

ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (เรียงลำดับตามความดีเด่นหรือความสำคัญ)

๑) ชื่อผลงาน

๑.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : การแก้ไขปัญหาการทรุดตัวบริเวณคันทางโดยการเปลี่ยนแนวทางทางหลวงหมายเลข ๑๐๕ ตอน แม่สลิตหลวง - แม่เงา กม. ๑๔๗+๘๗๕ - กม. ๑๔๘+๓๓๕

๑.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : การแก้ไขปัญหาการเคลื่อนตัวของ Side Slope โดยใช้การเปลี่ยนวัสดุที่เหมาะสมในทางหลวงหมายเลข ๑๓๐ ตอน เลี้ยวเมืองแม่สอด กม. ๔+๗๐๐ - กม.๔+๘๐๐

๑.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : การแก้ปัญหาหาน้ำในคันทางโดยการทำ Subdrain ในคันทางบนทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๐ ตอน แม่สอด - ห้วยน้ำริน กม.๔๕ +๓๖๗ - กม.๔๕+๔๓๗

๒) ระยะเวลาที่ดำเนินการ

๒.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : ๗ กันยายน ๒๕๕๙ - ๔ มกราคม ๒๕๖๐

๒.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : ๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๒ - ๒๐ ธันวาคม ๒๕๖๒

๒.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : ๑๕ ธันวาคม ๒๕๕๘ - ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๕๙

๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน

- ผลงานลำดับที่ ๑ : ตนเองปฏิบัติ ๘๐ %

รายละเอียดผลงาน วางแผน วิเคราะห์สาเหตุของปัญหาและหาแนวทางการแก้ปัญหาในการก่อสร้างและสรุป วิเคราะห์และประเมินผลการก่อสร้างเมื่อแล้วเสร็จ

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วมในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงานของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายธานี เกษมศรี		๒๐%	ควบคุมการก่อสร้าง

- ผลงานลำดับที่ ๒ : ตนเองปฏิบัติ ๘๐ %

รายละเอียดผลงาน วางแผน วิเคราะห์สาเหตุของปัญหาและหาแนวทางการแก้ปัญหาในการก่อสร้างและสรุป วิเคราะห์และประเมินผลการก่อสร้างเมื่อแล้วเสร็จ

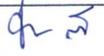
กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วมในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงานของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายธนิต ศรีโลหก		๒๐%	ควบคุมการก่อสร้าง

ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (ต่อ)

- ผลงานลำดับที่ ๓ : ตนเองปฏิบัติ ๘๐ %

รายละเอียดผลงาน วางแผน วิเคราะห์สาเหตุของปัญหาและหาแนวทางการแก้ปัญหาในการก่อสร้าง
และสรุป วิเคราะห์และประเมินผลการก่อสร้างเมื่อแล้วเสร็จ
กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายธเนศ คำด้วง		๒๐%	ควบคุมการก่อสร้าง

๔) ข้อเสนอแนวคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน (จำนวน ๑ เรื่อง)

เรื่อง การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารโครงการก่อสร้างทางโดยวิธีเทคนิคการประเมินและ
ตรวจทานโปรแกรม (Program Evaluation Review Technique (PERT))

แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวความคิดการพัฒนา หรือปรับปรุงงาน

(กรณีเลื่อนประเภทวิชาการ ระดับเชี่ยวชาญ)

ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ การแก้ไขปัญหาการทรุดตัวของบริเวณคันทางโดยการเปลี่ยนแนวทาง ทางหลวงหมายเลข ๑๐๕ ตอน แม่สลิตหลวง - แม่เงา กม. ๑๔๗+๘๗๕ - กม. ๑๔๘+๓๓๕

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

โครงการทางหลวงหมายเลข ๑๐๕ ช่วงกม. ๑๔๗+๘๗๕ - กม.๑๔๘+๓๓๕ อยู่ในช่วงการก่อสร้าง ดำเนินการเองของศูนย์สร้างทางลำปาง กม.๑๓๗+๐๐๐ - กม. ๑๗๗+๐๐๐ เมื่อการก่อสร้างถึงช่วง กม.๑๔๗+๘๗๕ - กม.๑๔๘+๓๓๕ โครงการได้ปรับปรุงแนวการก่อสร้างเพื่อให้โค้งน้อยลงและสามารถใช้ความเร็วได้มากขึ้น เมื่อทำการก่อสร้างช่วงดังกล่าวแล้วเสร็จศูนย์สร้างทางลำปางได้มอบช่วงดังกล่าวให้แขวงทางหลวงตากที่ ๒ รับไปบำรุงรักษาทางต่อไป แต่เมื่อถึงหน้าฝนช่วงดังกล่าวได้เกิดการทรุดตัวเป็นระยะทาง ๑๕๐ เมตร แขวงฯได้ทำแผนของงบประมาณบำรุงพิเศษ โครงการกิจกรรมฟื้นฟูทางหลวงที่ได้รับผลกระทบจากภัยพิบัติปี ๒๕๕๕ แผนงานฟื้นฟูคืนสู่สภาพเดิมอย่างยั่งยืน ทางหลวงหมายเลข ๑๐๕ ตอนควบคุม ๐๖๐๐ ตอน ท่าสองยาง - แม่เงา ระหว่าง กม.๑๔๘+๐๕๐ - กม. ๑๔๘+๒๐๐ วงเงินงบประมาณ ๑๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท มีการใช้วัสดุเสริมแรงเพื่อป้องกันการเลื่อนไถลของ side slope เช่น soil bag , Primary geogrids เป็นต้น แต่เมื่อถึงหน้าฝน side slope ได้เกิดการทรุดตัวลง แขวงฯได้แจ้งให้ผู้รับจ้างเข้าทำการซ่อมแซมแต่เมื่อถึงหน้าฝนในปี ๒๕๕๗ ได้เกิดการทรุดตัวในตำแหน่งเดิม ผู้รับจ้างได้ปฏิเสธการซ่อมแซมโดยอ้างว่าสาเหตุเกิดจากภัยพิบัติ จนเมื่อผู้ขอรับการประเมินมาเป็นผู้อำนวยการแขวงฯได้ตรวจสอบและวิเคราะห์ถึงสาเหตุที่เกิดการทรุดตัวจึงได้เสนอแผนงานกิจกรรมแก้ไขปัญหาเร่งด่วนปี ๒๕๕๙ ทางหลวงหมายเลข ๑๐๕ ระหว่างกม. ๑๔๗+๘๗๕ - กม. ๑๔๘+๓๓๕ วงเงินงบประมาณ ๙,๐๐๐,๐๐๐ บาท เพื่อทำการก่อสร้างแก้ไขปัญหาการทรุดตัวของคันทาง

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

๒.๑. การวิเคราะห์ถึงสาเหตุการเกิดปัญหา

เนื่องจากต้นเหตุของการเกิดอยู่ใต้ดินต้องดูพฤติกรรมที่เกิดจากสภาพของความเสียหายจึงจะวิเคราะห์ได้ว่าลักษณะการเกิดความเสียหายมีลักษณะเช่นไรถึงจะใกล้เคียงและถูกต้องกับความเสียหายที่เกิดขึ้น จากการวิเคราะห์สภาพความเสียหายคาดว่าน่าจะมีโพรงน้ำที่อยู่ใต้คันทาง เมื่อถึงหน้าฝนที่มีน้ำมากน้ำจะพัดเอาวัสดุใต้คันทางออกไปทำให้เกิดการยุบตัวของคันทาง

๒.๒ ด้านการสำรวจ

ต้องทำการสำรวจว่าโพรงน้ำใต้คันทางอยู่ถึงบริเวณไหนเพื่อที่จะให้คันทางไม่อยู่ในแนวทรุดตัว

๒.๓ ด้านการออกแบบ

เพื่อให้การออกแบบแนวทางในการก่อสร้างถูกต้องตามหลักวิชาการต้องให้ระยะในการก่อสร้างโค้งให้ถูกต้อง และได้แนวที่เหมาะสม

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๓.๑ ประหยัดค่าก่อสร้างในการแก้ไขการทรุดตัวของคันทาง

๓.๒ เป็นแนวทางในการวิเคราะห์หาสาเหตุของความเสียหายและแนวทางแก้ไขให้กับโครงการอื่นๆ ที่มีลักษณะโครงสร้างชั้นทางและความเสียหายคล้ายคลึงกัน

ชื่อผลงานลำดับที่ ๒ การแก้ไขปัญหาการเคลื่อนตัวของ Side Slope โดยใช้การเปลี่ยนวัสดุที่เหมาะสมในทางหลวงหมายเลข ๑๓๐ ตอน เลียงเมืองแม่สอด กม. ๔+๗๐๐ - กม.๔+๘๐๐

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

ทางเลียงเมืองแม่สอด อยู่ในพื้นที่รับผิดชอบของแขวงทางหลวงตากที่ ๒ (แม่สอด) เป็นเส้นทางตัดใหม่ที่ก่อสร้างโดยศูนย์สร้างทาง ๔ ศูนย์สร้างทาง เส้นทางนี้ตัดผ่านทางหลวงหมายเลข ๑๐๕ ที่ต้องยกทางข้ามทางหลวงหมายเลข ๑๐๕ โดยก่อสร้างสะพานข้าม และต้องทำคอสะพานโดยการถมดินขึ้นมาเป็นชั้นๆ ต้องใช้วัสดุชั้นงานดินเป็นจำนวนมากที่หาได้จากดินที่อยู่บริเวณข้างทาง เมื่อถึงหน้าฝนเกิดการเลื่อนไถลของ Side Slope ตั้งแต่ กม. ๔+๗๐๐ - กม.๔+๘๐๐ จากการตรวจสอบสภาพความเสียหายพบว่าสภาพทางหลวงมีผิวทางและไหล่ทางแอสฟัลต์คอนกรีตขนาด ๔ ช่องจราจร ลาดคันทางช่วงที่เสียหายสูงประมาณ ๙ เมตร พบความเสียหายในลักษณะคันทางบริเวณไหล่ทางเลื่อนไถลและทรุดตัวทั้งสองฝั่ง เมื่อตรวจสอบวัสดุคันทางเบื้องต้นพบว่ามีลักษณะเป็นดินทรายปนดินตะกอนที่ถูกกัดเซาะและสูญเสียความแข็งแรงได้ง่ายเมื่อมีความชื้น คาดว่าน่าจะเกิดจากวัสดุเกาะตัวแข็ง เมื่อฝนตกทำให้วัสดุคันทางบริเวณผิวหน้าลาดถูกกัดเซาะและอ่อนตัว ส่งผลให้เกิดการไถลและทรุดตัว แนวทางการแก้ปัญหาโดยการขุดรื้อดินคันทางที่เสียหายออก แล้วเปลี่ยนเป็นวัสดุดินถมคันทาง ค่า CBR >= ๕ % บดทับให้ได้ความแน่น >= ๙๕% ของความแน่นแห้งสูงสุดที่ได้จากการทดลองตาม ทล.-ท.๑๐๗/๒๕๑๗

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

- ๒.๑ การวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดการเลื่อนไถลของ side slope เพื่อหาแนวทางการแก้ปัญหา
- ๒.๒ การดูสภาพแวดล้อมของการเลื่อนไถลและคาดว่าลักษณะการเกิดควรเป็นเช่นไรเพื่อที่จะหาแนวทางการก่อสร้างให้เกิดความมั่นคงแข็งแรง
- ๒.๓ ขั้นตอนการก่อสร้างค่อนข้างยากต้องก่อสร้างทีละขั้นตอนเพื่อไม่ให้เกิดการเลื่อนไถลซ้ำขึ้นอีก

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

- ๓.๑ คันทางเกิดการอยู่ตัวไม่เกิดการพังทลาย
- ๓.๒ ประหยัดงบประมาณในการแก้ไขปัญหาการพังทลายของคันทาง
- ๓.๓ เป็นแนวทางในการนำวิธีการแก้ไขปัญหาในโครงการที่มีลักษณะปัญหาเหมือนกับบริเวณนี้ต่อไป

ชื่อผลงานลำดับที่ ๓ การแก้ปัญหาตาน้ำในคันทางโดยการทำ Subdrain ในคันทาง บนทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๐ ตอน แม่สอด - ห้วยน้ำริน กม.๔๕ +๓๖๗ - กม.๔๕+๔๓๗

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

โครงการก่อสร้างทางขยายทางจราจร ทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๐ ตอน แม่สอด - ห้วยน้ำริน กม. ๔๕+๓๖๗ - กม. ๔๖+๗๒๐ และ กม.๔๗+๘๗๕ - กม.๔๙+๓๕๐ วงเงินงบประมาณ ๑๔,๖๕๔,๐๐๐ บาท เป็นงานขยายคันทางจาก ๖/๖ เป็น ๗/๑๒ เมื่อทำการก่อสร้างได้พบปัญหาการบดอัดดินบริเวณ กม.๔๕+๓๖๗-กม.๔๕+๔๓๗ ระยะทางประมาณ ๗๐ เมตรที่ไม่สามารถบดอัดให้ได้ความแน่นตามมาตรฐานได้ เนื่องจากพื้นที่ภูเขาสูงจะมีตาน้ำอยู่ทั่วไป ซึ่งเมื่อก่อนไม่มีน้ำประปาหรือน้ำประปาเข้าไม่ถึงชาวบ้านมักใช้ตาน้ำขุดเป็นบ่อน้ำ แต่ถ้ามีน้ำมากจะขุดอ่างน้ำเพื่อเก็บกักน้ำไว้ใช้อุปโภคบริโภค เมื่อมีการพัฒนาพื้นที่โครงสร้างพื้นที่ได้เข้ามาในพื้นที่ มีการทำถนนตัดผ่านเข้าไปในแหล่งชุมชน บางช่วงต้องผ่านบริเวณตาน้ำทำให้ถนนช่วงนี้จะมีน้ำซึมขึ้นมาบนผิวทางทางหมวดทางหลวงต้องทำการซ่อมแซมตลอดที่ผิวทางเสียหาย เมื่อมีงบประมาณบำรุงพิเศษเพื่อพัฒนาให้มีมาตรฐานทางที่สูงขึ้นแต่ไม่ได้แก้ปัญหาที่ต้นตอของน้ำซับบริเวณตาน้ำ เมื่อมีการขุดหรือคันทางที่เกิดการอ่อนตัวของดินเพื่อขยายคันทางน้ำจึงออกมามากจึงต้องหาแนวทางการแก้ไขปัญหานี้และพิจารณาบริเวณด้านข้างทาง ประชาชนสองข้างทางได้ทำการขุดเป็นบ่อน้ำเพื่อไว้ใช้อุปโภคบริโภค การที่จะดำเนินการทำตามแบบมาตรฐานของกรมทางหลวงไม่สามารถทำได้ จึงได้พิจารณาทำ Subdrain ในคันทางเพื่อให้เกิดการระบายน้ำออกนอกคันทางและไม่ให้น้ำดันขึ้นบนชั้นโครงสร้างทางได้และทำลายชั้นโครงสร้างทาง อีกทั้งการทำอ่างน้ำของชาวบ้านจะทำคันดินรักษาระดับน้ำให้คงที่ไม่ให้ระดับน้ำสูงจนท่วมทาง ดังนั้นเวลาทำ subdrain จะต้องให้ท่อที่ฝังใน subdrain จะต้องสูงกว่าคันดินเพื่อไม่ให้น้ำย้อนกลับเข้าคันทาง

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

โครงการนี้ได้ทำการศึกษาการก่อสร้างในช่วงอื่นๆแล้วปรากฏว่าการทำ Subdrain บริเวณข้างทางไม่สามารถแก้ปัญหาได้ยังคงเกิดการอ่อนตัวของชั้นโครงสร้างทางต้องทำการซ่อมแซมทั้งโดยวิธี Skin patching และ Deep patching แต่ยังคงเกิดการอ่อนตัวอยู่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซม จึงได้ทดลองใช้วิธีทำ Subdrain ในคันทาง ซึ่งขั้นตอนการก่อสร้างค่อนข้างยุ่งยาก ต้องรื้อโครงสร้างทางให้ถึงชั้น Embankment เพื่อให้มีความลึกเพียงพอที่น้ำใต้ดินจะไม่ดันขึ้นบนผิวทางได้ ซึ่งต้องทดลองขุดความยาวและความกว้างสมดุลงกับปริมาณน้ำใต้ดินจนได้ความยาวของแนวการทำ Subdrain ที่ ๗๐ เมตร ปริมาณน้ำใต้ดินไม่ดันขึ้น และการทำอ่างน้ำของชาวบ้านจะทำคันดินรักษาระดับน้ำให้คงที่ไม่ให้ระดับน้ำสูงจนท่วมทาง ดังนั้นเวลาทำ subdrain จะต้องให้ท่อที่ฝังใน subdrain จะต้องสูงกว่าคันดินเพื่อไม่ให้น้ำย้อนกลับเข้าคันทาง

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

- ๓.๑ ทำให้ไม่ต้องเสียงบประมาณมาซ่อมแซมซ้ำซาก
- ๓.๒ หน่วยงานได้รับการร้องเรียนเรื่องผิวทางเสียหายมาโดยตลอดเมื่อใช้วิธีแก้ปัญหานี้ผิวทางไม่เสียหาย ประชาชนไม่ร้องเรียนและประชาชนผู้ใช้ทางสามารถเดินทางด้วยความสะดวกและปลอดภัย
- ๓.๓ เป็นแนวทางในการแก้ปัญหาในลักษณะเดียวกันในโครงการต่อไป ซึ่งพื้นที่ทางหลวงของแขวงฯตาคที่๒จะมีลักษณะนี้เป็นจำนวนมากและแขวงฯได้ใช้วิธีนี้แก้ปัญหาได้อย่างถูกต้องและประหยัดงบประมาณ

ชื่อข้อเสนอแนวคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน

เรื่อง การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารโครงการก่อสร้างทางโดยวิธีเทคนิคการประเมินและตรวจทานโปรแกรม (Program Evaluation Review Technique (PERT))

๑) สรุปหลักการและเหตุผล

การบริหารงานก่อสร้างที่นำมาใช้เป็นแนวคิดในการนำเสนอผลงานคือ การวางแผนก่อสร้างทาง โดยใช้วิธีเทคนิคการประเมินและตรวจทานโปรแกรม (Program Evaluation Review Technique (PERT)) ซึ่งเป็นเทคนิคอย่างหนึ่งของการจัดการที่ช่วยในการวางแผนและควบคุมงานของฝ่ายบริหาร เพื่อพิจารณาได้ว่า แต่ละจุดของโครงการที่กระทำอยู่นั้นมีสภาวะอย่างไร มีข้อยุ่งยาก หรือ เกิดความคับขันขึ้น ณ ที่ใด คุณค่าของ PERT คือ ช่วยขจัดปัญหาของงานแต่ละงาน แต่ละอย่างซึ่งจะมีผลกระทบต่อแผนงาน การกำหนดเวลาการทำงาน หรืองบประมาณ เป็นต้น

แนวคิดเบื้องต้นของวิธีเทคนิคการประเมินและตรวจทานโปรแกรม (Program Evaluation Review Technique (PERT)) อยู่ที่การพิจารณาแบ่งแยกออกเป็นรายละเอียดของโครงการต่างๆ ซึ่งจะเขียนรวมเป็นโครงข่ายงาน (Network) ทั้งหมดของโครงการขึ้น ความสำคัญอยู่ที่กำหนดเวลาของทรัพยากรที่ใช้และกรรมวิธีในการทำงาน จะต้องกำหนดลงไปในแต่ละงาน หรือแต่ละโครงข่ายงานของกิจกรรมนั้นๆ การที่จะทราบถึงสถานะของโครงการตามระยะเวลาต่างๆ ได้ ต้องจัดระบบของการรายงาน เพื่อนำผลงานที่ได้มาเปรียบเทียบกับตารางที่กำหนดในรูปแบบสถิติ (Statistical Probability) ว่าเป็นไปตามแผนงานที่วางไว้หรือไม่

๒) ข้อเสนอแนวความคิด/ข้อเสนอ และข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไข

ข้อเสนอแนวความคิด/ข้อเสนอ

๒.๑ ทำการรวบรวมศึกษาข้อมูลรายละเอียดที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างทางในแผนดำเนินการเช่น ปริมาณงาน สถิติในการทำงานในแต่ละงาน ประสิทธิภาพของเครื่องจักร จำนวนชุดของเครื่องจักร ประสิทธิภาพการทำงานของพนักงานขับและคนงานซึ่งเกิดจากความไม่แน่นอนของสถิติในการทำงานดังกล่าว ผู้ขอรับการประเมินจึงนำเอาวิธีการวางแผนโครงการก่อสร้างโดยวิธีเทคนิคการประเมินและตรวจทานโปรแกรม (Program Evaluation Review Technique (PERT)) มาดำเนินการวางแผนในโครงการฯ

๒.๒ ดำเนินการศึกษาถึงความเหมาะสมในการวางแผนการก่อสร้างโดยเทคนิคการประเมินและตรวจทานโปรแกรม (Program Evaluation Review Technique (PERT)) เพื่อใช้ในการดำเนินงานในการวางแผนงานก่อสร้างทาง

๒.๓ ทำการศึกษาวิธีการวางแผนโดยวิธีเทคนิคการประเมินและตรวจทานโปรแกรม (Program Evaluation Review Technique (PERT))ซึ่งเป็นการคำนวณในรูปแบบสถิติ(Statistical Probability)

๒.๔ ดำเนินการจัดทำการวางแผนโดยวิธีเทคนิคการประเมินและตรวจทานโปรแกรม (Program Evaluation Review Technique (PERT)) เพื่อนำผลมาใช้ตรวจสอบถึงความก้าวหน้าหรือโอกาสความล่าช้าของโครงการฯ ในการนำไปใช้กับการทำงานจริงต่อไป

๓) ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๓.๑ สามารถนำเทคนิคการประเมินและตรวจทานโปรแกรม (Program Evaluation Review Technique (PERT)) ไปใช้ในการวางแผน และควบคุมงานก่อสร้างทางของฝ่ายบริหารโครงการ

๓.๒ ผู้ควบคุมงานสามารถใช้เป็นเครื่องมือในการจัดทำแผนงานโดยวิธี Bar Chart ต่อจากเทคนิคการประเมินและตรวจทานโปรแกรม (Program Evaluation Review Technique (PERT))

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ)



(ผู้ขอรับการประเมิน)

(นายสนิท ทองมา)

(วันที่...๑๘.. เดือน..ตุลาคม. พ.ศ. .๒๕๖๕)

(ลงชื่อ)



(ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(นายสิทธิโชค ลีมีงส์สวัสดิ์)

(วันที่...๑๘.. เดือน..ตุลาคม. พ.ศ. .๒๕๖๕)