



กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม

ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง
ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ 0 2354 6668-75 ต่อ 24038
โทรสาร 02 354 1034
Email: surveydesign.doh@gmail.com



บริษัท ซีวิลดีไซน์แอนด์คอนซัลแต้นส์ จำกัด
โทรศัพท์ 08 2325 4136



บริษัท แคนดู ทุเกตเตอร์ จำกัด
โทรศัพท์ 08 6940 7069



บริษัท ธารา โลน จำกัด
โทรศัพท์ 0 2017 7281, 06 3449 9447



WEBSITE

ทล4085ปากน้ำเทพา-ธารคีรี.com



LINE

ID : @792liawf



FACEBOOK

ทล.4085 ปากน้ำเทพา-ธารคีรี

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุง
และแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 4085
ตอน ปากน้ำเทพา - ธารคีรี

แผนผังประชาสัมพันธ์โครงการ ชุดที่ 3

กุมภาพันธ์
2568

ความเป็นมาของโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 4085 ตอน ปากน้ำเทพา - อาราคีรี เป็นเส้นทางหลักที่ใช้เดินทางระหว่าง จังหวัดสงขลา จังหวัดปัตตานี และจังหวัดยะลา ในปัจจุบันทางหลวงหมายเลข 4085 ตอน ปากน้ำเทพา - อาราคีรี เกิดปัญหาการจราจรติดขัด โดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วน เนื่องจากบางช่วงของโครงการฯ มีชุมชนหนาแน่น และสถานที่สำคัญทั้งพื้นที่ธุรกิจ และแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ทำให้เกิดความไม่สะดวก และความล่าช้าในการเดินทาง ด้วยเหตุนี้การสำรวจและออกแบบปรับปรุงแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 4085 และโครงข่ายทางหลวงใกล้เคียงจึงเป็นแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าว ซึ่งทำให้ประชาชนสามารถเดินทางได้สะดวกและปลอดภัยมากขึ้น

อย่างไรก็ตาม จากการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม พบว่าพื้นที่โครงการฯ อยู่ในเขตห้ามล่าสัตว์ป่า เขาปะช้าง-แหลมขาม และแหล่งโบราณสถานที่ยังไม่ขึ้นทะเบียน คือ วัดเทพาโพธิ์จัน จึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

กรมทางหลวง โดยสำนักสำรวจและออกแบบได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัทซีวิลดีไซน์ แอนด์คอนซัลแต้นส์ จำกัด บริษัท แคนดู ภูเก็ตเตอร์ จำกัด และ บริษัท อาราคีรี จำกัด ดำเนินโครงการสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 4085 ตอน ปากน้ำเทพา - อาราคีรี ตลอดจนดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยมีระยะเวลาการดำเนินโครงการฯ ระหว่างวันที่ 25 มิถุนายน 2567 ถึง วันที่ 18 กันยายน 2568 รวมจำนวน 450 วัน



วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1) เพื่อดำเนินการสำรวจและออกแบบรายละเอียดทางด้านวิศวกรรมให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจและสังคม
- 2) เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรที่หนาแน่น และติดขัด ลดอุบัติเหตุ พร้อมทั้งอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยในการสัญจร

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

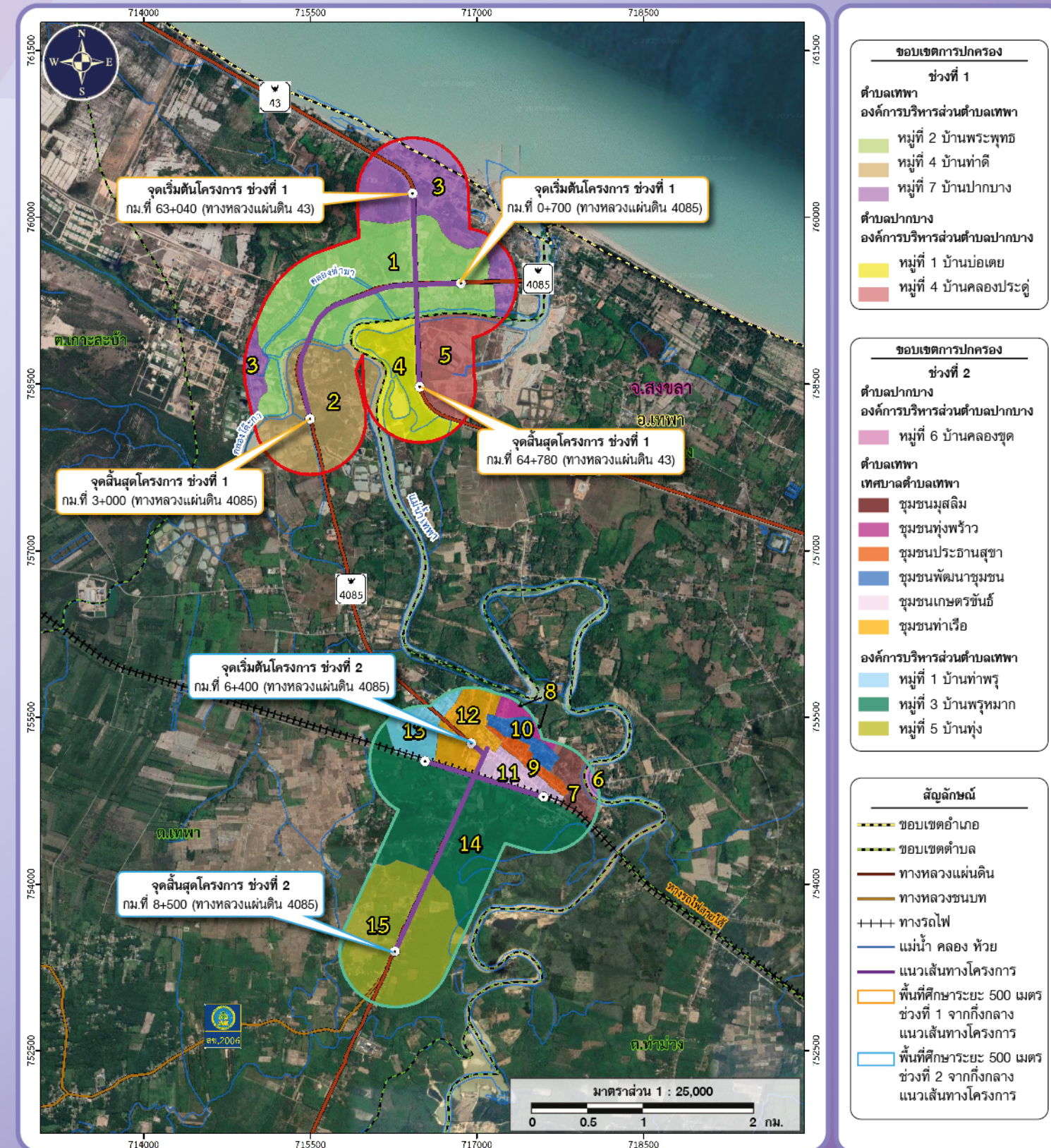
- 1) เพื่อเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางไปยังจังหวัดสงขลา จังหวัดปัตตานี และจังหวัดยะลา รวมถึงสนับสนุนโครงข่ายทางหลวงใกล้เคียง
- 2) เพื่อบรรเทาปริมาณการจราจรและแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบนทางหลวงหมายเลข 4085
- 3) เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร อำนวยความสะดวก และความปลอดภัยในการสัญจร
- 4) สนับสนุนยุทธศาสตร์ของกรมทางหลวงในการส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจ พัฒนาคุณภาพการให้บริการของระบบทางหลวง และสอดคล้องกับแผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในอนาคต

พื้นที่ศึกษาโครงการ

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 4085 ตอน ปากน้ำเทพา-อาราคีรี แบ่งออกเป็น 2 ช่วง ได้แก่

ช่วงที่ 1 บริเวณแยกพระพุทธ (จุดตัดทางหลวงหมายเลข 4085 กับทางหลวงหมายเลข 43) มีจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 4085 กม. 0+700 และจุดสิ้นสุดโครงการ กม.3+000 ทางหลวงหมายเลข 43 มีจุดเริ่มต้นโครงการบริเวณ กม. 63+040 และจุดสิ้นสุดโครงการบริเวณ กม.64+780

ช่วงที่ 2 มีจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 4085 กม. 6+400 และจุดสิ้นสุดโครงการบริเวณ กม. 8+500

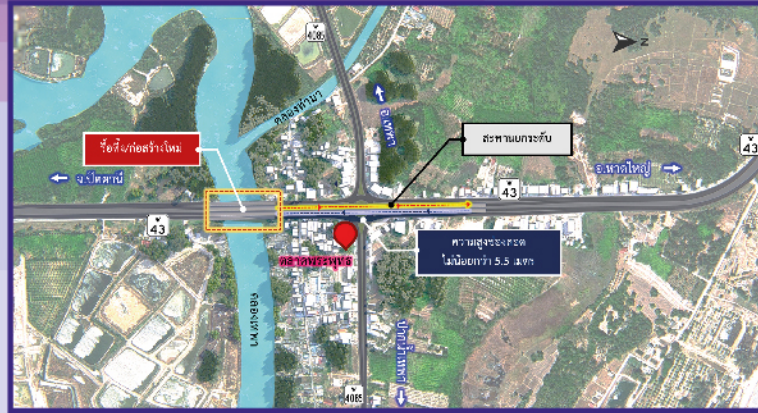


พิจารณาคัดกรองรูปแบบทางแยกที่เหมาะสมกับโครงการ

รูปแบบทางแยกของโครงการช่วงที่ 1 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 4085 กับทางหลวงหมายเลข 43 (แยกพระพุทธ) โดยกำหนดเป็น 3 รูปแบบทางเลือก

รูปแบบที่ 1 สะพานยกระดับตามแนวทางหลวงหมายเลข 43 (Fly Over) ร่วมกับวงเวียน

กำหนดให้ทางหลวงหมายเลข 43 เป็นทางหลักในการเดินทาง โดยมีสะพานข้ามทางแยกรองรับปริมาณจราจรในทิศทางเหนือ-ใต้ มีความสูงลอดช่องอย่างน้อย 5.50 เมตร ส่วนการเดินทางในทางทิศอื่นสามารถลอดใต้สะพานโดยใช้วงเวียน



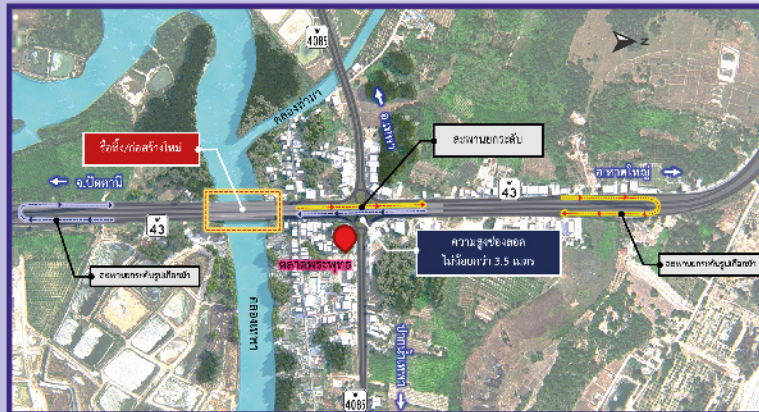
ข้อดี

- รถทางตรงบนทางหลวงหมายเลข 43 สามารถเคลื่อนที่โดยไม่ถูกรบกวน ผ่านแยกได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย
- รถบรรทุกสามารถใช้วงเวียนได้ เนื่องจากมีความสูงช่องลอด 5.50 ม.
- รูปแบบวงเวียนทำให้เกิดความปลอดภัยต่อคนเดินเท้า เนื่องจากความเร็วภายในวงเวียนต่ำ
- ประชาชนสามารถเดินข้ามฝั่งถนนได้เช่นเดียวกับก่อนดำเนินโครงการ
- การไหลของกระแสจราจรได้ทุกทิศทาง

ข้อจำกัด

- ความสูงของเสาและสะพานบดบังทัศนียภาพ

รูปแบบที่ 2 สะพานยกระดับตามแนวทางหลวงหมายเลข 43 (Fly Over) ร่วมกับวงเวียนแบบหยดน้ำ (Raindrop Roundabout) และสะพานยกระดับรูปเกือกม้า (U-Turn)



ข้อดี

- รถทางตรงบนทางหลวงหมายเลข 43 สามารถเคลื่อนที่โดยไม่ถูกรบกวน
- รูปแบบวงเวียนทำให้เกิดความปลอดภัยต่อคนเดินเท้าเนื่องจากความเร็วภายในวงเวียนต่ำ
- การไหลของกระแสจราจรได้ทุกทิศทาง
- ประชาชนสามารถเดินข้ามฝั่งถนนได้เช่นเดียวกับก่อนดำเนินโครงการ

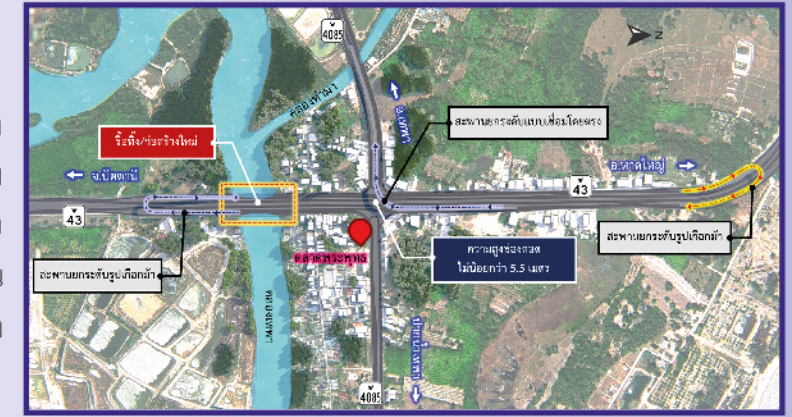
ข้อจำกัด

- ความสูงของเสาและสะพานบดบังทัศนียภาพ
- รถบรรทุกไม่สามารถเข้าร่วมใช้วงเวียนได้ เนื่องจากความสูงลอดช่องไม่เพียงพอ
- ในอนาคตหากมีการปรับปรุงบริเวณจุดตัดทางแยกระดับพื้นจะทำให้ยากกว่ารูปแบบที่ 1

กำหนดให้ทางหลวงหมายเลข 43 เป็นทางหลักในการเดินทาง โดยมีสะพานข้ามแยกรองรับปริมาณจราจรในทิศทางเหนือ-ใต้ ส่วนการเดินทางในทิศทางเลี้ยวขวาทุกทิศทาง ให้ใช้วงเวียนแบบหยดน้ำบริเวณใต้สะพานสำหรับรถขนาดเล็กที่มีความสูงไม่เกิน 3.50 เมตร ส่วนรถขนาดใหญ่ให้ใช้สะพานรูปเกือกม้า (U-Turn) ทั้ง 2 ทิศทางบนทางหลวงหมายเลข 43

รูปแบบที่ 3 สะพานยกระดับแบบเชื่อมโดยตรง (Directional Ramp) ร่วมกับสะพานยกระดับรูปเกือกม้า

กำหนดให้ทางหลวงหมายเลข 43 เป็นทางหลักในการเดินทาง โดยเป็นทางระดับพื้นปรับปรุงเกาะกลาง เพื่อแบ่งแยกทิศทางจราจรเป็นทางหลัก ในทิศทางเลี้ยวขวาจากทางหลวงหมายเลข 43 เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 4085 มุ่งไปอำเภอเทพาเป็นสะพานยกระดับแบบเชื่อมโดยตรง (Directional Ramp) ส่วนทิศทางเลี้ยวขวาอื่นให้ใช้สะพานยกระดับรูปเกือกม้า (U-Turn) ทั้ง 2 ทิศทางบนทางหลวงหมายเลข 43



ข้อดี

- การเดินทางเลี้ยวขวาจากทางหลวงหมายเลข 43 เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 4085 เป็น Directional Ramp ทำให้สามารถใช้ความเร็วได้
- รถทางตรงบนทางหลวงหมายเลข 43 สามารถเคลื่อนที่โดยไม่ถูกรบกวน

ข้อจำกัด

- ความสูงของเสาและสะพานบดบังทัศนียภาพ
- ใช้พื้นที่ก่อสร้างค่อนข้างมาก
- การเดินทางเลี้ยวขวาในทิศทางอื่น ต้องเพิ่มระยะเวลาในการเดินทางเพื่อไปใช้สะพานยกระดับรูปเกือกม้า (U-Turn) บนทางหลวงหมายเลข 43
- ประชาชนไม่สามารถเดินข้ามทางหลวงหมายเลข 43 ได้เช่นเดียวกับก่อนดำเนินโครงการ เนื่องจากมีการปิดบริเวณสี่แยกพระพุทธ

หลักเกณฑ์ และผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับจุดเริ่มต้นโครงการ ช่วงที่ 1



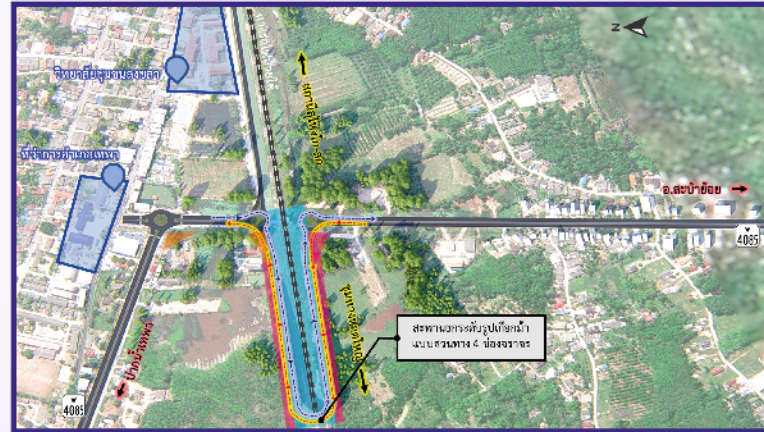
รูปแบบที่ 1 สะพานยกระดับตามแนวทางหลวงหมายเลข 43 (Fly Over) ร่วมกับวงเวียน (Roundabout) เป็นรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมที่สุด ได้คะแนน 85.31 คะแนน โดยเป็นรูปแบบที่สามารถรองรับปริมาณจราจรให้มีสภาพคล่องตัวได้ดี มีความคุ้มค่าในการลงทุน สามารถประหยัดค่าใช้จ่ายการโยกย้ายพาหนะ และประหยัดเวลาในการเดินทางมากกว่ารูปแบบอื่น ๆ รวมทั้งมีผลกระทบต่อผู้ใช้ทางน้อย



รูปแบบทางแยกโครงการ ช่วงที่ 2 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 4085 กับทางรถไฟ โดยกำหนดเป็น 3 รูปแบบทางเลือก

รูปแบบที่ 1 สะพานยกระดับรูปเกือกม้าแบบสวนทาง (2-way U-Turn) ร่วมกับวงเวียน (Roundabout)

สะพานยกระดับรูปเกือกม้าแบบสวนทางขนาด 4 ช่องจราจร (2-Way U-Turn) ซึ่งต้องก่อสร้างในเขตพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ฝั่งตะวันตกของจุดตัดทางรถไฟ โดยปรับปรุงทางแยกบริเวณหน้าอำเภอเทพา และบริเวณจุดเชื่อมทางสาธารณะเลียบทางรถไฟ เป็นรูปวงเวียน (Roundabout) รูปนี้มีการเวนคืนพื้นที่เพิ่มเติมเพื่อให้มีระยะมองเห็นปลอดภัยบริเวณทางเลี้ยว



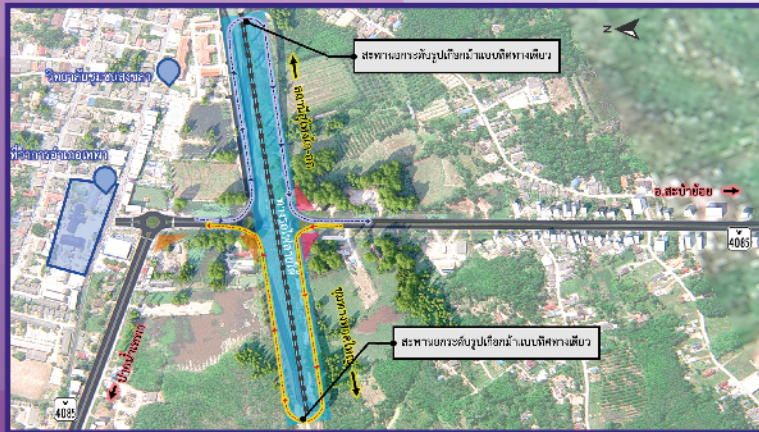
ข้อดี

- รถทางตรงเคลื่อนที่โดยไม่ถูกรบกวน
- รูปวงเวียนทำให้เกิดความปลอดภัยต่อคนเดินเท้า เนื่องจากความเร็วภายในวงเวียนต่ำ
- ลดจุดตัดกระแส (Conflict point) ของทางแยก
- มีสะพานกลับรถยกระดับฝั่งเดียวทำให้ลดการบดบังทัศนียภาพ
- ไม่กระทบบ้านเรือนที่อยู่ใกล้กับเขตทางรถไฟ

ข้อจำกัด

- ความสูงของเสาและตัวสะพานทำให้บดบังทัศนียภาพ
- ราคาก่อสร้างและค่าบำรุงรักษาส่ง

รูปแบบที่ 2 สะพานยกระดับรูปเกือกม้าแบบทิศทางเดียว (1-Way U-Turn) ร่วมกับวงเวียน (Roundabout)



สะพานยกระดับรูปเกือกม้าแบบทิศทางเดียวขนาด 2 ช่องจราจร ฝั่งทิศตะวันตกและทิศตะวันออกของจุดตัดทางรถไฟ ซึ่งจำเป็นต้องขอใช้พื้นที่ของการรถไฟฯ ในการก่อสร้างโดยปรับปรุงทางแยกบริเวณหน้าอำเภอเทพา และบริเวณจุดเชื่อมทางสาธารณะเลียบทางรถไฟ เป็นรูปวงเวียน โดยรูปแบบนี้มีการเวนคืนพื้นที่เพิ่มเติมเพื่อให้มีระยะมองเห็นที่ปลอดภัยบริเวณทางเลี้ยว

ข้อดี

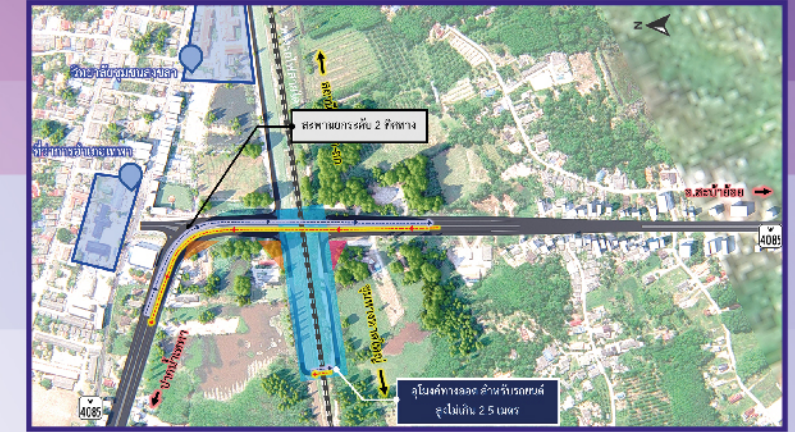
- รถทางตรงเคลื่อนที่โดยไม่ถูกรบกวน
- รูปวงเวียนทำให้เกิดความปลอดภัยต่อคนเดินเท้า เนื่องจากความเร็วภายในวงเวียนต่ำ
- ลดจุดตัดกระแส (Conflict point) ของทางแยก
- การเดินทางบนสะพานกลับรถยกระดับ มีการแยกทิศทางการจราจรไว้สองด้าน
- ทำให้ลดจุดตัดกระแส (Conflict point) เข้ามารวมใช้วงเวียนได้ดีกว่ารูปแบบที่ 1
- ไม่กระทบบ้านเรือนที่อยู่ใกล้กับเขตทางรถไฟ

ข้อจำกัด

- ความสูงของเสาและตัวสะพานบดบังทัศนียภาพมากกว่ารูปแบบที่ 1

รูปแบบที่ 3 สะพานยกระดับตามแนวทางหลวงหมายเลข 4085 (Fly Over) ร่วมกับทางลอดใต้ทางรถไฟ

สะพานยกระดับข้ามทางแยกและทางรถไฟตามแนวทางหลวงหมายเลข 4085 และออกแบบทางลอดใต้ทางรถไฟแบบสวนทางสำหรับรถยนต์ขนาดเล็ก ความสูงไม่เกิน 2.50 เมตร ฝั่งทิศตะวันตกของจุดตัดทางรถไฟ



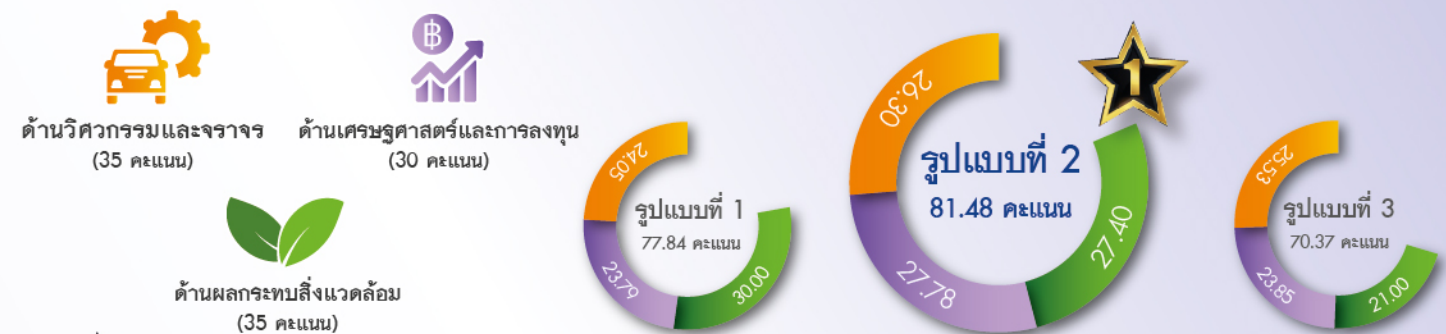
ข้อดี

- ไม่ต้องเวนคืนพื้นที่เอกชน
- เป็นรูปแบบพบได้ทั่วไปบนทางหลวงซึ่งช่วยลดความสับสนของผู้ใช้ทาง
- รถทางตรงเคลื่อนที่โดยไม่ถูกรบกวน
- รูปแบบวงเวียนทำให้เกิดความปลอดภัยต่อคนเดินเท้าเนื่องจากความเร็วภายในวงเวียนต่ำ

ข้อจำกัด

- ความสูงของเสาและตัวสะพานบดบังทัศนียภาพมากกว่ารูปแบบที่ 1 และรูปแบบที่ 2
- ทางลอดข้ามทางรถไฟเป็นบริเวณที่ประสบปัญหาน้ำท่วมขัง ดังนั้นต้องมีระบบจัดการระบายน้ำให้มีประสิทธิภาพ
- ค่าบำรุงดูแลรักษาส่งกว่ารูปแบบที่ 1 และรูปแบบที่ 2
- การรื้อย้ายและสาธารณูปโภคใต้ผิวจราจรทั้งหมดมาวางในแนวใหม่มีความยุ่งยาก

หลักเกณฑ์และผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับจุดเริ่มต้นโครงการ ช่วงที่ 2



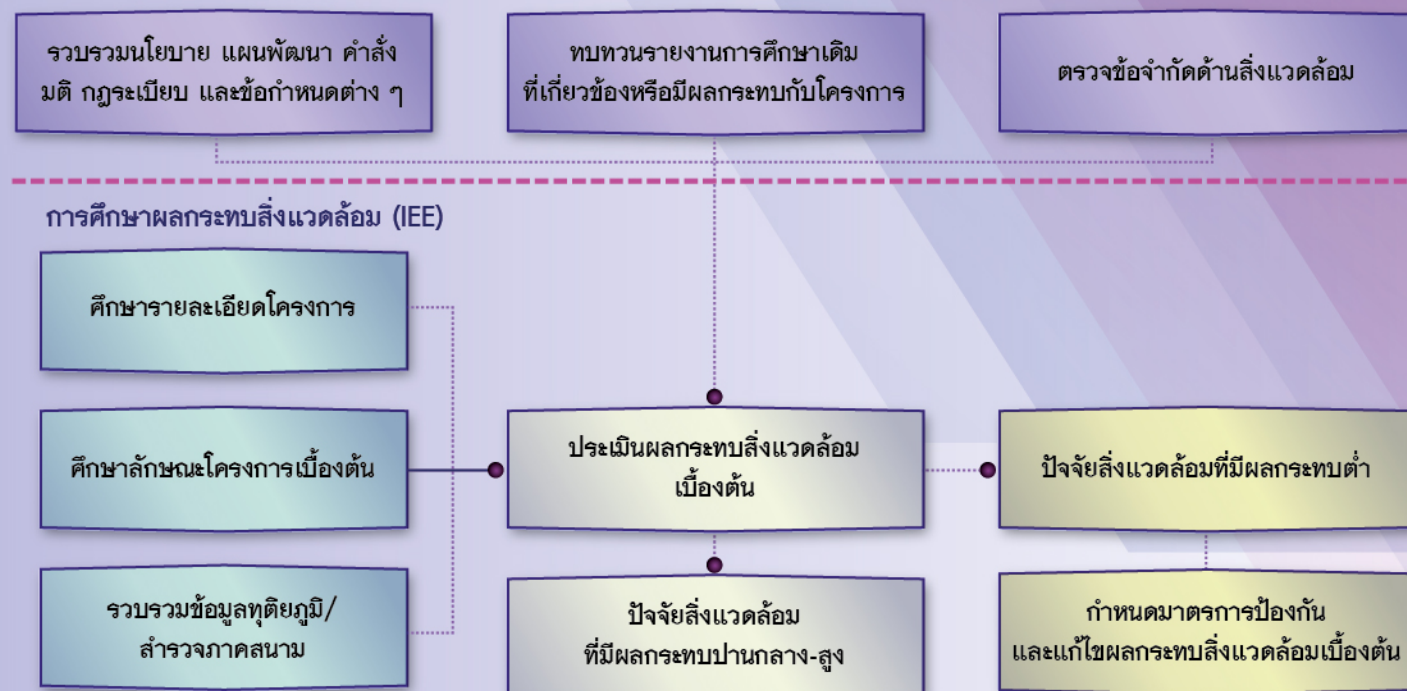
★ รูปแบบที่ 2 สะพานยกระดับรูปเกือกม้าแบบทิศทางเดียว (1-Way U-Turn Bridge) ร่วมกับวงเวียน (Roundabout)

เป็นรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมที่สุด ได้คะแนน 81.48 คะแนน ทั้งนี้รูปแบบทางแยกดังกล่าว ช่วยลดปัญหาการติดขัดของจราจรบริเวณจุดตัดทางรถไฟ โดยมีโครงสร้างสะพานที่สามารถก่อสร้างได้รวดเร็ว และใช้งบประมาณในการก่อสร้างน้อย รวมทั้งมีผลกระทบต่อผู้ใช้น้อย

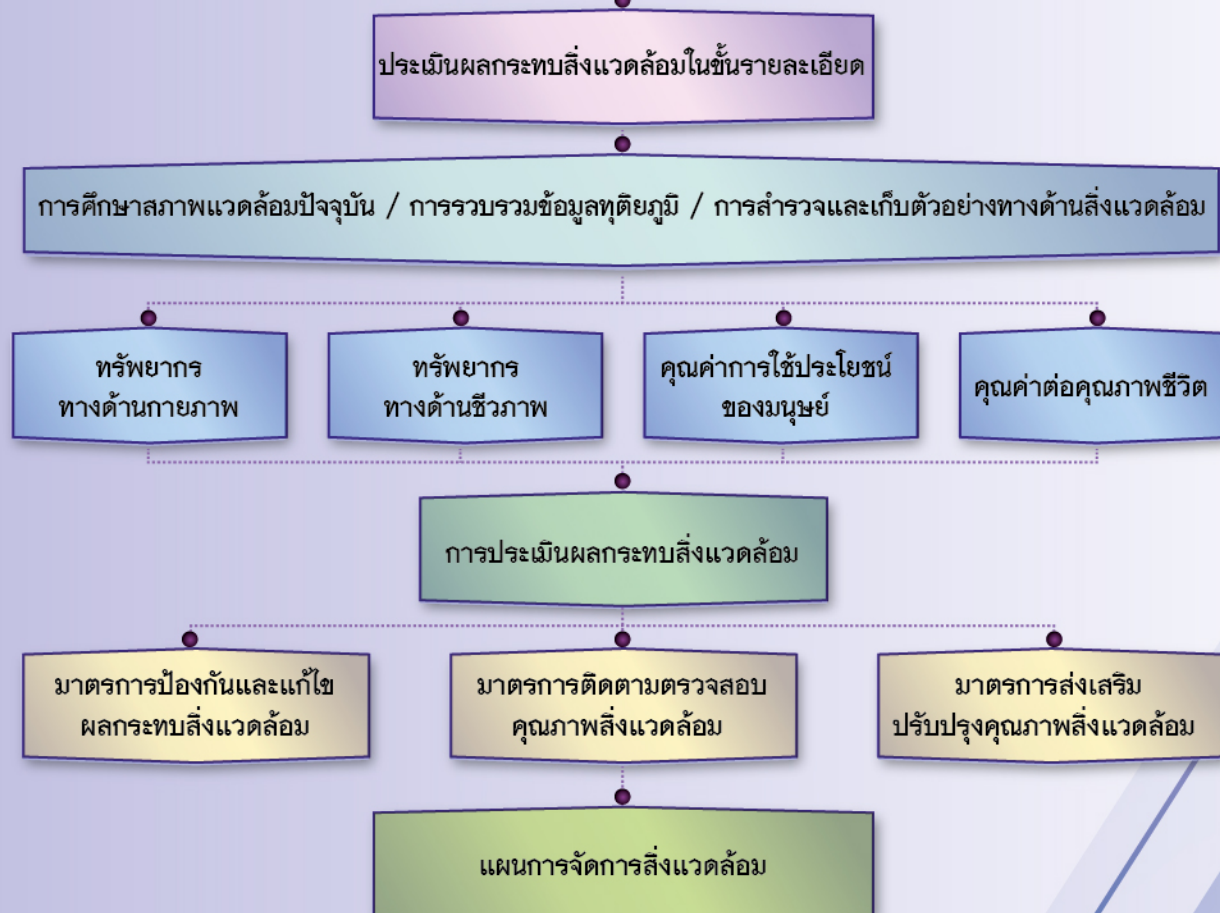


การศึกษาทางด้านสิ่งแวดล้อม

การทบทวนรายงานเดิมและตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม



การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมชั้นรายละเอียด (EIA)



จากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น พบว่า แนวเส้นโครงการมีปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญ ที่นำไปศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมชั้นรายละเอียด (EIA) ดังนี้

ช่วงที่ 1 จำนวน 22 ปัจจัย โดยแบ่งออกเป็น 4 กลุ่ม ดังนี้

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ

6 ปัจจัย

- ทรัพยากรดิน
- ธรณีวิทยา
- น้ำผิวดิน
- อากาศและบรรยากาศ
- เสียง
- ความสั่นสะเทือน

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ

4 ปัจจัย

- ระบบนิเวศ
- พืชในระบบนิเวศ
- สัตว์ในระบบนิเวศ
- สิ่งมีชีวิตหายาก

ช่วงที่ 1
22 ปัจจัย



คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์

3 ปัจจัย

- การคมนาคมขนส่ง
- สาธารณูปโภค
- การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ

คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต

9 ปัจจัย

- เศรษฐกิจและสังคม
- การสาธารณสุข
- อาชีวอนามัย
- สุขภาพ
- อุบัติเหตุและความปลอดภัย
- ความสำคัญเฉพาะต่อชุมชน
- ผู้ใช้ทาง
- ประวัติศาสตร์และโบราณคดี
- สุนทรียภาพ

ช่วงที่ 2 จำนวน 22 ปัจจัย โดยแบ่งออกเป็น 4 กลุ่ม ดังนี้

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ

6 ปัจจัย

- ทรัพยากรดิน
- ธรณีวิทยา
- น้ำผิวดิน
- อากาศและบรรยากาศ
- เสียง
- ความสั่นสะเทือน

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ

4 ปัจจัย

- ระบบนิเวศ
- พืชในระบบนิเวศ
- สัตว์ในระบบนิเวศ
- สิ่งมีชีวิตหายาก

ช่วงที่ 2
22 ปัจจัย



คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์

3 ปัจจัย

- การคมนาคมขนส่ง
- สาธารณูปโภค
- การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ

คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต

9 ปัจจัย

- เศรษฐกิจและสังคม
- การโยกย้ายและเวนคืน
- การสาธารณสุข
- อาชีวอนามัย
- อุบัติเหตุและความปลอดภัย
- สุขภาพ
- ความสำคัญเฉพาะต่อชุมชน
- ผู้ใช้ทาง
- สุนทรียภาพ

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนประกอบไปด้วย 3 ขั้นตอน ได้แก่



1. การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1)

เพื่อเผยแพร่ข้อมูลความเป็นมา วัตถุประสงค์ ขอบเขตการศึกษาและแนวคิดเบื้องต้น ในการพัฒนาโครงการ จัดประชุมเมื่อวันที่ 19 กันยายน 2567

2. การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อยครั้งที่ 1)

เพื่อนำเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น และหลักเกณฑ์การคัดเลือกโครงการ จัดประชุมเมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2567

3. การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 2)

เพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ ดำเนินการในวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2568

4. การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

เพื่อนำเสนอมาตรการป้องกัน แก้ไข และผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประมาณเดือนมิถุนายน 2568

5. การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 3)

เพื่อสรุปผลการศึกษาด้านวิศวกรรม ด้านสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชน ประมาณเดือนสิงหาคม 2568

ภาพบรรยากาศการเข้าพบหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องและ ผู้นำชุมชนในพื้นที่



ภาพบรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1)



ภาพบรรยากาศการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อยครั้งที่ 1)

