

ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (เรียงลำดับตามความดีเด่นหรือความสำคัญ)

๑) ชื่อผลงาน

- ๑.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : การแก้ไขปรับปรุงขนาดอาคารระบายน้ำระหว่างการก่อสร้าง
ทางหลวงหมายเลข ๑๔๒๑ สาย เชียงราย - อ.ขุนตาล ตอน บ.ใหม่มงคล - อ.ขุนตาล
ตอน ๑ บริเวณ กม.๑๙+๓๒๕.๐๐๐
- ๑.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : การแก้ไขปัญหาทางนดินตด-ดินถมในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่จำกัด
ทางหลวงหมายเลข ๑๔๒๑ สาย เชียงราย - อ.ขุนตาล ตอน บ.ใหม่มงคล - อ.ขุนตาล
ตอน ๑ ระหว่าง กม.๒๓+๖๐๐.๐๐๐ - กม.๒๔+๓๐๐.๐๐๐
- ๑.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : การแก้ไขปัญหาล้วนยกโค้ง (Super Elevation) อยู่สูงกว่า
ทางเข้า-ออกสาธารณะ ทางหลวงหมายเลข ๑๔๒๑ สาย เชียงราย - อ.ขุนตาล ตอน
บ.ใหม่มงคล - อ.ขุนตาล ตอน ๑ ระหว่าง กม.๒๘+๖๐๐.๐๐๐ - กม.๒๘+๙๐๐.๐๐๐

๒) ระยะเวลาที่ดำเนินการ

- ๒.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : มีนาคม ๒๕๖๑ - กันยายน ๒๕๖๔
- ๒.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : มีนาคม ๒๕๖๑ - กันยายน ๒๕๖๔
- ๒.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : มีนาคม ๒๕๖๑ - กันยายน ๒๕๖๔

๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน

- ผลงานลำดับที่ ๑ : ตนเองปฏิบัติ ๘๐ %

รายละเอียดผลงาน

๑. ศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลรายละเอียดต่าง ๆ ในพื้นที่ที่ออกแบบ และ
คำนวณหาปริมาณน้ำที่ไหลเข้าหาทางหลวง โดยวิธีคำนวณอัตราการไหล
สูงสุดโดยใช้ Rational Formula เพื่อใช้ในการออกแบบอาคารระบายน้ำ
๒. การหาปริมาณการไหลของน้ำเข้าหาทางหลวง หาค่า Time of
concentration (Tc)
๓. การนำค่า Tc ไปหาความเข้มของฝน (I) จาก Rainfall Intensity-
Duration-Frequency Curve ของจังหวัดที่ออกแบบ
๔. การหาค่าสัมประสิทธิ์การไหลของน้ำ (C) จากกราฟความสัมพันธ์ระหว่าง
ค่าสัมประสิทธิ์การไหลของน้ำ (C) กับความเข้มของฝน (I)
๕. การคำนวณหาอัตราการไหลบนผิวดินสูงสุด (Qp)
๖. การคำนวณหาขนาดช่องเปิดที่เหมาะสม (Required opening Area)
๗. การวิเคราะห์ตรวจสอบขนาดพื้นที่หน้าตัดของอาคารระบายน้ำเดิม
๘. การเลือกชนิดและขนาดของอาคารระบายน้ำใหม่ตาม Required
opening Area

ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (ต่อ)

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมใน ผลงาน
นายสิทธิพร อินทร์สุวรรณโณ		๑๐ %	วางแผนดำเนินงาน
นายกฤษณพงษ์ จุมปารี		๑๐ %	ควบคุมงานก่อสร้าง

- ผลงานลำดับที่ ๒ : ตนเองปฏิบัติ ตนเองปฏิบัติ ๘๐ %

รายละเอียดผลงาน

๑. ศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลรายละเอียดต่าง ๆ ในพื้นที่ที่ออกแบบ
๒. การแก้ไขปัญหาร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๓. พิจารณาดำเนินการแก้ไขปัญหาตามลำดับขั้นตอน จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๔. พิจารณาดำเนินการแก้ไขค่าระดับ PROFILE GRADE ในช่วง กม.๒๓+๖๐๐.๐๐๐ - กม.๒๔+๓๐๐.๐๐๐ ให้การดำเนินการก่อสร้าง อยู่ในพื้นที่เขตทางหลวง (R.O.W.)

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมใน ผลงาน
นายสิทธิพร อินทร์สุวรรณโณ		๑๐ %	วางแผนดำเนินงาน
นายกฤษณพงษ์ จุมปารี		๑๐ %	ควบคุมงานก่อสร้าง

- ผลงานลำดับที่ ๓ : ตนเองปฏิบัติ ตนเองปฏิบัติ ๘๐ %

รายละเอียดผลงาน

๑. ศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลรายละเอียดต่าง ๆ ในพื้นที่ที่ออกแบบ
๒. การแก้ไขปัญหาร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และชุมชนในพื้นที่
๓. พิจารณาดำเนินการแก้ไขปัญหาตามลำดับขั้นตอน จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๔. พิจารณาดำเนินการปรับแก้ไขค่าระดับ PROFILE GRADE ด้าน LT. และ ด้าน RT. ให้มีความแตกต่างกัน ระหว่าง กม.๒๘+๖๐๐.๐๐๐ - กม.๒๘+๙๐๐.๐๐๐ ทำให้คันทางด้านขวาทางไม่เป็นอุปสรรคต่อทางเข้า-ออก สาธารณะ และทางเข้าบ้านเรือนประชาชนบริเวณข้างทาง

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมใน ผลงาน
นายสิทธิพร อินทร์สุวรรณโณ		๑๐ %	วางแผนดำเนินงาน
นายกฤษณพงษ์ จุมปารี		๑๐ %	ควบคุมงานก่อสร้าง

ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (ต่อ)

๔) ข้อเสนอแนวคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน (จำนวน ๑ เรื่อง)

เรื่อง การปรับปรุงวิธีการขอใช้พื้นที่ภายในเขตป่าสงวนแห่งชาติ เพื่อดำเนินการก่อสร้าง
ทางหลวงให้แล้วเสร็จตามสัญญา

แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวความคิดการพัฒนา หรือปรับปรุงงาน

ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ การแก้ไขปรับปรุงขนาดอาคารระบายน้ำระหว่างการก่อสร้างทางหลวง

หมายเลข ๑๔๒๑ สาย เชียงราย - อ.ขุนตาล ตอน บ.ใหม่มงคล - อ.ขุนตาล
ตอน ๑ บริเวณ กม.๑๙+๓๒๕.๐๐๐

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

เป็นการหาขนาดของอาคารระบายน้ำในพื้นที่ก่อสร้างของโครงการฯ ซึ่งอยู่ในแนวการก่อสร้างแนวใหม่ โดยในประเด็นที่สำคัญคือในร่องน้ำตามแบบก่อสร้างของโครงการฯ กม.๑๙+๓๒๕.๐๐๐ มีการก่อสร้าง อาคารระบายน้ำ ท่อกลมคอนกรีตเสริมเหล็ก ขนาด $4 - \emptyset 1.20 \times 50.00$ เมตร และในร่องน้ำเดียวกันด้านท้ายน้ำห่างจากจุดก่อสร้าง ระยะทางประมาณ ๑๑๗.๕๖๔ เมตร มีอาคารระบายน้ำเป็นท่อเหลี่ยมคอนกรีตเสริมเหล็ก ขนาด $1 - 3.10 \times 3.10$ เมตร ยาว ๕.๐๐ เมตร ของหน่วยงานท้องถิ่น (อบต.ผางาม) อยู่ในพื้นที่ โดยทำการก่อสร้างในปี พ.ศ. ๒๕๕๓ ซึ่งจากการตรวจสอบพื้นที่ช่องเปิดของทางระบายน้ำ ในเบื้องต้น เปรียบเทียบพื้นที่หน้าตัดช่องเปิดร่องน้ำของทางระบายน้ำในโครงการฯ แล้วพบว่า พื้นที่หน้าตัดของท่อระบายน้ำของโครงการฯ มีขนาดเล็กกว่าหน่วยงานท้องถิ่นอยู่ถึง ๕๓.๙๗% โดยทางโครงการฯ ได้ทำการตรวจสอบ, รวบรวมข้อมูล และคำนวณหาปริมาณการระบายน้ำ บริเวณพื้นที่ดังกล่าวในเบื้องต้น เพื่อนำเสนอรูปแบบการปรับปรุงอาคารระบายน้ำในพื้นที่ ดังกล่าวส่งให้กับสำนักสำรวจและออกแบบพิจารณาดำเนินการต่อไป

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

๑. ศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลรายละเอียดต่าง ๆ ในพื้นที่ที่ออกแบบ และ คำนวณหาปริมาณน้ำที่ไหลเข้าหาทางหลวง โดยวิธีคำนวณอัตราการไหลสูงสุดโดยใช้ Rational Formula เพื่อใช้ในการออกแบบอาคารระบายน้ำ
๒. การหาปริมาณการไหลของน้ำเข้าหาทางหลวง หาค่า Time of concentration (T_c)
๓. การนำค่า T_c ไปหาความเข้มของฝน (I) จาก Rainfall Intensity-Duration-Frequency Curve ของจังหวัดที่ออกแบบ
๔. การหาค่าสัมประสิทธิ์การไหลของน้ำ (C) จากกราฟความสัมพันธ์ระหว่างค่าสัมประสิทธิ์การไหลของน้ำ (C) กับความเข้มของฝน (I)
๕. การคำนวณหาอัตราการไหลบนผิวดินสูงสุด (Q_p)
๖. การคำนวณหาขนาดช่องเปิดที่เหมาะสม (Required opening Area), ROA
๗. การวิเคราะห์ตรวจสอบขนาดพื้นที่หน้าตัดของอาคารระบายน้ำเดิม
๘. การเลือกชนิดและขนาดของอาคารระบายน้ำใหม่ตาม Required opening Area

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

มีการวิเคราะห์ข้อมูลให้มีความสอดคล้องตรงตามรูปแบบก่อสร้าง และเมื่อพบว่าข้อมูลในพื้นที่มีความขัดแย้งกับในแบบก่อสร้างก็ดำเนินการรวบรวมข้อมูล ปรึกษา/หาแนวทางและวิธีการแก้ไขในเบื้องต้น กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ ทั้งนี้จะเป็นการประหยัดทั้งเวลา, ค่าใช้จ่าย และเป็น การป้องกันปัญหาที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

ชื่อผลงานลำดับที่ ๒ การแก้ไขปัญหานานดินตด-ดินถมในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่จำกัด ทางหลวง
หมายเลข ๑๔๒๑ สาย เชียงราย - อ.ขุนตาล ตอน บ.ใหม่มงคล - อ.ขุนตาล
ตอน ๑ ระหว่าง กม.๒๓+๖๐๐.๐๐๐ - กม.๒๔+๓๐๐.๐๐๐

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

รูปแบบงานก่อสร้างของโครงการฯ จะเป็นการก่อสร้างขยายคันทางเดิมจาก ๒ ช่องจราจร ขยายเป็น ๔ ช่องจราจร ลักษณะสภาพพื้นที่ก่อสร้างโดยรวมของโครงการฯ เป็นทางราบสลับกับ ลูกเนิน รูปแบบการก่อสร้างเพื่อเพิ่มมาตรฐานทาง ในช่วงทางขึ้นเนินมีการลดระดับความลาดชัน ของคันทางเดิม ที่ กม.๒๓+๘๗๕.๐๐๐ - กม.๒๔+๑๒๕.๐๐๐ ระยะทางยาวประมาณ ๒๕๐ เมตร การก่อสร้างเป็นงานก่อสร้างดินถมสูงและงานดินตดต่อเนื่องกัน หากดำเนินการก่อสร้างตาม รูปแบบที่กำหนด จะทำให้งานดินถมคันทางด้าน Side Slope และงานดินตดคันทางด้าน Back Slope เกินแนวเขตทางของกรมทางหลวง ที่มีอยู่และล้ำแนวเขตที่ดินของชาวบ้าน ซึ่งจะทำให้เกิดผลกระทบกับประชาชนสองข้างทาง

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

ในการก่อสร้างช่วงที่มีเขตทางจำกัด รวมทั้งมีลักษณะภูมิประเทศที่มีความแตกต่างกันมาก ค่าระดับก่อสร้างที่ใช้ในการทำงานอาจจะส่งผลกระทบทำให้ไม่สามารถดำเนินการก่อสร้างเป็นไป ตามรูปแบบที่กำหนดได้ ซึ่งการดำเนินการแก้ไขปัญหาด้านใดด้านหนึ่งอาจส่งผลกระทบ ต่อเนื่องให้เกิดปัญหาอีกด้านหนึ่ง การก่อสร้างซึ่งมีข้อกำหนดให้ดำเนินการก่อสร้างอยู่ในพื้นที่ เขตทางที่กำหนดนั้น ทำให้การปรับแก้ไขรูปแบบการก่อสร้างอาจต้องมีการพิจารณาให้เหมาะสม กับสภาพพื้นที่ในบริเวณดังกล่าว

ในการดำเนินการปรับแก้ไขค่าระดับ PROFILE GRADE ในช่วง กม.๒๓+๖๐๐.๐๐๐ - กม.๒๔+๓๐๐.๐๐๐ ค่าระดับ PROFILE GRADE จากเดิม +๓.๗๓๓% และ -๓.๘๐๐% ซึ่งเป็น ค่าระดับหลังทางเดิม EL.EXIT ๓๙๐.๘๘๖ เมตร และค่าระดับก่อสร้าง PG.EL ๓๘๘.๖๗๕ เมตร ทำให้ค่าระดับก่อสร้างอยู่ต่ำกว่าหลังทางเดิม -๒.๑๑๑ เมตร เมื่อทำการปรับค่า % GRADE ช่วง กม.๒๓+๗๐๐.๐๐๐ - กม.๒๔+๐๕๐.๐๐๐ ค่า % GRADE อยู่ที่ +๔.๕๐๐% และในช่วง กม.๒๔+๐๕๐.๐๐๐ - กม.๒๔+๓๐๐.๐๐๐ ค่า % GRADE อยู่ที่ -๔.๕๐๐% ทำให้ค่าระดับ ก่อสร้างที่ปรับปรุงใหม่อยู่ที่ระดับ PG.EL ๓๙๐.๔๓๗ สูงกว่าระดับตามแบบก่อสร้างเดิม PG.EL ๓๘๘.๖๗๕ เมตร อยู่ที่ +๑.๗๖๒ เมตร และอยู่ต่ำกว่าระดับหลังทางเดิม -๐.๔๔๔ เมตร จากการ ตรวจสอบรูปตัด CROSS SECTION แล้วพบว่า BACK SLOPE ที่ทำการปรับแก้ไขนั้น อยู่ในพื้นที่ เขตทางหลวงตามที่ได้มีการคำนวณและออกแบบไว้

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

มีการปรับเปลี่ยนค่าระดับก่อสร้างให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ เพื่อให้สามารถดำเนินการ ก่อสร้างให้อยู่ในพื้นที่เขตทางหลวงที่จำกัดได้ และเป็นไปตามที่ระบุในสัญญาการก่อสร้าง

ชื่อผลงานลำดับที่ ๓ การแก้ไขปัญหาลำดับยกโค้ง (Super Elevation) อยู่สูงกว่าทางเข้า-ออก
 สาธารณะ ทางหลวงหมายเลข ๑๔๒๑ สาย เชียงราย - อ.ขุนตาล ตอน
 บ.ใหม่มงคล - อ.ขุนตาล ตอน ๑ ระหว่าง กม.๒๘+๖๐๐.๐๐๐ -
 กม.๒๘+๙๐๐.๐๐๐

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

รูปแบบงานก่อสร้างของโครงการฯ จะเป็นการก่อสร้างขยายคันทางเดิมจาก ๒ ช่องจราจร
 ขยายเป็น ๔ ช่องจราจร ในบริเวณย่านชุมชน ระยะทางประมาณ ๘.๐๐๐ กิโลเมตร และเป็น
 เส้นทางตัดใหม่ ระยะทางประมาณ ๘.๐๐๐ กิโลเมตร เป็นทางราบสลับกับลูกเนิน โดยรูปแบบ
 การก่อสร้างเพื่อใช้เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าเพื่อรองรับการเดินทางจากจังหวัดเชียงราย ไปสู่
 สะพานข้ามแม่น้ำโขงไทย - ลาว แห่งที่ ๔ (อ.เชียงของ-ห้วยทราย) รวมทั้งเป็นเส้นทาง
 คมนาคมขนส่งระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน (RmA) ไทย - ลาว - จีน (คุนหมิง)

โดยในบริเวณโครงการก่อสร้างฯ ระหว่าง กม.๒๘+๖๐๐.๐๐๐ - กม.๒๘+๙๐๐.๐๐๐
 เป็นลักษณะทางโค้งด้านซ้ายทาง (LT.) และทำการยกโค้ง Super Elevation โดยใช้ความเร็ว
 ออกแบบ ๖๕ KPH ค่า S.E ๐.๐๗๒ M./M. ทำให้ด้านสันโค้งอยู่สูงกว่าทางเข้า-ออก
 ทางสาธารณะและทางเข้าบ้านประชาชนบริเวณข้างทาง ซึ่งส่งผลกระทบต่อประชาชนในบริเวณ
 พื้นที่ก่อสร้าง

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

เนื่องจากบริเวณที่ทำการก่อสร้างช่วงดังกล่าว เป็นการขยายถนนจากคันทางเดิม ๒ ช่อง
 จราจรไป-กลับ เป็นการขยายถนนขนาด ๖ ช่องจราจรไป-กลับ มีเกาะกลางแบบยก (RAISED
 MEDIAN) อยู่ใกล้กับจุดกลับรถ (U-TURN) และบริเวณทางแยก (INTERSECTION) รวมทั้งมี
 ทางเดินเท้าอยู่ในพื้นที่การก่อสร้าง ซึ่งเป็นการก่อสร้างเต็มพื้นที่เขตทาง (ข้างละ ๒๐.๐๐ เมตร)

ซึ่งการดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ได้ทำการปรับค่าระดับก่อสร้าง PROFILE GRADE
 ในพื้นที่ โดยมองภาพรวมของพื้นที่ในช่วงที่ทำการแก้ไข โดยใช้ข้อมูลตามหลักวิศวกรรมออกแบบ
 มาประยุกต์ใช้ รวมทั้งทำความเข้าใจกับผู้นำชุมชน และประชาชนบริเวณพื้นที่ที่ทำการก่อสร้าง
 ซึ่งแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยการปรับแก้ไขค่า PROFILE GRADE ปรับให้อยู่ในตำแหน่งสันขอบทางเฉพาะ
 ด้าน RT. โดยให้มีค่าระดับหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จไม่กระทบต่อชุมชนบริเวณข้างทาง และ
 ทางเข้า-ออก สาธารณะบริเวณพื้นที่

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

มีการแก้ไขปัญหาเพื่อบรรเทาผลกระทบต่อชุมชนในพื้นที่ ให้เป็นไปตามหลักวิศวกรรม
 ในระหว่างดำเนินการก่อสร้างได้อย่างสอดคล้องและเป็นไปตามที่ระบุในสัญญาการก่อสร้าง

ชื่อข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการเพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น
เรื่อง การปรับปรุงวิธีการขอใช้พื้นที่ภายในเขตป่าสงวนแห่งชาติ เพื่อดำเนินการก่อสร้าง
ทางหลวงให้แล้วเสร็จตามสัญญา

๑) สรุปหลักการและเหตุผล

การก่อสร้างทางในปัจจุบัน ส่วนใหญ่เป็นงานจ้างเหมาทำการก่อสร้างโดยคู่สัญญาระหว่าง
กรมทางหลวง (ผู้ว่าจ้าง) กับบริษัทฯ (ผู้รับจ้าง) โดยสำนักก่อสร้างทาง เป็นผู้บริหารสัญญาตั้งแต่
เริ่มต้นโครงการฯ จนกระทั่งแล้วเสร็จโครงการ โดยก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้างผู้ว่าจ้างจะต้องทำ
การส่งมอบพื้นที่ ให้กับผู้รับจ้างเพื่อดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จตามสัญญาต่อไป ซึ่งในส่วน
ของการส่งมอบพื้นที่นั้น มีบางโครงการฯ ไม่สามารถส่งมอบพื้นที่ให้กับผู้รับจ้างให้ดำเนินการ
ก่อสร้างได้ เนื่องจากสาเหตุการติดขัดพื้นที่ เช่น การติดขัดไม้หวงห้าม, การติดขัดการขอใช้พื้นที่
เขตป่าสงวน และติดขัดสาธารณูปโภค เป็นต้น ทำให้การบริหารสัญญาล่าช้าออกไป แล้วงาน
ก่อสร้างเสร็จไม่ทันตามกำหนด

๒) ข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการพัฒนางานหรือปรับปรุงงาน

๒.๑ ตรวจสอบความพร้อมของโครงการ เรื่องการติดขัดของพื้นที่ก่อสร้างในโครงการฯ

๒.๒ กรณีการใช้พื้นที่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ ต้องเพิ่มกระบวนการในการขอรับมอบพื้นที่
ดังกล่าวให้แล้วเสร็จก่อนออกประกวดราคา

๒.๓ ในส่วนของขั้นตอนการขออนุญาตการใช้พื้นที่ในเขตป่าสงวน ควรกระทำพร้อมทั้ง
รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

๓) ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๓.๑ การบริหารสัญญาเป็นไปตามแผนงานที่วางไว้

๓.๒ สร้างภาพลักษณ์ที่ดีต่อกรมทางหลวง งานก่อสร้างแล้วเสร็จตามกำหนดเวลา

๓.๓ สามารถทำให้การบริหารงบประมาณ และบุคลากรเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ)  (ผู้ขอรับการประเมิน)

(นายรังสรรค์ สุวรรณชัย)

(วันที่ ๑๑ เดือน มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๕)

(ลงชื่อ)  (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(นายสหัสชัย เรียงรุ่งโรจน์)
(วิศวกรโยธาเชี่ยวชาญ)

(วันที่ ๑๔ เดือน มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๕)