

**TSTS**

สมาคมวิชาการจราจรและขนส่งแห่งประเทศไทย  
THAI SOCIETY FOR TRANSPORTATION AND TRAFFIC STUDIES

การฝึกอบรม

# การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน “ขั้นตอนระหว่างก่อสร้าง”

สำหรับผู้เกี่ยวข้องในงานก่อสร้างถนน



วันที่ 22-24 กุมภาพันธ์ 2561

จัดโดย

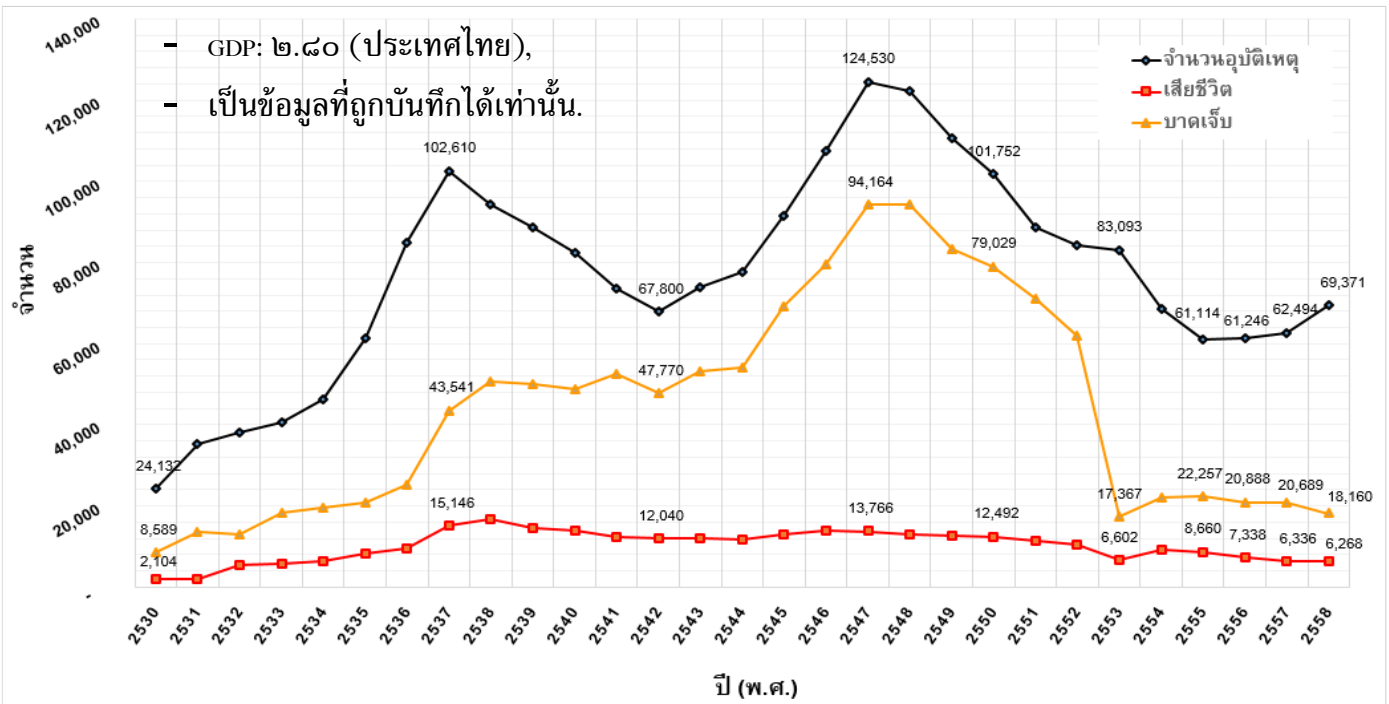
สมาคมวิชาการจราจรและขนส่งแห่งประเทศไทย (TSTS)

# หลักการเหตุผล

องค์การอนามัยโลก (WHO) ประเมินการณ์ว่าในแต่ละวันจะมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากกว่า 3,000 คน คาดการณ์ว่าระหว่าง พ.ศ.2543-2563 ประเทศที่มีรายได้สูงจะมีการเสียชีวิตจากการจราจรลดลง ประมาณร้อยละ 30 แต่จะมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มขึ้นอย่างมากในประเทศที่มีรายได้ต่ำและปานกลาง ถ้าปราศจากการดำเนินการแก้ไขปัญหาก็ถูกต้องและเหมาะสม

รายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนบนโลกประจำปี พ.ศ. 2558 (Global Status Report on Road Safety 2015) โดยองค์การอนามัยโลก ประเทศไทยถูกจัดให้อยู่ในอันดับที่ 2 ของประเทศที่มีอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุดในโลก ซึ่งมีอัตราการเสียชีวิต 36.2 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน (รองจากประเทศลิเบียที่เสียชีวิต 73.4 คน/ประชากรหนึ่งแสนคน) โดยมีผู้เสียชีวิตตามที่คาดการณ์โดยองค์การอนามัยโลก (WHO) เท่ากับ 24,237 ราย

สถิติอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย โดยสำนักตำรวจแห่งชาติได้ระบุจำนวนอุบัติเหตุต่อปี ตั้งแต่ปี พ.ศ.2530-2558 ดังปรากฏในรูปที่ 1.1 ทั้งนี้เป็นข้อมูลที่ถูกบันทึกได้เท่านั้น



ยุทธศาสตร์โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมระยะ 8 ปี (พ.ศ.2558-2565) โดยมุ่งเน้นเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ 4 ด้าน ได้แก่ (1) การสร้างรากฐานความมั่นคงทางสังคม (2) การสร้างมาตรฐานความมั่นคงทางเศรษฐกิจ (3) การสร้างโอกาสสำหรับการใช้ประโยชน์สูงสุดจากการเป็นประชาคมอาเซียน และ (4) การเสริมสร้างความมั่นคง ความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง

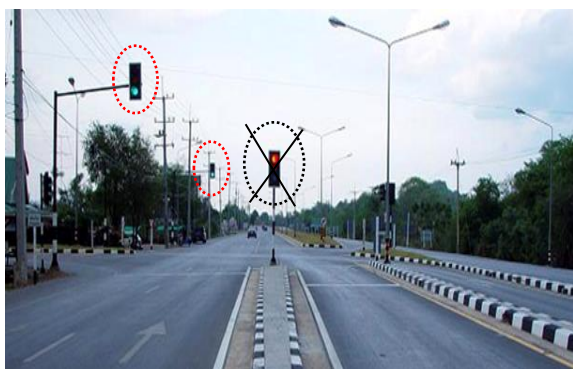
พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีได้แถลงนโยบายรัฐบาลต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติเมื่อวันที่ 12 กันยายน พ.ศ. 2557 ไว้ในข้อ 5.4 โดยกำหนดให้มีการ “ป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุในการจราจรอันนำไปสู่การบาดเจ็บ และเสียชีวิต โดยการร่วมมือระหว่างฝ่ายต่างๆ ในการตรวจจับเพื่อป้องกัน การรายงานและการดูแลผู้บาดเจ็บ”

สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ของศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) ที่มีวิสัยทัศน์มุ่งให้คนไทยปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนน มีปรัชญา คือ นำความรู้สู่ถนนปลอดภัย และพันธกิจ คือ พัฒนาความรู้ทางวิชาการเชื่อมประสานผู้เกี่ยวข้องเพื่อสร้างและใช้ความรู้และข้อมูลสำหรับการพัฒนานโยบาย และใช้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางบกทั้งในระดับชาติและในพื้นที่ โดยมียุทธศาสตร์การทำงานที่เกี่ยวข้องในข้อสามที่ว่าด้วยการ “**พัฒนาบุคลากร: ทบทวนและประเมินความต้องการฝึกอบรมเพื่อพัฒนาสมรรถนะในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรของบุคลากรที่เป็นแกนหลักและภาคีผู้เกี่ยวข้อง**”

การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit) หรือ ตปถ. หมายถึง “การตรวจสอบโครงการด้านถนนหรือการจราจรอย่างเป็นทางการโดยผู้ตรวจสอบอิสระที่ทรงคุณวุฒิ ซึ่งการตรวจสอบนี้จะครอบคลุมถึงโครงการหรือถนนที่มีอยู่แล้ว โครงการที่กำลังก่อสร้างหรืออยู่ระหว่างการออกแบบ โดยผู้ตรวจสอบจะรายงานถึงศักยภาพในการเกิดอุบัติเหตุและความปลอดภัยในการใช้งานของโครงการและถนนดังกล่าว ซึ่งก็จะเป็นไปตามหลักปรัชญาที่ว่า **การป้องกันดีกว่าการแก้ไข**” ซึ่งในปัจจุบัน ตปถ. เป็นวิธีการที่ได้รับการยอมรับไปทั่วโลก อาทิเช่น สหราชอาณาจักร แคนาดา สหรัฐอเมริกา มาเลเซีย สิงคโปร์ออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์ เป็นต้น ทุกประเทศมีลักษณะของกระบวนการจัดทำที่คล้ายคลึงกัน

ประเทศไทย ได้ยึดกระบวนการจัดทำ ตปถ. จากประเทศออสเตรเลีย และสหราชอาณาจักร ซึ่งเป็นประเทศแรก ๆ ที่นำหลักการดังกล่าวมาใช้และเป็นมาตรฐานสากล เริ่มแรกโดยกระทรวงคมนาคม ได้มอบหมายให้ คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ และ Asian Center for Transportation Studies, Asian Institute of Technology ดำเนินการศึกษาและพัฒนา คู่มือ การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนแห่งประเทศไทย เพื่อใช้ เป็นคู่มือ ในหลักสูตรการฝึกอบรมและเผยแพร่ความรู้ ในเรื่องดังกล่าว ซึ่งได้ใช้ในการฝึกอบรมให้กับผู้เข้าร่วมกว่าพันคนในระหว่างปี พ.ศ.2543-2550

ขั้นตอนในการตรวจสอบเริ่มตั้งแต่การออกแบบ “บนกระดาษ 2 มิติ” เพื่อตรวจสอบว่าส่วนประกอบต่าง ๆ ของถนนมีความเสี่ยงที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้หรือไม่อย่างไร, **ขั้นตอนระหว่างก่อสร้าง** เพื่อตรวจสอบให้มีความปลอดภัยในพื้นที่ที่จำกัด, ขั้นตอนก่อนเปิดใช้งาน เพื่อเช็คความปลอดภัยของระบบเป็นครั้งสุดท้าย “ในภาคสนาม ซึ่งเป็น 3 มิติ” ดังเช่นภาพ (ด้านล่าง) แม้จะมีการติดตั้งถูกต้องตามแบบ แต่การทำงานของระบบสัญญาณไฟจราจรนั้นมีความขัดแย้งกันอยู่ ซึ่งมองไม่เห็นในแบบบนกระดาษ ซึ่งเป็น 2 มิติ การตรวจสอบในขั้นตอนก่อนเปิดใช้งาน จะสามารถป้องกันอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นได้ก่อนที่จะต้องกลับมาตามแก้ไขในภายหลัง



และขั้นตอนเปิดใช้งานถนนหรือถนนที่เปิดใช้งานอยู่แล้ว (Existing Roads) เพื่อตรวจเช็คสภาพที่ได้เปลี่ยนแปลงไปตามกาลเวลา อุปกรณ์ที่อาจหมดอายุการใช้งาน ถนนที่ไม่ปลอดภัยอาจเนื่องมาจากขาดแคลนเรื่องของงบประมาณที่มีอย่างจำกัดในบางพื้นที่ หรือถนนคดเคี้ยว ขึ้น-ลงบนภูเขา ที่เสี่ยงต่ออุบัติเหตุร้ายใหญ่ๆ - ดังตัวอย่างกรณีอุบัติเหตุรถทัวร์ตกเหวลึกประมาณ 150 เมตร ที่บริเวณเขาพลึง อ.เมือง จ.อุตรดิตถ์ (ภาพด้านล่าง) เมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน 2559 มีผู้เสียชีวิตในลักษณะเป็นหมู่ถึง 18 ราย และบาดเจ็บจำนวนมากในครั้งเดียว

ถ้ามีการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนอย่างเป็นทางการก่อน จะพบว่ามาตรการในการป้องกันยังต้องมีการปรับปรุง เพราะ ตปถ. ไม่ได้ตรวจเช็คความเป็นไปตามมาตรฐานที่มีหรือเปล่าแต่จะตั้งคำถาม ว่าจะเกิดอะไรขึ้น? ถ้าคนขับเกิดผิดพลาดในระหว่างขับขี่ ดังที่ประจักษ์จากอุบัติเหตุดังกล่าว ตัวคั่นคอนกรีตกันตก (Concrete Barrier) ที่มีความสูงประมาณ 0.8 เมตร ไม่สามารถช่วยหยุดรถทัวร์ไม่ให้หลุดออกนอกถนนได้ กรณีเช่นนี้จะต้องมีการออกแบบ Concrete Barrier ให้สามารถบล็อกกันได้เป็นพิเศษ เพื่อลดความเสี่ยง (Risk) ซึ่งต้องให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ในด้านความปลอดภัยทางถนน





องค์การอนามัยโลก ได้เล็งเห็นความสำคัญในเรื่องนี้และได้กำหนดให้เป็นตัวชี้วัดที่สำคัญของระบบถนนที่ปลอดภัยของทุกประเทศ ทั้งนี้รายงานของ WHO ในปี 2013 ระบุว่าประเทศไทยยังไม่มี การตรวจสอบอย่างเป็นทางการที่จำเป็นสำหรับโครงการก่อสร้างถนนสายใหม่ และการตรวจสอบปกติของโครงสร้างพื้นฐานทางถนนที่มีอยู่ เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศมาเลเซียที่มีอุบัติเหตุทางถนนน้อยกว่า ที่ได้มีการดำเนินการเรื่องนี้แล้ว ดังแสดงในภาพด้านล่าง

## THAILAND

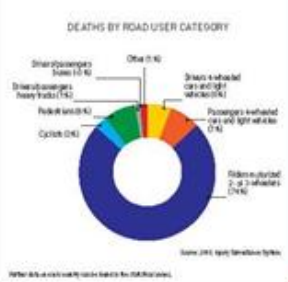
Population: 69 122 202  
Income group: Middle  
Gross national income per capita: US\$ 4 160

INSTITUTIONAL FRAMEWORK	
Lead agency	Road Safety Operating Center
Funded by national budget	Yes
National road safety strategy	Yes
Commitment to transport ministry	Partially funded
Policy to encourage investment in public transport	Yes (2007-2008)
Policy to separate road users to protect VRUs	Yes (10 700 000 population)

SAFER ROADS AND MOBILITY	
Formal audits required for new road construction	No
Regular inspections of existing road infrastructure	No
Policies to promote walking or cycling	No
Policies to encourage investment in public transport	Yes
Policies to separate road users to protect VRUs	Yes

SAFER VEHICLES	
Total registered vehicles (2010)	20 469 573
Car and authorized light vehicles	9 887 708
Motorbikes and mopeds	17 222 220
Heavy trucks	176 844
Buses	113 542
Other	279 776
Vehicle standards applied	Yes
Car seats, sunroof, air conditioning, air pollution devices	Yes
Motorcycle passenger seats	No
Vehicle regulations	Yes
Front and rear seat belts required in all new cars	Yes
Front and rear seat belts required in all imported cars	Yes

DATA	
Reported road traffic fatalities (2010)	11 789 (2010), 2147 (2011)
Estimated GDP lost due to road traffic deaths	2.9%
Estimated road deaths due to road traffic deaths	2.9%
Estimated road deaths due to road traffic deaths	2.9%
Estimated road deaths due to road traffic deaths	2.9%



## MALAYSIA

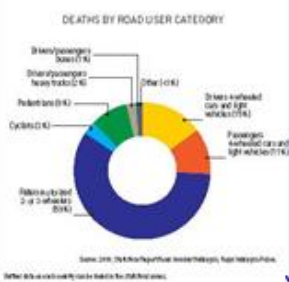
Population: 29 401 077  
Income group: Middle  
Gross national income per capita: US\$ 7 760

INSTITUTIONAL FRAMEWORK	
Lead agency	Road Safety Department
Funded by national budget	Yes
National road safety strategy	Yes
Commitment to transport ministry	Partially funded
Policy to encourage investment in public transport	Yes (2007-2008)
Policy to separate road users to protect VRUs	Yes (4% GDP lost due to road traffic deaths, 2011-2012)

SAFER ROADS AND MOBILITY	
Formal audits required for new road construction	Yes
Regular inspections of existing road infrastructure	Parts of network
Policies to promote walking or cycling	Subnational
Policies to encourage investment in public transport	Yes
Policies to separate road users to protect VRUs	Yes

SAFER VEHICLES	
Total registered vehicles (2010)	20 788 504
Car and authorized light vehicles	11 122 023
Motorbikes and mopeds	6 448 903
Heavy trucks	86 177
Buses	62 148
Other	506 220
Vehicle standards applied	Yes
Car seats, sunroof, air conditioning, air pollution devices	Yes
Motorcycle passenger seats	Yes
Vehicle regulations	Yes
Front and rear seat belts required in all new cars	Yes
Front and rear seat belts required in all imported cars	Yes

DATA	
Reported road traffic fatalities (2010)	6 272 (2010), 1 697 (2011)
Estimated GDP lost due to road traffic deaths	1.6%
Estimated road deaths due to road traffic deaths	1.6%
Estimated road deaths due to road traffic deaths	1.6%



## SAFER ROADS AND MOBILITY

Formal audits required for new road construction	No
Regular inspections of existing road infrastructure	No
Policies to promote walking or cycling	No
Policies to encourage investment in public transport	Yes
Policies to separate road users to protect VRUs	No

## SAFER ROADS AND MOBILITY

Formal audits required for new road construction	Yes
Regular inspections of existing road infrastructure	Parts of network
Policies to promote walking or cycling	Subnational
Policies to encourage investment in public transport	Yes
Policies to separate road users to protect VRUs	Yes

## วัตถุประสงค์

เพื่อฝึกอบรมบุคลากร เพิ่มศักยภาพ สำหรับผู้ที่เคยทำงานหรือเกี่ยวข้องในงานด้านการก่อสร้างถนน ให้สามารถทำการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนได้อย่างถูกต้อง โดยเฉพาะในขั้นตอนระหว่างก่อสร้าง

## คุณสมบัติของผู้เข้ารับการอบรม

บุคคลที่เคยทำงานหรือเกี่ยวข้องกับงานด้านการก่อสร้างถนน เมื่อผ่านการฝึกอบรมฯ จะได้รับรองการผ่านการฝึกอบรมฯ

## ระยะเวลาในการฝึกอบรม

ระยะเวลาในการจัดฝึกอบรมในแต่ละครั้งจะใช้เวลา 3 วัน ดังนี้;

วันที่ 1-2 การอบรมในภาคทฤษฎี: สถานการณ์ภาพรวมของอุบัติเหตุจราจรและการจัดการด้านความปลอดภัย, ความรู้เบื้องต้นและหลักการของการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน, ข้อบกพร่องของถนนและการจัดการ, การตรวจสอบระหว่างก่อสร้าง (กลางวัน/กลางคืน), รายการตรวจสอบ, ตัวอย่างกรณีศึกษา

วันที่ 2 ช่วงการออกฝึกอบรมภาคปฏิบัติ: ทำการตรวจสอบในขั้นตอนของโครงการถนนที่ทางคณะผู้ฝึกอบรมเลือกมาเป็นกรณีตัวอย่าง และใช้เป็นประเด็นเพื่อการศึกษาหารือในเรื่องการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนร่วมกัน หาสาเหตุที่เกี่ยวข้องของปัจจัยร่วมต่างๆ พร้อมทั้งนำเสนอแนวทางแก้ไขและนำเสนอผลการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนของแต่ละกลุ่ม ทั้งนี้จะช่วยให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมเข้าใจปัญหาแต่ละกรณีเพิ่มขึ้น หนึ่งในการฝึกอบรมนี้ อาจใช้เทคโนโลยี VR ( Virtual Reality) เพิ่มประสิทธิภาพของการฝึกอบรม

วันที่ 3 ผู้เข้าร่วมฝึกอบรมเตรียมสรุปผลจากการออกภาคปฏิบัติที่สนาม และนำเสนอผลของแต่ละกลุ่ม

โดยสรุประยะเวลาในการดำเนินงานจัดฝึกอบรมฯ จะใช้เวลา 3 วัน โดยวันที่ 1 เป็นการอบรมในภาคทฤษฎี, วันที่ 2 ช่วงเช้าเป็นภาคทฤษฎี/ช่วงบ่ายและช่วงค่ำเป็นภาคปฏิบัติออกสนาม และวันที่ 3 เป็นการนำเสนอของแต่ละกลุ่ม

## รูปแบบและวิธีการดำเนินงาน

หลักสูตรและเนื้อหาของการฝึกอบรม จะประกอบด้วยบรรยายในภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ โดยผู้เชี่ยวชาญชาวไทยที่มีผลงานอย่างเด่นชัดในด้านนี้ ซึ่งใช้องค์ความรู้และประสบการณ์ในการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนในระดับสากลมาถ่ายทอดให้แก่ผู้เข้าร่วม ในส่วนของภาคปฏิบัติจะมีการแบ่งเป็นกลุ่มย่อย เพื่อทำการออกตรวจสอบพื้นที่ภาคสนาม และใช้เป็นประเด็นเพื่อการอภิปรายในกลุ่ม พร้อมทั้งนำเสนอมาตรการในการป้องกันและแก้ไขประเด็นอันตรายนั้นๆ

**หมายเหตุ :** การอบรมในห้องด้วยสื่อวีดิทัศน์แบบเสมือนจริง VR

## วิทยากร

วิทยากรที่จะร่วมบรรยายในการฝึกอบรมการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนในครั้งนี้ ต้องเป็นผู้มีความรู้ ประสบการณ์ และความเชี่ยวชาญด้านการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน ซึ่งผ่านการฝึกอบรมมาแล้วจากต่างประเทศและ/หรือเคยดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศ จนเป็นที่ประจักษ์ ซึ่งในการฝึกอบรมจะมีวิทยากรหลัก 5 คน ประกอบด้วย

- ศ.ดร.พิชัย ธานีรณานนท์ ผู้เชี่ยวชาญด้านการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน จากสมาคมวิทยากรจราจรและขนส่งแห่งประเทศไทย (TSTS)
- นายอัศวิน กรรณสูต ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมโยธา ในคณะกรรมการของสภาวิศวกรแห่งประเทศไทย
- รศ.ดร.ภาวิณี เอี่ยมตระกูล ผู้เชี่ยวชาญด้านการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน ม.ธรรมศาสตร์
- ดร.กุลธนะ แยมพลอย ผู้เชี่ยวชาญด้านการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน กรมทางหลวง
- ดร.นรบดี สาละธรรม ผู้เชี่ยวชาญด้านการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน

## กำหนดการ

Day 1	
9:30 a.m.	Registration and coffee
10:00 a.m.	Introduction of the course etc., by Assoc.Prof.Pawinee lamtrakul
10:15 a.m.	Coffee break
10:30 a.m.	Current Situation of Road Safety in Thailand by Assoc.Prof.Pawinee lamtrakul
11:30 a.m.	Safe System Approach to Road Safety and RSA by Prof.Dr.Pichai Taneerananon
12:30 a.m.	Lunch
1:30 p.m.	Road Safety Audit during construction stage by Prof.Dr.Pichai Taneerananon
2:30 p.m.	Defective road contribution to accidents by Aswin Kannasutra
3:45 p.m.	Coffee break
4:00 p.m.	Road Safety Audit check list consideration & Round table discussion and summary by Dr.Koonton Yamploy, Aswin Kannasutra
5:00 p.m.	Course close day 1

Day 2	
9:30 a.m.	<b>Registration and coffee</b>
10:00 a.m.	<b>Traffic Management - Daily Road Safety Inspection during construction stage (Day/Night time)</b> by Prof.Dr.Pichai Taneerananon, Dr.Narabodee Salatoom
10:50 a.m.	Coffee break
11:05 a.m.	<b>Review Road Safety Audit stage 4 (during construction workshop)</b> by Prof.Dr.Pichai Taneerananon, Assoc.Prof.Pawinee lamtrakul, Dr.Koonton Yamploy
12:30 a.m.	Lunch
1:30 p.m.	<b>Case Studies &amp; Brief site visit</b> (location to be confirmed) by Prof.Dr.Pichai Taneerananon, Dr.Koonton Yamploy, Dr.Narabodee Salatoom
2:45 p.m.	Coffee break and prepare for on-site inspection
3:15 p.m.	<b>Site visit (Day time)</b> by Prof.Dr.Pichai Taneerananon, Assoc.Prof.Pawinee lamtrakul, Dr.Koonton Yamploy, Dr.Narabodee Salatoom
5:00 p.m.	Coffee break and Dinner
6:00 p.m.	<b>Site visit (Night time)</b> by Prof.Dr.Pichai Taneerananon, Assoc.Prof.Pawinee lamtrakul, Dr.Koonton Yamploy, Dr.Narabodee Salatoom
8:00 p.m.	Course close day 2

Day 3	
9:30 a.m.	<b>Registration and coffee</b>
10:00 a.m.	<b>Virtual Reality (VR) presentation</b> by Dr.Koonton Yamploy
10:15 a.m.	Coffee break
10:30 a.m.	<b>Preparation of finding</b> All participants divided to 3 groups
11:00 a.m.	<b>Preparation of finding</b> All participants divided to 3 groups
12:30 p.m.	Lunch
1:30 p.m.	<b>Presentations and Discussions</b> All participants divided to 3 groups
3:00 p.m.	Coffee break
3:15 p.m.	<b>Certificate giving ceremony</b> All participants divided to 3 groups
4:30 p.m.	Course close day 3



## การฝึกอบรม

### การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน

### “ขั้นตอนระหว่างก่อสร้าง”

### สำหรับผู้เกี่ยวข้องในงานก่อสร้างถนน

เวลา 9.30-17.00 น. ณ อาคาร วสท.

จัดโดย สมาคมวิชาการจราจรชนสงแห่งประเทศไทย

(กรุณาเขียนอักษรตัวบรรจง)

ชื่อ ..... นามสกุล.....

หน่วยงาน .....

เลขที่ ..... หมู่.....อาคาร .....

ซอย .....

ถนน .....ตำบล/แขวง .....อำเภอ/เขต .....

จังหวัด.....รหัสไปรษณีย์.....มือถือ : .....

โทรศัพท์ : .....โทรสาร : .....e-mail : .....

เลขประจำตัวผู้เสียภาษี : .....  สำนักงานใหญ่  สาขา.....

ผู้ประสานงาน : .....โทรศัพท์ : .....

อัตราค่าลงทะเบียน รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 7% และยกเว้นภาษี ณ ที่จ่าย 3%	
หลักสูตร	ราคา
<input type="checkbox"/> วันที่ 22-24 กุมภาพันธ์ 2561	15,000 บาท

#### หมายเหตุ

- ชำระเงินสด หน้างาน
- กรณีโอนเงินสั่งจ่ายในนาม :
  - นาย กุลชน แยมพลอย บัญชีธนาคารกรุงไทย
  - สาขามหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ บัญชีออมทรัพย์ เลขที่บัญชี 985-6-13977-5
  - พร้อมระบุที่อยู่ในการออกใบเสร็จให้ชัดเจน ตัวบรรจง

## รับจำนวนจำกัด 20 คน/รุ่น !!! เท่านั้น

ติดต่อสอบถามและลงทะเบียนได้ที่ คุณ ปณิตาจารย์ ชูตระกูล

โทรศัพท์ 02 986 9605-6 ต่อ 6011 หรือ 088-5524992

e-mail: [na.nann@hotmail.com](mailto:na.nann@hotmail.com)