

รายงานส่วนบุคคล
(Individual Study)

เรื่อง การเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน
ให้แก่เจ้าหน้าที่หน่วยบริการเร่งด่วน
ของสำนักงานการจราจรและขนส่ง

จัดทำโดย นายวิทยา แดงประเสริฐ
ตำแหน่ง นักจัดการงานทั่วไปชำนาญการ
สังกัด ฝ่ายบริหารงานทั่วไป สำนักงานระบบขนส่ง
สำนักงานการจราจรและขนส่ง

รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม
หลักสูตรนักบริหารมหานครระดับต้น รุ่นที่ ๔๐
สถาบันพัฒนาข้าราชการกรุงเทพมหานคร
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕

๑. หัวข้อ การเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยในการปฏิบัติงานให้แก่เจ้าหน้าที่หน่วยบริการเร่งด่วนของสำนักงานการจราจรและขนส่ง

๒. ความสำคัญของการศึกษา / ที่มาของการนำเสนอ

กรุงเทพมหานครเป็นมหานครที่มีความเจริญทั้งในด้านเศรษฐกิจและสังคม เป็นศูนย์กลางของภูมิภาคในการพัฒนาเพื่อการเติบโตของเมืองอย่างยั่งยืน มีคุณภาพ เสถียรภาพ และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม อีกทั้งมีการบริการสาธารณะที่มีคุณภาพดีเลิศ ซึ่งการพัฒนาในด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม หรือด้านอื่น ๆ นั้น จำเป็นต้องมีการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานของเมืองเป็นส่วนสำคัญ โดยสอดคล้องกับวิสัยทัศน์ของสำนักงานการจราจรและขนส่ง ซึ่งกำหนดให้สำนักงานการจราจรและขนส่งเป็นองค์กรนำในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนและการบริหารจัดการจราจรด้วยระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัย เพื่อความสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย และคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน ซึ่งในการดำเนินงานของสำนักงานการจราจรและขนส่งเพื่อให้ประชาชนได้รับบริการได้ดียิ่งขึ้นนั้น จะมีบุคลากรซึ่งถือเป็นทรัพยากรที่มีความสำคัญในการขับเคลื่อนการดำเนินงานของสำนักงานการจราจรและขนส่งให้มีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะเจ้าหน้าที่หน่วยบริการเร่งด่วนของสำนักงานการจราจรและขนส่งซึ่งเป็นฝ่ายปฏิบัติการหรือเจ้าหน้าที่ภาคสนามที่เป็นกำลังสำคัญของหน่วยงานในการสนับสนุนงานในการกิจหน้าที่ของสำนักงานการจราจรและขนส่งให้ประสบผลสำเร็จตามเป้าหมายที่กำหนด โดยเฉพาะการลงพื้นที่เพื่อแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนให้กับประชาชนโดยตรง

เจ้าหน้าที่หน่วยบริการเร่งด่วนของสำนักงานการจราจรและขนส่งจะอยู่ในสังกัดสำนักงานวิศวกรรมจราจรและสำนักงานระบบขนส่งรวมจำนวน ๗๗ คน โดยเจ้าหน้าที่หน่วยบริการเร่งด่วนในสังกัดสำนักงานวิศวกรรมจราจร มีหน้าที่ในการสนับสนุนงานวิศวกรรมจราจรและการจัดการจราจร การผลิต ติดตั้ง รื้อย้าย ถอดถอน เปลี่ยนแปลง ซ่อมแซมและบำรุงรักษาเครื่องหมายจราจร รวมไปถึงป้ายชอยต่าง ๆ ในส่วนของเจ้าหน้าที่หน่วยบริการเร่งด่วนในสังกัดสำนักงานระบบขนส่ง จะมีหน้าที่ในการติดตั้งและซ่อมแซมป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางและศาลาที่พักผู้โดยสาร ซึ่งการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่หน่วยบริการเร่งด่วนของสำนักงานการจราจรและขนส่งในบางครั้งอาจจะเลยในเรื่องของความปลอดภัยในการทำงาน เช่น การไม่สวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลตลอดระยะเวลาขณะปฏิบัติงาน การพิจารณาเลือกใช้เครื่องมือปฏิบัติงานที่ไม่เหมาะสมกับประเภทชนิดของงาน การไม่ติดตั้งอุปกรณ์กันเขตการทำงานเพื่อความปลอดภัย สภาพร่างกายหรือจิตใจไม่พร้อมสำหรับการปฏิบัติงาน รวมไปถึงลักษณะท่าทางการทำงานของผู้ปฏิบัติงานที่ไม่ถูกต้องหรือเหมาะสมตามหลักกายศาสตร์ นอกจากนี้ การทำงานในสภาวะการณปัจจุบันที่มีการนำเทคโนโลยี เครื่องมือ เครื่องจักร อุปกรณ์ และสารเคมีอันตรายมาใช้ในกระบวนการทำงาน การก่อสร้าง และการให้บริการต่าง ๆ ก็อาจส่งผลกระทบต่อเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานและนำไปสู่การบาดเจ็บและเจ็บป่วยจากการทำงานได้ ซึ่งจะทำให้หน่วยงานสูญเสียบุคลากรที่มีความรู้ ทักษะ และความสามารถในการปฏิบัติงาน หรืออาจทำให้เจ้าหน้าที่ ไม่สามารถปฏิบัติงานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ และส่งผลกระทบต่อประชาชนในที่สุด เนื่องจากหน่วยงานไม่สามารถให้บริการ ตอบสนองความต้องการ และแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของประชาชนได้ทันทั่วถึง

ดังนั้น การเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยในการปฏิบัติงานให้กับเจ้าหน้าที่หน่วยบริการเร่งด่วนของสำนักงานการจราจรและขนส่งจึงเป็นกิจกรรมที่มีความสำคัญ เนื่องจากเมื่อหน่วยงานมีการบริหารจัดการความปลอดภัยในการทำงานที่ดี จะทำให้เจ้าหน้าที่หน่วยบริการเร่งด่วนมีแนวทางการปฏิบัติงานที่ถูกต้อง มีคุณภาพชีวิตที่ดี มีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน ลดการเกิดอุบัติเหตุจาก

การทำงาน จนนำไปสู่การเกิดวัฒนธรรมความปลอดภัยในการทำงาน ซึ่งจะส่งผลให้เกิดความปลอดภัยในการทำงานอย่างยั่งยืน และยังเป็นการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีต่อหน่วยงานของกรุงเทพมหานคร รวมทั้งยังสอดคล้องกับแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ ๒๐ ปี ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๖๕) ด้านที่ ๑ มหานครปลอดภัย มิติที่ ๑.๓ ปลอดภัยอุบัติเหตุ และเป็นการดำเนินการตามพระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. ๒๕๕๔

๓. วัตถุประสงค์

๓.๑ เพื่อสร้างความรู้ ความเข้าใจ และตระหนักถึงความปลอดภัยในการทำงานให้แก่เจ้าหน้าที่หน่วยบริการเร่งด่วนของสำนักการจราจรและขนส่ง

๓.๒ เพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุจากการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่หน่วยบริการเร่งด่วนของสำนักการจราจรและขนส่ง

๔. เป้าหมาย

๔.๑ จัดทำคู่มือหรือแนวทางการปฏิบัติงานเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการทำงาน จำนวน ๑ เล่ม

๔.๒ จัดอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับแนวทางการปฏิบัติงานตามมาตรฐานความปลอดภัยในการทำงานให้แก่เจ้าหน้าที่หน่วยบริการเร่งด่วนของสำนักการจราจรและขนส่ง จำนวน ๗๗ คน

๔.๓ จัดกิจกรรมรณรงค์ส่งเสริมการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในการทำงาน จำนวน ๔ กิจกรรม

๕. แนวคิด / หลักการที่ใช้ในการศึกษา

การเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยในการปฏิบัติงานให้แก่เจ้าหน้าที่หน่วยบริการเร่งด่วนของสำนักการจราจรและขนส่ง มีแนวคิดและหลักการที่เกี่ยวข้องและใช้ในการศึกษา ดังนี้

๕.๑ การจัดการด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัย

ตามพระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. ๒๕๕๔ มาตรา ๓ วรรคสอง กำหนดให้ราชการส่วนกลาง ราชการส่วนภูมิภาค ราชการส่วนท้องถิ่น และกิจการอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวงตามวรรคหนึ่ง จัดให้มีมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานในหน่วยงานของตนไม่ต่ำกว่ามาตรฐานความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานตามพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งการดำเนินงานในเรื่องดังกล่าว ส่งผลให้เกิดการคุ้มครองสุขภาพอนามัยของบุคลากรในสังกัดกรุงเทพมหานครให้มีสภาพการทำงานที่ปลอดภัยและปลอดภัยในการทำงาน สามารถดำเนินการให้บริการประชาชนได้อย่างเต็มศักยภาพเพื่อให้ประชาชนเกิดความพึงพอใจสูงสุด โดยองค์ประกอบของระบบการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ประกอบด้วย

๑. นโยบายด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน

๒. โครงสร้างการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน

๒.๑ กำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบด้านความปลอดภัย

๒.๒ สมรรถนะและการฝึกอบรม

๒.๓ การสื่อสาร

๒.๔ การควบคุมเอกสาร

๓. แผนงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน และการนำไปปฏิบัติ

๓.๑ วัตถุประสงค์และแผนงาน

๓.๒ กฎหมายความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน

๓.๓ การจัดการความเสี่ยง

๓.๔ การควบคุมการปฏิบัติงาน

๓.๕ การเตรียมความพร้อมและการตอบโต้ภาวะฉุกเฉิน

๔. การประเมินผลและทบทวนการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน

๔.๑ การประเมินผล

๔.๒ การทบทวน

๕. การดำเนินการปรับปรุงด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน

๕.๑ การแก้ไข การดำเนินการแก้ไข และการดำเนินการป้องกัน

๕.๒ การกำหนดระยะเวลาในการปรับปรุงและพัฒนาระบบการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน

๕.๒ สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

อุบัติเหตุ คือ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างไม่คาดคิดมาก่อน และเมื่อเกิดขึ้นแล้วทำให้ส่งผลกระทบต่อการทำงาน ทำให้ทรัพย์สินเสียหายหรือบุคคลได้รับบาดเจ็บ โดย H.W. Heinrich เป็นบุคคลหนึ่งที่ได้ศึกษาถึงสาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุอย่างจริงจังในโรงงานอุตสาหกรรมต่าง ๆ โดยได้สรุปผลการศึกษาวิจัยสาเหตุหลัก ๆ ของการเกิดอุบัติเหตุมี ๓ ประการ ได้แก่

๑. เกิดจากการกระทำของคน คิดเป็นร้อยละ ๘๘ ตัวอย่างเช่น การไม่ปฏิบัติตามขั้นตอนการทำงาน ความประมาท เป็นต้น

๒. เกิดจากความผิดพลาดของอุปกรณ์เครื่องจักร คิดเป็นร้อยละ ๑๐ ตัวอย่างเช่น อุปกรณ์ชำรุด อุปกรณ์ไม่อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน เป็นต้น

๓. เกิดจากสิ่งไม่คาดฝัน ภัยธรรมชาติ คิดเป็นร้อยละ ๒ โดยมีสาเหตุจากธรรมชาตินอกเหนือการควบคุม เช่น แผ่นดินไหว พายุ น้ำท่วม ไฟป่า เป็นต้น

นอกจากนี้ H.W. Heinrich ได้ตีพิมพ์หนังสือเรื่อง Industrial Accident Prevention ซึ่งเป็นการปฏิบัติแนวคิดเดิมเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุหรือเสริมสร้างความปลอดภัยอย่างสิ้นเชิง โดยได้สรุปสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุเป็น ๒ ประการ ได้แก่

๑. การกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Acts) เป็นสาเหตุใหญ่ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ ๘๕ ของการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมด เช่น

- การทำงานไม่ถูกวิธี หรือ ไม่ถูกขั้นตอน
- การมีทัศนคติที่ไม่ถูกต้อง เช่น อุบัติเหตุเป็นเรื่องของเคราะห์กรรม แก้ไข

ป้องกันไม่ได้

- ความไม่เอาใจใส่ในการทำงาน
- ความประมาท พลังเหลือ เหม่อลอย
- การมีนิสัยชอบเสี่ยง

- การไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบของความปลอดภัยในการทำงาน
- การทำงานโดยไม่ใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล
- การแต่งกายไม่เหมาะสม
- การถอดเครื่องกำบังส่วนอันตรายของเครื่องจักรออกด้วยความรู้สึกรำคาญ

ทำงานไม่สะดวก หรือถอดออกเพื่อซ่อมแซมแล้วไม่ใส่คืน

- การใช้เครื่องมือหรืออุปกรณ์ไม่เหมาะกับงาน
- การหยอกล้อกันระหว่างทำงาน
- การทำงานโดยที่ร่างกายและจิตใจไม่พร้อมหรือผิดปกติ เช่น ไม่สบาย เม้ามั่ว

มีปัญหาครอบครัว เป็นต้น

๒. สภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Condition) เป็นสาเหตุรอง คิดเป็นร้อยละ

๑๕ เท่านั้น เช่น

- ส่วนที่เป็นอันตราย (ส่วนที่เคลื่อนไหว) ของเครื่องจักร ไม่มีเครื่องกำบังหรืออุปกรณ์ป้องกันอันตราย

- การวางผังโรงงานที่ไม่ถูกต้อง
- ความไม่เป็นระเบียบเรียบร้อยและสกปรกในการจัดเก็บวัสดุสิ่งของ
- พื้นโรงงานขรุขระ เป็นหลุมเป็นบ่อ

- สภาพแวดล้อมในการทำงานที่ไม่ปลอดภัยหรือไม่ถูกสุขอนามัย เช่น แสงสว่างไม่เพียงพอเสียงดังเกินควร ความร้อนสูง ฝุ่นละออง ไอระเหยของสารเคมีที่เป็นพิษ เป็นต้น

- เครื่องจักรกล เครื่องมือ หรืออุปกรณ์ชำรุดบกพร่อง ขาดการซ่อมแซมหรือบำรุงรักษาอย่างเหมาะสม

- ระบบไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ไฟฟ้า ชำรุดบกพร่อง เป็นต้น

การเกิดอุบัติเหตุตามทฤษฎีโดมิโน

ทฤษฎีโดมิโนของการเกิดอุบัติเหตุคิดค้นโดย H.W. Heinrich ตามทฤษฎีกล่าวว่า การบาดเจ็บ และความเสียหายต่าง ๆ เป็นผลสืบเนื่องมาจากอุบัติเหตุ ซึ่งมีสาเหตุมาจากการกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย โดยเปรียบได้กับตัวโดมิโนที่เรียงกันอยู่ ๕ ตัว โกลักัน เมื่อตัวที่หนึ่งล้ม ตัวโดมิโนที่อยู่ถัดไปก็จะล้มตามไปด้วย ตัวโดมิโนทั้งห้าตัว มีดังนี้

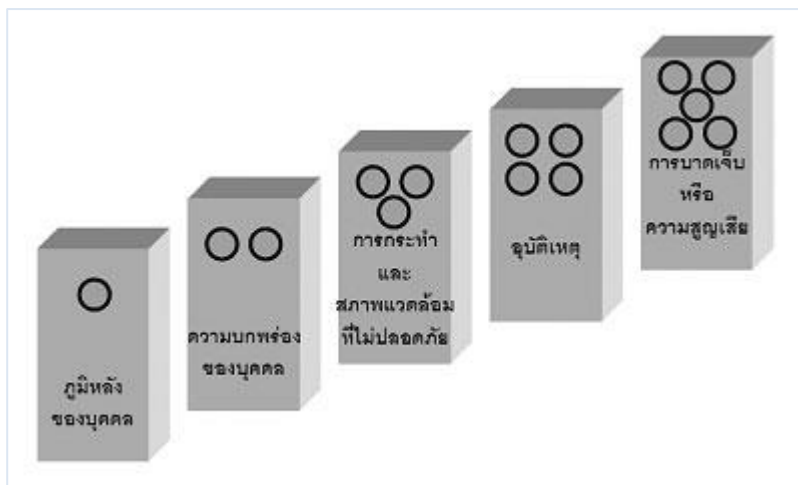
โดมิโนตัวที่ ๑ หมายถึง ภูมิหลังหรือสภาพแวดล้อมทางสังคมของบุคคล (Social Environment or Background) เช่น การเลี้ยงดู การอบรมสั่งสอน เป็นต้น

โดมิโนตัวที่ ๒ หมายถึง ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล (Defects of Person) เช่น อาการตื่นเตน อาการตกใจ สะเพร่า ขี้ลืม ใจร้อน ควบคุมตัวเองไม่ได้ เป็นต้น

โดมิโนตัวที่ ๓ หมายถึง การกระทำและ/หรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Acts/Unsafe Conditions) เช่น สภาพแวดล้อมในการทำงานที่ไม่ปลอดภัย เป็นต้น

โดมิโนตัวที่ ๔ หมายถึง อุบัติเหตุ (Accident) เช่น การชน การกระแทก เป็นต้น

โดมิโนตัวที่ ๕ หมายถึง การบาดเจ็บหรือความสูญเสีย (Injury/Damages)



สภาพแวดล้อมของสังคมหรือภูมิหลังของคนใดคนหนึ่ง เช่น สภาพครอบครัว ฐานะความเป็นอยู่ การศึกษาอบรม ก่อให้เกิดความบกพร่องผิดปกติของคนนั้น ทศนคติต่อความปลอดภัยที่ไม่ถูกต้อง ชอบเสี่ยง มักร่าง ก่อให้เกิดการกระทำที่ไม่ปลอดภัยหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุและทำให้เกิดการบาดเจ็บหรือความสูญเสียตามมา การป้องกันอุบัติเหตุตามทฤษฎีโดมิโน เมื่อโดมิโนตัวที่ ๑ ล้ม ตัวถัดไปก็ล้มตาม ดังนั้น หากไม่ให้โดมิโนตัวที่ ๔ ล้ม (ไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ) ก็ต้องเอาโดมิโนตัวที่ ๓ ออก เป็นการกำจัดการกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย การบาดเจ็บหรือความเสียหายก็จะไม่เกิดขึ้น การป้องกันอุบัติเหตุตามทฤษฎีโดมิโนหรือลูกโซ่อุบัติเหตุ ก็คือการตัดลูกโซ่อุบัติเหตุ โดยกำจัดการกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัยออกไปอุบัติเหตุก็ไม่เกิดขึ้น ส่วนการที่จะแก้ไขป้องกันที่โดมิโนตัวที่ ๑ (สภาพแวดล้อมของสังคมหรือภูมิหลังของบุคคล) หรือตัวที่ ๒ (ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล) เป็นเรื่องที่แก้ไขได้ยากกว่า เพราะเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นและปลูกฝังเป็นคุณสมบัติส่วนบุคคลแล้ว

๕.๓ การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment)

การประเมินความเสี่ยงด้านความปลอดภัยในการทำงาน หน่วยงานต้องดำเนินการจัดการซึ่งอันตรายโดยครอบคลุมถึงอันตรายที่จะเกิดขึ้นกับบุคลากร จากนั้นจึงทำการประเมินระดับความเสี่ยง และการจัดทำแผนการจัดการความเสี่ยง ทั้งนี้ หน่วยงานสามารถเลือกใช้วิธีการซึ่งอันตรายและประเมินระดับความเสี่ยงให้เหมาะสมกับลักษณะของหน่วยงานเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ซึ่งมีหลักการสำคัญในการดำเนินการ ดังนี้

๕.๓.๑ การซึ่งอันตราย หน่วยงานต้องดำเนินการแจกแจงอันตรายต่าง ๆ ที่มีอยู่ในแต่ละขั้นตอนของการทำงาน โดยเริ่มตั้งแต่การจัดเก็บ การขนถ่ายหรือขนย้ายอุปกรณ์ กระบวนการผลิต วิธีการปฏิบัติงานเกี่ยวกับเครื่องจักรหรืออุปกรณ์ รวมถึงการซ่อมบำรุงจนเสร็จสิ้นกระบวนการทำงาน

๕.๓.๒ การประเมินระดับความเสี่ยง หน่วยงานต้องทำการวิเคราะห์ปัจจัยหรือสถานการณ์ต่าง ๆ ที่เป็นสาเหตุทำให้เกิดอันตรายหรือมีอันตรายแอบแฝงอยู่ในแต่ละขั้นตอนการทำงาน ซึ่งนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน และเหตุการณ์เกือบเกิดอุบัติเหตุ โดยพิจารณาถึงโอกาสและความรุนแรงของการเกิดอันตรายเหล่านั้น

๕.๓.๓ การจัดทำแผนจัดการความเสี่ยง หน่วยงานต้องจัดทำแผนการดำเนินงานในการกำหนดมาตรการความปลอดภัยในการทำงานที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพในการจัดการความเสี่ยงจากอันตรายที่อาจเกิดขึ้น รวมทั้งการจัดสิ่งอำนวยความสะดวก เครื่องมืออุปกรณ์ บุคลากร และวิธีการปฏิบัติงาน เพื่อลดความเสี่ยงของอันตรายนั้น ๆ

การดำเนินการประเมินความเสี่ยงในการทำงาน

การดำเนินการประเมินความเสี่ยงในการทำงานอาจเลือกใช้วิธีการซึ่งอันตรายวิธีใดวิธีหนึ่งหรือหลายวิธีก็ได้ ขึ้นอยู่กับความเหมาะสมตามลักษณะการทำงานหรือลักษณะความเสี่ยงจากอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากการทำงาน เช่น วิธีการวิเคราะห์งานเพื่อความปลอดภัย (Job Safety Analysis : JSA) วิธี Checklist วิธี What if Analysis เป็นต้น รวมทั้งการพิจารณาถึงโอกาสของการเกิดอันตรายและระดับความรุนแรงของความปลอดภัย

๕.๔ การสร้างความปลอดภัยในการทำงาน

หัวใจสำคัญของการทำงาน คือ การช่วยกันสร้างความปลอดภัยในการทำงานโดยวิธีการป้องกันมิให้เกิดขึ้น ได้แก่ การอบรมให้ความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องก่อนเข้าปฏิบัติงาน การติดตามประเมินผลพฤติกรรมของผู้ปฏิบัติงาน และสภาพแวดล้อมในการทำงาน โดยต้องยึดหลัก 3E ได้แก่

๕.๔.๑ Engineering (วิศวกรรมศาสตร์)

เป็นการออกแบบและคำนวณเครื่องมือหรือเครื่องจักรที่มีสภาพการใช้งานที่ปลอดภัยที่สุด การติดตั้งเครื่องป้องกันอันตรายให้แก่ส่วนที่เคลื่อนไหวหรืออันตรายของอุปกรณ์ที่ใช้ในการทำงานและเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน การวางผังสถานที่ทำงานให้มีสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมทั้งไฟฟ้า แสงสว่าง เสียง เป็นต้น

๕.๔.๒ Education (การศึกษา/การฝึกอบรม)

เป็นการฝึกอบรมถ่ายทอดความรู้ความเข้าใจในการทำงาน การให้ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ วิธีการสร้างเสริมความปลอดภัยในการทำงานให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ให้รู้ว่าอุบัติเหตุจะเกิดขึ้นและป้องกันได้อย่างไร และจะทำงานวิธีใดจึงจะปลอดภัยที่สุด

๕.๔.๓ Enforcement (การใช้มาตรการบังคับ)

เป็นการกำหนดวิธีการทำงานอย่างปลอดภัยและการควบคุมอย่างจริงจังและเข้มงวดกดดันให้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติตามกฎระเบียบ ข้อปฏิบัติ และต้องประกาศให้ทราบโดยทั่วกัน หากผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามจะต้องถูกลงโทษ เพื่อให้เกิดจิตสำนึก และหลีกเลี่ยงการกระทำที่ไม่ถูกต้องหรือเป็นอันตราย

ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน ควรเน้นทั้ง 3E พร้อม ๆ กัน โดยเฉพาะตัวที่ ๒ Education เพราะจะทำให้เจ้าหน้าที่รู้วิธีการทำงานที่ปลอดภัย

๕.๕ วัฒนธรรมความปลอดภัยในการทำงาน

ความหมาย

วัฒนธรรม คือ สภาพอันเป็นความเจริญงอกงาม หรือลักษณะที่แสดงความเจริญงอกงาม

ความปลอดภัยในการทำงาน คือ สภาพที่ปลอดภัยจากอุบัติเหตุต่าง ๆ อันจะเกิดแก่ร่างกาย ชีวิต หรือทรัพย์สินในขณะที่ปฏิบัติงาน ซึ่งก็คือสภาพการทำงานที่ถูกต้องโดยปราศจาก “อุบัติเหตุ” ในการทำงานนั่นเอง

วัฒนธรรมด้านความปลอดภัย (Safety Culture) หมายถึง พฤติกรรมของคนในหน่วยงานที่แสดงถึงลักษณะและทัศนคติที่เกี่ยวกับความปลอดภัย

คำว่า “วัฒนธรรมความปลอดภัย” เริ่มมีการกล่าวถึงอย่างกว้างขวางโดยองค์การพลังงานปรมาณูระหว่างประเทศ (The International Atomic Energy Agency, IAEA) ซึ่งนับเป็นองค์การแรกที่พัฒนาแนวคิดเรื่องวัฒนธรรมความปลอดภัยและนำมาใช้อย่างกว้างขวาง แนวคิดวัฒนธรรมความปลอดภัยนี้มีจุดเริ่มต้นจากการเกิดอุบัติเหตุโรงไฟฟ้าพลังงานปรมาณูที่เชอร์โนบิล (Chernobyl) ในสหภาพโซเวียตเมื่อปี ค.ศ. ๑๙๘๖ การระเบิดที่เกิดขึ้นในครั้งนั้นเป็นการเกิดอุบัติเหตุที่รุนแรงที่สุด ส่งผลให้มีผู้เสียชีวิต ๓๑ คน อัตราเสี่ยงต่อการเสียชีวิตด้วยมะเร็งเม็ดเลือดขาวของชาวสแกนดิเนเวียและชาวยุโรปตะวันออกเพิ่มสูงขึ้น ปัจจัยหนึ่งของสาเหตุพบว่ามาจากวัฒนธรรมความปลอดภัยที่บกพร่อง นับจากนั้นวัฒนธรรมความปลอดภัยจึงถูกนำมาอภิปรายอีกหลายครั้งเพื่อวิเคราะห์ความผิดพลาดของมนุษย์ โดยเฉพาะความผิดพลาดทางเทคนิค นโยบาย และการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัย โดยวัฒนธรรมความปลอดภัยในระดับต่าง ๆ ดังนี้

๑. ระดับที่เห็นเป็นรูปธรรม (Artifact level) เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นจากการกระทำของคนในองค์กรที่สังเกตเห็นได้โดยง่ายที่แสดงให้เห็นอย่างชัดเจนถึงการคำนึงถึงความปลอดภัยทั้งด้านสถาปัตยกรรม การแต่งกายและการกระทำ เช่น เจ้าหน้าที่ที่มีการพิจารณาเลือกใช้เครื่องมือปฏิบัติงานที่เหมาะสมกับประเภทชนิดของงาน การใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลตลอดเวลาที่ปฏิบัติงาน เป็นต้น

๒. ระดับหลักการสนับสนุน (Espoused value level) เป็นสิ่งที่ทุกคนในองค์กรร่วมกันให้ความสำคัญกับความปลอดภัย เช่น มีการแลกเปลี่ยนเรียนรู้เกี่ยวกับพฤติกรรมการทำงานที่มีความปลอดภัย มีการสื่อสารให้ทุกคนในองค์กรรับรู้ร่วมกันเพื่อให้ทุกคนมีส่วนร่วมในการสนับสนุนการดำเนินการ เป็นต้น

๓. ระดับสามัญสำนึก (Basic assumption level) เป็นสิ่งที่แสดงให้เห็นถึงพฤติกรรมของคนที่แสดงออกถึงความปลอดภัยโดยอัตโนมัติจากทัศนคติและความเชื่อส่วนตัวในทิศทางเดียวกันและร่วมกันแก้ปัญหาหากเกิดความผิดพลาดขึ้น เช่น หากมีการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อในสถานที่ทำงาน เจ้าหน้าที่ทุกคนจะให้ความสำคัญและกระตือรือร้นที่จะร่วมกันหาสาเหตุเพื่อกำจัดด้วยความรวดเร็ว เป็นต้น

การสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในการทำงาน

การสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในการทำงานให้เกิดขึ้น จำเป็นต้องอาศัยองค์ประกอบหลายด้าน โดยต้องได้รับความร่วมมือจากบุคลากรทั้งหมด เพื่อให้เกิดการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยในการทำงานขององค์กรและหน่วยงาน ซึ่งจะส่งผลให้การดำเนินงานด้านความปลอดภัยในการทำงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและสามารถนำไปปรับใช้กับงานต่าง ๆ ได้ โดยการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยเพื่อช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน ประกอบด้วยกลยุทธ์ 4As ดังนี้

๑. ความตระหนัก (Awareness) หมายถึง ความตระหนักรู้ ซึ่งการสร้างความตระหนักรู้สามารถทำได้ เช่น จัดให้มีการประชุมเป็นประจำเพื่อแลกเปลี่ยนและแก้ไขปัญหาให้ทันทั่วทั้งการสร้างเชื่อมั่นและทราบสถานะของความเสี่ยงจากการทำงาน การส่งเสริมให้บุคลากรมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นในการพัฒนาระบบการป้องกันไม่ให้เกิดความเสี่ยงในขั้นตอนต่อไป มีกิจกรรม

ส่งเสริมความตระหนักในเรื่องความปลอดภัย การให้ความรู้และอบรมแก่บุคลากร และส่งเสริมให้บุคลากรมีความเข้าใจในบทบาทและมีจิตสำนึกอยู่เสมอ เป็นต้น

๒. ความสนใจ (Attention) หมายถึง การให้บุคลากรรับรู้ข้อมูลด้านความปลอดภัยในการทำงานและแนวทางที่จะลดอุบัติเหตุจากการทำงานให้มากที่สุด เช่น สื่อด้านความปลอดภัย ภาพข่าวสาร วิดีทัศน์ เป็นต้น โดยบุคลากรต้องเห็นภาพ ได้ยินเสียง สัมผัสได้ จนทำให้เกิดความรู้ความเข้าใจและสามารถนำไปปฏิบัติได้จริง

๓. การปฏิบัติ (Action) หมายถึง การกระตุ้นให้มีการปฏิบัติด้านความปลอดภัย สาเหตุที่ทำให้บุคลากรไม่เห็นความสำคัญของความปลอดภัย ได้แก่ ไม่ทราบถึงอันตราย ไม่ทราบถึงผลลัพธ์ของเหตุการณ์อันตรายที่ส่งผลกระทบต่อได้รับบาดเจ็บหรือพิการ และไม่มีความรู้ที่เพียงพอ กลยุทธ์ที่ใช้ในการกระตุ้นการปฏิบัติงานให้เกิดความปลอดภัย เช่น ใช้ความผิดพลาดในการทำงานเป็นบทเรียน การส่งเสริมบุคคลที่เป็นตัวอย่างที่ดีให้เพื่อนร่วมงาน ให้ความช่วยเหลือแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับเพื่อนร่วมงานอย่างตรงไปตรงมา ให้ความใส่ใจกับงานหรือกิจกรรมที่ทำ ลงมือปฏิบัติทันทีเมื่อเจอความเสี่ยงหรือปัญหา เป็นต้น

๔. ทักษะ (Attitude) หมายถึง การเสริมสร้างทัศนคติในเชิงบวก โดยให้ความสำคัญให้เวลา ให้ความรับผิดชอบ มีการดำเนินงานในสิ่งที่ถูกต้อง ปลอดภัย และทราบถึงจุดบอดหรือจุดเสี่ยงของการทำงานประเภทนั้น ๆ

๖. แนวทางการดำเนินการ / ระยะเวลา และผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง

แนวทางการดำเนินการ

๖.๑ แต่งตั้งคณะทำงานพิจารณาเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน ให้แก่เจ้าหน้าที่หน่วยบริการเร่งด่วนของสำนักการจราจรและขนส่ง โดยให้คณะทำงานฯ ดำเนินการ ดังนี้

๖.๑.๑ ประเมินความเสี่ยงต่าง ๆ ที่เกิดจากการปฏิบัติงาน จัดลำดับความสำคัญของความเสี่ยง และพิจารณากระบวนการเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดขึ้นหรือพยายามลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้น

๖.๑.๒ จัดทำนโยบายความปลอดภัยในการทำงานเสนอผู้อำนวยการสำนักการจราจรและขนส่งพิจารณาลงนาม

๖.๑.๓ จัดทำคู่มือแนวทางการปฏิบัติงานเพื่อความปลอดภัยในการทำงานเสนอผู้อำนวยการสำนักการจราจรและขนส่งพิจารณาให้ความเห็นชอบ โดยคู่มือแนวทางการปฏิบัติงานเพื่อความปลอดภัยในการทำงานจะมีรายละเอียดเนื้อหาครอบคลุมลักษณะและประเภทงานที่ต้องปฏิบัติได้แก่

- กฎของความปลอดภัยในการทำงานทั่วไป เช่น การแต่งกาย การจัดเตรียมอุปกรณ์ เป็นต้น

- การใช้งานอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล (Personal Protective Equipment, PPE)

- ความปลอดภัยในสำนักงาน

- ความปลอดภัยในการเคลื่อนย้ายสิ่งของ

- ความปลอดภัยในการใช้อุปกรณ์ไฟฟ้า / เครื่องมือ / อุปกรณ์อื่น ๆ

- ความปลอดภัยในการใช้ยานพาหนะ

- ความปลอดภัยในการใช้บันได

ขั้นตอนการดำเนินงาน	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖											
	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
๓. จัดการฝึกอบรมด้านความปลอดภัยในการทำงาน ส่วนราชการ/ผู้รับผิดชอบ : คณะทำงานฯ			↔									
๔. การดำเนินการประชาสัมพันธ์และจัดกิจกรรมรณรงค์ส่งเสริมความปลอดภัยในการทำงาน ส่วนราชการ/ผู้รับผิดชอบ : คณะทำงานฯ และทุกส่วนราชการ			↔	↔			↔			↔		
๕. เจ้าหน้าที่หน่วยบริการเร่งด่วนรายงาน ภาพถ่ายการปฏิบัติงานทุกครั้งเสนอ ผู้บังคับบัญชาทราบผ่านทางแอปพลิเคชันไลน์ ส่วนราชการ/ผู้รับผิดชอบ : สำนักงานวิศวกรรม จราจร และสำนักงานระบบขนส่ง			←									→
๖. จัดเก็บสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการ ทำงานและข้อมูลการประสบอันตรายจากการ ทำงาน ส่วนราชการ/ผู้รับผิดชอบ : คณะทำงานฯ			←									→
๗. วิเคราะห์ ประเมิน และสรุปรายงานผล การดำเนินงานด้านความปลอดภัยฯ เสนอ ผู้บริหาร ส่วนราชการ/ผู้รับผิดชอบ : ฝ่ายบริหารงาน ทั่วไป สำนักงานระบบขนส่ง												↔

การดำเนินการประชาสัมพันธ์และจัดกิจกรรมรณรงค์ความปลอดภัยในการทำงาน

การดำเนินการประชาสัมพันธ์และจัดกิจกรรมรณรงค์ความปลอดภัยในการทำงาน ถือเป็นกิจกรรมที่สำคัญ เพราะเป็นการกระตุ้น ชักจูง โน้มน้าวและสร้างความเข้าใจอันดีกับบุคลากรทุกคนในหน่วยงาน ทำให้เกิดทัศนคติพฤติกรรมที่ถูกต้องในการปฏิบัติงานด้วยความปลอดภัย จึงจำเป็นต้องมีการจัดทำโครงการเพื่อเสนอผู้บริหารหน่วยงาน ซึ่งประกอบด้วยขั้นตอนต่าง ๆ ดังนี้

๑. การวิเคราะห์สถานการณ์
๒. การกำหนดวัตถุประสงค์
๓. การกำหนดกลุ่มเป้าหมาย
๔. การกำหนดวิธีการดำเนินงานหรือกิจกรรมการดำเนินงาน
๕. ทรัพยากรที่ต้องใช้
๖. การควบคุมกำกับงานและการประเมินผลโครงการ

กิจกรรม	ลำดับดำเนินการ					หมายเหตุ
	๑	๒	๓	๔	๕	
๑. ประชุมชี้แจง ๒. เสนอขออนุมัติโครงการ ๓. จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ ที่เข้าใจง่ายและเข้าถึงได้ อย่างรวดเร็ว เช่น Infographic ๔. ดำเนินกิจกรรมรณรงค์ ๕. ประเมินผลฯ สรุปรายงาน	↔	↔	↔			- ฝ่ายบริหารงานทั่วไป สำนักงานระบบขนส่ง เป็น ผู้รับผิดชอบ - ดำเนินกิจกรรมรณรงค์ จำนวน ๔ ครั้ง - ประเมินผล และสรุป รายงาน เมื่อสิ้นสุดโครงการ

๗. ประโยชน์จากการศึกษา

๑. เจ้าหน้าที่หน่วยบริการเร่งด่วนของสำนักงานการจราจรและขนส่งมีความเข้าใจในหลักการของการทำงานที่ปลอดภัยอย่างถูกต้อง
๒. เจ้าหน้าที่หน่วยบริการเร่งด่วนของสำนักงานการจราจรและขนส่งมีวิธีการปฏิบัติงานที่ถูกต้อง เหมาะสม ปลอดภัย และมีสุขภาพอนามัยที่ดี
๓. จำนวนอุบัติเหตุจากการทำงานลดลง

๘. งบประมาณ

ไม่ใช้งบประมาณ

๙. แนวทางการติดตามและประเมินผล

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย	ประเภทตัวชี้วัด	วิธีการ/เครื่องมือในการติดตามและประเมินผล	ระยะเวลา
๑. จำนวนคู่มือหรือแนวทางการปฏิบัติงานเพื่อความปลอดภัย	๑ เล่ม	ผลผลิต	๑. รายงานการประชุมคณะทำงานฯ ๒. หนังสือให้ความเห็นชอบจากผู้บริหารฯ	ภายหลังผู้บริหารให้ความเห็นชอบ
๒. ร้อยละของเจ้าหน้าที่หน่วยบริการเร่งด่วนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับคู่มือหรือแนวทางการปฏิบัติงานเพื่อความปลอดภัย	ร้อยละ ๘๐	ผลผลิต	๑. การทดสอบ Pre-test/ Post-test ๒. รายงานผลการประเมินโครงการอบรม	ภายหลังการอบรม
๓. ร้อยละของอุบัติเหตุที่เกิดจากการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่หน่วยบริการเร่งด่วน	ลดลง ร้อยละ ๒๐	ผลลัพธ์	ข้อมูลสถิติจำนวนอุบัติเหตุ ปี ๒๕๖๔ และปี ๒๕๖๕	ภายหลังการนำคู่มือฯ ไปใช้ และการอบรมและการจัดกิจกรรมรณรงค์

๑๐. ข้อเสนอแนะ

๑๐.๑ ควรทบทวนความเสี่ยงด้านความปลอดภัยในการทำงานเป็นระยะ ๆ เพื่อปรับปรุงฐานข้อมูลความเสี่ยงด้านความปลอดภัยในการทำงานให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน

๑๐.๒ จัดให้มีการตรวจสอบสภาพของเจ้าหน้าที่หน่วยบริการเร่งด่วน หากพบความผิดปกติให้หัวหน้าส่วนราชการจัดให้บุคลากรได้รับการรักษาพยาบาลทันที และจัดเก็บข้อมูลรายงานสรุปผลการตรวจสอบสภาพไว้ด้วย

๑๐.๓ ปรับปรุงสภาพแวดล้อมในการทำงานให้มีความเหมาะสม ปลอดภัย และปลอดโรค

๑๐.๔ ส่งเสริมการนำความรู้ทางด้านการยศาสตร์มาประยุกต์ใช้ในการทำงานอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อหน่วยงานและผู้ปฏิบัติงาน ทั้งการลดความผิดพลาดในการปฏิบัติงานต่าง ๆ ลดความเมื่อยล้าอาการบาดเจ็บจากการทำงาน ลดอุบัติเหตุจากการทำงาน และทำให้ผู้ปฏิบัติงานมีสุขภาพกายและสุขภาพจิตที่ดีขึ้น

๑๐.๕ ควรเพิ่มอุปกรณ์ความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพเพื่อรองรับมาตรฐานความปลอดภัยที่สูงขึ้น

๑๐.๖ จัดให้มีอุปกรณ์และเวชภัณฑ์ที่จำเป็นเพื่อปฐมพยาบาลบุคลากรที่ทำงานที่มีความเสี่ยงก่อนนำส่งโรงพยาบาล

๑๐.๗ จัดให้มีแผนรองรับกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน

๑๐.๘ การสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในการทำงานให้เกิดขึ้นในหน่วยงานเป็นงานที่ต้องใช้ระยะเวลาในการดำเนินการ รวมทั้งจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือของทุกคนในหน่วยงานอย่างต่อเนื่องจนเกิดเป็นวัฒนธรรมความปลอดภัยในการทำงานที่แท้จริง

บรรณานุกรม

สำนักงานสุขาภิบาลสิ่งแวดล้อม สำนักอนามัย กรุงเทพมหานคร. (๒๕๖๐, เมษายน). แนวทางการดำเนินงานด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยในการทำงาน ตามมาตรา ๓ วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. ๒๕๕๔ ของหน่วยงานกรุงเทพมหานคร

อภิวัดน์ งานประเสริฐสกุล. (๒๕๖๓). การประเมินผลการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน กรณีศึกษาโครงการก่อสร้างโรงไฟฟ้าของบริษัทแห่งหนึ่งในจังหวัดระยอง. สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

<https://sites.google.com/site/vocationalhygieneandsafety/home>

ภาคผนวก

