

๒. ผลงานที่จะส่งประเมิน (จำนวน ๒ เรื่อง)

๑) ชื่อผลงาน

- ๑.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : การออกแบบทางหลวงหมายเลข ๓ สาย อ.บางปู – อ.บางปะกง ตอน ๒ (กม.๕๓+๑๖๐.๐๐๐ – กม.๕๘+๘๗๕.๐๐๐)
- ๑.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : การออกแบบทางหลวงหมายเลข ๓๙๐๒ ทางบริการด้านนอกของทางหลวงพิเศษหมายเลข ๙ ถนนวงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร (ด้านตะวันตก) ช่วง พระประแดง – บางขุนเทียน (กม.๐+๐๐๐.๐๐๐ RT. – กม. ๑๓+๖๐๐.๐๐๐ RT.)

๒) ระยะเวลาที่ดำเนินการ

- ๒.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : ๔ เดือน (พฤษภาคม ๒๕๖๐ – สิงหาคม ๒๕๖๐)
- ๒.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : ๔ เดือน (สิงหาคม ๒๕๖๒ – พฤศจิกายน ๒๕๖๒)

๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน

๓.๑) ตนเองปฏิบัติ

- ผลงานลำดับที่ ๑ : (๘๐%)
- ศึกษาสภาพพื้นที่โครงการจากข้อมูลสำรวจและสภาพพื้นที่จริงในสนาม
 - ศึกษาสภาพการจราจรในพื้นที่
 - ออกแบบรูปตัดถนนในรูปแบบทั่วไป
 - ออกแบบทางด้านเรขาคณิต (Geometric Design) โค้งแนวราบและโค้งแนวตั้ง
 - ร่วมการรับฟังความคิดเห็นโครงการฯ ของประชาชนในพื้นที่
 - คำนวณปริมาณงานงานให้สอดคล้องกับวงเงินงบประมาณก่อสร้าง
 - จัดทำแบบรายละเอียดก่อสร้าง

๒. ผลงานที่จะส่งประเมิน (ต่อ)

- ผลงานลำดับที่ ๒ : (๘๐%)
 - ศึกษาสภาพพื้นที่โครงการจากข้อมูลสำรวจและสภาพพื้นที่จริงในสนาม
 - ศึกษาสภาพการจราจรในพื้นที่
 - ออกแบบรูปตัดถนนในรูปแบบทั่วไป
 - ออกแบบทางด้านเรขาคณิต (Geometric Design) โคงังแนวราบและโค้งแนวตั้ง
 - ออกแบบงานอำนวยความสะดวกและสิ่งอำนวยความสะดวกบนทางหลวง
 - คำนวณปริมาณงานงานให้สอดคล้องกับวงเงินงบประมาณก่อสร้าง
 - จัดทำแบบรายละเอียดก่อสร้าง

๓.๒) ผู้ร่วมจัดทำผลงานปฏิบัติ

- ผลงานลำดับที่ ๑ : คิดเป็นส่วนร้อยละ ๒๐ ประกอบด้วย
 - (๑) นายเพิ่มวุฒิ บุรพาศิริวัฒน์ (๑๐%)
 - ศึกษาสภาพพื้นที่โครงการจากข้อมูลสำรวจและสภาพจริงในสนาม
 - ศึกษาสภาพปัญหาการจราจร
 - คำนวณปริมาณงาน
 - ออกแบบงานระบายน้ำ
 - (๒) นายอิทธิเชษฐ์ อุดะธีรวิชัย (๑๐%)
 - จัดทำแบบก่อสร้าง
 - ออกแบบรูปตัดของถนน
 - ออกแบบ ทางด้านเรขาคณิต (Geometric Design)
 - ออกแบบงานอำนวยความสะดวกและสิ่งอำนวยความสะดวก
 - คำนวณปริมาณงาน
- ผลงานลำดับที่ ๒ : คิดเป็นส่วนร้อยละ ๒๐ ประกอบด้วย
 - (๑) นายเพิ่มวุฒิ บุรพาศิริวัฒน์ (๑๐%)
 - ศึกษาสภาพพื้นที่โครงการจากข้อมูลสำรวจและสภาพจริงในสนาม
 - ศึกษาสภาพปัญหาการจราจร
 - คำนวณปริมาณงาน
 - ออกแบบงานระบายน้ำ

๒. ผลงานที่จะส่งประเมิน (ต่อ)

(๒) นายอิทธิเชษฐ์ อุตะธีรวิชัย (๑๐%)

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

๔) ข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการเพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น
(จำนวน ๑ เรื่อง)

เรื่อง การพัฒนาภูมิทัศน์ทางเดินเท้าด้วยพื้นคอนกรีตพิมพ์ลาย (Stamped Concrete)

แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวความคิด/
วิธีการเพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น
(กรณีประเมินเพื่อขอรับเงินประจำตำแหน่ง)

ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ การออกแบบทางหลวงหมายเลข ๓ สาย อ.บางปู – อ.บางปะกง ตอน ๒
(กม.๕๓+๑๖๐.๐๐๐ – กม.๕๘+๘๗๕.๐๐๐)

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓ เดิมเป็นผิวทางลาดยางชนิด แอสฟัลต์คอนกรีต (Asphaltic Concrete) เขตทางทั่วไปกว้าง ๗๕ เมตร เป็นถนน ๒ ช่องจราจร ผิวทางกว้าง ๑๑ เมตร ช่องจราจร กว้างช่องละ ๓.๕๐ เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ ๒.๕๐ เมตร มีปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดทั้งปี (AADT) ๔๒,๑๙๔ คันต่อวัน ปริมาณรถบรรทุกร้อยละ ๒๔.๖๘ (ปี ๒๕๖๐)

เนื่องจากทางหลวงสายนี้เป็นเส้นทางคมนาคมหลักมุ่งสู่ภาคตะวันออก มีนิคมอุตสาหกรรมอยู่ในพื้นที่จำนวนมาก มีการเดินทางและการขนส่งสินค้า ทำให้มีอัตราการเพิ่มขึ้นของปริมาณจราจรสูง เพื่อให้การเดินทางการขนส่งสินค้าและการสัญจรของประชาชนในพื้นที่ได้รับความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และเตรียมความพร้อมเข้าสู่ประชาคมอาเซียน (AEC) กรมทางหลวงจึงได้มีการออกแบบขยายทางหลวงเป็น ๔ ช่องจราจร ผิวทางออกแบบเป็นประเภทมอดิไฟด์แอสฟัลต์คอนกรีต (Modified Asphalt Concrete) มีเกาะกลางแบ่งแยกทิศทางการจราจรแบบยก และได้ออกแบบระบบระบายน้ำตามแนวยาว ประกอบด้วย รางระบายน้ำดาดคอนกรีต และคันดิน (DYKE) ป้องกันน้ำทะเลหนุนอีกด้วย

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

๒.๑ การออกแบบระบบระบายน้ำในย่านชุมชน เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวมักมีปัญหาเรื่องน้ำทะเลหนุน และไม่สามารถก่อสร้างคันดิน DYKE ในบริเวณชุมชนได้

๒.๒ การเลือกชนิดเกาะกลางถนน เพื่อใช้แบ่งแยกทิศทางการจราจร โดยโครงการนี้อยู่บริเวณพื้นที่ชุมชน โรงเรียน และนิคมอุตสาหกรรม จึงออกแบบเป็นเกาะกลางแบบยก เพื่อเพิ่มพื้นที่ให้สำหรับคนข้ามถนนและสามารถใช้เปิดจุดกลับรถให้กับประชาชนในพื้นที่ได้

๒.๓ การออกแบบสะพานคลองด่าน เนื่องจากสะพานดังกล่าวอยู่ในช่วงเขตทางแคบ พื้นที่ ๒ ข้างทางอยู่ติดกับบ้านเรือน จึงต้องพิจารณาเรื่องการขยายสะพานเพื่อไม่ให้กระทบกับประชาชนที่อยู่อาศัยในบริเวณดังกล่าว และต้องคำนึงถึงความต่อเนื่องของช่องจราจรตลอดทั้งสายทาง

๒.๔ การออกแบบปรับปรุงทางแยก เนื่องจากมีการขยายช่องจราจร จึงต้องปรับปรุงทางแยกให้สอดคล้องกับสภาพในอนาคต โดยต้องคำนึงถึงปริมาณจราจรในแต่ละทิศทาง

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๓.๑ ช่วยให้การเดินทางและการขนส่ง มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

๓.๒ สามารถลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุแก่ผู้ใช้ทาง เนื่องจากมีการทำเกาะกลางแบบยก และบริเวณทางแยกได้รับความคล่องตัว

๓.๓ การสร้างคันดิน (DYKE) และก่อสร้างระบบระบายน้ำในย่านชุมชนช่วยแก้ปัญหา น้ำทะเลหนุนและป้องกันน้ำท่วมได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๓.๔ เป็นการพัฒนาชุมชนบริเวณสองข้างทางให้ดีขึ้น เนื่องจากมีการปรับปรุงทางเชื่อมเข้าสู่ชุมชนกับทางหลวงสายหลัก สามารถใช้เป็นเส้นทางขนส่งและดำเนินธุรกิจได้

ชื่อผลงานลำดับที่ ๒ การออกแบบทางหลวงหมายเลข ๓๙๐๒ ทางบริการด้านนอกของทางหลวงพิเศษ
หมายเลข ๙ ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ด้านตะวันตก) ช่วง
พระประแดง - บางขุนเทียน (กม.๐+๐๐๐.๐๐๐ RT. - กม.๑๓+๖๐๐.๐๐๐ RT.)

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๙๐๒ เดิมเป็นผิวทางลาดยางชนิด แอสฟัลต์คอนกรีต (Asphaltic Concrete) เขตทางทั่วไปกว้าง ๑๘ เมตรหรืออื่นๆ (Varies) เป็นถนน ๒ ช่องจราจร ผิวทางกว้าง ๑๒ เมตร ช่องจราจรกว้างช่องละ ๓.๕๐ เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ ๒.๕๐ เมตร มีปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดทั้งปี (AADT) ๔๗,๖๕๒ คันต่อวัน ปริมาณรถบรรทุกร้อยละ ๒๐ (ปี ๒๕๖๒)

เนื่องจากทางหลวงสายนี้เป็นเส้นทางคมนาคมหลักที่เชื่อมต่อระหว่างทางหลวงหมายเลข ๓๐๓ (ถนนสุขสวัสดิ์) กับทางหลวงหมายเลข ๓๕ (ถนนพระราม ๒) มีที่พักรถจอดอยู่ในพื้นที่ดังกล่าวจำนวนมาก อีกทั้งทางหลวงสายนี้ยังมีการเชื่อมต่อกับถนนบางขุนเทียน - ชายทะเล และถนนประชาอุทิศ ทำให้มีอัตราการเพิ่มขึ้นของปริมาณจราจรสูง เพื่อให้การสัญจรของประชาชนในพื้นที่ได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย กรมทางหลวงจึงได้มีการออกแบบปรับปรุงขยายทางหลวงในเขตทางที่มีอย่างจำกัดโดยคงสภาพเป็น ๒ ช่องจราจรตามเดิม ผิวทางออกแบบเป็นแอสฟัลต์คอนกรีต (AC ๔๐ - ๕๐) และได้ออกแบบทางเดินเท้าด้านขวาทาง พร้อมกับระบบระบายน้ำ คสล. ได้ทางเดินเท้า เพื่อป้องกันน้ำท่วมผิวจราจรอีกด้วย

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

๒.๑ ความยุ่งยากในการออกแบบระดับก่อสร้าง เนื่องจากพื้นที่บริเวณนี้เป็นพื้นที่ดินอ่อนและมีปัญหาน้ำท่วมขัง จึงต้องมีการทำ Pre-load และทำการปรับระดับก่อสร้างให้สูงขึ้นจากเดิม เพื่อลดปัญหาน้ำท่วมขังบนท้องถนน

๒.๒ ออกแบบระบบระบายน้ำ คสล. ได้ทางเดินเท้า และ Side Ditch Lining เพื่อให้สามารถระบายน้ำได้ดียิ่งขึ้นและไหลลงสู่ลำน้ำบริเวณใกล้เคียงต่อไป

๒.๓ ออกแบบช่องจราจรสำหรับแซง (Passing Lanes) โดยโครงการนี้อยู่ในบริเวณพื้นที่ชุมชนและโรงเรียน จึงออกแบบให้มี Passing Lanes เพื่อให้มีพื้นที่สำหรับการสัญจรเป็นไปอย่างคล่องตัว

๒.๔ การออกแบบสะพานข้ามทางแยกถนนบางขุนเทียน - ชายทะเล เนื่องจากลักษณะกายภาพเดิมมีถนนดังกล่าวตัดผ่านทางหลวงหมายเลข ๓๙๐๒ ทำให้การสัญจรไม่ต่อเนื่องตลอดทั้งสายทาง โดยต้องไปกลับรถได้สะพานข้ามคลองสนามชัย ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วน

๒.๕ การปรับปรุงทางแยก เนื่องจากในพื้นที่ดังกล่าวมีจุดตัดทางแยกอยู่หลายจุด ซึ่งทางแยกเดิมใช้สัญญาณไฟจราจร ซึ่งทำให้การจราจรติดขัดมาก จึงต้องมีการพิจารณาปรับปรุงทางแยกให้สอดคล้องกับสภาพการสัญจรจริงของประชาชน โดยคำนึงถึงปริมาณจราจรในแต่ละทิศทาง

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๓.๑ ช่วยให้การเดินทางของประชาชนในพื้นที่ดังกล่าว ได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย

๓.๒ สามารถลดปัญหาการจราจรติดขัด และบริเวณทางแยกได้รับความคล่องตัว

๓.๓ การยกระดับการก่อสร้างและการออกแบบระบบระบายน้ำ จะช่วยแก้ปัญหาน้ำท่วมขังบนผิวจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๓.๔ เป็นการพัฒนาชุมชนบริเวณดังกล่าวให้ดีขึ้น เนื่องจากมีการปรับปรุงทางเชื่อมเข้าสู่ชุมชนกับทางหลวงสายหลัก สามารถใช้เป็นเส้นทางขนส่งและดำเนินธุรกิจได้

ชื่อข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการเพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น
เรื่อง การพัฒนาภูมิทัศน์ทางเดินเท้าด้วยพื้นคอนกรีตพิมพ์ลาย (Stamped Concrete)

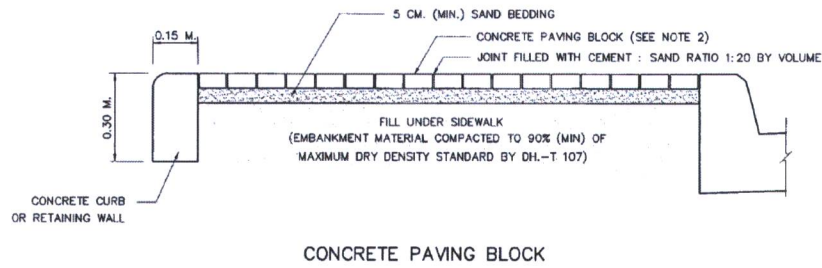
๑) สรุปหลักการและเหตุผล

ทางเดินเท้า (Side Walk) มีความสำคัญในการเชื่อมโยงระบบการเดินทางต่างๆ เข้ากับส่วนต่างๆ ของเมือง ซึ่งจะทำให้สามารถเข้าถึงส่วนต่างๆ ของเมืองได้ง่ายมากยิ่งขึ้น โดยทางเดินเท้าเป็นองค์ประกอบหนึ่งในทางหลวงที่อยู่ขนานสองข้างทางสายทางหลวง มักจะก่อสร้างทางเดินเท้าในบริเวณเขตชุมชนและเขตเมืองที่มีปริมาณจราจรบนทางหลวงค่อนข้างสูง โดยจะมีการยกระดับผิวทางเดินเท้าให้สูงกว่าผิวจราจรประมาณ ๐.๒๐ เมตร เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้แก่ประชาชนคนเดินเท้าที่ใช้ทางเดินเท้าในการเดินทางไปมา ซึ่งประชาชนคนเดินเท้าที่ใช้ทางเดินเท้านี้ ประกอบด้วยบุคคลทั่วไป คนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ ดังนั้นในการพิจารณาออกแบบพัฒนาภูมิทัศน์ทางเดินเท้าจึงควรต้องให้ความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง ซึ่งจะเห็นได้ว่าในสภาพปัจจุบันทางเดินเท้าในทางหลวงจะใช้วิธีการปูอิฐบล็อก หากปูไม่ดีจะทำให้แผ่นอิฐบล็อกไม่เรียบกับดินที่ได้ปรับระดับไว้ ทำให้อิฐบล็อกบางแผ่นพลิกไปมาได้ หรือบางแผ่นมีการแตกหักเสียหาย ก่อให้เกิดอันตรายต่อประชาชนคนเดินเท้า จึงควรพิจารณาออกแบบเพื่อให้รูปแบบของทางเดินเท้ามีความมั่นคงแข็งแรง ปลอดภัย และมีความสวยงาม ซึ่งสิ่งเหล่านี้จะทำให้ทางหลวงนั้นพัฒนาได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีมาตรฐานความปลอดภัยตอบสนองการใช้งานต่อประชาชนได้ทุกประเภท อีกทั้งยังสามารถรองรับการเจริญเติบโตของเมืองในอนาคตได้ดีอีกด้วย

ผู้เสนอแนวคิดจึงมีแนวคิดในการพัฒนาภูมิทัศน์ทางเดินเท้าด้วยพื้นคอนกรีตพิมพ์ลาย (Stamped Concrete) เพื่อพัฒนาทางเดินเท้าให้ดูมีความสวยงาม คงทน และปลอดภัยต่อประชาชนทุกประเภท ลดการบำรุงรักษา และยังเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพของทางหลวงให้ดียิ่งขึ้น

๒) ข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการพัฒนางานหรือปรับปรุงงาน

ทางเดินเท้า (Side Walk) ในทางหลวงที่ได้มีการออกแบบและก่อสร้างไว้ตามมาตรฐานกรมทางหลวง ดังแสดงในรูปที่ ๑ และรูปที่ ๒ โดยการปูด้วยอิฐบล็อกอาจทำให้ดูสวยงาม ดูแลรักษาได้ง่าย แต่ถ้าไม่ได้รับการติดตั้งที่ดีจะทำให้การยึดเกาะระหว่างอิฐบล็อกกับอิฐบล็อก และระหว่างอิฐบล็อกกับทรายปรับระดับไม่สามารถยึดเกาะได้ดี และอาจเกิดปัญหาการหลุดตัวของดินถมใต้ทางเดินเท้า จึงทำให้เกิดปัญหาอิฐบล็อกพลิกไปมา ไม่ราบเรียบ ก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้ที่เดินทางเท้าได้ จึงต้องหมั่นบำรุงรักษาอย่างสม่ำเสมอ หากอิฐบล็อกหลุดออกจากการไม่ยึดเกาะกับทรายปรับระดับ อิฐบล็อกอาจเกิดการแตก หัก ชำรุด ทำให้ไม่สามารถนำไปปูกลับเข้าสู่ตำแหน่งเดิมได้ ซึ่งจะทำให้มีค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเพิ่มมากขึ้น อีกทั้งหากการปรับระดับทำไม่ได้ดีอาจเกิดปัญหาน้ำขังบนทางเดินเท้าที่ปูด้วยอิฐบล็อกและอาจส่งผลกระทบต่อภาระระบายน้ำลงท่อระบายน้ำใต้ทางเดินเท้าอีกด้วย ดังแสดงในรูปที่ ๓



รูปที่ ๑ รูปแบบการปูอิฐบล็อกทางเดินเท้า ตามมาตรฐานกรมทางหลวงปี ๒๐๑๕



รูปที่ ๒ รูปแบบการปูอิฐบล็อกทางเดินเท้า



รูปที่ ๓ ปัญหาที่เกิดจากการปูอิฐบล็อกทางเดินเท้าได้ไม่ดี
(อ้างอิงจากเพจเฮ้ยนี้มันฟุตบอลไทยแลนด์ และเพจทางเท้าเมืองไทยจัดการใหม่ได้หรือยัง)

จากข้อกำหนดของวัสดุที่ใช้บนทางเดินเท้าดังที่กล่าวมาข้างต้น ผู้เสนอแนวคิดจึงได้มีการพัฒนาภูมิทัศน์ทางเดินเท้าด้วยพื้นคอนกรีตพิมพ์ลาย (Stamped Concrete) ดังแสดงในรูปที่ ๔ ซึ่งรูปแบบนี้จะทำให้ทางเดินเท้ามีความสวยงาม แข็งแรง คงทน และปลอดภัยต่อประชาชนคนเดินเท้าทุกประเภท ลดความเสี่ยงที่อาจเกิดอุบัติเหตุจากการปูอิฐบล็อกที่ไม่ได้มาตรฐาน อีกทั้งยังช่วยลดระยะเวลาการก่อสร้างและลดค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาทางเดินเท้า นอกจากนี้การใช้พื้นคอนกรีต

พิมพ์ลายยังสามารถช่วยในเรื่องการระบายน้ำจากทางเดินเท้าลงสู่ระบบระบายน้ำใต้ทางเดินเท้าได้ดีกว่าปูด้วยอิฐบล็อกอีกด้วย



รูปที่ ๔ รูปแบบทางเดินเท้าด้วยพื้นคอนกรีตพิมพ์ลาย (Stamped Concrete)
(อ้างอิงจากเพจ Trang Stamped Concrete)

สำหรับวิธีการพัฒนางานและให้สามารถนำไปใช้จริงได้นั้น จะเริ่มจากจัดทำแบบแนะนำข้อกำหนดวัสดุและการก่อสร้างทางเดินเท้าด้วยพื้นคอนกรีตพิมพ์ลาย เพื่อนำเสนอในงานออกแบบทางต่อไป

๓) ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ผลที่คาดว่าจะได้รับ

จากแนวคิดออกแบบพัฒนาภูมิทัศน์ทางเดินเท้าด้วยพื้นคอนกรีตพิมพ์ลาย (Stamped Concrete) นั้น สามารถเพิ่มประสิทธิภาพให้แก่ทางหลวงมากยิ่งขึ้น เมื่อนำไปใช้จะส่งผลให้เกิดประโยชน์ดังนี้

๑) เป็นรูปแบบแนะนำเพื่อช่วยพัฒนาทางเดินเท้าให้มีความสวยงาม คงทน แข็งแรง และเพิ่มความปลอดภัยแก่ประชาชนคนเดินเท้าได้ทุกประเภท

๒) เป็นทางเลือกในการเลือกใช้พื้นคอนกรีตพิมพ์ลายบนทางเดินเท้า ให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่

๓) ช่วยลดระยะเวลาในการก่อสร้าง และลดค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษา

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ)  (ผู้เข้ารับการคัดเลือก)

(นางกัญชรา ยินดีสุข)

(วันที่ ๖ เดือน ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๔)

(ลงชื่อ)  (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(นายเพิ่มวุฒิ บุรพาศิริวัฒน์)

(วันที่ ๖ เดือน ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๔)