

๒. ผลงานที่จะส่งประเมิน

๑) ชื่อผลงาน

- ๑.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : การพัฒนาโปรแกรมเพื่อตรวจสอบข้อมูลบัญชีรายละเอียดลักษณะผิวทางบำรุง ของแขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ ๑ ผ่าน Web Application
- ๑.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : การวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุบนทางหลวงของสำนักงานทางหลวงที่ ๗ โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา

๒) ระยะเวลาที่ดำเนินการ

- ๒.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : ตุลาคม ๒๕๕๙ - มีนาคม ๒๕๖๓
- ๒.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : มีนาคม ๒๕๖๓ - มิถุนายน ๒๕๖๓

๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน

๓.๑) ตนเองปฏิบัติ

- ผลงานลำดับที่ ๑ : คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๙๐ มีรายละเอียดการปฏิบัติงานดังนี้
 ๑. ศึกษารายละเอียดข้อมูลบัญชีผิวทางบำรุง ในพื้นที่ความรับผิดชอบของแขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ ๑ เพื่อให้มีความเข้าใจประเภทของชนิดผิวทางที่ถูกต้อง
 ๒. ศึกษาหลักการทำงานของ Web Application และแนวคิดเรื่องการออกแบบ Web Application เพื่อสร้างระบบฐานข้อมูลบัญชีรายละเอียดลักษณะผิวทางบำรุงของแขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ ๑
 ๓. ประสานงานกับหมวดทางหลวงในสังกัด ให้ดำเนินการตรวจสอบข้อมูล เพื่อให้ได้ข้อมูลรายละเอียดผิวทางที่ถูกต้องตามสภาพความเป็นจริงในพื้นที่
 ๔. ตรวจสอบข้อมูลของหมวดทางหลวงในสังกัด ว่าข้อมูลที่หมวดทางหลวงได้แก้ไขนั้นถูกต้องหรือไม่ ทั้งนี้การจัดทำบัญชีรายละเอียดลักษณะผิวทางบำรุงใน ๑ ปี จะดำเนินการตรวจสอบ ๒ งวด คือ งวดที่ ๑ (ตั้งแต่ ๑ ตุลาคม - ๓๑ มีนาคม) และงวดที่ ๒ (ตั้งแต่ ๑ เมษายน - ๓๐ กันยายน) ตัวอย่างเช่น จะดำเนินการส่งรายงานงวดที่ ๑ ปี ๒๕๖๑ ต้องตรวจสอบข้อมูลหมวดทางหลวงฯ จากเอกสารที่หมวดฯ ส่งมา เปรียบเทียบกับข้อมูลบัญชีลักษณะผิวทางเดิม คือ งวดที่ ๒ ปี ๒๕๖๐ และข้อมูลงานสัญญาก่อสร้างในพื้นที่ของแขวงฯ ซึ่งได้ข้อมูลจากระบบบริหารแผนงานทางหลวง (Plannet)
 ๕. จัดทำรายงานบัญชีลักษณะผิวทางบำรุงและอัปเดตตารางสรุปบัญชีแสดงระยะทางในความรับผิดชอบของแขวงฯ เสนอผู้อำนวยการแขวงฯ และสำเนาเอกสารให้ สำนักงานทางหลวงและทุกหมวดทางหลวงในสังกัดเพื่อเก็บไว้เป็นข้อมูลการบำรุงสายทางต่อไป
 ๖. นำข้อมูลบัญชีผิวทางที่ได้จากบัญชีรายละเอียดลักษณะผิวทางบำรุง ไปอัปเดตข้อมูลระยะทางและผิวทางในระบบ ROADNET ต่อไป

- ผลงานลำดับที่ ๒ : คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๕๐ มีรายละเอียดการปฏิบัติงานดังนี้
๑ ศึกษารายละเอียดข้อมูลอุบัติเหตุบนทางหลวงของสำนักงานทางหลวงที่ ๗ พร้อมทั้งตรวจสอบข้อมูลอุบัติเหตุบนทางหลวงในระบบ HAIMS ซึ่งเป็นข้อมูลที่แขวงทางหลวงในสังกัด รายงานอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในพื้นที่ เหตุเกิดลักษณะแบบใด มีผู้ได้รับบาดเจ็บกี่ราย เสียชีวิตกี่ราย พร้อมทั้งมีทรัพย์สินของกรมทางหลวงได้รับความเสียหายหรือไม่ หากมีทรัพย์สินของทางหลวงได้รับความเสียหาย แขวงฯ ต้องติดตามค่าเสียหายจากการประเมินค่าเสียหายของหมวดทางหลวงฯ แล้วนำราคาประเมินที่ได้กรอกลงในระบบ HAIMS ให้ครบสมบูรณ์

๒ รวบรวมและจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุของแขวงทางหลวงในสังกัดที่ผ่านการตรวจสอบแล้ว ลงในโปรแกรม Microsoft Excel

๓. นำข้อมูลอุบัติเหตุมาวิเคราะห์ซึ่งใช้โปรแกรม SPSS for windows และ Microsoft Office Excel เป็นเครื่องมือช่วยในการวิเคราะห์

๔. จัดทำรายงานสรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลและนำเสนอข้อมูล

๓.๒) ผู้ร่วมจัดทำผลงานปฏิบัติ

- ผลงานลำดับที่ ๑ (๑) นายจักรกฤษณ์ บุญเรืองศรี ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ ๑ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๑๐ ช่วยกำกับดูแล เป็นที่ปรึกษา ให้ความรู้ คำแนะนำ และให้ความเห็นพร้อมทั้งข้อเสนอแนะเกี่ยวกับรูปแบบการแสดงผลข้อมูลการเปรียบเทียบชนิดผิวทางทั้งในรูปแบบตารางและกราฟ

- ผลงานลำดับที่ ๒ (๑) นายสันติ ดุลยมหากำจร ผู้อำนวยการส่วนเทคโนโลยีสารสนเทศ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๑๐ ช่วยกำกับดูแล เป็นที่ปรึกษา ให้ความรู้ ข้อมูล คำแนะนำ ขั้นตอนการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุบนทางหลวงของสำนักงานทางหลวงที่ ๗ พร้อมทั้งตรวจสอบความถูกต้องของผลงาน และให้ความเห็น ข้อเสนอแนะต่าง ๆ ในการดำเนินงาน

๔) ข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการเพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น (จำนวน ๑ เรื่อง)

เรื่อง การออกแบบระบบติดตามเอกสารที่ใช้ประกอบการขออนุมัติยุติเรื่อง และการฟ้องร้องดำเนินคดีแพ่งของงานอุบัติเหตุ ภายใต้อำนาจการพิจารณาของผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวง

แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการเพื่อ พัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ การพัฒนาโปรแกรมเพื่อตรวจสอบข้อมูลบัญชีรายละเอียดลักษณะผิวทางนำร่อง
ของแขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ ๑ ผ่าน Web Application

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ ๑ ได้รับมอบหมายให้ดูแลรักษาทางหลวงของจังหวัดนครราชสีมา ซึ่งเป็นเส้นทางสายหลักที่จะเดินทางสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนและภูมิภาคอินโดจีน โดยเส้นทางในความรับผิดชอบมีสายทางที่ต้องควบคุมดูแลทั้งหมด ๒๐ สายทาง ๒๙ ตอนควบคุม ระยะทางจริง ๖๘๓.๔๒๕ กิโลเมตร ระยะทางต่อ ๒ ช่องจราจร ๙๓๔.๔๙ กิโลเมตร แบ่งเป็นผิวคอนกรีต ๗๙.๗๔๙ กม. และผิวลาดยาง ๘๕๔.๗๔๑ กม. คิดเป็นปริมาณงาน Workload ๓.๐๑๐.๑๑๓ (ข้อมูล ณ.๓๐ กันยายน ๒๕๖๒) เนื่องจากแขวงฯ มีพื้นที่รับผิดชอบดูแลจำนวนมาก จึงได้มีหมวดทางหลวงในสังกัดถึง ๗ หมวด ได้แก่ หมวดทางหลวงนครราชสีมาที่ ๑, หมวดทางหลวงโนนไทย, หมวดทางหลวงโนนสูง, หมวดทางหลวงหนองบัวโคก, หมวดทางหลวงโนนแดง, หมวดทางหลวงสีดา และหมวดทางหลวงชุมพวง

สำหรับแขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ ๑ มีเส้นทางที่ต้องดูแลรับผิดชอบทั้งสายทางหลักและสายทางรอง เช่น สายทางหลักทางหลวงหมายเลข ๒ (ถนนมิตรภาพ) ตั้งแต่ กม.ที่ ๑๔๘.๕๖๕ - กม.๒๕๑.๒๙๙ รวมระยะทางบนถนนมิตรภาพที่ต้องดูแลรับผิดชอบทั้งสิ้น ๑๐๒.๗๓๔ กิโลเมตร ซึ่งถือว่าเป็นทางหลวงสายหลักที่มีปริมาณจราจรที่สูงมากทั้งช่วงเวลาปกติและช่วงเทศกาลฯ ส่วนสายทางอื่น ๆ ของแขวงฯ ก็มีปริมาณจราจรที่สูงเช่นกัน เพราะเป็นเส้นทางขนส่งพืชไร่ทางการเกษตรและผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วประเทศ ด้วยเหตุนี้ แขวงฯ จึงได้รับงบประมาณในการขยายช่องจราจรและบำรุงรักษาเส้นทางเพื่อให้สภาพผิวของถนนไม่ได้รับความเสียหาย อันก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้ใช้เส้นทางและอำนวยความสะดวกในการสัญจรให้แก่ประชาชน อีกทั้งยังช่วยลดเสี่ยงที่อาจเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงได้

การที่แขวงฯ ได้รับงบประมาณในการบำรุงรักษาผิวทางอยู่อย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ฐานข้อมูลผิวทางในความรับผิดชอบของแขวงฯ มีการเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ ปัจจุบันแขวงฯ ดำเนินการแก้ไขข้อมูลบัญชีรายละเอียดลักษณะผิวทางนำร่องในรูปแบบเอกสารที่เป็นตาราง และอัปเดตข้อมูลทุก ๆ ๖ เดือน ซึ่งต้องใช้ระยะเวลาในการตรวจสอบข้อมูลรายละเอียดผิวทางค่อนข้างนาน ประมาณ ๑ เดือน เนื่องจากการตรวจสอบต้องใช้ความละเอียดรอบคอบและใช้ข้อมูลงาน พ.ร.บ. ของปีงบประมาณนั้น ๆ มาใช้ประกอบในการตรวจสอบด้วย ดังนั้นบัญชีรายละเอียดผิวทางของแขวงฯ จึงถือว่าเป็นเอกสารที่สำคัญ ผู้ขอรับการประเมินจึงได้ออกแบบ Web Application เพื่อตรวจสอบข้อมูลบัญชีรายละเอียดลักษณะผิวทางนำร่องในพื้นที่รับผิดชอบของแขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ ๑ การใช้งานผ่าน Web Application จะทำให้ผู้ใช้งานสามารถเข้าดูข้อมูลได้ง่าย สะดวกในทุกที่ โดยสามารถใช้งานผ่าน browser ได้ รวมถึงสะดวกต่อการอัปเดตและแก้ไขข้อมูลผิวทางได้แบบเรียลไทม์ อีกทั้งยังเป็นระบบจัดเก็บฐานข้อมูลในระยะยาวได้เป็นอย่างดีและมีประสิทธิภาพต่อหน่วยงาน พร้อมทั้งยังสามารถแสดงผลข้อมูลในรูปแบบตาราง, กราฟ เปรียบเทียบชนิดผิวทางของหมวดทางหลวงในสังกัดเพื่อนำเสนอต่อผู้อำนวยการแขวงฯ ได้ ทั้งนี้บัญชีรายละเอียดผิวทางนำร่องที่แสดงผลออกมานั้นมีความน่าเชื่อถือ ถูกต้อง และทันสมัยด้วย

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

๒.๑. การศึกษารายละเอียดข้อมูลบัญชีผิวทางบนทางหลวง เพื่อให้มีความเข้าใจประเภทของชนิดผิวทางที่ถูกต้อง

๒.๒. ศึกษาหลักการการทำงานของ Web Application และแนวคิดเรื่องการออกแบบ Web Application เพื่อสร้างระบบฐานข้อมูลบัญชีรายละเอียดลักษณะผิวทาง โดยมีขั้นตอนการดำเนินการดังต่อไปนี้

๑. รวบรวมปัญหาเกี่ยวกับการแก้ไขข้อมูลบัญชีรายละเอียดผิวทาง
๒. ออกแบบหน้าจอโปรแกรมและกระบวนการทำงานของโปรแกรม
๓. เขียนโปรแกรมด้วยภาษา HTML, CSS และ PHP โดยทำงานบน Website
๔. ทำการทดสอบโปรแกรมและแก้ไข
๕. ทำคู่มือการใช้งานและสอนผู้ใช้งาน

๒.๓. การประสานงานกับหมวดทางหลวงในสังกัด เพื่อให้มีความเข้าใจในข้อมูลที่ตรงกันและดำเนินการแก้ไขข้อมูลไปในทิศทางเดียวกัน เพื่อให้ได้ข้อมูลบัญชีรายละเอียดผิวทางที่ถูกต้อง

๒.๔. การตรวจสอบข้อมูลบัญชีรายละเอียดผิวทางที่มีอยู่ในปัจจุบัน ต้องตรวจสอบกับเอกสาร ๓ ส่วน ดังนี้

- ส่วนที่ ๑. ข้อมูลบัญชีรายละเอียดผิวทางในอดีต
- ส่วนที่ ๒. ข้อมูลการตรวจสอบบัญชีรายละเอียดผิวทางของหมวดทางหลวงในสังกัด
- ส่วนที่ ๓. ข้อมูลงานก่อสร้างบนทางหลวงจากระบบบริหารแผนงานทางหลวง (Plannet)

๒.๕ ผู้ตรวจสอบต้องใช้ความละเอียดในการคำนวณระยะทางจริง, ระยะทางชนิดผิวทางต่อ ๒ ช่องจราจร และการแยกประเภทชนิดผิวทางของช่องจราจรด้านซ้ายทางและด้านขวาทาง เพราะถนนบางช่วงมีช่องจราจรซ้ายทางและขวาทางไม่เท่ากันและมีผิวทางที่แตกต่างกัน เช่น ทางหลวงหมายเลข ๒ (ถนนมิตรภาพ) หมายเลขตอน ๐๓๐๓ ชื่อตอน บ้านวัด - ตาตลาด ระหว่าง กม. ๒๐๗+๔๑๒ - กม. ๒๐๗+๕๕๐ ระยะทางจริง ๐.๕๓๘ กม. ซึ่งช่วง กม. ๒๐๗+๔๑๒ - กม. ๒๐๗+๕๒๘ มีช่องจราจรจำนวน ๔ ช่อง แบ่งเป็นด้านซ้ายทาง ๒ ช่อง และด้านขวาทาง ๒ ช่อง ซึ่งเป็นผิวลาดยางทั้งหมด ในขณะที่ช่วง กม. ๒๐๗+๕๒๘ - กม. ๒๐๗+๕๕๐ มีช่องจราจรทั้งหมด ๕ ช่องจราจร แบ่งเป็นซ้ายทาง ๓ ช่องจราจรผิวทางแบบคอนกรีต ส่วนขวาทาง ๒ ช่องจราจรมีผิวทางแบบผิวลาดยาง แสดงรายละเอียดดังตารางที่ ๑

ตารางที่ ๑ ตารางแสดงรายละเอียดบัญชีผิวทางบน ทล.๒ ช่วง กม.๒๐๗+๔๑๒ - กม.๒๐๗+๕๕๐

ทล.	ตอน	ระหว่าง		ระยะทางจริง (กม.)	จำนวนช่องจราจร	ชนิดผิวทางต่อ 2 ช่องจราจร (กม.)	
		กม.	กม.			Conc.	AC.
2	0303	207+412 (LT)	207+828 (LT)	0.416	2	-	0.416
2	0303	207+412 (RT)	207+950 (RT)	0.538	2	-	0.538
2	0303	207+828 (LT)	207+950 (LT)	0.122	3	0.183	

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๓.๑. แขวงฯ ได้ระบบฐานข้อมูลบัญชีรายละเอียดผิวทางที่มีประโยชน์ต่อองค์กรและยังเป็นระบบที่สามารถเก็บข้อมูลในระยะยาวได้อย่างดีและมีประสิทธิภาพ

๓.๒. ระบบช่วยลดระยะเวลาในขั้นตอนการตรวจสอบข้อมูลบัญชีรายละเอียดผิวทางบำรุง

๓.๓. สามารถแก้ไขข้อมูลบัญชีรายละเอียดผิวทางของแขวงทางหลวงในสังกัดได้แบบ Real time และยังสามารถสรุปรายงานเสนอต่อผู้อำนวยการแขวงในรูปแบบตาราง หรือกราฟ เปรียบเทียบสัดส่วนผิวทางบำรุงในพื้นที่ความรับผิดชอบของแขวงได้

๓.๔. หมวดทางหลวงในสังกัดสามารถอัปเดตข้อมูลบัญชีรายละเอียดลักษณะผิวทางในพื้นที่รับผิดชอบได้แบบ Real Time และยังใช้ข้อมูลนี้เป็นทะเบียนประวัติสายทางเพื่อวางแผนการบำรุงสายทางของหมวดทางหลวงได้อย่างถูกต้อง

๓.๕. หน่วยงานวางแผน สามารถนำข้อมูลบัญชีรายละเอียดลักษณะผิวทาง ประกอบการพิจารณาเตรียมเสนอแผนบำรุงรักษาสายทางหรือจัดทำแผนขยายช่องจราจรบนทางหลวงต่อไปได้

๓.๖. การตรวจสอบข้อมูลผ่านทาง Web Application เป็นช่องทางหนึ่งที่ช่วยลดปริมาณการใช้กระดาษในสำนักงานได้

๓.๗. ข้อมูลผิวทางคอนกรีต และลาดยางที่ได้จากบัญชีรายละเอียดผิวทาง สามารถนำไปใช้ตรวจสอบและคำนวณปริมาณงาน Workload ซึ่งเป็นข้อมูลที่ใช้ประกอบการพิจารณาจัดสรรงบประมาณงานบำรุงปกติ ของสำนักบริหารบำรุงทางต่อไป

๓.๘. จากข้อมูลบัญชีรายละเอียดผิวทางที่ได้นี้ ต้องนำข้อมูลไปปรับปรุงในฐานข้อมูลผิวทางบนระบบ ROADNET จึงทำให้ระบบ ROADNET มีการตรวจสอบและอัปเดตข้อมูลผิวทางอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งข้อมูลบัญชีรายละเอียดลักษณะผิวทางที่แขวงฯ จัดทำจะมีข้อมูลที่ละเอียดแบ่งแยกผิวทางของช่องจราจรช่องซ้ายและช่องขวาได้ชัดเจนมากกว่าในระบบ ROADNET ซึ่งตัวอย่างข้อมูลผิวทางในระบบ ROADNET แสดงให้เห็นดังตารางที่ ๒ ต่อไปนี้

ตารางที่ ๒ ข้อมูลผิวทางบนระบบ ROADNET ทล.๒ กม.๒๐๗+๔๑๒ - กม.๒๐๗+๙๕๐

เริ่ม	สิ้นสุด	ระยะทาง (กม)	ระยะทางต่อ 2 ช่องจราจร (กม)	ช่องจราจร	ช่องซ้าย	ช่องขวา	ภารกิจ	ประเภททาง	ผิว	ไหล่ทาง
207+412	207+828	0.416	0.832	4	2	2	ทางบำรุง	ทางหลัก	AC.	AC.
207+828	207+950	0.122	0.305	5	3	2	ทางบำรุง	ทางหลัก		AC.

จะเห็นได้ว่าข้อมูลบัญชีผิวทางในตารางที่ ๑ มีความละเอียดแบ่งแยกผิวจราจรด้านซ้ายและด้านขวาที่ชัดเจนมากกว่าข้อมูลในตารางที่ ๒ ปัจจุบันข้อมูลผิวทางในระบบ ROADNET ของช่วง กม. ที่ผิวทางด้านซ้ายและด้านขวามีผิวที่แตกต่างกัน ระบบจะยังไม่สามารถหาข้อสรุปได้ว่า ช่วง กม. ดังกล่าว จะมีผิวทางเป็นผิวใด ด้วยเหตุนี้การที่แขวงฯ มีระบบจัดเก็บฐานข้อมูลบัญชีรายละเอียดผิวทางไว้ใช้ จึงเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาดูแลสายทางในความรับผิดชอบของแขวงฯ ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

๓.๙. เกิดการแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์การทำงานบำรุงทางหลวงระหว่างหน่วยงานวางแผน หมวดทางหลวงในสังกัดและหน่วยงานสารสนเทศ

จากตารางที่ ๑ จะเห็นได้ว่าอุบัติเหตุบนทางหลวงที่เกิดขึ้นในแต่ละปีงบประมาณมีจำนวนอุบัติเหตุค่อนข้างมาก จึงต้องใช้ความละเอียดรอบคอบในการตรวจสอบข้อมูล เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ครบถ้วนทุกประเด็นที่สำคัญและถูกต้องมากที่สุด

๒.๓. ต้องมีการวางแผนการดำเนินการวิเคราะห์ ตรวจสอบความเป็นไปได้ของข้อมูล รวมถึงการพิจารณาเครื่องมือที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ประมวลผล และสรุปผลได้อย่างแม่นยำและมีประสิทธิภาพ

๒.๔. การวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุบนทางหลวงในพื้นที่ความรับผิดชอบของสำนักงานทางหลวงที่ ๗ โดยผู้ขอรับการประเมินจะวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุจำแนกเป็น ๓ ส่วนใหญ่ ดังนี้

๑. ส่วนที่เกี่ยวกับผู้ใช้ถนนและยานพาหนะ โดยจะเลือกใช้ข้อมูลเกี่ยวกับ เพศ ผู้เสียชีวิต ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บ ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ และ สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

๒. ส่วนที่เกี่ยวกับสภาพของถนน โดยจะเลือกใช้ข้อมูลเกี่ยวกับ ประเภททางหลวง จำนวนช่องจราจร ชนิดเกาะกลาง สภาพผิวจราจร และบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุ

๓. ส่วนที่เกี่ยวกับมูลค่าความเสียหายของทรัพย์สินราชการ

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลทั้ง ๓ ส่วน เป็นสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ได้แก่

๑. ร้อยละ (Percentage)

๒. การหาค่าเฉลี่ย (Mean)

๓. ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation: S.D)

๔. ค่าความถี่ (Frequency)

๕. สัดส่วน (ratio)

ทั้งนี้เพื่อให้การเขียนรายงานเชิงวิชาการและต้องเขียนให้ผู้อ่านเข้าใจในเนื้อหาได้ง่าย จึงนำเสนอข้อมูล ในรูปแบบตาราง, แผนภูมิ, แผนภาพ, กราฟ และข้อความ ฯลฯ เป็นต้น

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๓.๑. สำนักงานทางหลวงที่ ๗ ได้มีรายงานผลการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุบนพื้นที่ความรับผิดชอบและเผยแพร่ประชาสัมพันธ์บนเว็บไซต์ เพื่อให้หน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนพร้อมด้วยนักเรียน นักศึกษา สามารถใช้บทวิเคราะห์นี้อ้างอิงในงานวิจัยหรือกรณีศึกษาทางอุบัติเหตุต่อไปได้

๓.๒. แขวงทางหลวงในสังกัด ได้ทราบถึงข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงในพื้นที่ควบคุมดูแล และสามารถนำผลการวิเคราะห์นี้ใช้เป็นข้อมูลเบื้องต้น เพื่อประเมินประสิทธิภาพของมาตรการที่ใช้ในการลดอุบัติเหตุในพื้นที่ อีกทั้งยังเป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจ จัดทำแผนงาน/โครงการที่เกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้ใช้ถนนถนนได้

๓.๓. สามารถใช้ผลการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุบนทางหลวง เพื่อประกอบการวางแผนหาทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ หรือมาตรการในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุต่อไป

๓.๔. รายงานการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุบนทางหลวงเป็นรายงานที่มีประโยชน์ต่อองค์กรและยังเป็นรายงานที่สรุปเปรียบเทียบข้อมูลอุบัติเหตุในระยะยาวได้อย่างดีและมีประสิทธิภาพ

ชื่อข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการเพื่อพัฒนาหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น
เรื่อง การออกแบบระบบติดตามเอกสารที่ใช้ประกอบการขออนุมัติยุติเรื่องและการฟ้องร้องดำเนินคดีแพ่งของงานอุบัติเหตุ ภายใต้อำนาจการพิจารณาของผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวง

๑) สรุปหลักการและเหตุผล

จากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนทางหลวงทั่วประเทศ มีการเก็บรวบรวมข้อมูลรายงานการเกิดอุบัติเหตุ ผ่านการรายงานอุบัติเหตุทางระบบ HAIMS ของสำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง ซึ่งแนวทางหลวงจะเป็นผู้บันทึกข้อมูลของอุบัติเหตุลงรายงานในระบบ HAIMS และสำนักงานทางหลวงจะเป็นผู้ตรวจสอบข้อมูลการรายงานอุบัติเหตุบนระบบ HAIMS ของแนวทางหลวงในสังกัด สำหรับข้อมูลอุบัติเหตุที่รายงานในระบบ HAIMS มีทั้งอุบัติเหตุที่มีทรัพย์สินของทางราชการ (ทรัพย์สินของกรมทางหลวง) ได้รับความเสียหายและไม่มีทรัพย์สินของทางราชการได้รับความเสียหาย สำหรับกรณีที่เกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงที่ทำให้ทรัพย์สินของกรมทางหลวงได้รับความเสียหายนั้น แนวทางหลวงต้องดำเนินการติดตามผู้กระทำผิด (ผู้ละเมิด) ให้รับผิดชอบ ค่าเสียหายหรือซ่อมแซมทรัพย์สินที่ได้รับความเสียหายให้สามารถกลับมาใช้งานได้โดยปกติเป็นไปตามมาตรฐานกรมทางหลวง ซึ่งกระบวนการขั้นตอนการติดตามผู้ละเมิดนี้ ค่อนข้างใช้ระยะเวลาที่ยาวนาน อีกทั้งต้องขอเอกสารที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานราชการอื่น ๆ เช่น กรมการขนส่งทางบก, ที่ว่าการอำเภอ และสถานีตำรวจภูธร ฯลฯ เป็นต้น เมื่อแนวทางฯ ได้ดำเนินการติดตามผู้ละเมิดเรียบร้อยแล้ว แนวทางฯ จะต้องรวบรวมเอกสารให้ครบถ้วนแล้วจัดส่งเอกสารไปยังสำนักงานทางหลวงเพื่อใช้ประกอบการพิจารณาอนุมัติยุติเรื่องอุบัติเหตุนั้น หรือบางกรณีแนวทางฯ ได้ดำเนินการติดตามผู้ละเมิดให้มาชดใช้ค่าเสียหายจนถึงที่สุดแล้ว แต่ผู้ละเมิดยังเพิกเฉย แนวทางฯ จะต้องรวบรวมเอกสารให้ครบถ้วนแล้วส่งเอกสารให้สำนักงานทางหลวงดำเนินการฟ้องร้องและดำเนินคดีแพ่งกับผู้ละเมิดต่อไป

ปัจจุบันผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงมีอำนาจพิจารณาอนุมัติเรื่องในส่วนที่เกี่ยวข้องกับงานอุบัติเหตุที่ทำให้ทรัพย์สินของกรมทางหลวงได้รับความเสียหาย อยู่ ๒ กรณี คือ ๑.รถยนต์ไม่ทราบหมายเลขทะเบียนทำให้ทรัพย์สินของกรมทางหลวงเสียหายและพนักงานสอบสวนได้มีคำสั่งให้งดสอบสวน และ ๒.ผู้ละเมิดได้ชดใช้ค่าเสียหายเป็นเงินสด/เช็ค หรือผู้ละเมิดเข้าดำเนินการซ่อมแซมทรัพย์สินและคณะกรรมการได้ตรวจรับแล้ว อีกทั้งในปัจจุบัน อธิบดีกรมทางหลวงได้มอบอำนาจให้ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวง ฟ้องร้องคดีและดำเนินคดีละเมิดที่ทำให้ทรัพย์สินในเขตทางหลวงเสียหาย ในกรณีที่ค่าเสียหายไม่รวมดอกเบี้ยผิดนัดจำนวนเงินไม่เกิน ๕๐,๐๐๐ บาท และมีการกระทำละเมิดตั้งแต่วันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๖๑ เป็นต้นไป

จากรายละเอียดข้างต้นจะเห็นได้ว่า ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงมีอำนาจในการยุติเรื่องอุบัติเหตุและมีอำนาจในการฟ้องร้องคดีละเมิดจากอุบัติเหตุบนทางหลวงที่ทำให้ทรัพย์สินกรมทางหลวงได้รับความเสียหาย ในบริเวณพื้นที่รับผิดชอบของแนวทางหลวงในสังกัด ซึ่งการพิจารณาอนุมัติเหตุทั้งสองกรณีมีการใช้เอกสารประกอบการพิจารณาอนุมัติเป็นจำนวนมากและแตกต่างกัน ผู้เสนอแนวความคิดจึงได้สรุปเอกสารที่ใช้ประกอบการขออนุมัติยุติเรื่องและฟ้องร้องดำเนินคดีงานอุบัติเหตุบนทางหลวงที่สำนักงานทางหลวงเป็นผู้ตรวจสอบ รายละเอียดดังตารางที่ ๑. ต่อไปนี้

ตารางที่ ๑ ตารางการตรวจสอบเอกสารที่ใช้ประกอบการพิจารณาขออนุมัติยุติเรื่องและการฟ้องร้องดำเนินคดีแพ่งงานอุบัติเหตุบนทางหลวงที่อยู่ในอำนาจการพิจารณาของผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวง				
เอกสารประกอบ	สำนักงานทางหลวงเป็นผู้พิจารณา			
	ยุติเรื่อง (กรณีที่ ๑)	ยุติเรื่อง (กรณีที่ ๒)		ฟ้องร้อง ดำเนิน คดีแพ่ง
		ผู้ละเมิดชำระ เงินสด/เช็ค	ผู้ละเมิดขอ เข้าขอมเอง	
๑. สำเนาแบบรายงานอุบัติเหตุบนถนน (ระบบHAIMS)	/	/	/	/
๒. ภาพถ่ายทรัพย์สินที่เสียหาย	/	/	/	/
๓. แบบรายงานประจำวันเกี่ยวกับคดีของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ	/	/	/	/
๔. หนังสือแจ้งผลการดำเนินการสืบสวนสอบสวนจากสถานีตำรวจ ในเขตพื้นที่เกิดอุบัติเหตุ งดสอบสวน	/			/
๕. คำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนข้อเท็จจริง	/	/	/	/
๖. ผลคดีอาญา สำเนาใบเปรียบเทียบปรับ สำเนาบันทึกประจำวันที่เกี่ยวข้องทุกข้อและแผนที่ที่เกิดเหตุซึ่งพนักงานสอบสวนจัดทำขึ้น				/
๗. สถานที่เกิดเหตุ เกิดที่ ตำบล อำเภอ จังหวัด				/
๘. สำเนาบัตรประชาชน (ผู้ละเมิด/เจ้าของรถยนต์)				/
๙. สำเนาทะเบียนบ้าน (ผู้ละเมิด/เจ้าของรถยนต์)				/
๑๐. กรณีเจ้าของรถยนต์เป็น นิติบุคคล เอกสารต้องคดีหนังสือรับรองการจดทะเบียน พร้อมวัตถุประสงค์การประกอบกิจการนิติบุคคล				/
๑๑. สำเนาทะเบียนรถยนต์คันหมายเลขทะเบียน				/
๑๒. สำเนาสัญญาเช่าซื้อรถยนต์คันหมายเลขทะเบียน				/
๑๓. สัญญากรมธรรม์ประกันภัย (กรณีรถยนต์มีประกันภัย) ในช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุของรถยนต์ หมายเลขทะเบียน				/
๑๔. สำเนาประกอบการขนส่งและบัญชี ขสพ.๑๑ ของรถยนต์หมายเลขทะเบียน				/
๑๕. ความสัมพันธ์ระหว่างเจ้าของรถยนต์กับผู้ขับขี่ เป็นนายจ้าง ลูกจ้าง หรือตัวการ ตัวแทน				/
๑๖. รายงานผลการสอบสวน ของคณะกรรมการสอบสวน ข้อเท็จจริง/บันทึกสอบปากคำพยาน	/	/	/	/

ปัญหาที่พบคือ หากแนวทางหลวงส่งเอกสารมาไม่ถูกต้องหรือเอกสารไม่ครบถ้วน ผู้ตรวจสอบก็จะดำเนินการแจ้งแนวทางหลวงพร้อมทั้งทำหนังสือส่งคืนแนวทางหลวง จึงทำให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินการ และอาจทำให้ผู้ตรวจสอบนั้นอาจตรวจสอบเอกสารผิดพลาดหรือตกหล่นได้ อีกทั้งปัจจุบันยังไม่มีระบบติดตามเอกสารประกอบการขออนุมัติยูติเรื่องและฟ้องร้องดำเนินคดีแพ่งงานอุบัติเหตุบนทางหลวงที่ชัดเจน ว่าอุบัติเหตุที่แนวทางหลวงส่งมาให้สำนักงานทางหลวงพิจารณาอยู่ในสถานะขั้นตอนใด ได้รับการตรวจสอบแล้วเอกสารครบถ้วนหรือไม่ และผลการพิจารณาอนุมัติเรื่องหรือส่งฟ้องดำเนินคดีเรียบร้อยแล้วหรือยัง

ดังนั้น การมีระบบติดตามเอกสารที่ใช้ประกอบการขออนุมัติยูติเรื่องหรือการฟ้องร้องและดำเนินคดีแพ่งของงานอุบัติเหตุ เพื่อให้การปฏิบัติงานการตรวจสอบเอกสารเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว และประหยัดเวลา จึงมีแนวคิดในการสร้างระบบติดตามเอกสารนี้ขึ้น พร้อมทั้งยังเป็นระบบฐานข้อมูลการปฏิบัติงานอุบัติเหตุบนทางหลวงที่มีประโยชน์ต่อองค์กรและยังเป็นระบบที่สามารถเก็บข้อมูลอุบัติเหตุในระยะยาวได้อย่างดีและมีประสิทธิภาพ

๒) ข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการพัฒนางานหรือปรับปรุงงาน

เพื่อเป็นการแก้ไขความยุ่งยากและลดปัญหาทางด้านการตรวจสอบเอกสารที่ใช้ประกอบการขออนุมัติยูติเรื่องและการฟ้องร้องและดำเนินคดีแพ่งของงานอุบัติเหตุภายใต้อำนาจการพิจารณาของผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวง ดังนั้นผู้นำเสนอผลงานจึงมีแนวความคิดในการออกแบบระบบติดตามเอกสารที่ใช้ประกอบการขออนุมัติยูติงานอุบัติเหตุและการฟ้องร้องดำเนินคดีแพ่งงานอุบัติเหตุ พร้อมทั้งระบบสามารถแสดงสถานะผลการตรวจสอบเอกสารทางออนไลน์มาปรับใช้ โดยการออกแบบระบบดังกล่าวควรอยู่บนพื้นฐานที่ต้องตอบสนองความต้องการของผู้ใช้งานเป็นหลัก ซึ่งมีขั้นตอนหลักในการดำเนินการ ๓ ขั้นตอน ดังนี้



รูปภาพที่ ๑ แสดงขั้นตอนการออกแบบระบบตรวจสอบเอกสารประกอบการพิจารณาอนุมัติยูติเรื่องและดำเนินคดีแพ่งงานอุบัติเหตุบนทางหลวง ของสำนักงานทางหลวง

๑. การออกแบบฐานข้อมูล

ฐานข้อมูลของระบบตรวจสอบเอกสารที่ใช้ประกอบการขออนุมัติยูติเรื่องและการฟ้องร้องดำเนินคดีแพ่งของงานอุบัติเหตุภายใต้อำนาจการพิจารณาของผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวง นั้นอ้างอิงจากระบบรายงานอุบัติเหตุบนทางหลวง (HAIMS) ใช้อยู่ในปัจจุบัน โดยเพิ่มเติมข้อมูลในส่วนที่ผู้ใช้งานตรวจสอบเห็นว่าจำเป็นต่อการปฏิบัติงาน ตัวอย่างเช่น ฐานข้อมูลหลักในระบบ HAIMS เช่น วัน/เดือน/ปี ที่เกิดเหตุ, กม. ที่เกิดเหตุ, เวลาที่เกิดเหตุ, ชื่อแนวทางหลวง, ชื่อหมวดทางหลวง, ทรัพย์สินใดของกรมทางหลวงได้รับความเสียหายและมูลค่าความเสียหายของทรัพย์สินกรมทางหลวง เป็นต้น ส่วนข้อมูลรายละเอียดเพิ่มเติมที่ต้องการให้มีการอัปเดตสถานะการตรวจเอกสารและกรอกข้อมูลเช่น เอกสารสำเนาแบบรายงานอุบัติเหตุบนถนนทางระบบ HAIMS, ภาพถ่ายทรัพย์สินที่เสียหาย, แบบรายงานประจำวันเกี่ยวกับคดีของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ, คำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนข้อเท็จจริง และเอกสารอื่น ๆ ตามตารางเอกสารประกอบการพิจารณาการขออนุมัติยูติเรื่องงานอุบัติเหตุและเอกสารประกอบการฟ้องร้องดำเนินคดีแพ่งที่อยู่ในอำนาจการพิจารณาของผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวง

๒. การออกแบบระบบนำเข้าข้อมูล

หลังจากออกแบบฐานข้อมูลแล้วนั้น ผู้ใช้งานสามารถนำเข้าข้อมูล โดยเลือกกรอกข้อมูลที่ออกแบบไว้ในฐานข้อมูล โดยจะมีทั้งส่วนที่ให้เลือกจากฐานข้อมูลเอง เช่น วันเวลาการเกิดเหตุ, แขนงทางหลวง, สำนักงานทางหลวง ฯลฯ ตัวอย่างการออกแบบตามตารางที่ ๒ และส่วนที่ให้ทำการตรวจเช็คเอกสารของแขนงทางหลวงที่ส่งมาให้สำนักงานทางหลวงดำเนินการตรวจสอบว่า เอกสารครบถ้วนหรือไม่ ตัวอย่างการออกแบบการนำเข้าข้อมูลสำหรับการพิจารณาอุบัติเหตุของกรณีที่ ๑ ตามตารางที่ ๓

ตารางที่ ๒ ตารางข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุที่ดึงจากระบบอุบัติเหตุ HAIMS

วัน	เดือน	ปี	หมายเลขทางหลวง	ตอน	แขนงทางหลวง	หมวดทางหลวง	ทะเบียนรถหมายเลข	ทรัพย์สินที่เสียหาย	มูลค่าความเสียหาย

ตารางที่ ๓ การออกแบบการนำเข้าข้อมูลสำหรับการพิจารณาอุบัติเหตุของกรณีที่ ๑

- การพิจารณาอุบัติเหตุเรื่อง ๑. ยุติเรื่อง (กรณีที่ ๑) (งดสอบสวน)
๒. ยุติเรื่อง (กรณีที่ ๒) ผู้ละเมิดชำระเงินสด/เช็ค
๓. ยุติเรื่อง (กรณีที่ ๒) ผู้ละเมิดขอเข้าซ่อมเอง
๔. ดำเนินการฟ้องร้องคดีแพ่ง

เอกสารประกอบการพิจารณา	ครบ	ไม่ครบ	หมายเหตุ
๑. สำเนาแบบรายงานอุบัติเหตุบนถนน ทางระบบ HAIMS	/		
๒. ภาพถ่ายทรัพย์สินที่เสียหาย	/		
๓. แบบรายงานประจำวันเกี่ยวกับคดีของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ	/		
๔. หนังสือแจ้งผลการดำเนินการสืบสวนสอบสวนจากสถานีตำรวจในเขตพื้นที่เกิดอุบัติเหตุ งดสอบสวน	/		
๕. คำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนข้อเท็จจริง	/		
๖. รายงานผลการสอบสวน ของคณะกรรมการสอบสวนข้อเท็จจริง/บันทึกสอบปากคำพยาน	/		
๗. บันทึกถ้อยคำจากหมวดทางหลวงรับผิดชอบพื้นที่เกิดอุบัติเหตุ	/		
๘. บันทึกข้อความการประเมินทรัพย์สินที่เสียหาย	/		

- ผลการพิจารณา อนุมัติยุติเรื่อง วันเดือนปี.....ตามหนังสือที่.....
- อนุมัติดำเนินการฟ้องคดีวันเดือนปี.....ตามหนังสือที่.....
- ไม่อนุมัติและส่งเรื่องกลับคืนแขนงทางหลวง เนื่องจาก.....

๓. การออกแบบระบบแสดงผล

การแสดงผลของระบบติดตามเอกสารที่ใช้ประกอบการขออนุมัติยุติเรื่องและการฟ้องร้องดำเนินคดีแพ่งของงานอุบัติเหตุ ภายใต้อำนาจการพิจารณาของผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวง เป็นการประมวลผลข้อมูลจากการออกแบบระบบนำเข้าข้อมูลขั้นตอนที่ ๒ ซึ่งสามารถแสดงผลการพิจารณาได้ดังตารางที่ ๔

ตารางที่ ๔ ตารางแสดงผลการพิจารณาอนุมัติยูติเรื่องและดำเนินคดีแพ่งของงานอุบัติเหตุ

ลำดับ	วัน	เดือน	ปี	ทง	ตอน	แขวงทางหลวง	หมวดทางหลวง	ทะเบียนรถ	ทรัพย์สินที่เสียหาย	มูลค่าความเสียหาย (บาท)	กรณีการพิจารณา	ผลการตรวจสอบเอกสาร	ผลการพิจารณา	หมายเหตุ
๑	๗	เม.ย.	๒๕๖๓	๑๒	๘๐๓	ขอนแก่น ๓	เชียงใหม่	ขจ-๑๒ ขอนแก่น	ไฟฟ้า แสงสว่าง กิ่งเดี่ยว ๑ ต้น	๕๕,๑๐๐	ยูติเรื่อง (กรณีที่๑)	● ครบ	● ยูติเรื่อง	

การแสดงผลส่วนนี้ได้จากข้อมูลตารางที่ 2

การแสดงผลส่วนนี้ได้จากข้อมูลตารางที่ 3

๓) ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๓.๑. สามารถรวบรวมเอกสารที่ใช้ประกอบการพิจารณาอนุมัติเรื่องงานอุบัติเหตุ ได้รวดเร็วยิ่งขึ้น และลดเวลาในขั้นตอนของการตรวจสอบเอกสาร

๓.๒. เอกสารที่ใช้ประกอบการขออนุมัติยูติเรื่องมีความถูกต้องมากยิ่งขึ้น

๓.๓. ลดปัญหาการส่งเอกสารคืนแขวงทางหลวง เนื่องจากเอกสารประกอบการพิจารณาอนุมัติเรื่องงานอุบัติเหตุ และฟ้องร้องดำเนินคดี ที่ส่งมาให้สำนักงานทางหลวงพิจารณานั้นไม่ครบถ้วน

๓.๔. รูปแบบของเอกสารที่ใช้ประกอบการพิจารณาขออนุมัติยูติเรื่องงานอุบัติเหตุของแต่ละกรณี เป็นรูปแบบเดียวกันที่สามารถใช้ร่วมกันได้ทุกแขวงทางหลวง

๓.๕. แขวงทางหลวงได้มีระบบที่ช่วยติดตามเอกสารประกอบงานอุบัติเหตุบนทางหลวง เพื่อตรวจสอบได้ว่าอุบัติเหตุใดที่เอกสารครบแล้วสามารถส่งเรื่องเพื่อขออนุมัติยูติเรื่องที่สำนักงานทางหลวงได้

๓.๖. ระบบสามารถเห็นสถานะของการติดตามเอกสารประกอบการยูติเรื่องอุบัติเหตุของแขวงทางหลวงในสังกัด ได้แบบ Real time และยังสามารถสรุปรายงานสถานะงานอุบัติเหตุเพื่อเสนอต่อผู้บริหารได้

๓.๗. เป็นระบบฐานข้อมูลการยูติงานอุบัติเหตุบนทางหลวงที่มีประโยชน์ต่อองค์กรและยังเป็นระบบที่สามารถเก็บข้อมูลอุบัติเหตุในระยะยาวได้อย่างดีและมีประสิทธิภาพ

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ) (ผู้เข้ารับการคัดเลือก)

(นางสาวชิราภรณ์ แก้วมาตย์)

(วันที่ ๑๖ เดือน มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๖๓)

(ลงชื่อ) (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(นายสันติ ดุลยมหากำจร)

(วันที่ ๑๗ เดือน มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๖๓)