

๒. ผลงานที่จะส่งประเมิน

๒.๑ ชื่อผลงาน

๒.๑.๑ การควบคุมโครงการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๐๑ ตอน พนม - ช้องชาลี
ระหว่างกม.๘๑+๑๐๐-กม.๘๓+๗๐๐

๒.๑.๒ การควบคุมโครงการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๑๗ สายท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี
- บรรจบทางหลวงหมายเลข ๔๐๑ ระหว่างกม.๒+๐๐๐ - กม.๒+๖๔๗.๖๕๑ BK./กม.
๑+๕๓๕.๒๖๐ AH- กม.๑+๗๐๐.๐๐๐ และกม.๔+๕๕๐.๐๐๐ - ๗+๗๐๐.๐๐๐

๒.๒ ระยะเวลาที่ดำเนินการ

๒.๒.๑ ผลงานลำดับที่ ๑ :ตุลาคม ๒๕๖๐ - กันยายน ๒๕๖๑

๒.๒.๒ ผลงานลำดับที่ ๒ :ตุลาคม ๒๕๕๙ - กันยายน ๒๕๖๐.....

๒.๓ สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน

๒.๓.๑ ตนเองปฏิบัติ

- ผลงานลำดับที่ ๑ สัดส่วน ๘๐ เปอร์เซ็นต์ ได้แก่ สำรวจระดับก่อสร้างจริงในสนามก่อนดำเนินการ
จัดทำแบบรายละเอียดการก่อสร้าง (Shop Drawing) ทำแผนงานก่อสร้าง แผนค่าเช่าเครื่องจักรและน้ำมันเชื้อเพลิง
นำเสนอนายช่างโครงการ ศึกษาแบบรูปและรายการก่อสร้าง ควบคุม เร่งรัดและแนะนำขั้นตอนเทคนิควิธีการก่อสร้างแก่
ผู้ร่วมงาน ตรวจสอบงานในสนาม ดำเนินการแก้ไขปัญหาอุปสรรค รายงานพร้อมข้อเสนอแนะต่อผู้บังคับบัญชา ตรวจสอบ
ติดตาม วิเคราะห์ ประเมินผลสำเร็จของงาน และการแก้ไขปัญหา อุปสรรคที่ได้ดำเนินการไปแล้ว ทั้งงานดำเนินการเอง
และงานจ้างเหมา

- ผลงานลำดับที่ ๒ สัดส่วน ๘๐ เปอร์เซ็นต์ ได้แก่ จัดทำแผนการบริหารการจราจร สำรวจระดับก่อสร้าง
จริงในสนามก่อนดำเนินการ จัดทำแบบรายละเอียดการก่อสร้าง (Shop Drawing) ทำแผนงานก่อสร้าง แผนค่าเช่า
เครื่องจักรและน้ำมันเชื้อเพลิง นำเสนอนายช่างโครงการ ศึกษาแบบรูปและรายการก่อสร้าง ควบคุม เร่งรัดและแนะนำ
ขั้นตอนเทคนิควิธีการก่อสร้างแก่ผู้ร่วมงาน ตรวจสอบงานในสนาม ดำเนินการแก้ไขปัญหาอุปสรรค รายงานพร้อม
ข้อเสนอแนะต่อผู้บังคับบัญชา ตรวจสอบติดตาม วิเคราะห์ ประเมินผลสำเร็จของงาน และการแก้ไขปัญหา อุปสรรคที่ได้
ดำเนินการไปแล้ว ทั้งงานดำเนินการเอง และงานจ้างเหมา

๒.๓.๒ ผู้ร่วมจัดทำผลงานปฏิบัติ

- ผลงานลำดับที่ ๑ นายชีพ สุวรรณมุสิก นายช่างโยธาอาวุโส สัดส่วน ๒๐ %

- ผลงานลำดับที่ ๒ นายอร่าม ชกเชื้อ นายช่างโยธาอาวุโส สัดส่วน ๒๐ %

๒.๔ ข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการเพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

๒.๔.๑ การบริหารค่าเช่าเครื่องจักรและค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ในงานดำเนินการเอง กรณี มีงานปรับเพิ่ม
จากแผนงานเดิม

แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการ
เพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

ผลงานลำดับที่ ๑ : การควบคุมโครงการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๐๑ ตอน พนม - ช้องชาลี
ระหว่างกม.๘๑+๑๐๐-กม.๘๓+๗๐๐

๑. สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

โครงการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๐๑ ตอนพนม - ช้องชาลีสภาพทางเดิมเป็นทางลาดยางแอสฟัลต์คอนกรีต ขนาด ๒ ช่องจราจรผิวจราจรกว้าง ๓.๕๐ ม.ไหล่ทางข้างละ ๑.๕๐ ม.รวม ๑๐.๐๐ ม. สภาพทางเดิมอยู่ในเกณฑ์พอใช้ แต่ผ่านการใช้งานมานาน ประกอบกับเป็นโครงข่ายทางหลวงสายสำคัญที่เชื่อมโยงฝั่งตะวันออกกับฝั่งตะวันตก (จ.สุราษฎร์ธานี - จ.ภูเก็ต) ที่มีปริมาณการจราจรสูงถึง ๑๔,๐๖๖ คัน / วัน โดยมีเปอร์เซ็นต์รถบรรทุกหนัก (HV) ประมาณ ๑๓.๑๘% จำเป็นต้องได้รับการก่อสร้างเพิ่ม มาตรฐานทางเป็น ๔ ช่องจราจร ตลอดสายให้ต่อเนื่องกับส่วนที่ดำเนินการไปแล้วตามเป้าหมาย เริ่มต้นที่ กม.๗๘+๕๐๐ - กม.๘๕+๖๐๐ รวมระยะทาง ๗.๑๐ กิโลเมตร (เว้นช่วงกม.๗๘+๕๐๐ - ๘๑+๑๐๐ ระยะทาง ๒.๖๐๐ กิโลเมตร ที่กรมทางหลวงจัดทำโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ งานปรับปรุงทางแยกกม.๘๐+๗๕๗.๐๐๐ ตรงกับกม.๔๘+๑๖๑.๐๐๐ ของทางหลวงหมายเลข ๔๑๕ ตอนบางคราม - พนม) ผู้ขอรับการประเมินได้ปฏิบัติงานโครงการก่อสร้างมาตั้งแต่ต้นโดยปฏิบัติหน้าที่ผู้ช่วยนายช่างโครงการฯ ปี พ.ศ.๒๕๖๐ - ๒๕๖๑ ในการปฏิบัติงานก่อสร้างได้เล็งเห็นความสำคัญที่จะต้องกำหนดการก่อสร้างให้เป็นระบบที่จะต้องบริหาร การจราจรระหว่างการก่อสร้าง อำนวยความสะดวกและปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทาง ในระหว่างการก่อสร้างไม่ให้เกิดอุบัติเหตุอันนำมาซึ่งการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินและไม่ก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่ชุมชนในการ เข้า - ออก เพื่อให้งานแล้วเสร็จตามเป้าหมายในแต่ละปีงบประมาณและ เป้าหมายรวมทั้งโครงการ

๒. ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

- ในเขตทางหลวงเดิมมีต้นไม้ตลอดแนวทั้งสองข้างทาง ต้องขออนุญาตทำไม้จากสำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่๑๑(สุราษฎร์ธานี) ก่อนเข้าดำเนินการก่อสร้าง
- การนำวัสดุเหลือจากงานดินตัดคันทางที่ผ่านการทดสอบคุณภาพนำมาเป็นงานดินถมคันทาง
- การแก้ไขปัญหาการก่อสร้างสะพานคสล. คู่ขนาน ที่กม.๘๓+๔๘๙.๒๘๗ (ด้านซ้ายทางและด้านขวาทาง) การแก้ไขปัญหาการกัดเซาะบริเวณคอสะพาน การปรับปรุง Wing Wall ให้สอดคล้องกับสภาพจริงในสนาม การทุบรื้อสะพานเดิม
- การพิจารณานำวัสดุโครงสร้างทางเดิมไปใช้ประโยชน์ จากรูปแบบถนนมีเกาะกลางแบบ Depressed Median กว้าง ๑๒.๑๐ เมตร ที่ก่อสร้างถนนใหม่ ๒ ข้างทาง โดยถนนเดิมใช้ได้ตามปกติ ผู้ขอรับการประเมินได้พิจารณา นำวัสดุโครงสร้างทางเดิมไปใช้ประโยชน์ โดยเมื่อเข้าสู่รถถนนเดิม ได้นำวัสดุหินคลุกพื้นทางเดิมไปใช้เป็น วัสดุรองพื้นทางและ วัสดุรองพื้นทาง นำไปใช้เป็นวัสดุคัดเลือก " ก " เพื่อเกิดประโยชน์สูงสุด และประหยัดงบประมาณ
- การเบี่ยงจราจรบริเวณรอยต่อของการก่อสร้างในช่วงเวลาที่ต่างกัน ที่จะต้องเบี่ยงการจราจร เมื่อการก่อสร้างช่วงที่ ๑ แล้วเสร็จ และการก่อสร้างช่วงที่ ๒ มีพื้นที่พร้อมเพื่อให้เกิดความต่อเนื่องในการปฏิบัติงานได้เต็มพื้นที่

นาย ธีรภัทร
2ก.ค.๖

๓. ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

- ทำให้ประหยัดงบประมาณ จากการนำวัสดุคั้นทางเดิมมาใช้ประโยชน์ ลดค่าวัสดุงานทางไปได้บางส่วน
- สามารถนำความรู้และประสบการณ์ในการวางแผนและการทุบหรือสะพานเดิม ซึ่งเป็นโครงสร้างถาวรขนาดใหญ่ อีกทั้งยังสามารถนำวัสดุเหลือใช้มาเพิ่มมูลค่า ให้เป็นประโยชน์กับทางราชการนำไปใช้กับงานโครงการอื่น ที่มีลักษณะเดียวกันหรืองานที่มีความยุ่งยากสลับซับซ้อนได้
- ประชาชนผู้ใช้งานได้รับความสะดวกและมีความปลอดภัย ในการใช้บริการทางหลวงในระหว่างการก่อสร้างและสร้างจิตสำนึกในความสำคัญของความปลอดภัย ที่มีความจำเป็นต้องมีการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ ควบคู่ไปกับการดำเนินการก่อสร้าง ให้ดำเนินการแล้วเสร็จตามเป้าหมาย และมีความปลอดภัย จนโครงการก่อสร้างเสร็จสมบูรณ์แล้วเปิดให้บริการทางก่อสร้างแล้วเสร็จ
- สามารถใช้เป็นประสบการณ์ ในการควบคุมงานก่อสร้าง การแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในสนามอย่างมีระบบ สามารถวางแผนและควบคุมงานก่อสร้างที่มีความยุ่งยากและสลับซับซ้อนมากขึ้น

ผลงานลำดับที่ ๒ : การควบคุมโครงการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๑๗ สายท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี – บรจบบทางหลวงหมายเลข ๔๐๑ ระหว่างกม.๒+๐๐๐ – กม.๒+๖๔๗.๖๕๑ BK/กม. ๑+๕๓๕.๒๖๐ AH – กม.๑+๗๐๐.๐๐๐ และกม.๔+๕๕๐.๐๐๐ – ๗+๗๐๐.๐๐๐

๑. สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

โครงการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๑๗ สายท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี – บรจบบทางหลวงหมายเลข ๔๐๑ เป็นโครงข่ายทางหลวงสายสำคัญในการเข้า – ออก เมืองสุราษฎร์ธานี ซึ่งเป็นเมืองหลักของภาคใต้ตอนบน เชื่อมโยงกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๑ ตอนพุนพิน – ไซยา บริเวณท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ปัจจุบันมีปริมาณการจราจรสูงถึง ๓๐,๔๗๒ คัน/วัน เพอร์เซ็นต์รถบรรทุกหนัก (HV)ประมาณ ๑๔%ระดับการให้บริการของถนนเดิมขนาด ๒ ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรละ ๓.๕๐ เมตร ไหล่ทางด้านใน ๑.๕๐ เมตร ไหล่ทางด้านนอก ๒.๕๐ เมตร รวมกว้าง ๑๑.๐๐ เมตร เริ่มมีปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ตลอดจนมีแนวโน้มปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว จำเป็นต้องได้รับการก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทางเป็น ๔ ช่องจราจร ในเขตทางหลวง ๘๐.๐๐ เมตร โดยก่อสร้างคันทางด้านซ้ายของคันทางเดิมขนาด ๒ ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรละ ๓.๕๐ เมตร ไหล่ทางด้านใน ๑.๕๐ เมตร ไหล่ทางด้านนอก ๒.๕๐ เมตร เพิ่มเติม โดยมีจุดเริ่มต้นโครงการที่กม. ๑+๐๑๖.๘๙๐ – กม.๑๘+๖๐๐.๖๖๔ ระยะทาง ๑๘.๖๘๗ กม.และงานก่อสร้างสะพานขนาดใหญ่จำนวน ๔ แห่ง คือ สะพานข้ามทางรถไฟ กม.๒+๔๖๗.๐๘๒ BK ความยาว ๔๒๕.๐๐ เมตร , สะพานข้ามคลองพุนพิน ได้ กม.๗+๙๘๗.๐๐๐ ความยาว ๓๒๐.๐๐ เมตร , สะพานข้ามคลองน้อย กม. ๙+๙๕๐.๐๐๐ ความยาว ๒๒๐ เมตร และสะพานข้ามแม่น้ำตาปี กม.๑๒+๓๗๕.๐๐๐ ความยาว ๓๗๐.๐๐ เมตร ประกอบด้วยงานทาง ๑๗.๓๖๒ กม.ดำเนินการโดยศูนย์สร้างทางสงขลา และงานสะพาน ๑,๓๓๕ เมตร ดำเนินการโดยศูนย์สร้างและบูรณะสะพานที่๔ ผู้ขอรับการประเมินได้ปฏิบัติงานโครงการก่อสร้างมาตั้งแต่ต้นโดยปฏิบัติหน้าที่ผู้ช่วยนายช่างโครงการฯปีพ.ศ.๒๕๕๙-๒๕๖๐ ในการปฏิบัติงานก่อสร้างได้เล็งเห็นความสำคัญที่จะต้องบริหาร การจราจรระหว่างการก่อสร้าง อำนวยความสะดวก และปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทาง ในระหว่างการก่อสร้างไม่ให้เกิดอุบัติเหตุอันนำมาซึ่งการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน และกำหนดการก่อสร้างแต่ละส่วนให้แล้วเสร็จก่อนล่วงหน้าเพื่อรองรับการก่อสร้างบริเวณทางแยกให้แล้วเสร็จตามเป้าหมาย

๒. ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

- โครงการฯต้องวางแผนการก่อสร้างทางบริเวณคอสะพาน ที่ต้องเร่งดำเนินการหลังจากการก่อสร้างโครงสร้างสะพาน(ดำเนินการโดยศูนย์สร้างและบูรณะสะพานที่๔) ซึ่งวางแผนก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือน ตุลาคม ๒๕๖๐ ส่งผลให้งานก่อสร้างทางบริเวณคอสะพาน มีความล่าช้าไม่แล้วเสร็จตามกรอบเวลาภายในปีงบประมาณที่กำหนดไว้ ส่งผลกระทบต่อการบริหารสัญญาและการบริหารงบประมาณ
- การวางแผนการก่อสร้างและการบริหารการจราจรระหว่างการก่อสร้างทั้งระบบตามขั้นตอน โดยใช้สะพานข้ามทางรถไฟเดิมที่ใช้ในปัจจุบัน ไม่ต้องรอกงานก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟใหม่ให้แล้วเสร็จก่อน
- การก่อสร้างคันทางใหม่ด้านซ้ายทางบริเวณ ๔ แยก กม.๗+๒๗๓.๒๙๑ ที่ใช้สัญญาณไฟในการเข้าออกทางแยก ซึ่งมีปริมาณการจราจรสูง โดยเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วน มีความจำเป็นต้องวางแผนการก่อสร้างเป็นขั้นตอน ควบคู่กับการบริหารการจราจรระหว่างการก่อสร้าง โดยได้วางแผนการก่อสร้างงานที่ต้องใช้เวลาดำเนินการนานไว้ล่วงหน้า อาทิงานก่อสร้างขยาย Box Culvert ระบายน้ำ โดยได้วางแผนเป็น Stage Of Construction และเร่งรัดการก่อสร้างให้แล้วเสร็จ ซึ่งเป็นการก่อสร้าง

ปรับปรุงทางแยกที่มีรายละเอียดการก่อสร้างอีกทั้งอยู่ในย่านชุมชน ที่ต้องวางแผนการก่อสร้างและตรวจสอบการอำนวยความสะดวกภัยระหว่างการก่อสร้างอย่างต่อเนื่องจนกว่างานแล้วเสร็จ

๓. ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

- สามารถวางแผนการก่อสร้างงานก่อสร้างที่มีรายละเอียดการก่อสร้างสลับซับซ้อน อาทิ การก่อสร้างปรับปรุงรูปแบบบริเวณทางแยกสัญญาณไฟจราจร ที่ได้วางแผนการก่อสร้างงานบางส่วนล่วงหน้า และบริหารจัดการจราจรในระหว่างการก่อสร้าง ให้ประชาชนผู้ใช้ทางใช้บริการทางแยกได้อย่างปลอดภัยในระหว่างการก่อสร้าง จึงเป็นประสบการณ์ที่สามารถนำไปใช้ในการก่อสร้างงานโครงการอื่นที่มีลักษณะเดียวกัน หรืองานที่มีความยุ่งยากสลับซับซ้อน โดยเฉพาะงานในบริเวณย่านชุมชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- สามารถบริหารงานก่อสร้างที่มีความจำเป็นต้องรอรระยะเวลาการก่อสร้าง งานโครงสร้างอื่นก่อน โดยการวางแผนเพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบกับการบริหารงบประมาณของโครงการ ทำให้งานก่อสร้างแล้วเสร็จตามแผนงานที่กำหนดไว้

ข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการเพื่อพัฒนางานหรือปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

เรื่อง : การบริหารค่าเช่าเครื่องจักรและค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ในงานดำเนินการเอง กรณี มีงานปรับเปลี่ยนจาก
แผนงานเดิม

๑. สรุปหลักการและเหตุผล

ศูนย์สร้างทางสงขลาเป็นหน่วยงานหนึ่งสังกัดกรมทางหลวง มีภารกิจในการก่อสร้างทางหลวง ตามที่ได้รับมอบหมายให้ดำเนินการ ทั้งงานก่อสร้างทางแนวใหม่ งานก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทาง ฯลฯ ใน ลักษณะงานดำเนินการเอง โดยใช้บุคลากรและเครื่องจักรของภาครัฐในการดำเนินการ โดยได้รับการ จัดสรรงบประมาณเป็นรายปี และต้องดำเนินการภายในกรอบเวลาให้แล้วเสร็จภายในปีงบประมาณ และ วางแผนการก่อสร้างอย่างต่อเนื่องให้งานรวมแล้วเสร็จทั้งโครงการ ที่โครงการจะต้องบริหารโครงการ ด้วย งบประมาณดำเนินการเอง อาทิ ค่าเช่าเครื่องจักร ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าจ้างชั่วคราว ค่าวัสดุก่อสร้าง ฯลฯ เป็นต้น ตามที่ได้รับจัดสรรงบประมาณตามแผนงานรายประมาณการ

ในการบริหารงานก่อสร้างโครงการดำเนินการเอง โครงการจะต้องบริหารค่าใช้จ่ายให้สอดคล้อง กับภารกิจงานตามรายประมาณการ สำหรับผู้ขอรับการประเมินในฐานะผู้ช่วยนายช่างโครงการ ทำหน้าที่ ในการวางแผนควบคุมงานก่อสร้างในสนาม ที่จะต้องบริหารค่าเช่าเครื่องจักรและค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ให้ เป็นไปตามแผนงานก่อสร้างที่กำหนดไว้ ให้งานแล้วเสร็จตามเป้าหมาย ภายในวงเงินงบประมาณ โดยได้ วางแผนการทำงาน พร้อมประเมินค่าใช้จ่ายในส่วนของคุณค่าเช่าเครื่องจักรและค่าน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นราย เดือนและติดตามประเมินผลการทำงานในสนามอย่างต่อเนื่อง จนงานแล้วเสร็จในปีงบประมาณ

สำหรับการดำเนินการก่อสร้างของโครงการในปีงบประมาณ ๒๕๖๑ เมื่อเข้าดำเนินการก่อสร้าง โครงการได้ตรวจสอบปริมาณงานก่อสร้างในสนาม มีความจำเป็นต้องก่อสร้างงานบางรายการเพิ่มเติม จากแผนงานเดิม อาทิ งานตัดต้นไม้ขนาดใหญ่ จำนวน ๕๙ ต้น งานรื้อท่อกลมค.ส.ล.ขนาด ๒ - ๑ ๑.๐๐ x ๑๓๐ เมตร ที่มีความลึกประมาณ ๔ เมตร งานรื้อท่อกลมค.ส.ล.ขนาด ๑ - ๑ ๐.๘๐ x ๕๐ เมตร การ รื้อย้ายท่อกลมค.ส.ล.บริเวณทางเชื่อมในย่านชุมชน ประมาณ ๗ จุด ที่ต้องมีค่าใช้จ่ายในส่วนของคุณค่าเช่า เครื่องจักร และค่าน้ำมันเชื้อเพลิง เพิ่มขึ้นจากงบประมาณที่ได้รับจัดสรรตามแผนงาน

๒. ข้อเสนอแนวความคิด/วิธีการพัฒนางานหรือปรับปรุงงาน

ผู้ขอรับการประเมินในฐานะผู้ช่วยนายช่างโครงการ ที่ต้องบริหารงบประมาณ ในส่วนของคุณค่าเช่าเครื่องจักร และค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ควบคู่กับการก่อสร้างงานในสนามให้แล้วเสร็จ ได้ปรับแผนการก่อสร้างในสนาม โดยการเพิ่มอัตราการทำงานของเครื่องจักร การเร่งทำงานที่ต้องก่อสร้างต่อเนื่องจนงานแล้วเสร็จโดยเพิ่ม ชั่วโมงทำงาน เป็นต้น เพื่อเร่งรัดงานตามแผนงานให้แล้วเสร็จเร็วขึ้น เพื่อให้มีงบประมาณคงเหลือนำมาใช้ ในการก่อสร้างงานเพิ่มเติมให้แล้วเสร็จ โดยอยู่ในกรอบวงเงินงบประมาณเดิม และสามารถดำเนินการแล้ว เสร็จทั้งในส่วนของคุณค่าเช่าเครื่องจักร และงานก่อสร้างที่เพิ่มเติมตามสภาพจริงในสนาม โดยใช้ งบประมาณที่ได้รับการจัดสรร

๓. ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๓.๑ สามารถบริหารงบประมาณ ในส่วนที่ได้รับมอบหมายให้ควบคุมงานก่อสร้างในสนาม ได้แก่ค่าเช่าเครื่องจักร และค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ให้สอดคล้องกับแผนดำเนินงาน รวมทั้งสามารถวางแผนควบคุม เร่งรัดงานก่อสร้างที่ต้องก่อสร้างตามสภาพความจำเป็นในสนาม เพื่อให้งานก่อสร้างของโครงการแล้วเสร็จ ตามเป้าหมาย ภายในกรอบวงเงินงบประมาณ

๓.๒ สามารถนำประสบการณ์ไปวางแผนบริหารงานก่อสร้าง ในส่วนอื่นๆทั้งโครงการ อาทิ ค่าจ้างชั่วคราว ค่าตอบแทน ค่าวัสดุก่อสร้าง เป็นต้น จะทำให้สามารถบริหารงานก่อสร้าง โครงการดำเนินการเอง ได้อย่างมีประสิทธิภาพ เกิดประโยชน์กับทางราชการ

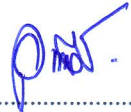
กำหนดไว้ในแผนงานเดิม ที่จำเป็นต้องแก้ไขปัญหาเฉพาะจุดในสนามให้แล้วเสร็จ นำไปใช้ในงานโครงการ
อื่นๆให้เกิดประสิทธิภาพได้

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ)..... ..... ผู้เข้าร่วมการคัดเลือก

(นายศิวัชร บุญศิริ)

(วันที่)..... ๒๔ / ๖ / ๒๕๖๒

(ลงชื่อ)..... ..... (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(นายวีระยุทธ ทานวิร์)

(วันที่)..... ๒๔ / ๖ / ๒๕๖๒