

ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (เรียงลำดับตามความดีเด่นหรือความสำคัญ)

๑) ชื่อผลงาน

- ๑.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : งานออกแบบงานก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง ทางหลวงหมายเลข ๒๑๑๒ ตอนควบคุม ๐๒๐๐ หนามแท่ง - โขงเจียม ระหว่าง กม.๑๐๖+๘๐๐ - กม.๑๐๙+๘๗๕
- ๑.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : การแก้ปัญหาจุดกลับรถและออกแบบจุดกลับรถกิจกรรมปรับปรุงการแบ่งทิศทางการจราจรเพื่อความปลอดภัย ทางหลวงหมายเลข ๒๒๖ ตอน ศรีสะเกษ - ห้วยชะยุ้ง ระหว่าง กม.๒๘๐+๓๕๔ - กม.๒๘๑+๘๔๗
- ๑.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : การออกแบบ PHASE และ CYCLE TIME ไฟสัญญาณจราจร ๒ แห่ง ให้สอดคล้องกันเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร ในทางหลวงหมายเลข ๒๒๐ ตอน วังหิน - ชูชน์ ระหว่าง กม.๔๘+๖๐๐ - กม.๔๙+๑๒๐

๒) ระยะเวลาที่ดำเนินการ

- ๒.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : ธันวาคม ๒๕๖๖ - กุมภาพันธ์ ๒๕๖๗
- ๒.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : ธันวาคม ๒๕๖๕ - มิถุนายน ๒๕๖๖
- ๒.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : ธันวาคม ๒๕๖๑ - มีนาคม ๒๕๖๒

๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน

- ผลงานลำดับที่ ๑ : ตนเองปฏิบัติ ร้อยละ ๘๐

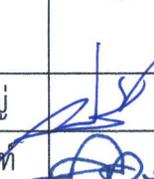
รายละเอียดผลงาน ออกแบบทางเลขาคณิต ออกแบบรูปตัด ออกแบบแนวทางราบ ออกแบบแนวทางตั้ง ออกแบบโครงสร้างชั้นทาง ออกแบบอาคารระบายน้ำและระบบระบายน้ำ คำนวณปริมาณงาน ออกแบบงานเบ็ดเตล็ด กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วมในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงานของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายทีรยุทธ สมสุข		ร้อยละ ๑๐	เป็นผู้บังคับบัญชา กำกับดูแลในการปฏิบัติงาน
นายกฤษฎา ศรีขาว		ร้อยละ ๑๐	ตรวจทานการออกแบบ ตรวจทานปริมาณงาน

ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (ต่อ)

- ผลงานลำดับที่ ๒ : ตนเองปฏิบัติ ร้อยละ ๘๐

รายละเอียดผลงาน พิจารณาปัญหาด้านเรขาคณิต หลักเกณฑ์การเปิดเกาะกลางเพื่อการกลับรถ เสนอขออนุมัติ จุดกลับรถโดยความเห็นชอบตามลำดับชั้น
กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือ ชื่อ	สัดส่วน ผลงานของผู้ มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายปฐมพงศ์ เสนาใหญ่		ร้อยละ ๑๐	เป็นผู้บังคับบัญชา กำกับดูแลในการปฏิบัติงาน
นายภูวนนท์ ภาภูตานนท์		ร้อยละ ๑๐	ร่วมพิจารณาและออกแบบจุดกลับรถ

- ผลงานลำดับที่ ๓ : ตนเองปฏิบัติ ร้อยละ ๘๐

รายละเอียดผลงาน วิเคราะห์ปัญหา สำนวจปริมาณการจราจร พิจารณาปริมาณการจราจรเพื่อออกแบบ PHASE และ CYCLE TIME เพื่อแก้ปัญหาการจราจร
กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือ ชื่อ	สัดส่วน ผลงานของผู้ มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายไพรัตน์ นวลประสพ		ร้อยละ ๑๐	เป็นผู้บังคับบัญชา กำกับดูแลในการปฏิบัติงาน
นายสัจจพงษ์ แสงผล		ร้อยละ ๑๐	สำวจปริมาณการจราจร ข้อมูลการจราจร

๔) ข้อเสนอแนวคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน (จำนวน ๑ เรื่อง)

เรื่อง การประยุกต์ใช้โปรแกรม Quantum GIS ในการออกแบบงานทาง

แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวคิดการพัฒนา หรือปรับปรุงงาน

(กรณีเลื่อนประเภทวิชาการ ระดับชำนาญการพิเศษ)

ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ งานออกแบบงานก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง ทางหลวงหมายเลข ๒๑๑๒
ตอนควบคุม ๐๒๐๐ ตอน หนามแท่ง - โขงเจียม ระหว่าง กม.๑๐๖+๘๐๐ - กม.๑๐๙+๘๗๕

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

ตามที่แขวงทางหลวงอุบลราชธานีที่ ๒ ได้รับความเห็นชอบโครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง งานก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง ทางหลวงหมายเลข ๒๑๑๒ ตอนควบคุม ๐๒๐๐ ตอน หนามแท่ง - โขงเจียม ระหว่าง กม.๑๐๖+๘๐๐ - กม.๑๐๙+๘๗๕ นั้น

ผู้ขอรับการประเมินได้รับมอบหมายให้เป็นผู้ออกแบบโครงการฯ ดังกล่าวข้างต้น จากการรวบรวมข้อมูลการสำรวจภาคสนาม ข้อมูลประวัติสายทาง วัตถุประสงค์ของโครงการฯ มาตรฐานชั้นทางและข้อมูลประกอบการออกแบบต่างๆ แล้วทำการออกแบบตามลำดับขั้นตอน ดังนี้

๑. การออกแบบทางเลหาคณิต ได้แก่ ออกแบบรูปตัด ออกแบบแนวทางราบ ออกแบบแนวทางตั้ง
๒. ประสานส่วนวิเคราะห์และตรวจสอบฯ ในการออกแบบโครงสร้างทาง ได้แก่ การออกแบบชั้นทาง การออกแบบรูปตัดโครงสร้างทาง (TYPICAL CROSS SECTION) กำหนดรายการรายละเอียดของวัสดุที่ใช้ก่อสร้างและข้อกำหนดพิเศษต่างๆ การออกแบบ
๓. การออกแบบอาคารระบายน้ำและระบบระบายน้ำประกอบ ได้แก่ ออกแบบประเภทของอาคารระบายน้ำ (ท่อกลม, ท่อเหลี่ยม และสะพาน) ออกแบบขนาดของอาคารระบายน้ำ
๔. คำนวณปริมาณงานต่างๆ
๕. ออกแบบเบ็ดเตล็ดอื่นที่จำเป็น

ในงานก่อสร้างเพิ่มไหล่ทางโครงการฯ นี้ มีโค้งที่ กม.๑๐๗+๒๒๗.๗๖๑, กม.๑๐๗+๘๓๗.๕๙๒ และ ที่ กม.๑๐๙+๒๒๖.๐๓๖ ผู้ขอรับการประเมินได้คำนวณออกแบบโค้ง การยกโค้ง (SUPERELEVATION) การขยายผิวจราจรในทางโค้ง (PAVEMENT WIDENING ON CURVES)

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

ขณะที่ยานพาหนะแล่นบนทางโค้งราบจะเกิดแรงหนีศูนย์กลาง ทำให้ยานพาหนะเกิดการพลิกคว่ำหรือหลุดออกจากโค้งได้ ดังนั้นในการออกแบบโค้งราบจำเป็นต้องพิจารณาถึงการยกโค้งและจัดระยะในการยกโค้ง (TRANSITION LENGTH) ให้สัมพันธ์กับความเร็วที่ใช้ในการออกแบบเพื่อความปลอดภัยแก่ยานพาหนะมากที่สุด และในขณะเดียวกันที่ยานพาหนะแล่นเข้าโค้งนั้นรัศมีเลี้ยวของล้อหลังจะมีรัศมีเลี้ยวน้อยกว่าล้อหน้า ซึ่งจะทำให้ไม่ปลอดภัยกับยานพาหนะที่แล่นสวนทางมาหรือยานพาหนะที่แล่น ในทิศทางเดียวกัน (กรณีหลายช่องจราจร) จึงมีความจำเป็นต้องขยายผิวจราจรในทางโค้งให้กว้างขึ้นเพื่อที่จะให้มีพื้นที่สำหรับยานพาหนะแล่นห่างกันได้เหมือนช่องทางตรง และไม่ทำให้ล้อของยานพาหนะล้อออกนอกผิวจราจรเมื่อแล่นเข้าโค้ง

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

เกิดความปลอดภัยแก่ยานพาหนะที่แล่นบนทางโค้งราบ ป้องกันการพลิกคว่ำหรือหลุดออกจากโค้ง และป้องกันการเบียดการชนกับยานพาหนะที่แล่นสวนทางมาหรือยานพาหนะที่แล่นในทิศทางเดียวกัน

ชื่อผลงานลำดับที่ ๒ การแก้ไขปัญหาคดกัลดรถและออกแบบจุดกัลดรถกิจกรรมปรับปรุงการแบ่ง
ทิศทางการจราจรเพื่อความปลอดภัย ทางหลวงหมายเลข ๒๒๖ ตอน ศรีสะเกษ - ห้วยชะยุ้ง
ระหว่าง กม.๒๘๐+๓๕๔ - กม.๒๘๑+๘๔๗

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

โครงการเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยบนทางหลวงประจำปี ๒๕๖๖ กิจกรรมปรับปรุงการ
แบ่งทิศทางการจราจรเพื่อความปลอดภัยทางหลวงหมายเลข ๒๒๖ ตอน ศรีสะเกษ - ห้วยชะยุ้ง
ระหว่าง กม.๒๘๐+๓๕๔ - กม.๒๘๑+๘๔๗ ปริมาณงาน ๑ แห่ง เนื่องจากทางหลวงช่วงดังกล่าวอยู่ใน
ชุมชนซึ่งเป็นแหล่งดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจ มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องทำกิจกรรมปรับปรุง
การแบ่งทิศทางการจราจรเพื่อความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทาง มีจุดกัลดรถ
๑ จุด ที่ กม.๒๘๑+๒๕๐ ผู้ขอรับการประเมินในฐานะผู้ควบคุมงานได้สำรวจพื้นที่ในสนามประกอบ
กับผลการประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชนเมื่อวันที่ ๑๐ เมษายน ๒๕๖๖ ณ วัดบ้านโนนดั่ง
ต.หนองแก้ว อ.เมือง จ. ศรีสะเกษ ผลการประชุมชาวบ้านโนนดั่งมีความเห็นว่าจุดกัลดรถควรจะเลย
โรงสี บริเวณใกล้ๆ สำนักงาน TOT เพื่อที่จะได้ใช้ประโยชน์กับชุมชนจริงๆ ผู้ประกอบการซึ่งได้รับ
ผลกระทบเสนอว่าจุดกัลดรถที่กรมทางหลวงกำหนดประมาณกึ่งกลางของ ๒ จุดกัลดรถเดิมอาจ
ไม่เหมาะสมควรพิจารณาจุดอื่น เมื่อได้ประเด็นปัญหา ผู้ขอรับการประเมินในฐานะผู้ควบคุมงานได้
พิจารณาจุดกัลดรถโดยออกแบบตามหลักวิศวกรรมแล้วเสนอขออนุมัติจุดกัลดรถโดยความเห็นชอบ
ของผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ ๙ ตามลำดับ

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

๑. ข้อพิจารณาถึงปัญหาด้านเรขาคณิตในการเปิดเกาะกลางเพื่อการกัลดรถ ได้แก่
 - ๑.๑ จุดเปิดเกาะต้องไม่ตรงที่เป็นทางเชื่อมทั้งสองข้างที่ตรงกัน เพื่อหลีกเลี่ยงการเกิดสี่แยก
 - ๑.๒ จุดเปิดเกาะไม่ควรอยู่บนทางลาดชันตั้งแต่ ๔ % ขึ้นไปโดยพิจารณาเรื่องรถบรรทุก
ที่จะเลี้ยว โดยเฉพาะขึ้นทางลาดชัน
 - ๑.๓ จุดเปิดเกาะไม่ควรอยู่ใกล้หรืออยู่ในโค้งที่รัศมีโค้งไม่ยาว
 - ๑.๔ จุดเปิดเกาะไม่ควรอยู่ใกล้ทางแยกหรือทางรถไฟตัดทางหลวง
 - ๑.๕ จุดเปิดเกาะไม่ควรอยู่ใกล้คอสะพานโดยเฉพาะส่วนที่แคบ เป็นสะพานที่เป็นโค้งตั้งหรือ
โค้งราบ หรือบนทางลาดชัน
 - ๑.๖ จุดเปิดเกาะต้องไม่มีปัญหาเรื่องการมองเห็นทั้งสองทิศทางของถนน (SIGHT DISTANCE
FOR U – TURN)
 - ๑.๗ จุดเปิดเกาะต้องพิจารณาปัญหาการกัลดรถต้องมีความกว้างของเกาะความกว้างของ
ช่องจราจรและไหล่ทางพอเพียงกับการกัลดรถจากช่องจราจรด้านในของเกาะกลางถึง
ไหล่ทางด้านนอกตามลักษณะของรถหลักที่จะกัลดรถ

๒. ระยะห่างของจุดเปิดเกาะกลาง

ระยะห่างของจุดกัลดรถจะขึ้นอยู่กับความเร็วของรถบนทางหลวง จำนวนช่องจราจร จำนวนรถ
ที่จะเลี้ยวเข้า - ออกตรงจุดเปิดเกาะเพื่อเข้า - ออก ด้านข้างทางจะเกี่ยวข้องกับกระแสจราจร
ในลักษณะ ตัดสลับ (WEAVING) ที่จะต้องคำนวณระยะของการตัดสลับที่เหมาะสม (WEAVING
LENGTH) ตลอดจนความยาวของช่องรอเลี้ยว (STORAGE) ก่อนถึงจุดเปิดเกาะและระยะผาย
(TAPER) ของการปรับช่องจราจรที่เกาะกลางทั้งสองจุดที่จะเปิดเกาะกลาง

ชื่อผลงานลำดับที่ ๒ การแก้ไขปัญหาคดกั้บรถและออกแบบจุดกั้บรถกิจกรรมปรับปรุงการแบ่ง
ทิศทางการจราจรเพื่อความปลอดภัย ทางหลวงหมายเลข ๒๒๖ ตอน ศรีสะเกษ - ห้วยชะยุ้ง
ระหว่าง กม.๒๘๐+๓๕๔ - กม.๒๘๑+๘๔๗ (ต่อ)

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๑. สามารถดำเนินการก่อสร้างจุดกั้บรถได้ตามหลักวิศวกรรมและสอดคล้องกับความต้องการของชุมชน
๒. เสริมสร้างความเข้าใจอันดีระหว่างกรมทางหลวงและผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องกับโครงการฯ
๓. กรมทางหลวงได้ทราบถึงความสนใจ ความกังวล หรือข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อโครงการฯ

ชื่อผลงานลำดับที่ ๓ การออกแบบ PHASE และ CYCLE TIME ไฟสัญญาณจราจร ๒ แห่ง ให้สอดคล้องกันเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร ในทางหลวงหมายเลข ๒๒๐ ตอน วังหิน - ชูชันธุ์ ระหว่าง กม.๔๘+๖๐๐ - กม.๔๙+๑๒๐

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

ตามที่แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ ๑ มีงานปรับปรุงความปลอดภัยบริเวณหน้าโรงเรียน ทางหลวงหมายเลข ๒๒๐ ตอน วังหิน - ชูชันธุ์ ระหว่าง กม.๔๘+๙๐๐ - กม.๔๙+๑๒๐ ปริมาณงาน ๑ แห่ง เนื่องจากทางหลวงดังกล่าวเป็นบริเวณหน้าโรงเรียนเพื่อให้ประชาชนและนักเรียนได้รับความปลอดภัย เพื่อให้ผู้ใช้เส้นทางสามารถควบคุมยานพาหนะอยู่ในช่องจราจร สามารถตัดสินใจที่จะเปลี่ยนช่องจราจร, แชนหรือหยุดรถได้อย่างปลอดภัย ด้วยป้ายจราจร เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง และการจัดการจราจรบริเวณทางแยกด้วยไฟสัญญาณจราจร ที่ กม.๔๘+๖๐๐ และ ที่ กม.๔๙+๑๒๐ นั้น เมื่อเปิดใช้งานได้ประสบปัญหาการติดขัดของการจราจร ผู้รับการประเมินจึงได้ทำการวิเคราะห์ปัญหา สำนวจปริมาณการจราจร พิจารณาปริมาณการจราจรเพื่อออกแบบ PHASE หาความเหมาะสมของ INTERGREEN PERIOD และ LOST TIME ทำการแปลงปริมาณจราจรให้เป็นหน่วยเทียบเท่ารถยนต์นั่งส่วนบุคคล (PCU) และปริมาณจราจรสูงสุด (SATURATION FLOW) หาค่า Y_{max} ของแต่ละ PHASE คำนวณหาค่า C_o (OPTIMUM CYCLE TIME) หาค่า EFFECTIVE GREEN TIME และ ACTUAL GREEN TIME เขียนแผนผังสัญญาณไฟจราจร

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

การออกแบบ PHASE และ CYCLE TIME ที่เหมาะสม ความสัมพันธ์ระหว่างความเร็วและปริมาณจราจรเชื่อมโยงระหว่างทางแยก เนื่องจากปริมาณการจราจรมีการแปรเปลี่ยนตามวันเวลา ความยาวของแถวคอย

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๑. เพิ่มอัตราการไหล (FLOW RATE) ของรถที่ผ่านทางแยกเนื่องจากรถสามารถเคลื่อนที่ผ่านทางแยกได้อย่างเป็นระเบียบ
๒. สามารถลดการติดขัด (TRAFFIC JAM) และความล่าช้า (DELAY) บริเวณทางแยกที่มีปริมาณการจราจรสูง เนื่องจากการตัดกัน (CROSSING) ของรถในแต่ละทิศทาง
๓. ทำให้รถทางโทและรถที่จะเลี้ยวขวาสามารถผ่านทางแยกได้สะดวกมากขึ้น
๔. ทำให้คนเดินเท้าสามารถข้ามถนนได้สะดวกและปลอดภัย
๕. สามารถลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุบางประเภทในบริเวณทางแยกได้

ชื่อข้อเสนอแนวความคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน

เรื่อง การประยุกต์ใช้โปรแกรม Quantum GIS ในการออกแบบงานทาง

๑) สรุปหลักการและเหตุผล

การออกแบบทางจำเป็นต้องอาศัยการสำรวจเส้นทางไม่ว่าจะเป็นการสำรวจทางภาคพื้นดินหรือการสำรวจทางอากาศ เพื่อให้ได้ข้อมูลต่างๆ ใช้ในการพิจารณาออกแบบ ด้วยเทคโนโลยีในปัจจุบันอากาศยานไร้คนขับ Unmanned Aerial Vehicle (UAV) เป็นที่นิยมแพร่หลายสำหรับงานสำรวจภูมิประเทศ แต่ในบางครั้งบางสถานะการณ์ เช่น การสำรวจผ่านสถานที่ห้ามบิน ไม่สามารถทำการบินสำรวจภูมิประเทศได้ เพื่อให้ได้แผนที่ภาพถ่ายทางอากาศมาใช้ในการพิจารณาออกแบบ จำเป็นต้องหาเครื่องมือมาช่วยให้ได้มาซึ่งแผนที่ภาพถ่ายทางอากาศ โปรแกรม Quantum GIS ก็เป็นอีกทางเลือกหนึ่งในการที่จะได้มาซึ่งแผนที่ภาพถ่ายทางอากาศ เพื่อนำข้อมูลมาออกแบบต่อไป

๒) ข้อเสนอแนวความคิด/ข้อเสนอ และข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไข

โปรแกรม Quantum GIS เป็นโปรแกรมระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ประเภทซอฟต์แวร์รหัสเปิดที่ไม่คิดค่าใช้จ่าย (Free and Open Source Software) มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งมีการสร้างฟังก์ชันเสริมในรูปแบบของ Plug-in เพื่อรองรับการใช้งานเฉพาะด้าน ในส่วนของการออกแบบงานทางต้องการแผนที่ภาพถ่ายทางอากาศเพื่อให้ได้ข้อมูลต่างๆ ใช้ในการพิจารณาออกแบบ ข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นจะเป็นในส่วนของการเอาใจใส่ในการระบุค่าต่างๆ ในโปรแกรม เช่น การกำหนดระบบอ้างอิงพิกัดทางภูมิศาสตร์ แนวทางแก้ไข มีความเคร่งครัดในการระบุ เพราะระบบอ้างอิงทางภูมิศาสตร์ มีความสำคัญในการกำหนดตำแหน่งบนแผนที่หรือภาพถ่าย เพื่อระบุตำแหน่งของพื้นที่จริง ในภูมิประเทศ โดยระบบพิกัดภูมิศาสตร์ สำนักงานทางหลวงที่ ๙ ได้แก่ EPSG:๓๒๖๔๘ WGS ๘๔ / UTM Zone ๔๘N

๓) ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. ทำให้ได้แผนที่ภาพถ่ายทางอากาศเพื่อใช้ในการพิจารณาออกแบบ ในกรณีที่ไม่สามารถทำการบินสำรวจภูมิประเทศด้วยอากาศยานไร้คนขับ
๒. สามารถพัฒนาใช้โปรแกรมในการจัดการข้อมูลงานทางในเรื่องอื่นๆ ได้ เช่น แผนที่ข้อมูลแผนงานเพื่อสำรวจและออกแบบ

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ)  (ผู้ขอรับการประเมิน)

(นายเทตศักดิ์ เลโธสง)

(วันที่ ๕ เดือน ๕.๑ พ.ศ. ๒๕๖๗)

(ลงชื่อ)  (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(นายทฤษฎธ สมสุข)

(วันที่ ๕ เดือน ๕.๑ พ.ศ. ๒๕๖๗)