

## ๒. ผลงานที่จะส่งประเมิน

### ๑) ชื่อผลงาน

- ๑.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : งานออกแบบปรับปรุงบริเวณทางโค้ง บนทางหลวงหมายเลข ๓๒๐  
ตอน ศาลนเรศวร – สถานีรถไฟปราจีนบุรี  
ระหว่าง กม.๕+๑๕๖ - กม.๖+๐๕๖
- ๑.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : งานออกแบบปรับปรุงทางหลวง ๔ ช่องจราจร  
ทางหลวงหมายเลข ๓๐๗๙ ตอน ปราจีนบุรี – ศรีมหาโพธิ  
ระหว่าง กม.๑๗+๘๕๐ - กม.๑๙+๕๐๐

### ๒) ระยะเวลาที่ดำเนินการ

- ๒.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : มิถุนายน ๒๕๖๐ – สิงหาคม ๒๕๖๐ ( ๓ เดือน )
- ๒.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : กันยายน ๒๕๖๒ – พฤศจิกายน ๒๕๖๒ ( ๓ เดือน )

### ๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน

#### ๓.๑) ตนเองปฏิบัติ

ผลงานลำดับที่ ๑ : คิดเป็นสัดส่วน ๘๐% ของปริมาณงาน ประกอบด้วย

- รวบรวมข้อมูลแผนที่สายทาง ตรวจสอบลักษณะภูมิประเทศ ของเส้นทางในสนาม
- รวบรวมข้อมูลสำรวจกับตรวจสอบสภาพจริงในสนาม
- พิจารณา Conceptual ในการออกแบบ
- ออกแบบด้านเรขาคณิตของแนวทาง (Geometric Design)
- ออกแบบรูปตัดทางหลวง
- คำนวณปริมาณงาน และรายการที่จะต้องทำการก่อสร้าง ตามหลักวิศวกรรม
- เสนอรูปแบบและปริมาณงานที่คำนวณให้แก่ผู้บังคับบัญชา เพื่อขอคำชี้แนะ
- จัดทำแบบก่อสร้าง

ผลงานลำดับที่ ๒ : คิดเป็นสัดส่วน ๘๐% ของปริมาณงาน ประกอบด้วย

- รวบรวมข้อมูลแผนที่สายทาง ตรวจสอบลักษณะภูมิประเทศ ของเส้นทางในสนาม
- รวบรวมข้อมูลสำรวจกับตรวจสอบสภาพจริงในสนาม
- พิจารณา Conceptual ในการออกแบบ
- ออกแบบรูปตัดทางหลวง และระบบระบายน้ำของทางหลวง
- ออกแบบชนิดเกาะกลาง และกำหนดตำแหน่งวงเวียน
- คำนวณปริมาณงาน และรายการที่จะต้องทำการก่อสร้าง ตามหลักวิศวกรรม
- เสนอรูปแบบและปริมาณงานที่คำนวณให้แก่ผู้บังคับบัญชา เพื่อขอคำชี้แนะ
- จัดทำแบบก่อสร้าง

### ๓.๒) ผู้ร่วมจัดทำผลงานปฏิบัติ

- ผลงานลำดับที่ ๑ - นายไชยวิทย์ บุรสมบุญ ตำแหน่ง วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ  
ให้คำปรึกษา แนะนำ ในการออกแบบ คิดเป็นสัดส่วนของผลงาน ๒๐%
- ผลงานลำดับที่ ๒ (๑) นายพิรพงศ์ ใจพุดซา ตำแหน่ง วิศวกรโยธาชำนาญการ  
ให้คำชี้แนะ และข้อแนะนำ ในรูปแบบของการออกแบบบริเวณทางแยก  
คิดเป็นสัดส่วนของผลงาน ๑๕%
- (๒) นายไพรัช เสนามนตรี ตำแหน่ง วิศวกรโยธาเชี่ยวชาญ  
ให้คำปรึกษา แนะนำ ในการออกแบบ คิดเป็นสัดส่วนของผลงาน ๕%

### ๔) ข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการเพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

(จำนวน ๑ เรื่อง)

เรื่อง การประยุกต์ใช้โปรแกรม Map Puzzle ร่วมกับโปรแกรม Civil ๓D เพื่อช่วยระบุแนวเส้นทาง (Alignment) สำหรับการออกแบบเบื้องต้น

**แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการ  
เพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น**

ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ งานออกแบบปรับปรุงบริเวณทางโค้ง บนทางหลวงหมายเลข ๓๒๐  
ตอน ศาสนเรศวร - สถานีรถไฟปราจีนบุรี ระหว่าง กม.๕+๑๕๖ - กม.๖+๐๕๖

**๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ**

ทางหลวงหมายเลข ๓๒๐ ตอน ศาสนเรศวร - สถานีรถไฟปราจีนบุรี ระหว่าง กม.๕+๑๕๖ - กม.๖+๐๕๖ มีลักษณะสภาพผิวทางเดิม เป็นผิวชนิดแอสฟัลต์คอนกรีต ๔ ช่องจราจร กว้างช่องละ ๓.๕๐ ม. ไหล่ทางด้านนอกกว้างข้างละ ๒.๕๐ ม. มีเกาะกลางแบบเกาะยกถมดิน (Raised Median) กว้าง ๕.๑๐ ม. มีเขตทางตามบัญชีกว้าง ๔๐.๐๐ ม. เป็นโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงไปยังทางหลวงสายหลัก ในช่วงบริเวณที่ดำเนินการออกแบบเป็นทางโค้งกลับกัน ๒ โค้ง ลักษณะเป็นโค้งกลับทิศ (Reverse Curve) และมีลักษณะเป็นเนิน ทำให้ผู้ขับขี่รถ ใช้ความเร็วในการสัญจร เมื่อมาเจอทางโค้ง ทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นบ่อยมาก โดยเฉพาะบุคคลที่ไม่ค่อยได้สัญจรเส้นทางนี้

แนวคิดในการดำเนินการออกแบบ ปรับแก้แนวศูนย์กลางของทางใหม่ เพิ่มคาร์คมีและอัตราการยกโค้งใหม่ ลดความกว้างของเกาะกลางถนน และเพิ่มความกว้างของผิวจราจร เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการขับขี่ โดยเปลี่ยนจากเกาะกลางแบบเกาะยกถมดิน (Raised Median) เป็นเกาะกลางแบบกำแพงกัน (Barrier Median) ก่อสร้างระบบระบายน้ำให้มีความเหมาะสมและเพียงพอ

**ขั้นตอนการดำเนินการ**

๑. ศึกษาค้นคว้าและรวบรวมข้อมูลปริมาณการจราจร สถิติและลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ สภาพพื้นที่บริเวณสองข้างทางที่จะออกแบบ
๒. ดำเนินการออกแบบทางกายภาพ พิจารณารูปแบบเกาะกลางใหม่บริเวณทางโค้ง และการออกแบบระบบระบายน้ำ
๓. จัดทำแบบก่อสร้างและคำนวณปริมาณงาน

**๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน**

๑. การวิเคราะห์สภาพทาง ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ และกำหนดรูปแบบที่เหมาะสมและถูกต้องตามหลักวิศวกรรม เพื่อให้เกิดความปลอดภัย เนื่องจากสภาพพื้นที่เป็นทางโค้งกลับกัน ๒ โค้ง ลักษณะเป็นโค้งกลับทิศ (Reverse Curve) ต้องทำการปรับแก้แนวศูนย์กลางทางใหม่ (Alignment) ให้เป็นลักษณะโค้งเดียว เพิ่มความยาวของทางตรงมากที่สุด

๒. มีข้อจำกัดเรื่องเขตทาง การปรับแก้ต้องให้อยู่ในขอบเขตทางหลวงเท่านั้น และมีสะพานตรงช่วงปลายโค้ง ประกอบกับ บริเวณทางโค้ง มีทางแยกซึ่งเป็นทางเข้า - ออก วัดป่าทรงคุณ เมื่อมีการปรับแก้แนวก่อสร้างใหม่มีผลให้ต้องออกแบบทางด้าน Geometric Design เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการขับขี่รถของผู้ใช้ทาง และมีข้อจำกัดการกำหนดรูปแบบการก่อสร้างปรับปรุง เพื่อแก้ปัญหาให้สอดคล้องกับงบประมาณที่ได้รับจัดสรร

**๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ**

๑. สามารถลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น
๒. เพิ่มความปลอดภัย ลดจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายบนทางหลวง
๓. บริเวณทางแยกเข้า - ออก วัดป่าทรงคุณ มีพื้นที่ช่องจราจรพิเศษ เพิ่มความสะดวกและปลอดภัยกับประชาชนผู้ใช้ทาง

(นายวิโรจน์ คงแก้ว)

วิศวกรโยธาเชี่ยวชาญ

ร.ส.ส.๒

ชื่อผลงานลำดับที่ ๒ งานออกแบบปรับปรุงทางหลวง ๔ ช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข ๓๐๗๙  
ตอน ปราจีนบุรี - ศรีมหาโพธิ ระหว่าง กม.๑๗+๘๕๐ - กม.๑๙+๕๐๐

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

ทางหลวงหมายเลข ๓๐๗๙ ตอน ปราจีนบุรี - ศรีมหาโพธิ ระหว่าง กม.๑๗+๘๕๐ - กม.๑๙+๕๐๐ มีลักษณะผิวทางเดิมเป็นผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีต ๒ ช่องจราจร กว้างช่องละ ๓.๕๐ เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ ๑.๐๐ เมตร มีเขตทางตามบัญชีกว้าง ๓๐.๐๐ เมตร ทางหลวงช่วงนี้เป็นช่วงก่อนเข้าสู่ตัวอำเภอศรีมหาโพธิ มีผิวทางค่อนข้างแคบ และมีทางแยกตัดถนนของกรมทางหลวงชนบท ใช้เป็นทางเลี้ยว อำเภอศรีมหาโพธิ ทำให้เกิดอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้ง

แนวคิดในการออกแบบ เนื่องจากก่อสร้างขยายต่อจากโครงการ ๔ ช่องจราจรเดิม จึงได้ออกแบบขยายผิวทางจากเดิม ๒ ช่องจราจร เป็น ๔ ช่องจราจร แบ่งแยกทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบเกาะสี (Painted Median) และช่วงบริเวณทางแยก ตัดกับถนนของกรมทางหลวงชนบท ระหว่าง กม.๑๘+๗๕๐ - กม.๑๙+๑๗๕ แบ่งแยกทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบเกาะยกถมดิน (Raised Median) พร้อมติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างชนิดกิ่งคู่และชนิดกิ่งเดี่ยว

ขั้นตอนการดำเนินการ

๑. ศึกษาค้นคว้าและรวบรวมข้อมูลปริมาณการจราจร สถิติและลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ สภาพพื้นที่บริเวณสองข้างทางที่จะออกแบบ
๒. ดำเนินการออกแบบทางกายภาพ และการออกแบบระบบระบายน้ำ
๓. ดำเนินการออกแบบปรับปรุงทางแยก
๔. จัดทำแบบก่อสร้างและคำนวณปริมาณงาน

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

การวิเคราะห์สภาพทาง และกำหนดรูปแบบในการปรับปรุงบริเวณทางแยกให้เหมาะสมและถูกต้องตามหลักวิศวกรรม มีความยุ่งยากดังนี้

๑. การกำหนดรูปแบบของเกาะกลาง รูปตัดถนนของทางหลวงนั้น ค่อนข้างมีความซับซ้อนในเรื่องของประเด็นต่าง ๆ ที่จะนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบ โดยเฉพาะการออกแบบลักษณะรูปแบบเกาะกลางในแต่ละพื้นที่ให้เหมาะสมนั้น ก็มีความยุ่งยากและมีความสำคัญอย่างมากด้วยเช่นกัน ตัวอย่างเช่น ในเขตนอกเมือง (Rural Area) เขตชานเมือง (Suburban Area) และเขตเมือง (Urban Area) รูปแบบควรเป็นอย่างไร การแบ่งแยกทิศทางการจราจร (Divided Highway) ต้องเลือกใช้รูปแบบของเกาะกลางถนนที่มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น เพราะปริมาณของรถที่ใช้สายทางเพิ่มมากขึ้น ความเร็วของรถที่ใช้สายทางก็มีความเร็วสูงตามไปด้วย ดังนั้นการแบ่งแยกทิศทางการจราจรในแต่ละฝั่งจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่ง ซึ่งมีรูปแบบของเกาะกลางถนนได้หลากหลายประเภท โดยทั่วไปแบ่งลักษณะรูปแบบของเกาะกลางเป็น ๔ ชนิด ได้แก่ เกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median) , เกาะกลางแบบยกถมดิน (Raised Median) , เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Concrete Barrier Median) และเกาะกลางแบบเกาะสี (Flushed or Painted Median)

๒. การออกแบบปรับปรุงทางแยก ที่ กม.๑๘+๙๘๙.๙๖

ปัญหา เนื่องจากทางแยก บริเวณ กม.๑๘+๙๘๙.๙๖ มีลักษณะเป็นทาง ๓ แยกตัดกับถนนของกรมทางหลวงชนบท เป็นทางเลี้ยวเข้าอำเภอศรีมหาโพธิ มีปริมาณรถบรรทุกจำนวนมาก จากทางแยกจุดเริ่มต้นของถนนกรมทางหลวงชนบท ประมาณ ๑๐๐.๐๐ เมตร เป็นถนน ๔ ช่องจราจร ไม่มีไหล่ทาง เมื่อทำการขยายทางหลวงหมายเลข ๓๐๗๙ เป็น ๔ ช่องจราจร และมีเกาะกลางแบบเกาะยกถมดิน (Raised Median) จึงมีแนวโน้มที่จะทำให้มีปัญหาในเรื่องช่องจราจรที่ไม่เหมาะสม การจัดช่อง

จราจรไม่เพียงพอและไม่สอดคล้องกับการจราจร ระหว่างถนนสายหลักกับสายรอง จะเกิดปัญหาการติดขัดของการจราจรบริเวณทางแยกนี้ได้

**การแก้ปัญหา** ทำการออกแบบทางแยกแบบแบ่งช่องทางในระดับราบ โดยการเพิ่มช่องจราจรบริเวณทางแยกเพื่อเพิ่มความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรที่มากขึ้น ให้สอดคล้องกับถนนสายรองเดิมและสายหลักที่ทำการขยายเป็น ๔ ช่องจราจร โดยการจัดช่องจราจร (Channelization) ให้มีความเหมาะสมกับสภาพการจราจรในปัจจุบัน ซึ่งต้องคำนึงถึงช่องจราจรพื้นฐาน (Basic Lane) ของทางสายนี้ด้วย ตลอดจนการออกแบบช่องจราจรเสริม (Auxiliary Lane) ซึ่งประกอบด้วยช่องลดความเร็ว (Deceleration Lane) ช่องเร่งความเร็ว (Acceleration Lane) ช่องรอเลี้ยว (Storage Lane) ระยะผายหรือระยะเร่ง/ลดความเร็ว (Taper) พร้อมทั้งการติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกให้เพียงพอ เช่น ไฟฟ้าแสงสว่าง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของการจราจรบริเวณทางแยก

๓. บริเวณ กม.๑๘+๙๐๐.๐๐ เป็นสะพาน คสล. ขนาด (๒x๖.๐๐) = ๑๒.๐๐ เมตร เป็นสะพานเก่าก่อสร้างแล้วเสร็จตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๑๐ ประกอบกับมีอาคารระบายน้ำ ของกรมชลประทาน ความยาวประมาณ ๑๖.๐๐ เมตร เห็นควรพิจารณาทุบสะพานเดิมแล้วก่อสร้างสะพานใหม่ และเพิ่มความยาวของสะพาน โดยก่อสร้างสะพานขนาด (๑x๗.๐๐)+(๑x๘.๐๐)+(๑x๗.๐๐) = ๒๒.๐๐ เมตร เพื่อให้สอดคล้องกับความกว้างของอาคารระบายน้ำ และลำน้ำในปัจจุบัน ทำการก่อสร้าง Concrete Slope Protection ป้องกันการกัดเซาะบริเวณคอสะพาน พร้อมก่อสร้าง Bridge Approach Slab ยาว ๑๐.๐๐ เมตร เพื่อให้รถที่วิ่งเข้าสะพานมีความราบเรียบไม่สะดุดบริเวณคอสะพาน

#### ๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๑. ทำให้เกิดการพัฒนาศักยภาพ การสัญจรของประชาชนมีความสะดวกมากขึ้น
๒. เพิ่มความปลอดภัย ลดจุดเสี่ยงอันตรายบริเวณทางแยก สามารถลดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นได้
๓. มีอาคารระบายน้ำที่เหมาะสม ประชาชนสองข้างทางเกิดความพึงพอใจ
๔. พัฒนาชุมชนบริเวณสองข้างทางให้ดีขึ้น มีคุณภาพที่ดีขึ้น สามารถใช้เป็นเส้นทางขนส่งและดำเนินธุรกิจ เป็นต้น

ชื่อข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการเพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น  
เรื่อง การประยุกต์ใช้โปรแกรม Map Puzzle ร่วมกับโปรแกรม Civil 3D เพื่อช่วยระบุแนว  
เส้นทาง (Alignment) สำหรับการออกแบบเบื้องต้น

๑) สรุปหลักการและเหตุผล

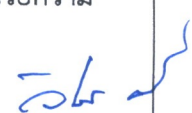
ในการกำหนดรูปแบบเบื้องต้น การทราบข้อมูล สภาพแวดล้อมพื้นที่บริเวณใกล้เคียงที่จะมีผลกระทบต่อยานทางของโครงการนั้น มีความสำคัญอย่างยิ่งเนื่องจากเป็นข้อมูลพื้นฐานที่จะสนับสนุนในการออกแบบ ดำเนินการก่อสร้าง ลดผลกระทบต่อประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่สายทางของโครงการประกอบด้วยปัจจุบัน บุคลากรงานสำรวจมีน้อย ทำให้มีผลกระทบต่อการะบวนการทำงาน ภายใต้ข้อจำกัดของกำลังคน ระยะเวลาการทำงาน แต่ยังคงต้องทำงานเพื่อให้บรรลุภารกิจของหน่วยงาน จากเหตุผลดังกล่าวข้างต้น ผู้ออกแบบเสนอความคิดเบื้องต้นการระบุตำแหน่ง แนวสายทางของโครงการ ในแผนที่ภาพถ่ายทางอากาศ Google Maps นั้นทำให้สามารถเห็นถึงภาพรวมของโครงการได้ ช่วยให้การออกแบบมีประสิทธิภาพมากขึ้น และสามารถใช้เป็นรูปแบบเบื้องต้นได้สามารถลดระยะเวลาในการทำงานได้ จึงได้มีการนำโปรแกรม Map Puzzle มาประยุกต์ใช้ร่วมกับโปรแกรม Civil 3D เพื่อช่วยระบุตำแหน่งแนวสายทาง ระยะทาง สามารถช่วยในการออกแบบ ใช้ในการปรับปรุงรูปแบบโครงการให้เหมาะสม ปลอดภัย และเป็นปัจจุบัน อีกทั้งยังนำไปใช้ประโยชน์ในการนำเสนอรูปแบบโครงการ ต่อประชาชนที่มีส่วนได้ ส่วนเสียของโครงการ สามารถทำความเข้าใจกับประชาชน โดยเฉพาะในจัดให้มีการประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชน

๒) ข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการพัฒนางานหรือปรับปรุงงาน

เพื่อให้ได้ข้อมูลและรู้ถึงสภาพพื้นที่ภูมิประเทศเบื้องต้น Google Maps เป็นโปรแกรมที่ทุกคนสามารถเข้าถึงได้ เนื่องจากเป็นโปรแกรมที่อนุญาตให้ใช้อย่างเสรี เพื่อใช้สำหรับดูภาพถ่ายทางอากาศ และภาพถ่ายจากดาวเทียม การค้นหาเส้นทาง แผนที่การคมนาคม สภาพพื้นที่ภูมิประเทศ และยังสามารถดูสภาพแวดล้อมบริเวณหน้างานจริงได้จาก Street View นับเป็นอีกรูปแบบหนึ่งของ Google ในการสร้างระบบติดต่อกับผู้ใช้งาน เพื่ออำนวยความสะดวกในการแสดงผลข้อมูล ที่จะช่วยให้ผู้ออกแบบรู้ถึงสภาพตำแหน่งถนน อาคาร และรายละเอียดส่วนอื่นๆ ทำให้สามารถเข้าใจสภาพพื้นที่ได้อย่างรวดเร็ว สำหรับการนำข้อมูลรูปแผนที่สายทางโครงการจาก Google Maps เข้าสู่โปรแกรม Auto Cad นั้น อาจมีความคลาดเคลื่อนในเรื่องของขนาดสัดส่วน Scale รูปแผนที่ ดังนั้นผู้ออกแบบจึงใช้กระบวนการของ Map Puzzle ซึ่งเป็นโปรแกรมที่พัฒนาจากประเทศ สวีเดน เป็นโปรแกรมดาวนโหลดแผนที่จาก Google Maps ที่มีความชัดเจน น่าเชื่อถือได้ของพิกัด ขนาดสัดส่วน Scale รูปแผนที่ สามารถสนับสนุนข้อมูลโปรแกรม Civil 3D ในการจัดทำแนวสายทาง ระยะทาง กม.แต่ละจุดในรูปแผนที่ สำหรับการออกแบบเบื้องต้น

๓) ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. สามารถนำมาประกอบการนำเสนอ ตำแหน่งต่างๆ ในสายทางโครงการ เพื่อทำความเข้าใจกับประชาชน ถึงเป้าหมายรูปแบบ จุดประสงค์โครงการในการออกแบบมากขึ้น ลดความขัดแย้ง
๒. ทำให้ผู้ออกแบบประหยัดเวลาในการทำทำความเข้าใจพื้นที่ รับรู้สภาพโครงข่ายสายทางโครงการได้อย่างรวดเร็วขึ้น เพื่อใช้ในการตัดสินใจออกแบบสิ่งต่างๆ ในสายทาง
๓. ช่วยให้รู้ถึงจุดตำแหน่ง พื้นที่ต่างๆ ว่าอยู่ กม. อะไร เพื่อสะดวกต่อการร้องขอสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ในสายทางโครงการ

  
(นายวิโรจน์ คงแก้ว)  
วิศวกรโยธาเชี่ยวชาญ  
ร.ส.บ.๒

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ)  (ผู้เข้ารับการศึกษา)  
( นายเอกลักษณ์ แสนหอม )

(วันที่ ๓๐ เดือน เมษายน พ.ศ. ๒๕๖๓.)

(ลงชื่อ)  (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)  
( นายไพรัช เสนามนตรี )

(วันที่ ๓๐ เดือน เมษายน พ.ศ. ๒๕๖๓.)