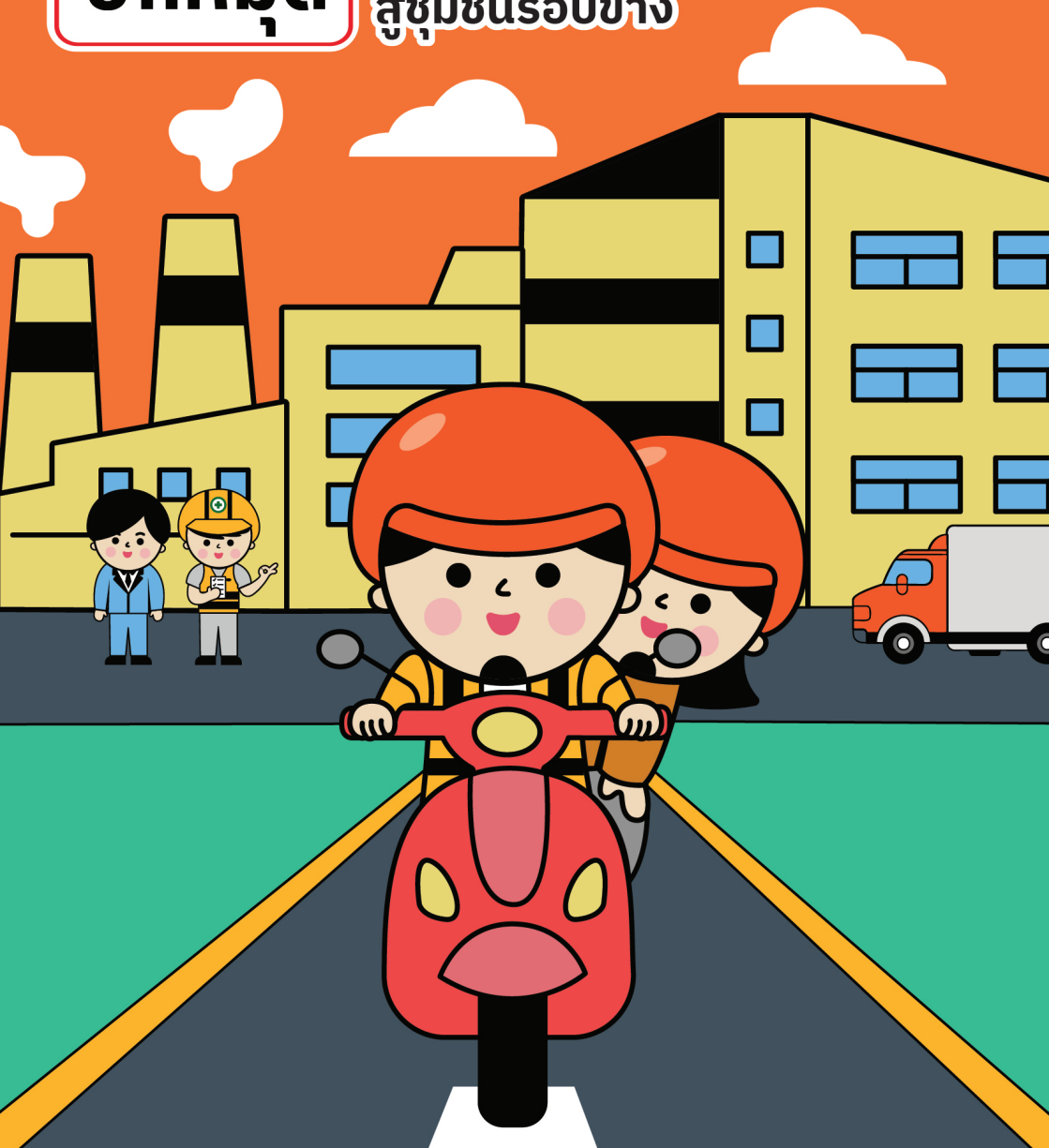


มาตรการองค์กร



ปักหมุด

ขยายฐานความปลอดภัย
สู่ชุมชนรอบข้าง



“5 km. Project”

ชุดความรู้การจัดการพฤติกรรมเสี่ยงจากการไม่สวมหมวกนิรภัยในระยะใกล้บ้าน
เล่มที่ 2: มาตรการองค์กร: “ปึกหมุด” ขยายฐานความปลอดภัยสู่ชุมชนรอบข้าง

ผู้เขียน

สุพัศตรา อรุณนภา

บรรณาธิการ

อรดี อินทร์คง

ออกแบบรูปเล่ม

อรดี อินทร์คง

ออกแบบปกและภาพประกอบ

ฉันทวรรณ มากพงษ์

สนับสนุนโดย

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)

จัดพิมพ์โดย

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)

มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย (มนป.)

เลขที่ 637/1 อาคารพร้อมพันธุ์ 1 ชั้น 4 ห้อง 402-403 ซอยลาดพร้าว 3

แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900

โทรศัพท์: 0-2938-8490

โทรสาร: 0-2938-8827

Email: admin@roadsafetythai.org

Website: <http://www.roadsafetythai.org>

คำนำ

“รัศมี 5 กิโลเมตรใกล้บ้าน คือ ระยะอันตรายที่เจ็บและตายมากที่สุด”

ข้อมูลสถิติที่ส่งตรงจากห้องฉุกเฉิน โรงพยาบาลขอนแก่น เผยให้เห็นว่า กว่า 73% ของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจักรยานยนต์เกิดขึ้นภายในรัศมีไม่เกิน 5 กิโลเมตรใกล้บ้านหรือจุดสตาร์ท ตัวเลขผู้เสียชีวิต “ใกล้บ้าน” ยิ่งไต่ระดับสูงขึ้นในช่วงเทศกาลวันหยุดยาว อย่างปีใหม่และสงกรานต์ ที่ผู้คนเดินทางกลับบ้าน ข้อมูลสถิตินี้สะท้อนนัยสำคัญของ “พฤติกรรมการขับขี่” ที่ถูกกำกับด้วย “การรับรู้ระยะทาง” โดยเฉพาะในกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่มองว่า พื้นที่ “ใกล้บ้าน” เป็นพื้นที่ “คุ้นเคย” ทำให้ผู้ขับขี่ลดความระมัดระวังและประเมินความเสี่ยง จากการเกิดอุบัติเหตุในระดับต่ำ รัศมี 5 กิโลเมตรใกล้บ้านจึงกลายเป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด

รูปแบบหนึ่งของพฤติกรรมการขับขี่ “ใกล้บ้าน” ที่ประเมินความเสี่ยงในระดับต่ำ คือ การขับขี่และซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัย ผลสำรวจของศูนย์ความร่วมมือด้านการป้องกันอุบัติเหตุ องค์การอนามัยโลก, คณะทำงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจร (สอจร.) และมูลนิธิไทยโรดส์ชี้ให้เห็นว่า 64% ของผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย เพราะมองว่าเดินทาง “ระยะใกล้” ไม่จำเป็นต้องใส่ ทั้งที่การสวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐาน ช่วยลดความเสี่ยงในการบาดเจ็บศีรษะของผู้ขับขี่ได้ 43% และลดการบาดเจ็บศีรษะของผู้ซ้อนท้ายได้ 58% ที่สำคัญช่วยลดความเสี่ยงในการเสียชีวิตได้ถึง 39%

หากย้อนกลับไปทบทวนสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในรอบทศวรรษที่ผ่านมา จะพบว่า ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์สูงถึง 74.5% หรือประมาณ 15,000 รายต่อปี และในปี 2565 กว่า 86% เป็นผู้เสียชีวิตที่ไม่สวมหมวกนิรภัย โดยกลุ่มผู้เสียชีวิตสูงสุดอยู่ในช่วงอายุ 15-24 ปี ซึ่งเป็นกำลังสำคัญในการพัฒนาประเทศในอนาคต การบาดเจ็บที่ศีรษะเป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิต บาดเจ็บสาหัสและพิการ เมื่อตรวจสอบอัตราการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มเสี่ยงนี้ ยิ่งพบว่าอยู่ในระดับต่ำจนน่าใจหาย คือ มีเพียง 22% เท่านั้น ที่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งขณะขับขี่

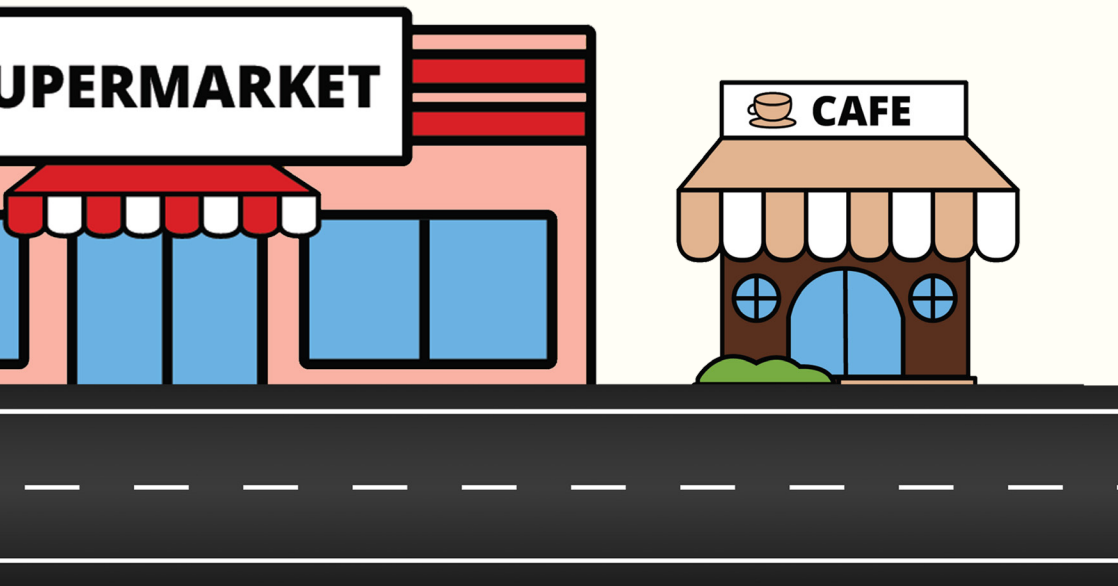
การเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มเสี่ยง จึงเป็นโจทย์ที่ท้าทายสำหรับผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งส่วนหนึ่งจำเป็นต้องสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับ “การประเมินความเสี่ยง” ให้กับผู้ใช้รถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะปรับเปลี่ยนการรับรู้ที่ว่า “ระยะใกล้บ้าน” คือ ระยะที่มีความเสี่ยงต่ำไปสู่ “ไม่มีระยะปลอดภัย” หากไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ การค้นหาปัจจัยเกี่ยวข้องเพื่อหาหนทางแก้ไข จำเป็นต้องอยู่บนฐานความรู้จากพื้นที่หรือชุมชน และการสนับสนุนทางด้านวิชาการที่ถูกต้องและครอบคลุมประเด็นท้าทาย



การผลิตชุดความรู้ “5 km. Project” เกิดจากความคิดในการใช้ข้อมูลเชิงวิชาการที่เข้าใจง่าย เพื่อสนับสนุนการทำงานขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนน ให้กับผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่ต่างๆ โดยชุดคู่มือนี้ได้ถอดความรู้จากชุมชนและองค์กรที่ประสบความสำเร็จ เป็นตัวอย่างที่ดีในการจัดการพฤติกรรมเสี่ยงส่งเสริมให้กลุ่มเสี่ยงสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ มีการริเริ่มและสร้างความร่วมมือจากภาคส่วนต่างๆ ภายในชุมชน ซึ่งเป็นรากฐานสำคัญในการดูแลกลุ่มผู้ขับขี่ในฐานะสมาชิกของชุมชน

คณะผู้จัดทำคู่มือหวังว่า การถอดความรู้จากตัวอย่างที่ดีเหล่านี้ จะช่วยให้ผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนเกิดแรงบันดาลใจ และสามารถนำความรู้ไปประยุกต์ใช้ในพื้นที่การทำงานของตนเอง รวมถึงสามารถสร้างวิธีคิดใหม่ๆ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากจุดสตาร์ท การทำงานเชิงความคิดนี้ จะเป็นส่วนสำคัญในการสร้าง “วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน” ซึ่งสนับสนุนและสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์แห่งชาติ ที่มีเป้าหมายในการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนก่อนปี 2570

อรดี อินทร์คง
บรรณาธิการ



คำแนะนำการใช้คู่มือ

“5 km. Project” ชุดความรู้การจัดการพฤติกรรมเสี่ยงจากการไม่สวมหมวกนิรภัยในระยะใกล้บ้าน ประกอบด้วยคู่มือทั้งหมด 5 เล่ม ซึ่งแบ่งตาม “เครื่องมือ” ที่สามารถนำมาใช้สนับสนุนการทำงานในกลไกการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนน เครื่องมือที่อยู่ในหนังสือแต่ละเล่ม ได้แก่

- 1) การศึกษา
- 2) มาตรการองค์กร
- 3) การบังคับเชิงบวก หรือ BBS
- 4) ข้อมูลและการสื่อสาร
- 5) นวัตกรรม

อย่างไรก็ตามการใช้เครื่องมือต่างๆ เหล่านี้ ไม่จำเป็นต้องแยกขาดจากกัน ตรงกันข้าม ผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน สามารถบูรณาการเครื่องมือการทำงานต่างๆ เข้าด้วยกัน ตามแต่เงื่อนไขและบริบทของพื้นที่ ดังนั้นจึงไม่มีกฎเกณฑ์ตายตัว ว่าต้องเรียงลำดับการอ่านจากเล่มที่ 1 ไปถึงเล่มที่ 5 ผู้อ่านสามารถออกแบบเส้นทางการเดินทางได้เองอย่างอิสระ โดยอาจจะเริ่มจากเล่มที่ตรงความสนใจมากที่สุด แล้วจึงขยับไปสู่เล่มอื่นๆ เพื่อทำความรู้จัก “เครื่องมือ” และ “เพื่อนร่วมทาง” ที่กำลังเดินทางไปสู่จุดหมายเดียวกัน





เล่นที่ 4

ข้อมูลและการสื่อสาร
(คณะอนุกรรมการ
ศปท., อปท., อบต.)

เล่นที่ 3

การบังคับเชิงบวก
หรือ BBS
(คณะอนุกรรมการ
ศปท., ตำรวจ)

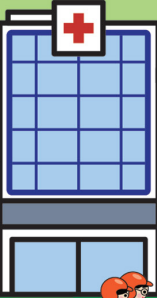


บ้าน



เล่นที่ 5

นวัตกรรม
(คณะอนุกรรมการศปท.,
อสม., อปท., อบต.)



เล่นที่ 1

การศึกษา
(คณะอนุกรรมการ
ศปท., คุณครู,
อปท., อบต.)



เล่นที่ 2

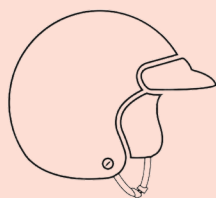
มาตรการองค์กร
(คณะอนุกรรมการ
ศปท., ผู้ประกอบการ,
อป. วิชาชีพ)



สารบัญ

เกริ่นนำ	10
• จุดปึกหมุด	10
• ทำไมสถานประกอบการต้องใส่ใจกับความปลอดภัยทางถนน ?	13
เรื่องเล่าจากพื้นที่ต้นแบบ	16
• ให้บอสได้ดูแลเธอได้ไหม...	16
(กลุ่มผู้ประกอบการ สวนอุตสาหกรรมเครื่องสหพัฒน์ จังหวัดลำพูน)	
บทเรียนจากเพื่อนร่วมทาง	32
• ค้นหาภัยแฝง	32
• สร้างแนวทางการขับเคลื่อนงานที่ตอบโจทย์เฉพาะของพื้นที่	34
• ขับเคลื่อนกลไก สปถ. ด้วยข้อมูลที่มีพลัง	38
• ออกแบบนโยบายครอบคลุมประเด็นที่สำคัญ	40
• เทคนิคสำคัญที่นำไปสู่ความสำเร็จ	42





เกริ่นนำ

“จุดปักหมุด”

หากเราลองปักหมุด “จุดหมาย” การเดินทางในแต่ละวัน จะพบว่า “สถานที่ทำงาน” เป็นหนึ่งในจุดหมายที่เราปักหมุดเข้าบ่อยที่สุด ในขณะที่เดียวกับการเดินทางที่เกี่ยวข้องกับการทำงาน รวมถึงการเดินทางไปกลับระหว่างบ้านและที่ทำงาน ก็ถือเป็นการเดินทางที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงสุดด้วยเช่นกัน ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนน จากศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน (ThaiRSC) เผยให้เห็นว่า 1 ใน 3 ของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน เกิดขึ้นขณะใช้รถใช้ถนนเพื่อทำงาน และหากนับรวมอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นระหว่างเดินทางไปกลับจากบ้านและที่ทำงาน ตัวเลขจะยิ่งเพิ่มสูงขึ้น

เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับการทำงาน สถานประกอบการ บริษัท หน่วยงาน และองค์กรต่างๆ จึงมีบทบาทสำคัญที่ช่วยดูแลความปลอดภัยให้กับลูกจ้างและพนักงาน ซึ่งไม่เพียงเป็นทรัพยากรที่สำคัญขององค์กรเท่านั้น แต่ยังเป็นสมาชิกคนสำคัญของครอบครัวและชุมชนด้วย

คู่มือเล่มนี้ นำเสนอ “มาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน” ซึ่งเป็นหนึ่งในเครื่องมือที่ช่วยดูแลความปลอดภัยในการเดินทางให้กับสมาชิกขององค์กร การใช้มาตรการองค์กรขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนร่วมกับคนในชุมชน ช่วยจัดการกับพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ระยะใกล้บ้าน และทำให้ “จุดปักหมุด” หรือสถานที่ทำงาน รวมถึงชุมชนรอบข้างกลายเป็น “จุดปลอดภัย” ได้อย่างไร ตามไปดูกัน



14,122 ราย

คือ จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในปี 2566

1 ใน 3

เสียชีวิตขณะใช้รถใช้ถนนเกี่ยวข้องกับการทำงาน

52%

เป็นผู้ประสบเหตุที่อยู่ในวัยทำงาน อายุ 25-60 ปี

78.55%

เป็นอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์



ทำไมสถานประกอบการต้องใส่ใจ กับความปลอดภัยทางถนน ?

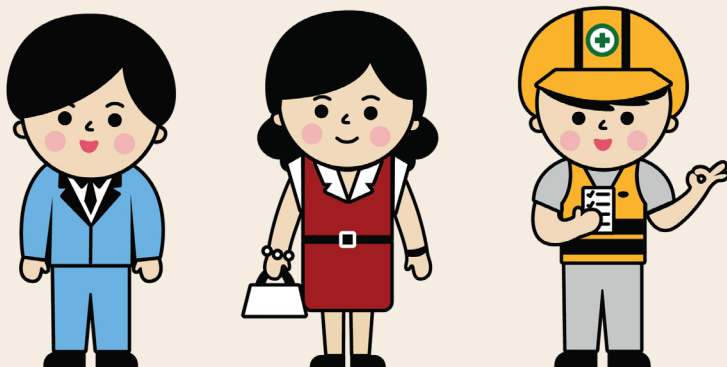
สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนน จากศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน (ThaiRSC) เผยให้เห็นว่า ในปี พ.ศ. 2566 ที่ผ่านมา มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงถึง 14,122 ราย หรือทุกๆ วันจะมี 38 ครอบครัวที่ต้องสูญเสียสมาชิก โดย 1 ใน 3 ของผู้เสียชีวิต เกิดอุบัติเหตุขณะใช้รถใช้ถนนเพื่อทำงาน และหากนับรวมอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นระหว่างเดินทางไปกลับจากบ้านและที่ทำงาน ตัวเลขจะยิ่งเพิ่มสูงขึ้น โดย 52% ของผู้ประสบอุบัติเหตุอยู่ในวัยทำงาน อายุระหว่าง 25-60 ปี ความสูญเสียที่เกิดขึ้นจึงไม่ได้เป็นการสูญเสียทรัพยากรบุคคลขององค์กร และฐานกำลังการผลิตของประเทศเท่านั้น แต่ยังเป็นการสูญเสียกำลังสำคัญของครอบครัวที่ไม่อาจประเมินค่าได้

สถานประกอบการ บริษัท หน่วยงาน และองค์กรต่างๆ จึงเป็น “ภาคี” ที่สำคัญ ในการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนน การให้ความสำคัญกับความปลอดภัยทางถนน และกำหนดให้เป็นส่วนหนึ่งของมาตรการความปลอดภัยขององค์กร ในทางหนึ่งถือเป็นการคุ้มครองสิทธิและยกระดับคุณภาพชีวิตให้กับพนักงาน และในอีกด้านหนึ่งยังถือเป็นการช่วยปกป้องสมาชิกของชุมชน และผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่นๆ ด้วย

“**มาตรการองค์กร**” ในความหมายที่กว้าง หมายถึง กฎระเบียบหรือข้อบังคับของหน่วยงาน ที่พนักงานทุกคนจะต้องให้ความร่วมมือ และปฏิบัติตาม หากละเว้นหรือฝ่าฝืน จะนำไปสู่การตักเตือนหรือลงโทษ เสมือนกฎหมายขององค์กรนั่นเอง ส่วน “**มาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน**” เป็นกฎระเบียบหรือข้อบังคับของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการเดินทาง โดยเฉพาะ ซึ่งใช้เพื่อดูแล และส่งเสริมให้พนักงานเกิดความตระหนักถึงความปลอดภัย ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ จนเกิดเป็นวัฒนธรรมการขับขี่ปลอดภัยในที่สุด

บทบาทของสถานประกอบการตาม “กลไกทางกฎหมาย” กับมาตรการองค์การด้านความปลอดภัยทางถนน

กฎหมายความปลอดภัยแรงงาน ได้แก่ พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554, กฎกระทรวง พ.ศ. 2549 ว่าด้วยเรื่องเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน คณะกรรมการความปลอดภัยฯ และหน่วยงานความปลอดภัยฯ และกฎกระทรวง พ.ศ. 2553 ว่าด้วยระบบการจัดการความปลอดภัยในการทำงาน ได้กำหนดให้สถานประกอบการ กิจการทุกแห่ง มีบทบาทสำคัญต่อการจัดการความเสี่ยงในสถานประกอบการ และการเดินทางสำหรับพนักงาน โดยกำหนดเป็นหน้าที่ความรับผิดชอบของ นายจ้าง, ผู้บริหาร, หัวหน้างาน, เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน (จป.) และคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (คปอ.) ให้ดูแลความปลอดภัยในการทำงาน ซึ่งครอบคลุมถึงเรื่องความปลอดภัยทางถนนที่เกี่ยวข้องจากการทำงานด้วย



บทบาหน้าที่ “นายจ้าง”

มาตรา 6 ให้นายจ้างมีหน้าที่จัดและดูแลสถานประกอบกิจการและลูกจ้าง ให้มีสภาพการทำงานและสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ปลอดภัยและถูกสุขลักษณะ รวมทั้งส่งเสริมสนับสนุนการปฏิบัติงานของลูกจ้าง มิให้ลูกจ้างได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย จิตใจ และสุขอนามัย

(นายจ้างต้องจัดยานพาหนะที่ให้ลูกจ้างใช้ในการทำงานให้อยู่ในสภาพที่ปลอดภัยต่อการใช้งาน มีการบำรุงรักษา ตรวจสอบสภาพอยู่เสมอ)

บทบาหน้าที่ “คปอ.”

พิจารณานโยบายและแผนงานด้านความปลอดภัยในการทำงาน รวมทั้ง **ความปลอดภัยนอกงาน** เพื่อป้องกันและลดการเกิดอุบัติเหตุ การประสบอันตราย การเจ็บป่วย หรือการเกิดเหตุเดือดร้อนรำคาญอันเนื่องมาจากการทำงาน หรือความไม่ปลอดภัยในการทำงานเสนอต่อนายจ้าง

(การเดินทางไปกลับระหว่างบ้านและที่ทำงานของลูกจ้างเป็นภารกิจสำคัญที่ คปอ. ต้องนำมาพิจารณาว่าจะมีนโยบายและแผนงานความปลอดภัยทางถนนอย่างไร เพื่อให้พนักงานที่ขับขี่ยานพาหนะของตนเองมาทำงานนั้นมีความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน)

บทบาหน้าที่ “จป. ระดับวิชาชีพ”

- ตรวจสอบ แนะนำนายจ้างเรื่องการปฏิบัติตามกฎหมาย
- วิเคราะห์งานเพื่อป้องกันอันตราย
- กำหนดมาตรการหรือขั้นตอนการทำงานที่ปลอดภัย
- ประเมินความเสี่ยง
- วิเคราะห์แผนงาน โครงการและข้อเสนอจากหน่วยงานต่างๆ เพื่อเสนอแนะมาตรการความปลอดภัย

ในการประเมินความเสี่ยงนั้น ต้องนำงานที่เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนของลูกจ้าง เช่น งานขนส่งผลิตภัณฑ์ งานรับส่งพนักงาน มาประเมินความเสี่ยงด้วย

เรื่องเล่าจากพื้นที่ต้นแบบ

ให้บอสได้ดูแลเธอได้ไหม...

กลุ่มผู้ประกอบการ สวนอุตสาหกรรมศรีสุพรรณ จังหวัดลำพูน

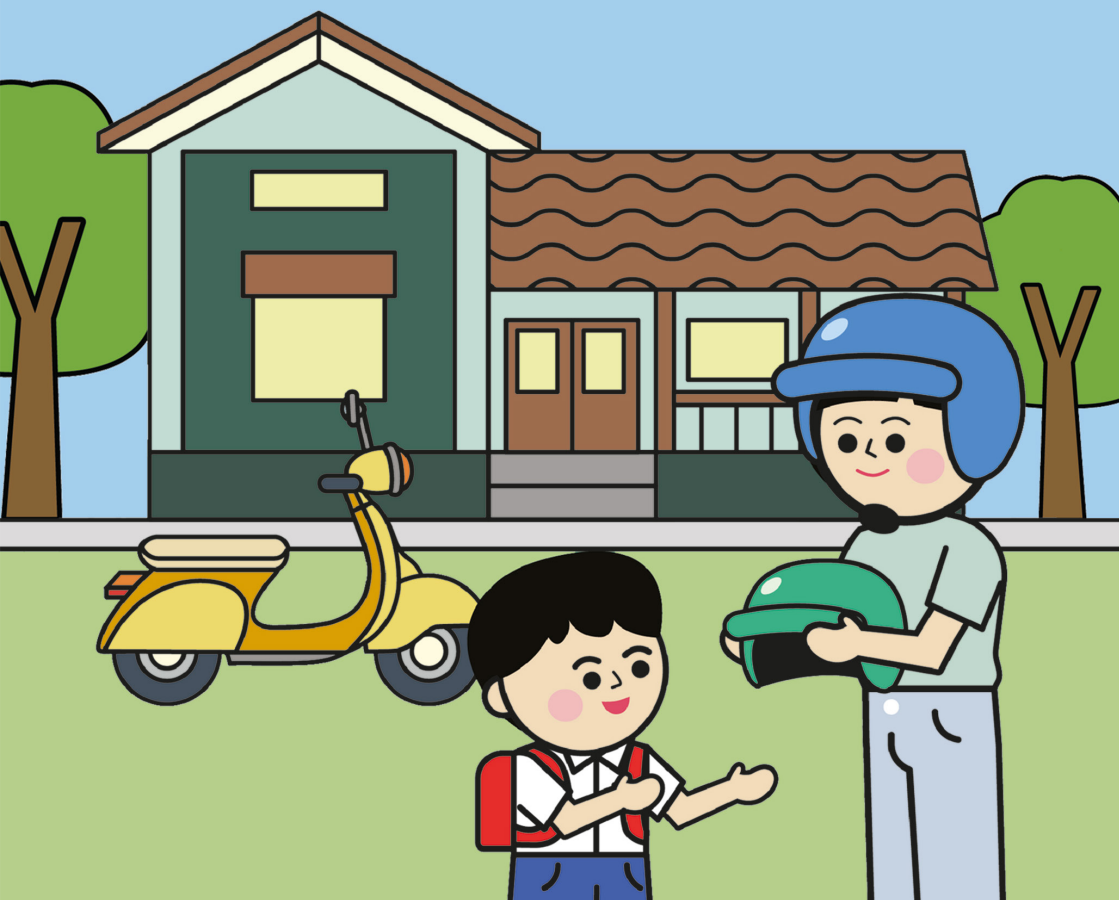
“ใส่หมวกกันน็อกแล้ว...

พร้อมออกเดินทางแล้วนะครับน้องเซน”

เสียงคุณแม่พูดกับน้องเซนเป็นประจำทุกเช้า ในวันที่ต้องขับรถมอเตอร์ไซด์แวะไปส่งน้องเซนที่ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กตำบลปาลัก ก่อนที่จะเดินทางเข้าไปทำงานต่อที่บริษัท แพนดอร่า โพรดักชั่น จำกัด ซึ่งอยู่ภายในสวนอุตสาหกรรมศรีสุพรรณ จังหวัดลำพูน แม้ว่าเส้นทางจากบ้านไปยังศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก และที่ทำงาน เป็นเส้นทางกลับบ้าน ที่คุณแม่คุ้นเคยเป็นอย่างดี แต่ก็ไม่มีครั้งไหนเลย ที่แม่ลูกคู่นี้จะไม่สวมหมวกกันน็อกก่อนออกเดินทาง เรื่องราวของครอบครัวน้องเซน เกิดขึ้นกับอีกหลายครอบครัวในพื้นที่ตำบลปาลัก อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน ด้วยเช่นกัน

ความปลอดภัยในการเดินทางในชีวิตประจำวัน ที่เป็ความคุ้นชิน กำลังงอกงามกลายเป็นวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน เบื้องหลังของพฤติกรรมขับขี่ปลอดภัยในระยะใกล้บ้านเช่นนี้ เกิดจากการร่วมแรงร่วมใจของ “ภาคีเครือข่าย” ในชุมชน ที่ช่วยกันขับเคลื่อน “มาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน” เพื่อดูแลสมาชิกคนสำคัญของทุกครอบครัว

สวมหมวกกันน็อก
ก่อนออกเดินทางกันนะครับ



“

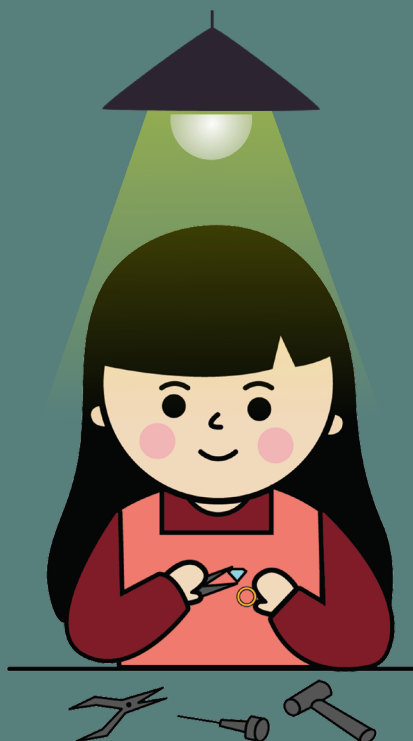
“บริษัทแพนดอร่าที่คุณแม่ทำงานอยู่
มีกฎระเบียบให้พนักงานที่ขับรถมอเตอร์ไซด์มาทำงาน
ต้องสวมหมวกกันน็อกทุกครั้งค่ะ
แล้วทางสวนอุตสาหกรรมศรีอโศก
ก็มีเจ้าหน้าที่คอยเตือนให้สวมหมวกกันน็อกด้วยอีกแรง
ส่วนของน้องเจน น้องจะไม่ยอมขึ้นรถออกจากบ้านเลย
ถ้าไม่สวมหมวกกันน็อกให้เขา เพราะเขาจำที่คุณครูสอนมา
แล้วที่ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กที่น้องเรียนอยู่
มีการทำ MOU กับผู้ปกครอง
ว่าทุกครั้งที่ต้องไปรับส่งน้อง
คุณแม่ต้องสวมหมวกกันน็อกให้ลูกและตัวเอง
ตอนนี้เวลาขับรถมอเตอร์ไซด์ไปไหน
ก็เลยสวมหมวกกันน็อกกันทั้งบ้าน”

คำบอกเล่าจากคุณแม่น้องเซน สะท้อนถึงพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย ที่ถูกสร้างขึ้น ผ่านการใช้ “มาตรการองค์กร” ของหน่วยงานต่างๆ ในชุมชน เพื่อช่วยกำกับดูแลความปลอดภัยในการเดินทางระยะใกล้บ้านให้กับสมาชิก ในชุมชน โดยเฉพาะการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ มาตรการในการสวมหมวกนิรภัยของทั้ง 3 องค์กร ไม่ว่าจะเป็นศูนย์พัฒนา เด็กเล็กตำบลป่าสัก (ลองดูแนวทางการจัดการพฤติกรรมเสี่ยงในกลุ่มเด็กและ เยาวชนของ “ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กตำบลป่าสัก” เพิ่มเติมได้ในคู่มือเล่มที่ 1 การศึกษา: ก้าวแรกของวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน), สวนอุตสาหกรรม เครือสหพัฒน์ และบริษัท แพนดอร่า โปรดักชั่น จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทที่ตั้งอยู่ ในสวนอุตสาหกรรมเครือสหพัฒน์ ต่างช่วยหนุนเสริมซึ่งกันและกันจนสามารถ สร้างพฤติกรรมขับขี่ปลอดภัยอย่างได้ผล โดยจุดเริ่มต้นของการใช้มาตรการ องค์กรด้านความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงานต่างๆ เหล่านี้ ล้วนเกิดจาก การให้ความสำคัญกับทรัพยากรบุคคล ทั้งในฐานะสมาชิกขององค์กร และ สมาชิกของชุมชน



“

พนักงานเป็นทรัพย์สินที่มีค่ามากที่สุดของบริษัท
เราจึงดูแลพนักงานของเราอย่างดีมากๆ”



คุณจิระเศรษฐ์ บุรณะสัมฤทธิ์ กรรมการผู้จัดการบริษัท แพนดอร่า โพรดักชั่น จำกัด ผู้ผลิตเครื่องประดับรายใหญ่ที่สุดในโลก เป็นตัวแทนของผู้บริหารสะท้อนถึงมุมมองความคิดที่ทำให้แพนดอร่าให้ความสำคัญกับ “คุณภาพชีวิต” ของพนักงานเป็นอันดับต้นๆ ในหลักการทำงาน เพราะกว่าจะได้สินค้าแต่ละชิ้น ต้องอาศัยพนักงานถึง 30 คน หรือ 60 มือ ช่วยกันทำทางบริษัทมองว่า สินค้าทุกชิ้นจะถูกผลิตอย่างประณีตและมีคุณภาพได้ ต่อเมื่อพนักงานมีความสุขและได้รับสวัสดิการที่ดีจากองค์กร หนึ่งในมาตรฐานการทำงานที่ช่วยกำกับให้พนักงานมีคุณภาพชีวิตที่ดี คือ การใช้มาตรการองค์กรเพื่อช่วยลดความปลอดภัยในการเดินทางให้กับพนักงานทุกคน

ปัจจุบันบริษัท แพนดอร่า โพรดักชั่น จำกัด มีฐานการผลิตเฉพาะในประเทศไทย 2 แห่ง คือที่กรุงเทพมหานครและจังหวัดลำพูน มีพนักงานทั้งหมดราว 12,000 คน อยู่ในฐานการผลิตที่ลำพูน 4,000 คน ส่วนใหญ่เป็นพนักงานช่างฝีมือ ซึ่งเป็นคนในชุมชน ตามนโยบายของบริษัทที่ต้องการให้พนักงานได้ทำงานใกล้บ้านและครอบครัว

โรงงานผลิตสินค้าที่จังหวัดลำพูน ตั้งอยู่ในสวนอุตสาหกรรมเครือสหพัฒน์ พนักงานส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์ในการเดินทางเป็นหลัก แม้มีความสะดวกในการเดินทางใกล้บ้าน แต่ก็เป็นการเดินทางที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงสุดด้วยเช่นกัน โดยสาเหตุที่นำไปสู่การบาดเจ็บอย่างรุนแรงและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ มักเกิดจากการไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่และซ้อนท้าย ผลสำรวจจากศูนย์ความร่วมมือด้านการป้องกันอุบัติเหตุ องค์การอนามัยโลก, คณะทำงานแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.) และมูลนิธิไทยโรดส์ เผยให้เห็นว่า 64% ของผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย เป็นเพราะเชื่อว่า การเดินทางระยะใกล้มีความปลอดภัย ไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัย ทั้งที่ในความเป็นจริงแล้ว กว่า 73% ของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ เกิดขึ้นภายในรัศมีไม่เกิน 5 กิโลเมตรใกล้บ้านหรือจุดสตาร์ททางบริษัทจึงมีมาตรการสนับสนุนให้พนักงานสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งขณะขับขี่

มาตรการที่ถูกออกแบบขึ้น เน้นมาตรการในเชิงบวก ที่สนับสนุนให้พนักงานเกิดความตระหนักรู้และปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงด้วยตนเอง มากกว่าการใช้มาตรการเชิงบังคับหรือลงโทษ ซึ่งทางบริษัทมองว่า ไม่ก่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในระยะยาว โดยหนึ่งในเทคนิคที่ถูกนำมาใช้เพื่อสร้างความตระหนักถึงความปลอดภัยในการเดินทางให้กับพนักงาน คือ เทคนิค KYT (Kiken Yochi Training) หรือการฝึกหยั่งรู้ระวังภัย

ย้อนกลับไปในปี พ.ศ. 2556 คุณฐิติศักดิ์ ถนัดคำ ผู้จัดการฝ่ายความปลอดภัยและอาชีวอนามัยในขณะนั้น ได้นำเทคนิค KYT มาประยุกต์ใช้เพื่อสร้างกระบวนการเรียนรู้ และกระตุ้นจิตสำนึกด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับพนักงานของบริษัทแพนดอร่าเป็นครั้งแรก โดยคุณคุณฐิติศักดิ์ เล่าถึงที่มาที่ช่วยจุดประกายให้นำเทคนิค KYT มาใช้ว่า เกิดจากความประทับใจที่ได้เดินทางไปดูงานด้านความปลอดภัยที่บริษัทไทยฮอนด้า จำกัด แล้วเห็นว่าการใช้เทคนิคนี้ในการทำกิจกรรมร่วมกัน ไม่เพียงแสดงถึงพลังความสามัคคีของคนในองค์กรเท่านั้น แต่แนวคิดสำคัญที่อยู่เบื้องหลังกิจกรรม ยังเป็นการพัฒนาทักษะการวิเคราะห์ให้กับพนักงานด้วย



“

“เพราะหัวใจสำคัญของ KYT

คือ การที่ทุกคนในทีม

มองเห็นปัญหาร่วมกัน

ค้นหาว່ว่าจะไรคือความเสี่ยง

ที่อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุ

จากนั้นจึงช่วยกันป้องกันหรือแก้ไข

การพูดย้ำความคิดแสดงถึง

ความตื่นตัวและความจริงจัง

ที่จะป้องกันอุบัติเหตุ”

KYT

K
KIKEN
อันตราย
Y
YOCHI
คาดการณ์
T
TRAINING
การฝึกอบรม

KYT การฝึกหยั่งรู้ระวังภัย คือ วิธีการวิเคราะห์หรือคาดการณ์ถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากการทำงาน พร้อมทั้งกำหนดมาตรการหรือวิธีการจัดการอันตรายเหล่านั้นเพื่อให้เกิดความปลอดภัย

KYT ริเริ่มขึ้นในประเทศญี่ปุ่น โดยโรงงานอุตสาหกรรมต้องการสร้างวินัยการทำงานที่เน้นความปลอดภัยให้กับพนักงาน เกิดจากแนวคิดที่ว่า อุบัติเหตุในการทำงานเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา พนักงานจำเป็นต้องมีสมาธิ จดจ่ออยู่กับหน้าที่ และต้องเกิดความระแวดระวังอันตรายที่อาจเกิดขึ้น กิจกรรมนี้จึงถูกคิดค้นขึ้นเพื่อเตือนสติพนักงานก่อนที่จะลงมือปฏิบัติงานทุกครั้ง ทำหน้าที่คล้ายนาฬิกาปลุก คอยเตือนให้ระวังภัยนั่นเอง โดยหลักการทำงาน ไม่ใช่แค่พูดประโยคเตือนภัยซ้ำๆ แล้วผ่านเลย แต่ทุกคำพูดต้องออกมาจากความจริงใจในการแก้ปัญหา การพูดทบทวนช่วยกระตุ้นให้สมองเกิดการจดจำและตื่นตัวอยู่เสมอ

จากหลักการของเทคนิค KYT ที่เน้นให้พนักงานทุกคนมีส่วนร่วมในการวิเคราะห์คาดการณ์ความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงการค้นหาวิธีป้องกันและแก้ไข ทำให้ฝ่ายความปลอดภัยและอาชีวอนามัยของบริษัทนำมาประยุกต์ใช้เพื่อสร้างความตระหนักถึงความปลอดภัยในการเดินทาง โดยเฉพาะการขับขี้อารถจักรยานยนต์ เริ่มด้วยการให้ข้อมูลเกี่ยวกับสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในพื้นที่ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนอกเวลาทำงาน โดยเฉพาะระหว่างที่เดินทางไปทำงานและกลับที่พัก ทำให้พนักงานเห็นว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเป็นเรื่องใกล้ตัว โดยสถิติการเกิดอุบัติเหตุที่ผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์บาดเจ็บสาหัสและเสียชีวิต ล้วนเกิดจากศีรษะกระแทกพื้น

เมื่อนำข้อมูลเหล่านี้มาเล่าสู่เพื่อนร่วมงานในฝ่ายต่างๆ เพื่อจัดกิจกรรมแทบทุกเสียงต่างวิเคราะห์ตรงกันว่า เกิดจากพฤติกรรมเสี่ยง คือ การไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่และซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ หลายกลุ่มจึงช่วยกันคิดสโลแกนเพื่อกระตุ้นเพื่อนร่วมงานให้สวมหมวกนิรภัย ในขณะที่บางกลุ่มคิดต่อยอดด้วยการวิเคราะห์ถึงความเสี่ยงด้านอื่นๆ เช่น พฤติกรรมการเปิดไฟเลี้ยวตลอดจนการช่วยกันวิเคราะห์สภาพถนนที่เป็นจุดเสี่ยงอันตราย



4 ขั้นตอนการทำ KYT

1. ค้นหาอันตรายที่มีอยู่ในการทำงาน
2. วิเคราะห์ถึงสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ
3. ช่วยกันหาแนวทางป้องกันหรือแก้ไข
4. พุดย่าความคิด และลงมือปฏิบัติทันที

หากมีโอกาสนำไปเยี่ยมชมแผนกต่างๆ จะได้ยินเสียงย่ำเตือนจากแต่ละทีมตังก้องกังวานในช่วงเลิกงานหรือเปลี่ยนกะ ฝ่ายความปลอดภัยของบริษัทยังสังเกตเห็นด้วยว่า พนักงานตักเตือนกันเองก่อนกลับบ้าน ซึ่งเท่ากับว่าพวกเขาเห็นความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัยด้วยตัวเอง โดยไม่ต้องมีการบังคับ

การทำ KYT เป็นประจำ ยังได้รับการสนับสนุนจากผู้บริหาร โดยมีการมอบรางวัลให้กับทีมที่มีความพร้อมเพรียงและสร้างสรรค์ แม้ว่ารางวัลที่มอบให้จะเป็นสินน้ำใจเล็กน้อย แต่สำหรับทุกคนในองค์กร กลับมีความหมายที่ยิ่งใหญ่ เพราะแสดงถึงจุดยืนชัดเจนในการปลูกจิตสำนึกความปลอดภัย

อุบัติเหตุต้องเป็น “ศูนย์”
OK



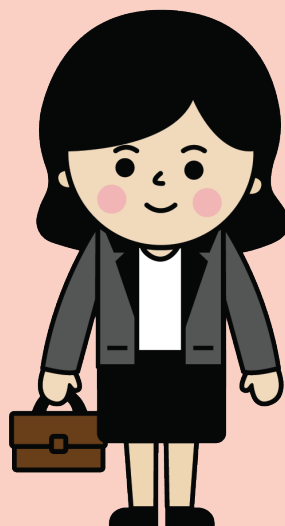
หัวใจสำคัญที่ทำให้การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงเป็นไปอย่างได้ผล เกิดจากกระบวนการเรียนรู้ และสร้างความตระหนักด้วยตนเอง ซึ่งการคิด วิเคราะห์ระวางภัยจะเกิดขึ้นได้ ต่อเมื่อมีองค์ความรู้ที่มากพอ ดังนั้นภารกิจ ที่ฝ่ายความปลอดภัยและอาชีวอนามัยช่วยสนับสนุน จึงเน้นไปที่การให้ความรู้ ข้อมูลต่างๆ เกี่ยวกับสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุ และพฤติกรรม การขับขี้อย่าง ปลอดภัย

นอกเหนือจากการใช้มาตรการเชิงบวกด้านความปลอดภัยทางถนนของ บริษัทแพนดอร่า โปรดักชั่น จำกัด เองแล้ว การเดินทางของพนักงานจาก ทุกบริษัทที่ตั้งอยู่ภายในสวนอุตสาหกรรมเครือสหพัฒน์ ยังได้รับการดูแลอีกชั้น จากบริษัทสหพัฒนาอินเตอร์โฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นหน่วยงานที่ รับผิดชอบด้านการจัดการโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคต่างๆ ภายในสวนอุตสาหกรรม การจัดสภาพแวดล้อมในการเดินทางที่ได้มาตรฐาน ช่วยสนับสนุนให้การขับขีของพนักงานทุกคน รวมถึงสมาชิกในชุมชน ที่ร่วมใช้ เส้นทางภายในสวนอุตสาหกรรมมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

ทางบริษัทสหพัฒนาอินเตอร์โฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน) ได้สำรวจข้อมูล ความพึงพอใจของทุกโรงงานที่ตั้งอยู่ภายในสวนอุตสาหกรรม และนำข้อมูลที่ได้ มาปรับปรุงสภาพแวดล้อมในการเดินทาง รวมถึงการจัดระบบจราจรภายใน เพื่อช่วยลดความแออัดและความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ โดยทางบริษัทได้จัดทำโครงการลดอุบัติเหตุ ด้วยการปรับปรุงพื้นผิวถนนให้เรียบ จัดการไฟส่องสว่าง เพื่อให้การเดินทางเข้ากะในช่วงเวลาต่างๆ มีความปลอดภัย ปรับปรุงภูมิทัศน์ บริเวณเกาะกลางให้เห็นชัดเจน มีจุดชะลอความเร็ว นอกจากนี้ ทางบริษัทได้ส่ง พนักงานเข้าร่วมฝึกอบรมอาสาจราจร (อส.จร.) กับทางสถานีตำรวจภูธรเมืองจี้ อำเภอมือง จังหวัดลำพูน เพื่อช่วยปฏิบัติหน้าที่ดูแลความปลอดภัยในการขับขี ภายในสวนอุตสาหกรรมด้วย โดยเฉพาะช่วงเวลาเช้างานและเปลี่ยนกะ ซึ่งเป็น ช่วงที่การจราจรคับคั่ง โดยอาสาจราจรจะช่วยบันทึกข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ และพฤติกรรม การขับขีที่ไม่ปลอดภัยของพนักงานด้วย เช่น การไม่สวมหมวก นิรภัยขณะขับขีและซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์, การใช้ความเร็วเกินกำหนด

“บันทึกข้อมูลความเสี่ยงของ تیم آسازار
 เป็นข้อมูลส่วนสำคัญที่เรานำมาประเมินผลการทำงาน
 เพื่อดูว่าต้องปรับปรุงจุดไหนเพิ่มเติม
 และแจ้งผลให้กับทุกโรงงานในพื้นที่ให้ทราบ
 โดยโรงงานสามารถส่งข้อเสนอแนะกับสวนอุตสาหกรรมได้ทุกวัน
 ถือเป็นนโยบายของผู้บริหารที่ให้ความสำคัญกับความต้องการ
 และความปลอดภัยของลูกค้าและพนักงาน
 เราเข้าใจดีว่า หากเกิดการสูญเสียพนักงานที่มีทักษะ 1 คน
 ถือเป็นความสูญเสียมหาศาล”

คุณสติมา ปาระมี ผู้ช่วยผู้จัดการ
 ฝ่ายสำนักงาน บริษัทสหพัฒนาอินเตอร์
 โฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน) สาขาลำพูน
 และกรรมการฝ่ายวิชาการ ชมรมบริหาร
 ทรัพยากรมนุษย์ จังหวัดลำพูน เล่าถึง
 ระบบการทำงานที่มีการนำข้อมูลความ
 เสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมาใช้
 เพื่อป้องกันความสูญเสียที่อาจเกิดขึ้น
 ส่งผลให้ภายในสวนอุตสาหกรรมไม่มี
 ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนตั้งแต่
 ปี พ.ศ. 2563 มาจนถึงปัจจุบัน



นอกจากนั้น ทางสวนอุตสาหกรรมศรีอโศกพัฒนา จังหวัดลำพูน ยังได้ร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐ ภายใต้กลไกศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) จังหวัดลำพูน โดยเข้าร่วมโครงการมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน ซึ่งมีองค์ประกอบของคณะกรรมการประกอบด้วยหน่วยงานในจังหวัดลำพูน ที่มีบทบาทหน้าที่ส่งเสริมความปลอดภัย อาทิ สำนักงานสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน, สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด, ชมรมเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน (จป.) ฯลฯ ภายใต้การกำกับดูแลจากผู้ว่าราชการจังหวัดลำพูน ต่อเนื่องนานกว่า 5 ปี ส่งผลให้จังหวัดลำพูนเกิดกลไกการขับเคลื่อนมาตรการองค์กร ที่บูรณาการความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน มีตัวชี้วัดและคณะกรรมการที่ร่วมกันหนุนเสริม ติดตามการใช้มาตรการให้เกิดผลตามเป้าหมาย เพื่อช่วยดูแลชีวิตของพนักงาน ทั้งในฐานะสมาชิกขององค์กรและสมาชิกของชุมชน ให้เดินทางในชีวิตประจำวันได้อย่างปลอดภัย



สวนอุตสาหกรรมศรีอโศกพัฒนา รับโล่ประกาศเกียรติคุณ
การดำเนินงานมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนนในสถานประกอบการ
จากรองผู้ว่าราชการจังหวัดลำพูน



วงเสวนาในหัวข้อ “ความสำเร็จในการขับเคลื่อนมาตรการองค์กร
ด้านความปลอดภัยทางถนนในสถานประกอบการ จังหวัดลำพูน”



ขบวนรถจักรยานยนต์รณรงค์
“ขับขี่ปลอดภัย สถานประกอบการจังหวัดลำพูน ไร้อุบัติเหตุ”



ก่อนขับรถยนต์ไฮค์กลับบ้านเย็นนี้ คุณแม่น้องเซนไม่รีรอที่จะสวมหมวกกันน็อก เช่นเดียวกับเพื่อนร่วมงานคนอื่นๆ ในบริษัท พฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยในระยะใกล้บ้านที่เกิดขึ้น เป็นผลจากความมุ่งมั่นของสถานประกอบการ ที่ช่วยกันดูแลสมาชิกขององค์กร เพราะรู้ว่า พนักงานทุกคนคือคนสำคัญ ที่ครอบครัวกำลังรอพวกเขาอยู่ที่บ้าน



บทเรียนจากเพื่อนร่วมทาง

1. คັນหาคีย์แมน

การขับเคลื่อนมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนนของกลุ่มผู้ประกอบการ ในสวนอุตสาหกรรมเครือสหพัฒน์ จังหวัดลำพูน สะท้อนถึงการดำเนินงานที่หนุนเสริมกันระหว่างหน่วยงานต่างๆ ที่ถือเป็น “คีย์แมน” หรือผู้มีบทบาทสำคัญเกี่ยวข้องกับการดูแลความปลอดภัยในการเดินทางให้กับพนักงาน โดยคีย์แมนเหล่านี้ประกอบด้วย

- **เจ้าของสถานประกอบการ**

ต้องถือเป็นความรับผิดชอบในการประกอบธุรกิจ โดยเป็นหน้าที่พึงระวังไม่ให้เกิดความเสียหาย (duty of care) ต่อพนักงาน ลูกจ้าง และบุคคลอื่น เพราะหากมีความเสียหายเกิดขึ้น จะต้องชดใช้ตามฐานเรื่องความรับผิดทางละเมิดต่อบุคคล (tort liability) และยังเป็นการช่วยลดความเสี่ยงต่อการประกอบธุรกิจ ความเสียหายต่อทรัพย์สิน สูญเสียแรงงานทรัพยากรบุคคล รวมถึงการถูกฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายกรณีเกิดอุบัติเหตุ



- **หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบ**

หน่วยงานที่มีพันธกิจดูแลรับผิดชอบด้านความปลอดภัยทั้งต่อชีวิตและทรัพย์สินในภาคแรงงาน ได้แก่ กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน, สำนักงานประกันสังคม (กองทุนประกันสังคม), ชมรมเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย (จป.) จังหวัด ซึ่งร่วมกันวางกลไกการขับเคลื่อนนโยบายภายใต้ สปถ. จังหวัด เป็นการบูรณาการระหว่าง ภาครัฐ ภาคเอกชน สถานประกอบการ ท้องถิ่น และหน่วยงานองค์กรภาคี เช่น ภาควิชาการ เพื่อให้ สปถ. ระดับอำเภอ และ สปถ. ระดับท้องถิ่น ซึ่งเป็นจุดปฏิบัติการสามารถทำงานได้ง่ายขึ้น

- **พี่เลี้ยงจากภาคประชาสังคม**

ในที่นี้ คือ พี่เลี้ยง สอจร. ซึ่งช่วยเชื่อมและเปิดพื้นที่การแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างเจ้าของสถานประกอบการกับหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบ พี่เลี้ยง สอจร. เป็นทีมผู้ปฏิบัติงานจากหลากหลายสาขาอาชีพ (วิศวกร สาธารณสุข ชนสง่ ปก.) ซึ่งมีประสบการณ์ในการขับเคลื่อนงานมาตรการองค์กรในระดับพื้นที่กว่า 10 ปีภายใต้ปรัชญาแบบจิตอาสา ทำด้วยใจ ซึ่งที่ผ่านมาจะมีวิธีการทำงานที่เน้นการเชื่อมโยงหน่วยงานในพื้นที่ ผ่านวงประชุมอย่างไม่เป็นทางการที่มีความยืดหยุ่น เอื้อให้หน่วยงานตามโครงสร้างได้ “พบปะ” กับสถานประกอบการและแกนนำพื้นที่ ตามจังหวะและโอกาส เพื่อผลักดันให้หน่วยงานที่รับผิดชอบเห็นความสำคัญและจัดการกับปัญหานี้อย่างจริงจัง



2. สร้างแนวทางการขับเคลื่อนงานที่ตอบโจทย์เฉพาะของพื้นที่

แนวทางและขั้นตอนในการดำเนินงานมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน ควรยึดหยุ่นตามสถานการณ์ปัญหาและบริบทเฉพาะของพื้นที่ ผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน จำเป็นต้องมีข้อมูลเกี่ยวกับสถานการณ์ความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ เพื่อนำมาปรับใช้ในขั้นตอนการทำงาน ดังต่อไปนี้

- **ทำความเข้าใจกับความท้าทายด้านความปลอดภัยทางถนน**

ผ่านสถิติระดับโลกและระดับท้องถิ่นที่สะท้อนความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งส่งผลกระทบทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะเศรษฐกิจฐานราก เช่น ข้อมูลจากหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่ ซึ่งบ่งชี้ถึงแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุและจุดเสี่ยงในชุมชน หรือเส้นทางการเดินทางของพนักงานระหว่างบ้านและสถานที่ทำงาน เพื่อออกแบบมาตรการในการเดินทางที่เหมาะสม



- ค้นหาแนวทางการจัดการปัจจัยเสี่ยงและความท้าทาย

สร้างความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ได้แก่ รัฐบาล ท้องถิ่น องค์กรพัฒนาเอกชน และธุรกิจอื่นๆ เช่น กลุ่มอุตสาหกรรม โดยสร้างพื้นที่ดำเนินงานอย่างมีส่วนร่วม ระหว่างหน่วยงานภาครัฐ (เจ้าภาพหลัก) และภาคเอกชน (action unit) ให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม สร้างเครือข่ายเฝ้าระวังอุบัติเหตุในสถานประกอบกิจการ จัดตั้งเป็นคณะทำงานมาตรการองค์กร เสนอผู้ว่าราชการนามเป็นลายลักษณ์อักษร เื่อให้การขับเคลื่อนของคณะทำงานมีอำนาจชอบธรรม โดยเชิญคณะทำงานที่มีพันธกิจกำกับส่งเสริมความปลอดภัยในภาคแรงงาน อย่างสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานจังหวัด เข้าร่วมเป็นคณะกรรมการตรวจประเมินสถานประกอบการ และระบบควบคุมองค์กรเพื่อความปลอดภัยด้านการจราจร เพื่อรับทราบและร่วมแก้ไขปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้นระหว่างการดำเนินงานของสถานประกอบการภาคเอกชนในพื้นที่



- กำหนดยุทธศาสตร์หลัก 2 ประการ

- (1) การออกกฎระเบียบ

- (2) การบังคับใช้ตามระเบียบ การประชาสัมพันธ์ สร้างความรู้ให้กับสมาชิกในองค์กร ให้ตระหนักถึงสำคัญและให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่กำหนดขึ้น เพื่อดูแลบุคลากรในองค์กรให้มีพฤติกรรมการขับขี่และใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย โดยเฉพาะนโยบายมุ่งเป้าลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการใช้รถจักรยานยนต์ ส่งเสริมให้ใช้หมวกนิรภัย



- **การจัดการระบบข้อมูล**

เพื่อใช้วางแผน ตัดสินใจ และติดตามประเมินผล แบ่งออกเป็น

(1) ข้อมูลปฐมภูมิ (primary data) ที่ได้จากการสำรวจผ่านการสังเกต ตรวจสอบ ได้แก่ ฐานข้อมูลการสังเกตพฤติกรรมเสี่ยงของพนักงานช่วงเช้าและหลังเลิกงาน (การสวมหมวกนิรภัย, การคาดเข็มขัดนิรภัย, การใช้ความเร็ว, การดื่มแอลกอฮอล์, การใช้ยา, ความเหนื่อยล้าและโรคประจำตัวของพนักงาน ขับรถ) ฐานข้อมูลทะเบียนยานพาหนะ ฐานข้อมูลการสำรวจจุดเสี่ยงระหว่างบ้านและที่ทำงานของพนักงาน ฐานข้อมูลบันทึกสถิติการเกิดอุบัติเหตุรายเดือน และรายปี วันลา สิทธิการรักษา และฐานข้อมูลรายงานการสืบสวนอุบัติเหตุ นอกรงานที่เกี่ยวข้องกับการจราจร

(2) ข้อมูลทุติยภูมิ (secondary data) ได้แก่ ฐานข้อมูลรายงานการอบรม การขับขีปลอดภัย



3. ขับเคลื่อนกลไก สปถ. ด้วยข้อมูลที่มีพลัง

กลไกการตื่นรู้ที่เข้มแข็งของ สปถ. จังหวัดลำพูน มีสารตั้งต้นจากการที่แกนนำในพื้นที่มุ่งเป้า “ผลักดันให้มาตรการองค์กรเป็นหนึ่งในนโยบายของ สปถ. ระดับจังหวัด” โดยแกนนำร่วมกันเก็บข้อมูลเพื่อเสนอต่อผู้บริหารและภาคีผู้เกี่ยวข้อง โดยข้อมูลสำคัญที่ขงเข้าไปประกอบด้วย

- ข้อมูลการบาดเจ็บ การเสียชีวิตของลูกจ้าง แรงงาน โดยเฉพาะข้อมูลการประสบอันตรายจากการทำงานของกองทุนเงินทดแทน สำนักงานประกันสังคม ที่สะท้อนให้เห็นความรุนแรงของปัญหาจากอุบัติเหตุทางถนน เช่น ระหว่างปี พ.ศ. 2561-2564 สาเหตุการเสียชีวิตของลูกจ้างจากการทำงาน ร้อยละ 41-47 เกิดจากอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลของศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ที่พบว่า ภัยแรงงานเป็นกลุ่มผู้ที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุด



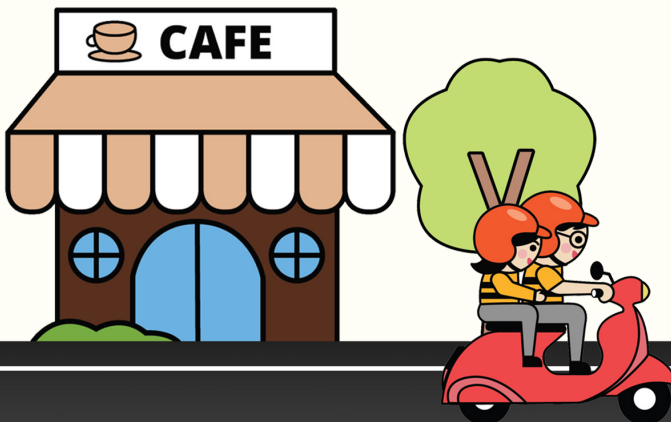
- ข้อมูลภาพรวมสถานการณ์การลงทุนในนิคมอุตสาหกรรม และข้อมูลความคุ้มค่า คิดในรูปแบบความคุ้มค่าต่อการลงทุนด้านความปลอดภัยทางถนน เทียบกับการรักษาทุนมนุษย์ขององค์กร โดยใช้ข้อมูลหน่วยลงทุนจากนิคมอุตสาหกรรมต้นแบบสวนอุตสาหกรรมเครือสหพัฒน์ จังหวัดลำพูน กระตุ้นผลักดันให้องค์กรเอกชนที่ยังไม่มีมาตรการความปลอดภัย ได้ร่วมกำหนดนโยบายที่จะดูแลสมาชิกในองค์กรตนเอง และหนุนให้องค์กรที่ดำเนินการอยู่แล้วขยายมาตรการไปสู่ชุมชนรอบข้าง เพื่อปกป้องชีวิตพนักงานอย่างเต็มที่

โดยการใช้ข้อมูลดังกล่าว มีทั้งรูปแบบที่เป็นทางการผ่านวงประชุมในแต่ละเดือนของ ศปถ. จังหวัด เสนอต่อผู้ว่าราชการจังหวัด การรายงานผลในวงประชุมคณะอนุกรรมการความปลอดภัยจังหวัด และการรายงานผลให้กับวงประชุมเจ้าหน้าที่ชมรมความปลอดภัยจังหวัดและภาคีเครือข่าย รวมไปถึงการแบ่งปันข้อมูลอย่างไม่เป็นทางการผ่านทางไลน์หรือโซเชียลมีเดียอื่นๆ



4. ออกแบบนโยบายครอบคลุมประเด็นที่สำคัญ

- การให้ความรู้ อบรมขับขี่ปลอดภัย การตระหนักรู้ถึงความเสี่ยง และความสำคัญของการปฏิบัติตามระเบียบความปลอดภัย
- การส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยภายในองค์กร เปิดพื้นที่การสื่อสารที่ปลอดภัยเพื่อให้พนักงานกล้าสะท้อนความเสี่ยงและปัญหาข้อค้นพบ รวมถึงการส่งเสริมสภาพแวดล้อมความเป็นอยู่ที่ดีของพนักงาน
- การลงทุนด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ มีโปรแกรมการบำรุงรักษาเทคโนโลยีเพื่อเพิ่มความปลอดภัยของพนักงานขณะอยู่บนถนน และการลงทุนสำหรับพนักงานในการจัดการความเครียด ความเหนื่อยล้า และปัญหาสุขภาพจิต มีบริการให้คำปรึกษา

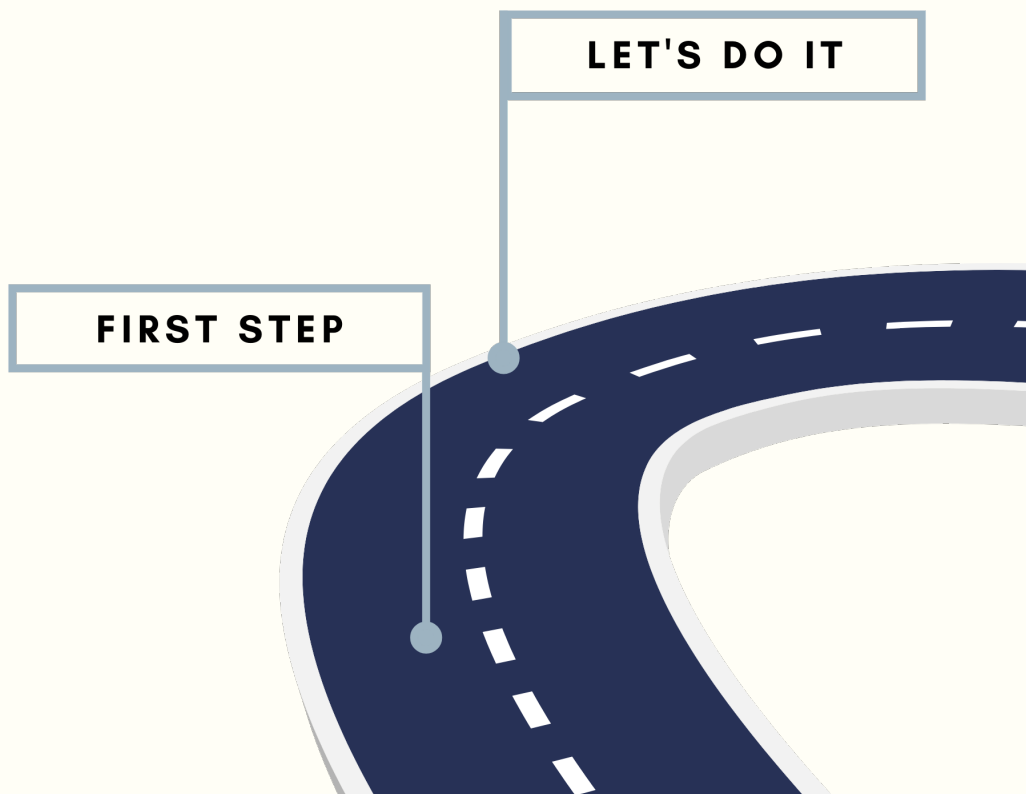


- ภาพรวมการกำกับดูแล ศึกษาและจัดทำกฎระเบียบ กฎหมาย และมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนที่เกี่ยวข้อง ซึ่งส่งผลกระทบต่อองค์กร ภาคเอกชน การบูรณาการมาตรการความปลอดภัยทางถนนเข้ากับความคิดริเริ่มด้านความรับผิดชอบต่อสังคม (CSR) จัดทำคำอธิบายความรับผิดชอบต่อกฎหมายขององค์กรเอกชนที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน และเผยแพร่ไปยังหัวหน้าแผนกเพื่อทำความเข้าใจกับผู้ได้บังคับบัญชา และสื่อสารกับพนักงานใหม่ พร้อมลงนามรับทราบ กรณีที่ไม่ปฏิบัติตามกฎองค์กรจะมีผลต่อวินัยตามที่ตกลง
- จัดให้มีการประเมินความเสี่ยงภายในองค์กร ได้แก่ การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (กายภาพและสิ่งแวดลอม) ระบุพื้นที่เสี่ยง การขนส่ง และการเดินทางของพนักงาน



5. เทคนิคสำคัญที่นำไปสู่ความสำเร็จ

- ผู้บริหาร และหัวหน้างาน คือ role model ที่มีอิทธิพลสูงที่สุด
- ต้องจัดทำนโยบายเป็นลายลักษณ์อักษร มีการกำหนดตัวชี้วัดที่ชัดเจน
- สื่อสารให้ทราบก่อนเริ่มบังคับใช้มาตรการ และเน้นย้ำระหว่างดำเนินการตลอดจนต้องทบทวนเมื่อมีปัญหาอุปสรรคเกิดขึ้น
- การสร้างสภาพแวดล้อมเพื่อจูงใจ ใช้การบังคับเชิงบวกให้สวมหมวกนิรภัย (ดูแนวทางการใช้ “ทักษะการบังคับเชิงบวก” เพิ่มเติมได้ในคู่มือเล่มที่ 3)
- การจัดกิจกรรมเชิงสัญลักษณ์ อาทิ MOU ลงนามบันทึกข้อตกลง ระหว่างองค์กรกับหน่วยงานภาครัฐ มีความสำคัญต่อการดำเนินงานโครงการที่มีความซับซ้อนและเกี่ยวข้องกับหลายภาคส่วน
- สร้างการมีส่วนร่วมและพื้นที่แลกเปลี่ยนผลการดำเนินงาน ทั้งในและนอกองค์กร เพื่อนำไปสู่ความภาคภูมิใจของบุคลากร



KEEP GOING



ขอขอบคุณ

- คุณประทวน ศรีสุข
- คุณสติมา ปาระมี
- คุณอิสริย์ อธิพัชรพงศ์ (คุณแม่น้องเจน)
- บริษัท แพนดอร่า โปรดักชั่น จำกัด
- บริษัท สหพัฒนาอินเตอร์โฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน)
- ภาพข่าวจากสำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดลำพูน
กรมประชาสัมพันธ์

