

**“โครงการทบทวนวรรณกรรมว่าด้วยเรื่องของการประเมินผล
การตอบแทนทางสังคม กรณีศึกษาการลงทุนด้านความปลอดภัยบนถนน”**

พุดตาน พันธุ์เณร¹
เฉลิมภัทร พงษ์อาจารย์²

1. ความสำคัญและที่มาของโครงการ

สาเหตุอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่เกิดจากบุคคล ได้แก่ การเมาสุรา การขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด และการขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2558) ซึ่งจำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ประเภทของยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งที่สุด คือ จักรยานยนต์ รถยนต์นั่ง และรถบรรทุกขนาดเล็ก (ปิกอัพ) และคิดเป็นมูลค่าความเสียหายบุคคลและทรัพย์สินกว่า 200,000,000 บาท (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2558) จากสถิติการประสูติอันตรายหรือเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงาน พ.ศ. 2558 พบว่าอุบัติเหตุจากยานพาหนะเป็นสาเหตุที่ทำให้แรงงานไทยเสียชีวิตมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 41.7 ของแรงงานไทยที่เสียชีวิตจากการทำงาน (สำนักงานกองทุนเงินทดแทน, 2559) และยังเป็นสาเหตุที่ทำให้สูญเสียอวัยวะและทำให้ต้องหยุดงาน ซึ่งมีผลกระทบทั้งในระดับบุคคลที่ต้องสูญเสียรายได้จากการทำงาน เป็นภาระการดูแลให้กับสมาชิกในครอบครัว และในระดับสถานประกอบการเพราะต้องหากคนมาแทนผู้ได้รับบาดเจ็บต้องหยุดงาน ทำให้กระบวนการผลิตขาดแรงงานฝีมือ และอาจมีผลถึงการสูญเสียมูลค่าทางเศรษฐกิจในระยะยาวหากยังไม่ดำเนินการแก้ไขสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน

เพื่อที่จะลดการสูญเสียมูลค่าทางเศรษฐกิจในระยะยาวจากปัญหาอุบัติเหตุดังกล่าว สถานประกอบการบางแห่งได้มีการจัดทำมาตรการต่างๆ ในการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งการจัดทำมาตรการต่างๆ ในสถานประกอบการ ล้วนแล้วแต่ต้องจำเป็นต้องใช้ทุนในการพัฒนามาตรการต่างๆ ซึ่งผลลัพธ์ที่ได้คือการที่พนักงานมีความปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนนทำให้สามารถทำงานได้ตามปกติ ซึ่งไม่สามารถตีค่าออกมาเป็นมูลค่าทางเศรษฐกิจได้ การจะตีมูลค่าทางเศรษฐกิจได้นั้น จะตีค่าจากการที่ต้องใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลอย่างเดียว

ดังนั้น ศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน และ มหาวิทยาลัยนเรศวร จึงเล็งเห็นความสำคัญการแสดงให้เห็นถึงความคุ้มค่าในลงทุนเรื่องความปลอดภัยบนถนนของสถานประกอบการ เพื่อสร้างแรงจูงใจให้สถานประกอบการสนใจในการลงทุนเพื่อสร้างความปลอดภัยของพนักงานในสถานประกอบการมากยิ่งขึ้น จึงได้ดำเนินการจัดทำ “การทบทวนวรรณกรรมว่าด้วยเรื่องของการประเมินผลการตอบแทนทางสังคม กรณีศึกษาการลงทุนด้านความปลอดภัยบนถนนของสถานประกอบการ” ประกอบด้วย การค้นคว้าและสรุปในด้านของการลงทุนด้านความปลอดภัยของสถานประกอบการในต่างประเทศจากงานวิจัยและเอกสารต่างๆ เพื่อแสดงให้เห็นว่าการลงทุนของสถานประกอบการไม่ใช่แค่ดำเนินการให้พนักงานสามารถดำเนินงานได้อย่างปกติเท่านั้น แต่ยังสามารถช่วยเหลือสังคมในการช่วยป้องกันอุบัติเหตุบนถนนที่เกิดจากพนักงานของสถานประกอบการอีกด้วย

¹ อาจารย์ประจำภาควิชาเศรษฐศาสตร์ คณะบริหารธุรกิจ เศรษฐศาสตร์ และการสื่อสาร ม.นเรศวร ต.ท่าโพธิ์ อ.เมือง จ.พิษณุโลก phanthunane@gmail.com

² อาจารย์ประจำภาควิชาเศรษฐศาสตร์ คณะบริหารธุรกิจ เศรษฐศาสตร์ และการสื่อสาร ม.นเรศวร ต.ท่าโพธิ์ อ.เมือง จ.พิษณุโลก pongajarn@gmail.com

2. วัตถุประสงค์

- 2.1 เพื่อแสดงให้เห็นถึงกระบวนการดำเนินการเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนของสถานประกอบการ
- 2.2 เพื่อเรียบเรียงผลการศึกษาของการประเมินผลของการดำเนินการเพื่อความปลอดภัยทางถนนของสถานประกอบการ

3. ขอบเขตการดำเนินงาน

1. เป็นการรวบรวมผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการสร้างความปลอดภัยทางถนนของสถานประกอบการ ที่มีเนื้อหาเกี่ยวกับกระบวนการดำเนินงาน วิธีการประเมิน ต้นทุน หรือผลของการดำเนินงาน โดยครอบคลุมเนื้อหาตามประเภทของสถานประกอบการ ดังนี้

- 1.1 การขนส่ง
- 1.2 การก่อสร้างและพลังงาน
- 1.3 โรงงานทั่วไป
- 1.4 อื่นๆ

โดยจำนวนการรวบรวมงานวิจัยจะต้องได้ข้อมูลของสถานประกอบการครบทุกประเภท และรวมแล้วไม่น้อยกว่า 15 งานวิจัย

2. จากการรวบรวมข้อมูลงานวิจัยสามารถนำมาทำเป็นข้อเสนอแนะ ในการสร้างกระบวนการดำเนินงานเพื่อความปลอดภัยทางถนน ที่นำมาประยุกต์ใช้กับสถานประกอบการในประเทศไทยได้

4. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เกิดข้อเสนอแนะที่สามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการดำเนินงานเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนน ในประเทศไทยได้
2. สามารถนำข้อมูลที่รวบรวมจากงานศึกษาในต่างประเทศ มาสร้างแรงจูงใจให้สถานประกอบการมีความสนใจในการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน

5. วิธีการดำเนินงาน

1. วางแผนการดำเนินงาน สืบค้น และติดต่อประสานงานขอข้อมูลจากแหล่งข้อมูลต่างๆ ได้แก่ บริษัท ฯลฯ (ถ้ามี)
2. รวบรวมงานศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนของสถานประกอบการในต่างประเทศ
3. สรุปผลการศึกษาและทำรายงานในรูปแบบตารางสรุป พร้อมเสนอกระบวนการสร้างความปลอดภัยทางถนนของสถานประกอบการในต่างประเทศ

6. วิธีการสืบค้นข้อมูล

ผู้ศึกษาได้เริ่มค้นข้อมูลจาก Cochrane Library จากนั้นจึงได้ค้นข้อมูลเพิ่มเติมจากฐานข้อมูล Ovid Medline และ Scopus โดยใช้คำสำคัญ ดังต่อไปนี้ Road accident Effective* Workplace Road cash Workplace

Road injur* Assessment และ Indus โดยมีคำว่า “AND” เป็นตัวเชื่อมของคำสำคัญเพื่อให้ค้นหาบทความเฉพาะเจาะจงมากขึ้น พบว่ามีบทความที่เกี่ยวข้องจำนวน 337 บทความ จากนั้นผู้ศึกษาได้อ่านและคัดเลือกโดยใช้เกณฑ์ในการคัดเลือก คือ เป็นงานศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการสร้างความปลอดภัยทางถนนของสถานประกอบการ มีรายละเอียดของการดำเนินโครงการ และสามารถเข้าถึงบทความฉบับเต็มได้ โดยอาจจะมีการประเมินโครงการหรือไม่ก็ได้ จากเกณฑ์ดังกล่าวทำให้มีบทความที่ได้รับการคัดเลือกจำนวน 3 บทความ นอกจากการค้นหาผ่านฐานข้อมูลผู้ศึกษาได้ค้นหาบทความหรือเอกสารเพิ่มเติมจาก website โดยขยายขอบเขตงานที่รวมไปถึงงานที่เป็นลักษณะทบทวนวรรณกรรม และรายงานของรัฐบาลหรือองค์กรไม่แสวงหาผลกำไร การศึกษาครั้งนี้ได้ใช้ผู้วิจัย 2 คนในการคัดเลือกบทความ

7. ผลการศึกษา

7.1 ภาพรวมของมาตรการป้องกันและลดปัญหาความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ

7.1.1 รูปแบบของการจัดการเพื่อการป้องกันและลดปัญหาความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากที่ทำงาน

จากการทบทวนวรรณกรรมพบว่าเดิมทีแล้วโครงการพัฒนาความปลอดภัยในการทำงาน ที่เกี่ยวข้องกับท้องถนน นั้นมักมุ่งเป้าไปที่กลุ่มคนขับ ซึ่งก็คือ การจัดการระดับบุคคล อย่างไรก็ตามแนวคิดเรื่องการพัฒนาความปลอดภัยในการทำงาน ได้ให้ความสำคัญกับการจัดการในกลุ่มผู้เกี่ยวข้องและการจัดการในระดับอื่นๆ เช่น ระดับการบริหารมากขึ้น ซึ่งจากการทบทวนวรรณกรรมผู้วิจัยสามารถแบ่งแยกแบบแผนของโครงการพัฒนาความปลอดภัยในการทำงานที่เกี่ยวข้องกับท้องถนนได้ดังต่อไปนี้

1. การจัดการในระดับบุคคล

การจัดการในระดับบุคคลสามารถแยกย่อยตามลักษณะงานได้เป็น 2 กลุ่ม คือกลุ่มผู้ขับยานพาหนะ และกลุ่มหัวหน้างาน

1.1 กลุ่มผู้ขับยานพาหนะ โครงการในระดับนี้มักมุ่งเน้นไปที่การปรับพฤติกรรมของผู้ขับยานพาหนะ โดยรูปแบบของโครงการอาจทำออกมาในลักษณะของการฝึกอบรม หรือการใช้กลยุทธ์เพื่อจูงใจให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ซึ่งมีรายละเอียดคือ

1.1.1 การฝึกอบรมผู้ขับยานพาหนะ ซึ่งส่วนใหญ่มักมุ่งเน้นไปที่การให้ความรู้ หรือการพัฒนาทักษะและเทคนิคในการขับขี่ เช่น ทักษะการหยุดรถ มากกว่าการปรับปรุงทัศนคติหรือภาวะการตัดสินใจ Newnam และ Watson (2011) ⁽¹⁾ ได้กล่าวว่า โครงการลักษณะนี้นั้นถือว่ามีประสิทธิภาพน้อย เนื่องจากขอบเขตของทักษะที่จะได้รับการอบรมนั้นถูกจำกัดด้วยเงื่อนไขของระยะเวลาในการอบรม อีกทั้งผลลัพธ์ที่ได้ก็มีความไม่แน่นอนสูง เนื่องจากความสำเร็จของโครงการนั้นขึ้นอยู่กับเทคนิคที่ใช้ในการฝึกอบรม พวกเขาจึงได้เสนอแนะให้โครงการลักษณะนี้ควรไปผนวกอยู่กับหลักสูตรและการประเมินเพื่อรับใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งจะมียุทธศาสตร์ในการฝึกอบรมที่ยาวกว่า

1.1.2 การใช้กลยุทธ์เพื่อจูงใจให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม โดยการใช้กลยุทธ์นี้อาจทำอยู่ในรูปของการให้แรงจูงใจโดยเฉพาะอย่างยิ่งแรงจูงใจด้านการเงิน ซึ่งงานศึกษาอย่างของ Geller et al. (1987) ⁽²⁾ ซึ่งว่าการ

ใช้เงินรางวัลจึงใจสามารถเพิ่มจำนวนการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่จาก 12% เป็น 28.5% กลยุทธ์อีกอย่างคือ การพัฒนาพฤติกรรมผ่านการประชุมร่วมกันของพนักงาน โดย Salminen (2008) ⁽³⁾ ได้ระบุขั้นตอนว่า การประชุมที่ประกอบไปด้วย 3 ขั้นตอนคือ การระบุถึงปัญหา การวิเคราะห์แนวทางการแก้ปัญหา และการกำหนดเป้าหมายที่เป็นรูปธรรมและการให้ผลสะท้อนกลับต่อแนวทางการแก้ปัญหา ซึ่งงานศึกษาของเขาชี้ว่า สามารถลดปัญหาอุบัติเหตุจากการขับขี่ได้ถึง 72% Newnam และ Watson ⁽¹⁾ ได้ให้ทัศนะต่อโครงการที่ใช้กลยุทธ์เพื่อจูงใจให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมนี้ว่า มีประสิทธิภาพต่อต้นทุน (cost-effectiveness) เนื่องจากมีแนวโน้มที่จะนำไปสู่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในระยะยาวมากกว่า เมื่อเทียบกับโครงการที่จัดในรูปแบบของการฝึกอบรม

1.2 กลุ่มหัวหน้างาน Newnam และ Watson ⁽¹⁾ กล่าวถึงโครงการลักษณะนี้ว่าเป็นการกำหนดบทบาทให้กับหัวหน้างานในฐานะผู้นำของการส่งเสริมความปลอดภัยเพื่อเพิ่มระดับของความปลอดภัยผ่านความสัมพันธ์ระหว่างหัวหน้างานกับผู้ขับขี่นั้น สามารถใช้ประโยชน์จากความสัมพันธ์ที่มีอยู่เดิมในองค์กรจนนำไปสู่การลดช่องว่างระหว่าง แนวนโยบายและการนำนโยบายไปใช้ในทางปฏิบัติได้

2. การจัดการในระดับองค์กร คือ การกำหนดแนวนโยบายและกระบวนการเพื่อความปลอดภัยของบริษัทซึ่งโดยปกติแล้วจะเป็นหน้าที่ของผู้บริหารระดับสูงขององค์กร โดย Newnam และ Watson ⁽¹⁾ ได้กล่าวถึงกลยุทธ์ที่องค์กรสามารถนำมาใช้เพื่อพัฒนาระดับความปลอดภัยในการทำงานที่เกี่ยวข้องกับท้องถนน ได้แก่

- การเก็บข้อมูล และการสร้างตัวชี้วัดเพื่อวัดระดับความปลอดภัย โดยข้อมูลที่เก็บประกอบไปด้วย ข้อมูลของผู้ขับขี่ (เช่น ชื่อ อายุ) ลักษณะของยานพาหนะ (ประเภท รุ่น ปีที่ผลิต) ประเภทของอุบัติเหตุ (rear end) สาเหตุของอุบัติเหตุ (เช่น การไม่ให้ทาง) และข้อมูลของคู่กรณี โดยประโยชน์ของการเก็บข้อมูลนั้นจะช่วยให้องค์กรเห็นถึงแนวโน้มของปัญหาที่เกิดขึ้นอันจะนำไปสู่การกำหนดวิธีการแก้ไขที่เหมาะสม

- การสร้างวัฒนธรรมองค์กร ซึ่งควรเป็นสิ่งที่ถูกกำหนดตั้งแต่เมื่อเริ่มการรับพนักงานขับรถ โดยพนักงานควรได้รับการฝึกอบรมเพื่อให้เข้าใจถึงนโยบายและมาตรการเพื่อรักษาความปลอดภัยขององค์กร ตลอดจนวิธีการใช้อุปกรณ์เพื่อรักษาความปลอดภัยของยานพาหนะ และทำยที่สุดพนักงานขับรถจะต้องถูกประเมินอย่างสม่ำเสมอ

- การจัดซื้อและการบำรุงรักษา ในการบริหารด้านความปลอดภัยนั้น ผู้ประกอบการควรกำหนดคุณลักษณะที่บ่งชี้ถึงความปลอดภัยของยานพาหนะและลักษณะของยานพาหนะที่เหมาะสมกับการใช้งานของบริษัท ได้แก่ ขนาดของยานพาหนะ เครื่องมือที่จำเป็น ขั้นตอนการตรวจสอบและบำรุงรักษา และนโยบายด้านการใช้งาน นอกจากนี้แล้วยังควรมีการเก็บข้อมูลต้นทุนในการบำรุงรักษาและการซ่อมบำรุง

ประเทศพัฒนาแล้ว เช่น สหรัฐอเมริกา และอังกฤษได้ให้ความสำคัญกับมาตรการการลดอุบัติเหตุในสถานประกอบการอย่างชัดเจนมานานหลายปี ประเทศเหล่านี้ได้มีนโยบายหรือมีการสนับสนุนสถานประกอบการ โดยให้ความสำคัญกับมาตรการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนหรือความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน สำนักงานความปลอดภัยในวิชาชีพและสุขภาพ ประเทศสหรัฐอเมริกา ได้เสนอแนวทางสำหรับผู้ประกอบการ เพื่อที่จะลดการเกิดอุบัติเหตุจากยานพาหนะ การเสนอแนวทางสำหรับผู้ประกอบการครั้งนี้ต้องการที่จะรักษาให้พนักงานมีความปลอดภัยทางถนน การเกิดอุบัติเหตุทางถนนทำให้เกิดปัญหาเรื่องการทำงาน การเงิน จนไปถึงปัญหาทางจิตใจ ⁽⁴⁾

กรมแรงงานประเทศสหรัฐอเมริกาได้เสนอแนวทางการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในสถานประกอบการ โดยมีการทำ 10 ขั้นตอน (The 10-step program) ให้คำแนะนำกับ

ขั้นตอนที่ 1 ความมุ่งมั่นของฝ่ายบริหารระดับสูงและพนักงานที่เกี่ยวข้อง

ความปลอดภัยของพนักงานขององค์กรที่เป็นผู้ขับเคลื่อนตั้งแต่เริ่มจนจบการทำงานเป็นสิ่งสำคัญที่ผู้บริหารระดับสูงต้องเอาใจใส่ ผู้บริหารระดับสูงสามารถจัดหาผู้นำ กำหนดนโยบายและกำหนดทรัพยากร (พนักงานและค่าจ้าง) เพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย เป็นการดีในการให้กำลังใจพนักงานที่เข้าร่วมและผู้ที่เกี่ยวข้องทุกระดับและจะช่วยให้มีความพยายามที่จะประสบความสำเร็จ พนักงานและตัวแทนต้องมีส่วนเกี่ยวข้องกับการวางแผนเบื้องต้นด้วย

ขั้นตอนที่ 2 การกำหนดนโยบายและกฎระเบียบ

การมุ่งเน้นการเขียนรายงานเพื่อลดอัตราการเสียชีวิตและบาดเจ็บในการจราจรคือสิ่งสำคัญที่จะช่วยให้โครงการประสบความสำเร็จ การทำให้เกิดความเข้าใจ ครอบคลุมการปฏิบัติตามนโยบายความปลอดภัยทางการจราจรและการสื่อสารกับพนักงานทุกคน เป็นเสาหลักที่ทำให้โครงการขับเคลื่อนปลอดภัยมีประสิทธิภาพ การประกาศนโยบายนี้ในสถานที่ทำงานโดยตลอด และอภิปรายนโยบายนี้ในที่ประชุม เสนอค่าตอบแทนสำหรับผู้ปฏิบัติตามกฎระเบียบ และมุ่งเน้นไปที่ผู้ไม่ปฏิบัติตาม ข้อความด้านล่างนี้เป็นตัวอย่างของนโยบายที่สามารถนำมาปรับใช้กับบริษัทได้

ตัวอย่างนโยบายการขับขี่ขณะดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์

(ชื่อของบริษัท/องค์กร) ให้ความสำคัญในการรักษาชีวิต สุขภาพและเงื่อนไขในการทำงานให้มีประสิทธิภาพสำหรับพนักงาน อย่างไรก็ตาม ในระหว่างชั่วโมงการทำงานไม่อนุญาตให้มีการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หรือสารเสพติด ชั่วโมงการปฏิบัติหน้าที่ประกอบด้วยชั่วโมงการทำงาน รวมถึงระยะเวลาพักเบรก ไม่ว่าจะอยู่ในหรือนอกบริษัทก็ตาม การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หรือสารเสพติดขณะปฏิบัติงานไม่ได้รับการอนุญาตนั่นเอง

ตัวอย่างการใช้นโยบายการใช้เข็มขัดนิรภัย

(ชื่อของบริษัท/องค์กร) รับรู้และตระหนักว่าเข็มขัดนิรภัยมีผลอย่างมากในการป้องกันการบาดเจ็บและสูญเสียชีวิต มันคือความจริงที่ว่า การคาดเข็มขัดนิรภัยของคุณช่วยลดความเสี่ยงของอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการชนถึง 45 เปอร์เซ็นต์ และมากถึง 60 เปอร์เซ็นต์ในรถบรรทุกหรือรถยกสูง

เราหวังให้พนักงานของเราและต้องการให้แน่ใจว่าไม่มีใครได้รับบาดเจ็บหรือถูกฆ่าอย่างโศกนาฏกรรม โดยการป้องกันการคาดเข็มขัดนิรภัย อย่างไรก็ตามพนักงานทั้งหมดของ(ชื่อของบริษัท/องค์กร) ต้องคาดเข็มขัดนิรภัยขณะปฏิบัติงานในพาหนะของบริษัท หรือพาหนะอื่นของธุรกิจบริษัท และผู้โดยสารทั้งหมดต้องคาดเข็มขัดนิรภัย รวมถึงความเหมาะสมของเด็กด้วย เมื่อขับขี่พาหนะของบริษัทหรือพาหนะส่วนตัว ที่ใช้สำหรับธุรกิจของ

บริษัท พนักงานทุกคนและครอบครัวของพวกเขาควรได้รับการส่งเสริมในการคาดเข็มขัดนิรภัยอยู่เสมอ และที่นั่งสำหรับเด็กที่เหมาะสมในตำแหน่งที่นั่งในรถด้วย

ขั้นตอนที่ 3 ข้อตกลงของผู้ขับขี่

การทำข้อตกลงกับพนักงานทุกคนซึ่งเป็นพนักงานขับรถโดยมีจุดประสงค์เพื่อใช้ในงาน แม้ว่าพวกเขาจะได้รับมอบหมายให้เป็นผู้ขับขี่พาหนะของบริษัทหรือพาหนะส่วนตัวก็ตาม การลงนามข้อตกลง ผู้ขับขี่จะตระหนักและเข้าใจนโยบายด้านความปลอดภัยทางการจราจรของบริษัท ข้อปฏิบัติ และความคาดหวังต่อการปฏิบัติของผู้ขับขี่ การดูแลบำรุงรักษาพาหนะและการรายงานการทำผิดกฎจราจร

ขั้นตอนที่ 4 การบันทึกการตรวจสอบยวดยานพาหนะ

การบันทึกการขับขี่ของพนักงานทุกคนซึ่งเป็นผู้ขับขี่โดยมีจุดประสงค์เพื่อการทำงาน คุณต้องคัดพนักงานขับรถที่แยกออกไป เพื่อกันปัญหาในอนาคตที่อาจเกิดขึ้น การบันทึกนี้ควรได้รับการทบทวนเป็นระยะๆ เพื่อให้แน่ใจว่าพนักงานขับรถมีประวัติการขับขี่ที่ดี

การกำหนดจำนวนอย่างชัดเจนของพนักงาน/ผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืน สามารถทำก่อนที่จะเสียสิทธิ์เป็นผู้ขับขี่ในการทำงานรวมถึงการจัดการฝึกอบรมด้วย

ขั้นตอนที่ 5 รายงานการชนและการสอบสวนข้อเท็จจริง

กระบวนการในการจัดทำและบังคับใช้รายงานการชนและการสอบสวนข้อเท็จจริง การชนทุกครั้ง ควรมีการรายงานต่อผู้บังคับบัญชาโดยเร็วที่สุดหลังจากเหตุการณ์เกิดขึ้น นโยบายและข้อปฏิบัติด้านความปลอดภัยทางการจราจรของบริษัท ควรแนะนำให้ผู้ขับขี่ทราบอย่างชัดเจน ตลอดจนความรับผิดชอบในสถานการณ์ที่ชนกันขึ้น ทุกครั้งที่เกิดการชน ควรทบทวนสาเหตุที่เกิดและการป้องกันการเกิดเหตุ ความเข้าใจถึงสาเหตุของการชนว่าทำไมถึงเกิดขึ้น การไม่ระมัดระวังความปลอดภัยที่เกิดขึ้น และรูปแบบกฎเกณฑ์สำหรับการกำจัดสิ่งเหล่านี้ออกไปในอนาคต

ขั้นตอนที่ 6 การเลือกพาหนะ การบำรุงรักษา และการตรวจสอบ

การเลือกพาหนะ การบำรุงรักษาอย่างถูกต้อง และการตรวจสอบพาหนะของบริษัทอย่างสม่ำเสมอ เป็นส่วนสำคัญของการป้องกันการเกิดการชนปะทะและการสูญเสีย เป็นสิ่งที่สมควรที่องค์กรต้องทบทวนและตระหนักถึงความปลอดภัยของการใช้งานทุกยวดยานพาหนะ ซึ่งควรเลือกพาหนะที่ดีที่สุดและมีความปลอดภัยเพื่อนำมาใช้สำหรับผู้ขับขี่

พาหนะควรมีกำหนดการการบำรุงรักษาแบบป้องกันอย่างสม่ำเสมอ โดยการบริการและตรวจสอบของอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย ซึ่งปกติการบำรุงรักษาควรทำตามรอบไมล์ ช่างเครื่องควรมีการตรวจสอบพาหนะแต่ละคันอย่างน้อยปีละครั้งกับสมุดบันทึกประจำรถ

พาหนะส่วนตัวที่ถูกใช้เพื่อการทำงานของบริษัทไม่จำเป็นต้องใช้เกณฑ์เดียวกันและถือเป็นความรับผิดชอบของเจ้าของรถ อย่างไรก็ตาม พาหนะส่วนตัวที่ถูกใช้เพื่อการทำงานของบริษัทควรถูกบำรุงรักษาในลักษณะสวัสดิการของพนักงานโดยเน้นด้านความปลอดภัยสูงสุด

ในส่วนนี้ยังมีการพัฒนาเว็บไซต์และสายด่วนสำหรับเผยแพร่ข้อมูลล่าสุดของการทดสอบการชนและข้อมูลสำคัญอื่นของความปลอดภัย คือ www.safercar.gov และการรายงานที่เกี่ยวข้องกับข้อบกพร่องและปัญหาของยานพาหนะ ติดต่อได้ที่ NHTSA Auto Safety สายด่วน 1-888-DASH-2-DOT

ขั้นตอนที่ 7 การปฏิบัติตามกฎระเบียบอย่างเคร่งครัด

การกำหนดหลักสูตรการพัฒนากลยุทธ์ของการปฏิบัติหลังจากการเกิดเหตุการณ์การฝ่าฝืนกฎจราจรและ/หรือการป้องกันการชนที่จะเกิดขึ้น มีการแก้ไขที่หลากหลาย: โดยหลักๆ ขึ้นอยู่กับระบบที่กำหนดการฝ่าฝืนกฎจราจร ควรมีระบบในการดำเนินการทางวินัยสำหรับผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรซ้ำๆ และ/หรือป้องกันการเกิดการชน ระบบควรอธิบายถึงการกระทำที่จะถูกนำมาใช้ หากผู้ขับขี่สะสมจำนวนการฝ่าฝืนกฎจราจร หรือการป้องกันการชนปะทะที่จะเกิดขึ้น

ขั้นตอนที่ 8 การให้รางวัลหรือค่าตอบแทน

การพัฒนาและการดำเนินการสำหรับการให้รางวัลหรือค่าตอบแทน ทำให้เกิดการขับขี่ที่ปลอดภัยและเป็นส่วนสำคัญของวัฒนธรรมองค์กร พฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยควรได้รับการยอมรับ เป็นผลลัพธ์เชิงบวกเมื่อพฤติกรรมการขับขี่ถูกรวมเข้ากับผลการปฏิบัติงาน รางวัลและค่าตอบแทนเกี่ยวข้องกับผลตอบแทนทางการเงิน สิทธิพิเศษ หรือการใช้ค่าตอบแทนเป็นแรงจูงใจในการทำให้เป้าหมายที่กำหนดไว้ประสบความสำเร็จ หรือการเพิ่มจำนวนผู้มีส่วนร่วมในโครงการ

ขั้นตอนที่ 9 การอบรมการขับขี่/การสื่อสารในองค์กร

การจัดการการฝึกอบรมและการสื่อสารในองค์กรเรื่องความปลอดภัยอย่างต่อเนื่องให้ผู้ขับขี่ แม้ว่าผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์จะได้รับประโยชน์จากการอบรมในระยะหนึ่ง และย้ำเตือนถึงการปฏิบัติและทักษะการขับขี่อย่างปลอดภัย แต่มันเป็นเรื่องง่ายที่จะทะนงตนและไม่นึกถึงผลที่ตามมาจากนิสัยการขับขี่ของตนเอง

ขั้นตอนที่ 10 การปฏิบัติตามกฎข้อบังคับ

การยึดมั่นต่อกฎข้อบังคับความปลอดภัยบนทางหลวง มันเป็นสิ่งสำคัญที่จะทำให้ชัดเจน ถ้ามีกฎระเบียบของรัฐควมคุมยานพาหนะและหรือผู้ขับขี่ในระดับท้องถิ่นและประเทศ กฎข้อบังคับนี้อาจไม่ถูกจำกัดใน :

- Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA)
- U.S. Department of Transportation (USDOT)
- National Highway Transportation Safety Administration(NHTSA)
- Federal Highway Administration (FHWA)
- Employment Standards Administration (ESA)

ในส่วนของประเทศอังกฤษ งาน Reducing at-work road traffic incidents เป็นรายงานที่ให้กับรัฐบาล และคณะกรรมการด้านสุขภาพและความปลอดภัย (Health & Safety Commission หรือ HSC)³ เป็นองค์ที่จัดตั้ง โดยกฎหมายของประเทศอังกฤษ ตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2001 ซึ่งข้อเสนอแนะที่สำคัญของรายงานฉบับนี้ มีหลายประเด็น ที่สำคัญมีดังต่อไปนี้⁽⁵⁾

- มาตรการเพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนควรจะบรรจุอยู่ในระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัยและสุขภาพที่ดีของพนักงานที่มีอยู่แล้ว และลูกจ้างควรจะทำให้ความร่วมมือกับนายจ้าง และเห็นความสำคัญของสุขภาพและความปลอดภัยของตัวเอง ภายใต้คำแนะนำนี้ นายจ้างต้องทำให้แน่ใจว่าลูกจ้างมีความสามารถที่จะขับรถหรือทำงานที่เกี่ยวข้องกับถนนได้อย่างปลอดภัย การทดสอบสมรรถภาพการขับรถสำหรับคนขับได้ถูกตั้งเป็นกฎหมายเรียบร้อยแล้ว ไม่ได้เป็นแค่คำแนะนำเท่านั้น
- HSC ภายใต้คำแนะนำหรือข้อเสนอแนะจากผู้เกี่ยวข้องควรจะพัฒนาข้อเสนอแนะสำหรับผู้ประกอบการหรือนายจ้างในเพื่อให้พนักงานมีแนวทางปฏิบัติสำหรับการจัดการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยทางถนน

7.1.2 ปัจจัยและอุปสรรคที่ส่งผลต่อการป้องกันและลดปัญหาความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากที่ทำงาน

นอกจากปัจจัยในมุมมองของการจัดการระดับบุคคลและองค์กรตามที่กล่าวมาข้างต้นแล้ว ยังมีปัจจัยอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดการมาตรการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากที่ทำงาน Newnam และ Watson⁽¹⁾ ยังได้กล่าวเสริมโดยอ้างอิงจากงานวิจัยในอดีตว่า ระดับความกดดันที่มีต่อระยะเวลาในการปฏิบัติงานนั้นส่งผลต่อเรื่องความปลอดภัย ซึ่งอาจสรุปโดยย่อได้ว่า การกำหนดจำนวนภาระงานที่เหมาะสมนั้นส่งผลต่อดีต่อการเพิ่มความปลอดภัยของการทำงาน ซึ่งสุดท้ายแล้วก็จะเป็นการลดภาระต้นทุนจากความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุ นอกจากนี้ที่กล่าวมา งานศึกษาของ Wills et al. ในปี 2006⁽⁶⁾ ที่ทำการศึกษถึงปัจจัยที่มีผลต่อการสร้างบรรยากาศของความปลอดภัยในการทำงาน โดยการทำการสำรวจความคิดเห็นของคนงานจำนวน 329 คนที่ทำงานในองค์กร 3 แห่งในออสเตรเลีย และงานศึกษาของ Zohar⁽⁷⁾ ในปี 1980 ที่ทดสอบการรับรู้ถึงความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับการทำงาน ต่างก็ให้ผลใกล้เคียงกันคือ พบว่า การมีข้อตกลงร่วมกันในการจัดการถือเป็นปัจจัยหลักที่มีผลต่อการสร้างบรรยากาศของความปลอดภัยในทัศนคติของเหล่าพนักงาน

งานศึกษาของ Burning (1989)⁽⁸⁾ ที่ทดสอบว่าลักษณะของบริษัท เช่น ขนาดของธุรกิจ ลักษณะของยานพาหนะ และสถานภาพทางการเงิน ส่งผลกระทบอย่างไรต่ออัตราการเกิดอุบัติเหตุ และปัจจัยด้านการจัดการที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ และพบว่า ปัจจัยเช่น สถานภาพทางการเงินของบริษัท ขนาดของการขนส่ง ความสมบูรณ์ของอุปกรณ์ที่ใช้เพื่อการขนส่ง และความเป็นเจ้าของยานพาหนะ นั้นมีผลกระทบต่ออัตราการเกิดอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญ

³ The Health and Safety Commission (HSC) is a statutory body established under UK law. It was established under the Health and Safety at Work Act, 1974. The HSC is focused on preventing injury and death in the workplace. They also police the workplace to ensure that individuals are not putting other workers at risk. Enforcement by the HSC ensures that duty holders deal with serious risks immediately, comply with the law and are held accountable if they fail in their responsibilities.

แม้ว่าในหลายสิบปีที่ผ่านมาได้มีการให้ความสำคัญกับมาตรการลดปัญหาอุบัติเหตุที่ดำเนินการในระดับสถานประกอบการหรือองค์กรมากขึ้น แต่จากการประเมินก็พบว่ายังมีปัญหาอยู่ค่อนข้างมาก Warmerdam et al.⁽⁹⁾ ที่ได้ใช้ benchmark ที่ถูกออกแบบโดย National Road Safety Partnership Program เพื่อประเมินการจัดการความเสี่ยงในอุตสาหกรรมประเภทต่างๆ ที่ทำงานร่วมกับองค์กร Victorian Work Authority (VWA) ในเขตเมือง Sydney และ New South Wales ของประเทศออสเตรเลีย จำนวน 83 องค์กร ได้แก่ อุตสาหกรรมด้านการเกษตรป่าไม้และการประมง 2 องค์กร ด้านโรงงาน 2 องค์กร ด้านสาธารณสุขโรค 5 องค์กร ด้านการก่อสร้าง 4 องค์กร ด้านการค้าส่ง 4 องค์กร ด้านการค้าปลีก 3 องค์กร ด้านการขนส่ง 3 องค์กร ด้านการติดต่อสื่อสาร 4 องค์กร ด้านการให้บริการเชิงเทคนิค 1 องค์กร ด้านการบริหารและการให้บริการสนับสนุน 3 องค์กร ด้านบริการสาธารณะ 11 องค์กร ด้านการศึกษาและฝึกอบรม 4 องค์กร ด้านสุขศึกษาและบริการทางสังคม 26 องค์กร และองค์กรประเภทอื่นๆ อีก 11 องค์กร การประเมินทำโดยการสัมภาษณ์ แบบ Semi structure interview กับผู้จัดการระดับต่างๆ ขององค์กรเหล่านี้ โดยแบบสอบถามและการวิเคราะห์ข้อมูลนั้นมีพื้นฐานมาจาก แนวคิดเรื่องเสาหลัก 5 ด้านของความปลอดภัยบนท้องถนน ของ World Health Organization (การจัดการด้านความปลอดภัยบนท้องถนน ความปลอดภัยขณะขับขี่ ความปลอดภัยของยานพาหนะ ความปลอดภัยของผู้ขับขี่และการตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ) การศึกษาพบว่าประเด็นของปัญหาที่เกี่ยวข้องกับมาตรการการสร้างความปลอดภัยทางถนนในสถานประกอบการ ประกอบไปด้วยหลายประเด็น ดังต่อไปนี้

- ประเด็นที่ 1 ในเรื่องการจัดการด้านความปลอดภัยบนท้องถนนที่เน้นในประเด็นเรื่อง Accountability หรือความรับผิดชอบนั้นยังพบประเด็นปัญหาเรื่องความไม่ชัดเจนถึงการกำหนดบทบาทและความรับผิดชอบสำหรับการจัดการด้านความปลอดภัย โดยสาเหตุสืบเนื่องมาจากการมองว่าเป็นความรับผิดชอบส่วนบุคคลมากกว่าประเด็นในระดับองค์กร ตลอดจนการขาดผู้ที่มีส่วนรับผิดชอบที่ชัดเจนทำให้การบังคับใช้ไม่ค่อยมีผลในเชิงปฏิบัติ ตลอดจนเรื่องความปลอดภัยยังมักไม่ถูกบรรจุอยู่ในนโยบายที่มีผลต่อการประเมินการทำงาน (ไม่มีKPIs ด้านความปลอดภัยในการทำงานของเจ้าหน้าที่)
- ประเด็นที่ 2 การจัดการขณะที่พนักงานกำลังขับขี่ยานพาหนะเพื่อทำงานให้กับองค์กร (ความปลอดภัยขณะขับขี่) พบว่า มีความแตกต่างกันอย่างชัดเจนระหว่างองค์กรที่การขับขี่ถือเป็นหนึ่งในพันธกิจหลักของการดำเนินธุรกิจ กับองค์กรที่การขับขี่เป็นเพียงพันธกิจรอง โดยองค์กรประเภทแรกนั้นมักมีการจัดเตรียมเอกสารที่ชัดเจน เช่น คู่มือและข้อบังคับในการขับขี่
- ประเด็นที่ 3 เรื่องความปลอดภัยของยานพาหนะ พบว่าการดูแลรักษาส่วนใหญ่แล้วจะถูกกำหนดให้เป็นเรื่องของการตรวจเช็คสภาพโดยศูนย์ซ่อมบำรุง มากกว่าที่จะเป็นภาระของบุคคล โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่รถขององค์กรเป็นรถที่ใช้ร่วมกัน อย่างไรก็ตามการศึกษาพบว่ามีแนวโน้มว่าการใช้เทคโนโลยีเข้ามาจัดการเรื่องการบำรุงรักษาเพื่อให้มีระบบการจัดการที่ดีขึ้น
- ประเด็นที่ 4 เรื่องความปลอดภัยของผู้ขับขี่ พบว่าองค์กรส่วนใหญ่มักใช้เพียงประเด็นในเรื่องของการมีใบอนุญาตขับขี่เป็นเงื่อนไขในการรับสมัคร ในขณะที่การตรวจสอบประวัติย้อนหลังของผู้

ซับซ้อนนี้ไม่ค่อยได้กระทำนัก อีกทั้งประเด็นเรื่องของต้นทุนและการขาดข้อมูลที่ชัดเจนเกี่ยวกับผลที่จะได้จากการฝึกอบรมยังทำให้องค์กรไม่ต้องการที่จะลงทุนไปกับฝึกอบรมพนักงานเรื่องการซับซ้อน อาจกล่าวได้ว่าเรื่องความปลอดภัยของผู้ซับซ้อนที่ถูกมองว่าเป็นความรับผิดชอบของผู้ซับซ้อนเองมากกว่าขององค์กร

- ประเด็นที่ 5 เรื่องการตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุที่พบว่ามีเพียงไม่กี่บริษัทเท่านั้นที่มีระบบการจัดการข้อมูลของการซับซ้อน โดยกลุ่มที่มีการจัดเก็บนั้นมักทำผ่านการใช้เทคโนโลยี เช่น การรายงานทางอิเล็กทรอนิกส์ อย่างไรก็ตามพบว่าการจัดทำรายงานยังคงเป็น เพื่อเหตุผลเรื่องของประกันภัยและเพื่อลงโทษพนักงานมากกว่าเพื่อเหตุผลทางด้านการจัดการด้านความปลอดภัยอย่างแท้จริง

7.2 กรณีศึกษาการประสบความสำเร็จจากการใช้มาตรการเพื่อความปลอดภัยในสถานประกอบการ

7.2.1 กรณีศึกษาบริษัท British Telecommunication (BT) ⁽¹⁰⁾

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

ตารางที่ 1 กระบวนการภายใต้แนวคิด Haddon Matrix

ช่วงเวลา	การจัดการทางด้านวัฒนธรรมองค์กร	การจัดการทางด้านการเดินทาง	บุคลากร	พาหนะ	สังคม
ก่อนการซับซ้อน	-การวิเคราะห์ความเสี่ยง -การมีส่วนร่วมของผู้เชี่ยวชาญ -การประเมินนโยบายและกระบวนการจัดการ	-การประเมินความเสี่ยงของการเดินทาง -การกระจายและจัดตารางงาน -การลดความจำเป็นในการเดินทาง	-การแนะนำกระบวนการต่างๆ -การจัดทำนโยบายและคู่มือ -การจัดทำโปรแกรมออนไลน์ที่ครอบคลุมประเด็นเรื่อง การรับทราบข้อมูลของผู้ซับซ้อน, การเข้ารับการใช้งาน	-การเลือก-ลักษณะเฉพาะ-มาตรฐานของความปลอดภัย -การตรวจสอบ-การบำรุงรักษา-การจัดการและการติดตามการใช้งาน	-การมีส่วนร่วมกับการวิจัย -การตลาด-โครงการที่มีต่อสมาชิกครอบครัวของบุคลากร -การมีส่วนร่วมกับชุมชน -การจัดสัมมนา

ช่วงเวลา	การจัดการ ทางด้าน วัฒนธรรม องค์กร	การจัดการ ทางด้าน การ เดินทาง	บุคลากร	พาหนะ	สังคม
	<ul style="list-style-type: none"> -การจัดตั้ง กรรมการที่ กำกับดูแล -การสื่อสาร อบรมและเก็บ ข้อมูล -การ ตั้งเป้าหมาย -การเก็บรวม รวมข้อมูลเพื่อ การตัดสินใจ 	<ul style="list-style-type: none"> -การวางแผน เส้นทาง -การจัดการ ปัญหาเรื่องความ เห็น้อยล้ำขณะ ขับขี่ -การวางแผน การใช้พาหนะ อย่างมี ประสิทธิภาพ ลดการใช้ พลังงาน -การอบรมการ ขับขี่ -การใช้ เทคโนโลยีเพื่อ การสื่อสารขณะ ขับขี่ 	<ul style="list-style-type: none"> อบรมด้านความเสี่ยง และการประเมินผล -การเข้ารับการอบรม เชิงปฏิบัติ -การกระตุ้น -การประเมิน ภาวะการมองเห็น 	<ul style="list-style-type: none"> -ข้อมูลการใช้ งานยานพาหนะ 	<ul style="list-style-type: none"> -การให้รางวัล -การ ประชาสัมพันธ์กับ สื่อ -การจัดทำ benchmark - Corporate Social Responsibility (CRS)
ขณะขับขี่	<ul style="list-style-type: none"> -กระบวนการ รายงานและ การให้ สนับสนุนผู้ขับ ขี่ 	<ul style="list-style-type: none"> -การจัดการ ณ จุดเกิดเหตุ 	<ul style="list-style-type: none"> -กระบวนการ รายงานเหตุการณ์ และการจัดการ 	<ul style="list-style-type: none"> -การประเมิน ความเสียหาย 	<ul style="list-style-type: none"> -การเยียวยา ช่วยเหลือผู้มีส่วน เกี่ยวข้อง
หลังการ เกิด อุบัติเหตุ	<ul style="list-style-type: none"> -การตรวจสอบ เหตุการณ์ -การ ประเมินผล สืบเนื่อง -โปรแกรมการ ปรับปรุงเพื่อ แก้ปัญหา 	<ul style="list-style-type: none"> -การรายงาน สรุปเหตุการณ์ -การสืบสวนและ ปรับปรุง 	<ul style="list-style-type: none"> - การนำเสนอ เหตุการณ์ของผู้ขับขี่ -การให้คำแนะนำ ปรึกษากับผู้ขับขี่ -การติดตามและ ประเมินผลซ้ำ 	<ul style="list-style-type: none"> -การตรวจสอบ ยานพาหนะ -การซ่อมแซม 	<ul style="list-style-type: none"> - การจัดการ ภาพลักษณ์

จากแนวทางดังกล่าว ได้นำมาสู่แผนเชิงปฏิบัติการของ BT โดยการ

- สร้างแบบฟอร์มออนไลน์สำหรับพนักงานขับขี่ (ครอบคลุม เรื่อง การรับทราบข้อมูลของผู้ขับขี่ แบบสอบถามประเมินแนวคิดและพฤติกรรมต่อความเสี่ยงของผู้ขับขี่)
- ผู้จัดการ 1 คนดูแลพนักงานที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ 20 คน
- การจัดเก็บและวิเคราะห์ข้อมูล ทำผ่านระบบฐานข้อมูลของบริษัทที่เรียกว่า Road safety management information system (MIS)
- มีการจัดสร้างโปรแกรมการฝึกอบรม การให้คำแนะนำในการแก้ไขพฤติกรรมขับขี่ การสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัย และการตรวจสอบสุขภาพสายตา
- การสร้างโปรแกรม European New Car Assessment Program (NCAP) เพื่อใช้ในการจัดซื้อรถ และโครงการ Birthday Process เพื่อใช้ในการตรวจซ่อมบำรุง
- การนำเทคโนโลยีเพื่อการสื่อสารและติดตามผลระยะไกลมาใช้
- ผลของการดำเนินโครงการดังกล่าวได้แสดงในตารางที่ 2 ที่พบว่าการดำเนินโครงการได้นำไปสู่แนวโน้มการลดลงของ การเกิดอุบัติเหตุ ค่าเสียหาย และค่าเสียหายต่อยานพาหนะ อย่างต่อเนื่อง

ตารางที่ 2 ผลลัพธ์ของการดำเนินโครงการลดอุบัติเหตุทางถนนของบริษัท British Telecommunication:

จำนวนการเคลมและต้นทุน (£) จำแนกตามปีงบประมาณ

ปี	จำนวนการ การเคลม ค่าเสียหาย	ค่าใช้จ่าย	จำนวน ยานพาหนะ	อัตราเคลม ค่าเสียหาย ต่อเดือนต่อ รถ 1000 คัน	ค่าใช้จ่ายต่อ การเคลม ค่าเสียหาย	ค่าเสียหาย ต่อ ยานพาหนะ
2001-2002	32,610	25,583,381	46,028	59	785	556
2002-2003	28,142	20,889,596	45,608	51	742	458
2003-2004	26,556	17,179,742	45,188	51	647	380
2004-2005	17,001	11,682,083	44,768	32	687	261
2005-2006	17,170	18,227,418	44,280	32	1062	412
2006-2007	19,017	19,261,503	43,800	36	1013	440
2007-2008	15,626	15,362,492	43,320	30	983	355
2008-2009	15,449	12,481,242	41,616	31	808	300
2009-2010	14,707	14,624,665	37,488	33	994	390
2010-2011	12,625	11,691,842	34,588	30	926	338
2011-2012	11,154	10,431,326	33,830	27	935	308

7.2.2 กรณีศึกษาบริษัท Roache Australia ⁽¹¹⁾

งานศึกษาเรื่อง Work-related road safety: A case study of Roche Australia เป็นการศึกษาถึงการ บริหารจัดการ การตรวจสอบและการพัฒนาประสิทธิภาพในด้านความปลอดภัยบนท้องถนนภายใต้โปรแกรม Company Motor Vehicle Safety Program ของบริษัท Roche Australia (เป็นบริษัทในอุตสาหกรรมด้านยา) เป็นเวลา 5 ปี โดยงานศึกษาได้ใช้วิธีการศึกษาแบบ กรณีศึกษา (case study-based research methodology) ที่มีพื้นฐานจากข้อมูลของบริษัท ข้อมูลจากผู้จัดการระดับปฏิบัติงาน (Fleet manager) และการบริหารจัดการ ประจำวัน โดยการวิเคราะห์ผลได้ ครอบคลุม 4 ประเด็นสำคัญ ได้แก่ การประเมินความเสี่ยงของผู้ขับขี่ยานพาหนะ การพัฒนานโยบายและการสื่อสาร การประเมินกระบวนการและผลลัพธ์ และความต่อเนื่องในการทบทวน โครงการ

ในด้านการประเมินความเสี่ยงของผู้ขับขี่ยานพาหนะ ภายใต้ระบบที่ให้ผู้ขับขี่ตรวจสอบตนเองผ่านระบบ ออนไลน์บริษัทสามารถระบุได้ถึงประเด็นที่มีความเสี่ยงสูงมากและน้อย และประเด็นที่ยังบกพร่อง อันนำไปสู่การ สามารถวางเป้าหมายที่ชัดเจนทั้งในระยะสั้นและระยะยาว เมื่อโปรแกรมดำเนินสืบเนื่องก็ได้ส่งผลให้พนักงาน เข้าใจสิ่งที่จำเป็นต้องกระทำและความสำคัญของมัน

ด้านการพัฒนานโยบายและการสื่อสาร สืบเนื่องจากการประเมินผู้ขับขี่ยานพาหนะอย่างต่อเนื่อง บริษัท ได้นำผลมาปรับปรุงอย่างต่อเนื่องและนำไปสู่การพัฒนาโยบายที่เป็นรูปธรรม เช่น การออกคู่มือ รูปแบบการ สื่อสารภายใต้ช่องทางต่างๆ และกระบวนการในการส่งมอบยานพาหนะ เป็นต้น

ด้านการประเมินกระบวนการและผลลัพธ์ บริษัทได้กำหนดดัชนีชี้วัดออกเป็น 2 กลุ่มคือ ดัชนีเชิงรุก และ เชิงรับ โดยในเชิงรุกจะเน้นไปที่ประเมินความเสี่ยงในด้านต่างๆของพนักงาน ซึ่งข้อมูลที่บริษัทจัดเก็บนั้นทำให้ บริษัทสามารถระบุความเสี่ยงได้ถึงระดับรายบุคคล ในดัชนีเชิงรับนั้นบริษัทประเมินจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุ ประเภทต่างๆ เช่น การชนวัตถุที่อยู่นิ่ง และการที่ไม่สามารถควบคุมรถได้จนเกิดการหมุนของรถ เป็นต้น ซึ่งพบว่า จำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุ และการเคลมประกันได้มีแนวโน้มที่ลดลงอย่างต่อเนื่องภายหลังการเริ่มต้นโครงการ โดย พบว่าในช่วง 5 ปีของโครงการนั้นโดยรวมแล้ว จำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุลดลง 42% และจำนวนการเคลมประกัน ลดลง 56%

ด้านความต่อเนื่องในการทบทวนโครงการ บริษัทมุ่งเน้นไปที่พัฒนาแบบเชิงรุก คือการปรับปรุง กระบวนการตรวจสอบ ประเมิน และเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของพนักงาน และพยายามสร้างมาตรฐานที่ให้ สามารถนำเสนอในสากลในฐานะกรณีตัวอย่างของรูปแบบการปฏิบัติการที่ดีซึ่งจะเป็นการสร้างภาพลักษณ์ที่ดี ให้กับองค์กร

โดยสรุปแล้วงานศึกษานี้มีความคล้ายคลึงกับกรณีความสำเร็จของ บริษัท BT ตรงที่ความสำเร็จของ โครงการด้านความปลอดภัยในการทำงานบนท้องถนนนั้น จะเกิดขึ้นได้ก็จากการมีความมุ่งมั่นและได้รับความ ร่วมมือจากภาคส่วนต่างๆในองค์กร โครงการที่เห็นผลชัดเจนนั้นมักไม่ใช่โครงการระยะสั้น แต่เป็นโครงการที่มี ลักษณะสืบเนื่อง กล่าวคือ มีการปรับปรุงตัวโครงการอย่างต่อเนื่องเพื่อให้เหมาะสมกับลักษณะขององค์กรและ ประสิทธิภาพเพิ่มขึ้นตามลำดับ นอกจากนี้แล้วโครงการยังมีลักษณะของความเป็นชุดโครงการที่ประกอบไปด้วย โครงการย่อยต่างๆที่มีความสัมพันธ์กัน มากกว่าโครงการเดี่ยว ซึ่งตรงจุดนี้เองทำให้เป็นเรื่องยากที่ประเมิน ประสิทธิภาพของโครงการย่อยเพียงโครงการใดโครงการหนึ่ง

7.2.3 กรณีศึกษาการตรวจหาสารเสพติดและแอลกอฮอล์ที่มีผลต่อการลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

การตรวจหายาเสพติดและแอลกอฮอล์ในที่ทำงานแพร่หลาย เนื่องจากยาเสพติดและแอลกอฮอล์มีความเสี่ยงต่อความปลอดภัยและการเพิ่มผลิตภาพ ข้อดีอีกประการสำหรับบริษัทคือสามารถควบคุมความประพฤติของพนักงานและรักษาภาพลักษณ์ขององค์กรอีกด้วย การตรวจแอลกอฮอล์และสารเสพติดจึงกลายเป็นนโยบายเชิงกลยุทธ์ที่มีจุดมุ่งหมายในการทำให้สถานที่ทำงานปลอดภัย การตรวจหายาเสพติดมีการใช้อย่างแพร่หลายในสหรัฐอเมริกาและในประเทศอื่นๆ จนมีการออกเป็นกฎหมายเพราะเห็นประโยชน์จากการตรวจหายาเสพติด ในประเทศสหรัฐอเมริกามีความต้องการให้ในที่ทำงานไม่มียาเสพติดเลย (“Drug Free” Workplace) นอกจากนี้ในหลายๆ ประเทศนอกจากสหรัฐอเมริกา เช่น อังกฤษ แคนาดา และออสเตรเลีย มุ่งเน้นไปที่การพัฒนาความปลอดภัยและประสิทธิภาพการผลิต โดยการลดความชุกหรือความเสี่ยงของการดื่มแอลกอฮอล์หรือการใช้สารเสพติด โดยมีเป้าหมายเพื่อการลดการบาดเจ็บและอุบัติเหตุ⁽¹²⁾

งานทบทวนวรรณกรรมอย่างเป็นระบบในเรื่องการตรวจหายาเสพติดมีผลอย่างไรในฐานะที่เป็นกลยุทธ์ด้านความปลอดภัยในที่ทำงาน? (How effective is drug testing as a workplace safety strategy? A systematic review of the evidence)⁽¹²⁾ เป็นงานทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับการตรวจหายาเสพติดในที่ทำงานที่มีการดำเนินการอย่างแพร่หลายมากขึ้น เพราะช่วยลดการใช้ยาเสพติดของพนักงาน และลดอุบัติเหตุหรืออัตราการบาดเจ็บในที่ทำงาน การทบทวนวรรณกรรมของงานศึกษาครั้งนี้ดำเนินการเพื่อคำถามดังนี้

- การตรวจหายาเสพติดในที่ทำงานช่วยลดอุบัติเหตุและอัตราการบาดเจ็บได้จริงหรือ
- การตรวจหายาเสพติดในที่ทำงานยับยั้งการใช้ยาเสพติดของพนักงานได้จริงหรือ

งานศึกษาครั้งนี้ได้ครอบคลุมงานศึกษาจำนวน 23 บทความเป็นงานศึกษาที่ดำเนินการในประเทศสหรัฐอเมริกาทั้งหมด แบ่งเป็น 6 กรณีที่บ่งชี้ถึงผลของการทดสอบเพื่อลดการใช้ยาเสพติด (เป็นการตรวจสอบในการรับคนเข้าทำงาน และการตรวจสอบหายาเสพติดก่อนและหลังเข้าทำงาน หรือมีการสุ่มตรวจแอลกอฮอล์ประจำปี) และจาก 17 บทความบ่งชี้ถึงการลดอัตราการบาดเจ็บ (เป็นกรณีการดำเนินงานในโรงแรม โรงงานและบริษัทขนส่ง ซึ่งเป็นการสุ่มตรวจแอลกอฮอล์และยาเสพติด จากรายงานพบว่า 11 กลุ่มตัวอย่าง ลดการเกิดอุบัติเหตุได้ และ 3 กลุ่มตัวอย่างไม่พบอุบัติเหตุเลย ส่วนที่เหลืออีก 3 กลุ่มตัวอย่างมีผลลัพธ์ทั้งสองอย่าง) ทั้ง 17 บทความที่บ่งชี้ถึงการลดของอุบัติเหตุนั้นใช้วิธีการศึกษาที่แตกต่างกันไป ได้แก่ การใช้การวิเคราะห์หอนุกรมเวลา การศึกษาภาคตัดขวาง และการวิเคราะห์ก่อนและหลังมีมาตรการ เป็นต้น ที่น่าสนใจคือใน 17 บทความได้มี 4 บทความที่เป็นการวิเคราะห์ผลของมาตรการในมุมมองของการลดอัตราการตายจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของพนักงานที่ทำงานในอุตสาหกรรมรถบรรทุก และหนึ่งในสี่บทความคือบทความเดียวที่ผู้ทบทวนวรรณกรรมประเมินว่ามีวิธีการศึกษาที่เหมาะสม งานศึกษา Brady et al. (2009) ครั้งนี้ใช้วิธีการศึกษา Quasi-experimental design ซึ่งเปรียบเทียบความชุกของพนักงานที่เกี่ยวข้องกับแอลกอฮอล์และประสบอุบัติเหตุจนกระทั่งเสียชีวิตในช่วงระยะเวลาปี 1982-1994 ซึ่งเป็นช่วงเวลาก่อนมีมาตรการตรวจแอลกอฮอล์และช่วงปี 1995-2006 ซึ่งเป็นช่วงเวลาหลังมีมาตรการตรวจแอลกอฮอล์ โดยเป็นวิธีการที่มีการกำจัด confounding factors เช่นเวลา สถานที่ สภาพอากาศ ซึ่งจากงานศึกษาครั้งนี้พบว่าจากการมีมาตรการตรวจวัดแอลกอฮอล์ทำให้ลดอัตราการตายของผู้ขับรถ 23% นอกจากนี้ที่กล่าวมางานศึกษาครั้งนี้ยังพบอีกว่า ในบริษัทมีนโยบายตรวจยาเสพติดพนักงาน มีการให้ความรู้และการฝึกอบรม พบการใช้ยาเสพติดลดลง ถ้าเทียบกับบริษัทที่ไม่มีนโยบายนี้ อย่างไรก็ตามการทบทวนพบว่าการศึกษานี้ยังมีจุดอ่อน จาก 23 บทความมีเพียงบทความเดียวที่ถูกบ่งชี้ว่ามีวิธีการศึกษาที่เหมาะสม (strong) งานศึกษาส่วนใหญ่ขาดการสุ่มตัวอย่าง และการเลือกกลุ่มเป้าหมายที่เหมาะสมในการเปรียบเทียบกัน

จำนวนผู้ทดสอบน้อยเกินไป และไม่มีการควบคุมผลจากลักษณะนิสัยส่วนตัวของผู้ทดสอบด้วย และความล้มเหลวในการควบคุมตัวแปรที่อาจทำให้เกิดความสับสน งานทบทวนวรรณกรรมครั้งนี้ยังได้อภิปรายผลการศึกษาในงานศึกษาของ Spicer และ Miller ที่ทำการศึกษาถึงความสัมพันธ์ระหว่างการดำเนินโครงการ PeerCare กับการเปลี่ยนแปลงของจำนวนอุบัติเหตุของ 5 บริษัทที่อยู่ในอุตสาหกรรมการขนส่ง พบว่าการมีส่วนร่วมในโครงการ PeerCare ดังกล่าวทำให้อุบัติเหตุลดลงอย่างมีนัยสำคัญ โปรแกรม PeerCare ซึ่งเป็นโปรแกรมที่พัฒนามาเพื่อลดการใช้สารเสพติดในที่ทำงาน ลักษณะการช่วยเหลือและสนับสนุนซึ่งกันและกัน เป็นโปรแกรมที่เน้นการเปลี่ยนทัศนคติ วัฒนธรรมและพฤติกรรมของการใช้สารเสพติดและการดื่มแอลกอฮอล์ โปรแกรม PeerCare ไม่เน้นการลงโทษ ในทางตรงกันข้ามเป็นความพยายามเปลี่ยนบริบทการลงโทษ เป็นการสนับสนุน และช่วยเหลือผู้เสพสารเสพติด โปรแกรมนี้ได้รับการออกแบบมาเพื่อให้ความรู้ แทรกแซง และจัดหาหน่วยให้บริการสนับสนุนที่เหมาะสมแก่พนักงาน เพื่อให้แน่ใจว่าพนักงานจะมีภาวะสุขภาพที่ดี และปลอดภัยจากการใช้สารเสพติดต่างๆ โปรแกรมนี้เป็นส่วนหนึ่งของโปรแกรมการดูแลสุขภาพ โครงการความช่วยเหลือของพนักงาน (Employee Assistance Program หรือ EAP) ที่เริ่มขึ้นในปี 1970^(13, 14) ซึ่งในช่วงเวลาของการเก็บข้อมูลดังกล่าวได้มีการบังคับสุ่มตรวจสอบสารเสพติดและแอลกอฮอล์ด้วย จึงแยกได้ยากกว่าผลการลดลงของอุบัติเหตุมาจากการสุ่มตรวจสอบสารเสพติดหรือมาจากโครงการ PeerCare อย่างใดอย่างหนึ่ง ทั้งนี้จากวิธีการศึกษาที่ค่อนข้างเหมาะสมของ Brady et al. (2009) ที่บ่งชี้ว่าการตรวจแอลกอฮอล์ทำให้จำนวนการตายจากอุบัติเหตุลดลง ผู้ทบทวนวรรณกรรมจึงสรุปว่าแม้ว่าผลการศึกษาของงานอื่นๆจะมี confounding effects แต่ก็น่าจะพอสรุปได้ว่าการสุ่มตรวจแอลกอฮอล์ทำให้อุบัติเหตุจากการทำงานลง อย่างน้อยก็ในอุตสาหกรรมการขนส่ง

เมื่อทบทวนวรรณกรรมการศึกษาเรื่อง Impact of a Workplace Peer-Focused Substance Abuse Prevention and Early Intervention Program โดย Spicer และ Miller⁽¹⁴⁾ เพิ่มเติม พบว่าจากการเก็บข้อมูลร้อยละหรือสัดส่วนของพนักงานที่เข้าร่วมกับโครงการ PeerCare และจำนวนการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานรายเดือนตั้งแต่เดือนมกราคม 1983 ถึง เดือนมิถุนายน 1996 โดยใช้ Panel data, fixed effects negative binomial กับข้อมูลประเภท cross-sectional time-series ของ 5 บริษัทในอุตสาหกรรมการขนส่ง ให้ข้อสรุปที่ชัดเจนถึงการสนับสนุนโครงการ PeerCare เพราะการดำเนินงานตามโครงการดังกล่าวทำให้จำนวนการเกิดอุบัติเหตุในการทำงานลดลง โดยงานศึกษาครั้งนี้พบว่าถ้ามีจำนวนพนักงานเข้าร่วมกับโครงการ PeerCare เพิ่มขึ้น 1% ทำให้ความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุลดลง 0.9984 (CI : 0.9975 – 0.9994) หรืออธิบายได้อย่างง่ายยิ่งขึ้นว่าทำให้สามารถลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุได้ 0.16% ดังนั้นถ้าในปี 1996 ที่จะมีพนักงานเข้าร่วมโครงการมากถึง 86% ก็จะทำให้จำนวนการเกิดอุบัติเหตุสามารถลดได้ 14% โดยเฉลี่ย

งานศึกษาของ Miller et al. (2007) เรื่อง Effectiveness and benefit-cost of peer-based workplace substance abuse prevention coupled with random testing⁽¹³⁾ งานศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อประมาณการประสิทธิผล และ Benefit-cost ratio ของโปรแกรมการป้องกันการใช้สารเสพติดแบบ peer-based (PeerCare) ที่ดำเนินการโดยบริษัททางด้านการขนส่งบริษัทหนึ่งในสหรัฐอเมริกา ซึ่งโปรแกรมที่ถูกพัฒนามานี้เน้นไปที่การเปลี่ยนแปลงทัศนคติในของการใช้สารเสพติดในที่ทำงาน การอบรม และการช่วยเหลือสนับสนุนเพื่อปรับพฤติกรรมและทัศนคติในการใช้สารเสพติดและแอลกอฮอล์ในที่ทำงาน ในช่วงของการเก็บข้อมูลวิจัยระหว่างเดือนมกราคม 1986 และ สิงหาคม 1999 ได้มีการดำเนินการสุ่มตรวจสอบสารเสพติดและแอลกอฮอล์ 20% โดยกระทรวงคมนาคมที่เริ่มดำเนินการสุ่มตรวจการใช้สารเสพติดในวันที่ 1 มกราคม 1990 และการใช้แอลกอฮอล์

ในวันที่ 15 สิงหาคม 1994 งานศึกษาครั้งนี้วิเคราะห์ทั้งต้นทุนและผลประโยชน์ที่เกิดจากการดำเนินโครงการ PeerCare ผู้ศึกษาได้วิเคราะห์ประสิทธิภาพของโครงการด้วยแนวทางการวิเคราะห์อนุกรมเวลา (Time series analysis) ผู้ศึกษาใช้ Poisson และ linear regression ในการพัฒนาโมเดลความสัมพันธ์ของกิจกรรมในโครงการ PeerCare กับจำนวนการเกิดอุบัติเหตุและต้นทุน โดยใช้ข้อมูลอัตราการบาดเจ็บรายเดือน ข้อมูลส่วนต้นทุนที่เป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการดำเนินการของโปรแกรม PeerCare และต้นทุนที่เกิดจากอุบัติเหตุ ข้อมูลมาจากบริษัทจากโครงการ PeerCare และจากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ผู้ศึกษายังได้ควบคุมปัจจัยแนวโน้มการบาดเจ็บของอุตสาหกรรมเพื่อให้ผลการวิเคราะห์เชื่อถือได้ยิ่งขึ้น การที่ดำเนินการโครงการ PeerCare ร่วมกับการสุ่มตรวจการใช้สารเสพติด ทำให้ประมาณการได้ว่าส่งผลต่อการลดลงของการเกิดอุบัติเหตุหนึ่งในสาม ลดต้นทุนของบริษัทได้มากถึง \$ 48,000,000 ในปี 1999 และในปีเดียวกันโปรแกรม peer-based workplace substance abuse มีต้นทุนให้กับบริษัท \$ 35 ต่อพนักงาน 1 คน และการทดสอบค่าใช้จ่ายอีก \$ 35 ต่อพนักงาน 1 คน โปรแกรม ผู้ศึกษาสรุปว่าโครงการ peer-based และการสุ่มทดสอบทำให้บริษัทลดค่าใช้จ่ายในการบาดเจ็บต่อพนักงาน 1 คนได้ประมาณ 1850 เหรียญต่อพนักงานในปี 1999 ซึ่งทำให้วิเคราะห์ค่า Benefit-cost ratio เท่ากับ 26: 1 ผลการศึกษาครั้งนี้จึงชี้ให้เห็นว่าโปรแกรม peer-based ร่วมกับการตรวจสารเสพติดแบบสุ่มเป็นการดำเนินการที่คุ้มค่ากับการลงทุน ดังจะเห็นว่าผลของการศึกษาครั้งนี้ได้สอดคล้องกับผลการศึกษาก่อนหน้านี้ที่ดำเนินการในปี 2005 ที่ชี้ให้เห็นโปรแกรม PeerCare สามารถทำให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุในที่ทำงานลดลงถึง 14% ต่อเดือน⁽¹⁴⁾ จากการทบทวนวรรณกรรมของ Cochrane Library พบว่ามีการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องเพียงเรื่องเดียว คือ Alcohol and drug screening of occupational drivers for preventing injury⁽¹⁵⁾ บทความนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินผลของการกั้นกรองแอลกอฮอล์และสิ่งเสพติดของผู้มีอาชีพขับรถในการป้องกันอุบัติเหตุในการทำงานหรือผลลัพธ์อื่นๆ เช่นการลาหยุดจากการเจ็บป่วย และผลจากการคัดกรองพบว่ามีบทความที่ได้รับการคัดเลือกเพียง 3 บทความ และได้ข้อสรุปว่าการทบทวนวรรณกรรมครั้งนี้ยังไม่มีหลักฐานเพียงพอในการให้คำแนะนำหรือต่อต้านการใช้การตรวจสารเสพติดและแอลกอฮอล์เพียงอย่างเดียว ในการแก้ปัญหาระยะยาวบริบทของวัฒนธรรมในที่ทำงาน การปฏิสัมพันธ์กับเพื่อน และปัจจัยในท้องถิ่นอื่น ๆ เป็นปัจจัยที่สำคัญ

จากการทบทวนวรรณกรรมดังกล่าวมาข้างต้น จึงทำให้สรุปว่าการอบรม การให้การศึกษา และการให้คำปรึกษา การสร้างควมมีส่วนร่วมในการดูแลกันของพนักงาน ควบคู่กับการสุ่มตรวจน่าจะมีผลทำให้การใช้ยาเสพติดและแอลกอฮอล์ ตลอดจนจำนวนอุบัติเหตุอย่างน้อยในอุตสาหกรรมการขนส่งลดลง อย่างน้อยก็ในระยะสั้น โดยเฉพาะหลังจากการมีมาตรการการจัดการตรวจสารเสพติดหรือระดับของแอลกอฮอล์

7.2.4 กรณีศึกษาอื่นๆ

บริษัทในประเทศอังกฤษที่ประสบความสำเร็จในการให้ความสำคัญกับมาตรการเพื่อความปลอดภัยทางถนนในที่ทำงานมากมาย⁽⁵⁾ เช่น

- NEWS transport ที่มีรถในบริษัท 10 คันและมี 5 คันที่เกิดอุบัติเหตุ ทำให้บริษัทนี้เกิดต้นทุนประมาณ £64,000 บริษัทจึงได้ออกโครงการ one-to-one training program ร่วมกับการมีมาตรการพาหนะปลอดภัย และการจัดตารางการขับรถให้ดีขึ้น จากการกระทำดังกล่าวทำ 9 ปีที่ผ่านมาจำนวนรถของบริษัทไม่เกิดอุบัติเหตุอีก

- **บริษัท Bell and Howell** เป็นบริษัทที่เกี่ยวกับการจัดการเอกสารได้มีพาหนะในครอบครอง 250 คัน ได้มีมาตรการเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนน โดยเพิ่มทางเลือกให้พนักงานสามารถเลือกพาหนะได้ และพนักงานขับรถมีความรับผิดชอบต่อการกระทำของตัวเองขึ้น โดยการที่ต้องรับผิดชอบต่ออุบัติเหตุที่เกิดจากการเกิดอุบัติเหตุด้วย หากเป็นความผิดจากการขับรถ โดยบริษัทสนับสนุนด้านการอบรมผู้ขับรถ จากการที่มีมาตรการนี้ทำให้การเรียกร้องค่าชดเชยลดลงจาก £812 ต่อพาหนะหนึ่งคันเป็น to £211 ต่อพาหนะหนึ่งคัน
- **บริษัท Leo Pharmaceuticals** ได้มีประสบการณ์การดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องนี้มาตั้งแต่ปี 1980 บริษัทนี้ต้องจ่ายค่าประกันจากการพาหนะจำนวน 170 คัน จากการที่ต้นทุนสูงขึ้นบริษัทได้เริ่มโครงการอบรมเพื่อการขับขี่ที่ดีขึ้น การให้ความสำคัญกับการศึกษากับลูกจ้าง การสร้างความรับผิดชอบส่วนบุคคล และเพิ่มการจัดการและทรัพยากร, ให้ความสำคัญกับการเลือกพาหนะตามหลักเกณฑ์ และการบริการสม่ำเสมอและการบำรุงรักษา ทำให้เกิดผลดีเป็นอย่างมาก ในช่วงระยะเวลา 3 ปี บริษัทสามารถลดค่าเบี้ยประกันได้ นอกจากนี้ที่สำคัญคือการสร้างวัฒนธรรมและมาตรฐานความปลอดภัยในองค์กร และผู้จัดการฝ่ายการจัดการสรรทรัพยากรสามารถดูแลต้นทุนต่างๆทั้งเรื่องราคาน้ำมัน ยาง เบรก และอื่นๆ

ในประเทศสหรัฐอเมริกาการรณรงค์ของประเทศไทยของสหรัฐอเมริกาได้แสดงให้เห็นถึงกรณีศึกษาที่ประสบความสำเร็จ จากแผนงานความปลอดภัยของผู้ขับขี่ โดยมีรายละเอียดดังนี้⁽⁴⁾

- **Nationwide Insurance - Columbus, Ohio** Nationwide เป็นหนึ่งในบริษัทประกันภัยที่ใหญ่ที่สุดในสหรัฐอเมริกา มีระบบการดำเนินงานที่ใหญ่ ในกลุ่มมวดยานพาหนะส่วนตัว ในปี พ.ศ.2541 Nationwide พัฒนาและปรับปรุงโครงการความปลอดภัยของผู้ขับขี่มวดยานพาหนะโดยใช้ 10 ขั้นตอน เป็นคู่มือการปฏิบัติงาน ผลลัพธ์ที่ได้ คือ (1) ขณะที่ยานพาหนะทางของผู้ขับขี่ขององค์กร Nationwide มีจำนวนเพิ่มขึ้น 19 เปอร์เซ็นต์ องค์กรสามารถป้องกันการชนกันได้เพิ่มขึ้น 53 เปอร์เซ็นต์ และ (2) องค์กรสามารถลดค่าใช้จ่ายลงได้ 40 เปอร์เซ็นต์
- **Charter Communications – Michigan** Charter Communications เป็นบริษัทให้บริการด้านที่อยู่อาศัยในมิชิแกน มีพาหนะมากกว่า 650 คัน พนักงานขับรถ 1.5 ล้านไมล์ต่อเดือน ในปี พ.ศ.2544 บริษัทได้เริ่มโครงการ เพื่อเพิ่มจำนวนผู้คาดเข็มขัดนิรภัยจากพนักงานขับรถของบริษัท Charter ทำงานร่วมกับ Michigan NETS ก่อตั้งโครงการการคาดเข็มขัดนิรภัยนี้ขึ้นและได้รับรางวัลอีกด้วย ผู้เข้าร่วมจาก NETS ในแคมเปญสัปดาห์แห่งการขับขี่รถปลอดภัย และ NHTSA รางวัลสำหรับผู้คาดเข็มขัดนิรภัย ต่างถูกใช้ในการสนับสนุนโครงการนี้ ซึ่งในเวลาเดียวกัน Charter เริ่มโครงการการป้องกันการขับขี่ของพนักงาน ผลลัพธ์ที่ได้ คือ (1) ในปี พ.ศ.2544 ในส่วนการคาดเข็มขัดนิรภัยของ Charter Michigan มีอัตราการใช้ 74 เปอร์เซ็นต์ ในระยะเวลาสองปีเพิ่มเป็น 94 เปอร์เซ็นต์ และยังคงมีอัตราเพิ่มขึ้นเรื่อยมา และ (2) ลดอัตราการชนกันของมวดยานพาหนะ 30 เปอร์เซ็นต์อีกด้วย
- **General Motors Corporation - Detroit, Michigan** GM เป็นผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ที่สุดของโลก ประสบความสำเร็จจากโครงการ “สร้างเสริมให้เป็นนิสัย” สำหรับพนักงานกว่า 250,000 คน ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2541 ได้ริเริ่มจัดหาสถานที่สำหรับการศึกษาและ

นโยบายความเข้มงวดในการใช้เข็มขัดนิรภัย โครงการช่วยส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาและรางวัลสำหรับผู้คาดเข็มขัดนิรภัย โดย GM สํารวจจาก 90 ไซต์งานในแต่ละแห่ง ผลลัพธ์ที่ได้ คือ (1) GM เพิ่มจำนวนพนักงานที่คาดเข็มขัดนิรภัยจาก 61 เปอร์เซ็นต์ในปีพ.ศ. 2541 เป็น 85 เปอร์เซ็นต์ในเดือนธันวาคม พ.ศ.2546 ซึ่งโครงการดังกล่าวยังคงได้รับการสนับสนุนเรื่อยมา และ (2) โครงการการขับซิปลดภัยได้รับการรับรองด้วยการรักษาชีวิตผู้คน 5 ชีวิตต่อปี

- **Pike Industries - Barre, Vermont** Pike Industries เป็นบริษัทผลิตรายจระเข้สำหรับห้องถนน มีพนักงานประมาณ 250 คน ใน Vermont มียานพาหนะ 280 คัน (รถกระบะ รถแทรกเตอร์ รถบรรทุกและอื่นๆ) โดยกลุ่มรถดังกล่าวต้องการให้ผู้ขับซิปใหม่ทั้งหมดได้รับการอบรมจากผู้ขับซิปที่เชี่ยวชาญ ซึ่งผู้เชี่ยวชาญได้เข้ารับการอบรมประจำปีในหัวข้อที่เกี่ยวกับกฎระเบียบและเทคนิคการป้องกันอุบัติเหตุ และผู้ขับซิปทุกคนเข้าร่วมการอภิปรายเพื่อพูดคุยกันเรื่องความปลอดภัย ผลลัพธ์ที่ได้ คือ (1) พนักงานของบริษัทขับซิปมากกว่า 2 ล้านไมล์ในปี พ.ศ.2546 ในกิจกรรมการก่อสร้าง (ในโซนการทำงานที่มีความอันตรายสูง) โดยไม่มีเหตุการณ์สำคัญเกิดขึ้นบนถนน และ (2) การเรียกร้องค่าชดเชยจากพนักงานขับซิปลดลงไป 73 เปอร์เซ็นต์ ของการสูญเสียทั้งหมดในปี พ.ศ.2544 และ 2 เปอร์เซ็นต์ในปี พ.ศ.2546 ความเสียหายของยานพาหนะลดลงไปตามลำดับด้วย

7.3 บทสรุปและข้อเสนอแนะ

7.3.1 สรุปผลการศึกษา

จากการทบทวนวรรณกรรมครั้งนี้ทำให้สรุปได้ว่า การที่มีมาตรการหรือการจัดการต่างๆ เพื่อป้องกันปัญหาอุบัติเหตุทางถนนจากที่ทำงานนั้น เป็นเรื่องต่างประเทศให้ความสนใจและดำเนินการอย่างมีขั้นตอนการดำเนินงานที่ชัดเจนโดยเฉพาะในประเทศพัฒนาแล้ว การที่มีมาตรการสร้างความปลอดภัยทางถนนจากสถานประกอบการเป็นมาตรการที่ทำให้จำนวนอุบัติเหตุลดลง และทำให้บริษัทสามารถลดต้นทุนการจัดการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุได้ นอกจากนี้งานศึกษายังได้ชี้ให้เห็นถึงความคุ้มค่าที่จะมีการลงทุนการสร้างมาตรฐานความปลอดภัยในระดับสถานประกอบการหรือองค์กร อย่างไรก็ตามข้อจำกัดที่สำคัญอย่างมากของการทบทวนวรรณกรรมครั้งนี้ คือ การที่ไม่มีงานศึกษาที่บ่งชี้ให้เห็นถึงการวิเคราะห์ต้นทุน-ประสิทธิผลหรือต้นทุน-ผลประโยชน์ แม้กระทั่งการประเมินประสิทธิผลของโครงการมากนัก และไม่มีการศึกษาในประเทศด้อยหรือกำลังพัฒนาเลย ดังแสดงให้เห็นในตารางที่ 3 งานศึกษาหรืองานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการประเมินความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ ไม่ว่าจะในรูปแบบของต้นทุน-ผลประโยชน์ ต้นทุน-ประสิทธิผล แม้กระทั่งต้นทุน-อรรถประโยชน์จำเป็นอย่างยิ่งที่จะทำการศึกษาวิจัยต่อไป

ตารางที่ 3 ตารางสรุปผลการศึกษาที่สำคัญ

งานศึกษา	วิธีการศึกษา	สรุปผลการศึกษาที่เกี่ยวข้อง
Occupation driver safety: conceptualizing a leadership-based intervention to improve safe driving performance โดย Newman et al. (2012) ⁽¹⁾	ทบทวนงานวิจัยในอดีตที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ยานพาหนะที่น้ำหนักน้อย (ต่ำกว่า 4.5 ตัน) เพื่อใช้ในการทำงาน	งานศึกษาได้กรอบแนวคิดของโครงการด้านปลอดภัยในการทำงานบนท้องถนนโดยแบ่งประเภทโครงการออกเป็น 2 กลุ่มใหญ่ คือโครงการที่เน้นไปที่บุคคล เช่น การฝึกอบรม และการปรับปรุงพฤติกรรมของผู้ขับ และโครงการที่เน้นไปที่องค์กร เช่น การจัดการกับฐานข้อมูลอุบัติเหตุ การบำรุงรักษายานพาหนะ และการรับสมัครพนักงานและการสร้างแรงจูงใจด้านความปลอดภัยในองค์กร
Employer-based programs to motivate safety belt use: a review of short-term effects โดย Geller et al. (1987) ⁽²⁾	ตรวจสอบประสิทธิภาพของการใช้เข็มขัดนิรภัยในการส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัยในการขับขี่จากกลุ่มตัวอย่าง 244,543 คนในที่ทำงาน 9 แห่ง	พบว่าตัวเลขการคาดเข็มขัดนิรภัยเพิ่มสูงขึ้นระหว่างช่วงแคมเปญแต่ก็ลดลงอย่างมีนัยสำคัญหลังแคมเปญสิ้นสุดลง อย่างไรก็ตามตัวเลขของการคาดเข็มขัดหลังการสิ้นสุดแคมเปญก็ยังคงสูงกว่าช่วงก่อนหน้าที่จะมีแคมเปญ โดยงานศึกษาชี้ว่ามาตรการที่ได้ผลนั้นจะต้องดำเนินควบคู่ไปกับแนวทางการมีประสิทธิภาพในการลดต้นทุนจากอุบัติเหตุของการใช้ยานพาหนะในการทำงาน

งานศึกษา	วิธีการศึกษา	สรุปผลการศึกษาที่เกี่ยวข้อง
Two interventions for the prevention of work-related road accidents โดย Salminen (2008) ⁽³⁾	ทำการศึกษาเปรียบเทียบผลลัพธ์ของโครงการด้านปลอดภัยในการทำงานบนท้องถนน 2 รูปแบบในบริษัทในอุตสาหกรรมไฟฟ้า คือ การประชุมกลุ่มย่อยตามแนวทางของ social psychology discussion กับ การฝึกอบรม	พบว่าโครงการด้านปลอดภัยในการทำงานบนท้องถนนที่จัดในรูปแบบการประชุมกลุ่มย่อย มีผลลัพธ์ที่ดีกว่ามากในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมและการลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ
Comparing safety climate factors as predictors of work-related driving behavior โดย Wills et al. (2006) ⁽⁶⁾	ประเมิน “บรรยากาศด้านความปลอดภัย (safety climate)” ในองค์กรโดยการใช้แบบสอบถามกับพนักงานจำนวน 329 คน ใน 3 องค์กร	พบว่า บรรยากาศด้านความปลอดภัยในองค์กรมีความสัมพันธ์อย่างสูงกับกฎระเบียบด้านความปลอดภัย การสื่อสารในองค์กร และความมุ่งมั่นในการบริหารจัดการ
Climate in industrial organizations: theoretical and applied implications โดย Zohar (1980) ⁽⁷⁾	ศึกษาทัศนคติของคณาจารย์ต่อความสำคัญในเรื่องกลยุทธ์ด้านปลอดภัยในการทำงานโดยการใช้แบบสอบถามกับคณาจารย์ในองค์กร 20 แห่ง ในอิสราเอล	พบว่า การสร้างบรรยากาศด้านความปลอดภัยขององค์กรนั้นขึ้นอยู่กับความมุ่งมั่นในการบริหารจัดการซึ่งแสดงออกผ่านการมีส่วนร่วมของผู้บริหารระดับสูง กฎระเบียบ การฝึกอบรมพนักงาน และการนำเรื่องความปลอดภัยมาเป็นส่วนหนึ่งของการวางแผนการผลิต
The relationship between profitability and safety performance in truck firms โดย Bruning (1989) ⁽⁸⁾	ตรวจสอบความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะของบริษัทในอุตสาหกรรมรถบรรทุกขนาดใหญ่กับระดับความปลอดภัยในการทำงาน	พบว่า อัตราการทำกำไรของบริษัทมีความสัมพันธ์กับอัตราการเกิดอุบัติเหตุบนถนนหลวง อย่างไรก็ตามยังไม่สามารถสรุปได้ว่าการเพิ่มกฎระเบียบจะเป็นการแก้ไขปัญหาดังกล่าว

งานศึกษา	วิธีการศึกษา	สรุปผลการศึกษาที่เกี่ยวข้อง
Work-related road safety case study of British Telecommunication (BT) โดย Wallington et al. (2014) ⁽¹⁰⁾	ศึกษาผลลัพธ์ของโปรแกรมการประเมิน ตรวจสอบ และป้องกัน ความเสี่ยงของผู้ขับขี่ยานพาหนะที่จัดทำโดยบริษัท BT	พบว่าอัตราการชน และ ค่าเสียหายจากการชนได้ลดลง ครึ่งหนึ่งภายหลังโครงการได้ดำเนินการมาประมาณ 12 ปี
Workplace road safety risk management: an investigation into Australian practices โดย Warmerdam et al. (2017) ⁽⁹⁾	ศึกษาระดับความสมบูรณ์ของบริษัทต่างๆ ในประเทศออสเตรเลีย โดยการใช้แบบสัมภาษณ์ถึงโครงสร้างสอบถามผู้จัดการ จำนวน 83 ราย เพื่อตรวจสอบ นโยบาย กระบวนการและการทำงาน ที่เกี่ยวข้องกับ การขับขี่ยานพาหนะของบริษัท	พบถึงความหลากหลายในระดับมาตรฐานในการระบบป้องกัน ความเสี่ยงในการขับขี่ ยานพาหนะ และได้แนะนำถึง การปรับปรุงให้ระบบสามารถถูก ตรวจสอบได้มากขึ้น ตลอดจน ปรับปรุงวิธีการสื่อสาร ระบบการจัดการกับเส้นทางเดินรถ และ ความสามารถของผู้ขับขี่ผ่านการ พัฒนาระบบการจัดการที่มี ประสิทธิภาพมากขึ้น
Guidelines for Employers to Reduce Motor Vehicles Crashes โดย the U.S. Department of Labor (2003) ⁽⁴⁾	นำเสนอรูปแบบแนวทางการศึกษาพร้อม รวบรวมกรณีตัวอย่างที่ประสบความสำเร็จ	กรมแรงงานได้เสนอ 10 ขั้นตอน การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุใน สถานประกอบการ และได้ ยกตัวอย่างบริษัทที่ดำเนินการ ตามและประสบความสำเร็จใน มุมมองของการลดจำนวนการเกิด อุบัติเหตุ และ ค่าใช้จ่ายที่ เกี่ยวข้อง ซึ่งพบว่า การดำเนินการ ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในสถาน ประกอบการ ส่งผลทำให้บริษัท ลดต้นทุนการดำเนินการได้ ค่อนข้างมาก

งานศึกษา	วิธีการศึกษา	สรุปผลการศึกษาที่เกี่ยวข้อง
Reducing at-work road traffic incidents โดย the Work-related Road Safety Task Group, Health and Safety Executive, the United Kingdom (2001) ⁽⁵⁾	เป็นการรายงานที่ให้ข้อเสนอแนะกับภาครัฐของประเทศอังกฤษในการลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับการทำงาน	ได้มีข้อเสนอแนะให้มีการดำเนินงานต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ในส่วนที่สถานประกอบการสามารถดำเนินการได้ ตลอดจนการจัดการระดับประเทศที่ภาครัฐบาลควรจะดำเนินการ นอกจากนี้ยังได้มีการยกตัวอย่างของสถานประกอบการที่ให้ความสำคัญกับการสร้างความปลอดภัยทางถนนจากสถานที่ทำอย่างมีประสิทธิภาพ
How effective is drug testing as a workplace safety strategy? A systematic review of the evidence โดย Ken Pidd และ Ann M Roche (2014) ⁽¹²⁾	เป็นการทบทวนวรรณกรรมแบบ systematic review ของงานศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการประเมินประสิทธิผลของการทดสอบสารเสพติดในช่วงปี 1990-2013 ซึ่งพบว่ามี 359 บทความที่เกี่ยวข้อง และได้คัดเลือกบทความที่เกี่ยวข้องกับการประเมินประสิทธิผล 23 บทความ	ทั้ง 23 บทความเป็นงานศึกษาที่ดำเนินการในประเทศสหรัฐอเมริกาทั้งหมด ซึ่งผลการศึกษาได้บ่งชี้ถึงการลดการใช้สารเสพติด และการลดอัตราการบาดเจ็บ ทั้งการบาดเจ็บที่เกิดจากที่ทำงานรวมทั้งการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับการทำงานด้วย ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นในอุตสาหกรรมรถบรรทุก งานศึกษาหนึ่งที่ได้ทบทวนและมีวิธีการศึกษาที่มีการขจัดผลอื่นๆ ออก พบว่าการมีมาตรการตรวจวัดแอลกอฮอล์ทำให้ลดอัตราการตายของผู้ขับขี่ได้ 23%

งานศึกษา	วิธีการศึกษา	สรุปผลการศึกษาที่เกี่ยวข้อง
Impact of a Workplace Peer-Focused Substance Abuse Prevention and Early Intervention Program โดย Rebecca S. Spicer และ Ted R. Miller (2005) ⁽¹⁴⁾	เป็นการวิเคราะห์ผลของการดำเนินงานของนโยบาย PeerCare ซึ่งเป็นโครงการที่มุ่งเน้นไปที่การเปลี่ยนทัศนคติในการใช้สารเสพติดในที่ทำงาน วิเคราะห์โดยใช้ Panel data, fixed-effect negative binomial regression ในการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของสัดส่วนของบุคคลที่เข้าร่วมโครงการ PeerCare กับจำนวนการเกิดอุบัติเหตุในสถานประกอบการ	ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของการดำเนินโครงการ PeerCare กับ ผลลัพธ์ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุของ 5 บริษัทในอุตสาหกรรมขนส่ง พบว่า สัดส่วนของจำนวนพนักงานที่เข้าร่วมกับโครงการ PeerCare มีความสัมพันธ์กับอัตราการเกิดอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ กล่าวคือถ้าร้อยละการเข้าร่วมเพิ่มขึ้น 1 % จะทำให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุลดลง 0.16%
Effectiveness and benefit-cost of peer-based workforce substance abuse prevention coupled with random testing โดย Miller Zahoshnja และ Spicer (2007) ⁽¹³⁾	งานศึกษามีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินผลของการดำเนินโครงการป้องกันการใช้สารเสพติดกับการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน โดยประเมินทั้งประสิทธิผลของโครงการและการวิเคราะห์ต้นทุน-ผลประโยชน์ การวิเคราะห์ข้อมูลใช้วิธีอนุกรมเวลา และสมการถดถอย	การที่ดำเนินการโครงการ PeerCare ร่วมกับการสุ่มตรวจการใช้สารเสพติด ส่งผลต่อการลดลงของการเกิดอุบัติเหตุหนึ่งในสาม ลดต้นทุนของบริษัทได้มากถึง \$ 48,000,000 วิเคราะห์ค่า Benefit-cost ratio เท่ากับ 26:1 ผลการศึกษาครั้งนี้จึงชี้ให้เห็นว่าโปรแกรม peer-based ร่วมกับการตรวจสารเสพติดแบบสุ่มเป็นการดำเนินการที่คุ้มค่ากับการลงทุน

7.3.2 ข้อเสนอแนะ

จากการทบทวนวรรณกรรมครั้งนี้ได้เกิดข้อเสนอแนะถึงแนวทางการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากสถานประกอบการในประเทศไทยสามารถปรับใช้ได้ ดังมีรายละเอียดที่แสดงเป็นแผนภาพข้างล่าง (รูปที่ 1) แผนภาพนี้แสดงถึงระดับและแนวทางการสร้างความปลอดภัยทางถนนจากสถานประกอบการ ที่ประกอบไปด้วยระดับประเทศ ระดับสถานประกอบการหรือองค์กร ระดับหัวหน้างาน และระดับพนักงาน

ในระดับประเทศนั้นควรมีแนวทางดังต่อไปนี้

- 1) มีการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้สารเสพติดและแอลกอฮอล์อย่างเคร่งครัด เช่น การกำหนดการสุ่มตรวจหาสารเสพติดและแอลกอฮอล์ในสถานประกอบการ หรือการสุ่มตรวจผู้ขับรถประจำทาง ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวควรจะมีการดำเนินงานอย่างเป็นประจำและสม่ำเสมอ อันจะนำไปสู่การปรับพฤติกรรมได้ นอกจากนี้เพื่อให้สถานประกอบการเห็นถึงความสำคัญการรับโทษในกรณีที่พบสารเสพติดหรือแอลกอฮอล์ควรจะมีการจัดการทางกฎหมายกับสถานประกอบการอย่างจริงจังด้วย
- 2) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในประเทศไทย เช่น กรมการขนส่งทางบก สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด และตำรวจ ควรจะพัฒนาคู่มือการจัดการเพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากสถานประกอบการ โดยคู่มือดังกล่าวควรจะมีการพัฒนามาจาก (1) การทบทวนวรรณกรรมหรือการถอดบทเรียนจากประเทศที่มีการดำเนินการอย่างเป็นรูปธรรม และมีหลักฐานเชิงประจักษ์ถึงความคุ้มค่า (2) การศึกษารณีศึกษาที่เป็น best practice ในประเทศไทย และ (3) หลักฐานจากการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์ประเมินทางเศรษฐศาสตร์ โดยเฉพาะ Cost-effective analysis และ Cost-benefit analysis
- 3) หน่วยงานในประเทศไทยไม่ว่าจะเป็นหน่วยงานภาครัฐที่กล่าวข้างต้น หรือ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ ร่วมกันรณรงค์เพื่อให้สถานประกอบการเห็นความสำคัญของการจัดการในระดับองค์กร เพื่อผลประโยชน์ต่อสังคมและสถานประกอบการเอง

การจัดการในระดับสถานประกอบการหรือองค์กรควรมีแนวทางดังต่อไปนี้

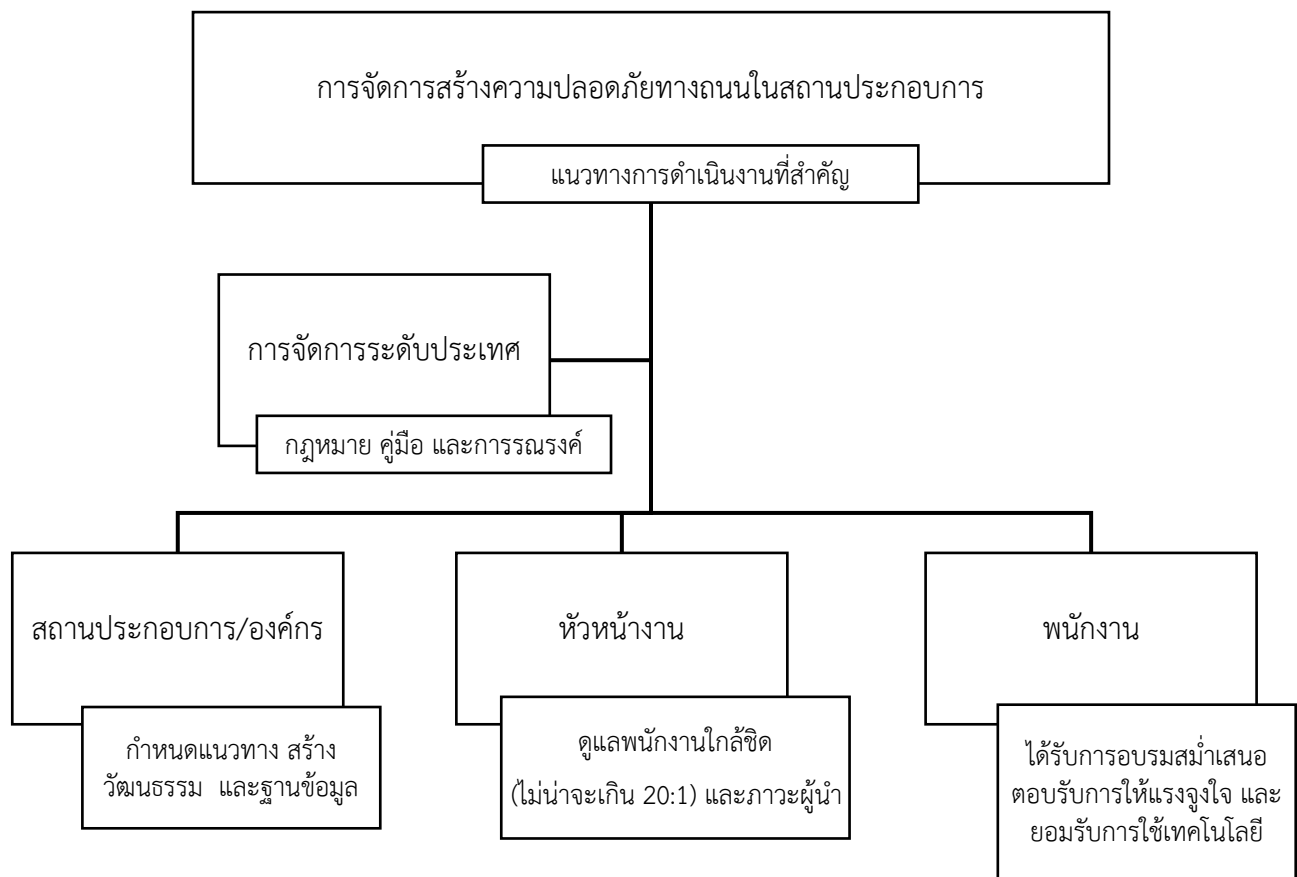
- 1) การกำหนดแนวทางการลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนน และการสร้างวัฒนธรรมองค์กรปลอดอุบัติเหตุ เพื่อให้เกิดแนวทางปฏิบัติต่อหัวหน้างานและพนักงาน โดยเป็นแนวทางที่เกิดจากการปรึกษาหารือร่วมกัน จนทำให้เกิดข้อตกลงร่วมกันระหว่างผู้บริหารและปฏิบัติ ในการจัดทำแนวทางดังกล่าวต้องให้ความสำคัญกับ (1) ระบบการจัดซื้อและซ่อมและบำรุงรักษาพาหนะเพื่อที่จะรักษามาตรฐานความปลอดภัยให้กับพนักงานทุกคน (2) การฝึกอบรมพนักงานหรือการให้ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนกับหัวหน้างานและพนักงานอย่างต่อเนื่อง โดยมีการทำเป็นประจำแม้ว่าจะกับกลุ่มคนเดิมก็ตาม และ (3) ดำเนินการในลักษณะเพื่อนช่วยเพื่อนดังกรณีตัวอย่างโครงการ PeerCare ซึ่งในเรื่องนี้จะต้องมีการศึกษาอย่างจริงจังเพื่อที่จะสามารถนำมาปรับใช้กับประเทศไทยได้
- 2) ให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับพาหนะ หัวหน้างาน พนักงาน จำนวน และความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ความเสียหาย จำนวนการชดเชย จำนวนวันขาดงานของพนักงาน และค่าเบี้ยประกัน เป็นต้น เพื่อให้เห็นการเปลี่ยนแปลง และข้อมูลนี้จะเป็นส่วนสำคัญที่สุดในการใช้วางแผนสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยต่อไป

ในระดับหัวหน้างานควรมีแนวทางดำเนินการต่อไปนี้

- 1) กำหนดขอบเขตให้หัวหน้างานดูแลพนักงานด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างจริงจัง โดยมีคำแนะนำให้กำหนดในลักษณะ 1:20 คือหัวหน้างาน 1 คนดูแลพนักงาน 20 คน
- 2) หัวหน้างานต้องได้รับการอบรมอย่างสม่ำเสมอทั้งในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน และการสร้างภาวะความเป็นผู้นำให้กับหัวหน้างาน

ในระดับของพนักงานมีแนวทางการดำเนินการต่อไปนี้

- 1) เข้ารับการอบรมหรือการเสริมสร้างความรู้ที่เกี่ยวข้องข้องการความปลอดภัยทางถนนอย่างสม่ำเสมอ
- 2) เข้าใจและยอมรับระบบแรงจูงใจไม่ว่าจะเป็นแรงจูงใจทางบวกและแรงจูงใจทางลบ เช่นการได้รับเงินเพิ่มขึ้น การถูกตัดเงินเดือน การได้รับการสรรเสริญจากองค์กร
- 3) เข้าใจและยอมรับการใช้เทคโนโลยีสื่อสารขณะขับขี่เพื่อให้เกิดความปลอดภัยทางถนน



รูปที่ 1 แนวทางการสร้างความปลอดภัยทางถนนของสถานประกอบการ

โดยสรุปรัฐบาลควรให้ความสำคัญมากขึ้นในระดับนโยบาย ซึ่งไม่ได้หมายถึงการออกหรือบังคับใช้กฎหมายแล้วกำหนดบทลงโทษเท่านั้น แต่หมายถึงการสนับสนุนและส่งเสริมการพัฒนาหลักฐานทางวิชาการ เพื่อให้สถานประกอบการแม้กระทั่งองค์กรภาครัฐเห็นความสำคัญ และเห็นประโยชน์ของการมีกระบวนการจัดการ

ในการลดต้นทุนการผลิตโดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งครอบคลุมไปถึงต้นทุนที่เกิดจากการ บันทกนทุนมนุษย์ ต้นทุนการรักษาพยาบาล และการลดค่าใช้จ่ายอื่นๆที่เกี่ยวข้อง เช่น ค่าเบี้ยประกัน ค่าชดเชย ความเสียหายต่างๆ ในช่วงเริ่มต้นรัฐบาลควรมีการส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อให้เห็นผลลัพธ์ของการดำเนินงานเชิง ประจักษ์โดยใช้กรณีศึกษาของประเทศไทย สถานประกอบการหรือองค์กรต่างๆต้องให้ความสำคัญกับการปรับ ทัศนคติและการปรับพฤติกรรมของทั้งผู้บริหารและพนักงานทุกคนในองค์กร การทำให้เกิดการยอมรับร่วมกัน ไม่ใช่ ออกกฎระเบียบจากส่วนกลางโดยไม่คำนึงถึงความคิดเห็นของพนักงานในแต่ละระดับ “การยอมรับร่วมกัน” เป็น ปัจจัยแห่งความสำเร็จที่องค์กรจะต้องคำนึงถึง สถานประกอบการยังต้องให้ความสำคัญกับการจัดทำฐานข้อมูลซึ่ง จะชี้ให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงและการพัฒนาเพื่อให้ประสบความสำเร็จอย่างเป็นรูปธรรม และท้ายที่สุดการเดินทางไป ข้างหน้าในเรื่องนี้ต้องอาศัยความร่วมมือกันของภาครัฐและภาคเอกชนอย่างต่อเนื่อง การเห็นความสำคัญของเอกชน ในเรื่องนี้ ภายใต้การผลักดันของภาครัฐเป็นสิ่งที่สำคัญยิ่งโดยเฉพาะในช่วงเริ่มต้น และการดำเนินการเพื่อป้องกัน หรือลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนนจากสถานประกอบการต้องทำอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดผลลัพธ์ทั้งในระยะสั้นและ ระยะยาว

บรรณานุกรม

1. Newnam S, Lewis, I. , & Watson, B. . Occupational driver safety: Conceptualising a leadership- based intervention to improve safe driving performance Accident Analysis & Prevention. 2012;45(Supplement C):29-38.
2. Geller ES, Rudd, J. R., Kalsher, M. J., Streff, F. M., & Lehman, G. R.,. Employer-based programs to motivate safety belt use: A review of short-term and long-term effects. Journal of Safety Research. 1987;18(1):1-17.
3. Salminen S. Two interventions for the prevention of work-related road accidents. Safety Science. 2008;46(3):545-50.
4. United State Department of Labor. Guidelines for Employers to Reduce Motor Vehicle Crashes. Available from: https://www.osha.gov/Publications/motor_vehicle_guide.html.
5. Department of Transport LGatRaHSC. Reducing at-work road traffic incidents. 2001.
6. Wills AR, Watson, B., & Biggs, H. C.,. Comparing safety climate factors as predictors of work-related driving behavior. Journal of Safety Research. 2006;37(4):375-83.
7. Zohar D. Safety climate in industrial organizations: Theoretical and applied implications. Journal of Applied Psychology. 1980;65(1):96-102.
8. Bruning E. The Relationship Between Profitability and Safety Performance in Trucking Firms. Transportation Journal. 1989;28(3):40-9.
9. Warmerdam A, Newnam, S., Sheppard, D., Griffin, M., & Stevenson, M., . Workplace road safety risk management: An investigation into Australian practices. Accident Analysis & Prevention. 2017;98(Supplement C):64-73.

10. 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.
11. Murray W, White J, Ison S. Work-related road safety: A case study of Roche Australia. *Safety Science*. 2012;50(1):129-37.
12. Pidd K, Roche AM. How effective is drug testing as a workplace safety strategy? A systematic review of the evidence. *Accident Analysis and Prevention*. 2014;71:154-65.
13. Miller TR, Zaloshnja E, Spicer RS. Effectiveness and benefit-cost of peer-based workplace substance abuse prevention coupled with random testing. *Accident Analysis & Prevention*. 2007;39(3):565-73.
14. Spicer RS, Miller TR. Impact of a workplace peer-focused substance abuse prevention and early intervention program. *Alcohol Clin Exp Res* 2005;29(4):609-11.
15. Cashman CM1 RJ, Greiner BA, Beirne PV, Verbeek JH,. Alcohol and drug screening of occupational drivers for preventing injury. *Cochrane Database* 2009;Apr 15(2).