

รายงานความยั่งยืน ปี 2564

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย



มุ่งมั่นพัฒนาทางพิเศษ
เพื่อให้บริการที่ดี มีความคุ้มค่า
สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย อย่างยั่งยืน

สารบัญ

1

สารจากผู้ว่าการ
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

3

เกี่ยวกับรายงานฉบับนี้

8

รู้จักการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

20

สรุปผลการดำเนินงาน
ด้านความยั่งยืนที่สำคัญ

21

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

30

หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

45

การพัฒนานวัตกรรมผลิตภัณฑ์และบริการ

50



มิติเศรษฐกิจ

- ผลการดำเนินงานด้านเศรษฐกิจ

56



มิติสิ่งแวดล้อม

- การปฏิบัติตามกฎหมาย
- ประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ
- การจัดซื้อจัดจ้างอย่างยั่งยืน

77



มิติสังคม

- การดูแลพนักงาน
- ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมการทำงาน
- การมีส่วนร่วมและพัฒนาชุมชน
- ความรับผิดชอบต่อผู้ให้บริการทางพิเศษและผู้เช่าพื้นที่

124

GRI Content Index

129

แบบสำรวจความคิดเห็น

สารจากผู้ว่าการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (2-22)

ในปี 2564 ที่ผ่านมา ประเทศไทยยังคงเผชิญปัญหาสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) จึงปฏิเสธไม่ได้ว่าการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ก็ได้รับผลกระทบในเชิงเศรษฐกิจเช่นกัน แต่ในธุรกิจการให้บริการทางพิเศษถือว่าผลกระทบไม่มาก รายได้ของ กทพ. ลดลงไปประมาณร้อยละ 10 เมื่อเทียบกับสถานการณ์ปกติ ซึ่งในวิกฤตการณ์ที่เกิดขึ้นนี้ถือเป็นความท้าทายในการดำเนินธุรกิจของ กทพ. เนื่องจากยังมีโครงการก่อสร้างทางพิเศษที่มีการกำหนดระยะเวลาส่งมอบที่ได้วางแผนไว้แล้ว

จากสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ทำให้องค์กรได้มาปรับกระบวนการในการดำเนินงานให้สอดคล้องกับการพัฒนาองค์กรอย่างยั่งยืนที่ครอบคลุมทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ซึ่งรวมถึงการกำกับดูแลกิจการที่ดีสอดคล้องตามแนวคิด ESG (Environment, Social, Governance)

กทพ. ได้ให้ความสำคัญกับการดูแล พัฒนาศักยภาพพนักงานอย่างต่อเนื่อง มีการจัดหลักสูตรเพื่อเพิ่มความรู้และทักษะทั้ง Hard skill และ Soft skill รวมทั้งจัดให้มีโครงการ Reskill & Upskill ในการเตรียมความพร้อมของบุคลากรเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงและภารกิจใหม่ และในสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) กทพ. ได้ให้ความสำคัญกับการดูแลสุขภาพพนักงานและลูกจ้าง มีการปรับรูปแบบการทำงานในสำนักงานเพื่อไม่ให้เกิดความหนาแน่นในพื้นที่ และสำหรับผู้ใช้บริการทางพิเศษ ก็จัดให้มีช่องทางในการชำระค่าผ่านทางโดยใช้บัตรเครดิตเพื่อลดการสัมผัส

ในด้านนวัตกรรม กทพ. มีการดำเนินงานวิจัยและพัฒนาระบบขนส่งอัจฉริยะ อีกทั้งยังได้ก่อตั้งศูนย์ควบคุมระบบจราจรอัจฉริยะ (Intelligent Transportation Center : ITS Center) เพื่อให้ผู้ใช้บริการทางพิเศษสามารถได้รับข้อมูลข่าวสารด้านการจราจรบนทางพิเศษผ่าน Mobile Application ที่ทันต่อเหตุการณ์ ซึ่งจากการดำเนินการดังกล่าว พบว่ามีผู้ใช้บริการทางพิเศษใช้ระบบการรายงานสภาพจราจรบนทางพิเศษผ่าน Mobile Application เฉลี่ยประมาณ 1.5 แสนครั้งต่อเดือน และศูนย์ควบคุมฯ ดังกล่าวยังเป็นศูนย์แลกเปลี่ยนข้อมูลสภาพจราจรกับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องอีกด้วย นอกจากนี้ยังมีการจัดตำแหน่งช่องเก็บค่าผ่านทางพิเศษเพื่อรองรับระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติแบบไม่มีไม้กั้น (Multi-Lane Free Flow : M-Flow) เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ โดยมีการพัฒนาระบบ Easy Pass Plus ซึ่งเป็นการเสริมเทคโนโลยีเข้าไปเพื่อให้ผู้ใช้บัตร Easy Pass สามารถใช้ผ่านช่อง M-Flow ได้ แต่ทั้งนี้ในการให้บริการดังกล่าว กทพ. ก็ต้องได้รับความยินยอมในการเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลจากผู้ใช้บริการทางพิเศษ

สำหรับคู่ค้านั้น กทพ. ดำเนินธุรกิจด้วยความโปร่งใส จริงใจ ตรวจสอบได้ เรามีการปฏิบัติต่อคู่ค้าเท่าเทียมกัน สัญญาเป็นสากล ซึ่งคู่ค้าก็มีความไว้วางใจ และทำงานร่วมกันเป็นพันธมิตรที่ดี ดังจะเห็นได้จากการให้ความร่วมมือในการเก็บพื้นที่ก่อสร้างให้เป็นระเบียบ มีการคืนผิวจราจรอย่างเรียบร้อย มีการอบรมและให้ความใส่ใจในด้านความปลอดภัยอย่างสม่ำเสมอ นอกจากนี้ กทพ. ได้มีการตอบแทนคืนสู่สังคมซึ่งได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง มีการจัดทำโครงการเพื่อช่วยเหลือชุมชนรอบเขตทางพิเศษ เช่น โครงการปันน้ำใจสู้ภัยโควิด-19 เพื่อชีวิตที่ดีกว่า โครงการทางด่วนร่วมใจ สู้ภัยโควิด โครงการทางด่วนชวนเรียนรู้ เป็นต้น

และในปี 2565 มีความตั้งใจที่จะช่วยเหลือผู้พิการ ผู้ด้อยโอกาสในสังคม ในการใช้พื้นที่ได้ทางด่วนให้เกิดประโยชน์ ช่วยให้เกิดผลกระทบเศรษฐกิจทางอ้อมที่ดีกับพวกเขาเหล่านั้น

จากการที่ กทพ. ได้รับมอบหมายจากกระทรวงคมนาคมให้ดำเนินการก่อสร้างโครงการทางพิเศษสาย กระทุ่ม-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต ซึ่งนับว่าเป็นความท้าทายในการดำเนินการนอกเขตกรุงเทพฯ ตั้งแต่เริ่มศึกษา โครงการฯ กทพ. ได้ให้ความสำคัญในด้านการจัดการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งโครงการฯ นี้จะช่วย ให้ชาวจังหวัดภูเก็ต และนักท่องเที่ยวใช้เวลาในการเดินทางที่น้อยลง

ในปัจจุบันบริบทของโลกเปลี่ยนไป ด้านเทคโนโลยี ด้านดิจิทัล ก็เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว ซึ่ง กทพ. มองถึงการเตรียมพร้อมรับกับการเป็น Digital/Smart Expressway เพื่อให้ทางพิเศษ พร้อมรับกับ Smart Car ในเวลาอันใกล้ โดย กทพ. ได้มีการหารือเบื้องต้นกับบริษัท หัวเว่ย เทคโนโลยี (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทชั้นนำด้านเทคโนโลยี ในยุคดิจิทัล เพื่อมาร่วมงานกันพัฒนาระบบ ให้รองรับกับการเป็น Digital/Smart Expressway

ในนามของผู้บริหารและพนักงาน กทพ. ขอขอบคุณผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน ที่ได้ให้ความเชื่อมั่น ความไว้วางใจเสมอมา พวกเราจะตั้งใจในการดำเนินธุรกิจให้มีความยั่งยืน สร้างรายได้ให้กับประเทศชาติ สร้างคุณค่าให้กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมทั้งเป็นส่วนหนึ่งในการร่วมพัฒนาสร้างความยั่งยืนให้กับโลก



นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข

ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

เกี่ยวกับรายงานฉบับนี้ ⁽²⁻³⁾

กทพ. ให้ความสำคัญในการดำเนินธุรกิจทางพิเศษสู่ความยั่งยืนทั้งในระดับประเทศและระดับสากล ที่ตอบสนองต่อความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม โดยพิจารณาบริบทด้านความยั่งยืนอย่างครอบคลุมทั้งในมิติเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม รวมถึงการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อให้องค์กรมีการพัฒนาอย่างยั่งยืน สอดคล้องตามวิสัยทัศน์ที่ว่า “มุ่งมั่นพัฒนาทางพิเศษ เพื่อให้บริการที่ดี มีความคุ้มค่า สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย อย่างยั่งยืน”

แนวทางการจัดทำรายงาน ⁽²⁻⁵⁾

กทพ. ได้จัดทำรายงานความยั่งยืนมาตั้งแต่ปี 2555 เพื่อสื่อสารผลการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่ครอบคลุมตามมิติด้านความยั่งยืน ได้แก่ ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม และด้านสิ่งแวดล้อม โดยรายงานฉบับนี้มีรอบการรายงานในปีงบประมาณ 2564 (1 ตุลาคม 2563 - 30 กันยายน 2564) ซึ่งเป็นการจัดทำรายงานความยั่งยืนตามมาตรฐาน GRI Standards แบบทางเลือกหลัก (Core Option) โดยรายงานความยั่งยืนฉบับนี้พิจารณาบนหลัก 4 ประการ ได้แก่

- บริบทความยั่งยืน (Sustainability Context)
- การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholder Inclusiveness)
- ประเด็นสาระสำคัญ (Materiality)
- ความสมบูรณ์ครบถ้วนของข้อมูล (Completeness)

ขอบเขตการรายงาน ^(2-2, 3-1)

ข้อมูลรายงานฉบับนี้เปิดเผยข้อมูลผลการดำเนินงานด้านความยั่งยืนในปี 2564 ครอบคลุมการดำเนินงานทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม รวมถึงการกำกับดูแลกิจการที่ดี และการพัฒนานวัตกรรมผลิตภัณฑ์และบริการ โดยพิจารณาจากประเด็นความเกี่ยวข้องทางธุรกิจ ความพร้อมของข้อมูลและผลกระทบต่อการดำเนินงานตลอดทั้งห่วงโซ่คุณค่าของ กทพ. โดยมีขอบเขตการรายงานครอบคลุมทั้งสำนักงานใหญ่ และทางพิเศษในความรับผิดชอบปัจจุบัน 8 สายทาง ทั้งนี้ไม่รวมการดำเนินงานของคู่ค้า ผู้รับจ้าง บริษัทร่วมสัมปทาน

ประเด็นสาระสำคัญของรายงานด้านความยั่งยืน ^(2-4, 2-12, 2-14, 3-1, 3-2)

กทพ. ได้วิเคราะห์ประเด็นสาระสำคัญที่นำมากำหนดเนื้อหาของรายงานความยั่งยืนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจทางพิเศษ โดยมีกระบวนการคัดเลือกประเด็นสาระสำคัญจากความต้องการ ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียแต่ละกลุ่ม ร่วมกับประเด็นสาระสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อองค์กร ตามมาตรฐานการรายงานความยั่งยืนของ GRI (Global Reporting Initiative : GRI Standards) โดยประกอบด้วยขั้นตอนดังต่อไปนี้

ขั้นตอนในการประเมินประเด็นสาระสำคัญด้านความยั่งยืน

ขั้นตอนที่ 1 การระบุหัวข้อสาระสำคัญ (Identification)

กทพ. พิจารณาการระบุหัวข้อสาระสำคัญที่ส่งผลให้เกิดความยั่งยืน (Material Topics) จากข้อมูลภายในและภายนอกองค์กร ที่อาจส่งผลกระทบต่อความยั่งยืนในการดำเนินธุรกิจในการกำกับดูแลเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยข้อมูลจากภายในและภายนอกที่นำมาพิจารณา ได้แก่

- ข้อมูลภายใน ได้แก่ เป้าหมายและทิศทาง ยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ ระบบงานของ กทพ. การประชุมเชิงปฏิบัติการร่วมกับผู้บริหารและพนักงานที่เกี่ยวข้อง และการบริหารจัดการความเสี่ยงที่อาจส่งผลกระทบต่อความยั่งยืนทั้งในระยะสั้นและระยะยาว
- ข้อมูลภายนอก ได้แก่ การทบทวนแนวโน้มทิศทางด้านความยั่งยืน กรอบการรายงานความยั่งยืน ตามมาตรฐานสากลของ Global Reporting Initiative ฉบับ GRI Standards และความเสี่ยงของโลก เป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนของโลก (Sustainable Development Goals : SDGs) เกณฑ์การประเมินความยั่งยืนองค์กรตามดัชนีความยั่งยืนดาวโจนส์ (Dow Jones Sustainability Index) หลัก 10 ประการของ United Nation Global Compact (UNGC) การเทียบประเด็นสาระสำคัญจากองค์กรที่มีรูปแบบการดำเนินงานกิจการคล้ายคลึงกัน ตลอดจนการทบทวนความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ขั้นตอนที่ 2 การจัดลำดับความสำคัญ (Prioritization)

เมื่อได้หัวข้อสาระสำคัญ (Material Topics) ตามมาตรฐาน GRI จากขั้นตอนการระบุประเด็นสำคัญ (Identification) ผู้อำนวยการกองทุกส่วนงานของ กทพ. จะเป็นผู้พิจารณา เพื่อจัดลำดับความสำคัญของหัวข้อสาระสำคัญ (Material Topics) ตามเกณฑ์มาตรฐาน GRI โดยนำเกณฑ์การให้คะแนนตามระดับความสำคัญสูง ปานกลาง และต่ำ โดยมีหลักการพิจารณาระดับความสำคัญใน 2 เรื่อง คือ

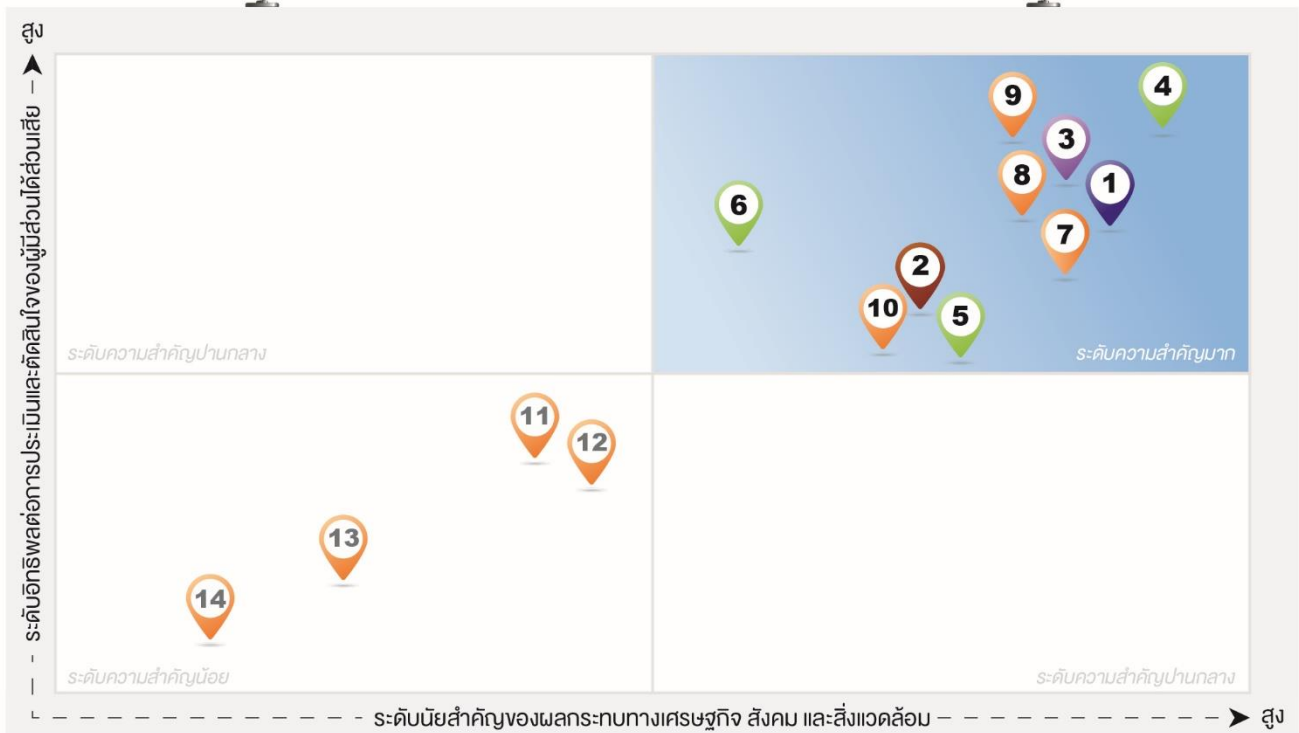
- ระดับนัยสำคัญของผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม
- ระดับอิทธิพลต่อการประเมินและตัดสินใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

โดยหัวข้อสาระสำคัญที่จะรายงานผลความยั่งยืน (Material Topics) ตามมาตรฐาน GRI ที่ผู้อำนวยการกองทุกส่วนงานพิจารณามีทั้งหมด 27 หัวข้อ เมื่อพิจารณาผลคะแนนของหัวข้อสาระสำคัญแล้วสามารถสรุปเป็น 14 ประเด็นหลัก (Material Aspects) ที่จะนำมารายงานความยั่งยืน

ขั้นตอนที่ 3 การทวนสอบประเด็นสำคัญ (Validation)

หลังจากที่ได้ประเด็นสาระสำคัญทั้งหมด 14 ประเด็น จากการให้คะแนนของผู้อำนวยการกองทุกส่วนงานของ กทพ. เพื่อทวนสอบความถูกต้อง ครบถ้วน ผู้อำนวยการฝ่ายทุกส่วนงานของ กทพ. จะพิจารณาอนุมัติและยืนยันประเด็นสาระสำคัญความยั่งยืนของ กทพ. ที่สะท้อนให้เห็นผลการดำเนินงานที่มีนัยสำคัญในด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมต่อองค์กร โดยประเด็นความยั่งยืนแสดงดังรูป

Matrix แสดงประเด็นสาระสำคัญด้านความยั่งยืน



ประเด็นสาระสำคัญด้านความยั่งยืน



1. การกำกับดูแลกิจการที่ดี



2. การพัฒนานวัตกรรมผลิตภัณฑ์และบริการ



มิติเศรษฐกิจ

3. ผลการดำเนินงานด้านเศรษฐกิจ



มิติสิ่งแวดล้อม

4. การปฏิบัติตามกฎหมาย
5. ประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ
6. การจัดซื้อจัดจ้างอย่างยั่งยืน



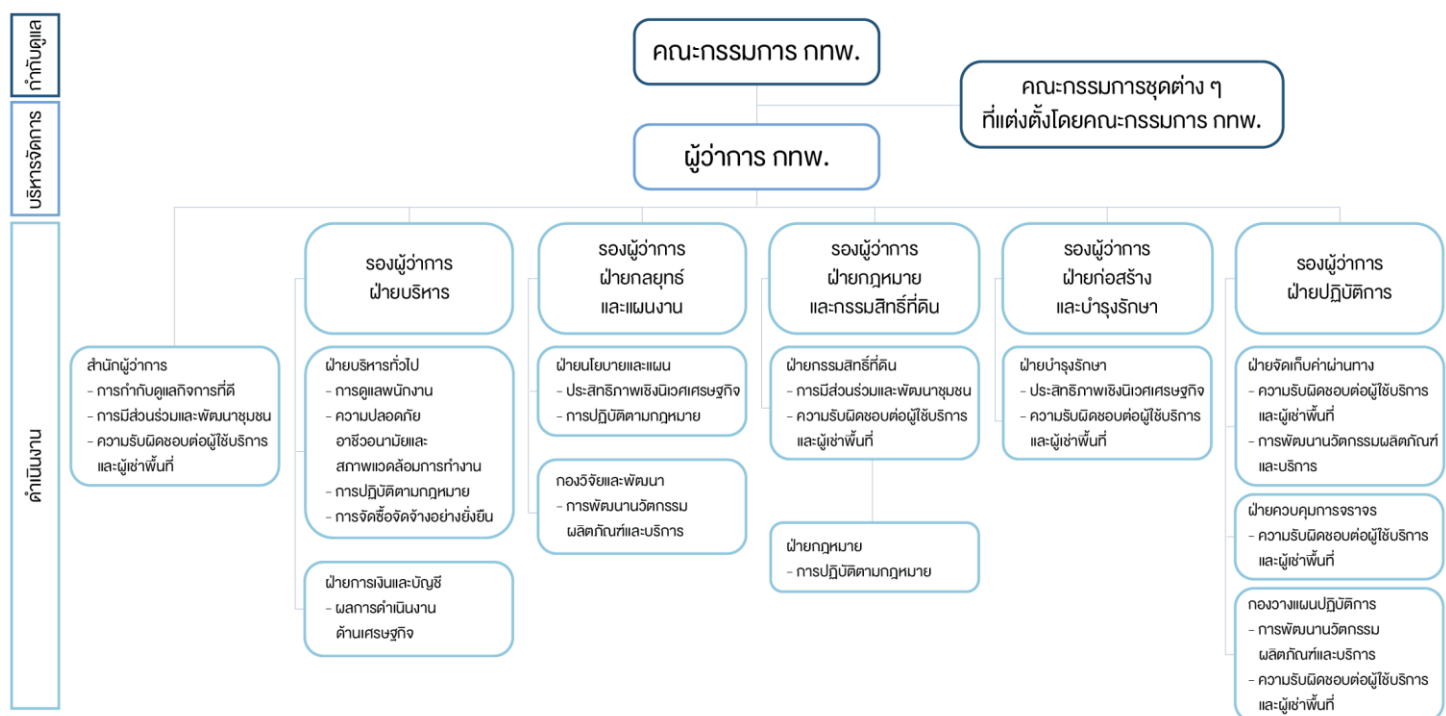
มิติสังคม

7. การดูแลพนักงาน
8. ความรับผิดชอบต่อผู้ให้บริการทางพิเศษและผู้เช่าพื้นที่
9. ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมการทำงาน
10. การมีส่วนร่วมและพัฒนาชุมชน
11. การช่วยเหลือที่เป็นธรรมแก่ผู้ถูกเวนคืน
12. แนวปฏิบัติด้านการรักษาความปลอดภัย
13. เสรีภาพในการสมาคม และการเจรจาต่อรองร่วมกัน
14. การสร้างเครือข่ายการทำงานร่วมกัน

ผลการทวนสอบประเด็นสาระสำคัญที่จะนำมากำหนดขอบเขตเนื้อหารายงานความยั่งยืน
ในปีงบประมาณ 2564 พบว่า ประเด็นสาระสำคัญ 14 ประเด็น มี 10 ประเด็นที่มีคะแนนอยู่ในระดับสูง
ตามลำดับ ดังนี้

1. การปฏิบัติตามกฎหมาย 
2. การกำกับดูแลกิจการที่ดี 
3. การดูแลพนักงาน 
4. ผลการดำเนินงานด้านเศรษฐกิจ 
5. ความรับผิดชอบต่อผู้ใช้บริการทางพิเศษและผู้เช่าพื้นที่ 
6. ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมการทำงาน 
7. ประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ 
8. การพัฒนานวัตกรรมผลิตภัณฑ์และบริการ 
9. การมีส่วนร่วมและพัฒนาชุมชน 
10. การจัดซื้อจัดจ้างอย่างยั่งยืน 

จากประเด็นสาระสำคัญในการพัฒนาอย่างยั่งยืนข้างต้น ทุกส่วนงานใน กทพ. มีส่วนร่วมส่งเสริมให้เกิด
การดำเนินงานอย่างยั่งยืน โดยมีหน่วยงานหลักต่าง ๆ ตามโครงสร้างองค์กรแต่ละสายงาน ดังนี้



ขั้นตอนที่ 4 การทบทวนประเด็นสำคัญ (Review)

กทพ. มุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจทางพิเศษโดยให้ความสำคัญในการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมอย่างต่อเนื่อง ดังนั้นเมื่อมีการเผยแพร่รายงานความยั่งยืนผ่านช่องทางต่าง ๆ เพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มได้รับข้อมูลผลการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. อย่างทั่วถึง อาทิ สื่อสิ่งพิมพ์ออนไลน์ เว็บไซต์ ทั้งนี้ในรายงานความยั่งยืน กทพ. ยังได้จัดให้มีช่องทางการให้ความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ เพื่อนำมาปรับปรุงแก้ไข พัฒนาการดำเนินงาน และเปิดเผยข้อมูลในเล่มรายงานในรอบปีถัดไป

สอบถามข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ ⁽²⁻³⁾

แผนกส่งเสริมกิจกรรมเพื่อสังคมและชุมชน กองกำกับดูแลกิจการที่ดี สำนักผู้ว่าการ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. เลขที่ 111 ถนนริมคลองบางกะปิ แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310
โทรศัพท์ : 0 2558 9800

โทรสาร : 0 2558 9788, 0 2558 9789

รู้จักการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (2-1, 2-6)

ประวัติความเป็นมา

กทพ. จัดตั้งขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2515 ตามประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 290 ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน 2515 เดิมเป็นรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงมหาดไทย ภายหลังการปฏิรูประบบราชการตั้งแต่วันที่ 3 ตุลาคม 2545 ได้มีการโอน กทพ. มาสังกัดกระทรวงคมนาคม และต่อมาได้มีการปรับปรุงกฎหมายโดยการประกาศใช้บังคับพระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550 มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 9 มกราคม 2551 ปัจจุบัน กทพ. มีอำนาจหน้าที่กระทำการภายใต้วัตถุประสงค์ ดังนี้

1. สร้างหรือจัดให้มีทางพิเศษด้วยวิธีใด ๆ ตลอดจนบำรุงและรักษาทางพิเศษ
2. ดำเนินงานหรือธุรกิจเกี่ยวกับทางพิเศษและธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับทางพิเศษหรือที่เป็นประโยชน์แก่ กทพ.

ทั้งนี้ “ทางพิเศษ” หมายความว่า ทางหรือถนนซึ่งจัดสร้างขึ้นหรือได้รับโอนหรือได้รับมอบไม่ว่าจะจัดสร้างในระดับพื้นดิน เหนือ หรือใต้พื้นดิน หรือพื้นน้ำ เพื่ออำนวยความสะดวกในการจราจรเป็นพิเศษ และให้หมายความรวมถึงสะพาน อุโมงค์ เรือสำหรับขนส่งรถข้ามฟาก ท่าเรือสำหรับขึ้นลงรถทางเท้า ที่จอดรถ เขตทางไหล่ทาง เชือกกันน้ำ ท่อ หรือทางระบายน้ำ กำแพงกันดิน รั้วเขตหลักระยะ สัญญาณจราจร เครื่องหมายจราจร อาคาร หรือสิ่งอื่นใดที่จัดไว้ในเขตทางเพื่ออำนวยความสะดวก หรือเพื่อความปลอดภัยเกี่ยวกับงานทางพิเศษ

วิสัยทัศน์

มุ่งมั่นพัฒนาทางพิเศษ เพื่อให้บริการที่ดี มีความคุ้มค่า สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัยอย่างยั่งยืน

ภารกิจ

1. จัดให้มีการพัฒนา/ปรับปรุงทางพิเศษให้เป็นไปตามมาตรฐานและปลอดภัย
2. บริการอย่างมีวัฒนธรรมและคุณค่าเพิ่ม
3. บริหารจัดการสินทรัพย์อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อเสริมสร้างศักยภาพการดำเนินธุรกิจทางพิเศษ และประโยชน์ต่อสังคม
4. พัฒนาระบบการบริหารจัดการและการลงทุนเพื่อเพิ่มมูลค่าองค์กร

ยุทธศาสตร์การดำเนินงาน

ยุทธศาสตร์ที่ 1 : ขยายโครงข่ายและให้บริการทางพิเศษอย่างยั่งยืน

ยุทธศาสตร์ที่ 2 : ใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์อย่างคุ้มค่า

ยุทธศาสตร์ที่ 3 : สร้างความยั่งยืนต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม

ยุทธศาสตร์ที่ 4 : สร้างสรรค์ กทพ. ให้เป็นองค์กรแห่งอนาคต

ที่ตั้งอาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. ⁽²⁻¹⁾

เลขที่ 111 ถนนริมคลองบางกะปิ แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310

โทรศัพท์: 0 2558 9800

โทรสาร: 0 2558 9788, 0 2558 9789

การให้บริการทางพิเศษ ⁽²⁻⁶⁾

กทพ. เป็นหน่วยงานที่มีภารกิจหลักในการแก้ปัญหาจราจร โดยการก่อสร้างทางพิเศษ ซึ่งช่วยสนับสนุนและเพิ่มประสิทธิภาพการพัฒนาด้านการขนส่งของประเทศมาโดยตลอด โดยปัจจุบันทางพิเศษในความรับผิดชอบของ กทพ. เปิดให้บริการทางพิเศษแล้ว จำนวน 8 สายทาง ระยะทางรวม 224.6 กิโลเมตร ดังนี้

ทางพิเศษในความรับผิดชอบปัจจุบัน

1. ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ระยะทาง 27.1 กิโลเมตร
2. ทางพิเศษศรีรัช ระยะทาง 38.4 กิโลเมตร
3. ทางพิเศษฉลองรัช รวมทางพิเศษสายรามอินทรา - อารณรังค์ ระยะทาง 18.7 กิโลเมตร และทางพิเศษสายรามอินทรา - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ระยะทาง 9.5 กิโลเมตร
4. ทางพิเศษอุดรรัถยา ระยะทาง 32.0 กิโลเมตร
5. ทางพิเศษบูรพาวิถี ระยะทาง 55.0 กิโลเมตร
6. ทางพิเศษสายบางนา-อารณรังค์ ระยะทาง 4.7 กิโลเมตร
7. ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) ระยะทาง 22.5 กิโลเมตร
8. ทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ระยะทาง 16.7 กิโลเมตร

มาตรฐานการจัดการที่ได้รับการรับรอง (2-28)



ทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษกาญจนาภิเษก
(บางพลี - สุวรรณคีรี)

ได้รับการรับรองระบบบริหารคุณภาพ ISO 9001:2015
สะดวก รวดเร็ว ถูกต้อง ประทับใจ ได้มาตรฐาน



ทางพิเศษฉลองรัช ทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์
และทางพิเศษบูรพาวิถี

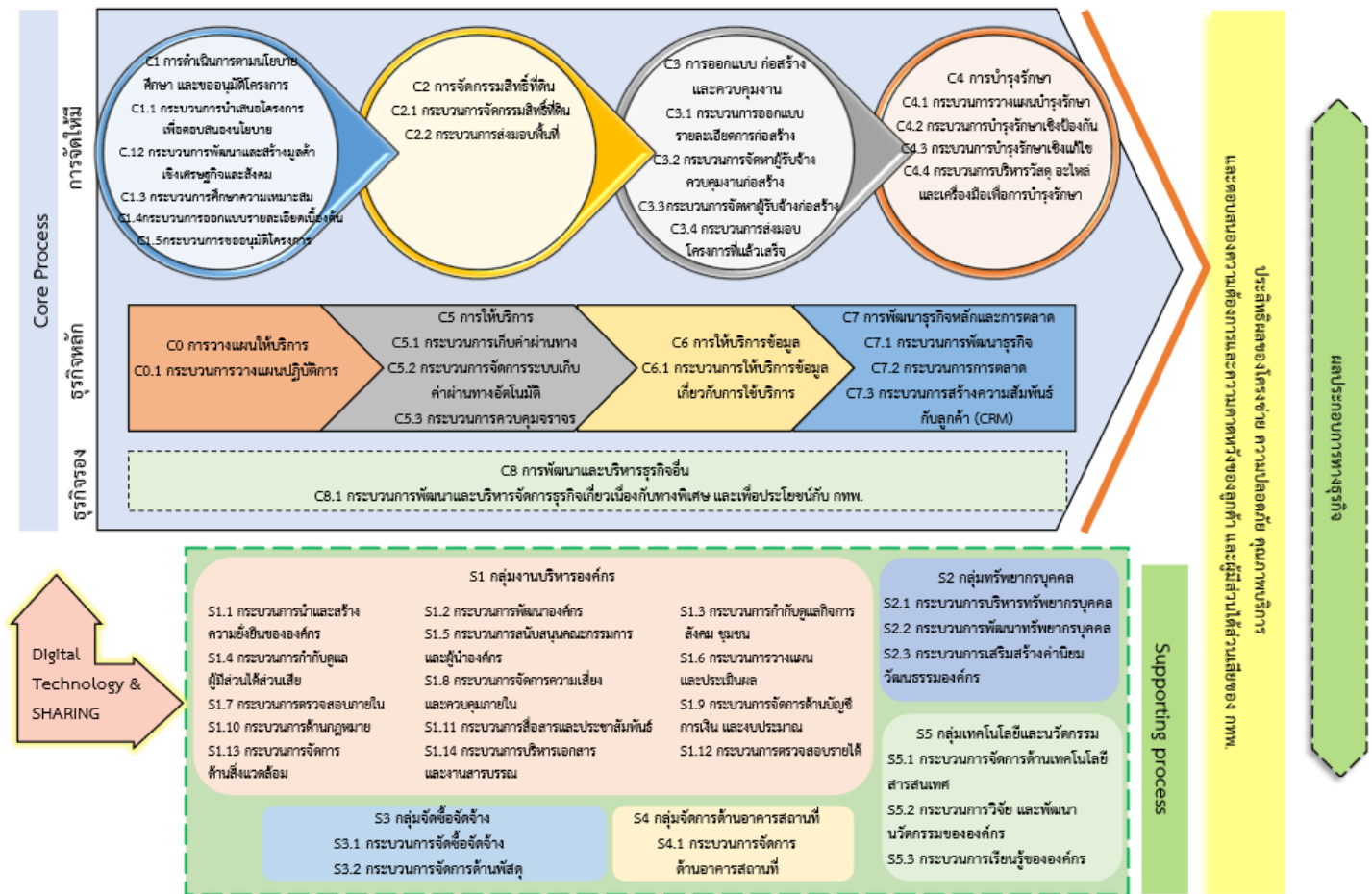
ได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO 14001:2015
ใช้ทรัพยากรประหยัด ปฏิบัติตามกฎหมาย ลดอุบัติเหตุ
ใส่ใจสิ่งแวดล้อม



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO/IEC 27001:2013
ระบบบริหารจัดการความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศ
ในขอบเขตของศูนย์คอมพิวเตอร์ (Data Center)
สำหรับการบริหารงานสำนักงาน (Back Office)
และระบบบริหารงานจัดการความมั่นคงปลอดภัย
สารสนเทศ ในขอบเขตของศูนย์คอมพิวเตอร์
(Data Center) สำหรับระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษ
(Front Office)

ระบบงานทางพิเศษแห่งประเทศไทย (2-6)



กทพ. ได้วิเคราะห์ระบบงานและกระบวนการทำงานที่สำคัญ โดยผู้บริหารระดับสูงและผู้เกี่ยวข้อง ร่วมพิจารณาปัจจัยนำเข้าต่าง ๆ อาทิ บริบทของ กทพ. ความสามารถพิเศษขององค์กร ความต้องการของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ข้อกำหนด กฎหมาย มาตรฐาน เป็นต้น ทำให้ได้ระบบงานและกระบวนการทำงานที่สำคัญ เพื่อให้การดำเนินงานของ กทพ. เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุด โดยสอดคล้องกับหลักการ และแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามที่กระทรวงการคลังกำหนด กทพ. ได้กำหนดระบบงานที่สำคัญ ออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

กระบวนการหลัก (Core Process)

กระบวนการหลัก (Core Process) ประกอบด้วยขั้นตอนหลักที่ก่อให้เกิดการสร้างและให้บริการทางพิเศษ เริ่มจากการศึกษาความเหมาะสม การขออนุมัติโครงการ การเวนคืนที่ดิน การออกแบบและก่อสร้างการ เปิดให้บริการรวมถึงการบำรุงรักษา (ตอบสนองความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย) โดยมี ระบบงานและกระบวนการที่สำคัญ ดังตาราง

ระบบงาน	กระบวนการ
การดำเนินการตามนโยบาย ศึกษาและ ขออนุมัติโครงการ	1. กระบวนการนำเสนอโครงการเพื่อตอบสนองนโยบาย 2. กระบวนการพัฒนาและสร้างมูลค่าเชิงเศรษฐกิจและสังคม 3. กระบวนการศึกษาความเหมาะสม 4. กระบวนการออกแบบรายละเอียดเบื้องต้น 5. กระบวนการขออนุมัติโครงการ
การจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	1. กระบวนการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน 2. กระบวนการส่งมอบพื้นที่
การออกแบบ ก่อสร้าง และควบคุมงาน	1. กระบวนการออกแบบรายละเอียดการก่อสร้าง 2. กระบวนการจัดหาผู้รับจ้างควบคุมงานก่อสร้าง 3. กระบวนการจัดหาผู้รับจ้างก่อสร้าง 4. กระบวนการส่งมอบโครงการที่แล้วเสร็จ
การบำรุงรักษา	1. กระบวนการวางแผนบำรุงรักษา 2. กระบวนการบำรุงรักษาเชิงป้องกัน 3. กระบวนการบำรุงรักษาเชิงแก้ไข 4. กระบวนการบริหารวัสดุ อะไหล่ และเครื่องมือเพื่อการบำรุงรักษา

ธุรกิจหลัก

ธุรกิจหลักของ กทพ. ภายใต้กระบวนการหลัก (Core Process) คือการให้บริการทางพิเศษโดยเก็บเงินค่าผ่านทาง ซึ่งถือเป็นรายได้หลักเกือบทั้งหมดของ กทพ. เริ่มจากการวางแผนให้บริการ การให้บริการ การเก็บข้อมูลด้านบริการรวมถึงการพัฒนาธุรกิจหลักและการตลาด (ลูกค้า) ประกอบไปด้วยระบบงานและกระบวนการ ดังตาราง

ระบบงาน	กระบวนการ
การวางแผนให้บริการ	1. กระบวนการวางแผนปฏิบัติการ
การให้บริการ	1. กระบวนการจัดเก็บค่าผ่านทาง 2. กระบวนการจัดการระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ 3. กระบวนการควบคุมจราจร
การให้บริการข้อมูล	1. กระบวนการให้บริการข้อมูลเกี่ยวกับการใช้บริการ
การพัฒนาธุรกิจหลักและการตลาด	1. กระบวนการพัฒนาธุรกิจ 2. กระบวนการการตลาด 3. กระบวนการสร้างความสัมพันธ์กับลูกค้า (CRM)

ธุรกิจรอง

ธุรกิจรองของ กทพ. คือการพัฒนาและบริหารธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับทางพิเศษหรือเพิ่มประโยชน์ให้กับ กทพ. เช่น การเช่าพื้นที่ใต้ทางพิเศษ จัดทำสวนสาธารณะเพื่อเป็นสาธารณประโยชน์ให้กับชุมชน ประกอบไปด้วยระบบงานและกระบวนการ ดังตาราง

ระบบงาน	กระบวนการ
การพัฒนาและบริหารธุรกิจอื่น	1. กระบวนการพัฒนาและบริหารจัดการธุรกิจเกี่ยวเนื่องกับทางพิเศษ และเพื่อประโยชน์กับ กทพ.

กระบวนการสนับสนุน (Supporting Process)

กระบวนการสนับสนุน (Supporting Process) เป็นกระบวนการที่คอยสนับสนุนกระบวนการหลักให้เป็นไปตามเป้าหมายขององค์กรได้แก่ กลุ่มงานบริหาร กลุ่มงานบุคคล กลุ่มงานจัดซื้อจัดจ้าง กลุ่มงานด้านอาคารและสถานที่ กลุ่มงานเทคโนโลยีนวัตกรรม โดยมีระบบงานและกระบวนการที่สำคัญ ดังตาราง

ระบบงาน	กระบวนการ
กลุ่มงานบริหารองค์กร	1. กระบวนการนำและสร้างความยั่งยืนขององค์กร 2. กระบวนการพัฒนาองค์กร 3. กระบวนการกำกับดูแลกิจการ สังคม ชุมชน 4. กระบวนการกำกับดูแลผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย 5. กระบวนการสนับสนุนคณะกรรมการและผู้นำองค์กร 6. กระบวนการวางแผนและประเมินผล 7. กระบวนการตรวจสอบภายใน 8. กระบวนการจัดการความเสี่ยงและควบคุมภายใน 9. กระบวนการจัดการด้านบัญชี การเงิน และงบประมาณ 10. กระบวนการด้านกฎหมาย 11. กระบวนการสื่อสารและประชาสัมพันธ์ 12. กระบวนการตรวจสอบรายได้ 13. กระบวนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม 14. กระบวนการบริหารเอกสารและงานสารบรรณ
กลุ่มทรัพยากรบุคคล	1. กระบวนการจัดการทรัพยากรบุคคล 2. กระบวนการพัฒนาทรัพยากรบุคคล 3. กระบวนการเสริมสร้างค่านิยม วัฒนธรรมองค์กร
กลุ่มจัดซื้อจัดจ้าง	1. กระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง 2. กระบวนการจัดการด้านพัสดุ

ระบบงาน	กระบวนการ
กลุ่มจัดการด้านอาคารสถานที่	1. กระบวนการจัดการด้านอาคารสถานที่
กลุ่มเทคโนโลยีและนวัตกรรม	1. กระบวนการจัดการด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ 2. กระบวนการวิจัย และพัฒนานวัตกรรมขององค์กร 3. กระบวนการเรียนรู้ขององค์กร

ซึ่งทั้ง กระบวนการหลัก (Core Process) และกระบวนการสนับสนุน (Supporting Process) มีการเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลกันเพื่อบริหารจัดการที่เป็นระบบและปรับปรุงหรือแก้ไข เพื่อพัฒนาการให้บริการที่ดีนำไปสู่ผลลัพธ์ที่ดีด้านธุรกิจ คุณภาพบริการและตอบสนองต่อความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

การบริหารความเสี่ยง (3-3, 2-12, 2-16, 2-23)

กทพ. มีพื้นฐานการดำเนินงานเพื่อพัฒนาคุณภาพการบริหารความเสี่ยงสอดคล้องกับองค์ประกอบหลักของกรอบแนวทางการบริหารความเสี่ยงที่ดี (COSO-ERM) รวมทั้งสนับสนุนให้องค์กรมีการบริหารความเสี่ยงเพื่อสร้างมูลค่าองค์กร (Value-Based Enterprise Risk Management : VBRM) แต่ กทพ. ยังคงต้องเผชิญกับสถานการณ์เสี่ยงต่าง ๆ ซึ่งผันแปรตามแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงและความไม่แน่นอนทั้งปัจจัยภายในและภายนอกองค์กรทำให้ กทพ.ต้องปรับปรุงการวางแผนการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในให้สอดคล้องภายใต้สภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงตลอดเวลา

กทพ. จึงได้จัดให้มีคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง เพื่อรับผิดชอบกำหนดนโยบายและกรอบการบริหารความเสี่ยง ตลอดจนติดตามและประเมินผลการบริหารความเสี่ยง และพิจารณาก่อนนำเสนอคณะกรรมการ กทพ. นอกจากนี้ ยังมีกองบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในทำหน้าที่รับผิดชอบดูแลกระบวนการบริหารความเสี่ยงขององค์กรโดยรวมพร้อมทั้งจัดทำคู่มือและแผนการบริหารความเสี่ยง เพื่อให้หน่วยงานต่าง ๆ ใช้เป็นแนวทางปฏิบัติสอดคล้องตามเกณฑ์ ภายใต้ระบบการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ (SE-AM)

โครงสร้างการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของ กทพ.

โครงสร้างการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของ กทพ. ประกอบด้วย คณะกรรมการและหน่วยงานที่รับผิดชอบกระบวนการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน ในทุกระดับ ดังนี้

ระดับองค์กร

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

ระดับปฏิบัติการ

การบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน : Risk Manager/Internal Control Manager (ผู้อำนวยการฝ่าย/สำนัก) Risk Coordinator/Internal Control Coordinator (ผู้อำนวยการกอง) Key User (หัวหน้าแผนก) และกองบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน

การส่งเสริมวัฒนธรรมในการบริหารความเสี่ยง

กทพ. ได้ส่งเสริมให้เกิดการดำเนินการสร้างความตระหนักเกี่ยวกับความสำคัญหรือความรู้ความเข้าใจของการบริหารความเสี่ยงในองค์กร ครอบคลุมทั้งคณะกรรมการ กทพ. คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง (RMC) ผู้บริหาร และพนักงาน

กทพ. กำหนดแนวทางการพัฒนาวัฒนธรรมความเสี่ยง (Risk Culture) ดังนี้

1. ใช้หลักการ ABC Model เป็นกรอบแนวทางในการสร้าง Risk Culture โดยในปีงบประมาณ 2564 กทพ. ได้ดำเนินการตามแนวทางเสริมสร้างวัฒนธรรมการบริหารความเสี่ยง ปีงบประมาณ 2564 ซึ่งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงในการประชุมครั้งที่ 3/2563 เมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2563 และคณะกรรมการ กทพ. ในการประชุมครั้งที่ 12/2563 เมื่อวันที่ 14 กันยายน 2563 ได้ให้ความเห็นชอบแล้วตามลำดับ
2. กำหนดวัฒนธรรมองค์กรอย่างเป็นระบบ มุ่งเน้นวัฒนธรรมความเสี่ยงเป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมองค์กร (SMILE) ช่วยผลักดันตอบสนองค่านิยม กทพ. “บริการที่ดี พัฒนาก้าวไกล ปลอดภัยในใสสะอาด” รวมทั้ง บูรณาการวัฒนธรรมที่สำคัญ 5 วัฒนธรรม : วัฒนธรรมองค์กร วัฒนธรรมการบริหารความเสี่ยง วัฒนธรรมองค์กรดิจิทัล วัฒนธรรมการเรียนรู้ และวัฒนธรรมนวัตกรรม ผ่านการกำหนดให้พฤติกรรมที่พึงประสงค์ของวัฒนธรรมการบริหารความเสี่ยงเป็นส่วนหนึ่งของพฤติกรรมที่พึงประสงค์ของวัฒนธรรมองค์กร ช่วยขับเคลื่อนเป้าหมายของความสามารถด้านการบริหารความเสี่ยงองค์กร คือ การปรับตัว การฟื้นตัว และการคงตัว (3R: Revolution, Revitalization, Robustness) สนับสนุนการเสริมสร้างวัฒนธรรมองค์กร ช่วยผลักดันค่านิยมของ กทพ. และประเมินผลเพื่อนำไปปรับปรุงผลการดำเนินงาน
3. มีกระบวนการในการสร้างวัฒนธรรมองค์กรด้านความเสี่ยงที่ส่งเสริมค่านิยมองค์กรไว้อย่างชัดเจน ภายใต้แนวทางการเสริมสร้างวัฒนธรรมการบริหารความเสี่ยง ปีงบประมาณ 2564 ประกอบด้วย 4 องค์ประกอบ คือ
 - 3.1 ผู้นำองค์กร : สนับสนุนให้มีความรู้ความเข้าใจการบริหารความเสี่ยง มอบนโยบาย กำหนดทิศทางและผลักดันให้การปฏิบัติเกิดขึ้นจริง รวมทั้งมีความพร้อมตอบสนองและจัดการกับข่าวเชิงลบ/วิกฤตการณ์ (สนับสนุน S และ E เพื่อผลักดันบริการที่ดี/พัฒนาก้าวไกล)
 - 3.2 การตัดสินใจ : พัฒนาระบบสนับสนุนการตัดสินใจของผู้บริหารและพัฒนาระบบแรงจูงใจบุคลากร สร้างความตระหนักและให้ความสำคัญกับการบริหารความเสี่ยงแบบบูรณาการ (สนับสนุน L และ E เพื่อผลักดันบริการที่ดี/พัฒนาก้าวไกล/ภาพลักษณ์ใสสะอาด)
 - 3.3 การกำกับดูแลกิจการ : บริหารความเสี่ยงตามแนวทาง iGRC (สนับสนุน I และ E เพื่อผลักดันบริการที่ดี/พัฒนาก้าวไกล/ภาพลักษณ์ใสสะอาด)
 - 3.4 สมรรถนะ : พัฒนาศักยภาพด้านการบริหารความเสี่ยง (สนับสนุน E และ M เพื่อผลักดันบริการที่ดี/พัฒนาก้าวไกล)

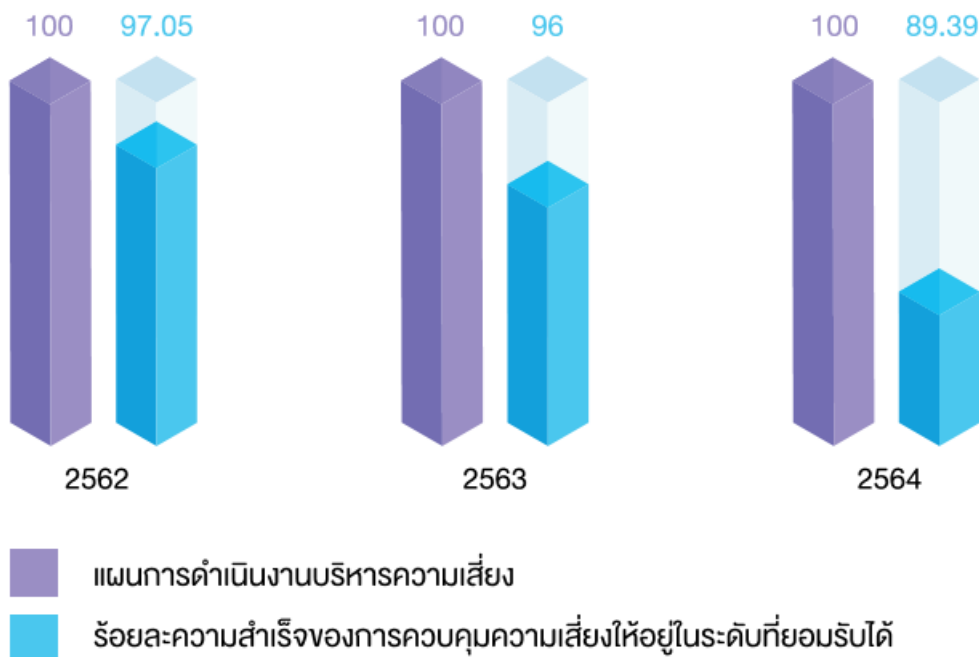
ผลการบริหารความเสี่ยง ประจำปี 2564 มีรายละเอียด ดังนี้

ความเสี่ยง	สาเหตุความเสี่ยง	แผนการจัดการ	ระดับ ความ รุนแรง ณ ไตรมาส 4	มาตรการดำเนินงาน
1.การบริหาร จัดการผู้มีส่วนได้ ส่วนเสีย	1.1 การบริหารจัดการ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย กลุ่มลูกค้า	แผนบริหาร ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	น้อย	บรรลุเป้าหมาย แต่ต้องเฝ้า ระวังและต้องเพิ่มเติมการ ควบคุมภายในเชิงเฝ้าระวังและ เตือนภัย (รายเดือน) ในปีต่อไป
	1.2 การบริหารจัดการ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย กลุ่มอื่น		น้อย	บรรลุเป้าหมาย แต่ต้องเฝ้า ระวังและต้องเพิ่มเติมการ ควบคุมภายในเชิงเฝ้าระวังและ เตือนภัย (รายเดือน) ในปีต่อไป
2.ความมั่นคง ทางพิเศษ	2.1 การบริหารงาน จราจรบนทางพิเศษ	แผนบริหาร ทางพิเศษ	น้อย	บรรลุเป้าหมาย แต่ต้องเฝ้า ระวังและต้องเพิ่มเติมการ ควบคุมภายในเชิงเฝ้าระวังและ เตือนภัย (รายเดือน) ในปีต่อไป
	2.2 การจัดการ อุบัติเหตุ		น้อย	บรรลุเป้าหมาย แต่ต้องเฝ้า ระวังและต้องเพิ่มเติมการ ควบคุมภายในเชิงเฝ้าระวังและ เตือนภัย (รายเดือน) ในปีต่อไป
3. การพัฒนา องค์กร	3.1 การจัดการ ทรัพยากรบุคคล	แผนบริหาร องค์กร	ปานกลาง	ความเสี่ยงที่ต้องเฝ้าระวังและ ดำเนินการจัดการต่อเนื่อง โดยต้องกำหนดการจัดการ ความเสี่ยง (รายเดือน) ในปี ต่อไป
	3.2 การพัฒนา ด้านดิจิทัล		ปานกลาง	ความเสี่ยงที่ต้องเฝ้าระวังและ ดำเนินการจัดการต่อเนื่อง โดยต้องกำหนดการจัดการ ความเสี่ยง (รายเดือน) ในปี ต่อไป

ความเสี่ยง	สาเหตุความเสี่ยง	แผนการจัดการ	ระดับ ความ รุนแรง ณ ไตรมาส 4	มาตรการดำเนินงาน
	3.3 การจัดการ นวัตกรรม	แผนบริหาร องค์กร (ต่อ)	ปานกลาง	ความเสี่ยงที่ต้องเฝ้าระวังและ ดำเนินการจัดการต่อเนื่อง โดยต้องกำหนดการจัดการ ความเสี่ยง (รายเดือน) ในปี ต่อไป
4. ผลการ ดำเนินงาน	4.1 การจัดการ ด้านรายได้	แผนบริหารคุณค่า องค์กร	ปานกลาง	ความเสี่ยงที่ต้องเฝ้าระวังและ ดำเนินการจัดการต่อเนื่อง โดยต้องกำหนดการจัดการ ความเสี่ยง (รายเดือน) ในปี ต่อไป
	4.2 การจัดการด้าน ต้นทุน		น้อย	บรรลุเป้าหมาย แต่ต้องเฝ้า ระวังและต้องเพิ่มเติมการ ควบคุมภายในเชิงเฝ้าระวังและ เตือนภัย (รายเดือน) ในปีต่อไป

พบว่า ร้อยละความสำเร็จของการจัดการความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ คิดเป็นร้อยละ 100

ร้อยละความสำเร็จของการจัดการความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้



นอกเหนือจากการดำเนินงานตามแนวทางบริหารจัดการความเสี่ยงแล้ว กทพ. ยังจัดให้มีการอบรมด้านการบริหารความเสี่ยงในแผนพัฒนาบุคลากร ประจำปี 2564 โดยมีเป้าหมายเพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจด้านความเสี่ยง และ เสริมสร้างบรรยากาศและวัฒนธรรมการบริหารความเสี่ยง อาทิ หลักสูตร โครงการสัมมนาการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ กทพ. สู่ความเป็นเลิศอย่างยั่งยืน การประชุมเชิงปฏิบัติการเรื่อง การสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับระบบประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจใหม่ (Enables) ด้านการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน หลักสูตรการเสริมสร้างวัฒนธรรมการบริหารความเสี่ยง และหลักสูตรการบริหารความเสี่ยง (Risk Management) เป็นต้น โดยจัดอบรมให้กับกลุ่มผู้บริหาร และพนักงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงดำเนินการตามแนวทางเสริมสร้างวัฒนธรรมการบริหารความเสี่ยง (Risk Culture) ที่สอดคล้องกับ 4 องค์ประกอบ ได้แก่ ผู้นำองค์กร (Tone at the top) การตัดสินใจ (Decision-making) การกำกับดูแลกิจการ (Governance) และสมรรถนะ (Competency) อันจะส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมายขององค์กรต่อไป

สรุปผลการดำเนินงานด้านความยั่งยืนที่สำคัญ ปี 2564

มิติเศรษฐกิจ



รายได้รวม
16,834.30
ล้านบาท



เงินบริจาคการกุศล
4.08
ล้านบาท



ค่าจ้าง สวัสดิการพนักงาน
2,924.19
ล้านบาท

EBITDA 7,284.44 ล้านบาท



ผลการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใส
ในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (ITA)
อยู่ในระดับ **A**

จำนวนเหตุการณ์การทุจริต



0 ครั้ง

มิติสิ่งแวดล้อม

- การปล่อยก๊าซเรือนกระจก

63,751,067 กิโลกรัมคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า

- ค่าประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ

4.18 คณ/กิโลกรัมคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า



จำนวน/มูลค่าการถูกปรับอย่างมีนัยสำคัญ
กรณีละเมิดกฎหมายด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม = **0** ครั้ง

มิติสังคม

จัดฝึกอบรมตามแผนพัฒนาบุคลากร

เป้าหมาย ไม่น้อยกว่า **34** หลักสูตร

ผลการดำเนินงาน **41** หลักสูตร



แผนพัฒนาบุคลากรรายบุคคล (IDP)
สามารถดำเนินการได้ตามแผน
ร้อยละ **100**



ความสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการ
(Action Plan) ในงานความปลอดภัย อาชีวอนามัย
และสภาพแวดล้อมการทำงาน
ร้อยละ **100**

- ข้อร้องเรียนจากชุมชน = **0** ครั้ง
- ข้อร้องเรียนกรณีการเลือกปฏิบัติ = **0** ครั้ง
- ข้อร้องเรียนการละเมิดข้อมูลส่วนบุคคล = **0** ครั้ง
- เหตุการณ์หรือข้อร้องเรียน
ในด้านการละเมิดสิทธิมนุษยชน = **0** ครั้ง



ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (2-29, 2-30)

การสร้างสัมพันธ์ที่ดีกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียถือเป็นปัจจัยสำคัญปัจจัยหนึ่งที่จะช่วยส่งเสริมในการสร้างคุณค่าทางธุรกิจระยะยาว กทพ. จึงมีความตั้งใจ มุ่งมั่นในการดูแลผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยการพัฒนาแนวทางเพื่อสร้างช่องทางการสื่อสารกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย แลกเปลี่ยนข้อมูล ข้อคิดเห็น รวมถึงให้ความสำคัญต่อการรับฟังความคิดเห็น ข้อกังวลและทัศนคติของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียแต่ละกลุ่มในทุกกระบวนการ เพื่อกำหนดแนวทางในการตอบสนองความต้องการได้อย่างเหมาะสม และนำข้อมูลที่ได้จากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมาพัฒนา ปรับปรุงกระบวนการทำงาน ซึ่งนำไปสู่การพัฒนาความสัมพันธ์เชิงบวก รวมถึงสร้างความเชื่อมั่นไว้วางใจ และสร้างคุณค่าร่วมกันระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับ กทพ.

กทพ. มีแนวทางในการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียสอดคล้องกับแนวทางมาตรฐานสากลของการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย AA1000 Stakeholder Engagement Standard (AA1000SES) ทำให้สามารถรวบรวม วิเคราะห์ ติดตามและรายงานผลการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้อย่างเป็นระบบ รวมทั้งสามารถกำหนดทิศทางและกระบวนการดำเนินงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการประเด็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย การบริหารจัดการความเสี่ยงและภาพลักษณ์องค์กร ตลอดจนการแสดงถึงความโปร่งใสในกระบวนการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

กทพ. ได้แบ่งกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียออกเป็น 7 กลุ่ม ดังนี้

1. ลูกค้า
2. ภาครัฐในฐานะเจ้าของ
3. บุคลากร
4. ผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน
5. คู่ค้า/คู่ความร่วมมือ
6. ชุมชนรอบเขตทางพิเศษ
7. สังคม

โดยในปี 2564 กทพ. ได้มีการสร้างการมีส่วนร่วมและบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียผ่านการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทพ. และแผนงานอื่น ๆ เพื่อสร้างความสัมพันธ์อันดี และดำเนินการตอบสนองต่อความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกลุ่มต่าง ๆ ดังนี้

ตารางความต้องการ ความคาดหวัง แนวทางการมีส่วนร่วม การตอบสนองต่อกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ความต้องการและคาดหวัง ต่อการดำเนินงาน กทพ.	แนวทางการมีส่วนร่วม	การตอบสนองต่อ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
ภาครัฐในฐานะเจ้าของ	-ด้านการดำเนินงานเพื่อชุมชนและสังคม คือ การใช้ทรัพยากรของ กทพ. (พื้นที่ใต้เขตทางพิเศษ) ให้เกิดประโยชน์ในด้านการให้บริการส่วนรวม อย่างเป็นรูปธรรม -ข้อเสนอแนะอื่น ๆ คือ การสร้างภาพลักษณ์ในการประชาสัมพันธ์ข่าวสารด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. ต่อประชาชนมากขึ้น โดยเฉพาะการเป็นหน่วยงานต้นแบบในการให้บริการประชาชนด้วยคุณภาพที่เป็นเลิศ และการสร้างความตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อสังคมให้แก่บุคลากร	-ประสานงานระหว่างหน่วยงานในสายงานที่รับผิดชอบ -ปรึกษาหารือเพื่อแลกเปลี่ยนความเห็น รวมถึงชี้แจงข้อแนะนำร่วมกันเพื่อการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ -การสำรวจภาพลักษณ์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคม -สานเสวนาเพื่อการพัฒนาความสัมพันธ์กับหน่วยงานพันธมิตรทั้งภาครัฐและเอกชน	-ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์ โปร่งใส คำนึงถึงประโยชน์ของประชาชนและภาครัฐเสมอ -ดำเนินงานได้ตามเป้าหมายขององค์กรและตามนโยบายที่ได้รับมอบหมาย -จัดกิจกรรมตามแผนการพัฒนความสัมพันธ์กับหน่วยงานพันธมิตรทั้งภาครัฐและเอกชน
บุคลากร	-ด้านการให้บริการทางพิเศษ คือ การวางแผนการทำงานที่มีประสิทธิภาพและสามารถลดปัญหาการจราจรบนทางพิเศษในชั่วโมงเร่งด่วนได้จริง -การปรับปรุงอาคารด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ควรเน้นและพัฒนาการประชาสัมพันธ์ข่าวสารของ กทพ. แก่ประชาชนให้มากขึ้น -ด้านการดำเนินงานเพื่อสังคมและชุมชน คือ การพัฒนาพื้นที่รอบเขตทางพิเศษเพื่อสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชนรอบเขตทางพิเศษ	-เสียงตามสาย (EXAT Sound) -การสัมมนา และการอบรมเพื่อพัฒนาศักยภาพในการดำเนินงาน -การสำรวจความผูกพันระหว่างเจ้าหน้าที่ทุกระดับในองค์กร -กิจกรรมเสริมสร้างความสัมพันธ์ภายใน กทพ. เช่น กิจกรรมแข่งขันกีฬาภายในหน่วยงาน เป็นต้น	-ประชุมร่วมกันเพื่อทบทวนการวางแผนสืบทอดตำแหน่ง และจัดทำหลักเกณฑ์ในการหมุนเวียนงานเพื่อพัฒนาศักยภาพในการดำเนินงาน -จัดกิจกรรมสร้างความสัมพันธ์ภายใน กทพ. -จัดกิจกรรมเสริมสร้างศักยภาพการทำงานร่วมกัน -จัดกิจกรรมทบทวนและพัฒนาสิทธิประโยชน์และสวัสดิการ -การพัฒนาความรู้และความสามารถของบุคลากร

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ความต้องการและคาดหวังต่อการดำเนินงาน กทพ.	แนวทางการมีส่วนร่วม	การตอบสนองต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
บุคลากร (ต่อ)	การช่วยเหลือชุมชนที่ได้รับผลกระทบด้านความเสียหายของที่อยู่อาศัย การสร้างรายได้ให้กับประชาชนในพื้นที่รอบเขตทางพิเศษ การสนับสนุนทุนการศึกษาให้กับเยาวชน การให้ความรู้แก่ชุมชนเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนนกับ กทพ. รวมถึงจัดสรรพื้นที่จอดรถในชุมชนอย่างเป็นระเบียบ -ด้านสิ่งแวดล้อม คือ การสำรวจผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากมลพิษทางอากาศ การลดมลพิษทางอากาศและทางเสียง การปลูกต้นไม้เพื่อลดมลภาวะทางอากาศ และการตรวจวัดฝุ่นละอองบริเวณรอบเขตทางพิเศษ -ด้านสวัสดิการบุคลากร คือ การให้สวัสดิการส่วนลดค่าผ่านทาง การให้สวัสดิการการรักษาพยาบาล การเพิ่มโบนัส การพัฒนาสวัสดิการให้เทียบเท่าข้าราชการและการให้สวัสดิการด้านที่พักอาศัย -ข้อเสนอแนะอื่น ๆ คือ การแสดงถึงความโปร่งใสและตรวจสอบได้ในการดำเนินงาน การจัดกิจกรรมสานสัมพันธ์ภายในองค์กร การส่งเสริมกิจกรรมในวันสำคัญต่าง ๆ สำหรับบุคลากร และการสร้างความเท่าเทียมในการทำงานและสวัสดิการระหว่างพนักงานและลูกจ้างในองค์กร	-การสื่อสารและแจ้งข่าวประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทางออนไลน์ เช่น Facebook กทพ. หอกระจายข่าว EXAT Society Official Line -เข้าร่วมกิจกรรมการอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับ Eco-Efficiency -สานเสวนาเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการพัฒนาสภาพแวดล้อมในการทำงานด้านความปลอดภัย และอาชีวอนามัย -จัดประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนและเผยแพร่ความรู้เรื่องจรรยาบรรณในการดำเนินงาน -จัดประชุมสำหรับการพัฒนาความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องและดำเนินการข้อพิพาทและคดี -สร้างความสัมพันธ์กับหน่วยงานภายในองค์กรเพื่อพัฒนางาน ตรวจสอบภายใน -รับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับการดำเนินงานของ กทพ. จากบุคลากร -เพิ่มช่องทางการสื่อสารกับบุคลากรด้านการเบิกจ่าย -พัฒนาความรู้และทักษะด้านเทคโนโลยีดิจิทัลให้แก่บุคลากร -จัดทำแผนบริหารความเสี่ยง (ระดับองค์กรและระดับสายงาน)	-การวางแผน การจัดประชุม และการจัดอบรมเพื่อทำความเข้าใจและหารือในรายละเอียดกิจกรรมและเลือกองค์กรที่ยินดีจะให้ศึกษาดูงาน และสามารถถ่ายทอดองค์ความรู้แบ่งปันประสบการณ์ -ทบทวนและพัฒนาแผนการดำเนินงานให้สอดคล้องกับสภาพปัจจุบันและอนาคตของ กทพ. หาแนวทางที่ดีและมีประสิทธิภาพ สามารถนำความเห็นความต้องการของพนักงาน/ลูกจ้างมาใช้ในการพัฒนาแผนได้อย่างครอบคลุม -วางแผน จัดประชุมผู้ที่เกี่ยวข้องเพื่อทำความเข้าใจและป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาในการดำเนินงานและการเผยแพร่ความรู้เพื่อให้พนักงานตระหนักถึงความสำคัญของการมีจรรยาบรรณผ่านช่องทางอื่น ๆ -วางแผน การจัดประชุม การจัดอบรมเพื่อทำความเข้าใจในความสำคัญ ประโยชน์ของการเรียนรู้ สร้างความคาดหวังร่วมกันและการพัฒนาองค์ความรู้ของตนเองในด้านกฎหมาย -การจัดประชุมผู้ที่เกี่ยวข้อง การสื่อสารระยะเวลาที่เป็นการดำเนินการล่วงหน้าและการทำความเข้าใจกับพนักงานเพื่อให้เห็นถึงประโยชน์ของการปรับปรุงการดำเนินการและความสำคัญของการคิดเห็นของพนักงานที่จะนำมาใช้ในการปรับปรุง

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ความต้องการและคาดหวังต่อการดำเนินงาน กทพ.	แนวทางการมีส่วนร่วม	การตอบสนองต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
บุคลากร (ต่อ)		-ศึกษาวิจัยและพัฒนาการดำเนินงาน	-วางแผนแนวทางการประชาสัมพันธ์ เพื่อให้พนักงาน/ลูกจ้างสามารถรับทราบ และเข้าถึงช่องทางในการสื่อสารด้านการเบิกจ่ายที่เพิ่มขึ้น -ชี้แจงทำความเข้าใจกับพนักงานและกำหนดกลุ่มเป้าหมาย หลักสูตร การอบรมให้มีความสอดคล้องเหมาะสมเพื่อให้เป็นประโยชน์ และยอมรับการเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยีดิจิทัล
คู่ค้า/คู่ความร่วมมือ	-ด้านการให้บริการทางพิเศษ คือการปรับลดราคาค่าผ่านทางพิเศษ การวางโครงสร้างทางพิเศษให้เกิดประสิทธิภาพในการระบายรถที่ดีเยี่ยมและคุ้มค่างบเงินค่าผ่านทางพิเศษที่จ่ายไป -ด้านการประชาสัมพันธ์ คือ การประชาสัมพันธ์กิจกรรมด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. และปรับปรุงการประชาสัมพันธ์ต่าง ๆ ของ กทพ. ให้เข้าถึงบุคคลทั่วไปได้ง่ายยิ่งขึ้น -ข้อเสนอแนะอื่น ๆ คือ การพิจารณาคัดเลือกคู่ค้าเพื่อดำเนินงานที่เป็นธรรม ขั้นตอนการเบิกจ่ายและการดำเนินงานที่รวดเร็วมากยิ่งขึ้น ค่าปรับและการบวกภาษีมูลค่าเพิ่มควรเป็นไปตามข้อกำหนดกำหนด ดำเนินงานตาม TOR ที่ระบุไว้ ไม่ทำให้คู่ค้าได้รับผลกระทบ ไม่เอาเปรียบคู่ค้า	-ประสานงานระหว่างหน่วยงานที่จัดซื้อจัดจ้างและคู่ค้า/คู่ความร่วมมือ -การสำรวจภาพลักษณ์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคม -จัดประชุมประสานความร่วมมืออย่างต่อเนื่องสม่ำเสมอ -สานเสวนาเพื่อพัฒนาความสัมพันธ์กับหน่วยงานพันธมิตรทั้งภาครัฐและเอกชน -จัดกิจกรรมเพื่อเสริมสร้างเครือข่ายอย่างต่อเนื่องสม่ำเสมอ	-ปฏิบัติและดำเนินธุรกิจต่อคู่ค้าอย่างเป็นธรรม -เคารพและปฏิบัติตามเงื่อนไขที่สัญญาได้กำหนดไว้ -การจัดประชุม การจัดกิจกรรม และการสร้างความสัมพันธ์ต่อเนื่อง สม่ำเสมอ

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ความต้องการและคาดหวังต่อการดำเนินงาน กทพ.	แนวทางการมีส่วนร่วม	การตอบสนองต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
คู่ค้า/คู่ความร่วมมือ (ต่อ)	ในการทำงาน การคืนประโยชน์ให้กับสังคม และการดำเนินงานตามเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) ค่อนข้างเป็นไปได้ยากในสังคมไทย		
ลูกค้า	-ด้านการให้บริการทางพิเศษ คือ การพัฒนาระบบแอปพลิเคชันของ กทพ. ให้ใช้งานง่ายยิ่งขึ้น การเพิ่มช่องทางในการประชาสัมพันธ์ข่าวสารของ กทพ. การลดอัตราค่าผ่านทางพิเศษ การแก้ไขปัญหาการติดบนทางพิเศษ การให้บริการระบบ Easy Pass อย่างมีความเสถียร การขยายจุดให้บริการสาธารถูปการอย่างทั่วถึง การดูแลความปลอดภัยบนท้องถนน การลดจำนวนด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษให้น้อยลงและการเพิ่มช่องเก็บค่าผ่านทางพิเศษ -ด้านการดำเนินงานเพื่อชุมชนและสังคม คือ การรับผิดชอบต่อผู้ถูกเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ การสร้างรายได้ให้กับชุมชนรอบเขตทางพิเศษ การสนับสนุนทุนการศึกษา การดูแลคุณภาพชีวิตของชุมชนที่อยู่ใกล้การก่อสร้างทางพิเศษ -ด้านสิ่งแวดล้อม คือ การสนับสนุนงบประมาณพัฒนาด้านสิ่งแวดล้อมตามบริเวณจุดพักรถและการลดมลภาวะทางอากาศบริเวณทางพิเศษ	-ด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ -ศูนย์บริการข้อมูลผู้ใช้บริการทางพิเศษ (EXAT Call Center) โทร. 1543 -ศูนย์ข้อมูลข่าวสารของ กทพ. -ศูนย์บริการที่เดียวเบ็ดเสร็จ (One Stop Service Center) -การให้บริการ ณ อาคารฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดิน -การรับฟังความคิดเห็นและสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทางพิเศษ -กิจกรรมสร้างความสัมพันธ์กับผู้ใช้บริการทางพิเศษเพื่อความกระชับมิตรที่ดี -สื่อสิ่งพิมพ์ วิทยุ โทรทัศน์ -ติดป้ายสัญญาณและป้ายประชาสัมพันธ์ต่าง ๆ รอบ ๆ พื้นที่เพื่อความสะดวกในการเดินทางและปลอดภัยต่อผู้ใช้บริการทางพิเศษ -โครงการอำนวยความสะดวกและปลอดภัยเพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนในช่วงเทศกาลของไทย	-การจัดการจราจรให้มีประสิทธิภาพ รวมทั้งมีป้ายจราจรอัจฉริยะ แสดงภาพการจราจรเพื่อเป็นข้อมูลสำหรับการวางแผนการเดินทางแก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษ -เพิ่มศักยภาพของบัตร Easy Pass ให้มีประสิทธิภาพในการใช้งานดียิ่งขึ้น และขยายบริการให้สามารถใช้จ่ายผ่านระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ รวมถึงใช้จ่ายในร้านสะดวกซื้อต่าง ๆ ได้ -ลดค่าสมัครใช้บัตร Easy Pass และเติมเงินสำรองค่าผ่านทางพิเศษ -การยกเว้นค่าผ่านทางในวันหยุดพิเศษ -การพัฒนา Application EXAT Traffic เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษ -ปรับปรุงทางกายภาพและบำรุงรักษาทางให้มีความปลอดภัยแก่ผู้ใช้บริการ -การนำผลการสำรวจความพึงพอใจผู้ใช้บริการทางพิเศษมาปรับปรุงการดำเนินงาน -วางแผนงานกำหนดกิจกรรมให้มีความเหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมาย และจัดทำใบตอบรับการเข้าร่วม

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ความต้องการและคาดหวังต่อการดำเนินงาน กทพ.	แนวทางการมีส่วนร่วม	การตอบสนองต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
ลูกค้า (ต่อ)	-ข้อเสนอแนะอื่น ๆ คือ การบริหารองค์กรอย่างเป็นธรรม การแสดงความโปร่งใสในการดำเนินงานของ กทพ. และการควบคุมวัสดุที่ใช้งานในการก่อสร้างทางพิเศษให้มีมาตรฐาน รวมทั้งการควบคุมน้ำหนักบรรทุกทุกให้อีกต้องในการใช้บริการทางพิเศษ	-สานเสวนาเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับผู้ใช้บริการทางพิเศษผ่านช่องทางออนไลน์ เช่น EXAT Portal Mobile Application, EXAT Traffic Application, EXAT SIMAP Plus Application และเว็บไซต์ ของ กทพ. (www.exat.co.th) เป็นต้น	กิจกรรม พร้อมทั้งประสานงานกับผู้ใช้บริการทางพิเศษกลุ่มเป้าหมายก่อนดำเนินกิจกรรม -วางแผน วิเคราะห์ และวิจัยเพื่อทำความเข้าใจความต้องการของผู้ใช้บริการทางพิเศษและสามารถวางกลยุทธ์ที่ตอบสนองต่อความต้องการในเรื่องการใช้งานบัตร Easy Pass
ผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน	-ด้านการให้บริการทางพิเศษ คือ การลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณทางพิเศษ -ด้านการดำเนินงานเพื่อสังคมและชุมชน คือ การสร้างความเข้าใจกับชุมชนและสังคม รวมถึงการรับฟังความคิดเห็นจากชุมชนหรือกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งก่อนและหลังการดำเนินงานโครงการด้านความรับผิดชอบต่อสังคม -ด้านสิ่งแวดล้อม คือ การควบคุมปัญหามลภาวะฝุ่นควันและเสียงรบกวนไม่ให้รบกวนประชาชนที่อยู่บริเวณรอบ ๆ ทางพิเศษ และลดปัญหาระหว่างการก่อสร้างไม่ให้เดือดร้อนต่อบริเวณรอบข้างและดำเนินการให้เสร็จเร็วที่สุด -ข้อเสนอแนะอื่น ๆ คือ การประชาสัมพันธ์ในพื้นที่การให้ข้อมูลทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการเวนคืนที่ดินแก่ผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนการให้ค่าชดเชยอย่างเป็นธรรม การขยายระยะเวลา	-การสำรวจภาพลักษณ์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคม -การลงพื้นที่รับฟังปัญหาทำความเข้าใจ พูดคุยแลกเปลี่ยนความคิดเห็น และให้ความรู้แก่ผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน -จัดกิจกรรม CSR	-กำหนดการสร้างแนวทางเยียวยา และแก้ไขหรือบรรเทาผลกระทบที่เกิดขึ้นให้น้อยที่สุด หลังรับฟังปัญหาผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อวิถีชีวิต

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ความต้องการและคาดหวังต่อการดำเนินงาน กทพ.	แนวทางการมีส่วนร่วม	การตอบสนองต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
ผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน (ต่อ)	ในการเวนคืนที่ดินและการฟื้นฟูจิตใจผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดิน การจัดกิจกรรมเข้าถึงทุกกลุ่มทั้งผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและผู้ได้รับผลกระทบ การอำนวยความสะดวกและการตอบรับที่ดีจากบุคลากรซื้อพื้นที่ทั้งหมดเพื่อลดปัญหาภาษีที่ดินรกร้างว่างเปล่าของเจ้าของที่ดินที่ไม่สามารถดำเนินการกับพื้นที่ดังกล่าวได้		
ชุมชนรอบเขตทางพิเศษ	-ด้านการให้บริการทางพิเศษ คือ การแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงโมงเร่งด่วน การปรับปรุงราคาค่าผ่านทางให้มีราคาสมเหตุสมผลมากขึ้น การดูแลความปลอดภัยของผู้ใช้บริการทางพิเศษ การพัฒนาการประชาสัมพันธ์ข่าวสารของ กทพ. ให้เข้าถึงประชาชนมากขึ้น และการขยายเส้นทางของทางพิเศษให้ครอบคลุมไปถึงปริมณฑลมากขึ้น -ด้านการดำเนินงานเพื่อสังคมและชุมชน คือ กทพ. ควรทำงานกับชุมชนรอบเขตทางพิเศษอยู่เสมอ การพัฒนาพื้นที่รอบเขตทางพิเศษเพื่อสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชนรอบเขตทางพิเศษ การปรับปรุงภูมิทัศน์ใต้ทางพิเศษ การช่วยเหลือชุมชนที่ได้รับผลกระทบด้านความเสียหายของที่อยู่อาศัย การจัดกิจกรรมการสร้างอาชีพแก่ผู้สูงอายุและประชาชนในชุมชนรอบข้าง	-สื่อสิ่งพิมพ์ วิทยุ โทรทัศน์ เว็บไซต์ ของ กทพ. (www.exat.co.th) -ลงพื้นที่เพื่อสัมภาษณ์และถามไถ่ความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่โดยรอบใกล้เคียงรวมถึงติดต่อกับผู้นำชุมชนเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและข้อชี้แนะสม่ำเสมอ -จัดกิจกรรมอย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง เพื่อเสริมสร้างเครือข่ายเป็นมิตรกับทางพิเศษและฝึกซ้อมการป้องกันระงับอัคคีภัยในเขตทางพิเศษ -จัดทำแบบสอบถามเกี่ยวกับการก่อสร้างทางพิเศษจากชุมชนเพื่อสร้างความเข้าใจและความเห็นใจต่อชุมชน -การสำรวจภาพลักษณ์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคม	-ปฏิบัติต่อชุมชนรอบเขตทางพิเศษอย่างเอาใจใส่และคำนึงถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น -มีความรับผิดชอบต่อชุมชนรอบเขตทางพิเศษและดำเนินการแก้ไขผลกระทบที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็วและเท่าเทียม -มีส่วนร่วมในการพัฒนาคุณภาพชีวิตความปลอดภัยให้แก่ชุมชนรอบเขตทางพิเศษ -สร้างการมีส่วนร่วมให้แก่ชุมชนรอบเขตทางพิเศษ -ดำเนินกิจกรรมสร้างความสัมพันธ์กับชุมชนรอบเขตทาง เช่น กิจกรรมการสร้างชุมชนเครือข่ายเป็นมิตรกับทางพิเศษและการฝึกการป้องกันและระงับอัคคีภัยในเขตทางพิเศษ -สานสัมพันธ์กับชุมชนอย่างสม่ำเสมอ และมีแผนการดำเนินงานที่ชัดเจน

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ความต้องการและคาดหวังต่อการดำเนินงาน กทพ.	แนวทางการมีส่วนร่วม	การตอบสนองต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
ชุมชนรอบเขตทางพิเศษ (ต่อ)	การจัดสรรพื้นที่จอดรถในชุมชนอย่างเป็นระเบียบและความรับผิดชอบของ กทพ. ต่อชุมชนผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนและการก่อสร้างทางพิเศษ -ด้านสิ่งแวดล้อม คือ ความต้องการและข้อเสนอแนะด้านสิ่งแวดล้อมของกลุ่มชุมชนรอบเขตทางพิเศษ คือ การปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณใต้เขตทางพิเศษ การปลูกต้นไม้เพื่อลดมลภาวะทางอากาศ การปรับปรุงใต้พื้นที่เขตทางพิเศษเป็นลานกีฬา การเพิ่มมาตรการจัดการมลภาวะทางอากาศจากทางพิเศษ และการวางระบบท่อระบายน้ำบนทางพิเศษ การสำรวจผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากมลพิษทางอากาศและเสียง -ข้อเสนอแนะอื่น ๆ คือ การแสดงถึงความโปร่งใสและตรวจสอบได้ในการดำเนินงาน การจัดกิจกรรมสานสัมพันธ์ภายในองค์กร และการรณรงค์ปัญหาสังคมที่พบเจอในชุมชนรอบเขตทางพิเศษ		-จัดประชุม กิจกรรมการสร้างความสัมพันธ์กับประชาชนในชุมชนรอบเขตทางพิเศษเพื่อสร้างความเข้าใจในการดำเนินงานของ กทพ. และป้องกันการเกิดปัญหาในการดำเนินการ
สังคม	-ด้านการให้บริการทางพิเศษ คือ ยกระดับมาตรการการรักษาความสะอาดของพนักงาน โดยรณรงค์ให้สวมถุงมือขณะให้บริการในช่วง COVID-19 การให้บริการทางพิเศษอย่างมีคุณภาพและตรวจสอบได้ ไม่มีผลประโยชน์ทับซ้อนในการสร้างทางพิเศษเพื่อป้องกันการเกิด	-การสำรวจภาพลักษณ์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคม -สื่อสิ่งพิมพ์ วิทยุ โทรทัศน์ เว็บไซต์ ของ กทพ. (www.exat.co.th) -จัดกิจกรรมอย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง เพื่อเสริมสร้างเครือข่ายเป็นมิตรกับทางพิเศษและฝึกซ้อมการป้องกันระงับอัคคีภัยในเขตทางพิเศษ	-ปฏิบัติและให้ความสำคัญต่อสังคมอย่างเอาใจใส่ -มีความรับผิดชอบต่อผลกระทบที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว รวมถึงให้ความห่วงใย รับฟัง ร่วมดูแล สร้างสรรค์ และพัฒนาสังคมให้ยั่งยืน

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ความต้องการและคาดหวังต่อการดำเนินงาน กทพ.	แนวทางการมีส่วนร่วม	การตอบสนองต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
สังคม (ต่อ)	ความเสียหายภายหลัง เพิ่มการบริการทางพิเศษให้ไม่กระจุกอยู่แต่ในกรุงเทพฯ ครอบคลุมผู้ใช้งานทุกกลุ่มเป้าหมาย การขยายทางพิเศษไปยังต่างจังหวัด มุ่งเน้นการประชาสัมพันธ์ทางด้านสิ่งแวดล้อม และการเพิ่มป้ายสัญลักษณ์เพื่อความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ -ด้านการดำเนินงานเพื่อชุมชนและสังคม คือ กทพ. ควรเน้นการทำงานด้านสังคม คำนึงถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาทางพิเศษ ดูแลชุมชนที่ได้รับผลกระทบ การเร่งเตือนชุมชนรอบเขตทางพิเศษ เวลาที่มีการก่อสร้าง ระบุระยะเวลาในการก่อสร้าง และการขยายแหล่งงานให้ชุมชนรอบเขตทางพิเศษ -ด้านสิ่งแวดล้อม คือ การสนับสนุนงบประมาณให้หน่วยงานที่ทำงานด้านสิ่งแวดล้อม การลดมลภาวะทางอากาศจากทางพิเศษและการจัดกิจกรรมด้านสิ่งแวดล้อมต่อสังคม -ข้อเสนอแนะอื่น ๆ คือ คาดหวังการดำเนินงานตามแผนงานของ กทพ. ที่วางไว้และสื่อสารต่อสังคมอย่างเป็นจริง การดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสังคมอย่างรอบด้าน เพื่อวางแผนการดำเนินงานและการมีส่วนร่วมระหว่างภาคประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างแท้จริง	-สานเสวนาเพื่อพัฒนาความสัมพันธ์กับหน่วยงานพันธมิตรทั้งภาครัฐและเอกชน	

หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการที่ดี (2-9, 2-10, 2-11)

คณะกรรมการ กทพ.

คณะกรรมการ กทพ. เป็นคณะกรรมการที่มีอำนาจสูงสุดใน กทพ. มีหน้าที่ในการกำกับดูแล กำหนดทิศทาง การดำเนินงานทุกด้านของ กทพ. ครอบคลุมการบริหารงานด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม รวมถึงความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของ กทพ. ตามพระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550 มาตรา 14 มาตรา 15 มาตรา 16 และมาตรา 17 ประกอบด้วย ประธานกรรมการ กรรมการผู้แทนกระทรวงการคลัง กรรมการผู้แทนกระทรวงคมนาคม กรรมการผู้แทนสำนักงานงบประมาณ กรรมการผู้แทนสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กรรมการผู้แทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ โดยมีผู้ว่าการ กทพ. เป็นกรรมการและเลขานุการ

รายนามคณะกรรมการ กทพ.

รายนาม	ตำแหน่ง	การเงิน	บัญชี	กฎหมาย	เทคโนโลยีสารสนเทศ	เศรษฐศาสตร์	บริหาร	วิศวกรรม
ประธานกรรมการ								
1. นายสรพงศ์ ไพฑูริย์พงษ์	ประธานกรรมการ						/	
กรรมการโดยตำแหน่ง								
2. นางสาวชนุติ สักขีใหม่	กรรมการผู้แทนกระทรวงการคลัง	/	/					
3. นายสุรารุ ทรวงศิริไธ	กรรมการผู้แทนกระทรวงคมนาคม						/	/
4. นายสมหมาย ลักขณานุรักษ์	กรรมการผู้แทนสำนักงานงบประมาณ	/						
5. นายเอนก มีมงคล	กรรมการผู้แทนสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ					/	/	
6. พลตำรวจโท สมพงษ์ ชิงดวง	กรรมการผู้แทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ			/				
กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ								
7. พลเรือเอก สุวิน แจ้งยอดสุข	กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ (กรรมการอิสระ)					/		
8. นางพงษ์สวาท ภายอรุณสุทธิ	กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ (กรรมการอิสระ)			/			/	
9. นางสาวไตรทิพย์ ศิวะภรณ์กุล	กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ (กรรมการอิสระ)	/					/	
10. ผู้ช่วยศาสตราจารย์บุญชัย โสวรรณวนิชกุล	กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ (กรรมการอิสระ)				/			/
11. นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข	ผู้ว่าการ กทพ. กรรมการและเลขานุการ						/	/

กรรมการอิสระในคณะกรรมการ กทพ.

คณะกรรมการ กทพ. ได้มีมติเห็นชอบคำจำกัดความ “ความเป็นอิสระ” ของคณะกรรมการในคณะกรรมการ กทพ. ดังนี้ “ความเป็นอิสระ” ของคณะกรรมการ กทพ. หมายถึง ความเป็นอิสระของกรรมการที่มาจากภายนอก เช่น ผู้ทรงคุณวุฒิจากภาคเอกชน องค์กรอิสระ หรือสถาบันการศึกษา ซึ่งมีอิสระในการใช้ดุลพินิจการตัดสินใจ และการกระทำที่เป็นอิสระอย่างแท้จริง สามารถผลักดันให้เกิดการปรับเปลี่ยนหรือยับยั้งการดำเนินการต่าง ๆ ได้เมื่อจำเป็น และไม่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจใด ๆ หรือความคาดหวังทางผลประโยชน์หรือความสัมพันธ์อื่นใดกับผู้บริหารรัฐวิสาหกิจ กระทรวงเจ้าสังกัด หน่วยงาน หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งไม่มีผลประโยชน์ได้เสียไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม

ทั้งนี้ คณะกรรมการอิสระ กทพ. ปี 2564 ประกอบด้วยผู้ทรงคุณวุฒิ 4 ท่าน คือ

1. พลเรือเอก สุวิน แจ้งยอดสุข
2. นางพงษ์สวาท กายอรุณสุทธิ์
3. นางสาวไตรทิพย์ ศิวะกฤษณ์กุล
4. ผู้ช่วยศาสตราจารย์บุญชัย โสวรรณวนิชกุล

บทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบของคณะกรรมการ กทพ. (2-12, 2-19, 2-20)

คณะกรรมการ กทพ. มีอำนาจหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550 โดยมีหน้าที่ ดังนี้

1. ประธานกรรมการเป็นผู้นำและเสริมสร้างให้คณะกรรมการสามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพในการสร้างประสิทธิผลอันดีแก่ กทพ.
2. คณะกรรมการ กทพ. ให้ความสำคัญกับการเป็นผู้นำในการกำหนดให้มีวิสัยทัศน์ ทิศทาง กลยุทธ์ นโยบาย มีการแสวงหาข้อมูลรับผิดชอบต่อองค์กรโดยรวม
3. ให้ความเห็นชอบกับกลยุทธ์ นโยบาย วัตถุประสงค์ เป้าหมายและแผนงานต่าง ๆ ที่สำคัญ ดูแลติดตามการปฏิบัติงานอย่างสม่ำเสมอโดยให้มีวาระการรายงานในการประชุมประจำเดือน
4. กำกับดูแลรายงานทางการเงินและการสอบบัญชีให้มีความเชื่อถือได้ โดยให้มีคณะกรรมการตรวจสอบเพื่อดูแลเรื่องระบบบัญชี การรายงานทางการเงิน การสอบบัญชี การควบคุมภายใน และการตรวจสอบภายใน การบริหารความเสี่ยงและการกำกับดูแลกิจการที่ดี
5. กำกับดูแลและตรวจสอบการใช้ทรัพย์สินของ กทพ. ให้ถูกต้องและเกิดประโยชน์สูงสุด
6. กำกับดูแลการบริหารงานบุคคลโดยให้ความเห็นชอบในเรื่องของโครงสร้างองค์กร การดำรงตำแหน่ง โครงสร้างอัตราเงินเดือน การแต่งตั้งและบทลงโทษผู้บริหารระดับสูง การพิจารณาอุทธรณ์คำสั่งลงโทษพนักงานการเกษียณอายุก่อนกำหนด

7. การจัดตั้งคณะกรรมการย่อยและคณะอนุกรรมการชุดต่าง ๆ เพื่อปฏิบัติหน้าที่ตามข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องและตามที่คณะกรรมการ กทพ. มอบหมายเพื่อประโยชน์สูงสุดของ กทพ. โดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550 มาตรา 20 ที่กำหนดให้คณะกรรมการมีอำนาจแต่งตั้งคณะอนุกรรมการหรือที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดของ กทพ.
8. คัดเลือกผู้ว่าการ กทพ. และกำหนดค่าจ้างหรือผลประโยชน์อื่นรวมทั้งเงื่อนไขการจ้างและการเลิกจ้าง การประเมินผลงานโดยสม่ำเสมอ โดยผ่านคณะกรรมการสรรหาผู้ว่าการ กทพ. คณะอนุกรรมการพิจารณาผลตอบแทนของผู้ว่าการ กทพ. และคณะอนุกรรมการพิจารณากลั่นกรองแผนปฏิบัติการ และประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ว่าการ กทพ.

การฝึกอบรมและพัฒนาความรู้ของคณะกรรมการ กทพ. ⁽²⁻¹⁷⁾

กทพ. ให้ความสำคัญในการอบรมและพัฒนาความรู้ของคณะกรรมการ กทพ. ด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อให้คณะกรรมการมีความรู้ ความเข้าใจ และตระหนักถึงความสำคัญในการดำเนินกิจการบนพื้นฐานการมีจิตสำนึกด้านความรับผิดชอบต่อองค์กรและสังคม กทพ. ได้มีการจัดหลักสูตรการอบรม และกิจกรรมอื่น ๆ ให้คณะกรรมการ เพื่อส่งเสริมความรู้ความเข้าใจของคณะกรรมการ กทพ. เพื่อให้สามารถปฏิบัติงานในหน้าที่และงานที่เกี่ยวข้องได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนพัฒนาศักยภาพคณะกรรมการ กทพ. ให้มีวิสัยทัศน์การบริหารอย่างมืออาชีพ

การประเมินผลปฏิบัติงานคณะกรรมการ กทพ. ⁽²⁻¹⁸⁾

กทพ. มีการจัดทำแบบประเมินตนเองของคณะกรรมการ กทพ. แบบรายบุคคล (Self-Assessment) แบบประเมินไขว้โดยกรรมการท่านอื่นทุกท่าน (Evaluation by Other Committees) และรายคณะ (Board Evaluation) อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง เพื่อให้คณะกรรมการ กทพ. ได้พิจารณาทบทวนการปฏิบัติหน้าที่ในการเป็นคณะกรรมการ กทพ. ว่าเป็นไปตามหลักการและแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีในรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2562 หรือไม่ และนำปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติหน้าที่มาพิจารณากำหนดแนวทางในการพัฒนา และปรับปรุงแก้ไขให้มีประสิทธิภาพในการดำเนินงานยิ่งขึ้นต่อไป โดยในปี 2564 มีผลการประเมินตนเองของคณะกรรมการ กทพ. ดังนี้

ประเมินแบบรายบุคคล (กรรมการ 115 คะแนน) ประธานกรรมการ 110 คะแนน		ประเมินไขว้โดยกรรมการท่านอื่น ทุกท่าน (กรรมการ 110 คะแนน) ประธานกรรมการ 105 คะแนน		ประเมินแบบรายคณะ (135 คะแนน)	
คะแนนรวม	1,170.00	คะแนนรวม	1,134.40	คะแนนรวม	1,401.00
คะแนนเฉลี่ย	106.36	คะแนนเฉลี่ย	103.13	คะแนนเฉลี่ย	127.36
ผลการปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพ ดีเยี่ยม		ผลการปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพ ดีเยี่ยม		ผลการปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพ ดีเยี่ยม	

คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี (2-10, 2-11, 2-12, 2-14)

คณะกรรมการ กทพ. ได้แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำหนดนโยบาย กลยุทธ์ เป้าหมายและแผนการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี และด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. รวมทั้งกำกับดูแล ติดตามและส่งเสริมการดำเนินงานตามแผนงานฯ โดยมีองค์ประกอบเป็นไปตามคำสั่ง กทพ. ที่ 5/2561 ลงวันที่ 23 พฤษภาคม 2561 เรื่อง กฎบัตร คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี ดังนี้

องค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี

1. คณะกรรมการฯ แต่งตั้งโดยคณะกรรมการ กทพ. มีกรรมการ กทพ. เป็นประธานคณะกรรมการฯ
2. กรรมการ กทพ. ไม่เกิน 2 คน เป็นอนุกรรมการฯ
3. ผู้ทรงคุณวุฒิที่ได้รับการแต่งตั้งจากคณะกรรมการ กทพ. ไม่เกิน 3 คน เป็นอนุกรรมการฯ
4. ผู้ว่าการ กทพ. เป็นอนุกรรมการฯ
5. รองผู้ว่าการฝ่ายบริหารเป็นอนุกรรมการฯ
6. ผู้อำนวยการสำนักผู้ว่าการเป็นอนุกรรมการฯ
7. ผู้อำนวยการกองกำกับดูแลกิจการที่ดี สำนักผู้ว่าการ เป็นเลขานุการฯ
8. หัวหน้าแผนกพัฒนาการกำกับดูแลกิจการ กองกำกับดูแลกิจการที่ดี สำนักผู้ว่าการ เป็นผู้ช่วยเลขานุการฯ
9. หัวหน้าแผนกส่งเสริมกิจกรรมเพื่อสังคมและชุมชน กองกำกับดูแลกิจการที่ดี สำนักผู้ว่าการ เป็นผู้ช่วยเลขานุการฯ

โดยให้คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี มีอำนาจหน้าที่ ดังนี้ (2-13)

1. กำหนดนโยบาย กลยุทธ์ เป้าหมายและแผนการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีและด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ.
2. กำกับดูแลการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี และด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ.
3. ติดตามการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีและด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. อย่างสม่ำเสมอ
4. ส่งเสริมการเผยแพร่แนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคมให้รับรู้อย่างทั่วถึง
5. ดำเนินงานอื่นใดในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการดูแลกิจการที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคม

คณะอนุกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี⁽²⁻⁹⁾

รายชื่อ/หน่วยงาน	ตำแหน่ง	ช่วงเวลาที่ยดำรงตำแหน่ง	การเข้าร่วมประชุม (ครั้ง)
1. พลเรือเอก สุวิน แจ้งยอดสุข	ประธาน อนุกรรมการ	22 ต.ค. 63-30 ก.ย. 64	5/5
2. นายสมหมาย ลักขณานุรักษ์	อนุกรรมการ	1 ต.ค. 63-30 ก.ย. 64	5/5
3. นางปานิศรา ดวงสอดศรี	อนุกรรมการ	22 ต.ค. 63-30 ก.ย. 64	5/5
4. นางสาวเพียงอ้อ เลหาะวิไลย	อนุกรรมการ	22 ต.ค. 63-30 ก.ย. 64	5/5
5. นายอนุชา เศรษฐเสถียร	อนุกรรมการ	22 ต.ค. 63-30 ก.ย. 64	5/5
6. นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย	อนุกรรมการ	1 ต.ค. 63-30 ก.ย. 64	3/5
7. นางทศานุช ธรรมโชติ รองผู้ว่าการฝ่ายบริหาร	อนุกรรมการ	1 ต.ค. 63-30 ก.ย. 64	5/5
8. นางสุจินดา จารุจิตร ผู้อำนวยการสำนักผู้ว่าการ	อนุกรรมการ	1 ต.ค. 63-30 ก.ย. 64	5/5
9. นางอภิญญา สุนทรธารวงศ์ ผู้อำนวยการกองกำกับดูแลกิจการที่ดี สำนักผู้ว่าการ	เลขานุการ	1 ต.ค. 63-30 ก.ย. 64	5/5
10. นางสาวพรทิพย์ ศรีสกุล หัวหน้าแผนกพัฒนาการกำกับดูแลกิจการ กองกำกับดูแลกิจการที่ดี สำนักผู้ว่าการ	ผู้ช่วยเลขานุการ	1 ต.ค. 63-30 ก.ย. 64	5/5
11. นางสาวอุษา ศรีทอง หัวหน้าแผนกส่งเสริมกิจกรรม เพื่อสังคมและชุมชน กองกำกับดูแลกิจการที่ดี สำนักผู้ว่าการ	ผู้ช่วยเลขานุการ	1 ต.ค. 63-30 ก.ย. 64	5/5



บทบาทหน้าที่ของหน่วยงานกับการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. (2-9, 2-13, 2-23, 2-24, 2-26)

จากโครงสร้างการแบ่งส่วนงานของ กทพ. ได้กำหนดบทบาทและหน้าที่ของแต่ละส่วนงานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. ไว้ดังนี้

ส่วนงาน	บทบาทและหน้าที่
คณะกรรมการ กทพ.	- กำหนดวิสัยทัศน์ ทิศทาง กลยุทธ์ นโยบาย และให้ความเห็นชอบนโยบาย กลยุทธ์ วัตถุประสงค์ เป้าหมายและแผนงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม ตลอดจนติดตามผลการดำเนินงานอย่างสม่ำเสมอ - จัดตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีเพื่อมอบหมายให้มีหน้าที่ความรับผิดชอบในการกำกับดูแลงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ.
คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี	- กำกับดูแล กำหนดนโยบาย กลยุทธ์ เป้าหมายและแผนการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. - ติดตามผลการดำเนินงานและการประเมินผลด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. อย่างสม่ำเสมอ - ส่งเสริมการเผยแพร่แนวทางด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. ให้รับรู้อย่างทั่วถึง
สำนักผู้ว่าการ	- ปฏิบัติหน้าที่ในฐานะคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี - กำกับดูแลการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. - บริหารจัดการงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ.
กองกำกับดูแลกิจการที่ดี	- ปฏิบัติหน้าที่ในฐานะเลขานุการคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี - บริหารจัดการงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. ให้บรรลุตามนโยบาย กลยุทธ์ เป้าหมาย แผนงานระยะยาวและแผนงานระยะสั้น
แผนกส่งเสริมกิจกรรมเพื่อสังคมและชุมชน	- ปฏิบัติหน้าที่ในฐานะผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี - จัดทำนโยบาย คู่มือปฏิบัติงาน แผนแม่บทเชิงกลยุทธ์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและแผนปฏิบัติการด้านความรับผิดชอบต่อสังคมประจำปี

ส่วนงาน	บทบาทและหน้าที่
	3.ดำเนินโครงการ/กิจกรรมตามแผนปฏิบัติการด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. ประจำปี 4.ติดตาม รวบรวมและจัดทำรายงานผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการด้านความรับผิดชอบต่อสังคม รายไตรมาสเสนอต่อคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและคณะกรรมการ กทพ. 5.เผยแพร่งานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
ส่วนงานอื่น ๆ ภายใน กทพ.	1.เป็นหน่วยงานสนับสนุนให้การดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. ให้บรรลุตามนโยบาย กลยุทธ์ เป้าหมาย แผนงานระยะยาวและแผนงานระยะสั้น 2.รายงานผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการด้านความรับผิดชอบต่อสังคมทุกไตรมาส

ธรรมาภิบาลภายในองค์กร (2-23, 2-26)

กทพ. มุ่งมั่นปฏิบัติงานตามหลักความรับผิดชอบต่อสังคม ปกป้องและสร้างจิตสำนึกให้ผู้ปฏิบัติงานทุกระดับ ในการมีความรับผิดชอบต่อสังคมและดำเนินงานอย่างมีธรรมาภิบาล รวมถึงดำเนินงานตามแผนการป้องกันปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ ตลอดจนส่งเสริมคุณธรรมจริยธรรมของกระทรวงคมนาคม ด้วยความสุจริต โปร่งใส เป็นธรรม ตรวจสอบได้ เพื่อประโยชน์สูงสุดขององค์กร และสร้างความเชื่อมั่นต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

จริยธรรมในการดำเนินงาน (2-23, 2-26)

ด้วยความยึดมั่นในการปฏิบัติงานอย่างมีจริยธรรมและจรรยาบรรณ กทพ. ได้จัดทำคู่มือจรรยาบรรณในการดำเนินงานของ กทพ. ซึ่งมีสาระสำคัญในการระบุแนวทางปฏิบัติหน้าที่ภายใต้การกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับประมวลจริยธรรมให้กับเจ้าหน้าที่ กทพ. ได้รับทราบและนำมาใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติงานได้อย่างถูกต้อง หลีกเลี่ยงไม่ให้เกิดการกระทำที่อาจฝ่าฝืนมาตรฐานจริยธรรมขององค์กรที่กำหนดไว้ ตลอดจนเสริมสร้างจริยธรรมในองค์กรและเผยแพร่ภาพลักษณ์ที่ดีให้เป็นที่ยอมรับของสังคมและประชาชน

กทพ. ได้นำมาตรฐานจริยธรรมขององค์กร และมาตรฐานจริยธรรมอันเป็นค่านิยมหลักของ กทพ. มาประมวลใหม่ โดยใช้คำที่สื่อความหมายถึงความมุ่งมั่นของเจ้าหน้าที่ กทพ. ในการปฏิบัติหน้าที่โดยยึดหลักจรรยาบรรณ และมีการปฏิบัติตามแนวปฏิบัติที่องค์กรได้ให้ไว้อย่างจริงจัง ตลอดเวลาที่ดำรงตำแหน่ง และปฏิบัติหน้าที่ภายใต้ กทพ. ดังคำย่อ “HEARTS” หมายถึง จรรยาบรรณในการดำเนินงานของพนักงาน กทพ. การ “ปฏิบัติหน้าที่ด้วยหัวใจ” ประกอบด้วย

HEARTS



H	Honest	ความซื่อสัตย์
E	Equity/Equitable Treatment	ความเท่าเทียมและความเสมอภาค
A	Accuracy	ความถูกต้อง เที่ยงตรง
R	Responsibility	ความรับผิดชอบ
T	Transparency	ความโปร่งใส
S	Society	คำนึงถึงสังคมและผลประโยชน์ของส่วนรวม

“ เที่ยงตรง ซื่อสัตย์ ปฏิบัติเท่าเทียม รับผิดชอบ โปร่งใส ใส่ใจสังคม ”

การต่อต้านทุจริตและประพฤติมิชอบ (2-15, 205-1, 3-3)

กทพ. มุ่งมั่นสู่ความเป็นเลิศด้านการให้ความสำคัญในการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยดำเนินการส่งเสริม สนับสนุน ตลอดจนวางโครงสร้าง และระบบบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ มีการบริหารจัดการอย่างโปร่งใส ซื่อสัตย์ และเที่ยงธรรม อีกทั้งยังปลูกฝังและสร้างจิตสำนึกให้ผู้ปฏิบัติงานทุกระดับมีความรับผิดชอบต่องานและดำเนินงานอย่างมีธรรมาภิบาลด้วยความสุจริต เพื่อประโยชน์สูงสุดขององค์กร และความน่าเชื่อถือต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ในส่วนของการบริหารจัดการ กทพ. ได้ยึดแนวปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีและจรรยาบรรณธุรกิจ ที่เป็นรากฐานสำคัญในการสร้างความน่าเชื่อถือ ความเชื่อมั่นในการดำเนินงาน ภาพลักษณ์ที่ดีขององค์กร ความสามารถในการแข่งขัน และเพิ่มความเชื่อมั่นให้กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียโดย กทพ. ได้นำหลักการ GRC หรือ Governance, Risk and Compliance ซึ่งเป็นการบูรณาการการกำกับดูแลกิจการที่ดี การบริหารความเสี่ยง และการกำกับปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ มาเป็นตัวขับเคลื่อนองค์กรผ่าน 3 องค์ประกอบ โดย กทพ. ได้มีการกำหนดกฎบัตร นโยบาย แนวปฏิบัติ และคู่มือการดำเนินงานด้าน GRC เพื่อใช้สำหรับสื่อสารกับเจ้าหน้าที่ กทพ. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายนอกอย่างทั่วถึง

เพื่อสร้างความเชื่อมั่นในการบริหารงานและพัฒนาหน่วยงานให้มีคุณธรรมและความโปร่งใสต่อสาธารณชนและบุคลากรภายในองค์กร กทพ. ได้กำหนดมาตรฐานแนวทางปฏิบัติให้บุคลากรในองค์กรยึดถือ ปฏิบัติควบคู่กับกฎระเบียบ และข้อบังคับอื่น ๆ ด้วยความมุ่งมั่นในการดำเนินงานอย่างโปร่งใส และตรวจสอบได้ทั่วทั้งองค์กร พร้อมทั้งตอบสนองต่อยุทธศาสตร์ชาติว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต

กทพ. ได้ประกาศหลักเกณฑ์และแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ซึ่งระบุให้คณะกรรมการ และพนักงานทุกระดับ เปิดเผยข้อมูลเพื่อป้องกันการขัดแย้งทางผลประโยชน์ส่วนตนของผู้ปฏิบัติงานกับผลประโยชน์ของ กทพ. ไม่ว่าจะทางตรงหรือทางอ้อม เสนอต่อผู้ว่าการ กทพ. เป็นประจำทุกปี รวมทั้งกรณีได้รับตำแหน่งใหม่ หรือกรณีมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์เกิดขึ้น

กทพ. มีนโยบาย No Gift Policy ซึ่งประกาศโดยผู้ว่าการ กทพ. เพื่อขอความร่วมมือผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างงดรับของขวัญในช่วงเทศกาลปีใหม่ โดยเปลี่ยนจากของขวัญเป็นคำอวยพรแทนความปรารถนาดีของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีต่อ กทพ. เป็นการรณรงค์และต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน และสร้างภาพลักษณ์ที่ดีขององค์กรในการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความโปร่งใส ได้ถูกนำมาปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง



ในปี 2564 กทพ. ได้ดำเนินการสร้างความตระหนักรู้เกี่ยวกับเรื่องจรรยาบรรณ ส่งเสริมคุณธรรม จริยธรรม และป้องกันการทุจริตประพจน์มิชอบให้กับบุคลากรของ กทพ. ผ่านช่องทางสื่อสารต่าง ๆ ดังนี้

1. จัดกิจกรรม OJT สัญจร : HEARTS to HEART ตามสถานที่ต่าง ๆ ของ กทพ. จำนวน 18 แห่ง โดยมีวัตถุประสงค์ให้เจ้าหน้าที่ กทพ. ปฏิบัติตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี และจรรยาบรรณในการดำเนินงานของ กทพ. อย่างเคร่งครัด เพื่อให้เกิดความตระหนักรู้และเข้าใจในหลักการดังกล่าว สามารถนำมาปฏิบัติให้เกิดความโปร่งใสและตรวจสอบได้ในองค์กร ตลอดจนลดอัตราการทุจริตที่อาจเกิดขึ้น
2. จัดทำบทความ เรื่อง จรรยาบรรณของพนักงาน กทพ. คือ “ปฏิบัติหน้าที่ด้วยหัวใจ (HEARTS)” แล้วเผยแพร่ในข่าวประชาสัมพันธ์ และระบบเสียงตามสาย (EXAT Sound) ของ กทพ.
3. ทบทวนคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดีของ กทพ. และเผยแพร่ภายใน กทพ.
4. จัดอบรมหลักสูตรเพื่อการพัฒนาคุณธรรม จริยธรรม และธรรมาภิบาลในการปฏิบัติงาน เช่น
 - หลักสูตร การต่อต้านการทุจริตในประเทศไทย
 - หลักสูตร การเสริมสร้างคุณธรรม จริยธรรม และธรรมาภิบาล
 - หลักสูตร ความขัดแย้งกันระหว่างผลประโยชน์ส่วนตนและผลประโยชน์ส่วนรวม
 - หลักสูตร การบูรณาการด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี การบริหารความเสี่ยงและการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง
 - หลักสูตร การบริหารความเสี่ยงดิจิทัล

กิจกรรม OJT สัญจร : HEARTS to HEART

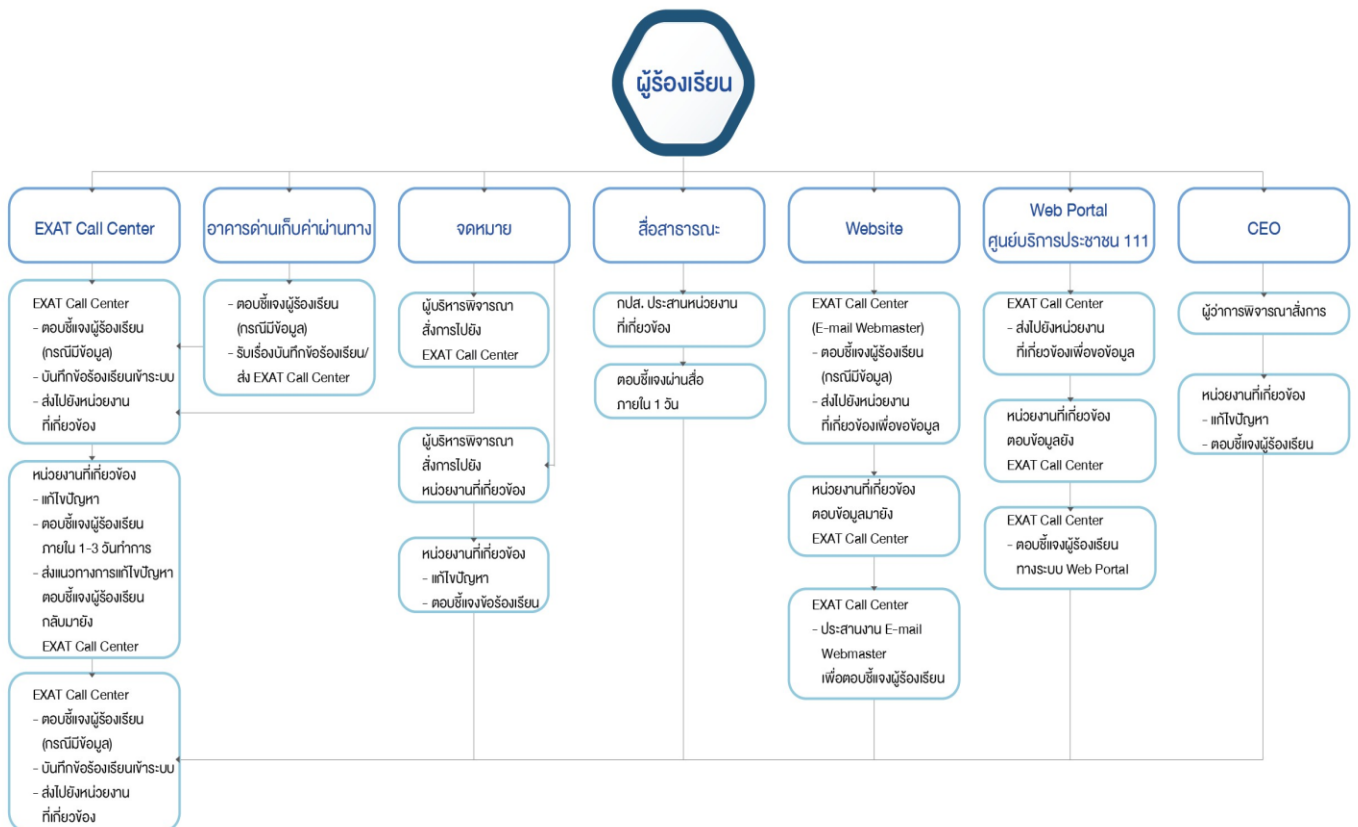


กิจกรรม OJT สัญจร : HEARTS to HEART

กทพ. ได้จัดกิจกรรม OJT สัญจร : HEARTS to HEART ตามแผนงานกิจกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยมีวัตถุประสงค์ให้เจ้าหน้าที่ กทพ. ปฏิบัติตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีและจรรยาบรรณในการดำเนินงานของ กทพ. อย่างเคร่งครัด เพื่อให้เกิดความตระหนักรู้และเข้าใจในหลักการดังกล่าวและนำมาปฏิบัติให้เกิดความโปร่งใส ตรวจสอบได้ในองค์กร ตลอดจนลดอัตราการทุจริตที่อาจจะเกิดขึ้น

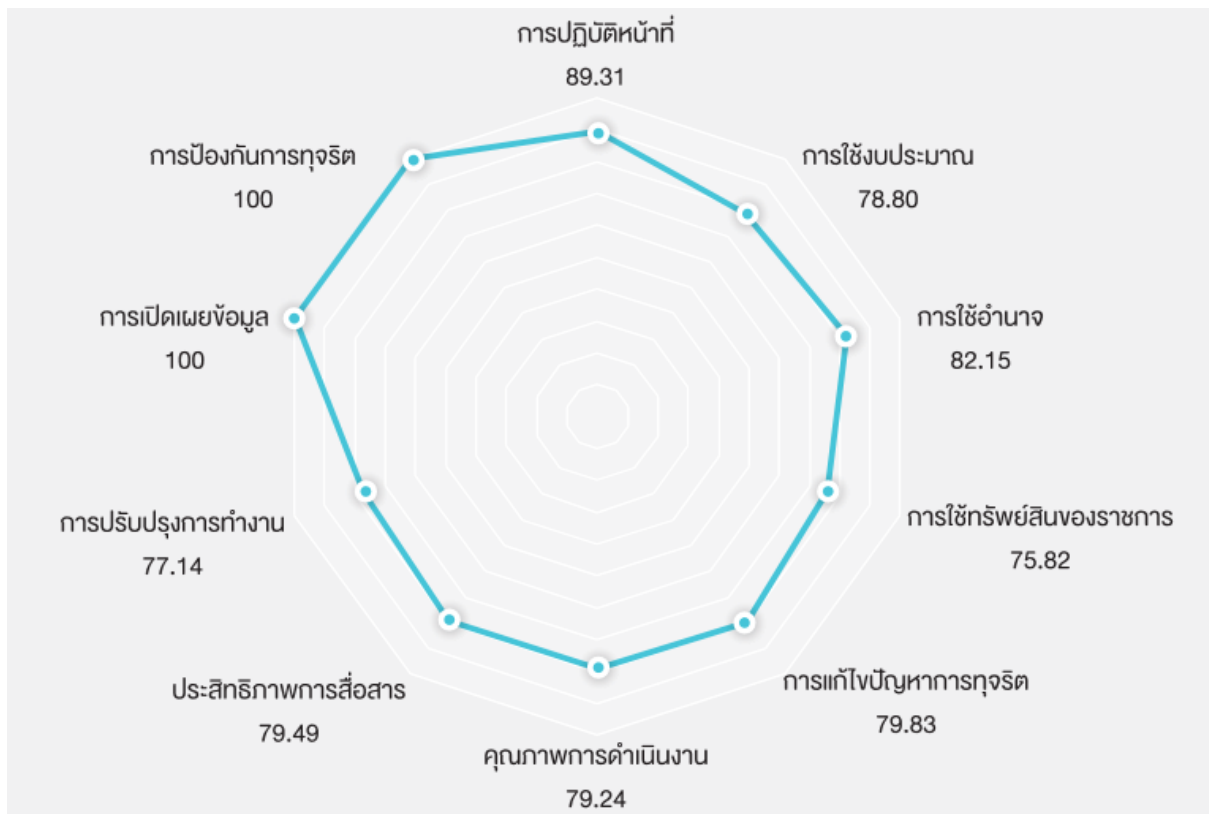
การรับข้อร้องเรียนการทุจริตประพฤติมิชอบและการฝ่าฝืนจริยธรรม ⁽²⁻²⁵⁾

กทพ. มีขั้นตอนและช่องทางการรับข้อร้องเรียนในการดำเนินงาน ซึ่งครอบคลุมกรณีที่พบเห็นปัญหาการทุจริตหรือประพฤติมิชอบ และการปฏิบัติฝ่าฝืนประมวลจริยธรรม โดยมีช่องทางการจัดการเรื่องร้องเรียนดังนี้

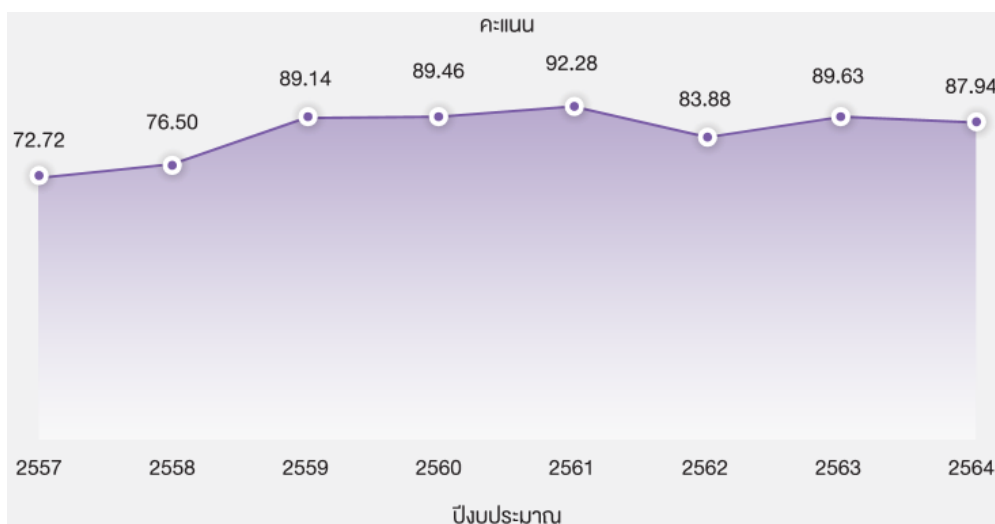


ผลการดำเนินงาน ⁽³⁻³⁾

ในปี 2564 กทพ. ได้รับผลการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment : ITA) โดยสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (สำนักงาน ป.ป.ช.) ได้คะแนน เท่ากับ 87.94 จาก 100 คะแนน ซึ่งได้รับผลการประเมินอยู่ในระดับ A (คะแนนเฉลี่ยของประเภทหน่วยงานรัฐวิสาหกิจอยู่ที่ 84.60 คะแนน) โดยมีรายละเอียดผลการประเมินรายตัวชี้วัด ดังนี้



ผลการประเมิน ITA ของ กทพ. ปีงบประมาณ 2557 - 2564



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

จากการดำเนินการเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจ เพื่อสร้างความตระหนักรู้ในด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีและจรรยาบรรณในการดำเนินงานของ กทพ. กทพ. ได้มีการสำรวจการรับรู้เกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการที่ดีและจรรยาบรรณฯ ดังกล่าว สรุปผลการรับรู้ ดังนี้

ผลการรับรู้เกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี และ จรรยาบรรณในการดำเนินงานของ กทพ.	ค่าเป้าหมาย (ร้อยละ)	ร้อยละ	
		ปี 2564	ปี 2563
การรับรู้เกี่ยวกับจรรยาบรรณในการดำเนินงาน ของ กทพ. “ปฏิบัติหน้าที่ด้วยหัวใจ (HEARTS)”	75	86.77	86.59
การรับรู้ในเรื่องหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และ ประมวลจริยธรรม	75	85.03	82.25
การรับรู้ในเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดี และ จรรยาบรรณ	75	82.29	82.41
การรับรู้ในเรื่องความขัดแย้งทางผลประโยชน์	75	85.04	84.84

โดยพบว่า ผลการรับรู้เกี่ยวกับการดูแลกิจการที่ดี และจรรยาบรรณในการดำเนินงานของ กทพ. ในปี 2564 สูงกว่าปี 2563 และสูงกว่าค่าเป้าหมายที่กำหนด เนื่องจากปัจจุบันเทคโนโลยีเข้ามามีส่วนสำคัญอย่างมากที่ทำให้ผู้บริหารและพนักงาน กทพ. สามารถเข้าถึงและรับรู้ข่าวสารภายใน กทพ. ผ่านช่องทางการสื่อสารต่าง ๆ ได้อย่างทั่วถึงและรวดเร็ว

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าผลการสำรวจในหัวข้อต่าง ๆ จะอยู่ในเกณฑ์ดี ซึ่งมีค่าคะแนนสูงกว่าค่าเกณฑ์ที่กำหนดไว้ ร้อยละ 75 และค่าคะแนนเพิ่มสูงขึ้นจากปี 2563 ในทุกหัวข้อ กทพ. ยังคงส่งเสริมความรู้ความเข้าใจ พร้อมทั้งเผยแพร่ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการที่ดีและจรรยาบรรณในการดำเนินงานของ กทพ. ให้ผู้บริหารและพนักงานทุกระดับเกิดการรับรู้อย่างต่อเนื่อง

การพัฒนานวัตกรรมผลิตภัณฑ์และบริการ ⁽³⁻³⁾

กทพ. ได้ดำเนินงานวิจัยและพัฒนาระบบขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) มาอย่างต่อเนื่อง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการพัฒนาระบบจราจรทางพิเศษ และได้ก่อตั้งศูนย์ควบคุมระบบจราจรอัจฉริยะ หรือ ITS Center โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้บริการใน 3 มิติ ได้แก่

1. ประชาชนผู้ใช้ทางพิเศษสามารถได้รับผลประโยชน์โดยตรงจากข้อมูลข่าวสารด้านการจราจร ที่มี การประมวลผลและรายงานสภาพจราจรแบบทันต่อเหตุการณ์
2. พนักงานผู้ปฏิบัติงานสามารถนำเทคโนโลยีระบบจราจรอัจฉริยะมาใช้ในการสนับสนุน การบริหารจัดการจราจรบนทางพิเศษ ซึ่งจะช่วยให้ประสิทธิภาพในการจัดการจราจรกรณีต่าง ๆ มากยิ่งขึ้น
3. การส่งเสริมภาพลักษณ์องค์กรของ กทพ. ให้เป็นหน่วยงานที่มีความทันสมัย โดยการให้บริการ ผู้ใช้ทางพิเศษด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยีที่ทันสมัย บูรณาการข้อมูลและระบบต่าง ๆ ตลอดจน เป็นศูนย์แลกเปลี่ยนข้อมูลสภาพจราจรกับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดความร่วมมือ ในการพัฒนาระบบจราจรและขนส่งอัจฉริยะของประเทศไทย

ผลการดำเนินงาน

กทพ. ได้ดำเนินงานวิจัยและพัฒนาระบบการให้บริการทางพิเศษ ในปี 2564 ดังนี้

1. การพัฒนา Mobile Application เพื่อให้ข้อมูลข่าวสารด้านจราจรบนทางพิเศษ

ปัจจุบันกรุงเทพมหานครและปริมณฑลประสบปัญหาการจราจรติดขัดเป็นอย่างมาก และมีแนวโน้มที่จะทวีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้น โดยมีเหตุผลหลักมาจากปริมาณรถยนต์และความต้องการเดินทางที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาประยุกต์ใช้ในการแก้ไขปัญหาจราจรเป็นแนวทางหนึ่งที่ได้รับการยอมรับและใช้กันอย่างแพร่หลาย กทพ. จึงได้นำระบบการรายงานสภาพจราจรบนทางพิเศษผ่าน Mobile Application มาให้บริการกับผู้ใช้ทางพิเศษ เพื่อที่จะช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรบนทางพิเศษ หากผู้ใช้ทางพิเศษรับทราบข้อมูลสภาพการจราจรที่ถูกต้องและทันท่วงทีจะสามารถช่วยในการตัดสินใจเลือก เส้นทางเดินทางที่ดีขึ้นได้ กทพ. ได้มีการพัฒนา Application สำหรับการรายงานสภาพจราจรบนทางพิเศษ ดังกล่าว โดยได้พัฒนาระบบให้มีความน่าสนใจมากยิ่งขึ้น ใช้งานง่าย รองรับภาษาอื่น ๆ การปรับแต่งการตั้งค่า เนื้อหาส่วนตัว (Widget) และเพิ่มระบบการแจ้งเตือนต่าง ๆ เช่น การแจ้งเตือนเพื่อให้ผู้ใช้ทางพิเศษเตรียม ค่าผ่านทาง เป็นต้น จากการพัฒนาระบบดังกล่าว พบว่ามีผู้ใช้ทางพิเศษใช้ระบบการรายงานสภาพจราจร บนทางพิเศษผ่าน Mobile Application เฉลี่ยประมาณ 1.5 แสนครั้งต่อเดือน

2. การพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อแนะนำการวางกรวยยางและอุปกรณ์แฉ่งเตือนในการปฏิบัติงานบนทางพิเศษ

เนื่องจาก กทพ. เป็นหน่วยงานที่มีภารกิจในการให้บริการทางพิเศษ เพื่อความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง จึงจำเป็นต้องมีการก่อสร้าง หรือบำรุงรักษาเพื่อให้ทางพิเศษมีสภาพดี และพร้อมใช้งานอยู่เสมอ ซึ่งขั้นตอนการปฏิบัติงานบนทางพิเศษนั้น ผู้ปฏิบัติงานทุกคนจะต้องผ่านการอบรมหลักสูตรการจัดการจราจรบนทางพิเศษตามมาตรฐานการปฏิบัติงานบนทางพิเศษ (Expressway Standard for Traffic Control) ของ กทพ. ที่ได้กำหนดขั้นตอนการปฏิบัติงานบนทางพิเศษก่อนขึ้นปฏิบัติงานจริง อย่างไรก็ตามการนำระยะปลอดภัยตามมาตรฐานไปประยุกต์ใช้ในการระบุตำแหน่งการวางอุปกรณ์ควบคุมการจราจรในการปฏิบัติงานจริงนั้นสร้างความสับสนให้แก่ผู้ปฏิบัติงาน ดังนั้น กทพ. จึงได้นำหลักวิศวกรรมจราจรมาบูรณาการร่วมกับระบบสารสนเทศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ รวมถึงช่วยเพิ่มความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้ทางพิเศษอีกด้วย โดยนำข้อมูลความเร็วของรถที่วิ่งบนทางพิเศษ 100 - 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง มาวิเคราะห์ระยะปลอดภัยของพื้นที่จัดการจราจร และใช้เครื่องมือทางด้านสารสนเทศเข้ามาช่วยในการประมวลผล และทำการแสดงผลผ่าน Web Browser ซึ่งระบบดังกล่าวเป็นเครื่องมือที่ช่วยให้เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานบนทางพิเศษใช้คำนวณหาจุดที่จะวางกรวยยางหรืออุปกรณ์แฉ่งเตือนอื่น ๆ บนทางพิเศษได้โดยง่าย

3. การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของจุดเกิดอุบัติเหตุกับบริเวณจุดติดขัดที่ส่งผลให้เกิดจราจรติดขัดสะสมบนทางพิเศษจากปริมาณยานพาหนะที่เพิ่มขึ้นในประเทศไทย

จากปริมาณยานพาหนะที่เพิ่มขึ้นในประเทศไทยทำให้ในหลายพื้นที่เกิดปัญหาจราจรติดขัด กทพ. จึงได้พัฒนาระบบ Application Program Interface (API) ขึ้น เพื่อเก็บข้อมูลสภาพจราจรจาก Google Map ซึ่งสามารถเก็บข้อมูลได้ทุก ๆ 5 นาที เพื่อหาบริเวณจุดติดขัดบนทางพิเศษตั้งแต่ปี 2562 เป็นต้นมา รวมทั้งได้มีการจัดเก็บข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษมาตั้งแต่ปี 2546 กทพ. จึงได้ดำเนินการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของจุดเกิดอุบัติเหตุกับบริเวณจุดติดขัดที่ส่งผลให้เกิดจราจรติดขัดสะสมบนทางพิเศษ โดยใช้ข้อมูลอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนทางพิเศษย้อนหลัง 2 ปี (ปี พ.ศ. 2562 - 2563) เพื่อให้สอดคล้องกับการจัดทำ Congestion Zone บนทางพิเศษ ซึ่งได้มีการคัดเลือกข้อมูลอุบัติเหตุที่สำคัญ ได้แก่ อุบัติเหตุหนัก (อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นโดยมีผลกระทบกับช่องจราจรจำนวน 3 ช่องจราจรหรือมากกว่า) เกิดในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (6.00 – 9.00 น.) เร่งด่วนเย็น (16.00 – 18.00 น.) และมีจำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุจำนวน 3 คันหรือมากกว่า โดยการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของจุดเกิดอุบัติเหตุกับบริเวณจุดติดขัดดังกล่าวจะทำให้ทราบถึงความยาวของการเกิดจราจรติดขัดสะสมบนทางพิเศษจากการเกิดอุบัติเหตุสำคัญ ๆ ในแต่ละครั้ง

4. การจัดตำแหน่งช่องเก็บค่าผ่านทางพิเศษเพื่อรองรับระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติแบบไม่มีไม้กั้น (Multi-Lane Free Flow : M-Flow)

จากปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษที่เป็นหนึ่งในสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดความล่าช้าในการเดินทางบนทางพิเศษ กระทรวงคมนาคมจึงได้มีนโยบายให้เร่งดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าวเพื่อให้รถสามารถผ่านด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษได้โดยเร็ว ไม่หยุดชะงัก และลดความแออัดของรถบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ โดยหนึ่งในมาตรการที่สำคัญ คือ การพัฒนาระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติแบบไม่มีไม้กั้น หรือเรียกว่า ระบบ M-Flow ซึ่งเป็นระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติรูปแบบใหม่ โดยใช้เทคโนโลยีระบบปัญญาประดิษฐ์ (AI) ในรูปแบบการอ่านป้ายทะเบียนรถอัตโนมัติ (Automatic License Plate Recognition : ALPR) ร่วมกับระบบการตรวจจับยานพาหนะอัตโนมัติ (Automatic Vehicle Identification : AVI) เพื่อใช้ตรวจสอบยานพาหนะและระบุตัวตนยานพาหนะของผู้ใช้บริการในการเรียกเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ซึ่ง กทพ. ได้ประยุกต์ใช้แบบจำลองสภาพจราจรระดับจุลภาค AIMSUN เพื่อให้การดำเนินการแก้ไขปัญหาการจราจรมีประสิทธิภาพ โดยวิเคราะห์ความเหมาะสมของการจัดตำแหน่งช่องเก็บค่าผ่านทางพิเศษ และผลกระทบด้านจราจรต่าง ๆ บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษจตุโชติ ทางพิเศษฉลองรัช ให้รองรับช่องเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติแบบไม่มีไม้กั้น (M-Flow) และระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษที่มีอยู่เดิมทั้งช่องเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติ (Easy Pass) และช่องเก็บค่าผ่านทางพิเศษแบบเงินสด เพื่อประโยชน์สูงสุดแก่ผู้บริการทางพิเศษ

5. การพิจารณาออกแบบระยะการเคลื่อนขยายตัวของรอยต่อพื้นทางยกระดับที่เหมาะสมสำหรับทางพิเศษ

ในโครงสร้างคอนกรีตของพื้นทางยกระดับทางพิเศษจะมีบริเวณที่ตัดแบ่งช่วงของโครงสร้างพื้นทางสำหรับใช้เป็นรอยต่อแยกโครงสร้างซึ่งเป็นการแยกการยึดรั้งระหว่างโครงสร้างออกจากกัน โดยไม่ให้เกิดการถ่ายเทแรงระหว่างกันภายในโครงสร้างพื้นทางยกระดับ ซึ่งรอยต่อนี้จะช่วยรองรับการเคลื่อนขยายตัวของโครงสร้างพื้นทางยกระดับ เพื่อป้องกันความเสียหายอันเนื่องมาจากการเคลื่อนขยายตัวชนกันในปัจจุบัน รอยต่อพื้นทางสำหรับติดตั้งใช้งานบนทางยกระดับนั้นมีหลากหลายรูปแบบ ซึ่งการพิจารณาเลือกใช้รอยต่อจากการออกแบบระยะการเคลื่อนขยายตัวของโครงสร้างทางยกระดับให้สอดคล้องกับความสามารถในการรองรับการเคลื่อนขยายตัวของโครงสร้างพื้นทางของรอยต่อจึงเป็นสิ่งสำคัญ โดยจะต้องคำนึงถึงผลของการยึดหดตัวของคอนกรีต (Shrinkage) การคืบ (Creep) และการเปลี่ยนแปลงของอุณหภูมิ (Thermal Effect) เพื่อให้รอยต่อพื้นทางสามารถรองรับการเคลื่อนขยายตัวของโครงสร้างทางที่เกิดขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ และลดความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการเคลื่อนขยายตัวของโครงสร้างพื้นทาง ซึ่งจะทำให้โครงสร้างพื้นทางมีอายุการใช้งานที่ยาวนาน นอกจากนี้ ยังช่วยให้สามารถวางแผนในการซ่อมบำรุงรอยต่อพื้นทางได้อย่างมีประสิทธิภาพและช่วยประหยัดงบประมาณ ดังนั้น กทพ. จึงได้ศึกษาถึงวิธีในการออกแบบระยะการเคลื่อนขยายตัวของรอยต่อแบบแผ่นเหล็กฟingers (Steel Finger Joint) ที่ได้ติดตั้งใช้งานบริเวณพื้นทางยกระดับของทางพิเศษกาญจนาภิเษก

(บางพลี - สุขสวัสดิ์) เพื่อพิจารณาถึงความเหมาะสมในการเลือกใช้งานรูปแบบของรอยต่อพื้นทางในบริเวณดังกล่าว

6. การติดตั้งระบบบริหารจัดการช่องจราจรบนทางพิเศษแบบอัตโนมัติทางพิเศษคลองรัช

กทพ. ได้วิเคราะห์หาแนวทางในการบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดบนทางพิเศษคลองรัชที่เกิดจากการติดขัดสะสมจากถนนประดิษฐ์มุนีธรรม (ทางลงถนนเกษตร - นวมินทร์) ซึ่งพบว่าการจัดช่องจราจรด้วยเส้นทึบบริเวณทางลงสามารถบรรเทาปัญหาได้ดีที่สุดเมื่อเทียบกับมาตรการอื่น ๆ กทพ. จึงได้นำมาตรการดังกล่าวไปดำเนินการและทำการประเมินผลก่อนและหลังดำเนินมาตรการ (Before & After Analysis) ซึ่งพบว่ามาตรการการบรรเทาปัญหาด้วยเส้นทึบทำให้การจราจรบริเวณดังกล่าวคล่องตัวขึ้น อย่างไรก็ตาม การแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบนทางพิเศษคลองรัชในระยะแรกโดยการจัดช่องจราจรด้วยเส้นทึบนั้น ยังมีผู้ใช้ทางพิเศษบางกลุ่มฝ่าฝืนเครื่องหมายบังคับใช้จราจร (เส้นทึบ) ทำให้ประสิทธิภาพในการบรรเทาปัญหาลดลงจากที่คาดการณ์ไว้ ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปอย่างยั่งยืน มีประสิทธิภาพ และทำให้เกิดการบังคับใช้ทางกฎหมาย กทพ. จึงได้มีแนวคิดในการดำเนินโครงการติดตั้งระบบบริหารจัดการช่องจราจรบนทางพิเศษแบบอัตโนมัติ (Automatic Lane Control System) เพื่อให้ตำแหน่งดังกล่าวทำงานโดยอัตโนมัติและเป็นต้นแบบของการแก้ปัญหาการจราจรโดยนำเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้ในการบริหารจัดการจราจร ซึ่งจะลดการทำงานของเจ้าหน้าที่จัดการจราจรในการอำนวยความสะดวกบริเวณนี้ โดยระบบจะสามารถทำงานแบบอัตโนมัติได้ตลอด 24 ชั่วโมง คาดว่าระบบบริหารจัดการช่องจราจรบนทางพิเศษแบบอัตโนมัติจะสามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงช่วยให้ผู้ฝ่าฝืนเครื่องหมายบังคับใช้จราจร (เส้นทึบ) ลดลง และการเกิดอุบัติเหตุซ้ำซ้อนลดลง เนื่องจากมีการให้ข้อมูลสภาพจราจรและอุบัติเหตุแก่ผู้ใช้ทางพิเศษผ่านป้ายข้อความประชาสัมพันธ์ (Variable Message Sign : VMS)

7. ระบบบริหารจัดการช่องจราจรบนทางพิเศษแบบอัตโนมัติ เทคโนโลยีต่าง ๆ ที่สามารถนำมาศึกษาและพัฒนา เพื่อช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการช่องจราจรของ กทพ.

เนื่องจากปัจจุบัน กทพ. เปิดให้บริการทางพิเศษจำนวน 8 สายทาง ระยะทางรวมทั้งสิ้น 224.6 กิโลเมตร โดยมีผู้ใช้บริการเฉลี่ยมากกว่า 1.8 ล้านเที่ยวต่อวัน จึงทำให้ กทพ. จำเป็นต้องมีมาตรการบริหารจัดการช่องจราจรเพื่อลดและป้องกันการเกิดปัญหาต่าง ๆ เช่น ปัญหาการจราจรติดขัด ปัญหาการกระทำผิดกฎหมายจราจร และปัญหาการเกิดอุบัติเหตุซ้ำซ้อน เป็นต้น ซึ่งปัจจุบันเทคโนโลยีและอุปกรณ์ต่าง ๆ มีการพัฒนาคุณภาพเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้เกิดเทคโนโลยีต่าง ๆ ที่สามารถนำมาศึกษาและพัฒนาเพื่อช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการช่องจราจรของ กทพ. เช่น ระบบอ่านแผ่นป้ายทะเบียน ระบบตรวจจับรถความเร็วเกินกำหนด ระบบตรวจจับรถวิ่งไหล่ทาง และระบบตรวจจับรถฝ่าฝืนเส้นทึบ เป็นต้น กทพ. จึงได้มีการพัฒนาระบบบริหารจัดการช่องจราจรบนทางพิเศษแบบอัตโนมัติ (Automatic Lane Control System) ติดตั้งบนทางพิเศษคลองรัช

บริเวณทางลงถนนเกษตร - นวมินทร์ เพื่อให้ระบบสามารถบริหารจัดการช่องจราจร แจ้งเตือนผู้ใช้ทางพิเศษ และบันทึกผลการกระทำผิดกฎหมายจราจรแบบอัตโนมัติได้ตลอด 24 ชั่วโมง โดยระบบจะนำข้อมูลจากอุปกรณ์เรดาร์ (Microwave Radar Sensor) มาประมวลผลและนำผลที่ได้ไปแสดงผ่านจอ LED แบบ Full Color ในรูปแบบความเร็วที่กำหนด ตลอดจนสัญลักษณ์จราจรและข้อความเพื่อแจ้งเตือนเหตุการณ์ต่าง ๆ แก่ผู้ใช้ทางพิเศษ และหากมีผู้กระทำความผิด เช่น ใช้ความเร็วเกินกำหนด ขับรถบนไหล่ทาง และขับรถฝ่าฝืนเส้นที่บระบบจะตรวจจับป้ายทะเบียนของรถคันดังกล่าว พร้อมทั้งถ่ายภาพการกระทำผิด และบันทึกผลลงฐานข้อมูล (Database) เพื่อเตรียมข้อมูลในการออกใบสั่งต่อไป ทั้งนี้ ระบบสามารถช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการช่องจราจร ลดภาระงานของเจ้าหน้าที่ และป้องกันการกระทำผิดกฎหมายจราจรได้เป็นอย่างดี

8. โครงการบริหารจัดการและแก้ไขปัญหาขยะบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ เทพารักษ์ 4 เป็นการใช้สารทำความสะอาดจากวัสดุธรรมชาติ และใช้ระบบอัตโนมัติมาช่วยแก้ไขปัญหาและลดภาระการปฏิบัติงานของพนักงาน

กทพ. ได้นำระบบบริหารจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001:2015 มาใช้ในการบริหารจัดการขยะบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. และบนทางพิเศษ เพื่อให้มีการดำเนินการแยกขยะ การขนถ่าย การส่งกำจัด รวมถึงการนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้อย่างถูกต้อง และสอดคล้องกับกฎหมายสิ่งแวดล้อม ซึ่งบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษเทพารักษ์ 4 เป็นทางผ่านเพื่อไปสู่บ่อขยะในซอยขจรวิทย์หรือบ่อขยะแพรกษาขององค์การบริหารส่วนตำบลและเทศบาลต่าง ๆ ของจังหวัดสมุทรปราการ จากการเก็บข้อมูลจำนวนรถขนถ่ายขยะ พบว่ามีปริมาณรถขนขยะที่ผ่านด่านฯ เฉลี่ยประมาณ 64 คันต่อวัน โดยมีช่วงเวลาที่รถขนขยะวิ่งผ่าน 2 ช่วงเวลา คือ ช่วงเช้าและช่วงบ่ายของทุกวัน ซึ่งจากการหยุดจุดเพื่อชำระค่าผ่านทางของรถขนขยะทำให้น้ำเสียจากขยะไหลลงมาบนพื้นผิวจราจรซึ่งก่อให้เกิดกลิ่นเหม็นรบกวนการปฏิบัติงานของพนักงานบริเวณด่านฯ และส่งผลกระทบต่อความพึงพอใจในการใช้บริการของผู้ใช้ทางพิเศษรวมถึงชุมชนโดยรอบ อีกทั้งเป็นแหล่งสะสมของเชื้อโรค ดังนั้น กทพ. จึงเล็งเห็นถึงปัญหาดังกล่าวที่ส่งผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียโดยรอบและตระหนักถึงความสำคัญของการจัดการขยะที่เหมาะสม และมีแนวคิดที่จะใช้สารทำความสะอาดจากวัสดุธรรมชาติและใช้ระบบอัตโนมัติมาช่วยแก้ไขปัญหาและลดภาระการปฏิบัติงานของพนักงาน

มิติเศรษฐกิจ

ผลการดำเนินงานด้านเศรษฐกิจ (201-1, 3-3)

ในปี 2564 (ณ 30 กันยายน 2564) กทพ. มีสินทรัพย์รวมทั้งสิ้น จำนวน 239,741.68 ล้านบาท ซึ่งลดลงจากปี 2563 จำนวน 758.30 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.32 ด้านหนี้สิน กทพ. มีหนี้สินรวมจำนวน 174,690.75 ล้านบาท ลดลงจากปี 2563 จำนวน 9,418.11 ล้านบาท หรือ ร้อยละ 5.12 เนื่องจากการจ่ายชำระพันธบัตรเงินยืมรัฐบาล และส่วนของทุนจำนวน 65,050.93 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2563 จำนวน 8,659.81 ล้านบาท หรือ ร้อยละ 15.36

รายการ	ปี 2564 (ล้านบาท)	ปี 2563 (ล้านบาท)	เปลี่ยนแปลง เพิ่ม (ลด)	
			จำนวนเงิน (ล้านบาท)	ร้อยละ
ฐานะการเงิน (ณ 30 กันยายน 2564)				
สินทรัพย์รวม	239,741.68	240,499.98	(758.30)	(0.32)
หนี้สินรวม	174,690.75	184,108.86	(9,418.11)	(5.12)
ส่วนของทุน	65,050.93	56,391.12	8,659.81	15.36

ทั้งนี้ผลการดำเนินงานในปี 2564 (สำหรับสิ้นสุด 30 กันยายน 2564) มีรายได้รวม 16,834.30 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายรวม 8,174.49 ล้านบาท กำไรเบ็ดเสร็จ 8,659.81 ล้านบาท ดังตาราง

รายการ	ปี 2564 (ล้านบาท)	ปี 2563 (ล้านบาท)	เปลี่ยนแปลง เพิ่ม (ลด)	
			จำนวนเงิน (ล้านบาท)	ร้อยละ
ผลการดำเนินงาน (สำหรับสิ้นสุด 30 กันยายน 2564)				
รายได้รวม	16,834.30	17,994.75	(1,160.45)	(6.45)
ค่าใช้จ่ายรวม	8,174.49	83,563.67	(75,389.18)	(90.22)
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จ	8,659.81	(65,568.92)	74,228.73	(113.21)

รายได้ของ กทพ.

โดยแหล่งที่มาของรายได้มาจากรายได้ค่าผ่านทาง รายได้จากการใช้ประโยชน์ที่ดิน รายได้ดอกเบีย รายได้จากการบริจาค รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล และรายได้อื่น ประกอบด้วยรายได้จากการแก้ไขสัญญาฯ รายได้จากการร่วมทุน รายได้จากการใช้ประโยชน์ที่ดิน รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล รายได้จัดหา ผลประโยชน์ในเขตทาง รายได้จากดอกเบียเงินฝากธนาคาร ผลประโยชน์เงินรับจากกองทุนฯ ดังตาราง

รายได้ (ล้านบาท)	ปี 2564 (ล้านบาท)	ปี 2563 (ล้านบาท)	ปี 2562 (ล้านบาท)
รายได้ค่าผ่านทาง	10,573.10	12,636.90	14,614.90
รายได้เงินอุดหนุนดอกเบียและ ค่าธรรมเนียมที่รัฐบาลรับภาระ ⁽²⁰¹⁻⁴⁾	193.09	-	4,005.26
รายได้อื่น	6,068.11	5,357.86	-
รวมรายได้	16,834.30	17,994.75	18,620.16

ค่าใช้จ่ายของ กทพ.

โดยแหล่งที่มาของค่าใช้จ่ายมาจากต้นทุนการให้บริการ ค่าใช้จ่ายในการขาย ค่าใช้จ่ายในการบริหาร ดอกเบียจ่ายและค่าธรรมเนียมที่รัฐบาลรับภาระ ดังตาราง

ค่าใช้จ่าย (ล้านบาท)	ปี 2564 (ล้านบาท)	ปี 2563 (ล้านบาท)	ปี 2562 (ล้านบาท)
ต้นทุนการให้บริการ	5,251.75	5,325.49	6,001.14
ค่าใช้จ่ายในการขาย	110.22	107.13	121.89
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	1,419.43	75,295.36	1,491.24
ดอกเบียจ่ายและค่าธรรมเนียมที่รัฐบาล รับภาระ	193.09	-	-
รวมค่าใช้จ่าย	6,974.50	80,727.98	7,614.27

ค่าใช้จ่ายเพื่อกระจายรายได้ไปยังผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

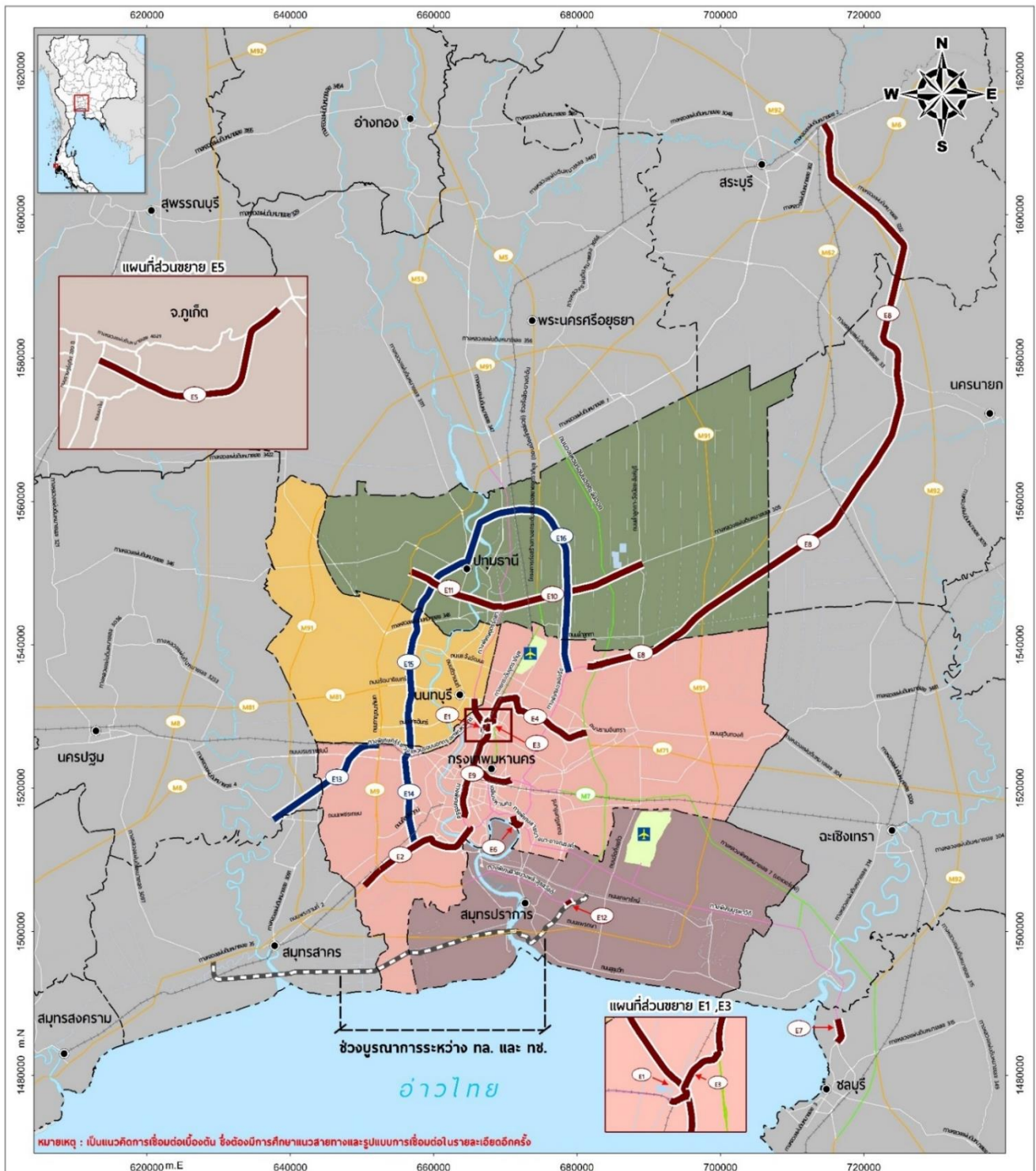
กทพ. มีการกระจายมูลค่าทางเศรษฐกิจไปยังผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในห่วงโซ่มูลค่าของธุรกิจ ซึ่งได้แก่ ภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง ค่าจ้าง สวัสดิการพนักงาน ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน เงินบริจาคการกุศล ดังตาราง

ค่าใช้จ่ายเพื่อกระจายรายได้ไปยังผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ปี 2564 (ล้านบาท)	ปี 2563 (ล้านบาท)	ปี 2562 (ล้านบาท)
ภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	47.07	71.32	212.01
ค่าจ้าง สวัสดิการพนักงาน	2,924.19	2,912.40	2,979.61
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	149.90	150.71	555.34
เงินบริจาคการกุศล	4.08	5.62	8.09

ผลกระทบทางอ้อมทางเศรษฐกิจ (203-1, 203-2, 3-3)

กทพ. เป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการแก้ไขปัญหาการจราจรโดยการก่อสร้างหรือจัดให้มีทางพิเศษตลอดจนบำรุงรักษาทางพิเศษและดำเนินงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวเนื่องการทางพิเศษ ภายใต้วิสัยทัศน์ “มุ่งมั่นพัฒนาทางพิเศษ เพื่อให้บริการที่ดี มีความคุ้มค่า สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย อย่างยั่งยืน” โดยมุ่งเน้นการพัฒนาและปรับปรุงทางพิเศษให้เป็นไปตามมาตรฐาน ปลอดภัย มีการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลตลอดจนการให้บริการที่ดีและมีคุณภาพ บนพื้นฐานของการให้ความสำคัญต่อเรื่องความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ซึ่งนอกจากจะช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลแล้วยังช่วยสนับสนุนและเพิ่มประสิทธิภาพการพัฒนาการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ โดยปัจจุบัน กทพ. ได้เปิดให้บริการทางพิเศษแล้วจำนวน 8 สายทาง ระยะทางรวม 224.6 กิโลเมตร

โครงข่ายทางพิเศษตามแผนแม่บทการพัฒนาทางพิเศษ ระยะ 20 ปี พ.ศ. 2561-2580



สัญลักษณ์	โครงการตามแผนแม่บทการพัฒนาทางพิเศษ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580)	โครงการตามแผนแม่บทการพัฒนาทางพิเศษ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580)	โครงการงานศึกษาความเหมาะสม เพื่อจัดทำแผนแม่บททางพิเศษ
● ที่ตั้งวัด	E1 โครงการทางเชื่อมระหว่างสาย E5-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ไปยังทางพิเศษ E59 ผ่านคลองคูเมืองเก่า (0.37 กม.)	E9 โครงการทางพิเศษยกระดับชั้นที่ 2 (Double Deck) (24.20 กม.)	0 5 10 20 กิโลเมตร มาตราส่วน 1:500,000
--- เขตจังหวัด	E2 โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก (8.70 กม.)	E10 โครงการทางพิเศษสายอุดรธานี-กาญจนาภิเษก (20.50 กม.)	
ทะเล	E3 โครงการทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุตราภิมุข และทางพิเศษ E5-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก (Mong Ht) (2.20 กม.)	E11 โครงการทางพิเศษสายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก-อุดรธานี (11.80 กม.)	
สนามบิน	E4 โครงการถนนทางด่วนชั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก และช่วงถนน ตอน N1 (17.57 กม.)	E12 โครงการทางเชื่อมระหว่างทางพิเศษสายบางนา-สุขสวัสดิ์ (0.58 กม.)	
เส้นทางรถไฟ (สีฟ้า)	E5 โครงการทางพิเศษสายบางนา-สุขสวัสดิ์ (3.98 กม.)	E13 โครงการทางพิเศษสายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก-นนทบุรี (8.70 กม.)	0 5 10 20 กิโลเมตร มาตราส่วน 1:500,000
ทางหลวงแผ่นดิน (สีเทา)	E6 โครงการทางเชื่อมระหว่างทางพิเศษสายบางนา-สุขสวัสดิ์ (5.0 กม.)	E14 โครงการทางพิเศษสายพระราม 2-ถนนบรมราชชนนี (12.10 กม.)	
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในเขต (สีน้ำเงิน)	E7 โครงการทางเชื่อมระหว่างทางพิเศษสายบางนา-สุขสวัสดิ์ (3.50 กม.)	E15 โครงการทางพิเศษสายถนนบรมราชชนนี-อุดรธานี (4.150 กม.)	
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองนอกเขต (สีน้ำเงินเข้ม)	E8 โครงการทางเชื่อมระหว่างทางพิเศษสายบางนา-สุขสวัสดิ์ (5.0 กม.)	E16 โครงการทางพิเศษสายอุดรธานี-ฉะเชิงเทรา (28.30 กม.)	
โครงการทางพิเศษที่ให้บริการในเขต (สีน้ำเงินเข้ม)	E9 โครงการทางเชื่อมระหว่างทางพิเศษสายบางนา-สุขสวัสดิ์ (5.0 กม.)		
โครงการทางพิเศษที่ให้บริการนอกเขต (สีน้ำเงินเข้ม)	E10 โครงการทางเชื่อมระหว่างทางพิเศษสายบางนา-สุขสวัสดิ์ (5.0 กม.)		
เส้นทางทางพิเศษที่ให้บริการในเขต (สีน้ำเงินเข้ม)	E11 โครงการทางเชื่อมระหว่างทางพิเศษสายบางนา-สุขสวัสดิ์ (5.0 กม.)		
เส้นทางทางพิเศษที่ให้บริการนอกเขต (สีน้ำเงินเข้ม)	E12 โครงการทางเชื่อมระหว่างทางพิเศษสายบางนา-สุขสวัสดิ์ (5.0 กม.)		
เส้นทางทางพิเศษที่ให้บริการในเขต (สีน้ำเงินเข้ม)	E13 โครงการทางเชื่อมระหว่างทางพิเศษสายบางนา-สุขสวัสดิ์ (5.0 กม.)		
เส้นทางทางพิเศษที่ให้บริการนอกเขต (สีน้ำเงินเข้ม)	E14 โครงการทางเชื่อมระหว่างทางพิเศษสายบางนา-สุขสวัสดิ์ (5.0 กม.)		
เส้นทางทางพิเศษที่ให้บริการในเขต (สีน้ำเงินเข้ม)	E15 โครงการทางเชื่อมระหว่างทางพิเศษสายบางนา-สุขสวัสดิ์ (5.0 กม.)		
เส้นทางทางพิเศษที่ให้บริการนอกเขต (สีน้ำเงินเข้ม)	E16 โครงการทางเชื่อมระหว่างทางพิเศษสายบางนา-สุขสวัสดิ์ (5.0 กม.)		

ซึ่งในปีงบประมาณ 2564 ได้พัฒนาโครงข่ายทางพิเศษ ดังนี้

1. โครงการทางพิเศษที่อยู่ในระหว่างก่อสร้าง
 - โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 – ดาวคะนองวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก
2. โครงการทางพิเศษตามแผนงานเร่งด่วน
 - โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ระยะที่ 1
(ตอน N2 ถนนประเสริฐมนูกิจ – ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก)
และระยะที่ 2 (ส่วนทดแทนตอน N1 บางซื่อ – ถนนประเสริฐมนูกิจ)
3. โครงการทางพิเศษที่อยู่ในระหว่างการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม
 - โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา – อ่างนครักษ์ (S1)
 - โครงการทางพิเศษสายเมืองใหม่ – เกาะแก้ว – กะทู้ จังหวัดภูเก็ต
 - โครงการดำเนินงานศึกษาเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบนโครงข่ายทางพิเศษในภาพรวมทั้งระบบ
 - โครงการทางเชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถีและถนนเลียบเมืองชลบุรี

สำหรับการพัฒนางานในความรับผิดชอบให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น กทพ. ยังคงพัฒนางานในด้านต่าง ๆ อย่างต่อเนื่องแม้ว่าจะได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) และได้ดำเนินการตามมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID -19) อย่างเคร่งครัด เพื่อเป็นการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคและสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้ใช้ทางพิเศษ โดยในปี 2564 กทพ. ได้นำเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่ทันสมัยมาเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานและการให้บริการแก่ผู้ใช้ทางพิเศษ เช่น การพัฒนาศูนย์ควบคุมระบบจราจรอัจฉริยะ (ITS Center) การพัฒนาระบบ EXAT Portal Application การพัฒนาระบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการ เป็นต้น รวมทั้งการจัดตั้งศูนย์บริหารจัดการจราจรทางพิเศษ (Expressway Traffic Management Center) เพื่อเป็นศูนย์กลางบริหารสั่งการและศูนย์ควบคุมทางพิเศษทุกสายทาง (Single Command Center) โดยสามารถเชื่อมโยงข้อมูลและสภาพจราจรของทางพิเศษทุกสายทางไว้ในที่เดียวกัน เพื่อการบริหารจัดการจราจรให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

นอกจากนี้ ในด้านการจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษ กทพ. ได้พัฒนาระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษแบบเงินสดให้สามารถชำระเงินผ่านบัตรอิเล็กทรอนิกส์ (Euro Master Card Visa : EMV) เพื่อรองรับการชำระเงินในรูปแบบสังคมไร้เงินสด และเป็นทางเลือกในการชำระค่าผ่านทางแก่ผู้ใช้ทางพิเศษ รวมทั้งพัฒนาระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติแบบไม่มีไม้กั้น (Multi-Lane Free Flow : M-Flow) ตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม โดยร่วมกับกรมทางหลวงในการบูรณาการให้เป็นไปในรูปแบบและมาตรฐานเดียวกัน (Single Platform System) เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ โดยระยะที่ 1 กทพ. ดำเนินการในปีงบประมาณ 2564 บนทางพิเศษฉลองรัช ได้แก่ ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษจตุโชติ ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษสุขาภิบาล 5-1 และด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษสุขาภิบาล 5-2 ปัจจุบันได้ลงนามสัญญาจ้างงานติดตั้งอุปกรณ์

ของระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติแบบไม่มีไม้กั้น (M-Flow) และพัฒนาซอฟต์แวร์และการเชื่อมต่อระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติแบบไม่มีไม้กั้น (M-Flow) กับ Single Platform System ของกรมทางหลวงแล้วเมื่อวันที่ 8 กันยายน 2564

มิติสิ่งแวดล้อม

การปฏิบัติตามกฎหมาย

การปฏิบัติตามกฎหมายด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม (2-27, 3-3)

กทพ. ได้ประกาศนโยบายสิ่งแวดล้อมฉบับแรกเมื่อวันที่ 12 มกราคม 2543 จากนั้นได้มีการทบทวนและปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง โดยนโยบายสิ่งแวดล้อมฉบับล่าสุดได้มีการประกาศใช้เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2563 โดยมุ่งมั่นให้พนักงานและลูกจ้าง อำนาจการและปฏิบัติงานอย่างจริงจังในการจัดการสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล ISO 14001:2015 ตามขอบเขตของทางพิเศษที่ระบุไว้ในคู่มือสิ่งแวดล้อม ด้วยจิตสำนึกและการมีส่วนร่วมในการรักษาสภาพแวดล้อมและความปลอดภัยของพนักงาน ลูกจ้าง ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและสาธารณชน รวมถึงการปรับปรุงการปฏิบัติงาน การควบคุมผลกระทบเนื่องจากกิจกรรม การบริการต่าง ๆ อย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง ทั้งนี้ กทพ. ได้ตระหนักถึงความสำคัญในการปฏิบัติตามกฎหมายด้านอื่น ๆ ไม่ว่าจะเป็นกฎหมายด้านสังคมและเศรษฐกิจเพื่อให้เกิดการดำเนินงานเป็นไปตามมาตรฐาน กฎเกณฑ์ ระเบียบข้อบังคับ โดยคำนึงถึงความเสี่ยงและโอกาส ให้มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของ กทพ. เพื่อให้เกิดการพัฒนาด้านการจรรยาและขนส่งที่ยั่งยืน โดยมีหลักการและแนวทางปฏิบัติงาน ดังนี้

1. ให้ความสำคัญในการควบคุมระดับเสียง ฝุ่นละออง ขยะมูลฝอย คุณภาพน้ำทิ้งจากอาคาร การจัดการจราจรและอุบัติเหตุที่เกิดจากการดำเนินงาน ทั้งมุ่งมั่นในการรักษาสิ่งแวดล้อมและการใช้ทรัพยากรอย่างยั่งยืนเช่น การปลูกต้นไม้ การใช้น้ำ การใช้ไฟฟ้าและการใช้กระดาษ A4 เป็นต้น
2. เพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้ทางพิเศษ พนักงาน ลูกจ้างและผู้เกี่ยวข้องที่ปฏิบัติงานบนทางพิเศษ โดยการนำนวัตกรรม/เทคโนโลยีมาใช้ในการบริหารจัดการรวมทั้งป้องกันและดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม และการจัดการขยะอย่างถูกต้องเพื่อสุขอนามัยและสภาพแวดล้อมที่ดีของพนักงาน ลูกจ้าง และผู้เกี่ยวข้องโดยกำหนดเป็นวัตถุประสงค์ เป้าหมายและแนวทางปฏิบัติเพื่อบริหารจัดการความเสี่ยงและโอกาสที่อาจเกิดขึ้นอย่างเหมาะสม พร้อมทั้งมีการทบทวนเพื่อปรับปรุงอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน
3. ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ มาตรฐาน ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับลักษณะปัญหาและความเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีต่อพนักงาน ลูกจ้าง ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย สภาพแวดล้อมและสถานที่ปฏิบัติงาน
4. สร้างจิตสำนึกแก่พนักงาน ลูกจ้าง และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม และร่วมกันรับผิดชอบในการใช้พลังงานและทรัพยากรธรรมชาติอย่างประหยัด
5. เผยแพร่นโยบายสิ่งแวดล้อมต่อพนักงาน ลูกจ้าง ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และสาธารณชน

ในปี 2564 สำนักรับรองระบบคุณภาพ (สรร.) ได้ดำเนินการตรวจติดตาม การรับรองระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 1 (1st Surveillance Audit : ISO 14001:2015) ของทางพิเศษฉลองรัช ทางพิเศษสายบางนา - อัจฉรังค์ และทางพิเศษบูรพาวิถีเมื่อวันที่ 9 - 10 สิงหาคม 2564 โดยรายงานสรุปผลการตรวจประเมินว่าไม่พบข้อบกพร่อง มีเพียงข้อสังเกต (Observation) จำนวน 3 ข้อกำหนด 4 รายการ ดังนั้น กทพ. จึงยังคงได้รับการรับรองระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001:2015 ตามขอบข่ายเดิมที่เคยได้รับการรับรองไว้ต่อเนื่องต่อไป ทั้งนี้ขอบเขตของระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001:2015 ครอบคลุมกิจกรรมบริการที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

- อาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษฉลองรัช อาคารซ่อมบำรุง อาคารกองบำรุงรักษาทาง กองไฟฟ้า เครื่องกล และยานพาหนะ อาคารโรงอาหาร อาคารคลังวัสดุกองบำรุงรักษาทาง และอาคารศูนย์ฝึกอบรมการกู้ภัย กทพ.
- พื้นที่ใต้ทางพิเศษฉลองรัช พื้นที่ใต้ทางแยกต่างระดับอรรถณรงค์ พื้นที่เวนคืนเพื่อชดเชย ผิดจรรยา (ทางเข้าสุวรรณภูมิและทางลงชลบุรี)
- ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษฉลองรัชจำนวน 14 ด่าน (15 หน่วยบริการ) – อาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษบูรพาวิถี
- ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษบูรพาวิถี จำนวน 20 ด่าน

ผลการดำเนินงาน

จำนวน/มูลค่าการถูกปรับอย่างมี นัยสำคัญกรณีละเมิดกฎหมายด้าน เศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม	หน่วยการเก็บ ข้อมูล	ปี 2564	ปี 2563	ปี 2562
จำนวนคดี ค่าปรับ วิธีการแก้ไข	กรณี/ครั้ง	0	0	0

ประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ

วัสดุ ⁽³⁻³⁾

จากการดำเนินธุรกิจของ กทพ. ที่มุ่งมั่นพัฒนาทางพิเศษ เพื่อให้บริการที่ดี มีความคุ้มค่า สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ในการให้บริการทางพิเศษ กทพ. จึงให้ความสำคัญกับโครงสร้างทางพิเศษ และอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่เป็นส่วนประกอบของทางพิเศษจะได้รับการบำรุงรักษา เพื่อรักษาระดับการให้บริการที่ดีแก่ผู้ใช้ทางพิเศษ โดยการบำรุงรักษาแบบเชิงป้องกัน เพื่อยืดอายุในการใช้งานให้ยาวนานขึ้น และการบำรุงรักษาแบบแก้ไข ในกรณีที่เกิดความเสียหาย ซึ่งในขั้นตอนการบำรุงรักษาจำเป็นที่จะต้องใช้ทรัพยากรในการดำเนินการ ไม่ว่าจะเป็น เหล็ก ซีเมนต์ ไม้ และผลิตภัณฑ์ก่อสร้างอื่น ๆ ในการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม กทพ. และผู้รับเหมาที่เกี่ยวข้องได้มีการดำเนินงานซ่อมบำรุงโดยมุ่งมั่นปฏิบัติตามระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 อย่างเคร่งครัด

นอกจากนี้ กทพ. ได้ตระหนักถึงความสำคัญในการลดปริมาณการใช้วัสดุจากธรรมชาติ จึงได้มีการวางแผนในการปรับปรุงการใช้วัสดุสิ้นเปลืองในสำนักงาน การซ่อมบำรุงรักษา การซ่อมแซมบำรุงผิวทางและสะพานที่ก่อเกิดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นงานในการปรับปรุงผลประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ (Eco-efficiency) ของ กทพ. ในการลดผลกระทบทางลบต่อสิ่งแวดล้อม ลดต้นทุนในการผลิต และลดการใช้ปริมาณทรัพยากรธรรมชาติ พร้อมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ทรัพยากรและลดการปล่อยมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม สอดรับกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และมุ่งสู่เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) ตามแนวนโยบายรัฐบาล

การอนุรักษ์พลังงาน (3-3)

เนื่องจากพลังงานเป็นสิ่งจำเป็นของมนุษย์ในโลกปัจจุบัน และทวีความสำคัญมากขึ้นเมื่อโลกยิ่งพัฒนามากยิ่งขึ้นทำให้ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเพิ่มมากขึ้น กทพ. เล็งเห็นถึงความสำคัญของการใช้ทรัพยากรอย่างยั่งยืน และคำนึงถึงการอนุรักษ์พลังงานเป็นเรื่องที่มีความสำคัญต่อองค์กร กทพ. จึงได้มีการจัดตั้งคณะทำงานด้านการอนุรักษ์พลังงานเพื่อกำหนดนโยบายอนุรักษ์พลังงานและเผยแพร่ต่อบุคลากรของ กทพ. และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง มีการประเมินศักยภาพการอนุรักษ์พลังงานเพื่อกำหนดนโยบายสำคัญด้านการใช้พลังงาน จากนั้น นำมากำหนดเป้าหมายและแผนอนุรักษ์พลังงาน รวมถึงการฝึกอบรมและประชาสัมพันธ์การอนุรักษ์พลังงานทั่วองค์กร เมื่อดำเนินการตามแผนอนุรักษ์พลังงานแล้วจะมีการติดตามผลการตรวจสอบและการทบทวนการจัดการพลังงานเพื่อให้เป็นแนวทางในการจัดการปีต่อ ๆ ไป

ขั้นตอนการอนุรักษ์พลังงาน

1. กำหนดนโยบายอนุรักษ์พลังงาน
2. ตั้งเป้าหมายและแผนอนุรักษ์พลังงาน
3. แผนฝึกอบรมและแผนสื่อสารประชาสัมพันธ์
4. ดำเนินการตามแผนที่กำหนดไว้
5. ติดตามผลและตรวจสอบแผนอนุรักษ์พลังงาน
6. ทบทวนระบบการจัดการพลังงาน

เป้าหมาย

- การลดปริมาณการใช้ไฟฟ้าในปี 2564 ลงร้อยละ 0.14
- การฝึกอบรมเรื่องพลังงานทดแทน/การอนุรักษ์พลังงาน ให้กับพนักงาน โดยมีจำนวนผู้เข้าร่วมอบรม ไม่น้อยกว่า 100 คน
- กิจกรรมตอบคำถามชิงรางวัลเรื่องพลังงานทดแทน/การอนุรักษ์พลังงาน โดยมีจำนวนผู้เข้าร่วมกิจกรรม ไม่น้อยกว่า 100 คน

แนวทางการดำเนินงาน (3-3)

คณะทำงานด้านการจัดการพลังงานของ กทพ. มีการเก็บรวบรวมข้อมูลการใช้พลังงานของอาคารสำนักงานใหญ่และคำนวณการใช้พลังงานของ กทพ. จำเพาะพื้นที่ใช้สอย และนำมากำหนดแนวทางการอนุรักษ์พลังงาน ดังนี้

- แผนงานการเปลี่ยนหลอดฟลูออเรสเซนต์ T8 (36 วัตต์) เป็นหลอด LED T8 (18 วัตต์) เพื่อลดปริมาณการใช้พลังงานไฟฟ้า
- จัดฝึกอบรมเรื่องพลังงานทดแทน/การอนุรักษ์พลังงาน ให้กับพนักงานของ กทพ.

- จัดกิจกรรมตอบคำถามชิงรางวัลเรื่องพลังงานทดแทน/การอนุรักษ์พลังงาน เพื่อสื่อสารการจัดการพลังงานให้พนักงานได้ทราบอย่างทั่วกัน

ผลการดำเนินงาน ⁽³⁻³⁾

ผลการจัดการพลังงานในอาคารตามแผนอนุรักษ์พลังงานปี 2564 ดังนี้

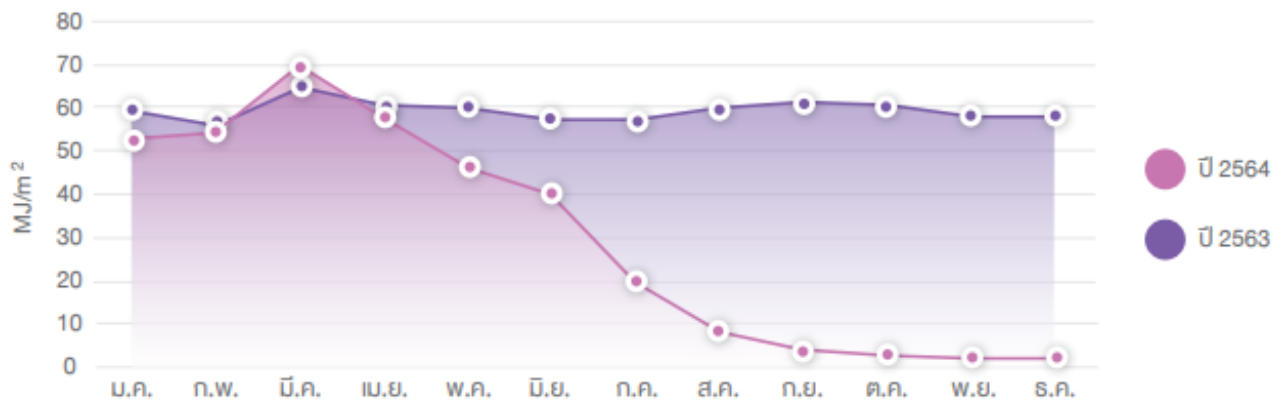
- มีการเปลี่ยนหลอดไฟฟลูออเรสเซนต์ T8 (36 วัตต์) เป็นหลอด LED T8 (18 วัตต์) จำนวน 100 หลอด และคำนวณปริมาณการใช้ไฟฟ้าจริงที่ลดลงได้ร้อยละ 46.08 (พลังงานไฟฟ้าลดลงจำนวนมาก เพราะพนักงานส่วนใหญ่ Work from home เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) และย้ายสำนักงานใหญ่ของ กทพ.)
- การฝึกอบรมเรื่องพลังงานทดแทน/การอนุรักษ์พลังงาน ให้กับพนักงานจำนวนผู้เข้าร่วมอบรม 100 คน
- กิจกรรมตอบคำถามชิงรางวัลเรื่องพลังงานทดแทน/การอนุรักษ์พลังงาน ให้กับพนักงานจำนวนผู้เข้าร่วมกิจกรรม 100 คน

ตารางผลการใช้พลังงาน

ปริมาณพลังงานที่ใช้ในองค์กร ⁽³⁰²⁻¹⁾	หน่วย	ปี 2564	ปี 2563
ปริมาณพลังงานที่ใช้	กิโลวัตต์-ชั่วโมง/ปี	1,195,000	2,364,000

ปริมาณการใช้พลังงานที่ลดลง ⁽³⁰²⁻⁴⁾	หน่วย	ปี 2564	ปี 2563
เปลี่ยนหลอดไฟฟลูออเรสเซนต์ T8 (36 วัตต์) เป็นหลอด LED T8 (18 วัตต์)	กิโลวัตต์-ชั่วโมง/ปี	3,386.07	-

กราฟแสดงค่าการใช้พลังงานจำเพาะของพื้นที่ใช้สอยในรอบปี 2564 เทียบกับปี 2563



กทพ. ได้พิจารณาการใช้พลังงานแสงอาทิตย์เพื่อเป็นพลังงานทดแทน โดยมีการใช้โซลาเซลล์กับโทรศัพท์ฉุกเฉินบนทางพิเศษฉลองรัช ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2555 ซึ่งในการใช้โซลาเซลล์กับโทรศัพท์ฉุกเฉินบนทางพิเศษ จะมีการตรวจสอบสภาพของโซลาเซลล์ทุก 4 เดือน และทำการเปลี่ยนแบตเตอรี่ทุก 3-5 ปี เพื่อให้สามารถใช้งานตลอดเวลา และในอนาคตอีกประมาณ 3-4 ปีข้างหน้า กทพ. จะมีแผนติดตั้งโซลาเซลล์กับโทรศัพท์ฉุกเฉินบนทางพิเศษกาญจนาภิเษก เพื่อให้มีการใช้พลังงานทดแทนมากยิ่งขึ้น

น้ำและการจัดการน้ำเสีย (3-3)

กทพ. มีความมุ่งมั่นในการดำเนินกิจการด้วยความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งน้ำและการจัดการน้ำเสียเป็นอีกหนึ่งประเด็นที่องค์กรให้ความสำคัญ ในการยกระดับการบริหารจัดการคุณภาพน้ำ การใช้ทรัพยากรน้ำอย่างเต็มประสิทธิภาพ ลดสัดส่วนน้ำเสียที่ปล่อยออกไปที่อาจมีส่วนในการก่อให้เกิดผลกระทบแง่ลบต่อสังคมรอบข้างและสิ่งแวดล้อม โดยอีกเหตุผลหนึ่งที่ กทพ. ควรดำเนินกิจการโดยใส่ใจต่อการบริหารจัดการน้ำ เนื่องจากหนึ่งในประเด็นที่ทั่วโลกให้ความสำคัญ มีความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนที่ 6 (Sustainable Development Goals : SDG 6) คือ ให้น้ำเพื่อใช้ประโยชน์และมีการจัดการน้ำ และสุขาภิบาลอย่างยั่งยืน

แนวทางการดำเนินงาน (303-1, 303-2, 3-3)

ในการบริหารจัดการด้านน้ำ กทพ. ได้มีการดำเนินงานตามระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล ISO 14001:2015 พร้อมทั้งมีการปรับปรุงระบบอย่างต่อเนื่อง เพื่อเป็นกรอบแนวทางในการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการน้ำและอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ทั้งนี้ได้มีแผนงานด้าน “การจัดการน้ำทิ้งของ กทพ.” โดยการปรับปรุงลานดาดฟ้าอาคารควบคุมทางพิเศษบูรพาวิถี เพื่อป้องกันน้ำรั่วซึมจากดาดฟ้าสู่ห้องปฏิบัติงานด้านล่าง มีการตรวจวัดค่าน้ำทิ้ง และบำรุงรักษาระบบบำบัดน้ำเสียบริเวณศูนย์ควบคุมทางพิเศษฉลองรัช และบูรพาวิถี เพื่อให้สามารถจัดการต่อผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ปี 2564 กทพ. ได้มีการดึงน้ำจากองค์กรภายนอกมาใช้ทั้งหมด 251.9 เมกะลิตร ทั้งนี้ กทพ. ได้กำหนดแผนงานระยะสั้นในการปรับปรุงผลประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจของ กทพ. (Eco-efficiency) ด้านการใช้น้ำด้วยการประชาสัมพันธ์ เพื่อสร้างความตระหนักในการใช้น้ำประปา อีกทั้งติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมการเปิด - ปิดน้ำประปา ภายในอาคารสำนักงานและพื้นที่ปฏิบัติงานของ กทพ. เพื่อเป็นการยกระดับการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำอย่างยั่งยืน

ผลการดำเนินงาน ⁽³⁻³⁾

ตารางข้อมูลการใช้น้ำและการจัดการน้ำเสีย

น้ำและการจัดการน้ำเสีย	หน่วย	ปี 2564
การใช้น้ำ ⁽³⁰³⁻⁵⁾		
ปริมาณการใช้น้ำทั้งหมด	เมกะลิตร	251.9
การดื่มน้ำ ⁽³⁰³⁻³⁾		
การสูบน้ำจากพื้นที่ที่มีความเสี่ยง/ความเครียดน้ำ (water stress)	เมกะลิตร	0
น้ำผิวดิน	เมกะลิตร	0
น้ำบาดาล	เมกะลิตร	0
น้ำจากองค์กรอื่น เช่น ประปา เทศบาล นิติ	เมกะลิตร	251.9
การระบายน้ำทิ้ง ⁽³⁰³⁻⁴⁾		
ปริมาณการระบายน้ำทิ้งทั้งหมด	เมกะลิตร	201.52

การบริหารจัดการของเสีย (3-3)

การบริหารจัดการของเสียเป็นประเด็นที่ กทพ. ให้ความสำคัญและดำเนินการจัดการตามกฎหมายอย่างเคร่งครัดต่อเนื่อง ได้มุ่งเน้นให้พนักงานและลูกจ้างปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ มาตรฐาน ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับลักษณะปัญหาและความเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม ได้มีการจำแนกและคัดแยกประเภทของเสียที่เกิดขึ้นภายในอาคารสำนักงานใหญ่ และนำไปกำจัดอย่างถูกต้องตามหลักวิชาการ ยึดหลักการจัดการสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐาน ISO 14001:2015 เพื่อลดการเกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยคำนึงถึงความเสี่ยงและโอกาสให้มีความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ นโยบาย เป้าหมาย และแนวทางในการบริหารจัดการของเสีย พร้อมทั้งสนับสนุนการจัดหาถังเพื่อใส่ของเสีย ติดป้ายเพื่อแยกประเภทและตรวจสอบความถูกต้องของการทิ้งขยะแบบแยกประเภท เพื่อดำเนินการจัดการของเสียและขยะในแต่ละประเภทอย่างถูกต้องและเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด

นอกจากนี้ กทพ. ได้รณรงค์และประชาสัมพันธ์ไปยังผู้ใช้ทางพิเศษไม่ทิ้งขยะบนทางพิเศษและระมัดระวังไม่ให้สิ่งของที่บรรทุกตกหล่นบนทางพิเศษ โดยมุ่งหวังที่จะลดปริมาณขยะบนทางพิเศษ และสร้างความตระหนักถึงอันตรายจากการทิ้งขยะและวัสดุตกหล่นบนทางพิเศษ ที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุต่อผู้ใช้บริการทางพิเศษ รวมทั้งผู้ปฏิบัติงานของ กทพ. เพื่อให้เกิดการพัฒนาด้านการจราจรและขนส่งที่ยั่งยืน



ความหลากหลายทางชีวภาพ ⁽³⁻³⁾

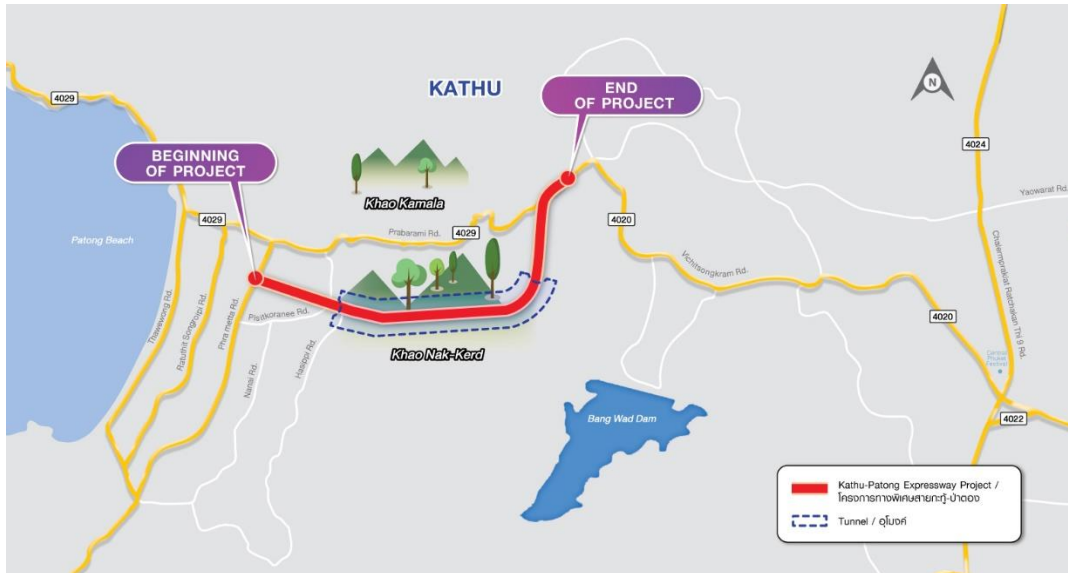
ความหลากหลายทางชีวภาพเป็นทรัพย์สินที่มีคุณค่าที่มีผลต่อเศรษฐกิจและการพัฒนาทั้งในปัจจุบันและอนาคต กทพ. เห็นถึงความสำคัญและตระหนักถึงผลกระทบจากการดำเนินงานที่อาจส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศและสิ่งแวดล้อมโดยรอบ กทพ. มีแผนทำโครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต และได้ศึกษาความเหมาะสมของโครงการทั้งในด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อมตั้งแต่ในขั้นตอนของการวางแผนโครงการ โดยในส่วนของการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น กทพ. ได้ทำการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) เพื่อนำมาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากโครงการ ทั้งในระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และภายหลังเปิดดำเนินการ

โครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต

มีวัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางจากอำเภอกะทู้ไปยังหาดป่าตองได้อย่างมีประสิทธิภาพและอำนวยความสะดวกในการเดินทางให้กับคนในพื้นที่ นักท่องเที่ยว รวมทั้งส่งเสริมการท่องเที่ยวในจังหวัดภูเก็ต เนื่องจากปัจจุบันการเดินทางจากอำเภอกะทู้ไปยังหาดป่าตองต้องใช้ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4029 ซึ่งมีขนาด 2 ช่องจราจร ผ่านภูเขาที่มีความคดเคี้ยวและลาดชันสูง โครงการนี้จะสามารถช่วยบรรเทาปัญหาการจราจร และอุบัติเหตุบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4029 รวมทั้ง สามารถใช้เป็นเส้นทางอพยพกรณีเกิดภัยพิบัติ เช่น กรณีเกิดสึนามิ เป็นต้น



โครงการก่อสร้างเป็นทางยกระดับโดยมีอุโมงค์อยู่ช่วงกลางของแนวสายทางมีจุดเริ่มต้นโครงการเชื่อมกับถนนพระเมตตา (ถนนผังเมืองรวมสาย ก) ในพื้นที่ตำบลป่าตอง อำเภอกะทู้ เป็นทางยกระดับขนาด 4 ช่องจราจรต่อทิศทาง (สำหรับรถยนต์ 2 ช่องจราจรต่อทิศทาง และรถจักรยานยนต์ 2 ช่องทางจราจรต่อทิศทาง) ยกระดับข้ามถนนพิศิษฐ์กรณีย์จนถึงเขานาคเกิด ระยะทาง 0.9 กิโลเมตร แล้วจึงเป็นอุโมงค์ลอดเขานาคเกิด ระยะทาง 1.85 กิโลเมตร หลังจากผ่านช่วงภูเขาจึงเป็นทางยกระดับ ระยะทาง 1.23 กิโลเมตร จนถึงจุดสิ้นสุดโครงการในพื้นที่ตำบลกะทู้ อำเภอกะทู้ บริเวณจุดตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4029 ระยะทางรวม 3.98 กิโลเมตร



จากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการก่อสร้างทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต การดำเนินโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมในปัจจุบันในบริเวณพื้นที่โครงการทั้งด้านบวกและด้านลบ ในส่วนของผลกระทบด้านลบ จำเป็นต้องมีการกำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ รวมถึงกำหนดให้มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น เพื่อให้มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่นำเสนอไว้มีความเป็นรูปธรรมและสามารถนำไปปฏิบัติได้จริง จึงได้นำเสนอในรูปของแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งประกอบด้วยแผนต่าง ๆ มีรายละเอียด ดังนี้

แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านระดับเสียง (ติดตั้งกำแพงกันเสียง)

เสียงจากยานพาหนะบนทางพิเศษอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยหรือประกอบกิจการใกล้เคียง ในการพัฒนาโครงการจึงต้องให้ความสำคัญกับผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรง จึงจำเป็นต้องกำหนดแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านระดับเสียง

แผนการป้องกันการชะล้างพังทลายของดินและการควบคุมตะกอนดินจากการก่อสร้าง

เนื่องจากการก่อสร้างทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต จะต้องมีการขุดเปิดหน้าดินตลอดจนการขุดเจาะอุโมงค์ จึงส่งผลให้อัตราการชะล้างพังทลายของดินบริเวณดังกล่าวเพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริเวณที่แนวเส้นทางตัดผ่านพื้นที่ราบเชิงเขา ซึ่งจำเป็นต้องมีมาตรการควบคุมการชะล้างพังทลายของดิน ดังนั้นเพื่อเป็นการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบต่อการชะล้างพังทลายของดิน ภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จและมีการเปิดใช้เส้นทาง จึงควรมีการติดตามตรวจสอบการชะล้างพังทลายของดิน

แผนการควบคุมการปนเปื้อนน้ำมันและไขมันจากกิจกรรมการก่อสร้างลงสู่แหล่งน้ำ

น้ำมันและไขมันที่เกิดขึ้นระหว่างการก่อสร้างของโครงการ ซึ่งมาจากแหล่งต่าง ๆ ได้แก่ โรงซ่อมบำรุง เครื่องจักรกลบริเวณจัดเก็บถึงน้ำมันเชื้อเพลิง ถังน้ำมันเครื่อง และถังเก็บน้ำมันของเสียบริเวณที่ล้างทำความสะอาด พาหนะและเครื่องจักรกล และโรงผสมแอสฟัลท์ ซึ่งบริเวณดังกล่าวอาจเกิดการรั่วไหลของน้ำมัน หรือ คราบน้ำมันลงบนพื้น ซึ่งหากไม่ทำการป้องกันคราบน้ำมันและไขมันเหล่านี้จะถูกชะล้างปนเปื้อนลงสู่ลำน้ำ อาจส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำ และระบบนิเวศในน้ำได้ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการกำหนดมาตรการเพื่อป้องกันผลกระทบดังกล่าว

แผนการป้องกันของเสียและน้ำเสียปนเปื้อนลงสู่แหล่งน้ำ

ในระยะก่อสร้างของโครงการ จำเป็นจะต้องมีที่พักคนงานและสำนักงานโครงการ สำหรับเป็นที่พักผ่อนของคนงาน และดำเนินกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ ซึ่งกิจกรรมที่สำคัญบริเวณดังกล่าว ได้แก่ การอาบน้ำ การขับถ่าย และการทำอาหาร ซึ่งเป็นแหล่งผลิตน้ำเสียและขยะมูลฝอยที่สำคัญ ดังนั้นเพื่อป้องกันมิให้เกิดการปนเปื้อนของน้ำเสียและขยะมูลฝอยลงสู่แหล่งน้ำ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำและระบบนิเวศทางน้ำ จึงจำเป็นต้องมีการกำหนดมาตรการเพื่อป้องกันผลกระทบดังกล่าว

แผนปลูกป่าชดเชย

การก่อสร้างทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต บริเวณพื้นที่ป่าอนุรักษ์ทั้งสองด้านจะต้องสูญเสียพื้นที่ป่าไม้ไปจำนวน 5.65 ไร่ ถึงแม้ว่าพื้นที่ดังกล่าวจะไม่มีสภาพป่าเนื่องจากเป็นพื้นที่สวนยางพารา แต่พื้นที่ป่าไม้ที่สูญเสียไปอยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติป่าเทือกเขาขนาดเกิด เมื่อมีการสูญเสียพื้นที่ป่าไม้โดยเฉพาะเป็นการสูญเสียพื้นที่ป่าไปอย่างถาวร กทพ. มีมาตรการในการเพิ่มพื้นที่ป่า โดยการปลูกป่าหรือปลูกต้นไม้ทดแทนตามระเบียบกรมป่าไม้ หน่วยงานของรัฐที่ขอใช้ประโยชน์ในพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ จะต้องดำเนินการปลูกป่าทดแทนอย่างน้อย 3 เท่าของพื้นที่ป่าสงวนที่ขอใช้ประโยชน์ ดังนั้นคิดเป็นพื้นที่ที่จะต้องดำเนินการปลูกป่าทดแทน จำนวน 17 ไร่

กทพ. ได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อม ที่ครอบคลุมข้อกำหนด กฎหมาย แนวทางการปฏิบัติงาน และมุมมองของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างเป็นรูปธรรมภายใต้หลักเกณฑ์ด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อเป็นกรอบในการปฏิบัติงานในโครงการก่อสร้างที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ⁽³⁻³⁾

จากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่มีความรุนแรงและส่งผลกระทบต่อทั่วโลก กทพ. ตระหนักถึงการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศในปัจจุบันที่ส่งผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม กทพ. ได้มีการจัดทำโครงการศึกษาและกำหนดแนวทางในการวัดประเมินประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ (Eco-efficiency) ตามแนวทางมาตรฐาน ISO 14045:2012 Environmental Management – Eco – efficiency assessment of product systems – Principles, requirements and guidelines รวมถึงการพิจารณาด้วยกรอบแนวคิดด้านการประเมินวัฏจักรชีวิต (Life Cycle Assessment : LCA) เพื่อนำมาประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมในเชิงปริมาณ โดยพิจารณาถึงการใช้ทรัพยากร พลังงาน และการปล่อยของเสียรูปแบบต่าง ๆ

กทพ. ได้แต่งตั้งคณะทำงานประเมินประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ (Eco-efficiency) เพื่อดำเนินการศึกษาและกำหนดแนวทางในการประเมินประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ และดำเนินการตามแนวทางการประเมิน จัดเก็บ วิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง และประเมินค่าประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ รวมถึงการนำผลประเมิน มาปรับปรุงเพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐาน

แนวทางในการวัดและประเมินประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจมีขั้นตอน ดังนี้



กทพ. ให้ความสำคัญในการเป็นส่วนหนึ่งในการประเมินการปล่อยก๊าซเรือนกระจก โดยมีแนวทางการบริหารจัดการทางด้านประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ เพื่อให้บรรลุกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และมุ่งสู่เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน หรือ Sustainable Development Goals : SDGs ตามแนวนโยบายรัฐบาล กทพ. ได้ศึกษาข้อมูลผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ เช่น ภาวะโลกร้อน การเกิดฝนกรด การลดลงของทรัพยากรการใช้ที่ดิน และสุขอนามัยของมนุษย์ เป็นต้น จากกิจกรรมต่าง ๆ ของ กทพ. ตามขอบข่ายที่กำหนด แล้วนำมาประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมด้านภาวะโลกร้อน (Global Warming) โดยนำมาคำนวณปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมต่าง ๆ ในรูปแบบของปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า และทำรายงานผลการศึกษาและกำหนดแนวทางในการวัดและประเมินประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจของ กทพ. เพื่อนำข้อมูลดังกล่าวไปดำเนินการลดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศต่อไปอย่างยั่งยืน

ผลการประเมินประสิทธิภาพของการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของ กทพ. ⁽³⁻³⁾

จากขอบเขตการประเมินและตัวชี้วัดด้านคุณค่าจากการดำเนินงานของ กทพ. คือ ปริมาณจรรยาบรรณทางพิเศษที่ กทพ. บริหารจัดการเอง กทพ. จึงได้นำข้อมูลปริมาณจรรยาบรรณทางพิเศษที่ กทพ. บริหารจัดการเอง ประกอบด้วย ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษฉลองรัช ทางพิเศษบูรพาวิถี และทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) ในปีงบประมาณ 2564 มาพิจารณาโดยละเอียด ดังนี้

ทางพิเศษ	ปริมาณจรรยาบรรณทางพิเศษ (คัน)
ทางพิเศษเฉลิมมหานคร	93,623,802
ทางพิเศษฉลองรัช	62,920,219
ทางพิเศษบูรพาวิถี	39,374,365
ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์)	70,744,048
รวม	266,662,434

ในการประเมินคาร์บอนฟุตพริ้นท์องค์กรของ กทพ. ได้นำข้อมูลการใช้ทรัพยากรและวัสดุสิ้นเปลือง รวมทั้งข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกันในปีงบประมาณ 2564 มาทำการประเมิน โดยพิจารณากิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของ กทพ. โดยพิจารณาข้อมูลจาก Scope 1 และ Scope 2 ทั้งหมด และข้อมูลจาก Scope 3 ที่สำคัญ โดยได้คัดเลือกประเด็นกิจกรรมที่มีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมสูง และสามารถควบคุมและบริหารจัดการเรียบร้อยแล้ว ได้แก่

1. การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางอ้อมจากการซื้อวัตถุดิบและการบริการ
2. การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางอ้อมจากสินค้าประเภททุน
3. การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางอ้อมจากกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับเชื้อเพลิงและพลังงาน

โดยสามารถสรุปข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการประเมินคาร์บอนฟุตพริ้นท์องค์กรของ กทพ. ได้ดังนี้

กิจกรรม	กิจกรรมที่เกี่ยวข้อง	ก๊าซเรือนกระจก (Kg CO ₂ e)
Scope 1 (305-1)		
การเผาไหม้เชื้อเพลิงแบบอยู่กับที่	น้ำมันดีเซลในเครื่องกำเนิดไฟฟ้า	31,113
	ก๊าซ LPG ในกิจกรรมซ่อมบำรุง (เช่น ในโรงซ่อมบำรุงการซ่อมผิวทาง)	827
	น้ำมันดีเซลใน file pump	406
	ก๊าซ acetylene (C ₂ H ₂) ในงานเชื่อม	68
การเผาไหม้เชื้อเพลิงแบบเคลื่อนที่	การใช้น้ำมันดีเซล (สำหรับรถยนต์)	2,290,444
	การใช้น้ำมันดีเซล B7 (สำหรับรถยนต์)	328,314
	การใช้น้ำมันแก๊ซโซฮอลล์ 91 (สำหรับรถยนต์)	1,019,932
	การใช้น้ำมันแก๊ซโซฮอลล์ 95 (สำหรับรถยนต์)	120,906
	การใช้น้ำมันแก๊ซโซฮอลล์ E20 (สำหรับรถยนต์)	42,809
	การใช้น้ำมันแก๊ซโซฮอลล์ E85 (สำหรับรถยนต์)	1,412
การปล่อยและดูดกลับก๊าซเรือนกระจกที่เกิดขึ้นจากการรั่วไหล และอื่น ๆ	การใช้สารทำความเย็นสำหรับเครื่องปรับอากาศ (R32)	14,830
	การใช้สารทำความเย็นสำหรับเครื่องปรับอากาศ (R410a)	124,853
	การใช้สารดับเพลิง	477
	การปล่อยมีเทนจาก Septic tank	535,361
รวม Scope 1		4,411,752

กิจกรรม	กิจกรรมที่เกี่ยวข้อง	ก๊าซเรือนกระจก (Kg CO ₂ e)
(เก็บข้อมูลแยก)	การใช้สารทำความเย็นสำหรับเครื่องปรับอากาศ (R22)	544,072
Scope 2 ⁽³⁰⁵⁻²⁾		
การใช้ไฟฟ้า	การใช้ไฟฟ้าของ กทพ. ในปีงบประมาณ 2564	26,441,460
รวม Scope 2		26,441,460
Scope 3 ⁽³⁰⁵⁻³⁾		
การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางอ้อมจากการซื้อวัตถุดิบและบริการ	วัสดุที่ใช้ในกิจกรรมการให้บริการทางพิเศษ วัสดุสำนักงาน งานจ้าง TOR ในการซ่อมบำรุงผิวทาง	15,272,771
การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางอ้อมจากสินค้าประเภททุน	การก่อสร้างทางพิเศษ (ระยะทาง ความกว้างของเลน ปริมาณวัสดุที่ใช้)	11,858,000
การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางอ้อมจากกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับเชื้อเพลิงและพลังงาน	การใช้ไฟฟ้าและเชื้อเพลิงแยกตามประเภท	5,667,084
รวม Scope 3		32,797,855
รวม Scope 1 Scope 2 และ Scope 3		63,751,067

จากตารางข้างต้นสรุปได้ว่า ค่าคาร์บอนฟุตพริ้นท์องค์กรของ กทพ. ในปี 2564 ภาพรวมทั้ง Scope 1 Scope 2 และ Scope 3 มีค่าเท่ากับ 63,751,067 กิโลกรัมคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า

กทพ. ได้ให้ความเห็นชอบของผลการทบทวนและแผนงานในการวัดและประเมินประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ (Eco-efficiency) ของ กทพ. โดยมีค่าประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ คือ ปริมาณจรรยาบรรณทางพิเศษที่ กทพ. บริหารจัดการเอง (คัน) ต่อผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมในรูปแบบของก๊าซเรือนกระจกที่เกิดจากกิจกรรมขององค์กร (Kg CO₂e) ดังสมการ

$$\text{ค่าประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ} = \frac{\text{ปริมาณจรรยาบรรณทางพิเศษที่ กทพ. บริหารจัดการเอง (คัน)}}{\text{ก๊าซเรือนกระจกที่เกิดจากกิจกรรมขององค์กร (Kg CO}_2\text{e)}}$$

โดยผลการประเมินประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ (Eco-efficiency) ของ กทพ. มีดังนี้

$$\text{ค่าประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ}^{(305-4)} = \frac{266,662,434 \text{ คัน}}{63,751,067 \text{ Kg CO}_2\text{e}} = 4.18 \text{ คัน/Kg CO}_2\text{e}$$

ทั้งนี้ เพื่อให้เป็นไปตามแนวทางการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs) รวมถึงแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจแบบองค์รวม (BCG Model) และเป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของประเทศ กทพ. จึงได้ประเมินเป้าหมายการลดก๊าซเรือนกระจกในอนาคตของ กทพ. ซึ่งหากสามารถดำเนินงานตามแผนงานระยะสั้นในปีแรก (ปี 2566) คาดว่าจะสามารถลดก๊าซเรือนกระจกได้ร้อยละ 1 และมีค่า Factor เป้าหมายเท่ากับ 1.0120 และหากดำเนินงานตามแผนงานระยะสั้นแล้วเสร็จ (ปี 2567) คาดว่าจะสามารถลดก๊าซเรือนกระจกได้ร้อยละ 3 และมีค่า Factor เป้าหมายเท่ากับ 1.0311 หากดำเนินงานตามแผนระยะกลางแล้วเสร็จ (ปี 2570) คาดว่าจะสามารถลดก๊าซเรือนกระจกได้ร้อยละ 10 และมีค่า Factor เป้าหมายเท่ากับ 1.1124 และหากดำเนินงานตามแผนระยะยาวแล้วเสร็จ (ปี 2575) คาดว่าจะสามารถลดก๊าซเรือนกระจกได้ร้อยละ 25 และมีค่า Factor เป้าหมายเท่ากับ 1.3349 ซึ่งจะสอดคล้องกับนโยบายของประเทศที่ต้องการลดก๊าซเรือนกระจกได้ร้อยละ 20 ภายในปี 2573 โดยมีค่าเป้าหมายในการลดก๊าซเรือนกระจกของ กทพ. ดังนี้

รายละเอียด	ปีฐาน	แผนงาน				
		ระยะสั้น		ระยะกลาง	ระยะยาว	
		1 ปี	2 ปี	5 ปี	8 ปี	10 ปี
ปริมาณ ก๊าซเรือนกระจก (Ton CO ₂ e)	63,751.07	63,113.56	61,838.54	57,375.96	51,000.86	47,813.30
ปริมาณจรรยา บรรณทางพิเศษ ของ กทพ. (คัน)	266,662,434 คัน					

รายละเอียด	ปีฐาน	แผนงาน				
		ระยะสั้น		ระยะกลาง	ระยะยาว	
		1 ปี	2 ปี	5 ปี	8 ปี	10 ปี
ค่า Eco-efficiency (คั่น/Kg CO ₂ e)	4.18	4.23	4.31	4.65	5.23	5.58
ค่าแฟกเตอร์ (Factor)	1.0000	1.0120	1.0311	1.1124	1.2512	1.3349

การจัดซื้อจัดจ้างอย่างยั่งยืน

แนวปฏิบัติด้านการจัดซื้อจัดจ้าง และการคัดเลือกคู่ค้าจากเกณฑ์ด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม ⁽³⁻³⁾

กทพ. ยกระดับมาตรฐานการจัดซื้อจัดจ้างและลดความเสี่ยงในกระบวนการทำงานที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม กทพ. จึงได้ดำเนินการและกำหนดแผนการบริหารการจัดซื้อจัดจ้างสินค้าและบริการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม รวมถึงใส่ใจประเด็นด้านสังคม นอกจากนี้ บริษัทรับเหมาก่อสร้างถือเป็นคู่ค้าหลักของ กทพ. เนื่องจากปัจจัยสำคัญในธุรกิจทั้งวงจรเกี่ยวเนื่องกับงานวิศวกรรมเป็นหลัก ทั้งการก่อสร้างทางพิเศษสายใหม่ ปรับปรุง และบำรุงรักษาโครงสร้างที่มีอยู่ แม้ว่า กทพ. จะอยู่ในฐานะรัฐวิสาหกิจที่มีระเบียบข้อบังคับในการจัดจ้างที่ชัดเจน ในการจัดจ้างต่าง ๆ ล้วนต้องคำนึงถึงราคาตลาด ค่าใช้จ่ายในส่วนของการก่อสร้างจึงมีทิศทางที่สอดคล้องกับปัจจัยการผลิตต่าง ๆ เช่น ค่าวัสดุก่อสร้าง ค่าแรง และค่าบริหารจัดการ เนื่องจากลักษณะงานวิศวกรรมด้านทางพิเศษเป็นงานก่อสร้างที่มีขนาดงานค่อนข้างใหญ่ อีกทั้ง กทพ. เป็นหน่วยงานของรัฐ จึงจำเป็นต้องจ้างผู้รับเหมาที่มีประสบการณ์สูง มีทุนทรัพย์ที่เพียงพอต่อการดำเนินงานของ กทพ. และดำเนินธุรกิจด้วยแนวทางแบบมีส่วนร่วมและยั่งยืนโดยตอบสนองต่อประเด็นความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ควบคู่ไปกับการสร้างมูลค่าและคุณค่าต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

กทพ. ให้ความสำคัญกับการคัดเลือกคู่ค้าเป็นอย่างมาก จึงมุ่งเน้นการดำเนินงานพัฒนากลุ่ม “คู่ค้า” ขององค์กร ให้เติบโตอย่างยั่งยืนไปพร้อมกับ กทพ. เพื่อให้เกิดการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพและสามารถตอบสนองต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างเหมาะสมและเป็นรูปธรรม โดยมีแนวทางมาตรฐานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม ISO 26000 และแนวทางมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14001:2015 ในการให้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการจัดซื้อจัดจ้างอย่างยั่งยืนจากเกณฑ์ด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมของ กทพ.

เพื่อให้การดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างเป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล โปร่งใส ตรวจสอบได้ และสอดคล้องกับยุทธศาสตร์แห่งชาติ ว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริตและนโยบายของรัฐบาล กทพ. ได้กำหนดมาตรการส่งเสริมความโปร่งใสในการจัดซื้อจัดจ้างให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติด้านการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 และระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและบริการพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 ทั้งนี้ กทพ. ส่งเสริมความรับผิดชอบต่อสังคม และสิ่งแวดล้อมตลอดความสัมพันธ์ในกระบวนการการจัดซื้อจัดจ้าง

เป้าหมาย

- กระบวนการขั้นตอนการจัดซื้อจัดจ้างมีประสิทธิภาพโปร่งใสและเป็นธรรมต่อทุกฝ่าย
- ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างสินค้าและบริการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ได้ตามรายการที่หน่วยงานขอเบิกตามแผน ร้อยละ 100
- ผู้ดำเนินธุรกิจเกี่ยวข้องกับ กทพ. มีความเข้าใจ ตระหนัก และปฏิบัติตามงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม

แนวทางการดำเนินงาน (3-3)

กทพ. ปรับปรุงขั้นตอนการจัดซื้อจัดจ้าง รวมถึงการคัดเลือกคู่ค้าจากเกณฑ์ด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมให้เกิดความสะดวกรวดเร็วและเกิดประโยชน์ต่อผู้ดำเนินธุรกิจที่เกี่ยวข้อง เช่น ผู้รับจ้าง บริษัทคู่สมปทาน เป็นต้น นอกจากนี้ องค์กรส่งเสริมให้มีการประยุกต์ใช้และสนับสนุนหลักการและแนวปฏิบัติต่าง ๆ ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมที่สำคัญ เพื่อยกระดับความรับผิดชอบต่อสังคมตลอดห่วงโซ่อุปทาน โดยในปี 2564 กทพ. ได้กำหนดแนวทางการปฏิบัติ ดังนี้

- สนับสนุนการจัดซื้อจัดจ้างที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- ปรับปรุงกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง เพื่อให้เกิดความคล่องตัวมากขึ้นโดยอยู่บนพื้นฐานความโปร่งใสและเป็นธรรมต่อทุกฝ่าย
- สื่อสารรายละเอียดระหว่างสัญญาผู้ว่าจ้างและผู้ถูกจ้าง ให้เข้าใจตรงกันตลอดจนการสื่อสารข้อมูลพื้นฐานในกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างหรือข้อมูลสำคัญอื่น ๆ เพื่อให้ผู้ดำเนินธุรกิจเกี่ยวข้องกับ กทพ. สามารถวางแผนการทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- สร้างความรู้และความตระหนักรู้ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมแก่ผู้ดำเนินธุรกิจเกี่ยวข้องกับ กทพ.
- ปรับปรุงพิจารณาเรื่องความรับผิดชอบต่อสังคมที่สำคัญ อาทิ สิทธิมนุษยชน การปฏิบัติต่อแรงงาน เป็นต้น บูรณาการเข้าไปในสัญญาจัดซื้อจัดจ้าง
- ไตร่ตรองอย่างรอบคอบ เฝ้าติดตาม และกำกับดูแล เพื่อให้มั่นใจได้ว่าการดำเนินงานของผู้ดำเนินธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับ กทพ. เป็นไปอย่างมีความรับผิดชอบต่อสังคม
- เพิ่มโอกาสให้ผู้ดำเนินธุรกิจเกี่ยวข้องกับ กทพ. ที่มีการนำมาตรฐานความรับผิดชอบต่อสังคมมาใช้
- ระบุแนวทางที่คุ้มค่าและเหมาะสมสำหรับการลงทุนด้านสิ่งแวดล้อม เช่น การจัดซื้อจัดจ้างสีเขียว
- บูรณาการความรับผิดชอบต่อสังคมไว้ในเกณฑ์ประเมินผู้ดำเนินธุรกิจเกี่ยวข้องกับ กทพ. อาทิ จริยธรรม สังคม สิ่งแวดล้อม สุขภาพ ความปลอดภัย แรงงานผิดกฎหมาย และสิทธิมนุษยชน เป็นต้น นอกเหนือจากเกณฑ์คุณภาพและราคา

ผลการดำเนินงาน ⁽³⁻³⁾

ด้วยความตระหนักถึงการสร้างความสัมพันธ์อันดีต่อคู่ค้าในการจัดซื้อจัดจ้างร่วมกันกับ กทพ. อีกทั้งเกื้อหนุนกันเพื่อให้ก่อประโยชน์สูงสุดในการดำเนินงาน กทพ. จึงให้ความสำคัญเป็นอย่างมากในการกระจายรายได้เศรษฐกิจให้กับคู่ค้าในพื้นที่ อาทิ บริษัทรับเหมาก่อสร้าง พร้อมทั้งดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างสินค้าและบริการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อให้เกิดการดำเนินงานอย่างยั่งยืน รวมถึงตระหนักถึงความสำคัญของการจัดสรรงบประมาณที่เพียงพอและเหมาะสม ทั้งนี้ผลการเบิกใช้งบประมาณการลงทุนปี 2564 มีรายละเอียดของการเบิกจ่ายงบประมาณการลงทุน ดังนี้

สัดส่วนการใช้จ่ายกับคู่ค้าในท้องถิ่น ⁽²⁰⁴⁻¹⁾	หน่วย	เป้าหมายปี 2564	ผลการดำเนินงาน		
			ปี 2564	ปี 2563	ปี 2562
งบประมาณการจัดซื้อที่ใช้สำหรับสถานที่ปฏิบัติงานที่สำคัญ ซึ่งใช้จ่ายกับคู่ค้าในพื้นที่สำหรับการดำเนินการ เช่น ร้อยละต่อผลิตภัณฑ์และบริการที่ซื้อในท้องถิ่น	ร้อยละ	95.00	69.74	66.81	26.42
	ล้านบาท	8,700.39	6,387.42	-	-

เนื่องจากในปี 2564 เบิกจ่ายล่าช้ากว่าแผน 2,770.89 ล้านบาท โดยมีผลเบิกจ่าย 6,387.42 ล้านบาท จากวงเงินเบิกจ่ายงบประมาณลงทุนจัดซื้อจัดจ้างกับคู่ค้า 9,158.31 ล้านบาท เกิดจากปัจจัยภายในที่ก่อให้เกิดปัญหา อาทิ ขั้นตอนการดำเนินงานของหน่วยงานเจ้าของงบประมาณ ขั้นตอนการจัดซื้อจัดจ้างที่มีการยกเลิกการจัดซื้อจัดจ้างหลายครั้ง ขั้นตอนการบริหารสัญญา รวมทั้งการดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างจะต้องสอดคล้องตามแนวทางปฏิบัติตามกฎหมายกระทรวงกำหนดพัสดุและวิธีการจัดซื้อจัดจ้างพัสดุที่รัฐต้องการส่งเสริมหรือสนับสนุน (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2563 ตลอดจนปัจจัยภายนอกที่ก่อให้เกิดอุปสรรคอันเนื่องมาจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)

ผลการดำเนินงาน

การคัดเลือกคู่ค้าจากเกณฑ์ด้านสิ่งแวดล้อม ⁽³⁰⁸⁻²⁾

ในปี 2564 พบว่า กทพ. ได้ดำเนินการคัดเลือกคู่ค้าตามกฎหมาย โดยคู่ค้าทุกรายผ่านเกณฑ์การประเมินด้านสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างตามนโยบายของรัฐบาลที่ส่งเสริมให้ใช้วัสดุที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมในทุกกระบวนการทำงาน

การคัดเลือกคู่ค้าจากเกณฑ์ด้านสังคม ⁽⁴¹⁴⁻²⁾

ในปี 2564 พบว่า กทพ. ได้ดำเนินการคัดเลือกคู่ค้าตามกฎหมาย โดยคู่ค้าทุกรายผ่านเกณฑ์การประเมินด้านสังคม โดยไม่พบคู่ค้าที่ฝ่าฝืนนโยบายของรัฐบาลว่าด้วยเรื่องการจ้างงานที่ผิดกฎหมาย เช่น การใช้แรงงานเด็ก เป็นต้น

มิติสังคม

การดูแลพนักงาน⁽³⁻³⁾

ในปัจจุบันจากสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว ย่อมส่งผลกระทบต่อองค์กรทั้งภาครัฐและเอกชน ทั้งในมิติเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม เทคโนโลยี และอื่น ๆ ทำให้เกิดสถานะความเสี่ยงที่เกิดจากความไม่แน่นอนในอนาคต รวมถึงยุคเศรษฐกิจที่เน้นองค์ความรู้ ซึ่งองค์กรต้องเผชิญต่อภาวะการแข่งขันที่รุนแรงยิ่งขึ้น และเพื่อความอยู่รอดขององค์กร ทำให้องค์กรต้องตระหนักถึงความสำคัญในเรื่อง “การบริหารจัดการทรัพยากรบุคคลในองค์กร” มากยิ่งขึ้น ปัจจุบันการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคลถือเป็นกลไกที่สำคัญในการขับเคลื่อนองค์กรให้ประสบความสำเร็จ ดังนั้น กทพ. จึงให้ความสำคัญในการดูแลพนักงานและลูกจ้างซึ่งในกระบวนการบริหารทรัพยากรบุคคล มิได้จำกัดอยู่เพียงแค่การสรรหา คัดเลือก สร้างแรงจูงใจ และพัฒนาบุคลากรเท่านั้น ยังต้องเตรียมความพร้อมด้านขีดความสามารถกำลังคนให้มีปริมาณ และคุณภาพที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ และนโยบายขององค์กร เพื่อสร้างความมั่นคงในการพัฒนาอย่างต่อเนื่องและยั่งยืนขององค์กรในระยะยาว

เป้าหมาย

- ดำเนินงานเป็นไปตามแผนปฏิบัติการการบริหารทรัพยากรบุคคล ร้อยละ 80
- ร้อยละความพึงพอใจของบุคลากรในด้านสิทธิประโยชน์และสวัสดิการไม่น้อยกว่า ร้อยละ 80

แนวทางการดำเนินงาน⁽³⁻³⁾

กทพ. ได้จัดทำแผนกลยุทธ์การบริหารทรัพยากรบุคคลขึ้นเพื่อเป็นแผนที่ช่วยในการสนับสนุนและขับเคลื่อนนโยบาย และยุทธศาสตร์ของแผนวิสาหกิจ กทพ. ปี 2560 - 2565 โดยมีการกำหนดและวางแผนงาน/โครงการให้เป็นตัวขับเคลื่อนไปสู่ความสำเร็จตามเป้าหมาย ซึ่งภายใต้แผนกลยุทธ์การบริหารทรัพยากรบุคคลจะประกอบไปด้วย 3 ยุทธศาสตร์ 8 เป้าประสงค์ 8 กลยุทธ์ ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายในแต่ละยุทธศาสตร์ โดยมี 36 แผนงานด้านบริหารทรัพยากรบุคคลในการรองรับยุทธศาสตร์และกลยุทธ์การดำเนินงาน ซึ่งแผนกลยุทธ์การบริหารทรัพยากรบุคคล กทพ. ปี 2563 - 2565 (ฉบับทบทวน) ได้มีการกำหนดยุทธศาสตร์และเป้าประสงค์ในการดำเนินงาน ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเพิ่มประสิทธิภาพระบบบริหารทรัพยากรบุคคล

เป้าประสงค์

1. มีโครงสร้างองค์กรและอัตรากำลังที่เอื้อต่อการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์
2. มีระบบฐานข้อมูลบุคคลที่ครบถ้วน ถูกต้อง ทันสมัย และสนับสนุนงานด้านทรัพยากรบุคคล
3. สร้างการรับรู้และส่งเสริมวัฒนธรรมองค์กร

ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาศักยภาพและเตรียมความพร้อมบุคลากรเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลง

เป้าประสงค์

1. บุคลากรมีความรู้ ทักษะและสมรรถนะที่สอดคล้องและสนับสนุนการดำเนินงานขององค์กร
2. พัฒนาศักยภาพของบุคลากรให้ก้าวทันต่อการเปลี่ยนแปลงและพัฒนาตามสายอาชีพ
3. เสริมสร้างบรรยากาศการเรียนรู้และพัฒนา และมีกลไกในการเผยแพร่องค์ความรู้ให้ทั่วทั้งองค์กร

ยุทธศาสตร์ที่ 3 เสริมสร้างความผูกพันและคุณภาพชีวิตในการทำงาน

เป้าประสงค์

1. บุคลากรในองค์กรมีความพึงพอใจและผูกพันในองค์กร
2. มีการส่งเสริมด้านความปลอดภัยสุขอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน

การบริหารอัตรากำลังของ กทพ.

เพื่อรองรับการเติบโตอย่างต่อเนื่องของ กทพ. และการเปลี่ยนแปลงจากสภาพแวดล้อมทั้งภายในและภายนอกประเทศ ที่อาจส่งผลกระทบต่อ กทพ. โดยผลกระทบต่อการดำเนินงานส่งผลให้ กทพ. ต้องมีการปรับเปลี่ยนบทบาทหน้าที่และภารกิจให้มีความเหมาะสมสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไปในปัจจุบัน รวมถึงแนวโน้มในที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

ดังนั้น กทพ. จึงมีการวางแผนอัตรากำลังทั้งในปัจจุบันและอนาคต เพื่อให้เกิดการทบทวนการกำหนดอัตรากำลังให้มีความเหมาะสมกับโครงสร้างและลักษณะงานของ กทพ. ให้เป็นแนวทางในการบริหารอัตรากำลังให้เกิดความคุ้มค่า เพียงพอ สอดคล้องกับปริมาณงานและความต้องการของ กทพ.

ทั้งนี้ กทพ. ได้มีการดำเนินการทบทวนกระบวนการเป็นประจำทุกปี โดยผลจากการทบทวนปี 2564 พบว่า การดำเนินงานตามแผนบริหารอัตรากำลังเป็นไปตามเป้าหมายที่ตั้งไว้

ผลการดำเนินงาน: ความสำเร็จของแผนบริหารอัตรากำลัง ร้อยละ 100 ตามกิจกรรมในแผนบริหารอัตรากำลัง ⁽³⁻³⁾

การดำเนินงาน ปี 2564 ที่โดดเด่น	รายละเอียด
การวางแผนอัตรากำลังเพื่อรองรับระบบ M-Flow	เนื่องจาก กทพ. ได้ดำเนินการตามนโยบายกระทรวงคมนาคม ในการนำระบบเก็บค่าผ่านทางแบบไม่มีไม้กั้น (ระบบ M-Flow) มาใช้ ดังนั้น กทพ. จึงจัดทำแนวทางการดำเนินการวางแผนอัตรากำลังเพื่อรองรับระบบ M-Flow ภายใต้แผนแม่บทการบริหารอัตรากำลังระยะยาว ของ กทพ. พ.ศ. 2563 - 2567 โดยได้มีการวางแผนบริหารอัตรากำลังให้สอดคล้องกับแผนการพัฒนาระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ (M-Flow) ใน 3 ระยะ เพื่อให้มีอัตรากำลังที่เหมาะสมกับ

การดำเนินงาน ปี 2564 ที่โดดเด่น	รายละเอียด
	การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นผ่านกระบวนการบริหารอัตรากำลังที่สำคัญได้แก่ - การยุบอัตรารว่าง - การเกษียณอายุการทำงาน - โครงการร่วมใจจาก กทพ. - การเกลี้ยอัตรากำลังจากหน่วยงานที่มีกรอบอัตรากำลังส่วนเกินไปยังหน่วยงานที่มีอัตรากำลังส่วนขาด - โครงการใหม่ ๆ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต - การเกลี้ยอัตรากำลังไปปฏิบัติงานในตำแหน่งใหม่
การหมุนเวียนงาน	โดยในปี 2564 กทพ. ได้ดำเนินการในการอนุมัติย้ายพนักงานตามความประสงค์ของพนักงานทั้งหมด 2 คน ซึ่งทาง กทพ. ได้ดำเนินการตรวจสอบคุณสมบัติของผู้มีความประสงค์ในการหมุนเวียนงานโดยคำนึงถึงหลักเกณฑ์ในการหมุนเวียนงาน (Job Rotation) เพื่อพัฒนาศักยภาพการทำงานบุคลากรของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ทั้งนี้จากข้อมูลรายละเอียดของพนักงานทั้ง 2 คนพบว่า หน่วยงานมีความต้องการที่จะพัฒนาความรู้และขีดความสามารถของบุคลากรในการทำงานที่หลากหลายและครอบคลุมงานที่อยู่ในความรับผิดชอบทั้งระบบงานด้านการเงิน ระบบงานด้านการบริหารสำนักงาน การพัฒนาความรู้ด้านข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) และการวิเคราะห์ข้อมูล (Data Analytics) เพื่อช่วยสนับสนุนให้ กทพ. มีความทันสมัยโดยการนำเทคโนโลยีและข้อมูลมาใช้ในการสร้างสรรค์นวัตกรรมบริการและการปรับปรุงรูปแบบ วิธีการและกระบวนการทำงานให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เมื่อพิจารณาตามรายละเอียดข้อมูลดังกล่าวจึงเห็นควรให้พนักงานทั้ง 2 คน หมุนเวียนงานได้ตามความประสงค์

พนักงานใหม่และพนักงานพ้นสภาพ

ตารางจำนวนพนักงานและลูกจ้าง ของ กทพ. (2-7, 2-8, 401-1, 405-1)





รายละเอียดพนักงาน และลูกจ้าง	ปีงบประมาณ 2564		ปีงบประมาณ 2563		ปีงบประมาณ 2562	
	พนักงาน	ลูกจ้าง	พนักงาน	ลูกจ้าง	พนักงาน	ลูกจ้าง
จำนวนของพนักงาน และลูกจ้างทั้งหมด (คน)	4,799	617	4,859	580	4,794	613
รวม	5,416		5,439		5,407	
จำนวนของพนักงานและลูกจ้างทั้งหมด จำแนกตามเพศ (คน)						
เพศชาย	2,979	498	3,016	473	2,969	505
เพศหญิง	1,820	119	1,843	107	1,825	108
รวม	4,799	617	4,859	580	4,794	613
จำนวนของพนักงานและลูกจ้างทั้งหมด จำแนกตามช่วงอายุ (คน)						
อายุต่ำกว่า 30 ปี	201	273	181	228	134	187
อายุ 30-50 ปี	3,197	341	3,203	346	3,130	419
อายุมากกว่า 50 ปี	1,401	3	1,475	6	1,530	7
รวม	4,799	617	4,859	580	4,794	613
จำนวนของพนักงานและลูกจ้างทั้งหมด จำแนกตามระดับ (คน)						
ผู้บริหารระดับสูง ระดับ 10-11	7	-	5	-	6	-
ผู้บริหารระดับกลาง ระดับ 8-9	62	-	53	-	61	-
ผู้บริหารระดับต้น ระดับ 7	147	-	172	-	178	-
พนักงานระดับปฏิบัติการ ระดับ 1-6	4,583	-	4,629	-	4,549	-
รวม	4,799	-	4,859	-	4,794	-

* ข้อมูล ณ 30 กันยายน 2564

ตารางจำนวนพนักงานใหม่และพนักงานพ้นสภาพ ของ กทพ. ⁽⁴⁰¹⁻¹⁾

 รายละเอียดพนักงาน และลูกจ้าง	ปีงบประมาณ 2564		ปีงบประมาณ 2563		ปีงบประมาณ 2562	
	พนักงาน	ลูกจ้าง	พนักงาน	ลูกจ้าง	พนักงาน	ลูกจ้าง
จำนวนของพนักงานและลูกจ้างเข้าใหม่ทั้งหมด (คน)						
จำนวนของพนักงาน และลูกจ้างเข้าใหม่ทั้งหมด	40	80	143	89	136	77
รวม	120		232		213	
จำนวนของพนักงานและลูกจ้างเข้าใหม่ จำแนกตามเพศ (คน)						
เพศชาย	27	54	93	64	80	50
เพศหญิง	13	26	50	25	56	27
รวม	40	80	143	89	136	77
จำนวนของพนักงานและลูกจ้างเข้าใหม่ จำแนกตามช่วงอายุ (คน)						
อายุต่ำกว่า 30 ปี	19	57	61	79	70	58
อายุ 30-50 ปี	19	23	81	10	64	19
อายุมากกว่า 50 ปี	2	-	1	-	2	-
รวม	40	80	143	89	136	77
จำนวนของพนักงานและลูกจ้างพ้นสภาพทั้งหมด (คน)						
จำนวนของพนักงาน และลูกจ้างพ้นสภาพทั้งหมด	97	102	88	136	124	99
รวม	199		224		223	
จำนวนของพนักงานและลูกจ้างพ้นสภาพทั้งหมด จำแนกตามเพศ (คน)						
เพศชาย	62	69	53	101	84	70
เพศหญิง	35	33	35	35	40	29
รวม	97	102	88	136	124	99
จำนวนของพนักงานและลูกจ้างพ้นสภาพทั้งหมด จำแนกตามช่วงอายุ (คน)						
อายุต่ำกว่า 30 ปี	1	45	6	56	5	49
อายุ 30-50 ปี	22	52	26	77	37	46
อายุมากกว่า 50 ปี	74	5	56	3	82	4
รวม	97	102	88	136	124	99

* ข้อมูล ณ 30 กันยายน 2564

กระบวนการสรรหาคัดเลือก

กทพ. มีกระบวนการสรรหาบุคลากรทั้งจากภายในและภายนอกองค์กร ที่มีความรู้ และศักยภาพที่สอดคล้องกับตำแหน่งงาน โดยใช้หลักการของสมรรถนะ มาประกอบการพิจารณา มีหลักเกณฑ์การสรรหาและคัดเลือกที่เป็นธรรมและเท่าเทียมกันในรูปแบบของคณะกรรมการคัดเลือกพนักงานเป็นผู้พิจารณา เพื่อให้ได้บุคลากรเหมาะสมกับตำแหน่งงาน รวมทั้งการกำหนดหลักเกณฑ์การโอนย้ายพนักงาน เพื่อเป็นขวัญกำลังใจและเปิดโอกาสให้บุคลากรได้เรียนรู้และพัฒนา

ในการสรรหาตลอดจนคัดเลือกบุคคลที่มีความรู้ความสามารถและมีทักษะที่เหมาะสมเพื่อเข้ามาปฏิบัติงานในระดับปฏิบัติการตำแหน่งงานตามท้องที่ที่ต้องการ

สิทธิประโยชน์และสวัสดิการ (401-2)

กทพ. จัดทำสิทธิประโยชน์และสวัสดิการพื้นฐาน ภายใต้แนวคิดและหลักการที่ทุกกลุ่มบุคลากรได้รับและเข้าถึงสิทธิอย่างเท่าเทียม ได้แก่ การรักษาพยาบาล การช่วยเหลือบุตร การตรวจสอบสุขภาพประจำปี และการสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ เป็นต้น โดยมีการจัดทำสิทธิประโยชน์และสวัสดิการที่สอดคล้องตามสภาพการทำงาน และเป็นสิทธิประโยชน์เพิ่มเติมอื่น ๆ โดยจำแนก ดังนี้

- 1) จำแนกตามความแตกต่างกลุ่มบุคลากร ได้แก่ การให้รางวัลพนักงานต้นแบบ กทพ. สำหรับพนักงานระดับปฏิบัติการ การสงวนสิทธิพื้นที่จอดรถยนต์สำหรับพนักงานระดับบริหาร และจัดรถยนต์พร้อมพนักงานขับรถประจำตำแหน่งและโทรศัพท์มือถือพร้อมวงเงินค่าใช้จ่ายสำหรับผู้บริหารระดับสูง
- 2) จำแนกตามส่วนบุคลากร เช่น ลักษณะงาน กลุ่มช่วงอายุ ได้แก่
 - การตรวจสอบสุขภาพประจำปีแบบแบ่งกลุ่มตามลักษณะงานและกลุ่มช่วงอายุ (Generation) เช่น งานประจำสำนักงาน (Office) และงานปฏิบัติงานบนทางพิเศษ และแบ่งกลุ่มช่วงอายุ (Generation) ที่ตรวจช่วงอายุน้อยกว่า 35 ปี และ 35 ปีขึ้นไป รวมถึงความแตกต่างของลักษณะทางเพศ
 - เครื่องแบบชุดปฏิบัติงานตามลักษณะงาน กลุ่มงานจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษ จราจร ภูภัย บำรุงรักษา และพนักงานขับรถ เป็นต้น
 - การจัดเตรียมที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานตามกลุ่มงานจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษ และจราจร ภูภัย
 - การทำประกันชีวิตกลุ่ม สำหรับกลุ่มเสี่ยงภัยจากการปฏิบัติงาน กลุ่มงานจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษ จราจร ภูภัย และบำรุงรักษา
 - การให้รางวัลพนักงานตัวอย่างของกลุ่มงานจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษ และจราจร ภูภัย
- 3) จัดทำสวัสดิการภาคสมัครใจ ได้แก่ ฌาปนกิจสงเคราะห์ กทพ. ประกันภัยอุบัติเหตุและสุขภาพ

- 4) จัดทำสิทธิประโยชน์และสวัสดิการสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน โดยดำเนินการสอดคล้องกับแนวคิดและนโยบายของผู้บริหารโดยมีแนวทางการจัดทำและปรับปรุงสิทธิประโยชน์และสวัสดิการเกี่ยวกับสภาพการจ้างงาน ด้วยการวิเคราะห์และเปรียบเทียบสิทธิต่างรัฐวิสาหกิจ และนำเสนอขออนุมัติตามขั้นตอน
- ดำเนินการโดยฝ่ายบริหาร จากข้อเสนอแนะจากการสำรวจความผูกพันของบุคลากร ขอร้องเรียนจากศูนย์รับเรื่องร้องเรียนภายใน
 - ดำเนินการโดยคณะผู้แทนฝ่ายลูกจ้าง หรือ สหภาพแรงงาน จากข้อเสนอแนะและข้อร้องเรียนของพนักงาน นำเสนอผ่านคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์
 - ดำเนินการจัดทำสิทธิประโยชน์และสวัสดิการภาคสมัครใจร่วมกับพันธมิตร เพื่อเพิ่มทางเลือก และเติมเต็มสิทธิพื้นฐานที่ได้รับจาก กทพ.

ผลการดำเนินงานที่โดดเด่นด้านการบริหารผลตอบแทนและสิทธิประโยชน์ประจำปี

- 1) ศึกษาและจัดทำห้องพยาบาล ณ อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ.
- 2) ศึกษาและจัดทำศูนย์อาหาร ณ อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ.
- 3) ศึกษาการจัดทำศูนย์สุขภาพ กทพ. (EXAT Health Center) ณ อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ.
- 4) ระบบบันทึกค่ารักษาพยาบาลสำรองจ่าย (Self-service) เพื่อให้พนักงานสามารถบันทึกค่ารักษาพยาบาลเข้าระบบได้ด้วยตนเอง
- 5) การจัดทำสิทธิประโยชน์และสวัสดิการสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน โดยได้ดำเนินการเกี่ยวกับการบริหารจัดการสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ได้แก่
 - จัดเตรียมอุปกรณ์และเวชภัณฑ์สำหรับการป้องกันให้แก่ผู้ปฏิบัติงานด้านหน้า และประจำสำนักงาน ได้แก่
 - หน้ากากอนามัยแบบ 3 ชั้น หน้ากากอนามัยชนิด N95 Face Shield ถุงมือยาง เจลแอลกอฮอล์ น้ำยาฆ่าเชื้อ เครื่องพ่นแอลกอฮอล์ และ Antigen Rapid Test (ATK)
 - จัดทำการประสานจัดส่งรายชื่อพนักงานด้านหน้า เพื่อเข้ารับการฉีดวัคซีนป้องกันโรค COVID-19

สิทธิการลาคลอดบุตร (401-3)

ตารางจำนวนพนักงานและลูกจ้างจำแนกตามกรณีของการลาภักเพื่อเลี้ยงดูบุตร

 กรณีของการลาภักเพื่อเลี้ยงดูบุตร	 พนักงานและลูกจ้างชาย (คน)			 พนักงานและลูกจ้างหญิง (คน)		
	ปีงบประมาณ			ปีงบประมาณ		
	2564	2563	2562	2564	2563	2562
จำนวนผู้มีสิทธิลาภักเพื่อเลี้ยงดูบุตร	3,478	3,489	3,476	1,938	1,950	1,931
จำนวนผู้ใช้สิทธิลาภักเพื่อเลี้ยงดูบุตร	38	39	57	1	2	1
จำนวนผู้ที่กลับมาทำงานหลังจากการสิ้นสุดระยะการลาภักเพื่อเลี้ยงดูบุตร	38	39	57	1	2	1
จำนวนผู้ที่กลับมาทำงานหลังจากการสิ้นสุดระยะการลาภักเพื่อเลี้ยงดูบุตรและยังคงทำงานต่อหลังจากนั้นไป 1 ปี	38	39	57	1	2	1
อัตราการกลับมาทำงานและการยังคงอยู่ของพนักงานที่กลับมาทำงานหลังจากระยะการลาภักสิ้นสุดลงแล้ว	ร้อยละ 100	ร้อยละ 100	ร้อยละ 100	ร้อยละ 100	ร้อยละ 100	ร้อยละ 100

หมายเหตุ ตามระเบียบวิธีปฏิบัติงานของ กทพ. ว่าด้วยการลา พ.ศ. 2558

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

การฝึกอบรมและให้ความรู้⁽³⁻³⁾

ในการจัดการด้านการฝึกอบรมและให้ความรู้แก่พนักงาน กทพ. ให้ความสำคัญในการพัฒนาและให้ความรู้แก่พนักงานเป็นอย่างมาก จึงได้จัดทำแผนกลยุทธ์และแผนปฏิบัติการการพัฒนาทรัพยากรบุคคล ประจำปี 2564 ขึ้น โดยแผนดังกล่าวจะเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์และธุรกิจขององค์กร รวมทั้งสอดคล้องกับสมรรถนะหลัก (Core Competency) สมรรถนะทางการบริหาร (Managerial Competency) และสมรรถนะเฉพาะตำแหน่ง (Functional Competency) นอกจากนี้ยังเชื่อมโยงกับแผนเส้นทางการพัฒนาบุคลากรระยะยาว (Development Roadmap : DRM) และแผนพัฒนาบุคลากรรายบุคคล (Individual Development Plan : IDP) อีกทั้งยังมีการพัฒนาเตรียมบุคลากรให้มีความพร้อมเพื่อการเลื่อนระดับและทดแทนผู้เกษียณอายุราชการ รวมถึงรองรับภารกิจใหม่ โดยการ Reskill & Upskill ให้กับพนักงาน

กระบวนการเรียนรู้และพัฒนาพนักงาน กทพ.

1. มีระบบประเมินสมรรถนะมาใช้ในการประเมินผู้บริหารและพนักงาน เพื่อพัฒนาบุคลากรให้ตรงตามความต้องการของหน่วยงานทั้งในปัจจุบันและอนาคต
2. พนักงานที่มีช่องว่างสมรรถนะผู้บังคับบัญชาจะดำเนินการกำหนดวิธีการพัฒนาพนักงานที่มีช่องว่างสมรรถนะ โดยผู้ประเมินร่วมกำหนดแผน IDP ประจำปีกับผู้ถูกประเมิน
3. ทบทวนแผน DRM และแผน IDP สอดคล้องกับการดำเนินธุรกิจที่จะนำระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษแบบ M-Flow และ New Business ตลอดจนความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงและสถานการณ์โลกที่มีการปรับตัวสู่ยุคดิจิทัล
4. มีการจัดอบรมหลักสูตร นักบริหารระดับต้น กลาง สูง โดยการจัดอบรมภายในและจัดส่งไปอบรมภายนอก เพื่อให้สอดคล้องตามแผน DRM และ Managerial Competency สำหรับผู้บริหารทุกระดับ
5. มีวิธีการฝึกอบรมที่หลากหลายรูปแบบ 70:20:10 (ร้อยละ 70 ใช้ในการดูแลความเรียบร้อยของงานภายใต้ความรับผิดชอบหลัก ร้อยละ 20 ใช้ในการดูแลคน หรือผู้บังคับบัญชาโดยตรงและ ร้อยละ 10 ใช้ในการเรียนรู้ เข้าอบรม เสริมทักษะ และการอ่าน) ทั้ง Classroom และ Non Classroom ตามวัตถุประสงค์ของแต่ละหลักสูตร เช่น การ OJT การสอนงาน การเรียนรู้ด้วยตนเอง (Self-Learning) การแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ระหว่างหน่วยงาน การศึกษาดูงาน เป็นต้น
6. มีการพัฒนาลูกจ้างเพื่อให้มีความรู้และทักษะตามที่หน่วยงานต้องการ ทั้ง Hard Skill และ Soft Skill เช่น หลักสูตร ส่งเสริมคุณธรรมและจริยธรรมในการทำงาน การฝึกดับเพลิงและอพยพหนีไฟ การ OJT เกี่ยวกับงานที่ต้องปฏิบัติ เป็นต้น
7. พัฒนาและจัดทำเว็บไซต์แผนกพัฒนาบุคคล และ Facebook : HRD EXAT เพื่อเป็นช่องทางการสื่อสารในการเรียนรู้และพัฒนาบุคลากร โดยมีเมนูสนับสนุนการเรียนรู้ เช่น e-learning

เอกสารประกอบอบรม แบบฟอร์ม คลิปความรู้ เป็นต้น และพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลโดยจัดอบรมแบบ Virtual Classroom ผ่านระบบ Zoom และ Self-Learning ผ่าน VDO Online เป็นต้น

8. มีการประเมินประสิทธิผลโดยการวิเคราะห์ ROI เช่น OJT หัวข้อตะขอกุ้งแห้ง และเรื่องการบำรุงรักษาและแก้ไขปัญหาระบบสำรองไฟฟ้า UPS
9. ปี 2564 ได้จัดโครงการจำนวน 41 โครงการ (จาก 45 โครงการ) คิดเป็นร้อยละ 91.11 (เป้าหมายร้อยละ 75) โดยถูกกำหนดเป็นหนึ่งในตัวชี้วัดตามแผนวิสาหกิจฯ และแผนกลยุทธ์การบริหารทรัพยากรบุคคล ซึ่งจะต้องมีการรายงานผลทุกไตรมาส

แผนปฏิบัติการการพัฒนาทรัพยากรบุคคลประจำปี 2564 ที่ได้จัดขึ้นเพื่อเป็นกรอบในการดำเนินงานพัฒนาบุคลากร มีจุดประสงค์ในการพัฒนาพนักงานทุกระดับ ทุกตำแหน่งงานให้มีขีดความสามารถ และความพร้อมในการปฏิบัติงานเพื่อบรรลุตามวิสัยทัศน์ ภารกิจ และยุทธศาสตร์ของ กทพ. โดยรายละเอียดของแผนปฏิบัติการพัฒนาทรัพยากรบุคคลประจำปี 2564 มีรายละเอียด ดังนี้

ยุทธศาสตร์	เป้าหมาย	กลยุทธ์
ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาผู้บริหารและบุคลากรทุกระดับให้เป็นมืออาชีพเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลง	- ผู้บริหารและบุคลากรทุกระดับมีความรู้ ทักษะและสมรรถนะที่จำเป็นในการปฏิบัติงานให้บรรลุตามภารกิจขององค์กร - ผู้บริหารและบุคลากรทุกระดับสามารถปฏิบัติงานอย่างมืออาชีพเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลง	- พัฒนาผู้บริหารและบุคลากรทุกระดับให้มีความรู้ และสมรรถนะที่จำเป็นตามเกณฑ์ที่กำหนด - พัฒนาผู้บริหารและบุคลากรทุกระดับ โดย Reskill & Upskill ให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมืออาชีพ
ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาคุณธรรม จริยธรรม และธรรมาภิบาลในการปฏิบัติงาน	- ผู้บริหารและบุคลากรมีคุณธรรม จริยธรรม และธรรมาภิบาลในการปฏิบัติงาน	- พัฒนาผู้บริหารและบุคลากรให้มีคุณธรรม จริยธรรม และยึดหลักธรรมาภิบาลในการบริหารและการปฏิบัติงาน
ยุทธศาสตร์ที่ 3 การเสริมสร้างกระบวนการเรียนรู้ และวัฒนธรรมองค์กร	- บุคลากรได้รับการพัฒนาด้วยกระบวนการเรียนรู้ที่หลากหลาย - บุคลากรในองค์กรตระหนักและยึดมั่นในค่านิยมและวัฒนธรรมองค์กร (SMILE)	- ส่งเสริมการพัฒนาบุคลากรด้วยวิธีการเรียนรู้ที่หลากหลาย 70 : 20 : 10 เช่น - การสอนงาน (Coaching) - การเป็นพี่เลี้ยง (Mentoring) - การมอบหมายงาน (Project Assignment)

ยุทธศาสตร์	เป้าหมาย	กลยุทธ์
		- การทบทวนความรู้ในการปฏิบัติงาน (OJT) เป็นต้น - เสริมสร้างวัฒนธรรมองค์กรให้แก่บุคลากรให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม
ยุทธศาสตร์ที่ 4 การจัดการความรู้และนวัตกรรม	- บุคลากรสามารถนำความรู้ไปสร้างองค์ความรู้และนวัตกรรมเพื่อประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ	- ส่งเสริมการจัดการความรู้และนวัตกรรม เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงานอย่างเป็นระบบ
ยุทธศาสตร์ที่ 5 การพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศสนับสนุนการพัฒนาบุคลากรและการเรียนรู้	- มีระบบการประเมินสมรรถนะ (Competency) - มีแผนเส้นทางการพัฒนาบุคลากร (DRM) และแผนพัฒนาบุคลากรรายบุคคล (IDP) - พนักงานได้รับการส่งเสริมการเรียนรู้อย่างต่อเนื่องด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ	- พัฒนาระบบการประเมินสมรรถนะ (Competency) แผนเส้นทางการพัฒนาบุคลากร (DRM) และแผนพัฒนาบุคลากรรายบุคคล (IDP) - ส่งเสริมการพัฒนาความรู้และทักษะด้านเทคโนโลยีดิจิทัลให้แก่บุคลากรไอซีทีและบุคลากรทั่วไป
ยุทธศาสตร์ที่ 6 การพัฒนาบุคลากรให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีในการทำงาน	- พนักงานมีคุณภาพชีวิตที่ดีในการทำงานและมีความรักความผูกพันในองค์กร	- พัฒนาบุคลากรให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีในการทำงาน มีความรักและความผูกพันในองค์กร

หลักสูตรในการพัฒนาพนักงาน ⁽⁴⁰⁴⁻²⁾

กทพ. ได้มีการจัดทำหลักสูตรในการพัฒนาบุคลากร ประจำปี 2564 ซึ่งแบ่งตามยุทธศาสตร์การพัฒนาทรัพยากรบุคคลออกเป็น 6 ยุทธศาสตร์ และโครงการ Reskill & Upskill ในการเตรียมความพร้อมบุคลากรเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงและภารกิจใหม่ ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาผู้บริหารและบุคลากรทุกระดับให้เป็นมืออาชีพเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลง

1. หลักสูตร The Rescue Specialist of EXAT
2. หลักสูตร การบูรณาการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบบัญชาการเหตุการณ์ฉุกเฉินบนทางพิเศษ

- (หลักสูตรที่ 1 และหลักสูตรที่ 2 ผบท. ดำเนินการเปลี่ยนหลักสูตรเป็นหลักสูตร “เทคนิคการกู้ภัย และการบัญชาการสั่งการ/ตอบโต้เหตุฉุกเฉินบนทางพิเศษ”)
3. หลักสูตร การบูรณาการองค์ความรู้และการขับเคลื่อนนโยบายสู่เป้าหมาย
 4. หลักสูตร การปรับปรุงกระบวนการงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน
(หลักสูตรที่ 3 และหลักสูตรที่ 4 ผบท. ดำเนินการเปลี่ยนหลักสูตรเป็นหลักสูตร “Find Your Flow Start to Grow”)
 5. หลักสูตร โครงการบริหารสัญญาเช่า/ใช้พื้นที่ กฎหมายเกี่ยวกับทรัพย์สิน และ พ.ร.บ. ว่าด้วยการเวนคืนและได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2562 (ดำเนินการจัดอบรมรวมกับหลักสูตรพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562)
 6. หลักสูตร โครงการประเมินคุณภาพและพัฒนาระบบงาน
 7. หลักสูตร การบูรณาการด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี การบริหารความเสี่ยงและการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับและมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง
 8. หลักสูตร กลยุทธ์บริหารความเสี่ยงและโอกาสทางธุรกิจ (Strategic Risk & Opportunity Management)
 9. หลักสูตร โครงการเสริมสร้างความรู้ด้านบัญชีและการเงิน
 10. หลักสูตร โครงการสัมมนาการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ กทพ. สู่การปฏิบัติ
 11. หลักสูตร การจัดทำขอบเขตของงาน (TOR)
 12. หลักสูตร นักบริหารระดับต้น กทพ. ประจำปีงบประมาณ 2564
 13. หลักสูตร โครงการพัฒนาทักษะภาษาอังกฤษ
 - 13.1 หลักสูตร ภาษาอังกฤษเพื่อการสื่อสาร (English for Communication)
 - 13.2 หลักสูตร ภาษาอังกฤษสำหรับผู้บริหาร
 - 13.3 หลักสูตร ภาษาอังกฤษ Online
 - 13.4 หลักสูตร “Go Grammar” (ไวยากรณ์ภาษาอังกฤษ)
 - 13.5 หลักสูตร “Let’s Talk” (สนทนาภาษาอังกฤษ)
 14. หลักสูตร การบริหารการเปลี่ยนแปลง (Change Management)
 15. หลักสูตร HR Transformation to Digital HR
 16. หลักสูตร การเสริมสร้างศักยภาพและพัฒนางานบริการสำหรับพนักงานตัวอย่างฝ่ายควบคุมการจราจร และพนักงานตัวอย่างด้านจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษประจำปี 2563

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาคุณธรรม จริยธรรม และธรรมาภิบาลในการปฏิบัติงาน

17. หลักสูตร ความขัดแย้งทางผลประโยชน์ และผลประโยชน์ทับซ้อน
18. หลักสูตร การเสริมสร้างวัฒนธรรมและค่านิยมสุจริตในองค์กร
19. หลักสูตร การเสริมสร้างคุณธรรม จริยธรรม และธรรมาภิบาล

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การเสริมสร้างกระบวนการเรียนรู้และวัฒนธรรมองค์กร

20. หลักสูตร การทบทวนความรู้ในการปฏิบัติงานของฝ่ายจัดเก็บค่าผ่านทาง
21. หลักสูตร การทบทวนความรู้ในการปฏิบัติงานของฝ่ายควบคุมการจราจร
22. หลักสูตร การทบทวนความรู้ในการปฏิบัติงานฝ่าย/กองต่าง ๆ (ยกเว้นฝ่ายจัดเก็บค่าผ่านทางและฝ่ายควบคุมการจราจร)
23. หลักสูตร เทคนิคการสอนและการเป็นพี่เลี้ยง
24. หลักสูตร การส่งเสริมวัฒนธรรมองค์กรและค่านิยมร่วมกันสู่ความสำเร็จ

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การจัดการความรู้และนวัตกรรม

25. หลักสูตร การจัดทำระบบคุณภาพในห้องปฏิบัติการทดสอบวัสดุ ผิวทาง คอนกรีต (ISO/IEC 17025 : 2005)
26. หลักสูตร โครงการบริหารจัดการความรู้ในองค์กร (Knowledge Management)
27. หลักสูตร พัฒนามาตรฐานการบริการ สร้างนวัตกรรม สำหรับการให้บริการทางพิเศษ
28. หลักสูตร นวัตกรรมบริการ กลยุทธ์เพื่อการปรับเปลี่ยนสู่ธุรกิจโลกดิจิทัล

ยุทธศาสตร์ที่ 5 การพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศสนับสนุนการพัฒนาศักยภาพและการเรียนรู้

29. หลักสูตร โครงการเรียนรู้แบบออนไลน์ (e-Learning Platform)
30. หลักสูตร โครงการพัฒนาความรู้ ทักษะและความตระหนักรู้ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (ไอซีที) ให้แก่บุคลากรทั่วไป
31. หลักสูตร โครงการพัฒนาความรู้ ทักษะและความตระหนักรู้ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (ไอซีที) ให้แก่บุคลากรไอซีที (ดำเนินการจัดอบรมรวมกับหลักสูตรที่ 5)

ยุทธศาสตร์ที่ 6 การพัฒนาศักยภาพให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีในการทำงาน

32. หลักสูตร ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001:2015
 - 32.1 หลักสูตร การตรวจประเมินภายในระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001:2015
 - 32.2 หลักสูตร การสร้างความตระหนักรู้ด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14001:2015
33. หลักสูตร การอนุรักษ์พลังงาน
34. หลักสูตร เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ระดับหัวหน้างาน
35. หลักสูตร ความปลอดภัยในการทำงาน
36. หลักสูตร โครงการปัจฉิมนิเทศสำหรับผู้เกษียณอายุการทำงานในปีงบประมาณ 2564
37. หลักสูตร โครงการปฐมนิเทศพนักงานใหม่
38. หลักสูตร โครงการเตรียมความพร้อมสำหรับผู้เกษียณอายุการทำงานปี 2565 - 2566

โครงการ Reskill & Upskill เตรียมความพร้อมบุคลากรเพื่อรองรับภารกิจใหม่

39. โครงการจัดส่งเสริมกรรมการ กทพ. ผู้บริหาร พนักงานไปศึกษา ฝึกอบรมหรือดูงานภายนอก กทพ.
40. โครงการพัฒนาบุคลากรด้านการศึกษา
41. โครงการฝึกอบรม สัมมนา ประชุม ดูงาน หรือบรรยายพิเศษในประเทศ
 - 41.1 หลักสูตร การเตรียมความพร้อมเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินในอาคารสูง
 - 41.2 โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการ “จัดทำกฎบัตรและมาตรฐานด้านบริการ และเส้นทางของลูกค้า (Customer Journey)”
 - 41.3 หลักสูตร “การบริหารจัดการทางการเงินและต้นทุนทางบัญชี”
 - 41.4 หลักสูตร พระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560
 - 41.5 โครงการสัมมนาต้อนรับคณะกรรมการ กทพ. และการระดมความเห็นเพื่อกำหนดวิสัยทัศน์ และทิศทางองค์กรจากคณะกรรมการ กทพ. และผู้บริหารของ กทพ. ณ จังหวัดภูเก็ต
 - 41.6 หลักสูตร เส้นทางความก้าวหน้าในสายอาชีพ (Career Path)

เป้าหมาย

- ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนฯ ไม่น้อยกว่า 75 ดังนั้น จะต้องจัดหลักสูตรเพื่อการพัฒนาบุคลากร กทพ. ไม่น้อยกว่า 34 หลักสูตร (จากหลักสูตรเพื่อการพัฒนาบุคลากร กทพ.ทั้งสิ้น 45 หลักสูตร)
- เป้าหมายตามแผนพัฒนาบุคลากรรายบุคคล (IDP) คือร้อยละ 100

ผลการดำเนินงาน ⁽³⁻³⁾

- โดยในปี 2564 กทพ. ได้ดำเนินงานสำเร็จตามแผนปฏิบัติการการพัฒนาทรัพยากรบุคคลเป็นไปตามเป้าหมาย มีการฝึกอบรมตามแผนพัฒนาบุคลากร จำนวน 41 หลักสูตร ทั้งนี้มีหลักสูตรที่ไม่ได้ดำเนินการจัดฝึกอบรม 4 หลักสูตร ดังนี้
 - หลักสูตร โครงการฝึกศึกษาแลกเปลี่ยนเรียนรู้ Technology Transfer
 - หลักสูตร บริหารงานคุณภาพด้านบริหาร ISO 9001:2015
 - หลักสูตร โครงการพัฒนากลุ่ม Successor
 - หลักสูตร การทุจริตที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีสารสนเทศเบื้องต้น
- แผนพัฒนาบุคลากรรายบุคคล (IDP) สามารถดำเนินการได้ตามแผนคิดเป็นร้อยละ 100
- รวมค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรมตามแผนพัฒนาบุคลากรทั้งสิ้น 8,069,493.20 บาท มีผู้เข้ารับการฝึกอบรม สัมมนา รวมจำนวน 10,256 คน

ตารางข้อมูลชั่วโมงการฝึกอบรมบุคลากร (404-1)

 การพัฒนาบุคลากร	หน่วย	ปี 2564	ปี 2563	ปี 2562
จำนวนชั่วโมงการฝึกอบรมทั้งหมด	ชั่วโมง	9.49	19.11	30.33
จำนวนชั่วโมงการฝึกอบรมของบุคลากรโดยแบ่งจากเพศ				
เพศชาย	ชั่วโมง	8.01	17.18	28.83
เพศหญิง	ชั่วโมง	11.92	22.27	25.16
จำนวนชั่วโมงการฝึกอบรมของบุคลากรโดยแบ่งจากระดับ				
ผู้บริหาร ระดับ 9 ขึ้นไป	ชั่วโมง	50.41	84.56	139.77
ผู้บริหาร ระดับ 7-8	ชั่วโมง	44.21	59.02	102.97
พนักงานระดับปฏิบัติการ ระดับ 1-6	ชั่วโมง	7.36	16.46	25.16

การสืบทอดตำแหน่ง (404-2)

กทพ. ทำการวางแผนสืบทอดตำแหน่งที่ครอบคลุมกระบวนการตั้งแต่การวิเคราะห์นโยบาย ทิศทางองค์กร ที่นำมาเป็นปัจจัยป้อนเข้า ซึ่งมีการกำหนดตำแหน่งเป้าหมาย คือตำแหน่งผู้บริหารตำแหน่งหัวหน้าแผนกถึงระดับตำแหน่งรองผู้ว่าการ และกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการสรรหาผู้สืบทอดตำแหน่ง การจัดทำแผนพัฒนา มีการดำเนินงานตามแผนงานประจำปีและมีการติดตามประเมินผลหลังเข้ารับตำแหน่ง รวมถึงมีการใช้ข้อมูลป้อนกลับจากการดำเนินงานตามแผนงานประจำปี เช่น นโยบายการแต่งตั้งผู้บริหารและทิศทางองค์กรที่เปลี่ยนแปลง แผนกลยุทธ์การบริหารทรัพยากรบุคคลของ กทพ. และแผนแม่บทการบริหารอัตรากำลังระยะยาวของ กทพ. มาปรับปรุงหลักเกณฑ์การวางแผนสืบทอดตำแหน่ง โดยมีขั้นตอน ดังนี้

1. การทบทวนและกำหนดหลักเกณฑ์การวางแผนสืบทอดตำแหน่ง ที่ ผวก. ได้อนุมัติ/เห็นชอบตามเสนอ
2. มีการคัดเลือกผู้สืบทอดตำแหน่งตามหลักเกณฑ์ที่ ผวก. ได้อนุมัติ
3. จัดส่งข้อมูลรายชื่อผู้สืบทอดตำแหน่งของ กทพ. ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำรายชื่อไปจัดทำแผนพัฒนารายบุคคล (IDP)

แผนสืบทอดฯ มีความเชื่อมโยงกับแผนกลยุทธ์การบริหารทรัพยากรบุคคลของ กทพ. ปี 2563 - 2565 ที่สอดคล้องกับแผนวิสาหกิจ กทพ. ปี 2563 - 2565 ที่กำหนดยุทธศาสตร์ด้านทรัพยากรบุคคลเป็นแผนที่ช่วยสนับสนุนและขับเคลื่อนนโยบายและยุทธศาสตร์ของแผนวิสาหกิจ กทพ. ปี 2560 - 2565 และเชื่อมโยงกับแผนแม่บทการบริหารอัตรากำลังระยะยาวของ กทพ. พ.ศ. 2563 - 2567 และแผนบริหารอัตรากำลังของ กทพ. พ.ศ. 2563 - 2565 (แผนปฏิบัติการด้านการบริหารอัตรากำลัง ประจำปี 2564)

กทพ. มีจุดประสงค์ในการจัดทำโครงการพัฒนาผู้สืบทอดตำแหน่งเพื่อพัฒนาศักยภาพของผู้บริหารหรือบุคลากรที่เป็น Successor ให้มีความพร้อมสำหรับการเป็นผู้นำที่จะสามารถบริหารงานได้อย่างมืออาชีพ

มีวิสัยทัศน์ มีคุณธรรมจริยธรรม เพื่อเตรียมความพร้อมที่จะขึ้นดำรงตำแหน่งแทนผู้บริหารที่ว่างลง ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้สืบทอดตำแหน่ง (Successor) ได้เพิ่มมุมมองและแนวคิดในการบริหารทรัพยากรมนุษย์ การบริหารทีมงาน รวมทั้งการประเมินผลการทำงานของผู้ใต้บังคับบัญชา รวมถึงได้เรียนรู้ถึงเทคนิคและวิธีการ ตลอดจนได้แลกเปลี่ยนเรียนรู้กับวิทยากรผู้มีประสบการณ์ จะช่วยให้ต่อยอดองค์ความรู้ และสามารถนำความรู้ที่ได้ไปประยุกต์ใช้กับการทำงาน จนถึงการได้มีโอกาสเรียนรู้แนวทางการบริหารงานที่ดีจากหน่วยงานที่ประสบความสำเร็จอีกเช่นกัน

รายละเอียดหลักสูตรในการพัฒนาผู้สืบทอดตำแหน่ง (Successor) ตามแผนปฏิบัติการการพัฒนาทรัพยากรบุคคล ปี 2564 ประกอบด้วย

1. หลักสูตร EXAT Young Professional : EYP สำหรับพนักงานระดับ 6 ที่ได้รับการคัดเลือกเป็นผู้สืบทอดตำแหน่งหัวหน้าแผนก (ระดับ 7)
2. หลักสูตร EXAT Professional 1 : EP 1 สำหรับพนักงานระดับ 7 ที่ได้รับการคัดเลือกเป็นผู้สืบทอดตำแหน่งผู้อำนวยการกอง (ระดับ 8)
3. หลักสูตร EXAT Professional 2 : EP 2 สำหรับพนักงานระดับ 8 ที่ได้รับการคัดเลือกเป็นผู้สืบทอดตำแหน่งผู้อำนวยการฝ่าย (ระดับ 9)
4. หลักสูตร EXAT Professional 3 : EP 3 สำหรับพนักงานระดับ 9 ที่ได้รับการคัดเลือกเป็นผู้สืบทอดตำแหน่งระดับ 10 และระดับ 11

ในปี 2564 กทพ. ได้พัฒนาผู้ที่มีรายชื่อเป็นผู้สืบทอดตำแหน่งผู้บริหารระดับสูง (Successor) หลักสูตร Smart Leadership ตามแผนกลยุทธ์ HR โดยกำหนดตัวชี้วัดคือ ร้อยละของจำนวนคนที่เข้าร่วมโครงการตามแผนสืบทอดตำแหน่งและได้ทดแทนตำแหน่งผู้บริหารระดับสูง ซึ่งในปี 2564 สามารถดำเนินการตามเป้าหมาย โดยผู้บริหารที่ได้รับการแต่งตั้งดำรงตำแหน่งผู้บริหารระดับสูงจำนวน 16 คน ผ่านการอบรมหลักสูตร Smart Leadership จำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 93.75 สำหรับอีก 1 คน เป็นการสรรหาจากภายนอก ตำแหน่งรองผู้อำนวยการฝ่ายกลยุทธ์และแผน คิดเป็นร้อยละ 6.25

การบริหารจัดการคนเก่ง (404-2)

กทพ. ได้ดำเนินการคัดเลือกคนเก่งตามหลักเกณฑ์การบริหารจัดการคนเก่งของ กทพ. (Talent Management) โดยการนำผลการประเมินการปฏิบัติงาน (KPI) และการประเมินสมรรถนะ (Competency) มาเป็นเกณฑ์ในการคัดเลือกคนเก่งของ กทพ. ซึ่งในปี 2564 มีพนักงานที่ผ่านการคัดเลือกจำนวน 11 คน เพื่อเข้าสู่กระบวนการอบรมและพัฒนา เพื่อส่งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป หลังจากนั้นจะนำข้อมูลความเห็น (Feed Back) ที่ได้รับจากหน่วยงาน มาวางแผนปรับปรุงหลักเกณฑ์การบริการจัดการคนเก่งของ กทพ. (Talent Management) ในปี 2565 ต่อไป

การประเมินผลการปฏิบัติงาน ^(404-3, 3-3)

กทพ. มีการประเมินผลการปฏิบัติงานที่เป็นระบบ โดยประเมินผลการปฏิบัติงานปีละ 2 ครั้ง มีระบบการประเมินผลการปฏิบัติงานที่มุ่งเน้นบุคลากรที่มีศักยภาพและสอดคล้องผลการดำเนินงานของแต่ละบุคคล สนับสนุนให้เกิดการทำงานที่มีผลการดำเนินการที่ดี สร้างความผูกพัน ใช้ในการพิจารณาให้ค่าตอบแทน ให้รางวัล ยกย่องชมเชย เป็นแรงจูงใจ ให้บรรลุผลสำเร็จของแผนปฏิบัติการฯ ตามกระบวนการจัดการผลการปฏิบัติงาน และถ่ายทอดตัวชี้วัดระดับองค์กรสู่ชี้วัดระดับแผนงาน/โครงการ ให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน โดยจัดทำคู่มือการประเมินผลการปฏิบัติงาน ให้เชื่อมโยงกับหมวดการประเมินสมรรถนะ (Competency) เสนอผู้ว่าการอนุมัติและแจ้งเวียนให้ทุกหน่วยงานทราบ/ปฏิบัติ โดยให้หน่วยงานกำหนดตัวชี้วัด/เป้าหมายร่วมกันระหว่างผู้ประเมินและผู้ถูกประเมิน ให้สอดคล้องกับภารกิจของแต่ละหน่วยงาน เพื่อใช้ในการประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงาน มีการแจ้งผลการประเมินให้ผู้ถูกประเมินทราบเพื่อนำเสนอผู้บังคับบัญชาตามสายงาน ซึ่งช่วยลดความขัดแย้งและสร้างความผูกพันระหว่างบุคลากรในองค์กร ใช้ในการเลื่อนขั้นประจำปีและพิจารณาให้ค่าตอบแทน ให้รางวัล ยกย่องชมเชยและเป็นแรงจูงใจในการปฏิบัติงาน เช่น การใช้ผลการประเมินผลการปฏิบัติงาน (KPI) เป็นเกณฑ์การคัดเลือก “โครงการพนักงานต้นแบบของ กทพ.”

ผลการดำเนินงาน ⁽³⁻³⁾

การประเมินสมรรถนะ

1. กทพ. ได้ศึกษา ทบทวน สมรรถนะหลัก (Core Competency) สมรรถนะทางการบริการ (Managerial Competency) และฝ่าย/สำนัก กอง มีการจัดทำสมรรถนะเฉพาะตำแหน่ง (Functional Competency)
2. จัดทำพจนานุกรมสมรรถนะ (Competency) ประจำปี 2564
3. ตามแผนการพัฒนาบุคลากรรายบุคคล (Individual Development Plan : IDP) ที่มีช่องว่างสมรรถนะ (Competency Gap) ประจำปี 2564 กทพ. มีพนักงานที่มีช่องว่างสมรรถนะลดลง ร้อยละ 100 จากจำนวนพนักงานที่ติด Gap ในปี 2563 จำนวน 52 คน
4. พนักงานที่มีช่องว่างสมรรถนะปี 2564 จำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 0.33 จากพนักงานทั้งหมด 4,796 คน

การสร้างความรู้ความผูกพันองค์กร (3-3)

กทพ. ได้มีการสำรวจความผูกพันและความพึงพอใจของพนักงานในองค์กรเป็นประจำทุกปี และนำผลจากการสำรวจความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของพนักงานมาเป็นแนวทางในการดูแล ส่งเสริมพนักงานในด้านต่าง ๆ เพื่อยกระดับความผูกพันและความพึงพอใจของพนักงานต่อ กทพ. ให้ดียิ่งขึ้นอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้พนักงานมีความสุขในการทำงานร่วมกับ กทพ. พร้อมทั้งจะทำงานอย่างเต็มประสิทธิภาพ เป็นแรงผลักดันสู่การขับเคลื่อนองค์กรอย่างยั่งยืน

ในด้านการสร้างความผูกพัน กทพ. มีแนวทางตามทฤษฎีความผูกพันของ Aon Hewitt กล่าวถึงพฤติกรรมความผูกพัน 3 คุณลักษณะ ดังนี้

Say : ความภาคภูมิใจและจงรักภักดีต่อองค์กร

Stay : ความปรารถนาดำรงอยู่และเป็นส่วนหนึ่งขององค์กร

Strive : ความพยายามทุ่มเททำงานเพื่อให้บรรลุเป้าหมายขององค์กร

กระบวนการดำเนินงานแบ่งเป็น 4 กระบวนการ ดังนี้

1. กระบวนการการค้นหา กำหนดและทบทวนปัจจัยความผูกพันและความพึงพอใจต่อองค์กร
 - เก็บข้อมูลเชิงคุณภาพกับทุกกลุ่มบุคลากร ด้วยสนทนากลุ่ม (Focus Group) หรือการสัมภาษณ์ รวมความคิดเห็นจากกลุ่มบุคลากรสะท้อนความต้องการและความคาดหวังภายใต้การจูงใจให้เกิดพฤติกรรมความผูกพัน ผ่านการประมวลผลและวิเคราะห์ความเที่ยงตรงและความสอดคล้องของเนื้อหาและวัตถุประสงค์ (IOC)
2. กระบวนการประเมินความผูกพันและความพึงพอใจ กำหนดการเก็บข้อมูล 2 วิธี
 - เชิงปริมาณด้วยการจัดทำแบบสอบถามตามจำนวนประชากรตัวอย่างที่กำหนดแต่ละกลุ่มบุคลากร
 - เชิงคุณภาพด้วยการสนทนากลุ่มหรือการสัมภาษณ์แต่ละกลุ่มบุคลากรตามจำนวนประชากรตัวอย่างที่กำหนด
3. กระบวนการเสริมสร้างความผูกพันและความพึงพอใจ
 - นำผลการประเมินความผูกพันและความพึงพอใจของพนักงานต่อ กทพ. นำมาจัดทำการเสริมสร้างและยกระดับความผูกพันฯ และนำเสนอผู้ว่าการเพื่อเห็นชอบและติดตามและรายงานผลการดำเนินงานทุก 3 เดือน

4. การสร้างประสบการณ์ที่ดี (Employee Experience) ให้แก่บุคลากรผ่าน 4 ฐานที่สำคัญ เมื่อเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของ กทพ.
- ฐานเริ่มงาน กิจกรรมการปฐมนิเทศ และระบบพี่เลี้ยงในงาน
 - ฐานฝึกอบรมและกิจกรรม (Training and Activities State) ฝึกอบรมพัฒนาตามลักษณะงานและหน้าที่ รวมถึงมีกิจกรรมสันทนาการต่าง ๆ ภายในและภายนอกที่เปิดโอกาสให้บุคลากรทุกคนเข้าร่วมกิจกรรมได้อย่างอิสระ
 - ฐานพัฒนาอาชีพและความก้าวหน้าในอาชีพ (Career Development Stage) ระบบ KPI สำหรับประเมินขั้นเงินเดือนและเลื่อนระดับ รวมถึงเป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจตามหลักเกณฑ์การคัดเลือกผู้สืบทอดตำแหน่ง (Successor) และการให้รางวัลพนักงานต้นแบบ กทพ.
 - ฐานเกษียณอายุการปฏิบัติงาน (Retirement State) กิจกรรมโครงการยืมรับวันเกษียณและปัจฉิมนิเทศ

จากผลสำรวจปี 2564 พบว่า พฤติกรรมความผูกพันต่อองค์กร (Say Stay Strive) ในด้านภาพรวม พฤติกรรมที่แสดงออกถึงความผูกพัน (Say Stay Strive) พบว่า พนักงานมีระดับพฤติกรรมความผูกพันด้าน ความภาคภูมิใจและจงรักภักดีต่อองค์กร (Say) และด้านความพยายามทุ่มเททำงานเพื่อให้บรรลุเป้าหมาย ขององค์กร (Strive) มีค่าเฉลี่ยมากเป็นอันดับแรกเท่ากัน ค่าเฉลี่ย 4.30 คิดเป็นร้อยละ 86.00 และด้าน ความปรารถนาดำรงอยู่และเป็นส่วนหนึ่งขององค์กร (Stay) ค่าเฉลี่ย 4.17 คิดเป็นร้อยละ 83.40

การไม่เลือกปฏิบัติ ความหลากหลายและโอกาสแห่งความเท่าเทียม (3-3)

ในการบริหารทรัพยากรบุคคล กทพ. ได้ตระหนักถึงความสำคัญด้านความเสมอภาคระหว่างพนักงานในแต่ละระดับ ลดการเลือกปฏิบัติ ให้พนักงานได้ร่วมกันแสดงความคิดเห็นและตัดสินใจ มีนโยบายการบริหารทรัพยากรบุคคลที่ให้ความสำคัญด้านการไม่เลือกปฏิบัติในทุก ๆ กระบวนการทำงาน เริ่มตั้งแต่การสรรหาและคัดเลือกบุคลากรที่เป็นธรรมและเท่าเทียมกัน เปิดโอกาสอย่างเท่าเทียมในการจ้างงาน เพื่อให้ได้บุคลากรที่เหมาะสมกับตำแหน่ง โดยพิจารณาจากสมรรถนะ ความรู้ ความสามารถของบุคคล ตามเกณฑ์ความต้องการขององค์กร สร้างโอกาสแห่งความก้าวหน้าในหน้าที่สายงาน ตามคุณสมบัติที่เหมาะสม โดยไม่กีดกันแบ่งแยกเชื้อชาติ ศาสนา สีดผิว เพศ รวมถึงข้อกีดกันอื่น ๆ มาเกี่ยวข้องในการพิจารณาการเลื่อนตำแหน่ง เป็นการสร้างโอกาสความเสมอภาคและเท่าเทียมกันทางสังคมที่เริ่มต้นจากภายในองค์กร เพื่อเป็นส่วนหนึ่งในการเร่งกระจายโอกาสการพัฒนาและสร้างความมั่นคงให้ทั่วถึง ลดความเหลื่อมล้ำไปสู่สังคมแห่งความเท่าเทียมและเป็นธรรม

แนวทางการดำเนินงาน (3-3)

- ปรับปรุงพิจารณานำเรื่องความรับผิดชอบต่อสังคมที่สำคัญ อาทิ สิทธิมนุษยชน การปฏิบัติต่อแรงงาน
- สร้างความตระหนัก รวมถึงการฝึกอบรมให้ความรู้ต่อความสำคัญเรื่องสิทธิมนุษยชน เพื่อให้บุคลากรเข้าใจเรื่องสิทธิมนุษยชนขั้นพื้นฐานในบริบทการทำงาน รวมถึงปฏิบัติอย่างเสมอภาคระหว่างบุคคลในแต่ละระดับ ลดการเลือกปฏิบัติ เปิดโอกาสให้บุคลากรได้ร่วมกันแสดงความคิดเห็น
- พัฒนาช่องทางการรับเรื่องร้องเรียนด้านสิทธิมนุษยชน การเลือกปฏิบัติ รวมถึงกลไกสำหรับการจัดการข้อร้องเรียน
- กำหนดกลไกและช่องทางการร้องเรียนสำหรับบุคคลที่ถูกละเมิดสิทธิมนุษยชน สามารถนำเรื่องเสนอต่อองค์กรเพื่อทำการแก้ไขให้ถูกต้อง และได้รับการชดเชย
- กำหนดโครงสร้างค่าตอบแทนที่เหมาะสม
- ระบุเกณฑ์การเลื่อนตำแหน่งหรือปรับเปลี่ยนผลตอบแทนผ่านการประเมินที่ได้รับการยอมรับอย่างชัดเจน โปร่งใส เป็นธรรม

ผลการดำเนินงาน (406-1, 3-3)

- จำนวนข้อร้องเรียนกรณีการเลือกปฏิบัติ 0 ข้อร้องเรียน

สิทธิมนุษยชน

สิทธิมนุษยชนเป็นสิทธิขั้นพื้นฐานที่ทุกคนพึงมี เช่น สิทธิของการมีชีวิตและเสรีภาพ ความเท่าเทียมกันทางกฎหมาย เสรีภาพในการแสดงออก สิทธิในการทำงาน และสิทธิการเข้าถึงปัจจัยขั้นพื้นฐานในการดำรงชีวิต เป็นต้น ดังนั้น กทพ. จึงได้คำนึงถึงการเคารพต่อสิทธิมนุษยชนและให้การยอมรับถึงความสำคัญและความเป็นสากลของสิทธิมนุษยชนในด้านต่าง ๆ ได้แก่ การไตร่ตรองอย่างรอบคอบ สถานการณ์ความเสี่ยงของสิทธิมนุษยชน การหลีกเลี่ยงการร่วมกระทำผิด การแก้ไขปัญหาความขัดแย้ง การเลือกปฏิบัติและกลุ่มผู้ด้อยโอกาส สิทธิการเป็นพลเมืองและสิทธิทางการเมือง สิทธิทางด้านเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรม และหลักการพื้นฐานและสิทธิในการทำงาน เพื่อให้เกิดความเข้าใจต่องาน และตระหนักถึงความสำคัญของด้านสิทธิมนุษยชน โดยมีแนวทางที่เป็นมาตรฐานเดียวกันอย่างเป็นระบบ ตามขั้นตอนปฏิบัติงานคุณภาพด้านความรับผิดชอบต่อสังคม ISO 26000 ในการให้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับสิทธิมนุษยชนของ กทพ.

แนวทางการดำเนินงาน

เพื่อชี้ชัดถึงความตั้งใจในการผลักดันการดำเนินงานด้านสิทธิมนุษยชน กทพ. จึงได้กำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติด้านสิทธิมนุษยชน เพื่อป้องกันการถูกละเมิดในทุกการดำเนินงานขององค์กร ดังนี้

- กำหนดนโยบายด้านสิทธิมนุษยชนของ กทพ. เพื่อเป็นแนวปฏิบัติสำหรับการดำเนินงานของ กทพ. และหน่วยงานภายนอก กทพ. ที่มีความเชื่อมโยงอย่างใกล้ชิดกัน เช่น คู่ค้า ชุมชนรอบเขตทางพิเศษ
- มีการประเมินผลกระทบเชิงลบด้านสิทธิมนุษยชนจากการดำเนินงานของ กทพ. เช่น ความขัดแย้งทางการเมือง ความแตกแยกของชุมชน ความยากจน ปัญหาสุขภาพ ภัยพิบัติทางธรรมชาติ สิทธิเด็ก สิทธิคนพิการ ความมั่นคงปลอดภัย และการดำเนินการลดผลกระทบดังกล่าว
- ไม่จัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการที่จะนำไปใช้ในการละเมิดสิทธิมนุษยชน
- ไม่เข้าไปมีส่วนร่วมกับหน่วยงานใด ๆ ที่มีการละเมิดสิทธิมนุษยชนทั้งแบบทางการและไม่เป็นทางการ
- หลีกเลี่ยงการมีสัมพันธ์กับหน่วยงานใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมที่เป็นอันตรายต่อสังคม
- พิจารณาถึงการออกแถลงการณ์ต่อสาธารณะหรือกระทำการใด ๆ ที่แสดงให้เห็นว่า กทพ. จะไม่ยอมรับต่อการดำเนินงานที่ละเมิดสิทธิมนุษยชน
- ไม่มีการเลือกปฏิบัติกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม
- ไม่มีการเลือกปฏิบัติกับผู้ด้อยโอกาส เช่น ผู้หญิง เด็ก บุคคลพิการ กลุ่มชนพื้นเมือง ผู้อพยพแรงงานข้ามชาติ ชนกลุ่มน้อย กลุ่มลัทธิความเชื่อ
- เคารพสิทธิการเป็นพลเมืองและสิทธิทางการเมืองของพนักงานและลูกจ้างทุกคน
- กำหนดช่องทางเพื่อให้พนักงานและลูกจ้าง กทพ. สามารถร้องเรียนเกี่ยวกับการถูกละเมิดสิทธิมนุษยชน และมีกระบวนการเพื่อดำเนินการแก้ไข

- เข้าร่วมกับองค์กรอื่นและหน่วยงานภาครัฐในการสนับสนุนการเคารพและความตระหนักต่อสิทธิ ด้านเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม
- สร้างความตระหนัก รวมถึงการฝึกอบรมให้ความรู้ต่อความสำคัญในเรื่องสิทธิมนุษยชน เพื่อให้บุคลากรเกิดความเข้าใจเรื่องสิทธิมนุษยชนพื้นฐานในแต่ละบริบทการทำงาน รวมถึง ปฏิบัติอย่างเสมอภาคระหว่างบุคลากรในแต่ละระดับ ลดการเลือกปฏิบัติ รวมถึงเปิดโอกาส ให้บุคลากรได้ร่วมกันแสดงความคิดเห็นและตัดสินใจ
- พัฒนาช่องทางการรับเรื่องร้องเรียนด้านสิทธิมนุษยชน รวมถึงกลไกสำหรับการจัดการเรื่องร้องเรียน
- กำหนดกลไกและช่องทางการร้องเรียนสำหรับบุคคลที่ถูกละเมิดสิทธิมนุษยชน สามารถนำเรื่อง เสนอต่อองค์กรเพื่อทำการแก้ไขให้ถูกต้องและได้รับการชดเชยต่อไป

เป้าหมาย

- จำนวนข้อร้องเรียนด้านสิทธิมนุษยชน รวมถึงกรณีการเลือกปฏิบัติที่ได้รับการแก้ไขผ่านกลไก การร้องทุกข์ด้านสิทธิมนุษยชนเป็น 0
- บุคลากรมีความเข้าใจและตระหนักถึงเรื่องสิทธิมนุษยชน

ผลการดำเนินงาน

ในปี 2564 กทพ. มีการจัดอบรมเกี่ยวกับสหภาพแรงงาน โดยมีการสอดแทรกเนื้อหาด้านสิทธิ มนุษยชนในระดับสากลให้กับบุคลากรทุกระดับที่เกี่ยวข้องในองค์กร พบว่า

- บุคลากรมีความเข้าใจและตระหนักถึงความสำคัญ แนวปฏิบัติด้านสิทธิมนุษยชนอย่างต่อเนื่อง
- ไม่มีเหตุการณ์หรือข้อร้องเรียนในประเด็นการละเมิดด้านสิทธิมนุษยชน รวมถึงกรณีการเลือก ปฏิบัติที่ได้รับการแก้ไขผ่านกลไกการร้องทุกข์ด้านสิทธิมนุษยชน
- ไม่มีผู้ดำเนินธุรกิจเกี่ยวข้องกับ กทพ. ทั้งหมดที่ได้รับการคัดเลือกโดยใช้เกณฑ์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมได้รับผลกระทบด้านสิทธิมนุษยชน

ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (403-1, 3-3)

กทพ. ตระหนักถึงความสำคัญในเรื่องความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ดีของพนักงานและลูกจ้าง ตลอดจนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอื่น ๆ ที่มีความเกี่ยวข้อง รวมถึงบุคคลภายนอกที่มาปฏิบัติงานหรือมาใช้บริการ โดยมีการกำหนดแผนปฏิบัติการ (Action Plan) งานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ในรูปแบบระยะสั้นและระยะยาวขึ้น พร้อมทั้งประกาศนโยบายความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน รวมถึงกำหนดแนวทางการบริหารจัดการให้มีความสอดคล้องตามยุทธศาสตร์องค์กร กฎหมาย ระเบียบข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นแนวทางในการบริหารจัดการ

กทพ. ดำเนินงานภายใต้กฎหมาย ข้อบังคับ และมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานอย่างเคร่งครัด ตามมาตรา 3 วรรค 2 แห่งพระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554 สร้างวัฒนธรรมองค์กรในด้านความปลอดภัยฯ ผ่านการมีส่วนร่วมของบุคลากรทุกระดับ พร้อมทั้งยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัย มุ่งสู่เป้าหมายการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุและการเจ็บป่วยจากการทำงาน

แนวทางการดำเนินงาน (3-3)

- จัดทำแผนงานระยะสั้นและแผนงานระยะยาว ด้านความปลอดภัยฯ แบบบูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- กำหนดมาตรฐานด้านความปลอดภัยฯ ตามความเสี่ยงของลักษณะงาน
- สำรวจและบ่งชี้อันตรายจากการทำงานหรือสภาพการทำงานที่ไม่ปลอดภัย เสนอแนะชนิดอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล (PPE) ในงานฝ่ายจัดเก็บค่าผ่านทาง และงานฝ่ายบำรุงรักษา
- จัดกิจกรรมสร้างความตระหนักด้านความปลอดภัย สุวีถีภาพ อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อม (SSHE) เช่น
 - อบรมหลักสูตรความปลอดภัยในการทำงานฝ่ายควบคุมการจราจร/เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับวิชาชีพ (จปว.)/การเตรียมความพร้อมเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินในอาคารสูง/ผู้รับเหมาก่อนเริ่มงาน
 - สื่อสาร Infographics ผ่านช่องทางการสื่อสารต่าง ๆ เช่น ระบบเครือข่าย Intranet ของ กทพ. เพจ Facebook แผนกความปลอดภัยฯ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย EXAT Portal Apps และบอร์ดประชาสัมพันธ์
 - สร้างความตระหนักด้านอันตรายจากการทำงาน การเฝ้าระวังด้านสุขภาพต่อโรคระบาดและมลพิษทางฝุ่นละออง เสียง รวมถึงเรื่องของประโยชน์ของการใช้ PPE เป็นต้น

เป้าหมายและผลการดำเนินงาน ⁽³⁻³⁾

แผนพัฒนาสภาพแวดล้อมในการทำงาน ได้มีการบูรณาการแผนงานด้านความปลอดภัย สุวีรสติภาพ อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อมของ กทพ. ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งมีการกำหนดเป้าหมายและตัวชี้วัดของแต่ละแผนงาน ซึ่งได้แบ่งแผนงานดังกล่าวออกเป็น 4 ด้าน ดังนี้

ด้านความปลอดภัย (Safety) ประกอบด้วย 3 แผนงาน ได้แก่

1. แผนงานแผนกความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ปี 2564
2. แผนบำรุงรักษาอุปกรณ์ไฟฟ้าแผนกไฟฟ้าอาคารและด่าน ปี 2564
3. แผนงานอบรมสร้างความตระหนักรู้ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ปี 2564

ด้านสุวีรสติภาพ (Security) ประกอบด้วย 1 แผนงาน ได้แก่

1. การตรวจตราป้องกันการบุกรุกเข้าอาคารสถานที่ ของ กทพ.

ด้านอาชีวอนามัย (Health) ประกอบด้วย 2 แผนงาน ได้แก่

1. แผนบำรุงรักษาอาคารและความสะอาด ปี 2564
2. โครงการตรวจสุขภาพพนักงานและลูกจ้าง ประจำปี 2564 ของพนักงานและลูกจ้างที่ปฏิบัติงานบนทางพิเศษ และมีได้ปฏิบัติงานบนทางพิเศษ

ด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental) ประกอบด้วย 2 แผนงาน ได้แก่

1. โครงการศึกษาและติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล และบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ปี 2564
2. โครงการตรวจวัดและวิเคราะห์สภาพแวดล้อมในการทำงาน (แสงสว่าง เสียง ฝุ่นละออง) ปี 2564

ตัวชี้วัดผลการดำเนินงานด้านสุขอนามัย ความปลอดภัย และสุวีรสติภาพของ กทพ. สามารถสรุปได้ ดังนี้

ด้านความปลอดภัย (Safety)

- ตัวชี้วัด จำนวนผู้ประสบอันตรายและเจ็บป่วยจากการทำงาน ค่าเป้าหมายไม่เกิน 4 ราย
- ตัวชี้วัด อัตราความถี่ของการประสบอันตรายจากการทำงาน (IFR) ค่าเป้าหมาย ไม่เกิน 0.07 รายต่อ 200,000 ชั่วโมงการทำงาน

ด้านสุวีรสติภาพ (Security)

- ตัวชี้วัด จำนวนพนักงานและลูกจ้างที่บาดเจ็บจากการถูกทำร้ายจากเหตุโจรกรรมหรือประทุษร้ายในพื้นที่ของ กทพ. ค่าเป้าหมาย เท่ากับ 0 ราย

ด้านอาชีวอนามัย (Health) และสิ่งแวดล้อม (Environmental)

- ตัวชี้วัด จำนวนพนักงานและลูกจ้างที่เป็นโรคจากการประกอบอาชีพหรือโรคจากสิ่งแวดล้อม ค่าเป้าหมาย เท่ากับ 0 ราย

ตัวชี้วัด (403-9, 403-10)	ปี 2564		ปี 2563	
	เป้าหมาย	ผลการดำเนินงาน	เป้าหมาย	ผลการดำเนินงาน
อัตราการถี่ของการประสบอันตรายจากการทำงานของพนักงานและลูกจ้าง กทพ. (IFR) (ไม่เกิน) (หน่วยวัด : ราย/200,000 ชั่วโมงการทำงาน)	0.07	0.04	0.10	0.09
จำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุอันตรายและเจ็บป่วยจากการทำงาน (ไม่เกิน) (หน่วยวัด : ราย)	4	2	5	5
ความสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ในงานความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมการทำงานประจำปี (ไม่น้อยกว่า) (หน่วยวัด : ร้อยละ)	100	100	100	100
จำนวนพนักงานและลูกจ้างที่เป็นโรคจากการประกอบอาชีพหรือโรคจากสิ่งแวดล้อม (หน่วยวัด : ราย)	0	0	0	0
จำนวนพนักงานและลูกจ้างที่บาดเจ็บจากการถูกทำร้ายจากเหตุโจรกรรมประทุษร้ายในพื้นที่ของ กทพ. (หน่วยวัด : ราย)	0	0	0	0
ผลสำรวจความพึงพอใจของพนักงานต่อสภาพแวดล้อมในการทำงาน (ไม่น้อยกว่า) (หน่วยวัด : ร้อยละ)	84	82.20	84	84.25

จากตารางตัวชี้วัดข้างต้น แสดงให้เห็นถึงผลการดำเนินงานของ กทพ. ในปี 2564 ซึ่งมีผลการดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมาย มีเพียงผลสำรวจความพึงพอใจต่อสภาพแวดล้อมในการทำงาน ที่มีผลลัพธ์ต่ำกว่าค่าเป้าหมายที่กำหนด เนื่องจากมีปรับเปลี่ยนสถานที่ปฏิบัติงานมาอาคารสำนักงานแห่งใหม่ โดยในช่วงแรกของการเข้าปฏิบัติงานมีอุปสรรค ดังนี้

- พนักงานยังปรับตัวไม่ได้ การเดินทางไม่สะดวก ไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ร้านอาหาร ตู้ ATM
- สำหรับด้านสุขอนามัย พื้นที่ไม่สะอาด ไม่มีตู้กดน้ำ ไม่มีถังขยะ

ทั้งนี้ หลังจากทราบถึงอุปสรรคข้างต้น ในการดำเนินงานขั้นต่อไป กทพ. จะมีการทบทวนและปรับปรุง เพื่อพัฒนาการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ในปี 2565

การแต่งตั้งคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (คปอ.) และ เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ⁽⁴⁰³⁻⁴⁾

กทพ. ได้แต่งตั้งคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (คปอ.) และเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน (จป.) ขึ้นตามกฎหมาย เพื่อเป็นตัวกลางการทำงานร่วมกันระหว่างผู้แทนนายจ้างระดับบริหารและผู้แทนลูกจ้าง ในการดูแลจัดการด้านความปลอดภัยในการทำงานที่ดี และการปรับปรุงพัฒนาอย่างต่อเนื่อง

คณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (คปอ.) จำนวน 7 อาคาร (95 คน) ประกอบด้วย

- อาคารสำนักงานใหญ่ จตุจักร จำนวน 15 คน
- อาคารฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดิน จำนวน 9 คน
- อาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษเฉลิมมหานคร จำนวน 9 คน
- อาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษฉลองรัช จำนวน 15 คน
- อาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษบูรพาวิถี จำนวน 9 คน
- อาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) จำนวน 11 คน
- อาคารด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ จำนวน 27 คน

เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน

- จป.หัวหน้างาน จำนวน 182 คน
- จป.บริหาร จำนวน 233 คน
- จป.เทคนิคขั้นสูง จำนวน 3 คน
- จป.วิชาชีพ จำนวน 12 คน

วิธีการประเมินความเสี่ยงในการปฏิบัติงาน (Risk Assessment) การชี้บ่งอันตราย (Hazard Identification) (403-2)

กทพ. ให้ความสำคัญในเรื่องคุณภาพชีวิตที่ดีของบุคลากร ในการจัดสภาพแวดล้อมในการทำงาน เพื่อให้มีความปลอดภัยในการทำงาน และสถานที่ที่มีสุขอนามัยที่ดี โดยเฉพาะลักษณะงานที่มีปัจจัยเสี่ยงจากสภาพปัญหาของสภาพแวดล้อมที่อาจส่งผลกระทบต่อสุขอนามัย โดยจัดให้มีการประเมินความเสี่ยง การจัดทำรายงาน และการสอบสวนอุบัติเหตุ เพื่อหาแนวทางในการวางมาตรการ และการปรับปรุงแก้ไขเพื่อไม่ให้เกิดเหตุซ้ำ ทั้งนี้ กระบวนการในการประเมินความเสี่ยงและการชี้บ่งอันตรายของ กทพ. มีวิธีการ ดังนี้

วิธีการประเมินความเสี่ยงในการปฏิบัติงาน (Risk Assessment)

1. กทพ. จัดให้มีการตรวจวัดและวิเคราะห์สภาพแวดล้อมในการทำงาน (แสงสว่าง เสียง ฝุ่นละออง) เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบจากสภาพแวดล้อมในการทำงาน และเพื่อให้เป็นไปตามกฎกระทรวง กำหนด
2. กทพ. จัดให้มีการตรวจสุขภาพตามปัจจัยเสี่ยงตามกฎหมายกระทรวง กำหนดมาตรฐานการตรวจสุขภาพลูกจ้างซึ่งทำงานเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยง พ.ศ. 2563
3. กทพ. มีการจัดทำคู่มือความปลอดภัยในการทำงานให้สอดคล้องกับกฎกระทรวง โดยมีองค์ประกอบในคู่มือ ได้แก่ นโยบายด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน กฎระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวกับความปลอดภัย กฎความปลอดภัยโดยแยกเป็น กฎความปลอดภัยทั่วไป (General Rule) และกฎความปลอดภัยเฉพาะงาน (Specific Rule) ขั้นตอนปฏิบัติงาน (Step by Step) โดยขั้นตอนดังกล่าวจะมีการชี้บ่งอันตราย (Pin Point Hazard) ในแต่ละขั้นตอนอย่างละเอียด และกำหนดวิธีการป้องกันอันตรายไว้

การชี้บ่งอันตราย การประเมินความเสี่ยง และการสอบสวนอุบัติเหตุ (Hazard Identification)

1. กรณีพนักงานประสบอันตรายจากการทำงาน ให้รายงานผู้บังคับบัญชาตามสายงานโดยทันที และจัดทำรายงานตามแบบฟอร์มการสอบสวนอุบัติเหตุ เสนอให้ผู้บังคับบัญชาตามสายงาน เสนอแนะมาตรการด้านความปลอดภัยฯ โดยแผนกความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานจะสอบสวนอุบัติเหตุจากรายงาน และลงพื้นที่ตรวจสอบพร้อมจัดทำข้อเสนอแนะ/ มาตรการส่งให้หน่วยที่เกิดเหตุการณ์
2. คณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (คปอ.) ตรวจความปลอดภัยและชี้บ่งอันตราย รายงานและเสนอแนะมาตรการหรือแนวทางปรับปรุงแก้ไข และร่วมหามาตรการความปลอดภัยในการประชุม คปอ. ประจำเดือน

บริการด้านสุขภาพของ กทพ. (403-3, 403-6)

กทพ. ใส่ใจถึงสุขภาพของพนักงานในองค์กร เล็งเห็นถึงความสำคัญการมีสุขภาพที่ดีในการทำงาน โดยปี 2564 ได้มีบริการตรวจสุขภาพของพนักงานและลูกจ้างประจำปี เพื่อวิเคราะห์ผลตรวจสุขภาพของพนักงานให้พนักงานสามารถเฝ้าระวังสุขภาพของตนเองได้อย่างต่อเนื่อง

ในปี 2564 ได้มีการวางแผนการจัดห้องพยาบาลอาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. จัดเตรียมข้อมูลในการจัดซื้ออุปกรณ์/เวชภัณฑ์ สำหรับห้องพยาบาล พร้อมทั้งมีเจ้าหน้าที่พยาบาลที่ทำหน้าที่ให้คำแนะนำแนวทางการดำเนินงานและการให้บริการห้องพยาบาล จัดหาอุปกรณ์สำหรับใช้งานที่ห้องพยาบาล และการจัดตกแต่งสถานที่ห้องพยาบาลให้เป็นมาตรฐาน

นอกจากนี้ กทพ. ได้จัดทำศูนย์สุขภาพ กทพ. (EXAT Health Center) ณ อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. เพื่อส่งเสริมให้พนักงานและลูกจ้างมีสุขภาพที่ดีและแข็งแรง โดยศึกษาและจัดเตรียมข้อมูลการจัดทำศูนย์สุขภาพ กทพ. ด้วยการสอบถามข้อมูลจากหน่วยงานภายนอกที่มีความชำนาญ และลงพื้นที่ห้องออกกำลังกายเอกชนเพื่อศึกษาการจัดทำศูนย์สุขภาพ กทพ. ให้เหมาะสมตามมาตรฐาน

จากสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) กทพ. ตระหนักถึงผลกระทบที่มีต่อการดำเนินงาน จึงมีการออกมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19) เพื่อป้องกันและลดความเสี่ยง โดยขั้นตอนการดำเนินงานเกี่ยวกับการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) มีขั้นตอนดังต่อไปนี้



ในปีที่ผ่านมา กทพ. ได้มีการสำรวจความต้องการการฉีดวัคซีนป้องกัน COVID-19 และรวบรวมรายชื่อพนักงาน/ลูกจ้าง เพื่อเข้ารับการฉีดวัคซีน ณ สถานีกลางบางซื่อ พร้อมทั้งส่งเสริมให้พนักงานและลูกจ้าง รวมถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอื่นที่เกี่ยวข้อง ในการมีส่วนร่วมป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) อย่างต่อเนื่อง

การอบรมพนักงานด้านอาชีวอนามัย (403-5)

กทพ. ได้ดำเนินการจัดหลักสูตรอบรมและให้ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงานให้กับพนักงานและลูกจ้าง รวมถึงผู้รับเหมาก่อนเริ่มปฏิบัติงาน เพื่อให้สามารถนำความรู้ไปใช้ในการปฏิบัติงานให้เกิดความปลอดภัย ลดความเสี่ยงจากอันตรายที่อาจเกิดขึ้นระหว่างปฏิบัติงาน รวมถึงจัดทำช่องทางในการสื่อสารและเผยแพร่ข้อมูลด้านความปลอดภัยฯ ผ่านช่องทางการสื่อสารต่าง ๆ เช่น ระบบเครือข่าย Intranet ของ กทพ. เพจ Facebook แผนกความปลอดภัยฯ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย EXAT Portal Apps และบอร์ดประชาสัมพันธ์ เป็นต้น

กิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัย (403-7)

ปี 2564 กทพ. ได้จัดกิจกรรมในการส่งเสริมด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ให้กับพนักงานและลูกจ้าง รวมถึงผู้รับเหมา เพื่อสร้างความตระหนัก ความรู้ความเข้าใจ ผ่านการเข้าร่วมกิจกรรมดังต่อไปนี้

- ณรงค์ The Big Cleaning Day (สร้างสุขอนามัยห่างไกล COVID-19) อย่างต่อเนื่อง ตลอดปี 2564
- กทพ. หน่วยงานสีขาวต่อต้านยาเสพติด
- การฝึกซ้อมดับเพลิงและฝึกซ้อมอพยพหนีไฟ ประจำปี 2564
- กิจกรรมการรณรงค์ไม่สูบบุหรี่ การป้องกันและเฝ้าระวังโรคอุบัติใหม่โรคไข้หวัดสายพันธุ์ใหม่ 2009 โรคไข้เลือดออก การป้องกันการติดเชื้อ HIV การห้ามดื่มและวางจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในเขตบริเวณพื้นที่ของ กทพ. เป็นต้น

การมีส่วนร่วมและพัฒนาชุมชน (413-1, 3-3)

กทพ. ได้ให้ความสำคัญกับการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม ทั้งการดำเนินงานเพื่อสังคม (CSR in Process) และกิจกรรมเพื่อสังคม (CSR after Process) ที่สอดคล้องกับภารกิจหลักในการแก้ไขปัญหาราจรด้วยบริการทางพิเศษ ควบคู่ไปกับการให้ความสำคัญกับสังคมและสิ่งแวดล้อมภายใต้หลักคุณธรรม จริยธรรม เนื่องจากการดำเนินงานของ กทพ. อาจส่งผลกระทบต่อชุมชน ไม่ว่าจะเป็นผลกระทบเชิงบวกหรือเชิงลบได้ ดังนั้นเพื่อให้การดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมเป็นไปอย่างราบรื่น การสร้างความสัมพันธ์ที่ดีต่อชุมชนจึงเป็นประเด็นที่ทางองค์กรให้ความสำคัญ รวมทั้งการสร้างการมีส่วนร่วมผ่านโครงการต่าง ๆ เช่น การฝึกซ้อมดับเพลิง การพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษ เป็นต้น ประกอบกับในปัจจุบันเกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ซึ่งก่อให้เกิดผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพิ่มมากขึ้น กทพ. จึงได้จัดหาแนวทางและมาตรการเพื่อป้องกัน พร้อมทั้งให้ความช่วยเหลือต่อชุมชน โดยมีความสอดคล้องกับมาตรฐานแนวทางความรับผิดชอบต่อสังคม ISO 26000 ในการส่งเสริมคุณภาพ และความเป็นอยู่ที่ดีของชุมชน เพื่อนำไปสู่การพัฒนาชุมชนอย่างยั่งยืนยั่งยืน โดยในปีที่ผ่านมา กทพ. ได้จัดกิจกรรมและโครงการต่าง ๆ ร่วมกับชุมชน ตัวอย่างเช่น

กิจกรรม “ทางด่วนชวนเรียนรู้”

เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2564 กทพ. ดำเนินกิจกรรม “ทางด่วนชวนเรียนรู้” นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม ร่วมเป็นประธานในพิธีเปิด โดยนำเยาวชนและผู้นำชุมชน 6 ชุมชนรอบเขตทางพิเศษประกอบด้วย ชุมชนบึงพระราม 9 ชุมชนบึงพระราม 9 พัฒนา ชุมชนคลองเตยลือค 1-2-3 ชุมชนร่มเกล้า ชุมชนริมทางรถไฟมักกะสัน และชุมชนสวนอ้อย ร่วมทำกิจกรรมการเรียนรู้นอกตำราเรียนในด้านการเกษตร เศรษฐกิจพอเพียงตามศาสตร์พระราชา องค์การส่งเสริมกิจการโคนมแห่งประเทศไทย (อ.ส.ค.) หรือ ฟาร์มโคนมไทย-เดนมาร์ก อำเภอมวกเหล็ก จังหวัดสระบุรี เพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตในการดำรงชีวิตประจำวัน ตามหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงและสร้างความสัมพันธ์อันดี กับชุมชนรอบเขตทางพิเศษ





โครงการ “ปันน้ำใจ สู้ภัยโควิด-19 เพื่อชีวิตที่ดีกว่า”

เมื่อวันที่ 23 กันยายน 2564 ผู้บริหาร พนักงาน กทพ. จิตอาสา 904 และสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ กทพ. มอบอาหารและน้ำดื่มให้กับประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ในโครงการ “ปันน้ำใจ สู้ภัยโควิด-19 เพื่อชีวิตที่ดีกว่า” โดยได้มอบให้กับชุมชนคนไร่เสี่ยง เขตห้วยขวาง และชุมชนคลองเตย เขตคลองเตย



กิจกรรม “ทางด่วนร่วมใจ สู้ภัยโควิด”

เมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2564 กทพ. มอบสิ่งของอุปโภคบริโภค อาทิ ข้าวสาร อาหารสำเร็จรูป เจลล้างมือแอลกอฮอล์ หน้ากากผ้าของ กทพ. และสิ่งของที่จำเป็นในชีวิตประจำวัน ณ ด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษอาจนรงค์ ให้แก่ชุมชนในพื้นที่เขตคลองเตยจำนวน 4 ชุมชน คือ ชุมชนน้องใหม่ ชุมชนลือค 1-2-3 ชุมชนลือค 4-5-6 และชุมชนร่มเกล้า และเมื่อวันที่ 10 กันยายน 2564 กทพ. จัดกิจกรรม “ทางด่วนร่วมใจ สู้ภัยโควิด” ครั้งที่ 2 โดยการมอบสิ่งของอุปโภคบริโภคและอุปกรณ์ป้องกัน (COVID-19) เช่น ชุด PPE เจลแอลกอฮอล์ฆ่าเชื้อ ชุดตรวจ ATK เครื่องวัดออกซิเจนปลายนิ้วและหน้ากากผ้าของ กทพ. ให้แก่ชุมชนเกาะกลาง ซึ่งเป็นชุมชนรอบเขตทางพิเศษฉลองรัช เพื่อช่วยเหลือและบรรเทาความเดือดร้อนจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) อันเป็นการดำเนินงานอย่างเป็นมิตร ยกระดับคุณภาพชีวิตชุมชนและสังคม



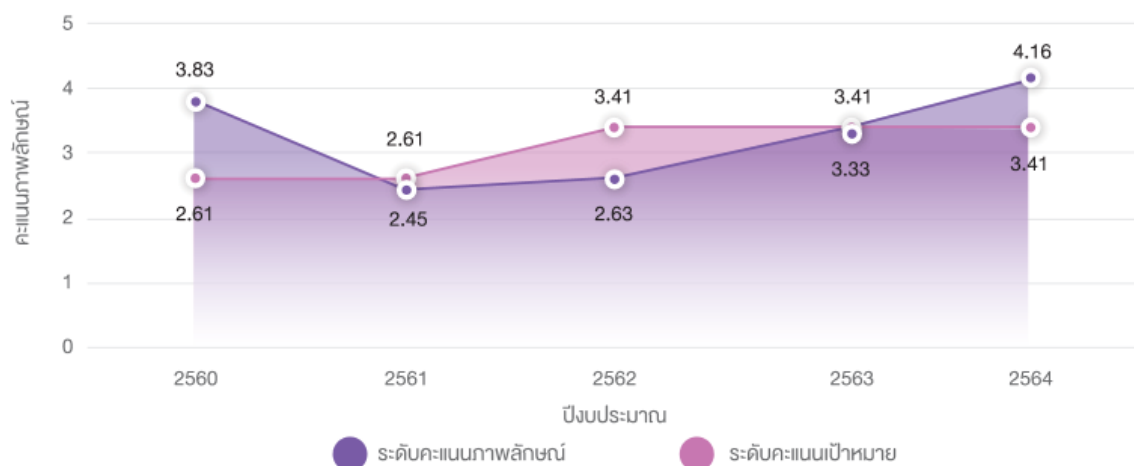
ผลการดำเนินงาน ⁽³⁻³⁾

จากการดำเนินงานเพื่อสังคม (CSR in Process) และกิจกรรมเพื่อสังคม (CSR after Process) ในการส่งเสริมคุณภาพ และความเป็นอยู่ที่ดีของชุมชน เพื่อนำไปสู่การพัฒนาชุมชนอย่างยั่งยืน กทพ. ได้มีการประเมินผลการดำเนินงาน โดยพิจารณาจากตัวชี้วัด ดังนี้

- ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. โดยในปีงบประมาณ 2564 มีผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดเท่ากับ ร้อยละ 100
- ร้อยละความสำเร็จการบรรลุเป้าหมายของโครงการ/กิจกรรมตามแผนปฏิบัติการด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. โดยในปีงบประมาณ 2564 มีผลการดำเนินงานบรรลุตามเป้าหมาย เท่ากับ ร้อยละ 100

ทั้งนี้ กทพ. ได้มีการสำรวจคะแนนภาพลักษณ์ในด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. พบว่า คะแนนภาพลักษณ์ในด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. ในกลุ่มชุมชนรอบเขตทางพิเศษ มีค่าเท่ากับ 4.16 เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2563 ที่มีค่าเท่ากับ 3.41 คิดเป็นค่าเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.75

คะแนนภาพลักษณ์ในด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. (ชุมชนรอบเขตทางพิเศษ)



การพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษ (203-1, 203-2, 3-3)

ปัจจุบันการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ได้ก่อสร้างทางพิเศษและเปิดให้ใช้บริการแล้ว 8 สายทาง รวมระยะทาง 224.6 กิโลเมตร ดังนี้

1. ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ระยะทาง 27.1 กิโลเมตร
2. ทางพิเศษศรีรัช ระยะทาง 38.4 กิโลเมตร
3. ทางพิเศษฉลองรัช ระยะทาง 28.2 กิโลเมตร
4. ทางพิเศษอุดรรัถยา ระยะทาง 32.0 กิโลเมตร
5. ทางพิเศษบูรพาวิถี ระยะทาง 55.0 กิโลเมตร
6. ทางพิเศษสายบางนา - อัจฉรินทร์ ระยะทาง 4.7 กิโลเมตร
7. ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) ระยะทาง 22.5 กิโลเมตร
8. ทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ระยะทาง 16.7 กิโลเมตร

ลักษณะทางกายภาพของทางพิเศษโดยทั่วไปเป็นทางยกระดับ บางส่วนเป็นทางระดับดินและทางขี้นลง ทำให้มีพื้นที่ใต้ทางพิเศษและพื้นที่ในเขตทางพิเศษ ซึ่งเรียกรวมว่า “พื้นที่ในเขตทางพิเศษ” สำหรับพื้นที่ที่สามารถนำมาใช้ประโยชน์ได้ทุกสายทางมีเนื้อที่รวม 1,160,369 ตารางวา (2,900 ไร่ 3 งาน 69 ตารางวา) โดยแยกเป็น

- พื้นที่ในเขตเมือง ได้แก่ พื้นที่ในเขตทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษศรีรัชทางพิเศษฉลองรัช (รวมส่วนต่อขยายรามอินทรา - ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร) ทางพิเศษสายบางนา - อัจฉรินทร์ ทางพิเศษอุดรรัถยาบางส่วน (ช่วงถนนแจ้งวัฒนะ - ถนนศรีสมาน) และทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร เนื้อที่ 631,098 ตารางวา (1,577 ไร่ 2 งาน 98 ตารางวา)
- พื้นที่นอกเขตเมือง ได้แก่ พื้นที่ในเขตทางพิเศษอุดรรัถยา (ช่วงถนนศรีสมาน - บางปะอิน) ทางพิเศษบูรพาวิถี และทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) และทางเชื่อมต่อเฉลิมราชดารี 84 พรรษา (กาญจนาภิเษก - วงแหวนอุตสาหกรรม) เนื้อที่ 529,271 ตารางวา (1,323 ไร่ 0 งาน 71 ตารางวา)

กทพ. ได้บริหารจัดการและพัฒนาพื้นที่แยกเป็น 2 ส่วน คือ

1. การให้ใช้พื้นที่ โดยอนุญาตให้หน่วยงานราชการ เช่น กทม. และหน่วยราชการอื่น ๆ ใช้ประโยชน์เพื่อสังคมและสาธารณะ เช่น
 - จัดทำเป็นสวนสาธารณะ สวนหย่อม
 - จัดทำลานกีฬา
 - จัดทำถนนเส้นทางลัด และทางจักรยาน

- สาธารณประโยชน์อื่น ๆ เช่น สร้างสะพานลอยคนข้าม บ่อสูบน้ำ ก่อสร้างท่อรวบรวมน้ำเสีย และบ่อพักปรับปรุงขยายผิวจราจร จัดทำทางเดินเท้า ติดตั้งไฟส่องสว่าง เป็นต้น

2. การให้เช่าพื้นที่ โดยแยกวัตถุประสงค์ได้ ดังนี้

- เพื่อจอดรถยนต์
- เพื่อจัดทำทางเข้า-ออก เพื่ออยู่อาศัย
- เพื่อจัดทำทางเข้า-ออก เพื่อประกอบธุรกิจ
- เพื่อจัดทำสวนหย่อม
- เพื่อวัตถุประสงค์อื่น ๆ เช่น ติดตั้งป้ายแนะนำสถานที่ ป้ายโฆษณา ติดตั้งชุมสายโทรศัพท์ เคลื่อนที่ ติดตั้งเสาสัญญาณโทรศัพท์ จัดทำสำนักงานชั่วคราว เป็นต้น

ทั้งนี้ กทพ. ยังมีการพัฒนาพื้นที่เพื่อประโยชน์ต่อสังคมและสาธารณะ โดยการปลูกต้นไม้ จัดทำสวนหย่อม และใช้พื้นที่จัดทำถนน Access Road เพิ่มเติมในพื้นที่เขตทางพิเศษอยู่เสมอ



สวนสาธารณะเฉลิมพระเกียรติบริเวณสะพานพระราม 9 (ฝั่งพระนคร)



สวนสาธารณะและลานกีฬาเฉลิมพระเกียรติบริเวณสะพานพระราม 9 (ฝั่งธนบุรี)

ความรับผิดชอบต่อผู้ใช้บริการทางพิเศษและผู้เข้าพื้นที่

สุขภาพและความปลอดภัยของผู้บริโภค ⁽³⁻³⁾

ความปลอดภัยและสุขภาพของผู้ใช้บริการทางพิเศษเป็นสิ่งสำคัญที่ กทพ. ตระหนักและรับรู้ถึงปัญหาและแนวทางการแก้ปัญหาอย่างเด็ดขาดและชัดเจน ดังนั้น กทพ. จึงได้มุ่งมั่นแนวทางการดำเนินงานด้านความปลอดภัยของผู้ใช้บริการทางพิเศษไว้อย่างมีแบบแผน เพื่อป้องกัน ลดอันตราย และเตรียมความพร้อมในการปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพของเจ้าหน้าที่ รวมถึงจัดการและบรรเทาความเสียหายในระยะเวลาที่รวดเร็วเมื่อเกิดอุบัติเหตุที่มีผลกระทบทำให้ธุรกิจอาจเกิดการหยุดชะงัก ทั้งจากเหตุการณ์ภัยพิบัติทางธรรมชาติ การกระทำที่เกิดจากมนุษย์รวมถึงอุบัติเหตุที่ส่งผลกระทบต่อเทคโนโลยีและการสื่อสาร โดยคำนึงถึงความคุ้มค่าและประโยชน์สูงสุดของผู้ใช้บริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย กทพ.

แนวทางการดำเนินงาน ⁽³⁻³⁾

กทพ. ได้เตรียมความพร้อมเกี่ยวกับแนวทางในการดำเนินงานในการพัฒนาปรับปรุงการให้บริการด้านความปลอดภัยและสุขภาพของผู้ใช้บริการทางพิเศษเพื่อลด ป้องกัน บรรเทาอุบัติเหตุหรือเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้นได้ตลอดเวลาอย่างมีประสิทธิภาพ คลอบคลุมถึงสถานที่ดำเนินงานของ กทพ. ทุกสถานที่ รวมถึงโครงข่ายทางพิเศษ ทั้งนี้ เพื่อให้ กทพ. สามารถรักษาความปลอดภัยในชีวิตของบุคลากร และทรัพย์สิน พร้อมทั้งสร้างความเชื่อมั่นในศักยภาพขององค์กรให้แก่ประชาชน บุคลากร และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ตลอดจนรักษาคุณภาพการให้บริการและการดำเนินงานได้อย่างต่อเนื่องสอดคล้องกับมาตรฐานสากล องค์กรจึงได้เตรียมการปฏิบัติด้านความปลอดภัย ไว้ดังนี้

- รักษามาตรฐานเรื่องความปลอดภัยของแสงสว่างในเวลากลางคืน และความเรียบของพื้นที่ผิวจราจรทางพิเศษ รวมถึงให้ความสำคัญกับการเร่งพัฒนา การบำรุงรักษา และการเฝ้าระวังติดตามในเรื่องของความชัดเจนของแนวเส้นจราจร ซ่อมเสริมในเรื่องสภาพผิวจราจร และความกว้างของช่องจราจร รวมทั้งเพิ่มพื้นที่จอดรถบนทางพิเศษ อีกทั้งมีการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัย และวินัยจราจรบนทางพิเศษ เพื่อลดปัญหาการจอดรถบนพื้นที่ทางเดินรถ ช่วยลดอุบัติเหตุบนทางพิเศษ และให้ผู้ใช้บริการเกิดความรู้สึกปลอดภัยในการขับขี่ และมั่นใจในสภาพทางกายภาพของทางพิเศษ
- ให้ความสำคัญและเร่งพัฒนาในเรื่องความปลอดภัยของป้ายบอกเส้นทาง และป้ายทางขึ้น-ลงทางพิเศษ ความชัดเจน และการสื่อสารที่สามารถทำให้ผู้ใช้บริการเข้าใจง่ายของป้ายสัญญาณ เพื่อให้ผู้ใช้บริการในปัจจุบันเกิดความเข้าใจในระเบียบวิธีการใช้ในแนวทางเดียวกัน ซึ่งจะส่งผลให้สภาพการจราจรบนทางพิเศษเกิดความคล่องตัวได้มากขึ้น และควรตรวจสอบเพื่อพัฒนาประสิทธิภาพของการให้ข้อมูลจราจรบริเวณจุดพักรถของทางพิเศษ ป้ายกำหนดความเร็วและช่องจราจรฉุกเฉิน

- วางแผนพัฒนาในเรื่องความสะดวกในการติดต่อขอรับความช่วยเหลือหรือการรับแจ้งเหตุ และความรวดเร็วของเจ้าหน้าที่ในการเดินทางมาถึงจุดเกิดเหตุ เนื่องจากปริมาณการใช้รถของคนไทย มีอัตราสูง ขณะเดียวกันก็ส่งผลให้มีปริมาณรถใช้ทางพิเศษมากขึ้นจึงเสี่ยงที่จะมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษเพิ่มขึ้นด้วย รวมทั้งมีปัญหากรณีรถจอดเสียบนทางพิเศษ ดังนั้นการให้บริการ กู้ภัยบนทางพิเศษที่สะดวกและรวดเร็ว จึงมีความสำคัญมากสำหรับผู้ใช้บริการเพราะอุบัติเหตุ เหล่านี้ล้วนส่งผลต่อสภาพจราจรของทางพิเศษ

เหตุการณ์บนทางพิเศษที่อาจเกิดขึ้นได้

- กรณีเกิดอุบัติเหตุ เช่น แผ่นดินไหว ไฟไหม้
- กรณีเกิดอุบัติเหตุขนาดใหญ่หรืออุบัติเหตุร้ายแรง
- กรณีเกิดเหตุรถขัดข้องเป็นเหตุให้การจราจรติดขัด
- กรณีเกิดเหตุคน/สัตว์ หรือสิ่งของตกหล่นบนทางพิเศษ

การรับมือกับวิกฤติการณ์ฉุกเฉินที่สามารถเกิดขึ้นได้ ณ สถานที่ปฏิบัติงานของ กทพ. เช่น อาคาร สำนักงาน อาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษไม่สามารถใช้งานได้เนื่องจากไฟไหม้ การชุมนุมประท้วง และน้ำท่วม เป็นต้น ดังนั้น กทพ. ได้กำหนดแผนการรับมือฉุกเฉินและแผนการต่อเนื่องเพื่อรองรับกับอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นได้ ให้อยู่ภายใต้ระยะเวลาที่กำหนด รวมถึงไม่ส่งผลกระทบกับการให้บริการของเจ้าหน้าที่ กทพ. ต่อผู้ใช้บริการทางพิเศษอีกด้วย

กทพ. ได้จัดเตรียมความพร้อมในการปฏิบัติงานช่วยเหลือผู้ใช้บริการทางพิเศษเมื่อยามเกิดเหตุการณ์ หรืออุบัติเหตุฉุกเฉิน ทั้งการเตรียมความพร้อมของพนักงานกู้ภัยประจำจุดต่าง ๆ บนทางพิเศษ อุปกรณ์ช่วยเหลือต่าง ๆ พร้อมทั้งกำหนดให้มีการฝึกซ้อมการช่วยเหลืออุบัติเหตุบนทางพิเศษทั้งแผนฉุกเฉินและแผน บริหารความต่อเนื่อง รวมถึงอบรมดูงานเกี่ยวกับเทคนิคการกู้ภัยอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้ความช่วยเหลือรถที่เกิด อุบัติเหตุได้อย่างรวดเร็ว

ผลการดำเนินงาน (416-1, 3-3)

ตัวชี้วัด	ปี 2564	
	เป้าหมาย	ผลการดำเนินงาน
จำนวนการเกิดอุบัติเหตุในทางพิเศษ (ไม่เกิน) (หน่วย : ครั้ง) พิจารณาจากจำนวนอุบัติเหตุในทางพิเศษจำนวน 7 สายทาง คือ เฉลิมมหานคร ศรีรัช ฉลองรัช บูรพาวิถี อุดรรัถยา กาญจนภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) รวมทางหลวงหมายเลข 37 และศรีรัช – วงแหวน รอบนอกกรุงเทพมหานคร	809	665

พิจารณาจากจำนวนการเกิดอุบัติเหตุในทางพิเศษ จำนวน 7 สายทาง โดยไม่นับรวมอุบัติเหตุที่เกิดจากปัจจัยซึ่งไม่สามารถควบคุมได้ เช่น เบรกแตก เกิดไฟไหม้ยางแตก เป็นต้น โดยมีรายละเอียดของแต่ละสายทางดังนี้

- ทางพิเศษเฉลิมมหานคร จำนวน 96 ครั้ง
- ทางพิเศษศรีรัช จำนวน 125 ครั้ง
- ทางพิเศษฉลองรัช จำนวน 78 ครั้ง
- ทางพิเศษบูรพาวิถี จำนวน 119 ครั้ง
- ทางพิเศษอุดรรัถยา จำนวน 38 ครั้ง
- ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) รวมสาย 37 จำนวน 187 ครั้ง
- ทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร จำนวน 22 ครั้ง

ตัวชี้วัด	ปี 2564	
	เป้าหมาย	ผลการดำเนินงาน
ระยะเวลาการช่วยเหลือรถที่เกิดอุบัติเหตุให้พ้นการกีดขวางการจราจรบนทางพิเศษ (ไม่เกิน) (หน่วยวัด : นาที)	21	19.76
ระยะเวลาในการแก้ไขรถขัดข้องบนทางพิเศษ (ไม่เกิน) (หน่วยวัด : นาที)	18	17.63

การจัดการข้อร้องเรียน

เพื่อยกระดับประสิทธิภาพในการดำเนินงานของ กทพ. สิ่งสำคัญในการพัฒนาปรับปรุงมาจากข้อคิดเห็นของผู้รับบริการและผู้มาติดต่อ ดังนั้น กทพ. จึงได้กำหนดช่องทางต่าง ๆ สำหรับข้อร้องเรียน/ข้อร้องทุกข์เกี่ยวกับการให้บริการผ่านช่องทางการติดต่อสื่อสาร 2 ช่องทาง ดังนี้

- EXAT Call Center หมายเลข 1543
- เว็บไซต์: www.exat.co.th

ในปี 2564 กทพ. ได้มีการจัดตั้งโครงการ “EXAT Effective Customer Complaint Management” ขึ้นมาสำหรับการบริหารจัดการข้อร้องเรียนของผู้ใช้บริการ โดยมีวัตถุประสงค์ในการจัดตั้ง ดังนี้

วัตถุประสงค์หลัก

- เพื่อกำหนดแนวทางการบริหารจัดการข้อร้องเรียนผู้ให้บริการอย่างเป็นระบบ มีมาตรฐานและมีประสิทธิภาพ
- เพื่อสร้างระบบฐานข้อมูลรับเรื่องร้องเรียนที่เป็นฐานข้อมูลเดียวกัน

วัตถุประสงค์รอง

- เพื่อสร้างความพึงพอใจให้กับผู้ให้บริการ จากกระบวนการจัดการข้อร้องเรียนที่มีมาตรฐาน
- เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับ กทพ.
- เพื่อสร้างความภักดีในกลุ่มผู้ให้บริการ

ประเภทของข้อร้องเรียนแบ่งออกเป็น 5 ประเภท ได้แก่

1. การปฏิบัติงานของพนักงาน กทพ. เช่น ร้องเรียนพนักงานแสดงกิริยาไม่สุภาพ
2. ผลกระทบจากการก่อสร้างทางพิเศษ เช่น ที่อยู่อาศัยได้รับความเสียหายจากแรงสั่นสะเทือนของรถที่สัญจรบนทางพิเศษ
3. ที่ดิน เช่น ร้องเรียนขอให้เปิดทางเข้า - ออก ได้รับผลกระทบจากการให้เข้าพื้นที่ได้ทางพิเศษและขอให้ตรวจสอบการเข้าพื้นที่ได้ทางพิเศษ
4. ไม่ได้ได้รับความสะดวกหรือเดือดร้อนจากการใช้ทางพิเศษ เช่น ร้องเรียนไฟฟ้าส่องสว่างบนทางพิเศษชำรุด ผิวจราจรบนทางพิเศษชำรุด ได้รับผลกระทบจากเสียงดังรบกวนหรือฝุ่นละอองจากรถที่สัญจรบนทางพิเศษ

5. อื่น ๆ เช่น ขอให้ก่อสร้างรางรับน้ำฝนเพิ่มเติม ขอให้แก้ไขปัญหาน้ำท่วมขังบนถนนใต้ทางพิเศษ โดยมีแนวทางที่เป็นมาตรฐานเดียวกันอย่างเป็นระบบ ตามขั้นตอนปฏิบัติงานคุณภาพ ISO 9001:2015 ในการให้บริการข้อมูลข่าวสารการรับเรื่องร้องเรียนและข้อเสนอแนะ และเป็นไปตามมาตรฐานในการจัดการเรื่องร้องเรียนของ กทพ.

กระบวนการบริหารจัดการข้อร้องเรียนลูกค้า

1. กระบวนการบริหารจัดการข้อร้องเรียนลูกค้า

- กำหนดฐานข้อมูลรับเรื่องร้องเรียนให้เป็นฐานข้อมูลเดียวกัน เพื่อให้ทุกหน่วยงานสามารถนำเรื่องร้องเรียนลงระบบเดียวกัน
- กำหนดประเภทข้อมูลให้ชัดเจน ดังนี้
 - 1) ข้อชมเชย
 - 2) ข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุง
 - 3) ข้อร้องขอ/ตอบข้อซักถาม
 - 4) ข้อร้องเรียนทั่วไป
 - 5) ข้อร้องเรียน Easy Pass
- กำหนดระเบียบวิธีปฏิบัติและระบบการบริหารจัดการข้อร้องเรียน ดังนี้
 - 1) การรับข้อร้องเรียน
 - 2) การประเมิน ติดตาม และแก้ไขข้อร้องเรียน
 - 3) การสรุป/ปิดบันทึก
 - 4) จัดทำรายงานสรุปการแก้ไขข้อร้องเรียนในระบบ

2. การเผยแพร่การจัดการข้อร้องเรียนลูกค้า

- กำหนดช่องทางหลักในการรับเรื่องร้องเรียนและประชาสัมพันธ์เพื่อให้ภายนอกได้รับทราบ
 - EXAT Call Center หมายเลข 1543
 - เว็บไซต์ของ กทพ.
 - จดหมาย
 - Facebook ของ กทพ.
 - ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ
 - Operator หมายเลข 02-558-9800
 - เดินทางมาด้วยตัวเอง
- ดำเนินการเผยแพร่นโยบาย ระเบียบวิธีปฏิบัติและระบบการบริหารจัดการข้อร้องเรียน
 - ให้ทุกหน่วยงานภายใน กทพ. ได้รับทราบโดยทั่วกัน
 - ให้ภายนอก กทพ. ได้รับทราบ ไม่ว่าจะเป็นกลุ่มลูกค้าหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

3. ประเมินและปรับปรุงการจัดการข้อร้องเรียนลูกค้า

- การติดตามและประเมินผลการบริหารจัดการข้อร้องเรียน
- นำผลที่ได้จากการประเมินมาทบทวนและปรับปรุงนโยบายระเบียบวิธีปฏิบัติและระบบบริหารจัดการข้อร้องเรียนให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

ผลการดำเนินงานข้อร้องเรียน ^(416-2, 3-3)

ผลการดำเนินงานจากข้อร้องเรียนพบว่า ปี 2564 มีจำนวนเรื่องร้องเรียนทั้งหมด 73 เรื่อง โดยดำเนินการยุติแล้วเสร็จ จำนวน 70 เรื่อง และอยู่ระหว่างดำเนินการยังไม่ยุติ จำนวน 3 เรื่อง

ตัวชี้วัด	ปี 2564	
	เป้าหมาย	ผลการดำเนินงาน
ร้อยละของจำนวนข้อร้องเรียนที่ได้รับการแก้ไขเป็นที่ยุติ (ไม่น้อยกว่า) (หน่วยวัด : ร้อยละ)	80	96

การตลาดและฉลากของผลิตภัณฑ์/บริการ ^(417-1, 3-3)

กทพ. ได้ดำเนินงานตามนโยบายของรัฐบาลและกระทรวงคมนาคมในการผลักดันและขับเคลื่อนให้เกิดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งทางบกของประเทศด้วยการพัฒนาโครงการก่อสร้างทางพิเศษสายต่าง ๆ ให้เกิดโครงข่ายที่เชื่อมโยงถึงกันอย่างสมบูรณ์และสามารถใช้งานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ นอกจากการก่อสร้างอันเป็นภารกิจหลัก กทพ. ได้วิเคราะห์วางแผนกลยุทธ์และวิธีดำเนินงานที่เป็นไปตามเป้าประสงค์ของการบริหารจัดการองค์กร พร้อมทั้งทำการพัฒนาปรับปรุงประสิทธิภาพในการให้บริการทางพิเศษอยู่เสมอเพื่อให้สามารถรองรับและก้าวทันสภาพสังคมเศรษฐกิจ และเทคโนโลยีที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลาควบคู่ไปกับการเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ดีขององค์กร โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้บริการทางพิเศษเป็นสิ่งสำคัญในทุก ๆ ด้าน ไม่ว่าจะเป็นการกู้ภัย การจัดการจราจร ฯลฯ ด้วยเทคโนโลยีการสื่อสารอันทันสมัย นอกจากนี้ได้มีความมุ่งมั่นในการพัฒนาการตลาดและฉลากของผลิตภัณฑ์/บริการตามแนวทางการดำเนินงานอย่างมีส่วนร่วมและยั่งยืน รวมถึงช่องทางการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่าง ๆ เช่น สื่อสิ่งพิมพ์ สื่อวิทยุ สื่อโทรทัศน์ระบบดิจิทัล สื่อออนไลน์และสื่ออื่น ๆ เป็นต้น รวมถึงการให้บริการข้อมูลผู้ใช้บริการทางพิเศษโดยทั่วไป ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพการจราจร เส้นทางจราจร รับแจ้งเหตุฉุกเฉิน และอุบัติเหตุบนท้องถนน ฯลฯ ผ่านทาง EXAT Call Center หมายเลขโทรศัพท์ 1543 ตลอด 24 ชั่วโมงให้เป็นไปตามมาตรฐานการบริการตามที่กำหนด แสดงให้เห็นถึงศักยภาพการดำเนินงานของ กทพ. อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้บริการ ตอบสนองความต้องการ เพิ่มความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทาง ความพึงพอใจแก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษอย่างดียิ่ง

แนวทางการดำเนินงาน ⁽³⁻³⁾

ปัจจัยสำคัญที่นำพา กทพ. ก้าวสู่ความเป็นเลิศในด้านการให้บริการทางพิเศษนั้นต้องอาศัยการสื่อสารและประชาสัมพันธ์ที่หลากหลาย ซึ่งสามารถเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายอย่างครอบคลุมและทั่วถึง ดังนั้นการประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ เพื่อสร้างความรู้ ความเข้าใจให้เกิดแก่กลุ่มเป้าหมายหลักโดยตรงจึงเป็นสิ่งสำคัญ รวมถึงการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีด้วยเทคโนโลยีการสื่อสารอันทันสมัยอย่างต่อเนื่อง กทพ. จึงได้นำสิ่งอำนวยความสะดวกในด้านต่าง ๆ เพื่อเพิ่มความสะดวก ปลอดภัยและรวดเร็วให้กับผู้ใช้บริการทางพิเศษในการให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์และตอบสนองต่อผลิตภัณฑ์ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ดังนี้

- ช่องทางการชำระค่าผ่านทางด้วยระบบ Easy Pass

กทพ. ได้จัดเตรียมช่องทางการชำระค่าผ่านทางด้วยระบบพิเศษอัตโนมัติ (Electronic Toll Collection System : ETC) หรือที่เรียกกันว่า ระบบ Easy Pass เพื่อแก้ปัญหาการจราจรติดขัดหน้าด่านชำระเงิน และเพิ่มความสะดวก รวดเร็วในการเดินทางให้ผู้ใช้บริการทางพิเศษ

- **ด้านการติดต่อสื่อสารและอุปกรณ์**

กทพ. ได้จัดเตรียมความพร้อมศูนย์ควบคุมทางพิเศษ โดยมีเจ้าหน้าที่ปฏิบัติการเป็นสื่อกลางในการประสานงานกับหน่วยกู้ภัยฉุกเฉินตลอดจนเจ้าหน้าที่ตำรวจที่คอยเฝ้าระวังบนทางพิเศษเพื่อเฝ้าระวังและให้บริการกับผู้ใช้บริการทางพิเศษตลอด 24 ชั่วโมง นอกจากนี้ กทพ. ได้เตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อสังเกตการณ์ อาทิ โทรศัพท์วงจรปิด (CCTV) ซึ่งมีการติดตั้งบนทางพิเศษตลอดทางเป็นระยะ เพื่อคอยเฝ้าระวังสภาพการจราจรและเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา

- **โทรศัพท์ฉุกเฉินติดตั้ง (ETS)**

โทรศัพท์ฉุกเฉินถูกติดตั้งบนทางพิเศษทุก 1 กิโลเมตร ผู้ใช้บริการทางพิเศษสามารถติดต่อกับเจ้าหน้าที่เพื่อสื่อสารขอความช่วยเหลือในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน อาทิ เกิดอุบัติเหตุรถชนบนทางพิเศษรถเกิดขัดข้องทำให้ไม่สามารถเดินทางต่อได้ เป็นต้น

- **ป้ายปรับเปลี่ยนข้อความ (VMS)**

ป้ายอิเล็กทรอนิกส์ที่แจ้งข้อมูลสภาพจราจรบนทางพิเศษ หรือคำแนะนำต่าง ๆ รวมทั้งประชาสัมพันธ์ข่าวสารต่าง ๆ แก่ผู้ใช้ทางพิเศษ โดยจะติดตั้งไว้เป็นระยะ ๆ บนทางพิเศษ

- **ป้ายรายงานสภาพจราจรอัจฉริยะ (Smart VMS)**

ป้ายประชาสัมพันธ์ข้อมูลให้ผู้ใช้บริการทางพิเศษได้รับทราบถึงสภาพการจราจรบนทางพิเศษ และเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นได้บนทางข้างหน้า

ผลการดำเนินงาน (417-2, 417-3, 3-3)

เหตุการณ์ฟ้องร้องหรือข้อร้องเรียน

จำนวนเหตุการณ์ฟ้องร้องหรือข้อร้องเรียนเกี่ยวกับการสื่อสารข้อมูลทางการตลาดเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์และบริการที่ฝ่าฝืนกฎหมาย หรือส่งผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	หน่วย	ปี 2564	ปี 2563	ปี 2562
	ครั้ง	0	0	0

แนวทางการปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านการสื่อสารทางการตลาด

จำนวนเหตุการณ์การละเมิดกฎหมายด้านการสื่อสารทางการตลาด	ปี 2564	ปี 2563	ปี 2562
	0	0	0

ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทางพิเศษที่มีต่อการบริการและภาพลักษณ์ของ กทพ. ปี 2564

ระดับความพึงพอใจและความต้องการด้านการประชาสัมพันธ์ และสื่อสารทางการตลาดของ กทพ. คิดเป็นร้อยละ 100	เป้าหมาย	ผลการดำเนินงาน
ด้านข่าวสาร การโฆษณา ประชาสัมพันธ์	100	94.68
การจัดกิจกรรมการส่งเสริมการตลาด	100	95.90
การรับรู้ตราสัญลักษณ์	100	96.31
การรับรู้วิสัยทัศน์	100	94.83
ตัวการ์ตูนสัญลักษณ์	100	96.02

ความเป็นส่วนตัวของลูกค้า (3-3)

ความรับผิดชอบต่อลูกค้า กทพ. คำนึงถึงการปฏิบัติทางด้านการปกป้องข้อมูลและความเป็นส่วนตัวของลูกค้า รวมถึงสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียขององค์กรในด้านการป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดจากการสูญเสียข้อมูลที่สำคัญ เพื่อยกระดับการบริหารจัดการด้านความมั่นคงปลอดภัยให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นทาง กทพ. จึงให้ความสำคัญในการเคารพความเป็นส่วนตัวของผู้ใช้บริการ โดยมีการจัดเก็บข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ใช้บริการทางพิเศษในระบบ Easy Pass ไว้อย่างปลอดภัยเพื่อไม่ให้เกิดการรั่วไหลของข้อมูลออกสู่สาธารณะ หรือการถูกโจรกรรมข้อมูลที่อาจส่งผลกระทบต่อชื่อเสียงและภาพลักษณ์ขององค์กร อีกทั้งมีแนวปฏิบัติอย่างเคร่งครัดในการไม่เปิดเผยข้อมูลของผู้ใช้บริการทางพิเศษ เพื่อสร้างความพึงพอใจสูงสุดและเกิดความจงรักภักดีต่อผลิตภัณฑ์และบริการของ กทพ.

แนวทางการดำเนินงาน (3-3)

กทพ. ได้กำหนดนโยบายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ใช้บริการทางพิเศษรวมถึงมาตรการที่เข้มงวดในการรักษาความปลอดภัยของข้อมูลให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 เพื่อเป็นแนวทางในการรับมือกับปัญหาการรั่วไหลของข้อมูลที่สำคัญ ดังนี้

- กำหนดนโยบาย แนวปฏิบัติและผู้ควบคุมข้อมูลในการจัดเก็บข้อมูลส่วนบุคคลของลูกค้า
- จัดเก็บข้อมูลส่วนบุคคลของลูกค้าเท่าที่จำเป็นและต้องได้รับความยินยอมจากลูกค้าก่อน
- ระบุวัตถุประสงค์ในการจัดเก็บข้อมูลส่วนบุคคลของลูกค้าอย่างชัดเจน ทั้งก่อนและระหว่างการเก็บข้อมูล
- ไม่เปิดเผยหรือใช้ข้อมูลส่วนบุคคลเพื่อวัตถุประสงค์อื่นที่นอกเหนือไปจากที่ระบุไว้ รวมทั้งเพื่อการตลาด เว้นแต่ได้รับความยินยอมจากลูกค้า
- ปกป้องข้อมูลส่วนบุคคลของลูกค้าโดยใช้มาตรการรักษาความปลอดภัยที่เพียงพอ

โดยมีการปรับปรุงระเบียบ หลักเกณฑ์ และการประเมินความเสี่ยง รวมถึงผลกระทบด้านความมั่นคงปลอดภัยของข้อมูลส่วนตัวลูกค้าอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้การดำเนินงานของ กทพ. มีความสอดคล้องตามที่กฎหมายกำหนด

ผลการดำเนินงาน ^(418-1, 3-3)

ปี 2564 พบว่า กทพ. ไม่ได้รับข้อร้องเรียนหรือเหตุการณ์ใดที่เกี่ยวข้องกับการละเมิดข้อมูลส่วนบุคคล

จำนวนข้อร้องเรียนการละเมิดข้อมูลส่วนบุคคลทั้งหมด ที่ได้รับการยืนยันแล้ว	หน่วย	เป้าหมาย	ผลการดำเนินงาน ปี 2564
ข้อร้องเรียนจากบุคคลภายนอก	ครั้ง	0	0
ข้อร้องเรียนจากหน่วยงานกำกับ	ครั้ง	0	0
จำนวนข้อมูลของลูกค้าทั้งหมดที่มีการรั่วไหล ถูกโจรกรรม หรือสูญหาย	ครั้ง	0	0

GRI Content Index


**CONTENT INDEX
ESSENTIALS SERVICE**
2023
Statement of use:

Expressway Authority of Thailand (EXAT) has reported in accordance with the GRI Standards for the period (1 October 2020 to 30 September 2021). For the Content Index - Essentials Service, GRI Services reviewed that the 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.

GRI 1 used		Foundation 2021			
Applicable GRI Sector Standard(s)		-			
GRI Standard		Disclosure	Page number(s)	SDGs	Omission Part Omitted Reason Explanation
General Disclosures					
GRI 2: General Disclosures 2021	2-1	Organizational details	8-9		
	2-2	Entities included in the organization’s sustainability reporting	3, 7		
	2-3	Reporting period, frequency and contact point	3, 7		
	2-4	Restatements of information	3-7		
	2-5	External assurance	3		
	2-6	Activities, value chain and other business relationships	8-14		
	2-7	Employees	80		
	2-8	Workers who are not employees	80		
	2-9	Governance structure and composition	30-34, 36-37		
	2-10	Nomination and selection of the highest governance body	30, 33		
	2-11	Chair of the highest governance body	30, 33		
	2-12	Role of the highest governance body in overseeing the management of impacts	3-7, 15-19, 31-33		
	2-13	Delegation of responsibility for managing impacts	33, 36		
	2-14	Role of the highest governance body in sustainability reporting	3-7, 33		
	2-15	Conflicts of interest	39		
	2-16	Communication of critical concerns	15-19		
	2-17	Collective knowledge of the highest governance body	32		
	2-18	Evaluation of the performance of the highest governance body	32		
	2-19	Remuneration policies	31-32		
	2-20	Process to determine remuneration	31-32		
	2-21	Annual total compensation ratio	-		Information unavailable: Annual total compensation was not collected.
	2-22	Statement on sustainable development strategy	1-2		
	2-23	Policy commitments	15-19, 36-38		
	2-24	Embedding policy commitments	36-37		
	2-25	Processes to remediate negative impacts	42		
	2-26	Mechanisms for seeking advice and raising concerns	36-38		
	2-27	Compliance with laws and regulations	56-57		
	2-28	Membership associations	10		
	2-29	Approach to stakeholder engagement	21-29		
	2-30	Collective bargaining agreements	21		

GRI Standard	Disclosure		Page number(s)	SDGs	Omission	
					Part Omitted	Reason Explanation
Material topics						
GRI 3: Material Topics 2021	3-1	Process to determine material topics	3-7			
	3-2	List of material topics	3-7			
Good corporate governance						
GRI 3: Material Topics 2021	3-3	Management of material topics	39, 43-44			
GRI 205: Anti-corruption 2016	205-1	Operations assessed for risks related to corruption	39			
	205-2	Communication and training about anti-corruption policies and procedures	44			
	205-3	Confirmed incidents of corruption and actions taken	39			
Economic Performance						
GRI 3: Material Topics 2021	3-3	Management of material topics	50-52			
GRI 201: Economic Performance 2016	201-1	Direct economic value generated and distributed	50-52			Not applicable: Organization do not invest in any project related to climate change.
	201-2	Financial implications and other risks and opportunities due to climate change	-			Not applicable: Organization do not provide any benefit on retirement
	201-3	Defined benefit plan obligations and other retirement plans	-			
	201-4	Financial assistance received from government	51			
GRI 203: Indirect Economic Impacts 2016	203-1	Infrastructure investments and services supported	52-55, 111-112			
	203-2	Significant indirect economic impacts	52-55, 111-112			
Eco-efficiency						
GRI 3: Material Topics 2021	3-3	Management of material topics	58-65, 68-69			
GRI 301: Materials 2016	301-1	Materials used by weight or volume	-			Information unavailable: Materials used is not provided.
	301-2	Recycled input materials used	-			Information unavailable: Recycled input materials used is not provided.
	301-3	Reclaimed products and their packaging materials	-			Information unavailable: Packaging materials is not provided.
GRI 302: Energy 2016	302-1	Energy consumption within the organization	60			
	302-2	Energy consumption outside of the organization	-			Information unavailable: Energy consumption outside is not provided.
	302-3	Energy intensity	-			Information unavailable: Energy intensity is not provided.
	302-4	Reduction of energy consumption	60			
	302-5	Reduction in energy requirements of products and services	-			Information unavailable: Reduction in energy data is not provided.
GRI 303: Water and Effluents 2018	303-1	Interactions with water as a shared resource	62			
	303-2	Management of water discharge-related impacts	62			
	303-3	Water withdrawal	63			
	303-4	Water discharge	63			
	303-5	Water consumption	63			

GRI Standard	Disclosure	Page number(s)	SDGs	Omission	
				Part Omitted	Reason Explanation
Eco-efficiency					
GRI 304: Biodiversity 2016	304-1	Operational sites owned, leased, managed in, or adjacent to, protected areas and areas of high biodiversity value outside protected areas	-	 	Not applicable: EXAT has studied and prepared an environmental impact assessment (EIA). Therefore data related to biodiversity is not collected.
	304-2	Significant impacts of activities, products and services on biodiversity	-		
	304-3	Habitats protected or restored	-		
	304-4	IUCN Red List species and national conservation list species with habitats in areas affected by operations	-		
GRI 305: Emissions 2016	305-1	Direct (Scope 1) GHG emissions	70	 	Information unavailable: Reduction of GHG emissions is not provided. Information unavailable: Emissions of ODS is not provided. Information unavailable: NOx, SOx and other significant air emissions is not provided.
	305-2	Energy indirect (Scope 2) GHG emissions	71	 	
	305-3	Other indirect (Scope 3) GHG emissions	71	 	
	305-4	GHG emissions intensity	72-73	 	
	305-5	Reduction of GHG emissions	-		
	305-6	Emissions of ozone-depleting substances (ODS)	-		
	305-7	Nitrogen oxides (NOx), sulfur oxides (SOx), and other significant air emissions	-		
GRI 306: Waste 2020	306-1	Waste generation and significant waste-related impacts	-	 	Information unavailable: Waste generation data is not provided.
	306-2	Management of significant waste-related impacts	-	 	Information unavailable: Management of waste data is not provided.
	306-3	Waste generated	-		Information unavailable: Waste generated data is not provided.
	306-4	Waste diverted from disposal	-		Information unavailable: Waste diverted from disposal data is not provided.
	306-5	Waste directed to disposal	-		Information unavailable: Waste directed to disposal data is not provided.
Sustainable procurement practice					
GRI 3: Material Topics 2021	3-3	Management of material topics	74-76		
GRI 204: Procurement Practices 2016	204-1	Proportion of spending on local suppliers	76		
GRI 308: Supplier Environmental Assessment 2016	308-1	New suppliers that were screened using environmental criteria	-		Information unavailable: New suppliers that were screened using environmental criteria data is not provided.
	308-2	Negative environmental impacts in the supply chain and actions taken	76		
GRI 414: Supplier Social Assessment 2016	414-1	New suppliers that were screened using social criteria	-	 	Information unavailable: New suppliers that were screened using social criteria data is not provided.
	414-2	Negative social impacts in the supply chain and actions taken	76		

GRI Standard	Disclosure		Page number(s)	SDGs	Omission Part Omitted Reason Explanation
Employee care					
GRI 3: Material Topics 2021	3-3	Management of material topics	77-79 , 85-87, 90, 93-96		
GRI 401: Employment 2016	401-1	New employee hires and employee turnover	80-81	   	
	401-2	Benefits provided to full-time employees that are not provided to temporary or part-time employees	82-83		
	401-3	Parental leave	84		
GRI 402: Labor/ Management Relations 2016	402-1	Minimum notice periods regarding operational changes	-		Information unavailable: Minimum notice periods regarding operational changes data is not provided.
GRI 404: Training and Education 2016	404-1	Average hours of training per year per employee	91	   	
	404-2	Programs for upgrading employee skills and transition assistance programs	87-92		
	404-3	Percentage of employees receiving regular performance and career development reviews	93		
GRI 405: Diversity and Equal Opportunity 2016	405-1	Diversity of governance bodies and employees	80	 	Information unavailable: Basic salary and remuneration of women and men are not provided.
	405-2	Ratio of basic salary and remuneration of women to men	-		
GRI 406: Non- discrimination 2016	406-1	Incidents of discrimination and corrective actions taken	96		
Accountability for expressway users and tenants					
GRI 3: Material Topics 2021	3-3	Management of material topics	113-115, 118-120, 122-123		
GRI 416: Customer Health and Safety 2016	416-1	Assessment of the health and safety impacts of product and service categories	114-115		
	416-2	Incidents of non-compliance concerning the health and safety impacts of products and services	118		
GRI 417: Marketing and Labeling 2016	417-1	Requirements for product and service information and labeling	119		
	417-2	Incidents of non-compliance concerning product and service information and labeling	120		
	417-3	Incidents of non-compliance concerning marketing communications	120		
GRI 418: Customer Privacy 2016	418-1	Substantiated complaints concerning breaches of customer privacy and losses of customer data	123		

GRI Standard		Disclosure	Page number(s)	SDGs	Omission Part Omitted Reason Explanation
Occupational safety, health and environment					
GRI 3: Material Topics 2021	3-3	Management of material topics	99-101		
GRI 403: Occupational Health and Safety 2018	403-1	Occupational health and safety management system	99	 	The report information does not cover 403-8 Workers covered by an occupational health and safety management system and is expected to disclose the information in the 2025 sustainability report.
	403-2	Hazard identification, risk assessment, and incident investigation	102	 	
	403-3	Occupational health services	104		
	403-4	Worker participation, consultation, and communication on occupational health and safety	102		
	403-5	Worker training on occupational health and safety	105		
	403-6	Promotion of worker health	104		
	403-7	Prevention and mitigation of occupational health and safety impacts directly linked by business relationships	105		
	403-8	Workers covered by an occupational health and safety management system	-		
	403-9	Work-related injuries	101		
	403-10	Work-related ill health	101		
Community engagement and development, Fair compensation for expropriation					
GRI 3: Material Topics 2021	3-3	Management of material topics	106-110		
GRI 413: Local Communities 2016	413-1	Operations with local community engagement, impact assessments, and development programs	106-110		Information unavailable: Operations with significant actual and potential negative impacts on local communities data is not provided.
	413-2	Operations with significant actual and potential negative impacts on local communities	-		
Security practices					
GRI 3: Material Topics 2021	3-3	Management of material topics	-		Not applicable: Organization do not provide any benefit on retirement.
GRI 410: Security Practices 2016	410-1	Security personnel trained in human rights policies or procedures	-		Not applicable: Organization do not provide any benefit on retirement.
Freedom of association and collective bargaining					
GRI 3: Material Topics 2021	3-3	Management of material topics	-		Not applicable: This topic is not high important.
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	-		Not applicable: This topic is not high important.
Collaborative network building					
GRI 3: Material Topics 2021	3-3	Management of material topics	-		Not applicable: This topic is not high important.
GRI 207: Tax 2019	207-1	Approach to tax	-		Not applicable: This topic is not high important.
	207-2	Tax governance, control, and risk management	-		Not applicable: This topic is not high important.
	207-3	Stakeholder engagement and management of concerns related to tax	-		Not applicable: This topic is not high important.
	207-4	Country-by-country reporting	-		Not applicable: This topic is not high important.
Compliance with law					
GRI 3: Material Topics 2021	3-3	Management of material topics	56-57		
Product and service innovations					
GRI 3: Material Topics 2021	3-3	Management of material topics	45-49		



แบบสำรวจความคิดเห็นต่อรายงานความยั่งยืน ปี 2564 การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
ข้อมูลจากแบบสำรวจความคิดเห็นต่อไปนี้ กทพ. จะนำไปใช้เพื่อพัฒนาการจัดทำรายงานความยั่งยืนขององค์กรในปีถัดไป

1. ข้อมูลพื้นฐาน

- เพศ ☐ ชาย ☐ หญิง
อายุ ☐ ต่ำกว่า 25 ปี ☐ 25-40 ปี ☐ 41-60 ปี ☐ มากกว่า 60 ปี
ความสัมพันธ์กับ กทพ.
☐ ภาครัฐในฐานะเจ้าของ ☐ บุคลากร
☐ คู่ค้า/คู่ความร่วมมือ ☐ ลูกค้า
☐ ผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน ☐ ชุมชนรอบเขตทางพิเศษ
☐ สังคม ☐ อื่น ๆ ระบุ.....

2. ท่านได้รับรายงานความยั่งยืน ประจำปี 2564 จากช่องทางใด

- ☐ เว็บไซต์ กทพ. ☐ งานสัมมนา/นิทรรศการ/บรรยาย ☐ กทพ. จัดส่งให้
☐ บุคลากรของ กทพ. ☐ อื่น ๆ ระบุ.....

3. วัตถุประสงค์ในการอ่านรายงานฉบับนี้

- ☐ ทำความรู้จัก กทพ. และทิศทางการดำเนินงานขององค์กร ☐ วิจัย/ศึกษา ☐ ประกอบการตัดสินใจลงทุน
☐ อื่น ๆ ระบุ.....

4. ท่านคิดว่าประเด็นที่มีความสำคัญต่อความยั่งยืนของ กทพ. ได้รับการระบุในรายงานครบถ้วนหรือไม่

- ☐ ครบถ้วน
☐ ไม่ครบถ้วน (กรุณาระบุประเด็นที่ท่านคิดว่าควรเพิ่มเติมในรายงาน).....
.....

5. ระดับความพึงพอใจที่มีต่อรายงานความยั่งยืน ประจำปี 2564

- | | |
|---|--|
| ☐ ความสมบูรณ์ของเนื้อหารายงาน | ☐ มาก ☐ ปานกลาง ☐ น้อย |
| ☐ ประเด็นสำคัญในการรายงาน | ☐ มาก ☐ ปานกลาง ☐ น้อย |
| ☐ ความน่าสนใจของข้อมูล | ☐ มาก ☐ ปานกลาง ☐ น้อย |
| ☐ การใช้ภาษาของรายงานเข้าใจง่าย | ☐ มาก ☐ ปานกลาง ☐ น้อย |
| ☐ การออกแบบรูปแบบ | ☐ มาก ☐ ปานกลาง ☐ น้อย |
| ☐ ความพึงพอใจต่อรายงานโดยรวม | ☐ มาก ☐ ปานกลาง ☐ น้อย |

6. ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเพื่อการพัฒนาารายงานความยั่งยืนในปีถัดไป

.....
.....
.....

กทพ. ขอขอบคุณสำหรับความร่วมมือของท่าน โดยข้อมูลที่ท่านตอบแบบสำรวจความคิดเห็นต่อรายงานความยั่งยืนฉบับนี้ จะนำมาใช้ในการปรับปรุงและพัฒนาการจัดทำรายงานความยั่งยืนขององค์กรให้ดียิ่งขึ้นต่อไป



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

เลขที่ 111 ถนนริมคลองบางกะปิ แขวงบางกะปิ
เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310
www.exat.co.th

EXAT Call Center

1543