

๒. ผลงานที่จะส่งประเมิน

๑) ชื่อผลงาน

๑.๑) การบริหารโครงการงานจ้างเหมาทำการก่อสร้างทางแยกต่างระดับ สะพานและท่ออุโมงค์ ทางหลวงหมายเลข ๔ ตอน หางว - อ่าวเคย ที่ กม.๖๘๗+๓๓๗ ระยะเวลาดำเนินการ ปี พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๕๙ เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพจริงในสนามและสอดคล้องกับความต้องการของพื้นที่

๑.๒) การกำหนดขั้นตอนการก่อสร้างโครงการงานจ้างเหมาแก้ไขและป้องกันน้ำท่วมทาง ในทางหลวงหมายเลข ๔๐๗ ตอน ควนหิน - สงขลา (ก่อสร้างท่อเหลี่ยมพร้อมคันผิวทาง) ที่ กม.๒๔+๒๑๖ (บริเวณบ้านบางดาน) และที่กม.๒๖+๑๕๐ (บริเวณพื้นที่หน้าสถานีวิทยุอาร์ตเมนต์) ปริมาณงาน ๒ แห่ง ตามแผนปฏิบัติการประจำปีของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๐ เพิ่มเติม เพื่อบริหารการจราจรในระหว่างการก่อสร้าง

๑.๓) แก้ไขแบบขยายโค้ง โครงการงานจ้างเหมาขยายความกว้างผิวจราจร จาก ๘ เมตร เป็น ๑๒ เมตร ทางหลวงหมายเลข ๔๑๖ ตอนควบคุม ๐๑๐๒ ตอน ละงู - สามแยก ระหว่าง กม.๔๖+๓๐๗ - กม.๖๐+๘๐๗ ระยะทาง ๑๔.๕๐๐ กม. ตามแผนปฏิบัติการ ประจำปีของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๐

๒) ระยะเวลาที่ดำเนินการ

- ๒.๑) ธันวาคม ๒๕๕๘ - ตุลาคม ๒๕๕๙
- ๒.๒) เมษายน ๒๕๖๐ - สิงหาคม ๒๕๖๐
- ๒.๓) กรกฎาคม ๒๕๖๐ - เมษายน ๒๕๖๑

๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน

๓.๑) ตนเองปฏิบัติ

- ผลงานลำดับที่ ๑ สัดส่วน ๘๐ เปอร์เซ็นต์
- ผลงานลำดับที่ ๒ สัดส่วน ๘๐ เปอร์เซ็นต์
- ผลงานลำดับที่ ๓ สัดส่วน ๘๐ เปอร์เซ็นต์

๓.๒) ผู้ร่วมจัดทำผลงานปฏิบัติ

- ผลงานลำดับที่ ๑ นายปฏิวัติ ทวีทรัพย์ ชม.ขท.กะเปอร์ ขท.ระนอง สัดส่วน ๒๐ เปอร์เซ็นต์
- ผลงานลำดับที่ ๒ นายสมปอง ปานนุกูล นายช่างโยธาชำนาญงาน สัดส่วน ๒๐ เปอร์เซ็นต์
- ผลงานลำดับที่ ๓ นายนคร ประยูรสวัสดิ์เดช นายช่างโยธาชำนาญงาน สัดส่วน ๒๐ เปอร์เซ็นต์

๔) ข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการเพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

เรื่อง การทำทางกลับรถ(U-TURN)แบบแนะนำ โดยใช้พื้นที่คอสะพานให้รถเล็กใช้งานได้ กรณีมีเขตทางและความสูงคันทางเพียงพอ

แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการ
เพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

ผลงานลำดับที่ ๑ : การบริหารโครงการงานจ้างเหมาทำการก่อสร้างทางแยกต่างระดับ สะพานและท่ออุโมงค์ ทางหลวงหมายเลข ๔ ตอน หงาว - อ่าวเคย ที่ กม.๖๘๗+๓๓๗ ระยะเวลาดำเนินการ ปี พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๕๙ เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพจริงในสนามและสอดคล้องกับความต้องการของพื้นที่

๑. สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

งานจ้างเหมาทำการก่อสร้างทางแยกต่างระดับ สะพานและท่ออุโมงค์ ทางหลวงหมายเลข ๔ ตอน หงาว - อ่าวเคย ที่ กม.๖๘๗+๓๓๗ อันเนื่องมาจากทางหลวงหมายเลข ๔ ก่อสร้างมานาน ประมาณปี พ.ศ.๒๕๐๐ สภาพทางเดิมเป็นทางขนาด ๒ ช่องจราจร กว้าง ๑๐.๐๐ เมตร ผิวจราจรแบบแอสฟัลต์ปริมาณการจราจร ๗,๓๐๐ คัน/วัน ปัจจุบันมีสถานที่ราชการหลายแห่ง และเป็นย่านชุมชน สะพาน คสล.แนวทางเดิมถูกยกเลิกการใช้ มีการก่อสร้างเบี่ยงแนวใหม่ เป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุแก่ผู้ใช้เส้นทางบ่อยครั้ง (จุดเบี่ยงแนว) ดังนั้นแขวงทางหลวงระนองจึงได้จัดทำโครงการ งานจ้างเหมาทำการก่อสร้างทางแยกต่างระดับ สะพาน และท่ออุโมงค์ เพื่อรื้อสะพานเดิมที่หมดสภาพการใช้งาน และก่อสร้างใหม่ให้รองรับถนนสี่ช่องจราจร(มีโครงการขยายสี่ช่องจราจรก่อสร้างพร้อมกันในคราวเดียว)พร้อมเพิ่มทางกลับรถได้สะพานตามร้องขอของพื้นที่ ผู้ขอรับการประเมินได้ปฏิบัติงานหน้าที่ผู้ช่วยนายช่างโครงการฯ ทั้งสองสัญญา โครงการฯดังกล่าวนี้จะเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรบนทางหลวงสายนี้ทำให้ประหยัดเวลาตลอดจนช่วยลดอุบัติเหตุในการเดินทาง และเป็นการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยในการจราจร

๒. ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

- สำรวจข้อมูลสภาพจริงในสนามทั้งด้านวิศวกรรม ตามรูปแบบของสัญญา เพื่อเตรียมงานพร้อมทั้งจัดเตรียมอุปกรณ์อำนวยความสะดวกต่างๆ
- ศึกษาข้อมูลและจัดให้มีการมีส่วนร่วมของประชาชน ณ ที่ว่าการอำเภอสุราษฎร์ และในพื้นที่ก่อสร้างจริง โดยเข้าร่วมรับฟัง รับทราบปัญหาและความต้องการของพื้นที่ นำมาบริหารโครงการก่อสร้าง
- แก้ไขแบบเพิ่มเติมจุดกลับรถได้สะพาน ตามความต้องการของพื้นที่ โดยพิจารณารูปแบบให้เหมาะสมตามหลักวิศวกรรม
- ตรวจสอบสถานะงบประมาณโครงการฯโดยประมาณการค่างานเพิ่ม ลด ตามรูปแบบและรายการเพิ่มเติม ทั้งนี้มีความเหมาะสมตามหลักวิศวกรรม และเป็นประโยชน์ให้ทางราชการ
- ความยุ่งยากในการกำหนดระดับก่อสร้าง ทางขึ้น ลง และระดับความสูงทางลอด เนื่องจากระดับน้ำในคลอง (คลองกำพลวน)ต้องอาศัยความชำนาญในการปฏิบัติงาน

๓. ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

- ประชาชนผู้ใช้ทางในการสัญจรทั้งคนในพื้นที่และทั่วไปมีความสะดวกและปลอดภัย ในการใช้ทางสี่ช่องจราจร และมีทางกลับรถได้สะพาน ลดปัญหาการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน
- การกำหนดขั้นตอนการก่อสร้าง เป็นการวางแผนเพื่อให้งานก่อสร้างแล้วเสร็จตามเป้าหมายภายในระยะเวลาของแต่ละกิจกรรมอันนำไปสู่ความสำเร็จตามเป้าหมายรวมทั้งโครงการ
- เป็นองค์ความรู้ในการปฏิบัติงานนำไปใช้เป็นแนวทางในการก่อสร้างทางลอดได้สะพานในลักษณะเดียวกัน กรณีมีเขตทางและความสูงคันทางเพียงพอในการออกแบบให้เหมาะสมให้เกิดประโยชน์ต่อไป

ผลงานลำดับที่ ๒ : การกำหนดขั้นตอนการก่อสร้างโครงการงานจ้างเหมาแก้ไขและป้องกันน้ำท่วมทาง ในทางหลวงหมายเลข ๔๐๗ ตอน ควนหิน – สงขลา (ก่อสร้างท่อเหลี่ยมพร้อมคั่นผิวทาง) ที่ กม.๒๔+๒๑๖ (บริเวณบ้าน บางदान) และที่กม.๒๖+๑๕๐ (บริเวณพื้นที่หน้าสถานีวิทยุอาร์ทเมนต์) ปริมาณงาน ๒ แห่ง ตามแผนปฏิบัติ ราชการประจำปีของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๐ เพิ่มเติม เพื่อบริหารการจราจร ในระหว่างการก่อสร้าง

๑. สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

งานจ้างเหมาแก้ไขและป้องกันน้ำท่วมทาง ในทางหลวงหมายเลข ๔๐๗ ตอน ควนหิน – สงขลา (ก่อสร้างท่อเหลี่ยมพร้อมคั่นผิวทาง) ที่ กม.๒๔+๒๑๖ (บริเวณบ้าน บางदान) และที่กม.๒๖+๑๕๐ (บริเวณพื้นที่หน้าสถานีวิทยุอาร์ทเมนต์) ปริมาณงาน ๒ แห่ง ตามแผนปฏิบัติ ราชการประจำปีของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๐ เพิ่มเติม สภาพทางเดิมเป็นทางขนาด ๔ ช่องจราจร ผิวทางกว้างข้างละ ๗.๐๐ เมตร ไหล่ทางกว้าง ๒.๕๐ ม. ผิวจราจรแบบ แอสฟัลต์คอนกรีต ปริมาณการจราจร ๒๐,๘๘๘ คัน/วัน ผ่านสถานที่ราชการ และย่านชุมชนตลอดแนว มีปัญหาการระบายน้ำสองข้างทางจากการขยายตัวของชุมชน และการพัฒนาที่ดิน อาคารระบายน้ำตามธรรมชาติมีน้อยมากและโดนปิดกั้นขวางทางน้ำ ทำให้เกิดน้ำท่วมซ้ำซาก ชาวบ้านสองข้างทางตลอดจนผู้ใช้ทางได้รับความเดือดร้อน จังหวัดสงขลาจึงให้บูรณาการร่วมกันในพื้นที่ระหว่างเทศบาลเมืองเขารูปช้าง และแขวงทางหลวงสงขลา ที่ ๑ ในการแก้ไขปัญหาหน้าท่วม โดยจัดสรรงบประมาณให้แขวงทางหลวงสงขลา ที่ ๑ โดยก่อสร้างอาคารระบายน้ำ Box culvert ข้ามทางหลวงและวางผ่านใต้ถนนของเทศบาล ลงสู่เขตรถไฟ ผู้ขอรับการประเมิน ปฏิบัติหน้าที่ ผู้ควบคุมงาน ปี พ.ศ.๒๕๖๐ ขณะก่อสร้าง ให้ความสำคัญกับขั้นตอนการจัดการจราจรและการระบายน้ำให้สอดคล้องกับสภาพจริงในสนาม และสอดคล้องกับความต้องการของพื้นที่ ตามวัตถุประสงค์ของโครงการ

๒. ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

- สํารวจข้อมูลสภาพจริงในสนามด้านวิศวกรรม/ทิศทางการไหลของน้ำ ทางเข้า-ออกจุดรับน้ำที่อยู่ในเส้นอิทธิพลของโครงการฯ/สาธารณูปโภคต่างๆที่ติดขัดแนวก่อสร้างเพื่อนํามาวางแผนก่อสร้าง
- ประชุมหน่วยงานสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้องในเชิงปฏิบัติการ/ออกดูพื้นที่จริง
- ประสานเจ้าของที่ดินผู้ประกอบการที่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างวางท่อผ่านใต้ถนนของเทศบาล กำหนดการขุด การใช้ทางเบี่ยง เข้า – ออก (ขอยัด)
- วางแผนการขุดผ่านถนนที่กระทบต่อการจราจรโดยคำนึงถึงประสิทธิภาพการทำงานและการบริหารการจราจรควบคู่กันไป
- แก้ปัญหาท่อประปา HDPE ๘๐๐ mm. และท่อเคเบิลวางทางน้ำไหลโดยคำนวณเปรียบเทียบพื้นที่รับน้ำและความสามารถในการระบายน้ำของBox culvertประกอบการก่อสร้าง ให้มีความเหมาะสมและเป็นประโยชน์ให้ทางราชการ

๓. ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

- แก้ไขปัญหาจุดน้ำท่วมซ้ำซาก สามารถระบายน้ำท่วมขังได้เร็วขึ้นกรณีปริมาณความเข้มของฝนเกินกว่าอาคารระบายน้ำจะรับได้
- สามารถลดเจ้าหน้าที่ในการเฝ้าระวังจุดน้ำท่วมขณะฝนตกหนัก จากการมีส่วนร่วมในพื้นที่ที่สามารถแก้ไขปัญหาเป็นที่ยอมรับ เป็นภาพลักษณ์ที่ดีแก่ทางราชการ
- สร้างความเชื่อมั่นให้กับประชาชนสองข้างทาง และผู้สัญจร เป็นองค์กรที่มีความเป็นเลิศในงานทาง
- ใช้เป็นแนวทางในการบูรณาการโครงการร่วมกับหน่วยงานอื่นในจังหวัดเพื่อแก้ไขปัญหาเชิงพื้นที่

ผลงานลำดับที่ ๓ : แก้ไขแบบขยายโค้ง โครงการงานจ้างขยายความกว้างผิวจราจร จาก ๘ เมตร

เป็น ๑๒ เมตร ทางหลวงหมายเลข ๔๑๖ ตอนควบคุม ๐๑๐๒ ตอน ละงู – สามแยก ระหว่าง กม.๔๖+๓๐๗ - กม.๖๐+๘๐๗ ระยะทาง ๑๔.๕๐๐ กม. ตามแผนปฏิบัติการ ประจำปีของ กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๐

๑. สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

งานจ้างเหมาโครงการขยายความกว้างผิวจราจร จาก ๘ เมตรเป็น ๑๒ เมตร ทางหลวง หมายเลข ๔๑๖ ตอนควบคุม ๐๑๐๒ ตอน ละงู – สามแยก ระหว่างกม.๔๖+๓๐๗ - กม.๖๐+๘๐๗ ระยะทาง ๑๔.๕๐๐ กม. ตามแผนปฏิบัติการ ประจำปีของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน ประจำปี งบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๐เพิ่มเติม สภาพทางเดิมเป็นทาง ๒ ช่องจราจร (๗/๘) ผิวทางกว้าง ข้างละ ๓.๕๐ เมตร ไหล่ทางกว้าง ๐.๕๐ ม. ผิวจราจรแบบ แอสฟัลต์คอนกรีต ปริมาณการจราจร ๒๓,๒๐๘ คัน/วัน เป็น เส้นทางสายหลักเชื่อมต่อฝั่งอันดามันระหว่างจังหวัดสตูล และจังหวัดตรัง คันทางเดิมแคบไม่สามารถ รองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้น มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้ง จังหวัดสตูลจึงได้จัดสรรงบประมาณให้แขวงทาง หลวงสตูลในการขยายความกว้างผิวจราจร จาก ๘ เมตรเป็น ๑๒ เมตร โดย หจก. เกียรติเจริญชัยการ โยธา เป็นผู้รับจ้าง ค่างานตามสัญญา ๙๖,๐๐๐,๐๐๐.๐๐ บาท มีรูปแบบการก่อสร้าง๒หน้าตัด(Section) และก่อนเริ่มโครงการฯจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนในพื้นที่ที่มีหลายประเด็นที่รับมาพิจารณา แต่มีประเด็นหนึ่งที่สำคัญและเป็นปัญหามานานคือจุดอันตรายที่บ้านช่องไทรที่เป็นทางโค้งกลับด้าน (Reverse curve)มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้ง โครงการฯจึงรับมาแก้ไขโดยการเพิ่มระยะปลอดภัยในทางโค้ง โดยการขยายโค้ง(Widening)และจำเป็นต้องเพิ่มงานต่อความยาวท่อเหลี่ยมคอนกรีตเสริมเหล็ก กม. ๕๖+๑๘๗ SIZE ๒-(๓.๓x๓.๓)ยาว ๑๐.๐๐๐ ม. ซึ่งไม่มีรายการก่อสร้างในสัญญา โดยตรวจสอบทาง วิศวกรรมและรวบรวมข้อมูลในการเสนอแก้ไขแบบ/สัญญา ประมาณการสถานะค่างานโครงการฯรายการ เพิ่ม – ลด เพื่อเป็นประโยชน์แก่ทางราชการและอยู่ในวัตถุประสงค์ของโครงการ พร้อมนำเสนอหัวหน้า ส่วนราชการ(ผู้ว่าราชการจังหวัดสตูล) อนุมัติต่อไป

๒. ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

- สํารวจข้อมูลในสนามศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาดูโดยรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง แนวทางการแก้ไข ให้สอดคล้องกับสภาพจริงในสนามในการขยายโค้ง(Widening) และเพิ่มงานต่อความยาวท่อเหลี่ยม คอนกรีตเสริมเหล็ก กม. ๕๖+๑๘๗ SIZE ๒-(๓.๓x๓.๓)ยาว ๑๐.๐๐๐ ม.จัดลำดับความสำคัญ, ความ เหมาะสม ด้านวิศวกรรมเพื่อดำเนินการงานตามสัญญาดังกล่าวให้แล้วเสร็จ โดยการปรับระยะ ดำเนินการตามรูปแบบหน้าตัด(Section)ที่๒ งานชั้นผิวทางและงานประกอบอื่นๆเพื่อไปดำเนินการ เพิ่มเติมงานในส่วนที่ขยายโค้ง(Widening)และงานต่อความยาว Box culvert ซึ่งเป็นงานเร่งด่วน
- ตรวจสอบงบประมาณตามสัญญา ที่จะต้องใช้งบประมาณเพิ่มเติมงานในส่วนที่ขยายโค้ง (Widening)และงานต่อความยาว Box culvert ซึ่งเป็นงานเร่งด่วน
- แก้ไขสัญญาตามระเบียบทางราชการทุกขั้นตอน ตั้งแต่กระบวนการแก้ไขกำหนดรายการก่อสร้างที่ไม่ มีค่างานจ่ายในสัญญาผ่านคณะกรรมการตรวจการจ้าง, คณะกรรมการกำหนดราคา, ทำสัญญาแก้ไข เพิ่มเติม ภายในวงเงินงบประมาณและเวลาทำการตามสัญญาเดิมทุกประการ นำเสนอหัวหน้าส่วน ราชการ(ผู้ว่าราชการจังหวัดสตูล) อนุมัติ โดยคำนึงถึงประโยชน์ราชการเป็นสำคัญ

๓. ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

- สามารถแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงให้เป็นไปตามหลักวิศวกรรม ลดการสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สิน

ข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการเพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

เรื่อง : การทำทางกลับรถ(U-TURN)แบบแนะนำ โดยใช้พื้นที่คอสะพานให้รถเล็กใช้งานได้ กรณีมีเขตทางและความสูงคันทางเพียงพอ

๑. สรุปหลักการและเหตุผล

ปัจจุบันนี้ปัญหาที่พบบ่อยคือการขอเปิดจุดกลับรถ อันเนื่องมาจากขับริดย้อนศรไปหาจุดกลับรถที่ใกล้กว่า การข้ามร่องกลางเป็นทางกลับรถเถื่อน(แอบทำเอง)หรือรถมอเตอร์ไซด์ข้ามร่องกลางถนนที่ไม่ใช่จุดกลับรถ(U-TURN) ทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นมีความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินซึ่งบางครั้งการสูญเสียชีวิตนั้นประเมินค่าไม่ได้ จึงเป็นหลักการและเหตุผล ที่ผู้ขอประเมินนำเสนอแนวความคิด/วิธีการเพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยการทำทางกลับรถ(U-TURN)โดยใช้พื้นที่คอสะพานให้รถเล็กใช้งานได้ กรณีมีเขตทางและความสูงคันทางเพียงพอ ทำเป็นแบบแนะนำ เพื่อแก้ปัญหาดังกล่าวได้ตามความเหมาะสมของแต่ละพื้นที่ต่อไป

๒. ข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการพัฒนางานหรือปรับปรุงงาน

ผู้ขอรับการประเมินมีแนวคิดในการพิจารณาตำแหน่งก่อสร้างจุดกลับรถได้สะพาน(ตัดริม)กรณีมีความสูงคันทางและเขตทางเพียงพอ เข้าเกณฑ์มีความเหมาะสมตามหลักวิศวกรรมโดยมีแบบแนะนำ เป็นกรณีๆเพื่อนำมาเลือกใช้ได้ตามงบประมาณและความเหมาะสมของแต่ละพื้นที่

๓. ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- ช่วยลดอุบัติเหตุทางถนน
- เป็นทางเลือกให้ผู้ใช้งานกลับรถได้อย่างปลอดภัย ไม่รบกวนกระแสรถในทางสายหลัก
- ช่วยป้องกันคอสะพานและการกัดเซาะตลิ่งได้อีกทางหนึ่ง เพราะโครงสร้างถนนและรายการงานผ่านการออกแบบควบคุม และใช้งานอยู่ประจำ หากชำรุดเสียหายสามารถพบเห็นและซ่อมบำรุงได้ทันที เช่น Concrete Ditch Lining ช่วยระบายน้ำป้องกันการกัดเซาะข้างทาง(Side slope) , Concrete Slope Protection ปกป้องคอสะพานตั้งแต่ ถึงท้องคลอง รวมถึงกำแพงกันดิน(ถ้ามี)ป้องกันดินด้านข้าง

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ).....ผู้เข้ารับการคัดเลือก

(นายอุดร เกื้อแสง)

วันที่ ๑๔ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๑

(ลงชื่อ).....(ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(นายอรุณ เสน่ห์)

วันที่ ๑๗ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๑