

การศึกษา



ก้าวแรก

ของวัฒนธรรม
ความปลอดภัยทางถนน



“5 km. Project”

ชุดความรู้การจัดการพฤติกรรมเสี่ยงจากการไม่สวมหมวกนิรภัยในระยะใกล้บ้าน
เล่มที่ 1: การศึกษา “ก้าวแรก” ของวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน

ผู้เขียน

อรดี อินทร์คง

บรรณาธิการ

อรดี อินทร์คง

ออกแบบรูปเล่ม

อรดี อินทร์คง

ออกแบบปกและภาพประกอบ

นภัส ปิยพงศ์ไพศาล

สนับสนุนโดย

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)

จัดพิมพ์โดย

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)

มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย (มนป.)

เลขที่ 637/1 อาคารพร้อมพันธุ์ 1 ชั้น 4 ห้อง 402-403 ซอยลาดพร้าว 3

แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900

โทรศัพท์: 0-2938-8490

โทรสาร: 0-2938-8827

Email: admin@roadsafetythai.org

Website: <http://www.roadsafetythai.org>

คำนำ

“รัศมี 5 กิโลเมตรใกล้บ้าน คือ ระยะอันตรายที่เจ็บและตายมากที่สุด”

ข้อมูลสถิติที่ส่งตรงจากห้องฉุกเฉิน โรงพยาบาลขอนแก่น เผยให้เห็นว่า กว่า 73% ของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจักรยานยนต์เกิดขึ้นภายในรัศมีไม่เกิน 5 กิโลเมตรใกล้บ้านหรือจุดสตาร์ท ตัวเลขผู้เสียชีวิต “ใกล้บ้าน” ยิ่งไต่ระดับสูงขึ้นในช่วงเทศกาลวันหยุดยาว อย่างปีใหม่และสงกรานต์ ที่ผู้คนเดินทางกลับบ้าน ข้อมูลสถิตินี้สะท้อนนัยสำคัญของ “พฤติกรรมการขับขี่” ที่ถูกกำกับด้วย “การรับรู้ระยะทาง” โดยเฉพาะในกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่มองว่า พื้นที่ “ใกล้บ้าน” เป็นพื้นที่ “คุ้นเคย” ทำให้ผู้ขับขี่ลดความระมัดระวังและประเมินความเสี่ยง จากการเกิดอุบัติเหตุในระดับต่ำ รัศมี 5 กิโลเมตรใกล้บ้านจึงกลายเป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด

รูปธรรมหนึ่งของพฤติกรรมการขับขี่ “ใกล้บ้าน” ที่ประเมินความเสี่ยงในระดับต่ำ คือ การขับขี่และซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัย ผลสำรวจของศูนย์ความร่วมมือด้านการป้องกันอุบัติเหตุ องค์การอนามัยโลก, คณะทำงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจร (สอจร.) และมูลนิธิไทยโรดส์ชี้ให้เห็นว่า 64% ของผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย เพราะมองว่าเดินทาง “ระยะใกล้” ไม่จำเป็นต้องใส่ ทั้งที่การสวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐาน ช่วยลดความเสี่ยงในการบาดเจ็บศีรษะของผู้ขับขี่ได้ 43% และลดการบาดเจ็บศีรษะของผู้ซ้อนท้ายได้ 58% ที่สำคัญช่วยลดความเสี่ยงในการเสียชีวิตได้ถึง 39%

หากย้อนกลับไปทบทวนสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในรอบทศวรรษที่ผ่านมา จะพบว่า ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์สูงถึง 74.5% หรือประมาณ 15,000 รายต่อปี และในปี 2565 กว่า 86% เป็นผู้เสียชีวิตที่ไม่สวมหมวกนิรภัย โดยกลุ่มผู้เสียชีวิตสูงสุดอยู่ในช่วงอายุ 15-24 ปี ซึ่งเป็นกำลังสำคัญในการพัฒนาประเทศในอนาคต การบาดเจ็บที่ศีรษะเป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิต บาดเจ็บสาหัสและพิการ เมื่อตรวจสอบอัตราการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มเสี่ยงนี้ ยิ่งพบว่าอยู่ในระดับต่ำจนน่าใจหาย คือ มีเพียง 22% เท่านั้น ที่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งขณะขับขี่

การเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มเสี่ยง จึงเป็นโจทย์ที่ท้าทายสำหรับผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งส่วนหนึ่งจำเป็นต้องสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับ “การประเมินความเสี่ยง” ให้กับผู้ใช้รถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะปรับเปลี่ยนการรับรู้ที่ว่า “ระยะใกล้บ้าน” คือ ระยะที่มีความเสี่ยงต่ำไปสู่ “ไม่มีระยะปลอดภัย” หากไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ การค้นหาปัจจัยเกี่ยวข้องเพื่อหาหนทางแก้ไข จำเป็นต้องอยู่บนฐานความรู้จากพื้นที่หรือชุมชน และการสนับสนุนทางด้านวิชาการที่ถูกต้องและครอบคลุมประเด็นท้าทาย

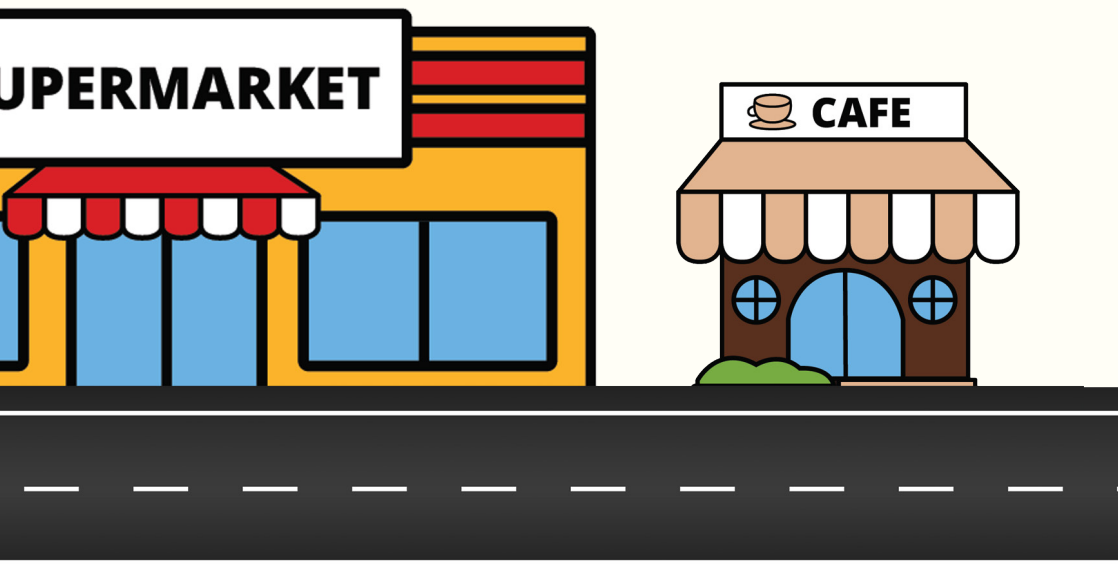


การผลิตชุดความรู้ “5 km. Project” เกิดจากความคิดในการใช้ข้อมูลเชิงวิชาการที่เข้าใจง่าย เพื่อสนับสนุนการทำงานขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนน ให้กับผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่ต่างๆ โดยชุดคู่มือนี้ได้ถอดความรู้จากชุมชนและองค์กรที่ประสบความสำเร็จ เป็นตัวอย่างที่ดีในการจัดการพฤติกรรมเสี่ยงส่งเสริมให้กลุ่มเสี่ยงสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ มีการริเริ่มและสร้างความร่วมมือจากภาคส่วนต่างๆ ภายในชุมชน ซึ่งเป็นรากฐานสำคัญในการดูแลกลุ่มผู้ขับขี่ในฐานะสมาชิกของชุมชน

คณะผู้จัดทำคู่มือหวังว่า การถอดความรู้จากตัวอย่างที่ดีเหล่านี้ จะช่วยให้ผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนเกิดแรงบันดาลใจ และสามารถนำความรู้ไปประยุกต์ใช้ในพื้นที่การทำงานของตนเอง รวมถึงสามารถสร้างวิธีคิดใหม่ๆ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากจุดสตาร์ท การทำงานเชิงความคิดนี้ จะเป็นส่วนสำคัญในการสร้าง “วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน” ซึ่งสนับสนุนและสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์แห่งชาติ ที่มีเป้าหมายในการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนก่อนปี 2570

อรดี อินทร์คง

บรรณาธิการ



คำแนะนำการใช้คู่มือ

“5 km. Project” ชุดความรู้การจัดการพฤติกรรมเสี่ยงจากการไม่สวมหมวกนิรภัยในระยะใกล้บ้าน ประกอบด้วยคู่มือทั้งหมด 5 เล่ม ซึ่งแบ่งตาม “เครื่องมือ” ที่สามารถนำมาใช้สนับสนุนการทำงานในกลไกการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนน เครื่องมือที่อยู่ในหนังสือแต่ละเล่ม ได้แก่

- 1) การศึกษา
- 2) มาตรการองค์กร
- 3) การบังคับเชิงบวก หรือ BBS
- 4) ข้อมูลและการสื่อสาร
- 5) นวัตกรรม

อย่างไรก็ตามการใช้เครื่องมือต่างๆ เหล่านี้ ไม่จำเป็นต้องแยกขาดจากกัน ตรงกันข้าม ผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน สามารถบูรณาการเครื่องมือการทำงานต่างๆ เข้าด้วยกัน ตามแต่เงื่อนไขและบริบทของพื้นที่ ดังนั้นจึงไม่มีกฎเกณฑ์ตายตัว ว่าต้องเรียงลำดับการอ่านจากเล่มที่ 1 ไปถึงเล่มที่ 5 ผู้อ่านสามารถออกแบบเส้นทางการเดินทางได้เองอย่างอิสระ โดยอาจจะเริ่มจากเล่มที่ตรงความสนใจมากที่สุด แล้วจึงขยับไปสู่เล่มอื่นๆ เพื่อทำความรู้จัก “เครื่องมือ” และ “เพื่อนร่วมทาง” ที่กำลังเดินทางไปสู่จุดหมายเดียวกัน





เล่มที่ 4

ข้อมูลและการสื่อสาร
(คณะอนุกรรมการ
ศปท., อบท., อบต.)

เล่มที่ 3

การบังคับเชิงบวก
หรือ BBS
(คณะอนุกรรมการ
ศปท., ตำรวจ)



บ้าน



เล่มที่ 5

นวัตกรรม
(คณะอนุกรรมการศปท.,
อสม., อบท., อบต.)



เล่มที่ 1

การศึกษา
(คณะอนุกรรมการ
ศปท., คุณครู,
อบท., อบต.)



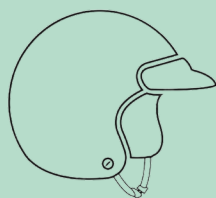
เล่มที่ 2

มาตรการองค์กร
(คณะอนุกรรมการ
ศปท., ผู้ประกอบการ,
อป. วิชาชีพ)

สารบัญ

เกริ่นนำ	10
• หลักกิโลเมตรที่ 1	10
เรื่องเล่าจากพื้นที่ต้นแบบ	12
• ไม่มีหมวกกันน็อก ก็ว่าวุ่นเลย (ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กตำบลปาสัก อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน)	12
• ชีกรีก... ไม่ดังกรีก เราไม่ยอม (ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านใหม่ องค์การบริหารส่วนตำบลดอนคา อำเภออุ้มทอง จังหวัดสุพรรณบุรี)	26
บทเรียนจากเพื่อนร่วมทาง	40
• กำหนดเป้าหมายการเดินทาง	40
• ก้าวเล็กๆ	43
• ทบทวนแผนการเดินทางเสมอ	44
• อย่าหยุดเดินและผูกมิตรกับเพื่อนร่วมทางใหม่ๆ	46



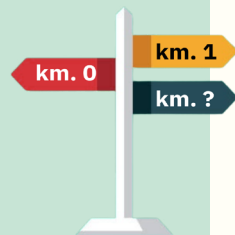


เกริ่นนำ

หาก “บ้าน” เปรียบได้กับ “หลักกิโลเมตรที่ 0”
หรือจุดเริ่มต้นของการเดินทาง
แล้วหลักกิโลเมตรที่ 1 ซึ่งอยู่ไม่ไกลจากบ้าน คือที่ไหนกันนะ

หลักกิโลเมตรที่ 1

คำตอบหนึ่งที่หลายคนนึกถึง คือ โรงเรียน ซึ่งเป็นจุดหมายของการเดินทางออกจากบ้านก้าวแรกๆ ในชีวิต เช่นเดียวกับเส้นทางการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน ที่เริ่มต้นจากครอบครัว แล้วขยายไปที่โรงเรียนหรือสถาบันการศึกษา ซึ่งมีบทบาทสำคัญต่อการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้กับเด็กๆ ทั้งการปลูกฝังวินัยจราจร การเคารพสิทธิของเพื่อนร่วมทาง และการตระหนักถึงการป้องกันอุบัติเหตุ การถ่ายทอดความรู้และสร้างค่านิยมเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน ผ่านหลักสูตรการเรียนรู้ กิจกรรม รวมถึงสื่อการเรียนการสอนต่างๆ ทั้งในและนอกห้องเรียน จะส่งผลต่อความคิด พฤติกรรม และการตัดสินใจในการขับขี่ปลอดภัยได้ ดังนั้นการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนที่ได้ผลและคุ้มค่ามากที่สุด จึงควรเริ่มตั้งแต่วัยเด็ก



อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ในประเทศไทย ปี 2562



สำรวจโดย มูลนิธิไทยโรดส์ และสถาบันการศึกษาทั่วประเทศของเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน



คู่มือเล่มแรกนี้ มุ่งเน้นไปที่การถอดความรู้เกี่ยวกับการจัดการพฤติกรรมเสี่ยงในกลุ่มเด็กและเยาวชน ซึ่งมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยขณะเดินทางน้อยที่สุด (เด็ก 8% วัยรุ่น 20%) และเป็นกลุ่มเสี่ยงที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มากที่สุด คู่มือเล่มนี้จะนำเสนอต้นแบบการจัดการ ที่ช่วยเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มเด็กและเยาวชนอย่างได้ผล การทำงานร่วมกันระหว่างโรงเรียน ครอบครัว และภาคีอื่นๆ ภายในชุมชน ในการสร้าง “ก้าวแรก” ของวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้กับสมาชิกรุ่นเยาว์

กว่าจะเดินทางมาถึงจุดหมาย คณะผู้ปฏิบัติงานต้องผ่านเส้นทางใดบ้าง คู่มือเล่มนี้จะชวนผู้อ่านร่วมกันสำรวจเส้นทางที่ผ่านมา ตั้งแต่แรงบันดาลใจในการเดินทาง จุดเริ่มต้น การเดินทางในแต่ละก้าว การฟันฝ่าอุปสรรค จนกระทั่งถึงจุดหมาย ผู้อ่านจะได้ร่วมเรียนรู้จากบทเรียนสำคัญที่พวกเขาแบ่งปันในฐานะ “เพื่อนร่วมทาง” หากพร้อมแล้ว อย่าลืมหยิบหมวกกันน็อกมาสวม ก่อนออกเดินทางไปด้วยกัน

เรื่องเล่าจากพื้นที่ต้นแบบ

ไม่มีหมวกกันน็อก ก็ว่าวุ่นเลย

ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ตำบลป่าสัก อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน

“เมื่อก่อนนี้ ชีรพพาเขาไปตลาด
ก็ไม่ใช่หมวกกันน็อกค่ะ
เรารู้สึกว่าไปแค่นี้ใกล้ๆ บ้านนี่เอง...
มาช่วงหลังน้องเซินจะไม่ยอมขึ้นรถ
ไปด้วยเลย เขาจะร้องไห้ โยเย
บอกว่าให้ใส่หมวกกันน็อกก่อน
ทีนี้จะไปไหน **ไม่ว่าใกล้หรือไกล**
ก็เลยใส่หมวกตลอด
แล้วคุณยายก็ต้องใส่ด้วยค่ะ”

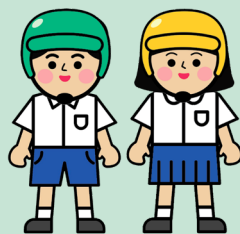


คำบอกเล่าของคุณแม่น้องเซน ตรงกับพ่อแม่ผู้ปกครองอีกหลายคน ของเด็กๆ ที่ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กตำบล ป่าสัก อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน อาการโยเย ร้องไห้ ไม่ยอมขึ้นรถ มอเตอร์ไซด์ออกจากบ้านถ้าไม่ได้สวม หมวกกันน็อกให้พวกเขา ทำให้พ่อแม่ ผู้ปกครองว่าุ่นใจไปตามๆ กัน

พฤติกรรมของลูกหลานที่เริ่ม เปลี่ยนแปลงไป ส่งผลกระเพื่อมไปสู่ การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้ใหญ่ ในครอบครัวด้วย เรื่องราวที่อาจดูเป็น สิ่งธรรมดาสามัญในชีวิตประจำวัน แต่เมื่อมองลึกลงไป ทำให้เห็นอะไร หลายอย่าง ที่สำคัญ คือ วินัยจราจร ในตัวของเด็กๆ ที่ถูกบ่มเพาะและเริ่ม งามงาม ถือเป็น “ก้าวแรก” สู่การ ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยง ที่สามารถ ป้องกันความสูญเสียในอนาคตซึ่ง ไม่อาจประเมินค่าได้

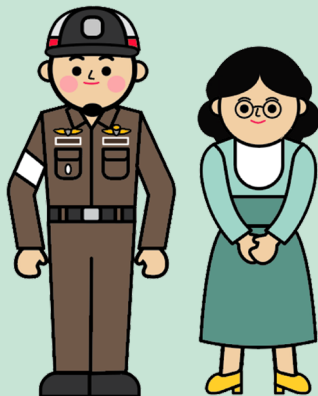
แล้วเบื้องหลังของการบ่มเพาะวินัย จราจรให้กับเด็กเล็กเหล่านี้เกิดขึ้นได้ อย่างไร?

ย้อนกลับไปก่อนหน้าปี พ.ศ. 2555 ในชุมชนป่าสัก ผู้ขับขี่และโดยสาร รถจักรยานยนต์ที่สวมหมวกนิรภัย ส่วนใหญ่ คือ กลุ่มผู้ทำงานในเขตนิคม อุตสาหกรรม จังหวัดลำพูน หรือไม่ก็ ทำงานในสวนอุตสาหกรรมเครือ สหพัฒน์ ซึ่งมีมาตรการบังคับด้าน ความปลอดภัยที่เข้มงวดคอยกำกับ ดูแลพนักงาน ในขณะที่ผู้ขับขี่ทั่วไป ที่สัญจรในละแวกชุมชน ยังคงสวม หมวกกันน็อกในอัตราที่ต่ำมาก และ ผู้ซ้อนท้ายรถ โดยเฉพาะกลุ่มเด็กเล็ก ที่สวมหมวกกันน็อกมีจำนวนน้อยจน แทบนับหัวได้



ทั้งที่คนในชุมชนต่างก็รับรู้ว่ามีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้ง มีกรณีที่เกิดเจ็บรุนแรงที่ศีรษะและสูญเสียชีวิตจากการไม่สวมหมวกนิรภัย แต่ดูเหมือน “หน้าที่” ในการป้องกันอุบัติเหตุยังจำกัดวงอยู่เพียงการบังคับใช้กฎหมายโดยตำรวจ และการใช้มาตรการองค์กรที่เข้มแข็งของหน่วยงานภาคเอกชนเท่านั้น

อย่างไรก็ตาม กว่าที่เด็กคนหนึ่งจะเติบโตเป็นผู้ใหญ่ และอยู่ในระบบของการบังคับใช้กฎหมายหรือมาตรการองค์กร จะดีกว่าไหม หากเราช่วยให้เขาปลอดภัยได้ตั้งแต่ขวบปีแรกของชีวิต



ครั้งแรกที่ทีมพี่เลี้ยง
มาชวนคุณครูทำวิจัย
เพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนน
ครูไม่มั่นใจเลย คิดว่าเราจะทำได้เหรอ
เราเป็นแค่ครูศูนย์เด็กเล็กเองนะ...
แต่มาลองปรึกษากันในกลุ่มคุณครู
เราคิดว่า ถ้าเราไม่ทำ ใครจะทำ
คิดว่าเราทำเพื่อเด็ก
เพราะเขาเป็นลูกหลาน
ของคนในชุมชนเรากันนั้น



เสียงสะท้อนที่ตรงกันของครูอ้อยและครูกุ้ง ครูประจำศูนย์พัฒนาเด็กเล็กตำบลป่าสัก เล่าย้อนถึงความรู้สึกแรก เมื่อทีมพี่เลี้ยงจากมูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อท้องถิ่นชักชวนมาร่วมทำวิจัยในโครงการ “การสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนโดยการมีส่วนร่วมของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและชุมชน ตำบลป่าสัก จังหวัดลำพูน”

การทำงานวิจัยครั้งนั้น ทำให้คุณครูทุกคนมองเห็นภาพปัญหาการเกิดอุบัติเหตุในชุมชนอย่างชัดเจน และเป็นระบบมากขึ้น โดยปัญหาที่พบแบ่งเป็น 3 ประเด็นหลัก ได้แก่

1. ปัญหาจุดเสี่ยงบริเวณศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก
2. ปัญหาพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ปกครอง
3. ปัญหาการจัดการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน

มากกว่าการมองเห็นปัญหาของชุมชน คือ การที่คุณครูผู้ร่วมวิจัยรู้สึกผูกพันและเป็นเจ้าของพื้นที่อย่างลึกซึ้ง ประสพการณ์ในการทำงานวิจัยขึ้นนั้นจึงเป็นจุดเริ่มต้นในการสร้าง “ทีมหลัก” หรือ Core Team ผู้ขับเคลื่อนการแก้ไขปัญหอย่างมีส่วนร่วมของชุมชน

หนึ่งในปัญหาหลักที่ถูกหยิบยกขึ้นมาจัดการเป็นวาระเร่งด่วน คือ พฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัย โดยทีมคุณครูมีเป้าหมายเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัยสำหรับเด็กเล็กและผู้ปกครองเป็น 100% อย่างไรก็ตามการจัดการปัญหานี้ ไม่สามารถทำได้โดยลำพัง แต่ต้องการภาคีเครือข่ายภายในชุมชนมาร่วมเสริมพลัง

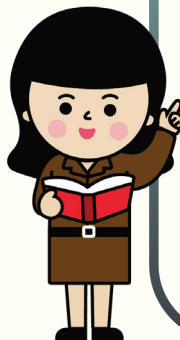
ก้าวต่อไปในการสร้างความร่วมมือจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง คือ “การคืนข้อมูลกลับสู่ชุมชน” ข้อค้นพบและผลการวิจัยที่ร่วมกันทำมาตลอดทั้งปี ถูกนำมาบอกเล่าผ่านเวทีต่างๆ ภายในชุมชน ทั้งเวทีบอกเล่าเก้าสิบ, เวทีสัญจร, รวมถึงการใช้สื่อวิทยุชุมชนคนเมืองหละปูน





ข้อมูลที่ถูกถ่ายทอดคืนสู่ชุมชน มีทั้งข้อมูลเชิงสถิติตัวเลข และข้อมูลเชิงคุณภาพ ที่ให้รายละเอียดในชีวิตของผู้ประสบอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นข้อมูลที่เห็นเลือดเนื้อและให้ความรู้สึกกระจ่างซัด ข้อมูลเหล่านี้นำไปสู่การระดมความคิดเพื่อประเมิน และลงมือแก้ไขจุดเสี่ยงต่างๆ ภายในชุมชน หลายครั้งที่การแก้ไขปัญหาเหล่านี้ได้รับความร่วมมือจากผู้นำชุมชนและชาวบ้านที่ทำด้วยจิตอาสา

ในขณะเดียวกันการทำงานวิจัย ลงพื้นที่สำรวจ และแก้ไขจุดเสี่ยง รวมถึงการเยี่ยมบ้านเด็กๆ ยังช่วยให้คุณครูเข้าใจบริบทความเป็นไปของชุมชนมากขึ้นด้วย ซึ่งนั่นเป็นส่วนสำคัญในการจัดการเรียนการสอนสำหรับเด็ก ตลอดจนสร้างการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพกับผู้ปกครอง



เวลาที่คุณครูไปเยี่ยมบ้านเด็กๆ
เหมือนเราได้สำรวจเส้นทาง
การเดินทางของพวกเขาด้วย
และก็เห็นความเปลี่ยนแปลงของชุมชน
ที่เริ่มมีคนนอกพื้นที่เข้ามาทำงานมากขึ้น
พ่อแม่เขาที่จะเอาลูกมาฝากไว้
ที่ศูนย์เด็กเล็กค่ะ

ป้ายเตือนผู้ขับขี่ให้สวมหมวกนิรภัย
เขียนเป็นภาษาไทยและภาษาไทใหญ่



การเติบโตของเขตอุตสาหกรรม
ในเมืองลำพูน ดึงดูดให้แรงงานต่างถิ่น
เคลื่อนย้ายเข้ามาทำงานและอาศัยอยู่
ในเขตชุมชนป่าสักมากขึ้น ประมาณ
20% ของเด็กในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเป็น
ลูกหลานของผู้ย้ายมาอยู่ใหม่ โจทย์ใน
การสื่อสารกับกลุ่มผู้ปกครองของเด็ก
คือ การพยายามสร้างการมีส่วนร่วม
เพื่อให้พวกเขารู้สึกเป็นส่วนหนึ่งในการ
จัดการปัญหาของชุมชน

ในปี พ.ศ. 2560 เกิดการระดมความคิดในการสร้างมาตรการ ซึ่งเป็นวงจรของการคืนข้อมูลเช่นกัน ครั้งนี้เป็นการคืนข้อมูลให้กับผู้ปกครองโดยตรง เครื่องมือแรกที่น่ามาใช้ คือ การทำข้อตกลง หรือ MOU ร่วมกันระหว่างพ่อแม่ผู้ปกครองและศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก โดยระบุชัดเจนให้ผู้ปกครองทุกคนที่เดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ ต้องสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่เดินทางมารับส่งเด็กๆ ที่ศูนย์ หากไม่ปฏิบัติตามข้อตกลงดังกล่าวนี้ ผู้ปกครองยินดีให้ปรับเงินเป็นจำนวน 20 บาท ต่อครั้ง

การสร้างข้อตกลงร่วมอย่างมีประสิทธิภาพ ไม่ใช่การบังคับเพียงแค่ว่าเดียว แต่ต้องเอื้อให้ผู้ปกครองมีบทบาทเป็นผู้ร่วมสร้างกติกา รวมถึงบริหารกองทุนที่ได้รับจากค่าปรับและรายได้อื่นๆ โดยประธานและคณะกรรมการชมรมผู้ปกครองมาจากการเลือกตั้งกันเอง คุณครูเป็นเพียงที่ปรึกษา ผ่านมาหลายปี เงินกองทุนที่ได้ แปรเปลี่ยนไปเป็นหมวกกันน็อกใบใหม่สำหรับเด็กๆ ที่ขาดแคลน รวมถึงการปรับปรุงสภาพแวดล้อมของศูนย์ เช่น การตีเส้นจราจรบริเวณหน้าศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก



หนึ่งใน “เพื่อร่วมทาง” ที่มีบทบาทสำคัญในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนที่ช่วยหนุนเสริมการทำงานของคุณครู คือ พี่เลี้ยง ซึ่งแบ่งเป็น 2 ระดับ ได้แก่

1. ระดับจังหวัด คือ พี่เลี้ยงที่อยู่ในคณะอนุกรรมการเด็กและเยาวชน ภายใต้กลไกการทำงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (สปถ.)
2. ระดับอำเภอ เป็นผู้ปฏิบัติงานจากภาคีเครือข่ายต่างๆ ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาสังคม

ทั้งนี้พี่เลี้ยงหนึ่งคน อาจจะสวมหมวกหลายใบ หรือมีตำแหน่งหน้าที่เหลื่อมซ้อนในโครงสร้างการทำงานได้ด้วยเช่นกัน เช่น พี่เลี้ยงสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจร (สอจร.) ก็เป็นเจ้าหน้าที่ในหน่วยงานภาครัฐ

ตัวอย่างเส้นทางสู่จุดหมาย ป่าสักโมเดล

ทีมพี่เลี้ยงจากมูลนิธิสถาบันวิจัย
เพื่อท้องถิ่น ชักชวนคุณครูทำงานวิจัย

1

2

คุณครูทำงานวิจัย
สำรวจความเสี่ยงในชุมชน



สื่อสารความเสี่ยงกับ
ภาคีเครือข่ายในชุมชน

3

4

ร่วมกันออกแบบจัดการความเสี่ยง เช่น
ทำหลักสูตรเรียนรู้, การจัดการจุดเสี่ยง

สร้างวงจรการคืนข้อมูลความเสี่ยง
ผ่านเด็กและสมาชิกในชุมชน

5



การสำรวจเส้นทางการเดินทางของเด็กๆ ยังทำให้ชุมชนร่วมกันหาแนวทางป้องกันอุบัติเหตุในเชิงรุก โดยการทำสวัสดิการรถตู้รับส่งนักเรียน ซึ่งได้รับงบประมาณสนับสนุนจากเทศบาล รถตู้รับส่งนักเรียน มีทั้งหมด 3 เส้นทาง ส่วนใหญ่เป็นเส้นทางที่อยู่ในหมู่บ้านที่ค่อนข้างไกลจากศูนย์เด็กสวัสดิการรถตู้นี้ ช่วยลดความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะสำหรับผู้ปกครองที่อยู่ไกล และต้องใช้ถนนสายหลักในช่วงเวลาเร่งด่วน หรือในช่วงฤดูฝน ที่การเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ค่อนข้างยากลำบาก

ทุกวันจันทร์ถึงศุกร์ รถตู้จะออกจากศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเวลา 7 โมงเช้า แยกกันไป 3 เส้นทาง รถตู้แต่ละคันจะมีคุณครูเวรนั่งรถไปด้วย เพื่อทำหน้าที่เช็คชื่อและคอยรับเด็กๆ ขึ้นรถ พร้อมกับดูแลความเรียบร้อยระหว่างที่เดินทางจากบ้านจนถึงศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก เมื่อมาถึงจุดหมาย จะมีคุณครูเวรอีกคน ทำหน้าที่รอรับเด็กๆ ทั้งตรวจนับจำนวนและขานชื่อตามสมุดบันทึกรับส่งนักเรียนประจำวัน และที่สำคัญไม่ลืมที่จะเช็คภายในรถเพื่อให้แน่ใจว่า ไม่มีใครถูกปล่อยทิ้งไว้บนรถตู้



REMINDER!

การมีคุณครูอย่างน้อย 2 คน ช่วยกันทำหน้าที่ทั้งระหว่างเดินทางและปลายทาง ถือเป็นระบบตรวจสอบซ้ำโดยบุคคล 2 คน (Double Check) ซึ่งช่วยให้การเดินทางของเด็กๆ มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

การสื่อสารก่อนทำ MOU ร่วมกัน เป็นการคืนข้อมูลสู่ผู้ปกครองที่จำเป็นต้องทำทุกภาคการศึกษา การสื่อสารเพื่อทำความเข้าใจ โดยเฉพาะในกลุ่มผู้ปกครองรายใหม่ จะมีกระบวนการอบรมผ่านการใช้เรื่องเล่า ซึ่งมีภาคีเครือข่ายเข้ามาช่วยเหลือนำเรื่องเล่า

การทำงานของคุณครูในฐานะ “ทีมหลัก” มีข้อได้เปรียบ เพราะรู้จักมักคุ้นกับพ่อแม่ผู้ปกครองของเด็กเป็นอย่างดี คุณครูจึงทำหน้าที่ที่ระบอความเสี่ยง และช่วยสร้างการมีส่วนร่วมจากคนในชุมชน นอกจากนั้นการออกแบบมาตรการที่เอื้อให้ผู้มาใหม่ สามารถ

ปฏิบัติตามได้ ยิ่งช่วยสนับสนุนให้เกิดความรู้สึกถูกโอบรับเป็นส่วนหนึ่งของชุมชนได้โดยง่าย

วงจรการคืนข้อมูลเพื่อสร้างความยั่งยืนในการแก้ไขปัญหาพฤติกรรมเสี่ยงจากการไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่เพียงสื่อสารกับผู้นำชุมชน ผู้ปฏิบัติงานและผู้ปกครองเท่านั้น ทว่าคนสำคัญที่สุดในวงจร คือ เด็กๆ การคืนข้อมูลสู่พวกเขาผ่านรูปแบบการเรียนการสอน การเล่นเกม และการทำกิจกรรมต่างๆ เป็นส่วนสำคัญที่จะสร้างพลเมืองที่มีวินัยจราจร และสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้นได้จริง

รู้หรือไม่ว่า?

การสร้างวินัยจราจรให้กับเด็กเล็กในวัย 3-5 ปี จะเกิดประสิทธิภาพสูงสุดเมื่อพวกเขา รู้สึกสนุก และมีความสุข รวมถึงเกิดความภูมิใจในตัวเองที่สามารถปฏิบัติตามได้อย่างสำเร็จ



ตัวอย่างกิจกรรมที่เด็กๆ ชื่นชอบ คือ การเป็นอาสาจราจรน้อย ยืนให้สัญญาณรถทุกคนที่ขับเข้ามาที่ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กในตอนเช้า



เด็กชั้นโตเรียนรู้และฝึกฝนทักษะ
ก่อนเป็นหนูน้อยอาสาจราจร



ครูอ้อย ผู้เป็นต้นคิดกิจกรรม “หนูน้อยอาสาจราจร” เล่าถึงที่มาไว้ว่า กิจกรรมนี้ถูกออกแบบให้สอดคล้องกับหน่วยการเรียนรู้การสอนในหัวข้อ “ชื่นชมอาชีพ” ซึ่งสอนให้เด็กๆ รู้จักกับอาชีพต่างๆ เช่น ครู, หมอ, พยาบาล, ทหาร และตำรวจ เมื่อต้องการสอดแทรกความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนเข้าไป จึงได้ลองออกแบบกิจกรรมให้เด็กๆ รู้จักการทำหน้าที่ของตำรวจจราจร โดยเด็กชั้นโตที่ร่วมกิจกรรมหนูน้อยอาสาจราจร จะได้เรียนรู้และฝึกฝนทักษะสำคัญ เช่น การทำสัญญาณมือลักษณะต่างๆ การฝึกเป่านกหวีด เสียงสั้น เสียงยาว เพื่อให้สัญญาณกับผู้ขับขี่ ซึ่งก่อนจะทำหน้าที่ที่หนูน้อยอาสาจราจรได้ พวกเขาต้องผ่านการฝึกฝนมาแล้วจนมั่นใจ

“เวลาที่เด็กคนไหนรับหน้าที่เป็นอาสาจราจรประจำวันนั้น

คุณครูจะถ่ายรูปส่งให้ผู้ปกครองทางไลน์
เราก็คอยจะเอาภาพลูกเราไปโพสต์แชร์ต่อครับ
รู้สึกภูมิใจที่เขาทำได้...

อย่างน้องคนเล็ก เวลาที่นั่งรถไปด้วยกัน
เขาบอกได้หมดว่า ป้ายจราจรที่เห็นเป็นป้ายอะไร
สัญญาณไฟเขียว ไฟแดง เขารู้จักหมด



คุณพ่อของน้องเบรฟและน้องไบรท์เล่าถึงความประทับใจ ที่กิจกรรมการเรียนรู้ในศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ช่วยให้เด็กๆ สามารถจดจำป้ายสัญลักษณ์และไฟจราจรต่างๆ ได้ และใช้ได้จริงในชีวิตประจำวัน แม้ว่าพวกเขาจะยังอ่านเขียนไม่ได้ก็ตาม

เสียงสะท้อนจากพ่อแม่ผู้ปกครอง คือ เครื่องชี้วัดขั้นดี ที่บ่งบอกว่ากิจกรรมที่คุณครูออกแบบขึ้น สร้างการเรียนรู้ที่เชื่อมโยงระหว่าง “ห้องเรียน” กับ “บ้าน” ได้สำเร็จ และตรงกับความต้องการตามแนวคิดเบื้องหลังของการเป็นอาสาจราจรน้อย ที่ไม่เพียงต้องการให้เด็กๆ เรียนรู้วินัยจราจรด้วยการปฏิบัติจริง แต่ยังต้องการให้พวกเขาเกิดความภูมิใจในตัวเอง รวมถึงส่งความภูมิใจนี้ไปถึงพ่อแม่และคนในครอบครัวด้วย



การสร้างการจดจำสัญลักษณ์ต่างๆ
ถูกสอดแทรกทั้งระหว่างการเล่น
ที่สนามจำลองการขับขี ในระหว่าง
การเรียนการสอน หรือแม้กระทั่งการ
ใช้ป้ายสัญลักษณ์เป็นป้ายแทนชื่อ
ของเด็กๆ ซึ่งจะถูกต้องได้ตามข่าวของ
ส่วนตัวของพวกเขา เมื่อเห็นบ่อยเข้า
ก็จดจำ และเรียนรู้ที่จะนำไปบอกต่อ



เด็กๆ ที่สัมผัสวินัยจราจรได้ทำหน้าที่ “คืนข้อมูล” สู่พ่อแม่และคนในครอบครัวอีกต่อหนึ่ง ทุกครั้งก่อนออกเดินทาง เสียงเล็กๆ จะคอยบอกให้สวมหมวกกันน็อก หรือคาดเข็มนิรภัย หากพ่อแม่ไม่ยอมทำตาม เสียงเจื้อยแจ้วก็พร้อมจะเปลี่ยนเป็นเสียงร้องให้กระจองอแงทันที สร้างความวุ่นใจ แต่ก็ต้องยอมทำตามในที่สุด

นอกจากสร้างวงจร “การคืนข้อมูล” ผ่านเด็กและสมาชิกในชุมชนแล้ว ทางศูนย์พัฒนาเด็กเล็กตำบลป่าสัก ได้แบ่งปันประสบการณ์การทำงานผ่าน การเป็น “พื้นที่ต้นแบบ” ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กด้านความปลอดภัยทางถนน เปิดโอกาสให้ผู้สนใจเข้ามาเยี่ยมชมและเรียนรู้ ลองสแกนคิวอาร์โค้ดด้านล่าง เพื่อชมรายการ “ฟังเสียงประเทศไทย” ที่จะพาผู้อ่านไปเยี่ยมเยือนคุณครูและเด็กๆ ที่ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กแห่งนี้นั่น



รู้กรีก... ไม่ดังกรีก เราไม่ยอม

ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านใหม่ องค์การบริหารส่วนตำบลดอนคา
อำเภออุ้มทอง จังหวัดสุพรรณบุรี



เสียงที่คุ้นเคย ดังขึ้นไล่เลี่ยกันราวกับนัดหมาย ในเวลาประมาณ บ่าย 2 โมงครึ่ง ของวันจันทร์ถึงศุกร์ ณ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านใหม่ องค์การบริหารส่วนตำบลดอนคา อำเภออุ้มทอง จังหวัดสุพรรณบุรี นี่เป็นเสียงที่บอกว่า เด็กๆ เตรียมพร้อมแล้ว ที่จะเดินทางกลับบ้านอย่างปลอดภัย



ภาพที่มาของเสียง คือ ภาพที่ได้กๆ ต่างสวมหมวกกันน็อกให้ตัวเอง และ
คาดสายรัดคางเพื่อให้กระชับใบหน้าจนดัง “กรีก” บางคนก็คอยช่วยดูสายรัด
คางให้เพื่อนว่าเสียงดังรึยัง

ส่วนเด็กเล็กบางคนทีกล้ามเนื้อมัดน้อยยังไม่มีแรงมากพอ ก็มองหาความช่วยเหลือจากคุณครู อย่างน้องนะโม ที่สวมหมวกกันน็อกเดินเข้าไปหาคุณครูพี่เลี้ยง “กรีกแล้วครับนะโม พร้อมกลับบ้านได้” คุณครูพี่เลี้ยงกอดสายรัดคางให้เรียบร้อย พร้อมกับพาเดินข้ามทางม้าลายบริเวณหน้าศูนย์พัฒนาเด็กเล็กที่มีคุณยายจอตระมอเตอร์ไซค์รอรับอยู่ฝั่งตรงข้าม



นะโม “กรีก” แล้ว
พร้อมเดินทางกลับบ้านได้



นี้อาจจะเป็น “เสียง” ธรรมดาที่ผู้ขับขี่รถมอเตอร์ไซค์ได้ยินอยู่แล้วในชีวิตประจำวัน ไม่มีความหมายอะไรเป็นพิเศษ แต่สำหรับคุณครูที่ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านใหม่แห่งนี้ ทุกครั้งที่ได้ยิน “เสียงกรีก” คือ ความสนใจ และภูมิใจในลูกศิษย์ตัวน้อย ที่แม้จะยังอ่านเขียนไม่ได้ แต่ซึมซับวินัยจราจรเข้าไว้ในตัวแล้ว พวกเขาไม่เพียงคุ้นเคยกับการสวมหมวกกันน็อกเท่านั้น แต่ยังจดจำและให้ความสำคัญกับการสวมหมวกอย่างถูกต้อง ยิ่งกว่านั้นยังคอยเตือนพ่อแม่ให้ทำตามด้วย เด็กเล็กเหล่านี้ก็กลายเป็นดอกผลที่งอกงาม จากความตั้งใจบ่มเพาะ ทำงานร่วมกันหลายภาคส่วนในชุมชนตอนคา

กว่าจะสร้างคนตัวเล็กที่มีคุณภาพและมีวินัยจราจรขึ้นมาได้ พวกเขาต้องผ่านเส้นทางอะไรมาบ้าง?

คุณวัลลภา สงวนทรัพย์ ผู้อำนวยการกองการศึกษา องค์การบริหารส่วนตำบลดอนคา อำเภอดู่หลง จังหวัดสุพรรณบุรี ผู้เป็น “ต้นเสียง” ที่ทำให้ “เสียงกรีก” ค่อยๆ ดังขึ้นในชุมชน เล่าว่า



“ก่อนหน้านี้ ตำบลดอนคา
ถือเป็นพื้นที่สีแดง
เป็นชุมชนที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง
เพราะเป็นเส้นทางเชื่อมการจราจรระหว่าง
จังหวัดสุพรรณบุรีกับอยุธยา
รถยนต์จากนอกพื้นที่
มักจะใช้ความเร็วสูง
ในขณะที่ชาวบ้านส่วนใหญ่
ขับขี่โดยไม่สวมหมวกกันน็อก
เพราะรู้สึกว่
เดินทางอยู่ในละแวกบ้าน”



นอกจากไม่ได้ยิน “เสียงกรีก” จากการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกวิธีแล้ว เสียงที่ดังขึ้นบ่อยครั้งก็กลับกลายเป็น “เสียงไซเรน” จากรถกู้ชีพ และตามมาด้วย “เสียงแห่งความสูญเสีย” ของคนในชุมชน

ในปี พ.ศ. 2562 ทีมที่เล็งสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจร (สอจร.) ภาคกลาง ได้ลงพื้นที่เก็บข้อมูลร่วมกับองค์การบริหารส่วนตำบลตอนคา และนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ประเมินความเสี่ยงเพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหา จากการร่วมทำวิจัยในชุมชน ทางทีมมองเห็นประเด็นปัญหาหลัก 3 ประเด็น ได้แก่

- 1) ปัญหาจุดเสี่ยงอันตรายในชุมชน
- 2) ปัญหาพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่
- 3) ปัญหาการจัดการเรียนการสอนด้านความปลอดภัยทางถนน

อย่างไรก็ตามการจัดการปัญหาหลักเหล่านี้ จำเป็นต้องได้รับความร่วมมือจากหลายภาคส่วน ทั้งท้องที่ ท้องถิ่น และศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก นั้นเป็นโจทย์แรกที่ทำหาย จะทำอย่างไรให้เกิดการร่วมมือจากภาคส่วนต่างๆ



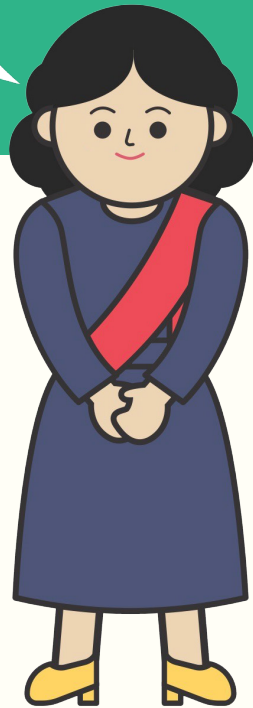
รู้จักชุมชน รู้จักต้นทุนภายใน

ต้นทุนสำคัญที่ชุมชนมีอยู่ คือ “คนมีใจ” การนำข้อมูลการสืบสวน อุบัติเหตุ และพื้นที่จุดเสี่ยง ไปคืนให้กับคนมีใจเหล่านี้ จึงเป็นสิ่งสำคัญที่จะทำให้ เกิดการลงมือแก้ไขอย่างเป็นรูปธรรม นอกจาก “การคืนข้อมูล” ในวงประชุม แต่ละเดือนแล้ว งานบุญประเพณีของชุมชน ยังเป็นพื้นที่สำคัญที่แม้งานได้มี โอกาสคืนข้อมูลให้ภาคต่างๆ ทั้งท้องถิ่นและท้องถิ่นด้วย รวมถึงเปิดโอกาสให้ คุณครูจากศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ได้เข้ามามีส่วนร่วมพูดคุย ข้อดีของวงคุยอย่าง ไม่เป็นทางการ คือ การทำงานเชื่อมประสานที่รวดเร็ว โดยไม่ต้องรอการสั่งการ ตามระบบราชการ



“คนอาจจะคิดว่า ก่อถล่มและก่อที่ทำงานแยกส่วนกัน
แต่เรามองว่า ในชุมชนดอนคาของเรา เวลาที่มีการจัดกิจกรรม
โดยเฉพาะงานบุญต่างๆ ของชาวลาวเวียง
อย่างงานบุญข้าวจี หรือแม่แต่งงานตักบาตรเทโวที่เพิ่งผ่านมา
ในฐานะแม่งาน เราได้รับความร่วมมืออย่างดีทุกครั้ง
ทั้งจาก อบต. กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ทุกฝ่ายมาช่วยงานด้วยจิตอาสา
เรามองว่า นี่เป็นต้นทุนในชุมชนที่เรามีอยู่
เลยลองชวนทุกฝ่ายมาขับเคลื่อนเรื่องอุบัติเหตุค่ะ”

คุณวัลลภาเล่าถึงประสบการณ์จาก
มุมมอง “แม่งาน” งานบุญท้องถิ่นสู่งานป้องกัน
อุบัติเหตุ ตัวอย่างที่เป็นรูปธรรมจากการพูดคุย
อย่างไม่เป็นทางการในวง “ฮังโฮม” คือ การ
ขยายไปสู่ภาคีขับเคลื่อนงานป้องกันอุบัติเหตุ
การสำรวจพื้นที่จุดเสี่ยง รวมถึงการจัดสภาพ
แวดล้อมที่ปลอดภัยในการเดินทางภายในศูนย์
พัฒนาเด็กเล็ก ทั้ง 4 แห่ง ของตำบลดอนคา





หนึ่งในพื้นที่จุดเสี่ยงที่ถูกจัดการเป็นอันดับต้นๆ ได้แก่ บริเวณจุดจอดรถรับส่ง และทางข้ามหน้าโรงเรียน ซึ่งเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทั้งช่วงเวลาก่อนเข้าเรียน และหลังเลิกเรียน โดยภาคีเครือข่ายได้ร่วมกันปรับปรุงเส้นทางจราจร บริเวณศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก มีการกำหนดจุดจอดรถรับส่งที่ชัดเจน และตีเส้นทางม้าลาย

ทุกเช้าจะมีคุณครูผลัดเปลี่ยนกันมาทำหน้าที่รับเด็กๆ เข้าโรงเรียน รวมถึงช่วงเลิกเรียน จะคอยดูแลให้เด็กๆ ข้ามถนนไปขึ้นรถที่จุดรับส่งอย่างปลอดภัย โดยไม่ลืมหันกลับให้เด็กๆ หันมองซ้ายขวาก่อนข้ามทางม้าลายทุกครั้ง การปรับปรุงสภาพแวดล้อมการเดินทางบริเวณศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเหล่านี้ ไม่เพียงช่วยให้การสัญจรในช่วงเวลาเร่งด่วนเป็นระเบียบเรียบร้อยเท่านั้น แต่ยังเป็นพื้นที่ให้เด็กเล็กในศูนย์ได้เรียนรู้วินัยจราจรจากพื้นที่จริงนอกห้องเรียนอย่างปลอดภัยด้วย

“ก่อนหน้าที่ทาง ผอ.วัลลา
จะเข้ามาชักชวนคุณครูทำงาน
ป้องกันอุบัติเหตุโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน
คุณครูมองไม่ออกว่า เราจะทำอะไรได้บ้าง
ยิ่งคุณครูเป็นคนต่างถิ่น
เพิ่งย้ายมาจากกาญจนบุรี
ก็ไม่มั่นใจว่า จะได้รับการยอมรับไหม..
แต่พอได้เริ่มลองทำ ก็เริ่มเห็นว่า เราทำได้
เริ่มจากการทำแผนการเรียนการสอน
ที่สอดแทรกเรื่องอุบัติเหตุทางถนนเข้าไป
พอได้มีส่วนร่วมตรงนี้
คุณครูก็มีกำลังใจมากขึ้นค่ะ”

คุณครูแขก หนึ่งในคุณครูผู้ดูแลศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านใหม่ เล่าถึงก้าว
สำคัญที่ทำให้คุณครูก้าวผ่านความไม่มั่นใจ

เดิมทีหลักสูตรการเรียนการสอนชั้นเด็กเล็ก มีหัวข้อเกี่ยวกับการป้องกัน
อุบัติเหตุเพียงหน่วยเดียว และเป็นการป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดจากการหกล้ม และ
มีดบาด ไม่มีเนื้อหาเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน เมื่อคุณครูได้เข้าอบรม
เกี่ยวกับการพัฒนาแผนการเรียนการสอน จึงได้เพิ่มเนื้อหาส่วนนี้เข้าไป โดยมี
เป้าหมายเพื่อสร้างให้เด็กๆ เรียนรู้วินัยทางจราจร รู้จักป้องกันตัวเองอย่างง่ายๆ
แต่ได้ผล โดยเฉพาะการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่เดินทางด้วยรถจักรยานยนต์



แผนการเรียนการสอนที่คุณครูช่วยกันออกแบบ เน้นการใช้สื่อที่ผลิตขึ้นเอง เพื่อให้เด็กๆ ได้เล่นสนุก ได้หยิบจับ และทดลองทำด้วยตัวเอง แม้แต่การสวมหมวกกันน็อกอย่างถูกวิธี ก็ถูกนำมาใช้เป็นส่วนหนึ่งเวลาที่จัดกิจกรรมบทบาทสมมติ เด็กเล็กที่สวมบทบาทเป็นคนขับรถยนต์ ต้องคาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้ง ส่วนเด็กๆ ที่สวมบทเป็นคนขี่มอเตอร์ไซด์ ก็ต้องสวมหมวกกันน็อก กตสายรัดคางให้ตึง “กร๊าก” ก่อนสตาร์ท หรือแม้แต่เด็กๆ ที่เป็นคนเดินเท้า ทุกคนต้องสังเกตสัญญาณไฟจราจรก่อนที่จะข้ามถนน ชั่วโมงการเรียนรู้ที่สนุกสนาน ช่วยให้เด็กๆ ซึมซับวิถีปฏิบัติที่มีวินัยอย่างง่ายดาย



ความรู้ผ่านการเล่นสนุกที่พวกเขาได้เรียนรู้ในแต่ละวัน ยังส่งต่อกลับไป ที่ครอบครัว เด็กๆ ช่วยเตือนให้พ่อแม่ผู้ปกครองสวมหมวกกันน็อกอย่างถูกวิธี ก่อนออกจากบ้าน แม้แต่เด็กที่มีบ้านอยู่หน้าศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ก็ไม่เคยละเลย ที่จะใส่หมวกกันน็อกมาเรียน ทุกเช้าที่คุณครูรอรับเด็กๆ หากบ้านไหนใส่ หมวกกันน็อกมาพร้อมเฟรียกัน ก็จะได้รับดาว สะสมทุกวันเป็นแต้มคะแนน และเมื่อครบთอม ดาวดวงน้อยจะเปลี่ยนเป็นแผ่นประกาศนียบัตรชื่นชมความ มีวินัยของพวกเขา แม้เป็นรางวัลเล็กน้อย แต่ทำให้เด็กๆ เกิดความภูมิใจในสิ่งที่ พวกเขาทำ

“เด็กๆ เป็นสิ่งที่ดีที่สุด เราคิดว่า เราสร้างวินัยให้เขา แต่ในทางกลับกัน เขาช่วยเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใหญ่ ของคนในครอบครัวด้วยค่ะ ความท้าทายของงานนี้ คือ ต้องทำอย่างต่อเนื่อง เราเสียดาย ถ้างานส่วนนี้ ไม่ถูกสานต่อ” ผอ.วัลลภา ย้ำถึงสิ่งที่เรียนรู้จากการขับเคลื่อนงานป้องกัน อุบัติเหตุ

เราหวังว่า “เสียงกรีก” ที่ชุมชนตอนคางยังคงดังต่อเนื่อง และดังมากขึ้นทุกวัน เพราะนั่นหมายความว่า พฤติกรรมเสี่ยงจะลดลง และวันหนึ่งเสียง แห่งความสูญเสียจากอุบัติเหตุจะเงียบกันไป

ตัวอย่างเส้นทางสู่จุดหมาย ดอนคาโมเดล

ศปท.ระดับจังหวัดแต่งตั้ง
คณะกรรมการระดับอำเภอ
เพื่อขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนน



คณะกรรมการระดับอำเภอ
(ผอ.กองการศึกษา)
ชักชวนคุณครูเข้าร่วมเป็นภาคี



สื่อสารความเสี่ยงกับภาคีเครือข่าย
ในชุมชนผ่านกิจกรรมต่างๆ

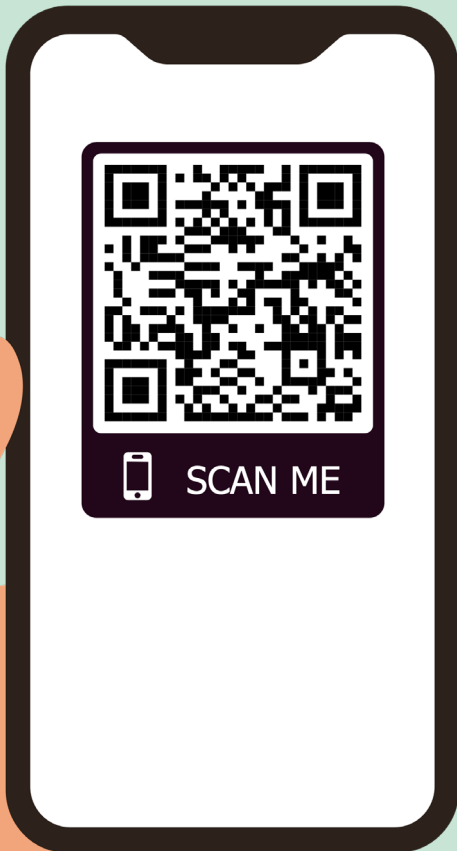


ร่วมกันออกแบบจัดการความเสี่ยง
โดยมีทีมพี่เลี้ยงสนับสนุน
(การทำหลักสูตรเรียนรู้ / จัดการจุดเสี่ยง)



สร้างวงจรการคืนข้อมูลความเสี่ยง
ผ่านเด็กและสมาชิกในชุมชน

แม้ว่าวงจรการคืนข้อมูลความเสี่ยงในชุมชน จะถูกติดตามผ่านคณะกรรมการระดับอำเภอ ที่ถูกแต่งตั้งผ่านกลไกศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) จังหวัดสุพรรณบุรี แต่คุณวัลลภามองว่า การขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน จะเกิดความยั่งยืนและต่อเนื่อง จำเป็นต้องสนับสนุนให้คุณครูประจำศูนย์พัฒนาเด็กเล็กทุกแห่ง มีแผนการสอนที่สอดแทรกเนื้อหาเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนด้วย ทางกองการศึกษาและคุณครูประจำศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านใหม่ จึงแบ่งปันประสบการณ์และความรู้ในการพัฒนาแผนการสอนเด็กเล็ก ให้กับผู้ที่สนใจ ลองสแกนคิวอาร์โค้ดด้านล่างเพื่อดูตัวอย่างแนวทางการจัดการเรียนรู้ “ความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กปฐมวัย” และแนวทางการประเมินผลหลังการสอนได้เลย



Tips & Tricks



การบ่มเพาะวินัยจราจรให้กับเด็กเล็กในช่วงวัย 3-5 ปี จะเกิดประสิทธิภาพสูงสุด ผ่านการเล่นหรือทำกิจกรรมที่เด็กๆ รู้สึกสนุก มีความสุข และเกิดความภูมิใจในตัวเองที่สามารถปฏิบัติตามได้อย่างสำเร็จ ที่สำคัญกิจกรรมการเรียนรู้ต่างๆ จำเป็นต้องเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง สร้างกิจวัตรประจำวัน เพื่อให้พวกเขาจดจำและค่อยๆ ซึมซับ จนเกิดเป็นความตระหนักรู้ในวัฒนธรรมความปลอดภัยในที่สุด ลองดูตัวอย่างกิจกรรมและการจัดระบบนิเวศ ที่ช่วยเสริมสร้างวินัยจราจรให้กับเด็กๆ ว่ามีอะไรบ้าง

การติดป้ายชื่อพร้อมด้วยสัญลักษณ์จราจร
บนของใช้ส่วนตัว เพื่อสร้างการจดจำ

การเล่นบทบาทสมมติ
ทั้งผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร และผู้เดินทางเท้า

การปรับพื้นที่ภายในศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก
หรือในห้องเรียน เป็นสนามจราจรจำลอง

การสร้างจุดเก็บหมวกกันน็อก เพื่อความเป็นระเบียบ
และย้ำเตือนให้เด็กๆ เห็นความสำคัญ
ในการสวมหมวกกันน็อกทุกครั้งที่เดินทาง



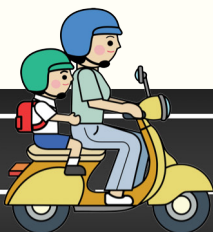
บทเรียนจากเพื่อนร่วมทาง

1. กำหนดเป้าหมายการเดินทาง

การเดินทางขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนน ทุกเส้นทางล้วนเริ่มต้นจากการกำหนดเป้าหมายที่ชัดเจน โดยความสำคัญของการมีเป้าหมายที่ชัดเจน คือ การตอบได้ว่าอะไรคือปัญหาที่เราต้องการแก้ไขมากที่สุด ซึ่งการตอบคำถามนี้ประกอบด้วยความรู้เกี่ยวกับชุมชนใกล้บ้าน 2 ส่วนด้วยกัน คือ

เรื่องเล่าจากพื้นที่ต้นแบบทั้ง 2 แห่งสะท้อนถึงการมี “เป้าหมายหลัก” ที่ชัดเจนตรงกัน คือ การเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มเด็กเล็กและผู้ปกครองเป็น 100% แต่การเดินทางไปถึงเป้าหมายนั้น มีแผนงานและการดำเนินการที่แตกต่างกัน ซึ่งขึ้นอยู่กับ “บริบทของพื้นที่” และ “ต้นทุนทางสังคม” ที่มีอยู่

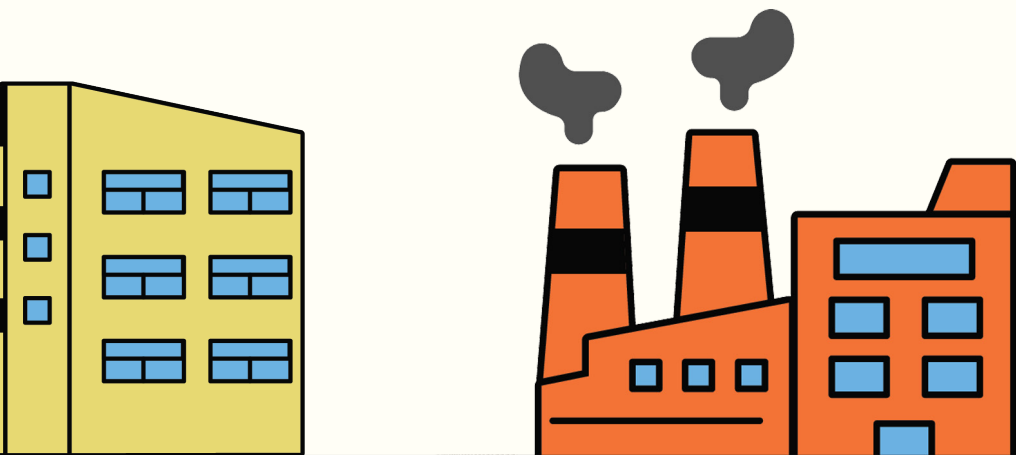
- 1) รู้จักพื้นที่ของตนเอง
- 2) ประเมินต้นทุนทางสังคมและทรัพยากร



ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กตำบลป่าสัก อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน มีบริบทของพื้นที่อยู่ใกล้เขตนิคมอุตสาหกรรม ซึ่งกำลังขยายตัว ดึงดูดให้แรงงานจากต่างถิ่นเคลื่อนย้ายเข้ามาทำงานและพักอาศัยในพื้นที่ตำบลป่าสักมากขึ้น ประชากรแฝงเหล่านี้ ส่วนหนึ่งคือพ่อแม่ผู้ปกครองของเด็กๆ ที่ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก และเป็นกลุ่มเป้าหมายที่คณะทำงานต้องการลดพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี้อย่างไม่สวมหมวกกันน็อก ดังนั้นการออกแบบแผนงานหรือการดำเนินงานต่างๆ จึงจำเป็น

ต้องคำนึงถึงการโอบรับกลุ่มประชากรแฝงเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของชุมชน และเอื้อให้พวกเขาได้มีส่วนร่วมในการจัดการปัญหานี้ไปด้วยกัน

รูปธรรมที่ชัดเจน เช่น การใช้ข้อตกลง (MOU) แกรับนักเรียนที่ระบุชัดเจนว่า เด็กๆ และผู้ปกครองจะต้องสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่เดินทางด้วยรถจักรยานยนต์เข้ามาที่ศูนย์ฯ หากไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขนี้ ยินดีจ่ายค่าปรับครั้งละ 20 บาท เพื่อสมทบเข้ากองทุนที่สำคัญคือ ผู้ปกครองเป็นผู้เลือกคณะกรรมการบริหารกองทุนนี้ด้วยตัวเอง

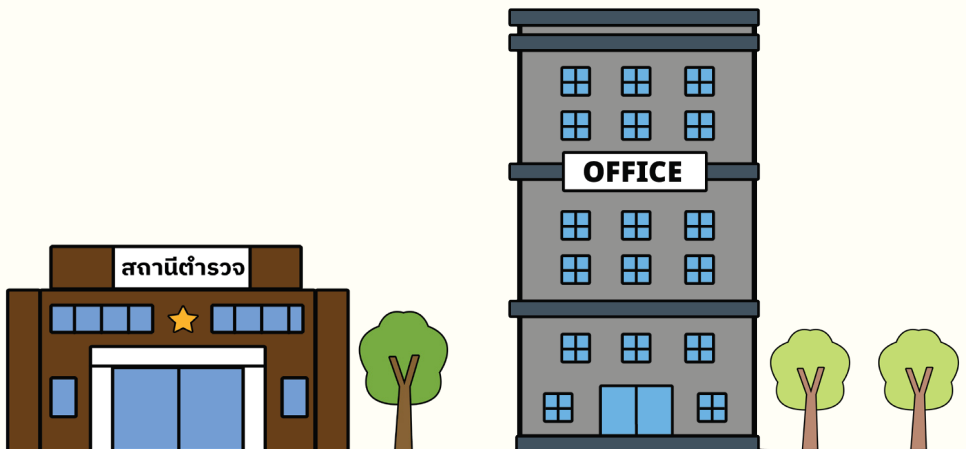


5 km. Project

ขณะที่ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กตำบลป่าสัก มองเห็นความเปลี่ยนแปลงของ “พื้นที่” ซึ่งเป็นผลมาจากการขยายตัวของเขตนิคมอุตสาหกรรมใกล้บ้าน ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านใหม่ องค์การบริหารส่วนตำบลดอนคา อำเภออุ้มทอง จังหวัดสุพรรณบุรี มองถึง “บริบทของพื้นที่” และ “ต้นทุนทางสังคม” ที่ต่างออกไป โดยเฉพาะการออกแบบกิจกรรมและขับเคลื่อนงานบนฐานของ “อัตลักษณ์ชาติพันธุ์ลาวเวียง” ซึ่งพื้นที่งานบุญต่างๆ ได้กลายเป็นจุดเริ่มต้นของ “วงฮ้างโฮม” ที่ชักชวนภาคีเครือข่ายเข้ามาร่วมทำงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนได้สำเร็จ และขยาย

ไปสู่การปรับปรุงสภาพแวดล้อมการเดินทางบริเวณศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ตลอดจนการชักชวนคุณครูเข้ามาร่วมทำงาน และออกแบบหลักสูตรเรียนรู้ความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็ก

การรู้จักพื้นที่ของตัวเอง และประเมินต้นทุนทางสังคมและทรัพยากรเกิดขึ้นผ่านกระบวนการทำงานร่วมกับชุมชน ทั้งในลักษณะของการทำงานวิจัยท้องถิ่น และการทำโครงการต่างๆ ที่เอื้อให้เกิดการสำรวจชุมชนร่วมกัน เช่น การเข้าร่วมเป็นภาคีเครือข่ายคณะทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน และร่วมรับฟังข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่



2. ก้าวเล็กๆ

เมื่อกำหนดเป้าหมายการเดินทางที่ชัดเจนแล้ว ก็ถึงเวลาเริ่ม “ก้าวแรก” โดยลงมือทำตามแผนงานหรือกิจกรรมที่วางแผนไว้อย่างสอดคล้องกับ “บริบทของพื้นที่” และ “ต้นทุนทางสังคม” แผนงานในช่วงแรก อาจเป็นแผนงานเล็กๆ ที่ไม่จำเป็นต้องอาศัยงบประมาณจำนวนมาก แต่สามารถลงมือทำได้ทันทีจากต้นทุนและทรัพยากรที่มีอยู่

ตัวอย่างของกิจกรรมที่ลงมือทำ แล้วสร้างให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมเสียอย่างเป็นรูปธรรม คือ การร่วมกันสำรวจจุดเสี่ยงต่างๆ และปรับปรุงสภาพแวดล้อมการเดินทางบริเวณศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก เช่น การจัดระเบียบเส้นทางเดินรถ, การกำหนดจุดจอดรถรับส่ง และการตีเส้นทางม้าลาย

เรื่องเล่าจากพื้นที่ต้นแบบทั้ง 2 แห่ง สะท้อนให้เห็นว่า กิจกรรมต่างๆ เหล่านี้สามารถอาศัยความร่วมมือจากคนในชุมชนได้เป็นอย่างดี การชักชวนให้สมาชิกในชุมชนเข้าร่วมสำรวจ “จุดเสี่ยง” ยังทำให้เกิดการเรียนรู้ และสร้างความรู้สึกร่วมกัน “เจ้าของ” ปัญหา ร่วมกัน

ทุกครั้งเมื่อเกิดความสำเร็จในการจัดการปัญหา แม้เพียงเล็กน้อย ก็ไม่ควรละเลยที่จะบันทึกความสำเร็จ “ก้าวเล็กๆ” นี้ไว้ด้วย เพราะทุกความสำเร็จมีคุณค่าทางจิตใจต่อผู้ปฏิบัติงานเสมอ การร่วมกันชื่นชมความสำเร็จ “ก้าวเล็กๆ” จะสร้างกำลังใจและความมั่นใจให้ทีมงาน และยังสามารถส่งต่อความภูมิใจนี้ออกไปหนุนเสริมสมาชิกคนอื่นๆ ในชุมชนด้วย



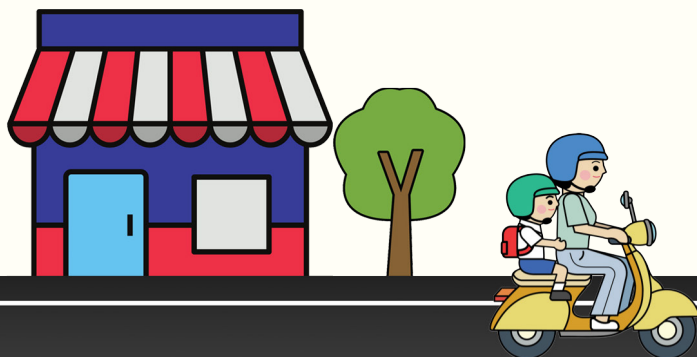
3. ทบทวนแผนการเดินทางเสมอ

เรื่องเล่าจากพื้นที่ต้นแบบทั้ง 2 แห่ง ไม่เพียงเป็นบทเรียนที่ดีให้เราเห็นถึงการออกแบบแผนงานและกิจกรรมที่สอดคล้องกับ “บริบทของพื้นที่” และ “ต้นทุนทางสังคม” ที่มีอยู่เท่านั้น แต่ยังเป็นตัวอย่างที่ดีของการขับเคลื่อนงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในเชิงรุกด้วยเช่นกัน เปรียบได้กับ “การทบทวนแผนการเดินทาง” หรือการประเมินว่า โครงการหรือกิจกรรมต่างๆ ที่ทำอยู่ได้ผลลัพธ์ตรงตามที่ต้องการหรือไม่ และเครื่องมือที่นำมาใช้เกิดประสิทธิภาพกับกลุ่มเป้าหมายเพียงใด

ผลลัพธ์หรือความสำเร็จของการทำงาน ส่วนหนึ่งอาจวัดได้ด้วยตัวเลข

หรือสถิติที่มีการจดบันทึกอย่างสม่ำเสมอ เช่น สมุดบันทึกจำนวนนักเรียนและผู้ปกครองที่สวมหมวกนิรภัย ที่คุณครูประจำศูนย์พัฒนาเด็กเล็กทั้ง 2 แห่ง ได้จดบันทึกทุกเช้า อีกส่วนหนึ่งไม่อาจวัดได้ในเชิงสถิติ คือ มุมมองความคิดหรือทัศนคติที่เปลี่ยนไปของกลุ่มเป้าหมาย

การประเมินความสำเร็จที่ไม่อาจวัดได้ด้วยตัวเลขเช่นนี้ ผู้ปฏิบัติงานจึงจำเป็นต้องมีทักษะการสื่อสารหมั่นสำรวจว่า เครื่องมือและกิจกรรมต่างๆ ไม่ได้เป็นเพียงการสื่อสารทางเดียว กลับกันควรเปิดโอกาสให้กลุ่มเป้าหมายได้แสดงความคิดเห็น หรือร่วมแก้ไขปัญหาด้วย



ตัวอย่างที่เป็นรูปธรรม เช่น กรณีที่ผู้ปกครองไม่ให้ความร่วมมือในการสวมหมวกกันน็อกขณะขับขี่ และมองว่าการปรับหรือบังคับเป็นหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ไม่ใช่หน้าที่ของคุณครู ทำให้การใช้ข้อตกลงแรกรับอาจไม่ได้ผล กรณีนี้อาจเปิดโอกาสให้ผู้ปกครองเข้ามามีส่วนร่วมในการออกแบบกิจกรรม เช่น กิจกรรมกองทุนหมวกกันน็อกของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กตำบลปาสัก ที่กลุ่มผู้ปกครองเป็นผู้บริหารกองทุน มีการลงคะแนนเสียงเพื่อเลือกตั้งประธานและคณะกรรมการ รวมถึงมีการลงมติ

ว่าจะนำเงินค่าปรับที่ได้รับในแต่ละภาคการศึกษา ไปทำงานเชิงรุกเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนที่อาจเกิดขึ้นกับลูกหลานอย่างไรต่อไป การประเมินผลลัพธ์และปรับปรุงเครื่องมืออยู่เสมอ ประกอบกับการใช้ทักษะการสื่อสาร (ดูเพิ่มเติมในคู่มือเล่มที่ 3 ทักษะการบังคับเชิงบวก และเล่มที่ 4 ข้อมูลและการสื่อสาร) เป็นทางหนึ่งที่จะช่วยเปลี่ยนกลุ่มผู้ขับขี่ซึ่งมีพฤติกรรมเสี่ยงมาเป็น “เพื่อนร่วมทาง” ในการขับขี่ปลอดภัยได้



4. อย่าหยุดเดินและผูกมิตรกับเพื่อน ร่วมทางใหม่ๆ

สิ่งที่สำคัญไม่แพ้การมี “เป้าหมาย” ที่ชัดเจน คือ การสร้างความต่อเนื่อง เรื่องเล่าจากพื้นที่ต้นแบบทั้ง 2 แห่ง คงทำให้ผู้อ่านมองเห็นเส้นทางการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่มีความต่อเนื่องยาวนานหลายปี เส้นทางที่คณะผู้ปฏิบัติงานเดินผ่านมา ไม่ได้ราบรื่น ไร้อุปสรรคภัยหลาบบ ทว่าหลายครั้งมีอุปสรรคกีดขวาง หรือหลุมบ่อที่ทำให้การเดินทางสะดุด แต่พวกเราไม่เคยหยุดก้าวเดิน

เงื่อนไขสำคัญที่ทำนาย คือ การเปลี่ยนแปลงตัวคนทำงาน โดยเฉพาะในตำแหน่งผู้บริหาร หรือผู้กำหนดนโยบายและทิศทางการทำงาน ทำให้

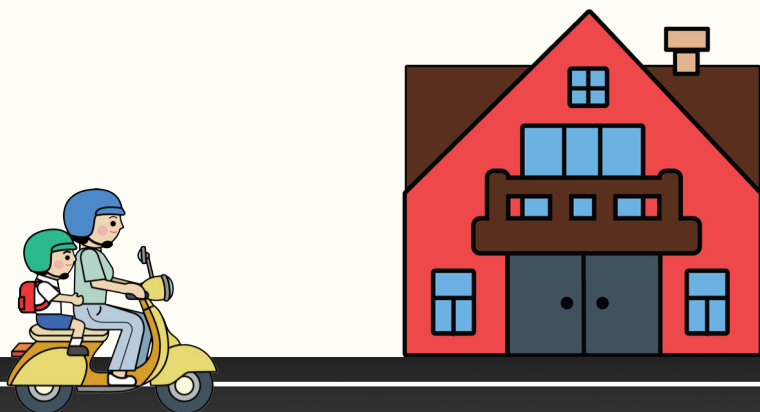
ทุกครั้งที่เกิดการเปลี่ยนแปลงตัวคนทำงาน มักจะทำให้กิจกรรมหรือโครงการที่ดำเนินอยู่ ขาดความต่อเนื่อง พื้นที่ต้นแบบทั้ง 2 แห่ง ได้ให้บทเรียนในการสร้างความต่อเนื่องผ่านการออกแบบ “เครื่องมือ” ที่สามารถผลักดันให้เป็นส่วนหนึ่งของระบบการทำงานได้ เช่น การสนับสนุนให้คุณครูออกแบบหลักสูตรการเรียนการสอนด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเด็กเล็ก ซึ่งศูนย์พัฒนาเด็กเล็กทุกแห่งสามารถประยุกต์ใช้ได้ แม้ในกรณีที่ไม่มีการจัดกิจกรรมหรือโครงการอื่นๆ ด้านการจัดการความเสี่ยงภายในชุมชนก็ตาม



อย่างไรก็ตาม การสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน จำเป็นต้องเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องและเป็นกระบวนการ ดังนั้นหลักสูตรการเรียนการสอนด้านความปลอดภัยทางถนน ไม่ควรสิ้นสุดแค่เพียงชั้นเด็กเล็กเตรียมอนุบาล แต่ควรหนุนเสริมให้เกิดขึ้นอย่างครอบคลุมทุกช่วงชั้น เพื่อให้มั่นใจว่า หลังจากที่เด็กๆ ก้าวพ้นจากรั้วศูนย์พัฒนาเด็กเล็กไปแล้ว พวกเขาจะยังได้รับการบ่มเพาะวินัยจราจรอย่างต่อเนื่อง ทั้งในระดับประถมศึกษา มัธยมศึกษา หรือจนกระทั่งอุดมศึกษา ทั้งนี้การสนับสนุนให้เกิดการออกแบบหลักสูตรการเรียนการสอนด้านความปลอดภัยทางถนน สามารถผลักดันเข้าเป็นวาระสำคัญในวงประชุม สปถ. ทั้งในระดับจังหวัดและระดับอำเภอ

เพื่อสร้างความร่วมมือจากภาคีต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาหลักสูตรการเรียนการสอนในแต่ละช่วงชั้นของสถานศึกษาในพื้นที่

นอกจากนั้น การก้าวเดินอย่างต่อเนื่องยังจำเป็นต้องผูกมิตรกับเพื่อนร่วมทางใหม่ๆ อยู่เสมอ เสมือนเป็นการขยายภาคีเครือข่ายการทำงาน สนับสนุนซึ่งกันและกัน เพื่อสร้างความเข้มแข็งในการขับเคลื่อนงานรูปแบบกิจกรรมในการผูกมิตรกับเพื่อนร่วมทางหน้าใหม่ เกิดขึ้นได้ในลักษณะของการแบ่งปันข้อมูล ความรู้ และประสบการณ์การทำงาน การเป็นพื้นที่ต้นแบบให้ผู้สนใจเข้ามาเรียนรู้ ตลอดจนการสื่อสารการทำงานจัดการความเสี่ยงผ่านสื่อต่างๆ



ขอขอบคุณ

- คณะคุณครู ผู้ปกครองและนักเรียน ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กตำบลป่าสัก อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน
- คณะคุณครู ผู้ปกครองและนักเรียน ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านใหม่ องค์การบริหารส่วนตำบลตอนคา อำเภออุ้มทอง จังหวัดสุพรรณบุรี
- คุณวัลลภา สงวนทรัพย์
- เจ้าหน้าที่กองการศึกษา ศาสนา และวัฒนธรรม องค์การบริหารส่วนตำบลตอนคา อำเภออุ้มทอง จังหวัดสุพรรณบุรี
- คณะอาสาจราจร องค์การบริหารส่วนตำบลตอนคา อำเภออุ้มทอง จังหวัดสุพรรณบุรี
- คุณชินนวัฒน์ มณีศรีขำ
- ผศ. เขียมลักษณ์ อุดาการ
- ผศ. ดร. ชไมมน ศรีสุรักษ์
- รายการฟังเสียงประเทศไทย ไทยพีบีเอส





ศพด.
ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
www.roadafetythai.org

