

๒. ผลงานที่จะส่งประเมิน

๑) ชื่อผลงาน

- ๑.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : งานออกแบบทางหลวงหมายเลข ๓๓๔๔
แยกทางหลวงหมายเลข ๓๔ (บางนา - ตราด) – บรรจบ
ทางหลวงหมายเลข ๓ (สุขุมวิท) (กม.๑๖+๔๕๐.๐๐๐ -
กม.๑๙+๕๐๐.๐๐๐)
- ๑.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : งานออกแบบทางหลวงหมายเลข ๓ สาย อ.บางปู – อ.บางปะกง
ตอน ๑ (กม.๔๗+๔๕๐.๐๐๐ - กม.๕๓+๑๖๐.๐๐๐)

๒) ระยะเวลาที่ดำเนินการ

- ๒.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : ระยะเวลา ๔ เดือน (พฤษภาคม ๒๕๖๐ – สิงหาคม ๒๕๖๐)
- ๒.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : ระยะเวลา ๔ เดือน (พฤษภาคม ๒๕๖๐ – สิงหาคม ๒๕๖๐)

๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน

๓.๑) ตนเองปฏิบัติ

- ผลงานลำดับที่ ๑ : คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๘๐ ประกอบด้วย
 - ศึกษาสภาพพื้นที่โครงการจากข้อมูลสำรวจและสภาพจริงในสนาม
 - ออกแบบรูปตัดถนน
 - ออกแบบทางด้านเรขาคณิต (Geometric Design)
 - ออกแบบงานระบายน้ำ
 - ออกแบบและพิจารณาจุดกลับรถ
 - ออกแบบงานอำนวยความสะดวกปลอดภัยและสิ่งอำนวยความสะดวก
 - คำนวณปริมาณงาน
- ผลงานลำดับที่ ๒ : คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๘๐ ประกอบด้วย
 - ศึกษาสภาพพื้นที่โครงการจากข้อมูลสำรวจและสภาพจริงในสนาม
 - ออกแบบรูปตัดถนน
 - ออกแบบทางด้านเรขาคณิต (Geometric Design)
 - ออกแบบงานระบายน้ำ
 - ออกแบบและพิจารณาจุดกลับรถ
 - ออกแบบงานอำนวยความสะดวกปลอดภัยและสิ่งอำนวยความสะดวก
 - คำนวณปริมาณงาน

๒. ผลงานที่จะส่งประเมิน (ต่อ)

๓.๒) ผู้ร่วมจัดทำผลงานปฏิบัติ

- ผลงานลำดับที่ ๑ : คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๒๐ ประกอบด้วย

(๑) นายเพิ่มวุฒิ บุรพาศิริวัฒน์

- ศึกษาสภาพพื้นที่โครงการจากข้อมูลสำรวจและสภาพจริงในสนาม
- ศึกษาสภาพปัญหาการจราจร
- คำนวณปริมาณงาน
- ออกแบบงานระบายน้ำ

(๒) นายอิทธิเชษฐ์ อุตะธีรวิชัย

- จัดทำแบบก่อสร้าง
- ออกแบบรูปตัดของถนน
- ออกแบบทางด้านเรขาคณิต (Geometric Design)
- ออกแบบงานอำนวยความสะดวกและสิ่งอำนวยความสะดวก
- คำนวณปริมาณงาน

- ผลงานลำดับที่ ๒ : คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๒๐ ประกอบด้วย

(๑) นายเพิ่มวุฒิ บุรพาศิริวัฒน์

- ศึกษาสภาพพื้นที่โครงการจากข้อมูลสำรวจและสภาพจริงในสนาม
- ศึกษาสภาพปัญหาการจราจร
- คำนวณปริมาณงาน
- ออกแบบงานระบายน้ำ

(๒) นายอิทธิเชษฐ์ อุตะธีรวิชัย

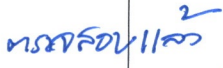
- จัดทำแบบก่อสร้าง
- ออกแบบรูปตัดของถนน
- ออกแบบ ทางด้านเรขาคณิต (Geometric Design)
- ออกแบบงานอำนวยความสะดวกและสิ่งอำนวยความสะดวก
- คำนวณปริมาณงาน

๔) ข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการเพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น
(จำนวน ๑ เรื่อง)

เรื่อง การจัดทำภูมิทัศน์เกาะกลางแบบยก (Raised Median) ด้วยหญ้าเทียม

**แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการ
เพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น**

ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ งานออกแบบทางหลวงหมายเลข ๓๓๔๔ แยกทางหลวงหมายเลข ๓๔ (บางนา-ตราด) – บรรจบทางหลวงหมายเลข ๓ (สุขุมวิท) (กม.๑๖+๔๕๐.๐๐๐ – กม.๑๙+๕๐๐.๐๐๐)
๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๓๔๔ เดิมเป็นผิวทางคอนกรีตชนิด JRCP เขตทางทั่วไปกว้าง ๖๐ เมตร เป็นถนน ๖ ช่องจราจรและมีบางช่วงขยายเป็น ๘ ช่องจราจร ผิวทางกว้าง ๑๔ เมตร ช่องจราจรกว้างช่องละ ๓.๕๐ เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ ๒.๕๐ เมตร มีปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดทั้งปี (AADT) ๑๒๓,๘๖๙ คันต่อวัน ปริมาณรถบรรทุกร้อยละ ๔.๘๐ (ปี ๒๕๕๘) เนื่องจากทางหลวงสายนี้ มีปริมาณจราจรสูง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านการจราจรให้สามารถรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มมากขึ้น และเพื่ออำนวยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้ทาง กรมทางหลวงจึงได้มีการออกแบบขยายทางหลวงให้เป็น ๘ ช่องจราจรตลอดสายทาง โดยแบ่งแยกทิศทางการจราจรไป ๔ ช่องจราจร กลับ ๔ ช่องจราจร มีความกว้างช่องจราจรช่องละ ๓.๕๐ เมตร ไหล่ทางข้างละ ๓.๕๐ เมตร ทางเดินเท้ากว้าง ๖.๐๐ เมตร ผิวคอนกรีต JRCP มีเกาะกลางแบบยก (Raised Median) และเกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median) อีกทั้งได้ออกแบบสะพานบกและออกแบบจุดกลับรถได้สะพานบกนี้ เพื่อลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดกลับรถบนทางหลักเดิม และยังได้ออกแบบระบบระบายน้ำตามแนวยาวและตามแนวขวางให้เป็นไปตามมาตรฐานกรมทางหลวง ๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน ๒.๑ สภาพพื้นที่ปัจจุบันมีบางช่วงที่ได้ทำการขยายเป็น ๘ ช่องจราจร แต่บางช่วงยังคงเป็น ๖ ช่องจราจร ทำให้การสัญจรไม่ได้รับความสะดวกสบายตลอดสายทาง โดยระหว่างการก่อสร้างจะต้องวางแผนจัดการจราจรระหว่างก่อสร้างอย่างดีเพื่อให้เกิดผลกระทบกับประชาชนผู้ใช้น้อยที่สุด ๒.๒ ความยุ่งยากในการออกแบบระบบระบายน้ำใต้ทางเดินเท้าตามแนวยาวและระบบระบายน้ำตามแนวขวาง เนื่องจากพื้นที่นี้มีปัญหาน้ำท่วมขังในช่วงฤดูฝน จึงต้องมีการปรับปรุงระบบระบายน้ำเพื่อลดปัญหาน้ำท่วมขังบนทางหลวง ๒.๓ การออกแบบสะพานบก เนื่องจากมีเขตทางจำกัดและทั้งสองฝั่งของทางหลวงเต็มไปด้วยบ้านเรือนของประชาชนทำให้ไม่สามารถก่อสร้างสะพานกลับรถต่างระดับ (Elevated U-turn) ได้ จึงต้องพิจารณาออกแบบสะพานบกนี้ โดยคำนึงถึงความลาดชันของสะพาน ระยะห่างในแนวตั้ง (Clearance) ระยะมองเห็น และความสัมพันธ์ระหว่างความลาดชันกับความเร็วที่ใช้ในการออกแบบ ๒.๔ การกำหนดจุดกลับรถ เดิมมีจุดกลับรถ ๒ แห่ง ซึ่งมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้งเนื่องจากมีระยะตัดสลับ (Weaving) ไม่เพียงพอ จึงได้ทำการพิจารณาปิดจุดกลับรถเดิม และออกแบบสะพานบกเพื่อให้ผู้ใช้สามารถกลับรถที่ใต้สะพานบกนี้ได้อย่างสะดวกและปลอดภัยมากยิ่งขึ้น ๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ ๓.๑ ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพด้านการจราจร รองรับปริมาณจราจรที่มากขึ้นในอนาคต ๓.๒ ลดค่าใช้จ่าย และระยะเวลาในการเดินทางแก่ผู้ใช้ ๓.๓ เพื่ออำนวยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยแก่ผู้ใช้ที่มากขึ้น ๓.๔ การก่อสร้างสะพานบกและกลับรถใต้สะพานบกนี้ ทำให้ผู้ใช้สามารถกลับรถได้อย่างสะดวกและปลอดภัย ช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้



(นายวิโรจน์ คงแก้ว)
วิศวกรโยธาเชี่ยวชาญ
ร.ส.บ.๒
๒๖ มี.ค. ๒๕๖๒

ชื่อผลงานลำดับที่ ๒ งานออกแบบทางหลวงหมายเลข ๓ สาย อ.บางปู – อ.บางปะกง ตอน ๑

(กม.๔๗+๔๕๐.๐๐๐ – กม.๕๓+๑๖๐.๐๐๐)

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓ เดิมเป็นผิวทางลาดยางชนิด แอสฟัลต์คอนกรีต (Asphaltic Concrete) เขตทางทั่วไปกว้าง ๗๕ เมตร เป็นถนน ๒ ช่องจราจร ผิวทางกว้าง ๑๑ เมตร ช่องจราจรกว้างช่องละ ๓.๕๐ เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ ๒.๕๐ เมตร มีปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดทั้งปี (AADT) ๔๑,๒๙๐ คันต่อวัน ปริมาณรถบรรทุกร้อยละ ๕๘.๕๖ (ปี ๒๕๕๘)

เนื่องจากทางหลวงสายนี้เป็นเส้นทางคมนาคมหลักมุ่งสู่ภาคตะวันออก มีนิคมอุตสาหกรรมอยู่ในพื้นที่จำนวนมาก มีการเดินทางและการขนส่งสินค้า ทำให้มีอัตราการเพิ่มขึ้นของปริมาณจราจรสูง เพื่อให้การเดินทางและการขนส่งสินค้าและการสัญจรของประชาชนในพื้นที่ได้รับความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และเตรียมความพร้อมเข้าสู่ประชาคมอาเซียน (AEC) กรมทางหลวงจึงได้มีการออกแบบขยายทางหลวงเป็น ๔ ช่องจราจร ผิวทางออกแบบเป็นประเภทอดีฟายด์แอสฟัลท์คอนกรีต (Modified Asphalt Concrete) มีเกาะกลางแบ่งแยกทิศทางการจราจรแบบยก และได้ออกแบบระบบระบายน้ำตามแนวยาว ประกอบด้วย รางระบายน้ำดาดคอนกรีต และคัน Dike ป้องกันน้ำทะเลหนุนอีกด้วย

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

๒.๑ ความยุ่งยากในการออกแบบระดับก่อสร้าง เนื่องจากพื้นที่บริเวณนี้เป็นพื้นที่ดินอ่อนและมีปัญหาน้ำทะเลหนุน ทำให้เกิดปัญหาน้ำท่วมขัง จึงต้องมีการทำ Pre-load และทำการปรับระดับก่อสร้างให้สูงขึ้นจากเดิม เพื่อลดปัญหาน้ำท่วมขังบนท้องถนน

๒.๒ ออกแบบระบบระบายน้ำตามแนวยาวบริเวณข้างทาง โดยออกแบบ Side Ditch Lining เพื่อให้สามารถระบายน้ำได้ดียิ่งขึ้นและไหลลงสู่ลำน้ำบริเวณใกล้เคียงต่อไป

๒.๓ การเลือกชนิดเกาะกลางถนน เพื่อใช้แบ่งแยกทิศทางการจราจร โดยโครงการนี้อยู่บริเวณพื้นที่ชุมชน โรงเรียน และนิคมอุตสาหกรรม จึงออกแบบเป็นเกาะกลางแบบยก เพื่อเพิ่มพื้นที่ให้สำหรับคนข้ามถนนและสามารถใช้เปิดจุดกลับรถให้กับประชาชนในพื้นที่ได้

๒.๔ การกำหนดจุดกลับรถ เนื่องจากเดิมเป็นถนน ๒ ช่องจราจร การสัญจรไปมาระหว่าง ๒ ฝั่งถนน สามารถเดินทางถึงกันได้สะดวก แต่เมื่อทำการขยายช่องจราจรเป็น ๔ ช่องจราจร ทำให้การสัญจรไปมาระหว่าง ๒ ฝั่งไม่ได้รับความสะดวก จึงต้องทำการเปิดจุดกลับรถ โดยเปิดจุดกลับรถแต่ละจุดห่างกันประมาณ ๑-๒ กิโลเมตร

๒.๕ การปรับปรุงทางแยก เนื่องจากมีการขยายช่องจราจร จึงต้องปรับปรุงทางแยกให้สอดคล้องกับสภาพในอนาคต โดยต้องคำนึงถึงปริมาณจราจรในแต่ละทิศทาง

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๓.๑ ช่วยให้การเดินทางและการขนส่ง มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

๓.๒ สามารถลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุแก่ผู้ใช้ทาง เนื่องจากมีการทำเกาะกลางแบบยก และบริเวณทางแยกได้รับความคล่องตัว

๓.๓ การสร้างคัน Dike ช่วยแก้ปัญหาน้ำทะเลหนุนและป้องกันน้ำท่วมได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๓.๔ เป็นการพัฒนาชุมชนบริเวณสองข้างทางให้ดีขึ้น เนื่องจากมีการปรับปรุงทางเชื่อมเข้าสู่ชุมชนกับทางหลวงสายหลัก สามารถใช้เป็นเส้นทางขนส่งและดำเนินธุรกิจได้

ข้อเสนอแนะความคิด/วิธีการเพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น
เรื่อง การจัดภูมิทัศน์เกาะกลางแบบยก (Raised Median) ด้วยหญ้าเทียม

๑) สรุปหลักการและเหตุผล

เกาะกลางแบบยก (Raised Median) มีความสำคัญต่อการแยกกระแสจราจรแต่ละทิศทางออกจากกัน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อรถที่สัญจรไปมาบนท้องถนน อีกทั้งยังเป็นที่พักหลบของผู้ที่เดินข้ามถนนได้ ดังนั้นในการพัฒนาภูมิทัศน์ของเกาะกลางแบบยกนี้ควรต้องให้ความสำคัญ เพื่อให้รูปแบบของเกาะกลางแบบยกดูมีความสวยงามทำให้ผู้ขับขี่บนท้องถนนสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน และทำให้ผู้เดินข้ามถนนได้รับความปลอดภัย ซึ่งในสภาพปัจจุบันเกาะกลางแบบยกบนทางหลวงจะใช้การปลูกหญ้าจริง หรือการปูอิฐบล็อกบนเกาะกลาง เนื่องจากการปลูกหญ้าจริงหากไม่ได้รับการบำรุงดูแลรักษาที่ดีจะทำให้หญ้าแห้งตายได้ ทำให้ทางหลวงดูไม่สวยงาม อีกทั้งผู้ขับขี่รู้สึกไม่สบายตา หรือถ้าปล่อยให้หญ้าเติบโตแล้วไม่ได้รับการตัด จะทำให้บดบังทัศนวิสัยต่อการมองเห็นของผู้ขับขี่ได้และยังบดบังอุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่ติดบนทางหลวงได้เช่นกัน ในส่วนของการใช้อิฐบล็อกปูบนเกาะกลางแบบยก หากปูไม่ดีจะทำให้แผ่นอิฐบล็อกไม่เรียบกับดินที่ได้ปรับระดับไว้ ทำให้เป็นอันตรายต่อผู้ที่เดินข้ามถนนได้ รวมทั้งอิฐบล็อกโดยส่วนใหญ่มีสีเทา ซึ่งทำให้ผู้ขับขี่รู้สึกไม่สบายตา

ผู้เสนอแนวคิดจึงมีแนวคิดในการพัฒนาภูมิทัศน์เกาะกลางแบบยก (Raised Median) ด้วยหญ้าเทียม เพื่อพัฒนาเกาะกลางให้ดูมีความสวยงาม ปลอดภัยต่อผู้ขับขี่และผู้เดินข้ามถนน ลดการบำรุงรักษา เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และยังสามารถเพิ่มประสิทธิภาพของการจราจรให้ดียิ่งขึ้น

๒) ข้อเสนอแนะความคิด/วิธีการพัฒนางานหรือปรับปรุงงาน

เกาะกลางแบบยก (Raised Median) บนทางหลวงที่ได้มีการออกแบบและก่อสร้างไว้ ดังแสดงในรูปที่ ๑ โดยการปลูกหญ้าจริงหากดูแลรักษาไม่ดี จะทำให้หญ้าแห้งตายหรือหญ้าเจริญเติบโต ถ้าไม่ได้รับการตัดหญ้าจะทำให้บดบังการมองเห็นของผู้ขับขี่ได้ และถ้าหญ้าที่ไม่ได้รับการตัดแต่งรกเงยมารวมอยู่บริเวณช่องจราจรบนทางหลวงจะทำให้เกิดอันตรายต่อผู้ขับขี่ ซึ่งอาจจะไปบดบังอุปกรณ์อำนวยความสะดวก เช่น เป้าสะท้อน (Reflecting Target) ที่ติดบริเวณสันขอบทาง (Curb) และอาจจะทำให้การระบายน้ำของ Curb & Gutter ไม่สามารถระบายได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่วนการใช้อิฐบล็อกแทนการปลูกหญ้าจริง ดังแสดงในรูปที่ ๒ อาจทำให้ดูสวยงาม ดูแลรักษาได้ง่ายขึ้นกว่าหญ้าจริง แต่ถ้าไม่ได้รับการติดตั้งที่ดีจะทำให้การยึดเกาะของอิฐบล็อกกับทรายปรับระดับไม่สามารถยึดเกาะได้และอาจเกิดปัญหาการหลุดร่วงจากดินถมเกาะกลาง จึงทำให้เกิดปัญหาอิฐบล็อกพลิกไปมา ไม่ราบเรียบ ก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้เดินข้ามถนน อีกทั้งหากการปรับระดับทำได้ไม่ดีอาจเกิดผลกระทบกับการระบายน้ำลง Curb & Gutter ได้



รูปที่ ๑ รูปแบบเกาะกลางแบบยก (Raised Median) ด้วยหญ้าจริง



รูปที่ ๒ รูปแบบเกาะกลางแบบยก (Raised Median) ด้วยการปูอิฐบล็อก

จากข้อกำหนดของวัสดุที่ใช้บนเกาะกลางดังกล่าวมาข้างต้น ผู้เสนอแนวคิดจึงได้มีการพัฒนาภูมิทัศน์เกาะกลางแบบยก (Raised Median) ด้วยหญ้าเทียม ดังแสดงในรูปที่ ๓ ซึ่งรูปแบบนี้จะทำให้เกาะกลางดูมีความสวยงามมีสีเขียวตลอดการใช้งาน นอกจากความสวยงามแล้วยังให้ความปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่ในด้านการมองเห็น และความปลอดภัยแก่ผู้เดินข้ามถนน ลดการเกิดอุบัติเหตุที่สามารถเกิดบนท้องถนน อีกทั้งยังช่วยลดค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเกาะกลางแบบยกและช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดอันเนื่องมาจากช่วงระยะเวลาที่มีการตัดหญ้าและรดน้ำบริเวณเกาะกลางแบบยกกรณีที่ใช้หญ้าจริง นอกจากนี้การใช้หญ้าเทียมยัง能够帮助ในเรื่องการระบายน้ำจากเกาะกลางลง Curb & Gutter ได้ดีกว่าหญ้าจริงอีกด้วย



รูปที่ ๓ รูปแบบเกาะกลางแบบยก (Raised Median) ด้วยหญ้าเทียม (อ้างอิงจากต่างประเทศ)

สำหรับวิธีการพัฒนางานและให้สามารถนำไปใช้จริงได้นั้น จะเริ่มจากจัดทำแบบแนะนำการใช้และการติดตั้งหญ้าเทียม เพื่อนำเสนอในงานออกแบบทางต่อไป

๓) ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

จากแนวคิดออกแบบพัฒนาภูมิทัศน์เกาะกลางแบบยก (Raised Median) ด้วยหญ้าเทียมนั้น สามารถเพิ่มประสิทธิภาพให้แก่ทางหลวงมากยิ่งขึ้น เมื่อนำไปใช้ส่งผลให้เกิดประโยชน์ดังนี้

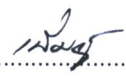
- ๑) เป็นรูปแบบแนะนำเพื่อช่วยพัฒนาเกาะกลางแบบยกให้มีความสวยงาม สะดวกปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่บนทางหลวง และผู้ที่เดินข้ามถนนได้ดียิ่งขึ้น
- ๒) เป็นทางเลือกในการเลือกใช้หญ้าเทียมบนเกาะกลางแบบยก ให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่
- ๓) ช่วยลดค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษา ทั้งในด้านการตัดหญ้า การรดน้ำ รวมไปถึงลดการเกิดอุบัติเหตุต่อเจ้าหน้าที่ของกรมทางหลวงได้

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ)  (ผู้เข้ารับการคัดเลือก)

(นางสาวภัณฑิรา ชนชมภู)

(วันที่ ๒๖ เดือน มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๒)

(ลงชื่อ)  (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(นายเพิ่มวุฒิ บุรพาศิริวัฒน์)

(วันที่ ๒๖ เดือน มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๒)