

รายงาน ความรับผิดชอบ ต่อสังคม ๒๕๕๕

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

EXAT
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

สารบัญ

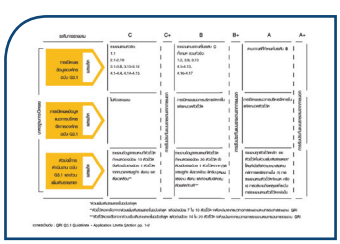
	หน้า
สารจากประธานกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย	๑
สารจากผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย	๒
วิสัยทัศน์และภารกิจของ กทพ. และยุทธศาสตร์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคม	๔



ข้อผูกพันร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	๘
แนวทางการจัดทำรายงาน	๑๒
การดำเนินงานของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย	๒๑
โครงสร้างบริหารและการกำกับดูแลกิจการที่ดี	๒๔



การดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย	๓๔
การมีส่วนร่วมในการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม ของคณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย	๖๗
ครรชนีเนื้อหาตามกรอบการรายงาน GRI	๗๒



สารจากประธานกรรมการ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) มีภารกิจหลักในการให้บริการทางพิเศษเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรและอำนวยความสะดวกในการเดินทางให้กับประชาชน รวมทั้งส่งเสริมระบบการคมนาคมภายในประเทศ ให้มีความคล่องตัวมากขึ้น อันจะเป็นส่วนสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ ในขณะเดียวกันสามารถเสริมสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีให้กับประชาชนได้ โดยมุ่งเน้นการดำเนินงานที่ยึดมาตรฐานด้านจริยธรรม คำนึงถึงความสมดุลระหว่างเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และสังคม ควบคู่กันไป







กทพ. ตระหนักดีว่าภารกิจขององค์การนั้น ส่งผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม จากการก่อสร้างและการให้บริการทางพิเศษ ส่งผลต่อการสร้างมลภาวะทางด้านเสียง มลภาวะทางอากาศ และฝุ่นละออง

ด้วยความตระหนักและมุ่งมั่นที่จะดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม กทพ.ได้จัดทำแผนแม่บทเชิงกลยุทธ์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคม ระยะยาว ๕ ปี (๒๕๕๔-๒๕๕๘) ขึ้น เพื่อใช้เป็นแนวทางในการดำเนินการแก้ไขปัญหาและลดผลกระทบอันเกิดจากการดำเนินงาน มีวิสัยทัศน์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในการทำให้ **"สังคม กทพ. เป็นสังคมคาร์บอนต่ำ"** หรือ **"Low Carbon Society : LCS"** นำพาองค์การและสังคมไปสู่การมีสิ่งแวดล้อมที่ดี ลดปริมาณการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจกและมลภาวะทางอากาศอื่นๆ

เพื่อให้การดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมของ กทพ. บรรลุตามเป้าประสงค์ที่ได้วางเอาไว้ คณะอนุกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีซึ่งได้รับมอบหมายให้มีบทบาทหน้าที่กำหนดนโยบาย กลยุทธ์ เป้าหมายและแผนการดำเนินงาน รวมทั้งติดตามและประเมินผลการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมโดยเฉพาะ ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ นี้ กทพ. ได้ริเริ่มจัดทำข้อมูลรายงานความรับผิดชอบต่อสังคมขึ้นเป็นฉบับแรก อ้างอิงกรอบการรายงาน Global Reporting Initiative (GRI) ซึ่งเป็นมาตรฐานการรายงานระดับสากลที่องค์การต่างๆ ทั่วโลกให้การยอมรับ มาเป็นเครื่องมือในการวัดผลการดำเนินการด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. และเป็นแนวทางพัฒนาปรับปรุงการดำเนินงานขององค์การในอนาคต พร้อมทั้งส่งเสริมการมีส่วนร่วมและบูรณาการจากทุกส่วนงานให้เป็นองค์การที่ใส่ใจและรับผิดชอบต่อสังคมร่วมกัน

ผมเชื่อมั่นว่าตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา กทพ. ได้เป็นส่วนหนึ่งของการเสริมสร้างคุณภาพชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีให้ประชาชน ได้รับความสะดวกสบายในการเดินทางและการขนส่ง อีกทั้งยังช่วยส่งเสริมคุณภาพด้านสิ่งแวดล้อมอีกด้วย ในวันนี้ กทพ. พร้อมที่จะก้าวไปข้างหน้าอย่างภาคภูมิใจ เพื่อเป็นส่วนหนึ่ง ในการนำพาประเทศไปสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืน

พลตำรวจเอก

(วิเชียร พจน์โพธิ์ศรี)

ประธานกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

๐๒



สารจาก
ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) เป็นรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม มีหน้าที่แก้ไขปัญหาจราจรด้วยการก่อสร้างและบริหารกิจการทางพิเศษ โดยตระหนักถึงความสำคัญของการให้บริการที่มีคุณภาพและการดำเนินงานที่สอดรับกับมาตรฐานสากล มุ่งมั่นพัฒนาบริการและโครงข่ายทางพิเศษเพื่อตอบสนองภารกิจในการแก้ไขปัญหาจราจรอย่างต่อเนื่อง เสริมสร้างศักยภาพในการดำเนินธุรกิจควบคู่ไปกับการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน พร้อมรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศในการเข้าร่วมประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หรือ AEC ในปี 2558

การดำเนินงานของ กทพ. ได้คำนึงถึงปัจจัยที่ส่งผลต่อความยั่งยืนทั้งต่อองค์การและสังคม รวมถึงความห่วงใยด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นประเด็นที่ได้รับการพูดถึงอย่างกว้างขวางในปัจจุบัน ทั้งในระดับประเทศ และในระดับนานาชาติ บริการด้านคมนาคมเป็นกิจการรูปแบบหนึ่งที่มีส่วนในการสร้างผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม กทพ. จึงไม่ละเลยที่จะร่วมป้องกัน แก้ไขปัญหา และลดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม ด้วยการผลักดันองค์การให้พัฒนาบริการที่ส่งเสริมให้เกิดวิถีสังคมคาร์บอนต่ำ (Low Carbon Society : LCS) มุ่งดำเนินงาน พัฒนากิจกรรม และบูรณาการแผนงานต่างๆ ให้สอดคล้องกับแนวคิดการลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และให้ความสำคัญเรื่องสิ่งแวดล้อมในทุกกระบวนงาน

กทพ. ได้ให้ความสำคัญกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภายในและภายนอกองค์การด้วยการสร้างการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยใช้แนวทางซึ่งเป็นที่ยอมรับในวงกว้าง อาทิ การนำมาตรฐานการสร้างความเชื่อมโยงผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (AA1000SES: Stakeholder Engagement Standard) มาใช้กำหนดข้อผูกพันร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งในระดับหน้าที่ ระดับประเด็น และระดับองค์การ ได้อย่างครอบคลุม ทั้งผู้ใช้บริการทางพิเศษ ภาครัฐในฐานะเจ้าของ พนักงาน คู่ค้า และสังคมโดยรวม โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับชุมชนและสังคมใกล้ เช่น ชุมชนรอบเขตทางพิเศษและผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน ซึ่ง กทพ. ได้เข้าไปมีส่วนร่วมอย่างสม่ำเสมอ ไม่ว่าจะเป็นการพัฒนาชุมชน การสานเสวนา การร่วมเป็นอาสาสมัคร การบริจาค การสนับสนุนกิจกรรมชุมชนและเยาวชนรอบพื้นที่ทางพิเศษ หรือแม้กระทั่งการปฏิบัติต่อทุก ๆ คนในชุมชนอย่างเท่าเทียมและเป็นธรรม ฯลฯ ทั้งหมดนี้ถือเป็นการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมที่สำคัญ และเป็นหน้าที่ของ กทพ. ที่จะต้องมีส่วนบรรเทาผลกระทบอันเกิดจากการดำเนินงาน



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย



กทพ. ได้ดำเนินการจัดทำแผนแม่บทเชิงกลยุทธ์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคม ระยะยาว ๕ ปี (๒๕๕๔—๒๕๕๘) ขึ้น เพื่อใช้กำกับและบริหารการดำเนินความรับผิดชอบต่อสังคมอย่างบูรณาการ เพิ่มประสิทธิภาพ และตอบสนองต่อความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้อย่างตรงจุดยิ่งขึ้น โดยในปี ๒๕๕๕ ได้มีการดำเนินงานที่สำคัญ อาทิ การบริหารคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐาน ISO14000 การตรวจสอบเสียงอันเกิดจากการจราจรบนทางพิเศษ การให้บริการศูนย์ข้อมูลข่าวสารของ กทพ. (EXAT Public Information Center) การดูแลชุมชนในเขตทางพิเศษ ฯลฯ

นอกจากนี้ กทพ. ได้คำนึงถึงการเปิดเผยข้อมูลให้แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียขององค์การ ให้เข้าใจการดำเนินงานของ กทพ. สามารถตรวจสอบข้อมูลที่เกี่ยวกับการดำเนินงาน เพื่อให้เกิดประโยชน์และนำไปสู่การพัฒนา ที่ยั่งยืน กทพ. จึงได้จัดทำรายงานความรับผิดชอบต่อสังคม (CSR Report) ฉบับนี้ ตามกรอบการรายงานสากล Global Reporting Initiative (GRI) ขึ้น เป็นฉบับแรก เพื่อใช้สื่อสารกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เผยแพร่ข้อมูล การดำเนินความรับผิดชอบต่อสังคม ตลอดจนใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมขององค์การ

ผมตระหนักดีว่า การดำเนินความรับผิดชอบต่อสังคมที่ได้รับผลดีที่สุด คือ การเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มที่เกี่ยวข้องได้มีส่วนร่วมมากที่สุด ไม่ว่าจะเป็นการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม ชุมชนและสังคม หรือการมีส่วนเสริมหนุนภาคเศรษฐกิจ พนักงานในองค์การทุกคนต้องมีส่วนร่วมด้วย เพื่อที่จะเป็นแรงผลักดัน สร้างทัศนคติที่ดี ยังให้เกิดผลสัมฤทธิ์ในทุกมิติ

ผมจะมุ่งมั่นผลักดันนโยบายและการดำเนินงานที่แสดงถึงความรับผิดชอบต่อสังคม ทั้งภายในกระบวนการ (CSR-in-Process) และภายนอกกระบวนการ (CSR-after-Process) ให้เกิดขึ้นอย่างทั่วถึง ทั้งองค์การ สนับสนุนการพัฒนาองค์การให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจไปพร้อมๆ กับการใส่ใจชุมชนและสิ่งแวดล้อม ตลอดจนการร่วมพัฒนาสังคมให้ดำรงอยู่อย่างยั่งยืน

(นายอัยยณัฐ ถินอภัย)
ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

วิสัยทัศน์และภารกิจของกทพ.และยุทธศาสตร์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคม



แผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๕๕-๒๕๕๙ และแผนปฏิบัติการปีงบประมาณ ๒๕๕๕ กำหนดวิสัยทัศน์ ซึ่งเป็นภาพในอนาคตที่ กทพ. ต้องการจะเป็น รวมถึงภารกิจ เป้าประสงค์ ค่านิยม และยุทธศาสตร์การดำเนินงานของ กทพ. เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ของ กทพ. ดังนี้

วิสัยทัศน์ :

ทางเลือกที่คุ้มค่า พัฒนาก้าวไกล ใส่ใจสิ่งแวดล้อม

ภารกิจ :

๑. จัดให้มี พัฒนา/ปรับปรุงทางพิเศษ ให้เป็นไปตามมาตรฐานและปลอดภัย
๒. ให้บริการอย่างมีนวัตกรรมและคุณค่าเพิ่ม
๓. บริหารจัดการสินทรัพย์อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อเสริมสร้างศักยภาพการดำเนินธุรกิจทางพิเศษและประโยชน์ต่อสังคม
๔. พัฒนาระบบการบริหารจัดการและการลงทุนเพื่อเพิ่มมูลค่าองค์การ

เป้าประสงค์ขององค์การ :

๑. ทางพิเศษและสินทรัพย์ถูกใช้เต็มประสิทธิภาพและปลอดภัย
๒. บริการมีคุณภาพเป็นที่เชื่อมั่นของประชาชน
๓. ผลประกอบการเติบโตอย่างมั่นคง มีกำไรอย่างเหมาะสม

ค่านิยม :

บริการเป็นเลิศ นวัตกรรมก้าวไกล ภาพลักษณ์ใสสะอาด



ยุทธศาสตร์การดำเนินงาน :



เพื่อให้การขับเคลื่อนองค์การบรรลุตามวิสัยทัศน์ที่กำหนด กทพ. ได้กำหนดยุทธศาสตร์ในการดำเนินงานไว้ ๔ ยุทธศาสตร์ ที่มีความสอดคล้องรองรับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๑ (พ.ศ.๒๕๕๕-๒๕๕๙) แผนการบริหารราชการแผ่นดิน (พ.ศ.๒๕๕๕-๒๕๕๘) แผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ.๒๕๕๔-๒๕๖๓ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่งรายสาขา พ.ศ.๒๕๕๔-๒๕๖๓ แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๕๘ และนโยบายผู้ถือหุ้นพื้นฐานภาครัฐ (Statement of Direction : SOD) ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ : พัฒนาธุรกิจและบริการ ส่งเสริมการใช้ทรัพยากรให้เต็มประสิทธิภาพ เพื่อสร้างรายได้และเสริมสร้างคุณภาพการให้บริการ รวมทั้งแก้ไขปัญหาจราจร

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ : เพิ่มประสิทธิภาพการบำรุงรักษา การควบคุมดูแลรักษาความปลอดภัยและคุณภาพสิ่งแวดล้อมเพื่อลดความสูญเสียและเสริมสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีให้แก่ลูกค้า ประชาชน และสังคม

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ : พัฒนาการบริหารจัดการและกำกับดูแลองค์การที่ดี เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลของระบบงาน และเสริมสร้างขีดความสามารถในการดำเนินธุรกิจ รวมทั้งเสริมสร้างภาพลักษณ์องค์การ ตลอดจนเสริมสร้างสมรรถนะและคุณภาพชีวิตที่ดีของบุคลากร

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ : สร้างสรรค์องค์ความรู้และนวัตกรรมด้านทางพิเศษ

ภายใต้การดำเนินงานตามทิศทางและยุทธศาสตร์ดังกล่าวนี้ กทพ. มีความมั่นใจว่าผู้ใช้บริการจะได้รับความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และพึงพอใจในการใช้บริการเพิ่มมากขึ้น ส่วนชุมชน ประชาชน และผู้อยู่อาศัยใกล้เขตทางพิเศษ จะได้รับการดูแลรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมเป็นอย่างดี ซึ่งเอื้อต่อการมีคุณภาพชีวิตที่ดีในขณะเดียวกัน กทพ. ก็จะมีการให้บริการอย่างมีนวัตกรรม การบริหารกำกับดูแลองค์การที่ดี และการส่งเสริมคุณภาพชีวิตที่ดีแก่บุคลากร ซึ่งจะส่งผลให้ กทพ. บรรลุเป้าหมายตามที่ต้องการ

วิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคม :

การดำเนินงานหลักเกี่ยวกับการให้บริการทางพิเศษ ถือเป็นกระบวนงานที่พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของสังคม อันจะส่งผลต่อสภาพเศรษฐกิจในภาพรวมและสังคมไทย ทั้งในด้านการแก้ไขปัญหาจราจร การสรรค์สร้างองค์ความรู้และนวัตกรรมด้านทางพิเศษ ควบคู่ไปกับการคำนึงถึงผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมในแต่ละขั้นตอนการก่อสร้างและบำรุงรักษา ตลอดจนการกำกับดูแลกิจการที่ดีเหล่านี้ ถือเป็นการดำเนินงานที่ กทพ. ได้มีส่วนร่วมแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมมาโดยตลอดระยะเวลา ๔๐ ปี การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศให้สอดรับและมุ่งไปในทิศทางเดียวกับการพัฒนาประเทศจะเป็นส่วนเสริมหนุนที่สำคัญในการที่จะสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน ในขณะเดียวกันสามารถพัฒนาประเทศได้อย่างรวดเร็ว ให้ทัดเทียมนานาประเทศอย่างยั่งยืน



เพื่อแสดงให้เห็นถึงบทบาทด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. ให้ชัดเจนยิ่งขึ้น ตอบสนองกระแสด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและความคาดหวังจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านความรับผิดชอบต่อสังคม ดังนั้น กทพ. จึงได้จัดทำแผนแม่บทเชิงกลยุทธ์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมระยะยาว ๕ ปี สำหรับปีงบประมาณ ๒๕๕๔–๒๕๕๘ (Strategic Corporate Social Responsibility Master Plan) ขึ้น เพื่อดำเนินการและบริหารจัดการด้านความรับผิดชอบต่อสังคมให้มีความเด่นชัดและเฉพาะเจาะจงมากยิ่งขึ้น ซึ่งความสำคัญของแผนแม่บทฉบับนี้คือการกำหนดวิสัยทัศน์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมให้สอดรับกับวิสัยทัศน์หลัก โดยกำหนดให้ *"สังคม กทพ. เป็นสังคมคาร์บอนต่ำ (Low Carbon Society : LCS)"* เนื่องด้วยเล็งเห็นว่าภาคการคมนาคมเป็นภาคส่วนที่ส่งผลต่อการสร้างมลภาวะทางอากาศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และมีการกำหนดนิยามและความหมายของวิสัยทัศน์ไว้อย่างชัดเจน ดังนี้

คำว่า "สังคม กทพ." หมายถึง พื้นที่ที่ กทพ. รับผิดชอบดูแลในผลกระทบจากการปฏิบัติและการตัดสินใจ โดยแบ่งออกเป็น (๑) สังคมภายใน อันได้แก่ สำนักงานด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ สายทางพิเศษและพื้นที่ใต้เขตทางพิเศษ ที่รับผิดชอบดูแลโดย กทพ. (๒) สังคมใกล้ คือ พื้นที่ชุมชนรอบเขตทางพิเศษ ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ และสายทางพิเศษ สุดท้ายคือ (๓) สังคมในวงกว้าง ซึ่งหมายถึง กรุงเทพมหานคร และประเทศไทย

"สังคมคาร์บอนต่ำ" หมายถึง สังคมที่มีความตื่นตัวเรื่องมลภาวะทางอากาศ ได้แก่ ก๊าซเรือนกระจก (Greenhouse Gas) รวมถึงฝุ่น เสียง โดยมีการพัฒนาตนเองและส่งเสริมสังคมให้มีการบรรเทาการปลดปล่อยมลภาวะทางอากาศ และการปรับตัวโดยมีการปฏิบัติจริงด้วยความสมัครใจและเต็มใจ

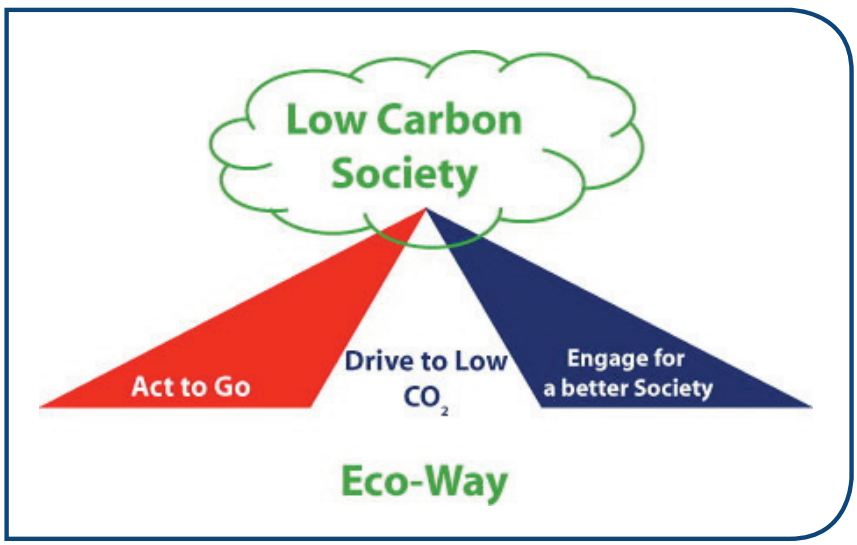


วิสัยทัศน์ดังกล่าว ชี้ให้เห็นว่า กทพ. มุ่งเน้นไปในประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม มีความริเริ่ม ความพยายาม และเป็นสังคมที่มีความตื่นตัวในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ซึ่งถือเป็นก๊าซเรือนกระจกที่สำคัญตัวหนึ่งที่เป็นสาเหตุทำให้เกิดภาวะโลกร้อน (Global Warming) ปัญหาและความกังวลเกี่ยวกับสภาวะภูมิอากาศที่เปลี่ยนแปลงและปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่เพิ่มสูงขึ้นนี้ ถือได้ว่าเป็นประเด็นความยั่งยืนลำดับต้นๆ ที่องค์การต่างๆ ทั่วโลกได้ให้ความสำคัญ และมีการดำเนินงานในระดับสากลจำนวนไม่น้อยที่กล่าวถึงประเด็นด้านการปลดปล่อยมลพิษ ไม่ว่าจะเป็นการปลดปล่อยก๊าซคาร์บอน (Carbon Emission) การจัดทำฉลากคาร์บอน (Carbon Footprint) การค้าคาร์บอน (Carbon Trading) ฯลฯ เหล่านี้นับได้ว่าเป็นการดำเนินงานที่เริ่มมีการกล่าวถึงกันมากขึ้น และได้รับการหยิบยกมาไว้ในข้อแนะนำและมาตรฐานสากลหลายๆ ฉบับ ไม่ว่าจะเป็นองค์การแห่งความริเริ่มว่าด้วยการรายงานสากล (Global Reporting Initiative : GRI), มาตรฐานสากลด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของ International Organization for Standardization (ISO26000), หรือแม้กระทั่งข้อบังคับของสหภาพยุโรปเกี่ยวกับแผนการค้าสิทธิ์การปล่อยมลพิษ (European Union Emission Trading Scheme : EU-ETS) ที่ได้กำหนดขึ้น ซึ่งความตระหนักถึงมลภาวะทางอากาศของ กทพ. เหล่านี้ หมายรวมถึง ก๊าซเรือนกระจกอื่นๆ ฝุ่นละออง และเสียง อีกด้วย



ภายใต้กรอบแนวคิดของวิสัยทัศน์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคม กทพ. ได้กำหนดยุทธศาสตร์ Low Carbon Society ในการพัฒนาด้านความรับผิดชอบต่อสังคมระหว่างปี ๒๕๕๔-๒๕๕๘ โดยมีวิถีทางที่นำไปสู่การสร้างสังคมคาร์บอนต่ำ เรียกว่า "Eco-Ways to Low Carbon Society"

ภาพที่ ๑ : Eco-Way to Low Carbon Society Model



ภายใต้ยุทธศาสตร์ Low Carbon Society ประกอบด้วย ๓ แผนงาน ได้แก่

ตารางที่ ๑ : แผนงานและรายละเอียดแผนงานภายใต้ยุทธศาสตร์ Low Carbon Society

แผนงาน	รายละเอียด
๑. แผนงานการบริหารจัดการด้านความรับผิดชอบต่อสังคม โดยเริ่มจากการพัฒนาภายใน (Act to Go)	การพัฒนาภายในองค์การให้เกิดการปฏิบัติด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล โดยมีโครงสร้างการบริหารจัดการที่ดี มีการจัดการความรู้เพื่อส่งเสริมให้เกิดนวัตกรรมทางสังคมและสิ่งแวดล้อม สร้างการมีส่วนร่วมของพนักงาน และนำไปสู่การบูรณาการด้านความรับผิดชอบต่อสังคมให้ทั่วทั้งองค์การ
๒. แผนงานการพัฒนากิจกรรมพัฒนาสังคมและสิ่งแวดล้อมเพื่อสังคมคาร์บอนต่ำ (Drive to Low CO_2)	การกำหนดแนวทางและกระบวนการ ขั้นตอนการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมที่ชัดเจน โดยคำนึงถึงความสอดคล้องกับกลยุทธ์หลักขององค์การ กฎหมาย จริยธรรม และมาตรฐานสากล และสร้างคุณค่าให้กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญได้อย่างยั่งยืน
๓. แผนงานการเชื่อมโยงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อสร้างสำนึกรับผิดชอบต่อสังคมร่วมกัน (Engage for a Better Society)	การให้ความสำคัญกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภายในและภายนอกองค์การ โดยสร้างความเชื่อมโยง เพื่อพัฒนาความสัมพันธ์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียให้รับรู้ เข้าใจ ตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อสังคมขององค์การ และนำไปสู่ความร่วมมือในการมีส่วนร่วมเพื่อสร้างคุณค่าให้กับองค์การ สังคม และสิ่งแวดล้อม



ทั้งนี้การขับเคลื่อน ตามแผนงานดังกล่าวมีส่วนสำคัญในการบูรณาการความรับผิดชอบต่อสังคมเข้าไปสู่ทุกกระบวนการตัดสินใจและการปฏิบัติให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม เสริมสร้างความเชื่อมั่นและสัมพันธภาพอันดีระหว่าง กทพ. กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ก่อให้เกิดการมีส่วนร่วมในการสร้างคุณค่าทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืนต่อไป



ข้อผูกพันร่วมกับ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ด้วย กทพ. เล็งเห็นว่าในการมีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อสังคมขององค์การนั้น สิ่งที่สำคัญที่สุดคือ การเข้าใจ ตระหนัก และสามารถตอบสนองต่อประเด็นความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียให้ได้มากที่สุด และตรงประเด็นที่สุด เพื่อการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมอย่างเป็นระบบ สามารถพัฒนาเป็นแผนการดำเนินงาน แผนยุทธศาสตร์ และแผนแม่บทขององค์การ รวมไปถึงการพัฒนาแผนแม่บทเชิงกลยุทธ์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคม ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๔–๒๕๕๘ ให้เป็นไปในทิศทางที่จะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อสังคม พร้อมๆ กับการดำเนินงานที่มีประสิทธิผล

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๓ กทพ. ได้มีการจัดทำผลการสำรวจความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมของ กทพ. ขึ้น ซึ่งในการระบุและคัดเลือกผู้มีส่วนได้ส่วนเสียขององค์การนั้น กทพ. ได้พิจารณาผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกลุ่มต่างๆ จากนั้นมาจำแนกลำดับชั้นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งในระดับปฐมภูมิและระดับทุติยภูมิ รวมทั้งจำแนกผู้มีส่วนได้ส่วนเสียตามผลกระทบจากกิจกรรม นอกจากนี้ยังมีการจำแนกผู้มีส่วนได้ส่วนเสียตามการตอบสนองต่อประเด็นร้องเรียนหรือข้อขัดแย้งกับองค์การ มาประยุกต์ใช้ควบคู่กับการวิเคราะห์หาความเชื่อมโยงเชิงกลยุทธ์และภารกิจหลักขององค์การ

กทพ. ได้ใช้มาตรฐานแนวทางการเชื่อมโยงผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย AA1000SES (Stakeholder Engagement Standard) มาเป็นมาตรฐานหลักในการเชื่อมโยงผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ซึ่งมาตรฐานนี้มุ่งเน้นไปในเรื่องของการสนับสนุนการจัดการคุณภาพและความรู้ ความโปร่งใส การสร้างธรรมาภิบาล และความสามารถในการตรวจสอบได้ร่วมกันระหว่างองค์การกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

การสำรวจความคาดหวังในครั้งนี้ ได้ใช้วิธีการสำรวจทั้งในรูปแบบของการจัดอภิปรายกลุ่มกับกลุ่มพนักงาน กลุ่มผู้ใช้บริการ กลุ่มชุมชน และกลุ่มสื่อมวลชน และการสัมภาษณ์เจาะลึกกับผู้บริหารระดับสูง คณะกรรมการ กทพ. สหภาพแรงงาน องค์การอิสระ และชุมชนที่อยู่ในเขตพื้นที่ทางพิเศษพาดผ่าน ซึ่งผลการสำรวจความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียสามารถสรุปได้ ดังนี้



ตารางที่ ๒ : ทัศนคติและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียแต่ละกลุ่มที่มีต่อ กทพ.

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ทัศนคติและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อ กทพ.
กลุ่มพนักงาน	พนักงานมีความภูมิใจ มีความเชื่อมั่น อยากทำงานอยู่กับองค์การ โดย กทพ. เป็นองค์การที่เปิดโอกาสให้ทุกคนได้รับความสำเร็จ มีข้อกังวลในเรื่องของสภาพแวดล้อมในการทำงาน และการใช้สวัสดิการพนักงานให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อพนักงาน อย่างไรก็ดี ด้านความรับผิดชอบต่อสังคม พนักงาน กทพ. คาดหวังให้องค์การคำนึงถึงความเหมาะสมของแต่ละกิจกรรม เนื่องจากโครงการด้านการพัฒนา ทั้งสังคมและสิ่งแวดล้อมต่างๆ กทพ. มีอยู่มากแต่อาจยังไม่เหมาะสมมากนัก
กลุ่มผู้ใช้บริการ	กทพ. เป็นองค์การที่มีการพัฒนาด้านความทันสมัย มีประสิทธิภาพในการดำเนินงานสูง แต่อย่างไรก็ตามผู้ใช้บริการเองยังคาดหวังให้ กทพ. พิจารณาถึงความเร่งด่วนของแต่ละการดำเนินงาน โดยเฉพาะกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมหลายๆ การดำเนินงานขาดความโดดเด่นและการประชาสัมพันธ์ที่ดี ทำให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียพลาดข้อมูลที่สำคัญไป
กลุ่มสื่อมวลชน	ด้านการบริการ ความรวดเร็ว และการเข้าถึงปัญหาของ กทพ. นั้น มีการดำเนินงานที่ดีอยู่แล้ว แต่การประชาสัมพันธ์ให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียรับทราบยังไม่ทั่วถึง นอกจากนี้ สื่อมวลชนยังแสดงถึงความกังวลในเรื่องของการทุจริตคอรัปชั่น โดยมองว่า กทพ. เป็นช่องทางที่ง่ายต่อการแทรกแซงจากนักการเมือง จึงควรสร้างคุณค่าร่วมระหว่างการดำเนินงานขององค์การและความคาดหวังของสังคมให้เข้มแข็ง
ผู้บริหารระดับสูงและคณะกรรมการ กทพ.	การเป็นผู้บริหารระดับสูงและคณะกรรมการของ กทพ. สามารถสร้างความภาคภูมิใจในระดับบุคคลได้ ส่วนในระดับองค์การนั้น ผู้บริหารระดับสูงและคณะกรรมการ กทพ. คาดหวังให้องค์การดำเนินงานอย่างมีธรรมาภิบาล เน้นด้านความปลอดภัยสูง การยกระดับคุณภาพชีวิตของคนเมืองใหญ่ให้เป็นที่พึ่งของประชาชน ปฏิบัติงานด้วยจิตอาสา มีความรับผิดชอบต่อสังคม ไม่ทอดทิ้งปัญหา มีสัมพันธ์อันดีและสามารถตอบสนองความต้องการให้กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มด้วยมาตรฐานการบริการและการดำเนินงานที่มีศักยภาพ อย่างไรก็ตามในเรื่องของความรับผิดชอบต่อสังคมนั้น อาจต้องมีการเชื่อมโยงแต่ละแผนงานให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน ให้มีหลักในการดำเนินงานเดียวกัน มีการจัดสรรงบประมาณ ระบบงาน การติดตามประเมินผลที่ดี ทั้งนี้เพื่อการดำเนินงานอย่างรับผิดชอบต่อสังคมและเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ดีขององค์การควบคู่กันไป และประเด็นที่สำคัญอีกเรื่องหนึ่ง คือ ความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน กทพ. ซึ่งผู้บริหารเห็นว่ายังมีอัตราการประสบอันตรายจากการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานและลูกจ้างที่สูงอยู่ ดังนั้นองค์การจึงควรแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกลุ่มนี้ให้มากขึ้น



ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ทัศนคติและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อ กทพ.
สหภาพแรงงาน	สหภาพแรงงานมองว่าการบริหารจัดการของ กทพ. ในระดับปฏิบัติการ มีความโปร่งใส มีประสิทธิภาพ แต่ยังไม่เชื่อมั่นด้านความโปร่งใสในระดับนโยบาย รวมทั้งนโยบายด้านสังคมและสิ่งแวดล้อมยังต้องเพิ่มความชัดเจน ส่วนการเข้าไปมีปฏิสัมพันธ์เพื่อสร้างความใกล้ชิดกับชุมชน การลงพื้นที่ และใส่ใจสิ่งแวดล้อม ยังต้องมีการดำเนินงานเพิ่มเติมและมีความต่อเนื่องให้มากขึ้น
องค์การอิสระ	โดยทั่วไปแล้ว กทพ. เป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคมที่มีประสิทธิภาพ สามารถบริหารจัดการให้ได้ผลประกอบการที่เป็นที่น่าพอใจ มีความรวดเร็ว มีประสิทธิภาพในการทำงาน ตอบสนองต่อนโยบายของรัฐในการดูแลประชาชนได้ดี แต่อยากให้มีการเปิดเผยการดำเนินงาน กระบวนการติดตาม ตรวจสอบ ให้ผู้บริโภคเข้าถึงข้อมูลได้ชัดเจนและง่ายกว่านี้ นอกจากนั้นยังอยากมุ่งเน้นไปที่การคืนกำไรสู่สังคมในรูปแบบของการจัดหาผู้ชำนาญการที่เกี่ยวข้องกับการซ่อมแซมและตรวจสภาพรถ ดำเนินงานเกี่ยวกับความริเริ่มในเรื่องของการลดมลภาวะ และการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในรูปแบบต่างๆ ให้มากและชัดเจนกว่านี้
ชุมชนที่อยู่ในเขตพื้นที่ทางพิเศษพาดผ่าน	การประกอบกิจการด้านระบบขนส่งในเขตนครหลวงและปริมณฑลเป็นเรื่องที่ กทพ. ดำเนินการได้ดี แต่อยากให้คำนึงถึงการรับผิดชอบต่อการใช้พลังงานส่วนรวมและการรักษาผลประโยชน์ของรัฐและประชาชนด้วย นอกจากนั้น ชุมชนยังคาดหวังให้ กทพ. ดูแลผลกระทบจากการก่อสร้างทางทั้งก่อน ระหว่าง และหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ และอยากให้คำนึงว่าผลกระทบจากทางพิเศษพาดผ่านนั้นกระทบที่อยู่อาศัย ซึ่งเป็นหนึ่งในปัจจัยสี่ที่สำคัญ ทั้งนี้ชุมชนกังวลว่าประเด็นปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นอาจมีความล่าช้าในการแก้ไข เนื่องจากมองว่า กทพ. ขาดความคล่องตัวและขาดอิสระในการแก้ปัญหา มีหลายครั้งที่ติดอยู่กับกฎระเบียบ เงื่อนไข และข้อจำกัดของหน่วยงาน จึงขอให้มุ่งเน้นผลประโยชน์ของประชาชนเป็นสำคัญ

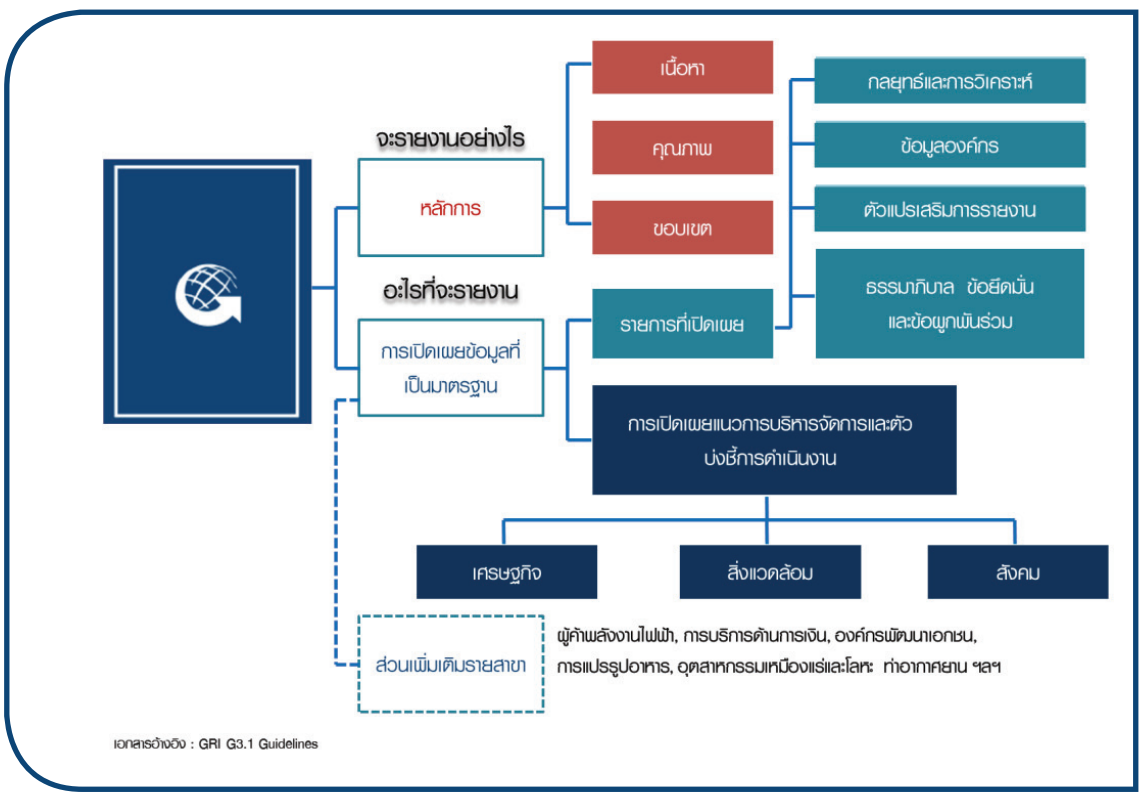
ผลการสำรวจ ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมของ กทพ. ที่ได้จากตารางข้างต้น นำไปสู่การจัดทำแผนแม่บทเชิงกลยุทธ์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคม ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๔–๒๕๕๘ โดยได้นำเรื่องของการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมาเป็นหนึ่งในแผนงานหลักที่องค์การควรดำเนินงานเพื่อบรรลุเป้าประสงค์ทางความยั่งยืน ได้แก่ แผนงานการเชื่อมโยงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อสร้างสำนึกรับผิดชอบต่อสังคมร่วมกัน (Engage for a Better Society)

พร้อมกันนี้ ได้มีการนำแนวทางการจัดทำรายงาน GRI มาเป็นเครื่องมือในการสื่อสารกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และเป็นการส่งเสริมงานด้านการประชาสัมพันธ์ เพื่อตอบสนองตามความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการรับทราบข้อมูลต่างๆ จาก กทพ. และได้ใช้แนวทางการจัดทำรายงาน GRI มาเป็นเครื่องมือในการวัดผลการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม อันจะนำไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืนได้อีกด้วย

แนวทางการจัดทำรายงาน

รายงานความรับผิดชอบต่อสังคม (CSR Report) ของ กทพ. ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๕ (๑ ตุลาคม ๒๕๕๔-๓๐ กันยายน ๒๕๕๕) ฉบับนี้ ถือเป็นรายงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมฉบับแรกของ กทพ. ที่ได้จัดทำขึ้นโดยอ้างอิงกรอบการรายงานสากล Global Reporting Initiative (GRI) ซึ่งข้อมูลที่ระบุไว้ในรายงานฉบับนี้ ได้เปิดเผยตามตัวบ่งชี้การดำเนินงานของ GRI ฉบับ G3.1 โดยได้กำหนดกรอบของการรายงานครอบคลุม ผลการดำเนินงานด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และสังคมของทั้งองค์การ ทั้งนี้ มีเป้าหมายในการจัดทำรายงาน ความรับผิดชอบต่อสังคมเป็นประจำทุกปีงบประมาณ

ภาพที่ ๒ : กรอบการรายงานสากล GRI ฉบับ G3.1



รายงานฉบับนี้ จัดทำขึ้นเพื่อเปิดเผยผลการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. สู่สาธารณชน ซึ่งครอบคลุมผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญกลุ่มต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นพนักงาน ผู้ใช้บริการทางพิเศษ คู่ค้า สังคม ฯลฯ รวมทั้งเป็นการสื่อสารให้เห็นทิศทางการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมในการจัดการผลกระทบจากการดำเนินงานขององค์การ โดยได้มีกระบวนการในการคิดตามผลรวบรวมข้อมูลซึ่งได้รับจากส่วนงานที่รับผิดชอบในประเด็นต่างๆ มาไว้ที่ส่วนกลาง และประมวลข้อมูลเพื่อจัดทำรายงานเผยแพร่สู่สาธารณชนต่อไป

กทพ. ได้มีการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญและการดำเนินงานขององค์การ เพื่อนำมาระบุประเด็นความคาดหวังและผลกระทบทั้งด้านบวกและด้านลบที่มีต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกลุ่มต่างๆ โดยในปี ๒๕๕๓ กทพ. ได้มีการสำรวจความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อนำผลการสำรวจความคาดหวัง ดังกล่าวมาเป็นข้อมูลพื้นฐานในการจัดทำแผนแม่บทเชิงกลยุทธ์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๔–๒๕๕๘ ขึ้น ซึ่งผลจากการสำรวจและแผนแม่บทเชิงกลยุทธ์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมของ กทพ. ได้บ่งชี้ถึงแนวปฏิบัติและกิจกรรมเชื่อมโยงเพื่อกำหนดทิศทางในการดำเนินงานอย่างรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. ที่คำนึงถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกลุ่มต่างๆ เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมโดยสามารถจำแนกได้ ดังนี้







ตารางที่ ๓ : แนวทางปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ	แนวทางปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ
ผู้ใช้บริการทางพิเศษ	ปฏิบัติต่อผู้ใช้บริการทางพิเศษอย่างเอาใจใส่ ซื่อสัตย์ โปร่งใส และรับผิดชอบต่อผู้ใช้บริการทางพิเศษ ให้บริการที่มีคุณภาพ มาตรฐาน ดูแลพัฒนาสิ่งแวดล้อมรอบเส้นทางและปฏิบัติตามเงื่อนไขและข้อตกลงที่มีต่อผู้ใช้บริการทางพิเศษอย่างเคร่งครัด รวมถึงรับฟังและมีช่องทางรับข้อร้องเรียน
ภาครัฐในฐานะเจ้าของ	ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์ โปร่งใส คำนึงถึงประโยชน์ของประชาชนและภาครัฐ
พนักงาน (ผู้บริหาร สหภาพแรงงาน พนักงาน และลูกจ้าง)	ปฏิบัติต่อพนักงาน (ผู้บริหาร สหภาพแรงงาน พนักงาน และลูกจ้าง กทพ.) อย่างเท่าเทียมและเป็นธรรม ทั้งในด้านโอกาส ผลตอบแทน การพัฒนาศักยภาพ การพัฒนาคุณภาพชีวิต ความปลอดภัยในการทำงาน และสร้างการมีส่วนร่วม
ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน	ปฏิบัติต่อผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนการก่อสร้างโครงการทางพิเศษสายใหม่ โดยเข้าไปรับฟังปัญหาผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อวิถีชีวิต เพื่อมากำหนดสร้างแนวทางเยียวยาและแก้ไขหรือบรรเทาผลกระทบให้เกิดขึ้นน้อยที่สุด
คู่ค้า	ปฏิบัติและดำเนินธุรกิจต่อคู่ค้า (คู่สัมปทาน เจ้าหนี้) ด้วยความยุติธรรม ไม่เอารัดเอาเปรียบ เคารพ และปฏิบัติตามเงื่อนไขสัญญาที่กำหนดไว้
ชุมชนรอบเขตทางพิเศษ	ปฏิบัติต่อชุมชนรอบเขตทางพิเศษอย่างเอาใจใส่ สร้างการมีส่วนร่วม คำนึงถึงผลกระทบ มีความรับผิดชอบต่อชุมชนฯ และผลกระทบที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็วและเท่าเทียม และมีส่วนร่วมในการพัฒนาคุณภาพชีวิต ความปลอดภัยให้ชุมชนฯ
สังคม	ปฏิบัติและให้ความสำคัญต่อสังคมอย่างเอาใจใส่และมีความรับผิดชอบต่อผลกระทบที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว รวมถึงให้ความห่วงใย รับฟัง ร่วมดูแล สร้างสรรค์ และพัฒนาสังคมให้ยั่งยืน

อ้างอิง : การทางพิเศษแห่งประเทศไทย. (๒๕๕๑). คู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Corporate Governance Manual). (หน้า ๑๕-๑๖).

หลังจากที่ได้มีการสำรวจและวิเคราะห์ความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญขององค์การในปี ๒๕๕๓ แล้ว กทพ. ยังได้มีกระบวนการรับฟังความคิดเห็นและสานเสวนากับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholder Dialog) อย่างต่อเนื่องทุกปี เนื่องด้วยตระหนักดีว่าการดำเนินงานในฐานะเป็นหนึ่งในองค์การจากภาครัฐ ย่อมสร้างผลกระทบในวงกว้างต่อทั้งผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายในและภายนอกองค์การ โดยในรอบปีงบประมาณ ๒๕๕๕ นี้ กทพ. ได้ดำเนินงานที่เกี่ยวกับการรับฟังความคิดเห็นและสานเสวนากับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ดังนี้

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายใน

- **ภาครัฐในฐานะเจ้าของ**

๑. กระทรวงคมนาคม



เนื่องจาก กทพ. เป็นรัฐวิสาหกิจที่สังกัดกระทรวงคมนาคม ดังนั้นการรับฟังความคิดเห็นและสานเสวนากับกระทรวงต้นสังกัดผ่านการประชุม หารือ สัมมนา และรับฟังความคิดเห็น จะเกิดขึ้นตลอดทั้งปี ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ สามารถสรุปการสานเสวนาที่สำคัญได้ ๓๑ ครั้ง แบ่งเป็นการสัมมนาทั่วไป ๖ ครั้ง การสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็น ๓ ครั้ง การหารือเพื่อแก้ไขปัญหาและหาแนวทางการดำเนินงานร่วมกัน ๘ ครั้ง การประชุมอื่นๆ จำนวน ๑๒ ครั้ง และมีการเข้าประชุมเพื่อรับมอบนโยบายการปฏิบัติงานโดยตรงจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ๑ ครั้ง

๒. สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.)

กทพ. ได้เข้าร่วมสัมมนารับฟังความคิดเห็นและร่วมหารือเรื่องที่เกี่ยวกับการดำเนินงานต่างๆ ขององค์การภายในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ จำนวนทั้งสิ้น ๑๓ ครั้ง แบ่งเป็นการสัมมนาทั่วไป ๗ ครั้ง การสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็น ๔ ครั้ง และการหารือเพื่อแก้ไขปัญหาและหาแนวทางการดำเนินงานร่วมกัน ๒ ครั้ง

๓. สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

การให้บริการทางพิเศษเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องอย่างมีนัยสำคัญต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบเศรษฐกิจของประเทศ ดังนั้น กทพ. จึงต้องดำเนินงานให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของประเทศตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ การเข้ารับฟัง รับนโยบาย แลกเปลี่ยนความคิดเห็นและสานเสวนากับ สศช. ผู้ซึ่งรับผิดชอบในเรื่องดังกล่าวโดยตรงจึงเป็นสิ่งที่จำเป็น โดยได้มีการประชุมร่วมกันปีละ ๑ ครั้ง เป็นประจำทุกปี และในปีที่ผ่านมา กทพ. ได้เข้าร่วมประชุมประจำปี ๒๕๕๕ ของ สศช. เรื่อง อนาคตประเทศไทยบนเส้นทางสีเขียว

๔. สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

ตลอดปีงบประมาณ ๒๕๕๕ กทพ. ได้มีการรับฟังความคิดเห็นและสานเสวนากับ สนข. ผ่านการสัมมนา รับฟังความคิดเห็น และหารือ จำนวนทั้งสิ้น ๗ ครั้ง แบ่งเป็นการสัมมนาทั่วไป ๑ ครั้ง การสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็น ๒ ครั้ง และการหารือเพื่อหาแนวทางการดำเนินงานร่วมกันอีก ๔ ครั้ง นอกจากนี้ยังได้มีการจัดการประชุมคณะอนุกรรมการประสานงานการแก้ไขปัญหาจราจรและการขนส่งระยะเร่งด่วนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ๓ ครั้ง

- **พนักงาน (ผู้บริหาร สหภาพแรงงาน พนักงาน และลูกจ้าง)**

๑. ประชุมคณะทำงานแผนวิสาหกิจ

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ กทพ. ได้มีการจัดทำแผนวิสาหกิจของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๕-๒๕๕๘ โดยมีผู้ว่าการ กทพ. เป็นประธานคณะทำงาน เพื่อให้การจัดแบ่งส่วนงานและการกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของแต่ละส่วนงานมีความเหมาะสมและสอดคล้องกันมากยิ่งขึ้น การรับฟังความคิดเห็นจากทุกส่วนงานจากระดับปฏิบัติการ ระดับบริหาร สู่ระดับผู้บริหารระดับสูงเพื่อกำหนดนโยบาย จึงได้มีการแต่งตั้งรองผู้ว่าการและผู้อำนวยการจากฝ่ายต่างๆ เป็นคณะทำงานเพื่อรับฟังความคิดเห็นและร่วมกันจัดทำ แผนวิสาหกิจฉบับนี้ขึ้น ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ ได้จัดประชุมคณะทำงานจำนวน ๒ ครั้ง



๒. โครงการ ผวก. พบพนักงานและลูกจ้าง กทพ. ครั้งที่ ๑

มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมความสัมพันธ์อันดีระหว่าง ผวก. กับพนักงานและลูกจ้าง กทพ. ซึ่งจัดขึ้นในวันที่ ๒ กรกฎาคม ๒๕๕๕ ณ ห้องประชุม ๒๓๐๑ อาคาร ๒ กทพ. จตุจักร

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอก

- **ผู้ใช้บริการทางพิเศษ**

๑. การสำรวจความพึงพอใจหลังการให้บริการกู้ภัย One Stop Service และ EXAT Call Center

กทพ. สำรวจความพึงพอใจหลังให้บริการ EXAT Call Center ๑๕๔๓ จำนวน ๒ ครั้ง ได้แก่ ครั้งที่ ๑ (ตั้งแต่เดือนตุลาคม ๒๕๕๔ ถึง มีนาคม ๒๕๕๕) และครั้งที่ ๒ (ตั้งแต่เดือนเมษายน ถึง กันยายน ๒๕๕๕)

๒. การสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทางพิเศษที่มีต่อการให้บริการและภาพลักษณ์ของ กทพ. ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๕

กทพ. มีการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทางพิเศษด้วยว่าจ้างที่ปรึกษาจากภาควิชาการตลาด คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ เป็นจำนวน ๑ ครั้ง



- **ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน**

๑. งานทบทวนศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงินและผลกระทบสิ่งแวดล้อม และงานทบทวนและออกแบบรายละเอียดของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ โดยได้กำหนดให้มีการดำเนินการในส่วนของกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทั้งสิ้น ๓ ครั้ง คือ

ครั้งที่ ๑ เมื่อกำหนดแนวทางเลือก ในช่วงเริ่มต้นโครงการ โดยรับฟังความคิดเห็นต่อร่างแนวทางเลือกที่ได้กำหนดขึ้น

ครั้งที่ ๒ เมื่อคัดเลือกแนวสายทางที่เหมาะสมที่สุด

ครั้งที่ ๓ เมื่อศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และประเมินผลกระทบในขั้นรายละเอียดของแนวสายทางที่ได้รับการคัดเลือกแล้วเสร็จในทุกประเด็น

โดยในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ กทพ. ได้จัดการสัมมนาการมีส่วนร่วมของประชาชน ๒ ครั้ง ดังนี้

๑.๑ ครั้งที่ ๑ ประกอบด้วย ๓ ตอนย่อย ได้แก่

- การสัมมนาการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ ๑ แนวสายทางตอน East-West Corridor เมื่อวันที่ ๑๑ มีนาคม ๒๕๕๕ ณ หอประชุมแอมปิเธียเตอร์ สวนสยาม-ทะเลกรุงเทพฯ
- การสัมมนาการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ ๑ แนวสายทางตอน N๒ และ N๓ เมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๕๕ ณ หอประชุมเฉลิมพระเกียรติ ๖ รอบพระชนมพรรษา สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (นิด้า)
- การสัมมนาการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ ๑ แนวสายทางตอน N๑ เมื่อวันที่ ๒๑ เมษายน ๒๕๕๕ ณ ห้องทิพวรรณบอลรูม ชั้น L โรงแรมริชมอนด์ จังหวัดนนทบุรี

๑.๒ ครั้งที่ ๒ ประกอบด้วย ๓ ตอนย่อย ได้แก่

- การสัมมนาการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ ๒ แนวสายทางตอน N๒ และ N๓ เมื่อวันที่ ๒๕ สิงหาคม ๒๕๕๕ ณ หอประชุมเฉลิมพระเกียรติ ๖ รอบพระชนมพรรษา สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (นิด้า)
- การสัมมนาการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ ๒ แนวสายทางตอน East-West Corridor เมื่อวันที่ ๒๕ สิงหาคม ๒๕๕๕ ณ หอประชุมเฉลิมพระเกียรติ ๖ รอบพระชนมพรรษา สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (นิด้า)
- การสัมมนาการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ ๒ แนวสายทางตอน N๑ เมื่อวันที่ ๘ กันยายน ๒๕๕๕ ณ ห้องริชมอนด์ แกรนด์บอลรูม โรงแรมริชมอนด์ จังหวัดนนทบุรี

๒. งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงินและผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางพิเศษสายดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ได้มีการจัดการสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชน เมื่อวันที่ ๒๖ สิงหาคม ๒๕๕๕ ณ โรงแรมพาร์ค วิจเลจ พระราม ๒ เขตบางขุนเทียน กรุงเทพมหานคร

- **คู่ค้า**
  การป้องกันอุบัติเหตุระหว่างการก่อสร้าง

กทพ. มีกระบวนการในการตรวจสอบและควบคุมการปฏิบัติงานของผู้รับจ้างอย่างใกล้ชิด เพื่อทำความเข้าใจร่วมกันเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุ ทุกครั้งที่มีโครงการก่อสร้างใหม่หรือจัดจ้างผู้รับเหมารายใหม่ โดยจะมีการประชุมเพื่อทำความเข้าใจร่วมกันอย่างน้อย ๑ ครั้ง ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ ได้มีการจัดจ้างผู้รับเหมาทั้งหมด ๓ ราย

- **ชุมชนรอบเขตทางพิเศษ**
  การดูแลชุมชนในเขตทางพิเศษ

กทพ. มีการลงพื้นที่เพื่อพูดคุยกับผู้อยู่อาศัยรอบเขตทางพิเศษ และประสานงานกับผู้นำชุมชน พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นจากชุมชนในกรณีที่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานขององค์การหรือต้องการให้องค์การมีส่วนร่วมหรือให้ความช่วยเหลือในกิจกรรมต่างๆ ของชุมชน ซึ่งในแต่ละปีจะมีพนักงานจาก กทพ. เข้าพบปะชุมชนรอบเขตทางพิเศษอย่างสม่ำเสมอทุกเดือน โดยส่วนใหญ่จะเป็นการเข้าเยี่ยมในลักษณะที่ไม่เป็นทางการเพื่อสร้างสัมพันธ์ที่ดีระหว่าง กทพ. กับชุมชน สร้างความเป็นกันเอง และทำให้เกิดการยอมรับได้จากชุมชน

- **สังคม**
  การให้บริการโดยศูนย์บริการผู้ใช้ทางพิเศษผ่านหมายเลข ๑๕๔๓

นอกจากการให้บริการด้านข้อมูลข่าวสารและรายงานสภาพการจราจรบนทางพิเศษแล้ว ศูนย์บริการผู้ใช้ทางพิเศษผ่านหมายเลข ๑๕๔๓ ยังเป็นช่องทางในการรับข้อร้องเรียน ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะจากผู้ใช้ทางและประชาชนทั่วไป โดยสามารถใช้บริการผ่านระบบอัตโนมัติ (IVR) และบริการข้อมูลผ่านเจ้าหน้าที่ของศูนย์บริการผู้ใช้ทางพิเศษ โดยตลอดช่วงปีงบประมาณที่ผ่านมา กทพ. ได้รับข้อร้องเรียน ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ จำนวนทั้งสิ้น ๕๔๔,๔๑๕ รายการ

ทั้งนี้ การดำเนินงานต่างๆ ข้างต้น นอกจากจะเป็นการรับฟังความคิดเห็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมแล้ว ยังเป็นการสร้างความเชื่อมั่นว่าองค์การได้คำนึงถึงผลกระทบที่มีต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ตลอดจนเป็นการสร้างความร่วมมืออันดีอันจะยังประโยชน์มาสู่การดำเนินงานขององค์การและความยั่งยืนของสังคมไทยโดยรวม



เพื่อให้แนวทางการดำเนินงานขององค์การสอดคล้องกับหลักปฏิบัติสากล กทพ. ได้ประยุกต์ใช้มาตรฐานสากลในการสร้างความเชื่อมโยงผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย AA1000SES (Stakeholder Statement Standard) เพื่อทำความเข้าใจด้านคุณค่า (Values) ภาพลักษณ์ (Image) ปัญหา (Problems) และทัศนคติ (Attitudes) ที่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีต่อการดำเนินงานของ กทพ. นอกจากนี้ยังได้นำแนวทางการจัดทำรายงานสากล GRI มาใช้ควบคู่กันเพื่อเป็นกรอบ (Framework) ในการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม ด้วยตระหนักดีว่าความสามารถในการวัดผลลัพธ์และการสื่อสารในเรื่องที่เกี่ยวเนื่องกับความรับผิดชอบต่อสังคมขององค์การ ไม่ว่าจะเป็นมิติด้านเศรษฐกิจ (Economic) สิ่งแวดล้อม (Environment) และสังคม (Social) เป็นแนวทางที่จะนำไปสู่การปฏิบัติการที่เกิดประสิทธิผลสูงสุดต่อทั้งองค์การและสังคม



ภาพที่ ๓ : บรรยากาศการประชุมอบรมเชิงปฏิบัติการเพื่อระบุเนื้อหารายงาน

การจัดทำข้อมูลรายงานความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. ตามกรอบการรายงาน GRI (CSR Report) ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๕ ฉบับนี้ ได้ริเริ่มขึ้นด้วยกระบวนการสร้างความเข้าใจให้แก่คณะทำงานและผู้บริหารของ กทพ. โดยผ่านการสร้างการมีส่วนร่วมในการกำหนดกรอบเนื้อหาของรายงานที่ครอบคลุมมิติด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยได้จัดการประชุมอบรมเชิงปฏิบัติการเพื่อระบุเนื้อหารายงานขึ้น จำนวน ๒ ครั้ง ซึ่งรวมถึงการคัดเลือกประเด็น (Aspect) และตัวบ่งชี้การดำเนินงานต่างๆ (Performance Indicators) โดยได้นำตัวชี้วัดเหล่านั้นมาผ่านกระบวนการทดสอบสารัตถภาพ (Materiality Test) เพื่อให้ได้ตัวชี้วัดที่มีนัยสำคัญ (Significant) และเกี่ยวเนื่อง (Relevant) กับองค์การ ตามกรอบการรายงานสากล GRI โดยให้ความสำคัญในประเด็นต่างๆ และสามารถจำแนกออกเป็นหมวดเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และสังคม ดังนี้

ตารางที่ ๔ : ประเด็นที่ได้รับการคัดเลือกผ่านกระบวนการทดสอบสารัตถภาพ

หมวด	ประเด็น
เศรษฐกิจ	ผลเชิงเศรษฐกิจ ผลกระทบทางอ้อมเชิงเศรษฐกิจ
สิ่งแวดล้อม	มลอากาศ น้ำทิ้งและของเสีย ผลิตภัณฑ์และบริการ
สังคม	การเยียวยา การจ้างงาน อาชีวอนามัยและความปลอดภัย การฝึกอบรมและการให้ความรู้ ชุมชนท้องถิ่น การทุจริต สุขภาพและความปลอดภัยของลูกค้า นโยบายสาธารณะ การแสดงฉลากผลิตภัณฑ์และบริการ

หลังจากนั้นยังมีการจัดการประชุมอบรมเชิงปฏิบัติการเพื่อเตรียมข้อมูลรายงานอีก ๒ ครั้ง กับคณะทำงานฯ ของ กทพ. และผู้ที่เกี่ยวข้องในการรวบรวมข้อมูล เพื่อทำความเข้าใจร่วมกันเกี่ยวกับการจัดทำเนื้อหารายงานให้มีความครบถ้วน (Completeness) และมีคุณภาพ (Quality Report) รวมถึงชี้แจงถึงแนวทางการจัดเก็บข้อมูลที่เกี่ยวเนื่องกับประเด็นที่ได้จากการคัดกรองสาระสำคัญในขั้นตอนของการระบุเนื้อหารายงาน

สำหรับรายละเอียดตัวบ่งชี้การดำเนินงานในแต่ละประเด็นระบุไว้ในรายงานฉบับนี้ ได้มีการอธิบายไว้ในหัวข้อดัชนีข้อมูลตามกรอบการรายงาน GRI ที่แนบไว้ท้ายเล่มรายงาน





หากท่านมีข้อสงสัยหรือคำแนะนำเกี่ยวกับรายงานความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. สามารถติดต่อสอบถามได้ที่ :

แผนกส่งเสริมกิจกรรมเพื่อสังคมและชุมชน
กองประชาสัมพันธ์ สำนักผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
โทรศัพท์ ๐-๒๕๗๘-๕๓๘๐-๘ ต่อ ๑๔๒๘, ๐-๒๕๗๘-๔๑๕๕

การดำเนินงาน ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

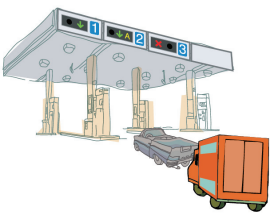


กทพ. เดิมเป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงมหาดไทย จัดตั้งขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๑๕ ตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๒๘๐ ลงวันที่ ๒๗ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๑๕ ภายหลังการปฏิรูประบบราชการตั้งแต่วันที่ ๓ ตุลาคม ๒๕๔๕ ได้มีการโอน กทพ. มาสังกัดกระทรวงคมนาคม และต่อมามีการปรับปรุงกฎหมายโดยการประกาศใช้พระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๐ มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ ๘ มกราคม ๒๕๕๑

กทพ. ดำเนินธุรกิจด้านการให้บริการทางพิเศษ เชื่อมต่อพื้นที่ทั้งภายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลแก่ประชาชนทั่วไป ซึ่งภารกิจในการแก้ปัญหาจราจรโดยการก่อสร้างทางพิเศษถือเป็นภารกิจหลักขององค์การ โดยตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา การดำเนินงานด้านการให้บริการทางพิเศษของ กทพ. ได้มีส่วนเสริมหนุนการคมนาคมในเส้นทางต่างๆ ซึ่งถือเป็นสาธารณูปโภคหลักของประเทศไทย มีส่วนในการสนับสนุนและเพิ่มประสิทธิภาพการพัฒนาระบบขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ ทั้งด้านอำนวยความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนในระดับพื้นราบ โดยในขณะนี้ กทพ. ได้เปิดให้บริการทางพิเศษแล้วจำนวน ๗ สายทาง และ ๓ ทางเชื่อมต่อ ระยะทางรวมทั้งสิ้น ๒๐๗.๕ กิโลเมตร

ตารางที่ ๕ : ทางพิเศษที่เปิดให้บริการแล้ว ระยะทางในแต่ละเส้นทาง และพื้นที่ที่แนวสายทางพิเศษพาดผ่าน

ทางพิเศษที่เปิดให้บริการแล้ว	ระยะทาง (กิโลเมตร)	แนวสายทางพิเศษ
๑. ทางพิเศษเฉลิมมหานคร	๒๗.๑	กทม.
๒. ทางพิเศษศรีรัช	๓๘.๔	กทม.
๓. ทางพิเศษฉลองรัช (ทางพิเศษสายรามอินทรา-อาจณรงค์ และทางพิเศษสายรามอินทรา-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร)	๒๘.๒	กทม.
๔. ทางพิเศษอุดรรัถยา	๓๒.๐	กทม./ปทุมธานี
๕. ทางพิเศษบูรพาวิถี	๕๕.๐	กทม./ฉะเชิงเทรา/สมุทรปราการ
๖. ทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์	๔.๗	กทม.
๗. ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)	๒๒.๕	สมุทรปราการ



ตารางที่ ๖ : ทางเชื่อมต่อที่เปิดให้บริการแล้วและพื้นที่ให้บริการ

ทางเชื่อมต่อที่เปิดให้บริการแล้ว	แนวสายทางพิเศษ
๑. ทางยกระดับด้านทิศใต้สนามบินสุวรรณภูมิเชื่อมทางพิเศษบูรพาวิถี (เป็นทางขึ้น-ลง เพิ่มเติมของทางพิเศษบูรพาวิถี เพื่อส่งเสริมการให้บริการสนามบินสุวรรณภูมิ)	สมุทรปราการ
๒. ทางเชื่อมต่อทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) กับทางพิเศษบูรพาวิถี (เป็นทางขึ้น-ลง เพิ่มเติมของทางพิเศษบูรพาวิถี เพื่อส่งเสริมการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างทางพิเศษบูรพาวิถีและทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)	สมุทรปราการ
๓. ทางเชื่อมต่อทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) กับถนนวงแหวนอุตสาหกรรม (ทางเชื่อมต่อเฉลิมราชคำริ ๘๔ พรรษา)	สมุทรปราการ

นอกจากนี้ กทพ. ยังมีโครงการตามแผนงานที่อยู่ระหว่างการดำเนินการอีก ๔ โครงการ ได้แก่

๑. โครงการก่อสร้างทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร
๒. โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N๑, N๒, N๓ และ East-West Corridor ด้านตะวันออก
๓. โครงการศึกษาความเหมาะสมทางพิเศษสายดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก
๔. โครงการทบทวนการศึกษาความเหมาะสมทางพิเศษสายศรีรัช-ดาวคะนอง



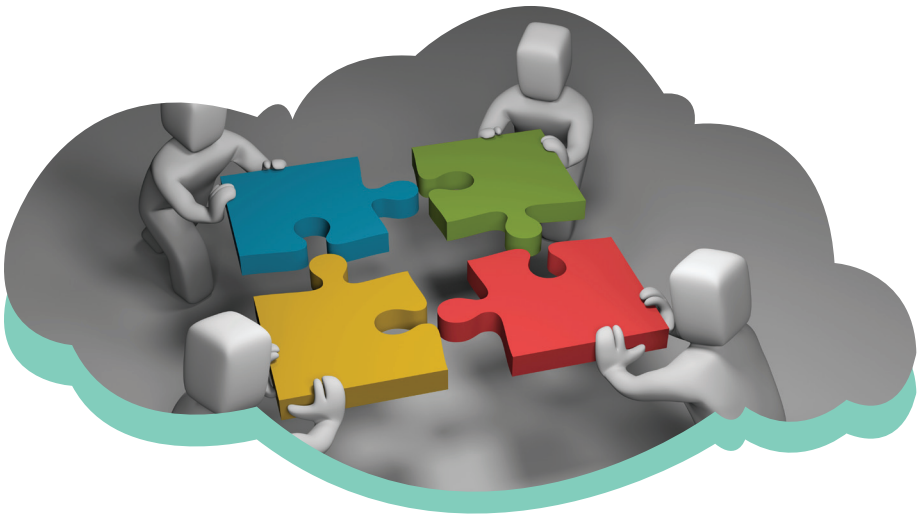






กทพ. มีจำนวนพนักงาน ๔,๔๔๔ คน และลูกจ้าง ๔๓๗ คน มีสำนักงานในรูปแบบของศูนย์ซ่อมบำรุง ศูนย์ควบคุมทางพิเศษและระบบทางพิเศษ สำนักงานฝ่ายกฎหมาย สำนักงานฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดิน สำนักงานใหญ่ รวมทั้งศูนย์บริการข้อมูลผู้ใช้บริการทางพิเศษ ทั้งในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวม ๘ สำนักงาน โดยสำนักงานใหญ่ ตั้งอยู่เลขที่ ๒๓๘๐ ถนนพหลโยธิน แขวงเสนานิคม เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ๑๐๙๐๐ โทร. ๐๒-๕๗๙-๕๓๘๐-๙, ๐๒-๕๖๒-๐๐๔๔, ๐๒-๙๔๐-๑๑๙๙

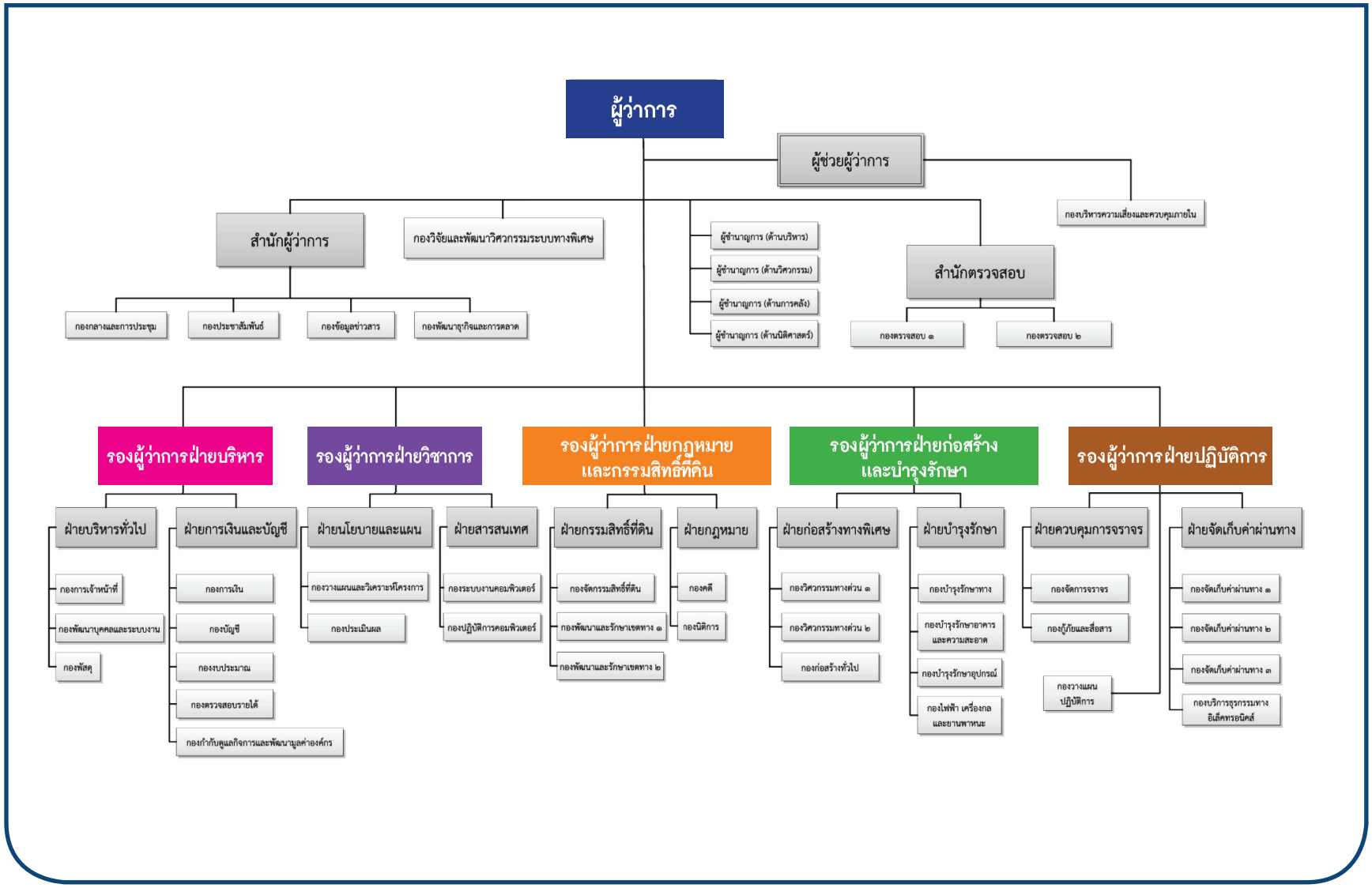
โครงสร้างบริหาร และการกำกับดูแลกิจการที่ดี



กทพ.มีโครงสร้างการจัดแบ่งส่วนงาน ตามคำสั่ง กทพ.ที่ ๑๑๐/๒๕๕๕ ลงวันที่ ๒๓ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๕๕ แบ่งเป็น ระดับผู้ว่าการ รองผู้ว่าการ ผู้ช่วยผู้ว่าการ ฝ่าย กอง และสำนักต่างๆ ที่ขึ้นตรงต่อผู้ว่าการ ดังที่แสดงในภาพที่ ๔

การแต่งตั้งคณะกรรมการ กทพ. นั้นเป็นไปตามพระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๐ ซึ่งประกอบด้วย ประธานกรรมการ ผู้แทนกระทรวงการคลัง ผู้แทนกระทรวงคมนาคม ผู้แทนสำนักงบประมาณ ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผู้แทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกรรมการคุณวุฒิอีกไม่เกิน ๔ ท่าน เป็นกรรมการและผู้ว่าการเป็นกรรมการและเลขานุการ โดยคณะรัฐมนตรีเป็นผู้แต่งตั้งประธานกรรมการและผู้ทรงคุณวุฒิ และกำหนดให้กรรมการอย่างน้อยหนึ่งในสามของคณะกรรมการทั้งคณะเป็นกรรมการอิสระ และกรรมการอิสระอย่างน้อย ๑ คน ควรแต่งตั้งจากบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจที่กระทรวงการคลังจัดทำขึ้น ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ กทพ. มีคณะกรรมการทั้งสิ้น ๑๑ คน สามารถจำแนกเป็นชาย ๑๐ คน และหญิง ๑ คน โดยคณะกรรมการทั้งหมดถือสัญชาติไทย ประกอบด้วยผู้ที่มีอายุระหว่าง ๓๐–๕๐ ปี จำนวน ๑ คน และช่วงอายุมากกว่า ๕๐ ปี จำนวน ๑๐ คน

[๑] คณะกรรมการ กทพ. ในการประชุมครั้งที่ ๘/๒๕๔๖ เมื่อวันที่ ๓๐ กรกฎาคม ๒๕๔๖ได้มีมติเห็นชอบคำจำกัดความ "ความเป็นอิสระ" ของกรรมการในคณะกรรมการ กทพ. โดยมีมติให้ "ความเป็นอิสระ" ของกรรมการ กทพ. หมายถึง ความเป็นอิสระที่มาจากภายนอก เช่น ผู้ทรงคุณวุฒิจากภาคเอกชน องค์การอิสระหรือสถาบันการศึกษา ซึ่งมีอิสระในการใช้ดุลพินิจการตัดสินใจและการกระทำที่เป็นอิสระอย่างแท้จริง สามารถผลักดันให้เกิดการปรับเปลี่ยนหรือยับยั้งการดำเนินการต่างๆ ได้เมื่อจำเป็นและไม่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจใดๆ หรือความคาดหวังทางผลประโยชน์ หรือความสัมพันธ์อื่นใดกับผู้บริหารรัฐวิสาหกิจกระทรวงเจ้าสังกัด หน่วยงาน หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งไม่มีผลประโยชน์ได้เสียไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม



อ้างอิง : การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (๒๕๕๕). คำสั่ง กทพ.ที่ ๑๑๐/๒๕๕๕ ลงวันที่ ๒๓ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๕๕



๑

พลตำรวจเอก วิเชียร พจน์โพธิ์ศรี
ประธานกรรมการ

นางอุไร ร่มโพธิหยก
กรรมการผู้แทนกระทรวงการคลัง

นายวันชัย ภาคลักษณ์
กรรมการผู้แทนกระทรวงคมนาคม

๒

นายสมศักดิ์ โชติรัตนะศิริ
กรรมการผู้แทนสำนักงบประมาณ

นายชาญวิทย์ อมตะมาทุชาติ
กรรมการผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

พลตำรวจเอก วรพงษ์ ชิวปรีชา
กรรมการผู้แทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ศาสตราจารย์กำชัย จงจักรพันธ์
กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ

๓

นายถาวร พานิชพันธ์
กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ

นายพลชัย จิตติวิลัยลักษณ์
กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ

พลตำรวจตรี สุรสิทธิ์ สังขพงศ์
กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ

นายอัยยณัฐ ถินอภัย
กรรมการและเลขานุการ

บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ กทพ. คือ

การต้องปฏิบัติหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ๑๘ แห่งพระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๐ และการปฏิบัติหน้าที่ให้สอดคล้องกับมติคณะรัฐมนตรีในเรื่องแนวทางการกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจ ซึ่งต้องคำนึงถึงความระมัดระวัง (Duty of Care) มีทักษะ (Skills) และด้วยความซื่อสัตย์สุจริต (Duty of Loyalty) เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยคณะกรรมการมีบทบาทในการเป็นผู้นำด้านการกำหนดวิสัยทัศน์ ทิศทาง กลยุทธ์ นโยบาย แสวงหาข้อมูล อาทิ การศึกษากฎหมาย มติคณะรัฐมนตรี และระเบียบข้อบังคับต่างๆ ที่บังคับใช้กับ กทพ. ให้ครบถ้วน การติดตามข้อมูลการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายและระเบียบข้อบังคับเพื่อให้ทันกับสถานการณ์ เป็นต้น มีความรับผิดชอบต่อองค์การโดยรวม รวมทั้งให้ความเห็นชอบในกลยุทธ์ นโยบาย วัตถุประสงค์ เป้าหมาย และแผนงานต่างๆ ที่สำคัญ ครอบคลุมถึงการดูแล ควบคุม ติดตามการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามแผนวิสาหกิจและแผนปฏิบัติการประจำปีอย่างสม่ำเสมอ และจัดให้มีวาระการรายงานในการประชุมรายงานประจำเดือน นอกจากนี้ การกำกับดูแลบัญชี การกำกับดูแลและตรวจสอบการใช้ทรัพย์สินของ กทพ. การกำกับดูแลการบริหารงานบุคคล การจัดตั้งคณะกรรมการย่อยและคณะอนุกรรมการชุดต่างๆ การคัดเลือกผู้ว่าการ กทพ. และการกำหนดค่าจ้างหรือผลประโยชน์อื่นรวมทั้งเงื่อนไขการจ้างและการเลิกจ้าง ยังถือเป็นบทบาทหน้าที่ที่สำคัญของคณะกรรมการ กทพ. และในทุกๆ ๖ เดือน คณะกรรมการ กทพ. จะต้องมีการประเมินตนเอง (Self Assessment) ทั้งแบบรายคณะและรายบุคคล ทั้งนี้ ผลการประเมินตนเองของกรรมการจะเป็นความลับ





เพื่อยังประโยชน์มาสู่องค์การและสังคมโดยรวม ประธานกรรมการและกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิต้อง ไม่เป็นพนักงานหรือลูกจ้าง ไม่เป็นผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมือง และไม่เป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในสัญญากับ กทพ. ข้อกำหนดนี้ได้แสดงให้เห็นถึงการหลีกเลี่ยงไม่ให้เกิดความเสี่ยงด้านผลประโยชน์ทับซ้อนของคณะกรรมการ และนอกจากนี้ ประธานกรรมการ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ และผู้ว่าการ ต้องเป็นผู้มีความรู้ความชำนาญเกี่ยวกับการบริหาร วิทยาศาสตร์ วิศวกรรมศาสตร์ สถาปัตยศาสตร์ การผังเมือง เศรษฐศาสตร์ การคลัง หรือนิติศาสตร์ เพื่อให้การดำเนินงานของ กทพ. เป็นไปอย่างมีประสิทธิผล

กทพ. ได้กำหนดให้ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้าง ทุกคนรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ เสนอต่อผู้ว่าการเป็นประจำทุกปี หรือกรณีได้รับตำแหน่งใหม่ กรณีมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์เกิดขึ้นระหว่างปี ซึ่งแนวปฏิบัตินี้ถือเป็นช่องทางที่เปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยเฉพาะพนักงานและผู้บริหารภายในองค์การสามารถสื่อสารกับผู้บริหารระดับสูงและคณะกรรมการของ กทพ. ได้โดยตรง ซึ่งปรากฏว่า ในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างทุกคน ไม่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ และในคู่มือจรรยาบรรณในการดำเนินงานของ กทพ. ปี ๒๕๕๔ ยังได้ระบุไว้ว่า หากพบกรณีที่มีการฝ่าฝืน หรือละเว้นการปฏิบัติตามหลักจรรยาบรรณฯ หรือสงสัยว่าอาจจะมีการกระทำใดที่ไม่เหมาะสมตามหลักจรรยาบรรณฯ พนักงาน กทพ. ทุกคนสามารถส่งข้อร้องเรียนหรือข้อมูลเบื้องต้น โดยการร้องเรียนนี้ไม่จำเป็นต้องเป็นไปตามลำดับชั้น ให้รายงานโดยตรงไปยังพนักงานผู้มีอำนาจรับข้อร้องเรียน ดังต่อไปนี้

๑. ผู้บังคับบัญชาที่ตนเองไว้วางใจได้ทุกระดับ โดยไม่จำเป็นต้องรายงานตามลำดับชั้น
๒. ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาการจัดการ
๓. ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบ
๔. เลขานุการคณะกรรมการ กทพ.
๕. คณะกรรมการ กทพ.







เพื่อให้บรรลุตามวิสัยทัศน์ ภารกิจ และแผนงานต่างๆ นั้น กทพ. มีกลไกการบริหารดำเนินงานโดยจัดตั้งคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการชุดต่างๆ ขึ้น เพื่อประโยชน์ในการบริหารจัดการองค์การ ซึ่งคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการชุดต่างๆ ที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นมานั้น แบ่งออกเป็น ๒ ประเภท ได้แก่ (๑) คณะกรรมการที่เป็นไปตามข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และ (๒) คณะกรรมการและคณะอนุกรรมการเพื่อปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมาย ซึ่งกลไกเหล่านี้ครอบคลุมถึงการบริหารผลการดำเนินงานด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และสังคม รวมถึงโอกาสและความเสี่ยงที่อาจเกี่ยวข้อง ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับบริบทของสังคม สถานการณ์แวดล้อม และแผนปฏิบัติการที่เป็นภารกิจองค์การในแต่ละปี

ในฐานะที่ กทพ. เป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม ดำเนินงานภายใต้การกำกับดูแลของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) องค์การได้มุ่งเน้นให้มีระบบการจัดการที่ดี ดำรงอยู่บนพื้นฐานของหลักธรรมาภิบาล มีความสามารถในการแข่งขัน และเป็นองค์การที่เป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ

การวางโครงสร้าง การส่งเสริม การสนับสนุน และการวางระบบบริหารจัดการให้มีประสิทธิภาพ โปร่งใส ตรวจสอบได้ เป็นนโยบายด้านการกำกับและดูแลกิจการที่ดีที่ กทพ. ให้ความสำคัญมาโดยตลอด เพื่อให้บรรลุภารกิจหลักในการแก้ปัญหาจราจรโดยการก่อสร้างทางพิเศษ ควบคู่ไปกับการได้รับความเชื่อมั่นและไว้วางใจจากภาครัฐที่เป็นเจ้าของและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียขององค์การทุกกลุ่ม






กทพ. ได้นำหลักการและแนวทางกำกับดูแลกิจการที่ดีในรัฐวิสาหกิจ ปี ๒๕๕๒ ของ สคร. มาใช้เป็นนโยบาย และดำเนินกิจกรรมโครงการ และแผนงานต่างๆ มาโดยตลอด โดยเฉพาะในปี ๒๕๕๔ กทพ. ได้จัดทำคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Corporate Governance Manual) ของ กทพ. เพื่อให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้าง กทพ. ยึดถือเป็นแนวปฏิบัติและแสดงถึงการปฏิบัติงานที่ดี ปราศจากผลประโยชน์ทับซ้อน โปร่งใส เป็นธรรม และตรวจสอบได้ ซึ่งประกอบด้วย **"หลักอันเป็นมาตรฐานสากล ๗ ประการในการกำกับดูแลกิจการที่ดี"** ได้แก่

๑. Accountability	มีความรับผิดชอบต่อผลลัพธ์อันเกิดจากการปฏิบัติหน้าที่
๒. Responsibility	มีความสำนึกในหน้าที่ที่จะให้บริการที่ดีต่อผู้ใช้บริการ หรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่างๆ ด้วยขีดความสามารถ และประสิทธิภาพที่เพียงพอ
๓. Equity/Equitable Treatment	ปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างเท่าเทียมกัน
๔. Transparency	ดำเนินงานอย่างโปร่งใส เปิดเผยข้อมูล และสามารถตรวจสอบ
๕. Value Creation	เพิ่มความสามารถในการดำเนินงานทุกด้านเพื่อยกระดับการแข่งขัน และสร้างมูลค่าเพิ่มแก่กิจการทั้งในระยะสั้นและระยะยาว
๖. Ethics	ปฏิบัติตามประมวลจริยธรรมและจรรยาบรรณของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
๗. Participation	ให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับการดำเนินการใดๆ ที่อาจมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม สุขภาพอนามัย คุณภาพชีวิต และความเป็นอยู่ของหรือท้องถิ่น

ทั้งนี้เพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนินงานของ กทพ. ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมานั้น เป็นไปในทิศทางที่สอดคล้องกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี ดังนั้น ในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ คณะอนุกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีจึงได้มีการประชุมเพื่อรับทราบและติดตามผลการดำเนินงานเป็นประจำทุกเดือน และมีการรายงานผลการดำเนินงานของ กทพ. ตามกรอบของคู่มือดังกล่าวเป็นประจำทุกไตรมาส ต่อคณะอนุกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและคณะกรรมการ กทพ. รวมทั้งกำหนดให้มีโครงสร้างการควบคุมภายในทั้ง ๕ องค์ประกอบ ตามมาตรฐานสากลของ Committee of Sponsoring Organization of the Treadway Commission : COSO อันได้แก่

๑. สภาพแวดล้อมของการควบคุม (Control Environment)
๒. การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment)
๓. กิจกรรมการควบคุม (Control Activities)
๔. สารสนเทศและการสื่อสาร (Information and Communications)
๕. การติดตามประเมินผล (Monitoring)

โดยการติดตามประเมินผลของ กทพ. นั้น มีทั้งในรูปแบบของการติดตามผลระหว่างการปฏิบัติงาน (Ongoing Monitoring) อย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ การประเมินผลเป็นรายครั้ง (Separate Evaluation) ซึ่งสามารถแบ่งออกเป็น

(๑) การประเมินการควบคุมด้วยตนเอง (Control Self-Assessment : CSA) รายไตรมาส และ

(๒) การประเมินการควบคุมอย่างอิสระ (Independent Assessment) โดยสำนักตรวจสอบ





กทพ. ได้กำหนดแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีของ กทพ. เพื่อให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้าง กทพ. ยึดถือเป็นแนวปฏิบัติ ให้เกิดการปฏิบัติงานที่ดี ปราศจากผลประโยชน์ทับซ้อน โปร่งใส เป็นธรรม และตรวจสอบได้ สามารถจำแนกออกได้เป็น ๘ หมวด ได้แก่

๑. การดำเนินงานของภาครัฐในฐานะเจ้าของ
๒. คณะกรรมการ
๓. รายงานทางการเงิน รายงานทางการบริหาร การควบคุมและการตรวจสอบภายใน
๔. บทบาทต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
๕. การเปิดเผยสารสนเทศและความโปร่งใส
๖. ความขัดแย้งทางผลประโยชน์
๗. การบริหารความเสี่ยง
๘. จรรยาบรรณ

นอกจากนี้ ในปี ๒๕๕๔ กทพ. ได้จัดทำคู่มือจรรยาบรรณในการดำเนินงานของ กทพ. โดยการนำสาระสำคัญของประมวลจริยธรรมของเจ้าหน้าที่ กทพ. มาจัดเรียงเป็นหมวดหมู่ เพื่อให้จดจำได้ง่าย และเลือกคำย่อที่สื่อถึงความมุ่งมั่นดังกล่าวว่า "HEARTS" ขึ้น อันหมายถึง ปฏิบัติหน้าที่ด้วยหัวใจพร้อมส่งเสริมให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้าง กทพ. ทุกคน นำหลักการและแนวปฏิบัติในด้านต่างๆ ไปพิจารณาศึกษาและปฏิบัติจริง จนเป็นวัฒนธรรมการทำงานของ กทพ. ที่โดดเด่น และเป็นแบบอย่างที่ดีของสังคม

ภาพที่ ๕ : จรรยาบรรณ กทพ.





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

"เที่ยงตรงซื่อสัตย์ ปฏิบัติเท่าเทียม รับผิดชอบโปร่งใส ใส่ใจสังคม"



ในฐานะที่ กทพ. เป็นรัฐวิสาหกิจที่ดูแลในเรื่องโครงสร้างการคมนาคม ดำเนินกิจการเกี่ยวกับการจัดสร้างทางพิเศษ จึงต้องยึดผลประโยชน์ของสังคมและความต้องการของประชาชนเป็นสำคัญ การกำกับดูแลกิจการที่ดีเพื่อให้การดำเนินงานบรรลุภารกิจหลักขององค์การได้อย่างโปร่งใส ตรวจสอบได้ ตรงไปตรงมา พร้อมๆ กับการยึดจรรยาบรรณภายในองค์การ มาตรฐานระดับสากลในการกำกับดูแลและการควบคุมภายใน ถือเป็นการรักษาผลประโยชน์ของรัฐและสังคมส่วนรวมเป็นสำคัญ และเป็นกลไกในการสร้างความรับผิดชอบต่อสังคมในรูปแบบที่ผนวกเข้ากับการดำเนินงานขององค์การ ยิ่งไปกว่านั้นคือจะเป็นจุดเริ่มต้นที่สำคัญเพื่อการต่อยอดและเป็นแนวทางในการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมในรูปแบบอื่นๆ ต่อไป

การดำเนินงาน ด้านความรับผิดชอบต่อสังคม ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

กทพ. ในฐานะรัฐวิสาหกิจที่ประกอบการเพื่ออำนวยความสะดวกด้านการคมนาคม มุ่งเน้นการแก้ปัญหาการจราจรภายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยหวังว่าการดำเนินงานด้านการให้บริการ ทางพิเศษจะมีส่วนช่วยทำให้ประชาชนได้รับความสะดวกสบายและรวดเร็วในการเดินทางมากยิ่งขึ้น ซึ่งในการดำเนินงานของ กทพ. นั้นไม่ได้หวังเพียงแค่ผลการดำเนินงานด้านการจัดการจราจรให้มีประสิทธิภาพที่มุ่งเน้นให้เกิดประโยชน์หรือผลกระทบกับประชาชนและผู้ใช้บริการทางพิเศษในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพียงกลุ่มเดียว แต่ยังคำนึงถึงสังคมโดยรวมทั้งสังคมภายในและภายนอกองค์การ กล่าวคือ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญทั้งหมดขององค์การ ไม่ว่าจะเป็น พนักงาน ภาครัฐในฐานะเจ้าของ ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน คู่ค้า ชุมชนรอบเขตทางพิเศษ สังคม รวมทั้งการนำองค์การไปสู่การเป็นสังคมคาร์บอนต่ำ (Low Carbon Society : LCS) ที่ได้เชื่อมโยงการแก้ปัญหาด้านการจราจรและปัญหาการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจกอันเกิดจากการเผาไหม้ของเครื่องยนต์เข้าไว้ด้วยกัน



ความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. ได้ดำเนินงานในหลายรูปแบบตลอดทั้งกระบวนการและมีประเด็นด้านความยั่งยืนที่มีความเกี่ยวเนื่องและมีนัยสำคัญกับองค์การอยู่หลายประเด็น ซึ่งตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาองค์การได้ดำเนินงานอย่างรับผิดชอบต่อสังคมทั้งในลักษณะของความรับผิดชอบที่อยู่ในกระบวนการ (CSR-in-Process) ไม่ว่าจะเป็นการต่อต้านการทุจริต การให้ความสำคัญกับบุคลากรขององค์การทั้งเรื่องความปลอดภัย สวัสดิการ การฝึกอบรมพนักงาน ตลอดจนความเป็นอยู่ของครอบครัวพนักงานและลูกจ้าง การปฏิบัติดำเนินงานอย่างเป็นธรรมและเท่าเทียม การให้ความสำคัญด้านสิทธิมนุษยชน รวมไปถึงความรับผิดชอบในการให้บริการที่ดีและปลอดภัยแก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษ



การสร้างความสัมพันธ์ระหว่างชุมชนและองค์การ สนับสนุนกิจกรรมและมีส่วนร่วมพัฒนาชุมชน เป็นอีกรูปแบบการดำเนินงานที่ถึงแม้จะไม่เกี่ยวข้องกับกระบวนการดำเนินงานหลักของ กทพ. (CSR-after-Process) แต่ถือเป็นการดำเนินงานที่เสริมสร้างภาพลักษณ์อันดีให้แก่องค์การ สร้างความเข้าใจทำให้เกิดการยอมรับ ช่วยให้ชุมชนมีความเข้มแข็งและเกิดเป็นสังคมที่มีความสุข





การต่อต้าน การทุจริต



การพิจารณาถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียขององค์การให้ครอบคลุมในทุกกระบวนการดำเนินงาน ถือได้ว่าเป็นจุดเริ่มต้นที่สำคัญของการดำเนินงานอย่างรับผิดชอบต่อสังคม และในฐานะองค์การของรัฐ กทพ. ต้องมีความรับผิดชอบต่อการให้บริการประชาชน การรักษาผลประโยชน์ของประเทศชาติ และการเป็นส่วนในการเสริมหนุนการพัฒนาประเทศ ดังนั้น การดำเนินงานอย่างโปร่งใส ตรวจสอบได้ การรักษาผลประโยชน์ขององค์การ ตลอดจนการดำเนินตามแนวนโยบายของรัฐ ในการมุ่งขจัดและป้องปรามการทุจริตจึงเป็นความรับผิดชอบต่อสังคมที่สำคัญที่ต้องคำนึงถึงในทุกกิจกรรมที่ กทพ. ดำเนินการ

นโยบายและการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการต่อต้านการทุจริตเป็นสิ่งที่ กทพ. ไม่ละเลย โดยเฉพาะอย่างยิ่งการระแวดระวังในสายงานที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดทุจริตสูง ไม่ว่าจะเป็นระดับปฏิบัติการ อาทิ พนักงานเก็บค่าผ่านทางพิเศษ หรือในระดับผู้บริหาร เป็นต้น ดังนั้น การให้ความรู้อบรม เพื่อปลูกฝังพนักงาน ทุกระดับให้มีจิตสำนึกในการทำงาน ปฏิบัติงานอย่างโปร่งใส และตระหนักถึงผลกระทบที่มีต่อภาครัฐที่อาจเกิดขึ้นจากการทุจริต จึงเป็นความพยายามในการรักษาผลประโยชน์ของรัฐและสังคมส่วนรวมที่ กทพ. ได้ดำเนินการมาโดยตลอด จะเห็นได้จากหลักสูตรการอบรม "โครงการส่งเสริมคุณธรรม จริยธรรม และธรรมาภิบาลสำหรับผู้ปฏิบัติงาน" ที่พนักงานระดับ ๑-๖ จากทุกฝ่าย/สำนัก เป็นผู้เข้าร่วมรับการอบรม การให้การอบรมในหลักสูตร "กทพ. กับการกำกับดูแลกิจการที่ดี" ที่จัดขึ้นเพื่อให้ผู้บริหารและพนักงาน กทพ. เข้าใจถึงหลักการและแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีในรัฐวิสาหกิจ อันจะนำไปสู่การเป็นองค์การที่โปร่งใส มีความน่าเชื่อถือ รวมไปถึงการจัดการทบทวนความรู้ในการปฏิบัติงาน (On the Job Training : OJT) เรื่อง "จรรยาบรรณของ กทพ. คือ HEARTS" ทั้งในและนอกสถานที่ (CG Road Show) เพื่อเน้นย้ำความสำคัญในเรื่องจรรยาบรรณพนักงาน

ผลจากการอบรมพนักงานของ กทพ. ในหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการต่อต้านการทุจริต สามารถแสดงเป็นจำนวนพนักงานในแต่ละระดับและอัตราร้อยละของพนักงาน ทั้งระดับผู้บริหารและระดับปฏิบัติการได้ดังนี้

ตารางที่ ๗ : ข้อมูลพนักงานที่ได้รับการฝึกอบรมเกี่ยวกับการต่อต้านทุจริตขององค์การ

ระดับพนักงาน	จำนวนพนักงานที่ได้รับการฝึกอบรม (คน)	ร้อยละ
ระดับปฏิบัติการ ๑-๖	๑,๔๗๖	๔๗.๑๔
ผู้บริหารระดับ ๗-๘	๑๔๖	๘๓.๔๐
ผู้บริหารระดับ ๙ ขึ้นไป	๑๘	๘๑.๘๑





จากการดำเนินงานที่ได้ส่งเสริมการกำกับดูแลที่ดีภายในองค์การและความต่อเนื่องในการบริหารงานด้านการต่อต้านการทุจริต กทพ. ได้ส่งแผนงานด้านการเปิดเผยข้อมูลภายในและภายนอกองค์การ ในหัวข้อ "แผนการดำเนินงานการปฏิบัติตาม พ.ร.บ. ข้อมูลข่าวสารของทางราชการ พ.ศ.๒๕๔๐ ของศูนย์ข้อมูลข่าวสาร กทพ. ประจำปี ๒๕๕๕" เพื่อเข้าร่วมประกวดแผนส่งเสริมธรรมาภิบาลในรัฐวิสาหกิจประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๕ ภาครัฐวิสาหกิจ ประเภททั่วไป โดย กทพ. ได้รับรางวัลดีเยี่ยม และรับโล่เกียรติยศ ในการประกวดแผนงานส่งเสริมธรรมาภิบาลในรัฐวิสาหกิจประจำปี ๒๕๕๕ จากคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.)

การพัฒนาศักยภาพบุคลากร







นอกจากความมุ่งมั่นดำเนินงานด้วยความโปร่งใส ตรวจสอบได้ มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีแล้ว การอบรมพนักงานในด้านอื่นๆ ทั้งที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการดำเนินงานของ กทพ. และที่ไม่เกี่ยวข้องกับกระบวนการดำเนินงาน หรือเป็นการอบรมเพื่อการจัดการทักษะและการเรียนรู้ตลอดชีวิตของพนักงาน ยังถือเป็นความรับผิดชอบขององค์การในการจัดการกับเป้าหมายและความก้าวหน้าในการทำงานของพนักงาน ซึ่งสิ่งเหล่านี้จะส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพของพนักงานและจ้างงานต่อเนื่อง

การพัฒนาและฝึกอบรมพนักงานนั้นได้มีการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการและแผนยุทธศาสตร์ขององค์การทั้งหมด ๓๗ หลักสูตร โดยสามารถจำแนกเนื้อหาการจัดอบรมได้ ดังนี้

- **การพัฒนาและฝึกอบรมตามแผนปฏิบัติการและยุทธศาสตร์** จำนวน ๗ หลักสูตร
  (Strategic & Action Plan Alignment)
- **การพัฒนาและการฝึกอบรมเพื่อพัฒนางานและกระบวนงานให้มีประสิทธิภาพ** จำนวน ๑๖ หลักสูตร
  (Process & Job Development Alignment)
- **การพัฒนาเพื่อเป็นองค์การแห่งการเรียนรู้และเป็นองค์การที่ยั่งยืน** จำนวน ๗ หลักสูตร
  (Sustainable Organization)
- **การพัฒนาภาวะผู้นำและนำการเปลี่ยนแปลง** จำนวน ๒ หลักสูตร
  (Leading and Change)
- **การพัฒนาตามมาตรฐานกฎหมายและทั่วไป** จำนวน ๕ หลักสูตร
  (Regulation, Law and Standard)

ในจำนวนนี้ กทพ. ได้สนับสนุนค่าใช้จ่ายสำหรับการฝึกอบรมหรือการศึกษาภายนอกผ่านโครงการต่างๆ โดยจัดส่งพนักงานทุกระดับไปศึกษา และดูงานหน่วยงานภายนอก กทพ. ที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน ทั้งภาครัฐและเอกชน สถาบันการศึกษา องค์การมหาชน ฯลฯ ซึ่งการจัดส่งพนักงานไปเข้ารับการฝึกอบรมหรือศึกษากับหน่วยงานภายนอกเหล่านี้ สามารถพัฒนาศักยภาพของพนักงานให้มีมุมมองที่กว้างไกล ช่วยให้พนักงานมีทักษะในการทำงานที่ดีขึ้น อีกทั้งยังเป็นการส่งเสริมความก้าวหน้าในอาชีพการงานของพนักงาน โดยในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ กทพ. ได้ให้การสนับสนุนจำนวน ๑๘๓ หลักสูตรใช้งบประมาณทั้งสิ้น ๑,๐๖๘,๗๐๗.๐๐ บาท

สำหรับการฝึกอบรมที่จัดขึ้นโดย กทพ. ในรอบปีงบประมาณ ๒๕๕๕ มีจำนวนชั่วโมงการฝึกอบรมเฉลี่ยของพนักงาน กทพ. ทั้งหมดอยู่ที่ ๓๐.๔๗ ชั่วโมง/คน/ปี ซึ่งถือว่าสูงกว่าเป้าหมายที่วางไว้ที่ ๑๘ ชั่วโมง/คน/ปี โดยการอบรมนี้ กทพ. ได้เน้นหนักไปที่การให้การฝึกอบรมและสัมมนาแก่ผู้บริหาร โดยจะเห็นได้ว่าผู้บริหารระดับ ๗-๘ มีจำนวนชั่วโมงการฝึกอบรมเฉลี่ยสูงถึง ๗๖.๔๕ ชั่วโมง/คน/ปี และผู้บริหารตั้งแต่ระดับ ๘ ขึ้นไป มีจำนวนชั่วโมงการฝึกอบรมเฉลี่ยอยู่ที่ ๗๘.๕๐ ชั่วโมง/คน/ปี



ตารางที่ ๘ : ข้อมูลพนักงานที่ได้รับการฝึกอบรมและรับความรู้

ข้อมูลการฝึกอบรมของพนักงานปีงบประมาณ ๒๕๕๕	(ชั่วโมง/คน/ปี)
จำนวนชั่วโมงฝึกอบรมเฉลี่ยของพนักงาน กทพ. ทั้งหมด	
จำนวนชั่วโมงฝึกอบรมเฉลี่ย	๓๐.๔๗
จำนวนชั่วโมงฝึกอบรมเฉลี่ยจำแนกตามเพศ	
เพศชาย	๒๘.๕๗
เพศหญิง	๓๓.๔๘
จำนวนชั่วโมงฝึกอบรมเฉลี่ยจำแนกตามระดับพนักงาน	
ระดับปฏิบัติการ ๑-๖	๒๗.๖๔
ผู้บริหารระดับ ๗-๘	๗๖.๔๕
ผู้บริหารตั้งแต่ระดับ ๘ ขึ้นไป	๗๘.๕๐

(ข้อมูล ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๕)



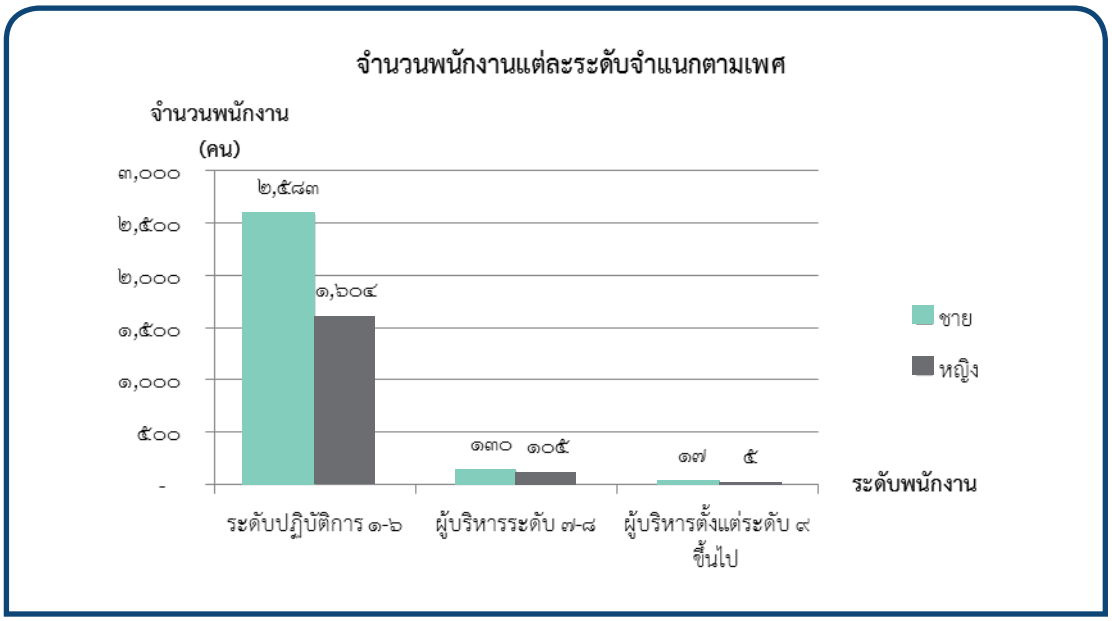




กทพ. ตระหนักดีว่า การดูแลพนักงาน ผ่านการพัฒนาบุคลากรให้มีศักยภาพ เป็นส่วนสำคัญในการผลักดันให้พนักงานในองค์การมีความก้าวหน้าในหน้าที่การงาน เสริมคุณภาพชีวิตที่ดีแก่บุคลากร สร้างความมั่นคงในชีวิตในอนาคต และตอบโจทย์ด้านยุทธศาสตร์องค์การให้เป็นแหล่งสร้างสรรค์องค์ความรู้และนวัตกรรมด้านทางพิเศษ รวมไปถึงการเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลของระบบงาน

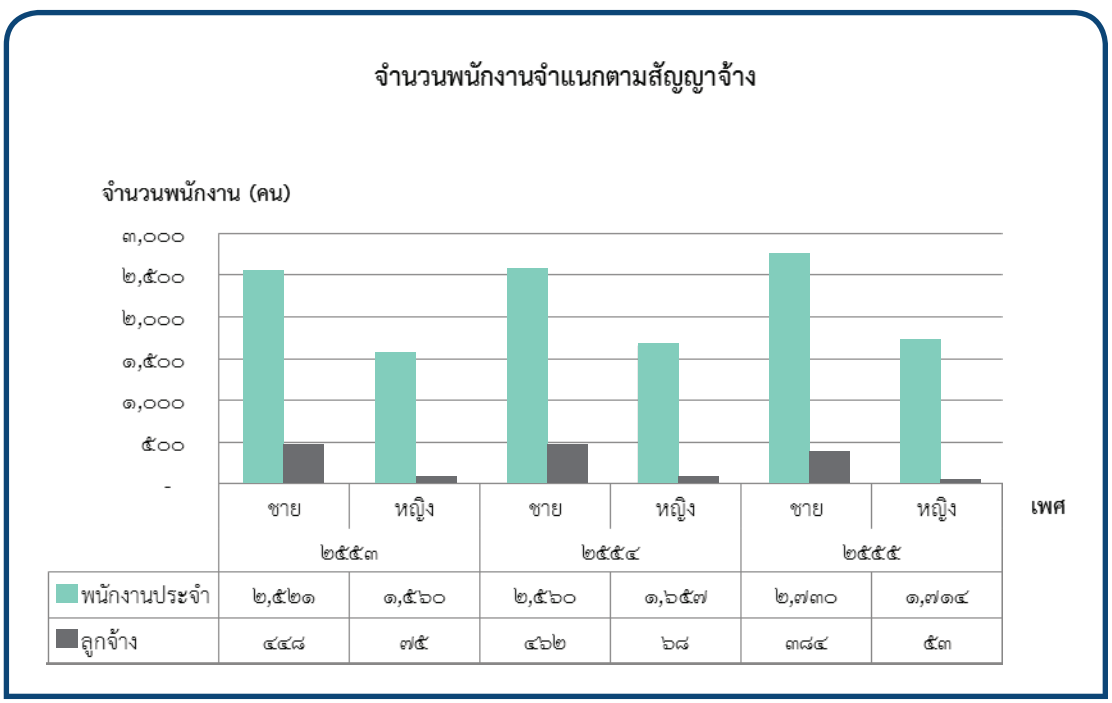
พนักงานของ กทพ. ถือเป็นทรัพยากรบุคคลที่สำคัญในการนำพาองค์การและสังคมไปสู่ความยั่งยืน การจ่ายค่าจ้างอย่างเป็นธรรม การไม่เลือกปฏิบัติทั้งในเรื่องเพศ ศาสนา เชื้อชาติ ฯลฯ การดูแลเอาใจใส่เรื่องความปลอดภัยของพนักงาน รวมทั้งการไม่กีดกันโอกาสต่างๆ เหล่านี้ กทพ. ล้วนให้ความสำคัญและปฏิบัติด้วยความใส่ใจ แสดงให้เห็นถึงความรับผิดชอบที่ กทพ. มีต่อพนักงานตลอดมา

ทั้งนี้ในรอบปีงบประมาณ ๒๕๕๕ ที่ผ่านมา กทพ. มีพนักงาน ๔,๔๔๔ คน และลูกจ้าง ๔๓๗ คน อัตรากำลังรวมทั้งสิ้น ๔,๘๘๑ คน (ข้อมูล ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๕) โดยสามารถแสดงรายละเอียดข้อมูลพนักงานได้ดังนี้



ภาพที่ ๖ : จำนวนพนักงานแต่ละระดับจำแนกตามเพศ

กทพ. มีการจ้างอัตรากำลังทั้งหมดทั้งในรูปแบบของพนักงานประจำและลูกจ้าง โดยพนักงานและลูกจ้างทั้งหมดได้รับการจัดจ้างแบบเต็มเวลา (Full-Time) และสามารถจำแนกตามเพศได้ ดังนี้



ภาพที่ ๗ : จำนวนพนักงานจำแนกตามสัญญาจ้าง

(๑๑๑๑ กมลภูมิ ๐๘ ศูนย์ กม ชลิตผู้)

ตารางที่ ๙ : จำนวนบุคลากรจำแนกตามเกณฑ์ความหลากหลาย

เกณฑ์ความหลากหลาย / บุคลากร (คน)	คณะกรรมการ กทพ.	พนักงานระดับบริหาร (ระดับ ๘ ขึ้นไป)	พนักงานระดับบริหาร (ระดับ ๗-๘)	พนักงานระดับปฏิบัติการ (ระดับ ๑-๖)
• เพศชาย	๑๐	๑๗	๑๓๐	๒,๕๘๓
• เพศหญิง	๑	๕	๑๐๕	๑,๖๐๔
• อายุต่ำกว่า ๓๐ ปี	-	-	-	๓๗๘
• อายุ ๓๐ – ๕๐ ปี	๑	๒	๘๖	๓,๐๐๖
• อายุมากกว่า ๕๐ ปี	๑๐	๒๐	๑๓๘	๔๐๓

(ข้อมูล ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑)

นอกจากนี้ กทพ. ยังคำนึงถึงความสุขของพนักงานในการดำเนินชีวิตเพื่อการสร้างสมดุลชีวิตระหว่างด้านการงานและครอบครัว โดยเปิดโอกาสให้พนักงานและลูกจ้างหญิงทั้งหมดมีสิทธิ์และสามารถใช้สิทธิ์ลางานเพื่อเลี้ยงดูบุตรได้ ในรอบปีงบประมาณ ๒๕๕๕ ที่ผ่านมา มีพนักงานใช้สิทธิ์ทั้งสิ้น ๒ คน ซึ่งทั้งหมดกลับมาทำงานต่อหลังจากสิ้นสุดระยะการลา และเมื่อพ้น ๑ ปีหลังจากที่พนักงานได้ใช้สิทธิ์ดังกล่าวแล้วพบว่าพนักงานยังคงตัดสินใจปฏิบัติงานกับองค์การอยู่ แสดงให้เห็นว่าการดูแลพนักงานของ กทพ. ในเรื่องของการลาเพื่อเลี้ยงดูบุตรอยู่ในระดับที่พนักงานสามารถจัดสรรเวลาระหว่างการทำงานและการให้เวลากับครอบครัวได้

ตารางที่ ๑๐ : จำนวนพนักงานและลูกจ้างหญิงจำแนกตามกรณีของการลาเพื่อเลี้ยงดูบุตร

กรณีของการลาเพื่อเลี้ยงดูบุตร	พนักงานและลูกจ้างหญิง
จำนวนผู้มีสิทธิ์ลางานเพื่อเลี้ยงดูบุตรได้	๑,๗๖๗ คน
จำนวนผู้ที่ได้ใช้สิทธิ์ลางานเพื่อเลี้ยงดูบุตร	๒ คน
จำนวนผู้ที่กลับมาทำงานหลังจากสิ้นสุดระยะการลาหยุดเพื่อเลี้ยงดูบุตร	๒ คน
จำนวนผู้ที่กลับมาทำงานหลังจากสิ้นสุดระยะการลาหยุดเพื่อเลี้ยงดูบุตรและยังทำงานต่อหลังจากนั้นไป ๑ ปี	๑ คน*
อัตรากลับมาทำงานและการคงอยู่ของพนักงานที่กลับมาทำงานหลังจากระยะการลาหยุดสิ้นสุดลงแล้ว	๑๐๐%

(ข้อมูล ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑)

หมายเหตุ *คำนวณจากพนักงานที่ลาเพื่อเลี้ยงดูบุตรปีงบประมาณ ๒๕๕๔ พบว่ามีพนักงานใช้สิทธิ์การลาเพื่อเลี้ยงดูบุตร จำนวน ๒ คน และกลับมาทำงานหลังจากสิ้นสุดระยะการลาและยังทำงานต่อไปหลังจากนั้น ๑ ปี จำนวน ๑ คน



ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน



กทพ. ให้ความสำคัญในเรื่องของความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ซึ่งเป็นความรับผิดชอบต่อสังคมภายในกระบวนการที่ผู้บริหารระดับสูงได้ให้ความใส่ใจเป็นพิเศษ เนื่องจากลักษณะการดำเนินงานของ กทพ. นั้น มีหลายหน่วยงานที่พนักงานและลูกจ้างภายใต้ความรับผิดชอบขององค์การต้องเผชิญกับความเสี่ยงจากการปฏิบัติงาน ทั้งในระดับที่ไม่ร้ายแรงไปจนถึงการประสบอันตรายถึงขั้นหยุดงาน ไม่ว่าจะเป็นในหน่วยงานด้านการจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษ การควบคุมการจราจร การบำรุงรักษา ฯลฯ ซึ่งอุบัติเหตุต่างๆ ที่เกิดขึ้นในรอบปีงบประมาณ ๒๕๕๕ ที่ผ่านมา มีทั้งอุบัติเหตุในขอบข่ายที่ กทพ. สามารถบริหารจัดการ หามาตรการรองรับเพื่อป้องกันเหตุและบรรเทาผลกระทบได้ และขอบข่ายที่อยู่เหนือความควบคุมของ กทพ. คือ อุบัติเหตุยานพาหนะที่เกิดขึ้นจากบุคคลภายนอกเป็นผู้กระทำ

เพื่อหามาตรการด้านความปลอดภัยของพนักงาน กทพ. ได้มีการทบทวนและปรับปรุงแผนงาน ด้านความปลอดภัย สุขอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ อาทิ จัดทำแผนปฏิบัติการในงานความปลอดภัย ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๖ การจัดทำแผนติดตามและประเมินผลการดำเนินงานของคณะกรรมการความปลอดภัยฯ การปรับปรุงแผนป้องกันและระงับอัคคีภัยของอาคารสำนักงานใหญ่จตุจักร โดยรายละเอียดของการประสบอุบัติเหตุหรือเจ็บป่วยจากการปฏิบัติหน้าที่ จำแนกตามเพศ และกรณีต่างๆ ได้ดังนี้

ตารางที่ ๑๑ : ข้อมูลการประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยจากการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานและลูกจ้าง

ข้อมูลการประสบอันตรายจากการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานและลูกจ้าง ปี 2555	จำนวนพนักงานและลูกจ้าง (คน)
จำนวนพนักงานที่ประสบอันตรายจากการปฏิบัติหน้าที่ทั้งหมด	๑๒
จำนวนพนักงานที่ประสบอันตรายจากการปฏิบัติหน้าที่จำแนกตามเพศ	
• เพศชาย	๑๐
• เพศหญิง	๒
จำนวนพนักงานที่ประสบอันตรายจากการปฏิบัติหน้าที่จำแนกตามกรณี	
• บาดเจ็บ และรับการรักษา	๑๒
• เสียชีวิต	-
ค่ารักษาพยาบาล/ค่าทดแทนต่างๆ จำแนกตามกรณี (บาท)	
• บาดเจ็บ และรับการรักษา	๑๓๓,๒๗๓.๖๒
• เสียชีวิต	-

จากข้อมูลการประสบอันตรายของพนักงานและลูกจ้าง กทพ. ภายในรอบปีงบประมาณ ๒๕๕๕ ในจำนวนนี้มี ๖ ราย ที่ประสบอันตรายจากการทำงานที่เกิดจากปัจจัยนอกเหนือการควบคุม ได้แก่ อุบัติเหตุยานพาหนะจากบุคคลภายนอกกระทำ

ข้อมูลการประสบอันตรายข้างต้นไม่นับรวมอุบัติเหตุที่ไม่ร้ายแรง (First-Aid Level) ที่เกิดขึ้น และสามารถคำนวณอัตราการบาดเจ็บ (Injury Rate : IR) อัตราโรคที่เกิดจากการทำงาน (Occupational Diseases Rate : ODR) อัตราวันสูญเสีย (Lost Day Rate : LDR) และอัตราวันขาดงาน (Absentee Rate : AR)[๒] โดยคำนวณเทียบจากจำนวนวันทำงานทั้งหมดในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ (จำนวน ๕๒ สัปดาห์ สัปดาห์ละ ๕ วัน วันละ ๘ ชั่วโมง) และจำแนกตามเพศ ได้ดังนี้

ตารางที่ ๑๒ : ข้อมูลอัตราการประสบอันตราย โรคที่เกิดจากการทำงาน วันสูญเสีย และวันขาดงานของพนักงาน กทพ.

อัตราการบาดเจ็บ (IR)		
• เพศชาย	=	๐.๐๔ คน/๒๐๐,๐๐๐ ชั่วโมงการทำงาน
• เพศหญิง	=	๐.๒๐ คน/๒๐๐,๐๐๐ ชั่วโมงการทำงาน
อัตราโรคที่เกิดจากการทำงาน (ODR)		
• เพศชาย	=	ไม่พบผู้ป่วยที่เป็นโรคที่เกิดจากการทำงาน
• เพศหญิง	=	ไม่พบผู้ป่วยที่เป็นโรคที่เกิดจากการทำงาน
อัตราวันสูญเสีย (LDR)		
• เพศหญิง	=	๑.๑๒ วัน/๒๐๐,๐๐๐ ชั่วโมงการทำงาน
• เพศชาย	=	๒.๐๑ วัน/๒๐๐,๐๐๐ ชั่วโมงการทำงาน
อัตราวันขาดงาน (AR)		
• เพศหญิง	=	ไม่พบผู้ที่ขาดงาน
• เพศชาย	=	ไม่พบผู้ที่ขาดงาน

(อ่านต่อหน้า ๐๔๓ หัวข้อ การดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ๒๕๕๕)

ข้อมูลการประสบอันตรายนี้ได้รับการรายงานผ่านแผนกงานสงเคราะห์ โดยแผนกความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน สังกัดกองการเจ้าหน้าที่ ฝ่ายบริหารทั่วไป จะเป็นผู้รวบรวมและบันทึกไว้เป็นสถิติ นอกเหนือจากนี้ การดูแลครอบคลุมไปถึงลูกจ้างหรือพนักงานของบริษัทคู่สัญญา หรือผู้รับจ้างของ กทพ. ก็ยังเป็นสิ่งที่องค์การต้องสอดส่องและกำกับดูแลให้เกิดอันตรายต่อบุคคลเหล่านั้นน้อยที่สุดเช่นกัน ถึงแม้ว่า กทพ. ยังไม่ได้มีการจดบันทึกข้อมูลการประสบอันตรายของลูกจ้างหรือพนักงานของบริษัทคู่สัญญาหรือผู้รับจ้าง แต่ กทพ. ก็มีแนวปฏิบัติด้านความปลอดภัยด้วยการจัดการประชุมผู้รับจ้างหรือคู่สัญญา ถึงนโยบายความปลอดภัยของ กทพ.

[๒] อัตราวันขาดงาน (Absentee Rate) คำนวณจากวันขาดงาน คือ วันที่พนักงานและลูกจ้างไม่สามารถมาทำงานได้ด้วยเหตุผลทั้งปวง รวมถึงเหตุผลที่ไม่ใช่การบาดเจ็บหรือเจ็บป่วยจากการทำงาน โดยไม่นับการหยุดงานที่ได้รับอนุญาต

รวมทั้งมีการจัดการอบรมเรื่องความปลอดภัยในทุกครั้งที่มีการจัดจ้างคู่สัญญาใหม่ ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ ที่ผ่านมา กทพ. มีการประชุมกับคู่ค้าอย่างน้อย ๓ ครั้งในจำนวน ๓ คู่สัญญา มีกิจกรรมการป้องกันอุบัติเหตุระหว่างการก่อสร้าง โดยได้มีการติดตามการดำเนินงานของผู้รับจ้างในเรื่องความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อมในระหว่างการก่อสร้างโครงการทางพิเศษและงานก่อสร้างต่างๆ พร้อมทั้งตรวจสอบและควบคุมการปฏิบัติงานของผู้รับจ้างอย่างใกล้ชิด เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามข้อกำหนดของสัญญา และประสานงานหน่วยงานเจ้าของพื้นที่ที่เกี่ยวข้องในการจัดการจราจร ดูแลเรื่องสิ่งแวดล้อมขณะดำเนินงานก่อสร้างความปลอดภัย และดำเนินกิจกรรมป้องกันอุบัติภัยโดยกำหนดให้ผู้รับจ้างงานโครงการทางพิเศษให้มีจัดเตรียมแผนเผชิญเหตุ พร้อมทั้งซักซ้อมแผนการเผชิญเหตุอยู่อย่างสม่ำเสมอเพื่อเตรียมพร้อมในกรณีที่เกิดอุบัติภัยที่ไม่สามารถควบคุมได้



การดูแลเรื่องความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสุขอนามัยที่ดีแก่พนักงาน กทพ. ได้จัดให้มีการตรวจสุขภาพพนักงานประจำปี การดูแลลูกจ้าง รวมไปถึงผู้ที่ดำเนินธุรกิจร่วมกับ กทพ. ซึ่งจะสามารถสร้างมาตรฐานการทำงานที่ดี เป็นที่ยอมรับในระดับสากล สามารถสร้างความเชื่อมั่นให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเหล่านี้ว่าจะได้รับการดูแลที่ดีจากองค์การ และทำให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีความต้องการร่วมงานกับองค์การในระยะยาว ดังนั้น การเอาใจใส่เรื่องความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเป็นภาระความรับผิดชอบที่ผู้บริหารของ กทพ. กำชับให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินงานอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพอย่างสม่ำเสมอให้สอดคล้องกับภารกิจและเป้าประสงค์ขององค์การในการเป็นองค์การที่มีคุณค่าแก่สังคมพร้อมๆ กับการดำเนินงานที่เป็นไปตามมาตรฐานและปลอดภัย

ความรับผิดชอบ ต่อการให้บริการทางพิเศษ



ทางพิเศษเป็นการลงทุนระยะยาวในโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ดังนั้นความรับผิดชอบต่อการให้บริการทางพิเศษ ไม่ว่าจะเป็นในระยะก่อนก่อสร้าง ระยะดำเนินโครงการ และการใส่ใจต่อความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทางพิเศษภายหลังการใช้บริการ จึงเป็นส่วนที่ทำให้ กทพ. สามารถร่วมแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมอันเกิดขึ้นจากกระบวนงานหลักขององค์การได้เป็นอย่างดี

การประเมินผลกระทบด้านสุขภาพและความปลอดภัยจากการให้บริการทางพิเศษ

กระบวนงานภายในกิจการและผลิตภัณฑ์ที่เกิดจากการให้บริการของ กทพ. นั้นส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคมโดยตรง เนื่องจากการให้บริการทางพิเศษเป็นงานที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้าง โครงสร้างขนาดใหญ่และระยะทางของแนวสายทางที่พาดผ่านเข้าไปในแต่ละพื้นที่ส่งผลกระทบในวงกว้างต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในอาณาบริเวณดังกล่าว ก่อให้เกิดมลภาวะทางอากาศโดยเฉพาะด้านเสียง ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และฝุ่นละอองจากการก่อสร้างทางพิเศษและการจราจรบนทางพิเศษ รวมไปถึงความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุของแรงงานและอันตรายต่อผู้ที่อาศัยบริเวณโดยรอบการก่อสร้างทางพิเศษ

การประเมินผลกระทบด้านสุขภาพและความปลอดภัยตลอดทั้งกระบวนงานการให้บริการทางพิเศษของ กทพ. จึงเป็นความรับผิดชอบที่องค์การไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ โดยผลกระทบด้านสุขภาพและความปลอดภัยดังกล่าวได้มีการรวบรวมข้อมูล วิเคราะห์ผลกระทบ รวมทั้งเสนอมาตรการป้องกันและลดผลกระทบในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment Report : EIA Report) ทุกครั้งที่มีการก่อสร้างโครงการทางพิเศษของ กทพ. ซึ่งครอบคลุมทั้งในระยะก่อนก่อสร้าง ระหว่างก่อสร้างและระยะดำเนินการ

การพัฒนาโครงการก่อสร้างทางพิเศษอาจส่งผลกระทบด้านสุขภาพ ความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสาธารณสุขของชุมชนและผู้ปฏิบัติงานในโครงการ ดังนั้นในระยะการก่อสร้างจึงได้มีการประเมินความเสี่ยงต่อการเกิดโรคระบบทางเดินหายใจและโรคที่เกี่ยวกับการได้ยิน อันอาจเป็นผลสืบเนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ เช่น การปรับพื้นที่ การขนส่งวัสดุและอุปกรณ์ต่างๆ การขุดเจาะ การก่อสร้าง ฯลฯ ซึ่งเป็นแหล่งกำเนิดฝุ่นละอองและเสียงที่อาจทำให้ผู้ปฏิบัติงานและชุมชนโดยรอบได้รับความเสี่ยงต่อการเกิดโรคระบบทางเดินหายใจและโรคเกี่ยวกับระบบการได้ยินได้ นอกจากนี้ การใช้อุปกรณ์และเครื่องจักรขนาดใหญ่ ในการก่อสร้างอาจเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุหรือการบาดเจ็บระหว่างปฏิบัติงาน ดังนั้นจึงได้มีการประเมินความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การเจ็บป่วย และการบาดเจ็บจากการทำงานหรือเกี่ยวเนื่องจากการทำงานด้วยเช่นกัน

เนื่องจากการก่อสร้างทางพิเศษต้องอาศัยโครงสร้างที่มีขนาดใหญ่และครอบคลุมอาณาบริเวณในวงกว้าง ดังนั้นการพัฒนาโครงการทางพิเศษในแต่ละโครงการจึงต้องการแรงงานจำนวนมาก ซึ่งแรงงานส่วนใหญ่เหล่านี้ได้รับการจัดหามาจากพื้นที่อื่นๆ ส่งผลให้ต้องมีการตั้งที่พักแรงงานในแต่ละโครงการ และต้องคำนึงถึงสถานที่ตั้งของที่พักของแรงงานด้วยเช่นกัน เนื่องจากเป็นประเด็นที่เกี่ยวข้องกับระบบสาธารณสุขและสุขาภิบาลจากที่พักแรงงาน รวมไปถึงต้องมีการประเมินความพอเพียงของทรัพยากรสาธารณสุข อาทิ โรงพยาบาลในบริเวณใกล้เคียง ศูนย์บริการสาธารณสุข ว่าสามารถรองรับความต้องการด้านสาธารณสุขได้หรือไม่ เมื่อมีการย้ายถิ่นฐานของแรงงานเข้ามาอยู่ในบริเวณพื้นที่โครงการ

การบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์ การเจ็บป่วยด้วยโรคระบบทางเดินหายใจและปัญหาทางด้านสุขภาพจิตจากมลภาวะด้านเสียง เป็นความเสี่ยงต่อสุขภาพ ความปลอดภัยและอาชีวอนามัยของชุมชนรอบทางพิเศษ ผู้ใช้บริการทางพิเศษ พนักงานและลูกจ้างของ กทพ. ในระยะที่ได้มีการเปิดให้บริการทางพิเศษแล้ว ดังนั้น การประเมินความเสี่ยงที่เกี่ยวข้อง การมีมาตรการป้องกันความเสี่ยง และการพัฒนาปรับปรุงเพื่อเพิ่มความมั่นใจในด้านความปลอดภัยต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องจึงเป็นการดำเนินงานที่ กทพ. ปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง โดยในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ ได้มีกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานด้านสุขภาพอนามัยและความปลอดภัยจากการให้บริการในหลายกิจกรรม ซึ่งจะกล่าวถึงในหัวข้อถัดไป



ความปลอดภัยของผู้ใช้บริการทางพิเศษ

ผู้ใช้บริการทางพิเศษ คือ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญขององค์การในฐานะที่เป็นผู้บริโภคที่ได้รับประโยชน์จากกิจการของ กทพ. ในการดำเนินกิจการให้เป็นที่ยอมรับของผู้ใช้บริการได้นั้น ความปลอดภัย คุณภาพการให้บริการ ความพึงพอใจของผู้บริโภค ภาพลักษณ์ขององค์การ และการดำเนินงานเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร เป็นเป้าหมายที่สำคัญที่ กทพ. ตระหนักดีว่าเป็นสิ่งที่ผู้ใช้บริการทางพิเศษคาดหวังจากองค์การ



ทางพิเศษเป็นสาธารณูปโภคด้านการคมนาคมที่สำคัญต่อการพัฒนาประเทศในระยะยาว ดังนั้นทุกขั้นตอนของการก่อสร้างทางพิเศษต้องมีความคุ้มค่าในการลงทุนและต้องคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นสำคัญ ตั้งแต่ขั้นตอนการก่อสร้างไปจนถึงการบำรุงรักษาให้ทางพิเศษสามารถใช้ประโยชน์ได้ในระยะยาว โดยโครงสร้างต้องมีคุณภาพ ออกแบบให้ตรงตามมาตรฐาน มีการบำรุงรักษาสายทาง ซ่อมแซมให้พร้อมใช้งานอย่างปลอดภัยอยู่อย่างสม่ำเสมอ ทั้งนี้ กทพ. ได้กำหนดแนวทางการดำเนินงานรับผิดชอบต่อความปลอดภัยของผู้ใช้บริการทางพิเศษให้ตรงตามวัตถุประสงค์ในเชิงยุทธศาสตร์ขององค์การในการเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันและคุณภาพการให้บริการด้านขนส่งของประเทศ ด้วยการจัดให้มีการปรับปรุงและพัฒนาผิวจราจรและส่วนประกอบบนทางพิเศษให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์ปลอดภัยต่อผู้ใช้บริการทางพิเศษตลอดเวลา มีการจัดทำแผนบำรุงรักษาอุปกรณ์ตามมาตรฐานและบำรุงรักษาอุปกรณ์ตามแผนงาน การจัดเตรียมอะไหล่สำรอง เครื่องมือ และอุปกรณ์ให้พร้อมใช้งาน มีกิจกรรมบำรุงรักษาไฟฟ้าบนทางพิเศษ บำรุงรักษายานพาหนะเพื่ออำนวยความสะดวกด้านการบริการ บำรุงรักษาและซ่อมแซมอาคาร สถานที่ และตู้เก็บค่าผ่านทางพิเศษให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ตลอดเวลา โดยทั้งหมดนี้เป็นกิจกรรมที่อยู่ในแนวทาง การดำเนินงานและกลยุทธ์เพื่อการพัฒนาและปรับปรุงด้านกายภาพของทางพิเศษและอุปกรณ์ต่างๆ บนทางพิเศษให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์ปลอดภัยตามมาตรฐาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ กทพ. ได้ติดตั้งอุปกรณ์กันกระแทก (Crash Cushion) ณ จุดเสี่ยง ๑๓ จุด ทั้งแบบ Non-Gating และ Re-Directive ที่สามารถรับแรงชน ยุบตัวได้ และไม่ดีดคืนตัว เพื่อป้องกันอันตรายยานพาหนะที่ขับตามมาด้านหลัง ออกแบบให้รับแรงชนปะทะที่ความเร็ว ๘๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง กันกระแทกได้ร้อยละ ๒๐ ตามมาตรฐาน ASTM (American Society for the Testing of Materials) และ NCHRP (Nation Cooperative Highway Research Program) เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้ทาง ลดความสูญเสียในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงบนทางพิเศษ



นอกจากนี้ การศึกษาวิเคราะห์ทางด้านวิศวกรรมจราจรบนโครงข่ายทางพิเศษ โดยใช้แบบจำลองด้านการจราจรและขนส่ง ยังถือเป็นเครื่องมือที่สำคัญในการประเมินผลกระทบของทางพิเศษที่มีต่อการให้บริการและความปลอดภัยของผู้ใช้บริการทางพิเศษ เพื่อเป็นประโยชน์ในการพัฒนาบริการต่อไปในอนาคต

การกำหนดมาตรฐานของป้ายจราจรและป้ายโฆษณาต่างๆ ที่ติดตั้งบริเวณทางพิเศษยังถือเป็นเรื่องที่สำคัญต่อความปลอดภัยของผู้ใช้บริการทางพิเศษอีกปัจจัยหนึ่ง ป้ายรายงานสภาพการจราจรแบบ Real Time ของ กทพ. ที่เป็นมิตรกับผู้ใช้ทางบริการพิเศษ กล่าวคือ โดยติดตั้งในจุดที่ผู้ขับขี่สังเกตได้อย่างชัดเจน แสงส่องสว่างจากป้ายไม่รบกวนสมาธิในการขับขี่ และติดตั้งในระยะที่ปลอดภัย รวมไปถึงป้ายโฆษณาต่างๆ ในบริเวณทางพิเศษ จะต้องมีขนาดที่เหมาะสม และมีเนื้อหา รูปภาพ หรือข้อความที่ไม่ส่งผลต่อสมาธิในการขับขี่ยานพาหนะของผู้ใช้บริการทางพิเศษ







ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทางพิเศษ

การพัฒนาธุรกิจและบริการ ส่งเสริมการใช้ทรัพยากรให้เต็มประสิทธิภาพ เพื่อเสริมสร้างคุณภาพการให้บริการ แก้ปัญหาจราจร เพิ่มประสิทธิภาพการบำรุงรักษา และควบคุมดูแลเรื่องความปลอดภัย เป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์การดำเนินงานของ กทพ. และเพื่อเป็นการตอบสนองความคาดหวังจากผู้ใช้บริการทางพิเศษ กทพ. จึงได้มีการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทางพิเศษขึ้นเป็นประจำทุกปี โดยในปีที่ผ่านมา กทพ. ได้ดำเนินโครงการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทางพิเศษที่มีต่อการให้บริการและภาพลักษณ์ของ กทพ. ปีงบประมาณ ๒๕๕๕ เพื่อสำรวจความเชื่อมั่นของผู้ใช้บริการที่มีต่อการดำเนินงานของ กทพ. ภาพลักษณ์ของ กทพ. ตามทัศนะของผู้ใช้บริการ ระดับความพึงพอใจต่อการให้บริการและการใช้ไอซีทีสำหรับการบริการของ กทพ. ระดับความพึงพอใจต่อสภาพแวดล้อม และพฤติกรรมและระดับความพึงพอใจที่มีต่อการให้บริการลูกค้าระบบ Easy Pass

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ ผู้ใช้บริการทางพิเศษมีความพึงพอใจอย่างยิ่งต่อการให้บริการโดยรวมของ กทพ. โดยมีค่าเฉลี่ยระดับคะแนน ๔.๒๕ จาก ๕.๐๐ คะแนน หากพิจารณาในรายละเอียดจะพบว่าผู้ใช้บริการทางพิเศษมีความพึงพอใจสูงสุดในด้านการบริการกู้ภัยบนทางพิเศษ (ค่าเฉลี่ย ๔.๕๗/๕.๐๐) รองลงมาคือ ด้านความคล่องตัวของการจราจรบนทางพิเศษ (ค่าเฉลี่ย ๔.๒๖/๕.๐๐) ด้านการจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษด้วยระบบเงินสด (ค่าเฉลี่ย ๔.๒๔/๕.๐๐) ด้านสภาพทางกายภาพ และด้านทิศทางและป้ายสัญญาณ (ค่าเฉลี่ย ๔.๒๒/๕.๐๐) ด้านความปลอดภัยของทางพิเศษ (ค่าเฉลี่ย ๔.๒๑/๕.๐๐) และด้านการให้บริการ Easy Pass (ค่าเฉลี่ย ๔.๐๘/๕.๐๐)

จากผลการสำรวจดังกล่าวพบว่า ปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทางพิเศษ คือ ความคล่องตัวของการจราจรบนทางพิเศษ (ค่าเฉลี่ย ๔.๔๓/๕.๐๐) รองลงมาคือ ด้านความปลอดภัยของทางพิเศษ (ค่าเฉลี่ย ๔.๔๒/๕.๐๐) ป้ายทิศทางและป้ายสัญญาณ (ค่าเฉลี่ย ๔.๓๕/๕.๐๐) ด้านสภาพทางกายภาพของทางพิเศษ (ค่าเฉลี่ย ๔.๓๔/๕.๐๐) และด้านการจัดเก็บค่าผ่านทางด้วยระบบเงินสด (ค่าเฉลี่ย ๔.๓๓/๕.๐๐)

สำหรับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทางพิเศษที่มีต่อการให้บริการด้านอื่นๆ ของ กทพ. และความพึงพอใจของลูกค้าระบบ Easy Pass สามารถประเมินได้ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ ๑๓ : ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทางพิเศษในบริการด้านต่างๆ ของ กทพ.



ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทางพิเศษในบริการด้านต่างๆ ของ กทพ.	ร้อยละของผู้ที่รู้จักและได้ใช้บริการ	ค่าเฉลี่ย*
ความพึงพอใจต่อความชัดเจนของป้ายรายงานสภาพการจราจรแบบ Real Time ของป้ายจราจรอัจฉริยะ	๖๐.๐๐	๓.๕๖
ความพึงพอใจต่อการให้บริการกู้ภัยบนทางพิเศษ	๑๑.๕๐	๔.๕๗
ความพึงพอใจต่อการให้บริการศูนย์ข้อมูลผู้ใช้ทางพิเศษ (EXAT Call Center)	๓๗.๔๐	๔.๔๕
ความพึงพอใจต่อการให้บริการเว็บไซต์ www.exat.co.th	๓๖.๒๐	๔.๑๓
ความพึงพอใจต่อการให้บริการเว็บไซต์ www.thaieasypass.com	๔๐.๕๐	๔.๐๘
ความพึงพอใจต่อการให้บริการศูนย์บริการที่เดียวเบ็ดเสร็จ (One Stop Service Center)	๔๕.๕๐	๔.๐๕
ความพึงพอใจต่อการให้บริการลูกค้าระบบ Easy Pass	๒๐.๑๐	๔.๐๘
ความพึงพอใจต่อการจัดการสภาพแวดล้อมในเขตทางพิเศษในทางพิเศษฉลองรัช	๘๔.๖๐	๔.๔๐
ความพึงพอใจต่อการจัดการสภาพแวดล้อมในเขตทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์ (S๑)	๘๓.๘๐	๔.๓๖

หมายเหตุ *ค่าเฉลี่ยคำนวณจากจำนวนผู้ที่รู้จักและได้ใช้บริการแต่ละชนิดของ กทพ.

อย่างไรก็ตาม ลูกค้าระบบ Easy Pass ส่วนหนึ่งยังมีความกังวลในเรื่องไม้กั้นอัตโนมัติของการใช้บริการในช่องทาง Easy Pass ค่าประกันบัตรที่มีราคาค่อนข้างสูง และช่องทางการจำหน่ายบัตรที่มีน้อยเกินไป ซึ่ง กทพ. ได้นำมาพิจารณาและดำเนินการแก้ไข โดยได้มีการแจกคู่มือการใช้ Easy Pass อย่างถูกต้อง เพื่อลดอุบัติเหตุจากการขับขี่ยานพาหนะผ่านไม้กั้นอย่างผิดวิธี มีการยกเลิกการเก็บค่ามัดจำบัตร ตั้งแต่วันที่ ๑๔ กรกฎาคม ๒๕๕๕ และเพิ่มช่องทางการเติมเงินที่จากเดิมสามารถทำได้ที่อาคารด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ช่องเก็บค่าผ่านทางพิเศษ และศูนย์ One-Stop Service เท่านั้น โดยผู้ใช้บริการสามารถเติมเงินได้ที่ 7-Eleven ชำระผ่านบัตรเครดิตตู้ ATM โทรศัพท์มือถือ และการทำธุรกรรมธนาคารออนไลน์ (Internet Banking)

เพื่อรักษาความพึงพอใจของลูกค้าและพัฒนาศักยภาพในการให้บริการทางพิเศษ กทพ. ได้กำหนดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลรับผิดชอบการดำเนินงานที่มีผลโดยตรงต่อความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ โดยได้ระบุงานดูแลรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมรอบทางพิเศษ งานพัฒนาคุณภาพบริการและความปลอดภัย งานพัฒนาทางพิเศษที่เปิดให้บริการแล้ว และงานบริการจัดการสารสนเทศ เอาไว้ในแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๕ เพื่อให้มั่นใจว่ากิจกรรมต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นเพื่อพัฒนาศักยภาพการดำเนินงานนั้น จะมีผู้รับผิดชอบและมีแผนงานที่เป็นรูปธรรม เพื่อที่จะสามารถติดตามและประเมินผลผลการดำเนินงานได้อย่างชัดเจน







ความรับผิดชอบ และการมีส่วนร่วมพัฒนาชุมชน

นอกจากพนักงานและบุคลากรของ กทพ. จะเป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เป็นกำลังสำคัญในการนำพาองค์การและสังคมไปสู่ความยั่งยืนแล้ว ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญอีกกลุ่มหนึ่งที่ถือได้ว่าส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อการดำเนินงาน และเป็นกลุ่มที่ กทพ. ดูแลเอาใจใส่ คือ ชุมชนรอบเขตทางพิเศษ เนื่องจากการก่อสร้างทางพิเศษในแต่ละเส้นทาง จะต้องผ่านแหล่งชุมชนหลายแห่ง ทั้งในกรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และอีกหลายพื้นที่ทั่วประเทศที่ กทพ. ดำเนินงานอยู่และมีโครงการก่อสร้างในอนาคต

ถึงแม้ว่าการสร้างทางพิเศษสามารถยกระดับชีวิตของประชาชนในสังคมเมือง อำนวยความสะดวกด้านการคมนาคมขนส่งและเสริมหนุนประสิทธิผลทางเศรษฐกิจ แต่การดำเนินงานลักษณะนี้ได้สร้างผลกระทบต่อวิถีชีวิตของประชาชนอีกกลุ่มหนึ่งด้วยเช่นกัน การเวนคืนที่ดินเพื่อการก่อสร้างทางพิเศษและแนวสายทาง ที่พาดผ่าน ตลอดจนสิ่งแวดล้อมโดยรอบบริเวณที่มีการก่อสร้างทางพิเศษที่เปลี่ยนแปลงไป ได้ส่งผลกระทบอันมีนัยสำคัญต่อวิถีชีวิตดั้งเดิมของประชาชนที่อยู่อาศัยในบริเวณดังกล่าว กทพ. ตระหนักดีอยู่เสมอถึงผลจากการขยายทางพิเศษว่าจะทำอย่างไรให้เกิดผลกระทบแง่ลบน้อยที่สุดต่อชุมชน ในขณะเดียวกันสามารถทำให้ชุมชนได้รับประโยชน์สูงสุดจากการเวนคืนที่ดิน ทำอย่างไรให้ชุมชนเหล่านี้เกิดการยอมรับ เข้าใจในการดำเนินงานของ กทพ. และสามารถดำเนินชีวิตต่อไปได้ควบคู่ไปกับการดำเนินงานขององค์การ

เนื่องจากชุมชนในแต่ละพื้นที่มีความแตกต่างกัน ทั้งทางด้านกายภาพ สภาพสังคม ความต้องการ และความคาดหวัง ดังนั้นในทุกโครงการก่อสร้างโครงข่ายทางพิเศษทั้งหมดของ กทพ. จะต้องมีการศึกษาความเหมาะสมในการก่อสร้าง ทั้งทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งในรูปแบบของการชี้แจงรายละเอียดของโครงการให้ประชาชนได้รับทราบ สัมมนาการมีส่วนร่วมของชุมชน และรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ซึ่งการศึกษาความเหมาะสมของโครงการด้านสังคมนี้จะช่วยให้ประชาชนเกิดความเข้าใจในการดำเนินงานของ กทพ. มากขึ้น รวมถึงลดความเสี่ยงจากการต่อต้านของมวลชน อีกทั้งยังเป็นการช่วยให้ประชาชนในบริเวณดังกล่าวสามารถปรับตัวได้ และรับทราบถึงความตั้งใจของ กทพ. ในการร่วมยกระดับคุณภาพชีวิตและเศรษฐกิจของคนไทยควบคู่ไปกับการใส่ใจประชาชนที่อยู่บริเวณโดยรอบ



ในรอบปีงบประมาณ 2555 ที่ผ่านมา กทพ. มีโครงการที่อยู่ในแผนงาน ประกอบด้วยโครงการก่อสร้างทางพิเศษ และโครงการศึกษาความเหมาะสมฯ จำนวนทั้งสิ้น ๖ โครงการ ดังนี้

๑. โครงการก่อสร้างทางเชื่อมต่อทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) กับถนนวงแหวนอุตสาหกรรม
๒. โครงการก่อสร้างทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร
๓. โครงการปรับปรุงทางขึ้น-ลงทางพิเศษเฉลิมมหานครกับถนนทางรถไฟสายเก่า บริเวณทางแยกต่างระดับอาจณรงค์
๔. โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N๑ N๒ N๓ และ East-West Corridor ด้านตะวันออก
๕. โครงการศึกษาความเหมาะสมทางพิเศษสายดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก
๖. โครงการทบทวนการศึกษาความเหมาะสมทางพิเศษสายศรีรัช-ดาวคะนอง



โดยโครงการก่อสร้างทางพิเศษทุกโครงการ ได้ผ่านขั้นตอนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนเป็นที่เรียบร้อยแล้ว สำหรับโครงการที่เหลือจะเป็นโครงการที่อยู่ระหว่างการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมและรับฟังความคิดเห็นของประชาชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับโครงการ

ทั้งนี้ การริเริ่มดำเนินโครงการก่อสร้างทางพิเศษทุกโครงการของ กทพ. ต้องผ่านกระบวนการสำรวจและรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ซึ่งการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนนี้เป็นไปตามกรอบและแนวทางการดำเนินงานอ้างอิงตามรัฐธรรมนูญ พ.ศ.๒๕๕๐ ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ.๒๕๔๘ และแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชน และการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางสังคมในการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ.๒๕๔๘ ซึ่งสามารถจำแนกกลุ่มเป้าหมายในการรับฟังและมีส่วนร่วมจากภาคประชาสังคม โดยพิจารณาจากกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่อาจได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการ ทั้งในระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องระดับต่างๆ ได้ ๗ กลุ่ม ดังนี้

๑. ผู้รับผลกระทบจากโครงการ
๒. หน่วยงานที่รับผิดชอบในการจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
๓. หน่วยงานที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
๔. หน่วยงานราชการในระดับต่างๆ
๕. องค์การเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม องค์กรพัฒนาเอกชน สถาบันการศึกษาภายในท้องถิ่นและในระดับอุดมศึกษา และนักวิชาการอิสระ
๖. สื่อมวลชน
๗. ประชาชนทั่วไป

การศึกษาความเหมาะสมของแต่ละโครงการดังกล่าว ยังหมายรวมไปถึงการเข้าไปมีข้อผูกพันร่วมกับ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย การประเมินผลกระทบ การหามาตรการป้องกันและเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบ การประเมินผลกระทบด้านสังคม ในขณะเดียวกัน ขั้นตอนของการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) และกระบวนการติดตามผล ก็รวมอยู่ในขั้นตอนนี้ด้วยเช่นกัน

ในการศึกษาความเหมาะสมของโครงการแต่ละครั้ง กทพ. ได้จัดกระบวนการรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและกระบวนการเปิดเผยข้อมูลสู่สาธารณชนในหลายรูปแบบขึ้นอยู่กับแต่ละโครงการ ทั้งรูปแบบการจัดสัมมนาทั่วไป ที่เปิดรับฟังความคิดเห็นจากกลุ่มเป้าหมายทุกกลุ่ม การสนทนากลุ่มย่อย/การประชุมกลุ่มขนาดเล็กกับประชาชนในพื้นที่ ผู้นำชุมชน เพื่อรับฟังความคิดเห็น ประเมินความต้องการของประชาชนในชุมชน รับฟังความกังวล ข้อร้องเรียน/ร้องทุกข์ และพิจารณาถึงผลกระทบกับกลุ่มผู้ที่ต้องการ การดูแลเป็นพิเศษ อาจเป็นเยาวชน โรงเรียนที่อยู่ในเขตทางพิเศษ ผู้พิการ หรือคนชรา

นอกจากนั้นแล้ว การประสานงานกับหน่วยงานราชการที่ดูแลรับผิดชอบพื้นที่แนวเขตทางที่พาดผ่าน อาทิ ผู้บริหารของสำนักงานเขต เพื่อประเมินความเหมาะสมของโครงการและความต้องการของประชาชนในพื้นที่นั้นๆ อย่างรอบด้าน ถือเป็นการดำเนินงานที่ กทพ. ต้องดำเนินการและให้ความสำคัญมาโดยตลอด

ผลกระทบทางสังคมจากการดำเนินงานของ กทพ. ที่อยู่ในความสนใจและความกังวลจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในลำดับแรกที่องค์การต้องเผชิญ คือ ผลกระทบที่เกิดขึ้นกับชุมชนท้องถิ่น โดยเฉพาะผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินเพื่อก่อสร้างทางและแนวสายทางพิเศษที่พาดผ่าน ซึ่งเป็นผลกระทบอันมีนัยสำคัญต่อชุมชนท้องถิ่นและเป็นความท้าทายขององค์การที่ต้องเผชิญตั้งแต่ระยะแรกของการดำเนินโครงการ ส่งผลให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกลุ่มนี้ มีทั้งความกังวลในด้านวิถีชีวิตที่เปลี่ยนแปลงไป ความกังวลด้านการชดเชย รวมไปถึงการย้ายถิ่นที่อยู่อาศัย ซึ่ง กทพ. ในฐานะเป็นผู้รับผิดชอบโครงการทางพิเศษต่างๆ ก็มิได้นิ่งนอนใจในการเข้าไปจัดการผลกระทบดังกล่าว เนื่องจากความกังวลเหล่านี้เป็นประเด็นที่ต้องนำมาพิจารณาทุกครั้งที่มีการริเริ่มโครงการทางพิเศษเส้นทางใหม่ และเป็นประเด็นความยั่งยืนที่มีนัยสำคัญอย่างยิ่งต่อองค์การและสังคม และได้มีโครงการป้องกันสาเหตุที่ทำให้เกิดเรื่องร้องเรียน เพื่อให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องได้ร่วมกันศึกษาถึงสาเหตุในทุกๆ ด้านที่จะทำให้เกิดผลกระทบและความเดือดร้อนจนส่งผลให้เกิดการร้องเรียนขึ้น

ภายหลังจากการเริ่มดำเนินโครงการก่อสร้างทางพิเศษ มีความเป็นไปได้ว่าชุมชนรอบเขตทางพิเศษจะได้รับผลกระทบจากมลภาวะทางฝุ่นละออง ควันพิษ มลภาวะทางเสียง และความสั่นสะเทือน ทั้งระหว่างการก่อสร้างและภายหลังการเปิดให้บริการทางพิเศษ ดังนั้น กทพ. จึงมีมาตรการในการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ทั้งฝุ่นละออง ควันพิษ และระดับความดังของเสียงบริเวณรอบเขตทางพิเศษอย่างสม่ำเสมอ โดยในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ ที่ผ่านมา กทพ. ได้ดำเนินโครงการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ อาคารสำนักงาน และบริเวณแนวสายทางพิเศษ โดยการจัดจ้างที่ปรึกษาจากภายนอกเข้ามาดำเนินการตรวจวัด คุณภาพเสียง อากาศ ความสั่นสะเทือนและน้ำดื่มบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษและอาคารสำนักงานของ กทพ. และมีการดำเนินโครงการดูแลสภาพแวดล้อมในระหว่างก่อสร้าง เพื่อศึกษาสาเหตุที่จะทำให้เกิดความเดือดร้อน พร้อมทั้งหาแนวทางและวิธีป้องกันและเร่งดำเนินการแก้ไข และได้ดำเนินการตรวจสอบเสียงอันเกิดจากการจราจรบนทางพิเศษ เพื่อติดตาม ประเมินผล และปรับปรุงคุณภาพของการระแวดระวังมลภาวะทางเสียงที่กระทบต่อชุมชนโดยรอบทางพิเศษ โดยรายละเอียดมาตรการในการบรรเทาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมได้กล่าวไว้ในส่วนของการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมในหัวข้อถัดไป

ชุมชนรอบเขตทางพิเศษและผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของ กทพ. สามารถติดต่อผ่านทางโทรศัพท์ ๑๕๔๓ (EXAT Call Center ๑๕๔๓) และ หัวหน้าพนักงานประจำด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ได้โดยตรง โดยทาง กทพ. ได้มีขั้นตอนการปฏิบัติงานภายในเกี่ยวกับการรับเรื่องร้องเรียน ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยจะยึดหลักมาตรฐาน ISO14001 : 2004 ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม สำหรับข้อร้องเรียนที่มีผลกระทบกับสิ่งแวดล้อม หากข้อมูลครบถ้วน Call Center จะแจ้งตอบผู้ร้องเรียนทันที แต่หากมีข้อมูลไม่ครบถ้วน Call Center จะส่งเรื่องให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องแก้ไขและแจ้งตอบผู้ร้องเรียนภายใน ๓ วันทำการนับจากวันที่ได้รับแจ้งข้อร้องเรียน และ Call Center จะรวบรวมข้อร้องเรียนที่ได้รับในแต่ละเดือนจัดทำเป็นรายงานเสนอผู้บริหารเพื่อทราบ/พิจารณาเป็นประจำทุกเดือน ทั้งข้อร้องเรียนที่แก้ไขปัญหาแล้วเสร็จและยังไม่แล้วเสร็จ



นอกจากนี้ ยังมีกิจกรรมดูแลรักษาความสะอาดบนทางพิเศษและควบคุมปริมาณฝุ่นละอองอันเกิดจากการจราจรบนทางพิเศษรวมทั้งพัฒนาสิ่งแวดล้อมรอบทางพิเศษ เพื่อเป็นการรักษาความสะอาดบนทางพิเศษ ควบคุมปริมาณฝุ่นละอองอันเกิดจากการจราจรบนทางพิเศษเพื่อบรรเทาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับชุมชนรอบเขตทางพิเศษด้วยการดูดฝุ่นช่องทางรถเร็วและช่องทางฉุกเฉินและหมั่นทำความสะอาดป้ายจราจร ท่อระบายน้ำระบบระบายน้ำ และส่วนประกอบอื่นที่เกี่ยวข้องกับทางพิเศษ รวมถึงการปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณโดยรอบเขตทางพิเศษและเพิ่มพื้นที่สีเขียวให้มากขึ้น ซึ่งนอกจากจะทำให้พื้นที่บริเวณรอบทางพิเศษเป็นระเบียบและมีทัศนียภาพที่น่ามองมากยิ่งขึ้นแล้ว ยังเป็นการลดความเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดแหล่งมั่วสุมที่นำไปสู่ปัญหาอาชญากรรมที่มักเกิดขึ้นบริเวณชุมชนรอบเขตทางพิเศษอีกด้วย

กทพ. มีโครงการพัฒนาพื้นที่เขตทางพิเศษเพื่อสาธารณประโยชน์ และป้องกันการบุกรุกพื้นที่ใต้เขตทางพิเศษขึ้น เพื่อเป็นการเสริมหนุนการดำเนินงานด้านการปรับภูมิทัศน์พื้นที่ใต้ทางพิเศษ โดย กทพ. ได้จัดจ้างคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ให้จัดทำแผนแม่บทพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษ ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อวันที่ ๑๗ มกราคม ๒๕๕๕ นอกจากนี้ กทพ. ยังได้ร่วมมือกับหน่วยงานต่างๆ ทั้งภาครัฐและเอกชน ไม่ว่าจะเป็นกระทรวงสาธารณสุขจัดพื้นที่เพื่อสาธารณประโยชน์ในเขตทางพิเศษ เฉลิมมหานครบริเวณถนนสุขุมวิท (เพลินจิต) เพื่อจัดทำโครงการส่งเสริม OTOP และศูนย์ชุมชนสร้างสรรค์ (Creative Community Center) การอนุมัติพื้นที่เพื่อสาธารณประโยชน์ให้บริษัท บางกอกแลนด์ จำกัด (มหาชน) เพื่อขยายถนนเพิ่ม ๑ ช่องจราจรบริเวณปากทางถนนแจ้งวัฒนะถึงวงเวียนอิมแพคเมืองทองธานี การร่วมกิจกรรมกับหมู่บ้าน การทำความสะอาด ขนย้ายและกำจัดสิ่งปฏิกูลบริเวณพื้นที่เขตทางพิเศษ รวมไปถึงการให้หน่วยงานภายนอกอื่นๆ ใช้พื้นที่เพื่อใช้ในทางสาธารณประโยชน์ เป็นต้น นอกจากนั้นแล้ว ยังมีการจัดกิจกรรมอื่นๆ ภายใต้โครงการการดูแลชุมชนรอบเขตทางพิเศษ และโครงการทางด่วนสวนสีเขียวบริเวณรอบเขตทางพิเศษ ซึ่ง กทพ. ได้ดำเนินการมาอย่างต่อเนื่องตลอดปีงบประมาณ ๒๕๕๕





ข้อร้องเรียนด้านมลพิษทางเสียงที่เกิดขึ้น อาจนับได้ว่าเข้าข่ายในทางกฎหมายเป็นกรณีละเมิดสิทธิมนุษยชน ด้วยเหตุที่เสียงจากการจราจรบนทางพิเศษอาจกระทบกับสิทธิในการดำเนินชีวิตอย่างสงบสุขของประชาชน ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ มีการร้องเรียนด้านเสียงเกิดขึ้นจำนวน ๑ ครั้ง ผ่านกระบวนการทางโทรศัพท์หมายเลข ๑๕๔๓ ได้รับการตอบรับและดำเนินการแก้ไขแล้วจำนวน ๑ กรณี และอยู่ระหว่างขั้นตอนการพิจารณาดำเนินการแก้ไขแต่ยังไม่ได้ข้อยุติ ๓ กรณี* อย่างไรก็ตามไม่มีผู้ใดหยิบยกความเสียหาย ที่เกิดขึ้นมาเป็นประเด็นร้องเรียนด้านการละเมิดสิทธิมนุษยชน

กล่าวได้ว่า ผลกระทบจากการให้บริการทางพิเศษที่มีนัยสำคัญต่อชุมชน คือ ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทั้งด้านเสียง ฝุ่นละออง สิ่งปฏิกูล ทัศนียภาพ การใช้ประโยชน์จากพื้นที่บริเวณทางพิเศษ ฯลฯ ดังนั้นการแสดงความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมและต่อชุมชนเป็นการดำเนินงานที่ไม่สามารถแยกออกจากกันได้อย่างชัดเจน ทั้งความใส่ใจต่อชุมชนและการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมต้องดำเนินควบคู่กันไป

การเข้าไปมีส่วนร่วมกับชุมชนในทุกระยะการดำเนินงานของ กทพ. ทั้งก่อนการเริ่มโครงการ ระหว่างการก่อสร้าง และภายหลังเปิดให้บริการทางพิเศษ ถือเป็นสิ่งที่ กทพ. ให้ความสำคัญต่อการสร้างสัมพันธภาพอันดีระหว่างองค์การ ชุมชนและสังคม ที่เข้ามามีส่วนได้ส่วนเสียกับ กทพ. เพื่อสร้างให้เกิดความมั่นคงในการดำเนินงานขององค์การในระยะยาว องค์การสามารถรับทราบปัญหาที่จะเกิดขึ้นพร้อมทั้งหาแนวทางป้องกันและแก้ไขเอาไว้ล่วงหน้า ทั้งในเรื่องความเป็นอยู่ สภาพสังคม และสภาพแวดล้อมโดยรอบ ซึ่งสิ่งนี้เองที่จะทำให้สังคมสามารถดำรงอยู่ได้อย่างยั่งยืน

*กรณีร้องเรียนที่เป็นยอดยกมาจากปีงบประมาณ ๒๕๕๔



การดำเนินงาน ที่รับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม

ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่มีต่อชุมชน ไม่ว่าจะเป็นด้านเสียง ฝุ่นละออง มลภาวะทางอากาศ หรือสภาพแวดล้อมรอบเขตทางพิเศษภายหลังการก่อสร้างเสร็จสิ้น เป็นความกังวลส่วนหนึ่งจากชุมชนรอบเขตทางพิเศษ ดังนั้น กทพ. จึงได้มีแนวทางการดำเนินงานในการจัดการผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมโดยตรง ทั้งในระดับสังคมภายใน สังคมใกล้ และสังคมในวงกว้าง



กทพ. มีหลักการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมโดยได้ดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมายซึ่งถือเป็นกรอบพื้นฐานและเป็นแนวทางความรับผิดชอบด้านสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด พร้อมกันนี้ยังได้ริเริ่มแนวทางการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมอื่นๆ ที่ กทพ. สมัครใจดำเนินการเพื่อประโยชน์สูงสุดต่อสังคม เนื่องจาก กทพ. ตระหนักดีว่าแนวทางการปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมายเพียงอย่างเดียวอาจไม่เพียงพอต่อการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมในสถานการณ์ปัจจุบัน และไม่อาจตอบสนองความต้องการของชุมชนและความเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมได้อย่างรอบด้าน ยิ่งไปกว่านั้น การริเริ่มดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อมให้มีมาตรฐานที่สูงกว่าข้อกำหนดด้านกฎหมายยังเป็นการเสริมหนุนให้ กทพ. เป็นองค์การที่มีระบบการบริหารจัดการและการลงทุนเพื่อเพิ่มมูลค่าองค์การและเสริมสร้างศักยภาพการดำเนินธุรกิจทางพิเศษและเป็นประโยชน์ต่อสังคม ซึ่งตรงกับภารกิจและวิสัยทัศน์หลักขององค์การในการเป็น "ทางเลือกที่คุ้มค่า พัฒนาก้าวไกล ใส่ใจสิ่งแวดล้อม"

เพื่อให้การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมของ กทพ. เด่นชัดยิ่งขึ้น ความริเริ่มในการทำให้ "สังคม กทพ. เป็นสังคมคาร์บอนต่ำ" (Low Carbon Society : LCS) จึงได้ถูกกำหนดขึ้นเป็นวิสัยทัศน์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคม และมีการประกาศนโยบายด้านความรับผิดชอบต่อสังคม เมื่อวันที่ ๔ พฤษภาคม ๒๕๕๕ และให้ถือเป็นความรับผิดชอบของพนักงานทุกคนที่จะทำความเข้าใจ รวมถึงการนำนโยบายไปปฏิบัติอย่างจริงจังในการดำเนินงานในทุกภาคส่วนขององค์การ

นโยบายด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. มีดังนี้

๑. กทพ. จะนำหลักมาตรฐานสากลมาปฏิบัติในการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม เพื่อแก้ไขปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม จากการดำเนินโครงการอย่างจริงจังภายใต้การมีส่วนร่วมของประชาชน

๒. กทพ. จะมุ่งมั่นในการสร้างจิตสำนึกให้ผู้ปฏิบัติงานทุกระดับมีความรับผิดชอบต่อสังคม โดยคำนึงถึงการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

๓. กทพ. จะส่งเสริมการบูรณาการระหว่างหน่วยงานทั้งภายในองค์การและหน่วยงานภายนอก เพื่อให้เกิดการปฏิบัติงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างบูรณาการและบรรลุตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

๔. กทพ. จะเป็นหนึ่งในองค์การที่มีส่วนร่วมในการสนับสนุนกิจกรรมเพื่อสาธารณประโยชน์ในการช่วยเหลือ พัฒนา ยกระดับคุณภาพชีวิตให้กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียขององค์การ

๕. กทพ. จะเปิดเผยข้อมูลการดำเนินโครงการทุกโครงการและผลการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมอย่างครบถ้วน ถูกต้อง

ความริเริ่มในการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

จากการที่ กทพ. ได้จัดทำแผนแม่บทเชิงกลยุทธ์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคม ระยะยาว ๕ ปี สำหรับปีงบประมาณ ๒๕๕๔—๒๕๕๘ (Strategic Corporate Social Responsibility Master Plan) ส่งผลให้ดำเนินงานที่คำนึงถึงผลกระทบด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และสังคมขององค์การนั้นมีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น นโยบายด้านสิ่งแวดล้อมข้างต้นควบคู่กับวิสัยทัศน์การเป็นสังคมคาร์บอนต่ำส่งผลให้ กทพ. มีกิจกรรม แผนงาน และการดำเนินงานที่สำคัญหลายประการ ทั้งในด้านการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ผลกระทบด้านเสียง ฝุ่นละออง ตลอดจนการบริหารจัดการพลังงาน

การลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เพื่อมุ่งสู่การเป็นสังคมคาร์บอนต่ำ

การให้บริการระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ Easy Pass เป็นการดำเนินงานที่สร้างความเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญต่อ กทพ. ทั้งในแง่ของการให้บริการที่รวดเร็ว ลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ และเป็นการเพิ่มความสะดวกสบายให้กับผู้ใช้ทางพิเศษ แล้วยังเป็นความริเริ่มในการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมด้วยเช่นกัน เนื่องจากรถที่ติดอุปกรณ์ระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ Easy Pass จะสามารถผ่านช่องทางเก็บค่าผ่านทางพิเศษได้อย่างรวดเร็ว ลดระยะเวลาการจอดครอบบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษได้ ซึ่งหมายความว่าพลังงานที่ใช้ในการเผาไหม้เชื้อเพลิงจะลดลง ลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง และลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้ในอีกทางหนึ่ง ดังนั้น ระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ Easy Pass จึงนับได้ว่าเป็นผลิตภัณฑ์ที่แสดงให้เห็นถึงการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของ กทพ. และเป็นจุดริเริ่มที่สำคัญในการนำเสนอผลิตภัณฑ์ที่มีส่วนช่วยลดการปลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในอากาศ



ความพยายามในการลดผลกระทบด้านเสียง

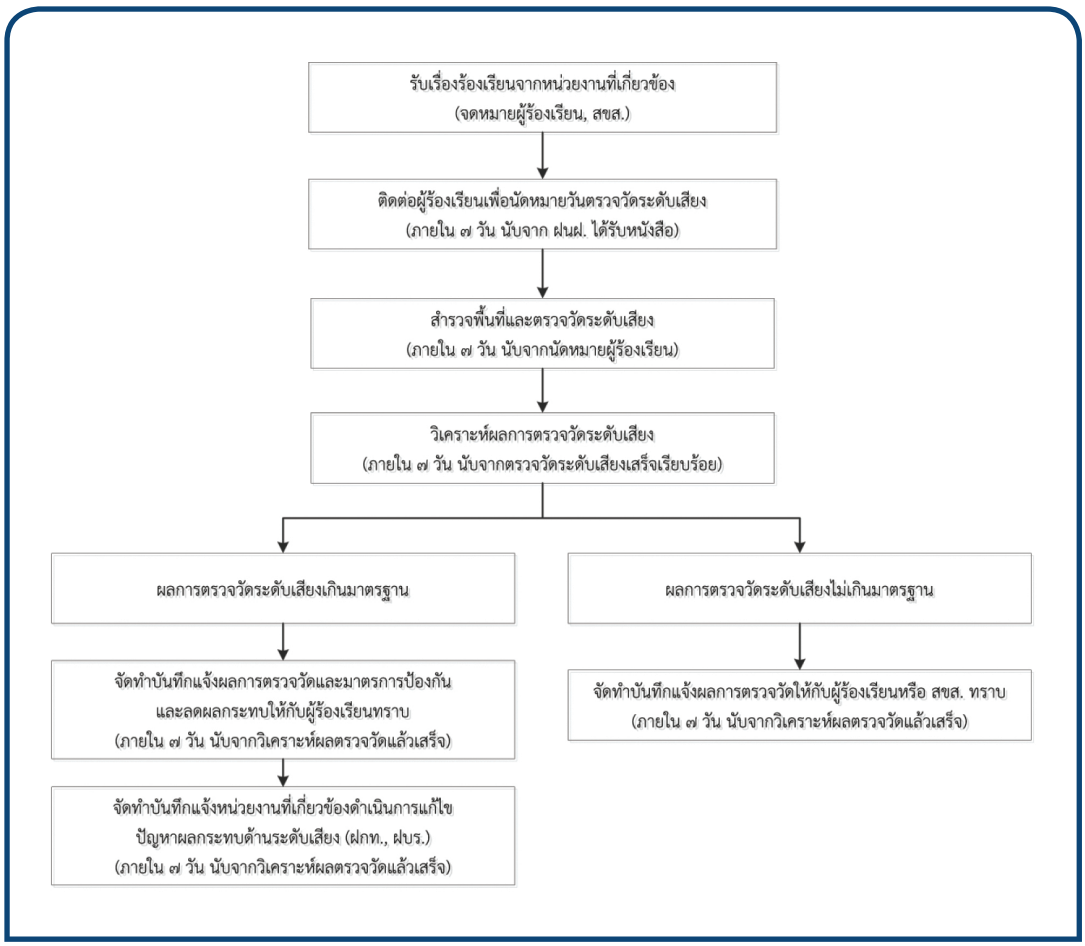
ความริเริ่มในการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมยังรวมไปถึงมาตรการการลดผลกระทบด้านเสียงจากทางพิเศษและการลดฝุ่นละอองในอากาศ เพื่อสุขภาวอนามัยที่ดีของพนักงานและลูกจ้างของ กทพ. และชุมชนที่อาศัยอยู่โดยรอบบริเวณทางพิเศษ โดยในด้านเสียง กทพ. ได้ยึดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไปตามประกาศของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๕ (พ.ศ.๒๕๔๐) ออกตามความพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.๒๕๓๕ เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๑๔ ตอนที่ ๒๗ ง. ลงวันที่ ๓ เมษายน พ.ศ.๒๕๔๐ ที่กำหนดให้ค่าระดับเสียงเฉลี่ย ๒๔ ชั่วโมง (L_{eq24hr}) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เกิน ๗๐ และ ๑๑๕ เดซิเบล(เอ) ตามลำดับ และได้ยึดค่ามาตรฐานตามกฎกระทรวงแรงงาน โดยอาศัยพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.๒๕๔๑ เรื่องกำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับความร้อน แสงสว่าง และเสียง ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๒๓ ตอนที่ ๒๓ ก. ลงวันที่ ๖ มีนาคม พ.ศ.๒๕๔๙ สำหรับการตรวจวัดระดับเสียงในตู้เก็บค่าผ่านทางพิเศษ โดยกำหนดมาตรฐานที่ยอมให้ลูกจ้างได้รับตลอดเวลาในการทำงานแต่ละวันเอาไว้ดังนี้

ตารางที่ ๑๔ : มาตรฐานระดับเสียงที่ยอมให้ลูกจ้างได้รับตลอดการทำงานในแต่ละวัน

ระยะเวลาทำงานที่ได้รับเสียง (ชั่วโมง)	ระดับเสียงเฉลี่ยตลอดเวลาการทำงาน (TWA) ไม่เกิน (เดซิเบลเอ)
๑๒	๘๗
๘	๙๐
๗	๙๑
๖	๙๒
๕	๙๓
๔	๙๔
๓	๙๕
๒	๑๐๐
๑ ๑/๒	๑๐๒
๑	๑๐๕

ในการจัดทำโครงการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษและอาคารสำนักงานของ กทพ. ปีงบประมาณ ๒๕๕๓ ณ สถานีตรวจวัด ๑๑ จุด พบว่ามี ๘ จุดสถานีตรวจวัดที่มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ๒๔ ชั่วโมง (L_{eq24hr}) ตลอดระยะเวลาการตรวจวัดเฉลี่ย ๕ วันต่อเนื่อง เกินมาตรฐาน แต่ในส่วนของค่าระดับเสียงมาตรฐานสูงสุด (L_{max}) และค่าระดับเสียงเฉลี่ยตลอดระยะเวลาทำงาน ๘ ชั่วโมง (L_{eq8hr}) มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานทั้งหมด

สำหรับการลดผลกระทบด้านเสียงที่มีต่อชุมชนรอบเขตทางพิเศษ กทพ. ได้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียง (Noise Barrier) ณ จุดที่ใกล้ชุมชนที่พักอาศัย สถานศึกษา สถานพยาบาล ฯลฯ ที่ได้รับการร้องเรียนและได้ทำการวัดระดับเสียงแล้วพบว่ามีความดังเกินกว่าที่มาตรฐานกำหนด ที่ ๗๐ เดซิเบล(เอ) โดยผู้ที่ได้รับผลกระทบจากเสียงอันเกิดจากการจราจรบนทางพิเศษสามารถร้องเรียนโดยตรงมายัง กทพ. ผ่านทางโทรศัพท์ ๑๕๔๓ (EXAT Call Center 1543) และ หัวหน้าพนักงานประจำด่านฯ โดย กทพ. ได้กำหนดขั้นตอนและหลักเกณฑ์ในการแก้ไขปัญหาดังต่อไปนี้



ภาพที่ ๔ : ขั้นตอนและหลักเกณฑ์ในการแก้ปัญหาด้านเสียง

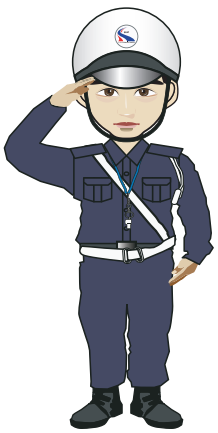
อย่างไรก็ดี เพื่อเป็นการป้องกันอันตรายต่อสุขภาวอนามัยของพนักงานและชุมชนรอบเขตทางพิเศษที่อาจเกิดขึ้นจากเสียงในระยะยาว ไม่ให้สัมผัสเสียงในระดับเกินมาตรฐานที่อาจเกิดขึ้นได้ในอนาคต กทพ. ได้มีมาตรการเฝ้าระวังและลดผลกระทบดังต่อไปนี้

๑. มาตรการป้องกันเสียงระดับทั่วไป
   ๑.๑. รณรงค์ให้ผู้ใช้ทางพิเศษเลือกใช้รถยนต์ที่มีประสิทธิภาพ ไม่ปรับแต่งเครื่องยนต์ และบำรุงรักษาเครื่องยนต์อย่างสม่ำเสมอ
   ๑.๒. ประสานงานตำรวจทางด่วนเพื่อจัดการจราจรให้มีความคล่องตัวเพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษและบริเวณเส้นทางจราจร
   ๑.๓. ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการตรวจวัดระดับเสียงรถยนต์บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษและบริเวณเส้นทางจราจร

๒. มาตรการป้องกันระดับเสียงภายในตู้เก็บค่าผ่านทางพิเศษ

๒.๑. จัดให้มีกิจกรรมการรณรงค์ และสร้างความตระหนักของผู้ใช้บริการ เช่น การไม่เร่งความเร็วของเครื่องยนต์ในการออกตัวบริเวณด่านจ่ายเงินค่าผ่านทางพิเศษ เป็นต้น โดยให้ เห็นถึงประโยชน์ที่ได้รับ คือ ลดระดับเสียงที่ดัง และลดค่าใช้จ่ายที่ต้องสูญเสียไปจากการเร่งเครื่องยนต์นี้ เป็นต้น

๒.๒. จัดให้มีการฝึกอบรมในส่วนของพนักงานเพื่อให้ความรู้ ความเข้าใจ ตลอดจนเกิดความตระหนักถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากการสัมผัสเสียงที่เกินมาตรฐานจากการปฏิบัติงานนี้ รวมทั้งชี้แนะและฝึกปฏิบัติในการป้องกันอันตรายจากระดับเสียงนี้ เช่น วิธีการใส่อุปกรณ์ป้องกันเสียงที่ถูกต้อง เป็นต้น



๒.๓. จัดให้มีการตรวจสอบสมรรถภาพการได้ยินของพนักงานเก็บค่าผ่านทางพิเศษเป็นประจำทุกปี หากพบว่ามีพนักงานคนใดมีแนวโน้มเกิดการเสื่อมสภาพการได้ยิน ควรสับเปลี่ยนให้ไปปฏิบัติงานอยู่ในตู้เก็บเงินที่มีระดับเสียงเบาลงหรือสับเปลี่ยนหน้าที่ไปอยู่ส่วนงานอื่น เป็นต้น

๒.๔. กรณีของพนักงานที่มีหน้าที่ในการปฏิบัติงานบริเวณภายนอกอาคาร ที่ได้รับระดับเสียงจากบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษและศูนย์ควบคุมทางพิเศษ ซึ่งเกินกว่าค่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ ได้มีการวางแผนสำหรับระยะเวลาในการปฏิบัติงานสำหรับพนักงานนั้นๆ เพื่อหลีกเลี่ยงการทำงานภายนอกอาคารติดต่อกันเป็นเวลานาน ซึ่งโดยปกติไม่ควรเกินกว่าวันละ ๘ ชั่วโมง

๒.๕. กำหนดให้มีมาตรการเฝ้าระวัง โดยการตรวจวัดระดับเสียงในตู้เก็บค่าผ่านทางพิเศษและในบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษและศูนย์ควบคุมทางพิเศษเป็นประจำทุกช่วงเวลา ๓ เดือน/๖ เดือน ต่อปี โดยให้เลือกตรวจวัดในตู้ที่มีความเสี่ยงสูง กล่าวคือ เลือกจุดตรวจวัดบริเวณช่องเก็บ ค่าผ่านทางสำหรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ และช่องระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ Easy Pass ซึ่งมีจำนวนรถวิ่งปริมาณมาก เพื่อหาแนวทางการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่เกิดขึ้นจากเสียงต่อพนักงานต่อไป

จากมาตรการเฝ้าระวังและลดผลกระทบด้านเสียงข้างต้น ส่งผลให้ผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ อาคารสำนักงานและบริเวณแนวสายทางพิเศษ ปีงบประมาณ ๒๕๕๕ ไม่พบค่าความดังของเสียงที่เกินมาตรฐานหรือมีแนวโน้มที่จะสูงขึ้นแต่อย่างใด

ความพยายามในการลดผลกระทบด้านฝุ่นละออง

ในส่วนของฝุ่นละอองในอากาศที่เกิดจากการจราจรบนทางพิเศษ กทพ. ได้มีการตรวจวัดคุณภาพอากาศเป็นประจำทุกปี โดยจำแนกการตรวจวัดคุณภาพอากาศเป็น ๒ ประเภท คือ คุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป และคุณภาพอากาศแบบติดตามตัวบุคคล โดยอ้างอิงประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ ๒๔ (พ.ศ.๒๕๔๗) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ ๑๒๑ ตอนพิเศษ ๑๐๔ ง. ลงวันที่ ๒๒ กันยายน พ.ศ.๒๕๔๗ และประกาศคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ เรื่อง ความปลอดภัยในการทำงานเกี่ยวกับสภาวะแวดล้อม (สารเคมี) ประกาศ ณ วันที่ ๑๒ กันยายน พ.ศ.๒๕๓๔ ตามลำดับ

สำหรับมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไปได้ใช้ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน ๑๐ ไมครอน (PM-10) ไม่เกิน ๐.๑๒๐ มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร (มก./ลบ.ม.) เป็นดัชนีชี้วัด และใช้ปริมาณฝุ่นละอองที่สามารถเข้าสู่ระบบหายใจได้ (Respirable Dust : RD) เป็นดัชนีชี้วัดสำหรับคุณภาพอากาศแบบติดตามตัวคนในบริเวณตู้เก็บค่าผ่านทางพิเศษ และใช้ปริมาณฝุ่นละอองรวม (Total Dust : TD) ใช้ปริมาณฝุ่นละอองที่สามารถเข้าสู่ระบบหายใจได้ และตะกั่ว (Pb) ในบริเวณอาคารสำนักงานของ กทพ.

จากการตรวจวัดคุณภาพอากาศในปีงบประมาณ ๒๕๕๓ พบว่า ในประเภทการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป มีสถานีตรวจวัด ๔ จุด จากทั้งหมด ๑๑ จุดที่มีค่าเกินมาตรฐาน ในขณะเดียวกันการตรวจวัดคุณภาพอากาศแบบติดตามตัวบุคคลมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานทั้งหมด

ถึงแม้ว่าคุณภาพอากาศที่เกิดขึ้นในภาพรวมจะอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน แต่เพื่อเป็นการสร้างความเชื่อมั่นให้กับพนักงานและลดความเสี่ยงในการเกิดข้อร้องเรียนจากชุมชนรอบเขตทางพิเศษ กทพ. จึงได้มีมาตรการในการเฝ้าระวัง ป้องกัน และลดปริมาณฝุ่นละอองในอากาศไม่ให้เกินค่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ โดยมีมาตรการดังนี้

๑. มาตรการป้องกันคุณภาพอากาศโดยทั่วไป
   ๑.๑. รณรงค์ให้ผู้ใช้ทางพิเศษเลือกใช้รถยนต์ที่มีประสิทธิภาพในการเผาไหม้เชื้อเพลิง และบำรุงรักษาเครื่องยนต์ตามตารางเวลาอย่างสม่ำเสมอ
   ๑.๒. เพิ่มความถี่ในการทำความสะอาดถนนโดยการดูดฝุ่นบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ
   ๑.๓. ประสานงานกับตำรวจทางด่วนเพื่อจัดการจราจรให้มีความคล่องตัว เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัด บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษและบริเวณเส้นทางจราจร
๒. มาตรการป้องกันคุณภาพอากาศภายในตู้เก็บค่าผ่านทางพิเศษ
   ๒.๑. จัดให้มีกิจกรรมการรณรงค์ และสร้างความตระหนักของผู้ใช้บริการ เช่น การไม่เร่งความเร็วของเครื่องยนต์ในการออกตัวบริเวณด่านจ่ายเงินค่าผ่านทางพิเศษ เป็นต้น
   ๒.๒. จัดให้มีการฝึกอบรมในส่วนของพนักงาน เพื่อให้ความรู้ ความเข้าใจ ตลอดจนเกิดความตระหนักถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากการสัมผัสฝุ่นละอองเป็นเวลานาน อาจเกิดการสะสมถึงแม้จะไม่มีบริเวณใดเกินมาตรฐาน รวมทั้งชี้แนะและฝึกปฏิบัติในการป้องกันอันตราย เช่น วิธีการใส่อุปกรณ์ป้องกัน เป็นต้น
   ๒.๓. จุดตรวจวัดฝุ่นละอองที่สามารถเข้าสู่ระบบทางเดินหายใจได้ ภายในตู้เก็บค่าผ่านทางพิเศษ พบว่า เป็นตู้เก็บค่าผ่านทางพิเศษที่มีพนักงานทำงานตลอด ๓ กะ และเปิดให้บริการตลอด ๒๔ ชั่วโมง ซึ่งในแต่ละด่านมีตู้เก็บค่าผ่านทางหลายตู้ บางตู้อยู่ในช่องที่มีรถผ่านมาก บางตู้อยู่ในช่องเก็บค่าผ่านทางเฉพาะรถบรรทุก และบางตู้อยู่ในช่องบัตรทางพิเศษ Easy Pass ซึ่งการได้รับปริมาณฝุ่นละอองที่สามารถเข้าสู่ระบบทางเดินหายใจได้ไม่เท่ากัน ดังนั้นจึงควรเพิ่มจำนวนจุดตรวจวัด เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาประมวลผล หาแนวทางปรับปรุงแก้ไข เพื่อความปลอดภัยของพนักงานที่ปฏิบัติอยู่ในตู้นั้นๆ ด้วย

หลังจากที่ได้มีการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบด้านเสียงและคุณภาพอากาศที่ได้กำหนดขึ้นเมื่อปี ๒๕๕๓ แล้วพบว่าผลการตรวจวัดที่เกินมาตรฐานมีจำนวนลดลงเรื่อยๆ โดยในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ ไม่มีสถานีตรวจวัดใดมีค่าเกินมาตรฐาน ทั้งการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไปและการตรวจวัดฝุ่นละอองแบบติดตามตัวบุคคล แสดงให้เห็นว่ามาตรการด้านสิ่งแวดล้อมในเรื่องความริเริ่มในการลดปริมาณฝุ่นละอองและมลพิษทางเสียงที่เกิดขึ้นนั้นสามารถเห็นผลได้จริง และได้รับการบริหารดำเนินงานอย่างสม่ำเสมอและมีประสิทธิภาพ

ข้อมูลการใช้พลังงานและนโยบายการอนุรักษ์พลังงาน

ความตื่นตัวด้านการอนุรักษ์และใช้พลังงานอย่างคุ้มค่ากำลังเป็นประเด็นที่ทั่วโลกให้ความสนใจอยู่ในปัจจุบัน หลายๆ ภาคส่วนพยายามมีส่วนร่วมในการลดการใช้พลังงานควบคู่ไปกับการแสวงหาพลังงานทางเลือกใหม่หรือเปลี่ยนมาใช้พลังงานหมุนเวียนให้มากขึ้น เนื่องจากพลังงานในรูปแบบที่ไม่หมุนเวียนที่ใช้กันอย่างแพร่หลายในปัจจุบัน ไม่ว่าจะเป็นก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน ถ่านหิน ฯลฯ ล้วนแล้วแต่ก่อให้เกิดผลกระทบทางตรงต่อสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะในกระบวนการเผาไหม้ที่ปลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ซึ่งเป็น ก๊าซเรือนกระจกที่สำคัญต่อการก่อให้เกิดสภาวะโลกร้อน (Global Warming) ซึ่งกำลังเป็นที่วิตกกังวลอยู่ในปัจจุบัน

การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้บริโภค อาทิ การหันมาลดใช้พลังงานไฟฟ้า อาจเป็นส่วนหนึ่งที่ช่วยลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมดังกล่าว กทพ. จึงได้มีการนำระบบการจัดการพลังงานมาใช้ในหน่วยงาน เพื่อแสดงความรับผิดชอบในการร่วมอนุรักษ์และใช้พลังงานอย่างคุ้มค่า อีกทั้งยังเป็นการลดค่าใช้จ่าย ด้านพลังงาน ลดภาระการนำเข้าพลังงานของประเทศและตอบสนองตามนโยบายของรัฐบาล และ กทพ. ยังมีทิศทางในการลดใช้พลังงานด้านอื่นๆ เช่น พลังงานเชื้อเพลิงที่ใช้ภายในกิจการ ทั้งในกระบวนการซ่อมบำรุงและยานพาหนะเพื่อแสดงจุดยืนในการก้าวเข้าสู่การเป็นสังคมคาร์บอนต่ำและการดำเนินงานที่ใส่ใจสิ่งแวดล้อมตามวิสัยทัศน์ที่ได้กำหนดเอาไว้

การใช้พลังงานไฟฟ้า

กทพ. มีกิจการทางพิเศษที่ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และมีแนวโน้มที่ขยายตัว ไปยังภูมิภาคอื่นในอนาคต การใช้พลังงานไฟฟ้าเพื่อส่องสว่างในแต่ละสายทางและด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษต่างๆ เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทางทั่วพื้นที่ให้บริการ รวมไปถึงการใช้ไฟฟ้าภายในอาคารสำนักงานต่างๆ ย่อมมีการขยายตัวตามการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ





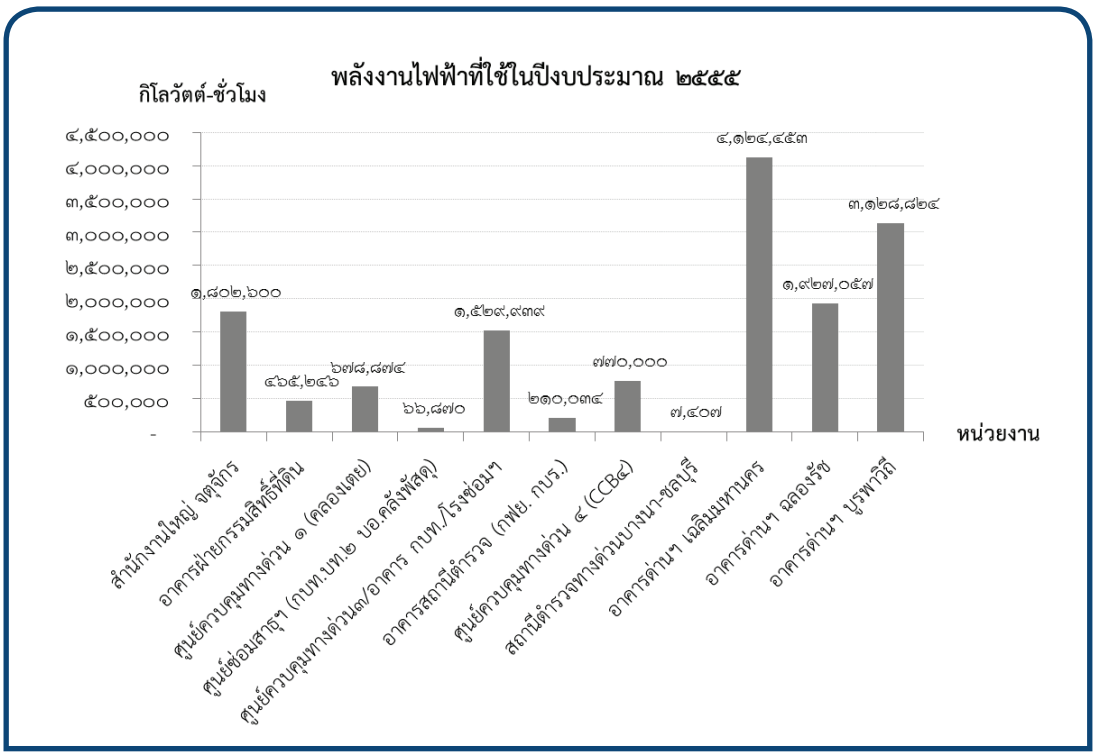
ดังนั้น การหาแนวทางการดำเนินงานด้านการจัดการพลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ จะช่วยรองรับ ความต้องการใช้พลังงานภายในองค์การที่มีแนวโน้มขยายตัวสูงขึ้น กทพ. จึงได้เริ่มดำเนินการ โดยได้มีการแต่งตั้งคณะทำงานด้านการจัดการพลังงานอาคารสำนักงานใหญ่ กทพ. จตุจักร มีผู้ช่วยผู้ว่าการ เป็นประธานคณะทำงาน และผู้บริหารระดับสูงและพนักงานที่เกี่ยวข้องจากหน่วยงานต่างๆ เป็นคณะทำงาน เพื่อแสดงให้เห็นว่าองค์การมีความจริงจังในการร่วมลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และยังได้ประกาศนโยบายการอนุรักษ์พลังงานอาคารสำนักงานใหญ่ กทพ. ปี ๒๕๕๕ ดังนี้

๑. ดำเนินการและพัฒนาระบบการจัดการพลังงานอย่างเหมาะสมโดยกำหนดให้การอนุรักษ์พลังงานเป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินงานของหน่วยงาน สอดคล้องกับกฎหมายและข้อกำหนดอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
๒. ดำเนินการปรับปรุงประสิทธิภาพการใช้ทรัพยากรพลังงานขององค์กรอย่างต่อเนื่องและเหมาะสมกับการทำงาน เทคโนโลยีที่ใช้ และแนวการปฏิบัติงานที่ดี
๓. กำหนดแผนและเป้าหมายอนุรักษ์พลังงานในแต่ละปี และสื่อสารให้พนักงานและลูกจ้างทุกคนเข้าใจและปฏิบัติตามได้อย่างถูกต้อง
๔. การอนุรักษ์พลังงานเป็นหน้าที่ความรับผิดชอบของพนักงานและลูกจ้างทุกคนที่จะให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนด ติดตามตรวจสอบ และแจ้งต่อคณะทำงาน ด้านการจัดการพลังงานอาคารสำนักงานใหญ่ กทพ. จตุจักรตามพระราชบัญญัติการส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน (ฉบับที่ ๒) พ.ศ.๒๕๕๐
๕. สร้างจิตสำนึกให้พนักงานและลูกจ้างตระหนักถึงการอนุรักษ์พลังงานและการใช้พลังงานอย่างประหยัด
๖. ให้การสนับสนุนที่จำเป็นรวมถึงทรัพยากรด้านบุคลากร ด้านงบประมาณ เวลาในการทำงาน การฝึกอบรม และการมีส่วนร่วมในการนำเสนอข้อคิดเห็นเพื่อพัฒนางานด้านพลังงาน
๗. ให้มีการทบทวนและปรับปรุงนโยบาย เป้าหมาย และแผนการดำเนินงานด้านพลังงานทุกปี

กทพ. มีการจัดเก็บข้อมูลการใช้พลังงานไฟฟ้าภายในอาคารสำนักงาน ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ สายทางพิเศษ และพื้นที่เกี่ยวข้องอื่นๆ เพื่อนำมาวิเคราะห์และหาแนวทางในการลดการใช้พลังงานในอนาคต โดยในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ มีการใช้พลังงานไฟฟ้าทั่วทั้งองค์การรวมทั้งสิ้น ๑๔,๗๑๑,๓๐๔ กิโลวัตต์/ชั่วโมง โดยสามารถจำแนกปริมาณการใช้พลังงานในส่วนงานต่างๆ ได้ดังนี้







ภาพที่ ๘ : พลังงานไฟฟ้าทั้งหมดที่ใช้ในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ จำแนกตามหน่วยงานต่างๆ ของ กทพ.

(ข้อมูล ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๕)

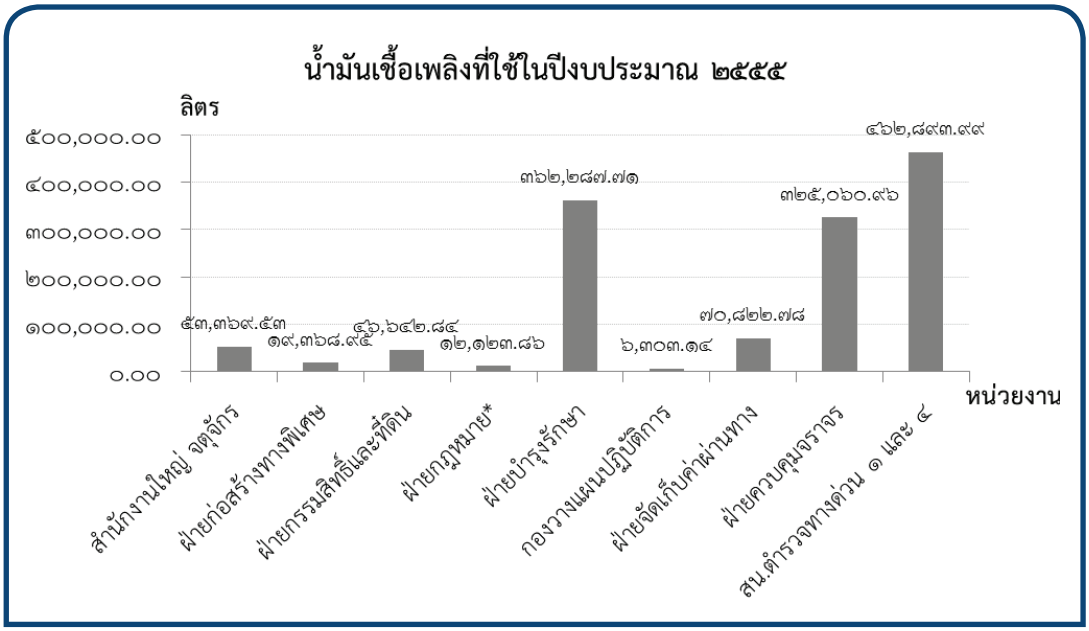


การใช้พลังงานเชื้อเพลิง

การลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิงที่ใช้ในงานที่เกี่ยวกับการซ่อมบำรุงและเครื่องกล รวมทั้งยานพาหนะที่ใช้ภายในกิจการ กทพ. ไม่ว่าจะเป็นการใช้ยานพาหนะเพื่อบริการผู้ใช้ทางและอำนวยความสะดวกด้านการจราจรบนทางพิเศษ หน่วยกู้ภัย หน่วยเคลื่อนที่เร็ว หรือในขั้นตอนการปฏิบัติงานต่างๆ ที่จำเป็นภายในกิจการ เป็นการดำเนินงานที่เสริมหนุนนโยบายการอนุรักษ์พลังงานขององค์การอีกทางหนึ่งนอกเหนือจากการลดการใช้พลังงานไฟฟ้าที่สามารถขยายผลการดำเนินงานด้านการจัดการพลังงานให้ครอบคลุมทั่วทั้งองค์การช่วยลดค่าใช้จ่ายและภาระการนำเข้าพลังงานของประเทศ และลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมได้อย่างมีนัยสำคัญ

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ กทพ. มีการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงทั่วทั้งองค์การทั้งสิ้น ๑,๓๕๘,๘๗๓.๗๗ ลิตร[๙] โดยสามารถจำแนกปริมาณการใช้พลังงานในแต่ละหน่วยงานของ กทพ. ได้ดังที่แสดงในภาพที่ ๑๐

[๙] ไม่มีการจัดเก็บข้อมูลการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงในช่วงเดือนกรกฎาคม-กันยายน ๒๕๕๕ จากฝ่ายกฎหมาย



หมายเหตุ *ไม่มีการจัดเก็บข้อมูลในช่วงเดือนกรกฎาคม-กันยายน ๒๕๕๕

ภาพที่ ๑๐ : น้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ จำแนกตามหน่วยงานต่างๆ ของ กทพ.

จากข้อมูลข้างต้นจะเห็นได้ว่า กทพ. มีความจำเป็นในการใช้พลังงานเชื้อเพลิงในหลายส่วนงาน โดยเฉพาะในสถานีตำรวจทางด่วน ๑ และ ๔ ฝ่ายบำรุงรักษา และฝ่ายควบคุมจราจร ที่มีปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงสูงกว่าหน่วยงานอื่นๆ อย่างชัดเจน

การจดบันทึกและติดตามข้อมูลด้านการใช้พลังงานทั้งพลังงานไฟฟ้าและน้ำมันเชื้อเพลิงในปีที่ผ่านมา สามารถช่วยให้ กทพ. ใช้ข้อมูลนี้ให้เป็นประโยชน์ในการวิเคราะห์และหาแนวทางเพื่อการจัดการพลังงานภายในองค์การ ให้เกิดความคุ้มค่าควบคู่ไปกับการอนุรักษ์พลังงาน ตอบสนองนโยบายการอนุรักษ์พลังงานขององค์การต่อไป

ความริเริ่มในการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทั้งการลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เพื่อมุ่งสู่การเป็นสังคมคาร์บอนต่ำ ความพยายามในการลดผลกระทบด้านเสียงและฝุ่นละออง เพื่อความเป็นอยู่ที่สงบ สะอาด ปลอดมลพิษของชุมชนรอบเขตทางพิเศษ พร้อมสร้างความเชื่อมั่นในความปลอดภัยและสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีในการทำงานให้แก่พนักงาน โดยเฉพาะผู้ที่ปฏิบัติงานในจุดที่มีความเสี่ยงสูงต่อการได้รับมลพิษทางเสียงและมลภาวะทางอากาศ และมีส่วนร่วมแสดงความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมด้านการใช้พลังงานและนโยบายการอนุรักษ์พลังงานไฟฟ้าและเชื้อเพลิง ทั้งหมดนี้คือความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมที่ กทพ. ได้ดำเนินงานมาอย่างต่อเนื่องตลอดปี ๒๕๕๕ ด้วยเล็งเห็นว่าผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมเป็นสิ่งที่ทุกภาคส่วนต้องร่วมมือกันปฏิบัติและริเริ่มจากการดำเนินงานภายในองค์การ เพื่อชีวิตความเป็นอยู่ที่เป็นสุขในสภาพแวดล้อมที่ดีของสังคมภายใน สังคมภายนอก และสังคมในวงกว้าง ตรงตามวิสัยทัศน์ของ กทพ. ที่ว่า **"ทางเลือกที่คุ้มค่า พัฒนาก้าวไกล ใส่ใจสิ่งแวดล้อม"**

มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจและความรับผิดชอบทางการเงิน

ความยั่งยืนทางสังคมไม่อาจเกิดขึ้นอย่างสมบูรณ์ได้หากภาคธุรกิจ รัฐวิสาหกิจ หรือกิจการการค้าต่างๆ ไม่สามารถประกอบกิจการให้มีผลการดำเนินงานด้านการเงินให้เป็นที่ยอมรับจากกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของกิจการ ความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศเป็นตัวชี้วัดทางเศรษฐกิจที่สำคัญตัวหนึ่งที่สะท้อนให้เห็นทิศทางความเคลื่อนไหวในระบบเศรษฐกิจของประเทศ แนวโน้มการจ้างงาน การผลิต การบริโภค ฯลฯ ซึ่งหากกิจการสามารถดำเนินงานโดยมีผลประกอบการที่ดี มีการจ้างงานอย่างต่อเนื่อง ก็จะส่งผลให้ความเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศเป็นไปในทิศทางที่ดี สร้างรายได้ให้กับประชาชนเพื่อการมีชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีและมั่นคง

การสร้างความยั่งยืนให้กับสังคมผ่านการสร้างมูลค่าให้ระบบเศรษฐกิจนั้นสามารถทำได้ทั้งทางตรงและทางอ้อม การเป็นรัฐวิสาหกิจภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคมอย่าง กทพ. มีส่วนอย่างยิ่งในการสร้างรายได้ให้กับรัฐ ควบคู่ไปกับการอำนวยความสะดวกด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศอันนำไปสู่การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศอีกทางหนึ่ง

ลักษณะกิจการของ กทพ. มีส่วนช่วยในการพัฒนาสังคมและต้องดำเนินไปเพื่อสาธารณประโยชน์เป็นหลัก ดังนั้น การสร้างผลกระทบเชิงเศรษฐกิจผ่านการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานจึงอยู่ในรูปแบบของการก่อสร้าง ทางพิเศษและการซ่อมบำรุงสายทางต่างๆ ที่เกิดขึ้นในแต่ละปี ซึ่งในปีงบประมาณที่ผ่านมา กทพ. มีกิจกรรม ที่สร้างมูลค่าเชิงเศรษฐกิจทางอ้อมหลายประการ มีการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มเติม คิดเป็นมูลค่า ๗๑๘,๓๔๖,๘๑๘.๒๔ บาท และได้ซ่อมแซมโครงสร้างต่างๆ คิดเป็นมูลค่า ๑๗,๘๘๐,๘๓๘.๘๘ บาท

ในฐานะที่เป็นรัฐวิสาหกิจที่ภาครัฐมีสัดส่วนการถือครองหุ้นทั้งหมด ๑๐๐% กทพ. ได้รับเงินอุดหนุนจากภาครัฐสำหรับปีงบประมาณ ๒๕๕๕ เป็นจำนวน ๒,๑๕๔,๗๑๔,๔๕๓.๕๘ บาท แบ่งเป็นเงินทุน ๑,๑๓๐,๓๘๑,๒๒๓.๔๖ บาท และรายได้ ๑,๐๒๔,๓๒๓,๒๓๐.๑๒ บาท และได้รับผลประโยชน์อื่นๆ เป็นเงินค่าตอบแทนความชอบในการทำงานจำนวน ๘,๘๓๐,๓๐๐.๐๐ บาท

สำหรับกิจกรรมการช่วยเหลือสังคม โครงการที่องค์การร่วมรับผิดชอบต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อม การดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม ความช่วยเหลือทางการเงินหรือการลงทุนในชุมชนของ กทพ. ที่ได้กล่าวไว้ข้างต้นตลอดทั้งปีที่ผ่านมา สามารถนำมาคำนวณร่วมกับการดำเนินงานด้านอื่นๆ และสรุปเป็นมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นได้ ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ กทพ. สามารถสร้างมูลค่าเชิงเศรษฐกิจสะสมให้กับประเทศถึง ๓,๖๐๑,๖๓๘,๘๗๓.๓๓ บาท ดังตารางแสดงรายละเอียดและมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้น ดังนี้



ตารางที่ ๑๕ : มูลค่ารายละเอียดทางเศรษฐกิจ

รายละเอียดทางเศรษฐกิจ	จำนวน (บาท)
มูลค่าเศรษฐกิจทางตรง (Direct economic value generated)	
รายได้ (Revenues)	๑๐,๘๖๘,๒๓๔,๓๔๖.๗๗
การกระจายมูลค่าทางเศรษฐกิจทางตรง (Direct economic value distributed)	
ต้นทุนการดำเนินงาน (Operating costs)	๓,๒๒๒,๘๖๖,๕๔๘.๘๘
ค่าจ้างและสวัสดิการพนักงาน (Employee wages and benefits)	๒,๑๐๗,๗๒๖,๒๘๔.๒๘
เงินที่ชำระแก่เจ้าของเงินทุน (Payments to providers of capital)	๑,๘๑๒,๐๐๐,๐๐๐.๐๐
เงินที่ชำระแก่รัฐ (Payments to government)	๐.๐๐[๕]
การลงทุนในชุมชน (Community Investment)	๑๒๔,๘๐๒,๖๗๖.๒๖
มูลค่าเชิงเศรษฐกิจสะสม (Economic value retained)	๓,๖๐๑,๖๓๘,๘๗๓.๓๓

การดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. ตลอดปีงบประมาณ ๒๕๕๕ ที่ผ่านมา มีทั้งที่อยู่ในรูปแบบของ CSR-in-Process และ CSR-after-Process ซึ่งเมื่อมีการเปิดเผยข้อมูลโดยอ้างอิงมาตรฐานการรายงานสากล GRI แล้ว ทำให้ทราบว่ามีการดำเนินงานที่องค์การต้องปรับปรุงการดำเนินงาน และติดตามวัดผลอย่างต่อเนื่องในหลายการดำเนินงาน ในขณะที่มีอีกหลายการดำเนินงานที่มีผลการดำเนินงานที่ดี

ไม่ว่าจะเป็นความพยายามในการต่อต้านการทุจริตขององค์การจนได้รับรางวัลดีเยี่ยม จากคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ การดูแลเอาใจใส่พนักงานและลูกจ้างที่ดีผ่านทางสวัสดิการต่างๆ การดูแลด้านอาชีวอนามัย ความปลอดภัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน และการให้ความรู้ผ่านการอบรมอย่างต่อเนื่อง รวมไปถึงการรับฟังความคิดเห็นจากผู้ใช้บริการทางพิเศษและปรับปรุง แก้ไข ปัญหาที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง

ในขณะเดียวกัน กทพ. ไม่ละเลยในการที่จะรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม ในส่วนที่เป็นอาคารสำนักงานและในพื้นที่ที่สายทางพิเศษพาดผ่านควบคู่ไปกับการดูแลเอาใจใส่ชุมชนโดยรอบเขตทางพิเศษ มีการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมทุกปี มีมาตรการและช่องทางในการรับฟังปัญหาและร้องเรียนจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่ชัดเจน และยังมีการสนับสนุนการดำเนินงานในเชิงสาธารณประโยชน์แก่ชุมชน การเป็นจิตอาสาพัฒนาชุมชน ส่งเสริมการอยู่ร่วมกันระหว่างองค์การและชุมชนอย่างมีความสุข การดำเนินงานด้วยความรับผิดชอบต่อสังคมต่างๆ ที่ได้กล่าวมาข้างต้นนี้สะท้อนการดำเนินงานและความพยายามที่สามารถทำให้สังคมภายในและภายนอกของ กทพ. พัฒนาควบคู่กันไปและสามารถดำรงอยู่ได้อย่างยั่งยืน

[๕] ไม่ปรากฏเงินที่ชำระแก่รัฐเนื่องจาก กทพ. เป็นรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม มีสัดส่วนการถือครองหุ้นโดยภาครัฐทั้งหมด ดังนั้น เงินที่ชำระแก่รัฐจึงคำนวณรวมอยู่ในรูปแบบของเงินที่ชำระแก่เจ้าของเงินทุน ที่จะต้องมีการแบ่งสรรจากกำไรเพื่อเป็นเงินนำส่งรัฐเป็นประจำทุกปีงบประมาณ

การมีส่วนร่วมในการดำเนินงาน ด้านความรับผิดชอบต่อสังคม ของคณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

แนวทางการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด แนวทางหนึ่ง คือ การเชื่อมโยงการดำเนินความรับผิดชอบต่อสังคมที่ใช้ศักยภาพและความสามารถขององค์การให้มากที่สุด คณะกรรมการ กทพ. ได้ทำการศึกษาและบูรณาการองค์ความรู้เพื่อแสวงหาจุดแข็ง จุดบกพร่อง ความเสี่ยง และโอกาสขององค์การ สำหรับการดำเนินความรับผิดชอบต่อสังคม ให้มีความสอดคล้องกับวิสัยทัศน์ นโยบาย และพันธกิจการเป็นองค์การแห่งการเรียนรู้อย่างไม่หยุดยั้ง



คณะกรรมการ กทพ. ได้กำหนดนโยบายและทิศทางขององค์การ และให้ความเห็นชอบในยุทธศาสตร์การพัฒนาความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. ตามแผนแม่บทเชิงกลยุทธ์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคม ระยะยาว ๕ ปี(๒๕๕๔-๒๕๕๘) โดย กทพ. จะพัฒนาความรับผิดชอบต่อสังคมให้เกิดการบูรณาการเข้าไปสู่การปฏิบัติงานและทุกการตัดสินใจของ กทพ. ในทุกกระบวนงาน มุ่งเน้นแนวปฏิบัติที่สอดคล้องกับมาตรฐานสากล ทั้งมาตรฐานความรับผิดชอบต่อสังคม ISO26000 และแนวทางการจัดทำรายงานสากล GRI รวมทั้งการดำเนินงานที่ตั้งอยู่บนพื้นฐานของการให้ความสำคัญกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียขององค์การ และการมุ่งลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ตามแนวคิดการมุ่งสู่สังคมคาร์บอนต่ำ



ในรอบปีที่ผ่านมา คณะกรรมการ กทพ. ได้เข้ามีส่วนร่วมในการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม ทั้งที่อยู่ในรูปแบบของ CSR-in-Process และ CSR-after-Process เข้าอบรมสัมมนา เยี่ยมชมงาน และร่วมกิจกรรมเพื่อสังคมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ยิ่งไปกว่านั้น คณะอนุกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งรับผิดชอบหน้าที่ดูแลในงานด้านการกำกับดูแลองค์การควบคู่กับงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม ยังประกอบไปด้วยคณะอนุกรรมการที่เป็นคณะกรรมการ กทพ. ๒ คน คือ นายชาญวิทย์ อมตะมาทุชาติ และนางอุไร ร่มโพธิหยก ดำรงตำแหน่งเป็นประธานอนุกรรมการและอนุกรรมการตามลำดับ

การที่คณะกรรมการ กทพ. ได้เข้ามารับฟังและมีบทบาทในการกำกับดูแลอย่างใกล้ชิด และร่วมรับผิดชอบในงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมโดยตรง ทำให้ กทพ. ขับเคลื่อนการดำเนินงานที่เป็นประโยชน์ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมได้อย่างชัดเจน สามารถชี้นำการดำเนินงานภายในองค์การให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน และมีการบูรณาการทุกส่วนงานทั่วทั้งองค์การได้อย่างมีศักยภาพ หากเกิดอุปสรรคหรือข้อจำกัดในการดำเนินงาน ก็จะสามารถตัดสินใจดำเนินการได้อย่างรวดเร็ว หรือสามารถนำประเด็นดังกล่าวไปทบทวนเพื่อปรับปรุงและกำหนดเป็นนโยบาย ทิศทางการดำเนินงาน และยุทธศาสตร์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคม ที่ทำให้เกิดผลสัมฤทธิ์อันจะตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียให้ดียิ่งขึ้นในอนาคต

ด้วยเหตุที่ กทพ. เป็นรัฐวิสาหกิจที่ดำเนินกิจการด้านการคมนาคมซึ่งเป็นบริการสาธารณูปโภคหลักที่สำคัญต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนและการพัฒนาประเทศ คณะกรรมการ กทพ. ได้ให้ความสำคัญกับการเข้ามีส่วนร่วมในกระบวนงานที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการประชาชนโดยตรง ทั้งการบริการที่เป็นเลิศและความปลอดภัยของผู้ใช้บริการ อย่างสม่ำเสมอ โดยเฉพาะอย่างยิ่งความปลอดภัยในการใช้บริการทางพิเศษ ซึ่งถือเป็นภารกิจที่ กทพ. ต้องมีส่วนร่วมรับผิดชอบ คณะกรรมการ กทพ. ได้ให้ความใส่ใจเป็นพิเศษ ด้วยการลงพื้นที่เยี่ยมชมระบบควบคุมการจราจรเพื่อรับทราบข้อมูลโดยตรงเกี่ยวกับห้องควบคุมการจราจรในทางพิเศษ ศึกษาการทำงานของอุปกรณ์ที่ใช้ในการควบคุมการจราจร อาทิ กล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) การควบคุมป้ายปรับเปลี่ยนช่องจราจร (MS) ป้ายปรับเปลี่ยนข้อความ (VMS) การทำงานของโทรศัพท์ฉุกเฉิน เพื่อใช้ข้อมูลจากการลงพื้นที่จริงมากำหนดเป็นนโยบายที่เกี่ยวกับการพัฒนาสาธารณูปโภค ควบคู่ไปกับการปรับปรุงมาตรฐานและความปลอดภัย



นอกจากนี้ คณะกรรมการ กทพ. ยังได้เข้าตรวจเยี่ยมด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ เพื่อกระชับความสัมพันธ์และสร้างการมีส่วนร่วมระหว่างคณะกรรมการและพนักงาน กทพ. ในการรับทราบสภาพความเป็นอยู่และปัญหาที่เกิดขึ้น เช่น การตรวจเยี่ยมด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษอโศก ๓ เมื่อช่วงต้นเดือนมกราคม ๒๕๕๕ พบว่า มีผู้ใช้บริการทางพิเศษจำนวนมาก รอใช้บริการที่หน้าด่านฯ ร่วมกับการขอใช้บริการห้องน้ำในอาคารด่านฯ ซึ่งไม่เพียงพอต่อความต้องการ คณะกรรมการ กทพ. จึงได้ประมวลข้อมูลที่ได้รับมากำหนดเป็นแนวปฏิบัติที่สนองตอบต่อผู้ใช้บริการและส่วนรวม เป็นต้น

สำหรับการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกลุ่มอื่นๆ เช่น พนักงานชุมชน ผู้ใช้บริการทางพิเศษ ฯลฯ คณะกรรมการ กทพ. ได้เข้ามีส่วนร่วมในหลายกิจกรรมสานสัมพันธ์ อาทิ การให้ความช่วยเหลือประชาชนจากเหตุอุทกภัยครั้งใหญ่ของประเทศเมื่อปลายปี ๒๕๕๔ ที่คณะกรรมการผู้บริหารระดับสูง พนักงานและลูกจ้างของ กทพ. ร่วมกันอาสาช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัยในโครงการ "ทางด่วนรวมใจ ช่วยภัยน้ำท่วม" เชิญชวนผู้ใช้ทางพิเศษและประชาชนทั่วไปบริจาคสิ่งของเครื่องอุปโภคบริโภคต่างๆ ณ อาคารด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษทุกด่าน ทุกสายทาง ตั้งแต่เดือนตุลาคม ๒๕๕๔ มอบให้กับหลายพื้นที่ เช่น จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เมื่อวันที่ ๑๒ ตุลาคม ๒๕๕๔ จังหวัดนนทบุรี เมื่อวันที่ ๒-๓ พฤศจิกายน ๒๕๕๔



ภาพที่ ๑๑ : คณะกรรมการ กทพ. เข้าร่วมให้ความช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัยในโครงการ "ทางด่วนรวมใจ ช่วยภัยน้ำท่วม"



ภาพที่ ๑๒ : คณะกรรมการ กทพ. ตรวจเยี่ยมหน่วยบริการประชาชน เมื่อวันที่ ๒๖ ธันวาคม ๒๕๕๔



นอกจากนี้ คณะกรรมการ กทพ. ได้มีการตรวจเยี่ยมหน่วยบริการประชาชน เพื่อเตรียมความพร้อมในการให้บริการช่วงเทศกาลปีใหม่ เมื่อวันที่ ๒๖ ธันวาคม ๒๕๕๔ การร่วมเปิดจุดพักรถและการฝึกซ้อมกู้ภัยและการให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุร้ายแรงในทางพิเศษ ณ ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษบางแก้ว ๑ ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) เมื่อวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๕๕ เพื่อระแวดระวังความปลอดภัยให้กับผู้ใช้บริการทางพิเศษ การเปิด "ศูนย์ชุมชนสร้างสรรค์" เมื่อวันที่ ๒๑ มกราคม ๒๕๕๕ เพื่อส่งเสริมการใช้พื้นที่ใต้ทางพิเศษเพื่อสาธารณประโยชน์และมีส่วนร่วมกับชุมชน

คณะกรรมการ กทพ. ยังได้ให้ความสำคัญในกิจกรรมการมีส่วนร่วมกับชุมชนและผู้ใช้บริการทางพิเศษที่ได้จัดให้มีขึ้นตลอดทั้งปีอย่างสม่ำเสมอ ด้วยเล็งเห็นว่าการสร้างสัมพันธภาพที่แน่นแฟ้นระหว่างองค์การและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอก จะช่วยส่งเสริมการดำเนินงานของ กทพ. ให้เป็นที่ยอมรับของสังคม และสามารถเกื้อกูลกันได้ในระยะยาว




EXAT
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
เปลี่ยนเพื่อโลก
ACT
NOW



ในด้านการสร้างความเข้าใจต่อการดำเนินความรับผิดชอบต่อสังคมขององค์การ คณะกรรมการ กทพ. ได้เข้าร่วมแลกเปลี่ยนเรียนรู้ผ่านทางโครงการ CSR Day for Directors เมื่อวันที่ ๑๗ กันยายน ๒๕๕๕ ในหัวข้อ "การดำเนินความรับผิดชอบต่อสังคม และการจัดทำรายงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมที่สอดคล้องกับหลักการและแนวปฏิบัติด้านความรับผิดชอบต่อสังคมตาม CSR Guidelines ที่ประมวลจากแนวปฏิบัติและมาตรฐานในระดับสากล" รวมถึงการเข้าร่วมกิจกรรมสัมมนา "EXAT CG DAY" ในหัวข้อ "ธรรมาภิบาลกับความท้าทายและความยั่งยืนขององค์การ" เมื่อวันที่ ๑๘ กันยายน ๒๕๕๕

นอกจากนี้ ในปี ๒๕๕๕ กทพ. ยังได้มีการจัดกิจกรรมอบรมบรรยาย ชี้แจง เยี่ยมชมดูงาน และปฏิบัติงานจริงแก่คณะกรรมการ กทพ. ที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ รวมถึงการอบรมในหลักสูตร "การกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงของรัฐวิสาหกิจและองค์การมหาชน" ของสถาบันพระปกเกล้า และหลักสูตร Audit Committee Program (ACP) ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors : IOD) เป็นต้น

ครรชนีเนื้อหา ตามกรอบการรายงาน GRI

ข้อมูลรายงานความรับผิดชอบต่อสังคมฉบับนี้ได้มีการประเมินระดับของรายงานอยู่ในระดับ C ตามกรอบการรายงาน GRI โดยตัวบ่งชี้การดำเนินงานต่างๆ ได้อ้างอิงจากแนวทางปฏิบัติ GRI G3.1

ข้อมูลองค์กร			บางส่วน	ครบถ้วน	AR หน้า	CSR หน้า	หมายเหตุ
๑	กลยุทธ์และการวิเคราะห์						
	๑.๑	ถ้อยแถลงจากผู้มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดขององค์กร (อาทิ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ประธานกรรมการ หรือตำแหน่งที่เทียบเท่า) ในเรื่องที่เกี่ยวเนื่องกับความยั่งยืนและกลยุทธ์ที่เกี่ยวข้อง		√		๑-๓	
	๑.๒	รายละเอียดที่สำคัญของผลกระทบความเสี่ยงและโอกาส		√	๖๐-๖๑, ๖๔		
๒.	ข้อมูลทั่วไปขององค์กร						
	๒.๑	ชื่อองค์กร		√		หน้าปก	
	๒.๒	ตราสินค้า ผลิตภัณฑ์และ/หรือบริการหลัก		√		หน้าปก	
	๒.๓	โครงสร้างการดำเนินงานขององค์กร หมายรวมถึงฝ่ายงานหลัก บริษัทที่ดำเนินการ บริษัทย่อยหรือสาขา และกิจการร่วมค้า		√		๒๕	
	๒.๔	ที่ตั้งสำนักงานใหญ่		√		๒๓	
	๒.๕	จำนวนและชื่อประเทศที่เป็นฐานการดำเนินงานหลักขององค์กรหรือมีความเกี่ยวเนื่องเฉพาะกับประเด็นความยั่งยืนที่ครอบคลุมในรายงาน		√		๒๑	
	๒.๖	ลักษณะความเป็นเจ้าของและสถานภาพทางกฎหมาย		√		๒๑	
	๒.๗	ตลาดที่ให้บริการ		√		๒๑-๒๓	
	๒.๘	ขนาดขององค์กร (จำนวนพนักงาน จำนวนหน่วยปฏิบัติการ ยอดขายสุทธิ รายได้สุทธิ ทุนจดทะเบียน จำนวนผลิตภัณฑ์และบริการ ฯลฯ) ที่จัดทำรายงาน		√	๑๒๐-๑๒๗	๒๑-๒๓	
	๒.๙	การเปลี่ยนแปลงที่มีนัยสำคัญในเรื่องขนาด โครงสร้างหรือความเป็นเจ้าของในช่วง เวลาของการรายงาน		√			ไม่มีการเปลี่ยนแปลงที่มีนัยสำคัญ
	๒.๑๐	รางวัลที่ได้รับในช่วงเวลาของการรายงาน		√		๓๖	

AR - รายงานประจำปี ๒๕๕๕, CSR - รายงานความรับผิดชอบต่อสังคม

ข้อมูลองค์กร			บางส่วน	ครบถ้วน	AR หน้า	CSR หน้า	หมายเหตุ
๓.	ข้อพิจารณาประกอบตัวรายงาน						
	ข้อมูลทั่วไปของรายงาน						
	๓.๑	ช่วงเวลาของการรายงาน		√		๑๒	
	๓.๒	วันที่ของรายงานฉบับที่แล้ว		√		๑๒	รายงานฉบับแรก
	๓.๓	รอบของการรายงาน		√		๑๒	รายปี
	๓.๔	ช่องทางติดต่อในกรณีที่มีคำถามเกี่ยวกับรายงานหรือเนื้อหาของรายงาน		√		๒๐	
	กรอบและขอบเขตของรายงาน						
	๓.๕	กรรมวิธีกำหนดเนื้อหารายงาน		√		๑๒, ๑๘-๒๐	
	๓.๖	กรอบของรายงาน (อาทิ ประเทศ ฝ่ายงาน สาขา สถานประกอบการเช่า กิจการร่วมค้า ผู้ส่งมอบ) ดูเกณฑ์วิธีการกำหนดกรอบของ GRI เพิ่มเติม		√		๑๒	
	๓.๗	การระบุถึงข้อจำกัดของกรอบหรือขอบเขตรายงาน		√			เริ่มจัดทำรายงานท้ายปีงบประมาณ
	๓.๘	หลักการที่ใช้ในการรายงานสำหรับกิจการร่วมค้า สาขา สถานประกอบการเช่าหน่วยงานภายนอกที่ทำงานให้ และหน่วยงานอื่นของกิจการที่มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถในการเปรียบเทียบระหว่างช่วงเวลา และ/หรือ ระหว่างองค์กร		√			รายงานไม่ครอบคลุมทั้งห่วงโซ่อุปทาน
	๓.๙	เทคนิคการวัดค่าและฐานที่ใช้ในการคำนวณ รวมทั้งข้อสมมติฐานและเทคนิคที่พึงใช้ในการประมาณค่าซึ่งนำไปสู่ตัวชี้วัดและข้อมูลอื่นในรายงาน		√		๕๖-๕๗, ๕๘-๖๐	ค่ามาตรฐานในการตรวจวัดคุณภาพเสียงและอากาศ
	๓.๑๐	คำอธิบายถึงเหตุและผลของการปรับเปลี่ยนข้อมูลจากที่ได้ชี้แจงไว้ในรายงานฉบับก่อนหน้า (อาทิ การควบรวมและเข้าซื้อกิจการ การเปลี่ยนรอบการรายงาน ลักษณะธุรกิจ วิธีการวัดผล)		√			รายงานฉบับแรก
	๓.๑๑	การเปลี่ยนแปลงที่มีนัยสำคัญในกรอบและขอบเขตการรายงานหรือวิธีการวัดผลที่ต่างจากรายงานฉบับที่แล้ว		√			รายงานฉบับแรก

ข้อมูลองค์กร			บางส่วน	ครบถ้วน	AR หน้า	CSR หน้า	หมายเหตุ
	ดัชนีแสดงเนื้อหาตาม GRI						
	๓.๑๒	ตารางระบุหน้าของเนื้อหาในรายงานที่มีการเปิดเผยตามมาตรฐาน		√		๗๒-๘๐	
	การรับประกัน						
	๓.๑๓	นโยบายและข้อปฏิบัติด้านการรับประกันแบบรายงานจากหน่วยงานภายนอก ในกรณีที่ไม่ได้ระบุในรายงานการรับประกันที่แนบมาพร้อมกับรายงานความยั่งยืน ให้อธิบายกรอบและหลักการที่ใช้ของผู้รับประกันภายนอกนั้นๆ รวมทั้งความสัมพันธ์ระหว่างองค์กรที่จัดทำรายงานกับผู้รับประกันภายนอกดังกล่าว		√			ไม่มีการรับประกันแบบรายงานจากหน่วยงานภายนอก
๔.	ธรรมาภิบาล ข้อยึดมั่น และข้อผูกพันร่วม						
	ธรรมาภิบาล						
	๔.๑	โครงสร้างการกำกับดูแลขององค์กร รวมถึงคณะกรรมการที่อยู่ภายใต้ส่วนงานบริหารสูงสุด ที่รับผิดชอบโดยตรง เช่น การวางกลยุทธ์หรือควบคุมดูแลองค์กร		√		๒๔-๒๘	
	๔.๒	ระบุว่าประธานกรรมการผู้มีอำนาจสูงสุดขององค์กรดำรงตำแหน่งผู้บริหารขององค์กรด้วยหรือไม่ (กรณีที่ดำรงตำแหน่ง ให้ระบุเหตุผลของการแต่งตั้งและบทบาทการบริหารงานในองค์กร)		√		๒๓-๒๘	
	๔.๓	สำหรับองค์กรที่มีโครงสร้างคณะกรรมการเดียว ให้ระบุจำนวนและเพศของกรรมการอิสระ และ/หรือมิได้เป็นกรรมการบริหารที่อยู่ในคณะกรรมการสูงสุดขององค์กร		√		๒๔	
	๔.๔	ช่องทางสำหรับผู้ถือหุ้นและพนักงานในการเสนอคำแนะนำ หรือแนวทางการดำเนินงานต่อคณะกรรมการสูงสุดขององค์กร		√		๒๓-๒๘	
	๔.๕	ความสัมพันธ์ระหว่างผลตอบแทน (รวมถึงค่าตอบแทนหลังพ้นตำแหน่ง) ของคณะกรรมการสูงสุด ผู้บริหารอาวุโส และผู้บริหารอื่นๆ กับผลประกอบการขององค์กร (รวมถึงผลการดำเนินงานด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม)		√	๓๕-๓๖		
	๔.๖	กระบวนการที่คณะกรรมการสูงสุดใช้กำกับดูแลเพื่อหลีกเลี่ยงมิให้มีผลประโยชน์ทับซ้อน		√		๒๓, ๓๐-๓๑	
	๔.๗	กระบวนการกำหนดองค์ประกอบ คุณสมบัติและความรู้ความชำนาญของกรรมการในส่วนงานบริหารสูงสุดและคณะกรรมการที่เกี่ยวข้อง โดยคำนึงถึงเพศ และเกณฑ์ความหลากหลายด้านอื่นๆ		√		๒๗	

ข้อมูลองค์กร			บางส่วน	ครบถ้วน	AR หน้า	CSR หน้า	หมายเหตุ
	๔.๘	การจัดทำพันธกิจ หรือค่านิยม จรรยาบรรณ และหลักการที่เกี่ยวเนื่องกับการดำเนินงานด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมขององค์กร รวมทั้งสถานะของการนำไปปฏิบัติ		√		๕-๗	
	๔.๙	ขั้นตอนการดำเนินงานของคณะกรรมการสูงสุดในการกำกับดูแลตามเจตนารมณ์ที่องค์กรระบุไว้ การบริหารผลการดำเนินงานด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม รวมถึงโอกาสและความเสี่ยงที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนการเข้าร่วมเป็นภาคีหรือปฏิบัติตามมาตรฐาน จรรยาบรรณ และหลักการต่างๆ ที่สากลยอมรับ		√		๒๘	
	๔.๑๐	กระบวนการประเมินผลงานการบริหารของคณะกรรมการสูงสุดที่เกี่ยวข้องกับ การดำเนินงานด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม		√		๓๐	
	ข้อยึดมั่นต่อความริเริ่มภายนอกองค์กร						
	๔.๑๑	การอธิบายถึงการนำหลักการหรือแนวทางการระแวดระวังด้านสิ่งแวดล้อม (ตามปฏิญญาริโอ มาตรา 15) มาใช้อ้างอิงในองค์กร		√		๕-๗	แนวคิด Low Carbon Society : LCS
	๔.๑๒	กฎบัตร หลักการ หรือความริเริ่มอื่นๆ ที่จัดทำขึ้นจากภายนอก ในด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม ซึ่งองค์กรเข้าเป็นสมาชิกหรือให้การรับรอง					ไม่รายงาน
	๔.๑๓	การเป็นสมาชิกภาพ ในสมาคม (เช่น สมาคมการค้าหรือสภาอุตสาหกรรม) และ/หรือหน่วยงานที่ให้การสนับสนุน ทั้งในระดับประเทศและระหว่างประเทศ โดยที่องค์กร; มีตำแหน่งในคณะกรรมการบริหาร มีบทบาทในโครงการหรือคณะกรรมการ ให้ความช่วยเหลือด้านเงินทุนนอกเหนือจากค่าบำรุงสมาชิกภาพ หรือเข้าเป็นสมาชิกเพื่อหวังผลเชิงกลยุทธ์					ไม่รายงาน
	ข้อผูกพันร่วมกับผู้มีส่วนได้เสีย						
	๔.๑๔	กลุ่มผู้มีส่วนได้เสียที่องค์กรมีข้อผูกพันร่วม		√		๘-๑๑, ๑๔	
	๔.๑๕	หลักเกณฑ์ในการระบุและคัดเลือกกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียที่จะพัฒนาข้อผูกพันร่วมกับองค์กร		√		๘	AA1000SES

ข้อมูลองค์กร			บางส่วน	ครบถ้วน	AR หน้า	CSR หน้า	หมายเหตุ
	๔.๑๖	แนวการพัฒนาข้อผูกพันร่วมกับผู้มีส่วนได้เสีย รวมทั้งความถี่ในการเข้าร่วม ตามลักษณะ และกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย		√		๑๕-๑๘	
	๔.๑๗	เรื่องและข้อกังวลหลักที่ถูกหยิบยกขึ้นในระหว่างการพัฒนาข้อผูกพันร่วมกับผู้มีส่วนได้เสีย รวมทั้งแนวทางที่องค์กรตอบสนอง ตลอดจนการรายงานการดำเนินงานต่อเรื่องและข้อกังวลหลักเหล่านั้น		√		๘-๑๑, ๔๘, ๕๒-๕๔	การใช้ Easy Pass, ผลกระทบด้านเสียงและฝุ่นละอองต่อชุมชน

การเปิดเผยแนวทางการบริหารจัดการ		AR หน้า	CSR หน้า	หมายเหตุ
DMA EC	การเปิดเผยแนวทางการบริหารจัดการด้านเศรษฐกิจ			
	ผลเชิงเศรษฐกิจ		๖๕-๖๖	
	ผลกระทบทางอ้อมเชิงเศรษฐกิจ		๖๕-๖๖	
DMA EN	การเปิดเผยแนวทางการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อม			
	พลังงาน		๖๑-๖๒	
	ผลิตภัณฑ์และบริการ		๕๖, ๕๘-๖๑	
DMA LA	การเปิดเผยแนวทางการบริหารจัดการด้านการปฏิบัติต่อแรงงานและงานที่มีคุณค่า			
	การจ้างงาน		๓๕-๔๑	
	อาชีวอนามัยและความปลอดภัย		๔๒-๔๔	
	การฝึกอบรมและการให้ความรู้		๓๗-๓๘	
	ความหลากหลายและโอกาสแห่งความเท่าเทียม		๔๑	
DMA HR	การเปิดเผยแนวทางการบริหารจัดการด้านสิทธิมนุษยชน			
	การเยียวยา		๕๔, ๕๘	
DMA SO	การเปิดเผยแนวทางการบริหารจัดการด้านสังคม			
	ชุมชนท้องถิ่น		๕๐-๕๓, ๕๘	
	การทุจริต		๒๘-๓๓	
DMA PR	การเปิดเผยแนวทางการบริหารจัดการด้านความรับผิดชอบในตัวผลิตภัณฑ์			
	สุขภาพและความปลอดภัยของลูกค้า		๔๔-๔๗	
	การแสดงฉลากผลิตภัณฑ์และบริการ		๔๖-๔๗	

ตัวชี้วัดผลการดำเนินงานด้านเศรษฐกิจ			บางส่วน	ครบถ้วน	AR หน้า	CSR หน้า	หมายเหตุ
	ผลเชิงเศรษฐกิจ						
	EC1	มูลค่าทางเศรษฐกิจทางตรง เช่น รายได้ ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน ผลตอบแทนพนักงาน การบริจาคและการลงทุนในชุมชน กำไรสะสม เงินปันผล ดอกเบี้ย และภาษีนำส่งรัฐ		√		๖๕-๖๖	
	EC4	ความช่วยเหลือที่มีนัยทางการเงินที่สำคัญจากภาครัฐ		√		๖๕-๖๖	
	ผลกระทบทางอ้อมเชิงเศรษฐกิจ						
	EC8	การพัฒนาและผลกระทบจากการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานรวมถึงบริการเพื่อประโยชน์สาธารณะในช่องทางที่เป็นทั้งเชิงพาณิชย์ การให้ที่คำนวณเทียบเคียงเป็นจำนวนเงิน หรือการทำงานบริการสังคม		√		๖๖	

ตัวชี้วัดผลการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม			บางส่วน	ครบถ้วน	AR หน้า	CSR หน้า	หมายเหตุ
	พลังงาน						
	EN3	ปริมาณการใช้พลังงานจากแหล่งปฐมภูมิที่ก่อให้เกิดผลกระทบทางตรงต่อสิ่งแวดล้อม		√		๖๓-๖๔	
	EN4	ปริมาณการใช้พลังงานจากแหล่งปฐมภูมิที่ก่อให้เกิดผลกระทบทางอ้อมต่อสิ่งแวดล้อม		√		๖๑-๖๓	
	ผลิตภัณฑ์และบริการ						
	EN26	ความริเริ่มขององค์กรในการบรรเทาผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม และขอบเขตของการบรรเทาผลกระทบอันเกิดจากผลิตภัณฑ์และบริการ	√			๕๖-๖๑	

ตัวชี้วัดผลการดำเนินงานงานด้านการปฏิบัติต่อแรงงานและงานที่มีคุณค่า			บางส่วน	ครบถ้วน	AR หน้า	CSR หน้า	หมายเหตุ
	การจ้างงาน						
	LA1	ยอดแรงงานรวม แยกตามชนิดการจ้าง สัญญาจ้าง และภูมิภาค (จำแนกตามเพศ)	√			๓๘-๔๐	
	LA15	การกลับเข้าทำงานและอัตราการคงอยู่ของบุคลากร หลังการใช้สิทธิ์ลากิจเพื่อเลี้ยงดูบุตร (จำแนกตามเพศ)		√		๔๑	

ตัวชี้วัดผลการดำเนินงานงานด้านการปฏิบัติต่อแรงงานและงานที่มีคุณค่า			บางส่วน	ครบถ้วน	AR หน้า	CSR หน้า	หมายเหตุ
	อาชีวอนามัยและความปลอดภัย						
	LA7	อัตราการบาดเจ็บ โรคจากการทำงาน จำนวนวันสูญเสียและการขาดงาน และจำนวนผู้ที่เสียชีวิตเนื่องจากการปฏิบัติงาน จำแนกตามภูมิภาค และเพศ		√		๔๒-๔๓	ไม่มีการจำแนกอัตราการบาดเจ็บตามพื้นที่ เนื่องจากไม่มีการจำแนกพนักงานประเภทนี้ใน LA1
	LA8	แผนงานที่มีไว้ช่วยเหลือแรงงานและครอบครัว ชุมชน ทั้งการให้ความรู้ การฝึกอบรม การให้คำปรึกษา การป้องกัน และการควบคุมความเสี่ยงต่อโรคร้ายแรงต่างๆ	√			๔๒	
	การฝึกอบรมและการให้ความรู้						
	LA10	จำนวนชั่วโมงเฉลี่ยของการฝึกอบรมต่อคนต่อปี (จำแนกตามเพศ ประเภทพนักงาน)		√		๓๘	
	LA11	โครงการเพื่อการจัดการทักษะและการเรียนรู้ตลอดชีวิต ที่เอื้อต่อการจ้างงานต่อเนื่อง และช่วยเหลือพนักงานในการจัดการเป้าหมายในการทำงาน	√			๓๗	
	ความหลากหลายและโอกาสแห่งความเท่าเทียม						
	LA13	องค์ประกอบของฝ่ายบริหารและสัดส่วนพนักงาน จำแนกตามประเภทพนักงาน โดยแยกตามเพศ ช่วงอายุ กลุ่มคนส่วนน้อย และตามเกณฑ์ความหลากหลายอื่นๆ		√		๔๑	

ตัวชี้วัดผลการดำเนินงานด้านสิทธิมนุษยชน			บางส่วน	ครบถ้วน	AR หน้า	CSR หน้า	หมายเหตุ
	การเยียวยา						
	HR11	จำนวนข้อร้องทุกข์เกี่ยวกับสิทธิมนุษยชนที่ได้รับเรื่อง คำเนินการและแก้ไขให้ลุล่วงผ่านทางกลไกการร้องทุกข์ที่เป็นทางการ		√		๕๘	ข้อร้องทุกข์ด้านเสียงจากชุมชน

AR – รายงานประจำปี ๒๕๕๕, CSR – รายงานความรับผิดชอบต่อสังคม

ตัวชี้วัดผลการดำเนินงานด้านสังคม			บางส่วน	ครบถ้วน	AR หน้า	CSR หน้า	หมายเหตุ
	ชุมชนท้องถิ่น						
	SO1	ร้อยละของการดำเนินงานที่คำนึงถึงชุมชนท้องถิ่นด้วยการปฏิบัติตามข้อผูกพันร่วม การประเมินผลกระทบ และแผนงานการพัฒนา		√		๕๐-๕๔	
	SO9	การดำเนินงานที่มีผลกระทบเชิงลบหรือมีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดผลกระทบเชิงลบอย่างมีนัยสำคัญต่อชุมชน		√		๔๔-๔๕, ๕๐-๕๒	
	SO10	มาตรการที่ใช้ในการดำเนินงานเพื่อป้องกันและบรรเทาผลกระทบเชิงลบหรือผลกระทบเชิงลบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นอย่างมีนัยสำคัญต่อชุมชนท้องถิ่น		√		๕๕, ๕๘-๖๑	
	การทุจริต						
	SO3	ร้อยละของพนักงานที่ได้รับการฝึกอบรมเรื่องนโยบายและวิธีดำเนินการต้านทุจริตขององค์กร		√		๓๖	

ตัวชี้วัดผลการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อผลิตภัณฑ์			บางส่วน	ครบถ้วน	AR หน้า	CSR หน้า	หมายเหตุ
	สุขภาพและความปลอดภัยของลูกค้า						
	PR1	ระยะวงจรชีวิตของผลิตภัณฑ์และบริการที่ได้รับการประเมินผลกระทบด้านสุขภาพและความปลอดภัยเพื่อการปรับปรุง รวมถึงร้อยละของประเภทผลิตภัณฑ์และบริการสำคัญที่ต้องดำเนินการตามขั้นตอนดังกล่าว		√		๔๔-๔๗	
	การแสดงฉลากผลิตภัณฑ์และบริการ						
	PR5	แนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับความพึงพอใจของลูกค้า รวมถึงผลการสำรวจระดับความพอใจของลูกค้า		√		๔๗-๔๘	





ระดับการรายงาน	C	C+	B	B+	A	A+
มาตรฐานการเปิดเผย: การเปิดเผยข้อมูลองค์กร ฉบับ G3.1 (ผลผลิต)	รายงานตามหัวข้อ: 1.1 2.1-2.10 3.1-3.8, 3.10-3.12 4.1-4.4, 4.14-4.15	การรับประกันแบบรายงานจากภายนอก	รายงานตามเกณฑ์ในระดับ C ทั้งหมด รวมหัวข้อ: 1.2, 3.9, 3.13 4.5-4.13, 4.16-4.17	การรับประกันแบบรายงานจากภายนอก	ตามเกณฑ์ที่กำหนดในระดับ B	การรับประกันแบบรายงานจากภายนอก
มาตรฐานการเปิดเผย: การเปิดเผยข้อมูลแนวการบริหารจัดการองค์กร ฉบับ G3.1 (ผลผลิต)	ไม่ต้องรายงาน		การเปิดเผยแนวการบริหารจัดการในแต่ละหมวดตัวชี้วัด		การเปิดเผยแนวการบริหารจัดการในแต่ละหมวดตัวชี้วัด	
มาตรฐานการเปิดเผย: ตัวบ่งชี้การดำเนินงาน ฉบับ G3.1 และส่วนเพิ่มเติมรายสาขา (ผลผลิต)	รายงานข้อมูลครบตามที่ตัวชี้วัดกำหนดอย่างน้อย 10 ตัวชี้วัด ซึ่งต้องมีอย่างน้อย 1 ตัวชี้วัดจากหมวดเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม**		รายงานข้อมูลครบตามที่ตัวชี้วัดกำหนดอย่างน้อย 20 ตัวชี้วัด ซึ่งต้องมีอย่างน้อย 1 ตัวชี้วัดจากหมวดเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม สิทธิมนุษยชน แรงงาน สังคม และความรับผิดชอบต่อผลิตภัณฑ์***		รายงานทุกตัวชี้วัดหลัก และตัวชี้วัดในส่วนเพิ่มเติมรายสาขา* โดยคำนึงถึงความเหมาะสมตามหลักการสารัตถภาพใน ก) การรายงานตามตัวชี้วัดกำหนด หรือ ข) การอธิบายถึงเหตุผลที่ละเว้นการรายงานตามตัวชี้วัดเหล่านั้น	

*ส่วนเพิ่มเติมรายสาขาในฉบับล่าสุด

**ตัวชี้วัดอาจเลือกจากส่วนเพิ่มเติมรายสาขาในฉบับล่าสุด แต่อย่างน้อย 7 ใน 10 ตัวชี้วัด จะต้องนำมาจากแนวทางการรายงานตามกรอบการรายงาน GRI

***ตัวชี้วัดอาจเลือกจากส่วนเพิ่มเติมรายสาขาในฉบับล่าสุด แต่อย่างน้อย 14 ใน 20 ตัวชี้วัด จะต้องนำมาจากแนวทางการรายงานตามกรอบการรายงาน GRI

เอกสารอ้างอิง : GRI G3.1 Guidelines - Application Levels Section pp. 1-2





การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
๒๓๘๐ ถนนพหลโยธิน แขวงเสนานิคม เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ๑๐๙๐๐
โทร. ๐ ๒๕๖๒ ๐๐๔๔, ๐ ๒๕๗๙ ๕๓๘๐-๙, ๐ ๒๙๔๐ ๑๑๙๙ โทรสาร. ๐ ๒๕๖๑ ๒๙๘๔
EXAT Call Center 1543 www.exat.co.th