

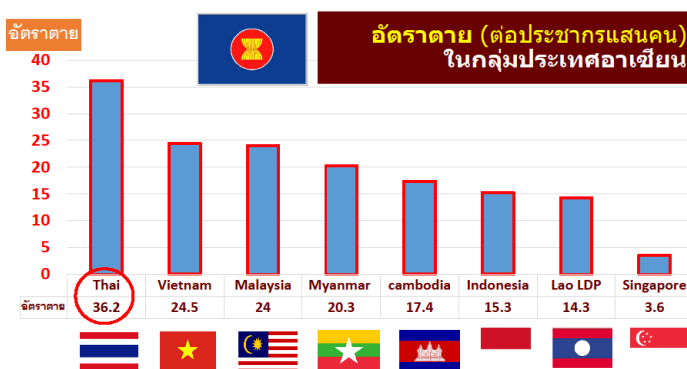
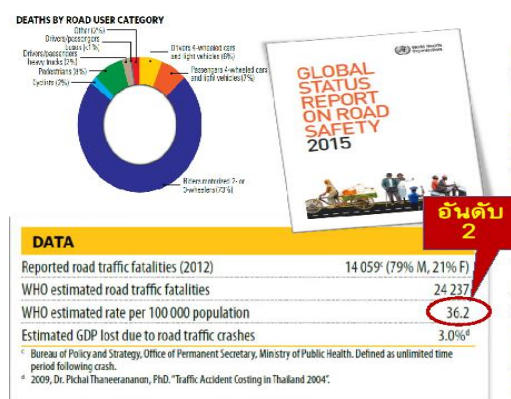
ความปลอดภัยทางถนน กับ คนทำงานในสถานประกอบการ

ศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)

1. Why ทำไม... สถานประกอบการต้องใส่ใจกับความปลอดภัยทางถนน

รายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนขององค์การอนามัยโลก พ.ศ.2558 (Global Status of Road Safety:2015) ระบุว่าประเทศไทยที่มีอัตราเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากถึง 36.2 รายต่อประชากรหนึ่งแสนคน เป็นอันดับ 2 ของโลก และเป็นอันดับ 1 ของโลกในการเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ (อัตราตายจากรถจักรยานยนต์ คิดเป็น 26 ต่อประชากรแสนคน)

ในขณะที่ข้อมูลจากใบมรณบัตร พ.ศ.2557 มีผู้เสียชีวิตถึง 15,045 ราย หรือทุกวันจะมี 40 ครอบครัวที่ต้องสูญเสียสมาชิก และทุกวันอีก 15 ครอบครัวต้องแบกรับภาระเลี้ยงดูผู้พิการจากอุบัติเหตุทางถนนไปตลอดชีวิต ที่สำคัญ 1 ใน 3 ของผู้เสียชีวิตและผู้พิการอยู่ในวัยแรงงาน ซึ่งเป็นกำลังหลักในการดูแลครอบครัว นับเป็นความสูญเสียที่น่าตกใจและสร้างผลกระทบทั้งต่อเหยื่อ ครอบครัวและภาพรวมของสังคม (มูลค่าความสูญเสีย 2.3 แสนล้านบาท/ปี)



ที่ประชุมสมัชชาใหญ่สหประชาชาติ (UNGA) ภายใต้กรอบปฏิญญาโมสโกเมื่อ 2 มีนาคม 2553 ประกาศให้ปี ค.ศ. 2011-2020 เป็น “ทศวรรษการปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยบนท้องถนน” (Decade of Action for Road Safety 2011-2020) โดยตั้งเป้าลดการตายจากปีละ 1.3 ล้านคน ลงครึ่งหนึ่งในอีก 10 ปีข้างหน้า พร้อมทั้งกำหนดให้แต่ละประเทศ เร่งวางฐานระบบจัดการความปลอดภัยทางถนนใน 5 เรื่องหลัก ได้แก่ (1) การบริหารจัดการ (Road safety management) (2) ถนนและการสัญจร ปลอดภัย (Infrastructure) (3) ยานพาหนะปลอดภัย (Safe vehicle) (4) ผู้ใช้ถนนปลอดภัย (Road user behavior) (5) การตอบสนอง หลังเกิดเหตุ (Post-crash care) โดยประเทศไทยได้นำแนวทางของ UN มากำหนดให้ปี พ.ศ.2554 – 2563 เป็น “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย” และตั้งเป้าหมายลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ต่ำกว่า 10 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคน ภายในปี พ.ศ. 2563

องค์การอนามัยโลก (WHO: 2550) รายงานว่ากลุ่มแรงงาน อายุ 18-60 ปี เสี่ยงต่อการตายบนท้องถนน จากการทำงานมากกว่าอันตรายในสถานประกอบการ ซึ่งสอดคล้องกับสถิติการประสบอันตรายจากยานพาหนะ อันเนื่องมาจากการทำงานปี 2553-2558 ของสำนักงานกองทุนเงินทดแทน พบว่าลูกจ้างที่เสียชีวิตจากยานพาหนะ คิดเป็นร้อยละ 45-60 ของจำนวนลูกจ้างที่เสียชีวิตในแต่ละปี โดยแนวโน้มยังไม่ลดลง ดังจะเห็นได้

จากปี 2553 สัดส่วนเสียชีวิตของแรงงานไทยจากอุบัติเหตุทางถนน คิดเป็นร้อยละ 60 (เสียชีวิต 274 คน จากจำนวน 462) และเพิ่มเป็น 287 คน ในปี 2554

ข้อมูลการสำรวจสุขภาพของแรงงานไทยและการสำรวจอนามัยและสวัสดิการพ.ศ. 2552 คาดว่าประชากรวัยแรงงานจะเพิ่มเป็นร้อยละ 67.6 ในปี 2553 โดยประชากรวัยแรงงาน (อายุ 15-59 ปี) มีประมาณ 55 ล้านคน กว่า 1 ใน 4 ของการบาดเจ็บเกิดเนื่องมาจากอุบัติเหตุจากยานพาหนะโดยเฉพาะจากรถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 27.1) รองลงมาจากการพลัดตกหกล้ม (ร้อยละ 20) แรงงานชายมีอัตราสูงกว่าหญิงเกือบเท่าตัว

ปี	เสียชีวิต	จำนวนทั้งหมดที่เสียชีวิต	คิดเป็น%	ทุพพลภาพ	จำนวนทั้งหมดที่ทุพพลภาพ	คิดเป็น%
2554	287	590	49	1	4	25
2555	392	717	55	6	19	32
2556	304	635	49	6	28	21
2557	277	603	46	3	11	27
2558	267	575	46	-	-	-



2. What.. อะไรเป็นความเสี่ยงสำคัญ ของแรงงานไทย

แรงงานไทยส่วนใหญ่จะใช้รถจักรยานยนต์เดินทางไป-กลับที่ทำงาน รวมทั้งระหว่างการทำงาน ทำให้การบาดเจ็บที่เกิดขึ้นจะพบว่ามาจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะการบาดเจ็บศีรษะจากการไม่สวมหมวกนิรภัย ซึ่งข้อมูลสำนักนโยบายและยุทธศาสตร์กระทรวงสาธารณสุข (พ.ศ. 2548-2551) ชี้ว่าค่าใช้จ่ายจากอุบัติเหตุทางถนนของกองทุนต่างๆ เช่น กองทุนหลักประกันสุขภาพแห่งชาติและกองทุนสวัสดิการข้าราชการมีแนวโน้มลดลงโดยตลอด แต่กองทุนประกันสังคมมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ 11 จากปี 2548 จำนวน 683.2 ล้านบาทเป็น 757.9 ล้านบาทในปี 2551 โดยเฉพาะค่าใช้จ่ายในกลุ่มรถจักรยานยนต์เพิ่มสูงขึ้นถึง 66 ล้านบาท

- ร้อยละ 35 ของผู้บาดเจ็บรุนแรงและเสียชีวิต เป็น “แรงงาน”
- ค่าใช้จ่าย “การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน” กองทุนประกันสังคม มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น (ร้อยละ 11) จากปี พ.ศ. 2548 จำนวน 683,186,032 บาท เป็น 757,875,312 บาท ในปี พ.ศ. 2551 โดยเฉพาะค่าใช้จ่ายในกลุ่มรถจักรยานยนต์เพิ่มสูงขึ้นถึง 66 ล้านบาท
- ในขณะที่ค่าใช้จ่ายจากกองทุนหลักประกันสุขภาพถ้วนหน้า และ กองทุนสวัสดิการข้าราชการ มีแนวโน้มลดลงโดยตลอด

ข้อมูลจาก สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์
 ฝ่ายระวางบาดเจ็บ ส.ระบาดวิทยา ก. สาธารณสุข



นอกจากการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ การโดยสารรถรับส่งพนักงานก็มีความเสี่ยงที่พบได้ต่อเนื่อง ดังจะเห็นได้จากข้อมูลการเฝ้าระวังรถรับส่งพนักงาน โดย มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค พบว่าในรอบ 18 เดือนที่ผ่านมา มีรถรับส่งพนักงานเกิดอุบัติเหตุเฉลี่ย 1 ครั้ง/เดือน โดยเฉลี่ยแต่ละครั้งจะมีผู้บาดเจ็บ 14 คนและเสียชีวิต 1 คน นอกจากนี้ยังพบว่าแทบทุกเดือนจะปรากฏข่าวอุบัติเหตุรถรับส่งพนักงาน ในลักษณะที่นำรถส่วนบุคคล (รถปิกอัพ รถตู้) มาดัดแปลงสภาพเพื่อวิ่งรับจ้างรับส่งพนักงาน

อุบัติเหตุรถตู้ชนสยงในลำพูน



07.45 น. 15 ธ.ค. 56 สก.เมืองลำพูน ได้รับแจ้งเหตุรถตู้ชนท้ายรถตู้รับส่งพนักงาน มีผู้เสียชีวิต และบาดเจ็บหลายรายบริเวณจุดกลับรถบ้านแม่ร่องน้อย ตำบลลูโม่งค์ อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน

สอบสวน .. รถตู้คันนี้ได้รับส่งพนักงานของบริษัทลานนาการเกษตร ซึ่งห่างจากจุดเกิดเหตุ 2 กม. คนขับตระเวนรับพนักงานจาก อ.บ้านโฮ้ง อ.ป่าซาง จำนวน 20 คน รวมทั้งคนขับ เพื่อเข้ากะทำงานในเวลา 08.00 น. เมื่อถึงที่เกิดเหตุบริเวณจุดกลับรถบ้านแม่ร่องน้อย ตำบลลูโม่งค์ อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน ผู้ขับรถคันดังกล่าวได้พุ่งเข้าชนท้ายรถตู้อย่างจัง ทำให้รถตู้บดบังไม่อยู่พุ่งเข้าชนต้นสักที่อยู่ข้างทางก่อนจะพุ่งตกลงไปในร่องข้างถนนลึก 2 เมตร เป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต

1 กย. 2559 15.00 น. กระบะบรรทุกคนงาน 19 คน ยางระเบิด ตกข้างทาง ต.สทิงหม้อ อ.สิงหนคร จ.สงขลา เสียชีวิต 1 ราย เจ็บ 19 ราย



รถกระบะรับส่งคนงานบริษัทเอกชน จ.สงขลาฯ เสียหลักพุ่งชนเสาไฟฟ้า คนงานไทยและข้ามชาติตาย รอดกลับมา เสียชีวิต 1 คน ส่วนคนขับอายุ 19 ปี

แบบแผน .. ความเสี่ยงที่พบ

1. รถกระบะ-ฮิวเวอเรียล รับส่งพนักงาน ?
2. สภาพรถ การตรวจสภาพ, ยางรถ ฯลฯ
3. คนขับ
 - อ่อนแอ โยเยนุกาต
 - ขับรถสาธารณะ ?
 - อ่อนล้า / หลับใน

ความเสี่ยงสำคัญ จะแตกต่างกันตามประเภทและลักษณะงาน แต่ในภาพรวมจะพบว่ามีความเสี่ยงสำคัญ ที่ควรมาใส่ใจ เพื่อวางแผนการจัดการปัญหา ได้แก่

- 1) ความปลอดภัยจากการใช้รถจักรยานยนต์/รถยนต์ของพนักงาน
 - การไม่มีใบขับขี่ ขาดทักษะการขับขี่
 - ไม่ใช้อุปกรณ์นิรภัย (ไม่สวมหมวก-ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย)
- 2) ความปลอดภัยด้าน Logistic ของพนักงานและรถขนส่งสินค้า เช่น
 - ความอ่อนล้าในการทำงาน (หลับใน)
 - สภาพรถขาดการบำรุงรักษา เช่น ยางระเบิด เบรกชำรุด
 - การจอดพักริมทางจนเป็นเหตุให้มีรถมาชนท้ายเสียชีวิต (เฉลี่ยมีคนตายจากข่าวรถบรรทุกจอดริมทาง 60-70 ราย/ปี)
- 3) ความปลอดภัยรถรับ-ส่งพนักงาน
- 4) ความปลอดภัยหน้าโรงงาน
- 5) ฯลฯ

รถบรรทุกสินค้า .. "ความเสี่ยง" ต่อพนักงาน และ ผู้สัญจรบนถนน



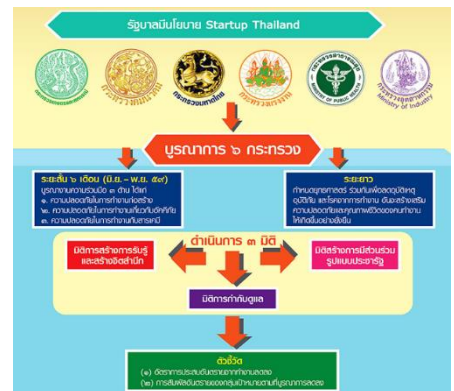
1. อ่อนล้า + จอดพักไต่ทาง
2. ขับเร็ว
3. การ lock คันคอนเทนเนอร์

ข่าวอุบัติเหตุย้อนหลัง 4 ปี (2554-2557) จำนวน 211 ข่าว ..ตาย 229 ราย

- ปี 2554 จำนวน 31 ข่าว
- ปี 2555 จำนวน 54 ข่าว
- ปี 2556 จำนวน 74 ข่าว
- ปี 2557 จำนวน 52 ข่าว

3. How. อย่างไร ? .. นโยบายและกลไกที่มีอยู่จะจัดการความเสี่ยงได้อย่างไร

นโยบาย Safety Thailand ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของวาระการขับเคลื่อนประเทศไทย (Startup Thailand) โดยบูรณาการความร่วมมือกับ 6 กระทรวงหลัก คือ กระทรวงแรงงาน กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงคมนาคม กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงมหาดไทยและกระทรวงอุตสาหกรรม ถือเป็นโอกาสและความท้าทายสำคัญ ในการขับเคลื่อนการสร้างความปลอดภัยในการทำงาน ทั้งในโรงงานและการใช้ยานพาหนะเดินทาง โดยการดำเนินการความร่วมมือ แบ่งเป็น 2 ระยะคือ



- 1) การดำเนินการระยะสั้น กำหนดให้จัดทำแผนบูรณาการความร่วมมือภายใต้กรอบการดำเนินงาน 3 ด้าน ได้แก่ (1) ด้านความปลอดภัยในการทำงานก่อสร้าง (2) ด้านความปลอดภัยในการทำงานเกี่ยวกับอค์คิภัย และ (3) ด้านความปลอดภัยในการทำงานกับสารเคมี โดยแต่ละด้านจะดำเนินการใน 3 มิติ คือ

- มิติการส่งเสริมสนับสนุนในการดำเนินการ (การสร้างการรับรู้และการสร้างจิตสำนึก)
- มิติการกำกับดูแล
- มิติการมีส่วนร่วมของประชาชน (ประชารัฐ) โดยมีช่วงระยะเวลาการดำเนินการ 6 เดือน

2) การดำเนินการระยะยาว เพื่อกำหนดยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัยของประเทศไทย ร่วมกัน เพื่อลดอุบัติเหตุ อุบัติภัยและโรคจากการทำงาน อันจะสร้างเสริมความปลอดภัยและคุณภาพชีวิตของคนทำงานให้ยั่งยืนต่อไป

นโยบายประชารัฐเพื่อสังคม นำโดย รองนายกรัฐมนตรีด้านเศรษฐกิจ ดร.สมคิด จาตุศรีพิทักษ์ เน้นความร่วมมือระหว่างภาคธุรกิจเอกชน (23 องค์กรใหญ่) ภาครัฐและภาคสังคม กำหนดประเด็นในการทำงานเพื่อสังคม โดยเบื้องต้นได้เลือก 3 ประเด็นหลักคือ ผู้พิการ ผู้สูงอายุและอุบัติเหตุทางถนน โดยใช้กลไก “มาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน”

ในประเด็น “ความปลอดภัยทางถนน” มีทาง ปตท.เป็นเลขานุการ จะได้นำบทเรียนการจัดการความปลอดภัยของหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งระบบความปลอดภัยโดย เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน (จป.) และมาตรการอื่นๆ ที่เป็น good practice ขององค์กรมาต่อยอดขยายผล

ข้อคิด .. ยกระดับมาตรการองค์กร

เพื่อสร้าง “ความปลอดภัยทางถนน” ในสถานประกอบการ ได้ครอบคลุมทั้ง ใน+นอกงาน ได้อย่างต่อเนื่องเป็นระบบ

1. สร้างเครือข่าย + มหาวาม .. ในการขับเคลื่อนงาน
2. **เพิ่ม** ระบบข้อมูลเพื่อ “บ่งชี้ความเสี่ยง” ในการเดินทาง (ใน+นอกงาน)
3. **เพิ่ม** การทบทวนและวางแผนเพื่อจัดการความเสี่ยง
 - ✓ ทัศนวิสัยคน (หมวก เข็มขัดนิรภัย ชับเข็ม เข็มขัด)
 - ✓ สภาพความปลอดภัย
 - ✓ สภาพทัศนวิสัย
4. ประเมินผลและนำมาปรับปรุง PDCA

ข้อกำหนด มอก. / ISO 39001

ณ ขณะนี้ทางกระทรวงอุตสาหกรรมได้นำ ISO 39001 ด้าน Road Safety มาประกาศใช้ และเริ่มมีหลายหน่วยงานที่นำไปจัดทำเพื่อขอรับการประเมินและใบรับรอง เช่น SCG ซึ่งการใช้ ISO หรือระบบจัดการความปลอดภัยอื่นๆ เช่น OSH 2001 จะพบว่า มีขั้นตอนกระบวนการที่ใกล้เคียงกัน และสถานประกอบการที่พร้อมก็สามารถพัฒนาหน่วยงานให้พร้อมรับมาตรฐานด้านความปลอดภัยทางถนน ISO 39001 ไปด้วยกันได้เลย

- 1) บริบทขององค์กร
- 2) ภาวะผู้นำ
- 3) การวางแผน
- 4) การสนับสนุน
- 5) การดำเนินการ
- 6) การประเมินผลการดำเนินงาน
- 7) การปรับปรุง



กฎหมายระบบการจัดการ/ILO-OSH 2001 VS ISO 39001	
กฎหมาย Osh 2001	ISO 39001
Policy	4. บริบทขององค์กร 5. ภาวะผู้นำ
Organizing	6. การวางแผน 7. การสนับสนุน
Planning & Implementation	8. การดำเนินการ
Evaluation	9. การประเมินผล การดำเนินงาน
Action For Improvement	10. การปรับปรุง

กลไก - กฎหมายตามบทบาทหน้าที่

ถือเป็นกลไกหลักในทุกๆ สถานประกอบการ ที่มีความสำคัญต่อการจัดการความเสี่ยงในสถานประกอบการและการเดินทาง ต้องยอมรับว่าที่ผ่านมา นายจ้างและผู้บริหารสถานประกอบการ รวมทั้งจป.ระดับวิชาชีพ ยังมีแผนงานโครงการด้านความปลอดภัยในการทำงานที่ไม่ครอบคลุมถึงเรื่องความปลอดภัยทางถนนที่เกี่ยวข้องเนื่องจากการทำงาน ทั้ง ๆ ที่ตามกฎหมายความปลอดภัยแรงงาน ไม่ว่าจะในระดับพระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 หรือ กฎกระทรวงปี 2549 ว่าด้วยเรื่องเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน คณะกรรมการความปลอดภัย และหน่วยงานความปลอดภัย และกฎกระทรวงปี 2553 ว่าด้วยระบบการจัดการความปลอดภัยในการทำงาน ได้กำหนดเป็นหน้าที่ความรับผิดชอบของนายจ้าง ผู้บริหาร หัวหน้างาน จป.ระดับต่าง ๆ และคณะกรรมการความปลอดภัย ไว้แล้วซึ่งครอบคลุมถึงเรื่องความปลอดภัยทางถนนที่เกี่ยวข้องเนื่องจากการทำงาน ดังจะยกตัวอย่างต่อไปนี้

1) บทบาทหน้าที่ “นายจ้าง”

- มาตรา 6 ให้นายจ้างมีหน้าที่จัดและดูแลสถานประกอบกิจการและลูกจ้างให้มีสภาพการทำงานและสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ปลอดภัยและถูกสุขลักษณะ รวมทั้งส่งเสริมสนับสนุนการปฏิบัติงานของลูกจ้างมิให้ลูกจ้างได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย จิตใจ และสุขภาพอนามัย (ดังนั้นนายจ้างต้องจัดยานพาหนะที่ให้ลูกจ้างใช้ในการทำงานอยู่ในสภาพที่ปลอดภัยต่อการใช้งาน มีการบำรุงรักษาตรวจสอบสภาพอยู่เสมอ เป็นต้น)
- มาตรา 23 ให้ผู้รับเหมาขั้นต้นและผู้รับเหมาช่วงตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงาน มีหน้าที่ดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของลูกจ้าง เช่นเดียวกับนายจ้าง (ดังนั้น รถรับส่งพนักงานที่นายจ้างจัดหามาให้นั้น นายจ้าง (ผู้ว่าจ้างรถรับส่ง) ก็ต้องกำหนดให้นายจ้าง (เจ้าของรถหรือบริษัทที่มารับงาน) มีการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน ไม่ว่าจะในเรื่องที่เกี่ยวกับคนขับรถ สภาพรถ เส้นทางและจุดรับส่งพนักงาน เป็นต้น)

2) บทบาทหน้าที่ “คปอ.”

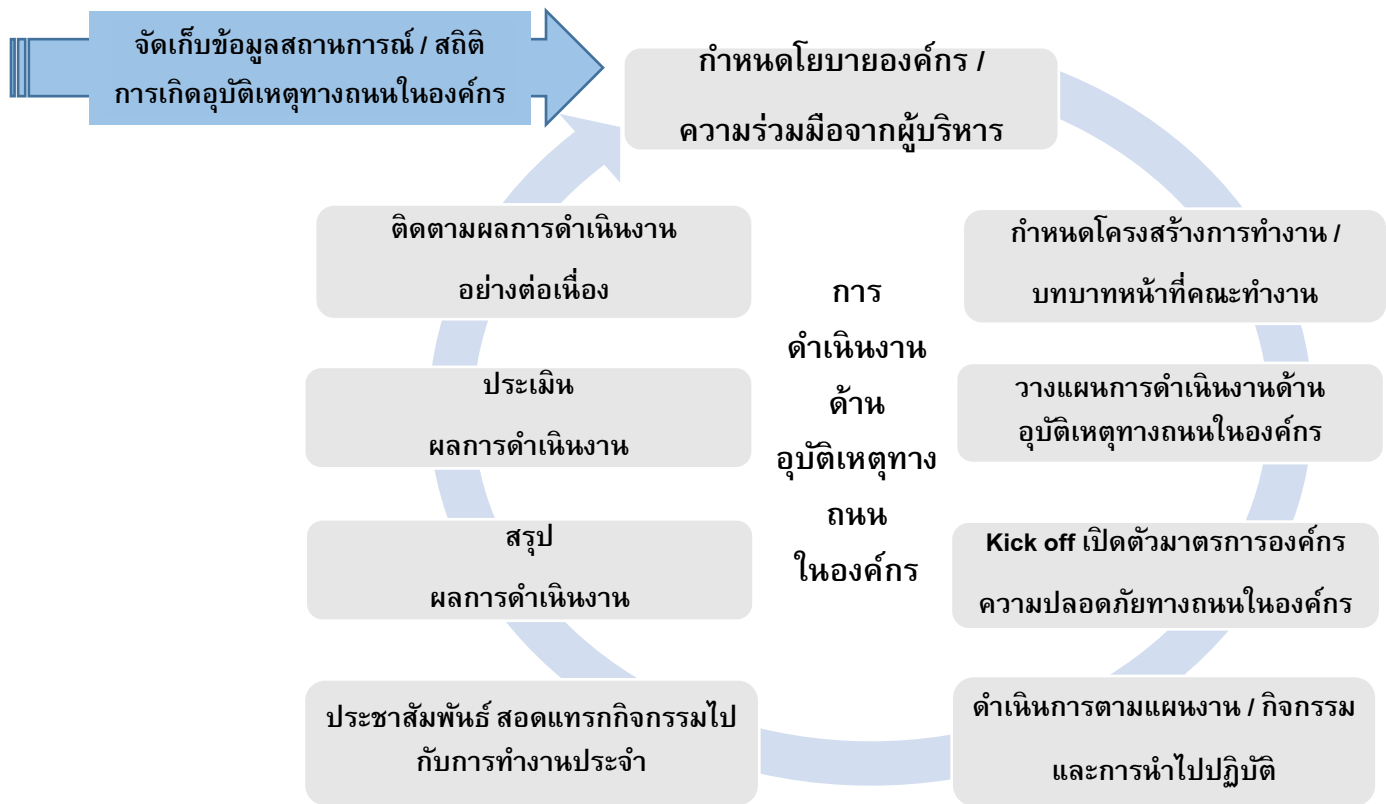
พิจารณานโยบายและแผนงานด้านความปลอดภัยในการทำงาน รวมทั้งความปลอดภัยนอกงาน เพื่อป้องกันและลดการเกิดอุบัติเหตุ การประสบอันตราย การเจ็บป่วย หรือการเกิดเหตุเดือดร้อนรำคาญอันเนื่องมาจากการทำงาน หรือความไม่ปลอดภัยในการทำงานเสนอต่อนายจ้าง (จะเห็นได้ชัดเจนว่าการเดินทางมาและกลับระหว่างบ้านและที่ทำงานของลูกจ้างนั้น เป็นภารกิจสำคัญที่คปอ. ต้องนำมาพิจารณาว่าจะมีนโยบายและแผนงานความปลอดภัยทางถนนอะไรและอย่างไร ที่จะทำให้พนักงานที่ขับขี่ยานพาหนะของตนมาทำงานนั้น มีความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน)

3) บทบาทหน้าที่ “เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน” (จป.) ระดับวิชาชีพ

- ตรวจสอบ แนะนำนายจ้างเรื่องการปฏิบัติตามกฎหมาย
- วิเคราะห์งานเพื่อป้องกันอันตราย
- กำหนดมาตรการหรือขั้นตอนการทำงานที่ปลอดภัย
- ประเมินความเสี่ยง
- วิเคราะห์แผนงานโครงการและข้อเสนอแนะจากหน่วยงานต่างๆ เพื่อเสนอแนะมาตรการความปลอดภัย

เมื่อพิจารณาหน้าที่ความรับผิดชอบของจป.ระดับวิชาชีพ จะเห็นชัดเจนว่าในการประเมินความเสี่ยงนั้น ต้องนำงานที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถใช้ถนนของลูกจ้าง เช่นงานขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ งานขนส่งผลิตภัณฑ์ งานส่งเอกสาร งานรับส่งพนักงาน ฯลฯ มาประเมินความเสี่ยงด้วย ซึ่งประกอบด้วยการขับขี่ยานพาหนะ การประเมินหรือประมาณระดับความเสี่ยง และการควบคุมความเสี่ยง ด้วยการกำหนดมาตรการความปลอดภัยต่าง ๆ เป็นต้น

ตัวอย่างการดำเนินงานด้านอุบัติเหตุทางถนน (Road Safety) ในองค์กร หากนำไปใช้ต้องคำนึงถึงบริบทขององค์กรเป็นหลัก



สถานประกอบการ/เจ้าของกิจการ พร้อมแล้วหรือยัง?...ที่ร่วมกันสร้าง “วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน” โดยกำหนดมาตรการองค์กรระหว่างนายจ้าง + ลูกจ้าง เพื่อลดความสูญเสีย (Loss) แรงงานกับวัตถุดิบ โดยเพิ่มขีดความสามารถในการทำงานของเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน (จป.) ให้เหมาะสม เพื่อลดสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งนำไปสู่คุณธรรมในองค์กร (Moral) ทางด้านความสำนึกรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม (Social & Environmental Awareness) รวมทั้งกลยุทธ์และขีดความสามารถในการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับกิจการในระยะยาว (Reaction of Long term Value)

เราก้าวพ้นความเชื่อที่ฝังรากลึกสังคมไทยที่ว่า อุบัติเหตุทางถนน “เป็นเคราะห์กรรม ป้องกันไม่ได้” (ผลสำรวจ ABAC poll ตค.2552 พบว่า คนไทย 26% เชื่อว่าอุบัติเหตุทางถนนป้องกันไม่ได้) เพราะที่ผ่านมาการจัดการความปลอดภัยในสถานประกอบการอย่างเป็นระบบ ได้พิสูจน์แล้วว่าเราป้องกันและลดความสูญเสียลงได้ ถึงเวลาแล้วที่เราจะนำเรื่อง “ความปลอดภัยทางถนน” ที่เกี่ยวข้องกับการทำงานและการเดินทางของบุคลากร มาจัดการอย่างเป็นระบบเพื่อป้องกันและความสูญเสียของคนทำงาน

**“มาร่วมกันสร้างความปลอดภัยทางถนนด้วยกัน...
เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของคนทำงานในสถานประกอบการ”**