ง่าย
7. บำรุงรักษาง่าย

ข้อเสีย

1. ค่าก่อสร้างค่อนข้างสูง
2. การจราจรในทิศทางเลี้ยวขวาบน ทล.340 และ ทล.321 จะต้องรอสัญญาณไฟจราจร
3. การก่อสร้างสะพานจะมีผลกระทบต่อการจัดการจราจรระหว่างก่อสร้าง บน ทล.340
4. ความยาวของโครงสร้างสะพานอาจบดบังทัศนียภาพของพื้นที่

โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัด ทล.340 กับ ทล.321 (แยกยืนดี)



UNIT OF PROJECT
AT HIGHWAY NO. 340 STA 70+475.000
N = 1601,941,567
E = 621,946,175
LATITUDE = 14.487480 OR 14°29'14.928"
LONGITUDE = 100.131569 OR 100°07'53.721"

UNIT OF PROJECT
AT HIGHWAY NO. 340 STA 69+000.000
N = 1,601,941,567
E = 621,941,716
LATITUDE = 14.472339 OR 14°28'20.419"
LONGITUDE = 100.131471 OR 100°07'53.285"

UNIT OF PROJECT
AT HIGHWAY NO. 321 STA 16+300.000
N = 1,601,111,215
E = 621,056,182
LATITUDE = 14.479978 OR 14°28'47.920"
LONGITUDE = 100.130716 OR 100°07'50.978"

การศึกษาคาดการณ์ปริมาณจราจรและสภาพการจราจรในอนาคต

กรณีดำเนินการปรับปรุงเป็นสะพานยกระดับ

ปี พ.ศ.	ปริมาณจราจรเข้าสู่ทางแยก		
	ชั่วโมงเร่งด่วน (PCU/ชั่วโมง)	ตลอดทั้งวัน (PCU/วัน)	อัตราการเปลี่ยนแปลงต่อปี (%)
2571	4,862	57,881	4.39%
2576	5,448	64,857	2.30%
2581	6,033	71,821	2.06%
2586	6,618	78,786	1.87%
2591	7,203	85,750	1.71%

ปี พ.ศ.	สภาพจราจรของโครงข่ายบริเวณทางแยก			
	ความล่าช้าเฉลี่ย (วินาที/คัน)			LOS
	กรณีไม่มีโครงการ	กรณีมีโครงการ	%เปลี่ยนแปลง	
2571	2.36	2.78	17.80%	A
2576	2.76	3.34	21.01%	A
2581	3.64	3.88	6.59%	A
2586	4.16	5.00	20.19%	A
2591	5.51	5.57	4.36%	A

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2567



โบราณสถาน	ระยะห่างจากที่ตั้งโครงการ	โบราณสถาน	ระยะห่างจากที่ตั้งโครงการ
1. วัดแค	1,440 ม.	5. วัดกุฎีสงฆ์(ร้าง)	1,470 ม.
2. วัดหอยโข่ง	560 ม.	6. วัดโพธิ์คลานและโรงไฟฟ้าเก่า	1,520 ม.
3. วัดการ้อง(ร้าง)	690 ม.	7. วัดโซนาवास	940 ม.
4. วัดลาวทอง	840 ม.	8. วัดสนามไชย (ร้าง)	1,030 ม.

ไม่มีโบราณสถานในระยะ 500 เมตร จึงไม่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางลดผลกระทบ



ผลกระทบ

การดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามแยกบนทางหลวงหมายเลข 340
จำเป็นต้องย้ายตำแหน่งการกลับรถระดับพื้น (เดิม) 2 แห่ง



แนวทางลดผลกระทบ

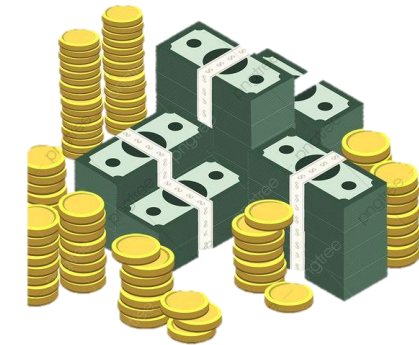
- ใช้การเลี้ยวขวาที่แยกสัญญาณไฟ ทดแทนการกลับรถ
- ปรับตำแหน่งการกลับรถ ให้ใช้จุดกลับรถบริเวณใต้สะพานข้ามทางแยก

ประมาณการค่าก่อสร้าง

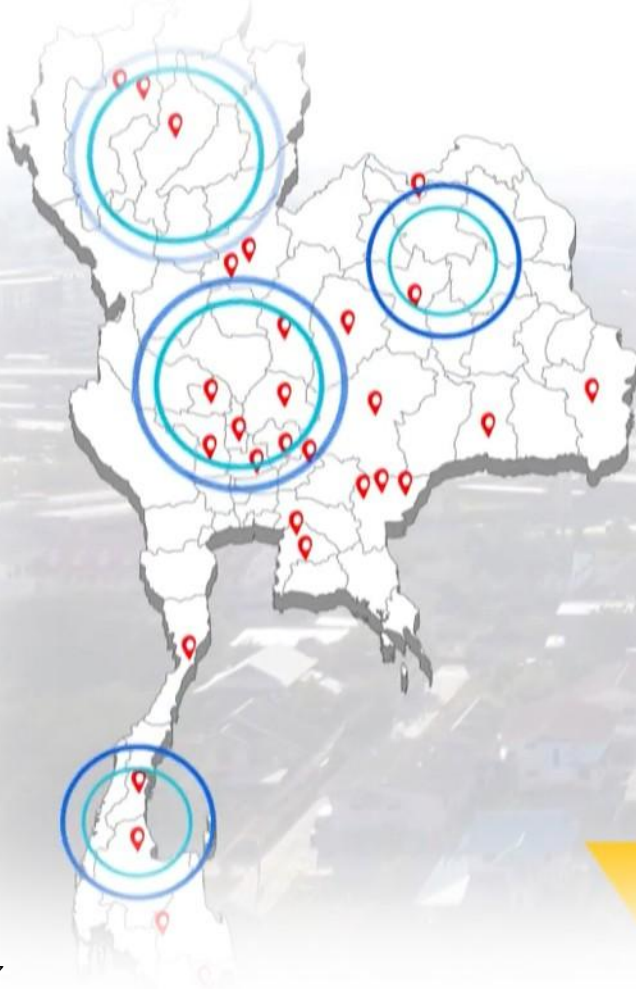


โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวง
หมายเลข 340 ตัดทางหลวงหมายเลข 321
(แยกยืนดี)

ค่าก่อสร้างเบื้องต้น 960 ล้านบาท



ผลวิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจเบื้องต้น กรณีดำเนินการปรับปรุงเป็นทางแยกต่างระดับ



- อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) **13.15 %**
- มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) **25.70 ล้านบาท**
- อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน (B/C) **1.10**
- อัตราผลตอบแทนปีแรก (FYRR) **12.92 %**

การวางแผนดำเนินโครงการ



สำรวจและออกแบบรายละเอียด ระยะเวลา 1 ปี

เสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณ



ก่อสร้างทางแยกต่างระดับ ระยะเวลา 3 ปี

เปิดให้บริการ



จบการนำเสนอ

