รายงาน
ความรับผิดชอบต่อสังคม
๒๕๕๖

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย









EXAT
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย







รายงาน
ความรับผิดชอบต่อสังคม
2556
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย





สารบัญ

สารจากประธานกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย 1

สารจากผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย 2

1 วิสัยทัศน์ ภารกิจ และยุทธศาสตร์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย 4

2 ข้อผูกพันร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย 9

3 แนวทางการจัดทำรายงาน 12

4 การดำเนินงานของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย 24

5 โครงสร้างบริหารและการกำกับดูแลกิจการที่ดี 27

6 การดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย 36

สังคม กทพ. "ครอบครัว กทพ. ดูแลกันด้วยหัวใจ" 38

- สวัสดิการและการดูแลพนักงาน 38
- การพัฒนาศักยภาพบุคลากร 44
- อาชีวอนามัย ความปลอดภัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน 46

ทางเลือกที่คุ้มค่า "รับผิดชอบต่อบริการ เดินทางด้วยความปลอดภัย" 49

- บริการที่เป็นเลิศ 52
- นวัตกรรมก้าวไกล 55

พัฒนาก้าวไกล "ร่วมรับผิดชอบพัฒนาชุมชนและเป็นบรรษัทพลเมืองที่ดีของสังคม" 56

- ภาพลักษณ์ใสสะอาด 63

ใส่ใจสิ่งแวดล้อม "มุ่งสู่ Low Carbon Society (LCS)" 65

- นโยบายด้านสิ่งแวดล้อมของ กทพ. 65
- การประเมินผลกระทบตลอดกระบวนการดำเนินงานของ กทพ. 66
- ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและความริเริ่มในการบริหารจัดการ 68
- การบริหารจัดการด้านทรัพยากร 76

7 การมีส่วนร่วมในการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของคณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย 84

8 รางวัลแห่งความภาคภูมิใจ 86

9 ดัชนีเนื้อหาข้อมูลรายงาน 90





สารจากประธานกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นรัฐวิสาหกิจที่ดำเนินธุรกิจด้านการให้บริการทางพิเศษด้วยการสร้างหรือจัดให้มีทางพิเศษ ตลอดจนบำรุงรักษาทางพิเศษและดำเนินงานหรือธุรกิจที่เกี่ยวกับทางพิเศษ เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร เสริมสร้างโครงข่ายการคมนาคม ซึ่งเป็นโครงสร้างพื้นฐานของประเทศให้มีความครอบคลุมและสอดคล้องกับความต้องการเดินทางของประชาชน ให้มีความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัย ภายใต้วิสัยทัศน์ขององค์การที่ว่า **"ทางเลือกที่คุ้มค่า พัฒนาก้าวไกล ใส่ใจสิ่งแวดล้อม"** ควบคู่ไปกับการเป็นองค์การที่รับผิดชอบต่อสังคมตามวิสัยทัศน์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคม คือ **"สังคม กทพ. เป็นสังคมคาร์บอนต่ำ"** หรือ **"Low Carbon Society : LCS"** ที่กำหนดขึ้น เพื่อแสดงเจตจำนงในการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ให้ความสำคัญต่อการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมด้วยการขับเคลื่อนองค์การและสังคมไปสู่การมีสิ่งแวดล้อมที่ดี ลดปริมาณการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจกและลดมลภาวะทางอากาศอื่นๆ ด้วยการจัดทำโครงการและกิจกรรมด้านความรับผิดชอบต่อสังคมมากมาย เช่น **โครงการทางจักรยานในเขตทางพิเศษ** โครงการ **"จักรยานเพื่อเด็กไทยจากใจ กทพ."** และโครงการ **"กล่องวิเศษ ทางพิเศษรักษ์โลก"** ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวเป็นไปตามแนวคิดการเป็นสังคมคาร์บอนต่ำ สนับสนุนจุดยืนขององค์การด้านการมีสิ่งแวดล้อมที่ดี

นอกจากการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ยังสร้างความสัมพันธ์กับชุมชนรอบเขตทางพิเศษ ซึ่งเป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียโดยการให้ความช่วยเหลือด้านการศึกษาแก่โรงเรียนรอบเขตทางพิเศษ การพัฒนาพื้นที่รอบเขตทางพิเศษเพื่อสาธารณประโยชน์และเพื่อการสันทนาการ อาทิ ลานเต้นแอโรบิก ลานกีฬา อีกทั้งดูแลปรับปรุงพื้นที่ที่อยู่ในความรับผิดชอบไม่ให้เป็นแหล่งมั่วสุมยาเสพติด ด้วยเห็นว่า การป้องกันยาเสพติดเป็นอีกประเด็นหนึ่ง ที่สำคัญต่อการพัฒนาประเทศให้ก้าวไกล ซึ่งองค์การควรมีส่วนในการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมในประเด็นนี้ด้วย

กระผมเชื่อมั่นว่า การทางพิเศษแห่งประเทศไทย มีความมุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจด้านการให้บริการทางพิเศษ ควบคู่ไปกับการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมทั้งสังคมใกล้และสังคมไกล ทั้งนี้เพื่อให้เกิดการยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มและทุกภาคส่วน และหวังเป็นอย่างยิ่งว่าความมุ่งมั่นนี้จะส่งผลให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นองค์การที่เติบโตอย่างยั่งยืนควบคู่กับสังคมไทยต่อไป

พลอากาศเอก

(สุเมธ โพธิ์มณี)

ประธานกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



สารจากผู้ว่าการ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

การแก้ไขปัญหาจราจรด้วยการก่อสร้างและบริหารกิจการทางพิเศษ ถือเป็นภารกิจหลักของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย หรือ กทพ. ในฐานะที่เป็นรัฐวิสาหกิจ ในสังกัดของกระทรวงคมนาคม ด้วยตระหนักถึงความสำคัญของการให้บริการที่สะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ กทพ. ได้มีการนำมาตรฐานระดับสากลต่างๆ มาบูรณาการให้สอดรับกับการดำเนินงานขององค์การ เพื่อพัฒนาและยกระดับคุณภาพการบริการและโครงข่ายทางพิเศษให้สนองตอบต่อภารกิจในการแก้ไขปัญหาจราจรได้อย่างต่อเนื่อง ควบคู่ไปกับการคำนึงถึงผลกระทบด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และสังคมในภาพรวม

ในปี 2558 จะเป็นปีที่มีความเปลี่ยนแปลงอันมีนัยสำคัญสำหรับ กทพ. อันเป็นผลสืบเนื่องมาจากการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) กทพ. ได้มีการวางแผนรองรับการขยายตัว ทั้งการขยายทางพิเศษและจุดเชื่อมต่อที่มีอยู่เดิมและสร้างเส้นทางพิเศษใหม่ๆ โดยจะไม่จำกัดการดำเนินงานอยู่เพียงกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเท่านั้น แต่ได้เตรียมพร้อมรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและสังคมจากทั่วทุกภูมิภาค เช่น การริเริ่มโครงการก่อสร้างทางพิเศษอุดรรัถยา – พระนครศรีอยุธยา โครงการก่อสร้างทางพิเศษบูรพาวิถี – พัทยา จ.ชลบุรี และโครงการก่อสร้างทางพิเศษกะทู้ – ป่าตอง จ.ภูเก็ต และในอนาคตอาจรวมไปถึงการคมนาคมที่เชื่อมต่อกับประเทศใกล้เคียงภายใต้แนวคิด "สะดวก รวดเร็ว มีศักยภาพ" โดยมีวิสัยทัศน์ที่หวังจะให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคมและเป็นสี่แยกใหญ่แห่งการเดินทางในอาเซียน

แน่นอนว่า การขยายการให้บริการทางพิเศษที่ครอบคลุมพื้นที่ให้บริการที่มีมากขึ้นย่อมหมายถึงขอบเขตความรับผิดชอบและผลกระทบที่กว้างขึ้นเช่นกัน กทพ. จึงได้เตรียมความพร้อมในการวางกลยุทธ์ด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนและมีการประกาศนโยบายด้านความรับผิดชอบต่อสังคม (Corporate Social Responsibility : CSR) มาตั้งแต่ปีงบประมาณ 2555 โดยได้ยึดถือเป็นแนวปฏิบัติดำเนินงานมาอย่างต่อเนื่อง พร้อมทั้งมีการจัดตั้งหน่วยงานที่รับผิดชอบงานด้าน CSR เพื่ออำนวยการและผลักดันให้เกิดการดำเนินงานรวมทั้งการติดตามผลให้เป็นรูปธรรมยิ่งขึ้นโดยเฉพาะ









การขับเคลื่อนกิจกรรมเพื่อสังคม (CSR-after-Process) เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมระหว่างองค์การ พนักงาน ผู้บริหาร ผู้ใช้บริการทางพิเศษ และชุมชนรอบเขตทางพิเศษ ซึ่งถือเป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของ กทพ.

กทพ. ได้ดำเนินงานตามแผนแม่บทเชิงกลยุทธ์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคม (พ.ศ.2554-2558) โดยมุ่งเน้นกิจกรรมในกระบวนงานภายใต้วิถีแห่งการเป็นสังคมคาร์บอนต่ำ (Low Carbon Society : LCS) การลดปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และการให้ความสำคัญเรื่องสิ่งแวดล้อมในกระบวนงานต่างๆ การนำมาตรฐานสากล ISO 14001 : 2004 เรื่องระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมมาใช้กับทางพิเศษฉลองรัช ซึ่งถือเป็นความรับผิดชอบต่อสังคมในกระบวนงาน (CSR-in-Process) ที่สำคัญสำหรับองค์การจนได้รับการรับรองมาตรฐานดังกล่าว และ กทพ. ได้ใช้เป็นแบบอย่างในการดำเนินงานเส้นทางพิเศษอื่นๆ เพื่อเพิ่มความระแวดระวังถึงผลกระทบและการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล

นอกจากนี้ ในปีงบประมาณ 2556 กทพ. ได้พัฒนาโครงการและกิจกรรมที่เน้นประโยชน์เชิงสังคม ทั้งการพัฒนาพื้นที่ว่างใต้เขตทางพิเศษเพื่อสาธารณะประโยชน์ จัดทำสวนสาธารณะ ลานกีฬาเสริมสร้างสุขภาพให้กับคนในชุมชนและสังคมใกล้เคียง สร้างศูนย์การเรียนรู้พลังงานแสงอาทิตย์ จัดสรรพื้นที่ เพื่อการจัดแสดงสินค้า OTOP City เป็นต้น เนื่องจากชุมชนรอบเขตทางพิเศษเป็นกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่อยู่ใกล้ชิดกับองค์การและ กทพ. ได้ให้ความใส่ใจต่อผลกระทบจากการดำเนินงานอย่างจริงจัง โดยได้ทำงานร่วมกับหน่วยงานภายนอกโดยคำนึงถึงประโยชน์ของกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียดังกล่าวเป็นที่ตั้ง

กทพ. ยังให้ความสำคัญในเรื่องการสื่อสารกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียถึงผลการดำเนินงานในมิติที่เกี่ยวข้องกับความยั่งยืน อย่างโปร่งใส ตรวจสอบได้ ด้วยการริเริ่มจัดทำรายงานความรับผิดชอบต่อสังคม (CSR Report) ตามกรอบการรายงานขององค์การแห่งความริเริ่มว่าด้วยการรายงานสากล หรือ Global Reporting Initiative (GRI) โดยในปี 2556 กทพ. ได้รับรางวัลดีเด่นในโครงการประกาศรางวัลรายงานความยั่งยืน (Sustainability Report Award) ของสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย ซึ่งถือเป็นความภาคภูมิใจในการพัฒนางานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมขององค์การ และยังช่วยสร้างการรับรู้และการมีส่วนร่วมของบุคลากรในหน่วยงานได้ดียิ่งขึ้น

กระผมในฐานะผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทยหวังเป็นอย่างยิ่งว่า ความมุ่งมั่นในการปฏิบัติภารกิจขององค์การควบคู่ไปกับการดำเนินงานตามกลยุทธ์ด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืน จะเป็นส่วนสำคัญในการสร้างองค์การให้แข็งแกร่งพร้อมกับการนำพาสังคมไทยและเศรษฐกิจของประเทศไปสู่ความเจริญรุ่งเรืองในอนาคต

นายอัยยณัฐ ถินอภัย
ผู้ว่าการ



1. วิสัยทัศน์ ภารกิจ และยุทธศาสตร์ ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ด้วยภารกิจ วิสัยทัศน์และความรับผิดชอบที่มีต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม กทพ. คำนึงถึงผลกระทบจากการดำเนินงานในทุกระยะ ตั้งแต่ระยะก่อนก่อสร้าง ระหว่างก่อสร้าง และระยะดำเนินการ โดยมุ่งให้พนักงานและลูกจ้างปฏิบัติงานอย่างจริงจังในเรื่องสิ่งแวดล้อมและชุมชนรอบเขตทางพิเศษ อันเป็นผลกระทบหลักที่เกิดจากการดำเนินงาน

กทพ. มีนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมและมีการจัดการสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล ISO 14001 : 2004 ตามขอบเขตที่ระบุไว้ในคู่มือสิ่งแวดล้อม ด้วยจิตสำนึกของการมีส่วนร่วมในการรักษาสภาพแวดล้อมและความปลอดภัยของพนักงานลูกจ้าง ผู้เกี่ยวข้อง และสาธารณชน รวมถึงการปรับปรุง การปฏิบัติงาน การควบคุมผลกระทบเนื่องจากกิจกรรมการบริการต่างๆ อย่างต่อเนื่องเป็นระบบ เพื่อการพัฒนาด้านการคมนาคมอย่างยั่งยืน

แผนวิสาหกิจปีงบประมาณ 2555 – 2559 และแผนปฏิบัติการปีงบประมาณ 2556 ได้มีส่วนกำหนดวิสัยทัศน์ซึ่งเป็นภาพในอนาคตของ กทพ. อีกทั้งกำหนดขอบข่ายความรับผิดชอบที่ครอบคลุมผลกระทบอันเกิดจากการดำเนินงาน ทั้งความรับผิดชอบโดยหน้าที่ภารกิจหลักขององค์การและความรับผิดชอบตามความคาดหวัง จากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมถึงเป้าประสงค์ ค่านิยม และยุทธศาสตร์ การดำเนินงานของ กทพ. เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ของ กทพ. ตามที่ได้กล่าวไว้ ดังนี้

1.1 ทิศทางองค์การ (Direction) :

การเป็นทางเลือกในการเดินทางที่มีความคุ้มค่า มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง และใส่ใจต่อสิ่งแวดล้อม

1.2 วิสัยทัศน์ (Vision) :

ทางเลือกที่คุ้มค่า พัฒนาก้าวไกล ใส่ใจสิ่งแวดล้อม

1.3 ภารกิจองค์การ (Mission) :

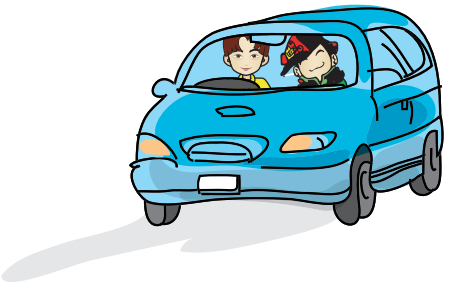
1.3.1 จัดให้มี พัฒนา/ปรับปรุงทางพิเศษ ให้เป็นไปตามมาตรฐานและปลอดภัย

1.3.2 บริการอย่างมีนวัตกรรมและคุณค่าเพิ่ม

1.3.3 บริหารจัดการสินทรัพย์อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อเสริมสร้างศักยภาพการดำเนินธุรกิจทางพิเศษ และประโยชน์ต่อสังคม

1.3.4 พัฒนาระบบการบริหารจัดการและการลงทุนเพื่อเพิ่มมูลค่าองค์การ

1.4 เป้าประสงค์องค์การ (Corporate Goal) :



1.4.1 ทางพิเศษและสินทรัพย์ถูกใช้เต็มประสิทธิภาพ

1.4.2 บริการมีคุณภาพ ปลอดภัย เป็นที่เชื่อมั่นของประชาชน

1.4.3 ผลประกอบการเติบโตอย่างมั่นคง มีกำไรอย่างเหมาะสม

1.5 ค่านิยม (Value) :

บริการเป็นเลิศ นวัตกรรมก้าวไกล ภาพลักษณ์ใสสะอาด

1.6 ยุทธศาสตร์การดำเนินงาน :

กทพ. ได้กำหนดยุทธศาสตร์ในการดำเนินงานไว้ 4 ยุทธศาสตร์ เพื่อให้การขับเคลื่อนองค์การบรรลุตามวิสัยทัศน์ที่กำหนด โดยพิจารณาให้มีความสอดคล้องและรองรับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555 - 2559) แผนการบริหารราชการแผ่นดิน (พ.ศ. 2555 - 2558) แผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. 2554 - 2563 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่งรายสาขา พ.ศ. 2554 - 2563 แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2554 - 2558 และนโยบายผู้ถือหุ้นพื้นฐานภาครัฐ (Statement of Direction : SOD) ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 1 : พัฒนาธุรกิจและบริการ ส่งเสริมการใช้ทรัพยากรให้เต็มประสิทธิภาพ เพื่อสร้างรายได้ และเสริมสร้างคุณภาพการให้บริการ รวมทั้งแก้ไขปัญหาจราจร

ยุทธศาสตร์ที่ 2 : เพิ่มประสิทธิภาพการบำรุงรักษา การควบคุมดูแลรักษาความปลอดภัยและคุณภาพสิ่งแวดล้อม เพื่อลดความสูญเสียและเสริมสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีแก่ลูกค้า ประชาชน และสังคม

ยุทธศาสตร์ที่ 3 : พัฒนาการบริหารจัดการและกำกับดูแลองค์การที่ดี เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลของระบบงาน และเสริมสร้างขีดความสามารถในการดำเนินธุรกิจ รวมทั้งเสริมสร้างภาพลักษณ์องค์การ ตลอดจนเสริมสร้างสมรรถนะและคุณภาพชีวิตที่ดีของบุคลากร

ยุทธศาสตร์ที่ 4 : สร้างสรรค์องค์ความรู้และนวัตกรรมด้านทางพิเศษ

ภายใต้การดำเนินงานตามทิศทางและยุทธศาสตร์ดังกล่าวนี้ กทพ. มีความมั่นใจว่า ผู้ใช้บริการจะได้รับความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และพึงพอใจในการใช้บริการเพิ่มมากขึ้น ส่วนชุมชน ประชาชน และผู้อยู่อาศัยใกล้เขตทางพิเศษ จะได้รับการดูแลรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมเป็นอย่างดี ซึ่งเอื้อต่อการมีคุณภาพชีวิตที่ดี ในขณะเดียวกัน กทพ. จัดให้มีการบริการอย่างมีนวัตกรรม การบริหารกำกับดูแลองค์การที่ดี และการส่งเสริมคุณภาพชีวิตที่ดีแก่บุคลากร ซึ่งจะส่งผลให้ กทพ. บรรลุเป้าหมายตามที่ต้องการ

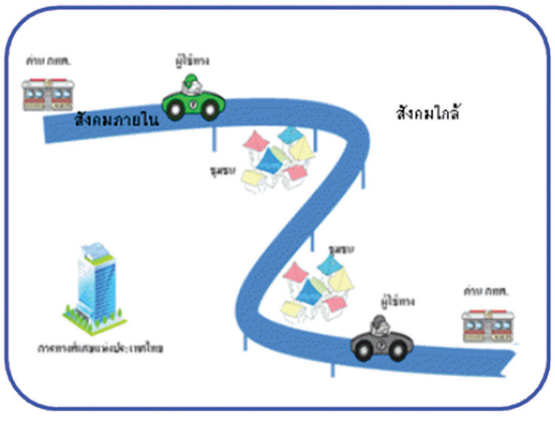
1.7 วิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคม :

ตลอดระยะเวลากว่า 40 ปี ที่ผ่านมา กทพ. มุ่งมั่นพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในการดำเนินงานหลักที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการทางพิเศษ เพื่อเชื่อมต่อความเจริญจากทั่วทุกภูมิภาค และอำนวยความสะดวกด้านการคมนาคมขนส่งอันรวดเร็ว อันจะส่งผลต่อความคล่องตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการลงทุนภายในประเทศและการกระจายการพัฒนาสู่สังคมไทยในภาพรวม ทั้งในด้านการแก้ไขปัญหาจราจร การสรรค์สร้างองค์ความรู้และนวัตกรรมด้านทางพิเศษ ควบคู่ไปกับการคำนึงถึงผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมในแต่ละขั้นตอนการก่อสร้างและบำรุงรักษา ตลอดจนการกำกับดูแลกิจการที่ดี

การดำเนินงานโดยหน้าที่อย่างรับผิดชอบถือเป็นภารกิจหลักที่ กทพ. ได้มีส่วนร่วมปฏิบัติดำเนินงานอย่างรับผิดชอบต่อสังคมมาโดยตลอด และมุ่งหวังให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศที่ กทพ. ได้ดำเนินการอยู่สามารถสอดรับและเป็นไปในทิศทางเดียวกับการพัฒนาประเทศรวมไปถึงการพัฒนาขีดความสามารถ เพื่อก้าวเข้าสู่การแข่งขันในระดับสากล ให้เป็นที่ยอมรับและทัดเทียมนานาประเทศอย่างยั่งยืน

ด้วยตระหนักถึงบทบาทการเป็นองค์การที่มุ่งเน้นความเป็นเลิศในธุรกิจทางพิเศษ ที่มีการเติบโตอย่างยั่งยืน คำนึงถึงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม และการตอบสนองความคาดหวังจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างครอบคลุม กทพ. จึงได้จัดทำแผนแม่บทเชิงกลยุทธ์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคม ระยะยาว 5 ปี ประจำปีงบประมาณ 2554 – 2558 (Strategic Corporate Social Responsibility Master Plan) เพื่อใช้เป็นกรอบการดำเนินงานและบริหารจัดการด้านความรับผิดชอบต่อสังคมให้มีความเด่นชัด และเป็นรูปธรรม ซึ่งสิ่งสำคัญที่ได้กล่าวไว้ในแผนแม่บทฉบับนี้ คือการกำหนดวิสัยทัศน์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมให้สอดรับกับวิสัยทัศน์หลัก โดยกำหนดให้ **"สังคม กทพ. เป็นสังคมคาร์บอนต่ำ (Low Carbon Society : LCS)"** ด้วยองค์การเล็งเห็นว่าภาคการคมนาคมเป็นส่วนหนึ่งในการสร้างมลภาวะทางอากาศ โดยเฉพาะก๊าซเรือนกระจกและฝุ่นละออง จึงได้กำหนดนิยามและความหมายของวิสัยทัศน์ไว้อย่างชัดเจน ดังนี้

คำว่า "สังคม กทพ." หมายถึง พื้นที่ที่ กทพ. รับผิดชอบดูแลในผลกระทบจากการปฏิบัติ และการตัดสินใจ โดยแบ่งออกเป็น



สังคมในวงกว้าง

กรุงเทพมหานคร

ประเทศไทย

ภาพที่ 1 : พื้นที่สังคม กทพ.



อ้างอิง : แผนแม่บทเชิงกลยุทธ์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคม ระยะยาว 5 ปี ประจำปีงบประมาณ 2554 – 2558 (Strategic Corporate Social Responsibility Master Plan)

(1) สังคมภายใน อันได้แก่ สำนักงาน ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ สายทางพิเศษ และพื้นที่ใต้เขตทางพิเศษที่รับผิดชอบดูแลโดย กทพ.

(2) สังคมใกล้ คือ พื้นที่ชุมชนรอบเขตทางพิเศษ ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ และสายทางพิเศษ สุดท้ายคือ

(3) สังคมในวงกว้าง ซึ่งหมายถึง กรุงเทพมหานคร และประเทศไทย

"สังคมคาร์บอนต่ำ" หมายถึง สังคมที่มีความตื่นตัวในเรื่องมลภาวะทางอากาศ ได้แก่ ก๊าซเรือนกระจก (Green-house Gas) รวมถึงฝุ่น เสียง โดยมีการพัฒนาตนเองและส่งเสริมสังคมให้มีการบรรเทาการปลดปล่อยมลภาวะทางอากาศ และการปรับตัวโดยมีการปฏิบัติจริงด้วยความสมัครใจและเต็มใจ

การกำหนดวิสัยทัศน์ในการเป็นสังคมคาร์บอนต่ำ ของ กทพ. กล่าวถึงการดำเนินงานที่มุ่งเน้นประเด็นด้านมลภาวะทางอากาศที่อาจเกิดขึ้นตลอดการดำเนินงานในทุกกิจกรรมองค์การ หมายรวมถึง ก๊าซเรือนกระจกอื่นๆ ฝุ่นละออง และเสียง ซึ่งสอดคล้องกับกระแสเรียกร้องด้านความรับผิดชอบต่อสังคม และสิ่งแวดล้อมในยุคปัจจุบันที่มีความตื่นตัวในประเด็นเกี่ยวกับสภาวะภูมิอากาศเปลี่ยนแปลง (Climate Change) มากยิ่งขึ้น โดยมีปัจจัยอย่างก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ซึ่งเป็นก๊าซเรือนกระจกที่สำคัญต่อสาเหตุทำให้เกิดภาวะโลกร้อน (Global Warming)

วิสัยทัศน์ดังกล่าว ชี้ให้เห็นว่า กทพ. มีความริเริ่ม ความพยายาม และเป็นสังคมที่มีความตื่นตัวในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และมุ่งเน้นในประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ประเด็นปัญหาและความกังวลเกี่ยวกับสภาวะภูมิอากาศที่เปลี่ยนแปลงและปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่มีแนวโน้มจะเพิ่มสูงขึ้น สิ่งเหล่านี้ถือได้ว่าเป็นประเด็นความยั่งยืนลำดับต้นๆ ที่องค์การต่างๆ ทั่วโลก ได้ให้ความสำคัญ

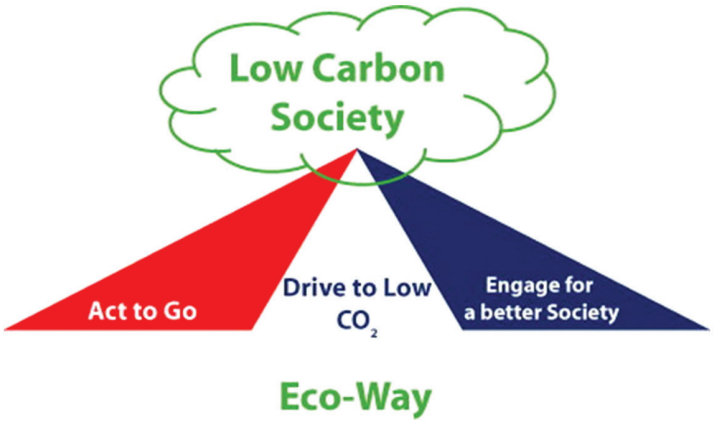
ยุทธศาสตร์ Low Carbon Society ถูกกำหนดขึ้นภายใต้กรอบแนวคิดของวิสัยทัศน์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคม กทพ. ในการพัฒนาด้านความรับผิดชอบต่อสังคมประจำปีงบประมาณ 2554 - 2558 โดยมีวิถีทางที่นำไปสู่การสร้างสังคมคาร์บอนต่ำ เรียกว่า "Eco-Ways to Low Carbon Society"



ภายใต้ยุทธศาสตร์ Low Carbon Society ประกอบด้วย 3 แผนงาน ได้แก่



ภาพที่ 2 : Eco-Way to Low Carbon Society Model



อ้างอิง : แผนแม่บทเชิงกลยุทธ์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคม ระยะยาว 5 ปี ประจำปีงบประมาณ 2554 – 2558 (Strategic Corporate Social Responsibility Master Plan)

ตารางที่ 1 : แผนงานและรายละเอียดแผนงานภายใต้ยุทธศาสตร์ Low Carbon Society

แผนงาน	รายละเอียด
1. แผนงานการบริหารจัดการด้านความรับผิดชอบต่อสังคม โดยเริ่มจากการพัฒนาภายใน (Act to Go)	การพัฒนาภายในองค์การให้เกิดการปฏิบัติด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล โดยมี โครงสร้าง การบริหารจัดการที่ดีมีการจัดการความรู้เพื่อส่งเสริมให้เกิดนวัตกรรมทางสังคมและสิ่งแวดล้อม สร้างการมีส่วนร่วมของพนักงาน และนำไปสู่การบูรณาการ ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมให้ทั่วทั้งองค์การ
2. แผนงานการพัฒนากิจกรรมพัฒนาสังคมและสิ่งแวดล้อมเพื่อสังคมคาร์บอนต่ำ (Drive to Low CO_2)	การกำหนดแนวทางและกระบวนการ ขั้นตอนการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมที่ชัดเจน โดยคำนึงถึงความสอดคล้องกับกลยุทธ์หลักขององค์การ กฎหมาย จริยธรรม และมาตรฐานสากล และสร้างคุณค่าให้กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญได้อย่างยั่งยืน
3. แผนงานการเชื่อมโยงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อสร้างสำนึกรับผิดชอบต่อสังคมร่วมกัน (Engage for a Better Society)	การให้ความสำคัญกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภายในและภายนอกองค์การ โดยสร้างความเชื่อมโยง เพื่อพัฒนาความสัมพันธ์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ให้รับรู้ เข้าใจ ตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อสังคมขององค์การ และนำไปสู่ความร่วมมือในการมีส่วนร่วมเพื่อสร้างคุณค่าให้กับองค์การ สังคม และสิ่งแวดล้อม

การขับเคลื่อนแผนงานภายใต้ยุทธศาสตร์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมควบคู่ไปกับการดำเนินงานตามกฎหมายและมาตรฐานระดับสากล เช่น การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) มาตรฐานการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 : 2004 ที่ กทพ. ได้ถือเป็นแนวปฏิบัติเป็นส่วนสำคัญในการบูรณาการความรับผิดชอบต่อสังคม ส่งผลอย่างเป็นรูปธรรม สามารถเก็บรวบรวมข้อมูลและวัดผลเพื่อใช้เปรียบเทียบและพัฒนาผลการดำเนินงาน อีกทั้งยังสามารถนำผลการดำเนินงานดังกล่าวมารวบรวมและสื่อสารเพื่อสร้างความเชื่อมั่นและสัมพันธภาพอันดีระหว่าง กทพ. กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียก่อให้เกิดการมีส่วนร่วมระหว่างองค์การและสังคมเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืนต่อไป ■

2. ข้อผูกพันร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย



ความรับผิดชอบต่อสังคมเป็นสิ่งที่องค์การรวมทั้งผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่างตระหนักถึงความจำเป็น โดยมุ่งหวังให้เกิดขึ้นจริงและตอบสนองต่อความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ได้ตรงประเด็นที่สุด ด้วยความตั้งใจของ กทพ. ที่จะทำให้การดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล สอดคล้องต่อการพัฒนาแผนการดำเนินงาน ทั้งนี้ในปีงบประมาณ 2553 กทพ. จึงมีการจัดทำผลการสำรวจความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมของ กทพ. ขึ้น โดยใช้วิธีการสำรวจอยู่ 2 ขั้นตอน คือ การสนทนากลุ่มและการสัมภาษณ์เพื่อการจัดเก็บข้อมูล โดยมีการจัดลำดับกลุ่มการสนทนาเป็นการสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้บริหารระดับสูง คณะกรรมการ กทพ. กลุ่มพนักงาน กทพ. สหภาพแรงงาน กลุ่มผู้ใช้ บริการ องค์การอิสระ กลุ่มสื่อมวลชนและกลุ่มชุมชนที่อยู่ในเขตพื้นที่ทางพิเศษพาดผ่าน เพื่อหาปัจจัยที่เป็นลักษณะเฉพาะ เพื่อสร้างความเข้าใจและสร้างทัศนคติที่ดีให้กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ซึ่งในการระบุและคัดเลือกผู้มีส่วนได้ส่วนเสียขององค์การนั้น กทพ. ได้พิจารณาผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกลุ่มต่างๆ มาจำแนกลำดับของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งในระดับปฐมภูมิและระดับทุติยภูมิ รวมทั้งจำแนกผู้มีส่วนได้ส่วนเสียตามผลกระทบจากกิจกรรม นอกจากนี้ยังมีการจำแนกผู้มีส่วนได้ส่วนเสียตามประเด็นการตอบสนองต่อข้อร้องเรียนหรือข้อขัดแย้งกับองค์การ มาประยุกต์ใช้ควบคู่กับการวิเคราะห์หาความเชื่อมโยงเชิงกลยุทธ์ และภารกิจหลักขององค์การ เพื่อจัดทำแผนแม่บทเชิงกลยุทธ์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมประจำปีงบประมาณ 2554 - 2558







กทพ. ได้ใช้มาตรฐานแนวทางการเชื่อมโยงผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย AA1000SES (Stakeholder Engagement Standard) เป็นมาตรฐานหลักในการเชื่อมโยงผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อจัดทำผลสำรวจความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ในปีงบประมาณ 2553 ซึ่งมาตรฐานนี้ จะมุ่งเน้นไปในเรื่องของการสนับสนุนการจัดการคุณภาพ ความรู้ ความโปร่งใส การสร้างธรรมาภิบาล และความสามารถในการตรวจสอบได้ร่วมกันระหว่างองค์การกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย สามารถปรับใช้ได้ทุกขอบเขตของการเชื่อมโยงทั้งภายในและภายนอก โดยผลการสำรวจความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหมดสามารถสรุปได้ ดังนี้

ตารางที่ 2 : ทัศนคติและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียแต่ละกลุ่มที่มีต่อ กทพ.

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ทัศนคติและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อ กทพ.
กลุ่มผู้ใช้บริการ*	ผู้ใช้บริการทางพิเศษมีความเชื่อมั่นอย่างยิ่งต่อการดำเนินงานของ กทพ. ซึ่งมองว่า กทพ. เป็นองค์การที่ให้บริการที่ดีแก่ประชาชน พร้อมทั้งยังให้ความช่วยเหลือและรับผิดชอบต่อสังคม โดยมีการจัดกิจกรรม โครงการต่างๆ มาโดยตลอด แต่ยังคงมีความคาดหวังให้ กทพ. พัฒนาศักยภาพให้ดียิ่งขึ้นในหลายเรื่องๆ เช่น เรื่องความคล่องตัวของการจราจรบนทางพิเศษ ความปลอดภัยของทางพิเศษ การบริการต่างๆ รวมไปถึงค่าบริการทางพิเศษ
ผู้บริหารระดับสูง และคณะกรรมการ กทพ.**	การเป็นผู้บริหารระดับสูงและคณะกรรมการของ กทพ. สามารถสร้างความภาคภูมิใจในระดับบุคคลได้ ส่วนในระดับองค์การนั้น ผู้บริหารระดับสูงและคณะกรรมการ กทพ. คาดหวังให้องค์การดำเนินงานอย่างมีธรรมาภิบาล มุ่งมั่นแก้ไขปัญหาการจราจร เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของคนเมืองใหญ่ ผลักดันและส่งเสริมให้เกิดสังคมคาร์บอนต่ำ พร้อมเป็นที่พึ่งของประชาชน ปฏิบัติงานด้วยความรับผิดชอบต่อสังคม เสริมสร้างการมีส่วนร่วมและมีสัมพันธ์อันดีกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม เพื่อตอบสนองต่อความต้องการที่ชัดเจน ด้วยมาตรฐานการบริการและการดำเนินงานที่มีศักยภาพ อย่างไรก็ตาม ในเรื่องของความรับผิดชอบต่อสังคมนั้น อาจต้องมีการเชื่อมโยงแต่ละแผนงานให้สอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน ให้มีหลักในการดำเนินงานเดียวกัน มีการจัดสรรงบประมาณ ระบบงาน การติดตามประเมินผลที่ดี ทั้งนี้เพื่อการดำเนินงานอย่างรับผิดชอบต่อสังคมและเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ดีขององค์การควบคู่กันไป พร้อมทั้งรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศในการเข้าร่วมประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หรือ AEC ในปี 2558 ประเด็นข้อกังวลถึงพนักงาน คือ ความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน กทพ. ซึ่งผู้บริหารเห็นว่ายังมีอัตราการประสบอันตรายจากการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานและลูกจ้างที่สูงอยู่ ดังนั้น องค์การควรแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกลุ่มนี้ให้มากขึ้น ส่วนเรื่องประเด็นข้อกังวลที่เกี่ยวกับผู้ใช้บริการ ต้องมีการพัฒนาการบริการให้ดียิ่งขึ้น เพื่อเสริมสร้างความเชื่อมั่นในความปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว อีกทั้งยังต้องให้ความสำคัญกับชุมชน ทางด้านอาชีพ คุณภาพชีวิต การศึกษา ควรมองว่าเป็นหน้าที่ที่ กทพ. ช่วยเหลือได้
กลุ่มพนักงาน**	พนักงานมีความรักต่อองค์การ ทุ่มเทให้กับการทำงาน มุ่งมั่นที่จะสร้างผลงานที่ดี มีคุณภาพ เพื่อจะได้เจริญเติบโตในสายอาชีพและอยู่ร่วมกับองค์การไปนานๆ พนักงานมีข้อกังวลเกี่ยวกับคุณภาพชีวิต ค่าตอบแทน สิทธิประโยชน์และบรรยากาศในการทำงาน ในด้านความรับผิดชอบต่อสังคม พนักงานคาดหวังให้มีความเป็นธรรมในเรื่องการขึ้นเงินเดือน การเลื่อนตำแหน่ง โดยอยากให้มีการกำหนดหลักเกณฑ์ที่ชัดเจน
สหภาพแรงงาน**	กทพ. มีการบริหารจัดการในส่วนของสภาพแรงงานเป็นอย่างดี เพราะระดับปฏิบัติการมีความเข้าใจถึงความต้องการต่างๆ แต่ยังขาดความเชื่อมั่นด้านความโปร่งใสในระดับนโยบาย รวมทั้งนโยบายด้านสังคมและสิ่งแวดล้อมยังต้องเพิ่มความชัดเจน ควรจัดให้มีการอบรมให้มีความรู้ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสร้างการมีส่วนร่วมระหว่างคณะทำงานทั้งภายในภายนอก พร้อมทั้งเสริมสร้างความใกล้ชิดกับชุมชนให้มากยิ่งขึ้น
ชุมชนที่อยู่ในเขตพื้นที่ทางพิเศษพาดผ่าน	การประกอบกิจการด้านระบบขนส่งในเขตนครหลวงและปริมณฑลเป็นสิ่งที่ กทพ. ดำเนินการได้ดี สิ่งที่ กทพ. ควรคำนึงถึง คือ การรับผิดชอบต่อการใช้พลังงานส่วนรวมและการรักษาผลประโยชน์ของรัฐและประชาชน รวมถึงด้านคุณภาพชีวิตและความปลอดภัย นอกจากนั้น ชุมชนยังคาดหวังให้ กทพ. ดูแลผลกระทบจากการก่อสร้างทางทั้งก่อน ระหว่างและหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ และคำนึงถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นบริเวณที่อยู่อาศัยที่ทางพิเศษนั้นพาดผ่าน ซึ่งเป็นหนึ่งในปัจจัยที่สำคัญ ทั้งนี้ชุมชนกังวลว่าประเด็นปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้น

ตารางที่ 2 : ทัศนคติและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียแต่ละกลุ่มที่มีต่อ กทพ. (ต่อ)

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ทัศนคติและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อ กทพ.
ชุมชนที่อยู่ในเขตพื้นที่ทางพิเศษพาดผ่าน (ต่อ)	อาจมีความล่าช้าในการแก้ไข เนื่องจาก มองว่า กทพ. ขาดความคล่องตัวและขาดอิสระในการแก้ปัญหามีหลายครั้งที่ขึ้นอยู่กับกฎระเบียบ เงื่อนไข และข้อจำกัดของหน่วยงาน จึงขอให้มุ่งเน้นเรื่องผลประโยชน์ของประชาชนเป็นสำคัญ
กลุ่มสื่อมวลชน	ด้านการบริการ ความรวดเร็ว และการเข้าถึงปัญหาของ กทพ. นั้น มีการดำเนินงานที่ดีอยู่แล้ว ส่วนในเรื่องการประชาสัมพันธ์ต่างๆ สื่อมวลชนสามารถเข้าถึงข้อมูลได้ แต่ข้อมูลดังกล่าวยังไม่ทั่วถึงกับกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในทุกกลุ่ม ซึ่งจุดนี้อาจจะทำให้เกิดปัญหาในด้านลบให้กับองค์การได้ นอกจากนี้ สื่อมวลชนยังแสดงถึงความกังวลในเรื่องของการทุจริตคอร์รัปชั่น โดยมองว่า กทพ. เป็นช่องทางที่ง่ายต่อการแทรกแซงจากนักการเมือง จึงควรสร้างคุณค่าร่วมระหว่างการดำเนินงานขององค์การและความคาดหวังของสังคมให้แข็งแกร่งขึ้น
องค์การอิสระ	โดยทั่วไปแล้ว กทพ. เป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคมที่มีประสิทธิภาพ สามารถบริหารจัดการให้ได้ผลประกอบการที่เป็นที่น่าพอใจ มีความรวดเร็ว มีประสิทธิภาพในการทำงาน ตอบสนองต่อนโยบายของรัฐในการดูแลประชาชนได้ดี ประเด็นข้อกังวลที่องค์การอิสระมีต่อ กทพ. คือ ควรมีการเปิดเผยการดำเนินงาน กระบวนการคิดตามตรวจสอบ ให้ผู้บริโภคเข้าถึงข้อมูลได้ชัดเจนและสะดวกยิ่งขึ้น นอกจากนี้ ยังมุ่งเน้นไปถึงการคืนกำไรสู่สังคมในรูปแบบของการจัดหาผู้ชำนาญการที่เกี่ยวข้องกับการซ่อมแซมและตรวจสภาพรถ ดำเนินงานเกี่ยวกับความริเริ่มในเรื่องของการลดมลภาวะ และการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในรูปแบบต่างๆ ให้มากและชัดเจนกว่านี้

อ้างอิง : ผลสำรวจความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย, 2553

หมายเหตุ : * ปรับปรุงข้อมูลเพิ่มเติมจากเอกสารรายงานการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทางพิเศษที่มีต่อการให้บริการและภาพลักษณ์ของ กทพ. ปีงบประมาณ 2556

** ปรับปรุงข้อมูลเพิ่มเติมจากเอกสาร (1) การสำรวจความพอใจของพนักงานต่อการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2556 และ (2) การสำรวจความผูกพันของพนักงานต่อการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2556

เพื่อให้ข้อมูลทัศนคติและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อ กทพ. มีความทันต่อเหตุการณ์มากยิ่งขึ้น ในปีงบประมาณ 2556 จึงได้มีการสำรวจกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในบางกลุ่มเพิ่มเติม ได้แก่ พนักงานและผู้ใช้บริการทางพิเศษ ผ่านการจัดทำ (1) การสำรวจความพอใจของพนักงานต่อ กทพ. (2) การสำรวจความผูกพันของพนักงานต่อ กทพ. และ (3) รายงานการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทางพิเศษที่มีต่อการให้บริการและภาพลักษณ์ของ กทพ. เพื่อสำรวจความคาดหวังและความพึงพอใจเฉพาะกลุ่มพนักงานและผู้ใช้บริการให้ชัดเจนมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้ กทพ. จะได้สามารถนำผลมาปรับปรุง แก้ไข ในการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพ เพื่อรักษามาตรฐาน ซึ่งจะช่วยเสริมสร้างทัศนคติและภาพลักษณ์ที่ดีแก่ กทพ.



พร้อมกันนี้ ได้มีการนำแนวทางการจัดทำรายงาน GRI มาเป็นเครื่องมือในการสื่อสารกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และเป็นการส่งเสริมงานด้านการประชาสัมพันธ์ เพื่อตอบสนองตามความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการรับทราบข้อมูลต่างๆ จาก กทพ. และเป็นเครื่องมือในการวัดผลการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม อันจะนำไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน ■



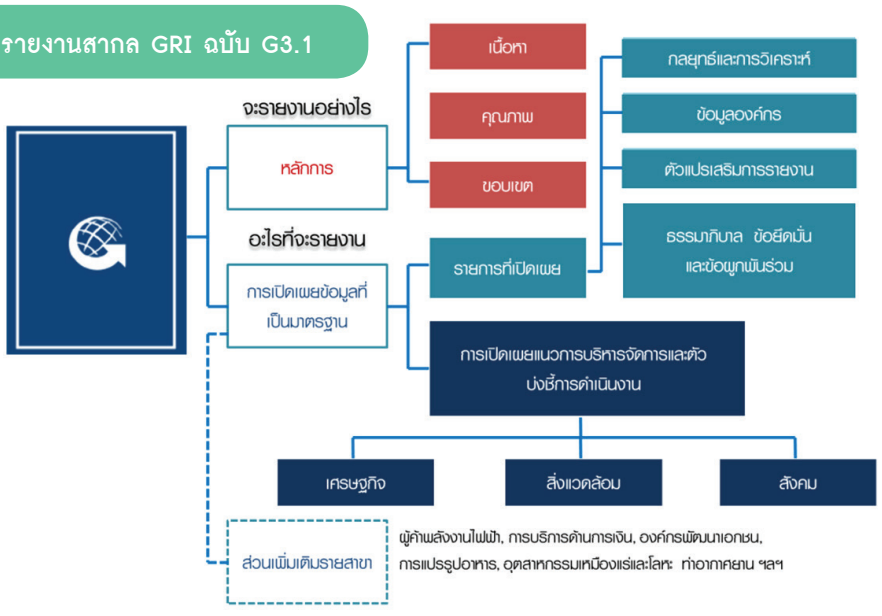


3. แนวทางการจัดทำรายงาน

รายงานความรับผิดชอบต่อสังคม (CSR Report) ของ กทพ. ประจำปีงบประมาณ 2556 (1 ตุลาคม 2555 – 30 กันยายน 2556) ฉบับนี้ จัดทำขึ้นโดยอ้างอิงกรอบการรายงานสากล Global Reporting Initiative (GRI) ซึ่งข้อมูลที่ระบุไว้ในรายงานฉบับนี้ ได้เปิดเผยตามตัวบ่งชี้การดำเนินงานของ GRI ฉบับ G3.1 โดยได้กำหนดกรอบของการรายงานครอบคลุมผลการดำเนินงานด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อมและสังคมของทั้งองค์การ ทั้งนี้มีเป้าหมายในการจัดทำรายงานความรับผิดชอบต่อสังคมเป็นประจำทุกปีงบประมาณ

นอกจากนี้ ในปีงบประมาณดังกล่าว กทพ. ยังได้ริเริ่มยกระดับกระบวนการจัดทำรายงาน 5 ระยะตามข้อแนะนำของ GRI ประกอบด้วย (1) การประชุมผู้บริหารและพนักงานที่เกี่ยวข้อง (Prepare) (2) การเก็บข้อมูลและข้อคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Connect) (3) การกำหนดเป้าประสงค์และเนื้อหารายงาน (Define) เพื่อกำหนดขอบเขตเนื้อหาของรายงาน (4) การติดตามและเก็บข้อมูลที่จำเป็นต่อการรายงาน ตามตัวชี้วัดที่กำหนด (Monitor) และ (5) การเขียน ออกแบบรายงาน (Report) เพื่อเรียบเรียงข้อมูลให้แก่ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียรับทราบข้อมูลต่างๆ อย่างเหมาะสม รวมถึงการยื่นขอเอกสาร Application Level Check Statement จาก GRI เพื่อรับรองความน่าเชื่อถือต่อการเปิดเผยข้อมูลการดำเนินงานขององค์การ

ภาพที่ 3 : กรอบการรายงานสากล GRI ฉบับ G3.1



รายงานฉบับนี้ จัดทำขึ้นเพื่อเปิดเผยการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. สู่สาธารณชน ซึ่งครอบคลุมผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญกลุ่มต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นพนักงาน ผู้ใช้บริการทางพิเศษ คู่ค้า สังคม ฯลฯ รวมทั้งเป็นการสื่อสารให้เห็นทิศทางการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม ในการจัดการผลกระทบจากการดำเนินงานขององค์การ โดยได้มีกระบวนการในการติดตามผล รวบรวมข้อมูล ซึ่งได้รับจากส่วนงานที่รับผิดชอบในประเด็นต่างๆ มาไว้ที่ส่วนกลาง และประมวลข้อมูลเพื่อจัดทำรายงานเผยแพร่สู่สาธารณชนต่อไป

จากผลการสำรวจความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมของ กทพ. ที่ได้จัดทำขึ้นในปีงบประมาณ 2553 ได้แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่างๆ ที่สำคัญและการดำเนินงานขององค์การ อันนำไปสู่การใช้ผลการศึกษาดังกล่าวเพื่อเป็นข้อมูลจัดทำแผนแม่บทเชิงกลยุทธ์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคม ระยะยาว 5 ปี ประจำปีงบประมาณ 2554 – 2558 ของ กทพ. ขึ้น และได้ใช้เป็นกรอบทิศทางการดำเนินงานและแนวปฏิบัติอย่างรับผิดชอบต่อสังคม ตลอดจนกิจกรรมที่เชื่อมโยงกับกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญขององค์การ ซึ่งจากแผนแม่บทเชิงกลยุทธ์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมได้สรุปและจัดลำดับกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญขององค์การไว้ ดังนี้

1. ผู้ใช้บริการทางพิเศษ
2. ภาครัฐในฐานะเจ้าของ
3. พนักงาน (ผู้บริหาร สหภาพแรงงาน พนักงาน และลูกจ้าง)
4. ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน
5. คู่ค้า
6. ชุมชนรอบเขตทางพิเศษ
7. สังคม

ซึ่งทาง กทพ. ได้จัดทำแนวทางการปฏิบัติต่อกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียดังนี้

ตารางที่ 3 : 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 สร้างสรรค์และพัฒนาสังคมให้ยั่งยืน

อ้างอิง : การทางพิเศษแห่งประเทศไทย. (2556). คู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Corporate Governance Manual). (หน้า 26).

3.1 กระบวนการเก็บข้อมูลและข้อคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

นอกเหนือจากการสำรวจและวิเคราะห์ความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญขององค์การในปีงบประมาณ 2553 กทพ. ดำเนินการสานสัมพันธ์ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในองค์การต่อเรื่องที่ได้เลือกมารายงาน อันนำไปสู่การกำหนดเนื้อหาของรายงานและการจัดเตรียมระบบที่ให้ได้มา ซึ่งเนื้อหารายงานมีการระบุผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหลักๆ ทั้งในและนอกองค์การ เพื่อเป็นข้อมูลให้แก่ กทพ. ในการขอความเห็นประกอบการตัดสินใจต่อการจัดทำรายงานที่เหมาะสม โดยมีการเก็บข้อมูลจากแหล่งปฐมภูมิ (Primary Data) และจากแหล่งทุติยภูมิ (Secondary Data) ดังรายละเอียดต่อไปนี้

3.1.1 การเก็บข้อมูลและข้อคิดเห็นจากแหล่งปฐมภูมิ

ข้อมูลจากแหล่งปฐมภูมิ (Primary Data) นี้ได้จากกระบวนการหารือกับกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ที่สำคัญ คือ กลุ่มผู้บริหารระดับสูง ประกอบด้วย (1) คณะอนุกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งเป็นผู้กำกับดูแลและรับผิดชอบงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของหน่วยงาน และ (2) ผู้บริหารระดับรองผู้ว่าการ เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมในการจัดทำรายงานความรับผิดชอบต่อสังคม กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกลุ่มนี้

3.1.1.1 คณะอนุกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี

ในการประชุมคณะอนุกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี เห็นว่าการจัดทำรายงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. จำเป็นต้องแสดงให้เห็นถึงผลการดำเนินงานของ กทพ. ที่ได้ดำเนินงานมาโดยตลอด ทั้งในส่วนที่เป็นภารกิจหลักในด้านการพัฒนาและบำรุงรักษา และให้บริการโครงข่ายทางพิเศษในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล และภารกิจสนับสนุนอื่นๆ เพื่อสะท้อนให้เห็นถึงการมุ่งมั่นปฏิบัติภารกิจ เพื่อมุ่งไปสู่วิสัยทัศน์ที่กำหนดไว้ ตลอดจนจะต้องสะท้อนให้เห็นถึงความตั้งใจในการสนับสนุนให้เกิดกระบวนการแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทั้งในส่วนของผู้บริหารและพนักงาน กทพ. รวมทั้งชุมชนและประชาชนผู้ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างทางพิเศษ ตลอดจนประชาชนทั้งที่อาศัยใกล้เขตทางพิเศษและนอกเขตทางพิเศษ

3.1.1.2 ผู้บริหารระดับรองผู้ว่าการ

จากการรับฟังข้อคิดเห็นจากผู้บริหารระดับรองผู้ว่าการ กทพ. สามารถสรุปประเด็น ที่เห็นว่าเป็นประโยชน์และควรนำมารายงานในรายงานความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. ประจำปีงบประมาณ 2556 (CSR Report) ตามกรอบการรายงาน GRI ได้ 3 ด้าน คือ ด้านเศรษฐกิจ ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านสังคม ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

- ด้านเศรษฐกิจ

  กทพ. เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจที่ดำเนินงานภายใต้นโยบายของรัฐบาลและแนวการดำเนินงานของหน่วยงานกำกับดูแลที่เกี่ยวข้องโดยเฉพาะกระทรวงคมนาคม มีภารกิจหลักคือการให้บริการทางพิเศษเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรซึ่งเป็นโครงสร้างพื้นฐานในการพัฒนาประเทศและส่งผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อระบบเศรษฐกิจ ระบบการขนส่งและการเดินทาง ดังนั้น การลงทุนในแต่ละโครงการขององค์การเป็นไปอย่างคุ้มค่า สามารถอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษควบคู่ไปกับสร้างผลประโยชน์ต่อสังคมโดยรวม

- ด้านสิ่งแวดล้อม

  กทพ. ให้ความสำคัญกับด้านสิ่งแวดล้อมในระดับนโยบาย โดยยังคงมุ่งเน้น การดำเนินงานในทุกกิจกรรมขององค์การ ให้สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคม คือ "สังคม กทพ. เป็นสังคมคาร์บอนต่ำ" ควบคู่ไปกับการดำเนินงานที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เช่น การดำเนินงานตามมาตรฐานการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 : 2004 กิจกรรมบริหารคุณภาพสิ่งแวดล้อม เช่น การแยกขยะ (โรงอาหาร) การแยกน้ำทิ้งไม่ให้มีการปนเปื้อนกับภายนอก ระบบการจัดการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม การดูแลรักษาความสะอาดบนทางพิเศษและควบคุมปริมาณฝุ่นละอองอันเกิดจากการจราจรบนทางพิเศษ รวมทั้งพัฒนาสิ่งแวดล้อมรอบเขตทางพิเศษ ฯลฯ

รวมถึงการประเมินผลกระทบ คิดตามเฝ้าระวังทางด้านสิ่งแวดล้อม ทั้งระยะก่อนก่อสร้าง ระหว่างก่อสร้าง และระยะดำเนินการ สังคมและชุมชนรอบเขตทางพิเศษ อาทิ บ้าน วัด โรงเรียน เป็นต้น

นอกจากนี้ การนำเสนอบริการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม อาทิ การสนับสนุนให้มีการใช้ Easy Pass เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดหน้าด่าน ทำให้ลดการใช้พลังงานน้ำมันของรถที่สัญจรผ่านสายทางในความรับผิดชอบของ กทพ. ซึ่งการส่งเสริมการใช้ Easy Pass ในปีงบประมาณ 2556 มีความโดดเด่นขึ้นจากปีงบประมาณ 2555 และถึงแม้การให้บริการ Easy Pass แม้ว่าในปีงบประมาณ 2556 จะประสบปัญหาวิกฤติ แต่ กทพ. ก็สามารถแก้ไขปัญหาให้สำเร็จลุล่วงผ่านการสื่อสารสร้างความเข้าใจและประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้บริการได้รับทราบ รวมถึงการให้บริการติดตั้งจอภาพอัจฉริยะเพื่อรายงานสภาพการจราจรสามารถอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ ในการเลือกเส้นทางที่เหมาะสมกับการเดินทาง ทำให้ประหยัดเวลา และสามารถลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิง

- ด้านสังคม

การดำเนินงานของ กทพ. เกี่ยวข้องกับชุมชนตลอดทั้งกระบวนการ ตั้งแต่ศึกษาความเหมาะสมของโครงการและรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม การเวนคืนที่ดิน การรื้อถอนสิ่งปลูกสร้าง การฟ้องคดี ฯลฯ รวมไปถึงผลกระทบด้านชีวิตความเป็นอยู่ สุขภาพ คุณภาพชีวิต ของทั้งผู้ใช้บริการทางพิเศษและผู้ที่ไม่ได้ใช้บริการทางพิเศษแต่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินงาน นั่นคือ กลุ่มลูกค้า (ผู้ใช้บริการทางพิเศษ) และชุมชนรอบเขตทางพิเศษตามลำดับ

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียควรทราบถึงสิทธิของตนจากการดำเนินงานของ กทพ. และพร้อมรับมือกับปัญหาต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้น รวมถึงการสร้างความร่วมมืออันดีระหว่าง กทพ. และชุมชนที่สามารถส่งผลให้การดำเนินงานในอนาคตเป็นไปด้วยความราบรื่นมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะกระบวนการสร้างการมีส่วนร่วมผ่านโครงการหรือกิจกรรมชุมชนเป็นอีกช่องทางหนึ่ง ในการสานสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินงาน



นอกจากนี้ การให้บริการที่ดี มีคุณภาพ และความปลอดภัย ถือเป็นความรับผิดชอบ ในภารกิจหลักขององค์การ เช่น การจัดจุดพักรถ ให้ข้อมูลการเดินทาง ให้ความช่วยเหลือฉุกเฉินบนทางพิเศษ อำนวยความสะดวกตลอด 24 ชั่วโมง สนับสนุนการใช้ Easy Pass รวมถึงการบริการประชาชนช่วงเทศกาลต่างๆ

3.1.2 การเก็บข้อมูลและข้อคิดเห็นจากแหล่งทุติยภูมิ

สำหรับกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอื่นๆ ได้มีการหยิบยกข้อมูลจากแหล่งทุติยภูมิ (Secondary Data) มาทำการศึกษา ซึ่งประกอบด้วยกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย คือ (1) พนักงานระดับปฏิบัติการของ กทพ. (2) ผู้ใช้บริการทางพิเศษ และ (3) ภาครัฐในฐานะเจ้าของ

3.1.2.1 พนักงานระดับปฏิบัติการของ กทพ.

จากการศึกษารายงานการสำรวจความผูกพัน และความพึงพอใจของพนักงานต่อ กทพ. โดยมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ พบว่าพนักงานให้ความสนใจในเรื่องลักษณะงาน ค่าตอบแทนและสิทธิประโยชน์ คุณภาพชีวิต และการสนับสนุนจากองค์การและหัวหน้างาน เป็นปัจจัยที่มีนัยสำคัญต่อความผูกพันของพนักงานระดับปฏิบัติการ ซึ่งนำมาพิจารณาเป็นเรื่องที่มีความเกี่ยวเนื่องและมีนัยสำคัญในการสื่อสารและบรรจุอยู่ในเล่มรายงาน

3.1.2.2 ผู้ใช้บริการทางพิเศษ

จากการศึกษารายงานการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทางพิเศษที่มีต่อ การให้บริการและภาพลักษณ์ของ กทพ. ปีงบประมาณ 2556 โดยมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ พบว่าความพึงพอใจบริการทางพิเศษของ กทพ. ในภาพรวมอยู่ในระดับสูง และสิ่งที่ควรปรับปรุงคือการสื่อสารประชาสัมพันธ์ การเข้าถึงและการให้บริการด้านข้อมูลข่าวสารแก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษอาจยังไม่ดำเนินไปอย่างบูรณาการ ทำให้การรับทราบข้อมูล ที่เป็นความต้องการของผู้ใช้บริการทางพิเศษที่แท้จริงอาจมีความคลาดเคลื่อนหรือไม่ชัดเจน โดยสามารถสรุปประเด็นที่ผู้ใช้บริการทางพิเศษที่สำคัญ ได้แก่ ความคล่องตัวของการจราจรบนทางพิเศษ ความปลอดภัยของทางพิเศษ การจัดเก็บค่าผ่านทางด้วยระบบเงินสด และป้ายทิศทาง และป้ายสัญญาณ เป็นต้น

3.1.2.3 ภาครัฐในฐานะเจ้าของ

รัฐวิสาหกิจได้มีการกำหนดแนวนโยบายผู้ถือหุ้นภาครัฐ (Statement of Directions: SOD) ซึ่งเป็นแนวทางต่อการปฏิบัติภารกิจของ กทพ. ซึ่งถือเป็นความรับผิดชอบต่อสังคมด้วยเช่นเดียวกัน ทั้งในด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบการขนส่ง เพื่อเชื่อมโยงโครงข่าย และการให้บริการให้มีมาตรฐาน การสนับสนุนบริการขนส่งมวลชนและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และส่งเสริมบทบาท การมีส่วนร่วมของภาคเอกชน พัฒนาโครงข่ายทางพิเศษเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการพัฒนาเมือง รวมทั้งสร้างมูลค่าเพิ่มจากสินทรัพย์ที่มีอยู่ให้ได้รับผลตอบแทนทางการเงินในระดับที่เหมาะสม และมีแผนในการบริหารจัดการหนี้สินอย่างเป็นรูปธรรม

3.2 กระบวนการสานสัมพันธ์ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ตลอดปีงบประมาณ 2556 กทพ. ได้ดำเนินการสานสัมพันธ์ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในองค์การ เพื่อรับฟังความคิดเห็นข้อเสนอแนะอย่างต่อเนื่อง โดยสามารถแบ่งออกเป็นกระบวนการสานสัมพันธ์ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายในองค์การและภายนอกองค์การ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

3.2.1 กระบวนการสานสัมพันธ์ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายในองค์การ

สำหรับกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายในองค์การ ซึ่งประกอบด้วยกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย คือ (1) ภาครัฐในฐานะเจ้าของ และ (2) พนักงาน (ผู้บริหาร สหภาพแรงงาน พนักงาน และลูกจ้าง)

3.2.1.1 ภาครัฐในฐานะเจ้าของ

- กระทรวงคมนาคม

กทพ. ในฐานะที่เป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม ดังนั้น การสื่อสาร และรับฟังความคิดเห็นระหว่างกระทรวงต้นสังกัดผ่านการประชุม หารือ สัมมนา และรับฟังความคิดเห็น จะเกิดขึ้นตลอดทั้งปี ซึ่งในปีงบประมาณ 2556 สามารถสรุปการสานเสวนาที่สำคัญได้ 21 ครั้ง แบ่งเป็นการร่วมปรับปรุงทบทวนแผนยุทธศาสตร์ 3 ครั้ง การเข้าร่วมสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะ 3 ครั้ง การรับทราบผลดำเนินงานและข้อเสนอแนะสำหรับปรับปรุง 1 ครั้ง การประชุมอื่นๆ จำนวน 13 ครั้ง และมีการเข้าร่วมนำเสนอข้อเท็จจริงต่อกระทรวงคมนาคม เรื่องการแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของชาวชุมชนวัดไผ่เงิน 1 ครั้ง

- สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.)

กทพ. ได้เข้าร่วมสัมมนารับฟังความคิดเห็นและร่วมประชุมหารือในเรื่องที่เกี่ยวกับการดำเนินงานต่างๆ ขององค์การกับสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ภายในปีงบประมาณ 2556 จำนวนทั้งสิ้น 12 ครั้ง แบ่งเป็นการสัมมนาทั่วไป 6 ครั้ง การสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็น 2 ครั้ง และการประชุมทั่วไป 4 ครั้ง

- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

สนข. ในฐานะผู้เสนอแนะนโยบายและจัดทำแผนการขนส่งการจราจร และความปลอดภัยจากการขนส่ง ซึ่งถือเป็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อ กทพ. โดยในปีงบประมาณ 2556 ที่ผ่านมา กทพ. ได้มีการรับฟังความคิดเห็นและสานเสวนากับ สนข. ผ่านการสัมมนารับฟังความคิดเห็นและหารือจำนวนทั้งสิ้น 24 ครั้ง แบ่งเป็นการสัมมนาทั่วไป 3 ครั้ง การประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็น 9 ครั้ง และการประชุมเชิงปฏิบัติการ 10 ครั้ง นอกจากนี้ ยังได้มีการจัดประชุมในเรื่องแผนอำนวยความสะดวก และความปลอดภัยของประชาชนในการเดินทางช่วงเทศกาลสงกรานต์จำนวน 2 ครั้ง

- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

กทพ. เข้าร่วมจัดการประชุมเชิงปฏิบัติการ ร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 4 ครั้ง และคณะกรรมาธิการจากสภาผู้แทนราษฎร คณะกรรมาธิการคุ้มครองผู้บริโภค ร่วมรับฟังและตอบข้อซักถาม จำนวน 3 ครั้ง พร้อมทั้งการร่วมประชุมคณะกรรมการนโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ จำนวน 1 ครั้ง



3.2.1.2 พนักงาน (ผู้บริหาร สหภาพแรงงาน พนักงาน และลูกจ้าง)

- ประชุมคณะทำงานแผนวิสาหกิจ

ในปีงบประมาณ 2556 กทพ. ได้มีการประชุมเพื่อพิจารณากรอบแนวทางของร่างเบื้องต้นแผนวิสาหกิจ ประจำปีงบประมาณ 2555 – 2559 และแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ 2558 เพื่อให้การจัดแบ่งส่วนงาน และการกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบ ของแต่ละส่วนงานมีความเหมาะสม และสอดคล้องกันมากยิ่งขึ้น การรับฟังความคิดเห็น จากทุกส่วนงานจากระดับปฏิบัติการ ระดับบริหาร สู่ระดับผู้บริหารระดับสูง เพื่อกำหนดนโยบาย จึงได้มีการแต่งตั้งรองผู้ว่าการและผู้อำนวยการจาก

ฝ่ายต่างๆ เป็นคณะทำงานเพื่อรับฟังความคิดเห็นและร่วมกันจัดทำแผนวิสาหกิจฉบับนี้ขึ้น ซึ่งในปีงบประมาณ 2556 ได้จัดประชุมคณะทำงานจำนวน 1 ครั้ง

- โครงการ ผวก. พบพนักงานและลูกจ้าง กทพ.

มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมความสัมพันธ์อันดีระหว่าง ผวก. กับพนักงานและลูกจ้าง กทพ. โดยในปีงบประมาณ 2556 ได้จัดขึ้น 2 ครั้ง ซึ่งครั้งที่ 1 จัดขึ้นในวันที่ 27 พฤษภาคม 2556 ครั้งที่ 2 จัดขึ้นในวันที่ 9 สิงหาคม 2556 ณ ศูนย์ควบคุมทางพิเศษฉลองรัช

3.2.2 กระบวนการสานสัมพันธ์ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอก

สำหรับกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอกองค์การ ซึ่งประกอบด้วยกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย คือ (1) ผู้ใช้บริการทางพิเศษ (2) ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน (3) คู่ค้า (4) ชุมชนรอบเขตทางพิเศษ และ (5) สังคม

3.2.2.1 ผู้ใช้บริการทางพิเศษ

- การสำรวจความพึงพอใจหลังการให้บริการกู้ภัย One Stop Service และ EXAT Call Center

กทพ. สำรวจความพึงพอใจหลังให้บริการ EXAT Call Center 1543 จำนวน 2 ครั้ง ได้แก่ ครั้งที่ 1 (ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2555 ถึง มีนาคม 2556) และครั้งที่ 2 (ตั้งแต่เดือนเมษายน ถึง กันยายน 2556)

- การสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทางพิเศษที่มีต่อการให้บริการ และภาพลักษณ์ของ กทพ. ประจำปีงบประมาณ 2556

กทพ. มีการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทางพิเศษ โดยการว่าจ้างภาควิชาการตลาด คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ เป็นที่ปรึกษา จำนวน 1 ครั้ง

3.2.2.2 ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน

กทพ. มีกระบวนการสานสัมพันธ์กับกลุ่มประชาชนในช่วงของการศึกษาพื้นที่อยู่หลายขั้นตอน ทั้งการเผยแพร่ข้อมูล สร้างความเข้าใจกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างๆ โดยมีการพบปะกันอย่างไม่เป็นทางการเพื่อพูดคุยรับฟังความคิดเห็นประกอบการศึกษาพื้นที่เบื้องต้น ก่อนจะเริ่มศึกษาความเหมาะสมในด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่างๆ ทางสิ่งแวดล้อม จากนั้นจะให้ประชาชนได้เข้ามามีส่วนร่วมในโครงการ พร้อมทั้งร่วมรับทราบ และแสดงความคิดเห็น เพื่อให้ที่ปรึกษารวบรวมข้อคิดเห็นต่างๆ มาใช้ประกอบการตัดสินใจในแต่ละขั้นตอนในการศึกษา ทั้งนี้เพื่อให้เกิดผลกระทบทางสังคมน้อยที่สุด โดยมีการจัดการประชุมใหญ่ หรือจัดสัมมนาอย่างน้อย 3 ครั้ง คือ

ครั้งที่ 1 : เมื่อกำหนดแนวทางเลือกเรียบร้อยแล้ว

ครั้งที่ 2 : หลังการคัดเลือกแนวสายทางที่เหมาะสมที่สุด

ครั้งที่ 3 : เมื่อการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และได้ประเมินผลกระทบในขั้นรายละเอียดของแนวสายทางที่ได้รับการคัดเลือกแล้วเสร็จในทุกประเด็น แต่ทั้งนี้จะต้องก่อนการจัดส่งรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) ของการศึกษาให้แก่ กทพ.

โดยในปีงบประมาณ 2556 กทพ. ได้จัดให้มีการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ดังนี้

- ประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน โครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จ.ภูเก็ต จำนวน 2 ครั้ง ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 24 เมษายน 2556 ณ โรงแรมเมโทรโพล ภูเก็ต อ.เมือง จ.ภูเก็ต ครั้งที่ 2

(ในปีงบประมาณ 2557) เมื่อวันที่ 21 ตุลาคม 2556 ณ ภูเก็ตเกรซแลนด์ รีสอร์ท แอนด์ สปา อ.กะทู้ จ.ภูเก็ต

- ประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนโครงการทางพิเศษ สายพระราม 3 – ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร โดยเป็นการประชุมครั้งที่ 3 จัดขึ้นเมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม 2556 ณ โรงแรมพาร์ค วิลเลจ พระราม 2 กรุงเทพมหานคร
- จัดสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 2 โครงการทางพิเศษสายดาวคะนอง – วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2555 ณ โรงแรมพาร์ค วิลเลจ พระราม 2 กรุงเทพมหานคร
- จัดสัมมนาการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 ตอน N1 ครั้งที่ 3 เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2555 ณ ห้องแกรนด์บอลรูม ชั้น 4 โรงแรมริชมอนด์ จ.นนทบุรี
- เชิญประชาชนร่วมรับฟังและให้ข้อคิดเห็นในโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 ตอน N2 N3 และ East West Corridor ครั้งที่ 3 หลังจากเสร็จสิ้นงานทบทวนศึกษาความเหมาะสม ด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจการเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม เมื่อวันที่ 13 มกราคม 2556 ณ ห้องชมวิว ชั้น 9 โรงแรมชาลีน่า ซ.ลาดพร้าว 122 กรุงเทพมหานคร

3.2.2.3 คู่ค้า

- การป้องกันอุบัติเหตุระหว่างการก่อสร้าง

กทพ. มีกระบวนการในการตรวจสอบและควบคุมการปฏิบัติงานของผู้รับจ้างอย่างใกล้ชิด เพื่อทำความเข้าใจร่วมกันเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุ ทุกครั้งที่มีโครงการก่อสร้างใหม่หรือจัดจ้างผู้รับเหมารายใหม่ โดยจะมีการประชุมเพื่อทำความเข้าใจร่วมกันอย่างน้อย 1 ครั้ง ซึ่งในปีงบประมาณ 2556 ได้มีการจัดจ้างผู้รับเหมาทั้งหมด 2 ราย ประชุมรายละ 1 ครั้ง

3.2.2.4 ชุมชนรอบเขตทางพิเศษ

- การดูแลชุมชนในเขตทางพิเศษ

กทพ. มีการลงพื้นที่เพื่อพูดคุยกับผู้อยู่อาศัยรอบเขตทางพิเศษ และประสานงานกับผู้นำชุมชน พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นจากชุมชนในกรณีที่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานขององค์การ หรือต้องการให้องค์การมีส่วนร่วมหรือให้ความช่วยเหลือในกิจกรรมต่างๆ ของชุมชน ซึ่งในแต่ละปี จะมีพนักงานจาก กทพ. เข้าพบปะชุมชนรอบเขตทางพิเศษอย่างสม่ำเสมอทุกเดือน โดยส่วนใหญ่จะเป็นการเข้าเยี่ยมในลักษณะที่ไม่เป็นทางการเพื่อสร้างสัมพันธ์ที่ดีระหว่าง กทพ. กับชุมชน สร้างความเป็นกันเอง และทำให้เกิดการยอมรับได้จากชุมชน



3.2.2.5 สังคม

- การให้บริการโดยศูนย์บริการผู้ใช้ทางพิเศษผ่านหมายเลข 1543

นอกจากการให้บริการด้านข้อมูลข่าวสารและรายงานสภาพการจราจรบนทางพิเศษแล้ว ศูนย์บริการผู้ใช้ทางพิเศษผ่านหมายเลข 1543 ยังเป็นช่องทางในการรับข้อร้องเรียน ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะจากผู้ใช้ทางและประชาชนทั่วไป โดยสามารถใช้บริการผ่านระบบอัตโนมัติ (IVR) และบริการข้อมูลผ่านเจ้าหน้าที่ของศูนย์บริการผู้ใช้ทางพิเศษ โดยตลอดช่วงปีงบประมาณที่ผ่านมา กทพ. ได้รับข้อร้องเรียน ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ ดังนี้ (1) ด้านการปฏิบัติของพนักงาน กทพ.




(2) ผลกระทบจากการก่อสร้างทางพิเศษ (3) ที่ดิน และ (4) ไม่ได้รับความสะดวกหรือเดือดร้อนจากการใช้ทางพิเศษ จำนวนทั้งสิ้น 245 รายการ

- กิจกรรมสื่อสารการตลาด

จัดงานนิทรรศการ THAILAND 2020 ก้าวใหม่เชื่อมไทยสู่โลก 2020 ณ ศูนย์ราชการเฉลิมพระเกียรติ 80 พรรษา 5 ธันวาคม 2550 ถ.แจ้งวัฒนะ ระหว่างวันที่ 8 - 16 มีนาคม 2556 โดยมีการให้ความรู้เกี่ยวกับข้อมูลการใช้บริการทางพิเศษ และระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติ (ETCS) ให้กับผู้ใช้ทางพิเศษ รวมถึงประชาชนทั่วไปได้ทราบและรู้จัก กทพ. มากยิ่งขึ้น

- กิจกรรม Road Show

กทพ. จัดกิจกรรม EXAT Road Show และจัดกิจกรรมส่งเสริมการตลาด โดยแจกคู่มือการใช้ทางพิเศษและเผยแพร่ข้อมูลแผ่นพับเกี่ยวกับบัตร Easy Pass ที่อาคารสำนักงานใหญ่ รวมทั้งจัดกิจกรรมนันทนาการต่างๆ ที่มีกลุ่มเป้าหมายเป็นผู้ใช้รถยนต์ โดยมีวัตถุประสงค์ในการเสริมสร้างแรงจูงใจให้มาใช้ ทางพิเศษและระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติ (ETCS) โดยใช้บัตร Easy Pass ให้มากยิ่งขึ้นอย่างต่อเนื่องในทุกโอกาสและเป็นการเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ดี ของ กทพ. จำนวน 4 งาน ดังนี้

1) งาน "มหกรรมยานยนต์ ครั้งที่ 29" โดยดำเนินการตั้งแต่วันที่ 29 พฤศจิกายน - 10 ธันวาคม 2555 รวม 12 วัน ณ ศูนย์แสดงสินค้าและการประชุมอิมแพ็ค เมืองทองธานีมีผู้เข้าร่วมกิจกรรมจำนวน 2,113 คน

2) งานวิชาการ เอ ซี เอส พี "Academic Show and Share 2012" โดยดำเนินการตั้งแต่วันที่ 21 - 22 มกราคม 2556 รวม 2 วัน ณ โรงเรียนอัสสัมชัญสมุทรปราการ มีผู้เข้าร่วมกิจกรรมจำนวน 332 คน

3) งาน "ซุปเปอร์คาร์ แอนด์ อิมพอต คาร์ โชว์ ครั้งที่ 4" โดยดำเนินการตั้งแต่วันที่ 11 - 19 พฤษภาคม 2556 รวม 9 วัน ณ ศูนย์แสดงสินค้าและการประชุมอิมแพ็ค เมืองทองธานี มีผู้เข้าร่วมกิจกรรมจำนวน 383 คน

4) งาน "The 10th Thailand International Logistics Fair 2013" (TILOG 2013) โดยดำเนินการตั้งแต่วันที่ 4 - 7 กันยายน 2556 รวม 4 วัน ณ ศูนย์นิทรรศการและการประชุมไบเทค มีผู้เข้าร่วมกิจกรรม จำนวน 303 คน

ทั้งนี้ การดำเนินงานต่างๆ ข้างต้น นอกจากจะเป็นการรับฟังความคิดเห็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมแล้ว ยังเป็นการสร้างความเชื่อมั่นว่าองค์การได้คำนึงถึงผลกระทบที่มีต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ตลอดจนเป็นการสร้างความร่วมมือที่ดีอันจะยังประโยชน์มาสู่การดำเนินงานขององค์การ และความยั่งยืนของสังคมไทยโดยรวม

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

การจัดทำข้อมูลรายงานความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. ตามกรอบการรายงาน GRI (CSR Report) ประจำปีงบประมาณ 2556 ฉบับนี้ ได้มีการพิจารณาเพิ่มเติมตัวชี้วัดจากรายงานความรับผิดชอบต่อสังคม ในฉบับปีงบประมาณ 2555

เริ่มต้นด้วยกระบวนการสร้างความเข้าใจให้แก่คณะทำงานและผู้บริหารของ กทพ. โดยการสร้างการมีส่วนร่วมในการกำหนดกรอบเนื้อหาของรายงานที่ครอบคลุมมิติด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยได้จัดการประชุมอบรมเชิงปฏิบัติการเพื่อระบุเนื้อหารายงานขึ้น จำนวน 2 ครั้ง ซึ่งรวมถึงการคัดเลือกประเด็น (Aspect) และตัวบ่งชี้การดำเนินงานต่างๆ (Performance Indicators) โดยนำตัวชี้วัดเหล่านั้นมาผ่าน กระบวนการทดสอบสารัตถภาพ (Materiality Test) เพื่อให้ได้ตัวชี้วัดที่มีนัยสำคัญ (Significant) และเกี่ยวเนื่อง (Relevant) กับองค์การ ตามกรอบการรายงานสากล GRI โดยให้ความสำคัญในประเด็นต่างๆ และสามารถจำแนกออกเป็นหมวดเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และสังคม ดังนี้

ตารางที่ 4 : ประเด็นที่ได้รับการคัดเลือกผ่านกระบวนการทดสอบสารัตถภาพ

หมวด	ประเด็น
เศรษฐกิจ	ผลเชิงเศรษฐกิจ ผลกระทบทางอ้อมเชิงเศรษฐกิจ
สิ่งแวดล้อม	วัสดุ พลังงาน น้ำ ความหลากหลายทางชีวภาพ มลอากาศ น้ำทิ้ง และของเสียผลิตภัณฑ์และบริการ
สังคม	แนวปฏิบัติทางการลงทุนและการจัดหา การเยียวยา แนวปฏิบัติด้านความปลอดภัย การจ้างงาน แรงงาน/ฝ่ายบริหารสัมพันธ์ อาชีวอนามัยและความปลอดภัย การฝึกอบรมและการให้ความรู้ ความหลากหลายและโอกาสแห่งความเท่าเทียม ผลตอบแทนที่เท่าเทียมระหว่างหญิงและชาย ชุมชนท้องถิ่น การทุจริต นโยบายสาธารณะ สุขภาพและความปลอดภัยของลูกค้า การแสดงฉลากผลิตภัณฑ์และบริการ การสื่อสารการตลาด การปฏิบัติตามกฎหมาย

กทพ. มีการจัดประชุมอบรมเชิงปฏิบัติการเพื่อเตรียมข้อมูลการรายงาน กับคณะทำงานฯ ของ กทพ. และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการรวบรวมข้อมูล เพื่อทำความเข้าใจร่วมกันเกี่ยวกับการจัดทำเนื้อหารายงานให้มีความครบถ้วน (Completeness) และมีคุณภาพ (Quality Report) รวมถึงชี้แนะแนวทางการจัดเก็บข้อมูล ที่เกี่ยวเนื่องกับประเด็นที่ได้จากการคัดกรองสาระสำคัญในขั้นตอนของการระบุเนื้อหารายงาน

ภาพที่ 4 : การประชุมอบรมเชิงปฏิบัติการเพื่อระบุเนื้อหารายงาน





สำหรับรายละเอียดตัวบ่งชี้การดำเนินงานในแต่ละประเด็นระบุไว้ในรายงานฉบับนี้ ได้มีการอธิบายไว้ในหัวข้อดัชนีข้อมูลตามกรอบการรายงาน GRI ที่แนบไว้ท้ายเล่มรายงาน ■

หากท่านมีข้อสงสัยหรือคำแนะนำเกี่ยวกับรายงานความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. สามารถติดต่อสอบถามได้ที่ :

แผนกส่งเสริมกิจกรรมเพื่อสังคมและชุมชน
กองประชาสัมพันธ์ สำนักผู้ว่าการ
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
โทรศัพท์ 0-2579-5380-9 ต่อ 2325, 2326



4. การดำเนินงานของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

สืบเนื่องจากปัญหาการจราจรติดขัดก่อให้เกิดความสูญเสียและความสูญเปล่าทางด้านเศรษฐกิจของประเทศอย่างใหญ่หลวง และมีแนวโน้มทวีความรุนแรงขึ้นเป็นลำดับ รัฐบาลจึงได้พิจารณาจัดตั้งหน่วยงานเฉพาะขึ้นมาเพื่อศึกษารูปแบบ **"ทางพิเศษ"** เพื่อบรรเทาและแก้ปัญหาการจราจรดังกล่าว

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) จัดตั้งขึ้นตามประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 290 ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ. 2515 เป็นรัฐวิสาหกิจภายใต้สังกัดกระทรวงมหาดไทย มีวัตถุประสงค์เพื่อดำเนินการก่อสร้างหรือจัดให้มีทางพิเศษ บำรุงรักษาทางพิเศษ จัดดำเนินการหรือควบคุมธุรกิจเกี่ยวกับระบบขนส่งมวลชน ตลอดจนการดำเนินงานต่างๆ ที่เกี่ยวกับทางพิเศษเพื่ออำนวยความสะดวกและความรวดเร็วของระบบขนส่งมวลชน อีกทั้งช่วยขจัดปัญหาและอุปสรรคในส่วนที่เกี่ยวเนื่องกับเส้นทางคมนาคม โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ภายหลังได้มีการปฏิรูประบบราชการ โดยได้ประกาศใช้พระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 เมื่อวันที่ 3 ตุลาคม พ.ศ. 2545 โอนการบริหารและอำนาจหน้าที่ กทพ. มาสังกัดกระทรวงคมนาคม ตามพระราชกฤษฎีกาโอนกิจการบริหารและอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 พ.ศ. 2545 มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 9 ตุลาคม พ.ศ. 2545 และได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550 มีผลใช้บังคับ วันที่ 9 มกราคม พ.ศ. 2551



ในปัจจุบัน กทพ. ยังคงเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจที่ให้บริการทางพิเศษ เพื่อเชื่อมต่อเส้นทางคมนาคมสำคัญต่างๆ ทั้งพื้นที่ภายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลแก่ประชาชนทั่วไป เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรผ่านการก่อสร้างทางพิเศษ ตลอดระยะเวลาการดำเนินงานของ กทพ. ที่ผ่านมา มีส่วนในการสนับสนุนยกระดับการคมนาคมในเส้นทางต่างๆ ซึ่งถือเป็นระบบสาธารณูปโภคที่สำคัญของประเทศ รวมถึงสอดคล้องต่อนโยบายภาครัฐในการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์อย่างบูรณาการ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ทั้งในด้านการอำนวยความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนพื้นราบ โดยในขณะนี้ กทพ. ได้เปิดให้บริการทางพิเศษแล้ว จำนวน 7 สายทาง และ 3 ทางเชื่อมต่อ ระยะทางรวมทั้งสิ้น 207.9 กิโลเมตร

ตารางที่ 5 : ทางพิเศษที่เปิดให้บริการแล้ว ระยะทางในแต่ละเส้นทาง และพื้นที่ที่แนวสายทางพิเศษพาดผ่าน

ทางพิเศษที่เปิดให้บริการแล้ว	ระยะทาง (กิโลเมตร)	แนวสายทางพิเศษ
1. ทางพิเศษเฉลิมมหานคร	27.1	กทม.
2. ทางพิเศษศรีรัช	38.4	กทม.
3. ทางพิเศษฉลองรัช (ทางพิเศษสายรามอินทรา-อาจณรงค์ และ ทางพิเศษสายรามอินทรา-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร)	28.2	กทม.
4. ทางพิเศษอุดรรัถยา	32.0	กทม./ปทุมธานี
5. ทางพิเศษบูรพาวิถี	55.0	กทม./ฉะเชิงเทรา/ สมุทรปราการ
6. ทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์	4.7	กทม.
7. ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)	22.5	สมุทรปราการ



ตารางที่ 6 : ทางเชื่อมต่อที่เปิดให้บริการแล้วและพื้นที่ให้บริการ

ทางพิเศษที่เปิดให้บริการแล้ว	แนวสายทางพิเศษ
1. ทางยกระดับด้านทิศใต้สนามบินสุวรรณภูมิเชื่อมทางพิเศษบูรพาวิถี (เป็นทางขึ้น-ลง เพิ่มเติมของทางพิเศษบูรพาวิถี เพื่อส่งเสริมการให้บริการสนามบินสุวรรณภูมิ)	สมุทรปราการ
2. ทางเชื่อมต่อทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) กับทางพิเศษบูรพาวิถี (เป็นทางขึ้น-ลง เพิ่มเติมของทางพิเศษบูรพาวิถี เพื่อส่งเสริมการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างทางพิเศษบูรพาวิถีและทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)	สมุทรปราการ
3. ทางเชื่อมต่อทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) กับถนนวงแหวนอุตสาหกรรม (ทางเชื่อมต่อเฉลิมราชคำริ 84 พรรษา)	สมุทรปราการ

นอกจากนี้ กทพ. ยังมีโครงการตามแผนงานที่อยู่ระหว่างการดำเนินการอีก 8 โครงการ ได้แก่

1. โครงการก่อสร้างทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร คาดว่าจะเปิดให้บริการในปี 2559
2. โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือตอน N1, N2, N3 และ East-West Corridor ด้านตะวันออก
3. โครงการศึกษาความเหมาะสมทางพิเศษสายดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก
4. โครงการทบทวนการศึกษาความเหมาะสมทางพิเศษสายศรีรัช-ดาวคะนอง
5. โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จ.ภูเก็ต
6. โครงการศึกษาความเหมาะสมทางพิเศษสายบูรพาวิถี-พัทยา จ.ชลบุรี
7. โครงการศึกษาความเหมาะสมทางพิเศษสายอุดรรัถยา-พระนครศรีอยุธยา
8. โครงการปรับปรุงทางขึ้น-ลงทางพิเศษเฉลิมมหานคร กับ ถนนทางรถไฟสายเก่าบริเวณทางแยกต่างระดับอาจณรงค์

ในปีงบประมาณ 2556 กทพ. มีจำนวนพนักงาน 4,550 คน และลูกจ้าง 538 คน มีสำนักงานในรูปแบบของศูนย์ซ่อมบำรุง ศูนย์ควบคุมทางพิเศษและระบบทางพิเศษ สำนักงานฝ่ายกฎหมาย สำนักงานฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดิน สำนักงานใหญ่ รวมทั้งศูนย์บริการข้อมูลผู้ใช้บริการทางพิเศษ ทั้งในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวม 8 สำนักงาน โดยสำนักงานใหญ่ ตั้งอยู่เลขที่ 2380 ถนนพหลโยธิน แขวงเสนานิคม เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 โทร. 02-579-5380-9, 02-562-0044, 02-940-1199 ■



5. โครงสร้างบริหาร และการกำกับดูแลกิจการที่ดี

นอกเหนือจากการให้บริการทางพิเศษที่มุ่งสร้างผลตอบแทน และนำรายได้เข้าสู่รัฐแล้วนั้น กทพ. ยังตระหนักถึงการดำเนินงานที่อยู่ภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยมีการปรับโครงสร้างการจัดแบ่งส่วนงาน ตามคำสั่ง กทพ.ที่ 110/2555 ลงวันที่ 23 มีนาคม พ.ศ. 2555 แบ่งเป็น ระดับผู้ว่าการ รองผู้ว่าการ ผู้ช่วยผู้ว่าการ ฝ่าย กอง และสำนักต่างๆ ที่ขึ้นตรงต่อผู้ว่าการ ดังที่แสดงในภาพที่ 5

สำหรับขั้นตอนการแต่งตั้งคณะกรรมการ กทพ. นั้นเป็นไปตามพระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550 มาตรา 14 มาตรา 15 มาตรา 16 และมาตรา 17 ซึ่งประกอบด้วย ประธานกรรมการ ผู้แทนกระทรวงการคลัง ผู้แทนกระทรวงคมนาคม ผู้แทนสำนักงบประมาณ ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผู้แทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิอีกไม่เกิน 4 ท่าน เป็นกรรมการ และผู้ว่าการเป็นกรรมการและเลขานุการ[1] ทั้งนี้คณะรัฐมนตรีเป็นผู้แต่งตั้งประธานกรรมการและผู้ทรงคุณวุฒิ กรรมการอย่างน้อยหนึ่งในสามของคณะกรรมการทั้งคณะเป็นกรรมการอิสระ[2] และกรรมการอิสระอย่างน้อย 1 คน ควรแต่งตั้งจากบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจที่กระทรวงการคลังจัดทำขึ้นตามหลักเกณฑ์และแนวทางการกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจ ซึ่งในปีงบประมาณ 2556 กทพ. มีคณะกรรมการทั้งสิ้น 12 คน สามารถจำแนกเป็นชาย 11 คน และหญิง 1 คน โดยคณะกรรมการทั้งหมดถือสัญชาติไทย ประกอบด้วยผู้ที่มีอายุระหว่าง 30—50 ปี จำนวน 1 คน และช่วงอายุมากกว่า 50 ปี จำนวน 11 คน

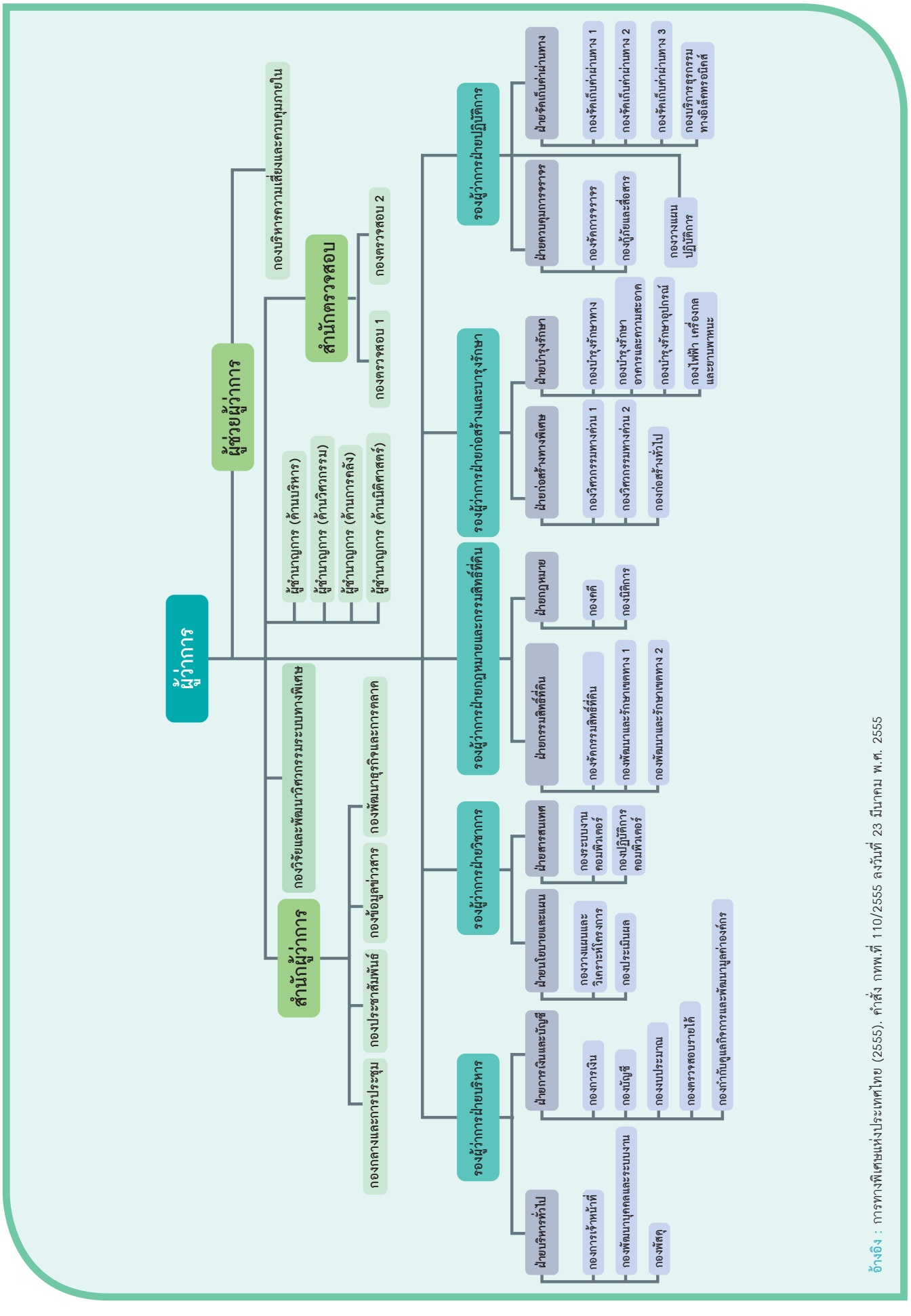
การกำหนดโครงสร้างคณะกรรมการบริหาร กทพ. ที่ชัดเจน จะนำไปสู่ความเชื่อมั่น และความไว้วางใจจากภาครัฐและประชาชน อีกทั้งเป็นการแสดงให้เห็นถึงความมุ่งมั่นในการยึดถือต่อหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ในการบริหารองค์การอีกด้วย

---

[1] ผู้ว่าการมิได้ดำรงตำแหน่งเป็นประธานกรรมการ

[2] คณะกรรมการ กทพ. ในการประชุมครั้งที่ 8/2546 เมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม พ.ศ. 2546 ได้มีมติเห็นชอบคำจำกัดความ "ความเป็นอิสระ" ของกรรมการในคณะกรรมการ กทพ. โดยมีมติให้ "ความเป็นอิสระ" ของกรรมการ กทพ. หมายถึง ความเป็นอิสระที่มาจากภายนอก เช่น ผู้ทรงคุณวุฒิจากภาคเอกชน องค์การอิสระหรือสถาบันการศึกษา ซึ่งมีอิสระในการใช้ดุลพินิจการตัดสินใจและการกระทำที่เป็นอิสระอย่างแท้จริง สามารถผลักดันให้เกิดการปรับเปลี่ยนหรือยับยั้งการดำเนินการต่างๆ ได้เมื่อจำเป็นและไม่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจใดๆ หรือความคาดหวังทางผลประโยชน์ หรือความสัมพันธ์อื่นใดกับผู้บริหารรัฐวิสาหกิจกระทรวงเจ้าสังกัด หน่วยงาน หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งไม่มีผลประโยชน์ได้เสียไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม

ภาพที่ 5 : โครงสร้างการจัดแบ่งส่วนงานของ กทพ.



ที่มา : การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (2555). คำสั่ง กทพ.ที่ 110/2555 ลงวันที่ 23 มีนาคม พ.ศ. 2555

























1 **พลอากาศเอกสุเมธ โพธิ์มณี**
ประธานกรรมการ

2 **นางอุไร ร่มโพธิหยก**
กรรมการผู้แทนกระทรวงการคลัง

3 **นายชัชวาลย์ บุญเจริญกิจ**
กรรมการผู้แทนกระทรวงคมนาคม

4 **นายสถิตย์ เลาหเจริญยศ**
กรรมการผู้แทนกระทรวงคมนาคม

5 **นายสมศักดิ์ โชติรัตนะศิริ**
กรรมการผู้แทนสำนักงบประมาณ

6 **นายชาญวิทย์ อมตะมาทุชาติ**
กรรมการผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

7 **พลตำรวจเอก วรพงษ์ ชิวปรีชา**
กรรมการผู้แทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

8 **ศาสตราจารย์กำชัย จงจักรพันธ์**
กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ

9 **นายถาวร พานิชพันธ์**
กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ

10 **นายพลชัย จิตติวิลัยลักษณ์**
กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ

11 **พลตำรวจตรี สุรสิทธิ์ สังขพงศ์**
กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ

12 **นายอัยยณัฐ ถินอภัย**
กรรมการและเลขานุการ

บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ กทพ. คือการปฏิบัติหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 19 แห่งพระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550 และการปฏิบัติหน้าที่ให้สอดคล้องกับมติคณะรัฐมนตรีในเรื่องแนวทางการกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจ ซึ่งต้องมีความระมัดระวัง (Duty of Care) มีทักษะ (Skills) และมีความซื่อสัตย์สุจริต (Duty of Loyalty) เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยคณะกรรมการ กทพ. มีบทบาทในการเป็นผู้นำด้านการกำหนดวิสัยทัศน์ ทิศทาง กลยุทธ์ นโยบาย รวมถึงการศึกษาข้อมูล อาทิ ข้อกฎหมาย มติคณะรัฐมนตรี และระเบียบข้อบังคับต่างๆ เพื่อให้ทันกับสถานการณ์ เป็นต้น มีความรับผิดชอบต่อองค์การโดยรวม รวมทั้งให้ความเห็นชอบในกลยุทธ์ นโยบาย และแผนงานต่างๆ ที่สำคัญ ครอบคลุมถึงการดูแล ควบคุม ติดตามการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามแผนวิสาหกิจและแผนปฏิบัติการประจำปีอย่างสม่ำเสมอ และจัดให้มีการรายงานในวาระ การประชุมทุกเดือน นอกจากนี้ การกำกับดูแลบัญชี การกำกับดูแลและตรวจสอบการใช้ทรัพย์สินของ กทพ. การกำกับดูแลการบริหารงานบุคคล การจัดตั้งคณะกรรมการย่อยและคณะอนุกรรมการชุดต่างๆ การคัดเลือกผู้ว่าการ กทพ. และการกำหนดค่าจ้างหรือผลประโยชน์อื่นรวมทั้งเงื่อนไขการจ้างและการเลิกจ้าง ยังถือเป็นบทบาทหน้าที่ที่สำคัญของคณะกรรมการ กทพ. และในทุกๆ 6 เดือน คณะกรรมการ กทพ. จะต้องมีการประเมินตนเอง (Self Assessment) ทั้งแบบรายคณะและรายบุคคล ทั้งนี้ในขั้นตอนการประเมินตนเองของกรรมการถือเป็นความลับ

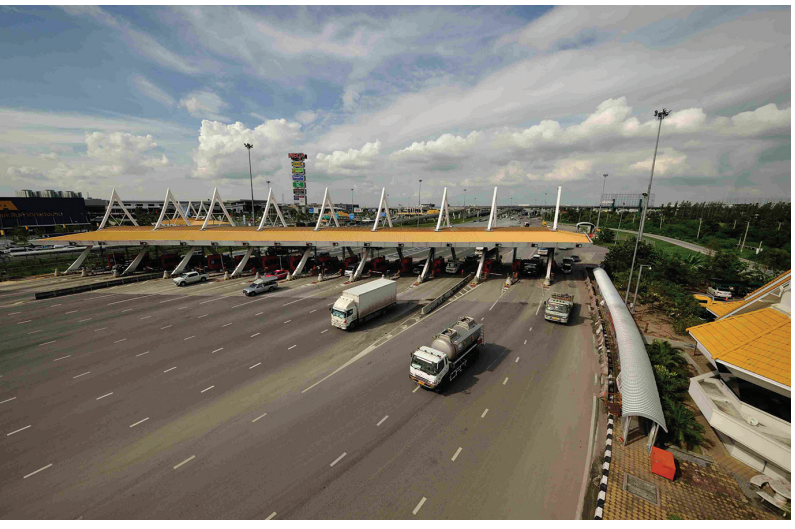
เพื่อนำประโยชน์มาสู่องค์การและสังคมโดยรวม ประธานกรรมการและกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิต้องไม่เป็นพนักงานหรือลูกจ้าง ไม่เป็นผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมือง และไม่เป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในสัญญากับ กทพ. ข้อกำหนดดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงการหลีกเลี่ยงไม่ให้เกิดผลประโยชน์ทับซ้อนของคณะกรรมการ และนอกจากนี้ ประธานกรรมการ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ และผู้ว่าการ ต้องเป็นผู้มีความรู้ความชำนาญเกี่ยวกับการบริหารด้านวิทยาศาสตร์ วิศวกรรมศาสตร์ สถาปัตยศาสตร์ การผังเมือง เศรษฐศาสตร์ การคลัง หรือนิติศาสตร์ เพื่อให้การดำเนินงานของ กทพ. เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล



กทพ. มีนโยบายที่มิให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างกระทำการใดๆ อันเป็นการขัดกันระหว่างผลประโยชน์ส่วนตนกับผลประโยชน์ขององค์การ ไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อม หรือกระทำการใดๆ อันเป็นการหาผลประโยชน์ส่วนตน ดังนั้น เพื่อให้ทุกส่วนงานมีความเข้าใจและปฏิบัติไปในทิศทางเดียวกัน กทพ. ได้มีการระบุหลักการและแนวทางการปฏิบัติเพื่อหลีกเลี่ยงความขัดแย้งทางผลประโยชน์อย่างชัดเจน ดังปรากฏในคำสั่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ 431/2556 เรื่องความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ลงวันที่ 25 ธันวาคม พ.ศ. 2556 ซึ่งคณะกรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างจะต้องทำความเข้าใจ และหลีกเลี่ยงการกระทำใดๆ ที่เข้าข่ายเป็นความขัดแย้งทางผลประโยชน์โดยเด็ดขาด โดยได้กำหนดวิธีการปฏิบัติสำหรับการรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ การรับ หรือการให้ของขวัญในกรณีต่างๆ ตลอดจนเรื่องอื่นๆ ที่เข้าข่ายเป็นความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ทั้งยังมีการกำหนดโดยกำหนดให้ผู้ว่าการและพนักงานทุกคนจะต้องจัดทำรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์เป็นประจำในเดือนธันวาคมของทุกปี หรือเมื่อได้รับตำแหน่งใหม่ หรือเมื่อมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์เกิดขึ้นในระหว่างปี โดยใช้แบบรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ที่ได้มีการประกาศใช้ ทั้งนี้ในปีงบประมาณ 2556 ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างทุกคนไม่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์

เพื่อให้บรรลุตามวิสัยทัศน์ ภารกิจ และแผนงานต่างๆ นั้น กทพ. มีกลไกการบริหารดำเนินงาน โดยจัดตั้งคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการชุดต่างๆ ขึ้น เพื่อประโยชน์ในการบริหารจัดการองค์การ ซึ่งคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการชุดต่างๆ ที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นมานั้น แบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ (1) คณะกรรมการที่เป็นไปตามข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และ (2) คณะกรรมการและคณะอนุกรรมการ เพื่อปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมาย ซึ่งกลไกเหล่านี้ครอบคลุมถึงการบริหารผลการดำเนินงาน ด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และสังคม รวมถึงโอกาสและความเสี่ยงที่อาจเกี่ยวข้อง ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับบริบทของสังคม สถานการณ์แวดล้อม และแผนปฏิบัติการที่เป็นภารกิจองค์การในแต่ละปี







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

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

กทพ. ได้นำหลักการและแนวทางกำกับดูแลกิจการที่ดีในรัฐวิสาหกิจ ปี 2552 ของ สคร. มาใช้เป็นนโยบายและดำเนินกิจกรรม โครงการ และแผนงานต่างๆ มาโดยตลอด ในปีงบประมาณ 2554 กทพ. ได้จัดทำคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Corporate Governance Manual) ของ กทพ. มีการทบทวนคู่มือดังกล่าวเป็นประจำทุกปี โดยเป็นไปตามจุดมุ่งหมายหลักของ กทพ. ในการดำเนินงาน กล่าวคือ นอกจากจะมุ่งเน้นการบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจของประเทศ ยังรวมทั้งจะต้องดำเนินกิจการให้มีความมั่นคงทางการเงินและเติบโตอย่างยั่งยืน ดังนั้น เพื่อให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้าง กทพ. ยึดถือเป็นแนวปฏิบัติและแสดงถึงการปฏิบัติงานที่ดี ปราศจากผลประโยชน์ทับซ้อน โปร่งใส เป็นธรรมและตรวจสอบได้ ประกอบด้วย "หลักอันเป็นมาตรฐานสากล 7 ประการในการกำกับดูแลกิจการที่ดี" ได้แก่

1. Accountability มีความรับผิดชอบต่อผลลัพธ์อันเกิดจากการปฏิบัติหน้าที่
2. Responsibility มีความสำนึกในหน้าที่ที่จะให้บริการที่ดีต่อผู้ใช้บริการ หรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่างๆ ด้วยขีดความสามารถและประสิทธิภาพที่เพียงพอ
3. Equity/Equitable Treatment ปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างเท่าเทียมกัน
4. Transparency ดำเนินงานอย่างโปร่งใส เปิดเผยข้อมูล และสามารถตรวจสอบได้

5. Value Creation เพิ่มความสามารถในการดำเนินงานทุกด้านเพื่อยกระดับการแข่งขัน และสร้างมูลค่าเพิ่มแก่กิจการทั้งในระยะสั้นและระยะยาว

6. Ethics ปฏิบัติตามประมวลจริยธรรมและจรรยาบรรณของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

7. Participation ให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับการดำเนินการใดๆ ที่อาจมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม สุขภาพอนามัย คุณภาพชีวิต และความเป็นอยู่ของชุมชนหรือท้องถิ่น

ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนินงานของ กทพ. ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมานั้น เป็นไปในทิศทางที่สอดคล้องกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี ดังนั้น ในปีงบประมาณ 2556 ทาง กทพ. ได้จัดให้มีการประชุมต่อคณะอนุกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อรับทราบและติดตามผลการดำเนินงานเป็นประจำทุกเดือน และมีการรายงานผลการดำเนินงานของ กทพ. ตามกรอบของคู่มือดังกล่าวเป็นประจำทุกไตรมาสต่อคณะอนุกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและคณะกรรมการ กทพ. ตลอดจนกำหนดให้มีโครงสร้างการควบคุมภายในทั้ง 5 องค์ประกอบ ตามมาตรฐานสากลของ Committee of Sponsoring Organization of the Treadway Commission : COSO อันได้แก่

1. สภาพแวดล้อมของการควบคุม (Control Environment)
2. การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment)
3. กิจกรรมการควบคุม (Control Activities)
4. สารสนเทศและการสื่อสาร (Information and Communications)
5. การติดตามประเมินผล (Monitoring)

โดยการติดตามประเมินผลของ กทพ. นั้น มีทั้งในรูปแบบของการติดตามผลระหว่างการปฏิบัติงาน (Ongoing Monitoring) อย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ การประเมินผลเป็นรายครั้ง (Separate Evaluation) ซึ่งสามารถจำแนกออกเป็น (1) การประเมินการควบคุมด้วยตนเอง (Control Self-Assessment : CSA) รายไตรมาส และ (2) การประเมินการควบคุมอย่างอิสระ (Independent Assessment) โดยสำนักตรวจสอบ

กทพ. ได้กำหนดแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีของ กทพ. เพื่อให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้าง กทพ. ยึดถือเป็นแนวปฏิบัติ อันก่อให้เกิดการปฏิบัติงานที่ดี ปราศจากผลประโยชน์ทับซ้อน โปร่งใส เป็นธรรม และตรวจสอบได้ สามารถจำแนกออกได้เป็น 8 หมวด ดังนี้

1. การดำเนินงานของภาครัฐในฐานะเจ้าของ
2. คณะกรรมการ
3. รายงานทางการเงิน รายงานทางการบริหาร การควบคุมและการตรวจสอบภายใน
4. บทบาทต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
5. การเปิดเผยสารสนเทศและความโปร่งใส
6. ความขัดแย้งทางผลประโยชน์
7. การบริหารความเสี่ยง
8. จรรยาบรรณ







นอกจากนี้ ในปีงบประมาณ 2554 กทพ. ได้นำมาตรฐานจริยธรรมขององค์การ และมาตรฐานจริยธรรมอันเป็นค่านิยมหลักของ กทพ. มาประมวลใหม่ โดยใช้คำที่สื่อความหมายถึงความมุ่งมั่นภายในองค์การของเจ้าหน้าที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ในการปฏิบัติหน้าที่อย่างมีจรรยาบรรณ และมีการปฏิบัติตามแนวปฏิบัติที่องค์การได้ให้ไว้อย่างจริงจัง ดังคำย่อที่สื่อความมุ่งมั่นของเจ้าหน้าที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยว่า **"HEARTS"** ซึ่งหมายถึง **"ปฏิบัติหน้าที่ด้วยหัวใจ"** พร้อมส่งเสริมให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้าง กทพ. ทุกคนนำหลักการและแนวปฏิบัติในด้านต่างๆ ไปพิจารณาศึกษาและปฏิบัติจริง จนเป็นวัฒนธรรมการทำงานของ กทพ. ที่โดดเด่นและเป็นแบบอย่างที่ดีของสังคมต่อไป ทั้งนี้ **"HEARTS"** มีความหมายดังนี้ :



ภาพที่ 6 : 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. เป็นรัฐวิสาหกิจที่กำกับดูแลในเรื่องโครงสร้างด้านการคมนาคม การดำเนินกิจการเกี่ยวกับการจัดสร้างทางพิเศษ จึงต้องยึดต่อผลประโยชน์ของสังคมและความต้องการของประชาชนเป็นหลักสำคัญ การกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อให้การดำเนินงานบรรลุภารกิจหลักขององค์การได้อย่างโปร่งใส ตรวจสอบได้ ตรงไปตรงมา ควบคู่กับการยึดจรรยาบรรณภายในองค์การ มาตรฐานระดับสากลในการกำกับดูแลและการควบคุมภายใน แสดงถึงการรักษาผลประโยชน์ของรัฐและสังคมส่วนรวมเป็นสำคัญ และเป็นกลไกในการสร้างความรับผิดชอบต่อสังคมที่สามารถผนวกเข้ากับการดำเนินงานขององค์การ และสิ่งสำคัญยิ่งกว่านั้น คือการเป็นจุดเริ่มต้นที่สำคัญเพื่อการต่อยอดและเป็นแนวทางในการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมในรูปแบบอื่นๆ เพื่อสร้างแรงผลักดันให้องค์การไปสู่ความเป็นเลิศและยั่งยืน ให้สมกับที่เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจชั้นนำด้านการคมนาคมที่ประชาชนให้ความเชื่อมั่นสืบต่อไป ■



6. การดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

กทพ. มีภารกิจหลักในการแก้ไขปัญหาการจราจร รับผิดชอบต่อการอำนวยความสะดวกในการเดินทาง มุ่งเน้นการให้บริการทางพิเศษในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และมีแผนงานที่จะขยายขอบเขตการให้บริการไปยังจังหวัดอื่นๆ บริเวณพื้นที่ที่เป็นยุทธศาสตร์สำคัญในการคมนาคม เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางและการขนส่งแก่สาธารณชน และเป็นการเสริมสร้างโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ พร้อมรับการก้าวเข้าสู่การร่วมประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หรือ AEC อันจะส่งผลต่อการพัฒนาระบบเศรษฐกิจและสังคมในภาพรวม

ในฐานะรัฐวิสาหกิจ ภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม กทพ. ได้ตระหนักอยู่เสมอว่าการให้บริการประชาชนเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตด้วยการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมให้มีประสิทธิภาพ เพียงพอต่อความต้องการของประชาชน สามารถแก้ไขปัญหาการจราจรและอำนวยความสะดวกในการเดินทาง เชื่อมโยงเส้นทางการสัญจรให้มีความคล่องตัวและรวดเร็ว ถือเป็นความรับผิดชอบต่อสังคมของหน่วยงานที่เกิดขึ้นในทุกกระบวนงานขององค์การโดยตรง

อย่างไรก็ตาม การดำเนินงานของ กทพ. มีผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอันหลากหลาย ไม่ว่าจะเป็นผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนในระยะก่อนการก่อสร้างทางพิเศษ ผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมในระหว่างก่อสร้างทางพิเศษ อาทิ การใช้วัสดุ น้ำทิ้ง ของเสีย มลภาวะทางอากาศต่างๆ ที่เกิดจากการก่อสร้าง หรือแม้กระทั่งภายหลังจากที่การก่อสร้างทางพิเศษเสร็จสิ้น ชุมชนรอบเขตทางพิเศษที่อาจได้รับผลกระทบจากเสียง ฝุ่นละออง ความสั่นสะเทือน ฯลฯ จากการให้บริการทางพิเศษหรือผู้ที่สัญจรผ่านสายทางในความรับผิดชอบของ กทพ. ผลกระทบต่างๆ เหล่านี้ เป็นสิ่งที่องค์การให้ความใส่ใจดูแลมาโดยตลอด ด้วยตระหนักถึงการเป็นบรรษัทพลเมืองที่ดีและเป็นที่ยอมรับของสังคมไทย

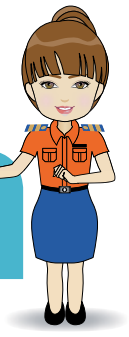
วิสัยทัศน์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. ในการเป็นสังคมคาร์บอนต่ำ (Low Carbon Society : LCS) ถือเป็นกรอบการดำเนินงานความรับผิดชอบต่อสังคมในประเด็นที่มีนัยสำคัญสำหรับองค์การ โดยได้กล่าวถึงการแก้ปัญหาด้านการจราจรและปัญหาการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจกอันเกิดจากการเผาไหม้ของเครื่องยนต์เข้าไว้ด้วยกันนอกเหนือจากนี้ ยังมีกิจกรรมการดำเนินงานที่ไม่ว่าจะเป็นความรับผิดชอบต่อสังคมทั้งในลักษณะของความรับผิดชอบที่อยู่ในกระบวนการ (CSR-in-Process) อาทิ การต่อต้านการทุจริต การให้ความสำคัญกับบุคลากรขององค์การ ทั้งเรื่องความปลอดภัย สวัสดิการ การฝึกอบรมพนักงาน ตลอดจนความเป็นอยู่ของครอบครัวพนักงานและลูกจ้าง การปฏิบัติดำเนินงานอย่างเป็นธรรมและเท่าเทียม การให้ความสำคัญด้านสิทธิมนุษยชน รวมไปถึงความรับผิดชอบในการให้บริการที่ดีและปลอดภัยแก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษ หรือ กิจกรรมเพื่อสังคม (CSR-after-Process) ที่ถึงแม้ไม่เกี่ยวข้องกับกระบวนการดำเนินงานหลักของ กทพ. แต่ถือเป็นการดำเนินงานที่เสริมสร้างภาพลักษณ์อันดีให้แก่องค์การ สร้างความเข้าใจทำให้เกิดการยอมรับ ช่วยให้ชุมชนมีความเข้มแข็งและเกิดเป็นสังคมที่มีความสุขได้ เช่น การสร้างความสัมพันธ์ระหว่างชุมชนและองค์การ สนับสนุนกิจกรรม และมีส่วนร่วมพัฒนา โดยการตอบสนองต่อประเด็นดังกล่าว กทพ. ได้มีกรอบการดำเนินงานเพื่อให้พนักงานและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปบูรณาการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในกระบวนการทำงานให้สอดคล้องกับนโยบายด้านความรับผิดชอบต่อสังคมได้อย่างชัดเจน

กรอบการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมตามประกาศนโยบายด้านความรับผิดชอบต่อสังคม ลงวันที่ 4 พฤษภาคม 2555 ได้ถือเป็นความรับผิดชอบของพนักงานทุกคนที่จะทำความเข้าใจ รวมถึงการนำนโยบายไปปฏิบัติอย่างจริงจังในการดำเนินงานในทุกภาคส่วนขององค์การ โดยรายละเอียดมีดังนี้

1. กทพ. จะนำหลักมาตรฐานสากลมาปฏิบัติในการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม เพื่อแก้ไขปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม จากการดำเนินโครงการอย่างจริงจังภายใต้การมีส่วนร่วมของประชาชน
2. กทพ. จะมุ่งมั่นในการสร้างจิตสำนึกให้ผู้ปฏิบัติงานทุกระดับมีความรับผิดชอบต่อสังคม โดยคำนึงถึงการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม
3. กทพ. จะส่งเสริมการบูรณาการระหว่างหน่วยงานทั้งภายในองค์การและหน่วยงานภายนอก เพื่อให้เกิดการปฏิบัติงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างบูรณาการและบรรลุตามเป้าหมาย ที่กำหนดไว้
4. กทพ. จะเป็นหนึ่งในองค์การที่มีส่วนร่วมในการสนับสนุนกิจกรรมเพื่อสาธารณประโยชน์ในการช่วยเหลือพัฒนา ยกระดับคุณภาพชีวิตให้กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียขององค์การ
5. กทพ. จะเปิดเผยข้อมูลการดำเนินโครงการทุกโครงการและผลการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมอย่างครบถ้วน ถูกต้อง



6.1 สังคม กทพ. “ครอบครัว กทพ. ดูแลกันด้วยหัวใจ”



วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ : โครงสร้างและระบบการทำงานที่เอื้อต่อการพัฒนาสมรรถนะและคุณภาพชีวิตที่ดีของบุคลากร

6.1.1 สวัสดิการและการดูแลพนักงาน

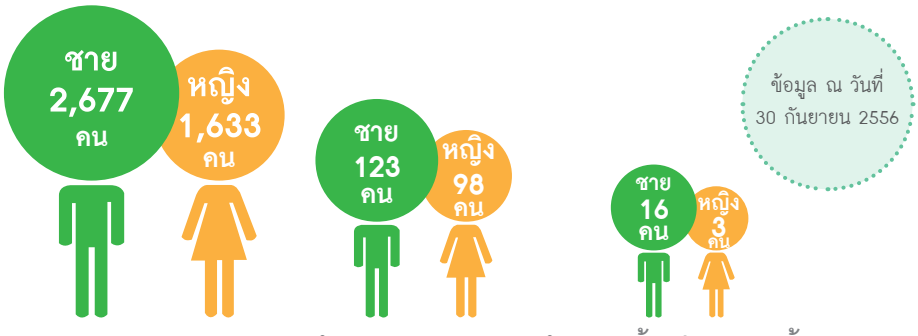
พนักงาน เป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญกลุ่มหนึ่งของ กทพ. ที่มีผลต่อการนำพาไปสู่การเป็นองค์การที่มีศักยภาพและเสริมหนุนความยั่งยืนให้สังคมไทย จากการศึกษาพบว่าการดูแลเอาใจใส่พนักงานที่ดีทั้งด้านคุณภาพชีวิต การให้ค่าตอบแทนและสิทธิประโยชน์ การให้การสนับสนุนจากองค์การและหน่วยงาน รวมทั้งไม่กีดกันโอกาสต่างๆ ล้วนแล้วแต่เป็นประเด็นที่มีผลกระทบต่อความผูกพัน และความพึงพอใจของพนักงานที่มีต่อองค์การ

ดังนั้น กทพ. จึงรับผิดชอบต่อความคาดหวังของพนักงาน ด้วยการจัดสวัสดิการที่ดี เท่าเทียม และให้ผลตอบแทนที่เป็นธรรมแก่พนักงานทุกระดับ การดูแลเรื่องความก้าวหน้าในการทำงาน พิจารณาการเลื่อนขั้นของพนักงานผ่านการประเมินผลการปฏิบัติงานจากความรู้ความสามารถเป็นไปตามระบบคุณธรรม (Merit System) ปฏิบัติคำเนินงานอย่างเท่าเทียมกัน โดยไม่แบ่งแยกทั้งในเรื่องเพศ ศาสนา เชื้อชาติ ฯลฯ แนวปฏิบัติคำเนินงานเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่พนักงานทุกระดับนี้ ยังรวมถึงระยะเวลาขั้นต่ำในการบอกกล่าวกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงการคำเนินงานอย่างมีนัยสำคัญ เช่น การโยกย้าย การเลื่อนตำแหน่ง การไล่ออก ลาออก ฯลฯ ซึ่งสิ่งเหล่านี้มีการกำหนดแนวปฏิบัติไว้อย่างชัดเจน เพื่อไม่ให้เกิดกรณีการเลือกปฏิบัติหรือไม่เป็นธรรมในการเปลี่ยนแปลงตำแหน่งหน้าที่การงาน อาทิ กระบวนการเลื่อนระดับพนักงาน ซึ่งกำหนดให้พิจารณาปีละ 2 ครั้ง โดยแต่ละครั้งใช้ระยะเวลาประมาณ 1 เดือน นับตั้งแต่ขั้นตอนพิจารณาจนกระทั่งคำสั่งมีผล โดยเป็นไปตามเงื่อนไขหลักเกณฑ์ตามระเบียบวิธีปฏิบัติงานของ กทพ. ฉบับ 72 ว่าด้วยมาตรฐานกำหนดตำแหน่ง และฉบับที่แก้ไขเพิ่มเติม และฉบับที่ 124 ว่าด้วยการเปลี่ยนตำแหน่งและการเลื่อนระดับพนักงานและฉบับที่แก้ไขเพิ่มเติม เป็นต้น

ทั้งนี้ ในปีงบประมาณ 2556 กทพ. มีพนักงาน 4,550 คน และลูกจ้าง 538 คน อัตรากำลังรวมทั้งสิ้น 5,088 คน (ข้อมูล ณ วันที่ 30 กันยายน 2556) โดยสามารถแสดงรายละเอียดข้อมูลพนักงานได้ดังนี้



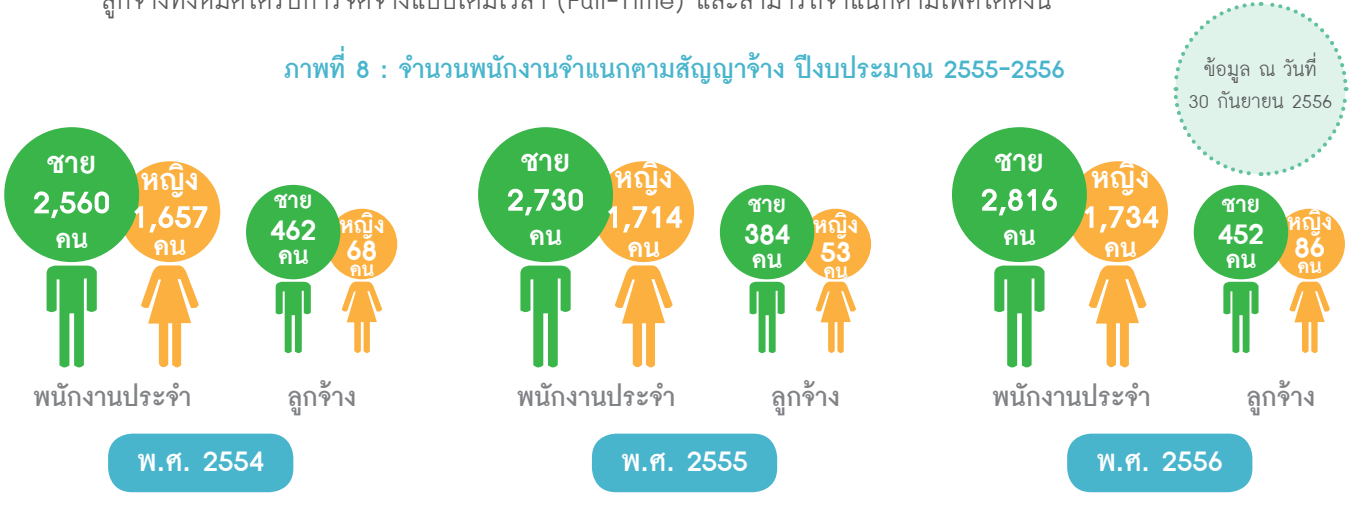
ภาพที่ 7 : จำนวนพนักงานแต่ละระดับจำแนกตามเพศ ปีงบประมาณ 2556



จำนวนพนักงานแต่ละระดับจำแนกตามเพศ

กทพ. มีการจ้างอัตรากำลังทั้งหมดทั้งในรูปแบบของพนักงานประจำและลูกจ้าง โดยพนักงานและลูกจ้างทั้งหมดได้รับการจัดจ้างแบบเต็มเวลา (Full-Time) และสามารถจำแนกตามเพศได้ดังนี้

ภาพที่ 8 : จำนวนพนักงานจำแนกตามสัญญาจ้าง ปีงบประมาณ 2555-2556



จำนวนพนักงานจำแนกตามสัญญาจ้าง

ตารางที่ 7 : จำนวนของพนักงานเข้าใหม่จำแนกตามเพศ ปีงบประมาณ 2555-2556

ปี	เพศ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
2555	ชาย	219	4.93
	หญิง	85	1.91
2556	ชาย	158	3.47
	หญิง	55	1.21

(ข้อมูล ณ วันที่ 30 กันยายน 2556)

ตารางที่ 8 : จำนวนของพนักงานเข้าใหม่จำแนกตามช่วงอายุ ปีงบประมาณ 2555-2556

จำนวนของพนักงานเข้าใหม่ จำแนกตามช่วงอายุ	ปีงบประมาณ 2555		ปีงบประมาณ 2556	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
• อายุต่ำกว่า 30 ปี	166	3.74	141	3.10
• อายุ 30 – 50 ปี	138	3.11	72	1.58
• อายุมากกว่า 50 ปี	-	-	-	-

(ข้อมูล ณ วันที่ 30 กันยายน 2556)

ตารางที่ 9 : จำนวนของพนักงานพ้นสภาพจำแนกตามเพศ ปีงบประมาณ 2555-2556

ปี	เพศ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
2555	ชาย	51	1.15
	หญิง	24	0.54
2556	ชาย	74	1.63
	หญิง	35	0.77

(ข้อมูล ณ วันที่ 30 กันยายน 2556)

ตารางที่ 10 : จำนวนของพนักงานพ้นสภาพจำแนกตามช่วงอายุ ปีงบประมาณ 2555-2556

จำนวนของพนักงานเข้าใหม่ จำแนกตามช่วงอายุ	ปีงบประมาณ 2555		ปีงบประมาณ 2556	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
• อายุต่ำกว่า 30 ปี	22	0.50	15	0.33
• อายุ 30 – 50 ปี	33	0.74	44	0.97
• อายุมากกว่า 50 ปี	20	0.45	50	1.10

(ข้อมูล ณ วันที่ 30 กันยายน 2556)

ตารางที่ 11 : จำนวนบุคลากรจำแนกตามเกณฑ์ความหลากหลาย ปีงบประมาณ 2556

บุคลากร (คน) / เกณฑ์ความหลากหลาย	คณะกรรมการ กทพ.	พนักงานระดับบริหาร (ระดับ 9 ขึ้นไป)	พนักงานระดับบริหาร (ระดับ 7-8)	พนักงานระดับปฏิบัติการ (ระดับ 1-6)
• เพศชาย	10	16	123	2,677
• เพศหญิง	1	3	98	1,633
• อายุต่ำกว่า 30 ปี	-	-	-	747
• อายุ 30 - 50 ปี	1	2	87	3,116
• อายุมากกว่า 50 ปี	10	17	134	447

(ข้อมูล ณ วันที่ 30 กันยายน 2556)

ในการดูแลพนักงานทุกระดับ กทพ. ได้จ่ายค่าตอบแทนพนักงานในอัตราที่เหมาะสม ประกอบด้วย เงินเดือน ค่าจ้าง โบนัส เงินเบี้ยเลี้ยง เงินช่วยเหลือต่างๆ อาทิ ค่ารักษาพยาบาล ค่าที่พักสำหรับการเดินทางไปปฏิบัติงานต่างจังหวัด ค่าช่วยเหลือการศึกษา ฯลฯ จัดสวัสดิการและสิทธิประโยชน์ ทั้งที่เป็นตัวเงินและไม่ใช่ตัวเงินอื่นๆ เช่น การตรวจสุขภาพประจำปี การลาหยุดพักผ่อนประจำปี รวมไปถึงการมีกองทุนสำรองเลี้ยงชีพและเงินกองทุนสงเคราะห์[3] โดยในปีงบประมาณ 2556 มีเงินสำรองในกองทุนทั้งสิ้น 2,515,777,288.66 บาท (ข้อมูลกองทุนฯ ณ วันที่ 30 กันยายน 2556) ซึ่งครอบคลุมจำนวนเงินที่ต้องจ่ายเป็นสวัสดิการให้แก่พนักงานที่เกษียณในปีงบประมาณ 2556 เป็นเงิน 64,639,672.40 บาท โดยการบริหารจัดการกองทุนนี้ ดำเนินงานโดยบริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนไทยพาณิชย์ จำกัด ภายใต้ข้อบังคับของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งกำหนดให้ กทพ. จ่ายเงินสมทบตามเงื่อนไข ดังต่อไปนี้

- กรณีอายุงานไม่เกิน 10 ปี หักได้ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 2 แต่ไม่เกินร้อยละ 9 ของเงินเดือน โดย กทพ. จ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนร้อยละ 9 ของเงินเดือน
- กรณีอายุงานเกินกว่า 10 ปี แต่ไม่เกิน 20 ปี หักได้ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 2 แต่ไม่เกินร้อยละ 10 ของเงินเดือน โดย กทพ. จ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนร้อยละ 10 ของเงินเดือน
- กรณีอายุงานตั้งแต่ 20 ปี หักได้ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 2 แต่ไม่เกินร้อยละ 11 ของเงินเดือน โดย กทพ. จ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนร้อยละ 11 ของเงินเดือน



[3]เฉพาะพนักงานที่บรรจุก่อนวันที่ 1 ตุลาคม 2539 และมิได้สมัครเป็นสมาชิกกองทุนสำรองเลี้ยงชีพฯ

นอกจากการสร้างความมั่นคงทางการเงินหลังการเกษียณอายุให้แก่พนักงานแล้ว กทพ. ยังคำนึงถึงความสุขของพนักงานขณะปฏิบัติหน้าที่เป็นพนักงานของ กทพ. ด้วยการสร้างสมดุลชีวิตระหว่างด้านการงานและครอบครัว โดยเปิดโอกาสให้พนักงานและลูกจ้างหญิงทั้งหมดมีสิทธิ์ และสามารถใช้สิทธิ์ลากิจเพื่อเลี้ยงดูบุตรได้ และในปีงบประมาณ 2556 กทพ. กำหนดให้พนักงาน และลูกจ้างชายสามารถใช้สิทธิ์ลากิจเพื่อเลี้ยงดูบุตรได้เช่นเดียวกัน โดยเห็นว่า ความสุขในครอบครัวของพนักงานควรเป็นสิทธิ์ที่สำคัญไม่ยิ่งหย่อนไปกว่ากันทั้งหญิงและชาย ซึ่งในปีงบประมาณ 2556 มีพนักงานหญิงใช้สิทธิ์ทั้งสิ้น 1 คน โดยกลับมาทำงานต่อหลังจากสิ้นสุดระยะการลา และเมื่อพ้น 1 ปี พนักงานหญิงที่ใช้สิทธิ์ในปีงบประมาณ 2555 ยังคงตัดสินใจปฏิบัติงานกับองค์การอยู่ แสดงให้เห็นว่าการดูแลพนักงานของ กทพ. ในเรื่องของการลากิจเพื่อเลี้ยงดูบุตรอยู่ในระดับที่พนักงานสามารถจัดสรรเวลาระหว่างการทำงานและการให้เวลากับครอบครัวได้

ตารางที่ 12 : จำนวนพนักงานและลูกจ้างจำแนกตามกรณีของการลากิจเพื่อเลี้ยงดูบุตร ปีงบประมาณ 2556

กรณีของการลากิจเพื่อเลี้ยงดูบุตร	พนักงานและลูกจ้างชาย	พนักงานและลูกจ้างหญิง
จำนวนผู้มีสิทธิ์ลากิจเพื่อเลี้ยงดูบุตรได้	3,268 คน	1,820 คน
จำนวนผู้ที่ได้ใช้สิทธิ์ลากิจเพื่อเลี้ยงดูบุตร	-	1 คน
จำนวนผู้ที่กลับมาทำงานหลังจากสิ้นสุดระยะการลากิจเพื่อเลี้ยงดูบุตร	-	1 คน
จำนวนผู้ที่กลับมาทำงานหลังจากสิ้นสุดระยะการลากิจเพื่อเลี้ยงดูบุตร และยังทำงานต่อหลังจากนั้นไป 1 ปี	-	2 คน*
อัตรากลับมาทำงานและการคงอยู่ของพนักงานที่กลับมาทำงาน หลังจากระยะการลากิจสิ้นสุดลงแล้ว	-	ร้อยละ 100

(ข้อมูล ณ วันที่ 30 กันยายน 2556)

หมายเหตุ : *เป็นข้อมูลจากพนักงานที่ลากิจเพื่อเลี้ยงดูบุตรปีงบประมาณ 2555 พบว่ามีพนักงานใช้สิทธิ์การลากิจเพื่อเลี้ยงดูบุตรจำนวน 2 คน และกลับมาทำงานหลังจากสิ้นสุดระยะการลาและยังทำงานต่อไปหลังจากนั้น 1 ปี จำนวน 2 คน

สวัสดิการและการจ่ายค่าตอบแทนให้แก่บุคลากรของ กทพ. มีความเหมือนและแตกต่างกันในบางเงื่อนไขระหว่างพนักงานและลูกจ้างของ กทพ. กล่าวคือทั้งพนักงานและลูกจ้างจะได้รับสิทธิ์ในสวัสดิการ เช่น ประกันชีวิต การดูแลสุขภาพ การดูแลผู้พิการ/ความคุ้มครองทุพพลภาพ การหยุดลาเพื่อเลี้ยงดูบุตร ระเบียบการเกษียณอายุ ฯลฯ เช่นเดียวกัน แต่อาจมีความแตกต่างในรายละเอียดของสวัสดิการแต่ละประเภท อาทิ ความแตกต่างในรายละเอียดของระเบียบการเกษียณอายุ เป็นต้น ดังตารางที่ 13 และสำหรับอัตราค่าตอบแทนที่องค์การได้จ่ายให้แก่พนักงานนั้น กทพ. ได้ดำเนินการอย่างเท่าเทียมระหว่างหญิงและชาย ไม่มีการแบ่งแยกหรือเลือกปฏิบัติใดๆ

ตารางที่ 13 : รายละเอียดความแตกต่างของสวัสดิการระหว่างพนักงานและลูกจ้าง กทพ.

ลำดับ	รายการ	พนักงาน	ลูกจ้าง
	สิทธิประโยชน์สวัสดิการของ กทพ. (ตามข้อบังคับ)		
1 *	เงินช่วยเหลือในการรักษาพยาบาลข้อบังคับ กทพ. ว่าด้วยการจ่ายค่ารักษาพยาบาล พ.ศ. 2551	●	●
2 *	เงินช่วยเหลือค่าการศึกษาของบุตร ข้อบังคับ กทพ. ว่าด้วยเงินช่วยเหลือการศึกษาของบุตร พ.ศ. 2551	●	●
3	เงินช่วยเหลือบุตร ข้อบังคับ กทพ. ว่าด้วยเงินช่วยเหลือบุตร พ.ศ. 2551	●	●
4	เงินช่วยเหลือในการคลอดบุตร ข้อบังคับฉบับที่ 48	●	●
5	เงินตอบแทนความชอบในการทำงานกรณีเกษียณอายุ ประกาศคณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ ประกาศ ณ วันที่ 8 กันยายน 2553	●	
6	เงินช่วยเหลือค่าทำศพ ข้อบังคับ กทพ. ว่าด้วยเงินช่วยค่าทำศพกรณีตายอันมิใช่เนื่องจากการทำงาน	●	●
7	เงินทดแทนกรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงาน	●	●
8	การประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคล สำหรับผู้ปฏิบัติงานเสี่ยงภัย ข้อบังคับ กทพ. ว่าด้วยการประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคล สำหรับผู้ปฏิบัติงานเสี่ยงภัย	●	●
9	เครื่องแบบพนักงานผู้ปฏิบัติงานข้อบังคับฉบับที่ 73, 95, 134	●	●
10	การตรวจสุขภาพประจำปี ข้อบังคับฉบับที่ 122	●	●
11	เงินช่วยเหลือผู้ประสบสาธารณภัย ข้อบังคับ กทพ. ว่าด้วยเงินช่วยเหลือผู้ประสบสาธารณภัย พ.ศ. 2551 และเงินช่วยเหลือผู้ประสบสาธารณภัย (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2555	●	●
12	เงินกองทุนสงเคราะห์ข้อบังคับ กทพ. ว่าด้วยกองทุนสงเคราะห์ พ.ศ. 2552	●	
13	กองทุนสำรองเลี้ยงชีพฯ ข้อบังคับกองทุนสำรองเลี้ยงชีพพนักงาน การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ซึ่งจดทะเบียนแล้ว	●	
14	การฌาปนกิจสงเคราะห์ ระเบียบ กทพ. ว่าด้วยการฌาปนกิจสงเคราะห์ พ.ศ. 2556 ระเบียบกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ว่าด้วยการฌาปนกิจสงเคราะห์ของส่วนราชการ หน่วยงานของรัฐ รัฐวิสาหกิจ และองค์กรวิชาชีพ ซึ่งเป็นนิติบุคคลที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของรัฐ พ.ศ. 2547	●	●
	สวัสดิการอื่นๆ (ตามความสมัครใจ)		
15*	การประกันภัยกับ บริษัท ทิพยประกันภัย ■ การประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคล / ■ การประกันภัยรถยนต์ / ■ การประกันอัคคีภัย	●	●
16	โครงการสวัสดิการประกันกลุ่มแบบสะสมทรัพย์ และกองทุนเกษียณอายุกับบริษัท อเมริกันแอสชัวรันส์ (AIA)	●	●
17	สินเชื่อสวัสดิการเพื่อที่อยู่อาศัยธนาคารอาคารสงเคราะห์	●	
18	สินเชื่อสวัสดิการธนาคารออมสิน	●	
19	สินเชื่อธนาคารกรุงไทย	●	

หมายเหตุ : * พนักงานและลูกจ้างได้รับสิทธิประโยชน์และสวัสดิการในประเภทเดียวกัน แต่มีความแตกต่างกันในรายละเอียดของแต่ละรายการ

สิทธิและเสรีภาพของพนักงานในการมีส่วนร่วมแสดงความคิดเห็นและเจรจาต่อรองร่วมในกิจกรรมการดำเนินงานต่างๆ ขององค์การ มีส่วนช่วยในการผลักดันและพัฒนาแผนงานให้แก่องค์การ และเป็นประโยชน์ต่อพนักงาน การเรียกร้องหรือมีส่วนร่วมในแนวนโยบายหรือกิจกรรมต่างๆ อันเกี่ยวข้องและ/หรือมีผลกระทบต่อพนักงานจะถูกดำเนินงานผ่านสหภาพแรงงาน ซึ่งเป็นตัวกลางในการสื่อสารระหว่างพนักงานและผู้บริหารของ กทพ. โดยจากจำนวนพนักงานทั้งหมดของหน่วยงาน มีพนักงานที่เข้าร่วมเป็นสมาชิกในสหภาพแรงงาน จำนวน 3,200 คน คิดเป็นร้อยละ ๗๐.๓๓ ของพนักงานทั้งหมด

6.1.2 การพัฒนาศักยภาพบุคลากร

กทพ. ตระหนักดีว่า การพัฒนาบุคลากรให้มีศักยภาพ เป็นส่วนสำคัญในการผลักดันให้พนักงานในองค์การมีความก้าวหน้าในอาชีพและเสริมสร้างความมั่นคงในการทำงาน ซึ่งปัจจัยเหล่านี้เป็นสิ่งสำคัญที่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายในองค์การกลุ่มนี้ให้ความสนใจ และยังเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อความพึงพอใจของพนักงาน ซึ่ง กทพ. ได้ส่งเสริมการฝึกอบรมทั้งในหลักสูตรที่มีเนื้อหาเกี่ยวข้องโดยตรงกับกระบวนการดำเนินงานเพื่อพัฒนาศักยภาพในการทำงาน และหลักสูตรที่ไม่เกี่ยวข้องกับกระบวนการดำเนินงานเพื่อสนับสนุนทักษะการจัดการกับเป้าหมายและการเรียนรู้ตลอดชีวิตของพนักงาน ซึ่งสิ่งเหล่านี้ถือเป็นหน้าที่ความรับผิดชอบขององค์การที่มีต่อพนักงานในความดูแล โดยในปีงบประมาณ 2556 ที่ผ่านมา กทพ. ได้จัดการพัฒนาและฝึกอบรมพนักงานตามแผนปฏิบัติการและแผนยุทธศาสตรขององค์การทั้งหมด 42 หลักสูตร ใช้งบประมาณทั้งสิ้น 31,143,815.73 บาท โดยสามารถจำแนกเนื้อหาการจัดอบรมได้ ดังนี้

- การพัฒนาและฝึกอบรมตามแผนปฏิบัติการและยุทธศาสตร์ (Strategic & Action Plan Alignment) จำนวน 9 หลักสูตร
- การพัฒนาและการฝึกอบรมเพื่อพัฒนางานและกระบวนงานให้มีประสิทธิภาพ (Process & Job Development Alignment) จำนวน 15 หลักสูตร
- การพัฒนาเพื่อเป็นองค์การแห่งการเรียนรู้และเป็นองค์การที่ยั่งยืน (Sustainable Organization) จำนวน 7 หลักสูตร
- การพัฒนาภาวะผู้นำและนำการเปลี่ยนแปลง (Leading and Change) จำนวน 4 หลักสูตร
- การพัฒนาตามมาตรฐานกฎหมายและทั่วไป (Regulation, Law and Standard) จำนวน 7 หลักสูตร

ในจำนวนนี้ กทพ. ได้สนับสนุนค่าใช้จ่ายสำหรับการฝึกอบรมหรือการศึกษาภายนอกผ่านโครงการต่างๆ โดยจัดส่งพนักงานทุกระดับไปศึกษาและดูงานหน่วยงานภายนอก กทพ. ที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านทั้งภาครัฐและเอกชน สถาบันการศึกษา องค์การมหาชน ฯลฯ ซึ่งการจัดส่งพนักงานไปเข้ารับการฝึกอบรมหรือศึกษากับหน่วยงานภายนอกเหล่านี้ สามารถพัฒนาศักยภาพของพนักงานให้มีมุมมองที่กว้างไกล ช่วยให้พนักงานมีทักษะในการทำงานที่ดีขึ้นอีกทั้งยังเป็นการส่งเสริมความก้าวหน้าในอาชีพการงานของพนักงาน โดยในปีงบประมาณ 2556 กทพ. ได้ให้การสนับสนุนจำนวน 89 หลักสูตร ใช้งบประมาณทั้งสิ้น 1,820,489 บาท

สำหรับการฝึกอบรมที่จัดขึ้นโดย กทพ. ในรอบปีงบประมาณ 2556 มีจำนวนชั่วโมง การฝึกอบรมเฉลี่ยของพนักงาน กทพ. ทั้งหมดอยู่ที่ 27.17 ชั่วโมง/คน/ปี ลดลงจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 10.83 กทพ. ได้เน้นการฝึกอบรมและสัมมนาแก่ผู้บริหาร ผู้บริหารระดับ 7-8 มีจำนวนชั่วโมงการฝึกอบรมเฉลี่ยสูงถึง 110.71 ชั่วโมง/คน/ปี สูงขึ้นจากปีงบประมาณ 2555 ร้อยละ 44.81 โดยรายละเอียดทั้งหมด มีดังนี้

ตารางที่ 14 : ข้อมูลพนักงานที่ได้รับการฝึกอบรมและรับความรู้ ปีงบประมาณ 2555 และ 2556

ข้อมูลการฝึกอบรมของพนักงาน	ปีงบประมาณ 2555 (ชั่วโมง/คน/ปี)	ปีงบประมาณ 2556 (ชั่วโมง/คน/ปี)
จำนวนชั่วโมงฝึกอบรมเฉลี่ยของพนักงาน กทพ. ทั้งหมด		
จำนวนชั่วโมงฝึกอบรมเฉลี่ย	30.47	27.17
จำนวนชั่วโมงฝึกอบรมเฉลี่ยจำแนกตามเพศ		
เพศชาย	28.57	24.75
เพศหญิง	33.49	31.09
จำนวนชั่วโมงฝึกอบรมเฉลี่ยจำแนกตามระดับพนักงาน		
ระดับปฏิบัติการ 1-6	27.64	22.73
ผู้บริหารระดับ 7-8	76.45	110.71
ผู้บริหารตั้งแต่ระดับ 9 ขึ้นไป	78.50	61.84

(ข้อมูล ณ วันที่ 30 กันยายน 2556)

กทพ. ให้ความสำคัญกับการพัฒนาศักยภาพและความสามารถของบุคคลเพื่อเสริมสร้าง Competency ขององค์การพัฒนาสภาพแวดล้อมและบรรยากาศการทำงานที่เสริมสร้างการมีคุณภาพชีวิตที่ดีของพนักงานผ่านกิจกรรมอื่นๆ อีก ได้แก่

6.1.2.1 กิจกรรมพัฒนาระบบงานบริหารทรัพยากรบุคคล

(1) การปรับปรุงระบบการประเมินผลงานใหม่โดยเน้นสมรรถนะเป็นฐาน

(2) การจัดทำเส้นทางความก้าวหน้าในสายอาชีพ (Career Path) ของพนักงาน

(3) การวางแผนผู้สืบทอดตำแหน่ง (Succession Plan)

(4) การบริหารผู้มีศักยภาพ (Talent Management)

6.1.2.2 กิจกรรมสวัสดิการและแรงงานสัมพันธ์

(1) การให้ความรู้เกี่ยวกับสิทธิประโยชน์สวัสดิการกับพนักงานและลูกจ้าง

(2) กิจกรรมพัฒนาทรัพยากรบุคคล

6.1.3 อาชีวอนามัยความปลอดภัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน

ประเด็นด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย ไม่เพียงแต่จะสำคัญกับผู้ใช้บริการทางพิเศษในการสัญจรผ่านสายทางในความรับผิดชอบของ กทพ. เท่านั้น แต่ยังมีความสำคัญต่อพนักงานและลูกจ้างทุกระดับอย่างเสมอภาค และเป็นความรับผิดชอบต่อสังคมที่เกิดขึ้นภายในกระบวนการที่ผู้บริหารระดับสูงใส่ใจเป็นพิเศษ เนื่องจากลักษณะการดำเนินงานของ กทพ. หลายการดำเนินงาน ที่พนักงานและลูกจ้างภายใต้ความรับผิดชอบขององค์การปฏิบัติหน้าที่ภายใต้ความเสี่ยง ทั้งความเสี่ยงในระดับที่ไม่ร้ายแรงไปจนถึงการประสบอันตรายถึงขั้นหยุดงานหรือเสียชีวิต เช่น การจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษ การควบคุมการจราจร การบำรุงรักษา ฯลฯ ซึ่งอุบัติเหตุต่างๆ ที่เกิดขึ้นในรอบปีงบประมาณ 2556 ที่ผ่านมา มีทั้งอุบัติเหตุที่ กทพ. สามารถบริหารจัดการหามาตรการรองรับ เพื่อป้องกันเหตุและบรรเทาผลกระทบได้ และอุบัติเหตุที่อยู่เหนือความควบคุม คือ อุบัติเหตุยานพาหนะที่เกิดขึ้น จากบุคคลภายนอกเป็นผู้กระทำ

แผนปฏิบัติการในงานความปลอดภัย ประจำปีงบประมาณ 2556 การจัดทำแผนติดตามและประเมินผลการดำเนินงานของคณะกรรมการความปลอดภัยฯ ที่เกิดจากการหามาตรการด้านความปลอดภัยของพนักงาน กทพ. ทบทวนและปรับปรุงแผนงานด้านความปลอดภัย สุขอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ส่งผลให้ข้อมูลการประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยจากการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานและลูกจ้าง กทพ. ในปีนี้มีความเปลี่ยนแปลงจากปีงบประมาณ 2555 กล่าวคือ มีจำนวนพนักงานและลูกจ้างที่ประสบอันตรายจากการปฏิบัติหน้าที่จำนวนสูงขึ้นจากปีงบประมาณ 2555 โดยข้อมูลดังกล่าวสามารถจำแนกได้ตามเพศและกรณีของการประสบอันตรายได้ ดังนี้

ตารางที่ 15 : ข้อมูลการประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยจากการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานและลูกจ้าง ปีงบประมาณ 2555 และ 2556

ข้อมูลการประสบอันตรายจากการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานและลูกจ้าง	ปีงบประมาณ 2555 (คน)	ปีงบประมาณ 2556 (คน)
จำนวนพนักงานที่ประสบอันตรายจากการปฏิบัติหน้าที่ทั้งหมด	12	21
จำนวนพนักงานที่ประสบอันตรายจากการปฏิบัติหน้าที่จำแนกตามเพศ		
• เพศชาย	10	15
• เพศหญิง	2	6
จำนวนพนักงานที่ประสบอันตรายจากการปฏิบัติหน้าที่จำแนกตามกรณี		
• บาดเจ็บ และรับการรักษา	12	21
• เสียชีวิต	-	-
ค่ารักษาพยาบาล/ค่าทดแทนต่างๆ จำแนกตามกรณี (บาท)		
• บาดเจ็บ และรับการรักษา	133,273.62	201,874.02*
• เสียชีวิต	-	-

(ข้อมูล ณ วันที่ 30 กันยายน 2556)

หมายเหตุ : * ทั้งนี้ไม่รวมค่ารักษาพยาบาล/ค่าทดแทนต่างๆ สำหรับการประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยจากการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานและลูกจ้างที่เกิดเหตุในปีงบประมาณ 2556 และรักษาต่อเนื่องจนถึงปีงบประมาณ 2557

จากข้อมูลการประสบอันตรายจากการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานและลูกจ้าง กทพ. ภายในรอบปีงบประมาณ 2556 มีบางกรณีที่พนักงานประสบอันตรายจากการทำงานที่เกิดจากปัจจัยนอกเหนือการควบคุม 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)[4] โดยคำนวณเทียบจากจำนวนวันทำงานทั้งหมดในปีงบประมาณ ๒๕๕๖ (จำนวน ๕๒ สัปดาห์ สัปดาห์ละ 5 วัน วันละ 8 ชั่วโมง) และจำแนกตามเพศได้ ดังนี้

ตารางที่ 16 : ข้อมูลอัตราการประสบอันตราย โรคที่เกิดจากการทำงาน วันสูญเสีย และวันขาดงาน ของพนักงาน กทพ. ปีงบประมาณ 2555 และ 2556

	ปีงบประมาณ 2555	ปีงบประมาณ 2556
อัตราการบาดเจ็บ (IR) หน่วย : คน/200,000 ชั่วโมงการทำงาน		
• เพศชาย	0.04	0.28
• เพศหญิง	0.20	0.11
อัตราโรคที่เกิดจากการทำงาน (ODR) หน่วย : คน/200,000 ชั่วโมงการทำงาน		
• เพศชาย	ไม่พบผู้ป่วยที่เป็นโรคที่เกิดจากการทำงาน	ไม่พบผู้ป่วยที่เป็นโรคที่เกิดจากการทำงาน
• เพศหญิง	ไม่พบผู้ป่วยที่เป็นโรคที่เกิดจากการทำงาน	ไม่พบผู้ป่วยที่เป็นโรคที่เกิดจากการทำงาน
อัตราวันสูญเสีย (LDR) หน่วย : วัน/200,000 ชั่วโมงการทำงาน		
• เพศชาย	1.12	8.71
• เพศหญิง	2.01	1.02
อัตราวันขาดงาน (AR) หน่วย : วัน/200,000 ชั่วโมงการทำงาน		
• เพศชาย	ไม่พบผู้ที่ขาดงาน	ไม่พบผู้ที่ขาดงาน
• เพศหญิง	ไม่พบผู้ที่ขาดงาน	ไม่พบผู้ที่ขาดงาน

(ข้อมูล ณ วันที่ 30 กันยายน 2556)

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

ข้อมูลการประสบอันตรายนี้ได้รับการรวบรวมข้อมูลโดยแผนกงานสงเคราะห์ และประมวลผล เพื่อนำไปใช้เป็นสถิติโดยแผนกความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน สังกัดกองการเจ้าหน้าที่ ฝ่ายบริหารทั่วไป

การป้องกันอันตรายอันเกิดจากการทำงานในขอบข่ายความรับผิดชอบของ กทพ. ยังรวมถึงผู้ที่เกี่ยวข้องกับห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ขององค์การ โดยเฉพาะบริษัทคู่สัญญาหรือผู้รับจ้าง ของ กทพ. ด้านการสอดส่องและกำกับดูแลให้เกิดอันตรายต่อบุคคลเหล่านั้นน้อยที่สุดเช่นกัน ในปัจจุบัน กทพ. ยังไม่ได้มีการจดบันทึกข้อมูลการประสบอันตรายของลูกจ้างหรือพนักงานของบริษัทคู่สัญญาหรือผู้รับจ้าง แต่ได้มีแนวปฏิบัติด้านความปลอดภัยด้วยการจัดการประชุมผู้รับจ้าง หรือคู่สัญญาถึงนโยบายความปลอดภัยของ กทพ. รวมทั้งมีการจัดการอบรมเรื่องความปลอดภัย ในทุกครั้งที่มีการจัดจ้างคู่สัญญาใหม่ มีกิจกรรมการป้องกันอุบัติเหตุระหว่างการก่อสร้าง โดยได้มีการติดตาม การดำเนินงานของผู้รับจ้างในเรื่องความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อมในระหว่างการก่อสร้างโครงการทางพิเศษและงานก่อสร้างต่าง ๆ พร้อมทั้งตรวจสอบและควบคุมการปฏิบัติงานของผู้รับจ้างอย่างใกล้ชิดเพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามข้อกำหนดของสัญญา และประสานงานหน่วยงานเจ้าของพื้นที่ที่เกี่ยวข้องในการจัดการจราจร ดูแลเรื่องสิ่งแวดล้อมขณะดำเนินงานก่อสร้าง ให้มีความปลอดภัย และดำเนินกิจกรรมป้องกันอุบัติภัยโดยกำหนดให้ ผู้รับจ้างงานก่อสร้างทางพิเศษต้องจัดเตรียมแผนเผชิญเหตุ พร้อมทั้งซักซ้อมแผนการเผชิญเหตุอยู่อย่างสม่ำเสมอเพื่อเตรียมพร้อม ในกรณีที่เกิดอุบัติภัยที่ไม่สามารถควบคุมได้

การเอาใจใส่ในด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยผ่านกระบวนการต่าง ๆ ไม่ได้จำกัดเพียงแค่การดำเนินงานที่ส่งผลต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายในองค์การเท่านั้น กทพ. ยังได้จัดหลักสูตรการป้องกัน และระงับอัคคีภัย และโครงการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัย หลักสูตรเจ้าหน้าที่ ความปลอดภัยระดับบริหารและระดับหัวหน้างาน และหลักสูตรส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน ให้แก่ผู้บริหารและพนักงาน โดยเฉพาะผู้ที่ยังไม่เคยผ่านการอบรมมาก่อน

นอกจากนี้ ยังมีแผนรองรับเพื่อช่วยเหลือแรงงานและครอบครัว การให้คำปรึกษา การป้องกัน การควบคุมความเสี่ยงและเฝ้าระวังการติดต่อของโรคร้ายแรงหรืออุบัติภัยต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นกับผู้ที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่องโดยในปีงบประมาณ 2556 กทพ. ได้จัดสวัสดิการในการฉีดวัคซีนไข้หวัดใหญ่ให้แก่พนักงาน กทพ. เพิ่มเติมจากแผนปฏิบัติงานปกติของทุกๆ ปีเพื่อส่งเสริมสุขภาพที่ดีของพนักงานที่นอกจากด้านความปลอดภัยจากอุบัติเหตุ นอกจากนี้ยังได้จัดฝึกซ้อมการกู้ภัยและความช่วยเหลืออุบัติเหตุร้ายแรงจากวัตถุอันตรายเพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง ให้เป็นไปด้วยความรวดเร็ว ถูกวิธีทั้งยังเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพงานกู้ภัย งานควบคุมการจัดการจราจร และงานสื่อสาร โดยได้มีการฝึกซ้อมกู้ภัยและให้ความช่วยเหลือร้ายแรงจากวัตถุอันตรายอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง จัดขึ้นเมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2556 ณ บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษสุขาภิบาล 5-1 อีกทั้งยัง มีการให้ความรู้เกี่ยวกับขั้นตอนการอพยพกรณีเกิดเหตุเพลิงไหม้ ดำเนินการจัดฝึกอบรมให้กับพนักงาน กทพ. ที่ปฏิบัติงานภายในอาคารสำนักงานและอาคารด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษฉลองรัช จำนวน 15 ด่าน ทางพิเศษกาญจนาภิเษก จำนวน 18 ด่าน และทางพิเศษบูรพาวิถี จำนวน 16 ด่าน ดำเนินงานโดยหน่วยงานเฉพาะกิจทางพิเศษ ซึ่งการดำเนินงานทั้งสองอย่างนี้ ส่งผลต่อความปลอดภัยของชุมชนรอบเขตทางพิเศษ ผู้ใช้บริการทางพิเศษ และเป็นประโยชน์ต่อการบริหารงานในภาพรวมของ กทพ.

6.2 ทางเลือกที่คุ้มค่า “รับผิดชอบต่อบริการ เดินทางด้วยความปลอดภัย”

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ : บริการมีคุณภาพปลอดภัยเป็นที่เชื่อมั่นของผู้ใช้บริการและมีความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

ทางพิเศษเป็นการก่อสร้างขนาดใหญ่ที่มีผลกระทบในหลายภาคส่วนเพราะเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญในการพัฒนาประเทศ ดังนั้น การลงทุนก่อสร้างทางพิเศษแต่ละครั้งต้องมีความรอบคอบ ระมัดระวัง และตระหนักถึงความคุ้มค่าของการลงทุนในแต่ละเส้นทางให้มากที่สุด ในขณะเดียวกัน สุขภาพและความปลอดภัยของผู้ใช้เส้นทางและผู้ที่อาจได้รับผลกระทบในพื้นที่ที่สายทางพิเศษพาดผ่าน ก็มีความสำคัญไม่ยิ่งหย่อนไปกว่ากัน

การให้บริการทางพิเศษของ กทพ. ส่งผลกระทบต่อสังคมโดยส่วนรวม ดังนั้น สิ่งที่สำคัญที่สุดคือนอกจากจะอำนวยความสะดวกให้รวดเร็วแล้ว บริการของทางพิเศษจะต้องมีความปลอดภัยด้วย โดยได้มีการประเมินผลกระทบด้านสุขภาพและความปลอดภัยตลอดทั้งกระบวนงานการให้บริการทางพิเศษของ กทพ. ผ่านการรวบรวมข้อมูล วิเคราะห์ผลกระทบ รวมทั้งเสนอมาตรการป้องกันและลดผลกระทบ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) ทุกครั้งที่มีการก่อสร้างโครงการทางพิเศษของ กทพ. ซึ่งครอบคลุมทั้งในระยะก่อนก่อสร้าง ระหว่างก่อสร้าง และระยะดำเนินการ

ก่อนที่จะมีการก่อสร้างทางพิเศษเพื่ออำนวยความสะดวกทางด้านการจราจรให้แก่ประชาชนนั้น กทพ. ต้องพัฒนาแนวคิดการก่อสร้างทางพิเศษเพื่อตอบโจทย์ในด้านการแก้ไขปัญหาการจราจรให้ตรงจุด และตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการมากที่สุด โดยได้ทำแบบจำลองทางพิเศษ (Conceptual Design) ให้เหมาะสมในแต่ละเส้นทาง แล้วจึงพัฒนาสายทางให้มีความปลอดภัย ผ่านขั้นตอนการวิจัยและพัฒนา ให้มีความปลอดภัยในการใช้งานจริง

สำหรับการใช้งานและการบริการรวมไปถึงการเฝ้าระวังอันตรายระหว่างการใช้บริการทางพิเศษของผู้ใช้ทาง อันประกอบด้วย (1) การควบคุมรถยนต์บรรทุกวัตถุอันตรายที่ขอเดินทางบนทางพิเศษ (2) การรณรงค์ประชาสัมพันธ์และให้บริการดูแลความปลอดภัยบนทางพิเศษในช่วงวันหยุดเทศกาลประจำปี (3) การตรวจจับความเร็วรถยนต์ที่ใช้ความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด (4) การฝึกซ้อมการกู้ภัย กรณีเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงบนทางพิเศษและการเกิดอัคคีภัยใต้ทางพิเศษ (5) การรณรงค์ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ในทางพิเศษ เป็นการดำเนินงานที่ กทพ. ดำเนินอย่างต่อเนื่องตลอดปีงบประมาณ 2556

จากการติดตามการใช้งานของทางพิเศษอย่างต่อเนื่อง ในปีงบประมาณ 2556 กทพ. ได้ปรับพื้นผิวทางพิเศษสายบูรพาวิถีด้วยการเพิ่มเส้นชะลอความเร็ว (Transverse Rumble Strips) ที่มีลักษณะเป็นเส้นหลายๆ เส้น ขวางช่องเดินรถให้ผู้ใช้บริการทางพิเศษขับรถให้ช้าลง เนื่องจากเมื่อขับผ่านกลุ่มเส้นชะลอความเร็ว รถจะเกิดอาการสั่นและมีเสียงสะเทือนเกิดขึ้น ทำให้ผู้ใช้บริการทางพิเศษตื่นตัวและเพิ่มความระมัดระวังเป็นพิเศษ เนื่องจากถนนสายดังกล่าวมีลักษณะเป็นทางตรงระยะยาว ซึ่งเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้

ตารางที่ 17 : ตารางแสดงการประเมินผลกระทบด้านสุขภาพและความปลอดภัยในแต่ละระยะการก่อสร้างและให้บริการทางพิเศษ

การประเมินผลกระทบด้านสุขภาพและความปลอดภัย ในแต่ละระยะการก่อสร้างและให้บริการทางพิเศษ	มี	ไม่มี
การพัฒนาแนวคิดผลิตภัณฑ์	●	
การวิจัยและพัฒนา	●	
การรับรอง	●	
การผลิต		●
การตลาดและการส่งเสริมการขาย	●	
การจัดเก็บและกระจายผลิตภัณฑ์		●
การใช้งานและการบริการ	●	
การกำจัด การนำกลับมาใช้ใหม่และการรีไซเคิล		●

ที่มา : ฝ่ายก่อสร้างทางพิเศษ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ในส่วนของโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครและโครงการปรับปรุงทางขึ้น-ลงทางพิเศษเฉลิมมหานครกับถนนทางรถไฟสายเก่า บริเวณทางแยกต่างระดับอาจณรงค์ มีการดำเนินการออกแบบตามมาตรฐาน AASHTO ของประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นมาตรฐานการออกแบบ ทางด่วนและทางหลวงแผ่นดินที่ใช้กันโดยทั่วไป โดยมาตรฐานดังกล่าวได้กำหนดเรื่องความปลอดภัยของโครงสร้าง และส่วนประกอบต่างๆ ของทางพิเศษไว้ทั้งหมดรวมทั้งเรื่องการรองรับแผ่นดินไหว

นอกจากนี้ ในการจัดทำสัญญาก่อสร้างร่วมกับผู้รับจ้างยังได้กำหนดเป็นเงื่อนไขของสัญญาและมีรายละเอียดของการดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อมไว้เพื่อให้ผู้รับจ้าง ปฏิบัติตามมาตรฐานรวมทั้งกฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้องได้อย่างครบถ้วน และในระหว่างการดำเนินการก่อสร้าง กทพ. และผู้ควบคุมงานจะควบคุมดูแล ติดตามตรวจสอบให้ผู้รับจ้าง ต้องดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย สิ่งแวดล้อมและความรับผิดชอบต่อสังคม ตามที่กำหนดใน EIA ของโครงการที่ได้ผ่านความเห็นชอบจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) แล้ว รวมทั้งตามที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขของสัญญาและกฎหมาย กฎระเบียบและข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น การป้องกันอุบัติเหตุในระหว่าง การก่อสร้างการดูแลสภาพแวดล้อมและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระหว่างการก่อสร้างและการป้องกันสาเหตุที่ทำให้เกิดเรื่องร้องเรียน โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1) การป้องกันอุบัติเหตุระหว่างการก่อสร้าง

- จัดประชุมเรื่องความปลอดภัยและอาชีวอนามัยเพื่อทำความเข้าใจและกำหนดแนวทางการดำเนินการให้ผู้รับสัมปทานและผู้คุมงานทุกเดือน
- กำกับให้ผู้รับสัมปทานตรวจสอบจุดการทำงานที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เช่น บริเวณที่ทำการก่อสร้างเสาเข็มและการเตรียมงานก่อสร้างฐานราก เป็นต้น

- ตรวจสอบความปลอดภัย (Safety Audit) ได้แก่ การกั้นพื้นที่ก่อสร้าง ป้ายประกาศ ป้ายเตือน ไฟสัญญาณ ไฟแสงสว่าง อุปกรณ์ความปลอดภัยส่วนบุคคล และอุปกรณ์ต่างๆ ที่ใช้ในการก่อสร้าง เป็นต้น
- กำกับให้ผู้รับสัมปทานจัดให้มีการอบรมก่อนขึ้นปฏิบัติงาน (Morning Talk) และอบรมระหว่างการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัย (Safety Training)

(2) การป้องกันอุบัติภัยระหว่างการก่อสร้าง

- กทพ. แจ้งให้ผู้รับสัมปทานเตรียมแผนเผชิญเหตุหากมีกรณีอุบัติภัยที่ไม่สามารถควบคุมได้เกิดขึ้น ซึ่งผู้รับสัมปทานได้มีการจัดเตรียมแผนเรียบร้อยแล้ว
- ในปีงบประมาณ 2556 ผู้รับสัมปทานมีการฝึกซ้อมแผนเผชิญเหตุ (กรณีการเกิดอัคคีภัยและแผนฉุกเฉิน) เมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2556

(3) การดูแลสภาพแวดล้อมในระหว่างการก่อสร้าง

- ผู้ควบคุมงานได้ติดตามตรวจสอบการทำงานของผู้รับสัมปทานให้ดำเนินการตามที่กำหนดไว้ในรายงาน EIA ของโครงการ และเงื่อนไขสัญญาในเรื่องการดูแลสภาพแวดล้อม และการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระหว่างการก่อสร้าง เช่น คุณภาพอากาศ เสียง ฝุ่นละออง ความสั่นสะเทือน เป็นต้น รวมทั้งปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัย และกฎระเบียบ/กฎหมายที่เกี่ยวข้อง
- มีการแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรฐาน ด้านสิ่งแวดล้อมช่วงดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ ซึ่งคณะกรรมการฯ ได้มีการประชุมแล้ว 3 ครั้ง
- มีการแต่งตั้งคณะทำงานเพื่อพิจารณาทางเข้า-ออกโครงการฯ เพื่อพิจารณาเรื่องทางเข้า-ออก และดูแลสภาพถนนและทางเข้า-ออกให้แก่ผู้อยู่อาศัยที่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการฯ
- มีการป้องกันการบุกรุกพื้นที่ระหว่างการก่อสร้าง โดยนำ Barrier กั้นบริเวณพื้นที่ที่จะทำการก่อสร้าง และมีการติดตั้งป้ายเตือนแสดงพื้นที่ก่อสร้าง
- มีการติดตั้งไฟส่องสว่างที่เพียงพอบนถนนหลักและรอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง
- มีการดูแลสภาพแวดล้อมและสุขอนามัยในสถานที่ก่อสร้างและที่พักคนงาน

(4) การป้องกันสาเหตุที่ทำให้เกิดเรื่องร้องเรียน

- กทพ. ผู้รับสัมปทาน/ผู้รับจ้าง และวิศวกรที่ปรึกษาร่วมกันศึกษาถึงสาเหตุที่จะทำให้เกิดผลกระทบและความเดือดร้อนจนอาจส่งผลให้เกิดการร้องเรียนและร่วมกันพิจารณาหาวิธีป้องกันเพื่อไม่ให้เกิดเรื่องร้องเรียนในระหว่างการก่อสร้างหรือให้เกิดเรื่องร้องเรียนน้อยที่สุดและเร่งดำเนินการแก้ไขปัญหาเพื่อให้ได้ข้อยุติโดยเร็ว
- ในระหว่างการก่อสร้าง กทพ. และวิศวกรของบริษัทที่ปรึกษาจะร่วมกันตรวจสอบการทำงานของผู้รับสัมปทานให้เป็นไปตามมาตรฐานการก่อสร้าง และดูแลเรื่องสภาพแวดล้อม เช่น เสียง ฝุ่นละออง ความสั่นสะเทือน และการจัดการจราจร ในระหว่างการก่อสร้าง เป็นต้น

- มีการประชาสัมพันธ์และพูดคุยกับผู้ที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงบริเวณพื้นที่ก่อสร้างให้ทราบล่วงหน้าถึงกิจกรรมการก่อสร้างที่จะดำเนินการในบริเวณนั้นๆ เพื่อเป็นการป้องกัน ข้อเรียกร้องที่อาจเกิดขึ้น

6.2.1 บริการที่เป็นเลิศ

ในการดำเนินธุรกิจของทุกองค์การจำเป็นต้องเอาใจใส่ความพึงพอใจของลูกค้าเป็นสำคัญ เพื่อเสริมสร้าง แก้ไข และปรับปรุงการบริการให้เหมาะสมและดียิ่งขึ้นเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้ดีที่สุด ภารกิจของ กทพ. เป็นการให้บริการความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัยและให้ความเชื่อมั่นแก่ผู้ใช้บริการซึ่งออกมาในรูปแบบของความพึงพอใจ ความคาดหวังที่จะได้รับการบริการจาก กทพ. ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์และวิสัยทัศน์ในการดำเนินงานขององค์การ จึงได้มีการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการเป็นประจำทุกปีเพื่อนำผลสำรวจที่ได้มาประยุกต์ประสิทธิภาพการทำงาน ปรับปรุงวิธี แก้ไข และพัฒนาคุณภาพให้ดียิ่งขึ้น อีกทั้งสร้างสรรค์การให้บริการใหม่ๆ ตามคำแนะนำหรือความคิดเห็นของผู้ใช้บริการซึ่งจะช่วยเสริมสร้างทัศนคติและภาพลักษณ์ในทางที่ดีแก่ กทพ. ต่อไป โดยในปี 2556 ได้มีโครงการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทางพิเศษที่มีต่อการให้บริการและภาพลักษณ์ของ กทพ. ครอบคลุมการให้บริการทางพิเศษทั้ง 7 สายทาง และ 3 ทางเชื่อมต่อ โดยมีการสำรวจความพึงพอใจทางด้านการให้บริการของ กทพ. ระดับความพึงพอใจของบริการกู้ภัยบนทางพิเศษ ระดับความพึงพอใจต่อการให้บริการด้านข้อมูลข่าวสารสารสนเทศ ระดับความพึงพอใจที่มีต่อการจัดการสภาพแวดล้อมในทางพิเศษของ กทพ. และพฤติกรรมและระดับความพึงพอใจที่มีต่อการให้บริการลูกค้าระบบ Easy Pass โดยศึกษาจากกลุ่มตัวอย่างของ กทพ. จำนวน 6,000 ตัวอย่าง ผู้ใช้บริการทางพิเศษส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 56.6 เพศหญิง ร้อยละ 43.4 ส่วนใหญ่มีอายุอยู่ในช่วงระหว่าง 26-35 ปี ใช้วิธีการสัมภาษณ์ โดยใช้แบบสอบถาม และวิเคราะห์ข้อมูลด้วยโปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ

ในปีงบประมาณ 2556 ผู้ใช้บริการทางพิเศษมีความพึงพอใจโดยรวมต่อการให้บริการของ กทพ. จำแนกออกเป็น 7 ด้าน โดยเกณฑ์คะแนนเต็มอยู่ที่ 5.00 โดยรวมมีคะแนนอยู่ในระดับความพึงพอใจอย่างยิ่ง มีค่าเฉลี่ย 4.31 และเมื่อพิจารณารายละเอียด พบว่า มีความพึงพอใจสูงสุดในด้านการบริการกู้ภัยบนทางพิเศษ ค่าเฉลี่ย 4.56 รองลงมาคือ ด้านความคล่องตัวของการจราจรบนทางพิเศษ ค่าเฉลี่ย 4.33 ด้านการจัดเก็บค่าผ่านทางด้วยระบบเงินสด ค่าเฉลี่ย 4.29 ด้านป้ายทิศทางและป้ายสัญญาณ ค่าเฉลี่ย 4.27 ด้านสภาพทางกายภาพ ค่าเฉลี่ย 4.26 ด้านความปลอดภัยของทางพิเศษ ค่าเฉลี่ย 4.25 และด้านการให้บริการ Easy Pass ค่าเฉลี่ย 4.10

จากการสำรวจพบว่าปัญหาและความคาดหวังจากผู้ใช้บริการที่อยากจะให้ กทพ. พัฒนาให้ดีขึ้นพบว่าผู้ใช้บริการทางพิเศษส่วนใหญ่มีความต้องการหรือคาดหวังมากที่สุดในเรื่อง ความคล่องตัวของการจราจรบนทางพิเศษ ร้อยละ 39.4 รองลงมาคือ ความปลอดภัยของทางพิเศษ ร้อยละ 18.2 การจัดเก็บค่าผ่านทางด้วยระบบเงินสด ร้อยละ 14.8 สำหรับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทางพิเศษที่มีต่อการให้บริการด้านอื่นๆ ของ กทพ. และความพึงพอใจของลูกค้าระบบ Easy Pass สามารถประเมินได้ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 18 : ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทางพิเศษในบริการด้านต่างๆ ของ กทพ. ปีงบประมาณ 2556

ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทางพิเศษในบริการด้านต่างๆ ของ กทพ.	ปีงบประมาณ 2556	
	ร้อยละของผู้ที่รู้จักและได้ใช้บริการ	ค่าเฉลี่ย* (คะแนนเต็ม 5)
ความพึงพอใจต่อความชัดเจนของป้ายรายงานสภาพการจราจรแบบ Real Time ของป้ายจราจรอัจฉริยะ	76.10	3.80
ความพึงพอใจต่อการให้บริการกู้ภัยบนทางพิเศษ	91.10	4.56
ความพึงพอใจต่อการให้บริการศูนย์ข้อมูลผู้ใช้ทางพิเศษ (EXAT Call Center)	85.70	4.29
ความพึงพอใจต่อการให้บริการเว็บไซต์ www.exat.co.th	83.10	4.16
ความพึงพอใจต่อการให้บริการเว็บไซต์ www.thaieasypass.com	81.60	4.08
ความพึงพอใจต่อการให้บริการศูนย์บริการที่เดียวเบ็ดเสร็จ (One Stop Service Center)	82.40	4.12
ความพึงพอใจต่อการให้บริการลูกค้าระบบ Easy Pass	82.10	4.10
ความพึงพอใจต่อการจัดการสภาพแวดล้อมในเขตทางพิเศษในทางพิเศษฉลองรัช	87.50	4.37
ความพึงพอใจต่อการจัดการสภาพแวดล้อมในเขตทางพิเศษบางนา-อาจณรงค์ (S1)	87.7o	4.38

หมายเหตุ * ค่าเฉลี่ยคำนวณจากจำนวนผู้ที่รู้จักและได้ใช้บริการแต่ละชนิดของ กทพ.

ผู้ใช้บริการทางพิเศษมีความไม่พอใจในเรื่อง ไม้กั้นอัตโนมัติไม่ยกเปิด เติมเงินแล้วเงินไม่เข้าบัตร และป้ายแสดงยอดเงินคงเหลือไม่ถูกต้อง/ไม่เป็นปัจจุบัน อีกทั้งยังมีความต้องการให้ กทพ. ขยายโครงข่ายทางพิเศษเพื่อเชื่อมต่อไปยังจังหวัดอื่นๆ

ในส่วนของข้อเสนอจากผู้ใช้บริการทางพิเศษของ กทพ. เน้นไปในเรื่องของ Easy Pass คือ เพิ่มช่อง Easy Pass ให้มากขึ้น และให้ช่องทาง Easy Pass ชิดด้านใดด้านหนึ่ง อีกทั้งยังมีความต้องการให้ลดราคาค่าบริการ ความรวดเร็วของพนักงานเก็บเงิน เพิ่มช่องการจราจร เพิ่มช่องชำระค่าผ่านทาง และป้ายบอกทิศทางที่ไม่ชัดเจน ข้อมูลเหล่านี้ล้วนได้จากการสำรวจความคิดเห็นจากผู้ใช้บริการทางพิเศษของ กทพ.

จากผลการศึกษา กทพ. ได้ปรับปรุงการบริการของทางพิเศษที่ยังมีความพึงพอใจต่ำกว่า ความพึงพอใจในภาพรวมของ กทพ. เช่น ปรับปรุงระบบการจัดเก็บค่าผ่านทาง ณ จุดขึ้นทางพิเศษ และปรับปรุงการจราจร ณ จุดลงทางพิเศษให้มีความรวดเร็วในเวลาเร่งรีบ การประชาสัมพันธ์ช่องการจราจรของ Easy Pass ให้เห็นเด่นชัดระยะไกล ปรับปรุงป้ายบอกทิศทางที่ไม่ชัดเจนโดยเฉพาะในเวลากลางคืนปรับปรุงป้ายโฆษณาที่สว่างเกินและมีผลกระทบต่อการใช้สายตาในเวลากลางคืน การแจ้งข่าวสารการจราจร Mobile Video Tolling Equipment และเพิ่มความปลอดภัย กทพ. ควรปรับปรุงแผน และรูปแบบการประชาสัมพันธ์ และการสื่อสารทางการตลาดที่เหมาะสมกับพฤติกรรมการรับสื่อของแต่ละกลุ่มเป้าหมายพัฒนาช่องทางการจัดจำหน่ายบัตร Easy Pass และช่องทางการเติมเงินกระตุ้นปริมาณการใช้บริการทางพิเศษด้วยบัตร Easy Pass และเนื่องจากปัญหาการซื้อบัตร Easy Pass ที่ยุ่งยากและซับซ้อน กทพ. ควรปรับเปลี่ยนรูปแบบการจัดจำหน่ายบัตร Easy Pass

กรณีปัญหาที่เกิดขึ้นจากการใช้บัตร Easy Pass ในปีงบประมาณ 2556

พบว่ามีปัญหาเกิดขึ้นกับระบบการชำระค่าผ่านทางด้วยบัตร Easy Pass โดยเฉพาะในส่วนของการตัดจ่ายเงินค่าผ่านทางที่เกิดข้อผิดพลาดทำให้มูลค่าเงินในบัตร Easy Pass ของผู้ใช้บริการผิดพลาดจากปกติหรือมูลค่าในบัตรติดลบ ส่งผลให้เครื่องกั้นที่ด่านเก็บเงินไม่เปิดให้ผ่านทาง จากสาเหตุดังกล่าวส่งผลกระทบให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดอย่างหนาแน่น ทั้งนี้ ทาง กทพ. ได้มีการดำเนินการปรับปรุงแก้ไขประเด็นปัญหาดังกล่าว โดยการปรับปรุงและแก้ไขระบบซอฟแวร์ Easy Pass อย่างเร่งด่วน ขณะที่มีการปรับปรุงระบบซอฟแวร์ทาง กทพ. ได้ดำเนินการแจ้งยอดเงินคงเหลือในบัตร Easy Pass ของผู้ใช้บริการให้ทราบทุกวันผ่านระบบ SMS ภายในช่วงระยะเวลาวันที่ 27 สิงหาคม – 30 กันยายน 2556 ซึ่งภายหลังทาง กทพ. ได้มีการดำเนินการแก้ไขปัญหา Easy Pass ที่เกิดขึ้น เช่น

- ปิดการให้บริการเติมเงินเพื่อปรับปรุง ช่วงเวลา 22.00 - 04.00 น. ตั้งแต่วันที่ 27 สิงหาคม 2556 ถึง 30 กันยายน 2556
- ปรับปรุงระบบซอฟต์แวร์ให้สามารถรองรับผู้ใช้ Easy Pass ได้ 1,000,000 รายการต่อวัน ซึ่งปัจจุบันมีผู้ใช้บริการประมาณ 500,000 – 600,000 รายการต่อวัน
- การปรับปรุงระบบซอฟต์แวร์ให้คำนวณยอดคงเหลือและแสดงผลยอดเงินที่ป้ายถูกต้อง
- ปรับปรุงระบบเติมเงินในบัตรใช้เวลาไม่เกิน 7 นาที
- ปรับลดความยาวไม้กั้นหน้าด่านเหลือ 1.9 เมตร ส่งผลให้ไม้กั้นทำงานเร็วขึ้น เหลือ 10 วินาที
- ปรับปรุงอุปกรณ์ที่ช่องทางให้ตอบสนองการรับ - ส่งข้อมูลให้เร็วขึ้นเฉลี่ย 334.58 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ขณะที่อัตราความเร็วอยู่ระหว่าง 80 - 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
- ปรับเปลี่ยนอุปกรณ์ให้ทันสมัยขึ้น







จากวิกฤตที่เกิดขึ้น กทพ. ได้แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อแก้ไขปัญหาระบบประมวลผลการทำงานของระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติ (Easy Pass) เพื่อแก้ไขปัญหาได้อย่างรวดเร็วโดยคณะกรรมการจะมีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

- ดำเนินการประเมินและวิเคราะห์ พร้อมจัดทำแนวทางการแก้ปัญหาระบบประมวลผลการทำงานของระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติ (Easy Pass) ร่วมกับทีมที่ปรึกษาโครงการ
- จัดทำแผนการดำเนินการแก้ปัญหาระบบประมวลผลการทำงานของระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติ (Easy Pass) นำเสนอผู้ว่าการ
- ควบคุมและติดตามการดำเนินการแก้ปัญหาระบบประมวลผลการทำงานของระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติ (Easy Pass) ให้เป็นไปตามแผนและรายงานผลให้ผู้ว่าทราบ

ตั้งแต่เดือนสิงหาคม – พฤศจิกายน 2556 คณะทำงานเพื่อแก้ไขปัญหาระบบประมวลผลการทำงานของระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติ (Easy Pass) มีการจัดประชุมอย่างเป็นทางการ เพื่อแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นเป็นจำนวน 10 ครั้ง ซึ่งตลอดทุกครั้งจะมีการพิจารณาปรับปรุงแก้ไข พร้อมทั้งเสนอแนะ ติดตามผล รวมทั้งประเมินผลการปฏิบัติราชการตามแผนงาน เพื่อพัฒนาระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติ (Easy Pass) ให้มีประสิทธิภาพพร้อมให้บริการ

ทั้งนี้ หากผู้ใช้บริการมีประเด็นปัญหา ข้อสงสัย หรือต้องการตรวจสอบข้อมูล สามารถสอบถามกับเจ้าหน้าที่ กทพ. ได้ที่อาคารด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ หรือทางเว็บไซต์ http://thaieasypass.com และ EXAT Call Center 1543

6.2.2 นวัตกรรมก้าวไกล

ผลจากความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทางพิเศษที่มีส่วนมาจากการพัฒนาและส่งเสริมการใช้นวัตกรรมขององค์การที่ได้ดำเนินงานมาอย่างต่อเนื่อง และการดำเนินงานเรื่อง Easy Pass ก็ถือเป็นความสำเร็จอย่างหนึ่งขององค์การ

สำหรับปีงบประมาณ 2556 ที่ผ่านมามีการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการให้ข้อมูลด้านบริการทางพิเศษต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัยในการใช้บริการ เช่น ข้อมูลการขึ้น-ลงทางพิเศษ ป้ายจราจร ป้ายคำเตือน ป้ายบอกทาง ที่ได้สื่อสารถึงผู้ใช้บริการทางพิเศษผ่านเทคโนโลยีทันสมัย เช่น ป้ายรายงานสภาพจราจรอัจฉริยะ (Smart VMS) หรือการให้ข้อมูลทางพิเศษผ่านแอพพลิเคชั่นบนมือถือ (EXAT ITS) นอกจากนี้ในปีงบประมาณ 2556 ยังมีการริเริ่มศึกษาวิจัยและพัฒนาระบบจราจรอัจฉริยะ โครงการพัฒนาศูนย์แลกเปลี่ยนข้อมูลการจราจรอัจฉริยะ (Data Exchange Center) และการศึกษา และพัฒนาคุณภาพเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางพิเศษ เพื่อให้ข้อมูลด้านการจราจรแก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษอย่างแม่นยำ รวดเร็ว และเกิดความปลอดภัยในการใช้งาน

การให้ข้อมูลด้านการใช้บริการทางพิเศษยังรวมไปถึงการจัดทำคู่มือการใช้ทางพิเศษและแผ่นพับเกี่ยวกับบัตร Easy Pass เพื่อเผยแพร่ข้อมูลทางพิเศษและระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษ (ETCS) โดยใช้บัตร Easy Pass อีกทั้งเป็นการกระตุ้นและส่งเสริมให้มีผู้ใช้บริการทางพิเศษให้มากยิ่งขึ้นอย่างต่อเนื่องในทุกโอกาส

6.3 พัฒนาก้าวไกล “ร่วมรับผิดชอบพัฒนาชุมชนและเป็นบรรษัทพลเมืองที่ดีของสังคม”

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ : สนับสนุนยุทธศาสตร์การลงทุนของประเทศ

ลักษณะกิจการของ กทพ. มีส่วนช่วยในการพัฒนาสังคมและต้องดำเนินไปเพื่อสาธารณประโยชน์เป็นหลัก ดังนั้น การสร้างผลกระทบเชิงเศรษฐกิจผ่านการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานจึงอยู่ในรูปแบบของการก่อสร้างทางพิเศษและการซ่อมบำรุงสายทางต่างๆ ที่เกิดขึ้นในแต่ละปี ซึ่งในปีงบประมาณที่ผ่านมา กทพ. มีกิจกรรม ที่สร้างมูลค่าเชิงเศรษฐกิจทางอ้อมหลายประการ รวมทั้งในปีงบประมาณ 2556 กทพ. ได้จัดสรรพื้นที่ เพื่อสาธารณประโยชน์ที่มีผลกระทบในเชิงเศรษฐกิจทางอ้อม ด้วยการสร้างลานกีฬา สวนสาธารณะ สวนหย่อม และให้พื้นที่เพื่อการทำกิจกรรมของหน่วยงานภาครัฐ รวม 3 แห่ง โดยไม่คิดค่าใช้จ่าย ดังนี้

ตารางที่ 19 : รายละเอียดการใช้พื้นที่ของ กทพ. เพื่อสาธารณประโยชน์ ปีงบประมาณ 2556

หน่วยงาน	กิจกรรม	รายละเอียดการใช้พื้นที่			
		สถานที่	ขนาด (ตารางวา)	มูลค่าเช่าพื้นที่ (บาท)	ภาษี (บาท)
อบต. ตำบลบางโปรง	จัดตั้งตู้ยามรักษาความปลอดภัยแก่ประชาชน	พื้นที่บริเวณใต้ทางพิเศษกาญจนาภิเษก	9	14,856.75	2,122.39
กระทรวงมหาดไทย	จัดทำโครงการจัดตั้งศูนย์แสดงจำหน่าย และกระจายสินค้าถาวรในกรุงเทพมหานคร	พื้นที่ในเขตทางพิเศษเฉลิมมหานคร บริเวณถนนเพลินจิต	200	53,800.00	7,685.75
กระทรวงมหาดไทย	จัดทำโครงการจัดตั้งศูนย์แสดงจำหน่าย และกระจายสินค้าถาวรกรุงเทพมหานคร	พื้นที่ในเขตทางพิเศษฉลองรัช บริเวณจุดกลับรถถนนรามอินทรา	3,200	252,800.00	36,114.50
รวม			**3,409**	**321,456.75**	**45,922.64**

การพัฒนาทางพิเศษ ถือเป็นการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง และระบบโลจิสติกส์ของประเทศด้วยเช่นเดียวกัน ดังนั้น การลงทุนและการดำเนินงานด้านการก่อสร้างเส้นทางใหม่ การซ่อมแซม การต่อเติม จึงถือเป็นการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่ส่งผลกระทบทางอ้อม ในปีงบประมาณ 2556 กทพ. มีการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มเติมคิดเป็นมูลค่า 3,435.83 ล้านบาท และได้ซ่อมแซมโครงสร้างต่างๆ คิดเป็นมูลค่า 82,131,486.17 บาท

ในฐานะที่เป็นรัฐวิสาหกิจที่ภาครัฐมีสัดส่วนการถือครองหุ้นทั้งหมดร้อยละ 100 กทพ. ได้รับเงินอุดหนุนจากภาครัฐสำหรับปีงบประมาณ 2556 ตามตารางที่ 20 และเมื่อเทียบกับปีงบประมาณ 2555 แล้วมีอัตราที่สูงขึ้นร้อยละ 108.28 (การอุดหนุนจากภาครัฐปีงบประมาณ 2555 มีมูลค่า 2,154,714,453.58 บาท) โดยมีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 20 : จำนวนเงินสนับสนุนจากภาครัฐ ปีงบประมาณ 2556

ประเภทการอุดหนุนจากภาครัฐ	จำนวนเงิน (บาท)
เงินอุดหนุน (งบรายจ่ายอื่น – แผนงานบริหารจัดการหนี้ภาครัฐ)	
• รายการชำระค่าดอกเบี้ย	910,041,600.00
• รายการคืนต้นกู้เงิน	3,533,000,00.00
• รายการค่าธรรมเนียมการกู้เงิน	45,734,700.00
รวม	**4,488,776,300.00**

สำหรับกิจกรรมการช่วยเหลือสังคม โครงการที่องค์การร่วมรับผิดชอบต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อม การดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม ความช่วยเหลือทางการเงิน หรือการลงทุนในชุมชนของ กทพ. ที่ได้กล่าวไว้ข้างต้นตลอดทั้งปีที่ผ่านมาสามารถนำมาคำนวณร่วมกับการดำเนินงานด้านอื่นๆ และสรุปเป็นมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นได้ ซึ่งในปีงบประมาณ 2556 กทพ. สามารถสร้างมูลค่าเชิงเศรษฐกิจสะสมให้กับประเทศถึง 3,382,246,991.04 บาท ตามตารางที่ 21 แสดงมูลค่ารายละเอียดทางเศรษฐกิจ ดังนี้

ตารางที่ 21 : มูลค่ารายละเอียดทางเศรษฐกิจ ปีงบประมาณ 2556

รายละเอียดทางเศรษฐกิจ	จำนวน (บาท)
มูลค่าเศรษฐกิจทางตรง (Direct Economic Value Generated)	
รายได้ (Revenues)	12,901,716,800.73
การกระจายมูลค่าทางเศรษฐกิจทางตรง (Direct Economic Value Distributed)	
ต้นทุนการดำเนินงาน (Operating costs)	4,951,730,718.31
ค่าจ้างและสวัสดิการพนักงาน (Employee wages and benefits)	2,107,726,284.29
เงินที่ชำระแก่เจ้าของเงินทุน (Payments to providers of capital)	1,784,927,407.64
เงินที่ชำระแก่รัฐ (Payments to government)	0[5]
การลงทุนในชุมชน (Community Investment)	100,678,100
มูลค่าเชิงเศรษฐกิจสะสม (Economic Value Retained)	**3,382,246,991.04**

(ข้อมูล ณ วันที่ 30 กันยายน 2556)

[5]ไม่ปรากฏเงินที่ชำระแก่รัฐเนื่องจาก กทพ. เป็นรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม มีสัดส่วนการถือครองหุ้นโดยภาครัฐทั้งหมด ดังนั้น เงินที่ชำระแก่รัฐจึงคำนวณรวมอยู่ในรูปแบบของเงินที่ชำระแก่เจ้าของเงินทุนที่จะต้องมีการแบ่งสรรจากกำไรเพื่อเป็นเงินนำส่งรัฐเป็นประจำทุกปีงบประมาณ

การเป็นปัจจัยในการเสริมสร้างเศรษฐกิจและสังคมในภาพรวมของประเทศ ผ่านการเดินทางที่ทันสมัย สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย บรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนและภาคธุรกิจอันเนื่องมาจากปัญหาการจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพไม่เพียงพอต่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน กทพ. ต้องใส่ใจดูแลสังคมกลุ่มย่อย นั่นคือ ชุมชนรอบเขตทางพิเศษ ซึ่งเป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหลักที่สำคัญขององค์การ และได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานตั้งแต่ระยะก่อนก่อสร้าง ระหว่างก่อสร้าง และระยะดำเนินการ

ชุมชนรอบเขตทางพิเศษได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินเพื่อการก่อสร้างทางพิเศษ และแนวสายทางที่พาดผ่าน ตลอดจนสิ่งแวดล้อมโดยรอบบริเวณที่มีการก่อสร้างทางพิเศษที่เปลี่ยนแปลงไป ได้ส่งผลกระทบอันมีนัยสำคัญต่อวิถีชีวิตดั้งเดิมของประชาชนที่อยู่อาศัยในบริเวณดังกล่าว การขยายพื้นที่การให้บริการและตลอดแนวสายทางที่พาดผ่านในแต่ละชุมชนย่อมมีลักษณะทางกายภาพ และสภาพสังคมที่แตกต่างกัน ทำให้ความต้องการและความคาดหวังจากชุมชนมีหลากหลาย

ดังนั้นในทุกโครงการก่อสร้างโครงข่ายทางพิเศษทั้งหมดของ กทพ. จะต้องมีการศึกษาความเหมาะสมในการก่อสร้าง ทั้งทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ทั้งในรูปแบบของการชี้แจงรายละเอียดของโครงการให้ประชาชนได้รับทราบ สัมมนาการมีส่วนร่วมของชุมชน และรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ซึ่งการศึกษาความเหมาะสมของโครงการด้านสังคมนี้จะช่วยให้ประชาชนเกิดความเข้าใจในการดำเนินงานของ กทพ. มากขึ้น รวมถึงลดความเสี่ยงจากการต่อต้านของมวลชน อีกทั้งยังเป็นการช่วยให้ประชาชนในบริเวณดังกล่าวสามารถปรับตัวได้ และรับทราบถึงความตั้งใจของ กทพ. ในการร่วมยกระดับคุณภาพชีวิตและเศรษฐกิจของคนไทยควบคู่ไปกับการใส่ใจประชาชนที่อยู่บริเวณโดยรอบ

ในรอบปีงบประมาณ 2556 ที่ผ่านมา กทพ. มีโครงการที่อยู่ในแผนงาน คือ โครงการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงินและผลกระทบสิ่งแวดล้อมจำนวนทั้งสิ้น 4 โครงการ ดังนี้

(1) งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงินและผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก
(2) งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงินและผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต
(3) งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงินและผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางพิเศษสายบูรพาวิถี-พัทยา
(4) งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงินและผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางพิเศษอุดรรัถยา-พระนครศรีอยุธยา

ทั้งนี้ ทั้ง 4 โครงการดังกล่าวอยู่ระหว่างการศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมและรับฟังความคิดเห็นของประชาชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับโครงการ

จากแนวความคิด นโยบาย และแนวโน้มการดำเนินงานในอนาคตที่จะมีการขยายตัวออกไปนอกเหนือพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล จะส่งผลต่อการขยายขอบเขตความรับผิดชอบต่อชุมชนรอบเขตทางพิเศษ และพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบมากยิ่งขึ้น

ทั้งนี้ การริเริ่มดำเนินโครงการก่อสร้างทางพิเศษทุกโครงการของ กทพ. ต้องผ่านกระบวนการสำรวจและรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ซึ่งการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนนี้เป็นไปตามกรอบและแนวทางการดำเนินงานอ้างอิงตามรัฐธรรมนูญ พ.ศ. 2550 ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548 และแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชน และการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางสังคมในการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2519 ซึ่งสามารถจำแนกกลุ่มเป้าหมายในการรับฟัง และมีส่วนร่วมจากภาคประชาสังคม โดยพิจารณาจากกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่อาจได้รับผลกระทบ จากการดำเนินโครงการทั้งในระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ รวมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องระดับต่างๆ ได้ 7 กลุ่ม ดังนี้

(1) ผู้รับผลกระทบจากโครงการ
(2) หน่วยงานที่รับผิดชอบในการจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(3) หน่วยงานที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(4) หน่วยงานราชการในระดับต่างๆ
(5) องค์การเอกชนด้านสิ่งแวดล้อมองค์กรพัฒนาเอกชนสถาบันการศึกษาภายในท้องถิ่น และในระดับอุดมศึกษาและนักวิชาการอิสระ
(6) สื่อมวลชน
(7) ประชาชนทั่วไป

กทพ. จึงได้มีการวิเคราะห์ผลกระทบโครงการ กำหนดมาตรการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินงาน รวมทั้งวิธีการเยียวยาหรือมีส่วนร่วมกับชุมชนบริเวณโดยรอบเขตทางพิเศษ โดยผู้ที่ได้รับผลกระทบหรือมีข้อแนะนำ/ติชม/เสนอแนะ สามารถติดต่อ กทพ. ได้ผ่านช่องทาง EXAT Call Center 1543 ที่มีไว้บริการประชาชน และเพื่อให้การดำเนินงานแก้ไขปัญหาจากข้อร้องเรียนเป็นไปอย่างรวดเร็ว รอบคอบและครบถ้วน กทพ. ได้จัดทำขั้นตอนในกระบวนการแก้ไขปัญหาเอาไว้อย่างชัดเจน เพื่อให้มั่นใจว่าข้อร้องเรียนหรือข้อแนะนำต่างๆ จากผู้ที่ได้รับผลกระทบนั้น จะได้รับการรับฟัง ตอบสนอง และแก้ไขปัญหาอย่างทันท่วงที ตามขั้นตอนการปฏิบัติงานการให้บริการข้อมูลข่าวสาร การรับเรื่องร้องเรียน และข้อเสนอแนะ ตามมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 และขั้นตอนการปฏิบัติงานคุณภาพ (Quality Procedure) ตามมาตรฐานระบบการบริหารงานคุณภาพ ISO 9001 ดังแสดงในภาพที่ 9

ภาพที่ 9 : ขั้นตอนการดำเนินงานรับเรื่องร้องเรียน

ผู้รับผิดชอบ	กิจกรรม	ผู้เกี่ยวข้อง	เอกสารอ้างอิง
1. ผู้ใช้บริการ	ร้องเรียน/ให้ข้อเสนอแนะทางโทรศัพท์ 1543 หรือร้องเรียน/ให้เสนอแนะกับ หพ. ประจาค่านฯ	Agent	แบบฟอร์ม 1401
2. Agent/หพ.	ลงบันทึกเรื่องร้องเรียนและข้อเสนอแนะ ในแบบฟอร์ม 1401 แล้วนำเสนอ Supervisor	Supervisor	แบบฟอร์ม 1401
3. Supervisor	ออกรหัส กขส./ขท. ในแบบฟอร์ม 1401 แล้วลงบันทึก ในแบบฟอร์ม 1405 โดยลงรหัสสี (ส้ม ฟ้า เขียว) ในแบบฟอร์ม1401 และในแบบฟอร์ม 1405 แล้วนำ แบบฟอร์ม 1401 ส่งทางโทรสารพร้อมนำเสนอ ผอ.กขส./ห.ขท. เพื่อพิจารณาลงนาม	ผอ.กขส./ห.ขท.	แบบฟอร์ม 1401/1405
4. ผอ.กขส./ห.ขท.	ลงนามในแบบฟอร์ม 1401 เพื่อนาเสนอฝ่ายที่ เกี่ยวข้อง รหัสสีเขียว สาเนาเสนอ WMR	ฝ่ายที่เกี่ยวข้อง	แบบฟอร์ม 1401
5. ฝ่ายที่เกี่ยวข้อง	ติดตามตรวจสอบเพื่อดาเนินการแก้ไข ป้องกันและ ปรับปรุงโดยฝ่าย/สำนัก ที่เกี่ยวข้องหรือหน่วยงาน เจ้าของเรื่องแจ้งผู้ร้องเรียนโดยตรง รวมทั้งส่ง แบบฟอร์ม 1401 พร้อมแจ้งสาเหตุการแก้ไข การป้องกัน การป้องกันขยายผล และวันที่แจ้ง รวมทั้งวิธีที่แจ้ง ผู้ร้องเรียน โดยทางโทรศัพท์หรือ หนังสืออื่นๆ ตามแบบฟอร์ม 1401 กับมายัง กขส.	ผู้ใช้บริการ/กขส.	แบบฟอร์ม 1401
6. ผอ.กขส.	จัดส่งแบบฟอร์ม 1401 ให้ Supervisor รวบรวม กรณีที่เรื่องร้องเรียนไม่ได้รับการแจ้งกลับต้องประสาน ฝ่ายที่เกี่ยวข้องเพื่อติดตามความคืบหน้าและลงบันทึก ในแบบฟอร์ม 1407	ฝ่ายที่เกี่ยวข้อง Supervisor	แบบฟอร์ม 1401/1407
7. Supervisor	รวบรวม สรุปและจัดทำบันทึกรายงานผลการปฏิบัติงาน รับเรื่องร้องเรียนฯ ประจำเดือนเพื่อนาเสนอ ผอ.กขส	ผอ.กขส.	บันทึกรายงานผลฯ
8. ผอ.กขส.	ลงนามในรายงานผลการปฏิบัติงานรับเรื่องร้องเรียนฯ ประจำเดือนเพื่อนาเสนอผู้บริหารระดับสูง	กขส./ผู้บริหารระดับสูง	บันทึกรายงานผลฯ QP-กทพ.-001

อ้างอิง : ขั้นตอนการปฏิบัติงานคุณภาพ (2555),. มาตรฐานระบบการบริหารงานคุณภาพ ISO 9001, หน้า 3.
: ขั้นตอนการปฏิบัติงานการให้บริการข้อมูลข่าวสาร การรับเรื่องร้องเรียนและข้อเสนอแนะ, มาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001, หน้า 5.

ในรอบปีที่ผ่านมาทาง กทพ. ได้รับข้อร้องเรียนจากชุมชนรอบเขตทางพิเศษและกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอื่นๆ โดยปรากฏข้อร้องเรียนดังนี้

ตารางที่ 22 : จำนวนเรื่องและผู้ร้องเรียนจำแนกตามประเภท ปีงบประมาณ 2556

เรื่องร้องเรียน ประจำปีงบประมาณ 2556		จำนวน		คำอธิบายเพิ่มเติม
ลำดับ	ประเภท	เรื่อง	ราย	
1.	การปฏิบัติงานของพนักงาน กทพ. - งานจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษ - งานกู้ภัย / สื่อสาร - งานจัดการจราจร - งาน Call Center และงาน Operator - อื่น ๆ	19	21	ปัญหาข้อร้องเรียนจากผู้ใช้บริการทางพิเศษส่วนใหญ่เกี่ยวข้องกับงานจัดเก็บ ค่าผ่านทางพิเศษที่ไม่ได้รับความสะดวก หรือมีปัญหาเกี่ยวกับการใช้บัตร Easy Pass รองลงมาคืองาน Call Center และงาน Operator งานกู้ภัย/สื่อสาร และงานจัดการจราจรตามลำดับ โดยในจำนวนนี้ มี 2 เรื่องที่ยังไม่ยุติภายในปีงบประมาณ 2556
2.	ผลกระทบจากการก่อสร้างทางพิเศษ - ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (สายบางพลี – สุขสวัสดิ์) - ทางพิเศษฉลองรัช (สายรามอินทรา – วงแหวนรอบนอก) - ทางเชื่อมต่อบางพลี – สุขสวัสดิ์กับวงแหวนอุตสาหกรรม - อื่น ๆ	1	1	ปัญหาข้อร้องเรียนเกี่ยวกับช่วงเวลาทำการก่อสร้างโครงการทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครที่กระทบต่อประชาชนผู้พักอาศัยบริเวณใกล้เคียง อย่างไรก็ตามปัญหานี้ได้ยุติเรียบร้อยแล้ว
3.	ที่ดิน - ปัญหาทางเข้า – ออก - การบุกรุกเขตทางพิเศษ - อื่น ๆ	9	6	ปัญหาทางเข้า-ออกเป็นปัญหาที่ได้รับเรื่องร้องเรียนมากที่สุด รองลงมาคือปัญหาการบุกรุกเขตทางพิเศษ อย่างไรก็ตามปัญหาต่างๆ ได้รับการประสานงานแก้ไขจนเรื่องยุติเรียบร้อย ยกเว้นกรณี ข้อร้องเรียนเกี่ยวกับสัญญาการขอเช่าพื้นที่กรณีผู้ประกอบการรถตู้โดยสารสาธารณะไม่ได้รับความเป็นธรรมจากการเช่าพื้นที่ของ กทพ. บริเวณด่านฯ พหลโยธิน ๒ ทางพิเศษศรีรัช ที่ยังไม่ได้ข้อยุติและอยู่ระหว่างดำเนินการประสานงานแก้ไข

ตารางที่ 22 : จำนวนเรื่องและผู้ร้องเรียนจำแนกตามประเภท ปีงบประมาณ 2556 (ต่อ)

เรื่องร้องเรียน ประจำปีงบประมาณ 2556		จำนวน		คำอธิบายเพิ่มเติม
ลำดับ	ประเภท	เรื่อง	ราย	
4.	การไม่ได้รับความสะดวกหรือเดือดร้อนจากการใช้ทางพิเศษ - ไฟฟ้าส่องสว่าง - ผิวจราจรชำรุด - เสียงดังรบกวน - ป้าย - การจัดการจราจรบนทางพิเศษ - ระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษ - ตู้เก็บค่าผ่านทางพิเศษ - อื่นๆ	156	149	เรื่องระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษเป็นปัญหาที่ได้รับการร้องเรียนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 31.45 ของปัญหาทั้งหมด (ข้อ 1-6) รองลงมาคือเรื่องการจัดการจราจรบนทางพิเศษ ร้อยละ 17.45 จากปัญหาทั้งหมดในข้อ 4 มีจำนวนข้อร้องเรียนจำนวน 19 เรื่องที่ยังไม่มีข้อยุติ (คิดเป็นร้อยละ 12.18) อาทิ เรื่องเสียงดังรบกวนบริเวณเขตทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษฉลองรัช เรื่องการจัดการจราจรบนทางพิเศษเกี่ยวกับปัญหาการจราจรบริเวณหน้าด่านเก็บเงินและช่องจ่ายบัตรผ่านทางสุขสวัสดิ์-บางขุนเทียน ทางลงด่านฯ ประชาชื่น 2 (ช่วงเช้า) ซึ่งสาเหตุส่วนใหญ่อันเนื่องมาจากปริมาณรถหนาแน่นในช่วงเวลาและบริเวณดังกล่าว รวมไปถึงข้อผิดพลาดและความไม่สะดวกในการชำระค่าบริการผ่านระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษทั้งแบบธรรมดาอัตโนมัติ
5.	อื่นๆ (นอกเหนือจากข้อ 1-4)	17	17	ปัญหาส่วนใหญ่เป็นปัญหาทั่วไปซึ่งส่วนใหญ่ได้รับการแก้ไขเรื่องร้องเรียนยุติเสร็จสิ้นเรียบร้อยแล้ว มีเพียง 3 เรื่อง ที่ยังไม่ยุติและอยู่ระหว่างการดำเนินงานประสานงานแก้ไขปัญหา
	รวม	**202**	**194**	

จากรายละเอียดในตารางที่ 22 จะเห็นได้ว่าข้อร้องเรียนส่วนใหญ่ กทพ. สามารถดำเนินการให้ได้ข้อยุติ แต่สำหรับกรณีที่ยังไม่สามารถยุติได้ กทพ. ก็ได้มีการประสานงานกับทุกหน่วยงานอย่างต่อเนื่องเพื่อหาสาเหตุและแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น

สำหรับข้อร้องเรียนด้านมลพิษทางเสียง ปัญหาทางเข้า-ออก การได้รับผลกระทบหรือการไม่ได้รับความสะดวกในด้านที่เกี่ยวข้องกับการดำรงชีวิตของประชาชน อาจนับได้ว่าเข้าข่ายในทางกฎหมายเป็นกรณีละเมิดสิทธิมนุษยชน ด้วยเหตุที่มลพิษจากการจราจรบนทางพิเศษอาจกระทบกับสิทธิในการดำเนินชีวิตอย่างสงบสุขของประชาชน อย่างไรก็ตามในปีงบประมาณ 2556 ไม่มีผู้ใดหยิบยกความเสียหายที่เกิดขึ้นมาเป็นประเด็นร้องเรียนด้านการละเมิดสิทธิมนุษยชน

6.3.1 ภาพลักษณ์ใสสะอาด

นอกเหนือจากการบริการที่เป็นเลิศแล้ว ในฐานะองค์การของรัฐ กทพ. ต้องมีส่วนเสริมสร้าง และรักษาผลประโยชน์ของประเทศชาติ ดังนั้น การดำเนินงานอย่างตรงไปตรงมา โปร่งใส ตรวจสอบได้ ยึดถือผลประโยชน์ของส่วนรวมเป็นที่ตั้ง ควบคู่ไปกับการดำเนินงานตามแนวนโยบายของรัฐ

การกำกับดูแลกิจการที่ดีเพื่อป้องกันมิให้เกิดการทุจริตในแต่ละกิจกรรมที่ กทพ. ดำเนินการมีส่วนเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ใสสะอาดตามวิสัยทัศน์ขององค์การ กทพ. มีแนวปฏิบัติดำเนินงานที่ชัดเจน ไม่ว่าจะเป็นการประเมินความเสี่ยงต่อการเกิดทุจริตในแต่ละสายงานหรือในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานทุกระดับ ตั้งแต่ระดับปฏิบัติการไปจนถึงระดับผู้บริหาร รวมไปถึงการมีมาตรการป้องกัน และบทลงโทษที่ชัดเจน เพื่อให้บุคลากรทุกคนตระหนักถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการทุจริต

เพื่อเป็นการส่งเสริมความเข้าใจและปลูกจิตสำนึกให้กับพนักงานและผู้บริหารภายในองค์การ กทพ. ได้วางรากฐานด้วยการฝึกอบรมในหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการต่อต้านการทุจริต โดยในปีงบประมาณ 2556 ได้จัดอบรมในหลักสูตรต่างๆ ให้แก่พนักงานทุกระดับ รวมไปถึงการจัดการ ทบทวนความรู้ ในการปฏิบัติงาน (On the Job Training : OJT) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ตารางที่ 23 : หลักสูตรการอบรมที่เกี่ยวข้องกับการต่อต้านการทุจริต ปีงบประมาณ 2556

หลักสูตร	วัตถุประสงค์	ผู้เข้ารับการอบรม
กทพ. กับการกำกับกิจการที่ดี	เพื่อให้ผู้บริหารและพนักงาน กทพ. ได้เข้าใจถึงหลักการและแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีในรัฐวิสาหกิจเพื่อที่จะสามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติหน้าที่อย่างจริงจังเพื่อให้เกิดกลไกและระบบการบริหารจัดการที่ดีภายในองค์การ อันจะนำไปสู่การเป็นองค์การที่มีความโปร่งใส มีความน่าเชื่อถือ และสามารถเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจเพื่อการนำไปสู่การเป็นองค์การที่มีการเจริญเติบโตอย่างยั่งยืนต่อไป	พนักงานระดับ 1-6 ผู้บริหารระดับ 7 ขึ้นไป
ความรับผิดชอบและความโปร่งใสหัวใจสำคัญของเจ้าหน้าที่ภาครัฐ	เพื่อเสริมสร้างคุณธรรม จริยธรรม และพัฒนาความโปร่งใสและความรับผิดชอบในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ภาครัฐ	พนักงานระดับ 1-6 ผู้บริหารระดับ 7 ขึ้นไป

ตารางที่ 23 : หลักสูตรการอบรมที่เกี่ยวข้องกับการต่อต้านการทุจริต ปีงบประมาณ 2556 (ต่อ)

หลักสูตร	วัตถุประสงค์	ผู้เข้ารับการอบรม
การเปิดเผยข้อมูลรายละเอียดค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดซื้อจัดจ้าง ราคากลาง และการคำนวณราคากลาง	เพื่อให้ผู้เข้าอบรมได้มีความรู้ความเข้าใจในแนวทางการดำเนินการเปิดเผยข้อมูลรายละเอียดค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดซื้อจัดจ้าง ราคากลาง และคำนวณราคากลางได้อย่างถูกต้อง และให้เกิดการดำเนินการเกี่ยวกับการจัดซื้อจัดจ้างของภาครัฐเป็นไปอย่างโปร่งใสและสามารถตรวจสอบได้	ผู้บริหารระดับ 7 ขึ้นไป (ระดับหัวหน้าแผนกขึ้นไป)

จากข้อมูลข้างต้นสามารถแสดงจำนวนพนักงานในแต่ละระดับและอัตราร้อยละของพนักงาน ทั้งระดับผู้บริหารและระดับปฏิบัติการ ที่ได้เข้ารับการอบรมในหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการต่อต้านการทุจริตประจำปีงบประมาณ 2556 ดังนี้

ตารางที่ 24 : ข้อมูลพนักงานที่ได้รับการฝึกอบรมเกี่ยวกับการต่อต้านทุจริตขององค์การ ปีงบประมาณ 2555 และ 2556

ระดับพนักงาน	ปีงบประมาณ 2555		ปีงบประมาณ 2556	
	จำนวนพนักงานที่ได้รับการฝึกอบรม (คน)	ร้อยละ	จำนวนพนักงานที่ได้รับการฝึกอบรม (คน)	ร้อยละ
ระดับปฏิบัติการ 1-6	1,976	47.19	1,064	24.69
ผู้บริหารระดับ 7-8	196	83.40	173	78.28
ผู้บริหารระดับ 9 ขึ้นไป	18	81.81	18	94.74

(ข้อมูล ณ วันที่ 30 กันยายน 2556)

ทั้งนี้องค์การได้มีมาตรการที่ใช้ตอบโต้กรณีที่เกิดการทุจริต เพื่อเพิ่มความเข้มข้น และแสดงความจริงใจในการดำเนินงานที่โปร่งใสอย่างแท้จริง โดย กทพ. มีข้อบังคับและระเบียบวิธีปฏิบัติงานของ กทพ. โดยให้หน่วยงานดำเนินการทางวินัยกับพนักงานที่กระทำความผิดฐานทุจริตต่อหน้าที่และดำเนินคดีอาญากับพนักงานทุกคนอย่างเป็นธรรม เสมอภาค และไม่เลือกปฏิบัติ ซึ่งในปีงบประมาณ 2556 มีการดำเนินการ ทางวินัยกับพนักงานที่กระทำการทุจริตต่อหน้าที่จำนวน 3 ราย

การมีภาพลักษณ์ที่ใสสะอาดต้องอาศัยการสื่อสารประชาสัมพันธ์ที่ดีมีประสิทธิภาพเพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้รับทราบถึงผลและตรวจสอบการดำเนินงานได้อย่างชัดเจน รวมถึงเป็นช่องทางในการสานเสวนา สร้างปฏิสัมพันธ์อันดีกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของหน่วยงาน ซึ่งในปีงบประมาณ 2556 ที่ผ่านมากองประชาสัมพันธ์มีแผนงาน

และโครงการเพื่อเสริมสร้างภาพลักษณ์และสื่อสารบริการที่มีออกสู่สายตาสาธารณชนมากมาย ซึ่งในแต่ละแผนงานย่อมต้องมีการกลั่นกรองภายในหน่วยงานถึงการสื่อสารที่ชัดเจน ไม่บิดเบือนข้อมูล หรือปกปิดข้อเท็จจริง แนวปฏิบัตินี้ยังรวมไปถึงกิจกรรมที่เป็นการสื่อสารการตลาด การโฆษณา การส่งเสริมการตลาด หรือการเป็นผู้สนับสนุน (Sponsorship) ของ กทพ.

6.4 ใส่ใจสิ่งแวดล้อม "มุ่งสู่ Low Carbon Society (LCS)"

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ : การบริหารจัดการทรัพยากรให้เกิดประโยชน์คุ้มค่า

สิ่งแวดล้อมเป็นประเด็นด้านความยั่งยืนที่ทั่วโลกมีความเห็นไปในทิศทางเดียวกันว่าเป็นความเสี่ยง ในระดับสากลที่ทุกภาคส่วนต้องตระหนักและให้ความสำคัญ เนื่องจากขนาดของผลกระทบครอบคลุมพื้นที่ และสังคมในวงกว้าง หากเพิกเฉยอาจนำไปสู่ความเสียหายในระยะยาวได้

สำหรับ กทพ. ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับองค์การมีทั้งประเด็นด้านของเสีย มลภาวะทางอากาศ อาทิ ฝุ่นละออง ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ก๊าซเรือนกระจกต่างๆ การใช้วัสดุทรัพยากรธรรมชาติ พลังงาน ความหลากหลายทางชีวภาพ รวมไปถึงการดูแลระบบนิเวศและความเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ซึ่งกำลังเป็นประเด็นที่มีนัยสำคัญสำหรับองค์การ ในขณะเดียวกันเป็นประเด็นที่อาจส่งผลกระทบไปสู่สังคมในภาพรวม

กทพ. ตระหนักดีถึงผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นตลอดกระบวนการทำงานขององค์การ โดยเฉพาะอย่างยิ่งลักษณะธุรกิจขององค์การที่เกี่ยวข้องกับสิ่งปลูกสร้างที่มีขนาดใหญ่ ทำให้ กทพ. ต้องใส่ใจในการดำเนินงานแต่ละขั้นตอนอย่างถี่ถ้วน ดังจะเห็นได้จากวิสัยทัศน์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมที่กำหนดไว้ว่า **"สังคม กทพ. เป็นสังคมคาร์บอนต่ำ (Low Carbon Society : LCS)"** แสดงให้เห็น ถึงความมุ่งมั่นในการดำเนินงานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ดังนั้น นโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การประเมิน ผลกระทบ และดูแลคุณภาพสิ่งแวดล้อมตลอดกระบวนการดำเนินงานของ กทพ. ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและความริเริ่มในการบริหารจัดการด้านทรัพยากร

6.4.1 นโยบายด้านสิ่งแวดล้อมของ กทพ.

เพื่อให้การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมของ กทพ. เด่นชัดยิ่งขึ้น ความริเริ่มในการทำให้ **"สังคม กทพ. เป็นสังคมคาร์บอนต่ำ (Low Carbon Society : LCS)"** ได้ถูกกำหนดขึ้นเป็นวิสัยทัศน์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคม โดยได้มีการประกาศนโยบายด้านความรับผิดชอบต่อสังคม เมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม 2555 และให้ถือเป็นความรับผิดชอบของพนักงานทุกคนที่จะทำความเข้าใจ รวมถึงการนำนโยบายไปปฏิบัติอย่างจริงจังในการดำเนินงานในทุกภาคส่วนขององค์การ

กทพ. มุ่งมั่นให้พนักงานและลูกจ้าง อำนวยการและปฏิบัติงานอย่างจริงจังในการจัดการสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล ISO 14001 : 2004 และเพื่อให้มีความชัดเจนในการดำเนินงาน ในปีงบประมาณ 2556 จึงได้มี

การประกาศนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อเป็นหลักการและแนวปฏิบัติงานของพนักงาน ลูกจ้าง และผู้ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

(1) ให้ความสำคัญในการควบคุมระดับเสียง ฝุ่นละออง ขยะมูลฝอย คุณภาพน้ำทิ้งจากอาคาร การจัดการจราจร และอุบัติภัยที่อาจเกิดจากการดำเนินงาน

(2) เพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้ทางพิเศษ พนักงานลูกจ้าง และผู้เกี่ยวข้องที่ปฏิบัติงานบนทางพิเศษ โดยกำหนดวัตถุประสงค์ เป้าหมาย และแนวทางปฏิบัติ พร้อมทั้งมีการทบทวน เพื่อปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง

(3) ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ มาตรฐาน และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับลักษณะปัญหาสิ่งแวดล้อม เพื่อป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีต่อพนักงาน ลูกจ้าง ผู้เกี่ยวข้อง สาธารณชน สภาพแวดล้อม และสถานที่ปฏิบัติงาน

(4) สร้างจิตสำนึกแก่พนักงาน ลูกจ้าง และผู้เกี่ยวข้องในการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม และร่วมรับผิดชอบในการใช้พลังงานและทรัพยากรธรรมชาติอย่างประหยัด

(5) เผยแพร่นโยบายสิ่งแวดล้อมต่อพนักงาน ลูกจ้าง ผู้เกี่ยวข้อง และสาธารณชน






6.4.2 การประเมินผลกระทบตลอดกระบวนการดำเนินงานของ กทพ.

การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของ กทพ. ครอบคลุมทั้งรูปแบบของการประเมินผลกระทบโดยทั่วไปจากงานก่อสร้างทางพิเศษ ที่จะต้องทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) ในช่วงระยะก่อนก่อสร้าง การติดตามตรวจสอบ และควบคุมคุณภาพ ระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ และ กทพ. ยังได้มีการประเมินวัฏจักรชีวิตผลิตภัณฑ์ในงานบูรณะถนนแบบเสริมผิวทาง วิเคราะห์หาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญมากที่สุด เพื่อหาแนวทางในการป้องกันหรือบรรเทาผลกระทบจากการก่อสร้างให้ลดลง

6.4.2.1 การประเมินผลกระทบโดยทั่วไปจากงานก่อสร้างทางพิเศษ

ก่อนที่จะมีการก่อสร้างทางพิเศษแต่ละสายทาง กทพ. ต้องมีการวิเคราะห์ผลกระทบของโครงการอย่างถี่ถ้วน พร้อมทั้งต้องดำเนินงานดูแลรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมในเขตทางพิเศษ โดยได้วางแผนเพื่อควบคุมคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้อยู่ภายใต้มาตรฐานที่กำหนดไว้ในทุกขั้นตอนของการดำเนินงาน ทั้งในขั้นตอนระยะก่อนก่อสร้าง ระหว่างก่อสร้าง และระยะดำเนินการ โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1) ระยะก่อนก่อสร้าง

กทพ. ได้มีการศึกษาความเหมาะสมและผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษตั้งแต่ในขั้นตอนของการวางแผนโครงการเพื่อศึกษาความเหมาะสมของโครงการในด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน การลงทุน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยในส่วนของการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ได้จัดให้มีรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากโครงการ ซึ่งโครงการที่เปิดให้บริการแล้วของ กทพ. ได้ผ่านความเห็นชอบเรียบร้อยแล้วทุกโครงการ

(2) ระหว่างก่อสร้าง

กทพ. ได้ดำเนินการตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมระหว่างการก่อสร้างตามที่ได้ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการและปฏิบัติตามมติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก เกี่ยวกับแนวทางขั้นต่ำในการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการก่อสร้างโครงการคมนาคมขนส่งทางบกบนถนนปัจจุบันหรือผ่านชุมชน รวมทั้งปฏิบัติตามมติคณะกรรมการแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศ ในกรุงเทพมหานครและชุมชนในประเทศไทย โดยใช้ระเบียบข้อปฏิบัติในการควบคุมฝุ่นละอองจากการบรรทุกและขนส่งวัสดุก่อสร้างต่างๆ ในช่วงการดำเนินการก่อสร้างอีกด้วย

(3) ระยะดำเนินการ

ภายหลังจากการเปิดดำเนินโครงการแล้ว กทพ. ได้จัดให้มีการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามแนวสายทางของทางพิเศษอย่างต่อเนื่อง โดยว่าจ้างที่ปรึกษาในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ใน รายงานการวิเคราะห์ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในด้านคุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน และคุณภาพน้ำ หากผลการตรวจติดตามคุณภาพสิ่งแวดล้อมมีค่าเกินกว่ามาตรฐาน กทพ. จะกำหนดมาตรการในการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพิ่มเติม เพื่อแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของผู้ใช้บริการและผู้ที่อยู่ใกล้เคียงต่อไป

6.4.2.2 การประเมินวัฏจักรชีวิตผลิตภัณฑ์ในงานบูรณะถนนแบบเสริมผิวทาง (Life Cycle Assessment for Overlay Rehabilitative Pavement)

กทพ. ได้ริเริ่มการวิจัยและพัฒนาเพื่อประเมินและสำรวจถึงผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมตลอดวัฏจักรชีวิตผลิตภัณฑ์ในกระบวนการต่างๆ ที่ กทพ. มีส่วนเกี่ยวข้องที่สำคัญ เพื่อเป็นการสำรวจถึงระดับของผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม รวมไปถึงกำหนดแนวทางป้องกันแก้ไขที่เหมาะสมในลำดับต่อไป โดยใช้หลักการประเมินวัฏจักรชีวิตผลิตภัณฑ์ ตามมาตรฐาน ISO 14040 ซึ่งมีขั้นตอน 4 ขั้นตอนหลัก ดังนี้

(1) การกำหนดเป้าหมายและขอบเขตของผลิตภัณฑ์ที่จะทำการประเมิน หน้าที่ของผลิตภัณฑ์ที่จะนำไปใช้งาน และรายละเอียดอื่นๆ ตามที่ต้องการศึกษา

(2) การวิเคราะห์บัญชีรายการด้านสิ่งแวดล้อมของผลิตภัณฑ์ ประกอบด้วย การสร้างแผนผังการไหลของกระบวนการ การเก็บข้อมูล การกำหนดขอบเขตระบบ และการระบุชนิด และปริมาณของการใช้วัตถุดิบ น้ำ พลังงาน การปล่อยของเสีย สู่สิ่งแวดล้อม และการใช้พื้นที่ในแต่ละกระบวนการ

(3) การประเมินผลกระทบ ประกอบด้วย การจำแนกกลุ่มของผลกระทบ (Classification) และการทำ Characterization ซึ่งผลกระทบที่เกิดจากการใช้ทรัพยากรและการปล่อยของเสียทั้งหมดจะถูกจำแนกกลุ่มและระบุปริมาณในเชิงตัวเลขแยกตามประเภทของผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งอาจมีการให้น้ำหนักความสำคัญ (Weighting) เพิ่มเติม

(4) การประเมินการปรับปรุง เป็นการรายงานผลข้อมูลการศึกษา และผลการประเมินโอกาสที่เป็นไปได้ในการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมของผลิตภัณฑ์ต่อสิ่งแวดล้อมอย่างเป็นระบบ

กทพ. ร่วมกับคณะนักวิจัย ได้นำหลักการประเมินวัฏจักรชีวิตผลิตภัณฑ์ ตามมาตรฐาน ISO 14040 มาใช้ในการประเมินวัฏจักรชีวิตผลิตภัณฑ์ในงานบูรณะถนนแบบเสริมผิวทาง (Life Cycle Assessment for Overlay Rehabilitative Pavement) โดยมีขอบเขตการประเมินผลกระทบตั้งแต่การได้มาของวัตถุดิบ การผลิต การขนส่ง การใช้งาน และการกำจัดโดยการฝังกลบ

จากการศึกษาด้วยการบูรณะผิวทางแอสฟัลท์คอนกรีต พบว่าผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมากที่สุด คือ การก่อให้เกิดสารก่อมะเร็ง ที่เกิดขึ้นในช่วงกระบวนการผลิตแอสฟัลท์คอนกรีต มากที่สุด รองลงมา คือ ช่วงการบูรณะผิวทาง และช่วงการฝังกลบขยะ

จากผลการศึกษานี้ กทพ. สามารถมีส่วนร่วมลดผลกระทบดังกล่าวได้ โดยการนำผิวทางเดิมกลับมาใช้ใหม่แทนที่จะนำไปทิ้งหลุมฝังกลบ ซึ่งจะสามารถลดปริมาณการปล่อยก๊าซ คาร์บอนไดออกไซด์จากกระบวนการดังกล่าวได้ร้อยละ 93

6.4.3 ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและความริเริ่มในการบริหารจัดการ

จากการประเมินผลกระทบในแต่ละระยะการดำเนินงานต่างๆ ของ กทพ. ทำให้องค์การทราบถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น ไม่ว่าจะเป็นทรัพยากรดิน ฝุ่นละออง ก๊าซเรือนกระจก เสียง ระบบนิเวศ และความหลากหลายทางชีวภาพ ฯลฯ อีกทั้งยังสามารถวิเคราะห์ได้ถึงผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญต่อองค์การ ทั้งนี้ เพื่อเตรียมความพร้อมในการบรรเทาปัญหาสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้น กำหนดมาตรการเฝ้าระวัง ติดตามตรวจสอบและควบคุมคุณภาพสิ่งแวดล้อมอย่างใกล้ชิด รวมไปถึงความริเริ่มในการบริหารจัดการผลกระทบในด้านต่างๆ อย่างมีประสิทธิภาพ

6.4.3.1 ผลกระทบด้านทรัพยากรดิน

การก่อสร้างทางพิเศษถือได้ว่าเป็นการดำเนินงานหลักที่สำคัญอย่างหนึ่ง ซึ่งอาจสร้างผลกระทบต่อชุมชนรอบเขตก่อสร้างทางพิเศษ โดยเฉพาะผลกระทบด้านการชะล้างพังทลายของดิน จากขั้นตอนการดำเนินงาน เช่น งานขุดดิน/ถมดิน งานก่อสร้างฐานราก เข็มเจาะ ตอม่อ เป็นต้น

กทพ. จึงกำหนดแนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับงานก่อสร้างเพื่อลดผลกระทบดังกล่าว อาทิ การก่อสร้างใกล้แหล่งน้ำผิวดินในช่วงฤดูร้อน การอัดชั้นดินให้แน่นและราบเรียบสม่ำเสมอ ในกรณีที่มีการเปิดหน้าดินหรือปรับหน้าดินเพื่อป้องกันการชะล้างหน้าดินโดยเฉพาะฤดูฝน การไม่เปิดพื้นที่ก่อสร้างที่อยู่ริมน้ำทั้งหมดพร้อมกัน โดยเลือกเปิดพื้นที่เฉพาะบริเวณที่จะทำงานเท่านั้น การปลูกพืชโตเร็วในบริเวณตลิ่งและทำแนวคันกั้นบริเวณที่มีการเปิดหน้าดิน เพื่อลดปริมาณการชะล้างตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำ

การบำบัดน้ำทิ้งจากสำนักงานชั่วคราวและบ้านพักคนงานด้วยถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป (On-site Septic Tank) ก่อนระบายลงสู่ระบบระบายน้ำสาธารณะโดยปริมาณน้ำเสียที่ถูกบำบัดแล้วอย่างน้อยต้องมีปริมาณเท่ากับปริมาณ น้ำเสียที่เกิดขึ้นในแต่ละวัน รวมถึงการก่อสร้างปรับทางเท้าในช่วงฤดูฝน ผู้รับเหมาต้องแจ้งแผนการก่อสร้างต่อเจ้าของพื้นที่ให้ทราบก่อนอย่างน้อย 30 วัน ทั้งยังห้ามไม่ให้มีการทิ้งขยะลงสู่แหล่งน้ำโดยเด็ดขาด





6.4.3.2 ผลกระทบด้านมลภาวะทางอากาศ

ประเด็นมลภาวะทางอากาศถือเป็นปัญหาสำคัญต่อการพัฒนาคุณภาพชีวิตในด้านสุขภาพ กทพ. ในฐานะหน่วยงานที่อำนวยความสะดวกต่อการจราจร ซึ่งถือว่ามีส่วนสำคัญต่อมลภาวะทางอากาศ จึงให้ความสำคัญต่อการปฏิบัติดำเนินการเป็นไปตามระเบียบข้อบังคับมลพิษทางอากาศใน กทม. และชุมชนประเทศไทย พร้อมทั้งการกำกับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต่างๆ ต้องมีส่วนร่วมในการดำเนินงานเพื่อลดผลกระทบ โดย กทพ. ได้ดำเนินงานต่างๆ ที่สำคัญ เพื่อลดผลกระทบทางด้านมลภาวะทางอากาศ อาทิ การกำหนดสัดส่วนและจัดตำแหน่ง ช่องเก็บเงินอัตโนมัติ (Easy Pass) ให้สมดุลเพื่อลดผลกระทบในระยะเปิดดำเนินการ เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาจราจรติดขัด การวางแผนการเปิดปิดผิวดินเพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง การเปิดผิวถนนต้องได้รับความเห็นชอบจากหน่วยงานอนุญาตก่อน และจะต้องกระทำภายในพื้นที่ทึบที่มีความสูงจากพื้น อย่างน้อย 2 เมตร ตลอดเวลาที่ทำการก่อสร้าง ต้องมีการฉีดพรมน้ำเพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นอย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง การปิดคลุมผ้าใบกองวัสดุก่อสร้าง และรถบรรทุกอย่างมิดชิด การล้างทำความสะอาดตัวรถและล้อรถก่อนออกจากพื้นที่ การก่อสร้างถนนที่มีอยู่ในปัจจุบันต้องทำความสะอาดเศษดินโคลนบริเวณผิวถนนตลอดช่วงที่ทำการก่อสร้างซึ่งดำเนินการเวลากลางคืน การเปิดผิวถนนเมื่อเสร็จแล้วควรปิดผิวถนนด้วยยางแอสฟัลต์คอนกรีต และควรดำเนินการให้เรียบร้อยก่อนเวลา 05.00 น. มีการจัดอุปกรณ์กันฝุ่นแก่คนงานในช่วงที่มีการเปิดผิวหน้าดิน รวมถึงมีการบำรุงรักษาเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ

6.4.3.3 ฝุ่นละออง

นอกจากนี้ กทพ. มีการบริหารจัดการควบคุมฝุ่นละอองที่เกิดขึ้นจากกระบวนการก่อสร้าง อาคาร ถนน ระบบสาธารณูปโภค รวมถึงการบรรทุกและขนส่งวัสดุก่อสร้างต่างๆ โดยปฏิบัติตามระเบียบและข้อปฏิบัติในการควบคุมฝุ่นละอองออกจากการก่อสร้างประเภทต่างๆ ของสำนักจัดการคุณภาพอากาศและเสียง กรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2547 ทั้งนี้ระเบียบข้อปฏิบัติในการควบคุมฝุ่นละอองจากการก่อสร้างทางของ กทพ. แบ่งออกได้ ดังนี้

(1) การควบคุมฝุ่นละออง จากการก่อสร้างถนนและระบบสาธารณูปโภค

มีการควบคุมฝุ่นละอองโดยเริ่มจาก มาตรการควบคุม ป้องกัน แก้ไขปัญหาฝุ่นละออง ถือเป็นส่วนหนึ่งของการว่าจ้างของผู้ว่าจ้าง รวมถึงการควบคุมสถานที่ก่อสร้าง อาทิ การจัดทำรั้วทึบสูง 2 เมตร มีวัสดุรองรับหากเกิดกรณีสิ่งของตกหล่น การฉีดน้ำเป็นระยะๆ การรักษาความสะอาดของพื้นที่โครงการก่อสร้าง การปูพื้นผิวถนนด้วยวัสดุถาวร พร้อมอาศัยพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มาตรา 55 และมาตรา 68 ในการตรวจวัดฝุ่นละออง หากเกิดกรณีข้อร้องเรียนเรื่องฝุ่นละอองในพื้นที่บริเวณรอบโครงการก่อสร้างเพื่อการควบคุม ป้องกัน รักษา และแก้ไขปัญหาด้านฝุ่นละออง

(2) การควบคุมฝุ่นละออง จากการบรรทุกและขนส่งวัสดุก่อสร้างต่างๆ

มีการควบคุมยานพาหนะในการใช้ขนวัสดุก่อสร้าง โดยมีการทำความสะอาด ล้อยานพาหนะ รวมถึงการใช้วัสดุปกคลุมเพื่อป้องกัน เศษหิน ดิน ทราย ตกหล่นบริเวณเส้นทางการจราจร หากเกิดกรณีที่มีเศษหิน ดิน ทราย ตกหล่นบริเวณเส้นทางจราจร กทพ. จะต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย

6.4.3.4 ก๊าซเรือนกระจก

วิสัยทัศน์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมที่มุ่งไปสู่การเป็นสังคมคาร์บอนต่ำ หรือ LCS ที่ลดการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการปลดปล่อยคาร์บอน รวมไปถึงมลภาวะทางอากาศทุกรูปแบบ ทำให้ กทพ. ได้มีส่วนร่วมต่อทิศทางการดำเนินงานเพื่อนำไปสู่ความยั่งยืน ในประเด็นการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศอย่างเด่นชัด มีการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับกระบวนการของ กทพ. (CSR-in-Process) ที่สำคัญ อาทิ โครงการศึกษาและติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปีงบประมาณ 2556 กิจกรรมบริหารคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐาน ISO 14001 การดูแลรักษาความสะอาดบนทางพิเศษ และควบคุมปริมาณฝุ่นละอองอันเกิดจากการจราจรบนทางพิเศษ รวมทั้งพัฒนาสิ่งแวดล้อมรอบทางพิเศษ การจัดหาระบบคอมพิวเตอร์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green IT) ได้แก่ เครื่องคอมพิวเตอร์ เครื่องพิมพ์คอมพิวเตอร์ และเครื่องสแกนเนอร์ มาใช้ในระบบการทำงานของ กทพ. ฯลฯ นอกจากนี้ยังมีกิจกรรมเสริมหนุนวิสัยทัศน์ LCS ที่อาจไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานหลักของ กทพ. (CSR-after-Process) ทั้งนี้ ในปีงบประมาณ 2556 กทพ. มีค่าใช้จ่ายทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับโอกาสและความเสี่ยง ในกิจกรรมขององค์การที่มีต่อเรื่องการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ โดยในปีงบประมาณ 2556 เป็นจำนวนทั้งสิ้น 19,419,800 บาท

กทพ. ยังได้ใช้หลักการประเมินวัฏจักรชีวิตผลิตภัณฑ์ตามมาตรฐาน ISO 14040 มาใช้ในการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากการใช้วัสดุก่อสร้างที่สำคัญต่อการก่อสร้างทางพิเศษ คือ แอสฟัลท์คอนกรีตเนื่องจากการก่อสร้างผิวทางแอสฟัลท์คอนกรีตเป็นส่วนหนึ่งของการใช้พลังงาน และการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Greenhouse Gas : GHG) ที่เป็นสาเหตุของภาวะโลกร้อนมาใช้เปรียบเทียบการใช้พลังงานและปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจกในการก่อสร้างผิวทางแอสฟัลท์คอนกรีตระหว่างแอสฟัลท์คอนกรีตแบบผสมอุ่น (Warm Mix Asphalt : WMA) และแอสฟัลท์คอนกรีตแบบผสมร้อน (Hot Mix Asphalt : HMA) เพื่อหาแนวทางในการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม ต่อไป

จากผลลัพธ์งานวิจัยสามารถสรุปข้อมูลการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการดำเนินงานต่างๆ ดังนี้

ตารางที่ 25 : การปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่เกี่ยวข้องการดำเนินการที่สำคัญ กทพ.

การดำเนินงานที่สำคัญ	วิธีคำนวณ	การปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจก
แอสฟัลท์คอนกรีต แบบผสมร้อน (HWA)*	CML Baseline 2000	222 ตัน-CO_2e[7]
แอสฟัลท์คอนกรีต แบบผสมอุ่น (WMA)*	CML Baseline 2000	242 ตัน-CO_2e[7]
การจราจรทางพิเศษฉลองรัช ช่วงเวลาเร่งด่วน	CML Baseline 2000	242 กรัม-CO_2e/Km[8]
การบูรณะผิวทางคอนกรีต 1 กิโลเมตร	Indicator-99	382 ตัน-CO_2e[9]

หมายเหตุ * ค่าการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจกตั้งแต่ สกัดวัตถุดิบ ผลิต และขนส่งแอสฟัลท์คอนกรีต

[7]วัชระ สุระวงศ์, เอกรินทร์ เหลืองวิลัย, และศักดิ์คา พรรณไวย. การเปรียบเทียบการใช้พลังงานและปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจกการก่อสร้างผิวทางแอสฟัสท์คอนกรีตระหว่าง Warm mix asphalt (WMA) และ Hot mix asphalt (HMA) โดยใช้หลักการประเมินวัฏจักรชีวิตผลิตภัณฑ์. กรุงเทพมหานคร : สำนักวิจัยและพัฒนาวิศวกรรมระบบทางพิเศษ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย, 2556

[8]วัชระ สุระวงศ์, นิรันดร์ คงฤทธิ์, และจีมา ศรลัมพ์ การประเมินวัฏจักรชีวิตผลิตภัณฑ์ในงานบูรณะถนนแบบเสริมผิวทาง กรุงเทพมหานคร

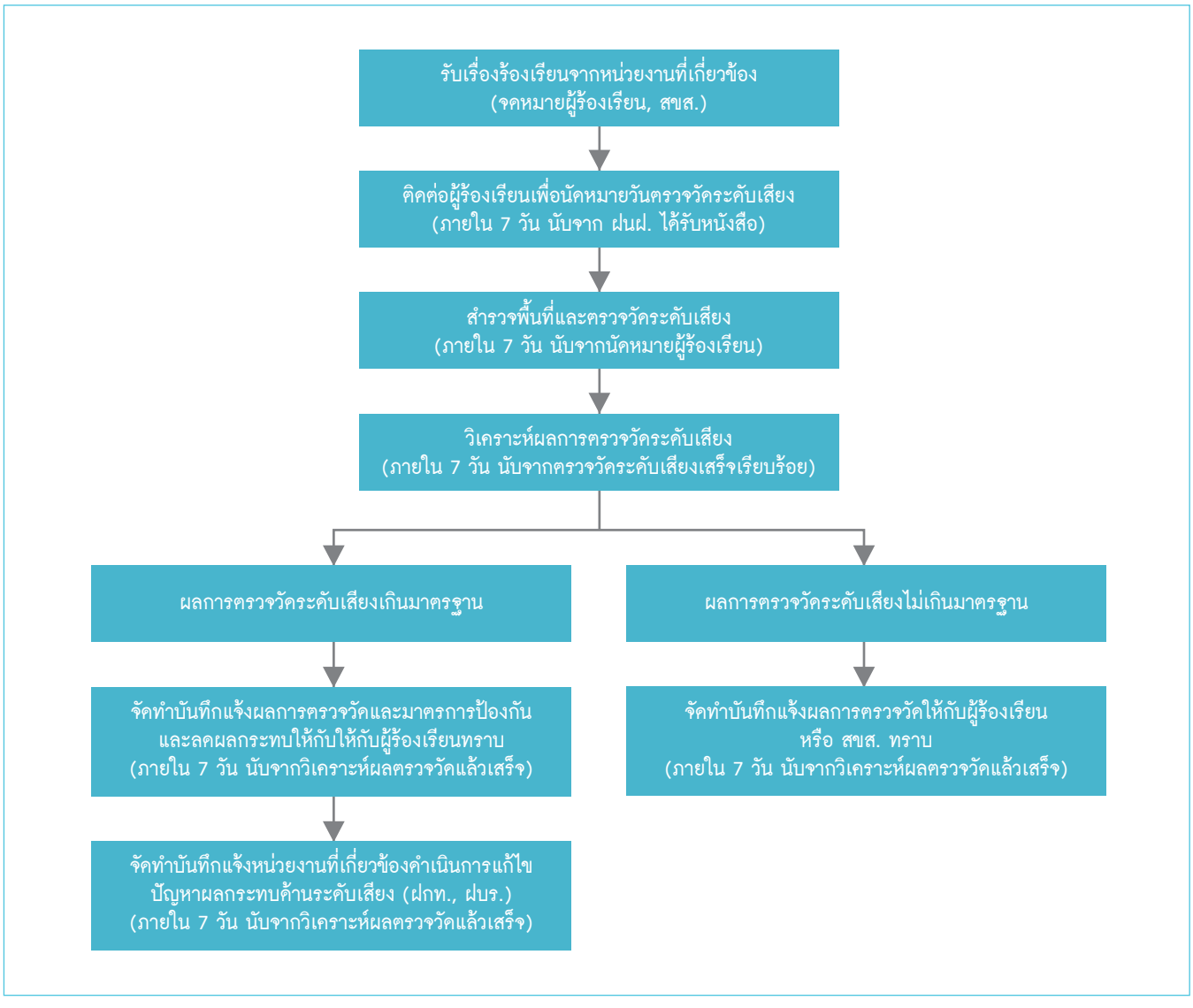
[9]วัชระ สุระวงศ์, นันทวรรณ พิทักษ์พานิช, นิรันดร์ คงฤทธิ์ และศักดิ์คา พรรณไวยการประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมของการจราจรบนทางพิเศษฉลองรัช โดยใช้วิธีวิเคราะห์วัฏจักรชีวิตผลิตภัณฑ์, กรุงเทพมหานคร

6.4.3.5 ผลกระทบด้านเสียง

กทพ. ดำเนินการตามมาตรการการลดผลกระทบด้านเสียงจากทางพิเศษเพื่อสุขภาวะอนามัยที่ดีของพนักงานและลูกจ้างของ กทพ. และชุมชนที่อาศัยอยู่โดยรอบบริเวณทางพิเศษ โดยยึดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไปตามประกาศของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) ออกตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไปประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง. ลงวันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 โดยมีการดำเนินการที่สำคัญ อาทิ การสำรวจความคิดเห็นของผู้ที่อาจได้รับผลกระทบด้านเสียง ก่อนดำเนินการก่อสร้างเพื่อสอบถามความต้องการ การวางแผนก่อสร้างโดยหลีกเลี่ยงช่วงเวลาก่อสร้างในช่วงการเรียนการสอน เป็นต้น

นอกจากนี้ ในระหว่างก่อสร้างเมื่อจำเป็นต้องมีการเจาะจะใช้เสาเข็มเจาะเพื่อลดเสียงและดำเนินการในช่วงกลางวัน (07.00 – 18.00 น.) การขนส่งวัสดุขนาดใหญ่จะดำเนินการในเวลากลางคืน และมีการระวังไม่ให้เกิดเสียงดัง การก่อสร้างบนถนนจะไม่นำแผ่นเหล็กมาวางบนพื้นถนน หากจำเป็นต้องวางจะใช้แผ่นเหล็กที่มีความหนาพิเศษเพื่อลดการเกิดเสียงดังและการสั่นสะเทือน การตรวจสอบอุปกรณ์เป็นประจำทุกสัปดาห์เพื่อหลีกเลี่ยงการเกิดเสียงดังจากเครื่องจักรเมื่อมีอาการผิดปกติ หากจำเป็นต้องซ่อมเครื่องจักรขนาดใหญ่จะนำไปซ่อมที่โรงซ่อมบำรุงนอกพื้นที่ก่อสร้าง หากมีการติดตั้งเครื่องจักรขนาดใหญ่ เช่นเครื่องกำเนิดไฟฟ้าขนาดใหญ่ในพื้นที่ใกล้เคียงจะมีการติดตั้งอุปกรณ์เพื่อลดความสั่นสะเทือน เช่น สปริง แผ่นยาง ตามคำแนะนำ นอกจากนี้ หากเกิดข้อร้องเรียนจากผลกระทบด้านเสียงเกิดขึ้น กทพ. พร้อมจะตอบสนองต่อข้อร้องเรียนตามรายละเอียด ภาพที่ 10 ดังนี้

ภาพที่ 10 : ขั้นตอนและหลักเกณฑ์ในการแก้ปัญหาด้านเสียง



อย่างไรก็ตาม เพื่อเป็นการป้องกันอันตรายต่อสุขภาวะอนามัยของพนักงานและชุมชนรอบเขตทางพิเศษที่อาจเกิดขึ้นจากเสียงในระยะยาว ไม่ให้สัมผัสเสียงในระดับเกินมาตรฐานที่อาจเกิดขึ้นได้ในอนาคต กทพ. ได้มีมาตรการเฝ้าระวังและลดผลกระทบดังต่อไปนี้

(1) มาตรการป้องกันเสียงระดับทั่วไป

(1.1) รณรงค์ให้ผู้ใช้ทางพิเศษเลือกใช้รถยนต์ที่มีประสิทธิภาพ ไม่ปรับแต่งเครื่องยนต์ และบำรุงรักษาเครื่องยนต์อย่างสม่ำเสมอ

(1.2) ประสานงานตำรวจทางด่วนเพื่อจัดการจราจรให้มีความคล่องตัว เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ และบริเวณเส้นทางจราจร

(1.3) ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการตรวจวัดระดับเสียงรถยนต์บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษและบริเวณเส้นทางจราจร

(2) มาตรการป้องกันระดับเสียงภายในตู้เก็บค่าผ่านทางพิเศษ

(2.1) จัดให้มีกิจกรรมการรณรงค์ และสร้างความตระหนักของผู้ใช้บริการ เช่น การไม่เร่งความเร็วของเครื่องยนต์ในการออกตัวบริเวณด่านจ่ายเงินค่าผ่านทางพิเศษ เป็นต้น โดยให้เห็นถึงประโยชน์ที่ได้รับ คือ ลดระดับเสียงที่ดัง และลดค่าใช้จ่ายที่ต้องสูญเสียไป จากการเร่งเครื่องยนต์นี้ เป็นต้น

(2.2) จัดให้มีการฝึกอบรมในส่วนของพนักงานเพื่อให้ความรู้ ความเข้าใจ ตลอดจนเกิดความตระหนักถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากการสัมผัสเสียงที่เกินมาตรฐานจากการปฏิบัติงานนี้ รวมทั้งชี้แนะและฝึกปฏิบัติในการป้องกันอันตรายจากระดับเสียงนี้ เช่น วิธีการใส่อุปกรณ์ป้องกันเสียงที่ถูกต้อง เป็นต้น

(2.3) จัดให้มีการตรวจสอบสมรรถภาพการได้ยินของพนักงานเก็บค่าผ่านทางพิเศษเป็นประจำทุกปี หากพบว่ามีพนักงานคนใดมีแนวโน้ม เกิดการเสื่อมสภาพการได้ยิน ควรสับเปลี่ยนให้ไปปฏิบัติงานอยู่ในตู้เก็บเงินที่มีระดับเสียงเบาลงหรือสับเปลี่ยนหน้าที่ไปอยู่ส่วนงานอื่น เป็นต้น

(2.4) กรณีของพนักงานที่มีหน้าที่ในการปฏิบัติงานบริเวณภายนอกอาคาร ที่ได้รับระดับเสียงจากบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษและศูนย์ควบคุมทางพิเศษ ซึ่งเกินกว่าค่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ ได้มีการวางแผนสำหรับระยะเวลาในการปฏิบัติงานสำหรับพนักงานนั้นๆ เพื่อหลีกเลี่ยงการทำงาน ภายนอกอาคารติดต่อกันเป็นเวลานาน ซึ่งโดยปกติไม่ควรเกินกว่าวันละ 8 ชั่วโมง

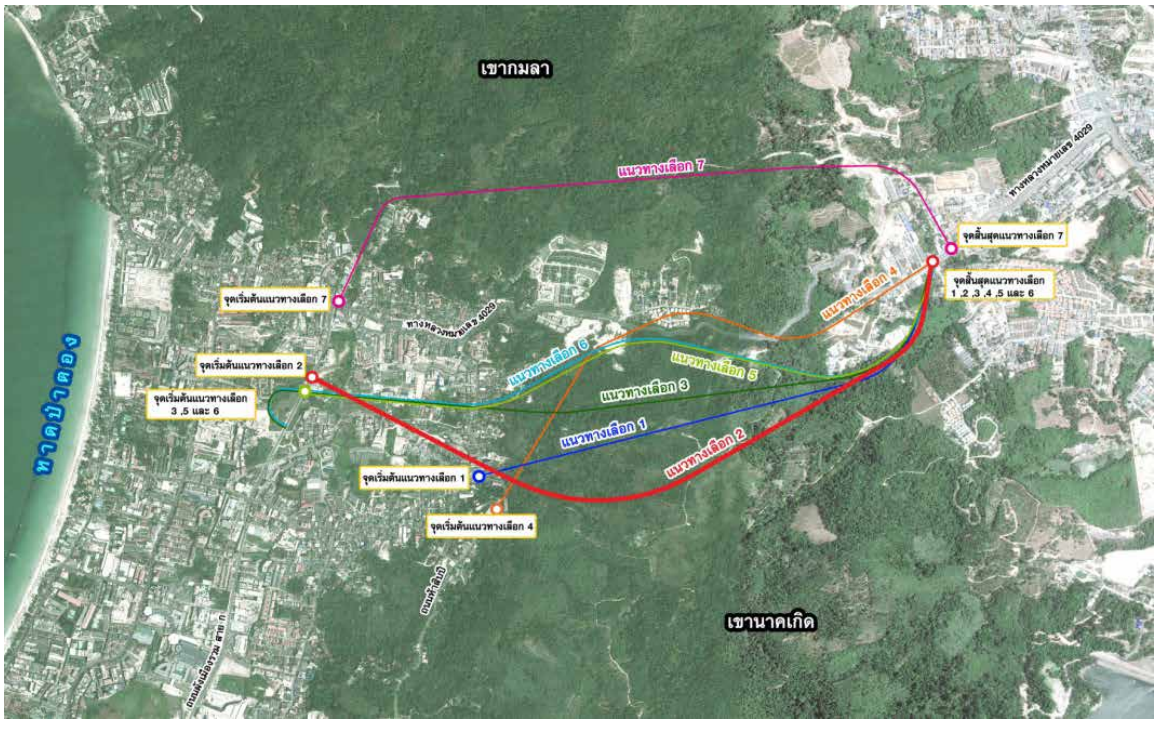
(2.5) กำหนดให้มีมาตรการเฝ้าระวัง โดยการตรวจวัดระดับเสียงในตู้เก็บ ค่าผ่านทางพิเศษและในบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษและศูนย์ควบคุมทางพิเศษเป็นประจำทุกช่วงเวลา 3 เดือน/6 เดือนต่อปี โดยให้เลือกตรวจวัดในตู้ที่มีความเสี่ยงสูง กล่าวคือ เลือกจุดตรวจวัดบริเวณช่องเก็บค่าผ่านทางสำหรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ และช่องระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ Easy Pass ซึ่งมีจำนวนรถวิ่งปริมาณมาก เพื่อหาแนวทางการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบที่เกิดขึ้นจากเสียงต่อพนักงานต่อไป

จากมาตรการเฝ้าระวังและลดผลกระทบด้านเสียงข้างต้น ส่งผลให้ผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ อาคารสำนักงานและบริเวณแนวสายทางพิเศษ ปีงบประมาณ 2556 ไม่พบค่าความดังของเสียงที่เกินมาตรฐานหรือมีแนวโน้มที่จะสูงขึ้นแต่อย่างใด

6.4.3.6 ผลกระทบด้านระบบนิเวศและความหลากหลายทางชีวภาพ

การรักษาสมดุลระหว่างระบบนิเวศและความหลากหลายทางชีวภาพเป็นประเด็นที่ กทพ. ให้ความสำคัญ ดังนั้น กทพ. จึงมีนโยบายอันก่อให้เกิดการมีส่วนร่วมทั้งจากพนักงาน และสังคมในการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมร่วมกัน ผ่านโครงการต่างๆ อาทิ โครงการทางพิเศษสายกะทู้ – ป่าตอง จ.ภูเก็ต ซึ่งเป็นโครงการที่ตัดทางแนวใหม่แยกจากถนนเดิม เพื่อเชื่อมพื้นที่ด้านตะวันออกของเกาะภูเก็ตตรงสู่หาดป่าตอง โดยรูปแบบการก่อสร้างจะเป็นโครงสร้างทางยกระดับ สะพาน อุโมงค์ หรือผสมผสานกัน ซึ่งจะช่วยลดระยะทางและสามารถใช้ความเร็วในการเดินทางได้ ขณะนี้ กทพ. อยู่ระหว่างการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจการเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีระยะเวลาการศึกษา 15 เดือน เริ่มตั้งแต่ วันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2556 โดยจะดำเนินการศึกษาแนวเส้นทางเพื่อเชื่อมระหว่าง ต.ป่าตอง อ.กะทู้ และ ต.กะทู้ อ.กะทู้ เข้าด้วยกัน ทั้งนี้มีรูปแบบโครงการจะเป็นทางยกระดับและอุโมงค์ ขนาด 6 ช่องจราจร (3 ช่องจราจรต่อทิศทาง) มีความยาวประมาณ 3.4 กิโลเมตร โดยอุโมงค์จะลอดใต้เทือกเขานาคเกิด

แนวเส้นโครงการจะอยู่บนเขตพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม 4 บริเวณ ได้แก่ พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมบริเวณที่ 5, 6, 7 และ 8 ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมในบริเวณพื้นที่จังหวัดภูเก็ต พ.ศ. 2553 แนวเส้นทางที่เป็นอุโมงค์บางส่วนจะลอดใต้พื้นที่ป่าเขานาคเกิด ซึ่งเป็นพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ ตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 621 (พ.ศ. 2516) และบางส่วนจะลอดใต้พื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1 บีอาร์ และลุ่มน้ำชั้น 2 ตามประกาศคณะรัฐมนตรี เรื่องการกำหนดชั้นคุณภาพลุ่มน้ำภาคใต้ปี พ.ศ. 2532 โดยมีรายละเอียดพื้นที่ทางภูมิศาสตร์แสดงในภาพที่ 11



ภาพที่ 11 : ที่ตั้งและแนวเส้นทางโครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง

จากโครงการศึกษาความเป็นไปได้เบื้องต้นแสดงให้เห็นว่า กทพ. ให้ความสำคัญต่อการประเมินผลกระทบจากการดำเนินงานซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความหลากหลายทางชีวภาพ ต่อพื้นที่ดังกล่าวในอนาคต

ในปีงบประมาณ 2556 กทพ. ได้มีโครงการศึกษาและติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปีงบประมาณ 2556 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมด้านทรัพยากรกายภาพ ได้แก่ คุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน ตามแนวทางพิเศษ 6 สายทาง คือ (1) ทางพิเศษฉลองรัช (รามอินทรา-วงแหวนรอบนอก) (2) ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) (3) ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (4) ทางพิเศษฉลองรัช (รามอินทรา-อาจณรงค์) (5) ทางพิเศษบูรพาวิถีและ (6) ทางพิเศษบางนา-อาจณรงค์ เพื่อทราบแนวโน้มของคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ประชาชนได้รับผลกระทบอันเนื่องมาจากการดำเนินงานของทางพิเศษ ได้ผลการศึกษาดังนี้

(1) การตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามแนวสายทางพิเศษ ผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมบริเวณแนวสายทางพิเศษสรุปได้ว่าคุณภาพสิ่งแวดล้อม ส่วนใหญ่พบว่ามีค่าอยู่ภายใต้มาตรฐาน ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน มีเพียงผลการตรวจวัด ระดับเสียงบริเวณทางพิเศษบูรพาวิถี ที่มีค่าเกินกว่ามาตรฐาน ทั้งนี้ ผลการศึกษาคาดการณ์ระดับเสียง โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์พบว่าระดับเสียงเฉพาะจากทางพิเศษเพียงอย่างเดียวมีค่าอยู่ภายใต้มาตรฐาน แต่มีแหล่งกำเนิดเสียงอื่นที่อาจเป็นสาเหตุให้ระดับเสียงบริเวณดังกล่าวมีค่าเกินกว่ามาตรฐาน เช่น การจราจรบนถนนบางนา-ตราด อย่างไรก็ตาม กทพ. ได้กำหนดแผนงานในการติดตามตรวจสอบระดับเสียงบริเวณพื้นที่ดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง

(2) การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางพิเศษบางนา-อาจณรงค์ ทางพิเศษฉลองรัช ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) และทางพิเศษบูรพาวิถี พบว่า กทพ. ได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน ตามที่รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมกำหนดไว้ ประกอบด้วย มาตรการด้านคุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำ นิเวศวิทยาทางบก นิเวศวิทยาทางน้ำ มูลฝอยและกากของเสีย เศรษฐกิจสังคม การคมนาคม ความปลอดภัย และสภาพภูมิทัศน์

6.4.3.7 ความริเริ่มการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ

ในปีงบประมาณ 2556 กทพ. ได้เผยแพร่บทความผลงานวิจัยเกี่ยวกับการประเมินประสิทธิภาพของระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติกรณีไม่มีไม้กั้น (An Evaluation of Electronic Toll Collection System : An Application of Non—Stop Lane) เพื่อให้ความรู้ความเข้าใจถึงประสิทธิภาพของระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติเปรียบเทียบกับระบบเก็บค่าผ่านทางรูปแบบอื่นๆ ของ กทพ. และประโยชน์จากระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติรวมไปถึงผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม ทั้งอัตราการสิ้นเปลืองพลังงานและการเกิดมลพิษทางอากาศ

ระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ (Easy Pass) แบบมีไม้กั้น ซึ่งเป็นระบบที่ กทพ. ใช้ในการดำเนินงานอยู่นั้น สามารถให้บริการผู้ใช้ทางได้เพียง 850 คัน/ชม. เนื่องมาจากผู้ใช้ทางพิเศษจำเป็นต้องชะลอความเร็วเมื่อผ่านด่านเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ จึงเกิดโครงการกรณีศึกษาประเมินประสิทธิภาพระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติแบบไม่มีไม้กั้น (Non-Stop Lane) เพื่อเปรียบเทียบกันกับแบบมีไม้กั้น แบ่งการเปรียบเทียบเป็น 2 ด้าน คือ ด้านวิศวกรรมจราจร (ความเร็วในการผ่านด้าน ระยะเวลาในการผ่านด่าน) และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (การสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิง ปริมาณก๊าซมลพิษ) โดยใช้ข้อมูลการขับขี่จริง (GPS Probe Vehicle) มาวิเคราะห์ ได้ผลสรุปว่า แบบไม่มีไม้กั้น (Non-Stop Lane) มีประสิทธิภาพมากกว่า คือ ผู้ขับขี่สามารถขับผ่านช่องเก็บค่าผ่านทาง ประเภทนี้ได้ด้วยความเร็วเฉลี่ยประมาณ 60 กม./ชม. เร็วกว่าแบบมีไม้กั้น ประมาณ 10 วินาที ช่วยประหยัดน้ำมันและลดมลพิษทางอากาศได้ร้อยละ 20 เมื่อเทียบกับแบบมีไม้กั้น (นอกช่วงเวลาเร่งด่วน) และเมื่อนำผลลัพธ์ที่ได้นี้มาคำนวณในเรื่องของค่าใช้จ่ายจะพบว่าเวลาผ่านไป 10 ปี ด่านเก็บค่าผ่านทาง อัตโนมัติแบบไม่มีไม้กั้นสามารถช่วยประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงสะสมได้ถึงร้อยละ 19.09 และประหยัดค่ากำจัดมลพิษสะสมได้ร้อยละ 36.54 เมื่อเปรียบเทียบกับด่านเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติแบบมีไม้กั้น

ดังนั้นในอนาคตการพัฒนาด่านฯ แบบไม่มีไม้กั้น (Non-Stop Lane) นั้นจึงเป็นแนวทางที่สามารถช่วยลดปัญหาสิ่งแวดล้อม มลพิษต่างๆ ได้ แต่ทั้งนี้ยังต้องศึกษาด้านพฤติกรรมของผู้ใช้ทางในปัจจุบันให้ละเอียดก่อน เนื่องจากหากปราศจากไม้กั้นจะทำให้ผู้ใช้ทาง ที่ไม่มีบัตร Easy Pass ก็สามารถผ่านไปได้ จึงจำเป็นต้องมีมาตรการรองรับสถานการณ์ดังกล่าว เช่น มีกล้องตรวจจับหมายเลขทะเบียนรถ มีบังคับใช้กฎหมายให้เข้มงวด (ค่าปรับ/การต่อทะเบียนรถ) เป็นต้น หรือการนำระบบจ่ายเงินแบบ Post-Paid มาใช้งาน เพื่อให้ผู้ใช้ทางสามารถใช้งานระบบเก็บค่าผ่านทางได้หลากหลายในอนาคตเพื่อความสะดวกรวดเร็วต่อผู้ใช้ทางต่อไป

6.4.4 การบริหารจัดการด้านทรัพยากร

การบริหารจัดการด้านการใช้ทรัพยากรต่างๆ อย่างมีประสิทธิภาพ ถือเป็นเรื่องสำคัญที่ทุกภาคส่วนและบุคคลากรในแต่ละหน่วยงานต้องร่วมกันรับผิดชอบและให้ความสำคัญ เนื่องจากทรัพยากรส่วนใหญ่จำเป็นต้องผ่านกระบวนการแปลงสภาพเพื่อให้เกิดสถานะพร้อมใช้งาน โดยกระบวนการแปลงสภาพดังกล่าวย่อมนำมาสู่การใช้ทรัพยากรธรรมชาติทางใดทางหนึ่ง กทพ. เป็นหน่วยงานหนึ่งที่ตระหนักและให้ความสำคัญต่อการบริโภคทรัพยากรอย่างยั่งยืน โดยจำแนกตามทรัพยากรหลักต่างๆ ดังนี้

6.4.4.1 การบริหารจัดการวัสดุ

กระบวนการบริหารจัดการวัสดุที่ดีจะช่วยลดต้นทุนการดำเนินธุรกิจ และช่วยประหยัดทรัพยากรที่ใช้ในการดำเนินงานของ กทพ. โดยแนวคิดการบริหารจัดการวัสดุอย่างยั่งยืนของ กทพ. ที่สำคัญ คือ การบริหารจัดการทรัพยากรทั้งในส่วนวัสดุก่อสร้างและวัสดุสำนักงาน ทั้งนี้ จากภารกิจของ กทพ. ในการก่อสร้างทางพิเศษ วัสดุก่อสร้างที่สำคัญต่อการก่อสร้างทางพิเศษ คือ แอสฟัลท์คอนกรีต ดังตารางที่ 26 และวัสดุสำนักงานที่ใช้ ในปริมาณมาก 3 อันดับแรก ดังตารางที่ 27

ตารางที่ 26 : ปริมาณวัสดุก่อสร้างประเภทแอสฟัลท์คอนกรีตที่ใช้ไป ปีงบประมาณ 2555 และ 2556

ประเภทการใช้งานแอสฟัลท์คอนกรีต	ปริมาณแอสฟัลท์คอนกรีต (ตัน)	
	ปีงบประมาณ 2555	ปีงบประมาณ 2556
ปรับปรุงผิวทาง ทางพิเศษเฉลิมมหานคร	17,611.73	1,625.00
ปรับปรุงผิวทาง ทางพิเศษบางนา	-	1,215.00
ปรับปรุงผิวทาง ทางพิเศษบูรพาวิถี	1,536.38	-
ปรับปรุงผิวทาง ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี – สุขสวัสดิ์)	2,160.00	-
ปรับปรุงผิวทาง ทางพิเศษฉลองรัช	1,109.32	-
รวม	**22,417.43**	**2,840.00**

ตารางที่ 27 : ปริมาณวัสดุสำนักงานที่ใช้ในปริมาณมาก 3 อันดับแรก ปีงบประมาณ 2555 และ 2556

รายการวัสดุ	ปริมาณการใช้ (กิโลกรัม)	
	ปีงบประมาณ 2555	ปีงบประมาณ 2556
กระดาษ A4 รีไซเคิล หนา 80 แกรม	25,792.50	25,365
กระดาษถ่ายเอกสาร A4 หนา 80 แกรม	51,137.50	56,017.50
กระดาษชำระม้วนใหญ่ หนา 2 ชั้น ยาว 300 เมตร/ม้วน	19,572.30	21,395.70

หมายเหตุ เทียบค่าน้ำหนักจาก กระดาษชำระม้วนใหญ่ 1 ม้วนหนักเท่ากับ 0.9 กิโลกรัม และกระดาษ A4 จำนวน 1 รีมหนักเท่ากับ 2.5 กิโลกรัม

6.4.4.2 การบริหารจัดการของเสีย

กทพ. มีการพัฒนาและปรับปรุงระบบการจัดการขยะและขยะอันตรายให้มีประสิทธิภาพ โดยให้พนักงานมีส่วนร่วมในการแยกทิ้งขยะตามภาชนะที่ใช้บรรจุ ทั้งขยะทั่วไป ขยะรีไซเคิล ขยะอันตราย และขยะติดเชื้อ ก่อนที่พนักงานทำความสะอาดจะตรวจเช็คขยะที่ใส่ภาชนะผิดประเภทและแยกขยะให้ถูกต้อง เพื่อประโยชน์ในการประเมินผล และแก้ไข โดยขยะอันตรายและขยะติดเชื้อจะนำไปจัดเก็บและบำบัดตามที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้ กทพ. ยังให้ความสำคัญ กับการเพิ่มประสิทธิภาพการคัดแยกขยะรีไซเคิลเพื่อนำกลับมาใช้ประโยชน์ใหม่ ทั้งบริเวณสำนักงานและบนทางพิเศษทุกสาย

6.4.4.3 ทรัพยากรน้ำ

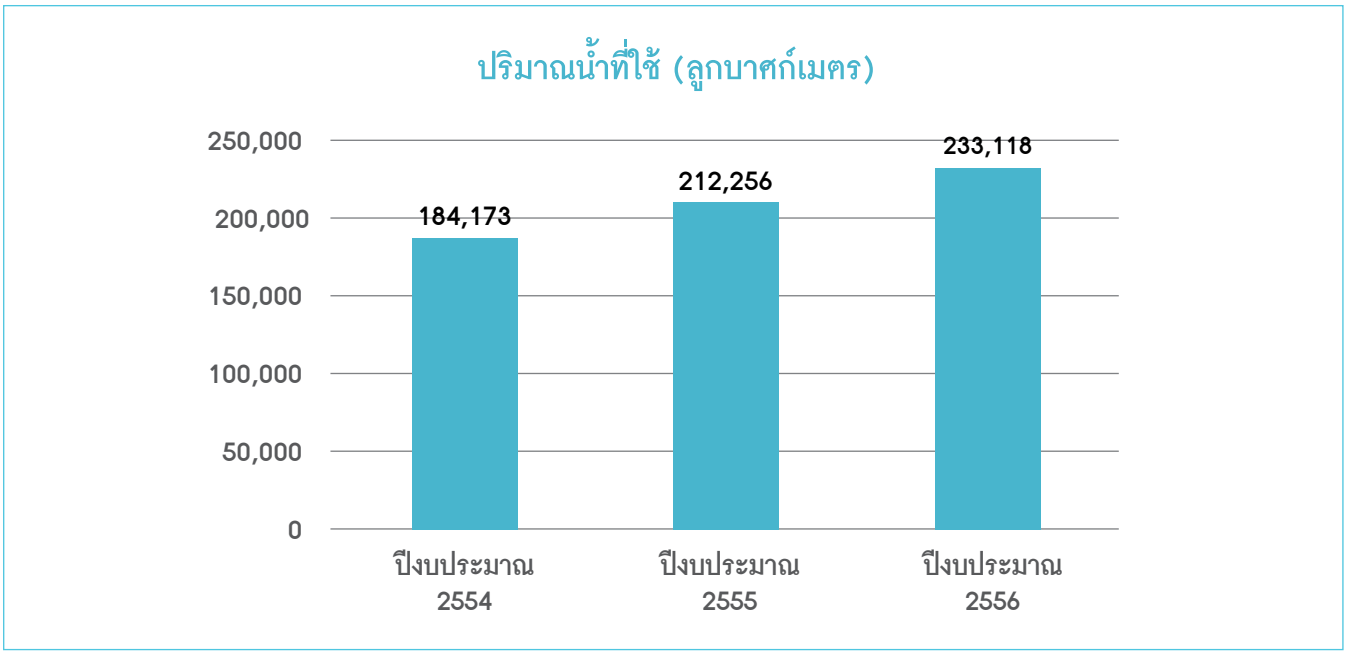
ทรัพยากรน้ำอาจมิใช่ทรัพยากรที่สำคัญในการดำเนินกิจกรรมด้านการให้บริการทางพิเศษ แต่น้ำถูกใช้สำหรับการก่อสร้าง ทำความสะอาด หรือฉีดพ่นเพื่อลดฝุ่นละอองบนทางพิเศษในปริมาณมาก ซึ่ง กทพ. ให้ความสำคัญกับการใช้ทรัพยากรน้ำ โดยมีการเก็บรวบรวมข้อมูล รวมถึงมีการบริหารจัดการการใช้ทรัพยากรน้ำอย่างมีประสิทธิภาพการติดตามวัดผลปริมาณการใช้น้ำภายในองค์การ จำแนกตามแหล่งดำเนินงานที่สำคัญ ดังนี้

ตารางที่ 28 : ปริมาณน้ำที่ใช้จำแนกตามแหล่งดำเนินงานของ กทพ. ปีงบประมาณ 2555 และ 2556

พื้นที่	แหล่งน้ำ	ปริมาณน้ำที่ใช้ (ลูกบาศก์เมตร)	
		ปีงบประมาณ 2555	ปีงบประมาณ 2556
สำนักงานใหญ่	ประปา	20,699	17,910
อาคารฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดิน	ประปา	10,770	9,841
ศูนย์ควบคุมทางด่วน 1 (คลองเตย) (ฝ่ายควบคุมจราจร)	ประปา	28,941	30,932
ศูนย์ควบคุมทางด่วน 3 (ฝ่ายบำรุงรักษา)	ประปา	25,744	26,597
ศูนย์ควบคุมทางด่วน 4 (ฝ่ายบำรุงรักษา)	ประปา	4,562	4,321

ตารางที่ 28 : ปริมาณน้ำที่ใช้จำแนกตามแหล่งดำเนินงานของ กทพ. ปีงบประมาณ 2555 และ 2556 (ต่อ)

พื้นที่	แหล่งน้ำ	ปริมาณน้ำที่ใช้ (ลูกบาศก์เมตร)	
		ปีงบประมาณ 2555	ปีงบประมาณ 2556
ศูนย์ซ่อมบำรุงสาธุประดิษฐ์ (ฝ่ายบำรุงรักษา)	ประปา	815	2,725
อาคารค่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษเฉลิมมหานคร	ประปา	29,382	39,775
อาคารค่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษฉลองรัช	ประปา	9,689	11,716
อาคารค่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษบูรพาวิถี	ประปา	17,299	20,292
อาคารค่านเก็บค่าผ่านทางสายบางพลี-สุขสวัสดิ์	ประปา	53,489	58,720
สายรามอินทรา-วงแหวนรอบนอก	ประปา	4,663	5,727
ทางยกระดับด้านทิศใต้สนามบินสุวรรณภูมิ เชื่อมทางพิเศษบูรพาวิถี	ประปา	861	907
ด่านชั่งน้ำหนักบางขุนเทียน	ประปา	169	541
ด่านชั่งน้ำหนักบางแก้ว	ประปา	2,826	153
ทางเชื่อมต่อสายบางพลี-สุขสวัสดิ์ กับทางพิเศษบูรพาวิถี	ประปา	1,219	1,382
ลานจอดรถยนต์ (Park and Ride)	ประปา	14	14
อาคารค่านปู่เจ้าสมิงพราย	ประปา	1,114	1,567
รวม		**212,256**	**233,118**



(ข้อมูล ณ วันที่ 30 กันยายน 2556)

ภาพที่ 12 : ปริมาณการใช้น้ำของ กทพ. ปีงบประมาณ 2554 – 2556

สาเหตุของปริมาณการใช้น้ำของ กทพ. ที่สูงขึ้นทุกปี สืบเนื่องมาจากการขยายขอบเขตการดำเนินงานและการมีบุคลากรเพิ่มมากขึ้น อย่างไรก็ตาม กทพ. ยังคงใส่ใจต่อการใช้ทรัพยากรน้ำให้คุ้มค่ามากที่สุดต่อไป

6.4.4.3 พลังงานไฟฟ้า

การอนุรักษ์พลังงานถือเป็นประเด็นที่ถูกให้ความสำคัญมาอย่างยาวนาน ซึ่งหน่วยงานต่างๆ ได้เรียกร้องให้เกิดการมีส่วนร่วมต่อการอนุรักษ์จากทุกภาคส่วน เนื่องจากปริมาณสำรองพลังงานนับวันจะยิ่งลดลง ซึ่งสวนทางกับปริมาณความต้องการใช้พลังงานในปัจจุบัน ที่นับวันจะเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ

การดำเนินงานของ กทพ. มีการใช้พลังงานไฟฟ้าในส่วนงานต่างๆ ทั้งการใช้พลังงานไฟฟ้าเพื่อส่องสว่างในแต่ละสายทางและด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษต่างๆ เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทางทั่วพื้นที่ให้บริการ รวมไปถึงการใช้ไฟฟ้าภายในอาคารสำนักงานต่างๆ กทพ. เล็งเห็นถึงความสำคัญในการอนุรักษ์พลังงาน จึงแต่งตั้งคณะทำงานด้านการจัดการพลังงาน อาคารสำนักงานใหญ่ กทพ. จตุจักร เป็นพื้นที่ศึกษาเบื้องต้น โดยมีผู้ช่วยผู้ว่าการเป็นประธานคณะทำงาน และผู้บริหารระดับสูงและพนักงานที่เกี่ยวข้องจากหน่วยงานต่างๆ เป็นคณะทำงาน และยังได้ประกาศนโยบายการอนุรักษ์พลังงานอาคารสำนักงานใหญ่ กทพ. ปี 2555 ดังนี้

(1) ดำเนินการและพัฒนาระบบการจัดการพลังงานอย่างเหมาะสมโดยกำหนดให้การอนุรักษ์พลังงานเป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินงานของหน่วยงาน สอดคล้องกับกฎหมายและข้อกำหนดอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

(2) ดำเนินการปรับปรุงประสิทธิภาพการใช้ทรัพยากรพลังงานขององค์การอย่างต่อเนื่องและเหมาะสมกับการทำงาน เทคโนโลยีที่ใช้ และแนวการปฏิบัติงานที่ดี

(3) กำหนดแผนและเป้าหมายอนุรักษ์พลังงานในแต่ละปี และสื่อสารให้พนักงานและลูกจ้างทุกคนเข้าใจและปฏิบัติตามได้อย่างถูกต้อง

(4) การอนุรักษ์พลังงานเป็นหน้าที่ความรับผิดชอบของพนักงานและลูกจ้างทุกคน ที่จะให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนด ติดตามตรวจสอบ และแจ้งต่อคณะทำงานด้านการจัดการพลังงานอาคารสำนักงานใหญ่ กทพ. จตุจักร ตามพระราชบัญญัติการส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2550

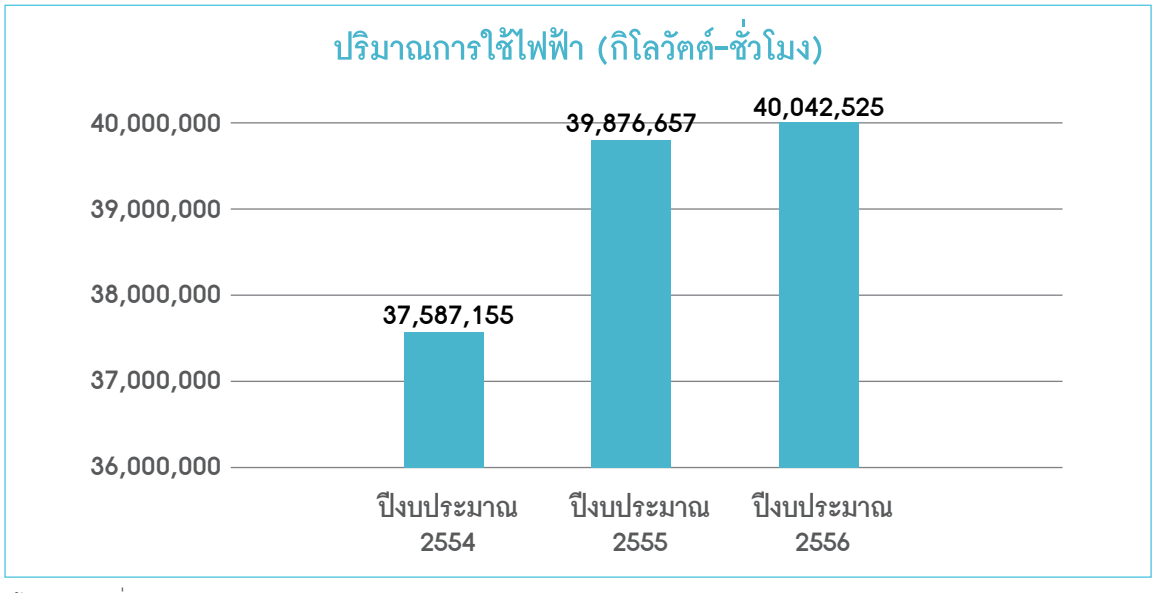
(5) สร้างจิตสำนึกให้พนักงานและลูกจ้างตระหนักถึงการอนุรักษ์พลังงาน และการใช้พลังงานอย่างประหยัด

(6) ให้การสนับสนุนที่จำเป็นรวมถึงทรัพยากรด้านบุคลากร ด้านงบประมาณ เวลาในการทำงาน การฝึกอบรม และการมีส่วนร่วมในการนำเสนอข้อคิดเห็น เพื่อพัฒนางานด้านพลังงาน

(7) ให้มีการทบทวนและปรับปรุงนโยบาย เป้าหมาย และแผนการดำเนินงานด้านพลังงานทุกปี

กทพ. มีการจัดเก็บข้อมูลการใช้พลังงานไฟฟ้า เพื่อนำมาวิเคราะห์และหาแนวทางในการลดการใช้พลังงานในอนาคต โดยในปีงบประมาณ 2556 มีการใช้พลังงานไฟฟ้าทั่วทั้งองค์การรวมทั้งสิ้น 40,042,525 กิโลวัตต์-ชั่วโมง หรือคิดเป็นค่าพลังงานโดยประมาณ 114,153.09 จิกะจูล[10] ดังแสดงในภาพที่ 13

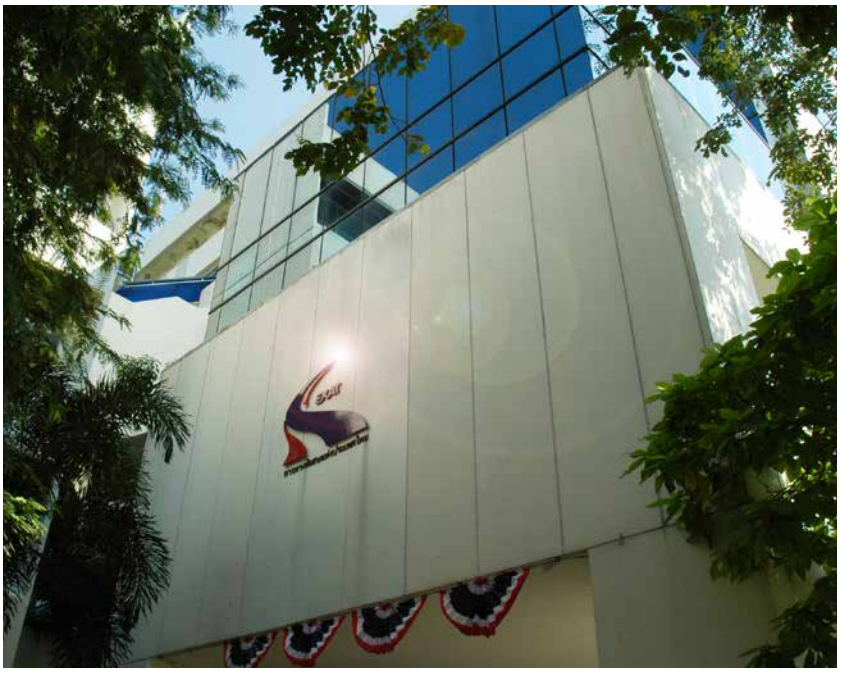
[10] 1 กิโลวัตต์-ชม. เท่ากับ 0.0036 จิกะจูล



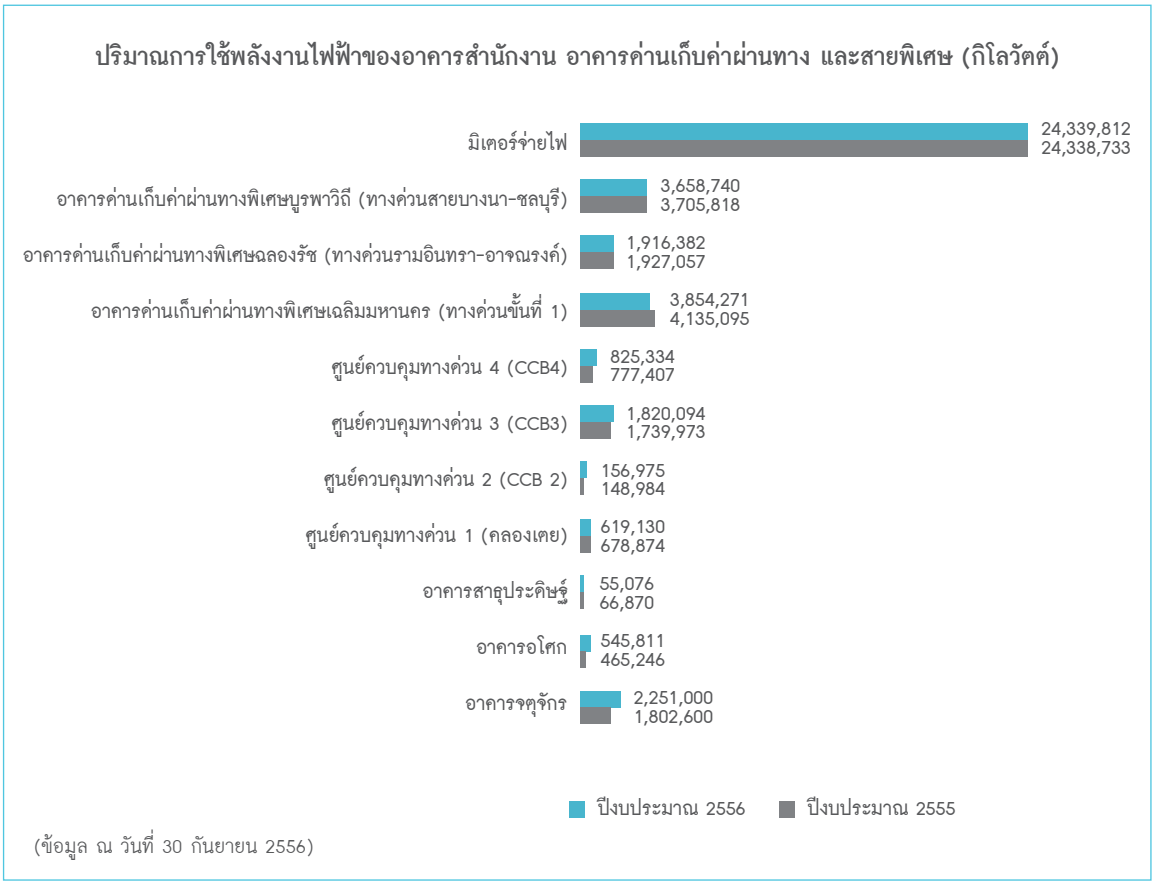
(ข้อมูล ณ วันที่ 30 กันยายน 2556)

ภาพที่ 13 : ปริมาณการใช้ไฟฟ้าของ กทพ. ปีงบประมาณ 2554 – 2556

สำหรับปริมาณการบริโภคพลังงานไฟฟ้าในปีงบประมาณ 2556 จำแนกตามพื้นอาคารสำนักงาน อาคารด่านเก็บค่าผ่านทาง และสายทางพิเศษ พบว่า ส่วนที่มีการใช้ปริมาณไฟฟ้ามากที่สุด คือ มิเตอร์จ่ายไฟบริเวณทางพิเศษ ปริมาณ 24,339,812 กิโลวัตต์-ชม. ซึ่งครอบคลุมไฟส่องสว่างบนและใต้ทางพิเศษ ไฟส่องสว่างบริเวณอาคารบริเวณด่านชั่งน้ำหนัก และอื่นๆ ดังแสดงในภาพที่ 14







ภาพที่ 14 : พลังงานไฟฟ้าทั้งหมดที่ใช้ของ กทพ. จำแนกตามหน่วยงานต่างๆ ปีงบประมาณ 2555 และ 2556

อีกทั้งภายในปีงบประมาณ 2556 กทพ. ได้ให้ความสำคัญต่อการบริหารจัดการพลังงานอย่างมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น โดยริเริ่มศึกษา ทดสอบ และจัดทำแผนพัฒนา การประหยัดพลังงานโดยกำหนดแนวทางสำหรับการประหยัดพลังงานของอาคารสำนักงาน กทพ. อาทิ การปรับเปลี่ยนเครื่องปรับอากาศเป็นชนิดประสิทธิภาพสูง การปรับเปลี่ยนหลอดไฟ ให้แสงสว่างจากหลอดผอม (T8) เป็นหลอดแอลอีดี รวมถึงการปรับปรุงด่านเก็บค่าผ่านทางต้นแบบโดยใช้พลังงานทดแทน เป็นต้น

ทั้งนี้ กทพ. ได้ริเริ่มปรับปรุงระบบการจัดการพลังงาน ณ อาคารสำนักงานใหญ่ จตุจักรซึ่งมีจำนวนอาคารทั้งหมดจำนวน 5 อาคาร ผ่านขั้นตอนการดำเนินงานตั้งแต่การกำหนดนโยบายการอนุรักษ์พลังงาน การจัดองค์การ การกระตุ้นและสร้างแรงจูงใจ ระบบข้อมูล ข่าวสาร ประชาสัมพันธ์ และการลงทุน ตามลำดับ โดยจากข้อมูลการประเมินระดับเครื่องจักร/อุปกรณ์หลัก พบว่า อุปกรณ์เครื่องใช้ไฟฟ้าที่มีนัยสำคัญต่อการใช้พลังงานของอาคารคือ เครื่องปรับอากาศ และหลอดไฟส่องสว่าง โดยจากผลการประเมินเบื้องต้นพบว่า เครื่องปรับอากาศ มีจำนวน 224 เครื่อง คิดเป็นปริมาณการใช้พลังงานไฟฟ้าเท่ากับ 1,571,520.60 กิโลวัตต์-ชั่วโมง/ปี และหลอดไฟส่องสว่างมีจำนวน 4,515 หลอด คิดเป็นปริมาณการใช้พลังงานไฟฟ้าเท่ากับ 293,784.24 กิโลวัตต์-ชั่วโมง/ปี

สำหรับแนวทางการปรับปรุง กทพ. ได้ริเริ่มปรับเปลี่ยนจากเดิมเครื่องปรับอากาศชนิดแยกส่วนที่มีอายุมากกว่า 10 ปี โดยเปลี่ยนเป็นเครื่องปรับอากาศชนิดประสิทธิภาพสูงจำนวน 70 เครื่อง โดยสามารถประหยัดพลังงานไฟฟ้าลดลงได้เป็นจำนวน 151,719.83 กิโลวัตต์-ชั่วโมง/ปี หรือคิดเป็นค่าพลังงาน 546.2 จิกะจูล/ปี โดยประมาณการปรับเปลี่ยนหลอด ฟลูออเรสเซนต์ ขนาด 36 วัตต์ เป็นหลอดผอม (T8) ขนาด 28 วัตต์ จำนวน 257 หลอด โดยสามารถประหยัดพลังงานไฟฟ้าลดลงได้เป็นจำนวน 4,262.30 กิโลวัตต์-ชั่วโมง/ปี หรือคิดเป็นค่าพลังงาน 15.3 จิกะจูล/ปี โดยประมาณจากสมมุติฐานการคำนวณกำหนดให้เปิดเครื่องปรับอากาศและหลอดไฟส่องสว่างจำนวน 8 ชั่วโมง/วัน โดยจำนวนวันทำงานต่อ 1 ปี เท่ากับ 243 วัน

จากผลลัพธ์การปรับปรุงพลังงานดังกล่าว พบว่าผลจากการอนุรักษ์พลังงานจริงต่ำกว่าเป้าหมาย โดยแผนการอนุรักษ์พลังงานได้กำหนดเป้าหมายพลังงานที่ใช้ลดลงจากเดิมเท่ากับร้อยละ 8.01 แต่ผลจากการปรับเปลี่ยนเครื่องใช้ไฟฟ้าเบื้องต้นที่เกิดขึ้นจริงสามารถลดการใช้พลังงานจากเดิมได้เพียงร้อยละ 0.213 เป็นผลมาจากมีการปรับเปลี่ยนหลอดไฟส่องสว่างเฉพาะหลอดไฟที่หมดอายุการใช้งาน รวมถึงในกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างเครื่องปรับอากาศ ประสิทธิภาพสูงมีความล่าช้า เนื่องจากไม่มีผู้มีคุณสมบัติตรงตามที่ กทพ. กำหนด และอยู่ระหว่างปรับปรุงข้อกำหนดร่วมกับเครื่องปรับอากาศทั้งหมดของ กทพ.

6.4.4.4 พลังงานเชื้อเพลิง

พลังงานเชื้อเพลิงมีความสำคัญต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการซ่อมบำรุง และเครื่องกล รวมทั้งยานพาหนะที่ใช้ภายในกิจการ กทพ. ในปีงบประมาณ 2556 กทพ. มีการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ทั่วทั้งองค์การทั้งสิ้น 1,603,754 ลิตร และก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน 6,796.536 กิโลกรัม รวมเป็นค่าพลังงานทั้งหมดเท่ากับ 542,396.61 จิกะจูล โดยสามารถจำแนกประเภทการใช้พลังงานในแต่ละประเภทได้ดังที่แสดงในตารางที่ 29



ตารางที่ 29 : ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของยานพาหนะ ปีงบประมาณ 2556

ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของยานพาหนะ ปีงบประมาณ 2556		
ประเภท	ปริมาณ	ค่าพลังงาน (จิกะจูล)*
น้ำมันดีเซล	999,733.270 ลิตร	522,190.68
น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95	314,312.800 ลิตร	10,510.62
น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 91	287,463.140 ลิตร	9,612.77
น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E20	2,244.621 ลิตร	72.01
ก๊าซธรรมชาติ/NGV	6,796.536 กิโลกรัม	10.53
รวม		**542,396.61**

(ข้อมูล ณ วันที่ 30 กันยายน 2556)

หมายเหตุ * ประเภทเชื้อเพลิงต่าง ๆ เทียบค่าพลังงาน ดังนี้

- น้ำมันดีเซล เทียบค่าพลังงานเท่ากับ 0.036 จิกะจูล/ลิตร
- น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 และน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 91 เทียบค่าพลังงานเท่ากับ 0.033 จิกะจูล/ลิตร
- น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E20 เทียบค่าพลังงานเท่ากับ 0.032 จิกะจูล/ลิตร
- ก๊าซธรรมชาติ เทียบค่าพลังงานเท่ากับ 0.00155 จิกะจูล/กิโลกรัม

นอกจากนี้ กทพ. ได้มีมาตรการสำหรับเตรียมความพร้อมสำหรับผลิตกำลังไฟฟ้าสำรอง ในกรณีที่เกิดการขัดข้องหรือลัดวงจรของวงจรไฟฟ้า ในรอบปีงบประมาณ 2556 มีการใช้พลังงานเชื้อเพลิง (ดีเซล) สำหรับผลิตไฟฟ้าเป็นจำนวนทั้งสิ้น 1,549.60 ลิตร หรือคิดเป็นค่าพลังงาน 809.4 จิกะจูล[11] โดยประมาณ

จากภาพรวมในปีงบประมาณที่ผ่านมา กทพ. มีความจำเป็นในการใช้พลังงานดีเซลสูงที่สุด ซึ่งถือได้ว่าพลังงานดีเซลเป็นพลังงานเชื้อเพลิงหลักขององค์การ นอกเหนือจากการใช้พลังงานดีเซลแล้ว กทพ. ยังมีการใช้พลังงานเชื้อเพลิงในรูปแบบอื่นๆ เช่น แก๊สโซฮอลล์ และก๊าซธรรมชาติ/NGV ซึ่งเป็นพลังงานเชื้อเพลิงที่มีปริมาณการใช้รองจากพลังงานดีเซล ซึ่งเป็นพลังงานเชื้อเพลิงหลักขององค์การ

ทั้งนี้ ในปีงบประมาณ 2556 ที่ผ่านมา กทพ. มีการใช้พลังงานไฟฟ้า พลังงานทดแทน ขณะเกิดไฟฟ้าลัดวงจร พลังงานเชื้อเพลิง โดยรวมเป็นค่าพลังงานทั้งสิ้น 657,359.10 จิกะจูล ซึ่งจากการดำเนินงานที่ผ่านมาจะพบว่า กทพ. ควรมีมาตรการ หรือนวัตกรรมใหม่ที่สามารถ มาทดแทนการใช้พลังงานเดิมที่มีอยู่เพื่อการบริหารจัดการพลังงานภายในองค์การอย่างคุ้มค่า ควบคู่ไปกับการอนุรักษ์พลังงาน อันจะนำไปสู่การพัฒนาองค์การที่มีประสิทธิภาพและยั่งยืนต่อไป

[11] 1 ลิตร เท่ากับ 0.2642 US Gallon, 1 US Gallon เท่ากับ 0.138 จิกะจูล

7. การมีส่วนร่วมในการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม ของคณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย





การดำเนินงานของ กทพ. นอกจากการมุ่งเน้นเรื่องการแก้ไขปัญหาการจราจรแล้ว กทพ. ยังให้ความสำคัญกับการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม เพื่อมุ่งสู่สังคมคาร์บอนต่ำ โดยมีการดำเนินงานควบคู่กันมาอย่างต่อเนื่อง มุ่งเน้นการใช้ศักยภาพและความสามารถขององค์การในการเชื่อมโยงการดำเนินงานขององค์การให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด กทพ. ได้มีการจัดโครงการและกิจกรรมเพื่อตอบสนองต่อสังคมทุกกลุ่มของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ตลอดจนส่งเสริมการดำเนินงานอย่างเป็นรูปธรรมเพื่อพัฒนาสิ่งแวดล้อมควบคู่กับสังคมอย่างยั่งยืนด้วยความมุ่งมั่นตั้งใจของคณะกรรมการ กทพ. ภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. ตามแผนแม่บทเชิงกลยุทธ์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคม ระยะยาว 5 ปี ประจำปีงบประมาณ 2554 – 2558 โดย กทพ. จะบูรณาการความรับผิดชอบต่อสังคมเข้าสู่การปฏิบัติงานและการตัดสินใจในการดำเนินงานพร้อมทั้งมุ่งเน้นแนวปฏิบัติที่สอดคล้องกับมาตรฐานสากล และแนวทางการจัดทำรายงาน Global Reporting Initiative (GRI) รวมถึงการดำเนินงานที่ตั้งอยู่บนพื้นฐานของการให้ความสำคัญกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียขององค์การ ด้วยการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างใกล้ชิด และมีบทบาทในการรับผิดชอบต่อสังคมโดยตรง ส่งผลให้ กทพ. สามารถขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถนำไปบูรณาการได้ทุกภาคส่วนทั่วทั้งองค์การ

ในรอบปีที่ผ่านมา กทพ. ได้มีการจัดกิจกรรมส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการที่ดี ทั้งในรูปแบบการเยี่ยมชม เข้าร่วมสัมมนา เข้าร่วมกิจกรรมเพื่อสังคม ทำบุญตักบาตร เข้ารับการอบรมสร้างความรู้ความเข้าใจ ตลอดจนการเปิดเวทีสานเสวนา ทั้งนี้ในทุกๆ กิจกรรมที่จัดขึ้นมายังให้ความใส่ใจถึงความรับผิดชอบในกระบวนงานขององค์การ หรือที่เรียกว่า CSR-in-Process อีกด้วย ซึ่งการจัดกิจกรรมในทุกครั้ง คณะกรรมการ กทพ. ผู้บริหาร พนักงานและลูกจ้าง ให้ความสนใจและเข้าร่วมกิจกรรม

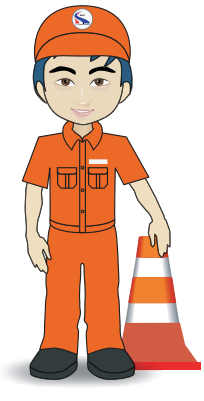
อย่างสม่ำเสมอ เพราะเล็งเห็นว่าความสำคัญของการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบที่ดีนั้น ควรเริ่มจากการกำกับดูแลกิจการในองค์การที่ดีก่อน

เพื่อเน้นย้ำความใส่ใจในเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดี นายชาญวิทย์ อมตะมาทุชาติ และพลตำรวจตรีสุรสิทธิ์ สังขพงศ์ คณะกรรมการ กทพ. ได้เข้าร่วมรับการอบรมในหลักสูตร "กทพ. กับการกำกับดูแลกิจการที่ดี" เพื่อสร้างการรับรู้ ความเข้าใจให้กับคณะกรรมการ คณะอนุกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกส่วน โดยการอบรมดังกล่าวจัดขึ้นในวันศุกร์ที่ 16 สิงหาคม 2556 เวลา 13.00 – 16.30 น. ณ ห้องนนทรี 1 ชั้น 4 KU HOME มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

จากการจัดอบรมด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี การจัดสานเสวนาเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในหัวข้อ "ธรรมาภิบาลกับความท้าทายและความยั่งยืนขององค์การ" เพื่อเปิดมุมมองในด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดียิ่งขึ้น ซึ่งมีนายสุเมธ โพธิ์มณี ประธานกรรมการ กทพ. และพลตำรวจตรีสุรสิทธิ์ สังขพงศ์ และคณะกรรมการ กทพ. เข้าร่วมเสวนา

นอกจากเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดีแล้ว คณะกรรมการ กทพ. โดยนางอุไร ร่มโพธิหยก และนายชาญวิทย์ อมตะมาทุชาติ ยังให้ความสำคัญกับเรื่องของการทุจริตและความโปร่งใส ซึ่งเป็นประเด็นที่สำคัญทางสังคมที่ควรได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน จึงมีการจัดอบรม ในหลักสูตร "ความรับผิดชอบและความโปร่งใสหัวใจสำคัญของเจ้าหน้าที่ภาครัฐ" โดยการจัดอบรมครั้งนี้จัดขึ้น ณ ห้องนนทรี 1 ชั้น 4 KU HOME มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ พร้อมทั้งได้เชิญนายกล้านรงค์ จันทิก กรรมการสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) มาเป็นวิทยากรในการอบรมครั้งนี้อีกด้วย

ในด้านของการบริการให้กับประชาชน นายอัยยณัฐ ถินอภัย ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ให้ความสำคัญถึงความมั่นคง และความปลอดภัยที่มีต่อประชาชนทุกกลุ่ม โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลที่มีปริมาณรถยนต์หนาแน่น ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดความไม่สะดวกและก่อให้เกิดอันตรายในการเดินทางได้ จึงได้จัดโครงการอำนวยความสะดวก มั่นคง และปลอดภัย เพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2557 โดยกิจกรรมจัดขึ้นในวันจันทร์ที่ 23 ธันวาคม 2556 เวลา 08.30 น. ณ บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษบางแก้ว 1 ทางพิเศษกาญจนาภิเษก โดยมีพลตำรวจตรีสุรสิทธิ์ สังขพงศ์ กรรมการ กทพ. เข้าร่วมในงานดังกล่าว เพื่อให้ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้มีส่วนร่วม และพร้อมให้บริการแก่ประชาชน



นอกจากนี้คณะกรรมการ กทพ. ยังตระหนักดีว่าการที่องค์การมีความเข้มแข็งได้ เกิดจากความตั้งใจรักใคร่ และใส่ใจในหน้าที่ของพนักงาน กทพ. ทุกคน โดยนายอัยยณัฐ ถินอภัย ผู้ว่าการฯ และพลตำรวจตรีสุรสิทธิ์ สังขพงศ์ คณะกรรมการ กทพ. ได้เข้าร่วมในงานวันคล้ายวันก่อตั้งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ครบรอบ 41 ปี ในวันพุธที่ 27 พฤศจิกายน 2556 ณ ห้องประชุม 2301 อาคาร 2 ชั้น 3 การทางพิเศษแห่งประเทศไทย สำนักงานจตุจักร ถนนพหลโยธิน เข้าร่วมทำบุญตักบาตรข้าวสารอาหารแห้ง และถวายภัตตาหารเพลแด่พระสงฆ์กับพนักงาน และลูกจ้างทุกคน อีกทั้งในช่วงบ่ายยังมีพิธีมอบเครื่องอิสริยาภรณ์ เกียรติบัตร รางวัลพนักงานดีเด่น พนักงานดีเด่นฝ่ายควบคุมจราจร รางวัลหน่วยงานที่มีผลการดำเนินกิจกรรม 5 ส. ดีเด่น ให้กับพนักงาน เพื่อเป็นขวัญกำลังใจในการทำงานต่อไป

8. รางวัลแห่งความภาคภูมิใจ



รางวัลรายงานความยั่งยืน (Sustainability Report Award)

กทพ. ได้รับรางวัลรายงานความยั่งยืน (Sustainability Report Award) ระดับดีเด่นจากสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย โดย CSR Club สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และสถาบันไทยพัฒน์ จากการส่งรายงานความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. ประจำปีงบประมาณ 2555[12] เข้าประกวด ซึ่งเป็นรางวัลสำหรับองค์การที่เล็งเห็นถึงความสำคัญและมีบทบาทในงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม (CSR) และความยั่งยืน (Sustainability) ในด้านการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับกลยุทธ์การดำเนินงาน การกำกับดูแล แนวการบริหารจัดการ และผลการดำเนินงานด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม ที่สะท้อนทั้งในด้านบวกและด้านลบ โดยมุ่งสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน

[12]เป็นรายงานสำหรับการดำเนินงานประจำปีงบประมาณ 2555 แต่เข้ารับรางวัลในปีงบประมาณ 2556





รางวัลโล่เกียรติยศประกาศเกียรติคุณ

กทพ. ได้รับรางวัลโล่เกียรติยศประกาศเกียรติคุณ หน่วยงานต้นแบบในการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลข่าวสารของราชการ ระดับกระทรวง ประจำปี 2555 เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม 2556 ณ โรงแรมปรินซ์พาเลซ รางวัลนี้สะท้อนให้เห็นถึงบทบาทของการเผยแพร่การจัดเตรียมข้อมูลข่าวสารที่เป็นเลิศ และสอดคล้องกับหลักการเปิดเผยสารสนเทศ และความโปร่งใส ซึ่งถือได้ว่าเป็นส่วนหนึ่งของแนวทางการสร้างเสริมการกำกับดูแลกิจการที่ดีภายในหน่วยงาน





ใบรับรองมาตรฐานการป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติดในสถานประกอบกิจการ

ใบรับรองดังกล่าวแสดงให้เห็นว่า กทพ. ได้ดำเนินการตามนโยบายของรัฐบาล โดยการปฏิบัติตามนโยบายการต่อสู้เพื่อเอาชนะยาเสพติดในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร และดำเนินการป้องกันเฝ้าระวังอย่างเป็นระบบ พร้อมทั้งมีการรณรงค์อย่างต่อเนื่อง กทพ. จึงผ่านการประเมินและได้การรับรองมาตรฐานดังกล่าว โดยรับมอบเกียรติบัตร ใบรับรองมีอายุ 3 ปี ระหว่างวันที่ 23 สิงหาคม 2556 ถึงวันที่ 22 สิงหาคม 2557



รางวัลโล่ประกาศเกียรติคุณ

รางวัลโล่ประกาศเกียรติคุณของหน่วยงานที่สนับสนุนสร้างศูนย์การเรียนรู้และฟื้นฟูเด็กพิเศษ (มีนบุรี) และศูนย์ฟอกไต ในโครงการ "สืบสานประเพณี ชาวมีนบุรีร้อยใจรักษ์ พิทักษ์คลองแสนแสบเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน" แสดงให้เห็นถึง กทพ. ได้ตระหนักถึงการให้ความสำคัญแก่เยาวชนที่จะเติบโตเป็นกำลังสำคัญของประเทศในอนาคตภายหน้า





ดัชนีเนื้อหาข้อมูลรายงาน

รายงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมฉบับนี้ได้มีการประเมินระดับของรายงานอยู่ในระดับ B ตามกรอบการรายงาน GRI โดยตัวบ่งชี้การดำเนินงานต่างๆ ได้อ้างอิงจากแนวทางปฏิบัติ GRI ฉบับ G3.1

การเปิดเผยข้อมูลที่เป็นมาตรฐาน (Standard Disclosures)

ข้อมูลองค์กร		การรายงานข้อมูล	AR หน้า	CSR หน้า	คำอธิบายเพิ่มเติม
1.	**กลยุทธ์และการวิเคราะห์**				
1.1	ถ้อยแถลงจากผู้มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดขององค์กร (อาทิ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ประธานกรรมการ หรือตำแหน่งที่เทียบเท่า) ในเรื่องที่เกี่ยวเนื่องกับความยั่งยืนและกลยุทธ์ที่เกี่ยวข้อง	●	-	1-3	
1.2	รายละเอียดที่สำคัญของผลกระทบความเสี่ยงและโอกาส	●	-	1-3	
2.	**ข้อมูลทั่วไปขององค์กร**				
2.1	ชื่อองค์กร	●	-	หน้าปก	
2.2	ตราสินค้า ผลิตภัณฑ์และ/หรือบริการหลัก	●	-	หน้าปก	
2.3	โครงสร้างการดำเนินงานขององค์กร หมายรวมถึงฝ่ายงานหลัก บริษัทที่ดำเนินการ บริษัทย่อยหรือสาขาและกิจการร่วมค้า	●	-	28-29	
2.4	ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	●	-	26	
2.5	จำนวนและชื่อประเทศที่เป็นฐานการดำเนินงานหลักขององค์กรหรือมีความเกี่ยวเนื่องเฉพาะกับประเด็นความยั่งยืนที่ครอบคลุมในรายงาน	●	-	24-25	ครอบคลุมขอบเขตการดำเนินงานในประเทศไทย
2.6	ลักษณะความเป็นเจ้าของและสถานภาพทางกฎหมาย	●	-	24-25	
2.7	ตลาดที่ให้บริการ	●	-	24-25	
2.8	ขนาดขององค์กร (จำนวนพนักงาน จำนวนหน่วยปฏิบัติการ ยอดขายสุทธิ รายได้สุทธิ ทุนจดทะเบียน จำนวนผลิตภัณฑ์และบริการ ฯลฯ) ที่จัดทำรายงาน	●	4-5	26	
2.9	การเปลี่ยนแปลงที่มีนัยสำคัญในเรื่องขนาด โครงสร้างหรือความเป็นเจ้าของในช่วงเวลาของการรายงาน	●	-	-	ไม่มีการเปลี่ยนแปลงที่มีนัยสำคัญ
2.10	รางวัลที่ได้รับในช่วงเวลาของการรายงาน	●	-	86	
3.	**ข้อพิจารณาประกอบตัวรายงาน**				
	ข้อมูลทั่วไปของรายงาน				
3.1	ช่วงเวลาของการรายงาน	●	-	12	ปีงบประมาณ 2556 (ตุลาคม 2555 – กันยายน 2556)

หมายเหตุ :
AR – รายงานประจำปีงบประมาณ 2556 ของ กทพ., CSR – รายงานความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. ประจำปีงบประมาณ 2556
● - รายงานครบถ้วน (Fully Reported) ◖ - รายงานบางส่วน (Partially Reported)

ข้อมูลองค์กร		การรายงานข้อมูล	AR หน้า	CSR หน้า	คำอธิบายเพิ่มเติม
3.2	วันที่ของรายงานฉบับที่แล้ว	●	-	-	ตุลาคม 2554 — กันยายน 2555
3.3	รอบของการรายงาน	●	-	12	รายปี
3.4	ช่องทางติดต่อในกรณีที่มีคำถามเกี่ยวกับรายงานหรือเนื้อหาของรายงาน	●	-	23	
กรอบและขอบเขตของรายงาน					
3.5	กรรมวิธีกำหนดเนื้อหารายงาน	●	-	12, 22-23	
3.6	กรอบของรายงาน (อาทิ ประเทศ ฝ่ายงาน สาขา สถานประกอบการเช่า กิจการร่วมค้า ผู้ส่งมอบ)	●	-	12	
3.7	การระบุถึงข้อจำกัดของกรอบหรือขอบเขตรายงาน	●	-	-	ข้อมูลปฐมภูมิได้รับการเก็บรวบรวมจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายในเท่านั้น และรายงานฉบับนี้รายงานไม่ครอบคลุมทั้งห่วงโซ่อุปทาน
3.8	หลักการที่ใช้ในการรายงานสำหรับกิจการร่วมค้า สาขา สถานประกอบการเช่าหน่วยงานภายนอกที่ทำงานให้ และหน่วยงานอื่นของกิจการที่มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถในการเปรียบเทียบระหว่างช่วงเวลา และ/หรือ ระหว่างองค์กร	●	-	12	รายงานไม่ครอบคลุมทั้งห่วงโซ่อุปทาน
3.9	เทคนิคการวัดค่าและฐานที่ใช้ในการคำนวณ รวมทั้งข้อสมมติฐานและเทคนิคที่พึงใช้ในการประมาณค่าซึ่งนำไปสู่ตัวชี้วัดและข้อมูลอื่นในรายงาน	●	-	71, 79, 83	การคำนวณการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจก การเทียบค่าพลังงานเป็นหน่วยจิกะจูล
3.10	คำอธิบายถึงเหตุและผลของการปรับเปลี่ยนข้อมูลจากที่ได้ชี้แจงไว้ในรายงานฉบับก่อนหน้า (อาทิ การควบรวมและเข้าซื้อกิจการ การเปลี่ยนรอบ การรายงาน ลักษณะธุรกิจ วิธีการวัดผล)	●	-	-	ไม่มีการเปลี่ยนแปลงที่มีนัยสำคัญ
3.11	การเปลี่ยนแปลงที่มีนัยสำคัญในกรอบและขอบเขตการรายงานหรือวิธีการวัดผลที่ต่างจากรายงานฉบับที่แล้ว	●	-	-	ผู้บริหารระดับสูงมีส่วนร่วมในการกำหนดเนื้อหารายงานมากขึ้น
ดัชนีแสดงเนื้อหาตาม GRI					
3.12	ตารางระบุหน้าของเนื้อหาในรายงานที่มีการเปิดเผยตามมาตรฐาน	●	-	90-100	
การรับประกัน					
3.13	นโยบายและข้อปฏิบัติด้านการรับประกันแบบรายงานจากหน่วยงานภายนอก ในกรณีที่ไม่ได้ระบุในรายงานการรับประกันที่แนบมาพร้อมกับรายงานความยั่งยืน ให้อธิบายกรอบและหลักการที่ใช้ของผู้รับประกันภายนอกนั้นๆ รวมทั้งความสัมพันธ์ระหว่างองค์กรที่จัดทำรายงานกับผู้รับประกันภายนอกดังกล่าว	●	-	-	ไม่มีการรับประกันแบบรายงานจากหน่วยงานภายนอก

หมายเหตุ :
AR — รายงานประจำปีงบประมาณ 2556 ของ กทพ., CSR — รายงานความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. ประจำปีงบประมาณ 2556
● - รายงานครบถ้วน (Fully Reported) ◖ - รายงานบางส่วน (Partially Reported)

ข้อมูลองค์กร		การรายงานข้อมูล	AR หน้า	CSR หน้า	คำอธิบายเพิ่มเติม
4.	**ธรรมาภิบาล ข้อยึดมั่น และข้อผูกพันร่วมธรรมาภิบาล**				
4.1	โครงสร้างการกำกับดูแลขององค์กร รวมถึงคณะกรรมการที่อยู่ภายใต้ส่วนงานบริหารสูงสุด ที่รับผิดชอบโดยตรง เช่น การวางกลยุทธ์หรือควบคุมดูแลองค์กร	●	-	27-29	
4.2	ระบุว่าประธานกรรมการผู้มีอำนาจสูงสุดขององค์กรดำรงตำแหน่งผู้บริหารขององค์กรด้วยหรือไม่	●	-	27	ประธานกรรมการและผู้ว่าการ กทพ. เป็นคนละบุคคลกัน
4.3	สำหรับองค์กรที่มีโครงสร้างคณะกรรมการเดียว ให้ระบุจำนวนและเพศของกรรมการอิสระ และ/หรือมิได้เป็นกรรมการบริหารที่อยู่ในคณะกรรมการสูงสุดขององค์กร	●	-	27	
4.4	ช่องทางสำหรับผู้ถือหุ้นและพนักงานในการเสนอคำแนะนำหรือแนวทางการดำเนินงานต่อคณะกรรมการสูงสุดขององค์กร	●	31-32, 63, 66	-	
4.5	ความสัมพันธ์ระหว่างผลตอบแทน (รวมถึง ค่าตอบแทนหลังพ้นตำแหน่ง) ของคณะกรรมการสูงสุด ผู้บริหารอาวุโส และผู้บริหารอื่นๆ กับผลประกอบการขององค์กร (รวมถึงผลการดำเนินงานด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม)	●	35-36, 44, 50-51	-	
4.6	กระบวนการที่คณะกรรมการสูงสุดใช้กำกับดูแลเพื่อหลีกเลี่ยงมิให้มีผลประโยชน์ทับซ้อน	●	-	30-33	
4.7	กระบวนการกำหนดองค์ประกอบ คุณสมบัติและความรู้ความชำนาญของกรรมการในส่วนงานบริหารสูงสุดและคณะกรรมการที่เกี่ยวข้อง โดยคำนึงถึงเพศ และเกณฑ์ความหลากหลายด้านอื่นๆ	●	-	27	
4.8	การจัดทำพันธกิจ หรือค่านิยม จรรยาบรรณ และหลักการที่เกี่ยวเนื่องกับการดำเนินงานด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมขององค์กร รวมทั้งสถานะของการนำไปปฏิบัติ	●	-	32-35	
4.9	ขั้นตอนการดำเนินงานของคณะกรรมการสูงสุดในการกำกับดูแลตามเจตนารมณ์ที่องค์กรระบุไว้ การบริหารผลการดำเนินงานด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม รวมถึงโอกาสและความเสี่ยงที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนการเข้าร่วมเป็นภาคีหรือปฏิบัติตามมาตรฐาน จรรยาบรรณ และหลักการต่างๆ ที่สากลยอมรับ	●	-	34-35	
4.10	กระบวนการประเมินผลงานการบริหารของคณะกรรมการสูงสุดที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน ด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม	●	-	33-34	

หมายเหตุ :
AR – รายงานประจำปีงบประมาณ 2556 ของ กทพ., CSR – รายงานความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. ประจำปีงบประมาณ 2556
● - รายงานครบถ้วน (Fully Reported) ◖ - รายงานบางส่วน (Partially Reported)

ข้อมูลองค์กร		การรายงานข้อมูล	AR หน้า	CSR หน้า	คำอธิบายเพิ่มเติม
ข้อยึดมั่นต่อความริเริ่มภายนอกองค์กร					
4.11	การอธิบายถึงการนำหลักการหรือแนวทางการระแวดระวังด้านสิ่งแวดล้อม (ตามปฏิญญา ริโอ มาตรา 15) มาใช้อ้างอิงในองค์กร	●	-	33-35	
4.12	กฎบัตร หลักการ หรือความริเริ่มอื่นๆ ที่จัดทำขึ้นจากภายนอก ในด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม ซึ่งองค์กรเข้าเป็นสมาชิกหรือให้การรับรอง	●	-	-	ISO 9001, ISO 14001, ISO 14040, GRI
4.13	การเป็นสมาชิกภาพในสมาคม (เช่น สมาคมการค้าหรือสภาอุตสาหกรรม) และ/หรือหน่วยงานที่ให้การสนับสนุนทั้งในระดับประเทศและระหว่างประเทศ โดยที่องค์กร; มีตำแหน่งในคณะกรรมการบริหาร มีบทบาทในโครงการหรือคณะกรรมการ ให้ความช่วยเหลือด้านเงินทุนนอกเหนือจากค่าบำรุงสมาชิกภาพ หรือเข้าเป็นสมาชิกเพื่อหวังผลเชิงกลยุทธ์	●	-	-	ไม่ได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกภาพในหน่วยงานหรือสมาคมต่างๆ
ข้อผูกพันร่วมกับผู้มีส่วนได้เสีย					
4.14	กลุ่มผู้มีส่วนได้เสียที่องค์กรมีข้อผูกพันร่วม	●	-	13	
4.15	หลักเกณฑ์ในการระบุและคัดเลือกกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียที่จะพัฒนาข้อผูกพันร่วมกับองค์กร	●	-	8, 12-13	AA1000SES
4.16	แนวการพัฒนาข้อผูกพันร่วมกับผู้มีส่วนได้เสีย รวมทั้งความถี่ในการเข้าร่วมตามลักษณะ และกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	●	-	15-21	
4.17	เรื่องและข้อกังวลหลักที่ถูกหยิบยกขึ้นในระหว่างการพัฒนาข้อผูกพันร่วมกับผู้มีส่วนได้เสีย รวมทั้งแนวทางที่องค์กรตอบสนอง ตลอดจน การรายงานการดำเนินงานต่อเรื่องและข้อกังวลหลักเหล่านั้น	●	-	9-11	



หมายเหตุ :
AR – รายงานประจำปีงบประมาณ 2556 ของ กทพ., CSR – รายงานความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. ประจำปีงบประมาณ 2556
● - รายงานครบถ้วน (Fully Reported) ◖ - รายงานบางส่วน (Partially Reported)

การเปิดเผยแนวการบริหารจัดการ (Disclosure on Management Approaches)

การเปิดเผยแนวทางการบริหารจัดการ		การรายงานข้อมูล	CSR หน้า	คำอธิบายเพิ่มเติม
DMA EC	**การเปิดเผยแนวทางการบริหารจัดการด้านเศรษฐกิจ**			
	ผลเชิงเศรษฐกิจ	●	56-59	
	ผลกระทบทางอ้อมเชิงเศรษฐกิจ	●	56-57	
DMA EN	**การเปิดเผยแนวทางการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อม**			
	วัสดุ	●	76-77	
	พลังงาน	●	79-83	
	น้ำ	●	77-78	
	ความหลากหลายทางชีวภาพ	●	73-75	
	มลอากาศ น้ำทิ้ง และของเสีย	●	69-71,79	
	ผลิตภัณฑ์และบริการ	●	69-72, 74-76, 79-83	
DMA LA	**การเปิดเผยแนวทางการบริหารจัดการด้านการปฏิบัติต่อแรงงานและงานที่มีคุณค่า**			
	การจ้างงาน	●	38, 41-42	
	แรงงาน/ฝ่ายบริหารสัมพันธ์	●	43	
	อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	●	46,48, 52-53	
	การฝึกอบรมและการให้ความรู้	●	44-45	
	ความหลากหลายและโอกาสแห่งความเท่าเทียม	●	41, 64	
DMA HR	**การเปิดเผยแนวทางการบริหารจัดการด้านสิทธิมนุษยชน**			
	การเลือกปฏิบัติ	●	38, 64	
	แรงงานเด็ก	◖	64	ปฏิบัติตามกฎหมายแรงงาน
	แรงงานเกณฑ์และแรงงานบังคับ	◖	64	ปฏิบัติตามกฎหมายแรงงาน
	การเยียวยา	◖	63-64	
DMA SO	**การเปิดเผยแนวทางการบริหารจัดการด้านสังคม**			
	ชุมชนท้องถิ่น	●	58-59, 61-62, 72-75	
	การทุจริต	●	63-64	
DMA PR	**การเปิดเผยแนวทางการบริหารจัดการด้านความรับผิดชอบในตัวผลิตภัณฑ์**			
	สุขภาพและความปลอดภัยของลูกค้า	●	49-50	
	การแสดงฉลากผลิตภัณฑ์และบริการ	●	55	

หมายเหตุ :
AR – รายงานประจำปีงบประมาณ 2556 ของ กทพ., CSR – รายงานความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. ประจำปีงบประมาณ 2556
● - รายงานครบถ้วน (Fully Reported) ◖ - รายงานบางส่วน (Partially Reported)

การเปิดเผยตัวบ่งชี้การดำเนินงานด้านความยั่งยืน (Sustainability Performance Indicators)

ด้านเศรษฐกิจ

ตัวชี้วัดผลการดำเนินงานด้านเศรษฐกิจ		การรายงานข้อมูล	AR หน้า	CSR หน้า	คำอธิบายเพิ่มเติม
ผลเชิงเศรษฐกิจ					
EC1	มูลค่าทางเศรษฐกิจทางตรง เช่น รายได้ ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน ผลตอบแทนพนักงาน การบริจาคและการลงทุนในชุมชน กำไรสะสม เงินปันผล ดอกเบี้ย และภาษีนำส่งรัฐ	●	-	57	
EC2	นัยทางการเงิน โอกาสและความเสี่ยงอื่นๆ ในกิจกรรมขององค์กร ที่มีต่อเรื่องการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ	●	-	70	
EC3	ความคุ้มครองที่มีต่อภาระในโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานของกิจการ	●	-	41-42	
EC4	ความช่วยเหลือที่มีนัยทางการเงินที่สำคัญจากภาครัฐ	●	-	57	
ผลกระทบทางอ้อมเชิงเศรษฐกิจ					
EC8	การพัฒนาและผลกระทบจากการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน รวมถึงบริการเพื่อประโยชน์สาธารณะในช่องทางที่เป็นทั้งเชิงพาณิชย์ การให้ที่คำนวณเทียบเคียงเป็นจำนวนเงิน หรือการทำงาน บริการสังคม	●	-	56-59	

ด้านสิ่งแวดล้อม

ตัวชี้วัดผลการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม		การรายงานข้อมูล	AR หน้า	CSR หน้า	คำอธิบายเพิ่มเติม
วัสดุ					
EN1	ปริมาณวัสดุที่ใช้ (ระบุเป็นน้ำหนักหรือปริมาตร)	●	-	76-77	
EN2	ร้อยละของวัสดุที่ใช้ ที่เป็นวัสดุรีไซเคิล	●	-	76-77	
พลังงาน					
EN3	ปริมาณการใช้พลังงานจากแหล่งปฐมภูมิ ที่ก่อให้เกิดผลกระทบทางตรงต่อสิ่งแวดล้อม	●	-	82-83	
EN4	ปริมาณการใช้พลังงานจากแหล่งปฐมภูมิ ที่ก่อให้เกิดผลกระทบทางอ้อมต่อสิ่งแวดล้อม	●	-	79-82	
EN5	พลังงานที่ประหยัดได้จากการอนุรักษ์ และปรับปรุงประสิทธิภาพ	●	-	82	
น้ำ					
EN8	ยอดการใช้น้ำรวมจากแหล่งต่างๆ (น้ำประปา น้ำบาดาล ฯลฯ)	●	-	77-78	ใช้น้ำประปาเท่านั้น

หมายเหตุ :
AR – รายงานประจำปีงบประมาณ 2556 ของ กพพ., CSR – รายงานความรับผิดชอบต่อสังคมของ กพพ. ประจำปีงบประมาณ 2556
● - รายงานครบถ้วน (Fully Reported) ◖ - รายงานบางส่วน (Partially Reported)

ด้านสิ่งแวดล้อม

ตัวชี้วัดผลการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม		การรายงานข้อมูล	AR หน้า	CSR หน้า	คำอธิบายเพิ่มเติม
ความหลากหลายทางชีวภาพ					
EN11	ที่ตั้งและขนาดของที่ดินในกรรมสิทธิ์หรือในครอบครอง ที่ตั้งอยู่ภายในหรือใกล้เคียงกับพื้นที่คุ้มครอง รวมทั้งอาณาบริเวณที่มีคุณค่าเชิงความหลากหลายทางชีวภาพสูงนอกพื้นที่คุ้มครอง	◖	-	73-75	
มลอากาศ น้ำทิ้ง และของเสีย					
EN16	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั้งทางตรงและทางอ้อม (ระบุเป็นน้ำหนัก)	◖	-	68-69	
EN18	ความริเริ่มในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และปริมาณที่ลดได้	◖	-	65-66, 68-69	
EN22	น้ำหนักรวมของสิ่งปฏิกูลหรือของเสีย (ระบุชนิดและวิธีการกำจัด)	◖	-	77	
ผลิตภัณฑ์และบริการ					
EN26	ความริเริ่มขององค์กรในการบรรเทาผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม และขอบเขตของการบรรเทาผลกระทบอันเกิดจากผลิตภัณฑ์และบริการ	●	-	68-71	

ด้านสิทธิมนุษยชน

ตัวชี้วัดผลการดำเนินงานด้านสิทธิมนุษยชน		การรายงานข้อมูล	AR หน้า	CSR หน้า	คำอธิบายเพิ่มเติม
การเลือกปฏิบัติ					
HR4	จำนวนครั้งของกรณีการเลือกปฏิบัติ และมาตรการที่ใช้ดำเนินการแก้ไข	●	-	38, 42, 64	ไม่พบกรณีการเลือกปฏิบัติ
แรงงานเด็ก					
HR6	แหล่งดำเนินงานและผู้ส่งมอบรายสำคัญที่บ่งชี้ว่ามีความเสี่ยงอย่างมีนัยสำคัญต่อกรณีการใช้แรงงานเด็ก รวมถึงระบุมาตรการที่ใช้ เพื่อยังผลมิให้มีการใช้แรงงานเด็กเกิดขึ้น	●	-	-	ไม่มีการใช้แรงงานเด็ก
แรงงานเกณฑ์และแรงงานบังคับ					
HR7	แหล่งดำเนินงานและผู้ส่งมอบรายสำคัญที่บ่งชี้ว่ามีความเสี่ยงอย่างมีนัยสำคัญต่อกรณีการใช้แรงงานเกณฑ์และแรงงานบังคับ รวมถึงระบุมาตรการที่ใช้เพื่อขจัดการใช้แรงงานเกณฑ์และแรงงานบังคับในทุกรูปแบบ	●	-	-	ไม่มีการใช้แรงงานเกณฑ์และแรงงานบังคับ

หมายเหตุ :
AR – รายงานประจำปีงบประมาณ 2556 ของ กทพ., CSR – รายงานความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. ประจำปีงบประมาณ 2556
● - รายงานครบถ้วน (Fully Reported) ◖ - รายงานบางส่วน (Partially Reported)

ด้านสิทธิมนุษยชน

ตัวชี้วัดผลการดำเนินงานด้านสิทธิมนุษยชน		การรายงานข้อมูล	AR หน้า	CSR หน้า	คำอธิบายเพิ่มเติม
การเยียวยา					
HR11	จำนวนข้อร้องทุกข์เกี่ยวกับสิทธิมนุษยชนที่ได้รับเรื่องดำเนินการและแก้ไขให้ลุล่วงผ่านทางกลไกการร้องทุกข์ที่เป็นทางการ	●	-	61-62	ไม่มีข้อร้องทุกข์เกี่ยวกับสิทธิมนุษยชน

ด้านการปฏิบัติต่อแรงงานและงานที่มีคุณค่า

ตัวชี้วัดผลการดำเนินงานด้านการปฏิบัติต่อแรงงานและงานที่มีคุณค่า		การรายงานข้อมูล	AR หน้า	CSR หน้า	คำอธิบายเพิ่มเติม
การจ้างงาน					
LA1	ยอดแรงงานรวม แยกตามชนิดการจ้าง สัญญาจ้าง และภูมิภาค (จำแนกตามเพศ)	●	-	39-40	ไม่ได้จำแนกพนักงานตามภูมิภาคเนื่องจากองค์การมีการดำเนินงานเฉพาะกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเท่านั้น
LA2	จำนวนและอัตราส่วนของพนักงานเข้าใหม่ และพนักงานที่พ้นสภาพ แยกตามช่วงอายุ เพศ และภูมิภาค	●	-	39-40	
LA3	สวัสดิการสำหรับพนักงานประจำ ซึ่งพนักงานชั่วคราวไม่ได้รับ โดยแบ่งตามพื้นที่การปฏิบัติงานที่สำคัญ	●	-	42-43	
LA15	การกลับเข้าทำงานและอัตราการคงอยู่ของบุคลากรหลังการใช้สิทธิ์ลากิจเพื่อเลี้ยงดูบุตร (จำแนกตามเพศ)	●	-	42	
แรงงาน/ฝ่ายบริหารสัมพันธ์					
LA4	อัตราร้อยละของพนักงานที่ได้รับความคุ้มครองผลประโยชน์เกี่ยวกับสภาพการจ้าง	●	-	44	
อาชีวอนามัยและความปลอดภัย					
LA7	อัตราการบาดเจ็บ โรคจากการทำงาน จำนวนวันสูญเสียและการขาดงาน และจำนวนผู้ที่เสียชีวิตเนื่องจากการปฏิบัติงาน จำแนกตามภูมิภาค และเพศ	●	-	46-48	
LA8	แผนงานที่มีไว้ช่วยเหลือแรงงานและครอบครัว ชุมชน ทั้งการให้ความรู้ การฝึกอบรม การให้คำปรึกษา การป้องกัน และการควบคุมความเสี่ยงต่อโรคร้ายแรงต่างๆ	◖	-	48	ไม่มีแผนการให้คำปรึกษาครอบครัวแรงงานหรือชุมชน และยังไม่มีการระบุว่าการดำเนินงานใดเสี่ยงต่อการเกิดโรคที่เกิดจากการทำงาน

หมายเหตุ :
AR – รายงานประจำปีงบประมาณ 2556 ของ กทพ., CSR – รายงานความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. ประจำปีงบประมาณ 2556
● - รายงานครบถ้วน (Fully Reported) ◖ - รายงานบางส่วน (Partially Reported)

ด้านการปฏิบัติต่อแรงงานและงานที่มีคุณค่า

ตัวชี้วัดผลการดำเนินงานด้านการปฏิบัติต่อแรงงานและงานที่มีคุณค่า		การรายงานข้อมูล	AR หน้า	CSR หน้า	คำอธิบายเพิ่มเติม
การฝึกอบรมและการให้ความรู้					
LA10	จำนวนชั่วโมงเฉลี่ยของการฝึกอบรมต่อคนต่อปี (จำแนกตามเพศ ประเภทพนักงาน)	●	-	44-45	
LA11	โครงการเพื่อการจัดการทักษะและการเรียนรู้ตลอดชีวิตที่เอื้อต่อการจ้างงานต่อเนื่อง และช่วยเหลือพนักงานในการจัดการเป้าหมายในการทำงาน	●	-	44-45	
ความหลากหลายและโอกาสแห่งความเท่าเทียม					
LA13	องค์ประกอบของฝ่ายบริหารและสัดส่วนพนักงาน จำแนกตามประเภทพนักงาน โดยแยกตามเพศ ช่วงอายุ กลุ่มคนส่วนน้อย และตามเกณฑ์ความหลากหลายอื่นๆ	●	-	41	

ด้านสังคม

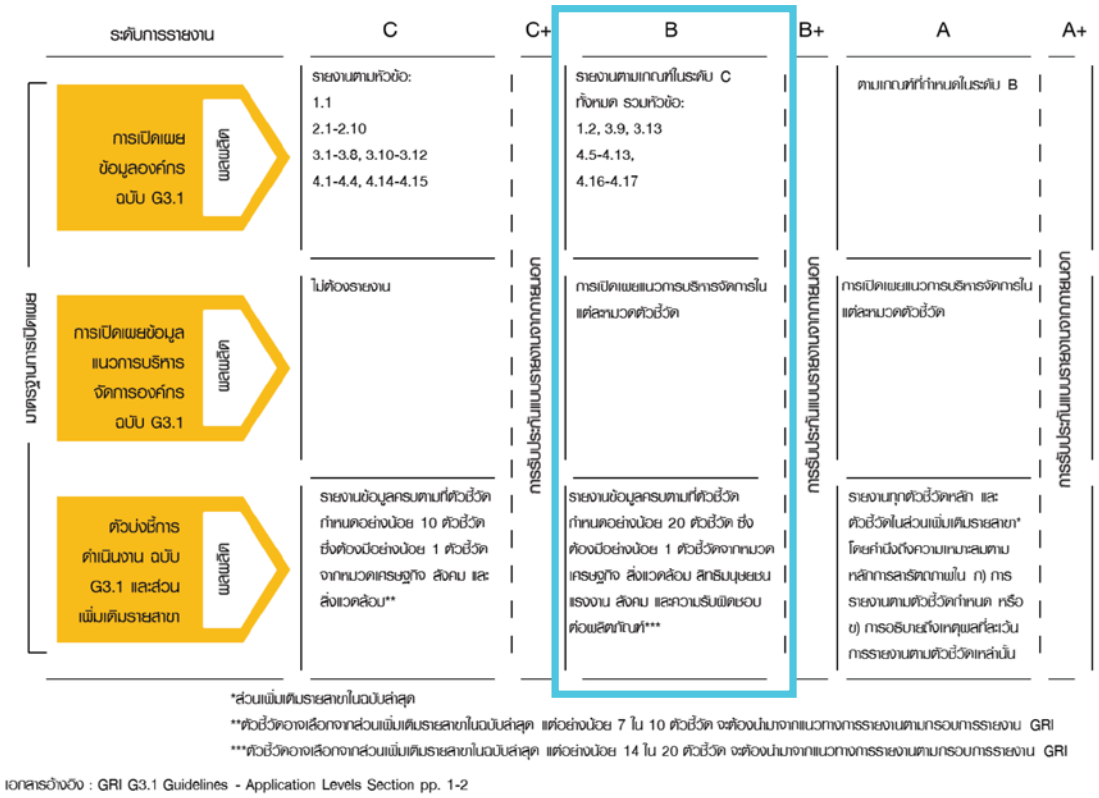
ตัวชี้วัดผลการดำเนินงานด้านสังคม		การรายงานข้อมูล	AR หน้า	CSR หน้า	คำอธิบายเพิ่มเติม
ชุมชนท้องถิ่น					
SO1	ร้อยละของการดำเนินงานที่คำนึงถึงชุมชนท้องถิ่นด้วยการปฏิบัติตามข้อผูกพันร่วม การประเมินผลกระทบและแผนงานการพัฒนา	●	-	58, 65-67	
SO9	การดำเนินงานที่มีผลกระทบเชิงลบหรือมีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดผลกระทบเชิงลบอย่างมีนัยสำคัญต่อชุมชน	●	-	61-62, 66-67	
SO10	มาตรการที่ใช้ในการดำเนินงานเพื่อป้องกัน และบรรเทาผลกระทบเชิงลบหรือผลกระทบเชิงลบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นอย่างมีนัยสำคัญต่อชุมชนท้องถิ่น	●	-	59-60	
การทุจริต					
SO3	ร้อยละของพนักงานที่ได้รับการฝึกอบรมเรื่องนโยบายและวิธีดำเนินการต้านทุจริตขององค์กร	●	-	63-64	

หมายเหตุ :
AR — รายงานประจำปีงบประมาณ 2556 ของ กทพ., CSR — รายงานความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. ประจำปีงบประมาณ 2556
● - รายงานครบถ้วน (Fully Reported) ◖ - รายงานบางส่วน (Partially Reported)

ด้านความรับผิดชอบในตัวผลิตภัณฑ์

ตัวชี้วัดผลการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบในตัวผลิตภัณฑ์		การรายงานข้อมูล	AR หน้า	CSR หน้า	คำอธิบายเพิ่มเติม
สุขภาพและความปลอดภัยของลูกค้า					
PR1	ระยะวงจรชีวิตของผลิตภัณฑ์และบริการที่ได้รับการประเมินผลกระทบด้านสุขภาพ และความปลอดภัยเพื่อการปรับปรุง รวมถึงร้อยละของประเภทผลิตภัณฑ์และบริการสำคัญที่ต้องดำเนินการตามขั้นตอนดังกล่าว	●	-	50, 67-68	
การแสดงฉลากผลิตภัณฑ์และบริการ					
PR3	ชนิดข้อมูลผลิตภัณฑ์และบริการที่ถูกกำหนดให้แสดงโดยกระบวนงาน รวมถึงร้อยละของผลิตภัณฑ์ และบริการสำคัญที่มีการกำหนดให้แสดงข้อมูลดังกล่าว	●	-	55	ข้อมูลบริการที่สำคัญ คือ การให้ข้อมูลการใช้ทางพิเศษอย่างปลอดภัย ดังนั้นทางพิเศษที่เปิดให้บริการทั้งหมดต้องมีป้ายบอกทางที่ชัดเจน รวมถึงคู่มือการใช้ทางพิเศษและแผ่นพับเกี่ยวกับบัตร Easy Pass
PR5	แนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับความพึงพอใจของลูกค้า รวมถึงผลการสำรวจระดับความพอใจของลูกค้า	●	-	52-53	

หมายเหตุ :
AR — รายงานประจำปีงบประมาณ 2556 ของ กทพ., CSR — รายงานความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทพ. ประจำปีงบประมาณ 2556
● - รายงานครบถ้วน (Fully Reported) ◖ - รายงานบางส่วน (Partially Reported)



*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

Statement
GRI Application Level Check

GRI hereby states that **Expressway Authority of Thailand** has presented its report "EXAT Corporate Social Responsibility Report 2013" to GRI's Report Services which have concluded that the report fulfills the requirement of Application Level B.

GRI Application Levels communicate the extent to which the content of the G3.1 Guidelines has been used in the submitted sustainability reporting. The Check confirms that the required set and number of disclosures for that Application Level have been addressed in the reporting and that the GRI Content Index demonstrates a valid representation of the required disclosures, as described in the GRI G3.1 Guidelines. For methodology, see www.globalreporting.org/SiteCollectionDocuments/ALC-Methodology.pdf

Application Levels do not provide an opinion on the sustainability performance of the reporter nor the quality of the information in the report.

Amsterdam, 28 August 2014

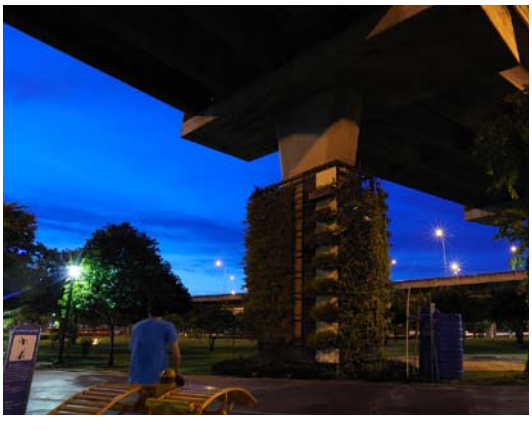
Ásthildur Hjaltadóttir
Director Services
Global Reporting Initiative

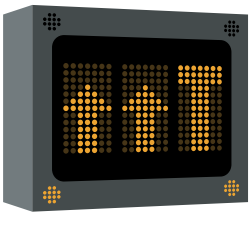
The Global Reporting Initiative (GRI) is a network-based organization that has pioneered the development of the world's most widely used sustainability reporting framework and is committed to its continuous improvement and application worldwide. The GRI Guidelines set out the principles and indicators that organizations can use to measure and report their economic, environmental, and social performance. www.globalreporting.org

Disclaimer: *Where the relevant sustainability reporting includes external links, including to audio visual material, this statement only concerns material submitted to GRI at the time of the Check on 22 August 2014. GRI explicitly excludes the statement being applied to any later changes to such material.*




พิธีมอบใบรับรองระบบบริหารงานคุณภาพด้านบริ
ISO 9001 : 2008







เห็นใบสั่ง
แล้วหลั่งน้ำตา
รักชีวิต

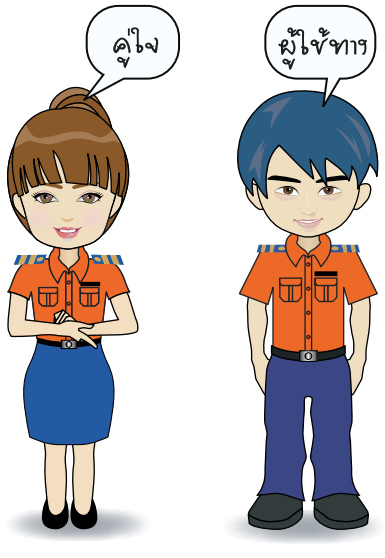











คู่ใจ
ผู้ใช้ทาง



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

๒๓๘๐ ก.พหลโยธิน แขวงเสนานิคม เขตจตุจักร กรุงเทพฯ ๑๐๙๐๐
โทร. ๐-๒๕๖๒-๐๐๔๔, ๐-๒๕๗๙-๕๓๘๐-๙, ๐-๒๙๕๐-๑๑๙๙
โทรสาร ๐-๒๕๖๑-๒๙๘๔
EXAT Call Center ๑๕๔๓
www.exat.co.th