EXAT
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

รายงานความยั่งยืน ปี 2566

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

สารบัญ

6 สารผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
8 เกี่ยวกับรายงานฉบับนี้
22 การขับเคลื่อนสู่ความยั่งยืน
30 สรุปผลการดำเนินงานด้านความยั่งยืนที่สำคัญ
35 การกำกับดูแลกิจการที่ดี
42 การต่อต้านทุจริตคอร์รัปชัน
50 สิทธิมนุษยชน

58 มิติเศรษฐกิจ

59 ผลการดำเนินงานด้านเศรษฐกิจ
64 การบริหารจัดการภาษี
65 นวัตกรรมด้านผลิตภัณฑ์และบริการ

72 มิติสิ่งแวดล้อม

72 ประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ
79 การปล่อยก๊าซเรือนกระจก
84 การบริหารจัดการวัสดุ
88 การบริหารจัดการพลังงาน

104 มิติผู้คน (สังคม)

106 การดูแลพนักงาน

118 ความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมการทำงาน

127 การปฏิบัติต่อพนักงานอย่างเป็นธรรมและเท่าเทียม

130 เสรีภาพในการสมาคมและการเจรจาต่อรองร่วมกัน

132 การมีส่วนร่วมและพัฒนาชุมชน

143 การชดเชยที่เป็นธรรมแก่ผู้ถูกเวนคืน

147 แนวปฏิบัติด้านการจัดซื้อจัดจ้าง
และการคัดเลือกคู่ค้าจากเกณฑ์ด้านสิ่งแวดล้อม/สังคม

151 ความรับผิดชอบต่อผู้ใช้บริการทางพิเศษและผู้เช่าพื้นที่

162 การสื่อสารข้อมูลต่อผู้ใช้บริการทางพิเศษ

166 ความเป็นส่วนตัวของลูกค้า

170 การสร้างเครือข่ายการทำงานร่วมกัน

ภาคผนวก

174 • External Assurance

176 • GRI Content Index

181 • แบบสำรวจความคิดเห็นต่อรายงานความยั่งยืนปี 2566 กทพ.

สารผู้ว่าการ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (2-22)

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) มีภารกิจหลักที่มุ่งเน้นการแก้ปัญหาจราจร โดยการก่อสร้างทางพิเศษ ซึ่งช่วยสนับสนุนและเพิ่มประสิทธิภาพการพัฒนาด้านการขนส่งของประเทศ สำหรับในปี 2566 กทพ. มีความท้าทายในการขยายโครงข่ายทางพิเศษหลายเส้นทาง ซึ่งในทุกโครงการ กทพ. จัดให้มีการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน มีการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้มั่นใจว่า กทพ. เข้าใจถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นหรืออาจจะเกิดขึ้นทั้งเชิงบวกและเชิงลบอย่างครอบคลุมทุกประเด็น สามารถกำหนดมาตรการป้องกันและติดตามผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นตั้งแต่ระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการให้บริการได้

ในการดำเนินการทุกกระบวนการภายใต้ห่วงโซ่คุณค่าของ กทพ. ผู้บริหารและพนักงานได้ดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องทั้งด้านสังคมและสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด โดยคำนึงถึงความเป็นธรรมต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ไม่ว่าจะเป็นผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน ลูกค้า คู่ค้า/คู่ความร่วมมือ ชุมชนรอบเขตทางพิเศษ กทพ. บริหารงานโดยยึดประโยชน์สูงสุดของประชาชนและภาครัฐ รวมถึงความถูกต้องตามกฎหมาย และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

ปัจจุบันการจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษยังคงเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นบ่อยครั้ง กทพ. จึงสนับสนุนให้ผู้ใช้บริการทางพิเศษเลือกใช้บัตร Easy Pass หรือระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติ (Electronic Toll Collection System: ETC) ในการใช้ทางพิเศษ รวมทั้ง กทพ. มีการตรวจสอบความปลอดภัยและวิเคราะห์จุดอันตรายเพื่อนำมาออกแบบและกำหนดแนวทางในการแก้ไขหรือลดความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุ มีการติดตั้งอุปกรณ์ป้องกันอันตรายและลดความรุนแรงเพิ่มเติม นอกจากนี้ กทพ. ได้จัดให้มีพนักงานจัดการจราจร พนักงานกู้ภัย พนักงานหน่วยปฏิบัติการพิเศษ รถกู้ภัย รถยก รถพยาบาล หน่วยเคลื่อนที่เร็ว เพื่อดูแลให้การช่วยเหลือและอำนวยความสะดวกในด้านการจราจรในทุกสายทางแก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษ ตลอด 24 ชั่วโมง ทั้งนี้ ผู้ใช้บริการทางพิเศษสามารถมั่นใจในด้านความปลอดภัยทุกครั้งที่ใช้บริการทางพิเศษ

จากเป้าหมายขององค์กรที่มุ่งสู่ “องค์กรนวัตกรรมเพื่อการเดินทางและคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น” กทพ. ได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจ (MOU) กับพันธมิตรจากหลายภาคส่วน ไม่ว่าจะเป็นภาคการศึกษา ภาคธุรกิจ เพื่อสร้างความร่วมมือในโครงการสร้างทางพิเศษอัจฉริยะ (Smart Expressway)

ของประเทศไทย ด้วยการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลอัจฉริยะ เพื่อรองรับแนวทางพัฒนาประสิทธิภาพทางหลวงไทยอนาคต

กทพ. ตระหนักถึงความสำคัญของการตอบแทนสังคม โดยร่วมกับ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด ได้มีการยกเว้นการจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษในช่วงวันหยุดนักขัตฤกษ์ในบางสายทาง เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชนในวันหยุด และช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายให้แก่ประชาชน นอกจากนี้ยังคำนึงถึงสังคมและชุมชนรอบเขตทางพิเศษ โดยจัดให้มีโครงการที่ส่งเสริมการยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้คนในชุมชนอย่างต่อเนื่อง เช่น จัดทำพื้นที่ใต้ทางพิเศษเป็นสวนสาธารณะ ลานกีฬา ถนนเส้นทางลัด และทางจักรยาน ตลอดจนใช้พื้นที่เพื่อสาธารณประโยชน์อื่น ๆ เช่น สร้างสะพานลอยคนข้าม บ่อสูบน้ำ สร้างท่อรวบรวมน้ำเสียและบ่อพัก ปรับปรุงขยายผิวจราจร รวมทั้งมีการสนับสนุนและกระจายรายได้ให้กับชุมชนท้องถิ่น การมอบทุนการศึกษาและให้ความรู้ด้านความปลอดภัย ด้านสิ่งแวดล้อมให้แก่เยาวชน และบริจาคเงินเพื่อช่วยเหลือผู้ประสบภัยพิบัติ เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม ถึงแม้จะมีการกำกับดูแลและป้องกันการเกิดเหตุไม่พึงประสงค์ด้านความปลอดภัยช่วงระยะเวลาก่อสร้างอย่างเข้มงวดแล้ว แต่ในปีที่ผ่านมาได้เกิดอุบัติเหตุในระหว่างการก่อสร้าง ซึ่ง กทพ. ได้รับผิดชอบเยียวยาเพื่อลดผลกระทบจากการสูญเสีย พร้อมทั้งปรับปรุงแก้ไขเชิงมาตรการและแนวทางป้องกันเพื่อยกระดับระบบความปลอดภัย เริ่มตั้งแต่การคัดเลือกผู้รับจ้าง การปรับปรุงสัญญาจ้างก่อสร้าง โดยมุ่งเน้นมาตรฐานการปฏิบัติงานของผู้รับจ้างที่เพิ่มความปลอดภัยให้กับประชาชนมากยิ่งขึ้น รวมถึงบทลงโทษที่สูงขึ้น ตลอดจนเลือกใช้เทคนิคการก่อสร้างและระบบการป้องกันอุบัติเหตุให้มีความรอบคอบรัดกุมขึ้น

สุดท้ายนี้ ในนามของผู้บริหาร พนักงานและลูกจ้างของ กทพ. ขอขอบคุณผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทพ. ที่ให้ความเชื่อมั่นและความไว้วางใจในการให้บริการทางพิเศษของ กทพ. มาโดยตลอด กทพ. ยังคงมุ่งมั่น และยึดหลักการดำเนินธุรกิจเพื่อขับเคลื่อนสู่ความยั่งยืน โดยมุ่งหวังที่จะเป็นส่วนหนึ่งในการเพิ่มทางเลือกในการเดินทางและการขนส่งสินค้า ช่วยบรรเทาปัญหาด้านการจราจร ส่งผลให้สามารถลดต้นทุนการขนส่ง รวมทั้งช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ และมีส่วนร่วมในการดำเนินงานเพื่อบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน ทั้งในมิติเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมต่อไป

(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

เกี่ยวกับรายงานฉบับนี้

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) จัดทำรายงานความยั่งยืน ปี 2566 เพื่อสื่อสารแนวทางในการบริหารจัดการและผลการดำเนินงานในการขับเคลื่อนประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืนของ กทพ. ที่ครอบคลุมด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม การกำกับดูแลกิจการที่ดี รวมทั้งด้านสิทธิมนุษยชน และนวัตกรรมด้านผลิตภัณฑ์และบริการ โดยรายงานฉบับนี้เปิดเผยข้อมูลในปีงบประมาณ 2566 (1 ตุลาคม 2565 - 30 กันยายน 2566) [2-3] การจัดทำรายงานความยั่งยืนนี้เป็นไปตามมาตรฐาน GRI Standards 2021 ที่คำนึงถึงหลักการรายงานที่ดี ได้แก่ บริบทด้านความยั่งยืน ความถูกต้อง ความสมดุล ความชัดเจน เข้าใจง่าย การเปรียบเทียบได้ ความครบถ้วนสมบูรณ์ของข้อมูล ทันต่อเวลา และสามารถตรวจสอบได้

ขอบเขตการรายงาน (2-2, 3-1)

รายงานฉบับนี้เปิดเผยข้อมูลผลการดำเนินงานด้านความยั่งยืนในปี 2566 ซึ่งพิจารณาจากประเด็นที่มีความเกี่ยวเนื่องกับการดำเนินงานในห่วงโซ่คุณค่าของ กทพ. ซึ่งก่อให้เกิดผลกระทบทั้งเชิงบวกและเชิงลบ อย่างมีนัยสำคัญ โดยผลกระทบนั้นเกิดขึ้นแล้วหรืออาจเกิดขึ้นในอนาคต ขอบเขตการรายงานครอบคลุมทั้งสำนักงานใหญ่และทางพิเศษในความรับผิดชอบปัจจุบัน 8 สายทาง ทั้งนี้ การรายงานไม่รวมถึงการดำเนินงานของคู่ค้า ผู้รับจ้าง หรือบริษัทร่วมสัมปทาน

การประเมินประเด็นสำคัญด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม (2-4, 3-1, 3-2)

ทุกปีงบประมาณ กทพ. จะมีการทบทวนลำดับประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืน (Materiality analysis) ให้มีความสอดคล้องกับบริบทและลักษณะการดำเนินธุรกิจของ กทพ. ที่อาจเปลี่ยนไป ในการประเมินประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืนของ กทพ. ปี 2566 ครอบคลุมแนวคิดเกี่ยวกับการพัฒนาขององค์กรอย่างยั่งยืน (ESG) ในด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม รวมทั้งด้านสิทธิมนุษยชนและนวัตกรรมด้านผลิตภัณฑ์และบริการ การพิจารณาประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืนของ กทพ. แบ่งออกเป็น 3 ขั้นตอนหลัก ดังนี้

ขั้นตอนการพิจารณาประเด็นสำคัญด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม รวมทั้งสิทธิมนุษยชน และนวัตกรรมด้านผลิตภัณฑ์และบริการ

01 Identfication
การระบุประเด็นด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม รวมทั้งสิทธิมนุษยชน และนวัตกรรมด้านผลิตภัณฑ์และบริการ

02 Prioritization
การจัดลำดับความสำคัญของประเด็นด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม รวมทั้งสิทธิมนุษยชน และนวัตกรรมด้านผลิตภัณฑ์และบริการ

03 Validation
ทบทวนการจัดลำดับประเด็นสำคัญด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม รวมทั้งสิทธิมนุษยชน และนวัตกรรมด้านผลิตภัณฑ์และบริการ

ขั้นตอนที่ 1

การระบุหัวข้อด้านความยั่งยืน (Identification)

ในขั้นตอนนี้ กทพ. มีการพิจารณาคัดเลือกประเด็นด้านความยั่งยืนที่เกี่ยวข้องกับแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ 2566-2570 และแผนแม่บทเชิงกลยุทธ์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. ปีงบประมาณ 2564-2570 ได้มีการวิเคราะห์ถึงผลกระทบจากการดำเนินงานของ กทพ. ที่มีต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และความต้องการ/ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมทั้งประเด็นความยั่งยืนจากองค์กรที่มีรูปแบบการดำเนินกิจการคล้ายคลึงกับ กทพ. นอกจากนี้ยังนำประเด็นความยั่งยืนที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมของ กทพ. จาก Sustainability Accounting Standards Board (SASB) และประเด็นที่ International Finance Corporation (IFC) ให้ความสำคัญ มาเป็นประเด็นตั้งต้นในการจัดลำดับความสำคัญด้านความยั่งยืนในปี 2566

ขั้นตอนที่ 2

การจัดลำดับความสำคัญของหัวข้อสำคัญด้านความยั่งยืน (Prioritization)

ในขั้นตอนนี้ มีการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการในกลุ่มผู้บริหารระดับผู้อำนวยการกอง เพื่อประเมินและจัดลำดับความสำคัญประเด็นสาระสำคัญด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม รวมทั้งด้านสิทธิมนุษยชน และนวัตกรรมด้านผลิตภัณฑ์และบริการ (Material Topics) ตามประเด็นที่ได้ในขั้นตอนที่ 1 โดยพิจารณาจาก

1. ระดับนัยสำคัญของผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม (Significance of economic, environmental and social impacts) จากเกณฑ์ที่มีโอกาสเกิดผลกระทบต่อการดำเนินงาน ความรุนแรงในการเกิดผลกระทบที่อาจก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อการดำเนินงาน ผลกระทบเกิดขึ้นในระยะสั้น/ยาว โอกาสที่องค์กรจะได้รับประโยชน์จากประเด็นนี้
2. ระดับของอิทธิพลที่มีต่อการประเมินและตัดสินใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Influence on stakeholder assessments and decisions) จากเกณฑ์การส่งผลกระทบ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต้องพึ่งพาองค์กรในการดำเนินการ ผลกระทบที่เกิดขึ้นมีผลต่อหลายพื้นที่ ระดับความสนใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ความเร่งด่วนที่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียคาดหวังให้องค์กรดำเนินการ

ผลลัพธ์จากการประชุมเชิงปฏิบัติการร่วมกับผู้บริหารระดับผู้อำนวยการกองในส่วนของการจัดลำดับประเด็นสาระสำคัญ (Material Topics) พบว่า มีประเด็นสาระสำคัญด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม รวมทั้งด้านสิทธิมนุษยชน และนวัตกรรมด้านผลิตภัณฑ์และบริการที่ได้คะแนนระดับนัยสำคัญปานกลาง และสูง รวม 23 ประเด็น และได้นำประเด็นทั้งหมดไปให้ผู้บริหารระดับผู้อำนวยการฝ่ายทบทวนและจัดลำดับความสำคัญอีกครั้ง เพื่อให้มั่นใจว่าประเด็นที่คัดเลือกมีความสำคัญและเกี่ยวเนื่องกับการดำเนินธุรกิจของ กทพ.

ขั้นตอนที่ 3

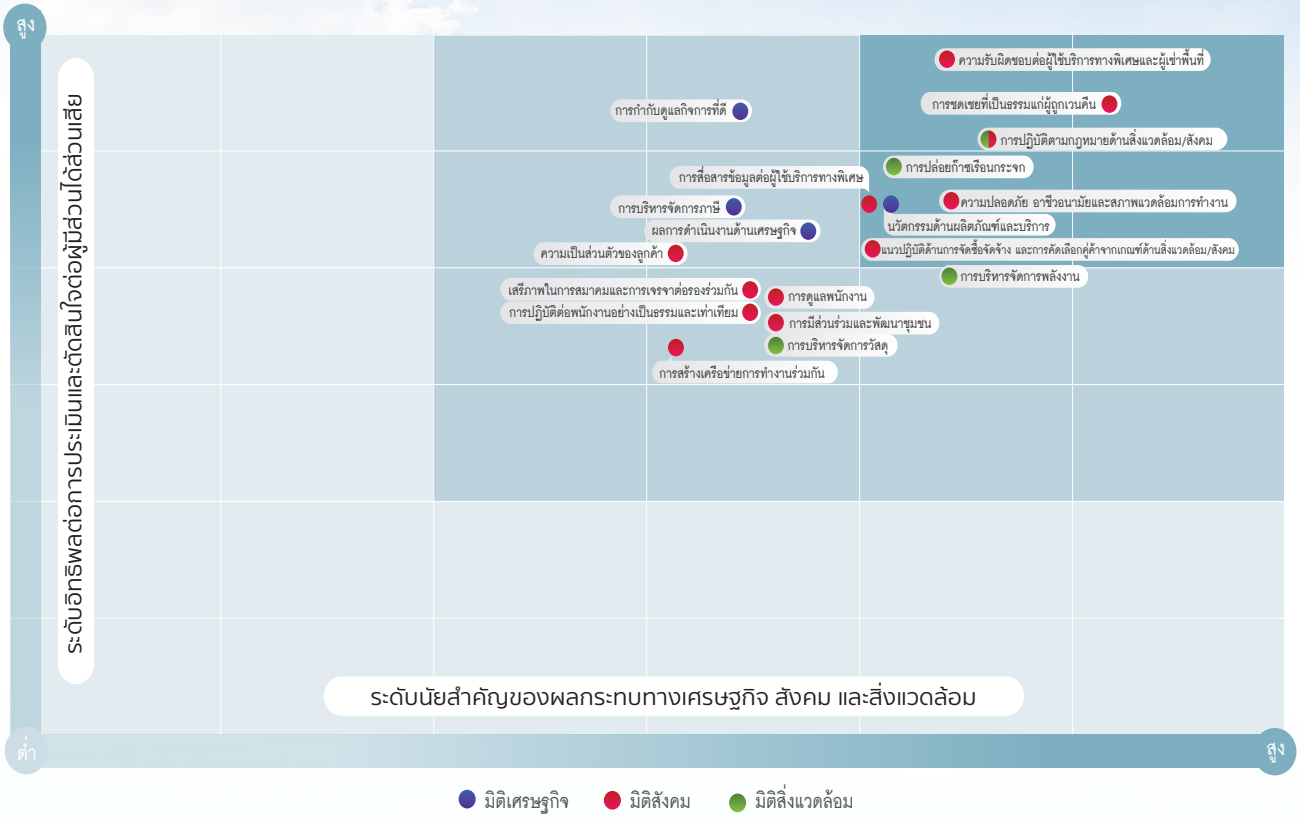
ทบทวนการจัดลำดับประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืน (Validation)

ในขั้นตอนนี้ ได้มีการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการร่วมกับผู้บริหารระดับผู้อำนวยการฝ่าย เพื่อให้ทบทวนการจัดลำดับความสำคัญของประเด็นทั้ง 23 ประเด็นที่ได้จากการประชุมเชิงปฏิบัติการร่วมกับผู้บริหารระดับผู้อำนวยการกอง โดยใช้เกณฑ์พิจารณาจากเกณฑ์ด้านผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ตลอดจนผลกระทบด้านสิทธิมนุษยชน และเกณฑ์ด้านอิทธิพลต่อการประเมินและการตัดสินใจต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ผลการประชุมเพื่อทบทวนการจัดลำดับประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืน มีประเด็นรวม 19 ประเด็น ที่อยู่ในเกณฑ์ระดับปานกลาง และสูง กทพ. ได้นำประเด็นสำคัญเหล่านี้มาเปิดเผยเนื้อหาในเล่มรายงานความยั่งยืน ประจำปี 2566 การทางพิเศษแห่งประเทศไทย นอกจากนั้น กทพ. ได้เปิดเผยเนื้อหาในประเด็นสิทธิมนุษยชน ซึ่งเป็นประเด็นที่ กทพ. ให้ความสำคัญ รวมอยู่ในแนวปฏิบัติในการดำเนินงานทั้งกระบวนการหลักและกระบวนการสนับสนุนที่เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทพ. ดังนั้น ประเด็นสิทธิมนุษยชนจึงไม่ได้นำมาจัดลำดับและทบทวนประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืน

ผลจากการทบทวนการจัดลำดับของประเด็นสำคัญด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม รวมทั้งสิทธิมนุษยชน และนวัตกรรมด้านผลิตภัณฑ์และบริการ ร่วมกับผู้บริหารระดับระดับผู้อำนวยการฝ่าย แสดงดังภาพ

Matrix แสดงประเด็นสาระสำคัญด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม



ประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืนที่มีการเปิดเผยเนื้อหาในเล่มรายงานความยั่งยืน (3-2)

มิติเศรษฐกิจ	มิติสังคม	มิติสิ่งแวดล้อม
• การกำกับดูแลกิจการที่ดี • นวัตกรรมด้านผลิตภัณฑ์และบริการ • ผลการดำเนินงานด้านเศรษฐกิจ • การบริหารจัดการภาษี	• การชดเชยที่เป็นธรรมแก่ผู้ถูกเวนคืน • ความรับผิดชอบต่อผู้ใช้บริการทางพิเศษและผู้เช่าพื้นที่ • การสื่อสารข้อมูลต่อผู้ใช้บริการทางพิเศษ • ความเป็นส่วนตัวของลูกค้า • ความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมการทำงาน • การดูแลพนักงาน • การปฏิบัติต่อพนักงานอย่างเป็นธรรมและเท่าเทียม • เสรีภาพในการสมาคมและการเจรจาต่อรองร่วมกัน • แนวปฏิบัติด้านการจัดซื้อจัดจ้าง และการคัดเลือกคู่ค้าจากเกณฑ์ด้านสิ่งแวดล้อม/สังคม • การมีส่วนร่วมและพัฒนาชุมชน • การสร้างเครือข่ายการทำงานร่วมกัน	• การปฏิบัติตามกฎหมายด้านสิ่งแวดล้อม/สังคม • การปล่อยก๊าซเรือนกระจก • การบริหารจัดการพลังงาน • การบริหารจัดการวัสดุ

การให้ความเชื่อมั่น (2-5)

รายงานความยั่งยืน ปี 2566 การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้รับการตรวจสอบและสอบทานความถูกต้องจากหน่วยงานภายนอกที่มีความเชี่ยวชาญให้การรับรองกระบวนการจัดทำรายงาน (External Assurance) และมีการตรวจสอบข้อมูลรายงานความยั่งยืนโดยผู้บริหารระดับสูงที่มีความเกี่ยวข้องกับการเปิดเผยข้อมูลในแต่ละประเด็นสาระสำคัญ (Internal Assurance) โดยสามารถสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมได้จากแผนกส่งเสริมกิจกรรมเพื่อสังคมและชุมชน กองกำกับดูแลกิจการที่ดี สำนักผู้ว่าการ

การปรับปรุงและพัฒนาการรายงาน

กทพ. ได้จัดให้มีแบบสอบถามท้ายเล่มรายงานความยั่งยืน เพื่อรวบรวมความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและ/หรือผู้ที่อ่านรายงานความยั่งยืน โดยจะนำผลความคิดเห็นและข้อเสนอแนะมาใช้ในการพัฒนา ปรับปรุง และยกระดับคุณภาพของการจัดทำรายงานในรอบปีถัดไป

แผนกส่งเสริมกิจกรรมเพื่อสังคมและชุมชน
กองกำกับดูแลกิจการที่ดี
สำนักผู้ว่าการ (2-3)
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ.
เลขที่ 111 ถนนริมคลองบางกะปิ
แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310
โทรศัพท์: 0 2558 9800
โทรสาร: 0 2558 9788, 0 2558 9789

รู้จักการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (2-6)

ภารกิจ

1. จัดให้มีการพัฒนา/ปรับปรุงทางพิเศษให้เป็นไปตามมาตรฐาน และปลอดภัย
2. บริการอย่างมีนวัตกรรมและคุณค่าเพิ่ม
3. บริหารจัดการสินทรัพย์อย่างมีประสิทธิภาพเพื่อเสริมสร้างศักยภาพการดำเนินธุรกิจทางพิเศษและประโยชน์ต่อสังคม
4. พัฒนาระบบการบริหารจัดการและการลงทุนเพื่อเพิ่มมูลค่าองค์กร

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

1. ยกระดับโครงข่ายและการให้บริการทางพิเศษด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม
2. เพิ่มศักยภาพในการใช้สินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจเชิงพาณิชย์
3. สร้างความยั่งยืนต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
4. พลิกโฉมการบริหารจัดการเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลง

ยุทธศาสตร์

1. การเสริมสร้างความมั่นคงของระบบโครงข่ายด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม
2. การส่งเสริมนวัตกรรมในการให้บริการ
3. การสร้างความผูกพันกับลูกค้า
4. การแสวงหาโอกาสในการใช้สินทรัพย์และการลงทุนธุรกิจเชิงพาณิชย์
5. การส่งเสริมภาพลักษณ์องค์กรสู่การเติบโตอย่างยั่งยืน
6. การยกระดับการตอบสนองต่อกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
7. การส่งเสริมและพัฒนาขีดความสามารถด้วยเทคโนโลยีเพื่อการขับเคลื่อนองค์กรอย่างมีประสิทธิภาพ
8. การยกระดับระบบจัดการนวัตกรรมองค์กร
9. การพลิกโฉมการบริหารและศักยภาพของทุนมนุษย์เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลง

วิสัยทัศน์

“ องค์กรนวัตกรรม
เพื่อการเดินทาง
และคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ”

ค่านิยม

“บริการที่ดี พัฒนาก้าวไกล ภาพลักษณ์ใสสะอาด”

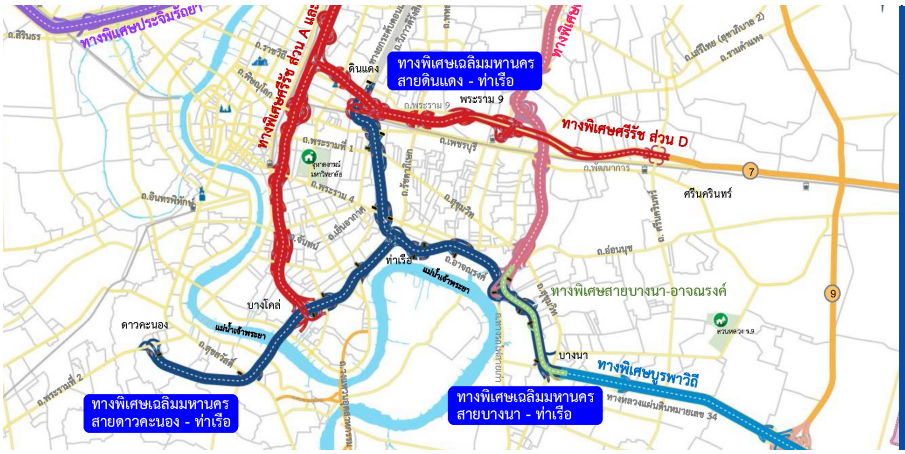
ที่ตั้งอาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ.
111 ถนนริมคลองบางกะปิ แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310
โทรศัพท์: 0 2558 9800
โทรสาร: 0 2558 9788, 0 2558 9789

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) (2-1)

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) เป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม ก่อตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2515 ตามประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 290 ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ. 2515 และต่อมาได้มีการปรับปรุงกฎหมายโดยการประกาศใช้บังคับพระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (พ.ร.บ. กทพ.) พ.ศ. 2550 มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 9 มกราคม พ.ศ. 2551 ปัจจุบัน กทพ. มีอำนาจหน้าที่กระทำกิจการภายใต้ขอบแห่งวัตถุประสงค์ของ พ.ร.บ. กทพ. พ.ศ. 2550 ดังนี้

1. สร้างหรือจัดให้มีทางพิเศษด้วยวิธีใด ๆ ตลอดจนบำรุงและรักษาทางพิเศษ
2. ดำเนินงานหรือธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับทางพิเศษและธุรกิจอื่นที่เกี่ยวเนื่องกับทางพิเศษหรือที่เป็นประโยชน์แก่ กทพ.

กทพ. เป็นหน่วยงานที่มีภารกิจหลักในการแก้ปัญหาจราจรโดยการก่อสร้างทางพิเศษ ซึ่งช่วยสนับสนุนและเพิ่มประสิทธิภาพการพัฒนาด้านการขนส่งของประเทศมาโดยตลอด ปัจจุบันทางพิเศษในความรับผิดชอบของ กทพ. เปิดให้บริการแล้วจำนวน 8 สายทาง ระยะทางรวมทั้งสิ้น 224.6 กิโลเมตร

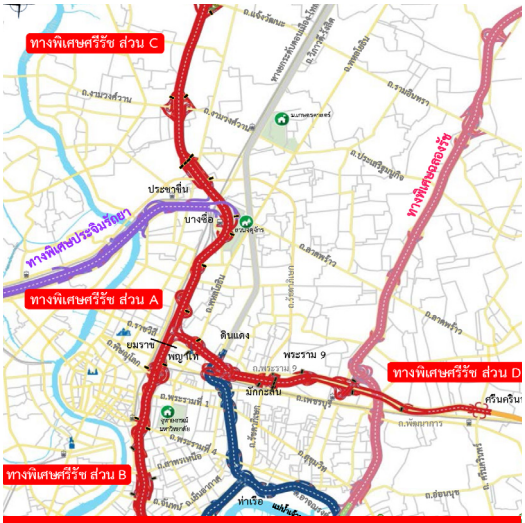


1 ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ระบบทางด่วนขั้นที่ 1) ระยะทาง 27.1 กิโลเมตร

สายดินแดง - ท่าเรือ (29 ต.ค. 2524)

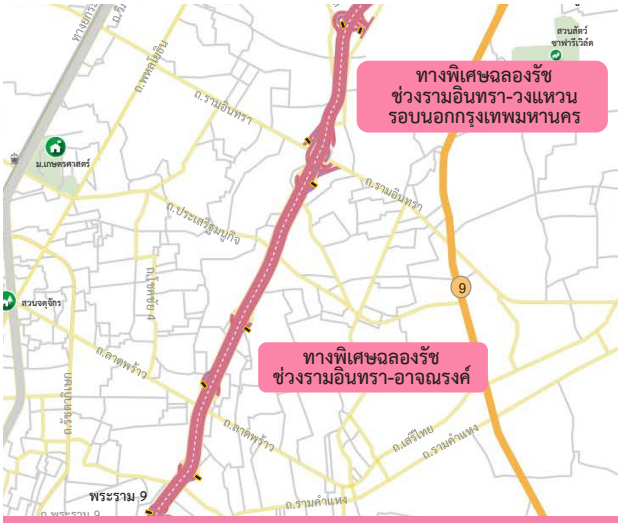
สายบางนา - ท่าเรือ (17 ม.ค. 2526)

สายดาวคะนอง - ท่าเรือ (5 ธ.ค. 2530)



2. ทางพิเศษศรีรัช (ระบบทางด่วนชั้นที่ 2) ระยะทาง 38.4 กิโลเมตร

ส่วน A (2 ก.ย. 2536) ส่วน B (6 ต.ค. 2539)
ส่วน C (2 ก.ย. 2536) ส่วน D (6 ธ.ค. 2541)

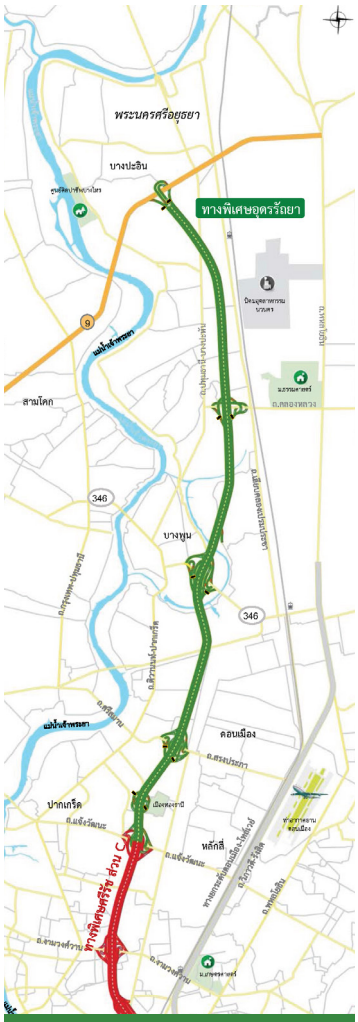


3. ทางพิเศษฉลองรัช (ทางด่วนสายรามอินทรา - อาจณรงค์ และทางด่วนสายรามอินทรา - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร) ระยะทาง 28.2 กิโลเมตร

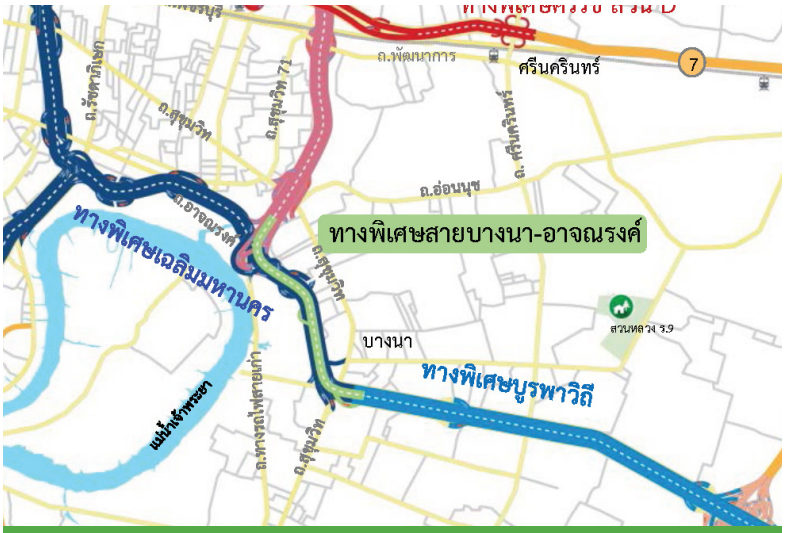
รามอินทรา - อาจณรงค์ (1 เม.ย. 2543)
รามอินทรา - วงแหวน (23 มี.ค. 2552)

4. ทางพิเศษบูรพาวิถี (ทางด่วนสายบางนา - ชลบุรี) ระยะทาง 55.0 กิโลเมตร

(7 ก.พ. 2543)

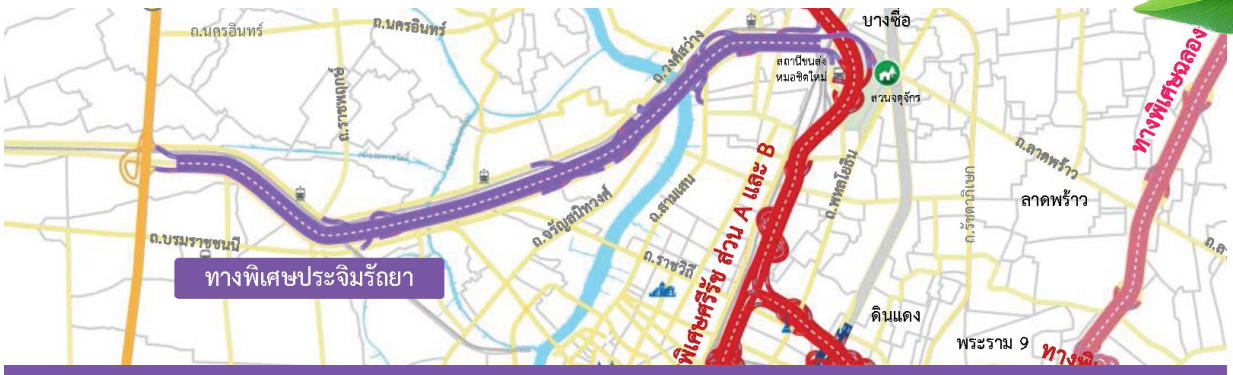


5 .ทางพิเศษอุดรรัถยา
(ทางด่วนสายบางปะอิน - ปากเกร็ด)
ระยะทาง 32.0 กิโลเมตร
แจ้งวัฒนะ - เชียงราก (2 ธ.ค. 2541)
เชียงราก - บางไทร (1 พ.ย. 2542)



6. ทางพิเศษสายบางนา - อาจณรงค์ (S1)
ระยะทาง 4.7 กิโลเมตร (15 มิ.ย. 2548)

7. ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์)
ระยะทาง 22.5 กิโลเมตร (23 มี.ค. 2552)



8.ทางพิเศษประจิมรัถยา
ระยะทาง 16.7 กิโลเมตร (22 ส.ค. 2559)

โครงการทางพิเศษที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง

1. โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

เป็นส่วนต่อขยายทางทิศตะวันตกของระบบทางพิเศษในกรุงเทพฯ โดยทางพิเศษนี้จะมีระยะทางประมาณ 19 กิโลเมตร เป็นทางพิเศษขนาด 6 ช่องจราจร 7 จุดเข้าออก โดยเริ่มต้นจากส่วนตะวันออกของถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ซึ่งเชื่อมกับถนนธนบุรี-ปากท่อ โดยเส้นทางนี้จะอยู่ตามแนวถนนพระราม 2 ทางทิศตะวันออก และจะไปเลี้ยวขวาออกไปยังเส้นทางพิเศษเฉลิมมหานคร และไปสิ้นสุดที่แยกต่างระดับบางโคล่ ซึ่งจะเชื่อมต่อกับระบบทางด่วนขั้นที่ 1 และ 2 การก่อสร้างโครงการนี้คาดว่าจะเสร็จสมบูรณ์ในปี 2568

โครงการทางพิเศษตามแผนงานเร่งด่วน

1. โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ

ทางด่วนขั้นที่ 3 คือส่วนต่อขยายจากระบบทางพิเศษในปัจจุบันของกรุงเทพฯ ที่จะเชื่อมต่อไปพื้นที่ฝั่งตะวันออก-ตะวันตกของจุดเชื่อมต่อบริเวณส่วนเหนือของกรุงเทพฯ โครงการนี้ประกอบไปด้วย 3 ส่วน คือ N1 N2 และ E-W โดย N1 จะเชื่อมต่อกับโครงการการเชื่อมต่อโครงข่ายทางพิเศษในกรุงเทพฯ บริเวณสี่แยกรัชวิภา และวิ่งตรงไปทางทิศเหนือตามถนนวิภาวดีรังสิตและเลี้ยวขวาตรงบริเวณทิศเหนือของมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ โดยเส้นทางจะวิ่งผ่านทางทิศตะวันออกและทิศใต้ไปตามบริเวณรอบนอกของมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์และจะไปบรรจบกับถนนประเสริฐมนูกิจที่บริเวณสี่แยกลาดปลาเค้า ระยะทาง 7.1 กิโลเมตร ส่วน N2 และ E-W จะวิ่งไปตามเส้นทางถนนประเสริฐมนูกิจไปจนถึงถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ ด้านตะวันออก ระยะทาง 11.3 กิโลเมตร โดยจะเป็นทางพิเศษขนาด 4 ช่องจราจร และ 7 จุดเข้าออก ทั้งนี้โครงการนี้ยังอยู่ระหว่างการศึกษาความเหมาะสมของ กทพ.

2. โครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต

โครงการก่อสร้างเป็นทางยกระดับ มีอุโมงค์อยู่ในช่วงกลางของแนวสายทาง มีจุดเริ่มต้นโครงการเชื่อมกับถนนพระเมตตา (ถนนผังเมืองรวมสาย ก) ในพื้นที่ตำบลป่าตอง อำเภอกะทู้ เป็นทางยกระดับขนาด 4 ช่องจราจรต่อทิศทาง (สำหรับรถยนต์ 2 ช่องจราจรต่อทิศทาง และรถจักรยานยนต์ 2 ช่องจราจรต่อทิศทาง) ยกระดับข้ามถนนพิศิษฐ์กรณีย์ จนถึงเขานาคเกิด ระยะทาง 0.9 กิโลเมตร แล้วจึงเป็นอุโมงค์ลอดเขานาคเกิด ระยะทาง 1.85 กิโลเมตร หลังจากผ่านช่วงภูเขาจะเป็นทางยกระดับระยะทาง 1.23 กิโลเมตร จนถึงจุดสิ้นสุดโครงการในพื้นที่ตำบลกะทู้ อำเภอกะทู้ บริเวณจุดตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4029 ระยะทางรวม 3.98 กิโลเมตร ทั้งนี้ โครงการดังกล่าวได้รับการอนุมัติแล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขออนุมัติเพื่อดำเนินโครงการ

ระบบงานการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (2-6)

การวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่าทำให้ กทพ. มองเห็นโอกาสในการเพิ่มมูลค่าให้แก่สินค้าและบริการ และลดต้นทุนการดำเนินงาน อันเป็นปัจจัยสำคัญในการสร้างความสามารถในการแข่งขัน และยังช่วยให้ กทพ. มองเห็นความสัมพันธ์ระหว่างธุรกิจและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ตลอดจนสามารถวิเคราะห์ประเด็นสำคัญที่ กทพ. ควรคำนึงถึงในแต่ละกิจกรรมการดำเนินงาน เพื่อพัฒนาประสิทธิภาพการดำเนินงานและยกระดับความสามารถในการแข่งขันได้อย่างยั่งยืน บริการหลักของ กทพ. คือการให้บริการทางพิเศษ และบริการรอง คือการบริการให้เช่าพื้นที่เขตทางพิเศษแก่ประชาชนที่มีความสนใจเชิงพาณิชย์

กระบวนการหลักเป็นการดำเนินงานของ กทพ. ที่มีส่วนสำคัญในการสร้างมูลค่าเพิ่มให้สินค้าและบริการ และสร้างความสามารถในการแข่งขันให้ กทพ. แบ่งออกเป็นกระบวนการภายใต้กิจกรรมต่าง ๆ ดังนี้

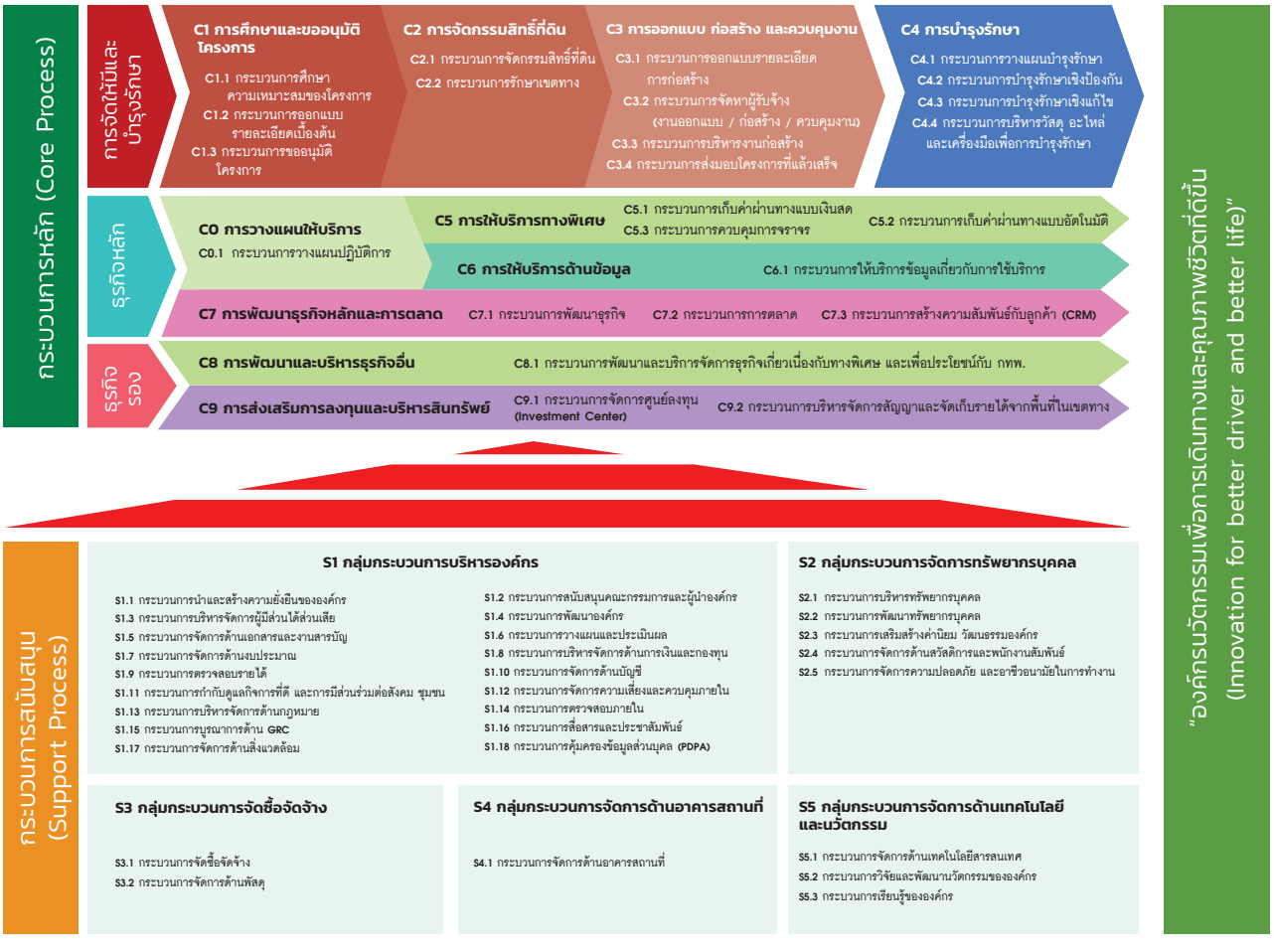
1) การจัดให้มีและบำรุงรักษา
2) การดำเนินงานธุรกิจหลัก ได้แก่ การให้บริการทางพิเศษ
3) การดำเนินงานธุรกิจรอง ได้แก่ การบริการให้เช่าพื้นที่เขตทางพิเศษแก่ประชาชนที่มีความสนใจเชิงพาณิชย์

กระบวนการสนับสนุนเป็นกระบวนการที่สนับสนุนการดำเนินงานขององค์กรให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์และเป้าหมาย แบ่งออกเป็นกลุ่มกระบวนการ ได้แก่

1) กลุ่มกระบวนการบริหารองค์กร
2) กลุ่มกระบวนการจัดการทรัพยากรบุคคล
3) กลุ่มกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง
4) กลุ่มกระบวนการจัดการด้านอาคารสถานที่
5) กลุ่มกระบวนการจัดการด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรม

แผนผังระบบงานของ กทพ. ที่แสดงให้เห็นถึงกระบวนการหลักและกระบวนการสนับสนุน รวมทั้งกระบวนการย่อยในแต่ละกระบวนการ ดังภาพ

แผนผังระบบงาน (Work System) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



โครงสร้างองค์กร และการแบ่งส่วนงานของ กทพ.

กทพ. ได้จัดแบ่งส่วนงานและกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของแต่ละส่วนงาน เพื่อให้สอดคล้องกับหน้าที่ความรับผิดชอบและปริมาณงานของ กทพ. ดังนี้

คณะกรรมการชุดต่าง ๆ ที่แต่งตั้งโดยคณะกรรมการ กทพ.

สำนักผู้ว่าการ

กองกลางและการประชุม
- แผนกสารบรรณ
- แผนกประสานงานการประชุม
- แผนกเอกสารการประชุม

กองประชาสัมพันธ์
- แผนกประชาสัมพันธ์
- แผนกงานสัมพันธ์
- แผนกสื่อประชาสัมพันธ์และพัฒนาระบบข้อมูลข่าวสาร
- แผนกบริการข้อมูลผู้ใช้ทางพิเศษ

กองกำกับดูแลกิจการที่ดี
- แผนกวิเคราะห์และเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร
- แผนกส่งเสริมกิจกรรมเพื่อสังคมและชุมชน
- แผนกพัฒนาการกำกับดูแลกิจการ

กองพัฒนาธุรกิจและการตลาด
- แผนกพัฒนาธุรกิจ
- แผนกการตลาดและวิจัยตลาด
- แผนกลูกค้าสัมพันธ์

รองผู้ว่าการฝ่ายบริหาร

ฝ่ายบริหารทั่วไป

กองบริหารทรัพยากรบุคคล
- แผนกพัฒนาระบบงานบุคคล
- แผนกสรรหาและประเมินผล
- แผนกข้อมูลระบบงานบุคคล

กองสวัสดิการและพนักงานสัมพันธ์
- แผนกสวัสดิการ
- แผนกจัดการสิทธิประโยชน์
- แผนกพนักงานสัมพันธ์
- แผนกความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน

กองพัฒนาทรัพยากรบุคคล
- แผนกพัฒนาบุคคล
- แผนกบริหารจัดการความรู้

กองจัดซื้อจัดจ้าง
- แผนกจัดซื้อ
- แผนกจัดจ้าง
- แผนกบริหารงานพัสดุ

กองพัฒนาองค์กร
- แผนกประเมินคุณภาพและพัฒนามูลค่าองค์กร
- แผนกพัฒนาระบบงานองค์กร

ฝ่ายการเงินและบัญชี

กองการเงิน
- แผนกการเงิน
- แผนกตรวจจ่าย 1
- แผนกตรวจจ่าย 2

กองบัญชี
- แผนกประมวลบัญชี
- แผนกบัญชีบริหารและต้นทุน

กองงบประมาณ
- แผนกวิเคราะห์และจัดทำงบทำการ
- แผนกวิเคราะห์และจัดทำงบลงทุน
- แผนกติดตามและประเมินผลงานงบประมาณ

กองตรวจสอบรายได้
- แผนกตรวจสอบรายได้ 1
- แผนกตรวจสอบรายได้ 2
- แผนกตรวจสอบรายได้ 3

กองบริหารการเงินและกองทุน
- แผนกบริหารการเงิน
- แผนกบริหารจัดการกองทุน

รองผู้ว่าการฝ่ายกลยุทธ์และแผนงาน

ฝ่ายนโยบายและแผน

กองวางแผนและวิเคราะห์โครงการ
- แผนกวางแผน
- แผนกวิเคราะห์วิศวกรรม
- แผนกวิเคราะห์เศรษฐกิจและการเงิน

กองประเมินผล
- แผนกประเมินผล
- แผนกข้อมูลองค์กร

กองจัดการสิ่งแวดล้อม
- แผนกวิเคราะห์สิ่งแวดล้อม
- แผนกติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ฝ่ายสารสนเทศ

กองระบบงานคอมพิวเตอร์
- แผนกระบบงานคอมพิวเตอร์ด้านการเงิน
- แผนกระบบงานคอมพิวเตอร์ด้านปฏิบัติการ
- แผนกระบบงานคอมพิวเตอร์ด้านสำนักงาน
- แผนกระบบงานคอมพิวเตอร์ด้านภูมิสารสนเทศ

กองปฏิบัติการคอมพิวเตอร์
- แผนกควบคุมและบำรุงรักษาคอมพิวเตอร์
- แผนกระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์
- แผนกแผนงานและความปลอดภัยระบบสารสนเทศ

กองวิจัยและพัฒนา
- แผนกวิจัยและพัฒนาระบบจราจร
- แผนกทดสอบควบคุมคุณภาพและพัฒนามาตรฐาน
- แผนกบริหารงานวิจัยและพัฒนา

รองผู้ว่าการฝ่ายกฎหมายและกรรมสิทธิ์ที่ดิน

ฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดิน

กองจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน
- แผนกสำรวจและรังวัด
- แผนกประเมินราคา
- แผนกสอบสวนสิทธิ์
- แผนกกรรมสิทธิ์
- แผนกอุทธรณ์และร้องทุกข์
- แผนกข้อมูลกรรมสิทธิ์และจัดการที่ดิน

กองพัฒนาและรักษาเขตทาง 1
- แผนกวางแผนการใช้พื้นที่ 1
- แผนกจัดการการใช้พื้นที่ 1
- แผนกจัดเก็บรายได้ 1
- แผนกรักษาเขตทาง 1
- แผนกรักษาเขตทาง 2
- แผนกรักษาเขตทาง 3

กองพัฒนาและรักษาเขตทาง 2
- แผนกวางแผนการใช้พื้นที่ 2
- แผนกจัดการการใช้พื้นที่ 2
- แผนกจัดเก็บรายได้ 2
- แผนกรักษาเขตทาง 4
- แผนกรักษาเขตทาง 5
- แผนกรักษาเขตทาง 6

ผู้ว่าการ	1
รองผู้ว่าการ	5
ที่ปรึกษาผู้ว่าการ	1
ผู้ช่วยผู้ว่าการ	1
ผู้ชำนาญการ	3
หน่วยงานระดับฝ่าย	12 ฝ่าย
หน่วยงานระดับกอง	45 กอง
หน่วยงานระดับแผนก	170 แผนก

อัตรากำลังบุคลากร

จำนวนพนักงานตามระดับ (คน)	
ผู้บริหารสูงสุด (ผู้ว่าการ)	1
พนักงานระดับ 11	6
พนักงานระดับ 10	1
พนักงานระดับ 9	14
พนักงานระดับ 8	48
พนักงานระดับ 7	184
พนักงานระดับ 4-6	2,855
พนักงานระดับ 1-3	1,555
รวมพนักงาน	4,664
ลูกจ้าง	446
ตามวุฒิการศึกษา (คน)	
ปริญญาโทหรือเทียบเท่า	170
ปริญญาตรีหรือเทียบเท่า	859
ปวส. หรือเทียบเท่า	680
ปวช. หรือเทียบเท่า	1,244
มัธยมปลาย	1,523
มัธยมต้น	142
ประถมศึกษา	13
ประถมศึกษาภาคบังคับ	32
รวม	4,663

* จำนวนพนักงาน/ลูกจ้างตามวุฒิการศึกษา ยกเว้น ผวก.

คณะกรรมการ กทพ.

คณะกรรมการตรวจสอบ

ผู้ว่าการ

ที่ปรึกษาผู้ว่าการ (ด้านการบริหาร)

สำนักตรวจสอบภายใน

- กองตรวจสอบภายใน 1
  - แผนกตรวจสอบภายใน 1
  - แผนกตรวจสอบภายใน 2
  - แผนกตรวจสอบภายใน 3
- กองตรวจสอบภายใน 2
  - แผนกตรวจสอบภายใน 4
  - แผนกตรวจสอบภายใน 5
  - แผนกตรวจสอบภายใน 6

ผู้ชำนาญการ (ด้านบริหาร)

ผู้ชำนาญการ (ด้านวิศวกรรมศาสตร์)

ผู้ชำนาญการ (ด้านนิติศาสตร์)

รองผู้ว่าการฝ่ายก่อสร้างและบำรุงรักษา

ฝ่ายกฎหมาย

- กองคดี
  - แผนกคดีปกครอง
  - แผนกคดีแพ่ง
  - แผนกอนุญาโตตุลาการ
  - แผนกบังคับคดี
- กองนิติการ
  - แผนกสัญญา
  - แผนกวินัยและสอบสวน
  - แผนกนิติธรรม
  - แผนกอุทธรณ์และระเบียบข้อบังคับ

ฝ่ายก่อสร้างทางพิเศษ

- กองวิศวกรรมทางพิเศษ 1
  - แผนกวิศวกรรมทางพิเศษ 1
  - แผนกวิศวกรรมทางพิเศษ 2
  - แผนกวิศวกรรมทางพิเศษ 3
- กองวิศวกรรมทางพิเศษ 2
  - แผนกวิศวกรรมทางพิเศษ 4
  - แผนกวิศวกรรมทางพิเศษ 5
  - แผนกวิศวกรรมทางพิเศษ 6
- กองออกแบบและก่อสร้าง
  - แผนกวิศวกรรม
  - แผนกสถาปัตยกรรม
  - แผนกก่อสร้าง
  - แผนกงานระบบ
- กองบริหารงานกลาง
  - แผนกบริหารงาน 1
  - แผนกบริหารงาน 2
  - แผนกบริหารงาน 3

ฝ่ายบำรุงรักษา

- กองบำรุงรักษาทาง
  - แผนกวางแผนบำรุงรักษาทาง
  - แผนกตรวจสอบและบำรุงรักษาสายทาง 1
  - แผนกตรวจสอบและบำรุงรักษาสายทาง 2
  - แผนกบำรุงรักษาสะพาน
- กองบำรุงรักษาอาคารและความสะอาด
  - แผนกบำรุงรักษาอาคาร 1
  - แผนกบำรุงรักษาอาคาร 2
  - แผนกรักษาความสะอาดและสวน 1
  - แผนกรักษาความสะอาดและสวน 2
- กองบำรุงรักษาอุปกรณ์
  - แผนกวางแผนและบำรุงรักษาอุปกรณ์
  - แผนกอุปกรณ์เก็บค่าผ่านทาง 1
  - แผนกอุปกรณ์เก็บค่าผ่านทาง 2
  - แผนกอุปกรณ์เก็บค่าผ่านทาง 3
  - แผนกอุปกรณ์ควบคุมการจราจร
  - แผนกบริหารและพัฒนาฐานข้อมูลธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์
- กองไฟฟ้า เครื่องกลและยานพาหนะ
  - แผนกไฟฟ้าสายทาง 1
  - แผนกไฟฟ้าสายทาง 2
  - แผนกไฟฟ้าอาคารและด่าน 1
  - แผนกไฟฟ้าอาคารและด่าน 2
  - แผนกเครื่องกลและยานพาหนะ

ฝ่ายควบคุมการจราจร

- กองจัดการจราจร
  - แผนกจัดการจราจร 1
  - แผนกจัดการจราจร 2
  - แผนกจัดการจราจร 3
  - แผนกจัดการจราจร 4
- กองกู้ภัย
  - แผนกกู้ภัย 1
  - แผนกกู้ภัย 2
  - แผนกกู้ภัย 3
  - แผนกกู้ภัย 4
- กองสื่อสารและปฏิบัติการพิเศษ
  - แผนกสื่อสาร 1
  - แผนกสื่อสาร 2
  - แผนกปฏิบัติการพิเศษ

รองผู้ว่าการฝ่ายปฏิบัติการ

ฝ่ายจัดเก็บค่าผ่านทาง

- กองจัดเก็บค่าผ่านทาง 1
  - แผนกจัดเก็บดินแดง
  - แผนกจัดเก็บบางนา
  - แผนกจัดเก็บดาวคะนอง
  - แผนกจัดเก็บสุขุมวิท 62
  - แผนกจัดเก็บสุขสวัสดิ์
  - แผนกจัดเก็บเพชรบุรี
- กองจัดเก็บค่าผ่านทาง 2
  - แผนกจัดเก็บประชาชื่น
  - แผนกจัดเก็บรัชดาภิเษก
  - แผนกจัดเก็บยมราช
  - แผนกจัดเก็บหัวลำโพง
  - แผนกจัดเก็บบางซื่อ
  - แผนกจัดเก็บสาทร
  - แผนกจัดเก็บอโศก
  - แผนกจัดเก็บศรีนครินทร์
  - แผนกจัดเก็บศรีสมาน
  - แผนกจัดเก็บบางปะอิน
- กองจัดเก็บค่าผ่านทาง 3
  - แผนกจัดเก็บบางนา กม. 6
  - แผนกจัดเก็บบางพลี
  - แผนกจัดเก็บบางสมัคร
  - แผนกจัดเก็บชลบุรี
  - แผนกจัดเก็บรามอินทรา
  - แผนกจัดเก็บประชาอุทิศ
  - แผนกจัดเก็บอาจณรงค์
- กองจัดเก็บค่าผ่านทาง 4
  - แผนกจัดเก็บบางขุนเทียน
  - แผนกจัดเก็บบางเมือง
  - แผนกจัดเก็บเทพารักษ์
  - แผนกจัดเก็บบางแก้ว
  - แผนกจัดเก็บบางครุ
- กองบริการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์
  - แผนกบริหารข้อมูลและธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์
  - แผนกบริหารบัตรอัตโนมัติ
  - แผนกบริการลูกค้า
  - แผนกพัฒนาระบบบริการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์

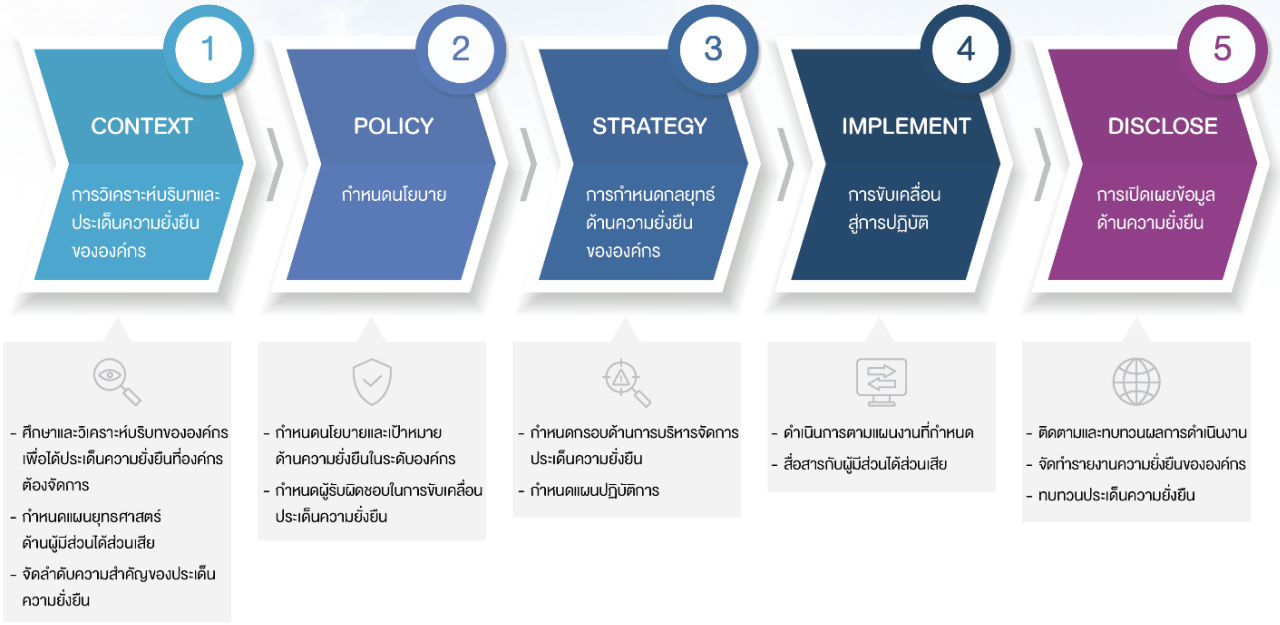
- กองวางแผนปฏิบัติการ
  - แผนกวางแผนระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง
  - แผนกวางแผนระบบความปลอดภัยและการจราจร

ผู้ช่วยผู้ว่าการ

- กองบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน
  - แผนกพัฒนาระบบการบริหารความเสี่ยง
  - แผนกประเมินผลการบริหารความเสี่ยง
  - แผนกควบคุมภายในระบบงานหลัก
  - แผนกควบคุมภายในระบบงานสนับสนุน

การขับเคลื่อนสู่ความยั่งยืน (2-13, 2-14)

กทพ. ได้นำหลักการในการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืนมาปรับใช้ โดยคำนึงถึงบทบาทความรับผิดชอบของ กทพ. ที่มีต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียตลอดห่วงโซ่คุณค่า และมีแนวทางบริหารจัดการประเด็นสำคัญด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม รวมทั้งด้านสิทธิมนุษยชน และนวัตกรรมด้านผลิตภัณฑ์และบริการอย่างเหมาะสม จากนั้น กทพ. ได้ขับเคลื่อนการดำเนินธุรกิจสู่ความยั่งยืนอย่างเป็นรูปธรรม โดยมีกระบวนการ 5 กระบวนการ ดังภาพ

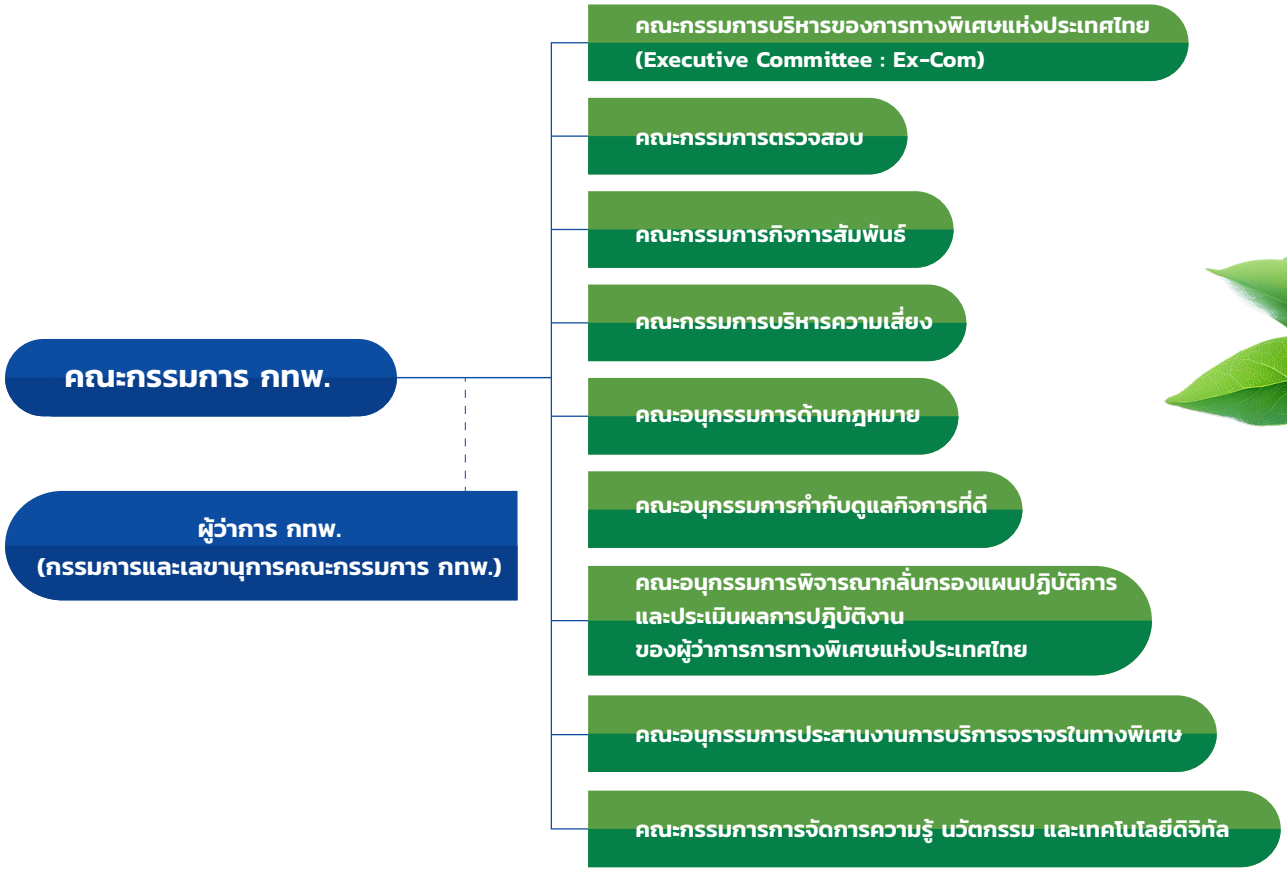


กทพ. ได้นำแนวคิดหลักการด้านความยั่งยืนที่เป็นสากล ได้แก่ Triple Bottom Line ที่มุ่งเน้นเรื่องมนุษย์ (People) โลก (Planet) และกำไร (Profit) เป็นตัวตั้งต้นในการวางกรอบแนวคิดในการดำเนินธุรกิจให้เติบโตอย่างยั่งยืน โดยพิจารณาในการดำเนินงานของ กทพ. ทั้ง 3 ด้านให้สมดุลกัน และมีความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างเหมาะสมตลอดห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain/Work System) ขององค์กร และหลักการสากล 10 ประการ ภายใต้กรอบความร่วมมือการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนแห่งสหประชาชาติ (UN Global Compact - UNGC) เป็นแนวทางในการดำเนินธุรกิจ เช่น กำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติขององค์กรให้ครอบคลุมประเด็นการเคารพสิทธิมนุษยชน การปฏิบัติต่อแรงงานอย่างเป็นธรรม การดูแลสิ่งแวดล้อม และการต่อต้านการทุจริต รวมถึงมาตรฐานสากลว่าด้วยความรับผิดชอบต่อสังคม (มอก.26000-2553) หรือ ISO 26000 หลักการแนวคิดที่เป็นสากลของกระบวนการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย AA1000 Stakeholder Engagement Standard (AA1000SES) กรอบการรายงานตามมาตรฐานสากล (Global Reporting Initiative: GRI) นอกจากนี้ กทพ. ยังนำเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) เป็นกรอบในการออกแบบและกำหนดทิศทางการดำเนินงานด้านความยั่งยืนอย่างมีกลยุทธ์อีกด้วย

นอกจากนั้น กทพ. ยังนำปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมภายนอกที่สำคัญ เช่น แผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566-2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) แผนปฏิบัติราชการสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2566-2570 แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570 เป็นต้น มาศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูล เพื่อทบทวนและวางแผนยุทธศาสตร์

ของ กทพ. นำไปสู่การทบทวนและกำหนดยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ในด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของ กทพ. อย่างยั่งยืน

การวิเคราะห์บริบทองค์กร ทั้งบริบทภายนอกและภายในองค์กรผ่านเครื่องมือสำคัญต่าง ๆ ในการประเมินสถานการณ์สำหรับการประกอบธุรกิจ ทำให้ทราบถึงบทบาทภารกิจขององค์กร ซึ่งมีผลต่อการกำหนดทิศทางและเป้าหมายในการดำเนินงานขององค์กรให้สอดคล้องกับทรัพยากรและสภาพแวดล้อมโดยรอบขององค์กร เพื่อให้องค์กรสามารถดำเนินงานได้บรรลุถึงวิสัยทัศน์ที่ตั้งไว้ โดยคำนึงถึงการขับเคลื่อนองค์กรทางธุรกิจควบคู่ไปกับการดูแลสังคมและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งด้านสิทธิมนุษยชน และนวัตกรรมด้านผลิตภัณฑ์และบริการ การดำเนินงานของ กทพ. แบ่งเป็นกระบวนการหลัก และกระบวนการสนับสนุนภายใต้ห่วงโซ่คุณค่า จากห่วงโซ่คุณค่าทำให้สามารถวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่าง กทพ. และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในแต่ละกิจกรรมการดำเนินงาน ประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืนได้ถูกผนวกไว้ในการดำเนินงานของ กทพ. ทั้งในกระบวนการหลักและกระบวนการสนับสนุน ดังนั้นในการขับเคลื่อนประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืน กทพ. ในแต่ละด้านที่มีความเกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายใต้กลุ่มเดียวกัน กทพ. จึงกำหนดโครงสร้างผู้รับผิดชอบเพื่อขับเคลื่อนธุรกิจไปสู่ความยั่งยืน โดยระบุโครงสร้างและบทบาทหน้าที่ในการขับเคลื่อนประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืน ทั้งในระดับคณะกรรมการ กทพ. คณะกรรมการ และคณะอนุกรรมการที่เกี่ยวข้อง ผู้บริหาร รวมทั้งหน่วยงานภายใน เพื่อกำหนดทิศทาง ผลักดัน สนับสนุน กำกับติดตาม ให้ข้อเสนอแนะ และทบทวนการบริหารจัดการประเด็นสำคัญและผลกระทบด้านความยั่งยืนให้สามารถบรรลุตามเป้าหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ และประสิทธิผล ดังภาพ (2-12)



โครงสร้างผู้รับผิดชอบ	บทบาทหน้าที่	การดำเนินการตามบทบาทหน้าที่ของผู้รับผิดชอบ ในปี 2566
คณะกรรมการ กทพ.	กำกับดูแลการดำเนินงานของ กทพ. ให้เป็นไปตามกฎหมาย ข้อบังคับ นโยบาย วัตถุประสงค์ และเป้าหมายขององค์กร คำนึงถึงผลประโยชน์สูงสุดขององค์กร และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่าย ภายใต้การกำกับดูแลกิจการที่ดี	กำหนดทิศทาง กรอบยุทธศาสตร์ และกลยุทธ์การดำเนินงานของ กทพ. เพื่อขับเคลื่อนให้ กทพ. เกิดความยั่งยืน และกำกับติดตามผลการดำเนินงาน ในภาพรวมทุกมิติของ กทพ. ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม และการกำกับดูแลกิจการที่ดีในรัฐวิสาหกิจ พร้อมทั้งให้คำแนะนำ เพื่อให้ผลการดำเนินงานขององค์กรเป็นไปตามเป้าหมาย
คณะกรรมการบริหาร ของ กทพ.	พิจารณากลั่นกรองเรื่องที่จะนำเสนอคณะกรรมการ กทพ. ยกเว้นเรื่องที่ผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการหรือคณะอนุกรรมการที่คณะกรรมการ กทพ. กำหนด	พิจารณากลั่นกรองเรื่องที่จะนำเสนอคณะกรรมการ กทพ. ยกเว้นเรื่องที่ผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการหรือคณะอนุกรรมการที่คณะกรรมการ กทพ. กำหนด
คณะกรรมการ ตรวจสอบ	ตรวจสอบและทบทวนความเหมาะสมของกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบ การควบคุมภายในและการบริหารความเสี่ยงเพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนินงานของ กทพ. เป็นไปตามกฎหมายและมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งเสนอแนะแนวทางปรับปรุงและรายงานผลการดำเนินงานต่อคณะกรรมการ กทพ.	พิจารณาการกำหนดนโยบาย กลยุทธ์ เป้าหมาย แนวปฏิบัติและแผนการดำเนินงานระยะยาว และแผนปฏิบัติการประจำปีด้านการตรวจสอบการดำเนินงานขององค์กรในด้านต่าง ๆ ในทุกประเด็นที่มีความเสี่ยงสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ของ กทพ. รวมถึงสอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ที่มีสาระสำคัญต่อสภาพแวดล้อมของความเสี่ยงของ กทพ. และมีบทบาทในการสอบทานการดำเนินงานต่าง ๆ ของ กทพ.
คณะกรรมการกิจการ สัมพันธ์	พิจารณาและให้ความเห็นในการปรับปรุงประสิทธิภาพการทำงานและสภาพการจ้างงานของ กทพ. ส่งเสริมความสัมพันธ์แรงงานที่ดี และแก้ไขข้อขัดแย้งภายในองค์กรเพื่อประโยชน์สูงสุดของนายจ้าง ลูกจ้าง และองค์กร	พิจารณาให้ความเห็นชอบในส่วนของการพัฒนาสิทธิประโยชน์และสวัสดิการ โดยนำข้อมูลป้อนกลับจากการดำเนินงานตามแนวทางการพัฒนาฯ รวมถึงข้อมูลจากแหล่งอื่น ๆ มาปรับปรุงให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ รวมถึงเป็นการปรับปรุงที่มุ่งเน้นการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้การทำงานเกิดประสิทธิภาพสูงสุด
คณะกรรมการบริหาร ความเสี่ยง	วิเคราะห์และประเมินความเสี่ยงทั้งระดับองค์กรและสายงาน กำหนดกลยุทธ์การบริหารความเสี่ยงให้สอดคล้องกับนโยบายและมาตรฐาน GRC ทบทวนและปรับปรุงระบบบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน เพื่อเสริมสร้างมูลค่าและความยั่งยืนขององค์กร	พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนการบริหารความเสี่ยงระดับสายงาน ปีงบประมาณ 2566 กำกับดูแล ติดตามเร่งรัดและขับเคลื่อนผลการดำเนินงาน แผนปฏิบัติการตามแผนแม่บทหรือแผนงานอื่นที่เกี่ยวข้องได้บูรณาการข้อมูลได้อย่างทั่วถึงกัน เกิดการรับรู้และการปฏิบัติที่สอดคล้องเป็นไปในทิศทางเดียวกัน
คณะอนุกรรมการด้าน กฎหมาย	เสนอแนะหรือให้ความเห็นทางกฎหมายแก่ กทพ. และคณะกรรมการ กทพ.	พิจารณาการกำหนดนโยบาย แนวปฏิบัติและแผนการดำเนินงานและแผนปฏิบัติการประจำปีด้านการดำเนินการบูรณาการด้าน GRC
คณะอนุกรรมการ กำกับดูแลกิจการที่ดี	กำกับดูแลการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี ด้านการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ.	พิจารณาการกำหนดนโยบาย กลยุทธ์ เป้าหมาย แนวปฏิบัติและแผนการดำเนินงานระยะยาว และแผนปฏิบัติการประจำปีด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี ด้านการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. กำกับติดตามผลการดำเนินงานให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดและเกิดประสิทธิผล รวมทั้งให้ข้อเสนอแนะ ส่งเสริมและสนับสนุนการดำเนินงานดังกล่าว

โครงสร้างผู้รับผิดชอบ	บทบาทหน้าที่	การดำเนินการตามบทบาทหน้าที่ของผู้รับผิดชอบ ในปี 2566
คณะอนุกรรมการพิจารณากลั่นกรองแผนปฏิบัติการและประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ว่าการ กทพ.	ปฏิบัติการและประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ว่าการ กทพ. มีหน้าที่ในการตรวจสอบแผนปฏิบัติการ กำหนดเกณฑ์การประเมินผลและประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ว่าการตามสัญญาจ้าง ก่อนรายงานผลต่อคณะกรรมการ กทพ. เพื่อพิจารณาต่อไป	พิจารณากลั่นกรองแผนปฏิบัติการของผู้ว่าการ กทพ. และจัดทำหลักเกณฑ์การประเมินผลการปฏิบัติงาน และประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ว่าการ กทพ. โดยกำหนดรอบการประเมินผลการปฏิบัติงานปีละ 2 ครั้ง
คณะอนุกรรมการประสานงานการบริหารการจราจรในทางพิเศษ	กำหนดและแก้ไขปัญหาจราจรบนทางพิเศษ โดยปรับปรุงระบบการจัดการจราจรด้วยเทคโนโลยี ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและเร่งรัดติดตามผลการดำเนินงาน เพื่อให้การจราจรบนทางพิเศษมีความราบรื่น	กำกับดูแล ติดตามเร่งรัด และขับเคลื่อนผลการดำเนินงานแผนปฏิบัติการตามแผนแม่บทหรือแผนงานอื่นที่เกี่ยวข้อง บูรณาการข้อมูลได้อย่างทั่วถึงกัน เกิดการรับรู้และการปฏิบัติที่สอดคล้องเป็นไปในทิศทางเดียวกัน
คณะอนุกรรมการพัฒนาและบริหารจัดการพื้นที่ในเขตทางพิเศษ	กำกับดูแลการพัฒนาและบริหารจัดการอสังหาริมทรัพย์ของ กทพ. ในเขตทางพิเศษ และการให้เช่าหรือให้สิทธิใด ๆ ในอสังหาริมทรัพย์ของ กทพ.	พิจารณาและดำเนินงานตามนโยบายของคณะกรรมการ กทพ. เกี่ยวกับการพัฒนาและบริหารจัดการอสังหาริมทรัพย์ของ กทพ. ในเขตทางพิเศษ ทั้งในส่วนที่เป็นประโยชน์ทาง “เศรษฐกิจ” หรือทาง “สังคม” รวมถึงการให้เช่าหรือให้สิทธิใด ๆ ในอสังหาริมทรัพย์ของ กทพ. ที่มีมูลค่าเกินหนึ่งร้อยล้านบาท หรือที่มีกำหนดระยะเวลาการให้เช่าหรือให้สิทธิใด ๆ เกินห้าปี เว้นแต่การให้เช่าหรือให้สิทธิแก่หน่วยงานของรัฐ ก่อนนำเสนอคณะกรรมการ กทพ. การอนุญาตให้เช่าพื้นที่ในเขตทางพิเศษรายใหม่ทุกราย ตามที่ฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดินเสนอ
คณะกรรมการจัดการความรู้ นวัตกรรม และเทคโนโลยีดิจิทัล	กำกับดูแลการดำเนินงานด้านการจัดการความรู้และด้านการจัดการนวัตกรรมและเทคโนโลยีของ กทพ.	กำหนดนโยบายและเป้าหมาย ให้คำปรึกษา ให้ข้อเสนอแนะ อำนวยการ ส่งเสริม สนับสนุน พัฒนา กำกับดูแล ให้ความเห็นชอบแผนแม่บทด้านการจัดการความรู้และด้านการจัดการนวัตกรรม ติดตามความก้าวหน้าของการดำเนินงานให้เกิดประสิทธิผล และบรรลุผลสำเร็จนโยบายการจัดการความรู้และนวัตกรรมของการ กทพ.
ผู้ว่าการ กทพ.	กำหนดทิศทาง แนวทางปฏิบัติในการดำเนินงานภาพรวมของ กทพ. ให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการ กทพ. กำหนด และกำกับการขับเคลื่อนการดำเนินงานภายในองค์กร เพื่อให้บรรลุเป้าหมายขององค์กรอย่างยั่งยืนภายใต้ยุทธศาสตร์และแผนงานที่กำหนด	เชื่อมโยงนโยบายของคณะกรรมการ กทพ. สู่การปฏิบัติ กำกับการดำเนินงาน การขยายโครงข่ายและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการทางพิเศษ การบริหารธุรกิจอย่างมีประสิทธิภาพและใช้ประโยชน์สินทรัพย์อย่างคุ้มค่า การพัฒนาองค์กรให้เป็นองค์กรแห่งอนาคต การบูรณาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคม และด้านการสร้างความยั่งยืนต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม

โครงสร้างผู้รับผิดชอบ	บทบาทหน้าที่	การดำเนินการตามบทบาทหน้าที่ของผู้รับผิดชอบ ในปี 2566
รองผู้ว่าการฝ่ายบริหาร • ฝ่ายบริหารทั่วไป • ฝ่ายการเงินและบัญชี	วางแผน กำกับ ติดตาม ให้ข้อเสนอแนะการดำเนินงานด้านการบริหารทั่วไป ทั้งการบริหารทรัพยากรบุคคล การจัดซื้อจัดจ้าง และด้านการเงินและบัญชี	ดำเนินการตามแผนงานด้านทรัพยากรมนุษย์ การบริหารทุนมนุษย์ การดูแลความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมการทำงาน การดูแลพนักงาน การปฏิบัติต่อพนักงานอย่างเป็นธรรมและเท่าเทียม การจัดทำแนวปฏิบัติด้านการจัดซื้อจัดจ้าง เพื่อความเสมอภาคและเป็นธรรมต่อคู่ค้าทุกรายและการคัดเลือกคู่ค้าจากเกณฑ์ด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม การบริหารจัดการภาษี ดำเนินงานด้านการบัญชี จัดทำงบการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และนำส่งรายได้ให้รัฐตามที่กระทรวงการคลังกำหนดในทุกปี เพื่อให้รัฐนำไปใช้ในการบริหารและพัฒนาประเทศ จัดทำรายงานทางการเงินที่ช่วยสนับสนุนการตัดสินใจในการดำเนินธุรกิจขององค์กร และการลงทุนที่คุ้มค่า วิเคราะห์และจัดทำบัญชีเชิงพาณิชย์และเชิงสังคมเพื่อแสดงผลการดำเนินงานขององค์กรและสามารถประเมินถึงความสามารถขององค์กรในอนาคตเพื่อช่วยให้การบริหารงานขององค์กรเป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ต่อสังคมเป็นสำคัญ
รองผู้ว่าการฝ่ายกลยุทธ์และแผนงาน • ฝ่ายนโยบายและแผน • ฝ่ายสารสนเทศ • ฝ่ายกองวิจัยและพัฒนา	วางแผน กำกับ ติดตาม ให้ข้อเสนอแนะการดำเนินงานด้านนโยบายและแผน และงานวิจัยนวัตกรรม	จัดทำแผนวิสาหกิจตามนโยบายของคณะกรรมการ กทพ. และผู้ว่าการ กทพ. และแผนปฏิบัติการประจำปีของ กทพ. โดยนำปัจจัยความยั่งยืนมาเป็นข้อมูลนำเข้า และวิเคราะห์เพื่อจัดทำเป็นยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ แผนงาน โครงการในการขับเคลื่อนความยั่งยืน รวมทั้งมีการดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อม การปฏิบัติตามกฎหมายด้านสิ่งแวดล้อม Eco-efficiency เพื่อให้มีการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ทั้งการกำหนดมาตรการป้องกันปัญหาและแนวทางแก้ไขปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการดำเนินงานของ กทพ.
รองผู้ว่าการฝ่ายกฎหมายและกรรมสิทธิ์ที่ดิน • ฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดิน • ฝ่ายกฎหมาย	วางแผน กำกับ ติดตาม ให้ข้อเสนอแนะการดำเนินงานกรรมสิทธิ์ที่ดินและด้านกฎหมาย	ดำเนินการด้านการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเพื่อการก่อสร้างโครงการทางพิเศษของ กทพ. และบริหารการใช้พื้นที่ในเขตทางพิเศษให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์และตามสัญญาด้วยความโปร่งใสและเป็นธรรม และจัดให้มีการบริหารจัดการพื้นที่ในเขตทางพิเศษ เพื่อชุมชน สังคม และสาธารณประโยชน์ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของคนในสังคมให้ดีขึ้นอย่างยั่งยืน และกำกับการดำเนินงานของ กทพ. ให้เป็นองค์กรธรรมาภิบาลภายใต้ข้อกฎหมายที่กำหนด
รองผู้ว่าการฝ่ายก่อสร้างและบำรุงรักษา • ฝ่ายก่อสร้างทางพิเศษ • ฝ่ายบำรุงรักษา	วางแผน กำกับ ติดตาม ให้ข้อเสนอแนะการดำเนินงานด้านก่อสร้างและบำรุงรักษา	ดำเนินการก่อสร้างโครงการทางพิเศษ และบำรุงรักษาทางพิเศษ อาคาร ไฟฟ้า สวน ตามแผนงานทั้งเชิงรุกและเชิงรับ โดยคำนึงถึงความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมที่ดีเพื่อประโยชน์ต่อผู้ใช้บริการทางพิเศษ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องและสังคมโดยรวม

โครงสร้างผู้รับผิดชอบ	บทบาทหน้าที่	การดำเนินการตามบทบาทหน้าที่ของผู้รับผิดชอบ ในปี 2566
รองผู้ว่าการฝ่ายปฏิบัติการ • ฝ่ายจัดเก็บค่าผ่านทาง • ฝ่ายควบคุมการจราจร • กองวางแผนปฏิบัติการ	วางแผน กำกับ ติดตาม การดำเนินงานด้านการจัดเก็บค่าผ่านทาง การควบคุมจราจร และการวางแผนปฏิบัติการของงานบริการทางพิเศษ	ดำเนินการให้บริการจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษ โดยคำนึงถึงการอำนวยความสะดวกต่อผู้ใช้บริการทางพิเศษภายใต้การปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ดำเนินการจัดการจราจร การช่วยเหลืออุบัติเหตุ ด้วยความรับผิดชอบต่อผู้ใช้บริการทางพิเศษ โดยมีการสร้างเครือข่ายการทำงานร่วมกันกับหน่วยงานภายนอก รวมทั้งศึกษาและพัฒนาเพื่อวางแผนปฏิบัติการปรับปรุงการบริหารจัดการบนทางพิเศษ เพื่อให้การดำเนินงานมีประสิทธิภาพและเป็นประโยชน์ต่อผู้ใช้บริการสูงสุด
ผู้ช่วยผู้ว่าการ • กองบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน	วางแผน กำหนดนโยบาย กลยุทธ์ แผนงาน กำกับ ติดตามการดำเนินงานด้านการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน	การศึกษาวิเคราะห์ความเสี่ยงด้านการดำเนินงานของ กทพ. และความเสี่ยงที่เกิดจากปัจจัยภายนอกองค์กรเพื่อจัดลำดับความสำคัญ และเสนอแนะแนวทางป้องกัน ปรับปรุง แก้ไข กำหนดแผนและมาตรการลดหรือกระจายความเสี่ยง กำกับดูแลและติดตามศึกษาวิเคราะห์ความเสี่ยงด้านการดำเนินงานและจัดระบบควบคุมภายใน รวมทั้งเป็นหน่วยงานกลางประสานงานด้านการควบคุมภายใน ทำหน้าที่ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง
สำนักผู้ว่าการ	วางแผน กำหนดนโยบายและกลยุทธ์ด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี ด้านความรับผิดชอบต่อสังคม และการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมทั้งการเปิดเผยข้อมูลการประชาสัมพันธ์ สื่อสารข้อมูลทั้งภายในองค์กรและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอก	ดำเนินการด้านแผนการกำกับดูแลกิจการที่ดี แผนความรับผิดชอบต่อสังคมในภาพรวมของ กทพ. เพื่อให้องค์กรดำเนินธุรกิจตามหลักธรรมาภิบาล และช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตที่ดีในสังคมเพื่อความยั่งยืน โดยมีการเปิดเผยข้อมูลข่าวสารอย่างโปร่งใส สื่อสารข้อมูลเพื่อสร้างความเข้าใจทั้งภายในและภายนอก กทพ. เกี่ยวกับการดำเนินงานของ กทพ. ทำหน้าที่ฝ่ายเลขานุการคณะอนุกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อนำเสนอนโยบายและคู่มือด้านความรับผิดชอบต่อสังคมเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน

มาตรฐานการจัดการที่ได้รับการรับรอง

กทพ. ได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO/IEC 27001:2013 ระบบบริหารจัดการความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศในขอบเขตของศูนย์คอมพิวเตอร์ (Data Center) สำหรับการบริหารงานสำนักงาน (Back Office) และระบบบริหารงานจัดการความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศ ในขอบเขตของศูนย์คอมพิวเตอร์ (Data Center) สำหรับระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษ (Front Office)

กทพ. ได้รับมาตรฐานคาร์บอนฟุตพริ้นท์ขององค์กรจากองค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน)

ทางพิเศษฉลองรัช ทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์ และทางพิเศษบูรพาวิถี ได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO 14001:2015 ใช้ทรัพยากรประหยัด ปฏิบัติตามกฎ ลดอุบัติภัย ใส่ใจสิ่งแวดล้อม

ทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) ได้รับรองระบบบริหารคุณภาพ ISO 9001:2015 สะดวก รวดเร็ว ถูกต้อง ประทับใจ ได้มาตรฐาน

กทพ. ได้รับมอบระบบมาตรฐาน ISO/IEC 27001:2013 การจัดการความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศ

รางวัลแห่งความสำเร็จ

เกียรติบัตรผลการประเมินความเสี่ยงการทุจริตตามเกณฑ์เชิงคุณภาพ “ระบบบริหารจัดการความเสี่ยงการทุจริต” (Corruption Risk Management Systems: CRMS) ประจำปีงบประมาณ 2566

กทพ. ได้รับเกียรติบัตรผลการประเมินความเสี่ยงการทุจริตตามเกณฑ์เชิงคุณภาพ “ระบบบริหารจัดการความเสี่ยงการทุจริต” (Corruption Risk Management Systems: CRMS) ประจำปีงบประมาณ 2566 อยู่ในระดับดีเยี่ยม (Excellent) จากสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตในภาครัฐ (ป.ป.ท.)

รางวัลนำเสนอผลงานดีเด่น (Outstanding) และดีเยี่ยม (Excellent) การประชุมวิชาการคุณภาพนานาชาติ International Quality & Productivity Convention 2022 Theme: Raise of Innovation Spirit to Overcome The Crisis (IQPC 2022)

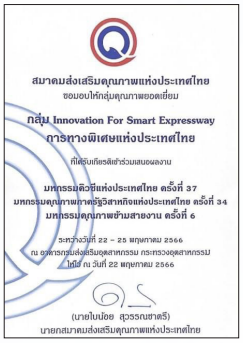
กทพ. ได้รับรางวัลนำเสนอผลงานดีเด่น (Outstanding) 3 รางวัล และดีเยี่ยม (Excellent) 1 รางวัล ประจำปีงบประมาณ 2566 จากการเข้าร่วมและนำเสนอผลงานในการประชุมวิชาการคุณภาพนานาชาติ International Quality & Productivity Convention 2022 Theme: Raise of Innovation Spirit to Overcome The Crisis (IQPC 2022) ณ บาหลี สาธารณรัฐอินโดนีเซีย โดยมีตัวแทนจาก 10 ประเทศเข้าร่วม ประกอบด้วย สหรัฐอเมริกา รัสเซีย ญี่ปุ่น สิงคโปร์ ฟิจิ มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ ศรีลังกา อินโดนีเซีย และไทย

รางวัลการนำเสนอผลงานดีเยี่ยม (Excellent) งานการประชุมวิชาการคุณภาพนานาชาติ International Quality & Productivity Convention (IQPC 2023)

กทพ. ได้รับรางวัลระดับดีเยี่ยม (Excellent) สำหรับการนำเสนอผลงาน เรื่อง “การพัฒนาระบบตรวจจับและค้นหาป้ายทะเบียนรถยนต์อัตโนมัติ สำหรับทางพิเศษฉลองรัช” ในงานการประชุมวิชาการคุณภาพนานาชาติ International Quality & Productivity Convention (IQPC 2023) ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย

รางวัลเหรียญทอง (Gold Award) งานการประชุมวิชาการคุณภาพนานาชาติ The International Convention on QC Circles (ICQCC – 2023)

กทพ. ได้รับมอบรางวัลเกียรติบัตรกลุ่มคุณภาพรางวัลเหรียญทอง (Gold Award) จากการส่งผู้แทนเข้าร่วมนำเสนอผลงานในงานการประชุมวิชาการคุณภาพนานาชาติ The International Convention on QC Circles (ICQCC - 2023) ณ กรุงปักกิ่ง สาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งมีกลุ่มคุณภาพเข้าร่วมการแข่งขันจำนวนทั้งสิ้น 423 ทีม



รางวัลชนะเลิศการประกวดกองทุนสำรองเลี้ยงชีพดีเด่น ครั้งที่ 11 ประจำปี 2566

กทพ. รับพระราชทานโล่รางวัลชนะเลิศการประกวดกองทุนสำรองเลี้ยงชีพดีเด่น ครั้งที่ 11 ประจำปี 2566 “ประเภทกองทุนเดี่ยว Single Fund กองทุนสำรองเลี้ยงชีพของหน่วยงานรัฐวิสาหกิจขนาดกองทุนต่ำกว่า 5,000 ล้านบาท” ซึ่งนับเป็นปีที่ 3 ติดต่อกันที่ กทพ. ได้รับพระราชทานรางวัลชนะเลิศนี้

รางวัลหน่วยงานคุณภาพด้านการใช้ธรรมาภิบาลข้อมูลภาครัฐ (Data Governance) ประจำปี 2566

กทพ. ได้รับประกาศนียบัตรรางวัลหน่วยงานคุณภาพด้านการใช้ธรรมาภิบาลข้อมูลภาครัฐ (Data Governance) ในงานมอบรางวัลรัฐบาลดิจิทัล ประจำปี 2566 “DG Awards 2023”

รางวัลเกียรติคุณ Sustainability Disclosure Award การเปิดเผยข้อมูลความยั่งยืน ประจำปี 2566

กทพ. ได้รับรางวัลเกียรติคุณ Sustainability Disclosure Award การเปิดเผยข้อมูลความยั่งยืน ประจำปี 2566 ในพิธีประกาศรางวัลการเปิดเผยข้อมูลความยั่งยืน ประจำปี 2566 ที่จัดขึ้นโดยประชาคมการเปิดเผยข้อมูลความยั่งยืน (Sustainability Disclosure Community: SDC) ในความดูแลของสถาบันไทยพัฒน์

เกียรติบัตรกลุ่มคุณภาพยอดเยี่ยมในงานมหกรรมคุณภาพ ประจำปี 2566

กทพ. กลุ่ม Innovation For Smart Expressway ได้รับมอบเกียรติบัตรกลุ่มคุณภาพยอดเยี่ยม ในการเข้าร่วมนำเสนอผลงานในงานมหกรรมคุณภาพ ประจำปี 2566 จัดโดยสมาคมส่งเสริมคุณภาพแห่งประเทศไทย

สรุปผลการดำเนินงานด้านความยั่งยืนที่สำคัญ

มิติเศรษฐกิจ

งบประมาณที่องค์กรจัดซื้อจัดจ้างสินค้า / บริการจากคู่ค้า
9,045.34 ล้านบาท

ผลการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานหน่วยงานภาครัฐ (ITA) อยู่ในระดับ **ผ่านดี**

จำนวนเหตุการณ์ **การทุจริต**
0 เหตุการณ์

มิติสิ่งแวดล้อม

ผลรวมการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั้งหมด **57,279** ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า

ปริมาณลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั้งหมด
2,206.14 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า

ค่าประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ
5.71 คัน / กิโลกรัมคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า

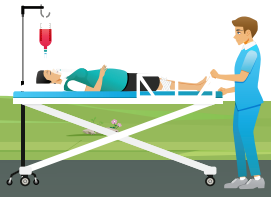
ปริมาณการใช้วัสดุทดแทนในกระบวนการซ่อมบำรุงผิวทางคิดเป็น
ร้อยละ **18.45**

จำนวน / มูลค่าการถูกปรับอย่างมีนัยสำคัญกรณีละเมิดกฎหมายด้านสิ่งแวดล้อม = **0**

มิติผู้คน (สังคม)

ใช้ระยะเวลา **19.73** นาที
ในการช่วยเหลือรถที่เกิดอุบัติเหตุ
ให้พ้นการกีดขวางการจราจร

จำนวนชั่วโมงการอบรมเฉลี่ย
26.74 ชั่วโมง/คน/ปี



ใช้ระยะเวลา **17.62** นาที
ในการแก้ไขรถขัดข้องบนทางพิเศษ

อัตราความถี่ของการประสบอันตราย (IFR)
เท่ากับร้อยละ **0.04**

การเสียชีวิตจากโรคและการเจ็บป่วย
จากการทำงานเป็น **0**

ความพึงพอใจความก้าวหน้าในสายอาชีพ
ร้อยละ **81.40**

ความพึงพอใจสภาพแวดล้อมในการทำงาน
ร้อยละ **84.00**

ความพึงพอใจสิทธิประโยชน์และสวัสดิการ
ร้อยละ **82.80**

ความผูกพันของพนักงานที่มีต่อองค์กร
ร้อยละ **85.80**

จำนวน / มูลค่าการถูกปรับอย่างมีนัยสำคัญ
กรณีละเมิดกฎหมายด้านสังคมเป็น **0**

จำนวนข้อร้องเรียนและละเมิด
ข้อมูลส่วนบุคคลเป็น **0**

เหตุการณ์ฟ้องร้องหรือร้องเรียนที่เกี่ยวกับ
สื่อสารข้อมูลทางการตลาดเกี่ยวกับ
ผลิตภัณฑ์และบริการเป็น **0**

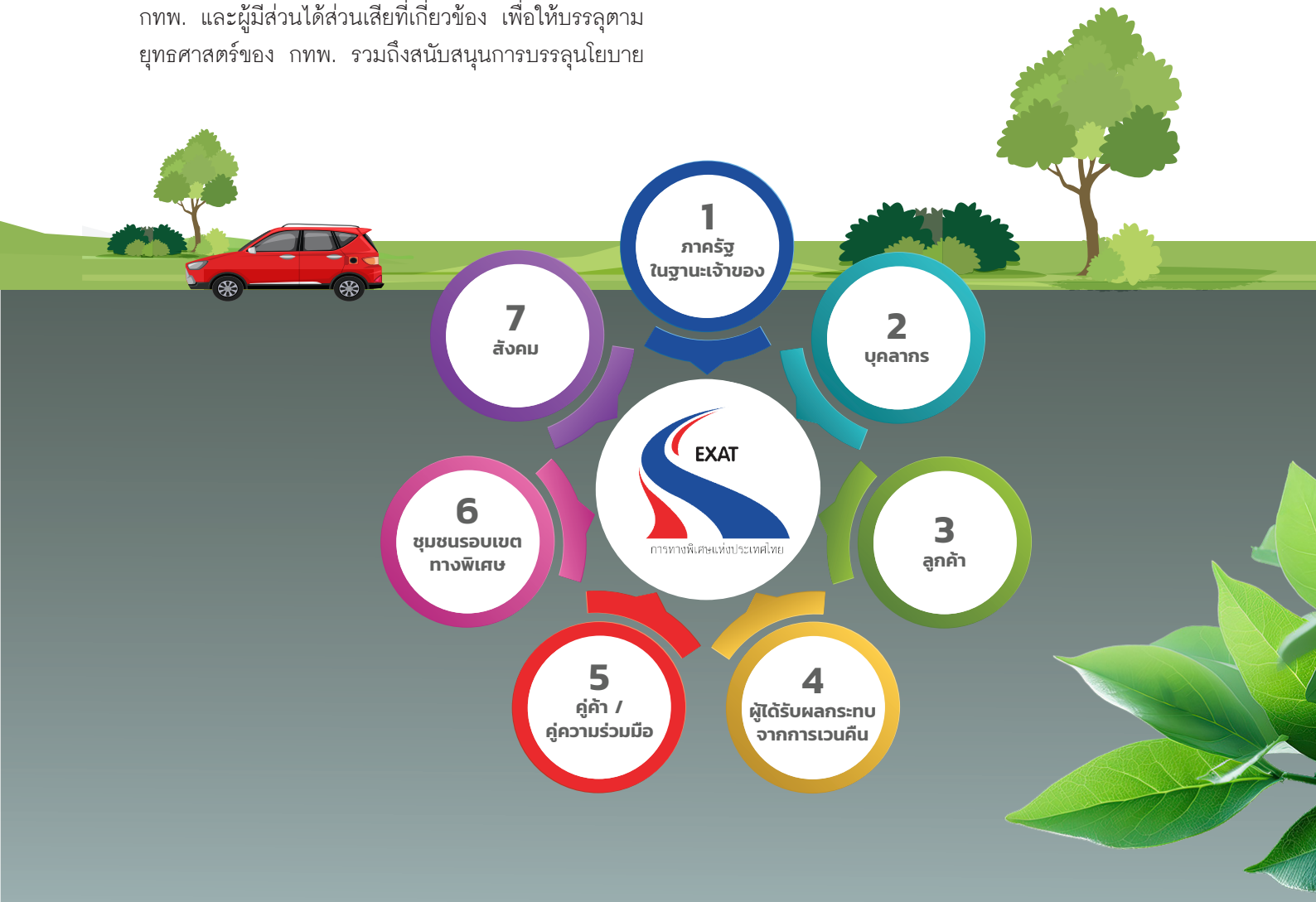
จำนวนข้อร้องเรียนด้านสิทธิมนุษยชน
จากบุคคลภายนอก
และบุคคลภายในองค์กรเป็น **0**

การสานสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (2-29)

กทพ. จัดทำแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทพ. ระยะยาว 5 ปี (ปีงบประมาณ 2566 - 2570) และแผนปฏิบัติการด้านการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทพ. ปีงบประมาณ 2566 โดยมีการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์กรและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียตลอดห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain/ Work System) ของ กทพ. โดยใช้แนวทางตามระบบประเมินผลรัฐวิสาหกิจ SE - AM ที่ให้แนวทางการดำเนินงานที่ชัดเจน เป็นระบบ และสอดคล้องกับมาตรฐาน AA1000 Stakeholder Engagement Standard และนำความต้องการ/ความคาดหวังที่สำคัญของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมาเป็นปัจจัยสำคัญในการวิเคราะห์ ทำให้สามารถระบุว่าใครเป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีผลกระทบต่อองค์กรหรือได้รับผลกระทบจากการดำเนินธุรกิจในทางตรงและในทางอ้อม เพื่อใช้เป็นแนวทางในการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและสนับสนุนการดำเนินงานร่วมกันระหว่าง กทพ. และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้บรรลุตามยุทธศาสตร์ของ กทพ. รวมถึงสนับสนุนการบรรลุนโยบายในการกำกับดูแลกิจการที่ดีของ กทพ. ที่ให้ความสำคัญกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม

การจัดทำแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทพ. ระยะยาว 5 ปี (ปีงบประมาณ 2566 - 2570) และแผนปฏิบัติการด้านการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทพ. ปีงบประมาณ 2566 เกิดจากการมีส่วนร่วมทั้งระดับคณะกรรมการ กทพ. ผู้บริหารระดับสูง และทุกสายงาน/ฝ่ายของ กทพ. ทำให้แผนดังกล่าวมีทิศทางการดำเนินงานที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์และนโยบายของผู้บริหาร (Top Down) และเกิดจากการมีส่วนร่วมของทุกสายงานในการจัดทำแผนและดำเนินการตามแผน (Bottom Up) เกิดการบูรณาการร่วมกันของทุกสายงาน/ฝ่าย

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของ กทพ. ที่แบ่งกลุ่มและดำเนินการตามกระบวนการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย



หลังจาก กทพ. กำหนดผู้มีส่วนได้ส่วนเสียแล้ว จะนำมาจัดลำดับความสำคัญ ระบุประเด็น/ความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยวิเคราะห์จากห่วงโซ่คุณค่าและภาระหน้าที่งานของสายงาน/ฝ่าย รวมทั้งจัดลำดับความสำคัญของประเด็น/ความต้องการ เพื่อให้สามารถนำไปใช้ในการบริหารจัดการได้อย่างเหมาะสมเกิดประโยชน์และเป็นรูปธรรม กทพ. ได้กำหนดยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อเป็นกรอบในการดำเนินการ รวมถึงการจัดทำแผนปฏิบัติการ โดยมีรายละเอียดดังนี้

ยุทธศาสตร์	1 สร้างความเชื่อมั่นในการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัยแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	2 สร้างความเชื่อมั่นในการดำเนินการตามหลักธรรมาภิบาลแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	3 เสริมสร้างการเรียนรู้และมูลค่าเพิ่มร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
เป้าประสงค์	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียรับรู้และมีส่วนร่วมในการดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัยของ กทพ. อย่างถูกต้อง	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียรับรู้และเข้าใจการดำเนินการด้านธรรมาภิบาลของ กทพ. อย่างถูกต้อง	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีการเรียนรู้ และปรับปรุงการดำเนินการร่วมกับ กทพ.
กลยุทธ์	1.1 เสริมสร้างความรู้ความเข้าใจด้านสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัย 1.2 สร้างเครือข่ายความร่วมมือในการพัฒนาด้านสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัย	2.1 เสริมสร้างความรู้ความเข้าใจการดำเนินการด้านธรรมาภิบาล 2.1 พัฒนาระบบการสื่อสารกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	3.1 เสริมสร้างความผูกพันและความมีส่วนร่วมของบุคลากรในการดำเนินงาน 3.2 พัฒนากิจกรรม / โครงการปรับปรุงร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

กทพ. สร้างการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อสานความสัมพันธ์อันดี และดำเนินการตอบสนองต่อความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีความเชื่อมั่นและเกิดความพึงพอใจในการดำเนินงานของ กทพ. ที่คำนึงถึงผลกระทบด้านความยั่งยืนทั้งเชิงบวกและเชิงลบ ซึ่งส่งผลให้ กทพ. ขับเคลื่อนการดำเนินธุรกิจสู่ความยั่งยืน ดังแสดงในตาราง

ตารางความต้องการ ความคาดหวัง วิธีการสานสัมพันธ์ การตอบสนองต่อกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ความต้องการ/ความคาดหวังต่อการดำเนินงานของ กทพ.	วิธีการสานสัมพันธ์	การตอบสนองต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
ภาครัฐในฐานะเจ้าของ • หน่วยงานต้นสังกัด/หน่วยงานกำกับ • คณะกรรมการ	• การปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับ • ปฏิบัติตามนโยบาย • การกำกับดูแลกิจการที่ดี • การบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ • ผลการดำเนินงานที่ดี • ข้อมูลถูกต้อง ครบถ้วน ทันกาล	• ประชุมคณะกรรมการ กทพ. ประจำเดือน • ประชุมคณะอนุกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างน้อยไตรมาสละ 1 ครั้ง • สัมภาษณ์และสอบถามความคิดเห็นโดยใช้แบบสอบถาม	• ตอบสนองต่อนโยบายและวิสัยทัศน์ • ดำเนินงานให้บรรลุตามเป้าหมาย • รายงานผลการดำเนินงานอย่างถูกต้อง รวดเร็ว ภายใต้หลักธรรมาภิบาล • จัดประชุมคณะกรรมการ กทพ. • จัดประชุมคณะอนุกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี
ลูกค้า • ผู้ใช้บริการทางพิเศษ • ผู้เช่าพื้นที่	• ได้รับความสะดวกในการใช้บริการ • มีความปลอดภัยในการใช้บริการ • ข้อมูลถูกต้อง ครบถ้วน ทันกาล • การรักษาสิ่งแวดล้อม • จัดให้มีช่องทางการติดต่อที่สะดวก • การตอบสนองรวดเร็ว	• จัดกิจกรรมร่วมกับลูกค้า • การสำรวจความคิดเห็นโดยใช้แบบสอบถาม • ประชาสัมพันธ์ข่าวสาร • ศูนย์บริการข้อมูลผู้ใช้ทางพิเศษ (EXAT Call Center)	• ประสานงานและจัดประชุมกับหน่วยงานภายนอกเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร • ดำเนินงานตามแผนการดำเนินงานแนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ • ดำเนินการจัดกิจกรรมสร้างความสัมพันธ์กับลูกค้าต่อเนื่อง • ดำเนินการสื่อสารและประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารผ่านช่องทางการสื่อสารของ กทพ. และดำเนินการพัฒนาเพิ่มช่องทางการสื่อสารให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น • รับเรื่องร้องเรียนและติดตามการแก้ไขข้อร้องเรียนจากลูกค้า • รับฟังเสียงของลูกค้าและสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ
บุคลากร • ผู้บริหาร • พนักงาน/ลูกจ้าง	• กระบวนการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพ • ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน • กระบวนการทำงานมีประสิทธิภาพ • ระบบเทคโนโลยีสนับสนุนการปฏิบัติงาน • สวัสดิการบุคลากร • การปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับ • ความร่วมมือในการปฏิบัติงานที่ดี	• การจัดประชุมกลุ่มย่อย • การจัดกิจกรรม OJT • การจัดประชุม หารือ • การสำรวจความคิดเห็นโดยใช้แบบสอบถาม • การจัดกิจกรรมแลกเปลี่ยนเรียนรู้ • การอบรมพัฒนาทักษะ	• จัดกิจกรรมแลกเปลี่ยนวิธีปฏิบัติงานข้ามหน่วยงานภายในองค์กร • จัดกิจกรรม OJT เรื่องจรรยาบรรณและเรื่องการเบิกจ่าย • จัดประชุมคณะทำงานด้าน Eco - Efficiency • จัดประชุมปรึกษาหารือเกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องและการดำเนินการข้อพิพาทและคดี • จัดอบรมพัฒนาความรู้ และทักษะด้านเทคโนโลยีต่อบุคลากร • สำรวจความพึงพอใจและความผูกพันของบุคลากร • ดำเนินการตามแผนด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน • จัดกิจกรรมตรวจสุขภาพของบุคลากร • จัดกิจกรรมผู้บริหารระดับสูงพบพนักงานและลูกจ้าง • จัดงานนิทรรศการ KM & IM Day • จัดโครงการเสริมสร้างศักยภาพและพัฒนางานบริการสำหรับพนักงานตัวอย่าง

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ความต้องการ/ ความคาดหวังต่อการดำเนินงานของ กทพ.	วิธีการสานสัมพันธ์	การตอบสนองต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
คู่ค้า/คู่ความร่วมมือ • หน่วยงานภาครัฐ/เอกชนที่ประสานการทำงานร่วมกัน • บริษัทร่วมสัมปทาน • ที่ปรึกษา • ผู้รับจ้าง • ผู้ขาย	• การจัดซื้อจัดจ้างที่โปร่งใส เป็นธรรม • มีช่องทางการติดต่อที่สะดวก • การจัดซื้อจัดจ้างที่โปร่งใส เป็นธรรม • มีช่องทางการติดต่อที่สะดวก • เกิดความร่วมมือในการปฏิบัติงานที่ดี • สร้างความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน • การปฏิบัติตามกฎระเบียบ ข้อบังคับ	• การสัมภาษณ์ • การสำรวจความคิดเห็นโดยใช้แบบสอบถาม • การจัดประชุม	• ประกาศแผนและผลการจัดซื้อจัดจ้างประจำปี ผ่านทางเว็บไซต์ www.exat.co.th อย่างต่อเนื่อง และผ่านระบบเครือข่ายสารสนเทศของกรมบัญชีกลาง www.gprocurement.go.th • จัดกิจกรรมแลกเปลี่ยนเรียนรู้วิธีปฏิบัติงานระหว่างองค์กร • ประสานงานและจัดประชุมความร่วมมือกับหน่วยงานภายนอก เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร • จัดการสัมมนาวิชาการ เรื่องงานจ้างที่ปรึกษาเพื่อพัฒนาระบบ O-D Survey โดยใช้เทคนิค Big Data และได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจ (MOU)
ผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน • เจ้าของที่ดินข้างเคียง	• ข้อมูลถูกต้อง ครบถ้วน ทันกาล • ความเป็นธรรมในการเวนคืน • การปฏิบัติตามกฎระเบียบ ข้อบังคับ • การรักษาสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัย การตอบสนองรวดเร็ว • ช่องทางติดต่อสะดวก	• การสัมภาษณ์ • การสำรวจความคิดเห็นโดยใช้แบบสอบถาม • การจัดประชุม • การแจ้งข้อมูลข่าวสารผ่านช่องทางการสื่อสาร	• เปิดรับฟังความคิดเห็นจากภาครัฐ เอกชน และประชาชน (Opinion Hearing) ในโครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง • มีการแจ้งข้อมูลข่าวสารและขั้นตอนการจัดกรรมสิทธิ์สำหรับผู้ถูกเวนคืน
ชุมชนรอบเขตทางพิเศษ • ชุมชนรอบเขตทางพิเศษ	• ข้อมูลถูกต้อง ครบถ้วน ทันกาล • การรักษาสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัย • การสนับสนุนชุมชนตามความต้องการ • การตอบสนองรวดเร็ว • ความร่วมมือในการปฏิบัติงานที่ดี	• การสัมภาษณ์ • การสำรวจความคิดเห็นโดยใช้แบบสอบถาม • การจัดกิจกรรมร่วมกัน	• ดำเนินการสื่อสารและประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารผ่านช่องทางการสื่อสารของ กทพ. และดำเนินการพัฒนาเพิ่มช่องทางการสื่อสารให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น • รับเรื่องร้องเรียนและติดตามการแก้ไขข้อร้องเรียนจากชุมชน • จัดกิจกรรมเพื่อช่วยเหลือและสนับสนุนชุมชน • จัดกิจกรรมการสร้างชุมชนเครือข่ายเป็นมิตรกับทางพิเศษและการฝึกซ้อมการป้องกันและระงับอัคคีภัยในเขตทางพิเศษ • ตรวจติดตามการรับรองระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม โดยสำนักรับรองคุณภาพ (สรร.) ISO 14001:2015 ทุกปี
สังคม • ประชาชน • สื่อมวลชน/องค์กรภาคประชาสังคม • สถาบันการศึกษา • หน่วยงาน/องค์กรภาครัฐ	• ข้อมูลถูกต้อง ครบถ้วน ทันกาล • การรักษาสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัย • ช่องทางติดต่อสะดวก • ความร่วมมือในการปฏิบัติงานที่ดี	• การแจ้งข้อมูลข่าวสารให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทราบผ่านช่องทางการสื่อสารต่าง ๆ • จัดกิจกรรมสนับสนุน • สนับสนุนงบประมาณ	• สื่อสารและประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารผ่านช่องทางสื่อสารของ กทพ. และดำเนินการพัฒนาเพิ่มช่องทางการสื่อสารให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น • รับเรื่องร้องเรียนและติดตามการแก้ไขข้อร้องเรียนจากสังคม • ดำเนินโครงการกล่องวิเศษ ทางพิเศษรักษ์โลกต่อเนื่อง • ช่วยเหลือและพัฒนาคุณภาพชีวิตโดยเฉพาะคนพิการ/ทุพพลภาพ ผู้ด้อยโอกาส • กิจกรรมทางด่วนลัดฟ้าข้ามกรุง • ร่วมกิจกรรม “ปลูกต้นไม้ล้านต้น” กับกรุงเทพมหานคร

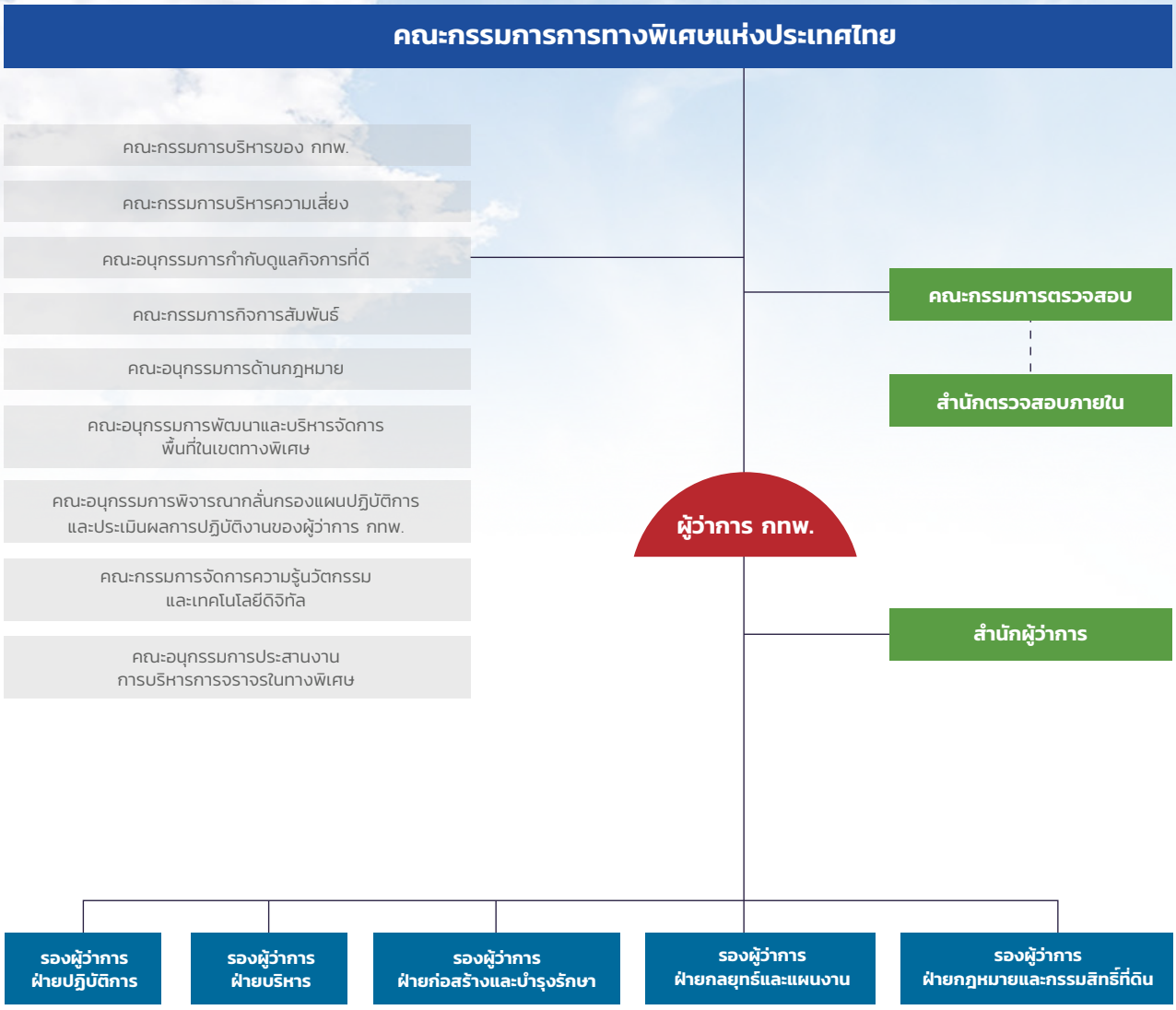
การกำกับดูแลกิจการที่ดี (2-23, 2-24)

คณะกรรมการ กทพ. มีความมุ่งมั่นตั้งใจที่จะส่งเสริมให้ กทพ. เป็นองค์กรที่มีประสิทธิภาพในการดำเนินธุรกิจและการกำกับดูแลกิจการให้มีการบริหารจัดการที่ดี โดยมุ่งเน้นการให้บริการทางพิเศษที่มีความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทางพิเศษ ตลอดจนมีความโปร่งใสและตรวจสอบได้ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายนี้ กทพ. จึงได้กำหนดนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีขึ้น โดยใช้ “หลักสำคัญอันเป็นมาตรฐานสากล 7 ประการ ในการกำกับดูแลกิจการที่ดี” ได้แก่ Accountability, Responsibility, Equitable Treatment, Transparency, Value Creation, Ethics และ Participation เป็นแนวทางปฏิบัติสำหรับคณะกรรมการ ผู้บริหาร พนักงานและลูกจ้างของ กทพ. โดยมุ่งมั่นให้เกิดการดำเนินงานตามหลักการที่กำหนดอย่างยั่งยืน นอกจากนี้ยังมีการกำหนดนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานในด้านต่าง ๆ เพิ่มเติม เพื่อแสดงเจตนารมณ์และความมุ่งมั่นในการดำเนินกิจการ เช่น นโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน นโยบายการบริหารความเสี่ยง นโยบายการบริหารและการพัฒนาทรัพยากรบุคคล นโยบายด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน นโยบายการรักษาความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศ เป็นต้น

โครงสร้างคณะกรรมการ กทพ. (2-9, 2-10, 2-13)

กทพ. กำหนดโครงสร้างองค์กรเพื่อการกำกับดูแลกิจการที่ดี ประกอบด้วย คณะกรรมการ กทพ. มีหน้าที่รับผิดชอบในการกำกับดูแลการดำเนินงานขององค์กรให้เป็นไปตามกฎหมาย ข้อบังคับ นโยบาย วัตถุประสงค์และเป้าหมายขององค์กร โดยมีการแต่งตั้งคณะกรรมการหรือคณะอนุกรรมการเพื่อช่วยพิจารณาประเด็นเฉพาะเรื่อง กลั่นกรองข้อมูล และเสนอแนะแนวทางที่เป็นประโยชน์ มีคณะกรรมการตรวจสอบ ทำหน้าที่สอบทานให้ กทพ. มีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสม มีการดำเนินงานตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี การบริหารความเสี่ยง และมีการปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ วิธีปฏิบัติงาน มติคณะรัฐมนตรี ประกาศ หรือคำสั่งที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของ กทพ. รวมทั้งนโยบายที่คณะกรรมการ กทพ. กำหนดอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ซึ่งมีฝ่ายจัดการขับเคลื่อนวิสัยทัศน์ ภารกิจ ค่านิยม และผลักดันการกำกับดูแลกิจการที่ดีของ กทพ. ให้มีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งการสื่อสาร ประชาสัมพันธ์ และการจัดอบรม เกี่ยวกับนโยบาย ให้แก่คณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานรับทราบทั่วกัน เพื่อสร้างการรับรู้แนวทางการดำเนินงานในทิศทางเดียวกันทั่วทั้งองค์กร

ทั้งนี้ คณะกรรมการ กทพ. จะมีการกำกับติดตามและประเมินผล พร้อมทั้งให้ข้อเสนอแนะการดำเนินงานอย่างสม่ำเสมอ โดยการประชุมอย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง เพื่อการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง



คณะกรรมการ กทพ. (2-9, 2-10, 2-11, 2-12, 405-1)

คณะกรรมการ กทพ. เป็นคณะกรรมการที่มีอำนาจสูงสุดใน กทพ. มีหน้าที่ในการกำกับดูแล กำหนดทิศทางการดำเนินงานทุกด้านของ กทพ. ครอบคลุมการบริหารงานด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม รวมถึงความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของ กทพ. ตามพระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550 มาตรา 14 มาตรา 15 มาตรา 16 และมาตรา 17 ประกอบด้วย ประธานกรรมการ กรรมการผู้แทนกระทรวงการคลัง กรรมการผู้แทนกระทรวงคมนาคม กรรมการผู้แทนสำนักงบประมาณ กรรมการผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กรรมการผู้แทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ โดยมีผู้ว่าการ กทพ. เป็นกรรมการและเลขานุการ

โดยคณะกรรมการ กทพ. มีทักษะ ความรู้ ความเชี่ยวชาญ (Board Skills Matrix) ที่หลากหลาย อาทิ ความเชี่ยวชาญด้านการเงิน การบัญชี กฎหมาย ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ด้านกลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา และวิศวกรรม ที่สอดคล้องกับการดำเนินงานของ กทพ. ตลอดจนคณะกรรมการ กทพ. มีความหลากหลายทางเพศ ไม่กีดกันทางเชื้อชาติ และสัญชาติ มีสัดส่วนของคณะกรรมการที่มีความเหมาะสม โดยมีคณะกรรมการอิสระจำนวน 4 ท่าน คิดเป็นร้อยละ 36 มีผู้ว่าการ กทพ. เป็นกรรมการและเลขานุการ คิดเป็นร้อยละ 9 คณะกรรมการที่เป็นเพศหญิง 2 ท่าน คิดเป็นร้อยละ 18 มีรายละเอียดของทักษะ ความรู้ ความเชี่ยวชาญของคณะกรรมการ กทพ. ชุดปัจจุบัน (Board Skills Matrix) ดังภาพ

ทักษะ ความรู้ ความเชี่ยวชาญ ของคณะกรรมการ กทพ. (Board Skills Matrix)

รายนาม	ตำแหน่ง	เพศ	ทักษะ ความรู้ ความเชี่ยวชาญ ของคณะกรรมการ กทพ. (Board Skills Matrix)					
			การเงิน	บัญชี	กฎหมาย	เทคโนโลยีสารสนเทศ	กลยุทธ์การวางแผนพัฒนา	วิศวกรรม
1. นายสรพงศ์ ไพฑูรย์พงษ์	ประธานกรรมการ	ชาย					/	/
2. นายบุญชัย จรัสแสงสมบูรณ์	กรรมการผู้แทนกระทรวงการคลัง	ชาย	/				/	
3. นายสราวุธ ทรงศิวิไล	กรรมการผู้แทนกระทรวงคมนาคม	ชาย					/	/
4. นายพยุงศักดิ์ ครเจริญ	กรรมการผู้แทนสำนักงบประมาณ	ชาย	/				/	
5. นายเอนก มีมงคล	กรรมการผู้แทนสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	ชาย					/	
6. พลตำรวจเอก สมพงษ์ ชิงดวง	กรรมการผู้แทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ	ชาย			/		/	
7. พลเรือเอก สุวิน แจ้งยอดสุข	กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ (กรรมการอิสระ)	ชาย					/	/
8. นางพงษ์สวาท นิละโยธิน	กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ (กรรมการอิสระ)	หญิง			/		/	
9. นางสาวไตรทิพย์ ศิวะกฤษณ์กุล	กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ (กรรมการอิสระ)	หญิง	/	/				
10. นายบุญชัย โสวรรณวณิชกุล	กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ (กรรมการอิสระ)	ชาย				/		/
11. นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข	ผู้ว่าการ กทพ. กรรมการและเลขานุการ	ชาย					/	/
รวม 11 คน ชาย : 9 คน หญิง : 2 คน			3	1	2	1	9	5

การฝึกอบรมและพัฒนาความรู้ของคณะกรรมการ กทพ. (2-17)

การฝึกอบรมและพัฒนาความรู้ของคณะกรรมการ กทพ. เป็นสิ่งสำคัญในการเสริมสร้างความเข้าใจในด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม การกำกับดูแลกิจการที่ดี รวมถึงสิทธิมนุษยชน เพื่อให้คณะกรรมการ กทพ. สามารถกำกับติดตามและให้ข้อเสนอแนะในการดำเนินงานของ กทพ. ได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

การเตรียมความพร้อมสำหรับกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ ทั้งในกรณีที่มีการแต่งตั้งคณะกรรมการ กทพ. ใหม่ทั้งหมดหรือในระหว่างปีบัญชี จะรวมถึงการจัดทำและส่งมอบคู่มือคณะกรรมการ กทพ. เอกสารเกี่ยวกับองค์กร เช่น พระราชบัญญัติการจัดตั้งองค์กร รายงานประจำปี และรายงานการประชุมย้อนหลัง นอกจากนี้ยังมีการชี้แจงหรือบรรยายโดยผู้บริหารระดับสูงของ กทพ. การจัดอบรมสัมมนาและปฐมนิเทศ รวมถึงการเยี่ยมชมการปฏิบัติงานจริงของ กทพ.

นอกจากนี้ กทพ. ยังได้จัดทำแผนเพิ่มประสิทธิภาพการกำกับดูแลกิจการของคณะกรรมการ กทพ. และนำเสนอให้คณะกรรมการ กทพ. พิจารณาและให้ความเห็นชอบ เมื่อแผนได้รับการอนุมัติ คณะกรรมการ กทพ. จะดำเนินการตามแผนเพื่อบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ การดำเนินการเหล่านี้ช่วยส่งเสริมให้คณะกรรมการ กทพ. สามารถปฏิบัติหน้าที่ในการกำกับดูแลและงานที่เกี่ยวข้องได้อย่างครบถ้วนและมีประสิทธิภาพ พร้อมทั้งพัฒนาศักยภาพของคณะกรรมการ กทพ. ให้มีวิสัยทัศน์ในการบริหารอย่างมืออาชีพ

การประเมินผลปฏิบัติงานคณะกรรมการ กทพ. (2-18)

กทพ. ดำเนินการตามแนวทางที่กำหนดไว้เพื่อเป็นกรอบในการตรวจสอบและประเมินการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการ กทพ. จัดให้มีการประเมินตนเองทั้งในระดับบุคคล (Self-Assessment) การประเมินแบบไขว้โดยกรรมการท่านอื่นทุกท่าน (Evaluation by Other Committees) และการประเมินแบบรายคณะ (Board Evaluation) อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง โดยมีการกำหนดรูปแบบและวิธีการประเมินอย่างชัดเจน

ผลการประเมินตนเองจะถูกนำมาพิจารณาและอภิปรายร่วมกันในที่ประชุมคณะกรรมการ กทพ. เพื่อระบุประเด็นที่ต้องปรับปรุงและแนวทางเพิ่มประสิทธิภาพในการกำกับดูแลของคณะกรรมการ กทพ. อย่างเป็นทางการ นอกจากนี้ กทพ. จัดให้มีการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับนโยบาย หลักเกณฑ์ขั้นตอน ผลการประเมินตนเองและผลการพัฒนาตนเองของคณะกรรมการ กทพ. ในรายงานประจำปี และเว็บไซต์ของ กทพ. อย่างสม่ำเสมอทุกปีเพื่อส่งเสริมเรื่องการเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส โดยในปี 2566 มีผลการประเมินตนเองของคณะกรรมการ กทพ. ดังนี้

ประเมินแบบรายบุคคล (กรรมการ 115 คะแนน) ประธานกรรมการ 110 คะแนน	ประเมินไขว้โดยกรรมการท่านอื่นทุกท่าน (กรรมการ 110 คะแนน ประธานกรรมการ 105 คะแนน)	ประเมินแบบรายคณะ (135 คะแนน)
คะแนนรวม 1,100.00	คะแนนรวม 1,079.78	คะแนนรวม 1,335.00
คะแนนเฉลี่ย 110.00	คะแนนเฉลี่ย 107.98	คะแนนเฉลี่ย 133.50
ผลการปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพดีเยี่ยม	ผลการปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพดีเยี่ยม	ผลการปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพดีเยี่ยม

นโยบายและการจ่ายค่าตอบแทนของผู้บริหารระดับสูง (2-19, 2-20)

การจ่ายค่าตอบแทนผู้บริหารสูงสุด (ผู้ว่าการ กทพ.)

กทพ. จัดให้มีการประเมินผู้บริหารสูงสุด โดยแต่งตั้งคณะอนุกรรมการพิจารณากลั่นกรองแผนปฏิบัติการ และประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ว่าการ กทพ. ประกอบด้วยคณะอนุกรรมการฯ จำนวน 6 ท่าน เพื่อพิจารณาประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ว่าการ กทพ. โดยกำหนดรอบการประเมินผลการปฏิบัติงานปีละ 2 ครั้ง รอบประเมินครั้งที่ 1 (1 ตุลาคม - 31 มีนาคม) รอบการประเมินครั้งที่ 2 (1 เมษายน-30 กันยายน) และรายงานผลการประเมินให้คณะกรรมการ กทพ. เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบผลการประเมินผลการปฏิบัติงานประจำปี และจ่ายค่าตอบแทนคงที่ให้แก่ผู้ว่าการเป็นรายเดือน ในระหว่างอายุสัญญาจะปรับขึ้นค่าตอบแทนคงที่ในวันที่ 1 ตุลาคมของทุกปี ในอัตราไม่เกินกว่าร้อยละ 10 ของค่าตอบแทนคงที่ที่ผู้ว่าการได้รับ ทั้งนี้ให้ขึ้นกับผลการประเมินตามหลักเกณฑ์และวิธีการประเมินของคณะกรรมการ กทพ. โดยการปรับขึ้นค่าตอบแทนคงที่ตลอดอายุสัญญาจ้างจะต้องไม่มีผลให้อัตราค่าตอบแทนคงที่ที่ได้รับเกินกว่าอัตราขั้นสูงตามกรอบอัตราค่าตอบแทนคงที่ที่กระทรวงการคลังได้ให้ความเห็นชอบไว้

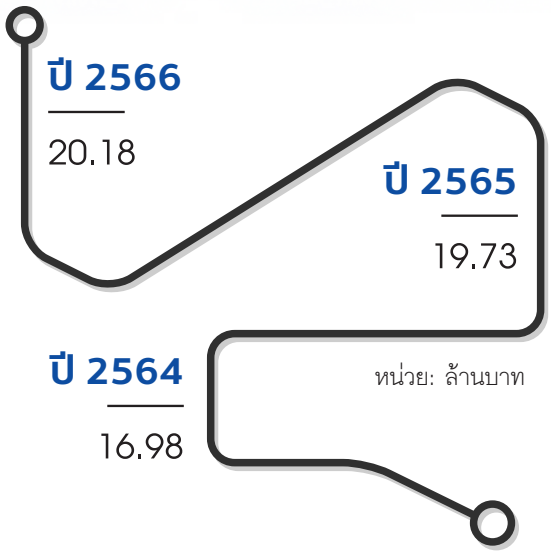
การจ่ายค่าตอบแทนผู้บริหารระดับสูง (รองผู้ว่าการ และที่ปรึกษาผู้ว่าการ ระดับ 11)

การจ่ายเงินเดือนของรองผู้ว่าการ และที่ปรึกษาผู้ว่าการ ระดับ 11 เป็นไปตามข้อบังคับของ กทพ. ว่าด้วยพนักงาน พ.ศ. 2560 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ค่าตอบแทนขั้นต่ำ-ขั้นสูงของผู้บริหารระดับสูง (รองผู้ว่าการ และที่ปรึกษาผู้ว่าการ ระดับ 11) เป็นไปตามข้อบังคับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2560 และที่แก้ไขเพิ่มเติม (71,610-142,830 บาท)

การขึ้นเงินเดือนประจำปีของรองผู้ว่าการ และที่ปรึกษาผู้ว่าการ ระดับ 11 เป็นไปตามข้อบังคับของ กทพ. ว่าด้วยพนักงาน พ.ศ. 2560 และที่แก้ไขเพิ่มเติม และการจ่ายค่าตอบแทนพิเศษให้แก่พนักงานผู้ได้รับเงินเดือนถึงขั้นสูงสุดของระดับ เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2558 กรณีที่มีกำไรจากการดำเนินงาน ให้กำหนดวงเงินการขึ้นค่าจ้างประจำปีได้ไม่เกินร้อยละ 7.5 กรณีที่มีผลการดำเนินงานขาดทุนหรือไม่มีกำไรจากการดำเนินงาน ให้กำหนดวงเงินการขึ้นค่าจ้างประจำปีได้ไม่เกินร้อยละ 6.5 ทั้งนี้หลักเกณฑ์การพิจารณาขึ้นเงินเดือนประจำปีมีการเชื่อมโยงกับผลการประเมินการปฏิบัติงานประจำปี โดยแบ่งปัจจัยการประเมินเป็น 3 ส่วนคือ ความสำเร็จร่วมของการบริหาร กทพ. น้ำหนักร้อยละ 20 ความสำเร็จตามภารกิจ น้ำหนักร้อยละ 60 และสมรรถนะ น้ำหนักร้อยละ 20

นอกจากนี้ ยังมีค่าตอบแทนอื่นทั้งที่เป็นตัวเงินและไม่ใช่ตัวเงิน ได้แก่ โบนัส (ตามผลการประเมินการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจประจำปี) รถยนต์ประจำตำแหน่ง เครื่องมือสื่อสาร รวมทั้งสวัสดิการอื่นตามข้อบังคับ กทพ.

ค่าตอบแทนผู้บริหารระดับสูง (2-21)



หมายเหตุ : ค่าตอบแทนผู้บริหารประกอบด้วย เงินเดือนและโบนัสของผู้ว่าการ รองผู้ว่าการ ผู้ช่วยผู้ว่าการ

ผลการรับรู้เกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการที่ดีและจรรยาบรรณในการดำเนินงานของ กทพ. (205-2, 3-3)

กทพ. จัดให้มีการสำรวจการรับรู้เกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการที่ดีและจรรยาบรรณในการดำเนินงาน สรุปผลการรับรู้ ดังนี้

รายการ	คะแนนเฉลี่ย (ค่าเป้าหมาย คะแนนเฉลี่ย 3.51 – 4.50 อยู่ในเกณฑ์ดี) ปีงบประมาณ 2566
ผลการประเมินภาพรวมเกี่ยวกับระดับความรู้และความเข้าใจในการนำแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีไปประยุกต์	**ผู้บริหาร** : คะแนนเฉลี่ย **4.65** **พนักงาน** : คะแนนเฉลี่ย **4.49**
ผลการประเมินภาพรวมเกี่ยวกับระดับของการส่งเสริมการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมทางจริยธรรมของบุคลากรในบทบาทของผู้บริหาร	คะแนนเฉลี่ย **4.49**
ผลการประเมินภาพรวมเกี่ยวกับระดับของการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมทางจริยธรรมของบุคลากรในบทบาทของพนักงาน	คะแนนเฉลี่ย **4.66**

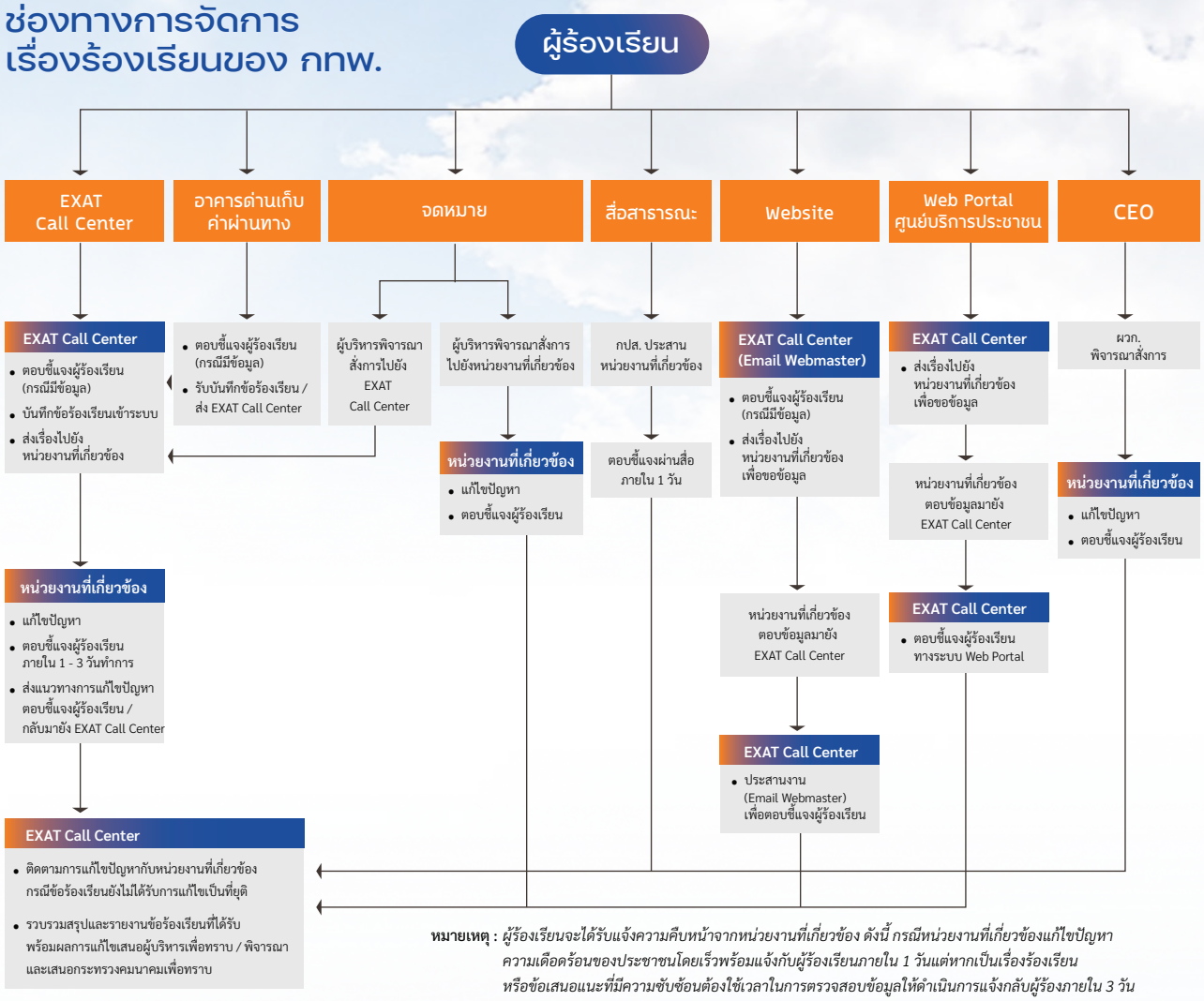
ช่องทางการจัดการเรื่องร้องเรียน (2-25)

กทพ. มีขั้นตอนและช่องทางการรับเรื่องร้องเรียนในการดำเนินงาน ซึ่งครอบคลุมทุกกรณี ไม่ว่าจะเป็นปัญหาการทุจริตหรือประพฤติมิชอบ การปฏิบัติฝ่าฝืนประมวลจริยธรรม ความปลอดภัยบนทางพิเศษ ความปลอดภัยของข้อมูล การละเมิดสิทธิมนุษยชน เป็นต้น

โดยสามารถติดต่อผ่านช่องทางได้ทั้งหมด 7 ช่องทาง ได้แก่

โดยแต่ละช่องทางมีขั้นตอนการจัดการเรื่องร้องเรียน ดังแสดงในภาพ (2-25)

ช่องทางการจัดการเรื่องร้องเรียนของ กทพ.



หมายเหตุ : *ผู้ร้องเรียนจะได้รับแจ้งความคืบหน้าจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนี้ กรณีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของประชาชนโดยเร็วพร้อมแจ้งกับผู้ร้องเรียนภายใน 1 วันแต่หากเป็นเรื่องร้องเรียนหรือข้อเสนอแนะที่มีความซับซ้อนต้องใช้เวลาในการตรวจสอบข้อมูลให้ดำเนินการแจ้งกลับผู้ร้องภายใน 3 วัน*

การต่อต้านทุจริตคอร์รัปชัน

GRI Standards

GRI 205 การต่อต้านการทุจริต 2016

จุดเด่น

01 จำนวนเหตุการณ์การทุจริต

0 เหตุการณ์

02 ผลการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ อยู่ในระดับ “ผ่านดี” ได้คะแนน **94.11** จาก 100 คะแนน โดยมีค่าสูงกว่าเป้าหมาย 85 คะแนน อยู่ **9.11** คะแนน

เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน

ส่งเสริมสังคมที่สงบสุขและครอบคลุม เพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน ให้ทุกคนเข้าถึงความยุติธรรม และสร้างสถาบันที่มีประสิทธิผล รับผิดชอบและครอบคลุมในทุกระดับ

ทำไมถึงสำคัญ (3-3)

กทพ. ได้ตระหนักถึงความสำคัญของการต่อต้านทุจริตคอร์รัปชัน และมีความมุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจอย่างมีคุณธรรมภายใต้กรอบการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยดำเนินการส่งเสริม สนับสนุน ตลอดจนวางโครงสร้างและระบบบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ มีการบริหารจัดการอย่างโปร่งใส ซื่อสัตย์ และเที่ยงธรรม อีกทั้งยังมีการปลูกฝังและสร้างจิตสำนึกให้ผู้ปฏิบัติงานทุกระดับดำเนินงานอย่างมีธรรมาภิบาลด้วยความสุจริต เพื่อประโยชน์สูงสุดขององค์กรและความน่าเชื่อถือต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

แนวทาง/วิธีการจัดการ (205-1, 3-3)

กทพ. ยึดแนวปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีและจรรยาบรรณธุรกิจที่เป็นรากฐานสำคัญในการสร้างความน่าเชื่อถือและความเชื่อมั่นในการดำเนินงาน เพื่อภาพลักษณ์ที่ดีขององค์กร เพิ่มความสามารถในการแข่งขัน และเพิ่มความเชื่อมั่นให้กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดย กทพ. ได้นำหลักการ Governance Risk and Compliance หรือ GRC ซึ่งเป็นการบูรณาการการกำกับดูแลกิจการที่ดี การบริหารความเสี่ยง และการกำกับการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับและมาตรฐานที่เกี่ยวข้องมาขับเคลื่อนองค์กรผ่าน 3 องค์ประกอบ โดย กทพ. มีการกำหนดกฎบัตร นโยบาย แนวปฏิบัติ และคู่มือการดำเนินงานด้าน GRC เพื่อใช้สำหรับสื่อสารกับเจ้าหน้าที่ กทพ. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายนอกอย่างทั่วถึง

กทพ. ได้กำหนดมาตรฐานแนวทางปฏิบัติให้บุคลากรในองค์กรยึดถือปฏิบัติควบคู่กับกฎระเบียบ และข้อบังคับอื่น ๆ ด้วยความมุ่งมั่นในการดำเนินงานอย่างโปร่งใส และตรวจสอบได้ทั่วทั้งองค์กร พร้อมทั้งตอบสนองต่อยุทธศาสตร์ชาติว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริตเพื่อสร้างความเชื่อมั่นในการบริหารงานและพัฒนาหน่วยงานให้มีคุณธรรมและความโปร่งใสต่อสาธารณชนและบุคลากรภายในองค์กร

กทพ. ประกาศหลักเกณฑ์และแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ซึ่งระบุให้บุคลากรทุกคนเปิดเผยข้อมูลต่อผู้ว่าการ กทพ. เป็นประจำทุกปี เพื่อป้องกันการขัดแย้งทางผลประโยชน์ส่วนตนของผู้ปฏิบัติงานกับผลประโยชน์ของ กทพ. ไม่ว่าจะทางตรงหรือทางอ้อม รวมทั้งกรณีได้รับตำแหน่งใหม่ หรือกรณีมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์เกิดขึ้นระหว่างปี (2-15)

กทพ. มีนโยบายการไม่รับของขวัญและของกำนัลทุกชนิดจากการปฏิบัติงาน (No Gift Policy) ซึ่งประกาศโดยผู้ว่าการ กทพ. เพื่อขอความร่วมมือผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้าง งดรับของขวัญในช่วงเทศกาลปีใหม่ โดยเปลี่ยนจากของขวัญเป็นคำอวยพรแทนความปรารถนาดีของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีต่อ กทพ. ทั้งนี้เพื่อเป็นการรณรงค์และต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน และสร้างภาพลักษณ์ที่ดีขององค์กรในการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความโปร่งใส

กทพ. มีการสื่อสารระหว่างบุคลากรกับผู้ดำเนินธุรกิจเกี่ยวข้องกับ กทพ. เรื่องนโยบายและวิธีดำเนินการต้านทุจริตขององค์กร โดยเผยแพร่ประกาศการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เรื่องมาตรการส่งเสริมความโปร่งใสในการจัดซื้อจัดจ้าง เมื่อวันที่ 25 ธันวาคม 2561 และเผยแพร่ประกาศการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเรื่องนโยบายบทบาทของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเพื่อการตลาดที่เป็นธรรม เพื่อสื่อสารระหว่างบุคลากรกับผู้ดำเนินธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับ กทพ. ผ่านเว็บไซต์ กทพ. และระบบเครือข่ายอินทราเน็ตของ กทพ.

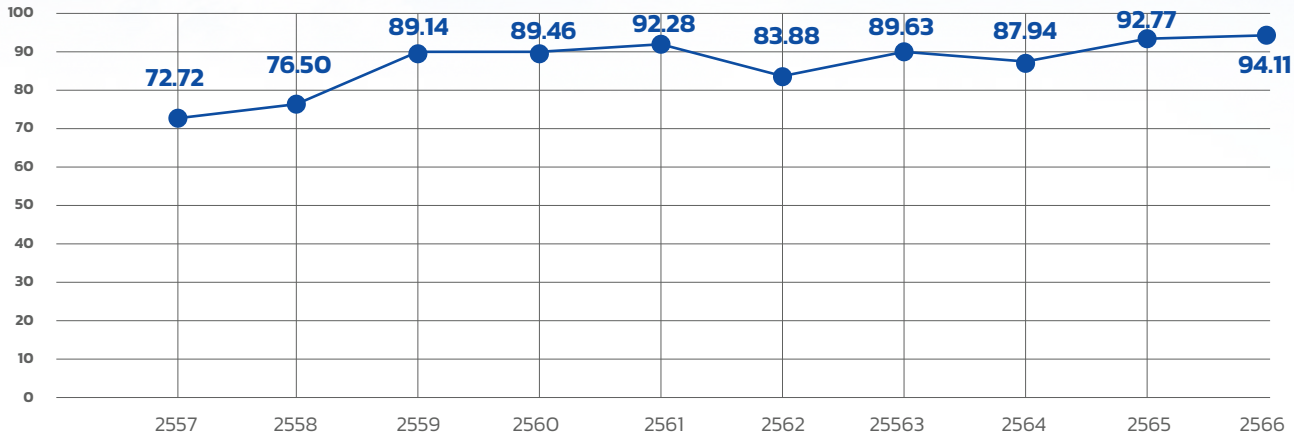
ในปี 2566 กทพ. ได้ดำเนินการสร้างความตระหนักรู้เกี่ยวกับเรื่องจรรยาบรรณ ส่งเสริมคุณธรรม จริยธรรม และป้องกันการทุจริตประพฤติมิชอบให้กับบุคลากรของ กทพ. ผ่านช่องทางสื่อสารต่าง ๆ ดังนี้

1. จัดกิจกรรม OJT: HEARTS to HEART ของ กทพ. โดยมีวัตถุประสงค์ให้บุคลากรของ กทพ. ปฏิบัติตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี และจรรยาบรรณในการดำเนินงานของ กทพ. อย่างเคร่งครัด เพื่อให้เกิดความตระหนักรู้และเข้าใจในหลักการดังกล่าวสามารถนำมาปฏิบัติให้เกิดความโปร่งใสและตรวจสอบได้ในองค์กร ตลอดจนลดอัตราการทุจริตที่อาจเกิดขึ้น
2. จัดทำบทความ เรื่อง จรรยาบรรณของพนักงาน กทพ. คือ “ปฏิบัติหน้าที่ด้วยหัวใจ (HEARTS)” และเผยแพร่ในข่าวประชาสัมพันธ์ และระบบเสียงตามสาย (EXAT Sound) ของ กทพ.
3. ทบทวนคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดีของ กทพ. และเผยแพร่ภายใน/ภายนอกผ่านเว็บไซต์ กทพ.
4. จัดอบรมเกี่ยวกับการพัฒนาคุณธรรม จริยธรรม และธรรมาภิบาล ในการปฏิบัติงาน เช่น
   - หลักสูตรการเสริมสร้างวัฒนธรรมและค่านิยมสุจริตในองค์กรและการต่อต้านทุจริตในองค์กร
   - หลักสูตรการเพิ่มประสิทธิผลในการปราบคอร์รัปชัน
   - หลักสูตรการเสริมสร้างคุณธรรม จริยธรรม และธรรมาภิบาล

ผลการดำเนินงาน (3-3)

ในปี 2566 กทพ. ได้รับผลการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment: ITA) โดยสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (สำนักงาน ป.ป.ช.) ได้คะแนน 94.11 จาก 100 คะแนน โดยมีค่าสูงกว่าเป้าหมาย 85 คะแนน อยู่ 9.11 คะแนน ซึ่งได้รับผลการประเมินอยู่ในระดับ “ผ่านดี”

ผลคะแนนผลการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment : ITA)



กทพ. จัดอบรมสัมมนา/กิจกรรมต่าง ๆ เพื่อส่งเสริมให้บุคลากรมีจริยธรรมและจรรยาบรรณ ตลอดจนเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับคู่มือจรรยาบรรณในการดำเนินงานของ กทพ. เช่น กิจกรรมการทบทวนความรู้ในงาน (On the Job Training: OJT) การจัดทำข่าวประชาสัมพันธ์ และการตอบปัญหาชิงรางวัลเกี่ยวกับเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดีและจรรยาบรรณในการดำเนินงานของ กทพ. ผ่านช่องทางต่าง ๆ เช่น อินเทอร์เน็ต อินทราเน็ต และ Facebook EXATSound EXAT เป็นต้น นอกจากนี้ กทพ. กำหนดให้เจ้าหน้าที่ทุกคนจัดทำรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์เสนอต่อผู้ว่าการ กทพ. เป็นประจำทุกปี หรือกรณีได้รับตำแหน่งใหม่ หรือกรณีความขัดแย้งทางผลประโยชน์เกิดขึ้นระหว่างปี ซึ่งในปี 2566 ยังไม่พบว่าผู้ใดมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ (205-3)

การต่อต้านทุจริต	ค่าเป้าหมาย (ร้อยละ)	ปี 2566 (ร้อยละ)	ปี 2565 (ร้อยละ)
การสื่อสารและการฝึกอบรมเกี่ยวกับนโยบายและขั้นตอนการต่อต้านการทุจริต (205-2)	ดำเนินงานได้ตามแผนงานทั้งหมด	100	100
จำนวนครั้งในการฝึกอบรมในด้านการต่อต้านการทุจริต	อย่างน้อย 3 ครั้งต่อปี (ร้อยละ 100)	100	100

สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตในภาครัฐ (สำนักงาน ป.ป.ท.) มอบเกียรติบัตรผลการประเมินความเสี่ยงการทุจริตตามเกณฑ์เชิงคุณภาพ “ระบบบริหารจัดการความเสี่ยงการทุจริต” (Corruption Risk Management Systems: CRMS) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 ด้านการใช้จ่ายงบประมาณ “โครงการก่อสร้างทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก สัญญาที่ 5” อยู่ในระดับดีเยี่ยม (Excellent) [205-1, 2-15]

การบริหารความเสี่ยง

กทพ. ดำเนินธุรกิจหลักด้านการบริการทางพิเศษ โดยมีภารกิจพัฒนาและปรับปรุงทางพิเศษให้เป็นไปตามมาตรฐานและมีความปลอดภัย ให้บริการอย่างมีนวัตกรรม คุณค่าเพิ่ม และบริหารจัดการสินทรัพย์อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อเสริมสร้างศักยภาพการดำเนินธุรกิจทางพิเศษและสร้างประโยชน์ต่อสังคม รวมถึงให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบการบริหารจัดการและการลงทุนเพื่อเพิ่มมูลค่าองค์กร ตามวิสัยทัศน์ที่ว่า “องค์กรนวัตกรรมเพื่อการเดินทางและคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น (Innovation for Better Drive and Better Life)” โดยได้นำการบริหารความเสี่ยงมาใช้เป็นเครื่องมือสนับสนุนการดำเนินงานตามหลักการ “การบริหารความเสี่ยงที่เน้นมูลค่า (Value-Based Enterprise Risk Management: VBRM)” ซึ่งสอดคล้องกับกรอบแนวทางการบริหารความเสี่ยงที่ดี (COSO 2017: Enterprise Risk Management - Integrating with Strategy and Performance) การดำเนินงานดังกล่าวเน้นกลยุทธ์ที่ใช้มุมมองการบริหารความเสี่ยงเป็นการสร้างโอกาสทางธุรกิจ ส่งผลให้เกิดการสร้างมูลค่าและผลตอบแทนแก่องค์กร พร้อมทั้งคำนึงถึงปัจจัยที่อาจทำให้องค์กรไม่บรรลุเป้าหมาย กทพ. ได้จัดทำคู่มือและแผนการบริหารความเสี่ยง คู่มือและแผนการควบคุมภายใน (แผนการบริหารความเสี่ยงระดับสายงาน) และแผนการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจประจำปีงบประมาณ ซึ่งเริ่มจัดทำมาตั้งแต่ปีงบประมาณ 2546 ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2544 โดยมีการทบทวนและปรับปรุงให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างน้อยทุก 6 เดือน การดำเนินงานทั้งหมดนี้มีเป้าหมายเพื่อให้องค์กรสามารถบรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ตามแผนวิสาหกิจของ กทพ. ภายใต้ระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้

ปี 2566 กทพ. บริหารความเสี่ยงและมีกลยุทธ์จัดการความเสี่ยง ภายใต้ทิศทางการบริหารความเสี่ยงของ กทพ. ปีงบประมาณ 2566-2570 โดย “องค์กรขับเคลื่อนด้วยสมดุลความเสี่ยง เพื่อเสริมสร้างมูลค่า (Balancing Risk Management for Value Creation)” ขับเคลื่อนด้วย 4 ยุทธศาสตร์ คือ

1. สร้างโอกาสทางธุรกิจ ด้วยนวัตกรรมการจัดการระบบเครือข่ายและรักษาความปลอดภัยทางเทคโนโลยีดิจิทัล (Digital Security and Network Visibility)
2. เสริมสร้างความมั่นคงทางการเงินด้วยนวัตกรรมการบริหารเงินทุนและเทคโนโลยีทางการเงิน (Financial Capital and FinTech)
3. พัฒนาตลาดด้วยเครือข่ายทุนทางสังคม และพลังชุมชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Social Capital and Community Force)
4. ยกระดับคุณภาพผลิตภัณฑ์และบริการ ด้วยการเสริมแรงทุนมนุษย์ และบูรณาการวัฒนธรรมบริหารความเสี่ยง (Human Capital Reinforcement and Risk Culture Integration)

กลยุทธ์จัดการความเสี่ยง ประกอบด้วย 4 กลยุทธ์ คือ

1. การพัฒนาทุนมนุษย์ให้มีคุณลักษณะพลเมืองดิจิทัลที่ดี (Good Digital Citizens) มีความรู้ด้านดิจิทัล (Digital Literacy) และเป็น Gen Mobile เพื่อสามารถจัดการความปลอดภัยในการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลและการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (Personal Data Protection)
2. การพัฒนานวัตกรรมธุรกิจ ผลิตภัณฑ์และบริการภายใต้ความร่วมมือเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Collaboration) และการขับเคลื่อนจากชุมชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Community Drive) เพื่อเสริมสร้างระบบนิเวศธุรกิจ (Business Ecosystem)
3. การจัดการการเงินการลงทุน ด้วยนวัตกรรมการเงินรวมทั้งรูปแบบการลงทุนและแหล่งเงินทุนใหม่ ๆ เพื่อสร้างขีดความสามารถในการเติบโต และการแข่งขันทางธุรกิจ
4. การจัดการความเสี่ยงด้านความยั่งยืน (ESG) (สิ่งแวดล้อม สังคม และบรรษัทภิบาล) ด้วยการตลาดเชิงสร้างสรรค์ และการสร้างคุณค่าร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Creating Share value) เพื่อสร้างสรรค์คุณค่าธุรกิจคู่สังคม

จากการวิเคราะห์สถานการณ์เสี่ยงภายใต้การคาดการณ์ภาพอนาคต รวมทั้งทบทวนการระบุปัจจัยขับเคลื่อนความเสี่ยงและสาเหตุความเสี่ยง ทำให้สามารถระบุความเสี่ยงระดับองค์กรของ กทพ. ปี 2566 ได้ทั้งหมด 4 ด้าน คือ ด้านกลยุทธ์ ด้านการดำเนินงาน ด้านการเงิน และด้านการปฏิบัติตามกฎหมาย/กฎระเบียบ ครอบคลุมประเด็นความเสี่ยง 4 ประเด็น 9 สาเหตุความเสี่ยง และ 1 สาเหตุความเสี่ยง ซึ่งเป็นสาเหตุระดับความเสี่ยงระดับสายงานที่มีความสัมพันธ์ส่งผลกระทบต่อความเสี่ยงระดับองค์กร นำมาบริหารจัดการด้วย 4 แผนจัดการความเสี่ยง สรุปได้ดังนี้

ความเสี่ยง	สาเหตุความเสี่ยง	แผนจัดการความเสี่ยง
1. การบริหารจัดการความยั่งยืนขององค์กร (ESG)	1. การบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกลุ่มลูกค้า 2. การจัดการนิเวศเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม 3. การบูรณาการการกำกับดูแลกิจการที่ดี การบริหารความเสี่ยงและการปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับ (GRC) (IC)	แผนบริหารความยั่งยืน (ESG)
2. ความมั่นคงของทางพิเศษ	1. การจัดการความคล่องตัวบนทางพิเศษ 2. การจัดการความปลอดภัยบนทางพิเศษ	แผนบริหารทางพิเศษ
3. การพัฒนานวัตกรรม	1. การจัดการระบบนวัตกรรม 2. การจัดการนวัตกรรมผลิตภัณฑ์ บริการการปฏิบัติการและรูปแบบการดำเนินธุรกิจ 3. การจัดการนวัตกรรมดิจิทัล	แผนบริหารองค์กร
4. ผลการดำเนินงาน	1. การจัดการด้านรายได้ 2. การจัดการด้านต้นทุน	แผนบริหารมูลค่าองค์กร

หมายเหตุ : ข้อมูลการบริหารความเสี่ยงระดับองค์กร ปีงบประมาณ 2566 ช่วง 6 เดือนหลัง (เมษายน – กันยายน 2566)

การบริหารความเสี่ยงในปี 2566 มุ่งเน้นการดำเนินงานด้วยกลยุทธ์ต่าง ๆ เพื่อบริหารจัดการ (Intelligent Risk) อย่างเหมาะสม ส่งผลมิให้สูญเสียโอกาสทางธุรกิจ และสร้างมูลค่าและผลตอบแทนแก่องค์กร เชื่อมโยงกับวิสัยทัศน์ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ และแผนยุทธศาสตร์ที่สำคัญขององค์กร เพื่อให้เกิดการบูรณาการอย่างเป็นระบบ โดยจำแนกตามประเภทความเสี่ยง 4 ด้าน ได้แก่ 1) ด้านกลยุทธ์ (Strategic Risk) 2) ด้านการดำเนินงาน (Operational Risk) 3) ด้านการเงิน (Financial Risk) 4) ด้านการปฏิบัติตามกฎหมาย/กฎระเบียบ (Compliance Risk) ทั้งนี้ ความเสี่ยงที่ต้องบริหารจัดการภายใต้แผนจัดการความเสี่ยงในปี 2566 ประกอบด้วย 4 ประเด็นความเสี่ยง และ 9 สาเหตุความเสี่ยง ซึ่งนำมาจัดทำแผนจัดการความเสี่ยงได้ทั้งหมด 4 แผน จัดการความเสี่ยง (11 งาน) ประกอบด้วยความเสี่ยง ดังนี้

1. **ความเสี่ยง :** การบริหารจัดการความยั่งยืนขององค์กร (ESG)
2. **ความเสี่ยง :** ความมั่นคงของทางพิเศษ
3. **ความเสี่ยง :** การพัฒนานวัตกรรม
4. **ความเสี่ยง :** ผลการดำเนินงาน

ทั้งนี้ การติดตามประเมินผลการบริหารความเสี่ยง ต้องพิจารณาภายใต้ 5 มิติ ได้แก่

1. การดำเนินการตามกิจกรรมควบคุม หรือมาตรการจัดการความเสี่ยงครบถ้วน
2. ผลการบริหารความเสี่ยงเทียบกับค่าเป้าหมาย (RA/RT) ค่าคาดหวัง และแนวโน้มของความสำเร็จ (Trend)
3. ระดับความรุนแรงของความเสี่ยงที่มีการเปลี่ยนแปลง (R)
4. กรณีผลการบริหารความเสี่ยงไม่บรรลุเป้าหมายหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อหาสาเหตุ ปัญหาอุปสรรคจากการดำเนินงาน
5. กำหนดแนวทางแก้ไขเพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนด

กทพ. ขับเคลื่อนการบริหารจัดการความเสี่ยงอย่างต่อเนื่องภายใต้สถานการณ์ที่มีการเปลี่ยนแปลง หรือการเผชิญกับความเสี่ยงใหม่ ๆ อันเกิดจากการเปลี่ยนแปลงทั้งภายในและภายนอกของ กทพ. โดยปี 2566 กทพ. สามารถบริหารความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ คิดเป็นร้อยละ 100 ซึ่งดีกว่าระดับความเสี่ยงที่ยอมให้เบี่ยงเบนได้ที่กำหนดไว้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 80 จึงถือว่าระดับความสำเร็จของการจัดการความเสี่ยงเป็นไปตามเป้าหมาย

การควบคุมภายใน

กทพ. ให้ความสำคัญกับการควบคุมภายใน โดยมุ่งเน้นการจัดวางระบบควบคุมภายในให้ครอบคลุมทุกกระบวนการปฏิบัติงานตามโครงสร้างการแบ่งส่วนงานอย่างเพียงพอและเหมาะสม เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของการควบคุมภายในในด้านการดำเนินงาน (Operations) การรายงาน (Reporting) และการปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบและข้อบังคับ (Compliance) ตามหลักเกณฑ์กระทรวงการคลังว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการควบคุมภายในสำหรับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2561 และได้พัฒนาระบบการควบคุมภายในอย่างต่อเนื่อง โดยนำประเด็นความเสี่ยงองค์กรโดยรวม (Risk Universe) ภายใต้ทิศทางการบริหารความเสี่ยงของ กทพ. ปีงบประมาณ 2566-2570 และกลยุทธ์จัดการความเสี่ยง ปีงบประมาณ 2566 มาใช้ในการวิเคราะห์และจัดวางระบบการควบคุมภายใน พร้อมทั้งมีการทบทวนระบบการควบคุมภายในในช่วง 6 เดือนหลังของปีงบประมาณ

นอกจากนี้ กทพ. ยังให้ความสำคัญกับการเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานและยกระดับความโปร่งใส เพื่อเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้แก่องค์กรและเพิ่มศักยภาพการเติบโตอย่างยั่งยืน ตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholder) โดยดำเนินการบูรณาการด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี การบริหารความเสี่ยง และการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับ และมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง (Governance Risk and Compliance: GRC) ภายใต้ระบบควบคุมภายใน เพื่อให้การควบคุมภายในมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลอยู่เสมอ รวมถึงได้กำหนดแนวทางการติดตามประเมินผลการควบคุมภายในอย่างเป็นระบบ โดยทุกหน่วยงานต้องรายงานการประเมินการควบคุมด้วยตนเอง (CSA) ซึ่งครอบคลุมทั้ง 5 องค์ประกอบของการควบคุมภายใน จำแนกตามระยะเวลาการติดตามและประเมินผลเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ เหตุการณ์ปกติ และเมื่อเกิดเหตุการณ์พิเศษ (การบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ: Business Continuity Plan (BCP)) โดยให้รายงานผ่านระบบสารสนเทศของระบบงานบริหารความเสี่ยงและระบบควบคุมภายใน ดังนี้

เหตุการณ์ปกติ

จำแนกตามระยะเวลาการติดตามและประเมินผล เป็น 2 กลุ่ม ประกอบด้วย

1. กลุ่มการควบคุมภายในเชิงเฝ้าระวังและเตือนภัย เป็นกระบวนการที่มีความรุนแรงของความเสี่ยงอยู่ในระดับน้อยถึงปานกลางแต่ยังต้องเฝ้าระวังให้มีการติดตามประเมินผลรายเดือน (ทุกเดือน)
2. กลุ่มการควบคุมภายในเชิงปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง เป็นกระบวนการที่มีความรุนแรงของความเสี่ยงอยู่ในระดับน้อยมาก ให้มีการติดตามประเมินผลรายไตรมาส (ทุก 3 เดือน)

เหตุการณ์พิเศษ

ติดตามกระบวนการเตรียมพร้อมรับสถานการณ์วิกฤตผ่านระบบสารสนเทศของระบบงานบริหารควบคุมภายในให้มีการติดตามประเมินผลรายเดือน (ทุกเดือน)

ในปีงบประมาณ 2566 ได้ทบทวน/ปรับปรุงแผนการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของ กทพ. (Business Continuity Pan: BCP) ให้สอดคล้องกับสภาวการณ์ปัจจุบัน และครอบคลุมระบบงานสำคัญอย่างมีประสิทธิภาพ และมีการซักซ้อมแผนบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ เพื่อเตรียมความพร้อมที่จะแก้สถานการณ์วิกฤตที่อาจเกิดขึ้น และส่งผลต่อการดำเนินงานของ กทพ. รวมทั้งสื่อสารไปยังพนักงานเพื่อให้เกิดความรู้ความเข้าใจในแผนการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของ กทพ.

ผลการประเมินการควบคุมภายในของ กทพ. (การบริหารความเสี่ยงระดับสายงาน) ปี 2566 ครอบคลุมทั้ง 5 องค์ประกอบ ได้แก่ สภาพแวดล้อมการควบคุม การประเมินความเสี่ยง กิจกรรมการควบคุมสารสนเทศและการสื่อสาร และกิจกรรมการติดตามผล ภายใต้ตัวชี้วัดความสำเร็จของการควบคุมภายใน โดยมีการติดตามภายใต้ระบบงาน (Work System) ของ กทพ. ซึ่งมีกระบวนการทำงานทั้งหมด 10 กระบวนการหลัก 5 กระบวนการสนับสนุน 53 กระบวนการย่อย 440 ตัวชี้วัด ประกอบด้วย กลุ่มการควบคุมภายในเชิงปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง จำนวน 399 ตัวชี้วัด และกลุ่มการควบคุมภายในเชิงเฝ้าระวังและเตือนภัยจำนวน 41 ตัวชี้วัดมีผลสำเร็จของการควบคุมภายในโดยคิดรวมเป็นร้อยละ 99.97 อย่างไรก็ตาม ยังคงอยู่ภายใต้ระดับความเสี่ยงที่ยอมให้เบี่ยงเบนได้ ที่กำหนดไว้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 90 จึงถือว่าระดับความสำเร็จของการควบคุมภายในเป็นไปตามเป้าหมาย

โครงสร้างการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของ กทพ. (2-25)

กทพ. จัดแบ่งส่วนงานและกำหนดหน้าที่ของแต่ละส่วนงานให้สอดคล้องกับหน้าที่ความรับผิดชอบ โดยกำหนดให้กองบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในเป็นหน่วยงานในสังกัดผู้ช่วยผู้ว่าการที่รับผิดชอบการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในของ กทพ.

โครงสร้างการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของ กทพ. ประกอบด้วยคณะกรรมการและหน่วยงานที่รับผิดชอบกระบวนการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในในทุกระดับ ดังนี้

ระดับองค์กร

- การบริหารความเสี่ยง: คณะกรรมการ กทพ. และคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง
- การควบคุมภายใน: กระทรวงคมนาคม คณะกรรมการ กทพ. และคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

ระดับปฏิบัติการ

มีการกำหนดโครงสร้างการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน (Risk Owner) ดังนี้

1. ผู้อำนวยการฝ่าย/สำนัก (Risk Manager/ Internal Control Manager)
2. ผู้อำนวยการกอง (Risk Coordinator/Internal Control Coordinator)
3. หัวหน้าแผนก (Key User)
4. กองบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน

การตรวจสอบภายใน

สำนักตรวจสอบภายในของ กทพ. ปฏิบัติงานตามระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบและหน่วยตรวจสอบภายในของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2555 คู่มือการปฏิบัติงานการตรวจสอบภายในของรัฐวิสาหกิจ ฉบับปรับปรุง ปี 2555 กระทรวงการคลัง กฎบัตรสำนักตรวจสอบภายใน และมาตรฐานสากลการปฏิบัติงานวิชาชีพการตรวจสอบภายในของสถาบันผู้ตรวจสอบภายใน (The Institute of Internal Auditors: IIA) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ความเชื่อมั่นและการให้คำปรึกษาด้วยความเป็นอิสระและเที่ยงธรรม เพื่อเพิ่มมูลค่าและยกระดับกระบวนการปฏิบัติงานของ กทพ. ให้สามารถบรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่กำหนดไว้

ในการนี้ สำนักตรวจสอบภายในจัดให้มีแนวทางที่เป็นระบบและระเบียบแบบแผนที่ดี เพื่อใช้ในการประเมินประสิทธิผลของกระบวนการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน การกำกับดูแลกิจการที่ดี และการปฏิบัติงานต่าง ๆ โดยมีโครงสร้างการบริหารงานทั่วไปขึ้นตรงต่อผู้ว่าการ กทพ. และการปฏิบัติงานตรวจสอบขึ้นตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ พร้อมทั้งรายงานผลการตรวจสอบต่อคณะกรรมการ กทพ. โดยผู้ว่าการ กทพ. คณะกรรมการตรวจสอบ และคณะกรรมการ กทพ. ส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ตรวจสอบภายในได้รับการฝึกอบรมอย่างเหมาะสมในการปฏิบัติหน้าที่ตามความรับผิดชอบและดำรงความสามารถทางวิชาชีพ [2-16]

ผลการดำเนินงาน

ในปี 2566 ผลการดำเนินงานของสำนักตรวจสอบภายในมีการดำเนินงานครบถ้วนสมบูรณ์ตามแผนการตรวจสอบภายใน ดังนี้

- ✔ การตรวจสอบการปฏิบัติงานของระบบงานต่าง ๆ ของ กทพ. จำนวน 14 ระบบงาน ตามแผนการตรวจสอบภายใน ปีงบประมาณ 2566 และการติดตามผลการดำเนินการตามรายงานผลการตรวจสอบ
- ✔ การสอบทานรายงานทางการเงินของ กทพ.
- ✔ การสอบทานกระบวนการกำกับดูแลกิจการที่ดีของ กทพ.
- ✔ การสอบทานกระบวนการบริหารความเสี่ยงของ กทพ.
- ✔ การสอบทานการประเมินผลการควบคุมภายในของ กทพ. ตามหลักเกณฑ์กระทรวงการคลังว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการควบคุมภายในสำหรับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2561
- ✔ การบริการให้คำปรึกษา

การรักษาคุณภาพงานตรวจสอบภายใน

สำนักตรวจสอบภายในจัดให้มีการประเมินคุณภาพภายหลังการปฏิบัติงานตรวจสอบทุกระบบงานโดยหน่วยรับตรวจ ส่วนการประเมินให้ความเชื่อมั่นและการให้คำปรึกษาได้รับการตรวจสอบโดยผู้ว่าการและคณะกรรมการตรวจสอบ และการประเมินตนเองตามแนวปฏิบัติที่ดีในคู่มือการปฏิบัติงานตรวจสอบภายในของรัฐวิสาหกิจ ฉบับปรับปรุง ปี 2555 กระทรวงการคลัง ได้รับการสอบทานโดยสำนักตรวจสอบภายใน ทั้งนี้ กทพ. ได้รับการประเมินจากหน่วยงานอิสระภายนอกองค์กรทุก 5 ปี ครั้งล่าสุดเมื่อปีงบประมาณ 2564 โดยนำผลการประเมินทั้งหมดมาวิเคราะห์เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพ ประสิทธิผลการปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน

สิทธิมนุษยชน

เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน

สร้างหลักประกันว่าทุกคนมีการศึกษาที่มีคุณภาพอย่างครอบคลุมและเท่าเทียม และสนับสนุนโอกาสในการเรียนรู้ตลอดชีวิต

ลดความไม่เสมอภาคภายในประเทศและระหว่างประเทศ

ส่งเสริมสังคมที่สงบสุขและครอบคลุมเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน ให้ทุกคนเข้าถึงความยุติธรรม และสร้างสถาบันที่มีประสิทธิผล รับผิดชอบ และครอบคลุมในทุกระดับ

เป้าหมาย

จำนวนข้อร้องเรียนด้านสิทธิมนุษยชน รวมถึงกรณีการเลือกปฏิบัติที่ได้รับการแก้ไข ผ่านกลไกการร้องทุกข์ด้านสิทธิมนุษยชนเป็น **0**

จุดเด่น

01 บุคลากรมีความเข้าใจและตระหนักถึงความสำคัญ และแนวปฏิบัติด้านสิทธิมนุษยชนอย่างต่อเนื่อง

02 ไม่มีเหตุการณ์หรือข้อร้องเรียนในประเด็นการละเมิดด้านสิทธิมนุษยชน รวมถึงกรณีการเลือกปฏิบัติที่ได้รับการแก้ไขผ่านกลไกการร้องทุกข์ด้านสิทธิมนุษยชน

ทำไมถึงสำคัญ (3-3)

มนุษย์ทุกคนมีสิทธิเสรีภาพในการแสดงออกทางความคิด การกระทำ ความเชื่อ ศาสนา และควรได้รับการปฏิบัติอย่างเท่าเทียมโดยไม่จำกัดเพศ กทพ. ตระหนักถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากประเด็นด้านสิทธิมนุษยชน เนื่องจากประเด็นด้านสิทธิมนุษยชนเป็นประเด็นที่อ่อนไหว และยังเชื่อมโยงกับประเด็นอื่น ๆ ที่สามารถส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจขององค์กร เป็นหนึ่งในรากฐานสำคัญในการดำเนินธุรกิจ ดังนั้น กทพ. ให้ความสำคัญกับสิทธิมนุษยชน และมุ่งมั่นดำเนินธุรกิจตามหลักมนุษยธรรม (Humanity) การลดความไม่เสมอภาค (Reduce Inequalities) การคำนึงถึงสังคมที่มีความสงบสุข ยุติธรรม และไม่แบ่งแยก (Peace, Justice and Strong Institution) การปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับ และมาตรฐานสากล โดยคำนึงถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม

แนวทาง/วิธีการจัดการ

กทพ. มีการบริหารจัดการด้านสิทธิมนุษยชนอย่างยั่งยืน โดยมีแนวปฏิบัติด้านสิทธิมนุษยชน ดังนี้

ประเด็นการพิจารณาด้านสิทธิมนุษยชน	นโยบายและแนวปฏิบัติด้านสิทธิมนุษยชน	กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย							วิธีการ
		ภาครัฐในฐานะเจ้าของ	ลูกค้า	บุคลากร	ผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน	คู่ค้า/คู่ความร่วมมือ	ชุมชนรอบเขตทางพิเศษ	สังคม	
1) หลักมนุษยธรรม	**1.1) การคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล** 1) พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 และพระราชกฤษฎีกากำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ภาครัฐ พ.ศ. 2549 2) ประกาศ กทพ. เรื่อง นโยบายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล		✔	✔	✔	✔	✔		กทพ. ได้มีการดำเนินการเกี่ยวกับการเก็บ รวบรวม ใช้หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคล ซึ่งต้องดำเนินการเกี่ยวกับการเก็บ รวบรวม ใช้หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคล โดย กทพ. ในฐานะที่เป็นหน่วยงานของรัฐ มีสถานะเป็นผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล จึงได้กำหนดให้มีนโยบายและแนวปฏิบัติในการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลที่มีการกำหนดหน้าที่ของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลและผู้ที่เกี่ยวข้องไว้อย่างชัดเจน เพื่อให้พนักงานทราบและถือปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง
	1.2) การบริหารและการพัฒนาทรัพยากรบุคคล 1) ประกาศ กทพ. เรื่อง นโยบายการบริหารและการพัฒนาทรัพยากรบุคคล			✔					กทพ. ใช้เป็นกรอบแนวทางในการบริหารทรัพยากรบุคคล ให้เกิดประสิทธิผลทั่วทั้งองค์กร ไม่ว่าจะเป็นด้านการบริหารโครงสร้างและการวิเคราะห์อัตรากำลัง ด้านการสรรหาและคัดเลือก ด้านเส้นทางความก้าวหน้าในสายอาชีพของบุคลากรและการวางแผนการสืบทอดตำแหน่งของตำแหน่งผู้บริหาร ด้านการประเมินผลการปฏิบัติงาน ด้านการเรียนรู้และพัฒนา ด้านการบริหารผลตอบแทน สิทธิประโยชน์และสวัสดิการด้านการส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ด้านการส่งเสริมความผูกพัน วัฒนธรรมองค์กรและจริยธรรม การทำงานของบุคลากร ด้านการพัฒนาสารสนเทศ ในการบริหารทรัพยากรบุคคล และด้านการขับเคลื่อนและสนับสนุนจากผู้บริหาร และบทบาทของสายงานทรัพยากรบุคคล
	1.3) การทำงานอย่างปลอดภัย 1) ประกาศ กทพ. เรื่อง นโยบายความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน			✔					กทพ. มีการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของ กทพ. มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เป็นปัจจุบัน รวมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน บุคลากร หน่วยงาน หรือคณะบุคคลเพื่อดำเนินการด้านความปลอดภัย

ประเด็นการพิจารณาด้านสิทธิมนุษยชน	นโยบายและแนวปฏิบัติด้านสิทธิมนุษยชน	กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย							วิธีการ
		ภาครัฐในฐานะเจ้าของ	ลูกค้า	บุคลากร	ผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน	คู่ค้า/คู่ความร่วมมือ	ชุมชนรอบเขตทางพิเศษ	สังคม	
	1.4) การรับค่าจ้างที่เพียงพอต่อการดำรงชีวิตที่เหมาะสม ซึ่งรวมถึงการจ่ายค่าล่วงเวลา และสวัสดิการอื่น ๆ ตามที่กฎหมายกำหนดที่เป็นธรรม			✓					กทพ. ได้ตระหนักและเล็งเห็นความสำคัญ มีความมุ่งมั่นต่อการเคารพสิทธิและส่งเสริมสิทธิมนุษยชนขั้นพื้นฐานด้วยความเสมอภาคและเท่าเทียมกัน โดยคำนึงถึงศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ และเสรีภาพของพนักงานและลูกจ้างตามกฎหมายแรงงาน ระเบียบข้อบังคับของ กทพ. ด้านแรงงานสัมพันธ์ และสวัสดิการต่าง ๆ ให้มีความยั่งยืนและเท่าเทียมกัน โดยมีแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้ • สนับสนุนให้มีการจัดตั้งสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ กทพ. ซึ่งเป็นตัวแทนของฝ่ายพนักงานและลูกจ้าง ยื่นข้อเรียกร้องให้มีการกำหนดข้อตกลงเกี่ยวกับสภาพการจ้างหรือแก้ไขเพิ่มเติมข้อตกลงเกี่ยวกับสภาพการจ้างให้กับพนักงานและลูกจ้างโดยเท่าเทียมกันทุกคน • ส่งเสริมการมีส่วนร่วมและเปิดโอกาสให้พนักงานและลูกจ้างแสดงความคิดเห็นปัญหาและอุปสรรคตลอดจนข้อเสนอแนะที่เกี่ยวข้องในการดำเนินงานของ กทพ. • มีช่องทางให้พนักงานและลูกจ้าง ร้องทุกข์ หรือเสนอแนะเรื่องต่าง ๆ ที่เกิดจากการปฏิบัติงานผ่านทางช่องทางออนไลน์ (Facebook, Google Sheet) พร้อมทั้งจัดทำคู่มือช่องทางในการรับฟังข้อร้องเรียนของพนักงานและลูกจ้าง กทพ. • ส่งเสริมให้พนักงานและลูกจ้างมีสุขภาพร่างกายแข็งแรงโดยจัดกิจกรรมกีฬาภายใน และกิจกรรม Happy Workplace • สิทธิในการรับค่าจ้างที่เพียงพอต่อการดำรงชีวิตที่เหมาะสม ซึ่งรวมถึงการจ่ายค่าล่วงเวลา และสวัสดิการอื่น ๆ ตามที่กฎหมายกำหนดที่เป็นธรรม • จัดทำสิทธิประโยชน์และสวัสดิการหลักที่เป็นไปตามกฎหมายมาตรฐานขั้นต่ำของสภาพการจ้างงานในรัฐวิสาหกิจ ตามประกาศคณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจที่บุคลากรทุกกลุ่ม ทุกคนได้รับและเข้าถึงอย่างเท่าเทียมและเสมอภาค • จัดทำสิทธิประโยชน์อื่นเพิ่มเติมที่มุ่งเน้นการส่งเสริมและยกระดับคุณภาพชีวิตที่สอดคล้องกับความต้องการของทุกกลุ่มบุคลากร และรองรับความหลากหลายของลักษณะการปฏิบัติงานในทุกส่วนบุคลากร

ประเด็นการพิจารณาด้านสิทธิมนุษยชน	นโยบายและแนวปฏิบัติด้านสิทธิมนุษยชน	กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย							วิธีการ
		ภาครัฐในฐานะเจ้าของ	ลูกค้า	บุคลากร	ผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน	คู่ค้า/คู่ความร่วมมือ	ชุมชนรอบเขตทางพิเศษ	สังคม	
	1.5) การรวมตัวและเจรจาต่อรองกับนายจ้างในเรื่องค่าจ้าง สวัสดิการ และสภาพการทำงาน			✓					• กทพ. มีการเปิดช่องทางให้พนักงานและลูกจ้างสามารถร้องเรียนเรื่องค่าจ้าง สวัสดิการ และสภาพการทำงาน และอื่น ๆ ได้อย่างเท่าเทียม (ระบุช่องทางการร้องเรียน เช่น กล่องรับข้อร้องเรียน / Line Application / Facebook ฯลฯ) • กทพ. มีการจัดประชุมคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์เป็นประจำทุกเดือนเพื่อเปิดโอกาสให้พนักงานและลูกจ้างเสนอหรือร้องเรียนในเรื่องต่าง ๆ ได้
2) การลดความไม่เสมอภาค	**2.1) การกำกับดูแลกิจการที่ดี** 1) ประกาศ กทพ. เรื่อง นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี	✓		✓					กทพ. กำหนด/ประกาศเจตนารมณ์ให้คณะกรรมการและผู้บริหารปฏิบัติตน โดยยึดหลักธรรมาภิบาลเป็นแบบอย่างที่ดี และส่งเสริมให้พนักงานทุกภาคส่วนขององค์กรปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต โปร่งใส ตรวจสอบได้เป็นองค์กรที่ปราศจากการทุจริต (Zero Corruption)
	2.2) การเปิดเผยและการเข้าถึงข้อมูล 1) กฎหมาย ข้อบังคับ (ตามแนวทางการเปิดเผยข้อมูลรัฐวิสาหกิจของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) พระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของทางราชการ พ.ศ. 2540 2) ระเบียบ ว่าด้วยการรักษาความลับของทางราชการ พ.ศ. 2544 3) พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 4) พระราชกฤษฎีกากำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ภาครัฐ พ.ศ. 2549	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	1) การบริหารจัดการการเปิดเผยข้อมูล เพื่อให้ผู้เกี่ยวข้องได้รับรู้ข้อมูลข่าวสารของ กทพ. โดยกำหนดเป็นนโยบายสำคัญเน้น “การเปิดเผยเป็นหลัก ปกปิดเป็นข้อยกเว้น” โดย กทพ. จัดทำข้อมูลสารสนเทศที่สำคัญ เช่น รายงานทางการเงินและรายงานที่ไม่ใช่การเงิน สรุปผลการจัดซื้อจัดจ้างการประกาศประกวดราคา การสอบราคาและผลการพิจารณา การจัดซื้อจัดจ้างในรอบเดือน เป็นต้น เพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียสามารถใช้ในการตัดสินใจได้อย่างเหมาะสม และมีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการเผยแพร่ข้อมูลทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ 2) การเปิดเผยข้อมูลผ่านรายงานประจำปี 3) การเปิดเผยข้อมูลผ่านเว็บไซต์ (www.exat.co.th)

ประเด็นการพิจารณาด้านสิทธิมนุษยชน	นโยบายและแนวปฏิบัติด้านสิทธิมนุษยชน	กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย							วิธีการ
		ภาครัฐในฐานะเจ้าของ	ลูกค้า	บุคลากร	ผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน	คู่ค้า/คู่ความร่วมมือ	ชุมชนรอบเขตทางพิเศษ	สังคม	
	2.3) การเข้าถึงบริการและรับข้อมูลที่ถูกต้องเกี่ยวกับเส้นทาง อัตราค่าผ่านทาง สถานการณ์บนทางพิเศษ แสดงความคิดเห็นหรือร้องเรียนเกี่ยวกับคุณภาพและความปลอดภัยของบริการทางพิเศษ 1) คู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี ประมวลจริยธรรม และจรรยาบรรณในการดำเนินงานของ กทพ.		✔						กทพ. ดำเนินการให้บริการแก่ลูกค้า (ผู้ใช้บริการทางพิเศษและผู้เช่าพื้นที่) สรุปดังนี้ 1) ให้บริการที่มีคุณภาพ สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย มีการสร้างสรรค์และพัฒนานวัตกรรมการบริการ โดยคำนึงถึงประสิทธิภาพในการให้บริการเป็นปัจจัยสำคัญ เพื่อทำให้ลูกค้ามีความพึงพอใจสูงสุด 2) ปฏิบัติต่อลูกค้าทุกรายเท่าเทียมกัน เป็นธรรม โปร่งใส ใส่ใจในการให้บริการ และสร้างปฏิสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้า ตอบสนองต่อความต้องการและความคาดหวังของลูกค้าทุกกลุ่ม รวมทั้งให้ความสำคัญต่อการให้บริการแก่คนพิการ/ทุพพลภาพ 3) พัฒนาระบบสารสนเทศ เพื่อเพิ่มช่องทางการให้บริการกับลูกค้าให้ได้รับความสะดวก เช่น การบริการชำระค่าบริการที่สะดวก รวดเร็วขึ้น รวมทั้งพัฒนาช่องทางการสื่อสารที่รวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น 4) กำหนดมาตรฐานในการปฏิบัติงาน มุ่งเน้นผลประโยชน์ของลูกค้าเป็นสำคัญ และนำระบบการบริหารคุณภาพตามมาตรฐานสากลมาประยุกต์ใช้ 5) บริหารจัดการด้านการรับฟังความคิดเห็น ข้อร้องเรียน และข้อเสนอแนะของลูกค้าอย่างมีประสิทธิภาพ
	2.4.) การคุ้มครองสิทธิของทุกกลุ่ม เช่น เพศ เชื้อชาติ ศาสนา คนพิการ 1) ประกาศ กทพ. เรื่อง นโยบายการบริหารและการพัฒนาทรัพยากรบุคคล			✔				✔	กทพ. คำนึงการปฏิบัติต่อบุคลากรทุกคนอย่างเสมอภาคและเท่าเทียมในทุกกระบวนการของงานทรัพยากรบุคคล ดังนี้ • การรับสมัครบุคคลเข้าทำงาน: มีการปฏิบัติอย่างเท่าเทียมกันในการรับสมัครบุคคลเข้าทำงาน โดยไม่จำกัดเพศ ศาสนา เชื้อชาติ วัฒนธรรม หรือการแสดงออก และปฏิบัติตามกฎหมายในการจ้างงานคนพิการ (พระราชบัญญัติส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ พ.ศ. 2550) • การเรียนรู้และพัฒนา: มีการส่งเสริมและเปิดโอกาสให้มีการพัฒนา อบรมและเรียนรู้ในรูปแบบต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง • การประเมินผลการปฏิบัติงาน: มีหลักเกณฑ์แนวทางที่ชัดเจน และปฏิบัติอย่างเป็นธรรม ไม่ลิดรอนสิทธิของบุคคลโดยมิชอบ • การบริหารผลตอบแทน: มีการจ่ายค่าตอบแทนที่ไม่น้อยกว่าที่กฎหมายกำหนด • ความก้าวหน้าในสายอาชีพ: มีหลักเกณฑ์ที่ชัดเจน ผ่านความเห็นชอบของคณะทำงานจัดการความก้าวหน้าในสายอาชีพ และได้รับอนุมัติจากผู้ว่าการ กทพ.

ประเด็นการพิจารณาด้านสิทธิมนุษยชน	นโยบายและแนวปฏิบัติด้านสิทธิมนุษยชน	กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย							วิธีการ
		ภาครัฐในฐานะเจ้าของ	ลูกค้า	บุคลากร	ผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน	คู่ค้า/คู่ความร่วมมือ	ชุมชนรอบเขตทางพิเศษ	สังคม	
3) สังคมที่มีความสงบสุข ยุติธรรม และไม่แบ่งแยก	**3.1) การร้องเรียนหรือแจ้งเบาะแสการทุจริตและประพฤติมิชอบ รวมถึง การคุ้มครองผู้ร้องเรียนตามกฎหมาย ตลอดจนการสอบสวนหาข้อเท็จจริงเรื่องร้องเรียนกรณีต่าง ๆ อย่างเป็นธรรม** 1) ประกาศ กทพ. เรื่อง นโยบายและแนวปฏิบัติเกี่ยวกับการจัดการข้อร้องเรียน 2) ประกาศ กทพ. เรื่อง นโยบายและแนวปฏิบัติเกี่ยวกับการร้องเรียนหรือแจ้งเบาะแสการทุจริตและประพฤติมิชอบ (Whistleblowing Policy) 3) ประกาศ กทพ. เรื่อง นโยบายเกี่ยวกับมาตรการคุ้มครองและให้ความเป็นธรรมแก่ผู้ร้องเรียนหรือแจ้งเบาะแสการทุจริต		✓	✓	✓	✓	✓	✓	1) กทพ. มีการกำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติเกี่ยวกับการร้องเรียนหรือแจ้งเบาะแสการทุจริตและประพฤติมิชอบ (Whistleblowing Policy) เป็นกลไกสำคัญในการป้องกันยับยั้งไม่ให้กระทำผิดเพื่อแสดงถึงความมุ่งมั่นในการบริหารงานอย่างโปร่งใส สุจริต เป็นธรรม และรับผิดชอบต่อสังคม รวมทั้งมีการกำหนดช่องทางการรับข้อร้องเรียนให้เข้าถึงง่าย สามารถแก้ไขได้อย่างทันท่วงทีและให้ความคุ้มครองผู้ร้องเรียน 2) กทพ. เห็นความสำคัญของการคุ้มครองและให้ความเป็นธรรมแก่ผู้ร้องเรียนหรือแจ้งเบาะแสการทุจริต โดยมุ่งเน้นการคุ้มครองความปลอดภัย การป้องกันมิให้ได้รับการปฏิบัติที่ไม่เป็นธรรม ถูกกลั่นแกล้ง รวมถึง มีมาตรการปกปิดข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ร้องเรียน ผู้ให้ข้อมูล หรือพยานไว้เป็นความลับ 3) กทพ. กำหนดแนวปฏิบัติในกรณีมีการร้องเรียนที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานของพนักงานหรือลูกจ้าง จะดำเนินการสอบสวนข้อเท็จจริงตามแนวทางและวิธีการปฏิบัติงานในระเบียบวินัยปฏิบัติงานของ กทพ. ว่าด้วย การสอบสวนข้อเท็จจริง พ.ศ.2551 และที่แก้ไขเพิ่มเติม รวมทั้ง มีการกำหนดระยะเวลาการสอบสวนข้อเท็จจริง และเสนอรายงานผลให้ผู้ว่าการ กทพ. พิจารณาสั่งการภายใน 60 วันนับแต่วันที่คณะกรรมการสอบสวนรับทราบคำสั่งแต่งตั้ง 4) กทพ. มีช่องทางร้องเรียนเกี่ยวกับการถูกละเมิดสิทธิมนุษยชน และมีกระบวนการเพื่อดำเนินการแก้ไขและพัฒนาช่องทาง/กลไกสำหรับจัดการเรื่อง
	3.2) การตลาดที่เป็นธรรม 1) ประกาศ กทพ. เรื่อง นโยบายบทบาทของ กทพ. เพื่อการตลาดที่เป็นธรรม 2) ประกาศ กทพ. เรื่อง นโยบายการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุ					✓			1) กทพ. ปฏิบัติต่อคู่ค้า/คู่ความร่วมมือ ได้แก่ หน่วยงานภาครัฐ/เอกชนที่ประสานการทำงานร่วมกัน บริษัทร่วมสัมปทาน ที่ปรึกษา ผู้รับจ้าง ผู้ขาย อย่างเสมอภาคและเท่าเทียม เพื่อการแข่งขันอย่างเป็นธรรม มีความโปร่งใส ตรวจสอบได้ ร่วมกันต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน ดำเนินงานตามกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง 2) ไม่เลือกปฏิบัติต่อคู่ค้าและผู้ส่งมอบ เพื่อให้มั่นใจว่า กทพ. ดำเนินงานด้วยความโปร่งใส มีประสิทธิภาพ เกิดประสิทธิผล เป็นธรรม ตรวจสอบได้ รวมทั้งให้ความสำคัญกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการจัดซื้อจัดจ้างที่เป็นธรรม สร้างความเชื่อมั่นและไม่เลือกปฏิบัติต่อคู่ค้าและผู้ส่งมอบ

ส่งเสริมความเท่าเทียม สร้างองค์กรที่ปราศจากการล่วงละเมิดหรือคุกคามทางเพศ

กทพ. ให้ความสำคัญกับการเคารพสิทธิมนุษยชน และได้กำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติ “ด้านสิทธิมนุษยชน” เพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติสำหรับคณะกรรมการบริษัท ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับ ในการดำเนินงานที่เคารพสิทธิมนุษยชนในทุกกิจกรรมทางธุรกิจตลอดห่วงโซ่อุปทาน รวมถึงการเคารพและปฏิบัติตามกฎหมายแรงงาน คณะผู้บริหาร พนักงาน ลูกจ้าง และบุคลากรทุกคนของ กทพ. มีเจตนารมณ์ร่วมกันที่จะส่งเสริมด้านของสิทธิมนุษยชนระหว่างบุคคล และสร้างองค์กรที่ปราศจากการล่วงละเมิดหรือคุกคามทางเพศในการทำงาน ด้วยการปฏิบัติต่อกันอย่างให้เกียรติและเคารพซึ่งกันและกัน และไม่กระทำการใดที่เป็นการล่วงละเมิดหรือคุกคามทางเพศ

กทพ. มีการดำเนินการเพื่อให้ตอบสนองต่อเจตนารมณ์ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการล่วงละเมิดหรือคุกคามทางเพศในการทำงาน ดังนี้

1. บริหารงานและปฏิบัติงานบนหลักแห่งความเสมอภาค ให้เกียรติซึ่งกันและกัน เคารพในศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ โดยคำนึงถึงความเท่าเทียมระหว่างเพศ ไม่กระทำการอันเป็นการเลือกปฏิบัติโดยไม่เป็นธรรมต่อบุคคลด้วยเหตุความแตกต่างในเรื่องเพศ และไม่กระทำการใดที่เป็นการล่วงละเมิดหรือคุกคามทางเพศในการทำงาน
2. สร้างวัฒนธรรมองค์กร และปลูกฝังค่านิยมให้แก่คณะผู้บริหาร พนักงาน ลูกจ้าง และบุคลากรทุกคนของ กทพ. ให้ปฏิบัติต่อกันโดยให้เกียรติซึ่งกันและกัน และเคารพในศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์

3. สร้างสภาพแวดล้อมและบรรยากาศที่ดีภายในองค์กร และส่งเสริมความปลอดภัยไม่ให้ถูกล่วงละเมิดหรือคุกคามทางเพศในการทำงานให้แก่คณะผู้บริหาร พนักงาน ลูกจ้าง และบุคลากรทุกคน รวมถึงบุคคลที่เกี่ยวข้องหรือดำเนินงานร่วมกับ กทพ.

4. สร้างกลไกและกระบวนการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการล่วงละเมิดหรือคุกคามทางเพศในการทำงาน เพื่อไม่ให้มีการล่วงละเมิดหรือคุกคามทางเพศในการทำงาน

ผลการดำเนินงาน

ในปี 2566 จำนวนของข้อร้องเรียนการละเมิดสิทธิมนุษยชนที่ได้รับการตรวจสอบและยืนยันแล้ว

ผลการดำเนินงาน	หน่วย	ปี 2566	ปี 2565	ปี 2564
ข้อร้องเรียนจากบุคคลภายนอก	จำนวนเรื่อง	0	0	0
ข้อร้องเรียนจากบุคคลภายในองค์กร	จำนวนเรื่อง	0	0	0

มิติเศรษฐกิจ

ผลการดำเนินงานด้านเศรษฐกิจ

GRI Standards

GRI 201 การดำเนินงานด้านเศรษฐกิจ 2016

เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน

ส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ต่อเนื่อง ครอบคลุม และยั่งยืน การจ้างงานเต็มที่ มีผลิตภาพ และการมีงานที่เหมาะสมสำหรับทุกคน

ดำเนินมาตรการเร่งด่วน เพื่อรับมือกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและผลกระทบ

จุดเด่น

01 รายได้รวม **19,315.46** ล้านบาท

02 ค่าจ้าง สวัสดิการพนักงาน จำนวน **3,255.71** ล้านบาท

03 จ่ายเงินนำส่งรัฐ จำนวน **3,199.00** ล้านบาท

04 ความสามารถในการหารายได้ EBITDA จำนวน **8,991.73** ล้านบาท

ทำไมถึงสำคัญ (3-3)

กทพ. เป็นหน่วยงานที่มีภารกิจหลักในการแก้ปัญหาจราจร โดยการก่อสร้างทางพิเศษซึ่งช่วยสนับสนุนและเพิ่มประสิทธิภาพการพัฒนาด้านการขนส่งของประเทศมาโดยตลอด รวมทั้งยังมีบทบาทในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ ทำให้เกิดการสร้างงาน สร้างรายได้ กระจายมูลค่าทางเศรษฐกิจให้กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียขององค์กร

ผลการดำเนินงาน (201-1, 3-3)

ปัจจุบัน ทางพิเศษในความรับผิดชอบของ กทพ. เปิดให้บริการแล้วจำนวน 8 สายทาง ระยะทางรวมทั้งสิ้น 224.6 กิโลเมตร

ในปี 2566 (ณ 30 กันยายน 2566) กทพ. มีสินทรัพย์รวมทั้งสิ้น จำนวน 230,541.36 ล้านบาท ลดลงจากปี 2565 จำนวน 1,306.73 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.56 ซึ่งลดลงจากสินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น จากเงินฝากประจำเกิน 1 ปี ด้านหนี้สิน กทพ. มีหนี้สินรวมจำนวน 144,687.34 ล้านบาท ลดลงจากปีงบประมาณ 2565 จำนวน 6,697.52 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.42 ซึ่งลดลงจากรายได้รอการรับรู้จากการขยายสัญญาสัมปทาน (ฉบับแก้ไข) รายได้รอการรับรู้จากการร่วมทุนลดลง และลดลงจากการจ่ายชำระพันธบัตรเงินยืมรัฐบาล และรายได้นำส่งรัฐ และส่วนของทุน จำนวน 85,854.02 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2565 จำนวน 5,390.79 ล้านบาท หรือร้อยละ 6.70

หน่วย: ล้านบาท

รายการ	ปี 2566	ปี 2565 (ปรับปรุงใหม่)	ปี 2564 (ปรับปรุงใหม่)
ฐานะการเงิน (ณ 30 กันยายน 2565)			
สินทรัพย์รวม	230,541.36	231,848.09	239,180.94
หนี้สินรวม	144,687.34	151,384.86	163,912.77
ส่วนของทุน	85,854.02	80,463.23	75,268.17

ผลการดำเนินงานปีงบประมาณ 2566 (ตุลาคม 2565 - กันยายน 2566) กทพ. มีรายได้รวม 19,315.46 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายรวม 10,969.76 ล้านบาท กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จ 8,345.70 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2565 จำนวน 87.56 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.06 เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของปริมาณจราจร

หน่วย: ล้านบาท

รายการ	ปี 2566	ปี 2565 (ปรับปรุงใหม่)	ปี 2564 (ปรับปรุงใหม่)
ผลการดำเนินงาน (สำหรับสิ้นสุด 30 กันยายน 2566)			
รายได้	19,315.46	18,022.67	33,622.44
หัก ค่าใช้จ่าย	10,969.76	9,764.53	9,596.51
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จ	8,345.70	8,258.14	24,025.93

รายได้หลักของ กทพ. มาจากรายได้ค่าผ่านทาง จำนวน 13,067.86 ล้านบาท รายได้เงินอุดหนุนดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมที่รัฐบาลรับภาระ (201-4) จำนวน 164.17 ล้านบาท และรายได้อื่น จำนวน 6,083.43 ล้านบาท

การกระจายรายได้ไปยังผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

กทพ. มีการกระจายมูลค่าเศรษฐกิจทางตรง (รายได้) ไปใช้ในการสร้างคุณค่าให้แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ดังนี้

หน่วย: ล้านบาท

รายละเอียดทางเศรษฐกิจ	ปี 2566	ปี 2565
1. มูลค่าเศรษฐกิจทางตรง		
รายได้	19,315.46	18,022.67
2. การกระจายมูลค่าเศรษฐกิจทางตรง		
ค่าจ้างและสวัสดิการพนักงาน	3,255.71	3,214.44
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	142.76	149.03
ดอกเบี้ยจ่ายให้เจ้าหนี้สถาบันการเงินและหุ้นกู้		
• ดอกเบี้ยจ่ายเงินยืมรัฐบาล (จ่ายให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ)	164.17	174.71
• ดอกเบี้ยจ่ายพันธบัตร กทพ. (จ่ายให้ผู้ถือพันธบัตร กทพ. ผ่านธนาคารแห่งประเทศไทย)	17.94	141.47
• ดอกเบี้ยจ่ายตามสัญญาโอนสิทธิรายได้ให้กองทุน (จ่ายให้กองทุน TFF)	1,975.57	2,147.27
• ดอกเบี้ยจ่ายหนี้สินตามสัญญาเช่า (จ่ายให้การท่าเรือแห่งประเทศไทย)	0.34	1.15
ภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง (หน่วยงานท้องถิ่น)	81.78	72.97
ภาษีจ่ายให้แก่รัฐบาล	704.05	723.38
เงินบริจาคการกุศล	1.63	1.69
การจ่ายเงินนำส่งรัฐ	3,199.00	3,064.00

จ่ายเงินนำส่งรัฐ

ในฐานะที่เป็นรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม กทพ. ได้นำส่งเงินรายได้แผ่นดินในอัตราที่กำหนดและเห็นชอบโดยกระทรวงการคลัง ซึ่งคิดจากกำไรสุทธิก่อนค่าใช้จ่ายสำรองโบนัสที่แสดงในงบการเงิน กทพ. คำนวณและรับรู้เงินนำส่งรัฐตามเกณฑ์คงค้าง เมื่อ กทพ. มีกำไรจากผลการดำเนินงาน

นำส่งเงินรายได้แผ่นดินตามที่กระทรวงการคลังกำหนด

ปี 2566	ปี 2565	ปี 2564
3,199.00	3,064.00	2,511.00

หน่วย: ล้านบาท

ผลประโยชน์ของพนักงาน

เงินกองทุนสงเคราะห์และกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ กทพ. (201-3)

กทพ. และพนักงานได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพขึ้น ตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 โดย กทพ. และพนักงานจะจ่ายสมทบเข้ากองทุนเป็นรายเดือนสำหรับสมาชิกที่มีอายุงานไม่เกิน 10 ปี เกิน 10 ปี จนถึง 20 ปี และมากกว่า 20 ปีขึ้นไป ในอัตราร้อยละ 9 ร้อยละ 10 และร้อยละ 11 ของเงินเดือนตามลำดับ กองทุนสำรองเลี้ยงชีพนี้บริหารโดยบริษัท หลักทรัพย์จัดการกองทุน ไทยพาณิชย์ จำกัด และจะจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อพนักงานนั้นออกจากงานตามระเบียบว่าด้วยกองทุนของ กทพ. ในระหว่างปี 2566 และ 2565 กทพ. รับรู้เงินสมทบดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายจำนวน 180.40 ล้านบาท และ 173.83 ล้านบาท ตามลำดับ

กทพ. จัดตั้งกองทุนสงเคราะห์ขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้การสงเคราะห์แก่พนักงานในกรณีที่พ้นจากตำแหน่ง โดยจ่ายเงินสมทบ เข้ากองทุนฯ เป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 10 ของเงินเดือนพนักงานที่เป็นสมาชิก และรับรู้เงินสมทบดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายทั้งจำนวน โดย ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 มียอดคงเหลือของเงินกองทุนสงเคราะห์เป็นจำนวน 15.19 ล้านบาท (ปี 2565 : 15.74 ล้านบาท) ตามข้อบังคับของ กทพ. ฉบับที่ 42 ว่าด้วยกองทุนสงเคราะห์ ข้อ 8 กำหนดว่าถ้าเงินกองทุนสงเคราะห์ไม่พอจ่ายพนักงานที่ลาออกก็ให้จ่ายเพิ่มจากเงินของ กทพ.

ผลกระทบทางการเงินและความเสี่ยงอื่น ๆ เนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (201-2)

การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่ทวีความรุนแรงมากขึ้น ทำให้เกิดภัยพิบัติในหลายพื้นที่ เช่น น้ำท่วม ภัยแล้ง มรสุม ไฟป่า และอุณหภูมิเฉลี่ยของโลกสูงขึ้นกว่าปกติในแต่ละฤดูกาล หน่วยงานทั้งในระดับประเทศและระดับโลกให้ความสำคัญในการลดความเสี่ยงและผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ อันจะเห็นได้จากข้อตกลงปารีส (Paris Agreement) ที่นานาประเทศให้สัตยาบันเป็นภาคีความตกลงเพื่อควบคุมการเพิ่มขึ้นของอุณหภูมิเฉลี่ยโลกให้ต่ำกว่า 2 องศาเซลเซียส ซึ่งประเทศไทยได้ลงนามความตกลงปารีสนี้ด้วย

กทพ. ติดตามผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศด้วยการประเมินความเสี่ยงและโอกาสขององค์กร โดยมีแผนการดำเนินงานรองรับเพื่อเตรียมความพร้อมในการปรับตัวของธุรกิจภายใต้การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ มีรายละเอียดดังนี้

1. ความเสี่ยงที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่ส่งผลต่อการดำเนินงาน: ภัยคุกคามจากเหตุการณ์น้ำท่วม

ผลกระทบที่เกี่ยวข้อง	**ผลกระทบต่อการดำเนินงานของ กทพ.** 1. ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการลดลงจากการหยุดชะงักของการให้บริการบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ 2. รายได้ลดลงจากทางพิเศษที่ไม่สามารถให้บริการได้ 3. ค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นจากการฟื้นฟูซ่อมแซมอาคารเก็บค่าผ่านทางพิเศษ/อาคารสำนักงาน/ศูนย์ควบคุมทางพิเศษ
วิธีการจัดการความเสี่ยง	**กทพ. กำหนดการจัดการความเสี่ยงที่เกิดจากภัยคุกคามจากเหตุการณ์น้ำท่วมภายใต้แผนการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของ กทพ. ประกอบไปด้วย 3 ระยะ คือ** 1. ระยะฉุกเฉิน : แผนตอบสนองต่ออุบัติการณ์ (Incident Response Plan) 2. ระยะต่อเนื่อง : แผนความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Plan) 3. ระยะฟื้นฟู : แผนการฟื้นคืนสู่สภาวะปกติ (Business Recovery Plan) ทั้งนี้ได้กำหนดให้มีการฝึกซ้อมเพื่อเตรียมความพร้อมรับภัยคุกคามจากเหตุการณ์น้ำท่วม 3 ปี/ครั้ง ครอบคลุมทั้งด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ/อาคารสำนักงาน/อาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษ
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ เพื่อจัดการความเสี่ยง	ค่าใช้จ่ายสำหรับการฝึกซ้อม จำนวน 20,000 บาทต่อครั้ง (กรณีฝึกซ้อมเสมือนจริง) ค่าใช้จ่ายสำหรับการฟื้นฟูเมื่อเกิดเหตุการณ์จริงจำนวน 500,000 บาท (อ้างอิงจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจริงในปีงบประมาณ 2554)

2. ความเสี่ยงที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่ส่งผลต่อการดำเนินงาน:
การใช้พลังงานไฟฟ้าของเครื่องปรับอากาศเพิ่มขึ้น เนื่องจากอุณหภูมิโลกสูงขึ้น

ผลกระทบที่เกี่ยวข้อง	วิธีการจัดการความเสี่ยง	ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการเพื่อจัดการความเสี่ยง
ต้นทุนการดำเนินงานสูงขึ้น	ติดตั้งระบบโซล่าร์เซลล์เพื่อลดค่าใช้จ่ายด้านไฟฟ้า	ประมาณ 26,545,500 บาท (ดำเนินการในปีงบประมาณ 2566 - 2567)

การบริหารจัดการภาษี (207-1, 207-2, 207-3)

GRI Standards

GRI 207 การบริหารจัดการภาษี 2019

เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน

- ส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ต่อเนื่อง ครอบคลุม และยั่งยืน
- การจ้างงานเต็มที่ มีผลิตภาพ และการมีงานที่เหมาะสมสำหรับทุกคน

ภาษีจ่ายให้รัฐและหน่วยงานท้องถิ่น จำนวน **785.83** ล้านบาท

ทำไมถึงสำคัญ (3-3)

ภาษีถือเป็นทรัพยากรสำคัญที่ใช้ในการบริหารและพัฒนาประเทศ กทพ. ให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการด้านภาษีเพื่อส่งเสริมการสร้างมูลค่าสูงสุดให้แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยเสียภาษีอย่างถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด ตลอดจนมีแนวทางในการวางแผนและปฏิบัติงานด้านภาษี ยึดหลักความโปร่งใสและเป็นธรรมต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม สอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

ผลการดำเนินงาน (3-3)

ในการดำเนินการปฏิบัติงานด้านภาษี กทพ. มีการจัดการภาษีอย่างครบถ้วนถูกต้อง เป็นมาตรฐานและถือปฏิบัติโดยสม่ำเสมอ โดยมีการกำหนดแนวปฏิบัติเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบาย เช่น ติดตามกฎหมายประกาศ หรือคำสั่งที่เกี่ยวข้องในด้านภาษี จากช่องทางต่าง ๆ เช่น เว็บไซต์ราชกิจจานุเบกษาและเว็บไซต์หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง และให้ผู้ปฏิบัติงานด้านบัญชีภาษี รวมทั้งด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมกิจกรรมการให้ความรู้ด้านภาษี สัมมนาภาษี ที่จัดโดยหน่วยงานราชการและเอกชน เพื่อเพิ่มพูนองค์ความรู้ด้านภาษี และนำองค์ความรู้ที่ได้รับไปปฏิบัติงานได้อย่างถูกต้อง

หน่วย: ล้านบาท

รายการภาษี	ปี 2566	ปี 2565
ภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง (หน่วยงานท้องถิ่น)	81.78	72.97
ภาษีจ่ายให้แก่รัฐบาล	704.05	723.38
รวม	785.83	796.35

นอกเหนือจากภาษีที่ทาง กทพ. นำส่งตามกฎหมาย กทพ. รับภาระภาษีมูลค่าเพิ่มแทนผู้ใช้บริการในโครงการทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษศรีรัช (ยกเว้นส่วน D) และทางพิเศษฉลองรัช โดยปกติภาษีมูลค่าเพิ่มนี้ต้องเรียกเก็บจากผู้ใช้บริการ แต่ กทพ. ยังไม่สามารถเรียกเก็บจากผู้ใช้บริการได้ โดยตั้งแต่ ปีงบประมาณ 2535 – 2565 ภาษีมูลค่าเพิ่มที่ กทพ. รับภาระมีจำนวน 21,848.93 ล้านบาท และในปีงบประมาณ 2566 เป็นจำนวน 597.58 ล้านบาท รวมทั้งสิ้นเป็นจำนวน 22,446.51 ล้านบาท

นวัตกรรมด้านผลิตภัณฑ์และบริการ

เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน

สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่มีความทนทาน ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ครอบคลุมและยั่งยืน และส่งเสริมนวัตกรรม

จุดเด่น

01 **โครงการปรับปรุงระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษบูรพาวิถี**

- ลดค่าใช้จ่ายได้มากกว่า **132,000,000** บาท/ปี

02 **โครงการพัฒนาระบบตรวจจับป้ายทะเบียนรถยนต์อัตโนมัติ**

- ลดค่าใช้จ่ายได้มากกว่า **33,142,200** บาท/ปี

03 **โครงการพัฒนาระบบ O-D Survey**

- สามารถประหยัดงบประมาณได้ประมาณ **8** เท่า (**1,452,000** บาท) ต่อการสำรวจ 1 ครั้ง

ทำไมถึงสำคัญ (3-3)

ประเทศไทยกำลังมุ่งหน้าไปสู่ยุค “Thailand 4.0” ซึ่งมุ่งเน้นการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อเพิ่มความมั่นคงและความสามารถในการแข่งขัน ภายใต้การประเมินผลของรัฐวิสาหกิจที่มุ่งเน้นการพัฒนานวัตกรรม กทพ. ตั้งเป้าหมายที่จะพัฒนาการจัดการความรู้และนวัตกรรมให้มีศักยภาพในการขับเคลื่อนองค์กรอย่างมีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยเน้นการจัดการนวัตกรรม (Innovation Management: IM) เป็นฐานในการสนับสนุนการสร้างความรู้ใหม่จนเกิดเป็นนวัตกรรมที่นำไปใช้ประโยชน์ในองค์กร และสร้างระบบการแลกเปลี่ยนความรู้และเรียนรู้เพื่อพัฒนาองค์กรให้เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้และนวัตกรรม (Innovative Learning Organization) อย่างยั่งยืน และพัฒนาเป็น “องค์กรนวัตกรรมเพื่อการเดินทางและคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น (Innovation for better drive and better life)”

แนวทาง/วิธีการจัดการการแก้ไขปัญหาจราจรบนทางพิเศษด้วยงานวิจัยและนวัตกรรม

ประเทศไทยกำลังดำเนินยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง โดยมีเป้าหมายสำคัญสองประการ คือ การยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนและเสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ โดยการลดต้นทุนและเพิ่มความเร็วในการเดินทาง ซึ่งสอดคล้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจในภาคส่วนสำคัญของประเทศ และกระตุ้นการลงทุนในภาคการผลิตและกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่าง ๆ ยุทธศาสตร์นี้ยังมีบทบาทในการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนอีกด้วย

กทพ. มีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนการพัฒนานี้ โดยดำเนินงานครอบคลุมทั้ง 6 ยุทธศาสตร์ภายใต้ยุทธศาสตร์รัฐวิสาหกิจของ สคร. ซึ่งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ที่ 4 เน้นการใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีให้สอดรับกับยุทธศาสตร์ประเทศไทย 4.0 และนโยบายระดับชาติว่าด้วยการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (พ.ศ. 2561-2580) เป้าหมายหลักของ กทพ. คือการจัดทำแผนเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วของเทคโนโลยี นำไปสู่การเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิตและการบริการ นอกจากนี้ กทพ. ยังให้ความสำคัญกับการสร้างนวัตกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและการพัฒนาระบบการทำงานภายในองค์กร รวมถึงสนับสนุนความร่วมมือในการพัฒนานวัตกรรมและวิจัยร่วมกับหน่วยงานอื่น ๆ เพื่อให้เกิดการเปิดเผยข้อมูลในรูปแบบ Open Data

การจัดการนวัตกรรมที่มีประสิทธิภาพจะช่วยให้องค์กรสามารถเพิ่มศักยภาพในการบริหารความเสี่ยง และขยายขีดความสามารถในการแข่งขัน เพิ่มรายได้และกำไร ลดต้นทุน และทำให้องค์กรพัฒนาอย่างยั่งยืน อีกทั้งยังส่งผลให้ผู้ใช้บริการและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องได้รับความพึงพอใจมากขึ้น

กทพ. มีความมุ่งมั่นที่จะขับเคลื่อนองค์กรให้ก้าวสู่การเป็นองค์กรนวัตกรรมอย่างชัดเจน โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนานวัตกรรมใน 4 ด้านหลัก ได้แก่

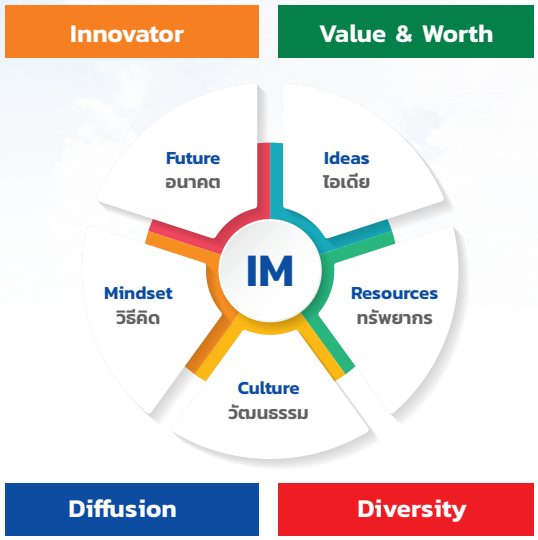
1. **ด้านวิศวกรรม** มุ่งเน้นการนำนวัตกรรมในการก่อสร้างและบำรุงรักษามาใช้ เพื่อประหยัดค่าใช้จ่าย และยืดอายุการใช้งานของทางพิเศษและอุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อให้การบริการมีคุณภาพในระดับ First Class
2. **ด้านการเก็บค่าผ่านทาง** พัฒนาและบูรณาการระบบชำระค่าผ่านทางอัตโนมัติแบบไม่มีไม้กั้น (M-Flow) เพื่อรองรับพฤติกรรมการเดินทางที่เร่งรีบในช่วงเวลาที่มีการใช้งานสูงสุด
3. **ด้านสิ่งแวดล้อม** ส่งเสริมการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยใช้นวัตกรรมที่ช่วยลดมลพิษและฝุ่นละอองจากการเดินทาง
4. **ด้านการให้บริการ** พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและเทคโนโลยีที่ทันสมัยเพื่อรองรับความต้องการของผู้ใช้บริการในปัจจุบันและอนาคต เช่น การรองรับการใช้งานของรถยนต์ไฟฟ้า และระบบแจ้งเตือนเหตุการณ์ไม่ปกติ (Incident) ที่ช่วยให้ผู้ใช้บริการได้รับข้อมูลอย่างรวดเร็ว

กทพ. ยังได้วางแผนการจัดการนวัตกรรมที่ครอบคลุมทั้งกระบวนการนวัตกรรม (Innovation Process) การบริหารจัดการทรัพยากร ความคิดสร้างสรรค์ และวัฒนธรรมองค์กร (Innovation Management: IM) เพื่อเสริมสร้างบรรยากาศที่เปิดโอกาสให้บุคลากรได้คิดและพัฒนาสิ่งใหม่ ๆ ดังนั้น การจัดการนวัตกรรมจึงหมายถึง การจัดการกระบวนการที่ก่อให้เกิดนวัตกรรมโดยมีกระบวนการที่สำคัญดังนี้

1. **ไอเดีย (Ideas)** คือ การรวบรวมความคิดสร้างสรรค์ทั้งหมด ทั้งที่สามารถทำได้จริงและยังไม่สามารถทำได้จริง เพื่อเป็นแหล่งข้อมูล (Pool of Ideas) ในการหาจุดร่วม จุดแข็ง และจุดอ่อน เพื่อการพัฒนาต่อยอดในอนาคต
2. **ทรัพยากร (Resources)** คือ การเปลี่ยนไอเดียสู่ผลงานต้นแบบ (Pilot Project) เพื่อการทดสอบ ทดลอง ผ่านการจัดสรร จัดการทรัพยากรที่เพียงพอ
3. **วัฒนธรรม (Culture)** คือ การสร้างบรรยากาศธรรมเนียมปฏิบัติ ที่เปิดโอกาสให้คิดสร้างสรรค์ และพัฒนาสิ่งใหม่
4. **วิธีคิด (Mindset)** คือ การเปลี่ยนกรอบแนวคิดของบุคลากรซึ่งสอดคล้องกับวัฒนธรรมองค์กร เพื่อให้เกิดการตีความของปัญหา และมุมมองใหม่ ๆ ต่อการแก้ไขปัญหา
5. **อนาคต (Future)** คือ การสร้างสิ่งใหม่ที่สามารถแก้ปัญหา หรือสร้างโอกาสในการแข่งขันขององค์กรในอนาคต

โดยกระบวนการที่สำคัญทั้ง 5 จะทำให้องค์กรได้รับประโยชน์ และโอกาสในการพัฒนา สร้างสรรค์นวัตกรรม ดังนี้

1. **นวัตกรรม (Innovators)** คือ เกิดบุคลากรที่สนใจหรือให้ความสำคัญเรื่องนวัตกรรมมากขึ้น
2. **คุณค่า (Value & Worth)** คือ เกิดการปรับปรุงพัฒนาผลิตภัณฑ์ กระบวนการหรือบริการที่ตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า ซึ่งจะก่อให้เกิดมูลค่าทั้งทางการเงิน และไม่ใช่การเงินต่อองค์กร
3. **ความหลากหลาย (Diversity)** คือ เกิดการบริหารจัดการผลิตภัณฑ์ กระบวนการหรือบริการที่มีความหลากหลาย เพื่อสร้างโอกาสทางธุรกิจขององค์กร
4. **การขยายผล (Diffusion)** คือ การขยายฐานการแพร่กระจายการเติบโตของนวัตกรรมที่องค์กรพัฒนาขึ้นมา



นวัตกรรมที่เกิดขึ้นนี้ไม่เพียงแต่สร้างมูลค่าให้กับองค์กร แต่ยังส่งเสริมให้บุคลากรมีความตระหนักถึงความสำคัญของการพัฒนาอย่างยั่งยืน และช่วยสร้างความหลากหลายในการพัฒนาผลิตภัณฑ์ กระบวนการ หรือบริการ ซึ่งจะเป็นกุญแจสำคัญในการเติบโตขององค์กรในอนาคต

กทพ. ให้ความสำคัญกับการศึกษา วิจัย และพัฒนาเพื่อยกระดับการให้บริการทางพิเศษอย่างมีคุณภาพและราบรื่นอย่างต่อเนื่องทุกปี โดยมีการศึกษาและสำรวจข้อมูลเพื่อหาปัจจัยที่ทำให้เกิดการติดขัดบนทางพิเศษ เนื่องจากปัญหาทางวิศวกรรม ด้วยการยกระดับระบบให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น และนำเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (ICT) มาใช้ในการพัฒนาระบบบริหารจัดการทางพิเศษ เช่น การพัฒนาระบบอัตโนมัติในการเก็บค่าผ่านทางพิเศษ และระบบการขนส่งและจราจรอัจฉริยะ (Intelligent Transport

System: ITS) รวมถึงระบบสารสนเทศที่เชื่อมต่อกับระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ (Geographic Information System: GIS) เพื่อสร้างแหล่งข้อมูลที่สำคัญในการดำเนินงานวิจัยและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางพิเศษ

ศูนย์ควบคุมระบบจราจรอัจฉริยะ หรือ ITS Center เป็นศูนย์กลางในการให้บริการ มีวัตถุประสงค์เพื่อให้บริการใน 3 มิติ ได้แก่

1. ให้ข้อมูลด้านการจราจรที่ทันสมัยแก่ประชาชน เพื่อให้ผู้ใช้บริการทางพิเศษสามารถวางแผนการเดินทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ
2. สนับสนุนการบริหารจัดการจราจรของบุคลากร โดยนำเทคโนโลยีระบบการขนส่งและจราจรอัจฉริยะมาใช้ในการจัดการสถานการณ์ต่าง ๆ
3. เสริมสร้างภาพลักษณ์ของ กทพ. ให้เป็นองค์กรที่ทันสมัย โดยบูรณาการข้อมูลและระบบต่าง ๆ และทำงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาระบบจราจรอัจฉริยะของประเทศไทย

ลักษณะของ ITS ที่ถูกพัฒนาขึ้น ในปี 2566

- เพิ่มความสามารถในการวิเคราะห์และประมวลผลของรูปแบบการเดินทางที่ซับซ้อนได้
- เพิ่มความยืดหยุ่นในการปรับแต่งให้ทำงานร่วมกับระบบการจัดการจราจรที่มีอยู่ภายในศูนย์ หรือเป็นระบบใหม่

กทพ. มุ่งเน้นการนำนวัตกรรมและเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในการขับเคลื่อนองค์กรและการดำเนินธุรกิจเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานและการบริหารจัดการ ลดเวลาและค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ นอกจากนี้ ยังส่งเสริมให้บุคลากรทุกระดับมีโอกาสพัฒนาความรู้และแลกเปลี่ยนประสบการณ์กัน เพื่อขับเคลื่อน กทพ. ไปสู่องค์กรนวัตกรรมอย่างแท้จริงตามวิสัยทัศน์ที่ตั้งไว้

การวิจัยและพัฒนานวัตกรรม ปี 2566

- **งานพัฒนาระบบ O-D Survey โดยใช้เทคนิค Big Data และศึกษาความเป็นไปได้ในการคิดค่าผ่านทางพิเศษตามระยะทาง (Distance Based) สำหรับระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษแบบอัตโนมัติ (ETC)**

กทพ. ดำเนินการสำรวจข้อมูลจุดเริ่มต้นและจุดปลายทางการเดินทางทุก ๆ 4 ปี เพื่อปรับปรุงฐานข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการสำรวจพฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้ทางพิเศษที่ด่านเก็บค่าผ่านทางทุกด่าน ปัจจุบัน กทพ. ได้นำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการจัดทำฐานข้อมูลจุดเริ่มต้นและจุดปลายทาง การเดินทางในรูปแบบ O-D Matrix แบบอัตโนมัติ ซึ่งข้อมูลดังกล่าวเป็นข้อมูลสำคัญที่สามารถสนับสนุนการพัฒนาด้านการขนส่ง การเงิน และการตลาดให้แก่หน่วยงานทั้งภายในและภายนอก เช่น สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

นอกจากนี้ ข้อมูลการเดินทางยังเป็นพื้นฐานสำคัญในการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ในการจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษตามระยะทาง (Distance-Based Toll) ซึ่งอยู่ในแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการเก็บค่าผ่านทางพิเศษแบบอัตโนมัติ จากผลการสำรวจระดับความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของกระทรวงคมนาคม ประจำปีงบประมาณ 2562 มีข้อเสนอแนะให้การเก็บค่าผ่านทางพิเศษในเขตกรุงเทพมหานครทุกสายควรมีอัตราค่าบริการที่ไม่สูงเกินไป และควรเก็บค่าบริการตามระยะทางที่ใช้งานจริง ในการดำเนินงานโครงการ แบ่งออกเป็น 2 ส่วน

งานส่วนที่ 1: การศึกษาและพัฒนาระบบเก็บรวบรวมข้อมูลจุดเริ่มต้นและจุดปลายทางของการเดินทางบนทางพิเศษ

งานส่วนนี้มุ่งเน้นการศึกษาและพัฒนาระบบเพื่อรวบรวมข้อมูลการเดินทางจากจุดเริ่มต้นและจุดปลายทางบนทางพิเศษ โดยมีวัตถุประสงค์ในการคำนวณปริมาณจราจรที่เกิดขึ้น การเก็บรวบรวมข้อมูลเริ่มจากการติดตั้งกล้องอ่านป้ายทะเบียนอัตโนมัติ (ALPR) ที่จุดต้นทาง จุดปลายทาง และจุดเชื่อมต่อของระบบเปิด ทั้งนี้ยังได้รวบรวมภาพจากบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM เพื่อเก็บข้อมูลเกี่ยวกับป้ายทะเบียนและการเดินทาง

นอกจากนั้นยังมีการรวบรวมข้อมูลจากด่านเก็บค่าผ่านทางทั้งระบบเงินสดและระบบอัตโนมัติ เมื่อรถวิ่งผ่านอุปกรณ์กล้อง ระบบจะประมวลผลภาพเพื่ออ่านป้ายทะเบียนโดยอัตโนมัติ โดยป้ายทะเบียนที่ได้จากกล้องในจุดต้นทางและจุดปลายทางจะถูกจับคู่กับป้ายทะเบียนที่ตรงกันทุกตัวอักษรก่อน ส่วนป้ายทะเบียนที่ไม่สามารถจับคู่ได้จะถูกนำมาจับคู่ด้วยวิธี (Graph Edit Distance: GED) โดยใช้ค่า Distance ในการเลือกคู่ป้ายทะเบียนที่เหมาะสมที่สุด โดยการสร้างตารางปริมาณจราจรมี 3 ขั้นตอนดังนี้:

- **ขั้นตอนที่ 1** การคำนวณสัดส่วนปริมาณจราจรของแต่ละสายทาง ทั้งระบบเปิดและระบบปิด
- **ขั้นตอนที่ 2** การรวมปริมาณจราจรที่ด่านเก็บค่าผ่านทางทุก ๆ 1 ชั่วโมง
- **ขั้นตอนที่ 3** คำนวณปริมาณจราจรของคู่จุดต้นทาง/จุดปลายทางของการเดินทาง

กทพ. ยังมีการพัฒนารูปแบบการแสดงผลข้อมูลเพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการใช้งาน โดยสามารถเลือกแสดงผลข้อมูลจุดเริ่มต้นและจุดปลายทางบนทางพิเศษได้ สำหรับการประเมินประสิทธิภาพของระบบอ่านป้ายทะเบียนอัตโนมัติพบว่ามีอัตราการตรวจจับป้ายทะเบียนมากกว่าร้อยละ 90 และความถูกต้องอยู่ที่ร้อยละ 87 ส่วนการประเมินประสิทธิภาพของตารางจุดเริ่มต้นและจุดปลายทางของการเดินทางมีค่าเฉลี่ยความผิดพลาดสัมบูรณ์ไม่เกินร้อยละ 20

ข้อมูลที่ได้จากระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติจะถูกนำมาใช้เพื่อพัฒนาตารางจุดเริ่มต้นและจุดปลายทางโดยการจับคู่ข้อมูลรถคันเดียวกันที่ใช้ทางพิเศษในช่วงเข้าและบ่าย เพื่อนำไปสู่การปรับปรุงความแม่นยำของตารางจุดเริ่มต้นและจุดปลายทางจากระบบจับคู่ป้ายทะเบียนอัตโนมัติ

งานส่วนที่ 2: การศึกษาความเป็นไปได้ในการคิดค่าผ่านทางตามระยะทาง (Distance Based) สำหรับทางพิเศษ

การคิดค่าผ่านทางพิเศษตามระยะทาง (Distance Based) เป็นรูปแบบที่ได้รับความนิยมในหลายประเทศ เช่น สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น และประเทศในสหภาพยุโรป ข้อดีของระบบนี้คือ ผู้ใช้งานจะจ่ายค่าผ่านทางตามต้นทุนที่เกิดขึ้นจริง ซึ่งช่วยเพิ่มความเท่าเทียมในการเข้าถึงการเดินทาง โดยเฉพาะผู้ที่เดินทางในระยะทางสั้นและไม่บ่อยครั้ง รวมถึงผู้ที่มีรายได้น้อยจะสามารถใช้บริการได้มากขึ้น อย่างไรก็ตาม การใช้ระบบนี้จะทำให้ค่าผ่านทางสำหรับการเดินทางระยะไกลเพิ่มขึ้น ส่งผลให้ผู้ที่เดินทางไกลและผู้ใช้งานประจำอาจลดการใช้ทางพิเศษ อีกทั้งยังสร้างความยุ่งยากให้กับผู้ใช้งานที่คุ้นเคยกับการคิดค่าผ่านทางแบบคงที่ (Flat Rate Bias) ซึ่งจำเป็นต้องปรับตัวในช่วงแรก การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้งานนี้จะมีผลกระทบต่อเศรษฐกิจ สังคม และรายได้ของ กทพ. ด้วยเหตุนี้จึงมีความจำเป็นต้องวิเคราะห์ด้านเศรษฐศาสตร์และการเงินเพื่อหาความคุ้มค่าในการลงทุนรูปแบบต่าง ๆ โดยโครงสร้างอัตราค่าผ่านทางตามระยะทางของแต่ละสายทางจะถูก

ออกแบบให้สอดคล้องและใกล้เคียงกับอัตราค่าผ่านทางในปัจจุบัน ทั้งนี้จะมีการกำหนดอัตราค่าผ่านทางขั้นต่ำและขั้นสูงที่เหมาะสมต่อการใช้บริการทางพิเศษ โดยอัตราค่าผ่านทางสูงสุดจะถูกปรับเพิ่มขึ้นเล็กน้อยเพื่อชดเชยรายได้ที่อาจลดลง

การจัดเก็บค่าผ่านทางตามระยะทางอาจทำให้ต้นทุนระบบและต้นทุนการดำเนินงานสูงขึ้น แต่ในทางกลับกันก็จะลดค่าใช้จ่ายในการใช้รถ (VOC) มูลค่าเวลาเดินทาง (VOT) และต้นทุนการปล่อยมลภาวะทางอากาศ (Emission) ได้

นอกจากนี้ยังมีการเปรียบเทียบผลประโยชน์และต้นทุนส่วนเพิ่มระหว่างการจัดเก็บค่าผ่านทางแบบคงที่ในปัจจุบันและการจัดเก็บค่าผ่านทางตามระยะทาง โดยมีการวิเคราะห์ทางเศรษฐศาสตร์และการเงิน ซึ่งรวมถึงการคำนวณมูลค่าโครงการปัจจุบันสุทธิ (ENPV, FNPV) อัตราผลตอบแทนภายในโครงการ (EIRR, FIRR) และอัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุน (B/C Ratio) เพื่อหาความคุ้มค่าในการลงทุนสำหรับการจัดเก็บค่าผ่านทางตามระยะทาง

- **งานพัฒนาระบบตรวจจับใบหน้าและอุณหภูมิแบบเคลื่อนย้ายได้**

กทพ. มุ่งเน้นที่การพัฒนานวัตกรรมและการเตรียมความพร้อมสำหรับการใช้ระบบอัตโนมัติในอนาคต รวมถึงการนำวิทยาการด้านการเรียนรู้ของเครื่องจักร (Machine Learning) และระบบปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence) มาประยุกต์ใช้ในการดำเนินธุรกิจขององค์กร เพื่อให้ตอบสนองต่อการดำเนินธุรกิจและการพัฒนาองค์ความรู้ขององค์กรอย่างรวดเร็วและทันสมัย

โครงการนี้มีเป้าหมายในการพัฒนาหุ่นยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติที่มีความสามารถในการอ่านใบหน้าและวัดอุณหภูมิ โดยหุ่นยนต์นี้จะสามารถเชื่อมต่อกับระบบสารสนเทศต่าง ๆ ของ กทพ. ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ โครงการยังมุ่งพัฒนาความรู้ด้านการรู้จำใบหน้า (Face Recognition) ด้วยเทคโนโลยี Machine Learning และ Artificial Intelligence โดยการวิเคราะห์ภาพวิดีโอจากกล้องวงจรปิดที่ติดตั้งกับหุ่นยนต์และตู้ Kiosk การพัฒนานี้จะช่วยในการรู้จำใบหน้าของบุคลากรในองค์กรและเชื่อมต่อข้อมูลกับระบบสารสนเทศของ กทพ. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการและการให้บริการในอนาคต

- **โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับระบบยานพาหนะไร้คนขับ (Autonomous Vehicle Infrastructure Plan)**

กทพ. มุ่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการใช้งานของยานพาหนะไร้คนขับบนทางพิเศษ (Autonomous Vehicle on Expressway) เพื่อให้สอดคล้องกับแผนแม่บทการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (ITS Master Plan) ระยะ 10 ปี (พ.ศ. 2561-2570) โดยจะดำเนินการศึกษาหลักการและเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องทั้งในด้านการส่งข้อมูลของยานพาหนะไร้คนขับและการรับข้อมูลจากอุปกรณ์ที่ติดตั้งกับโครงสร้างพื้นฐาน

โครงการนี้จะมุ่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการทำงานของระบบยานพาหนะไร้คนขับในระดับที่ 2 ตามมาตรฐาน SAE J3016 (Society of Automotive Engineers International) ซึ่งรวมถึงการควบคุมอัตโนมัติบางส่วน เช่น การเร่งความเร็วและหมุนพวงมาลัยโดยที่ผู้ขับขี่สามารถปล่อยมือจากพวงมาลัยได้ระยะเวลาหนึ่ง แต่ยังต้องคอยเฝ้าดูสภาพแวดล้อมรอบยานพาหนะ โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานนี้ประกอบด้วยหลายขั้นตอนสำคัญ ดังนี้

- **ศึกษาและจัดทำแผนโครงสร้างพื้นฐาน:** เตรียมการรองรับยานยนต์อัตโนมัติบนทางพิเศษ รวมถึงพัฒนารถกอล์ฟอัตโนมัติต้นแบบและรถทดสอบที่สามารถตรวจจับและบ่งชี้วัตถุในพื้นที่กำหนด เพื่อเสริมสร้างความรู้ให้กับพนักงานและผู้บริหารของ กทพ.
- **สำรวจและจัดทำแผนที่เสมือนจริงสามมิติ (3D):** ครอบคลุมโครงข่ายสายทางพิเศษ พร้อมพัฒนาเทคนิคจำลองสถานการณ์เสมือนจริง (Simulation Map Model) เพื่อให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดต่อผู้ใช้ทางพิเศษ
- **พัฒนามาตรฐานและคู่มือ:** จัดทำมาตรฐาน/คู่มือ/ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง รวมถึงจัดฝึกอบรมการกู้ภัยสำหรับยานพาหนะไฟฟ้า (Electric Vehicle) และยานพาหนะไร้คนขับ (Autonomous Vehicle)

การดำเนินงานเหล่านี้มีเป้าหมายเพื่อเตรียมความพร้อมและรองรับการพัฒนาระบบขนส่งอัจฉริยะในอนาคตอย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย

ค่าใช้จ่ายและผลประโยชน์ที่ได้รับเกี่ยวกับการทำวิจัยและพัฒนา แผนงานกิจกรรม หรือโครงการด้านนวัตกรรมขององค์กร ในปี 2566

- กทพ. ได้ดำเนินโครงการระบบภาษีและเอกสารทางธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ (e-Tax Invoice e-Receipt) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการเอกสาร เช่น ใบกำกับภาษีและใบเสร็จรับเงิน โครงการนี้ช่วยลดการใช้วัสดุสิ้นเปลือง เช่น กระดาษ และลดความซับซ้อนในการทำงาน สามารถลดค่าใช้จ่ายสำนักงานได้มากกว่า 11,440,702 บาท/ปี ซึ่ง กทพ. มีแผนพัฒนาต่อเนื่องในทุกปี เพื่อรักษาประสิทธิภาพในการลดค่าใช้จ่ายอย่างสม่ำเสมอและสนับสนุนการพัฒนาขององค์กรในระยะยาว
- กทพ. ดำเนินโครงการปรับปรุงระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษบูรพาวิถีโดยการนำเทคโนโลยีตรวจจับป้ายทะเบียนรถยนต์ (License Plate Recognition: LPR) มาใช้แทนบัตร Transit Card ซึ่งช่วยลดขั้นตอนการหยุดเพื่อรับบัตรและชำระค่าบริการ นอกจากนี้ยังลดค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการบัตรที่สูงมาก การนำเทคโนโลยี (LPR) มาใช้สามารถลดค่าใช้จ่ายในกระบวนการได้มากกว่า 132,000,000 บาท/ปี
- กทพ. ดำเนินการโครงการพัฒนาระบบตรวจจับป้ายทะเบียนรถยนต์อัตโนมัติ (Automatic License Plate Recognition: ALPR) และระบบ Smart Search ซึ่งช่วยลดระยะเวลาในการค้นหาป้ายทะเบียนรถ ในปีงบประมาณ 2566 กทพ. ติดตั้งระบบ ALPR เพิ่ม 75 จุด (14 ด่าน) บนสายทางพิเศษฉลองรัช ซึ่งช่วยลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานได้ 33,142,200 บาท/ปี โดยการประหยัดเวลาการทำงานและลดขั้นตอนการออกรายงานรถฝ่าด่าน
- กทพ. ดำเนินงานพัฒนาระบบ O-D Survey โดยใช้เทคนิค Big Data และศึกษาความเป็นไปได้ในการคิดค่าผ่านทางพิเศษตามระยะทาง (Distance Based) สำหรับระบบ ETC พบว่าการสำรวจกลุ่มตัวอย่าง 4,400 คัน (ร้อยละ 2 ของปริมาณจราจรบนทางพิเศษฉลองรัช) ด้วยวิธีการสัมภาษณ์ผู้ที่อยู่ระหว่างการเดินทาง (Roadside Interview) ใช้งบประมาณ 1,650,000 บาท ต่อการสำรวจ แต่การใช้ระบบเก็บรวบรวมข้อมูลจุดเริ่มต้นและจุดปลายของการเดินทางใช้งบประมาณเพียง 198,000 บาท ทำให้สามารถประหยัดงบประมาณได้ประมาณ 8 เท่า (1,452,000 บาท) ต่อการสำรวจ 1 ครั้ง บนทางพิเศษฉลองรัช

มิติสิ่งแวดล้อม

ประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ

กทพ. มุ่งมั่นในการสร้างสมดุลระหว่างความก้าวหน้าทางเศรษฐกิจและการปกป้องรักษาระบบนิเวศไปพร้อม ๆ กัน ด้วยวิธีการเพิ่มประสิทธิภาพของการใช้ทรัพยากรและลดการปล่อยมลพิษซึ่งก่อให้เกิดผลเสียต่อสิ่งแวดล้อม ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 ซึ่งระบุให้ “การเติบโตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน” เป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์สำคัญของการพัฒนาประเทศ พร้อมทั้งขับเคลื่อนกิจการเพื่อบรรลุเป้าหมายในการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs)

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) พิจารณาให้การประเมินประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจเป็นเครื่องมือสำคัญที่จะนำพารัฐวิสาหกิจไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน โดยแนวคิดการประเมินประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจได้ถูกจัดให้เป็นหนึ่งในมาตรฐานระดับนานาชาติ คือ มาตรฐาน ISO 14045

ขั้นตอนการประเมินประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจของ กทพ.

ในการดำเนินการเพื่อประเมินประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจของ กทพ. ได้ดำเนินงานตามคู่มือการประเมินประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจของรัฐวิสาหกิจไทย (ฉบับผู้ปฏิบัติ) ที่สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) กำหนด โดยขั้นตอนการประเมินประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจของ กทพ. มีการพิจารณาตามขั้นตอนต่าง ๆ ดังนี้

1. **กำหนดขอบเขตการศึกษาของหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ**
2. **ศึกษารายละเอียดตามขอบเขตที่กำหนด**
3. **กำหนดตัวชี้วัดที่เหมาะสม**
   - ตัวชี้วัดด้านคุณค่า/เศรษฐศาสตร์
   - ตัวชี้วัดด้านสิ่งแวดล้อม
4. **รวบรวมข้อมูลตามตัวชี้วัดที่กำหนด**
5. **ประเมินค่าประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ**
6. **วิเคราะห์ แปลผล ทบทวน และปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง**

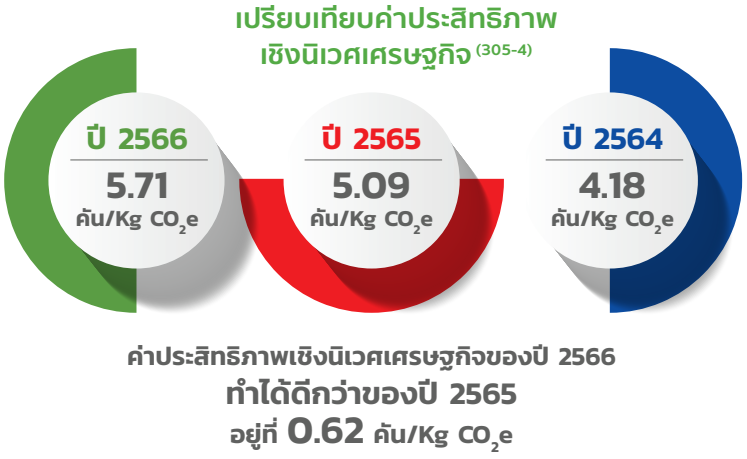
ผลการประเมินประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจของ กทพ.

ค่าประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจของ กทพ. ปีงบประมาณ 2566 = 5.71 คัน/กิโลกรัมคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า

กทพ. ได้ให้ความเห็นชอบผลการทบทวนและแผนงานในการวัดและประเมินประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ โดยมีค่าประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ คือ ปริมาณจราจรบนทางพิเศษที่ กทพ. บริหารจัดการเอง (คัน) ต่อผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมในรูปแบบของก๊าซเรือนกระจกที่เกิดจากกิจกรรมขององค์กร (Kg CO_2e) ดังสมการ

$$\text{ค่าประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ} = \frac{\text{ปริมาณจราจรบนทางพิเศษที่ กทพ. บริหารจัดการเอง (คัน)}}{\text{ก๊าซเรือนกระจกที่เกิดจากกิจกรรมขององค์กร (Kg } CO_2e)}$$

ผลการประเมินประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจของ กทพ. มีดังนี้



ค่าประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจของปี 2566
ทำได้ดีกว่าของปี 2565
อยู่ที่ 0.62 คัน/Kg CO_2e

จากขอบเขตการประเมินและตัวชี้วัดด้านคุณค่าจากการดำเนินงาน กทพ. ได้นำข้อมูลปริมาณจราจรบนทางพิเศษที่ กทพ. บริหารจัดการเอง ประกอบด้วย ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษฉลองรัช ทางพิเศษบูรพาวิถี และทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) ในปีงบประมาณ 2566 มาพิจารณา มีรายละเอียดดังนี้

ปี 2566	ปริมาณจราจรบนทางพิเศษ (หน่วย: คัน)		
	ปี 2566	ปี 2565	ปี 2564
ทางพิเศษเฉลิมมหานคร	112,172,929	104,765,797	93,623,802
ทางพิเศษฉลองรัช	77,764,638	70,559,374	62,920,219
ทางพิเศษบูรพาวิถี	52,307,904	46,842,517	39,374,365
ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)	85,058,507	79,603,387	70,744,048
รวม	327,303,978	301,771,075	266,662,434

การประเมินคาร์บอนฟุตพรินต์ขององค์กร กทพ. ได้นำข้อมูลการใช้ทรัพยากรและวัสดุสิ้นเปลืองรวมทั้งข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานในปี 2566 มาทำการประเมิน โดยพิจารณาข้อมูลจาก Scope 1 และ Scope 2 ทั้งหมด และพิจารณาข้อมูลจาก Scope 3 ที่สำคัญ ซึ่งได้ทำการคัดเลือกประเด็นกิจกรรมที่มีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมสูง และสามารถควบคุมและบริหารจัดการเรียบร้อยแล้ว ได้แก่

ข้อมูลเกี่ยวกับการประเมินคาร์บอนฟุตพรินต์องค์กรของ กทพ. สรุปได้ดังนี้

กิจกรรม	กิจกรรมที่เกี่ยวข้อง	ก๊าซเรือนกระจก (หน่วย: กิโลกรัมคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า)		
		ปี 2566	ปี 2565	ปี 2564
Scope 1 (305-1)				
การเผาไหม้เชื้อเพลิงแบบอยู่กับที่ (Stationary combustion)	น้ำมันดีเซลในเครื่องกำเนิดไฟฟ้า/fire pump	35,505	32,300	31,519
	ก๊าซ LPG ในกิจกรรมซ่อมบำรุง (เช่น ในโรงซ่อมบำรุงการซ่อมผิวทาง)	3,064	3,100	827
	ก๊าซ acetylene (C_2H_2) ในงานเชื่อม	102	200	68
	การใช้ LPG ในการซ้อมดับเพลิง	511	200	-
	การใช้น้ำมันสำหรับเครื่องตัดหญ้า/ปั๊มสูบน้ำ ฯลฯ	1,062	1,100	-
	การใช้น้ำมันดีเซลในเครื่องเชื่อม	127	700	-
	การใช้น้ำมันดีเซลในเครื่องพ่นกำจัดยุง	972	1,100	-
	การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ในเครื่องพ่นกำจัดยุง	728	-	-
	การใช้น้ำมันดีเซลในเครื่องปั่นไฟขนาดเล็ก	138	-	-
	การใช้น้ำมันเบนซินในเครื่องปั่นไฟขนาดเล็ก	42	200	-
	การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ในเครื่องสูบน้ำ	440	200	-
การเผาไหม้เชื้อเพลิงแบบเคลื่อนที่ (Mobile combustion)	การใช้น้ำมันดีเซล (สำหรับรถยนต์)	1,007,882	1,846,100	2,290,444
	การใช้น้ำมันดีเซล B7 (สำหรับรถยนต์)	1,554,874	640,900	328,314
	การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 91 (สำหรับรถยนต์)	1,082,409	1,050,200	1,019,932
	การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 (สำหรับรถยนต์)	103,281	104,400	120,906
	การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E20 (สำหรับรถยนต์)	40,341	32,600	42,809
	การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E85 (สำหรับรถยนต์)	-	300	1,412
การปล่อยและดูดกลับก๊าซเรือนกระจกที่เกิดขึ้นจากการรั่วไหลและอื่น ๆ	การใช้สารทำความเย็นสำหรับเครื่องปรับอากาศ (R32)	6,431	21,600	14,830
	การใช้สารทำความเย็นสำหรับเครื่องปรับอากาศ (R410a)	-	134,000	124,853
	การใช้สารดับเพลิง	853	700	477
	การปล่อยมีเทนจาก Septic tank	521,126	542,300	535,361
	การใช้ปุ๋ยเคมี	22	100	-
รวม Scope 1		**4,359,910**	**4,443,000**	**4,411,752**

กิจกรรม	กิจกรรมที่เกี่ยวข้อง	ก๊าซเรือนกระจก (หน่วย: กิโลกรัมคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า)		
		ปี 2566	ปี 2565	ปี 2564
(เก็บข้อมูลแยก)	การใช้สารทำความเย็นสำหรับเครื่องปรับอากาศ (R22)	-	-	544,072
Scope 2 (305-2)				
การใช้ไฟฟ้า	การใช้ไฟฟ้าของ กทพ.	25,206,198	25,136,000	26,441,460
รวม Scope 2		**25,206,198**	**25,136,000**	**26,441,460**
Scope 3 (305-3)				
การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางอ้อมจากการซื้อวัตถุดิบและบริการ (Purchased Goods and Services)	วัสดุที่ใช้ในกิจกรรมการให้บริการทางพิเศษวัสดุสำนักงาน, งานจ้าง TOR ในการซ่อมบำรุงผิวทาง	10,431,756	12,508,000	15,272,771
การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางอ้อมจากสินค้าประเภททุน (Capital goods)	การก่อสร้างทางพิเศษ (ระยะทาง ความกว้างของเลน ปริมาณวัสดุที่ใช้)	11,858,000	11,858,000	11,858,000
การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางอ้อมจากกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับเชื้อเพลิงและพลังงาน (Fuel-and energy related activities)	การใช้ไฟฟ้าและเชื้อเพลิงแยกตามประเภท	5,423,324	5,399,000	5,667,084
รวม Scope 3		**27,713,080**	**29,765,000**	**32,797,855**
รวม Scope 1, 2 และ 3		**57,279,188**	**59,344,000**	**63,751,067**

ผลรวมการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

(หน่วย: ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า)

ปี 2566	ปี 2565	ปี 2564
57,279	**59,344**	**63,751**
ผลรวมการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในแต่ละประเภท		
Scope 1: 4,360	Scope 1: 4,443	Scope 1: 4,411
Scope 2: 25,206	Scope 2: 25,136	Scope 2: 26,441
Scope 3: 27,713	Scope 3: 29,765	Scope 3: 32,797
รวม Scope 1, 2 และ 3: 57,279	**รวม Scope 1, 2 และ 3: 59,344**	**รวม Scope 1, 2 และ 3: 63,751**

เมื่อเปรียบเทียบปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของ กทพ. ในปี 2566 กับปี 2564 พบว่า กทพ. มีปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกลดลงจากปี 2564 เป็นจำนวน **6,472** ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า หรือประมาณร้อยละ **10.15**

การปล่อยก๊าซเรือนกระจก

GRI Standards

GRI 305 การปล่อยก๊าซเรือนกระจก 2016

เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน

ดำเนินมาตรการเร่งด่วน
เพื่อรับมือกับการเปลี่ยนแปลง
สภาพภูมิอากาศ
และผลกระทบ

จุดเด่น

คาร์บอนฟุตพรินต์ขององค์กรคำนวณจากปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากกิจกรรมภายในขอบเขตการดำเนินงานขององค์กร และปริมาณดูดกลับหรือกักเก็บก๊าซเรือนกระจกภายในขอบเขตการดำเนินการขององค์กรมีผลรวม ดังนี้

01 **Scope 1 คาร์บอนฟุตพรินต์ทางตรง (Direct Emissions):**
4,360 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า

02 **Scope 2 คาร์บอนฟุตพรินต์ทางอ้อมจากการใช้พลังงาน (Energy Indirect Emissions):**
25,206 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า

03 **Scope 3 คาร์บอนฟุตพรินต์ทางอ้อมด้านอื่น ๆ :**
27,713 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า

04 **ปริมาณการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกปี 2566 =**
2,206.14 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า

ทำไมถึงสำคัญ (3-3)

การเติบโตทางด้านเศรษฐกิจโลกมีแนวโน้มที่ดีขึ้นตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา ในขณะที่ด้านสิ่งแวดล้อมมีแนวโน้มที่จะถดถอยลงอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่เพิ่มขึ้นอย่างมากจากทุกภาคส่วน ถึงแม้ธุรกิจการให้บริการทางพิเศษของ กทพ. จะมีสัดส่วนในการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่ไม่มากนัก แต่องค์กรให้ความสำคัญและตระหนักถึงผลกระทบต่อด้านสิ่งแวดล้อม กทพ. จึงมีการกำหนดแผนในการดำเนินงานที่ใส่ใจสิ่งแวดล้อม ควบคู่กับการลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในทุกกระบวนการดำเนินงาน และให้สอดรับกับข้อตกลงปารีส UNFCCC โดยมีเป้าหมายในการขับเคลื่อนองค์กรไปสู่ Net Zero Emissions ภายในปี 2608

แนวทาง/วิธีการจัดการ (3-3)

กทพ. จัดทำโครงการศึกษาและกำหนดแนวทางในการวัดประเมินประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ ตามแนวทางมาตรฐาน ISO 14045:2012 Environmental Management - Eco - efficiency assessment of product systems - Principles, requirements and guidelines รวมถึงการพิจารณาด้วยกรอบแนวคิดด้านการประเมินวัฏจักรชีวิต (Life Cycle Assessment: LCA) เพื่อนำมาประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกขององค์กร มีการแต่งตั้งคณะทำงานเพื่อดำเนินการวัดและประเมินประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ และกำกับดูแลการปล่อยก๊าซเรือนกระจกขององค์กร รวมถึงได้มีการจัดทำการประเมินคาร์บอนฟุตพรินต์ขององค์กร (Carbon footprint for Organization: CFO) ที่ได้รับการรับรองจากองค์การบริหารก๊าซเรือนกระจก (อบก.) เพื่อให้ข้อมูลที่เปิดเผยมีความน่าเชื่อถือ

EXAT PATHWAY TO NET ZERO

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
ยกระดับการให้บริการสู่องค์กรคาร์บอนต่ำ สร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม มุ่งมั่นแก้ไขปัญหาภาวะโลกร้อนสู่ความเป็นกลางทางคาร์บอนและการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์

กทพ. ประเมิน CFO การปล่อย GHGs เท่ากับ
59,344 tCO_2e

2022 (พ.ศ.2565 ปีฐาน)

2030 (พ.ศ.2573)

ปรับปรุงการดำเนินงานองค์กรลดก๊าซเรือนกระจก 30%

- เปลี่ยนหลอดไฟเป็นหลอด LED บริเวณอาคารด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ
- เปลี่ยนรถยนต์ในสำนักงานเป็นรถ EV ร้อยละ 30
- ติดตั้ง Solar Cell บริเวณอาคารศูนย์บริการทางพิเศษ กทพ. และอาคารด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ
- เพิ่มสัดส่วนระบบจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษ EASY PASS มากขึ้น
- ใช้ปูน Hydraulic ในงานก่อสร้าง
- เลือกใช้วัสดุหลือใช้ในการบำรุงรักษาทางพิเศษ

2050 (พ.ศ.2593)

2065 (พ.ศ.2608)

มุ่งสู่การปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์

NET ZERO

- เปลี่ยนไปใช้ปูน Hydraulic ในงานก่อสร้างทั้งหมด และเพิ่มสัดส่วนวัสดุเหลือใช้ในการบำรุงรักษาสูงสุด
- เปลี่ยนพื้นที่ว่างเปล่าเป็นพื้นที่สีเขียว / โครงการปลูกป่า / สาธารณประโยชน์
- นวัตกรรมการจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษ

เปลี่ยนแปลงการดำเนินงานองค์กรมุ่งสู่ความเป็นกลางทางคาร์บอน

Carbon Neutrality

- เปลี่ยนหลอดไฟสายทางพิเศษเป็นหลอด LED
- เปลี่ยนเครื่องปรับอากาศที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
- เปลี่ยนรถยนต์ในสำนักงานเป็น EV ทุกคัน
- ติดตั้ง Solar Cell บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษทุกสายทาง
- เพิ่มพื้นที่สีเขียว / พื้นที่สาธารณะในเขตทางพิเศษ / ปลูกป่าแบบมีส่วนร่วม
- ซื้อคาร์บอนเครดิตมาชดเชย
- เปลี่ยนแหล่งผลิตไฟฟ้าให้มาจากพลังงานหมุนเวียนร้อยละ 5 และซื้อไฟฟ้าที่มีใบรับรองเครดิตการผลิตพลังงานหมุนเวียน (REC) ร้อยละ 5

กทพ. มีการกำหนดแผนงานในการปรับปรุงผลประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ เพื่อสนับสนุนการลดก๊าซเรือนกระจกขององค์กรและประเทศไทย โดยตั้งเป้าหมายในการลดก๊าซเรือนกระจกจากการใช้ทรัพยากรด้านต่าง ๆ ได้แก่ ไฟฟ้า น้ำมันเชื้อเพลิง กระดาษ น้ำประปา เป็นต้น โดยกำหนดเป็นแผนระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว ให้สอดคล้องกับเป้าหมายการลดก๊าซเรือนกระจกของประเทศ มีแผนงานรวม 25 แผนงาน ประกอบด้วย แผนงานระยะสั้น 15 แผนงาน แผนงานระยะกลาง 6 แผนงาน และแผนงานระยะยาว 4 แผนงาน อย่างไรก็ตาม กทพ. ได้จัดทำแผนที่นำทางสู่เป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Pathway to Net Zero) โดยมุ่งมั่นที่จะลดก๊าซเรือนกระจกให้ได้ร้อยละ 30 ภายในปี พ.ศ. 2573 และนำองค์กรสู่ความเป็นกลางทางคาร์บอน (Carbon Neutrality) ภายในปี พ.ศ. 2593 และปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net Zero Emissions) ภายในปี พ.ศ. 2608 ตามเป้าหมายการลดก๊าซเรือนกระจกของประเทศไทย

ผลการดำเนินงาน (3-3)

โครงการ/กิจกรรมการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (305-5)

การนำเศษวัสดุแอสฟัลติกคอนกรีตมาใช้ในงานปรับปรุงผิวจราจรบนทางพิเศษ (Asphaltic Concrete Recycle)

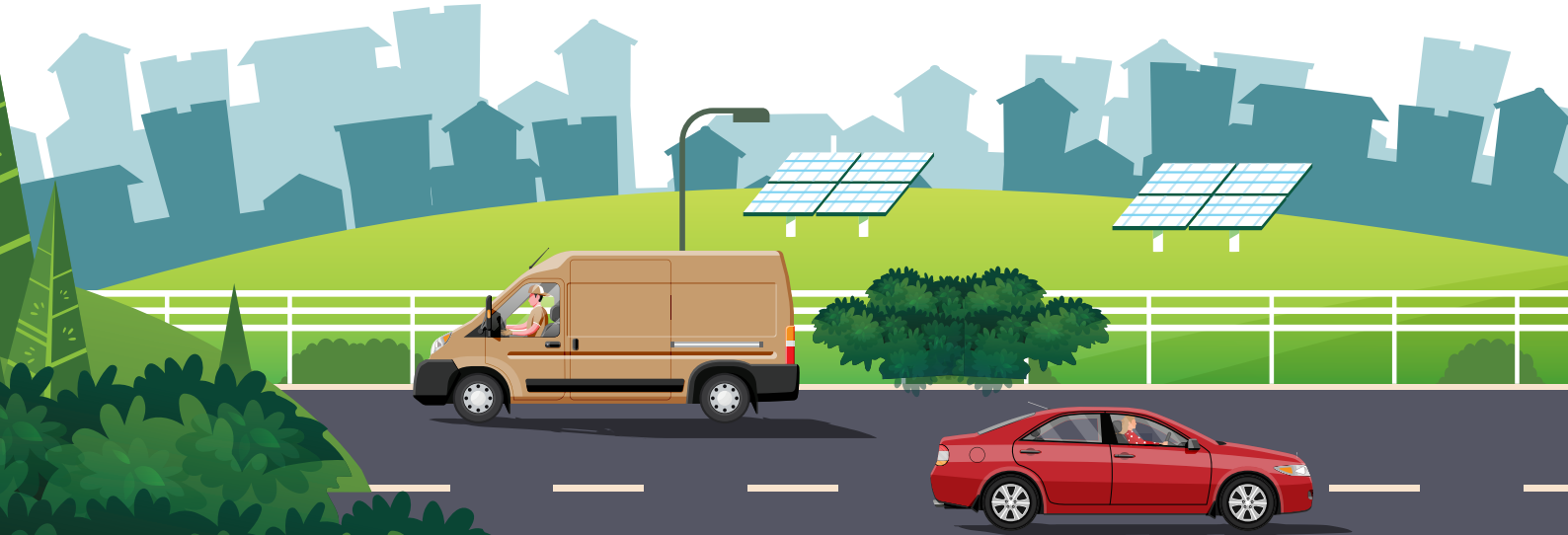
กทพ. ได้นำเศษวัสดุแอสฟัลติกคอนกรีตมาใช้ในการปรับปรุงผิวจราจรที่บริเวณถนนเลียบด่านบางเมือง 4 ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) ใช้ปริมาณ Reclaimed Asphalt Pavement (RAP) มีอัตราส่วนเท่ากับร้อยละ 40 ของมวลรวมทั้งหมด จะสามารถลดปริมาณวัสดุมวลรวมใหม่ (หินแกรนิต) ที่ต้องทำการระเบิดจากแหล่งหินธรรมชาติได้ถึงร้อยละ 40 และยังสามารถลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้ถึง 279.21 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า

การนำเถ้าลอยจากการถลุงเหล็ก Slag มาใช้ในการบำรุงรักษาผิวทางบนทางพิเศษ (Asphaltic Concrete Slag)

กทพ. ได้นำ Slag ที่เป็นวัสดุเหลือใช้มาทดแทนหินแกรนิตในการบำรุงรักษาผิวทางพิเศษ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการนำเศษวัสดุที่ไม่ใช้แล้วหรือของเสียจากอุตสาหกรรมอื่นมาเป็นองค์ประกอบหลักในการก่อสร้างและซ่อมบำรุงทางพิเศษ สามารถลดค่าใช้จ่ายการซ่อมบำรุงผิวทางพิเศษในระยะยาวและยังสามารถลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกไปได้ถึง 1,830.62 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า

โครงการเปลี่ยนหลอดไฟเป็นชนิดประหยัดพลังงาน (LED) ภายในอาคารสำนักงานและพื้นที่ปฏิบัติงานของ กทพ.

ในปี 2566 กทพ. มีการปรับเปลี่ยนหลอดไฟฟลูออเรสเซนต์เป็นหลอดไฟ LED ภายในอาคารสำนักงานและพื้นที่ปฏิบัติงาน รวมทั้งศูนย์ควบคุมทางพิเศษจำนวน 4 สายทาง ได้แก่ ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษฉลองรัช ทางพิเศษบูรพาวิถี และทางพิเศษกาญจนาภิเษก จำนวน 1,658 หลอด สามารถลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้ถึง 42.29 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า และได้รับการรับรองผลการประเมินการลดหรือกักเก็บก๊าซเรือนกระจก โครงการสนับสนุนกิจกรรมลดก๊าซเรือนกระจก (LESS) จากกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยองค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน)



โครงการปรับเปลี่ยนระบบการเก็บเงินมาเป็นตู้อัตโนมัติ KUN5C

กทพ. ได้นำเครื่องฝากเงินอัตโนมัติ KUN5C และบริการที่เกี่ยวข้องมาใช้เพื่อลดการใช้ทรัพยากรในด้านต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นการลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงจากการไปเก็บเงินสดบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทาง ถุงใส่เงินสด ลวด และตะกั่วที่ใช้รัดถุงเงินสด สามารถลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้ถึง 54.02 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า

การลดก๊าซเรือนกระจกทางอ้อม

จากการศึกษาและวิเคราะห์พบว่า หากประชาชนใช้ทางพิเศษแทนถนนด้านล่างจะสามารถลดก๊าซเรือนกระจกได้ 1.962 กิโลกรัมคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า/คัน และ กทพ. ยังส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ใช้ทางใช้บัตร Easy Pass มากขึ้น ซึ่งหากผู้ใช้ทางใช้ช่องบัตร Easy Pass แทนช่องจ่ายเงินสด จะสามารถลดก๊าซเรือนกระจกได้ 35 กรัมคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า/คัน และหากผู้ใช้ทางเลือกมาใช้บริการเติมเงินบัตร Easy Pass และขอรับใบเสร็จในรูปแบบ e-Tax Invoice และบริการอื่น ๆ ผ่านช่องทางออนไลน์ จะสามารถลดก๊าซเรือนกระจกได้ประมาณ 1.5 กิโลกรัมคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่าต่อการใช้บริการ 1 ครั้ง นอกจากนี้ หากมีการใช้บริการ Easy Pass มากกว่า 1 ล้านครั้ง จะสามารถลดก๊าซเรือนกระจกทางอ้อมได้ประมาณ 35,000 กิโลกรัมคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่าต่อปี

แนวทางการดำเนินงานในอนาคต

กทพ. ได้กำหนดแผนงานลดก๊าซเรือนกระจกและให้ความสำคัญกับพลังงานทางเลือกหรือพลังงานสะอาดมาปรับใช้ภายในองค์กร โดย กทพ. ร่วมมือกับการไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) ในการติดตั้งแผง Solar Rooftop โดยมีการกำหนดแผนทั้ง 3 ระยะดังนี้

แผนในระยะที่ 1 ดำเนินการติดตั้งแผง Solar Rooftop ที่อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. ขนาด 788 กิโลวัตต์-ชั่วโมง

แผนในระยะที่ 2 ดำเนินการติดตั้งแผง Solar Rooftop ที่ศูนย์ควบคุมทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) (CCB6) และศูนย์ควบคุมทางพิเศษ (CCB3) ฉลองรัช และอาคารด่านเก็บค่าผ่านทางในสายทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) จำนวน 8 พื้นที่ ขนาด 700 กิโลวัตต์-ชั่วโมง

แผนในระยะที่ 3 ดำเนินการติดตั้งแผง Solar Rooftop ศูนย์ควบคุมทางพิเศษบูรพาวิถี อาคารด่านเก็บค่าผ่านทางในสายทางพิเศษบูรพาวิถีและทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) จำนวน 25 พื้นที่ ขนาด 550 กิโลวัตต์ -ชั่วโมง ซึ่งหากมีการติดตั้งแล้วเสร็จคาดว่าจะลดการใช้ไฟฟ้าได้ประมาณ 2.6 ล้านกิโลวัตต์-ชั่วโมง ต่อปี และสามารถลดก๊าซเรือนกระจกได้ประมาณ 1,140 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่าต่อปี เทียบเท่ากับการปลูกต้นไม้ 114,000 ต้น โดย กทพ. จะนำโครงการ Solar Rooftop เข้าร่วมโครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจ (T-VER) ขององค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจกองค์การมหาชน (อบก.) และมีแผนจะขยายผลการติดตั้ง Solar Rooftop เพิ่มเติมในบริเวณอื่น ๆ ที่มีความเหมาะสมในอนาคต

การบริหารจัดการวัสดุ

GRI Standards

GRI 301 วัสดุ 2016

เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน

สร้างหลักประกันให้มีรูปแบบการผลิตและการบริโภคที่ยั่งยืน

จุดเด่น

01 การใช้ Slag ลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้ถึง **1,830.62** ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า

02 การใช้ Asphaltic Concrete Recycle ลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้ถึง **279.21** ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า

03 กทพ. ได้นำเครื่องฝากเงินอัตโนมัติ KUN5C มาใช้ซึ่งสามารถลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกไปได้ถึง **54.02** ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า

ทำไมถึงสำคัญ (3-3)

ในการดำเนินงานของ กทพ. จำเป็นต้องพึ่งพาการใช้วัสดุจากทรัพยากรธรรมชาติ ไม่ว่าจะเป็นการก่อสร้างทางพิเศษ หรือการบำรุงรักษาทางพิเศษ ซึ่งอาจทำให้ทรัพยากรเหล่านี้หมดไป และส่งผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม กทพ. จึงให้ความสำคัญต่อการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม โดยมีการเลือกใช้วัสดุที่สร้างผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมให้น้อยที่สุด หรือวัสดุที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตั้งแต่ขั้นตอนการก่อสร้างทางพิเศษและการบำรุงรักษาทางพิเศษ

การบริหารจัดการวัสดุของ กทพ. ถูกแบ่งออกเป็น 2 ส่วนหลัก โดยส่วนแรกเน้นการบริหารจัดการสำหรับการก่อสร้างและการซ่อมบำรุงรักษาเขตทางพิเศษ ส่วนที่สองเน้นการบริหารจัดการวัสดุในการดำเนินงานอื่น ๆ เช่น การจัดการวัสดุภายในสำนักงาน การปรับเปลี่ยนตู้เก็บเงินอัตโนมัติ รวมถึงการส่งเสริมการใช้วัสดุที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมให้กับพนักงาน

แนวทางการบริหารจัดการวัสดุในการก่อสร้าง/การซ่อมบำรุงและรักษาเขตทางพิเศษ (3-3)

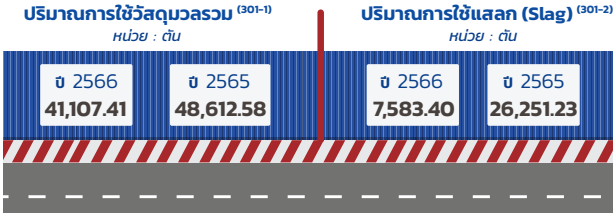
ในส่วนของกระบวนการก่อสร้างทางพิเศษ หรือการซ่อมบำรุงและรักษาเขตทาง กทพ. ยึดหลักการปฏิบัติงานตามหลักมาตรฐานการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001:2015 และรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือ EIA ในทุกการดำเนินงาน กทพ. ให้ความสำคัญและตระหนักถึงผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมในการบริหารจัดการวัสดุของแต่ละโครงการ ด้วยการใช้วัสดุที่มีประสิทธิภาพ แข็งแรงทนทาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม หรือส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อย เพื่อกำหนดเป็นส่วนหนึ่งในเกณฑ์การว่าจ้างผู้รับเหมาในงานก่อสร้างหรือซ่อมบำรุงทางพิเศษ เพื่อมุ่งหวังให้เป็นส่วนหนึ่งในการขับเคลื่อนองค์กรที่ส่งผลกระทบต่อด้านสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุดและเกิดการใช้วัสดุภายในองค์กรอย่างยั่งยืน

การลดการใช้วัสดุจากกระบวนการก่อสร้าง / ซ่อมบำรุงทางพิเศษ

ประเภทวัสดุ	วัตถุประสงค์	ประโยชน์	ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก
Asphaltic Concrete Slag	Slag เป็นผลพลอยได้จากอุตสาหกรรมโรงงานถลุงเหล็ก ใช้ทดแทนวัสดุมวลรวมหยาบ (หิน) ในแอสฟัลติกคอนกรีต สำหรับบำรุงรักษาผิวทางบนทางพิเศษ	1. Slag มีความคงทนสูงกว่าหิน สามารถนำมาใช้เป็นมวลรวมหยาบใช้ได้ในการผสมในแอสฟัลติกคอนกรีต ทำให้แอสฟัลติกคอนกรีตมีคุณสมบัติที่ดีขึ้น ทนทานต่อการเกิดร่องล้อบนผิวจราจร 2. ช่วยลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานปรับปรุงผิวจราจรในระยะยาวและช่วยลดการใช้ทรัพยากรธรรมชาติ	**270** ตัน คาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า/ 10,000 ตร.ม.
Asphaltic Concrete Recycle	ใช้ในการปรับปรุงผิวจราจรโดยการนำเศษแอสฟัลติกคอนกรีตเดิมที่ขูดไสจากผิวจราจรเดิม เป็นส่วนผสมในแอสฟัลติกคอนกรีตใหม่ตามสัดส่วนที่กำหนด	1. ช่วยลดปริมาณเศษวัสดุในพื้นที่กองเก็บในเขตทางพิเศษที่ส่งผลกระทบด้านวิศวกรรมต่อโครงสร้างบริเวณฐานรากทางพิเศษ 2. ลดค่าใช้จ่ายงานบำรุงรักษาผิวจราจรบนทางพิเศษ โดยสามารถลดค่าใช้จ่ายโดยรวมของโครงการได้ร้อยละ 38 และยังสามารถลดค่าใช้จ่ายในส่วนของวัสดุมวลรวมหยาบได้มากถึงร้อยละ 58 3. ช่วยลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและลดการใช้ทรัพยากรธรรมชาติ	**90** ตัน คาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า/ 10,000 ตร.ม.
Para Slurry Seal with Fiber	การฉาบผิวจราจรบนทางพิเศษแบบพาราสเลอรีซีลโดยการเสริมเส้นใยสังเคราะห์	1. เพิ่มความฝืดของผิวจราจรบนทางพิเศษเพื่อป้องกันการลื่นไถลของรถที่สัญจรบนทางพิเศษ ทำให้เพิ่มความปลอดภัยสำหรับผู้ใช้ทางพิเศษ 2. ในกรณีที่โครงสร้างชั้นทางยังไม่เสื่อมสภาพ การเลือกใช้วิธีการฉาบผิวทางแบบไฟโบลซีลซึ่งไม่ต้องทำการขูดไสผิวจราจรเดิมออก เป็นการช่วยลดค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาทางและช่วยลดการใช้ทรัพยากรธรรมชาติ 3. ประหยัดงบประมาณการบำรุงรักษาทางพิเศษได้ร้อยละ 50 เมื่อเปรียบเทียบกับการขูดไสผิวจราจร	**250** ตัน คาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า/ 10,000 ตร.ม.

ผลการดำเนินงาน(3-3)

ในปี 2566 กทพ. ได้นำ Slag ที่เป็นวัสดุเหลือใช้มาทดแทนหินแกรนิตในการบำรุงรักษาผิวทางพิเศษ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการนำเศษวัสดุที่ไม่ใช้แล้วหรือของเสียจากอุตสาหกรรมอื่นมาเป็นองค์ประกอบหลักในการก่อสร้างและซ่อมบำรุงทางพิเศษ สามารถลดค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างและยังสามารถลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกไปได้ถึง 1,830.62 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า



การใช้ Asphaltic Concrete Recycle เป็นการนำเศษวัสดุแอสฟัลติกคอนกรีตมาใช้ในการปรับปรุงผิวจราจรบนทางพิเศษที่มีความเสียหายและเสื่อมสภาพจากการใช้งาน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการปรับปรุงพื้นผิวจราจรบนทางพิเศษกลับมามีคุณภาพ สามารถช่วยลดปริมาณเศษวัสดุในพื้นที่กองเก็บในเขตทางพิเศษ ทำให้สิ่งแวดล้อมด้านภูมิทัศน์ดียิ่งขึ้นและยังสามารถช่วยลดผลกระทบทางด้านวิศวกรรมคือการช่วยลดน้ำหนักกดทับโครงสร้างฐานรากทางพิเศษบริเวณพื้นที่กองเก็บเศษวัสดุแอสฟัลติกคอนกรีต ทำให้สามารถนำพื้นที่ส่วนนี้มาใช้ประโยชน์ในด้านอื่น ๆ ได้ ซึ่งเป็นการช่วยสร้างมูลค่าเพิ่มในการใช้พื้นที่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด อีกทั้งยังสามารถลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทำให้ปริมาณคาร์บอนฟุตพรินท์ขององค์กรลดลงถึง 279.21 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า

แนวทางการบริหารจัดการวัสดุในการดำเนินงานอื่น ๆ (3-3)

การบริหารจัดการวัสดุในการดำเนินงานอื่น ๆ กทพ. ยังคงให้ความสำคัญถึงการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมในการดำเนินงานควบคู่ไปกับการดูแลสิ่งแวดล้อม โดยได้มีการวางแผนปรับปรุงการใช้วัสดุให้เกิดความคุ้มค่าและเกิดประสิทธิภาพให้ได้มากที่สุด อีกทั้งยังได้มีการปลูกฝังและสร้างจิตสำนึกให้กับบุคลากรในทุกระดับให้หันมาใส่ใจต่อสิ่งแวดล้อมและตระหนักถึงผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

ผลการดำเนินงาน (3-3)

การใช้เครื่องฝากเงินอัตโนมัติ KUN5C แทนการนับเงินค่าผ่านทางพิเศษโดยพนักงาน

กทพ. ได้นำเครื่องฝากเงินอัตโนมัติ KUN5C มาใช้ในการเก็บเงินจากการจัดเก็บค่าผ่านทางซึ่งสามารถลดการใช้ทรัพยากรได้มากมาย เช่น ลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงจากการเดินทางเพื่อเก็บเงินสดที่อาคารด่านเก็บค่าผ่านทาง ลดการใช้ถุงใส่เงินสด ลวดและตะกั่วที่ใช้รัดถุงเงินสด ซึ่งทำให้สามารถช่วยลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้ถึง 54.02 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า

การนำเทคโนโลยีตรวจจับป้ายทะเบียนรถยนต์อัตโนมัติ (Automatic License Plate Recognition: ALPR)

กทพ. ได้ทำการปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าผ่านทางสายทางพิเศษบูรพาวิถี โดยการนำเทคโนโลยี ALPR มาใช้แทนบัตร Transit Card ซึ่งเป็นระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษรูปแบบใหม่ที่ใช้เทคโนโลยีการประมวลผลข้อมูลด้วยภาพและปัญญาประดิษฐ์เพื่อตรวจจับป้ายทะเบียนอัตโนมัติ ซึ่งการนำเทคโนโลยีนี้มาใช้สามารถช่วยให้ กทพ. ลดค่าใช้จ่ายได้ถึงปีละประมาณ 38 ล้านบาท และยังสามารถลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากปริมาณรถที่สะสมบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางที่ลดลง อีกทั้งยังสามารถลดปริมาณการใช้วัสดุที่นำมาทำบัตร Transit Card ได้ถึงปีละ 50,000 ใบ

แนวทางการดำเนินงานในอนาคต

กทพ. ยังคงมุ่งมั่นที่จะสำรวจและมองหานวัตกรรมอื่น ๆ รวมถึงการเลือกใช้วัสดุที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมเพื่อส่งเสริมความยั่งยืนในด้านสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัยบนท้องถนนอย่างไม่หยุดยั้ง โดย กทพ. ได้มีการกำหนดแผนงานในอนาคตเบื้องต้นที่จะช่วยลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเกี่ยวกับการใช้วัสดุขององค์กรไว้ดังนี้

1. การเพิ่มปริมาณการใช้กระดาษหน้าที่ 2 และการนำกลับมาหมุนเวียนใช้ใหม่
2. การเพิ่มสัดส่วนการซื้อกระดาษที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
3. การปรับปรุงการใช้วัสดุสิ้นเปลืองในการบำรุงรักษาและซ่อมบำรุงผิวทางและสะพานที่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด

การบริหารจัดการพลังงาน

GRI Standards

GRI 302 พลังงาน 2016

เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน

สร้างหลักประกันให้ทุกคน
สามารถเข้าถึงพลังงานสมัยใหม่
ที่ยั่งยืนในราคาที่ย่อมเยา

จุดเด่น

01 การติดตั้งโฟโตสวิตช์สามารถลด
ปริมาณการใช้ไฟฟ้าได้ถึง
15,768 กิโลวัตต์-ชั่วโมงต่อปี

02 การปรับเปลี่ยนหลอดไฟฟลูออเรสเซนต์
เป็นหลอด LED จำนวน 1,658 หลอด
สามารถลดปริมาณการปล่อย
ก๊าซเรือน กระจก **42,290** กิโลกรัม
คาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า

ทำไมถึงสำคัญ (3-3)

การใช้พลังงานของ กทพ. มีสัดส่วนที่มีนัยสำคัญในการปล่อยก๊าซเรือนกระจก กทพ. ตระหนักและให้ความสำคัญต่อการใช้พลังงานให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด และมุ่งมั่นในการลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกขององค์กร โดยมีการจัดตั้งคณะกรรมการด้านอนุรักษ์พลังงานขององค์กรมาดูแลและควบคุมการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ และมุ่งมั่นหาแนวทางการลดการใช้พลังงานให้เกิดการใช้พลังงานอย่างยั่งยืน

แนวทาง/วิธีการจัดการ (3-3)

กทพ. ยกระดับการบริหารจัดการเพื่อลดการใช้พลังงานและเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้พลังงานตามมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001:2015 และได้จัดตั้งคณะทำงานด้านการอนุรักษ์พลังงานเพื่อกำหนดนโยบายอนุรักษ์พลังงานและเผยแพร่ต่อบุคลากรของ กทพ. และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง โดยทำการประเมินศักยภาพการอนุรักษ์พลังงานเพื่อกำหนดนัยสำคัญด้านการใช้พลังงาน จากนั้นนำมากำหนดเป้าหมายและแผนอนุรักษ์พลังงาน รวมถึงการฝึกอบรมและประชาสัมพันธ์การอนุรักษ์พลังงานทั่วทั้งองค์กร หลังจากนั้นมีการติดตามผลการตรวจสอบ และทบทวนการจัดการพลังงานเพื่อใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงและพัฒนาให้เกิดการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

คณะทำงานด้านการอนุรักษ์พลังงานของ กทพ. เก็บรวบรวมข้อมูลการใช้พลังงานของอาคารสำนักงานใหญ่และคำนวณการใช้พลังงานของ กทพ. จำเพาะพื้นที่ใช้สอยและนำมากำหนดแนวทางการอนุรักษ์พลังงาน ดังนี้

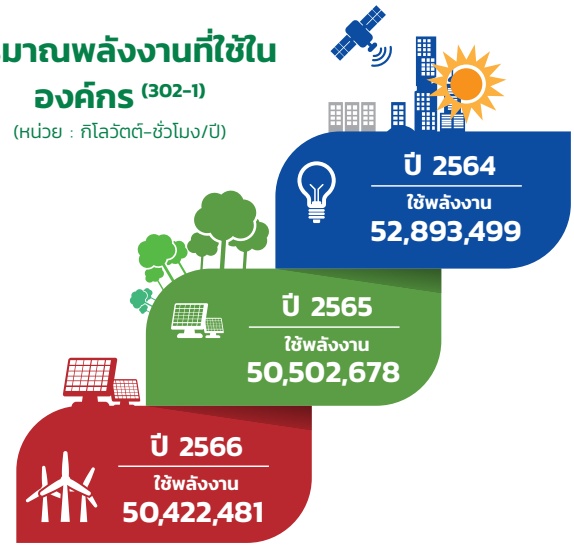
- แผนงานการเปลี่ยนหลอดไฟฟลูออเรสเซนต์เป็นหลอด LED เพื่อลดปริมาณการใช้พลังงานไฟฟ้า
- จัดฝึกอบรมตามแผนการอนุรักษ์พลังงานให้กับพนักงานและลูกจ้างของ กทพ. เรื่องพลังงานทดแทน/การอนุรักษ์พลังงาน

ผลการดำเนินงาน (3-3)

- มีการเปลี่ยนหลอดไฟฟลูออเรสเซนต์ เป็นหลอด LED จำนวน 1,658 หลอด
- มีผู้เข้าร่วมฝึกอบรมการอนุรักษ์พลังงานและตอบคำถามชิงรางวัลเรื่องการอนุรักษ์พลังงาน ทั้งหมด 200 คน

ปริมาณพลังงานที่ใช้ในองค์กร (302-1)

(หน่วย : กิโลวัตต์-ชั่วโมง/ปี)



เมื่อเปรียบเทียบปริมาณการใช้พลังงานของ กทพ. ในปี 2566 กับปี 2564 พบว่า กทพ. มีปริมาณการใช้พลังงานลดลงจากปีงบประมาณ 2564 จำนวน 2,471,018 กิโลวัตต์-ชั่วโมงต่อปี หรือประมาณร้อยละ 4.67

โครงการลดการใช้พลังงาน (302-4)

การติดตั้งโฟโตสวิตช์

กทพ. มีการติดตั้งโฟโตสวิตช์ภายในอาคารสำนักงาน โดยมุ่งลดชั่วโมงการทำงานของหลอดไฟส่องสว่างในเวลากลางวัน ปกติอาคารจอดรถจะเปิดไฟตลอด 24 ชั่วโมง ทำให้สิ้นเปลืองพลังงาน กทพ. จึงได้ติดตั้งโฟโตสวิตช์ที่สามารถตั้งเวลาในการเปิดปิดอัตโนมัติได้ ในบริเวณที่ได้รับแสงอาทิตย์ที่เพียงพอเพื่อปิดไฟในเวลากลางวัน มีการเปลี่ยนหลอดไฟจำนวน 200 หลอด สามารถลดปริมาณการใช้พลังงานได้ถึง 15,768 กิโลวัตต์-ชั่วโมงต่อปี

การเปลี่ยนหลอดไฟ LED

กทพ. ได้เปลี่ยนหลอดไฟฟลูออเรสเซนต์ เป็นหลอดไฟแบบประหยัดพลังงาน LED เพื่อเป็นการส่งเสริมการใช้พลังงานขององค์กรให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด โดยในปี 2566 มีการเปลี่ยนหลอดไฟบริเวณอาคารด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษและอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษ ทั้งหมด 4 สายทาง รวม 1,658 หลอด สามารถลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก 42,290 กิโลกรัมคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า มีรายละเอียดดังนี้

	จำนวนหลอดไฟที่เปลี่ยนเป็น LED	ปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่ลด/กักเก็บได้ ($kgCO_2e$)
ทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษฉลองรัช	558 หลอด	11,955
ทางพิเศษบูรพาวิถี	443 หลอด	12,147
ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)	657 หลอด	18,188

กทพ. ได้รับใบประกาศเกียรติคุณโครงการสนับสนุนกิจการลดก๊าซเรือนกระจก (Low Emission Support Scheme: Less) โดยการปรับเปลี่ยนหลอดไฟจากกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมโดยองค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน)

อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. ได้รับการรับรองเป็นอาคารเขียวในระดับทอง (Gold) ตามมาตรฐาน (Thai's Rating of Energy and Environmental Sustainability: Trees) จากสถาบันอาคารเขียว (Thai Green Building Institute: TGBI) เนื่องจากเป็นอาคารที่คำนึงถึงการประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม สร้างคุณภาพชีวิตที่ดีให้แก่ผู้ใช้งานอาคาร

แนวทางการดำเนินงานในอนาคต

จากสถานการณ์ค่าไฟฟ้าในปัจจุบันที่มีแนวโน้มผันผวนต่อเนื่องจากปัจจัยต่าง ๆ กทพ. จึงได้มีการวางแผนในการเลือกใช้พลังงานหมุนเวียนในอนาคต และพัฒนาเทคโนโลยีในด้านพลังงานสะอาด รวมถึงการดำเนินงานด้านการอนุรักษ์พลังงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อเป็นแนวทางในการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม โดยมีแผนดังนี้

1. การติดตั้งโซลาร์เซลล์บริเวณอาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ.
2. การติดตั้งสวิตช์เปิดปิดอัตโนมัติ สวิตช์กระตุกไฟ หรือเซ็นเซอร์ตรวจจับ ภายในอาคารสำนักงานและพื้นที่ปฏิบัติงานของ กทพ.
3. การปรับเปลี่ยนหลอดไฟชนิดประหยัดพลังงาน (LED) ภายในสำนักงานและพื้นที่ปฏิบัติงานของ กทพ.
4. การปรับเปลี่ยนเครื่องปรับอากาศ เพื่อลดการใช้ไฟฟ้า
5. การปรับเปลี่ยนรถยนต์สำนักงาน เป็นรถยนต์พลังงานไฟฟ้า

การปฏิบัติตามกฎหมายด้านสิ่งแวดล้อม (2-27, 3-3)

ภารกิจสำคัญประการหนึ่งของ กทพ. คือ ความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม กทพ. มีการดำเนินงานตามแนวคิดมาตรฐานสากล ISO 14001:2015 และปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมถึงมาตรการในการติดตามตรวจสอบผลกระทบเพื่อจัดการและรักษาสิ่งแวดล้อม กทพ. มีความมุ่งมั่นให้บุคลากรทุกคน ตั้งแต่ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้าง ปฏิบัติหน้าที่อย่างจริงจัง พร้อมทั้งเสริมสร้างจิตสำนึกและการมีส่วนร่วมในการรักษาสภาพแวดล้อมและความปลอดภัยของทุกกลุ่มเครือข่าย เช่น พนักงาน ลูกจ้าง ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และสาธารณชน มีการปรับปรุงและควบคุมการบริหารจัดการความเสี่ยงและโอกาสที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมทางพิเศษและการบริการที่เป็นระบบและต่อเนื่อง เน้นการเพิ่มประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ และความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของ กทพ. เพื่อพัฒนาด้านการจราจรและระบบขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืนในอนาคต กทพ. มีหลักการและแนวทางปฏิบัติงาน ดังนี้

1. ปกป้อง ป้องกัน

กทพ. ให้ความสำคัญต่อการควบคุมระดับเสียง ฝุ่นละออง ขยะมูลฝอย คุณภาพน้ำทิ้งจากอาคาร การจัดการจราจร และอุบัติภัยที่เกิดจากการดำเนินงาน รวมทั้งมุ่งมั่นปกป้องสิ่งแวดล้อม และการใช้ทรัพยากรอย่างยั่งยืน

2. เพิ่มความสะดวกและความปลอดภัย

กทพ. เพิ่มความสะดวกและปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้ทางพิเศษ บุคลากร และผู้เกี่ยวข้องที่ปฏิบัติงานบนทางพิเศษ โดยการนำนวัตกรรมเทคโนโลยีมาใช้ในการบริหารจัดการ เฝ้าระวัง ป้องกัน และดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการนำพลังงานหมุนเวียนมาใช้ และการจัดการขยะอย่างถูกต้อง เพื่อสุขอนามัยและสภาพแวดล้อมที่ดีของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและผู้เกี่ยวข้อง กทพ. กำหนดวัตถุประสงค์ เป้าหมาย และแนวทางปฏิบัติ เพื่อบริหารจัดการความเสี่ยงและโอกาสที่อาจจะเกิดขึ้นอย่างเหมาะสม พร้อมทั้งมีการทบทวนเพื่อปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง

3. ปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง

กทพ. ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ มาตรฐาน ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับลักษณะปัญหาและความเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่มีต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและผู้เกี่ยวข้องที่อยู่ในสภาพแวดล้อมและสถานที่ปฏิบัติงาน

4. สร้างจิตสำนึก

กทพ. สร้างจิตสำนึกแก่พนักงาน ลูกจ้าง ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้เกี่ยวข้องในการร่วมกันรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม และรับผิดชอบในการใช้พลังงานและทรัพยากรธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพ

5. เผยแพร่ประชาสัมพันธ์

เผยแพร่นโยบายสิ่งแวดล้อมต่อพนักงาน ลูกจ้าง ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และสาธารณชน

กทพ. ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางพิเศษตามที่กำหนดไว้ในรายงาน EIA ของโครงการนั้น ๆ อย่างเคร่งครัด โดยมีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางพิเศษ ระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ (ทางพิเศษที่เปิดให้บริการทุกสายทาง) เพื่อนำส่งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เป็นประจำทุกปี รวมถึงได้ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ และข้อบังคับด้านสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัดและครบถ้วนตามที่บังคับใช้ในประเทศไทย โดยมีความเชื่อมโยงในแต่ละประเด็น ดังนี้

ประเด็นสาระสำคัญ	ข้อกฎหมาย กฎระเบียบ และข้อบังคับ
ประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ • การปล่อยก๊าซเรือนกระจก • การบริหารจัดการพลังงาน • การบริหารจัดการวัสดุ	การป้องกันมลพิษและรักษาสิ่งแวดล้อม • พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 • พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561 • ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม • ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2565 • ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ. 2561 • ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2564 • ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป • ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป • ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

ประเด็นสาระสำคัญ	ข้อกฎหมาย กฎระเบียบ และข้อบังคับ
	• ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 28 (พ.ศ. 2550) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป • ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป • ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 36 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน ในบรรยากาศโดยทั่วไป • ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร • ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานฝุ่นละอองขนาดไม่เกิด 2.5 ไมครอน ในบรรยากาศโดยทั่วไป • ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548 • ประกาศสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง แนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม • ข้อกำหนดมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001: 2015

การป้องกันมลพิษและรักษาสิ่งแวดล้อม (308-2)

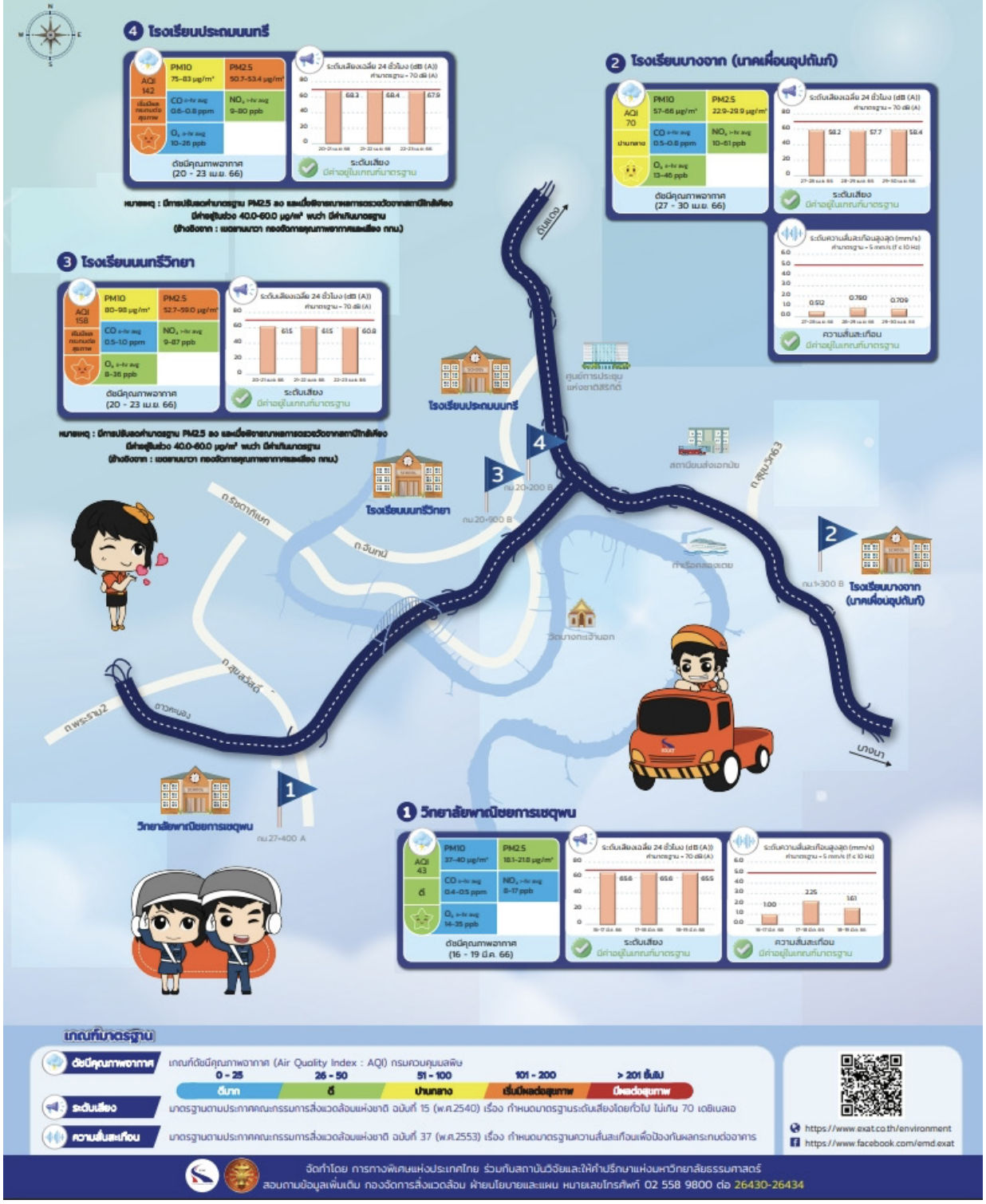
ถึงแม้ว่าทางพิเศษจะสามารถแก้ไขปัญหาจราจรและการขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ แต่ปัญหาที่เกิดขึ้นคือผลกระทบจากการจราจรบนทางพิเศษที่มีต่อสภาพแวดล้อมในบริเวณโดยรอบของแนวสายทางพิเศษ โดยเฉพาะคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เปลี่ยนไป ได้แก่ คุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน กทพ. จึงมีการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ ทั้งในด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษ ตั้งแต่ในขั้นตอนของการวางแผนโครงการ เพื่อให้การดำเนินงานด้านการจราจรและขนส่งของทางพิเศษเกิดประสิทธิภาพสูงสุด และก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด ในส่วนของการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม กทพ. ได้มีการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment: EIA) มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งในระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และภายหลังเปิดดำเนินโครงการ โดยได้ว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม กทพ. เริ่มตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมตั้งแต่ปี พ.ศ. 2536 เรื่อยมาจนถึงปัจจุบัน

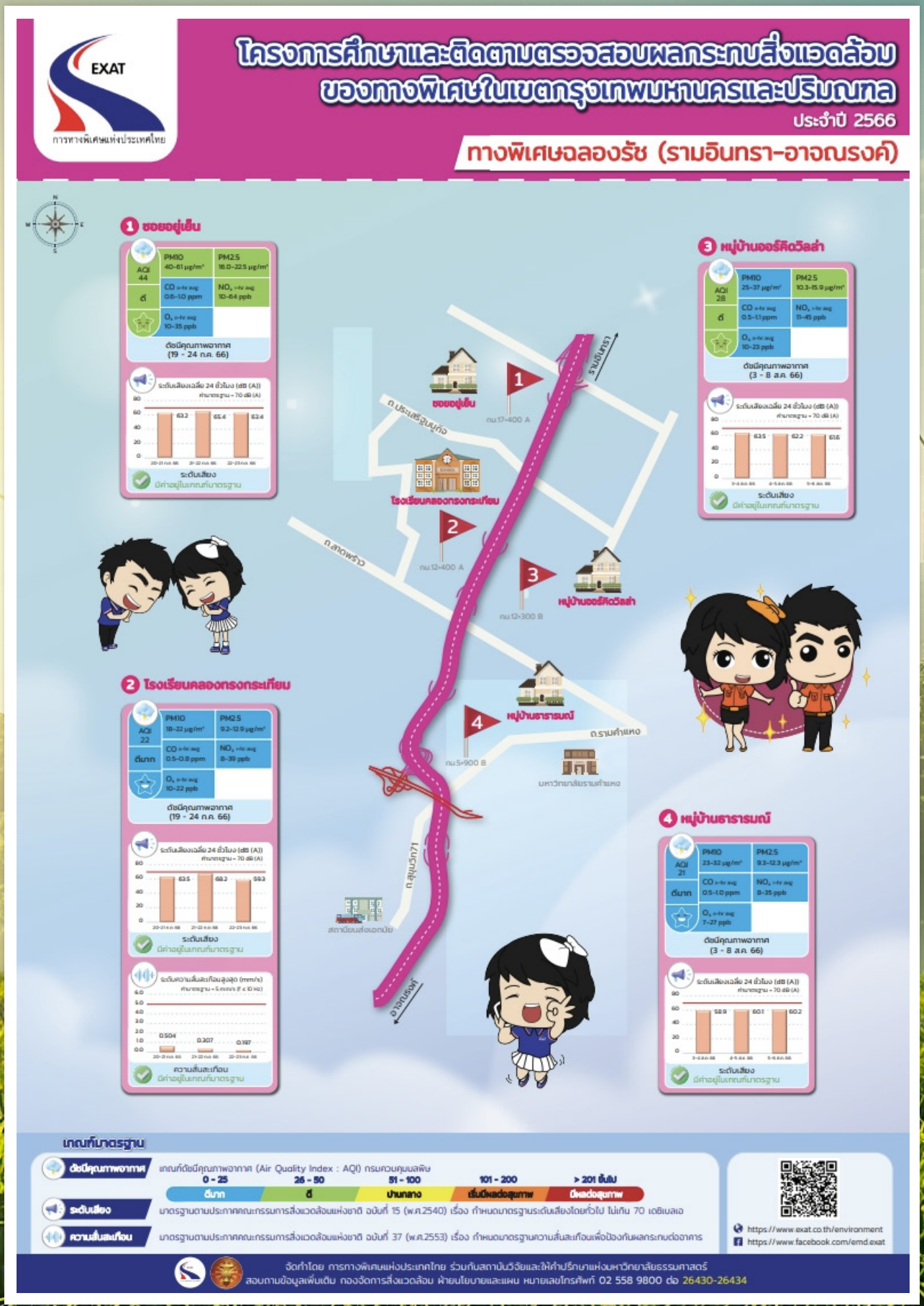
การตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษและอาคารสำนักงานของ กทพ. ได้แก่ การวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป (ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM 10) และฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM 2.5)) สภาวะทางด้านอุตุนิยมวิทยา (ความเร็วทิศทางลม และอุณหภูมิ) และระดับเสียง (ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{eq\ 24hr}$) ระดับเสียงเฉลี่ย 8 ชั่วโมง ($L_{eq\ 8hr}$) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max})) โดยมีผลการดำเนินงานทั้งหมด 5 สายทาง ดังนี้

โครงการศึกษาและติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประจำปี 2566

ทางพิเศษเฉลิมมหานคร

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย




EXAT
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
โครงการศึกษาและติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ของทางพิเศษในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
ประจำปี 2566
ทางพิเศษฉลองรัช (รามอินทรา-อาจณรงค์)
1 ซอยอยู่เย็น
AQI 44
ดี
PM10 40-61 µg/m³
PM2.5 16.0-22.5 µg/m³
CO 8-hr avg 0.6-1.0 ppm
NO2 1-hr avg 10-64 ppb
O3 8-hr avg 10-35 ppb
ดัชนีคุณภาพอากาศ (19 - 24 ก.ค. 66)
ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (dB (A))
มาตรฐาน = 70 dB (A)
63.2
65.4
62.4
ระดับเสียง
มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน
2 โรงเรียนคลองตรงกระเทียม
AQI 22
ดีมาก
PM10 18-22 µg/m³
PM2.5 9.2-12.9 µg/m³
CO 8-hr avg 0.5-0.8 ppm
NO2 1-hr avg 8-39 ppb
O3 8-hr avg 10-22 ppb
ดัชนีคุณภาพอากาศ (19 - 24 ก.ค. 66)
ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (dB (A))
มาตรฐาน = 70 dB (A)
63.5
68.2
59.3
ระดับเสียง
มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน
ระดับความสั่นสะเทือนสูงสุด (mm/s)
มาตรฐาน = 5 mm/s (F ≤ 10 Hz)
0.504
0.307
0.197
ความสั่นสะเทือน
มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน
3 หมู่บ้านออร์คิดวิลล่า
AQI 28
ดี
PM10 25-37 µg/m³
PM2.5 10.3-15.9 µg/m³
CO 8-hr avg 0.5-1.1 ppm
NO2 1-hr avg 11-45 ppb
O3 8-hr avg 10-23 ppb
ดัชนีคุณภาพอากาศ (3 - 8 ส.ค. 66)
ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (dB (A))
มาตรฐาน = 70 dB (A)
63.5
62.2
61.6
ระดับเสียง
มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน
4 หมู่บ้านธารามณี
AQI 21
ดีมาก
PM10 23-32 µg/m³
PM2.5 9.3-12.3 µg/m³
CO 8-hr avg 0.5-1.0 ppm
NO2 1-hr avg 8-35 ppb
O3 8-hr avg 7-27 ppb
ดัชนีคุณภาพอากาศ (3 - 8 ส.ค. 66)
ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (dB (A))
มาตรฐาน = 70 dB (A)
58.9
60.1
60.2
ระดับเสียง
มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน
ซอยอยู่เย็น
กม.17+400 A
ถ.ประเสริฐมนูกิจ
โรงเรียนคลองตรงกระเทียม
กม.12+400 A
ถ.สาธุประดิษฐ์
หมู่บ้านออร์คิดวิลล่า
กม.12+300 B
หมู่บ้านธารามณี
กม.5+900 B
ถ.รามคำแหง
มหาวิทยาลัยรามคำแหง
สถานีย่อยสื่อสารเอกมัย
ถ.สุขุมวิท 71
ถ.อาจณรงค์
รามอินทรา
เกณฑ์มาตรฐาน
ดัชนีคุณภาพอากาศ
เกณฑ์ดัชนีคุณภาพอากาศ (Air Quality Index : AQI) กรมควบคุมมลพิษ
0 - 25 ดีมาก
26 - 50 ดี
51 - 100 ปานกลาง
101 - 200 เริ่มมีผลต่อสุขภาพ
> 201 ขึ้นไป มีผลต่อสุขภาพ
ระดับเสียง
มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ
ความสั่นสะเทือน
มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ.2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่อการ
https://www.exat.co.th/environment
https://www.facebook.com/emd.exat
จัดทำโดย การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ร่วมกับสถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
สอบถามข้อมูลเพิ่มเติม กองจัดการสิ่งแวดล้อม ฝ่ายนโยบายและแผน หมายเลขโทรศัพท์ 02 558 9800 ต่อ 26430-26434

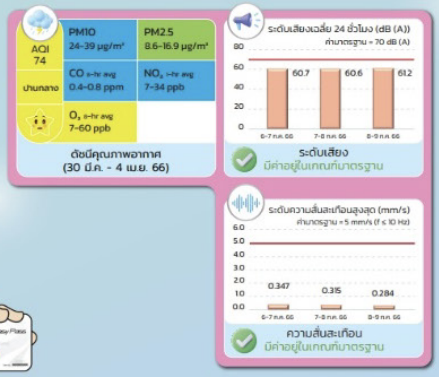
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

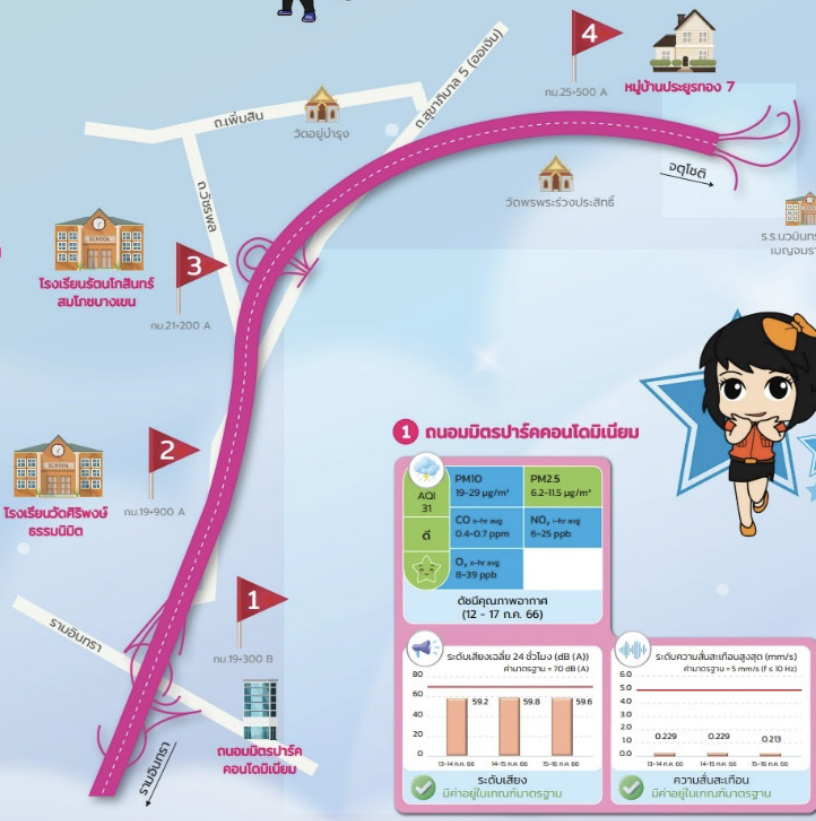
โครงการศึกษาและติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประจำปี 2566

ทางพิเศษฉลองรัช (รามอินทรา-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร)

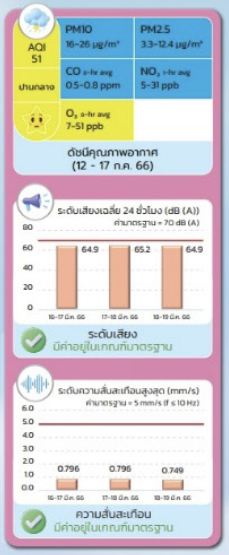
3 โรงเรียนรัตนโกสินทร์สมโภชบางเขน

4 หมู่บ้านประยูรทอง 7





2 โรงเรียนวัดศิริพงษ์ธรรมนิมิต



1 ถนอมมิตรปาร์คคอนโดมิเนียม

เกณฑ์มาตรฐาน

ดัชนีคุณภาพอากาศ เกณฑ์ดัชนีคุณภาพอากาศ (Air Quality Index : AQI) กรมควบคุมมลพิษ

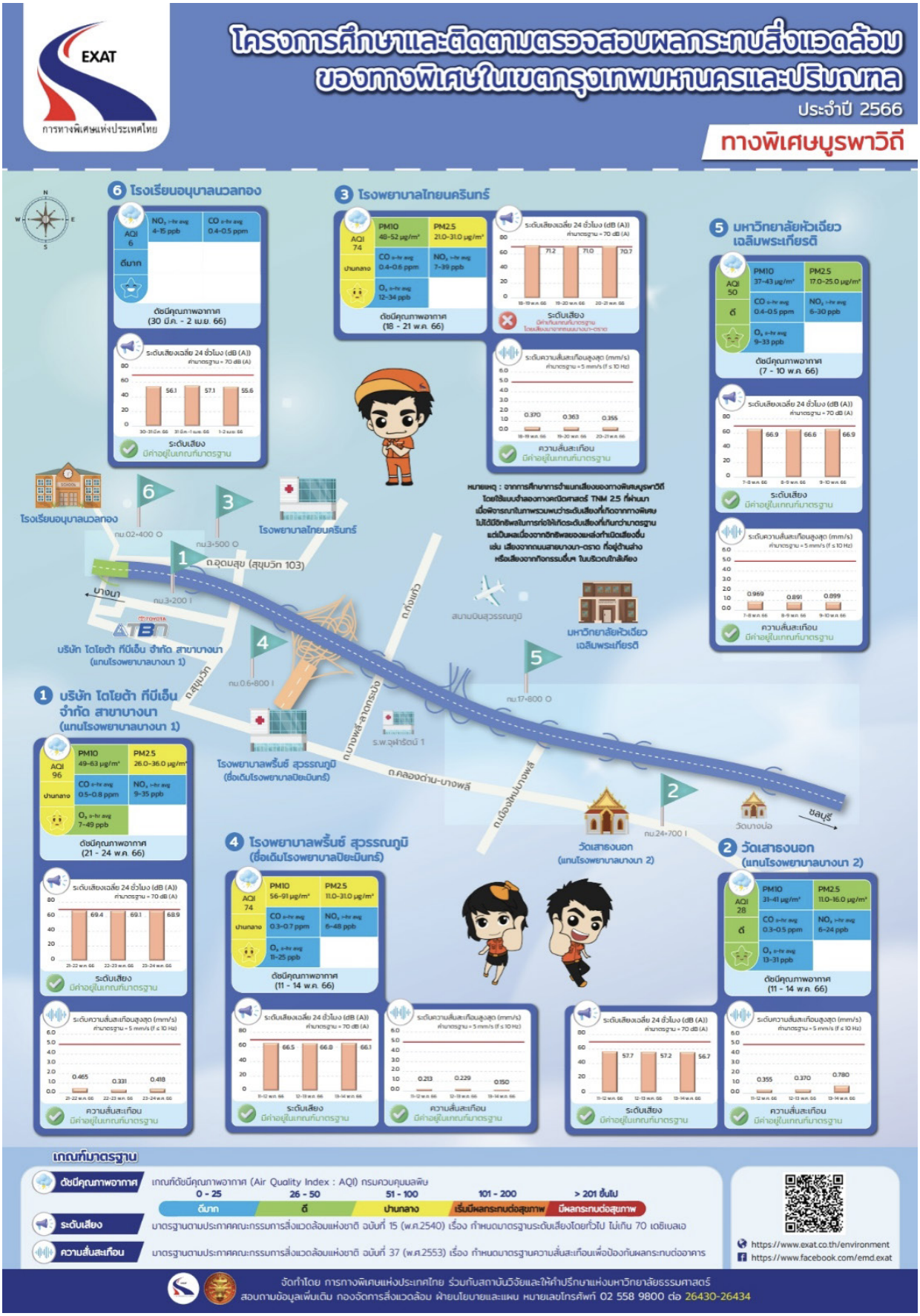
0 - 25	26 - 50	51 - 100	101 - 200	> 201 ขึ้นไป
ดีมาก	ดี	ปานกลาง	เริ่มมีผลต่อสุขภาพ	มีผลต่อสุขภาพ

ระดับเสียง มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ

ความสั่นสะเทือน มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ.2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร

https://www.exat.co.th/environment
https://www.facebook.com/emd.exat

จัดทำโดย การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ร่วมกับสถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
สอบถามข้อมูลเพิ่มเติม กองจัดการสิ่งแวดล้อม ฝ่ายนโยบายและแผน หมายเลขโทรศัพท์ 02 558 9800 ต่อ 26430-26434

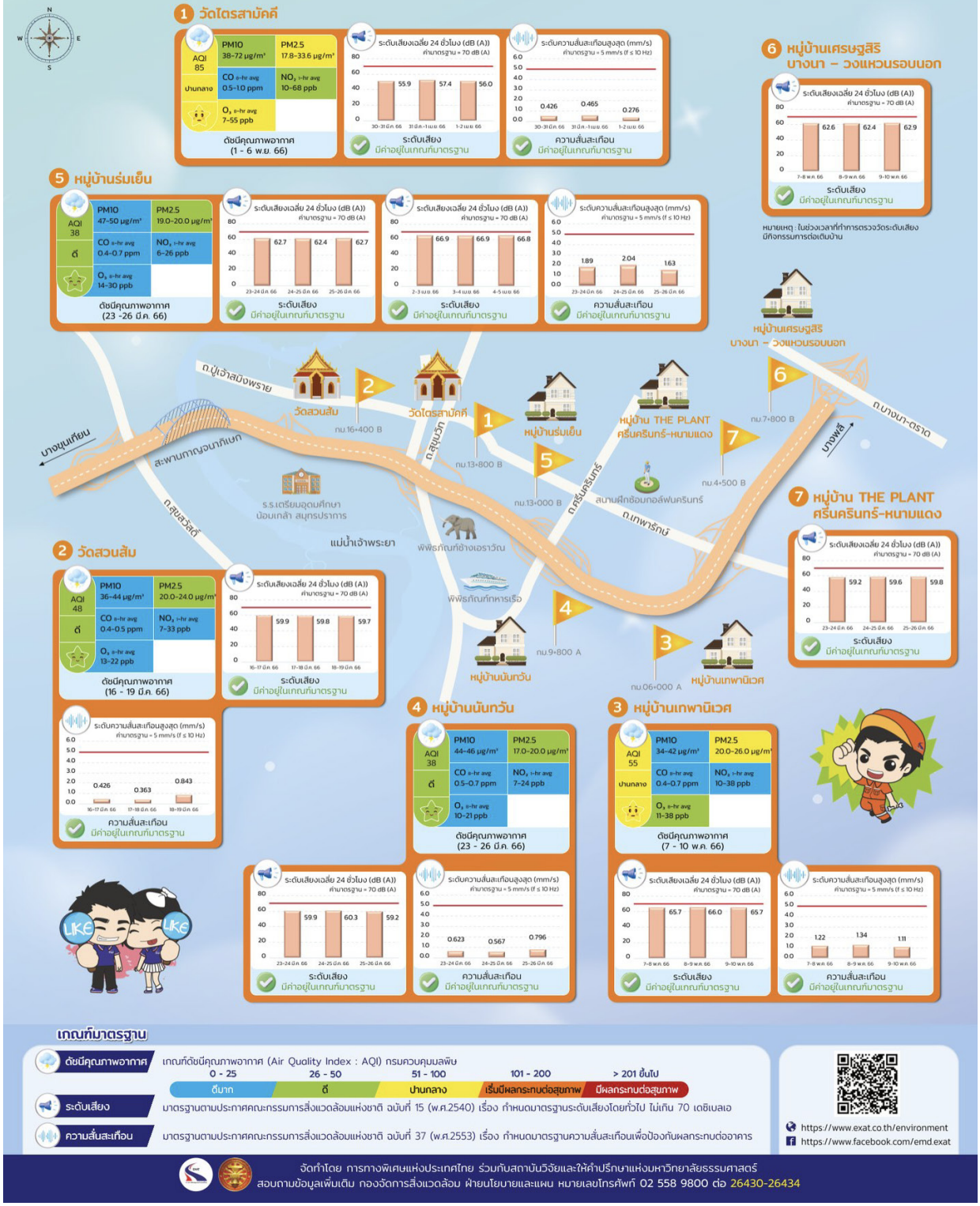

EXAT
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
โครงการศึกษาและติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ของทางพิเศษในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
ประจำปี 2566
ทางพิเศษบูรพาวิถี
6 โรงเรียนอนุบาลนวลทอง
AQI 6 ดีมาก
NO2 1-hr avg 4-15 ppb
CO 8-hr avg 0.4-0.5 ppm
ดัชนีคุณภาพอากาศ (30 มี.ค. - 2 เม.ย. 66)
ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (dB (A)) ค่ามาตรฐาน = 70 dB (A)
56.1 57.1 55.6
ระดับเสียง มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน
3 โรงพยาบาลไทยนครินทร์
AQI 74 ปานกลาง
PM10 48-52 µg/m³
PM2.5 21.0-31.0 µg/m³
CO 8-hr avg 0.4-0.6 ppm
NO2 1-hr avg 7-39 ppb
O3 8-hr avg 12-34 ppb
ดัชนีคุณภาพอากาศ (18 - 21 พ.ค. 66)
ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (dB (A)) ค่ามาตรฐาน = 70 dB (A)
71.2 71.0 70.7
ระดับเสียง มีค่าที่เกินเกณฑ์มาตรฐาน โดยเสียงมาจากถนนบางนา-ตราด
ระดับความสั่นสะเทือนสูงสุด (mm/s) ค่ามาตรฐาน = 5 mm/s (f ≤ 10 Hz)
0.370 0.363 0.355
ความสั่นสะเทือน มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน
5 มหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ
AQI 50 ดี
PM10 37-43 µg/m³
PM2.5 17.0-25.0 µg/m³
CO 8-hr avg 0.4-0.5 ppm
NO2 1-hr avg 6-30 ppb
O3 8-hr avg 9-33 ppb
ดัชนีคุณภาพอากาศ (7 - 10 พ.ค. 66)
ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (dB (A)) ค่ามาตรฐาน = 70 dB (A)
66.9 66.6 66.9
ระดับเสียง มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน
ระดับความสั่นสะเทือนสูงสุด (mm/s) ค่ามาตรฐาน = 5 mm/s (f ≤ 10 Hz)
0.969 0.891 0.899
ความสั่นสะเทือน มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน
หมายเหตุ : จากการศึกษาการคำนวณเสียงของทางพิเศษบูรพาวิถี โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ TNM 2.5 ที่ผ่านมา เมื่อพิจารณาในภาพรวมพบว่าระดับเสียงที่เกิดจากทางพิเศษไม่ได้มีอิทธิพลในการก่อให้เกิดระดับเสียงที่เกินกว่ามาตรฐาน แต่เป็นผลเนื่องจากอิทธิพลของแหล่งกำเนิดเสียงอื่น เช่น เสียงจากถนนสายบางนา-ตราด ที่อยู่ด้านล่าง หรือเสียงจากกิจกรรมอื่นๆ ในบริเวณใกล้เคียง
โรงเรียนอนุบาลนวลทอง
โรงพยาบาลไทยนครินทร์
ถ.อุดมสุข (สุขุมวิท 103)
บางนา
บริษัท โตโยต้า ทีบีเอ็น จำกัด สาขาบางนา (แทนโรงพยาบาลบางนา 1)
ถ.สุขุมวิท
ถ.กิ่งแก้ว
สนามบินสุวรรณภูมิ
มหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ
โรงพยาบาลพริ้นซ์ สุวรรณภูมิ (ชื่อเดิมโรงพยาบาลปิยะมินทร์)
ถ.บางพลี-ลาดกระบัง
ถ.คลองด่าน-บางพลี
ถ.บ้องหม่อบางพลี
วัดเสาธงนอก (แทนโรงพยาบาลบางนา 2)
วัดบางบ่อ
ชลบุรี
1 บริษัท โตโยต้า ทีบีเอ็น จำกัด สาขาบางนา (แทนโรงพยาบาลบางนา 1)
AQI 96 ปานกลาง
PM10 49-63 µg/m³
PM2.5 26.0-36.0 µg/m³
CO 8-hr avg 0.5-0.8 ppm
NO2 1-hr avg 9-35 ppb
O3 8-hr avg 7-49 ppb
ดัชนีคุณภาพอากาศ (21 - 24 พ.ค. 66)
ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (dB (A)) ค่ามาตรฐาน = 70 dB (A)
69.4 69.1 68.9
ระดับเสียง มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน
ระดับความสั่นสะเทือนสูงสุด (mm/s) ค่ามาตรฐาน = 5 mm/s (f ≤ 10 Hz)
0.465 0.331 0.418
ความสั่นสะเทือน มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน
4 โรงพยาบาลพริ้นซ์ สุวรรณภูมิ (ชื่อเดิมโรงพยาบาลปิยะมินทร์)
AQI 74 ปานกลาง
PM10 56-91 µg/m³
PM2.5 11.0-31.0 µg/m³
CO 8-hr avg 0.3-0.7 ppm
NO2 1-hr avg 6-48 ppb
O3 8-hr avg 11-25 ppb
ดัชนีคุณภาพอากาศ (11 - 14 พ.ค. 66)
ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (dB (A)) ค่ามาตรฐาน = 70 dB (A)
66.5 66.8 66.1
ระดับเสียง มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน
ระดับความสั่นสะเทือนสูงสุด (mm/s) ค่ามาตรฐาน = 5 mm/s (f ≤ 10 Hz)
0.213 0.229 0.150
ความสั่นสะเทือน มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน
2 วัดเสาธงนอก (แทนโรงพยาบาลบางนา 2)
AQI 28 ดี
PM10 31-41 µg/m³
PM2.5 11.0-16.0 µg/m³
CO 8-hr avg 0.3-0.5 ppm
NO2 1-hr avg 6-24 ppb
O3 8-hr avg 13-31 ppb
ดัชนีคุณภาพอากาศ (11 - 14 พ.ค. 66)
ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (dB (A)) ค่ามาตรฐาน = 70 dB (A)
57.7 57.2 56.7
ระดับเสียง มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน
ระดับความสั่นสะเทือนสูงสุด (mm/s) ค่ามาตรฐาน = 5 mm/s (f ≤ 10 Hz)
0.355 0.370 0.780
ความสั่นสะเทือน มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน
เกณฑ์มาตรฐาน
ดัชนีคุณภาพอากาศ เกณฑ์ดัชนีคุณภาพอากาศ (Air Quality Index : AQI) กรมควบคุมมลพิษ
0 - 25 ดีมาก | 26 - 50 ดี | 51 - 100 ปานกลาง | 101 - 200 เริ่มมีผลกระทบต่อสุขภาพ | > 201 ขึ้นไป มีผลกระทบต่อสุขภาพ
ระดับเสียง มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ
ความสั่นสะเทือน มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ.2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร
https://www.exat.co.th/environment
https://www.facebook.com/emd.exat
จัดทำโดย การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ร่วมกับสถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
สอบถามข้อมูลเพิ่มเติม กองจัดการสิ่งแวดล้อม ฝ่ายนโยบายและแผน หมายเลขโทรศัพท์ 02 558 9800 ต่อ 26430-26434

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

โครงการศึกษาและติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ประจำปี 2566

ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)



เกณฑ์มาตรฐาน

ดัชนีคุณภาพอากาศ เกณฑ์ดัชนีคุณภาพอากาศ (Air Quality Index : AQI) กรมควบคุมมลพิษ

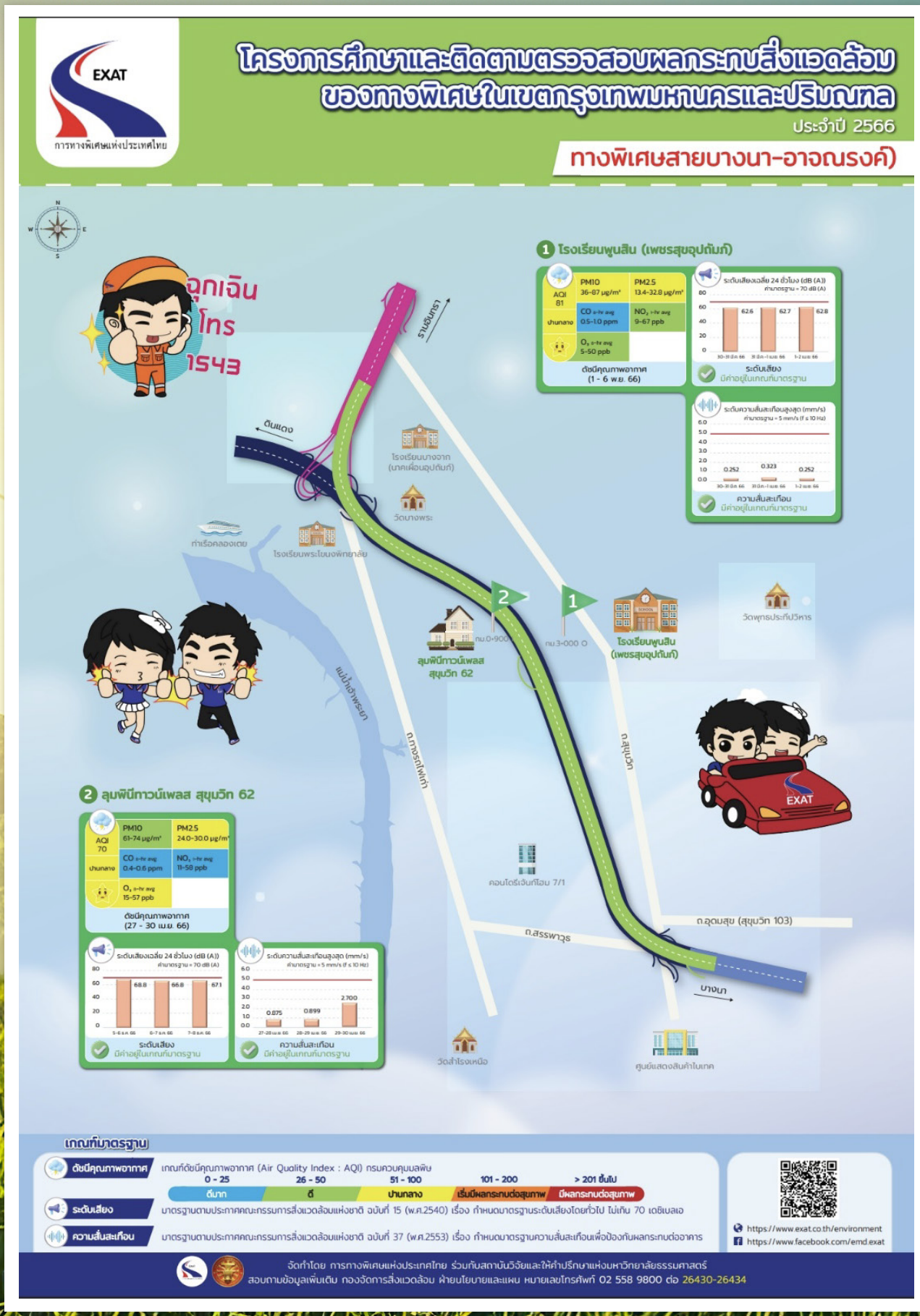
0 - 25	26 - 50	51 - 100	101 - 200	> 201 ขึ้นไป
ดีมาก	ดี	ปานกลาง	เริ่มมีผลกระทบต่อสุขภาพ	มีผลกระทบต่อสุขภาพ

ระดับเสียง มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ

ความสั่นสะเทือน มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ.2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร

https://www.exat.co.th/environment
https://www.facebook.com/emd.exat

จัดทำโดย การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ร่วมกับสถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
สอบถามข้อมูลเพิ่มเติม กองจัดการสิ่งแวดล้อม ฝ่ายนโยบายและแผน หมายเลขโทรศัพท์ 02 558 9800 ต่อ 26430-26434


EXAT
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
โครงการศึกษาและติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ของทางพิเศษในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
ประจำปี 2566
ทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์)
ฉุกเฉิน โทร 1543
ดินแดง
รามอินทรา
1 โรงเรียนพูนสิน (เพชรสุขอุปถัมภ์)
AQI 81
PM10 36-87 µg/m³
PM2.5 13.4-32.8 µg/m³
CO 8-hr avg 0.5-1.0 ppm
NO2 1-hr avg 9-67 ppb
O3 8-hr avg 5-50 ppb
ปานกลาง
ดัชนีคุณภาพอากาศ (1 - 6 พ.ย. 66)
ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (dB (A))
ค่ามาตรฐาน = 70 dB (A)
62.6 62.7 62.8
ระดับเสียง มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน
ระดับความสั่นสะเทือนสูงสุด (mm/s)
ค่ามาตรฐาน = 5 mm/s (f ≤ 10 Hz)
0.252 0.323 0.252
ความสั่นสะเทือน มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน
โรงเรียนบางจาก (นาคเฟื่อนอุปถัมภ์)
วัดบางพระ
ท่าเรือคลองเตย
โรงเรียนพระโขนงพิทยาลัย
2
1
กม.0+900
กม.3+000
ลุมพินีทาวน์เพลส สุขุมวิท 62
โรงเรียนพูนสิน (เพชรสุขอุปถัมภ์)
วัดพุทธประทีปวิหาร
แม่น้ำเจ้าพระยา
ถ.ทางรถไฟฟ้า
ถ.สุขุมวิท
2 ลุมพินีทาวน์เพลส สุขุมวิท 62
AQI 70
PM10 61-74 µg/m³
PM2.5 24.0-30.0 µg/m³
CO 8-hr avg 0.4-0.6 ppm
NO2 1-hr avg 11-58 ppb
O3 8-hr avg 15-57 ppb
ปานกลาง
ดัชนีคุณภาพอากาศ (27 - 30 เม.ย. 66)
ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (dB (A))
ค่ามาตรฐาน = 70 dB (A)
68.8 66.8 67.1
ระดับเสียง มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน
ระดับความสั่นสะเทือนสูงสุด (mm/s)
ค่ามาตรฐาน = 5 mm/s (f ≤ 10 Hz)
0.875 0.899 2.700
ความสั่นสะเทือน มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน
คอนโดรีเจ้นท์โฮม 7/1
ถ.สรรพาวุธ
ถ.อุดมสุข (สุขุมวิท 103)
บางนา
วัดสำโรงเหนือ
ศูนย์แสดงสินค้าไบเทค
เกณฑ์มาตรฐาน
ดัชนีคุณภาพอากาศ
เกณฑ์ดัชนีคุณภาพอากาศ (Air Quality Index : AQI) กรมควบคุมมลพิษ
0 - 25 ดีมาก
26 - 50 ดี
51 - 100 ปานกลาง
101 - 200 เริ่มมีผลกระทบต่อสุขภาพ
> 201 ขึ้นไป มีผลกระทบต่อสุขภาพ
ระดับเสียง
มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ
ความสั่นสะเทือน
มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ.2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร
https://www.exat.co.th/environment
https://www.facebook.com/emd.exat
จัดทำโดย การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ร่วมกับสถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
สอบถามข้อมูลเพิ่มเติม กองจัดการสิ่งแวดล้อม ฝ่ายนโยบายและแผน หมายเลขโทรศัพท์ 02 558 9800 ต่อ 26430-26434

โครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง

โครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง อยู่ในแผนปฏิบัติการลงทุนด้านคมนาคมขนส่งปี 2560 ของกระทรวงคมนาคม เริ่มดำเนินการมาตั้งแต่ปี 2556 กทพ. เห็นความสำคัญและตระหนักถึงผลกระทบจากการดำเนินงานที่อาจส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศและสิ่งแวดล้อมโดยรอบจากการดำเนินโครงการ จึงมีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และระบุไว้ในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โดยยึดหลักการจัดการความหลากหลายทางชีวภาพมาใช้ในการส่งเสริมการดำเนินงานอย่างยั่งยืนควบคู่ไปกับการปกป้องสิ่งแวดล้อม

แนวทาง/วิธีการจัดการ

กทพ. ได้ศึกษาและพัฒนาโครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง มีการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และกำหนดมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง และได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) มีการรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ทุก 6 เดือน เป็นประจำทุกปี มีการจัดทำการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อนำมาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากโครงการ ทั้งในระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และภายหลังเปิดดำเนินการ

ผลการดำเนินงาน โครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง

การดำเนินกิจกรรมของ กทพ. ในกรณีที่โครงการอยู่ในเขตอนุรักษ์หรือพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะเปิดให้บริการ อาจส่งผลกระทบต่อความหลากหลายทางชีวภาพ เช่น เสียงและความสั่นสะเทือนรบกวนแหล่งที่อยู่อาศัยของสัตว์ป่า น้ำเสีย/น้ำทิ้งปนเปื้อนในแหล่งน้ำสาธารณะ/แหล่งน้ำธรรมชาติ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม โครงการทางพิเศษของ กทพ. ทุกโครงการจะได้รับการออกแบบให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมให้น้อยที่สุด เช่น การใช้เสาเข็มเจาะเพื่อลดผลกระทบด้านเสียงและความสั่นสะเทือน การออกแบบไม่ให้มีตอม่ออยู่กลางลำน้ำเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตในน้ำ เป็นต้น

โครงการทางพิเศษของ กทพ. ในปัจจุบันที่ผ่านขั้นตอนการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจการเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเรียบร้อยแล้ว และอยู่ในเขตอนุรักษ์หรือพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมมีเพียง 1 โครงการ คือ โครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต จากผลการศึกษาความเหมาะสมของโครงการพบว่า มีสัตว์ป่าคุ้มครองตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2535 จำนวน 37 ชนิด และสัตว์ป่าจำแนกสถานภาพการอนุรักษ์ตามเกณฑ์การพิจารณาจากระดับการลดลงของจำนวนประชากรเนื่องจากการถูกคุกคามของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2549 ในระดับสัตว์ป่าใกล้ถูกคุกคาม จำนวน 1 ชนิด

กทพ. จัดสรรงบประมาณเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการปลูกป่าทดแทนให้กรมป่าไม้ เนื้อที่ประมาณ 100 ไร่ เพื่อทดแทนพื้นที่ป่าไม้ที่ กทพ. ขออนุญาตใช้ก่อสร้างโครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต โดยกรมป่าไม้จะใช้งบประมาณดังกล่าวในการปลูกป่าและบำรุงรักษาป่าเป็นเวลา 10 ปี ตามแผนการปลูกป่าที่กรมป่าไม้กำหนด

แนวทางในการดำเนินงานในอนาคต

แผนปลูกป่าชดเชย

การก่อสร้างโครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต บริเวณพื้นที่ปากอุโมงค์ทั้งสองด้านจะทำให้สูญเสียพื้นที่ป่าไม้จำนวน 5.65 ไร่ ถึงแม้ว่าพื้นที่ดังกล่าวจะไม่มีสภาพป่า เนื่องจากเป็นพื้นที่สวนยางพารา แต่พื้นที่นั้นอยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติป่าเทือกเขานาคเกิด และเป็นการสูญเสียพื้นที่ป่าอย่างถาวร กทพ. จึงมีมาตรการในการเพิ่มพื้นที่ป่าโดยการปลูกป่าหรือปลูกต้นไม้ทดแทน ตามระเบียบกรมป่าไม้ที่กำหนดให้หน่วยงานของรัฐที่ขอใช้ประโยชน์ในพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติจะต้องดำเนินการปลูกป่าทดแทนอย่างน้อย 3 เท่าของพื้นที่ป่าสงวนที่ขอใช้ประโยชน์ คิดเป็นพื้นที่ที่จะต้องดำเนินการปลูกป่าทดแทน จำนวน 17 ไร่

แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านระดับเสียง

เสียงจากยานพาหนะบนทางพิเศษอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยหรือประกอบกิจการใกล้เคียง ในการพัฒนาโครงการจึงต้องให้ความสำคัญกับผู้ที่รับผลกระทบโดยตรง จึงจำเป็นต้องกำหนดแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านระดับเสียง โดยการติดตั้งกำแพงกั้นเสียงบนทางพิเศษเพื่อลดระดับเสียงที่เกิดขึ้นบนทางพิเศษ

แผนการป้องกันการชะล้างพังทลายของดินและการควบคุมตะกอนดินจากการก่อสร้าง

เนื่องจากการก่อสร้างโครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต จะต้องมีการขุดเปิดหน้าดิน และขุดเจาะอุโมงค์ ส่งผลให้อัตราการชะล้างของดินบริเวณดังกล่าวสูงขึ้น โดยเฉพาะในบริเวณที่แนวเส้นทางตัดผ่านพื้นที่ราบเชิงเขา จึงจำเป็นต้องมีมาตรการควบคุมการชะล้างพังทลายของดิน โดยจะมีการตรวจสอบผลการปฏิบัติงานตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบต่อการชะล้างพังทลายของดินภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จและมีการเปิดใช้เส้นทาง

แผนการควบคุมการปนเปื้อนน้ำมันและไขมันจากกิจกรรมการก่อสร้างลงสู่แหล่งน้ำ

น้ำมันและไขมันที่เกิดขึ้นระหว่างการก่อสร้างของโครงการมาจากแหล่งต่าง ๆ ได้แก่ โรงซ่อมบำรุงเครื่องจักรกล บริเวณจัดเก็บถังน้ำมันเชื้อเพลิง ถังน้ำมันเครื่อง และถังเก็บน้ำมัน ของเสียบริเวณที่ล้างทำความสะอาดพาหนะและเครื่องจักรกล และโรงผสมแอสฟัลต์ บริเวณดังกล่าวอาจเกิดการรั่วไหลของน้ำมันหรือคราบน้ำมันบนพื้น ซึ่งหากไม่มีการป้องกัน คราบน้ำมันและไขมันเหล่านี้จะถูกชะล้าง ปนเปื้อนสู่ลำน้ำ และอาจส่งผลต่อคุณภาพน้ำและระบบนิเวศในน้ำได้ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการกำหนดมาตรการเพื่อป้องกันผลกระทบดังกล่าว

แผนการป้องกันของเสียและน้ำเสียปนเปื้อนลงสู่แหล่งน้ำ

ในระยะก่อสร้างของโครงการจำเป็นจะต้องมีที่พักคนงานและสำนักงานโครงการ สำหรับเป็นที่พักผ่อนของคนงาน และดำเนินกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ กิจกรรมหลักในบริเวณนั้น ได้แก่ การอาบน้ำ การขับถ่าย และการทำอาหาร ซึ่งก่อให้เกิดน้ำเสียและขยะมูลฝอย ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการกำหนดมาตรการเพื่อป้องกันผลกระทบดังกล่าว เพื่อป้องกันมิให้เกิดการปนเปื้อนของน้ำเสียและขยะมูลฝอยลงสู่แหล่งน้ำ อันอาจส่งผลต่อคุณภาพน้ำและระบบนิเวศทางน้ำ

มิติผู้คน
(สังคม)

ISO 9001 : 2000

การดูแลพนักงาน

GRI Standards

GRI 401 การจ้างงาน 2016

GRI 402 แรงงานสัมพันธ์ 2016

GRI 404 การฝึกอบรมและการให้ความรู้ 2016

จุดเด่น

01 ความผูกพันต่อองค์กร ร้อยละ **85.80**

02 ความพึงพอใจความก้าวหน้าในสายอาชีพ ร้อยละ **81.40**

03 ความพึงพอใจสิทธิประโยชน์และสวัสดิการ ร้อยละ **82.80**

เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน

สร้างหลักประกันว่าทุกคนมีการศึกษาที่มีคุณภาพอย่างครอบคลุมและเท่าเทียมและสนับสนุนโอกาสในการเรียนรู้ตลอดชีวิต

ทำไมถึงสำคัญ (3-3)

กทพ. ให้ความสำคัญต่อการบริหารทรัพยากรบุคคลที่เป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนองค์กรในการดำเนินกิจการให้บรรลุตามเป้าหมาย กทพ. จึงจัดให้มีการพัฒนาบุคลากรอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้บุคลากรมีความพร้อมต่อการเปลี่ยนแปลงทั้งในปัจจุบันและอนาคต กำหนดทิศทางการบริหารทรัพยากรบุคคลให้สอดคล้องกับทิศทางการดำเนินงานขององค์กร สามารถตอบสนองต่อความต้องการของบุคลากรได้อย่างเหมาะสม ปฏิบัติต่อบุคลากรอย่างเป็นธรรม

มีความเสมอภาคและไม่เลือกปฏิบัติ ปกป้องและเคารพสิทธิของบุคลากร เพื่อให้เกิดความพึงพอใจและมีความผูกพันต่อองค์กร ซึ่งจะส่งผลให้การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ มีคุณภาพชีวิตที่ดี พร้อมที่จะขับเคลื่อนและเติบโตไปด้วยกันกับองค์กร ภายใต้วิสัยทัศน์ **"ยกระดับการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคลและพัฒนาศักยภาพของบุคลากรให้มีขีดความสามารถสูง เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงานสู่การเป็นองค์กรสมรรถนะสูง"**

แนวทาง/วิธีการจัดการ (3-3)

กทพ. จัดทำแผนยุทธศาสตร์การบริหารทุนมนุษย์และแผนปฏิบัติการขึ้น เพื่อพัฒนาการบริหารทรัพยากรบุคคลให้มีประสิทธิภาพ เป็นกรอบในการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคลให้สอดคล้องเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับทิศทางการดำเนินงานของ กทพ. ในการเป็น "นวัตกรรมเพื่อการเดินทางและคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น" สามารถสนับสนุนการดำเนินงานหลักของ กทพ. ให้ประสบความสำเร็จและบรรลุเป้าหมายอย่างมีประสิทธิภาพตามแผนวิสาหกิจของ กทพ. และสามารถขับเคลื่อนไปสู่การบรรลุวิสัยทัศน์ ภารกิจ ยุทธศาสตร์ของ กทพ. ตลอดจนรองรับการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ในอนาคต

การบริหารทรัพยากรบุคคล

การบริหารโครงสร้างองค์กรและอัตรากำลังคน

กทพ. มีการวางแผนและประเมินความต้องการด้านอัตรากำลังเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงทั้งในปัจจุบันและอนาคต เพื่อให้สามารถประมาณการอัตรากำลังให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมทั้งในระยะสั้นและระยะยาว รองรับทิศทางการดำเนินงานของ กทพ. โดยในปี 2566 กทพ. ได้จัดทำแผนงานการทบทวนและปรับปรุงโครงสร้างการจัดแบ่งส่วนงานของ กทพ. เพื่อทบทวนและปรับปรุงโครงสร้างการจัดแบ่งส่วนงานให้มีการแบ่งภาระงานชัดเจน ลดความซ้ำซ้อนของโครงสร้างการจัดแบ่งส่วนงาน มีการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการทำงานและระบบงาน ปรับปรุงให้สอดคล้องกับทิศทางการดำเนินงานขององค์กร พร้อมทั้งจัดทำแผนการบริหารอัตรากำลังในระยะสั้นและระยะยาว เพื่อจัดการอัตรากำลังให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด โดยวิเคราะห์อุปสงค์และอุปทานอัตรากำลัง (Demand & Supply Analysis) เพื่อกำหนดกำลังคนทั้งเชิงคุณภาพ (ทักษะและสมรรถนะ) และปริมาณ (จำนวนอัตรากำลัง)

การนำเทคโนโลยีมาใช้ทดแทนกำลังคนจะส่งผลให้ในอนาคต กทพ. มีอัตรากำลังส่วนเกินของพนักงานเก็บค่าผ่านทางพิเศษ กทพ. จะใช้วิธีการเกลี่ยอัตรากำลังส่วนเกินไปยังหน่วยงานที่มีอัตรากำลังส่วนขาด และใช้หลักการหมุนเวียนงาน (Job rotation) เพื่อพัฒนาศักยภาพในการทำงาน ให้พนักงานมีความรู้หลากหลาย เตรียมความพร้อมเพื่อรองรับต่อการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีต่อไป

การสรรหาพนักงาน

กทพ. มีกระบวนการสรรหาบุคลากรทั้งภายในและภายนอกองค์กร ที่มีความรู้และศักยภาพที่สอดคล้องกับตำแหน่งงาน โดยใช้หลักการของสมรรถนะ (Competency) มาประกอบการพิจารณาเกณฑ์การสรรหาและคัดเลือกที่เป็นธรรมและเท่าเทียมกัน โดยมีคณะกรรมการคัดเลือกพนักงานเป็นผู้พิจารณา เพื่อให้ได้บุคลากรที่เหมาะสมกับตำแหน่งงาน พร้อมทั้งมีการสรรหาและคัดเลือกพนักงานในองค์กรจากกลุ่มผู้ได้รับการพัฒนาความรู้และทักษะ (Upskill & Reskill) และการใช้วิธีการจ้างเหมาเอกชนดำเนินการ (Outsourcing) ในการจ้างลูกจ้าง เพื่อให้สอดคล้องกับการจัดการอัตรากำลังส่วนเกินและควบคุมค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล

กทพ. มีการปรับปรุงระบบการสมัครงานด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล โดยมีขั้นตอนการสมัครงานตามประกาศของ กทพ. อย่างเป็นระบบทางเว็บไซต์ กทพ. www.exat.co.th เพื่อรองรับบริบทของการเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยีในปัจจุบัน

การจ้างงานคนพิการ

กทพ. ตระหนักถึงความสำคัญของการส่งเสริมความเท่าเทียมและความหลากหลายในที่ทำงาน โดยมุ่งเน้นการสร้างโอกาสให้คนพิการได้มีส่วนร่วมในสังคมอย่างเต็มที่ ตลอดจนมีส่วนในการช่วยเหลือและพัฒนาคุณภาพชีวิตของคนพิการ ผ่านการสร้างงานและสร้างอาชีพที่มั่นคง เพื่อให้คนพิการมีรายได้และสามารถพึ่งพาตนเองได้อย่างยั่งยืน ในปี 2566 กทพ. ได้จ้างงานคนพิการรวมทั้งสิ้น 50 คน

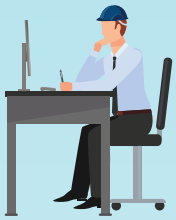
ตารางแสดงข้อมูลการจ้างงาน (2-7, 2-8, 401-1, 405-1)

จำนวนของพนักงานและลูกจ้างทั้งหมด (คน)	ปี 2566		ปี 2565		ปี 2564	
	พนักงาน	ลูกจ้าง	พนักงาน	ลูกจ้าง	พนักงาน	ลูกจ้าง
	4,663	446	4,696	543	4,799	617
รวม	5,109		5,239		5,416	

จำนวนของพนักงานและลูกจ้างทั้งหมด จำแนกตามเพศ (คน)

	ปี 2566		ปี 2565		ปี 2564	
เพศชาย	2,885	368	2,924	435	2,979	498
เพศหญิง	1,778	78	1,772	108	1,820	119
รวม	4,663	446	4,696	543	4,799	617

จำนวนของพนักงานและลูกจ้างทั้งหมด จำแนกตามช่วงอายุ (คน)



	ปี 2566		ปี 2565		ปี 2564	
อายุต่ำกว่า 30 ปี	138	125	159	173	201	273
อายุ 30-50 ปี	3,023	321	3,122	370	3,197	341
อายุมากกว่า 50 ปี	1,502	-	1,415	-	1,401	3
รวม	4,663	446	4,696	543	4,799	617

จำนวนของพนักงานและลูกจ้างทั้งหมด จำแนกตามระดับ (คน)

		ปี 2566		ปี 2565		ปี 2564	
ระดับปฏิบัติการ ระดับ 1-6	เพศหญิง	1,640	-	1,643	-	1,679	-
	เพศชาย	2,731	-	2,779	-	2,822	-
ระดับผู้บริหาร ระดับ 7-9	เพศหญิง	122	-	116	-	127	-
	เพศชาย	141	-	134	-	145	-
ผู้บริหารระดับสูง ระดับ 9 ขึ้นไป	เพศหญิง	16	-	13	-	13	-
	เพศชาย	13	-	11	-	13	-

ตารางแสดงจำนวนพนักงานใหม่และพนักงานพ้นสภาพของ กทพ. (2-7, 2-8, 401-1)

จำนวนพนักงานที่ลาออกโดยความสมัครใจ (คน)	ปี 2566	ปี 2565	ปี 2564
	171	31	18
จำนวนพนักงานชาย	12	21	10
จำนวนพนักงานหญิง	5	10	8
ข้อพิพาทด้านแรงงานที่สำคัญ	0	0	0

จำนวนพนักงานและลูกจ้างเข้าใหม่ทั้งหมด	ปี 2566		ปี 2565		ปี 2564	
	พนักงาน	ลูกจ้าง	พนักงาน	ลูกจ้าง	พนักงาน	ลูกจ้าง
	91	-	23	2	40	0
รวม	91		25		120	

จำนวนพนักงานและลูกจ้างเข้าใหม่ จำแนกตามเพศ (คน)

	ปี 2566		ปี 2565		ปี 2564	
เพศชาย	51	-	21	2	27	54
เพศหญิง	40	-	2	-	13	26
รวม	91	-	23	2	40	80

จำนวนพนักงานและลูกจ้างเข้าใหม่ จำแนกตามช่วงอายุ (คน)

	ปี 2566		ปี 2565		ปี 2564	
อายุต่ำกว่า 30 ปี	50	-	5	2	19	57
อายุ 30-50 ปี	38	-	15	-	19	23
อายุมากกว่า 50 ปี	3	-	3	-	2	-
รวม	91	-	23	2	40	80

จำนวนพนักงานและลูกจ้างพ้นสภาพทั้งหมด	ปี 2566		ปี 2565		ปี 2564	
	พนักงาน	ลูกจ้าง	พนักงาน	ลูกจ้าง	พนักงาน	ลูกจ้าง
	111	97	127	78	97	102
รวม	208		205		119	

จำนวนพนักงานและลูกจ้างพ้นสภาพทั้งหมด จำแนกตามเพศ (คน)

	ปี 2566		ปี 2565		ปี 2564	
เพศชาย	79	67	78	65	62	69
เพศหญิง	32	30	49	13	35	33
รวม	111	97	127	78	97	102

จำนวนพนักงานและลูกจ้างพ้นสภาพทั้งหมด จำแนกตามช่วงอายุ (คน)

	ปี 2566		ปี 2565		ปี 2564	
อายุต่ำกว่า 30 ปี	2	40	5	29	1	45
อายุ 30-50 ปี	15	57	25	45	22	52
อายุมากกว่า 50 ปี	94	-	97	4	74	5
รวม	111	97	127	78	97	102

การรักษาพนักงาน

เสริมสร้างวัฒนธรรมองค์กรรองรับการเปลี่ยนแปลงและมีธรรมาภิบาล

กทพ. ได้สร้างเส้นทางการเป็นบุคลากรที่ครอบคลุมตลอดช่วงชีวิตการทำงาน โดยมุ่งเน้นการสร้างประสบการณ์ที่ดีและการติดตามผลการดำเนินงานและความพึงพอใจของพนักงานผ่านช่วงเวลาหลัก ๆ ดังนี้

ช่วงเวลาเริ่มต้น (Recruitment): กทพ. สร้างประสบการณ์ที่ดีให้แก่ผู้สมัครงานด้วยการอำนวยความสะดวกผ่านระบบ EXAT e-Service ซึ่งช่วยให้ผู้สมัครสามารถเข้าถึงระบบอิเล็กทรอนิกส์โดยไม่ต้องลงทะเบียนใหม่ และติดตามสถานะการสมัครงานได้อย่างสะดวก

ช่วงเวลาที่ 1 : เริ่มเข้าทำงานใหม่ (On-boarding) กทพ. ตรวจสอบอัตราการลาออกของพนักงานใหม่และการรับรู้วัฒนธรรมองค์กร เพื่อช่วยให้พนักงานใหม่สามารถปรับตัวเข้ากับสิ่งแวดล้อมใหม่ได้อย่างรวดเร็ว โดยการจัดกิจกรรม เช่น การอบรมปฐมนิเทศพนักงานใหม่

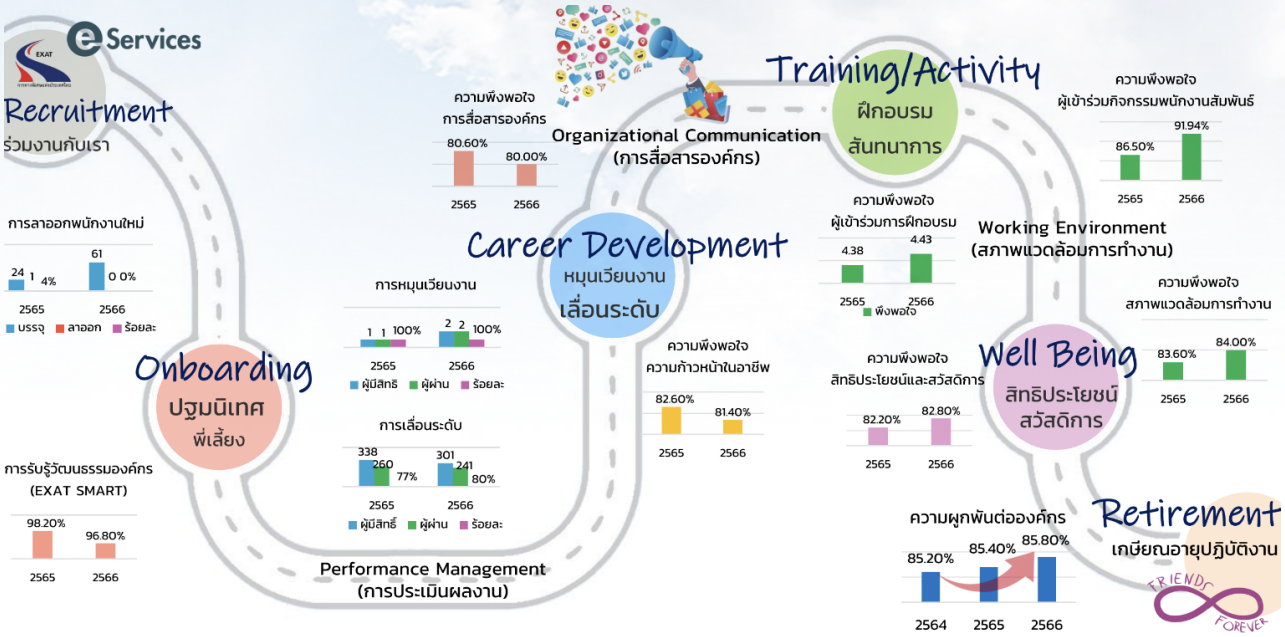
ช่วงเวลาที่ 2 : พัฒนาสายอาชีพ (Career Development) กทพ. ส่งเสริมการพัฒนาสายอาชีพด้วยการอบรมหลักสูตรการจัดการการเปลี่ยนแปลง (Reskill & Upskill) เช่น การพัฒนาบุคลากรเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงระบบ M-Flow ซึ่งช่วยเตรียมความพร้อมให้บุคลากรในการรองรับการเปลี่ยนแปลงและการลดจำนวนบุคลากรในบางตำแหน่ง

ช่วงเวลาที่ 3 : ฝึกอบรมและกิจกรรม (Training and Activity) กทพ. จัดฝึกอบรมและจัดกิจกรรมเพื่อเสริมสร้างความรักและความผูกพันในองค์กร เช่น หลักสูตรการเสริมสร้างศักยภาพและพัฒนางานบริการสำหรับพนักงานตัวอย่างฝ่ายควบคุมการจราจรและพนักงานตัวอย่างด้านจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษ และหลักสูตรการทำงานเป็นทีมในยุคดิจิทัล เป็นต้น ซึ่งสะท้อนผลความพึงพอใจของผู้เข้าร่วมกิจกรรมพนักงานสัมพันธ์

ช่วงเวลาที่ 4 : คุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ที่ดี (Well-Being) กทพ. จัดอบรมหลักสูตรการสร้างประสบการณ์ที่ดี เช่น หลักสูตรโครงการชีวิตสดใสวัยแห่งความสุข เพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ที่ดีของบุคลากร รวมถึงการพัฒนาในด้านสิทธิประโยชน์ สวัสดิการ และการสื่อสารองค์กร

ช่วงเวลาที่ 5 : เกษียณอายุการทำงาน (Retirement) กทพ. จัดอบรมหลักสูตรปัจฉิมนิเทศสำหรับผู้เกษียณอายุ เพื่อให้ความสำคัญต่อพนักงานในทุกระดับและช่วงวัย ซึ่งส่งผลต่อความผูกพันและความพึงพอใจต่อองค์กร

การดำเนินการเหล่านี้สะท้อนถึงความมุ่งมั่นของ กทพ. ในการสร้างเส้นทางการเป็นบุคลากรที่มีคุณภาพและตอบสนองความต้องการของพนักงานตลอดช่วงชีวิตการทำงาน



การเสริมสร้างค่านิยม/วัฒนธรรมองค์กร SMART EXAT

S **Service Excellence**
การบริการที่เป็นเลิศ

M **Move Toward Innovation**
การขับเคลื่อนองค์กรด้วยนวัตกรรม

A **Able to work with Digital Solution**
ความสามารถทำงานโดยดิจิทัลโซลูชั่น

R **Ready to Change with Teamwork**
ความพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงด้วยการทำงานเป็นทีม

T **Transparency**
ความโปร่งใสตามหลักธรรมาภิบาล

EXAT **EXAT Identities**
(อัตลักษณ์ของคน กทพ.): เป็นคนที่
"มุ่งมั่นบริการ สร้างสรรค์สู่ความเป็นเลิศ"

กทพ. ดำเนินการตามแผนปฏิบัติการส่งเสริมวัฒนธรรมองค์กรประจำปีงบประมาณ รวมถึงจัดทำคู่มือพฤติกรรมที่พึงประสงค์ตามวัฒนธรรมองค์กร เพื่อเป็นแนวทางในการทำงานและการอยู่ร่วมกันในองค์กร รวมทั้งสนับสนุนให้การดำเนินงานของ กทพ. บรรลุวิสัยทัศน์ พันธกิจ และเป้าประสงค์ขององค์กร

กทพ. จัดอบรมหลักสูตรที่เน้นการนำวัฒนธรรมองค์กรสู่การปฏิบัติ เพื่อเสริมสร้างและขับเคลื่อนค่านิยมองค์กร เช่น หลักสูตรการนำวัฒนธรรมองค์กรสู่การปฏิบัติเพื่อสร้างความสำเร็จร่วมกัน และหลักสูตรการเสริมสร้างวัฒนธรรมการบริหารความเสี่ยงกับการบูรณาการวัฒนธรรมองค์กรแบบองค์รวม เป็นต้น

สิทธิประโยชน์และสวัสดิการ (401-2)

กทพ. จัดสรรสวัสดิการให้แก่บุคลากรตามมาตรฐานขั้นต่ำของสภาพการจ้างงานในรัฐวิสาหกิจตามประกาศคณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจ ได้แก่ การรักษาพยาบาล การตรวจสุขภาพ การช่วยเหลือบุตร การทดแทนการประสบอันตรายจากการปฏิบัติงาน การช่วยเหลือค่าทำศพ การชดเชยการออกจากงาน และการตอบแทนความชอบการออกจากงาน นอกจากนี้ยังจัดให้มีสิทธิประโยชน์เพิ่มเติมที่ตอบสนองความต้องการของกลุ่มบุคลากร เช่น เครื่องแบบผู้ปฏิบัติงาน การตรวจสุขภาพตามลักษณะงาน ประกันอุบัติเหตุกลุ่มปฏิบัติงานเสี่ยงภัย และกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

กทพ. จัดทำแนวทางการพัฒนาสิทธิประโยชน์และสวัสดิการ โดยนำปัจจัยป้อนกลับจากความต้องการของบุคลากรที่ได้จากการสำรวจความผูกพันและความพึงพอใจประจำปี ข้อเสนอจากสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ และข้อมูลการดำเนินงานจริง มาวางแผนและดำเนินการพัฒนาสิทธิประโยชน์และสวัสดิการ รวมถึงการจัดทำโครงการและกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง และการจัดทำระบบงานสนับสนุนด้านสิทธิประโยชน์และสวัสดิการ

กระบวนการพัฒนา ได้แก่ การทบทวนขั้นตอนการดำเนินการและการเปรียบเทียบโครงสร้างผลตอบแทนกับตลาด ซึ่งครอบคลุมเงินเดือน (Salary) ผลตอบแทนจูงใจ (Incentive Pay) และผลประโยชน์เกื้อกูลอื่น (Fringe Benefits) การรวบรวม ศึกษา วิเคราะห์ และประเมินผลข้อมูลเป็นส่วนหนึ่งในขั้นตอนการพัฒนาเพื่อให้แน่ใจว่าสิทธิประโยชน์และสวัสดิการที่จัดสรรมีความเหมาะสมและตอบสนองความต้องการของบุคลากรอย่างมีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ กทพ. ยังจัดให้มีสิทธิการลาคลอดบุตรและสิทธิการลาเพื่อเลี้ยงดูบุตรเป็นหนึ่งในสวัสดิการเพื่อดูแลครอบครัวบุคลากร โดยให้ความสำคัญกับช่วงเวลาหลังการคลอด เพื่อให้บุคลากรมีเวลาเพียงพอในการดูแลและพัฒนาบุตรในระยะเริ่มต้นของชีวิต สิทธินี้ช่วยลดความเครียดและความกดดันจากการลางาน ส่งเสริมสภาพแวดล้อมการทำงานที่เข้าใจบทบาทของพ่อแม่ และสร้างสมดุลระหว่างการทำงานและชีวิตส่วนตัว ซึ่งส่งผลดีต่อสุขภาพกายและจิตใจของพนักงาน

หน่วย : คน

สิทธิการลาคลอดบุตร (401-3) ปี 2566

	พนักงานและลูกจ้างชาย	พนักงานและลูกจ้างหญิง
จำนวนผู้มีสิทธิลากิจเพื่อเลี้ยงดูบุตร	2,885	1,778
จำนวนผู้ใช้สิทธิลากิจเพื่อเลี้ยงดูบุตร	29	3
จำนวนผู้ที่กลับมาทำงานหลังจากการสิ้นสุดระยะการลากิจเพื่อเลี้ยงดูบุตร	29	3
จำนวนผู้ที่กลับมาทำงานหลังจากการสิ้นสุดระยะการลากิจเพื่อเลี้ยงดูบุตรและยังคงทำงานต่อหลังจากนั้น 1 ปี	29	3
อัตราการกลับมาทำงานและยังคงอยู่ของพนักงานที่กลับมาทำงานหลังจากระยะการลากิจสิ้นสุดลงแล้ว	ร้อยละ 100	ร้อยละ 100

หมายเหตุ ตามระเบียบวิธีปฏิบัติงานของ กทพ. ว่าด้วยการลา พ.ศ. 2558

- การลากิจเพื่อเลี้ยงดูบุตร (หญิง) กทพ. ใช้คำว่า การลาเพื่อเลี้ยงดูบุตร
- การลากิจเพื่อเลี้ยงดูบุตร (ชาย) กทพ. ใช้คำว่า การลาไปช่วยเหลือภริยาที่คลอดบุตรโดยชอบด้วยกฎหมาย

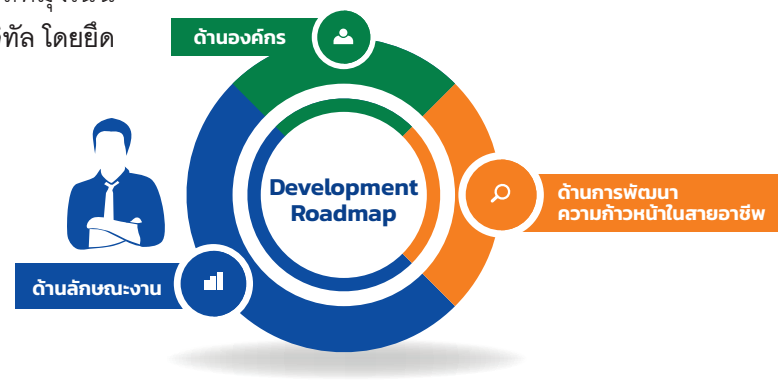
การพัฒนาศักยภาพบุคลากร

กทพ. ให้ความสำคัญอย่างยิ่งในการพัฒนาความรู้ ทักษะ และสมรรถนะของพนักงานทุกระดับ เพื่อเสริมสร้างศักยภาพในการทำงานอย่างมืออาชีพ พร้อมปรับตัวเข้าสู่ยุคดิจิทัลและรองรับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว กทพ. เตรียมความพร้อมด้านขีดความสามารถของบุคลากรผ่านการ reskill และ upskill เพื่อให้พนักงานมีทักษะและความสามารถที่ตอบสนองต่อความต้องการขององค์กรและสอดคล้องกับทิศทางการดำเนินงาน โดยมีเป้าหมายในการเป็น “นวัตกรรมเพื่อการเดินทางและคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น” (Innovation for better drive and better life)

นอกจากนี้ กทพ. ยังส่งเสริมกระบวนการเรียนรู้และวิธีการพัฒนาที่หลากหลาย รวมถึงสร้างวัฒนธรรมการเรียนรู้และวัฒนธรรมการทำงานแบบบูรณาการอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง อีกทั้งยังพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อสนับสนุนการพัฒนาบุคลากรให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ภายใต้วิสัยทัศน์ในการพัฒนาทรัพยากรบุคคลที่มุ่งเน้น **“พัฒนาศักยภาพทุนมนุษย์ ก้าวทันเทคโนโลยีดิจิทัล โดยยึดหลักคุณธรรม นำ กทพ. สู่องค์กรนวัตกรรม”**

การพัฒนาศักยภาพและความสามารถบุคลากร (404-2)

ในการพัฒนาศักยภาพและความสามารถของบุคลากร กทพ. ได้จัดทำแผนเส้นทางการพัฒนาบุคลากร (Development Roadmap: DRM) เพื่อเป็นแนวทางในการฝึกอบรมและยกระดับทักษะ ความรู้ และความสามารถของบุคลากรภายในองค์กร กทพ. พิจารณากำหนดขอบเขตของหลักสูตรตามระดับสมรรถนะ (Competency) เพื่อให้เนื้อหาความรู้ที่สำคัญและจำเป็นให้มีความสอดคล้องและรองรับกับระดับสมรรถนะของบุคลากรอย่างเหมาะสม โดยมีรูปแบบการพัฒนา ได้แก่ การฝึกอบรม (Training) การพัฒนา (Development) โดยการได้รับมอบหมายงาน และการเรียนรู้ด้วยตนเอง (Self-learning) โดย กทพ. มีกรอบแนวคิด “Development Roadmap” จากการพิจารณาปัจจัยที่เกี่ยวข้อง ดังภาพ



กทพ. ดำเนินการประเมินช่องว่างสมรรถนะ (Competency Gap) ของบุคลากรอย่างครบถ้วนและมีประสิทธิภาพ เพื่อนำข้อมูลไปใช้ในการวางแผนพัฒนาบุคลากรรายบุคคล (Individual Development Plan: IDP) ซึ่งเป็นแนวทางสำคัญในการยกระดับความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมการปฏิบัติงานของบุคลากร เพื่อให้เกิดการพัฒนาอย่างมีประสิทธิภาพ แผนนี้ถือเป็นส่วนหนึ่งของแผนเส้นทางการพัฒนาบุคลากร (Development Roadmap: DRM) ที่มุ่งเน้นการพัฒนาบุคลากรในทุกระดับให้สอดคล้องกับเป้าหมายขององค์กร โดยกำหนดให้ผู้บริหารทุกระดับมีส่วนร่วมในการประเมินสมรรถนะ (Competency) ทั้งการจัดทำพจนานุกรม กำหนดค่ามาตรฐานของตำแหน่งงาน (Competency Mapping) มีการประเมินผู้ใต้บังคับบัญชา

ในสังกัด และมีส่วนร่วมจัดทำแผนปฏิบัติการพัฒนาบุคลากร รวมถึงแผนพัฒนาบุคลากรรายบุคคล (IDP) เพื่อให้กระบวนการพัฒนาเป็นไปอย่างครอบคลุมและสอดคล้องกับวิสัยทัศน์ของ กทพ.

การฝึกอบรมถูกออกแบบมาในหลากหลายรูปแบบตามแนวทางการพัฒนาบุคลากร 70:20:10 Learning Model ซึ่งรวมถึงการฝึกอบรมในห้องเรียน (classroom) และนอกห้องเรียน (non-classroom) ตามวัตถุประสงค์ของแต่ละหลักสูตร เช่น การฝึกอบรมในงานจริง (OJT) การโค้ช (Coaching) การมีพี่เลี้ยง (Mentor) การเรียนรู้ด้วยตนเองผ่านระบบ e-Learning การแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ระหว่างหน่วยงาน รวมถึงการศึกษาดูงานทั้งในประเทศและต่างประเทศ นอกจากนี้ กทพ. ยังได้วางแผนสืบทอดตำแหน่ง (Succession Plan) และจัดทำหลักเกณฑ์การบริหารจัดการคนเก่ง (Talent Management) เพื่อเตรียมความพร้อมให้กับผู้สืบทอดตำแหน่งในอนาคต

- มีการจัดโครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรในการใช้สินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจเชิงพาณิชย์ เพื่อให้ผู้บริหารและพนักงานกลุ่มเป้าหมายมีทักษะในการใช้สินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจเชิงพาณิชย์ มีความรู้ความเข้าใจและความสามารถในการวางแผนและพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ การบริหารสัญญาเช่า/ใช้ในพื้นที่เขตทางพิเศษและพัฒนาธุรกิจใหม่

- จัดทำแผนการดำเนินงานตามระบบประเมินสมรรถนะ (Competency Based Training) ของ กทพ. โดยตั้งเป้าหมายให้พนักงานที่มีช่องว่างขีดความสามารถ (Competency Gap) ไม่เกินร้อยละ 5 ของพนักงานทั้งหมด ซึ่งในปี 2566 ผลการประเมินได้บรรลุตามแผนงานที่วางไว้ โดยลดช่องว่างขีดความสามารถของพนักงานเหลือเพียงร้อยละ 1.13

- โครงการจัดฝึกอบรมหลักสูตรทักษะดิจิทัล ร้อยละของจำนวนพนักงานกลุ่มเป้าหมายที่ได้รับการพัฒนาตามแผนฯ และผ่านเกณฑ์การประเมิน ร้อยละ 90

- มีการพัฒนาลูกจ้างให้มีความรู้และทักษะที่ตอบสนองต่อความต้องการของหน่วยงานทั้งในด้าน Hard Skill และ Soft Skill โดยมีการจัดหลักสูตรที่หลากหลาย อาทิ หลักสูตรการสร้างความตระหนักด้านการบริหารจัดการความต่อเนื่องทางธุรกิจภายใต้สถานการณ์วิกฤต หลักสูตรการจัดเก็บค่าผ่านทางระบบ M-Flow และหลักสูตรการบริหารการเปลี่ยนแปลงและพัฒนา Change Agent สำหรับอนาคต นอกจากนี้ยังมีการฝึกอบรมในงานจริง (OJT) ที่เกี่ยวข้องกับงานที่ต้องปฏิบัติ เพื่อเสริมสร้างความเชี่ยวชาญและความพร้อมในการทำงาน

การพัฒนาระบบ e-Learning

ในปี 2566 กทพ. ได้พัฒนาระบบ e-Learning โดยมีหลักสูตร 6 หลักสูตร ประกอบด้วย

- หลักสูตรการสร้างความตระหนักด้านการบริหารจัดการความต่อเนื่องทางธุรกิจภายใต้สถานการณ์วิกฤต
- หลักสูตรการบริหารการเปลี่ยนแปลงและพัฒนา Change Agent สำหรับอนาคต
- หลักสูตรการสร้างสรรค์มูลค่าองค์กรด้วยความตระหนักและการยกระดับศักยภาพการจัดการความเสี่ยงด้านความมั่นคงทางไซเบอร์ (Cybersecurity Risk Management)
- หลักสูตรการจัดเก็บค่าผ่านทางระบบ M-Flow
- หลักสูตรแนวทางการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562
- หลักสูตรโอกาสและความเสี่ยงด้านความยั่งยืนทางธุรกิจด้วยสินทรัพย์ดิจิทัล

หลักสูตรเหล่านี้ถูกออกแบบมาเพื่อเสริมสร้างความรู้และทักษะที่สำคัญให้กับพนักงานของ กทพ. เพื่อตอบสนองต่อโอกาสและความท้าทายในยุคดิจิทัล

เส้นทางความก้าวหน้าในสายอาชีพของพนักงาน กทพ. (Career Path)

กทพ. ดำเนินการพัฒนาเส้นทางความก้าวหน้าในสายอาชีพของพนักงาน (Career Path) อย่างเป็นระบบ โดยออกแบบผังความก้าวหน้าในสายอาชีพ (Career Path Model) ผ่านกระบวนการวิเคราะห์งาน (Job Analysis) และการจัดกลุ่มงาน (Job Family) พร้อมทั้งพิจารณาปัจจัยสำคัญ เช่น นโยบายผู้บริหาร ลักษณะงาน (Job Description) โครงสร้างองค์กร มาตรฐานตำแหน่ง และ

ผลสำรวจความคิดเห็นของพนักงาน จากนั้นจึงรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อทบทวนกระบวนการและจัดทำรายงานความก้าวหน้าในสายอาชีพ และนำเสนอเพื่อขออนุมัติจากผู้บังคับบัญชาตามลำดับขั้น และเผยแพร่แก่พนักงานทั่วทั้งองค์กร พร้อมจัดทำกลไกสนับสนุนเพื่อให้การดำเนินการเป็นไปอย่างมีประสิทธิผล

การบริหารจัดการคนเก่ง (ร้อยละของบุคลากรกลุ่มเป้าหมายที่ได้รับการพัฒนาตามแผนปฏิบัติการการพัฒนาทรัพยากรบุคคลประจำปี)

กทพ. ได้จัดทำเกณฑ์การบริหารจัดการคนเก่ง (Talent Management) อย่างเป็นระบบ เพื่อให้กระบวนการคัดเลือก พัฒนา และประเมินผลบุคลากรที่มีศักยภาพสูงเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โดยการคัดเลือกจะพิจารณาจากปัจจัยสำคัญ เช่น ผลการประเมินผลการปฏิบัติงานย้อนหลัง 3 ปี เพื่อระบุบุคลากรที่มีความสามารถเติบโตในสายงานได้ โดยคนกลุ่มนี้จะได้รับการพิจารณาเป็นพิเศษในการได้รับการคัดเลือกเข้ารับการพัฒนาเป็นผู้มีศักยภาพเบื้องต้นเพื่อเตรียมพร้อมเป็นผู้สืบทอดตำแหน่ง ในปี 2566 กทพ. ได้คัดเลือกบุคลากรจำนวน 57 คน เข้าสู่กระบวนการพัฒนาทักษะและสมรรถนะให้สอดคล้องกับความต้องการขององค์กร โดยมีการติดตามและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง

การสืบทอดตำแหน่ง (404-2)

ในการวางแผนการสืบทอดตำแหน่ง (Succession Plan) กทพ. ใช้ผลการประเมินผลการปฏิบัติงานเป็นเกณฑ์หลักในการคัดเลือกบุคคลที่เหมาะสม โดยผู้ที่ผ่านการคัดเลือกต้องมีผลการประเมินปฏิบัติงานย้อนหลัง 3 ปี อยู่ในระดับดีมากขึ้นไป (มากกว่า 75.0) เพื่อเตรียมความพร้อมเป็นผู้สืบทอดตำแหน่งผู้บริหารอย่างเป็นระบบ

ขั้นตอนการคัดเลือกเริ่มจากการตรวจสอบข้อมูลผู้บริหารที่จะเกษียณล่วงหน้า 3 ปี และพิจารณารายชื่อพนักงานที่มีสิทธิ์เข้ารับการพัฒนาตามเกณฑ์ที่กำหนด รวมถึงผู้ที่เคยเข้าร่วมโครงการพัฒนาตามหลักเกณฑ์การบริหารจัดการคนเก่งของ กทพ. (Talent Management)

การคัดเลือกพนักงานเพื่อเข้ารับการพัฒนาเป็นผู้มีศักยภาพเบื้องต้นสำหรับตำแหน่งหัวหน้าแผนกและตำแหน่งผู้อำนวยการกอง จะดำเนินการโดยผู้บริหารสูงสุดในสายงาน ส่วนตำแหน่งผู้อำนวยการฝ่าย/สำนัก ผู้ช่วยผู้ว่าการ และรองผู้ว่าการ จะพิจารณาโดยคณะกรรมการที่รับผิดชอบ โดยพนักงานที่ผ่านการคัดเลือกจะได้รับการพัฒนาตามแผนการพัฒนารายบุคคล (IDP) และมีการประเมินผลการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง

การพัฒนาบุคลากร (404-1, 404-3)

จำนวนชั่วโมงเฉลี่ยของการฝึกอบรมของพนักงานทั้งหมด

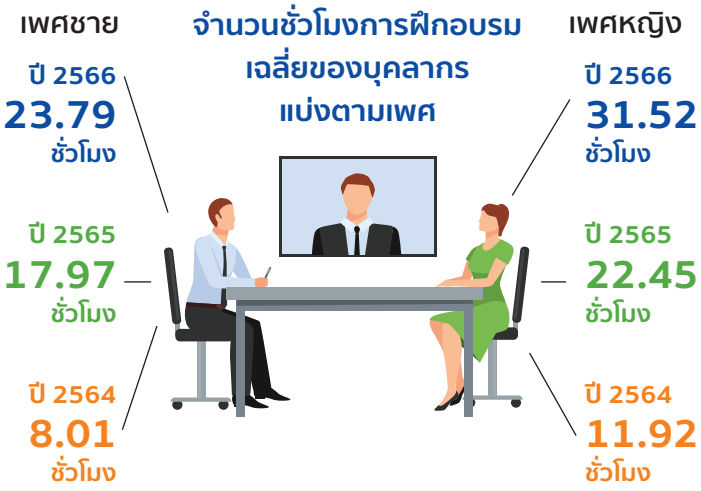
เป้าหมายผลการดำเนินงาน

18 ชั่วโมง/คน/ปี

ผลการดำเนินงาน

ปี 2566	ปี 2565	ปี 2564
26.74 ชั่วโมง	19.66 ชั่วโมง	9.49 ชั่วโมง

จำนวนชั่วโมงการฝึกอบรมเฉลี่ยของบุคลากร แบ่งตามเพศ



จำนวนชั่วโมงการฝึกอบรมเฉลี่ยของบุคลากร แบ่งตามระดับงาน

หน่วย : ชั่วโมง

	ปี 2566	ปี 2565	ปี 2564
ระดับ 9 ขึ้นไป	79.72	60.13	50.41
ระดับ 7-8	68.17	61.57	44.21
ระดับ 1-6	23.88	17.07	7.36
พนักงานที่ได้รับการประเมินผลปฏิบัติงาน (ร้อยละ)	100	100	100

ความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมการทำงาน

GRI Standards

GRI 403 อาชีวอนามัยและความปลอดภัย 2018

เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน

สร้างหลักประกันว่าคนมีชีวิตที่มีสุขภาพดีและส่งเสริมสวัสดิภาพสำหรับทุกคนในทุกวัย

จุดเด่น

01 ความพึงพอใจสภาพแวดล้อมการทำงาน ร้อยละ **84**

ทำไมถึงสำคัญ (3-3)

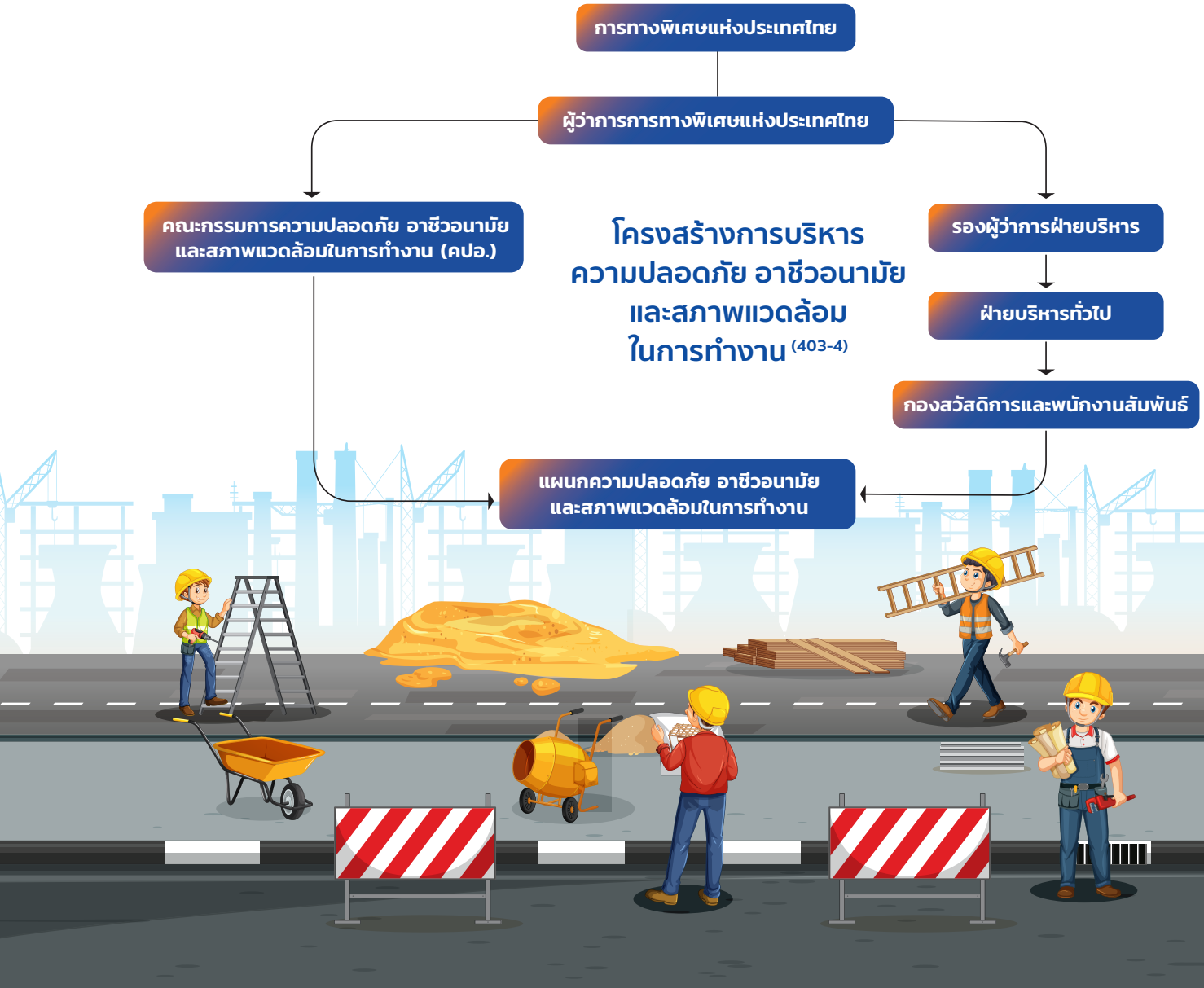
กทพ. ให้ความสำคัญในการดูแลด้านอาชีวอนามัยและสร้างสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ดีให้แก่บุคลากร เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ การเจ็บป่วยจากการทำงาน ตลอดจนการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน จนเป็นเหตุให้การดำเนินงานในการก่อสร้างอาจหยุดชะงัก กทพ. จึงมุ่งมั่นในการพัฒนาและปรับปรุงการดำเนินงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมการทำงานที่ดีอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มั่นใจได้ว่าพนักงานและผู้รับเหมาจะมีสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ปลอดภัย ซึ่งจะช่วยเสริมสร้างประสิทธิภาพในการทำงานและความพึงพอใจของผู้ปฏิบัติงาน อันส่งผลต่อความสำเร็จของ กทพ. ในระยะยาว

แนวทาง/วิธีการจัดการ (3-3, 403-1)

กทพ. มีการทบทวนนโยบายด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน โดยมีการปรับปรุงนโยบายให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน ได้แก่ พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554 กฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับระบบการจัดการด้านความปลอดภัย พ.ศ. 2565 และกฎกระทรวงการจัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน บุคลากร หน่วยงาน หรือคณะบุคคลเพื่อดำเนินการด้านความปลอดภัยในสถานประกอบกิจการ พ.ศ. 2565 ได้มีการประกาศใช้นโยบายฉบับใหม่ขึ้นในวันที่ 12 มกราคม พ.ศ. 2566 โดยนโยบายฉบับนี้จะเป็นแนวทางในการดำเนินงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย ของผู้บริหาร พนักงาน ลูกจ้าง และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง ที่จะต้องตระหนักและปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด

นอกจากนี้ กทพ. ได้จัดทำแผนงานด้านความปลอดภัย สวัสดิภาพ อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อม (Safety Security Health and Environment) และจัดทำแผนการพัฒนาสภาพแวดล้อมในการทำงาน ทั้งในรูปแบบแผนงานระยะสั้นและระยะยาว (ปีงบประมาณ 2566-2570) เพื่อเป็นกรอบในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน ในการจัดทำแผนงาน กทพ. คำนึงถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และความสอดคล้องกับนโยบายความปลอดภัยฯ และแผนกลยุทธ์การบริหารทรัพยากรบุคคล พร้อมทั้งกำหนดผู้รับผิดชอบ และเป้าหมายการดำเนินงานที่ชัดเจน เพื่อพัฒนาและปรับปรุงการดำเนินงานความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของ กทพ. ให้มีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง

โครงสร้างการบริหารความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (403-4)



กทพ. มีคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (คปอ.) ในการดำเนินงานบริหารจัดการด้านอาชีวอนามัย และความปลอดภัยของ กทพ. โดยมีการวางแผนการบริหารความเสี่ยงของสถานประกอบกิจการ จัดทำข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการป้องกันอันตรายจากอุบัติเหตุและอุบัติภัย และควบคุมความเสี่ยงภายในสถานประกอบกิจการ จัดทำคู่มือความปลอดภัยในการทำงานแยกตามสายงานให้แก่พนักงานและผู้รับเหมาที่เกี่ยวข้อง ประสานงานความปลอดภัยให้แก่หน่วยงานต่าง ๆ **รวมถึงส่งเสริมให้เกิดวัฒนธรรมและจิตสำนึกด้านความปลอดภัยให้แก่พนักงานและผู้ที่เกี่ยวข้อง**

กทพ. มีการแต่งตั้งคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (คปอ.) ประจำอาคาร 6 อาคาร ได้แก่

- อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ.
- ศูนย์ควบคุมทางพิเศษเฉลิมมหานคร
- ศูนย์ควบคุมทางพิเศษสายกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)
- ศูนย์ควบคุมทางพิเศษศรีรัช
- ศูนย์ควบคุมทางพิเศษฉลองรัช
- ศูนย์ควบคุมทางพิเศษบูรพาวิถี

คณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (คปอ.) จะมีการสำรวจสภาพแวดล้อมในการทำงานอาคารด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษและจัดประชุมเป็นประจำทุกเดือนอย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง เพื่อสรุปผลการสำรวจพื้นที่ พร้อมกับเชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการร่วมกันวิเคราะห์และหาแนวทางในการปรับปรุงแก้ไขสภาพแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัย และแนวทางในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในทุกด่านฯ

การชี้บ่งอันตรายและการประเมินความเสี่ยง (Hazard Identification and assessment)

(403-2, 403-7)

กทพ. ให้ความสำคัญในกระบวนการการชี้บ่งอันตรายและการประเมินความเสี่ยงที่มีความสำคัญในการป้องกันอุบัติเหตุ ลดความสูญเสีย รักษาความปลอดภัยให้กับพนักงาน ลูกจ้าง และผู้รับเหมา รวมถึงสร้างสภาพแวดล้อมการทำงานที่ปลอดภัย ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุต้องมีการรายงานผู้บังคับบัญชาตามสายงานโดยทันที และจัดทำรายงานตามแบบฟอร์มการสอบสวนอุบัติเหตุ (Investigation Accident Report) เพื่อสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นและหาแนวทางในการแก้ไขและป้องกันการเกิดเหตุซ้ำ กทพ. จัดทำคู่มือความปลอดภัยในการทำงานแยกตามสายงานให้แก่พนักงาน ลูกจ้าง และผู้รับเหมาที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งจัดกิจกรรม Safety Talk ให้แก่พนักงาน ลูกจ้าง และผู้รับเหมาก่อนการปฏิบัติงานอย่างสม่ำเสมอ เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุขณะทำงาน และส่งเสริมจิตสำนึกด้านความปลอดภัยแก่ผู้ปฏิบัติงาน ซึ่งเป็นหนึ่งในมาตรการด้านความปลอดภัยของ กทพ.

จากเหตุการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานของผู้รับเหมาก่อสร้างทางพิเศษ กทพ. ได้ทบทวนการชี้บ่งอันตรายและการประเมินความเสี่ยงจากการทำงานเพื่อให้มั่นใจว่าทุกกิจกรรมภายในงานก่อสร้าง อยู่ในระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ เพื่อ “ป้องกันการเกิดเหตุซ้ำ” รวมถึงอุบัติเหตุอื่น ๆ ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตภายในงานก่อสร้าง โดย กทพ. ร่วมกับแรงงานพื้นที่และผู้ควบคุมงานตรวจสอบและหาสาเหตุ และกำหนดมาตรการในการปฏิบัติด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน สำหรับผู้รับเหมา และตรวจการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (Safety and Environment Audit) ทุกเดือน พร้อมจัดทำข้อเสนอแนะด้านความปลอดภัยให้กับผู้ควบคุมงานและผู้รับเหมา

ภาพกิจกรรม Safetyday งานซ่อมบำรุง

งานฝึกซ้อมดับเพลิงและอพยพหนีไฟ ประจำปี 2566

ตรวจรับเหมางานก่อสร้างทางพิเศษ ประจำเดือน

การอบรมและให้ความรู้ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยแก่พนักงานและลูกจ้าง (403-5)

กทพ. มีการจัดอบรมและให้ความรู้แก่พนักงานและลูกจ้างด้านความปลอดภัย เพื่อให้พนักงานและลูกจ้างตระหนักถึงความสำคัญของความปลอดภัย เข้าใจวิธีป้องกันอันตรายและสามารถปฏิบัติตามมาตรการความปลอดภัยได้อย่างถูกต้อง โดยจัดอบรมในหลักสูตรต่าง ๆ ดังนี้

- หลักสูตร **“การฝึกซ้อมดับเพลิงและฝึกซ้อมอพยพหนีไฟ ประจำปี 2566”** เป็นการอบรมที่จัดขึ้นเป็นประจำทุกปี เพื่อให้ผู้เข้าอบรมมีความรู้ความเข้าใจหลักการดับไฟ และเรียนรู้วิธีการใช้อุปกรณ์ดับเพลิงและวิธีการดับเพลิงในลักษณะต่าง ๆ ได้อย่างถูกต้อง

- หลักสูตร **“การสัมมนาเชิงปฏิบัติการ คณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน”** เพื่อส่งเสริมให้พนักงานและลูกจ้างมีความรู้สามารถทบทวนนโยบายความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของ กทพ. ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องได้ มีการแลกเปลี่ยนความรู้และศึกษาดูงานจากหน่วยงานภายนอก

- หลักสูตร **“เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างาน (จป. หัวหน้างาน)”** ให้ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงาน และบทบาทหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างาน กฎหมายความปลอดภัยและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง สามารถค้นหาอันตรายจากการทำงาน และวางแผนในการป้องกันและควบคุมอันตรายได้

การอบรมผู้รับเหมาก่อนเริ่มงาน

- หลักสูตร “**ความปลอดภัยในการทำงานเกี่ยวกับไฟฟ้าและการให้ความช่วยเหลือผู้ประสบอันตรายจากไฟฟ้า**” เพื่อให้พนักงานและลูกจ้างมีความรู้กฎหมายความปลอดภัยในการทำงานเกี่ยวกับไฟฟ้า และความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับระบบไฟฟ้า รู้สาเหตุและการป้องกันอันตรายจากไฟฟ้า และอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล พร้อมทั้งมีทักษะการให้ความช่วยเหลือผู้ประสบอันตรายจากไฟฟ้า และการปฐมพยาบาลเบื้องต้น

- หลักสูตร “**การอบรมให้ความรู้กฎหมายเบื้องต้น เรื่องกัญชาและกัญชง**” เพื่อให้ผู้เข้ารับการอบรมมีความรู้ความเข้าใจในกฎหมายเบื้องต้น เรื่องกัญชาและกัญชง สามารถนำความรู้ที่ได้ไปใช้ในชีวิตประจำวันได้อย่างถูกต้อง

- หลักสูตร “**การดูแลสุขภาพจิตกับการทำงาน**” เพื่อให้ผู้เข้ารับการอบรมมีความรู้ความเข้าใจ เกี่ยวกับปัญหาสุขภาพจิตและการเจ็บป่วยทางจิต การดูแลตนเองและคนในครอบครัวให้ปลอดภัยจากการเจ็บป่วยทางจิต โดยผู้ที่มีภาวะเสี่ยงปัญหาสุขภาพจิตได้รับการส่งต่อและได้รับการช่วยเหลืออย่างเหมาะสม

- หลักสูตร “**อบรมด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานสำหรับพนักงานและลูกจ้างเข้าทำงานใหม่**” เพื่อให้ผู้เข้าร่วมอบรมมีความรู้ความเข้าใจในข้อบังคับว่าด้วยความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของ กทพ. และสามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง

กทพ. ยังให้ความสำคัญในการฝึกอบรมแก่ผู้รับเหมาที่เข้ามาปฏิบัติงานร่วมกัน โดยในปี 2566 กทพ. ได้จัดหลักสูตรอบรมให้แก่ผู้รับเหมา เพื่อลดความเสี่ยงต่อการอุบัติเหตุและการสูญเสียระหว่างปฏิบัติงาน สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างราบรื่นและปลอดภัย โดยมีหลักสูตรดังนี้

จำนวนผู้เข้ารับการอบรม (ผู้รับเหมา/งาน)

งานติดตั้งผนังห้องเครื่องกำเนิดไฟฟ้า	8 คน
งานติดตั้งเครื่องสแกนใบหน้าอาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ.	6 คน
ปรับปรุงอาคารด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ	21 คน
งานซ่อมระบบเฟรชแอร์ตู้เก็บค่าผ่านทางพิเศษ	6 คน
งานติดตั้ง Solar Rooftop	19 คน
งานจ้างบริการขนเงินรายได้จากเครื่องฝากเงินสดอัตโนมัติ จำนวน 4 สายทาง	31 คน
งานก่อสร้างปรับปรุงพื้นที่ชั้น 11	19 คน
งานซ่อมแซมไฟคอลัมน์และไฟครีบชั้นดาดฟ้า	18 คน

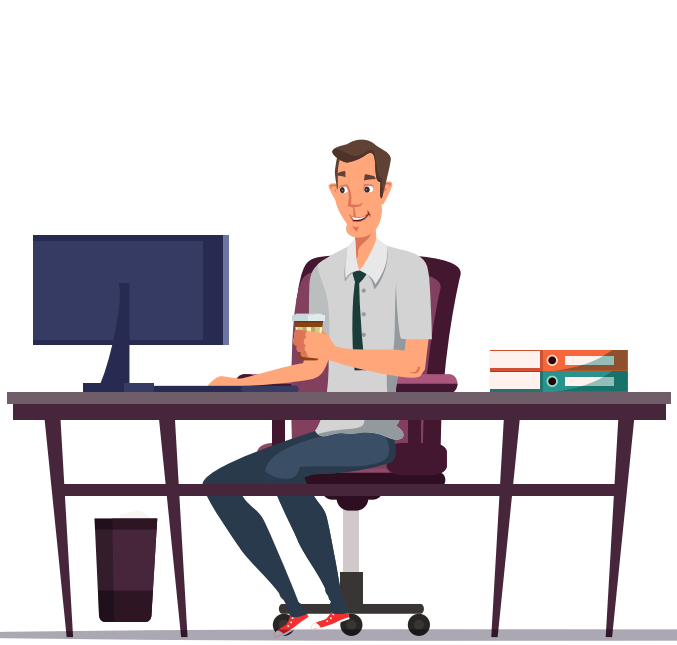
บริการด้านสุขภาพที่เกี่ยวเนื่องจากการทำงาน (403-3)

กทพ. ให้ความสำคัญต่อการดูแลสุขภาพของบุคลากรอย่างต่อเนื่อง ช่วยป้องกันและตรวจพบปัญหาสุขภาพที่อาจเกิดจากการทำงานได้ตั้งแต่ระยะแรก ส่งเสริมสุขภาพของบุคลากร ลดการหยุดงาน และเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน มีโครงการตรวจสุขภาพพนักงานและลูกจ้างประจำปี แบ่งเป็นการตรวจสุขภาพพนักงานและลูกจ้างที่ปฏิบัติงานบนทางพิเศษ (กลุ่มปฏิบัติงาน) พนักงานและลูกจ้างที่ไม่ได้ปฏิบัติงานบนทางพิเศษ (กลุ่มสำนักงาน) พนักงานและลูกจ้างที่ทำงานเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยง เพื่อให้การตรวจสุขภาพมีความครอบคลุมตามปัจจัยเสี่ยงของรูปแบบการทำงานและบุคลากรสามารถเฝ้าระวังสุขภาพของตนเองได้ นอกจากนี้ กทพ. มีโครงการตรวจวัดสภาพแวดล้อมในการทำงาน เช่น แสงสว่าง เสียง ฝุ่น อย่างสม่ำเสมอ หากตรวจพบพื้นที่ใดที่มีค่าสูงกว่ามาตรฐาน ทาง กทพ. จะวางแผนเพื่อแก้ไข/ปรับปรุง และติดตามผลให้เป็นไปตามมาตรฐาน เพื่อให้มั่นใจว่าพนักงานและลูกจ้างมีสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ดีและปลอดภัย

การส่งเสริมด้านสุขภาพและอนามัยที่ดีให้แก่พนักงานและลูกจ้าง (403-6)

กทพ. จัดกิจกรรมเพื่อส่งเสริมสุขภาพและอนามัยที่ดีให้แก่พนักงานและลูกจ้างอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2566 จัดกิจกรรมดังนี้

- จัดกิจกรรมส่งเสริม 5 ส. (สะสาง สะดวก สะอาด สุขลักษณะ สร้างนิสัย) ภายใต้ชื่อโครงการ **"กทพ. ก้าวหน้า เพราะพัฒนา 5 ส."** เพื่อให้พนักงานและลูกจ้างร่วมกันดำเนินกิจกรรมการปรับปรุงสภาพแวดล้อมให้เป็นไปตามมาตรฐาน 5 ส.
- กิจกรรม **"สัปดาห์รณรงค์ความปลอดภัยในการทำงาน"** เสริมสร้างจิตสำนึกและความตระหนักรู้ในเรื่องความปลอดภัยในการทำงาน
- กิจกรรม **"กทพ. หน่วยงานสีขาวต่อต้านยาเสพติด"** เพื่อป้องกันและเฝ้าระวังการแพร่ระบาดของยาเสพติดในกลุ่มของพนักงานและลูกจ้าง ตามนโยบายการต่อสู้เพื่อเอาชนะยาเสพติดฯ ของ กทพ.
- โครงการเสริมสร้างองค์กรแห่งความสุข (Happy Workplace)
- กิจกรรมการรณรงค์ไม่สูบบุหรี่
- การป้องกันและการเฝ้าระวังโรคอุบัติใหม่ โรคไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ 2009 โรคไข้เลือดออก โดย กทพ. มีการจัดทำแผนรับมือการแพร่ระบาดโรคโควิด 19 และโรคอุบัติใหม่ การจัดเตรียมอุปกรณ์ เช่น ATK ถุงมือยาง เจลแอลกอฮอล์ เพื่อให้พร้อมในการใช้งานตลอดเวลา
- ปัจจุบัน ปัญหาสุขภาพจิตและการเจ็บป่วยทางจิตเป็นปัญหาที่สำคัญของประเทศ ส่วนหนึ่งเป็นผลจากการเปลี่ยนแปลงทางสภาพเศรษฐกิจและสังคม ทำให้เกิดความเครียดและเจ็บป่วยทางจิตได้ง่าย กทพ. จึงให้ความสำคัญกับสุขภาพจิตของบุคลากรในองค์กร ในปี 2566 ได้ดำเนินการจัดอบรมหลักสูตรการดูแลสุขภาพจิตกับการทำงาน เพื่อให้ความรู้ความเข้าใจแก่พนักงานและลูกจ้าง และจัดทำระบบประเมินความเครียด (Suanprung Stress Test 20: SPST - 20) ของกรมสุขภาพจิต ในระบบงานอาชีวอนามัยและความปลอดภัย ให้พนักงานและลูกจ้างสามารถประเมินความเครียดของตนเองได้ผ่านทางระบบเครือข่าย Intranet ของ กทพ. หรือ Application EXAT Portal นอกจากนี้ กทพ. ยังได้จัดอบรมหลักสูตรการสร้างความสุขในการทำงานและการจัดการความเครียดในงานจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษ เพื่อแก้ปัญหาและป้องกันความเครียดจากการทำงานให้แก่พนักงานที่มีผลการประเมินความเครียดระดับรุนแรง



ผลการดำเนินงาน (3-3)

กทพ. มีการจัดทำเป้าหมายผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัย สวัสดิภาพ อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อม และผลสำรวจความพึงพอใจของพนักงานต่อสภาพแวดล้อมในการทำงาน ประจำปี 2566 ดังตาราง

ตัวชี้วัด	หน่วย	เป้าหมาย ปี 2566	ผลการดำเนินงาน ปี 2566
ด้านความปลอดภัย			
จำนวนผู้ประสบอันตรายจากการทำงาน	ราย	ไม่เกิน 4	2
อัตราความถี่ของการประสบอันตราย (IFR)	รายต่อ 200,000 ชม. การทำงาน	ไม่เกิน 0.07	0.04

ด้านสวัสดิภาพ

จำนวนพนักงานและลูกจ้างที่บาดเจ็บจากการถูกทำร้ายจากเหตุโจรกรรม ประทุษร้ายในพื้นที่ของ กทพ.

เป้าหมายปี 2566 — 0 ราย

ผลการดำเนินงาน ปี 2566 — 0 ราย

ด้านอาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อม

จำนวนพนักงานและลูกจ้างที่เป็นโรคจากการประกอบอาชีพ หรือโรคจากสิ่งแวดล้อม

เป้าหมายปี 2566 — 0 ราย

ผลการดำเนินงาน ปี 2566 — 0 ราย

ผลสำรวจความพึงพอใจของบุคลากรต่อสภาพแวดล้อมในการทำงาน

เป้าหมายปี 2566 — ภาพรวมไม่ต่ำกว่าร้อยละ **82.90**

ผลการดำเนินงาน ปี 2566 — ร้อยละ **84**

ตารางความครอบคลุมของระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (403-8)

	พนักงาน		ลูกจ้าง		ผู้รับเหมา	
	คน	ร้อยละ	คน	ร้อยละ	คน	ร้อยละ
พนักงานและลูกจ้างที่ได้รับความครอบคลุมโดยระบบบริหารจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัย	4,663	100	446	100	128	100
พนักงานและลูกจ้างที่ได้รับความครอบคลุมโดยระบบบริหารจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัยที่ได้รับการตรวจสอบโดยองค์กร (Internal Audit)						
พนักงานและลูกจ้างที่ได้รับความครอบคลุมโดยระบบบริหารจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัยที่ได้รับการตรวจสอบหรือรับรองโดยหน่วยงานภายนอก (External Audit/Certify)	4,663	100	446	100	-	-

สถิติการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการทำงานของพนักงาน (403-9)

	ปี 2566	ปี 2565	ปี 2564
จำนวนเหตุการณ์บาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการทำงานของพนักงานจนถึงขั้นหยุดงาน (ครั้ง)	10	5	2
จำนวนพนักงานที่ได้รับบาดเจ็บจากการทำงานจนถึงขั้นหยุดงานเกิน 3 วัน (คน)	2	5	2
จำนวนพนักงานที่เสียชีวิตจากการทำงาน (คน)	0	0	0

สถิติการเจ็บป่วยจากการทำงาน (403-10)

การเสียชีวิตจากโรคและการเจ็บป่วยจากการทำงาน

โรคและการเจ็บป่วยจากการทำงานที่สามารถบันทึกได้

ปี 2566
ปี 2565
ปี 2564

0

การปฏิบัติต่อพนักงานอย่างเป็นธรรมและเท่าเทียม

GRI Standards

GRI 405 ความหลากหลายและโอกาสแห่งความเท่าเทียม 2016

GRI 406 การไม่เลือกปฏิบัติ 2016

จุดเด่น

01

ไม่มีเหตุการณ์การเลือกปฏิบัติหรือเหตุการณ์ที่ไม่เท่าเทียมเกิดขึ้นภายในองค์กร

เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน

บรรลุความเท่าเทียมระหว่างเพศและเสริมสร้างความเข้มแข็งให้แก่สตรีและเด็กหญิง

ลดความไม่เสมอภาคภายในประเทศและระหว่างประเทศ

ทำไมถึงสำคัญ (3-3)

การมีสภาพแวดล้อมในการทำงานที่อยู่บนพื้นฐานแห่งความเท่าเทียมเป็นหนึ่งในสิ่งที่สำคัญสำหรับองค์กรในการขับเคลื่อนองค์กรให้เป็นองค์กรแห่งความยั่งยืน เนื่องจากความเท่าเทียม โอกาสแห่งความเสมอภาค และการไม่เลือกปฏิบัติสามารถส่งเสริมบุคลากรภายในองค์กรให้มีการทำงานที่เต็มไปด้วยประสิทธิภาพ อีกทั้งยังรักษาความสัมพันธ์ระหว่างองค์กรและบุคลากรได้ดียิ่งขึ้น โดยมีการเปิดโอกาสให้ทุกคนภายในองค์กรสามารถแสดงออกทางความคิดเห็น พร้อมรับฟังอุปสรรคและปัญหาต่าง ๆ ภายในองค์กร เพื่อนำมาแก้ไขและปรับปรุงให้ทันท่วงที

แนวทาง/วิธีการจัดการ (3-3)

กทพ. มุ่งมั่นตั้งใจขับเคลื่อนองค์กรด้วยการส่งเสริมด้านสิทธิมนุษยชนอย่างเคร่งครัด รวมถึงการไม่เลือกปฏิบัติและโอกาสแห่งความเท่าเทียมตามพระราชบัญญัติมาตรฐานทางจริยธรรม พ.ศ. 2562 โดยให้การสนับสนุนพนักงานเพศหญิง เพศชาย และเพศทางเลือกอย่างเสมอภาค ตั้งแต่กระบวนการสรรหาพนักงานเข้ามาทำงานในองค์กร การคัดเลือกพนักงานที่ผ่านตามเกณฑ์การคัดเลือก การสร้างค่าตอบแทนที่เหมาะสม รวมถึงการส่งเสริมการเรียนรู้และการเติบโตในอาชีพสายงาน โดยคำนึงถึงความรู้ความสามารถของแต่ละคนเป็นหลัก ไม่มีการลำเอียงหรือเลือกปฏิบัติ นอกจากนี้ กทพ. ได้เปิดโอกาสให้บุคลากรแสดงทักษะ และศักยภาพในการดำเนินงานอย่างเต็มที่ เพื่อเป็นการแสดงถึงความเหมาะสมในการเลื่อนตำแหน่งของแต่ละคนอย่างเต็มประสิทธิภาพ บุคลากรทุกระดับมีสิทธิ์ในการแสดงออกทางความคิดและข้อเสนอแนะต่าง ๆ ทั้งในแง่บวกและแง่ลบ เพื่อนำมาแก้ไขปัญหาและลดผลกระทบทางลบที่อาจเกิดกับองค์กร ในปี 2566 กทพ. กำหนดจรรยาบรรณในการดำเนินงาน “HEARTS”: การปฏิบัติหน้าที่ด้วยหัวใจของ กทพ. และแนวปฏิบัติที่ดีตามจรรยาบรรณในการดำเนินงานของ กทพ. เพื่อให้บุคลากรขององค์กรมีความรู้ความเข้าใจเรื่องจรรยาบรรณในการดำเนินงาน และนำไปยึดถือปฏิบัติได้อย่างถูกต้องและเหมาะสม

ความเสมอภาคและความเท่าเทียม (E: Equity) เป็นหนึ่งในแนวปฏิบัติด้านจรรยาบรรณที่อยู่ภายใต้ “การปฏิบัติหน้าที่ด้วยหัวใจ ยึดมั่นในหลักธรรมาภิบาล (HEARTS)” การดำเนินงานของ กทพ. เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกลุ่มต่าง ๆ อาทิ ผู้ใช้บริการทางพิเศษ ภาครัฐในฐานะเจ้าของ บุคลากร ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน คู่ค้า/คู่ความร่วมมือ ชุมชนรอบเขตทางพิเศษ และสังคม บุคลากรของ กทพ. ทุกคนจะต้องปฏิบัติต่อกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มด้วยความเสมอภาค เพื่อให้เกิดความเท่าเทียม โดยไม่เลือกปฏิบัติต่อกลุ่มใดกลุ่มหนึ่งเป็นกรณีพิเศษ และต้องยึดหลักมนุษยธรรมเป็นสำคัญ แนวทางที่บุคลากรทุกคนต้องปฏิบัติตามมีดังนี้

1. ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความเที่ยงธรรม เป็นกลางทางการเมือง และไม่เลือกปฏิบัติ ยึดถือประโยชน์ส่วนรวมของประเทศชาติเหนือกว่าประโยชน์ส่วนตน
2. สร้างความสามัคคีระหว่างพนักงาน ให้ความร่วมมือช่วยเหลือซึ่งกันและกันในหน้าที่การงาน เพื่อให้บรรลุเป้าหมายของ กทพ. และละเว้นการกระทำใด ๆ ที่เป็นการละเมิดคุกคามผู้อื่น บนพื้นฐานของความหลากหลายด้านเชื้อชาติ เพศ ศาสนา อายุ และความพิการ
3. ให้บริการแก่ผู้ใช้บริการด้วยความรวดเร็ว อดทน มีอัธยาศัยที่ดี และไม่เลือกปฏิบัติ

ผลการดำเนินงาน (406-1, 3-3)

จากการดำเนินงานบนพื้นฐานของการเคารพสิทธิมนุษยชน และตระหนักถึงการไม่เลือกปฏิบัติ พบว่าในปี 2566 ไม่มีเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการเลือกปฏิบัติ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ข้อมูลการเลือกปฏิบัติ (406-1)

เสรีภาพในการสมาคมและการเจรจาต่อรองร่วมกัน

GRI Standards

GRI 407 เสรีภาพในการสมาคมและการเจรจาต่อรองร่วมกัน 2016

เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน

ส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ต่อเนื่อง ครอบคลุม และยั่งยืน การจ้างงานเต็มที่ มีผลิตภาพ และการมีงานที่เหมาะสมสำหรับทุกคน

ลดความไม่เสมอภาคภายในประเทศและระหว่างประเทศ

ส่งเสริมสังคมที่สงบสุขและครอบคลุมเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน ให้ทุกคนเข้าถึงความยุติธรรม และสร้างสถาบันที่มีประสิทธิผล รับผิดชอบและครอบคลุมในทุกระดับ

จุดเด่น 01

กทพ. ปฏิบัติตามกฎหมายแรงงานสัมพันธ์อย่างเคร่งครัด เพื่อสร้างผลประโยชน์ให้แก่พนักงานขององค์กรบนหลักการพื้นฐานด้านสิทธิมนุษยชน

ทำไมถึงสำคัญ (3-3)

การเปิดโอกาสให้พนักงานทุกระดับมีส่วนร่วมในการสื่อสาร แสดงความคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะต่าง ๆ ส่งผลให้องค์กรมีความน่าเชื่อถือ และได้รับความไว้วางใจจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม เป็นองค์กรแห่งความยั่งยืน โดยยึดหลักเกณฑ์ตามกฎหมาย ไม่มีการละเมิดสิทธิมนุษยชนไม่ว่าจะกับพนักงานระดับใด และยังเป็นองค์กรที่ส่งเสริมการพัฒนาบุคลากรอย่างมีคุณภาพ โดยการนำปัญหาหรืออุปสรรคที่อาจส่งผลกระทบแง่ลบต่อองค์กรมาปรับปรุงให้ดียิ่งขึ้นร่วมกันกับพนักงาน

แนวทาง/วิธีการจัดการ (3-3)

กทพ. เปิดโอกาสให้พนักงานทุกระดับได้สื่อสารและร่วมรับรู้ถึงผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้นภายในองค์กร ร่วมแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ ความต้องการ ความคาดหวัง เพื่อสร้างความเชื่อมั่น ความไว้วางใจบนพื้นฐานของความถูกต้อง เหมาะสม และโปร่งใส ทั้งนี้เพื่อให้พนักงานมีความรู้สึกผูกพันต่อองค์กร เป็นการรักษาพนักงานที่มีคุณภาพให้ทำงานร่วมกันอย่างไม่มีความขัดแย้ง หรือข้อแคลงใจใด ๆ และแสดงถึงความตั้งใจในการดูแลและสนับสนุนการมีส่วนร่วมของพนักงาน องค์กรจึงได้จัดเตรียมช่องทางในการสื่อสารร่วมกันระหว่างพนักงานและองค์กร คือ การจัดตั้งกลุ่มสมาชิกสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (สร.กทพ.) ตามพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2543 โดยเป็นช่องทางการสื่อสารร่วมกันระหว่างองค์กรและพนักงาน ทำให้ กทพ. สามารถนำปัญหาหรือผลกระทบที่เกิดจากปัจจัยต่าง ๆ มาแก้ไข เช่น ปัญหาด้านสวัสดิการ ช่วงเวลาในการทำงาน เป็นต้น โดยองค์กรให้อำนาจสหภาพแรงงานฯ ในการดำเนินงานอย่างอิสระและเป็นธรรมกับทุกฝ่าย ภายใต้กฎหมาย โดยไม่มีการละเมิดข้อตกลง หรือข้อบังคับใด ๆ บนพื้นฐานด้านสิทธิมนุษยชน โดยให้สิทธิพนักงานทุกคนอย่างเท่าเทียมกัน ไม่มีการเลือกปฏิบัติ หรือแบ่งชนชั้นด้านอายุ สีผิว ความพิการ ทั้งนี้ในปี 2566 กทพ. ให้การสนับสนุนกิจกรรมของสหภาพแรงงานฯ เพื่อดำเนินงานตามกฎหมาย โดยการอำนวยความสะดวกในการจัดประชุมประจำปีของสหภาพแรงงานฯ ตลอดจนประชาสัมพันธ์กิจกรรมของสหภาพแรงงานฯ ไม่ว่าจะเป็น การมอบทุนการศึกษา การช่วยเหลือสมาชิกกรณีตรวจสุขภาพเกินสิทธิ์ เป็นต้น โดยใช้ช่องทางการสื่อสารต่าง ๆ ขององค์กร อาทิ ช่องทาง Facebook: สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นช่องทางที่พนักงานทุกระดับสามารถเข้าถึงได้โดยง่ายและรวดเร็ว ทั้งนี้แนวปฏิบัติของสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (สร.กทพ.) มีดังต่อไปนี้

- จัดกิจกรรมตามแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ในงานพนักงานสัมพันธ์ประจำปีงบประมาณ 2566
- สร้างความรู้ ความเข้าใจ และให้คำปรึกษาด้านพนักงานสัมพันธ์ภายในองค์กร
- ส่งเสริมให้พนักงานปฏิบัติตามนโยบาย ระเบียบข้อบังคับขององค์กร พ.ร.บ. แรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2543 และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
- สร้างสภาพแวดล้อมเพื่อยกระดับการทำงานและเสริมสร้างความผูกพัน ความสัมพันธ์อันดีและความพึงพอใจต่อองค์กร
- สร้างสภาพแวดล้อมและบรรยากาศในการทำงานเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตในการสื่อสารที่ดีภายในองค์กร
- เผยแพร่และประชาสัมพันธ์การจัดกิจกรรมผ่านช่องทางการประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง ได้แก่ บันทึกแจ้งเวียนภายใน Facebook Intranet EXAT Sound ป้ายประชาสัมพันธ์
- ดำเนินการช่วยเหลือบรรเทาทุกข์พนักงานในรูปแบบที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการ
- ดำเนินการจัดโครงการ/กิจกรรม เพื่อเสริมสร้างขวัญและกำลังใจในการทำงานและเพื่อสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างผู้บริหารกับพนักงานและฝ่ายบริหารกับสหภาพแรงงาน
- จัดงานประชุมคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ตาม พ.ร.บ. แรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2543 ประจำทุกเดือน
- ดำเนินงานข้อตกลงเกี่ยวกับสภาพการจ้าง และการระงับข้อพิพาทแรงงาน โดยประสานผู้แทนฝ่ายนายจ้าง ผู้แทนฝ่ายลูกจ้าง และกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เพื่อให้เกิดกระบวนการเจรจาต่อรองตาม พ.ร.บ. แรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2543
- ประสานกับสหภาพแรงงานฯ เพื่อประโยชน์ในด้านแรงงานสัมพันธ์ และให้ความร่วมมือในการดำเนินงานเกี่ยวกับสหภาพแรงงานฯ

การมีส่วนร่วมและพัฒนาชุมชน

GRI Standards

GRI 203 ผลกระทบทางเศรษฐกิจทางอ้อม 2016

GRI 413 ชุมชนท้องถิ่น 2016

เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน

ส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ต่อเนื่อง ครอบคลุมและยั่งยืน การจ้างงานเต็มที่มีผลิตภาพ และการมีงานที่เหมาะสมสำหรับทุกคน

ทำให้เมืองและการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์มีความครอบคลุม ปลอดภัย มีภูมิต้านทานและยั่งยืน

จุดเด่น

01 คะแนนค่าเฉลี่ยภาพรวมภาพลักษณ์องค์กรของ กทพ. กลุ่มชุมชนรอบเขตทางพิเศษร้อยละ **80.01**

02 ในปีงบประมาณ 2566 กทพ. ยกเว้นรายได้จากการอนุญาตให้ใช้พื้นที่ในเขตทางพิเศษเพื่อสาธารณประโยชน์ เป็นมูลค่า **605.64** ล้านบาท

03 มีผู้ใช้บริการทางพิเศษได้รับประโยชน์ในช่วงเทศกาลสงกรานต์โดย กทพ. ไม่คิดค่าผ่านทางพิเศษ ส่งผลให้ประหยัดทั้งด้านค่าใช้จ่ายจากการใช้รถและระยะเวลาในการเดินทาง คิดเป็นมูลค่ารวม **123.98** ล้านบาท

ทำไมถึงสำคัญ (3-3)

กทพ. ตระหนักถึงความสำคัญของการตอบแทนสังคม โดยเฉพาะสังคมและชุมชนรอบเขตทางพิเศษที่มีความคาดหวังในเรื่องการดูแลและเอาใจใส่จากองค์กร ด้วยเหตุนี้ กทพ. จึงมุ่งมั่นดำเนินธุรกิจควบคู่กับการปฏิบัติตามแนวทางความรับผิดชอบต่อสังคมด้วยความสมัครใจ โดยยึดมั่นในการสร้างสรรค์คุณค่าให้กับชุมชน พร้อมทั้งพัฒนาโครงการที่ส่งเสริมการยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้คนในชุมชนอย่างต่อเนื่อง

แนวทาง/วิธีการจัดการ (3-3)

กทพ. ดำเนินธุรกิจโดยให้ความสำคัญอย่างยิ่งต่อความรับผิดชอบต่อสังคม คำนึงถึงผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม และดำเนินการอย่างเป็นธรรมและโปร่งใส มุ่งสู่การพัฒนาที่ยั่งยืนภายใต้แผนแม่บทเชิงกลยุทธ์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมระยะยาว 3 ปี (2564 - 2566)

กทพ. ให้โอกาสผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านความรับผิดชอบต่อสังคมในการแสดงทัศนคติ แลกเปลี่ยนข้อมูลและความคิดเห็น เพื่อค้นหาแนวทางที่เหมาะสมและเป็นที่ยอมรับร่วมกัน มุ่งมั่นในการร่วมสร้างและพัฒนาสังคมให้น่าอยู่ตามนโยบาย “Green Expressway” โดยดำเนินธุรกิจควบคู่ไปกับความรับผิดชอบต่อสังคม ประกอบด้วย การดำเนินงานเพื่อสังคม (CSR in process) ซึ่งหมายถึง การดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมที่อยู่ในกระบวนการดำเนินงานหลักของ กทพ. และกิจกรรมเพื่อสังคม (CSR after process) หมายถึงการดำเนินกิจกรรมของ กทพ. เพื่อสร้างประโยชน์แก่สังคมในด้านต่าง ๆ โดยมุ่งเน้นการดำเนินงานตามภารกิจหลักในการแก้ไขปัญหาจราจรด้วยการให้บริการทางพิเศษ โดยคำนึงถึงสังคมและสิ่งแวดล้อมภายใต้หลักคุณธรรมและจริยธรรม

ทุกกิจกรรมที่ดำเนินการมุ่งเน้นการเพิ่มคุณค่าให้แก่ชุมชน โดยพิจารณาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น ทั้งในเชิงบวกและเชิงลบ ให้ความสำคัญกับความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม รวมถึงการดำเนินกิจกรรมที่เป็นประโยชน์ต่อสังคมอย่างสมัครใจ เช่น การป้องกันมลพิษ การให้บริการที่มีคุณภาพ หรือการชดเชยความเสียหายแก่ผู้ได้รับผลกระทบ

การสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับชุมชนเป็นสิ่งสำคัญและช่วยให้การดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมเป็นไปอย่างราบรื่น กทพ. จึงมุ่งพัฒนาโครงการที่เป็นประโยชน์แก่ชุมชน เช่น การติดตั้งแผ่นกั้นเสียงเพื่อป้องกันเสียงรบกวนในชุมชนบริเวณทางพิเศษ การส่งเสริมการศึกษาเพื่อเด็กและเยาวชนเพื่อแบ่งเบาภาระของผู้ปกครอง และการพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษเพื่อประโยชน์ของชุมชนในระยะยาว

นโยบายด้านความรับผิดชอบต่อสังคมเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน ถูกกำหนดขึ้นเพื่อเป็นกรอบแนวทางในการดำเนินงาน เชื่อมโยงกับมาตรฐาน AA1000SES และมาตรฐาน ISO 26000 เพื่อให้การดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมนำไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน โดยมีวิสัยทัศน์ว่า “ดำเนินงานทางพิเศษอย่างเป็นมิตร ยกระดับคุณภาพชีวิตชุมชนและสังคม”

การใช้พื้นที่ในเขตทางพิเศษเพื่อเป็นประโยชน์ต่อสังคม (203-1)

การมีส่วนร่วมในการพัฒนาชุมชน กทพ. ให้ความสำคัญกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกขั้นตอนของกระบวนการ ทั้งก่อนก่อสร้าง ระหว่างก่อสร้าง หรือหลังจากก่อสร้าง ในขั้นตอนก่อนก่อสร้าง กทพ. ให้ความสำคัญกับการชดเชยที่เป็นธรรมต่อผู้ถูกเวนคืน โดยการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินให้เป็นไปตามกฎหมายอย่างถูกต้องและเป็นธรรม หลังจากก่อสร้างเสร็จสมบูรณ์แล้ว กทพ. มีการบริหารจัดการและพัฒนาพื้นที่เพื่อสาธารณประโยชน์ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้เขตทางพิเศษ โดยมีพื้นที่ในเขตทางพิเศษที่ถูกใช้ประโยชน์จนถึงปีงบประมาณ 2566 ดังนี้

การจัดหาประโยชน์ในพื้นที่เขตทางพิเศษ

วัตถุประสงค์การใช้พื้นที่	จำนวน (แห่ง)	เนื้อที่รวม (ตารางวา)	คิดเป็นสัดส่วน (ร้อยละ)
1. จัดทำสวนหย่อม สวนสาธารณะ	143	259,872.07	22.40
2. จัดทำลานกีฬา	31	33,168.83	2.86
3. จัดทำเส้นทางลัดและทางจักรยาน	28	54,560.19	4.70
4. พื้นที่เพื่อสาธารณประโยชน์อื่น ๆ	235	90,368.40	7.79
5. พื้นที่ให้เช่า	852	114,824.16	9.90
รวม	1,289	552,793.65	47.65
คงเหลือพื้นที่		609,067.76	52.36

ทั้งนี้ กทพ. อนุญาตให้หน่วยงานราชการ เช่น กทม. และหน่วยราชการอื่น ๆ ใช้ประโยชน์เพื่อสังคมและสาธารณะ เช่น จัดทำเป็นสวนสาธารณะ สวนหย่อม จัดทำลานกีฬา จัดทำถนนเส้นทางลัดและทางจักรยาน ตลอดจนใช้พื้นที่เพื่อสาธารณประโยชน์อื่น ๆ เช่น สร้างสะพานลอยคนข้าม บ่อสูบน้ำ สร้างท่อรวบรวมน้ำเสียและบ่อพัก ปรับปรุงขยายผิวจราจร จัดทำทางเดินเท้าติดตั้งไฟส่องสว่าง รวม 359 แห่ง คิดเป็นพื้นที่ 327,365.62 ตารางวา โดยมีรายละเอียดดังนี้

- กรุงเทพมหานคร จำนวน 149 แห่ง (184,379.07 ตารางวา)
- หน่วยราชการอื่น ๆ จำนวน 210 แห่ง (142,986.55 ตารางวา)

อย่างไรก็ตาม ยังมีพื้นที่ที่ กทพ. ดำเนินการพัฒนาเพื่อประโยชน์ต่อสังคมและสาธารณะโดยการปลูกต้นไม้ จัดทำสวนหย่อม และใช้พื้นที่จัดทำถนน Access Road เพิ่มเติมในพื้นที่เขตทางพิเศษ เนื้อที่รวม 110,603.87 ตารางวา

ในปีงบประมาณ 2566 กทพ. ได้ดำเนินการตามนโยบาย Green Expressway โดยยกเว้นรายได้จากการอนุญาตให้ใช้พื้นที่ในเขตทางพิเศษเพื่อสาธารณประโยชน์ เป็นมูลค่า 605.64 ล้านบาท การยกเว้นรายได้ในปีงบประมาณ 2566 มีการเพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2565 คิดเป็นมูลค่า 40.07 ล้านบาท

รายการ	ปี 2566	ปี 2565	ปี 2564
จำนวนพื้นที่เชิงสาธารณประโยชน์ (ตารางวา)	391,034.81	384,554.58	350,743.72
มูลค่าเชิงสาธารณประโยชน์ (ล้านบาท)	605.64	565.57	526.70

จากอดีตถึงปัจจุบัน กทพ. ให้ใช้พื้นที่สาธารณประโยชน์แก่ชุมชนรอบเขตทางพิเศษอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่าง กทพ. และชุมชน นอกจากนี้ยังช่วยสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีให้กับคนในชุมชนโดยจัดให้มีพื้นที่สีเขียวเพิ่มขึ้นด้วย

กิจกรรมการสร้างพันธมิตรเครือข่ายธุรกิจชุมชน

กทพ. ดำเนินโครงการทดสอบตลาดภายใต้ชื่อ “กิจกรรมการสร้างพันธมิตรเครือข่ายธุรกิจชุมชน” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนและกระจายรายได้ให้กับชุมชนท้องถิ่นผ่านการสร้างความร่วมมือกับธุรกิจชุมชนที่มีศักยภาพ โครงการนี้ได้รับการสนับสนุนงบประมาณในการดำเนินกิจกรรมรวม 1,500,000 บาท โดยร่วมมือกับเครือข่ายธุรกิจชุมชนจำนวน 3 แห่ง ได้แก่

- กลุ่มผู้ผลิตข้าวไรซ์เบอรี่ อ.ไชยา จ.สุราษฎร์ธานี ซึ่งเป็นชุมชนที่มีความเชี่ยวชาญในการผลิตข้าวคุณภาพสูง
- กลุ่มผู้ผลิตกระเป๋าผ้ามัดย้อม อ.เกาะพะงัน จ.สุราษฎร์ธานี ซึ่งมีชื่อเสียงในงานฝีมือที่เป็นเอกลักษณ์
- กลุ่มผู้ผลิตกระเป๋ากระจูด อ.ควนขนุน จ.พัทลุง ซึ่งเป็นชุมชนที่มีความเชี่ยวชาญในงานสานกระจูด

โครงการนี้มุ่งเน้นในการส่งเสริมผลิตภัณฑ์ของชุมชนไปสู่ตลาดที่กว้างขึ้น โดยใช้ช่องทาง touch point ผ่านการจัดโปรโมชันการเติมเงินในระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติ Easy Pass ของ กทพ. เพื่อกระจายผลิตภัณฑ์และเพิ่มรายได้ให้กับชุมชน ในขณะเดียวกันยังเป็นการสร้างความตระหนักรู้และเพิ่มโอกาสทางการตลาดให้กับผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพจากชุมชนท้องถิ่น

ยกเว้นการเก็บค่าผ่านทางพิเศษในช่วงเทศกาลวันหยุดและวันนักขัตฤกษ์ (203-2)

กทพ. กำหนดนโยบายยกเว้นค่าผ่านทางพิเศษในช่วงเทศกาลวันหยุดและวันนักขัตฤกษ์ แม้จะต้องสูญเสียรายได้บางส่วน แต่ กทพ. มุ่งเน้นการมอบความสะดวกสบาย ความรวดเร็ว และความปลอดภัยในการเดินทางซึ่งปัจจัยเหล่านี้มีบทบาทสำคัญในการส่งเสริมการท่องเที่ยวไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วประเทศ นโยบายดังกล่าวยังช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายของประชาชน ทำให้การเดินทางสะดวกขึ้น เสริมสร้างความสุข และส่งผลให้เศรษฐกิจเติบโตและคุณภาพชีวิตของประชาชนพัฒนาอย่างยั่งยืน

ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ กทพ. ประกาศยกเว้นการเก็บค่าผ่านทางพิเศษ บนทางพิเศษบูรพาวิถีและทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) ตั้งแต่วันที่ 12 ถึง 18 เมษายน 2566 รวม 7 วัน เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดบนทางพิเศษ และอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนในการเดินทางช่วงสงกรานต์ กระทรวงคมนาคมคาดการณ์ว่าในช่วงเวลาดังกล่าวจะมีผู้ใช้ทางพิเศษทั้งหมดประมาณ 2,578,394 คัน หรือเฉลี่ย 368,342 คันต่อวัน ซึ่งส่งผลให้ กทพ. ไม่ได้เก็บค่าผ่านทางรวมเป็นเงิน 105.22 ล้านบาท ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับทั้งด้านค่าใช้จ่ายจากการใช้รถและการประหยัดเวลาในการเดินทาง คิดเป็นมูลค่ารวม 123.98 ล้านบาท แยกเป็นประโยชน์ที่ได้รับจากการยกเว้นค่าผ่านทางพิเศษบูรพาวิถี 51.19 ล้านบาท และจากทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) 72.79 ล้านบาท

การลดผลกระทบด้านมลภาวะทางเสียงให้แก่ชุมชน (413-2, 308-2)

กทพ. ทำการสำรวจและพัฒนากำแพงกั้นเสียงบนทางพิเศษอย่างต่อเนื่องทุกปี เนื่องจากมลภาวะทางเสียงที่เกิดจากการจราจรบนทางพิเศษสามารถส่งผลกระทบต่อชุมชนใกล้เคียง จึงจำเป็นต้องมีมาตรการในการลดผลกระทบโดยการติดตั้งกำแพงกั้นเสียงในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ และได้พัฒนากำแพงที่ใช้วัสดุพลาสติกโพลิเอทิลีนและยางพาราซึ่งไม่เพียงแต่ช่วยลดเสียงรบกวนได้ดีกว่าแบบเดิม แต่ยังทนทานต่อสภาพแวดล้อมและง่ายต่อการติดตั้งและบำรุงรักษา นอกจากนี้ยังได้สนับสนุนการใช้ยางพาราในประเทศเพื่อเพิ่มมูลค่าให้กับผลผลิตทางการเกษตรของเกษตรกรไทยอีกด้วย

กำแพงกั้นเสียงแต่ละชนิด

กำแพงกั้นเสียงชนิดสะท้อนเสียง (Reflective Panel)

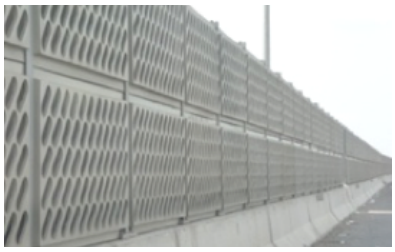
วัสดุ Acrylic

วัสดุ Vinyl

กำแพงกั้นเสียงชนิดดูดซับเสียง (Absorption Panel)

วัสดุ Metal Sheet

วัสดุ Glass Reinforced Cement



วัสดุ Fiberglass Reinforced Plastic

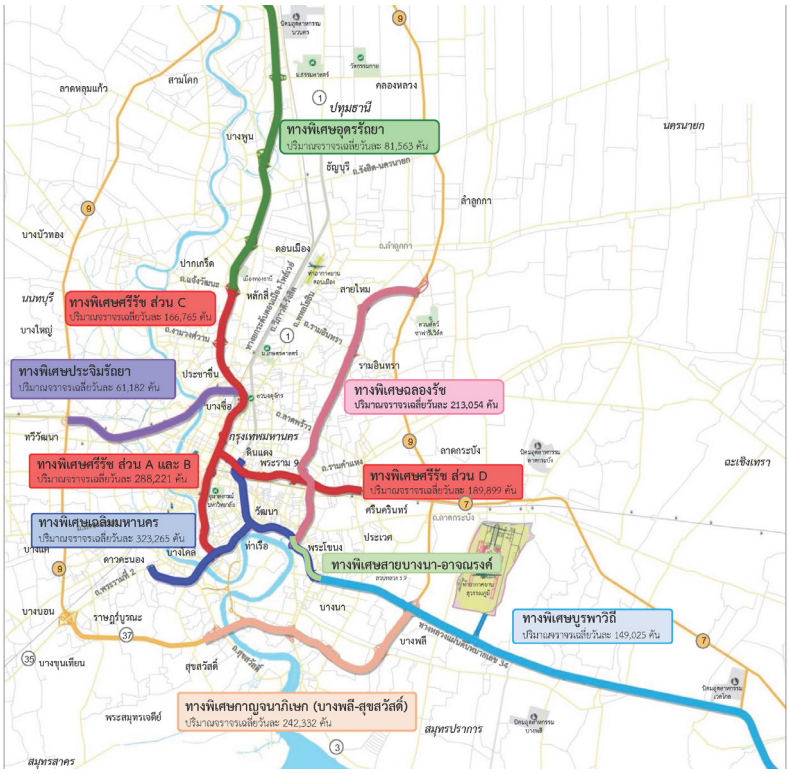
กำแพงกั้นเสียงชนิดกระจายเสียง (Dispersive Panel)

วัสดุ Glass Reinforced Cement (GRC)

วัสดุ Fiberglass Reinforced Plastic (FRP)

ในปีงบประมาณ 2566 กทพ. ดำเนินการสำรวจและพัฒนากำแพงกั้นเสียงบนทางพิเศษ เป็นระยะทาง 13,396 เมตร การพัฒนากำแพงกั้นเสียงบนทางพิเศษ ในปีงบประมาณ 2566 เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2565 คิดเป็นระยะทาง 500 เมตร

จำนวนระยะทางที่ติดตั้งกำแพงกั้นเสียง (หน่วย: เมตร)



ทางพิเศษฉลองรัช

ปี 2566	ปี 2565
2,810	2,510

ทางพิเศษบูรพาวิถี

ปี 2566	ปี 2565
490	490

ทางพิเศษเฉลิมมหานคร

ปี 2566	ปี 2565
5,796	5,596

ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์)

ปี 2566	ปี 2565
4,300	4,300

รวม

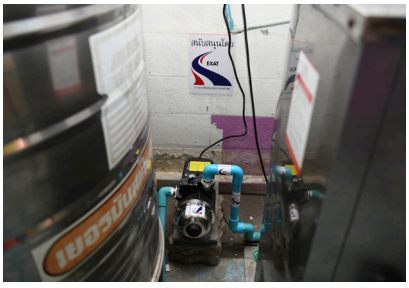
ปี 2566	ปี 2565
13,396	**12,896**

โครงการมีส่วนร่วมและพัฒนาชุมชน (413-1)

กิจกรรม “แบ่งปันรอยยิ้ม แด่น้องริมทางด่วน”

กทพ. ได้มอบทุนการศึกษาแก่นักเรียนโรงเรียนวัดม่วงแค จำนวน 44 ทุน ทุนละ 1,000 บาท และสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการจัดหาอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น โทรทัศน์ Smart TV เครื่องฉายโปรเจคเตอร์ เครื่องผสมเสียง Mixer ปั๊มน้ำอัตโนมัติแรงดันสูง ชุดกล้องวงจรปิด การซ่อมแซมเครื่องพิมพ์ การจัดทำป้ายชื่อห้องเรียน และชุดเครื่องแต่งกายสำหรับการแสดง รวมถึงการสนับสนุนกิจกรรมวันเด็กแห่งชาติ ประจำปี 2566 รวมงบประมาณทั้งสิ้น 350,000 บาท

โครงการนี้จัดขึ้นเพื่อเสริมสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการเรียนรู้และพัฒนาทักษะของนักเรียน ตลอดจนเพื่อแบ่งเบาภาระของผู้ปกครองและโรงเรียน กทพ. มุ่งหวังให้การสนับสนุนนี้ช่วยเสริมสร้างคุณภาพการศึกษาและความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นของนักเรียน โดยส่งเสริมให้เยาวชนได้รับโอกาสที่ดีในการพัฒนาตนเอง นอกจากนี้ยังช่วยสร้างความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างองค์กรกับชุมชน เป็นการสะท้อนให้เห็นถึงความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. ในการพัฒนาชุมชนอย่างยั่งยืนและเป็นแบบอย่างที่ดีให้แก่องค์กรอื่น ๆ ในการให้ความสำคัญกับการศึกษาของเยาวชน ซึ่งเป็นอนาคตของชาติ



กิจกรรม “ทางด่วนเพื่อเยาวชน”

กทพ. จัดกิจกรรม “ทางด่วนเพื่อเยาวชน” โดยมอบทุนการศึกษาแก่เยาวชนที่อาศัยอยู่ในชุมชนและโรงเรียนรอบเขตทางพิเศษ กิจกรรมนี้จัดขึ้นที่หอประชุม 0101 อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการศึกษาและพัฒนาทักษะชีวิตของเยาวชนในพื้นที่ใกล้เคียง

ในปี 2566 กทพ. ได้ขยายขอบข่ายความช่วยเหลือไปยังชุมชนและโรงเรียนต่าง ๆ มากขึ้น เพื่อให้เยาวชนนำเงินทุนไปใช้ในการศึกษา ซึ่งจะช่วยแบ่งเบาภาระของผู้ปกครองได้เป็นอย่างมาก มีชุมชนและโรงเรียนที่ได้รับการคัดเลือกเพื่อรับทุนการศึกษาจำนวน 89 ทุน ทุนละ 10,000 บาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 890,000 บาท

นอกจากนี้ กทพ. ยังจัดกิจกรรมให้ความรู้ต่าง ๆ ประกอบด้วย การจัดแสดงภารกิจของฝ่ายควบคุมการจราจร อุปกรณ์กู้ภัย และยานพาหนะที่ใช้ในกรณีฉุกเฉิน รวมถึงการให้ความรู้เกี่ยวกับการกู้ชีพขั้นพื้นฐาน โดยการฝึกทำ CPR และการใช้เครื่อง AED เพื่อเตรียมความพร้อมให้เยาวชนในการเผชิญสถานการณ์ฉุกเฉินในอนาคต การให้ความรู้เหล่านี้ไม่เพียงเป็นการเพิ่มความปลอดภัยในชุมชน แต่ยังปลูกฝังจิตสำนึกในการช่วยเหลือผู้อื่นและสร้างแรงบันดาลใจให้เยาวชนก้าวสู่การเป็นพลเมืองที่มีคุณภาพด้วย

โครงการนี้เป็นการเสริมสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับชุมชนรอบข้าง และแสดงถึงความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. ในการร่วมพัฒนาชุมชนอย่างยั่งยืน ทำให้ กทพ. ได้รับการยอมรับในฐานะองค์กรที่มุ่งมั่นในการสร้างสรรค์สังคมที่ดีและมีคุณภาพ

โครงการหรือกิจกรรมเพื่อสร้างความสัมพันธ์และภาพลักษณ์อันดี ในการให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยในจังหวัดต่าง ๆ

กทพ. มอบเงินสนับสนุนสมทบ “เงินทุนฉุกเฉินเพื่อช่วยเหลือผู้ประสบภัยพิบัติ สภากาชาดไทย” จำนวน 100,000 บาท โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนการช่วยเหลือผู้ประสบภัยพิบัติในสถานการณ์ฉุกเฉิน การสนับสนุนนี้จะช่วยให้สภากาชาดไทยสามารถจัดซื้อเครื่องอุปโภคบริโภค ยา เวชภัณฑ์ และสิ่งของบรรเทาทุกข์ต่าง ๆ ได้อย่างทันท่วงที รวมถึงช่วยบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยในระยะฟื้นฟู และเป็นการสร้างความมั่นคงให้กับชุมชนในช่วงวิกฤติ

นอกจากการมอบเงินสนับสนุนแล้ว ทาง กทพ. ยังได้เยี่ยมชมและให้กำลังใจน้อง ๆ ผู้พิการที่ร้าน APCD 60+ Plus Bakery & Cafe สาขาสภากาชาดไทย เพื่อสนับสนุนและให้กำลังใจผู้พิการในการสร้างอาชีพ สะท้อนถึงความตั้งใจของ กทพ. ในการเสริมสร้างคุณภาพชีวิตของผู้ด้อยโอกาส เป็นการสร้างสังคมที่ยั่งยืนและเท่าเทียม

กิจกรรม “ลัดฟ้าข้ามกรุง”

กทพ. จัดกิจกรรมร่วมกับผู้ใช้บริการทางพิเศษ เพื่อส่งเสริมการสร้างและดูแลผืนป่าให้มีความอุดมสมบูรณ์ รวมถึงการเพิ่มแหล่งอาหารให้กับสัตว์ป่า และร่วมกิจกรรมอนุรักษ์ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในการปลูกป่าชายเลน โดยในปี 2566 กิจกรรมลัดฟ้าข้ามกรุงมี 2 กิจกรรม ดังนี้

กิจกรรม “ทางด่วนลัดฟ้าข้ามกรุง ครั้งที่ 1”

กทพ. จัดกิจกรรม “ทางด่วนลัดฟ้า ยิงเมล็ดพันธุ์พืช สร้างโป่งเทียม เพิ่มแหล่งอาหารสัตว์ป่ากับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย และ สวพ. FM 91” โดยการนำผู้ใช้บริการทางพิเศษที่ใช้บัตรอัตโนมัติ Easy Pass ร่วมกิจกรรม ณ ศูนย์ศึกษาธรรมชาติและสัตว์ป่าเขาน้ำพุ จังหวัดกาญจนบุรี

กิจกรรม “ทางด่วนลัดฟ้าข้ามกรุง ครั้งที่ 2”

กทพ. ร่วมกับสถานีวิทยุ จส. 100 จัดกิจกรรม “ลัดฟ้าพาสร้างพื้นที่สีเขียว” เพื่อสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่าง กทพ. กับผู้ใช้บริการทางพิเศษ โดยนำสมาชิกผู้ใช้บริการอัตโนมัติ Easy Pass ร่วมกิจกรรมอนุรักษ์ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ด้วยการปลูกป่าชายเลน ณ บริเวณศูนย์อนุรักษ์ป่าชายเลนคลองโคน จังหวัดสมุทรสงคราม

ผลการดำเนินงาน (3-3)

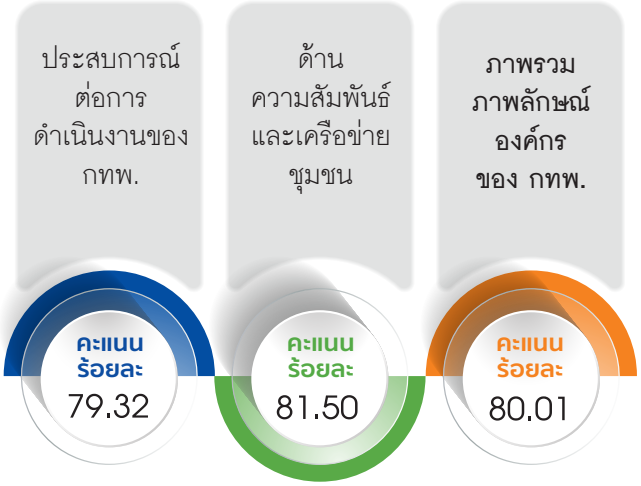
คะแนนค่าเฉลี่ยภาพรวมภาพลักษณ์องค์กร

จากการสำรวจความคิดเห็นที่มีต่อภาพลักษณ์องค์กรด้านการสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย พิจารณาจากคะแนน 2 ด้าน คือ ด้านประสบการณ์ต่อการดำเนินงานของ กทพ. และด้านความสัมพันธ์และเครือข่ายชุมชน พบว่า ภาพรวมกลุ่มชุมชนรอบเขตทางพิเศษมีผู้ให้ข้อมูลจำนวน 244 ราย ให้คะแนนความคิดเห็น ภาพรวมภาพลักษณ์องค์กรของ กทพ. ได้คะแนนเท่ากับร้อยละ 80.01

คะแนนค่าเฉลี่ยการสำรวจความพึงพอใจ ความต้องการ ความคาดหวัง

จากการสำรวจความพึงพอใจ ความต้องการ และความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทพ. กลุ่มชุมชนรอบเขตทางพิเศษ มีผู้ให้ข้อมูลจำนวน 244 ราย พบว่า ภาพรวมความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทพ. ได้คะแนนเท่ากับร้อยละ 77.93 อยู่ในระดับความพึงพอใจมาก และภาพรวมความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทพ. ได้คะแนนเท่ากับร้อยละ 95.00 อยู่ในระดับความต้องการมากที่สุด/ความคาดหวัง มากที่สุด

ภาพลักษณ์องค์กร



การสำรวจความพึงพอใจ ความต้องการ ความคาดหวัง

การชดเชยที่เป็นธรรมแก่ผู้ถูกเวนคืน

เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน

ส่งเสริมสังคมที่สงบสุขและครอบคลุมเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน ให้ทุกคนเข้าถึงความยุติธรรม และสร้างสถาบันที่มีประสิทธิผล รับผิดชอบและครอบคลุมในทุกระดับ

จุดเด่น

01

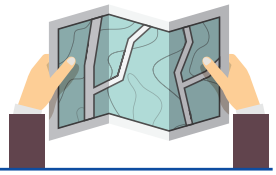
ระดับความพึงพอใจ ความต้องการและความคาดหวังของกลุ่มผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน อยู่ในเกณฑ์ระดับพึงพอใจมาก

ทำไมถึงสำคัญ (3-3)

กทพ. เป็นหน่วยงานที่มีภารกิจหลักในการแก้ปัญหาจราจร โดยการก่อสร้างทางพิเศษซึ่งช่วยสนับสนุนและเพิ่มประสิทธิภาพการพัฒนาด้านการขนส่งของประเทศ อีกทั้งยังช่วยส่งเสริมพื้นฐานการดำเนินชีวิตและกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่าง ๆ ในกระบวนการก่อสร้างทางพิเศษมีระบบงานของการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินในทุกโครงการ มีการจ่ายเงินค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืนอย่างถูกต้อง เหมาะสม เป็นธรรมและชอบด้วยกฎหมาย ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 อย่างเคร่งครัด

แนวทาง/วิธีการจัดการ (3-3)

ในการก่อสร้างทางพิเศษของ กทพ. จะมีกระบวนการสำคัญที่อยู่ในระยะก่อนการก่อสร้าง เรียกว่ากระบวนการเวนคืน เป็นขั้นตอนกระบวนการซื้อที่ดินจากประชาชนที่เป็นเจ้าของที่ดิน โดยจะมีการจ่ายค่าทดแทนให้อย่างถูกต้อง เหมาะสม เป็นธรรม และชอบด้วยกฎหมายให้แก่ผู้ถูกเวนคืน กทพ. ดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 อย่างเคร่งครัดในทุก ๆ กระบวนการ โดยเริ่มจากการประชาสัมพันธ์โครงการให้แก่ผู้ถูกเวนคืนทราบตั้งแต่ก่อนเริ่มโครงการ และจะให้คำแนะนำขั้นตอนการเวนคืน สิทธิและหน้าที่ตามกฎหมายแก่ผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน โดยยึดหลักจรรยาบรรณในการดำเนินงานของ กทพ. ต่อผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน โดยมีขั้นตอนการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ดังนี้



การจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

1. ประกาศพื้นที่ที่อยู่ในเขตแนวเวนคืนที่ดิน
2. สำรวจอสังหาริมทรัพย์ (ประกอบด้วยที่ดิน สิ่งปลูกสร้างและไม้ยืนต้น) ที่อยู่ในเขตพื้นที่เวนคืนที่ดิน
3. กำหนดเงินค่าทดแทนการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ในพื้นที่เวนคืน

4. ปิดประกาศเงินค่าทดแทนการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ของพื้นที่ที่ถูกเวนคืน
5. ออกหนังสือแจ้งให้เจ้าของทรัพย์สินมาทำสัญญาซื้อขาย

6. จัดทำสัญญาซื้อขายและจ่ายเงินค่าทดแทน

7. ขนย้ายรื้อถอนอสังหาริมทรัพย์โดย กทพ. หรือผู้ถูกเวนคืน

จรรยาบรรณในการดำเนินงานต่อผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน

กทพ. ยึดหลักจรรยาบรรณในการดำเนินงานต่อผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน ดังนี้

1. เคารพต่อสิทธิมนุษยชนและการปฏิบัติอย่างเท่าเทียมต่อผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน ได้แก่ ผู้ถูกเวนคืน เจ้าของที่ดินข้างเคียง
2. จะต้องให้ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินการเรื่องการเวนคืนให้แก่ผู้ถูกเวนคืนและเจ้าของที่ดินข้างเคียงให้ครบถ้วน ถูกต้อง ชัดเจน และทันกาล
3. จะต้องอำนวยความสะดวก และให้คำแนะนำเกี่ยวกับหลักเกณฑ์และขั้นตอนต่าง ๆ ในเรื่องเกี่ยวกับสิทธิและการดำเนินการของ กทพ. ให้แก่ผู้ถูกเวนคืน และเจ้าของที่ดินข้างเคียงอย่างถูกต้องและเหมาะสม
4. ปฏิบัติตามเงื่อนไขการจ่ายค่าทดแทนที่เป็นธรรมภายใต้กฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด

ข้อพิพาทที่เกิดขึ้นจากการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

กทพ. ตระหนักถึงการปฏิบัติตามขั้นตอนการเวนคืนอย่างเคร่งครัด และให้ความสำคัญในเรื่องการติดตามข้อพิพาทที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานของการเวนคืนที่ดิน โดยคดีปกครองที่ กทพ. เป็นผู้ถูกฟ้องคดีต่อศาลมีรายละเอียดดังนี้

ข้อพิพาทที่เกิดขึ้นจากการเวนคืน

จำนวนคดีที่อยู่ระหว่างพิจารณา

ปี 2566	79 คดี
ปี 2565	107 คดี
ปี 2564	148 คดี

คดีถึงที่สุด

ปี 2566	35 คดี
ปี 2565	43 คดี
ปี 2564	30 คดี

รวม

ปี 2566	114 คดี
ปี 2565	150 คดี
ปี 2564	178 คดี

ผลการดำเนินงาน (3-3)

กทพ. มีการวางแผนและติดตามผลการดำเนินงานด้านการเวนคืน โดยมีแผนการดำเนินงาน ดังนี้

สายกะทู้-ป่าตอง

จ่ายค่าทดแทน		
จำนวนร้อยละของการเวนคืน		
ปี 2568	ปี 2567	ปี 2566
100	86.25	17.50

ในปี 2566 ผลการดำเนินงานการเวนคืนที่ดินในโครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง คิดเป็นความสำเร็จของการเวนคืน ร้อยละ 13.64 นอกจากนี้ กทพ. มีการวัดระดับความพึงพอใจ ความต้องการ และความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย พบว่าภาพรวมของกลุ่มผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน อยู่ในระดับพึงพอใจมาก

ความพึงพอใจของกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน

ความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัย	ความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อการดำเนินการด้านธรรมาภิบาลของ กทพ.	ความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อการสื่อสารของ กทพ.
คะแนนร้อยละ 76.92	คะแนนร้อยละ 70.77	คะแนนร้อยละ 78.85
ระดับความพึงพอใจ พึงพอใจมาก	ระดับความพึงพอใจ พึงพอใจมาก	ระดับความพึงพอใจ พึงพอใจมาก

แนวปฏิบัติด้านการจัดซื้อจัดจ้าง และการคัดเลือกคู่ค้าจากเกณฑ์ด้านสิ่งแวดล้อม/สังคม

GRI Standards

GRI 204 แนวปฏิบัติด้านการจัดซื้อจัดจ้าง 2016

GRI 308 การคัดเลือกคู่ค้าจากเกณฑ์ด้านสิ่งแวดล้อม 2016

GRI 414 การคัดเลือกคู่ค้าจากเกณฑ์ด้านสังคม 2016

เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน

บรรลุความเท่าเทียมระหว่างเพศ และเสริมสร้างความเข้มแข็งให้แก่สตรีและเด็กหญิง

ลดความไม่เสมอภาคภายในประเทศและระหว่างประเทศ

จุดเด่น 01

คู่ค้าทุกรายได้รับการตรวจสอบว่าผ่านเกณฑ์การคัดเลือกทั้งด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม และไม่มีการฝ่าฝืนกฎหมาย นอกจากนี้ แนวปฏิบัติด้านการจัดซื้อจัดจ้างเป็นไปอย่างโปร่งใสและเป็นธรรม โดยไม่ส่งผลกระทบทางลบต่อกระบวนการทำงานขององค์กร ส่งเสริมให้มีประสิทธิภาพในกระบวนการทำงานที่ก้าวหน้าขึ้น และเป็นองค์กรแห่งความยั่งยืน

ทำไมถึงสำคัญ (3-3)

การคัดเลือกคู่ค้าที่ผ่านเกณฑ์ตามกฎหมายและผ่านเกณฑ์การประเมินตามเกณฑ์การคัดเลือกคู่ค้าทั้งด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม รวมถึงการจัดสรรงบประมาณด้านการจัดซื้อจัดจ้างที่เหมาะสม และโปร่งใสเป็นสิ่งสำคัญที่ทำให้องค์กรเป็นองค์กรแห่งความยั่งยืน อีกทั้งสร้างความมั่นใจ และความไว้วางใจให้แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในด้านการดำเนินงาน

แนวทาง/วิธีการจัดการ (3-3)

การสร้างและบำรุงรักษาทางพิเศษเป็นหน้าที่หลักของ กทพ. เพื่อให้ประชาชนได้มีทางเลือกในการเดินทางที่สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และเดินทางได้ทั่วถึงมากขึ้น ดังนั้นการก่อสร้างทางพิเศษเพื่อประชาชนจึงเป็นเรื่องที่องค์กรตระหนักในเรื่องการใช้วัสดุที่แข็งแรง ทนทาน มีคุณภาพ รวมถึงไม่เป็นอันตรายและส่งผลกระทบทางลบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคม ทางองค์กรเห็นความสำคัญของการคัดเลือกคู่ค้าที่ตรงเกณฑ์ตามกฎหมาย และปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัดตามนโยบายและกฎเกณฑ์ โดยคู่ค้าจะต้องไม่มีการตัดไม้ทำลายป่า บุกรุกพื้นที่ที่ไม่ได้รับอนุญาต คำนึงถึงสิ่งแวดล้อมและสังคมเป็นหลัก และใช้วัสดุที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม รวมถึงไม่มีการแอบว่าจ้างแรงงานเด็กหรือแรงงานเกณฑ์อย่างผิดกฎหมาย หรือแม้กระทั่งไม่สร้างมลภาวะทางลบต่อประชาชนจนได้รับความเดือดร้อน ทั้งนี้ กทพ. ยังตระหนักถึงสิทธิมนุษยชนของคู่ค้า โดยไม่มีการเลือกปฏิบัติ หรือเอนเอียงต่อกลุ่มคู่ค้าใดคู่ค้าหนึ่ง เพื่อให้ทุกฝ่ายได้ดำเนินงานบนพื้นฐานของสิทธิแห่งความเท่าเทียม โดยองค์กรมีแนวทางดำเนินการตามมาตรฐาน ISO 14001: 2015 ซึ่งเป็นมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมและ ISO 26000 มาตรฐานแนวทางความรับผิดชอบต่อสังคม

นอกจากนี้ กทพ. ให้ความสำคัญกับการใช้จ่ายงบประมาณเพื่อการจัดซื้อจัดจ้างที่เหมาะสม โปร่งใส เป็นธรรม ตรวจสอบได้ คุ้มค่า เปิดเผย และเสมอภาค โดยไม่มีผลตอบแทนแก่บุคคลใดบุคคลหนึ่งเบื้องหลัง หรือมีการเบิกจ่ายงบประมาณเกินให้กับสิ่งที่ไม่จำเป็น กทพ. กำหนดมาตรการส่งเสริมความโปร่งใสในการจัดซื้อจัดจ้างให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 และระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 อย่างเคร่งครัด เพื่อให้องค์กรเป็นองค์กรแห่งความยั่งยืน และตระหนักเสมอว่าผลประโยชน์ที่องค์กรได้ร่วมกันสร้างจะถือเป็นผลประโยชน์ร่วมกัน รวมถึงเพื่อสร้างความเชื่อมั่นและความไว้วางใจจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มในด้านการดำเนินงาน โดย กทพ. ได้จัดทำนโยบายด้านการจัดซื้อจัดจ้างที่เป็นธรรม ไม่เลือกปฏิบัติต่อคู่ค้าและผู้ส่งมอบ และแนวปฏิบัติที่สำคัญ เพื่อสื่อถึงศักยภาพในการจัดซื้อจัดจ้างอย่างเป็นธรรม โปร่งใส และเหมาะสม ดังนี้

- พัสดุที่จัดซื้อจัดจ้างต้องมีคุณภาพหรือคุณลักษณะที่ตอบสนองวัตถุประสงค์ในการใช้งานของหน่วยงานรัฐ มีราคาที่เหมาะสม และมีแผนการบริหารพัสดุที่เหมาะสมและชัดเจน
- การจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุต้องกระทำโดยเปิดเผย เปิดโอกาสให้มีการแข่งขันอย่างเป็นธรรม มีการปฏิบัติต่อผู้ประกอบการทุกรายอย่างเท่าเทียมกัน มีระยะเวลาที่เหมาะสมและเพียงพอต่อการยื่นข้อเสนอ มีหลักฐานการดำเนินงานชัดเจน และมีการเปิดเผยข้อมูลการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุในทุกขั้นตอน
- มีการวางแผนการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุล่วงหน้า เพื่อให้การจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารธุรกิจเป็นไปอย่างต่อเนื่อง และมีกำหนดเวลาที่เหมาะสม โดยมีการประเมินและเปิดเผยผลสัมฤทธิ์ของการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุ
- มีการเก็บข้อมูลการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุอย่างเป็นระบบ เพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบ
- จัดทำแบบประเมินกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างแก่คู่ค้าและผู้ส่งมอบ โดยสำรวจความพึงพอใจของผู้ค้าและผู้ส่งมอบ และนำผลลัพธ์มาปรับปรุงกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างอย่างเป็นระบบ
- สร้างความรู้และความตระหนักด้านความรับผิดชอบต่อสังคมแก่ผู้ดำเนินธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับ กทพ.
- แก้ไขปรับปรุง รวมถึงพิจารณาเรื่องความรับผิดชอบต่อสังคมที่สำคัญ เช่น สิทธิมนุษยชน การปฏิบัติต่อแรงงาน เป็นต้น
- ตระหนักและให้ความสำคัญในเรื่องของการบริหารงานด้วยความซื่อสัตย์ สุจริต มีคุณธรรม มีความโปร่งใส และมีการปลูกฝังค่านิยมองค์กร คุณธรรม จริยธรรม และจิตสำนึกในการรักษาศักดิ์ศรีความเป็นเจ้าหน้าที่ของรัฐ
- ร่วมมือกับทุกภาคส่วนในการป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ พร้อมอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน เพื่อสร้างความเชื่อมั่นในการบริหารงาน

และพัฒนาหน่วยงานให้มีคุณธรรมและความโปร่งใสต่อสาธารณชนรวมถึงบุคลากรภายในองค์กร โดยกำหนดมาตรฐานแนวทางปฏิบัติให้บุคลากรในองค์กรยึดถือ และปฏิบัติควบคู่กับกฎ ระเบียบ และข้อบังคับอื่น ๆ

- ยึดถือและดำเนินการตามประกาศ กทพ. เรื่องเจตจำนงการบริหารด้วยความซื่อสัตย์อย่างมีคุณธรรมและโปร่งใส และเพื่อให้การดำเนินงานจัดซื้อจัดจ้างเป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล มีความโปร่งใส ตรวจสอบได้ ตลอดจนสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ว่าด้วยกันป้องกันและปราบปรามการทุจริตและนโยบายของรัฐบาล มีการกำหนดมาตรการให้เจ้าหน้าที่ได้ถือปฏิบัติตามประกาศ กทพ. เรื่อง มาตรการส่งเสริมความโปร่งใสในการจัดซื้อจัดจ้างเพื่อสร้างความโปร่งใสในการจัดซื้อจัดจ้าง

กทพ. นำหลักการ “CGD ภาครัฐสีเขียว ลดต้นทุนประเทศ” มาปรับใช้ เพื่อเป็นการผลักดันภาครัฐมุ่งสู่ภาครัฐสีเขียวและยั่งยืน และมีการจัดซื้อจัดจ้างที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Procurement) โดยจะมีการปรับปรุงกฎหมายการจัดซื้อจัดจ้างที่เกี่ยวกับสินค้าสีเขียว สินค้าที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและความยั่งยืน เพื่อตอบโจทย์เป้าหมายที่ไทยจะมุ่งเข้าสู่ประเทศที่เป็นกลางทางคาร์บอน (Carbon Neutrality) ในปี 2593 และการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net Zero Emissions) ในปี 2608 พร้อมทั้งบรรลุเป้าหมายในการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals) ในปี 2573

โดยในการดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง กทพ. ได้จัดทำข้อมูลราคากลางตามหลักเกณฑ์ของ พ.ร.บ. การจัดซื้อจัดจ้างฯ เพื่อเป็นฐานในการเปรียบเทียบราคาที่ผู้ยื่นข้อเสนอได้ยื่นข้อเสนอไว้ และลงประกาศร่างฯ ให้ผู้ที่สนใจและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีโอกาสวิจารณ์เพื่อให้เกิดการแข่งขันอย่างเป็นธรรม โดยทำการเปิดเผยบนเว็บไซต์ของหน่วยงาน (www.exat.co.th) และระบบเครือข่ายสารสนเทศของกรมบัญชีกลาง (www.gprocurement.go.th) เพื่อให้ประชาชนหรือผู้ที่สนใจรับทราบข้อมูลและมีส่วนร่วมในการตรวจสอบการดำเนินงานจัดซื้อจัดจ้าง รวมถึงได้จัดทำแผนการจัดซื้อจัดจ้างเป็นไปอย่างต่อเนื่อง และมีกำหนดเวลาที่เหมาะสม ทั้งนี้การจัดทำและเปิดเผยแผนผ่านช่องทางการเปิดเผยทั้งหมด 3 ช่องทาง ดังภาพ

การประเมินผลเพื่อวัดระดับความพึงพอใจในการปฏิบัติงาน

กทพ. ได้นำกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างให้ผู้ค้า/ผู้ส่งมอบประเมินให้สอดคล้องตามแผนเกณฑ์ประเมินผลการดำเนินงาน Core Business Enablers เพื่อนำผลลัพธ์มาปรับปรุง/พัฒนากระบวนการจัดซื้อจัดจ้างและการบริการผู้ค้าและผู้ส่งมอบก่อน/หลังส่งมอบพัสดุและพิจารณาการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ขั้นตอนการจัดการเรื่องร้องเรียนการจัดซื้อจัดจ้าง

- เจ้าหน้าที่รับเรื่อง ออกเลขรับ
- ดำเนินการตอบปัญหาข้อร้องเรียนภายใน 15 วัน นับถัดจากรับทราบเรื่อง
- จัดทำหนังสือแจ้งเรื่องร้องเรียน
- จัดทำสถิติข้อร้องเรียน
- นำสถิติข้อร้องเรียนมาพิจารณาดำเนินการแก้ไขปรับปรุง
- รายงานผู้ว่าการ กทพ.

ผลการดำเนินงาน (3-3)

คู่ค้ารายใหม่ที่ผ่านการคัดกรองโดยใช้เกณฑ์ทางสิ่งแวดล้อมและสังคม (308-1, 414-1)

	ปี 2566 (ราย)	ปี 2565 (ราย)	ปี 2564 (ราย)
คู่ค้ารายใหม่ที่ได้รับการคัดกรองโดยใช้เกณฑ์ด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม	-	-	-
จำนวนคู่ค้าที่ได้รับการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคม	15	7	8
จำนวนคู่ค้าที่ระบุว่ามีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคมในเชิงลบที่เกิดขึ้นจริง และที่อาจเกิดขึ้นได้	15	7	8

ความรับผิดชอบต่อผู้ใช้บริการทางพิเศษและผู้เช่าพื้นที่

GRI Standards

GRI 416 สุขภาพและความปลอดภัยของผู้บริโภค 2016

เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน

สร้างหลักประกันว่าคนมีชีวิตที่มีสุขภาพดีและส่งเสริมสวัสดิภาพสำหรับทุกคนในทุกวัย

สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่มีความทนทาน ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ครอบคลุมและยั่งยืน และส่งเสริมนวัตกรรม

จุดเด่น

01 ใช้เวลา **19.73** นาที ในการช่วยเหลือรถที่เกิดอุบัติเหตุ ให้พ้นการกีดขวางการจรจร

02 ใช้เวลา **17.62** นาที ในการแก้ไขรถขัดข้องบนทางพิเศษ

03 จำนวนเหตุการณ์การไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนด เกี่ยวกับผลกระทบด้านสุขภาพและความปลอดภัยของสายทางและการบริการเป็น **0**

ทำไมถึงสำคัญ (3-3)

การคำนึงถึงความปลอดภัยและสุขภาพของผู้ใช้บริการทางพิเศษ รวมถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคมโดยรอบอย่างต่อเนื่องเป็นสิ่งสำคัญ หากองค์กรมีการดำเนินงานเพื่อความปลอดภัยและสุขภาพของผู้ใช้บริการทางพิเศษอย่างมีประสิทธิภาพ และทำตามแนวปฏิบัติขององค์กรอย่างเคร่งครัด จะส่งผลให้ผู้ใช้บริการทางพิเศษ และสภาพแวดล้อมโดยรอบไม่ได้รับผลกระทบที่อาจส่งผลต่อสุขภาพและความปลอดภัยได้

แนวทาง/วิธีการจัดการ (3-3)

ปัจจุบัน มีผู้ใช้บริการทางพิเศษจำนวนมากเลือกใช้บริการทางพิเศษกันมากขึ้น เพื่อความสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย และสามารถเดินทางไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ได้มากขึ้น กทพ. มีความมุ่งมั่นและใส่ใจในการรักษาและบำรุงทางพิเศษอย่างสม่ำเสมอ กทพ. ตระหนักดีว่าปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษมาจาก 3 ปัจจัย ได้แก่ คน ยานพาหนะ และถนน/สิ่งแวดล้อม ซึ่งส่งผลกระทบต่อสุขภาพและความปลอดภัยของผู้ใช้บริการทางพิเศษโดยรอบ องค์กรจึงตระหนักและเคร่งครัดในเรื่องความรับผิดชอบในด้านความปลอดภัยของประชาชนผู้ใช้บริการทางพิเศษ โดยมีการดูแล เฝ้าระวังติดตามสถานการณ์ รวมถึงเข้าช่วยเหลือตลอด 24 ชั่วโมง หากมีเหตุฉุกเฉิน

กทพ. มีการอบรมและฝึกซ้อมบุคลากรที่เกี่ยวข้องเพื่อรับมือกับสถานการณ์ฉุกเฉินที่มีโอกาสเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา ณ สถานที่ปฏิบัติงานของ กทพ. เช่น เหตุไฟไหม้ การชุมนุมประท้วง น้ำท่วม เป็นต้น องค์กรมีการเตรียมความพร้อมในการเข้าช่วยเหลือผู้ใช้บริการทางพิเศษ เตรียมความพร้อมของพนักงานกู้ภัยประจำจุดต่าง ๆ บนทางพิเศษ และจัดเตรียมเครื่องมือที่มีประสิทธิภาพอย่างเต็มที่ เพื่อให้ความช่วยเหลือรถที่เกิดเหตุได้อย่างรวดเร็ว เช่น การเกิดอุบัติเหตุ หรือรถขัดข้อง รวมถึงสิ่งของตกหล่นบนทางพิเศษ

อุบัติเหตุบนทางพิเศษไม่ได้ส่งผลกระทบต่อผู้ประสบภัยเท่านั้น แต่ยังก่อให้เกิดความสูญเสียต่อเศรษฐกิจและสังคมในภาพรวม การเกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้งส่งผลให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สิน ในฐานะที่ กทพ. เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการบริหารจัดการทางพิเศษจึงได้ตระหนักและพยายามแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ รวมถึงลดความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ และลดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สิน ถึงแม้ว่าบางเหตุการณ์อาจไม่สามารถได้รับการแก้ไขทั้งหมด แต่องค์กรได้เตรียมการจัดการเพื่อป้องกันให้อัตราเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุลดลงให้ได้มากที่สุด ทั้งนี้ กทพ. มีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุ ซึ่งแบ่งแผนในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุเป็น 3 ด้านหลัก โดยใช้หลัก 3E ประกอบด้วย

1. การป้องกัน/แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางด้านวิศวกรรม (Engineering)

วิเคราะห์และประมวลผลเพื่อติดตั้งอุปกรณ์ป้องกันอันตรายและลดความรุนแรงเพิ่มเติม เช่น ปัญหาอุบัติเหตุจากการหลับใน สามารถแก้ไขได้โดยเพิ่ม Rumble Strips เพื่อเพิ่มการสั่นสะเทือน ป้องกันการหลับในของผู้ใช้บริการทางพิเศษ นอกจากนี้ ในพื้นที่อันตรายหรือบริเวณที่ยานพาหนะใช้ความเร็วสูง กทพ. ได้ลดขนาดความกว้างของช่องจราจรเพื่อลดความเร็วของยานพาหนะ หรือมีการใช้ Red Anti-Skid เพื่อเตือนผู้ใช้บริการทางพิเศษเมื่อเข้าสู่พื้นที่ที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง หรือมีการเปลี่ยนแปลงความเร็วบนทางพิเศษ

2. การป้องกัน/แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement)

เนื่องจากผู้ใช้บริการทางพิเศษบางส่วนฝ่าฝืนกฎจราจร บางส่วนมีการนำรถผิดระเบียบหรือรถที่ไม่พร้อมใช้งานขึ้นมาใช้บนทางพิเศษ เช่น รถสูงยื่นล้ำ หรือรถบรรทุกน้ำหนักเกิน ซึ่งอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ ดังนั้นในการแก้ไขปัญหาจึงต้องดำเนินการควบคู่ไปกับการบังคับใช้กฎหมาย

3. การป้องกัน/แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุด้านการตอบสนองต่ออุบัติการณ์ (Emergency Response)

กทพ. เตรียมความพร้อมสำหรับอุบัติการณ์ต่าง ๆ เช่น สิ่งของตกหล่น รถจักรยานยนต์หรือคนพลัดหลงขึ้นมาบนทางพิเศษ รถขัดข้องบนทางพิเศษ เป็นต้น ซึ่งหากมีการตอบสนองที่รวดเร็วต่อเหตุการณ์จะสามารถลดปัญหาอุบัติเหตุซ้ำซ้อน และเป็นการป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นบนทางพิเศษได้ กทพ. จึงได้จัดตั้งหน่วยเคลื่อนที่เร็ว ได้แก่ พนักงานจัดการจราจร พนักงานกู้ภัย และหน่วยปฏิบัติการพิเศษ ปฏิบัติงานพิเศษตลอด 24 ชั่วโมง เพื่อแก้ไขอุบัติการณ์บนทางพิเศษด้วยความรวดเร็ว

ในปี 2566 กทพ. มีการจัดทำนโยบาย แผนงาน และยุทธศาสตร์ในการบริหารจัดการจราจรและขนส่ง โดยมีขอบเขตครอบคลุมทุกสายทางของระบบทางพิเศษ และ กทพ. ได้ดำเนินโครงการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทางพิเศษที่มีต่อการให้บริการและภาพลักษณ์ของ กทพ. พร้อมทั้งมีการออกระเบียบเกี่ยวกับการจราจรในทางพิเศษ พ.ศ. 2555 และข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในทางพิเศษ เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยแก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษ

โครงการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนบนทางพิเศษ (Road Safety Audit)

การแก้ปัญหาในเชิงรุก (Proactive Approach) นั้น สามารถทำได้โดยการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน หรือ Road Safety Audit ซึ่งหลายหน่วยงานนำมาใช้เพื่อลดจุดเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนการบาดเจ็บหรือความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุได้ ซึ่งการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนเป็นวิธีการที่ช่วยให้เห็นจุดที่เป็นจุดอันตราย และดำเนินการแก้ไขก่อนที่จะเกิดเหตุได้

การแก้ปัญหาในเชิงรับ (Reactive Approach) เป็นการนำข้อมูลสถิติอุบัติเหตุมาวิเคราะห์เพื่อหาบริเวณที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้ง (Accident Investigation and Black Spot Improvement) และออกแบบแนวทางแก้ไขให้มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

ซึ่งวิธีการทั้งสองต่างก็เป็นเครื่องมือสำคัญในการจัดการให้ระบบถนนบนทางพิเศษมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

กทพ. ได้ตระหนักถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุทั้งหลายที่เกิดขึ้นบนทางพิเศษซึ่งเป็นพื้นที่รับผิดชอบโดยตรงของ กทพ. จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการตรวจสอบความปลอดภัยและวิเคราะห์จุดอันตราย เพื่อระบุตำแหน่งของจุดเสี่ยง อันจะนำมาซึ่งการออกแบบและกำหนดแนวทางในการแก้ไขหรือลดความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุ

โครงการติดตั้งราวเหล็กกันชนชนิดลูกฟูก และราวเหล็กกันชนชนิดลูกกลิ้ง ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์)

กทพ. ได้มีการศึกษาโครงการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนเพื่อเพิ่มความปลอดภัยและลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุแก่ผู้ใช้ทาง โดยจะทำการติดตั้งราวเหล็กกันชนชนิดลูกฟูก (Guard Rail) และราวกันชนชนิดลูกกลิ้ง (Rolling Guard Barrier) เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุแก่ผู้ใช้ทางบริเวณทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) โดยในบางพื้นที่ที่เป็นบริเวณทางโค้งรัศมีแคบส่งผลให้ในบางครั้งที่ผู้ใช้บริการทางพิเศษใช้ความเร็วเกินกว่าที่กำหนดไม่สามารถเข้าโค้งได้ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุเฉี่ยวชนขอบทาง ในโครงการจึงจะทำการติดตั้ง Guard Rail และ Rolling Guard Barrier ในพื้นที่เสี่ยงเพื่อลดความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ

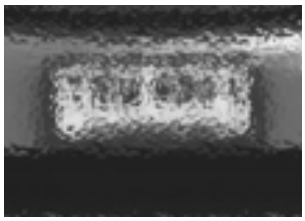
การก่อสร้างปรับปรุงระบบระบายน้ำบนทางพิเศษบูรพาวิถี

ปัจจุบันบริเวณทางพิเศษบูรพาวิถีได้เกิดน้ำท่วมขังบนผิวทางพิเศษในช่วงเวลาที่มีฝนตก เนื่องจากท่อระบายน้ำในบริเวณดังกล่าวระบายน้ำไม่มีประสิทธิภาพ ประกอบกับน้ำที่ระบายจากทางพิเศษบูรพาวิถีนั้นได้กระเด็นใส่รถของพื้นที่ด้านล่าง (ถนนเทพารักษ์) เนื่องจากท่อระบายน้ำชำรุด รวมไปถึงการที่มีน้ำขังบนทางพิเศษอาจส่งผลให้รถเกิดการลื่นไถลได้ (Hydroplaning) ประกอบกับ ทางพิเศษบูรพาวิถีเป็นทางพิเศษที่มีเส้นทางที่ตรง รถใช้ความเร็วสูง กทพ. จึงมีโครงการที่จะปรับปรุงระบบระบายน้ำดังกล่าวเพื่อความปลอดภัยและความสะดวกในการเดินทางของผู้ใช้บริการทางพิเศษ

การก่อสร้างงานปรับปรุงผิวจราจรทางพิเศษบูรพาวิถี

เนื่องจากปัจจุบันผิวจราจรทางพิเศษบูรพาวิถีได้เปิดให้บริการแก่ผู้ใช้ทางอย่างต่อเนื่องทำให้เกิดการเสื่อมสภาพ กทพ. จึงมีโครงการที่จะปรับปรุงผิวการจราจรโดยการฉาบเสริมผิวทาง (Slurry Seal) ทิศทางบางนา มุ่งหน้าชลบุรี เพื่อความสะดวกและความปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทาง ซึ่งในโครงการจะมีการตีเส้นชะลอความเร็ว (Rumble Strip) และการตีเส้น Profile Marking บนขอบทาง เพื่อเป็นการเตือนผู้ใช้บริการทางพิเศษไม่ให้หลับใน รวมไปถึงการละสายตาจากการขับยานพาหนะ ซึ่งการตีเส้นทั้ง 2 วิธี ดังกล่าว จะส่งผลให้เกิดความสั่นสะเทือนต่อรถผู้ใช้ทางบริการพิเศษเพื่อเป็นการเตือนผู้ใช้บริการทางพิเศษก่อนที่จะเกิดเหตุ

การบำรุงรักษาระบบแจ้งเตือนความเร็วและกล้องตรวจจับความเร็ว (Your Speed and Speed Camera) และระบบตรวจจับรถวิ่งไหล่ทางซ้าย (ช่องทางฉุกเฉิน)



การขับรถยนต์ด้วยความเร็ว ซึ่งการใช้ความเร็วมีความสัมพันธ์โดยตรงกับโอกาสและความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ จึงควรมีมาตรการป้องกันที่เหมาะสม อย่างเป็นรูปธรรมและเพื่อเป็นการป้องปรามการใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนดบนทางพิเศษ และอุปกรณ์ตรวจจับความเร็วยานพาหนะ พร้อมชุดบันทึกข้อมูล โดยติดตั้งก่อนถึงกล้องตรวจจับความเร็วประมาณ 1-2 กิโลเมตร เพื่อเตือนให้ผู้ใช้ทางลดความเร็วลงตามกฎหมายกำหนด กทพ. จึงมีแผนในการซ่อมแซมและบำรุงรักษาระบบแจ้งเตือนความเร็วและกล้องตรวจจับความเร็ว (Your Speed and Speed Camera) สำหรับทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษบูรพาวิถี และทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) และระบบตรวจจับรถวิ่งไหล่ทางซ้าย (ช่องทางฉุกเฉิน) สำหรับทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษฉลองรัช ทางพิเศษบูรพาวิถี และทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) เพื่อให้ระบบดังกล่าวใช้งานได้ต่อเนื่องอย่างมีประสิทธิภาพ และเพื่อเป็นการนำข้อมูลที่ถูกต้องส่งเจ้าหน้าที่ตำรวจที่เกี่ยวข้องบังคับใช้กฎหมายต่อไป

กล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) แบบ FIX สำหรับทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษฉลองรัช

การเกิดอุบัติการณ์ต่าง ๆ บนทางพิเศษ เช่น สิ่งของตกหล่น รถยนต์ย้อนศร รถเสีย/ขัดข้อง รถชน การจราจรติดขัดเป็นสาเหตุส่วนหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุ หากไม่มีการแจ้งเตือนให้ผู้ใช้ทางหรือเจ้าหน้าที่ กทพ. ได้ทราบอย่างรวดเร็วอาจเกิดอุบัติเหตุได้ จากปัญหาดังกล่าว กทพ. จึงมีแนวคิดใช้งานระบบตรวจจับอุบัติการณ์อัตโนมัติในทางพิเศษ เพื่อลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุการจราจรติดขัดสะสมและความล่าช้าในการเข้าช่วยเหลือ

Lane Control Sign บนทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษฉลองรัช

ปัญหาการจราจรติดขัดและอุบัติเหตุที่มีจำนวนเพิ่มขึ้นนั้นเป็นปัญหาที่สำคัญ หากมีการจราจรติดขัดบนทางพิเศษมากเท่าใดก็จะส่งผลต่อสภาพการจราจรโดยรวม

และเกิดความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินมากขึ้นเท่านั้น จากปัญหานี้ กทพ. จึงมีแนวคิดศึกษาและใช้งานป้ายกำหนดช่องจราจรเข้ามาช่วยในการจัดการการจราจรบนทางพิเศษให้กับผู้ใช้บริการทางพิเศษ โดยป้ายกำหนดช่องจราจรนั้นจะติดตั้งอยู่บนพื้นที่ทางพิเศษที่มีการจราจรติดขัดจำนวนมาก เพื่อช่วยในการจัดการช่องจราจรและแจ้งข้อมูลต่าง ๆ ให้ผู้ใช้บริการทางพิเศษทราบ อีกทั้งยังเป็นการช่วยอำนวยความสะดวกให้กับเจ้าหน้าที่ กทพ. ในการปฏิบัติงานอีกด้วย

รถยกลากจูง ขนาด 5 ตัน 6 ล้อ พร้อมชุดยกสัญญาณไฟวับวาบแบบ LED อิเล็กทรอนิกส์ไซเรน จำนวน 2 คัน

เนื่องจากปัจจุบันจำนวนอุบัติเหตุและรถขัดข้องบนทางพิเศษนั้นมีปริมาณมาก ประกอบกับปัจจุบันรถยกลากจูงที่มีอยู่เดิมมีอายุการใช้งานเกินกว่า 10 ปี ส่งผลให้ระบบไฮดรอลิกที่ใช้ในการยกลากจูงรวมไปถึงระบบขับเคลื่อนของรถยนต์มีการเสื่อมสภาพ เนื่องจากรถดังกล่าวเป็นรถที่ต้องใช้ปฏิบัติงานตลอด 24 ชม. ทั้งนี้เพื่อลดระยะเวลาในการบริหารจัดการงานบนทางพิเศษและลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุซ้ำซ้อน ในปีงบประมาณ 2566 กทพ. จึงได้จัดซื้อรถยกลากจูงขนาด 5 ตัน 6 ล้อพร้อมชุดยก สัญญาณไฟวับวาบ แบบ LED อิเล็กทรอนิกส์ไซเรน จำนวน 2 คัน ทดแทนของเดิม เพื่อให้ผู้ใช้บริการทางพิเศษมีความมั่นใจในงานกู้ภัยของ กทพ. และยังก่อให้เกิดภาพลักษณ์ที่ดีขององค์กรในการให้บริการ

เครื่องตัดถ่างค้ำยันระบบไฟฟ้าพร้อมชุดอุปกรณ์เสริมระยะ จำนวน 2 เครื่อง

ปัจจุบันทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษบูรพาวิถียังไม่ได้รับการจัดสรรอุปกรณ์เครื่องตัดถ่าง โดยแนวทางปฏิบัติในปัจจุบันจะต้องให้พนักงานกู้ภัยทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) หรือรถมูลนิธิเข้าช่วยเหลือในกรณีที่มีผู้บาดเจ็บติดอยู่ในรถ ดังนั้นเพื่อเพิ่มความรวดเร็วในการช่วยเหลือผู้ประสบภัย กทพ. จึงได้มีแผนจะจัดซื้ออุปกรณ์เครื่องตัดถ่างพร้อมค้ำยันระบบไฟฟ้าพร้อมชุดอุปกรณ์เสริมระยะ ในปีงบประมาณ 2567

รถกระบะดับเพลิงพร้อมสัญญาณไฟวับวาบอิเล็กทรอนิกส์ไซเรน จำนวน 1 คัน

จากสถิติอุบัติเหตุพบว่าในช่วง 3 ปีหลัง มีจำนวนรถที่เกิดเพลิงไหม้บนทางพิเศษเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งส่วนใหญ่สาเหตุเกิดจากยานพาหนะ เช่น เครื่องยนต์ขัดข้อง ระบบไฟฟ้าขัดข้อง หรือแม้แต่ระบบเบรกขัดข้อง เป็นต้น ซึ่งการเกิดเพลิงไหม้นั้นส่งผลให้เกิดความเสียหายทั้งต่อทรัพย์สินของผู้ใช้ทางพิเศษและ กทพ. ดังนั้น กทพ. จึงได้มีแผนที่จะจัดซื้อรถกระบะดับเพลิงพร้อมสัญญาณไฟวับวาบอิเล็กทรอนิกส์ไซเรน เนื่องจากรถบรรทุกน้ำที่มีอยู่เดิมเป็นรถขนาดใหญ่และเข้าถึงพื้นที่ได้ยากกว่ารถกระบะ รวมทั้งเป็นการสนับสนุนรถจักรยานยนต์ดับเพลิงที่มีอยู่ เนื่องจากรถจักรยานยนต์ดับเพลิงไม่สามารถบรรทุกอุปกรณ์ดับเพลิงขนาดใหญ่ได้

นอกจากนี้ กทพ. ได้เตรียมการเพิ่มมาตรการความปลอดภัยสำหรับรถไฟฟ้า (EV) บนทางพิเศษ ในกรณีที่เกิดเหตุขัดข้องจนเป็นสาเหตุทำให้เกิดเพลิงไหม้ โดยองค์กรจะใช้ผ้าคลุมเพลิงคลุมตัวยานพาหนะช่วยควบคุมความร้อนให้อยู่ในวงจำกัด เนื่องจากผ้าทนไฟได้ถึง 1,200 องศาเซลเซียส และป้องกันการระเบิดของแบตเตอรี่ได้ ช่วยให้เจ้าหน้าที่หรือบุคคลที่เข้าไปช่วยเหลือได้รับความปลอดภัย ผ้าคลุมเพลิงยังช่วยกรองสารพิษจากการเผาไหม้และสามารถนำมาใช้ซ้ำได้หลายครั้ง ปัจจุบัน กทพ. มีผ้าคลุมเพลิงรวม 4 ผืน และเป็นองค์กรเดียวในประเทศไทยที่มีอุปกรณ์ชนิดนี้

ในปี 2566 กทพ. มีการฝึกซ้อมตามแผนบริหารความต่อเนื่องในส่วนของการป้องกันภัยเมื่อเกิดเหตุการณ์ต่าง ๆ บนทางพิเศษ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

1. การฝึกซ้อมกรณีเกิดเหตุไฟไหม้ที่ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ

กทพ. จัดให้มีการฝึกซ้อมเสมือนจริง โดยจำลองสถานการณ์ที่การให้บริการจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษไม่สามารถดำเนินการได้ เนื่องจากเกิดเหตุเพลิงไหม้ห้องบันทึกข้อมูลในอาคารด่านฯ ท่าเรือ 1 ผลการฝึกซ้อมคือ สามารถควบคุมเพลิงให้อยู่ในวงจำกัดได้ภายในระยะเวลา 15.45 นาที นับจากได้รับแจ้งเหตุและผู้เข้าร่วมการฝึกซ้อมมีระดับความรู้ความเข้าใจร้อยละ 90

2. การฝึกซ้อมกรณีเกิดเหตุเพลิงไหม้โครงสร้างทางพิเศษ (บนทางพิเศษและพื้นที่ใต้ทางพิเศษ)

กทพ. ดำเนินการให้ความรู้เรื่องการฝึกซ้อมการป้องกันและระงับอัคคีภัย โดยมอบถังดับเพลิงและอุปกรณ์กีฬาและฝึกอบรมการป้องกันและระงับอัคคีภัยให้แก่ชุมชนวัดวิมุตยาราม ชุมชนวัดเพลง และโรงเรียนวัดมหาพฤฒาราม โดยดำเนินการฝึกซ้อมแบบซักซ้อมความเข้าใจเพื่อให้ผู้แทนชุมชนเข้าใจบทบาทหน้าที่ตามแนวปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน

3. การฝึกซ้อมกรณีเกิดเหตุวินาศกรรมด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ/โครงสร้างทางพิเศษ (บนทางพิเศษและใต้ทางพิเศษ)

กทพ. จัดให้มีการฝึกซ้อมเสมือนจริงเพื่อให้พนักงานเข้าใจแนวปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน โดยจำลองเหตุการณ์วางระเบิดบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ทำให้เกิดอันตรายแก่ผู้ปฏิบัติงานและผู้ใช้บริการทางพิเศษ กทพ. ประกาศแผนฉุกเฉินและดำเนินการตามขั้นตอนของแผนการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (BCP)

4. การฝึกซ้อมกรณีอุบัติเหตุร้ายแรงบนทางพิเศษ

กทพ. จัดให้มีการฝึกซ้อมเสมือนจริง โดยจำลองสถานการณ์รถยนต์ไฟฟ้า (EV) เสียหลักเฉี่ยวชนกับรถยนต์ส่วนบุคคล ทำให้รถยนต์ไฟฟ้า (EV) เกิดเหตุเพลิงไหม้ และเกิดกลุ่มควันที่รถยนต์ไฟฟ้า

ผลการดำเนินงาน (3-3)

การประเมินผลกระทบด้านสุขภาพและความปลอดภัยของทางพิเศษและบริการ (416-1)

จำนวนข้อร้องเรียนที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง (ราย)

ปี 2566	ปี 2565	ปี 2564
45	69	32

จำนวนเหตุการณ์การไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับผลกระทบด้านสุขภาพและความปลอดภัยของสายทางและการบริการ (416-2)

จำนวนเหตุการณ์การไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบส่งผลให้มีโทษปรับ

จำนวนเหตุการณ์การไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบส่งผลให้มีการตักเตือน

ปี 2566
ปี 2565
ปี 2564

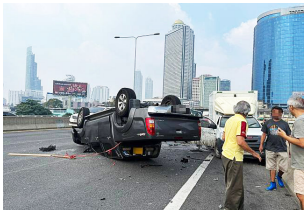
0 ครั้ง

จำนวนเหตุการณ์การไม่ปฏิบัติตามกฎหมายโดยความตั้งใจ (Voluntary Codes)

ตัวชี้วัด	ปี 2566 เป้าหมาย	ปี 2566 ผลการดำเนินงาน
อัตราการเกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษต่อการเดินทาง 100 ล้านคัน /กิโลเมตร (หน่วยวัด: ร้อยละ)	11.43	10.98
ระยะเวลาการช่วยเหลือรถที่เกิดอุบัติเหตุให้พ้นการกีดขวางการจรจรบนทางพิเศษ (ไม่เกิน) (หน่วยวัด: นาที)	19.76	19.73
ระยะเวลาในการแก้ไขรถขัดข้องบนทางพิเศษ (ไม่เกิน) (หน่วยวัด: นาที)	17.63	17.62

คำชื่นชมจากผู้ใช้บริการทางพิเศษ

จากผลการดำเนินงานในปี 2566 เสียงตอบรับและคำชมเชยจากผู้ใช้บริการทางพิเศษจำนวนมากชื่นชมในการทำงานของเจ้าหน้าที่ กทพ. ที่ปฏิบัติหน้าที่อย่างสุดความสามารถ ทั้งในเรื่องการเข้าช่วยเหลือได้ทันเวลาและการทุ่มเทแรงใจในการทำงานอย่างไม่ลดละ เช่น เหตุการณ์ที่ผู้ใช้บริการทางพิเศษจำเป็นต้องไปโรงพยาบาลที่ใกล้ที่สุดโดยเร็ว กทพ. ได้ประสานงานกับเจ้าหน้าที่ของโรงพยาบาลเพื่อมารับผู้ป่วยเหตุฉุกเฉินไปส่งที่โรงพยาบาลได้ทันท่วงที



นอกจากนี้ยังมีเหตุการณ์อื่น ๆ ที่สร้างความประทับใจให้แก่ประชาชนเป็นอย่างมากในเรื่องความพร้อมในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ กทพ. เช่น เหตุการณ์ที่พนักงานจัดการจราจรเข้าช่วยเหลือผู้ประสบเหตุรถยางแตกบนทางพิเศษ และทำให้การจราจรติดขัด ซึ่งพนักงานจัดการจราจรสามารถเข้าช่วยเหลือและแก้ปัญหาได้อย่างรวดเร็วทันเวลา

ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทางพิเศษที่มีต่อการให้บริการของ กทพ.

ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทางพิเศษจำแนกเป็น 7 ด้าน ในภาพรวมทั้ง 7 ด้าน ผู้ใช้บริการทางพิเศษมีความพึงพอใจต่อการให้บริการของ กทพ. ร้อยละ 94.51 (ความพึงพอใจเฉลี่ย 4.725) ดังรายละเอียดต่อไปนี้

1. **สภาพทางกายภาพของทางพิเศษ** มีความพึงพอใจร้อยละ 95.48 (ความพึงพอใจเฉลี่ย 4.773)
2. **ความคล่องตัวของการจราจรบนทางพิเศษ** มีความพึงพอใจร้อยละ 94.21 (ความพึงพอใจเฉลี่ย 4.710)
3. **ความปลอดภัยบนทางพิเศษ** มีความพึงพอใจร้อยละ 95.71 (ความพึงพอใจเฉลี่ย 4.785)
4. **ป้ายบอกทิศทางและป้ายสัญญาณ** มีความพึงพอใจร้อยละ 93.73 (ความพึงพอใจเฉลี่ย 4.686)
5. **การจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษด้วยเงินสด** มีความพึงพอใจร้อยละ 93.74 (ความพึงพอใจเฉลี่ย 4.686)
6. **การให้บริการกู้ภัยบนทางพิเศษภายใน 1 ปี** มีความพึงพอใจร้อยละ 94.79 (ความพึงพอใจเฉลี่ย 4.739)
7. **ระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ (ETCS)** โดยใช้บัตร Easy Pass มีความพึงพอใจร้อยละ 93.91 (ความพึงพอใจเฉลี่ย 4.695)

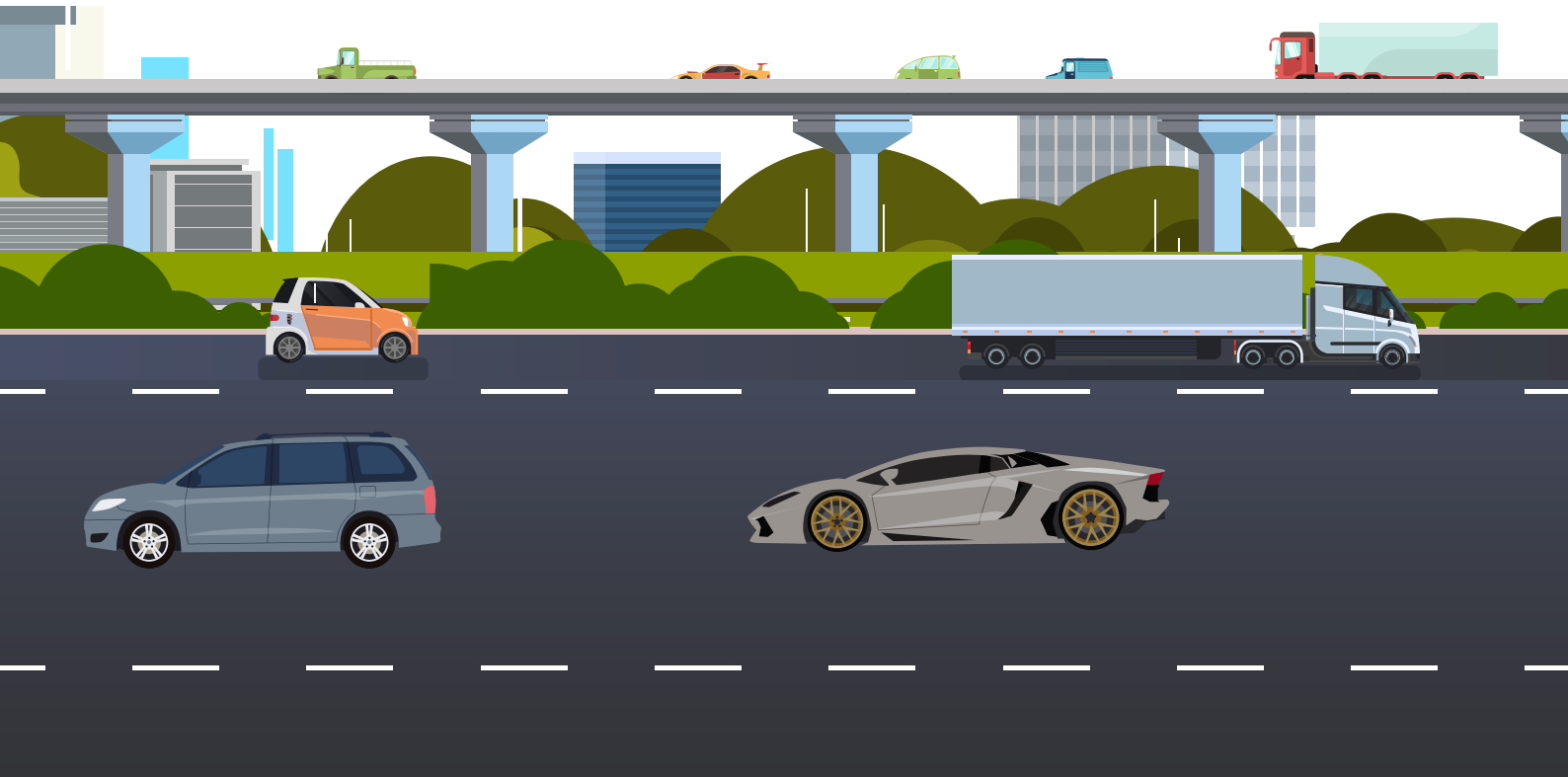
ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทางพิเศษที่มีต่อ กทพ. ในด้านความปลอดภัยบนทางพิเศษ และด้านการให้บริการกู้ภัยบนทางพิเศษในด้านของการป้องกันอันตราย คุ้มครองความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษในปี 2566 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

<u>ความปลอดภัยบนทางพิเศษ</u>

1. **ความเหมาะสมของอุปกรณ์ชะลอความเร็ว** (ป้ายจำกัดความเร็ว/Rumble Strips) ร้อยละ 96.29 (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.814)
2. **ความเพียงพอของโทรศัพท์ฉุกเฉิน/กล้อง CCTV** ร้อยละ 96.21 (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.810)
3. **ผิวจราจรไม่ลื่นไหล** ร้อยละ 96.15 (ค่าเฉลี่ย 4.807)
4. **ความมั่นคงแข็งแรงของกำแพงกันตก** ร้อยละ 95.01 (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.750)
5. **ความเพียงพอของไฟฟ้า/แสงสว่างในเวลากลางคืน** ร้อยละ 94.89 (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.744)

<u>การให้บริการกู้ภัยบนทางพิเศษภายใน 1 ปี</u>

1. ความสะดวกในการติดต่อขอรับความช่วยเหลือหรือรับแจ้งเหตุ ร้อยละ 95.00 (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.750)
2. ความรวดเร็วของพนักงานในการเดินทางมาถึงจุดเกิดเหตุ ร้อยละ 94.87 (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.743)
3. ความรวดเร็วในการให้ความช่วยเหลือบนทางพิเศษ ร้อยละ 94.49 (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.724)



การจัดการข้อร้องเรียน (2-25)

ในปี 2566 กทพ. จัดให้มีระบบรับข้อสอบถาม ร้องเรียน และเสนอแนะการบริการโดยตรงผ่านการสแกน QR Code เพื่อให้การสอบถามเรื่องร้องเรียน หรือข้อเสนอแนะของประชาชนทั่วไปหรือผู้ใช้บริการทางพิเศษได้รับการพิจารณาอย่างครบถ้วนทุกประเด็น โดยมีวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งระบบ ดังนี้

- เพื่อกำหนดแนวทางการบริหารจัดการข้อร้องเรียนผู้ใช้บริการทางพิเศษอย่างเป็นระบบ มีมาตรฐานและมีประสิทธิภาพ รวมถึงสร้างระบบฐานข้อมูลรับเรื่องร้องเรียนที่เป็นฐานข้อมูลเดียวกัน
- เพื่อสร้างความพึงพอใจให้แก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษ
- เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับ กทพ.

ประเภทของข้อร้องเรียนที่ผู้ใช้บริการทางพิเศษสามารถแจ้งได้ มี 5 ประเภท ได้แก่

1. การปฏิบัติงานของพนักงาน กทพ. ที่ไม่สุภาพหรือมีกิริยาที่ไม่เหมาะสม
2. ผลกระทบจากการก่อสร้างทางพิเศษ เช่น ที่อยู่อาศัยได้รับความเสียหายจากแรงสั่นสะเทือนจากรถที่สัญจรบนทางพิเศษ
3. ที่ดิน เช่น ร้องเรียนขอให้มีการเปิดเส้นทาง เข้า-ออก ซึ่งได้รับผลกระทบจากการเช่าพื้นที่ใต้ทางพิเศษ และขอให้ตรวจสอบการเช่าพื้นที่ใต้ทางพิเศษ
4. ไม่ได้รับความสะดวกหรือเดือดร้อนจากการใช้ทางพิเศษ เช่น ร้องเรียนเกี่ยวกับไฟฟ้ามีความส่องสว่างเกินไปบนทางพิเศษ ทำให้เคืองตาระหว่างขับรถ หรือไฟฟ้าส่องสว่างชำรุด ผิวจราจรบนทางพิเศษชำรุด และผลกระทบจากเสียงดังรบกวนหรือฝุ่นละอองจากรถที่สัญจรบนทางพิเศษ เป็นต้น
5. อื่น ๆ นอกเหนือจากข้อ 1 - 4 เช่น ขอให้มีการก่อสร้างรางน้ำฝนเพื่อรองรับปริมาณน้ำที่เพิ่มมากขึ้น ขอให้แก้ไขปัญหาน้ำท่วมขังใต้ทางพิเศษ

ผลการดำเนินงานด้านข้อร้องเรียน

ในปี 2566 กทพ. มีการจัดการข้อร้องเรียนที่เกี่ยวข้องกับสุขภาพและความปลอดภัยของผู้ใช้บริการทางพิเศษ โดยมีจำนวนเรื่องร้องเรียนทั้งหมด 45 เรื่อง ดำเนินการยุติแล้วเสร็จ จำนวน 43 เรื่อง และอยู่ระหว่างการดำเนินงานยังไม่ยุติ จำนวน 2 เรื่อง

การสื่อสารข้อมูลต่อผู้ใช้บริการทางพิเศษ

GRI Standards

GRI 417 การตลาดและฉลากของผลิตภัณฑ์/บริการ 2016

เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน

สร้างหลักประกันให้มีรูปแบบการผลิตและการบริโภคที่ยั่งยืน

ทำไมถึงสำคัญ (3-3)

การประชาสัมพันธ์ข่าวสารตามจริง โดยปราศจากอคติหรือการโฆษณาเกินความจริง มีข้อมูลครบถ้วนบนพื้นฐานของความโปร่งใส ตรวจสอบได้ จะช่วยสร้างความเชื่อถือและไว้วางใจในการดำเนินงานขององค์กรจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม และสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้แก่องค์กร

จุดเด่น

01 การให้ข้อมูลข่าวสารหรือการประชาสัมพันธ์ในทุกรูปแบบ เป็นข้อมูลตามความเป็นจริง ไม่มีการโฆษณาเกินจริง

แนวทาง/วิธีการจัดการ (3-3)

กทพ. ตระหนักและให้ความสำคัญต่อการประชาสัมพันธ์ข่าวสารอย่างครบถ้วน เหมาะสม และเปิดเผยโปร่งใส บนหลักการแห่งความถูกต้อง โดยปราศจากคำกล่าวอ้างหรือการโฆษณาที่เกินจริง ไม่ว่าจะเป็นข้อมูลสภาพการจราจรทุกเส้นทาง ข้อมูลบอกเส้นทางบนป้ายบนทางพิเศษ สัญลักษณ์ต่าง ๆ รวมถึงข้อมูลของเหตุการณ์ทุกประเภท เช่น ภัยพิบัติทางธรรมชาติ อุบัติเหตุร้ายแรง เหตุฉุกเฉินที่เกิดขึ้นบนทางข้างหน้า เป็นต้น นอกจากนั้นยังมีการเตรียมความพร้อมให้แก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษในการติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมได้ตลอด 24 ชั่วโมง ผ่านช่องทาง EXAT Call Center หมายเลขโทรศัพท์ 1543 ตามมาตรฐานการบริการที่กำหนด

กทพ. มีการประชาสัมพันธ์ข่าวสารในหลายช่องทาง โดยกระจายข่าวสารสู่วงกว้าง ให้ประชาชนรับรู้ข่าวสารที่ทันต่อเหตุการณ์ ผ่านรูปแบบทั้งสื่อสิ่งพิมพ์ สื่อโทรทัศน์ระบบดิจิทัล สื่อวิทยุออนไลน์ และสื่อออนไลน์ ซึ่งเป็นอีกหนึ่งช่องทางที่สำคัญในการกระจายข่าวสารได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และประชาชนสามารถเข้าถึงได้โดยง่าย ช่องทางต่าง ๆ ดังกล่าว มีดังนี้

- Facebook: Exatsociety
- Line OA: @exatsociety
- Website: www.exat.co.th
- Youtube: ExpresswayThailand
- Twitter: ExpresswayThailand
- Instagram: ExpresswayThailand
- E-Mail: webmaster@exat.co.th
- Application: EXAT Portal
- Tiktok: EXAT Society

ในปี 2566 กทพ. มีการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยหลายประเภทมาปรับใช้เพื่ออำนวยความสะดวกบนทางพิเศษในรูปแบบของการประชาสัมพันธ์ข้อมูลให้ผู้ใช้บริการทางพิเศษรับทราบ ดังต่อไปนี้

1. ป้ายรายงานสภาพการจราจรอัจฉริยะ (Smart VMS)

กทพ. ได้พัฒนาระบบป้ายจราจรอัจฉริยะ Smart VMS ซึ่งปัจจุบันได้ดำเนินการติดตั้งป้ายบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ โดยรายงานสภาพการจราจรในรูปแบบแผนที่แสดงการจราจรที่หนาแน่นบนเส้นทางนั้น ๆ และข้อความประชาสัมพันธ์ต่าง ๆ เพื่อเผยแพร่ข้อมูลสภาพการจราจรบนทางพิเศษ ช่วยให้ผู้ใช้บริการทางพิเศษสามารถวางแผนการเดินทางหรือปรับเปลี่ยนเส้นทางได้

2. ป้ายกำหนดความเร็วและช่องจราจรฉุกเฉิน (Matrix Sign)

ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้บริการทางพิเศษได้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับสภาพการจราจร และเหตุการณ์สำคัญต่าง ๆ โดยติดตั้งป้ายปรับเปลี่ยนข้อความได้ และป้ายจราจรปรับได้ไว้เป็นระยะ ๆ บนทางพิเศษ

3. ป้ายปรับเปลี่ยนข้อความได้ (Variable Message Sign: VMS)

ป้ายอิเล็กทรอนิกส์ที่แจ้งข้อมูลสภาพการจราจรบนทางพิเศษ หรือคำแนะนำต่าง ๆ แก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษโดยติดตั้งไว้ที่บริเวณก่อนเข้าด่านฯ และบนทางพิเศษ

4. ระบบรายงานสภาพการจราจรบนทางพิเศษผ่านทางโทรศัพท์มือถือบน Smart Phone (EXAT Mobile Application Portal และ EXAT Traffic)

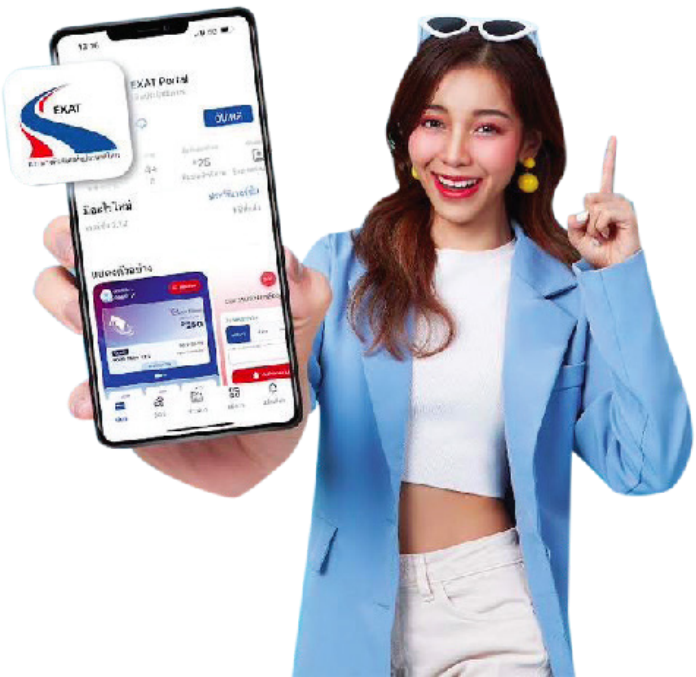
เป็นระบบให้บริการด้านข้อมูลข่าวสารการจราจร ข่าวด่วนอุบัติเหตุบนท้องถนนแบบเรียลไทม์ รายงานและตรวจสอบสภาพการจราจรของถนนแต่ละเส้น จุดให้บริการลูกค้า หากเกิดอุบัติเหตุหรือมีเหตุฉุกเฉินขณะใช้ทางพิเศษ

สามารถหาจุดให้บริการลูกค้าที่อยู่ใกล้ที่สุดเพื่อขอความช่วยเหลือ รวมถึงขอความช่วยเหลือ (SOS) หากเกิดเหตุฉุกเฉินบนทางพิเศษ

ในปี 2566 กทพ. ให้ความสำคัญต่อการเก็บรวบรวมข้อมูลเสียงผู้ใช้บริการทางพิเศษเพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบในการปรับปรุงและพัฒนาการดำเนินงาน เพื่อตอบสนองความพึงพอใจ ความต้องการ และความคาดหวังของผู้ใช้บริการทางพิเศษทุกกลุ่ม การรับฟังผู้ใช้บริการทางพิเศษเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ด้วยการเก็บรวบรวมข้อมูลจากการสื่อสาร 2 ทาง ซึ่งรวมถึงข้อสอบถาม ข้อเสนอแนะ และข้อร้องเรียน เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานมีแนวทางและคำแนะนำในการปฏิบัติงานที่เป็นระบบ และใช้ข้อมูลที่ได้ในการพัฒนาและปรับปรุงบริการของ กทพ. แนวทางการรับฟังผู้ใช้บริการทางพิเศษถูกกำหนดไว้ในหลายช่องทาง ดังนี้

1. การรับฟังจากเสียงลูกค้าทางโทรศัพท์ (Voice based): ผู้ใช้บริการทางพิเศษสามารถติดต่อทางหมายเลขโทรศัพท์ 1543 หมายเลขโทรศัพท์สำนักงาน/อาคาร/ศูนย์บริการ ซึ่งข้อมูลที่ได้รับจะถูกบันทึกไว้ เช่น ชื่อและหมายเลขโทรศัพท์ของผู้ใช้บริการทางพิเศษ ประเภทเรื่อง หัวข้อเรื่อง รายละเอียด และข้อมูลเพิ่มเติม ข้อมูลที่ได้จะถูกบันทึกในระบบบริหารลูกค้าสัมพันธ์ (CRM) เพื่อแจ้งตอบข้อสอบถาม/ให้คำแนะนำ/ช่วยเหลือตามความต้องการของผู้ใช้บริการทางพิเศษ
2. การรับฟังข้อมูลจากทางเอกสาร (Document based): กทพ. ดำเนินการตรวจสอบเรื่องร้องเรียน/ข้อเสนอแนะที่เข้ามาทางเอกสาร เช่น จดหมาย โทรสาร และระบบ Web Portal ศูนย์บริการประชาชน (1111) เพื่อประเมินความพึงพอใจและพิจารณาว่าจะนำไปใช้ในการปรับปรุง
3. การรับฟังทางสื่อสังคมออนไลน์ (Social Network based): กทพ. ตรวจสอบและติดต่อข้อสอบถาม ข้อเสนอแนะ และข้อร้องเรียนที่ปรากฏบนสื่อสังคมออนไลน์ เช่น Facebook Twitter Line Youtube Tiktok และเว็บไซต์ ข้อมูลที่ได้รับจะถูกนำเข้าระบบ CRM และใช้เพื่อปรับปรุงการให้บริการทางพิเศษ
4. การรับฟังด้วยปฏิสัมพันธ์ (Interaction based): กทพ. จัดกิจกรรมลูกค้าสัมพันธ์ และการติดต่อโดยตรงที่สำนักงาน/อาคาร/ศูนย์บริการ เพื่อเก็บข้อมูลและประเมินความพึงพอใจจากผู้ใช้บริการทางพิเศษ
5. การรับฟังด้วยการสำรวจ (Survey based): กทพ. จัดโครงการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทางพิเศษและผู้เช่าพื้นที่ในเขตทางพิเศษ เพื่อได้ข้อมูลเพิ่มเติมสำหรับการพัฒนา

นอกจากนี้ กทพ. ยังดำเนินการรับฟังเสียงลูกค้าผ่านการสังเกตการณ์ในสื่อสังคมออนไลน์ (Social Listening) เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาใช้เป็นข้อมูลการพัฒนาแผนงานต่าง ๆ ขององค์กรให้สอดคล้องกับความต้องการ ความคาดหวังของลูกค้าในระยะยาว จากแนวทางการรับฟังลูกค้า ที่ถูกกำหนดเป็นระบบ กทพ. สามารถปรับปรุงการให้บริการและตอบสนองความต้องการของลูกค้าในทุกช่วงเวลาของวงจรชีวิตลูกค้า และใช้ข้อมูลเหล่านี้ในการพัฒนาแผนงานและยุทธศาสตร์องค์กรในระยะยาวได้อย่างมีประสิทธิภาพและเป็นระบบ



ผลการดำเนินงาน (3-3)

ข้อมูลที่จำเป็นสำหรับฉลากและผลิตภัณฑ์/บริการ (417-1)

	ปี 2566	ปี 2565	ปี 2564
ข้อมูลการกำจัดสินค้า	การทำลายบัตร Easy Pass **107,952** ใบ และบัตรสมาร์ทการ์ด (Smart Card) **14,841** ใบ ด้วยวิธีการกำจัดขยะอิเล็กทรอนิกส์ (E-Waste)	ทำลายบัตรอัตโนมัติ (OBU) **299,949** ใบ และบัตรสมาร์ทการ์ด (Smart Card) **41,848** ใบ ด้วยวิธีการกำจัดขยะอิเล็กทรอนิกส์ (E-Waste)	-
ลดปริมาณการใช้กระดาษ (แผ่น)	-	16,227,161	1,258,839

เหตุการณ์ฟ้องร้องหรือข้อร้องเรียน (417-2)

จำนวนเหตุการณ์ฟ้องร้องหรือข้อร้องเรียน
เกี่ยวกับการสื่อสารข้อมูลทางการตลาด
เกี่ยวกับผลิตภัณฑ์และบริการที่ฝ่าฝืนกฎหมาย
หรือส่งผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ปี 2566
ปี 2565
ปี 2564
0 ครั้ง

แนวทางการปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านการสื่อสารทางการตลาด (417-3)

จำนวนเหตุการณ์การละเมิดกฎหมาย
ด้านการสื่อสารทางการตลาด

ปี 2566
ปี 2565
ปี 2564
0 ครั้ง

การรับรู้และความต้องการด้านการประชาสัมพันธ์และการสื่อสารทางการตลาดของผู้ใช้บริการทางพิเศษในปี 2566

- ด้านข่าวสาร การโฆษณา และการประชาสัมพันธ์ ร้อยละ 95.95
- ด้านการจัดกิจกรรมการส่งเสริมทางการตลาด ร้อยละ 94.80
- ตราสัญลักษณ์ (Logo) ของ กทพ. ร้อยละ 91.20
- การ์ตูนสัญลักษณ์ (Mascot) ของ กทพ. ร้อยละ 79.44
- วิสัยทัศน์ (Vision) ของ กทพ. ร้อยละ 43.72

ระดับความพึงพอใจต่อป้ายสัญญาณ และระบบรายงานสภาพการจราจรบนทางพิเศษในปี 2566

- ป้ายกำหนดความเร็วและช่องจราจรฉุกเฉิน (Matrix Sign) ร้อยละ 93.90
- ป้ายปรับเปลี่ยนข้อความได้ (Variable Message Sign: VMS) ร้อยละ 93.86
- ระบบรายงานสภาพการจราจรทางพิเศษผ่านทางโทรศัพท์มือถือบน Smart Phone (EXAT Mobile Application Portal และ EXAT Traffic) ร้อยละ 92.09
- ป้ายรายงานสภาพจราจรอัจฉริยะ (Smart VMS) ร้อยละ 86.65

ความเป็นส่วนตัวของลูกค้า

GRI Standards

GRI 418 ความเป็นส่วนตัวของลูกค้า 2016

เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน

ส่งเสริมสังคมที่สงบสุขและครอบคลุม เพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน ให้ทุกคนเข้าถึงความยุติธรรม และสร้างสถาบันที่มีประสิทธิผล รับผิดชอบและครอบคลุมในทุกระดับ

เป้าหมาย

ข้อร้องเรียนด้านข้อมูลส่วนบุคคลเป็น **0**

ทำไมถึงสำคัญ (3-3)

การเก็บรักษาข้อมูลความเป็นส่วนตัวอย่างรัดกุมเป็นเรื่องสำคัญ เนื่องจาก กทพ. มีข้อมูลผู้ใช้บริการทางพิเศษซึ่งเป็นข้อมูลส่วนบุคคลที่จะถูกนำมาใช้สำหรับการให้บริการขององค์กร กทพ. ตระหนักถึงความสำคัญด้านการคุ้มครองข้อมูลความเป็นส่วนตัว รวมถึงการรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์ นอกจากนี้ กทพ. มีแนวทางการดำเนินงานในการรับผิดชอบข้อมูลความเป็นส่วนตัวของลูกค้า ไม่ให้รั่วไหลออกสู่สาธารณะ ถูกโจรกรรม หรือสูญหาย องค์กรจึงจำเป็นต้องปกป้อง คุ้มครองและจัดเก็บข้อมูลความเป็นส่วนตัวของผู้ใช้บริการทางพิเศษอย่างรัดกุมเพื่อสร้างความเชื่อมั่นและความไว้วางใจจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และสร้างภาพลักษณ์ที่ดีต่อองค์กร

จุดเด่น

01 เหตุการณ์การโจมตีที่เกิดขึ้นจริงและป้องกันไม่ได้เป็น **0**

แนวทาง/วิธีการจัดการ (3-3)

กทพ. กำหนดนโยบาย มาตรการในการบรรเทาและแก้ไข ตลอดจนพัฒนาระบบรักษาความปลอดภัยของข้อมูลให้สอดคล้องกับกฎหมายและมาตรฐานสากล เพื่อลดความเสี่ยงอันเกิดจากการรั่วไหล การถูกโจรกรรม หรือการสูญหายของข้อมูลส่วนบุคคล โดยในปี 2566 มีการบริหารจัดการที่สำคัญ ดังนี้

1. นโยบายและแนวทางปฏิบัติในการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลของ กทพ.

กทพ. มีข้อมูลผู้ใช้บริการทางพิเศษ บุคลากร และคู่ค้า ซึ่งเป็นข้อมูลส่วนบุคคล เพื่อนำมาใช้ในกิจกรรมสำหรับให้บริการของ กทพ. รวมทั้งบริหารงานภายในและภายนอกองค์กร ซึ่งจัดเก็บข้อมูลอยู่ในรูปแบบฐานข้อมูล (Database) แฟ้มข้อมูล และเอกสารจำนวนมาก ดังนั้น กทพ. จึงจัดเตรียมนโยบาย ข้อปฏิบัติ เอกสารทางกฎหมาย แผนการใช้งานเทคโนโลยีเพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้สอดคล้องกับการทำงานตามพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล การทางพิเศษแห่งประเทศไทย อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 25 แห่งพระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550 มาตรา 23 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 ประกอบกับมาตรา 6 มาตรา 7 และมาตรา 8 แห่งพระราชกฤษฎีกากำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ภาครัฐ พ.ศ. 2549 การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจึงออกประกาศดังต่อไปนี้

- ข้อมูลส่วนบุคคลที่เก็บรวบรวม ใช้ และเปิดเผย กทพ. จะเก็บรวบรวม ใช้ และเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลเท่าที่จำเป็น
- วัตถุประสงค์และฐานทางกฎหมายในการเก็บรวบรวม ใช้ และเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคล กทพ. จะเก็บรวบรวม ใช้ และเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลภายใต้อำนาจหน้าที่ภายใต้วัตถุประสงค์ และฐานทางกฎหมาย
- การรักษาความมั่นคงปลอดภัย กทพ. มีมาตรการในการรักษาความมั่นคงปลอดภัยของข้อมูลส่วนบุคคล เพื่อป้องกันมิให้ข้อมูลสูญหาย ป้องกันการเข้าถึง การใช้ข้อมูล การทำลาย และการนำข้อมูลไปใช้โดยมิชอบ รวมถึงการเปลี่ยนแปลง แก้ไข หรือเปิดเผยข้อมูลโดยไม่ได้รับอนุญาต
- ระยะเวลาในการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคล กทพ. จะเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลเพียงเท่าที่จำเป็นในการดำเนินกิจการ หากสิ้นสุดสัญญาหรือเมื่อมีคำพิพากษาถึงที่สุด เมื่อพ้นระยะเวลาที่กำหนดดังกล่าว จะทำลายตามที่กฎหมายกำหนด
- การเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคล กทพ. อาจเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลต่อบุคคลหรือหน่วยงาน ตามที่กฎหมายกำหนดให้สามารถเปิดเผยได้
- สิทธิของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลมีสิทธิ์ในข้อมูลส่วนบุคคลของตนภายใต้พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล โดยเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลอาจใช้สิทธิ์นี้เพื่อเข้าถึงข้อมูลส่วนบุคคลของตน
- การติดต่อผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล และเจ้าหน้าที่คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล หากเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลมีข้อสงสัยเกี่ยวกับนโยบายการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล สามารถติดต่อได้ที่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล และเจ้าหน้าที่คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล

(นโยบายและแนวทางปฏิบัติในการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลของ กทพ.)

2. จัดตั้งศูนย์เฝ้าระวังภัยทางไซเบอร์
(SOC - Security Operations Center)

กทพ. มีการจัดตั้งศูนย์เฝ้าระวังภัยทางไซเบอร์ (SOC) ในการรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์แบบเรียลไทม์ เพื่อช่วยปกป้องความเสี่ยงต่อความปลอดภัยของระบบ รวมถึงการสูญเสียข้อมูลที่มีความสำคัญ และปกป้องข้อมูลส่วนบุคคลได้อย่างมีประสิทธิภาพ ศูนย์เฝ้าระวังภัยทางไซเบอร์จะตรวจสอบข้อมูลประจำตัว จุดสิ้นสุด เซิร์ฟเวอร์ ฐานข้อมูล แอปพลิเคชันเครือข่าย เว็บไซต์ และระบบอื่น ๆ ของผู้ที่มาโจมตี เพื่อเปิดเผยการโจมตีทางไซเบอร์ที่อาจเกิดขึ้นแบบเรียลไทม์ นอกจากนี้ ศูนย์เฝ้าระวังภัยทางไซเบอร์ยังทำงานด้านการรักษาความปลอดภัยเชิงรุก โดยใช้ข่าวกรองเกี่ยวกับภัยคุกคามล่าสุด เพื่อติดตามกลุ่มภัยคุกคามและโครงสร้างพื้นฐาน

3. จัดทำแผนการตอบสนองต่อเหตุการณ์
(Incident Response Plan)

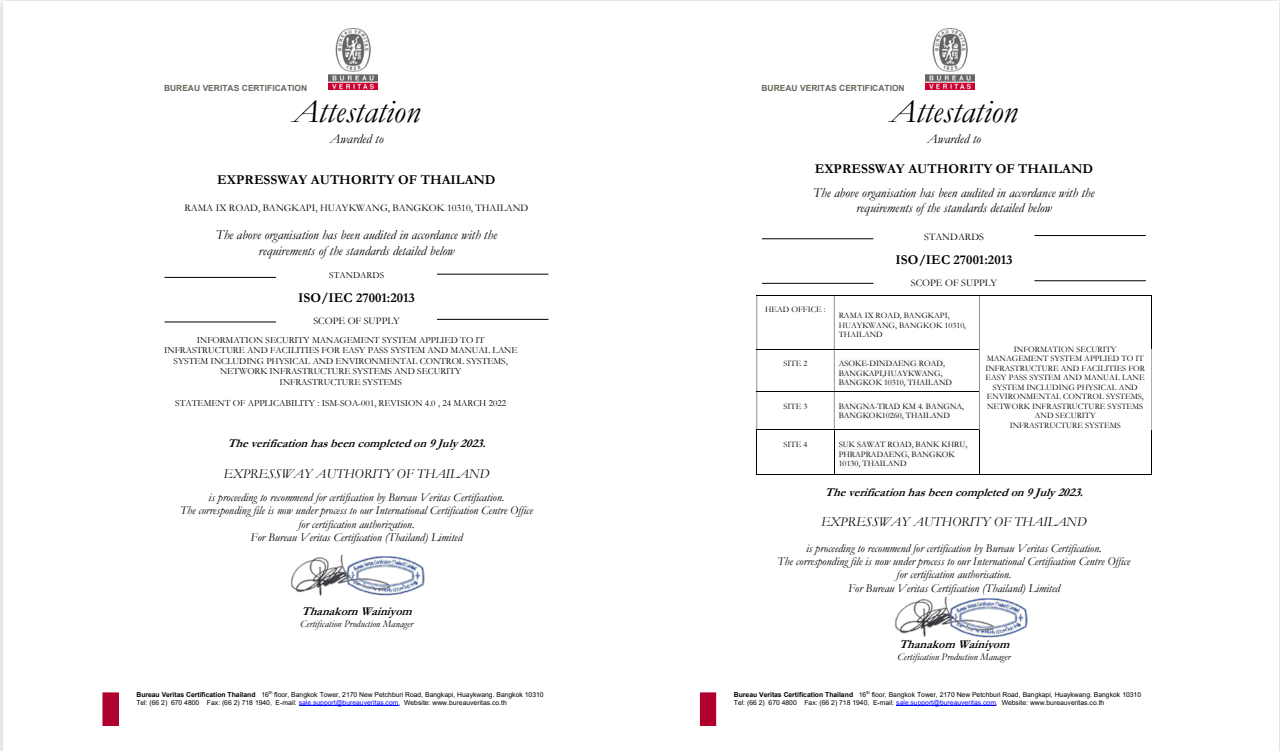
กทพ. มีแนวทางปฏิบัติในการตอบสนองต่อสถานการณ์ไม่พึงประสงค์และไม่คาดคิดว่าจะเกิดขึ้น โดยพิจารณาจากผลกระทบความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน เพื่อให้องค์กรสามารถควบคุมสถานการณ์และมูลค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นให้ทันการณ์ และลดความเสียหายให้ได้มากที่สุด โดยแบ่งตามรูปแบบการดำเนินงาน 2 ด้าน คือ ด้านบริหารจัดการทางพิเศษ (Front office) และด้านบริหารจัดการสำนักงาน (Back office)

4. การอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์

กทพ. ส่งเสริมการพัฒนาองค์ความรู้ของคณะกรรมการและบุคลากรในองค์กรเป็นประจำทุกปีผ่านหลักสูตรการอบรมจากสถาบันต่าง ๆ เช่น การอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์ร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์แห่งชาติ เพื่อเพิ่มความรู้ความเข้าใจในเรื่องความปลอดภัย และสามารถป้องกันภัยทางไซเบอร์ที่อาจเกิดขึ้นได้

5. ได้รับมาตรฐานการรับรอง ISO/IEC 27001

กทพ. มีการดำเนินงานด้านความปลอดภัยตามระบบบริหารจัดการความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศ โดยองค์กรได้รับหนังสือรับรอง ISO/IEC 27001 เมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม 2566 แสดงให้เห็นว่า กทพ. มีระบบการจัดการความมั่นคงปลอดภัยของสารสนเทศที่ได้รับการยอมรับในระดับสากล



BUREAU VERITAS CERTIFICATION

Attestation

Awarded to

EXPRESSWAY AUTHORITY OF THAILAND

RAMA IX ROAD, BANGKAPI, HUAYKWANG, BANGKOK 10310, THAILAND

The above organisation has been audited in accordance with the requirements of the standards detailed below

STANDARDS

ISO/IEC 27001:2013

SCOPE OF SUPPLY

INFORMATION SECURITY MANAGEMENT SYSTEM APPLIED TO IT INFRASTRUCTURE AND FACILITIES FOR EASY PASS SYSTEM AND MANUAL LANE SYSTEM INCLUDING PHYSICAL AND ENVIRONMENTAL CONTROL SYSTEMS, NETWORK INFRASTRUCTURE SYSTEMS AND SECURITY INFRASTRUCTURE SYSTEMS

STATEMENT OF APPLICABILITY : ISM-SOA-001, REVISION 4.0 , 24 MARCH 2022

The verification has been completed on 9 July 2023.

EXPRESSWAY AUTHORITY OF THAILAND

is proceeding to recommend for certification by Bureau Veritas Certification. The corresponding file is now under process to our International Certification Centre Office for certification authorization.

For Bureau Veritas Certification (Thailand) Limited

Thanakorn Wainiyom

Certification Production Manager

Bureau Veritas Certification Thailand 16th floor, Bangkok Tower, 2170 New Petchburi Road, Bangkapi, Huaykwang, Bangkok 10310
Tel: (66 2) 670 4800 Fax: (66 2) 718 1940, E-mail: sale.support@bureauveritas.com, Website: www.bureauveritas.co.th

BUREAU VERITAS CERTIFICATION

Attestation

Awarded to

EXPRESSWAY AUTHORITY OF THAILAND

The above organisation has been audited in accordance with the requirements of the standards detailed below

STANDARDS

ISO/IEC 27001:2013

SCOPE OF SUPPLY

HEAD OFFICE :	RAMA IX ROAD, BANGKAPI, HUAYKWANG, BANGKOK 10310, THAILAND	INFORMATION SECURITY MANAGEMENT SYSTEM APPLIED TO IT INFRASTRUCTURE AND FACILITIES FOR EASY PASS SYSTEM AND MANUAL LANE SYSTEM INCLUDING PHYSICAL AND ENVIRONMENTAL CONTROL SYSTEMS, NETWORK INFRASTRUCTURE SYSTEMS AND SECURITY INFRASTRUCTURE SYSTEMS
SITE 2	ASOKE-DINDAENG ROAD, BANGKAPI,HUAYKWANG, BANGKOK 10310, THAILAND	
SITE 3	BANGNA-TRAD KM 4, BANGNA, BANGKOK10260, THAILAND	
SITE 4	SUK SAWAT ROAD, RANK KHRU, PHRAPRADAENG, BANGKOK 10130, THAILAND	

The verification has been completed on 9 July 2023.

EXPRESSWAY AUTHORITY OF THAILAND

is proceeding to recommend for certification by Bureau Veritas Certification. The corresponding file is now under process to our International Certification Centre Office for certification authorization.

For Bureau Veritas Certification (Thailand) Limited

Thanakorn Wainiyom

Certification Production Manager

Bureau Veritas Certification Thailand 16th floor, Bangkok Tower, 2170 New Petchburi Road, Bangkapi, Huaykwang, Bangkok 10310
Tel: (66 2) 670 4800 Fax: (66 2) 718 1940, E-mail: sale.support@bureauveritas.com, Website: www.bureauveritas.co.th

ผลการดำเนินงาน (3-3, 418-1)

กทพ. ให้ความสำคัญด้านความปลอดภัยของข้อมูลและการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลอย่างเคร่งครัด โดยดำเนินการด้านความปลอดภัยให้สอดคล้องกับกฎหมาย PDPA และเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับนโยบายด้านการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล รวมถึงวิธีการรับมือป้องกันการสูญหายของข้อมูล เพื่อยกระดับการป้องกันและเตรียมความพร้อมต่อภัยคุกคามที่อาจเกิดขึ้น ในปี 2566 พบว่า กทพ. ไม่มีข้อร้องเรียนหรือเหตุการณ์ใด ๆ เกี่ยวข้องกับข้อมูลความเป็นส่วนตัวของลูกค้า ตามรายละเอียดดังนี้

จำนวนข้อร้องเรียนการละเมิดข้อมูลส่วนบุคคลทั้งหมดที่ได้รับการยืนยัน

- ข้อร้องเรียนจากหน่วยงานกำกับ
- ข้อร้องเรียนจากบุคคลภายนอก
- จำนวนข้อมูลของลูกค้าทั้งหมดที่มีการรั่วไหล ถูกโจรกรรม หรือสูญหาย

ปี 2566
ปี 2565
ปี 2564

0 ครั้ง

หมายเหตุ: ข้อมูลข้อร้องเรียนจากบุคคลภายนอกและข้อมูลข้อร้องเรียนจากหน่วยงานกำกับมาจากศูนย์บริการข้อมูลผู้ใช้ทางพิเศษ (EXAT Call Center) หมายเลขโทรศัพท์ 1543

ในปี 2566 กทพ. ได้รับผลการประเมินความปลอดภัยทางไซเบอร์ จากเว็บไซต์ SecurityScorecard โดยได้คะแนน 94 จาก 100 ซึ่งเป็นผลการประเมินค่าความปลอดภัยในระดับ A

การสร้างเครือข่ายการทำงานร่วมกัน

GRI Standards

GRI 418 ความเป็นส่วนตัวของลูกค้า 2016

เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน

ส่งเสริมสังคมที่สงบสุขและครอบคลุมเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน ให้ทุกคนเข้าถึงความยุติธรรม และสร้างสถาบันที่มีประสิทธิผล รับผิดชอบและครอบคลุมในทุกระดับ

จุดเด่น

01 กทพ. มีการปฏิบัติตามบันทึกความเข้าใจ (MOU) อย่างเสมอภาคและเท่าเทียม

ทำไมถึงสำคัญ (3-3)

การสร้างเครือข่ายการทำงานร่วมกัน เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานขององค์กรร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ ช่วยให้ทำงานได้อย่างเป็นระบบและลดความซ้ำซ้อนในการปฏิบัติงาน ทั้งนี้ยังเป็นการสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างหน่วยงาน เกิดการประสานและเชื่อมโยงการใช้ทรัพยากรของแต่ละองค์กรอย่างมีประสิทธิภาพอีกด้วย

แนวทาง/วิธีการจัดการ (3-3)

กทพ. มุ่งมั่นและให้ความสำคัญในเรื่องการสร้างเครือข่ายการทำงานร่วมกัน ซึ่งเป็นการช่วยให้องค์กรสามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ กทพ. ได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding: MOU) ร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อสร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร และสร้างความโปร่งใสในการทำงานร่วมกัน การบันทึกข้อกำหนดและข้อตกลงที่ชัดเจนจะช่วยให้ทุกฝ่ายทราบถึงสิ่งที่คาดหวังจากกันและกัน อีกทั้งยังช่วยสนับสนุนให้เกิดการพัฒนางานให้แก่องค์กร อันจะก่อให้เกิดการสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างหน่วยงาน

ผลการดำเนินงาน (3-3)

กทพ. ได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding: MOU) และบันทึกข้อตกลง (Memorandum of Agreement: MOA) กับหน่วยงานต่าง ๆ ดังนี้

1) บันทึกข้อตกลงความร่วมมือทางวิชาการกับมหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง

- เพื่อพัฒนาศักยภาพอาจารย์ บุคลากร นักศึกษาของมหาวิทยาลัย และบุคลากรของ กทพ. รวมทั้งแลกเปลี่ยนการฝึกอบรมบุคลากรและให้ทุนวิจัย เช่น วิจัย Asphaltic หรือ Drainage ในสภาวะต่าง ๆ ของอากาศ เป็นต้น
- เพื่อการวิจัยและพัฒนางานทางด้านเทคโนโลยีด้านวิศวกรรม ด้านการจัดการองค์ความรู้ และด้านการบริหาร
- เพื่อแลกเปลี่ยนและขยายผลงานทางด้านเทคโนโลยีด้านวิศวกรรม ด้านการจัดการองค์ความรู้ ด้านการบริหาร และการสร้างนวัตกรรมของทั้งสององค์กรไปสู่ชุมชนและสังคม
- เพื่อพัฒนาและสร้างหลักสูตรทางด้านเทคโนโลยีด้านวิศวกรรม ด้านการจัดการองค์ความรู้ และด้านการบริหาร

2) บันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือในการพัฒนาและส่งเสริมนวัตกรรมสำหรับทางพิเศษกับสำนักงานนวัตกรรมแห่งชาติ (องค์การมหาชน) (สนช.)

- เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนกิจกรรมวิจัยและนวัตกรรมที่ใช้เทคโนโลยีอย่างเข้มข้น (Deep Technology) ในการสร้างหรือพัฒนาทางพิเศษ ตลอดจนการบำรุงและรักษาทางพิเศษ รวมถึงธุรกิจนวัตกรรมที่เกี่ยวกับทางพิเศษและเกี่ยวเนื่องกับทางพิเศษหรือที่เป็นประโยชน์แก่ กทพ. และ สนช.
- เพื่อร่วมกันสร้างสภาพแวดล้อมและปัจจัยที่เหมาะสมเสริมสร้างขีดความสามารถให้แก่บุคลากรของทั้ง 2 องค์กร และเสริมสร้างการทำนวัตกรรมภาครัฐ (Public Sector Innovation) ร่วมกันผ่านการพัฒนาตลาดนวัตกรรมภาครัฐ (Government Market Development) ที่เกี่ยวกับทางพิเศษและที่เกี่ยวเนื่องกับทางพิเศษหรือที่เป็นประโยชน์แก่ กทพ. และ สนช.

3) บันทึกข้อตกลงความร่วมมือทางวิชาการร่วมกันกับวิทยาลัยนวัตกรรม มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

- เพื่อร่วมกันส่งเสริมการพัฒนาความรู้ของนักศึกษาและเปิดโอกาสให้นักศึกษาได้เรียนรู้จากประสบการณ์และเข้าใจกระบวนการทำงานของ กทพ. รวมทั้งร่วมกันพัฒนาบุคลากรและให้ทุนวิจัย เพื่อสร้างความร่วมมือและก่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ด้านดิจิทัล และด้านอื่น ๆ ที่สามารถนำมาประยุกต์เข้ากับสถาบันการศึกษาและการดำเนินงานของ กทพ. อีกทั้งเป็นการสร้างความสัมพันธ์ที่ดีระหว่าง กทพ. กับวิทยาลัยนวัตกรรม มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

4) บันทึกข้อตกลงความร่วมมือในการได้รับความคุ้มครองสิทธิให้ได้รับการปฏิบัติการฉุกเฉินอย่างทั่วถึงเท่าเทียมและมีคุณภาพตามมาตรฐานสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ (สพฉ.)

- เพื่อการช่วยเหลือผู้ป่วยฉุกเฉิน ผู้ประสบภัยในการได้รับความคุ้มครองสิทธิให้ได้รับการปฏิบัติการฉุกเฉินอย่างทั่วถึง เท่าเทียม และมีคุณภาพได้มาตรฐาน

การปฏิบัติตามกฎหมายด้านสังคม (2-27, 3-3)

กทพ. ปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบข้อบังคับด้านสังคม สุขภาพ และความปลอดภัย อย่างเคร่งครัดและครบถ้วนตามที่บังคับใช้ในประเทศไทย รวมทั้งยึดถือและปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับ คำแนะนำ และมาตรฐานระดับสูงที่ออกโดยหน่วยงานภาครัฐและองค์กรที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ทั้งในประเทศและระดับสากลอย่างเต็มความสามารถ เพื่อสร้างความมั่นใจในความยั่งยืนและความปลอดภัยของโครงการ รวมถึงการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม ความเป็นอยู่ของสังคม และการพัฒนาที่ยั่งยืนสำหรับประเทศชาติในระยะยาว โดยมีความเชื่อมโยงในแต่ละประเด็นดังนี้

ประเด็นสาระสำคัญ	ข้อกฎหมาย กฎระเบียบ และข้อบังคับ
1. การชดเชยที่เป็นธรรมแก่ผู้ถูกเวนคืน	• พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562
2. การดูแลพนักงาน	• พระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2543 • ประกาศคณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ เรื่อง มาตรฐานขั้นต่ำของสภาพการจ้างในรัฐวิสาหกิจ • ประกาศคณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการเรียกหรือรับเงินประกันการทำงานหรือเงินประกันความเสียหายในการทำงานจากลูกจ้าง • ประกาศคณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ เรื่อง การจ่ายเงินทดแทน • ประกาศคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ เรื่อง หลักเกณฑ์การจ่ายค่ารักษาพยาบาลกรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย ค่าทำศพกรณีตายอันมิใช่เนื่องจากการทำงาน ค่าช่วยเหลือบุตร และค่าช่วยเหลือการศึกษาของบุตร • ประกาศคณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ เรื่อง หลักเกณฑ์การจ่ายค่าทดแทนการขาดรายได้กรณีทุพพลภาพอันมิใช่เนื่องจากการทำงาน
3. การปฏิบัติต่อพนักงานอย่างเป็นธรรมและเท่าเทียม	• พระราชบัญญัติมาตรฐานทางจริยธรรม พ.ศ. 2562
4. ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมการทำงาน	• พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554 • กฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับระบบการจัดการด้านความปลอดภัย พ.ศ. 2565 • กฎกระทรวงการจัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน บุคลากร หน่วยงาน หรือคณะบุคคลเพื่อดำเนินการด้านความปลอดภัยในสถานประกอบกิจการ พ.ศ. 2565
5. เสรีภาพในการสมาคมและการเจรจาต่อรองร่วมกัน	• พระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2543

ประเด็นสาระสำคัญ	ข้อกฎหมาย กฎระเบียบ และข้อบังคับ
6. ความรับผิดชอบต่อผู้ใช้บริการทางพิเศษและผู้เช่าพื้นที่	• พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 • พระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550 • พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2550 • ข้อบังคับหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรในทางพิเศษ • ระเบียบเกี่ยวกับการจราจรในทางพิเศษ
7. การสื่อสารข้อมูลต่อผู้ใช้บริการทางพิเศษ	• พระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2550 • นโยบายการรักษาความมั่นคงปลอดภัยของระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ กทพ. รวมถึงให้สอดคล้องตามพระราชบัญญัติการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ พ.ศ. 2562 • พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 รวมถึงการรักษาความลับข้อมูลของ กทพ. และนโยบายการรักษาความมั่นคงปลอดภัยระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของ กทพ. • พระราชบัญญัติว่าด้วยการกระทำความผิดเกี่ยวกับคอมพิวเตอร์ พ.ศ. 2560
8. ความเป็นส่วนตัวของลูกค้า	• พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 • ISO 27001 ระบบมาตรฐานการจัดการความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศ • ISO 27701 ระบบมาตรฐานการจัดการข้อมูลส่วนบุคคล
9. แนวปฏิบัติด้านการจัดซื้อจัดจ้างและการคัดเลือกคู่ค้าจากเกณฑ์ด้านสิ่งแวดล้อม/สังคม	• พระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 และระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560
10. การมีส่วนร่วมและพัฒนาชุมชน	• ไม่มีข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
11. การสร้างเครือข่ายการทำงานร่วมกัน	• ไม่มีข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

External Assurance (2-5)

Independent Assurance Statement

To Expressway Authority of Thailand Regarding the Sustainability Report 2023

Expressway Authority of Thailand (EXAT) requested Thaipat Institute (the Foundation for Thailand Rural Reconstruction Movement under Royal Patronage) to conduct an assurance engagement for the Sustainability Report 2023.

Criteria for Report Preparation

- GRI Sustainability Reporting Standards: "In accordance" requirement.

Criteria for Assurance Standards

- The AA1000 Assurance Standard (AA1000AS v3).

Addressee

The intended users of this assurance statement are the management of EXAT and its associated stakeholders.

Scope of Assurance

The scope of this assurance engagement is based on Type 1 of the AccountAbility Principles: an evaluation of adherence to the AA1000 AccountAbility Principles and the GRI Sustainability Reporting Standards: "In accordance" requirement. This assurance engagement does not provide conclusions on the reliability of performance information.

Disclosures Covered

The assurance engagement is based on information publicly disclosed in EXAT's Sustainability Report 2023 for the year ended 30 September 2023.

Methodology

We conducted a Type 1 moderate assurance engagement in accordance with AA1000AS. This Type 1 engagement requires us to report on the nature and extent of adherence to the AA1000 AccountAbility Principles (AA1000AP). To achieve a moderate level of assurance, we used the criteria in AA1000AS to evaluate adherence to AA1000AP. We undertook the following procedures:

- Reviewed the policies, practices, management systems, processes, and performance information to be included in the EXAT's Sustainability Report 2023.
- Analyzed the performance information provided in EXAT's Sustainability Report 2023 as evidence to evaluate adherence to the principles and guidelines.
- Inquired about the processes EXAT has undertaken to adhere to the principles of inclusivity, materiality, responsiveness, and impact.
- Assessed the extent to which EXAT has applied the GRI Sustainability Reporting Standards, including the Reporting Principles.
- Provided observations and recommendations to EXAT in accordance with the scope of assurance based on defined criteria.

Findings and Conclusions

- Based on the scope of assurance using the AA1000AS v3, we concluded that EXAT has applied processes and procedures that adhere to the principles of inclusivity, materiality, responsiveness, and impact as set out in the AA1000AP (2018).
- Based on the scope of assurance using the GRI Sustainability Reporting Standards, we found that EXAT has adhered to the Reporting Principles and Standard Disclosures, presenting information in a reasonable and balanced manner while considering the underlying processes involved in preparing the report.

Observations and Recommendations

Nothing came to our attention that would lead us to believe the EXAT's Sustainability Report 2023 did not adhere to the Principles. To enhance future sustainability reporting in accordance with AA1000AP, we have made following observations:

Inclusivity: The report demonstrates various approaches to engaging with and understanding stakeholders' interests and expectations through stakeholder engagement masterplan 2023 - 2027. It also indicates key topics and concerns raised by stakeholders, and provides descriptions of how to respond to these key topics and concerns.

Materiality: The report clearly illustrates its reporting process and the linkage between material topics and their relevant disclosures. However, EXAT should apply the Double Materiality Principle in the next reporting period.

Responsiveness: The report demonstrates EXAT's significant responsiveness through its management approaches and disclosures related to material topics. Nonetheless, EXAT should adopt the S.M.A.R.T. concept (Specific, Measurable, Achievable, Relevant, and Time-Bound) when setting targets, timelines, outcomes, and lessons learned related material topics.

Impact: The report demonstrates outlines of measures to evaluate and manage in each material topics. However, EXAT should clearly demonstrate the monitoring, measurement and evaluation process.

To enhance future sustainability reporting in according to the GRI Sustainability Reporting Standards, we have put forth the following recommendations:

In General Disclosure

- [Disclosure 2-16] Communication of critical concerns provide details on the total number of concerns related to the

organization's potential and actual negative impacts on stakeholders that were reported to the Board of Directors during the reporting period.

- [Disclosure 2-21] The annual total compensation ratio shall indicate the ratio of the annual total compensation and the percentage increase in annual total compensation for the organization's highest-paid individual compared to the median annual total compensation for all employees (excluding the highest-paid individual).
- [Disclosure 2-23] Policy commitments shall specify the commitments that stipulate the conduct of due diligence in accordance with internationally recognized guidelines, such as the OECD Due Diligence Guidance for Responsible Business Conduct.
- [Disclosure 2-24] Embedding policy commitments shall indicate how each commitment for responsible business conduct is integrated throughout the organization's activities and business relationships.
- [Disclosure 2-25] Processes to remediate negative impacts shall engage stakeholders, especially those intended as users of the grievance mechanisms, by involving them in the design, review, operation, and ongoing improvement of these mechanisms. including how effectiveness of grievance mechanisms is tracked.
- [Disclosure 2-26] Mechanisms for seeking advice and raising concerns shall indicate the mechanisms for individuals to seek advice on implementing the organization's policies and practices for responsible business conduct.
- [Disclosure 2-27] Compliance with laws and regulations shall indicate the total number of significant instances of non-compliance with laws and regulations during the reporting period.

In Material Topics

[Disclosure 3-1] The process to determine material topics align with the guidance provided by GRI standards in GRI 3: Material Topics 2021. Understand organization's context step shall be clearly explained.

In Performance Disclosure

- [Disclosure 201-3] Economic performance disclosures shall indicate Level of participation in retirement plans, such as participation in mandatory or voluntary schemes.
- [Disclosure 205-1, 205-2] Anti-corruption disclosures shall indicate the total number and percentage of operations evaluated for corruption-related risks, the total number of governance body, employees and business partners who received anti-corruption policies and anti-corruption training.
- [Disclosure 301-1, 301-2] Materials disclosures shall indicate clearly of total weight between non-renewable and renewable materials including percentage of recycled input materials used to manufacture the organization's primary products and services
- [Disclosure 305-5] Emission disclosures related to initiatives that reduce GHG emissions should specify the type of GHG reduced, including scope 1, 2, and 3.
- [Disclosure 401-3] Employment disclosures should present information for the current reporting period and at least two previous periods for indicate Total number of employees that returned to work after parental leave ended that were still employed 12 months after their return to work, by gender and retention rates of employees that took parental leave, by gender.
- [Disclosure 403-2, 403-9, 403-10] Occupational Health and Safety (OHS) disclosures shall indicate a description of the processes used to apply the hierarchy of controls to eliminate hazards and minimize risks and a description of the policies/processes for workers to remove themselves from work situations that they believe could cause injury or ill health, and protected against reprisals , OHS shall indicate the number and rate of high-consequence/recordable work-related injuries, the main type of work-related injury/ill health, the number of hours worked, and the rate has been calculated (200,000 or 1,000,000 hours worked) for all employees and all workers who are not employees but whose work and/or workplace is controlled by EXAT.
- [Disclosure 413-1, 413-2] Local communities disclosures shall indicate percentage of operations with implemented local community engagement, impact assessments, and/or development programs, as well as identification operations with significant actual and potential negative impacts on local communities.

Competencies and Experiences

Thaipat Institute is a public organization established in 1999 specializing in research, training, and consulting on corporate responsibility and sustainability practices. We are licensed providers of AA1000AS (2008), a designation granted by AccountAbility, the creator and proprietor of the AA1000 Assurance Standard. Since 2013, Thaipat Institute has been a GRI training partner, offering certified training programs in Thailand. Our team possesses extensive professional and technical competencies and experience in corporate responsibility and sustainability. During FY2023, we did not provide any services to EXAT that could conflict with the independence of this work.

Thaipat Institute

By Vorranut Piantam

Bangkok
4 November 2024

AA1000
Licensed Assurance Provider
000-153

GRI Content Index

GRI Standard	Disclosure	Location	SDGs	Omission

Statement of use : Expressway Authority of Thailand (EXAT) has reported in accordance with the GRI Standards for the period (1 October 2022 to 30 September 2023).
GRI content index is clearly presented, in a manner consistent with the Standards, and that the references for disclosures 2-1 to 2-5, 3-1 and 3-2 are aligned with the appropriate sections in the body of the report.

General disclosures				
GRI 2: General Disclosures 2021	2-1 Organizational details	15-17		
	2-2 Entities included in the organization's sustainability reporting	9		
	2-3 Reporting period, frequency and contact point	8, 13		
	2-4 Restatements of information	9		
	2-5 External assurance	13, 174-175		
	2-6 Activities, value chain and other business relationships	14-21		
	2-7 Employees	108-109		
	2-8 Workers who are not employees	108-109		
	2-9 Governance structure and composition	35-37		
	2-10 Nomination and selection of the highest governance body	35-37		
	2-11 Chair of the highest governance body	36-37		
	2-12 Role of the highest governance body in overseeing the management of impacts	23-27, 36-37		
	2-13 Delegation of responsibility for managing impacts	22-27, 35-36		
	2-14 Role of the highest governance body in sustainability reporting	22-27		
	2-15 Conflicts of interest	43, 45		
	2-16 Communication of critical concerns	49		
	2-17 Collective knowledge of the highest governance body	38		
	2-18 Evaluation of the performance of the highest governance body	38		
	2-19 Remuneration policies	39		
	2-20 Process to determine remuneration	39		
	2-21 Annual total compensation ratio	39		
	2-22 Statement on sustainable development strategy	6-7		
	2-23 Policy commitments	35		
	2-24 Embedding policy commitments	35		
	2-25 Processes to remediate negative impacts	40-41, 48, 161		

GRI Standard	Disclosure	Location	SDGs	Omission
	2-26 Mechanisms for seeking advice and raising concerns	-		
	2-27 Compliance with laws and regulations	92-94, 172-173		
	2-28 Membership associations	-		
	2-29 Approach to stakeholder engagement	31-34		
	2-30 Collective bargaining agreements	-		
Material topics				
GRI 3: Material Topics 2021	3-1 Process to determine material topics	9-12		
	3-2 List of material topics	9-12		
การต่อต้านการทุจริต				
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	40, 42-45	SDGs 16	
GRI 205: Anti-corruption 2016	205-1 Operations assessed for risks related to corruption	43-45		
	205-2 Communication and training about anti-corruption policies and procedures	40, 44		
	205-3 Confirmed incidents of corruption and actions taken	44		
สิทธิมนุษยชน				
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	50-57	SDGs 4, 10, 16	
ผลการดำเนินงานด้านเศรษฐกิจ				
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	59-63	SDGs 8, 13	
GRI 201: Economic Performance 2016	201-1 Direct economic value generated and distributed	60-61		
	201-2 Financial implications and other risks and opportunities due to climate change	62-63		
	201-3 Defined benefit plan obligations and other retirement plans	62		
	201-4 Financial assistance received from government	60-61		
การบริหารจัดการภาษี				
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	64	SDGs 8	
GRI 207: Tax 2019	207-1 Approach to tax	64		
	207-2 Tax governance, control and risk management	64		
	207-3 Stakeholder engagement and management of concerns related to tax	64		
	207-4 Country-by-country reporting	-		

GRI Standard	Disclosure	Location	SDGs	Omission
นวัตกรรมด้านผลิตภัณฑ์และบริการ				
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	65-71	SDGs 9	
การปล่อยก๊าซเรือนกระจก				
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	74-83	SDGs 13	
GRI 305: Emissions 2016	305-1 Direct (Scope 1) GHG emissions	76		
	305-2 Energy indirect (Scope 2) GHG emissions	77		
	305-3 Other indirect (Scope 3) GHG emissions	77		
	305-4 GHG emissions intensity	74		
	305-5 Reduction of GHG emissions	82-83		
	305-6 Emissions of ozone-depleting substances (ODS)	-		
	305-7 Nitrogen oxides (NOx), sulfur oxides (SOx), and other significant air emissions	-		
การบริหารจัดการวัสดุ				
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	84-87	SDGs 12	
GRI 301: Materials 2016	301-1 Materials used by weight or volume	87		
	301-2 Recycled input materials used	87		
	301-3 Reclaimed products and their packaging materials	-		
การบริหารจัดการพลังงาน				
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	88-91	SDGs 7	
GRI 302: Energy 2016	302-1 Energy consumption within the organization	89		
	302-2 Energy consumption outside of the organization	-		
	302-3 Energy intensity	-		
	302-4 Reduction of energy consumption	90		
	302-5 Reductions in energy requirements of products and services	-		
การดูแลพนักงาน				
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	106-117	SDGs 4	
GRI 401: Employment 2016	401-1 New employee hires and employee turnover	108-109		
	401-2 Benefits provided to full-time employees that are not provided to temporary or part-time employees	112		
	401-3 Parental leave	113		
GRI 402: Labor/ Management Relations 2016	402-1 Minimum notice periods regarding operational changes	-		
GRI 404: Training and Education 2016	404-1 Average hours of training per year per employee	117		
	404-2 Programs for upgrading employee skills and transition assistance programs	114-116		
	404-3 Percentage of employees receiving regular performance and career development reviews	117		

GRI Standard	Disclosure	Location	SDGs	Omission
ความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมการทำงาน				
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	118-126	SDGs 3	
GRI 403: Occupational Health and Safety 2018	403-1 Occupational health and safety management system	119		
	403-2 Hazard identification, risk assessment, and incident investigation	120-121		
	403-3 Occupational health services	123		
	403-4 Worker participation, consultation, and communication on occupational health and safety	119-120		
	403-5 Worker training on occupational health and safety	121-123		
	403-6 Promotion of worker health	124		
	403-7 Prevention and mitigation of occupational health and safety impacts directly linked by business relationships	120-121		
	403-8 Workers covered by an occupational health and safety management system	126		
	403-9 Work-related injuries	126		
	403-10 Work-related ill health	126		
การปฏิบัติต่อพนักงานอย่างเป็นธรรมและเท่าเทียม				
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	127-129	SDGs 5, 10	
GRI 405: Diversity and Equal Opportunity 2016	405-1 Diversity of governance bodies and employees	36-37, 108-109		
GRI 406: Non-discrimination 2016	405-2 Ratio of basic salary and remuneration of women to men	-		
	406-1 Incidents of discrimination and corrective actions taken	129		
เสรีภาพในการสมาคมและการเจรจาต่อรองร่วมกัน				
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	130-131	SDGs 8, 10, 16	
GRI 407: Freedom of Association and Collective Bargaining 2016	407-1 Operations and suppliers in which the right to freedom of association and collective bargaining may be at risk	-		
การมีส่วนร่วมและพัฒนาชุมชน				
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	132-142	SDGs 8, 16	
GRI 203: Indirect Economic Impacts 2016	203-1 Infrastructure investments and services supported	134-135		
	203-2 Significant indirect economic impacts	136		
GRI 413: Local Communities 2016	413-1 Operations with local community engagement, impact assessments, and development programs	138-141		
	413-2 Operations with significant actual and potential negative impacts on local communities	136-137		

GRI Standard	Disclosure	Location	SDGs	Omission
การชดเชยที่เป็นธรรมแก่ผู้ถูกเวนคืน				
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	143-146	SDGs 16	
แนวปฏิบัติด้านการจัดซื้อจัดจ้าง และการคัดเลือกคู่ค้าจากเกณฑ์ด้านสิ่งแวดล้อม/สังคม				
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	147-150	SDGs 5, 10	
GRI 204: Procurement Practices 2016	204-1 Proportion of spending on local suppliers	-		
GRI 308: Supplier Environmental Assessment 2016	308-1 New suppliers that were screened using environmental criteria	150		
	308-2 Negative environmental impacts in the supply chain and actions taken	94-100, 136-137		
GRI 414: Supplier Social Assessment 2016	414-1 New suppliers that were screened using social criteria	150		
	414-2 Negative social impacts in the supply chain and actions taken	-		
ความรับผิดชอบต่อผู้ใช้บริการทางพิเศษและผู้เช่าพื้นที่				
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	151-161	SDGs 3, 9	
GRI 416: Customer Health and Safety 2016	416-1 Assessment of the health and safety impacts of product and service categories	158		
	416-2 Incidents of non-compliance concerning the health and safety impacts of products and services	158		
การสื่อสารข้อมูลต่อผู้ใช้บริการทางพิเศษ				
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	162-165	SDGs 12	
GRI 417: Marketing and Labeling 2016	417-1 Requirements for product and service information and labeling	165		
	417-2 Incidents of non-compliance concerning product and service information and labeling	165		
	417-3 Incidents of non-compliance concerning marketing communications	165		
ความเป็นส่วนตัวของลูกค้า				
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	166-169	SDGs 16	
GRI 418: Customer Privacy 2016	418-1 Substantiated complaints concerning breaches of customer privacy and losses of customer data	169		
การสร้างเครือข่ายการทำงานร่วมกัน				
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	170-171	SDGs 16	
การปฏิบัติตามกฎหมายด้านสิ่งแวดล้อม/สังคม				
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	92-94, 172-173	-	

แบบสำรวจความคิดเห็นต่อรายงานความยั่งยืน ปี 2566 การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ข้อมูลจากแบบสำรวจความคิดเห็นต่อไปนี้ กทพ. จะนำไปใช้เพื่อพัฒนาการจัดทำรายงานความยั่งยืนขององค์กรในปีถัดไป

1. ข้อมูลพื้นฐาน

เพศ ◯ ชาย ◯ หญิง ◯ เพศทางเลือก

อายุ ◯ ต่ำกว่า 25 ปี ◯ 25-40 ปี ◯ 41-60 ปี ◯ มากกว่า 60 ปี

ความสัมพันธ์กับ กทพ.

◯ ภาครัฐในฐานะเจ้าของ ◯ บุคลากรของ กทพ.
◯ คู่ค้า/คู่ความร่วมมือ ◯ ลูกค้า
◯ ผู้ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างและบำรุงรักษาทางพิเศษ ◯ ชุมชนรอบเขตทางพิเศษ
◯ สังคม ◯ อื่น ๆ ระบุ.....

2. ท่านได้รับรายงานความยั่งยืน ประจำปี 2566 จากช่องทางใด

◯ เว็บไซต์ กทพ. ◯ งานสัมมนา/นิทรรศการ
◯ กทพ. จัดส่งให้ ◯ อื่น ๆ ระบุ.....
◯ บุคลากรของ กทพ.

3. วัตถุประสงค์ในการอ่านรายงานฉบับนี้

◯ ทำความรู้จัก กทพ. และทิศทางการดำเนินงานขององค์กร
◯ วิจัย/ศึกษา
◯ ประกอบการตัดสินใจลงทุน
◯ อื่น ๆ ระบุ.....

4. ท่านคิดว่าประเด็นที่มีความสำคัญต่อความยั่งยืนของ กทพ. ได้รับการระบุในรายงานครบถ้วนหรือไม่

◯ ครบถ้วน
◯ ไม่ครบถ้วน (กรุณาระบุประเด็นที่ท่านคิดว่าควรเพิ่มเติมในรายงาน)

.....

5. ระดับความพึงพอใจที่มีต่อรายงานความยั่งยืน ประจำปี 2566

◯ ความสมบูรณ์ของเนื้อหารายงาน	◯ มาก	◯ ปานกลาง	◯ น้อย
◯ ประเด็นสำคัญในการรายงาน	◯ มาก	◯ ปานกลาง	◯ น้อย
◯ ความน่าสนใจของข้อมูล	◯ มาก	◯ ปานกลาง	◯ น้อย
◯ การใช้ภาษาของรายงานเข้าใจง่าย	◯ มาก	◯ ปานกลาง	◯ น้อย
◯ การออกแบบรูปเล่ม	◯ มาก	◯ ปานกลาง	◯ น้อย
◯ ความพึงพอใจต่อรายงานโดยรวม	◯ มาก	◯ ปานกลาง	◯ น้อย

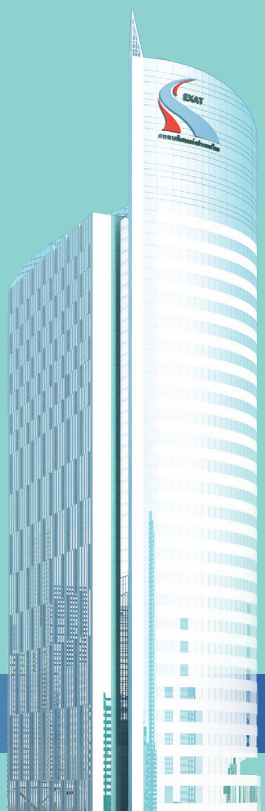
6. ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเพื่อการพัฒนารายงานความยั่งยืนในปีถัดไป

.....

.....

กทพ. ขอขอบคุณสำหรับความร่วมมือของท่าน โดยข้อมูลที่ท่านตอบแบบสำรวจความคิดเห็นต่อรายงานความยั่งยืนฉบับนี้จะนำมาใช้ในการปรับปรุงและพัฒนาการจัดทำรายงานความยั่งยืนขององค์กรให้ดียิ่งขึ้นต่อไป

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
เลขที่ 111 ถนนริมคลองบางกะปี
แขวงบางกะปี เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310
www.exat.co.th



EXAT Call Center 1543