

ความสำคัญของเรื่องความปลอดภัยทางถนนที่เกี่ยวกับการทำงาน

รองศาสตราจารย์สุราวุธ สุธรรมมาสา M.Sc. (Occupational Health and Safety)

สาขาวิชาวิทยาศาสตร์สุขภาพ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

ประเทศต่างๆ ทั่วโลกล้วนประสบปัญหาเกี่ยวกับการประสบอันตรายทางถนน องค์การสหประชาชาติได้จัดทำ “สมุดปกขาวเพื่อถนนปลอดภัย ภายใน พ.ศ. 2593 การประสบความสำเร็จในการลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นเกี่ยวเนื่องกับการทำงานลงเหลือศูนย์” สำหรับประเทศไทยก็มีการรณรงค์เรื่องความปลอดภัยทางถนนทุกปี โดยเฉพาะช่วงเทศกาลต่างๆ อาทิ สงกรานต์และปีใหม่ การรณรงค์จะทำให้ลักษณะการสื่อสารในวงกว้าง เน้นการให้การรับรู้ว่ามีมาตรการอะไรบ้าง จะขับต้องไม่ดื่ม ขับรถต้องไม่ประมาทอะไรทำนองนี้ ซึ่งในเชิงความมีประสิทธิภาพของวิธีการแล้ว น่าจะมีคำถามว่าวิธีนี้เพียงอย่างเดียวจะมีผลอย่างไรหรือไม่ (ถึงแม้ว่าในข้อเท็จจริง หน่วยงานภาครัฐมีแผนยุทธศาสตร์ในเรื่องความปลอดภัยทางถนนซึ่งประกอบด้วยหลายแผนงานก็ตาม) สิ่งหนึ่งที่น่าสนใจคือการรณรงค์ในวงกว้างและเป้าหมายก็กว้างมาก (คือประชาชนทั่วไป) นั้น หากวิเคราะห์ให้ดีจะพบว่าจำนวนคนที่ใช้รถใช้ถนนนั้น มีจำนวนมากทีเดียวที่เป็นคนทำงานในสถานประกอบการต่างๆ คนเหล่านี้ในวันหยุดต่างๆ ก็ใช้รถใช้ถนนเช่นกัน ดังนั้นหากการรณรงค์จะมีเป้าหมายให้ครอบคลุมมาเป็นคนทำงานในสถานประกอบการต่างๆ ด้วยก็น่าสนใจมากยิ่งขึ้นถ้าคิดว่าสถิติการประสบอันตรายจากทางถนนที่เกี่ยวเนื่องจากการทำงานมีไม่น้อยและสร้างความสูญเสียมหาศาลและมีกฎหมายด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยบังคับใช้อยู่ รวมถึงมีมาตรฐานสากล ISO39001 ว่าด้วยระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนน (เพิ่งประกาศใช้ พ.ศ. 2013 นี้เอง) ที่สามารถนำมาใช้ในการรณรงค์ได้ก็น่าสนใจมากที่จะมีการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในสถานประกอบการขึ้นและนี่คือที่มาของคอลัมน์ใหม่นี้ที่จะเสนอบทความที่น่าสนใจทางด้านนี้และนำสิ่งค้นพบจากงานวิจัยใน**โครงการพัฒนาระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนที่บูรณาการเข้ากับระบบการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัยสำหรับสถานประกอบการ**ที่ได้รับการสนับสนุนจากมูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ โดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) มานำเสนอ



การดำเนินงานด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยในการทำงานของสถานประกอบกิจการต่างๆ ที่ผ่านมาส่วนใหญ่จะเน้นไปในด้านความปลอดภัยของการทำงานในสถานที่ทำงานนั้นๆ เช่น ความปลอดภัยจากเครื่องจักรจากไฟฟ้า จากสารเคมี มีการตรวจวัดสิ่งแวดล้อมในการทำงานคือวัดปริมาณสารเคมี ปริมาณฝุ่น วัดเสียง วัดระดับความร้อน วัดแสงสว่าง เป็นต้น แต่ถ้าถามว่าแล้วความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานขับรถ ไม่ว่าจะเป็นรถเก๋งนั่งส่วนบุคคล รถกระบะ รถบรรทุก หรือแม้กระทั่งรถจักรยานยนต์ที่ใช้รับส่งเอกสารก็ตาม มีการดำเนินการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยหรือไม่ เคยมีการตรวจวัดสิ่งแวดล้อมในการทำงาน เคยมีการประเมินความเสี่ยง เคยมีการตรวจสอบสุขภาพตามปัจจัยเสี่ยง ฯลฯ หรือไม่ เชื่อว่าคำตอบส่วนใหญ่คือไม่มีการดำเนินงานด้านนี้กับงานที่เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนเลย ซึ่งถือว่าไม่ได้ปฏิบัติตามกฎหมายที่กำหนดไว้

1. สถานการณ์ด้านการประสบอันตรายทางถนนของลูกจ้างในสถานประกอบกิจการ (สปก.) ในประเทศไทย

1.1 เมื่อพิจารณาเฉพาะสถานประกอบกิจการที่อยู่ในขอบข่ายความคุ้มครองของกองทุนเงินทดแทนพบว่าใน พ.ศ. 2554 มีนายจ้างจำนวน 338,270 ราย และลูกจ้างจำนวน 8,222,960 รายสำหรับจำนวนการประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงานในช่วง พ.ศ. 2550 - 2554 เมื่อจำแนกตามความรุนแรงพบว่าเฉลี่ยในรอบ 5 ปี มีการประสบอันตรายปีละ 160,147 ราย คิดเป็นอัตราการประสบอันตรายทุกกรณีความรุนแรงต่อลูกจ้าง 1,000 ราย เท่ากับ 19.70 พบว่าทั้งจำนวนรายที่ประสบอันตรายและอัตราการประสบอันตรายในรอบ 5 ปีดังกล่าว มีสถิติที่ลดลงทุกปี นอกจากนี้ยังมีข้อมูลที่น่าสนใจดังนี้

- 1) จังหวัดที่มีจำนวนการประสบอันตรายสูงสุด 5 อันดับแรกคือ (เรียงจากมากไปน้อย) กทม. สมุทรปราการ ชลบุรี สมุทรสาคร และปทุมธานี
- 2) สิ่งที่ทำให้ลูกจ้างประสบอันตรายสูงสุด 5 อันดับแรกคือ (เรียงจากมากไปน้อย) วัตถุหรือสิ่งของ เครื่องจักร เครื่องมือ สภาพแวดล้อมเกี่ยวกับการทำงาน และยานพาหนะ
- 3) ขนาดของสถานประกอบกิจการที่มีจำนวนลูกจ้างประสบอันตรายสูงสุดคือสถานประกอบกิจการ

ขนาด 200 - 499 คน เฉลี่ยในแต่ละปีมีจำนวนการประสบอันตรายเกิดขึ้นคิดเป็นร้อยละ 18.13 ของจำนวนการประสบอันตรายทั้งหมด สำหรับขนาดสถานประกอบกิจการที่มีจำนวนลูกจ้างประสบอันตรายรองลงมาลดหลั่นลงไปคือสถานประกอบกิจการขนาด 20 - 49 คน (ร้อยละ 15.27) ขนาด 100 - 199 คน (ร้อยละ 14.77) ตามลำดับ

4) ประเภทกิจการที่มีจำนวนลูกจ้างประสบอันตรายสูงสุด 5 อันดับแรกคือ (เรียงจากมากไปน้อย) การก่อสร้าง การผลิตเครื่องดื่ม อาหาร ฯลฯ การค้าเครื่องไฟฟ้า ยานพาหนะ การผลิตผลิตภัณฑ์พลาสติก และการหล่อหลอมกลึงโลหะ

1.2 เมื่อวิเคราะห์ลงในรายละเอียดเกี่ยวกับสิ่งที่ทำให้ลูกจ้างประสบอันตรายที่เป็นยานพาหนะ ข้อมูลในรอบ 5 ปี (พ.ศ. 2550 - 2554) พบว่า

- 1) ข้อมูลที่ระบุว่ายานพาหนะเป็น "สิ่งที่ทำให้ประสบอันตราย" นั้น เฉลี่ยในรอบ 5 ปี มีจำนวนที่เกิดขึ้น 8,313 รายต่อปี และมีผู้เสียชีวิตเฉลี่ย 317 รายต่อปี
- 2) ข้อมูลที่ระบุว่า "สาเหตุที่ประสบอันตราย" คือ อุบัติเหตุจากยานพาหนะนั้น พบว่าเกิดขึ้นจำนวนเฉลี่ยปีละ 5,366 ราย มีจำนวนผู้เสียชีวิตเฉลี่ยปีละ 301 ราย
- 3) สำหรับข้อมูลผลกระทบที่เกิดขึ้นในประเด็นความรุนแรงด้านต่างๆ ได้แสดงในตารางที่ 1 แล้ว ซึ่งจะเห็นได้ว่าเมื่อมองในเชิงความปลอดภัยในการทำงานแล้ว ประเทศไทยได้สูญเสียบุคลากรวัยทำงานที่ต้องพิการและสูญเสียอวัยวะส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตทั้งของตนเองและครอบครัว มองในแง่ประสิทธิภาพการผลิต สถานประกอบกิจการและประเทศต้องสูญเสียผลผลิตไปเป็นจำนวนมาก หากคิดเป็นมูลค่าแล้วจะมีค่ามหาศาล ดังจะเห็นได้จากข้อมูลต่างประเทศที่มีการเก็บข้อมูลและนำเสนอเรื่องนี้ได้อย่างชัดเจน

ข้อมูลการประสบอันตรายที่เกี่ยวกับยานพาหนะที่แสดงมาข้างต้นแสดงให้เห็นถึงความสำคัญของเรื่องความปลอดภัยจากยานพาหนะในสถานประกอบกิจการ ดังนั้นการจัดการในเรื่องนี้ที่เหมาะสมนอกจากจะเกิดผลดีต่อลูกจ้างและสถานประกอบกิจการแล้ว ยังทำให้เกิดผลดีต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศด้วย เพราะลูกจ้างเหล่านี้ก็ต้องใช้รถใช้ถนนเมื่อไม่ได้ทำงานหรือนอกเวลางาน

ตารางที่ 1 ค่าเฉลี่ยจำนวนรายที่ประสบอันตรายที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะระหว่าง พ.ศ. 2550 - 2554 จำแนกตามความรุนแรงสาเหตุที่ประสบอันตราย และสิ่งที่ทำให้ประสบอันตราย

ยานพาหนะ	เสียชีวิต	ทุพพลภาพ	สูญเสียอวัยวะบางส่วน	หยุดงาน > 3 วัน	หยุดงาน < 3 วัน	รวม
เป็นสิ่งที่ทำให้ประสบอันตราย	317	13	66.60	3,604.60	4,321.80	8,312.60
เป็นสาเหตุที่ประสบอันตราย	301	11	38.40	2,533	2,491.20	5,365.80

2. สถิติและความสูญเสียจากการประสบอันตรายทางถนนที่เกี่ยวข้องกับการทำงานในต่างประเทศ

สำหรับในต่างประเทศ สถิติการประสบอันตรายทางถนนที่เกี่ยวข้องกับการทำงานเกิดขึ้นในจำนวนไม่น้อยทีเดียว ข้อมูลจากประเทศสหรัฐอเมริกาพบว่าทุกๆ 12 นาทีจะมีชาวอเมริกันเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถชนกัน ขณะที่ทุกๆ 10 วินาทีจะมีคนบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน และทุกๆ 5 วินาทีจะมีอุบัติเหตุทางถนนเกิดขึ้น การเกิดอุบัติเหตุที่วุ่นวายเมื่อมองในเชิงความสูญเสียทางเศรษฐกิจและการเงินแล้ว มีตัวเลขที่น่าสนใจทีเดียว กล่าวคือมันทำให้นายจ้างสูญเสียเงินประมาณ 60,000 ล้านดอลลาร์ทุกปี เงินดังกล่าวต้องนำไปใช้ในเรื่องค่ารักษาพยาบาล ค่าใช้จ่ายทางกฎหมาย ทรัพย์สินเสียหาย และการสูญเสียผลผลิต ประสิทธิภาพการเกิดอุบัติเหตุทางถนนทำให้สหรัฐอเมริกาสรุปได้ว่าในแต่ละครั้งที่เกิดรถชน จะทำให้นายจ้างเสียเงินเฉลี่ย 16,500 ดอลลาร์ แต่หากเป็นอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการทำงาน และมีการบาดเจ็บเกิดขึ้นนายจ้างต้องใช้จ่ายเงินเฉลี่ยสูงถึง 74,000 ดอลลาร์ กรณีเสียชีวิตก็ต้องใช้เงินสูงถึง 500,000 ดอลลาร์ทีเดียว แต่สิ่งที่น่าสนใจที่สุดคือพบว่าอุบัติเหตุเหล่านี้สามารถป้องกันได้ (NHTSA, 2003)

มาพิจารณาในกรณีของสหภาพยุโรปบ้างว่าสถานการณ์ในเรื่องนี้เป็นอย่างไร ข้อมูล พ.ศ. 2554 พบว่ามี การสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 31,000 ราย ส่วนใหญ่เกี่ยวข้องกับการทำงาน และเมื่อเปรียบเทียบกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในการทำงานภายในสถานประกอบการ พบว่าจำนวนผู้เสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนคิดเป็นประมาณร้อยละ 40 ของจำนวนผู้เสียชีวิตจากการทำงานที่สถานประกอบการ (Eurogip, 2009 อ้างใน ETSC)

ข้อมูลที่น่าสนใจมาข้างต้น แสดงให้เห็นถึงความสำคัญ ของเรื่องความปลอดภัยทางถนนที่เกี่ยวข้องเนื่องจากการทำงาน ที่ถึงเวลาแล้วที่เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ผู้บริหารสถานประกอบการ และคณะกรรมการความปลอดภัยจะผลักดันงานด้านนี้อย่างจริงจัง

เอกสารอ้างอิง

สำนักงานกองทุนเงินทดแทน www.sso.go.th ค้นคืนวันที่ 23/11/2555
 ETSC.www.etsc.eu ค้นคืนวันที่ 5/01/2013
 OSHA, NHTSA, NETS.www.osha.gov ค้นคืนวันที่ 5/01/2013