

“สิ่งที่ได้เรียนรู้”

จาก โครงการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน



“สิ่งที่ได้เรียนรู้”

จาก มาตรการองค์การเพื่อความปลอดภัยทางถนน



บรรณานุกรม

ที่ปรึกษา

1. นพ.วีระพันธ์	สุพรรณไชยมาตย์	รองประธานคนที่ 2 กองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ สสส. ประธาน คณะทำงาน สอจร.
2. นพ.วิทยา	ชาติบัญญัติ	รองประธาน คณะทำงาน สอจร.
3. นพ.วิวัฒน์	คีตมโนชญ์	รองประธาน คณะทำงาน สอจร.
4. นพ.อนุชา	เศรษฐสุเสถียร	รองประธาน คณะทำงาน สอจร.
5. ดร.दनัย	เรืองสอน	รองประธาน คณะทำงาน สอจร.
6. นพ.ธนะพงศ์	จินวงษ์	ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน

บรรณาธิการ

1. คุณสุพัตรา	สำราญจิตร์	นักวิชาการ สอจร.
---------------	------------	------------------

คณะกรรมการ

1. คุณศิริกุล	กุลเลียบ	เลขานุการ คณะทำงาน สอจร.
2. คุณนิตยาภรณ์	สีหาบัว	ผู้ช่วยเลขานุการ คณะทำงาน สอจร.
3. คุณพรทิพา	สุริยะ	นักวิชาการ สอจร.
4. คุณเปรมปรีดี	ชวณะนรเศรษฐ์	หัวหน้าภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนล่าง
5. พล.ต.ต.อานนท์	นามประเสริฐ	หัวหน้าภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนบน
6. คุณบุษบา	ชัยศรีสวัสดิ์สุข	หัวหน้าภาคเหนือตอนบน
7. นพ.ประดิษฐ์	รุ่งพิบูลโสภิสฐ์	หัวหน้าภาคเหนือตอนล่าง
8. คุณชินนุวัฒน์	มณีศรีขำ	หัวหน้าภาคกลาง
9. ผศ.ดร.ดนุลดดา	จามจุรี	หัวหน้าภาคตะวันออก
10. คุณอรชร	อัฐทวีลาภ	หัวหน้าภาคใต้
11. คุณขวัญรักษ์	เม่งตระกูล	สื่อ สอจร.
12. คุณธารทิพย์	กาญจนาภา	สื่อ สอจร.
13. คุณอภิญา	มานิล	คณะทำงาน สอจร.
14. คุณจริยาภรณ์	วงษ์สีเทพ	คณะทำงาน สอจร.
15. ภาคีเครือข่าย ทุกท่าน		

หน่วยงานที่จัดทำ แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.)

สนับสนุนโดย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

หน่วยงานที่จัดพิมพ์ แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.)

จำนวนพิมพ์ 1,000 เล่ม พิมพ์ครั้งที่ 1 ตุลาคม 2563

คำนำ

ประชาชนทุกคน หน่วยงานองค์กรทุกภาคส่วนและทุกแห่ง ต่างรู้ว่า ตัวเองต้องการระบบถนนที่ปลอดภัย และยั่งยืน เพราะนั่นเป็นเครื่องยืนยันว่า การเดินทางในชีวิตประจำวัน หรือการเดินทางเพื่อขนส่งสินค้า ประกอบธุรกิจขององค์กรนั้นๆ จะประสบความสำเร็จและไม่ขาดทุนไม่เป็นเหตุนำมาซึ่งความสูญเสียทั้งต่อทรัพย์สินที่เป็นสิ่งของ หรือสินทรัพย์ที่มีค่าอย่างยิ่ง “ชีวิตของลูกจ้างหรือพนักงาน” นั้น ช่างเชื่อมโยงอย่างแยกไม่ออกเลยที่เดียวว่าเป็นความรับผิดชอบของใคร เพราะเมื่อพิจารณาดูจะพบว่า ความต้องการระบบถนนที่ปลอดภัยและยั่งยืน เป็น “การลงขันร่วม” ระหว่างทุกภาคส่วนทั้งที่เกี่ยวข้องและไม่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน เพราะทุกคนล้วนเป็นส่วนหนึ่งของระบบ

ปรากฏการณ์ที่ว่านี้ “มาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน” นับเป็นกลไกที่มีประสิทธิภาพกลไกหนึ่งที่ทุกองค์กรสามารถใช้เป็นกรอบร่วมสร้างระบบถนนที่ปลอดภัย โดยทุกภาคส่วนสามารถร่วมลงขันได้ แบบง่ายที่สุดคือการออกมากำหนดมาตรการความปลอดภัยเพื่อรับผิดชอบต่อบุคลากรของตนเอง ลงทุนส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยในหมู่พนักงาน ควบคู่ไปกับการกำหนดนโยบาย และขั้นตอนสำหรับการสร้างมาตรฐานความปลอดภัยทั้งคน รถ ถนน และสภาพแวดล้อมตามบทบาทหน้าที่ ความรับผิดชอบ และจริยธรรมทางสังคม ซึ่งความรับผิดชอบร่วมกันนี้ มั่นใจได้แน่นอนว่าจะพาประเทศก้าวไปสู่โลกที่ปราศจากการเสียชีวิตจากการจราจรบนท้องถนนและการบาดเจ็บสาหัสในอนาคตอันใกล้

“สิ่งที่ได้เรียนรู้ จากมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน” เล่มนี้ได้สรุปเนื้อหาการดำเนินงานมาตรการองค์กร จากกลุ่มภาคธุรกิจ นิคมอุตสาหกรรม ภาครัฐ ท้องถิ่น และสถานศึกษาที่ร่วมดำเนินการและประสบความสำเร็จเห็นเป็นรูปธรรม รวมถึงปัญหา อุปสรรคที่เกิดขึ้นระหว่างทาง เพื่อใช้เป็นตัวอย่างแก่ผู้ปฏิบัติงานได้นำปรับใช้ต่อไปตามแต่เห็นสมควร

สุพัตรา สำราญจิตรี

สารบัญ

	หน้า
1. คำนำ	3
2. สารบัญ	4
3. บทที่ 1 เกริ่นนำ	5
1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา	5
1.2 กรอบแนวคิดการขับเคลื่อนมาตรการองค์กร	7
1.3 หน่วยงาน องค์กร ที่ถอดบทเรียน	9
1.4 นิยามศัพท์เฉพาะ	9
4. บทที่ 2 แนวคิด กลยุทธ์ในการดำเนินงานมาตรการองค์กร	11
5. บทที่ 3 วิธีการดำเนินงาน เทคนิค เครื่องมือที่ใช้	28
6. บทที่ 4 ผลการดำเนินงาน	35
4.1 กลุ่มภาคเอกชน	36
4.1.1 กลุ่มธุรกิจขนาดใหญ่	41
4.1.2 กลุ่มธุรกิจขนาดกลาง	73
4.1.3 กลุ่มธุรกิจขนาดเล็ก	119
4.1.4 นิคมอุตสาหกรรม	125
4.2 ภาครัฐ	134
4.3 สถานศึกษา	161
4.3.1 สถานศึกษาที่มีนักเรียนมากกว่า 1 พันคนขึ้นไป	161
4.3.2 สถานศึกษาที่มีนักเรียนน้อยกว่า 1 พันคน	175

บทที่ 1 เกริ่นนำ

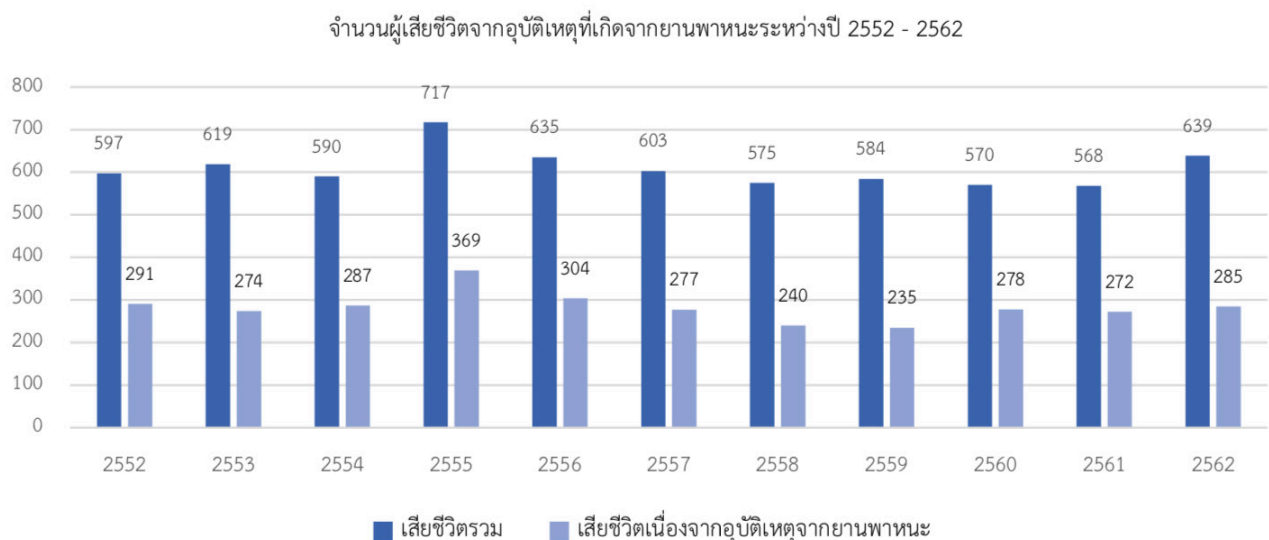
1.1 ที่มา

อ้างอิงจากเป้าหมายการพัฒนาแห่งสหัสวรรษ Sustainable Development Goals (SDGs) หรือวาระแห่งการพัฒนาที่ยั่งยืน พ.ศ. 2573 ที่อาศัยกรอบความคิดที่มองการพัฒนาเป็นมิติ (Dimensions) ของ เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ให้มีความเชื่อมโยงกันซึ่งจะใช้เป็นทิศทางการพัฒนาดังแต่เดือนกันยายน ปี 2558 ถึงเดือนสิงหาคม 2573 ครอบคลุมระยะเวลา 15 ปี ยอมรับว่าความปลอดภัยทางถนนเป็นสิ่งจำเป็นเบื้องต้นสำหรับชีวิตที่มีสุขภาพดีและความเป็นอยู่ที่ดีและการทำให้เมืองมีความครอบคลุมปลอดภัยยืดหยุ่นและยั่งยืน และตามที่ทราบกันดีแล้วว่าทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554–2563 ซึ่งประกาศอย่างเป็นทางการโดยที่ประชุมสมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2553 เพื่อพยายามช่วยชีวิตผู้คนนับล้านโดยยึดกรอบแนวทางการขับเคลื่อนงานตามกรอบทศวรรษแห่งการดำเนินการเพื่อความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554–2563 ทั้ง 5 ด้านได้สิ้นสุดลงแล้ว และมตินี้ได้รับการต่ออายุเป็นทศวรรษที่สอง (พ.ศ. 2564–2573) นอกจากนี้ภายใต้กรอบของการประชุมรัฐมนตรีระดับโลกด้านความปลอดภัยทางถนนครั้งที่ 3 โดยองค์การอนามัยโลกและรัฐบาลสวีเดนเป็นผู้ร่วมจัดให้มีขึ้นที่กรุงสตอกโฮล์มเมื่อต้นปี 2563 ที่ผ่านมา โดยมีกลุ่มผู้เชี่ยวชาญด้านวิชาการของการประชุมได้รวบรวมชุดของข้อเสนอแนะสำหรับยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนในช่วงปี 2563–2573 และข้อสรุปเบื้องต้นบางประการเกี่ยวกับทศวรรษแห่งการดำเนินการเพื่อความปลอดภัยทางถนนและวาระปี 2573 วัั้น เมื่อพิจารณาจะพบว่า การขับเคลื่อนมาตรการองค์การเพื่อความปลอดภัยทางถนนโดยดึงการมีส่วนร่วมจากภาคเอกชน ภาครัฐ ภาคประชาสังคม และหน่วยงานภาคีที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สถานศึกษา ท้องถิ่น ฯลฯ ของคณะทำงานป้องกันและแก้ไขปัญหาคอขวดอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด (สจร.) สนับสนุนโดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ภายใต้ระยะที่ 3 นี้ สอดคล้องกับคำแนะนำของผู้เชี่ยวชาญที่ระบุไว้ในแผนและตอบเป้าหมายการช่วยลดจำนวนการตายและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนลงครึ่งหนึ่งภายในปี 2563 โดยมีความพยายามในการดึงทรัพยากร ความร่วมมือจากทุกภาคส่วนที่หลากหลายทั้งระดับประเทศและระดับนานาชาติเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน ซึ่งจะระดมและแบ่งปันความรู้ ความเชี่ยวชาญ เทคโนโลยี และทรัพยากร เงิน เพื่อจะสนับสนุนการบรรลุเป้าหมายของการพัฒนาที่ยั่งยืนโดยเฉพาะประเทศไทยซึ่งเป็นประเทศกำลังพัฒนาแต่ต้องสูญเสียประชากรในวัยแรงงาน ซึ่งเป็นกลุ่มผู้มีขีดความสามารถในการยกระดับเศรษฐกิจของประเทศและกำลังหลักของครอบครัว



โดยพิจารณาจากข้อมูลการบูรณาการ 3 ฐานข้อมูล (ข้อมูลมรณบัตร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด) ของกองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค¹ ตั้งแต่ปี 2554 – 2562 ประเทศไทยมีจำนวนผู้เสียชีวิตมากกว่า 2 หมื่นรายต่อปี แต่จากข้อมูลข้างต้นพบว่าจำนวนผู้เสียชีวิตมีแนวโน้มลดลงใน 2 ปีหลัง โดยในปี 2561 เสียชีวิต 19,931 ราย ปี 2562 เสียชีวิต 19,904 ราย ส่งผลให้การใช้นานพาหนะในการเดินทางมีจำนวนลดลง โดย 3 ใน 4 ของผู้เสียชีวิตเป็นเพศชาย อยู่ในช่วงอายุ 15-24 ปี โดย 94% ใช้รถจักรยานยนต์²

ซึ่งสอดคล้องกับสถิติการประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงาน จำแนกตามความรุนแรงและสาเหตุที่ประสบอันตราย ระหว่างปี 2562 - 2552 ของสำนักงานกองทุนเงินทดแทน พบว่า สาเหตุที่ประสบอันตรายแล้วส่งผลให้ลูกจ้างเสียชีวิตสูงสุดติดต่อกัน 10 ปี ได้แก่ อุบัติเหตุจากยานพาหนะ รายละเอียดดังรูปที่ 1



รูปที่ 1 จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากยานพาหนะระหว่างปี 2552 - 2562

1 <http://dip.ddc.moph.go.th/new/%E0%B8%9A%E0%B8%A3%E0%B8%B4%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%A3/3base-status>
 2 รายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย แผนงาน สจร. โดยทำการศึกษาวิจัยความปลอดภัยทางถนน ระดับจังหวัดประจำปี 2561



และจากรายงานผลการดำเนินงานหน่วยงานองค์กรที่รับทุนสนับสนุนเพื่อขับเคลื่อน “มาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน” พบว่า มาตรการองค์กร “เป็นกลไกที่สามารถแทรกซึมการมีส่วนร่วมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยอยู่ในองค์กรได้ทุกระดับ ตั้งแต่ผู้บริหาร ผู้จัดการ พนักงาน ไปจนถึงบริษัทคู่ค้า ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย คนในชุมชนพื้นที่” รูปธรรมและผลงานเชิงประจักษ์ของ 40 หน่วยงานองค์กรในครั้งนี้ ชี้ชัดเห็นว่า หากองค์กรจากทุกหน่วยงานทุกแห่งหน ร่วมขับเคลื่อนมาตรการองค์กร ให้แก่พนักงาน กลุ่มเยาวชน หรือคนในชุมชน ให้สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเมื่อใช้รถจักรยานยนต์ คาดเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่งเมื่อขับและโดยสารรถยนต์ ขับขี่ยานพาหนะทุกประเภทด้วยความเร็วจำกัด ดื่มไม่ขับ ลงทุนกับการใช้เทคโนโลยีเพื่อเฝ้าระวังความเสี่ยง ฯลฯ จะส่งผลให้เกิดความคุ้มค่าทั้งในมิติเศรษฐกิจ มิติความเป็นอยู่ สังคม เกิดวัฒนธรรมความปลอดภัย ลดภาระงานและทรัพยากรของภาครัฐในส่วนที่ต้องเทงบประมาณแก้ไขปัญหาโดยเฉพาะการสาธารณสุข และช่วยประเทศไทยลดความสูญเสียที่คาดการณ์ว่า จะมีมูลค่าประมาณ 3.4-4.5 แสนล้านบาท ซึ่งมีผลกระทบอย่างมากต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศโลก

1.2 กรอบแนวคิดการขับเคลื่อนมาตรการองค์กร

ถอดบทเรียนมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน เล่มที่ 3 ของ คณะทำงาน สอจร. นี้ สำคัญโดยทั่วไปยังคงยึดแนวคิดและหลักการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรจากระยะที่ผ่านมาไว้อย่างเข้มข้น เนื่องจากพิสูจน์ทราบแล้วว่าเป็นแนวทางที่ได้ผลดี แต่อย่างไรก็ดี จากการรวบรวมบทเรียนการขับเคลื่อนงานมาตรการองค์กรจากภาคเอกชน และหน่วยงานภาครัฐ รวม 40 องค์กร 1 นิคมอุตสาหกรรม ในระยะที่ 3 นี้ พบ key message สำคัญอีกประการที่น่าจะเป็นบทบาทที่เด่นชัดในการดำเนินงานมาตรการองค์กร ซึ่งจะเป็นส่วนหนึ่งในการพาให้ประเทศไทยก้าวเข้าสู่ทศวรรษที่ 2 (พ.ศ. 2564-2573) หรือ “Two Decades of Action for Road Safety” เพื่อตอบเป้าหมาย “วาระเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืนภายในปี พ.ศ.2573” ในการช่วยชีวิตผู้คนมากกว่าสองหมื่นรายในประเทศไทยจากปัญหาอุบัติเหตุทางถนนได้สำเร็จ ว่า:

หน่วยงานภาคสังคม ภาครัฐ ภาคเอกชน ผู้ประกอบการธุรกิจ กับการขับเคลื่อนงานมาตรการองค์กร เปรียบเสมือน “ตัวเร่งปฏิกิริยาความเร็วทางสังคม” ในการขับเคลื่อนเพื่อช่วยชีวิตคนจากการบาดเจ็บและเสียชีวิตอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางถนน โดยใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยี ข้อมูล และความเชี่ยวชาญของทุกฝ่าย เข้ามาหนุนเสริมนโยบายรัฐบาลและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับงานความปลอดภัยทั้งส่วนกลางและในชุมชน เกิดความร่วมมือกันในการขับเคลื่อนงานอย่างเข้มข้น ซึ่งเป็นคุณูปการอย่างมากในการสร้างคุณภาพชีวิตที่ดี (สุขภาพดี และความเป็นอยู่ที่ดี) นำไปสู่การทำให้สังคม/ประเทศมีความ



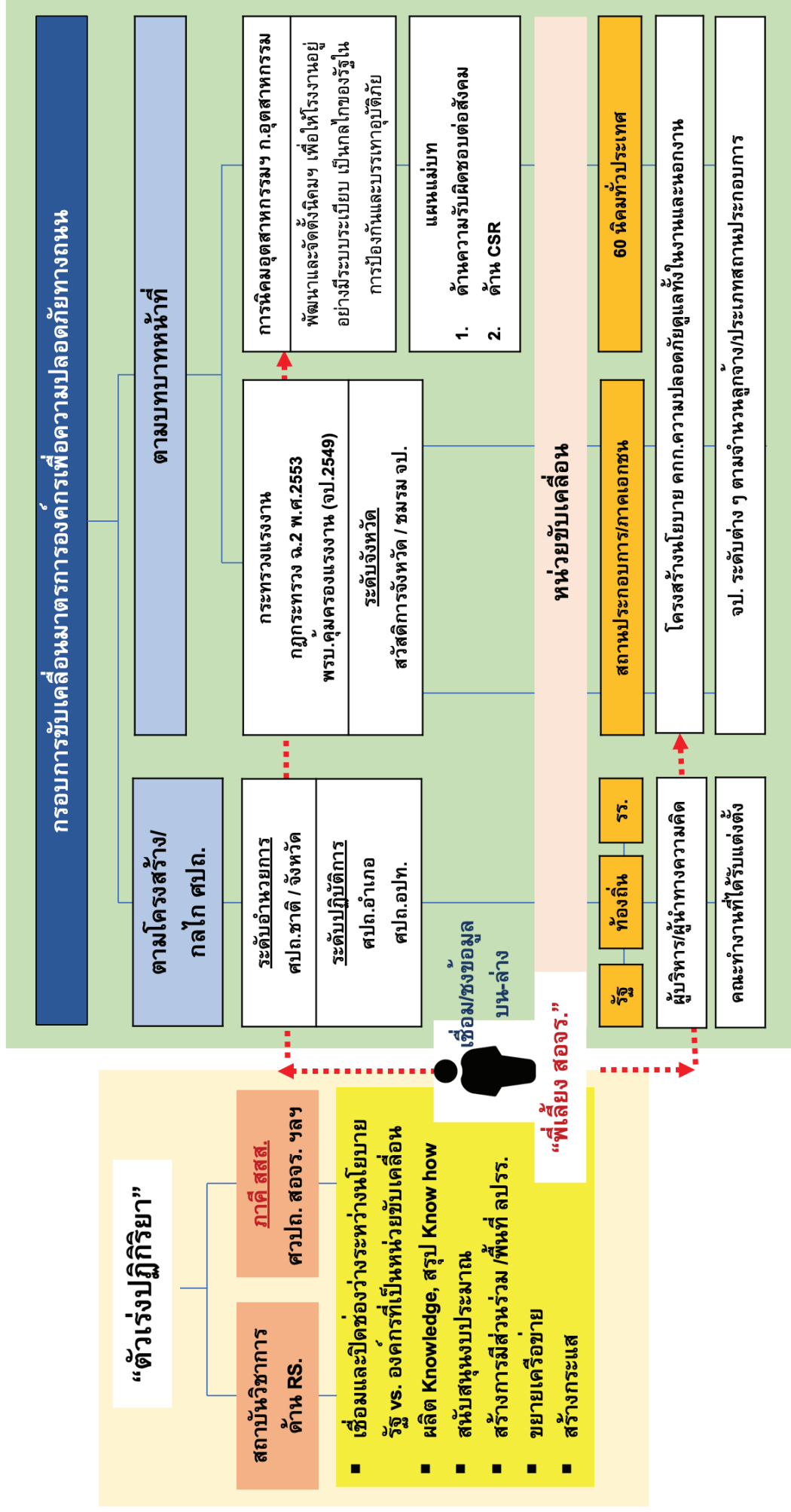
ปลอดภัยที่ยั่งยืน และเพื่อสร้างให้การใช้รถใช้ถนนมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

โดย “**มาตรการองค์กร**” นั้น ถือเป็นหนึ่งในแนวทางการดำเนินงานที่แทรกซึมไปตามบทบาทหน้าที่ของหน่วยงานองค์กรที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการตามกรอบทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554–2563 ทั้ง 5 ด้าน ซึ่งประกาศอย่างเป็นทางการโดยที่ประชุมสมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2553 ประกอบด้วย

1. การสร้างศักยภาพการจัดการความปลอดภัยทางถนน
2. การปรับปรุงความปลอดภัยของโครงสร้างพื้นฐานถนน
3. การพัฒนาความปลอดภัยของยานพาหนะให้มากขึ้น
4. การเสริมสร้างพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน
5. การปรับปรุงการตอบสนองหลังเกิดเหตุ

สำหรับ Framework การขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน ร่วมกันของพลังภาคีที่ สอจร. เข้าไปขับเคลื่อน แบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ กลุ่มหน่วยงาน องค์กร ภาค รัฐ ท้องถิ่น สถานศึกษา โดยใช้กลไกตามโครงสร้างศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนทั้ง 3 ระดับ และ กลุ่มที่ 2 คือกลุ่มหน่วยงานภาคเอกชน สถานประกอบการ นิคมอุตสาหกรรม ที่มีบทบาทหน้าที่เกี่ยวข้องในการกำกับดูแลความปลอดภัยของพนักงาน ลูกจ้างในองค์กรทั้งในงานและนอกงาน โดย สอจร. ร่วมกับภาคี สสส. อาทิตี ศวปถ. มูลนิธิไทยโรดส์ ได้ร่วมกันพัฒนาหลักสูตร ความรู้ เทคนิค เครื่องมือ พร้อมสนับสนุนงบประมาณบางส่วนที่เป็นตัวเร่งปฏิกิริยา (ตั้งวง ก่อตัว ประชุมคณะทำงาน) เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมและแลกเปลี่ยนเรียนรู้กันในพื้นที่ผ่านหัวหน้าภาค และพี่เลี้ยง สอจร. รายละเอียด ดังรูปที่ 2





รูปที่ 2 Framework การขับเคลื่อนมาตรการการลดภัยทางถนนของภาคีใน ระยะที่ 3



1.3 หน่วยงาน องค์กร ที่ถอดบทเรียน

สำหรับหน่วยงาน องค์กร ที่ได้รับคัดเลือกมาร่วมถอดบทเรียน แนวคิด กระบวนการ เครื่องมือ เทคนิค ฯลฯ ที่ใช้ในการขับเคลื่อนมาตรการองค์กร จะเป็นหน่วยงานที่มีผลการดำเนินงานส่งเสริมและรณรงค์ให้บุคลากรในองค์กรสวมหมวกนิรภัย และคาดเข็มขัดนิรภัย 100% เป็นกิจกรรมหลัก และยังมีกิจกรรมอื่นๆ ที่สอดคล้องตามกรอบแนวคิดทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน 5 ด้าน อาทิ การแก้ไขจุดเสี่ยง การปรับปรุงยานพาหนะให้ปลอดภัย การบริหารจัดการงบประมาณและลงทุนในเรื่องความปลอดภัยทางถนน การพัฒนาและใช้เทคโนโลยีเพื่อจัดเก็บข้อมูลสำหรับการวางแผนและกำกับติดตาม โดยผู้เขียนจะสรุปบทเรียนแยกรายกลุ่มตามประเภทและขนาดขององค์กร เพื่อชี้ให้เห็นว่า ไม่ว่าจะเป็้องค์กรประเภทใด ขนาดแตกต่างกันมากเพียงไหน แต่ทุกองค์กรสามารถดำเนินการตามแนวทางทั้ง 5 ด้านของทศวรรษได้เหมือนกัน แต่จะเห็นความละเอียดและความเข้มข้นของการจัดการ 5 ด้านแตกต่างกันตามภารกิจหน้าที่ ความเชี่ยวชาญ ความรู้เฉพาะ และการลงทุนด้านเทคโนโลยีขององค์กรนั้นๆ รายละเอียดการแบ่งกลุ่ม มีดังนี้

- 1) **ภาคเอกชน จำนวน 23 องค์กร 1 นิคมอุตสาหกรรม** แบ่งตามกลุ่มธุรกิจขนาดใหญ่ ขนาดกลาง และขนาดเล็ก โดยกลุ่มธุรกิจขนาดใหญ่ (มีจำนวนพนักงานมากกว่า 1 พันคนขึ้นไป) มี 9 องค์กร กลุ่มธุรกิจขนาดกลาง (มีจำนวนพนักงานน้อยกว่า 1 พันคน) มี 13 องค์กร กลุ่มธุรกิจขนาดเล็ก (มีจำนวนพนักงานน้อยกว่า 100 คน) มี 2 องค์กร และ 1 นิคมอุตสาหกรรม ได้แก่ นิคมอุตสาหกรรมอมตะ ซิตี้ ชลบุรี
- 2) **ภาครัฐ จำนวน 8 องค์กร** แบ่งเป็น เทศบาลจำนวน 3 แห่ง หน่วยงานภาครัฐ 5 แห่ง
- 3) **สถานศึกษา จำนวน 9 แห่ง** แบ่งเป็น สถานศึกษาที่มีนักเรียนมากกว่า 1 พันคนขึ้นไป จำนวน 3 แห่ง สถานศึกษาที่มีนักเรียนน้อยกว่า 1 พันคน จำนวน 6 แห่ง (รายละเอียดเพิ่มเติมอยู่ในบทที่ 4)

1.4 นิยามศัพท์เฉพาะ

1.4.1 “**มาตรการองค์กร**” เป็น วิธีการที่ตั้งเป็นกฎ ข้อกำหนด ระเบียบในการดูแลบุคลากรในองค์กรของตน ที่ใช้ยานพาหนะทุกประเภทเพื่อสัญจรไปบนถนน สะพาน ทางเท้า รวมถึงขอบทาง ให้พ้นจากอันตราย ภายใต้การดำเนินงานของบุคคล คณะบุคคลหรือสถาบัน/องค์กร ที่พยายามบังคับใช้กฎระเบียบด้านความปลอดภัยทางถนน อย่างจริงจังและต่อเนื่องเพื่อสร้างความตระหนักรู้ของบุคลากร และเปลี่ยนพฤติกรรมไปในเชิงบวกให้ได้มากที่สุด นั้น มีความสำคัญอย่างยิ่งที่สมควรแก่การถอดบทเรียนไว้เพื่อใช้เป็น



ตำราในการวางแผนและจังหวังก้าวของหน่วยงานองค์กรที่ต้องการลด
พฤติกรรมเสี่ยงของบุคลากรที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนนในอนาคต

- 1.4.2 การจัดกลุ่มธุรกิจ “ขนาดใหญ่ ขนาดกลาง และขนาดเล็ก” ในหนังสือ
เล่มนี้ ไม่ได้อ้างอิงตามหลักสากลแต่อย่างใด แต่จะเป็นการเปรียบเทียบ
และนิยามขนาดตามจำนวนพนักงานขององค์กรที่ถูกคัดเลือกในภาพรวม
แต่เพียงเท่านั้น โดยพนักงานที่มีจำนวนมากกว่า 1 พันคนขึ้นไป จะถูกจับ
กลุ่มเป็นขนาดใหญ่ น้อยกว่า 1 พัน เป็นกลุ่มธุรกิจขนาดกลาง และน้อยกว่า
100 คน เป็นกลุ่มธุรกิจขนาดเล็ก เพื่อให้ประโยชน์ที่ได้จากการสังเคราะห์
ข้อมูล กระบวนการ เทคนิค กลไกการขับเคลื่อนงานมาตรการองค์กรเพื่อ
ความปลอดภัยทางถนน ผลกระทบที่เกิดขึ้น ถูกนำไปพิจารณาปรับใช้ได้
ตามความเหมาะสมขององค์กรที่มีขนาดเทียบเท่ากับนิยามในอนาคต
- 1.4.3 การจัดกลุ่ม “สถานศึกษา” ใช้หลักการและเหตุผลเช่นเดียวกับการจัดกลุ่ม
ธุรกิจ โดย สถานศึกษาที่มีจำนวนนักเรียนและบุคลากรมากกว่า 1 พันคน
ขึ้นไป เป็นสถานศึกษาขนาดใหญ่ และสถานศึกษาที่มีจำนวนนักเรียนและ
บุคลากรน้อยกว่า 1 ร้อยคน จะเป็นสถานศึกษาขนาดเล็ก

อนึ่ง หน่วยงานองค์กรข้างต้นเป็นเพียงส่วนหนึ่งบนโลกใบนี้ บนประเทศไทยเรานี้ ที่ได้ร่วม
มือลงขันปฏิบัติการและทำงานร่วมกันเพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางที่ครอบคลุมกว้าง
ไกลมากขึ้น โดยยึด “คน” เป็นศูนย์กลางเพื่อตอบสนองเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน และเพื่อ
ให้การดำเนินการตามวาระแห่งทศวรรษที่สองภายในปี 2573 ในการลดการเสียชีวิตและการบาดเจ็บ
บนท้องถนน 50% เป็นไปอย่างเต็มที่ เรายังต้องการการมีส่วนร่วมจากองค์กรอื่นๆ ที่อาจจะ
ยังไม่เห็นว่าถนนที่ปลอดภัยนั้นเกี่ยวข้องกับองค์กรของพวกเขาอย่างไร หรืออาจกำลังหมกมุ่น
อยู่กับความกังวลเรื่องค่าใช้จ่ายและความไม่สะดวกในการใช้มาตรการด้านความปลอดภัยอีก
เป็นจำนวนมาก นับเป็นความท้าทายของคณะทำงานที่จะทำให้องค์กรเหล่านี้ยอมรับว่าความ
ปลอดภัยทางถนนเป็นสิ่งจำเป็นเบื้องต้นสำหรับชีวิตที่มีสุขภาพดีและความเป็นอยู่ที่ดี และการ
ทำให้ประเทศเกิดความปลอดภัยอย่างยั่งยืนต่อไป



บทที่ 2 แนวคิด กลยุทธ์ ในการดำเนินงานมาตรการองค์กร

อย่างที่กล่าวไว้ในบทที่แล้วว่า การถอดบทเรียนมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน เล่มที่ 3 ของ สอจร. นี้ สำคัญโดยทั่วไปยังคงยึดแนวคิด กลยุทธ์ และหลักการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรจากระยะที่ผ่านมาไว้อย่างเข้มข้น เนื่องจากพิสูจน์แล้วว่า เป็นแนวทางที่ได้ผลดี โดยสังเกตว่าการเสียชีวิตจากการจราจรทางถนนส่วนใหญ่และการบาดเจ็บสาหัสนั้นสามารถป้องกันได้ แต่ต้องการแรงสนับสนุนจากทุกภาคส่วนเพื่อเสริมแรงกลไกการดำเนินงานหลักของหน่วยงานภาครัฐ รวมไปถึงความร่วมมือข้ามสาขา และเจ้าภาพในระดับพื้นที่ที่มีภาวะการนำที่ต่อเนื่องและเข้มแข็งแบบสอดประสานกันกับยุทธศาสตร์ประเทศ แต่โดยหลักการจะเห็นได้ว่าการดำเนินงานที่มีมิติซับซ้อนนั้น จะต้องอาศัยแนวคิดและองค์ความรู้ที่มีอยู่มากำหนดกลยุทธ์ เพื่อแปรเป็นการปฏิบัติที่เพียงพอต่อการปรับปรุงหลายๆ อย่าง เพื่อให้สามารถเอาชนะพฤติกรรมเสี่ยงและความเชื่อแบบเดิมๆ ของประเทศ โดยเฉพาะประเทศไทยซึ่งเป็นประเทศกำลังพัฒนา เพื่อลดปัญหาด้านสาธารณสุขและการพัฒนาที่สำคัญอื่นๆ และลดผลกระทบทางสังคมและเศรษฐกิจในวงกว้าง ที่หากไม่ได้รับการแก้ไข อาจส่งผลกระทบต่อความก้าวหน้าไปสู่การบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน

จากการทบทวนประสบการณ์การดำเนินงานมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงานองค์กรต่างๆ ที่รับทุนจาก สอจร. มาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558 จนถึงปัจจุบัน จะดำเนินงานภายใต้กรอบแนวคิด กลยุทธ์ และการปฏิบัติการ โดยอาศัยโครงสร้าง/กลไกตามคำสั่งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนทั้ง 3 ระดับ และโครงสร้างตามบทบาทหน้าที่ภารกิจของหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรง โดยมีสถาบันวิชาการด้านความปลอดภัยทางถนน ภาคสังคมที่สนับสนุนโดยแหล่งทุนต่างๆ รวมถึงภาคีที่รับทุนจาก สสส. ได้แก่ ศวปถ. สอจร. มูลนิธิไทยโรดส์ เป็นผู้ช่วยในการเชื่อม หนุนเสริม และเปิดช่องว่างระหว่างภาคนโยบายและหน่วยงานขับเคลื่อน ตลอดจนเป็นผู้รวบรวมองค์ความรู้ เครื่องมือ เทคนิควิธีที่ช่วยในการดำเนินงานให้ไปสู่เป้าหมาย รวมถึงการสนับสนุนงบประมาณ การกำหนดกฎเกณฑ์สำคัญหรือ KPI ในการขับเคลื่อนมาตรการองค์กร เพื่อใช้ในการกำกับดูแล ส่งผลให้การดำเนินงานของหน่วยงานองค์กรที่รับทุน (ซึ่งมีองค์ประกอบและกลไกการดำเนินงานแตกต่างกันไปตามประเภทธุรกิจ และขนาดองค์กร) มีทิศทาง การขับเคลื่อนงานที่นำไปสู่การจัดการความเสี่ยงสำคัญ ได้แก่ การเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์/รถยนต์ของพนักงาน การโดยสารรถรับ-ส่งพนักงาน การดัดแปลงสภาพรถรับ-ส่งพนักงาน (รถตู้ รถปิกอัพ) ความปลอดภัยด้าน Logistic ของพนักงานและรถขนส่งสินค้า (เหนือยล้า หลับใน



การจ่อตรึงทาง สภาพยานพาหนะชำรุด) และการจัดการความเสี่ยงบริเวณหน้าโรงงาน ภายใต้กรอบเวลาที่ชัดเจนและประเมินผลได้อย่างโปร่งใส

รายละเอียดและสาระหลักของนโยบาย แนวคิด และกลยุทธ์ที่เกี่ยวข้องกับการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเพื่อจัดการความเสี่ยงสำคัญ ผู้เขียนได้ทบทวนวรรณกรรมจากเอกสารทั้งในและต่างประเทศ รวมถึงบทเรียนการขับเคลื่อนของหน่วยงาน องค์กรที่เกิดผลลัพธ์เป็นรูปธรรมในระดับพื้นที่ของคณะทำงาน สอจร. สรุปได้ดังนี้

A. Today's solution for tomorrow's traffic

เหตุใดภาคเอกชนจึงควรดูแลเกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนน?

บริษัทต่างๆ ทั่วโลกเริ่มตระหนักว่าอุบัติเหตุทางถนนไม่ได้เป็นปัญหาของรัฐบาลเท่านั้น ข้อมูลทั่วโลกระบุว่าผู้ที่ขับยานพาหนะเพื่อไปทำงานมีส่วนการเกิดอุบัติเหตุทางถนนระหว่าง 25 – 33% และ 36% ของการเสียชีวิตจากการทำงานเกิดจากอุบัติเหตุ นายจ้างต้องเสียค่าใช้จ่าย 518 พันล้านเหรียญสหรัฐต่อปีเนื่องจากการชนกันบนท้องถนน

นอกเหนือจากการสูญเสียชีวิตการบาดเจ็บส่วนบุคคลและความเสียหายต่อทรัพย์สินแล้ว การชนของรถยนต์อาจแสดงถึงการหยุดชะงักของห่วงโซ่อุปทาน ซึ่งเกิดขึ้นได้หมดไม่ว่าจะเป็นเหตุการณ์ขนาดใหญ่อย่างรถบรรทุกของเครื่องใช้ที่เสียหายจากอุบัติเหตุ หรือกรณีการเกิดเหตุเล็กๆ เช่น การจัดส่งพัสดุขนาดเล็กที่ต้องมีความล่าช้าจากการถูกชนท้ายบริเวณสี่แยก เป็นต้น

ในความเป็นจริงอุบัติเหตุบนท้องถนนแสดงถึงผลกระทบทางการเงินกฎหมายชื่อเสียงและสังคมสำหรับ บริษัท ต่างๆ ธุรกิจต่างๆ ได้รับประโยชน์จากการขนส่งที่ปลอดภัยยิ่งขึ้นผ่านสุขภาพและความปลอดภัยของพนักงานที่ดีขึ้นการปกป้องทรัพย์สินเพิ่มผลผลิตและลดต้นทุนด้านการดูแลสุขภาพและลดการหยุดชะงักของ Supply Chain อุปสรรคอย่างหนึ่งในการปรับปรุงคือคำว่า “อุบัติเหตุทางรถยนต์” การเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากการจราจรบนท้องถนนไม่ใช่อุบัติเหตุ แต่เป็นผลที่คาดเดาได้และมักจะป้องกันได้จากการออกแบบหรือดูแลถนนไม่เพียงพอ ยานพาหนะที่ติดตั้งและบำรุงรักษาไม่ดี กฎหมายที่อ่อนแอ การบังคับใช้ที่หละหลวม และการดูแลหลังการชนที่ไม่เพียงพอ



องค์กรภาคเอกชนจำนวนมากกำลังตัดสินใจที่จะเอาชนะแนวคิดเรื่อง “อุปสรรค” และจะค้นหาวิธีการในการบริหารจัดการเพื่อลดการชนและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นผ่านความพยายามที่ประสานความร่วมมือกัน โดย ภาคเอกชนสามารถมีอิทธิพลต่อความปลอดภัยทางถนนได้จาก 3 มุมมอง:

- 1) การทำงานร่วมกัน : ในฐานะผู้ทำงานร่วมกับภาครัฐและองค์กรพัฒนาเอกชน (NGO) ในโครงการสาธิตธุรกิจต่างๆสามารถสนับสนุนทรัพยากรได้มากขึ้น ลงทุนด้านความปลอดภัยทางถนนมากขึ้นผ่านกองทุนระดับโลก ระดมความช่วยเหลือจากผู้อื่นในภาคเอกชน สนับสนุนการจัดหาเงินทุนที่เป็นนวัตกรรมและเป็นตัวเร่งปฏิกิริยาเช่นพันธบัตรเพื่อผลกระทบทางสังคมการมีส่วนร่วมในการขายและแนวทางอื่นๆ และร่วมมือกับรัฐบาลท้องถิ่นและภาคประชาสังคมเพื่อเพิ่มความปลอดภัยทางถนน
- 2) การจัดการยานพาหนะ : ผู้จัดการกองยานพาหนะที่เดินทางไปตามถนนของโลกสามารถซื้อยานพาหนะที่ปลอดภัยกว่าและลงทุนในการฝึกอบรมการขับขี่และการบำรุงรักษายานพาหนะ ผู้จัดการกลุ่มยานพาหนะขนาดใหญ่สามารถรวบรวมข้อมูลเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพความปลอดภัยของยานพาหนะ ตัวอย่างเช่น บริษัท ต่างๆ ใช้เทคโนโลยีเพื่อให้คนขับรถบรรทุกสามารถจัดการตารางเวลาและความพร้อมของตนเองได้ เทคโนโลยีใหม่ที่ติดตั้งภายในห้องโดยสารรถบรรทุกเพื่อจัดการและติดตามความปลอดภัยของผู้ขับขี่
- 3) การมีส่วนร่วมของอุตสาหกรรม : ธุรกิจในอุตสาหกรรมเฉพาะมีโอกาสพิเศษในการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน ตัวอย่างเช่น บริษัท ต่างๆ ควรตรวจสอบให้แน่ใจว่าการเคลื่อนตัวของรถขนส่งสินค้าและตารางเวลาของคนขับไม่ส่งเสริมพฤติกรรมที่เป็นอันตรายเช่น การเร่งความเร็วชั่วโง่ในการขับขี่ไม่มากเกินไป ความเสถียรของยานพาหนะได้รับการบำรุงรักษาอย่างดี นอกจากนี้ผู้ขนส่งไม่ควรกำหนด Dead line ที่ไม่สมเหตุสมผลซึ่งอาจส่งเสริมให้ผู้ขนส่งขับรถอย่างไม่ปลอดภัย

และภาคธุรกิจสามารถเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ขับขี่ของตนเองและการดำเนินงานของผู้ขายได้ และผู้ที่มีประสิทธิภาพสูงสามารถแบ่งปันแนวทางปฏิบัติที่ดีที่สุดกับบริษัทอื่นๆ และควรพิจารณาใช้แนวทางการจัดการความปลอดภัยทางถนน ISO 39001



B. “ความปลอดภัยทางถนนกับคนทำงานในสถานประกอบการ”

โดย ศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) ระบุว่า มีนโยบายหลักใหญ่อยู่หลายประการที่จะหนุนเสริมการขับเคลื่อนการดำเนินงานมาตรการองค์กรในสถานประกอบการ ดังนี้

1. **นโยบาย Safety Thailand** ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของวาระการขับเคลื่อนประเทศไทย (Startup Thailand) โดยบูรณาการความร่วมมือกับ 6 กระทรวงหลัก คือ กระทรวงแรงงาน กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงคมนาคม กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงมหาดไทย และกระทรวงอุตสาหกรรม ถือเป็นโอกาสและความท้าทายสำคัญในการขับเคลื่อนการสร้างความปลอดภัยในการทำงาน ทั้งในโรงงานและการใช้ยานพาหนะเดินทาง โดยการดำเนินการความร่วมมือ แบ่งเป็น 2 ระยะ คือ

- **การดำเนินการระยะสั้น** กำหนดให้จัดทำแผนบูรณาการ ความร่วมมือภายใต้กรอบการดำเนินงาน 3 ด้าน ได้แก่ ด้านความปลอดภัยในการทำงานก่อสร้าง ด้านความปลอดภัยในการทำงานเกี่ยวกับอัคคีภัยและด้านความปลอดภัยในการทำงานกับสารเคมี โดยแต่ละด้านจะดำเนินการใน 3 มิติ คือ (1) มิติการส่งเสริมสนับสนุนในการดำเนินการ (การสร้างการรับรู้และการสร้างจิตสำนึก) (2) มิติการกำกับดูแล (3) มิติการมีส่วนร่วมของประชาชน (ประชารัฐ) โดยมีช่วงระยะเวลาการดำเนินการ 6 เดือน
- **การดำเนินการระยะยาว** เพื่อกำหนดยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัยของประเทศไทยร่วมกันเพื่อลดอุบัติเหตุอุบัติภัยและโรคจากการทำงาน อันจะสร้างเสริมความปลอดภัยและคุณภาพชีวิตของคนทำงานให้ยั่งยืนต่อไป

2. **นโยบายประจักษ์เพื่อสังคม** นำโดย รองนายกรัฐมนตรีด้านเศรษฐกิจ ดร.สมคิด จาตุศรีพิทักษ์ เน้นความร่วมมือระหว่างภาคธุรกิจเอกชน (23 องค์กรใหญ่) ภาครัฐ และภาคสังคม กำหนดประเด็นในการทำงานเพื่อสังคม โดยเบื้องต้นได้เลือก 3 ประเด็นหลัก คือ ผู้พิการ ผู้สูงอายุและอุบัติเหตุทางถนน โดยใช้กลไก “มาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน” ในประเด็น “ความปลอดภัยทางถนน” มี ปตท. เป็นเลขานุการ จะได้นำบทเรียนการจัดการความปลอดภัยของหน่วยงานต่างๆ ทั้งระบบความปลอดภัย โดยเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน (จป.) และมาตรการอื่นๆ ที่เป็น good practice ขององค์กรมาต่อยอดขยายผล



3. **ข้อกำหนด มอก. / ISO 39001** ณ ขณะนี้ทางกระทรวงอุตสาหกรรมได้นำ ISO 39001 ด้าน Road Safety มาประกาศใช้ และเริ่มมีหลายหน่วยงานที่นำไปจัดทำเพื่อขอรับการประเมินและใบรับรอง เช่น SCG ซึ่งการใช้ ISO หรือระบบจัดการความปลอดภัยอื่นๆ เช่น OSH 2001 จะพบว่ามีขั้นตอนกระบวนการที่ใกล้เคียงกัน และสถานประกอบการที่พร้อมก็สามารถพัฒนาหน่วยงานให้พร้อมรับมาตรฐานด้านความปลอดภัยทางถนน ISO 39001 ไป ด้วยกันได้เลย 1) บริบทขององค์กร 2) ภาวะผู้นำ 3) การวางแผน 4) การสนับสนุน 5) การดำเนินการ 6) การประเมินผลการดำเนินงาน 7) การปรับปรุง
4. **กลไก - กฎหมายตามบทบาทหน้าที่** ถือเป็นกลไกหลักในทุกๆ สถานประกอบการ ที่มีความสำคัญต่อการจัดการความเสี่ยงในสถานประกอบการและการเดินทาง ต้องยอมรับว่าที่ผ่านมา นายจ้างและผู้บริหารสถานประกอบการ รวมทั้ง จป.ระดับวิชาชีพ ยังมีแผนงานโครงการด้านความปลอดภัยในการทำงานที่ไม่ครอบคลุมถึงเรื่องความปลอดภัยทางถนนที่เกี่ยวข้องจากการทำงาน ทั้งๆ ที่ตามกฎหมายความปลอดภัยแรงงาน ไม่ว่าจะเป็นระดับ พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 หรือ กฎกระทรวงปี 2549 ว่าด้วยเรื่องเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน คณะกรรมการความปลอดภัยฯ และหน่วยงานความปลอดภัยฯ และกฎกระทรวงปี 2553 ว่าด้วยระบบการจัดการความปลอดภัยในการทำงาน ได้กำหนดเป็นหน้าที่ความรับผิดชอบของนายจ้าง ผู้บริหาร หัวหน้างาน จป.ระดับต่างๆ และคณะกรรมการความปลอดภัยฯ ไว้แล้ว ซึ่งครอบคลุมถึงเรื่องความปลอดภัยทางถนนที่เกี่ยวข้องจากการทำงาน ดังจะยกตัวอย่างต่อไปนี้

i. บทบาทหน้าที่ “นายจ้าง”

- มาตรา 6 ให้นายจ้างมีหน้าที่จัดและดูแลสถานประกอบกิจการและลูกจ้างให้มีสภาพการทำงานและสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ปลอดภัยและถูกสุขลักษณะ รวมทั้งส่งเสริมสนับสนุนการปฏิบัติงานของลูกจ้างมิให้ลูกจ้างได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย จิตใจ และสุขภาพอนามัย (ดังนั้น นายจ้างต้อง จัดยานพาหนะที่ให้ลูกจ้างใช้ในการทำงานอยู่ในสภาพที่ปลอดภัยต่อการใช้งาน มีการบำรุงรักษา ตรวจสภาพอยู่เสมอ เป็นต้น)
- มาตรา 23 ให้ผู้รับเหมาขั้นต้นและผู้รับเหมาช่วงตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงาน มีหน้าที่ดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของลูกจ้าง เช่นเดียวกับ

นายจ้าง (ดังนั้น รถรับส่งพนักงานที่นายจ้างจัดหามานั้น นายจ้าง (ผู้ว่าจ้างรถรับส่ง) ก็ต้องกำหนดให้นายจ้าง (เจ้าของรถหรือบริษัทที่มารับงาน) มีการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องที่เกี่ยวกับคนขับรถ สภาพรถ เส้นทางและจุดรับส่งพนักงาน เป็นต้น)

ii. บทบาทหน้าที่“คปอ.”

พิจารณานโยบายและแผนงานด้านความปลอดภัยในการทำงาน รวมทั้งความปลอดภัยนอกงานเพื่อป้องกันและลดการเกิดอุบัติเหตุ การประสบอันตราย การเจ็บป่วย หรือการเกิดเหตุเดือดร้อนรำคาญอันเนื่องมาจากการทำงานหรือความไม่ปลอดภัยในการทำงานเสนอต่อนายจ้าง (จะเห็นได้ชัดเจนว่าการเดินทางมาและกลับระหว่างบ้านและที่ทำงานของลูกจ้างนั้น เป็นภารกิจสำคัญที่ คปอ. ต้องนำมาพิจารณาว่าจะมีนโยบายและแผนงานความปลอดภัยทางถนนอะไรและอย่างไรที่จะทำให้พนักงานที่ขับขี่ยานพาหนะของตนมาทำงานนั้น มีความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน)

iii. บทบาทหน้าที่“เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน” (จป.) ระดับวิชาชีพ

- ตรวจสอบ แนะนำนายจ้างเรื่องการปฏิบัติตามกฎหมาย
- วิเคราะห์งานเพื่อป้องกันอันตราย
- กำหนดมาตรการหรือขั้นตอนการทำงานที่ปลอดภัย
- ประเมินความเสี่ยง
- วิเคราะห์แผนงานโครงการและข้อเสนอแนะจากหน่วยงานต่างๆ เพื่อเสนอแนะมาตรการความปลอดภัย เมื่อพิจารณาหน้าที่ความรับผิดชอบของ จป.ระดับวิชาชีพ จะเห็นชัดเจนว่าในการประเมินความเสี่ยงนั้น ต้องนำงานที่เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนของลูกจ้าง เช่น งานขนส่ง วัสดุดิบ งานขนส่งผลิตภัณฑ์ งานส่ง เอกสาร งานรับส่งพนักงาน ฯลฯ มาประเมินความเสี่ยงด้วย ซึ่งประกอบด้วยการชี้บ่งอันตราย การประเมิน หรือประมาณระดับความเสี่ยง และการควบคุมความเสี่ยงด้วยการกำหนดมาตรการความปลอดภัยต่างๆ เป็นต้น

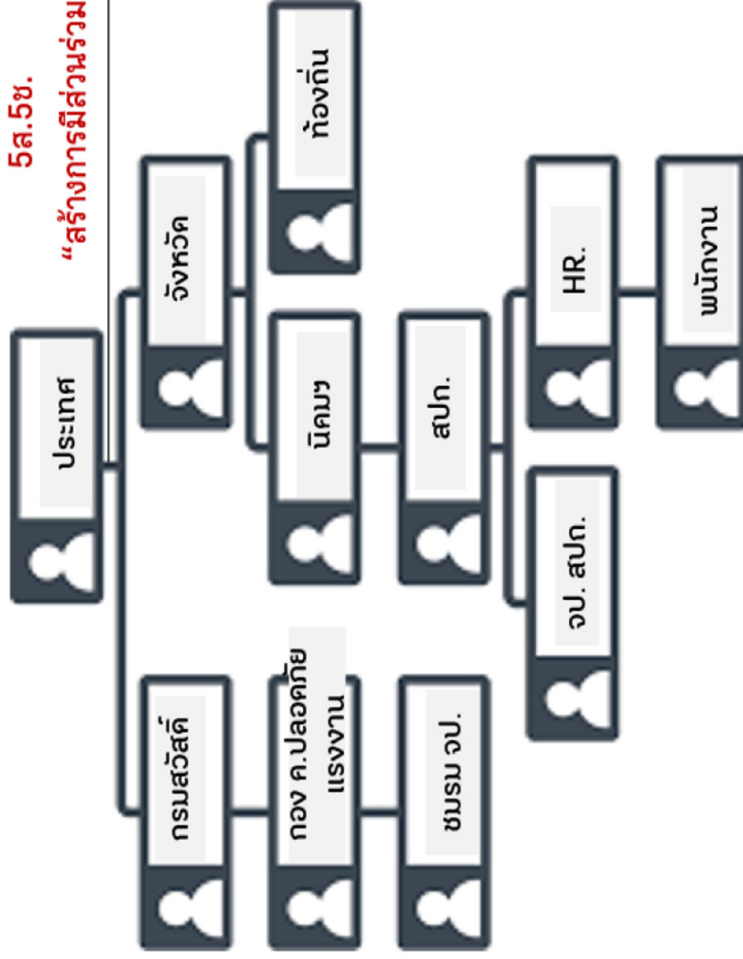


ด้วยกลไก-กฎหมายตามบทบาทหน้าที่ตามที่ได้ยกตัวอย่างข้างต้น นำโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) ร่วมกับมหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช จึงได้จัดทำคู่มือการปฏิบัติงาน (Work Manual) ด้านการป้องกันและการจัดการอุบัติเหตุทางถนนสำหรับเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน (จป.) ระดับวิชาชีพ ในสถานประกอบกิจการ” เพื่อเป็นแนวทางสำหรับการดำเนินงานและนำไปขยายผลการทำงานด้านการป้องกันและการจัดการอุบัติเหตุทางถนนให้กับเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน (จป.) ระดับวิชาชีพ นำไปสู่การวางมาตรการองค์กรและขับเคลื่อนเข้าสู่การรับรองมาตรฐาน ISO39001:2012 Road Traffic Safety (RTS) และจัดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ทั้งในระดับพื้นที่และเวทีระดับชาติ (งานสัมมนาอุบัติเหตุแห่งชาติ) โดยประยุกต์เนื้อหาวิชา ISO39001:2012 Road Traffic Safety (RTS) ร่วมกับกฎหมายการจัดการความปลอดภัย และอาชีวอนามัย (ILO-OSH 2001) เพื่อให้สถานประกอบกิจการสามารถบริหารจัดการการขนส่งทางถนนให้เกิดความปลอดภัยสูงสุด สามารถนำไปประยุกต์ใช้ในสถานประกอบกิจการได้จริง

C. คณะทำงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด (สอจร.)

มีพันธกิจในการผลักดันการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรจากระดับประเทศสู่ระดับพื้นที่ ส่งผลให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย การคาดเข็มขัดนิรภัย 100% การจัดการสภาพแวดล้อม การจัดการยานพาหนะให้ปลอดภัย และพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนในหน่วยงานที่มีการดำเนินงานตามมาตรการองค์กรได้ดี มีโครงสร้างและขั้นตอนการดำเนินงานมาตรการองค์กร ดังรูปที่ 3

5ล.5ช.
“สร้างการมีส่วนร่วม”



“PDCA”

1. บูรณาการทีมจังหวัด
2. ชี้แจงผู้ว่า
3. ชักชวนองค์กร
4. ให้ความรู้
5. สร้างพื้นที่แลกเปลี่ยนเรียนรู้กลางน้ำ
6. Empowerment
7. M&E
8. สรุปผลงาน
9. เวทีถอดบทเรียนปลายน้ำ



- เกิด องค์กร
ดำเนินงาน RS.
เชิงรุก/นวัตกรรม
- เกิด network

รูปที่ 3 โครงสร้างและขั้นตอนการดำเนินงานของคณะทำงาน สอจร. ที่เชื่อมกับหน่วยงานและสนับสนุนนโยบายการทำงานระดับประเทศ



หลักคิดและกรอบในการดำเนินงานมาตรการองค์กรเพื่อป้องกันและแก้ไข ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของคณะทำงาน สอจร. ที่สำคัญ มีดังนี้

1. แนวคิดกลยุทธ์ และปฏิบัติการในงานส่งเสริมสุขภาพแนวใหม่ ที่เน้นมิติทางสังคม และสิ่งแวดล้อม อย่าง “กฎบัตรออตตาวา” (The OTTAWA Charter) ซึ่งถือว่าเป็นคัมภีร์ของการส่งเสริมสุขภาพแนวใหม่ที่เป็นกลยุทธ์สำคัญในการส่งเสริมสุขภาพในทุกมิติ เพื่อให้มนุษย์เราสามารถใช้ ศักยภาพของตน ในการทำให้สุขภาพดีให้นานที่สุดใในวงชีวิต³ ซึ่งกฎบัตรออตตาวาบัญญัติว่า การส่งเสริมสุขภาพ หมายถึง กระบวนการส่งเสริมให้ประชาชน เพิ่มสมรรถนะ ในการควบคุม และปรับปรุงสุขภาพของตนเอง ในการบรรลุซึ่งสุขภาพะอันสมบูรณ์ ทั้งทางร่างกาย จิตใจ และสังคม บุคคลและกลุ่มบุคคล จะต้องสามารถป้องกัน และตระหนักถึงความมุ่งมาดปรารถนาของตนเอง สามารถตอบสนองต่อปัญหาของตนเอง และสามารถเปลี่ยนแปลงสิ่งแวดล้อม หรือปรับตัวให้เข้ากับสิ่งแวดล้อมได้ โดยกลยุทธ์การดำเนินงาน การส่งเสริมสุขภาพจำเป็นต้องได้รับการปรับ ให้เข้ากับความต้องการของท้องถิ่น และความเป็นไปได้ของแต่ละประเทศ และภาค โดยคำนึงถึงระบบสังคม วัฒนธรรม และเศรษฐกิจที่แตกต่างกัน สำหรับปฏิบัติการส่งเสริมสุขภาพ กฎบัตรออตตาวาได้จำแนกวิธีปฏิบัติ ในการส่งเสริมสุขภาพออกเป็น 5 ประเภท

1. สร้างนโยบายสาธารณะเพื่อสุขภาพ
(Build healthy public policy)
2. สร้างสรรค์สภาพแวดล้อม ที่สนับสนุนสุขภาพ
(Create supportive environment for health)
3. สร้างความเข้มแข็งให้แก่ปฏิบัติการชุมชน
(Strength community action)
4. พัฒนาทักษะส่วนบุคคล
(Develop personal skill)
5. ปรับเปลี่ยนบริการสุขภาพ
(Re-orient health services)

3 โดยประเทศแคนาดาได้เริ่มบุกเบิกตั้งกรอบแนวคิด กลยุทธ์ และปฏิบัติการ จนองค์การอนามัยโลก ยอมรับแนวคิด และได้ร่วมกันจัดการประชุมนานาชาติครั้งแรกขึ้น ระหว่างวันที่ 17-21 พฤศจิกายน 2529 ที่กรุงออตตาวา ประเทศแคนาดา มีผู้เข้าร่วมประชุม 212 คน จาก 38 ประเทศ ที่ประชุมนี้ได้ประกาศ “กฎบัตรออตตาวา” (The OTTAWA Charter) ซึ่งถือว่าเป็น คัมภีร์ของการส่งเสริมสุขภาพแนวใหม่

ตารางที่ 1 แนวทางความรับผิดชอบของปัจเจกบุคคล ชุมชน และรัฐบาล ภายใต้การดำเนินการส่งเสริมสุขภาพของกฎบัตรอตตาวาทั้ง 5 ประเภท

วิธีปฏิบัติ	รัฐบาล	ชุมชน	ปัจเจกบุคคล
สร้างนโยบายสาธารณะเพื่อสุขภาพ	■ โดยเข้าไปอยู่ในวาระของผู้กำหนดนโยบายในทุกภาค และทุกระดับ ■ กำกับติดตามรักษานโยบายไว้	■ มีส่วนร่วมในการพัฒนาและดูแลนโยบาย	■ ปฏิบัติตามนโยบายที่กำหนดไว้
สร้างสรรค์สภาพแวดล้อมที่สนับสนุนสุขภาพ	■ รับผิดชอบในการวางแผน การดำเนินงาน และการจัดการโครงสร้างพื้นฐาน	■ ช่วยรักษาสภาพแวดล้อม ■ ส่งเสริมพฤติกรรมที่ดีต่อสุขภาพ	■ สร้างทางเลือกด้านสุขภาพที่ดีขึ้น ■ ใช้และรักษาสิ่งแวดล้อม
สร้างความเข้มแข็งให้แก่วิถีปฏิบัติชุมชน	■ มีส่วนร่วมกับชุมชนในการสร้างนโยบาย	■ มีส่วนร่วมและเป็นเจ้าของนโยบายที่ได้รับมอบอำนาจให้ดำเนินการและนำไปปฏิบัติ	■ ส่งเสริมและมีส่วนร่วมในกิจกรรมที่ดีต่อสุขภาพของชุมชน



พัฒนาทักษะส่วนบุคคล	■ พัฒนานโยบายและจัดหาเงินทุนเพื่อพัฒนาทักษะส่วนบุคคล	■ ดำเนินการตามโปรแกรมที่วางแผนไว้และฝึกอบรมเพื่อพัฒนาทักษะส่วนบุคคล	■ พยายามพัฒนาทักษะและค้นหาความรู้ที่เกี่ยวข้องกับสุขภาพเพื่อดูแลตนเอง
ปรับเปลี่ยนบริการสุขภาพ	■ จัดหาทุน ■ ศึกษาวิจัยเพื่อกำหนดนโยบายที่ป้องกันและส่งเสริมสุขภาพ ■ โปรโมตแนวทางการส่งเสริมสุขภาพผ่านทุกช่องทาง,ฝึกอบรม ฯลฯ	■ ดำเนินการวิจัยและมีส่วนร่วมในการส่งเสริมสุขภาพทางเลือก	■ แสวงหาทางเลือกเพื่อการมีสุขภาพชีวิตที่ดี ■ ช่วยเหลือผู้อื่นให้ปฏิบัติตามกัน ■ มีส่วนร่วมในการส่งเสริมสุขภาพ

โดยผู้เล่นในสามระดับข้างต้น (รัฐ ชุมชนปัจเจกบุคคล) ยังสามารถแยกย่อยออกเป็น 5 กลุ่ม ได้แก่ 1) **องค์กรของรัฐ** 2) **องค์กรที่มิใช่รัฐ (Non-government organization หรือ NGOs)** จะเป็น “ผู้เล่น” ที่สำคัญมาก ในกระบวนการพัฒนาสุขภาพ องค์กรเหล่านี้ได้รับการยอมรับว่าเป็นผู้แทนสำคัญของประชาสังคม (Civil society) ตัวอย่างเช่น สถาบันวิจัยสาธารณสุขไทย ของมูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ ได้ทำงานวิจัยสำคัญในเรื่องอุบัติเหตุจราจร และสามารถนำผลงานวิจัยเหล่านี้ มาชี้แนะผู้บริหาร และผู้กำหนดนโยบายได้เป็นอย่างดี 3) **ภาคเอกชน (Private sector)** 4) **ชุมชนวิชาการ (Academic community)** ด้วยการเป็นผู้แสวงหาความรู้ใหม่ๆ โดยการวิจัยเพื่อนำผลมาใช้ในการกลยุทธ์ รวมไปถึงการพัฒนาบุคคลโดยการฝึกอบรมผ่านโครงการส่งเสริมสุขภาพต่างๆ 5) **องค์กรส่วนท้องถิ่น**

กล่าวโดยสรุปคือ งานส่งเสริมสุขภาพแนวใหม่ เป็นงานที่สำคัญ และมีความจำเป็นอย่างยิ่งต่อการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนสำหรับประเทศไทย เนื่องจากความเปลี่ยนแปลงอย่างมากมาย ในสภาพแวดล้อมทางสังคม เศรษฐกิจ และการเมือง ซึ่งได้เกิดขึ้นแล้วตั้งแต่ในปลายศตวรรษนี้ และจะมีความรุนแรงมากขึ้นเรื่อยๆ งานนี้จำเป็นต้องมี “ผู้เล่น” ใหม่ ซึ่งจะเป็น

ภาคี และหุ้นส่วนสำคัญ อันประกอบด้วย ภาครัฐ องค์กรที่มีรัฐ ภาคเอกชน องค์กรส่วนท้องถิ่น และชุมชนวิชาการ ด้วยกลยุทธ์ใหม่ และวิธีการใหม่ ตามกฎบัตรอตตาวา “ผู้เล่น” ทั้งหมดจะต้องมีส่วนร่วมและส่งเสริมเพื่อให้เกิดความร่วมมือร่วมกัน จนก่อให้เกิดพลังอันเข้มแข็ง ในงานส่งเสริมสุขภาพของประเทศ โดยเฉพาะงานอุบัติเหตุทางถนน

2. แนวคิดการสร้างการมีส่วนร่วม⁴

หลักการสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชน หมายถึง การเปิดโอกาสให้ประชาชนและผู้ที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนของสังคมได้เข้ามามีส่วนร่วมกับภาคการศึกษานั้น International Association for Public Participation ได้แบ่งระดับของการสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนเป็น 5 ระดับ ดังนี้

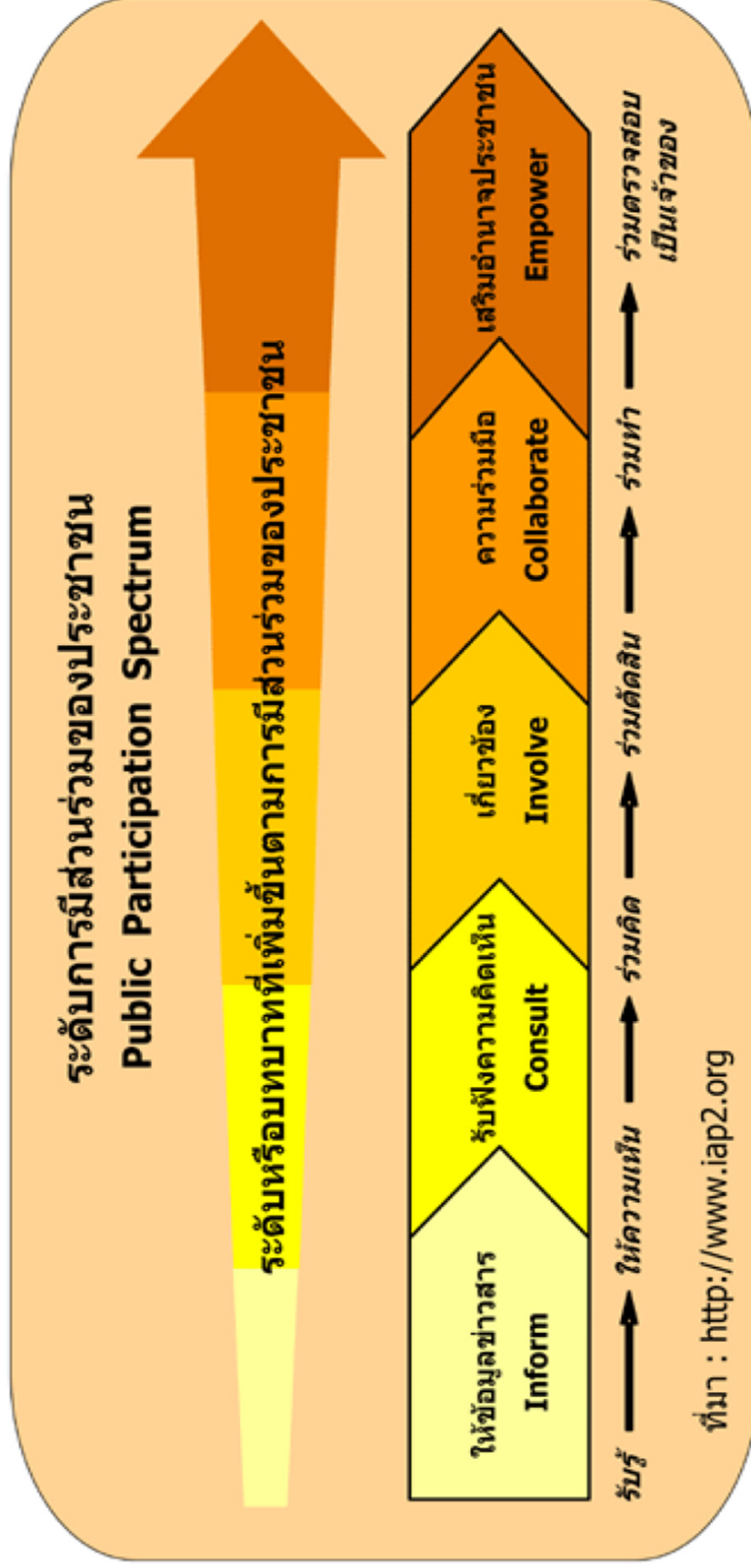
- 1) **การให้ข้อมูลข่าวสาร** ถือเป็นการมีส่วนร่วมของประชาชนในระดับต่ำที่สุด แต่เป็นระดับที่สำคัญที่สุด เพราะเป็นก้าวแรกของการที่ภาคการศึกษานี้จะเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้าสู่กระบวนการมีส่วนร่วมในเรื่องต่างๆ วิธีการให้ข้อมูลสามารถใช้ช่องทางต่างๆ เช่น เอกสารสิ่งพิมพ์ การเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารผ่านทางสื่อต่างๆ การจัดนิทรรศการ จัดหมายข่าว การจัดงานแถลงข่าว การติดประกาศ และการให้ข้อมูลผ่านเว็บไซต์ เป็นต้น
- 2) **การรับฟังความคิดเห็น** เป็นกระบวนการที่เปิดให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการให้ข้อมูล ข้อเท็จจริงและความคิดเห็นเพื่อประกอบการตัดสินใจของหน่วยงานภาครัฐ ด้วยวิธีต่างๆ เช่น การรับฟัง/สำรวจความคิดเห็น การจัดเวทีสาธารณะ การแสดงความคิดเห็นผ่านเว็บไซต์ ฯลฯ
- 3) **การร่วมตัดสินใจ** เป็นการเปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการปฏิบัติงาน หรือร่วมเสนอแนะแนวทางที่นำไปสู่การตัดสินใจ เพื่อสร้างความมั่นใจให้ประชาชนว่า ข้อมูลความคิดเห็นและความต้องการของประชาชนจะถูกนำไปพิจารณาเป็นทางเลือกในการบริหารงานของภาครัฐ เช่น การประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อพิจารณาประเด็นนโยบายสาธารณะ ประชาพิจารณ์ การจัดตั้งคณะทำงานเพื่อเสนอแนะประเด็นนโยบาย เป็นต้น

⁴ บทบาทและการมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน, ศ.นพ.ไพบุลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล



- 4) **ความร่วมมือ** เป็นการให้กลุ่มประชาชน ผู้แทนภาคสาธารณะมีส่วนร่วม โดยเป็นหุ้นส่วนกับภาครัฐในทุกขั้นตอนของการตัดสินใจ และมีการดำเนินกิจกรรมร่วมกันอย่างต่อเนื่อง (เป็นการร่วมแรง ร่วมทุน ร่วมคิด ร่วมตัดสินใจ)
- 5) **การเสริมอำนาจแก่ประชาชน** เป็นขั้นที่ให้บทบาทประชาชนในระดับสูงที่สุด โดยให้ประชาชนเป็นผู้ตัดสินใจเรื่อยไปจนถึงการกำกับ ตรวจสอบผลการตัดสินใจ เช่น การลงประชามติในประเด็นสาธารณะต่างๆ โครงการกองทุนหมู่บ้านที่มอบอำนาจให้ประชาชนเป็นผู้ตัดสินใจทั้งหมด เป็นต้น

โดยการมีส่วนร่วมเชิงสร้างสรรค์นั้น เป็นกระบวนการที่ให้ความสำคัญกับการสร้างความเข้าใจซึ่งกันและกัน ด้วยการสื่อสารสองทางอย่างทั่วถึง นำไปสู่ ความเข้าใจ เรื่อง สิทธิและหน้าที่ การเสียสละประโยชน์ส่วนตนเพื่อประโยชน์ส่วนรวม ด้วยเหตุนี้โครงการจึงมักจะเป็นที่พึงพอใจของทุกฝ่าย ประหยัดค่าใช้จ่าย เกิดการใช้ทรัพยากรร่วมกัน มีการแบ่งภาระหน้าที่ความรับผิดชอบ และเป็นจุดตั้งต้นของการ พัฒนาโครงการในด้านอื่นต่อไป



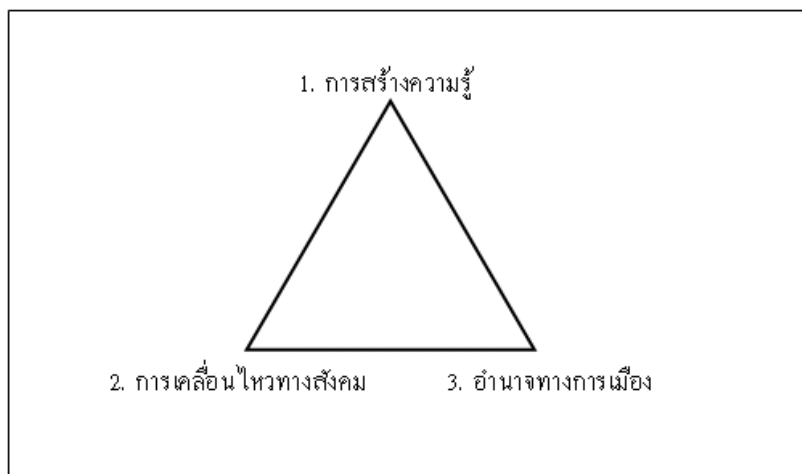
รูปที่ 4 ระดับการมีส่วนร่วมของประชาชน

ที่มา: กรมควบคุมมลพิษ http://www.pcd.go.th/info_serv/info_parti_pic01.html



3. หลักการดำเนินงานตามแนวคิด “สามเหลี่ยมเขยื้อนภูเขา” และ ทฤษฎี INN , นพ.ประเวศ วะสี⁵

“ภูเขา” หมายถึง สิ่งยากที่ดูเหมือนเขยื้อนไม่ได้ สามารถจัดการให้เขยื้อนได้โดยโครงสร้างสามเหลี่ยม หรือ สามมุมเชื่อมกันดัง **รูปที่ 5**



รูปที่ 5 แนวคิดสามเหลี่ยมเขยื้อนภูเขา

ดังนั้น สามเหลี่ยมเขยื้อนภูเขา ก็หมายถึง การจัดการความรู้เพื่อเคลื่อนสิ่งยากโดยการจัดการให้มีการสร้างความรู้ และจัดการให้มีการเรียนรู้ร่วมกัน ที่เรียกว่า “การเรียนรู้ร่วมกันในการปฏิบัติ” ในการนี้ต้องมี “หน่วยจัดการความรู้ที่เป็นอิสระ” ที่จัดกระบวนการเรียนรู้ดังกล่าวข้างต้นที่ไม่มีผลประโยชน์แอบแฝงของใคร นอกจาก ผลประโยชน์ของส่วนรวมเท่านั้น ซึ่งสามมุม ประกอบด้วย **มุมที่ 1 การสร้างความรู้ ด้วยการวิจัยเพื่อหาความรู้ในการแก้ปัญหาสังคมที่ต้องการ** การวิจัย มี 3 รูปแบบใหญ่ๆ ได้แก่ 1.1) การวิจัยเชิงพรรณนา (Descriptive Research) ได้แก่ การศึกษาปัญหาเชิงบรรยายจากข้อมูลที่ได้มา นำมาประมวลเป็นข้อมูลทางสถิติ เพื่อเข้าใจปัญหาได้มากขึ้น 1.2) การวิจัยเชิงวิเคราะห์ (Analytic Research) ได้แก่ การนำข้อมูลเชิงสถิติ จากการวิจัยเชิงพรรณนา ข้อ 1.1 มาวิเคราะห์ หาเหตุ-หาผลเพื่อนำมาใช้แก้ปัญหานั้น และ 1.3 การวิจัยเชิงทดลอง (Experimental Research) ได้แก่ การนำเหตุ-ผล จากการวิจัยเชิงวิเคราะห์ข้อ 1.2 มาทำการทดลอง ว่าเป็นไปตามที่วิเคราะห์ หรือไม่ ผลที่ได้จะนำมาใช้ดำเนินการแก้ปัญหาซึ่งต้องดำเนินการตามวงจรคุณภาพของเดมมิงส์ PDCA-P- Plan, D-Do, C-Check, A-Act **มุมที่ 2 การเคลื่อนไหวทางสังคม** หมายถึงการที่สังคมเข้ามาร่วมเรียนรู้ ร่วมบอกความต้องการ นี่คือการจัดการเรียนรู้ ซึ่งต้องแปรความรู้ในมุมที่ 1 ให้อยู่ในรูป

ที่สังคมจะเข้าใจได้ง่าย เข้าร่วมได้ เรียกว่าความรู้เพิ่มอำนาจให้สาธารณะ (empowerment) ถ้าปราศจากความรู้ที่ถูกต้อง สังคมจะเคลื่อนไปได้ยาก ไม่มีพลัง หรือเคลื่อนแล้วเพี้ยนไปทางอื่น โดยมีการรวมตัวกันของผู้มีความรู้ ตามมูมที่ 1. ของ “สามเหลี่ยมเขยื้อนภูเขา” นั้น ขึ้นเป็นกลุ่มคน โดยมีผู้นำกลุ่มที่มีความสามารถนำความรู้นั้นให้ออกมาเป็นการปฏิบัติที่เป็นรูปธรรมได้ **มูมที่ 3 อำนาจรัฐ หรือ อำนาจทางการเมือง การเมืองเป็นองค์ประกอบที่ขาดไม่ได้ เพราะเป็นผู้ใช้อำนาจรัฐ บริหารการใช้ทรัพยากรของรัฐ และเป็นผู้ออกกฎหมายมาบังคับใช้ให้เป็นไปตามความรู้นั้นๆ** สามเหลี่ยมทั้ง 3 มูม จะต้องประกอบกัน ไม่อ่อนมุมใดมุมหนึ่ง แม้มีนักการเมืองที่ดีเป็น มูมที่ 3 แต่ปราศจากมูมที่ 1 และมูมที่ 2 ก็ไม่สามารถแก้ปัญหาใดๆ ได้ เช่น ปัญหา หวยบนดิน ประชาชนยังหลงใหลในการพนันการยกเลิกหวยบนดิน ยังถูกต่อต้านจากผู้ได้ประโยชน์จากหวยบนดิน เป็นต้นรูปแบบของ “สามเหลี่ยมเขยื้อนภูเขา” สามารถนำไปใช้ในปัญหาเรื่อง และ ระดับต่างๆ ได้ไม่ว่าระดับประเทศ ระดับภูมิภาค ระดับหน่วยงาน ระดับครอบครัว และ ระดับส่วนบุคคล ขอยกตัวอย่างระดับหน่วยงาน ที่ทำการรณรงค์ “สร้างสุขภาพทั้งหน่วยงาน” (ย้ายภูเขา) ด้วยการให้เจ้าหน้าที่ ทั้งหมดออกกำลังกายสัปดาห์ละ 3 วัน วันละ 30 นาที ตามผลการวิจัย ว่าการออกกำลังกายทำให้สุขภาพแข็งแรง(มูมที่1)ได้นำมาใช้ในหน่วยงาน(มูมที่2)ให้คนในหน่วยงานออกกำลังกายตามความสมัครใจตามเกณฑ์ข้างต้น ปรากฏว่า เมื่อเวลาผ่านไปคนออกกำลังกาย จะลดลงเรื่อยๆ แต่เมื่อหัวหน้าหน่วยงาน นำสามเหลี่ยมเขยื้อนภูเขา มาใช้ (มูมที่3) มาใช้โดยการออก ระเบียบของหน่วยงานว่าถ้าออกกำลังกายไม่ถึง80%ของกิจกรรม จะไม่ได้รับการพิจารณาความดีความชอบขั้นพิเศษ จะไม่ได้รับโบนัส จากการทำงานเท่าผู้ทำกิจกรรมตามเกณฑ์ผลปรากฏว่าเมื่อใช้มูมที่ 3 นี้มาบังคับทำให้คนในหน่วยงานออกกำลังกายตามเกณฑ์ 100% ได้ เป็นต้น

4. ทฤษฎี INN การสร้างเครือข่าย⁶

สำหรับเรื่องยากและโจทย์ที่ท้าทายอย่างอุบัติเหตุทางถนนคงไม่มีหน่วยงานไหนสามารถกระทำได้เพียงลำพัง ต้องมีการรวมตัวกัน อย่างไรก็ตาม เครื่องมือของรัฐมีลักษณะเป็นแห่งอำนาจใช้อำนาจมากกว่าปัญญา จึงไม่มีพลังในการออกจากโครงสร้างที่ซับซ้อน นพ.ประเวศจึงเสนอโครงสร้างการทำงานใหม่คือ INN โดย I มาจากคำว่า Individual หรือปัจเจกบุคคลที่มีจิตสำนึกในศักดิ์ศรีและคุณค่าความเป็นคน N มาจากคำว่า Nodes หรือการรวมกลุ่มที่มีวัตถุประสงค์ร่วมกัน รวมตัวกันทำเรื่องดีๆ และ N มาจากคำว่า Networks หรือเครือข่ายเชื่อมโยงกันระหว่างบุคคลและเครือข่าย ทั้งนี้ INN เป็นโครงสร้างที่คนไทยทุกคน ทุกกลุ่ม ทุกองค์กร ทุกสถาบัน จะร่วมปฏิรูปประเทศไทย ทั้งที่แยกกันทำและเชื่อมโยงกันทำให้เต็มประเทศก็จะสามารถทำเรื่องยากๆ ได้

6 “หมอประเวศ” เสนอปฏิรูปประเทศ 10 ด้าน พร้อมเสนอโครงสร้าง INN เพื่อทางรอดพาประเทศไทยออกจากเชิง “บวรศักดิ์” เผยที่มาของความขัดแย้ง 3 ประการ, หนังสือพิมพ์คมชัดลึก, การเมือง, ข่าวการเมือง, 11 กันยายน 2552



5. หลักการดำเนินงาน – PDCA ⁷ หรือที่เรียกว่าวงจรเดมมิง (อังกฤษ: Deming Cycle) หรือวงจรชูฮาร์ต (Shewhart Cycle) คือวงจรการควบคุมคุณภาพ

5.1 **Plan (วางแผน)** หมายถึง การวางแผนการดำเนินงานอย่างรอบคอบ ครอบคลุมถึงการกำหนดหัวข้อที่ต้องการปรับปรุงเปลี่ยนแปลง ซึ่งรวมถึงการพัฒนาสิ่งใหม่ๆ การแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติงาน อาจประกอบด้วย การกำหนดเป้าหมาย หรือวัตถุประสงค์ของการดำเนินงาน Plan การจัดอันดับความสำคัญของ เป้าหมาย กำหนดการดำเนินงาน กำหนดระยะเวลาการดำเนินงาน กำหนดผู้รับผิดชอบหรือผู้ดำเนินการและกำหนดงบประมาณที่จะใช้ การเขียนแผนดังกล่าวอาจปรับเปลี่ยนได้ตามความเหมาะสมของลักษณะ การดำเนินงาน การวางแผนยังช่วยให้เราสามารถคาดการณ์สิ่งที่เกิดขึ้นในอนาคต และช่วยลดความสูญเสียต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นได้

5.2 **Do (ปฏิบัติตามแผน)** หมายถึง การดำเนินการตามแผน อาจประกอบด้วย การมีโครงสร้างรองรับ การดำเนินการ (เช่น คณะกรรมการหรือหน่วยงานของคณะ) มีวิธีการ ดำเนินการ (เช่น มีการประชุมของคณะกรรมการมีการจัดการเรียน การสอน มีการแสดงความจำนงขอรับนักศึกษาไปยังทบวงมหาวิทยาลัย) และมีผลของการ ดำเนินการ (เช่น รายชื่อนักศึกษาที่รับในแต่ละปี)

5.3 **Check (ตรวจสอบการปฏิบัติตามแผน)** หมายถึง การประเมินแผน อาจประกอบด้วย การประเมินโครงสร้างที่รองรับ การดำเนินการ การประเมินขั้นตอนการดำเนินงาน และการประเมินผลของ การดำเนินงานตามแผนที่ได้ตั้งไว้ โดยในการประเมินดังกล่าวสามารถทำได้เอง โดยคณะกรรมการที่รับผิดชอบแผนการดำเนินงานนั้นๆ ซึ่งเป็นลักษณะของการประเมินตนเอง โดยไม่จำเป็นต้องตั้งคณะกรรมการ อีกชุด มาประเมินแผน หรือไม่จำเป็นต้องคิดเครื่องมือหรือแบบประเมิน ที่ยุ่งยากซับซ้อน

5.4 **Act (ปรับปรุงแก้ไข)** หมายถึง การนำผลการประเมินมาพัฒนาแผน อาจประกอบด้วย การนำผลการ ประเมินมาวิเคราะห์ว่ามีโครงสร้าง หรือขั้นตอนการปฏิบัติงานใดที่ควร ปรับปรุงหรือพัฒนาสิ่งที่ดีอยู่แล้วให้ดียิ่งขึ้นไปอีก และสังเคราะห์รูปแบบ การดำเนินการใหม่ที่เหมาะสม สำหรับการดำเนินการ ในปีต่อไป

⁷ <https://th.wikipedia.org/wiki/PDCA>

6. หลักการและแนวทางในการดำเนินงานของ สอจร.

6.1 หลักการดำเนินงาน 5ส. ประกอบด้วย

1) สารสนเทศ (Information) หมายถึง การพัฒนาและจัดการระบบข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน ที่จะชี้ให้เห็นถึงขนาดของปัญหา รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงตามเวลาของปัญหา และจัดให้ประชาชนโดยเฉพาะผู้มีส่วนร่วมในกิจกรรมได้สามารถเข้าถึงข้อมูลนั้น อาจจะเป็นช่องทาง Media สื่อต่างๆ ประชาสัมพันธ์ ทางวิทยุ โทรทัศน์ อินเทอร์เน็ต

2) สุดเสียง (Priority) หมายถึง เลือจากปัญหาสาเหตุที่สำคัญ มีความเสี่ยงสูงมาดำเนินการก่อน เป็นการให้ความสนใจเป็นพิเศษกับกลุ่มเสี่ยงและสิ่งแวดล้อมที่เป็นอันตรายมาก ตัวอย่างเช่น องค์การ Injury Prevention Initiative for Africa ทำการฝึกอบรมบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือการบาดเจ็บให้มีความรู้พื้นฐานการป้องกันการบาดเจ็บเบื้องต้นในแอฟริกา, กลุ่ม Mothers Against Drunk Drivers เพื่อต่อต้านการเมาแล้วขับในอเมริกา ซึ่งได้มีการนำเอาปัญหาในแต่ละพื้นที่ของตนเองมาเรียงลำดับความสำคัญ แล้วดำเนินการแก้ไข โดยพิจารณาจากความรุนแรง ขนาดของปัญหา และความคุ้มค่า คุ้มทุนที่จะแก้ปัญหานั้น จนกระทั่งได้กำหนดออกมาเป็นมาตรการของสังคม หรือชุมชน เป็นแนวปฏิบัติร่วมกัน

3) สหสาขาวิชาชีพ (Multidisciplinary) หมายถึง การดำเนินงานต้องร่วมมือกันหลากหลายสาขาวิชาชีพเพื่อร่วมกันป้องกันและแก้ไขปัญหาก็จะเกิดผลลัพธ์เห็นเป็นรูปธรรม มีการจัดตั้งกลุ่มใดก็ตามในระดับ ต่างๆ เช่น อำเภอหรือตำบลหรือชุมชนหรือโรงเรียน โดยมีการเชื่อมโยงกับเครือข่ายที่ดำเนินการด้านต่างๆทั้งภาครัฐและเอกชน ตัวอย่างเช่น สหสาขาวิชาชีพของงานอุบัติเหตุ “ประเทศ” ได้แก่ กระทรวงต่างๆ เช่น กระทรวงคมนาคมออกใบอนุญาตขับขี่ และดูแลทางหลวงให้พร้อมใช้งานอยู่เสมอ ตำรวจบังคับใช้กฎหมายด้านการจราจร กระทรวงศึกษาธิการ ต้องบรรจุความรู้ด้านการใช้รถ ใช้ถนน เข้าไปในสถานศึกษา กระทรวงแรงงาน กระทรวงสาธารณสุข มีหน้าที่ดูแลผู้ป่วยและผู้พิการ ประชาชน ผู้เชี่ยวชาญ NGO องค์การเอกชน อุตสาหกรรม มหาตไทย และกระทรวงการคลังมีหน้าที่สนับสนุนทุนแก่หน่วยงานหรือองค์กรที่ดูแลความปลอดภัยท้องถนน

4) สุดคุ้ม (Cost effective) หมายถึง เลือกมาตรการที่ดำเนินการที่คุ้มค่า มีความเป็นไปได้ มาตรการที่เลือกสามารถดำเนินการระยะยาว โดยใช้ทรัพยากรปกติ งบประมาณปกติที่ท้องถิ่นต้องบริหารจัดการอยู่แล้ว เพียงแต่ใช้ให้มีคุณค่า และให้เป็นประโยชน์ต่องาน และมีการกำหนดตัวบ่งชี้ความสำเร็จที่เหมาะสมเพื่อใช้เป็นตัววัดผลการดำเนินงาน ตัวอย่างเช่น ในประเทศสหรัฐอเมริกา มีการจัดตั้งกลุ่ม Mothers Against Drunk Drivers เพื่อต่อต้านการเมาแล้วขับ ซึ่ง

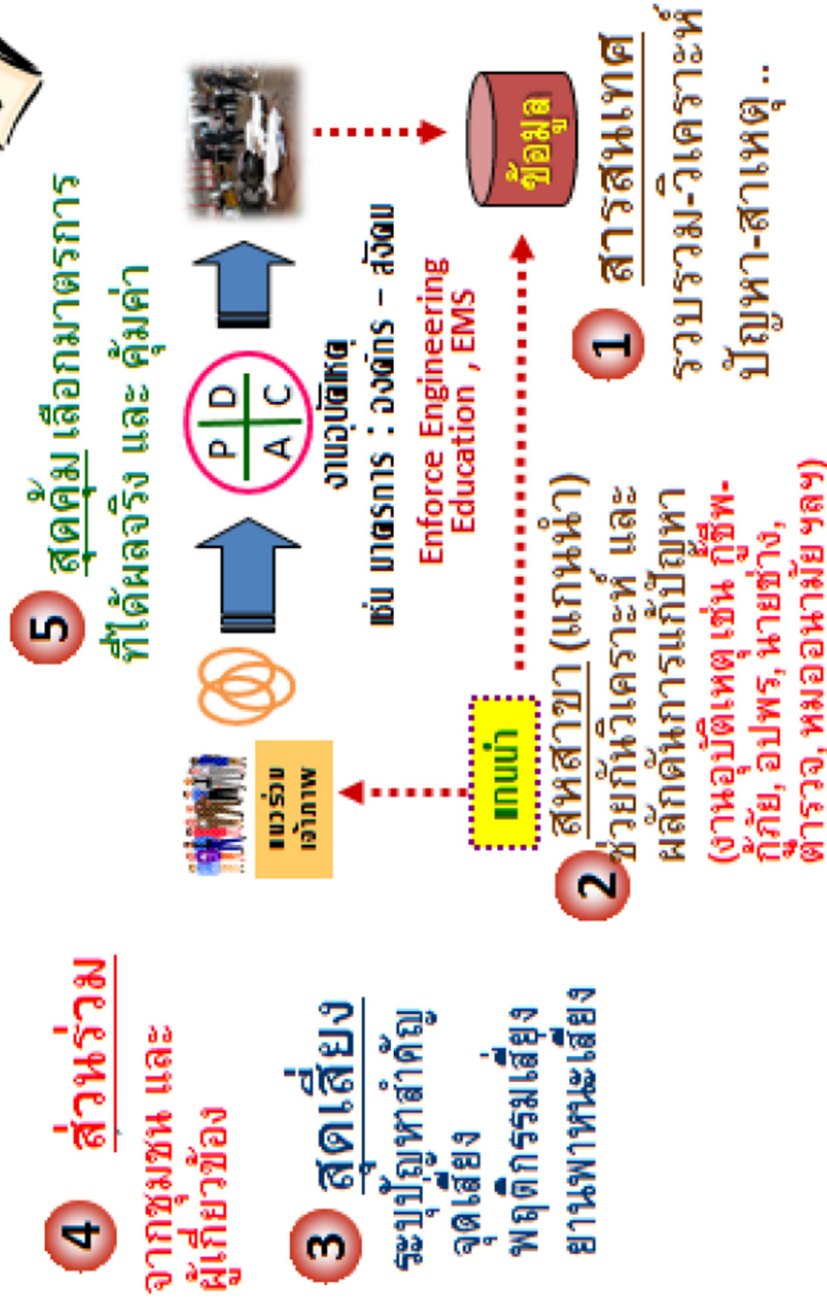


องค์กรลักษณะนี้มีอยู่ในหลายประเทศ เช่น ออสเตรเลีย อังกฤษ นิวซีแลนด์ แคนาดา องค์กรได้ดำเนินการมาตรการต่างๆ ที่ผลักดันให้มีกฎและข้อบังคับ โดยผลักดันกฎหมายให้เพิ่มอายุการดื่มเหล้าที่ถูกกฎหมายเป็น 21 ปี ,คนที่ร่างกายไม่พร้อมขับก็ห้ามขับ ให้มีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดได้สูงสุด 0.08 % มีการเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ การชดใช้ค่าเสียหายให้กับผู้ได้รับความเสียหาย หรือ เหยื่อ และมาตรการอื่นๆ

5) ส่วนร่วม คนในพื้นที่ ชุมชนและภาคีคนทำงาน (Community participation) หมายถึงมีส่วนร่วมในทุกกระบวนการทำงานของพื้นที่และภาคีเครือข่าย เริ่มตั้งแต่มีส่วนร่วม ในการคิดวางแผน ดำเนินงาน และประเมินผล รายละเอียดการดำเนินงานสรุปได้ดัง **รูปที่ 6**

6.2 หลักการดำเนินงาน 5 ช. ประกอบด้วย การ เชื่อม ..คือกระบวนการชักชวนภาคีคนทำงานให้ได้มารู้จักกัน “คนที่ใช่” สำหรับงานอุบัติเหตุ คนที่เกาะติดกับการทำงาน โดยใช้ข้อมูลหรือสถานการณ์อุบัติเหตุในพื้นที่ ตามด้วยกระบวนการ ชวน ..คือกระบวนการสรุปประเด็นร่วมกันของภาคีเครือข่าย เมื่อได้ประเด็นแล้วเราจะ “ชวน” ข้อมูลที่ใช่เข้ากระบวนการต่อไป คือ ชง.. หรือกระบวนการเสนอผลงานเพื่อขยายผล จากนั้น จะเป็นการ ชม.. หรือการให้กำลังใจภาคีเครือข่ายที่ทำงานร่วมกัน โดยการ “ชื่นชม” ผลความสำเร็จ สุดท้าย เราจะ เชิด.. หรือการทำให้เกิดกระบวนการตรวจสอบและประเมินผลการทำงานเป็นระยะๆ ตั้งแต่ต้นน้ำ กลางน้ำ ปลายน้ำ

5 ส. กับกระบวนการ .. ขับเคลื่อนงาน



รูปที่ 6 แสดงความสัมพันธ์ขององค์ประกอบในการดำเนินงาน
ที่นำ principle for safe community มาประยุกต์ (ที่มา : นพ.ชนะพงศ์ จินวงษ์)



บทที่ 3 วิธีการดำเนินงาน เทคนิค เครื่องมือที่ใช้

วิธีการดำเนินงาน เทคนิค เครื่องมือที่ใช้ขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนนเพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ จำเป็นต้องอาศัยการทำงานที่ได้รับความร่วมมือจากทุกภาคส่วนอย่างต่อเนื่องเพื่อรับมือกับสถานการณ์ที่มีมิติซับซ้อนและปัญหาผันแปรไปตามยุคสมัย ซึ่งวิธีการดำเนินงานในระยะนี้ ทีมผู้บริหารภาค และพี่เลี้ยง สอจร. รวมถึงหน่วยงาน/องค์กรที่รับทุน ยังคงมุ่งเน้นวิธีการดำเนินงานที่ครอบคลุมประเด็นดังต่อไปนี้

1. **ส่งเสริมให้เกิดการทำงานร่วมกันระหว่างภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง** เพื่อให้เกิดความรับผิดชอบร่วมกันในการก้าวไปสู่โลกที่ปราศจากการเสียชีวิต การบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนน และการจัดการกับความปลอดภัยทางถนนนั้นต้องการความร่วมมือจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย จากภาครัฐ และภาคเอกชน สถาบันการศึกษา องค์กรวิชาชีพ องค์กรพัฒนาเอกชน และสื่อมวลชน สร้างให้เกิดนโยบาย แนวปฏิบัติเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยจากการใช้รถใช้ถนน
2. **สร้างและพัฒนาความสัมพันธ์แนวราบ** ที่นำไปสู่ความไว้วางใจในการทำงานร่วมกันระหว่างผู้บริหาร ผู้กำหนดนโยบาย หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชนที่มีจริยธรรมทางธุรกิจ ซึ่งจะเป็นการรวมจุดแข็งและทรัพยากรจากเหล่าพันธมิตรข้างต้น เพื่อลดผลกระทบและความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนที่จะเกิดขึ้นกับประชาชนและห่วงโซ่เศรษฐกิจของประเทศ และยังสามารถใช้ประสบการณ์ และทรัพยากรเพื่อสร้างผลกระทบเชิงบวกต่อวาระด้านความปลอดภัยทางถนนในรูปแบบที่เป็นประโยชน์ทั้งต่อระบบ ต่อชุมชน และต่อระดับปัจเจกบุคคล
3. **การสร้างกระบวนการรับรู้** ถึงสิทธิ บทบาทหน้าที่ ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นของหน่วยงาน องค์กรทุกระดับ ที่มีต่องานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ว่าทุกคนเป็นส่วนหนึ่งของวงจรรวม ทุกคนเป็นเจ้าของร่วม และควรแสดงออกถึงความรับผิดชอบในประเด็นดังกล่าวต่อสังคม เพราะผลกระทบจากปัญหาอุบัติเหตุทางถนนจะส่งผลโดยตรงต่อเศรษฐกิจขององค์กรและของประเทศ สภาพแวดล้อมที่ไม่เอื้อให้เกิดกิจกรรมด้านเศรษฐกิจ การลงทุนผลิต ในกรณีพนักงานประสบเหตุ พิกัด สูญเสียอวัยวะ นำมาซึ่งการหาแรงงานทดแทน การลงทุนพัฒนาศักยภาพพนักงานใหม่กระทบต่อภาพลักษณ์ขององค์กรในที่สุด

4. **การสร้างการมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วนในสังคม การสร้างเครือข่าย** เพื่อสนับสนุนภาครัฐซึ่งเป็นผู้ขับเคลื่อนกลไกหลัก โดยเครือข่ายจะอาศัยความรู้ทางวิชาการ ข้อมูล เทคโนโลยี ทรัพยากรที่มีอยู่ทั้งบุคลากรและงบประมาณ เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้ทุกภาคส่วนมีการดำเนินงานมาตรการองค์กร เกิดความรับผิดชอบด้วยความระมัดระวัง (Duty of care) รวมถึงสร้างนโยบายและมาตรการต่างๆ เพื่อสร้างความปลอดภัยให้เกิดขึ้นในองค์กรของตนเอง ไม่ว่าจะเป็น การสร้างสภาพแวดล้อม ที่ก่อให้เกิดความปลอดภัยและเอื้อต่อการปรับพฤติกรรมเสี่ยงต่างๆ ให้ลดลง เช่น สนับสนุนที่จอดรถจักรยานยนต์ในบริเวณอาคาร มีที่เก็บหมวกนิรภัย เพื่อป้องกันการสูญหาย การให้ความสำคัญกับกิจกรรมประเภทที่จะสร้างความเข้มแข็งให้แก่องค์กรและชุมชนรอบข้าง ตลอดจนการให้ความรู้ทั้งทฤษฎีและปฏิบัติ เพื่อพัฒนาทักษะส่วนบุคคล (Develop personal skill) จนเกิดการยกระดับความรู้ นำไปสู่การเก็บข้อมูลและแชร์ข้อมูลอย่างเป็นระบบเพื่อให้องค์กรและส่วนกลางได้ร่วมเรียนรู้จากผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น เกิดการวางแผน และกำกับติดตามการดำเนินงานตามวงจร PDCA
5. **กระบวนการนิเทศติดตามเสริมพลัง**ให้กับคนทำงานโดยที่บริหารภาคและพี่เลี้ยง สอจร. ผ่านวงพูดคุยแบบเป็นทางการและไม่เป็นทางการแบบมีส่วนร่วมเพื่อให้เกิดการเรียนรู้ไปพร้อมๆ กัน เป็นการสร้างเป้าหมายร่วมของคณะทำงาน และผู้รับทุน ให้มีความชัดเจน และทำให้เห็นเป้าหมายสุดท้าย พร้อมทั้งวิธีการที่ใช้ในการไปถึงเป้าหมายที่แต่ละคนตั้งไว้ร่วมกัน รวมไปถึงการให้ข้อเสนอแนะระหว่างดำเนินงาน โครงการ ผ่านกระบวนการนิเทศติดตามเสริมพลังที่จะดำเนินการทั้งต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ โดยรูปแบบที่ใช้อาจแตกต่างกันในแต่ละช่วงเวลา
6. **การประเมินผล** เพื่อค้นพบการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานโครงการ โดยข้อมูลที่ได้จากการประเมินจะนำมาประมวลแลกเปลี่ยนเรียนรู้กับคณะทำงานที่ติดตาม เพื่อร่วมหารือและมีข้อเสนอแนะการพัฒนาต่างๆ ระหว่างทางและเมื่อสิ้นสุดโครงการ
7. **การถอดบทเรียน** เพื่อสร้างการเรียนรู้ร่วมโดยวิธีการ การเรียนรู้จากเพื่อน (Peer Assist-PA), การเรียนรู้หลังปฏิบัติการ (After Action Review: AAR) และการถอดบทเรียนแบบเล่าเรื่อง (Story telling) เพื่อสร้างการเรียนรู้จากบทเรียนที่ดีหรือวิธีปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practice) และนำมาประมวลผลเป็นการประเมินสรุปผลรวม (Summative evaluation) ทั้งในผลผลิต ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น



8. การสร้างพื้นที่ในการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ นำเสนอข้อมูล และผลการดำเนินงาน ต่อผู้บริหารในองค์กรและผู้บริหารประเทศ เพื่อให้เกิดกลไกการสะท้อนกลับ (Feed Back Loop) ระหว่างผู้ปฏิบัติและผู้สนับสนุน นำไปสู่การขยายผลและดึงดูดการมีส่วนร่วมในงานป้องกันและแก้ไขปัญหาคอุบัติเหตุทางถนนจากภาคธุรกิจและภาคเอกชน ที่แต่เดิมมุ่งเน้นกิจกรรมด้านรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมขององค์กร (Corporate Social Responsibility, CSR) แต่ไม่ได้มุ่งเน้นเรื่องความปลอดภัยทางถนน เท่าที่ควร ให้เข้ามาร่วมสร้างความปลอดภัยทางถนนในอนาคต

เทคนิค/เครื่องมือที่ใช้ในการขับเคลื่อนมาตรการองค์กร ของหน่วยงานองค์กรที่รับทุน แบ่งออกเป็นเครื่องมือที่ใช้ช่วงต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ มีรายละเอียดดังนี้

ช่วงต้นน้ำ

1. การสำรวจสถานการณ์ บริบทพื้นที่ โดยใช้แบบฟอร์มในการสำรวจข้อมูลพื้นฐาน ได้แก่
 - 1.1 ข้อมูลสถานการณ์ทั่วไปของพนักงาน ผู้บริหาร ในการใช้รถจักรยานยนต์ รถยนต์ (จำนวน) และการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขี่และผู้ซ้อนท้าย การคาดเข็มขัดนิรภัย
 - 1.2 ข้อมูลสถิติ จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ การเสียชีวิต และการบาดเจ็บของพนักงานอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุที่เกิดจากยานพาหนะทั้งในงานและนอกงาน
 - 1.3 ข้อมูลการใช้อยานพาหนะของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับองค์กร เช่น ผู้รับเหมา ผู้ติดต่อกาน
 - 1.4 ข้อมูลการตรวจสภาพยานพาหนะขององค์กรให้อยู่ในสภาพใช้งาน เข็มขัดนิรภัยมีครบทุกที่นั่ง การซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องยนต์และอุปกรณ์ส่วนควบอื่นๆ รวมไปถึงการคัดเลือกยานพาหนะที่ได้มาตรฐานความปลอดภัย (Star Ratings) สำหรับการใช้งานในอนาคต
 - 1.5 ข้อมูลจุดเสี่ยงบริเวณรอบๆ ทั้งในและนอกสถานประกอบการ
 - 1.6 ข้อมูลการสอบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อนำมาใช้ประกอบการจัดทำแผนและกำหนดมาตรการที่เกี่ยวข้อง
 - 1.7 ข้อมูลค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเมื่อพนักงานเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงพนักงานที่ต้องลาหรือหยุดงานอันเนื่องมาจากการประสบอันตรายจากการขับขี่

2. การทบทวนเอกสารที่เกี่ยวข้องกับนโยบายทุกระดับ (ประเทศ จังหวัด และนโยบายของผู้บริหารในองค์กร) เพื่อค้นหาแรงสนับสนุน และช่องว่างของนโยบายที่จะก่อให้เกิดอุปสรรคต่อการดำเนินงาน รวมถึงโอกาสที่จะทำให้การดำเนินงานบรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้
3. สำรวจต้นทุนและทรัพยากรสนับสนุน ได้แก่ บุคลากร เทคโนโลยีเพื่อใช้ใ้ ระวังและกำกับติดตามผู้ฝ่าฝืนกฎรวมถึงเพื่อความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สิน เช่น กล้อง CCTV เครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ทางลมหายใจ และงบประมาณเพื่อใช้ในการดำเนินกิจกรรมภายในองค์กร สำหรับทรัพยากรบุคคลนั้น จำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องวิเคราะห์ผู้เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกองค์กร เพื่อสร้างภาคีเครือข่ายด้านงานความปลอดภัย ประกอบด้วย

- ภาคีหลักในพื้นที่ ได้แก่ หน่วยงานองค์กรตามโครงสร้างที่มีบทบาทเกี่ยวข้องกับงานป้องกัน เช่น สถาบันวิชาการด้านความปลอดภัยทางถนนที่ตั้งอยู่ใน/นอกพื้นที่ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ตำรวจภูธรจังหวัด สาธารณสุขจังหวัด/อำเภอ แขวงทางหลวง และทางหลวงชนบท ขนส่งจังหวัด บริษัทประกันภัย NGO สื่อมวลชน มทบ. เครือข่ายภาคประชาชน กู้ชีพ กลุ่มผู้ประกอบการ นิคมอุตสาหกรรม สถานศึกษา ผู้นำชุมชน ซึ่งมีบทบาทในการสนับสนุนข้อมูล กิจกรรม ความรู้ งบประมาณ ทรัพยากรบุคคลตามบทบาทและความถนัดของแต่ละองค์กร รวมไปถึงการดึงเข้าร่วมเป็นคณะทำงาน

- ภาคีหลักในองค์กร หมายรวมถึงแต่ผู้ที่มีอำนาจในการกำหนดแนวนโยบายและลงนามกำกับกฎองค์กรอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร ได้แก่ ผู้บริหารสูงสุด ที่ปรึกษา คณะทำงานตามโครงสร้าง committee ระดับต่างๆ ที่อยู่ในส่วนงานสายบริหาร และระดับปฏิบัติการ ตั้งแต่หัวหน้างานระดับปฏิบัติการ จป.วิชาชีพ งานทรัพยากรบุคคล และ เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย เพื่อให้เกิดการสร้างวัฒนธรรมองค์กรด้านความปลอดภัยจำเป็นอย่างยิ่งที่ผู้บริหารต้องเปิดโอกาสให้พนักงานทุกระดับเข้ามามีส่วนร่วมวางแผน ร่วมคิด ตั้งแต่ต้น เพื่อเป็นการ “มอบอำนาจ” ในการคุมกฎให้ครอบคลุมและผู้ปฏิบัติไม่ถูกภาวะคุกคามจากผู้มีอำนาจเหนือกว่า



ช่วงกลางน้ำ

1. วิเคราะห์กลุ่มเป้าหมายเพื่อกำหนดกลยุทธ์ หลักสูตรและการฝึกอบรมให้ตรงกับความต้องการและการใช้งาน
 - 1.1 ในกลุ่มผู้ขับขี่ยานพาหนะให้องค์กร โดยเฉพาะองค์กรที่ดำเนินธุรกิจการขนส่ง การใช้กลยุทธ์เพื่อจูงใจให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้ได้ผลดี อาจคำนึงถึงการส่งเสริมเชิงบวกมากกว่าการลงโทษ เช่น การให้ค่าตอบแทนพิเศษ เมื่อพนักงานช่วยประหยัดพลังงาน (น้ำมัน) การขับขี่ที่ปลอดภัยไม่เกิดอุบัติเหตุเลยตลอดหนึ่งปี กลยุทธ์อีกอย่างคือ การพัฒนาพฤติกรรมผ่านการประชุมร่วมกันของพนักงาน ประกอบไปด้วย 3 ขั้นตอนคือ การระบุถึงปัญหา การวิเคราะห์แนวทางการแก้ปัญหา และการกำหนดเป้าหมายที่เป็นรูปธรรมและการให้ผลสะท้อนกลับต่อแนวทางการแก้ปัญหา จะมีแนวโน้มที่จะนำไปสู่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในระยะยาวมากกว่า เมื่อเทียบกับโครงการที่จัดในรูปแบบของการฝึกอบรม⁸
 - 1.2 การให้ความรู้และพัฒนาทักษะในการขับขี่ปลอดภัย เป้าหมายเพื่อการปรับพฤติกรรมผู้ขับขี่ยานพาหนะขององค์กร (รถผู้บริหาร รถรับส่งพนักงาน) ซึ่งจะเน้นทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ
 - 1.3 การให้ความรู้ ความเข้าใจที่ถูกต้องต่ออุบัติเหตุทางถนน ความสำคัญของอุปกรณ์นิรภัย ผลกระทบที่เกิดขึ้นทั้งต่อตนเอง ครอบครัว และองค์กร เพื่อเปลี่ยนแปลงทัศนคติและพฤติกรรมเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนน
 - 1.4 การให้ความรู้และฝึกอบรมเพื่อช่วยเหลือหลังเกิดเหตุ เป้าหมายเพื่อเพิ่มทักษะการให้ความช่วยเหลือแก่เจ้าหน้าที่และผู้มีบทบาทเกี่ยวข้องกับงานความปลอดภัยซึ่งจะต้องรับผิดชอบหน้างาน และหรือประสบเหตุซึ่งหน้า
2. การสร้างการรับรู้และทำความเข้าใจมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน ซึ่งจะดำเนินการกับกลุ่มพนักงานที่มีอยู่เดิม และเข้าใหม่ เพื่อให้รับทราบวัฒนธรรมองค์กรและการปฏิบัติตามกฎระเบียบ โดยบางแห่งจะมีการ Refresh training หรือการสร้างการรับรู้มากกว่า 1 ครั้ง/ปี

3. การสร้างพื้นที่และช่องทางในการสื่อสารประชาสัมพันธ์ แบ่งออกตามวัตถุประสงค์ ประกอบด้วย เพื่อใช้ในการชี้แจงทำความเข้าใจเป้าหมายร่วม และสร้างการมีส่วนร่วมให้เกิดกับพนักงานทุกระดับ เพื่อติดตามผลการดำเนินงาน เพื่อการแลกเปลี่ยนเรียนรู้อย่างมีส่วนร่วม และเพื่อให้เกิดวงจรสะท้อนกลับทั้งเชิงบวกและลบ (Positive and negative feedback loops) ต่อการดำเนินงานแบบสั้นและเร็ว พื้นที่ดังกล่าว ประกอบด้วย เวทีประชุม มอบนโยบาย เวทีประชาคม เวทีนำเสนอผลการดำเนินงาน กิจกรรม เสียงตามสาย, morning talk & walk though, Line Group, Board ประชาสัมพันธ์ ฯลฯ มีข้อสังเกตที่สำคัญในการสร้างพื้นที่สื่อสารที่ “ปลอดภัย” (safe zone) หรือการสร้างความสัมพันธ์แนวราบ ระหว่างหัวหน้าและผู้ใต้บังคับบัญชา เป็นกิจกรรมสำคัญอย่างยิ่งที่ต้องดำเนินการเพื่อให้เกิดความไว้วางใจและความเชื่อมั่นในเจตนาที่ดีของการบังคับใช้กฎ รวมถึงความเสมอภาคในการให้รางวัลหรือลงโทษผู้ฝ่าฝืน
4. กิจกรรมเชิงสัญลักษณ์ที่มีผลต่อการให้ความร่วมมือในระดับปฏิบัติ และเพื่อให้เกิดการดำเนินการตามมาตรการที่ได้ประกาศใช้ ได้แก่ การทำ MOU ระหว่างหน่วยงาน การประกาศกฎบัตร policy and business plan โดยผู้บริหาร/ผู้บริหารประพัตินเป็นแบบอย่างที่ดีในการใช้อุปกรณ์ป้องกัน การแต่งตั้งคณะทำงานตามโครงสร้างซึ่งกำหนดไว้เป็นลายลักษณ์อักษรที่กำหนดบทบาทไว้ชัดเจนพร้อมแผนกำกับและกลไกการประเมินติดตามการปฏิบัติงานภายในองค์กร รวมไปถึงมาตรการเสริมเพื่อกระตุ้นให้เกิดการเปลี่ยนพฤติกรรม เช่น การให้รางวัลและบทลงโทษต่อพนักงานที่ไม่ปฏิบัติตามกฎ
5. กิจกรรมสร้างความสัมพันธ์ในรูปแบบต่างๆ เชิงบวก เพื่อให้เกิดความไว้วางใจและนำมาซึ่งความร่วมมือ โดยเฉพาะระหว่างหัวหน้างานและผู้ปฏิบัติงาน
6. สื่อประกอบการให้ความรู้ ประชาสัมพันธ์ และประกาศข้อบังคับใช้กฎ มาตรการต่างๆ ก่อนดำเนินการจับปรับหรือลงโทษทางวินัย (สื่อในที่นี้จะหมายถึง สื่อหลัก สื่ออิเล็กทรอนิกส์ สื่อบุคคล เช่น เครือข่ายชุมชน แกนนำผู้ใหญ่บ้าน อสม. ที่ทำหน้าที่เป็น direct sale เข้าถึงกลุ่มเป้าหมายแบบใกล้ชิด และสื่อเสริมต่างๆ ผ่าน application ที่นิยมในปัจจุบัน) โดยการให้ความรู้จำเป็นจะต้องดำเนินการแบบ “ตอก ย้ำ ซ้ำ ทวน”



อย่างต่อเนื่อง

7. ประกาศใช้ / การปฏิบัติตามกฎและข้อบังคับองค์กร
8. แบบฟอร์มในการประเมินติดตามผลการดำเนินงานระหว่างทาง โดยใช้กระบวนการสร้างการมีส่วนร่วมในการแลกเปลี่ยนข้อมูลผลการดำเนินงานอย่างสร้างสรรค์เพื่อลดข้อขัดแย้งในทุกระดับ (ระดับบริหาร ระดับปฏิบัติการ และกลุ่มเป้าหมาย) ด้วยการสื่อสารสองทางอย่างทั่วถึงนำไปสู่ ความเข้าใจ เรื่อง สิทธิและหน้าที่ การเสียสละประโยชน์ส่วนตนเพื่อประโยชน์ส่วนรวม เพื่อเป็นจุดตั้งต้นของการพัฒนาโครงการในด้านอื่นต่อไป
9. การรายงานผลการดำเนินงานเป็นประจำ เพื่อวิเคราะห์และปรับปรุงมาตรการให้ได้ผลดี
10. การให้รางวัล / บทลงโทษ

ช่วงปลายน้ำ

1. การสรุปบทเรียน และถอดบทเรียน ผลการดำเนินงาน (สามารถดำเนินการได้ทั้งสามระยะ ได้แก่ ต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ) กิจกรรมที่ได้ผลดี วิเคราะห์ปัญหาที่ยังต้องการแนวทางการแก้ไข และให้ข้อเสนอแนะในการยกระดับมาตรการแนวทางในการปรับปรุงพฤติกรรมเสี่ยงสำคัญอื่นๆ ในอนาคต
2. ผลักดันให้โครงการมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนนบรรจุไว้ในแผนงานความปลอดภัยประจำปีของหน่วยงาน โดยมีงบประมาณและตัวชี้วัดกำกับ
3. สื่อสารผลการดำเนินงานทั้งในองค์กรและสู่สาธารณะเพื่อชื่นชมและเสริมพลังคนทำงานในฐานะคน/องค์กรต้นแบบ เพื่อกระตุ้นและสร้างความต่อเนื่องรวมถึงการขยายผลไปยังหน่วยงานอื่นๆ

บทที่ 4 ผลการดำเนินงาน

เพื่อให้การจัดทำเอกสารการถอดบทเรียนการดำเนินงานการขับเคลื่อนมาตรการองค์กร เพื่อความปลอดภัยทางถนนชุดนี้ เห็นภาพชัดเจนต่อผู้นำ หน่วยงาน/องค์กร ที่จะนำไปปรับใช้ ให้เข้ากับประเภทและขนาดองค์กรของตนเอง ผู้เขียนจะขอสรุปบทเรียนผลการดำเนินงาน โดยวิเคราะห์ สังเคราะห์ข้อมูล กลไก เทคนิค กลยุทธ์ และกระบวนการดำเนินงาน ตามกลุ่มประเภท ขององค์กรและแยกย่อยตามขนาดขององค์กร โดยพิจารณาจากจำนวนพนักงานที่อยู่ภายใต้ ความรับผิดชอบ รายละเอียดแบ่งออกเป็น

ภาคเอกชน จำนวน 23 องค์กร 1 นิคมอุตสาหกรรม แบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่

- กลุ่มธุรกิจขนาดใหญ่ ที่มีจำนวนพนักงานมากกว่า 1 พันคนขึ้นไป มีจำนวนทั้งสิ้น 8 องค์กร
- กลุ่มธุรกิจขนาดกลาง ที่มีจำนวนพนักงานน้อยกว่า 1 พันคน มีจำนวนทั้งสิ้น 13 องค์กร
- กลุ่มธุรกิจขนาดเล็ก ที่มีจำนวนพนักงานน้อยกว่า 100 คน มีจำนวนทั้งสิ้น 2 องค์กร
- นิคมอุตสาหกรรม ได้แก่ นิคมอุตสาหกรรมอมตะ ซิตี้ จังหวัดชลบุรี

ภาครัฐ จำนวน 8 องค์กร แบ่งออกเป็น เทศบาลจำนวน 3 แห่ง หน่วยงานภาครัฐ 5 แห่ง

สถานศึกษา จำนวน 9 แห่ง แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่

- สถานศึกษาที่มีนักเรียนมากกว่า 1 พันคนขึ้นไป จำนวน 5 แห่ง
- สถานศึกษาที่มีนักเรียนน้อยกว่า 1 พันคน จำนวน 4 แห่ง

โดยผู้เขียนจะสังเคราะห์ความเชื่อมโยงการขับเคลื่อนงานของกลุ่มองค์กร กับบทบาทของ คณะทำงาน สจร. (ทีมบริหารภาคและพื้นที่จังหวัด) ที่ทำหน้าที่เป็นตัวเร่งปฏิกิริยาหนุนเสริม และเชื่อมโยง ปิดช่องว่าง ระหว่างนโยบายภาครัฐและหน่วยงาน องค์กรที่ร่วมขับเคลื่อนมาตรการ องค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน ไว้ในเอกสารบทสรุปสำหรับผู้บริหาร (ซึ่งเป็นเอกสารแยก ส่วนจากสิ่งที่ได้เรียนรู้เล่มนี้)



รายละเอียดผลการดำเนินงานแยกตามรายการกลุ่ม มีดังนี้

4.1 กลุ่มภาคเอกชน

เนื่องจากกลุ่มภาคเอกชน จะมองมีตินอกเหนือจากการสูญเสียชีวิต การบาดเจ็บส่วนบุคคล และความเสียหายต่อทรัพย์สินแล้ว การเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้งยังอาจแสดงถึงการหยุดชะงักของห่วงโซ่อุปทาน ไม่ว่าจะเป็นรถบรรทุกสินค้าเครื่องใช้ที่เสียหายจากอุบัติเหตุ หรืออุบัติเหตุเล็กน้อยที่เกิดขึ้นกับพนักงานขององค์กร ซึ่งจะส่งผลกระทบทางการเงิน กฎหมาย ชื่อเสียงและภาพลักษณ์ในสังคมวงกว้าง กลุ่มธุรกิจจึงเล็งเห็นประโยชน์จากการลงทุนด้านความปลอดภัยในการใช้ยานพาหนะ รวมถึงสุขภาพและความปลอดภัยของพนักงานที่ป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้นั้น เท่ากับเป็นการปกป้องทรัพย์สินของหน่วยงาน และยังเป็นการเพิ่มผลผลิตและลดต้นทุนด้านการดูแลสุขภาพและลดการหยุดชะงักของห่วงโซ่การผลิต ประกอบกับกลุ่มองค์กรธุรกิจมีศักยภาพ (คน เงิน ของ เทคโนโลยี) ในการลงทุนที่ครอบคลุมทุกมาตรการความปลอดภัยอันเนื่องมาจากจริยธรรมทางธุรกิจ และถูกควบคุมด้วยมาตรฐานการรับรองคุณภาพระดับสากล ทั้งภาคบังคับและภาคสมัครใจ อาทิ ระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนน (Road Traffic Safety Management System: RTSMS) เป็นไปตามมาตรฐาน ISO 39001 ที่จะช่วยให้องค์กรมีโครงสร้างการปฏิบัติที่ดีที่เป็นสากล สำหรับการกำหนดและการจัดการด้านความเสี่ยงความปลอดภัยทางถนน

ผู้เขียนจึงจะวิเคราะห์ สังเคราะห์ข้อมูลเท่าที่พอจะรวบรวมได้จากการถอดบทเรียนรายงานฉบับสมบูรณ์และการสัมภาษณ์ผู้เกี่ยวข้อง ก่อนแยกแยะและพิจารณาแบบแผนการขับเคลื่อนงานของแต่ละองค์กรกลุ่มธุรกิจ โดยอาศัยแนวคิดและกระบวนการวิเคราะห์ตามช่วงเวลา (ก่อน ระหว่าง และหลังดำเนินงาน) และกรอบแนวทางการดำเนินงานตามทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554–2563 ทั้ง 5 ด้าน ขององค์การอนามัยโลก ซึ่งประกาศอย่างเป็นทางการโดยที่ประชุมสมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2553 ประกอบด้วย การสร้างศักยภาพในการจัดการความปลอดภัยทางถนน การปรับปรุงความปลอดภัยของโครงสร้างพื้นฐานถนน การพัฒนาความปลอดภัยของยานพาหนะให้มากขึ้น การเสริมสร้างพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน และการปรับปรุงการตอบสนองหลังเกิดเหตุ เพื่อให้ได้ชุดความรู้ในการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรที่ครอบคลุมทั้ง 5 ด้าน และเห็นตัวอย่างกิจกรรมที่องค์กรแต่ละประเภทดำเนินการ

อย่างไรก็ดี เมื่อพิจารณาข้อมูลการดำเนินงานของกลุ่มองค์กรธุรกิจทั้ง 3 กลุ่ม (ขนาดใหญ่ ขนาดกลาง และขนาดเล็ก) พบ “แบบแผนของการจัดการป้องกันและแก้ไขปัญหาคุบัติเหตุทางถนนเชิงระบบของภาคเอกชน” ซึ่งมีความตระหนักต่อปัญหาดังกล่าวอยู่ในระดับสูงดัง



ที่กล่าวไว้ข้างต้น โดยทั่วไปจะมีขั้นตอนการดำเนินงานแบ่งตามช่วงเวลาที่เกี่ยวข้องคล้อยกัน สรุปภาพรวมได้ดังนี้

กระบวนการดำเนินงานช่วงต้นน้ำ

1. ผู้บริหารสูงสุด กำหนดแนวนโยบายและกระบวนการดำเนินงานเพื่อเพิ่มความปลอดภัยขององค์กร โดยองค์กรที่มีบริษัทแม่เป็นต่างชาติ จะทบทวนและยึดโยงแนวนโยบาย กระบวนการดำเนินงาน แตกต่างกันในส่วนของกลยุทธ์ที่จะปรับตามบริบทของพื้นที่ วัฒนธรรมองค์กรนั้นๆ ต่อไป สำหรับกระบวนการดำเนินงานในช่วงนี้ ประกอบด้วย

- 1.1 การแต่งตั้งคณะทำงานตามโครงสร้าง ตั้งแต่ผู้บริหารระดับสูงในฐานะประธานอำนวยการ ผู้บริหารที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับงานความปลอดภัย และการดูแลสุขภาพบุคคล หัวหน้างานระดับต่างๆ รวมถึงผู้คุมกฎอย่างเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยบริเวณประตูทางเข้าออก

- 1.2 การเก็บข้อมูล และการสร้างตัวชี้วัดก่อนเริ่มโครงการ เพื่อให้เห็นแนวโน้มของปัญหา และนำไปวางแผน กำหนดมาตรการ วิธีการแก้ไข โดยข้อมูลที่เก็บประกอบด้วย

- ข้อมูลสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ เสียชีวิต และการใช้อุปกรณ์นิรภัยขณะเกิดเหตุ
- ข้อมูลยานพาหนะขององค์กร (ประเภท รุ่น ปีที่ผลิต วันเวลาซ่อมบำรุง พบ. ต้นทุนการบำรุงรักษาและซ่อมบำรุง ประกันภัย) และจำนวนยานพาหนะของพนักงาน/บุคลากร (รถยนต์ รถจักรยานยนต์)
- ข้อมูลผู้ขับขี่ โดยองค์กรที่ทำธุรกิจขนส่งสินค้า จะแบ่งประเภทของข้อมูลผู้ขับขี่เป็นพนักงานขับรถที่รับผิดชอบขนส่งสินค้า และผู้ขับขี่ที่เป็นพนักงานองค์กรในส่วนอื่นๆ ระบุความเสี่ยงสำคัญที่เกิดขึ้น อาทิ ประวัติการเกิดอุบัติเหตุ (มีคู่กรณีไม่มีคู่กรณี) การใช้อุปกรณ์นิรภัย การมี พบ. และใบขับขี่
- ข้อมูลจุดอันตรายและจุดเสี่ยง (Hazard Identification and Near Miss Reporting)
- ข้อมูลการสอบสวนสาเหตุเชิงลึก กรณีรถที่เกิดเหตุเป็นของหน่วยงานองค์กร จะเก็บข้อมูลของคู่กรณีด้วย เพื่อช่วยให้องค์กรเห็นถึงแนวโน้ม



ของปัญหาที่เกิดขึ้น เพื่อนำไปสู่การกำหนดวิธีการแก้ไขที่เหมาะสมต่อไป

- 1.3 การจัดทำแผน (action plan) ที่อาศัยการสร้างการมีส่วนร่วมของผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับ โดยกำหนดเป้าหมายสูงสุดเพื่อให้เกิดวัฒนธรรมองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนนแก่พนักงานทั้งที่อยู่เดิมและรับเข้าใหม่อย่างยั่งยืน โดยแผนจะต้องกำหนดงบประมาณ (แยกรายกิจกรรม) กำกับเพื่อสร้างความมั่นใจให้ผู้ปฏิบัติทำกิจกรรมให้เกิดประสิทธิภาพ และสามารถประเมินความคุ้มค่าในการลงทุนปรับปรุงพฤติกรรมได้ด้วย (หมายเหตุ งบประมาณส่วนนี้หมายรวมถึงงบลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน การจัดซื้อเทคโนโลยี วัสดุอุปกรณ์ และงบประมาณสำหรับการจัดกิจกรรมรณรงค์เชิงบวก อาทิ โปสเตอร์ เงินรางวัล) และจำเป็นอย่างยิ่งที่แผนจะต้องมีการกำหนดตัวชี้วัดที่ชัดเจน (แยกรายกิจกรรม) เพื่อกำกับและประเมินผลสัมฤทธิ์
- 1.4 การประชุม กำหนดให้มีการประชุมคณะกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งให้รับผิดชอบ ได้แก่ คณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อม (คปอ.) และหัวหน้าฝ่าย/แผนกต่างๆ เช่น ฝ่ายทรัพยากรบุคคล ฝ่ายอาคารสถานที่ ฝ่ายรักษาความปลอดภัย เพื่อวิเคราะห์ข้อมูลสถิติ จัดเป็นข้อมูลนำเข้าต่อที่ประชุมของผู้บริหารระดับสูงเป็นประจำทุกเดือน โดยกำหนดให้เรื่องหมวกนิรภัยเป็น 1 ใน “วาระการประชุม” ประจำเดือน เพื่อให้เกิดการกำกับติดตาม และพื้นที่สะท้อนการตัดสินใจของผู้บริหารที่สั้นและรวดเร็ว (Feedback Loop)
- 1.5 Mapping ภาควิชาการด้านความปลอดภัยทางถนนจากหน่วยงานภาครัฐ สถาบันการศึกษา สถาบันวิชาการ ภาคเอกชน ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมไปถึงกลุ่มบุคคลที่มีผลต่อการขับเคลื่อนงานโครงการในภาพรวม เช่น ผู้นำท้องถิ่น สื่อมวลชน

กระบวนการดำเนินงานช่วงกลางน้ำ

1. ลงนามข้อตกลงร่วมกันระหว่างผู้บริหารระดับสูง และพนักงานทุกระดับ รวมถึงคู่ค้ากลุ่มพันธมิตร หรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อให้เห็นความมุ่งมั่นของผู้บริหารในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย ตลอดจนสร้างความมั่นใจแก่ผู้ปฏิบัติงานทุกระดับในการปฏิบัติงาน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ผู้ปฏิบัติงานที่ต้องรับแรงปะทะโดยตรงจากการ



บังคับใช้กฎองค์กร โดยสาระในบันทึกความเข้าใจจะระบุแนวทางปฏิบัติ กฎระเบียบ นโยบายไว้เป็นลายลักษณ์อักษร เพื่อความชัดเจนของการสื่อสาร สร้างความเข้าใจ และก่อให้เกิดความร่วมมือ เพื่อหลีกเลี่ยงการบังคับใช้เชิงลบแก่ผู้ไม่ปฏิบัติตามกฎ องค์กร (ตัดคะแนน หักเงินเดือน) รวมไปถึงมาตรการเชิงบวก ให้รางวัล เกียรติบัตร บุคคลต้นแบบ เพื่อสร้างแรงจูงใจ

2. ดำเนินการตามแผน

2.1 การประชาสัมพันธ์สื่อสารแจ้งให้พนักงานทราบถึงกฎองค์กรด้านความปลอดภัย ทางถนน เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนเริ่มดำเนินการ ผ่านการใช้สื่อทุกช่องทาง รวมถึงกิจกรรมที่สร้างความสัมพันธ์และลดช่องว่างระหว่างหัวหน้างานและลูกน้อง โดยสอดแทรกเรื่องความปลอดภัยเข้าไปกับเนื้อหางานของแต่ละแผนก อาทิ 1) การจัด safety walk and talk ที่จะปฏิบัติเป็นประจำทุกวันระหว่างหัวหน้างานกับลูกน้องแต่ละแผนก 2) การจัดประชุมรายสัปดาห์ของแผนก โดยใช้หัวเรื่องที่เป็นประเด็นร้อนในขณะนั้นที่ต้องการแนวทางแก้ไข 3) การจัดรณรงค์ และกิจกรรมเฉพาะ เช่น กิจกรรม talk show for Road Safety ขบวนการรณรงค์ส่งพนักงานกลับบ้านเดินทางปลอดภัย ในช่วงเทศกาลสำคัญที่มีวันหยุดยาว และ จะก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัย เพื่อตอกย้ำความตระหนักและการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม เสี่ยง

2.2 การฝึกอบรมพนักงาน แบ่งออกเป็น 1) การฝึกอบรมเพื่อให้ความรู้และทำความเข้าใจแก่พนักงานทั่วไปนำไปสู่การเปลี่ยนทัศนคติและปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยง 2) การฝึกอบรม พัฒนาทักษะการขับขี่ปลอดภัย (defensive driving) ให้แก่พนักงาน ขั้บรถขององค์กร ในกรณีธุรกิจองค์กรเกี่ยวข้องกับการขนส่ง การอบรมส่วนนี้จะมี ความเข้มข้นมากขึ้นรวมถึงการอบรมแบบตอกย้ำซ้ำทวน และการบันทึกเพื่อ กำกับพฤติกรรมพนักงานขับรถอยู่เป็นระยะ 3) การส่งพนักงานเข้าร่วมอบรม หลักสูตรต่างๆ กับภาคีภายนอก

2.2 การตรวจสอบยานพาหนะขององค์กรให้อยู่ในสภาพปลอดภัย อุปกรณ์นิรภัย พร้อมใช้งาน รวมถึงการกำกับงบประมาณเพื่อซ่อมแซมและบำรุงรักษา

2.3 การจัดการความเสี่ยงหลักด้านสิ่งแวดล้อมและกายภาพถนนบริเวณภายใน และภายนอกองค์กร/หน่วยงาน ดำเนินการปรับปรุงเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ ติดตั้งกล้องวงจรปิดเพื่อป้องกันภัยอาชญากรรมและภัยจากอุบัติเหตุทางถนน



รวมไปถึงการสร้างสภาพแวดล้อมให้เอื้อต่อการมีพฤติกรรมเชิงบวก เช่น สร้างที่เก็บหมวกนิรภัยเพื่อป้องกันการสูญหาย จัดที่จอดรถเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ปฏิบัติตามกฎ

2.4 ปฏิบัติตามกฎหมายข้อบังคับของผู้บริหาร หัวหน้างาน ผู้บังคับใช้กฎองค์กร และพนักงานทุกระดับ

2.5 กำกับติดตาม

■ การกำกับติดตามเป็นช่วงชั้น

- 1) โดยหัวหน้างาน, เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย จะดำเนินการตั้งจุดตรวจบริเวณทางเข้าออกเป็นประจำทุกวัน และใช้วิธีสุ่มสำรวจและเฝ้าระวังโดยวิธีสังเกตเพิ่มเติม
- 2) องค์กรประสานเจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่ช่วยตั้งด่านภายในองค์กร รวมถึงขอคัดรายชื่อพนักงานที่ฝ่าฝืนกฎจราจรบนถนนสายหลัก
- 3) การใช้เทคโนโลยีตรวจจับบันทึกภาพเพื่อลดแรงปะทะ

■ การกำกับติดตามเป็นช่วงเวลา

- 1) เป็นการติดตามและประเมินผลระหว่างดำเนินกิจกรรม ส่วนใหญ่จะเป็นประจำทุกเดือน มีบางองค์กรประเมินทุกสองสัปดาห์ เพื่อรายงานผลการดำเนินงานให้ผู้บริหารทราบเป็นระยะ สามารถปรับปรุงแผนให้เหมาะกับบริบทและสถานการณ์ปัจจุบัน (ตามวงจรคุณภาพงาน PDCA)

2.6 สืบค้นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ กรณีเกิดอุบัติเหตุกับพนักงานและ/หรือกับพนักงานขับรถขององค์กร เพื่อนำไปสู่การกำหนดแนวทางแก้ไขปัญหานั้นตรงจุด

กระบวนการดำเนินงานช่วงปลายน้ำ

1. ประเมินผลการดำเนินงานเพื่อกระตุ้นและสร้างแรงจูงใจให้แก่พนักงานที่ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับ รวมถึงบทลงโทษผู้ฝ่าฝืน
2. สรุปบทเรียน วิเคราะห์ผลการปฏิบัติงาน เพื่อนำไปปรับปรุงมาตรการและนโยบายที่ยังมีข้อจำกัด และนำไปพัฒนาแผนการดำเนินงานที่ได้ผลดี เพื่อยกระดับความปลอดภัยให้เป็นศูนย์ (Vision Zero)



3. ขยายผลไปยังหน่วยงานองค์กรลูก และชุมชนข้างเคียงเพื่อให้เกิดความปลอดภัยที่ครอบคลุม

และเพื่อให้เห็นภาพตัดขวางของการดำเนินงานในกลุ่มองค์กรธุรกิจ ผู้เขียนจะทำการวิเคราะห์แยกรายองค์กรโดยอาศัยแนวคิดและกระบวนการวิเคราะห์ตามช่วงเวลา (ก่อน ระหว่าง หลัง) และการนำกรอบแนวทางการดำเนินงานตามทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554–2563 ทั้ง 5 ด้าน ขององค์การอนามัยโลก มาร่วมพิจารณากิจกรรมที่ดำเนินการว่ามีความครอบคลุม 5 ด้านหรือไม่ รายละเอียดมี ดังนี้

4.1.1 กลุ่มธุรกิจขนาดใหญ่ (มีจำนวนพนักงานมากกว่า 1 พันคนขึ้นไป) ประกอบด้วย

- 1) บริษัท ฟุจิคุระ อิเล็กทรอนิกส์ (ประเทศไทย) จำกัด จังหวัดพระนครศรีอยุธยา
- 2) บริษัท คาร์กิลล์มีท์ส (ไทยแลนด์) จำกัด โรงงานสระบุรี
- 3) บริษัท ไมโครชิพ เทคโนโลยี ไทยแลนด์ จำกัด จังหวัดฉะเชิงเทรา
- 4) บริษัท นันยางการ์เมนต์ จำกัด สาขาพิจิตร
- 5) บริษัท ไทยยามาฮ่า มอเตอร์ จำกัด จังหวัดสมุทรปราการ
- 6) บริษัท สยามคูโบต้า คอร์ปอเรชั่น จำกัด จังหวัดปทุมธานี
- 7) บริษัท น้ำตาลและอ้อยตะวันออก จำกัด (มหาชน) จังหวัดสระแก้ว
- 8) บริษัท PTT Global Chemical จำกัด (มหาชน) Aromatic Business จังหวัดระยอง

1. บริษัท ฟุจิคุระ อิเล็กทรอนิกส์ (ประเทศไทย) จำกัด จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

บริษัทฟุจิคุระ อิเล็กทรอนิกส์ (ประเทศไทย) จำกัด เป็นผู้ผลิตส่วนประกอบอิเล็กทรอนิกส์ผลิตแม่พิมพ์ และชิ้นส่วนแม่พิมพ์ ระดับชั้นนำของประเทศไทย สำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่สวนอุตสาหกรรมโรจนะ จังหวัดปทุมธานี มีจำนวนพนักงานรวมทั้งสิ้น พนักงาน 5,200 คน วิสัยทัศน์ของบริษัท คือ สร้างบริษัทที่ “พนักงานทุกคนทำงานได้อย่างมีชีวิตชีวา” หนึ่งในหัวข้อของการที่จะ มุ่งสู่การเป็นบริษัทที่ “พนักงานทุกคนทำงานได้อย่างมีชีวิตชีวา” คือ พนักงานทุกคนมีความมุ่งมั่นตั้งใจสูง มีวินัยรักษาข้อกำหนดได้ 100% และพนักงานทุกคนมีจิตสำนึกด้านความปลอดภัยที่สูงและไม่กระทำการใดๆ ที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

ผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะกำจัดความเสี่ยงอันตรายและมีข้อตกลงด้านความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อมในที่ทำงาน เพื่อให้องค์กรปราศจากอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และโรคอันเนื่องมาจากการทำงาน โดยทางบริษัทฯ มีมาตรการในการปรับปรุง



สภาพแวดล้อมในการทำงานอย่างต่อเนื่องเพื่อให้สอดคล้องกับกฎหมายอาชีวอนามัยและความปลอดภัยและข้อกำหนดของลูกค้าด้วยเช่นกัน เพื่อให้คำมั่นสัญญาขององค์กร พนักงานทุกคน รวมถึงผู้รับเหมา มีความมุ่งมั่นที่จะมีส่วนร่วม กับแนวทางเหล่านี้ โดยจะส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และ สิ่งแวดล้อมในการทำงานอย่างต่อเนื่องใน 5 กิจกรรมดังนี้ 1) ปลูกฝังจิตสำนึก ด้านความปลอดภัย 2) ปฏิบัติตามกฎหมายความปลอดภัย 3) รักษาสิ่งแวดล้อม 4) ปกป้องสุขภาพ ของมนุษย์ และ 5) ฝึกประเมินความเสี่ยง โดยความปลอดภัยขณะขับขี่เพื่อป้องกันไม่ให้เกิด อุบัติเหตุเป็นหนึ่งในมาตรการสำคัญที่ผู้บริหารตระหนักจึงได้เข้าร่วมโครงการกับทาง สอจร. รายละเอียดการขับเคลื่อนงานมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนนขององค์กร ได้ดำเนินการ เชิงรุกครอบคลุม 4 ด้าน (ยกเว้นเสาหลักที่ 5 ที่ไม่ได้กล่าวไว้ในการทำมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน) โดยมีคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (คปอ.) เข้าร่วม ซึ่งนับเป็นความร่วมมือจากทุกภาคส่วนในองค์กรในการดำเนินงานด้าน ความปลอดภัยไม่ว่าจะเป็นนายจ้าง ลูกจ้าง โดยมีหน้าที่ในการพิจารณานโยบายและแผนงาน ด้านความปลอดภัยในการทำงาน รายงานและเสนอแนะมาตรการหรือแนวทางปรับปรุงแก้ไข ให้ถูกต้องตามกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงาน สรุปย่อรายละเอียดกิจกรรม ดัง ตารางที่ 2



ตารางที่ 2 การขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเชิงรุก ของ บริษัท พูจิคุระ อิเล็กทรอนิกส์ (ประเทศไทย) จำกัด จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
ก่อนเริ่ม	1. สำรวจข้อมูล 2. ผู้บริหารและคณะกรรมการ คปอ. ประชุมออกกฎระเบียบ นโยบายปฏิบัติ บทลงโทษ	1. พบจุดเสี่ยง 9 จุด	1. รถส่วนบุคคลมี สภาพชำรุดไม่ พร้อมใช้งาน	1. จากข้อมูลที่สำรวจพบ พนักงานขับรถยนต์คันนี้ไม่มี เนื่องจากกลับใน เสียชีวิต 1 ราย	
ระหว่าง	1. ชี้แจง ทำความเข้าใจกับ พนักงาน ถึงรายละเอียดการ ดำเนินงานมาตรการองค์กร 2. สื่อสารประชาสัมพันธ์ 3. ฝึกอบรมขับที่ปลอดภัย 4. จัดกิจกรรมกระตุ้นสร้าง แรงจูงใจ และจัดจำหน่ายหมวก นิรภัยราคาถูก 5. ผู้บริหารร่วมกิจกรรมณรงค์ส่ง พนักงานกลับบ้านช่วงหยุดยาว 6. กำกับติดตามพฤติกรรมเสี่ยง 7. ตักเตือนผู้ฝ่าฝืนและลงโทษตาม ข้อตกลงที่ระบุไว้	1. ติดตั้งป้าย เตือน 2. ซ่อมแซม ถนนที่ชำรุด ป้องกันกร เกิดอุบัติเหตุ 3. จัดอาคาร จอดรถที่ สะดวกสบาย ให้กับผู้ที่ ปฏิบัติตาม กฎ/เงื่อนไข	1. ตรวจสภาพรถ รับ-ส่งพนักงาน ให้มีความ ปลอดภัย 2. ติดตั้งกล้องใน รถบัส 3. สุ่มตรวจสภาพ รถจักรยานยนต์, กระจกมองหลัง, ป้ายทะเบียน,ไฟ เลี้ยว 4. รับสติกเกอร์ อนุญาตให้เข้า จอดรถได้	1. การรณรงค์สื่อสารให้ความรู้ จะเน้นกิจกรรม ที่สร้างความ ใกล้ชิดระหว่างหัวหน้างานกับ พนักงาน เช่น กิจกรรม Face to Face ทุกเช้า 1 นาที คอย เรื่องอุบัติเหตุ (ฉันทักทำ อะไร? : ชีรฉย.มาทำงาน ในตอนเช้า, ฉันทักได้รับ บาดเจ็บอะไร? : รถฉย.ตก หลุมทำให้รถเสียหลักล้ม,ฉันท สามารถทำอะไรเพื่อป้องกัน การบาดเจ็บ? : เทปูน/ยางมะ ตอย เพื่อปิดรอยหลุม) 2. ตรวจวัดแอลกอฮอล์และสาร เสพติดพนักงานขับรถรับส่ง	





ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
หนึ่ง	1. สํารวจข้อมูลเพื่อจัดทำรายงาน 2. สรุปทเรียนและวิเคราะห์ มาตรการที่ได้ดำเนินการไปแล้ว เพื่อปรับปรุงและแก้ไขให้ได้ผล 100%	1. จุดเสี่ยงได้รับ การแก้ไขทั้ง 9 จุด 2. การจัด การจราจร ภายในอาคาร จอดรถเป็น ระเบียบ	1. รถรับส่ง พนักงานอยู่ใน สภาพพร้อมใช้ งานตลอดเวลา 2. รถส่วนบุคคล ได้รับการตรวจ สภาพเพิ่มมาก ขึ้น	1. อัตราการสวมหมวกและคาด เข็มขัดนิรภัย 100% แต่ยัง พบพนักงานที่ฝ่าฝืนกฎและมี พฤติกรรมเสี่ยงขับรถเร็ว 2. เกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น จาก 1 เป็น 4 ครั้ง จาก รถจักรยานยนต์ ทำให้มี ผู้บาดเจ็บ 4 ราย มาทำงาน ไม่ได้ 3 คน (ลางาน 30 วัน)	EMS

2. บริษัท คาร์กิลล์มีท์ส (ไทยแลนด์) จำกัด จังหวัดสระบุรี

บริษัท คาร์กิลล์มีท์ส (ไทยแลนด์) จำกัด เป็นผู้ผลิต ผู้จำหน่ายผลิตภัณฑ์และบริการด้านอาหาร เกษตรกรรม การเงิน และอุตสาหกรรมระดับโลก ด้วยความร่วมมือจากเกษตรกร ลูกค้า หน่วยงานภาครัฐ และชุมชน บริษัทช่วยให้ผู้คนเจริญเติบโตโดยใช้ข้อมูลเชิงลึกและประสบการณ์อันยาวนานกว่า 155 ปีขององค์กร คาร์กิลล์มีพนักงานกว่า 155,000 คนใน 70 ประเทศ ที่มุ่งมั่นทำงานด้วยความรับผิดชอบ ลดการสร้างผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และพัฒนาชุมชนที่คาร์กิลล์ตั้งและทำงานอยู่

เนื่องจากผู้บริหารระดับสูงมีวิสัยทัศน์ที่จะช่วยโลกให้เกิดความยั่งยืน ความรับผิดชอบต่อสังคม โดยมุ่งมั่นที่จะเป็นพลเมืองที่ดีและมีความรับผิดชอบต่อ การดูแลพื้นที่ ผู้คนและชุมชนที่องค์กรอาศัยและดำเนินกิจการอยู่ ธุรกิจและพนักงานจะเข้าไปมีส่วนร่วมอย่างจริงจังในกิจกรรมต่างๆ ที่จะตอบสนองชุมชน โครงการรับผิดชอบต่อสังคมของคาร์กิลล์นั้นได้ให้ความสำคัญในการพัฒนาชุมชนและช่วยชุมชนในพื้นที่ชนบทในประเทศไทยให้มีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น รวมถึงมิติของการให้ความสำคัญกับการป้องกันไม่ให้เกิดการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินของพนักงาน จึงได้เข้าร่วมขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน กับคณะทำงาน สอจร. โดยดำเนินการในส่วน โรงงานสระบุรี ที่มีพนักงานจำนวน 5,000++ คน ร้อยละ 40 เป็นต่างด้าว ผู้บริหารเน้นส่งเสริมให้พนักงานมีความรู้ ความเข้าใจที่ถูกต้องของการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะการปรับลดพฤติกรรมเสี่ยงขณะใช้ยานพาหนะ และเน้นให้พนักงานทราบถึงประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัยและคาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับขี่ นำไปสู่การสร้างพฤติกรรมที่ยั่งยืนในการสวมหมวกและคาดเข็มขัดนิรภัยของพนักงานทุกครั้งที่ใช้รถจักรยานยนต์และรถยนต์ โดยมุ่งหวังที่จะส่งเสริมให้ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์มีความตระหนักถึงคุณภาพและมาตรฐานความปลอดภัยของหมวกนิรภัยที่มีผลต่อความปลอดภัยของตนเอง และครอบครัว ภายใต้โครงการฯ ที่ร่วมกับ สอจร. คณะทำงานได้กำหนดเป้าหมายท้าทายไว้ ดังนี้ 1) เพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัยของพนักงานขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ 2) เพิ่มอัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยของพนักงานขณะขับขี่ และ 3) ดำเนินโครงการณรงค์ให้สำเร็จภายใน 3 เดือน และได้ร่วมกับ สปท.จังหวัด และหน่วยงานภาคีในพื้นที่ดำเนินการสำรวจและแก้ไขปรับปรุงจุดอันตรายบริเวณหน้าโรงงาน (กิจกรรมนอกเหนือโครงการ) สรุปย่อรายละเอียดกิจกรรม ดังตารางที่ 3





ตารางที่ 3 การขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเชิงรุก ของ บริษัท คาร์กิลส์ฟีดส์ (ไทยแลนด์) จำกัด จังหวัดสระบุรี

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
ก่อนเริ่ม	1. ดำเนินการเรื่องความปลอดภัยในการขนานพาหนะมาก่อนเข้าร่วมโครงการ 2. สํารวจจำนวนพนักงานที่สวมหมวกและคาดเข็มขัดนิรภัย 3. จัดตั้งคณะทำงานผู้รับผิดชอบ ประชุมผู้เกี่ยวข้องเพื่อเตรียมงาน ประกอบด้วย หน่วยงาน Environmental Health And Safety (EHS) Business Employee Service (BES) 4. จัดทำแผนงาน กำหนดกิจกรรมระบุผู้รับผิดชอบ, action plan, งบประมาณ, plan กำกับติดตามผลทุก 2 สัปดาห์ และกำหนดให้มีการประชุมสรุปโครงการ เสนอรายงาน ช่วงหลังดำเนินงาน			1. พนักงานยังมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยน้อยและไม่รัดคาง	
ระหว่าง	1. มุ่งเน้นกิจกรรมที่การสร้างการรับรู้แบบมีส่วนร่วมเพื่อปรับพฤติกรรมเสี่ยง เน้นจัดกิจกรรมกระตุ้นสร้างแรงจูงใจ “ต้องสนุกและพนักงานมีส่วนร่วม” เช่น ตอบคำถามรางวัลต่อเนื่อง 4 สัปดาห์ 2. กำกับติดตามพฤติกรรมเสี่ยงตามช่วงชั้น 1) หัวหน้างาน 2) เจ้าหน้าที่ รปภ. 3) ติดกล้อง CCTV บริเวณทางเข้า-ออก โรงงาน	ร่วมกับ ศปอ.อำเภอ และคณะทำงาน สอจร. ภาคกลางและภาคีเครือข่ายด้านถนนและกรมทางหลวงปรับปรุงจุดเสี่ยงอันตรายหน้าบริเวณทางเข้าออก		1. การสื่อสารประชาสัมพันธ์ทั่ววงแผน รัดกุม กำหนดเวลาชัดเจน เพื่อให้การสื่อสารเป็นไปแบบตอกย้ำซ้ำ ทวนได้แก่ ติดป้ายประชาสัมพันธ์ เสียตามสาย e-mail สื่อสาร	

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
	3. บังคับใช้กฎ และติดตามประเมินผล 4. ประชุมคณะกรรมการติดตามผลทุก 2 สัปดาห์ เพื่อจัดทำรายงานเสนอต่อคณะผู้บริหาร	โรงงาน ซึ่งเป็นทางโค้ง และรถใช้ความเร็วสูง		ภายใน Safety Talk ตามแผนก 2. ผู้กระทำผิดจะถูกหัวหน้างาน กำชับรายบุคคล และถูกสุ่มสังเกตการณ์ต่อ	
หลัง	1. สรุปรายชื่อข้อมูลเพื่อประเมินผล และจัดทำรายงาน พบข้อสังเกต 1) เป็นกิจกรรมที่มีผู้บริหารระดับสูงสนใจและเข้าร่วมกิจกรรมกับพนักงาน 2) พนักงานใช้รถจักรยานยนต์น้อยลง ใช้รถยนต์เพิ่มมากขึ้น ปัจจัยความสำเร็จ 1. เมื่อหาความรู้ที่จะสื่อสารต้องเข้าใจง่าย และต้องสื่อสารซ้ำๆ ย้ำประเด็นเดิม อย่าแตกประเด็นใหม่ 2. กิจกรรมต้องสนุก มีรางวัลดึงดูด 3. ผู้บริหารต้องสนับสนุน ให้ความสนใจ พนักงานให้ความร่วมมือ ถ้าคืนข้อมูลปัญหา เพื่อนำไปสู่แนวทางการแก้ไข	จุดเสี่ยงอันตรายได้รับคำแนะนำจาก ผู้เชี่ยวชาญ ในการปรับปรุงให้เกิดความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น โดยทางองค์การยินดีร่วมสมทบทุนค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในระยะยาว		1. อัตราการสวมหมวกและคาดเข็มขัดนิรภัย 100% 2. พนักงานให้ความสนใจในกิจกรรมและตระหนักถึงความปลอดภัยมากขึ้น จากการให้ข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงเปลี่ยนแปลงเข็มขัดนิรภัยในรถรับส่งพนักงาน	



3. บริษัท ไมโครชิพ เทคโนโลยี (ไทยแลนด์) จำกัด จังหวัดฉะเชิงเทรา

บริษัท ไมโครชิพ เทคโนโลยี (ไทยแลนด์) จำกัด เริ่มก่อตั้งและจดทะเบียนตั้งแต่วันที่ 17 พฤษภาคม พ.ศ. 2538 เป็นโรงงานผลิต และทดสอบผลิตภัณฑ์ (IC - Integrated Circuits) ซึ่งสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่เมืองแซลด์เลอ มลรัฐ อริโซนา ประเทศสหรัฐอเมริกา ในส่วนของผลิตภัณฑ์ในประเทศไทย คือ ผลิตภัณฑ์ของไมโครชิพเป็นไมโครคอนโทรลเลอร์ที่ใช้ในผลิตภัณฑ์อิเล็กทรอนิกส์และเครื่องใช้ไฟฟ้า เช่น ผลิตภัณฑ์ทางการแพทย์, คอมพิวเตอร์, อุปกรณ์สื่อสาร และ ผลิตภัณฑ์ที่ใช้ภายในบ้าน ฯลฯ

บริษัทฯ ได้รับรางวัลและเกียรติบัตร แห่งความภูมิใจมากมาย ประกอบด้วย รางวัล IATF 16949 , ISO 14001:2015 , ISO45001:2018 รางวัลอุตสาหกรรมดีเด่น ด้านการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม, รางวัลอุตสาหกรรมดีเด่น ด้านคุณภาพ, Thailand National Safety Award, รางวัล Zero Accident Award, รางวัล CSR-DIW Continuous Award, รางวัล Zero waste to landfill Award, รางวัล 3Rs Award และรางวัล Green Industry Level 3

แนวคิด คุณค่าที่องค์กรยึดมั่น และความมุ่งมั่นของผู้บริหารระดับสูง มุ่งเน้นมี 11 ข้อด้วยกัน โดยมี 3 ข้อที่ระบุถึงการให้ความสำคัญต่อพนักงาน การไม่ละเลยความปลอดภัยของพนักงาน และการสื่อสารมีความสำคัญอย่างยิ่ง “พนักงานเป็นหัวใจที่สำคัญที่สุดขององค์กรโดยผู้บริหารจะมอบหมายงานและเปิดโอกาสในการส่งเสริมการทำงานเป็นทีม การเพิ่มผลผลิต ความคิดสร้างสรรค์ ความภูมิใจในการทำงาน ความไว้วางใจ ความเป็นหนึ่งเดียว ความยุติธรรม การมีส่วนร่วม การพัฒนาและการให้อำนาจในการตัดสินใจ ให้ความสำคัญถึงคุณค่าความก้าวหน้า และการตอบสนองต่อผลงานของพนักงานทั้งในรูปแบบของทีมและส่วนบุคคล องค์กรจะไม่ละเลยความปลอดภัยของพนักงาน ให้ความสำคัญในเรื่องความปลอดภัยของพนักงานและชุมชนที่ตั้งองค์กรเป็นอันดับแรก ในการตัดสินใจเรื่องกำหนดนโยบาย และการปฏิบัติกิจกรรมต่างๆ ของบริษัทฯ ดังนั้น พนักงานทุกคนมีหน้าที่และความรับผิดชอบทั้งในส่วนตัวและส่วนรวมที่จะช่วยกันดูแลรักษาความปลอดภัยร่วมกัน หนึ่งในนั้นคือความปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนน บริษัทฯ จึงได้เข้าร่วมโครงการสานพลังสร้างมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน ดำเนินการในพื้นที่องค์กรที่ตั้งอยู่ที่ตำบลวังตะเคียน อำเภอเมืองฉะเชิงเทรา จังหวัดฉะเชิงเทรา ปัจจุบันมีพนักงานรวมทั้งสิ้น 3,053 คน โดยมีคณะบริหารด้านสิ่งแวดล้อม สุขอนามัย ความปลอดภัย และการพัฒนาอย่างยั่งยืนร่วมดำเนินการ สรุปย่อรายละเอียดกิจกรรม ดังตารางที่ 4



ตารางที่ 4 การขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเชิงรุก ของ บริษัท ไมโครชิพ เทคโนโลยี (ไทยแลนด์) จำกัด จังหวัดฉะเชิงเทรา

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
ก่อนเริ่ม	1. บริษัทมีทุนเดิมเรื่องความปลอดภัยสูงมาก และมีการจัดตั้งคณะทำงานความปลอดภัย “Bus Safety Team” อยู่เดิม ประกอบด้วยผู้บริหารจากทุกแผนก ซึ่งได้เข้ามาเป็นคณะทำงานหลักในการประชุมวางแผนทำมาตรการองค์กรร่วมกับ สนง.ปภ.จังหวัด และได้มีการกำหนดบทบาทเพิ่ม ดังนี้ บทบาทผู้บริหาร : สนับสนุน ทุน มอบรางวัล ทบทวนนโยบาย เป้าหมายของบริษัทในด้านความปลอดภัย บทบาทคณะกรรมการ Bus Safety : กำกับติดตาม ตรวจสอบและประเมินกิจกรรมทั้ง 7 โครงการที่ได้ดำเนินการอยู่ก่อนหน้านี้ให้ดำเนินการต่อเนื่องภายใต้โครงการมาตรการองค์กร	1. โครงการค้นหาจุดเสี่ยงของเส้นทางเดินรถ 2. โครงการปรับปรุงพื้นที่จราจร ทาสีตีเส้น และติดป้ายกำกับเพื่อความปลอดภัย	1. โครงการตรวจระบบความปลอดภัยรถรับ-ส่งพนักงาน 2. โครงการอบรมไม่โครชิพซึ่ปี ปลอดภัยใส่ใจสิ่งแวดล้อม และชุมชน 3. โครงการสื่อสารรณรงค์การขับขี่ปลอดภัย กฎหมายและพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัย โดยจัดทำสื่อเผยแพร่อย่างน้อย 3 ช่องทาง 4. งานสัปดาห์ความปลอดภัย ใส่ใจ	1. โครงการปลอดภัย 100% รถรับ-ส่งพนักงาน 2. โครงการอบรมไม่โครชิพซึ่ปี ปลอดภัยใส่ใจสิ่งแวดล้อม และชุมชน 3. โครงการสื่อสารรณรงค์การขับขี่ปลอดภัย กฎหมายและพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัย โดยจัดทำสื่อเผยแพร่อย่างน้อย 3 ช่องทาง 4. งานสัปดาห์ความปลอดภัย ใส่ใจ	





ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
	2. สํารวจการใช้ยานพาหนะของพนักงาน ทั้งรถรับส่งของบริษัท และยานพาหนะส่วนบุคคล 3. จัดทำแผนงานโครงการเชิงรุก 7 โครงการครอบคลุมเสาหลัก 4 ด้าน เป้าหมาย 1) ไม่มีอุบัติเหตุจากการเดินทางใช้ถนนที่ไม่กระทำผิดกฎจราจร 2) พนักงานต้องคาดเข็มขัดนิรภัยทั้งคนขับและคนนั่ง 100% 3) พนักงานต้องสวมหมวกนิรภัยทั้งคนขับและคนนั่ง 100%			สุขภาพและการเดินทางอย่างปลอดภัย	
ระหว่าง	1. ผู้บริหารลงนาม MOU ร่วมกับจังหวัด 2. สื่อสารณรงค์ทุกช่องทาง 3. ดำเนินการตามแผนงานโครงการทั้ง 7 โครงการ 4. กำกับติดตาม 5. ผู้บริหารพิจารณาพนักงานที่ปฏิบัติงานตามหลักความปลอดภัยทั้งในและนอกงานจะได้รับคะแนนพิเศษในการประเมินผลงาน	1. ผู้ประกอบการ รถรับ-ส่ง พนักงานสำรวจและรวบรวมจุดเสี่ยงเส้นทาง เดินรถ/แจ้ง พนักงานขับรถ และนำข้อมูล เผยแพร่ให้ พนักงานทราบ	1. คกก.ตรวจความปลอดภัยของรถ บัส และ รถตู้ รับ-ส่ง พนักงานทุกคัน ก่อนอนุมัติให้นำมาให้บริการทุกคัน 100 % (สภาพล้อ เบาะที่นั่ง ทางออกบนหลังคา ประตู	1. ตรวจเอกสารรถพนักงานขับ รถรับ-ส่ง พนักงานทุกคนทุก วัน + รายงาน ให้ BUS committee ทราบ 2. จัดอบรมเรื่องการขับที่ใช้ รถใช้ถนนอย่างถูกต้อง ปลอดภัย + ช่วยเหลือปฐม พยาบาล + ใส่ใจสิ่งแวดล้อม และชุมชนที่เกี่ยวข้อง	

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
	ประจำปี รวมถึงการประเมินพนักงานใหม่ให้ผ่านการทำงานทดลองงาน	2. ทาสีตีเส้นเพิ่มทางข้ามม้าลายพร้อมป้ายเตือน จำนวน 2 จุด	ทางออก เข็มขัดนิรภัย ระบบแอร์ความเย็นสะท้อน)	3. รับสมัครพนักงานเข้าร่วมโครงการอบรมพัฒนาทักษะและความรู้ด้านความปลอดภัย ทั้งทฤษฎีและปฏิบัติ เพื่อช่วยขับเคลื่อนโครงการฯ ในองค์กรและชุมชนรอบข้าง 4. จัดสัปดาห์ความปลอดภัยเน้นย้ำพนักงานใส่ใจความปลอดภัย สุขภาพและการเดินทาง การใช้รถใช้ถนนถูกกฎจราจร โดยเฉพาะการคาดเข็มขัดนิรภัย การสวมหมวกนิรภัยรัดคาง	
หลัง	1. ประเมินผล รายงานผลการดำเนินงานให้ผู้บริหารทราบ 2. ผู้บริหารมอบรางวัลให้กับแผนกที่มีการจัดสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัย และ 5S ดีเด่น ประจำปีไตรมาส มอบใบสัพพิดพิเศษให้กับพนักงานทุกคนในไตรมาสที่ไม่เกิดอุบัติเหตุถึงขั้น		บรรลุเป้าหมาย ตรวจจรถบัส รับ-ส่ง พนักงานทุกคน 100%	1. พนักงานขับรถรับส่งพนักงานปลอดภัยตลอดสัปดาห์ 2. โครงการอบรมไม่ใคร่พลาด บรรลุเป้าหมาย พนักงานเข้ารับการอบรม จำนวน 59 คน ผู้รับเหมา 19 คน และสอบ	





ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
	หยุดงานสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงพื้นที่ทำงานที่ไม่ปลอดภัย 3. เผยแพร่ผลงานทั้งในและนอกองค์กร เข้ารับรางวัล Zero Accident Award จากกระทรวงแรงงาน รับประกาศเกียรติคุณระดับทอง (ระดับสูงสุด) โครงการรณรงค์สร้างการรับรู้มาตรการเชิงป้องกันด้านความปลอดภัยในสถานประกอบการ และรับรางวัล Thailand National Safety Award ต่อเนื่อง 6 ปี			ผ่านการปฏิบัติขี้นปีปลอดภัยทุกคน 100% 3. อุบัติเหตุเป็นศูนย์ 4. อัตราการสวมหมวกและคาดเข็มขัดนิรภัยทั้งคนขับและคนนั่ง 100%	

4. บริษัท นันยางการ์เมนต์ จำกัด สาขาพิจิตร

บริษัท นันยางการ์เมนต์ จำกัด สาขาพิจิตร ตั้งอยู่ที่อำเภอวังทรายพูน ผลิตเสื้อผ้าสำเร็จรูปส่งออก 100% แแบรนด์ NIKE เพื่อส่งออกไปยังทวีปอเมริกา ยุโรป มีพนักงานจำนวน 2,700 คน ผู้บริหารระดับสูงได้ให้ความสำคัญกับชีวิตและทรัพย์สินของพนักงานอันเนื่องมาจากความไม่ปลอดภัยจากการใช้ยานพาหนะ และการใช้ทางร่วมกับผู้อื่นของพนักงาน จึงเข้าร่วมโครงการสานพลังมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนนกับ สอจร. ร่วมลงนามกับ ศปถ.จังหวัด และจัดทำประกาศที่ NYG2-048/2562 เพื่อร่วมกันสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้สอดคล้องกับทิศทางของจังหวัด การปลูกจิตสำนึกให้แก่พนักงานในองค์กรอย่างเป็นรูปธรรมและยั่งยืน โดยให้พนักงานทุกคนถือปฏิบัติเป็นกิจวัตร และเป็นแบบอย่างที่ดี รายละเอียดดังตารางที่ 5





ตารางที่ 5 การขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเชิงรุก ของ บริษัท นันยางการภัณฑ์ จำกัด สาขาพิจิตร

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
ก่อนเริ่ม	1. ผู้บริหารให้ความสำคัญกับการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย 2. MOU เข้าร่วมโครงการ และพบทวนทุนเดิมในการทำมาตรการองค์กร 3. จัดตั้งคณะทำงาน ชุดใหม่ มีหน้าที่ส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดประสิทธิภาพ 4. จัดทำแผนและงบประมาณให้สอดคล้องกับแนวปฏิบัติของจังหวัด 5. สำรองข้อมูลการใช้ยานพาหนะและอุปกรณ์นิรภัยของพนักงาน	- สำรองป้ายจราจร ภายในองค์กรที่ชำรุด บ้ายบอกทางบริเวณจุดเสี่ยงเพื่อสร้างสภาพแวดล้อมให้เอื้อต่อการปรับปรุงพฤติกรรม	1. มีฐานข้อมูลยานพาหนะแยกประเภท	กลุ่มพนักงานที่ใช้ยานพาหนะส่วนบุคคล - สวมหมวกทุกครั้งที่ขี่/ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ - ขับรถด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนดและไม่ประมาท - คาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้ง - ไม่ดื่มสุรา ของมีเมา เมื่อต้องขี่ยานพาหนะ - ไม่ใช้โทรศัพท์มือถือหรืออุปกรณ์ใดๆ ขณะขี่ - ไม่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ไม่แซงในที่คับขัน และต้องพกใบขับขี่ กลุ่มพนักงานของบริษัท และผู้มาติดต่อ - รถขนส่งสินค้า รถโฟล์คลิฟท์ รถตู้ รถรับเหมา ใช้ความเร็วไม่เกิน 20 กม./ชม. เมื่ออยู่ในเขตบริษัท	

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
ระหว่าง	1. ปรับปรุงฐานข้อมูลพนักงาน และฐานข้อมูลพาหนะแยกกายประเภท/รายแผนก 2. ประกาศ/กำหนดเป้าหมายเพื่อสร้างวัฒนธรรมองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน ทั้งในงานและนอกงาน 3. จัดทำประกาศ แนวทางการปฏิบัติเป็นลายลักษณ์อักษร 4. ประชาสัมพันธ์รณรงค์และให้ข้อมูลความรู้ผ่านเสียงตามสายและสื่ออื่นๆ รวมถึงจัดนิทรรศการความปลอดภัยทุก 3 เดือน 5. จำหน่ายหมวกนิรภัยราคาถูก 6. จัดทำรายงานผลการดำเนินงานเสนอผู้บริหารและทีมประเมินผล สอจร. และจังหวัด	1. ปรับปรุงป้ายรณรงค์ภายในองค์กรของเดิมเพื่อสร้างสภาพแวดล้อมให้เอื้อต่อการปรับปรุงพฤติกรรม		1. ฝึกอบรมให้ความรู้ ปรับทัศนคติ เพิ่มความตระหนักในความปลอดภัยอย่างต่อเนื่องเนื่องจากมีจำนวนรถจักรยานยนต์ก่อน-หลังไม่เท่ากัน (ระหว่างดำเนินการเพิ่มขึ้นเป็น 660 คัน)	
หลัง	1. สํารวจข้อมูล 2. สรุปบทเรียน	1. ป้ายบอกทางและป้ายรณรงค์ได้รับการปรับปรุง 100%	1. ฐานข้อมูลการใช้ยานพาหนะเป็นปัจจุบัน	1. อัตราการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มสูงขึ้นเกือบ 100%	



5. บริษัท ไทยยามาฮ่า มอเตอร์ จำกัด จังหวัดสมุทรปราการ

บริษัท ไทยยามาฮ่า มอเตอร์ จำกัด จังหวัดสมุทรปราการ ก่อตั้งเมื่อ 12 มีนาคม 2507 ตั้งอยู่ที่ ต.ศรีพระฉายใหญ่ อ.บางเสาธง จ.สมุทรปราการ มีพนักงานในปัจจุบัน 2,318 คน การดำเนินธุรกิจ ผลิตและจำหน่ายรถจักรยานยนต์ เครื่องยนต์ติดท้ายเรือ รถกอล์ฟ และอะไหล่ นำเข้าและจำหน่ายสินค้าจากกลุ่มบริษัทยามาฮ่าทั่วโลก อาทิ รถจักรยานยนต์ประกอบสำเร็จ (CBU) ยานยนต์ทางน้ำ เครื่องยนต์ติดท้ายเรือ เครื่องยนต์อเนกประสงค์ และอื่นๆ รวมถึงส่งออกจักรยานยนต์ เครื่องยนต์ติดท้ายเรือ รถกอล์ฟ และอะไหล่ที่ประกอบในประเทศ ซึ่งเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน ผู้บริหารระดับสูงจึงให้ความสำคัญกับการทำกิจกรรมเพื่อสังคมเพื่อร่วมรณรงค์ขับที่ปลอดภัย ปลุกจิตสำนึกในเรื่องการใช้รถใช้ถนนให้ถูกกฎจราจรอย่างต่อเนื่อง ผ่านกิจกรรมหลายรูปแบบไม่ว่าจะเป็นการฝึกอบรมขับที่ปลอดภัย การมอบหมวกนิรภัยให้แก่เด็กปฐมวัย เด็กอาชีวะ ฯลฯ รวมถึงพ่อแม่ผู้ปกครอง พร้อมให้ความรู้เพื่อกระตุ้นการสวมหมวกนิรภัยขณะขับที่ การทำสื่อรณรงค์ รวมไปถึงการตรวจเช็คสภาพรถจักรยานยนต์ให้พร้อมใช้งานอยู่เสมอ และเมื่อพิจารณาจากอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในเขต จ.สมุทรปราการ ปี 2562 จากฐานข้อมูล ThaiRSC พบว่ากลุ่มผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่เป็นกลุ่มวัยแรงงาน และวัยรุ่น อันเนื่องมาจากการใช้รถจักรยานยนต์ ผู้บริหารระดับสูงจึงมีความประสงค์ในการร่วมระดมจุดแข็ง ทรัพยากร องค์ความรู้ และใช้ประสบการณ์ความเชี่ยวชาญขององค์กร เพื่อเป็นส่วนหนึ่งกับภาครัฐ ภาคประชาสังคม และภาคเอกชน ที่จะร่วมรับผิดชอบต่อสังคม และผลักดันให้ประเทศไทยเกิดวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน ปราศจากผู้เสียชีวิต บาดเจ็บ และพิการ จึงเข้าร่วมโครงการสานพลังขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน กับ สอจร. ถึงแม้องค์กรจะดำเนินการเชิงรุกและส่งผลให้สถานการณ์ความไม่ปลอดภัยรวมถึงสถิติการเกิดอุบัติเหตุของพนักงานที่ใช้พาหนะส่วนบุคคล และสถิติการเกิดอุบัติเหตุของรถในองค์กรจะเท่ากับศูนย์ก็ตามอย่างต่อเนื่อง มาหลายปีก็ตาม รายละเอียดเพิ่มเติมดังตารางที่ 6



ตารางที่ 6 การขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเชิงรุก ของ บริษัท ไทยยามาฮ่า มอเตอร์ จำกัด จังหวัดสมุทรปราการ

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
ก่อนเริ่ม	1. เพิ่มแจ้งเรื่องการขับที่ปลอดภัยให้ผู้ขับขี่ 1. เพิ่มแจ้งเรื่องรถที่ขับที่ปลอดภัยให้ผู้ขับขี่ 2. จัดเก็บสถิติและจัดทำข้อเสนอแนะ 1. จัดเก็บสถิติและจัดทำข้อเสนอแนะ	1. ปรับปรุงสภาพแวดล้อม 1. ปรับปรุงสภาพแวดล้อม 2. จัดตั้งป้ายจราจร ป้ายบอกทางที่ชัดเจน ไม่ก่อให้เกิดความสับสนแก่ผู้ใช้ทาง	พ.ศ. 2553 ถึงปัจจุบัน 1. ขนส่งผลิตภัณฑ์ติดตั้ง GPS ความคมชัดสูง ความเร็วเส้นทางและเวลาทำงานของพนักงาน พ.ศ. 2554 ถึงปัจจุบัน 1. ควบคุมความเร็วรถ ส่วนกลางติดตั้ง GPS 2. ตรวจสอบความพร้อมของรถ ส่วนกลาง และรถเช่าทุกวันและเข้าใช้ระบบกับศูนย์บริการมาตรฐานของผู้ผลิตและเปลี่ยนยางทุก 35,000 กม.	พ.ศ. 2535 ถึงปัจจุบัน 1. หมวกนิรภัย 100% ทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร 2. จัดอบรมหลักสูตรขับขี่เพื่อขอรับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ พ.ศ. 2557 ถึงปัจจุบัน 1. สุ่มตรวจแอลกอฮอล์พนักงานขับรถ ทุกเดือน และควบคุมความเร็ว 2. รมณรงค์ขับปลอดภัย ช่วงก่อนหยุดยาวเทศกาล 3. ผู้มาติดต่อที่จักรยานยนต์ต้องจอดรถไว้บอคมยาม แล้วนั่งรถ 4. กอล์ฟเข้ามาในบริษัทฯ	พ.ศ. 2560 ถึงปัจจุบัน





ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
				1. รวดส่วนกลาง คาดเข็มนิรภัยทุกที่นั่ง ถ้าไม่คาดรถจะไม่ออกเดินทาง 2. ตรวจยาเสพติดของพนักงาน 100% รวมทั้งคนขับรถ คนสวน และแม่บ้าน	
ระหว่าง	ดำเนินการต่อเนื่องทุกกิจกรรม ตั้งแต่ก่อนเริ่มโครงการสานพลังฯ กับทาง สอจร.		อบอุ่นเชื้อโรค (ป้องกันCovid-19) รถรับ-ส่ง พนักงานทุกคนเพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อโรค	1. อบรมเรื่องความปลอดภัย การสวมหมวกนิรภัยคาดเข็มขัดนิรภัย มีใบประมวลจริยธรรม ปี 2563 2. จัดให้มีหลักสูตรอบรม และทดสอบ เพื่อขอรับใบอนุญาตขับจักรยานยนต์ ฟรี 3. มาตรการสุ่มตรวจพนักงานขับรถรับส่งพนักงาน ทุกเดือน ในปี 63 โดย ศึกษาพฤติกรรมการคนขับรถ (1 เดือน) สังเกตพฤติกรรมการคนขับรถ และจำแนกกลุ่มคนขับรถเป็นกลุ่มที่มีความเสี่ยงและกลุ่มปกติ สุ่มตรวจทุกเดือนและสรุปผลตรวจโดยจัดกลุ่มคนขับรถเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มปกติ คือ ตรวจ	

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
				ไม่พบและไม่มีพฤติกรรมเสี่ยง กลุ่มเฝ้าระวัง คือ ตรวจไม่พบ ระดับแอลกอฮอล์แต่มีพฤติกรรม เสี่ยง และกลุ่มที่มีการตรวจพบ ระดับแอลกอฮอล์ในเลือด ดำเนินการตรวจติดตาม โดยกลุ่ม เฝ้าระวัง สุ่มตรวจสัปดาห์ละ 1 ครั้งและกลุ่มปกติ สุ่มตรวจ ตามปกติ และประเมินผลการ ตรวจติดตาม (ทุกสิ้นเดือน) เพื่อ สรุปผลและจัดกลุ่มใหม่	
หลัง	1. สํารวจข้อมูล รายงาน ผลต่อคณะกรรมการ ผู้บริหาร และ คณะทำงาน สจร. 2. กิจกรรมที่จะ ดำเนินการต่อเนื่อง การฝึกอบรม ให้กับร. ภาคิ และ ร่วมรณรงค์			1. อุบัติเหตุภายในบริษัทเป็นศูนย์ 2. พนักงานที่ซื้อจักรยานยนต์มา ทำงาน 273 คน พบมีใบอนุญาต ขับขี่ 261 คน ไม่มี 12 คน	



6. บริษัท สยามคูโบต้า คอร์ปอเรชั่น จำกัด นิคมอุตสาหกรรมนวนคร จังหวัดปทุมธานี

บริษัท สยามคูโบต้าคอร์ปอเรชั่น จำกัด ก่อตั้งขึ้นในวันที่ 2 สิงหาคม 2553 ด้วยทุนจดทะเบียน 3,114 ล้านบาท โดยการลงทุนระหว่างคูโบต้า คอร์ปอเรชั่น (ประเทศญี่ปุ่น) และ SCG (เอสซีจี) สยามคูโบต้า มีวิสัยทัศน์ที่มุ่งมั่นในการเป็นผู้นำธุรกิจเครื่องจักรกลการเกษตร และเครื่องจักรอุตสาหกรรมในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ด้วยนวัตกรรมการจัดการเกษตรกรรมอัจฉริยะ หรือ Agri-Innovative เพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ที่ดีของประชากรอย่างยั่งยืน และพันธกิจที่มุ่งมั่น พัฒนา และส่งมอบระบบการจัดการเกษตรกรรม แบบครบวงจรโดยคูโบต้า ด้วยการนำเสนอการทำงานที่ผสานกันอย่างลงตัวระหว่างเทคนิคด้านการเกษตร (Agriculture Solutions) และการจัดการเครื่องจักรกลการเกษตร (Machinery Solution) อย่างต่อเนื่อง ด้วยสินค้าคุณภาพมาตรฐานสากลและเป็นที่ยอมรับ เป็นเจ้าของได้ง่าย พร้อมทั้งนวัตกรรมด้านงานบริการ ผ่านเครือข่ายที่ครอบคลุมทั่วประเทศ

แนวทางในการขับเคลื่อนองค์กร จะมุ่งเน้นความเป็นทีม การทำงานที่ได้มาตรฐาน “Safety first ,For earth for life ,Quality is brand power , Respect for Humanity , 5 Gen ,Kaizen spirit” ปัจจุบันมีจำนวนพนักงาน 1,800 คน

องค์กรได้ร่วมลงนาม MOU โครงการสานพลังมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน กับคณะทำงาน สอจร. เพื่อร่วมเป็นหน่วยงานต้นแบบด้านการสวมหมวกนิรภัย 100% และกำหนดวัตถุประสงค์เพื่อการสร้างการเรียนรู้การขับขี่ปลอดภัยและปลูกจิตสำนึกในการเคารพกฎจราจรให้กับคนในองค์กร เพราะผู้บริหารระดับสูงตระหนักดีถึงความรับผิดชอบต่อสังคม และบุคลากรเป็นทรัพยากรที่มีคุณค่าซึ่งต้องพึงรักษาไว้ รายละเอียดกิจกรรมที่ได้ดำเนินการ ดังตารางที่ 7



ตารางที่ 7 การขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเชิงรุก ของ บริษัท สยามคูโบต้า คอร์ปอเรชั่น จำกัด

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
ก่อนเริ่ม	1. สืบหาข้อมูล 2. จัดทำแผน focus การสร้างการเรียนรู้และการมีส่วนร่วมของบุคลากรเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย			1. อัตราการสวมหมวกและคาดเข็มขัดนิรภัยของพนักงาน ยังพบผู้ไม่สวมและไม่คาดเพียง 15% เท่านั้น	
ระหว่าง	1. ประชุมคณะกรรมการ คปอ. แต่งตั้งคณะกรรมการความปลอดภัยบนถนน (คปอ.) 2. สร้างการมีส่วนร่วมกับพนักงานทุกระดับ โดยประกาศให้ทราบ 3. ประชาสัมพันธ์โดยใช้ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุเพื่อสร้างความตระหนัก 4. จัดทำคู่มือข้อควรปฎิบัติ และให้มีการทดสอบ ต้องผ่านที่ 100 คะแนนเต็มเท่านั้น 5. morning talk พูดคุยกับพนักงานทุกระดับ จัดประชุม	สร้างสภาพแวดล้อมให้ตระหนักและเอื้อต่อการใช้หมวกนิรภัย 1. จัดทำตู้ใส่หมวกให้พนักงานที่ใช้วินหรือติดรถเพื่อนกลับบ้าน 2. ติดตั้งเครื่องหมายใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับหมวกนิรภัย	1. ตรวจเช็คสภาพรถขององค์กรทุกสัปดาห์ 2. เปลี่ยนเข็มขัดนิรภัยจาก 2 จุดเป็น 3 จุดทุกที่นั่งในรถขององค์กร 3. ติด GPS เพื่อกำหนด	1. คลิป VDO สร้างจิตสำนึกในการขับขี่ “We are family” เปิดในที่ประชุมรายไตรมาส 2. อบรมให้ความรู้ระดับหัวหน้างาน 3. อบรมพนักงานเข้าใหม่ (ความปลอดภัย) 4. รณรงค์ จัดกิจกรรม 17 กิจกรรม อาทิ ติดป้ายประชาสัมพันธ์เขตพื้นที่องค์กร และเขตชุมชน รณรงค์ปลูกฝังนักเรียน วินรถในนิคมฯ กิจกรรมทดลองเป็นผู้พิการ กิจกรรมขับรถเสมือนใจในกลุ่มพนักงานขับรถบริษัท หากไม่	





ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
	กับทุกแผนก ก่อนให้พนักงาน ร่วมกำหนดมาตรการ 5. บังคับใช้กฎ 6. ตรวจสอบร่างกายพนักงานขับรถ ทุกวัน (ความดันแอลกอฮอล์) 7. ประสานความร่วมมือกับ สภ. คลองหลวงร่วม บังคับใช้กฎ องค์กรกับพนักงานของบริษัท 8. สอบสวนสาเหตุเชิงลึกเมื่อ เกิดอุบัติเหตุทั้งกับรถองค์กร และรถพนักงาน 9. กำกับติดตามพฤติกรรม รายงานผลให้ผู้บริหารได้รับ ทราบทุกเดือน กำหนด บทลงโทษตั้งแต่ตักเตือน หัก เงิน และเลิกจ้าง	3. ติดบอร์ด ประชาสัมพันธ์ ทั้งภายในและ ภายนอกเขต ที่ตั้งองค์กร	ความเร็ว และ การขับ ติดต่อกันนาน เกินกว่าที่ กำหนด รวมถึง การขับรบกวน วิกาลหลังสาม ทุ่ม 4. ติดกล้อง Monitor ขับ สัญญาณความ ไม่ปกติของ พนักงานขับรถ	เกิดอุบัติเหตุตลอดปี มีโอกาสสูง เงินรางวัล ฯลฯ 5. จัดอบรมพนักงานทั่วประเทศ เรื่องขับปลอดภัย สรุป Accident 2019 และบทเรียน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ	
หลัง	1. สำรวจสถิติ 2. สรุปความคุ้มค่าในการลงทุน เพื่อความปลอดภัยเสนอต่อ ผู้บริหาร			1. อัตราการสวมหมวกนิรภัยและ คาดเข็มขัดนิรภัยทั้งรถรับส่ง พนักงานและรถส่วนตัว 100% 2. พนักงานที่ซื้อประกันภัย สวม หมวกนิรภัย 100%	

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
				3. มีพนักงานสนใจเข้าร่วมกิจกรรม ชุบรถมีน้ำใจจำนวน 179 คน 4. ไม่มีพนักงานเกิดอุบัติเหตุหรือถูก ปรับในข้อหาด้านการใช้รถใช้ ถนน 5. สุ่มตรวจ GPS ในพนักงานขับรถ ไม่พบผู้กระทำผิด 6. อุบัติเหตุที่เกิดจาก รถจักรยานยนต์จากเดิม 3 ลดลง เหลือ 1 โดยคู่กรณีเป็นฝ่ายผิด 7. อุบัติเหตุที่เกิดจากรถยนต์จาก เดิม 7 ลดลงเหลือ 4 โดย พนักงานเป็นฝ่ายผิด 1 ครั้ง	EMS



ปัจจัยความสำเร็จของ บริษัท สยามคูโบต้า คอร์ปอเรชั่น จำกัด

1. มีกระบวนการสร้างการรับรู้เกี่ยวกับการต้องสวมหมวกนิรภัย อย่างเป็นระบบทั่วทั้งองค์กร
 - มีการจัดประชุมใหญ่ มีการประชุมให้พนักงานรับทราบการรับรู้สวมหมวกนิรภัย 100% (ประชุม Quarterly meeting)
 - มีการกำหนดเป็นวาระการประชุมของผู้บริหารหรือมีการรายงานผลในเรื่องการสวมหมวกนิรภัย 100% อย่างสม่ำเสมอ
 - มีการสอดแทรกเรื่องการรณรงค์สวมหมวกนิรภัยในทุกกิจกรรมขององค์กร
 - 1) อบรมพนักงานใหม่
 - 2) ประชุม 3 ระดับ
 - 3) Morning talk
 - 4) ประชุม Action plan ของแต่ละหน่วยงาน
 - 5) จัดอบรม ให้ความรู้เรื่องความปลอดภัยในการทำงานและ ความปลอดภัยบนท้องถนนให้พนักงานทราบ
2. การเฝ้าอำนาจให้พนักงานในองค์กรมีส่วนร่วมทุกระดับชั้น
 - พนักงานมีส่วนร่วมในการออกกฎบัตร 100%
 - การมีส่วนร่วมของพนักงานการดำเนินกิจกรรมการรณรงค์สวมหมวกนิรภัยขององค์กร 100%
3. กำหนดความมีประสิทธิภาพและความยั่งยืนในการสวมหมวกนิรภัยของพนักงานในองค์กร
 - หน่วยงานมีการออกมาตรการองค์กรว่าด้วยการสวมหมวกนิรภัยของพนักงาน โดยการออกเป็นกฎข้อบังคับของพนักงานในองค์กร
 - มีการควบคุมให้พนักงานถือปฏิบัติตาม ข้อบังคับ ระเบียบ โดยทาง SHE มีการสุ่มตรวจหมวกกันน็อค ในทุกๆเดือน หากเจอพนักงานทำผิดกฎจะมี E-mail แจ้งผู้บังคับบัญชา
4. แผนงานจะต้องกำหนดกรอบเวลาที่มีการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องและมั่นคงยั่งยืนสามารถนำไปดำเนินการต่อได้ในอนาคต



7. บริษัท น้ำตาลและอ้อยตะวันออก จำกัด (มหาชน) จังหวัดสระแก้ว

บริษัท น้ำตาลและอ้อยตะวันออก จำกัด (มหาชน) เป็นบริษัทที่ ผลิตน้ำตาลทรายดิบ น้ำตาลทรายขาว และน้ำตาลทรายบริสุทธิ์ ผลิตและจำหน่ายพลังงานไฟฟ้าจากเชื้อเพลิงชีวมวล กำลังผลิตปัจจุบัน หีบอ้อย 40,000 ตัน/วัน หีบอ้อยได้สูงสุด (ปีการผลิต 60/61) 4.7 ล้านตัน มี พนักงานประจำ 1,068 คน และพนักงานชั่วคราว 687 คน และตามที่บริษัทมุ่งมั่นในการผลิต สินค้าให้ได้คุณภาพ มีความปลอดภัยกับลูกค้า พนักงาน และผู้เกี่ยวข้อง ผู้บริหารระดับสูงจึงได้นำระบบการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัย (OHSAS 18001) มาใช้ในการบริหารงาน และได้กำหนด นโยบายความปลอดภัย อาชีว อนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ดังนี้

- 1) ปฏิบัติตามกฎหมาย และข้อกำหนดอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องด้านอาชีวอนามัย และความปลอดภัย
- 2) มุ่งมั่น พัฒนา และทบทวนระบบการจัดการ ด้านอาชีวอนามัย และความปลอดภัย อย่างต่อเนื่อง
- 3) ปฏิบัติงานให้เกิดความปลอดภัย ไม่ส่งผลกระทบต่อตนเองและผู้ที่เกี่ยวข้อง
- 4) มุ่งมั่น พัฒนาสภาพแวดล้อม และกระบวนการทำงาน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ และการเจ็บป่วยจากการทำงาน
- 5) พัฒนาทักษะความรู้ และสร้างความตระหนักความปลอดภัยในการทำงาน รวมถึงความปลอดภัยนอกงาน

ซึ่งในนโยบายข้อที่ 5 นี้ หมายรวมถึงความปลอดภัยนอกงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย ในการใช้รถใช้ถนนของพนักงานและลูกจ้างขององค์กร ซึ่งเป็นกิจกรรมที่องค์กรดำเนินการอยู่เดิม ได้แก่ การรณรงค์ให้สวมหมวกนิรภัย การเคารพกฎวินัยจราจร ฯลฯ เมื่อมีคณะทำงานภาครัฐ เพื่อสังคม ด้านความปลอดภัยทางถนนเชิญชวนให้เป็นส่วนหนึ่งของการร่วมขับเคลื่อน **โครงการ ภาครัฐร่วมใจ ปลอดภัยทุกเส้นทาง เพื่อร่วมลดอุบัติเหตุทางถนนให้เป็นศูนย์** ผู้บริหาร จึงมีนโยบายให้การสนับสนุน โดยมีรายละเอียดกิจกรรมที่ดำเนินการดังตารางที่ 8





ตารางที่ 8 การขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเชิงรุก ของ บริษัท น้ำตาลและอ้อยตะวันออก จำกัด (มหาชน) จังหวัดสระแก้ว

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/ สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
ก่อนเริ่ม	1. คณะทำงานทบทวนกิจกรรมเดิม (กระตุ้นให้พนักงานสวมหมวกนิรภัย , ช่อมบำรุงยานพาหนะ) 2. สำรวจ และรายงานผล ต่อ คณะกรรมการ คปอ. เพื่อ ติดตามประสิทธิภาพ การควบคุมการสวมหมวกนิรภัย อย่างต่อเนื่อง ผลการสำรวจ พบว่ายังมีพนักงานไม่สวมหมวกนิรภัย 1.45%		1. จัด booth ช่อมบำรุงรถจักรยานยนต์	1. รมรงค์ และควบคุมการสวมหมวกนิรภัยของพนักงาน 2. กิจกรรมส่งเสริมวินัยจราจร ต่อเนื่อง นับตั้งแต่ปี 2560 ถึงปัจจุบัน สามารถส่งเสริมการสวมใส่หมวกนิรภัยของพนักงานได้ 100 % 3. กิจกรรมคาราวานขี่พี่ปลอดภัยสวมใส่หมวกนิรภัยจากถนนภายในโรงงานถึงชุมชนท่าเกษม 4. จัดหาหมวกกันน็อคราคาประหยัด 5. อบรมให้ความรู้วินัยจราจร 6. ควบคุมการสวมหมวกนิรภัยของพนักงาน	
ระหว่าง	1. จัดตั้งคณะทำงาน ส่งเสริมวินัยจราจร มีผู้แทนกรรมการฝ่าย		1. ตรวจสอบความพร้อมของยานพาหนะ	1. ผู้ใช้รถจักรยานยนต์และผู้ขับขี่รถยนต์ทุกคน ต้องสวม	

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
	บริหาร และผู้แทนกรรมการฝ่ายลูกจ้างเข้าร่วมเป็นคณะทำงาน 2. ประชุมจัดทำแผนงาน 1. กำหนดมาตรการองค์กร การส่งเสริมวินัยจราจร กลุ่มบริษัทนำตาลและอ้อยตะวันตกให้พนักงานทุกระดับมีส่วนร่วมในการรณรงค์ ตามความเหมาะสมและหัวหน้างานทุกระดับต้องกำชับ ดูแล และเป็นแบบอย่างที่ดี 3. ประชุมคณะกรรมการเตือนละ 1 ครั้ง พิจารณาแผนงาน แจ้งข่าวสารกิจกรรมโครงการ 4. คณะกรรมการ ติดตามประเมินผล และปรับปรุง ให้มาตรการเกิดประสิทธิผลอย่างต่อเนื่อง		2. บริการตรวจเช็คสภาพรถ-เปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่องฟรี และซ่อมบำรุงราคาประหยัดเพื่อเตรียมความพร้อมก่อนขับขึ้น โดย บจก. นาริพัฒนสรแคว 2 ครั้ง ครั้งที่ 1 มีผู้เข้าใช้บริการกว่า 58 คัน ครั้งที่ 2 158 คัน 3. ติดสติ๊กเกอร์สะท้อนแสงให้กับพนักงานทีมส่งเสริมเกษตรกร ตามจุดที่เหมาะสมและสะท้อนแสงชัดเจน 4. มาตรการควบคุมรถบรรทุกในการขนถ่ายเข้าโรงงาน โดยรณรงค์ป้องกันอ้อยร่วงหล่นบนถนน	หมวกนิรภัยและคาดเข็มขัดนิรภัย 100% ขณะมาทำงานและเดินทางกลับบ้าน 2. ฝ่ายความปลอดภัยประชาสัมพันธ์เสียงตามสายจัดบอร์ดข้อมูลข่าวสารความรู้และสื่อรณรงค์เกี่ยวกับการขับที่ปลอดภัยและวินัยโครงการ Morning Talk ช่วง 08.00 น. – 09.00 น. (ทุกวันก่อนปฏิบัติงาน) โดยหัวหน้างานและ จป.ระดับวิชาชีพ เปิดสื่อวิทยุที่คนช่วงเช้าและเที่ยงเพื่อกระตุ้นรวมถึงแจกใบปลิวผู้มาติดต่อ ปฐมุนิเทศพนักงานพนักงานใหม่เดือนละครั้ง พนักงานฤดูกาลผลิตและอบรมผู้รับเหมาทุกลำดับจ่ายประชาสัมพันธ์บน	





ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/ สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
	5. จัดทำข้อมูลสถิติ รายงานในที่ประชุมคณะกรรมการความปลอดภัย		5. ให้มีสายรัดผู้ให้แน่นคัน ละ 4 เส้น รถพ่วง 8 เส้น ,ท้ายรถบรรทุกให้มียึด แดงผูกไว้ที่ชัดเจน ,ติด ไฟสีแดงท้ายสุดของอ้อย ส่องสว่างให้เห็นชัดเจน ในเวลากลางคืน 3 จุด , เบร็ทไฟประสาณเมื่อ เกิดเหตุฉุกเฉิน	สายหลักบริษัท สถานที่จอด รถ ทางเข้าออก 3. ท้ายรถบรรทุก จัด กิจกรรมส่งเสริมวินัยจราจร ตรวจสอบ ลงโทษเมื่อมีการ ละเลยต่อมาตรการ 4. รปภ. ตรวจตรา และควบคุม ผู้ผ่านเข้า-ออก บริษัทให้ ปฏิบัติตามมาตรการของบริษัท กำหนด	
หลัง	1. สำรวจอัตราการสวมหมวก นิรภัยและคาดเข็มขัดนิรภัย 2. สรุปจัดทำรายงานประเมินและ และวางแผนจัดกิจกรรมควบคุม และรณรงค์การขับที่ปลอดภัย ต่อเนื่อง			1. อัตราการสวมหมวกและคาด เข็มขัดนิรภัย 100% 2. เกิดการมีส่วนร่วมของ พนักงานทุกระดับในการ รณรงค์และสร้างวัฒนธรรม ความปลอดภัย	

8. บริษัท PTT Global Chemical จำกัด (มหาชน) Aromatic Business จังหวัดระยอง

บริษัท PTT Global Chemical จำกัด (มหาชน) Aromatic Business เป็นผู้ผลิตและจำหน่ายผลิตภัณฑ์อะโรเมติกส์ขั้นต้นรายใหญ่ที่สุดของประเทศไทย อะโรเมติกส์เป็นวัตถุดิบหลักสำหรับอุตสาหกรรมขั้น intermediate และขั้น downstream ได้แก่ ยานยนต์ สิ่งทอ บรรจุภัณฑ์อิเล็กทรอนิกส์และเครื่องใช้ไฟฟ้า อะโรเมติกส์ได้รับการตั้งชื่อตามกลิ่นที่โดดเด่น เหมาะอย่างยิ่งสำหรับผลิตภัณฑ์ที่มีน้ำหนักเบา ซึ่งสามารถลดการใช้พลังงานเพื่อเป็นประโยชน์ต่อสิ่งแวดล้อม Group Performance Center - Aromatics ของ บริษัท ดำเนินกิจการโรงงานสองแห่ง มีกำลังการผลิตรวมกัน 2,259,080 ตันต่อปี

ผลิตภัณฑ์อะโรเมติกส์ของ PTTGC ประกอบด้วยเบนซีน พาราไซลีน ไซโคลเฮกเซน ออร์โทไซลีนโทลูอีน และไซลีนผสม ผลิตภัณฑ์เหล่านี้สามารถนำไปแปรรูปเพิ่มเติมเป็นโซลูชันหลักที่หลากหลายและใช้เป็นสารตั้งต้นสำหรับอุตสาหกรรมต่อเนื่องเช่นชิ้นส่วนเครื่องนุ่งห่มและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ ผลพลอยได้จากกระบวนการผลิตอะโรเมติกส์ ได้แก่ i) ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG) และแนฟทาเบาซึ่งใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิตโอเลฟินส์ และ ii) คอนเดนเสทตกค้างที่ใช้เป็นวัตถุดิบในการกลั่นน้ำมันเครื่องบินดีเซลและน้ำมันเตา ผลิตภัณฑ์เหล่านี้สามารถเปลี่ยนเป็นผลิตภัณฑ์เคมีอื่นๆ และใช้เป็นวัตถุดิบพื้นฐานสำหรับอุตสาหกรรมต่อเนื่อง เช่น บรรจุภัณฑ์เครื่องนุ่งห่ม การสื่อสารและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องใช้ไฟฟ้ายานพาหนะ วัสดุก่อสร้างพลาสติกที่ใช้วิศวกรรม อุปกรณ์การเกษตร และอื่นๆ อีกมากมาย ผลิตภัณฑ์เหล่านี้ไม่เพียง แต่เป็นส่วนหนึ่งในชีวิตประจำวันของเราเท่านั้น แต่ยังช่วยปรับปรุงวิถีชีวิตของเราอีกด้วย

บริษัท PTTGC Aromatic Business จำกัด จังหวัดระยอง มีพนักงานประมาณพันกว่าคน ด้วยพันธกิจขององค์กรที่เกี่ยวข้องกับการผลิตและขนส่งสินค้า ผู้บริหารจึงให้ความสำคัญกับการเดินทางที่ปลอดภัยทั้งในงานและนอกงาน เนื่องจากข้อมูลสถานการณ์ความรุนแรงของประเทศไทยด้านความปลอดภัยทางถนนติดอันดับการเสียชีวิตสูงเป็นอันดับต้นๆ ของโลก โดยเฉพาะจังหวัดระยองซึ่งเป็นที่ตั้งของบริษัท ยังเป็นพื้นที่ที่มีผู้เสียชีวิตสูงสุดในประเทศไทยติดต่อกันหลายปี บริษัทจึงให้ความสำคัญกับปัญหานี้อย่างมาก เพราะเคยมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น 4 เหตุการณ์ นั้นหมายความว่า องค์กรเป็นส่วนหนึ่งของระบบ ในฐานะผู้ประกอบการธุรกิจซึ่งมีจริยธรรมและรับผิดชอบต่อสังคม ผู้บริหารสูงสุดประกาศนโยบายด้านความปลอดภัย ตั้งเป้าหมายและมุ่งมั่นให้องค์กรมีอุบัติเหตุเป็นศูนย์ สร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย เริ่มตั้งแต่ตนเองครอบครัว โดยความปลอดภัยดังกล่าวควรรวมทั้งในและนอกงาน ให้หัวหน้างานความปลอดภัยรับผิดชอบต่อความปลอดภัยในการสำรวจพฤติกรรมพนักงานขณะใช้รถยนต์ส่วนบุคคล รถโดยสารของบริษัทในการใช้เข็มขัดนิรภัย และให้องค์กรเข้าร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรด้าน



ความปลอดภัยทางถนนกับภาครัฐ และคณะทำงาน สอจร. เพื่อดำเนินกิจกรรมเชิงรุก รายละเอียดกิจกรรมดังตารางที่ 9



ตารางที่ 9 การขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเชิงรุก ของ บริษัท PTT Global Chemical จำกัด (มหาชน) Aromatic Business จังหวัดระยอง

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
ก่อน	1. สํารวจข้อมูล พบเกิดอุบัติเหตุรุนแรงนอกงานกับพนักงานในองค์กร ตั้งแต พ.ศ.2559-2562 จำนวน 4 กรณี 2. ผู้บริหารเห็นปัญหา มอบคณะกรรมการความปลอดภัยฯ ให้รณรงค์เรื่อง Road safety			1. พฤติกรรมเสี่ยง ขับเร็วเกินกำหนด แสงระยะกระช้ช้ชิต ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	
ระหว่าง	1. ประชุมคณะกรรมการ ทำหนังสือแจ้งไปยังผู้รับหมาประกาศมาตรการเข้มข้นด้านความปลอดภัยทางถนนในองค์กรประเด็น หมวกนิรภัย ทั้งคนขี่และคนซ้อน เข็มขัดนิรภัย ความเร็วไม่ขับ โทรมัขับ รถตู้รับส่งพนักงานต้องคาดเข็มขัดทุกที่นั่ง กรณีไม่ปฏิบัติตาม ใหั้ยกระดัดบมาตรการการบังคับใช้ เริ่มตั้งแต่จุดบันทึกชื่อ ทะเบียนรถ รายงานหัวหน้างานเพื่อรณรงค์ต่อ ไม่ปฏิบัติตามกฎเกิน 3 ครั้ง ไม่อนุญาตให้เข้าออกโรงงานบหลงโทษจะดำเนินการกับเจ้าของรถก่อนไม่ว่าจะอยู่ในรถด้วยหรือไม่ก็ตาม เพื่อให้เจ้าของรถระมัดระวังและสร้างความตระหนักไปถึงผู้คนที่มาใช้รถด้วยหากบังคับตามข้างต้นไม่ได้ให้ลงโทษเป็นรายบุคคลต่อไป	1. หน่วยงานดูแลรถส่วนกลาง จัดทำป้ายเตือนในรถ 2. ตรง รปภ. ติด CCTV ติดป้ายไฟบอกจำนวนผู้ไม่คาดเข็มขัดและไม่สวมหมวกนิรภัย	สํารวจความพร้อมของ Safety Belt ในรถองค์กร	1. สื่อสารประชาสัมพันธ์ทุกช่องทาง อบรมให้ความรู้ผ่าน Basic Safety Training และ Small group Activity 2. ช่วงประชาสัมพันธ์และออกมาตรการคณะทำงานสำรวจข้อมูลทุกวัน และนำมาวิเคราะห์ ทุก 1-2 สัปดาห์ พบจำนวนผู้สวมหมวกนิรภัยและคาดเข็มขัดนิรภัยทั้งรถตู้และรถยนต์ส่วนตัว	





ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
	2. ผู้บริหารทุกระดับ เป็น Role model ก่อนเริ่มประชุมจะย้ำเรื่อง RS. 3. จัดตั้งคณะทำงาน ให้คณะกรรมการ ARO B-CAREs Committee เป็นผู้ดำเนินการออกมาตรการต่างๆ พร้อมสรุปรายงานใน คณะกรรมการ คปอ. ประจำทุกเดือน 4. ดำเนินตามมาตรการอย่างเข้มงวด และติดตั้งกล้องติดหมวกให้ รปภ. ที่เป็นผู้เก็บข้อมูล ตรวจสอบทุกประตูเข้าออก (หมวกนิรภัย ใบขับขี่ สติกเกอร์รถ)			บุคคล เพิ่มขึ้นตั้งแต่ช่วงระหว่างรณรงค์	
หลัง	1. เก็บ วิเคราะห์ รายงานข้อมูลเข้าระบบบันทึกกรณีไม่ปฏิบัติตามกฎ 2. จะขยายโครงการไปยัง 12 สาขา Off the Job (Driving Safety, Home Safety & Public safety) 3. ดำเนินการจำกัดความเร็วรถองค์กรและรถส่วนบุคคลขับภายในองค์กรต้องไม่เกิน 30 ขับข้างนอกไม่เกิน 120 km./ชม. โดยขอข้อมูล GPS จาก H-GA 4. เก็บระยะทางปลอดภัยผ่าน application smart phone app กล้องหน้ารถ			1. ไม่มีอุบัติเหตุถึงขั้นเสียชีวิตนอกงาน 2. อัตราการสวมหมวกนิรภัยทั้งผู้ขี่และผู้ซ้อนท้าย อัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยทั้งคนขับและผู้โดยสารทุกที่นั่ง ทั้งรถยนต์ส่วนบุคคล และรถรับส่งพนักงาน 100%	

ปัจจัยความสำเร็จของ บริษัท PTT Global Chemical จำกัด (มหาชน) Aromatic Business จังหวัดระยอง

1. ตั้งเป้าหมายที่ท้าทาย : Vision Zero
2. ใช้เรื่องของ commitment ของผู้บริหารให้มีการจัดการที่ดี มีข้อมูลดีสามารถ
คืนข้อมูลได้ตลอดเวลา มีการติดตามวัดผลให้กำลังใจองค์กรและพนักงาน
ตนเอง ไปสู่สังคมยอมรับ
3. กลยุทธ์การดำเนินงาน
 - 1) มุ่งเน้นการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการทำงานให้ปลอดภัย โดยเริ่มจาก
สิ่งที่ยาก ทุกคนสามารถทำได้ และสามารถทำได้ทันที
 - 2) ทำโครงการอย่างต่อเนื่อง มีการติดตามและรายงานผลอย่างเหมาะสม เพื่อความยั่งยืนของการดำเนินโครงการ
 - 3) มุ่งมั่นทำกิจกรรมที่ยากแต่ได้รับผลตอบแทนที่สูงให้สำเร็จ เพื่อก้าว
ต่อไปสู่กิจกรรมที่มีความท้าทายมากยิ่งขึ้น
4. เข้มงวดการคาดเข็มขัดและสวมหมวกนิรภัยอย่างต่อเนื่อง เก็บข้อมูล
วิเคราะห์ผลเป็นระยะ
5. สำหรับกลุ่มผู้รับเหมาใหม่ที่เข้าอบรม Basic Safety ให้รณรงค์ร่วมกับ Spon-
sor สำหรับพนักงานต่างพื้นที่ประสานงานกับหน่วยงานส่วนกลาง



4.1.2 กลุ่มธุรกิจขนาดกลาง (มีจำนวนพนักงานน้อยกว่า 1 พันคน)

จำนวน 13 องค์กร

- 1) บริษัท วายเอส เทค (ไทยแลนด์) จำกัด
- 2) บริษัท แพรนด้า จิวเวลรี่ จำกัด (มหาชน) จังหวัดนครราชสีมา พนักงาน
- 3) บริษัท ซีพี ออลล์ จำกัด (มหาชน) ศูนย์กระจายสินค้า DC จังหวัดสุราษฎร์ธานี
- 4) บริษัท ซีพี ออลล์ จำกัด (มหาชน) ศูนย์กระจายสินค้า RDC จังหวัดขอนแก่น
- 5) บริษัท BASF (Thai) Limited นิคมอมตะนคร ชีตี่ จังหวัดชลบุรี
- 6) บริษัท ไดโด สิทธิผล จำกัด จังหวัดระยอง
- 7) บริษัท BRK Group สาขาลานกระบือ จังหวัดพิษณุโลก
- 8) บริษัท PST Transport and Service จำกัด และ บริษัท พี แมชโปร จำกัด จังหวัดปทุมธานี
- 9) บริษัท วังเปเปอร์ จำกัด จังหวัดลพบุรี
- 10) บริษัท สมิงฟู๊ดส์ จำกัด จังหวัดตราด
- 11) บริษัท ยาอินไทย จำกัด จังหวัดนนทบุรี
- 12) บริษัท ไทยยูเนี่ยน ฟีดมิลล์ จำกัด (มหาชน) สาขาระโนด จังหวัดสงขลา
- 13) บริษัท ไอ ที ซี อินเทอร์เน็ตส์ จำกัด จังหวัดลำปาง



1. บริษัท วายเอส เทค (ไทยแลนด์) จำกัด จังหวัดปราจีนบุรี

บริษัท วายเอส เทค (ไทยแลนด์) จำกัด เป็นบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ส่งให้กับลูกค้าหลักคือบริษัท Honda ตั้งอยู่ในจังหวัดปราจีนบุรี โรงงานที่ประเทศไทยแห่งนี้ถือเป็นศูนย์กลางที่ใหญ่ที่สุดในเอเชียของ Yutaka Group วายเอสเทค (ประเทศไทย) โดยบริษัทในเครือมีทั้งหมด 16 สาขา ใน 10 ประเทศ ปัจจุบันมีพนักงาน 822 คน ด้วยความรับผิดชอบต่อสังคมและตระหนักถึงสถานการณ์ความรุนแรงที่ก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งต่อชีวิตและทรัพย์สินของบุคลากร พนักงานในองค์กร ผลกระทบต่อห่วงโซ่การผลิตของบริษัท รวมไปถึงงบประมาณที่องค์กรต้องสูญเสียไปกับการหยุดงานเพื่อรักษาตัวและงบประมาณที่ใช้ในการซื้อของเยี่ยมพนักงาน จึงเข้าร่วมโครงการสานพลังขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน ดำเนินงานตามเป้าหมายขององค์กร ตามหลักการ “QCDMS” Q Quality : เพื่อให้พนักงานทุกคนขององค์กร ปฏิบัติได้สอดคล้องตามที่กฎหมายกำหนด (อ้างอิง พรบ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 และ พรบ.รถยนต์ พ.ศ.2522), C Cost : เพื่อป้องกันและลดความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สิน, D delivery : เพื่อลดผลกระทบจากการต้องหยุดงานของพนักงานเนื่องจากอุบัติเหตุทางถนน, M Moral : เพื่อให้พนักงานมีความตระหนัก ความรู้และความเข้าใจ สามารถปฏิบัติตามกฎหมายได้ถูกต้อง และ S Safety : 1) เพื่อเสริมสร้างจิตสำนึกความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้กับพนักงาน 2) เพื่อป้องกันและลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยจะคงไว้ซึ่งจรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจของบริษัท ภายใต้ นโยบาย บรรษัทภิบาล “เราต้องเป็นผู้นำในด้านความปลอดภัยบนท้องถนน โดยจะรักษา กฎจราจรและความปลอดภัยในการขับขี่” ห้ามเมาแล้วขับ ห้ามขับชียานพาหนะโดยไม่มีใบขับขี่ ห้ามใช้ความเร็วเกินกำหนดและห้ามขับขี่โดยประมาทจนเกิดอันตราย โดยจัดทำเป็น Pocket Card แจกจ่ายให้พนักงานทุกคนพกติดตัวตลอดเวลา

จากการสรุปบทเรียนของบริษัท พบ **ปัจจัยความสำเร็จ** เกิดจากผู้บริหารมีความมุ่งมั่นให้พนักงานขององค์กรปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดและมีความปลอดภัยในการขับขี่ 100% และพร้อมในการสนับสนุนปัจจัยต่างๆ ในการทำกิจกรรม เช่น งบประมาณ ทรัพยากรคน และเวลาในการทำกิจกรรม เป็นต้น รวมถึงหน่วยงานที่รับผิดชอบมีการกำกับ ดูแล และผลักดัน ให้การดำเนินกิจกรรมต่างๆ เป็นไปตามแผนที่กำหนด และที่ขาดไม่ได้คือพนักงานมีความตระหนักด้านความปลอดภัยและให้ความร่วมมือในการดำเนินกิจกรรม

รายละเอียดกิจกรรมที่ขับเคลื่อนภายใต้โครงการ ดังตารางที่ 10





ตารางที่ 10 การขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเชิงรุก ของ บริษัท วายเอส เทค (ไทยแลนด์) จำกัด

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
ก่อน	1. สำรวจข้อมูล 2. กำหนดนโยบายและเป้าหมาย ลงนาม โดยประธานบริษัท “พนักงานจะต้อง รักษาความปลอดภัยและความปลอดภัยในการขับขี่เสมอ” เป้าหมาย : “อุบัติเหตุจราจรที่พนักงานเป็นฝ่ายผิดต้องเป็นศูนย์”	1. สำรวจเส้นทาง การเดินทางของ พนักงานจากที่พักมาโรงงานพบ จุดเสี่ยงที่อาจ ก่อให้เกิด อุบัติเหตุ		1. พบเกิดอุบัติเหตุในพนักงาน 2 ครั้ง จาก รถจักรยานยนต์ เสียค่าของเยี่ยม 2,000 บาท พนักงานบาดเจ็บหยุดงาน 2 คน รวม 135 วัน 2. พนักงานใช้อุปกรณ์นิรภัย (หมวกและ เข็มขัดนิรภัย) 100%	
ระหว่าง	1. จัดทำแผนงานด้านความปลอดภัย ประจำปี งบประมาณที่ชัดเจน กำหนดแผนงานที่แน่นอน 2. ประชุมชี้แจงพนักงานตั้งแต่ตำแหน่ง ASV ขึ้นไป เพื่อแจ้งพนักงานในแผนก ทราบทั้งกะเช้าและกะกลางคืน 3. แต่งตั้งคณะทำงาน กำหนดให้แผนก ความปลอดภัยและแผนกบุคคล เป็นผู้ ควบคุม กำกับ ดูแล ให้พนักงานมีการ ปฏิบัติสอดคล้องตามพระราชบัญญัติ จราจร พ.ศ. 2522 และ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และขับเคิลื่อนกิจกรรมต่างๆ โดย คณะกรรมการ คปอ. 4. มาตรการองค์กร เสาหลัก ภาว บริหารจัดการ รายละเอียดดังนี้ 1) นโยบายการรับพนักงานเข้าทำงาน ต้องมีใบอนุญาตขับรถ	1. ปรับปรุง สภาพแวดล้อม ในองค์กรให้ ปลอดภัย 2. ส่งเสริมพฤติกรรม การขับขี่นอก พื้นที่ตามจุดเสี่ยง ทุกวันจันทร์ พุธ ศุกร์ ในสัปดาห์ ที่ 1 และ 3 ของ เดือน โดย คณะกรรมการ คปอ.	เปลี่ยนถ่าย น้ำมันเครื่องใน ราคาถูก, รับผิดชอบต่อ บ. และภาษี ประจำปี	หน่วยงานความปลอดภัยรับผิดชอบดำเนิน กิจกรรมรณรงค์กระตุ้นสร้างจิตสำนึกให้แก่ พนักงานทั้งในและนอกบริษัท รวมถึงการสำรวจ พฤติกรรมการขับขี่ของพนักงานจะกำหนดจุด สังเกตการณ์ โดยคณะกรรมการความปลอดภัย เป็นผู้ดำเนินการ กิจกรรมประจำปี Meeting จัดบอร์ดประชาสัมพันธ์ของแต่ ละแผนก ป้ายรณรงค์ขับที่ปลอดภัยใน พื้นที่ ป้ายคำขวัญความปลอดภัย 2. รณรงค์ขับที่ปลอดภัยทั้งวันหยุดยาว 3. กิจกรรมสร้างความตระหนักด้านความ ปลอดภัย เมื่อเกิดอุบัติเหตุจราจร (กรณี พนักงานเป็นฝ่ายผิด จะต้องมาทำ กิจกรรมรณรงค์ช่วงเช้าก่อนเริ่มงานเป็น ระยะเวลา 2 สัปดาห์ บริเวณด้านหน้า บริษัทฯ ร่วมกับคณะกรรมการความ ปลอดภัย) จัดกิจกรรม SHE & Energy	

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
	2) ระเบียบการเข้าพื้นที่ของบริษัท (สวมหมวกกันน็อค, คาดเข็มขัดนิรภัย) 3) ระเบียบการขอใช้พื้นที่จอดรถของบริษัท (สำหรับพนักงาน) ต้องแนบสำเนาใบขับและทะเบียนรถ 4) Safety Talk โดย คปอ. ในวันพุธ ที่ 2 และ 3 ของเดือนแบ่งเป็น 10 ทีมๆ ละ 2-3 คน สื่อสารเกี่ยวกับ ความปลอดภัย สิ่งแวดล้อม และการจราจร 5) จำหน่ายหมวกราคาถูทุก 3 เดือน 6) Morning Talk สื่อสารเรื่องความปลอดภัยทั้งกะกลางวันและกลางคืน และบันทึกลงในแบบฟอร์มประจำวันที่กำหนด 7) ภายในพื้นที่ของบริษัท สุ่มตรวจการขับ ขี่ยานพาหนะของพนักงาน รวมถึง สติ๊กเกอร์จอดรถ 5. ติดตามและรายงานผลการดำเนินงานโครงการ ให้กับคณะกรรมการความปลอดภัย และผู้บริหาร รับทราบอย่างสม่ำเสมอ โดย ■ Safety Meeting 1 ครั้ง/เดือน ■ Monthly Report (QCDMS) 1 ครั้ง/เดือน ■ PDCA Report 3 เดือน/1 ครั้ง			Day โดยคณะกรรมการ คปอ., คณะกรรมการพลังงาน ต่อเนื่องทุกปี 4. การฝึกอบรมให้ความรู้ ■ ขับขี่ปลอดภัยสำหรับพนักงานใหม่ 2 ครั้ง/เดือน (โดยเจ้าหน้าที่ จป.วิชาชีพ) ■ ขับขี่เชิงป้องกันอุบัติเหตุ (โดยครูฝึกจากภายนอก) และทดสอบการขับที่ 1 ครั้ง/ปี ■ ขับขี่ปลอดภัยสำหรับพนักงานขับรถผู้บริหาร (โดย บ.ประกันภัย) เพื่อเพิ่มความตระหนักและเน้นย้ำกฎจราจร 1 ครั้ง/ปี ■ ขับขี่ปลอดภัยสำหรับพนักงาน (โดยวิทยากรจาก สอจร.)	
หลัง	1. สรุปผลสำรวจและจัดทำรายงานเสนอผู้บริหาร พบว่า การรณรงค์ให้ใช้อุปกรณ์นิรภัยของพนักงาน (นอกงาน/			1. พนักงานสวมหมวกและคาดเข็มขัดนิรภัยในองค์กร 100% สถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการเดินทางของพนักงาน	





ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
	นอกองค์กร) ยังไม่สำเร็จ แต่เคารพกฎจราจรมากขึ้น			ลดลง 80% เมื่อเทียบกับก่อนเริ่มดำเนินการ	

2. บริษัท แพรนต้า จิวเวลรี่ จำกัด (มหาชน) จังหวัดนครราชสีมา

บริษัท แพรนต้า จิวเวลรี่ จำกัด (มหาชน) (“PDJ”) ก่อตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2516 ในนามของบริษัท แพรนต้า ดีไซน์ จำกัด ต่อมาได้จัดตั้ง บริษัท แพรนต้า จิวเวลรี่ จำกัด ขึ้นอย่างเป็นทางการในปี 2527 บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจเป็นผู้ผลิตจัดจำหน่ายและค้าปลีกเครื่องประดับแท้เป็นหลัก ปัจจุบัน เป็นผู้นำด้านการส่งออกเครื่องประดับอัญมณีของไทยซึ่งมีการกระจายฐานลูกค้าไปยังภูมิภาคที่สำคัญของโลก อันได้แก่ อเมริกาเหนือ ยุโรป และเอเชีย ที่ผ่านมามีบริษัทให้ความสำคัญกับการประกอบธุรกิจควบคู่กับการดูแลสังคม และได้ดำเนินงานโครงการส่งเสริมคุณค่าร่วม อาทิ การทำกิจกรรมร่วมกับศูนย์พัฒนาเด็กเล็กก่อนวัยเรียน จัดตั้งสถาบันการเรียนรู้กลุ่มบริษัท แพรนต้า โครงการพัฒนาชีวิต โครงการตรวจสอบคุณภาพอาหาร โครงการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และประหยัดพลังงาน เมื่อทางสำนักงานสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน จังหวัดนครราชสีมา ได้เชิญบริษัทฯ สาขานครราชสีมา ซึ่งรับผิดชอบไลน์ผลิต และใช้รถตู้ในการขนส่งสินค้า 1 คัน (พนักงานขับรถมี 2 คน) ซึ่งมีพนักงาน 485 คน นักศึกษาโครงการทวิภาคี (ส่งเรียน อยู่ประจำในองค์กร) และนักศึกษาที่ขอเข้าฝึกงาน 100 คน เข้าร่วมโครงการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน เพราะจังหวัดนครราชสีมาเป็นพื้นที่เสี่ยงสูงและติดอันดับจังหวัดที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนติดต่อกันหลายปี โดยเฉพาะช่วงเทศกาลสำคัญเพราะมีปริมาณการเดินทางของคนต่างถิ่นที่ใช้เส้นทางหลักและเส้นทางในพื้นที่เดินทางกลับบ้าน เฉพาะเดือนมกราคม 2563 มีผู้เสียชีวิตสูงถึง 63 ราย ทางสำนักงานฯ และคณะทำงานป้องกันและแก้ไขปัญหาคู่ชีวิตอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด ร่วมกับ คณะทำงาน สจร. จึงได้จัดทำโครงการและผู้บริหารตอบรับอย่างเป็นทางการโดยร่วมลงนามบันทึกความเข้าใจพร้อมทั้งสถานประกอบการอื่นๆ รวม 10 แห่ง รายละเอียดการดำเนินกิจกรรมภายใต้โครงการ ดังตารางที่ 11





ตารางที่ 11 การขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเชิงรุก ของ แพรนต้า จิวเวลรี่ จำกัด (มหาชน) จังหวัดนครราชสีมา

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
ก่อน	การดำเนินงานของโครงการแบ่งเป็น 4 ระยะ ตามวงจรคุณภาพ PDCA ระยะที่ 1 ก่อนเริ่มดำเนินงาน 1. ดำรวจสถิติการสวมหมวก – คาดเข็มขัดนิรภัย ปี 2561 และสถิติการเกิดอุบัติเหตุการใช้ อุปกรณ์นิรภัยขณะเกิดเหตุ 2. ประกาศนโยบายและมาตรการในการดำเนินโครงการ 3. แต่งตั้งคณะทำงาน 4. จัดทำแผนงานโครงการ			1. สถิติการเกิดอุบัติเหตุในรถจักรยานยนต์ 14 ครั้ง (สวมหมวก 10 ไม่สวม 4) รถยนต์ 1 ครั้ง (คาดเข็มขัดนิรภัย) 2. พบพนักงานไม่สวมหมวกนิรภัย 25% ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย 7%	
ระหว่าง	บทบาทของผู้บริหารให้ความสำคัญและให้การสนับสนุน ร่วมเป็นที่ปรึกษาและสร้างขวัญกำลังใจ ระยะที่ 2 ดำเนินการ 1. ผู้บริหารส่งเสริมกิจกรรมตามนโยบายและมาตรการที่ได้ประกาศไว้ พร้อมสร้างการมีส่วนร่วมให้กับพนักงานทุกคนได้เข้าร่วมกิจกรรมที่ครอบคลุม 3 เสาหลัก โดยให้คณะทำงานดำเนินการสำรวจพฤติกรรมกรรมกรสวมหมวก – คาดเข็มขัดนิรภัยของพนักงานและเฝ้าระวังการซ้ำซ้อนของพนักงานขับรถบริษัท 2 ทานีให้คาดเข็มขัดนิรภัยและจำกัดความเร็ว หากพบฝ่าฝืนให้รับผิดชอบค่าปรับด้วยตนเอง โดยเน้นย้ำเรื่องความห่วงใยขององค์กรเป็นหลัก และร่วมมือกับสถานีตำรวจในพื้นที่เพื่อเฝ้าระวังและรายงานพฤติกรรมมาราธิมที่ซ้ำของพนักงาน	1. จัดสถานที่จอดรถจักรยานยนต์ในร่มให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานและปลอดภัย ปลอดภัย ปลอดภัย 2. จัดเส้นทางเดินรถ ดีช่องทางจราจรแยก ระหว่างรถยนต์และจักรยานยนต์	ตรวจสอบสภาพยานพาหนะของบริษัท ให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานและมอบหมายให้พนักงานขับรถรับผิดชอบร่วมด้วยในการดูแลบำรุงรักษาสภาพและดูแลตรวจเช็คเข็มขัดนิรภัย	1. ประชาสัมพันธ์ไปยังพนักงานของบริษัททั้งพนักงานโดยตรง และผ่านการประชุมผู้บริหาร 2. อบรมสร้างจิตสำนึก สร้างความตระหนัก โดยการประชาสัมพันธ์และติดป้ายตามสถานที่สำคัญ 3. อบรมค่ายเตือนใจให้ซบซึ้งปลอดภัย 4. อบรมสร้างองค์ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนและกฎหมายจราจรให้แก่พนักงานของบริษัท	

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
	2. คณะทำงานของบริษัทเข้าร่วมสัมมนาแลกเปลี่ยนความรู้และแนวทางการจัดทำมาตรการต่างๆ	สัญลักษณ์จราจรต่างๆ 3. ร่วมมือกับหน่วยงานราชการและอปท. เพื่อชี้จุดเสี่ยงและเสนอแนะให้มีการปรับปรุง		5. ผูกอบรมด้านการขับขี่ปลอดภัยโดยวิทยากรผู้ชำนาญงานและเป็นผู้เชี่ยวชาญในด้านการขับขี่ที่ผู้เสียภาษีและผู้เสียภาษี 6. สร้างการรับรู้และมีส่วนร่วมให้กับพนักงานทุกระดับในบริษัทเพื่อให้มีส่วนร่วมในการดำเนินงาน 7. กิจกรรมชิงรางวัล แจกของขวัญในช่วงเทศกาลต่างๆ เพื่อให้พนักงานเกิดการตระหนักและรับรู้	
หลัง	ระยะที่ 3 ตรวจสอบและสรุปผล - ตรวจสอบและสรุปผลสำเร็จผลโครงการรวมหมวกและคาดเข็มขัดนิรภัย - ประเมินความพึงพอใจ พบว่า พนักงานมีความรู้สึกที่ดีต่อระบบการจัดการจราจรภายในบริษัท พนักงานมีวินัยในการขับขี่มากขึ้น เกิดการมีส่วนร่วมของพนักงานในการทำกิจกรรม สร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้องค์กรด้านความปลอดภัย ระยะที่ 4 การปรับปรุงและข้อเสนอแนะ - สร้างการมีส่วนร่วมของพนักงานโดยการเปิดโอกาสให้พนักงานเสนอแนะมาตรการต่างๆ - จัดประชุมสรุปผลและติดตามผลโดยเจ้าหน้าที่ที่ปรึกษาโครงการ	ดำเนินการซ่อมถนนหน้าบริษัท โดยขอความร่วมมือจากอปท. หนองระเวียง ให้กองช่างช่วยปรับปรุงจุดเสี่ยง โดยบริษัทลงทุนค่าใช้จ่ายอุปกรณ์		- สถิติการเกิดอุบัติเหตุในรถจักรยานยนต์ 7 ครั้ง (รวมหมวก 7) และไม่พบอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์เลย - สถิติการสวมหมวกและคาดเข็มขัดนิรภัย 100%	
		1. ปรับปรุงสภาพโรงจอดรถ ดูคร ป้ายเตือน		- อบรมความรู้ด้านการขับขี่ปลอดภัย รุ่นที่ 2 และ 3 โดยเชิญวิทยากรภายนอกเข้าให้ความรู้ - สำรวจ พบ. และไปรษณีย์พนักงาน	





ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
	3. จัดทำแผนเพื่อให้เกิดความต่อเนื่องในการขับเคลื่อน ความปลอดภัย			3. รณรงค์เชิญชวนพลุดอกไม้ เทศกาล 4. กิจกรรม “Walk Rally ขับขี่ ปลอดภัย”	

3. บริษัท ซีพี ออลล์ จำกัด (มหาชน) ศูนย์กระจายสินค้า DC จังหวัดสุราษฎร์ธานี

ด้วย บริษัท ซีพี ออลล์ จำกัด (มหาชน) เป็นบริษัทที่มีแผนกลยุทธ์ในการสร้างการเติบโตและผลกำไรอย่างยั่งยืน สร้างสรรค์สินค้าและบริการที่เพิ่มคุณค่าให้กับลูกค้า และสังคม ผ่านกระบวนการทำงานที่เน้นคุณภาพและความคล่องตัวให้กับองค์กร รวมทั้งสนับสนุนวัฒนธรรมการเรียนรู้และพัฒนาของพนักงาน ด้วยพันธกิจ “สร้างความผูกพันกับลูกค้า ด้วยสินค้าและบริการที่เปี่ยมด้วยนวัตกรรม มุ่งสู่องค์กรคุณภาพและมีความยั่งยืน” โดยมีหลักการ 1) **ดำเนินกิจการ บริหารสิทธิเท่าเทียม** มากำกับดูแลกิจการใช้เป็นนโยบายในการบริหารงานของบริษัทอย่างต่อเนื่อง ซึ่งไม่เพียงแต่เป็นการสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้ถือหุ้นของบริษัทว่า การดำเนินธุรกิจของบริษัทเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เปี่ยมไปด้วยความรับผิดชอบ โปร่งใส สามารถตรวจสอบได้ มีความเท่าเทียมและเป็นธรรมต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม แต่ยังเป็นการสะท้อนให้เห็นถึงความรับผิดชอบต่อสังคม ที่บริษัทมีเพื่อการอยู่ร่วมกันในสังคมอย่างยั่งยืน 2) **“คำนึงถึงสิทธิมนุษยชน”** สะท้อนจากสิทธิพนักงาน พนักงานของบริษัทถือเป็นทรัพยากรที่มีคุณค่าอย่างยิ่ง และเป็นหัวใจสำคัญที่เกื้อกูลให้การดำเนินธุรกิจประสบผลสำเร็จตามเป้าหมาย จึงให้สิทธิพื้นฐานแก่พนักงานดังนี้ 1) พัฒนาเสริมสร้างความรู้ความสามารถของพนักงานอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ จัดโครงสร้างตำแหน่งงานให้มีเส้นทางความก้าวหน้าในหน้าที่การงานที่ชัดเจน 2) สิทธิด้านต่างๆ เกี่ยวกับการจ้างงานที่เป็นธรรม อาทิ การอนุญาตให้ลางาน การโอนย้าย และจัดให้มีช่องทางการสื่อสารระหว่างพนักงานกับผู้บริหารระดับสูง เพื่อให้เข้าใจถึงปัญหาและรับฟังความคิดเห็นต่างๆ จากพนักงานโดยตรง และ 3)สวัสดิการที่ตอบสนองความต้องการของพนักงาน อาทิ ค่ารักษาพยาบาลพนักงานและครอบครัว การประกันชีวิตและประกันสุขภาพพนักงาน กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ โครงการสะสมหุ้นสำหรับพนักงาน (Employee Joint Investment Program – EJIP) การให้ทุนการศึกษาแก่พนักงาน และบุตรพนักงาน สวัสดิการยืมเงินกรณีผู้ป่วยในโครงการเงินกู้เพื่อที่อยู่อาศัย เป็นต้น และให้ความสำคัญในการดูแลความปลอดภัยพนักงาน โดยจัดให้มีการซ้อมหนีไฟ จัดให้มีระบบป้องกันภัย **กิจกรรมงานความปลอดภัย**

จากนโยบายของสำนักงานใหญ่ที่มุ่งเน้นสู่การเป็นองค์กรคุณภาพและคำนึงถึงสิทธิมนุษยชน สิทธิพนักงานที่หมายรวมถึงกิจกรรมงานความปลอดภัย ส่งผลให้บริษัทถูกรับนโยบายมาขับเคลื่อนต่อเป็นลำดับขั้น และเมื่อคณะทำงาน สอจร. ได้ชี้แจงสถานการณ์ความไม่ปลอดภัยอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางถนนและเชิญชวนให้เข้าร่วมโครงการเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาจากการใช้รถใช้ถนน ศูนย์กระจายสินค้า DC ST รับผิดชอบ 942 สาขา และมีการกิจเป็นศูนย์กระจายสินค้าไปยัง 7-11 ใน 14 ภาคได้ ซึ่งมีจำนวนพนักงาน 653 คน และส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์ในการเดินทาง จึงได้เข้าร่วมโครงการสานพลังมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน รายละเอียดกิจกรรม ดังตารางที่ 12





ตารางที่ 12 การขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเชิงรุก ของ บริษัท CP ALL ศูนย์กระจายสินค้า DC จังหวัดสุราษฎร์ธานี

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	แผน/สภาพแวดล้อม	วิกฤติ	คน	EMS
ก่อน	1. ผู้บริหารพิจารณามาตรการควบคุมพนักงานให้สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งขณะขับขี่ และป้องกันไม่ให้นักงานที่ไม่สวมหมวกเข้ามายังบริษัท 2. ผู้บริหารเข้าร่วมโครงการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนน กับ สปธ. จังหวัด และภาคีเครือข่ายด้านความปลอดภัยทางถนน	1. จัดสภาพแวดล้อมนอกองค์กรเพื่อกระตุ้นจิตสำนึกของผู้ใช้ทาง โดยติดตั้งป้าย และร่วมกับหน่วยงานภายนอก องค์กร ชีปปลอดภัย ช่วงเทศกาลต่อเนื่องทุกปี		1. จากกรณีเกิดอุบัติเหตุรุนแรงแต่พนักงานสวมหมวกนิรภัย (ไม่เสียชีวิต)	
ระหว่าง	1. จัดตั้งคณะทำงานตามโครงสร้าง 2. ผู้บริหารและพนักงานทุกระดับร่วมกันตั้งเป้าหมายและจัดทำแผนการสร้างกระบวนการรับรู้อย่างเป็นระบบ (เน้นประเด็นหมวกนิรภัย) ภายใต้วัตถุประสงค์และเป้าหมายเพื่อความปลอดภัยในการจราจรและป้องกันอุบัติเหตุ 3. กำหนดตัวชี้วัดของแต่ละกิจกรรมเป็น scale เพื่อใช้ในการประเมินผลลัพธ์การดำเนินงาน 4. จัดกิจกรรมให้พนักงานมีส่วนร่วมในการออกกฎกติกา ข้อบังคับ “ทั้งในงานและนอกงาน” หากฝ่าฝืนต้องได้รับโทษตามที่ตกลง	1. จัดสภาพแวดล้อมในการทำงานให้เกิดความตระหนักเรื่องหมวกนิรภัย 2. จัดพื้นที่จอดรถให้เป็นสัดส่วนสำหรับรถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่มีสติ๊กเกอร์และปฏิบัติตามกฎระเบียบ	1. ติดสติ๊กเกอร์สัญลักษณ์โครงการหน้ารถจักรยานยนต์และรถยนต์ทุกคันตามที่มีการลงทะเบียนไว้ (มีการอบรมทำความเข้าใจความเข้าใจกฎระเบียบก่อนขึ้นทะเบียน)	1. จัดเวทีใหญ่เพื่อใช้เปิดตัวโครงการเพื่อรับทราบร่วมกันทั้งองค์กร และกำหนดให้ผู้บริหารเป็นผู้สื่อสารผ่าน monthly talk, on tour พบปะพนักงานทุกระดับ 2. จัดทำคู่มือความปลอดภัย อบรมความปลอดภัยให้ลูกจ้างทุกระดับ 3. ประชาสัมพันธ์รณรงค์ทุกช่องทาง ให้พนักงาน	

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
	5. ประชุมคณะทำงานทุกเดือน และชื่นชมคนทำดีในที่ประชุมคณะกรรมการ คปอ. 6. กำหนดให้เรื่องหมวดนิรภัยเป็น 1 ใน “วาระการประชุมของผู้บริหาร” เพื่อรายงานผลการดำเนินงานทุกเดือน 7. กรณีเกิดอุบัติเหตุจะมีการสอบสวนหาข้อและหาแนวทางแก้ไข 8. มาตรการควบคุมกำกับติดตามพฤติกรรมการเสี่ยงของพนักงานในองค์กรโดยหัวหน้างาน/คณะกรรมการ คปอ. และ รปภ. และประสานขอข้อมูลจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ สนส่ง กรณีพบพนักงานกระทำผิดกฎจราจรเป็นประจำทุกเดือน 9. จัดเก็บสถิติรายงานเป็นระบบทุกเดือน			มีส่วนร่วมในกิจกรรมได้แก่ กิจกรรมแปะแดกอกยอลลัคนอกจากพื้นที่เพื่อส่งสินค้าไปยังร้านสาขา และการขนส่งสินค้าช่วงวันหยุดยาว 7 วัน อันตราย กิจกรรมขับขี่ปลอดภัยปล่อยขบวนรถขนส่ง และมอบเครื่องดื่ม ผักเย็น ให้แก่ผู้ขนส่งช่วงเทศกาลหยุดยาว กิจกรรมขับขี่ปลอดภัยช่วงเทศกาลปล่อยพนักงานกลับบ้าน	
หลัง	1. สรุปผลการดำเนินงาน ปรับปรุงแผนเพื่อให้เกิดการทำงานผูกพันต่อเนื่อง ตามวงจร PDCA 2. จัดทำรายงาน บันทึกการสำรวจ อย่างเป็นลายลักษณ์อักษรเพื่อความยั่งยืน มีรูปธรรม			1. พนักงานได้เข้ามามีส่วนร่วมในกิจกรรมและการออกกฎ 100% 2. พนักงานสวมหมวกนิรภัย 100% อนาคตจะขยายไปยังผู้รับเหมา 3. ไม่พบพนักงานขับรถขนส่งดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับขี่	



3. บริษัท CP All จำกัด มหาชน ศูนย์กระจายสินค้า RDC จังหวัดขอนแก่น

จากนโยบายของสำนักงานใหญ่ที่มุ่งเน้นการเป็นองค์กรคุณภาพและคำนึงถึงสิทธิมนุษยชน สิทธิพนักงานที่หมายรวมถึงกิจกรรมงานความปลอดภัย ส่งผลให้บริษัทถูกรับนโยบายมาขับเคลื่อนต่อไปเป็นลำดับขั้น และเมื่อภาคีเครือข่าย คณะทำงาน สอจร. ได้ชี้แจงสถานการณ์ความไม่ปลอดภัยอันเนื่องมาอุบัติเหตุทางถนน ประกอบกับสถานการณ์ความไม่ปลอดภัยเนื่องจากพันธกิจองค์กรคือ การกระจายสินค้าไปยังร้านสาขาทั่วประเทศ และมีการขนส่งสินค้าไปยังร้านสาขาเฉลี่ย 150 คันต่อวัน มีพนักงานจำนวน 497 คน ที่ใช้รถยนต์และรถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางไปกลับในสัดส่วนใกล้เคียงกัน ประกอบกับท่าเลที่ตั้ง ตั้งอยู่ข้างถนนเส้นหลัก (ท่าพระ-โกสุมพิสัย) มีหมู่บ้านใกล้เคียงในรัศมี 10 กิโลเมตร 8 หมู่บ้าน ทำให้ช่วงเวลาเร่งด่วน เข้าและเย็น เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และเมื่อได้รับความรู้พร้อมคำแนะนำจากภาคี และมีพี่เลี้ยงจากทีมภาครัฐให้การสนับสนุน จึงได้เข้าร่วมโครงการมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน โดยมีวัตถุประสงค์ และเป้าหมายโครงการ ดังนี้

วัตถุประสงค์

1. เพื่อสร้างจิตสำนึกการขับขี่อย่างปลอดภัยให้กับพนักงานอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน
2. เพื่อรณรงค์ให้พนักงานสวมหมวกกันน็อค รัดสายรัดคาง คาดเข็มขัดนิรภัย
3. เพื่อให้พนักงานมีส่วนร่วมในกิจกรรมด้านความปลอดภัย
4. เพื่อส่งเสริมความร่วมมือระหว่างหน่วยงานของรัฐ และเอกชนในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุยานยนต์

เป้าหมาย

1. สถิติอุบัติเหตุบนถนนด้านยานยนต์ ลดลง 50% เมื่อเทียบกับปี 2561
2. ค่าเฉลี่ยความพึงพอใจในระดับดี/มากในการจัดโครงการมากกว่าหรือเท่ากับ 80% ขึ้นไป
3. เป็นพื้นที่ คาดเข็มขัดนิรภัย ใส่หมวกกันน็อค 100%

รายละเอียดกิจกรรมภายใต้โครงการฯ ดังตารางที่ 13



ตารางที่ 13 การขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเชิงรุก ของ บริษัท CP All จำกัด มหาชน ศูนย์กระจายสินค้า RDC จังหวัดขอนแก่น

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
ก่อน	ผู้บริหารระดับสูงได้เข้าร่วมเป็นภาคีเครือข่ายงานป้องกันและแก้ไขปัญหาคูบติเหตุทางถนนระดับจังหวัด รับทราบสถานการณ์ความรุนแรงสถานการณ์ความรุนแรงประกอบกับองค์กรมพื้นที่อาจก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยต่อพนักงานและผู้ร่วมใช้ทาง	ความเสี่ยง คือ รถหนาแน่นสัญจรคับคั่ง หน้าโรงงานเป็นจุดลงเงินไม่มีป้ายเตือนหรือสัญลักษณ์เตือนภัย พนักงานเสียชีวิตปีละ 1 ราย (60-61)	สถิติอุบัติเหตุ เกี่ยวกับรถยนต์วิเคราะห์แล้ว พบว่า 80% เป็นรถขนส่ง 75% เกิดช่วงกลางวัน และ 60% มาจากหลังใบ	มีพนักงานด้านยานยนต์ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนทุกปี	
ระหว่าง	1. แต่งตั้งคณะกรรมการด้านยานยนต์ จป.วิชาชีพ 2. ประชุมคณะกรรมการ ระดมสมอง วิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง เหตุปัจจัย เพื่อจัดทำแผน นโยบาย ระเบียบ สำรวจจอตการใช้อุปกรณ์นิรภัย (หมวก เข็มขัด) จัดกิจกรรมโครงการ รวมถึงการทบทวนและประเมินผล - จัดทำประกาศนโยบายด้านยานยนต์ มุ่งเน้นเรื่องหมวกและเข็มขัดนิรภัย 100% ทั้งในงานและนอกงาน ดูแลความปลอดภัยด้านยานยนต์ - ปลอดภัยถึงผู้ขนส่ง (ผู้ขนส่งสินค้าจากผู้ขนส่ง) กระจาย	มาตรการทางด้านวิศวกรรมจราจร - ติดตั้งป้าย “เขตชุมชนลดความเร็ว” - ติดตั้งป้าย “ห้ามจอดไหล่ทาง” - สัญญาณไฟ - เสาหลักอ่อน - เกาะกลางถนน - ไฟกระพริบ - ไฟสามเหลี่ยมเตือนกลางคืน - ประสานงานตำรวจจราจร ช่วยอำนวยความสะดวกบริเวณทางเข้า-ออก บริษัท เข้า – เย็น โดยบริษัท สนับสนุน	มาตรการแก้ไขปัญหามาจากสภาพยานพาหนะ - ดำรวจข้อมูลรถ ขึ้นทะเบียน และแจกสติ๊กเกอร์ - ตรวจผ่านเข้า-ออก บริษัท - ตรวจสภาพความพร้อมรถยนต์ และจักรยานยนต์ ทั้งพนักงานและคู่ค้าโดยคณะกรรมการฯ เดือนละ 1 ครั้ง - ตรวจเช็คสภาพรถยนต์ และจักรยานยนต์ โดยศูนย์บริการด้านยานยนต์ (ตรวจพื้นฐาน 20 รายการ, เปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่อง/ของเหลว, อะไหล่)	ระเบียบปฏิบัติในการแก้ไขปัญหาจากพฤติกรรมคน รถจักรยานยนต์ / รถยนต์ (รวมรถตู้ หักถือและสิบล้อ) 1. พนักงานต้องขึ้นทะเบียนก่อนนำรถเข้ามาจอดในพื้นที่ที่จัดไว้ ซึ่งรถทุกคันต้องมี พรบ. และเสียภาษีประจำปีให้ถูกต้อง 2. พนักงานและคู่ค้าต้องสวมหมวก รัดคาง ทั้งผู้ขับและผู้โดยสาร คัดเข้มชุดทุกที่นั่งตลอดเวลาที่นั่งในและนอกงาน 3. จำกัดความเร็วรถยนต์ต้องไม่เกิน 90 กม./ชม. บนทางสายหลัก 4. พนักงานต้องเคารพกฎจราจรอย่างเคร่งครัด (ไม่เร็ว ไม่ดื่ม) <u>บทลงโทษ</u> ครั้งที่ 1 เตือนเป็นลายลักษณ์อักษร งดจอด รถในพื้นที่ 1 เดือน	ประสานทีมฉุกเฉินร่วมเข้าดูแลนโยบายบริการ - ประสาน - ร่วมกับภาครัฐในวงเทศา ต่าง <u>กรณีพนักงานบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ</u> - จัดเก็บสถิติ ทุกเคส - อนุกรรมการร่วมได้ส่วนค้นหาสาเหตุ





ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
	สินค้าไปร้านสาขา และผู้ ขนส่งสินค้าจาก supplier มา ที่ศูนย์) - ประกาศนโยบาย - ดำเนินกิจกรรมตามแผน - ตรวจสอบเฝ้าระวังพฤติกรรม เสี่ยงคนและสำรวจข้อมูล พฤติกรรมกรรขบที่ทั้งพนักงาน และคู่ค้า พร้อมให้คำแนะนำ ทันที จุดตรวจจะตั้งเดือนละ 1 ครั้ง (เช้า/เย็น) - สร้างเครือข่ายกับชุมชน โดย ประชุมร่วมกับแกนนำชุมชน (นายกอบต.คอนหัน กำนัน และผู้ใหญ่บ้าน) เพื่อร่วมกัน หาแนวทางในการจัดการ ความปลอดภัยด้านยานยนต์	งบประมาณ และให้ ตำรวจอบรมความรู้ให้แก่ รปภ. เพื่ออำนวยความสะดวก สะดวกด้านการจราจร	- รถขนส่ง รถบริษัท 100% โดยติดตั้ง GPS ติดตามและ ควบคุมความเร็วรถ พนักงาน ใช้การรณรงค์ แต่ ถ้าหากพบว่าพนักงานคนใด โดนจับเรื่องความเร็ว/ผิดกฎ จราจร มีผลต่อการ ประเมินผลการปฏิบัติงาน ประจำปี หากพบการขับ เร็วเกิน 90 กม./ชม. ระบบจะขึ้นสีแดง แจ้งเตือน พนักงานผู้ดูแลจะโทรหา คนขับรถทันที แจ้งให้ลด ความเร็ว และมีการแจ้ง หนังสือตักเตือนให้กับคนขับ (ตรวจสอบ 24 ชม. มีพม. 2 กะ)	ครั้งที่ 2 มีผลต่อการปรับเงินเดือน งดจอ รถในพื้นที่ 3 เดือน ครั้งที่ 3 “ พันธภาพการเป็นพนักงาน ” - จัดกิจกรรมรณรงค์กระตุ้นและสร้าง จิตสำนึก โดยพนักงานมีส่วนร่วม อาทิ กิจกรรมส่งคู่ค้าและเพื่อนพนักงานกลับบ้าน ปลอดภัยช่วงเทศกาลหยุดยาว - ผูกอบรมขับที่ปลอดภัย (ทฤษฎี ปฏิบัติ) รายได้รวม - ตั้งจุดตรวจและสำรวจข้อมูลพฤติกรรมกรร ขบที่ - ส่งตรวจหมวกและเข็มขัดพนักงาน - ตรวจจุด O2 ในร่างกายพนักงานทุกวันก่อน เลิกปฏิบัติงาน และต้องมีปริมาณออกซิเจน ในเลือดอยู่ระหว่าง 90-100 จึงจะถือว่าผ่าน หากไม่ผ่านจะให้พนักงานพักก่อน สำหรับ ผู้รับเหมาขนส่งสินค้า รถผู้รับส่งพนักงาน (กรณีไปอบรมสัมมนา) พนักงานขับรถบริษัท จะทำการตรวจทุกวัน “ก่อนออกปฏิบัติงาน” รวมถึงการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ด้วย	และหาแนว ทางแก้ไข ติดตามผล - คณะกรรมการ ลงเยี่ยมให้ กำลังใจ พนักงาน
หลัง	- ประเมินผลการดำเนินงาน พนักงานร่วมประเมินผล 253 คน โดยความพึงพอใจใน ระดับ ดี-ดีมาก = 84% และ ความพึงพอใจในระดับ พอใช้ = 16% - สรุปผลลัพธ์และข้อค้นพบ นำไปสู่การขยายผลมาตรการ	“โครงการลดจุดเสี่ยง สร้างจุดปลอดภัย 2563” สำรวจจุดเสี่ยง เพิ่มเติม ในเส้นทางที่พนักงานไป- กลับ บ้านและที่ทำงาน พิจารณาว่าบริษัทจะแก้ไข อะไรได้บ้างที่เป็นรูปธรรม	- โครงการยกระดับมาตรการ ความปลอดภัยในการขับ รถขนส่งสินค้า” ติดตั้ง นวัตกรรมป้องกันภาวะหลับ ในที่รถขนส่ง ตรวจจับ ใบหน้าวัดระดับการบิดของ สายตา	- สถิติการสวมหมวกกันน็อค รัดคาง คาดเข็ม ขัดนิรภัย 100% - สถิติอุบัติเหตุมีแนวโน้มลดลงเป็นไปตาม เป้าหมายที่กำหนดคือ ต้องลดลงมากกว่า 50% แต่ยังมีประเด็นที่ต้องวิเคราะห์เพิ่มเติม และแก้ไขให้ตรงจุด - นำไปสู่โครงการ “ตาวิเศษ CP ขยับ ปลอดภัย 2563” ขยายผลการสุ่มตรวจ	อุบัติเหตุที่ลดลง ทำให้ลด ค่าใช้จ่ายใน การเย็บ พนักงาน ได้ 30,000 บาท/ปี

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
	ที่ครอบคลุมแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุเสี่ยงด้านถนน รถ คน	(วัดมีการสำรวจคือ 15 กิโลเมตร จากบริษัท)		พฤติกรรมความปลอดภัยในรถจักรยานยนต์ได้ลดจำนวนของพนักงาน นอกเวลา	



4. บริษัท BASF (Thai) Limited จังหวัดชลบุรี

บริษัท BASF (Thai) Limited เป็นบริษัทอุตสาหกรรมเคมีภัณฑ์เกี่ยวกับผลิตภัณฑ์ดูแลส่วนบุคคล ผลิตภัณฑ์ดูแลบ้าน และผลิตภัณฑ์ทำล้างทำความสะอาด ได้รับรองมาตรฐานระบบสากล ISO 9001, ISO 14001, ISO 50001, GMP EFfCI, Halal, Responsible Care, RSPO มีพนักงาน 261 คน แบ่งเป็นพนักงานประจำ 60% ผู้รับเหมาชั่วคราวประมาณ 40% ในส่วนโครงสร้างระบบดูแลด้วยความรับผิดชอบต่อ Responsible Care (RC) บริษัทดำเนินการด้วยความสมัครใจและสนใจเนื่องด้วยเป็นหลักสากล ขององค์กร มี 10 ข้อด้วยกัน ได้แก่ การจัดองค์กร ผลิตภัณฑ์ปลอดภัย การขนส่ง การกระจายสินค้าที่ปลอดภัย ความปลอดภัยในการทำงาน อาชีวอนามัย กระบวนการที่ปลอดภัย การปกป้องสิ่งแวดล้อม การตอบสนองต่อภาวะวิกฤตและกรณีฉุกเฉิน การสื่อสาร งานรักษาความปลอดภัย และการอนุรักษ์พลังงาน

ในเรื่องของความปลอดภัยใช้หลักการดูแลด้วยความรับผิดชอบต่อ ซึ่งมีจุดเริ่มต้น จากปี 2014 มีพนักงานขี่รถจักรยานยนต์เพื่อเข้างานกะกลางคืนประสบเหตุจากคู่กรณีใช้ความเร็วขับมาชนจนเสียชีวิต ผู้บริหารรู้สึกสูญเสียต่อเหตุการณ์ครั้งนั้น จึงตั้งเป้าหมายให้อุบัติเหตุจากยานพาหนะเป็นศูนย์ทั้งในงานและนอกงานในทุกสาขา และออกมาตรการเชิงรุกเพื่อป้องกันการสูญเสียที่อาจเกิดขึ้นในผู้ขี่รถจักรยานยนต์ (ออกกฎเข้มงวดเรื่องการสวมหมวก รัดคาง และจัดฝึกอบรมขี่ปลอดภัย) ภายใต้กรอบแนวคิดและยุทธศาสตร์หลัก 3 ประการ ได้แก่ หลักการทางวิศวกรรม หลักการจัดการองค์กร และ หลักการการจัดการด้านบุคคล สร้างให้ทุกคนมีความเป็น Safety โดยมีเป้าหมายเพื่อ **“สร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยอย่างยั่งยืนโดยมุ่งเน้นพฤติกรรมความปลอดภัยและภาวะผู้นำในด้านความปลอดภัย”**

Time line การทำกิจกรรมเชิงรุกเพื่อตอบเป้าหมายที่ตั้งไว้ข้างต้น มีดังนี้

ปี 2014 ดำเนินการมาตรการเชิงรุกภายใต้ concept **“อะไรที่เป็นกฎหมายจะต้องปฏิบัติตาม”** มีการกำหนดกฎระเบียบให้รถทุกคันที่เข้าออกต้องติด sticker สัญลักษณ์ และมีการตรวจวัดแอลกอฮอล์เป็นศูนย์ หากพบปริมาณแอลกอฮอล์จะติดต่อด้านสังกัดและครอบครัวให้มารับกลับบ้าน พร้อมจัดระเบียบการเข้าออก

ปี 2015 มีการฝึกอบรมการขี่ขี่เชิงป้องกัน จัดทำคู่มือความปลอดภัยสำหรับการเดินทาง การจัดลำดับความความปลอดภัย ประชุมร่วมกับโรงงานเพื่อนบ้านที่อยู่รอบๆ เพื่อหาแนวทางร่วมกันในการทำกิจกรรม ผลลัพธ์จากการดำเนินงาน พบว่า ในปี 2015 ไม่มีอุบัติเหตุรุนแรงเกิดขึ้นเลย ไม่มีคนเมาขับ ผู้บริหารเริ่มคาดหวัง อยากรให้ทุกองค์กรในอมตะซิตี้มาร่วมดำเนินโครงการนี้ ซึ่งจะทำให้มากกว่าสามแสนคนมีความปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนน



ปี 2016 กำหนดใน contract PO เรื่องขับเคลื่อนความปลอดภัยกับบริษัทคู่ธุรกิจทำกิจกรรมอย่างต่อเนื่อง และมีกิจกรรมการ Share safety moment เพื่อให้แต่ละคนได้มีพื้นที่เล่าประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยที่พบแต่ละวัน และมีกิจกรรมที่ให้คนในครอบครัวเข้ามาร่วมโดยเฉพาะลูกๆ ของพนักงานที่ได้เข้ามาร่วม ซึ่งได้รับการตอบรับเป็นอย่างดี

ปี 2017 ตรวจสอบรับส่งพนักงานเป็นประจำทุกสามเดือน ตรวจสอบรถขนส่งวัตถุดิบและสินค้า เริ่มนำสถิตินอกเวลางานมารายงานร่วมด้วย และให้พนักงานเข้ามารายงานเหตุการณ์ที่มีความเสี่ยง เช่น สายเข็มขัดนิรภัยชำรุด และมีการตรวจสอบสภาพยานพาหนะที่สำนักงานขนส่ง เริ่มมาตรการชม ชอบชวน แשר บุคคลต่อบุคคล ไม่ถ่ายรูปเพื่อนาย ถือเป็นการเปลี่ยนวัฒนธรรม

ปี 2018 ดำเนินการตรวจวัดแอลกอฮอล์ก่อนทำงานเลี้ยง และก่อนกลับในผู้ที่ขับขี่ยานพาหนะ มีการร่วมมือกับนิคมเพื่อซ้อมเหตุและควบคุมการจราจร

ปี 2019 มีการบูรณาการอย่างยั่งยืน โดยการลงนาม MOU ร่วมกับนิคมอมตะ ซิตี้ และร่วมกับโรงงานในกลุ่มนำร่อง เพื่อดำเนินงานโครงการมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน เรียกว่า safety city and smart city ให้มีการพูดคุยมากขึ้น และองค์กรเน้นกิจกรรมให้เกิดอย่างต่อเนื่อง และเริ่มมีเจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่เข้ามาร่วม ครอบครัวพนักงานเข้าร่วมกิจกรรมมากขึ้นจากเดิม รายละเอียดกิจกรรมภายใต้โครงการฯ ดังตารางที่ 14





ตารางที่ 14 การขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเชิงรุก ของ บริษัท BASF (Thai) จำกัด จังหวัดชลบุรี

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/ สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
ก่อน	ดำเนินการต่อเนื่องตามนโยบายและ กฎระเบียบ ดังนี้ 1. วางนโยบาย และเป้าหมายอุบัติเหตุ ในการขับขี่เป็นศูนย์ 2. วางกฎระเบียบขับขี่ปลอดภัย 3. ระบบลงทะเบียนรถส่วนบุคคลพร้อม รับสติกเกอร์ติดหน้ารถ 4. ตรวจวัดแอลกอฮอล์ 5. วางระบบพื้นที่จอดรถและเส้นทาง เดินรถภายในบริษัท			1. ขับรถภายในโรงงาน จำกัดความเร็ว ไม่เกิน 15 กม./ชม. 2. ต้องสวมใส่หมวกนิรภัยพร้อมใส่สาย รัดคางทุกครั้งเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ 3. ต้องคาดเข็มขัดนิรภัยเสมอเมื่อขับและ นั่งอยู่ในรถ 4. ห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ 5. ค่าปริมาณแอลกอฮอล์ที่ตรวจวัดต้อง เป็น 0 6. ต้องปฏิบัติตามป้ายจราจรอย่าง เคร่งครัด	
ระหว่าง	- มีการประชุมหารือวางแผนงาน ร่วมกับกลุ่ม โรงงานนำร่อง เรือธงบังคับให้ครอบคลุม 100% ซึ่งจะนับบังคับ ไม่ใช่ขอความร่วมมือ - ดำเนินการขอเข้าออกของพนักงาน ผู้รับเหมา และผู้มาติดต่อในแต่ละวัน - เจ้าหน้าที่ติดตามสังเกตการณ์และตรวจสอบ การจราจรของพนักงานก่อนเลิกงาน ร่วมกับ ตำรวจจราจรและหน่วยงานจราจรมณฑลบุรี รี	- ปรับปรุงพื้นที่ จราจรในโรงงาน ที่จอดรถเพิ่มเติม - ปกป้องพื้นที่เสี่ยง ในโรงงานและ ปรับปรุงแก้ไข	- จัดให้มีการตรวจ สภาพรถ - พัฒนาระบบการ ตรวจสอบรถขนส่ง แบบดิจิทัล (E-gate check)	เข้มงวดกฎระเบียบพื้นฐาน ■ ตรวจวัดแอลกอฮอล์ก่อนขับรถ ■ สวมหมวกนิรภัยเข็มขัดก่อนเข้าพื้นที่ โรงงาน ■ ตรวจสุขภาพรถ ■ กิจกรรมครอบครัวปลอดภัย ■ ประชาสัมพันธ์สื่อสารเป็นประจำสร้าง จิตสำนึกเรื่องความปลอดภัยอย่าง ต่อเนื่องผ่าน 5 Minutes safety Talk และกิจกรรม Road show ■ ร่วมกับโรงงานเพื่อนบ้านทำข้อตกลง เช่น ห้ามจอดรถริมฟุตบาท สร้างช่อง ทางการสื่อสาร “Line Group”	อบรม CPR ให้แก่ ครอบครัว พนักงาน

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/ สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
หลัง	มุ่งพัฒนา inside องค์กร เพิ่มความร่วมมือกับ ชุมชนรอบข้าง และขยายผลไปยังครอบครัว พนักงานอีกเกือบ 800 คน จะส่งผลให้ลด ความสูญเสียลงไปได้เป็นจำนวนมาก และ หากขยายผลไปยังหน่วยงานอื่นๆ ในนิคมอีก จะลดความสูญเสียลงไปได้อีกจำนวนมาก			ส่งเสริมให้มีกิจกรรม Share safety moment อย่างต่อเนื่อง	
				ปี 2015-2020 อัตราการสวมหมวกและคาดเข็ม ขัดนิรภัยเพิ่มสูงขึ้น และครบ 100% + สถิติ อุบัติเหตุเป็นศูนย์ ในปี 2019 ถึงปัจจุบัน	



5. บริษัท ไดโด สิทธิผล จำกัด จังหวัดระยอง

บริษัท ไดโด สิทธิผล จำกัด จังหวัดระยอง เป็นผู้ผลิตและจำหน่ายใช้รถจักรยานยนต์และรถยนต์ชุดเฟืองขับ ภายใต้แบรนด์ DID มีผู้ร่วมถือหุ้นจากบริษัท Daido Kogyo Co., Ltd ประเทศญี่ปุ่น ตั้งอยู่ที่อำเภอปลวกแดง มีจำนวนพนักงาน 434 คน โดยมีลูกค้าเป็นบริษัทยานยนต์ต่างๆ อาทิ ฮอนด้า โตโยต้า ไดฮัทสึ ฯลฯ

ก่อนที่จะเริ่มขับเคลื่อนโครงการมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน กับคณะทำงาน สอจร. คณะกรรมการความปลอดภัยของบริษัทฯ ได้มีการสำรวจพฤติกรรมความเสี่ยงของพนักงานในการขับขี่ยานพาหนะมาทำงานแล้วไม่เคารพกฎจราจร ในฐานะที่องค์กรเป็นผู้ประกอบการธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ จึงเห็นควรในการทำตนเป็นตัวอย่างที่ดีในการขับขี่ที่เคารพกฎกติกาสังคม เพื่อช่วยลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุและลดความรุนแรงของการเกิดเหตุลง จึงเห็นควรแสดงความร่วมมือในเรื่องพื้นฐาน และเริ่มดำเนินงานโครงการขับขี่ปลอดภัยสร้างวินัยจราจร “Good Life Drive Safe” มีการรณรงค์และจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์มาตั้งแต่ปี 2560 โดยกำหนดให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัย 100% และผู้ขับขี่ต้องมีใบอนุญาตขับขี่ทุกคน โดยสนับสนุนให้พนักงานลาหยุดเพื่อไปทำใบขับขี่ได้เป็นพิเศษเพื่อประโยชน์ของตัวพนักงานเอง

แต่ในปี 2561 พนักงานในองค์กรประสบอุบัติเหตุจากการใช้ยานพาหนะขณะขับขี่มาทำงาน จำนวน 3 ครั้ง เมื่อทำการสอบสวนเพื่อค้นหาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า กรณีที่ 1 พนักงานชาย คู่กรณีมาเชียวชนขณะมาทำงาน ได้รับบาดเจ็บ เป็นแผลถลอก พนักงานไม่สวมหมวกนิรภัย แต่นำหมวกนิรภัยแขวนไว้ที่แฮนดรัถ กรณีที่ 2 พนักงานหญิง รถตัดหน้าขณะเดินทางมาทำงาน พนักงานสวมใส่หมวกนิรภัย แต่ได้รับบาดเจ็บขาหัก และไม่มีใบขับขี่รถจักรยานยนต์ กรณีที่ 3 พนักงานหญิง รถตัดหน้าขณะเดินทางมาทำงาน พนักงานสวมใส่หมวกนิรภัย แต่ได้รับบาดเจ็บที่ใบหน้า เนื่องจากล้มด้านใบหน้า องค์กรต้องเสียงบประมาณในการเย็บ 1,500 บาท (คนละ 500 บาท) บุคลากรบาดเจ็บมาทำงานไม่ได้ รวม 15 วัน (คนละ 5 วัน) ซึ่งส่งผลกระทบต่อรายได้ของครอบครัวและธุรกิจองค์กรในห่วงโซ่การผลิต

บริษัทฯ จึงได้เข้าร่วมโครงการฯ และดำเนินกิจกรรมสำคัญ โดยมีรายละเอียดดัง
ตารางที่ 15



ตารางที่ 15 การขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเชิงรุก ของ บริษัท โตโต สิทธิผล จำกัด จังหวัดระยอง

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
ก่อน	1. ผู้บริหาร และคณะกรรมการความปลอดภัยของบริษัทฯ เห็นความสำคัญและให้ความสำคัญในการจัดทำโครงการที่ปลอดภัย เคารพกฎและวินัยจราจร รณรงค์สวมหมวกนิรภัยและทำไปรษณีย์ 2. ขยายผลโครงการ เข้าร่วมโครงการมาตรการองค์กรกับภาครัฐของจังหวัดและคณะทำงาน สจร.		- ยังไม่ได้จัดเก็บข้อมูลยานพาหนะของพนักงานอย่างเป็นระบบ	ยังมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นกับพนักงาน 3 ครั้ง	
ระหว่าง	- ดำเนินงานโครงการ โดยทำการสุ่มตรวจพนักงาน (หมวกนิรภัยและไปรษณีย์) โดยการลงพื้นที่สุ่มตรวจสอบและบันทึกรายชื่อผู้ไม่ปฏิบัติตามกฎ เฉลี่ย 2/3 วันต่อสัปดาห์		- ดำรวจยานพาหนะและสถานะการใช้งาน เพื่อจัดทำทะเบียนยานพาหนะเป็นการจัดระเบียบและควบคุม (ทำบัตรเข้า-ออก ให้พนักงานและสามารถเข้ามาจอดในจุดที่บริษัทจัดเตรียมให้ได้)	- พบผู้ใช้และผู้ซื้อทำรายการยานยนต์ยังสวมหมวกนิรภัยไม่ครบ 100% - มีใบขับขี่ มีใบอนุญาต แต่ยังไม่เคารพกฎ - ไม่มีใบขับขี่ ไม่มีใบอนุญาต ไม่ปฏิบัติตามกฎ	
	- ร่วมลงนาม MOU กับ 15 สถานประกอบการและภาครัฐ ขับเคลื่อนมาตรการองค์กร ดำเนินการส่งเสริมการสวมหมวกและคาดเข็มขัดนิรภัย 100%			-- จัดหาหมวกนิรภัยแบบเต็มใบราคาถูกจำหน่ายพนักงาน เพื่อกระตุ้นให้สวมใส่ได้ครบ 100% - จัดกิจกรรมรณรงค์ เมาไม่ขับ ไทรมัขับ่วงไม่ขับ ส่งพนักงานกลับบ้านช่วงเทศกาล	





ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
	- จัดตั้งคณะทำงานความปลอดภัย โดยให้ทุกฝ่ายได้เข้ามามีส่วนร่วมในการจัดทำแผนการดำเนินงาน กำหนดเป้าหมายอุบัติเหตุเป็นศูนย์ - รณรงค์ประชาสัมพันธ์โครงการ - จัดทำแผน Special Duty สุ่มตรวจสอบพนักงาน - ใช้เครื่องมือ Google Form บันทึกข้อมูลทาง app mobile ในการส่งข้อมูลให้ Safety ทราบผลการปฏิบัติงาน			- ร่วมกับเจ้าหน้าที่จากศูนย์ความปลอดภัยในการดำเนินงานเขต 2 ชลบุรี เข้าสำรวจพฤติกรรม ทั้งในหน่วยงานและวันหยุดราชการ ครั้งที่ 1 - กำหนดมาตรการ การเฝ้าพนักงานไม่ปฏิบัติตาม โดยทำหนังสือแจ้งให้เข้ามาอบรม - เจ้าหน้าที่จากศูนย์ความปลอดภัย สุ่มตรวจสอบชั้นสุดท้าย ไม่พบการปฏิบัติตามกฎฯ	
<u>หลัง</u>	สำรวจข้อมูล และสรุปบทเรียนปัจจัยความสำเร็จพบว่า - 50 % Good Top Management เกิดจากผู้บริหารระดับสูงให้ความสำคัญและส่งเสริมในการทำกิจกรรม ทุกฝ่าย มีการรายงานผลในที่ประชุมทุกวันจันทร์ - 75% Good Employee พนักงานส่วนใหญ่ กว่า 100% ให้ความร่วมมือ - 80% Good Partner หน่วยงานภาครัฐและเอกชน ศูนย์ความปลอดภัยในการทำงานเขต 2 ชลบุรี, สอจร. ชลบุรี สวนอุตสาหกรรมศรีนครินทร์ ชลบุรี สนับสนุนและเฝ้าติดตามความคืบหน้าอย่างต่อเนื่อง - 100% Good Plan เรามีแผนงานที่ดี ที่จะเป็นไก่นำทางให้เราเข้าสู่สู่ปัจจัยความสำเร็จ ปัญหาอุปสรรคในการจัดการ	<u>ปัญหาอุปสรรค</u> ช่องทางเข้า-ออก พื้นที่จอดรถของพนักงานมีทางเดียว ติดกับฝั่งตลาด จะมีรถพลุกพล่าน		- อุบัติเหตุเป็นศูนย์ - อัตราการสวมหมวกและคาดเข็มขัดนิรภัย 100% <u>ปัญหาอุปสรรค</u> - พนักงาน : มีการปะทะด้านอารมณ์ กรณีเข้าไปตักเตือนเรื่องกฎระเบียบ - ผู้ให้บริการรถสาธารณะ : ผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างมาทำงาน บางคันไม่มีหมวกนิรภัยให้สวมใส่	

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
	- ช่วงระยะเวลาการคุ้มครองภายใน ช่วงเช้าจะเข้ามาไม่ทันช่วงที่พนักงานเข้างาน				



6. บริษัท BRK Group สาขาลานกระบือ จังหวัดพิษณุโลก

บริษัท BRK Group สาขาลานกระบือ ตั้งอยู่ที่อำเภอพรหมพิราม เป็นบริษัทผู้นำในด้านการขนส่งปิโตรเลียมและพลังงานทดแทน ด้วยประสบการณ์มากกว่า 25 ปี ทำให้องค์กรมีประสบการณ์ในการทำงาน บุคลากรที่มีประสบการณ์ การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ โดยองค์กรนั้นเติมความรู้เพื่อพัฒนาประสิทธิภาพให้บุคลากรในองค์กรอย่างสม่ำเสมอ พร้อมมอบบริการทุกสำหรับให้บริการมากกว่า 200 คัน ทำให้บริษัท BRK Group และบริษัท บี อาร์ เค อินเตอร์ทรานสปอร์ต จำกัด เป็นที่ยอมรับเรื่องการบริการขนส่งที่มีคุณภาพ ปลอดภัย ตรงเวลา และราคายุติธรรม เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและความพึงพอใจกับแก่ลูกค้าบริษัท BRK Group ได้คำนึงถึงมาตรฐานความปลอดภัยด้านต่างๆ เช่นมาตรฐานด้านบุคลากร มีการคัดเลือกพนักงานและจัดทำข้อมูลประวัติพนักงานกับกระทรวงแรงงาน ด้านสุขภาพ ได้มีการตรวจร่างกาย แอลกอฮอล์ และสารเสพติด อีกทั้งยังมีการเพิ่มพูนความรู้แก่พนักงานตามภาระงาน โดยจัดอบรมความรู้พื้นฐานต่างๆ เช่น อบรมข้อปฏิบัติด้านการขับขี่ความปลอดภัย อบรมตรวจเช็คซ่อมบำรุงยานพาหนะเบื้องต้น อบรมใช้งานอุปกรณ์ GPS (Global Positioning System) การศึกษาเส้นทางเดินรถจาก Google Map การแก้ปัญหาทันท่วงทีเมื่อรถประสบเหตุการณ์ดับเพลิง ตลอดจนการปฐมพยาบาลเบื้องต้น

มาตรฐานยานพาหนะ รถบรรทุกของบริษัทฯ ทุกคัน ติดตั้งระบบการตรวจติดตาม (GPS) มีระบบติดตาม (real-time GPS Tracking) เพื่อระบุตำแหน่งของรถ พฤติกรรมการขับขี่รถเร็วกว่าที่กฎหมายกำหนด โดยมีเจ้าหน้าที่ติดตามการเดินทางตลอด 24 ชม. ซึ่งเจ้าหน้าที่จะคอยแจ้งเตือนไปยังพนักงานขับรถ เพื่อป้องกันและระงับเหตุที่อาจจะเกิดขึ้นได้และยังรวมถึงรายงานต่างๆ จาก GPS Tracking โดยรถทุกคันของบริษัทฯ จะติดกล้อง MDVR เพื่อติดตามและควบคุมการขนส่งรวมถึงพนักงานขับรถ ได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด โดยแสดงผลภาพ VDO แบบ Real-time ผ่านระบบ 3G ตลอดเส้นทางของการขนส่ง และยังสามารถบันทึกทุกเหตุการณ์เพื่อใช้ตรวจสอบสาเหตุ และเป็นหลักฐานอ้างอิงให้บริษัทฯ ได้อีกด้วย อีกทั้งยังมีการตรวจเช็คสภาพและซ่อมบำรุงรถบรรทุกอย่างต่อเนื่องตามระยะการตรวจเช็คของบริษัทมาตรฐาน และบริษัทมีความมุ่งมั่นที่จะพัฒนาการบริการให้ก้าวสู่มาตรฐานสากล จนได้รับการรับรองมาตรฐานการบริการด้านต่างๆ มากมาย ได้แก่ ระบบมาตรฐานรับรองฐานคุณภาพ : ISO 9001:2015, ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark), ระบบการจัดการอาชีวอนามัย และความปลอดภัย : OHSAS 18001:200 และระบบการจัดการความปลอดภัยบนท้องถนน : ISO 39001 Road Traffic Safety บริษัทฯ เชื่อมั่นว่า “การขนส่งที่มีมาตรฐาน และบริการที่ดี อีกทั้งยังมีความรับผิดชอบต่อสังคม และสิ่งแวดล้อม” ทำให้ลูกค้ามั่นใจในการบริการของเรา

ปัจจุบัน สาขาลานกระบือซึ่งเป็นสำนักงานใหญ่มีรถขนส่งสินค้าอยู่ 49 คัน พนักงาน 130



คน แบ่งเป็น พนักงานขับรถ 92 คน พนักงานออฟฟิศ 27 คน และฝ่ายซ่อมบำรุง 11 คน ซึ่งดำเนินงานอยู่ภายใต้ประกาศนโยบายเรื่องความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของกลุ่มบริษัท เพราะเชื่อว่าเป็นสิ่งสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจ และเป็นหน้าที่ของพนักงานทุกระดับตลอดจนผู้บริหารระดับสูงที่ต้องดำเนินการและรับผิดชอบ ให้การบริหารงานบรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมาย ดังนั้น บริษัทฯ จึงกำหนดนโยบายความปลอดภัย เพื่อให้เป็นแนวทางในการจัดการงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน รวมทั้งสิ้น 6 ข้อ ซึ่งย่อเป็นหลักการให้พนักงานจำสั้นๆ คือ 3 ป 3 ส

- ป ปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับและข้อกำหนด
- ป ประเมินความเสี่ยง
- ส ส่งเสริมกิจกรรมด้านความปลอดภัย
- ส สนับสนุนทรัพยากร
- ส ส่วนร่วมลดความบาดเจ็บ
- ป ประเมินผล

โดยมีข้อ 1 และข้อที่ 5 ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางถนน ดังนี้

ข้อที่ 1 บริษัทฯ จะปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบข้อบังคับของลูกค้า ข้อกำหนดมาตรฐานระบบการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัย (OHSAS 18001:2015, ISO 39001:2012) ข้อที่ 5 พนักงานของบริษัททุกคนมีส่วนร่วมลดความบาดเจ็บและการตายบนท้องถนนในส่วนของตนเองและผู้อื่น

บริษัทฯ จึงได้เข้าร่วมโครงการมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน กับคณะทำงาน สอจร. และภาคีภาครัฐ และดำเนินกิจกรรมสำคัญ มีรายละเอียดดังตารางที่ 16





ตารางที่ 16 การขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเชิงรุก ของ บริษัท BRK Group สาขาลานกระบือ จังหวัดพิษณุโลก

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
ก่อน	ผู้บริหารระดับสูงตระหนักถึงความปลอดภัยสูงมาก เนื่องจากธุรกิจเป็นการขนส่งสินค้าวัตถุดิบราย - มีแผน Road Transport Management Framework ที่ชัดเจนและครอบคลุมและป้องกันอันตรายขณะปฏิบัติงานทั้งหมด ถนน/สภาพแวดล้อม - มีระบบกำกับติดตามโดยใช้เทคโนโลยีและกำลังคนเพื่อตรวจสอบความปลอดภัยตลอด 24 ชั่วโมง เพื่อสนองตอบและแก้ไขปัญหาแบบ real time - มีมาตรการที่ปลอดภัย (safe measure) ครอบคลุมเหตุการณ์ทั้ง 3 ปัจจัย - สนับสนุนนโยบายรัฐบาล ร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนน	Safe Measure - ผู้ขับขี่ต้องมียกขึ้นและควมชำนาญที่ผ่านการฝึกจากผู้เชี่ยวชาญ - ตรวจสอบสุขภาพสม่ำเสมอ - มาตรการตรวจสอบความเสี่ยง/จุดเสี่ยงบนเส้นทางขนส่งสินค้า	Safe Measure - spec and maintenance ใช้ถึงขนส่งสินค้าที่ทำจากอะลูมิเนียมเพื่อป้องกันประกายไฟ - จัดทำข้อมูลเฉพาะของรถบรรทุกทุกคัน - คู่มือการขนส่งสินค้ามีความปลอดภัยระดับสูง ได้รับการตรวจสอบซ่อมบำรุงรักษาและตรวจเช็คสภาพก่อนออกเดินทาง - ตรวจสอบแผนการจัดการเส้นทางเป็นประจำทุกวัน - ตรวจสอบอุปกรณ์ความปลอดภัยตลอดระยะเวลาปฏิบัติงาน	Safe Measure - ลงทุนเทคโนโลยีเพื่อใช้กับติดตามพฤติกรรมเสี่ยงของพนักงานทั้งจากสาเหตุที่เกิดจากความประมาทและความเหนื่อยล้าจากการทำงาน - มาตรการ Surprise check พฤติกรรมเสี่ยง - มีมาตรการสร้างแรงจูงใจให้พนักงานทั้งรายบุคคล และ team work รวมถึง buddy partner - ตรวจสอบแอลกอฮอล์ทางลมหายใจ และสารเสพติดทุกวัน - มีความพร้อมในการทำงาน - ตรวจร่างกายประจำปี - ฝึกอบรม DDC ทุกปี พนักงานต้องผ่านการอบรมและมีเทสต์ทุกสองปี	Safe Measure - ฝึกอบรมการปฐมพยาบาล การรับมือเหตุฉุกเฉิน /อบรมดับเพลิงทุกปี - มีทีม Emergency Preparedness and Response team - มีทีมดับเพลิงและทีมเก็บกู้ต่างๆ - มีการตรวจเช็คอุปกรณ์ให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานทุกเดือน - จัดทำแผนตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉินทุกห้าปี
			นวัตกรรมด้านเทคโนโลยี - ติดตั้ง GPS Tracking ที่จะส่งสัญญาณไปยัง control room แบบ real time - ติดตั้งกล้อง MDVR 4 จุด ตรงกระจกด้านหน้ารถ ห้องคนขับ	กฎหมายพนักงานขับรถ ▪ เริ่มงาน 05.30, เลิกไม่เกิน 18.00 น. เลิกเลี้ยงการขับกลางคืน ▪ สูงสุด 3 เทียว/วัน/คนขับ	

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	วัตถุ	คน	EMS
			ด้านซ้ายซ้าย และขวาของ tank บรรจุก๊าซ	■ สูงสุด 6 วันทำการ ■ ยาเสพติดและแอลกอฮอล์เป็นศูนย์ ■ ใช้ความเร็วไม่เกิน 55 กม./ชม.	
ระหว่าง	- ขยายผลงานความปลอดภัย โดยจัดทำโครงการรณรงค์สวมหมวกนิรภัย 100% ของพนักงาน รวมถึงรถขนส่งที่เรือ่งการมีวินัยอื่นๆ ความไม่ประมาทและเคารพกฎจราจร - ผนวกกิจกรรมโครงการมารตรการองค์กรเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของแผนงานความปลอดภัยที่มีการดำเนินการและควบคุมในระดับสูงทั้ง ถนน รถ คน และการช่วยเหลือเมื่อเกิดเหตุ - กำกับติดตามและประเมินโครงการ			- ที่แจ้งให้พนักงานทราบถึงวัตถุประสงค์และเป้าหมายในการเข้าร่วมโครงการ - อบรมให้ความรู้ทักษะที่จำเป็นขณะขับขี่ เช่น การเปิดสวิตช์ไฟ ชะลอ หยุด และมองก่อนออกรถ ซึ่งเป็นวัฒนธรรมองค์กร	
หลัง	- สำนวจสถิติการสวมหมวกนิรภัยและคาดเข็มขัดนิรภัยเปรียบเทียบกับก่อนหลัง - เสนอผลการดำเนินงานต่อผู้บริหาร		- ปี 2020 จะนำนวัตกรรม fatigue detection system ติดตั้งในรถเพื่อป้องกันความเสียหายในพนักงานขับขี่	พนักงานสวมหมวกนิรภัยและคาดเข็มขัดนิรภัย 100%	



7. บริษัท PST Transport and Service จำกัด และ บริษัท พี แมชโปร จำกัด จังหวัดปทุมธานี

บริษัท PST Transport and Service จำกัด เป็นธุรกิจให้เช่ารถปั๊มคอนกรีตพร้อมพนักงาน ส่วนบริษัท พี แมชโปร จำกัด เป็นบริษัทนำเข้า ตัวแทนจัดจำหน่าย เครื่องจักรก่อสร้าง Brand Everdigm จากประเทศเกาหลี บริการหลังการขาย และศูนย์บริการซ่อมเครื่องจักร ครบวงจร โดยทั้งสองบริษัทอยู่ในเครือ PST Group มีพนักงานกว่า 300 คน บริษัทฯ มุ่งมั่นในการให้บริการตรงตามความต้องการลูกค้ามากที่สุด มีการตรวจสอบควบคุมกระบวนการให้บริการทุกขั้นตอน รวมทั้งมีการติดตามให้บริการหลังการส่งมอบ พร้อมรับข้อเสนอแนะ และข้อร้องเรียนเพื่อนำมาปรับปรุงอยู่เสมอตามวิสัยทัศน์ คือ "เราจะเป็นองค์กรที่มีลูกค้าชื่นชม และยอมรับด้านการบริการมากที่สุดในประเทศ บริหารงานด้วยความยุติธรรม และเสมอภาค พนักงานมีความภูมิใจ เต็มใจ และรักในงานที่ตนเองทำ ให้เกียรติ รักษา และชื่นชมในความซื่อสัตย์สุจริต"

บริษัทฯ มีประสบการณ์ในการทำงานด้านเครื่องจักรก่อสร้างมานานมากกว่า 25 ปี บริหารงานด้วยระบบมาตรฐานสากล ได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO 9001 ด้านงานบริการเครื่องจักรลำเลียงวัสดุในงานก่อสร้างรายแรกของประเทศไทย พนักงานมีการพัฒนาศักยภาพด้านความรู้ ด้านเทคนิค การให้บริการอย่างสม่ำเสมอ มีความตระหนักถึงความปลอดภัยในการทำงาน ความรับผิดชอบปฏิบัติตามกฎหมาย และรับผิดชอบต่อสังคมส่วนรวม

ที่ผ่านมา โครงการที่บริษัท ฯ เข้าร่วมที่เกิดประโยชน์กับพนักงานและสังคม ได้แก่ โครงการโรงงานสีขาว ได้รับรางวัลระดับ 1 โครงการรณรงค์สร้างการรับรู้มาตรการเชิงป้องกันด้านความปลอดภัยในสถานประกอบกิจการ ระดับทอง โครงการครูจิตอาสา โรงเรียนคลองพระอุดม โครงการวัดประชารัฐ ร่วมกับวัดป่าปทุมรัตน์

โดยเหตุผลที่เข้าร่วมโครงการมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน เพราะตระหนักดีถึงความสูญเสียและผลกระทบที่เกิดขึ้นกับครอบครัวของพนักงานและบริษัท เนื่องจากมี case พนักงาน 2 case เกิดอุบัติเหตุ บาดเจ็บที่ศีรษะ 1 ราย และทุพพลภาพ 1 ราย ซึ่งบริษัทฯ ยังดูแลจ่ายเงินเดือนให้ทุกเดือน รายละเอียดกิจกรรมที่ดำเนินงานภายใต้โครงการ ดังตารางที่ 17



ตารางที่ 17 การขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเชิงรุก ของ บริษัท PST Transport and Service จำกัด และ บริษัท พี เอชโปร จำกัด จังหวัดปทุมธานี

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
ก่อน	- บริษัทฯ มีนโยบายและความมุ่งมั่นในการตอบสนองสังคมอย่างต่อเนื่อง - ตอบรับเข้าร่วมโครงการมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนนกับจังหวัด และคณะทำงาน สจร.			- พนักงานประสบอุบัติเหตุจากการจักรยานยนต์ 2 ราย บาดเจ็บ 1 ราย ต้องหยุดงานเกิดผลกระทบต่อการทำงานและคุณภาพ 1 ราย บริษัทใช้งบประมาณในการดูแลตลอดชีวิต	
ระหว่าง	- กระบวนการสร้างการรับรู้ว่าเป็นระบบเรื่องหมวกนิรภัยให้ทั่วทั้งองค์กร - จัดทำโครงการ กำหนดรายละเอียดเฉพาะการขับเคลื่อนประเด็นหมวกนิรภัย - ประชุมคณะกรรมการ คปอ. นำเสนอโครงการผู้บริหาร - ประชุมคณะกรรมการ คปอ. ประจำเดือน บรรจุเรื่องโครงการหมวกนิรภัย ไร้ทุกเดือน - จัดทำคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการความปลอดภัยรับผิดชอบโครงการฯ - เชื้ออำนวยการให้พนักงานทุกระดับมีส่วนร่วม - เชิญหน่วยงานระดับอำเภอให้คำแนะนำ และนำเสนอผลการดำเนินงานในที่ประชุม คปอ. อำเภอ - ประสานกับ สภ.ในพื้นที่ เพื่อส่งข้อมูลพนักงานที่กระทำผิดกฎจราจร - จัดทำประกันอุบัติเหตุกลุ่ม - กระบวนการควบคุมและติดตามผลการดำเนินงานทุกเดือน โดยจัดให้มีการสรุปและรายงานผลการดำเนินงานให้ผู้บริหารทราบ	จัดสภาพแวดล้อมทั้งในและนอกที่ทำงานให้เกิดความตระหนักในเรื่องการสวมหมวกนิรภัยในบริษัท - ปรับปรุงที่จอดรถจักรยานยนต์ใหม่ - จัดทำที่แขวนหมวกติดตั้งกล่องวงจรปิดนอกบริษัท - ติดตั้งป้ายสัญลักษณ์บริเวณทางเข้าออกหน้าโรงงาน		การสร้างการมีส่วนร่วม - อบรมระดับหัวหน้างานเพื่อให้มีความรู้ ความเข้าใจในการขับเคลื่อนโครงการ - จัดอบรมเรื่องความปลอดภัยในการทำงานและความปลอดภัยทางถนน 2 รุ่น และจัดทำแบบฟอร์มให้พนักงานลงชื่อรับทราบ - อบรมพนักงานใหม่เรื่องความปลอดภัยและการขับเคลื่อนโครงการหลายๆ - morning talk ในวันว่างของพนักงาน - ผู้บริหารให้อิโหวาเรื่องความปลอดภัย - พนักงานร่วมร่างกฎบัตร โดยมีผู้บริหารตอบคำถามและอธิบายชี้แจงเพิ่ม - ให้รางวัลแก่พนักงานที่มีข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อโครงการ - กำหนดเพลงพิเศษแต่พิเศษต่ำสุดไปสูงสุด - แจ้งข่าวสาร ประชาสัมพันธ์ผ่าน group line, FB, website บริษัท ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ตามแผนต่างๆ - ส่งพนักงานกลับบ้านช่วงเทศกาลหยุดยาว - มาตรการเข้มข้นในพนักงานขับรถบริษัท ในเรื่องการจำกัดความเร็ว	





ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
				- ทำกิจกรรมกับโรงเรียนและชุมชนร้านค้ารอบบริษัท ให้ความรู้แก่เด็กนักเรียน มอบหมวกนิรภัยให้วันรถจักรยานยนต์รับจ้าง	
หลัง	- สรุปบทเรียนการดำเนินงานและจัดทำแผนงาน พร้อมกำหนดกรอบเวลาที่ชัดเจน ระบุเป็นลายลักษณ์อักษรเพื่อความต่อเนื่องและยั่งยืน - บรรลุไว้ในแผนประจำปีของฝ่ายทรัพยากรบุคคล - ผลักดันให้กลายเป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมองค์กร - เกิดระบบกำกับติดตามและฐานข้อมูลการสำรวจพฤติกรรมของพนักงานทั้งในและนอกงาน			- พนักงานร่วมกันปฏิบัติ พบผู้ใช้รถจักรยานยนต์ทั้งผู้ขับและผู้ซ้อน สวมหมวกนิรภัย และรถยนต์คาดเข็มขัดนิรภัยทั้งผู้ขับและผู้โดยสาร 100 % - จำนวนพนักงานที่กระทำความผิดกฎจราจรลดลง - ยังมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นกับพนักงานอันเนื่องมาจากสาเหตุอื่นที่ไม่ใช่ตัวพนักงาน และพนักงานได้สวมหมวกนิรภัย แต่ยังไม่คาดเข็มขัดของรถยนต์งาน บริษัทได้ทำเรื่องร้องเรียนไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องขอให้ปรับปรุงและแก้ไขความเสี่ยงที่เกิดขึ้น	

8. บริษัท วังเปเปอร์ จำกัด จังหวัดลพบุรี

บริษัท วังเปเปอร์ จำกัด ตั้งอยู่ที่อำเภอท่าหลวง จังหวัดลพบุรี ซึ่งเป็นอำเภอที่เป็นพื้นที่ความเสียหายที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนติดอันดับต้นๆ ของจังหวัดต่อเนื่องหลายปี คณะทำงานศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอท่าหลวง ได้ศึกษาข้อมูลย้อนหลังจากห้องอุบัติเหตุฉุกเฉินของโรงพยาบาลท่าหลวง พบผู้ที่มารับบริการที่ประสบอุบัติเหตุจากรามีสาเหตุจากการดื่มสุรา และยังมีปัญหาด้านพฤติกรรมเสี่ยงสำคัญอื่นๆ ที่มีความสัมพันธ์ต่อการใช้นานพาหนะ ได้แก่ การไม่สวมหมวกนิรภัยและไม่คาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับขี่ ขับเร็วเกินกฎหมายกำหนด ศปถ.อำเภอ ตระหนักถึงความสูญเสียที่เกิดขึ้นจึงต้องการขับเคลื่อนการป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยเข้าร่วมกับคณะทำงาน สอจร. ดำเนินกิจกรรมโครงการต่างๆ เพื่อลดความสูญเสียของคนในพื้นที่ หนึ่งในนั้นคือโครงการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน ซึ่งเป็นการผลักดันให้เครือข่ายภาคเอกชน ผู้ประกอบการ และผู้บริหารหน่วยงานภาครัฐ ภาคประชาสังคม เข้ามามีส่วนร่วมในการร่วมมือลงทุนระดมทรัพยากรเพื่อป้องกันพนักงานและบุคลากรของตนเองจากภัยจราจร โดย ศปถ.อำเภอท่าหลวงได้ค้นหาแนวร่วมและจัดเวทีลงนามบันทึกความเข้าใจร่วมภายใต้โครงการ มีหน่วยงานที่เข้าร่วมโครงการรวมทั้งสิ้น 45 องค์กร

บริษัท วังเปเปอร์ จำกัด ซึ่งมีพนักงานรวมทั้งสิ้น 291 คน ได้ร่วมลงนามบันทึกข้อตกลงในครั้งนี้ และเข้าร่วมประชุมรับทราบรายละเอียด แนวทางการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรกับทาง ศปถ.อำเภอ รายละเอียดกิจกรรมของบริษัท ดังตารางที่ 18





ตารางที่ 18 การขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเชิงรุก ของ บริษัทฯ วัลเปเปอร์ จำกัด จังหวัดลพบุรี

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
ก่อน	- ผู้บริหารเข้าร่วมลงนาม MOU กับทาง สปอ. อำเภอท่าหลวง และเข้าร่วมประชุมเพื่อรับทราบแนวทางการขับเคลื่อนมาตรการองค์กร - ดำเนินการติดตามการใช้อุปกรณ์นิรภัยของพนักงาน และสถิติการเกิดอุบัติเหตุของบริษัท			พนักงาน 275 คน ไม่สวมหมวกนิรภัย 105 คน คิดเป็น 1 ใน 3 ของจำนวนพนักงานทั้งหมด เกิดอุบัติเหตุ 1 ครั้ง (ขณะเกิดเหตุสวมหมวกนิรภัย)	
ระหว่าง	- จัดทำแผนร่วมกับ สปอ. อำเภอ และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องโครงการระดมความคิดในการกำหนดกิจกรรม - จัดตั้งคณะทำงาน และมอบหมายภาระงานตามแนวทางที่โครงการกำหนด - ประชุมคณะทำงาน และแต่งตั้งสารวัตรความปลอดภัย จัดทำนโยบายองค์กร ข้อบังคับเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ให้พนักงานทราบทั่วกัน - บังคับใช้ ระบุให้พนักงานทุกคนดำเนินการตามอย่างเคร่งครัด - ร่วมกับ สปอ. อำเภอ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องประชุมในตลาค - ออกแบบแนวทางการกำกับติดตามประเมินผลการดำเนินงาน (นอกเหนือจากการใช้แบบฟอร์มสำรวจ)	ทางสี่เลนกำหนดทางเดินในโรงงานให้ชัดเจน		กระบวนการนำมาตราการองค์กรสู่การปฏิบัติ 1. หัวหน้างานประชุมชี้แจงพนักงาน 2. มอบหมายพนักงาน 3. ติดบอร์ดประชาสัมพันธ์ และสร้างการรับรู้ผ่าน Morning talk ทุกเช้า ตอบคำถามข้อสงสัยของพนักงาน 4. สำรวจการสวมหมวก/คาดเข็มขัดนิรภัยทุกวัน 5. รณรงค์หมวกนิรภัย 100% 6. แจ้งหัวหน้างานเมื่อพบผู้กระทำความผิด	พบผู้ใช้รถยนต์ 25 คัน คาดเพิ่มขีด 100%
หลัง	คณะกรรมการตรวจสอบข้อมูลหลังดำเนินการ ถอดบทเรียนร่วมกับ สปอ. อำเภอ และนำเสนอผลงาน ผลจากการถอดบทเรียนพบปัจจัยความสำเร็จคือพนักงานตระหนักต่อปัญหา มีความมุ่งมั่น ตั้งใจ และให้ความร่วมมือเพื่อให้โครงการบรรลุเป้าหมาย ประกอบกับมีเทคโนโลยีช่วยในการสื่อสารและติดตาม สำคัญที่สุดคือ			พนักงานสวมหมวกนิรภัยและคาดเข็มขัดนิรภัย 100% อุบัติเหตุทางถนนของพนักงานเป็นศูนย์	

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
	การดำเนินงานมีขั้นตอนที่ชัดเจนและเป็นระบบ พร้อมเสนอโอกาสในการพัฒนา ปรับปรุงทางเข้าออกถนนทางเดินรถให้ชัดเจน ชัดสีได้เส้นเครื่องหมายจราจร ขยายเวลาการตรวจสอบติดตามพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน ให้ความรู้เรื่องการสวมหมวกนิรภัย/คาดเข็มขัดนิรภัยที่ถูกต้อง กระตุ้นให้เกิดการรายงานความผิด การกระตุนให้เพื่อนทำตามกฎหมาย เรื่องการสวมหมวกนิรภัยและการคาดเข็มขัดนิรภัย 100%				



9. บริษัท สมิงฟู๊ดส์ จำกัด จังหวัดตราด

บริษัท สมิงฟู๊ดส์ จำกัด เป็นบริษัทที่ผลิตสับปะรดกระป๋องและทุเรียนแช่เยือกแข็ง มีพนักงาน/ลูกจ้าง จำนวน 250 คน รพภ. 11 คน เมื่อมีเจ้าหน้าที่ตำรวจเข้ามาให้ข้อมูลสถานการณ์ความไม่ปลอดภัยจากการใช้ยานพาหนะโดยรถจักรยานยนต์เป็นสาเหตุที่ทำให้บาดเจ็บและเสียชีวิตมากที่สุดของกลุ่มวัยแรงงาน ผู้บริหารจึงเห็นความสำคัญและเข้าร่วมโครงการมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน เพราะพนักงานในบริษัทมีทั้งผู้ใช้รถยนต์ 23 คัน ใช้รถจักรยานยนต์ 44 คัน และเนื่องจากลูกจ้างส่วนใหญ่เป็นชาวพม่า และพักอาศัยที่บ้านพักในบริษัท ไม่สวมหมวกนิรภัยสูงเกือบ 70% สาเหตุที่ไม่สวมเพราะไม่มีหมวกนิรภัยมากที่สุด รองลงมาคือเดินทางระยะใกล้ และไม่คาดเข็มขัดนิรภัยสูงถึง 76% ผู้บริหารจึงตั้งเป้าหมายให้พนักงานที่ขับใช้ยานพาหนะต้องคาดเข็มขัดนิรภัย และสวมหมวกนิรภัย 100% ทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้าย เพื่อป้องกันความสูญเสียที่เกิดกับตัวพนักงาน ครอบครัว และบริษัทที่ต้องสูญเสียพนักงานที่มีทักษะ ส่งผลกระทบต่อห่วงโซ่การผลิต รายละเอียดการดำเนินการกิจกรรมภายใต้โครงการ ดังตารางที่ 19



ตารางที่ 19 การขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเชิงรุก ของ บริษัท สมิทฟูลส์ จำกัด จังหวัดตราด

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
ก่อน	- ร่วมกับเจ้าหน้าตำรววจเขาสมิงสำรวจพฤติกรรมพนักงานในการสวมหมวกและคาดเข็มขัดนิรภัย - ผู้บริหารลงนาม MOU กับทุกภาคส่วน และออกข้อปฏิบัติ และข้อบังคับ			พนักงานที่ใช้รถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัยสูงเกือบ 70% สาเหตุที่ไม่สวมเพราะไม่มีหมวกนิรภัยมากที่สุด รองลงมาคือเดินทางระยะใกล้และไม่คาดเข็มขัดนิรภัยสูงถึง 76%	
ระหว่าง	- จัดทำนโยบาย ข้อบังคับ และแนวทางปฏิบัติภายใต้โครงการขับขี่ปลอดภัย โดย “โครงการขับขี่ปลอดภัย สร้างความปลอดภัยในการขับขี่ ให้ถือเป็นส่วนหนึ่งของมาตรการด้านความปลอดภัยของบริษัทฯ และให้พนักงานทุกคนที่ขับขี่รถยนต์ และรถจักรยานยนต์ ปฏิบัติตามโครงการอย่างเคร่งครัด และหากพนักงานเพิกเฉยไม่ปฏิบัติตาม ถือว่าพนักงานยอมรับต่อบทลงโทษดังกล่าว” - เจ้าหน้าตำรววจเข้าติดตามการดำเนินงานของบริษัท หลังลงนามบันทึกข้อตกลง - ผู้บริหารมอบอำนาจการบังคับใช้และกำกับติดตามให้เจ้าหน้าตำริรักษาความปลอดภัยของบริษัทฯ จะดำเนินการสอดส่องพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยและการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่ หากพบผู้ที่ไม่ปฏิบัติตาม จะดำเนินการตักเตือน และจะดำเนินการรายข้อ ส่งให้ฝ่ายทรัพยากรมนุษย์ของบริษัทฯ เพื่อดำเนินการตามมาตรการต่อไป			ระยะแรก -ชี้แจงพนักงานให้ทราบการดำเนินงานโครงการ -ประชาสัมพันธ์เพื่อรณรงค์ขับขี่ปลอดภัย ทั้งภายในบริษัท บ้านพัก และโรงงาน - จัดทำสถิติการเกิดอุบัติเหตุเพื่อแสดงความเป็นพนักงานบริษัท (สะดวกต่อการติดต่อบริษัท) - ประสานเจ้าหน้าที่ตำรวจเฝ้าเฝ้าโครงการขับขี่ปลอดภัย เคารพกฎจราจรวินัยในการใช้รถใช้ถนนแก่พนักงาน ลูกจ้าง - เจ้าหน้าตำริบริษัทฯ ประชุมเน้นย้ำให้พนักงานสวมหมวกและคาดเข็มขัดนิรภัย เพื่อสร้างความตระหนักในเรื่องของความปลอดภัยทางท้องถนน - ประสานกับเจ้าหน้าตำริตำรวจให้หมวกนิรภัยที่มีคุณภาพตามมาตรฐาน มอก. ในราคาถูกมาจำหน่ายก่อนเริ่มบังคับใช้กฎและข้อบังคับ - ระยะที่สอง - บังคับใช้กฎ ครอบคลุมทั้งการขับขี่ภายในบริษัทและบ้านพัก หากพบที่ไม่ทำตามข้อกำหนด รปภ.จะเป็นผู้ตรวจยึดมาส่งฝ่ายบุคคล และเรียกผู้ฝ่าฝืนมาสอบถามสาเหตุ ปัญหา และให้แก้ไขภายใน 7 วันหากเพิกเฉย จะตักเตือนด้วยวาจา และหนังสือตักเตือน ตามลำดับ ซึ่ง	





ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/ สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
				หนึ่งสัปดาห์ก่อนมีผลต่อการขึ้นเงินเดือนและโบนัสปลายปี และมากที่สอดคล้องการปฏิบัติงาน 1 วัน	
หลัง	- สํารวจพฤติกรรมพนักงานในการใช้อุปกรณ์นิรภัยหลังดำเนินโครงการ - โครงการต่อเนื่อง : หลังดำเนินกิจกรรมนี้ ได้ผล 100% ผู้บริหารได้ขยายผลไปยังผู้มาติดต่อ ซึ่งจะเน้นขอความร่วมมือให้สวมหมวกและคาดเข็มขัดนิรภัย และขยายไปสู่ชุมชนหมู่บ้านใกล้เคียง รวมถึงครอบครัวพนักงาน			- ยังพบพนักงานไม่สวมหมวกนิรภัย และไม่คาดเข็มขัดนิรภัย 2 คนเท่าๆ กัน สาเหตุคือลืม และไม่มีความกลัว จึงได้ดำเนินการเรียกพนักงานพูดคุยถึงปัญหาสาเหตุที่ไม่ปฏิบัติตามโครงการ อบรมชี้แจงเพื่อสร้างความตระหนักในเรื่องของความปลอดภัยทางท้องถนน ซึ่งให้พนักงานเล็งเห็นถึงผลเสีย หากเกิดอุบัติเหตุ และให้อีกาสกับพนักงานจัดหาหมวกนิรภัย - เมื่อสำรวจอีกครั้งพบพนักงานสวมหมวกนิรภัยและคาดเข็มขัดนิรภัย 100%	

10. บริษัท ยาอินไทย จำกัด จังหวัดนนทบุรี

ก่อตั้งเมื่อปี พ.ศ. 2540 ตั้งอยู่ที่อำเภอไทรน้อย จังหวัดนนทบุรี เป็นบริษัทในเครือ รพ.ยันฮี มีการดำเนินกิจการมา 17 ปี ผลิตและจำหน่าย ผลิตภัณฑ์เสริมอาหาร เครื่องสำอาง และยาสมุนไพร ให้แก่ลูกค้าทั้งในและต่างประเทศ มีจำนวนพนักงาน 258 คน สถานการณ์ความไม่ปลอดภัยอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางถนนของพนักงานในบริษัท พบว่า ในปี 2560 – 2562 มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นรวม 4 ครั้ง และมีพนักงานได้รับบาดเจ็บ อัตราการใช้อุปกรณ์นิรภัยยังไม่ครบ 100% (หมวกและเข็มขัดนิรภัย) และในรายชื่อรวมหมวกนิรภัย พบว่า ไม่รัดคางจำนวนมากทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้าย จึงได้เข้าร่วมโครงการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนนกับภาครัฐ และคณะทำงาน สอจร. โดยแต่งตั้งคณะทำงาน และกำหนดบทบาทหน้าที่ของคณะทำงาน ดังนี้

ผู้จัดการส่วนสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัย เป็นศูนย์กลางหลักของการประสานงานเรื่องความปลอดภัยทางถนน และกำหนดการประชุมและนัดหมายผู้บริหารในการหาแนวทางร่วมกัน รวมถึงบทบาทหน้าที่ในการอบรม ประชาสัมพันธ์และจัดกิจกรรมให้แก่พนักงานด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างสม่ำเสมอ สำรวจ สรุป และติดตามผลการดำเนินงาน

ผู้จัดการส่วนทรัพยากรบุคคล จัดทำกำหนดการ แผนการอบรมประจำปีเรื่องความปลอดภัยทางถนนกำหนดกฎระเบียบและบทลงโทษ และร่วมสำรวจการสวมใส่หมวกกันน็อคและคาดเข็มนิรภัยของพนักงาน/เจ้าหน้าที่ ร่วมกับส่วนสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัย

ผู้จัดการส่วนอื่นๆ หรือหัวหน้าแผนก มีส่วนร่วมในการเสนอแนะและรับทราบถึงแนวทางในการปฏิบัติดูแลเจ้าหน้าที่ในแต่ละส่วนงานให้ปฏิบัติตามกฎข้อกำหนด และเน้นย้ำเรื่องความปลอดภัย รายงานเมื่อมีเหตุการณ์ผิดปกติหรือสถานการณ์ฉุกเฉิน

รายละเอียดกิจกรรมที่ดำเนินการภายใต้โครงการฯ ดังตารางที่ 20





ตารางที่ 20 การขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเชิงรุก ของ บริษัท ยาอินไทย จำกัด จังหวัดนนทบุรี

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
ก่อน	- ประชุมและวางแผนสำหรับแนวทางการดำเนินงานของโครงการ กำหนดเป้าหมาย “การเกิดอุบัติเหตุภายในสถานประกอบการเป็นศูนย์” และ “อัตราการสูญเสียชีวิตและบาดเจ็บและค่าชดเชยชดเชยของนายจ้างและพนักงานบริษัท ยาอินไทย จำกัด หลังการดำเนินการเป็น 100%” ซึ่งสอดคล้องกับตัวชี้วัดการดำเนินงาน (KPI) แผนความปลอดภัยในการทำงาน ส่วนอัตรานายและสิ่งแวดล้อม รวมถึงนโยบายการขับที่ปลอดภัยของบริษัท - ทบทวน/สำรวจระเบียบและจำนวนรถของผู้บริหารและพนักงานแต่ละแผนก บันทึกข้อมูลเพื่อเก็บสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถของผู้บริหารและพนักงานแต่ละแผนกภายในสถานประกอบการ - ดำเนินการฝึกอบรมและเพิ่มขีดความสามารถของผู้ขับขี่และผู้โดยสาร เพื่อเป็นข้อมูลก่อนการดำเนินการ เดือนตุลาคม 2562 ในช่วงเวลาพักกลางวัน (07.30-08.30 น.) และช่วงเวลาลงเลิกงาน (16.30-17.30 น.) - สรุปจำนวนร้อยละของผู้สวมหมวกและคาดเข็มขัดนิรภัย รวมถึงสรุปข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุประจำปี 2562 - รายงานผลการสำรวจก่อนการดำเนินโครงการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	นโยบายที่บังคับใช้	EMS
ระหว่าง	เน้นย้ำเรื่องกฎระเบียบ/ข้อกำหนดและบทลงโทษ โดยบทลงโทษมีตั้งแต่การตักเตือนด้วยวาจา, ไปเตือนและกำชับทำงาน เป็นต้น	ติดป้ายกำหนดความเร็วการใช้รถภายในสถาน		จัดอบรมด้านความปลอดภัยทางถนน เช่น นโยบายการขับที่ปลอดภัย สร้างวินัยความปลอดภัยในการใช้ความเร็วรถบนท้อง	

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
	สร้างความร่วมมือของพนักงานในองค์กร โดยจัดกิจกรรมประกวดคำขวัญด้านความปลอดภัยในหัวข้อเกี่ยวกับ “การณรงค์ให้ทุกคนตระหนักถึงการสวมใส่หมวกกันน็อคและคาดเข็มขัดนิรภัยก่อนออกเดินทางทุกครั้ง” พร้อมมอบรางวัลให้ผู้ที่ชนะ	ประกอบบริการ 20 กิโลเมตร/ชั่วโมง		ถนน, อุบัติเหตุและความรุนแรงที่เกิดขึ้นหากไม่สวมหมวกหรือคาดเข็มขัดนิรภัย เป็นต้น การจัดบอร์ดคำขวัญให้ความรู้และประชาสัมพันธ์โครงการ	
หลัง	สำรวจการสวมหมวกและการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ขับที่และผู้โดยสาร เพื่อเป็นข้อมูลหลังการดำเนินการเดือนกุมภาพันธ์ 2563 ในช่วงเวลาก่อนเที่ยง (07.30-08.30 น.) และช่วงเวลาหลังเลิกงาน (16.30-17.30 น.) สรุปจำนวนร้อยละของผู้สวมหมวกและคาดเข็มขัดนิรภัย รวมถึงสรุปข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุประจำปี 2563 รายงานผลการสำรวจภายหลังการดำเนินโครงการให้กับผู้บริหาร และในเวทีระดับจังหวัด ติดตามผลการดำเนินโครงการอย่างต่อเนื่อง โดยสุ่มสำรวจการสวมหมวกและคาดเข็มขัดนิรภัยของพนักงาน			อัตราการสวมหมวกและคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้บริหารและพนักงานเป็น 100% และอุบัติเหตุเป็น 0 แต่ยังพบปัญหาอุปสรรค การให้ความร่วมมือของพนักงานต้องกระตุ้นให้เกิดความตระหนักอย่างสม่ำเสมอ โดยจะต้องดำเนินการและสำรวจเพื่อประเมินผลอย่างต่อเนื่อง ซึ่งต้องใช้ระยะเวลาในการดำเนินการตามแผนงานโครงการให้สำเร็จตามเป้าหมายหรือตัวชี้วัดต่างๆ และการสำรวจอาจมีการคลาดเคลื่อนเนื่องจากบางแผนกพนักงานมีการทำงานเป็นกะหรือทำโอที จึงไม่สามารถสำรวจในช่วงเวลาเลิกงานปกติดังกล่าวได้ (16.30-17.30 น.)	



11. บริษัท ไทยยูเนี่ยน ฟีดมิลล์ จำกัด (มหาชน) สาขาระโนด

บริษัท ไทยยูเนี่ยน ฟีดมิลล์ จำกัด (มหาชน) ดำเนินธุรกิจด้านอาหารทะเลระดับโลกในช่วงหลายปีที่ผ่านมา เราให้ความสำคัญกับการพัฒนารากฐานการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (EHS) ในกลุ่มบริษัทไทยยูเนี่ยน เพื่อให้มั่นใจว่าทุกหน่วยงานขององค์กรได้ดำเนินงานสอดคล้องตามมาตรฐานและข้อกำหนดด้าน EHS (Thai Union EHS Protocols) ขององค์กรเป็นอย่างน้อย ซึ่งข้อกำหนดนี้ได้มีการผนวกหลักการอนุรักษ์พลังงาน สิ่งแวดล้อม ความปลอดภัย อาชีวอนามัยไว้ในการดำเนินธุรกิจอย่างเป็นระบบ เพื่อทำให้เกิดสถานที่ทำงานที่ปลอดภัย และลดความเสี่ยงในการเกิดการบาดเจ็บและการเสียชีวิต

ในปี 2561 เรายังคงเดินหน้าสู่ “การสร้างสถานประกอบการที่ได้รับความไว้วางใจด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย” ซึ่งเรายังคงรักษาอัตราการเจ็บป่วยจากการทำงานของพนักงานไว้ที่ศูนย์ และลดความถี่การเกิดอุบัติเหตุถึงขั้นหยุดงานของพนักงาน (LTIFR) ได้ร้อยละ 36 ซึ่งลดลงมากกว่าเป้าหมายที่ตั้งไว้ อย่างไรก็ตาม อัตราความรุนแรงของอุบัติเหตุถึงขั้นหยุดงานของพนักงาน (LTISR) ต่อ 200,000 ชั่วโมงการทำงาน เพิ่มขึ้นร้อยละ 53 เมื่อเทียบกับปี 2560 ทั้งนี้เราไม่มีอุบัติเหตุที่ส่งผลให้มีพนักงานและผู้รับเหมาเสียชีวิตในปี 2561

บริษัท ไทยยูเนี่ยน ฟีดมิลล์ จำกัด (มหาชน) สาขาระโนด เป็นโรงงานผลิตอาหารกุ้ง หมู ไก่ ตระหนักดีถึงนโยบายและเป้าหมายขององค์กร จึงได้เข้าร่วมโครงการมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนนกับคณะทำงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด เพื่อร่วมเป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินธุรกิจที่รับผิดชอบต่อสังคม จึงได้จัดตั้งคณะทำงานโครงการประกอบด้วย ผู้จัดการโรงงาน คณะกรรมการความปลอดภัยฯ ฝ่ายสิ่งแวดล้อมอาชีวอนามัยและความปลอดภัย และฝ่ายทรัพยากรมนุษย์

ก่อนเริ่มโครงการได้ดำเนินการสำรวจสถานการณ์และสถิติการใช้นานพาหนะของบุคลากร โดยในปี 2561 มีพนักงาน 151 คน ใช้รถจักรยานยนต์ 129 คน ปี 2562 พนักงานเพิ่มขึ้นเป็น 174 คน มีผู้ใช้จักรยานยนต์ 138 คน ในปี 2562 เกิดอุบัติเหตุ 1 ครั้งและคณะทำงานได้ดำเนินการสอบสวน พบสาเหตุจากรถจักรยานยนต์ขับชนสุนัขในซอยชุมชน ผู้บริหารจึงกำหนดนโยบายและกฎระเบียบร่วมกับคณะกรรมการความปลอดภัย เพื่อดำเนินกมาตรการเชิงรุก ให้พนักงานที่ใช้รถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัย 100%

รายละเอียดกิจกรรมที่ดำเนินการเพิ่มเติม ดังตารางที่ 21



ตารางที่ 21 การขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเชิงรุก ของ บริษัท ไทยยูเนี่ยน ฟีดมิลล์ จำกัด (มหาชน) สาธารณะในด จังหวัดสงขลา

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
ก่อน	ผู้บริหารตระหนักถึงความไม่ปลอดภัยจากการที่พนักงานประสบเหตุขณะใช้รถจักรยานยนต์ จึงกำหนดเป้าหมายให้ผู้ใช้อักรจักรยานยนต์ ต้องสวมหมวกนิรภัย 100% และจัดตั้ง คณะทำงานโครงการฯ เพื่อกำหนดนโยบาย และกฎระเบียบความปลอดภัยการใช้รถ โดย คณะทำงานจะต้องดำเนินการสำรวจการใช้รถ ใช้ถนนของพนักงานบริษัท พร้อมจัดทำ โครงการที่ปลอดภัยเสริมสร้างวินัยจราจร	สำรวจพบจุดเสี่ยง 1 ตรงประตูทางเข้า โรงงาน ดำเนินการติดตั้งป้ายเตือนอันตราย ขับ รถยนต์ และ ระวาง รถบรรทุกเข้าออก		- มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นกับพนักงานขณะใช้รถจักรยานยนต์บนถนนสายรอง และสวมหมวกนิรภัย แต่ได้รับบาดเจ็บ 1 ครั้งในปี 2561 ทำให้ต้องหยุดงาน - จากการสำรวจพฤติกรรมการของพนักงานในบริษัท พบว่าการสวมหมวกและคาดเข็มขัดนิรภัยของยังไม่ 100%	
ระหว่าง	บังคับใช้กฎองค์กร และดำเนินการควบคุมการใช้รถ เข้า-ออก ประสานภาคีหน่วยงานระดับจังหวัดในการเป็นวิทยากรอบรมพนักงาน			1. กิจกรรมรณรงค์ความปลอดภัยทางถนน และสื่อสารประชาสัมพันธ์โครงการฝึกอบรมกฎหมายจราจร ฝึกอบรมการขับขี่ด้วยความปลอดภัยจากสำนักงาน ป.ก. จังหวัดสงขลา 2. บังคับใช้กฎระเบียบตามนโยบาย - การขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกคนจะต้องสวมหมวกนิรภัย 100% และเป็นแบบอย่างการใช้ถนนที่ดีทั้งภายในภายนอกบริษัทฯ - พนักงานต้องปฏิบัติตามกฎจราจรในขณะขับขี่ หรือโดยสารต้องสวมหมวกนิรภัย - พนักงานต้องปฏิบัติตามกฎจราจรขณะขับรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ต้องคาดเข็มขัดนิรภัย	ฝึกอบรมกฎหมายความปลอดภัยทางถนน โดยสำนักงาน ป.ก. จังหวัดสงขลา ฝึกอบรมกฎหมายความปลอดภัยทางถนน โดยสำนักงาน ป.ก. จังหวัดสงขลา
หลัง	สำรวจสถิติหลังดำเนินการบังคับใช้กฎองค์กร และรายงานสรุปผลการดำเนินงานให้ผู้บริหารทราบ			จำนวนพนักงานที่ใช้รถยนต์และรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นจากก่อนเริ่มโครงการ จาก 151 เป็น 174 คน โดยผู้ใช้รถจักรยานยนต์ทั้ง 138 สวมหมวก 100% ผู้ใช้รถยนต์ 35 คน คาดเข็มขัดนิรภัย 100%	



12. บริษัท ไอ ที ซี อินเทอร์เน็ต จำกัด จังหวัดลำปาง

บริษัท ไอ ที ซี อินเทอร์เน็ต จำกัด จังหวัดลำปาง ตั้งอยู่ที่อำเภอเกาะคา จังหวัดลำปาง เป็นผู้เชี่ยวชาญในการผลิตใบเลี้ยง ใบกบไฟฟ้า ใบมิดตัดหญ้า และใบมิดอุตสาหกรรมผลิตตามแบบ โดยใช้เครื่องจักรที่มีคุณภาพนำเข้าจากประเทศญี่ปุ่นและนำมาตราฐานการผลิตจากหลายประเทศทั้งเยอรมนี สวีเดน และญี่ปุ่น มาเป็นต้นแบบ และตลอดระยะเวลากว่า 28 ปี ลูกค้ากว่า 14 แปรนต์ ที่ไว้ใจให้บริษัทผลิต ทำให้บริษัทไม่หยุดที่จะพัฒนา ในภาคการผลิตเพื่อที่จะสร้างสินค้าที่มีความคุ้มค่าในราคาที่เหมาะสมและคุณภาพดีเยี่ยม

วิสัยทัศน์และพันธกิจ ทางบริษัทมีเป้าหมายที่จะเป็นผู้ผลิตสินค้าคุณภาพให้กับแบรนด์ชั้นนำทั้งในและต่างประเทศ ตลอดจนสามารถตอบสนองความพึงพอใจของลูกค้าในด้านความคุ้มค่าทั้งด้านคุณภาพและราคา ผู้บริหารองค์กรเล็งเห็นความสำคัญของปัญหาอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะตัวเลขความสูญเสียทางเศรษฐกิจมากกว่าปีละห้าแสนล้านบาท และมีทัศนคติต่อการรักษาชีวิตและความเป็นอยู่ของพนักงานและเชื่อมั่นว่าทุกลมหายใจมีคุณค่า ปัจจุบันบริษัทมีพนักงาน 135 คน และเพื่อรักษาไว้ซึ่งความปลอดภัยทั้งชีวิตและทรัพย์สินที่มีค่าอย่างชีวิตพนักงาน ผู้บริหารจึงเข้าร่วมโครงการมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนนเพื่อช่วยลดความสูญเสียอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางถนน บังคับใช้กฎองค์กร ดังนี้

1. สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่และซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์
2. คาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้งที่ขับหรือโดยสารไปกับรถยนต์
3. ไม่ขับขี่ยานพาหนะในขณะที่ร่างกายในขณะที่ร่างกายอยู่ภายใต้ฤทธิ์สุรา
4. ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด
5. ให้ความร่วมมือในการตรวจตรา การจัดระเบียบการจราจร การจอดรถภายในโรงจอดรถของบริษัทฯ

รายละเอียดกิจกรรมอื่นๆ เพิ่มเติม ดังตารางที่ 22



ตารางที่ 22 การขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเชิงรุก ของ บริษัท ไอ ที ซี อินเทอร์เน็ต จำกัด จัหวัดลำปาง

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
ก่อน	1. ลงนามบันทึกข้อตกลง (MOU) โครงการสร้างมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนนจังหวัดลำปาง และภาคีเครือข่ายในจังหวัด 2. ทีมขับเคลื่อนจังหวัดให้คำแนะนำและร่วมเป็นพี่เลี้ยงให้กับบริษัท 3. ประชุมวางแผน กำหนดประเด็นที่จะขับเคลื่อน “การสวมหมวกนิรภัย การคาดเข็มขัดนิรภัย คัมไม่ขับไม่ขับเร็ว” 4. จัดตั้งคณะทำงานในองค์กร 5. เก็บข้อมูลพฤติกรรมเสี่ยง จุดเสี่ยงในพื้นที่ การเกิดอุบัติเหตุ บประมาณการเหตุการณ์			มีพนักงานประสบอุบัติเหตุ 1 ครั้ง ขณะเกิดเหตุ พนักงานสวมหมวกนิรภัย ต้องขาดงานรวม 45 วัน บริษัทเสียงบประมาณของเสีย 1,500 บาท จากการสำรวจพบพนักงานสวมหมวกนิรภัย 95 คน ไม่สวมหมวกนิรภัย 33 คน	
ระหว่าง	1. กำหนดมาตรการองค์กร นโยบาย แนวปฏิบัติ บทลงโทษ 2. เฝ้าระวังโดยเจ้าหน้าที่ดูแลความปลอดภัย (จป.) เฝ้าระวังพฤติกรรม พร้อมตักเตือน * ไม่สวมหมวกนิรภัย * ไม่คาดเข็มขัด * ไม่ติดป้ายทะเบียน 3. จัดระเบียบการจราจร และโรงจอดรถ 4. ติดตามการดำเนินงาน รายไตรมาส ทุก 3 เดือน 5. ให้รางวัลบุคคลต้นแบบ	- แก้ไขจุดเสี่ยง บริเวณทางเข้า-ออก (ลงทุนติดตั้ง) ที่ได้ข้อมูลมาจากพนักงานที่เกิดอุบัติเหตุ		- ออกประกาศนโยบาย สร้างการรับรู้ในกลุ่มไลน์พนักงาน มาตรการสวมหมวกคาดเข็มขัด มาไม่ขับ ให้ความร่วมมือในการจราจรตามระเบียบ และให้พนักงานลงชื่อรับทราบและให้ความร่วมมือในการตรวจตรา - รณรงค์ประชาสัมพันธ์ สร้างกระแสอย่างต่อเนื่อง - ให้ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร สิทธิประโยชน์	
หลัง	คณะทำงานสำรวจพฤติกรรมของพนักงานเพื่อเปรียบเทียบก่อนดำเนินการ และสรุปผลรายงานเสนอต่อผู้บริหาร พร้อมเสนอแนะให้สร้างกิจกรรมการดำเนินงานกำหนดเป็นแผนประจำปี เพื่อสร้างความ			อุบัติเหตุเป็นศูนย์ จุดเสี่ยงได้รับการแก้ไข พนักงาน บุคลากรและคนในชุมชนบริเวณโดยรอบให้ความร่วมมือ	





ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
	ตระหนักในเรื่องการขับที่ปลอดภัย ให้เกิดความปลอดภัยที่ยั่งยืนต่อไป			แต่ยังพบญาติและครอบครัวพนักงานที่ ยังมีส่วนส่วนที่ไม่ให้ความร่วมมือ	

4.1.3 กลุ่มธุรกิจขนาดเล็ก (มีจำนวนพนักงานน้อยกว่า 100 คน) จำนวน 2 องค์กร

- 1) บริษัท ตั้งใจกลการ จำกัด จังหวัดตรัง
- 2) บริษัท เกียรติมุกดา จังหวัดมุกดาหาร

1. บริษัทตั้งใจกลการ จำกัด จังหวัดตรัง

บริษัท ตั้งใจกลการ จำกัด ตัวแทนจำหน่ายรถจักรยานยนต์ยี่ห้อฮอนด้า เปิดให้บริการตั้งแต่ปี 2528 ครอบคลุมพื้นที่จังหวัด นครศรีธรรมราช สงขลา พัทลุง สตูล นอกเหนือจากงานขาย ยังเคียงคู่กับสังคมมาตลอด ไม่ว่าจะเป็น โครงการตั้งใจให้สังคม การบริจาคโลหิตต่อชีวิตให้เพื่อนมนุษย์ กิจกรรม Safety ขับขี่ปลอดภัย สนามเด็กเล่นเพื่อน้อง ส่งเสริมการศึกษา เมื่อมีภัยไม่ทิ้งกัน ตั้งใจกลการ ลงพื้นที่แจกถุงยังชีพให้พี่น้องประชาชน และสนับสนุนอุปกรณ์ให้หน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน บริษัทมุ่งมั่นดำเนินธุรกิจภายใต้ความซื่อสัตย์ สื่อสารอย่างตรงไปตรงมา ภายใต้มาตรฐานเดียวกันและเพื่อให้ลูกค้าได้มั่นใจในสินค้าตลอดจนงานบริการของบริษัท

ในส่วนของ บริษัทตั้งใจกลการ จำกัด จังหวัดตรัง มีพนักงานรวม 75 คน เล็งเห็นความสำคัญของนโยบายองค์กรในประเด็นการสนับสนุนและให้ความร่วมมือการดูแลสังคมให้น่าอยู่ และปลอดภัย จึงเข้าร่วมโครงการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนนกับคณะทำงาน สอจร. และภาคีภาครัฐ รายละเอียดการดำเนินกิจกรรม ดังตารางที่ 23





ตารางที่ 23 การขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเชิงรุก ของ บริษัทตั้งใจกลาง จักรวรรดิ

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
ก่อน	ผู้บริหารจัดให้มีการประชุมเพื่อดำเนินการสำรวจสถานการณ์ปัญหาและเก็บข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุและพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนภายในองค์กร เพื่อให้ทราบสถานการณ์และสาเหตุที่แน่ชัด ก่อนกำหนดนโยบายและแนวทางการปฏิบัติ			พบพนักงานสวมหมวกนิรภัย 50 คน ไม่สวม 15 คน สาเหตุที่สวมหมวกบ้างไม่สวมหมวกบ้าง จากการสำรวจ และผู้บริหารเข้าพูดคุยเพื่อปรับตัวก่อนเริ่มโครงการฯ สรุปปัญหาของพนักงาน คือ 'ไม่มีหมวกอากาศร้อน หมวกมีกลิ่นเหม็น' ไม่อยากใส่ ไม่อยากซื้อ รักรับจ้างไม่มีหมวกฯ และสุดท้าย ไม่เห็นความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัย	
ระหว่าง	การดำเนินงาน 1. สรุปปัญหาและกำหนดเป้าหมายทิศทางการดำเนินงานต่อ 2. จัดเวทีประกาศอย่างเป็นทางการ "ก้าวเข้าสู่องค์กรแห่งความปลอดภัยทางถนน" ให้พนักงานทราบทั่วกัน 3. กำหนดมาตรการองค์กรและบทลงโทษภายใน แบ่งการบังคับใช้ออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มพนักงาน กำหนดให้เป็นมาตรการภายในบังคับใช้ ส่วนการรณรงค์กับกลุ่มภายนอก จะเน้นมอบความรู้สู่สังคม 4. มีสวัสดิการสนับสนุนให้พนักงานทำไปรษณีย์ให้ครบ 100% โดยบริษัทรับภาระค่าใช้จ่ายกรณีพนักงานไม่ยอมไปทำที่ขนส่ง ให้ดำเนินการสอบถามกับเอกชน และนำไปเสริมจมาبع 5. ประชุมภายในเพื่อประเมินติดตามผลเดือนละ 1 ครั้ง เพื่อนำมาวิเคราะห์และแก้ไขปัญหาค้นหาในเดียนัดไป 6. การสื่อสารออนไลน์ในกลุ่มพนักงานบริษัทและภายนอกชุมชน (ใช้ Facebook Live, Line Group)			มาตรการภายในที่ดำเนินการกับพนักงาน จะให้ปัญหาด้านภายใต้ "กฎเหล็ก" สวมหมวกฯ คาดเข็มขัด แมกไม่ขับ เคารพกฎ และให้ลงนามรับทราบ จัดหลักสูตรการอบรมภายในไตรมาสละ 1 ครั้ง การขับรถปลอดภัย ทั้งทฤษฎีและปฏิบัติ ครอบคลุมการสวมหมวกฯ ภาควิธีการขับรถ ผู้บริหารหรือเจ้าของบริษัทลงมาร่วมด้วย จัดจำหน่ายหมวกนิรภัยถึงโต๊ะทำงาน เสริมความปลอดภัย ขยายในไลน์กลุ่ม มาตรการที่ดำเนินการกับชุมชน ภายนอก มอบความรู้สู่สังคม รณรงค์และจัดฝึกอบรมการขับที่ปลอดภัยสู่โรงเรียนและชุมชน ส่งเสริมและสนับสนุนโดยมอบหมวก ทำป้าย เด็กผ่านความปลอดภัยหมวกนิรภัย จัดทำ	

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
				ช่องทางการสื่อสารโดยสร้าง FB Fanpage	
หลัง	สำรวจและสรุปผลการดำเนินงาน รายงานต่อผู้บริหาร เพื่อวิเคราะห์หาแนวทางการปรับปรุงกิจกรรมไม่ให้เกิดการดำเนินการต่อเนื่อง และยั่งยืนทั้งภายในและภายนอกองค์กร			พนักงานยังประสบอุบัติเหตุรวม 3 ครั้ง แต่บาดเจ็บเล็กน้อยเพราะสวมหมวกนิรภัย อัตราการสวมหมวกนิรภัยและคาดเข็มขัดนิรภัยของพนักงาน 100%	



2. บริษัท เกียรติมุกดา พรีเมียมไอซ์ จำกัด จังหวัดมุกดาหาร

บริษัท เกียรติมุกดา พรีเมียมไอซ์ จำกัด ดำเนินธุรกิจทำน้ำแข็งหลอด บริษัทตั้งอยู่ในแหล่งชุมชนซึ่งติดถนนสายหลักของจังหวัด และมีรถสัญจรเข้าออกปริมาณมาก และตั้งอยู่ใกล้จุดกลับรถ ในช่วงเวลาเร่งรีบ บริษัทจะให้รถยนต์ของชุมชนขับย้อนศร ในขณะที่รถของบริษัทซึ่งต้องขนส่งสินค้าจะมีการขับรถเข้า-ออกตลอด 24 ชั่วโมง จึงมีความเสี่ยงสูงมากที่จะเกิดอุบัติเหตุทางถนน ทั้งต่อพนักงานของบริษัท ซึ่งมีจำนวน 97 คน และต่อผู้ร่วมทาง

ผู้บริหารซึ่งตระหนักต่อความปลอดภัยและให้ความสำคัญในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย จึงเข้าร่วมโครงการมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน และร่วมลงนามบันทึกข้อตกลงกับคณะทำงานป้องกันและแก้ไขปัญหาคุอุบัติเหตุทางถนนจังหวัด กำหนดเป้าหมาย “พนักงานบริษัท เกียรติมุกดา พรีเมียมไอซ์ จำกัด สวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์”

รายละเอียดการดำเนินกิจกรรม ดังตารางที่ 24



ตารางที่ 24 การขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเชิงรุก ของ บริษัท เกียรติมุกดา จำกัด จังหวัดมุกดาหาร

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
ก่อน	ผู้บริหารให้ความสำคัญและเห็นความเสียในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนกับพนักงานเนื่องจากที่ตั้งบริษัทมีความเสี่ยงทางกายภาพ จึงได้ทำการสำรวจสถิติอุบัติเหตุในและนอกงาน ปี 62			สถิติการเกิดอุบัติเหตุบนถนน มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น 7 ครั้ง พนักงานต้องหยุดงาน ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย 7 คน สถิติการเกิดอุบัติเหตุในงาน มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น 4 ครั้ง พนักงานต้องหยุดงาน ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย 7 คน ผลการสำรวจข้อมูลยานพาหนะ พนักงาน 97 คน มีรถยนต์ 60 คัน สวมหมวกนิรภัย 54 คน ไม่สวมหมวก 8 คน มีรถยนต์ 30 คัน	
ระหว่าง	การบริหารจัดการ 1. เก็บข้อมูลการใช้รถใช้ถนนของพนักงาน 2. ประชุมแต่งตั้งคณะทำงาน ประกอบด้วย จป.วิชาชีพ 7 คน หัวหน้าฝ่ายขายและหัวหน้าฝ่ายการตลาดอย่างละ 1 คน - ประชุมวางแผน กำหนดเป้าหมาย วัตถุประสงค์ มาตรการองค์กร แรงจูงใจและบทลงโทษ 3. จัดประชุมชี้แจงให้พนักงาน 4. กำกับและติดตามประเมินรายเดือน 5. ใช้กล้องวงจรปิดช่วยในการตรวจสอบพฤติกรรมรายละเอียดมาตรการส่งเสริมและสนับสนุน 1. โครงการแจกหมวกนิรภัยให้พนักงานและเจ้าหน้าที่ตำรวจ เพื่อรณรงค์สวมหมวกนิรภัยให้ครบ 100%			1. อบรมขับที่ปลอดภัย โดยงาน จราจร สภ.เมืองมุกดาหาร และสำนักงานขนส่งจังหวัดมุกดาหาร 2. มาตรการรณรงค์ส่งเสริมการขับที่ปลอดภัยสวมหมวกนิรภัย 100% 3. รณรงค์ขับที่ปลอดภัยช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์	





ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
	2. สร้างแรงจูงใจ เป็นค่า KPI ให้พนักงานเดือนละ 1,000 บาท และกำหนดบทลงโทษ หากพนักงานไม่ปฏิบัติตามค่า KPI ในหัวข้อภาพลักษณ์องค์กร				
<u>หลัง</u>	คณะกรรมการสำรวจและติดตามผลเพื่อสรุปผลการดำเนินงาน			เกิดอุบัติเหตุกับพนักงานโดยคู่กรณีเป็นฝ่ายผิด พนักงานต้องหยุดงาน 2 วัน อัตราการสมรรถภาพนิรภัยและค่าตอบแทนนิรภัยของพนักงาน 100%	

4.1.4 นิคมอุตสาหกรรม อมตะ ซิตี้ ชลบุรี

เป็นที่ทราบกันดีแล้วว่า มติใหม่ของสหประชาชาติเกี่ยวกับการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนทั่วโลก หรือมติของ UN A/RES/ 74/299 เรื่องการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนทั่วโลก นับเป็นก้าวสำคัญสำหรับความปลอดภัยทางถนนและจะเป็นปรากฏการณ์สำคัญที่จะได้เห็นบทบาทของภาคเอกชนที่ได้รับการยอมรับ หลายๆ องค์การชั้นนำน่าจะรอคอยโอกาสนี้ที่จะทำงานร่วมกับพนักงานและพันธมิตร/คู่ค้าขององค์กร ในการผลักดันทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ในทศวรรษที่สองของการดำเนินการ

และ “มติของสหประชาชาติ” สนับสนุนให้ประเทศสมาชิกและหน่วยงานภาคเอกชนที่ยังไม่ได้ดำเนินการดังกล่าวจัดตั้งกลไกที่มีประสิทธิภาพในการลดจำนวนอุบัติเหตุการเสียชีวิตจากการจราจรบนท้องถนนและการบาดเจ็บที่เกิดจากคนขับรถมืออาชีพรวมทั้งคนขับรถเพื่อการพาณิชย์เนื่องจากงาน – อันตรายเฉพาะ เช่น ความเหนื่อยล้า” จากข้อมูลขององค์การระหว่างประเทศของผู้ผลิตยานยนต์ (OICA) ระบุว่าประมาณ 335 ล้านคันหรือ 25% ของยานพาหนะทั้งหมดบนท้องถนนเป็นรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ อีกหลายล้านคันจะเป็นรถยนต์ที่ไม่ใช่เชิงพาณิชย์ที่ใช้เพื่อจุดประสงค์ทางธุรกิจ เหตุขัดข้องจากการทำงานคิดเป็นสัดส่วนระหว่างหนึ่งในสี่ถึงสามของการเสียชีวิตบนท้องถนนในสหรัฐอเมริกาออสเตรเลียและสหภาพยุโรป

ดังนั้นหากทุกภาคธุรกิจส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยในหมู่พนักงานควบคู่ไปกับนโยบายและขั้นตอนสำหรับมาตรฐานยานพาหนะและคนขับแนวทางปฏิบัติในการขับขี่และเวลาพักผ่อนที่บังคับใช้อย่างจริงจัง ภาคเอกชนอาจสร้างผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญในการช่วยชีวิตและ เป็นการปฏิบัติตามเป้าหมายของทศวรรษที่สองในปี 2573 ที่สามารถลดการเสียชีวิตและการบาดเจ็บบนท้องถนน 50% ภาคธุรกิจทุกหน่วยงานมีความรับผิดชอบในการบรรลุเป้าหมายและทุกองค์กรจะได้รับประโยชน์เมื่อทุกคนมีส่วนร่วม¹

จากมติดังกล่าวนับเป็นโอกาสที่ดีสำหรับภาคี/คณะทำงานป้องกันและแก้ไขปัญห อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.) และคณะทำงาน สอจร. ซึ่งเป็นกลไกสำคัญของประเทศที่ขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนมาอย่างต่อเนื่อง ได้ร่วมมือกับองค์กรพัฒนาเอกชนอื่นๆ อาทิ การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) เข้าไปสร้างการมีส่วนร่วมกับนิคมฯ และภาคเอกชนต่างๆ ในฐานะจุดเริ่มต้นการทำงานร่วมกับบริษัทในพื้นที่เพื่อดำเนินนโยบายด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ การเปลี่ยนวัฒนธรรมความปลอดภัยในหมู่พนักงานและการผลักดันให้ทุกองค์กรออกกฎบัตรและบังคับใช้ให้เป็นมาตรฐานสำหรับพนักงาน โดยเฉพาะภาคธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า

¹ Global Alliance of NGOs for Road Safety, What the Resolution Means for the Private Sector?, 2020



และมีพนักงานขับรถมืออาชีพถือเป็นขั้นตอนที่มีคุณค่าในการช่วยให้บรรลุเป้าหมายในปี 2573

จุดตั้งต้น แรงบันดาลใจ การขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน ของนิคมอุตสาหกรรม อมตะซิตี้ ชลบุรี

“ทำเพราะเป็นหน้าที่ vs รักที่จะทำ มีจิตจะ ช่วยการันตีความสำเร็จ”

นิคมอุตสาหกรรม อมตะซิตี้ ชลบุรี องค์กรที่ผู้บริหารมีวิสัยทัศน์ด้านความปลอดภัย ซึ่งรวมถึงความปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนนทั้งในงานและนอกงาน ควบคู่ไปกับการพัฒนาที่ยั่งยืน หัวใจของผู้บริหารและพนักงานทุกระดับชั้นถูกปลูกฝังให้มี “Safety In Mind” จึงเกิดแรงบันดาลใจสำคัญ และต้องการให้พื้นที่ของนิคมฯ อมตะเป็นพื้นที่อุตสาหกรรมเชิงนิเวศ ให้สมดุลทั้งทางกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม ชุมชน เป็นพื้นที่ตัวอย่างที่จัดตั้งกลไกความปลอดภัยทางถนนอย่างเป็นระบบ บริหารจัดการ ป้องกันและแก้ไขปัญหา ทั้งด้านกายภาพ คน กฎระเบียบ แบบเน้นการมีส่วนร่วม เพื่อให้จำนวนอุบัติเหตุลดลงตามเป้าหมายในทศวรรษที่สอง และ เป้าหมายของการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) ² โดยบริษัทได้กำหนดแผนการดำเนินงานระยะ 5 ปี (2560-2564) มุ่งสู่การเป็นผู้นำเมืองอัจฉริยะ (Smart City) ระดับโลก ซึ่งเป็นการผนวกแนวทางการบริหารความยั่งยืนเข้ากับแผนธุรกิจเพื่อให้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน และสามารถตอบรับแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของโลก หรือ mega forces ที่ให้ความสำคัญเรื่องการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ และความเสี่ยงที่เกิดขึ้นใหม่ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

“พื้นที่นิคมฯ เป็นพื้นที่ของ กนอ. ร่วมกับบริษัท อมตะฯ มีเนื้อที่ กว่า 43 ตร.กม. ครอบคลุมพื้นที่ 5 อำเภอ 23 ตำบล สองจังหวัด คือ ชลบุรีและฉะเชิงเทรา มีโรงงานกว่า 750 โรง คนประมาณสองแสน พื้นที่นิคมตั้งอยู่ในเขตอำเภอพาน และอำเภอเมือง ทำให้มี อบต. ในพื้นที่เยอะมาก พื้นฐานการคัดเลือกผู้ประกอบการเราจะเน้นลูกค้าที่มีคุณภาพสูงเป็นอันดับแรก ลูกค้าจึงเป็นคนญี่ปุ่นเป็นส่วนใหญ่ที่ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับชิ้นส่วนยานยนต์ และอุตสาหกรรมยานยนต์จะบริหารธุรกิจที่เน้นความรับผิดชอบต่อสังคมโดยเฉพาะเรื่องความปลอดภัยทางถนนอย่างชัดเจน ทำให้เราเชื่อมั่นว่าจะผลักดันโครงการมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนนแล้วประสบความสำเร็จทั้งในนิคมฯ และพื้นที่รอบนอกรัศมี 5 กิโลเมตร (212 หมู่บ้าน) ประกอบกับสถิติอุบัติเหตุสามปีย้อนหลังในพื้นที่มีแนวโน้มลดลง โดยในปี 2017 มีผู้เสียชีวิต 5 ราย ในปี 2018 ลดลงเหลือ 4 ราย ปี 2019 เหลือ 3 ราย ทำให้เราคาดว่าในปี 2020 จะต้องลดให้มากที่สุดเท่า

2 SDGs คือ เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals) ซึ่งเป็นกรอบทิศทาง การพัฒนาของโลกภายหลังปี ค.ศ. 2015 (พ.ศ. 2558) ที่องค์การสหประชาชาติ กำหนดต่อเนื่องจาก MDGs หรือเป้าหมายการพัฒนาแห่งสหัสวรรษ (Millennium Development Goals) ที่สิ้นสุดลงเมื่อสิงหาคม 2558 ที่ประชุมสมัชชาสหประชาชาติสมัยสามัญ ครั้งที่ 70 เมื่อวันที่ 25 กันยายน 2558 ณ สำนักงานใหญ่สหประชาชาติ นครนิวยอร์ก สหรัฐอเมริกาได้รับรองวาระการพัฒนาที่ยั่งยืน ค.ศ. 2030 และเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) เพื่อให้ประเทศต่างๆ นำไปปฏิบัติให้บรรลุผลสำเร็จ เกิดการพัฒนาอย่างยั่งยืนในด้านเศรษฐกิจสังคม และสิ่งแวดล้อม ในช่วงระยะเวลา 15 ปี (เดือนกันยายน 2558 – สิงหาคม 2573)



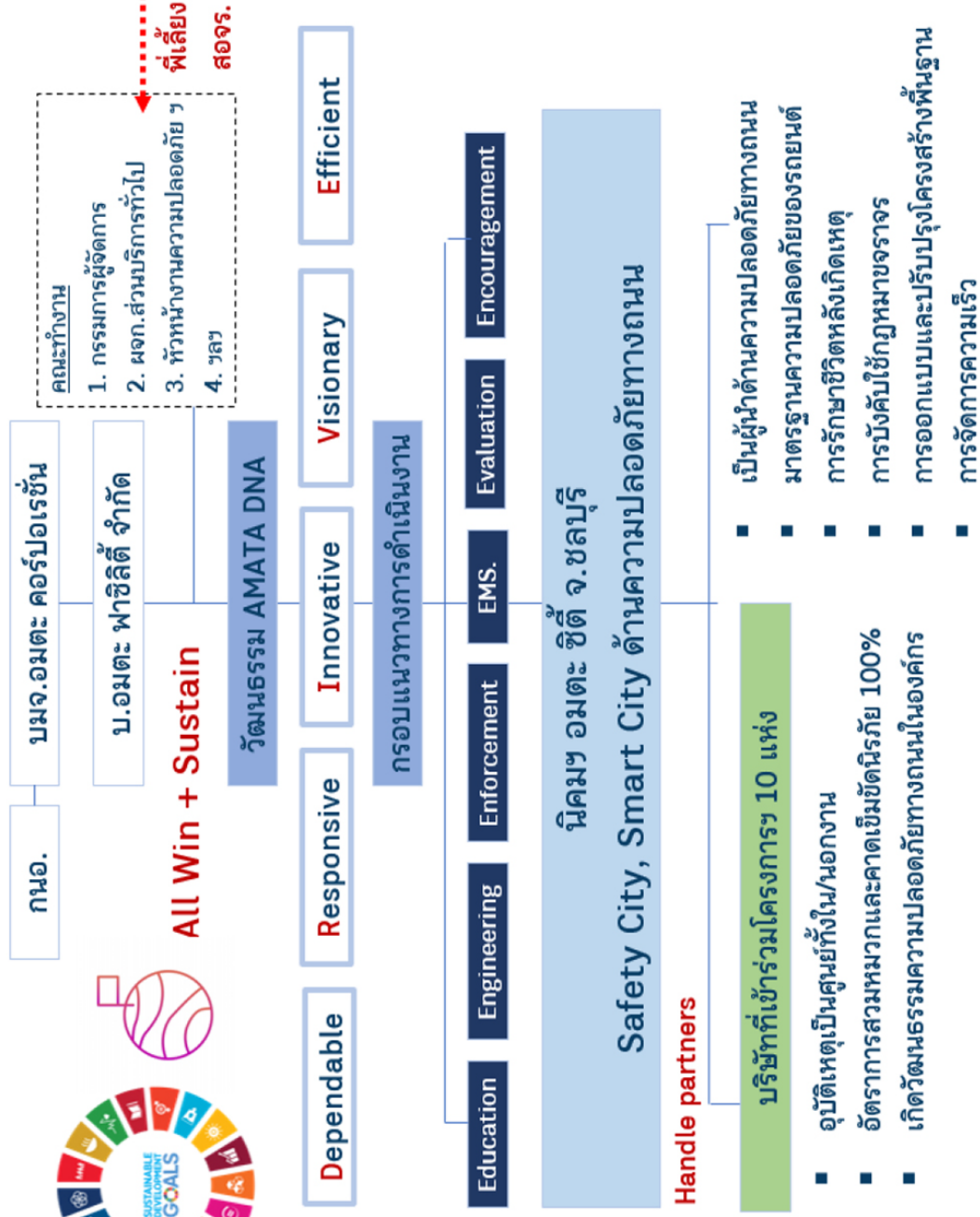
ที่ทำได้ โดย บริษัท อมตะ ฟาซิลิตี้ จะทำหน้าที่ “พ่อบ้าน” ดูแลพื้นที่ทั้งหมด ดูแลทางเข้าออก ทุกทาง (มากกว่า 25 ทาง) ร่วมกับภาคีในพื้นที่และหน่วยงานสนับสนุนจาก สสส. และ สอจร. ภายใต้โครงการ **Safety City , Smart City** สานพลังสร้างมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัย ใน นิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้ ชลบุรี ซึ่งได้ลงนามบันทึกข้อตกลงร่วมกับบริษัทในนิคมอมตะฯ 10 แห่ง และวันนี้ได้รับคัดเลือกมานำเสนอผลงาน 2 แห่ง ที่ดำเนินการได้ 100%” คุณบุปผา กวิน วศิณ ผู้อำนวยการสำนักงานนิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้ ชลบุรี ได้ร่วมแชร์ที่มาของแนวคิดการ ขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนนในเวทีนำเสนอผลการดำเนินงานการขับเคลื่อนมาตรการองค์กร ที่จัดขึ้นระหว่างวันที่ 27-28 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2563 ณ โรงแรมแม่น้ำ รามาดา พลาซ่า กรุงเทพฯ

นโยบาย และกรอบแนวคิดการขับเคลื่อนโครงการฯ

ในส่วนของนโยบาย และกรอบแนวคิดในการขับเคลื่อนงานโครงการฯ ของคณะทำงานนิคมอุตสาหกรรมอมตะ ซิตี้ ชลบุรีข้อมูลจากผู้บริหารระดับสูง คุณอัครเรศร์ ชูช่วย กรรมการผู้จัดการ บริษัท อมตะ ฟาซิลิตี้ เซอร์วิส จำกัด กล่าวว่า “ผู้บริหารระดับสูง จนถึงผู้ปฏิบัติงานทุกระดับ จะใช้กรอบแนวทางการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยตามทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน 5 ด้าน มาเป็นกรอบ และจะดำเนินการตามปรัชญาองค์กร คือ all win + sustain นั่นคือ บริษัทไม่ได้มุ่งเน้นเอาแต่ผลประโยชน์ของตนเป็นที่ตั้ง แต่บริษัทตระหนักถึงความสำคัญของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทั้งหมดในห่วงโซ่คุณค่าด้วย ไม่ว่าจะเป็นพนักงานของบริษัท ลูกค้า คู่ค้า และชุมชนโดยรอบ ตามหลักการทำธุรกิจ คือทุกคนต้องเกิดประโยชน์และชนะ ต้องมองเห็นโอกาสที่จะทำให้ stakeholder ปลอดภัยมากขึ้นด้วย เพราะทุกระบบเกี่ยวพันซึ่งกันและกัน ทำให้การจ้ององค์กรมองเป้าเดียวกัน แต่เราก็ย้ำเรื่องการตอบโจทย์ธุรกิจเพื่อให้ห่วงโซ่ของ เงิน สังคม สิ่งแวดล้อม ไปด้วยกันได้ด้วย เมื่อได้รับนโยบาย จะได้มองภาพร่วมกัน คือ นำ safety and security มาบูรณาการกัน เพื่อให้ตอบโจทย์ หลายๆ อย่างพร้อมกันได้ในเวลาเดียว เช่น การใช้เทคโนโลยี CCTV เพื่อควบคุมให้เกิดประสิทธิผล ทั้งเรื่อง safety and security (ติดตั้งกล้อง 81 จุด 130++ กว่าตัว) ที่สามารถตอบโจทย์ไปพร้อมกัน

นอกจากนี้ บริษัทตระหนักถึงความสำคัญของการเสริมสร้างวัฒนธรรมองค์กรที่เข้มแข็ง เนื่องจากการขับเคลื่อนการพัฒนา อย่างยั่งยืนจะไม่สามารถประสบความสำเร็จได้หากขาด วัฒนธรรมองค์กรที่เกื้อหนุนการพัฒนาอย่างยั่งยืน ดังนั้น วัฒนธรรม AMATA DNA อันประกอบด้วยหลัก 5 ประการ ได้แก่ น่าเชื่อถือวางใจได้ (Dependable) พร้อมให้การตอบสนอง (Responsive) ลองคิดสิ่งใหม่ (Innovative) มองไกลไปข้างหน้า (Visionary) เต็มคุณค่ามีประสิทธิภาพ (Efficient) จึงเป็นปัจจัยหลักที่ช่วยขับเคลื่อนการสร้าง ความยั่งยืนของบริษัทให้ประสบความสำเร็จได้ ซึ่งหมายรวมถึงการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้แก่องค์กรด้วยเช่นกันรายละเอียดดังรูปที่ 7





รูปที่ 7 นโยบาย และกรอบแนวคิดในการขับเคลื่อนโครงการ Safety City ,

Smart City สานพลังสร้างมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน

ในนิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้ ชลบุรี

พื้นที่ดำเนินการ แบ่งเป็น 2 ส่วน ดังนี้

- 1) พื้นที่ภายในนิคมฯ
 - a. บริษัท อมตะ ซิตี้ ฟาซิลิตี้ เซอร์วิส จำกัด รับผิดชอบในการดำเนินงานขับเคลื่อนโครงการในภาพรวม (Handle Partner Matrix) + รณรงค์และขับเคลื่อนมาตรการองค์กรหมวกนิรภัยและเข็มขัดนิรภัยในองค์กรตนเองให้ครบ 100%
 - b. บริษัทที่เข้าร่วมโครงการอีก 9 แห่ง
- 2) พื้นที่ชุมชนรอบนอกนิคม รัศมีในระยะ 5 กิโลเมตรรอบนิคมฯ ซึ่งจะเน้นการให้ความรู้ สร้างการมีส่วนร่วมกับผู้นำชุมชน สร้างเครือข่าย “ตาสับปะรด” เพื่อเฝ้าระวังความเสี่ยงสำคัญ อาทิ การจอดรถข้างทาง การรวบรวมจุดเสี่ยง และการปรับปรุงกายภาพทางเชื่อมกับนิคมฯ ให้ปลอดภัยต่อผู้ใช้ทาง

ในส่วนของกิจกรรม ขั้นตอนการดำเนินงาน เทคนิคเครื่องมือที่ใช้ เพื่อสร้างกลไกความร่วมมือด้านความปลอดภัยทางถนน จนนำไปสู่เป้าหมายและตอบวัตถุประสงค์ของโครงการ มีรายละเอียดดังตารางที่ 25





ตารางที่ 25 สรุปกิจกรรม ขั้นตอนการดำเนินงาน เทคนิคเครื่องมือที่ใช้ เพื่อสร้างกลไกความร่วมมือด้านความปลอดภัยทางถนนของโครงการฯ

5 เสาหลัก	ขั้นตอนการดำเนินงานกิจกรรม	เทคนิค เครื่องมือ	ผลลัพธ์
การบริหารจัดการความปลอดภัย	1. ร่วมกับการนิคมฯ (กนอ.) ออกหนังสือขอความร่วมมือผู้ประกอบการตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัดในพื้นที่นิคม (โดยเฉพาะสมาชิก MOU จะมีการติดตามผลการกระทำผิดและเก็บรายงาน) เก็บข้อมูลผ่าน CCTV และแจ้งสถานประกอบการ เพื่อขอความร่วมมือ 2. ผลักดันให้เกิดกลไกการจัดการและพัฒนางานอุบัติเหตุจราจรระหว่างภาครัฐ กับ เอกชน โดยขับเคลื่อนผ่าน 6E 1) ประชุมหารือร่วมกับภาครัฐ ภาคเอกชน + ที่ปรึกษาเพื่อขอคำแนะนำแนวทางในการดำเนินงาน 2) รายงานข้อมูล ผลการดำเนินงานระหว่างทางกิจกรรม 3) เข้าร่วมเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ของหน่วยงานภาครัฐ 3. คณะกรรมการจราจร (คจร.) (มีผู้แทนจาก อบต.ท้องถิ่น 5 กม. และผู้แทน สปก. ในนิคมฯ ร่วมเป็นกรรมการ) ประชุมวางแผนวิเคราะห์ สังเคราะห์ข้อมูลเพื่อระบุปัญหาที่เป็นสาเหตุสำคัญ คือ การใช้ความเร็ว จอดรถริมทาง (อุบัติเหตุชนท้าย) 4. Encouragement : สร้างการมีส่วนร่วมทั้งในและนอกนิคมฯ ทำกิจกรรม เช่น ร่วมสมทบทุนแจกหมวกนิรภัยให้โรงเรียนในชุมชนรอบๆ นิคมฯ ติดสติ๊กเกอร์สะท้อนแสงที่กระเป๋านักเรียน ฯลฯ คณะกรรมการฯ เข้าร่วมอบรมกับภาครัฐเพื่อต่อยอดความรู้ที่จำเป็น 5. ประสานภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ความรู้และช่วยขับเคลื่อนงานมาตรการองค์กร ได้แก่ จนท.ตำรวจ เข้มงวดตรวจการทาง ภาคเอกชน (สนับสนุนอุปกรณ์ความรู้) 7. จัดประชุม คณะกรรมการ คจร. ต่อเนื่องเป็นประจำ โดยเชิญสมาชิกจากองค์กรที่ร่วม MOU เข้าสังเกตการณ์	1. ทบทวนทุนเดิม 1) Know How 2) Know Who 3) Technology (CCTV, GPS) 2. สร้างทีมงานให้ทำงานสอดคล้องประสานเพื่อมุ่งสู่เป้าหมาย (ใช้ทีม Security ที่มี Know how ด้านป้องกันและรักษาความปลอดภัย มาเสริมทีม Rs.) 3. สร้างระบบ accountability ให้กับองค์กร ลูกค้าย เพื่อปิดช่องว่างและให้เกิดความร่วมมือในทุกระดับชั้น (ตั้งแต่ระดับ worldwide ลงมา) 4. สร้างเครือข่ายความร่วมมือ โดยฝึกอบรมให้แก่มือประกอบการ พนักงาน และคนในชุมชนเพื่อสร้างความตระหนักและขยายความร่วมมือ เกิดชุมชนปลอดภัย เครือข่ายผู้นำระวัง “ตาสับระเบิด” ในการใช้ Social media ในการแจ้งจุดเสี่ยง และพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่ (เมา เริ้ว จอดให้รถทาง ลักทรัพย์) ทำให้เกิด feedback loop ที่รวดเร็ว และสามารถแก้ไขได้ทันเหตุการณ์ ตามวงจรคุณภาพ PDCA	1. เกิดมาตรการองค์กรในประเด็นความเสี่ยงหลัก (หมวก เมา เริ้ว เสริมชุดที่ไม่ซ้ำ จอดรถบนไหล่ทาง) โดยองค์กรที่เข้าร่วมโครงการมีส่วนร่วมของจำนวนผู้สวมหมวกนิรภัยและคาดเข็มขัดนิรภัย 100% ทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร 2. ลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ บาดเจ็บ เสียชีวิต อันเนื่องมาจากการใช้ความเร็ว เมื่อพิจารณาจากฐานข้อมูลย้อนหลัง 3 ปี โดยเฉพาะในปี 2020 ซึ่งสำรวจข้อมูลตั้งแต่ ม.ค.-พ.ค. พบจำนวนการเกิดอุบัติเหตุจากความเร็วลดลงทุกเดือนเมื่อเทียบกับสองปีที่ผ่านมา แต่ยัง

5 เสาหลัก	ขั้นตอนการดำเนินงานกิจกรรม	เทคนิค เครื่องมือ	ผลลัพธ์
ถนนและจราจร	8. Evaluation : คณะกรรมการ คจร. ประเมินการดำเนินงาน ปัญหา อุปสรรค เพื่อนำไปปรับปรุงแก้ไข (ขยายผลไปยังองค์กรอื่นในนิคมฯ) ในอนาคต		พบผู้เสียชีวิตจากการใช้ความเร็ว 1 ราย
ปลอดภัย	- สำรวจพื้นที่เสี่ยง และใช้ข้อมูลจากกล้อง CCTV เพื่อตรวจสอบทางเข้าออกทุกทาง เพื่อความปลอดภัยทางถนนและความปลอดภัยในอาชญากรรมด้านอื่นๆ ของผู้ใช้เส้นทางสัญจร (ลัทธิ) - กิจกรรมรณรงค์ให้ความรู้แก่ผู้ใช้ทาง โดยจัดทำป้ายเตือน ป้ายบอกทาง รวมถึงการประชุมเพื่อขอความร่วมมือจากผู้ประกอบการให้ปรับปรุงบริเวณทางเชื่อมของโรงงานและทางสายหลักในนิคมให้ปลอดภัย มีมาตรฐานในการประกอบการ ไม่จอดรถกีดขวาง ไม่จอดแช่บนไหล่ทาง และติดสติ๊กเกอร์สะท้อนแสงให้ชัดเจนรอบคันรถตามที่กฎหมายกำหนด - สำรวจ ช่อมบำรุงดูแลรักษาไฟฟ้าจราจร ไฟฟ้าส่องสว่าง ช่องจราจร - ติดตั้งกึ่งไม้ และสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยบังคับวินัยผู้ใช้ทาง	- ใช้เทคโนโลยีช่วยในการ Mapping Area พื้นที่เสี่ยง - มาตรการทางวิศวกรรมจราจร Road Safety Engineering เพื่อจัดการความเร็วได้แก่ ชีตสติเส้นบีบของจราจรให้แคบลง ติดตั้ง Rumble Strips, GPS, วงเวียน - จัดฝึกอบรมให้ความรู้ กระจายความรู้ แก่ผู้ใช้ทาง คู่ค้า และชุมชนโดยรอบนิคม เน้น Green Logistic การขนส่งปลอดภัยที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	- เกิดอุบัติเหตุจราจรที่สาหัส 1 ราย - เกิดอุบัติเหตุจราจรที่สาหัส 0 ราย - เกิดอุบัติเหตุจราจรที่สาหัส 0 ราย - เกิดอุบัติเหตุจราจรที่สาหัส 0 ราย - เกิดอุบัติเหตุจราจรที่สาหัส 0 ราย
ยานพาหนะปลอดภัย	- สำรวจความพร้อมของยานพาหนะและพนักงานขับรถให้อยู่ในสภาพพร้อม และมีมาตรฐานในการซ่อมบำรุงรักษาที่ระบุระยะเวลาชัดเจน - บังคับใช้กฎหมายกับสถานประกอบการ โดยอ้างอิงราชกิจจานุเบกษา ประกาศกรมการขนส่งทางบก โดยที่ปรากฏข้อเท็จจริงว่าอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นส่วนหนึ่งมีสาเหตุมาจากผู้ขับรถใช้ถนน ไม่สามารถมองเห็นรถที่มีขนาดใหญ่ได้อย่างชัดเจนในเวลากลางคืน ดังนั้น เพื่อเป็นการป้องกันและ ลดอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากสาเหตุดังกล่าว สมควรกำหนดให้รถที่มีขนาดใหญ่ต้องติดตั้งอุปกรณ์และ แผ่นสะท้อนแสงไว้ที่ตัวรถ เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนมองเห็นได้อย่างชัดเจนยิ่งขึ้น - ร่วมกับภาคีเครือข่ายจัด campaign ให้ความรู้เรื่องมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะ (ทำให้อันตรายปลอดภัย ตนเองก็จะปลอดภัย)	- ข้อมูลกฎหมาย - Social Media - เครือข่ายชุมชนน้ำว้าง	เฉพาะ เช่น การบำรุงรักษาเครื่องยนต์ การขับที่ประหยัด พลังงานและรักษาสิ่งแวดล้อม
ผู้ใช้ทางปลอดภัย	Education : อบรมหลักสูตรความปลอดภัยให้กับพนักงานขับรถ	social media ในมุมนิตี สร้างสังคมทางบวก (เครือข่ายเฝ้าระวังตาข่ายตาข่าย)	





5 เสาหลัก	ขั้นตอนการดำเนินงานกิจกรรม	เทคนิค เครื่องมือ	ผลลัพธ์
	2. Enforcement : กำหนดและบังคับใช้มาตรการที่ปิดกั้นในพื้นที่นี้ 3. ตั้งด่านตรวจบริเวณทางเข้าออก โดยพบพวณและวิเคราะห์แนวทางการตั้งด่านที่ผ่านมา และนำมาประยุกต์ใช้ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด (มาตรการล่าสุดคือตอนกลางคืนจะสลับปิดด่าน ไม่มีเจ้าหน้าที่ยืนตรวจ แต่ด้านนี้จะเปิดไฟสว่าง ป้ายทางให้แคบลง เพื่อให้ชะลอความเร็ว) ร่วมกับ 3 สภ. เก็บข้อมูลผู้กระทำผิดกฎจราจรในพื้นที่นี้ 5. สร้าง Line official (Social Sanction) สำหรับรายงานกรณีเจ้าหน้าที่พบการละเมิดกฎจราจรในนิคมฯ เพื่อขอความร่วมมือสถานประกอบการตัดกั้นเตือน ลงโทษ พนักงานของตนเอง	2. Social sanction 3. สร้างข้อมูลผู้กระทำผิด/กระทำผิดซ้ำ 4. สื่อสาร-ใส่ใจ-ตักเตือน-ติดตาม 5. สร้างแรงจูงใจต่อพนักงานขับรถ ตอบแทนเป็นมูลค่าทางเศรษฐกิจ ให้ career path, challenge ให้เกิดการพัฒนาศักยภาพตนเองเพื่อการยกระดับความปลอดภัย	
การตอบสนองหลังเกิดเหตุ	ทาง บ.อมตะ ฟาติตี้ มีศูนย์ฝึกอบรมระบบเหตุฉุกเฉิน สามารถเข้าระงับเหตุได้ทันที (FIRST-AID / AED 100%) ซึ่งได้ขยายความรู้ไปยังสถานประกอบการในนิคม ชุมชน นักเรียน เพื่อช่วยเหลือผู้ขับขี่และคนรอบข้างตนเองหากประสบเหตุ	1. การฝึกอบรมทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติให้ครอบคลุมกลุ่มเป้าหมายทั้งในและนอกองค์กร 2. การทดสอบความสามารถหลังฝึกอบรม	

ปัจจัยความสำเร็จในการดำเนินงานมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนนของ นิคมฯ อมตะ ซิตี้ ชลบุรี

1. **วัฒนธรรมองค์กร** all wins + SDGs คือ ใช้เทคโนโลยีที่มีอยู่เดิมมา plot จุด สร้าง map area พื้นที่เสี่ยง ทำให้นิคมฯ ประสบความสำเร็จในการแก้ไขเชิงกายภาพ เมื่อจัดการความเสี่ยงทางกายภาพได้ จุดเสี่ยงที่เกิดเหตุลดลง ทำให้อุบัติเหตุลดลงไปด้วย
2. **การสร้างเครือข่าย** มีส่วนอย่างมากที่ทำให้โครงการมีประสิทธิภาพ
3. **ความรับผิดชอบร่วม** ทุกคนมีหน้าที่ ไม่ใช่แค่ความรับผิดชอบ (responsibility) แต่เป็น “ข้อตกลง” (commitment) เพื่อบรรลุเป้าหมาย
4. **สร้างระบบ accountability ของลูกค้า** ใช้การ audit เป็นลำดับขั้น ตั้งแต่ระดับ world wide ลงมา ถือเป็นช่องว่างที่ใช้ประโยชน์ในการดึงคนทุกระดับมาสร้างความร่วมมือ
5. การบริหารจัดการ คู่ค้า ภาครัฐ ให้ทำงานสอดคล้องประสานกันได้
6. ต้องมีความอยากรู้ตลอดเวลา กล้าทดลองสิ่งใหม่ๆ ได้แก่ การพัฒนาศักยภาพทีม Staff ตลอดเวลาและอย่างเข้มข้น เพื่อสร้าง career path ให้ทีมเติบโต มาทำหน้าที่ แทนหัวหน้าที่ต้องไปรับผิดชอบสูงขึ้น
7. **know who is a key message** เพราะ “การรู้เขารู้เรา” นี้ จะนำมาซึ่ง know how ทำให้เกิด turning point และทำให้ขยายความรู้แบบ dot to dot
8. **mapping** ผู้เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจชุมชน ตามมาด้วยการสร้างความสัมพันธ์
9. **เสนอความรับผิดชอบในการดูแลปัญหา (เปลี่ยนความสัมพันธ์จาก partner นิคมฯ เน้นเป็นผู้ให้)** ตัวอย่างที่ชัดเจนคือการช่วยเหลือ เจ้าหน้าที่ตำรวจในการตั้งด่าน โดยให้เจ้าหน้าที่ ปรก. ของนิคมฯ ให้การสนับสนุนขณะทำงาน
10. **Effectiveness and Efficiency** เกิดจากปัจจัยดังต่อไปนี้
 - a. เป้าชัด (สั้น กลาง ยาว)
 - b. ทีมต้องเห็นเป้าหมาย/เป้าหมายเดียวกัน
 - c. ต้องประเมินศักยภาพทีมตลอดเวลา
 - d. สร้างหน้าที่ vs passion ให้เกิดในใจคนทำงาน เพราะต้องพบเจอปัจจัยที่ control ไม่ได้อีกมาก จำเป็นต้องสร้างทีมคนกลุ่มเดียวไว้ใกล้ชิดตัวให้ได้มากขึ้น

สุดท้าย ต้องไม่มองที่ความสมบูรณ์แบบ ไม่รอความพร้อมทั้งหมด ต้องวิเคราะห์และใช้ทุนที่มีเดิมไปสร้างเกราะป้องกันโดยไม่ต้องรอ (เงิน ความรู้) สำคัญแค่ เราต้องรู้ว่าอะไรไม่รู้ แล้วไปค้นหาผู้เชี่ยวชาญมาเสริมทีม ตัวอย่างกรณีการลงทุนติดตั้งกล้อง CCTV เพื่อให้เกิด security ซึ่งถือเป็น cost แต่เมื่อนำมาปรับใช้กับงาน safety กลายเป็นความคุ้มค่า ตอบโจทย์ทั้ง 2 อย่างของสังคม และต้องไม่ลืมว่า “ทุกเรื่องมีต้นทุน”



4.2 ภาครัฐ จำนวน 8 องค์การ

- 1) บ้านลำสนุ่นใต้ สังกัดเทศบาลตำบลสามโก้ อำเภอสามโก้ จังหวัดอ่างทอง
- 2) เทศบาลตำบลท่าช้าง จังหวัดเพชรบุรี
- 3) องค์การบริหารส่วนตำบลท่าซึก อำเภอเมือง จังหวัดนครศรีธรรมราช
- 4) เทศบาลตำบลม่วงน้อย อำเภอป่าซาง จังหวัดลำพูน
- 5) อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย
- 6) สำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรธานี
- 7) โรงพยาบาลรือเสาะ จังหวัดนราธิวาส
- 8) โรงพยาบาลชุมพลบุรี จังหวัดสุรินทร์

บทเรียนการการขับเคลื่อนมาตรการองค์การเพื่อความปลอดภัยทางถนนโดยหน่วยงานภาครัฐและท้องถิ่น ทั้ง 8 องค์การนี้เป็นตัวอย่างของการทำงานที่อาศัยกลไกโครงสร้างศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด (ศปถ.จังหวัด) ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) และ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยองค์กรส่วนท้องถิ่น (ศปถ.อปท.) ในการบริหารจัดการมาตรการองค์การในหน่วยงานของตนและสาขาที่รับผิดชอบ รวมถึงสมาชิกในชุมชน โดยยึดคำสั่งจากระดับนโยบายมาปรับให้เข้ากับยุทธศาสตร์ของหน่วยงานและบริบทวัฒนธรรมใน คำว่ายึดแท้จริงมีคำว่ายึดหยุ่นเพื่อความยั่งยืนซ่อนอยู่ เทคนิคเหล่านี้เป็นปัจจัยสนับสนุนทำให้เกิดความเป็นระเบียบและต่อเนื่องในการดำเนินงานจนมาตรการองค์การประสบความสำเร็จ ถึงแม้ผู้บริหารหน่วยงานจะมีการโยกย้ายระหว่างทางก็ตาม แต่จากบทเรียนการดำเนินงานขององค์กรตัวอย่างยังพบข้อจำกัดในเรื่องของการขยายผลการบังคับใช้กฎองค์การไปยังบุคคลภายนอก ผู้มาติดต่อ หรือผู้ใช้บริการ ซึ่งองค์กรได้แต่ให้ความรู้และมุ่งเน้นขอความร่วมมือและ/หรือใช้มาตรการทางอ้อมในการบังคับพฤติกรรมเสี่ยง เช่น การจัดที่จอดรถไว้โซนนอกอาคาร กรณีตรวจพบไม่สวมหมวกนิรภัยหรือคาดเข็มขัดนิรภัย แต่ในข้อจำกัดนี้ยังมีผู้ที่สามารถก้าวข้ามไปได้ จากบทเรียนการขับเคลื่อนงานของ ศปถ.จังหวัดอ่างทองจะพบว่า กลไก อสม. และพลังแกนนำชุมชนท้องถิ่นเป็นส่วนเสริมแรงที่สำคัญในการใช้ social sanction มาหนุนเสริมเจ้าหน้าที่ให้สามารถดำเนินการมาตรการองค์การในพื้นที่ซึ่งเป็นจุดปราบเซียนได้อย่างมีประสิทธิภาพ เห็นผลเชิงประจักษ์สามารถปรับพฤติกรรมชาวบ้านให้หันมาใช้อุปกรณ์นิรภัยได้ รายละเอียดเพิ่มเติม ดังตัวอย่างด้านล่างนี้



1. บ้านลำสนุ่นใต้ เทศบาลลำสามแก้ว อำเภอสสามแก้ว จังหวัดอ่างทอง

ชุมชนหมู่ 6 บ้านลำสนุ่นใต้ เทศบาลลำสามแก้ว อำเภอสสามแก้ว จังหวัดอ่างทอง มีจำนวนประชากร 558 คน ในปี 2562 แกนนำชุมชน กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน และทีม ศปถ.จังหวัดอ่างทอง ได้เห็นความสำคัญที่อาจก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของคนในชุมชน อันเนื่องมาจากปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ที่คนในชุมชนยังขาดวินัยในการใช้รถใช้ถนน ไม่นิยมสวมหมวกนิรภัยและคาดเข็มขัดนิรภัย ประกอบกับ เส้นทางสัญจรในชุมชนเป็นทางคอนกรีตที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของเทศบาล แต่มีความคดเคี้ยวค่อนข้างมาก ประกอบกับมีตลาดนัดขนาดใหญ่ 2 แห่งตั้งอยู่ในพื้นที่ ซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิตขณะขับที่

คณะทำงาน ศปถ.จังหวัดอ่างทอง ซึ่งมีบทบาทอีกหนึ่งบทบาทในการเป็นพี่เลี้ยงสอจ. จังหวัดอ่างทอง ประกอบด้วย แขวงทางหลวง ทางหลวงชนบท โรงพยาบาล สมาคมกู้ภัยวิเศษชัยชาญ และเจ้าหน้าที่ตำรวจ จึงได้หารือร่วมกับกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน เพื่อเชิญชวนให้ชุมชนเข้าร่วมโครงการมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน โดยพี่เลี้ยงจังหวัดจะทำหน้าที่ให้คำแนะนำ ชี้แนะกระบวนการดำเนินงานโครงการ รวมถึงเฝ้าอำนวยความสะดวกให้การดำเนินงานประสบความสำเร็จตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ รายละเอียดกิจกรรมที่ดำเนินงานภายใต้โครงการ ดังตารางที่ 26





ตารางที่ 26 การขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเชิงรุก ของ ชุมชนหมู่ 6 บ้านลำสนุ่นใต้ เทศบาลลำสนุ่นใต้ อำเภอสามโก้ จังหวัดอ่างทอง

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
ก่อน	คณะทำงาน ศปอ.จังหวัด เข้าพบผู้บริหารเทศบาล และแกนนำชุมชน ซึ่งเห็นความสำคัญและความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนกับคนในชุมชน เพราะมีพฤติกรรมเสี่ยงที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บ เสียชีวิตจากการไม่ใช้อุปกรณ์นิรภัยขณะขับขี่ (เข็มขัดและหมวกนิรภัย) และเชิญเข้าร่วมโครงการขับเคลื่อนมาตรการองค์กร และ 1. เริ่มสำรวจสถิติอุบัติเหตุทางถนน และพฤติกรรมการใช้อุปกรณ์นิรภัยของคนในชุมชนเพื่อนำข้อมูลที่ได้มาวางแผน และกำหนดกฎองค์กร 2. การสำรวจแบ่งเป็น 2 ส่วน 1) ปากทางเข้าออกหมู่บ้าน เพื่อสำรวจพฤติกรรมการใช้ยานพาหนะของกลุ่มวัยรุ่นและวัยทำงาน ช่วงเช้าและช่วงเย็น 2) ทางเข้าออกตลาดนัด 2 แห่งของชุมชน เพื่อสำรวจพฤติกรรมการใช้ยานพาหนะของผู้สูงอายุ	จากการสังเกตของแกนนำชุมชน พบบริเวณทางเข้าออกตลาดนัดมีความเสี่ยงสูงที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ		สถิติการเกิดอุบัติเหตุ มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น 3 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บ 3 ราย สถิติการสวมหมวกนิรภัยและคาดเข็มขัดนิรภัย รถจักรยานยนต์ 323 คน ผู้ขับขี่ไม่สวม 24 คน ผู้โดยสารไม่สวม 20 คน รถยนต์ 250 คัน ผู้ขับขี่ไม่คาด 14 คน ผู้โดยสารไม่คาด 52 วิเคราะห์ข้อมูล พบว่า 1. กลุ่มผู้สูงอายุไม่สวมหมวกนิรภัยและไม่คาดเข็มขัดนิรภัยสูงที่สุด สาเหตุเนื่องจากไปทำสวน ทำนามาก่อนที่จะขับที่ยังตลาดนัด เป็นต้น 2. กลุ่มวัยรุ่นสวมหมวกนิรภัยเกือบ 100% 3. พบเด็กแว้นเพียง 1-2 รายที่ใช้ความเร็วและไม่สวมหมวกนิรภัย	

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
ระหว่าง	1. พี่เลี้ยง สอจร. ในฐานะเลขาธิการสมาคมกู้ภัยวิเศษชัยชาญ ซึ่งมีความคุ้นเคยกับสมาชิกในชุมชน ชวนกลุ่มผู้สูงอายุพูดคุยความสำคัญของการใช้อุปกรณ์นิรภัยขณะขับขี่ แบบไม่เป็นทางการบริเวณตลาดนัด 2. พี่เลี้ยง สอจร. เข้าพบแกนนำชุมชนในพื้นที่ ประสานกันนำผู้ใหญ่บ้าน จัดเวทีทำความเข้าใจการดำเนินงานโครงการกับคนในชุมชน โดยเลือกวันรับเบี้ยผู้สูงอายุเป็นวันประชุมชี้แจง 3. พี่เลี้ยง สอจร. จัดเตรียมข้อมูลเนื้อหาที่ง่าย กระชับ และใกล้ตัวกับชุมชน เพื่อใช้ในการสื่อสาร กระตุ้นให้เกิดการความร่วมมือ ในการสวมหมวกนิรภัย คาดเข็มขัดนิรภัย และจัดทำ พรบ. 4. จัดเวทีประชาคมหมู่บ้าน เชิญทีมคณะทำงาน ศปท. จังหวัด ซึ่งเป็นพี่เลี้ยง สอจร. อยู่ ให้ความรู้และชี้แจงขั้นตอนการดำเนินงาน วัตถุประสงค์ และร่วมกันกำหนดมาตรการที่จะบังคับใช้ รวมถึงมาตรการสร้างแรงจูงใจและบทลงโทษ 5. เปิดรับสมัครสมาชิกในชุมชนเข้าร่วมโครงการ โดยผู้สมัครจะได้รับสติ๊กเกอร์ติดรถสีเหลือง (ต้องปฏิบัติตามกฎ เบ็ดเสร็จ เลี้ยว ใส่หมวกนิรภัย มี พรบ.) กติกา		ตรวจสอบสภาพยานพาหนะ ห้ามตกแต่งดัดแปลง และจะได้ติดสติ๊กเกอร์แสดงความเป็นสมาชิกโครงการ ซึ่งมีผลต่อการมีส่วนร่วมของคนในชุมชน จากการประเมินพบคนมาสมัครเพิ่มเพราะต้องการเป็นส่วนหนึ่งของโครงการ (การมีส่วนร่วม)	1. ชี้แจงให้ข้อมูล ความรู้สถานการณ์ความรุนแรงและการบาดเจ็บแก่กลุ่มผู้สูงอายุ พร้อมขอความร่วมมือในการใช้อุปกรณ์นิรภัย 2. ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจโดย อสม. จะถูกบันทึกลงฐานข้อมูล เพื่อใช้กับติดตามเฝ้าระวังพฤติกรรมเสี่ยง 3. ระหว่างดำเนินการบังคับใช้ช่วงแรก พบผู้ที่ยานพาหนะทั้งรถจักรยานยนต์และรถยนต์คาดเข็มขัดและสวมหมวกนิรภัยเพิ่มสูงขึ้นแต่ยังไม่ 100% 4. มีสมาชิกในชุมชนให้ความสนใจสมัครเข้าร่วมโครงการเพิ่มจากเดิม 50 คน เป็น 80 คน	ให้ความรู้เรื่องหมายเลขฉุกเฉิน 1669 ปฐมพยาบาลเบื้องต้น แจ้งเหตุ เล่าอาการให้ถูก บอกจุดตำแหน่งเกิดเหตุให้ได้ วิธีการโบกรถเพื่อป้องกัน การเกิดอุบัติเหตุซ้ำซ้อน





ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/ สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
	หากเจ้าหน้าที่หรือคณะทำงาน แกนนำชุมชน พบรถที่ติดติดก่อกวนกระทำผิดวินัยจราจรตามที่ตกลงจะเข้าทำการตักเตือน และเจ้าหน้าที่ตำรวจจะส่งข้อผู้กระทำผิดให้คณะทำงานโครงการเพื่ออบรมให้ความรู้ต่อไป 6. ติดป้ายประชาสัมพันธ์ และสื่อสารผ่าน การเคาะประตูบ้าน ปากต่อปาก 7. จัดประชุม อสม. และให้ร่วมเก็บข้อมูล แยกสายครัวเรือนลงในแบบฟอร์มที่กำหนด 8. ดำเนินการบังคับใช้กฎ 9. แกนนำชุมชน ร่วมสำรวจพฤติกรรมเสี่ยงของลูกบ้าน และตักเตือนตามมาตรการที่ตกลงร่วมกัน 10. คณะทำงานสุ่มตรวจ 11. รณรงค์ประชาสัมพันธ์ฯ ทั่วๆ ไป ทุกเวที หรือทุกครั้งที่พบปะกันในพื้นที่ชุมชน				
หลัง	1. ดำรวจพฤติกรรมสมาชิกหลังดำเนินการ 2. คณะทำงานสรุปทเรียน และมีข้อคิดเห็นว่าต้องดำเนินงานต่อเนื่องและย้ำในพื้นที่เดิมก่อนที่จะขยายไปยังพื้นที่ใหม่ เพื่อให้เกิดวัฒนธรรมความปลอดภัย กลายเป็นนิสัยอย่างแท้จริงก่อน			1. สถิติการเกิดอุบัติเหตุของสมาชิกในชุมชนเป็นศูนย์ 2. ไม่มีผู้เสียชีวิต บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน 3. อัตราการสวมหมวกนิรภัยเกือบ 100% ยังคงมีผู้สูงอายุที่ไม่ปฏิบัติตามกฎ โดยเฉพาะการคาดเข็มขัดนิรภัย ที่เคยชินกับการขับอยู่	

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/ สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
	3. ความสำเร็จของการดำเนินงานจากการทำงานแบบบูรณาการระหว่างภาคีจังหวัด ที่สนับสนุนความรู้ ทน อุบัติการณ์			ในถนนชุมชน และคิดว่าไปใกล้ๆ ไม่จำเป็นต้องใช้	



2. เทศบาลตำบลท่ายาง จังหวัดเพชรบุรี

เทศบาลตำบลท่ายาง จังหวัดเพชรบุรี ตั้งอยู่ในพื้นที่ตำบลท่ายาง ตำบลท่าคอย และตำบลท่าไม้รวกบางส่วน มีพื้นที่ 79 ตารางกิโลเมตร หรือ 49,375 ไร่ ระยะห่างจากกรุงเทพ 134 กิโลเมตร ลักษณะภูมิประเทศและลักษณะภูมิอากาศ ลักษณะภูมิประเทศทั่วไปเป็นที่ราบลุ่ม มีลักษณะพื้นที่ลาดเอียงจากทางด้านทิศตะวันตกไปทางทิศตะวันออกเป็นพื้นที่เหมาะแก่การเกษตร เพราะมีแม่น้ำเพชรบุรีและคลองชลประทาน สาย 1, 2, 3 ไหลผ่าน ประกอบกับทางด้านตะวันตกมีทิวเขาสลับซับซ้อน คือ ทิวเขาตะนาวศรี ทำให้เกิดเป็นพรมแดนกั้นทิศทางลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ไว้ได้บ้าง เทศบาลตำบลท่ายาง มีประชากรทั้งสิ้น 28,527 คน แบ่งเป็นชาย 13,660 คน หญิง 14,867 คน มีจำนวนครัวเรือนทั้งสิ้น 9,054 ครัวเรือน คิดเป็นประชากรเฉลี่ยต่อพื้นที่ 361 คนต่อตารางกิโลเมตร

ด้วยความเข้มแข็งและมีความตระหนักรู้ต่อสถานการณ์ความไม่ปลอดภัยของอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นในพื้นที่จังหวัดเพชรบุรี ท่านผู้ว่าราชการจังหวัดนายกอบชัย บุญอรณะ ได้มีนโยบายให้ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในฐานะเลขานุการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดดำเนินงานขับเคลื่อนงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุเชิงรุก ซึ่งคณะทำงาน สอจร. ภาคกลาง พี่เลี้ยงจังหวัดได้เข้าหารือกับหัวหน้าสำนักงาน ปก. และเชิญชวนจังหวัดพิจารณาการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนนในศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก เพราะมีรูปธรรมผลงานเชิงประจักษ์และพิสูจน์แล้วว่าได้ดี

จังหวัดได้เล็งเห็นศักยภาพของนายกเทศมนตรีตำบลท่ายาง นางนฤมล กิจพ่วงสุวรรณ และคณะผู้บริหาร จึงได้คัดเลือกพื้นที่ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กของเทศบาลตำบลท่ายาง เข้าร่วมโครงการ **เป้าหมาย** คือ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กปลอดภัยสวมหมวกนิรภัย 100% และทำให้ผู้ปกครองเห็นความสำคัญเรื่องความปลอดภัยทางถนน รายละเอียดกิจกรรมที่ดำเนินงานภายใต้โครงการ **ดังตารางที่ 27**



ตารางที่ 27 การขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเชิงรุก ของ เทศบาลตำบลท่ายาง จังหวัดเพชรบุรี

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
ก่อน	ปก.จังหวัดและ สอจร.ภาค เข้าพบผู้บริหารเทศบาล เพื่อให้เห็นความสำคัญและความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนกับคนในชุมชน เพราะมีพฤติกรรมเสี่ยงที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บเสียชีวิตจากการใช้รถจักรยานยนต์ขับขี่ (เพิ่มขีดและเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์) โดยการปลูกจิตสำนึกนี้ต้องเริ่มที่เด็กเล็กและขยายผลไปยังผู้ประกอบการ พร้อมเชิญเข้าร่วมโครงการขับเคลื่อนมาตรการองค์กร และ 1. จัดตั้งคณะทำงานของเทศบาลเพื่อดำเนินงานและกำกับติดตามประเมินผล 2. การขับเคลื่อน โดย ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กในสังกัด, คณะกรรมการสถานศึกษา และตัวแทนผู้ประกอบการ 3. ประชุมวางแผนการดำเนินงานโครงการ 4. จัดเก็บข้อมูล พฤติกรรมความเสี่ยง และจุดเสี่ยงของ ศพด. ทั้ง 7 ศูนย์			สถิติการเกิดอุบัติเหตุ 1. เมื่ออุบัติเหตุเกิดขึ้น สถิติการสวมหมวกนิรภัยและคาดเข็มขัดนิรภัย นักเรียน 321 คน รถจักรยานยนต์ 308 คน สวมหมวก 26 คน ไม่สวม 282 คน รถยนต์ 13 คน คาดเข็มขัด 11 คน ไม่คาด 2 คน วิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ปกครองไม่สวมหมวกนิรภัย รถยนต์ไม่คาดเข็มขัด เพราะเดินทางไม่ไกล จึงไม่เห็นความสำคัญ	
ระหว่าง	1. เน้นกระบวนการมีส่วนร่วมในการกำหนดมาตรการ 2. ทำบันทึกข้อตกลงระหว่างผู้ว่าราชการจังหวัดกับผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์รายบุคคล 3. ผู้ว่าราชการจังหวัดประสานความร่วมมือจากหลายภาคส่วนเพื่อขอรับการสนับสนุนหมวกนิรภัย 4. ปฏิบัติตามบันทึกข้อตกลง 5. ครูเป็นผู้กำกับดูแลบันทึกรายงานในสมุดประจำตัวนักเรียนทุกคัน			มาตรการตามลำดับขั้น 1. ให้ผู้ประกอบการและนักเรียนที่เข้าร่วมโครงการลงชื่อรับทราบเงื่อนไขมาตรการ 2. ครูเป็นผู้กำกับดูแลเด็กและผู้ปกครองรายวัน หากไม่สวมหมวกนิรภัย 3 ครั้งในรอบหนึ่งเดือน ตักเตือนหน้าเสาธง หากยังไม่สวม ต้องเรียกหมวกคืน	





ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
	6. รายงานผลทุก 1 เดือน				
หลัง	1. สัมภาษณ์ผู้ดูแลเปรียบเทียบก่อนดำเนินงาน 2. สรุปบทเรียนผลการดำเนินงาน ปัจจัยความสำเร็จ และปัญหาอุปสรรค พบว่า ผู้ปกครองยังมีที่ไม่เห็น ความสำคัญ ไม่ปฏิบัติตาม ภาควิชาคือช่วยยังไม่ ตระหนักถึงต้องเน้นกระตุ้นภาคีกลุ่มนี้ให้เข้ามาร่วม มากขึ้น ใน ศพด. ยังไม่ได้รับความร่วมมือในการ รณรงค์เรื่องความปลอดภัยทางถนนอย่างจริงจัง			1. รถจักรยานยนต์จำนวน 295 คัน ไม่ สวมหมวก 14 ราย รถยนต์ 26 คัน ไม่ คาดเข็มขัดนิรภัย 2 ราย 2. ไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น	

3. องค์การบริหารส่วนตำบลท่าซึก อำเภอเมือง จังหวัดนครศรีธรรมราช

องค์การบริหารส่วนตำบลท่าซึก จัดตั้งขึ้นโดยพระราชบัญญัติสภาตำบลและองค์การบริหารส่วนตำบล พ.ศ. 2537 มีพื้นที่ในความรับผิดชอบทั้งหมด 45,080 ตารางกิโลเมตร เป็นพื้นที่ทางการเกษตรประมาณ 12,191 ไร่ แบ่งพื้นที่การปกครองเป็น 9 หมู่บ้าน ประชากร 11,493 คน ครุฑเรือน 4,959 ปัจจุบันสำนักงานตั้งอยู่ที่หมู่ 5 บ้านนาง ตำบลท่าซึก อำเภอเมืองนครศรีธรรมราช จังหวัดนครศรีธรรมราช มีนายเกรียงศักดิ์ ศรีไสย ดำรงตำแหน่งนายก อบต. และประธานศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนท้องถิ่น (ศปถ.อปท.) ซึ่งมีวิสัยทัศน์ในการส่งเสริมและสนับสนุนการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนในการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนน สร้างค่านิยม plugsจิตสำนึกความปลอดภัย มีคุณธรรม จริยธรรมในการขับเคลื่อนสู่ตำบลขับขี่ปลอดภัยที่ยั่งยืน

นายกฯ เกรียงศักดิ์ ระบุว่าที่มาของการให้ความสำคัญกับงานป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ เพราะเมื่อปี 2555 ได้เห็นพื้นที่อื่นมีการพัฒนาปรับปรุงสภาพถนน ทำให้เกิดการเรียนรู่ว่า การเจริญเติบโตของสังคม ถนนดี ยังมีข้อเสียคือทำให้เกิดอุบัติเหตุเกิดขึ้นมากตามมา จึงเริ่มค้นหาและสำรวจข้อมูลสถานการณ์ความเสี่ยงของตำบล และพบว่า จากการที่ตำบลท่าซึก เป็นตำบลขนาดใหญ่ และอยู่ในอำเภอเมือง วิถีชีวิตเปลี่ยนเป็นชุมชนกึ่งเมืองกึ่งชนบท อาณาเขตพื้นที่ติดเขตเทศบาลนครศรีธรรมราช มีถนนเลียบเมือง การสัญจรรถจำนวนมากและใช้ความเร็ว ส่งผลให้มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ ปี 2561 7 ราย มีผู้บาดเจ็บ 233 ราย ซึ่งสูงมากติด 1 ใน 5 ของอำเภอเมือง นครศรีธรรมราช ตำบลท่าซึกมีประชากรทั้งหมด 11,463 คน มีจักรยานยนต์ 4,850 คัน รถยนต์ 3,850 คัน พื้นที่ตำบล มีถนนสายหลักสองสายตัดผ่าน ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง และได้เข้าร่วมโครงการมาตรการองค์กรกับทางจังหวัด มีการลงนาม MOU ร่วมกับอีก 11 องค์กร เพื่อขับเคลื่อนแบบบูรณาการ มีเป้าหมายคือลดอัตราการเสียชีวิตให้เป็นศูนย์ สำหรับวัตถุประสงค์ 1) ลดอัตราการเสียชีวิต 50% เพิ่มอัตราการสวมหมวก 50%

กลยุทธ์และเครื่องมือที่ใช้ คือ 5 ส 5 ข, 5 ร. คือ **รู้จริง** แคนนำเข้าใจบริบทของพื้นที่จากการจัดการข้อมูลโดยชุมชน **ร่วมมือ** แคนนำประชุม กินข้าวเล่าเรื่อง **รุก** วางแผน/ลงมือจัดการความเสี่ยงหลัก **รอบด้าน** ประเมินผลการทำงาน **ระบบ** ทำแผนเพื่อสร้างระบบการทำงานที่ยั่งยืน

รายละเอียดกิจกรรมที่ดำเนินงานภายใต้โครงการ ดังตารางที่ 28





ตารางที่ 28 การขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเชิงรุก ของ องค์การบริหารส่วนตำบลท่าซึก อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
ก่อน	ผู้บริหารมีความตระหนักและเห็นความสำคัญของความเสียหายในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเพราะได้เรียนรู้จากพื้นที่อื่น จึงไม่ต้องการเห็นคนในชุมชนเกิดการบาดเจ็บเสียชีวิต จึงเข้าร่วมกับ สปอ.อำเภอเมือง นครศรีธรรมราช ดำเนินงานโครงการขับเคลื่อนมาตรการองค์กร ในนาม สปอ. อบท. และ				1. สวมหมวกนิรภัย 3,985 คน ไม่สวมหมวกนิรภัย 1,865 คน
					2. มีรถยนต์ทั้งหมด 3,850 คน คาดเพิ่มขี้นิรภัย 1,560 คน ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย 2,290 คน
					3. มกราคม – ธันวาคม 61 เกิดอุบัติเหตุ 59 ครั้ง จากรถจักรยานยนต์ 25 ครั้ง ขณะเกิดเหตุ สวมหมวก 29 คน บาดเจ็บ 143 คน สวมหมวก 29 คน ต้มสุรา 16 คน ขับเร็ว 43 คน ตาย 3 คน สวมหมวกนิรภัย 1 คน สาเหตุที่เสียชีวิต ไม่สวมหมวกนิรภัย
ระหว่าง	กิจกรรมที่ดำเนินการเน้นการสร้างการมีส่วนร่วมกับชุมชน โดย จัดให้มีเวทีคืนข้อมูลแก่ชุมชน พบปะผู้นำชุมชนเพื่อชี้แจง ทุกภาคมีส่วนร่วมในการออกแบบและติดตามประเมินผล สรุปกิจกรรมจะแบ่งเป็นด้านครอบครัว ด้านโรงเรียน และด้านชุมชน มีทีมพี่เลี้ยง คือ สปอ.อำเภอเมืองร่วมขับเคลื่อน	มาตรการลดความเสียหายอุบัติเหตุจากสิ่งแวดล้อม เงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัยซึ่งจะกลายเป็นจุดเสี่ยงให้เกิดอุบัติเหตุ คณะทำงานได้ดำเนินการลดอุบัติเหตุ ปรับปรุงกายภาพที่ไม่ปลอดภัยให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน	มีการให้บริการเปลี่ยนไฟหน้าและไฟท้ายฟรี โดยร่วมกับ สป.เมือง อสม อบพ. กำนัน ผอ.บ.ในพื้นที่นำไปสู่การเกิดนวัตกรรม “ติดสติ๊กเกอร์ด้วยรักจึงรักเตือน” แบ่งเป็นสามสี สีแดงไม่สวมหมวก สีเหลือง ขับเร็ว เมก สีเขียว มีพฤติกรรมดี เพื่อสร้างขวัญกำลังใจให้ผู้ปฏิบัติอยู่ดีมี	1. ตั้งด่านชุมชนทุกวันพฤหัสบดี ตั้งแต่เวลา 17.00-19.00 น. บริเวณรอบในทั้ง 9 ชุมชน ทั้งในยามปกติ เทศกาล งานชุมชนและช่วง 7 วันอันตราย และตั้งด่านรอบนอกคือถนนที่ตัดผ่านพื้นที่ตำบล	1. ตั้งด่านชุมชนทุกวันพฤหัสบดี ตั้งแต่เวลา 17.00-19.00 น. บริเวณรอบในทั้ง 9 ชุมชน ทั้งในยามปกติ เทศกาล งานชุมชนและช่วง 7 วันอันตราย และตั้งด่านรอบนอกคือถนนที่ตัดผ่านพื้นที่ตำบล
					2. มาตรการเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัย โดยมีผู้นำชุมชน กำนัน, ผู้ใหญ่บ้าน, อบต./ประชาชน เป็นบุคคลต้นแบบ
					3. ด้านโรงเรียน โดยหัวหน้าทีม ผอ.โรงเรียน 4 แห่ง โดยการบริหาร จุฬาฯ พ.ร.บ.จราจรทางบก เป็นหลักสูตรการเรียนการสอน 10 ชั่วโมง ใน 1 ภาคเรียน ซึ่งกำหนด 5 หลักสูตร ละ 2

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS	
				ตัวโม่ได้แก่ ความรู้ด้านกฎหมาย ความรู้เกี่ยวกับสัญญาจราจรและเครื่องหมายจราจร มารยาทในการขับที่รัด ความสูญเสีย/ผลกระทบจากการเกิดอุบัติเหตุ ช่วยเหลือเบื้องต้น C.P.R 4. สร้างนักข่าวจิว จากโรงเรียนในพื้นที่ เพื่อเป็นกระบอกเสียง ในการรณรงค์ขับที่ปลอดภัยสู่ครอบครัวและนักเรียนด้วยกันเอง 5. ด้านครอบครัว เคารพประตุ บุรณการงานเยี่ยมผู้ป่วยที่บ้าน โดยทุกภาคี และมาตรการห้ามจำหน่ายสุรา พร้อมให้คำแนะนำ		ตัวโม่ได้แก่ ความรู้ด้านกฎหมาย ความรู้เกี่ยวกับสัญญาจราจรและเครื่องหมายจราจร มารยาทในการขับที่รัด ความสูญเสีย/ผลกระทบจากการเกิดอุบัติเหตุ ช่วยเหลือเบื้องต้น C.P.R 4. สร้างนักข่าวจิว จากโรงเรียนในพื้นที่ เพื่อเป็นกระบอกเสียง ในการรณรงค์ขับที่ปลอดภัยสู่ครอบครัวและนักเรียนด้วยกันเอง 5. ด้านครอบครัว เคารพประตุ บุรณการงานเยี่ยมผู้ป่วยที่บ้าน โดยทุกภาคี และมาตรการห้ามจำหน่ายสุรา พร้อมให้คำแนะนำ
หลัง	ดำเนินการสำรวจข้อมูลเปรียบเทียบ พร้อมสรุปบทเรียน พบว่า “งานสำเร็จได้เพราะทุกคน ทุกหน่วยงานร่วมมือกัน แต่ยอมรับว่ากรรมการ สปธ. เมือง ช่วยให้กระตุ้นกระบวนการทำงานสำเร็จเร็วขึ้น” โดย “ด้านชุมชนเป็นมาตรการที่สำคัญช่วยให้ทุกคนมีวินัยในการขับที่ “ด้านครอบครัว และด้านโรงเรียนช่วยให้การปลูกจิตสำนึกเป็นไปอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน” งานระดับตำบลสำเร็จได้เพราะทุกคนทำเพื่อลูกหลานตนเอง ทำด้วยความรักกันน้ำ กฎหมายตามมาได้ ทัดัง หัวใจแห่งความยั่งยืนคือ ผู้นำและชุมชนเข้าใจปัญหา มีการออกแบบระบบที่ดี ชุมชนร่วมพัฒนาต่อเนื่อง			1. ในปี 2562 ไม่มีผู้เสียชีวิต 2. อัตราการสวมหมวกนิรภัยและคาดเข็มขัดนิรภัย 100%		



4. เทศบาลตำบลม่วงน้อย อำเภอป่าซาง จังหวัดลำพูน

เทศบาลตำบลม่วงน้อย มีประชากร 4,573 คน 1,709 หลังคาเรือน มีหมู่บ้านในเขตรับผิดชอบ 8 หมู่บ้าน เทศบาลตำบลม่วงน้อยเป็นเทศบาลขนาดเล็ก มีพื้นที่ประมาณ 9.40 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 5,875 ไร่ ชุมชนเทศบาลตำบลม่วงน้อยปัจจุบันเป็นพื้นที่ที่มีการตั้งถิ่นฐานของชาวยองหนาแน่นที่สุด เนื่องจากมีการอพยพของชาวยองเข้ามาในพื้นที่นี้ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2329

ที่ตั้ง เทศบาลตำบลม่วงน้อย ตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือของภาคเหนือ และอยู่ทางทิศตะวันตกของจังหวัดลำพูน และอยู่ทางทิศใต้ของที่ว่าการอำเภอป่าซาง บริเวณพิกัด x 495100 , y 2042540 ตามทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 116 ถนนสายเลียงเมืองลำพูน-ป่าซาง ระยะทางห่างจากกรุงเทพ ประมาณ 695 กิโลเมตร ห่างจากจังหวัดลำพูน ประมาณ 17 กิโลเมตร และห่างจากที่ว่าการอำเภอป่าซางประมาณ 6 กิโลเมตร

วิสัยทัศน์ของเทศบาลตำบลม่วงน้อย **“เทศบาลตำบลม่วงน้อย เป็นชุมชนน่าอยู่ สภาพภูมิทัศน์สิ่งแวดล้อมดี คนมีการศึกษา ก้าวหน้าด้านเศรษฐกิจ ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี มีส่วนร่วมในการบริหาร”** หลังจากที่ได้กำหนดวิสัยทัศน์แล้ว ได้นำกรอบวิสัยทัศน์ไปสู่การกำหนดเป็นพันธกิจและจุดมุ่งหมายของการพัฒนา ตามแนวทางการพัฒนาที่สอดคล้องกับวิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์ ดังนี้ พันธกิจหลักที่ 1) ปรับปรุงและพัฒนาระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการให้ได้มาตรฐานและเพียงพอต่อความต้องการของประชาชน เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคตและเศรษฐกิจของท้องถิ่น 2) พัฒนาศักยภาพของคนและชุมชนให้เข้มแข็งและสามารถพึ่งตนเองได้ 3) ส่งเสริมและสนับสนุนพัฒนาระบบการศึกษาและการสาธารณสุข ตลอดจนการอนุรักษ์และพัฒนาศิลปวัฒนธรรมอันดีงามและภูมิปัญญาของท้องถิ่น 4) ปรับปรุงและพัฒนาระบบการบริหารการจัดการ โดยให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ เพื่อให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีมีความมั่นคงและความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และ 5) เพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการสิ่งแวดล้อมให้เกิดสภาวะแวดล้อมที่ดี รวมทั้งการพัฒนาสถานที่ท่องเที่ยว เพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน

จากวิสัยทัศน์ข้างต้นของเทศบาลฯ นำมาซึ่งการพิจารณาเข้าร่วมโครงการมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนนกับคณะทำงานป้องกันและแก้ไขปัญหาคูอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดและคณะทำงาน สอจร. รายละเอียดกิจกรรมที่ดำเนินงานภายใต้โครงการ ดังตารางที่ 29



ตารางที่ 29 การขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเชิงรุก ของ เทศบาลตำบลม่วงน้อย อำเภอป่าซาง จังหวัดลำพูน

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
ก่อน	1. ผู้บริหารมีความตระหนักและเห็นความสำคัญของความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางถนน จึงเข้าร่วมโครงการมาตรการองค์กร กับคณะทำงาน สจร. และดำเนินการสำรวจข้อมูล พฤติกรรมความเสี่ยง และจุดเสี่ยง เพื่อนำมาวิเคราะห์และกำหนดมาตรการ 2. ทีมงาน สจร. ลำพูนให้คำแนะนำ			1. เจ้าหน้าที่สวมหมวกนิรภัยคิดเป็นอัตรา 32.91 และคาดเข็มขัดนิรภัย 65.57	
ระหว่าง	1. นำเข้าที่ประชุมหัวหน้าส่วน 2. ประชุมชี้แจงก่อนเริ่มนโยบายในที่ประชุมประจำเดือนพนักงาน 3. หัวหน้าหน่วยงานชี้แจงและแจ้งข้อตกลงร่วมกัน MOU 4. ประกาศกำหนดมาตรการองค์กรเรื่องการสวมหมวกนิรภัย คาดเข็มขัดนิรภัย 100% 5. แต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินงานและเจ้าหน้าที่ฝ่ายสนับสนุนฝ่ายภาคสนาม 6. ตรวจสอบและกำกับกับติดตามผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง โดยเจ้าหน้าที่ฝ่ายสนับสนุนฝ่ายภาคสนาม และใช้ระบบเพื่อนร่วมงานสังเกต / เติมนการสวมใส่ 7. รายงานผลการดำเนินงานให้ผู้บริหารเทศบาลทราบทุกเดือน 8. หากไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย/นโยบายความปลอดภัยทางถนน เกิน 3 ครั้ง โดยผู้บังคับบัญชาพิจารณาดำเนินการลงโทษทางวินัย 9. สร้างแรงจูงใจและมอบเกียรติบัตร เชิดชูบุคคลต้นแบบ			1. จัดอบรมให้ความรู้และกระตุ้นพนักงานให้ตระหนักถึงความสำคัญของนโยบาย 2. ประชาสัมพันธ์โครงการสร้างการรับรู้ติดป้ายประกาศเขตสวมหมวกและคาดเข็มขัดนิรภัย 100% บริเวณด้านหน้าองค์กร 3. อบรมเรื่องกฎจราจรและเทคนิคการสวมหมวกนิรภัยอย่างต่อเนื่อง มาตรการควบคุม มีรายละเอียดดังนี้ 1. ควบคุมตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการองค์กร ผ่านกล้องวงจรปิด 2. กำกับติดตามการตรวจสอบอย่างต่อเนื่อง โดยเจ้าหน้าที่ฝ่ายสนับสนุนฝ่ายภาคสนาม และใช้ระบบเพื่อนร่วมงานสังเกต / เติมนการสวมใส่ 3. นำแนวความคิดเรื่อง “การกำจัดพฤติกรรมเสี่ยง เพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย (BBS: Behavior Based Safety for “SAFETY CULTURE”) มาประยุกต์ใช้	





				4. ภายใน 1 เดือนพนักงาน / জন.ทุกคนต้อง สวมหมวก 5. รายงานผลการดำเนินงานให้ผู้บริหารเทศบาล ทราบ ทุกเดือนไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย 6. นโยบายความปลอดภัยทางถนน เกิน 3 ครั้ง โดยผู้บังคับบัญชาพิจารณาดำเนินการว่า กล่าว ตกเดือน/ลงโทษทางวินัย	
หลัง	สำรวจข้อมูลเพื่อเปรียบเทียบผลการดำเนินงาน และสรุปพบเรียน ปัญหาอุปสรรค พบว่า 1. ผู้บังคับบัญชาเน้นย้ำให้ผู้บังคับบัญชาปฏิบัติตาม กฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด และต่อเนื่อง 2. ความต่อเนื่องของกิจกรรม 3. การสวมหมวกนิรภัยในระยะทางใกล้ บางรายไม่สวม 4. พนักงานบางรายใส่หมวกเฉพาะเข้า-ออก เทศบาล พอ พ้นระยะสายตาก็ถอดไว้ที่โต๊ะเก้าอี้หรือเหมือนเดิม 5. ข้าราชการปฏิบัติตามระเบียบ แต่พนักงานจ้างไม่ยอม ปฏิบัติตามระเบียบ 6. หัวหน้าไม่กล้าตำหนิผู้บังคับบัญชาอย่างจริงจัง และ เพียงพอ เนื่องจากเป็นคนที่เกรงใจฝ่ายการเมือง ทำ ให้การบังคับใช้มาตรการอ่อนแอ		1. อุบัติเหตุเป็นศูนย์ ไม่มีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บ 2. อัตราการสวมหมวกนิรภัยและคาดเข็มขัด นิรภัย 100%		

5. อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย

ความเป็นมาของอำเภอเชียงของ เชียงของเคยรุ่งเรืองมาตั้งแต่สมัยหิรัญนครเงินยาง (เชียงแสน) ชื่อในภาษาบาลีคือ “ขรราช” ต่อมาในฐานะเป็นเมืองชื่อ “เมืองเชียงของ” ขึ้นอยู่ในความปกครองของเมืองน่าน โดยกษัตริย์น่านได้ตั้งให้เจ้าอริยวงศ์เป็นเจ้าเมืองเชียงของ เมื่อปี พ.ศ. 1805 และปกครองเมืองเชียงของสืบต่อมาจนถึงเจ้าเมืองคนสุดท้าย คือ พญาจิตวงษ์วรยศ รัชปี ปี พ.ศ. 2453 (รศ.129) และให้มีฐานะเป็นอำเภอ ขึ้นกับจังหวัดเชียงรายมาจนถึงปัจจุบัน

อำเภอเชียงของแบ่งเขตการปกครองออกเป็น 7 ตำบล 102 หมู่บ้าน ท้องที่อำเภอประกอบด้วยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 8 แห่ง ปัจจุบัน อำเภอเชียงของเป็นอำเภอที่นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติเริ่มให้ความสนใจเข้ามาท่องเที่ยวมากขึ้น จากความเป็นเมืองที่นักท่องเที่ยวให้ความนิยมและเดินทางไปท่องเที่ยวได้ไม่ยากในปัจจุบัน ทำให้ความเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุสูงตาม และด้วย พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี และพลเอกอนุพงษ์ เผ่าจินดา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ในฐานะผู้บัญชาการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนได้ให้ความสำคัญกับการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน และการลดอุบัติเหตุอย่างจริงจัง เนื่องจากประเทศไทยมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุสูงเป็นอันดับต้นๆ ของโลกมาโดยตลอด ส่งผลกระทบต่อครอบครัว และสังคมเป็นวงกว้าง โดยรัฐบาลมุ่งเน้นการขับเคลื่อนการปฏิบัติการลดอุบัติเหตุเชิงพื้นที่อำเภอ ตำบล หมู่บ้าน ซึ่งอยู่ใกล้ชิดกับประชาชนมากที่สุด ดังนั้น นายอำเภอเชียงของในฐานะศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอเชียงของจึงได้สั่งการให้ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนเทศบาลตำบลเวียงซึ่งมี นางสาวอรทัย ชงประยูร นายกเทศมนตรีตำบลเวียงเป็นผู้บัญชาการศูนย์ ดำเนินการขับเคลื่อนมาตรการลดอุบัติเหตุให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมบนถนนที่มีความเสี่ยง และมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง โดยมีการตั้งด่านบูรณาการท้องที่ ท้องถิ่น หน่วยงานความมั่นคง ตำรวจ ทหาร อส. ตามโครงการตำบลถนนปลอดภัยกวดขันวินัยจราจรอย่างเข้มข้น ผิดจับปรับจริง ในเส้นทางสายรองหมู่บ้านสามทุ่ง ได้แก่ บ้านทุ่งพัฒนา บ้านทุ่งทราย และบ้านทุ่งนา้อย ทุกวันศุกร์ เริ่มตั้งแต่วันศุกร์ที่ 12 มิถุนายน 2563 ที่ผ่านมา

นายทัศนัย สุธาพนัน นายอำเภอเชียงของ จ.เชียงราย ระบุว่าช่วงที่ผ่านมาศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอเชียงของ ตระหนักถึงความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนจึงได้ร่วมกับภาคีเครือข่ายหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และคณะทำงาน สอจร. จังหวัดเชียงราย ได้รณรงค์ ขับเคลื่อนมาตรการเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนทั้งมิติ “คน ถนน รถ” อย่างเข้มข้น โดยกำหนดเป้าหมายไว้ 3 ข้อ ดังนี้ 1) สวมหมวกนิรภัยทั้งอำเภอ 2) ขยายผลสวมหมวกนิรภัยทั้งตำบล 3) กลไก ศปถ.อำเภอ ตั้งใจทย์และ ศปถ.อปท.ขับเคลื่อน รายละเอียดกิจกรรมที่ดำเนินงานภายใต้โครงการ ดังตารางที่ 30





ตารางที่ 30 การขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเชิงรุก ของ อำเภอยั่งยืนของ จังหวัดเชียงราย

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
ก่อน	1. นายอำเภอเข้มแข็งและพยายามขับเคลื่อนโดยพลังในหน้าที่ผู้บริหารสูงสุด แต่ไม่มีพลังพอ จึงเกิดแนวคิดการสร้างการมีส่วนร่วมและใช้พลังทุกองค์กรภาคส่วนร่วมสร้างกระแสนองคฺรอำเภอ และ สปท.อปท.ประชุมหารือและศึกษาข้อมูลเพื่อจัดทำโครงการ				
ระหว่าง	1. ภาครัฐ เอกชน สถานศึกษา ทำ MOU รวม 364 หน่วยงาน เพื่อรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย ทุกโรงเรียน ทุกหมู่บ้าน 2. จัดทำโครงการ “มาตรการองค์กรสวมหมวกนิรภัยทั้งอำเภอเพื่อขอให้ชาวเชียงรายปลอดภัย” รณรงค์สร้างกระแสถึงระดับครัวเรือน โดยขอความร่วมมือจาก อปท. อสม.ร่วมขับเคลื่อนในระดับพื้นที่ ในนามสปท.อปท.เทศบาลตำบลเวียงโดยให้ผู้ใหญ่บ้านทั้ง 3 หมู่บ้านไปทำ MOU ระหว่างผู้ใหญ่บ้านกับหัวหน้าครัวเรือนทุกครัวเรือน จะร่วมมือได้หมวกนิรภัยทั้งคนขับและผู้ซ้อนท้ายจะขับที่ยานพาหนะด้วยความเร็วไม่เกิน 50 กม./ชม. จะไม่ดื่มแอลกอฮอล์	1. ปรับปรุงและแก้ไขจุดเสี่ยงโดยมีความร่วมเสียจากท้องถิ่นในพื้นที่	1. ภายในด้านจะกวาดขึ้นตรวจจับรถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่มีสภาพดัดแปลง	1. รณรงค์และใช้มาตรการเชิงสร้างกระแส กระตุ้นให้เกิดแรงบันดาลใจในการทำพฤติกรรมเชิงบวก หรือ “เครือข่ายสายลับจับอันตราย ถ่ายรูปคนที่ไม่สวมหมวกกันน็อก ได้ ชื่นชม ไม่ใส่กาดตัน” 2. ตั้งด่านบูรณาการท้องที่ ท้องถิ่น และหน่วยงานความมั่นคงทั้งตำรวจ ทหาร อส.กวดขันวินัยจราจรทุกวันพุธ บนถนนเส้นหลักสายกลางตั้งแต่บ้านหัวเวียงถึงบ้านใจไก่ หรือที่เรียกว่า “โครงการวันพุธสุดปลอดภัย” 3. รณรงค์ลดความเร็วในการขับขี่ไม่เกิน 60 กม./ชม. ในเขตเมือง	

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
	สร้างจิตสำนึกที่ขับขี่ยานยนต์อย่างปลอดภัย 3. โครงการหมวกกันน็อกบุญ ทำพิธีปลุกเสกทุกปี ร่วมกับบริษัทกลางฯ จำหน่ายราคาถูก และรณรงค์การทำให้ผู้ใช้และพ.ร.บ.			4. ช่วงรณรงค์พบว่าชาวอำเภอเชียงของมีการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นมากกว่า 70%	
หลัง	สรุปผลการดำเนินงานและถอดบทเรียนปัจจัยความสำเร็จพบว่า 1. นายอำเภอต้องร่วมขับเคลื่อนด้วย 2. มีเพียงที่ดี 3. มียุทธศาสตร์ชัดเจน เพื่อให้เครือข่ายที่เกี่ยวข้องร่วมดำเนินงานอย่างจริงจัง 4. ตั้งเครือข่ายที่เกี่ยวข้องเข้ามาร่วมดำเนินการ			1. จากผลการปฏิบัติงานด้านบูรณาการกวาดขันนี้ นายเอจจรดังกล่าวได้รับความร่วมมือจากประชาชนสวมหมวกนิรภัยที่จักรยานยนต์ และคาดเข็มขัดนิรภัยกว่าร้อยละ 95 โดยมีคนไม่สวมหมวกนิรภัยที่ถูกจับปรับจำนวน 21 ราย และคนถูกจับปรับแต่แปลงท่อไอเสีย 1 ราย 2. สถิติอุบัติเหตุในพื้นที่อำเภอเชียงของลดลงกว่าปีที่ผ่านมา 3. เกิดภาคีเครือข่ายคณะทำงานความปลอดภัยระดับอำเภอ 4. ศปภ.อำเภอขับเคลื่อนตลอดทั้งปี กระตุ้นให้มีการขยายผลทำทุกอำเภอใน ศปภ.จังหวัด	



6. สำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรดิตถ์

ตามที่ กรมการขนส่งทางบก รมณรงค์ส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์ ด้วยการปลูกฝังวินัยจราจรอันจะนำไปสู่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย สอดคล้องตามที่กระทรวงคมนาคมมีนโยบายที่จะเร่งลดจำนวนและความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากยานพาหนะประเภทจักรยานยนต์ของประเทศ โดยกรมการขนส่งทางบกได้กำหนดให้พื้นที่สำนักงานขนส่งทุกแห่งทั่วประเทศ เป็นเขตสวมหมวกนิรภัย 100% ทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้าย “DLT Helmet Area 100%” ซึ่งเริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2561 เป็นต้นมา เพื่อต้องการสร้างความตระหนักถึงผลกระทบและให้เห็นความสำคัญที่จะต้องสวมใส่หมวกนิรภัยทุกครั้งที่ใช้รถจักรยานยนต์ และนำไปสู่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยและเกิดการบอกต่อในสังคมเป็นวงกว้าง โดยเริ่มต้นจากบุคลากรภายในหน่วยงานเกิดความตระหนักเป็นต้นแบบการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมที่ดี ส่งผลให้ปัจจุบันประสบความสำเร็จ สามารถเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัยของประชาชนที่มาติดต่อราชการได้อย่างชัดเจน

สำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรดิตถ์ กรมการขนส่งทางบก ดูแลรับผิดชอบ 3 อำเภอ คือ อำเภอเมืองอุดรดิตถ์ อำเภอลับแล และอำเภอท่าปลา มีบุคลากร จำนวน 63 คน (ข้าราชการ 32 คน ลูกจ้างประจำ 5 คน พนักงานราชการ 14 คน ลูกจ้างตามสัญญาจ้าง (กปถ.) 1 คน พนักงานจ้างเหมาบริการ 11 คน) จึงได้ร่วมกับภาคีเครือข่ายคณะทำงาน สจร. ขับเคลื่อนโครงการมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้เจ้าหน้าที่เป็นแบบอย่างที่ดี โดยมีรายละเอียดกิจกรรมที่ดำเนินงานภายใต้โครงการ ดังตารางที่ 31



ตารางที่ 31 การขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเชิงรุก ของ สำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรดิตถ์

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
ก่อน	1. ศึกษาและทบทวนนโยบายของกรมฯ และค้นหาภาคีเครือข่ายร่วมขับเคลื่อนมาตรการองค์กร 2. จัดเก็บข้อมูลสถิติของพนักงาน และผู้มาใช้บริการ ในการใช้อุปกรณ์นิรภัยขณะขับขี่ (สวมหมวกและคาดเข็มขัดนิรภัย)			1. จากการสำรวจเจ้าหน้าที่สำนักงานขนส่ง และสาขาทั้ง 3 แห่ง พบผู้มาติดต่อราชการไม่สวมหมวกนิรภัยเฉลี่ยต่อเดือนประมาณ 5%	
ระหว่าง	1. จัดทำมาตรการองค์กรตามนโยบายกรมการขนส่งทางบก 2. จัดทำประกาศพื้นที่สำนักงานขนส่งอุดรดิตถ์ และพื้นที่สาขาอีก 3 แห่ง ได้แก่ อำเภอโนนสะอาด อำเภอดรอน และสถานีขนส่งผู้โดยสารฯ เป็นเขตสวมหมวกนิรภัย 100% ทุกคน ทุกคัน ทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้าย 3. จัดเจ้าหน้าที่ดูแลให้คำแนะนำแก่ประชาชนชนที่ใช้รถจักรยานยนต์ทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้าย ให้เห็นความสำคัญของหมวกนิรภัย บริเวณทางเข้าออกพื้นที่สำนักงาน เน้นขอความร่วมมือ ไม่นั่งบังคับใช้กฎหมายในการลงโทษหรือฝ่าฝืนระเบียบ	1. แบ่งโซนสถานที่จอดรถจักรยานยนต์ระหว่างผู้ที่ปฏิบัติตามกฎ และผู้ฝ่าฝืนทั้งพนักงานและผู้นำติดตราขาว		2. เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ วิทยุ ทีวี ออนไลน์ สวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่ รถจักรยานยนต์ เพื่อให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เห็นถึงความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัย รวมถึงปรับพฤติกรรมผู้ขับขี่ให้มีการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งทั้งผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และเพื่อลดความรุนแรงของการบาดเจ็บ การเสียชีวิตในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ จะไม่อนุญาตให้ขับขี่รถจักรยานยนต์ แต่จะให้นำรถไปจอดยังจุดที่สำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรดิตถ์เตรียมเอาไว้	
หลัง	สรุปผลการดำเนินงานและถอดบทเรียนปัจจัยความสำเร็จพบว่า การดำเนินงานเน้นขอความร่วมมือและให้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติเป็นแบบอย่างทำให้อัตราส่วนของผู้รับบริการยังไม่ครบ 100% และในส่วนของเจ้าพนักงานต้องมีการกระตุ้นและรณรงค์ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ อย่างต่อเนื่อง			1. อุบัติเหตุเป็นศูนย์ ไม่มีเจ้าหน้าที่เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน 2. อัตราการสวมหมวกนิรภัยและคาดเข็มขัดนิรภัยของเจ้าหน้าที่ 100%	



7. โรงพยาบาลรือเสาะ จังหวัดนราธิวาส

การขับเคลื่อนงานมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มองค์กรภาครัฐ มติ รัฐมนตรีมีคำสั่งชัดเจนให้เริ่มดำเนินการเป็นลายลักษณ์อักษรและประกาศให้หน่วยงานทุกหน่วย ดำเนินการมาตั้งแต่เดือน มิถุนายน พ.ศ. 2553 โดยกระทรวงสาธารณสุขเป็นหน่วยงานแรกๆ ที่ เริ่มขับเคลื่อนโดยมีประกาศถึงหน่วยงานทุกแห่งทั้งส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และส่วนกลางที่ตั้ง อยู่ในส่วนภูมิภาค ต้องมีเรื่องมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน โดยมอบหมายให้ มีผู้รับผิดชอบเพื่อดำเนินการอย่างจริงจัง มีมาตรการขึ้นชมเมื่อบุคลากรยินยอมปฏิบัติตามด้วย ความยินยอมพร้อมใจ และมีมาตรการว่ากล่าวตักเตือนหากบุคลากรไม่ปฏิบัติตาม โดยเน้นให้ บุคลากรทุกคนต้องปฏิบัติตามกฎจราจรรวมถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อความปลอดภัยในชีวิต และเป็นแบบอย่างที่ดีในเรื่องต่างๆ ดังนี้

- 1) ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง
- 2) ผู้ขับรถยนต์และผู้โดยสารต้องคาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้ง
- 3) ไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนและขณะขับ/ขับขี่ยานพาหนะทุกชนิด
- 4) ไม่ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด
- 5) ไม่ใช้มือถือขณะขับ/ขับขี่ยานพาหนะทุกชนิด
- 6) ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด

และกำหนดให้พื้นที่ทั้งหมดของหน่วยงานเป็นเขตสวมหมวกนิรภัยและคาดเข็มขัดนิรภัย 100% มีมาตรการสำหรับรถพยาบาลรับส่งผู้ป่วย ต้องตรวจสอบให้รถและอุปกรณ์ความปลอดภัย ได้มาตรฐานและพร้อมใช้งานตามหลักเกณฑ์ พนักงานขับรถต้องฝึกอบรมการขับรถพยาบาล ตามหนังสือสำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข

โรงพยาบาลรือเสาะ จังหวัดนราธิวาส เป็นโรงพยาบาลชุมชนขนาด 60 เตียง มีพื้นที่ 42 ไร่ ที่ตั้งห่างออกมาจากตัวอำเภอ 47 กิโลเมตร ดูแลประชากรจำนวน 9 ตำบล 71 หมู่บ้าน รวม ประชากรประมาณ 64,000 คน สำหรับอำเภอรือเสาะ นับเป็นอำเภอที่มีผู้เสียชีวิตมากที่สุดแห่ง หนึ่ง ส่งผลให้โรงพยาบาลมีภาระงานเพราะมีผู้มารับบริการมากขึ้น แต่ด้วยวิสัยทัศน์และความมุ่งมั่นของผู้บริหาร จึงได้เข้าร่วมโครงการมาตรการองค์กรขับเคลื่อนไปพร้อมกับภาคีเครือข่ายระดับ จังหวัดโดยใช้กรอบแนวทางในการขับเคลื่อนงานจากทางประกาศของกระทรวงสาธารณสุข และยุทธศาสตร์ 5 E เป็นทิศทาง แต่ได้กำหนดเป้าหมายนอกจากสร้างจิตสำนึกในด้านความ ปลอดภัยให้กับบุคลากรแล้ว ยังต้องการให้โรงพยาบาลเป็นองค์กรที่ได้รับรองมาตรฐานความ ปลอดภัยทางถนนในระดับสากล และเป็นองค์กรรัฐที่ขับเคลื่อนงานเพื่อตอบเป้าหมายทศวรรษ แห่งความปลอดภัยทางถนน รายละเอียดกิจกรรม ดังตารางที่ 32



ตารางที่ 32 การขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเชิงรุก ของ โรงพยาบาลรือเสาะ จังหวัดนราธิวาส

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
ก่อน	- ผู้บริหารให้ความสำคัญและเห็นความเสียในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนกับเจ้าหน้าที่เนื่องจากมีพฤติกรรมเสี่ยงที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บเสียชีวิต เพราะไม่ใช้อุปกรณ์นิรภัย (เข็มขัดและหมวกนิรภัย) ประกอบกับมีประกาศจากกระทรวงสาธารณสุข ให้ดำเนินการขับเคลื่อนมาตราชองศกรมความปลอดภัยทางถนน โดยเริ่มสำรวจสถิติอุบัติเหตุทางถนน และพฤติกรรมการใช้อุปกรณ์นิรภัยของเจ้าหน้าที่เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาวางแผน และกำหนดกฎองค์กร - สำรวจค่าใช้จ่ายต้นทุนที่เกิดขึ้นเมื่อเจ้าหน้าที่ประสบอุบัติเหตุ เกิดจากการซื้อของเยียมผู้บาดเจ็บ รวม จำนวน 3,000 บาท และคำนวณเวลาที่พนักงานต้องหยุดรักษาตัว 15 คน รวม 15 วัน - สำรวจจุดเสี่ยงบริเวณรอบๆ หน่วยงาน	จากการสำรวจพบจุดเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ 15 จุด ซึ่งเป็นเส้นทางหลักในการเดินทางมายังโรงพยาบาล ■ สีแดง เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง 4 จุด ■ สีเหลือง เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง 2 จุด ■ สีเขียว เกิดอุบัติเหตุต่างๆ ครึ่ง 9 จุด		สถิติการสวมหมวกนิรภัยและคาดเข็มขัดนิรภัย - บุคลากร มีจำนวน 253 คน - มีรถจักรยานยนต์ทั้งหมด 152 คน สวมหมวกนิรภัย 42 คน คิดเป็นร้อยละ 27.63 ไม่สวมหมวกนิรภัย 110 คน - มีรถยนต์ 118 คน คาดเข็มขัดนิรภัย 32 คน คิดเป็นร้อยละ 27.12 ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย 86 คน สถิติการเกิดอุบัติเหตุ จำนวน 15 ครั้ง - เกิดเหตุจากรถจักรยานยนต์ 12 ครั้ง สวมหมวกนิรภัย 2 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บ 19 ราย ไม่สวม 1 ครั้ง - เกิดในรถยนต์ 3 ครั้ง คาดเข็มขัดนิรภัย 1 ครั้ง ไม่มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิต	
ระหว่าง	- ลงนามบันทึกข้อตกลงร่วมกับหน่วยงานภาครัฐระดับจังหวัด - จัดตั้งคณะกรรมการเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนดำเนินการ (แผนก ER+Env.) - ประชุมคณะทำงาน และจัดทำนโยบายและมาตรการองค์กรเพื่อบังคับใช้กับเจ้าหน้าที่ ภายใต	ปรับปรุงสภาพถนน โดยตัดต้นไม้หญ้าข้างทางให้โล่งเตียน พร้อมติดป้ายประชาสัมพันธ์		2P Safety คือ การสร้างความปลอดภัยอย่างเป็นระบบทั้งการดูแลผู้ป่วยและผู้ปฏิบัติงาน “Patient Safety ผู้ป่วยปลอดภัย” “Personnel Safety” เราปลอดภัย 2. Ambulance Safety การป้องกันอุบัติเหตุจากรถพยาบาลขณะส่งต่อผู้ป่วย โดยการอบรมพนักงานขับรถตามระเบียบและหลักสูตรที่สพฉ. และกระทรวงสาธารณสุขกำหนด ได้แก่	





ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
	แนวคิด 2P Safety , Ambulance Safety and Road Safety 4. กำหนดให้แผนความปลอดภัยทางถนนเป็นหนึ่งในวาระของแผนงานประจำปี 5. กำหนดกฎบัตรองค์กรในระดับความเสียหายหลักหมวก เข็มขัด เร็ว ตี๋มสุรา เจ้าหน้าที่ที่ฝ่าฝืนถือเป็นโทษทางวินัย และมีผลต่อการประเมิน 6. จัดทำป้ายประชาสัมพันธ์พร้อมพัฒนารวม 3 ภาษา และสถิติแยกสี่ระหว่างรถยนต์และรถจักรยานยนต์ 7. ผู้บริหารและคณะกรรมการชี้แจงรายละเอียดให้เจ้าหน้าที่ทราบโดยทั่วกัน 8. ควบคุมให้ปฏิบัติตามกฎ บริเวณทางเข้าออกโรงพยาบาลโดยอำนาจการควบคุมเป็นไปตามลำดับขั้น 9. สุ่มตรวจพฤติกรรมเจ้าหน้าที่ 10. รายงานการดำเนินงานผ่านไลน์กลุ่ม	เตือนผู้ขับขี่ให้ระมัดระวัง 2. ปรับปรุงสภาพภายในโรงพยาบาล ติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างในจุดอันตราย		มาตรการความปลอดภัยของพนักงานขับรถ มาตรฐานความปลอดภัยขณะส่งต่อผู้ป่วย มาตรฐานรถ Ambulance 3. Road Safety การป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในองค์กร	
หลัง	1. คณะกรรมการตรวจประเมินผลการดำเนินงานพบว่า ปี 62 เจ้าหน้าที่สวมหมวกและคาดเข็มขัด 100% ทำให้หน่วยงานไม่เสียงบประมาณเยี่ยมไม่พบบุคลากรบาดเจ็บทำงานไม่ได้ 2. จะขยายโครงการไปยังสถานบริการสาธารณสุขในพื้นที่ รพ.สต. 3. พบสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากวัฒนธรรมชุดแต่งกาย (กระโปรงผู้หญิงที่นับถือศาสนาอิสลาม) จากกระโปรงเข้าล้อรถ จึงได้จัดทำสติ๊กเกอร์รณรงค์เฉพาะ 4. ได้รับรางวัลต้นแบบจากกระทรวงสาธารณสุข			1. บุคลากร มีจำนวน 276 คน 2. มีรถจักรยานยนต์ ทั้งหมด 186 คัน สวมหมวกนิรภัย 100% 3. มีรถยนต์ 144 คน คาดเข็มขัดนิรภัย 100% 4. เกิดอุบัติเหตุ 4 ครั้ง เกิดจากรถจักรยานยนต์ 2 ครั้ง ขณะเกิดเหตุสวมหมวกนิรภัย 100%บาดเจ็บ 2 คน ไม่พบดื่มสุราและขับเร็วไม่มีผู้เสียชีวิต	

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
				เกิดจากรถยนต์ 2 ครั้ง ขณะเกิดเหตุฯ คนขับคาดเข็มขัดนิรภัย 2 คน ไม่มี ผู้ได้รับบาดเจ็บ ไม่พบผู้ขับขี่ดื่มสุรา และไม่พบผู้ขับขี่เร็ว ไม่มี ผู้เสียชีวิต	



8. โรงพยาบาลชุมพลบุรี จังหวัดสุรินทร์

โรงพยาบาลชุมพลบุรี จังหวัดสุรินทร์ เป็นโรงพยาบาลชุมชนขนาด 60 เตียงของจังหวัด มีเจ้าหน้าที่รวม 206 คน พนักงานขับรถพยาบาล 10 คน ห่างจากจังหวัด 90 กม. มีถนน 2081 เป็นเส้นทางหลักในการเดินทางของประชาชนที่มาใช้บริการ ส่งผลให้มีอุบัติเหตุรุนแรงเกิดขึ้น และเสียชีวิตเป็นส่วนใหญ่ จนอำเภอติด 1 ใน 5 ของจังหวัดที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน สูงที่สุด ความสูญเสียที่เกิดขึ้นไม่เฉพาะแต่ประชาชนในพื้นที่และต่างพื้นที่ แต่เมื่อ 6 ปีก่อน โรงพยาบาลได้สูญเสียเจ้าหน้าที่เภสัชกรที่ใช้รถจักรยานยนต์แล้วไม่สวมหมวกนิรภัยขณะเกิดเหตุทางขรุขระลุ่มศิระชะฟาดพื้น ผู้อำนวยการโรงพยาบาลซึ่งเป็นหมอระบาตวิทยา ได้ลงสอบสวนสาเหตุ และเกิดแนวคิดที่จะดำเนินการป้องกันเชิงรุก ซึ่งเป็นไปตามแนวทางและยุทธศาสตร์กระทรวง, ยุทธศาสตร์เขต 9, ยุทธศาสตร์จังหวัด และยุทธศาสตร์สุขภาพอำเภอชุมพลบุรี ทั้ง 4 ข้อ 1) ส่งเสริมสุขภาพและป้องกันโรคเป็นเลิศ 2) บริการเป็นเลิศ 3) บุคลากรที่เป็นเลิศ 4) บริการเป็นเลิศด้านธรรมาภิบาล ที่เชื่อมโยงและสอดคล้องกัน ในการสร้างเสริมสุขภาพ ป้องกันโรคภัย และคุ้มครองผู้บริโภคด้านสุขภาพให้ห่างไกลโรค

จึงมีความพยายามในการกำหนดแนวทางแก้ไขปัญหามาอย่างต่อเนื่อง และเข้าร่วมโครงการสานพลังมาตรการองค์กรฯ ในปี 2562 ขับเคลื่อนไปพร้อมกับภาคีเครือข่ายระดับจังหวัดโดยใช้กรอบแนวทางในการขับเคลื่อนงานจากทางประกาศของกระทรวงสาธารณสุขและยุทธศาสตร์ 5 E เป็นทิศทางการดำเนินงานภายใต้แนวคิด Happy EELS เน้นให้เจ้าหน้าที่และประชาชนมีความสุข E ตัวแรก คือ **Environment** ตัวที่สอง **Economic** ส่วน L คือ **Life** และ S คือ **Social** เพื่อให้การดำเนินงานบรรลุเป้าหมาย 2 ข้อ คือ เจ้าหน้าที่ไม่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน อัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนลดลงร้อยละ 5 เน้นการสร้างการมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนมาตรการระหว่าง ประชา+รัฐ ใช้เครื่องมือ 5 ชิ้น ของ ศวปถ. ในการดำเนินงานกลไก 3 ระดับ

รายละเอียดกิจกรรม ดังตารางที่ 33



ตารางที่ 33 การขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเชิงรุก ของ โรงพยาบาลสุเมทพลบุรี จังหวัดสุรินทร์

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
ก่อน	1. การเตรียมความพร้อมโครงกระดูกการสานพลัง มาตรการองค์กร ระยะที่ 1 <u>สำรวจและวิเคราะห์</u> <u>สาเหตุ</u> <u>และ</u> <u>แต่งตั้ง</u> <u>ข้อมูล</u> <u>เพื่อนำมาวางแผน</u> <u>และ</u> <u>แต่งตั้ง</u> <u>คณะกรรมการความปลอดภัย</u> <u>ปilot</u> <u>กัก</u> <u>ประจํา</u> <u>จัดเตรียมความพร้อม</u> ระยะที่ 2 <u>สำรวจพฤติกรรม</u> <u>เจ้าหน้าที่</u> <u>ก่อน</u> <u>ดำเนินการ</u> , <u>มีระบบการติดตาม</u> <u>เจ้าหน้าที่</u> <u>ที่</u> <u>ไม่สวมหมวก</u> <u>ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร</u> (ด้าน วินัย); <u>สำรวจใบอนุญาต</u> <u>ที่</u> <u>เจ้าหน้าที่</u> <u>และ</u> <u>หมวกนิรภัย</u> <u>และผู้บริหาร</u> <u>หัวหน้ากลุ่มงาน</u> <u>หัวหน้างาน</u> <u>เป็นต้นแบบที่ดี</u>	1. <u>พบจุดเสี่ยง</u> <u>ในพื้นที่</u> <u>โรงพยาบาล</u> <u>และบริเวณ</u> <u>ทางเข้าออก</u>		1. ข้อมูลจากการสำรวจสถิติย้อนหลัง 8 ปี พบว่ามีแนวโน้มการเสียชีวิตของประชาชนต่อแสนประชากรในพื้นที่อำเภอสูงชัน ในปี 62 สูงถึง 33.49 ต่อแสนประชากร สวนทางกับจำนวนการบาดเจ็บเทียบ 6 ปี ย้อนหลัง พบว่ามีแนวโน้มลดลง นั่นหมายความว่า อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในพื้นที่มีแนวโน้มรุนแรงสูงขึ้น	
ระหว่าง	ระยะที่ 3 1. ประชุมคณะกรรมการและเจ้าหน้าที่ แจ้าง MOU	จัดให้มีจุดจอด รถจักรยานยนต์สำหรับ	ติดตั้ง GPS + กล้องหน้ารถ + ประกันภัย ชั้น 1	2. เจ้าหน้าที่ รพ. ได้รับบาดเจ็บ ปี 60 10 ราย ปี 61 พบ 8 ราย และปี 62 มี 5 ราย ไม่มีผู้เสียชีวิต 3. ปี 61 พบเจ้าหน้าที่ไม่มีใบขับขี่ 19 คน 4. พบผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวก 14.1 % คนซ้อนผู้ใหญ่ไม่สวม 28.89% เด็กไม่สวม 5.56% 5. พบผู้ขับขี่รถยนต์ทั้งรถเก๋งและปิกอัพไม่คาดเข็มขัดนิรภัย 60% ++ เท่าๆ กัน ผู้โดยสารตอนหน้าทั้งรถเก๋งและรถปิกอัพไม่คาดเข็มขัด 70% ++ ผู้โดยสารตอนหลังของรถยนต์ 22%	1. จัดฝึกอบรมพนักงานขับรถหลักสูตร การขับรพพยาบาล





ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
	2. ประกาศนโยบาย มาตรการ กฎองค์การด้านความปลอดภัยทางถนน (จักรยานยนต์ รถยนต์ แอลกอฮอล์ ความเร็ว) 3. ประชาสัมพันธ์ประกาศเสียงตามสาย ออกแบบ campaign เพื่อให้ในการประชาสัมพันธ์ 4. ติดตั้งป้ายหน่วยงานต้นแบบ <u>ระยะที่ 4</u> 1. สร้างบุคคลต้นแบบเพื่อให้เกิดความสนใจในการณรงค์ 2. การประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง 3. การทำบันทึกข้อตกลง กับเจ้าหน้าที่ทุกคน 4. จัดให้มีหมวกนิรภัยสาธารณะ ในองค์กร <u>ระยะที่ 5</u> 5. ดำเนินกิจกรรมและบังคับใช้กฎ โดยเจ้าหน้าที่ รปภ. บันทึกและจัดส่งข้อมูล vs ตรวจสอบจากกล้อง CCTV	ผู้ไม่สวมหมวกนิรภัย ให้นำโรงพยาบาล	ในโรงพยาบาล 6 คัน	2. พนักงานขับรถต้องเป่าแอลกอฮอล์ทุกครั้งก่อนปฏิบัติงาน 3. คัดเลือกบุคคลต้นแบบเพื่อผลักดันให้เกิด Role Model กระตุ้นให้คนทำตาม	
<u>หลัง</u>	สรุปผลการดำเนินงานและถอดบทเรียนปัจจัยความสำเร็จ พบว่า 1. ผู้บริหารให้ความสำคัญเป็นแบบอย่างในการนำองค์กร 2. นโยบายและมาตรการจูงใจมีความชัดเจน มีแนวคิดร่วมของบุคลากรในองค์กร 3. เจ้าหน้าที่มีความตระหนักและปฏิบัติตามมาตรการอย่างต่อเนื่อง			1. พนักงานขับรถผ่านหลักสุตรการขับรถพยาบาล 100% 2. ไม่พบแอลกอฮอล์ในพนักงานขับรถขณะปฏิบัติงาน 3. ไม่มีเจ้าหน้าที่เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน 4. อัตราการสวมหมวกนิรภัยเจ้าหน้าที่ 100% อัตราการคาดเข็มขัดนิรภัย 93.33%	

4.3 สถานศึกษา จำนวน 9 แห่ง

4.3.1 สถานศึกษาที่มีนักเรียนมากกว่า 1 พันคนขึ้นไป จำนวน 5 โรง

- 1) โรงเรียนยโสธรพิทยาคม จังหวัดยโสธร
- 2) วิทยาลัยเทคนิคบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์
- 3) โรงเรียนบรบือ จังหวัดมหาสารคาม
- 4) โรงเรียนแม่สะเรียง “ปริพัตรศึกษา” จังหวัดแม่ฮ่องสอน
- 5) วิทยาลัยเทคโนโลยีอีสานเหนือ จังหวัดอุดรธานี

1. โรงเรียนยโสธรพิทยาคม จังหวัดยโสธร

โรงเรียนยโสธรพิทยาคม จังหวัดยโสธร ตั้งอยู่บนถนนแจ้งสนิท ตำบลในเมือง อำเภอเมือง จังหวัดยโสธร เป็นโรงเรียนสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษาเขตที่ 28 ปัจจุบันโรงเรียน มีนักเรียน 3,329 คน ข้าราชการครูและบุคลากร 182 คน วิสัยทัศน์ของโรงเรียน “มุ่งพัฒนาผู้เรียนให้เป็นบุคคลแห่งการเรียนรู้ มีลักษณะความเป็นไทยและเป็นพลโลกอย่างเต็มศักยภาพตามมาตรฐานสากลโดยการบริหารจัดการระบบคุณภาพและธรรมาภิบาลยกระดับมาตรฐานการจัดการเรียนการสอนของครูและการปฏิบัติงานของบุคลากรให้เทียบเคียงมาตรฐานสากล”

สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดยโสธร 5 ปีย้อนหลัง (2557-2562) พบว่ามีแนวโน้มผู้เสียชีวิตลดลงอย่างต่อเนื่อง ปี 61 34 ราย ลดลงในปี 62 เสียชีวิต 21 ราย แต่ก็ยังสูงกว่าเป้าหมายที่ประเทศและจังหวัดกำหนด ซึ่งกลุ่มเสี่ยงคือวัยรุ่นซึ่งใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะ ผู้บริหารและคณะครูจึงได้พิจารณาเข้าร่วมโครงการสานพลังมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนนกับทางจังหวัด และคณะทำงาน สจร. เมื่อได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์และหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถของครู บุคลากร และนักเรียน พบว่า ในปี 2561 มีจำนวนรถจักรยานยนต์รวม 600 คัน มีผู้สวมหมวกนิรภัย 378 คน และไม่สวมหมวกนิรภัยสูงถึง 224 คน และยังพบพฤติกรรมเสี่ยงในการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ (ตกแต่งท่อไอเสีย เอากระจกมองข้างออก ซ้อน 3 ชั้นขึ้นด้วยความประมาท ใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ย้อนศร) และยังพบจุดเสี่ยงบริเวณโรงเรียน

รายละเอียดกิจกรรมภายใต้โครงการ ดังตารางที่ 34





ตารางที่ 34 การขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเชิงรุก ของ โรงเรียนโยธินวิทยาฯ จังหวัดยโสธร

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
ก่อน	1. สํารวจข้อมูลสถิติเพื่อนํามาวางแผน และกำหนดขั้นตอนการดำเนินงาน 2. MOU กับจังหวัดยโสธร ร่วมมือกับภาคีเครือข่าย ตำรวจ ขนส่งจังหวัด แขวงการทางและบริษัทกลางฯ	พบจุดเสี่ยงบริเวณหน้าโรงเรียนเนื่องจาก 1. ผิวทางขรุขระทำให้รถตกหลุม 2. ถนนโค้งหัวมุมหน้าโรงเรียน เนื่องจากมีหิน ให้เกิดรถเสียหลัก เกิดอุบัติเหตุตามมาแล้ว 1 ครั้ง 3. มีรถยนต์สวนบริเวณทางออก	ดัดแปลงสภาพรถ	พบความเสี่ยงหลักที่พฤติกรรมผู้ขับขี่ที่เกิดจากความประมาทและกายภาพที่ไม่ปลอดภัยและเอื้อให้กระทำผิด เช่น การย้อนศร นำไปสู่การประสบเหตุและบาดเจ็บของนักเรียน (เกิดอุบัติเหตุในรถจักรยานยนต์ 2 ครั้ง นักเรียนบาดเจ็บเล็กน้อยทั้ง 2 ครั้ง) และบุคลากรในโรงเรียน (อัตราการบาดเจ็บชดนิกรภัยของผู้ใช้รถยนต์ 100%)	
ระหว่าง	1. จัดทำแผน 2. ออกกฎระเบียบ/ข้อบังคับใช้องค์กรเพื่อใช้ยึดถือเป็นแนวปฏิบัติร่วมกัน - กฎระเบียบ/ข้อบังคับการใช้รถใช้ถนนภายในบริเวณโรงเรียน 3. ดำเนินการตามแผนและแนวทางที่ตกลงใน MOU โดยได้รับความร่วมมือจากภาคีระดับจังหวัด 4. จัดทำโครงการทางเลือก เปลี่ยนใบสั่งให้ความรู้ ให้ความดีด้วยหัวใจ (ตำรวจ สก. เมือง) 5. จัดทำโครงการนักเรียนชุดใหม่ มีใบขับขี่ (ขนส่งจังหวัด) 6. จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ณรงค์ และสื่อที่เป็นป้ายบังคับตามกฎหมายองค์กร	1. มีการปรับปรุงพื้นถนนและจุดเสี่ยงให้ปลอดภัยโดยประสานไปยังภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องช่วยอำนวยความสะดวก 2. จัดทำเครื่องหมายจราจรเพื่อการขับขี่ปลอดภัยภายในบริเวณโรงเรียน		1. เจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นผู้ดูแลให้ความรู้ในด้านกฎหมาย กฎจราจร อำนวยความสะดวกและความปลอดภัยแก่ครูและนักเรียน ช่วงเข้าเรียนและช่วงเลิกเรียน และมอบหมวกนิรภัยภายใต้โครงการทางเลือก 2. ตั้งด่านตรวจบริเวณหน้าโรงเรียน หากพบผู้กระทำผิดจะทำการจับข้อและหักคะแนนความประพฤติ 3. ขนส่งจังหวัดสนับสนุนในการให้ความรู้อบรม และส่งเสริมนักเรียน ในการทำใบขับขี่	

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
	7. สร้างการมีส่วนร่วมโดยให้ฝ่ายกิจการนักเรียนและฝ่ายสวัสดิการนักเรียนช่วยกันติดตามพฤติกรรมเสี่ยง และจัดเก็บสถิติตลอดทั้งปี				
<u>หลัง</u>	1. ตรวจสอบ/ประเมินผลการดำเนินงาน บันทึกลงในฐานข้อมูล 2. รายงานผล และสรุปผลการดำเนินงานพบว่านักเรียนที่ไม่สามารถปฏิบัติตามกฎของโรงเรียนได้ทำให้อายากนำรถจักรยานยนต์มาจอดในบริเวณโรงเรียน และนักเรียนรับเร่งกับเวลาจึงทำให้ละเลยการสวมใส่หมวกนิรภัย เนื่องจากขาดความตระหนักต่อภัยที่จะเกิดขึ้น			1. เกิดอุบัติเหตุกับนักเรียนที่ใช้รถจักรยานยนต์ 1 ครั้ง ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย 2. อัตราการคาดเข็มขัดนิรภัย 100% 3. อัตราการสวมหมวกนิรภัย 670 คัน ไม่สวม 212 คน (รวมครู บุคลากร และนักเรียน)	



2. วิทยาลัยเทคนิคบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์

วิทยาลัยเทคนิคบุรีรัมย์ ข้อมูลจากสำนักทะเบียน มีนักเรียนรวมทุกระดับชั้น และรวมศูนย์การเรียนรู้ลำปลายมาศ รวม 7,325 คน ส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์สูงถึง 90% ทำให้มีอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ เกิดขึ้นตลอดปี

ในปี 2561 ตั้งแต่เมษายน ถึงธันวาคม เสียชีวิต 8 ราย บาดเจ็บอีก 207 ราย

ในปี 2562 มีนักเรียนเสียชีวิต 13 ราย บาดเจ็บอีก 200 ราย

ส่งผลให้วิทยาลัยเทคนิคบุรีรัมย์ เป็นกลุ่มที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และเสียชีวิตสูงจนส่งผลกระทบให้ บริษัท ประกันภัย ไม่มาให้บริการแก่ที่วิทยาลัย ผู้บริหารจึงประกาศเข้าร่วมโครงการเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาคุณัติเหตุทางถนนและจัดตั้งชมรมถนนปลอดภัยในสถานศึกษา โดยความร่วมมือ จาก บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เพื่อปลูกจิตสำนึกให้เยาวชนรักความปลอดภัยในการขับขี่รถ เพื่อให้เยาวชนมีความตระหนักในเรื่องความปลอดภัยจากการใช้รถใช้ถนน เพื่อให้มีกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง ป้องกันอุบัติเหตุในสถานศึกษาทั้งในปัจจุบันและอนาคต เพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น และเพื่อลดการสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุ โดยมีเป้าหมายเด็กในวิทยาลัยเทคนิคต้องขับขี่ปลอดภัย เด็กต้องมีใบขับขี่รถจักรยานยนต์ 100%

รายละเอียดกิจกรรมภายใต้โครงการ ดังตารางที่ 35



ตารางที่ 35 การขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเชิงรุก ของ วิทยาลัยเทคนิคบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
ก่อน	- จัดตั้งชมรมถนนปลอดภัยในสถานศึกษา และแต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินงาน มีหน้าที่ให้ความรู้ที่เกี่ยวข้องและเผยแพร่ข่าวสาร - แสวงหาความร่วมมือจากหน่วยงานภาครัฐ เอกชน ภาคประชาสังคม ฯลฯ - เก็บข้อมูลการใช้รถใช้ถนน การเกิดอุบัติเหตุเพื่อนำมาวางแผน และกำหนดขั้นตอนการดำเนินงาน - จัดทำแบบสำรวจนักเรียนเพื่อคัดแยกผู้ที่มีและไม่มีใบขับขี่ เพื่อจัดฝึกอบรม		ดัดแปลงสภาพรถ	นักเรียนมีพฤติกรรมเสี่ยงสูงอันเนื่องมาจากการใช้รถจักรยานยนต์ที่ไม่ปลอดภัย (ดัดแปลงสภาพ พฤติกรรมเสี่ยงจากการขาดวินัยและไม่ใช้อุปกรณ์นิรภัย ไม่มีใบอนุญาตขับขี่)	
ระหว่าง	- ดำเนินการตามแผน - ฝึกอบรมเรื่องการขับขี่ปลอดภัยที่ถูกต้อง แก่กลุ่มที่มีใบอนุญาตขับขี่แล้ว ภายใต้โครงการสังคมหัวแข็งของบริหารท้องถิ่น จักัด - ฝึกอบรมแก่นักเรียนทุกคนเรียนตลอดปีการศึกษาที่ไม่มีใบขับขี่ เพื่อให้ได้ใบขับขี่ 100% (อบรมทีละ 40 คน) โดยมีอาจารย์ที่ปรึกษาเป็นผู้กำกับดูแล - ร่วมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในการตรวจสภาพรถหากไม่สมบูรณืห้ามเข้า ไม่มีใบขับขี่ห้ามเข้า พร้อมอบรมและให้ผู้ปกครองมารับกลับ - เผยแพร่สู่การเรียนการสอนในชั้นเรียนเกี่ยวกับป้ายเตือน สัญลักษณ์จราจร - กำกับติดตามการดำเนินกิจกรรม	ตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ไม่ให้มีการดัดแปลงก่อนได้รับอนุญาตให้เข้าโรงเรียนของวิทยาลัย		มุ่งเน้นการฝึกอบรมทั้งทฤษฎีและปฏิบัติซึ่งได้รับความอนุเคราะห์ความรู้และทุนสนับสนุนจากหน่วยงานภาคี โดยวัดผลสัมฤทธิ์จากการจัดทำใบอนุญาตขับขี่และจำนวนผู้ผ่านฝึกหัด โดยให้ชมรมฯ เป็นของการเกิดอุบัติเหตุ ครูฝ่ายปกครอง และผู้ช่วยครู (ครูที่ปรึกษา ครูฝ่ายปกครอง และครูแผนกวิชาต่าง ๆ)	
หลัง	- ตรวจสอบ/ประเมินผลการดำเนินงาน บันทึกลงในฐานข้อมูล - รายงานผล และสรุปผลการดำเนินงาน พบว่า			- นักเรียนมีใบขับขี่ทุกคน - อัตราการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มสูงขึ้นเกือบ 100% จำนวนนักเรียนที่ฝ่าฝืนระเบียบลดลง	





ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
	1) เกิดภาคีเครือข่ายความร่วมมือระหว่างสถาบันการศึกษา ภาคเอกชน ฮอนด้า ภาครัฐ ป้องกันจังหวัด บ.กลาง ตำรวจ หน่วยงานราชการอื่น ๆ เข้ามามีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยให้กับนักเรียน 2) วิทยาลัยได้รางวัลการขับที่ปลอดภัยระดับประเทศ				

3. โรงเรียนบรบือ จังหวัดมหาสารคาม

ด้วยสถานการณ์ปัจจุบัน ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนมีสถานการณ์ความรุนแรงสูงขึ้นเรื่อยๆ โดยเฉพาะในกลุ่มนักเรียนซึ่งเป็นผู้ใช้รถใช้ถนนที่ยังขาดความรู้ความสามารถและวุฒิภาวะในการขับขี่ ทำให้ไม่เคารพกฎและฝ่าฝืนกฎหมายจราจร โรงเรียนบรบือ จังหวัดมหาสารคามจึงตระหนักถึงปัญหาดังกล่าว และได้มีการจัดตั้งชมรมปลอดภัยในสถานศึกษาขึ้นโดยการสนับสนุนจากบริษัท กลาง คู่มือครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาการจราจรสำหรับนักเรียน คณะครูและผู้ใช้รถใช้ถนน ในเขตอำเภอบรบือ จังหวัดมหาสารคาม โดยเข้าร่วมขับเคลื่อนภายใต้โครงการมาตรการองค์กร ของสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษา เขต 26 เพื่อให้กิจกรรมมีความต่อเนื่อง ซึ่งได้กำหนดเป้าหมายในการสร้างจิตสำนึก สร้างความตระหนัก ให้ความรู้แก่นักเรียน โดยมีความพยายามสร้างการมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนงานในภาพรวมทั้งจังหวัด สพม.26 วางแผนการขับเคลื่อนควบคู่ไปกับการควบคุมการปฏิบัติงาน โดยอาศัยโครงสร้างบอร์ดชุดใหญ่ทั้งพื้นที่ มีคณะกรรมการเป็นผู้สำรวจตรวจสอบประเมินข้อมูล มีคณะทำงานย่อยช่วยกำกับดูแล ผ่านการลงนามบันทึกข้อตกลง MOU ระดับจังหวัด เพื่อสร้างภาคีที่จะช่วยกัน กำกับติดตาม กระตุ้นให้โรงเรียนที่เข้าร่วมมีมาตรการที่เป็นรูปธรรม และยั่งยืน ดังจะเห็นได้จากรูปธรรมการขับเคลื่อนงานของโรงเรียนบรบือ มีนักเรียน 1,775 คน ดำเนินการจัดตั้งชมรมถนนปลอดภัย เพื่อรณรงค์และทำกิจกรรมภายในโรงเรียนเพื่อแก้ปัญหาความเสี่ยงที่เกิดจากพฤติกรรมของนักเรียนโดยมุ่งหวังให้เกิดวัฒนธรรมการขับขี่ในสถานศึกษา ขยายผลไปสู่การมีนโยบายปรับปรุงเส้นทาง การจัดทำแผนป้องกันอุบัติเหตุภัย รายละเอียดการจัดกิจกรรมของชมรม ดังตารางที่ 36





ตารางที่ 36 การขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเชิงรุก ของ โรงเรียนบรืออ จังหวัดมหาสารคาม

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
ก่อน	1. ผู้บริหาร สพม. เขต 26 เห็นความสำคัญของปัญหาและเชิญชวนโรงเรียนในสังกัดเข้าร่วมโครงการมาตรการองค์กร โดยโรงเรียนบรืออมีต้นทุนเดิมในการจัดกิจกรรมเชิงรุกเรื่องความปลอดภัยทางถนนผ่านชมรมถนนปลอดภัยในสถานศึกษา ที่มีคณะทำงานเป็นแกนนำนักเรียนจิตอาสา และครูที่ปรึกษาให้คำแนะนำ			1. มีอัตราการสวมหมวกในปี 2561 ในผู้ขับขี่ 89.74% ผู้ซ้อนท้าย 72.45%	
ระหว่าง	1. จัดทำแผนปฏิบัติการองค์กรในโรงเรียน 2. ดำเนินการตามแผนงานต่อเนื่องในการปลูกฝังวัฒนธรรมการขับขี่ปลอดภัย ประกอบด้วยการไปศึกษาดูงานกลุ่มเสี่ยง การจัดทำแผนป้องกันอุบัติเหตุของโรงเรียน โดยความร่วมมือจากภาคีและครูที่ปรึกษา การจัดนิทรรศการ และประชาสัมพันธ์เพื่อกระตุ้นจิตสำนึกความปลอดภัย 3. ติดตามและประเมินผลโครงการ	1. ปรับปรุงเส้นทางจราจรในสถานศึกษา		1. นักเรียนได้รับการกระตุ้นและกำกับติดตามพฤติกรรมเสี่ยงอย่างต่อเนื่องผ่านการประชาสัมพันธ์ของชมรม/ครูที่ปรึกษา และกิจกรรมในห้องเรียน 2. ได้เรียนรู้ทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ (ฝึกทำแผน) และเห็นตัวอย่างจากการศึกษาดูงาน	
หลัง	1. ตรวจสอบ/ประเมินผลการดำเนินงาน บันทึกลงในฐานข้อมูล 2. ใช้งบรางวัล - ผลงานการดำเนินโครงการเพื่อความปลอดภัยทางถนน ดีเด่นอันดับที่ 1 จังหวัดมหาสารคาม - รางวัลระดับภูมิภาคในการนำเสนอผลงานการดำเนินโครงการเพื่อความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 3 - รางวัลระดับประเทศในการนำเสนอผลงานการดำเนินโครงการเพื่อความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 3	เส้นทางจราจรในสถานศึกษามีความชัดเจนและเชื่อมต่อการเรียนรู้และกระตุ้นให้เกิดจิตสำนึกในการขับขี่ปลอดภัย		1. อัตราการสวมหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายทั้งเด็กและผู้ใหญ่ครบ 100% ในวันธรรมดา แต่ในวันหยุดทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายยังมีผู้สวมหมวกนิรภัยอยู่ 2. จำนวนนักเรียนที่ฝ่าฝืนระเบียบลดลง	

4. โรงเรียนแม่สะเรียง “บริพัตรศึกษา” จังหวัดแม่ฮ่องสอน

โรงเรียนแม่สะเรียง “บริพัตรศึกษา” เป็นโรงเรียนประจำอำเภอ ตั้งอยู่ที่ เลขที่ 315 หมู่ที่ 1 ถนนแม่สะเรียง-ท่าข้าม ตำบลบ้านกาศ อำเภอแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอน ก่อตั้งขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2472 โดยใช้ชื่อโรงเรียนตามพระนามของสมเด็จพระบรมวงศ์เธอ เจ้าฟ้าบริพัตรสุขุมพันธุ์ กรมพระนครสวรรค์วรพินิต เสนาบดีกระทรวงมหาดไทยในขณะนั้น ซึ่งได้เสด็จตรวจราชการภาคเหนือ และทรงเปิดป้ายอาคารเรียนโรงเรียนประชาบาลตำบลแม่สะเรียงและได้ทรงประทานชื่อโรงเรียนตามพระนาม

โรงเรียนได้เข้าร่วมโครงการมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน ปี 2562 โดยได้รับทุนสนับสนุนจากคณะทำงาน สจร. ภาคเหนือ และได้รับคำแนะนำในการดำเนินงานจากหัวหน้าภาค และพี่เลี้ยง สจร. จังหวัด รวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และเครือข่ายที่เข้าร่วมโครงการมาตรการองค์กรทั้ง 10 หน่วยงาน โรงเรียนมีบุคลากรรวม 135 คน นักเรียน 1,679 คน สถิติอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในปีที่ผ่านมาเกิดขึ้นรวม 5 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บ 5 ราย ขณะเกิดเหตุมีผู้บาดเจ็บสวมหมวกนิรภัย 3 ราย และขับเร็ว 2 ราย

รายละเอียดการจัดกิจกรรมของโรงเรียน ดังตารางที่ 37





ตารางที่ 37 การขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเชิงรุก ของ โรงเรียนแม่ละเรียง “ปริพัตรศึกษา” จังหวัดแม่ฮ่องสอน

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
ก่อน	- ผู้บริหาร เห็นความสำคัญของปัญหา จึงเข้าร่วมโครงการมาตรการองค์กร กับทาง สอจร. เพื่อดำเนินงานเชิงรุกเรื่องความปลอดภัยถนน - ฝ่ายบริหารประชุมหารือร่วมกันเพื่อหาหนทางปัญหาที่เกิดขึ้น อาทิ เรื่องที่จอดรถ และการไม่สวมหมวกนิรภัยของนักเรียนซึ่งได้รับแจ้งจากทางผู้ปกครอง - แต่งตั้งคณะทำงานและวางแผนจัดประชุมผู้มีส่วนร่วม 4 กลุ่ม ได้แก่ คณะทำงาน/ฝ่ายบริหาร เครือข่ายผู้เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการรับส่งนักเรียน ผู้ปกครอง และนักเรียน			ส่วนใหญ่ให้นักเรียนและบุคลากรใช้รถจักรยานยนต์เดินทางมาโรงเรียน และมีพฤติกรรมเสี่ยง (ไม่สวมหมวกนิรภัย ขับเร็ว) ทำให้ปีที่ผ่านมา มีนักเรียนประสบอุบัติเหตุ ได้รับบาดเจ็บ	
ระหว่าง	- ประชุมร่วมกับเครือข่าย และหาวิธีผู้ประกอบการ รับส่งนักเรียน 30 ราย เพื่อกำหนดจุดรับส่ง และ กำหนดมาตรการความปลอดภัยระยะโดยสารถ และ มาตรการการดูแล - ชี้แจงบุคลากร นักเรียน เพื่อทำความเข้าใจและ รับประทานอาหารดำเนินงาน ให้ความร่วมมือเคารพกฎองค์กร “สวมหมวกนิรภัย 100%” - ประชาสัมพันธ์หน้าเสาธงรณรงค์และให้ความรู้แก่นักเรียน - ดำเนินมาตรการ “ตรวจ จับ ปรับจริง” ดักเตือนและลงโทษสถานเบา จนถึงแจ้งเตือนไปยังผู้ปกครอง - จัดครูเวรหน้าโรงเรียน และสุ่มตรวจบริเวณเส้นทางหลักที่จะเดินทางมาโรงเรียน - กำกับติดตามและควบคุมการดำเนินงาน โดย	ปรับปรุงเส้นทางการเดินทางรถภายในโรงเรียน จุดรับส่งนักเรียน ช่วงเช้าและเย็น		อบรมและให้ความรู้แก่นักเรียนและบุคลากรที่ต้องรับผิดชอบปฏิบัติงานความปลอดภัยโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจภาคเอกชนที่ดำเนินธุรกิจยานยนต์ที่มีความรู้ในเรื่องการขับที่ปลอดภัย เพื่อหาการฝึกอบรมแบ่งออกเป็น อบรมนักเรียน/นักขับที่หน้าใหม่ที่ไม่ใช่ใบอนุญาตขับขี่ที่ - ความรู้การขับที่ปลอดภัย กฎวินัยจราจร ความสำคัญของอุปกรณ์นิรภัย อบรมเจ้าหน้าที่จราจร (นักศึกษาวิชาทหาร) - การอบรมให้เจ้าหน้าที่ที่จะเพิ่มประเด็นการใช้สัญญาณมือ การโบกรถ เพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัยในการจราจร ฯลฯ	

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
	- ทำ MOU โครงการ “ห้องเรียนสีเขียว” ให้สวนหมวกรัดคาง คือ นักเรียนจะมีส่วนร่วมในการเป็นผู้กำหนดข้อปฏิบัติและบทลงโทษด้วย - ประสานงานและติดตามผ่านหัวหน้าระดับชั้น - ประชุม สรุปผลการปฏิบัติงาน				
หลัง	1. ตรวจข้อบกพร่อง/ประเมินผลการดำเนินงาน บันทึกลงในฐานข้อมูล 2. สรุปปัญหาอุปสรรค ยังมีบางส่วนที่ไม่เคยชินกับการสวมหมวกนิรภัย ควรเพิ่มความตระหนักและการอบรมข้อกฎหมาย บทลงโทษ เสนอให้โรงเรียนจัดทำโครงการหมวกนิรภัยเฝ้าอาทร	ปรับเส้นทางจราจรและเส้นทางการเดินรถรับส่งในสถานศึกษามีความชัดเจนและเป็นระเบียบ		1. จำนวนบุคลากรและนักเรียนเพิ่มขึ้นจาก 1,675 เป็น 1,700 คน 2. จำนวนรถจักรยานยนต์เพิ่มจาก 325 เป็น 448 คัน และมีผู้สวมหมวกนิรภัย 100% 3. จำนวนรถยนต์เพิ่มจาก 60 เป็น 75 คัน มีผู้คาดเข็มขัดนิรภัย 100%	



5. วิทยาลัยเทคโนโลยีอีสานเหนือ จังหวัดอุดรธานี

วิทยาลัยเทคโนโลยีอีสานเหนือ ตั้งอยู่ที่ตำบลนาข่า อำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี มีเนื้อที่ 8 ไร่ เปิดทำการเรียนการสอนตั้งแต่ ปีการศึกษา 2544 โดยมีนายอนุพงศ์ มกรานุรักษ์ เป็นผู้รับใบอนุญาต ด้วยความมุ่งมั่นในการต้องการให้ประชาชนในชุมชนแถบบริเวณจังหวัดอุดรธานี และจังหวัดใกล้เคียง มีโรงเรียนที่จัดการศึกษาด้านวิชาชีพโดยเฉพาะ เพื่อให้ผู้สำเร็จการศึกษาสามารถประกอบอาชีพ และศึกษาต่อระดับสูงได้ ซึ่งทางโรงเรียนได้ทำการเปิดสอน 2 ประเภทวิชาคือ ประเภทวิชาพาณิชยกรรม สาขางานการบัญชีงานการขาย งานคอมพิวเตอร์ธุรกิจ และประเภทวิชาอุตสาหกรรม สาขางานยานยนต์ สาขางานก่อสร้าง ทั้งระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.) และระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) ลักษณะของชุมชนที่โรงเรียนตั้งอยู่ มีประชากรประมาณ 80,000 คน ประชาชนร้อยละ 98 นับถือศาสนาพุทธ ส่วนใหญ่มีอาชีพค้าขาย สภาพเศรษฐกิจค่อนข้างยากจน รายได้ของประชาชนต่อหัวเท่ากับ 30,000 บาทต่อปี ชุมชนมีความสัมพันธ์กับสถานศึกษาค่อนข้างดีแต่มีส่วนร่วมในการบริหารจัดการสถานศึกษาค่อนข้างน้อย สภาพชุมชนมีการแพร่ระบาดของยาเสพติด ในกลุ่มเยาวชน ปัจจุบันวิทยาลัยมีนักเรียนจำนวน 1,962 คน ในการเดินทางมาเรียนของนักเรียน พบว่า นิยมใช้รถจักรยานยนต์ในการเดินทางมาวิทยาลัย มีจำนวนรถจักรยานยนต์รวมทั้งสิ้น 693 คัน และมีผู้สวมหมวกนิรภัย 585 คน พบผู้ไม่สวมหมวก 108 คน คิดเป็น 75% และมีผู้ใช้รถยนต์จำนวน 80 คัน ซึ่งคาดเข็มขัดนิรภัยทั้งหมด 100% และพบว่าในปี 2561 มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นสูงถึง 29 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บจำนวน 45 ราย เสียชีวิต 1 ราย ผู้บริหารจึงเข้าร่วมโครงการมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน กับคณะทำงานป้องกันและแก้ไขปัญหายุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด โดยกำหนดเป้าหมายในการเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัยให้ครบ 100% และลดจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุและจำนวนผู้บาดเจ็บลง 50% เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา รายละเอียดการดำเนินกิจกรรมดังตารางที่ 38



ตารางที่ 38 การขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเชิงรุก ของ วิทยาลัยเทคโนโลยีอีสานเหนือ จังหวัดอุดรธานี

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
ก่อน	1. ผู้บริหาร เห็นความสำคัญของปัญหา จึงเข้า ร่วมโครงการมาตรการองค์กร กับทาง สจร. เพื่อดำเนินงานเชิงรุกเรื่องความปลอดภัย ถนน 2. ผู้บริหารประชุมชี้แจงครูและบุคลากรในการ ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุและการเป็นแบบอย่างที่ดีให้แก่นักเรียน 3. ดำรวจข้อมูล สถิติ จำนวนยานพาหนะก่อน ดำเนินงาน			1. นักเรียนมีพฤติกรรมเสี่ยง สูงที่จะประสบอันตราย และเกิดอุบัติเหตุขณะขับขี่ เมื่อพิจารณาจากข้อมูล ที่สำรวจได้ในปี 2561 และมีแนวโน้มเพิ่มจำนวน ครั้งการเกิดอุบัติเหตุและ จำนวนผู้บาดเจ็บใน อนาคต	
ระหว่าง	1. ตั้งเป้าหมาย ขับขี่ปลอดภัย ถูกกฎจราจร มี ใบขับขี่ และมี สวมหมวกนิรภัยทุกคน 2. กำหนดมาตรการภายในวิทยาลัย 3. จัดกิจกรรมรณรงค์ต่อเนื่องทุกภาคการศึกษา 4. จัดฝึกอบรม การสอบใบขับขี่ที่รถจักรยานยนต์ 5. ฝึกอบรมทฤษฎี/ปฏิบัติ การขี่รถจักรยานยนต์ หลักสูตร How to ride 6. ร่วมกับ YRA Yamaha จัดตั้งศูนย์ย่อย อบรมขับขี่ ถูกกฎจราจรและถูกต้อง ปลอดภัย โดย YRA ส่งครูฝึกมาประจำที่ ศูนย์ฯ จำนวน 6 คน พร้อมอุปกรณ์การฝึกที่ จำเป็น 15 รายการ	1. มีสนาม จ้างรถในเกาะ ฝึกขับขี่ที่ทาง YRA ลงทุน เกือบ 1 ล้าน บาท	1. มีรถจักรยานยนต์ สำหรับฝึก ภาควิปฏิบัติ จำนวน 10 คัน	1. นักเรียนได้รับโอกาสเข้า ร่วมฝึกอบรมที่ YRA ศูนย์ ฝึกอบรม Yamaha riding Academy โดยนักเรียนที่ ได้รับการอบรมจะมีทักษะ ขับขี่ปลอดภัย ขับขี่ถูกกฎ จราจร มีใบขับขี่ทุกคน	
หลัง	1. ตรวจทดสอบ/ประเมินผลการดำเนินงาน บันทึก ลงในฐานข้อมูล และสรุปบทเรียน 2. ศึกษาผลกระทบความสูญเสียที่เกิดจาก อุบัติเหตุ คิดเป็นเงิน 112,817 บาท	เชื่อมโยงภาครัฐให้เข้า มาสนับสนุน งบประมาณในการ แก้ไขจุดเสี่ยงบริเวณ รอบวิทยาลัย และขอ		1. อัตราการ สวมหมวก นิรภัยและคาดเข็มขัด นิรภัย 100% 2. จำนวนอุบัติเหตุลดลงแต่ ไม่บรรลุเป้าหมาย 50%	





ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
	3. ทบทวนสิ่งที่ยังทำไม่สำเร็จ พบว่า การอบรมไม่เพียงพอ เวลาในการฝึกน้อยเกินไป นักเรียนยังขาดจิตสำนึก เด็กมีสภาวะปัญหาครอบครัว นักเรียนยังขาดความรู้ความเข้าใจ กฎจราจรที่ดีพอ ยังไม่มีเข้าที่ 100% 4. ข้อเสนอ ต้องเพิ่มเวลาในการฝึก สื่อสารให้ไปถึงพ่อแม่ผู้ปกครอง ผลักดันให้มีการทำใบขับขี่ให้ครบทุกคน	กำลังเจ้าหน้าที่ภาครัฐ ควบคุมพฤติกรรมของ ขับขี่ย้อนศรของ นักเรียน		เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา (ต้องลดได้ 15 แต่เกิดจริง 21) มีผู้บาดเจ็บ 30 ราย และเสียชีวิต 1 ราย	

4.3.2 สถานศึกษาที่มีนักเรียนน้อยกว่า 1 พันคน จำนวน 4 โรงเรียน

- 1) วิทยาลัยการอาชีพสอง จังหวัดแพร่
- 2) โรงเรียนบ้านยาวิ - ห้วยโป่ง จังหวัดเพชรบูรณ์
- 3) โรงเรียนสามัคคีวิทยาการ เทศบาลเมืองน่าน (บ้านพระเนตร)
- 4) โรงเรียนแม่อนวิทยาลัย จังหวัดเชียงใหม่

1. วิทยาลัยการอาชีพสอง จังหวัดแพร่

วิทยาลัยการอาชีพสอง สังกัดคณะกรรมการการอาชีวศึกษา กระทรวงศึกษาธิการ ปัจจุบันตั้งอยู่ที่ตำบลบ้านหนอง อำเภอสอง จังหวัดแพร่ มีเนื้อที่ประมาณ 61 ไร่ พันธกิจของวิทยาลัยมี 5 ประการด้วยกัน คือ 1) การจัดการศึกษาด้านวิชาชีพตามมาตรฐานการศึกษาอาชีวศึกษา สอดคล้องความต้องการของ ตลาดแรงงาน และบริการชุมชน 2) เสริมสร้างผู้เรียนให้มีความรู้ทักษะวิชาชีพและคุณธรรม จริยธรรม 3) ขยายโอกาสการศึกษาวิชาชีพสู่ระดับมัธยม ชุมชน ให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีมีสุขตามปรัชญา เศรษฐกิจพอเพียง 4) ส่งเสริมครูและบุคลากรทางการศึกษา พัฒนาองค์ความรู้ สิ่งประดิษฐ์ นวัตกรรม งานวิจัย และเทคโนโลยีเตรียมสู่ประชาคมอาเซียน 5) สร้างเครือข่ายความร่วมมือในการจัดการเรียนการสอนด้านอาชีวศึกษาอย่างต่อเนื่องและมั่นคง

ปัจจุบัน วิทยาลัยมีผู้บริหารและบุคลากรจำนวนรวมทั้งสิ้น 61 คน มีนักเรียนที่ใช้รถจักรยานยนต์รวม 456 คน ในปีการศึกษาที่ผ่านมา มีนักเรียนที่สวมหมวกนิรภัย 357 คน คิดเป็น 78% ใน 456 คนที่ใช้รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาทั้งหมด ผู้บริหารและหัวหน้าฝ่ายปกครองมีความเป็นห่วงนักเรียนเนื่องจากมีโอกาสที่จะประสบอุบัติเหตุและบาดเจ็บสูงหากใช้รถจักรยานยนต์แล้วไม่สวมหมวกนิรภัย จึงได้เข้าร่วมโครงการมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนนกับคณะทำงาน สอจร. จังหวัดแพร่ โดยจะเน้นรณรงค์เฉพาะเรื่องหมวกนิรภัยเพียงอย่างเดียว รายละเอียดกิจกรรม ดังตารางที่ 39





ตารางที่ 39 การขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเชิงรุก ของ วิทยาลัยการอาชีพสอง จังหวัดแพร่

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
ก่อน	1. ผู้บริหาร เห็นความสำคัญของปัญหา จึงเข้าร่วมโครงการมาตรการองค์กร กับทาง สอจร. เพื่อดำเนินงานเชิงรุกเรื่องความปลอดภัยถนน เน้นเรื่องหมวกนิรภัย 2. ผู้บริหารประชุมร่วมกับพี่เลี้ยง และคณะทำงานป้องกันจังหวัดแพร่ 3. ดำรวจข้อมูล สถิติ จำนวนยานพาหนะก่อนดำเนินการ			1. นักเรียนใช้รถจักรยานยนต์จำนวนมาก มีโอกาสประสบอันตรายจากการเกิดอุบัติเหตุหากไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขี่	
ระหว่าง	1. คณะผู้บริหารวางแผนการดำเนินงาน ระบุขั้นตอนโดยเริ่มจากติดป้ายประกาศ ที่แจ้งให้บุคลากรและนักเรียนทราบ โดยย้ำให้ข้าราชการครู บุคลากร ถือเป็นหน้าที่ และต้องทำตนเป็นแบบอย่างที่ดี ประกาศเขตสวมหมวกนิรภัยให้ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้าย 100% 2. จัดทำบันทึกข้อตกลงทำความร่วมมือกับหน่วยงานภาคีต่างๆ อาทิ สถานีตำรวจสอง บังคับใช้กฎหมายเรื่องความปลอดภัยและยาเสพติดในวิทยาลัย 3. ค้นหาแกนนำนักเรียน 4. ให้นักเรียนจัดทำโครงงานยื่นให้ นักศึกษาวิเคราะห์ถึงแก่นอีก โดยมอบหมายให้นักเรียนหมวก นำไปสู่การย้อนผลกระทบที่เกิดขึ้นหากไม่สวมหมวก นำไปสู่อารมณ์คิด ปรับทัศนคติและเกิดความตระหนักเห็นความสำคัญของหมวกนิรภัย (สวมหมวกเพื่อป้องกันการบาดเจ็บและลดการเสียชีวิต) 5. กิจกรรมรณรงค์ให้ความรู้โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ และสถานประกอบการ 6. ประสานภาคีภาคเอกชน บริษัท AP Honda มอบหมวกนิรภัย ให้ความรู้ข้อปฏิบัติ			1. แกนนำนักเรียน ที่ได้คัดเลือกจะเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินกิจกรรมและกำกับติดตามพฤติกรรมเสี่ยงของเพื่อนนักเรียน จากภาระหน้าที่และความรับผิดชอบจะนำไปสู่การเป็นผู้มีความตระหนักและปรับพฤติกรรมเสี่ยงในการใช้รถจักรยานยนต์เกิดภาวะผู้นำด้านความปลอดภัยโดยอัตโนมัติทำให้เกิดการสื่อสารเพื่อปรับทัศนคติในการสวมหมวกต่อเพื่อนนักเรียนด้วยกันเป็นไปแบบไม่เป็นทางการ เข้าใจง่ายและใช้ภาษาเดียวกัน 2. นักศึกษาได้เฝ้าการทำงานแบบมีส่วนร่วมเกิดความรับผิดชอบต่อน้ำที่และบทบาทที่ได้รับมอบหมาย	

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
	7. แกนนำนักศึกษาเข้าร่วมกำกับติดตามการดำเนินงาน โดยแบ่งเวรทั้ง 5 วัน ในการบริการอำนวยความสะดวกหน้าโรงเรียน และตรวจสอบผู้ไม่สวมหมวกนิรภัย 8. ผู้บริหารระดับสูงตรวจเยี่ยมติดตามการดำเนินงาน 9. กรณิพบผู้ฝ่าฝืนให้ตักเตือน หากไม่ได้ผล จะส่งต่อให้เจ้าหน้าที่ตำรวจบังคับใช้กฎหมาย				
หลัง	1. สํารวจข้อมูลหลังดำเนินงาน			1. อัตราการสวมหมวกนิรภัย 100%	



2. โรงเรียนบ้านยาวี - ห้วยโป่ง จังหวัดเพชรบูรณ์

โรงเรียนบ้านยาวี - ห้วยโป่ง จังหวัดเพชรบูรณ์ สังกัด สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาเพชรบูรณ์ เขต 1 เป็นโรงเรียนดีเด่นประจำตำบลที่ตั้งโรงเรียนอยู่ติดกับถนนสระบุรี-หล่มสัก ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 21 ปี 2562 มี จำนวนนักเรียน 403 คน จำนวนครูและบุคลากร 24 คน รวม 427 คน

สถิติการสำรวจการเดินทางไป – กลับโรงเรียนของคณะครู บุคลากรทางการศึกษาและนักเรียน พบว่า

1. มีผู้ปกครองที่รับส่งนักเรียนเดินทางโดยรถจักรยานยนต์ จำนวน 230 คน มีผู้ที่สวมหมวกนิรภัย 60 คน คิดเป็นร้อยละ 24 และมีผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย 170 คน คิดเป็นร้อยละ 76 และมีผู้ปกครองที่รับส่งบุตรหลานเดินทางโดยรถยนต์ จำนวน 80 คน ซึ่งเดินทางโดยรถกระบะดัดแปลงเป็นรถโรงเรียน จำนวน 31 คน เดินทางโดยรถหกล้อดัดแปลงเป็นรถโรงเรียน จำนวน 49 คน มีผู้ที่คาดเข็มขัดนิรภัย 8 คน คิดเป็นร้อยละ 10
2. การเดินทางไป-กลับโรงเรียน คณะครู บุคลากรทางการศึกษา พบว่า เดินทางโดยรถจักรยานยนต์ จำนวน 6 คน มีผู้ที่สวมหมวกนิรภัย 6 คน ร้อยละ 100 มีผู้เดินทางโดยรถยนต์ แบ่งเป็น รถเก๋ง จำนวน 15 คน รถกระบะ จำนวน 3 คน พบผู้ที่คาดเข็มขัดนิรภัย 15 คน คิดเป็น ร้อยละ 88

ประกอบกับที่ตั้งโรงเรียนมีจุดเสี่ยงที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ทางถนน 1 จุด คือบริเวณถนนทางเข้าออกหน้าโรงเรียนเป็นจุดกลับรถ ผู้บริหารจึงได้เข้าร่วมโครงการมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนนกับคณะทำงาน สอจร. จังหวัดเพชรบูรณ์ รายละเอียดกิจกรรม ดังตารางที่ 40



ตารางที่ 40 การขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเชิงรุก ของ โรงเรียนบ้านยักวี - ห้วยโป่ง จังหวัดเพชรบูรณ์

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/ สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
ก่อน	1. ผู้บริหาร เห็นความสำคัญของปัญหา จึงเข้าร่วมโครงการมาตรการองค์กร กับทาง สอจร. เพื่อดำเนินงานเชิงรุกเรื่องความปลอดภัยถนน 2. จัดประชุมคณะครู ผู้บริหารเพื่อวางแผน 3. แต่งตั้งคณะทำงาน 4. จัดเก็บข้อมูล พฤติกรรมเสี่ยงและจุดเสี่ยง ข้อมูลการเดินทาง พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของนักเรียนและครู			1. ผู้ปกครองนักเรียนใช้รถจักรยานยนต์และ 'ไม่สวมหมวกนิรภัย' สูงถึง 70% มีโอกาสประสบอันตรายจากการเกิดอุบัติเหตุ หากไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่	
ระหว่าง	5. กำหนดมาตรการองค์กร ประกาศ ประกาศสัมพันธ์ ประกาศเขตสวมหมวกนิรภัย คาดเข็มขัดนิรภัย 100% ในโรงเรียน 6. ศึกษากิจการจังหวัดจัดทำหลักสูตรส่งเสริมวินัยจราจรบรรจุในสถานศึกษา วิชาสุศึกษาและพลศึกษา บูรณาการการเรียนการสอน 7. จัดทำโครงการขับขีปลอดภัย ส่งเสริมเด็กไทยใส่ใจวินัยจราจร โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจให้การอบรม 8. จัดระเบียบการเดินทางแถวของนักเรียน 9. ประสานงานขอความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและปฏิบัติตามข้อตกลง บังคับใช้ใบบุคลากร ครู นักเรียน ผู้ปกครอง ทั้งรถจักรยานยนต์ รถยนต์ส่วนบุคคล รถรับส่งนักเรียนทุกประเภท			1. เน้นย้ำเรื่องการเป็นแบบอย่างที่ดี คือ ปฏิบัติเป็นกิจวัตรประจำวันของบุคลากร ข้าราชการครู หากฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎมีโทษทางวินัย (หมวก เม้า เร้ว เข็มขัด ไม่โทรศัพท์ขณะขับขี่)	
หลัง	1. ติดตามและประเมินผล โดยมีคณะกรรมการติดตาม ประเมินผล เช่น สำนักงานศึกษาธิการจังหวัดเพชรบูรณ์ สาธารณสุขจังหวัด ขนส่งจังหวัด สถานีตำรวจภูธรจังหวัด สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย คปภ.และมูลนิธิร่มโพธิ์			1. คณะครู บุคลากรทางการศึกษา เดินทางโดยรถจักรยานยนต์ จำนวน 6 คน มีผู้สวมหมวกนิรภัย 100% เดินทางโดยรถยนต์ แบ่งเป็น รถเก๋ง จำนวน 15 คน รถกระบะ จำนวน 3 คน มีผู้ที่คาดเข็มขัด 100%	





ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/ สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
	2. ข้อเสนอแนะ: ต้องดำเนินโครงการและพัฒนาหลักสูตรการเรียนการสอนอย่างต่อเนื่อง และต้องขยายภาคีและตั้งผู้ปกครองให้เข้ามามีส่วนร่วมตั้งแต่ต้นโครงการ			2. นักเรียนเดินทางโดยรถจักรยานยนต์จำนวน 230 คน มีผู้ที่สวมหมวกนิรภัยจำนวน 201 คน ร้อยละ 87% ผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยจำนวน 29 คน ร้อยละ 13 % เดินทางโดยรถยนต์จำนวน 80 คน แบ่งเป็น รถกระบะดัดแปลงเป็นรถโรงเรียน จำนวน 31 คน โดยหักลดดัดแปลงเป็นรถโรงเรียน จำนวน 49 คน พบผู้ที่คาดเข็มขัดนิรภัยจำนวน 8 คน ร้อยละ 10% คงไม่มีการเปลี่ยนแปลง	

3. โรงเรียนสามัคคีวิทยาคาร เทศบาลเมืองน่าน (บ้านพระเนตร)

โรงเรียนสามัคคีวิทยาคาร เทศบาลเมืองน่าน (บ้านพระเนตร) เป็นโรงเรียนสังกัด กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น มีนักเรียน 409 คน ข้อมูลการเดินทางมาโรงเรียนของนักเรียน ปีการศึกษา 2561 พบว่า มีผู้ปกครองนักเรียนใช้การเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์สูงสุด 180 คน (รองลงมา คือ รถยนต์ 120 รถจักรยาน 75 เดินเท้า 34 คน ตามลำดับ) ซึ่งพบว่ายังมีผู้ปกครองและเด็กนักเรียนที่ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่

คณะครูและผู้บริหารจึงร่วมกับ นายกเทศมนตรีเมืองน่าน คณะทำงาน ศปถ.จังหวัดน่าน เข้าร่วมโครงการมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน รับทุนสนับสนุนจาก คณะทำงาน สอจร. ภาคเหนือ

และเริ่มดำเนินกิจกรรม โดยสร้างการมีส่วนร่วมกับผู้ปกครองและจัดประชุมผู้ปกครองประจำภาคเรียนมีการจัดเวทีเสวนาแลกเปลี่ยนเรียนรู้เพื่อสร้างความร่วมมือในการรณรงค์ให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในการรับส่งบุตรหลานและใช้ในชีวิตประจำวันมีการสวมหมวกนิรภัย 100% รายละเอียดการดำเนินกิจกรรมภายใต้โครงการ ดังตารางที่ 41





ตารางที่ 41 การขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเชิงรุก ของ โรงเรียนสวามิภักดิ์วิทยาการ เทศบาลเมืองน่าน (บ้านพระเนตร)

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
ก่อน	1. ผู้บริหาร เห็นความสำคัญของปัญหา จึงเข้าร่วมโครงการ มาตรการองค์กร กับทาง สอจร. เพื่อดำเนินงานเชิงรุกเรื่อง ความปลอดภัยถนน 2. จัดประชุมคณะครู ผู้บริหารเพื่อวางแผนเน้นการสร้างการมีส่วนร่วมกับภาคีเครือข่ายในพื้นที่เพื่อรณรงค์ให้ผู้ปกครอง สวมหมวกนิรภัยให้ตนเองและบุตรหลาน 3. แต่งตั้งคณะทำงาน 4. จัดเก็บข้อมูล พฤติกรรมเสี่ยง ข้อมูลการเดินทาง			1. จากการสำรวจพบ ผู้ปกครองนักเรียนใช้ รถมอเตอร์ไซด์ในการ รับส่งบุตรหลานและ สวมหมวกนิรภัยร้อยละ 38 บุคลากรสวมหมวก นิรภัยร้อยละ 83	
ระหว่าง	1. จัดเวทีประชุมผู้ปกครองนักเรียน และภาคีเครือข่าย ประกอบด้วย รพ. ตำรวจ เทศบาลเมือง รร. (ผู้ปกครองและนักเรียน) ทำ MOU ร่วมกัน 2. กำหนดมาตรการองค์กร ส่งเสริมความรู้ - ให้ความรู้เรื่อง RS กฎ วินัยจราจร มุ่งสู่ความร่วมมือ - ประชาสัมพันธ์ รณรงค์ หมวกนิรภัยในสถานศึกษา/กลุ่ม ผู้ปกครอง - สร้างความร่วมมือกับหน่วยงานภาคี ยึดถือเป็นแนวปฏิบัติ - สอดแทรกเรื่องความปลอดภัยในการเรียนการสอนทุก กลุ่มสาระ - หมวกกันน็อคแลกดาว - กิจกรรมเพื่อนซี้เพื่อเพื่อนแล้วบอกต่อ - ฟล่อน้อง - เครื่องคิดวิทยุจราจร - ครู นร. สวมหมวก 100% มาตรการสอนให้จดจำ	1. จัด สภาพแวดล้อม ในที่ทำงานให้ เกิดความ ตระหนักใน เรื่องมาตรการ องค์กรและการ สวมใส่หมวก กันน็อค		1. การประชุมผู้ปกครอง เพื่อเป็นการสร้างความ ร่วมมือกันทุกฝ่าย โดย มีการลงนามบันทึก ข้อตกลงร่วมกัน ระหว่างเทศบาลเมือง น่าน โรงพยาบาลน่าน , สถานีตำรวจภูธรเมือง น่าน , โรงเรียนสวามิภักดิ์ วิทยาคารฯ และ ผู้ปกครองนักเรียน มี มติเห็นชอบยินยอม ปฏิบัติตามข้อตกลง ร่วมกัน ตามมาตรการฯ เพื่อสร้างความปลอดภัยให้กับทุกคน 2. นำเพื่อประโยชน์เมื่อ กระทำผิด ตัดคะแนน ความประพฤติ	

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
	- มอบหมายให้ นร. ที่ขาดแคลน - paint หมายเครื่องหมายสนใจให้ชัดเจน - สติ๊กเกอร์ติดหมวกแสดงถึงการเข้าร่วมโครงการ - มอบเกียรติบัตรให้คนละครึ่งและผู้ปกครองที่ให้ความร่วมมือในการสวมใส่หมวกกันน็อก เพื่อเสริมพลัง 3. เชื้ออำนาจให้ทุกกิจกรรมมีส่วนร่วมของพนักงานทุกระดับ อาทิ สถานักเรียนร่วมกับคณะครูประชุมหามาตรการใช้ยาแรงในการบังคับหรือหามาตรการลงโทษนักเรียนที่ไม่สวมหมวกกันน็อก			3. สร้างการมีส่วนร่วมกับสถานักเรียนจัดกิจกรรมเรื่องความปลอดภัยทางถนน ฟังสอนน้องเรื่องการสวมหมวกนิรภัย ประชุมสรุปทบทวน ปรับปรุงออกแบบแก้ไข และเสริมแรงบวกซึ่งกันและกัน	
หลัง	สำรวจข้อมูลหลังการดำเนินงานและสรุปทบทวน ปัญหาอุปสรรคพบว่าผู้ปกครองไม่สวมหมวกนิรภัยเนื่องจาก บ้านใกล้ เกรียงไต้ไม่ทัน, ร้อนจัดอัด สวมใส่แล้วไม่สบาย สกปรก, กลัวผมเสียทรง และไม่มีที่เก็บ พกพาลำบาก			1. นักเรียนสวมหมวกนิรภัยร้อยละ 71 บุคลากรสวมร้อยละ 96 2. สถิติการคาดเซ็มชุดนิรภัยของบุคลากร 100% 3. ไม่มีเหตุการณ์หรือเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถใช้ถนนของบุคลากรในโรงเรียน	



4. โรงเรียนแม่อนวิทยาลัย จังหวัดเชียงใหม่

จากผลสำรวจอัตราการสวมหมวกนิรภัยของประเทศไทย ปี 2561 พบว่าจังหวัดเชียงใหม่มีผู้สวมหมวกนิรภัยรวมผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายสูงเป็นอันดับที่ 7 ของประเทศ โรงเรียนแม่อนวิทยาลัย จังหวัดเชียงใหม่ สังกัด เขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษาเขต 34 จำนวน 343 คน จึงได้ทำการสำรวจสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในโรงเรียนในปี 2562 และพบว่า นักเรียนในโรงเรียนซึ่งเป็นวัยรุ่นทั้งหมดเกิดอุบัติเหตุสูงถึง 18 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บเล็กน้อย 15 ราย บาดเจ็บแขนหัก 1 ราย ขาหัก 2 ราย แต่ “ไม่พบผู้บาดเจ็บที่ศีรษะ” ซึ่งสอดคล้องกับผลสำรวจบุคลากรในโรงเรียนที่ใช้รถจักรยานยนต์จำนวน 80 คัน มีเพียง 8 คนที่ไม่สวมหมวกนิรภัย

ผู้บริหารจึงเห็นความสำคัญของหมวกนิรภัยเป็นอย่างมาก เนื่องจากวัยรุ่นเป็นวัยแห่งการเปลี่ยนแปลง อยากรู้ อยากลอง และต้องการการยอมรับ ประกอบกับเป็นโอกาสดีที่คณะทำงาน สจร.จังหวัดเชียงใหม่ได้เข้าไปให้ความรู้เรื่องหมวกนิรภัย จึงนับเป็นโอกาสดีที่ทางโรงเรียนจะดำเนินมาตรการเชิงรุกโดยเข้าร่วมเป็นส่วนหนึ่งของโครงการมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน จังหวัดเชียงใหม่ หัวใจสำคัญของการดำเนินงานภายในโรงเรียนน่าจะอยู่ที่การสร้างการมีส่วนร่วมให้บุคลากรและโดยเฉพาะแกนนำนักเรียนเข้ามามีส่วนร่วมกำหนดมาตรการและดำเนินกิจกรรมสำคัญตลอดระยะเวลาดำเนินงาน จนได้ motto ที่พิสูจน์แล้วว่าปฏิบัติได้จริง นั่นคือ มาตรการของเรา “ขี่ซ้อนเราใส่ ไกลไกลเราใส่ ใครไม่ใส่เราไม่ยอม” จนได้รับการเผยแพร่โครงการมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน ว่าด้วย การสวมหมวกนิรภัยสู่ชุมชน ทางสถานีวิทยุ LOVE OK CLICK 96.75 ด้วยการไลฟ์สดไปทั่วโลก เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2562 ที่ผ่านมา

ปัจจัยแห่งความสำเร็จ พบว่า เกิดจาก “โรงเรียนใส่ใจ เป้าหมายชัดเจน ผู้เรียนพร้อมปฏิบัติ เพื่อความปลอดภัย เครือข่ายเข้มแข็ง” รายละเอียดการดำเนินกิจกรรมดังตารางที่ 42



ตารางที่ 41 การขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเชิงรุก ของ โรงเรียนสามัคคีวิทยาคาร เทศบาลเมืองน่าน (บ้านพระเนตร)

ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
ก่อน	1. ผู้บริหาร เห็นความสำคัญของปัญหา จึงเข้าร่วมโครงการ มาตรการองค์กร กับทาง สอจร. เพื่อดำเนินงานเชิงรุกเรื่องความปลอดภัยถนน 2. จัดประชุมคณะครู ผู้บริหารเพื่อวางแผนเน้นการสร้างการมีส่วนร่วมกับภาคีเครือข่ายในพื้นที่เพื่อรณรงค์ให้ผู้ปกครอง สวมหมวกนิรภัยให้ตนเองและบุตรหลาน 3. แต่งตั้งคณะทำงาน 4. จัดเก็บข้อมูล พฤติกรรมเสี่ยง ข้อมูลการเดินทาง			1. จากการสำรวจพบ ผู้ปกครองนักเรียนใช้รถจักรยานยนต์ในการรับส่งบุตรหลานและสวมหมวกนิรภัยร้อยละ 38 บุคลากรสวมหมวกนิรภัยร้อยละ 83	
ระหว่าง	1. จัดเวทีประชุมผู้ปกครองนักเรียน และภาคีเครือข่าย ประกอบด้วย พว. ตำรวจ เทศบาลเมือง รร. (ผู้ปกครองและนักเรียน) ทำ MOU ร่วมกัน 2. กำหนดมาตรการองค์กร ส่งเสริมความรู้ - ให้ความรู้เรื่อง RS กฎ วินัยจราจร มุ่งสู่ความร่วมมือ - ประชาสัมพันธ์ รณรงค์ หมวกนิรภัยในสถานศึกษา/กลุ่มผู้ปกครอง - สร้างความร่วมมือกับหน่วยงานภาคี <u>ยึดถือเป็นแนวปฏิบัติ</u> - สอดแทรกเรื่องความปลอดภัยในการเรียนการสอนทุกกลุ่มสาระ - หมวกกันน็อคแลกดาว - กิจกรรมเพื่อนซี้เพื่อเพื่อนแล้วบอกต่อ - พี่สอนน้อง <u>เคร่งครัดวินัยจราจร</u> - ครู นร. สวมหมวก 100% มาตรการสอนให้จดจำ	1. จัดสภาพแวดล้อมในที่ทำงานให้เกิดความตระหนักในเรื่องมาตรการองค์กรและการสวมใส่หมวกกันน็อค		1. การประชุมผู้ปกครอง เพื่อเป็นการสร้างความร่วมมือกันทุกฝ่าย โดย มีการลงนามบันทึกข้อตกลงร่วมกัน ระหว่าง โรงพยาบาลน่าน , สถานีตำรวจภูธรเมือง น่าน , โรงเรียนสามัคคี วิทยาคาร และ ผู้ปกครองนักเรียน มีมติเห็นชอบยินยอม ปฏิบัติตามข้อตกลง ร่วมกัน ตามมาตรการฯ เพื่อสร้างความปลอดภัยให้กับทุกคน 2. นำปัญหาประโยชน์เมื่อกระทำผิด ตัดคะแนน ความประพฤติ	





ช่วงเวลา	การบริหารจัดการ	ถนน/ สภาพแวดล้อม	รถ	คน	EMS
	นิรภัย 100% จึงมีการทดลองงดตรวจตราบริเวณทางเข้าออก ของครูเวร พบว่าอัตราการสวมหมวกลดลงประมาณ 10%				
<u>หลัง</u>	1. สรุปผลการดำเนินงาน และถอดบทเรียนปัจจัยความสำเร็จและ ปัญหาอุปสรรคที่พบ			1. อัตราการสวมหมวกนิรภัย 100% 2. เกิดเครือข่ายความร่วมมือและกลุ่ม แกนนำนักเรียนที่ได้รับการพัฒนา ศักยภาพและทักษะที่จำเป็นใน ศตวรรษที่ 21	

