

ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (เรียงลำดับตามความดีเด่นหรือความสำคัญ)

๑) ชื่อผลงาน

๑.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน ขั้นตอนก่อนเปิดให้บริการ (Road Safety Audit (RAS) Pre-Opening Stage) ของโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๔ สาย แยกปลาลัง - อ.เหนือคลอง ตอน ๒ กม.๙๗๗+๖๒๕.๐๐๐ - กม.๙๘๔+๕๔๔.๐๐๐ จังหวัดกระบี่

๑.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : การตรวจสอบ การวิเคราะห์ และกำหนดรูปแบบ เพื่อความสะดวกและปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางและการเข้าออกอาคารชุดพักอาศัยบริเวณทางแยกต่างระดับคลองหลวง ในเขตทางหลวงหมายเลข ๓๒๑๔ ตอน บ้านพร้าว - คลองห้า ที่ กม.๔+๘๓๒.๙๑ ด้านซ้ายทาง

๑.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : การตรวจสอบ การวิเคราะห์ และกำหนดรูปแบบ เพื่อความสะดวกและปลอดภัยต่อผู้ใช้ทาง และผู้ใช้บริการสถานีบริการน้ำมันที่มีทางเข้าออกไม่ได้ตั้งฉากกับทางหลวง บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๕ ตอน ดาวคะนอง - แสมดำ ที่ กม. ๕+๐๔๒.๔๖, กม.๕+๐๖๘.๔๙ ด้านขวาทาง

๒) ระยะเวลาที่ดำเนินการ

๒.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : ๕ - ๑๓ มีนาคม ๒๕๖๙

๒.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : ๓ กรกฎาคม ๒๕๖๗ - ๑๓ ธันวาคม ๒๕๖๗


๒.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : ๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ - ๒๙ มีนาคม ๒๕๖๕

๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน

- ผลงานลำดับที่ ๑ : ตนเองปฏิบัติ ๘๐%

รายละเอียดผลงาน การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน ขั้นตอนก่อนเปิดให้บริการ (Road Safety Audit (RAS) Pre-Opening Stage) ของโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๔ สาย แยกปลาลัง - อ.เหนือคลอง ตอน ๒ กม.๙๗๗+๖๒๕.๐๐๐ - กม.๙๘๔+๕๔๔.๐๐๐ จังหวัดกระบี่ เพื่อให้ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงทางหลวงที่อยู่ระหว่างก่อสร้างใกล้แล้วเสร็จ เพื่อให้เมื่อเปิดใช้งานแล้วจะได้มีความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางหลวงและผู้ที่อาศัยอยู่ติดทางหลวง โดยดำเนินการตามกระบวนการของการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน ซึ่งมีการประชุมหารือ ลงพื้นที่เพื่อตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนทั้งกลางวันและกลางคืน ประชุมหลังมีการตรวจสอบ และทำรายงานผลการตรวจสอบ พร้อมทั้งส่งให้โครงการฯ เพื่อพิจารณาและให้ความเห็นในฐานะเจ้าของงาน ซึ่งจากรายงานการตรวจสอบดังกล่าว โครงการฯ หรือแขวงทางหลวงกระบี่ สามารถนำไปใช้ในการออกแบบ แก้ไข เพิ่มเติม เพื่อให้ทางหลวงมีความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทาง


กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายจิรเมธ วัจกุล		๒๐ %	ร่วมลงพื้นที่ตรวจสอบฯ ให้ ข้อคิดเห็น พิจารณาแนวทางแก้ไข และจัดทำรายงานการตรวจสอบ

- ผลงานลำดับที่ ๒ : : ตนเองปฏิบัติ ๘๐%

รายละเอียดผลงาน การตรวจสอบ การวิเคราะห์ และกำหนดรูปแบบ เพื่อความสะดวกและปลอดภัยต่อผู้ใช้ทาง และการเข้าออกอาคารชุดพักอาศัยบริเวณทางแยกต่างระดับคลองหลวง ซึ่งเป็นจุดที่มีปริมาณจราจรค่อนข้างสูงในช่วงเวลาเร่งด่วน อีกทั้งอาคารชุดเป็นอาคารขนาดใหญ่มีปริมาณการเข้าออกมาก ดังนั้นเพื่อลดผลกระทบที่จะเกิดกับทางหลวง และการเข้าออกอาคารชุด จึงต้องกำหนดรูปแบบของทางเข้าออก ขนาดความกว้างทางเข้าออก และรูปแบบทางเข้าออก ให้มีความเพียงพอ และเหมาะสม และสอดคล้องกับพื้นที่ จะได้ไม่ก่อให้เกิดแกวคยออกมายังทางหลวงจนกระทบต่อผู้ใช้ทางหลวงและทางแยก


กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายอัศวิน แยมประเสริฐเกล้า		๒๐ %	ร่วมให้ข้อคิดเห็นในการกำหนด รูปแบบและลงสำรวจพื้นที่

- ผลงานลำดับที่ ๓ : : ตนเองปฏิบัติ ๘๐ %

รายละเอียดผลงาน ตรวจสอบ การวิเคราะห์ และกำหนดรูปแบบ เพื่อความสะดวกและปลอดภัยต่อใช้ทาง และผู้ใช้บริการสถานีบริการน้ำมันที่แปลงที่ดินด้านทางเข้าท่ามุ่มแหลมกับแนวทางหลวง เพื่อให้ครอบคลุมผู้ใช้รถยนต์ทุกประเภท ตั้งแต่รถจักรยานยนต์ ไปจนถึงรถบรรทุกและรถโดยสารขนาดใหญ่ โดยการกำหนดความกว้างทางเข้าที่เป็นมุมแหลมให้กว้างกว่าแบบมาตรฐาน ทำให้เลี้ยวเข้าแล้วไม่ไปเกยกับแนวทางของรถที่ออกจากสถานีบริการน้ำมัน

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายอัศวิน แยมประเสริฐเกล้า		๒๐ %	ร่วมให้ข้อคิดเห็นในการกำหนด รูปแบบและลงสำรวจพื้นที่

๔) ข้อเสนอแนวคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน (จำนวน ๑ เรื่อง)

เรื่อง การจัดทำรูปแบบมาตรฐานสำหรับงานขออนุญาตกระทำการใด ๆ ใน และริมเขตทางหลวง พร้อมทั้งคู่มือประกอบการพิจารณา และข้อเสนอแนะ

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ)  (ผู้ขอรับการประเมิน)

(นายสมยงค์ อันทามา)

(วันที่ ๑๖ เดือน มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๕)

ได้ตรวจสอบแล้วขอรับรองว่าผลงานดังกล่าวข้างต้นถูกต้องตรงกับความเป็นจริงทุกประการ

(ลงชื่อ)  (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(นายอภิวรรณ โชติสังกาศ)

(วันที่ ๑๖ เดือน มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๕)

(ลงชื่อ)  (ผู้บังคับบัญชาที่เหนือขึ้นไป)

(นายณัฐพงษ์ วิไลเศรษฐินิช)

(วันที่ ๑๗ เดือน มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๕)

หมายเหตุ คำรับรองจากผู้บังคับบัญชาอย่างน้อย ๒ ระดับ คือ ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล และผู้บังคับบัญชาที่เหนือขึ้นไปอีก ๑ ระดับ เว้นแต่ในกรณีที่ผู้บังคับบัญชาดังกล่าวเป็นบุคคลคนเดียวก็ให้มีคำรับรอง ๑ ระดับได้

แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวคิด

(กรณีเลื่อนประเภทวิชาการ ระดับชำนาญการ ระดับชำนาญการพิเศษ และระดับเชี่ยวชาญ)

ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน ขั้นตอนก่อนเปิดให้บริการ (Road Safety Audit (RAS) Pre-Opening Stage) ของโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๔ สาย แยกปลาลัง - อ.เหนือคลอง ตอน ๒ กม.๙๗๗+๖๒๕.๐๐๐ - กม.๙๘๔+๕๔๔.๐๐๐ จังหวัดกระบี่

๑. สรุปสาระสำคัญ

กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม เป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ดำเนินการก่อสร้าง ควบคุม บูรณะ และบำรุงรักษาทางหลวง เพื่ออำนวยความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัยในทางหลวงทั่วประเทศ และกรมทางหลวงมีการก่อสร้าง ปรับปรุงทางหลวง แล้วเสร็จปีละหลายโครงการ ดังนั้นเพื่อให้โครงการที่ใกล้จะแล้วเสร็จและเปิดให้ใช้งาน จึงต้องมีการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน ในขั้นตอนก่อนเปิดให้บริการให้บริการ (Road Safety Audit (RAS) Pre-Opening Stage) ซึ่งเป็นกระบวนการที่ใช้สำหรับประเมินศักยภาพในการเกิดอุบัติเหตุและความปลอดภัยในการใช้งานถนนหลังจากมีการปรับปรุงและบำรุงรักษาถนน การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit) ได้รับการยอมรับว่าเป็นกระบวนการที่นำมาใช้อย่างเป็นระบบในการป้องกันอุบัติเหตุในเชิงรุก ซึ่งจะช่วยให้หน่วยงานที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการว่าจ้างออกแบบก่อสร้างและบำรุงรักษาถนนเกิดความตระหนักถึงเรื่องหลักการที่ดีในด้านความปลอดภัยบนถนน

การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน ขั้นตอนก่อนเปิดให้บริการ (Road Safety Audit (RAS) Pre-Opening Stage) ของโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๔ สาย แยกปลาลัง - อ.เหนือคลอง ตอน ๒ กม. ๙๗๗+๖๒๕.๐๐๐ - กม.๙๘๔+๕๔๔.๐๐๐ จังหวัดกระบี่ ได้ทำหน้าที่เป็นผู้ตรวจสอบ (Auditor) เป็นการตรวจสอบความพร้อมของถนนก่อนที่ถนนจะถูกเปิดใช้งาน เพื่อให้แน่ใจว่าสิ่งต่าง ๆ ที่จะก่อให้เกิดอันตรายนั้นถูกแก้ไขแล้ว ซึ่งได้ตรวจสอบทั้งเวลากลางวันและกลางคืน ตรวจสอบโดยการขับขี่รถยนต์ และเดิน เพื่อตรวจดูว่ามีบริเวณใดบ้างที่อาจก่ออันตรายแก่ผู้ใช้ถนนที่อาจถูกมองข้ามไป หรือไม่สามรถตรวจสอบปัญหาดังกล่าวพบได้ในขั้นตอนการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนก่อนหน้า หลังจากตรวจสอบแล้วได้ประชุมสรุปหารือแนวทางการแก้ไข และจัดทำรายงานผลการตรวจสอบส่งให้โครงการฯ เพื่อนำไปดำเนินการต่อ

๒. สรุปขั้นตอนการดำเนินการ

๒.๑) เมื่อโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๔ สาย แยกปลาลัง - อ.เหนือคลอง ตอน ๒ กม.๙๗๗+๖๒๕.๐๐๐ - กม.๙๘๔+๕๔๔.๐๐๐ จังหวัดกระบี่ ก่อสร้างใกล้แล้วเสร็จได้ทำหนังสือถึงสำนักอำนวยความปลอดภัย เพื่อให้ส่งเจ้าหน้าที่ไปทำการตรวจสอบความปลอดภัย ก่อนเปิดให้บริการ และได้ประสานข้อมูลเบื้องต้นก่อนทำการลงตรวจสอบพื้นที่จริง

๒.๒) ประชุมร่วมกันระหว่างเจ้าหน้าที่ของสำนักอำนวยความปลอดภัย ในฐานะผู้ตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Auditor) นายช่างโครงการ ผู้ช่วยนายช่างโครงการฯ เจ้าหน้าที่ของโครงการ และเจ้าหน้าที่จากแขวงทางหลวงกระบี่ ซึ่งในที่ประชุมมีการรายงานและให้ข้อมูลการก่อสร้างของโครงการฯ พร้อมทั้งปัญหาและแนวทางแก้ไขที่โครงการฯ ได้ดำเนินการ

๒.๓) ออกตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนตลอดโครงการฯ ทั้งกลางวัน และกลางคืน ร่วมกับเจ้าหน้าที่โครงการ และเจ้าหน้าที่จากแขวงทางหลวง พร้อมตรวจสอบประเด็นปัญหา สาเหตุ และแนวทางแก้ไข

๒.๔) ประชุมร่วมกันเพื่อสรุปผลการตรวจสอบที่พบ ซึ่งเป็นการประชุมผลการตรวจสอบและการหารือเกี่ยวกับข้อเสนอแนะและการแก้ไขปัญหาความไม่ปลอดภัยที่ตรวจสอบพบ เพื่อให้คณะผู้ตรวจสอบ เจ้าหน้าที่โครงการ และเจ้าหน้าที่แขวงทางหลวงกระบี่เข้าใจตรงกัน อีกทั้งเป็นการช่วยฝึกอบรมบุคลากรที่เกี่ยวข้องให้ทราบถึงกระบวนการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน และแนวทางในการปฏิบัติต่อไปในอนาคต

๒.๕) การเขียนรายงานการตอบสนองต่อรายงานการตรวจสอบความปลอดภัยหลังจากที่ได้มีการประชุมปิดงานแล้ว โดยผู้ตรวจสอบ ทำรายงานการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Corrective Action Report) ให้ทางโครงการฯ เพื่อตอบสนองต่อข้อเสนอแนะทุกข้อที่มีในรายงานตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนเป็นลายลักษณ์อักษร

๒.๖) โครงการฯ หรือแนวทางหลวงกระบี่ นำผลการตรวจสอบ ประเด็นปัญหา สาเหตุ และข้อเสนอแนะไปทำการออกแบบ และแก้ไขจุดต่างๆ ให้มีความปลอดภัย ต่อไป

๓. ความยุ่งยากและซับซ้อนในการดำเนินการ

๓.๑) เจ้าหน้าที่ที่จะเป็นผู้ตรวจสอบต้องเป็นผู้ที่มีความรู้ ความสามารถมีทักษะความรู้ที่เหมาะสม กล่าวคือผู้ตรวจสอบหรือคณะผู้ตรวจสอบจะต้องไม่เกี่ยวข้องกับคณะผู้ออกแบบ ผู้ตรวจสอบหรือคณะผู้ตรวจสอบนั้นจะต้องเป็นผู้มีความรู้ความสามารถในด้านวิศวกรรมความปลอดภัย และมีประสบการณ์เกี่ยวกับวิศวกรรมความปลอดภัย และขนาดของคณะผู้ตรวจสอบนั้นจะขึ้นอยู่กับขนาดของโครงการที่จะต้องตรวจสอบจึงไม่อาจระบุตายตัวได้ว่าควรมีจำนวนกี่คน แต่โดยทั่วไปควรมีผู้ตรวจสอบไม่ต่ำกว่า ๒ คน

๓.๒) คณะผู้ตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนจะต้องทำการประเมินข้อมูลภูมิหลังของโครงการฯ ทั้งก่อนและหลังการลงพื้นที่ตรวจสอบภาคสนาม เพื่อที่จะได้ทราบได้เบื้องต้นว่ามีจุดใดที่คาดว่าจะก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัย จากนั้นบันทึกเป็นรายการไว้สำหรับนำไปตรวจสอบในภาคสนาม ซึ่งหากมีข้อสงสัยเกี่ยวกับข้อมูลเหล่านี้ อาจสอบถามได้จ้่าเจ้าหน้าที่โครงการฯ

๓.๓) เนื่องจากโครงการฯ ได้ก่อสร้างเกือบสมบูรณ์ ๑๐๐% และได้ทำการถ่วงจ่ายครั้งสุดท้ายไปแล้ว ดังนั้นจึงไม่สามารถทำการปรับปรุง แก้ไขได้โดยใช้งบประมาณของโครงการฯ ทำให้แนวทางหลวงกระบี่ เมื่อรับมอบพื้นที่คืนไปเพื่อบำรุงรักษาแล้วจะต้องจัดหางบประมาณมาทำการแก้ไข

๔. ผลสำเร็จของงาน (เชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ)

๔.๑ เชิงปริมาณ

ทำการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน โครงการก่อสร้างใกล้แล้วเสร็จ จำนวน ๑ โครงการ ระยะทางยาวประมาณ ๖.๙๑๙ กิโลเมตร

๔.๒ เชิงคุณภาพ

ถนนมีความสะดวก ปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางทุกประเภท รวมทั้งงบประมาณที่ใช้มีความคุ้มค่า

๕. ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๕.๑) ได้ถนนที่มีความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางทุกประเภท รวมทั้งผู้อาศัยทั้งสองข้างทาง

๕.๒) แนวทางในการแก้ไขในบางประเด็นเป็นเรื่องทั่วไป ซึ่งสามารถนำไปใช้ หรือเทียบเคียงใช้กับโครงการอื่น ๆ ได้

๕.๓) แนวทางหลวงกระบี่ มีแนวทางในการทำการปรับปรุงแก้ไข ให้ถนนที่รับมอบกลับมาจากโครงการก่อสร้าง มีความปลอดภัย

หมายเหตุ : ๑. ระดับชำนาญการ เขียนผลงาน ๒ เรื่อง และข้อเสนอแนวคิด ๑ เรื่อง

๒. ระดับชำนาญการพิเศษ และระดับเชี่ยวชาญ เขียนผลงาน ๓ เรื่อง และข้อเสนอแนวคิด ๑ เรื่อง

๓. ให้ผู้ขอรับการประเมินบุคคล อธิบายรายละเอียดใดโครงการเรื่องโดยสรุปของผลงาน ไม่น้อยกว่า ๑ หน้ากระดาษ A4 และไม่เกิน ๓ หน้ากระดาษ A4 ต่อ ๑ ผลงาน

ชื่อผลงานลำดับที่ ๒ การตรวจสอบ การวิเคราะห์ และกำหนดรูปแบบ เพื่อความสะดวกและปลอดภัย ต่อผู้ใช้ทางและการเข้าออกอาคารชุดพักอาศัยบริเวณทางแยกต่างระดับคลองหลวง ในเขตทางหลวง หมายเลข ๓๒๑๔ ตอน บ้านพร้าว - คลองห้า ที่ กม.๔+๘๓๒.๙๑ ด้านซ้ายทาง

๑. สรุปสาระสำคัญ

การก่อสร้างอาคารชุดพักอาศัยรวม เป็นอาคาร คสล. พักอาศัยสูง ๓๓ ชั้น บนที่ดินที่อยู่ติดเขตทางหลวง ซึ่งมีการขออนุญาตทำทางเข้าออก กับทางหลวงหมายเลข ๓๒๑๔ ตอน บ้านพร้าว - คลองห้า ที่ กม. ๔+๘๓๒.๙๑ ด้านซ้ายทาง ซึ่งอยู่บริเวณทางแยกต่างระดับคลองหลวง ถนนช่วงดังกล่าวในช่วงเร่งด่วน จะมีปริมาณจราจรค่อนข้างสูง ทั้งยังอยู่ในบริเวณทางแยกต่างระดับ พื้นที่ที่มีการก่อสร้างถนนจนเกือบเต็ม เขตทางแล้ว หากทำการก่อสร้างทางเข้าออกโดยตรง อาจจะทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดและอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ เมื่อพิจารณาข้อมูลแล้วได้แนะนำให้ให้ออกแบบทางเข้าออกเชื่อมกับทางขนานที่ก่อสร้างขึ้นโดยผู้ขออนุญาต ในเขตทางหลวง พร้อมติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกต่างๆ และก่อสร้างทางเท้า เพื่อให้คนเดินเท้าใช้งานอย่างปลอดภัย

๒. สรุปขั้นตอนการดำเนินการ

๒.๑) พิจารณาข้อมูลรายละเอียดที่มีการยื่นขออนุญาตในการทางเชื่อมและปรับปรุงทางหลวงบริเวณ ด้านหน้าอาคารชุดพักอาศัย เพื่อพิจารณาว่ามีความจำเป็นและความเหมาะสมเรื่องรูปแบบในการปรับปรุง

๒.๒) หาข้อมูลอุบัติเหตุในบริเวณดังกล่าว เพื่อวิเคราะห์หาสาเหตุ และแนวทางการแก้ไขเบื้องต้น เนื่องจาก อยู่บริเวณทางแยกต่างระดับ และ เมื่ออาคารเปิดใช้งานคาดว่าจะมีปริมาณการเข้าออกค่อนข้างสูงในเวลา เร่งด่วน

๒.๓) ตรวจสอบพื้นที่หน้างานจริงเพื่อใช้ประกอบกับการพิจารณาหาแนวทางในการเพิ่มความสะดวก ปลอดภัยในการเดินทางเข้าออกอาคารชุดพักอาศัย การเดินทางของรถที่ไม่ได้เข้าโครงการชุดพักอาศัย และ ข้อจำกัดต่างๆในพื้นที่

๒.๓) ประชุมหารือเพื่อกำหนดแนวทางในการเก็บข้อมูล เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ด้านความปลอดภัย พร้อมทั้งกำหนดรูปแบบในการเพิ่มความปลอดภัยบริเวณทางเข้าออก บริเวณทางหลวงด้านหน้า พร้อมกำหนด รูปแบบการจัดการจราจร เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบออกมายังทางหลวง

๒.๔) นำเสนอรูปแบบทางเข้าออก พร้อมการก่อสร้างทางขนาน การติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวก พร้อมผลการวิเคราะห์ด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้อง ต่อผู้อำนวยการทางหลวงเพื่อพิจารณาอนุญาต

๓. ความยุ่งยากและซับซ้อนในการดำเนินการ

๓.๑) อาคารชุดพักอาศัยขนาดใหญ่ จะเหนี่ยวนำให้เกิดการเดินทางเข้าออกเป็นจำนวนมากโดยเฉพาะ อย่างยิ่งช่วงเวลาเร่งด่วน ทั้งเช้า และเย็น ซึ่งจะนำมาซึ่งปัญหาด้านการจราจรทั้งในพื้นที่อาคารชุดพักอาศัย และถนนด้านหน้า

๓.๒) ทางเข้าออกที่จะเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข ๓๒๑๔ อยู่ในช่องทางเลี้ยวซ้ายเพื่อมุ่งหน้าเข้าสู่ทาง หลวงหมายเลข ๑ ของทางแยกต่างระดับคลองหลวง ซึ่งเป็นช่วงที่มีพื้นที่จำกัด

๓.๓) ถนนด้านหน้าอาคารชุด เป็นเส้นทางที่มีปริมาณจราจรสูง โดยเฉพาะอย่างยิ่งช่วงเวลาเร่งด่วนทั้งเช้า และเย็น เนื่องมาจากเป็นบริเวณที่มีอาคารชุดพักอาศัยจำนวนมาก และเป็นเส้นทางเข้าออกของ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต

๓.๔) หากเกิดการจราจรติดขัดจากรถที่ต้องการเข้าอาคารชุดจะส่งผลกระทบออกมายังถนนด้านหน้าอย่าง รวดเร็ว ดังนั้นเพื่อแก้ไขและป้องกันการเกิดปัญหาจึงต้องกำหนดขนาดทางเชื่อมเข้าออกที่เหมาะสมกับการ ใช้งาน และแยกรถที่จะเข้าออกอาคารชุด กับรถที่ต้องการมุ่งหน้าไปยังทางหลวงหมายเลข ๑

๓.๔) หากเกิดการจราจรติดขัดจากกรณีที่ต้องการเข้าอาคารชุดจะส่งผลกระทบต่อออกมาถึงถนนด้านหน้าอย่างรวดเร็ว ดังนั้นเพื่อแก้ไขและป้องกันการเกิดปัญหาจึงต้องกำหนดขนาดทางเชื่อมเข้าออกที่เหมาะสมกับการใช้งาน และแยกรถที่จะเข้าออกอาคารชุด กับรถที่ต้องการมุ่งหน้าไปยังทางหลวงหมายเลข ๑

๓.๕) เนื่องจากเป็นอาคารชุดพักอาศัย ประกอบกับพื้นที่ในเขตทางหลวงเหลือจำกัด ดังนั้นในการขยายและก่อสร้างทางขนานจึงกระทบกับการระบายน้ำข้างทาง จึงต้องทำการวางท่อระบายน้ำพร้อมบ่อพัก และก่อสร้างทางเดินเท้า

๔. ผลสำเร็จของงาน (เชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ)

๔.๑ เชิงปริมาณ

พิจารณา กำหนดรูปแบบและการติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวก สำหรับทางเข้าออกอาคารชุดพักอาศัย จำนวน ๑ โครงการ

๔.๒ เชิงคุณภาพ

ลดจำนวนอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นบริเวณทางเข้าออกโครงการอาคารชุด ลดความสับสนในการเดินทาง ทำให้การจราจรสะดวก ปลอดภัยมากยิ่งขึ้น ประชาชนผู้ใช้เส้นทางที่ต้องการจะเข้าออกกับโครงการอาคารชุดสามารถเข้าออกได้โดยไม่กีดขวางรถที่จะมุ่งหน้าไปยังทางหลวงหมายเลข ๑ จึงทำให้การจราจรยังคงมีความคล่องตัว

๕. ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๕.๑) สามารถนำวิธีการคิด การวิเคราะห์ การแก้ไขปรับปรุงรูปแบบ ไปใช้พัฒนากับงานขออนุญาตทางเชื่อมที่มีรูปแบบทางเข้า - ออก ใกล้เคียงหรือเหมือนกัน

๕.๒) รูปแบบและการจัดการจราจรมีความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทาง ลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุบริเวณดังกล่าวด้วยเนื่องจากการไม่มีการกีดขวางการจราจรบนทางด้านหน้าห้าง

๕.๓) ลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อการจราจรบนทางหลวง บริเวณด้านหน้าโครงการ ทำให้การจราจรคล่องตัว ลดการติดขัดบนทางหลวงบริเวณทางเข้าออก

๕.๔) เมื่อมีแนวทางในการแก้ปัญหาอย่างเป็นรูปแบบจึงลดระยะเวลาในการพิจารณาขออนุญาตในลักษณะที่มีความคล้ายคลึงกันได้ ส่งผลให้ระยะเวลาในการพิจารณายังสามารถเป็นไปตามคู่มือประชาชน ลดปัญหาการร้องเรียนเรื่องระยะเวลาการพิจารณาที่อาจเกิดขึ้นได้

๕.๕) เป็นแนวทางหรือข้อมูลให้ผู้ปฏิบัติงานใช้ในการตอบข้อซักถามผู้ขออนุญาตในกรณีอื่น ๆ ที่ใกล้เคียงกันได้

หมายเหตุ : ๑. ระดับชำนาญการ เขียนผลงาน ๒ เรื่อง และข้อเสนอแนวคิด ๑ เรื่อง

๒. ระดับชำนาญการพิเศษ และระดับเชี่ยวชาญ เขียนผลงาน ๓ เรื่อง และข้อเสนอแนวคิด ๑ เรื่อง

๓. ให้ผู้ขอรับการประเมินบุคคล อธิบายรายละเอียดเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงาน ไม่น้อยกว่า ๑ หน้ากระดาษ A4

และไม่เกิน ๓ หน้ากระดาษ A4 ต่อ ๑ ผลงาน

ชื่อผลงานลำดับที่ ๓ การตรวจสอบ การวิเคราะห์ และกำหนดรูปแบบ เพื่อความสะดวกและปลอดภัยต่อผู้ใช้งาน และผู้ใช้บริการสถานีบริการน้ำมันที่มีทางเข้าออกไม่ได้ตั้งฉากกับทางหลวง บนทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข ๓๕ ตอน ดาวคะนอง – แสมดำ ที่ กม. ๕+๐๔๒.๔๖, กม.๕+๐๖๘.๔๙ ด้านขวาทาง

๑. สรุปสาระสำคัญ

กรมทางหลวงมีแบบมาตรฐานทางเชื่อมเข้าออกสำหรับสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับทางหลวงที่ปรับปรุงเต็มเขตทางแล้วตามแบบ ๓๗/๓(๒) ซึ่งมีลักษณะทางเข้าออกที่ไม่ได้ทำมุมฉากกับทางหลวง โดยกำหนดความกว้างทางเข้าออกไว้ที่ไม่เกิน ๗.๐๐ เมตร ทั้งนี้มีสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง ตั้งอยู่บนทางหลวงหมายเลข ๓๕ ตอน ดาวคะนอง - แสมดำ ที่ กม. ๕ ด้านขวาทาง กรมทางหลวงเคยมีการพิจารณาแล้วซึ่งทางผู้ขออนุญาตเคยได้ขออนุญาตทำทางเชื่อม ในเขตทางหลวงหมายเลข ๓๕ ตอน ดาวคะนอง - แสมดำ กม. ๕+๐๕๑.๑๖ และที่กม.๕+๐๖๖.๔๖ ด้านขวาทาง โดยการพิจารณาได้ให้ผู้ขออนุญาตแก้ไขรูปแบบเป็นแบบมาตรฐานเลขที่ ๓๗/๓(๒) และเมื่อมีการแก้ไขแล้วให้ทาง ผู้อำนวยการแขวงทางหลวง เป็นผู้พิจารณา ต่อมาทางผู้ขออนุญาต มีความประสงค์ขออนุญาตทำทางเชื่อมในลักษณะที่ไม่เป็นไปตามแบบมาตรฐานของกรมทางหลวงเลขที่ ๓๗/๓(๒) เนื่องจากสภาพพื้นที่โครงการมีพื้นที่ด้านหน้าค่อนข้างแคบและเป็นมุมแหลมเอียงที่ไม่ได้ตั้งฉากกับถนน โดยหากดำเนินการตามแบบมาตรฐานอาจไม่เหมาะสมต่อสภาพพื้นที่ และอาจส่งผลกระทบต่อทำให้การจราจรติดขัดบนท้องถนนหลัก รวมถึงอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นภายในพื้นที่โครงการ เมื่อพิจารณาจากข้อมูลต่าง ๆ แล้ว จึงปรับปรุงรูปแบบทางเข้าออกให้สอดคล้องกับลักษณะของแปลงที่ดิน เพื่อให้การเข้าออก มีความคล่องตัว และปลอดภัยต่อการใช้งาน

๒. สรุปขั้นตอนการดำเนินการ

๒.๑) พิจารณาข้อมูลรายละเอียดที่มีการยื่นขออนุญาตในการปรับปรุงทางเชื่อม เพื่อพิจารณาว่ามีความจำเป็นในการปรับปรุงใหม่หรือไม่

๒.๒) ตรวจสอบพื้นที่หน้างานจริงเพื่อใช้ประกอบการพิจารณาหาแนวทางในการเพิ่มความสะดวกปลอดภัยในการเดินทางเข้าออกสถานีบริการนั้น

๒.๓) ประชุมหารือเพื่อกำหนดแนวทางในการเก็บข้อมูล เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ด้านความปลอดภัย พร้อมทั้งกำหนดรูปแบบในการเพิ่มความปลอดภัยบริเวณทางเข้าออก

๒.๔) นำเสนอรูปแบบ ผลการวิเคราะห์ด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้อง ต่อผู้อำนวยการทางหลวง เพื่อพิจารณาอนุญาต

๓. ความยุ่งยากและซับซ้อนในการดำเนินการ

๓.๑) เนื่องจากเป็นสถานีบริการน้ำมัน จึงมีรถที่เข้าไปใช้บริการตั้งแต่รถจักรยานยนต์ ไปจนถึงรถบรรทุกขนาดใหญ่ และตั้งอยู่บนทางหลวงที่มีปริมาณจราจรหนาแน่น หากเกิดการติดขัดบริเวณทางเข้าออก จะส่งผลกระทบต่อผู้ใช้ทางหลวงบริเวณดังกล่าวโดยเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วน

๓.๒) แปลงที่ดินมีลักษณะที่ไม่ได้ตั้งฉากกับทางหลวง โดยขอบที่ดินด้านทางเข้าทำมุมแหลมกับแนวทางหลวง และขอบที่ดินด้านทางออกทำมุมป้านกับแนวทางหลวง ทำให้การออกแบบแนวแท่นป้อมและการจัดการจราจรต้องปรับให้สอดคล้องกับรูปแปลงที่ดิน จึงทำให้รถเมื่อเข้าพื้นที่สถานีบริการไปแล้วต้องตีวงเลี้ยวซ้ายไปอีกระยะหนึ่ง เพื่อไปแท่นป้อม สำหรับรถยนต์ขนาดเล็กหากเป็นทางเชื่อมตามแบบมาตรฐานจะสามารถเข้าได้สะดวก แต่หากเป็นรถบรรทุกขนาดใหญ่ การตีวงเลี้ยวจะกว้างจนไปทับกับแนวหรือพื้นที่สำหรับรถที่จะเลี้ยวออกจากสถานีบริการ ดังนั้นจึงต้องพิจารณาขนาดความกว้าง และลักษณะของทางเข้าเพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อรถบรรทุกขนาดใหญ่

๓.๓) รูปแบบที่กำหนดถูกจำกัดด้วยเสาไฟฟ้าขนาดใหญ่ที่อยู่ด้านหน้าที่ดิน ซึ่งไม่สามารถทำการรื้อย้ายได้ หรือหากรื้อย้ายจะค่อนข้างยุ่งยากและเสียค่าใช้จ่ายสูงและมีผลกระทบต่อข้างสูง

๔. ผลสำเร็จของงาน (เชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ)

๔.๑ เชิงปริมาณ

ปรับปรุง แก้ไขรูปแบบทางเข้าออกสถานีบริการน้ำมันที่ลักษณะของแปลงที่ดินที่ก่อสร้างสถานีบริการน้ำมัน ไม่ได้ตั้งฉากกับแนวทางหลวง จำนวน ๑ แห่ง

๔.๒ เชิงคุณภาพ

ถนนด้านหน้าสถานีบริการมีความปลอดภัยมากขึ้น การตัดชัดลดลงทำให้ระยะเวลาในการเดินทางผ่านบริเวณนี้ใช้เวลาน้อยลง การเลี้ยวเข้าออกที่สถานีบริการน้ำมันนี้คล่องตัว รองรับการให้บริการรถยนต์ได้จำนวนมาก ลดการเกิดอุบัติเหตุชนท้ายบริเวณถนนด้านหน้า และลดการกีดขวางในการเดินทางในบริเวณพื้นที่สถานีบริการน้ำมัน

๕. ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๕.๑) หน่วยงานสามารถนำวิธีการคิด การวิเคราะห์ การแก้ไขปรับปรุงรูปแบบไปใช้พัฒนากับงานขออนุญาตทางเชื่อมที่มีรูปแบบทางเข้า - ออก ใกล้เคียงหรือเหมือนกันกับทางเข้า - ออก สถานีบริการน้ำมัน เพื่อให้รูปแบบมีความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางมากที่สุด

๕.๒) ทำให้เกิดความคล่องตัวบริเวณทางเข้า เนื่องจากรถบรรทุกและรถโดยสารขนาดใหญ่ สามารถเลี้ยวเข้าได้อย่างคล่องตัว ไม่กีดขวางรถทางตรง

๕.๓) ลดการติดขัดบนทางหลวงบริเวณทางเข้าออก เนื่องจากรถเข้าออกจากสถานีบริการได้อย่างรวดเร็ว

๕.๔) ลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุบริเวณดังกล่าวด้วยเนื่องจากไม่มีการกีดขวางการจราจรบนทางด้านหน้าสถานีบริการ

๕.๕) เมื่อมีแนวทางในการแก้ปัญหาอย่างเป็นรูปแบบจึงลดระยะเวลาในการพิจารณาขออนุญาตในลักษณะที่มีความคล้ายคลึงกันได้ ส่งผลให้ระยะเวลาในการพิจารณายังสามารถเป็นไปตามคู่มือประชาชนลดปัญหาการร้องเรียนเรื่องระยะเวลาการพิจารณาที่อาจเกิดขึ้นได้

๕.๖) เป็นแนวทางหรือข้อมูลให้ผู้ปฏิบัติงานใช้ในการตอบข้อซักถามผู้ขออนุญาตในกรณีอื่น ๆ ที่ใกล้เคียงกันได้

หมายเหตุ : ๑. ระดับชำนาญการ เขียนผลงาน ๒ เรื่อง และข้อเสนอแนวคิด ๑ เรื่อง

๒. ระดับชำนาญการพิเศษ และระดับเชี่ยวชาญ เขียนผลงาน ๓ เรื่อง และข้อเสนอแนวคิด ๑ เรื่อง

๓. ให้ผู้ขอรับการประเมินบุคคล อธิบายรายละเอียดเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงาน ไม่น้อยกว่า ๑ หน้ากระดาษ A4

และไม่เกิน ๓ หน้ากระดาษ A4 ต่อ ๑ ผลงาน

ชื่อข้อเสนอแนวคิด

เรื่อง การจัดทำรูปแบบมาตรฐานสำหรับงานขออนุญาตกระทำการใด ๆ ใน และริมเขตทางหลวง พร้อมทั้งคู่มือประกอบการพิจารณา และข้อเสนอแนะ

๑. สรุปหลักการและเหตุผล

เพื่อให้สะดวกและรวดเร็วในการพิจารณาอนุญาต จึงควรมีแบบมาตรฐานเพื่อรองรับการขออนุญาตต่างๆให้ครอบคลุมมากที่สุดเท่าที่เป็นไปได้เนื่องจากแบบมาตรฐานสำหรับการขออนุญาตปัจจุบันมีเฉพาะแบบขออนุญาตก่อสร้างทางเชื่อม ซึ่งก็มีมานานมากแล้ว และกิจกรรมที่มีในปัจจุบันก็อาจจะไม่สอดคล้องกับแบบมาตรฐานที่มี ส่วนงานขออนุญาตอื่นๆนั้นยังไม่มีแบบมาตรฐาน อาทิเช่น การขออนุญาตระบายน้ำทิ้งลงในเขตทางหลวง ตามมาตรา ๓๙/๑ มาตรา ๔๗ การขออนุญาตปลูกสร้างสิ่งใดในเขตทางหลวง และมาตรา ๔๘ การขออนุญาตปักเสา พาดสาย วางท่อ (งานของหน่วยงานสาธารณูปโภค) แห่ง พรบ.ทางหลวง ซึ่งในการขออนุญาตโดยใช้แบบที่ผู้ขออนุญาตต้องจัดทำแบบเอง นั้น บ่อยครั้งที่มีรายละเอียดไม่ชัดเจนและไม่ครบถ้วน ทำให้การพิจารณาล่าช้าออกไป หรือจำเป็นต้องส่งเรื่องคืนเพื่อให้แก้ไข เพิ่มเติมให้ถูกต้องครบถ้วน

๒. บทวิเคราะห์/แนวความคิด/ข้อเสนอ และข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไข

๒.๑ บทวิเคราะห์

การขออนุญาตกระทำการใดๆ ในเขตทางหลวง ในบางมาตรายังไม่มีรูปแบบมาตรฐาน หรือบางมาตรามีแบบมาตรฐานแล้วแต่ยังไม่ครบถ้วนทำให้การพิจารณาอนุญาตล่าช้า และไม่เป็นไปในแนวทางเดียวกัน

๒.๒ แนวความคิด

เพื่อให้เกิดความรวดเร็วในการพิจารณาอนุญาตโดยเฉพาะอย่างยิ่งงานที่มีลักษณะการขออนุญาตซ้ำๆ เดิม ควรมีการจัดทำแบบมาตรฐานในการขออนุญาต และจัดทำคู่มือที่เกี่ยวข้องเพื่อความชัดเจนในการพิจารณาและเป็นไปในแนวทางเดียวกัน รวมทั้งใช้เป็นข้อมูลหลักเกณฑ์ในการมอบอำนาจ กระจายอำนาจในการพิจารณาอนุญาตให้สำนักงานทางหลวง แขวงทางหลวง ซึ่งจะช่วยลดขั้นตอน ทำให้พิจารณาอนุญาตได้เร็วยิ่งขึ้น

๒.๓ ข้อเสนอ

จัดทำแบบมาตรฐานในการอนุญาต/คู่มือการพิจารณาอนุญาต สำหรับ

- งานขออนุญาตทำทางเชื่อม (มาตรา ๓๓) สำหรับหมู่บ้านจัดสรร คอนโดมิเนียม กิจกรรมที่มีรถบรรทุกขนาดใหญ่เข้าออกเป็นประจำ พร้อมทั้งปรับปรุง แก้ไข ข้อกำหนดเงื่อนไขในการพิจารณาอนุญาตของแต่ละแบบ เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

- งานระบายน้ำทิ้งสู่เขตทางหลวง ตามมาตรา ๓๙/๑

- งานก่อสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดในเขตทางหลวง ตามมาตรฐานของกรมทางหลวง ตามมาตรา ๔๗

- งานปักเสา พาดสาย วางท่อ ตามมาตรา ๔๘ และ ๕๖

๒.๔ ข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไข

งานบางประเภทที่มีรายละเอียดเฉพาะอาจจะไม่สามารถกำหนด หรือจัดทำเป็นแบบมาตรฐานได้ อาจจะกำหนดเป็นข้อความหรืออธิบายรายละเอียดในคู่มือการพิจารณา

๓. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- ๓.๑) ได้แบบมาตรฐานในการขออนุญาตที่ชัดเจน เข้าใจง่าย สะดวกในการนำไปใช้และตรวจสอบของผู้พิจารณาและผู้ขออนุญาต
- ๓.๒) ลดการใช้ดุลพินิจของผู้พิจารณาอนุญาต ทำให้ลดโอกาสใช้อำนาจเพื่อหาผลประโยชน์
- ๓.๓) ทำให้การพิจารณารวดเร็วขึ้น ใช้เวลาน้อยลง
- ๓.๔) ข้อมูลประกอบการพิจารณาอนุญาตมีความถูกต้อง ครบถ้วนตามที่ผู้ขออนุญาตต้องการ
- ๓.๕) แขนงทางหลวงหรือเจ้าหน้าที่ในพื้นที่ที่ทำหน้าที่กำกับ ควบคุมให้เป็นไปตามแบบ ก็สามารถปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง
- ๓.๖) เป็นข้อมูลที่ใช้ประกอบในการมอบอำนาจในการพิจารณาอนุญาตให้ ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวง และ ผู้อำนวยการแขวงทางหลวง ได้

๔. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ๔.๑) จำนวนแบบมาตรฐานที่มอบอำนาจในการพิจารณาอนุญาตให้กับ สำนักงานทางหลวง แขวงทางหลวง
- ๔.๒) ระยะเวลาในการพิจารณาอนุญาตลดลงสำหรับงานที่มีการจัดทำแบบมาตรฐาน/คู่มือในการพิจารณาอนุญาต โดยเฉพาะอย่างยิ่งงานที่มีการมอบอำนาจให้สำนักงานทางหลวงและแขวงทางหลวงเป็นผู้พิจารณาอนุญาต

หมายเหตุ : ๑. ระดับชำนาญการ เขียนผลงาน ๒ เรื่อง และข้อเสนอแนวคิด ๑ เรื่อง

๒. ระดับชำนาญการพิเศษ และระดับเชี่ยวชาญ เขียนผลงาน ๓ เรื่อง และข้อเสนอแนวคิด ๑ เรื่อง

๓. ให้ผู้ขอรับการประเมินบุคคล อธิบายรายละเอียดเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงาน ไม่น้อยกว่า ๑ หน้ากระดาษ A4 และไม่เกิน ๓ หน้ากระดาษ A4 ต่อ ๑ ผลงาน

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ) (ผู้ขอรับการประเมิน)

(นายสมยศ อันทามา)

(วันที่ ๑๖ เดือน สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๕)

ได้ตรวจสอบแล้วขอรับรองว่าผลงานดังกล่าวข้างต้นถูกต้องตรงกับความเป็นจริงทุกประการ

(ลงชื่อ) (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(นายอภิวรรณ โชติสังกาศ)

(วันที่ ๑๖ เดือน สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๕)

(ลงชื่อ) (ผู้บังคับบัญชาที่เหนือขึ้นไป)

(นายณัฐพงษ์ วิไลเศรษฐ์วินิช)

(วันที่ ๑๗ เดือน สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๕)