



การบริหารความปลอดภัยในการทำงานและการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ
ที่ส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการ
รถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)

**SAFETY WORK MANAGEMENT AND HEALTH BELIEF MODEL EFFECT
TO CONSTRUCTION WORKERS BEHAVIOR IN THE GREEN LINE
MASS RAPID TRANSIT SYSTEM PROJECT (MOCHIT TO
SAPANMAI TO KHUKHOT SECTION)**

โดย

พัชณิดา ศิลานนท์

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตาม
หลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต
คณะบริหารธุรกิจ

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรังสิต
ปีการศึกษา 2561



**SAFETY WORK MANAGEMENT AND HEALTH BELIEF MODEL EFFECT
TO CONSTRUCTION WORKERS BEHAVIOR IN THE GREEN LINE
MASS RAPID TRANSIT SYSTEM PROJECT (MOCHIT TO
SAPANMAI TO KHUKHOT SECTION)**



**A THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT
OF THE REQUIREMENTS FOR
THE DEGREE OF MASTER OF BUSINESS ADMINISTRATION
FACULTY OF BUSINESS ADMINISTRATION**

**GRADUATE SCHOOL, RANGSIT UNIVERSITY
ACADEMIC YEAR 2018**

วิทยานิพนธ์เรื่อง

การบริหารความปลอดภัยในการทำงานและการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ
ที่ส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการ
รถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)

โดย

พชนิดา ศิลานนท์

ได้รับการพิจารณาให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
ปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต

มหาวิทยาลัยรังสิต

ปีการศึกษา 2561

ว่าที่ร้อยตรี ดร.กฤษณ์ ชาญกิจ
ประธานกรรมการสอบ

ดร.ณกมล จันทร์สม
กรรมการ

ดร.กฤษฎา มูฮัมหมัด
กรรมการและอาจารย์ที่ปรึกษา

บัณฑิตวิทยาลัยรับรองแล้ว

(ผศ.ร.ต.หญิง ดร.วรรณิ์ สุขสาคร)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

20 มิถุนายน 2562

Thesis entitled

**SAFETY WORK MANAGEMENT AND HEALTH BELIEF MODEL EFFECT TO
CONSTRUCTION WORKERS BEHAVIOR IN THE GREEN LINE
MASS RAPID TRANSIT SYSTEM PROJECT (MOCHIT TO
SAPANMAI TO KHUKHOT SECTION)**

by

PACHANIDA SILANONT

was submitted in partial fulfillment of the requirements
for the degree of Master of Business Administration

Rangsit University
Academic Year 2018

Acting Sub Lt. Puripat Charnkit, D.B.A.
Examination Committee Chairperson

Nakamol Chansom, Ph.D.
Member

Kritsada Muhammad, Ph.D.
Member and Advisor

Approved by Graduate School

(Asst.Prof.Plт.Off. Vanee Sooksatra, D.Eng.)

Dean of Graduate School

June 20, 2019

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้อย่างสมบูรณ์ เนื่องจากผู้วิจัยได้รับความกรุณาอย่างสูงจาก ดร.กฤษฎา มุสหมัด อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ที่กรุณาให้คำปรึกษา แนะนำแนวคิด และองค์ความรู้ในการทำวิทยานิพนธ์ รวมทั้งช่วยตรวจสอบการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ทุกขั้นตอนด้วยความเอาใจใส่และให้กำลังใจเสมอมา พร้อมทั้งแนะนำข้อคิดที่ดีอันเป็นประโยชน์ในการทำวิทยานิพนธ์และปรับปรุงแก้ไขวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ให้มีความสมบูรณ์ ทำให้ผู้วิจัยสามารถทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี ผู้วิจัยจึงขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ ที่นี้

ขอขอบพระคุณคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ อันได้แก่ ประธาน ว่าที่ร้อยตรี ดร.ภุริพัฒน์ ชาญกิจ และกรรมการ ดร.ณกมล จันทรสม ที่กรุณาให้คำปรึกษาที่มีประโยชน์อันเป็นแนวทางในการปรับปรุงแก้ไขและทำให้งานวิทยานิพนธ์ฉบับนี้สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น รวมถึงขอขอบพระคุณ ดร.พัชรหทัย จารุทวีผลบุญกุล, ดร.สุขพงศ์ สุขพิพัฒน์, และผศ.ดร.อนิสตา ผาอำนาจ ที่กรุณาให้ความอนุเคราะห์เป็นผู้เชี่ยวชาญในการตรวจสอบเครื่องมือในการวิจัยและแนะนำแนวคิดในการสร้างแบบสอบถามเป็นอย่างดี นอกจากนี้ขอขอบพระคุณคณาจารย์และเจ้าหน้าที่ของคณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยรังสิต รวมถึงเพื่อน ๆ ทุกท่านที่ได้ให้ความอนุเคราะห์ ช่วยเหลือ และให้กำลังใจแก่ผู้วิจัยมาโดยตลอดการศึกษานำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี

ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณบิดา มารดา ที่ให้การอุปการะ อบรม เลี้ยงดู ให้การช่วยเหลือ สนับสนุนและคอยผลักดันผู้วิจัยมาโดยตลอด รวมถึงขอกราบขอบพระคุณครูอาจารย์และผู้มีพระคุณทุกท่านที่ให้การประสิทธิ์ประสาทวิชาทำให้ผู้วิจัยประสบความสำเร็จอย่างที่ตั้งใจไว้

สุดท้ายนี้ สำหรับข้อบกพร่องต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นนั้น ผู้วิจัยขอน้อมรับผิดเพียงผู้เดียว โดยผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่าวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะมีประโยชน์แก่ผู้ที่สนใจทุกท่านที่ได้เข้ามาศึกษาเพื่อเป็นประโยชน์ในการพัฒนาวิจัยต่อไป

พัชณิดา ศิลานนท์

ผู้วิจัย

5905711 : สาขาวิชาเอก: บริหารธุรกิจ; บธ.ม.

คำสำคัญ : การบริหารความปลอดภัย, ความเชื่อด้านสุขภาพ, พฤติกรรมความปลอดภัย

พจนานุกรม: การบริหารความปลอดภัยในการทำงานและการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่ส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) (SAFETY WORK MANAGEMENT AND HEALTH BELIEF MODEL EFFECT TO CONSTRUCTION WORKERS BEHAVIOR IN THE GREEN LINE MASS RAPID TRANSIT SYSTEM PROJECT (MOCHIT TO SAPANMAI TO KHUKHOT SECTION)) อาจารย์ที่ปรึกษา: ดร.กฤษฏา มุอัมหมัด, 190 หน้า.

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ (1) เพื่อศึกษาความแตกต่างของปัจจัยส่วนบุคคลมีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) (2) เพื่อศึกษาปัจจัยการบริหารความปลอดภัยในการทำงานที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) (3) เพื่อศึกษาปัจจัยการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) ประชากรที่ใช้ในการวิจัยคือ พนักงานก่อสร้างของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ มีจำนวนพนักงานทั้งสิ้น 5,701 คน สำหรับการเก็บรวบรวมข้อมูลผู้วิจัยได้ทำการเลือกกลุ่มตัวอย่างโดยอาศัยการสุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน (Multistage Sampling) โดยการสุ่มตัวอย่างแบบชั้นภูมิ (Stratified Random Sampling) โดยการเลือกกลุ่มตัวอย่างในแต่ละกลุ่มตามสัดส่วนของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือและผู้วิจัยอาศัยการสุ่มตัวอย่างตามความสะดวก (Convenience Sampling) ในการเก็บแบบสอบถามจนกระทั่งได้ครบตามจำนวนกลุ่มตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้ จำนวน 400 คน วิเคราะห์สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ แจกแจงความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการวิเคราะห์สถิติเชิงอนุมานด้วย t-Test, F-test และการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression Analysis)

ผลการวิจัยพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีอายุ 21-30 ปี มีสถานภาพสมรส มีระดับการศึกษาในระดับปริญญาตรีหรือสูงกว่า มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาท ส่วนใหญ่ทำงานอยู่ในสัญญาที่ 1 บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) มีตำแหน่งงานอยู่ในระดับคนงาน มีอายุการทำงาน 1-2 ปี ส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการเข้า
 ลายมือชื่อนักศึกษา ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา

ฝึกรอบด้านความปลอดภัยและไม่เคยได้รับอุบัติเหตุจากการทำงาน ปัจจัยการบริหารความปลอดภัยในการทำงานโดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านความปลอดภัยมีค่าเฉลี่ยมากที่สุด รองลงมาคือ ด้านนโยบายความปลอดภัย ปัจจัยการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ โดยภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ด้านการรับรู้ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุมีค่าเฉลี่ยมากที่สุด รองลงมาคือ ด้านการรับรู้ความรุนแรงหลังการเกิดอุบัติเหตุ และพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ โดยภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า พนักงานดูแลสุขภาพอนามัยของตนเองให้แข็งแรงเพื่อมีความพร้อมในการทำงานอย่างเสมอมีค่าเฉลี่ยมากที่สุด รองลงมาคือ พนักงานทำงานด้วยความระมัดระวังเสมอ

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า

1) ปัจจัยส่วนบุคคล จากผลการวิจัยพบว่า อายุ ระดับการศึกษาสูงสุด รายได้ต่อเดือน สัญญาจ้าง ตำแหน่งงาน อายุการทำงาน และประสบการณ์ฝึกรอบด้านความปลอดภัยที่แตกต่างกัน ส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

2) ปัจจัยการบริหารความปลอดภัยในการทำงาน จากผลการวิจัยพบว่า ด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านความปลอดภัยมีอิทธิพลมากที่สุด ($\beta = 0.303$) รองลงมาคือ ด้านนโยบายความปลอดภัยของบริษัท ($\beta = 0.167$) ตามลำดับ สามารถอธิบายความผันแปรของตัวแปรได้ร้อยละ 24.6 (Adjusted $R^2 = 0.246$)

3) ปัจจัยการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ จากผลการวิจัยพบว่า ด้านการรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน ($\beta = 0.536$) สามารถอธิบายความผันแปรของตัวแปรได้ร้อยละ 29.9 (Adjusted $R^2 = 0.299$)

5905711 : MAJOR: BUSINESS ADMINISTRATION; M.B.A.

**KEYWORDS : SAFETY WORK MANAGEMENT, HEALTH BELIEF MODEL,
CONSTRUCTION WORKERS BEHAVIOR**

PACHANIDA SILANONT: SAFETY WORK MANAGEMENT AND HEALTH BELIEF MODEL EFFECT TO CONSTRUCTION WORKERS BEHAVIOR IN THE GREEN LINE MASS RAPID TRANSIT SYSTEM PROJECT (MOCHIT TO SAPANMAI TO KHUKHOT SECTION). THESIS ADVISOR: KRITSADA MUHAMMAD, Ph.D., 190 p.

The objectives of this research are to study (1) the difference of personal characteristics, which influence construction workers behavior in the green line mass rapid transit system project (MOCHIT to SAPANMAI to KHUKHOT section) (2) the safety work management, which influence construction workers behavior in the green line mass rapid transit system project (MOCHIT to SAPANMAI to KHUKHOT section) and (3) health belief model, which influence construction workers behavior in the green line mass rapid transit system project (MOCHIT to SAPANMAI to KHUKHOT section). Population of this research is construction workers of the green line mass rapid transit system project and there are 5,701 people in total. For the data collection, the researcher chooses Multistage Sampling by Stratified Random Sampling so as the data collection would match with sample in the research and the researcher has applied Convenience Sampling from sample in the research in the sum of 400 people. Descriptive statistics analysis such as frequency distribution, percentage, average and standard deviation and Inferential statistics analysis by t-Test, F-test, and Multiple Regression Analysis are employed in this research.

Research result is most of the respondents are male, aged 21-30 years old, being married with a bachelor's degree or higher, having the average monthly income of less than or equal to 15,000 baht, working in the contract 1 - Italian Thai Development Public Co., Ltd. and being construction workers in 1-2 years, having experience in safety training and never had an accident at work. The safety work management is generally at high level that the most are compliance with safety regulations, the second is safety policy. Health belief model is generally at highest level that the most are perceived susceptibility, the second is perceived severity. Construction workers behavior in the green line mass rapid transit system project is generally at highest level by

Student's Signature Thesis Advisor's Signature

employees health care to be strong and always ready to work, then employees always work with caution.

Test result hypothesis is:

1) According to research in term of personal characteristics, namely age, education, monthly income, employment contract, job position, work experience, and different safety training experience have a great impact on construction workers behavior in the green line mass rapid transit system project (MOCHIT to SAPANMAI to KHUKHOT section) in general differently. The statistical significance is at 0.05.

2) According to research, the safety work management, which influence construction workers behavior in the green line mass rapid transit system project (MOCHIT to SAPANMAI to KHUKHOT section) the most influential factor is compliance with safety regulations ($\beta = 0.303$), the second factor is safety policy ($\beta = 0.167$) respectively. The forecasting power is 24.6 percent.

3) According to research, health belief model, which influence construction workers behavior in the green line mass rapid transit system project (MOCHIT to SAPANMAI to KHUKHOT section) the most factor is perceived benefit and barriers ($\beta = 0.536$). The forecasting power is 29.9.



สารบัญ

	หน้า
กิตติกรรมประกาศ	ก
บทคัดย่อภาษาไทย	ข
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ง
สารบัญ	ฉ
สารบัญตาราง	ณ
สารบัญรูป	ด
บทที่ 1	
บทนำ	1
1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย	6
1.3 สมมติฐานของการวิจัย	7
1.4 ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย	7
1.5 ขอบเขตการวิจัย	8
1.6 กรอบแนวคิดการวิจัย	11
1.7 นิยามศัพท์เฉพาะ	12
บทที่ 2	
แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	15
2.1 แนวคิดและทฤษฎีการบริหารความปลอดภัยในการทำงาน	16
2.2 แนวคิดและทฤษฎีการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ	35
2.3 แนวคิดและทฤษฎีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน	40
2.4 ประวัติความเป็นมาของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)	51
2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	59

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 3	
ระเบียบวิธีดำเนินการวิจัย	80
3.1 การกำหนดประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	80
3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	83
3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล	88
3.4 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล	89
บทที่ 4	
ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	91
4.1 การวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม	93
4.2 การวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยการบริหารความปลอดภัยในการทำงาน ที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของ พนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)	98
4.3 การวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้าน สุขภาพที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการ ทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)	103
4.4 การวิเคราะห์ข้อมูลพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน ของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)	108
4.5 การทดสอบสมมติฐานของการวิจัย	109
4.5.1 ปัจจัยส่วนบุคคลมีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการ ทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว เหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) แตกต่างกัน	109
4.5.2 ปัจจัยการบริหารความปลอดภัยในการทำงานมี ความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน ของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)	125

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
4.5.3 ปัจจัยการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพมี ความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน ของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)	127
4.6 สรุปผลการทดสอบสมมติฐาน	129
บทที่ 5	131
สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	131
5.1 สรุปผลการวิจัย	131
5.2 กรอบแนวคิดวิจัยใหม่	135
5.3 อภิปรายผล	136
5.4 ข้อเสนอแนะในการนำผลวิจัยไปใช้	146
5.5 ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป	153
บรรณานุกรม	154
ภาคผนวก	161
ภาคผนวก ก รายชื่อผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบ	162
ภาคผนวก ข ผลตรวจสอบค่าความเที่ยงตรงของแบบสอบถาม (IOC)	164
ภาคผนวก ค แบบสอบถาม	173
ภาคผนวก ง เอกสาร	183
ประวัติผู้วิจัย	190

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
2.1 การสังเคราะห์ปัจจัยด้านการบริหารความปลอดภัยในการทำงาน	34
3.1 แสดงสัญญาณของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวและจำนวนกลุ่มตัวอย่าง ของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)	83
3.2 แสดงการทดสอบความเชื่อมั่น (Reliability)	88
4.1 แสดงความถี่และร้อยละของปัจจัยส่วนบุคคล จำแนกตามเพศ	93
4.2 แสดงความถี่และร้อยละของปัจจัยส่วนบุคคล จำแนกตามอายุ	93
4.3 แสดงความถี่และร้อยละของปัจจัยส่วนบุคคล จำแนกตามสถานภาพสมรส	94
4.4 แสดงความถี่และร้อยละของปัจจัยส่วนบุคคล จำแนกตามระดับการศึกษา	94
4.5 แสดงความถี่และร้อยละของปัจจัยส่วนบุคคล จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน	95
4.6 แสดงความถี่และร้อยละของปัจจัยส่วนบุคคล จำแนกตามสัญญาจ้าง	95
4.7 แสดงความถี่และร้อยละของปัจจัยส่วนบุคคล จำแนกตามตำแหน่งงาน	96
4.8 แสดงความถี่และร้อยละของปัจจัยส่วนบุคคล จำแนกตามอายุการทำงาน	96
4.9 แสดงความถี่และร้อยละของปัจจัยส่วนบุคคล จำแนกตามประสบการณ์ฝึกอบรม	97
4.10 แสดงความถี่และร้อยละของปัจจัยส่วนบุคคล จำแนกตามประสบการณ์อุบัติเหตุ	97
4.11 แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นของปัจจัย การบริหารความปลอดภัยในการทำงานที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรม ความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสาย สีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่- คูคต)	98

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
4.12	แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นของปัจจัยการบริหารความปลอดภัยในการทำงาน ด้านนโยบายความปลอดภัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)	99
4.13	แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นของปัจจัยการบริหารความปลอดภัยในการทำงาน ด้านความรับผิดชอบด้านความปลอดภัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)	100
4.14	แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นของปัจจัยการบริหารความปลอดภัยในการทำงาน ด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านความปลอดภัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)	101
4.15	แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นของปัจจัยการบริหารความปลอดภัยในการทำงาน ด้านการมีส่วนร่วมทำกิจกรรมด้านความปลอดภัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)	102
4.16	แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นของปัจจัยการรับรู้ตาม แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่- คูคต)	103

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
4.17	แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นของปัจจัยการรับรู้ตาม แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ด้านการรับรู้ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้าง โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)	104
4.18	แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นของปัจจัยการรับรู้ตาม แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ด้านการรับรู้ความรุนแรงหลังการเกิดอุบัติเหตุที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้าง โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)	105
4.19	แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นของปัจจัยการรับรู้ตาม แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ด้านการรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้าง โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)	106
4.20	แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นของพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้าง โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)	108
4.21	แสดงการทดสอบสมมติฐานของปัจจัยส่วนบุคคลมีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้าง โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพาน ใหม่-คูคต) แยกต่างกัน จำแนกตามเพศ	110
4.22	แสดงการทดสอบสมมติฐานของปัจจัยส่วนบุคคลมีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้าง โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพาน ใหม่-คูคต) แยกต่างกัน จำแนกตามประสบการณ์ฝึกอบรมด้านความปลอดภัย	110

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
4.23	แสดงการทดสอบสมมติฐานของปัจจัยส่วนบุคคลมีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพาน ใหม่-คูคต) แตกต่างกัน จำแนกตามประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุในการทำงาน	111
4.24	แสดงการทดสอบสมมติฐานของปัจจัยส่วนบุคคลมีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพาน ใหม่-คูคต) แตกต่างกัน จำแนกตามอายุ	112
4.25	แสดงการทดสอบเปรียบเทียบรายคู่ของปัจจัยส่วนบุคคลมีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพาน ใหม่-คูคต) แตกต่างกัน จำแนกตามอายุ แบบ LSD	113
4.26	แสดงการทดสอบสมมติฐานของปัจจัยส่วนบุคคลมีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพาน ใหม่-คูคต) แตกต่างกัน จำแนกตามสถานภาพสมรส	114
4.27	แสดงการทดสอบสมมติฐานของปัจจัยส่วนบุคคลมีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพาน ใหม่-คูคต) แตกต่างกัน จำแนกตามระดับการศึกษา	115
4.28	แสดงการทดสอบเปรียบเทียบรายคู่ของปัจจัยส่วนบุคคลมีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพาน ใหม่-คูคต) แตกต่างกัน จำแนกตามระดับการศึกษา แบบ LSD	116

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
4.29	แสดงการทดสอบสมมติฐานของปัจจัยส่วนบุคคลมีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพาน ใหม่-คูคต) แตกต่างกัน จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน	117
4.30	แสดงการทดสอบเปรียบเทียบรายคู่ของปัจจัยส่วนบุคคลมีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพาน ใหม่-คูคต) แตกต่างกัน จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน แบบ LSD	118
4.31	แสดงการทดสอบสมมติฐานของปัจจัยส่วนบุคคลมีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพาน ใหม่-คูคต) แตกต่างกัน จำแนกตามสัญญาจ้าง	119
4.32	แสดงการทดสอบเปรียบเทียบรายคู่ของปัจจัยส่วนบุคคลมีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพาน ใหม่-คูคต) แตกต่างกัน จำแนกตามสัญญาจ้าง แบบ LSD	120
4.33	แสดงการทดสอบสมมติฐานของปัจจัยส่วนบุคคลมีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพาน ใหม่-คูคต) แตกต่างกัน จำแนกตามตำแหน่งงาน	121
4.34	แสดงการทดสอบเปรียบเทียบรายคู่ของปัจจัยส่วนบุคคลมีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพาน ใหม่-คูคต) แตกต่างกัน จำแนกตามตำแหน่งงาน แบบ LSD	122

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
4.35	แสดงการทดสอบสมมติฐานของปัจจัยส่วนบุคคลมีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) แตกต่างกัน จำแนกตามอายุการทำงาน	123
4.36	แสดงการทดสอบเปรียบเทียบรายคู่ของปัจจัยส่วนบุคคลมีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) แตกต่างกัน จำแนกตามอายุการทำงาน แบบ LSD	124
4.37	แสดงการทดสอบสมมติฐานของปัจจัยการบริหารความปลอดภัยในการทำงานมีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)	125
4.38	แสดงการทดสอบสมมติฐานของปัจจัยการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพมีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)	127
4.39	แสดงการสรุปผลการทดสอบสมมติฐานของปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต- สะพานใหม่-คูคต)	129

สารบัญรูป

รูปที่	หน้า
1.1	11
2.1	28
2.2	30
2.3	31
2.4	53
5.1	135

1.1 กรอบแนวคิดการวิจัย

2.1 แสดงการเรียงลำดับของทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory)

2.2 ทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory)

2.3 แสดงถึงทฤษฎีรูปแบบระบบความปลอดภัยของ Firenze

2.4 เส้นทางส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสีเขียวเข้ม ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต

5.1 สรุปกรอบแนวคิดการวิจัยใหม่ของปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต- สะพานใหม่-คูคต) โดยภาพรวม



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

กรุงเทพมหานครเป็นเมืองหลวงของประเทศไทยที่มีขนาดใหญ่และมีจำนวนประชากรมากที่สุด เนื่องจากเป็นศูนย์กลางของการปกครอง การศึกษา การคมนาคมขนส่ง การเงินการธนาคาร การพาณิชย์ การสื่อสาร ถือได้ว่าเป็นศูนย์กลางความเจริญของประเทศ ทำให้มีประชากรอาศัยอยู่จำนวนมากถึง 5,682,415 คน (ระบบสถิติทางการทะเบียน, 2560) พื้นที่ในกรุงเทพมหานครจึงมีความหนาแน่น แออัด ซึ่งเกิดปัญหาต่าง ๆ ตามมาอันส่งผลเสียต่อคุณภาพชีวิตความเป็นอยู่ของประชากรอย่างยิ่ง อาทิ ชุมชนแออัด แหล่งมั่วสุม ปัญหาอาชญากรรม ปัญหายาเสพติด การจราจรติดขัด อุบัติเหตุเกิดขึ้นมากมายบนท้องถนน เป็นต้น ซึ่งปัญหาที่สำคัญอย่างยิ่งต่อคุณภาพชีวิตของคนในกรุงเทพมหานคร คือ ปัญหาการจราจรติดขัดซึ่งเป็นปัญหาที่มีความซับซ้อนและสะสมมาเป็นเวลาหลายปีและมีแนวโน้มที่จะสูงขึ้นเรื่อย ๆ ในอนาคต ผู้คนในกรุงเทพมหานครส่วนใหญ่ใช้เวลาในการเดินทาง 35 นาทีต่อการเดินทางในแต่ละครั้งถือเป็นค่าเสียโอกาสทางด้านเวลาที่คนเมืองต้องรถติดอยู่บนท้องถนนแทนที่จะนำเวลาไปสร้างรายได้หรือกิจกรรมอื่น ๆ เพิ่มขึ้น (ศูนย์วิจัยกลไกประเทศไทย, 2559)

ในชีวิตประจำวันของผู้คนในกรุงเทพมหานครจะต้องรีบตื่นเช้าออกจากบ้าน เพราะต้องเผื่อเวลาสำหรับการเดินทางในสภาพการจราจรที่ติดขัด รถยนต์หนาแน่น การใช้เวลาเดินทางราว 3 ชั่วโมงต่อวันกลายเป็นเรื่องที่ต้องเผชิญอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ดังนั้นระบบขนส่งมวลชนจึงเป็นปัจจัยหลักสำคัญในการแก้ปัญหาการจราจรติดขัดบนท้องถนน ซึ่งในปัจจุบันยังไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชาชน ดังนั้นรัฐบาลจึงได้กำหนดนโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยให้ความสำคัญกับการลงทุนที่จะช่วยให้เกิดการประหยัดพลังงาน การลดต้นทุนการขนส่ง และการลดปัญหามลพิษ จึงมีการลงทุนด้านการขนส่งทางระบบรางเพื่อให้การลงทุนมีความคุ้มค่าและเกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชน ภายใต้ชื่อโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ตามความสำคัญเร่งด่วน 5 เส้นทาง รวมระยะทางทั้งสิ้น 118

กิโลเมตร เพื่อให้มีความเข้าใจแนวทางการดำเนินโครงการขนส่งมวลชนระบบรางที่ชัดเจน สะท้อนพื้นที่และรูปแบบการให้บริการ ซึ่งประกอบด้วย 1) ระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ช่วงบางซื่อ – ดุสิต, บางซื่อ – รังสิต และ บางซื่อ – มักกะสัน – หัวหมาก รวมระยะทางประมาณ 60 กิโลเมตร ทำหน้าที่ในการบริการขนส่งผู้โดยสารที่อยู่อาศัยในพื้นที่ชานเมืองเข้าสู่กรุงเทพมหานคร ด้วยระบบรางที่รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ เพื่อป้องกันผู้โดยสารเข้าสู่ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครที่มีโครงข่ายอยู่แล้วและที่จะสร้างเพิ่มในอนาคต 2) ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ได้แก่ รถไฟฟ้าสายสีม่วงและสีน้ำเงินของการรถไฟแห่งประเทศไทยและรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือของกรุงเทพมหานคร รวมระยะทางประมาณ 77 กิโลเมตร ซึ่งเป็นการกระจายการเดินทางในเมืองที่ครอบคลุมพื้นที่ต่าง ๆ ในกรุงเทพมหานคร เกิดเป็นโครงข่ายเชื่อมโยงที่มีประสิทธิภาพ สะดวกในการเดินทางของประชาชน ลดความแออัดการจราจรและมลภาวะทางถนน เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพ สักยภาพ และคุณภาพการให้บริการรถไฟฟ้าของการรถไฟแห่งประเทศไทยได้สามารถให้บริการอย่างสะดวก รวดเร็วและปลอดภัย รวมถึงช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดและลดการเกิดอุบัติเหตุให้หมดไปอย่างสิ้นเชิง (การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2552)

ในการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนหรือรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) รวมระยะทางทั้งสิ้น 19 กิโลเมตร เป็นลักษณะโครงสร้างทางวิ่งยกระดับตลอดเส้นทาง มีทั้งหมด 16 สถานี ประกอบด้วย สถานีห้าแยกลาดพร้าว สถานีพหลโยธิน 24 สถานีรัชโยธิน สถานีเสนานิคม สถานีมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ สถานีกรมป่าไม้ สถานีบางบัว สถานีกรมทหารราบที่ 11 สถานีวัด-พระศรีมหาธาตุ สถานีอนุสาวรีย์หลักสี่ สถานีสายหยุด สถานีสะพานใหม่ สถานีโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช สถานีพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติพิพิธภัณฑ์อากาศ สถานีกรม.25 และสถานีคูคต คาดการณ์ว่าจะเปิดให้บริการของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) ในปีพ.ศ.2563 โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือมีประโยชน์อย่างมากเนื่องจากปัจจุบันผู้คนที่อาศัยอยู่ในบริเวณนั้นส่วนใหญ่เป็นนักเรียน นักศึกษา และกลุ่มคนทำงาน ทั้งมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม โรงเรียนหอวัง โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช กรมแพทย์ทหารอากาศ และกรมป่าไม้ หากมีความต้องการเดินทางเข้าสู่กรุงเทพมหานคร โดยใช้รถยนต์ส่วนบุคคลจะใช้เวลาบนท้องถนนราว 2-3 ชั่วโมง หากแต่เปลี่ยนมาใช้ระบบรถไฟฟ้าก็ช่วยลดระยะเวลาในการเดินทางและประหยัดค่าใช้จ่ายมากขึ้น นอกจากนี้รถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือยังพัฒนาให้เชื่อมต่อกับท่าอากาศยานดอนเมืองเพื่อเพิ่มความสะดวกให้แก่ผู้โดยสารในการเดินทางเข้าสู่กรุงเทพมหานคร ซึ่งช่วยลดการจราจรติดขัดบริเวณย่านสนามบินดอนเมืองด้วย เป็นการใช้ประโยชน์ของระบบรถไฟฟ้าใน

ปัจจุบันได้อย่างมีประสิทธิภาพ ปลอดภัย ช่วยลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิงของประเทศได้อย่างมาก และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ระบบขนส่งทางรถไฟที่สะดวก ทันสมัย ตรงเวลา จะช่วยให้คนหันมาใช้บริการรถไฟมากขึ้น โดยคาดว่าเมื่อเดินรถระบบรถไฟฟ้าจะสามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารได้ไม่น้อยกว่า 60,000-80,000 คน/วัน ในปีที่เปิดดำเนินการ (การรถไฟขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย, 2559)

งานก่อสร้างในปัจจุบันได้นำเทคโนโลยีที่ทันสมัยเข้ามาใช้ในการก่อสร้างเพื่อลดต้นทุนลดระยะเวลาในการทำงาน แต่สถิติการเกิดอุบัติเหตุในการก่อสร้างกลับมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นเรื่อยๆ ดังจะเห็นได้จากเหตุการณ์ที่ผ่านมาว่าเกิดเหตุอาชราหรือสิ่งปลูกสร้างที่กำลังก่อสร้างเกิดพังถล่ม ซึ่งหลายเหตุการณ์มีสาเหตุมาจากความประมาทหรือการก่อสร้างที่ไม่ได้มาตรฐานจนทำให้มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจำนวนมาก โดยเฉพาะกับลูกจ้างหรือผู้ใช้แรงงาน ซึ่งการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้งนำมาซึ่งความสูญเสียทั้งต่อชีวิตและทรัพย์สินอย่างประเมินค่ามิได้ ความสูญเสียจากการก่อสร้างในปัจจุบันทวีความรุนแรงเพิ่มขึ้น จากสถิติการประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยจากการทำงานของสำนักงานกองทุนเงินทดแทน สำนักงานประกันสังคมในปี พ.ศ.2559 พบว่า กิจการก่อสร้างเป็นกิจการที่มีลูกจ้างประสบอันตรายจากการทำงานสูงเป็นอันดับหนึ่ง โดยมีลูกจ้างประสบอันตรายจากการทำงานทั้งสิ้น 9,262 ราย คิดเป็นร้อยละ 9.68 (ระบบศูนย์ข้อมูลแรงงานแห่งชาติ, 2559) จากจำนวนลูกจ้างที่ประสบอันตรายจากการทำงานทั้งหมด ส่วนใหญ่เป็นอุบัติเหตุที่รุนแรง มีลูกจ้างเสียชีวิตหรือมีผลกระทบต่อสาธารณะทั้งสิ้น ดังนั้นเพื่อเป็นการป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าว บริษัทควรกำกับดูแลให้นายจ้างปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัดและให้ความรู้ให้แก่ผู้ที่เกี่ยวข้องในกิจการก่อสร้าง เพื่อตระหนักถึงความสำคัญในการสร้างความปลอดภัยในการทำงาน โดยให้มีการบริหารจัดการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานอย่างจริงจัง อย่างต่อเนื่องและได้มาตรฐาน เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุในอนาคต ทั้งนี้สิ่งสำคัญที่สุดของเรื่องความปลอดภัยในการทำงานคือจิตสำนึกด้านความปลอดภัย โดยเฉพาะงานที่ค่อนข้างเสี่ยงอันตรายที่เราควรจะต้องคำนึงถึงกฎความปลอดภัยมาเป็นอันดับแรกก่อนเสมอ

สำหรับโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) ที่ได้เริ่มต้นดำเนินการเมื่อปี 2556 โดยตลอดระยะเวลาการดำเนินการกว่า 4 ปีที่ผ่านมาได้เกิดอุบัติเหตุขึ้นรวมทั้งสิ้น 3 ครั้ง ถือว่าเป็นเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อสภาพจิตใจของผู้ใช้แรงงาน โดยเฉพาะกลุ่มที่ต้องทำงานก่อสร้างเนื่องจากมีความเสี่ยงสูง โดยเมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2560 ได้เกิดเหตุการณ์แห่งเหล็กจากอุปกรณ์ช่วยยกคานรองรับทางวิ่งรถไฟฟ้า (Lifting Frame) ร่วงหล่นใส่รถยนต์ที่สัญจร

ผ่านบริเวณใกล้แยกรัชโยธินจำนวน 2 คัน ได้รับความเสียหาย ทางบริษัทิตาเลียนไทย ดีเวลอป-
 เมนท์ จำกัด (มหาชน) ได้ดูแลผู้เสียหายและรับผิดชอบค่าเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมด ต่อมาวันที่ 22
 มีนาคม 2560 เกิดอุบัติเหตุที่น่าปนก่อสร้างร่วมใส่รถยนต์บริเวณ โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช ซึ่งทาง
 บริษัทยูนิค เอ็นจิเนียริ่ง ผู้รับผิดชอบโครงการในบริเวณดังกล่าวได้รับผิดชอบค่าเสียหายทั้งหมดแล้ว
 และอุบัติเหตุครั้งล่าสุดเกิดขึ้นเมื่อวันที่ 7 มิถุนายน 2560 โดยเครนที่ใช้ในการก่อสร้างแนวรถไฟฟ้า
 สายสีเขียวเหนือ นั้นไม่หมอนรองขาหักทำให้ท้ายรถของเครนหงายหลังขึ้นฟ้า บริเวณหน้าโรงเรียน
 นายเรืออากาศ และไม่มีผู้เสียชีวิตในเหตุการณ์ครั้งนี้ (ไทยรัฐออนไลน์, 2560) ถือว่าตั้งแต่ดำเนินการ
 ก่อสร้างของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) ยังไม่มีผู้เสียชีวิตใน
 เหตุการณ์อุบัติเหตุเลย ทางกรมการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้เข้าตรวจสอบพร้อมมี
 นโยบายและการให้ความสำคัญในเรื่องความปลอดภัยในการทำงาน รวมถึงข้อควรปฏิบัติด้านความ
 ปลอดภัยระหว่างทำงานก่อสร้าง ทั้งนี้หากพบว่าพนักงานไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านความ
 ปลอดภัยก็จะต้องมีบทลงโทษ และมีการเพิ่มมาตรการความปลอดภัยให้เข้มงวดมากที่สุดเพื่อ
 ป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นอีก (โพสต์ทูเดย์, 2560)

จากข้อมูลข้างต้นแสดงให้เห็นว่าพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานเป็นสิ่งสำคัญมาก
 เนื่องจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจะส่งผลกระทบต่อบุคลากรทั้งด้านสุขภาพทางร่างกายและ
 สุขภาพทางจิตใจ พนักงานต้องทำงานภายใต้ความเสี่ยงตลอดเวลาและอันตรายสะสมจากฝุ่น ควัน
 มลพิษต่าง ๆ ของสภาพแวดล้อมภายในโรงงาน การควบคุมบริหารความปลอดภัยและการรับรู้ถึง
 ปัจจัยเสี่ยงในการทำงานจึงเป็นเรื่องสำคัญ หากพนักงานตระหนักและทำความเข้าใจโดยการปรับ
 พฤติกรรมให้ปฏิบัติตามกฎระเบียบและมาตรฐานความปลอดภัยมาปฏิบัติงานจริงอย่างสม่ำเสมอ
 จะช่วยลดอุบัติเหตุลงได้ ทั้งนี้การประสพอันตรายเนื่องจากการทำงานมีสาเหตุจากปัจจัยหลายด้าน
 ทั้งในเรื่องของพฤติกรรมความประมาทและขาดความระมัดระวังของพนักงานในการก่อสร้าง เช่น
 การใช้เครื่องมือที่ไม่ถูกวิธี การปฏิบัติงานที่ไม่ถูกต้องหรือลัดขั้นตอน การขาดความรู้หรือ
 ประสบการณ์ในการทำงาน การไม่ใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล การนำเครื่องจักรกลหรือ
 เครื่องมืออุปกรณ์ที่ชำรุดมาใช้ งาน การหยอกล้อในสถานที่ทำงาน การฝ่าฝืนกฎระเบียบต่าง ๆ ความ
 ประมาท และไม่ฟังคำแนะนำหรือคำตักเตือนจากหัวหน้างาน เป็นต้น ดังจะเห็นได้ว่าพฤติกรรมใน
 การปฏิบัติงานของพนักงานมีความสำคัญต่อความปลอดภัย ซึ่งการปฏิบัติงานเพื่อความปลอดภัย
 เป็นหน้าที่ของพนักงานทุกคนที่จะต้องปฏิบัติตามคำสั่งและกฎระเบียบให้มีประสิทธิภาพและไม่
 ละเลยในการปฏิบัติหน้าที่เพื่อความปลอดภัยทั้งต่อตนเองและคนรอบข้าง ดังนั้นการป้องกันและ
 ควบคุมพฤติกรรมในการทำงานของพนักงานจะช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุและเพิ่มความปลอดภัยใน

การทำงานได้ และอีกประการหนึ่งเกิดจากสภาพแวดล้อมทางกายภาพ เช่น แสงสว่างไม่เพียงพอในการทำงาน สภาพอากาศที่ร้อนเกินไป ออกซิเจนไม่เพียงพอ พื้นที่ทำงานโดยรอบมีสิ่งกีดขวางอยู่ เป็นต้น นอกจากนี้พนักงานยังขาดประสบการณ์ ความรู้ ความเข้าใจ จิตสำนึกถึงเรื่องความปลอดภัยในการทำงานและไม่ได้ป้องกันตนเองอย่างถูกต้องเหมาะสมจึงทำให้อุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้ง (กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน, 2548) ผลกระทบที่ตามมาหลังเกิดอุบัติเหตุคือ การเสียหายต่อทรัพย์สิน ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเครื่องจักร อุปกรณ์การทำงานต่าง ๆ ที่เกิดความเสียหาย การเสียชีวิต สูญเสียอวัยวะหรือพิการ พนักงานเสียชีวิตและกำลังใจในการทำงานทั้งต่อตนเองและเพื่อนร่วมงาน เสียประสิทธิภาพในการทำงาน สูญเสียความเชื่อมั่นในองค์กรทำให้องค์กรเสียชื่อเสียงและภาพพจน์ตามมา เป็นต้น (สภาวิศวกร, 2560)

นอกจากนี้ด้านการบริหารความปลอดภัยในการทำงานก็เป็นอีกประการหนึ่งที่ต้องให้ความสำคัญเช่นกัน ทั้งทางด้านนโยบายด้านความปลอดภัยของบริษัท ด้านความรับผิดชอบด้านความปลอดภัย ด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านความปลอดภัย และด้านการมีส่วนร่วมทำกิจกรรมด้านความปลอดภัย โดยบริษัทหรือสถานประกอบการจะต้องประกาศนโยบายด้านความปลอดภัยเป็นลายลักษณ์อักษรไว้อย่างชัดเจน มีการกำหนดบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบด้านความปลอดภัย มีการประชุมวางแผนด้านความปลอดภัยเพื่อช่วยในการลดการเกิดอุบัติเหตุ จัดให้มีการฝึกซ้อมภาคปฏิบัติเป็นประจำในกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉิน พนักงานต้องปฏิบัติตามเครื่องหมายสัญลักษณ์ความปลอดภัยและป้ายเตือนภัยอย่างเคร่งครัด มีการจัดให้ประชุมพูดคุยด้านความปลอดภัยภายในหน่วยงานก่อนเริ่มปฏิบัติงานเป็นประจำทุกวัน การจัดนิทรรศการหรือโครงการรณรงค์กิจกรรมด้านความปลอดภัยเป็นประจำทุกปี และพนักงานควรได้เข้าร่วมกิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัยในการทำงานของบริษัทด้วย นอกจากนี้บริษัทควรมีคณะกรรมการตรวจความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานและติดตามผล รวมถึงประเมินผลการดำเนินการตามนโยบายด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัยเพื่อให้พนักงานได้มีการปฏิบัติอย่างจริงจังและเกิดประโยชน์สูงสุดในการป้องกันอุบัติเหตุ

ดังนั้น การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจึงเป็นเรื่องที่ต้องเร่งรีบให้มีการปฏิบัติอย่างจริงจังและหาแนวทางในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยมาใช้อย่างมีประสิทธิภาพเพื่อลดการสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งวิธีการนำมาใช้เพื่อความปลอดภัยในงานก่อสร้างก็มีอยู่หลายวิธีด้วยกัน เช่น การป้องกันแหล่งที่ก่อให้เกิดอันตรายโดยการเลือกใช้อุปกรณ์ที่มีคุณภาพมาตรฐานเหมาะสมกับลักษณะงานและสภาพแวดล้อม การจัดเก็บวัสดุสิ่งให้ถูกต้องตามสภาพ การป้องกันที่

ตัวบุคคลโดยให้การศึกษาหรือฝึกอบรมเรื่องความปลอดภัยในการทำงานก่อสร้าง การรับรู้ถึงประโยชน์และอุปสรรคในการปฏิบัติงานเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ ข้อควรปฏิบัติหากทำงานใกล้แนวสายไฟฟ้าแรงสูง ข้อควรระวังเมื่อสายไฟฟ้าขาด ระยะห่างที่ปลอดภัยในการทำงาน การสวมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล ต้องสังเกต ทำความเข้าใจ และปฏิบัติตามอย่างถูกต้องเกี่ยวกับสัญลักษณ์เตือนอันตรายและเครื่องหมายเกี่ยวกับความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน เป็นต้น ดังจะเห็นได้ว่าการป้องกันอุบัติเหตุต้องอาศัยมาตรการความรู้ที่ถูกต้อง การปฏิบัติตามกฎระเบียบและมาตรฐานความปลอดภัยต่าง ๆ ซึ่งการปฏิบัติงานจะมีประสิทธิภาพที่ดีนั้นต้องมีระบบการบริหารความปลอดภัยในการทำงานที่ดีด้วย โดยผู้บริหารระดับสูงสุดต้องมีความเป็นผู้นำในการกำหนดนโยบายและส่งเสริมสนับสนุนให้มีการดำเนินการต่าง ๆ อย่างถูกต้องเหมาะสม (กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน, 2548)

จากสภาพปัญหาดังกล่าวข้างต้น ผู้วิจัยจึงสนใจศึกษาเรื่องการบริหารความปลอดภัยในการทำงานและการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่ส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) โดยผู้วิจัยคาดหวังว่าข้อมูลที่ได้รับจากการศึกษาในครั้งนี้จะทำให้พนักงานตระหนักถึงพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานมากขึ้น โดยเพิ่มความระมัดระวังและป้องกันปัญหาการเกิดอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานและหวังว่าจะเป็นประโยชน์ต่อวิศวกร ผู้ปฏิบัติงาน ผู้บริหารด้านความปลอดภัยในการทำงานเพื่อนำไปต่อยอดความรู้ในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย ทั้งยังสามารถนำไปปรับใช้กับงานในชีวิตประจำวัน ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุด และหวังว่าจะเป็นประโยชน์ต่อสถาบันการศึกษาและเป็นแนวทางในการปรับปรุงด้านพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างและบุคคลอื่น ๆ ให้ดียิ่งขึ้นต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาเรื่อง การบริหารความปลอดภัยในการทำงานและการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่ส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) โดยผู้วิจัยได้กำหนดวัตถุประสงค์ของการวิจัยดังต่อไปนี้

1.2.1 เพื่อศึกษาความแตกต่างของปัจจัยส่วนบุคคลมีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)

1.2.2 เพื่อศึกษาปัจจัยการบริหารความปลอดภัยในการทำงานที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)

1.2.3 เพื่อศึกษาปัจจัยการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)

1.3 สมมติฐานของการวิจัย

1.3.1 ปัจจัยส่วนบุคคลของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) ที่แตกต่างกันมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานแตกต่างกัน

1.3.2 ปัจจัยการบริหารความปลอดภัยในการทำงานที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)

1.3.3 ปัจจัยการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)

1.4 ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

1.4.1 ผลงานวิจัยนี้ทำให้ทราบถึงพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานที่แตกต่างกันของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) ซึ่งข้อมูลที่ได้เป็นประโยชน์แก่วิศวกร ผู้ปฏิบัติงานก่อสร้าง ผู้บริหารงานด้านความปลอดภัย หรือผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานก่อสร้าง โดยสามารถนำไปประยุกต์ใช้ในด้านการศึกษาเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจถึงพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่บุคลากรที่มีหน้าที่ปฏิบัติงานก่อสร้างบริเวณหน้างานโดยตรง โดยสามารถชี้แนะ ให้คำปรึกษา และเป็นแนวทางประกอบการวางแผนจัดกิจกรรม ฝึกอบรม และพัฒนาระบบความปลอดภัยในการทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งยังเพื่อสร้างจิตสำนึกและปรับเปลี่ยนพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานให้ดียิ่งขึ้น รวมถึงเป็นแนวทางในการปรับปรุง แก้ไข และป้องกันการเกิดอุบัติเหตุได้อย่างเหมาะสม

1.4.2 สามารถนำข้อมูลที่ได้ไปใช้ประโยชน์ให้แก่ ผู้ประกอบการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครหรือปริมณฑล ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างในโรงงานนิคมอุตสาหกรรมต่าง ๆ โดยสามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการบริหารความปลอดภัยในการทำงาน ซึ่งองค์กรจะสามารถนำมาปรับใช้ในการพัฒนาระบบมาตรฐานความปลอดภัย การให้ความสำคัญกับนโยบายด้านความปลอดภัยของบริษัท ความรับผิดชอบด้านความปลอดภัย การปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านความปลอดภัย รวมถึงการมีส่วนร่วมทำกิจกรรมด้านความปลอดภัย โดยผู้บริหารจะนำตัวแปรไปเป็นนโยบายด้านความปลอดภัยไปปรับจุดบกพร่องต่าง ๆ เพื่อเป็นการยกระดับความปลอดภัยในที่ทำงาน นอกจากนี้เมื่อบริษัทปรับใช้การบริหารความปลอดภัยในการทำงานแล้ว อันจะทำให้อัตราความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุลดลง ความน่าเชื่อถือและความปลอดภัยในการทำงานของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือเพิ่มขึ้นอีกด้วย

1.4.3 สามารถนำข้อมูลที่ได้ไปใช้ประโยชน์ให้แก่ ผู้ประกอบการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครหรือปริมณฑล หรือผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างในโรงงานนิคมอุตสาหกรรมต่าง ๆ โดยผลลัพธ์จากการทดสอบการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพนำมาปรับความเชื่อของพนักงานให้ไปในทิศทางเดียวกัน รวมทั้งส่งเสริมการจัดกิจกรรมรณรงค์ให้เกิดความปลอดภัยในการทำงาน เช่น การจัดสัปดาห์ Safety ต่อไปเพื่อให้พนักงานมีจิตสำนึกและตระหนักถึงความเสี่ยงความรุนแรงต่าง ๆ เนื่องจากอุบัติเหตุ รวมทั้งหาแนวทางวิธีการป้องกันได้อย่างเหมาะสม อันจะส่งผลให้ความเสี่ยงในการทำงานลดน้อยลง

1.4.4 สามารถนำข้อมูลที่ได้ไปใช้ประโยชน์ให้แก่ หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการทำงานและเป็นประโยชน์ในเชิงวิชาการโดยตรง โดยนำข้อมูลความรู้ไปปรับใช้ในข้อกำหนดต่าง ๆ ในด้านการทำงานและอาชีวอนามัยสำหรับการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ เพิ่มความปลอดภัย และเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานให้ดียิ่งขึ้น นอกจากนี้ยังเป็นประโยชน์แก่องค์กรธุรกิจ หน่วยงานสถาบันการศึกษา และผู้ที่สนใจศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน

1.5 ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาเรื่อง การบริหารความปลอดภัยในการทำงานและการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่ส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) โดยผู้วิจัยได้กำหนดขอบเขตของการวิจัยดังต่อไปนี้

1.5.1 ขอบเขตด้านประชากรและกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย

ขอบเขตของประชากรที่ใช้ในการวิจัยนี้ คือ พนักงานก่อสร้างตั้งแต่ระดับผู้จัดการฝ่ายก่อสร้างจนถึงคนงานก่อสร้างของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) ซึ่งมีทั้งหมด 16 สถานี ประกอบด้วย 1) สถานีห้าแยกลาดพร้าว 2) สถานีพลโยธิน 24 3) สถานีรัชโยธิน 4) สถานีเสนานิคม 5) สถานีมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ 6) สถานีกรมป่าไม้ 7) สถานีบางบัว 8) สถานีกรมทหารราบที่ 11 9) สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ 10) สถานีอนุสาวรีย์หลักสี่ 11) สถานีสายหยุด 12) สถานีสะพานใหม่ 13) สถานีโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช 14) สถานีพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ 15) สถานีกม.25 และ 16) สถานีคูคต ซึ่งอยู่ภายใต้การทำงานของรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) โดยพนักงานก่อสร้างในโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือรวมมีจำนวนพนักงานทั้งสิ้น 5,701 คน ณ วันที่ 30 มิถุนายน พ.ศ.2561 (การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย, 2561)

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยนี้ ผู้วิจัยได้ทำการเลือกกลุ่มตัวอย่างโดยอาศัยการสุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน (Multistage Sampling) โดยการสุ่มตัวอย่างแบบชั้นภูมิ (Stratified Random Sampling) โดยการเลือกกลุ่มตัวอย่างในแต่ละกลุ่มตามสัดส่วนของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) และผู้วิจัยอาศัยการสุ่มตัวอย่างตามความสะดวก (Convenience Sampling) ในการเก็บแบบสอบถามจนกระทั่งได้ครบตามจำนวนกลุ่มตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้ จำนวน 400 คน (Yamane, 1973)

1.5.2 ขอบเขตด้านเนื้อหา

ขอบเขตด้านเนื้อหาของงานวิจัยในครั้งนี้ประกอบด้วย ตัวแปรอิสระ (Independent variables) และตัวแปรตาม (Dependent variables) สามารถอธิบายได้ดังนี้

1) ตัวแปรอิสระ (Independent variables) ได้แก่

1.1) ปัจจัยส่วนบุคคล ประกอบด้วย เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา สูงสุด รายได้เฉลี่ยต่อเดือน สัญญาจ้าง ตำแหน่งงาน อายุการทำงาน ประสบการณ์ฝึกอบรมด้านความปลอดภัย และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุในการทำงาน

1.2) ปัจจัยการบริหารความปลอดภัยในการทำงาน ประกอบด้วย ด้านนโยบาย ความปลอดภัยของบริษัท ด้านความรับผิดชอบด้านความปลอดภัย ด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบ ด้านความปลอดภัย และด้านการมีส่วนร่วมทำกิจกรรมด้านความปลอดภัย

1.3) ปัจจัยการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ประกอบด้วย ด้านการรับรู้ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ด้านการรับรู้ความรุนแรงหลังการเกิดอุบัติเหตุ ด้านการรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน

2) ตัวแปรตาม (Dependent Variables) ได้แก่ พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)

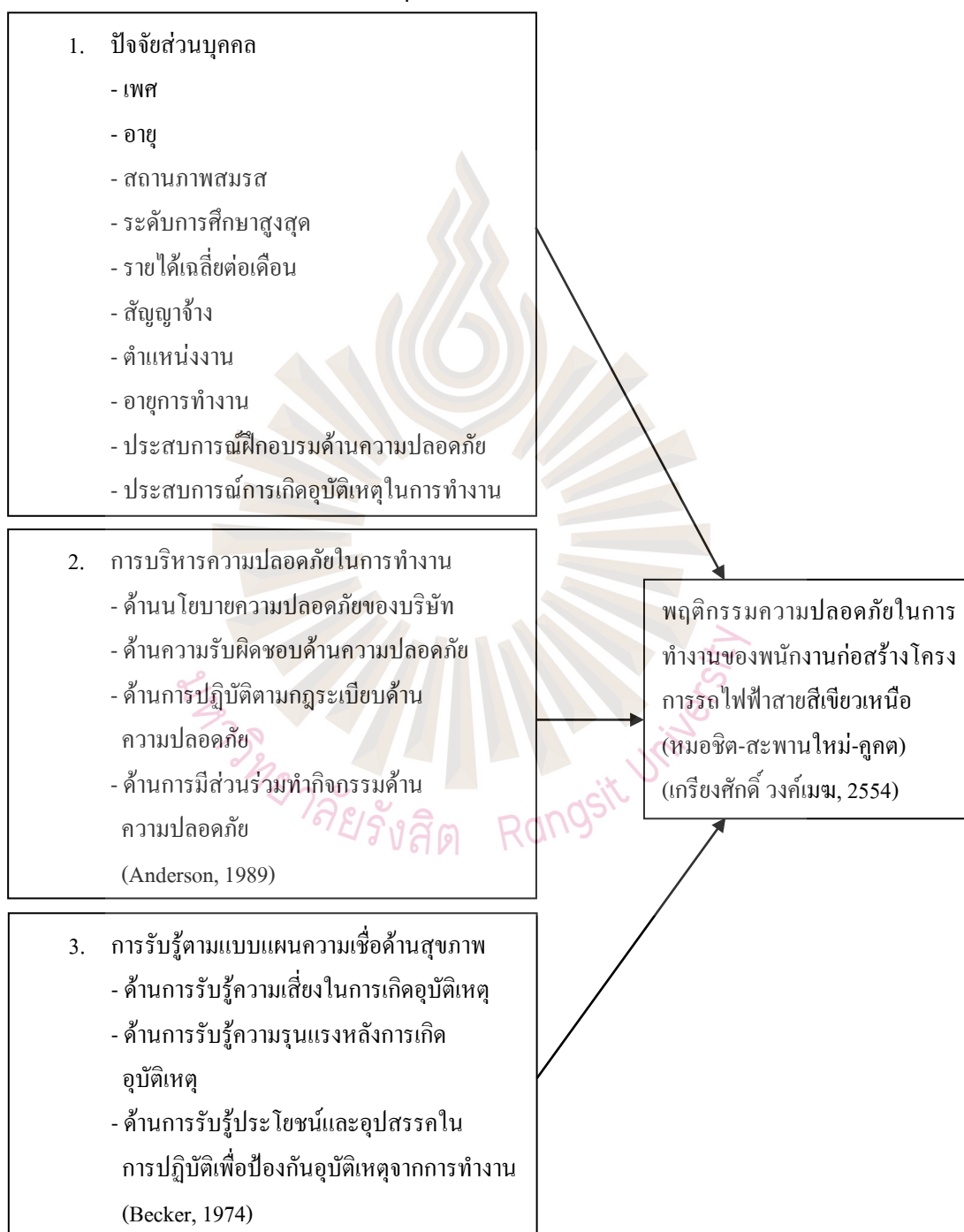
1.5.3 ขอบเขตด้านระยะเวลา

กำหนดระยะเวลาที่ทำการวิจัยอยู่ในช่วงเวลาที่ผู้วิจัยทำการศึกษางานวิจัยนี้นับตั้งแต่เดือน พฤษภาคม พ.ศ. 2561 ถึงเดือน เมษายน พ.ศ. 2562 เป็นระยะเวลาทั้งหมด 11 เดือน



1.6 กรอบแนวคิดการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ประมวลความคิดจากเอกสารและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องมา กำหนดเป็นกรอบแนวคิดการวิจัย โดยสรุปได้ตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม ดังนี้



รูปที่ 1.1 กรอบแนวคิดการวิจัย

1.7 นิยามศัพท์เฉพาะ

การบริหารความปลอดภัยในการทำงาน หมายถึง การควบคุมดูแลสภาพแวดล้อมและการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงการกำหนดแนวทางในการสร้างระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในการทำงาน โดยองค์กรและพนักงานทุกคนต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัดและส่งเสริมให้ตระหนักถึงเรื่องจิตสำนึกทางด้านความปลอดภัยให้มากขึ้น ซึ่งประกอบด้วย 4 ปัจจัย ดังนี้ ด้านนโยบายความปลอดภัยของบริษัท ด้านความรับผิดชอบด้านความปลอดภัย ด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านความปลอดภัย และด้านการมีส่วนร่วมทำกิจกรรมด้านความปลอดภัย

ด้านนโยบายความปลอดภัยของบริษัท หมายถึง กฎระเบียบหรือข้อบังคับที่ผู้บริหารระดับสูงได้กำหนดไว้เป็นลายลักษณ์อักษรเพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติงานให้เกิดความปลอดภัยในองค์กรและดำเนินการให้พนักงานทุกคนปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด โดยองค์กรจะต้องสื่อสารหรือเผยแพร่ถึงนโยบายให้พนักงานทุกคนรับทราบอย่างครบถ้วนเพื่อให้พนักงานทุกคนมีส่วนร่วมช่วยในการลดอุบัติเหตุจากการทำงาน

ด้านความรับผิดชอบด้านความปลอดภัย หมายถึง บริษัทกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบในการทำงานด้านความปลอดภัยโดยตรงและแจ้งให้พนักงานทุกระดับได้รับทราบโดยกำหนดไว้เป็นลายลักษณ์อักษรอย่างชัดเจน ถือเป็นบทบาทของผู้บังคับบัญชาที่จะต้องมีความเข้าใจถึงหน้าที่ความรับผิดชอบและแนวทางการปฏิบัติที่ชัดเจนด้านความปลอดภัยในการทำงาน

ด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านความปลอดภัย หมายถึง การที่พนักงานปฏิบัติตามวิธีและขั้นตอนในการปฏิบัติงานได้อย่างถูกต้อง โดยปฏิบัติตามกฎระเบียบและข้อบังคับที่สถานประกอบการได้กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด เช่น การปฏิบัติงานตามขั้นตอนอย่างถูกต้อง การปฏิบัติตามป้ายเตือนต่างๆ การรับฟังคำสั่งชี้แนะของหัวหน้างาน การไม่หยอกล้อกันขณะปฏิบัติงาน เป็นต้น

ด้านการมีส่วนร่วมทำกิจกรรมด้านความปลอดภัย หมายถึง สถานประกอบการจัดให้มีการสำรวจทางด้านสุขศาสตร์ สภาพแวดล้อม อุตุศาสตร์ เช่น การตรวจแสงสว่างในพื้นที่ทำงาน ตรวจความปลอดภัยในที่อับอากาศ ตรวจความปลอดภัยในการก่อสร้าง วัสดุกระเด็น ตกหล่น หรือพังทลาย โดยวิเคราะห์ถึงสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุแล้วนำไปแก้ไขในสภาพการทำงาน รวมถึงการตรวจร่างกายพนักงานก่อนรับเข้าทำงาน การจัดอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลและแนะนำถึง

วิธีการใช้งานเครื่องมืออย่างถูกต้องเพื่อให้งานออกมามีประสิทธิภาพมากที่สุด นอกจากนี้หัวหน้างานต้องจัดให้มีการประชุมพูดคุยด้านความปลอดภัยภายในหน่วยงานทุกครั้งก่อนเริ่มปฏิบัติงาน

การรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ หมายถึง กระบวนการรับรู้ซึ่งสมองดีความหรือแปลข้อมูลที่ได้จากการสัมผัสของร่างกายกับสิ่งแวดล้อม เป็นแนวคิดรูปแบบหนึ่งใช้ในการอธิบายพฤติกรรมสุขภาพส่วนบุคคล โดยเฉพาะพฤติกรรมสุขภาพในการป้องกันตนเองและพฤติกรรมสุขภาพเมื่อมีการเจ็บป่วย ประกอบด้วย 3 ปัจจัย ดังนี้ ด้านการรับรู้ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ด้านการรับรู้ความรุนแรงหลังการเกิดอุบัติเหตุ และด้านการรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน

ด้านการรับรู้ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ หมายถึง ระดับการรับรู้ส่วนบุคคลถึงการคัดกรองหรือประเมินความเสี่ยงที่มีโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน โดยความเสี่ยงจะมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมของแต่ละบุคคลด้วย หากบุคคลรับรู้ถึงความเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดอันตรายก็จะทำให้ตระหนักถึงเรื่องความปลอดภัยมากขึ้น เช่น การสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล การแต่งกายรัดกุมให้ถูกระเบียบ การไม่หยอกล้อกันขณะปฏิบัติหน้าที่เพื่อความปลอดภัยและประสิทธิภาพในการทำงาน เป็นต้น

ด้านการรับรู้ความรุนแรงหลังการเกิดอุบัติเหตุ หมายถึง ระดับการรับรู้ส่วนบุคคลถึงความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานหรือผลกระทบที่เกิดขึ้นหลังการเกิดอุบัติเหตุ เช่น การสูญเสียชีวิตหรือพิการ การวิตกกังวล ความสามารถในการปฏิบัติงานลดลง สูญเสียความมั่นใจในตนเอง เป็นต้น

ด้านการรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน หมายถึง การรับรู้ถึงประโยชน์และอุปสรรคในการทำงานอันมีประโยชน์และคุณค่าเพื่อที่จะลดความเสี่ยง ลดความรุนแรงและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน โดยจะต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบขององค์กรอย่างเคร่งครัด ต้องใช้เครื่องมือเครื่องจักรให้เหมาะสมกับงาน

พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน หมายถึง ลักษณะการกระทำ การแสดงออก หรือการปฏิบัติในการทำงานต่าง ๆ ซึ่งจะต้องมีความรับผิดชอบ ปฏิบัติตามหน้าที่และกฎระเบียบของ

สถานประกอบการอย่างเคร่งครัด โดยพฤติกรรมที่ดีจะส่งผลให้งานมีประสิทธิภาพและเป็นการสร้างจิตสำนึกที่ดีในการทำงาน ทั้งยังเป็นการป้องกันตนเองให้พ้นภัยอันตรายจากการทำงานด้วย

พนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) หมายถึง พนักงานที่ปฏิบัติงานก่อสร้างตั้งแต่ระดับผู้จัดการฝ่ายก่อสร้างจนถึงคนงานก่อสร้างที่ทำงานอยู่ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ซึ่งอยู่ในความดูแลของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย



บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยครั้งนี้มุ่งที่จะศึกษาถึง “การบริหารความปลอดภัยในการทำงานและการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่ส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)” เนื่องจากตั้งแต่เริ่มโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเขียวมาตั้งแต่ปี 2558 ได้เกิดอุบัติเหตุหลายครั้งแต่ยังไม่มีผู้เสียชีวิตเกิดขึ้น ดังนั้นเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต จึงมีความสำคัญอย่างยิ่งในการศึกษาถึงพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ ทางผู้วิจัยจึงได้ทำการทบทวนแนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาใช้ในการกำหนดกรอบแนวคิดการวิจัย ตัวแปรในการศึกษา สมมติฐาน ตลอดจนแนวทางในการวิจัย เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้โดยเนื้อหาประกอบไปด้วยหัวข้อดังต่อไปนี้

2.1 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยในการทำงาน

- 2.1.1 ความหมายของการบริหารความปลอดภัยในการทำงาน
- 2.1.2 แนวคิดของการบริหารความปลอดภัยในการทำงาน
- 2.1.3 องค์ประกอบของการบริหารความปลอดภัย
- 2.1.4 ประโยชน์ของความปลอดภัยในการทำงาน
- 2.1.5 ทฤษฎีเกี่ยวกับความปลอดภัย

2.2 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ

- 2.2.1 ความหมายของการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ
- 2.2.2 แนวคิดของการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ
- 2.2.3 องค์ประกอบของการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ

2.3 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน

- 2.3.1 ความหมายของพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน
- 2.3.2 ประเภทของพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน
- 2.3.3 องค์ประกอบของพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน
- 2.3.4 ทฤษฎีเกี่ยวกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน

2.4 ประวัติความเป็นมาของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)

2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยในการทำงาน

การทำงานก่อสร้างถือเป็นงานที่มีปัจจัยเสี่ยงสูงต่อการเกิดอุบัติเหตุ สาเหตุที่สำคัญคือขาดความบกพร่องในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในการทำงาน ก่อให้เกิดการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินตามมาภายหลัง ความปลอดภัยในการทำงานจึงเป็นปัจจัยสำคัญต่อองค์กรเพราะพนักงานเป็นทรัพยากรที่สำคัญสูงสุดในการบริหารงาน หากองค์กรมีความปลอดภัยสูงก็จะทำให้พนักงานมีขวัญกำลังใจในการทำงานเพิ่มขึ้น โดยผู้วิจัยได้ทำการศึกษาและทบทวนเกี่ยวกับแนวคิดและทฤษฎีด้านบริหารความปลอดภัยในการทำงานพบว่าสิ่งสำคัญที่ต้องศึกษาประกอบด้วย ความหมายของการบริหารความปลอดภัยในการทำงาน แนวคิดการบริหารความปลอดภัยในการทำงาน องค์ประกอบของการบริหารความปลอดภัย ประโยชน์ของความปลอดภัยในการทำงาน และทฤษฎีเกี่ยวกับความปลอดภัย จากนั้นนักวิชาการหลายท่าน สามารถอธิบายได้ดังนี้

2.1.1 ความหมายของการบริหารความปลอดภัยในการทำงาน

จากที่ได้ศึกษาถึงความหมายของการบริหารความปลอดภัยในการทำงานนั้น มีนักวิชาการได้อธิบายไว้หลากหลาย สามารถอธิบายได้ ดังนี้

Anderson (1989 อ้างถึงใน สุขขญา ชูชื่น, 2558) กล่าวว่า การบริหารความปลอดภัยในการทำงานคือ การทำให้เกิดอันตรายและผลกระทบระหว่างบุคคลน้อยที่สุด โดยใช้หลักพื้นฐานในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุและโรคจากการทำงานประกอบอาชีพ

นอกจากนี้ในมุมมองของนักวิชาการของประเทศไทย เช่น ธชพร เทชะศิลป์ (2551 อ้างถึงใน สุขขญา ชูชื่น, 2558) ได้อธิบายถึง หลักการบริหารความปลอดภัยว่า เป็นการป้องกันการประสบอันตรายในสถานประกอบการที่มีผู้ปฏิบัติงานอยู่ทุกแห่ง จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องให้ความคุ้มครองดูแล และส่งเสริมให้บุคลากรทุกคนมีจิตสำนึกด้านความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยเพื่อให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีความสุข สามารถอยู่ร่วมกันในสังคมและสิ่งแวดล้อมได้เป็นอย่างดี โดยปราศจากอันตรายใด ๆ ทั้งนี้ควรมีการกำหนดมาตรการป้องกันและควบคุมอันตรายอย่างเหมาะสม

พระราชบัญญัติ ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (2554) ให้ความหมายของความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน หมายถึง การกระทำหรือสภาพการทำงานซึ่งปลอดภัยจากเหตุที่จะทำให้เกิดการประสบอันตรายต่อชีวิต การเจ็บป่วย การทำให้เกิดความเดือดร้อนอันเนื่องมาจากการทำงานต่อผู้ปฏิบัติงาน ทั้งทางร่างกาย จิตใจ และสุขภาพอนามัย สอดคล้องกับมุมมองของ วิฑูรย์ สิมะโชคดี และวีรพงษ์ เฉลิมจิระรัตน์ (2559) กล่าวว่า ความปลอดภัยในการทำงาน หมายถึง การปราศจากภัยอันตรายหรือการไม่อยู่ในสภาพที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ การเสียชีวิต การเกิดโรคอันเกิดจากการทำงาน และทรัพย์สินเสียหาย นอกจากนี้ความปลอดภัยยังรวมถึงการปราศจากอันตรายที่มีโอกาสเกิดขึ้นด้วย

จากผลการศึกษาดังกล่าว สามารถสรุปได้ว่า การบริหารความปลอดภัยในการทำงาน หมายถึง สภาวะการณ์หรือสภาพแวดล้อมที่ปราศจากอันตราย การสูญเสียชีวิต การพิการ การบาดเจ็บ การเจ็บป่วย การเกิดโรคใด ๆ อันเนื่องมาจากการทำงาน หรือเป็นสถานที่ที่ไม่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทั้งสิ้น ทั้งนี้ต้องอาศัยความร่วมมือของพนักงานในที่ทำงานให้ช่วยกันปฏิบัติตามกฎระเบียบ ข้อบังคับของสถานประกอบการอย่างเคร่งครัด รวมทั้งส่งเสริมให้พนักงานทุกคนมีจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการทำงาน เพื่อให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ปราศจากอันตรายหรืออุบัติเหตุจากความประมาท และป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่อาจขึ้นได้ในอนาคต โดยกำหนดมาตรการป้องกันและควบคุมอันตรายให้เหมาะสมในแต่ละสถานประกอบการ

2.1.2 แนวคิดของการบริหารความปลอดภัยในการทำงาน

จากที่ได้ศึกษาถึงแนวคิดของการบริหารความปลอดภัยในการทำงานนั้น มีนักวิชาการได้อธิบายไว้หลากหลาย สามารถอธิบายได้ ดังนี้

Anderson (1989 อ้างถึงใน สุขชญา ชูชื่น, 2558) ได้อธิบายถึง แนวทางในการบริหารจัดการซึ่งสามารถทำได้ดังต่อไปนี้

1) นโยบายความปลอดภัยของบริษัท หมายถึง การกำหนดนโยบายด้านความปลอดภัยให้มีความชัดเจน มีมาตรการปฏิบัติการทำให้พนักงานทุกคนมีส่วนร่วมช่วยกันในการลดอุบัติเหตุจากการทำงาน โดยทางสถานประกอบการจะต้องกำหนดกฎระเบียบและวิธีการดำเนินการด้านความปลอดภัยเป็นลายลักษณ์อักษรอย่างชัดเจนและเผยแพร่ถึงนโยบายให้พนักงานทุกคนรับทราบอย่างครบถ้วน การกำหนดนโยบายด้านความปลอดภัยเป็นหน้าที่ของผู้บริหารเพื่อการ

ดำเนินงานด้านความปลอดภัย โดยนโยบายต้องมีความกะทัดรัดและชัดเจน ประโยชน์ของการมีนโยบายทำให้ง่ายต่อการปฏิบัติงานและผู้บังคับบัญชาทำงานง่ายขึ้นในการดำเนินการให้เป็นไปตามนโยบายที่กำหนดไว้ ทำให้พนักงานเข้าใจและปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านความปลอดภัยต่าง ๆ รวมถึงบำรุงรักษาวัสดุอุปกรณ์อย่างเหมาะสม ในการดำเนินนโยบายด้านความปลอดภัยควรมีการประชุมสัมพันธ์หรือประกาศให้พนักงานได้รับทราบซึ่งสามารถดำเนินการได้หลายวิธี เช่น การเรียกประชุมชี้แจง การส่งจดหมายหรือทำหนังสือเอกสารแจกพนักงาน การติดบอร์ดประชาสัมพันธ์เพื่อเป็นการย้ำเตือนถึงภาระหน้าที่และความรับผิดชอบในการทำงานของพนักงานทุกคน การแจกคู่มือสำหรับพนักงานใหม่ เป็นต้น (สำนักความปลอดภัยแรงงาน, 2554) ดังนั้นผู้บริหารต้องให้พนักงานทุกคนลงมือปฏิบัติเพื่อตอบสนองนโยบายอย่างแท้จริงและกระตุ้นให้มีการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง โดยผู้บริหารต้องเป็นผู้ชี้แนะและเป็นตัวอย่างที่ดีในการแสดงให้เห็นถึงความสำคัญของนโยบายด้านความปลอดภัย ทั้งนี้ควรมีการปรับปรุงนโยบายด้านความปลอดภัยให้เหมาะสมกับสถานการณ์อยู่เสมอเพื่อประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการทำงาน

2) ความรับผิดชอบด้านความปลอดภัย หมายถึง บริษัทกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบในการทำงานด้านความปลอดภัยโดยตรงและแจ้งให้พนักงานทุกระดับได้รับทราบอย่างชัดเจน เช่น หากเกิดเหตุการณ์อัคคีภัย ฝ่ายบริหารต้องกำหนดแผนฉุกเฉินไว้และชี้แจงให้พนักงานทุกคนรับทราบถึงบทบาทหน้าที่ของตนเอง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพของงานและลดความสูญเสียทรัพยากรต่าง ๆ จากการเกิดอุบัติเหตุ โดยในแต่ละบริษัทหรือสถานประกอบการจะต้องมีหัวหน้างานและมีบทบาทหน้าที่ (กองความปลอดภัยแรงงาน สวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน, 2560) ดังต่อไปนี้ (1) กำกับและดูแลลูกจ้างในหน่วยงานให้รับผิดชอบตามข้อบังคับและคู่มือความปลอดภัยในการทำงาน (2) กำกับและดูแลการใช้อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลของลูกจ้าง (3) วิเคราะห์งานในหน่วยงานเพื่อหาความเสี่ยงหรืออันตรายเบื้องต้น (4) สอนวิธีปฏิบัติงานที่ถูกต้องแก่ลูกจ้างในหน่วยงานที่รับผิดชอบเพื่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน (5) ตรวจสอบอุปกรณ์การทำงาน เครื่องมือ เครื่องจักรให้อยู่ในสภาพที่ปลอดภัยก่อนลงมือปฏิบัติงานทุกครั้ง (6) รายงานการประสบอุบัติเหตุ อันตราย การเจ็บป่วย อันเนื่องมาจากการทำงานของลูกจ้าง และแจ้งต่อเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานและรายงานผล รวมทั้งเสนอและหาแนวทางแก้ไขปัญหา (7) ส่งเสริมและสนับสนุนกิจกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงาน (8) ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยในการทำงานอย่างเคร่งครัดตามที่ได้รับมอบหมาย สรุปได้ว่า หัวหน้างานมีสำคัญอย่างยิ่งในด้านการส่งเสริมการป้องกันอุบัติเหตุและส่งเสริมความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน โดยหัวหน้างานมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยของพนักงานเป็นอย่างยิ่งเนื่องจากปฏิบัติงานใกล้ชิดกับพนักงานมากที่สุด และรู้จักพนักงานของตนเองดี ซึ่งความเห็นอกเห็นใจและเข้าใจพนักงานเช่นนี้จะมีอิทธิพลในการ

ส่งเสริมพฤติกรรมของพนักงานให้ช่วยปรับปรุงและป้องกันอุบัติเหตุจนทำให้โครงการด้านความปลอดภัยในการทำงานเป็นผลสำเร็จได้

3) การปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านความปลอดภัย หมายถึง การที่สถานประกอบการจัดให้มีการขออนุญาตทำงานในพื้นที่เสี่ยงอันตรายและมีเครื่องหมายเตือนภัยต่าง ๆ ดังนั้นเจ้าหน้าที่ฝ่ายบุคคลควรจัดให้มีการอบรม การปฐมพยาบาล การสอนงาน การจัดทำคู่มือปฏิบัติการหรือมาตรฐานการทำงานให้กับหน่วยงานต่าง ๆ ทราบ และปฏิบัติตามกฎหมายด้านความปลอดภัยที่หน่วยงานของภาครัฐและคณะกรรมการความปลอดภัยกำหนดไว้อย่างเคร่งครัด

4) การมีส่วนร่วมทำกิจกรรมด้านความปลอดภัย หมายถึง สถานประกอบการจัดให้มีการสำรวจทางด้านสุขศาสตร์ สภาพแวดล้อม อุตุศาสตร์ เช่น การตรวจแสงสว่างในพื้นที่ทำงาน ตรวจสอบความปลอดภัยในที่อับอากาศ ตรวจสอบความปลอดภัยในการก่อสร้าง วัสดุกระเด็น ตกหล่น หรือพังทลาย ตรวจสอบความปลอดภัยเกี่ยวกับเครื่องจักร ความปลอดภัยในด้านการยกน้ำหนัก ความปลอดภัยด้านไฟฟ้า เสียง และอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล เป็นต้น โดยทำการสอบสวน การวิเคราะห์ถึงสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุแล้วนำไปแก้ไขในสภาพการทำงาน ปรับปรุงการวางแผนงานด้านความปลอดภัย รวมถึงการตรวจร่างกายพนักงานก่อนรับเข้าทำงาน การจัดอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลและแนะนำถึงวิธีการใช้งานเครื่องมืออย่างถูกต้องเพื่อให้งานออกมามีประสิทธิภาพมากที่สุด โดยหัวหน้างานจัดให้มีการประชุมพูดคุยด้านความปลอดภัยภายในหน่วยงานทุกครั้งก่อนเริ่มปฏิบัติงาน

सननू เตษารี่ (2558) อธิบายถึง แนวคิดการบริหารความปลอดภัย ประกอบด้วย การบริหารความปลอดภัย หมายถึง กรรมวิธีเกี่ยวกับการวางแผน (Planning) การจัดองค์กร (Organizing) การจัดบุคลากร (Staffing) การเป็นผู้นำ (Leading) การควบคุม (Controlling) เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของความปลอดภัยที่กำหนดขึ้น โดยความร่วมมือของพนักงานและใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด และการปฏิบัติ หมายถึง การควบคุมสภาพแวดล้อมในการทำงาน การกำหนดให้มีหน่วยงานปฏิบัติและวิธีการดำเนินงาน เพื่อลดหรือขจัดสภาพเสี่ยงต่อการบาดเจ็บและโรคจากการทำงาน พร้อมทั้งกำหนดหน้าที่รับผิดชอบให้ทุกหน่วยงานภายในสถานประกอบการเข้าใจชัดเจน และสามารถปฏิบัติได้ นอกจากนี้ยังอธิบายเพิ่มเติมว่า การบริหารความปลอดภัยที่ดีต้องมีลักษณะสำคัญหลายประการ ดังเช่น การปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยต้องเป็นระบบอย่างต่อเนื่อง การมีวิธีการจูงใจพนักงานให้มีส่วนร่วมในการทำกิจกรรมด้านความปลอดภัย และการปฏิบัติงานเพื่อความปลอดภัยตามข้อกำหนดของกฎหมาย

วิฑูรย์ สิมะ โชคดี และวีรพงษ์ เฉลิมจิระรัตน์ (2559) กล่าวว่า หลักในการบริหารความปลอดภัยจะต้องยึดหลัก 3E และต้องดำเนินการในแต่ละ E ไปพร้อม ๆ กันเพื่อประสิทธิภาพสูงสุดในการเสริมสร้างความปลอดภัยและป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นในโรงงาน โดยควรฝึกอบรมแนะนำ ชี้แนะให้คนงานทราบถึงวิธีการปฏิบัติงานอย่างถูกต้องเกี่ยวกับเครื่องจักรและอันตรายที่อาจเกิดขึ้นเพื่อความปลอดภัยในการทำงาน นอกจากนี้สถานประกอบการต้องกำหนดบทลงโทษอย่างใดอย่างหนึ่งด้วย เพราะหากไม่มีกำหนดบทลงโทษ โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุจากความประมาทก็มีมาก ดังนั้นคนงานเองก็ต้องมีความรู้ ความเข้าใจในการปฏิบัติงานอย่างถูกต้องเกี่ยวกับเครื่องจักรเพื่อความปลอดภัย ลดการเกิดอุบัติเหตุและเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน จะเห็นได้ว่าหลักการ 3E ต้องมีการดำเนินการในแต่ละข้อไปพร้อม ๆ กัน ซึ่งประกอบด้วย

1) หลักการด้านวิศวกรรมศาสตร์ (Engineering) คือ การใช้ความรู้ทางด้านวิชาวิศวกรรมศาสตร์มาใช้ในการทำงาน การคำนวณ การออกแบบ การติดตั้งเครื่องมือ เครื่องจักรกล จะต้องเป็นไปตามมาตรฐานทางด้านวิศวกรรมเพื่อให้มีประสิทธิภาพในการใช้งานได้อย่างปลอดภัยที่สุด เช่น การติดตั้งเครื่องป้องกันอันตรายให้แก่ส่วนที่เคลื่อนไหวหรือส่วนที่อันตรายของเครื่องจักร การวางผังโรงงานระบบไฟฟ้า แสงสว่าง เสียง การระบายอากาศ อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล เป็นต้น ดังจะเห็นได้ว่าปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมในการทำงานเป็นสิ่งสำคัญเนื่องจากงานก่อสร้างทำให้สภาพแวดล้อมรอบข้างเกิดมลภาวะทั้งทางอากาศ เสียง ต่อพื้นที่ใกล้เคียงส่งผลกระทบต่อทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อบุคคล สิ่งแวดล้อม และแหล่งชุมชนใกล้เคียง โดยความปลอดภัยในการทำงานทั้ง 4 ด้านเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมในการทำงาน (สภาวิศวกร, 2560) สามารถอธิบายได้ดังนี้

1.1) สภาพภูมิอากาศ บริเวณที่ปฏิบัติงานต้องมีอุณหภูมิไม่สูงกว่า 45 องศาเซลเซียส หากอุณหภูมิในสถานที่ทำงานมีความร้อนเกินกำหนดโดยต้องปรับปรุงแหล่งกำเนิดความร้อนและจัดหาอุปกรณ์ป้องกันความร้อนอย่างถูกต้อง

1.2) แสงสว่าง ในบริเวณที่ความเข้มของแสงสว่างมากเกินไปทำให้เกิดความไม่สบายตา องค์กรต้องใช้มาตรการที่เหมาะสมและเพียงพอเพื่อป้องกันมิให้แสงหรือดวงอาทิตย์ที่มีแสงจ้าเข้านัยน์ตาลูกจ้างโดยตรงขณะทำงาน ในกรณีที่มีอาจป้องกันแสงได้ต้องจัดให้ลูกจ้างสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลตามที่กำหนดไว้ เช่น แว่นตาลดแสงที่ทำด้วยวัสดุเฉพาะสำหรับงานก่อสร้างสามารถลดความจ้าของแสงให้อยู่ในระดับที่ไม่เป็นอันตรายต่อสายตา หากจัดแสงสว่างให้ถูกต้องเหมาะสมกับสถานที่ก็จะทำให้เกิดความสบายดวงตาต่อผู้ปฏิบัติงานและการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ

1.3) เสียง ในสถานที่ทำงานที่มีเสียงดังจำเป็นต้องมีข้อกำหนดคือ หากทำงานไม่เกินวันละ 7 ชั่วโมง ได้รับเสียงติดต่อกันต้องไม่เกิน 90 เดซิเบล, ทำงานเกินกว่าวันละ 7 ชั่วโมงแต่ไม่เกินวันละ 8 ชั่วโมง ได้รับเสียงติดต่อกันต้องไม่เกิน 90 เดซิเบล, ทำงานเกินวันละ 8 ชั่วโมงได้รับเสียงติดต่อกันต้องไม่เกิน 80 เดซิเบล, ระดับเสียงสูงสุดต้องไม่เกิน 140 เดซิเบล โดยการปรับปรุงแก้ไขต้นกำเนิดหรือทางผ่านของเสียงนั้นสามารถทำได้โดยสวมใส่ปลั๊กอุดเสียงหรือครอบหูลดเสียงระหว่างการปฏิบัติหน้าที่ได้

1.4) อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล หมายถึง อุปกรณ์หรือสิ่งใดสิ่งหนึ่งที่สามารถนำมาสวมใส่บนส่วนใดส่วนหนึ่งหรือหลายส่วนของร่างกาย เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอันตรายจากการทำงานหรือลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุ โดยประเภทของอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลประกอบด้วย อุปกรณ์ป้องกันศีรษะ อุปกรณ์ป้องกันเท้า อุปกรณ์ป้องกันหน้าและดวงตา อุปกรณ์ป้องกันระบบทางเดินหายใจ อุปกรณ์ป้องกันระบบการได้ยิน อุปกรณ์ป้องกันมือและแขน อุปกรณ์ป้องกันการตกจากที่สูง และอุปกรณ์ตรวจจับปริมาณสารพิษประจำตัว

หลักการด้านวิศวกรรมมีส่วนเกี่ยวข้องโดยตรงกับสภาพแวดล้อมในการทำงานก่อสร้าง ซึ่งเกี่ยวข้องกับพนักงาน โดยตรงและเป็นสิ่งที่ก่อให้เกิดประสิทธิภาพในการทำงาน โดยพนักงานต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบอย่างเคร่งครัดทั้งในด้านสภาพภูมิอากาศ แสงสว่าง เสียง และอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการทำงานและลดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นจากความประมาท ความไม่ระมัดระวัง อุบัติเหตุต่าง ๆ และลดการสูญเสียของทรัพยากรมนุษย์ด้วย

2) หลักการด้านการศึกษา (Education) คือ การให้ความรู้ แผนการฝึกอบรม การให้คำแนะนำและการสร้างจิตสำนึกแก่ผู้ปฏิบัติงานในทุกระดับถือเป็นกิจกรรมที่มีความสำคัญและเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการทำงานในทุกสถานประกอบการ เพื่อให้มีความรู้ ความเข้าใจถึงงานที่รับมอบหมายอย่างชัดเจน สร้างความตระหนักถึงอันตราย และป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ทั้งนี้ยังเป็นการเพิ่มทักษะในการปฏิบัติงานแก่ลูกจ้าง โดยมีการพูดคุยสื่อสารด้านความปลอดภัยก่อนเริ่มงานทุกครั้ง เพื่อพัฒนาความรู้ ความสามารถและความเข้าใจในสิ่งที่อาจก่อให้เกิดอันตรายได้ มีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงานขั้นพื้นฐานตามนโยบาย กฎ ระเบียบข้อบังคับเพื่อป้องกันและปฏิบัติตนให้ถูกต้องถูกวิธี

3) หลักการออกกฎข้อบังคับ (Enforcement) คือ การกำหนดนโยบายหรือมาตรการกำกับดูแลถึงวิธีการทำงานอย่างปลอดภัยและมีบทลงโทษที่เข้มงวดสำหรับผู้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบหรือข้อบังคับของสถานประกอบการ โดยให้เป็นบทบาทหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน เพื่อรักษามาตรฐานการทำงานให้เป็นระบบตามที่วางไว้และป้องกันอันตรายจากการเกิดอุบัติเหตุ สร้างจิตสำนึก หลีกเลี่ยง การกระทำที่ไม่ถูกต้อง ในปัจจุบันงานก่อสร้าง

จำเป็นต้องมีผู้เชี่ยวชาญและมีความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติงานอย่างแท้จริงเพื่อความปลอดภัย งานด้านวิศวกรรมเป็นงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของผู้คนโดยตรง หากเกิดอุบัติเหตุจนมี ผู้ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจะเป็นการละเมิดทางกฎหมายทันที ดังนั้นวิศวกรจำเป็นต้องมีความรู้ใน ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยและปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด โดยในช่วงเวลาปฏิบัติงาน ก่อสร้างควรจัดมาตรการต่าง ๆ มาป้องกันเพื่อความปลอดภัย เนื่องจากในปัจจุบันมีการนำ เทคโนโลยีที่ทันสมัย อุปกรณ์เครื่องมือ เครื่องจักร สารเคมี และสารอันตรายมาใช้ในกระบวนการ ผลิต การก่อสร้าง แต่ขาดความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติงานอย่างเหมาะสม ทำให้ส่งผลกระทบต่อ พนักงานและลูกจ้างในด้านความปลอดภัยและก่อให้เกิดอันตรายจากการทำงาน ทั้งการบาดเจ็บ พิการ ทูพพลภาพ เป็นโรคร้ายไข้เจ็บ ไปถึงขั้นเสียชีวิต ทางกระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคมจึง การออกกฎหมายเพื่อเป็นประโยชน์ในการวางมาตรการควบคุม กำกับ ดูแล และบริหารจัดการความ ปลอดภัยในการทำงานก่อสร้างอย่างเหมาะสม

ดังนั้น การควบคุมปัจจัยทั้ง 3E ให้มีความปลอดภัยต่อการปฏิบัติงาน จึงเป็นหัวใจสำคัญ ของมาตรฐานความปลอดภัยสำหรับงานก่อสร้างและเป็นแนวทางการดำเนินงานให้เกิดความ ปลอดภัยในงานก่อสร้าง โดยต้องเสริมสร้างพัฒนาความรู้ให้แก่บุคลากรที่เกี่ยวข้องในงานก่อสร้าง ทุกระดับ ทุกภาคส่วน ทั้งระดับประชาชน ภาครัฐและเอกชนเพื่อเป็นการพัฒนาและยกระดับ มาตรฐานความปลอดภัยในงานก่อสร้างของประเทศไทย

จากผลการศึกษาดังกล่าว สามารถสรุปได้ว่า แนวคิดการบริหารความปลอดภัยในการ ทำงาน หมายถึง การควบคุมดูแลสภาพแวดล้อมและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุหรือภัยอันตรายใน สถานประกอบการ โดยกำหนดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและพนักงานทุกคนยึดถือตามกฎระเบียบ และปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัดเพื่อกำจัดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงส่งเสริมให้พนักงานทุก คนตระหนักและมีจิตสำนึกในเรื่องของความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ยังเป็นการเพิ่ม ประสิทธิภาพในการทำงานของพนักงานด้วย โดยคณะกรรมการด้านความปลอดภัยและผู้บริหาร ระดับสูงสุดจะกำหนดมาตรการป้องกันและควบคุมอันตรายให้เหมาะสมในแต่ละสถาน ประกอบการ

2.1.3 องค์ประกอบของการบริหารความปลอดภัย

จากที่ได้ศึกษาถึงองค์ประกอบของการบริหารความปลอดภัยนั้น มีนักวิชาการได้อธิบายไว้หลากหลาย สามารถอธิบายได้ ดังนี้

เกษม กิจวาสน์ (2553) กล่าวว่า การบริหารความปลอดภัยโดยทั่วไปจะยึดหลักการหรือกระบวนการบริหารงาน ประกอบด้วย 5 องค์ประกอบ ดังต่อไปนี้

1) การวางแผนงาน (Planning) เป็นการคิดหรือการเตรียมตัวล่วงหน้าถึงแผนในอนาคต โดยจะต้องคำนึงถึงนโยบายของหน่วยงานเป็นหลักเพื่อที่แผนงานจะได้สอดคล้องในการดำเนินงานและมีความถูกต้องสมบูรณ์มากที่สุด

2) การจัดองค์การ (Organizing) เป็นการแบ่งส่วนงาน และจะต้องพิจารณาให้เหมาะสมกับการปฏิบัติงาน เช่น การจัดแบ่งเป็นฝ่าย กอง ส่วน หรือแผนก โดยจัดตามปริมาณงาน คุณภาพของงาน หรือลักษณะงานเฉพาะอย่างก็ได้

3) การจัดหาและพัฒนาบุคลากร (Staffing) เป็นการจัดหาบุคลากรให้เหมาะสมกับงานที่วางไว้ โดยการคัดเลือก การประเมินความสามารถ และพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ความสามารถในการปฏิบัติงานได้อย่างเหมาะสม

4) การอำนวยการ (Leading) เป็นการควบคุมดูแลงานและนิเทศงาน รวมถึงศิลปะในการบริหารงาน เช่น ภาวะผู้นำ มนุษยสัมพันธ์ การจูงใจ และการติดต่อสื่อสาร เป็นต้น

5) การควบคุมประเมินผล (Controlling) เป็นการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามแผนที่วางไว้ โดยผู้บริหารจะคอยสอดส่องดูแลความเป็นระเบียบเรียบร้อยของงานและผลการปฏิบัติงานอย่างสม่ำเสมอ ผู้บริหารต้องทราบในทุกขั้นตอนเพื่อสามารถแก้ไขปัญหาสถานการณ์ได้ทันทั่วทั้งหากเกิดเหตุฉุกเฉินใด ๆ

นอกจากนี้ สมาคมส่งเสริมความปลอดภัยและอนามัยในการทำงาน (ประเทศไทย) (2562) ยังได้อธิบายถึงองค์ประกอบของความปลอดภัยในการทำงานก่อสร้าง โดยกล่าวว่า งานก่อสร้างเป็นงานที่มีกระบวนการและขั้นตอนในการดำเนินงานมากมายและเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ ซึ่งแนวทางการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในงานก่อสร้างสามารถแบ่งได้ออกเป็น 3 องค์ประกอบ ดังต่อไปนี้

1) ความปลอดภัยในสถานที่ หมายถึง บริเวณพื้นที่ทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้าง รวมถึงบริเวณที่จัดเก็บวัสดุ โกดังเก็บเครื่องมือ เครื่องจักร และอื่นๆ จึงมีข้อกำหนดถึงแนวทางการปฏิบัติในสถานที่ก่อสร้างขึ้นเพื่อให้เกิดความปลอดภัยกับคนงาน ดังนี้

1.1) การทำรั้วกันโดยรอบบริเวณก่อสร้างทั้งหมด เพื่อป้องกันผู้ไม่เกี่ยวข้องเข้ามาในเขตก่อสร้าง หากเป็นอาคารสูงอยู่ใกล้ชุมชนควรทำหลังคาคลุมทางเดินที่ติดรั้วกันนั้นด้วย เพื่อป้องกันเศษวัสดุตกใส่ผู้สัญจรไปมาภายนอก

1.2) ในสถานที่ก่อสร้างต้องมีการแบ่งเขตก่อสร้างอย่างชัดเจน โดยแบ่งที่ปักอาศัยออกจากบริเวณก่อสร้างที่จัดเก็บเครื่องมือ เครื่องจักร ที่เก็บวัสดุและอุปกรณ์ที่ใช้แล้วเพื่อความปลอดภัยของคนงานก่อสร้าง

1.3) ป้ายสัญลักษณ์หรือป้ายเตือนอันตรายต่างๆ ในสถานที่ที่เขตก่อสร้างต้องมีป้ายแสดงอันตรายหรือข้อควรปฏิบัติสำหรับผู้ที่เข้าไปในบริเวณดังกล่าว ซึ่งป้ายสัญลักษณ์นี้ต้องมีขนาดพอเหมาะและเห็นได้ชัดเจน ภาพแสดงและตัวอักษรต้องเป็นสื่อสากลที่ทุกคนสามารถเข้าใจได้ง่าย

1.4) รอบตัวอาคารมีแผ่นกันกันวัสดุตกลงมาและมีตาข่ายคลุมเพิ่มอีกชั้น

1.5) อาคารขณะก่อสร้างในที่ที่มีช่องเปิดหรือไม่มีแผงกัน ควรทำราวกันและมีตาข่ายเสริมเพื่อป้องกันการตกของเศษวัสดุ

1.6) การสนทนาความปลอดภัย เป็นกิจกรรมหารรวมตัวกันของผู้ปฏิบัติงานเพื่อพูดคุยในเรื่องความปลอดภัย ซึ่งจะทำงานมีผลดีและมีประสิทธิภาพ โดยปกติจะใช้เวลาในการสนทนาเป็นเวลา 5-15 นาที ขึ้นอยู่กับองค์กร

1.7) การสร้างบันไดสำหรับทำงานในบริเวณก่อสร้างที่มั่นคงและแข็งแรง

1.8) การจัดวางวัสดุใช้งานอย่าง เป็นระบบระเบียบไม่เกะกะในพื้นที่ก่อสร้าง

2) ความปลอดภัยในการใช้เครื่องมือเครื่องจักร เครื่องมือเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างมีตั้งแต่ขนาดใหญ่ เช่น ปั่นจั่น รถยก เครื่องตอกเสาเข็ม จนถึงขนาดเล็ก เช่น เครื่องเจียร ส่วนไฟฟ้า ค้อน เป็นต้น ขณะเครื่องจักรกำลังทำงานโดยส่วนใหญ่จะใช้มอเตอร์ขับเคลื่อนซึ่งจะหมุนเร็วและแรงตลอดเวลาจึงทำให้มักเกิดอุบัติเหตุง่ายและรุนแรงอยู่เสมอ ดังนั้นความปลอดภัยในการใช้เครื่องมือเครื่องจักรจึงเป็นสิ่งสำคัญซึ่งผู้ปฏิบัติงานควรใช้อย่างถูกต้อง ดังนี้

2.1) การใช้ต้องให้ถูกวัตถุประสงค์ของอุปกรณ์ หมายถึง การใช้งานอุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องจักรที่เหมาะสมกับงาน ตามประเภทของงานจะทำให้เกิดประสิทธิผลที่ดีและไม่ประสบอันตรายจากการใช้อุปกรณ์นั้น

2.2) เครื่องมือเครื่องจักรที่ใช้ไฟฟ้าหรือน้ำมันเชื้อเพลิง ข้อควรปฏิบัติคือจะต้องมีการเดินสายไฟอย่างปลอดภัยและมีฉนวนหุ้มโดยตลอด เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นหรือบริเวณที่มีการเก็บเชื้อเพลิง ห้ามจุดไฟหรือสูบบุหรี่เด็ดขาด

2.3) เครื่องมือเครื่องจักร ต้องมีการระบบความปลอดภัย ห้ามถอดหรือปิดระบบความปลอดภัยดังกล่าวโดยพลการ

2.4) ก่อนและหลังการใช้เครื่องมือเครื่องจักรทุกครั้งต้องมีการตรวจสอบและซ่อมแซมแก้ไขก่อนหรือหลังการใช้ทุกครั้ง

3) ความปลอดภัยส่วนบุคคล สาเหตุหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุในงานก่อสร้างมาจากผู้ปฏิบัติงาน จึงจำเป็นต้องควบคุมและป้องกันให้ผู้ปฏิบัติงานปฏิบัติอย่างถูกต้องตามกฎหมายและระเบียบที่กำหนดขึ้น โดยเฉพาะพฤติกรรมของบุคคลในการปฏิบัติงานก่อสร้าง มีดังนี้

3.1) การแต่งกายของผู้ปฏิบัติงานควรเป็นชุดที่รัดกุมไม่ปล่อยชายเสื้อหรือแขนเสื้อหลุดลุ่ย การปล่อยผมยาวอาจก่อให้เกิดการดึงเข้าไปในเครื่องจักรได้ รวมทั้งการสวมรองเท้าที่ไม่เหมาะสม เช่น รองเท้าแตะ เป็นต้น

3.2) การไม่สวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลให้เหมาะสมในงานก่อสร้าง ผู้ปฏิบัติงานทุกคนควรสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลอย่างเหมาะสม

3.3) ห้ามดื่มสุรา ห้ามเล่นหรือหยอกล้อกันในระหว่างการปฏิบัติงานอย่างเด็ดขาด ผู้ฝ่าฝืนต้องได้รับการลงโทษ เพราะความประมาท เลินเล่อ มกง่าย ไม่ระมัดระวังก่อให้เกิดอุบัติเหตุอย่างคาดไม่ถึง

3.4) จัดให้มีการอบรมผู้ปฏิบัติงานให้ตระหนักถึงอันตราย วิธีการปฏิบัติอย่างปลอดภัย กฎระเบียบ ข้อบังคับและข้อปฏิบัติที่ควรทราบ เพื่อสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยให้เกิดขึ้นกับคนงานทุกคน

3.5) ตรวจสอบสุขภาพคนงานประจำปีเพื่อทดสอบความพร้อมของร่างกายคนงานและเพื่อป้องกันโรคจากการทำงาน สำหรับผู้ที่ต้องปฏิบัติงานภายใต้ความกดอากาศสูงต้องให้แพทย์ทำการตรวจวินิจฉัยว่าแข็งแรงสมบูรณ์และมีคุณสมบัติเหมาะสมก่อนเข้าทำงาน

จากผลการศึกษาดังกล่าว สามารถสรุปได้ว่า การบริหารงานความปลอดภัยในสถานประกอบการจะประสบผลสำเร็จนั้นต้องมีการวางแผนงาน (Planning) การจัดองค์การ (Organizing) การจัดหาและพัฒนาบุคลากร (Staffing) การอำนวยการ (Leading) และการควบคุมประเมินผล (Controlling) เพื่อป้องกันอันตรายหรืออุบัติเหตุในสถานประกอบการ นอกจากนี้ควรหาแนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในงานก่อสร้างเพื่อเตรียมพร้อมรับมือในการแก้ปัญหาไว้ด้วย ซึ่งความปลอดภัยในการทำงานก่อสร้างประกอบด้วย 3 ประการ คือ ความปลอดภัยในสถานที่ ความปลอดภัยในการใช้เครื่องมือเครื่องจักร และความปลอดภัยส่วนบุคคล ดังนั้นองค์กรและพนักงาน

ควรตระหนักถึงความปลอดภัยในการทำงานมาเป็นอันดับแรก เพื่อลดการสูญเสียชีวิตและการเกิดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นจากความไม่ระมัดระวังหรือความประมาท และหาแนวทางในการป้องกันแก้ไขแก่พนักงานให้สามารถทำงานได้อย่างมีความสุข มีประสิทธิภาพในการทำงาน ทำประโยชน์ให้แก่องค์กร นอกจากนี้ฝ่ายบริหารจะต้องเตรียมแผนการไว้ให้พร้อม โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านนโยบายจะต้องชัดเจนและให้ความรู้ความเข้าใจแก่พนักงานทุกคนในหน่วยงานได้เป็นอย่างดี เพื่อให้พนักงานจะสามารถพัฒนาก้าวหน้ายิ่งขึ้นอันจะเป็นประโยชน์ต่อประเทศชาติต่อไป

2.1.4 ประโยชน์ของความปลอดภัยในการทำงาน

ความปลอดภัยเป็นพื้นฐานที่มนุษย์ต้องการในการดำเนินชีวิต การทำงานด้วยความปลอดภัยปราศจากอุบัติเหตุและโรคภัยไข้เจ็บย่อมส่งผลดีต่าง ๆ มากมายทั้งต่อตัวพนักงาน เพื่อนร่วมงาน และองค์กร ซึ่งจากที่ได้ศึกษาถึงประโยชน์ของความปลอดภัยในการทำงานนั้น ผู้วิจัยได้ทำการทบทวนและสรุปไว้หลายประการ สามารถอธิบายได้ ดังนี้

- 1) คุณภาพชีวิตของพนักงานดีขึ้น เนื่องจากอุบัติเหตุส่วนใหญ่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บ พิการหรือเสียชีวิตจนไม่สามารถประกอบอาชีพหารายได้เลี้ยงตนเองและครอบครัวได้ กลายเป็นภาระของสังคม หากปราศจากอุบัติเหตุในการทำงานแล้วคุณภาพชีวิตของพนักงานก็จะดีขึ้นด้วย
- 2) ลดการลาออกหรือย้ายงานของพนักงาน เมื่อพนักงานเชื่อมั่นในความปลอดภัย ย่อมจงใจให้คนอยากอยู่ทำงานไปนาน ๆ
- 3) ผลผลิตเพิ่มขึ้น การทำงานอย่างปลอดภัยในทุกสาขาอาชีพโดยปราศจากอันตรายทำให้พนักงานมีขวัญและกำลังใจในการทำงานที่ดี มีความรู้สึกปลอดภัย ไม่มีความวิตกกังวล มีบรรยากาศในการทำงานที่ดี ทำให้พนักงานเกิดความมั่นใจ มีแรงจูงใจในการทำงาน และสามารถรับผิดชอบงานได้อย่างเต็มที่
- 4) ค่าใช้จ่ายลดลง ภายใต้การทำงานที่ปลอดภัยส่งผลให้ค่าใช้จ่ายในการผลิตสินค้าลดลงด้วย เพราะสามารถประหยัดเงินค่ารักษาพยาบาล เงินทดแทน ค่าซ่อมแซมเครื่องจักร ค่าเสียเวลา เป็นต้น
- 5) กำไรเพิ่มขึ้น การทำงานอย่างปลอดภัยโดยปราศจากอันตรายต่าง ๆ ทำให้โอกาสการสร้างผลกำไรให้สถานประกอบการมากขึ้นกว่าเดิม

6) ลดการสูญเสียและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุของทรัพยากรมนุษย์ เนื่องจากการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้งอาจทำให้เกิดการสูญเสียชีวิต พิกัด ทำให้ประเทศชาติต้องสูญเสียทรัพยากรที่มีคุณภาพไป

7) องค์กรมีภาพลักษณ์ที่ดี

8) เศรษฐกิจของประเทศดีขึ้น ในด้านชื่อเสียงและความเชื่อมั่นจากนักลงทุนต่างชาติ

จากข้อมูลข้างต้น สามารถสรุปได้ว่า ประโยชน์ด้านความปลอดภัยในการทำงานจะส่งผลต่อพนักงานโดยตรง รวมไปถึงเพื่อนร่วมงานด้วย เช่น คุณภาพชีวิตของพนักงานดีขึ้น พนักงานมีขวัญและกำลังใจในการทำงานมากขึ้น ลดการสูญเสียชีวิตและบาดเจ็บของพนักงาน มีความระมัดระวังและรอบคอบในการทำงานมากขึ้น นอกจากนี้ยังส่งผลดีต่อองค์กรด้วย เช่น ต้นทุนลดลง ผลผลิตเพิ่มขึ้น ลดการสูญเสียทรัพย์สินในองค์กร อัตราการลาออกของพนักงานลดน้อยลง สร้างภาพพจน์ที่ดีให้แก่องค์กร ทำให้องค์กรมีชื่อเสียง เป็นที่ยอมรับและเรียกความน่าเชื่อถือจากนักลงทุนต่างชาติ นอกจากนี้ยังมีทฤษฎีที่สอดคล้องกับความปลอดภัยในการทำงานอีกด้วย ดังจะสามารถอธิบายได้ดังนี้

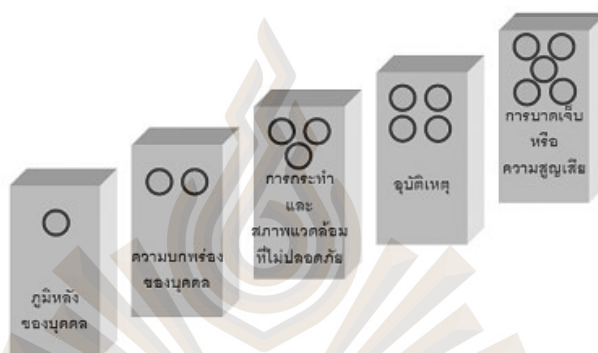
2.1.5 ทฤษฎีเกี่ยวกับความปลอดภัย

อุบัติเหตุที่เกิดจากความผิดพลาดของมนุษย์นั้นเป็นปัญหาที่ต้องได้รับการแก้ไขเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาทางสังคมและเป็นการคุ้มครองความปลอดภัยในการทำงานแก่พนักงาน โดยนำทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุมาประยุกต์ใช้เพื่อให้เกิดความรู้ความเข้าใจและเป็นแนวทางในการป้องกันแก้ไขต่อไป ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้จำเป็นต้องใช้ทฤษฎีและหลักวิชาการต่าง ๆ นำมาเพื่อประยุกต์ใช้ให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ โดยสามารถสรุปทฤษฎีที่เกี่ยวข้องในการทำการศึกษาได้ดังนี้ ทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory) ทฤษฎีรูปแบบระบบความปลอดภัย (Firenze System Model) และทฤษฎีรูปแบบการเกิดอุบัติเหตุ (Theoretic Accident Model)

ทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory)

ปรัชญาความปลอดภัยของ Heinrich (1969 อ้างถึงใน สุภารัตน์ วิชัยรัมย์, 2552) ซึ่งเป็นผู้คิดทฤษฎีโดมิโนหรือทฤษฎีลูกโซ่ของอุบัติเหตุ โดยกล่าวว่า การบาดเจ็บและความเสียหายต่าง ๆ ที่เกิดจากอุบัติเหตุเป็นผลมาจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัยหรือเป็นสภาพแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัย เปรียบ

เหมือนตัวโดมิโน (Domino) เรียงกันอยู่ 5 ตัวใกล้กัน เมื่อตัวที่หนึ่งล้มย่อมส่งผลทำให้โดมิโนตัวถัดไปล้มตามกันไปด้วย โดยตัวโดมิโนทั้ง 5 ตัว ประกอบด้วย สภาพแวดล้อมหรือภูมิหลังของบุคคล (Social Environment or Background), ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล (Defects of person), การกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe acts/ Unsafe condition or Property Hazard), อุบัติภัยหรืออุบัติเหตุ (Accident), การบาดเจ็บหรือเสียหาย (Injury/ Damages) ดังรูปที่ 2.1 แสดงการเรียงลำดับของทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory)



รูปที่ 2.1 ทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory)

ที่มา: สุดารัตน์ วิชัยรัมย์, 2552

จากรูปที่ 2.1 ทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory) สามารถอธิบายได้ดังนี้ โดมิโนตัวที่ 1 คือ สภาพแวดล้อมหรือภูมิหลังของบุคคล (Social Environment or Background) หมายถึง สิ่งแวดล้อมทางสังคมหรือการประพฤติปฏิบัติที่สืบทอดกันต่อมาจากอดีตจนถึงปัจจุบัน ทำให้แต่ละคนแสดงพฤติกรรมต่าง ๆ ออกมาแตกต่างกัน เช่น ความประมาท ความคิดความอ่าน ความประณีต ความเครียด ความดีใจ ความละโมภ ความชอบในการเสี่ยงอันตราย และลักษณะอื่นๆ ที่ถ่ายทอดทางพันธุกรรม สภาพครอบครัว ฐานะความเป็นอยู่ เป็นต้น

โดมิโนตัวที่ 2 คือ ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล (Defects of Person) หมายถึง ความผิดปกติของบุคคลในด้านสุขภาพจิตและสิ่งแวดล้อมทางสังคม เช่น การปฏิบัติงานโดยขาดความยั้งคิด อารมณ์ความรุนแรง มีความอ่อนไหวและฉุนเฉียวง่าย ความตื่นเต้น ตกใจง่าย ความรอบคอบ การเพิกเฉย การละเลยต่อการปฏิบัติความปลอดภัย เป็นต้น ซึ่งความผิดปกติเหล่านี้จะส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในสถานประกอบการทำให้เครื่องจักรหรืออุปกรณ์การทำงานต้องอยู่ในสภาพหรือสภาวะที่เป็นอันตรายต่อตนเองและผู้อื่น

โดมิโนตัวที่ 3 คือ การกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe acts/ Unsafe condition or Property Hazard) หมายถึง การปฏิบัติงานที่ไม่ปลอดภัยของบุคคล เช่น การหยอกล้อกันขณะปฏิบัติงาน การไม่สวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล การแต่งกายไม่รัดกุม รุ่มร่าม การสวมรองเท้าและทำให้ลื่นไถลได้ง่าย การไม่ปฏิบัติตามกฎความปลอดภัย การใช้เครื่องมือหรือเครื่องจักรที่ไม่ถูกวิธีหรือไม่เหมาะสมกับงาน การดื่มสุราหรือของมีเมาขณะปฏิบัติงาน การปฏิบัติงานโดยไม่มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง การทำงานหรือใช้เครื่องจักรเร็วกว่าอัตราที่กำหนด เป็นต้น และการปฏิบัติงานที่ไม่ปลอดภัยของสภาพเครื่องจักรหรือสภาพแวดล้อมที่เป็นอันตราย เช่น ไม่มีรั้วกั้น เสียงดังเกินไป สว่างไม่เพียงพอในการทำงาน การระบายอากาศไม่ดี เครื่องจักรชำรุดหรือขาดการบำรุงรักษา การวางวัสดุอุปกรณ์เกะกะไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย พื้นที่ปฏิบัติงานเปียกชื้น เป็นต้น ดังนั้นจะเห็นได้ว่าการปฏิบัติงานโดยความประมาท สภาพของเครื่องจักรและสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ไม่ปลอดภัยส่งผลทำให้เกิดอุบัติเหตุในสถานประกอบการอย่างยิ่ง

โดมิโนตัวที่ 4 คือ อุบัติภัยหรืออุบัติเหตุ (Accident) หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นสร้างความเสียหายอย่างคาดไม่ถึงและมีผลกระทบต่อการทำงาน ทรัพย์สิน และบุคคล เช่น การหกล้ม การปะทะกัน การถูกวัสดุกระเด็นใส่ การตกจากที่สูง การเดินสะดุด การขาดความเข้มงวดและจริงจังในการป้องกันอุบัติเหตุ การใช้เครื่องมือผิดประเภท สภาพะการทำงานไม่ดี แสงสว่างไม่เพียงพอ ขาดการตรวจตราสภาพหน้างาน เป็นต้น เหตุการณ์ข้างต้นก่อให้เกิดอุบัติเหตุในการทำงานทั้งสิ้น สิ่งที่ต้องคำนึงเสมอในการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัย โดยเฉพาะการก่อสร้างที่ผลิตโดยเครื่องจักรซึ่งมีความเสี่ยงสูงหากป้องกันไม่รัดกุมเพียงพออาจก่อให้เกิดความเสียหายทั้งผู้ปฏิบัติงาน อุปกรณ์และเครื่องจักรในการทำงานได้

โดมิโนตัวที่ 5 คือ การบาดเจ็บหรือเสียหาย (Injury/ Damages) หมายถึง อุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บกับอวัยวะบางส่วนของร่างกาย เช่น บาดแผล การฟกช้ำ กระดูกหักหรือแตก เคล็ดขัดยอก ผลึกขีดขาด แผลไฟไหม้ เป็นต้น



รูปที่ 2.2 ทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory)
ที่มา: บริษัท BIG Q TRAINING, 2562

จากรูปที่ 2.2 ทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory) เราสามารถที่จะป้องกันอุบัติเหตุโดยการยกเอาตัวโดมิโนที่ 3 ออก นั่นคือ การป้องกันการกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe acts/Unsafe condition or Property Hazard) ไม่ให้เกิดขึ้นในองค์กร เมื่อกำจัดสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัยออกไป โดมิโนตัวที่ 4 และ 5 ก็จะไม่ล้มหรือไม่เกิดอุบัติเหตุขึ้นนั่นเอง (สุครัตน์ วิชัยรัมย์, 2552) สาเหตุที่นำโดมิโนตัวที่ 3 ออก เนื่องจากโดมิโนตัวที่ 1 สภาพแวดล้อมหรือภูมิหลังของบุคคล (Social Environment or Background) และ โดมิโนตัวที่ 2 ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล (Defects of person) เป็นเรื่องที่เกิดขึ้นได้ยากกว่าเพราะเป็นสิ่งที่ปลูกฝังเป็นคุณสมบัติส่วนบุคคลไปแล้ว

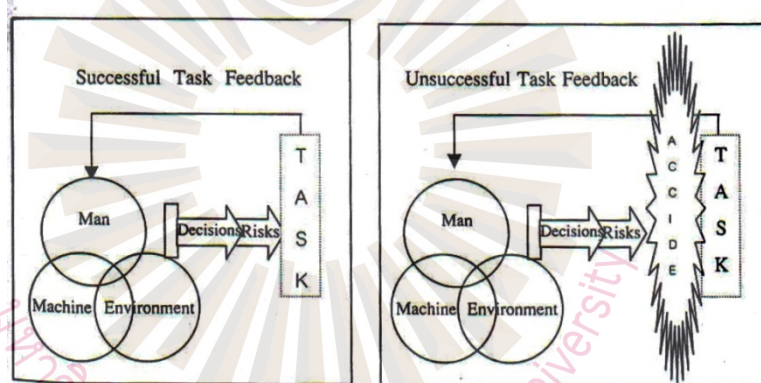
สุครัตน์ วิชัยรัมย์ (2552) กล่าวว่า จากผลการวิจัยของ Heinrich (1969) ได้สรุปสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุไว้ 2 ประการ คือ การกระทำที่ไม่ปลอดภัยและสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย สามารถอธิบายได้ดังต่อไปนี้

1) การกระทำที่ไม่ปลอดภัยเป็นสาเหตุใดที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุคิดเป็น 85% ของการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมด ได้แก่ วิธีการทำงานที่ไม่ถูกขั้นตอน การมีทัศนคติที่ไม่ดีต่อการทำงาน การไม่เอาใจใส่ในการทำงาน ความประมาทพลั้งเผลอ เหม่อลอย การชอบความเสี่ยง การไม่ปฏิบัติตามกฎความปลอดภัย การแต่งกายที่ไม่เหมาะสม การไม่สวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล การหยอกล้อกันระหว่างการทำงาน การมีสภาพจิตใจที่ไม่พร้อมในการทำงาน เป็นต้น

2) สภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัยเป็นสาเหตุรอง คิดเป็นจำนวน 15% ได้แก่ การวางแผนโรงงานที่ไม่ถูกต้อง เครื่องมือเครื่องจักรชำรุดบกพร่อง ขาดการซ่อมแซมและบำรุงรักษา การจัดเก็บสินค้าไม่เป็นระเบียบ สภาพแวดล้อมในการทำงานไม่ถูกสุขอนามัย เช่น แสงสว่างไม่เพียงพอ เสียงดังเกินมาตรฐาน ความร้อนสูงและฝุ่นละออง เป็นต้น

ทฤษฎีรูปแบบระบบความปลอดภัย (Firenze System Model)

ทฤษฎีรูปแบบระบบความปลอดภัยของ Firenze (1987 อ้างถึงใน สุภารัตน์ วิชัยรัมย์, 2552) อธิบายว่า สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจะต้องศึกษาองค์ประกอบทั้งระบบซึ่งมีความสัมพันธ์เกี่ยวข้องกับองค์ประกอบดังนี้ คน (Man) เครื่องจักร (Machine) และสิ่งแวดล้อม (Environment) โดยความสำคัญของแต่ละองค์ประกอบมีความสำคัญต่อการตัดสินใจในการทำงานและการเกิดอุบัติเหตุ ดังรูปที่ 2.3 แสดงถึงทฤษฎีรูปแบบระบบความปลอดภัยของ Firenze



รูปที่ 2.3 ทฤษฎีรูปแบบระบบความปลอดภัยของ Firenze

ที่มา: วันเฉลิม พลอินทร์, 2549

จากรูปที่ 2.3 ทฤษฎีรูปแบบระบบความปลอดภัยของ Firenze สามารถอธิบายได้ดังนี้

1) คนหรือผู้ปฏิบัติงาน (Man) ในการทำงานแต่ละขั้นของผู้ปฏิบัติงานจำเป็นต้องมีการตัดสินใจเลือกวิธีการปฏิบัติอย่างใดอย่างหนึ่ง เพื่อให้งานบรรลุเป้าหมายตามที่ได้วางวัตถุประสงค์ไว้ แต่การตัดสินใจดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมายย่อมมีความเสี่ยงอยู่เสมอ ดังนั้นการตัดสินใจในแต่ละครั้งของผู้ปฏิบัติงานจะต้องมีข้อมูลข่าวสารที่เพียงพอต่อการตัดสินใจที่ถูกต้องเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดข้อผิดพลาด หากเกิดความผิดพลาดหรือล้มเหลวก็จะส่งผลทำให้เกิดอุบัติเหตุในการทำงานได้

2) อุปกรณ์เครื่องจักร (Machine) อุปกรณ์เครื่องจักรที่ใช้ในการทำงานจะต้องมีความปลอดภัยพร้อมในการใช้งานอยู่เสมอ หากเครื่องจักรขาดการบำรุงรักษาที่ดีหรือมีความผิดปกติย่อมทำให้กลไกของเครื่องจักรปฏิบัติงานอย่างไม่มีประสิทธิภาพและนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุได้

3) สิ่งแวดล้อม (Environment) สภาพแวดล้อมในการทำงานและสิ่งแวดล้อมมีความสำคัญต่อการปฏิบัติงานมาก หากอยู่ในสถานที่ทำงานดี มีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกครบครัน บรรยากาศดี จะส่งผลทำให้มีสภาพจิตใจ อารมณ์ และการทำงานดีตามไปด้วย การสร้างสภาพแวดล้อมในการทำงานที่เหมาะสมจะเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานมากขึ้นและมีส่วนช่วยในการลดอุบัติเหตุจากการทำงานด้วย ความผิดพลาดที่เกิดจากสิ่งแวดล้อมทำให้เกิดปัญหาต่อผู้ปฏิบัติงานและเครื่องจักรอันเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุได้ เช่น แสงสว่างน้อยไปขณะปฏิบัติงาน มลพิษทางเสียง มลพิษทางอากาศ ความสั่นสะเทือน รังสี ความร้อน ฝุ่นละออง สถานที่ในการปฏิบัติงานแคบเกินไป เป็นต้น ดังนั้นจึงจำเป็นต้องให้ข้อมูลแก่ผู้ปฏิบัติงานให้มากที่สุดและเป็นประโยชน์ที่สุด เช่น การฝึกอบรมสอนงานหรือแนะนำให้ผู้ปฏิบัติงานได้รับข้อมูลที่จะช่วยให้การทำงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและราบรื่น ลดความผิดพลาดที่อาจเกิดจากผู้ปฏิบัติงาน เป็นต้น

จากข้อมูลข้างต้น สามารถสรุปได้ว่า ทฤษฎีรูปแบบระบบความปลอดภัยของ Bob Firenze ประกอบด้วย คน เครื่องจักร และสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นองค์ประกอบที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ดังนั้นก่อนตัดสินใจในการปฏิบัติงานทุกครั้งผู้ปฏิบัติงานจะต้องหาข้อมูลข่าวสารให้เพียงพอและชัดเจนเพื่อการตัดสินใจที่ถูกต้อง หากข้อมูลมีคุณภาพมากพอก็จะช่วยทำให้เกิดความปลอดภัยในการทำงานมากขึ้น ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุและความผิดพลาดก็จะลดลงด้วย จึงจำเป็นต้องให้ข้อมูลแก่ผู้ปฏิบัติงานเพื่อประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ให้มากที่สุดและมีประโยชน์ที่สุด เช่น การเข้าฝึกอบรมก่อนการปฏิบัติงาน การสอนและแนะนำงานแก่ผู้ปฏิบัติงานเพื่อให้ได้รับข้อมูลที่ดีที่สุด ทำให้การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและลดข้อผิดพลาดในการทำงานด้วย (ประภาส กันสิทธิ์, 2550)

ทฤษฎีรูปแบบการเกิดอุบัติเหตุ (Theoretic Accident Model)

Army (2004 อ้างถึงใน สุภารัตน์ วิชัยรัมย์, 2552) กล่าวว่า การบริหารความปลอดภัยของกองทัพสหรัฐอเมริกาได้พัฒนาขึ้นมาก เนื่องจากการนำเทคโนโลยีใหม่ ๆ เข้ามาใช้เพื่อป้องกัน

ประเทศโดยศึกษาเทคโนโลยีด้านความปลอดภัยควบคู่กับเทคโนโลยีในการผลิตและนำเสนอในรูปแบบที่แสดงถึงการเกิดอุบัติเหตุ โดยสรุปเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุได้ 3 ประการดังนี้

1) ความผิดพลาดของผู้ปฏิบัติงาน (Human Error) เกิดจากการปฏิบัติงานและมีสภาพในการทำงานที่ไม่ปลอดภัย โดยความผิดพลาดต่าง ๆ นั้นอาจเกิดขึ้นจากความผิดพลาดทางด้านร่างกาย การขาดการเข้าฝึกอบรมอย่างเพียงพอ ขาดการกระตุ้นหรือแรงจูงใจในการทำงาน เป็นต้น

2) ความผิดพลาดในระบบ (System Error) มาจากนโยบายหรือการออกแบบที่ไม่เหมาะสมของหน่วยงาน เช่น การประหยัด การเลือกใช้เทคโนโลยี การบำรุงรักษา ความล้มเหลวของการออกแบบที่ไม่ถูกต้องตามหลักวิชาการ เป็นต้น

3) ความผิดพลาดในการบริหารจัดการ (Management Error) เกิดจากความล้มเหลวในการบริหารจัดการข้อมูลข่าวสาร การใช้เทคโนโลยีและระบบการทำงานที่ไม่ถูกต้องเหมาะสม ซึ่งความล้มเหลวนี้อาจเกิดขึ้นจากการถ่ายทอดข้อมูลข่าวสารที่ไม่ถูกต้อง การฝึกอบรมที่ไม่เพียงพอ ขาดการกระตุ้นและจูงใจในการปฏิบัติงาน

จากข้อมูลข้างต้น สามารถสรุปได้ว่า สาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุและความไม่ปลอดภัยในการปฏิบัติงานเกิดจากบุคคล อุปกรณ์ เครื่องจักร และสภาพในการทำงาน ดังนั้นจึงต้องคำนึงถึงสาเหตุทั้ง 3 ประการนี้และทำให้เกิดความปลอดภัยในการทำงานมากขึ้น เช่น การเข้าฝึกอบรมตามหลักสูตรอย่างต่อเนื่อง การสอนและแนะนำแก่ผู้ปฏิบัติงานเพื่อให้ผลงานมีประสิทธิภาพและลดความผิดพลาดในการทำงาน

จากการรวบรวมแนวคิดและทฤษฎีด้านการบริหารความปลอดภัยในการทำงานดังข้อมูลข้างต้นแล้ว ผู้วิจัยได้นำเนื้อหาามาสังเคราะห์เพื่อหาปัจจัยด้านการบริหารความปลอดภัยในการทำงาน ดังตารางที่ 2.1

ตารางที่ 2.1 การสังเคราะห์ปัจจัยด้านการบริหารความปลอดภัยในการทำงาน

ผู้วิจัย	ตัวแปรที่เกี่ยวข้อง			
	ด้านนโยบายความปลอดภัย ของบริษัท	ด้านความรับผิดชอบด้านความ ปลอดภัย	ด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบ ด้านความปลอดภัย	ด้านการมีส่วนร่วมทำกิจกรรม ด้านความปลอดภัย
Anderson, 1989	✓	✓	✓	✓
สนั่น เกษารีย์, 2558	-	✓	✓	✓
วิฑูรย์ สิมะ โชคดี และวีรพงษ์ เฉลิมจิระรัตน์, 2559	✓	-	✓	✓
เกษม กิจวาสน์, 2553	✓	✓	✓	-
Heinrich, 1977	-	-	✓	✓
Firenze, 1987	-	✓	✓	✓
Army, 2004	✓	-	✓	✓
ที่มา : ผู้วิจัย				

เมื่อเปรียบเทียบแนวความคิดและทฤษฎีต่าง ๆ ของทั้ง 7 ท่าน ผู้วิจัยจึงได้คัดเลือกปัจจัยด้านการบริหารความปลอดภัยในการทำงาน โดยใช้แนวคิดของ Anderson (1989) ประกอบด้วยปัจจัย 4 ด้าน ได้แก่ ด้านนโยบายความปลอดภัยของบริษัท ด้านความรับผิดชอบด้านความปลอดภัย ด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านความปลอดภัย และด้านการมีส่วนร่วมทำกิจกรรมด้านความปลอดภัย เนื่องจากมีเนื้อหาที่ครอบคลุม กระชับ ชัดเจน สามารถทำความเข้าใจได้ง่าย เป็นที่แพร่หลายในวงวิชาการ และให้ความรู้ความสำคัญเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยในการทำงาน ได้อย่างชัดเจน ดังนั้นจากการสังเคราะห์เนื้อหาที่ได้กล่าวมาข้างต้นทำให้ได้ปัจจัยด้านการบริหารความปลอดภัยในการทำงานที่ส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้าง โครงการ

รถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) นอกจากนี้ตัวแปรอื่น ๆ ในแนวคิดและทฤษฎีของนักวิชาการและนักวิจัยข้างต้นต่างก็มีลักษณะใกล้เคียงกันกับตัวแปรของ Anderson (1989) ด้วย

2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ (Health Belief Model : HBM)

การทำความเข้าใจเกี่ยวกับการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ (Health Belief Model : HBM) นั้น จำเป็นที่จะต้องศึกษาถึงความหมายของแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ แนวคิดของแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ และองค์ประกอบของแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ จากนักวิชาการหลากหลายท่าน ซึ่งสามารถอธิบายได้ ดังนี้

2.2.1 ความหมายของแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ

จากที่ได้ศึกษาถึงความหมายของแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพนั้น มีนักวิชาการได้อธิบายไว้หลากหลาย สามารถอธิบายได้ ดังนี้

Rokeach (1970 อ้างถึงใน จิตติวัฒน์ เพชรรัตน์, 2551) อธิบายความหมายของแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพว่าเป็นความรู้ที่นึกคิด ความเข้าใจของบุคคลต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง โดยสิ่งนั้นอาจเป็นเพียงความเชื่อ ความรู้ที่นึกคิด ความเข้าใจ ความคาดหวัง หรือสมมติฐาน ความเชื่อจะฝังอยู่ในความคิด ความเข้าใจของบุคคล โดยความเชื่อสามารถเปลี่ยนแปลงบุคลิก พฤติกรรม การปฏิบัติต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งของบุคคลได้

Rosenstock (1974 อ้างถึงใน ศุภสวัสดิ์ รุจิรพรรณ, 2560) กล่าวว่า แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพเป็นแนวคิดรูปแบบหนึ่งที่ถูกสร้างขึ้นมาเพื่ออธิบายพฤติกรรมสุขภาพของแต่ละบุคคล โดยเฉพาะทางด้านการป้องกันตนเองและพฤติกรรมสุขภาพเมื่อเกิดการเจ็บป่วยใด ๆ

Becker and Maiman (1974 อ้างถึงใน ธีรพงศ์ ปานศิริ, 2558) กล่าวว่า แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ หมายถึง การศึกษาปัญหาทางด้านสุขภาพ โดยกล่าวว่าเมื่อบุคคลเกิดความกลัวหรือรับรู้ถึงภาวะคุกคามที่จะถึงตัว บุคคลจะปฏิบัติตามคำแนะนำของผู้เชี่ยวชาญเพื่อป้องกันโรคและหาทางรับมือกับปัญหา โดยคำนึงถึงประโยชน์ที่ตนเองจะได้รับ

Becker (1974 อ้างถึงใน ศุภสวัสดิ์ รุจิรวรรณ, 2560) กล่าวว่า แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ หมายถึง การที่คนเราแสวงหาผลประโยชน์ที่เกิดจากการกระทำของตนเอง ทำให้ตนเองมีการปฏิบัติตามคำแนะนำด้านสุขภาพ ด้านการป้องกันโรคภัย โดยเชื่อว่าเมื่อคนเรามีความรู้ มีแรงจูงใจในการมีสุขภาพที่ดี รวมทั้งมีความเสี่ยงต่อการเกิดโรคและการเจ็บป่วย ดังนั้นการรักษาจึงเป็นวิธีการที่สามารถควบคุมและป้องกันโรคได้

Phipps, Long, and Wood (1983 อ้างถึงใน กานดา แก้วรัตน์, 2555) ได้อธิบายว่า แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ หมายถึง ความเชื่อทางด้านสุขภาพอนามัยของตัวบุคคลซึ่งมีอิทธิพลต่อการเจ็บป่วยและการดูแลรักษา เมื่อเจ็บป่วยขึ้นก็จะต้องจึงมีการปฏิบัติตัวหรือเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมทางสุขภาพไปในทางที่ดีขึ้นเพื่อให้ความเจ็บป่วยนั้นออกไป

นอกจากนี้ในมุมมองของนักวิชาการของประเทศไทย เช่น รัชนิย์ พรตพานิช (2552) กล่าวว่า แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพเป็นความรู้สึกรู้สึกนึกคิด ความเข้าใจ หรือการยอมรับข้อเท็จจริงเกี่ยวกับภาวะสุขภาพของบุคคล ซึ่งมีอิทธิพลต่อความเจ็บป่วยและการรักษา ทั้งนี้เพราะความเชื่อของบุคคลจะส่งผลต่อการกระทำเพื่อบรรเทาอาการที่เกิดขึ้นหรือการป้องกันการเจ็บป่วย รวมทั้งการปฏิบัติตนตามคำแนะนำของผู้เชี่ยวชาญ

จากคำนิยามของนักวิชาการต่าง ๆ ข้างต้น สามารถสรุปได้ว่า แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ หมายถึง แนวคิดรูปแบบหนึ่งที่ถูกสร้างขึ้นมาเพื่ออธิบายพฤติกรรม ทางด้านสุขภาพของแต่ละบุคคล โดยเฉพาะการป้องกันตนเองเมื่อเกิดการเจ็บป่วย เนื่องจากเมื่อบุคคลมีความเชื่อ ความรู้สึกรู้สึก คิด รับรู้และยอมรับถึงภัยคุกคามของโรคที่จะส่งผลต่อสุขภาพอนามัยของตนเอง ดังนั้นบุคคลจะปฏิบัติและเปลี่ยนพฤติกรรมตามคำแนะนำทางด้านสุขภาพจากผู้เชี่ยวชาญเพื่อประโยชน์ที่ตนเองจะได้รับ นั่นคือการหายจากโรคภัยและมีสุขภาพที่ดีขึ้น

2.2.2 แนวคิดของแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ

จากที่ได้ศึกษาถึงแนวคิดของแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพนั้น มีนักวิชาการได้อธิบายไว้หลากหลาย สามารถอธิบายได้ ดังนี้

Skinner, Tiro, and Champion (2015 อ้างถึงใน สุวิมล สุรินทร์พย์, 2559) กล่าวว่า แนวคิดแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพเริ่มต้นในช่วงต้นปี ค.ศ.1950 นักจิตวิทยาสังคมในประเทศสหรัฐอเมริกาได้พัฒนาขึ้นมาเพื่ออธิบายความล้มเหลวของโครงการตรวจคัดกรองวัณโรค โดยเกิดจากประชาชนส่วนใหญ่ไม่ให้ความร่วมมือกับโครงการถึงแม้ว่าการบริการจะไม่เสียค่าใช้จ่ายใด ๆ ก็ตาม โดยเชื่อว่าบุคคลจะมีความพร้อมในการแสดงพฤติกรรมมากขึ้นเมื่อมีการรับรู้ถึงความเสี่ยงและความรุนแรงของโรค หากประเมินแล้วพบว่าเกิดประโยชน์มากกว่าผลเสียด้านค่าใช้จ่าย ซึ่งถือว่าแนวทางป้องกันโรคของการให้บริการทางสาธารณสุขไม่ประสบผลสำเร็จที่จะทำให้ประชาชนเห็นถึงความสำคัญในการปฏิบัติกาป้องกันโรคหรือการตรวจสุขภาพ ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ Becker (1974) อธิบายว่า แนวคิดตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ (Health Belief Model) ได้พัฒนาขึ้นในปี ค.ศ.1950 โดยกลุ่มนักจิตวิทยาในสหรัฐอเมริกาของระบบบริการสุขภาพ ซึ่งมีแนวคิดหลักคือ การป้องกันโรคหรือการตรวจคัดกรองเพื่อเป็นการป้องกันไว้ไม่ให้เกิดผลกระทบในกลุ่มที่ไม่มีอาการแสดงของโรค หลังจากนั้นเมื่อผู้ป่วยมีการรับรู้และตอบสนองต่อการเจ็บป่วยรวมถึงเกิดการยอมรับในการเจ็บป่วยจะทำให้มีการปฏิบัติตามแนวทางการรักษาของแพทย์ที่กำหนดไว้

Rosenstock (1974 อ้างถึงใน ศุภสวัสดิ์ รุจิรวรรณ, 2560) ได้อธิบายแนวคิดแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ คือ การที่บุคคลจะแสดงพฤติกรรมอย่างใดอย่างหนึ่งเพื่อหลีกเลี่ยงจากการเป็นโรค โดยบุคคลนั้นจะต้องมีความเชื่อว่า 1) ตนเองมีโอกาสเสี่ยงต่อการเป็นโรค 2) โรคนั้นมีความรุนแรงต่อชีวิต 3) การปฏิบัติเพื่อหลีกเลี่ยงจากการเป็นโรคโดยจะช่วยลดโอกาสเสี่ยงและลดความรุนแรงของโรค หากป่วยเป็นโรคนั้นๆ และการปฏิบัติดังกล่าวไม่มีอุปสรรคทางด้านจิตวิทยาที่มีอิทธิพลต่อการปฏิบัติ เช่น ค่าใช้จ่าย เวลา ความไม่สะดวกสบาย ความกลัว ความอาย เป็นต้น ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ Becker (1974) อธิบายเพิ่มเติมเกี่ยวกับแนวคิดแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพว่า ภายหลังได้ปรับปรุงแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพเพื่อนำมาใช้อธิบายและทำนายพฤติกรรมกาป้องกันโรคของบุคคลอีกด้วย

จากคำนิยามของนักวิชาการต่าง ๆ ข้างต้น สามารถสรุปได้ว่า แนวคิดของแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ หมายถึง การที่บุคคลจะแสดงพฤติกรรมอย่างใดอย่างหนึ่งเพื่อหลีกเลี่ยงจากการเป็นโรค โดยอธิบายพฤติกรรมกาป้องกันโรคและพฤติกรรมการรักษาโรคของบุคคล รวมถึงศึกษาพฤติกรรมศาสตร์เกี่ยวกับปัญหาทางด้านสุขภาพ โดยกล่าวว่าเมื่อบุคคลเกิดความกลัวและการรับรู้ถึงภาวะคุกคามที่จะถึงตัวแล้วนั้นก็จะมีความพร้อมในการปฏิบัติตามคำแนะนำของแพทย์ผู้เชี่ยวชาญ

เพื่อป้องกันโรคและจัดการกับปัญหาโดยคำนึงถึงประโยชน์ที่ตนจะได้รับมากกว่าค่าใช้จ่ายในการรักษา เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมสุขภาพได้อย่างกว้างขวางมากขึ้น นอกจากนี้ยังสามารถนำไปประยุกต์ใช้ในชีวิตประจำวันได้อีกด้วยและสอดคล้องกับพฤติกรรมในการทำงานเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุต่าง ๆ ลดความประมาท และเพิ่มประสิทธิภาพของงานขึ้นด้วย

2.2.3 องค์ประกอบของแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ

จากที่ได้ศึกษาถึงองค์ประกอบของแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพนั้น สามารถอธิบายได้ดังนี้

Becker and Maiman (1974 อ้างถึงใน ญัฐพงศ์ ปานศิริ, 2558) ได้อธิบายถึงแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพซึ่งจะช่วยในการป้องกันโรคและทำนายพฤติกรรมการป้องกันและรักษาโรคของบุคคลได้อย่างกว้างขวางมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ยังใช้ศึกษาพฤติกรรมจะทำให้สามารถเข้าใจและอธิบายได้ว่าเพราะเหตุใดที่ทำให้บุคคลมีการปฏิบัติตนเพื่อป้องกันและรักษาสุขภาพของตนเองมากขึ้น ซึ่งองค์ประกอบพื้นฐานทางด้านแผนความเชื่อด้านสุขภาพนั้น ประกอบไปด้วย 1) การรับรู้โอกาสความเสี่ยงต่อการเกิดโรค (Perceived susceptibility) 2) การรับรู้ความรุนแรงของโรค (Perceived severity) 3) การรับรู้ถึงประโยชน์และอุปสรรคในการปฏิบัติ (Perceived benefit and barriers) โดยสามารถอธิบายรายละเอียดได้ดังต่อไปนี้

1) การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดโรค (Perceived susceptibility) หมายถึง ความรับรู้ของแต่ละบุคคลที่แสดงถึงโอกาสความเสี่ยงในการป่วยด้วยโรคว่ามีมากน้อยเพียงใด ซึ่งการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดโรคมีความสัมพันธ์กับการรับรู้ถึงโอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุด้วยเช่นกันและมีผลต่อพฤติกรรมป้องกันของแต่ละบุคคลด้วย เช่น การสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล การไม่วางสิ่งของเกะกะในสถานที่ทำงานก่อสร้าง การแต่งกายและสวมรองเท้าถูกต้องตามกฎระเบียบ ไม่หยอกล้อกันระหว่างปฏิบัติหน้าที่ การงดสูบบุหรี่ขณะปฏิบัติงาน การรับรู้ถึงช่วงเวลาที่ถูกต้องเหมาะสมในการปฏิบัติงานโดยใช้เสียงดัง แสงสว่างที่เหมาะสมในการปฏิบัติหน้าที่ เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีการคัดกรองหรือประเมินความเสี่ยงจากการเกิดโรคที่อาจเกิดขึ้นและทำให้บุคคลมีการรับรู้ด้านความเสี่ยง โดยต้องจัดกิจกรรมเสริมสร้างการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดโรค เช่น การสนทนากลุ่มระหว่างผู้ที่มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดโรคและการประเมินความเสี่ยงด้วยตนเอง เป็นต้น เมื่อก้าวถึงด้านความปลอดภัยนั้นสอดคล้องกับการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิด

อุบัติเหตุ เมื่อรับรู้ถึงความเสี่ยงอันจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรง ก็จะทำให้เราตระหนักถึงเรื่องความปลอดภัยในการทำงานมากขึ้น ไม่ผลิผลลาม ใจเย็น ไม่ประมาท และปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อกำหนด นโยบายในการทำงานขององค์กรมากขึ้น นอกจากนี้ยังเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพของงานขึ้นด้วย

2) การรับรู้ความรุนแรงของโรค (Perceived severity) หมายถึง การประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการป่วยด้วยโรคหรือเป็นการประเมินความรุนแรงของปัญหาทางด้านสุขภาพจากผลกระทบในการเกิดโรคต่าง ๆ ทั้งทางด้านสุขภาพ ได้แก่ การสูญเสียชีวิตหรือ พิการ การสูญเสียอวัยวะ ทูพพลภาพ ความสมบูรณ์แข็งแรง การเกิดโรคแทรกซ้อน ความเจ็บปวดทรมาน และผลกระทบที่ไม่เกี่ยวกับทางด้านสุขภาพ เช่น การสูญเสียหน้าที่การงาน การสูญเสียความเชื่อมั่นในตนเอง มีความรู้สึกกลัวในการทำงานนั้น ๆ มีความวิตกกังวล ความสามารถในการปฏิบัติงานลดลง การสูญเสียเวลา ทรัพย์สินเงินทองและสถานะทางสังคม เป็นต้น นอกจากนี้สามารถนำไปประยุกต์ใช้กับสุขภาพได้ ดังเช่น ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นเกี่ยวกับระยะอาการแสดงของโรค การวิเคราะห์ถึงผลเสียที่จะเกิดตามมาจากการป่วยเป็นโรคนั้น ๆ ทั้งในระดับบุคคล ครอบครัว และชุมชน นอกจากนี้ควรส่งเสริมให้จัดกิจกรรมเสริมสร้างการรับรู้ความรุนแรงของโรค เช่น การจัดสนทนากลุ่มระหว่างผู้เสี่ยงกับตัวแบบที่กำลังทนทุกข์ทรมานหรือสูญเสียโอกาสด้านต่าง ๆ ที่เกิดจากการเจ็บป่วยเป็นโรค เป็นต้น ซึ่งจะช่วยให้ผู้ป่วยได้แลกเปลี่ยนข้อมูลซึ่งกันและกันและให้กำลังใจรวมถึงสนับสนุนในการใช้ชีวิตต่อไปโดยมีกำลังใจดีในการจะทำสิ่งต่าง ๆ มากขึ้น ทำให้ผู้ป่วยมีพลังบวกในการที่จะต่อสู้กับโรคภัยต่าง ๆ ด้วย

3) การรับรู้ถึงประโยชน์และอุปสรรคในการปฏิบัติ (Perceived benefit and barriers) คือ การประเมินส่วนบุคคลโดยเมื่อปฏิบัติแล้วจะช่วยลดโอกาสเสี่ยงหรือลดความรุนแรงของการเกิดโรคได้ สามารถแยกเป็น 2 ประเด็นสามารถอธิบายได้ว่า (1) การรับรู้ประโยชน์ (Perceived benefit) หมายถึง ผลประโยชน์ที่ตนเองจะได้รับจากการปฏิบัติตามคำแนะนำในการป้องกันหรือรักษาโรค ต้องให้ข้อมูลที่เป็นความจริงเกี่ยวกับประโยชน์ในการป้องกันและรักษาโรค เพื่อง่ายต่อการวิเคราะห์ถึงโรคนั้น ๆ นอกจากนี้ควรจัดกิจกรรมส่งเสริมการรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันและรักษาโรค โดยการประเมินหรือเปรียบเทียบระหว่างผลดีและผลเสียของพฤติกรรมสุขภาพนั้น ๆ เช่น ลดความรุนแรงของโรค ลดผลกระทบทางด้านสุขภาพ เป็นต้น (2) การรับรู้อุปสรรค (Perceived barriers) หมายถึง ผลกระทบทางด้านลบที่อาจเกิดขึ้นตามมาภายหลังจากปฏิบัติตามคำแนะนำ เช่น การเสียค่าใช้จ่าย การทำให้เกิดความอับอายหรือความลำบากใจ เป็นต้น การรับรู้อุปสรรคในการป้องกันและรักษาโรคจะต้องคิดวิเคราะห์อุปสรรคในการป้องกันและรักษาโรคและให้ข้อมูลที่เป็นจริงเพื่อแก้ไขความเข้าใจผิดเกี่ยวกับอุปสรรคในการป้องกันและรักษา ซึ่ง

สอดคล้องกับการรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุของการทำงานด้วย เนื่องจากโรคเป็นสิ่งที่ทำให้สุขภาพร่างกายของเราไม่แข็งแรง ทุกข์ทรมาน เจ็บป่วยง่าย ซึ่งเป็นอุบัติเหตุภายนอก เช่นเดียวกับการเกิดอุบัติเหตุ หากไม่เตรียมพร้อมในการป้องกันปัญหาต่าง ๆ หรือการใช้เครื่องมืออุปกรณ์ที่เหมาะสมในการทำงานก็อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุและส่งผลกระทบต่อสุขภาพจนถึงขั้นเสียชีวิตได้ ยกตัวอย่างเช่น ต้องทำงานให้ถูกขั้นตอนและถูกวิธีจึงจะสามารถลดการเกิดอุบัติเหตุได้ พนักงานควรปฏิบัติตามกฎระเบียบขององค์กรอย่างเคร่งครัด การเลือกใช้เครื่องมือและอุปกรณ์ต่าง ๆ ให้เหมาะสมกับงาน การสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายในการทำงานอย่างเหมาะสม นอกจากนี้โรคภัยไข้เจ็บอาจจะไม่เกิดขึ้นในทันทีทันใดแต่จะสะสมอยู่ในร่างกายของผู้ปฏิบัติงาน เช่น การสูดดมฝุ่น คิววัน มลพิษต่าง ๆ ในสถานที่ทำงานแต่ละวัน การนั่งทำงานที่ผิดท่าจะส่งผลให้ปวดหลัง ปวดเอว กระดูกคดงอในอนาคต เป็นต้น ทั้งหมดนี้เป็นโรคที่เกิดจากการทำงานซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในสภาพภาคหน้าได้ ดังนั้นผู้บริหารหรือหัวหน้างานต้องให้ความสำคัญทางด้านความปลอดภัยและตั้งเป้าหมายในการดำเนินงานอย่างชัดเจน ควรจัดการประชุมประจำใน ทุก ๆ เดือนเพื่อให้ความรู้แก่พนักงานและช่วยในการลดการเกิดอุบัติเหตุ

จากการทบทวนแนวคิดการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพดังกล่าวข้างต้นนั้น ผู้วิจัยสนใจที่จะนำองค์ประกอบแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพของ Becker (1974) มาเป็นกรอบแนวคิดปัจจัยการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของงานวิจัยครั้งนี้ ซึ่งประกอบด้วย 3 ประการ ได้แก่ การรับรู้ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงหลังการเกิดอุบัติเหตุ และการรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน เนื่องจากมีเนื้อหาที่ครอบคลุม กระชับ เข้าใจง่าย และในปัจจุบันมีการนำแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพไปใช้ร่วมกับทฤษฎีหรือแบบจำลองด้านพฤติกรรมสุขภาพอื่น ๆ มากขึ้น ทั้งนี้เพื่อก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่องานวิจัย รวมทั้งเพิ่มความระมัดระวังและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในขณะปฏิบัติงานของพนักงาน รวมถึงการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมสุขภาพได้อย่างกว้างขวางมากยิ่งขึ้นด้วย โดยจะนำมาซึ่งความปลอดภัย ลดการเกิดอุบัติเหตุ ลดการสูญเสียและบาดเจ็บ รักษาทรัพยากรของพนักงานในองค์กร องค์กรมีกำไรหรือผลผลิตเพิ่มขึ้น และยังเป็นการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้แก่องค์กรอีกด้วย

2.3 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีเขียว (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้เกี่ยวกับเรื่องการบริหารความปลอดภัยในการทำงานและการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่ส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) ซึ่งจำเป็นต้องทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องในด้านพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานเพื่อป้องกันการกระทำที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุหรืออันตรายอันเนื่องมาจากการทำงาน การทำความเข้าใจเกี่ยวกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานนั้น จำเป็นที่จะต้องศึกษาถึงความหมายของพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน ประเภทของพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน องค์ประกอบของพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน และทฤษฎีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน จากนักวิชาการหลากหลายท่านสามารถอธิบายได้ ดังนี้

2.3.1 ความหมายของพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน

จากที่ได้ศึกษาถึงความหมายของพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานนั้น มีนักวิชาการได้อธิบายไว้หลากหลาย สามารถอธิบายได้ ดังนี้

World Health Organization (2001) กล่าวว่า พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน หมายถึง การปฏิบัติงานที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุอันเกิดจากปัจจัยหลายประการ เช่น ขาดการสังเกตการณ์ที่ดี ขาดการตระหนักถึงอันตราย ขาดความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติงานอย่างแท้จริง เป็นต้น

Wagner and Hollenbeck (2005) กล่าวว่า พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน หมายถึง การกระทำใด ๆ ที่แสดงออกหรือปฏิบัติในการป้องกันตนเองให้พ้นภัยอันตรายในการปฏิบัติงาน

Cambridge Center for Behavioral Studies (2010) กล่าวว่า พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานเป็นการกระทำในด้านต่าง ๆ ของผู้ปฏิบัติงานโดยคำนึงถึงวิธีการลดการบาดเจ็บและการเจ็บป่วยที่เกิดจากการทำงาน

ปีติ พูนไชยศรี (2550) กล่าวว่า พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานคือการประพฤติปฏิบัติที่แสดงออกเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงาน โดยมีผลกระทบโดยตรงสุขภาพอนามัยของ

ผู้ปฏิบัติงาน ซึ่งการพัฒนาพฤติกรรมความปลอดภัยในขั้นตอนต่าง ๆ ของสถานประกอบการนั้นจะส่งผลให้อุบัติเหตุลดลงในที่สุด

ปฐมาภรณ์ ทศพล (2551) กล่าวว่า พฤติกรรมความปลอดภัยเป็นการกระทำเป็นการแสดงออกทางความคิด การกระทำ และความรู้สึก เป็นการบ่งบอกถึงสภาวะที่ปราศจากภัยอันตราย การบาดเจ็บ การสูญเสีย ดังเช่น การไม่สูบบุหรี่ขณะปฏิบัติหน้าที่ การปฏิบัติตามกฎระเบียบ ป้ายเตือนภัยอันตราย และข้อห้ามต่าง ๆ ขณะปฏิบัติหน้าที่ เป็นต้น

วราพร ช่างยา (2551) กล่าวว่า พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน หมายถึง การกระทำ การตอบสนอง และการแสดงออกของแต่ละบุคคลเพื่อให้ปลอดภัยรอดพ้นจากอันตราย ความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บ การสูญเสีย การเกิดโรคร้ายต่าง ๆ รวมถึงการหลีกเลี่ยง ป้องกัน และการแก้ไขปัญหาที่อาจเกิดอุบัติเหตุขึ้นอันเนื่องมาจากการทำงาน

ไพจิตร บุญยานุเคราะห์ (2553) กล่าวว่า พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน หมายถึง การปฏิบัติงานของแต่ละบุคคลในการป้องกันภัยอันตรายหรืออุบัติเหตุที่อาจมีโอกาสดังขึ้นอันเนื่องมาจากการปฏิบัติงาน ทั้งนี้เพื่อความปลอดภัยของพนักงานและเป็นการเสริมสร้างพฤติกรรมที่ดีให้แก่พนักงานเพื่อตระหนักถึงความปลอดภัยในการทำงานมากขึ้น

จากคำนิยามของนักวิชาการต่าง ๆ ข้างต้น สามารถสรุปได้ว่า พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน หมายถึง ลักษณะการกระทำ การแสดงออก หรือการปฏิบัติในการทำงานต่าง ๆ ของบุคคล โดยต้องมีความรับผิดชอบ ปฏิบัติตามหน้าที่และกฎระเบียบข้อบังคับของสถานประกอบการอย่างเคร่งครัด ซึ่งพฤติกรรมที่ดีนั้นจะส่งผลทำให้งานมีประสิทธิภาพ พนักงานมีจิตสำนึกที่ดีในการปฏิบัติงานและยังเป็นการป้องกันตนเองให้พ้นจากภัยอันตรายอันเนื่องมาจากการทำงาน ลดการสูญเสียทั้งต่อบุคคล ทรัพย์สิน และสิ่งแวดล้อม ไม่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บ พิการหรือเจ็บป่วยจากโรคร้าย รวมถึงเป็นการหลีกเลี่ยง ป้องกัน และแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตได้อีกด้วย ซึ่งการสร้างพฤติกรรมที่ดีนี้ขึ้นได้ต้องเกิดการเรียนรู้ ความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์ในการทำงานของแต่ละบุคคล โดยอาจเกิดจากการเข้าฝึกอบรมงาน การดัดเตือน การชี้แนะหรือให้คำแนะนำ การควบคุมดูแล รวมถึงการส่งเสริมให้เกิดการกระทำหรือการปฏิบัติที่ถูกต้องและเหมาะสมเพื่อนำไปสู่พฤติกรรมความปลอดภัยของการทำงานที่ดีในองค์กร นอกจากนี้ผู้วิจัยยังได้ทำการทบทวนเกี่ยวกับประเภทของพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน ดังข้อมูลต่อไปนี้

2.3.2 ประเภทของพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน

จากที่ได้ศึกษาถึงประเภทของพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานนั้น มีนักวิชาการได้อธิบายไว้หลากหลาย สามารถอธิบายได้ ดังนี้

Bloom (2005) ได้อธิบายถึง ประเภทของพฤติกรรมว่าพฤติกรรมทุกประเภทของมนุษย์อาจเป็นที่สังเกตเห็นได้หรือไม่สามารถสังเกตเห็นได้ โดยสามารถแบ่งออกได้เป็น 3 ประเภท ได้แก่

1) พฤติกรรมด้านความรู้ (Cognitive Domain) หมายถึง พฤติกรรมด้านความรู้ ความคิด ข้อเท็จจริงต่าง ๆ กระบวนการทางด้านสมอง รวมทั้งความสามารถทางด้านสติปัญญาที่เกี่ยวข้องกับการรับรู้ การพัฒนาความสามารถและทักษะทางด้านสติปัญญาในการแก้ปัญหา การใช้ความคิดและวิจารณ์เพื่อประกอบการตัดสินใจ ประกอบด้วย

1.1) ความรู้ ความจำ (Knowledge) เป็นพฤติกรรมขั้นตอนที่ง่ายสุดเกี่ยวกับความสามารถในการจดจำสิ่งต่าง ๆ ได้ และสามารถถ่ายทอดออกมาได้จากคำพูด การเขียน หรือพฤติกรรมท่าทาง

1.2) ความเข้าใจ (Comprehension) เป็นพฤติกรรมขั้นต่อมาเกี่ยวกับความรู้ โดยต้องมีความรู้มาก่อนถึงจะสามารถทำความเข้าใจได้ ซึ่งความเข้าใจนี้จะแสดงออกมาในรูปแบบของการแปลความ การตีความ และการคาดคะเน

1.3) การประยุกต์หรือการนำความรู้ไปใช้ (Application) คือ ความสามารถในการนำเอาความรู้ทางด้านวิชาการ ทฤษฎี และแนวคิดต่าง ๆ ไปใช้ประโยชน์ได้ในสถานการณ์ที่หลากหลาย

1.4) การวิเคราะห์ (Analysis) คือ ขั้นตอนที่บุคคลจะต้องมีความรู้ความสามารถและมีทักษะในการจำแนกรายละเอียดองค์ประกอบต่าง ๆ ออกเป็นส่วนย่อยและสามารถมองเห็นสถานการณ์อย่างใดอย่างหนึ่งออกได้อย่างชัดเจน

1.5) การสังเคราะห์ (Synthesis) คือความสามารถของบุคคลในการรวบรวมเรื่องราวข้อมูลในส่วนย่อยต่าง ๆ เข้ามาเป็นส่วนรวมอย่างชัดเจนและมีคุณภาพโดยสมบูรณ์ เป็นการพิจารณาส่วนย่อยในแต่ละเรื่องราวแล้วมาจัดรวมกันใหม่เป็นหมวดหมู่ที่ชัดเจนเพื่ออธิบายสิ่งต่าง ๆ ได้

1.6) การประเมิน (Evaluation) คือความสามารถของบุคคลในการวินิจฉัย การตัดสินใจถึงสภาพความปลอดภัยด้านต่าง ๆ ที่มีกฎเกณฑ์ในการช่วยประเมินค่าในแต่ละครั้ง โดยบางครั้งอาจเป็นกฎเกณฑ์ที่บุคคลสร้างขึ้นมาหรือมีอยู่แล้วก็ตาม

2) พฤติกรรมด้านเจตคติ ค่านิยม ความชอบ (Affective Domain) หมายถึง พฤติกรรมทาง ด้านอารมณ์ จิตใจ ความรู้สึก ความสนใจ การให้คุณค่า ทักษะคติ ความเชื่อ ค่านิยม ความคิดเห็นที่เกิด ขึ้นภายในจิตใจของบุคคล โดยสามารถบอกแนวโน้มของบุคคลในลักษณะของ การกระทำพฤติกรรม ซึ่งประกอบด้วย 5 ประการ ดังนี้

2.1) การรับรู้หรือการให้ความสนใจ (Receiving or Attending) เป็น ขั้นตอนที่บุคคลต้องทราบถึงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นและมีความยินดีหรือพึงพอใจต่อสถานการณ์นั้น ๆ โดยในการยอมรับนี้ประกอบด้วย การตระหนัก การเลือกรับ และความยินดีที่ควรรับ

2.2) การตอบสนอง (Responding) เป็นขั้นตอนที่บุคคลเกิดความรู้สึก ผูกพันต่อสิ่งเร้า เป็นสาเหตุที่ทำให้บุคคลพยายามให้เกิดปฏิกิริยาตอบสนองเป็นพฤติกรรม ประกอบด้วย ความเต็มใจ ความยินยอม และความพร้อมใจที่จะตอบสนอง

2.3) การให้ค่า (Valuing) เป็นขั้นตอนที่บุคคลมีปฏิกิริยายอมรับว่า เป็นสิ่งที่มีค่าสำหรับตนเองและสามารถนำไปต่อยอดพัฒนาได้จริง พฤติกรรมการให้ค่า นิยม ประกอบด้วย การยอมรับ ความชอบ และการผูกมัดค่านิยม

2.4) การจัดกลุ่มค่านิยม (Organization) เป็นขั้นตอนที่บุคคลจัดระบบของ ค่านิยมต่าง ๆ ให้เป็นระเบียบเรียบร้อย ในกลุ่มนี้ประกอบด้วย การสร้างแนวความคิดค่านิยมและ การจัดระบบค่านิยม

2.5) การแสดงลักษณะตามค่านิยมที่ยึดถือ (Characterization by a Value or Complex) พฤติกรรมนี้เป็นขั้นตอนการจัดอันดับค่านิยมจากดีมากที่สุด ไปถึงแย่มากที่สุด เนื่องจาก บุคคลมีค่านิยมแตกต่างกันหลายชนิด พฤติกรรมจะคอยควบคุมการประพฤติปฏิบัติของบุคคล ประกอบด้วย การวางแนวทางของการปฏิบัติ และการปฏิบัติถึงลักษณะแนวทางที่กำหนดขึ้น

3) พฤติกรรมด้านการปฏิบัติ (Psychomotor Domain) หมายถึง พฤติกรรมที่ใช้ ความสามารถทางด้านร่างกายและพฤติกรรมการแสดงออก รวมถึงการปฏิบัติในสถานการณ์ต่าง ๆ ซึ่งจะสามารถสังเกตเห็น ได้อย่างชัดเจน และเป็นพฤติกรรมขั้นสุดท้ายที่เป็นเป้าหมายของบุคคลที่จะ ปฏิบัติหรือแสดงออกมาในด้านความรู้ ความคิด ทักษะคติ โดยจะเป็นตัวช่วยทำให้เกิดพฤติกรรมใน

การปฏิบัติ การที่ถูกต้องและเป็นพฤติกรรมที่สามารถประเมินผลได้ง่ายแต่จะต้องอาศัยระยะเวลา และการตัดสินใจหลากหลายขั้นตอน

จากข้อมูลข้างต้น สามารถสรุปได้ว่า พฤติกรรมแบ่งออกได้เป็น 3 ส่วน ประกอบด้วย พฤติกรรมด้านความรู้ (Cognitive Domain) จะเป็นพฤติกรรมด้านความรู้ ความสามารถทางด้านสติปัญญา การใช้ความคิดเพื่อประกอบการตัดสินใจในเรื่องต่าง ๆ ประการถัดมาคือพฤติกรรมด้านเจตคติ (Affective Domain) เป็นพฤติกรรมด้านอารมณ์ ความรู้สึก การให้คุณค่า ความเชื่อ ความสนใจที่บุคคลมีต่อสิ่งต่าง ๆ ซึ่งจะบอกแนวโน้มของบุคคลในการกระทำ การแสดงออก การปฏิบัติถึงพฤติกรรมของบุคคลด้วยเช่นกัน และประการสุดท้ายคือพฤติกรรมด้านการปฏิบัติ (Psychomotor Domain) เป็นพฤติกรรมในการใช้ความสามารถทางด้านร่างกายในการแสดงออกและปฏิบัติกิจกรรมต่าง ๆ โดยใช้ความรู้ความสามารถซึ่งจะสามารถสังเกตเห็นได้อย่างชัดเจน

ไพจิตร บุนยานุเคราะห์ (2553) อธิบายว่า ประเภทของพฤติกรรมสามารถแบ่งได้เป็น 2 ลักษณะ ดังนี้

- 1) พฤติกรรมที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติ หมายถึง การกระทำที่เกิดขึ้นเองตั้งแต่เกิด โดยมิได้รับการสั่งสอนหรือการเข้าฝึกรอบรรมฝึกฝนแต่อย่างใด เช่น การร้องไห้ การหัวเราะ การกิน การกลืน การกระพริบตา สัญชาตญาณ ความกลัว การเอาตัวรอด เป็นต้น โดยพฤติกรรมในลักษณะนี้เป็นพฤติกรรมที่ติดตัวมนุษย์มาตั้งแต่วัยแรกเกิด โดยมิต้องมีใครสอน สามารถเกิดขึ้นได้เองตามธรรมชาติ
- 2) พฤติกรรมที่เกิดขึ้นจากการเรียนรู้ หมายถึง การกระทำที่เกิดขึ้นโดยเกิดจากการฝึกฝนหรือได้รับการอบรม การศึกษาในองค์กร เช่น การพูด การอ่าน การเขียน การฟัง การเล่นดนตรี การเล่นกีฬา ความสามารถพิเศษต่าง ๆ เป็นต้น โดยพฤติกรรมในลักษณะนี้จะเกิดขึ้นเมื่อมนุษย์เริ่มที่จะรับรู้ เรียนรู้ และสามารถเลียนแบบได้

จากข้อมูลข้างต้น สามารถสรุปได้ว่า ประเภทของพฤติกรรมสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ส่วน ประกอบด้วย พฤติกรรมที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติเป็นพฤติกรรมที่มีมาตั้งแต่กำเนิดโดยมิต้องผ่านการเรียนรู้ก็สามารถแสดงพฤติกรรมได้ และพฤติกรรมที่เกิดขึ้นจากการเรียนรู้ เป็นพฤติกรรมที่เกิดขึ้นได้จากการฝึกฝนหรือการได้รับการอบรมการศึกษาในสถาบันต่าง ๆ โดยมนุษย์สามารถแสดงออกได้เมื่อมีการรับรู้ การเรียนรู้

นววิธ จิตต์วารีกร (2554) กล่าวว่า พฤติกรรมเป็นการกระทำ การแสดงออกของมนุษย์หรือสัตว์ สามารถแบ่งประเภทของพฤติกรรมได้ออกเป็น 2 ประเภท ประกอบด้วย

1) พฤติกรรมภายนอก (Overt Behavior) คือการกระทำ การแสดงออกที่ผู้อื่นสามารถสังเกตเห็นได้ด้วยตาเปล่าจากประสาทสัมผัส ประกอบไปด้วย 2 ประการ คือ พฤติกรรมที่สามารถสังเกตเห็นได้โดยตรง (Molar Behavior) เช่น การลุก การนั่ง การเดิน การกระโดด การหัวเราะ การร้องไห้ การรับประทานอาหาร เป็นต้น และพฤติกรรมที่ไม่สามารถสังเกตเห็นได้โดยตรง (Molecular behavior) เช่น การวัดความดันโลหิต อัตราการเต้นของหัวใจ พฤติกรรมการโกหก เป็นต้น

2) พฤติกรรมภายใน (Convert Behavior) คือ พฤติกรรมที่เกิดขึ้นภายในตัวบุคคล เป็นพฤติกรรมที่ผู้อื่นไม่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน โดยเจ้าของพฤติกรรมสามารถควบคุมความรู้สึกต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นได้ แต่จะแสดงออกหรือไม่แสดงออกก็ตามขึ้นอยู่กับเจ้าของพฤติกรรม เช่น ความรู้สึกนึกคิด การตอบสนองต่อสิ่งเร้า ความทรงจำ การรับรู้ ทักษะคิด การจินตนาการ ความฝัน เป็นต้น โดยสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ประการ คือ พฤติกรรมที่เกิดขึ้นโดยรู้ตัว (Conscious processes) เช่น อาการหิว เหนื่อย เจ็บปวด ดีใจ ตื่นเต้น เป็นต้น โดยพฤติกรรมเหล่านี้เจ้าของพฤติกรรมจะรู้ว่ามีการเกิดขึ้นและสามารถควบคุมความรู้สึกไม่ให้แสดงออกมาได้ และพฤติกรรมที่เกิดขึ้นโดยไม่รู้ตัว (Unconscious processes) เช่น ความคิด ความหวัง ความกลัว ความปรารถนา ความใจร้อน ความเกรงใจ ความขี้ลาด ความขี้เกียจ ความสุข ความเฉลียวฉลาด ความคิดสร้างสรรค์ เป็นต้น

แนวคิดของเกรียงศักดิ์ วงศ์เมฆ (2554) ซึ่งอธิบายถึงลักษณะพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานสามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภท ประกอบด้วย

1) พฤติกรรมความปลอดภัยภายนอกการทำงาน (External Occupational Safety Behavior) หมายถึง การกระทำ การแสดงออกหรือพฤติกรรมในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่อย่างปลอดภัยของผู้ปฏิบัติงาน โดยขณะปฏิบัติงานมีความรู้สึกนึกคิดและมีเจตนาให้ผู้อื่นสามารถสังเกตเห็นได้ด้วยตาเปล่า ประกอบด้วย

1.1) การปฏิบัติตามกฎระเบียบ ข้อบังคับของสถานประกอบการอย่างเคร่งครัด เช่น การปฏิบัติงานตามขั้นตอนอย่างถูกต้อง การปฏิบัติตามป้ายเตือนต่างๆ การรับฟังคำสั่งแนะของหัวหน้างาน การไม่หยอกล้อกันขณะปฏิบัติงาน เป็นต้น

1.2) การใช้เครื่องมืออุปกรณ์เพื่อป้องกันความปลอดภัย เช่น การใช้ อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล การเลือกใช้เครื่องมือเครื่องจักรหรืออุปกรณ์ที่เหมาะสมกับ ลักษณะของแต่ละงาน เป็นต้น

1.3) ความพร้อมทางด้านร่างกายและจิตใจ เช่น การดูแลสุขภาพร่างกาย ของตนเองให้แข็งแรง มีความพร้อมในการทำงาน มีสมาธิในการทำงาน มีความรับผิดชอบต่อหน้าที่ ของตนเอง ไม่ประมาทหรือมก่ง่ายขณะปฏิบัติงาน เป็นต้น

2) พฤติกรรมความปลอดภัยภายในการทำงาน (Occupational Safety Behavior) หมายถึง ความคิดและความรู้สึกที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการทำงานอย่างปลอดภัย เป็นสิ่งที่อยู่ ภายในจิตใจหรือจิตใจสำนึกของผู้ปฏิบัติงานในแต่ละบุคคลซึ่งไม่สามารถสังเกตเห็นได้โดยตรง หรือสังเกตเห็นได้ยาก ประกอบด้วย

2.1) ความคิด (Cognitive) เป็นจิตสำนึก ความคิด การตัดสินใจ การรับรู้ที่ มีต่อความปลอดภัยในการทำงานอย่างถูกต้อง ซึ่งไม่สามารถสังเกตเห็นได้โดยตรง

2.2) อารมณ์ความรู้สึก (Affective) เป็นอารมณ์ความรู้สึก ความพึงพอใจที่ มีต่อกฎ ระเบียบ ข้อบังคับหรือนโยบายด้านความปลอดภัยของแต่ละสถานประกอบการ ซึ่งอาจมีทั้ง ความรู้สึกต่อต้านและความรู้สึกไม่พึงพอใจต่อกฎระเบียบข้อบังคับนั้น ได้

ดังนั้นเมื่อก้าวถึงประเภทของพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานสามารถแบ่งได้ เป็น 2 ประเภท ประกอบด้วย พฤติกรรมความปลอดภัยภายนอกการทำงาน (External Occupational Safety Behavior) และพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน (Occupational Safety Behavior) ซึ่ง สามารถสรุปโดยสังเขปได้คือ พฤติกรรมความปลอดภัยภายนอกการทำงานเป็นการแสดงออกหรือ พฤติกรรมในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ของผู้ปฏิบัติงาน โดยจะต้องมีความรู้สึกนึกคิดและเจตนาดีเพื่อ ความปลอดภัยของสถานประกอบการ ซึ่งการกระทำนี้จะสามารถสังเกตเห็นได้ด้วยตาเปล่า เช่น การ ปฏิบัติตามกฎระเบียบ ข้อบังคับของสถานประกอบการอย่างเคร่งครัด การใช้เครื่องมืออุปกรณ์ ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล การรับฟังคำแนะนำหรือคำเตือนจากหัวหน้างานและเพื่อนร่วมงาน รวมทั้งมีความพร้อมทางด้านร่างกายและจิตใจเพื่อความปลอดภัยในการปฏิบัติหน้าที่ และอีก ประการหนึ่งคือ พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานเป็นความรู้สึกนึกคิดถึงพฤติกรรมในการ ปฏิบัติหน้าที่อย่างปลอดภัย เป็นสิ่งที่อยู่ภายใต้จิตสำนึกของผู้ปฏิบัติงานในแต่ละบุคคล เช่น อารมณ์ ความรู้สึก ความพึงพอใจ ความรู้สึกต่อต้าน การมีจิตสำนึก ความคิด การตัดสินใจ การรับรู้ต่อการ ปฏิบัติงานอย่างถูกต้อง ซึ่งพฤติกรรมนี้จะไม่สามารถสังเกตเห็นได้โดยตรงหรือสังเกตเห็นได้ยาก

นั่นเอง นอกจากนี้ยังมีนักวิจัยและนักวิชาการหลายท่านได้อธิบายถึงองค์ประกอบของพฤติกรรม ความปลอดภัยในการทำงานไว้มากมาย ดังข้อมูลต่อไปนี้

2.3.3 องค์ประกอบของพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน

จากที่ได้ศึกษาถึงองค์ประกอบของพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานนั้น มีนักวิชาการ ได้อธิบายไว้หลากหลาย สามารถอธิบายได้ ดังนี้

Cronbach (1972 อ้างถึงใน สุรชาติพิญ รongสวัสดิ์, 2554) ได้อธิบายถึงพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของมนุษย์ว่า พฤติกรรมของแต่ละบุคคลเป็นผลมาจากพันธุกรรมและ สิ่งแวดล้อมตั้งแต่แรกเกิดถึงปัจจุบันจนกลายมาเป็นลักษณะที่แสดงออกมาถึงพฤติกรรมในรูปแบบต่าง ๆ เพื่อตอบสนองต่อสิ่งเร้าในแต่ละสถานการณ์ โดยองค์ประกอบของพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานประกอบด้วย 7 ประการ ดังนี้

1) ความมุ่งหมาย (Goal) หมายถึง วัตถุประสงค์หรือความต้องการหลักที่ทำให้เกิดกิจกรรมเพื่อตอบสนองความต้องการที่เกิดขึ้น โดยในบางกิจกรรมก็สามารถให้ความพึงพอใจหรือสามารถตอบสนองความต้องการได้ในทันทีแต่ในบางกิจกรรมก็ต้องใช้ระยะเวลายาวนานจึงจะสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ที่ต้องการได้ โดยปกติแล้วมนุษย์มีความต้องการหลายอย่างในเวลาเดียวกันจึงควรตอบสนองความต้องการที่รีบด่วนก่อนแล้วเรียงลำดับความสำคัญของกิจกรรมที่เหลือตามความเหมาะสมและตามระยะเวลาที่กำหนด เพื่อลดความยุ่งยาก วนวายในการปฏิบัติงาน

2) ความพร้อม (Readiness) หมายถึง ความสามารถหรือวุฒิภาวะที่จำเป็นในการทำกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อตอบสนองความต้องการได้ทุกอย่าง ขณะเดียวกันความต้องการบางอย่างก็อยู่นอกเหนือความสามารถที่จะตอบสนองได้

3) สถานการณ์ (Situation) หมายถึง เหตุการณ์ที่เปิดโอกาสหรือแนวทางให้ทำกิจกรรมหลากหลายเพื่อตอบสนองความต้องการของแต่ละบุคคล

4) การแปลความหมาย (Interpretation) หมายถึง การพิจารณาหรือตีความถึงกิจกรรมใดกิจกรรมหนึ่งก่อนเพื่อตัดสินใจถึงแนวทาง วิธีการในการแก้ไขปัญหาที่จะทำให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุดและสามารถตอบสนองความพึงพอใจมากที่สุด

5) การตอบสนอง (Response) หมายถึง การดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ที่ตัดสินใจเลือกสรรแล้วเพื่อตอบสนองความต้องการ โดยการเลือกในขั้นตอนการแปลความหมาย

6) ผลที่ได้รับหรือผลตามมา (Consequence) หมายถึง ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจากการกระทำกิจกรรมนั้น ๆ ซึ่งอาจตรงตามที่คิดไว้หรือตรงกันข้ามกับความคาดหมายก็ได้

7) ปฏิกริยาต่อความผิดหวัง (Reaction to Thwarting) หมายถึง เป็นปฏิกริยาที่เกิดขึ้นเมื่อผลลัพธ์ไม่สามารถตอบสนองความต้องการได้ ในการทำงานหากเราไม่สามารถปฏิบัติงานตามที่ต้องการได้ก็จะทำให้ประสบกับความผิดหวัง ในกรณีนี้สามารถย้อนกลับไปเลือกกระบวนการแปลความหมายใหม่และวิธีการตอบสนองใหม่ก็ได้ ความต้องการของพฤติกรรมจะสิ้นสุดลงเมื่อผลลัพธ์ตรงกับที่คาดหวัง หากไม่สมหวังมนุษย์ก็จะมีปฏิกริยาต่อไปอีกเรื่อย ๆ นั่นเอง

จากข้อมูลข้างต้น สามารถสรุปได้ว่า เมื่อมีพฤติกรรมในการทำงานที่ดีก็จะส่งผลให้เกิดความปลอดภัยในการทำงานมากขึ้น ในงานวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาเรื่องการบริหารความปลอดภัยในการทำงานและการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่ส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) จำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องทบทวนถึงพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานเนื่องจากพนักงานต้องทำงานอยู่กับสิ่งก่อสร้างและทำงานภายใต้ความเสี่ยงซึ่งทั้งวัน แนวโน้มที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุขณะปฏิบัติหน้าที่นั้นมีมากขึ้นตามไปด้วย ดังที่ สภาวิศวกร (2560) อธิบายถึงความปลอดภัยในการทำงานเขตก่อสร้างเป็นสิ่งสำคัญว่า งานก่อสร้างเป็นงานที่จัดว่าอยู่ในกลุ่มที่มีความเสี่ยงค่อนข้างสูงและเกิดอุบัติเหตุสูงที่สุด ด้วยสภาพหน้างานที่แปรเปลี่ยนตลอดเวลาตามความก้าวหน้าของงาน งานก่อสร้างมักเป็นงานชั่วคราวเพราะต้องประกอบเข้าหรือถอนออกตลอดเวลา มีบุคลากรที่เข้ามาทำงานเพิ่มขึ้นตลอดและแต่ละกลุ่มมีวิธีการทำงานที่แตกต่างกันออกไปทั้งเครื่องจักรและอุปกรณ์ต่าง ๆ ถูกติดตั้งโยกย้ายตั้งที่ใหม่ตลอดทำให้สภาพหน้างานมีวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างเป็นจำนวนมาก พื้นที่ก่อสร้างจะเปียกชื้นเสมอ หากจัดการไม่ดีพออาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย จากการวิเคราะห์กิจกรรมการทำงานที่เร่งรีบและแปรเปลี่ยนตลอดเวลาทำให้ความแข็งแรง มั่นคงและปลอดภัย อาจเกิดการบกพร่องได้หากผู้ปฏิบัติงานไม่เข้มงวดและไม่ให้ความสำคัญด้านความปลอดภัยอย่างจริงจังก็จะทำให้เกิดอุบัติเหตุในงานก่อสร้างได้ โดยสาเหตุที่ทำให้เกิดอันตรายในการก่อสร้าง ได้แก่ การให้ความสำคัญของการป้องกันอุบัติเหตุในเขตก่อสร้างต่ำเกินไป, ไม่มีความเข้มงวดและจริงจังในการป้องกันอุบัติเหตุ, ขาดการตรวจตราสภาพหน้างาน, งบประมาณของค่าใช้จ่ายในการป้องกันอุบัติเหตุต่ำเกินไป, พนักงานใช้เครื่องมือผิดประเภทในการทำงาน, สภาพะในการทำงานไม่ดี เช่น แสงสว่าง ฝนตก พื้นดินทรุด, เน้นการเสี่ยงทำงานมากกว่าความปลอดภัย เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีนักวิชาการและนักวิจัยท่านอื่น ๆ ได้อธิบายถึงทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน ดังข้อมูลต่อไปนี้

2.3.4 ทฤษฎีเกี่ยวกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน

ในการที่จะเข้าใจถึงพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของแต่ละสถานประกอบการนั้นจะต้องอาศัยแนวคิดและทฤษฎีทางด้านความปลอดภัยเพื่อแก้ปัญหาจากภัยอันตรายหรืออุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นขณะปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่และหาแนวคิด วิธีการป้องกัน เพื่อที่จะสามารถแก้ไขให้ตรงจุด จากที่ได้ศึกษาถึงทฤษฎีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานนั้น มีนักวิชาการได้อธิบายไว้หลากหลาย ประกอบด้วย ทฤษฎีการรับรู้ประสิทธิภาพแห่งตน (Theory of Self Efficiency) ทฤษฎีการปรับพฤติกรรมด้วยการควบคุมตนเอง (Theory of self-control) และทฤษฎีการจัดการความปลอดภัย (Theory of safety management) สามารถอธิบายได้ ดังนี้

ทฤษฎีการรับรู้ประสิทธิภาพแห่งตน (Theory of Self Efficiency)

Bandura (2005) เป็นผู้คิดค้นทฤษฎีนี้โดยพัฒนามาจากการเรียนรู้ทางสังคม (Social learning principle) ซึ่งอธิบายไว้ว่า มนุษย์มีกระบวนการเชิงปัญญาหรือกระบวนการความรู้ (Cognitive ability) ที่สามารถแสดงพฤติกรรมออกมาได้โดยการคิดหรือเลียนแบบตัวอย่างจากบุคคลอื่น โดยส่วนใหญ่แล้วมนุษย์จะมีความคาดหวังเกิดขึ้นอย่างน้อย 2 อย่าง ได้แก่ การคาดหวังผลของการกระทำ (Outcome expectation) และการคาดหวังในความสามารถของตนเอง (Efficacy expectation) ซึ่งพบว่าหากบุคคลคิดว่าตนเองมีความสามารถที่จะทำได้ก็จะลงมือทำและหากคิดว่าตนเองไม่มีความสามารถที่จะทำได้ก็จะไม่ลงมือทำ ดังนั้น การที่บุคคลจะมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานที่ดีนั้นจะต้องมีความรู้ ความเข้าใจและมีความมั่นใจในตนเองว่าสามารถทำงานที่อยู่ภายใต้ความเสี่ยงตลอดเวลาหรือทำงานเกี่ยวกับการป้องกันอันตรายได้

ทฤษฎีการปรับพฤติกรรมด้วยการควบคุมตนเอง (Theory of self-control)

Cormier (2009 อ้างถึงใน สุชาติพิชญ์ รองสวัสดิ์, 2554) เป็นผู้คิดค้นทฤษฎีนี้ได้กล่าวว่า กระบวนการควบคุมตนเองเป็นวิธีหนึ่งในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม โดยมีพื้นฐานมาจากทฤษฎีการเรียนรู้โดยอาศัยหลักการเรียนรู้ในการแก้ไขปัญหา ปกติแล้วมนุษย์เราจะใช้วิธีการหนึ่งหรือหลากหลายวิธีร่วมกันในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของตนเองที่ไม่พึงประสงค์ไปสู่พฤติกรรมพึงประสงค์ โดยที่บุคคลนั้นจะเป็นผู้กำหนดพฤติกรรมเป้าหมายไว้ โดยส่วนใหญ่แล้วขั้นตอนในการปรับเปลี่ยนหรือเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมมักใช้วิธีการสังเกต บันทึกพฤติกรรม การประเมินตนเอง การตั้งกฎเกณฑ์และมาตรฐานของตนเอง นอกจากนี้ยังมีการใช้เทคนิคอื่น ๆ มาประกอบด้วย เช่น การสอนตนเอง การลงโทษตนเอง การทำสัญญากับตนเอง และการควบคุมตนเองให้ได้ในแต่ละสถานการณ์ต่าง ๆ โดยขั้นตอนในการปฏิบัติขึ้นอยู่กับแต่ละบุคคล เพื่อเปลี่ยนแปลงจากพฤติกรรมที่

ไม่มีประสิทธิภาพนำไปสู่วิธีการแก้ไขอย่างเป็นระบบขั้นตอนและทำให้พฤติกรรมนี้มีความถาวรยาวนาน โดยสามารถสรุปได้ว่า การที่บุคคลรู้จักการควบคุมตนเอง มีจิตสำนึก และมีพฤติกรรมที่ดีในการปฏิบัติงานแล้วนั้นก็จะส่งผลทำให้มีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานที่ดียิ่งขึ้นไปด้วย

ทฤษฎีการจัดการความปลอดภัย (Theory of safety management)

Dominic et al. (2009) เป็นผู้คิดค้นทฤษฎีนี้ กล่าวว่า กระบวนการความปลอดภัยที่ต้องใช้ความพยายามและการลงมือทำร่วมกันเป็นทีมหรือเป็นการทำงานในระดับองค์กรนั้น ประกอบด้วย การจัดการ 5 ขั้นตอนดังต่อไปนี้ การชี้แจงวัตถุประสงค์ การค้นหาปัญหาที่เกิดขึ้น การดำเนินการดำเนินการตามกลยุทธ์ของการเปลี่ยนแปลง การประเมินความคืบหน้าในปัจจุบัน การทบทวนและการปรับกระบวนการ

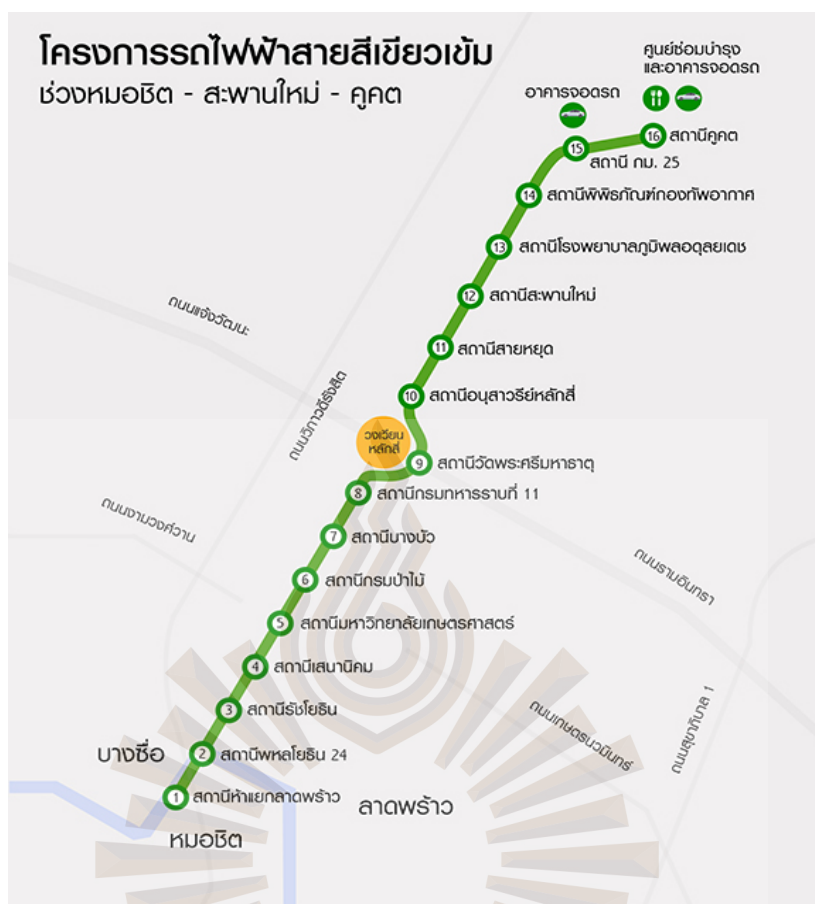
จากทฤษฎีดังกล่าวข้างต้น สามารถสรุปได้ว่า การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานนั้นต้องอาศัยกระบวนการและปัจจัยหลายด้านมาประกอบกันจึงจะทำให้เกิดพฤติกรรมที่ดีและมีจิตสำนึกในการปฏิบัติงานอย่างถูกต้อง ทั้งนี้เพื่อความปลอดภัยในองค์กรหรือสถานประกอบการต่าง ๆ เนื่องจากการทำงานในเขตก่อสร้างมีความเสี่ยงมากกว่างานอื่น ๆ เพราะต้องทำงานอยู่กับเครื่องจักรกลที่มีน้ำหนักมาก ต้องมีสติสัมปชัญญะและความเข้าใจในการใช้งานอุปกรณ์เครื่องมือเครื่องจักรอย่างถ่องแท้ นอกจากนี้การมีพฤติกรรมที่ดีและมีจิตสำนึกในการปฏิบัติงานยังช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุ ลดการสูญเสียทรัพยากรมนุษย์และทรัพย์สิน สถานประกอบการไม่เสียชื่อเสียง พนักงานมีขวัญและกำลังใจในการทำงานที่ดีและมีความมั่นใจในตนเองถึงงานที่ปฏิบัติหน้าที่อยู่ ก็จะส่งผลให้งานมีประสิทธิภาพและมีคุณภาพสูงสุด

จากการรวบรวมแนวคิดและทฤษฎีด้านพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานดังกล่าวข้างต้นแล้วทำให้ได้ปัจจัยด้านพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) โดยผู้วิจัยได้นำแนวคิดของเกรียงศักดิ์ วงศ์เมฆ (2554) มาเป็นตัวแปรตามในด้านพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของงานวิจัยครั้งนี้ เนื่องจากมีเนื้อหาที่ครอบคลุม กระชับ ชัดเจน สามารถทำความเข้าใจได้ง่าย เป็นที่แพร่หลายในวงวิชาการ และให้ความรู้ความสำคัญเกี่ยวกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานได้อย่างชัดเจน

2.4 ประวัติความเป็นมาของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)

โครงการระบบรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต เป็นโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในกรุงเทพมหานครของรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) โดยคุณสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข เป็นผู้ช่วยผู้ว่าการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และผู้อำนวยการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) ซึ่งจะทำหน้าที่บริการขนส่งผู้โดยสารเข้าสู่กรุงเทพมหานครด้วยระบบรางที่สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพสูงสุด โดยแผนการดำเนินงานของโครงการได้เริ่มก่อสร้างในเดือนมิถุนายน 2558 คาดการณ์ว่าโครงการจะแล้วเสร็จในปี 2562 และเปิดให้ใช้บริการในปี 2563

รูปแบบโครงสร้างทางรถไฟฟ้าเป็นลักษณะทางวิ่งยกระดับตลอดเส้นทาง ได้ออกแบบตามเทคนิคการก่อสร้างรองรับรถไฟฟ้า 2 ทาง โครงสร้างคานสำหรับรองรับทางวิ่งจะเป็นโครงสร้างที่ใช้วิธีการก่อสร้างแบบผสมส่วนหล่อสำเร็จในโรงงานแล้วนำมาประกอบติดตั้งเพื่อให้งานก่อสร้างสามารถดำเนินการได้รวดเร็วและลดผลกระทบต่าง ๆ ด้านฐานรากของโครงสร้างเป็นการก่อสร้างบนเสาเข็มเจาะลึกลงไปถึงทรายชั้นที่สองเพื่อลดการทรุดตัวจากการใช้งาน ตำแหน่งเสาอยู่ที่กึ่งกลางถนนหรือเกาะกลางถนนเพื่อลดผลกระทบต่ออาคารริมถนน มีระยะห่างระหว่างเสาโดยทั่วไปประมาณ 40 เมตร โดยโครงการจะใช้เป็นระบบรถไฟฟ้าขนาดใหญ่ (Heavy Rail Transit System) มีความจุสูง สามารถขนส่งผู้โดยสารได้มากกว่า 50,000 คนต่อชั่วโมงต่อทิศทาง และขนาดทางรถไฟฟ้ามีความกว้างมาตรฐานคือ 1.435 เมตร แนวเส้นทางของรถไฟฟ้ามีระยะทางประมาณ 19 กิโลเมตร และมีสถานียกระดับจำนวน 16 สถานี ก่อสร้างตามมาตรฐานด้านความปลอดภัยของชีวิตและทรัพย์สิน มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสาร ประกอบด้วย บันไดเลื่อน ลิฟต์ ป้ายประชาสัมพันธ์ และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ สำหรับผู้พิการ นอกจากนี้ยังมีทางขึ้นลงของสถานีจำนวน 4 แห่งตั้งอยู่บนทางเท้าของทั้งสองฝั่งถนน เป็นลักษณะเปิดโล่ง มีหลังคากันแดดและฝน มีระบบป้องกันน้ำท่วม สามารถใช้เป็นสะพานลอยคนข้ามโดยบางสถานีสามารถเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ ได้และมีอาคารจอดรถของโครงการเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารในการเดินทางให้มากที่สุด ทั้งนี้เพื่อความเข้าใจและความราบรื่นในการเดินทางของประชาชนที่เข้ามาใช้บริการทุกท่าน (การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย, 2559) สามารถดูได้จากแผนที่ดังรูปที่ 2.4



รูปที่ 2.4 เส้นทางส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสีเขียวเข้ม ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต
ที่มา: จาก สุปรีย์ ศรีสำราญ, 2557

จากรูปที่ 2.4 แสดงให้เห็นถึงสถานีทั้ง 16 แห่งของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) โดยชื่อของแต่ละสถานี ประกอบด้วย

- 1) สถานีห้าแยกลาดพร้าว ตั้งอยู่บนถนนพหลโยธิน หน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลลาดพร้าว และเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (MRT สถานีพหลโยธิน)
- 2) สถานีพหลโยธิน 24 ตั้งอยู่บริเวณซอยพหลโยธิน 24
- 3) สถานีรัชโยธิน ตั้งอยู่บริเวณใกล้ซอยพหลโยธิน 30
- 4) สถานีเสนานิคม ตั้งอยู่บริเวณซอยพหลโยธิน 34
- 5) สถานีมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ตั้งอยู่ด้านข้างมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ หน้าคณะสัตวแพทยศาสตร์
- 6) สถานีกรมป่าไม้ ตั้งอยู่บริเวณซอยพหลโยธิน 45 แยก 2 (บริเวณสำนักงานกรมป่าไม้)
- 7) สถานีบางบัว ตั้งอยู่บริเวณโรงเรียนบางบัว (หน้ามหาวิทยาลัยศรีปทุม)

- 8) สถานีกรมทหารราบที่ 11 ตั้งอยู่บริเวณซอยพหลโยธิน 53 (บริเวณกรมทหารราบที่ 11)
- 9) สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ ตั้งอยู่บริเวณอนุสาวรีย์หลักสี่และเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีชมพู (แคราย-มีนบุรี)
- 10) สถานีอนุสาวรีย์หลักสี่ ตั้งอยู่บริเวณซอยพหลโยธิน 57
- 11) สถานีสายหยุด ตั้งอยู่บริเวณซอยพหลโยธิน 69 (ซอยสายหยุด)
- 12) สถานีสะพานใหม่ ตั้งอยู่บริเวณหน้าตลาดยิ่งเจริญ
- 13) สถานีโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช ตั้งอยู่บริเวณหน้าโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดชและกรมแพทย์ทหารอากาศ
- 14) สถานีพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติกองทัพอากาศ ตั้งอยู่บริเวณหน้าพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติกองทัพอากาศ
- 15) สถานีกม.25 ตั้งอยู่บริเวณหน้าประตูกรุงเทพมหานคร กิโลเมตรที่ 25 ของถนนพหลโยธินและเชื่อมต่อกับอาคารจอดรถ (Park & Ride)
- 16) สถานีคูคต ตั้งอยู่บริเวณหน้าสถานีตำรวจภูธรคูคตและเชื่อมต่อกับศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) และอาคารจอดรถ (Park & Ride)

จากข้อมูลข้างต้นจะเห็นได้ว่าบางสถานีจะมีจุดเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าและระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ อยู่ โดยเริ่มจากจุดเริ่มต้นของโครงการจะเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีเขียว (BTS) ช่วงหมอชิต-อ่อนนุช (สถานีหมอชิต) ลำดับต่อมาคือสถานีห้าแยกลาดพร้าวจะเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (MRT สถานีพหลโยธิน) และสุดท้ายสถานีวัดพระศรีมหาธาตุจะเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี (สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ)

ในการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) จะใช้วงเงินลงทุนทั้งหมดประมาณ 58,384.45 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน 7,878 ล้านบาท ค่าก่อสร้างงานโยธา 29,848 ล้านบาท และค่างานระบบรถไฟฟ้า 20,658.45 ล้านบาท (การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย, 2559)

เมื่อกล่าวถึงด้านศูนย์ซ่อมบำรุงของโครงการจะตั้งอยู่ที่สถานีคูคต บริเวณคลองสองตัดกับคลองหกวา บนเนื้อที่ประมาณ 120 ไร่ ซึ่งประกอบด้วยโรงจอดขบวนรถไฟฟ้า, โรงซ่อมบำรุงหลัก, โรงล้างขบวนรถไฟฟ้า, สถานีรถไฟฟ้าย่อย, รางทดสอบ, อาคารบริหารและศูนย์ควบคุมกลางการเดินรถ และอาคารประกอบอื่น ๆ นอกจากนี้ยังมีอาคารจอดรถของเส้นทางสายนี้อีก 2 แห่ง ได้แก่ บริเวณถนนพหลโยธิน กิโลเมตรที่ 25 สามารถจอดรถได้ประมาณ 1,042 คัน และบริเวณใกล้กับ

สถานีตำรวจภูธรคูคตสามารถจอดรถได้ประมาณ 713 คัน ในเบื้องต้นได้กำหนดให้มีขบวนรถไฟขนาด 4 ตู้/ขบวน จำนวน 17 ขบวน ระบบโดยรวมและระบบเก็บค่าโดยสารจะจัดเก็บค่าโดยสารเริ่มต้น 13 บาท และคิดอัตราค่าโดยสารเพิ่มขึ้นตามระยะทาง 2 บาทต่อกิโลเมตร (บริษัทโฮมบายเออร์โกลด์จำกัด, 2556)

ในการทำงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าจะต้องมีการจัดการด้านความปลอดภัยระหว่างการทำงานก่อสร้างด้วยเช่นกัน เพื่อความปลอดภัยของผู้คนที่สัญจรไปมาบนท้องถนนและความปลอดภัยต่อตัวพนักงานก่อสร้างเองจึงได้มีการดำเนินการเรื่องความปลอดภัยโดยแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังต่อไปนี้ ส่วนที่ 1 การป้องกันอุบัติเหตุและอุบัติภัยกับสาธารณชน เพื่อป้องกันวัสดุตกหล่นใส่ผู้ที่สัญจรไปตามเส้นทางก่อสร้างด้านล่างและเพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยในการปฏิบัติงาน ส่วนที่ 2 การป้องกันอุบัติเหตุและสุขภาพอนามัยของผู้ปฏิบัติงานของโครงการรถไฟฟ้า โดยการบริหารจัดการความปลอดภัยให้เป็นไปตามข้อกำหนด กฎระเบียบของกระทรวงว่าด้วยความปลอดภัยในการทำงานก่อสร้างของพนักงาน คนงาน ให้ปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด

โดยกฎมาตรฐานความปลอดภัยของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) ทางการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ตระหนักถึงความสำคัญด้านความปลอดภัยในการทำงานและอาชีวอนามัยที่จะส่งผลต่อพนักงานทุกคนและบุคคลอื่น เพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุและปัญหาด้านสุขภาพ โดยให้ความสำคัญในการกำกับดูแลบุคลากรในองค์กรและผู้ที่เกี่ยวข้อง ต้องมีสภาพแวดล้อมในการทำงานที่มีความปลอดภัยและมีสุขภาพอนามัยที่ดี ดังนั้นจึงได้กำหนดนโยบายและแนวทางการดำเนินงานเพื่อเป็นมาตรฐานความปลอดภัยของโครงการรถไฟฟ้า (การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย, 2561) ไว้ดังนี้

1) บริษัทจะต้องดำเนินงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน ควบคู่กับการดำเนินการในด้านกิจกรรมอื่น ๆ ขององค์กร โดยคำนึงถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นแก่บุคลากร ทรัพย์สิน สภาพแวดล้อมในการทำงาน สังคม และสิ่งแวดล้อม เพื่อเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ดีขององค์กร รวมทั้งให้ความสำคัญต่อการส่งเสริมสุขภาพอนามัยของบุคลากร ผู้ปฏิบัติงาน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

2) ปฏิบัติตามกฎหมายด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน สนับสนุนนโยบายภาครัฐตามโครงการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยของประเทศไทย รวมถึงข้อกำหนดขององค์กรและมาตรฐานที่เกี่ยวข้องเป็นบรรทัดฐานขั้นต้นในการดำเนินงาน

3) กำหนดมาตรการควบคุมดูแลป้องกันการเกิดอุบัติเหตุและอุบัติเหตุนอกจากการทำงานของผู้รับจ้างในการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน โดยคณะกรรมการกำกับดูแล ติดตาม ตรวจสอบมาตรการด้านความปลอดภัยในการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

4) กำกับดูแลการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน โดยให้ผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนด้วยความปลอดภัย สอดคล้องตามปฏิญญาว่าด้วยความปลอดภัยในการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (MRTA Safety Declaration : Zero Fatal Accident)

5) บูรณาการระบบการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัยและสร้างเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยในการทำงาน เพื่อให้เกิดความตระหนักและส่งเสริมให้บริหารจัดการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยเกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลอย่างยั่งยืน และเสริมสร้างการมีส่วนร่วมของผู้ปฏิบัติงานทุกคนในทุกระดับ

6) จัดสรรทรัพยากรด้านบุคลากร งบประมาณ และการฝึกอบรมในด้านการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัยที่เหมาะสมและเพียงพอ รวมทั้งจัดให้มีสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ดีเพื่อให้พนักงานมีสุขภาพอนามัยและความปลอดภัยในการทำงาน

ดังนั้นเมื่อมีการจัดการบริหารด้านความปลอดภัยระหว่างการก่อสร้างแล้วจำเป็นต้องมีการจัดการด้านการจราจรด้วยเช่นกัน ในการก่อสร้างของโครงการรถไฟฟ้าจำเป็นต้องปิดเส้นทางจำนวนมากเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนและความสะดวกสบายในการก่อสร้าง โดยการจัดการด้านการจราจรจะต้องให้ผู้รับจ้างกันพื้นที่ผิวจราจรน้อยที่สุดและใช้เวลาสั้นที่สุด รวมทั้งไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อพื้นผิวจราจรข้างเคียง มีการจัดทำแผนการจัดการด้านจราจรและเสนอผ่านต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และจัดตั้งศูนย์ประชาสัมพันธ์เพื่ออำนวยความสะดวกในพื้นที่ก่อสร้าง มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจร การติดตั้งสัญญาณจราจร ไฟฟ้า แสงสว่างให้ชัดเจนเพื่อความปลอดภัยบนท้องถนน ทั้งนี้ในการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวจะส่งผลกระทบต่อพื้นที่สิ่งแวดล้อมบริเวณรอบข้างทั้งด้านฝุ่นละออง สภาพอากาศ เสียง การสั่นสะเทือน การระบายน้ำ จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องใช้มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมประกอบด้วย 3 มาตรการดังนี้

1) ฝุ่นละออง ต้องมีมาตรการจัดการดูแลฝุ่นให้มีประสิทธิภาพและป้องกันผลกระทบจากฝุ่นละอองตลอดระยะเวลาในการก่อสร้างจนกว่าจะสิ้นสุดโครงการ มีการฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นที่เปิดโล่ง การปิดคลุมกองวัสดุ การล้างตัวรถบรรทุกให้ปราศจากดินก่อนนำรถออกมา

ภายนอกพื้นที่ก่อสร้าง การติดตั้งรั้วที่บสูงอย่างน้อย 2 เมตร และการควบคุมความเร็วของยานพาหนะในพื้นที่บริเวณก่อสร้าง เป็นต้น

2) เสียง กิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังและความสั่นสะเทือนจะต้องดำเนินงานในเวลากลางวันตั้งแต่ 06.00-18.00 น. และบริเวณที่ต้องลดกิจกรรมการเจาะ การกระแทก การตอกเสาเข็ม เช่น โรงพยาบาล โรงเรียน วัด เป็นต้นเนื่องจากเป็นบริเวณที่ไวต่อการได้รับผลกระทบอย่างชัดเจนและจะต้องหลีกเลี่ยงกิจกรรมการก่อสร้างที่มีเสียงดังหลังเวลา 18.00 น. จากนั้นต้องตรวจสอบเครื่องมือ เครื่องจักร เครื่องยนต์อย่างสม่ำเสมอเพื่อป้องกันการก่อให้เกิดเสียงดัง ความสั่นสะเทือนที่เกิดมาตรฐาน

3) การระบายน้ำ จะต้องจัดให้มีระบบระบายน้ำชั่วคราวและดูแลความสะอาดในพื้นที่ก่อสร้าง โดยกำหนดให้ผู้รับจ้างตรวจสอบดูแลและป้องกันไม่ให้ดินตะกอน ขยะ หรือเศษวัสดุจากการก่อสร้างไปอุดตันช่องท่อระบายน้ำ

ในการจัดการมาตรการป้องกัน แก๊สไข่ และลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมนั้นจะต้องติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้มีการติดตามคุณภาพสิ่งแวดล้อมอย่างชัดเจน ประกอบด้วย การตรวจวัดคุณภาพอากาศ เสียง การสั่นสะเทือน และคุณภาพน้ำในทุก ๆ 3 เดือน และสำรวจความคิดเห็นของประชาชนในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงปีละ 2 ครั้งตลอดการก่อสร้าง (การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย, 2559) และเพื่อความปลอดภัยในการก่อสร้าง โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ยกระดับมาตรการความปลอดภัยในการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนด้วยการลงนามในปฏิญญาว่าด้วยความปลอดภัยในการก่อสร้างร่วมกับผู้รับจ้างทุกสัญญา โดยให้ความสำคัญกับความปลอดภัยในการก่อสร้างเป็นอันดับแรกด้วยการปลูกจิตสำนึก (Safety Mind) และความตระหนักถึงความปลอดภัยในการทำงาน (Safety Conscious) ให้กับทีมงานในทุกกระดับ และมีมาตรการความปลอดภัย Safety Plan โดยเน้นย้ำให้ทุกส่วนที่เกี่ยวข้องปฏิบัติตามแผนได้ 100% เพื่อลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุให้น้อยที่สุด และได้ประกาศนโยบายการก่อสร้างปลอดภัย 100% หรือ Uncompromised Safety (การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย, 2559)

ปัจจุบันความคืบหน้าในการก่อสร้างของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) เมื่อเดือนพฤษภาคม 2560 การก่อสร้างมีความคืบหน้าโดยรวมแล้วประมาณ 30.60% (บีเคซีทีสมาร์ท, 2560) เนื่องจากส่วนใหญ่ได้มีการขึ้นตอม่อเสาตอม่อเสาและเริ่มวางกานเส้นทางคอนกรีต ซึ่งหากเป็นไปตามแผนการดำเนินงานแล้ว เส้นทางนี้จะก่อสร้างเสร็จและเปิดให้

ให้บริการได้ภายในปี 2563 โดยสามารถอธิบายได้อย่างละเอียดในแต่ละสัญญา ซึ่งประกอบไปด้วย 4 สัญญาดังนี้

1) สัญญาที่ 1 งานก่อสร้างโครงสร้างโยธาช่วงหมอซิด-สะพานใหม่ วงเงิน 15,279 ล้านบาท โดยบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับจ้างสัญญาการก่อสร้าง มีความก้าวหน้า 31.45% เร็วกว่าแผน 3%

2) สัญญาที่ 2 งานก่อสร้างโครงสร้างโยธา ช่วงสะพานใหม่-คูคต วงเงิน 6,729 ล้านบาท โดยกิจการร่วมค้า UN-SH-CH (กลุ่ม บริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด , SINOHYDRO CORPORATION LIMITED , CHINA HARBOUR ENGINEERING COMPANY LIMITED) เป็นผู้รับจ้างสัญญาการก่อสร้าง มีความก้าวหน้า 29.40 % เร็วกว่าแผน 5.3%

3) สัญญาที่ 3 งานก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดรถ ประกอบด้วย งานก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง โรงซ่อมบำรุง ศูนย์ควบคุมการเดินรถ โรงจอดรถไฟฟ้าและอาคารจอดรถ วงเงิน 4,042 ล้านบาท โดยกิจการร่วมค้า STEC-AS-3 (กลุ่ม บมจ.ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น, A.S.ASSOCIATED ENGINEERING (1964) COMPANY LIMITED) เป็นผู้รับจ้างสัญญาการก่อสร้าง มีความก้าวหน้า 25.30% เร็วกว่าแผน 1%

4) สัญญาที่ 4 งานออกแบบควบคุมก่อสร้างงานระบบรางช่วงหมอซิด-สะพานใหม่-คูคต วงเงิน 2,869 ล้านบาท โดยกิจการร่วมค้า STEC-AS-4 (กลุ่ม บมจ.ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น, A.S.ASSOCIATED ENGINEERING (1964) COMPANY LIMITED) เป็นผู้รับจ้างสัญญาการก่อสร้าง ทำผลงานก้าวหน้า 36.37% เร็วกว่าแผน 7%

ดังจะเห็นได้ว่า โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอซิด-สะพานใหม่-คูคต) เป็นโครงการที่อำนวยความสะดวกในการเดินทางมากขึ้น โดยการใช้บริการรถไฟฟ้าในการเดินทางไปเรียน ทำงาน ห้างสรรพสินค้า โรงพยาบาล และสถานที่อื่น ๆ ได้อย่างรวดเร็วและสะดวกมากขึ้น ซึ่งการเดินทางโดยรถไฟฟ้าจะช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด ลดอุบัติเหตุบนท้องถนน ลดการสูญเสียน้ำมันเชื้อเพลิงประเภทต่าง ๆ ลดการสูญเสียเวลาในการเดินทาง รวมทั้งลดผลกระทบทางด้านร่างกายและจิตใจด้วย เช่น ความเหนื่อยล้าจากการเดินทาง ความหงุดหงิดจากการจราจรติดขัดบนท้องถนน มลพิษต่าง ๆ จากท่อไอเสียของรถยนต์ หากสุขภาพร่างกายและจิตใจไม่ดีก็จะส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพในการเรียน การทำงาน นอกจากนี้พื้นที่ที่รอบข้างของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวยังเป็นจุดที่มีรถเมล์หลายสายผ่านอยู่ตลอดเวลา ช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทางอย่างยิ่ง โดยเป้าหมายที่สำคัญอย่างยิ่งของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ คือ การพัฒนาคุณภาพชีวิต

ของประชาชนให้ดียิ่งขึ้น โดยการสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการคมนาคม เป็นการลดเวลาในการเดินทางของประชาชนให้เร็วขึ้น สะดวก ปลอดภัย และประหยัด โดยผลลัพธ์ของการสร้างรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนก็จะทำให้มีเวลาในการทำงานเพิ่มขึ้น มีประสิทธิภาพ มีเวลาพักผ่อน ออกกำลังกาย สร้างสุขภาพที่ดี สร้างความสัมพันธ์ในครอบครัว และใช้เวลาว่างในการช่วยเหลือสังคม ในขณะที่เดียวกันยังเป็นการลดการสูญเสียด้านพลังงานเชื้อเพลิงต่าง ๆ ได้อย่างดีเยี่ยม

2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.5.1 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยคุณลักษณะส่วนบุคคล

2.5.1.1 ด้านเพศ

รัชณี ธรรมสโรช (2551) ได้ศึกษาเรื่อง “การรับรู้การบริหารความปลอดภัยและพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัท ประมวลผล จำกัด” ผลการศึกษาพบว่า พนักงานส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีอายุ 31-45 ปี จบการศึกษาระดับประถมศึกษา ทำงานในแผนกบรรจุสุรา มีประสบการณ์ทำงานมากกว่า 5 ปี และเคยได้รับการอบรมเรื่องความปลอดภัยในการทำงาน โดยบริษัทมีมาตรการให้พนักงานทุกคนมีส่วนร่วมในการลดอุบัติเหตุจากการทำงาน ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ผลการเปรียบเทียบการรับรู้การบริหารความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต จำแนกตามลักษณะส่วนบุคคลพบว่า พนักงานฝ่ายผลิตที่มีเพศต่างกันมีการรับรู้การบริหารความปลอดภัยในการทำงานแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จักรพงษ์ เอกพันธ์ (2551) ได้ศึกษาเรื่อง “การรับรู้การบริหารความปลอดภัยและพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัท เขามหาชัยพาราเว็ด จำกัด” ผลการศึกษาพบว่า พนักงานส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง อายุระหว่าง 25-30 ปี ส่วนใหญ่จบการศึกษาในระดับประถมศึกษาปีที่ 6 มากที่สุด พนักงานส่วนใหญ่อยู่ในแผนกเตรียมวัตถุดิบ มีอายุการทำงานน้อยกว่า 5 ปี และพนักงานส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการอบรมเรื่องความปลอดภัยในการทำงาน ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ปัจจัยส่วนบุคคลของพนักงานพบว่า พนักงานที่มีเพศแตกต่างกันมีพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยพนักงานเพศหญิงมีการรับรู้การบริหารความปลอดภัยโดยรวม ด้านนโยบายความปลอดภัยของ

บริษัท ด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบความปลอดภัยของบริษัท และพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานสูงกว่าเพศชาย

พิณพงษ์ รัตนะ (2551) ได้ศึกษาเรื่อง “ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานในกลุ่มโรงงานอุตสาหกรรมอาหารทะเล ในเขตจังหวัดชายฝั่งทะเลอันดามัน” กลุ่มตัวอย่างในการตอบแบบสอบถามเป็นพนักงานในสายการผลิตของโรงงานในกลุ่มอุตสาหกรรมอาหารทะเลในเขตจังหวัดชายฝั่งทะเลอันดามัน ผลการศึกษาพบว่า พนักงานส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีอายุระหว่าง 20-29 ปี มีสถานภาพสมรส ระดับการศึกษาประถมศึกษา มีรายได้รวมเงินเดือนและเงินค่าพิเศษล่วงเวลาโดยเฉลี่ย 5,000-10,000 บาท มีระยะเวลาทำงาน 5-10 ปี เวลาทำงาน 8-10 ชั่วโมง ส่วนใหญ่มีหน้าที่รับผิดชอบในสายการผลิต ล้างทำความสะอาดอาหารทะเลสด และเคยประสบอุบัติเหตุอันตรายจากการทำงาน ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่าปัจจัยส่วนบุคคลด้านเพศมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ปีทมา หลวงจำเริญ (2553) ได้ศึกษาเรื่อง “การประเมินความต้องการจำเป็นในการพัฒนาการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยในการทำงานสำหรับพนักงานกลุ่มบริษัทอินโนเวชั่นจังหวัดระยอง” ผลการศึกษาพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย อายุ 22-40 ปี ระดับการศึกษาส่วนใหญ่คือระดับชั้นประถมศึกษา มีสถานภาพสมรส และมีประสบการณ์ในการทำงานมากกว่า 7 ปี ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า จากการพิจารณาผลการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณระหว่างพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานกลุ่มบริษัทอินโนเวชั่น จังหวัดระยอง พบว่า ตัวแปรที่มีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานเรียงลำดับจากมากไปน้อย ได้แก่ ทักษะพิสัย จิตพิสัย การศึกษา และเพศ ดังนั้นสรุปได้ว่า เพศแตกต่างกันมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

เกษม กิจวาสน์ (2553) ได้ศึกษาเรื่อง “การรับรู้การบริหารความปลอดภัยและพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงาน ของพนักงานบริษัท ไทยอินดัสเตรียลแก๊ส จำกัด มหาชน” ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชายมีอายุระหว่าง 25-30 ปี ระดับการศึกษาส่วนใหญ่อยู่ที่ระดับปริญญาตรี มีการรับรู้การบริหารความปลอดภัยและพฤติกรรมด้านความปลอดภัยอยู่ในระดับที่สูง และมีความสัมพันธ์ไปในทิศทางเดียวกันโดยเฉพาะอย่างยิ่งพนักงานกลุ่มที่มีอายุมาก กลุ่มที่มีครอบครัวแล้ว และกลุ่มที่มีระดับการศึกษาต่ำกว่าปริญญาตรีนั้น

จะมีระดับของพฤติกรรมและการรับรู้ที่ดีกว่ากลุ่มอื่น ๆ เพศชายจะมีพฤติกรรมด้านความปลอดภัยสูงกว่าเพศหญิง ในขณะที่เพศหญิงจะมีการรับรู้ที่ดีกว่าเพศชาย จากข้อมูลด้านประสบการณ์ในการทำงานพบว่าช่วงอายุงาน 2-5 ปี และ 5-10 ปี จะมีการรับรู้และพฤติกรรมด้านความปลอดภัยที่สูงกว่ากลุ่มอื่น ๆ และในกลุ่มพนักงานจัดส่งและกลุ่มงานซ่อมบำรุงจะมีการรับรู้และพฤติกรรมความปลอดภัยอยู่ในช่วงที่สูงกว่ากลุ่มอื่น ๆ ตามลำดับ ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า เพศที่ต่างกันจะมีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยที่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

2.5.1.2 ด้านอายุ

ประกาศ กนสทช (2550) ได้ศึกษาเรื่อง “พฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของช่างเครื่องบิน ฝ่ายช่าง บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)” ผลการศึกษาพบว่า ช่างเครื่องบินส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 36-45 ปี มีวุฒิการศึกษาระดับปริญญาตรี มีระยะเวลาในการปฏิบัติงาน 10 ปีขึ้นไป ได้รับการฝึกอบรมเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงานและสังกัดกองสนับสนุนซ่อมใหญ่อากาศยาน (MS) ผลการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพส่วนบุคคลกับพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของช่างเครื่องบิน ฝ่ายช่าง บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) พบว่า ลักษณะทางประชากรศาสตร์ด้านอายุมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของช่างเครื่องบินด้านการตรวจความปลอดภัยและพัฒนาสภาพการทำงาน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ธัญยากร อัญมณีเจริญ (2550) ได้ศึกษาเรื่อง “ความสัมพันธ์ระหว่างความเมื่อยล้าทางกายกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน : ศึกษาเฉพาะกรณีพนักงานของบริษัทผลิตพรม” ผลการศึกษาพบว่า พนักงานระดับปฏิบัติการแผนกทอมือส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 25-35 ปี ส่วนใหญ่จบการศึกษาในระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น สถานภาพโสด อายุการทำงานมากกว่า 7 ปี และไม่เคยมีประสบการณ์ในการประสบอุบัติเหตุ ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า การจำแนกตามปัจจัยด้านลักษณะส่วนบุคคล พนักงานที่มีอายุแตกต่างกันมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

รัชณี ธรรมสโรช (2551) ได้ศึกษาเรื่อง “การรับรู้การบริหารความปลอดภัยและพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัท ประมวลผล จำกัด” ผลการศึกษาพบว่า พนักงานส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีอายุ 31-45 ปี จบการศึกษาระดับประถมศึกษา

ทำงานในแผนกบรรจุสุรา มีประสบการณ์ทำงานมากกว่า 5 ปี และเคยได้รับการอบรมเรื่องความปลอดภัยในการทำงาน โดยบริษัทจัดบอร์ดเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารด้านความปลอดภัยเป็นประจำและให้หัวหน้างานจัดประชุมด้านความปลอดภัยในหน่วยงานก่อนเริ่มปฏิบัติงานทุกครั้ง ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ผลการเปรียบเทียบการรับรู้การบริหารความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต จำแนกตามลักษณะส่วนบุคคล พบว่าพนักงานฝ่ายผลิตที่มีอายุต่างกันมีการรับรู้การบริหารความปลอดภัยในการทำงานแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

บุรินทร์ ทองอุดม (2554) ได้ศึกษาเรื่อง “ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานระดับปฏิบัติการ โรงงานฉีดพลาสติกขึ้นรูป : กรณีศึกษาบริษัทรีออร์ด บูร์ณ จำกัด” ผลการศึกษาพบว่า ลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างจำนวน 149 คน ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีสถานภาพโสด อายุระหว่าง 25-29 ปี มีการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนต้น มีประสบการณ์การทำงานในตำแหน่งงานต่ำกว่า 1 ปี โดยงานที่สังกัดในฝ่ายผลิตมากที่สุด คือ หน่วยงานฉีดพลาสติกขึ้นรูป มีจำนวนชั่วโมงทำงานเฉลี่ยต่อวันภายใน 8 ชั่วโมง โดยพนักงานส่วนมากทำงานแบบไม่เข้ากะ และส่วนใหญ่ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุในการทำงาน ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า อายุแตกต่างกันมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ปวีณา สุภาวพงศ์ (2560) ได้ศึกษาเรื่อง “การรับรู้โปรแกรมแบบสังเกตความปลอดภัยและการสื่อสารและพฤติกรรม ความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน โครงการฐานสนับสนุนการพัฒนาปิโตรเลียม ปตท. สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จังหวัดสงขลา” ผลการศึกษาพบว่า พนักงานโครงการฐานสนับสนุนการพัฒนาปิโตรเลียมปตท. สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จังหวัดสงขลา ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีอายุ 25-30 ปี มีสถานภาพการสมรสเป็นโสด มีระดับการศึกษาต่ำกว่าปริญญาตรี มีระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน 1-5 ปี เป็นพนักงานประเภท CONTRACTOR ของ MM Logistics อยู่ในแผนก OSB ส่วนใหญ่ไม่มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุในการทำงาน และส่วนใหญ่ได้รับการอบรมโปรแกรมแบบสังเกตความปลอดภัยและการสื่อสาร ซึ่งส่วนใหญ่ได้รับการอบรมโปรแกรมแบบสังเกตความปลอดภัยและการสื่อสาร 2 ครั้ง ทั้งนี้เมื่อพิจารณาตามประสบการณ์การอบรมโปรแกรมแบบสังเกตความปลอดภัยและการสื่อสารในช่วง 1 ปีที่ผ่านมา (สิงหาคม 2558 – กรกฎาคม 2559) พบว่าพนักงานโครงการฐานสนับสนุนการพัฒนาปิโตรเลียมปตท. สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จังหวัดสงขลา ส่วนใหญ่ไม่ได้รับการอบรมโปรแกรมแบบสังเกตความปลอดภัยและการสื่อสาร ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ปัจจัยส่วนบุคคลด้านอายุที่แตกต่างกัน

กันส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

2.5.1.3 ด้านสถานภาพ

นพดล มินิสัย (2550) ได้ศึกษาเรื่อง “พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของ พนักงานระดับปฏิบัติการ ฝ่ายการพาณิชย์สินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)” ผลการศึกษาพบว่า พนักงานระดับปฏิบัติการฝ่ายการพาณิชย์สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ของบริษัท การบินไทย จำกัด มหาชน มีอายุระหว่าง 31-40 ปี มีสถานภาพสมรส มีการศึกษาต่ำกว่าปริญญาตรี มีตำแหน่ง Porter ด้านความถี่ในการทำงานล่วงเวลาพบว่าพนักงานส่วนใหญ่ทำงานล่วงเวลาบางครั้งคิดเป็นร้อยละ 60.45 พนักงานส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการปฏิบัติงานต่ำกว่า 10 ปี ส่วนใหญ่เคยเข้ารับการอบรมด้านความปลอดภัยในการทำงานและพนักงานส่วนใหญ่เคยประสบอุบัติเหตุจากการทำงาน ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า พนักงานระดับปฏิบัติการฝ่ายการพาณิชย์สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ของบริษัท การบินไทย จำกัด มหาชน ที่มีปัจจัยส่วนบุคคลทางด้านสถานภาพต่างกันมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

เกษม กิจวาสน์ (2553) ได้ศึกษาเรื่อง “การรับรู้การบริหารความปลอดภัยและพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงาน ของพนักงานบริษัท ไทยอินดัสเตรียลแก๊ส จำกัด มหาชน” ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชายมีอายุระหว่าง 25-30 ปี ระดับการศึกษาส่วนใหญ่อยู่ที่ระดับปริญญาตรี มีการรับรู้การบริหารความปลอดภัยและพฤติกรรมด้านความปลอดภัยอยู่ในระดับที่สูง และมีความสัมพันธ์ไปในทิศทางเดียวกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งพนักงานกลุ่มที่มีอายุมาก กลุ่มที่มีครอบครัวแล้ว และกลุ่มที่มีระดับการศึกษาต่ำกว่าปริญญาตรีนั้น จะมีระดับของพฤติกรรมและการรับรู้ที่ดีกว่ากลุ่มอื่น ๆ เพศชายจะมีพฤติกรรมด้านความปลอดภัยสูงกว่าเพศหญิง ในขณะที่เพศหญิงจะมีการรับรู้ที่ดีกว่าเพศชาย จากข้อมูลด้านประสบการณ์ในการทำงานพบว่าช่วงอายุงาน 2-5 ปี และ 5-10 ปี จะมีการรับรู้และพฤติกรรมด้านความปลอดภัยที่สูงกว่ากลุ่มอื่น ๆ และในกลุ่มพนักงานจัดส่งและกลุ่มงานซ่อมบำรุงจะมีการรับรู้และพฤติกรรมความปลอดภัยอยู่ในช่วงที่สูงกว่ากลุ่มอื่น ๆ ตามลำดับ ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า สถานภาพทางครอบครัวที่ต่างกันจะมีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยที่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ปวีณา สุภาวพงษ์ (2560) ได้ศึกษาเรื่อง “การรับรู้โปรแกรมแบบสังเกตความปลอดภัยและการสื่อสารและพฤติกรรม ความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน โครงการฐานสนับสนุนการพัฒนาปิโตรเลียม ปตท. สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จังหวัดสงขลา” ผลการศึกษาพบว่า พนักงานโครงการฐานสนับสนุนการพัฒนาปิโตรเลียมปตท. สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จังหวัดสงขลา ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีอายุ 25-30 ปี มีสถานภาพการสมรสเป็นโสด มีระดับการศึกษาต่ำกว่าปริญญาตรี มีระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน 1-5 ปี เป็นพนักงานประเภท CONTRACTOR ของ MM Logistics อยู่ในแผนก OSB ส่วนใหญ่ไม่มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุในการทำงาน และส่วนใหญ่ได้รับการอบรมโปรแกรมแบบสังเกตความปลอดภัยและการสื่อสาร ซึ่งส่วนใหญ่ได้รับการอบรมโปรแกรมแบบสังเกตความปลอดภัยและการสื่อสาร 2 ครั้ง ทั้งนี้เมื่อพิจารณาตามประสบการณ์การอบรมโปรแกรมแบบสังเกตความปลอดภัยและการสื่อสารในช่วง 1 ปีที่ผ่านมา (สิงหาคม 2558 – กรกฎาคม 2559) พบว่าพนักงานโครงการฐานสนับสนุนการพัฒนาปิโตรเลียมปตท. สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จังหวัดสงขลา ส่วนใหญ่ไม่ได้รับการอบรมโปรแกรมแบบสังเกตความปลอดภัยและการสื่อสาร ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ปัจจัยส่วนบุคคลด้านสถานภาพสมรสที่แตกต่างกันส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

2.5.1.4 ด้านระดับการศึกษา

รัชณี ธรรมสโรช (2551) ได้ศึกษาเรื่อง “การรับรู้การบริหารความปลอดภัยและพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัท ประมวลผล จำกัด” ผลการศึกษาพบว่า พนักงานส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีอายุ 31-45 ปี จบการศึกษาระดับประถมศึกษา ทำงานในแผนกบรรจุสุรา มีประสบการณ์ทำงานมากกว่า 5 ปี และเคยได้รับการอบรมเรื่องความปลอดภัยในการทำงาน โดยบริษัทมีมาตรการให้พนักงานทุกคนมีส่วนร่วมในการลดอุบัติเหตุจากการทำงาน และบริษัทนำผลการสอบสวนและการวิเคราะห์ สาเหตุของอุบัติเหตุไปแก้ไขในสภาพการทำงานและปรับปรุงการวางแผนงานด้านความปลอดภัย ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ผลการเปรียบเทียบการรับรู้การบริหารความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต จำแนกตามลักษณะส่วนบุคคล พบว่าพนักงานฝ่ายผลิตที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีการรับรู้การบริหารความปลอดภัยในการทำงานแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

พินพงษ์ รัตนะ (2551) ได้ศึกษาเรื่อง “ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานในกลุ่มโรงงานอุตสาหกรรมอาหารทะเล ในเขตจังหวัดชายฝั่งทะเลอันดามัน” กลุ่มตัวอย่างในการตอบแบบสอบถามเป็นพนักงานในสายการผลิตของโรงงานในกลุ่มอุตสาหกรรมอาหารทะเลในเขตจังหวัดชายฝั่งทะเลอันดามัน ผลการศึกษาพบว่า พนักงานส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีอายุระหว่าง 20-29 ปี มีสถานภาพสมรส ระดับการศึกษาประถมศึกษา มีรายได้รวมเงินเดือนและเงินค่าพิเศษล่วงเวลาโดยเฉลี่ย 5,000-10,000 บาท มีระยะเวลาทำงาน 5-10 ปี เวลาทำงาน 8-10 ชั่วโมง ส่วนใหญ่มีหน้าที่รับผิดชอบในสายการผลิต ดำเนินการทำความสะอาดอาหารทะเลสด และเคยประสบอุบัติเหตุอันตรายจากการทำงาน ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ปัจจัยส่วนบุคคลในด้านระดับการศึกษามีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ปีทมา หลวงจำเริญ (2553) ได้ศึกษาเรื่อง “การประเมินความต้องการจำเป็นในการพัฒนาการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยในการทำงานสำหรับพนักงานกลุ่มบริษัทอินโนเวชั่นจังหวัดระยอง” ผลการศึกษาพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย อายุ 22-40 ปี ระดับการศึกษาส่วนใหญ่คือระดับชั้นประถมศึกษา มีสถานภาพสมรส และมีประสบการณ์ในการทำงานมากกว่า 7 ปี ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า จากการพิจารณาผลการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณระหว่างพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานกลุ่มบริษัทอินโนเวชั่น จังหวัดระยอง พบว่า ตัวแปรที่มีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานเรียงลำดับจากมากไปน้อย ได้แก่ ทักษะพิสัย จิตพิสัย การศึกษา และเพศ ดังนั้นสรุปได้ว่า ด้านระดับการศึกษาแตกต่างกันมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

บุรินทร์ ทองอุดม (2554) ได้ศึกษาเรื่อง “ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานระดับปฏิบัติการ โรงงานฉีดพลาสติกขึ้นรูป : กรณีศึกษาบริษัทตรีอรรถบูรณ์ จำกัด” ผลการศึกษาพบว่า ลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างจำนวน 149 คน ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีสถานภาพโสด อายุระหว่าง 25-29 ปี มีการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนต้น มีประสบการณ์การทำงานในตำแหน่งงานต่ำกว่า 1 ปี โดยงานที่สังกัดในฝ่ายผลิตมากที่สุด คือ หน่วยงานฉีดพลาสติกขึ้นรูป มีจำนวนชั่วโมงทำงานเฉลี่ยต่อวันภายใน 8 ชั่วโมง โดยพนักงานส่วนมากทำงานแบบไม่เข้ากะ และส่วนใหญ่ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุในการทำงาน ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ระดับการศึกษาแตกต่างกันมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

สุรชาติพงษ์ รองสวัสดิ์ (2554) ได้ศึกษาเรื่อง “ปัจจัยการรับรู้เรื่องความปลอดภัยในการทำงานที่มีผลต่อพฤติกรรมในการทำงานของพนักงานระดับปฏิบัติการ ประจําการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค จ.เชียงใหม่” โดยกลุ่มตัวอย่าง คือ พนักงานปฏิบัติการประจําการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคจังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 310 คน ผลการศึกษาพบว่า พนักงานส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีอายุระหว่าง 31-40 ปี พนักงานส่วนมากมีการศึกษาอยู่ในระดับมัธยมศึกษาตอนต้น มีตำแหน่งหน้าที่เป็นพนักงานระดับธรรมดา พนักงานส่วนมากมีระยะเวลาในการทำงาน 1-5 ปี โดยส่วนใหญ่เคยได้รับการอบรมเรื่องความปลอดภัยในการทำงานและไม่เคยประสบอุบัติเหตุเนื่องจากการทำงานมาก่อน ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ปัจจัยส่วนบุคคลในด้านระดับการศึกษา มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานในด้านความพร้อมทางด้านร่างกายและจิตใจของพนักงาน

2.5.1.5 ด้านรายได้

พิณพงษ์ รัตน์ะ (2551) ได้ศึกษาเรื่อง “ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานในกลุ่มโรงงานอุตสาหกรรมอาหารทะเล ในเขตจังหวัดชายฝั่งทะเลอันดามัน” กลุ่มตัวอย่างในการตอบแบบสอบถามเป็นพนักงานในสายการผลิตของโรงงานในกลุ่มอุตสาหกรรมอาหารทะเลในเขตจังหวัดชายฝั่งทะเลอันดามัน ผลการศึกษาพบว่า พนักงานส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีอายุระหว่าง 20-29 ปี มีสถานภาพสมรส ระดับการศึกษาประถมศึกษา มีรายได้รวมเงินเดือนและเงินค่าพิเศษล่วงหน้าโดยเฉลี่ย 5,000-10,000 บาท มีระยะเวลาทำงาน 5-10 ปี เวลาทำงาน 8-10 ชั่วโมง ส่วนใหญ่มีหน้าที่รับผิดชอบในสายการผลิต ล้างทำความสะอาดอาหารทะเลสด และเคยประสบอุบัติเหตุอันตรายเป็นผลจากการทำงาน ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ปัจจัยส่วนบุคคลในด้านรายได้มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

2.5.1.6 ด้านตำแหน่งงาน

นพดล มินิสัย (2550) ได้ศึกษาเรื่อง “พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานระดับปฏิบัติการ ฝ่ายการพาณิชย์สินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)” ผลการศึกษาพบว่า พนักงานระดับปฏิบัติการฝ่ายการพาณิชย์สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ของบริษัท การบินไทย จำกัด มหาชน มีอายุระหว่าง 31-40 ปี มีสถานภาพสมรส มีการศึกษาด้านปริญญาตรี มีตำแหน่ง Porter ด้านความถี่ในการทำงานล่วงเวลาพบว่าพนักงานส่วนใหญ่ทำงานล่วงเวลาบางครั้งคิดเป็นร้อยละ 60.45 พนักงานส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการปฏิบัติงานต่ำกว่า 10

ปี ส่วนใหญ่เคยเข้ารับการอบรมด้านความปลอดภัยในการทำงานและพนักงานส่วนใหญ่เคยประสบอุบัติเหตุจากการทำงาน ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า พนักงานระดับปฏิบัติการฝ่ายการพาณิชย์ สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ของบริษัท การบินไทย จำกัด มหาชน ที่มีปัจจัยส่วนบุคคลทางด้านตำแหน่งงานต่างกันมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

รัศมี จอประยูร (2551) ได้ศึกษาเรื่อง “ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานบริษัท คาร์ตัน ออปติคัล (สยาม) จำกัด” ผลการศึกษาพบว่า พนักงานบริษัท คาร์ตัน ออปติคัล (สยาม) จำกัด ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีอายุ 36-40 ปี มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช./ปวส. มีประสบการณ์ในการทำงาน 6-10 ปี มีสถานภาพสมรส เป็นพนักงานปฏิบัติการ และอยู่ในแผนกผลิตส่วนงานเครื่องจักร โดยพนักงานในทุกตำแหน่งงานต่างให้ความสำคัญถึงความปลอดภัยในการทำงานทั้งสิ้น ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า พนักงานที่มีตำแหน่งงานแตกต่างกันมีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับความสำคัญของความปลอดภัยในการทำงานแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

สุรสิงห์ วรคุณาลัย (2551) ได้ศึกษาเรื่อง “การรับรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงานและการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัยของพนักงานฝ่ายปฏิบัติการคลังสินค้า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)” โดยประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ได้แก่ พนักงานฝ่ายปฏิบัติการคลังสินค้า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จำนวน 1,600 คน และกำหนดขนาดตัวอย่างที่ใช้ในงานวิจัยจำนวน 320 คน ผลการวิจัยพบว่า พนักงานฝ่ายปฏิบัติการคลังสินค้า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ส่วนใหญ่มีอายุ 36-40 ปี มีระดับการศึกษาในระดับปริญญาตรี ระดับตำแหน่งการปฏิบัติงานอยู่ในระดับควบคุมงาน มีอายุการปฏิบัติงาน 11-15 ปี และไม่เคยได้รับอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงาน ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ปัจจัยส่วนบุคคลแตกต่างกัน มีระดับตำแหน่งการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัยแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

พิณพงษ์ รัตนะ (2551) ได้ศึกษาเรื่อง “ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานในกลุ่มโรงงานอุตสาหกรรมอาหารทะเล ในเขตจังหวัดชายฝั่งทะเลอันดามัน” กลุ่มตัวอย่างในการตอบแบบสอบถามเป็นพนักงานในสายการผลิตของโรงงานในกลุ่มอุตสาหกรรมอาหารทะเลในเขตจังหวัดชายฝั่งทะเลอันดามัน ผลการศึกษาพบว่า พนักงานส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีอายุระหว่าง 20-29 ปี มีสถานภาพสมรส ระดับการศึกษาประถมศึกษา มีรายได้

รวมเงินเดือนและเงินค่าพิเศษล่วงเวลาโดยเฉลี่ย 5,000-10,000 บาท มีระยะเวลาทำงาน 5-10 ปี เวลาทำงาน 8-10 ชั่วโมง ส่วนใหญ่มีหน้าที่รับผิดชอบในสายการผลิต ล้างทำความสะอาดอาหารทะเลสด และเคยประสบอุบัติเหตุอันตรายจากการทำงาน ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่าปัจจัยส่วนบุคคลในด้านลักษณะงานมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

2.5.1.7 ด้านอายุการทำงาน

สุรสิงห์ วรคุณาลัย (2551) ได้ศึกษาเรื่อง “การรับรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงานและการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัยของพนักงานฝ่ายปฏิบัติการคลังสินค้า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)” โดยประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ได้แก่ พนักงานฝ่ายปฏิบัติการคลังสินค้า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จำนวน 1,600 คน และกำหนดขนาดตัวอย่างที่ใช้ในงานวิจัยจำนวน 320 คน ผลการวิจัยพบว่า พนักงานฝ่ายปฏิบัติการคลังสินค้า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ส่วนใหญ่มีอายุ 36-40 ปี มีระดับการศึกษาในระดับปริญญาตรี ระดับตำแหน่งการปฏิบัติงานอยู่ในระดับควบคุมงาน มีอายุการปฏิบัติงาน 11-15 ปี และไม่เคยได้รับอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงาน ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ปัจจัยส่วนบุคคลแตกต่างกัน มีอายุงานในบริษัทแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จักรพงษ์ เอกพันธ์ (2551) ได้ศึกษาเรื่อง “การรับรู้การบริหารความปลอดภัยและพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัท เขมมหาชัยพาราวั๊ด จำกัด” ผลการศึกษาพบว่า พนักงานส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง อายุระหว่าง 25-30 ปี ส่วนใหญ่จบการศึกษาในระดับประถมศึกษาปีที่ 6 มากที่สุด พนักงานส่วนใหญ่อยู่ในแผนกเตรียมวัตถุดิบ มีอายุการทำงานน้อยกว่า 5 ปี และพนักงานส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการอบรมเรื่องความปลอดภัยในการทำงาน ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ปัจจัยส่วนบุคคลของพนักงานพบว่า พนักงานที่มีอายุการทำงานแตกต่างกันมีพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยพนักงานที่มีอายุการทำงานมากกว่า 5 ปี มีพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานดีกว่าพนักงานที่มีอายุการทำงานน้อยกว่า 5 ปี

สุธาทิพย์ รองสวัสดิ์ (2554) ได้ศึกษาเรื่อง “ปัจจัยการรับรู้เรื่องความปลอดภัยในการทำงานที่มีผลต่อพฤติกรรมในการทำงานของพนักงานระดับปฏิบัติการ ประจำการไฟฟ้าส่วน

ภูมิภาค จ.เชียงใหม่” โดยกลุ่มตัวอย่าง คือ พนักงานปฏิบัติการประจำการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคจังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 310 คน ผลการศึกษาพบว่า พนักงานส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีอายุระหว่าง 31-40 ปี พนักงานส่วนมากมีการศึกษาอยู่ในระดับมัธยมศึกษาตอนต้น มีตำแหน่งหน้าที่เป็นพนักงานระดับธรรมดา พนักงานส่วนมากมีระยะเวลาในการทำงาน 1-5 ปี โดยส่วนใหญ่เคยได้รับการอบรมเรื่องความปลอดภัยในการทำงานและไม่เคยประสบอุบัติเหตุเนื่องจากการทำงานมาก่อน ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ปัจจัยส่วนบุคคลในด้านระยะเวลาการทำงานมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานในด้านความพร้อมทางด้านร่างกายและจิตใจของพนักงาน

บุรินทร์ ทองอุดม (2554) ได้ศึกษาเรื่อง “ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานระดับปฏิบัติการโรงงานฉีดพลาสติกขึ้นรูป : กรณีศึกษาบริษัทตรีอรรณบูรณ์ จำกัด” ผลการศึกษาพบว่า ลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างจำนวน 149 คน ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีสถานภาพโสด อายุระหว่าง 25-29 ปี มีการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนต้น มีประสบการณ์การทำงานในตำแหน่งงานต่ำกว่า 1 ปี โดยงานที่สังกัดในฝ่ายผลิตมากที่สุด คือ หน่วยงานฉีดพลาสติกขึ้นรูป มีจำนวนชั่วโมงทำงานเฉลี่ยต่อวันภายใน 8 ชั่วโมง โดยพนักงานส่วนมากทำงานแบบไม่เข้ากะ และส่วนใหญ่ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุในการทำงาน ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ประสบการณ์การทำงานหรืออายุการทำงานแตกต่างกันมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

Jannadi (1995) ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับคนงานก่อสร้างจำนวน 28 คน ผลการศึกษาพบว่า พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของคนงานก่อสร้างขึ้นอยู่กับสิ่งต่อไปนี้ ได้แก่ การมีส่วนร่วมด้านความปลอดภัยของพนักงานและหัวหน้างาน การให้ความสนใจด้านปัญหาความปลอดภัย จำนวนพนักงาน เจตคติในด้านความปลอดภัย และระยะเวลาการทำงาน

Ray (1998) ได้ศึกษาเรื่อง “Determinants of Safe Behavior in Occupational Settings” การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ของตัวแปรซึ่งมีผลกระทบต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน ผลการวิจัยพบว่า ปัจจัยด้านประสบการณ์ในการทำงานและทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยมีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05

2.5.1.8 ด้านประสบการณ์ฝึกอบรมด้านความปลอดภัย

ทัศนีย์ กาดิโรจน์ (2552) ได้ศึกษาเรื่อง “ทัศนคติด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานระดับปฏิบัติการในโรงงานอุตสาหกรรมที่จัดทำระบบการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัย OHSAS 18001 ในเขตจังหวัดสมุทรปราการ” ผลการศึกษาพบว่า ลักษณะข้อมูลส่วนบุคคลของพนักงานที่เป็นกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีอายุ 25-35 ปี การศึกษาอยู่ในระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช./ปวส.หรือเทียบเท่า พนักงานส่วนใหญ่ทำงานอยู่ฝ่ายผลิต ส่วนใหญ่เป็นพนักงานรายเดือน ทำงานวันละ 8 ชั่วโมง และได้รับการอบรมเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงานหรือระบบการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัย และพนักงานส่วนใหญ่ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุในการทำงาน ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่าพนักงานที่ทำงานในสถานประกอบการที่ได้รับการฝึกอบรมแตกต่างกันมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 อาจเนื่องมาจากหลักสูตรและเนื้อหาที่จัดอบรมให้พนักงาน วิธีการประเมินและติดตามผลหลังจากที่ได้รับการฝึกอบรม รวมถึงความต่อเนื่องของการฝึกอบรมให้กับพนักงาน

จิรวัดน์ ศรีเทพ (2553) ได้ศึกษาเรื่อง “การรับรู้นโยบายและพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัท ช.ม.หาอาจ จำกัด” ผลการศึกษาพบว่า พนักงานส่วนใหญ่เป็นเพศชาย อายุ 20-30 ปี มีสถานภาพโสด ระดับการศึกษาต่ำกว่าอนุปริญญา ตำแหน่งพนักงานปฏิบัติการ มีอายุงานต่ำกว่า 5 ปี และเคยรับการฝึกอบรมด้านความปลอดภัย โดยบริษัทเน้นมาตรการปฏิบัติให้พนักงานมีส่วนร่วมลดอุบัติเหตุในการทำงาน นอกจากนี้ยังมีการจัดตั้งคณะกรรมการความปลอดภัยประกอบด้วยตัวแทนนายจ้างและตัวแทนลูกจ้างทำการเผยแพร่ ติดตามประเมินผลและการรับรู้นโยบายด้านความปลอดภัยของบริษัท ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า พนักงานฝ่ายผลิตที่มีประสบการณ์ฝึกอบรมต่างกันมีการรับรู้นโยบายด้านความปลอดภัยในการทำงานโดยรวมแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

สุรชาติพงษ์ รongสวัสดิ์ (2554) ได้ศึกษาเรื่อง “ปัจจัยการรับรู้เรื่องความปลอดภัยในการทำงานที่มีผลต่อพฤติกรรมในการทำงานของพนักงานระดับปฏิบัติการ ประจําการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค จ.เชียงใหม่” โดยกลุ่มตัวอย่าง คือ พนักงานปฏิบัติการประจําการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคจังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 310 คน ผลการศึกษาพบว่า พนักงานส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีอายุระหว่าง 31-40 ปี พนักงานส่วนมากมีการศึกษาอยู่ในระดับมัธยมศึกษาตอนต้น มีตำแหน่งหน้าที่เป็นพนักงานระดับธรรมดา พนักงานส่วนมากมีระยะเวลาในการทำงาน 1-5 ปี โดยส่วนใหญ่เคยได้รับการอบรมเรื่องความปลอดภัยในการทำงานและไม่เคยประสบอุบัติเหตุเนื่องจากการทำงานมาก่อน ผลการทดสอบ

สมมุติฐานพบว่า ปัจจัยส่วนบุคคลในด้านประสบการณ์การอบรมเรื่องความปลอดภัยมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานในด้านพฤติกรรมในการใช้เครื่องมือ อุปกรณ์ความปลอดภัยเพื่อความปลอดภัยในการทำงาน

สุนทรีย์ เลิศล้ำ (2554) ได้ศึกษาเรื่อง “ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานบริษัท โรเดีย ไทย โฮลดิ้งส์ จำกัด” ผลการศึกษาพบว่า ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคลของพนักงานบริษัท โรเดีย ไทย โฮลดิ้งส์ จำกัด ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย อายุระหว่าง 31-35 ปี ระดับการศึกษาระดับอนุปริญญา/ปวส. และปริญญาตรี มีอายุงานระหว่าง 6-10 ปี เคยมีประสบการณ์ทำงานจากที่อื่นมาก่อน และเคยมีประสบการณ์การฝึกอบรมก่อนเข้าทำงานกับบริษัทนี้ ทุกคนที่เข้าทำงานบริษัทนี้ได้รับการฝึกอบรมด้านความปลอดภัยโดยผ่านการฝึกอบรมในช่วง 6 เดือนที่ผ่านมา และไม่เคยได้เกิดอุบัติเหตุจากการทำงานอาจเป็นเพราะพนักงานส่วนใหญ่ทำงานในฝ่ายผลิตมีอายุค่อนข้างสูง และมีประสบการณ์การทำงานมายาวนาน จึงมีความรู้ความเข้าใจในเรื่องความปลอดภัยในการทำงานเป็นอย่างดี ทำให้ตระหนักในความปลอดภัยและมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานสูงกว่าพนักงานที่มีอายุน้อยกว่าและมีประสบการณ์การทำงานน้อยกว่า ผลการทดสอบสมมุติฐานพบว่า พนักงานบริษัท โรเดีย ไทย โฮลดิ้งส์ จำกัด ที่มีปัจจัยส่วนบุคคลในด้านประสบการณ์ฝึกอบรมด้านความปลอดภัยแตกต่างกันมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ปวีณา สุภวารพงศ์ (2560) ได้ศึกษาเรื่อง “การรับรู้โปรแกรมแบบสังเกตความปลอดภัยและการสื่อสารและพฤติกรรม ความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานโครงการฐานสนับสนุนการพัฒนาปิโตรเลียม ปตท.สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จังหวัดสงขลา” ผลการศึกษาพบว่า พนักงานโครงการฐานสนับสนุนการพัฒนาปิโตรเลียมปตท.สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จังหวัดสงขลา ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีอายุ 25-30 ปี มีสถานภาพการสมรสเป็น โสด มีระดับการศึกษาต่ำกว่าปริญญาตรี มีระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน 1-5 ปี เป็นพนักงานประเภท CONTRACTOR ของ MM Logistics อยู่ในแผนก OSB ส่วนใหญ่ไม่มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุในการทำงาน และส่วนใหญ่ได้รับการอบรม โปรแกรมแบบสังเกตความปลอดภัยและการสื่อสาร ซึ่งส่วนใหญ่ได้รับการอบรมโปรแกรมแบบสังเกตความปลอดภัยและการสื่อสาร 2 ครั้ง ทั้งนี้เมื่อพิจารณาตามประสบการณ์การอบรมโปรแกรมแบบสังเกตความปลอดภัยและการสื่อสารในช่วง 1 ปีที่ผ่านมา (สิงหาคม 2558 – กรกฎาคม 2559) พบว่าพนักงานโครงการฐานสนับสนุนการพัฒนา ปิโตรเลียม ปตท.สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จังหวัดสงขลา ส่วนใหญ่ไม่ได้รับการอบรมโปรแกรมแบบสังเกต

ความปลอดภัยและการสื่อสาร ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ปัจจัยด้านประสบการณ์การอบรม โปรแกรมแบบสังเกตความปลอดภัยและการสื่อสารที่แตกต่างกันส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

2.5.1.9 ด้านประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุในการทำงาน

สุรสิงห์ วรคุณาลัย (2551) ได้ศึกษาเรื่อง “การรับรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงานและการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัยของพนักงานฝ่ายปฏิบัติการคลังสินค้า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)” โดยประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ได้แก่ พนักงานฝ่ายปฏิบัติการคลังสินค้า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จำนวน 1,600 คน และกำหนดขนาดตัวอย่างที่ใช้ในงานวิจัยจำนวน 320 คน ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า พนักงานฝ่ายปฏิบัติการคลังสินค้า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ที่มีปัจจัยส่วนบุคคลแตกต่างกัน มีระดับการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัยแตกต่างกัน ได้แก่ ระดับการปฏิบัติงาน อายุงานในบริษัท และการเกิดอุบัติเหตุต่างกัน มีระดับการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัยแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

พิณพงษ์ รัตนะ (2551) ได้ศึกษาเรื่อง “ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานในกลุ่ม โรงงานอุตสาหกรรมอาหารทะเล ในเขตจังหวัดชายฝั่งทะเลอันดามัน” กลุ่มตัวอย่างในการตอบแบบสอบถามเป็นพนักงานในสายการผลิตของโรงงานในกลุ่มอุตสาหกรรมอาหารทะเลในเขตจังหวัดชายฝั่งทะเลอันดามัน ผลการศึกษพบว่า พนักงานส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีอายุระหว่าง 20-29 ปี มีสถานภาพสมรส ระดับการศึกษาประถมศึกษา มีรายได้รวมเงินเดือนและเงินค่าพิเศษล่วงหน้าโดยเฉลี่ย 5,000-10,000 บาท มีระยะเวลาทำงาน 5-10 ปี เวลาทำงาน 8-10 ชั่วโมง ส่วนใหญ่มีหน้าที่รับผิดชอบในสายการผลิต ล้างทำความสะอาดอาหารทะเลสด และเคยประสบอุบัติเหตุอันตรายจากการทำงาน ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่าปัจจัยส่วนบุคคลในด้านประสบการณ์ได้รับอันตรายมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

สุนทรี เลิศล้ำ (2554) ได้ศึกษาเรื่อง “ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานบริษัทโรเดีย ไทย โฮลดิ้งส์ จำกัด” ผลการศึกษพบว่า ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคลของพนักงานบริษัทโรเดีย ไทย โฮลดิ้งส์ จำกัด ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย อายุระหว่าง 31-35 ปี ระดับการศึกษาระดับอนุปริญญา/ปวส. และปริญญาตรี มีอายุงานระหว่าง 6-10 ปี เคยมี

ประสบการณ์ทำงานจากที่อื่นมาก่อน และเคยมีประสบการณ์การฝึกอบรมก่อนเข้าทำงานกับบริษัทนี้ ทุกคนที่เข้าทำงานบริษัทนี้ได้รับการฝึกอบรมด้านความปลอดภัยโดยเคยผ่านการฝึกอบรมในช่วง 6 เดือนที่ผ่านมา และไม่เคยได้เกิดอุบัติเหตุจากการทำงานอาจเป็นเพราะพนักงานส่วนใหญ่ทำงานในฝ่ายผลิตมีอายุค่อนข้างสูง และมีประสบการณ์การทำงานมายาวนาน จึงมีความรู้ความเข้าใจในเรื่องความปลอดภัยในการทำงานเป็นอย่างดี ทำให้ตระหนักในความปลอดภัยและมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานสูงกว่าพนักงานที่มีอายุน้อยกว่าและมีประสบการณ์การทำงานน้อยกว่า ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า พนักงานบริษัทโรเดีย ไทย โฮลดิ้งส์ จำกัด ที่มีปัจจัยส่วนบุคคลในด้านประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุในการทำงานแตกต่างกันมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

2.5.2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยด้านบริหารความปลอดภัยในการทำงาน

2.5.2.1 ด้านนโยบายความปลอดภัยของบริษัท

ประกาศ ก้นสิทธิ์ (2550) ได้ศึกษาเรื่อง “พฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของช่างเครื่องบิน ฝ่ายช่าง บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)” ผลการศึกษาด้านนโยบายความปลอดภัยพบว่า ช่างเครื่องบิน ฝ่ายช่าง บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานอยู่ในระดับปานกลาง เนื่องจากการตั้งคณะกรรมการดูแลความปลอดภัยด้านอาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน ซึ่งมีการเข้มงวดให้ช่างเครื่องบินสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลในขณะปฏิบัติงาน รวมทั้งมีการจัดทำแผนงานประจำปีด้านความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ปัจจัยด้านบริหารความปลอดภัยในการทำงาน โดยภาพรวมมีความสัมพันธ์ในระดับปานกลางกับพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของช่างเครื่องบิน ฝ่ายช่าง บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และเมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ด้านบทบาทเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ด้านบทบาทของหัวหน้างาน ด้านนโยบายความปลอดภัย ด้านการรับรู้กฎหมาย ด้านการอบรม และสภาพแวดล้อมในการทำงาน มีความสัมพันธ์ในระดับปานกลาง

พิณพงษ์ รัตนะ (2551) ได้ศึกษาเรื่อง “ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานในกลุ่มโรงงานอุตสาหกรรมอาหารทะเล ในเขตจังหวัดชายฝั่งทะเลอันดามัน” กลุ่มตัวอย่างในการตอบแบบสอบถามเป็นพนักงานในสายการผลิตของโรงงานใน

กลุ่มอุตสาหกรรมอาหารทะเลในเขตจังหวัดชายฝั่งทะเลอันดามัน โดยพบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความคิดเห็นในเรื่องการบริหารงานความปลอดภัยในระดับสูงร้อยละ 76.84 ได้แก่ มีการกำหนดนโยบายด้านความปลอดภัยแสดงให้ทราบ มีกฎข้อบังคับเรื่องการแต่งกาย การดื่มสุรา การหยอกล้อขณะทำงาน มีการปรับปรุงซ่อมแซมเครื่องจักร มีการซ้อมแผนและเตรียมพร้อมสามารถติดต่อหน่วยงานภายนอกเพื่อขอความช่วยเหลือในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยด้านการบริหารความปลอดภัยในการทำงาน ได้แก่ การรับรู้ข่าวสารด้านความปลอดภัย นโยบายด้านความปลอดภัย กิจกรรมด้านความปลอดภัย มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

Yenjai (2008) ได้ศึกษาเรื่อง “ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานจากอันตรายของสารเคมีของเจ้าหน้าที่ห้องปฏิบัติการวิเคราะห์ทางสิ่งแวดล้อมของบริษัทเอกชนในเขตกรุงเทพมหานคร” กลุ่มตัวอย่างที่ทำการศึกษาคือเจ้าหน้าที่ทุกระดับที่ปฏิบัติงานอยู่ในห้องปฏิบัติการวิเคราะห์ทางสิ่งแวดล้อมบริษัทเอกชน (ประเภทนิติบุคคล) ที่ขึ้นทะเบียนกับกรมโรงงานอุตสาหกรรมเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 238 คน ผลจากการวิจัยพบว่า เจ้าหน้าที่ห้องปฏิบัติการวิเคราะห์ส่วนใหญ่มีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานจากอันตรายของสารเคมีและอุบัติเหตุในห้องปฏิบัติการวิเคราะห์โดยรวมถูกต้องในระดับสูงสูงถึงร้อยละ 73.1 ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ปัจจัยนโยบายการจัดการด้านความปลอดภัยขององค์กรมีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

2.5.2.2 ด้านความรับผิดชอบด้านความปลอดภัย

Erickson (2000) ได้ศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยที่ทำให้การปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยมีความแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 สิ่งที่มีความสัมพันธ์กับงานความปลอดภัยได้แก่ การที่ผู้บริหารให้ความสำคัญกับงานความปลอดภัย มีการกำหนดหน้าที่ด้านความปลอดภัย มีการรายงานความปลอดภัย มีการสื่อสารเรื่องความปลอดภัยในองค์กร การมีส่วนร่วมของพนักงานด้านความปลอดภัย และการตอบสนองของพนักงานต่องานความปลอดภัย

2.5.2.3 ด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านความปลอดภัย

กจณฉี รัดดิชรรรม (2555) ได้ศึกษาเรื่อง “ความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ความปลอดภัยกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานบริษัท ไทยทาเคเนกา สากล ก่อสร้าง จำกัด” ผลการศึกษาพบว่า การรับรู้ความปลอดภัยในการทำงาน อันประกอบด้วย ด้านกฎระเบียบข้อบังคับของบริษัท ด้านการใช้เครื่องมือและเครื่องจักร และด้านสภาพแวดล้อมในการทำงานของพนักงาน โดยรวมอยู่ในระดับสูงและมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานบริษัท ไทยทาเคเนกา สากลก่อสร้าง จำกัด อยู่ในระดับปานกลาง จากผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า การรับรู้ความปลอดภัยในการทำงานด้านกฎระเบียบข้อบังคับของบริษัท ส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่าพนักงานส่วนใหญ่ได้เข้ารับการอบรมด้านความปลอดภัยอยู่ในระดับสูง

2.5.2.4 ด้านการมีส่วนร่วมทำกิจกรรมด้านความปลอดภัย

พิณพงษ์ รัตนะ (2551) ได้ศึกษาเรื่อง “ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของคนงานในกลุ่ม โรงงานอุตสาหกรรมอาหารทะเล ในเขตจังหวัดชายฝั่งทะเลอันดามัน” กลุ่มตัวอย่างในการตอบแบบสอบถามเป็นคนงานในสายการผลิตของโรงงานในกลุ่มอุตสาหกรรมอาหารทะเลในเขตจังหวัดชายฝั่งทะเลอันดามัน โดยพบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความคิดเห็นในเรื่องการบริหารงานความปลอดภัยในระดับสูงร้อยละ 76.84 ได้แก่ มีการกำหนดนโยบายด้านความปลอดภัยแสดงให้ทราบ มีกฎข้อบังคับเรื่องการแต่งกาย การดื่มสุรา การหยอกล้อขณะทำงาน มีการปรับปรุงซ่อมแซมเครื่องจักร มีการซ่อมแผนและเตรียมพร้อมสามารถติดต่อหน่วยงานภายนอกเพื่อขอความช่วยเหลือในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยด้านการบริหารความปลอดภัยในการทำงาน ได้แก่ การรับรู้ข่าวสารด้านความปลอดภัย นโยบายด้านความปลอดภัย กิจกรรมด้านความปลอดภัย มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของคนงานในโรงงานอุตสาหกรรมอาหารทะเล อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 แสดงให้เห็นว่าการบริหารงานด้านความปลอดภัยของกลุ่มอุตสาหกรรมอาหารทะเลมีผลทำให้คนงานมีพฤติกรรมในการทำงานได้อย่างปลอดภัย โดยโรงงานมีการจัดการบริหารงานด้านความปลอดภัยให้มีคุณภาพได้ตามมาตรฐานตามที่กรมโรงงานกำหนด ทำให้การประสบอันตรายจากการทำงานลดลง การจ่ายเงินสวัสดิการเป็นค่ารักษาพยาบาลและค่าชดเชยในกรณีที่เสียชีวิตหรือพิการมีแนวโน้มที่จะ

ลดลง คนงานสามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและเต็มศักยภาพ ทำให้สามารถเพิ่มผลผลิตและผลกำไรตามที่โรงงานตั้งเป้าหมายไว้ได้

Erickson (2000) ได้ศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยที่ทำให้การปฏิบัติงานด้านความปลอดภัย มีความแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 สิ่งที่มีความสัมพันธ์กับงานความปลอดภัยได้แก่ การที่ผู้บริหารให้ความสำคัญกับงานความปลอดภัย มีการกำหนดหน้าที่ด้านความปลอดภัย มีการรายงานความปลอดภัย มีการสื่อสารเรื่องความปลอดภัยในองค์กร การมีส่วนร่วมของพนักงานด้านความปลอดภัย และการตอบสนองของพนักงานต่องานความปลอดภัย

2.5.3 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับปัจจัยการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ

2.5.3.1 ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ

วราพร ช่างยา (2551) ได้ศึกษาเรื่อง “ความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ความเสี่ยง การสนับสนุนจากหัวหน้าหรือผู้พี่ สภาพแวดล้อมในการทำงานกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน ของพยาบาลวิชาชีพ โรงพยาบาลระดับตติยภูมิ กรุงเทพมหานคร” ผลการวิจัยพบว่า ความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ความเสี่ยงกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพยาบาลวิชาชีพ โรงพยาบาลระดับตติยภูมิ กรุงเทพมหานคร พบว่ามีความสัมพันธ์ทางบวก อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

วิทยา ชาญชัย (2552) ได้ศึกษาเรื่อง “โปรแกรมการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วมเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการทำงานของคนงาน กองโรงงานช่างกล กรุงเทพมหานคร” ผลการศึกษาพบว่า หลังการทดลองกลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้มีโอกาสรู้เสี่ยงและความรุนแรงต่อการเกิดอุบัติเหตุในการทำงานสูงกว่าก่อนการทดลอง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 นอกจากนี้กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลถูกต้องมากกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ผลการวิจัยแสดงให้เห็นว่า โปรแกรมการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วมเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการทำงานของคนงานมีผลทำให้คนงานมีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมที่ดีขึ้น ดังนั้น โปรแกรมส่งเสริมความปลอดภัยในการทำงานของคนงานนี้อาจนำไปประยุกต์ใช้ในสถานประกอบการที่มีการทำงานเกี่ยวข้องกับอุปกรณ์ป้องกันความปลอดภัยเพื่อส่งเสริมให้คนงานมีพฤติกรรมที่เหมาะสมและเป็นการป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นได้

Rundmo (2000) ได้ศึกษาเรื่อง “บรรยากาศความปลอดภัย ทักษะจิตต่อความปลอดภัย และการรับรู้ความเสี่ยงของพนักงานที่ปฏิบัติในโรงงานอุตสาหกรรมที่ Norsk Hydro” การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาบรรยากาศความปลอดภัย ทักษะจิตของพนักงาน การรับรู้ความเสี่ยงและพฤติกรรมของพนักงาน โดยกลุ่มตัวอย่างคือ พนักงานในโรงงานอุตสาหกรรม 13 แห่งในยุโรปอเมริกา และแคนาดา จำนวน 730 คน ผลการศึกษาพบว่า การรับรู้ความเสี่ยงมีความสำคัญกับการประเมินความเสี่ยง ความวิตกกังวล และความไม่ปลอดภัยของพนักงาน ซึ่งเป็นเครื่องชี้วัดความน่าจะเป็นของพนักงานผู้ปฏิบัติงานว่าอุบัติเหตุมีความน่าจะเป็นและไม่ปลอดภัยต่อสุขภาพ รวมทั้งพนักงานที่ไม่ได้ให้ความสำคัญกับความปลอดภัยและไม่วิตกกังวลเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้น โดยจากการวิจัย การรับรู้ความเสี่ยงมีผลกระทบโดยตรงกับพฤติกรรมการทำงาน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05

Arezes and Miguel (2007) ได้ศึกษาเรื่อง “ความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ความเสี่ยงและพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานในโรงงานอุตสาหกรรม” โดยกลุ่มตัวอย่างเป็นพนักงานในโรงงานอุตสาหกรรมจำนวน 516 คน จากโรงงานทั้งหมด 8 โรงงาน มีการเก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามพนักงานในโรงงานอุตสาหกรรม เรื่องการรับรู้ความเสี่ยงและการใช้อุปกรณ์ป้องกันการไต่ยีน ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยส่วนบุคคลโดยรวมและการรับรู้ความเสี่ยงมีความสัมพันธ์กับการใช้อุปกรณ์ป้องกันการไต่ยีน โดยพบว่ากลุ่มที่มีการรับรู้ความเสี่ยงในระดับสูงจะมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานมากกว่ากลุ่มที่มีการรับรู้ความเสี่ยงในระดับต่ำ

2.5.3.2 ด้านการรับรู้ความรุนแรงหลังการเกิดอุบัติเหตุ

ณัฐพงศ์ ปานศิริ (2558) ได้ศึกษาเรื่อง “การศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน ของเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับวิชาชีพ ในโรงงานอุตสาหกรรม เขตจังหวัดสุราษฎร์ธานี” จากกลุ่มตัวอย่างที่เป็นเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับวิชาชีพในเขตจังหวัดสุราษฎร์ธานี ผลการศึกษาพบว่า ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุโดยรวมอยู่ในระดับมาก เนื่องจากหลักสูตรและระดับการศึกษาของเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับวิชาชีพซึ่งมีพื้นฐานความรู้ด้านความปลอดภัยค่อนข้างสูง อีกทั้งกลุ่มตัวอย่างมีประสบการณ์ในการทำงานมาก่อน ด้านการรับรู้ความรุนแรงหลังการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานโดยรวมของกลุ่มตัวอย่างอยู่ในระดับปานกลางเนื่องจากเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับวิชาชีพมีการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุมากจึงมีการหาวิธีการประเมินความเสี่ยงและสร้างมาตรฐานในการ

ป้องกันเพื่อลดโอกาสการเกิดความรุนแรงของอุบัติเหตุให้น้อยลง ซึ่งอาจเป็นผลให้ระดับการรับรู้ความรุนแรงหลังการเกิดอุบัติเหตุลดลง ด้านการรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุโดยรวมอยู่ในระดับมาก แสดงให้เห็นว่าเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับวิชาชีพทราบถึงประโยชน์จากการป้องกันอุบัติเหตุ ส่วนการรับรู้อุปสรรคของกลุ่มตัวอย่างในการป้องกันอุบัติเหตุอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งสาเหตุหลักจากการศึกษานี้คือ การที่ผู้บริหารไม่ให้ความสำคัญด้านความปลอดภัย ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากผู้บริหารยังขาดความเข้าใจเกี่ยวกับความสำคัญหรือประโยชน์ที่จะได้รับจากการทำงานอย่างปลอดภัย ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า การรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับวิชาชีพในโรงงานอุตสาหกรรม เขตจังหวัดสุราษฎร์ธานี ทั้ง 3 ด้าน ได้แก่ การรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงหลังการเกิดอุบัติเหตุ และการรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับวิชาชีพ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ที่ระดับความสัมพันธ์ 0.203, 0.205 และ 0.152 ตามลำดับ

2.5.3.3 ด้านการรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุ

วิทยา ชาญชัย (2552) ได้ศึกษาเรื่อง “โปรแกรมการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วมเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน กองโรงงานช่างกล กรุงเทพมหานคร” ผลการศึกษาพบว่า หลังการทดลองกลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคในการใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลขณะทำงานสูงกว่าก่อนการทดลอง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 นอกจากนี้ผลการวิจัยแสดงให้เห็นว่า โปรแกรมการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วมเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานมีผลทำให้พนักงานมีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมที่ดีขึ้น ดังนั้นโปรแกรมส่งเสริมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานนี้อาจนำไปประยุกต์ใช้ในสถานประกอบการที่มีการทำงานเกี่ยวข้องกับอุปกรณ์ป้องกันความปลอดภัยเพื่อส่งเสริมให้พนักงานมีพฤติกรรมที่เหมาะสมและเป็นการป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นได้

Lusk and Kelemen (1993) ได้ศึกษาเรื่อง “Prediction use of hearing protection: A preliminary study” เพื่อทดสอบโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพของ Pender ทั้งนี้เพื่อนำไปอธิบายการใช้อุปกรณ์ป้องกันการได้ยินของพนักงาน โดยการออกแบบสอบถามผู้เชี่ยวชาญในการซื้อขาย 98

คน ผลการวิจัยพบว่า การรับรู้ถึงประโยชน์ที่จะได้รับจากการใช้ประสิทธิภาพจากการใช้
ความสามารถในการลดเสียงรบกวนจากภายนอกมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการใช้



บทที่ 3

ระเบียบวิธีดำเนินการวิจัย

งานวิจัยฉบับนี้ศึกษาเรื่อง “การบริหารความปลอดภัยในการทำงานและการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่ส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)” ซึ่งเป็นการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) โดยใช้วิธีการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) ด้วยวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถาม (Questionnaire) ซึ่งผู้วิจัยได้ดำเนินการศึกษาค้นคว้าตามขั้นตอนต่าง ๆ ไปได้ดังต่อไปนี้

3.1 การกำหนดประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

3.1.1 ประชากรที่ใช้ในการวิจัย

3.1.2 กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย

3.1.3 วิธีการสุ่มตัวอย่าง

3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล

3.4 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

3.1 การกำหนดประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

3.1.1 ประชากรที่ใช้ในการวิจัย

ประชากรที่ใช้ในงานวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ ประชากรที่เป็นพนักงานก่อสร้างตั้งแต่ระดับผู้จัดการฝ่ายก่อสร้างจนถึงคนงานก่อสร้างของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) ซึ่งมีจำนวนทั้งหมด 5,701 คน ข้อมูล ณ วันที่ 30 มิถุนายน พ.ศ.2561 (การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย, 2561)

3.1.2 กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย

การเลือกกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้กำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรคำนวณหาขนาดของกลุ่มตัวอย่างของ Yamane (1973) ที่ระดับความเชื่อมั่น 95% และระดับความคลาดเคลื่อน 5% โดยมีสูตร ดังนี้

$$\text{สูตรคำนวณกลุ่มตัวอย่าง} \quad n = \frac{N}{1+N(e^2)} \quad (3-1)$$

กำหนดให้
 n = ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง
 N = ขนาดของประชากรทั้งหมด
 E = ค่าความคลาดเคลื่อน เท่ากับ 0.05

สามารถแทนค่าในสูตรได้ ดังนี้

$$\begin{aligned} N &= \frac{5,701}{1+5,701(0.05^2)} \\ &= \frac{5,701}{1+5,701(0.0025)} \\ &= \frac{5,701}{15.2525} \\ &= 373.77 \end{aligned}$$

จากการคำนวณโดยแทนค่าในสูตร ขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้มีจำนวน 373.77 คน ดังนั้นผู้วิจัยจึงกำหนดกลุ่มตัวอย่างเป็น 400 คน เมื่อได้กลุ่มตัวอย่างแล้วจะทำการเก็บข้อมูลโดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างโดยใช้แบบสอบถามกระดาษในการสอบถามข้อมูลจากพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)

3.1.3 วิธีการสุ่มตัวอย่าง

วิธีการสุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน (Multistage Sampling) โดยแบ่งออกเป็น 2 ขั้นตอน ดังนี้

ทำการเลือกกลุ่มตัวอย่าง โดยพนักงานในโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือรวมมีจำนวนพนักงานทั้งสิ้น 5,701 คน ณ วันที่ 30 มิถุนายน พ.ศ.2561 ซึ่งโครงการก่อสร้างของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) นั้นประกอบด้วย 4 สัญญา ดังนี้

1) สัญญาที่ 1 งานก่อสร้างโครงสร้างโยธาช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ โดยบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับจ้างสัญญาการก่อสร้าง มีจำนวนพนักงาน 3,080 คน

2) สัญญาที่ 2 งานก่อสร้างโครงสร้างโยธา ช่วงสะพานใหม่-คูคต โดยกิจการร่วมค้า UN-SH-CH (กลุ่ม บริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด, SINOHYDRO CORPORATION LIMITED, CHINA HARBOUR ENGINEERING COMPANY LIMITED) เป็นผู้รับจ้างสัญญาการก่อสร้าง มีจำนวนพนักงาน 1,395 คน

3) สัญญาที่ 3 งานก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดรถ ประกอบด้วย งานก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง โรงซ่อมบำรุง ศูนย์ควบคุมการเดินรถ โรงจอดรถไฟฟ้าและอาคารจอดรถ โดยกิจการร่วมค้า STEC-AS-3 (กลุ่ม บมจ.ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น, A.S.ASSOCIATED ENGINEERING (1964) COMPANY LIMITED) เป็นผู้รับจ้างสัญญาการก่อสร้าง มีจำนวนพนักงาน 725 คน

4) สัญญาที่ 4 งานออกแบบควบคุมก่อสร้างงานระบบรางช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต โดยกิจการร่วมค้า STEC-AS-4 (กลุ่ม บมจ.ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น, A.S.ASSOCIATED ENGINEERING (1964) COMPANY LIMITED) เป็นผู้รับจ้างสัญญาการก่อสร้าง มีจำนวนพนักงาน 501 คน

ขั้นตอนที่ 1 ทำการเลือกกลุ่มตัวอย่างโดยอาศัยการสุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน (Multistage Sampling) โดยการสุ่มตัวอย่างแบบชั้นภูมิ (Stratified Sampling) โดยมีการกำหนดการเลือกกลุ่มตัวอย่างในแต่ละกลุ่มตามสัดส่วนของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือทั้ง 4 สัญญาเทียบกับจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ต้องการ ดังตารางที่ 3.1

ตารางที่ 3.1 แสดงสัญญาของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวและจำนวนกลุ่มตัวอย่างของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)

สัญญาที่	สัญญาของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)	จำนวนประชากรทั้งหมด (คน)	จำนวนกลุ่มตัวอย่าง (คน)
1	บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเม้นท์ จำกัด (มหาชน)	3,080	216
2	กิจการร่วมค้า UN-SH-CH	1,395	98
3	กิจการร่วมค้า STEC-AS-3	725	51
4	กิจการร่วมค้า STEC-AS-4	501	35
	รวม	5,701	400

ขั้นตอนที่ 2 เลือกกลุ่มตัวอย่างตามสะดวก (Convenience Sampling) เพื่อให้การเก็บข้อมูลตรงกับกลุ่มตัวอย่างในการทำวิจัย โดยผู้ตอบแบบสอบถามต้องเป็นพนักงานก่อสร้างของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) ในการเก็บแบบสอบถามจนกระทั่งได้ครบตามจำนวนกลุ่มตัวอย่างในการวิจัย จำนวน 400 คน

3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้คือ แบบสอบถาม (Questionnaire) เป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างในลักษณะที่ให้ผู้ตอบแบบสอบถามกรอกแบบสอบถามด้วยตนเอง ซึ่งได้จากการทบทวนแนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) เพื่อยืนยันถึงพฤติกรรมความปลอดภัยของการทำงานในปัจจุบัน และนำผลการเก็บข้อมูลมาวิเคราะห์เพื่อหาข้อสรุปตามแนวทางของวัตถุประสงค์การวิจัย โดยแบบสอบถามที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลสำหรับการวิจัยประกอบด้วย 4 ส่วน มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ส่วนที่ 1 คำถามเกี่ยวกับข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยมีลักษณะของคำถามให้เลือกตอบได้เพียงคำตอบเดียวจากที่กำหนดไว้ (Multiple Choice) จำนวน 10 ข้อ ประกอบด้วย เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษาสูงสุด รายได้เฉลี่ยต่อเดือน สัญญาจ้าง ตำแหน่งงาน อายุการทำงาน ประสบการณ์ฝึกอบรมด้านความปลอดภัย และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุในการทำงาน

ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยในการทำงาน ประกอบด้วย ด้านนโยบายความปลอดภัยของบริษัท ด้านความรับผิดชอบด้านความปลอดภัย ด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบ ด้านความปลอดภัย ด้านการมีส่วนร่วมทำกิจกรรมด้านความปลอดภัย ของ Anderson (1989) รวมทั้งหมด 19 ข้อ ได้แก่

- 1) ด้านนโยบายความปลอดภัยของบริษัท 5 ข้อ
- 2) ด้านความรับผิดชอบด้านความปลอดภัย 5 ข้อ
- 3) ด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านความปลอดภัย 5 ข้อ
- 4) ด้านการมีส่วนร่วมทำกิจกรรมด้านความปลอดภัย 4 ข้อ

ส่วนที่ 3 คำถามเกี่ยวกับการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ประกอบด้วย ด้านการรับรู้ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ด้านการรับรู้ความรุนแรงหลังการเกิดอุบัติเหตุ และด้านการรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน ของ Becker (1974) รวมทั้งหมด 13 ข้อ ได้แก่

- 1) ด้านการรับรู้ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ 4 ข้อ
- 2) ด้านการรับรู้ความรุนแรงหลังการเกิดอุบัติเหตุ 4 ข้อ
- 3) ด้านการรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน 5 ข้อ

ส่วนที่ 4 คำถามเกี่ยวกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน ของเกรียงศักดิ์ วงศ์เมฆ (2554) รวมทั้งหมด 10 ข้อ

ในส่วนที่ 2 ส่วนที่ 3 เป็นคำถามปลายปิด (Close Ended Question) ตามมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) โดยข้อความแต่ละข้อนั้นจะมีคำตอบให้เลือกในลักษณะของการประเมินค่าเป็น 5 ระดับตามแนวของ Likert Scale ดังนี้

ระดับคะแนน	แปลความหมาย
5	เห็นด้วยมากที่สุด
4	เห็นด้วยมาก
3	เห็นด้วยปานกลาง
2	เห็นด้วยน้อย
1	เห็นด้วยน้อยที่สุด

ในส่วนที่ 4 เป็นคำถามปลายปิด (Close Ended Question) ตามมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) โดยข้อความแต่ละข้อนั้นจะมีคำตอบให้เลือกในลักษณะของการประเมินค่าเป็น 5 ระดับตามแนวของ Likert Scale ดังนี้

ระดับคะแนน	ระดับการปฏิบัติ
5	ปฏิบัติมากที่สุด
4	ปฏิบัติมาก
3	ปฏิบัติปานกลาง
2	ปฏิบัติน้อย
1	ปฏิบัติน้อยที่สุด

การแปลผลคะแนน ผู้วิจัยแบ่งช่วงระดับคะแนน โดยใช้ค่าเฉลี่ยจากข้อมูลเป็นเกณฑ์ในการพิจารณา โดยการหาความกว้างอันตรภาคชั้น (Class Interval) ดังนี้

$$\begin{aligned} \text{ความกว้างของอันตรภาคชั้น} &= \frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้น}} \\ &= \frac{5-1}{5} \\ &= 0.08 \end{aligned}$$

โดยมีความกว้างของค่าเฉลี่ยในส่วนที่ 2 ส่วนที่ 3 ดังนี้

ระดับคะแนน	แปลความหมาย
4.21 - 5.00	เห็นด้วยมากที่สุด
3.41 - 4.20	เห็นด้วยมาก
2.61 - 3.40	เห็นด้วยปานกลาง
1.81 - 2.60	เห็นด้วยน้อย
1.00 - 1.80	เห็นด้วยน้อยที่สุด

โดยมีความกว้างของค่าเฉลี่ยในส่วนที่ 4 ดังนี้

ระดับคะแนน	ระดับการปฏิบัติ
4.21 - 5.00	ปฏิบัติมากที่สุด
3.41 - 4.20	ปฏิบัติมาก

ระดับคะแนน	ระดับการปฏิบัติ
2.61 - 3.40	ปฏิบัติปานกลาง
1.81 - 2.60	ปฏิบัติน้อย
1.00 - 1.80	ปฏิบัติน้อยที่สุด

การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ทำการแปลและดัดแปลงจากต้นฉบับให้เหมาะสมกับบริบทของประเทศไทยเพื่อให้ผู้ตอบแบบสอบถามมีความเข้าใจมากยิ่งขึ้น ผู้วิจัยจึงได้ทำการทดสอบความน่าเชื่อถือของแบบสอบถาม ดังต่อไปนี้

ขั้นตอนที่ 1 การทดสอบความเที่ยงของเนื้อหา (Content Validity)

ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นมาไปเสนอต่ออาจารย์ที่ปรึกษาเพื่อตรวจสอบความถูกต้อง ความสมบูรณ์ และความเหมาะสมของภาษา ทั้งนี้ได้นำข้อเสนอแนะมาปรับปรุงแก้ไข เพื่อให้แบบสอบถามมีความชัดเจนครอบคลุมตามวัตถุประสงค์ที่ต้องการวิจัย

ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามที่ทำการปรับปรุงแล้วนำไปให้อาจารย์คณะบริหารธุรกิจและหัวหน้างานฝ่ายดูแลความปลอดภัยในงานก่อสร้างของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) จำนวน 3 ท่าน ตรวจสอบความเที่ยงของเนื้อหาโดยการวิเคราะห์ดัชนีความสอดคล้อง (Index of Item Objective Congruence : IOC) โดยใช้สูตร ดังนี้

$$IOC = \frac{\sum R}{\cdot N} \quad (3-2)$$

เมื่อ IOC = ค่าดัชนีความสอดคล้อง (Index of Congruence)
R = ความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ

(โดยค่า +1 หมายถึง ข้อคำถามมีความสอดคล้องสามารถนำไปใช้ได้, ค่า 0 หมายถึง ไม่แน่ใจว่าข้อคำถามจะมีความสอดคล้อง, ค่า -1 หมายถึง ข้อคำถามไม่สอดคล้องและไม่สามารถนำไปใช้ได้)

N = จำนวนผู้เชี่ยวชาญ

โดยผู้วิจัยต้องการที่ค่า IOC มากกว่า 0.6 ขึ้นไป (กัลยา วาณิชย์บัญชา และจิตา วาณิชย์บัญชา, 2558) จึงจะถือว่าข้อคำถามนั้นมีความสอดคล้องหรือมีความเที่ยงของเนื้อหา (Content Validity) อีกทั้งนำข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญมาปรับปรุงแก้ไขข้อคำถามเพื่อให้แบบสอบถามมีความชัดเจนครอบคลุมตามวัตถุประสงค์ที่ต้องการวิจัยและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และผู้วิจัยได้เก็บข้อคำถามที่ได้ค่าดัชนีความสอดคล้อง (IOC) เท่ากับ 0.60 ถึง 1.00 เพื่อใช้เป็นแบบสอบถามกับกลุ่มตัวอย่างต่อไป

ขั้นตอนที่ 2 การทดสอบความเชื่อมั่น (Reliability)

ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามที่แก้ไขแล้วไปทำการทดสอบ (Try Out) กับกลุ่มคนที่มีลักษณะใกล้เคียงกับกลุ่มตัวอย่างจำนวน 30 คน โดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูปทำการวิเคราะห์แบบสอบถามเพื่อตรวจสอบความถูกต้องและความเข้าใจในคำถาม นอกจากนี้ยังปรับปรุงแก้ไขคำถามให้มีความสมบูรณ์มากที่สุด สำหรับการทดสอบความเชื่อมั่นภายหลังจากการเก็บข้อมูล ดังนี้

วิธีการหาค่าสัมประสิทธิ์ Cronbach's Alpha เป็นค่าที่ใช้ในการวัดความเชื่อมั่นหรือค่าที่ใช้วัดความสอดคล้องภายในของคำตอบของคำถามหลาย ๆ ข้อ ในแบบสอบถามชุดเดียวกัน โดยไม่ต้องวัด 2 ครั้งหรือไม่ต้องมีการแบ่งครึ่ง ค่า Cronbach's Alpha เป็นค่าที่เกิดจากค่าเฉลี่ยของสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของคำถามทุกข้อคำถาม โดยมีสูตรดังนี้

$$\text{Cronbach's Alpha} = \frac{k \text{ covariance/ variance}}{1+(k-1) \text{ covariance/ variance}} \quad (3-3)$$

เมื่อ k	=	จำนวนคำถาม
covariance	=	ค่าเฉลี่ยของค่าแปรปรวนร่วมระหว่างคำถามต่าง ๆ
variance	=	ค่าเฉลี่ยของค่าแปรปรวนของคำถาม

โดยค่าสัมประสิทธิ์ Cronbach's Alpha ควรมีค่ามากกว่า 0.70 หรือร้อยละ 70 จึงจะถือว่าแบบสอบถามสามารถเชื่อถือได้ (กัลยา วาณิชย์บัญชา และจิตา วาณิชย์บัญชา, 2558)

สำหรับการทดสอบความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถามกับกลุ่มคนที่มีลักษณะใกล้เคียงกับกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 30 คน ซึ่งสามารถวิเคราะห์แยกตามองค์ประกอบของปัจจัยทั้งหมด ตามตารางที่ 3.2

ตารางที่ 3.2 แสดงการทดสอบความเชื่อมั่น (Reliability)

แบบสอบถาม	จำนวน ข้อ คำถาม	ค่าความเชื่อมั่น (Cronbach's Alpha)
การบริหารความปลอดภัยในการทำงาน	19	0.925
- ด้านนโยบายความปลอดภัยของบริษัท	5	0.816
- ด้านความรับผิดชอบด้านความปลอดภัย	5	0.837
- ด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านความปลอดภัย	5	0.861
- ด้านการมีส่วนร่วมทำกิจกรรมด้านความปลอดภัย	4	0.845
การรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ	13	0.762
- ด้านการรับรู้ความเสี่ยง	4	0.755
- ด้านการรับรู้ความรุนแรงหลังการเกิดอุบัติเหตุ	4	0.791
- ด้านการรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคในการปฏิบัติเพื่อ ป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน	5	0.733
พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน	10	0.738

3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาและเก็บรวบรวมข้อมูลต่างๆจากแหล่งข้อมูล 2 แหล่ง ได้แก่ แหล่งข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) และแหล่งข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data)

1) แหล่งข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ได้ศึกษาค้นคว้าจากแหล่งข้อมูลที่สามารถอ้างอิงได้ ได้แก่ หนังสือ วารสาร บทความทางวิชาการวิทยานิพนธ์ สารนิพนธ์ บทความวิจัยที่เกี่ยวข้อง และข้อมูลจากอินเทอร์เน็ต เพื่อนำมาสร้างเป็นกรอบแนวคิดและสร้างเครื่องมือในการวิจัย

2) แหล่งข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) เป็นข้อมูลจากการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อนำมาวิเคราะห์ ซึ่งผู้วิจัยได้ดำเนินการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างด้วยตนเอง โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างที่กำหนดไว้ จำนวน 400 คน นับตั้งแต่เดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2561 ถึงเดือน เมษายน พ.ศ. 2562 เป็นระยะเวลาทั้งหมด 11 เดือน

3.4 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

เมื่อได้เก็บรวบรวมข้อมูลเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ผู้วิจัยได้นำข้อมูลทั้งหมดไปตรวจสอบความถูกต้อง (Editing) และทำการลงรหัส (Coding) จากนั้นนำข้อมูลไปประมวลด้วยสถิติเบื้องต้นและใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติในการวิเคราะห์ข้อมูล ซึ่งผู้วิจัยได้เลือกใช้สถิติในการวิเคราะห์ดังต่อไปนี้

1) สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ในการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

แจกแจงความถี่ (Frequency) และค่าร้อยละ (Percentage) ใช้อธิบายลักษณะข้อมูลในส่วนที่ 1 ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยคุณลักษณะส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษาสูงสุด รายได้เฉลี่ยต่อเดือน สัญญาจ้าง ตำแหน่งงาน อายุการทำงาน ประสิทธิภาพฝีมืออบรมด้านความปลอดภัย และประสิทธิภาพการเกิดอุบัติเหตุในการทำงาน

ค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) ใช้อธิบายข้อมูลส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยในการทำงาน ข้อมูลส่วนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ และข้อมูลส่วนที่ 4 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน

2) สถิติเชิงอนุมาน (Inferential Statistics) ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อทดสอบสมมติฐาน ดังนี้

สมมติฐานที่ 1 เป็นการทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่ม โดยใช้ Independent Sample t-Test และการทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างมากกว่า 2 กลุ่ม โดยใช้การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way Analysis of Variance: F-Test) เพื่อทดสอบความแตกต่างมากกว่า 2 กลุ่มตัวอย่างที่เป็นอิสระจากกัน ในกรณีนี้

พบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จึงจะทำการทดสอบเปรียบเทียบรายคู่โดยใช้ LSD

สมมติฐานที่ 2 และสมมติฐานที่ 3 เป็นการทดสอบความสามารถในการพยากรณ์โดยใช้สถิติ Regression Analysis หาค่าสัมประสิทธิ์ถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression Analysis) ด้วยวิธีการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบ Enter เขียนอยู่ในรูปสมการพยากรณ์คะแนนดิบและคะแนนมาตรฐาน ดังนี้ (ศิริชัย กาญจนวาสี, 2548)

สมการพยากรณ์คะแนนดิบ

$$Y = a + b_1x_1 + b_2x_2 + b_3x_3 + \dots + b_kx_k$$

เมื่อ Y = คะแนนพยากรณ์ของตัวแปรตาม
 a = ค่าคงที่ (Constant) เป็นจุดตัดแกน Y
 b_1, b_2, \dots, b_k = ค่าสัมประสิทธิ์การถดถอยของตัวพยากรณ์ในแบบคะแนนดิบ 1 ถึงตัวที่ k
 x_1, x_2, \dots, x_k = คะแนนตัวแปรอิสระตัวที่ 1 ถึงตัวที่ k
 k = จำนวนตัวแปรอิสระ

สมการพยากรณ์คะแนนมาตรฐาน

$$Z = B_1Z_{x1} + B_2Z_{x2} + B_3Z_{x3} + \dots + B_kZ_{xk}$$

เมื่อ Z_y = คะแนนพยากรณ์ของตัวแปรตามในแบบคะแนนมาตรฐาน

B_1, B_2, \dots, B_k = ค่าสัมประสิทธิ์การถดถอยของตัวพยากรณ์ในแบบคะแนนมาตรฐาน ตัวที่ 1 ถึงตัวที่ k
 $Z_{x1}, Z_{x2}, \dots, Z_{xk}$ = คะแนนมาตรฐานของตัวแปรอิสระตัวที่ 1 ถึงตัวที่ k
 k = จำนวนตัวแปรอิสระ

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

งานวิจัยฉบับนี้ศึกษาเรื่อง “การบริหารความปลอดภัยในการทำงานและการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่ส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)” โดยผู้วิจัยได้รวบรวมแบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน โดยได้รายงานผลโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) และสถิติเชิงอนุมาน (Inferential Statistics) ในการวิเคราะห์ข้อมูลตามลำดับ ดังนี้

4.1 การวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

4.2 การวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยการบริหารความปลอดภัยในการทำงานที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)

4.3 การวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)

4.4 การวิเคราะห์ข้อมูลพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)

4.5 การทดสอบสมมติฐานของการวิจัย

4.5.1 ปัจจัยส่วนบุคคลของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) ที่แตกต่างกันมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานแตกต่างกัน

4.5.2 ปัจจัยการบริหารความปลอดภัยในการทำงานที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)

4.5.3 ปัจจัยการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)

4.6 สรุปผลการทดสอบสมมติฐาน

ผู้วิจัยได้ดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลและนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล โดยได้กำหนดสัญลักษณ์แทนค่าสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ดังต่อไปนี้

\bar{X}	หมายถึง ค่าเฉลี่ย
SD	หมายถึง ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)
Sig.	หมายถึง ค่าสถิติแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05
t	หมายถึง ค่าการแจกแจงแบบ t-distribution
F	หมายถึง ค่าการแจกแจงแบบ F-distribution
*	หมายถึง ความมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05
LSD	หมายถึง Fisher's Least Significant Difference
R	หมายถึง ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณ
R ²	หมายถึง ค่าสัมประสิทธิ์ซึ่งแสดงถึงประสิทธิภาพในการพยากรณ์
Adjusted R ²	หมายถึง ค่าสัมประสิทธิ์ถดถอยที่ปรับให้เหมาะสม
SEE	หมายถึง ค่าความคลาดเคลื่อนของการประมาณค่าตัวแปร
a	หมายถึง ค่าคงที่ของสมการพยากรณ์ในรูปคะแนนดิบ
b	หมายถึง ค่าสัมประสิทธิ์การถดถอยของตัวพยากรณ์ในสมการที่เขียนในรูปคะแนนดิบ
β	หมายถึง ค่าสัมประสิทธิ์การถดถอยในรูปคะแนนมาตรฐาน
\hat{Y}	หมายถึง สมการพยากรณ์ในรูปแบบดิบ $\hat{Y} = a + b_1x_1 + b_2x_2 + b_3x_3 + \dots + b_kx_k$
Z _Y	หมายถึง สมการพยากรณ์ในรูปคะแนนมาตรฐาน $Z_Y = B_1Z_{X1} + B_2Z_{X2} + B_3Z_{X3} + \dots + B_kZ_{Xk}$
Tolerance	หมายถึง การตรวจสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ ค่าไม่ควรต่ำกว่า 0.200
VIF	หมายถึง การตรวจสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ ค่าไม่ควรสูงเกิน 10

สัญลักษณ์แทนตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย

X ₁	หมายถึง ด้านนโยบายความปลอดภัยของบริษัท
X ₂	หมายถึง ด้านความรับผิดชอบด้านความปลอดภัย
X ₃	หมายถึง ด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านความปลอดภัย
X ₄	หมายถึง ด้านการมีส่วนร่วมทำกิจกรรมด้านความปลอดภัย
X ₅	หมายถึง ด้านการรับรู้ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ
X ₆	หมายถึง ด้านการรับรู้ความรุนแรงหลังการเกิดอุบัติเหตุ
X ₇	หมายถึง ด้านการรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการ

ทำงาน

Y หมายถึง พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)

4.1 การวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 4.1 แสดงความถี่และร้อยละของปัจจัยส่วนบุคคล จำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	240	60.0
หญิง	160	40.0
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.1 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 240 คน (ร้อยละ 60.0) และเพศหญิง จำนวน 160 คน (ร้อยละ 40.0)

ตารางที่ 4.2 แสดงความถี่และร้อยละของปัจจัยส่วนบุคคล จำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 20 ปี	2	0.5
21-30 ปี	221	55.2
31-40 ปี	109	27.2
41-50 ปี	55	13.8
มากกว่า 50 ปี	13	3.3
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.2 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีอายุ 21-30 ปี จำนวน 221 คน (ร้อยละ 55.2) รองลงมาคืออายุ 31-40 ปี จำนวน 109 คน (ร้อยละ 27.2) และน้อยที่สุดคือมีอายุต่ำกว่าหรือเท่ากับ 20 ปี จำนวน 2 คน (ร้อยละ 0.5)

ตารางที่ 4.3 แสดงความถี่และร้อยละของปัจจัยส่วนบุคคล จำแนกตามสถานภาพสมรส

สถานภาพสมรส	จำนวน	ร้อยละ
โสด	186	46.5
สมรส	192	48.0
หม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่	22	5.5
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.3 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีสถานภาพสมรส จำนวน 192 คน (ร้อยละ 48) รองลงมา มีสถานภาพโสด จำนวน 186 คน (ร้อยละ 46.5) และน้อยที่สุดมีสถานภาพหม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่ จำนวน 22 คน (ร้อยละ 5.5)

ตารางที่ 4.4 แสดงความถี่และร้อยละของปัจจัยส่วนบุคคล จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
ประถมศึกษา	39	9.7
มัธยมศึกษาตอนต้น	87	21.8
มัธยมศึกษาตอนปลาย	74	18.4
ปวช.-ปวส.	67	16.8
ปริญญาตรีหรือสูงกว่า	133	33.3
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.4 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีระดับการศึกษาในระดับปริญญาตรีหรือสูงกว่า จำนวน 133 คน (ร้อยละ 33.3) รองลงมา มีระดับการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนต้น จำนวน 87 คน (ร้อยละ 21.8) และน้อยที่สุดมีระดับการศึกษาในระดับประถมศึกษา จำนวน 39 คน (ร้อยละ 9.7)

ตารางที่ 4.5 แสดงความถี่และร้อยละของปัจจัยส่วนบุคคล จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาท	170	42.5
15,001-25,000 บาท	127	31.8
25,001-35,000 บาท	78	19.5
35,001-45,000 บาท	10	2.4
45,001-55,000 บาท	11	2.8
มากกว่า 55,000 บาท	4	1.0
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.5 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาท จำนวน 170 คน (ร้อยละ 42.5) รองลงมา มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 15,001-25,000 บาท จำนวน 127 คน (ร้อยละ 31.8) และน้อยที่สุดมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนมากกว่า 55,000 บาท จำนวน 4 คน (ร้อยละ 1.0)

ตารางที่ 4.6 แสดงความถี่และร้อยละของปัจจัยส่วนบุคคล จำแนกตามสัญญาจ้าง

สัญญาจ้าง	จำนวน	ร้อยละ
สัญญาที่ 1	216	54.0
สัญญาที่ 2	97	24.2
สัญญาที่ 3	52	13.0
สัญญาที่ 4	35	8.8
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.6 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ทำงานอยู่ในสัญญาที่ 1 จำนวน 216 คน (ร้อยละ 54.0) รองลงมาทำงานอยู่ในสัญญาที่ 2 จำนวน 97 คน (ร้อยละ 24.2) และน้อยที่สุดทำงานอยู่ในสัญญาที่ 4 จำนวน 35 คน (ร้อยละ 8.8)

ตารางที่ 4.7 แสดงความถี่และร้อยละของปัจจัยส่วนบุคคล จำแนกตามตำแหน่งงาน

ตำแหน่งงาน	จำนวน	ร้อยละ
ผู้จัดการฝ่ายก่อสร้าง	9	2.3
ผู้จัดการโครงการ	4	1.0
วิศวกรภาคสนาม	61	15.2
พนักงานดูแลความปลอดภัย	67	16.7
หัวหน้าคนงาน	75	18.7
คนงาน	109	27.3
ชุดงานจราจร	75	18.8
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.7 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีตำแหน่งงานอยู่ในระดับคนงาน จำนวน 109 คน (ร้อยละ 27.3) รองลงมา มีตำแหน่งงานอยู่ในระดับหัวหน้างานและชุดงานจราจร จำนวน 75 คน (ร้อยละ 18.7) และน้อยที่สุดมีตำแหน่งงานอยู่ในระดับผู้จัดการโครงการ จำนวน 4 คน (ร้อยละ 1.0)

ตารางที่ 4.8 แสดงความถี่และร้อยละของปัจจัยส่วนบุคคล จำแนกตามอายุการทำงาน

อายุการทำงาน	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 1 ปี	54	13.5
1-2 ปี	148	37.0
3-5 ปี	113	28.2
6-10 ปี	54	13.5
มากกว่า 10 ปี	31	7.8
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.8 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีอายุการทำงาน 1-2 ปี จำนวน 148 คน (ร้อยละ 37.0) รองลงมา มีอายุการทำงาน 3-5 ปี จำนวน 113 คน (ร้อยละ 28.2) และน้อยที่สุดมีอายุการทำงานมากกว่า 10 ปี จำนวน 31 คน (ร้อยละ 7.8)

ตารางที่ 4.9 แสดงความถี่และร้อยละของปัจจัยส่วนบุคคล จำแนกตามประสบการณ์ฝึกอบรม

ประสบการณ์ฝึกอบรม	จำนวน	ร้อยละ
เคยเข้ารับการอบรม	305	76.2
ไม่เคยเข้ารับการอบรม	95	23.8
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.9 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีประสบการณ์เคยเข้าฝึกอบรม จำนวน 305 คน (ร้อยละ 76.2) และไม่เคยมีประสบการณ์เข้าฝึกอบรม จำนวน 95 คน (ร้อยละ 23.8) โดยประสบการณ์ที่เคยเข้าฝึกอบรมส่วนใหญ่ได้แก่ อบรมการฝึกซ้อมดับเพลิงขั้นต้น การป้องกันอัคคีภัยและการกู้ภัย อบรมด้านงานจราจร อบรมปั้นจั่น (Crane) ระเบียบปฏิบัติการอบรมในงาน (OJT) อบรมด้านความปลอดภัยเกี่ยวกับที่อับอากาศ (Confined Spaces) และนั่งร้าน อบรมด้านการแต่งกายให้ถูกต้องตามกฎระเบียบและการทำงานที่ถูกต้องปลอดภัย อบรมคปอ. หรือคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน อบรมจป.บริหารหรือเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับบริหาร และอบรมในหัวข้อความปลอดภัยในการทำงาน เป็นต้น

ตารางที่ 4.10 แสดงความถี่และร้อยละของปัจจัยส่วนบุคคล จำแนกตามประสบการณ์อุบัติเหตุ

ประสบการณ์อุบัติเหตุ	จำนวน	ร้อยละ
เคยได้รับอุบัติเหตุ	25	6.3
ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุ	375	93.7
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.10 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุ จำนวน 375 คน (ร้อยละ 93.7) และเคยได้รับอุบัติเหตุ จำนวน 25 คน (ร้อยละ 6.3) ได้แก่ เหล็กร่วงลงมาจากด้านบนขณะปฏิบัติหน้าที่ ตะปูบาดแขน สะเก็ดไฟเข้าตา สะดุดท่อ เตะเหล็กแหลม และลื่น เป็นต้น

4.2 การวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยการบริหารความปลอดภัยในการทำงานที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)

ตารางที่ 4.11 แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นของปัจจัยการบริหารความปลอดภัยในการทำงานที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)

ปัจจัยการบริหารความปลอดภัยในการทำงาน	ค่าเฉลี่ย (\bar{X})	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD)	ระดับความคิดเห็น	อันดับ
ด้านนโยบายความปลอดภัยของบริษัท (X_1)	4.18	0.705	มาก	2
ด้านความรับผิดชอบด้านความปลอดภัย (X_2)	4.15	0.750	มาก	4
ด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านความปลอดภัย (X_3)	4.24	0.701	มากที่สุด	1
ด้านการมีส่วนร่วมทำกิจกรรมด้านความปลอดภัย (X_4)	4.16	0.768	มาก	3
โดยภาพรวม	4.19	0.463	มาก	

จากตารางที่ 4.11 พบว่า ปัจจัยการบริหารความปลอดภัยในการทำงานที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 4.19$, $SD = 0.463$) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านความปลอดภัยมีค่าเฉลี่ยมากที่สุดที่ส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.24$, $SD = 0.701$) รองลงมาคือ ด้านนโยบายความปลอดภัยของบริษัทส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 4.18$, $SD = 0.705$) รองลงมาคือ ด้านการมีส่วนร่วมทำกิจกรรมด้านความปลอดภัยส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 4.16$, $SD = 0.768$) และน้อยที่สุดคือ ด้านความรับผิดชอบด้านความปลอดภัยส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 4.15$, $SD = 0.750$) โดยรายละเอียดในแต่ละด้านมีดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4.12 แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นของปัจจัยการบริหารความปลอดภัยในการทำงาน ด้านนโยบายความปลอดภัยของบริษัทที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)

นโยบายความปลอดภัยของบริษัท (X_i)	ค่าเฉลี่ย (\bar{X})	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD)	ระดับความคิดเห็น	อันดับ
1) มีคณะกรรมการตรวจความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน	4.20	0.686	มาก	2
2) บริษัทได้กำหนดนโยบายด้านความปลอดภัย โดยประกาศเป็นลายลักษณ์อักษรไว้ อย่างชัดเจน	4.24	0.708	มากที่สุด	1
3) บริษัทมีการประชุมวางแผนด้านความปลอดภัย โดยให้พนักงานมีส่วนช่วยลด อุบัติเหตุในการทำงาน	4.12	0.742	มาก	5
4) บริษัทเสริมสร้างให้พนักงานในทุกระดับมีความรู้และมีจิตสำนึกด้านความปลอดภัยที่ดี	4.19	0.673	มาก	3
5) บริษัทมีการติดตามและประเมินผลการ ดำเนินการตามนโยบายความปลอดภัยและ อาชีวอนามัยเพื่อให้เกิดการปฏิบัติอย่างจริงจัง และเกิดประสิทธิภาพสูงสุด	4.15	0.718	มาก	4
โดยภาพรวม	4.18	0.705	มาก	

จากตารางที่ 4.12 พบว่า ปัจจัยการบริหารความปลอดภัยในการทำงาน ด้านนโยบายความปลอดภัยของบริษัทที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 4.18$, $SD = 0.705$) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า บริษัทได้กำหนดนโยบายด้านความปลอดภัย โดยประกาศเป็นลายลักษณ์อักษรไว้ อย่างชัดเจนมีค่าเฉลี่ยมากที่สุดที่ส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.24$, $SD = 0.708$) รองลงมาคือ บริษัทมีคณะกรรมการตรวจความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานส่งผล

ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 4.20$, $SD = 0.686$) และน้อยที่สุดคือ บริษัทมีการประชุมวางแผนด้านความปลอดภัยโดยให้พนักงานมีส่วนร่วมช่วยลดอุบัติเหตุในการทำงานส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 4.12$, $SD = 0.742$)

ตารางที่ 4.13 แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นของปัจจัยการบริหารความปลอดภัยในการทำงาน ด้านความรับผิดชอบด้านความปลอดภัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)

ความรับผิดชอบด้านความปลอดภัย (X_2)	ค่าเฉลี่ย (\bar{X})	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD)	ระดับความคิดเห็น	อันดับ
1) บริษัทคัดเลือกพนักงานเข้าใหม่โดยมีการทดสอบทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัย	4.16	0.781	มาก	4
2) บริษัทกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบด้านความปลอดภัยและแจ้งให้พนักงานทุกคนได้รับทราบ	4.20	0.746	มาก	1
3) บริษัทกำหนดแผนฉุกเฉินด้านความปลอดภัยเป็นลายลักษณ์อักษรไว้อย่างชัดเจน	4.17	0.696	มาก	3
4) บริษัทจัดให้มีการฝึกซ้อมภาคปฏิบัติเป็นประจำ หากเกิดกรณีฉุกเฉิน	4.07	0.770	มาก	5
5) ผู้บังคับบัญชาทุกคนดูแลและรับผิดชอบด้านความปลอดภัยในการทำงานและอำนวยความสะดวกให้เป็นไปตามกฎระเบียบความปลอดภัยที่กำหนดขึ้นโดยเคร่งครัด	4.19	0.760	มาก	2
โดยภาพรวม	4.15	0.750	มาก	

จากตารางที่ 4.13 พบว่า ปัจจัยการบริหารความปลอดภัยในการทำงาน ด้านความรับผิดชอบด้านความปลอดภัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก

($\bar{X} = 4.15$, $SD = 0.750$) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า บริษัทกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบด้านความปลอดภัยและแจ้งให้พนักงานทุกคนได้รับทราบมีค่าเฉลี่ยมากที่สุดที่ส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 4.20$, $SD = 0.746$) รองลงมาคือผู้บังคับบัญชาทุกคนดูแลและรับผิดชอบด้านความปลอดภัยในการทำงานและอาชีวอนามัยให้ เป็นไปตามกฎระเบียบความปลอดภัยที่กำหนดขึ้นโดยเคร่งครัดส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 4.19$, $SD = 0.760$) และน้อยที่สุดคือ บริษัทจัดให้มีการฝึกซ้อมภาคปฏิบัติเป็นประจำ หากเกิดกรณีฉุกเฉินส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 4.07$, $SD = 0.770$)

ตารางที่ 4.14 แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นของปัจจัยการบริหารความปลอดภัยในการทำงาน ด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านความปลอดภัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)

การปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านความปลอดภัย (X_3)	ค่าเฉลี่ย (\bar{X})	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD)	ระดับความคิดเห็น	อันดับ
1) ท่านแต่งกายรัดกุมเหมาะสมหรือสวมเสื้อผ้าที่ทางสถานประกอบการจัดเตรียมไว้ให้ขณะทำงาน	4.30	0.702	มากที่สุด	1
2) ท่านปฏิบัติตามขั้นตอนการปฏิบัติงานอยู่เสมอถึงแม้จะทำให้งานเสร็จช้าลง	4.20	0.704	มาก	4
3) ท่านศึกษาและทำความเข้าใจคู่มือด้านความปลอดภัยในการทำงานและปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด	4.19	0.729	มาก	5
4) ท่านปฏิบัติตามเครื่องหมายสัญลักษณ์ความปลอดภัยและป้ายเตือนภัยอย่างเคร่งครัด	4.25	0.701	มากที่สุด	3
5) ท่านปฏิบัติตามคำแนะนำของหัวหน้างานเรื่องความปลอดภัยในการทำงานอย่างเคร่งครัด	4.27	0.670	มากที่สุด	2
โดยภาพรวม	4.24	0.701	มากที่สุด	

จากตารางที่ 4.14 พบว่า ปัจจัยการบริหารความปลอดภัยในการทำงาน ด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านความปลอดภัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) โดยภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.25$, $SD = 0.701$) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า พนักงานควรแต่งกายอย่างรัดกุมเหมาะสมหรือสวมเสื้อผ้าที่ทางสถานประกอบการจัดเตรียมไว้ให้ขณะทำงานมีค่าเฉลี่ยมากที่สุดที่ส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.30$, $SD = 0.702$) รองลงมาคือ พนักงานปฏิบัติตามคำแนะนำของหัวหน้างานเรื่องความปลอดภัยในการทำงานอย่างเคร่งครัดส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.27$, $SD = 0.670$) และน้อยที่สุดคือ พนักงานศึกษาและทำความเข้าใจคู่มือด้านความปลอดภัยในการทำงานและปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัดส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 4.19$, $SD = 0.729$)

ตารางที่ 4.15 แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นของปัจจัยการบริหารความปลอดภัยในการทำงาน ด้านการมีส่วนร่วมทำกิจกรรมด้านความปลอดภัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)

การมีส่วนร่วมทำกิจกรรมด้านความปลอดภัย (X_4)	ค่าเฉลี่ย (\bar{X})	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD)	ระดับความคิดเห็น	อันดับ
1) พนักงานสนับสนุนและส่งเสริมด้านสภาพแวดล้อมและวิธีการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัยรวมถึงการมีสุขภาพอนามัยที่ดี	4.25	0.713	มากที่สุด	1
2) บริษัทจัดให้มีนันทนาการหรือโครงการรณรงค์กิจกรรมด้านความปลอดภัยเป็นประจำ	4.10	0.876	มาก	4
3) หัวหน้างานจัดให้มีการประชุมพูดคุยด้านความปลอดภัยภายในหน่วยงานก่อนเริ่มปฏิบัติงานเป็นประจำทุกวัน	4.14	0.742	มาก	3
4) ท่านได้เข้าร่วมกิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัยในการทำงานของบริษัท	4.18	0.743	มาก	2
โดยภาพรวม	4.16	0.768	มาก	

จากตารางที่ 4.15 พบว่า ปัจจัยการบริหารความปลอดภัยในการทำงาน ด้านการมีส่วนร่วม ทำกิจกรรมด้านความปลอดภัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของ พนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) โดยภาพรวมอยู่ใน ระดับมาก ($\bar{X} = 4.16$, $SD = 0.768$) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า พนักงานสนับสนุนและส่งเสริม ด้านสภาพแวดล้อมและวิธีการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัยรวมถึงการมีสุขภาพอนามัยที่ดีมีค่าเฉลี่ยมากที่สุดที่ส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.25$, $SD = 0.713$) รองลงมาคือ พนักงานได้เข้าร่วมกิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัยในการทำงานของบริษัทส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 4.18$, $SD = 0.743$) และน้อยที่สุดคือ บริษัทจัดให้มีนิทรรศการหรือโครงการรณรงค์กิจกรรม ด้านความปลอดภัยเป็นประจำทุกปีส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน มีความคิดเห็น อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 4.10$, $SD = 0.876$)

4.3 การวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)

ตารางที่ 4.16 แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นของปัจจัยการรับรู้ตาม แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)

ปัจจัยการรับรู้ตามแบบแผน ความเชื่อด้านสุขภาพ	ค่าเฉลี่ย (\bar{X})	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน (SD)	ระดับ ความ คิดเห็น	อันดับ
ด้านการรับรู้ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ (X_5)	4.60	0.523	มากที่สุด	1
ด้านการรับรู้ความรุนแรงหลังการเกิด อุบัติเหตุ (X_6)	4.33	0.785	มากที่สุด	2
ด้านการรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคในการ ปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน (X_7)	4.21	0.769	มากที่สุด	3
โดยภาพรวม	4.37	0.356	มากที่สุด	

จากตารางที่ 4.16 พบว่า ปัจจัยการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) โดยภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.37$, $SD = 0.356$) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ด้านการรับรู้ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุมีค่าเฉลี่ยมากที่สุดที่ส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.60$, $SD = 0.523$) รองลงมาคือ ด้านการรับรู้ความรุนแรงหลังการเกิดอุบัติเหตุส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.33$, $SD = 0.785$) และน้อยที่สุดคือ ด้านการรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.21$, $SD = 0.769$) โดยรายละเอียดในแต่ละด้านมีดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4.17 แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นของปัจจัยการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ด้านการรับรู้ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)

การรับรู้ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ (X_s)	ค่าเฉลี่ย (\bar{X})	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD)	ระดับความคิดเห็น	อันดับ
1) ท่านคิดว่ากรวางสิ่งของเกะกะบนพื้นอาคารทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	4.66	0.500	มากที่สุด	2
2) ท่านคิดว่ากรสวมรองเท้าแตะขณะปฏิบัติงานทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	4.69	0.470	มากที่สุด	1
3) ท่านคิดว่ากรทำงานอยู่ใกล้อุปกรณ์เครื่องมือเครื่องจักรของสิ่งก่อสร้างอาจก่อให้เกิดอันตรายได้	4.60	0.511	มากที่สุด	3
4) ท่านคิดว่ากรมีแสงสว่างไม่เพียงพอหรือกรมีเสียงดังมากขณะปฏิบัติงานจะทำให้ประสิทธิภาพในการทำงานลดลง	4.47	0.613	มากที่สุด	4
โดยภาพรวม	4.60	0.523	มากที่สุด	

จากตารางที่ 4.17 พบว่า ปัจจัยการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ด้านการรับรู้ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) โดยภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.60$, $SD = 0.523$) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า พนักงานคิดว่าการสวมรองเท้าแตะขณะปฏิบัติงานทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมีค่าเฉลี่ยมากที่สุดที่ส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.69$, $SD = 0.470$) รองลงมาคือ พนักงานคิดว่าการวางสิ่งของเกะกะบนพื้นอาคารทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.66$, $SD = 0.500$) และน้อยที่สุดคือ พนักงานคิดว่าการมีแสงสว่างไม่เพียงพอหรือการมีเสียงดังมากขณะปฏิบัติงานจะทำให้ประสิทธิภาพในการทำงานลดลงส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.47$, $SD = 0.613$)

ตารางที่ 4.18 แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นของปัจจัยการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ด้านการรับรู้ความรุนแรงหลังการเกิดอุบัติเหตุที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)

การรับรู้ความรุนแรงหลังการเกิดอุบัติเหตุ (X_0)	ค่าเฉลี่ย (\bar{X})	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD)	ระดับความคิดเห็น	อันดับ
1) ท่านคิดว่าเมื่อเกิดอุบัติเหตุสามารถทำให้เสียชีวิต สูญเสียอวัยวะหรือพิการทุพพลภาพได้	4.43	0.722	มากที่สุด	1
2) ท่านคิดว่าเมื่อเกิดอุบัติเหตุแล้วทำให้เกิดการสูญเสียเวลาในการทำงาน	4.39	0.717	มากที่สุด	2
3) เมื่อเกิดอุบัติเหตุท่านมีความวิตกกังวลขณะปฏิบัติงาน	4.23	0.839	มากที่สุด	4
4) ท่านคิดว่าเมื่อเกิดอุบัติเหตุท่านอาจเป็นภาระให้ผู้อื่นดูแล	4.30	0.862	มากที่สุด	3
โดยภาพรวม	4.33	0.785	มากที่สุด	

จากตารางที่ 4.18 พบว่า ปัจจัยการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ด้านการรับรู้ความรุนแรงหลังการเกิดอุบัติเหตุที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) โดยภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.33$, $SD = 0.785$) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า พนักงานคิดว่าเมื่อเกิดอุบัติเหตุสามารถทำให้เสียชีวิต สูญเสียอวัยวะ หรือพิการทุพพลภาพได้มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดที่ส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.43$, $SD = 0.722$) รองลงมาคือ พนักงานคิดว่าเมื่อเกิดอุบัติเหตุแล้วทำให้เกิดการสูญเสียเวลาในการทำงานส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.39$, $SD = 0.717$) และน้อยที่สุดคือ เมื่อเกิดอุบัติเหตุท่านมีความวิตกกังวลขณะปฏิบัติงานส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.23$, $SD = 0.839$)

ตารางที่ 4.19 แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นของปัจจัยการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ด้านการรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)

การรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน (X_7)	ค่าเฉลี่ย (\bar{X})	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD)	ระดับความคิดเห็น	อันดับ
1) ท่านคิดว่าการทำงานทุกครั้งจะต้องเสี่ยงจึงจะได้ผลผลิตสูง	3.76	0.958	มาก	5
2) ท่านคิดว่าการทำงานที่ถูกต้องวิธีและถูกขั้นตอนสามารถลดการเกิดอุบัติเหตุได้	4.31	0.707	มากที่สุด	3
3) ท่านคิดว่าการทำงานในสถานที่เสี่ยงจำเป็นต้องสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล	4.48	0.664	มากที่สุด	1
4) ท่านคิดว่าการใช้เครื่องมือหรืออุปกรณ์ต่าง ๆ ที่เหมาะสมกับงานสามารถลดการเกิดอุบัติเหตุและเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน	4.47	0.686	มากที่สุด	2
5) ท่านคิดว่าการประชุมความปลอดภัยทุกเดือนส่งผลต่อการลดอุบัติเหตุ	4.06	0.834	มาก	4
โดยภาพรวม	4.21	0.769	มากที่สุด	

จากตารางที่ 4.19 พบว่า ปัจจัยการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ด้านการรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) โดยภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.21$, $SD = 0.769$) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า พนักงานคิดว่าการทำงานในสถานที่เสี่ยงจำเป็นต้องสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลมีค่าเฉลี่ยมากที่สุดที่ส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.48$, $SD = 0.664$) รองลงมาคือ พนักงานคิดว่าการใช้เครื่องมือหรืออุปกรณ์ต่าง ๆ ที่เหมาะสมกับงานสามารถลดการเกิดอุบัติเหตุและเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.47$, $SD = 0.686$) และน้อยที่สุดคือ พนักงานคิดว่าการทำงานทุกครั้งจะต้องเสี่ยงจึงจะได้ผลผลิตสูงส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.76$, $SD = 0.958$)



4.4 การวิเคราะห์ข้อมูลพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้าง โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)

ตารางที่ 4.20 แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นของพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)

พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน (Y)	ค่าเฉลี่ย (\bar{X})	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน (SD)	ระดับ การ ปฏิบัติ	อันดับ
1) ท่านได้สวมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลอย่างเหมาะสมทุกครั้งที่ใช้ปฏิบัติงาน	4.51	0.617	มากที่สุด	3
2) ท่านได้มีการตรวจเช็คสภาพของเครื่องมือเครื่องจักรก่อนและหลังการปฏิบัติงาน	4.37	0.677	มากที่สุด	5
3) ท่านศึกษาการใช้เครื่องจักรจากคู่มือการใช้งานหรือได้รับการอบรมจากตัวแทนผู้ขายก่อนการใช้งาน	4.18	0.790	มาก	10
4) ท่านเลือกใช้เครื่องมืออุปกรณ์ที่มีความเหมาะสมกับงาน	4.33	0.730	มากที่สุด	6
5) เมื่อท่านพบเห็นเครื่องมือหรืออุปกรณ์ชำรุดท่านจะรายงานต่อผู้ที่มีหน้าที่รับผิดชอบทันที	4.30	0.777	มากที่สุด	7
6) ท่านมักพูดคุยและหยอกล้อกับเพื่อนร่วมงาน	4.21	0.765	มากที่สุด	9
7) ท่านต้องเร่งรีบทำงานในการผลิตเพื่อแข่งขันกับเวลาโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัย	4.22	0.780	มากที่สุด	8
8) ท่านทำงานด้วยความระมัดระวังเสมอ	4.60	0.588	มากที่สุด	2
9) ท่านดูแลสุขภาพอนามัยของตนเองให้แข็งแรงเพื่อมีความพร้อมในการทำงานอย่างเสมอ	4.60	0.580	มากที่สุด	1
10) ท่านมีจิตสำนึกรับรู้ที่ดีด้านความปลอดภัยในการทำงาน	4.44	0.623	มากที่สุด	4
โดยภาพรวม	4.38	0.467	มากที่สุด	

จากตารางที่ 4.20 พบว่า พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) โดยภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.38$, $SD = 0.467$) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า พนักงานดูแลสุขภาพอนามัยของตนเองให้แข็งแรงเพื่อมีความพร้อมในการทำงานอย่างเสมอมีค่าเฉลี่ยมากที่สุด มีระดับการปฏิบัติอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.60$, $SD = 0.580$) รองลงมาคือ พนักงานทำงานด้วยความระมัดระวังเสมอ มีระดับการปฏิบัติอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.60$, $SD = 0.588$) และน้อยที่สุดคือ พนักงานศึกษาการใช้เครื่องจักรจากคู่มือการใช้งานหรือได้รับการอบรมจากตัวแทนผู้ขายก่อนการใช้งาน มีระดับการปฏิบัติอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 4.18$, $SD = 0.790$)

4.5 การทดสอบสมมติฐานของการวิจัย

4.5.1 ปัจจัยส่วนบุคคลของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) ที่แตกต่างกันมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานแตกต่างกัน

ปัจจัยส่วนบุคคล ประกอบด้วย เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษาสูงสุด รายได้เฉลี่ยต่อเดือน สัญญาจ้าง ตำแหน่งงาน อายุการทำงาน ประสบการณ์ฝึกอบรมด้านความปลอดภัย และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุในการทำงาน มีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) แตกต่างกัน โดยผู้วิจัยจำแนกการทดสอบสมมติฐานออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

1) เพศ ประสบการณ์ฝึกอบรมด้านความปลอดภัย และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุในการทำงาน ทดสอบสมมติฐานโดยใช้ค่าสถิติการทดสอบ Independent Sample: t-Test เป็นการทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ย 2 กลุ่มที่ได้จากกลุ่มตัวอย่างที่เป็นอิสระจากกัน

ตารางที่ 4.21 แสดงการทดสอบสมมติฐานของปัจจัยส่วนบุคคลมีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) แยกตามเพศ

เพศ	จำนวน (n)	\bar{X}	SD	t-test	
				t	Sig.
ชาย	240	4.40	0.458	1.397	0.163
หญิง	160	4.34	0.478		

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.21 พบว่า ผลจากการทดสอบสมมติฐานด้วยสถิติ Independent Sample t-Test พบว่า มีค่า t เท่ากับ 1.397 (Sig. = 0.163) แสดงว่า เพศที่แตกต่างกันส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.22 แสดงการทดสอบสมมติฐานของปัจจัยส่วนบุคคลมีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) แยกตามประสบการณ์ฝึกอบรมด้านความปลอดภัย

ประสบการณ์ฝึกอบรม ด้านความปลอดภัย	จำนวน (n)	\bar{X}	SD	t-test	
				t	Sig.
เคยได้เข้ารับการฝึกอบรม	305	4.40	0.448	2.066	0.039*
ไม่เคยได้เข้ารับการฝึกอบรม	95	4.29	0.516		

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.22 พบว่า ผลจากการทดสอบสมมติฐานด้วยสถิติ Independent Sample t-Test พบว่า มีค่า t เท่ากับ 2.066 (Sig. = 0.039) แสดงว่า ประสบการณ์ฝึกอบรมด้านความปลอดภัยที่แตกต่างกันส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) แยกตามเพศ

ตารางที่ 4.23 แสดงการทดสอบสมมติฐานของปัจจัยส่วนบุคคลมีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) แตกต่างกัน จำแนกตามประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุในการทำงาน

ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุในการทำงาน	จำนวน (n)	\bar{X}	SD	t-test	
				t	Sig.
เคยได้รับการเกิดอุบัติเหตุในการทำงาน	25	4.24	0.490	-1.457	0.146
ไม่เคยได้รับการเกิดอุบัติเหตุในการทำงาน	375	4.38	0.464		

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.23 พบว่า ผลจากการทดสอบสมมติฐานด้วยสถิติ Independent Sample t-Test พบว่า มีค่า t เท่ากับ -1.457 (Sig. = 0.146) แสดงว่าประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุในการทำงานที่แตกต่างกันส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) ไม่แตกต่างกัน

2) อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษาสูงสุด รายได้เฉลี่ยต่อเดือน สัญญาจ้าง ตำแหน่งงาน และอายุการทำงาน ทดสอบสมมติฐานโดยจะใช้ค่าสถิติการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way Analysis of Variance: F-Test) เพื่อทดสอบความแตกต่างมากกว่า 2 กลุ่มตัวอย่างที่เป็นอิสระจากกัน ในกรณีที่พบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จึงจะทำการทดสอบเปรียบเทียบรายคู่โดยใช้ LSD

ตารางที่ 4.24 แสดงการทดสอบสมมติฐานของปัจจัยส่วนบุคคลมีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) แตกต่างกัน จำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน (n)	\bar{X}	SD	F-test	
				F	Sig.
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 20 ปี	2	3.45	0.212	4.697	0.001*
21-30 ปี	221	4.31	0.457		
31-40 ปี	109	4.46	0.445		
41-50 ปี	55	4.48	0.461		
มากกว่า 50 ปี	13	4.42	0.576		

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.24 พบว่า ผลจากการทดสอบสมมติฐานด้วยสถิติ One-Way Analysis of Variance (ANOVA): F-Test พบว่า มีค่า F เท่ากับ 4.697 (Sig. = 0.001) แสดงว่าอายุที่แตกต่างกันส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 4.25 แสดงการทดสอบเปรียบเทียบรายคู่ของปัจจัยส่วนบุคคลมีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) แตกต่างกัน จำแนกตามอายุ แบบ LSD

อายุ	ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 20 ปี (\bar{X} =3.45)	21-30 ปี (\bar{X} =4.31)	31-40 ปี (\bar{X} =4.46)	41-50 ปี (\bar{X} =4.48)	มากกว่า 50 ปี (\bar{X} =4.42)
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 20 ปี (\bar{X} =3.45)	-	-0.864* (0.008)	-1.009* (0.002)	-1.032* (0.002)	-0.965* (0.006)
21-30 ปี (\bar{X} =4.31)		-	-0.145* (0.007)	-0.168* (0.016)	-0.101 (0.439)
31-40 ปี (\bar{X} =4.46)			-	-0.023 (0.761)	0.043 (0.747)
41-50 ปี (\bar{X} =4.48)				-	0.066 (0.639)
มากกว่า 50 ปี (\bar{X} =4.42)					-

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.25 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุต่ำกว่าหรือเท่ากับ 20 ปี มีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานโดยภาพรวมน้อยกว่าผู้ที่มีอายุ 21-30 ปีอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (Mean difference = -0.864, Sig. = 0.008)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุต่ำกว่าหรือเท่ากับ 20 ปี มีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานโดยภาพรวมน้อยกว่าผู้ที่มีอายุ 31-40 ปีอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (Mean difference = -1.009, Sig. = 0.002)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุต่ำกว่าหรือเท่ากับ 20 ปี มีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานโดยภาพรวมน้อยกว่าผู้ที่มีอายุ 41-50 ปีอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (Mean difference = -1.032, Sig. = 0.002)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุต่ำกว่าหรือเท่ากับ 20 ปี มีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานโดยภาพรวมน้อยกว่าผู้ที่มีอายุมากกว่า 50 ปีอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (Mean difference = -0.965, Sig. = 0.006)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุ 21-30 ปี มีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานโดยภาพรวมน้อยกว่าผู้ที่มีอายุ 31-40 ปีอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (Mean difference = -0.145, Sig. = 0.007)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุ 21-30 ปี มีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานโดยภาพรวมน้อยกว่าผู้ที่มีอายุ 41-50 ปีอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (Mean difference = -0.168, Sig. = 0.016)

ตารางที่ 4.26 แสดงการทดสอบสมมติฐานของปัจจัยส่วนบุคคลมีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) แยกตามสถานภาพสมรส

สถานภาพสมรส	จำนวน (n)	\bar{X}	SD	F-test	
				F	Sig.
โสด	186	4.38	0.442	0.293	0.746
สมรส	192	4.36	0.495		
หม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่	22	4.43	0.429		

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.26 พบว่า ผลจากการทดสอบสมมติฐานด้วยสถิติ One-Way Analysis of Variance (ANOVA): F-Test พบว่า มีค่า F เท่ากับ 0.293 (Sig. = 0.746) แสดงว่าสถานภาพสมรสที่แตกต่างกันส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.27 แสดงการทดสอบสมมติฐานของปัจจัยส่วนบุคคลมีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) แยกต่างกัน จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน (n)	\bar{X}	SD	F-test	
				F	Sig.
ประถมศึกษา	39	4.45	0.499	11.292	0.000*
มัธยมศึกษาตอนต้น	87	4.34	0.478		
มัธยมศึกษาตอนปลาย	74	4.11	0.450		
ปวช.-ปวส.	67	4.36	0.449		
ปริญญาตรีหรือสูงกว่า	133	4.53	0.397		

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.27 พบว่า ผลจากการทดสอบสมมติฐานด้วยสถิติ One-Way Analysis of Variance (ANOVA): F-Test พบว่า มีค่า F เท่ากับ 11.292 (Sig. = 0.000) แสดงว่าระดับการศึกษาที่แตกต่างกันส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) แยกต่างกัน

ตารางที่ 4.28 แสดงการทดสอบเปรียบเทียบรายคู่ของปัจจัยส่วนบุคคลมีผลต่อพฤติกรรมความ
 ปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ
 (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) แตกต่างกัน จำแนกตามระดับการศึกษา แบบ LSD

ระดับการศึกษา	ประถมศึกษา (\bar{X} =4.45)	มัธยม ศึกษา ตอนต้น (\bar{X} =4.34)	มัธยม ศึกษาตอน ปลาย (\bar{X} =4.11)	ปวช.- ปวส. (\bar{X} =4.36)	ปริญญาตรี หรือสูง กว่า (\bar{X} =4.53)
ประถมศึกษา (\bar{X} =4.45)	-	0.110 (0.199)	0.346* (0.000)	0.099 (0.271)	-0.078 (0.333)
มัธยมศึกษาตอนต้น (\bar{X} =4.34)		-	0.236* (0.001)	-0.012 (0.873)	-0.189* (0.002)
มัธยมศึกษาตอนปลาย (\bar{X} =4.11)			-	-0.247* (0.001)	-0.424* (0.000)
ปวช.-ปวส. (\bar{X} =4.36)				-	-0.177* (0.008)
ปริญญาตรีหรือสูงกว่า (\bar{X} =4.53)					-

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.28 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีระดับการศึกษาประถมศึกษาามีพฤติกรรม
 ความปลอดภัยในการทำงานโดยภาพรวมมากกว่าผู้ที่มีการศึกษามัธยมศึกษาตอนปลายอย่างมี
 นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (Mean difference = 0.346, Sig. = 0.000)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีระดับการศึกษามัธยมศึกษาตอนต้นมีพฤติกรรมความปลอดภัยใน
 การทำงานโดยภาพรวมมากกว่าผู้ที่มีการศึกษามัธยมศึกษาตอนปลายอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่
 ระดับ 0.05 (Mean difference = 0.236, Sig. = 0.001)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีระดับการศึกษามัธยมศึกษาตอนต้นมีพฤติกรรมความปลอดภัยใน
 การทำงานโดยภาพรวมน้อยกว่าผู้ที่มีการศึกษาปริญญาตรีหรือสูงกว่าอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่
 ระดับ 0.05 (Mean difference = -0.189, Sig. = 0.002)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีระดับการศึกษามัธยมศึกษาตอนปลายมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานโดยภาพรวมน้อยกว่าผู้ที่มีการศึกษาปวช.-ปวส.อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (Mean difference = -0.247, Sig. = 0.001)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีระดับการศึกษามัธยมศึกษาตอนปลายมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานโดยภาพรวมน้อยกว่าผู้ที่มีการศึกษาปริญญาตรีหรือสูงกว่าอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (Mean difference = -0.424, Sig. = 0.000)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีระดับการศึกษาปวช.-ปวส.มีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานโดยภาพรวมน้อยกว่าผู้ที่มีการศึกษาปริญญาตรีหรือสูงกว่าอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (Mean difference = -0.177, Sig. = 0.008)

ตารางที่ 4.29 แสดงการทดสอบสมมติฐานของปัจจัยส่วนบุคคลมีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) แยกต่างกัน จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	จำนวน (n)	\bar{X}	SD	F-test	
				F	Sig.
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาท	170	4.27	0.493	6.029	0.000*
15,001 - 25,000 บาท	127	4.36	0.465		
25,001 - 35,000 บาท	78	4.52	0.374		
35,001 - 45,000 บาท	10	4.76	0.178		
45,001 - 55,000 บาท	11	4.71	0.311		
มากกว่า 55,000 บาท	4	4.50	0.365		

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.29 พบว่า ผลจากการทดสอบสมมติฐานด้วยสถิติ One-Way Analysis of Variance (ANOVA): F-Test พบว่า มีค่า F เท่ากับ 6.029 (Sig. = 0.000) แสดงว่ารายได้ที่แตกต่างกันส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) แยกต่างกัน

ตารางที่ 4.30 แสดงการทดสอบเปรียบเทียบรายคู่ของปัจจัยส่วนบุคคลมีผลต่อพฤติกรรมความ
ปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ
(หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) แตกต่างกัน จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน แบบ LSD

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	ต่ำกว่าหรือ เท่ากับ 15,000 บาท (\bar{X} =4.27)	15,001- 25,000 บาท (\bar{X} =4.36)	25,001- 35,000 บาท (\bar{X} =4.52)	35,001- 45,000 บาท (\bar{X} =4.76)	45,001- 55,000 บาท (\bar{X} =4.71)	มากกว่า 55,000 บาท (\bar{X} =4.50)
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาท (\bar{X} =4.27)	-	-0.091 (0.089)	-0.246* (0.000)	-0.488* (0.001)	-0.437* (0.002)	-0.228 (0.321)
15,001-25,000 บาท (\bar{X} =4.36)		-	-0.155* (0.018)	-0.397* (0.008)	-0.346* (0.015)	-0.137 (0.551)
25,001-35,000 บาท (\bar{X} =4.52)			-	-0.242 (0.112)	-0.191 (0.191)	0.018 (0.938)
35,001-45,000 บาท (\bar{X} =4.76)				-	0.051 (0.797)	0.260 (0.332)
45,001-55,000 บาท (\bar{X} =4.71)					-	0.209 (0.429)
มากกว่า 55,000 บาท (\bar{X} =4.50)						-

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.30 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาทมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน โดยภาพรวมน้อยกว่าผู้ที่มีรายได้ 25,001-35,000 บาทอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (Mean difference = -0.246, Sig. = 0.000)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาทมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน โดยภาพรวมน้อยกว่าผู้ที่มีรายได้ 35,001-45,000 บาทอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (Mean difference = -0.488, Sig. = 0.001)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาทมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานโดยภาพรวมน้อยกว่าผู้ที่มีรายได้ 45,001-55,000 บาทอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (Mean difference = -0.437, Sig. = 0.002)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 15,001-25,000 บาทมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานโดยภาพรวมน้อยกว่าผู้ที่มีรายได้ 25,001-35,000 บาทอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (Mean difference = -0.155, Sig. = 0.018)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 15,001-25,000 บาทมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานโดยภาพรวมน้อยกว่าผู้ที่มีรายได้ 35,001-45,000 บาทอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (Mean difference = -0.397, Sig. = 0.008)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 15,001-25,000 บาทมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานโดยภาพรวมน้อยกว่าผู้ที่มีรายได้ 45,001-55,000 บาทอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (Mean difference = -0.346, Sig. = 0.015)

ตารางที่ 4.31 แสดงการทดสอบสมมติฐานของปัจจัยส่วนบุคคลมีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) แตกต่างกัน จำแนกตามสัญญาจ้าง

สัญญาจ้าง	จำนวน (n)	\bar{X}	SD	F-test	
				F	Sig.
สัญญาที่ 1	216	4.48	0.474	43.626	0.000*
สัญญาที่ 2	97	3.97	0.251		
สัญญาที่ 3	52	4.61	0.336		
สัญญาที่ 4	35	4.47	0.394		

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.31 พบว่า ผลจากการทดสอบสมมติฐานด้วยสถิติ One-Way Analysis of Variance (ANOVA): F-Test พบว่า มีค่า F เท่ากับ 43.626 (Sig. = 0.000) แสดงว่าสัญญาจ้างที่

แตกต่างกันส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.32 แสดงการทดสอบเปรียบเทียบรายคู่ของปัจจัยส่วนบุคคลมีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) แตกต่างกัน จำแนกตามสัญญาจ้าง แบบ LSD

สัญญาจ้าง	สัญญาที่ 1 (\bar{X} =4.48)	สัญญาที่ 2 (\bar{X} =3.97)	สัญญาที่ 3 (\bar{X} =4.61)	สัญญาที่ 4 (\bar{X} =4.47)
สัญญาที่ 1 (\bar{X} =4.48)	-	0.513* (0.000)	-0.129* (0.041)	0.019 (0.797)
สัญญาที่ 2 (\bar{X} =3.97)		-	-0.641* (0.000)	-0.494* (0.000)
สัญญาที่ 3 (\bar{X} =4.61)			-	0.148 (0.097)
สัญญาที่ 4 (\bar{X} =4.47)				-

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.32 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่ทำงานก่อสร้างอยู่ในสัญญาจ้างที่ 1 มีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานโดยภาพรวมมากกว่าผู้ที่อยู่ในสัญญาจ้างที่ 2 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (Mean difference = 0.513, Sig. = 0.000)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่ทำงานก่อสร้างอยู่ในสัญญาจ้างที่ 1 มีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานโดยภาพรวมน้อยกว่าผู้ที่อยู่ในสัญญาจ้างที่ 3 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (Mean difference = -0.129, Sig. = 0.041)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่ทำงานก่อสร้างอยู่ในสัญญาจ้างที่ 2 มีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานโดยภาพรวมน้อยกว่าผู้ที่อยู่ในสัญญาจ้างที่ 3 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (Mean difference = -0.641, Sig. = 0.000)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่ทำงานก่อสร้างอยู่ในสัญญาจ้างที่ 2 มีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานโดยภาพรวมน้อยกว่าผู้ที่อยู่ในสัญญาจ้างที่ 4 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (Mean difference = -0.494, Sig. = 0.000)

ตารางที่ 4.33 แสดงการทดสอบสมมติฐานของปัจจัยส่วนบุคคลมีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) แยกต่างกัน จำแนกตามตำแหน่งงาน

ตำแหน่งงาน	จำนวน (n)	\bar{X}	SD	F-test	
				F	Sig.
ผู้จัดการฝ่ายก่อสร้าง	9	4.39	0.546	6.915	0.000*
ผู้จัดการโครงการ	4	4.58	0.377		
วิศวกรภาคสนาม	61	4.34	0.434		
พนักงานฝ่ายดูแลความปลอดภัย	67	4.66	0.346		
หัวหน้าคนงาน	75	4.41	0.388		
คนงาน	109	4.22	0.510		
ชุดงานจราจร	75	4.33	0.485		

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.33 พบว่า ผลจากการทดสอบสมมติฐานด้วยสถิติ One-Way Analysis of Variance (ANOVA): F-Test พบว่า มีค่า F เท่ากับ 6.915 (Sig. = 0.000) แสดงว่าตำแหน่งงานที่แตกต่างกันส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) แยกต่างกัน

ตารางที่ 4.34 แสดงการทดสอบเปรียบเทียบรายคู่ของปัจจัยส่วนบุคคลมีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) แตกต่างกัน จำแนกตามตำแหน่งงาน แบบ LSD

ตำแหน่งงาน	ผู้จัดการ ฝ่าย ก่อสร้าง (\bar{X} = 4.27)	ผู้จัดการ โครงการ (\bar{X} = 4.36)	วิศวกร ภาค สนาม (\bar{X} =4.52)	พนักงาน ฝ่ายดูแล ความ ปลอดภัย (\bar{X} =4.76)	หัวหน้า คนงาน (\bar{X} =4.71)	คน งาน (\bar{X} = 4.50)	ชุดงาน จราจร (\bar{X} = 4.50)
ผู้จัดการฝ่าย ก่อสร้าง (\bar{X} =4.27)	-	-0.186 (0.489)	0.045 (0.780)	-0.268 (0.092)	-0.018 (0.910)	0.166 (0.285)	0.061 (0.700)
ผู้จัดการโครงการ (\bar{X} =4.36)		-	0.231 (0.318)	-0.082 (0.723)	0.168 (0.464)	0.352 (0.123)	0.247 (0.282)
วิศวกรภาคสนาม (\bar{X} =4.52)			-	-0.312* (0.000)	-0.062 (0.419)	0.121 (0.091)	0.016 (0.833)
พนักงานฝ่ายดูแล ความปลอดภัย (\bar{X} =4.76)				-	0.250* (0.001)	0.434* (0.000)	0.329* (0.000)
หัวหน้าคนงาน (\bar{X} =4.71)					-	0.184* (0.006)	0.079 (0.282)
คนงาน (\bar{X} =4.50)						-	-0.105 (0.118)
ชุดงานจราจร (\bar{X} =4.50)							-

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.34 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่อยู่ในตำแหน่งงานวิศวกรภาคสนามมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานโดยภาพรวมน้อยกว่าพนักงานฝ่ายดูแลความปลอดภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (Mean difference = -0.312, Sig. = 0.000)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่อยู่ในตำแหน่งงานพนักงานฝ่ายดูแลความปลอดภัยมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานโดยภาพรวมมากกว่าหัวหน้าคนงานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (Mean difference = 0.250, Sig. = 0.001)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่อยู่ในตำแหน่งงานพนักงานฝ่ายดูแลความปลอดภัยมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานโดยภาพรวมมากกว่าคนงานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (Mean difference = 0.434, Sig. = 0.000)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่อยู่ในตำแหน่งงานพนักงานฝ่ายดูแลความปลอดภัยมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานโดยภาพรวมมากกว่าชุดงานจราจรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (Mean difference = 0.329, Sig. = 0.000)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่อยู่ในตำแหน่งงานหัวหน้าคนงานมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานโดยภาพรวมมากกว่าคนงานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (Mean difference = 0.184, Sig. = 0.006)

ตารางที่ 4.35 แสดงการทดสอบสมมติฐานของปัจจัยส่วนบุคคลมีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) แตกต่างกัน จำแนกตามอายุการทำงาน

อายุการทำงาน	จำนวน (n)	\bar{X}	SD	F-test	
				F	Sig.
ต่ำกว่า 1 ปี	54	4.45	0.453	7.667	0.000*
1-2 ปี	148	4.22	0.474		
3-5 ปี	113	4.44	0.444		
6-10 ปี	54	4.47	0.465		
มากกว่า 10 ปี	31	4.58	0.330		

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.35 พบว่า ผลจากการทดสอบสมมติฐานด้วยสถิติ One-Way Analysis of Variance (ANOVA): F-Test พบว่า มีค่า F เท่ากับ 7.667 (Sig. = 0.000) แสดงว่าอายุการทำงานที่

แตกต่างกันส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.36 แสดงการทดสอบเปรียบเทียบรายคู่ของปัจจัยส่วนบุคคลมีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) แตกต่างกัน จำแนกตามอายุการทำงาน แบบ LSD

อายุการทำงาน	ต่ำกว่า 1 ปี (\bar{X} =4.45)	1-2 ปี (\bar{X} =4.22)	3-5 ปี (\bar{X} =4.44)	6-10 ปี (\bar{X} =4.47)	มากกว่า 10 ปี (\bar{X} =4.58)
ต่ำกว่า 1 ปี (\bar{X} =4.45)	-	0.229* (0.002)	0.004 (0.958)	-0.020 (0.815)	-0.136 (0.183)
1-2 ปี (\bar{X} =4.22)		-	-0.225* (0.000)	-0.250* (0.001)	-0.365* (0.000)
3-5 ปี (\bar{X} =4.44)			-	-0.024 (0.746)	-0.140 (0.128)
6-10 ปี (\bar{X} =4.47)				-	-0.115 (0.258)
มากกว่า 10 ปี (\bar{X} =4.58)					-

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.36 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุการทำงานต่ำกว่า 1 ปี มีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานโดยภาพรวมมากกว่าผู้ที่มีอายุการทำงาน 1-2 ปีอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (Mean difference = 0.229, Sig. = 0.002)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุการทำงาน 1-2 ปี มีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานโดยภาพรวมน้อยกว่าผู้ที่มีอายุการทำงาน 3-5 ปีอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (Mean difference = -0.225, Sig. = 0.000)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุการทำงาน 1-2 ปี มีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานโดยภาพรวมน้อยกว่าผู้ที่มีอายุการทำงาน 6-10 ปีอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (Mean difference = -0.250, Sig. = 0.001)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุการทำงาน 1-2 ปี มีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานโดยภาพรวมน้อยกว่าผู้ที่มีอายุการทำงานมากกว่า 10 ปีอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (Mean difference = -0.365, Sig. = 0.000)

4.5.2 ปัจจัยการบริหารความปลอดภัยในการทำงานมีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)

ตารางที่ 4.37 แสดงการทดสอบสมมติฐานของปัจจัยการบริหารความปลอดภัยในการทำงานมีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)

พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้าง (Y)	b	Std. Error	β	t	Sig.	Tolerance	VIF
Constant	2.211	0.189		11.700	0.000*		
ด้านนโยบายความปลอดภัย (X ₁)	0.145	0.057	0.167	2.551	0.011*	0.442	2.263
ด้านความรับผิดชอบ (X ₂)	0.015	0.055	0.019	0.274	0.784	0.403	2.481
ด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบ (X ₃)	0.268	0.048	0.303	5.596	0.000*	0.645	1.551
ด้านการมีส่วนร่วมทำกิจกรรม (X ₄)	0.087	0.050	0.109	1.720	0.086	0.474	2.111

$$R = 0.504 \quad R^2 = 0.254 \quad \text{Adjusted } R^2 = 0.246 \quad \text{SEE} = 0.405 \quad F = 33.599 \quad \text{Sig.} = 0.000*$$

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.37 พบว่า ปัจจัยการบริหารความปลอดภัยในการทำงาน ได้แก่ ด้านนโยบายความปลอดภัยของบริษัท และด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านความปลอดภัยมีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) โดยภาพรวมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) โดยภาพรวมมากที่สุด คือ ด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านความปลอดภัย ($\beta = 0.303$) รองลงมาคือ ด้านนโยบายความปลอดภัยของบริษัท ($\beta = 0.167$) ตามลำดับ

โดยค่าสหสัมพันธ์พหุคูณเท่ากับ 0.504 ($R = 0.504$) สามารถอธิบายความผันแปรของตัวแปรได้ร้อยละ 24.6 ($\text{Adjusted } R^2 = 0.246$) และอีกร้อยละ 75.4 สามารถอธิบายได้ด้วยตัวแปรอื่น ๆ มีความคลาดเคลื่อนมาตรฐานการประมาณค่าเท่ากับ 0.405 ($\text{SEE} = 0.405$) โดยตัวแปรอิสระสามารถอธิบายตัวแปรตามได้ ($F = 33.599$, $\text{Sig.} = 0.000$) มีค่า Tolerance ต่ำสุดอยู่ที่ 0.403 VIF สูงสุด 2.481 จึงไม่เกิดปัญหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร

สามารถเขียนอยู่ในรูปสมการถดถอยคะแนนดิบและมาตรฐานได้ ดังนี้

สมการถดถอยคะแนนดิบ

$$\hat{Y} = 2.211 + 0.268(X_3) + 0.145(X_1)$$

สมการถดถอยคะแนนมาตรฐาน

$$Z_Y = 0.303(X_3) + 0.167(X_1)$$

สัญลักษณ์แทนตัวแปรในสมการ

X_3 หมายถึง ด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านความปลอดภัย

X_1 หมายถึง ด้านนโยบายความปลอดภัยของบริษัท

\hat{Y} หมายถึง พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)

4.5.3 ปัจจัยการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพมีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)

ตารางที่ 4.38 แสดงการทดสอบสมมติฐานของปัจจัยการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพมีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)

พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้าง (Y)	b	Std. Error	β	t	Sig.	Tolerance	VIF
Constant	2.113	0.289		7.311	0.000*		
ด้านการรับรู้ความเสี่ยง (X_5)	0.033	0.060	0.024	0.551	0.582	0.897	1.115
ด้านการรับรู้ความรุนแรง (X_6)	0.026	0.036	0.033	0.726	0.468	0.848	1.180
ด้านการรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคในการปฏิบัติ (X_7)	0.474	0.039	0.536	12.176	0.000*	0.907	1.103

$R = 0.552$ $R^2 = 0.304$ Adjusted $R^2 = 0.299$ SEE = 0.391 F = 57.760 Sig. = 0.000*

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.38 พบว่า ปัจจัยการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ได้แก่ ด้านการรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานมีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) โดยภาพรวมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) โดยภาพรวมมากที่สุด คือ ด้านการรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน ($\beta = 0.536$)

โดยค่าสหสัมพันธ์พหุคูณเท่ากับ 0.552 ($R = 0.552$) สามารถอธิบายความผันแปรของตัวแปรได้ร้อยละ 29.9 (Adjusted $R^2 = 0.299$) และอีกร้อยละ 70.1 สามารถอธิบายได้ด้วยตัวแปรอื่น ๆ มีความคลาดเคลื่อนมาตรฐานการประมาณค่าเท่ากับ 0.391 (SEE = 0.391) โดยตัวแปรอิสระสามารถ

อธิบายตัวแปรตามได้ ($F = 57.760$, $\text{Sig.} = 0.000$) มีค่า Tolerance ต่ำสุดอยู่ที่ 0.848 VIF สูงสุด 1.180 จึงไม่เกิดปัญหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร

สามารถเขียนอยู่ในรูปสมการถดถอยคะแนนดิบและมาตรฐานได้ ดังนี้

สมการถดถอยคะแนนดิบ

$$\hat{Y} = 2.113 + 0.474(X_7)$$

สมการถดถอยคะแนนมาตรฐาน

$$Z_Y = 0.536(X_7)$$

สัญลักษณ์แทนตัวแปรในสมการ

X_7 หมายถึง ด้านการรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน

\hat{Y} หมายถึง พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)

4.6 สรุปผลการทดสอบสมมติฐาน

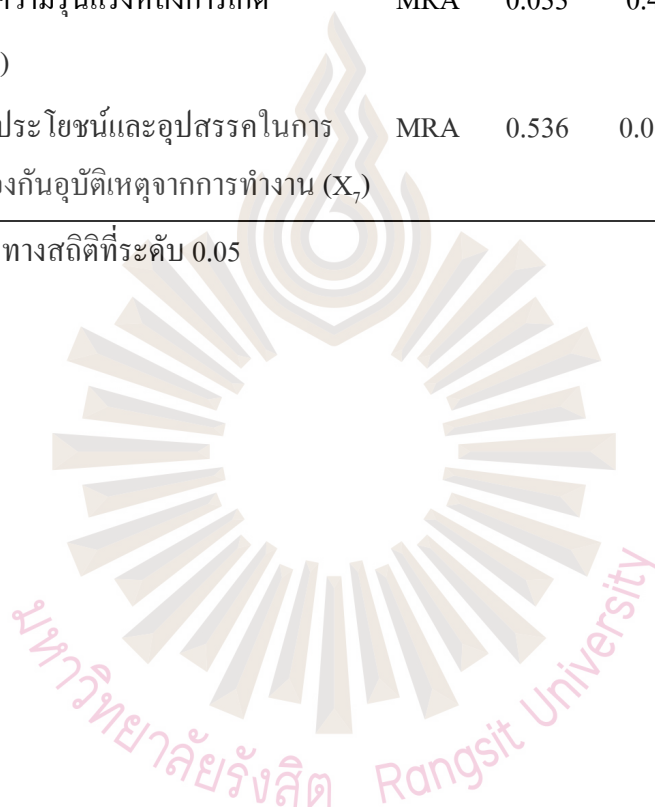
ตารางที่ 4.39 แสดงการสรุปผลการทดสอบสมมติฐานของปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) (Y)

ตัวแปร	สถิติ	ค่าสถิติ	Sig.	ผลการทดสอบ
สมมติฐานที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคล				
- เพศ	t-Test	1.397	0.163	ไม่สอดคล้อง
- อายุ	F-Test	4.697	0.001*	สอดคล้อง
- สถานภาพสมรส	F-Test	0.293	0.746	ไม่สอดคล้อง
- ระดับการศึกษาสูงสุด	F-Test	11.292	0.000*	สอดคล้อง
- รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	F-Test	6.029	0.000*	สอดคล้อง
- สัญญาจ้าง	F-Test	43.626	0.000*	สอดคล้อง
- ตำแหน่งงาน	F-Test	6.915	0.000*	สอดคล้อง
- อายุการทำงาน	F-Test	7.667	0.000*	สอดคล้อง
- ประสบการณ์ฝึกอบรมด้านความปลอดภัย	t-Test	2.066	0.039*	สอดคล้อง
- ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุในการทำงาน	t-Test	-1.457	0.146	ไม่สอดคล้อง
ตัวแปร	สถิติ	β	Sig.	ผลการทดสอบ
สมมติฐานที่ 2 ปัจจัยการบริหารความปลอดภัยในการทำงาน				
- ด้านนโยบายความปลอดภัยของบริษัท (X_1)	MRA	0.167	0.011*	สอดคล้อง
- ด้านความรับผิดชอบด้านความปลอดภัย (X_2)	MRA	0.019	0.784	ไม่สอดคล้อง
- ด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านความปลอดภัย (X_3)	MRA	0.303	0.000*	สอดคล้อง
- ด้านการมีส่วนร่วมทำกิจกรรมด้านความปลอดภัย (X_4)	MRA	0.109	0.086	ไม่สอดคล้อง

ตารางที่ 4.39 แสดงการสรุปผลการทดสอบสมมติฐานของปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) (Y) (ต่อ)

ตัวแปร	สถิติ	β	Sig.	ผลการทดสอบ
สมมติฐานที่ 3 ปัจจัยการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ				
- ด้านการรับรู้ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ (X_5)	MRA	0.024	0.582	ไม่สอดคล้อง
- ด้านการรับรู้ความรุนแรงหลังการเกิดอุบัติเหตุ (X_6)	MRA	0.033	0.468	ไม่สอดคล้อง
- ด้านการรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน (X_7)	MRA	0.536	0.000*	สอดคล้อง

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05



บทที่ 5

สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

งานวิจัยฉบับนี้ศึกษาเรื่อง “การบริหารความปลอดภัยในการทำงานและการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่ส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลจำนวน 400 ชุด จากนั้นผู้วิจัยได้นำข้อมูลมาวิเคราะห์ทางสถิติโดยสามารถสรุปผลการศึกษารอบแนวคิดการวิจัยใหม่ อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ ดังต่อไปนี้

5.1 สรุปผลการวิจัย

5.1.1 ผลการวิจัยปัจจัยส่วนบุคคล สรุปได้ว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 240 คน (ร้อยละ 60.0) มีอายุ 21-30 ปี จำนวน 221 คน (ร้อยละ 55.3) มีสถานภาพสมรส จำนวน 192 คน (ร้อยละ 48) มีระดับการศึกษาในระดับปริญญาตรีหรือสูงกว่า จำนวน 133 คน (ร้อยละ 33.3) มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาท จำนวน 170 คน (ร้อยละ 42.5) ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ทำงานอยู่ในสัญญาที่ 1 บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) จำนวน 216 คน (ร้อยละ 54.0) มีตำแหน่งงานอยู่ในระดับคนงาน จำนวน 109 คน (ร้อยละ 27.3) มีอายุการทำงาน 1-2 ปี จำนวน 148 คน (ร้อยละ 37.0) มีประสบการณ์เคยเข้าฝึกอบรม จำนวน 305 คน (ร้อยละ 76.3) และไม่เคยได้รับอุบัติเหตุ จำนวน 375 คน (ร้อยละ 93.8)

5.1.2 ผลจากการวิจัยปัจจัยการบริหารความปลอดภัยในการทำงาน โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 4.19$) โดยมีรายละเอียดแต่ละด้าน ดังนี้

1) ด้านนโยบายความปลอดภัยของบริษัท โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 4.18$) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า บริษัทได้กำหนดคนนโยบายด้านความปลอดภัยโดยประกาศเป็นลายลักษณ์อักษรไว้อย่างชัดเจนมีค่าเฉลี่ยมากที่สุด ($\bar{X} = 4.24$) รองลงมาคือ บริษัทมีคณะกรรมการ

ตรวจความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน ($\bar{X} = 4.20$) และน้อยที่สุดคือ บริษัทที่มีการประชุมวางแผนด้านความปลอดภัยโดยให้พนักงานมีส่วนร่วมช่วยลดอุบัติเหตุในการทำงาน ($\bar{X} = 4.12$)

2) ด้านความรับผิดชอบด้านความปลอดภัย โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 4.15$) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า บริษัทกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบด้านความปลอดภัยและแจ้งให้พนักงานทุกคนได้รับทราบมีค่าเฉลี่ยมากที่สุด ($\bar{X} = 4.20$) รองลงมาคือ ผู้บังคับบัญชาทุกคนดูแลและรับผิดชอบด้านความปลอดภัยในการทำงานและอาชีวอนามัยให้เป็นไปตามกฎระเบียบความปลอดภัยที่กำหนดขึ้นโดยเคร่งครัด ($\bar{X} = 4.19$) และน้อยที่สุดคือ บริษัทจัดให้มีการฝึกซ้อมภาคปฏิบัติเป็นประจำ หากเกิดกรณีฉุกเฉิน ($\bar{X} = 4.07$)

3) ด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านความปลอดภัย โดยภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.25$) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า พนักงานควรแต่งกายอย่างรัดกุมเหมาะสมหรือสวมเสื้อผ้าที่ทางสถานประกอบการจัดเตรียมไว้ให้ขณะทำงานมีค่าเฉลี่ยมากที่สุด ($\bar{X} = 4.30$) รองลงมาคือ พนักงานปฏิบัติตามคำแนะนำของหัวหน้างานเรื่องความปลอดภัยในการทำงานอย่างเคร่งครัด ($\bar{X} = 4.27$) และน้อยที่สุดคือ พนักงานศึกษาและทำความเข้าใจคู่มือด้านความปลอดภัยในการทำงานและปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด ($\bar{X} = 4.19$)

4) ด้านการมีส่วนร่วมทำกิจกรรมด้านความปลอดภัย โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 4.16$) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า พนักงานสนับสนุนและส่งเสริมสภาพแวดล้อมและวิธีการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัยรวมถึงการมีสุขภาพอนามัยที่ดีมีค่าเฉลี่ยมากที่สุด ($\bar{X} = 4.25$) รองลงมาคือ พนักงานได้เข้าร่วมกิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัยในการทำงานของบริษัท ($\bar{X} = 4.18$) และน้อยที่สุดคือ บริษัทจัดให้มีนิทรรศการหรือโครงการรณรงค์กิจกรรมด้านความปลอดภัยเป็นประจำทุกปี ($\bar{X} = 4.10$)

5.1.3 ผลจากการวิจัยปัจจัยการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ โดยภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.37$) โดยมีรายละเอียดแต่ละด้าน ดังนี้

1) ด้านการรับรู้ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ โดยภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.60$) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า พนักงานคิดว่าการสวมรองเท้าขณะปฏิบัติงานทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมีค่าเฉลี่ยมากที่สุด ($\bar{X} = 4.69$) รองลงมาคือ พนักงานคิดว่าการวางสิ่งของเกะกะบนพื้นอาคารทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ($\bar{X} = 4.66$) และน้อยที่สุดคือ พนักงานคิดว่าการมีแสงสว่างไม่เพียงพอหรือการมีเสียงดังมากขณะปฏิบัติงานจะทำให้ประสิทธิภาพในการทำงานลดลง ($\bar{X} = 4.47$)

2) ด้านการรับรู้ความรุนแรงหลังการเกิดอุบัติเหตุ โดยภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.33$) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า พนักงานคิดว่าเมื่อเกิดอุบัติเหตุสามารถทำให้เสียชีวิต สูญเสียอวัยวะ หรือพิการทุพพลภาพได้มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด ($\bar{X} = 4.43$) รองลงมาคือ พนักงานคิดว่าเมื่อเกิดอุบัติเหตุแล้วทำให้เกิดการสูญเสียเวลาในการทำงาน ($\bar{X} = 4.39$) และน้อยที่สุดคือ เมื่อเกิดอุบัติเหตุท่านมีความวิตกกังวลขณะปฏิบัติงาน ($\bar{X} = 4.23$)

3) ด้านการรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน โดยภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.21$) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า พนักงานคิดว่าการทำงานในสถานที่เสี่ยงจำเป็นต้องสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลมีค่าเฉลี่ยมากที่สุด ($\bar{X} = 4.48$) รองลงมาคือ พนักงานคิดว่าการใช้เครื่องมือหรืออุปกรณ์ต่าง ๆ ที่เหมาะสมกับงานสามารถลดการเกิดอุบัติเหตุและเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน ($\bar{X} = 4.47$) และน้อยที่สุดคือ พนักงานคิดว่าการทำงานทุกครั้งจะต้องเสี่ยงจึงจะได้ผลผลิตสูง ($\bar{X} = 3.76$)

5.1.4 ผลจากการวิจัยพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) โดยภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.38$) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า พนักงานดูแลสุขภาพอนามัยของตนเองให้แข็งแรงเพื่อมีความพร้อมในการทำงานอย่างเสมอมีค่าเฉลี่ยมากที่สุด ($\bar{X} = 4.60$) รองลงมาคือ พนักงานทำงานด้วยความระมัดระวังเสมอ ($\bar{X} = 4.60$) และน้อยที่สุดคือ พนักงานศึกษาการใช้เครื่องจักรจากคู่มือการใช้งานหรือได้รับการอบรมจากตัวแทนผู้ขายก่อนการใช้งาน ($\bar{X} = 4.18$)

5.1.5 สรุปผลการทดสอบสมมติฐานของการวิจัย

สมมติฐานที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคล ประกอบด้วย เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษาสูงสุด รายได้เฉลี่ยต่อเดือน สัญญาจ้าง ตำแหน่งงาน อายุการทำงาน ประสบการณ์ฝึกอบรมด้านความปลอดภัย และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุในการทำงาน มีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) แตกต่างกัน ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า อายุ ระดับการศึกษาสูงสุด รายได้เฉลี่ยต่อเดือน สัญญาจ้าง ตำแหน่งงาน อายุการทำงาน และประสบการณ์ฝึกอบรมด้านความปลอดภัยมีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) โดยภาพรวมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 สอดคล้องกับสมมติฐานที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 2 ปัจจัยการบริหารความปลอดภัยในการทำงาน ได้แก่ ด้านนโยบายความปลอดภัยของบริษัท ด้านความรับผิดชอบด้านความปลอดภัย ด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านความปลอดภัย และด้านการมีส่วนร่วมทำกิจกรรมด้านความปลอดภัยมีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ด้านนโยบายความปลอดภัยของบริษัท และด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านความปลอดภัยมีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) โดยภาพรวมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 สอดคล้องกับสมมติฐานที่ตั้งไว้

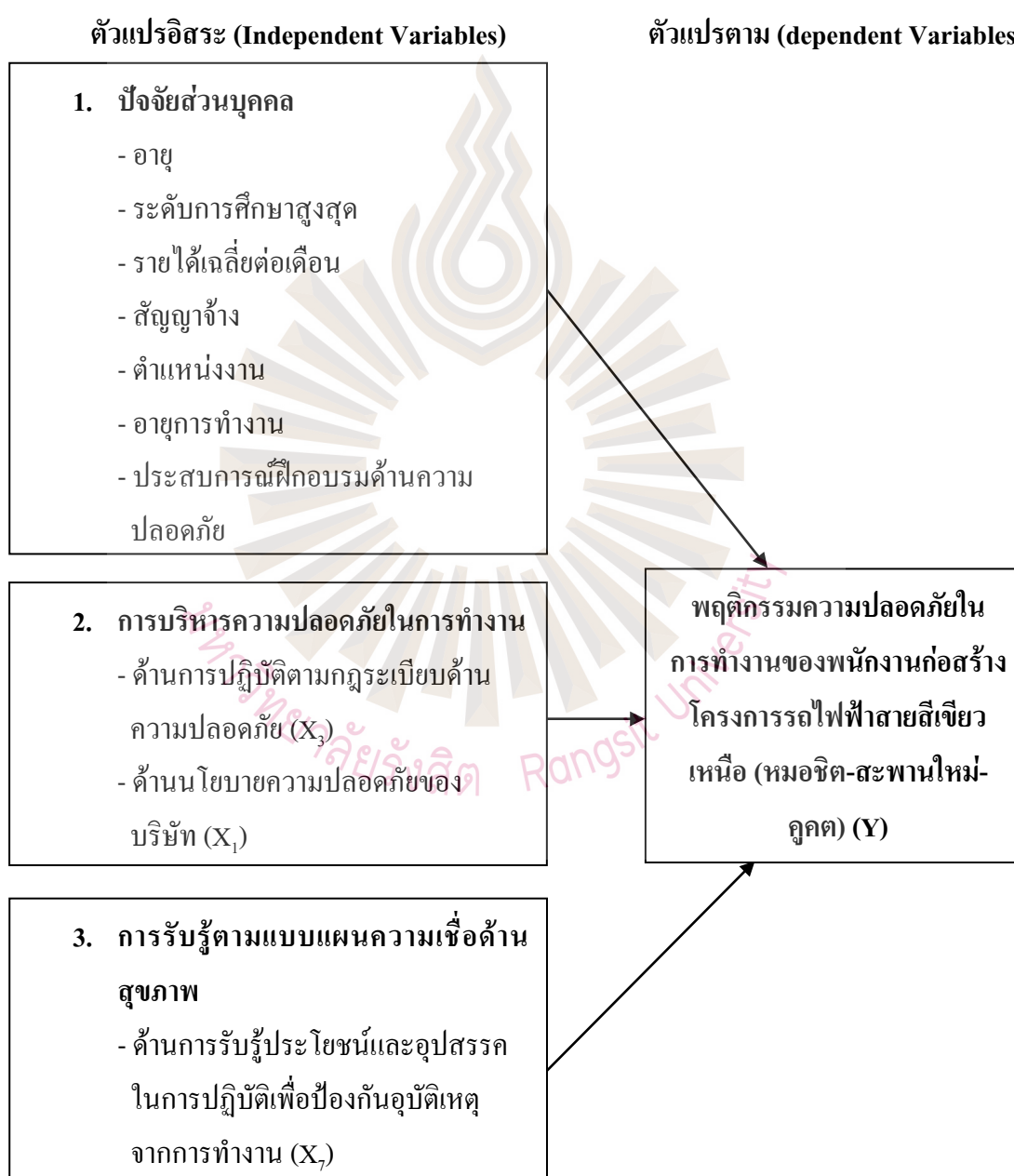
โดยด้านที่มีความสัมพันธ์มากที่สุดคือ ด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านความปลอดภัย ($\beta = 0.303$) รองลงมาคือ ด้านนโยบายความปลอดภัยของบริษัท ($\beta = 0.167$) ตามลำดับ สามารถอธิบายความผันแปรของตัวแปรได้ร้อยละ 24.6 (Adjusted $R^2 = 0.246$) และอีกร้อยละ 75.4 สามารถอธิบายได้ด้วยตัวแปรอื่น ๆ

สมมติฐานที่ 3 ปัจจัยการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ได้แก่ ด้านการรับรู้ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ด้านการรับรู้ความรุนแรงหลังการเกิดอุบัติเหตุ ด้านการรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานมีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ด้านการรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานมีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) โดยภาพรวมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 สอดคล้องกับสมมติฐานที่ตั้งไว้

โดยด้านที่มีความสัมพันธ์มากที่สุดคือ ด้านการรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน ($\beta = 0.536$) สามารถอธิบายความผันแปรของตัวแปรได้ร้อยละ 29.9 (Adjusted $R^2 = 0.299$) และอีกร้อยละ 70.1 สามารถอธิบายได้ด้วยตัวแปรอื่น ๆ

5.2 กรอบแนวคิดวิจัยใหม่

ผู้วิจัยได้สรุปกรอบแนวคิดการวิจัยใหม่ของปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต- สะพานใหม่-คูคต) โดยภาพรวม ดังนี้



รูปที่ 5.1 สรุปกรอบแนวคิดการวิจัยใหม่ของปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ โดยภาพรวม

5.3 อภิปรายผล

จากผลการวิจัยเรื่อง “การบริหารความปลอดภัยในการทำงานและการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่ส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)” สามารถอภิปรายผลตามข้อค้นพบได้ดังนี้

5.3.1 ปัจจัยส่วนบุคคล จากผลการวิจัยพบว่า อายุ ระดับการศึกษาสูงสุด รายได้เฉลี่ยต่อเดือน สัญญาจ้าง ตำแหน่งงาน อายุการทำงาน และประสบการณ์ฝึกอบรมด้านความปลอดภัยมีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) โดยภาพรวมแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และสอดคล้องกับสมมติฐานที่ตั้งไว้ สามารถอภิปรายผลได้ดังนี้

1) อายุมีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 เนื่องจากพนักงานก่อสร้างที่มีอายุมากในช่วง 41-50 ปี จะเอาใจใส่ในเรื่องของอุบัติเหตุและมีพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานมากกว่าเด็กวัยรุ่นที่อายุต่ำกว่าหรือเท่ากับ 20 ปี เหตุผลเพราะยิ่งอายุมากขึ้นก็จะยิ่งเครียดและจริงจังในเรื่องของความปลอดภัยมากขึ้น พนักงานบางคนมีครอบครัว มีภาระต่าง ๆ บางคนเป็นเสาหลักของบ้านก็ยิ่งต้องเพิ่มความระมัดระวังในการทำงาน จึงทำให้มีความระมัดระวังตนเองในทุก ๆ ด้าน ทำงานบนความไม่ประมาท ในขณะที่เดียวกันก็อาจกล่าวได้ว่าพนักงานที่มีอายุมากกว่านั้นมีประสบการณ์ในการทำงานสูง มีความรู้และทักษะความชำนาญในการปฏิบัติงานก่อสร้างมากกว่าพนักงานที่มีอายุน้อย

ข้อค้นพบดังกล่าว สอดคล้องกับงานวิจัยของ รัชฎยากร อัญมณีเจริญ (2550) ได้ศึกษาเรื่อง “ความสัมพันธ์ระหว่างความเมื่อยล้าทางกายกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน : ศึกษาเฉพาะกรณีพนักงานของบริษัทผลิตพรม” ผลการศึกษาพบว่า พนักงานระดับปฏิบัติการแผนกทอมือส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 25-35 ปี ด้านอายุนั้นพบว่าพนักงานที่มีอายุมากกว่า 35 ปี มีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานดีกว่าพนักงานที่มีอายุต่ำกว่า 25 ปี เนื่องจากพนักงานที่มีอายุมากกว่ามีประสบการณ์ ความรู้ ความสามารถในการปฏิบัติหน้าที่มากกว่าพนักงานที่มีอายุน้อย ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า การจำแนกตามปัจจัยด้านลักษณะส่วนบุคคล พนักงานที่มีอายุแตกต่างกันมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ

0.05 สอดคล้องกับงานวิจัยของ บุรินทร์ ทองอุดม (2554) ได้ศึกษาเรื่อง “ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานระดับปฏิบัติการโรงงานฉีดพลาสติกขึ้นรูป : กรณีศึกษา บริษัทอรรธรบอร์น จำกัด” ผลการศึกษาพบว่า ลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างมีอายุระหว่าง 25-29 ปี อธิบายต่อว่าส่วนใหญ่พนักงานที่มีอายุมากกว่าจะมีประสบการณ์ในการทำงานสูงจึงมีทักษะความรู้ ความชำนาญในการปฏิบัติหน้าที่มากกว่าพนักงานที่มีอายุน้อย ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า อายุแตกต่างกันมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และสอดคล้องกับงานวิจัยของ ปวีณา สุภาวพงศ์ (2560) ได้ศึกษาเรื่อง “การรับรู้โปรแกรมแบบสังเกตความปลอดภัยและการสื่อสารและพฤติกรรม ความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน โครงการฐานสนับสนุนการพัฒนาปิโตรเลียม ปตท. สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จังหวัดสงขลา” ผลการศึกษาพบว่า พนักงานโครงการฐานสนับสนุนการพัฒนาปิโตรเลียมปตท. สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จังหวัดสงขลา ส่วนใหญ่มีอายุ 25-30 ปี ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ปัจจัยส่วนบุคคลด้านอายุที่แตกต่างกันส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

2) ระดับการศึกษาสูงสุดมีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 เนื่องจากพนักงานก่อสร้างที่มีระดับการศึกษาอยู่ในระดับปริญญาตรีหรือสูงกว่า ส่งผลให้มีประสิทธิภาพในการทำงานมากกว่าพนักงานที่มีระดับการศึกษาในระดับมัธยมศึกษา เนื่องจากบุคคลที่มีการศึกษาสูงจะมีความรู้ ความเข้าใจ ในสิ่งต่าง ๆ ได้อย่างดี ลึกซึ้ง และรวดเร็ว ทั้งยังมีศักยภาพในการทำงาน สามารถสื่อสารได้อย่างคล่องแคล่ว มีความเป็นผู้นำไม่ประมาทในการทำงาน และรับฟังความคิดเห็นของผู้อื่นทำให้เกิดโอกาสผิดพลาดในการปฏิบัติงานน้อยกว่าผู้ที่มีการศึกษาน้อย

ข้อค้นพบดังกล่าว สอดคล้องกับงานวิจัยของ รัชณี ธรรมสโรช (2551) ได้ศึกษาเรื่อง “การรับรู้การบริหารความปลอดภัยและพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัท ประมวลผล จำกัด” ผลการศึกษาพบว่า พนักงานส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับประถมศึกษา โดยบริษัทมีมาตรการให้พนักงานทุกคนมีส่วนร่วมในการลดอุบัติเหตุจากการทำงาน และบริษัทนำผลการสอบสวนและการวิเคราะห์ สาเหตุของอุบัติเหตุไปแก้ไขในสภาพการทำงานและปรับปรุงการวางแผนงานด้านความปลอดภัย ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ผลการเปรียบเทียบการรับรู้การบริหารความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต จำแนกตามลักษณะส่วนบุคคล พบว่าพนักงานฝ่ายผลิตที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีการรับรู้การบริหารความ

ปลอดภัยในการทำงานแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 สอดคล้องกับงานวิจัยของ พิณพงษ์ รัตนะ (2551) ได้ศึกษาเรื่อง “ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานในกลุ่มโรงงานอุตสาหกรรมอาหารทะเล ในเขตจังหวัดชายฝั่งทะเลอันดามัน” กลุ่มตัวอย่างในการตอบแบบสอบถามเป็นพนักงานในสายการผลิตของโรงงานในกลุ่มอุตสาหกรรมอาหารทะเลในเขตจังหวัดชายฝั่งทะเลอันดามัน ผลการศึกษาพบว่า พนักงานส่วนใหญ่มีระดับการศึกษาอยู่ในชั้นประถมศึกษา ซึ่งแสดงให้เห็นว่าพนักงานที่มีการศึกษาสูงย่อมมีพฤติกรรมความปลอดภัยและพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการทำงานได้ดีกว่าพนักงานที่มีการศึกษาน้อยกว่า ในสายงานนี้ส่วนใหญ่มีการศึกษาอยู่ในระดับชั้นประถมศึกษาเนื่องจากเป็นงานที่ใช้แรงงาน ส่วนการศึกษาในระดับอาชีวศึกษานั้นจะเป็นระดับหัวหน้างานหรือทำหน้าที่ควบคุมเครื่องจักร พบว่า พฤติกรรมด้านความปลอดภัยดีกว่าพนักงานในระดับใช้แรงงาน ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ปัจจัยส่วนบุคคลในด้านระดับการศึกษามีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 สอดคล้องกับงานวิจัยของ สุชาติพิศ รongสวัสดิ์ (2554) ได้ศึกษาเรื่อง “ปัจจัยการรับรู้เรื่องความปลอดภัยในการทำงานที่มีผลต่อพฤติกรรมในการทำงานของพนักงานระดับปฏิบัติการ ประจำการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค จ.เชียงใหม่” โดยกลุ่มตัวอย่างคือ พนักงานปฏิบัติการประจำการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคจังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 310 คน ผลการศึกษาพบว่า พนักงานส่วนใหญ่มีการศึกษาอยู่ในระดับมัธยมศึกษาตอนต้น ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ปัจจัยส่วนบุคคลในด้านระดับการศึกษามีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานในด้านความพร้อมทางด้านร่างกายและจิตใจของพนักงาน

3) รายได้เฉลี่ยต่อเดือนมีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 เนื่องจากพนักงานก่อสร้างส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาท และพนักงานก่อสร้างที่มีรายได้สูงจะมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานมากกว่าพนักงานก่อสร้างที่มีรายได้ต่ำ อันเป็นผลมาจากพนักงานที่มีรายได้สูงนั้นมีหน้าที่ มีตำแหน่งในความรับผิดชอบสูง ทำให้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอันตรายต่ำกว่าพนักงานก่อสร้างที่ใช้แรงงานในพื้นที่เสี่ยงอันตราย รวมถึงพนักงานที่มีรายได้สูงจะมีพฤติกรรมปฏิบัติตามกฎหมายได้ดีกว่าอีกด้วย เนื่องจากผู้ที่สถานะทางเศรษฐกิจดีย่อมมีโอกาสสูงในการแสวงหาประโยชน์ที่ดีต่อตนเอง ในทางตรงกันข้ามผู้ที่มิมีสถานะทางเศรษฐกิจต่ำทำให้มีข้อจำกัดในการเลือกบริโภคสิ่งต่าง ๆ ในชีวิตประจำวันและการรับรู้ข่าวสาร การเรียนรู้ การแสวงหาประสบการณ์ได้น้อยกว่า

ข้อค้นพบดังกล่าว สอดคล้องกับงานวิจัยของ พิณพงษ์ รัตนะ (2551) ได้ศึกษาเรื่อง “ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานในกลุ่มโรงงานอุตสาหกรรมอาหารทะเล ในเขตจังหวัดชายฝั่งทะเลอันดามัน” กลุ่มตัวอย่างในการตอบแบบสอบถามเป็นพนักงานในสายการผลิตของโรงงานในกลุ่มอุตสาหกรรมอาหารทะเลในเขตจังหวัดชายฝั่งทะเลอันดามัน ผลการศึกษาพบว่า พนักงานส่วนใหญ่มีรายได้รวมเงินเดือนและเงินค่าพิเศษล่วงหน้าโดยเฉลี่ย 5,000-10,000 บาท ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่าปัจจัยส่วนบุคคลในด้านรายได้มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

4) สัญญาจ้างมีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 เนื่องจากสัญญาจ้างเป็นการจำแนกตามกลุ่มบริษัทหรือจำแนกตามประเภทของงานที่พนักงานสังกัดอยู่ ดังนั้นในแต่ละสัญญาก็จะมีบริษัทที่มีระดับการจัดการด้านความปลอดภัยต่างกัน รวมถึงมีวิธีการดูแลพนักงานในระดับพฤติกรรมด้านความปลอดภัยแตกต่างกันออกไป ดังนั้นในแต่ละบริษัทที่มีสัญญาจ้างแตกต่างกันอาจจะส่งผลต่อการคัดเลือกพนักงานเข้าในภาคหน้าด้วยว่าสัญญาใดที่จะส่งผลกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานได้มากกว่า ดังเช่นในสัญญาที่ 1 และ 4 มีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานโดยภาพรวมมากกว่าสัญญาที่ 2 ในขณะที่เดียวกัน สัญญาที่ 3 มีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานโดยภาพรวมมากกว่าสัญญาที่ 1 และ 2 แสดงให้เห็นว่าการทำงานของพนักงานในสัญญาที่ 3 มีพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานมากที่สุด

5) ตำแหน่งงานมีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 เนื่องจากพนักงานส่วนใหญ่มีตำแหน่งงานอยู่ในระดับคนงาน และตำแหน่งงานในแต่ละงานมีหน้าที่ ความรับผิดชอบที่แตกต่างกันไป บางตำแหน่งดังเช่น พนักงานก่อสร้างนั้นต้องทำงานภายใต้ความเสี่ยงและทำงานกลางแจ้งตลอดเวลาที่จะต้องมีความระมัดระวังตนเองขณะทำงาน มีสติ ไม่วอกแวก ไม่หยอกล้อกับเพื่อนร่วมงานขณะปฏิบัติงาน มีสุขภาพร่างกายที่สมบูรณ์แข็งแรง เนื่องจากถ้าหากเกิดความผิดพลาดขึ้นมาอาจส่งผลเสียถึงชีวิตได้ แต่สำหรับบางตำแหน่งงานที่ทำงานอยู่ภายในสำนักงานออฟฟิศ ทำงานอยู่กับเอกสารหรือพบปะพูดคุยกับลูกค้า แต่ไม่ได้

ทำงานก่อสร้างหรืองานที่ต้องใช้แรงงานในพื้นที่เสี่ยงอันตรายนั้นทำให้มีความเสี่ยงในการทำงาน น้อยลงและมีความปลอดภัยมากกว่านั่นเอง

ข้อค้นพบดังกล่าว สอดคล้องกับงานวิจัยของ นพดล มินีสัย (2550) ได้ศึกษาเรื่อง “พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานระดับปฏิบัติการ ฝ่ายการพาณิชย์สินค้า และ ไปรษณีย์ภัณฑ์ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)” ผลการศึกษาพบว่า พนักงานระดับปฏิบัติการฝ่ายการพาณิชย์สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ของบริษัท การบินไทย จำกัด มหาชน มีตำแหน่ง Porter ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า พนักงานระดับปฏิบัติการฝ่ายการพาณิชย์สินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์ของบริษัท การบินไทย จำกัด มหาชน ที่มีปัจจัยส่วนบุคคลทางด้านตำแหน่งงาน ต่างกันมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 สอดคล้องกับงานวิจัยของ รัศมี จอประยูร (2551) ได้ศึกษาเรื่อง “ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานบริษัท คาร์ตัน ออปติคัล (สยาม) จำกัด” ผลการศึกษาพบว่า พนักงานบริษัท คาร์ตัน ออปติคัล (สยาม) จำกัด ส่วนใหญ่อยู่ในแผนกผลิตส่วนงานเครื่องจักร โดยพนักงานในทุกตำแหน่งงานต่างให้ความสำคัญถึงความปลอดภัยในการทำงานทั้งสิ้น ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า พนักงานที่มีตำแหน่งงานแตกต่างกันมีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับ ความสำคัญของความปลอดภัยในการทำงานแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 สอดคล้องกับงานวิจัยของ สุรสิงห์ วรคุณาลัย (2551) ได้ศึกษาเรื่อง “การรับรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงานและการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัยของพนักงานฝ่ายปฏิบัติการคลังสินค้า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)” โดยประชากรที่ใช้ในการศึกษานี้ได้แก่ พนักงานฝ่ายปฏิบัติการคลังสินค้า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จำนวน 1,600 คน และกำหนดขนาดตัวอย่างที่ใช้ในงานวิจัย จำนวน 320 คน ผลการวิจัยพบว่า พนักงานฝ่ายปฏิบัติการคลังสินค้า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ส่วนใหญ่อยู่ในระดับตำแหน่งการปฏิบัติงานอยู่ในระดับควบคุมงาน ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ปัจจัยส่วนบุคคลแตกต่างกัน มีระดับตำแหน่งการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัยแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

6) อายุการทำงานมีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 เนื่องจากอายุการทำงานมีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 เนื่องจากพนักงานก่อสร้างส่วนใหญ่มีอายุการทำงาน 1-2 ปี ซึ่งถือว่ายังไม่มากนักสำหรับอาชีพการก่อสร้างที่ต้องทำงานอยู่ภายใต้ความเสี่ยงตลอดเวลา และอายุการ

ทำงานที่น้อยนั้นทำให้มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุระหว่างการปฏิบัติงานได้มากกว่าพนักงานที่มีอายุการทำงานสูงกว่า เนื่องจากพนักงานอ่อนประสบการณ์ ขาดทักษะในการปฏิบัติงานก่อสร้างกว่าพนักงานที่ทำงานมานานแล้ว โดยพนักงานที่มีประสบการณ์จะมีความรู้ ความเข้าใจในการก่อสร้างแน่นกว่า สำหรับผู้วิจัยมีความคิดเห็นว่าในอาชีพการทำงานไม่ว่าจะมีอายุการทำงานหรือด้านประสบการณ์มากหรือน้อยก็ตาม ควรที่จะมีสมาธิและสติในการทำงานด้วยกันทั้งนั้น ส่วนด้านอายุการทำงานคิดว่าหากพนักงานเรียนรู้งานได้เร็ว และมีการพัฒนาตนเอง ใฝ่รู้อยู่ตลอดเวลา ก็จะทำให้เป็นผู้เชี่ยวชาญและมีประสบการณ์ในด้านนั้น ๆ ได้ในที่สุด

ข้อค้นพบดังกล่าว สอดคล้องกับงานวิจัยของ จักรพงษ์ เอกาพันธ์ (2551) ได้ศึกษาเรื่อง “การรับรู้การบริหารความปลอดภัยและพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัทเขมมหาชัยพาราวัค จำกัด” ผลการศึกษาพบว่า พนักงานส่วนใหญ่มีอายุการทำงานน้อยกว่า 5 ปี ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ปัจจัยส่วนบุคคลของพนักงานพบว่า พนักงานที่มีอายุการทำงานแตกต่างกันมีพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยพนักงานที่มีอายุการทำงานมากกว่า 5 ปี มีพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานดีกว่าพนักงานที่มีอายุการทำงานน้อยกว่า 5 ปี สอดคล้องกับงานวิจัยของ Jannadi (1995) ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับคนงานก่อสร้างจำนวน 28 คน ผลการศึกษาพบว่า พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของคนงานก่อสร้างขึ้นอยู่กับสิ่งต่อไปนี้ ได้แก่ การมีส่วนร่วมด้านความปลอดภัยของพนักงานและหัวหน้างาน การให้ความสนใจด้านปัญหาความปลอดภัย จำนวนพนักงาน เจตคติในด้านความปลอดภัย และระยะเวลาการทำงาน สอดคล้องกับงานวิจัยของ Ray (1998) ได้ศึกษาเรื่อง “Determinants of Safe Behavior in Occupational Settings” การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ของตัวแปรซึ่งมีผลกระทบต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน ผลการวิจัยพบว่า ปัจจัยด้านประสบการณ์ในการทำงานและทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยมีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05

7) ประสบการณ์ฝึกอบรมด้านความปลอดภัยมีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 เนื่องจากพนักงานก่อสร้างส่วนใหญ่ได้เข้ารับการฝึกอบรมด้านความปลอดภัยในการทำงาน จำนวน 305 คน ทำให้การทำงานโดยภาพรวมเป็นไปอย่างราบรื่น เนื่องจากพนักงานเข้ารับการฝึกอบรมของบริษัท เนื้อหาในหลักสูตรได้อธิบายไว้อย่างครบถ้วนและพนักงานได้เข้าใจถึงภาพรวมในการลงมือปฏิบัติงานต่าง ๆ ของโครงการก่อสร้าง

รวมถึงวิธีป้องกันตนเองเพื่อมิให้เกิดอุบัติเหตุขณะทำงาน และหากเกิดเหตุสุดวิสัยควรปฏิบัติตนอย่างไร เพื่อช่วยกันลดการเกิดอุบัติเหตุและลดการสูญเสียทรัพยากรในการทำงานให้มากที่สุด

ข้อค้นพบดังกล่าว สอดคล้องกับงานวิจัยของ ทศนีย์ กาติโรจน์ (2552) ได้ศึกษาเรื่อง “ทัศนคติด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานระดับปฏิบัติการในโรงงานอุตสาหกรรมที่จัดทำระบบการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัย OHSAS 18001 ในเขตจังหวัดสมุทรปราการ” ผลการศึกษาพบว่า ลักษณะข้อมูลส่วนบุคคลของพนักงานที่เป็นกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ได้รับการอบรมเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงาน หรือระบบการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัย ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่าพนักงานที่ทำงานในสถานประกอบการที่ได้รับการฝึกอบรมแตกต่างกันมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 อาจเนื่องมาจากหลักสูตรและเนื้อหาที่จัดอบรมให้พนักงาน วิธีการประเมินและติดตามผลหลังจากที่ได้รับการฝึกอบรม รวมถึงความต่อเนื่องของการฝึกอบรมให้กับพนักงาน สอดคล้องกับ จิรวัดน์ ศรีเทพ (2553) ได้ศึกษาเรื่อง “การรับรู้ นโยบายและพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัท ช.ม.หาอจ จำกัด” ผลการศึกษาพบว่า พนักงานส่วนใหญ่เคยรับการฝึกอบรมด้านความปลอดภัย โดยบริษัทเน้นมาตรการปฏิบัติให้พนักงานมีส่วนร่วมลดอุบัติเหตุในการทำงาน นอกจากนี้ยังมีการจัดตั้งคณะกรรมการความปลอดภัยประกอบด้วยตัวแทนนายจ้างและตัวแทนลูกจ้างทำการเผยแพร่ ติดตามประเมิน ผลและการรับรู้ นโยบายด้านความปลอดภัยของบริษัท ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า พนักงานฝ่ายผลิตที่มีประสบการณ์ฝึกอบรมต่างกันมีการรับรู้ นโยบายด้านความปลอดภัยในการทำงานโดยรวมแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 สอดคล้องกับ สุนทรี เลิศล้ำ (2554) ได้ศึกษาเรื่อง “ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานบริษัท ไรเดี่ย ไทย โฮลดิ้งส์ จำกัด” ผลการศึกษาพบว่า ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคลของพนักงานบริษัท ไรเดี่ย ไทย โฮลดิ้งส์ จำกัด ส่วนใหญ่เคยมีประสบการณ์การฝึกอบรมก่อนเข้าทำงานกับบริษัทนี้ ทุกคนที่เข้าทำงานบริษัทนี้ได้รับการฝึกอบรมด้านความปลอดภัยโดยเคยผ่านการฝึกอบรมในช่วง 6 เดือนที่ผ่านมา และไม่เคยได้เกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน อาจเป็นเพราะพนักงานส่วนใหญ่ทำงานในฝ่ายผลิตมีอายุค่อนข้างสูง และมีประสบการณ์การทำงานยาวนาน จึงมีความรู้ความเข้าใจในเรื่องความปลอดภัยในการทำงานเป็นอย่างดี ทำให้ตระหนักในความสำคัญและมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานสูงกว่าพนักงานที่มีอายุน้อยกว่าและมีประสบการณ์การทำงานน้อยกว่า ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า พนักงานบริษัท ไรเดี่ย ไทย โฮลดิ้งส์ จำกัด ที่มีปัจจัยส่วนบุคคลในด้านประสบการณ์ฝึกอบรมด้านความปลอดภัยแตกต่างกันมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

5.3.2 ปัจจัยการบริหารความปลอดภัยในการทำงาน จากผลการวิจัยพบว่า ด้านนโยบายความปลอดภัยของบริษัท และด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านความปลอดภัยมีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) โดยภาพรวมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และสอดคล้องกับสมมติฐานที่ตั้งไว้ สามารถอภิปรายผล เรียงตามค่าน้ำหนักจากมากไปน้อย ได้ดังนี้

1) ด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านความปลอดภัยมีค่าน้ำหนักมากที่สุดที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของ พนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) โดยภาพรวมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 เนื่องจากงานก่อสร้างจำเป็นต้องมีผู้เชี่ยวชาญและมีความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติงานเพื่อความปลอดภัย หากเกิดอุบัติเหตุจนมีผู้ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจะเป็นการละเมิดทางกฎหมายทันที ดังนั้นทุก ๆ สถานประกอบการจำเป็นต้องมีกฎระเบียบและข้อบังคับต่าง ๆ เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ เช่น พนักงานก่อสร้างควรแต่งกายอย่างรัดกุมเหมาะสม การปฏิบัติตามเครื่องหมายสัญลักษณ์ความปลอดภัยและป้ายเตือนภัยอย่างเคร่งครัด รวมถึงปฏิบัติตามคำแนะนำของหัวหน้างาน เป็นต้น เนื่องจากปัจจุบันมีการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัย อุปกรณ์เครื่องมือ เครื่องจักร สารเคมี และสารอันตรายมาใช้ในกระบวนการผลิต การก่อสร้าง หากขาดความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติอย่างเหมาะสมจะส่งผลกระทบต่อพนักงานและลูกจ้างในด้านความปลอดภัยและก่อให้เกิดอันตรายจากการทำงานได้ นอกจากนี้ยังต้องมีบทลงโทษที่เข้มงวดสำหรับผู้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบหรือข้อบังคับของสถานประกอบการ โดยให้เป็นบทบาทหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน เพื่อรักษามาตรฐานการทำงานให้เป็นระบบตามที่วางไว้และป้องกันอันตรายจากการเกิดอุบัติเหตุ

ข้อค้นพบดังกล่าว สอดคล้องกับงานวิจัยของ กจมนิ รัตติธรรม (2555) ได้ศึกษาเรื่อง “ความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ความปลอดภัยกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานบริษัท ไทยทาเคเนคา สากลก่อสร้าง จำกัด” ผลการศึกษาพบว่า การรับรู้ความปลอดภัยในการทำงาน อันประกอบด้วย ด้านกฎระเบียบข้อบังคับของบริษัท ด้านการใช้เครื่องมือและเครื่องจักร และด้านสภาพแวดล้อมในการทำงานของพนักงาน โดยรวมอยู่ในระดับสูงและมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานบริษัท ไทยทาเคเนคา สากลก่อสร้าง จำกัด อยู่ในระดับปานกลาง จากผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า การรับรู้ความปลอดภัยในการทำงานด้านกฎระเบียบข้อบังคับของบริษัทส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

2) ด้านนโยบายความปลอดภัยของบริษัทเป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) โดยภาพรวมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 เนื่องจากบริษัทอิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเม้นต์ ได้เห็นถึงความสำคัญด้านความปลอดภัยในการทำงานที่จะส่งผลต่อพนักงานทุกคนและบุคคลอื่น จึงมีนโยบายด้านความปลอดภัยในการทำงาน เช่น บริษัทได้กำหนดนโยบายด้านความปลอดภัยโดยประกาศเป็นลายลักษณ์อักษรไว้อย่างชัดเจน บริษัทมีการประชุมวางแผนด้านความปลอดภัยโดยให้พนักงานมีส่วนร่วมช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุในการทำงาน รวมถึงการเสริมสร้างให้พนักงานทุกระดับมีความรู้และมีจิตสำนึกด้านความปลอดภัยที่ดี นอกจากนี้บริษัทมีการติดตามและประเมินผลการดำเนินการตามนโยบายความปลอดภัยและอาชีวอนามัยเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดอย่างแท้จริง เป็นต้น ทั้งนี้ นโยบายด้านความปลอดภัยจะต้องมีการปรับปรุงให้เหมาะสมกับสถานการณ์อยู่เสมอเพื่อประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการทำงานอย่างสูงสุด

ข้อค้นพบดังกล่าว สอดคล้องกับงานวิจัยของ ประภาส กันสิทธิ์ (2550) ได้ศึกษาเรื่อง “พฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของช่างเครื่องบิน ฝ่ายช่าง บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)” ผลการศึกษาด้านนโยบายความปลอดภัยพบว่า ช่างเครื่องบิน ฝ่ายช่าง บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานอยู่ในระดับปานกลาง เนื่องจากมีการตั้งคณะกรรมการดูแลความปลอดภัยด้านอาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน ซึ่งมีการเข้มงวดให้ช่างเครื่องบินสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลในขณะปฏิบัติงาน รวมทั้งมีการจัดทำแผนงานประจำปีด้านความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ปัจจัยด้านบริหารความปลอดภัยในการทำงานโดยภาพรวมมีความสัมพันธ์ในระดับปานกลางกับพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของช่างเครื่องบิน ฝ่ายช่าง บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และเมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ด้านบทบาทเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ด้านบทบาทของหัวหน้างาน ด้านนโยบายความปลอดภัย ด้านการรับรู้กฎหมาย ด้านการอบรม และสภาพแวดล้อมในการทำงาน มีความสัมพันธ์ในระดับปานกลาง สอดคล้องกับงานวิจัยของ พิณพงษ์ รัตนะ (2551) ได้ศึกษาเรื่อง “ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของคณงานในกลุ่มโรงงานอุตสาหกรรมอาหารทะเล ในเขตจังหวัดชายฝั่งทะเลอันดามัน” กลุ่มตัวอย่างในการตอบแบบสอบถามเป็นคณงานในสายการผลิตของโรงงานในกลุ่มอุตสาหกรรมอาหารทะเลในเขตจังหวัดชายฝั่งทะเลอันดามัน โดยพบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความคิดเห็นในเรื่องการบริหารงานความปลอดภัยในระดับสูง ร้อยละ 76.84 ได้แก่ มีการกำหนดนโยบายด้านความปลอดภัยแสดงให้ทราบ มีกฎข้อบังคับเรื่องการแต่งกาย การดื่มสุรา การหยอกล้อขณะทำงาน มีการปรับปรุงซ่อมแซมเครื่องจักร มีการซ่อมแผน

และเตรียมพร้อมสามารถติดต่อหน่วยงานภายนอกเพื่อขอความช่วยเหลือในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยด้านการบริหารความปลอดภัยในการทำงาน ได้แก่ การรับรู้ข่าวสารด้านความปลอดภัย นโยบายด้านความปลอดภัย กิจกรรมด้านความปลอดภัย มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 สอดคล้องกับงานวิจัยของ Yenjai (2008) ได้ศึกษาเรื่อง “ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานจากอันตรายของสารเคมีของเจ้าหน้าที่ห้องปฏิบัติการวิเคราะห์ทางสิ่งแวดล้อมของบริษัทเอกชนในเขตกรุงเทพมหานคร” กลุ่มตัวอย่างที่ทำการศึกษาคือเจ้าหน้าที่ทุกระดับที่ปฏิบัติงานอยู่ในห้องปฏิบัติการวิเคราะห์ทางสิ่งแวดล้อมบริษัทเอกชน (ประเภทนิติบุคคล) ที่ขึ้นทะเบียนกับกรมโรงงานอุตสาหกรรมเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 238 คน ผลจากการวิจัยพบว่า เจ้าหน้าที่ห้องปฏิบัติการวิเคราะห์ส่วนใหญ่มีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานจากอันตรายของสารเคมีและอุบัติเหตุในห้องปฏิบัติการวิเคราะห์โดยรวมถูกต้องในระดับสูงสูงถึงร้อยละ 73.1 ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ปัจจัยนโยบายการจัดการด้านความปลอดภัยขององค์กรมีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

5.3.3 ปัจจัยการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ จากผลการวิจัยพบว่า ด้านการรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานมีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) โดยภาพรวมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และสอดคล้องกับสมมติฐานที่ตั้งไว้ สามารถอภิปรายผล ได้ดังนี้

1) ด้านการรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานมีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของ พนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) โดยภาพรวมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 เนื่องจากพนักงานมีการรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุของการทำงานแตกต่างกัน โดยการรับรู้ประโยชน์นั้นจะต้องทำงานที่ถูกขั้นตอนและถูกวิธีจึงจะสามารถลดการเกิดอุบัติเหตุได้ ต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบขององค์กรอย่างเคร่งครัด ต้องใช้เครื่องมือและอุปกรณ์ให้เหมาะสมกับงาน เมื่อกล่าวถึงทางด้านการรับรู้อุปสรรค ดังเช่น การจัดกิจกรรมเสริมสร้างการรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงาน รวมถึงวิธีการป้องกันอันตรายขณะทำงาน การจัดสภาพแวดล้อมให้เอื้อต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การทำงานในสถานที่เสี่ยงต้องสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล การใช้เครื่องมือหรืออุปกรณ์ต่าง ๆ ที่เหมาะสมกับงาน

เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุและเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน การจัดประชุมประจำทุกเดือนเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ นอกจากนี้ควรจัดให้มีการฝึกอบรมซึ่งจะมีเนื้อหาครอบคลุมและภายหลังการเสร็จสิ้นกิจกรรมการบรรยายควรที่จะมีการซักถามเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกัน ในประเด็นต่าง ๆ เพื่อสามารถนำความรู้มาประยุกต์ใช้ได้หรือต่อยอดกับการทำงาน การใช้เครื่องมือหรืออุปกรณ์ต่าง ๆ ที่เหมาะสมกับงานสามารถลดการเกิดอุบัติเหตุและเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน จากการวิเคราะห์ข้อมูลอธิบายได้ว่า พนักงานทุกคนพร้อมที่จะเสี่ยงชีวิตของตนเองเพื่อการทำงานเพื่อให้ได้ผลงานที่ดี แสดงให้เห็นว่าการตระหนักถึงด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานนั้นมีน้อย ดังนั้นหากพนักงานมีการรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานที่ดี จะส่งผลให้เกิดประสิทธิภาพในการทำงานได้อย่างปลอดภัยมากขึ้นด้วย

ข้อค้นพบดังกล่าว สอดคล้องกับงานวิจัยของ วิทยา ชาญชัย (2552) ได้ศึกษาเรื่อง “โปรแกรมการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วมเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการทำงานของคณงาน กองโรงงานช่างกล กรุงเทพมหานคร” ผลการศึกษาพบว่า หลังการทดลองกลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคในการใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลขณะทำงานสูงกว่าก่อนการทดลอง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 นอกจากนี้ผลการวิจัยแสดงให้เห็นว่า โปรแกรมการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วมเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการทำงานของคณงานมีผลทำให้คณงานมีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมที่ดีขึ้น ดังนั้น โปรแกรมส่งเสริมความปลอดภัยในการทำงานของคณงานนี้อาจนำไปประยุกต์ใช้ในสถานประกอบการที่มีการทำงานเกี่ยวข้องกับอุปกรณ์ป้องกันความปลอดภัยเพื่อส่งเสริมให้คณงานมีพฤติกรรมที่เหมาะสมและเป็นการป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นได้ สอดคล้องกับงานวิจัยของ Lusk and Kelemen (1993) ได้ศึกษาเรื่อง “Prediction use of hearing protection: A preliminary study” เพื่อทดสอบโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพของ Pender ทั้งนี้เพื่อนำไปอธิบายการใช้อุปกรณ์ป้องกันได้ยินของพนักงาน โดยการออกแบบสอบถามผู้เชี่ยวชาญในการชี้ชาย 98 คน ผลการวิจัยพบว่า การรับรู้ถึงประโยชน์ที่จะได้รับจากการใช้ประสิทธิภาพจากการใช้ความสามารถในการลดเสียงรบกวนจากภายนอกมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการใช้

5.4 ข้อเสนอแนะในการนำผลวิจัยไปใช้

จากการศึกษาและวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ทราบถึงความแตกต่างของปัจจัยส่วนบุคคล ทราบถึงปัจจัยการบริหารความปลอดภัยในการทำงาน และปัจจัยการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่ส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) ผู้วิจัยจึงมีข้อเสนอแนะที่ได้จากการวิจัยสามารถ

นำไปใช้ประโยชน์ได้ ให้แก่ผู้ประกอบการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครหรือ
ปริมณฑล ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างในโรงงานนิคมอุตสาหกรรมต่าง ๆ หรือ
หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการทำงาน ดังนี้

5.4.1 ปัจจัยส่วนบุคคล

1) ด้านอายุ จากผลการวิจัยพบว่า พนักงานก่อสร้างที่มีอายุมากในช่วง 41-50 ปี จะ
มีความระมัดระวังและเอาใจใส่ในเรื่องของการป้องกันอุบัติเหตุมากกว่าเด็กวัยรุ่นที่อายุต่ำกว่าหรือ
เท่ากับ 20 ปี เนื่องจากยิ่งอายุมากขึ้นก็จะยิ่งเครียดและจริงจังในเรื่องของความปลอดภัยมากขึ้น
พนักงานบางคนมีครอบครัว มีภาระต่าง ๆ บางคนเป็นเสาหลักของบ้านก็ยิ่งต้องเพิ่มความระมัดระวัง
ในการทำงาน จึงทำให้มีความระมัดระวังตนเองในทุก ๆ ด้าน ทำงานบนความไม่ประมาท และ
พนักงานก่อสร้างที่มีอายุมากกว่าจะมีประสบการณ์ในการทำงานสูง เนื่องจากมีความรู้ ความเข้าใจ
ความสามารถในการปฏิบัติหน้าที่ และมีทักษะความชำนาญในการปฏิบัติงาน รวมถึงมีพฤติกรรม
ความปลอดภัยในการทำงานได้ดีกว่าพนักงานที่มีอายุน้อย ดังนั้นบริษัทควรที่จะพิจารณาพนักงานที่
มีอายุน้อยหรือเพิ่งเริ่มเข้าทำงานมาฝึกอบรมเป็นพิเศษเพื่อให้เห็นถึงความสำคัญของความปลอดภัย
ในการทำงานและเพิ่มประสิทธิภาพของพนักงานด้วย รวมถึงอบรมให้มีความสำคัญกับอุปกรณ์
ป้องกันอันตราย เช่น ฝาปิดจุ่มก การแต่งกายที่ถูกต้องตามกฎระเบียบของสถานประกอบการ การ
สวมชุดป้องกันนิรภัย การใช้อุปกรณ์เครื่องมือเพื่อป้องกันเสียงดังขณะทำงาน เป็นต้น โดยบริษัท
ต้องมีนโยบายในการให้ข้อมูลเกี่ยวกับความปลอดภัย เช่น การแจกบทความเรื่องความปลอดภัยขณะ
ปฏิบัติงานในวารสารของบริษัท การจัดบอร์ดเกี่ยวกับความปลอดภัย รวมถึงการจัดกิจกรรมเพื่อ
ส่งเสริมความปลอดภัยในด้านต่าง ๆ เพื่อให้พนักงานมีพฤติกรรมด้านความปลอดภัยที่ดี รวมถึง
ส่งเสริมให้มีจิตสำนึกด้านความปลอดภัยต่อสาธารณะเพิ่มขึ้น

2) ระดับการศึกษาสูงสุด พนักงานก่อสร้างที่มีระดับการศึกษาอยู่ในระดับปริญญา
ตรีหรือสูงกว่า ส่งผลให้มีประสิทธิภาพในการทำงานมากกว่าพนักงานที่มีระดับการศึกษาในระดับ
มัธยมศึกษา เนื่องจากบุคคลที่มีการศึกษาสูงจะมีความรู้ ความเข้าใจ ในสิ่งต่าง ๆ ได้อย่างดี ลึกซึ้ง
และรวดเร็ว ทั้งยังมีศักยภาพในการทำงาน สามารถสื่อสารได้อย่างคล่องแคล่ว มีความเป็นผู้นำไม่
ประมาทในการทำงาน และรับฟังความคิดเห็นของผู้อื่นทำให้เกิดโอกาสผิดพลาดในการปฏิบัติงาน
น้อยกว่าผู้ที่มีการศึกษาน้อย ซึ่งแสดงให้เห็นว่าคนงานที่มีการศึกษาสูงย่อมมีพฤติกรรมความ
ปลอดภัยและพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุในการทำงานได้ดีกว่าคนงานที่มีการศึกษาต่ำกว่า

ดังนั้นบริษัทควรที่จะต้องควบคุมและกำหนดให้บุคคลที่มีการศึกษาสูงกว่าเป็นหัวหน้างานเพื่อควบคุมพนักงานให้ปฏิบัติตามแนวทางนโยบายที่กำหนดไว้ไปในทิศทางเดียวกัน และสร้างพฤติกรรมด้านความปลอดภัยที่ถูกต้องให้เป็นแบบอย่างที่ดี หรืออาจมีการจัดอบรมพัฒนากลุ่มบุคลากรที่มีการศึกษาไม่สูงให้มีความรู้ ความเข้าใจเบื้องต้นในด้านการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยอย่างถูกวิธี นอกจากนี้หัวหน้างานควรจัดการประชุมพูดคุยกันก่อนเริ่มลงมือทำงานเป็นประจำเพื่อป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้น และส่งเสริมให้พนักงานมีความรู้นำไปประยุกต์ใช้ได้กับงานในส่วนของตนเองขึ้นเบื้องต้นอีกด้วย

3) รายได้เฉลี่ยต่อเดือน พนักงานก่อสร้างส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาท และพนักงานก่อสร้างที่มีรายได้สูงจะมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานมากกว่าพนักงานก่อสร้างที่มีรายได้ต่ำ เนื่องจากพนักงานที่มีรายได้สูงมีหน้าที่ตำแหน่งความรับผิดชอบสูง ทำให้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอันตรายต่ำกว่าค่างานก่อสร้างที่ใช้แรงงานในพื้นที่เสี่ยงอันตราย รวมถึงคนงานที่มีรายได้สูงจะมีพฤติกรรมการทำงานด้านความปลอดภัยและการปฏิบัติตามกฎหมายได้ดีกว่าอีกด้วย เนื่องจากผู้ที่มีสถานะทางเศรษฐกิจดีย่อมมีโอกาสสูงในการแสวงหาประโยชน์ที่ดีต่อตนเอง ในทางตรงกันข้ามผู้ที่มีสถานะทางเศรษฐกิจต่ำทำให้มีข้อจำกัดในการเลือกบริโภคสิ่งต่าง ๆ ในชีวิตประจำวันและการรับรู้ข่าวสาร การเรียนรู้ การแสวงหาประสบการณ์ได้น้อยกว่า ดังนั้นบริษัทควรที่จะนำเสนอให้มีนโยบายจัดอบรมพนักงานที่มีรายได้ต่ำเป็นประจำทุกเดือนหรือจัดให้มีการแจกโบชัวร์ โดยมีเนื้อหาสาระเกี่ยวกับพฤติกรรมความปลอดภัยเพื่อให้พนักงานได้นำไปอ่านทำความเข้าใจกันภายหลังเลิกงาน และเพื่อเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องด้านความปลอดภัยในการป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นระหว่างการปฏิบัติงานจนทำให้เกิดความเสียหาย นอกจากนี้วิธีการจัดประชุมกันในทุกเช้าก่อนเข้าทำงานเป็นเวลา 15-20 นาที ก็เป็นวิธีที่ทำให้พนักงานมีความเข้าใจ รับรู้ถึงเป้าหมายงานในแต่ละวัน รวมถึงตระหนักและมีจิตสำนึกที่ดีถึงด้านความปลอดภัยในการทำงานอยู่ตลอดเวลา

4) สัญญาจ้าง ในแต่ละสัญญาจะเป็นการจำแนกตามกลุ่มบริษัทหรือจำแนกตามประเภทของงานที่พนักงานสังกัดอยู่ ดังนั้นในแต่ละสัญญาก็จะมีบริษัทที่มีระดับการจัดการด้านความปลอดภัยต่างกัน รวมถึงมีวิธีการดูแลพนักงานในระดับพฤติกรรมด้านความปลอดภัยแตกต่างกันออกไป ดังเช่นในสัญญาที่ 3 มีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานโดยภาพรวมมากกว่าสัญญาที่ 1 และ 2 แสดงให้เห็นว่าการทำงานของพนักงานในสัญญาที่ 3 มีพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานมากที่สุด ในขณะที่เดียวกันสัญญาที่ 1 และ 4 มีพฤติกรรมความปลอดภัยใน

การทำงานโดยภาพรวมมากกว่าสัญญาที่ 2 ดังนั้นบริษัทควรที่จะส่งเสริมการจัดกิจกรรมรณรงค์ให้เกิดความปลอดภัยในการทำงาน โดยการเผยแพร่นโยบายด้านความปลอดภัยให้พนักงานรับรู้ด้วยวิธีการต่าง ๆ เพื่อส่งเสริมพฤติกรรมด้านความปลอดภัยที่ดีให้แก่พนักงานทุกคน เช่น การจัดสัปดาห์ Safety เป็นประจำ การติดข้อมูลที่บอร์ดประชาสัมพันธ์ การเรียกประชุมพนักงาน เป็นต้น นอกจากนี้หากมีพนักงานเข้าใหม่บริษัทควรจะต้องทำการทดสอบทัศนคติด้านความปลอดภัยอย่างเข้มงวดเพื่อประเมินการรับรู้ นโยบายด้านความปลอดภัยและพฤติกรรมของแต่ละบุคคล และบริษัทควรมีมาตรฐานการควบคุมกิจกรรมด้านความปลอดภัยให้มีประสิทธิภาพอยู่เสมอ หัวหน้างานควรมีการประชุมพูดคุยกิจกรรมด้านความปลอดภัยก่อนลงมือทำงานเป็นประจำเพื่อสร้างให้พนักงานมีจิตสำนึกและตระหนักถึงความเสี่ยงความรุนแรงต่าง ๆ อันเนื่องมาจากอุบัติเหตุ รวมถึงการหาแนวทางวิธีการป้องกันให้เหมาะสม อันจะส่งผลให้ความเสี่ยงในการทำงานลดน้อยลง

5) ตำแหน่งงาน พนักงานส่วนใหญ่มีตำแหน่งงานอยู่ในระดับคนงาน ตำแหน่งงานในแต่ละงานมีหน้าที่ ความรับผิดชอบที่แตกต่างกันไป ดังเช่น ตำแหน่งพนักงานก่อสร้างต้องทำงานภายใต้ความเสี่ยงและทำงานกลางแจ้งตลอดเวลาจะต้องมีความระมัดระวังตนเองขณะทำงาน มีสติ ไม่วอกแวก ไม่หยอกล้อกับเพื่อนร่วมงานขณะปฏิบัติงาน มีสุขภาพร่างกายที่สมบูรณ์ แข็งแรง เนื่องจากหากเกิดความผิดพลาดขึ้นมาอาจส่งผลเสียชีวิตได้ แต่สำหรับบางตำแหน่งงานที่ทำงานอยู่ภายในสำนักงานออฟฟิศ ทำงานอยู่กับเอกสารหรือพบปะพูดคุยกับลูกค้า แต่ไม่ได้ทำงานก่อสร้างหรืองานที่ต้องใช้แรงงานในพื้นที่เสี่ยงอันตรายนั้นทำให้มีความเสี่ยงในการทำงานน้อยลงและมีความปลอดภัยมากกว่า ดังนั้นบริษัทควรที่จะให้ความสำคัญกับพนักงานที่ทำงานอยู่ภายใต้ความเสี่ยงตลอดเวลาอย่างพนักงานก่อสร้าง โดยการจัดทำคู่มือการปฏิบัติงานหรือมาตรฐานการทำงานอย่างปลอดภัยแจกพนักงานในทุกระดับ จัดบอร์ดเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารด้านความปลอดภัยให้แก่พนักงานทุกหน่วยทราบและต้องเป็นข้อมูลปัจจุบัน หรือจัดให้มีนิทรรศการด้านความปลอดภัยเป็นประจำปี นอกจากนี้ควรจัดให้มีการฝึกอบรมเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงานให้กับพนักงานอย่างทั่วถึงและให้พนักงานปฏิบัติตามกฎระเบียบอย่างเคร่งครัด โดยมีหัวหน้างานควบคุมดูแลอย่างใกล้ชิดเนื่องจากเป็นอาชีพที่เสี่ยงอันตราย หากเกิดอุบัติเหตุจะส่งผลเสียต่อตัวบุคคลเองและส่งผลเสียหายต่อทรัพย์สินของบริษัทได้ อีกทั้งควรสร้างจิตสำนึกที่ดีในการปฏิบัติงานให้อย่างถูกต้องและปลอดภัย ไม่ละเลยหรือบกพร่องในหน้าที่ของตนเอง และท้ายที่สุดควรจัดให้มีการทดสอบความรู้ความเข้าใจกับพนักงานที่เข้ารับการฝึกอบรมเพื่อเป็นการทวนความรู้เดิมด้วย

6) อายุการทำงาน พนักงานก่อสร้างส่วนใหญ่มีอายุการทำงาน 1-2 ปี ซึ่งถือว่าเป็นพนักงานใหม่เพิ่งเริ่มต้นเข้าทำงานในองค์กร ยังมีประสบการณ์ไม่มากนักสำหรับอาชีพก่อสร้างที่ต้องทำงานอยู่ภายใต้ความเลี้ยงตลอดเวลา และอายุการทำงานที่น้อยนั้นทำให้มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุระหว่างการปฏิบัติงานได้มากกว่าพนักงานที่มีอายุการทำงานสูงกว่า เนื่องจากพนักงานยังอ่อนประสบการณ์ ขาดทักษะในการปฏิบัติงานก่อสร้างกว่าพนักงานที่ทำงานมานานแล้ว โดยพนักงานที่มีประสบการณ์จะมีความรู้ ความเข้าใจในการก่อสร้างมากกว่า ดังนั้นบริษัทควรเน้นเสริมสร้างความรู้ ความเข้าใจให้กับพนักงานในกลุ่มดังกล่าวมากขึ้น โดยกำหนดให้มีการอบรมให้ทราบถึงขั้นตอนวิธีการดำเนินการที่ถูกต้อง การปฏิบัติงานที่ถูกวิธีและปลอดภัย เพื่อให้ติดเป็นพฤติกรรมที่ดี ด้านความปลอดภัย ทั้งยังช่วยเสริมสร้างองค์ความรู้ ความเข้าใจมากขึ้นก่อนเข้าไปปฏิบัติงานในหน่วยต่าง ๆ นอกจากนี้ควรกำหนดให้มีการติดตามการทำงานจากหัวหน้างานก่อนเพื่อความรวดเร็วในการเรียนรู้งาน

7) ประสบการณ์ฝึกอบรมด้านความปลอดภัย พนักงานก่อสร้างส่วนใหญ่ได้เข้ารับการฝึกอบรมด้านความปลอดภัยในการทำงาน จำนวน 305 คน โดยพนักงานที่เคยได้รับการอบรมด้านความปลอดภัยในการทำงานจะมีพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานดีกว่าพนักงานที่ไม่เคยได้รับการอบรมเกี่ยวกับความปลอดภัย ดังนั้นบริษัทควรที่จะจัดสรรงบประมาณสำหรับการเผยแพร่นโยบายด้านความปลอดภัยอย่างเพียงพอและให้พนักงานเข้ารับการฝึกอบรมของทางบริษัทอยู่เป็นระยะ ๆ เนื่องจากผลการศึกษาแสดงให้เห็นอย่างชัดเจนว่าประสบการณ์ในการเข้าฝึกอบรมมีผลต่อพฤติกรรมด้านความปลอดภัย ดังนั้นควรที่จะดำเนินการฝึกอบรมพนักงานอย่างทั่วถึง โดยครอบคลุมพนักงานทุกตำแหน่งรวมถึงหัวหน้างานอันจะทำให้พนักงานมีความรู้และพฤติกรรมการทำงานที่ปลอดภัยมากขึ้น ได้เข้าใจถึงภาพรวมในกรณีปฏิบัติงานต่าง ๆ ของโครงการก่อสร้าง รวมถึงวิธีป้องกันตนเองเพื่อมิให้เกิดอุบัติเหตุขณะทำงาน และหากเกิดเหตุสุดวิสัยควรปฏิบัติตนอย่างไร เพื่อช่วยกันลดการเกิดอุบัติเหตุและลดการสูญเสียทรัพยากรในการทำงานให้มากที่สุด

5.4.2 ปัจจัยการบริหารความปลอดภัยในการทำงาน

1) ด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านความปลอดภัย บริษัทควรกำหนดมาตรการที่เหมาะสมในการควบคุมพฤติกรรมของพนักงานที่มักจะใช้วิธีตามความถนัดของตนเองมากกว่าวิธีที่ถูกต้องและปลอดภัยเพราะคิดว่าได้ผลลัพธ์ที่ออกมาเหมือนกัน โดยการกำหนดให้ทุกบริษัทจำเป็นต้องมีกฎระเบียบและข้อบังคับต่าง ๆ เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากงานก่อสร้าง

จำเป็นต้องมีผู้เชี่ยวชาญและมีความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติงานเพื่อความปลอดภัย เช่น บริษัทต้องกำหนดให้พนักงานก่อสร้างแต่งกายอย่างรัดกุมเหมาะสมหรือสวมเสื้อผ้าที่ทางบริษัทจัดเตรียมไว้ให้ นอกจากนี้ตัวพนักงานเองต้องทำความเข้าใจคู่มือด้านความปลอดภัยในการทำงานและปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด การปฏิบัติตามเครื่องหมายสัญลักษณ์ความปลอดภัยและป้ายเตือนภัย รวมถึงการปฏิบัติตามคำแนะนำของหัวหน้างานและกำชับให้หัวหน้างานตรวจสอบการทำงานของพนักงานโดยยึดหลักปฏิบัติตามคู่มือความปลอดภัยทั่วไปอย่างเคร่งครัด ภายหลังควรมีการประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงานด้วย ในปัจจุบันมีการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัย อุปกรณ์เครื่องมือ เครื่องจักร สารเคมี และสารอันตรายมาใช้ในกระบวนการผลิต การก่อสร้าง หากขาดความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติอย่างเหมาะสมจะส่งผลกระทบต่อพนักงานและลูกจ้างในด้านความปลอดภัยและก่อให้เกิดอันตรายจากการทำงานได้ นอกจากนี้บริษัทควรมีบทลงโทษที่เข้มงวดสำหรับผู้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบหรือข้อบังคับของสถานประกอบการ โดยให้เป็นบทบาทหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน เพื่อเป็นการรักษาพฤติกรรมการทำงานที่ปลอดภัยและรักษามาตรฐานการทำงานให้เป็นระบบตามที่วางไว้และป้องกันอันตรายจากการเกิดอุบัติเหตุ

2) ด้านนโยบายความปลอดภัยของบริษัท เนื่องจากบริษัทอิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเม้นต์ ได้สังเกตเห็นถึงความสำคัญด้านความปลอดภัยในการทำงานและอาชีวอนามัยที่จะส่งผลกระทบต่อพนักงานทุกคนและบุคคลอื่น จึงได้กำหนดนโยบายด้านความปลอดภัยในการทำงานและอาชีวอนามัยโดยการทำป้ายใหญ่ติดไว้ตรงหน้าเข้าสำนักงานเพื่อเป็นเครื่องหมายเตือนใจให้แก่พนักงานทุกคนในการลงมือปฏิบัติงานก่อสร้างในทุก ๆ วัน ดังนี้

2.1) บริษัทถือว่าความปลอดภัยในการทำงานเป็นหน้าที่ของพนักงานทุกคน ทุกระดับที่จะร่วมมือกันปฏิบัติเพื่อให้เกิดความปลอดภัยทั้งของตนเองและผู้อื่น

2.2) บริษัทจะสนับสนุนและส่งเสริมกิจกรรมความปลอดภัยของทุกฝ่าย เพื่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติ

2.3) บริษัทจะเสริมสร้างให้พนักงานทุกระดับมีความรู้และมีจิตสำนึกด้านความปลอดภัย

2.4) บริษัทจะสนับสนุนและส่งเสริมให้มีการปรับปรุงสภาพแวดล้อมและวิธีปฏิบัติงานอย่างปลอดภัยรวมถึงการมีสุขภาพอนามัยที่ดีของพนักงานทุกคน

2.5) บริษัทจะป้องกันอุบัติเหตุอันเกิดขึ้นจากการทำงานที่มีต่อพนักงานหรือบุคคลอื่นอย่างเต็มความสามารถ

2.6) ผู้บังคับบัญชาทุกคนต้องมีหน้าที่ดูแลและรับผิดชอบในด้านความปลอดภัยในการทำงานและอาชีวอนามัยของผู้ใต้บังคับบัญชาให้เป็นไปตามกฎระเบียบความปลอดภัยและอาชีวอนามัยที่กำหนดขึ้น โดยเคร่งครัด

2.7) บริษัทจะมีการติดตามและประเมินผลการดำเนินการตามแผน นโยบาย ความปลอดภัยและอาชีวอนามัยเพื่อให้เกิดการปฏิบัติอย่างจริงจังและเกิดประสิทธิภาพสูงสุด

โดยภาพรวมนั้นบริษัทได้กำหนดนโยบายด้านความปลอดภัยโดยประกาศเป็นลายลักษณ์อักษรไว้อย่างชัดเจน นอกจากนี้บริษัทควรมีการประชุมวางแผนด้านความปลอดภัยโดยให้พนักงานมีส่วนช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุในการทำงานและสามารถเสนอแนะข้อคิดเห็นได้ รวมถึงการเสริมสร้างให้พนักงานทุกระดับมีความรู้ สร้างทัศนคติ จิตสำนึกและความตระหนักที่ดีถึงความปลอดภัยในการทำงาน นอกจากนี้บริษัทจะต้องมีการติดตามและประเมินผลการดำเนินการตามนโยบายความปลอดภัยและอาชีวอนามัยเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดอย่างแท้จริง ทั้งนี้นโยบายด้านความปลอดภัยจะต้องมีการปรับปรุงให้เหมาะสมกับสถานการณ์อยู่เสมอเพื่อประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการทำงานอย่างสูงสุด

5.4.3 ปัจจัยการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ

1) ด้านการรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน เนื่องจากพนักงานมีการรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุของการทำงานแตกต่างกัน โดยการรับรู้ประโยชน์นั้นจะต้องทำงานที่ถูกขั้นตอนและถูกวิธีจึงจะสามารถลดการเกิดอุบัติเหตุได้ ต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบขององค์กรอย่างเคร่งครัด ต้องใช้เครื่องมือและอุปกรณ์ให้เหมาะสมกับงาน การตรวจสอบเครื่องมือและเครื่องจักรก่อนและหลังการใช้งาน การตรวจเช็คสภาพเครื่องมือในทุก ๆ 6 เดือน การฝึกอบรมวิธีใช้ให้แก่พนักงาน เพื่อส่งเสริมให้พนักงานมีพฤติกรรมการทำงานที่ปลอดภัยยิ่งขึ้น เมื่อกล่าวถึงทางด้านการรับรู้อุปสรรค ดังเช่น ผู้บริหารหรือหัวหน้างานต้องให้ความสำคัญทางด้านความปลอดภัยและตั้งเป้าหมายในการดำเนินงานอย่างชัดเจน การจัดประชุมประจำทุกเดือนเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ จัดกิจกรรมเสริมสร้างการรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงาน รวมถึงวิธีการป้องกันอันตรายขณะทำงานด้วย โดยให้จัดการฝึกอบรมซึ่งจะมีเนื้อหาครอบคลุมและภายหลังการเสร็จสิ้นกิจกรรมการบรรยายควรที่จะมีการซักถามเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกัน ในประเด็นต่าง ๆ เพื่อสามารถนำความรู้มาประยุกต์ใช้ได้หรือต่อยอดกับการทำงาน การใช้เครื่องมือหรืออุปกรณ์ต่าง ๆ ที่เหมาะสมกับงานสามารถลดการเกิดอุบัติเหตุและเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน รวมถึงการทำงานในสถานที่

เสี่ยงจำเป็นต้องสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลด้วย ดังนั้นหากพนักงานมีการรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานได้ก็จะส่งผลให้เกิดประสิทธิภาพในการทำงานได้อย่างปลอดภัยมากขึ้นด้วยนั่นเอง นอกจากนี้กิจกรรมต่าง ๆ ที่ได้นำเสนอไปนั้นควรจัดให้มืออย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ เพราะพนักงานจะได้ซึมซับจิตสำนึกที่ดีด้านความปลอดภัยไปเรื่อย ๆ และตระหนักถึงความปลอดภัยในการทำงานได้เองในที่สุด

5.5 ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

จากการศึกษาและวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเพื่อเป็นประโยชน์และเป็นแนวทางการทำวิจัยครั้งต่อไป ดังนี้

1) ในการวิจัยครั้งต่อไปควรมีการขยายขอบเขตการศึกษาเปรียบเทียบกับปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างในโครงการรถไฟฟ้าสายสีอื่น ๆ เพิ่มเติม โดยเก็บข้อมูลกลุ่มประชากร/กลุ่มตัวอย่างและนำมาเปรียบเทียบกับผลการศึกษารุ่นนี้ในแง่ของสภาพแวดล้อม บรรยากาศในการทำงาน และความคิดเห็นที่แตกต่างกัน เพื่อนำมาเป็นข้อสรุปของพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)

2) ในการวิจัยครั้งต่อไปควรศึกษาเปรียบเทียบพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานกับพนักงานในระดับหรือตำแหน่งงานอื่น ๆ ที่แตกต่างกัน เพื่อทราบถึงความคิดเห็นและการให้ความสำคัญต่อปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน ซึ่งผลการศึกษายังสามารถใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาองค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

3) ในการวิจัยครั้งต่อไปควรทำการศึกษาปัจจัยด้านอื่น ๆ ให้หลากหลายมากขึ้น เช่น ทักษะด้านความปลอดภัย ความพึงพอใจด้านความปลอดภัย จิตสำนึกด้านความปลอดภัย สภาพแวดล้อมในการทำงาน เป็นต้น ทั้งนี้การศึกษาตัวแปรนั้น ๆ ต้องชัดเจนและทำให้ผู้คนหันมาใส่ใจกับพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานมากขึ้นเพื่อที่จะนำข้อมูลมาปรับปรุงแก้ไขและปรับเปลี่ยนพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานให้เกิดประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

4) ในการวิจัยครั้งต่อไปควรมีการศึกษาและวิจัยเปรียบเทียบถึงการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของพนักงานก่อสร้างก่อนและหลังการอบรมในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการทำงานอย่างปลอดภัยว่ามีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมไปอย่างไร

บรรณานุกรม

- การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2552). *ความเป็นมาของโครงการ*. สืบค้นจาก
http://www.railway.co.th/resultproject/project_redline.asp?redline=1
- การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย. (2559). *โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว*. สืบค้นจาก
<https://www.mrta.co.th/th/projectelectrictrain/greenline/>
- การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย. (2561). *รฟม.ประกาศนโยบายความปลอดภัย
อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน*. สืบค้นจาก
<https://gnews.apps.go.th/news?news=21473>
- กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน. (2548). *คู่มือดูแลความปลอดภัยในการทำงาน
ก่อสร้าง*. สืบค้นจาก <http://www.oshthai.org/>
- กองความปลอดภัยแรงงาน สวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน. (2560). *บทบาทของเจ้าหน้าที่ความ
ปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างาน*. สืบค้นจาก <http://www.oshthai.org/index.php>
- เกษม กิจวาสน์. (2553). *การรับรู้การบริหารความปลอดภัยและพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการ
ทำงานของพนักงานบริษัทไทยอินดัสตรีลแก๊ส จำกัด มหาชน* (Unpublished Master's
thesis). มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, กรุงเทพฯ.
- กมลณี รัตติธรรม. (2555). *ความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ความปลอดภัยกับพฤติกรรมความปลอดภัย
ในการทำงานของพนักงานบริษัท ไทยทาเคนาคา สากลก่อสร้าง จำกัด* (Master's thesis).
สืบค้นจากโครงการเครือข่ายห้องสมุดในประเทศไทย (ThaiLIS).
- กัลยา วานิชย์บัญชา, และจิตา วานิชย์บัญชา. (2558). *การใช้ SPSS for Windows ในการวิเคราะห์
ข้อมูล* (พิมพ์ครั้งที่ 27). กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์สามลดา.
- เกรียงศักดิ์ วงศ์เมฆ. (2554). *ผลการให้การปรึกษารายบุคคลแบบพฤติกรรมนิยมต่อพฤติกรรมความ
ปลอดภัยในการทำงานของผู้ปฏิบัติงานในโรงไฟฟ้า* (Unpublished Master's thesis).
มหาวิทยาลัยบูรพา, ชลบุรี.
- กานดา แก้วรัตน์. (2555). *ความเชื่อด้านสุขภาพของผู้มารับบริการตรวจสุขภาพ ณ โรงพยาบาล
เอกชนแห่งหนึ่ง จังหวัดสงขลา* (Unpublished Master's thesis). สืบค้นจาก
<http://kb.tsu.ac.th/jspui/bitstream>
- จักรพงษ์ เอกาพันธ์. (2551). *การรับรู้การบริหารความปลอดภัยและพฤติกรรมด้านความปลอดภัยใน
การทำงาน of พนักงานฝ่ายผลิต บริษัท เขามหาชัยพาราวัค จำกัด* (Master's thesis).
สืบค้นจากโครงการเครือข่ายห้องสมุดในประเทศไทย (ThaiLIS).

บรรณานุกรม (ต่อ)

- จิรวัดน์ ศรีเทพ. (2553). การรับรู้ นโยบายและพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของ พนักงานฝ่ายผลิต บริษัท ช.มหาอาจ จำกัด (Master's thesis). สืบค้นจากโครงการเครือข่าย ห้องสมุดในประเทศไทย (ThaiLIS).
- จิตติวัฒน์ เพชรรัตน์. (2551). ความเชื่อและการปฏิบัติที่เกี่ยวกับเครื่องคุ้มครองร่างกายของนักกีฬาที่เข้าร่วมการแข่งขันกีฬา มหาวิทยาลัยแห่งประเทศไทย ครั้งที่ 34. สืบค้นจาก http://thesis.swu.ac.th/swuthesis/Phy_Ed/Thitiwat_P.pdf
- ณัฐพงศ์ ปานศิริ. (2558). การศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับวิชาชีพในโรงงานอุตสาหกรรม เขตจังหวัดสุราษฎร์ธานี (Master's thesis). สืบค้นจากโครงการเครือข่ายห้องสมุดในประเทศไทย (ThaiLIS).
- ทัศนีย์ กาศิโรจน์. (2552). ทักษะคิดด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานระดับปฏิบัติการใน โรงงานอุตสาหกรรมที่จัดทำระบบการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัย OHSAS 18001 ในเขตจังหวัดสมุทรปราการ (Master's thesis). สืบค้นจากโครงการเครือข่าย ห้องสมุดในประเทศไทย (ThaiLIS).
- ไทยรัฐออนไลน์. (2560, 12 มิถุนายน). ช้ำซาก! แคล่ครึ่งปี พบ 5 อุบัติเหตุ จากการก่อสร้าง รถไฟฟ้า ซ็อกชาวกรุง. ไทยรัฐออนไลน์. สืบค้นจาก <https://www.thairath.co.th/content/970763>
- ธัญยากร อัญมณีเจริญ. (2550). ความสัมพันธ์ระหว่างความเมื่อยล้าทางกายกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน : ศึกษาเฉพาะกรณีพนักงานของบริษัทผลิตพรม (Master's thesis). สืบค้นจากโครงการเครือข่ายห้องสมุดในประเทศไทย (ThaiLIS).
- นพดล มินิสัย. (2550). พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานระดับปฏิบัติการ ฝ่าย การพาณิชย์สินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (Master's thesis). สืบค้นจากโครงการเครือข่ายห้องสมุดในประเทศไทย (ThaiLIS).
- นววิธ จิตต์วโรกร. (2554). ความตระหนักด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานบริษัท เบสท์ เพอฟอร์แมนซ์ เอ็นจิเนียริง จำกัด (Master's thesis). สืบค้นจากโครงการเครือข่าย ห้องสมุดในประเทศไทย (ThaiLIS).
- บุรินทร์ ทองอุดม. (2554). ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน ระดับปฏิบัติการ โรงงานฉีดพลาสติกขึ้นรูป : กรณีศึกษาบริษัทศรีอรรถนรินทร์ จำกัด (Master's thesis). สืบค้นจากโครงการเครือข่ายห้องสมุดในประเทศไทย (ThaiLIS).

บรรณานุกรม (ต่อ)

- บีเคเคซีดีส์มาร์ท. (2560). 2 ปีสายสีเขียว "หมอซิด-คุดต" กีบหน้า 30% เร่งเปิดเร็วขึ้น 1 ปี.
สืบค้นจาก <http://www.bkkcitismart.com/>
- บริษัท BIG Q TRAINING. (2562). จิตสำนึกด้านความปลอดภัยในองค์กร. สืบค้นจาก
http://www.bigqtraining.net/iso_detail.php?id=211
- ประภาส กันสิทธิ์. (2550). พฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของช่างเครื่องบินฝ่ายช่าง
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (Unpublished Master's thesis). มหาวิทยาลัยราชภัฏ
พระนคร, กรุงเทพฯ.
- ปิติ พูนไชยศรี. (2550). พฤติกรรมมนุษย์และพฤติกรรมความปลอดภัยการทำงาน. ในเอกสารการ
สอนชุดวิชาการบริหารงานอาชีพอนามัยและความปลอดภัย (หน่วยที่ 7). นนทบุรี :
มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช สาขาวิชาวิทยาศาสตร์สุขภาพ.
- ปฐมภรณ์ ทศพล. (2551). การพัฒนาพฤติกรรมความปลอดภัยของพนักงานช่างซ่อมบำรุงโดยใช้
หลักการ Behavior Based Safety ในโรงงานผลิตปูนปลาสเตอร์ (Unpublished Master's
thesis). มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, กรุงเทพฯ.
- ปัทมา หลวงจำเริญ. (2553). การประเมินความต้องการจำเป็นในการพัฒนาการเรียนรู้ด้านความ
ปลอดภัยในการทำงานสำหรับพนักงานกลุ่มบริษัทอิน โนวชั่นจังหวัดระยอง
(Master's thesis). สืบค้นจากโครงการเครือข่ายห้องสมุดในประเทศไทย (ThaiLIS).
- ปวีณา สุภาวพงษ์. (2560). การรับรู้โปรแกรมแบบสังเกตความปลอดภัยและการสื่อสารและ
พฤติกรรม ความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน โครงการฐานสนับสนุนการพัฒนา
ปิโตรเลียม ปตท. สํารวจและผลิตปิโตรเลียม จังหวัดสงขลา (Master's thesis). สืบค้นจาก
โครงการเครือข่ายห้องสมุดในประเทศไทย (ThaiLIS).
- พิณพงษ์ รัตนะ. (2551). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของ
คนงานในกลุ่มโรงงานอุตสาหกรรมอาหารทะเล ในเขตจังหวัดชายฝั่งทะเลอันดามัน
(Master's thesis). สืบค้นจากโครงการเครือข่ายห้องสมุดในประเทศไทย (ThaiLIS).
- พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน. (2554).
พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2554. สืบค้นจาก
<http://www.mol.go.th/sites/default/files/laws/th/safety-statute-2554.pdf>

บรรณานุกรม (ต่อ)

- โพสต์ทูเดย์. (2560, 17 มีนาคม). แท่งเหล็กหล่นจากรถไฟฟ้าสายสีเขียวทับรถพัง. โพสต์ทูเดย์.
สืบค้นจาก <https://www.posttoday.com/social/local/485655>
- ไพจิตร บุญยานุเคราะห์. (2553). นิยามและบทบาทของวิศวกรรมความปลอดภัย. วารสาร โรงงาน, 10(ตุลาคม 2533- มกราคม 2534), 50-54.
- ระบบศูนย์ข้อมูลแรงงานแห่งชาติ. (2559). กรมแรงงานคุมเข้มอันตรายจากการทำงานก่อสร้าง.
สืบค้นจาก <http://nlic.mol.go.th/content/>
- ระบบสถิติทางการทะเบียน. (2560). สืบค้น 27 สิงหาคม, 2561, จาก
http://stat.dopa.go.th/stat/statnew/upstat_age_disp.php
- รัชนิย์ พรธพานิช. (2552). ผู้บริหารและการนิเทศภายใน. กรุงเทพฯ : อมรินทร์พริ้นติ้งกรุ๊ป.
- รัชณี ธรรมสโรช. (2551). การรับรู้การบริหารความปลอดภัยและพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานฝ่ายผลิต บริษัท ประมวลผล จำกัด (Master's thesis).
สืบค้นจาก โครงการเครือข่ายห้องสมุดในประเทศไทย (ThaiLIS).
- รัศมี จอประยูร. (2551). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานบริษัทคาร์ตัน ออปติกัล (สยาม) จำกัด (Unpublished Master's thesis). มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา, พระนครศรีอยุธยา.
- วิทยา ชาญชัย. (2552). โปรแกรมการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วมเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน กอง โรงงานช่างกล กรุงเทพมหานคร (Master's thesis).
สืบค้นจาก โครงการเครือข่ายห้องสมุดในประเทศไทย (ThaiLIS).
- วิฑูรย์ สิมะโชคดี, และวีระพงษ์ เฉลิมจิระรัตน์. (2559). วิศวกรรมและการบริหารความปลอดภัยในโรงงาน (พิมพ์ครั้งที่ 17). กรุงเทพฯ : สมาคมส่งเสริมเทคโนโลยี (ไทย-ญี่ปุ่น).
- วันเฉลิม พลอินทร์. (2549). การสนับสนุนเรื่องความปลอดภัยและอนามัยในการทำงานขององค์การพฤติกรรมความปลอดภัย และคุณภาพชีวิตในการทำงานของพนักงานบริษัทปูนซิเมนต์ไทย หุ่นสูง จำกัด (Unpublished Master's thesis). สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ, กรุงเทพฯ.
- วราพร ช่างยา. (2551). ความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้สภาพการทำงานที่เป็นอันตรายกับพฤติกรรมการทำงานที่ปลอดภัยของพนักงานฝ่ายผลิตบริษัทรองเท้าบาจาแห่งประเทศไทย จำกัด (มหาชน) โรงงานบางพลี (Unpublished Master's thesis). มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, กรุงเทพฯ.

บรรณานุกรม (ต่อ)

- ศูนย์วิจัยกสิกรไทย. (2559). *วิกฤตจรรยาบรรณ: ผลกระทบต่อเศรษฐกิจ & วิถีชีวิตคนกรุงเทพฯ*. สืบค้นจาก http://www.newsdatatoday.com/images/News/Bobby_KTC/4019.pdf
- ศิริชัย กาญจนวาสิ. (2548). *การวิเคราะห์พระระดับ*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ศุภสวัสดิ์ รุจิรวรรณ. (2560). *การประยุกต์ใช้แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพร่วมกับแรงสนับสนุนทางสังคมในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเพื่อป้องกันโรคหลอดเลือดสมองในผู้สูงอายุที่ป่วยโรคความดันโลหิตสูง โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลหนองกะทุม ตำบลจันทน์ทีก อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา* (Unpublished Master's thesis). มหาวิทยาลัยมหาสารคาม, มหาสารคาม.
- สภานิสิต. (2560). *ความรู้ทั่วไป*. สืบค้นจาก <http://www.coe.or.th/>
- สมาคมส่งเสริมความปลอดภัยและอนามัยในการทำงาน (ประเทศไทย). (2562). *ความปลอดภัยในงานก่อสร้าง*. สืบค้นจาก <http://www.shawpat.or.th/index.php>
- สำนักความปลอดภัยแรงงาน. (2554). *คู่มือแนวการจัดทำแผนงานด้านความปลอดภัยในการทำงานสำหรับงานก่อสร้าง*. สืบค้นจาก <https://engfanatic.tumcivil.com>
- สุชาติพงษ์ ร่องสวัสดิ์. (2554). *ปัจจัยการรับรู้เรื่องความปลอดภัยในการทำงานที่มีผลต่อพฤติกรรมในการทำงานของพนักงานระดับปฏิบัติการ ประจำปีการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค จ.เชียงใหม่* (Master's thesis). สืบค้นจาก โครงการเครือข่ายห้องสมุดในประเทศไทย (ThaiLIS).
- สุนทร เลิศล้ำ. (2554). *ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานบริษัทโรเดีย ไทย โฮลดิ้งส์ จำกัด* (Master's thesis). สืบค้นจาก โครงการเครือข่ายห้องสมุดในประเทศไทย (ThaiLIS).
- สุภชญา ชูชื่น. (2558). *การบริหารความปลอดภัยที่มีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานบริษัท โฮม โปรดักส์ เซ็นเตอร์ จำกัด (มหาชน)* (Master's thesis). สืบค้นจาก โครงการเครือข่ายห้องสมุดในประเทศไทย (ThaiLIS).
- สุรสิงห์ วรรณาลัย. (2551). *การรับรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงานและการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัยของพนักงานฝ่ายปฏิบัติการคลังสินค้า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)* (Master's thesis). สืบค้นจาก โครงการเครือข่ายห้องสมุดในประเทศไทย (ThaiLIS).
- สุวิมล สุรินทร์ทรัพย์. (2559). *ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการมาฝากครรภ์ล่าช้าของหญิงตั้งครรภ์ พื้นที่โซนตะวันออกฉิมพล อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน* (Master's thesis). สืบค้นจาก http://ethesisarchive.library.tu.ac.th/thesis/2016/TU_2016_5817035016_6123_4379.pdf

บรรณานุกรม (ต่อ)

- ศุภรัตน์ วิชัยรัมย์. (2552). ปัจจัยเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานของคณงานก่อสร้าง (Master's thesis). สืบค้นจาก <http://libdoc.dpu.ac.th/thesis/137761.pdf>
- สุปรีย์ ศรีสำราญ. (2557). ส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้มให้มากกว่าความสะดวกในการเดินทาง. สืบค้นจาก <https://www.scbeic.com/th/detail/product/307>
- สนั่น เกษารีย์. (2558). การบริหารความปลอดภัยในงานอุตสาหกรรมเชิงรุก. สืบค้นจาก <http://baansafety.com/article/10012/การบริหารความปลอดภัยในงานอุตสาหกรรมเชิงรุก>
- โสมบายเออร์โกด์. (2556). เดินหน้ารถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต 19.5 กม.เริ่มสร้างปี 57 เสร็จปี 61. สืบค้นจาก <https://www.home.co.th/hometips/detail/>
- Anderson, P. (1989). *Safety Management for Mechanical Plant Construction*. London : Kluwer Publishing.
- Arezes, & Miguel. (2007). The relationship between risk perception and work safety behaviors of employees in industrial factories (Master's thesis). Retrieved from Thailand Library Integrated System (ThaiLIS).
- Bandura, A. (2005). Self-Efficacy: *Toward a Unifying Theory of Behavior Change: Psychological Review*, 84(2), 191-215.
- Becker, M.H. (1974). *The health belief model and personal health behavior*. New Jersey : Charles Slack.
- Bloom, M.D. (2005). *See Education, Board*. Medical: MD, University of Michigan Medical School.
- Cronbach, L. J. (1972). *The dependability of behavioral measurement: theory of generality for scales and profiles*. New York: Willey.
- Cambridge Center for Behavioral Studies. (2010). *What is Behavioral safety?*. Retrieved from <http://www.behavior.org/safety/>
- Dominic et al. (2009). *Information and Meaning: An Evolutionary Perspective*. New York : Springer Verlag.
- Erickson. (2000). *Factors affect to operational security* (Master's thesis). Retrieved from Thailand Library Integrated System (ThaiLIS).

บรรณานุกรม (ต่อ)

- Jannadi. (1995). *Impact of human relations on the safety of construction workers*. Retrieved from <https://www.researchgate.net>
- Kanuk L. L., & Schiffman, L. (2003). *Consumer Behavior*. Upper Saddle River. NJ: Prentice Hall.
- Lusk, & Kelemen. (1993). *Prediction use of hearing protection: A preliminary study* (Master's thesis). Retrieved from Thailand Library Integrated System (ThaiLIS).
- Mrt greenlinenorth. (2558). *รายละเอียดโครงการ*. Retrieved from <https://www.mrta-greenlinenorth.com/15340454/รายละเอียดโครงการ>
- Ray. (1998). *Determinants of Safe Behavior in Occupational Settings*. Retrieved from <https://www.researchgate.net>
- Rosenstock, I.M. (1974). Historical Origins of the Health Belief Model. *Health Education Monographs*, 2(Winter 1974), 328-335.
- Rokeach, M. (1970). *Belief Attitude and Value*. San Francisco : Jossey Bass Inc.
- Rundmo. (2000). *Safety atmosphere Safety attitude and perceived risk of Employees operating in industrial plants at Norsk Hydro* (Master's thesis). Retrieved from Thailand Library Integrated System (ThaiLIS).
- Sirinee Yenjai. (2008). *Factors affecting safety behavior related to chemical hazards in environmental analysis laboratories of private companies in Bangkok metropolis* (Master's thesis). Retrieved from Thailand Library Integrated System (ThaiLIS).
- World Health Organization. (2001). *Occupational health A manual for primary health care worker*. Geneva: World Health Organization.
- Wagner, & Hollenbeck. (2005). *Organizational behavior*. New Jersey: Prentice-Hall. Inc.
- Yamane T. (1973). *Statistics: An Introductory Analysis* (3rd ed.). New York: Harper and Row Publication.

ภาคผนวก ก
รายนามผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบ

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

รายนามผู้เชี่ยวชาญ
ตรวจสอบความเที่ยงตรงของแบบสอบถาม (Validity)
โดยการวิเคราะห์ดัชนีความสอดคล้อง (Index of Item Objective Congruence : IOC)
รายชื่อผู้เชี่ยวชาญ 3 ท่าน

รายชื่อ	ตำแหน่งและสถานที่ทำงาน
ดร.พัชรุหทัย จารุทวีผลนุกูล :	ผู้อำนวยการหลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยรังสิต
ดร.สุขพงศ์ สุขพิพัฒน์ :	อาจารย์ประจำสาขาวิชาการบริหารทรัพยากรมนุษย์ คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยรังสิต
ผศ.ดร.อนิสา ผาอำนาจ :	ผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัย โครงการรถไฟฟ้า สายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)



ภาคผนวก ข

ผลตรวจสอบค่าความเที่ยงตรงของแบบสอบถาม (IOC)

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

แบบประเมินแบบสอบถามโดยผู้เชี่ยวชาญ

เรื่อง “การบริหารความปลอดภัยในการทำงานและการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่ส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)”

คำชี้แจง โปรดพิจารณาความเที่ยงตรงแบบสอบถาม (Validity) โดยการวิเคราะห์ดัชนีความสอดคล้อง (Index of Item-Objective Congruence : IOC) ของแบบสอบถามและข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญ โดยการทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องความคิดเห็น ดังนี้

+1 หมายถึง ข้อคำถามมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการวิจัยสามารถนำไปใช้ได้

0 หมายถึง ไม่แน่ใจว่าข้อคำถามจะมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย

-1 หมายถึง ข้อคำถามไม่มีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการวิจัยและไม่สามารถนำไปใช้ได้

ข้อคำถาม	ความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ			ค่าเฉลี่ย	ผลทดสอบ
	1	2	3		
ส่วนที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคล					
1. เพศ - ชาย - หญิง	+1	+1	+1	1	สอดคล้อง
2. อายุ - ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 20 ปี - 21-30 ปี - 31-40 ปี - 41-50 ปี - มากกว่า 50 ปี	+1	+1	+1	1	สอดคล้อง

ข้อคำถาม	ความคิดเห็นของ ผู้เชี่ยวชาญ			ค่า เฉลี่ย	ผล ทดสอบ
	1	2	3		
ส่วนที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคล (ต่อ)					
3. สถานภาพสมรส - โสด - สมรส - หม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่	+1	+1	+1	1	สอดคล้อง
4. ระดับการศึกษาสูงสุด - ประถมศึกษา - มัธยมศึกษาตอนต้น - มัธยมศึกษาตอนปลาย - ปวช.-ปวส. -ปริญญาตรีหรือสูงกว่า	+1	+1	+1	1	สอดคล้อง
5. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน - ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาท - 15,001-25,000 บาท - 25,001-35,000 บาท - 35,001-45,000 บาท - 45,001-55,000 บาท - มากกว่า 55,000 บาท	+1	+1	+1	1	สอดคล้อง
6. สัญญาจ้าง - สัญญาที่ 1 บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) - สัญญาที่ 2 กิจการร่วมค้า UN-SH-CH - สัญญาที่ 3 กิจการร่วมค้า STEC-AS-3 - สัญญาที่ 4 กิจการร่วมค้า STEC-AS-4	+1	+1	+1	1	สอดคล้อง

ข้อคำถาม	ความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ			ค่าเฉลี่ย	ผลทดสอบ
	1	2	3		
ส่วนที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคล (ต่อ)					
7. ตำแหน่งงาน - Construction Manager (CM) ผู้จัดการฝ่ายก่อสร้าง - Project Manage (PM) ผู้จัดการโครงการ - Site Engineer วิศวกรภาคสนาม - Safety พนักงานฝ่ายดูแลความปลอดภัย - Foreman หัวหน้าคนงาน - คนงาน - ช่างงานจรรยา - อื่น ๆ ระบุ.....	+1	+1	+1	1	สอดคล้อง
8. อายุการทำงาน - ต่ำกว่า 1 ปี - 1-2 ปี - 3-5 ปี - 6-10 ปี - มากกว่า 10 ปี	+1	+1	+1	1	สอดคล้อง
9. ประสบการณ์ฝึกอบรมด้านความปลอดภัย - เคยได้เข้ารับการฝึกอบรม เช่น..... - ไม่เคยได้เข้ารับการฝึกอบรม	+1	+1	+1	1	สอดคล้อง
10. ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุในการทำงาน - เคยได้รับการเกิดอุบัติเหตุในการทำงาน โปรรระบุ..... - ไม่เคยได้รับการเกิดอุบัติเหตุในการทำงาน	+1	+1	+1	1	สอดคล้อง

ข้อคำถาม	ความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ			ค่าเฉลี่ย	ผลทดสอบ
	1	2	3		
ส่วนที่ 2 การบริหารความปลอดภัยในการทำงาน					
1. ด้านนโยบายความปลอดภัย					
1.1 มีคณะกรรมการตรวจความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน	+1	+1	+1	1	สอดคล้อง
1.2 บริษัทได้กำหนดนโยบายด้านความปลอดภัยโดยประกาศเป็นลายลักษณ์อักษรไว้อย่างชัดเจน	+1	+1	+1	1	สอดคล้อง
1.3 บริษัทมีการประชุมวางแผนด้านความปลอดภัย โดยให้พนักงานมีส่วนช่วยลอบุติเหตุในการทำงาน	+1	+1	+1	1	สอดคล้อง
1.4 บริษัทเสริมสร้างให้พนักงานในทุกระดับมีความรู้ และมีจิตสำนึกด้านความปลอดภัยที่ดี	+1	+1	+1	1	สอดคล้อง
1.5 บริษัทมีการติดตามและประเมินผลการดำเนินการตามนโยบายความปลอดภัยและอาชีวอนามัยเพื่อให้เกิดการปฏิบัติอย่างจริงจังและเกิดประสิทธิภาพสูงสุด	+1	+1	+1	1	สอดคล้อง
2. ด้านความรับผิดชอบด้านความปลอดภัย					
2.1 บริษัทคัดเลือกพนักงานเข้าใหม่โดยมีการทดสอบทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัย	+1	+1	+1	1	สอดคล้อง
2.2 บริษัทกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบด้านความปลอดภัยและแจ้งให้พนักงานทุกคนได้รับทราบ	+1	+1	+1	1	สอดคล้อง
2.3 บริษัทกำหนดแผนฉุกเฉินด้านความปลอดภัยเป็นลายลักษณ์อักษรไว้อย่างชัดเจน	+1	+1	+1	1	สอดคล้อง
2.4 บริษัทจัดให้มีการฝึกซ้อมภาคปฏิบัติเป็นประจำ หากเกิดกรณีฉุกเฉิน	0	+1	+1	0.67	สอดคล้อง
2.5 ผู้บังคับบัญชาทุกคนดูแลและรับผิดชอบด้านความปลอดภัยในการทำงานและอาชีวอนามัยให้เป็นไปตามกฎระเบียบความปลอดภัยที่กำหนดขึ้น โดยเคร่งครัด	+1	+1	+1	1	สอดคล้อง

ข้อคำถาม	ความคิดเห็นของ ผู้เชี่ยวชาญ			ค่า เฉลี่ย	ผล ทดสอบ
	1	2	3		
ส่วนที่ 2 การบริหารความปลอดภัยในการทำงาน (ต่อ)					
3. ด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านความปลอดภัย					
3.1 ท่านแต่งกายอย่างรัดกุมเหมาะสมหรือสวมเสื้อผ้า ที่ทางสถานประกอบการจัดเตรียมไว้ให้ขณะทำงาน	+1	+1	+1	1	สอดคล้อง
3.2 ท่านปฏิบัติตามขั้นตอนการปฏิบัติงานอยู่เสมอ ถึงแม้จะทำให้งานเสร็จช้าลง	+1	+1	+1	1	สอดคล้อง
3.3 ท่านศึกษาและทำความเข้าใจคู่มือด้านความ ปลอดภัยในการทำงานและปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด	+1	+1	+1	1	สอดคล้อง
3.4 ท่านปฏิบัติตามเครื่องหมายสัญลักษณ์ความ ปลอดภัยและป้ายเตือนภัยอย่างเคร่งครัด	+1	+1	+1	1	สอดคล้อง
3.5 ท่านปฏิบัติตามคำแนะนำของหัวหน้างานเรื่อง ความปลอดภัยในการทำงานอย่างเคร่งครัด	+1	+1	+1	1	สอดคล้อง
4. ด้านการมีส่วนร่วมทำกิจกรรมด้านความปลอดภัย					
4.1 พนักงานสนับสนุนและส่งเสริมด้าน สภาพแวดล้อมและวิธีการปฏิบัติงานอย่าง ปลอดภัยรวมถึงการมีสุขภาพอนามัยที่ดี	+1	+1	+1	1	สอดคล้อง
4.2 บริษัทจัดให้มีนิทรรศการหรือโครงการรณรงค์ กิจกรรมด้านความปลอดภัยเป็นประจำทุกปี	+1	+1	+1	1	สอดคล้อง
4.3 หัวหน้างานจัดให้มีการประชุมพูดคุยด้านความ ปลอดภัยภายในหน่วยงานก่อนเริ่มปฏิบัติงานเป็น ประจำทุกวัน	+1	+1	+1	1	สอดคล้อง
4.4 ท่านได้เข้าร่วมกิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัยใน การทำงานของบริษัท	+1	+1	+1	1	สอดคล้อง

ข้อคำถาม	ความคิดเห็นของ ผู้เชี่ยวชาญ			ค่าเฉลี่ย	ผล ทดสอบ
	1	2	3		
ส่วนที่ 3 การรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ					
1. ด้านการรับรู้ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ					
1.1 ท่านคิดว่าการวางสิ่งของเกะกะบนพื้นอาคาร ทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	+1	+1	+1	1	สอดคล้อง
1.2 ท่านคิดว่าการสวมรองเท้าแตะขณะปฏิบัติงานทำให้ เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	+1	+1	+1	1	สอดคล้อง
1.3 ท่านคิดว่าการทำงานอยู่ใกล้อุปกรณ์เครื่องมือ เครื่องจักรของสิ่งก่อสร้างอาจก่อให้เกิดอันตรายได้	+1	+1	+1	1	สอดคล้อง
1.4 ท่านคิดว่าการมีแสงสว่างไม่เพียงพอหรือการมี เสียงดังมากขณะปฏิบัติงานจะทำให้ประสิทธิภาพใน การทำงานลดลง	0	+1	+1	0.67	สอดคล้อง
2. ด้านการรับรู้ความรุนแรงหลังการเกิดอุบัติเหตุ					
2.1 ท่านคิดว่าเมื่อเกิดอุบัติเหตุสามารถทำให้เสียชีวิต สูญเสียอวัยวะหรือพิการทุพพลภาพได้	+1	+1	+1	1	สอดคล้อง
2.2 ท่านคิดว่าเมื่อเกิดอุบัติเหตุแล้วทำให้เกิดการ สูญเสียเวลาในการทำงาน	+1	+1	+1	1	สอดคล้อง
2.3 เมื่อเกิดอุบัติเหตุท่านมีความวิตกกังวลขณะ ปฏิบัติงาน	+1	+1	+1	1	สอดคล้อง
2.4 ท่านคิดว่าเมื่อเกิดอุบัติเหตุท่านอาจเป็นภาระให้ ผู้อื่นดูแล	+1	+1	+1	1	สอดคล้อง

ข้อความ	ความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ			ค่าเฉลี่ย	ผลทดสอบ
	1	2	3		
ส่วนที่ 3 การรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ (ต่อ)					
3. ด้านการรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน					
3.1 ท่านคิดว่าการทำงานทุกครั้งจะต้องเสี่ยงจึงจะได้ผลผลิตสูง	0	+1	+1	0.67	สอดคล้อง
3.2 ท่านคิดว่าการทำงานที่ถูกวิธีและถูกขั้นตอนสามารถลดการเกิดอุบัติเหตุได้	+1	+1	+1	1	สอดคล้อง
3.3 ท่านคิดว่าการทำงานในสถานที่เสี่ยงจำเป็นต้องสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล	+1	+1	+1	1	สอดคล้อง
3.4 ท่านคิดว่าการใช้เครื่องมือหรืออุปกรณ์ต่างๆ ที่เหมาะสมกับงานสามารถลดการเกิดอุบัติเหตุและเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน	+1	+1	+1	1	สอดคล้อง
3.5 ท่านคิดว่าการประชุมความปลอดภัยทุกเดือนส่งผลต่อการลดอุบัติเหตุ	0	+1	+1	0.67	สอดคล้อง
ส่วนที่ 4 พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน					
1.1 ท่านได้สวมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลอย่างเหมาะสมทุกครั้งปฏิบัติงาน เช่น ถุงมือ หมวกนิรภัย รองเท้า เป็นต้น	+1	+1	+1	1	สอดคล้อง
1.2 ท่านได้มีการตรวจเช็คสภาพของเครื่องมือเครื่องจักรก่อนและหลังการปฏิบัติงาน	+1	+1	+1	1	สอดคล้อง
1.3 ท่านศึกษาการใช้เครื่องจักรจากคู่มือการใช้งานหรือได้รับการอบรมจากตัวแทนผู้ขายก่อนการใช้งาน	+1	+1	+1	1	สอดคล้อง
1.4 ท่านเลือกใช้เครื่องมืออุปกรณ์ที่มีความเหมาะสมกับงาน	+1	+1	+1	1	สอดคล้อง

ข้อคำถาม	ความคิดเห็นของ ผู้เชี่ยวชาญ			ค่า เฉลี่ย	ผล ทดสอบ
	1	2	3		
ส่วนที่ 4 พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน (ต่อ)					
1.5 เมื่อท่านพบเห็นเครื่องมือหรืออุปกรณ์ชำรุดท่าน จะรายงานต่อผู้ที่มีหน้าที่รับผิดชอบทันที	+1	+1	+1	1	สอดคล้อง
1.6 ท่านมักพูดคุยและหยอกล้อกับเพื่อนร่วมงาน ระหว่างปฏิบัติงาน	+1	+1	+1	1	สอดคล้อง
1.7 ท่านต้องเร่งรีบทำงานในการผลิตเพื่อแข่งขันกับ เวลาโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัย	+1	+1	+1	1	สอดคล้อง
1.8 ท่านทำงานด้วยความระมัดระวังเสมอ ไม่ประมาท	+1	+1	+1	1	สอดคล้อง
1.9 ท่านดูแลสุขภาพอนามัยของตนเองให้แข็งแรง เพื่อมีความพร้อมในการทำงานอย่างเสมอ	+1	+1	+1	1	สอดคล้อง
1.10 ท่านมีจิตสำนึกรับรู้ที่ดีด้านความปลอดภัยใน การทำงาน	+1	+1	+1	1	สอดคล้อง

ภาคผนวก ค

แบบสอบถาม

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

แบบสอบถาม

เรื่อง “การบริหารความปลอดภัยในการทำงานและการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ
ที่ส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานก่อสร้างโครงการ
รถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)”

แบบสอบถามฉบับนี้จัดทำขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อนำข้อมูลไปใช้ประกอบการศึกษาระดับปริญญาโท คณะบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยรังสิต ข้อมูลที่ได้จากการตอบแบบสอบถามนี้จะเก็บเป็นความลับ โดยจะนำเสนอผลการวิจัยในภาพรวมเท่านั้น ดังนั้นจึงใคร่ขอความร่วมมือร่วมใจจากท่าน โปรดตอบคำถามตามความเป็นจริงและ โปรดตอบทุกข้อ ซึ่งแบบสอบถามแบ่งเป็น 4 ส่วน ได้แก่

- ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม
- ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยในการทำงาน
- ส่วนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ
- ส่วนที่ 4 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน

โปรดอ่านคำชี้แจงและข้อความในแบบสอบถามอย่างละเอียด กรุณาตอบคำถามทุกข้อ และตอบให้ตรงกับความเป็นจริง ข้อมูลที่ได้จากท่านจะเก็บไว้เป็นความลับ แบบสอบถามที่ท่านตอบจะนำมาใช้เพื่อการศึกษาเท่านั้น ผู้ศึกษาคาดหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามจากท่านเป็นอย่างดี และขอขอบพระคุณทุกท่านที่สละเวลาตอบแบบสอบถามชุดนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง กรุณาใส่เครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่างเพียงตัวเลือกเดียวที่ตรงกับข้อมูลของท่านมากที่สุด

1. เพศ

- ชาย หญิง

2. อายุ

- ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 20 ปี 21-30 ปี 31-40 ปี
 41-50 ปี มากกว่า 50 ปี

3. สถานภาพสมรส

- โสด สมรส หม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่

4. ระดับการศึกษาสูงสุด

- ประถมศึกษา มัธยมศึกษาตอนต้น มัธยมศึกษาตอนปลาย
 ปวช.-ปวส. ปริญญาตรีหรือสูงกว่า

5. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน

- ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาท 15,001-25,000 บาท
 25,001-35,000 บาท 35,001-45,000 บาท
 45,001-55,000 บาท มากกว่า 55,000 บาท

6. สัญญาจ้าง

- สัญญาที่ 1 บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน)
 สัญญาที่ 2 กิจการร่วมค้า UN-SH-CH
 สัญญาที่ 3 กิจการร่วมค้า STEC-AS-3
 สัญญาที่ 4 กิจการร่วมค้า STEC-AS-4

7. ตำแหน่งงาน

- Construction Manager (CM) ผู้จัดการฝ่ายก่อสร้าง
 Project Manage (PM) ผู้จัดการโครงการ
 Site Engineer วิศวกรภาคสนาม
 Safety พนักงานฝ่ายดูแลความปลอดภัย
 Foreman หัวหน้าคนงาน
 คนงาน
 ช่างงานจรจร
 อื่น ๆ ระบุ.....

8. อายุการทำงาน

- ต่ำกว่า 1 ปี 1-2 ปี 3-5 ปี
 6-10 ปี มากกว่า 10 ปี

9. ประสบการณ์ฝึกอบรมด้านความปลอดภัย

- เคยได้เข้ารับการฝึกอบรม เช่น.....
 ไม่เคยได้เข้ารับการฝึกอบรม

10. ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุในการทำงาน

- เคยได้รับการเกิดอุบัติเหตุในการทำงาน โปรดระบุ.....
 ไม่เคยได้รับการเกิดอุบัติเหตุในการทำงาน

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยในการทำงาน

คำชี้แจง กรุณาใส่เครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่างที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกของท่านมากที่สุด โดยใช้เกณฑ์มาตรฐาน ดังนี้

ระดับความคิดเห็น 5 หมายถึง เห็นด้วยมากที่สุด

ระดับความคิดเห็น 4 หมายถึง เห็นด้วยมาก

ระดับความคิดเห็น 3 หมายถึง เห็นด้วยปานกลาง

ระดับความคิดเห็น 2 หมายถึง เห็นด้วยน้อย

ระดับความคิดเห็น 1 หมายถึง เห็นด้วยน้อยที่สุด

การบริหารความปลอดภัยในการทำงาน	ระดับความคิดเห็น				
	5	4	3	2	1
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
1. ด้านนโยบายความปลอดภัย					
1.1 มีคณะกรรมการตรวจความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน					
1.2 บริษัทได้กำหนดนโยบายด้านความปลอดภัยโดยประกาศเป็นลายลักษณ์อักษรไว้อย่างชัดเจน					
1.3 บริษัทมีการประชุมวางแผนด้านความปลอดภัยโดยให้พนักงานมีส่วนช่วยตัดสินใจในการทำงาน					
1.4 บริษัทเสริมสร้างให้พนักงานในทุกระดับมีความรู้และมีจิตสำนึกด้านความปลอดภัยที่ดี					
1.5 บริษัทมีการติดตามและประเมินผลการดำเนินการตามนโยบายความปลอดภัยและอาชีวอนามัยเพื่อให้เกิดการปฏิบัติอย่างจริงจังและเกิดประสิทธิภาพสูงสุด					
2. ด้านความรับผิดชอบด้านความปลอดภัย					
2.1 บริษัทคัดเลือกพนักงานเข้าใหม่โดยมีการทดสอบทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัย					
2.2 บริษัทกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบด้านความปลอดภัยและแจ้งให้พนักงานทุกคนได้รับทราบ					

การบริหารความปลอดภัยในการทำงาน	ระดับความคิดเห็น				
	5	4	3	2	1
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
2. ด้านความรับผิดชอบด้านความปลอดภัย (ต่อ)					
2.3 บริษัทกำหนดแผนฉุกเฉินด้านความปลอดภัยเป็นลายลักษณ์อักษรไว้อย่างชัดเจน					
2.4 บริษัทจัดให้มีการฝึกซ้อมภาคปฏิบัติเป็นประจำ หากเกิดกรณีฉุกเฉิน					
2.5 ผู้บังคับบัญชาทุกคนดูแลและรับผิดชอบด้านความปลอดภัยในการทำงานและอาชีวอนามัยให้เป็นไปตามกฎระเบียบความปลอดภัยที่กำหนดขึ้น โดยเคร่งครัด					
3. ด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านความปลอดภัย					
3.1 ท่านแต่งกายอย่างรัดกุมเหมาะสมหรือสวมเสื้อผ้าที่ทางสถานประกอบการจัดเตรียมไว้ให้ขณะทำงาน					
3.2 ท่านปฏิบัติตามขั้นตอนการปฏิบัติงานอยู่เสมอถึงแม้จะทำให้งานเสร็จช้าลง					
3.3 ท่านศึกษาและทำความเข้าใจคู่มือด้านความปลอดภัยในการทำงานและปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด					
3.4 ท่านปฏิบัติตามเครื่องหมายสัญลักษณ์ความปลอดภัยและป้ายเตือนภัยอย่างเคร่งครัด					
3.5 ท่านปฏิบัติตามคำแนะนำของหัวหน้างานเรื่องความปลอดภัยในการทำงานอย่างเคร่งครัด					
4. การมีส่วนร่วมทำกิจกรรมด้านความปลอดภัย					
4.1 พนักงานสนับสนุนและส่งเสริมด้านสภาพแวดล้อมและวิธีการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัยรวมถึงการมีสุขภาพอนามัยที่ดี					
4.2 บริษัทจัดให้มีนิทรรศการหรือโครงการรณรงค์กิจกรรมด้านความปลอดภัยเป็นประจำทุกปี					

การบริหารความปลอดภัยในการทำงาน	ระดับความคิดเห็น				
	5	4	3	2	1
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
4. การมีส่วนร่วมทำกิจกรรมด้านความปลอดภัย (ต่อ)					
4.3 หัวหน้างานจัดให้มีการประชุมพูดคุยด้านความปลอดภัยภายในหน่วยงานก่อนเริ่มปฏิบัติงานเป็นประจำทุกวัน					
4.4 ท่านได้เข้าร่วมกิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัยในการทำงานของบริษัท					



ส่วนที่ 3 แบบสอบถามเกี่ยวกับการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ

คำชี้แจง กรุณาใส่เครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่างที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกของท่านมากที่สุด โดยใช้เกณฑ์มาตรฐาน ดังนี้

ระดับความคิดเห็น 5 หมายถึง เห็นด้วยมากที่สุด

ระดับความคิดเห็น 4 หมายถึง เห็นด้วยมาก

ระดับความคิดเห็น 3 หมายถึง เห็นด้วยปานกลาง

ระดับความคิดเห็น 2 หมายถึง เห็นด้วยน้อย

ระดับความคิดเห็น 1 หมายถึง เห็นด้วยน้อยที่สุด

การรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ	ระดับความคิดเห็น				
	5	4	3	2	1
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
1. ด้านการรับรู้ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ					
1.1 ท่านคิดว่าการวางสิ่งของเกะกะบนพื้นอาคารทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ					
1.2 ท่านคิดว่าการสวมรองเท้าแตะขณะปฏิบัติงานทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ					
1.3 ท่านคิดว่าการทำงานอยู่ใกล้อุปกรณ์เครื่องมือเครื่องจักรของสิ่งก่อสร้างอาจก่อให้เกิดอันตรายได้					
1.4 ท่านคิดว่าการมีแสงสว่างไม่เพียงพอหรือการมีเสียงดังมากขณะปฏิบัติงานจะทำให้ประสิทธิภาพในการทำงานลดลง					
2. ด้านการรับรู้ความรุนแรงหลังการเกิดอุบัติเหตุ					
2.1 ท่านคิดว่าเมื่อเกิดอุบัติเหตุสามารถทำให้เสียชีวิต สูญเสียอวัยวะ หรือพิการทุพพลภาพได้					
2.2 ท่านคิดว่าเมื่อเกิดอุบัติเหตุแล้วทำให้เกิดการสูญเสียเวลาในการทำงาน					
2.3 เมื่อเกิดอุบัติเหตุท่านมีความวิตกกังวลขณะปฏิบัติงาน					
2.4 ท่านคิดว่าเมื่อเกิดอุบัติเหตุท่านอาจเป็นภาระให้ผู้ดูแล					

การรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ	ระดับความคิดเห็น				
	5	4	3	2	1
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
3. ด้านการรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน					
3.1 ท่านคิดว่าการทำงานทุกครั้งจะต้องเสี่ยงจึงจะได้ผลผลิตสูง					
3.2 ท่านคิดว่าการทำงานที่ถูกต้องวิธีและถูกขั้นตอนสามารถลดการเกิดอุบัติเหตุได้					
3.3 ท่านคิดว่าการทำงานในสถานที่เสี่ยงจำเป็นต้องสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล					
3.4 ท่านคิดว่าการใช้เครื่องมือหรืออุปกรณ์ต่าง ๆ ที่เหมาะสมกับงานสามารถลดการเกิดอุบัติเหตุและเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน					
3.5 ท่านคิดว่าการประชุมความปลอดภัยทุกเดือนส่งผลต่อการลดอุบัติเหตุ					

ส่วนที่ 4 แบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน

คำชี้แจง กรุณาใส่เครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่างที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกของท่านมากที่สุด โดยใช้เกณฑ์มาตรฐาน ดังนี้

- ระดับการปฏิบัติ 5 หมายถึง ปฏิบัติประจำ
- ระดับการปฏิบัติ 4 หมายถึง ปฏิบัติบ่อยครั้ง
- ระดับการปฏิบัติ 3 หมายถึง ปฏิบัติปานกลาง
- ระดับการปฏิบัติ 2 หมายถึง ปฏิบัติน้อย
- ระดับการปฏิบัติ 1 หมายถึง ปฏิบัติน้อยที่สุด

พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน	ระดับการปฏิบัติ				
	5	4	3	2	1
	ประจำ	บ่อยครั้ง	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
1.1 ท่านได้สวมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลอย่างเหมาะสมทุกครั้งที่ใช้ปฏิบัติงาน เช่น ถุงมือ หมวกนิรภัย รองเท้า เป็นต้น					
1.2 ท่านได้มีการตรวจเช็คสภาพของเครื่องมือเครื่องจักรก่อนและหลังการปฏิบัติงาน					
1.3 ท่านศึกษาการใช้เครื่องจักรจากคู่มือการใช้งานหรือได้รับการอบรมจากตัวแทนผู้ขายก่อนการใช้งาน					
1.4 ท่านเลือกใช้เครื่องมืออุปกรณ์ที่มีความเหมาะสมกับงาน					
1.5 เมื่อท่านพบเห็นเครื่องมือหรืออุปกรณ์ชำรุดท่านจะรายงานต่อผู้ที่มีหน้าที่รับผิดชอบทันที					
1.6 ท่านมักพูดคุยและหยอกล้อกับเพื่อนร่วมงานระหว่างปฏิบัติงาน					
1.7 ท่านต้องเร่งรีบทำงานในการผลิตเพื่อแข่งขันกับเวลาโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัย					
1.8 ท่านทำงานด้วยความระมัดระวังเสมอ ไม่ประมาท					
1.9 ท่านดูแลสุขภาพอนามัยของตนเองให้แข็งแรงเพื่อมีความพร้อมในการทำงานอย่างเสมอ					

พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน (ต่อ)	ระดับการปฏิบัติ				
	5	4	3	2	1
	ประจำ	บ่อยครั้ง	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
1.10 ท่านมีจิตสำนึกรับรู้ที่ดีด้านความปลอดภัยในการทำงาน					

****ขอขอบพระคุณสำหรับเวลาอันมีค่าของทุกท่านที่ให้ความร่วมมือ
ในการตอบแบบสอบถามครั้งนี้****







มหาวิทยาลัยรังสิต Rongsi University T. (66) 2621 2200-30
เมืองรังสิต จ.ปทุมธานี 12000 Muong-Aie, Pathumthani Pd. P. (66) 2533 9470
จ.ปทุมธานี 12000 Pathumthani 12000, Thailand E. info@rsu.ac.th

การขอใบรับรองการขอแบบสอบถาม
เลขที่ 5245 วันที่ 11/6/61 14.3

ที่บม. 4182/12

หลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต
คณะบริหารธุรกิจ

5 มิถุนายน 2561

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์เพื่อแจกแบบสอบถาม

เรียน คุณสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข
ผู้อำนวยการ โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีเขียว (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)

ด้วย นางสาวพชนิดา ศิลาพันธ์ รหัสนักศึกษา 5905711 นักศึกษาหลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต คณะบริหารธุรกิจ ได้ทำการศึกษาวิชา วิทยานิพนธ์ MBA699 THESIS เรื่อง "พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีเขียวเข้ม (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)" ทางหลักสูตรฯ จึงใคร่ขอความอนุเคราะห์ผู้ตอบแบบสอบถามทุกท่าน ในการขอเก็บแบบสอบถามจำนวน 400 ชุด เพื่อเป็นประโยชน์ต่อการศึกษาและเพื่อใช้ในการประมวลผล ในวิชาดังกล่าว

หลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต คณะบริหารธุรกิจ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่าน และขอขอบพระคุณ ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(ดร.พิชญ์หทัย จารุทีผลบุญถูด)

ผู้อำนวยการหลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต

เจ้าหน้าที่ประสานงานหลักสูตร: คุณจินตณณ์เดช ปัญญาอาวุธ, คุณชนินทร์ เลิศศรีตประภากร
โทรศัพท์ติดต่อ: 0-2997-2222 ต่อ 1004



Ref. PCGRN/C1/ITD/L-2047-2018

July 18, 2018

Attention: Mr. Sakchai Puetpaiboon
Project Director
Italian-Thai Development Public Co., Ltd.
2034/132-161 Italthai Tower, New Petchburi Road,
Bangkapi, Huaykwang, Bangkok, 10310

Subject: MRT Green Line (North) Project Mo Chit – Saphan Mai – Khu Khot Section (GRN)
Contract 1 – Civil Works Mo Chit to Saphan Mai Section
Request to Reply the Questionnaire

Reference: MRTA's Letter Ref. No. รพม.018(GRN)/PM(PC)/2 dated 19 June, 2018

Dear Sir,

Reference is made to MRTA's Letter no. รพม.018(GRN)/PM(PC)/2 dated 19 June, 2018, the contractor is requested to reply the questionnaire as part of the post-graduate Thesis Study – Safety Behavior of the staff of the Green Line (North) Project Mo Chit – Saphan Mai – Khu Khot from the Faculty of Business Administration.

Your acknowledgement and further action would be much appreciated.

Sincerely yours,

Peter Lischewski
Project Manager PCGRN

Attachments: MRTA's Letter Ref. No. รพม.018(GRN)/PM(PC)/2 dated 19 June, 2018 – 2 pages

cc: - Project Manager 1 (w/ attachments)

SS/ak



Ref. PCGRN/C2/USC-L-1202-2018

July 18, 2018

Attention: Mr. Virach Rungrojsaratis
Project Manager
UN-SH-CH JV
200 Jasmine International Tower,
15th Floor, Moo 4, Chaengwattana Road,
Pakkred, Nonthaburi 11120

Subject: MRT Green Line (North) Project Mo Chit – Saphan Mai – Khu Khot Section (GRN)
Contract 2 – Civil Works Saphan Mai to Khu Khot Section
Request to Reply the Questionnaire

Reference: MRTA's Letter Ref. No. รพม.018(GRN)/PM(PC)/2 dated 19 June, 2018

Dear Sir,

Reference is made to MRTA's Letter no. รพม.018(GRN)/PM(PC)/2 dated 19 June, 2018, the contractor is requested to reply the questionnaire as part of the post-graduate Thesis Study – Safety Behavior of the staff of the Green Line (North) Project Mo Chit – Saphan Mai – Khu Khot from the Faculty of Business Administration.

Your acknowledgement and further action would be much appreciated.

Sincerely yours,

Peter Lischewski
Project Manager PCGRN

Attachments: MRTA's Letter Ref. No. รพม.018(GRN)/PM(PC)/2 dated 19 June, 2018 – 2 pages

cc: - Project Manager 2 (w/ attachments)

SS/ak



Ref. PCGRN/C3/STA3/L-1648-2018

July 18, 2018

Attention: Mr. Tawatchai Sintoplertchaiyakul
Project Director
STEC-AS-3 JV
Main Site Office
59 Soi Sai Mai 43, Sai Mai Road
Sai Mai, Bangkok 10220

Subject: MRT Green Line (North) Project Mo Chit – Saphan Mai – Khu Khot Section (GRN)
Contract 3 – Civil Works Depot and Park & Ride
Request to Reply the Questionnaire

Reference: MRTA's Letter Ref. No. รพม.018(GRN)/PM(PC)/2 dated 19 June, 2018

Dear Sir,

Reference is made to MRTA's Letter no. รพม.018(GRN)/PM(PC)/2 dated 19 June, 2018, the contractor is requested to reply the questionnaire as part of the post-graduate Thesis Study – Safety Behavior of the staff of the Green Line (North) Project Mo Chit – Saphan Mai – Khu Khot from the Faculty of Business Administration.

Your acknowledgement and further action would be much appreciated.

Sincerely yours,

Peter Lischewski
Project Manager PCGRN

Attachments: MRTA's Letter Ref. No. รพม.018(GRN)/PM(PC)/2 dated 19 June, 2018 – 2 pages

cc: - Project Manager 3 (w/ attachments)

SS/ak

Ref. PCGRN/C4/STA4/L-0450-2018

July 18, 2018

Attention: Mr. Tawatchai Sintoplertchaiyakul
 Project Director
 STEC-AS-4 JV
 Main Site Office
 342/51 Soi Phahonyothin 63, Anusaovaree
 Bangkhen, Bangkok 10220

Subject: MRT Green Line (North) Project Mo Chit – Saphan Mai – Khu Khot Section (GRN)
 Contract 4 – Trackwork
Request to Reply the Questionnaire

Reference: MRTA's Letter Ref. No. รพม.018(GRN)/PM(PC)/2 dated 19 June, 2018

Dear Sir,

Reference is made to MRTA's Letter no. รพม.018(GRN)/PM(PC)/2 dated 19 June, 2018, the contractor is requested to reply the questionnaire as part of the post-graduate Thesis Study – Safety Behavior of the staff of the Green Line (North) Project Mo Chit – Saphan Mai – Khu Khot from the Faculty of Business Administration.

Your acknowledgement and further action would be much appreciated.

Sincerely yours,



Peter Lischewski
 Project Manager PCGRN

Attachments: MRTA's Letter Ref. No. รพม.018(GRN)/PM(PC)/2 dated 19 June, 2018 – 2 pages

cc: - Project Manager 4 (w/ attachments)

SS/ak



การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

Mass Rapid Transit Authority of Thailand

175 ถ.พระราม 9 แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10320

175 RAMA IX ROAD, HUAI KHUANG, BANGKOK 10320

Tel. (662) 716 4000 Ext. 3202 Fax. (662) 716 4107

FACSIMILE

ATTENTION :	ผู้จัดการโครงการ	FAX NO : 0 2922 1016/ 0 2643 2056-7/0 2582 3196
COMPANY :	ที่ปรึกษา PCGRN	REF NO : รพม018(GRN)/PM(PC)/ 2
FROM :	รพม.	DATE : 19 มิถุนายน 2561
SUBJECT :	ขอความอนุเคราะห์ตอบแบบสอบถาม	NO. OF PAGE(S) : 2 (INCLUDING THIS PAGE)

IF YOU DO NOT RECEIVE ALL PAGES, PLEASE TELEPHONE OR FAX IMMEDIATELY.


MESSAGE

ด้วย คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยรังสิต มีหนังสือ ที่ บธม.4182/12 ลงวันที่ 5 มิถุนายน 2561 แจ้งว่า นางสาวชนิตา ศิลานนท์ นักศึกษาหลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต คณะบริหารธุรกิจ ได้ทำการศึกษาวิชา วิทยานิพนธ์ เรื่อง “พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม (หมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต)” และมีความประสงค์จะขอแจกแบบสอบถามจำนวน 400 ชุด เพื่อใช้ในการประมวลผลใน วิชาดังกล่าว นั้น

ในกรณี รพม. จึงขอความอนุเคราะห์ที่ปรึกษา PCGRN มอบหมายให้ผู้ที่เกี่ยวข้องตอบแบบสอบถามดังกล่าว ทั้งนี้ขอให้ประสานงานในรายละเอียดโดยตรงกับเจ้าหน้าที่ประสานงานหลักสูตร คุณจิณณ์ณณ์ัช ปัญญาอารุ และ คุณชนันทร เลิศศรีประภากร โทร. 0 2997 2222 ต่อ 1004

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

 ศัสุทททท

(นางอุทุมพร สมุทรนาค)

ผู้อำนวยการกองแผนงานและบริหารเอกสาร 2

ผู้จัดการโครงการ งานควบคุมโครงการ

สำเนาเรียน : PM1 / PM2 / PM3 / PM4

ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ	พัชนิดา ศิลานนท์
วัน เดือน ปีเกิด	27 ตุลาคม 2537
สถานที่เกิด	กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย
ประวัติการศึกษา	มหาวิทยาลัยรังสิต ปริญญาเศรษฐศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยมอันดับ 1), 2559 มหาวิทยาลัยรังสิต ปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, 2561
ทุนการศึกษา	ปริญญาตรี ทุนเรียนดี ดร.อาทิตย์ อุไรรัตน์ ปริญญาโท ทุนเรียนดี ดร.อาทิตย์ อุไรรัตน์
ที่อยู่ปัจจุบัน	315/133 หมู่ 2 แขวงทุ่งสองห้อง เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร Plea_pach@hotmail.com

