

## ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (เรียงลำดับตามความดีเด่นหรือความสำคัญ)

### ๑) ชื่อผลงาน

๑.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : การแก้ไขปัญหาทางนกอสร้างทางช่วงขยายสะพาน โครงการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๐๘๑ ตอน ท่านางพรหม - จงเก ระหว่าง กม.๙+๐๐๐ - กม.๑๐+๗๐๐

๑.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : การแก้ไขปัญหาโครงข่ายทางหลวง เพื่อลดอุบัติเหตุ โครงการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๐๘๑ ตอน ท่านางพรหม - จงเก ระหว่าง กม.๑๔+๕๐๐ - กม.๑๔+๕๘๐

๑.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : การบริหารค่าเช่าใช้เครื่องจักรงานเงินทุนหมุนเวียน โดยใช้โปรแกรมสเปรดชีตเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบบริหารเครื่องจักรกล (EMS) ในงานก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวง (กรณีศึกษาการบริหารบำรุงรักษาทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๐๘๑ ตอน ท่านางพรหม - จงเก)

### ๒) ระยะเวลาที่ดำเนินการ

๒.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : ๑ ตุลาคม ๒๕๖๕ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๖

๒.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : ๑ ตุลาคม ๒๕๖๔ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๖

๒.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : ๑ ตุลาคม ๒๕๖๕ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๖

### ๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน

- ผลงานลำดับที่ ๑ : ตนเองปฏิบัติ ๘๐%

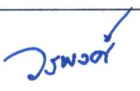
รายละเอียดผลงาน

๑. ตรวจสอบรายละเอียดและวิเคราะห์ข้อมูลแบบก่อสร้าง ศึกษาขั้นตอนการทำงาน ตรวจสอบสภาพพื้นที่ในสนามรวมทั้งประสานงานกับหน่วยงานในพื้นที่เพื่อหาข้อมูล เพื่อวางแผนการบริหารการจราจรระหว่างการก่อสร้าง รวมถึงรายละเอียดและหลักเกณฑ์งานบริหารการจราจรในระหว่างการก่อสร้าง

๒. กำหนดแนวทางในการบริหารการจราจรระหว่างการก่อสร้าง เพื่อให้สอดคล้องกับขั้นตอนการปฏิบัติงาน ประชุมหารือผู้เกี่ยวข้อง เพื่อวางแผนการเบี่ยงการจราจร

๓. ดำเนินการควบคุมและตรวจสอบ ขั้นตอนการติดตั้งให้เป็นไปตามรูปแบบ เพื่อให้การสัญจรของผู้ใช้เส้นทางเกิดความปลอดภัย

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วมในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงานของผู้ที่มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้ที่มีส่วนร่วมในผลงาน
นายวรพงศ์ แดงแก้ว		๒๐%	รวบรวมข้อมูลในสนาม, ร่วมเสนอแนวความคิด

- ผลงานลำดับที่ ๒ : ตนเองปฏิบัติ ๘๐%


รายละเอียดผลงาน

๑. ตรวจสอบรายละเอียดแบบสำรวจกับสภาพพื้นที่ในสนาม ศึกษารายละเอียดจากแบบก่อสร้าง แบบรูปตัดขวาง วางแผนการปฏิบัติงาน รวบรวมข้อมูลในสนามพร้อมสำรวจและตรวจสอบปริมาณงาน

๒. ศึกษาและวิเคราะห์แนวทางขั้นตอนการปฏิบัติงาน รวบรวมและสรุปประเด็นปัญหา หรือผู้ออกแบบ และกำหนดแนวทางแก้ไขปัญหาให้สอดคล้องกับการปฏิบัติงานตามหลักวิศวกรรม

๓. สำรวจและตรวจสอบปริมาณงาน พร้อมจัดทำแผนงานเพิ่มเติม พร้อมทั้งบริหารงบประมาณของโครงการให้เกิดประสิทธิภาพ รวมถึงการบริหารการจรรยาบรรณระหว่างการก่อสร้าง เพื่อให้การสัญจรของผู้ใช้เส้นทางเกิดความปลอดภัย

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้ที่มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้ที่มีส่วนร่วมในผลงาน
นายรพงศ์ แดงแก้ว		๒๐%	รวบรวมข้อมูลในสนาม, ร่วมเสนอแนวความคิด


- ผลงานลำดับที่ ๓ : ตนเองปฏิบัติ ๘๐%

รายละเอียดผลงาน

๑. ศึกษาขั้นตอนการเข้าใช้เครื่องจักรงานเงินทุนเวียน เพื่อออกแบบโปรแกรมสเปคตซีตเพื่อใช้ในการบริหารงานก่อสร้างงานดำเนินการเองของศูนย์สร้างทาง ซึ่งเครื่องจักรงานทางเป็นหัวใจหลักในการปฏิบัติงาน รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการบริหารโครงการ เช่น ค่าเช่าเครื่องจักร ค่าน้ำมัน ฯลฯ

๒. รวบรวมข้อมูล ข้อมูลพื้นฐาน รายละเอียดที่จำเป็นในการใช้งาน ความต้องการของผู้ประเมินที่สามารถเข้าใช้เครื่องจักรในการบริหารงานก่อสร้างงานดำเนินการเองได้เกิดประสิทธิภาพ ใช้เครื่องจักรงานทางให้สอดคล้องกับลักษณะงาน รูปแบบการก่อสร้าง ตามหลักวิศวกรรมและมาตรฐานของกรมทางหลวง


กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้ที่มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้ที่มีส่วนร่วมในผลงาน
นายภูวดล ท่อเพชร		๒๐%	รวบรวมข้อมูลค่าเช่าเครื่องจักร


## ๔) ข้อเสนอแนวคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน (จำนวน ๑ เรื่อง)

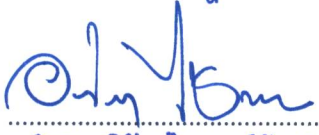
เรื่อง โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบร้องเรียนร้องทุกข์ กรมทางหลวง

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ)  (ผู้ขอรับการประเมิน)  
 (นายวิรพล วงศ์เขียว)  
 (.....)  
 เลขานุการกรม  
 (วันที่ ๑๓ เดือน กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๕)

ได้ตรวจสอบแล้วขอรับรองว่าผลงานดังกล่าวข้างต้นถูกต้องตรงกับความเป็นจริงทุกประการ

(ลงชื่อ)  (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)  
 (นายพงศกร จุลละโพธิ)  
 (.....)  
 รองอธิบดีกรมทางหลวง  
 (วันที่ ๑๓ เดือน กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๕)

(ลงชื่อ)  (ผู้บังคับบัญชาที่เหนือขึ้นไป)  
 (นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)  
 (.....)  
 อธิบดีกรมทางหลวง  
 (วันที่ ๑๓ เดือน กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๕)

หมายเหตุ คำรับรองจากผู้บังคับบัญชาอย่างน้อย ๒ ระดับ คือ ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล และ  
 ผู้บังคับบัญชา ที่เหนือขึ้นไปอีก ๑ ระดับ เว้นแต่ในกรณีที่ผู้บังคับบัญชาดังกล่าวเป็นบุคคลคนเดียวก็ให้มี  
 คำรับรอง ๑ ระดับได้

# แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวคิด

(กรณีเลื่อนประเภทวิชาการ ระดับชำนาญการ ระดับชำนาญการพิเศษ และระดับเชี่ยวชาญ)

ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ การแก้ไขปัญหาทางนกอสร้างทางช่วงขยายสะพาน โครงการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๐๘๑ ตอน ท่านางพรหม - จงเก ระหว่าง กม.๙+๐๐๐-กม.๑๐+๗๐๐

## ๑. สรุปสาระสำคัญ

โครงการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๐๘๑ ตอน ท่านางพรหม - จงเก เป็นเส้นทางเชื่อมโยงการคมนาคมและขนส่งสินค้าระหว่างเมืองพัทลุงสู่อำเภอเขาชัยสนโดยขยายจาก๒ช่องจราจรเป็น ๔ ช่องจราจรและเชื่อมโยงไปสู่จังหวัดสงขลาในอนาคต เมื่อกรมทางหลวงชนบทดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามทะเลสาบสงขลาแล้วเสร็จโดยจะดำเนินการปรับปรุงผิวทางเดิมและขยายทางหลวงให้เป็นมาตรฐานทางชั้นพิเศษ ๔ ช่องจราจร ระหว่าง กม.๙+๐๐๐-กม.๑๔+๕๐๐ ระยะทางรวม ๕.๕๐๐ กิโลเมตร ระยะเวลาดำเนินการตามแผนปี ๒๕๖๖ - ๒๕๖๗ วงเงินค่าก่อสร้างรวม ๒๘๕.๐๐๐ ล้านบาท โดยได้รับงบประมาณในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ วงเงิน ๑๔๕.๐๐๐ ล้านบาท โดยก่อสร้างแล้วเสร็จถึงงานชั้นผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีต จาก กม.๙+๐๐๐ - กม.๑๐+๗๐๐, กม.๑๑+๔๐๐ - กม.๑๒+๐๐๐ และ กม.๑๓+๐๐๐ - กม.๑๔+๕๐๐ รวมระยะทาง ๓.๘๐๐ กิโลเมตร มีสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก จำนวน ๗ แห่ง

ตามแผนงานในปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๖ ดำเนินการก่อสร้างสะพาน คสล.(สะพานคู่) จำนวน ๒ แห่ง ที่ กม.๑๐+๑๑๖.๖๑๙ ขนาด (๑๗๘.๐๐)+(๑๗๑๐.๐๐)+(๑๗๘.๐๐) รวมความยาว ๒๖.๐๐ เมตร Skew ๒๐° ทางรถกว้าง ๑๑.๐๐ เมตร ขอบทางกว้างข้างละ ๐.๕๐ เมตร และ ที่ กม.๑๐+๒๔๙.๗๗๓ ขนาด (๑๗๑๐.๐๐) + (๑๗๑๒.๐๐)+(๑๗๑๐.๐๐) รวมความยาว ๓๒.๐๐ เมตร Skew ๓๐° ทางรถกว้าง ๑๑.๐๐ เมตร ขอบทางกว้างข้างละ ๐.๕๐ เมตร

## ๒. สรุปขั้นตอนการดำเนินการ

๒.๑) ตรวจสอบรายละเอียดแบบสำรวจกับสภาพพื้นที่ในสนามรวมทั้งประสานงานกับหน่วยงานในพื้นที่เพื่อรับทราบข้อมูลเพิ่มเติม ศึกษารายละเอียดจากแบบสำรวจแผนที่ และแนวทาง (Plan & Profile) แบบรูปตัดตามขวาง (Cross-Section) ตลอดจนสภาพภูมิประเทศโดยละเอียด ศึกษาและวิเคราะห์ปัญหาที่อาจเกิดขึ้น ในสายทางและแนวทางแก้ไขปัญหา

๒.๒) จากการสำรวจพื้นที่จริงในสนาม พบว่าสะพานตัวที่ ๑ ที่ กม.๑๐+๑๑๖.๖๑๙ แนวตอกเข็มของตำแหน่งสะพานเดิมตามแบบคู่สัญญา ตรงกับแนวเสาเข็มของสะพานเดิม

๒.๓) จากการสำรวจพื้นที่จริงในสนาม พบว่าสะพานตัวที่ ๒ ที่ กม.๑๐+๒๔๙.๗๗๓ แนวลำน้ำตามแบบคู่สัญญา ไม่สอดคล้องกับแนวลำน้ำจริงในสนาม

๒.๔) โครงการสรุปประเด็นปัญหา และประสานงานกับฝ่ายสำรวจและออกแบบของศูนย์สร้างทางสงขลาลงพื้นที่เพื่อร่วมหาแนวทางกำหนดรูปแบบและรายละเอียดการก่อสร้างให้สอดคล้องกับสภาพจริงในสนาม

## ๓. ความยุ่งยากและซับซ้อนในการดำเนินการ

๓.๑) สะพานทั้ง ๒ แห่ง อยู่ในสัญญาจ้างเหมาก่อสร้างทางและสะพาน คสล. ช่วงดำเนินการที่ ๑ ระหว่าง กม.๙+๐๐๐ - กม.๑๐+๗๐๐ ระยะทาง ๑.๗๐๐ กม. วงเงินตามสัญญา ๖๗,๕๒๖,๖๑๕.๐๐ บาท ซึ่งจำเป็นต้องแก้ไขแบบก่อสร้างสะพาน เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพจริงในสนาม

๓.๒) โครงการได้ประสานแจ้งฝ่ายสำรวจและออกแบบ และตัวแทนผู้รับจ้างเข้าร่วมประชุม ลงพื้นที่เพื่อหาแนวทางแก้ไขให้สอดคล้องกับสภาพจริงในสนาม

๓.๓) เก็บข้อมูลแนวเสาเข็มสะพานเดิมในสนามพร้อมแนวลำน้ำ สะพานทั้ง ๒ แห่ง พร้อมแนวเสาไฟฟ้า ซึ่งอาจจะผลกระทบในการตอกเข็มในการก่อสร้างสะพานด้านขวาทาง ซึ่งโครงการได้ดำเนินการจัดทำหนังสือไปที่การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคขอให้รื้อย้ายเสาไฟที่ติดขัดการก่อสร้าง

๓.๔) จากการหารือปัญหาดังกล่าว ได้ข้อสรุปแนวทางแก้ไขแบบก่อสร้างสะพาน ดังนี้

- สะพานที่ กม. ๑๐+๑๑๖.๖๑๙ ขนาด (๑๘๘.๐๐)+(๑๘๑๐.๐๐)+(๑๘๘.๐๐) รวมความยาว ๒๖.๐๐ เมตร Skew ๒๐° เปลี่ยนแนวตำแหน่งเข็มของสะพานเดิม เป็นที่ กม.๑๐+๑๑๙.๐๗๔ ตำแหน่งก่อสร้างสะพานตัวใหม่เพื่อไม่ให้ซ้อนทับกับแนวเสาเข็มของสะพานตัวเดิม

- สะพานที่ กม.๑๐+๒๔๙.๗๗๓ ขนาด (๑๘๑๐.๐๐)+(๑๘๑๒.๐๐)+(๑๘๑๐.๐๐) รวมความยาว ๓๒.๐๐ เมตร Skew ๓๐° เป็นที่ กม.๑๐+๒๕๓.๐๐๐ Skew ๐° เนื่องจากให้สอดคล้องกับแนวลำน้ำจริงในสนาม

๓.๕) กำหนดรูปแบบและขั้นตอนการก่อสร้างสะพาน แบ่งเป็น ๒ ฝั่ง โดยจะดำเนินการฝั่งซ้ายทางก่อน โดยการทุบราวสะพานและพื้นสะพาน ระยะ ๒.๘๐ เมตรจากราวสะพานฝั่งซ้ายทาง พร้อมติดตั้งป้ายงานอำนวยความสะดวกเพื่อเบี่ยงจราจรก่อนขึ้นสะพาน

๓.๖) เมื่อก่อสร้างสะพานฝั่งซ้ายแล้วเสร็จ จึงดำเนินการเปิดการจราจรบนสะพานที่แล้วเสร็จ พร้อมทั้งดำเนินการก่อสร้างสะพานฝั่งด้านขวาต่อไป ซึ่งสอดคล้องกับแผนการย้ายเสาไฟฟ้าที่ติดขัดการก่อสร้างด้านขวาทางของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค

#### ๔. ผลสำเร็จของงาน (เชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ)

##### ๔.๑ เชิงปริมาณ

สามารถดำเนินการเบี่ยงการจราจร ในโครงการก่อสร้างจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๔๒ ตัดทางหลวงหมายเลข ๔๑๐ (แยกตะลุโบะ) จังหวัดปัตตานี ๑ แห่ง ในทางหลวงหมายเลข ๔๒ ระหว่าง กม.๑๐๓+๐๕๐ - กม.๑๐๕+๐๐๒.๙๗๓ และทางหลวงหมายเลข ๔๑๐ ระหว่าง กม.๒+๔๗๐ - กม.๒+๘๐๐ ระยะทางยาวประมาณ ๒.๒๘๓ กิโลเมตร

##### ๔.๒ เชิงคุณภาพ

โครงการฯสามารถวางแผนบริหารการจราจรระหว่างการก่อสร้าง ดำเนินการโดยยึดหลักด้านความปลอดภัยเป็นสำคัญ ลดผลกระทบกับผู้ใช้รถใช้ถนน ประชาชนที่อยู่อาศัยในเขตพื้นที่ดำเนินการก่อสร้าง และสามารถบริหารสัญญา ตามขั้นตอนการก่อสร้าง เนื่องจากไม่สามารถปิดการจราจรได้เต็มพื้นที่ในระหว่างการก่อสร้างได้ จึงต้องบริหารจัดการให้สามารถใช้เส้นทางสัญจรเส้นทางเดิมผ่านพื้นที่ก่อสร้าง สามารถเร่งรัดการขั้นตอนดำเนินการก่อสร้างได้

#### ๕. ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๕.๑) สามารถเบิกจ่ายงบประมาณประจำปี ๒๕๖๘ ตามแผนงาน/ขั้นตอนการก่อสร้าง (เร็วกว่าแผน)

๕.๒) สามารถเบี่ยงการจราจร และบริหารการก่อสร้างในโครงการ ได้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

๕.๓) สามารถลดปัญหาอุบัติเหตุระหว่างการก่อสร้าง ลดผลกระทบกับผู้ใช้รถใช้ถนน ประชาชนที่อยู่อาศัยในเขตพื้นที่ดำเนินการก่อสร้าง

หมายเหตุ : ๑. ระดับชำนาญการ เขียนผลงาน ๒ เรื่อง และข้อเสนอแนวคิด ๑ เรื่อง

๒. ระดับชำนาญการพิเศษ และระดับเชี่ยวชาญ เขียนผลงาน ๓ เรื่อง และข้อเสนอแนวคิด ๑ เรื่อง

๓. ให้ผู้ขอรับการประเมินบุคคล อธิบายรายละเอียดเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงาน ไม่น้อยกว่า ๑ หน้ากระดาษ A4 และไม่เกิน ๓ หน้ากระดาษ A4 ต่อ ๑ ผลงาน

ชื่อผลงานลำดับที่ ๒ การแก้ไขปัญหาโครงข่ายทางหลวง เพื่อลดอุบัติเหตุ โครงการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๐๘๑ ตอน ท่านางพรหม - จงเก ระหว่าง กม.๑๔+๕๐๐ - กม.๑๔+๕๘๐

### ๑. สรุปสาระสำคัญ

โครงการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๐๘๑ ตอน ท่านางพรหม - จงเก เป็นเส้นทางเชื่อมโยงการคมนาคมและขนส่งสินค้าระหว่างเมืองพัทลุงสู่อำเภอเขาชัยสน โดยขยายจาก ๒ ช่องจราจรเป็น ๔ ช่องจราจร และรองรับการขนส่งเชื่อมโยงไปสู่จังหวัดสงขลาในอนาคตเมื่อกรมทางหลวงชนบทก่อสร้างสะพานข้ามทะเลสาบสงขลาแล้วเสร็จ โดยจะดำเนินการปรับปรุงผิวทางเดิมและขยายทางหลวงให้เป็นมาตรฐานทางชั้นพิเศษ ๔ ช่องจราจร ระหว่าง กม.๙+๐๐๐-กม.๑๔+๕๐๐ ระยะทางรวม ๕.๕๐๐ กิโลเมตร ระยะเวลาดำเนินการตามแผน ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๖๗ วงเงินค่าก่อสร้างรวม ๒๘๕.๐๐๐ ล้านบาท โดยได้รับงบประมาณในปี ๒๕๖๖ วงเงิน ๑๔๕.๐๐๐ ล้านบาท โดยก่อสร้างแล้วเสร็จถึงงานชั้นผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีต จาก กม.๙+๐๐๐ - กม.๑๐+๗๐๐, กม.๑๑+๔๐๐ - กม.๑๒+๐๐๐ และ กม.๑๓+๐๐๐ - กม.๑๔+๕๐๐ รวมระยะทาง ๓.๘๐๐ กิโลเมตร

จากการที่โครงการก่อสร้าง ได้เข้าสำรวจพื้นที่สภาพจริงในสนาม ตามแผนงานและรูปแบบ/ปริมาณงานที่ก่อสร้างจริง พบว่าจุดสิ้นสุดของโครงการก่อสร้างที่ กม.๑๔+๕๐๐ ไม่ต่อเนื่องกับโครงการก่อสร้างที่ดำเนินการแล้วเสร็จของแขวงทางหลวงพัทลุงที่ดำเนินการแล้วเสร็จ ที่กม.๑๔+๕๘๐ ระยะทาง ๐.๐๘๐ กิโลเมตร หากโครงการดำเนินการแล้วเสร็จถึง กม.๑๔+๕๐๐ ซึ่งบริเวณดังกล่าวจะเกิดคอขวด เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องของเส้นทางรวมถึงไม่ให้เกิดความสับสน และอุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้นได้ของประชาชน ผู้ใช้เส้นทางหากไม่ดำเนินการ ให้แล้วเสร็จภายในปีงบประมาณ สามารถเพิ่มความปลอดภัยให้ประชาชน ผู้ใช้เส้นทาง

### ๒. สรุปขั้นตอนการดำเนินการ

๒.๑) โครงการเข้าสำรวจสภาพจริงในสนาม ตามแผนงานและแบบการก่อสร้าง เพื่อสรุปปริมาณงานและข้อมูลที่เป็นในการจัดทำแผนงานก่อสร้างเพิ่มเติม จาก กม.๑๔+๕๐๐ - กม.๑๔+๕๘๐ ระยะทาง ๐.๐๘๐ กิโลเมตร

๒.๒) ตรวจสอบรายละเอียดแบบสำรวจกับสภาพพื้นที่ในสนามรวมทั้งประสานงานกับหน่วยงานในพื้นที่เพื่อรับทราบข้อมูลเพิ่มเติม ศึกษารายละเอียดจากแบบสำรวจแผนที่ และแนวทาง (Plan & Profile ) แบบรูปตัดตามขวาง (Cross-Section ) ตลอดจนสภาพภูมิประเทศโดยละเอียด ศึกษาและวิเคราะห์ปัญหาที่อาจเกิดขึ้น ในสายทางและแนวทางแก้ไขปัญหา

๒.๓) สรุปประเด็นปัญหา และประสานงานกับฝ่ายสำรวจและออกแบบของศูนย์สร้างทางสงขลา ลงพื้นที่เพื่อร่วมหาแนวทางกำหนดรูปแบบและรายละเอียดการก่อสร้าง ให้สอดคล้องกับสภาพจริงในสนาม

๒.๔) นำข้อมูลในสนามจากการสำรวจ ในช่วงกม.๑๔+๕๐๐ - กม.๑๔+๕๘๐ ระยะทาง ๐.๐๘๐ กิโลเมตร จัดทำแผนดำเนินงานปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ (เพิ่มเติม) ลักษณะงานที่ดำเนินการแล้วเสร็จถึงงานชั้นผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีต มาตรฐานทางชั้นพิเศษขนาด ๔ ช่องจราจร วงเงินงบประมาณ ๒,๓๒๒,๐๐๐ บาท พร้อมทั้งบริหารงบประมาณของโครงการให้สอดคล้องเหมาะสม และเกิดประสิทธิภาพมากที่สุด

### ๓. ความยุ่งยากและซับซ้อนในการดำเนินการ

๓.๑) ตามแผนดำเนินงานปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ โครงการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๐๘๑ ตอน ท่านางพรหม – จงเก วงเงินงบประมาณ ๑๔๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท โดยก่อสร้างแล้วเสร็จถึงงานชั้นผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีต จาก กม.๙+๐๐๐ - กม.๑๐+๗๐๐, กม.๑๑+๔๐๐ - กม.๑๒+๐๐๐ และ กม.๑๓+๐๐๐ - กม.๑๔+๕๐๐ รวมระยะทาง ๓.๘๐๐ กม. เพื่อจะดำเนินการก่อสร้างส่วนที่เพิ่มเติม ในช่วง กม.๑๔+๕๐๐ - กม.๑๔+๕๘๐ ระยะทาง ๐.๐๘๐ กิโลเมตร จำเป็นต้องเก็บข้อมูลจริงในสนาม นำมาคิดปริมาณงาน ในแต่ละรายการตามขั้นตอนการก่อสร้างตามมาตรฐานของกรมทางหลวง โดยแบ่งเป็นงานดำเนินการเอง และงานจ้างเหมาดำเนินการ จัดทำแผนงานและงบประมาณในการก่อสร้างเบื้องต้น เสนอผู้บริหารขอใช้เงินเหลือจ่ายจากสัญญาก่อสร้างของโครงการต่อไป

๓.๒) จำเป็นต้องบริหารโครงการก่อสร้าง ตามงบประมาณที่ได้รับจัดสรร และตามทรัพยากรที่ตนเองมี ต้องวางแผนงาน การบริหารจัดการ การควบคุมการทำงานให้มีประสิทธิภาพ โดยการใช้ทรัพยากรต่าง ๆ ของโครงการฯ เช่น บุคลากรเจ้าหน้าที่ เครื่องจักรงานทาง ต้องคำนึงถึงวิธีการก่อสร้าง รูปแบบขั้นตอนการทำงานตามมาตรฐานกรมทางหลวง

### ๔. ผลสำเร็จของงาน (เชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ)

#### ๔.๑ เชิงปริมาณ

สามารถดำเนินการก่อสร้างตามที่โครงการตามแผนงานเพิ่มเติม โดยใช้เงินเหลือจ่ายทำสัญญาจากแผนประจำปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๖ เข้าดำเนินการในช่วงกม.๑๔+๕๐๐ - กม.๑๔+๕๘๐ ระยะทาง ๐.๐๘๐ กิโลเมตร

#### ๔.๒ เชิงคุณภาพ

สามารถดำเนินการแก้ไขปัญหาการก่อสร้าง เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องไม่ให้เกิดความสับสนและอุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้นได้ของประชาชนผู้ใช้เส้นทาง รวมถึงเพิ่มความปลอดภัยให้ประชาชนผู้ใช้เส้นทางตามมาตรฐานของกรมทางหลวง ให้แล้วเสร็จภายในปีงบประมาณ

### ๕. ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๕.๑) บริหารงบประมาณให้เกิดประโยชน์สูงสุด

๕.๒) บริหารการเข้าใช้เครื่องจักรงานเงินทุนหมุนเวียนของกรมทางหลวงได้ตลอดทั้งปีงบประมาณ

๕.๓) เป็นภาพลักษณ์ที่ดีต่อกรมทางหลวง ด้านงานก่อสร้างให้มีความต่อเนื่อง ป้องกันอุบัติเหตุ เพื่อประโยชน์และปลอดภัยกับผู้ใช้เส้นทาง และประชาชนสองข้างทาง

**หมายเหตุ :** ๑. ระดับชำนาญการ เขียนผลงาน ๒ เรื่อง และข้อเสนอแนวคิด ๑ เรื่อง

๒. ระดับชำนาญการพิเศษ และระดับเชี่ยวชาญ เขียนผลงาน ๓ เรื่อง และข้อเสนอแนวคิด ๑ เรื่อง

๓. ให้ผู้ขอรับการประเมินบุคคล อธิบายรายละเอียดโครงการเรื่องโดยสรุปของผลงาน ไม่น้อยกว่า ๑ หน้ากระดาษ A4 และไม่เกิน ๓ หน้ากระดาษ A4 ต่อ ๑ ผลงาน

ชื่อผลงานลำดับที่ ๓. การบริหารค่าเช่าใช้เครื่องจักรงานเงินทุนหมุนเวียน โดยใช้โปรแกรมสเปรดชีต เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบบริหารเครื่องจักรกล (EMS) ในงานก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวง (กรณีศึกษางานบำรุงรักษาทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๐๘๑ ตอน ทำนางพรหม - จงเก)

### ๑. สรุปสาระสำคัญ

การจัดทำโปรแกรมการบริหารการเช่าใช้เครื่องจักรงานเงินทุนหมุนเวียน เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการดำเนินการปรับปรุงกระบวนการให้บริการเช่าเครื่องจักรกลของกรมทางหลวงให้เกิดความเหมาะสมและคุ้มค่า ซึ่งที่ผ่านมาโครงการก่อสร้างงานดำเนินการเองของศูนย์สร้างทางสงขลาได้รับจัดสรรงบประมาณค่าเช่าเครื่องจักรมาบริหารงานโครงการก่อสร้างในแต่ละปี หน่วยงานจำเป็นต้องมีการบริหารการเช่าเครื่องจักรให้เกิดประโยชน์คุ้มค่าเกิดประสิทธิภาพมากที่สุด โดยการเช่าเครื่องจักรของแต่ละโครงการ หากไม่สามารถควบคุมการเช่าเครื่องจักรได้ ก็อาจทำให้งบประมาณค่าเช่าเครื่องจักรที่ได้รับจัดสรรไม่เพียงพอ โดยการดำเนินการจัดทำโปรแกรมประยุกต์สำหรับการจัดเก็บข้อมูลเพื่อใช้งานโครงการ และระบบบริหารการเช่าเครื่องจักรกลของศูนย์สร้างทางสงขลา ที่ผ่านมามีการใช้งานง่าย ไม่ซับซ้อน ทำงานได้รวดเร็ว เพื่อช่วยในการจัดข้อมูลเครื่องจักรกลของศูนย์สร้างทางสงขลา โดยสะดวกในการจัดเก็บข้อมูลเครื่องจักรกล, รายงานสรุปค่าเช่าเครื่องจักรในแต่ละโครงการฯ, รายงานผลข้อมูลที่ต้องการเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน สามารถเรียนรู้การใช้งานได้ง่าย โครงการสามารถบันทึกข้อมูลที่ดำเนินการจัดเก็บข้อมูลเครื่องจักรของศูนย์สร้างทางสงขลาทั้งหมด โดยการใช้โปรแกรมที่เหมาะสมสำหรับการจัดเก็บและบันทึกข้อมูล มาใช้ให้เกิดประโยชน์มากที่สุด และต้องเป็นรูปแบบการจัดเก็บสามารถทำความเข้าใจการใช้งาน และเรียนรู้ได้ง่าย ไม่ซับซ้อน สามารถแก้ไขในส่วนของฐานข้อมูลได้ง่าย สามารถบันทึกและค้นหาข้อมูลเอกสารได้รวดเร็ว สะดวกและการจัดเก็บข้อมูลเป็นระเบียบเรียบร้อย โดยโปรแกรมสามารถตรวจสอบการเช่าเครื่องจักรกลของโครงการเองได้ว่ามียอดการเช่าเครื่องจักรจำนวนเท่าไร, เงินที่เหลือที่จะเช่าสามารถเช่าได้เท่าไร ซึ่งเป็นข้อมูลที่อัปเดต ซึ่งลดระยะเวลาในการตรวจสอบหรือค้นหา สามารถรองรับการเพิ่มจำนวนข้อมูลของเครื่องจักร, จำนวนโครงการที่เพิ่มขึ้น, รวมถึงโครงการสามารถนำไปโปรแกรมบริหารค่าเช่าของโครงการเอง สามารถนำโปรแกรมนี้ออกไปใช้กับหน่วยงานอื่นๆของกรมทางหลวงได้เกิดประโยชน์สูงสุด

### ๒. สรุปขั้นตอนการดำเนินการ

๒.๑) ศึกษาขั้นตอนผังการเช่าใช้เครื่องจักรงานเงินทุนหมุนเวียนของกรมทางหลวง

๒.๒) ดำเนินการออกแบบโปรแกรมการบริหารการเช่าใช้เครื่องจักรงานเงินทุนหมุนเวียน โดยคำนึงถึงการใช้งานที่เข้าใจง่าย สามารถดำเนินการได้เอง

๒.๓) จัดเตรียมข้อมูลพื้นฐาน รายละเอียดที่จำเป็นในการใช้งาน สำหรับการบริหารเครื่องจักรให้เหมาะสมกับงานดำเนินการเองของศูนย์สร้างทาง

๒.๔) ถ่ายทอดความรู้ ในการใช้งาน ให้สามารถใช้งานได้จริง

### ๓. ความยุ่งยากและซับซ้อนในการดำเนินการ

๓.๑) ระบบบริหารเครื่องจักรกล หรือ EMS (Equipment Management System) เป็นระบบที่ต้องอาศัยระบบคอมพิวเตอร์ในเครือข่ายเดียวกัน ไม่สามารถใช้งานนอกเครือข่ายได้

๓.๒) แนวคิดที่สามารถสร้างฐานข้อมูลที่จำเป็นต่อการใช้งาน เพื่อใช้งานง่าย สามารถใช้งานในพื้นที่ที่ไม่สามารถใช้เครือข่ายระบบ EMS ซึ่งเหมาะสำหรับการใช้งานของโครงการก่อสร้างของศูนย์สร้างทางหรือหน่วยงานต่างๆของกรมทางหลวงที่มีการเช่าใช้เครื่องจักรงานเงินทุน

๓.๓) ฐานข้อมูลที่จำเป็นต่อการใช้งาน ต้องสามารถป้อนตามความต้องการของผู้ใช้งาน เครื่องจักรที่มีอยู่ในหน่วยงานนั้นๆ

๓.๔) ต้องมีความรู้เรื่องฐานข้อมูล พื้นฐานเรื่องการเช่าเครื่องจักรงานเงินทุนหมุนเวียน แบบฟอร์มต่าง ๆ ของงานเงินทุนหมุนเวียน ความรู้เรื่องประเภทและลักษณะการเช่าของเครื่องจักร

๓.๕) ไม่สามารถทดแทนระบบบริหารเครื่องจักรกล เป็นเพียงส่วนช่วยในการทำงานกรณีจำเป็นต้องบริหารงบประมาณ การเช่าใช้เครื่องจักร อัตราค่าเช่า ให้เพียงพอกับงบประมาณ

#### ๔. ผลสำเร็จของงาน (เชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ)

##### ๔.๑ เชิงปริมาณ

เครื่องจักรในศูนย์สร้างทางที่สามารถใช้งานได้ จำนวน ๑๕๘ คัน แบ่งเป็นประเภทของเครื่องจักร ๒๕ ประเภท โปรแกรมสามารถใช้ลดขั้นตอนในการทำงาน สามารถบริหารเช่าให้เครื่องจักรตามภารกิจหรือลักษณะงานตามสภาพพื้นที่ ซึ่งสามารถใช้งานได้ทุกหน่วยงานที่เช่าใช้เครื่องจักรงานเงินทุนหมุนเวียนของกรมทางหลวง สามารถทราบเบื้องต้นว่าเครื่องจักรในหน่วยงาน มีการใช้งานอยู่หรือสามารถใช้งานได้ รวมถึงอัตราค่าเช่า

##### ๔.๒ เชิงคุณภาพ

โปรแกรมที่เพิ่มความสามารถในการบริหารการเช่าใช้เครื่องจักรงานเงินทุนหมุนเวียน โดยโปรแกรม สามารถช่วยประหยัดเวลาในการค้นหาอัตราค่าเช่า เจ้าหน้าที่เรียนรู้และสามารถใช้งานได้ง่าย มีความถูกต้องของข้อมูล สามารถบริหารเครื่องจักรของโครงการได้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

#### ๕. ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๕.๑) หน่วยงานที่ใช้งานสามารถลดขั้นตอนการค้นหาข้อมูล

๕.๒) หน่วยงานสามารถบริหารงบประมาณ ค่าเช่าเครื่องจักร บริหารเครื่องจักรในหน่วยงาน

หมายเหตุ : ๑. ระดับชำนาญการ เขียนผลงาน ๒ เรื่อง และข้อเสนอแนวคิด ๑ เรื่อง

๒. ระดับชำนาญการพิเศษ และระดับเชี่ยวชาญ เขียนผลงาน ๓ เรื่อง และข้อเสนอแนวคิด ๑ เรื่อง

๓. ให้ผู้ขอรับการประเมินบุคคล อธิบายรายละเอียดเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงาน ไม่น้อยกว่า ๑ หน้ากระดาษ A4 และไม่เกิน ๓ หน้ากระดาษ A4 ต่อ ๑ ผลงาน

## ชื่อข้อเสนอแนวคิด

### เรื่อง โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบร้องเรียนร้องทุกข์ กรมทางหลวง

#### ๑. สรุปหลักการและเหตุผล

ตามที่รัฐบาลให้ความสำคัญกับการนำเทคโนโลยีและการสื่อสารมาประยุกต์ใช้ในการให้บริการของภาครัฐให้อยู่ในรูปแบบออนไลน์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการที่รวดเร็วถูกต้องและทันสมัย โดยการ สร้างแพลตฟอร์มการให้บริการดิจิทัลภาครัฐที่ประชาชนสามารถเข้าถึงเทคโนโลยีสารสนเทศ และการบริการภาครัฐอย่างทั่วถึงและเท่าเทียมกัน สำนักงานเลขาธิการกรม กรมทางหลวง มีแนวคิดการพัฒนาเพิ่มประสิทธิภาพ การพัฒนาระบบร้องเรียนร้องทุกข์ เพื่อเป็นศูนย์กลางในการบูรณาการข้อมูลเพื่ออำนวยความสะดวกในการให้บริการประชาชน ซึ่งระบบดังกล่าวใช้งานอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ พ.ศ.๒๕๖๑ ซึ่งไม่รองรับความต้องการ ความรวดเร็ว ความถูกต้อง ที่ประชาชนคาดหวังได้

#### ๒. บทวิเคราะห์/แนวความคิด/ข้อเสนอ และข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไข

##### ๒.๑ บทวิเคราะห์

สำนักงานเลขาธิการกรม กรมทางหลวง จำเป็นต้องเพิ่มประสิทธิภาพระบบร้องเรียนร้องทุกข์ เนื่องจากระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมีการพัฒนาขึ้นมากในหลายปีที่ผ่านมา แต่ระบบดังกล่าวใช้งานมานานเกิดความล่าช้า ไม่มีการพัฒนา ไม่รองรับการกำหนดสิทธิ์และระดับการเข้าถึงข้อมูล ขาดความยืดหยุ่นในการค้นหาข้อมูล ควรมีการยืนยันตัวตนของผู้ร้องเรียนโดยการตรวจสอบหมายเลขบัตรประจำตัวประชาชน เพื่อป้องกันการปลอมแปลงตัวตนหรือการก่อกวน โดยควรต้องเชื่อมข้อมูลกับระบบ Digital ID ของกรมการปกครองผ่านแอปพลิเคชัน ThaiD

##### ๒.๒ แนวความคิด

การเพิ่มประสิทธิภาพระบบร้องเรียนร้องทุกข์ ซึ่งเป็นหัวใจสำคัญในการสร้างช่องทางการสื่อสารที่เปิดกว้างให้กับประชาชนในการเข้าถึงข้อมูลภาครัฐ เพื่อจะช่วยให้กระบวนการรับเรื่องร้องเรียนร้องทุกข์ มีความโปร่งใส ตรวจสอบได้ และรวดเร็วขึ้น นอกจากนี้ยังช่วยให้หน่วยงานสามารถนำข้อมูลที่ได้จากระบบมาวิเคราะห์ปรับปรุงการทำงานและการแก้ไขปัญหาได้อย่างตรงจุด เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ประชาชนผู้ให้เส้นทาง

องค์ประกอบสำคัญของการเพิ่มประสิทธิภาพระบบร้องเรียนร้องทุกข์

- ช่องทางการรับเรื่องที่หลากหลาย เช่น เว็บไซต์ แอปพลิเคชัน โทรศัพท์ สายด่วน หรือการติดต่อโดยตรงที่กรมทางหลวง

- กระบวนการที่ชัดเจนและรวดเร็ว มีขั้นตอนดำเนินการที่ชัดเจน ตั้งแต่รับเรื่อง การตรวจสอบ และการแก้ไขปัญหา พร้อมทั้งแจ้งให้ผู้ร้องเรียนทราบถึงความคืบหน้าอย่างสม่ำเสมอ

- ระบบติดตามและประเมินผล เพื่อวัดประสิทธิภาพของระบบ และนำข้อมูลที่ได้มาปรับปรุงการทำงานให้ดียิ่งขึ้น

- ความปลอดภัยของข้อมูล มีมาตรการรักษาความปลอดภัยของข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ร้องเรียน เพื่อสร้างความมั่นใจให้กับประชาชน

- การมีส่วนร่วมของประชาชน ควรเปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาระบบ แนะนำ และให้ข้อเสนอแนะ เพื่อให้ระบบตอบสนองความต้องการของผู้ใช้อย่างแท้จริง

### ๒.๓ ข้อเสนอ

การพัฒนาเพิ่มประสิทธิภาพระบบร้องเรียนร้องทุกข์ มีความสำคัญต่อกรมทางหลวงมาก ซึ่งในปัจจุบัน มีเรื่องราวร้องทุกข์ ข้อเสนอ ข้อคิดเห็นถึงกรมทางหลวงผ่านการรวบรวมของฝ่ายบริหารข้อมูลข่าวสารและเรื่องราวร้องทุกข์ ในปี พ.ศ.๒๕๖๗ จำนวนทั้งหมด ๑๕,๗๕๑ เรื่อง ซึ่งเป็นตัวชี้วัดของกรมทางหลวง จำเป็นต้องใช้เวลาในการดำเนินการแก้ไขปัญหา หากต้องขอความร่วมมือหน่วยงานพิจารณาเร่งรัดการแก้ไขปัญหาที่อยู่ในความรับผิดชอบ เพื่อตอบสนองความต้องการและการแก้ไขปัญหาเรื่องร้องเรียนของประชาชน ให้ได้รับความสะดวก ปลอดภัยในการเดินทางบนทางหลวงต่อไป

### ๒.๔ ข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไข

เนื่องจากปัจจุบันหน้าที่ความรับผิดชอบด้านการบริหารจัดการเรื่องราวร้องทุกข์ และการให้บริการประชาชนมีปริมาณงานเพิ่มมากขึ้น จำเป็นต้องพัฒนาเพิ่มประสิทธิภาพระบบร้องเรียนร้องทุกข์หน่วยงานไม่สามารถเร่งรัดการแก้ไขปัญหาที่อยู่ในความรับผิดชอบ เนื่องจากขาดงบประมาณการดำเนินงาน เห็นควรใช้ข้อมูลเรื่องราวร้องทุกข์มาประกอบการตัดสินใจในการกำหนดนโยบาย แผนงาน โครงการ ในการตอบสนองความต้องการของประชาชน และแนวทางในการทำคำของบประมาณ

### ๓. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- ๓.๑) เพิ่มความโปร่งใส สามารถทำให้ประชาชนสามารถติดตามความคืบหน้าของการดำเนินการได้
- ๓.๒) ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพ ในการแก้ไขปัญหาได้รวดเร็ว และถูกต้องยิ่งขึ้น
- ๓.๓) สร้างความเชื่อมั่นในการทำงานของกรมทางหลวงกับประชาชน

### ๔. ตัวชี้วัดความสำเร็จ


- ๔.๑) ระยะเวลาในการดำเนินการแก้ไขปัญหาที่รวดเร็ว การติดตามการดำเนินการจนแล้วเสร็จ
- ๔.๒) ความพึงพอใจของประชาชน เช่นการร้องเรียนซ้ำ จำนวนคำชมเชย

หมายเหตุ :๑. ระดับชำนาญการ เขียนผลงาน ๒ เรื่อง และข้อเสนอแนวคิด ๑ เรื่อง


๒. ระดับชำนาญการพิเศษ และระดับเชี่ยวชาญ เขียนผลงาน ๓ เรื่อง และข้อเสนอแนวคิด ๑ เรื่อง

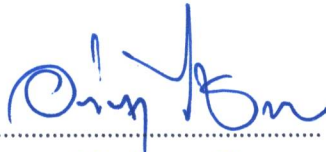
๓. ให้ผู้ขอรับการประเมินบุคคล อธิบายรายละเอียดเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงาน ไม่น้อยกว่า ๑ หน้ากระดาษ A4 และไม่เกิน ๓ หน้ากระดาษ A4 ต่อ ๑ ผลงาน

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ) .....  ..... (ผู้ขอรับการประเมิน)  
 (นายวิรพล วงศ์เวียร)  
 (วันที่ ๑๗ เดือน กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๕)  
 เลขานุการกรม

ได้ตรวจสอบแล้วขอรับรองว่าผลงานดังกล่าวข้างต้นถูกต้องตรงกับความเป็นจริงทุกประการ

(ลงชื่อ) .....  ..... (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)  
 (นายพงศกร จุลละโพธิ์)  
 (วันที่ ๑๗ เดือน กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๕)  
 รองอธิบดีกรมทางหลวง

(ลงชื่อ) .....  ..... (ผู้บังคับบัญชาที่เหนือขึ้นไป)  
 (นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)  
 (วันที่ ๑๗ เดือน กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๕)  
 อธิบดีกรมทางหลวง