



แนวคิดและบทเรียน มาตรการองค์กร เพื่อความปลอดภัยทางถนน



แนวคิดและบทเรียนมาตรการองค์กร เพื่อความปลอดภัยทางถนน

คำนำ

หนังสือเล่มนี้จัดทำขึ้นเนื่องจากทางศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย (มนป.) ภายใต้การสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) เล็งเห็นถึงสถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย จึงมีการสนับสนุนโครงการพัฒนาแนวคิดและบทเรียนมาตรการองค์กร เพื่อความปลอดภัยทางถนน ซึ่งสถานประกอบการหลายแห่งได้มีการกำหนดมาตรการองค์กรของตนเองขึ้น เพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางท้องถนน ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการศึกษาถึงองค์ประกอบของมาตรการองค์กรในสถานประกอบการทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อเสนอเป็นแนวทางด้านความปลอดภัยทางถนน (Road Safety) ในการลดและป้องกันอันตรายในกลุ่มแรงงานและผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยส่งเสริมการนำทฤษฎีทางสุขภาพมาประยุกต์ใช้กับมาตรการองค์กร เพื่อวิเคราะห์มาตรการองค์กรที่สถานประกอบการดำเนินงานอยู่ว่ามีประสิทธิภาพหรือมีช่องว่างที่เป็นสาเหตุทำให้มาตรการองค์กรนั้นประสบความสำเร็จหรือเกิดอุปสรรคหรือไม่ สู่แนวทางและรูปแบบทางความคิดในการวางแผนการบริหารจัดการ เพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนน (Road Safety) ในสถานประกอบการของประเทศไทย

มีนาคม 2561

สารบัญ

หน้า

คำนำ.....	ข
สารบัญ.....	ค
สารบัญตาราง.....	จ
สารบัญภาพ.....	ฉ
บทที่ 1	
บทนำ.....	1
บทที่ 2	
มาตรการองค์กร.....	6
- มาตรการองค์กร เพื่อความปลอดภัยทางถนน	
- ในสถานประกอบการต่างประเทศ.....	8
- มาตรการองค์กร เพื่อความปลอดภัยทางถนน	
- ในสถานประกอบการไทย.....	16
บทที่ 3	
ทฤษฎีทางสุขภาพกับการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน.....	33
- ทฤษฎี PRECEDE-PROCEED Model.....	33
- กฎบัตรออตตาวา (Ottawa Charter).....	37
- มนุษย์ปัจจัย (Human factors).....	40

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

บทที่ 4

สรุปบทเรียนมาตรการองค์กร.....	44
- การดำเนินงานมาตรการองค์กรในสถานประกอบการ ต่างประเทศและไทย.....	45
- ผลลัพธ์การดำเนินงานมาตรการองค์กร ในสถานประกอบการต่างประเทศและไทย.....	53
- แนวทางสู่ความสำเร็จ.....	55

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 1	กระบวนการภายใต้แนวคิด Haddon Matrix.....	11
ตารางที่ 2	การดำเนินงานมาตรการองค์กรในสถานประกอบการ ต่างประเทศและไทย.....	45
ตารางที่ 3	ผลลัพธ์การดำเนินงานมาตรการองค์กร ในสถานประกอบการต่างประเทศและไทย.....	53

สารบัญภาพ

หน้า

ภาพที่ 1	โครงการ “หนูน้อยหัวแข็ง ปีที่ 2”	22
ภาพที่ 2	ศูนย์ฝึกขับขี่ปลอดภัย.....	24
ภาพที่ 3	โครงการ “ปลอดภัยทุกการขับ ประหยัดทุกเส้นทาง”	26
ภาพที่ 4	โครงการ “รถตู้โดยสารสาธารณะขับขี่ปลอดภัย”	28
ภาพที่ 5	อบรมการขับขี่ปลอดภัย.....	31
ภาพที่ 6	PRECEDE-PROCEED Model.....	35
ภาพที่ 7	PRECEDE-PROCEED Model กับการประยุกต์ใช้ในมาตรการองค์กร.....	36
ภาพที่ 8	กฎบัตรออตตาวากับการประยุกต์ใช้ใน มาตรการองค์กร.....	39
ภาพที่ 9	แบบจำลอง SHEL.....	41

บทที่ 1

บทนำ

องค์การอนามัยโลก (WHO) ประเมินการว่าในแต่ละวันจะมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากกว่า 3,000 คน คาดการณ์ว่าระหว่าง พ.ศ. 2543-2563 ประเทศที่มีรายได้สูงจะมีการเสียชีวิตจากการจราจรลดลงประมาณร้อยละ 30 แต่จะมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มขึ้นอย่างมากในประเทศที่มีรายได้ต่ำและปานกลาง ถ้าปราศจากการดำเนินการแก้ไข ปัญหาที่เหมาะสม และรายงานความปลอดภัยทางถนน (Global Status Report on Road Safety, 2015) พบว่าข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนของโลก พ.ศ. 2556 จากการสำรวจ 180 ประเทศทั่วโลก มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกสูงถึง 1.25 ล้านคน และบาดเจ็บจำนวน 20-50 ล้านคนในแต่ละปี ¹

โดยข้อมูลของเว็บไซต์เวิลด์แอตลาส เกี่ยวกับประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตบนท้องถนนมากที่สุดในโลกปี 2560 ปรากฏว่าประเทศไทยได้ขยับขึ้นมาเป็นอันดับ 1 ของโลก มีอัตราผู้เสียชีวิต 36.2 รายต่อแสนประชากร จากเดิมที่เรียงอันดับ 2 เนื่องจากว่าประเทศลิเบียเจ้าของตำแหน่งเดิมมีการสู้รบภายในประเทศ ทำให้มีผู้เสียชีวิตบนท้องถนนมากไม่ได้เกี่ยวข้องกับรถขับ ²

¹ องค์การอนามัยโลก, รายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2558

² BLT Bangkok, ไทยครองแชมป์เสียชีวิตบนถนนมากที่สุดในโลก

,<http://www.bltbangkok.com/CoverStory/>.

ดังนั้นทุกภาคส่วนกำลังพยายามหาทางในการแก้ไข รวมถึงออกมาตรการต่างๆ เพื่อลดความสูญเสียที่เกิดขึ้นบนท้องถนน ซึ่งเกิดขึ้นทุกวัน และทุกคนมีความเสี่ยงที่จะได้รับอันตราย จึงเป็นสิ่งที่ทุกคนต้องร่วมมือกันอย่างจริงจัง ไม่ใช่เพื่อให้ประเทศไทยหล่นจากแชมป์โลกที่ไม่น่ายินดีนี้เท่านั้น แต่เพื่อชีวิตของเราและผู้คนรอบข้างด้วย นอกจากนี้มีการจัดสรรงบประมาณ เพื่อจัดหาอุปกรณ์สนับสนุนการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงยกระดับ และติดตามการดำเนินงานของทุกหน่วยงานให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เพื่อสร้างความเข้มแข็งของหน่วยงานหรือสถาบันที่ทำหน้าที่ประสานดำเนินงานต่างๆ ให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน เพื่อรับมือกับวิกฤตความปลอดภัยทางถนนของทั่วโลก จึงได้มีการเสนอกรอบปฏิบัติการสำหรับการดำเนินงานที่สำคัญ 5 ประการ คือ “ห้าเสาหลัก” (Five Pillars)³ ประกอบด้วย

เสาหลักที่ 1 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน การหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุซ้ำๆ มีการจัดทำแผนงานและมาตรการป้องกัน ปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน จำเป็นต้องมีกลยุทธ์ที่ครบวงจร ซึ่งควบคุมดูแลโดยคณะผู้บริหารระดับสูง ภายในบริษัทเอกชนบรรดาผู้บริหารของบริษัทต้องทำเป็นตัวอย่าง เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าพนักงานของบริษัททุกคนรับผิดชอบร่วมกันในการลดการเสียชีวิต และการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับการทำงาน โดยกำหนดหน่วยงานหรือคณะทำงาน เพื่อพัฒนาและผลักดันยุทธศาสตร์ ซึ่งประเด็นยุทธศาสตร์ภายใต้กรอบทศวรรษแห่งความปลอดภัย มีรายละเอียดดังนี้

³ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2559, “ทิศทางและนโยบายสู่การจัดการความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน”

- ส่งเสริมการสร้างความร่วมมือจากภาคีทุกภาคส่วน
- บริหารจัดการข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ, การบันทึกข้อมูล, รวบรวมข้อมูลและสถิติที่ถูกต้องครบถ้วนตรงตามความต้องการ

เสาหลักที่ 2 สภาพถนนและระบบการขนส่งทางบกที่มีความปลอดภัยมากขึ้น จะต้องมีการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนตั้งแต่การออกแบบ การก่อสร้างและการบำรุงรักษาดูแล พร้อมติดตั้งอุปกรณ์เพื่อลดความเสี่ยง เช่น ราวเหล็กลูกฟูก สร้างถนนวงเวียน สร้างระบบโครงข่ายถนนที่ปลอดภัยสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท โดยประเด็นยุทธศาสตร์ภายใต้กรอบทศวรรษแห่งความปลอดภัย มีรายละเอียดดังนี้

- วางระบบติดตามประเมินผลของโครงสร้างพื้นฐานถนน
- ตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนและปรับปรุงจุดเสี่ยง จุดอันตรายให้ปลอดภัย
- ก่อสร้างราวกันอันตราย
- ติดตั้งสัญญาณไฟจราจร เพิ่มป้ายจำกัดความเร็ว การเข้มงวดดูแลการใช้พื้นที่บริเวณข้างทาง
- ปรับปรุง บำรุงรักษา และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกให้พร้อมใช้งานได้อย่างปลอดภัย
- พัฒนาช่องทางจักรยานให้มีมาตรฐาน ความปลอดภัยและสวยงามสามารถใช้งานได้จริง และเข้มงวดไม่ให้ยานพาหนะอื่นเข้าไปใช้
- เร่งรัดดำเนินโครงการแก้ไขปัญหาคัดตัดทางรถไฟกับถนนตามมติคณะรัฐมนตรี

เสาหลักที่ 3 ยานพาหนะที่มีความปลอดภัยมากขึ้น ต้องเพิ่มความปลอดภัยของมาตรฐานป้องกันการชน เช่น ควรออกกฎหมายให้รถ

มอเตอร์ไซค์ทุกคัน ติดตั้งระบบเบรกป้องกันล้อล็อก (ABS) ส่วนรถยนต์ ติดตั้งระบบควบคุมเสถียรภาพแบบอิเล็กทรอนิกส์ (ESC) และเมื่อเกิดการชนจะต้องมีระบบความปลอดภัยเชิงปกป้องเมื่อเกิดเหตุ (Passive Safety) นอกจากนี้ควรติดตั้งที่นั่งติดรถยนต์สำหรับเด็ก (Car Seat) โดยประเด็น ยุทธศาสตร์ภายใต้กรอบทศวรรษแห่งความปลอดภัย มีรายละเอียดดังนี้

- ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยของรถตามมาตรฐานสากล
- กำหนดให้รถทุกคันติดตั้งเข็มขัดนิรภัยและระบบรั้งยึด
- การใช้เทคโนโลยีที่ปลอดภัยสำหรับรถยนต์ เพื่อหลีกเลี่ยงการชนอย่างมีประสิทธิภาพ
- กำหนดเกณฑ์ด้านความปลอดภัยสำหรับคนเดินเท้า
- บังคับใช้ที่นั่งเด็กในรถยนต์
- ยกย่องมาตรฐานรถโรงเรียน
- ปรับปรุงมาตรฐานหรือข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์
- พิจารณากำหนดลักษณะ และรูปแบบรถที่เหมาะสมกับการนำมาให้บริการสาธารณะ
- เปิดไฟหน้ารถจักรยานยนต์ตลอดเวลา

เสาหลักที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนมีความปลอดภัยมากขึ้น ด้านผู้ใช้รถใช้ถนนจะต้องส่งเสริมให้เกิดการเรียนรู้ มีระบบใบอนุญาตขับขี่ที่มีคุณภาพและ บังคับใช้กฎหมาย โดยเฉพาะความเสี่ยงหลักในเรื่องของความเร็วรถยนต์, เมาสุรา และอุปกรณ์นิรภัย โดยประเด็นยุทธศาสตร์ภายใต้กรอบทศวรรษแห่งความปลอดภัย มีรายละเอียดดังนี้

- กำหนดมาตรการบังคับใช้กฎหมายที่เป็นมาตรฐาน
- กำหนดมาตรการควบคุมการคาดเข็มขัดนิรภัยและระบบรั้งยึดสำหรับเด็ก

- กำหนดมาตรการควบคุมการสวมหมวกนิรภัย
- กำหนดแนวทางในการควบคุมและจำกัดความเร็วที่เหมาะสม
- ปรับปรุงและแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมและปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยง

เสาหลักที่ 5 ระบบการดูแลสุขภาพผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุได้รับการปรับปรุงให้ดีขึ้น โดยประเด็นยุทธศาสตร์ภายใต้กรอบทศวรรษแห่งความปลอดภัย มีรายละเอียดดังนี้

- ช่วยเหลือและแก้ไขเหตุการณ์ในขณะเกิดเหตุ และบริหารจัดการให้กลับสู่สภาพเดิมในเวลารวดเร็ว
- พัฒนาระบบดูแลก่อนถึงโรงพยาบาล
- วางระบบฟื้นฟูสภาพร่างกายและจิตใจผู้รับอุบัติเหตุ
- ส่งเสริมระบบประกันภัยที่มีคุณภาพดูแลผู้ได้รับอุบัติเหตุอย่างเป็นธรรม

จากสถานการณ์ดังกล่าวทางคณะทำงานศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) ร่วมกับภาคีเครือข่าย ภายใต้การสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) จึงสนใจรูปแบบการดำเนินงาน “**มาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน**” เพื่อเสนอเป็นแนวทางในการลดและป้องกันอันตรายของกลุ่มแรงงานและผู้ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งรายละเอียดเนื้อหาด้านมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน จะขอกล่าวต่อไปในบทที่ 2

บทที่ 2

มาตรการองค์กร

มาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางท้องถนน เป็นคำที่เกิดขึ้นในแวดวงการทำงานด้านความปลอดภัย พบว่ามาตรการองค์กรเป็นวิธีการที่ตั้งเป็นกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ในการดูแลบุคคลกรในองค์กรของตนเอง ที่ใช้ยานพาหนะทุกประเภทในการเดินทาง

จากปัญหาด้านอุบัติเหตุบนท้องถนนที่กล่าวมาดังบทนำ หนึ่งในนั้นก็มีการเกิดอุบัติเหตุด้านถนนในสถานประกอบการจากการดำเนินกิจกรรมต่างๆ เช่น การให้บริการรถขนส่งสินค้า เมื่อมีกิจกรรมในการขนส่งสินค้ามากขึ้นความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุทางถนน อันนำมาซึ่งความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินก็มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ดังตัวอย่างการเกิดอุบัติเหตุที่มีรถบรรทุกเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ เช่น การชนท้าย การชนกับรถโดยสารส่วนบุคคล และรถจักรยานยนต์ รวมถึงการเดินทางไป-กลับระหว่างที่พักกับที่ทำงานของพนักงานก็เป็นเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดความสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน จากปัญหาดังกล่าวยังขาดการวิเคราะห์ถึงสาเหตุที่แท้จริงและความสัมพันธ์ของสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งทำให้เกิดการแก้ปัญหาที่ปลายเหตุ และไม่ก่อให้เกิดระบบที่จะป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

ทุกภาคส่วนจึงได้สร้างความร่วมมือให้เกิดการดำเนินงานสนับสนุน และผลักดันให้เกิดมาตรการองค์กรในสถานประกอบการ จึงจะขอยกหน่วยงานที่ดำเนินงานด้านการขับเคลื่อนมาตรการองค์กร ได้แก่ **การขับเคลื่อนงานภาครัฐเพื่อสังคม E6** เมื่อวันที่ 30 มกราคม 2561 ณ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) พลเอกอนันตพร

กาญจนรัตน์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ (รมว.พม.) ในฐานะหัวหน้าทีมภาครัฐเป็นประธานการประชุมคณะทำงานประชารัฐเพื่อสังคม (E6) ครั้งที่ 1/2561 พร้อมด้วย นายอิสระว่องกุลกิจ ประธานอาวุโสหอการค้าไทย ในฐานะหัวหน้าทีมภาคเอกชน และ ดร. สุปรีดา อุดุลยานนท์ ผู้จัดการกองทุน สสส. ในฐานะหัวหน้าทีมภาคประชาสังคม รวมทั้งผู้แทนหน่วยงานและองค์กรที่เกี่ยวข้อง เข้าร่วมประชุมเพื่อติดตามความคืบหน้าการดำเนินงานในประเด็นเร่งด่วน (5 Quick Win) ในส่วนของประชารัฐเพื่อสังคม **ด้านความปลอดภัยทางถนน (E6.5)** ได้กำหนดเป้าหมายและแนวทางสำคัญในการดำเนินงานในปี 2561 โดยกำหนดให้ 55 องค์กรที่ร่วม MOU กำหนดมาตรการความปลอดภัยขององค์กร โดยตั้งเป้าการดำเนินงาน ใน 3 จังหวัดที่มีนิคมอุตสาหกรรม ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ระยอง และชลบุรี คือ การลดจำนวนผู้เสียชีวิตในช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2561 ให้ได้ร้อยละ 10 ลดจำนวนผู้เสียชีวิตตลอดปีให้ได้ร้อยละ 5 และลดจำนวนผู้เสียชีวิตในหน่วยงานที่ร่วม MOU ให้เป็น 0 นอกจากนี้ ปี 2561 จะมีการสนับสนุนให้ภาคประชาสังคมเข้าไปมีส่วนร่วมใน 3 กลุ่มภารกิจงานให้มากยิ่งขึ้น

ดังนั้นการศึกษากิจการ จัดทำระบบมาตรฐานความปลอดภัยทางถนน ควรให้ความสำคัญกับการวิเคราะห์รากของปัญหา เพื่อนำไปสู่การจัดทำมาตรการและระบบในการป้องกันและแก้ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุที่เหมาะสมกับบริบทขององค์กร ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

กรณีศึกษา : การประสบความสำเร็จจากการใช้มาตรการเพื่อความปลอดภัยทางถนนของสถานประกอบการในต่างประเทศและไทย มีรายละเอียดดังนี้

2.1 มาตรการองค์กร เพื่อความปลอดภัยทางถนนในสถานประกอบการต่างประเทศ

2.1.1 บริษัท British Telecommunication (BT) ⁴

งานศึกษาได้ทำการประเมินผลลัพธ์ที่ได้โปรแกรมการจัดการด้านความปลอดภัยในการทำงานที่เกี่ยวข้องกับท้องถนนของบริษัท British Telecommunication ที่มีปฏิบัติการทั่วอังกฤษ และองค์กรได้มีการบริหารจัดการความเสี่ยงด้านท้องถนนมากกว่า 10 ปี โดยจุดเริ่มต้นของโครงการเริ่มในปี 2002 โดยการประยุกต์เอาหลัก Occupational Health Safety (OHS) Haddon Matrix และ the UK Health and safety executive guidance (HSE) มาใช้ในโครงการ

⁴ Wallington D, Murray, W., Darby, P., Raeside, R., & Ison, S., Work-related road safety: Case study of British Telecommunications (BT). Transport Policy. 2014;32(Supplement C):194-202.

ตารางที่ 1 กระบวนการภายใต้แนวคิด Haddon Matrix

ช่วง เวลา	การจัดการทางด้าน วัฒนธรรมองค์กร	การจัดการทางด้าน การเดินทาง	บุคลากร	พาหนะ	สังคม
ก่อนการ ขับขี่	■ การวิเคราะห์ความเสี่ยง ■ การมีส่วนร่วมของผู้เชี่ยวชาญ ■ การประเมินนโยบายและกระบวนการจัดการ ■ การจัดตั้งกรรมการที่กำกับดูแล	■ การประเมินความเสี่ยงของการเดินทาง ■ การกระจายและจัดตารางงาน ■ การลดความจำเป็นในการเดินทาง ■ การวางแผนเส้นทาง	■ การแนะนำกระบวนการต่างๆ ■ การจัดทำนโยบายและคู่มือ ■ การจัดทำโปรแกรมออนไลน์ที่ครอบคลุมประเด็นเรื่องการรับทราบข้อมูลของผู้ขับ,	■ การเลือก ■ ลักษณะเฉพาะ ■ มาตรฐานของความปลอดภัย ■ การตรวจสอบ ■ การบำรุงรักษา ■ การจัดการและการติดตามการใช้งาน ■ ข้อมูลการใช้	■ การมีส่วนร่วมกับการวิจัย ■ การตลาด ■ โครงการที่มีต่อสมาชิกครอบครัวของบุคลากร ■ การมีส่วนร่วมกับชุมชน ■ การจัดสัมมนา ■ การให้รางวัล ■ การประชาสัมพันธ์กับสื่อ

ช่วง เวลา	การจัดการทางด้าน วัฒนธรรมองค์กร	การจัดการทางด้าน การเดินทาง	บุคลากร	พาหนะ	สังคม
	■ อบรมและเก็บข้อมูลการสื่อสาร ■ การตั้งเป้าหมาย ■ การเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการตัดสินใจ	■ การจัดการปัญหาเรื่องความเหลื่อมล้ำขณะขับเคลื่อน ■ การวางแผนการใช้พาหนะอย่างมีประสิทธิภาพลดการใช้พลังงาน ■ การอบรมการขับเคลื่อน ■ การใช้เทคโนโลยีเพื่อการสื่อสารขณะขับเคลื่อน	การเข้ารับการอบรมด้านความเสี่ยง และการประเมินผล ■ การเข้ารับการอบรมเชิงปฏิบัติ ■ การประเมินสถานะการมองเห็น		■ การจัดทำ benchmark ■ Corporate Social Responsibility (CRS)

ช่วง เวลา	การจัดการทางด้าน วัฒนธรรมองค์กร	การจัดการทางด้าน การเดินทาง	บุคลากร	พาหนะ	สังคม
ขณะขับขี่	■ กระบวนการรายงานและให้การสนับสนุนผู้ขับขี่	■ การจัดการ ณ จุดเกิดเหตุ	■ กระบวนการรายงานเหตุการณ์และการจัดการ	■ การประเมินความเสียหาย	■ การเยียวยาช่วยเหลือผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง
หลังการเกิดอุบัติเหตุ	■ การตรวจสอบเหตุการณ์ ■ การประเมินผลสืบเนื่อง ■ โปรแกรมการปรับปรุงเพื่อแก้ปัญหา	■ การรายงานสรุปเหตุการณ์ ■ การสืบสวนและปรับปรุง	■ การนำเสนอเหตุการณ์ของผู้ขับขี่ ■ การให้คำแนะนำปรึกษากับผู้ขับขี่ ■ การติดตามและประเมินผลซ้ำ	■ การตรวจสอบยานพาหนะ ■ การซ่อมบำรุง	■ การจัดการภาพลักษณ์

จากแนวทางดังกล่าว ได้นำมาสู่แผนเชิงปฏิบัติการของ BT โดยการ

- สร้างแบบฟอร์มออนไลน์สำหรับพนักงานขับซี (ครอบคลุมเรื่อง การรับทราบข้อมูลของผู้ขับซี แบบสอบถามประเมินแนวคิดและพฤติกรรมต่อความเสี่ยงของผู้ขับซี)
- ผู้จัดการ 1 คนดูแลพนักงานที่เกี่ยวข้องกับการขับซี 20 คน
- การจัดเก็บและวิเคราะห์ข้อมูล ทำผ่านระบบฐานข้อมูลของบริษัทที่เรียกว่า Road safety management information system (MIS)
- มีการจัดสร้างโปรแกรมการฝึกอบรม การให้คำแนะนำในการแก้ไขพฤติกรรมกรรมการขับซี การสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัย และการตรวจสอบสุขภาพสายตา
- การสร้างโปรแกรม European New Car Assessment Program (NCAP) เพื่อใช้ในการจัดซื้อรถ และโครงการ Birthday Process เพื่อใช้ในการตรวจซ่อมบำรุง
- การนำเทคโนโลยีเพื่อการสื่อสารและติดตามผลระยะไกลมาใช้

2.1.2 บริษัท Roache Australia ⁵

งานศึกษาเรื่อง Work-related road safety: A case study of Roche Australia เป็นการศึกษาถึงการบริหารจัดการ การตรวจสอบและการพัฒนาประสิทธิภาพในด้านความปลอดภัยบนท้องถนนภายใต้โปรแกรม Company Motor Vehicle Safety Program ของบริษัท Roche Australia (เป็นบริษัทในอุตสาหกรรมด้านยา) เป็นเวลา 5 ปี โดยงานศึกษาได้ใช้วิธี

⁵ Murray W, White J, Ison S. Work-related road safety: A case study of Roche Australia. Safety Science. 2012;50(1):129-37.

การศึกษาแบบกรณีศึกษา (case study-based research methodology) ที่มีพื้นฐานจากข้อมูลของบริษัท ข้อมูลจากผู้จัดการระดับปฏิบัติงาน (Fleet manager) และการบริหารจัดการประจำวัน โดยการวิเคราะห์ผลได้ครอบคลุม 4 ประเด็นสำคัญ ได้แก่ การประเมินความเสี่ยงของผู้ขับขี่ ยานพาหนะ การพัฒนานโยบายและการสื่อสาร การประเมินกระบวนการ และผลลัพธ์ และความต่อเนื่องในการทบทวนโครงการ

ในด้านการประเมินความเสี่ยงของผู้ขับขี่ยานพาหนะ ภายใต้ระบบที่ทำให้ผู้ขับขี่ตรวจสอบตนเองผ่านระบบออนไลน์บริษัทสามารถระบุได้ถึงประเด็นที่มีความเสี่ยงสูงมากและน้อยและประเด็นที่ยังบกพร่อง อันนำไปสู่การสามารถวางเป้าหมายที่ชัดเจนทั้งในระยะสั้นและระยะยาว เมื่อโปรแกรมดำเนินสืบเนื่องก็ได้ส่งผลให้พนักงานเข้าใจสิ่งที่จำเป็นต้องกระทำและความสำคัญของมัน

ด้านการพัฒนานโยบายและการสื่อสาร สืบเนื่องจากการประเมินผู้ขับขี่ยานพาหนะอย่างต่อเนื่อง บริษัทได้นำผลมาปรับปรุงอย่างต่อเนื่องและนำไปสู่การพัฒนานโยบายที่เป็นรูปธรรม เช่น การออกคู่มือ รูปแบบการสื่อสารภายใต้ช่องทางต่างๆ และกระบวนการในการส่งมอบยานพาหนะ เป็นต้น

ด้านการประเมินกระบวนการและผลลัพธ์ บริษัทได้กำหนดดัชนีชี้วัดออกเป็น 2 กลุ่มคือ ดัชนีเชิงรุก และเชิงรับ โดยในเชิงรุกจะเน้นไปที่ประเมินความเสี่ยงในด้านต่างๆของพนักงาน ซึ่งข้อมูลที่บริษัทจัดเก็บนั้นทำให้บริษัทสามารถระบุความเสี่ยงได้ถึงระดับรายบุคคล ในดัชนีเชิงรับนั้นบริษัทประเมินจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุประเภทต่างๆ เช่น การชนวัตถุที่อยู่นิ่ง และการที่ไม่สามารถควบคุมรถได้จนเกิดการหมุนของรถ เป็นต้น ซึ่งพบว่าจำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุ และการเคลมประกันได้มีแนวโน้มที่ลดลง

อย่างต่อเนื่องภายหลังการเริ่มต้นโครงการ โดยพบว่าในช่วง 5 ปีของโครงการนั้นโดยรวมแล้ว จำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุลดลง 42% และจำนวนการเคลมประกันลดลง 56% ด้านความต่อเนื่องในการทบทวนโครงการ บริษัทมุ่งเน้นไปที่พัฒนาแบบเชิงรุก คือ การปรับปรุงกระบวนการตรวจสอบ ประเมินและเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของพนักงาน และพยายามสร้างมาตรฐานที่สามารถนำเสนอในสากลในฐานะกรณีตัวอย่างของรูปแบบการปฏิบัติการที่ดีซึ่งจะเป็นการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับองค์กร

โดยสรุปแล้วงานศึกษานี้มีความคล้ายคลึงกับกรณีความสำเร็จของบริษัท BT ตรงที่ความสำเร็จของโครงการด้านความปลอดภัยในการทำงานบนท้องถนนนั้น จะเกิดขึ้นได้ก็จากการมีความมุ่งมั่นและได้รับความร่วมมือจากภาคส่วนต่างๆในองค์กร โครงการที่เห็นผลชัดเจนนั้นมักไม่ใช่โครงการระยะสั้น แต่เป็นโครงการที่มีลักษณะสืบเนื่อง กล่าวคือ มีการปรับปรุงตัวโครงการอย่างต่อเนื่องเพื่อให้เหมาะสมกับลักษณะขององค์กรและประสิทธิภาพเพิ่มขึ้นตามลำดับ นอกจากนี้แล้วโครงการยังมีลักษณะของความเป็นชุดโครงการที่ประกอบไปด้วยโครงการย่อยต่างๆที่มีความสัมพันธ์กันมากกว่าโครงการเดี่ยว ซึ่งตรงจุดนี้เองทำให้เป็นเรื่องยากที่ประเมินประสิทธิภาพของโครงการย่อยเพียงโครงการใดโครงการหนึ่ง

ประเทศสหรัฐอเมริกา กรมแรงงานของประเทศสหรัฐอเมริกาก็ได้แสดงให้เห็นถึงกรณีศึกษาที่ประสบความสำเร็จ จากแผนงานความปลอดภัยของผู้ขับขี่⁶ โดยมีรายละเอียดดังนี้

2.1.3 บริษัท Nationwide Insurance - Columbus, Ohio Nationwide

เป็นหนึ่งในบริษัทประกันภัยที่ใหญ่ที่สุดในสหรัฐอเมริกา มีระบบการดำเนินงานที่ใหญ่ ในกลุ่มยวดยานพาหนะส่วนตัวในปี พ.ศ.2541 Nation wide พัฒนาและปรับปรุงโครงการความปลอดภัยของผู้ขับขี่ยวดยานพาหนะ โดยใช้ 10 ขั้นตอน เป็นคู่มือการปฏิบัติงานผลลัพธ์ที่ได้ คือ

- ขณะที่จำนวนระยะทางของผู้ขับขี่ขององค์กร Nationwide มีจำนวนเพิ่มขึ้น 19 % องค์กรสามารถป้องกันการชนกันได้เพิ่มขึ้น 53 %
- องค์กรสามารถลดค่าใช้จ่ายลงได้ 40 %

2.1.4 บริษัท Charter Communications – Michigan

Charter Communications เป็นบริษัทรับบริการด้านที่อยู่อาศัยในมิชิแกน มีพาหนะมากกว่า 650 คัน พนักงานขับรถ 1.5 ล้านไมล์ต่อเดือน ในปี พ.ศ.2544 บริษัทได้เริ่มโครงการ เพื่อเพิ่มจำนวนผู้คาดเข็มขัดนิรภัยจากพนักงานขับรถของบริษัท Charter ทำงานร่วมกับ Michigan NETS ก่อตั้งโครงการการคาดเข็มขัดนิรภัยนี้ขึ้นและได้รับรางวัลอีกด้วยผู้เข้าร่วมจาก NETS ในแคมเปญสัปดาห์แห่งการขับซึ่รถปลอดภัย และ NHTSA รางวัลสำหรับผู้คาดเข็มขัดนิรภัย ผลลัพธ์ที่ได้ คือ

⁶ United State Department of Labor. Guidelines for Employers to Reduce Motor Vehicle Crashes. Available from: https://www.osha.gov/Publications/motor_vehicle_guide.html.

- ในปี พ.ศ.2544 ในส่วนการคาดเข็มขัดนิรภัยของ Charter Michigan มีอัตราการใช้ 74 เปอร์เซ็นต์ ในระยะเวลาสองปีเพิ่มเป็น 94 เปอร์เซ็นต์ และยังคงมีอัตราเพิ่มขึ้นเรื่อยมา
- ลดอัตราการชนกันของยวดยานพาหนะ 30 เปอร์เซ็นต์อีกด้วย

2.1.5 บริษัท General Motors Corporation - Detroit, Michigan

GM เป็นผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ที่สุดของโลก ประสบความสำเร็จจากโครงการ “สร้างเสริมให้เป็นนิสัยได้ริเริ่มจัดหาสถานที่สำหรับการศึกษา และนโยบายความเข้มงวดในการใช้เข็มขัดนิรภัยโครงการช่วยส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาและรางวัลสำหรับผู้คาดเข็มขัดนิรภัย โดย GM สำนวณจาก 90 ไซต์งานในแต่ละแห่ง ผลลัพธ์ที่ได้ คือ

- GM เพิ่มจำนวนพนักงานที่คาดเข็มขัดนิรภัยจาก 61 เปอร์เซ็นต์ ในปีพ.ศ. 2541 เป็น 85 เปอร์เซ็นต์ในเดือนธันวาคม พ.ศ.2546 ซึ่งโครงการดังกล่าวยังคงได้รับการสนับสนุนเรื่อยมา
- โครงการการขับซึ่ปลอดภัยได้รับการรับรองด้วยการรักษาชีวิตผู้คน 5 ชีวิตต่อปี

2.2 มาตรการองค์กร เพื่อความปลอดภัยทางถนนในสถานประกอบการไทย

การดำเนินงานมาตรการองค์กรมีความสำคัญต่อการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย เพื่อให้เกิดเป็นรูปธรรมและเกิดความยั่งยืนในการดำเนินการด้านมาตรการองค์กรที่เกี่ยวข้องอย่างจริงจัง และต่อเนื่อง ทุกภาคส่วนทั้งหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน จึงต้องร่วมกันกำหนดมาตรการองค์กรขึ้น เพื่อลดการบาดเจ็บ

และสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของสถานประกอบการ จะกล่าวถึงมาตรการองค์กรที่สถานประกอบการต่างๆในประเทศไทยดำเนินงาน ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

2.2.1 บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

ในฐานะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน และองค์กรภาคีเครือข่าย ทั้งภาครัฐ และภาคเอกชน ได้ร่วมประกาศเจตนารมณ์ ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 เพื่อเป็นการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนในสังคมไทยอย่างยั่งยืน โดยในปีแรกจะรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100 % กับผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ ดังเช่น โครงการ “คนขับ คนซ้อนปลอดภัย สวมหมวกนิรภัย 100%” ซึ่งการใช้รถจักรยานยนต์ในประเทศไทยนับวันจะมีปริมาณมากขึ้น ด้วยการจราจรในเมืองใหญ่ ๆ มีปริมาณหนาแน่นรถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่มีผู้ใช้มากที่สุด เพราะสะดวก ประหยัดน้ำมัน และรวดเร็วในการเดินทาง แต่อันตรายของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ก็มีสูงเช่นกัน จากผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารที่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร คือ การขับเร็ว การวิ่งย้อนศร การดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์หรือแม้กระทั่งการไม่สวมใส่หมวกนิรภัยขณะขับขี่หรือซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ ซึ่งเหล่านี้ก็เป็นเหตุที่ทำให้เกิดความสูญเสียทั้งร่างกายและทรัพย์สิน

โครงการ “คนขับ คนซ้อนปลอดภัย สวมหมวกนิรภัย 100%”

เป็นโครงการเพื่อที่จะสร้างสรรค์ประโยชน์ให้กับสังคม โดยรณรงค์เพื่อความปลอดภัยในการโดยสารรถจักรยานยนต์ ผ่านกิจกรรมรณรงค์ ต่าง ๆ ของบริษัทกลางฯ และภาคีเครือข่ายภาครัฐ และเอกชน เพื่อส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100 % และลดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ รวมทั้งการประกาศกฎบัตรว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

กฎบัตรว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน⁷ เป็นส่วนหนึ่งขององค์กรที่มีความรับผิดชอบต่อสังคม ด้วยตระหนักว่าอุบัติเหตุจากถนนเป็นเรื่องของทุกคนมิใช่เรื่องของคนใดคนหนึ่ง เพื่อส่งเสริมและเสริมสร้างให้เกิดเป็นวัฒนธรรมในการขับขี้อย่างปลอดภัย จึงได้ปฏิญาณตนเพื่อถือปฏิบัติ เพื่อความปลอดภัยทางถนน⁷ ดังนี้

1. พนักงาน เจ้าหน้าที่ทุกระดับชั้นในบริษัทกลางฯ จะรักษาและปฏิบัติตามอุดมการณ์ขององค์กรอย่างเคร่งครัด คือ “ตั้งมั่นในคุณธรรมและความถูกต้อง มุ่งมั่นในบริการที่เป็นเลิศ ยึดมั่นในความรับผิดชอบต่อสังคม เชื่อมมั่นในคุณค่าของคน”

2. พนักงาน เจ้าหน้าที่ทุกระดับชั้นในบริษัทกลางฯ จะยึดถือปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด ในทุกครั้งที่มีการใช้รถใช้ถนน ทั้งในระยะใกล้หรือไกล

3. พนักงาน เจ้าหน้าที่ทุกระดับชั้นในบริษัทกลางฯ จะยึดถือและปฏิบัติตามเพื่อความปลอดภัยทางถนนดังนี้

- สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่มีการขับขีหรือซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์
- ขับรถด้วยความเร็วไม่เกินกว่าที่กฎหมายกำหนดและไม่ประมาท
- ต้องคาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้งที่ใช้รถยนต์ รวมทั้งผู้โดยสารทุกคน
- ไม่ดื่มสุราหรือเสพสิ่งของมึนเมาใดๆเมื่อมีการขับขีรถ

⁷ บริษัทกลางฯเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน,

<http://www.thairsc.com/th/whitepaper/rule.htm>

- ไม่ใช่โทรศัพท์มือถือ หรืออุปกรณ์สื่อสารใดๆ ในขณะที่ขับขี่รถ

4. พนักงาน เจ้าหน้าที่ทุกระดับชั้นในบริษัทกลางฯ จะส่งเสริมร่วมมือ ร่วมกิจกรรมและขยายผลในการปฏิบัติตน เพื่อความปลอดภัยทางถนนต่อบุคคลในองค์กร บุคคลในครอบครัว และบุคคลอื่นใดในสังคมให้ยึดถือปฏิบัติร่วมกัน

5. พนักงานเจ้าหน้าที่ทุกระดับชั้นในบริษัทกลางฯ จะมีส่วนร่วมในการสำรวจถึงปัจจัยเสี่ยงภัยหรือสิ่งที่อาจเป็นจุดอันตรายเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อการแก้ไขและป้องกัน

6. พนักงาน เจ้าหน้าที่ทุกระดับชั้นในบริษัทกลางฯ ยินยอมให้การฝ่าฝืนหรือการกระทำผิดในเรื่องของความปลอดภัยทางถนนนั้นเป็นโทษทางวินัยของบริษัท และมีผลต่อการประเมินการปฏิบัติงานในแต่ละปี

ผลการดำเนินงาน

1. ผู้บริหารมีมุมมองและให้ความสำคัญต่องานความปลอดภัยทางถนน และคอยกำกับดูแลอย่างใกล้ชิดตลอดโครงการ และสร้างสรรค์ประโยชน์ให้กับสังคม
2. พนักงานทุกระดับเกิดความร่วมมือในทุกครั้งที่มีการใช้รถใช้ถนน ทั้งในระยะใกล้หรือไกล และปฏิบัติตามกฎบัตรว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน ทั้งการสวมหมวกนิรภัยทั้งคนขับ คนซ้อน และขับรถด้วยความเร็วไม่เกินกฎหมายกำหนด ไม่ดื่มสุราหรือเสพสิ่งของมึนเมาใดๆ เมื่อมีการขับขี่รถ ไม่ใช่โทรศัพท์มือถือ หรืออุปกรณ์สื่อสารใดๆ ในขณะที่ขับขี่รถ อย่างเคร่งครัด

2.2.2 บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)

ความก้าวหน้าการดำเนินงานตามเป้าหมายของปตท. ได้กำหนดนโยบายคุณภาพ ความมั่นคง ความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อม โดยถ่ายทอดไปสู่การปฏิบัติ ด้วยการกำหนดเป็นเป้าหมาย แผนกลยุทธ์ แผนงาน และตัวชี้วัดการดำเนินงานที่ชัดเจน เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพและประสิทธิภาพในการดำเนินงาน ประเด็นสิ่งแวดล้อมถือว่าเป็นประเด็นที่ปตท. ให้ความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง โดยยึดหลักปฏิบัติตามกรอบการบริหารจัดการความยั่งยืนกลุ่ม ปตท. ที่พยายามประยุกต์ ถือปฏิบัติโดยใช้หลักการตามแนวทางการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และสุขภาพ ใช้เป็นมาตรฐาน รวมทั้งนำมาประยุกต์ใช้กับโครงการลงทุนขนาดใหญ่ ตลอดจนการขยายธุรกิจที่ดำเนินการอยู่ มีการกำหนดให้ทำการตรวจสอบวิเคราะห์สถานะด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม เป็นส่วนหนึ่งในการปรับโครงสร้างองค์กร และการร่วมกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนที่ดำเนินงานผ่านโครงการต่างๆ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

โครงการ “ขับเคลื่อนปลอดภัย รักวินัยจราจรกับ ปตท.” จัดขึ้นเพื่อมุ่งเสริมความรู้ความเข้าใจแก่นักขับรุ่นใหม่ให้ขับอย่างถูกต้อง ปลอดภัย มีวินัย และเคารพกฎจราจร ซึ่งจะช่วยให้ผู้ขับรถฯ และขับได้อย่างถูกวิธี นอกจากนี้ ผู้เข้าร่วมโครงการฯ ยังจะได้รับใบอนุญาตขับรถจากกรมการขนส่งทางบกทันที เมื่อสอบผ่านการทดสอบในทุกขั้นตอน⁸

ผลการดำเนินงาน

1. เกิดความรู้และความเข้าใจในการใช้รถใช้ถนน และส่งเสริมให้ผู้ขับที่รถตระหนักถึงความสำคัญในการดูแลความปลอดภัยใน

⁸ โครงการขับเคลื่อนปลอดภัยรักวินัยจราจรกับ กลุ่ม ปตท. , <http://www.csrcom.com/project/view/110>

ชีวิตและทรัพย์สินของตนเอง และผู้ร่วมใช้ท้องถนนด้วยการขับ
รถอย่างถูกต้อง ปลอดภัย มีวินัย และเคารพกฎจราจร

2. ทราบเทคนิคการขับรถอย่างปลอดภัย และมารยาทในการขับ
รถบนท้องถนน ตลอดจนความรู้เกี่ยวกับการเลือกใช้ผลิตภัณฑ์
เชื้อเพลิง ผลิตภัณฑ์หล่อลื่น และการดูแลรักษาเครื่องยนต์ ซึ่ง
จะช่วยให้ผู้ขับรถสามารถประหยัดพลังงานได้เป็นอย่างดี

2.2.3 บริษัท เอ.พี.ฮอนด้า (ประเทศไทย) จำกัด

ตลอดระยะเวลากว่า 27 ปีที่ บริษัท เอ.พี. ฮอนด้า (ประเทศไทย)
จำกัด ได้ดำเนินกิจการในประเทศไทยและได้รับความเชื่อมั่น และความ
ไว้วางใจจากผู้บริโภคจักรยานยนต์ทั่วประเทศมาโดยตลอด ฮอนด้ามุ่งมั่นตั้งใจ
ที่จะเป็นองค์กรที่ดีของสังคม ด้วยการดำเนินกิจกรรมทุกด้านด้วยความ
ซื่อตรงและโปร่งใสไปพร้อมๆ กับการบรรลุถึงเป้าหมายในการสร้างสรรค์
ผลิตภัณฑ์ที่มีคุณค่า สร้างความไว้วางใจให้แก่ทุกคนและทุกหน่วยงานที่เรา
ได้ติดต่อ เพื่อมุ่งสู่การเป็นบริษัทที่สังคมต้องการให้ดำรงอยู่ โดยการร่วม
กิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนที่ดำเนินงานผ่านโครงการต่างๆ ซึ่งมี
รายละเอียดดังนี้

โครงการ “หนูน้อยห้าวแข็ง ปีที่ 2” โครงการนี้มีการรณรงค์สร้าง
ความตระหนักรู้และมุ่งปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ซึ่งทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องต้อง
ร่วมมือดำเนินการอย่างจริงจัง จึงทำให้เกิดการบูรณาการโครงการในรูปแบบ
ของการดำเนินงานแบบ “ประชารัฐ” ขึ้น โดยบริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)
ร่วมมือกับภาคีเครือข่าย ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และองค์กรอิสระ ได้แก่
บริษัท เอ.พี. ฮอนด้า จำกัด, องค์การช่วยเหลือเด็กประจำประเทศไทย,
สำนักการศึกษากรุงเทพมหานคร, สำนักงานการศึกษาขั้นพื้นฐาน (สพฐ.)
และกองบัญชาการตำรวจนครบาล จัดโครงการ “หนูน้อยห้าวแข็ง ปีที่ 2”

ขึ้น เพื่อสานต่อการรณรงค์สร้างจิตสำนึกให้กับกลุ่มเยาวชน ได้ตระหนักถึง
 ความสำคัญของการสวมหมวกกันน็อกและสร้างวินัยจราจรในการเดินทาง



ภาพที่ 1 โครงการ “หนูน้อยหัวแข็ง ปีที่ 2”

กิจกรรมหลักของงาน คือการให้ความรู้และเน้นย้ำความสำคัญของการขับขี่ปลอดภัยให้กับคุณครูและนักเรียน โดยเฉพาะการตระหนักรู้ในความสำคัญของการใส่หมวกกันน็อกในการโดยสารรถมอเตอร์ไซด์ของเด็กไทยเพื่อลดอุบัติเหตุ รวมทั้งเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนน และการให้ความรู้เรื่องกฎจราจรจากวิทยากรผู้เชี่ยวชาญ อีกทั้งยังคงความสนุกสนานกับการได้ฝึกปฏิบัติการขับขี่ปลอดภัยจากสนามจราจรจำลอง

ผลการดำเนินงาน

1. การตระหนักรู้ในความสำคัญของการใส่หมวกกันน็อก ในการขับขี่รถมอเตอร์ไซด์ของเด็กไทย รวมทั้งเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนน
2. เกิดความร่วมมือของภาคีเครือข่าย ได้แก่ บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน), องค์การช่วยเหลือเด็กประจำประเทศไทย, สำนักการศึกษากรุงเทพมหานคร, สำนักงานการศึกษาขั้นพื้นฐาน (สพฐ.), กองบัญชาการตำรวจนครบาล และบริษัท เอ.พี.ฮอนด้า จำกัด

โครงการ “ขับขี่ปลอดภัย” ทำการผลักดันแผนการรณรงค์การลดอุบัติเหตุบนท้องถนนสู่สังคม เพื่อมุ่งมั่นดำเนินกิจกรรมด้านการขับขี่ปลอดภัยในเมืองไทยมาอย่างต่อเนื่อง ภายใต้สัญลักษณ์ SAFETY THAILAND “เมืองไทยปลอดภัย” อย่างเป็นทางการ ตั้งแต่ปี 2532 เพื่อให้ลูกค้าสามารถขับขี่ได้อย่างปลอดภัย เอ.พี. ฮอนด้า ได้บุกเบิกการรณรงค์ขับขี่ปลอดภัยและเผยแพร่ความรู้ในด้านนี้ให้กับสังคมไทยแบบครบวงจร ทั้งมีการพัฒนาหลักสูตรการขับขี่ปลอดภัยที่เหมาะสมกับสภาพจราจรในประเทศไทย ควบคู่ไปกับการผลิตคู่มือขับขี่ปลอดภัย เพื่อถ่ายทอดความรู้ให้กับประชาชนในทุกจังหวัดทั่วประเทศ⁹ ทั้งนี้ ฮอนด้า ได้มีการสร้างศูนย์ฝึกขับขี่ปลอดภัยแห่งแรกในอาเซียน และขยายศูนย์ไปยังภาคต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่อเป็นสถานที่ฝึกอบรมการขับขี่อย่างปลอดภัยให้กับประชาชนผู้สนใจ โดยใช้รถจักรยานยนต์ที่ทันสมัย เพื่อให้แน่ใจว่าประสบการณ์การเรียนรู้ของผู้ขับขี่จะมีประโยชน์ และนำไปใช้ในชีวิตประจำวันได้จริง และสร้างความเข้าใจในสภาพการขับขี่บนท้องถนนทุกรูปแบบ เพื่อความปลอดภัยบนท้องถนน บริษัทร่วมมือกับร้านผู้จัดจำหน่าย สถานศึกษา และหน่วยงานของรัฐ ทำให้ เอ.พี. ฮอนด้า เป็นต้นแบบการรณรงค์ขับขี่ปลอดภัยให้กับหลาย ๆ ประเทศในอาเซียนรวมถึงการปลูกจิตสำนึกสาธารณะในการใช้รถใช้ถนน

⁹ เอ.พี.ฮอนด้า ร่วมรณรงค์ความปลอดภัยของเด็กบนท้องถนน เผยแพร่: 9 พ.ย. 2560 โดย: MGR Online, <https://mgronline.com/motoring/detail/9600000112829>



ภาพที่ 2 ศูนย์ฝึกขับขี่ปลอดภัย

ผลการดำเนินงาน

1. มีการพัฒนาหลักสูตรการขับขี่ปลอดภัยที่เหมาะสมกับสภาพจราจรในประเทศไทย ควบคู่ไปกับการผลิตครูฝึกขับขี่ปลอดภัย เพื่อถ่ายทอดความรู้ให้กับประชาชนในทุกจังหวัดทั่วประเทศ
2. เกิดศูนย์ฝึกขับขี่ปลอดภัยแห่งแรกในอาเซียน และขยายศูนย์ไปยังภาคต่างๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่อเป็นสถานที่ฝึกอบรมการขับขี่อย่างปลอดภัยให้กับประชาชนผู้สนใจ

2.2.4 บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด

บริษัทให้ความสำคัญด้านความปลอดภัยบนท้องถนน ซึ่งถือเป็นหนึ่งในนโยบายด้านความรับผิดชอบต่อสังคม ไม่เพียงแต่มุ่งมั่นพัฒนาเทคโนโลยียานยนต์ที่มีคุณภาพเท่านั้น ยังดำเนินกิจกรรมเพื่อสังคมในหลายๆ ด้าน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรื่องความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ภายใต้โครงการ โตโยต้า ถนนสีขาว ซึ่งดำเนินการมาตั้งแต่ปี พ.ศ.2531 จนปัจจุบัน โดยเริ่มต้นโครงการด้วยการสร้างการรับรู้ให้แก่สังคมไทยผ่านสื่อประชาสัมพันธ์ เพื่อณรงค์ให้ตระหนักถึงความปลอดภัยทางถนน การให้ความรู้เรื่องการขับขี่ปลอดภัยในช่วงเทศกาล การเคารพกฎจราจร และมีน้ำใจต่อกันบนท้องถนน รวมถึงให้ความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐต่างๆ อาทิ กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท สำนักงาน

คณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน กองบังคับการตำรวจทางหลวง สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย และหน่วยงานภาครัฐอื่นๆ และหาแนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในเชิงรุกร่วมกัน เพื่อให้เกิดถนนที่ปลอดภัยหรือถนนสีขาวอย่างเป็นรูปธรรม¹⁰ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

โครงการ “Toyota Campus Challenge” เพื่อปลูกฝังจิตสำนึกด้านการขับขี่ปลอดภัยให้กับเยาวชน ตลอดจนการทำกิจกรรมเพื่อปลูกฝังการมีวินัยและน้ำใจบนท้องถนน อาทิ เมืองจราจรจำลอง การสร้างถนนแห่งรอยยิ้ม และชุมชนขับขี่ปลอดภัยเนื่องจากการประสานความร่วมมือกันจากทุกภาคส่วน ถือเป็นพื้นฐานที่สำคัญในการส่งเสริมการป้องกัน อุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืน

ผลการดำเนินงาน

1. เกิดการปลูกฝังการมีวินัยและน้ำใจบนท้องถนน อาทิ เมืองจราจรจำลอง การสร้างถนนแห่งรอยยิ้ม และชุมชนขับขี่ปลอดภัย เนื่องจากการประสานความร่วมมือกันจากทุกภาคส่วนถือเป็นพื้นฐานที่สำคัญในการส่งเสริมการป้องกัน อุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืน

¹⁰ บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด , “องค์กรเกียรติยศด้านความปลอดภัยทางถนน (Prime Minister Road Safety Award)” ประจำปี 2560 ด้านองค์กรที่มีผลงานดีเด่นด้านความปลอดภัยทางถนน จากโครงการ “โตโยต้า ถนนสีขาว”, <https://www.toyota.co.th/news/YOq5yQOZ>

โครงการ “ปลอดภัยทุกการขับ ประหยัดทุกเส้นทาง” (Safe-Eco Driving)” เกิดความร่วมมือระหว่างบริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด ชมรมผู้แทนจำหน่าย และกรมการขนส่งทางบก มีวัตถุประสงค์เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนให้คำนึงถึงความปลอดภัยและลดความเสี่ยงในการขับรถ อีกทั้งยังส่งเสริมเทคนิคการขับรถที่ประหยัดพลังงาน และรักษาสีสิ่งแวดล้อม ผ่านความร่วมมือของขนส่งจังหวัดและผู้แทนจำหน่ายในทุกๆ จังหวัดทั่วประเทศ ก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชนคนไทยในระยะยาว ตลอดจนเป็นต้นแบบให้แก่หน่วยงานภาครัฐท้องถิ่น และผู้นำชุมชน ในครั้งนี้ บริษัทฯ ได้ต่อยอดโครงการอบรม “ปลอดภัยทุกการขับ ประหยัดทุกเส้นทาง” ให้กับพนักงานขับรถของบริษัท ยูเครนค์ ไอโครพ์ จำกัด โดยบริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะเป็นตัวแทนจากภาคเอกชนในการขยายเครือข่ายความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้นอย่างยั่งยืน สร้างสรรค์คนขับรถที่ดีบนท้องถนน เพื่อส่งความสุขและความปลอดภัยให้กับประชาชนชาวไทย และยังมีอีกหลายโครงการที่เป็นกิจกรรมสำคัญเพื่อสังคม เช่น โครงการรถตู้โดยสารสาธารณะขับซิปปลอดภัย



ภาพที่ 3 โครงการ “ปลอดภัยทุกการขับ ประหยัดทุกเส้นทาง”

ผลการดำเนินงาน

1. เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน ที่คำนึงถึงความปลอดภัยและลดความเสี่ยงในการขับรถ อีกทั้งยังส่งเสริมเทคนิคการขับรถที่ประหยัดพลังงาน และรักษาสิ่งแวดล้อมผ่านความร่วมมือของขนส่งจังหวัด และผู้แทนจำหน่ายในทุกๆ จังหวัดทั่วประเทศ ก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชนคนในระยะยาว ตลอดจนเป็นต้นแบบให้แก่หน่วยงานภาครัฐท้องถิ่น/ชุมชน
2. บริษัทฯ ได้ต่อยอดโครงการอบรม “ปลอดภัยทุกการขับ ประหยัดทุกเส้นทาง” ให้กับพนักงานขับรถของบริษัท ยูดีรีงค์ ไอดีรฟ์ จำกัด โดยบริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะเป็นตัวแทนจากภาคเอกชนในการขยายเครือข่ายความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้นอย่างยั่งยืน

โครงการ “รถตู้ขับขี่โดยสาธารณะปลอดภัย” เป็นอีกหนึ่งกิจกรรมภายใต้ความร่วมมือระหว่างโตโยต้าและกรมการขนส่งทางบก เพื่อตอบสนองต่อนโยบายของภาครัฐ เกี่ยวกับความปลอดภัยเพื่อนำไปสู่การลดอุบัติเหตุบนท้องถนนของรถตู้โดยสารสาธารณะ และได้นำหลักสูตรขับขี่ปลอดภัย “Toyota Safe Driving Education” มาใช้ในการจัดอบรมให้แก่ผู้ขับรถตู้โดยสารสาธารณะ ในการอบรมจะประกอบไปด้วยทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ มุ่งเน้นให้ผู้อบรมมีความเข้าใจที่ถูกต้อง ตลอดจนฝึกฝน

เพื่อให้เกิดทักษะในการขับขี่ และส่งเสริมให้เกิดจิตสำนึกในการคำนึงถึงความปลอดภัยบนท้องถนน



ภาพที่ 4 โครงการ “รถตู้โดยสารสาธารณะขับขี่ปลอดภัย”

หลักสูตรขับขี่ปลอดภัย “Toyota Safe Driving Education” ที่นำมาใช้สำหรับจัดฝึกอบรมให้แก่ผู้ขับรถตู้โดยสารสาธารณะในครั้งนี้นำมาพัฒนาจากหลักสูตรการอบรมของ “ศูนย์การศึกษาความปลอดภัยโมบิลิตะ” หรือ “Mobilitas” ภายใต้การดูแลของบริษัท โตโยต้า มอเตอร์ คอร์ปอเรชั่น ประเทศไทย ร่วมกับหลักสูตรความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎและวินัยจราจร จากกรมขนส่งทางบก โดยแบ่งการอบรมออกเป็นภาคทฤษฎีและ ภาคปฏิบัติ อันได้แก่

ภาคทฤษฎี

- 1) สถานการณ์อุบัติเหตุของไทย (รถตู้โดยสาร) และปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ
- 2) การสร้างจิตสำนึกของการขับขี่ปลอดภัย
- 3) การคาดการณ์อุบัติเหตุ
- 4) การเตรียมความพร้อมก่อนการขับขี่

ภาคปฏิบัติ

- 1) การควบคุมบังคับรถในขณะฉุกเฉิน
- 2) ระยะเบรกรถที่ปลอดภัยขณะขับรถ

3) จุดบอดและข้อจำกัดวิสัยทัศน์การขับขี่

โครงการนี้จะเป็นส่วนหนึ่งที่จะช่วยสร้างจิตสำนึก และวินัยในการขับขี่บนท้องถนนให้เกิดขึ้น เพื่อช่วยลดจำนวนอุบัติเหตุบนท้องถนน และที่สำคัญคือ ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการขับขี่อย่างปลอดภัยให้ได้มากที่สุด¹¹

ผลการดำเนินงาน

1. เกิดความร่วมมือระหว่างโตโยต้าและกรมการขนส่งทางบก เพื่อตอบสนองต่อนโยบายของภาครัฐ เกี่ยวกับความปลอดภัย เพื่อนำไปสู่การลดอุบัติเหตุบนท้องถนนของรถตู้โดยสารสาธารณะ
2. เกิดหลักสูตรขับขี่ปลอดภัย “Toyota Safe Driving Education” มาใช้ในการจัดอบรมให้แก่ ผู้ขับรถตู้โดยสารสาธารณะ

2.2.5 บริษัทรวมเกษตรอุตสาหกรรม จำกัด (มิตรภูหลวง)

บริษัทเริ่มดำเนินการจัดทำแผนงานโครงการ “ห่วงใครให้ใส่หมวก” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันและลดการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยมีเป้าหมายคือพนักงานและผู้รับเหมา ต้องสวมหมวกนิรภัยและคาดเข็มขัดนิรภัย 100% สำหรับประกาศนโยบายโรงงานโดยผู้อำนวยการโรงงาน เพื่อพนักงานทราบและปฏิบัติตามนั้น¹² ประกอบด้วย

1. การขับขี่รถจักรยานยนต์ ต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบจราจร ต้องสวมหมวกนิรภัยอย่างเต็มใบ มีกระบังหน้าใส การขับขี่รถยนต์ต้องคาดเข็มขัดนิรภัยตลอดเวลา และหยุดรถให้เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยตรวจสอบก่อนเข้าออกโรงงาน

¹¹ โครงการอบรมขับขี่ปลอดภัยแก่พนักงานขับรถ, <https://www.toyota.co.th/news/lo46pZdB>

¹² บนเส้นทาง มาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน

2. ผู้รับเหมาที่ขับรถขนส่งสินค้าที่จะมาติดต่อกัน จะต้องสวมใส่เสื้อสะท้อนแสงและมีการแลกบัตรเข้าออกโรงงาน
3. ตามด้วยการแจ้งพนักงาน และผู้รับเหมาเพื่อทราบถึงนโยบาย มาตรการข้อห้าม และปฏิบัติตามรวมถึงบทลงโทษ ตามด้วยการแจ้งทีม รปภ. เพื่อทราบถึงนโยบาย มาตรการข้อห้าม และปฏิบัติตามรวมถึงบทลงโทษในฐานะผู้ตรวจสอบ และควบคุมมาตรการ

กิจกรรมเพื่อสร้างความตระหนักและสนับสนุนให้เกิดการใช้หมวกนิรภัย ได้แก่

1. การจัดโครงการจำหน่ายหมวกนิรภัยราคาถูก คุณภาพมาตรฐาน มอก. ให้กับพนักงาน
2. การอบรมข้อห้ามและปฏิบัติตาม 2 ให้กับพนักงานด้านอ้อยและชาวไร่ โดยมีหน่วยงานต่างๆ เช่น สำนักงานขนส่ง สำนักงานประกันสังคม เป็นต้น มาบรรยายให้ความรู้ในด้านต่างๆ
3. กิจกรรมข้อห้ามและปฏิบัติตามร่วมกับยามาฮาเมืองเลย โดยผู้เข้าร่วมอบรมข้อห้ามและปฏิบัติตามอย่างถูกวิธี พร้อมเข้าร่วมการทดสอบการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยมีเจ้าหน้าที่คอยให้คำแนะนำการขับขี่อย่างถูกต้องและปลอดภัย
4. ป้ายณรงค์ข้อห้ามและปฏิบัติตามในช่วงเทศกาลต่างๆ จากชมรมเมาไม่ขับ ป้ายณรงค์การขับขี่ปลอดภัยในช่วงฤดูการผลิต : ติดตั้งป้ายเตือน (ถนนลื่น) เพื่อแก้ไขและป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนหน้าบริษัท
5. จัดทำสถานที่จอดรถจักรยานยนต์ ที่แขวนหมวกให้กับพนักงานและผู้รับเหมา



ภาพที่ 5 อบรมการขับขี่ปลอดภัย

สำหรับบทลงโทษ โดยมาตรการและเทคโนโลยี CCTV เข้ามาช่วยบังคับใช้ เริ่มตั้งแต่ปี พ.ศ. 2557 ถึงปัจจุบันมีรายละเอียดดังนี้

1. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ถ้าไม่สวมหมวกนิรภัยจะไม่อนุญาตให้เข้าจอดภายในโรงงาน
2. ถ้าผู้ซ้อนท้ายไม่สวมหมวกนิรภัยต้องเดินลงเข้าโรงงาน จะอนุญาตให้เฉพาะผู้ขับขี่ที่สวมหมวกนิรภัยเท่านั้น
3. ห้ามผู้คุมกฎ คือ เจ้าหน้าที่ที่รักษาความปลอดภัยไม่เข้มงวด มีโทษถึงขั้นพักงาน
4. หากผู้โดยสารรถยนต์ของบริษัท ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย พนักงานขับรถจะไม่เคลื่อนรถออกจากจุดจอด
5. ข้อปฏิบัติกับ Supplier จะระบุชัดเจน เรื่องคุณสมบัติคนขับ การตรวจปริมาณแอลกอฮอล์ 2 จุดควบคุม
6. ระบบการจัดการยานพาหนะให้ปลอดภัย
7. จัดทำที่วัดระดับความสูงของรถบรรทุกก่อนเข้าโรงงาน
8. บรรจุเรื่องความปลอดภัยไว้ในหลักสูตรการอบรมพนักงานใหม่ รวมถึงบทลงโทษสูงสุด คือ การพักงาน

ผลการดำเนินงาน

1. ผู้บริหารมีมุมมองและให้ความสำคัญต่องานความปลอดภัยทางถนนทั้งในและนอกงาน
2. เกิดการกำหนดเป็นนโยบายที่ชัดเจนแยกส่วนตรงกับกลุ่มเป้าหมาย
3. เกิดการมีส่วนร่วมไม่เฉพาะบุคคลกรขององค์กรแต่ยังรวมถึงภาคีเครือข่าย

จะเห็นได้ว่ากรณีศึกษามาตรการองค์กรในสถานประกอบการของต่างประเทศและไทยยังมีช่องว่างของดำเนินงานอยู่ เพื่อให้เกิดการพัฒนาแนวทางในการดำเนินงานของสถานประกอบการ จำเป็นต้องมีการศึกษาถึงตัวแปรที่จะช่วยแยกกิจกรรมและลดช่องว่างนั้นลง ซึ่งจะขอกล่าวต่อไปในบทที่ 3

บทที่ 3

ทฤษฎีทางสุขภาพกับ การป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

บทที่ 3 จะกล่าวถึงการศึกษาถึงทฤษฎีทางสุขภาพ เพื่อนำมาประยุกต์ใช้กับการป้องกันอุบัติเหตุทางท้องถนน ซึ่งนายแพทย์ธนะพงศ์ จินวงษ์ ผู้อำนวยการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน ได้นำเสนอทฤษฎีทางสุขภาพ ได้แก่ ทฤษฎี PRECEDE-PROCEED Model และกฎบัตรออตตาวา (Ottawa Charter) มาประยุกต์ใช้เพื่ออธิบาย case อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการใช้รถใช้ถนนให้กับผู้ทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนสามารถวิเคราะห์หาต้นเหตุของปัญหาได้อย่างแท้จริง ร่วมกับการนำมนุษย์ปัจจัย (Human factors) ของนาวาอากาศเอกสุวรรณ ภูเต็ง และคณะ ที่นำหลักคิดขีดจำกัดของมนุษย์ผ่านแบบจำลอง SHEL มาใช้อธิบายการสอบสวนอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งมีรายละเอียดของทฤษฎีต่างๆดังนี้

3.1 ทฤษฎี PRECEDE-PROCEED Model

การวิเคราะห์ปัจจัยของพฤติกรรมสุขภาพ

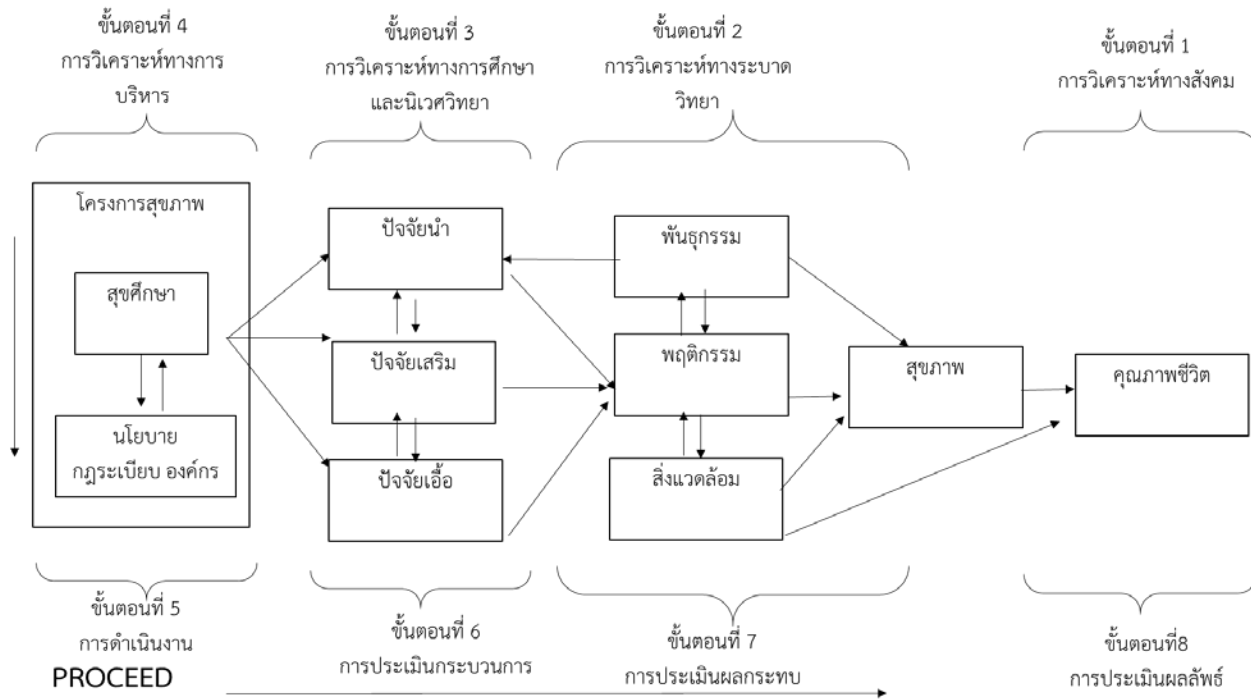
PRECEDE-PROCEED Model (2005) เป็นกระบวนการวิเคราะห์เพื่อวางแผนการดำเนินงานสร้างเสริมสุขภาพ ซึ่งมีกรอบการดำเนินงานวางแผนเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมทางสุขภาพ¹³ คือ

¹³ ผศ.ดร.ยุวดี รอดจากภัย, หนังสือแนวคิดและทฤษฎีการสร้างเสริมสุขภาพ (Health Promotion Theories and Concepts)

1. PRECEDE เป็นคำย่อมาจาก Predisposing, Reinforcing and Enabling Causes in Educational / evaluation Diagnosis and Evaluation
2. PROCEED เป็นคำย่อมาจาก Policy, Regulatory and Organizational Constructs in Educational and Environmental Development

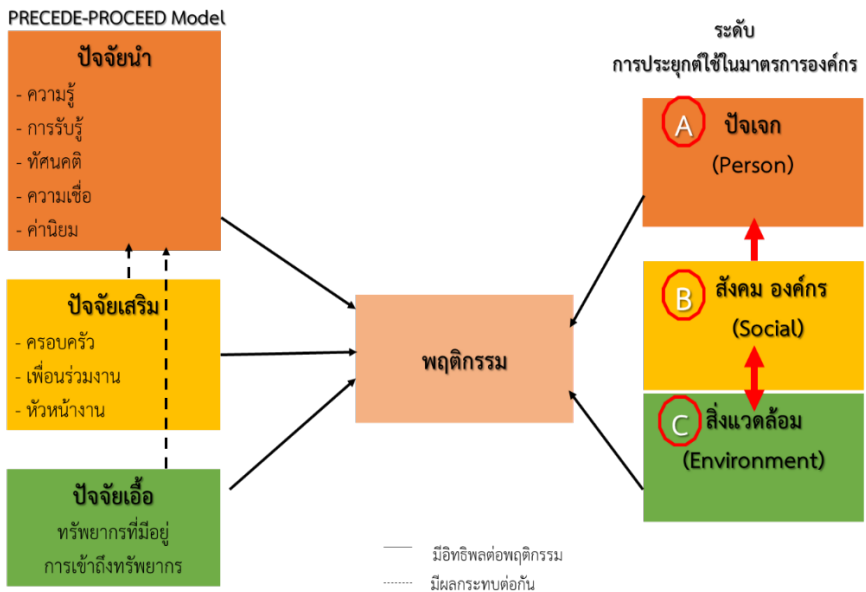
การวิเคราะห์ใน PRECEDE-PROCEED Model ประกอบด้วย
ขั้นตอน 8 ขั้นตอน ดังภาพที่ 6

PRECEDE



ภาพที่ 6 PRECEDE-PROCEED

PRECEDE-PROCEED Model ของ Green และ Kreuter นั้นอาจสรุปได้ว่าคุณภาพชีวิตของบุคคลมีปัจจัยด้านสุขภาพเป็นองค์ประกอบที่สำคัญยิ่งองค์ประกอบหนึ่งและองค์ประกอบนี้ถูกกระทบกระเทือนจากองค์ประกอบและปัจจัยอื่นๆของมนุษย์ที่ได้อาศัยอยู่ในสิ่งแวดล้อม นับจากวงจรชีวิตของมนุษย์เอง สิ่งแวดล้อมที่มนุษย์ต้องเกี่ยวข้องกับทุกระดับ รวมทั้งปฏิสัมพันธ์ที่เกิดขึ้น ปัจจัยภายใน ภายนอก และสิ่งแวดล้อม ต่างมีส่วนสร้างเสริมหรืออุปสรรคต่อการกระทำหรือปฏิบัติพฤติกรรมทางสุขภาพ สำหรับ PRECEDE-PROCEED Model นั้นเป็นรูปแบบจำลองที่กล่าวถึงปัจจัยนำ ปัจจัยเอื้อ และปัจจัยเสริม ที่ช่วยให้คนเกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม ดังภาพที่ 7



ภาพที่ 7 PRECEDE-PROCEED Model กับการประยุกต์ใช้ในมาตรการองค์กร

3.2 กฎบัตรออตตาวา (Ottawa Charter)

การสร้างเสริมสุขภาพได้ปรากฏตัวเต็มรูปแบบผ่านทางกฎบัตรออตตาวา เพื่อการสร้างเสริมสุขภาพ (Ottawa Charter for Health Promotion) กฎบัตรนี้ได้รับการลงมติ เพื่อนำไปใช้ในการประชุมระดับโลกครั้งแรกขององค์การอนามัยโลกที่ว่าด้วยงานการสร้างเสริมสุขภาพ (WHO Global Conference on Health Promotion) ในขอบเขตการทำงานใน 5 ประเด็นตามกฎบัตรออตตาวา (Five Ottawa Charter Action Areas) โดยประยุกต์การทำงานให้ครอบคลุมวัยต่างๆ กลุ่มประชากร และในสถานที่ที่แตกต่างกัน เช่น โรงเรียน ที่ทำงาน และชุมชน ขอบเขตการปฏิบัติงาน (Action Areas) นี้ได้ถูกออกแบบขึ้นเพื่อนำไปสู่การสร้างนโยบายสาธารณะ สรรสร้างสภาวะแวดล้อมที่เอื้อหนุน เสริมภาคปฏิบัติการให้ชุมชนแข็งแกร่งมากขึ้น

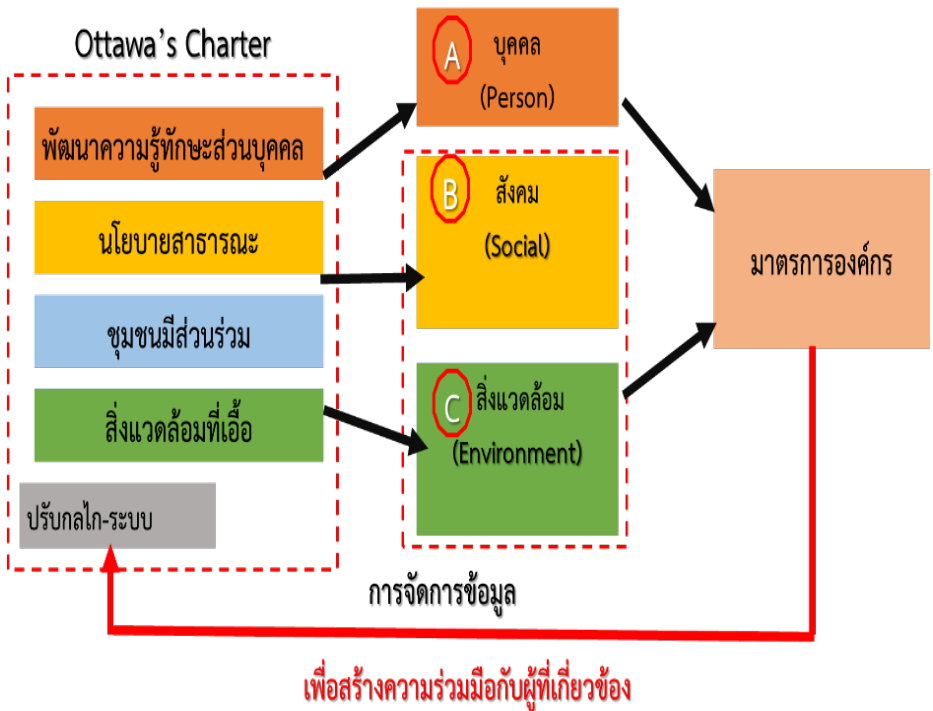
กฎบัตรออตตาวา ได้กำหนดยุทธศาสตร์การสร้างเสริมสุขภาพไว้ดังนี้¹³

1. การสร้างนโยบายสาธารณะเพื่อสุขภาพ (Build Healthy Public Policy) การสร้างเสริมสุขภาพจะต้องมีการกำหนดนโยบาย ด้านสุขภาพที่ชัดเจนในทุกระดับของผู้กำหนด นโยบาย ในระดับประเทศ ท้องถิ่น และชุมชน โดยกำหนดนโยบาย จะต้องคำนึงถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อสุขภาพเป็นสำคัญ

¹³ ผศ.ดร.ยวดี รอดจากภัย, หนังสือแนวคิดและทฤษฎีการสร้างเสริมสุขภาพ (Health Promotion Theories and Concepts)

2. สร้างสิ่งแวดล้อมที่เอื้อต่อสุขภาพ (Create Supportive Environment) ส่งเสริมให้คนและสิ่งแวดล้อมอยู่ร่วมกันอย่างเกื้อกูลและสมดุล ถือว่าการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติทั่วโลกเป็นภารกิจร่วมกันของประชากรโลกเปลี่ยนแปลงรูปแบบการดำเนินชีวิตการทำงาน การพักผ่อนให้มีสุขภาพที่ดี และปลอดภัยโดยไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม
3. การสร้างกิจกรรมชุมชนให้เข้มแข็ง (Strengthen Community Action) เป็นการสนับสนุนให้ชุมชนพึ่งตนเองได้ โดยชุมชนเป็นผู้ตัดสินใจ และจัดการ มีการระดมทรัพยากร และวัตถุดิบในชุมชน ทั้งนี้ชุมชนจะต้องได้รับข้อมูลข่าวสาร โอกาสการเรียนรู้ และแหล่งทุนสนับสนุน
4. การพัฒนาทักษะส่วนบุคคล (Develop Personal Skills) การพัฒนาบุคคลและสังคม ด้วยการให้ข้อมูลข่าวสาร การศึกษาและการเสริมทักษะชีวิตในการจัดการที่ดี เพื่อป้องกันและควบคุมสุขภาพของตนเอง
5. การปรับเปลี่ยนระบบบริการสุขภาพ (Reorient Healthy Services) การจัดระบบบริการสุขภาพในการสร้างเสริมสุขภาพ ในการสร้างเสริมสุขภาพ เป็นความรับผิดชอบร่วมกันระหว่างบุคคล ชุมชน และบุคลากรด้านสุขภาพ สถานบริการสาธารณสุข และรัฐบาล ซึ่งจะต้องทำงานร่วมกันเพื่อบู่มุ่งไปสู่สุขภาพของประชาชน

กฎบัตรออตตาวา (Ottawa Charter) เป็นกระบวนการที่มุ่งเน้นทุกคนเข้ามามีส่วนร่วมและปรับปรุงตนเอง รวมทั้งการจัดการดูแลสิ่งแวดล้อมที่เอื้อ และจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือ การระดมพลังทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐ เอกชน และภาคประชาชน ดังภาพที่ 8



ภาพที่ 8 กฎบัตรออตตาวา (Ottawa Charter) กับการประยุกต์ใช้ในมาตรการองค์กร

3.3 มนุษย์ปัจจัย (Human factors)

มนุษย์ปัจจัย(Human factors) หรือปัจจัยมนุษย์อันเนื่องมาจากความเป็นมนุษย์ของเราที่เกี่ยวข้องกับคนนั่นเอง เป็นเรื่องของการสร้างความสัมพันธ์ที่ถูกต้องระหว่างคนกับสภาพแวดล้อมในการใช้ชีวิตและการทำงาน การอธิบายโดยอาศัยแบบจำลอง SHELL เพื่อให้เข้ามามีปัจจัยเกี่ยวกับคนแบ่งออกเป็น 4 ด้าน ¹⁴

คน (L=Liveware) หมายถึง ทุกคนที่เป็นผู้ใช้รถใช้ถนนถือว่าเป็นปัจจัยที่มีความแปรปรวนมากที่สุด ทว่าหากได้รับความรู้ การฝึกอบรมเพื่อสร้างทักษะ ทั้งทักษะเชิงเทคนิคและทักษะอย่างถูกต้อง คนที่จะมีปัจจัยอย่างมีประสิทธิภาพและทรงประสิทธิภาพ ในการป้องกันอุบัติเหตุที่จะสามารถสร้างให้เกิดความปลอดภัยอย่างยั่งยืน ปัจจัยเกี่ยวกับคนสามารถแบ่งออกเป็น 4 ด้าน

- ปัจจัยทางจิตใจ หมายถึง ความรู้ ความเชื่อ ทักษะ ประสบการณ์ การฝึกอบรม ทักษะคิด การรับรู้ และการยอมรับความเสี่ยง ความเครียด
- ปัจจัยทางกายภาพ หมายถึง ขนาดของร่างกาย ความสูง น้ำหนัก เพศ อายุความแข็งแรง ขีดจำกัดของประสาทในการรับรู้ ตา หู จมูก ลิ้น และผิวหนัง
- ปัจจัยด้านจิตสังคม หมายถึง ความขัดแย้งระหว่างบุคคล ความสูญเสีย ปัญหาทางการเงิน ปัญหาครอบครัว ปัญหาจากที่ทำงาน
- ปัจจัยด้านสรีรวิทยา หรือกระบวนการทำงานของอวัยวะต่างๆ ในร่างกาย

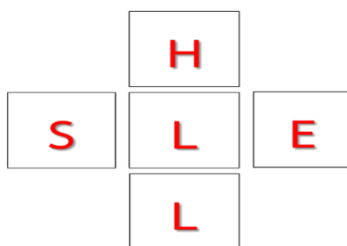
¹⁴ นาวาอากาศเอกสุวรรณ ภู่อึ้ง, หนังสือทักษะคิด ฝ่าวิกฤตอุบัติเหตุทางถนน

ยานพาหนะ (H=Hardware) หมายถึง การออกแบบ การควบคุม จอหรือเครื่องวัดแสดงผลหรือสมรรถนะของยานพาหนะ เครื่องมือ อุปกรณ์ ส่วนควบรวมทั้งอุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล เช่น หมวกกันน็อก เข็มขัดนิรภัย และระบบความปลอดภัยของรถ

ซอฟต์แวร์ (S=Software) หมายถึง ข้อมูลทั้งหลายที่บอกว่าการ ขับขี่ที่ถูกต้องทำอย่างไร หมายถึง กฎจราจร, คำสั่ง, คู่มือแนะนำ, ระเบียบมาตรฐาน, ค่าเตือน, ป้ายหรือสัญญาณไฟ

สภาพแวดล้อม (E=Environment) หมายถึง สภาพอากาศ สภาพถนน คว้น ไฟข้างทาง เสียง ความร้อน แสงสว่าง การระบายอากาศ ความสะอาด ความเป็นระเบียบเรียบร้อย และสิ่งรบกวน

มนุษย์ปัจจัย (Human factors) หรือปัจจัยอื่นอันเนื่องมาจาก ความเป็นมนุษย์ของเรา ที่กล่าวถึงการสร้างสัมพันธ์ที่ต้องระหว่างคนกับ สิ่งแวดล้อมในการใช้ชีวิตและการทำงาน ในสถานการณ์ของการเดินทางบน ทางถนนนั้น คนต้องปฏิสัมพันธ์กับยวดยานพาหนะ กฎจราจร ภายใต้ สภาวะแวดล้อมรอบตัว รวมทั้งการปฏิสัมพันธ์กับผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่นๆ รวมทั้งขีดจำกัดของของมนุษย์ที่อาจจะเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทาง ทางถนนของตัวบุคคล ดังภาพที่ 9



ภาพที่ 9 แบบจำลอง SHEL

H ยานพาหนะ (H=Hardware) หมายถึง การออกแบบ การควบคุม จอหรือเครื่องวัดแสดงผลหรือสมรรถนะของยานพาหนะ เครื่องมือ อุปกรณ์ส่วนควบรวมทั้งอุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล เช่น หมวกกันน็อก เข็มขัดนิรภัยและระบบความปลอดภัยของรถ

S ซอฟต์แวร์ (S=Software) หมายถึง ข้อมูลทั้งหลายที่บอกว่าการขับที่ถูกต้องทำอะไร หมายถึงรวมถึง กฎจราจร, คำสั่ง, คู่มือแนะนำ, ระเบียบมาตรฐาน, คำเตือน, ป้ายหรือสัญญาณไฟ

L คน (L=Liveware) ปัจจัยทางจิตใจ ปัจจัยทางกายภาพ ปัจจัยด้านจิตสังคม ปัจจัยด้านสรีรวิทยา

E สภาพแวดล้อม (E=Environment) หมายถึง สภาพอากาศ สภาพถนน ควัน ไฟข้างทาง เสียง ความร้อน แสงสว่าง การระบายอากาศ ความสะอาด ความเป็นระเบียบเรียบร้อย และสิ่งรบกวน

L คน (L=Liveware) หมายถึงทุกคนที่ผู้ใช้รถใช้ถนน ถือว่าเป็นปัจจัยที่มีความแปรปรวนมากที่สุด ทว่าหากได้รับความรู้ การฝึกอบรมเพื่อสร้างทักษะทั้งทักษะเชิงเทคนิค และทักษะอย่างถูกต้อง คนที่จะมีปัจจัยอย่างมีประสิทธิภาพ และทรงประสิทธิภาพ ในการป้องกันอุบัติเหตุ

ภาพที่ 9 แบบจำลอง SHEL

ผู้เขียนได้ทำการสรุปและประยุกต์ตามภาพของทฤษฎีทั้ง PRECEDE-PROCEED Model กฎบัตรออตตาวา (Ottawa Charter) และแบบจำลอง SHEL มีปัจจัยที่เหมือนกันกันอยู่ 3 ตัวแปร ที่ส่งผลต่อพฤติกรรมมนุษย์ ได้แก่ บุคคล สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยการศึกษาในครั้งนี้จะนำปัจจัยทั้ง 3 ตัวมาวิเคราะห์ เพื่อสรุปบทเรียนมาตรการองค์กรในสถานประกอบการ ซึ่งจะขอก้าวต่อไปในบทที่ 4

บทที่ 4

สรุปบทเรียนมาตรการองค์กร

สรุปบทเรียนมาตรการองค์กร ซึ่งประกอบด้วยการนำข้อมูลตัวอย่าง มาตรการองค์กรในสถานประกอบการของต่างประเทศและไทย ในส่วนของ บทที่ 2 มาสรุปเป็นบทเรียน ซึ่งมีการนำทฤษฎีทางสุขภาพมาประยุกต์ใช้กับ มาตรการองค์กร ให้เกิดการวางแผนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทาง ถนน (Road Safety) ในสถานประกอบการของประเทศไทย เพื่อเสนอเป็น แนวทางสู่ความสำเร็จที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ประกอบด้วยรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 2 การดำเนินงานมาตรการองค์กรในสถานประกอบการต่างประเทศและไทย

บริษัท	โครงการ	ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรม		
		บุคคล (Person)	สังคม (Social)	สิ่งแวดล้อม (Environment)
บริษัท British Telecommunication (BT)	โปรแกรมการจัดการด้านความปลอดภัยในการทำงานที่เกี่ยวข้องกับท้องถิ่นของบริษัท British Telecommunication	■ ให้คำแนะนำในการแก้ไขพฤติกรรมที่	■ การจัดการภาพลักษณ์ขององค์กร ■ การให้รางวัลกับพนักงาน ■ การสร้างนโยบายสาธารณะ	■ จัดซื้อรถ ■ การตรวจซ่อมบำรุง ■ การนำเทคโนโลยีเพื่อการสื่อสารและติดตามผลระยะไกลมาใช้ ■ การจัดเก็บและวิเคราะห์ข้อมูล ทำผ่านระบบฐานข้อมูลของบริษัทที่เรียกว่า Road safety management information system (MIS)

บริษัท	โครงการ	ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรม		
		บุคคล (Person)	สังคม (Social)	สิ่งแวดล้อม (Environment)
				■ สร้างแบบฟอร์มออนไลน์สำหรับพนักงานขับขี่ (ครอบคลุม เรื่อง การรับทราบข้อมูลของผู้ขับขี่แบบสอบถามประเมินแนวคิดและพฤติกรรมต่อความเสี่ยงของผู้ขับขี่)

บริษัท	โครงการ	ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรม		
		บุคคล (Person)	สังคม (Social)	สิ่งแวดล้อม (Environment)
บริษัท กลาง คุ้มครอง ผู้ประสบภัย จากรถ จำกัด	โครงการ “คนขับ คนซ้อน ปลอดภัย สวม หมวกนิรภัย 100%”	■ การสร้างความตระหนักให้กับพนักงานในการสวมหมวกนิรภัย โดยยึดมั่นในความรับผิดชอบต่อสังคม เชื่อมั่นใน “คุณค่าของคน”	■ การออกกฎบัตรว่าด้วยความปลอดภัยทางถนนพนักงานปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดในทุกครั้งที่มีการใช้รถใช้ถนน ทั้งในระยะใกล้หรือไกล ได้แก่ - สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่มีการขับขี่หรือซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ - ขับรถด้วยความเร็วไม่เกินกว่าที่กฎหมายกำหนดและไม่ประมาท - ต้องคาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้งที่ใช้รถยนต์	■ หาจุดเสี่ยงหรือสิ่งที่เป็นจุดอันตรายเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนน

บริษัท	โครงการ	ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรม		
		บุคคล (Person)	สังคม (Social)	สิ่งแวดล้อม (Environment)
			- ไม่ดื่มสุราหรือเสพสิ่งของมึนเมาใดๆเมื่อมีการขับขีรถ - ไม่ใช่โทรศัพท์มือถือหรืออุปกรณ์สื่อสารใดๆในขณะที่ขับขีรถ ■ ส่งเสริมและเสริมสร้างให้เกิดวัฒนธรรมในการขับซื้ออย่างปลอดภัยภายในองค์กร	
บริษัท ปตท. จำกัด(มหาชน)	โครงการ “ขับซื้อปลอดภัย รักวินัยจราจรกับปตท.”	■ เสริมสร้างความรู้ ความเข้าใจแก่นักขับซื้อ จัดหลักสูตรที่เหมาะสมแก่นักขับรถมือใหม่ใน	■ ได้ลงนามความร่วมมือด้านความปลอดภัยบนท้องถนนกับหน่วยงานภาครัฐ	■ การจัดตั้งศูนย์ควบคุมการขนส่งผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม

บริษัท	โครงการ	ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรม		
		บุคคล (Person)	สังคม (Social)	สิ่งแวดล้อม (Environment)
		เรื่อง พ.ร.บ.จราจรทางบก, เทคนิคการขับรถอย่างปลอดภัยและมารยาทในการขับรถยนต์, การเลือกใช้ผลิตภัณฑ์เชื้อเพลิงและหล่อลื่นสำหรับรถยนต์	ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม รวม 55 องค์กร	Transportation Control Center : TCC) เพื่อตรวจสอบและติดตามพฤติกรรม การขับรถของพนักงานขนส่งทุกเส้นทางตลอด 24 ชั่วโมง ■ ผู้เข้าร่วมโครงการฯ จะได้รับใบอนุญาตขับรถจากกรมการขนส่งทางบกทันที เมื่อสอบผ่านการทดสอบในทุกขั้นตอน
บริษัท เอ.พี.ฮอนด้า	โครงการ “หนูน้อยหัวแข็ง ปีที่ 2”	■ การรณรงค์ขับขี่ปลอดภัยและเผยแพร่ความรู้ ทั้งมีการพัฒนา	■ การผลักดันแผนการรณรงค์การลดอุบัติเหตุบนท้องถนนสู่สังคม เพื่อมุ่งมั่นดำเนิน	■ สร้างศูนย์ฝึกขับขี่ปลอดภัยแห่งแรกในอาเซียน และขยายศูนย์

บริษัท	โครงการ	ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรม		
		บุคคล (Person)	สังคม (Social)	สิ่งแวดล้อม (Environment)
(ประเทศไทย) จำกัด	โครงการ “ขับ ขี่ปลอดภัย”	หลักสูตรการขับขี่ ปลอดภัยที่เหมาะสมกับ สภาพจราจรในประเทศ ไทย	กิจกรรมด้านการขับขี่ ปลอดภัยในเมืองไทยมาอย่าง ต่อเนื่อง ภายใต้สัญลักษณ์ SAFETY THAILAND	ไปยังภาคต่างๆ เพื่อเป็น สถานที่ฝึกอบรมการขับขี่ อย่างปลอดภัยให้กับ ผู้สนใจ ■ การผลิตครูฝึกขับขี่ ปลอดภัย
บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด	โครงการ “Toyota Campus Challenge” โครงการ “ปลอดภัยทุก การขับ	■ สื่อประชาสัมพันธ์ เพื่อ รณรงค์ให้พนักงานและ ประชาชน ตระหนักถึง ความปลอดภัยทางถนน ■ การให้ความรู้เรื่องการ ขับขี่ปลอดภัยในช่วง เทศกาล การเคารพกฎ	■ สร้างเครือข่ายกับหน่วยงาน ภาครัฐต่างๆ ร่วมกันสร้าง ความปลอดภัยทางถนน เช่น หาแนวทางป้องกันกับ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในเชิงรุก เพื่อให้เกิดถนนที่ปลอด อุบัติเหตุ หรือถนนสีขาวอย่าง เป็นรูปธรรม	■ สร้างเทคนิคการขับรถที่ ประหยัดพลังงาน ■ สร้างหลักสูตรขับขี่ ปลอดภัย “Toyota Safe Driving Education”

บริษัท	โครงการ	ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรม		
		บุคคล (Person)	สังคม (Social)	สิ่งแวดล้อม (Environment)
	ประหยัดทุกเส้นทาง” (Safe-Eco Driving)” โครงการ “รถตู้สาธารณะปลอดภัยขับเคลื่อนด้วยสาร	จราจร และมีน้ำใจต่อกันบนท้องถนน		
บริษัทรวมเกษตรอุตสาหกรรม จำกัด (มิตรภูหลวง)	โครงการ “ห่วงใครให้ใส่หมวก”	การอบรมให้ความรู้การขับขี่ปลอดภัย ให้กับพนักงาน	การบังคับใช้กฎหมาย/ระเบียบ/ข้อบังคับ/นโยบายภายในองค์กร	- ทำป้ายรณรงค์ขับขี่ปลอดภัยในช่วงเทศกาลต่างๆ - จัดทำสถานที่จอดรถจักรยานยนต์ ที่แขวน

บริษัท	โครงการ	ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรม		
		บุคคล (Person)	สังคม (Social)	สิ่งแวดล้อม (Environment)
				มหาวิทยาลัยให้กับพนักงานและผู้รับเหมา ■ การติดตั้งกล้อง CCTV ควบคุมพฤติกรรม

สรุปภาพรวมการดำเนินงานมาตรการองค์กรในสถานประกอบการต่างประเทศและไทย

จะเห็นได้ว่าการป้องกันอุบัติเหตุทางท้องถนนในสถานประกอบการไม่สามารถดำเนินงานโดยปราศจากความร่วมมือของหน่วยงานต่างๆได้ และปัจจัยที่นำมาสู่ความสำเร็จ คือ ตัวผู้บริหารเองที่ต้องให้ความสำคัญในการบังคับใช้ กฎ ระเบียบ และข้อบังคับต่างๆ ผ่านตัวผู้ควบคุมกฎ เพื่อให้เกิดการสร้างวัฒนธรรมองค์กร ผ่านโครงการต่างๆให้กับบุคลากรในสถานประกอบการ เช่น การสร้างวัฒนธรรมองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน การสร้างจิตสำนึก การให้ความรู้ การปรับเปลี่ยนสภาพแวดล้อม และการบังคับใช้กฎ ระเบียบ และข้อบังคับต่างๆ รวมถึงการสร้างความร่วมมือกับหน่วยงานต่างๆ ในที่นี้ต้องมีการกำกับและติดตามผลของการดำเนินงาน เพื่อให้มาตรการองค์กรเกิดรูปธรรมและสร้างความยั่งยืนต่อไป ซึ่งผู้เขียนขอสรุปภาพรวมบทเรียนของมาตรการองค์กรของสถานประกอบการ ผ่านปัจจัยที่เกี่ยวข้องทั้งบุคคล สังคม และสิ่งแวดล้อม ที่เกิดผลลัพธ์การดำเนินงาน มีรายละเอียดดังตารางที่ 4

ตารางที่ 3 ผลลัพธ์การดำเนินงานมาตรการองค์กรในสถานประกอบการต่างประเทศและไทย

ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง	ผลลัพธ์การดำเนินงาน
บุคคล (Person)	■ เกิดความรู้ ความเข้าใจ ด้านความปลอดภัยทางถนนกับพนักงาน ■ เกิดแรงจูงใจให้กับพนักงาน เช่น การชี้ให้เห็นถึงอันตรายและการสูญเสียที่จะเกิดขึ้นกับตนเองและส่วนรวม รวมทั้งประโยชน์ที่จะ

ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง	ผลลัพธ์การดำเนินงาน
	ได้รับถ้าหากปฏิบัติตามกฎระเบียบในการใช้รถใช้ถนน
สังคม (Social)	■ เกิดการสร้างนโยบายและบังคับใช้กฎระเบียบ และข้อบังคับต่างๆ ผ่านตัวผู้ควบคุมกฎหมายในองค์กร ■ เกิดกระแสสังคมและเกิดเป็นวัฒนธรรมในองค์กร ในการจัดการภาพลักษณ์ขององค์กร เช่น การสวมหมวกนิรภัยและคาดนิรภัยเป็นสิ่งที่ต้องทำทุกครั้งในการขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ รถยนต์ และรถโดยสารสาธารณะ ■ เกิดเครือข่ายที่ร่วมกันสร้างมาตรการองค์กร การป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ดังตัวอย่างของบริษัทต่างๆทั้งในประเทศและต่างประเทศ ผ่านโครงการต่างๆ โดยเน้นการทำงานร่วมกับภาคีเครือข่าย เช่น ปตท. ที่ทำ MOU กับหน่วยงานต่างๆ 55 องค์กร ในด้านความปลอดภัยทางถนน
สิ่งแวดล้อม (Environment)	■ เกิดการสร้าง/การปรับปรุงหลักสูตรอบรมให้กับผู้ขับขี่ เช่น หลักสูตรขับขี่ปลอดภัย “Toyota Safe Driving Education” ในกลุ่มผู้ขับรถสาธารณะ ■ มีการจำหน่ายหมวกนิรภัยราคาถูก คุณภาพมาตรฐาน มอก. ให้กับพนักงาน

ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง	ผลลัพธ์การดำเนินงาน
	■ เกิดสถานที่จอดรถจักรยานยนต์และที่แขวนหมวกนิรภัยให้กับพนักงาน ■ มีการนำเทคโนโลยี CCTV เข้ามาช่วยบังคับใช้ควบคุมพฤติกรรม และการใช้อุปกรณ์สื่อสารและติดตาม ■ เกิดการสร้างบรรยากาศ เช่น ทำป้ายรณรงค์ ขับขี่ปลอดภัยในช่วงเทศกาลต่างๆ ■ มีการกำหนดจุดเสี่ยงหรือสิ่งที่เป็นจุดอันตรายเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนน ■ มีการจัดเก็บและวิเคราะห์ข้อมูลสถิติ ผ่านระบบฐานข้อมูล

แนวทางสู่ความสำเร็จ

1. การมุ่งเน้นกับกลุ่ม จป. เจ้าของสถานประกอบ และกลุ่มพนักงานที่เป็นเป้าหมายหลักในการลดอุบัติเหตุ ให้ความรู้เกี่ยวกับระเบียบด้านความปลอดภัยทั้งในและนอกสถานประกอบการ จะเป็นการกระตุ้นให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในระยะยาว

2. ควรมีการหนุนเสริมจัดทำโครงการให้เกิดการบูรณาการด้านความปลอดภัยการใช้รถใช้ถนนสู่อำเภอต้นแบบอย่างยั่งยืน หรือผลักดันกิจกรรมหลักของโครงการเข้าสู่ระบบการจัดการขององค์กรที่เกี่ยวข้อง

3. ผลักดันและแก้ไขปัญหาคุบัติเหตุ ควรทำที่ละประเด็น เช่น ปัญหาจุดเสี่ยง การสวมหมวกนิรภัย ความเร็วในการขับขี่ เป็นต้น เพราะแต่ละเรื่องมีการจัดการปัญหาที่แตกต่างกัน

4. ควรเก็บรวบรวมข้อมูลสถิติหรือหลักฐานต่างๆ ด้านอุบัติเหตุของพนักงานในสถานประกอบการในรูปแบบฐานข้อมูล และเปรียบเทียบข้อมูลก่อนดำเนินโครงการและหลังดำเนินโครงการ เพื่อนำมาวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคของการดำเนินงาน

5. ควรมีแผนการดำเนินงานที่ต่อเนื่องหลังจบการดำเนินโครงการ และการรักษากระแสความตื่นตัวให้คงที่

6. สร้างความร่วมมือกันทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน ในการร่วมกันกำหนดทิศทางเรื่องความปลอดภัยทางถนนในสถานประกอบการถือเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญที่จะทำให้การดำเนินงานมาตรการองค์กรประสบความสำเร็จ

7. ผู้บริหารควรมองในมิติองค์กรรวมทั้งบุคคล สังคม และสิ่งแวดล้อม เช่น การสร้างความร่วมมือในพนักงาน การให้รางวัล ผู้ที่ปฏิบัติตามกฎระเบียบ/ข้อบังคับ/นโยบาย และการสร้างสิ่งแวดล้อมที่เอื้อให้กับพนักงาน ซึ่งจะช่วยให้การกำหนดมาตรการเกิดเป็นรูปธรรมและประสบความสำเร็จยิ่งขึ้น

