

“ศูนย์พัฒนา เด็กเล็กต้นแบบ”

สู่โรงเรียนปลอดภัยทางถนน





โครงการขยายผล



“ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบ”

สู่โรงเรียนเพื่อความปลอดภัยทางถนน

โดยการมีส่วนร่วมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและชุมชน

“ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบ”
สู่โรงเรียนเพื่อความปลอดภัยทางถนน

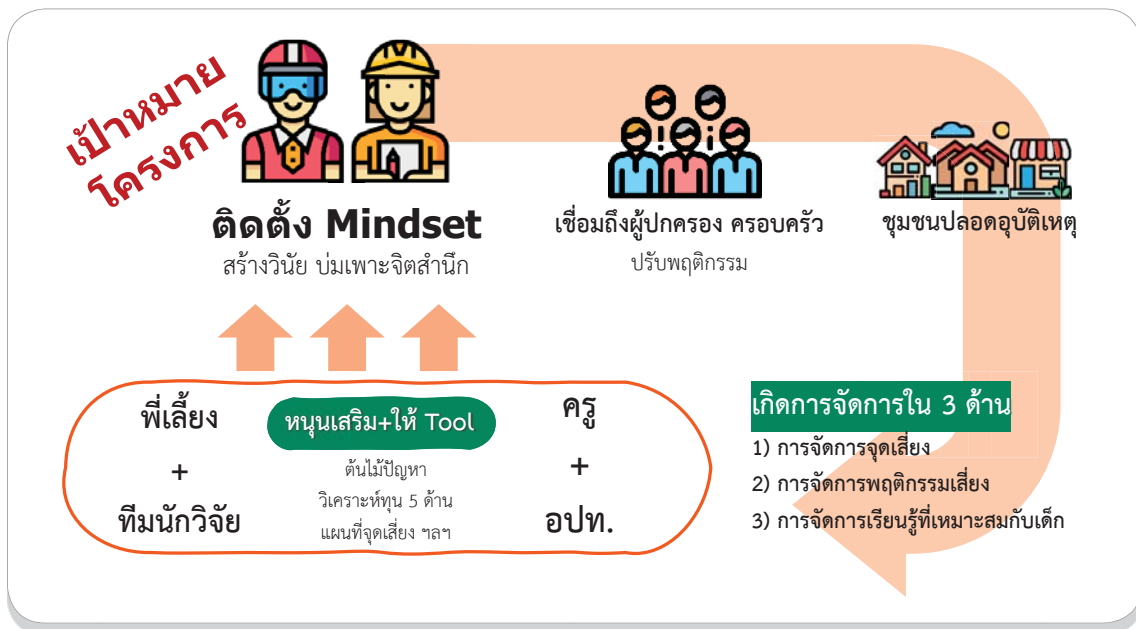
จากข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุของประเทศไทยปี พ.ศ.2559 พบว่า มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 21,754 คน เฉลี่ยคิดเป็น 60 คนต่อวัน ซึ่งเป็นเด็กและเยาวชนถึง 1 ใน 4 ที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์ (ข้อมูลจาก IDCC Injury Data Collaboration Center www.public.tableau.com) ซึ่งแนวทางการแก้ไขปัญหาดังกล่าว คือ การให้ความรู้ การปลูกฝังและสร้างวินัยในการขับขี่ให้ปลอดภัยตั้งแต่วัยเด็ก

ในปี 2554 ได้มีการสร้างต้นแบบความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้นในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กในพื้นที่ตำบลป่าสัก อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน โดยการดำเนินงานของมูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อท้องถิ่นภาคเหนือ ซึ่งได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ผ่านศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) การดำเนินงานดังกล่าวทำให้ Node Action ได้ปฏิบัติการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนขึ้น โดยการสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชนด้วยงานวิจัยท้องถิ่น เน้นการวิจัยเชิงปฏิบัติการอย่างมีส่วนร่วม ซึ่งทำให้เกิดการจัดการเรียนการสอนเรื่องความปลอดภัยทางถนน เกิดการจัดการจุดเสี่ยง ไปจนถึงการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนนของเด็กและผู้ปกครอง การทำงานดังกล่าวส่งผลสำเร็จ ทีมจึงได้ร่วมกันขยายผลต่อให้เกิดขึ้นในจังหวัดน่านรองจาก 4 ภูมิภาค โดยการสนับสนุนงบประมาณจาก สสส. จึงได้ดำเนินการโครงการพัฒนา “ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบ” ในการจัดการความปลอดภัยทางถนนโดยการมีส่วนร่วมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและชุมชน (เฟส 1) ซึ่งดำเนินการในปี 2560-2561 ครอบคลุมพื้นที่ 4 ภูมิภาค โดยมีเป้าหมายเพื่อพัฒนาให้เกิดศูนย์พัฒนาเด็กเล็กที่สามารถเป็นต้นแบบในด้านความปลอดภัยทางถนน ตลอดจนนำไปสู่การเชื่อมประสานพลังกันอย่างเข้มแข็งระหว่างองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โรงเรียน ชุมชน และศูนย์พัฒนาเด็กเล็กในการพัฒนางานด้านความปลอดภัยทางถนนให้เข้าไปสู่วิถีชีวิตของชุมชน



เมื่อสิ้นสุดโครงการก่อให้เกิดศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน จำนวน 30 แห่ง ใน 4 ภูมิภาค 8 จังหวัด 16 อปท. ที่มีกลไกการทำงานร่วมกันกับ อปท. และชุมชน ในการดำเนินงานเพื่อความปลอดภัยทางถนนในเด็กเล็กทั้งการกำจัดจุดเสี่ยง การปรับเปลี่ยน พฤติกรรมเสี่ยง และการจัดการเรียนการสอนด้านความปลอดภัยทางถนน

ในปี 2562-2563 ได้ดำเนินงานโครงการขยายผล “ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบ” สู่วิทยาลัย เพื่อความปลอดภัยทางถนนโดยการมีส่วนร่วมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและชุมชน (เฟส II) ซึ่งมีเป้าหมายเพื่อขยายผลศูนย์พัฒนาเด็กเล็กสู่วิทยาลัยระดับประถมศึกษาเพื่อสร้างความปลอดภัย ทางถนน โดยการสร้างวินัย บ่มเพาะจิตสำนึกด้านความปลอดภัยทางถนน โดยการจัดการเรียน การสอนเรื่องความปลอดภัยทางถนน รวมทั้งทำงานร่วมกันกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและ ชุมชน ในการจัดการจุดเสี่ยง จัดการพฤติกรรมเสี่ยงทั้งกับเด็กและผู้ปกครอง ซึ่งจะส่งผลให้ชุมชน ปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนน

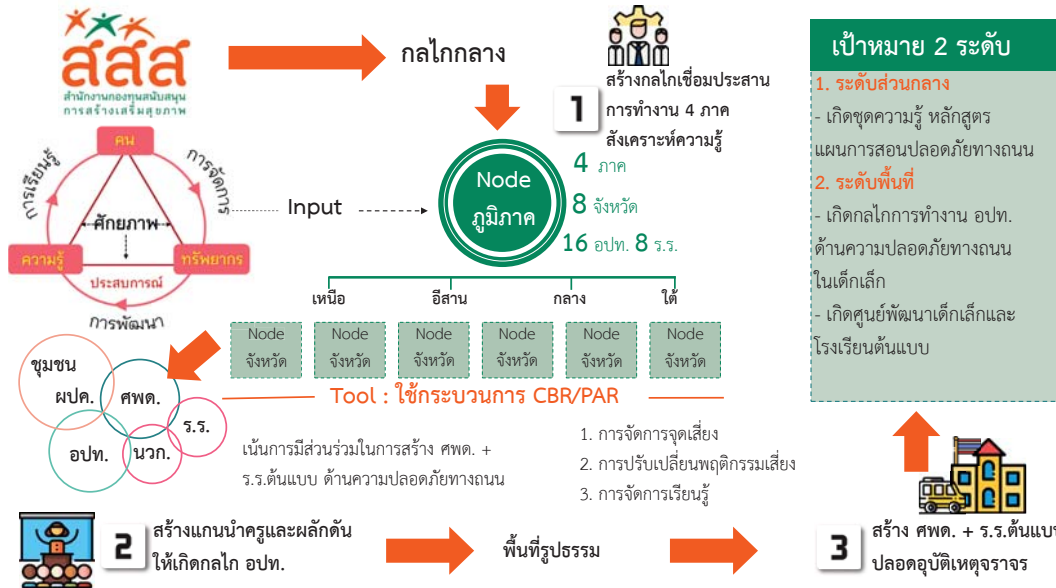


ทั้งนี้ **นิยามศัพท์:** ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก โรงเรียนต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน คือ โรงเรียน และศูนย์พัฒนาเด็กเล็กที่มีกระบวนการใช้ข้อมูล ความรู้ และการมีส่วนร่วมของชุมชน สร้างให้เกิดรูปธรรมความเปลี่ยนแปลงในมิติความปลอดภัยทางถนนที่เด่นชัดครอบคลุมอย่างน้อย 3 ด้าน คือ 1) การจัดการจุดเสี่ยง 2) การจัดการพฤติกรรมเสี่ยง และ 3) การจัดการเรียนรู้ที่เหมาะสมกับเด็กเล็ก





กรอบแนวคิดในการทำงานของโครงการ มีทั้งกลไกกลางและกลไกในระดับภูมิภาค



“ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบ”
สู่ระบบปลอดภัยทางถนน

บทบาทการดำเนินงาน

กลไกกลาง ทำหน้าที่เชื่อมประสาน สร้างกลไกการทำงานของทั้ง 4 ภาค หนุนเสริมความรู้ และกระบวนการเรียนรู้ให้กับโหนดภูมิภาค ติดตาม ประเมินผลการดำเนินงาน รวมถึงการทบทวนองค์ความรู้ และสังเคราะห์ความรู้เพื่อให้เกิดชุดความรู้หลักสูตรศูนย์พัฒนาเด็กเล็กปลอดภัยทางถนน พร้อมทั้งเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ผลการดำเนินงาน

กลไกภูมิภาค ทำงานร่วมกับชุมชน ครัวศูนย์เด็กเล็ก และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (เทศบาล องค์การบริหารส่วนตำบล) ดำเนินการสร้างกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม โดยมีนักวิชาการประจำโหนดภูมิภาค ทำหน้าที่เป็นพี่เลี้ยงช่วยหนุนเสริมการทำงานให้กับครูและท้องถิ่น

กระบวนการทำงาน: เน้นการทำงานโดยใช้ชุมชนเป็นฐานดำเนินงานผ่านการวิจัยเพื่อท้องถิ่น (Community Based Research: CBR) ที่ให้ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมตั้งแต่การค้นคว้าปัญหา จัดเก็บข้อมูล และวางแผนการทำงานร่วมกัน โดยมีเป้าหมายเพื่อตอบและแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในชุมชน

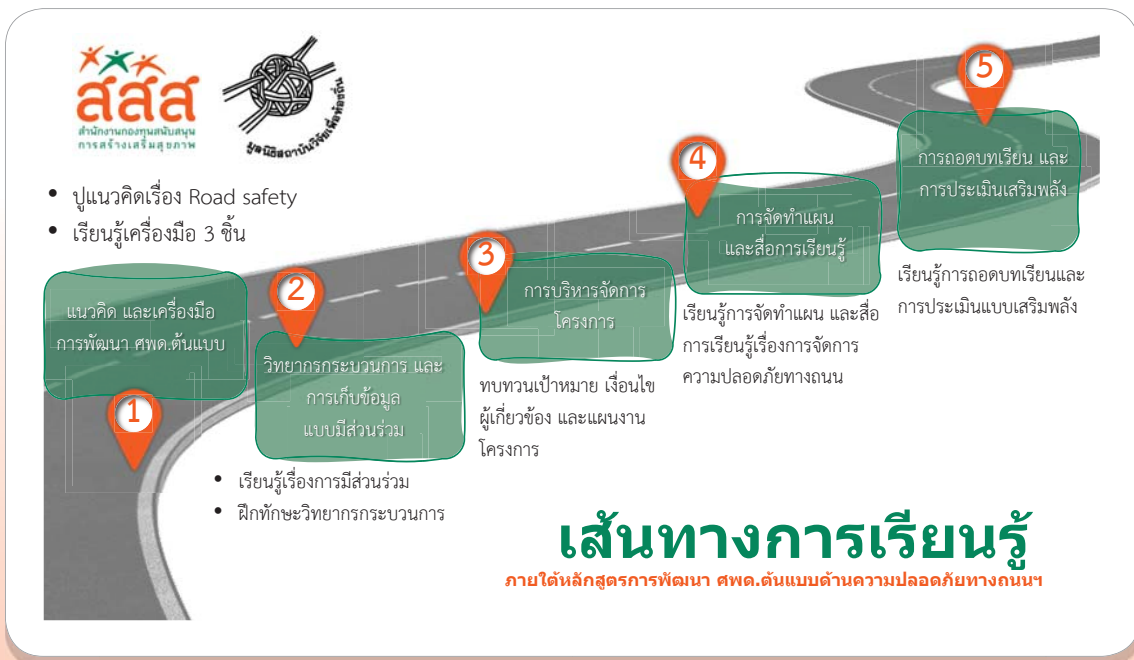


เป้าหมายของโครงการมี 2 ระดับ คือ

1. ระดับส่วนกลาง เกิดชุดความรู้ หลักสูตรแผนการสอน ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กมีความปลอดภัยทางถนน
2. ระดับพื้นที่ เกิดกลไกการทำงาน อปท. ด้านความปลอดภัยทางถนนในเด็กเล็ก และเกิดศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและโรงเรียนต้นแบบ



การดำเนินโครงการขยายผลศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบสู่โรงเรียนเพื่อความปลอดภัยทางถนนโดยการมีส่วนร่วมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและชุมชน (เฟส II) ดำเนินการควบคู่ร่วมกับโครงการพัฒนาหลักสูตร “การพัฒนาศักยภาพครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและทีมงาน อปท. เพื่อสร้างศูนย์เด็กเล็กต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน” ซึ่งมีมูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อท้องถิ่นเป็นผู้ดำเนินการ



โครงการพัฒนาศักยภาพครูฯ เน้นการให้เครื่องมือ วิธีการ วิธีคิด ที่ครูและท้องถิ่นจะนำไปใช้
ในการทำงาน ไม่ว่าจะเป็นการจัดการจุดเสี่ยง การปรับพฤติกรรม รวมไปถึงการจัดการเรียนการสอน
ซึ่งวิธีการต่าง ๆ เหล่านี้ ได้มีการดำเนินการมาแล้วในเฟส I แต่เป็นการดำเนินการอย่างอิสระภายใต้
การทำงานของพี่เลี้ยงแต่ละพื้นที่ เมื่อหมดโครงการในเฟส I แล้ว ได้สรุปเนื้อหาและเครื่องมือ
ที่จำเป็นในการเพิ่มศักยภาพให้กับครู และดำเนินการอบรมให้กับครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็กในเฟส II ดังนี้

1. เติมแนวคิดและเครื่องมือการพัฒนาศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบด้านความปลอดภัย ทางถนน

- มีเป้าหมายเพื่อสร้างความตระหนักให้กับครูและผู้เกี่ยวข้องว่าทำไมถึงต้องทำเรื่อง
ความปลอดภัยทางถนน ทำแล้วได้ประโยชน์อย่างไร ไม่ทำแล้วจะเสียอะไรบ้าง
- เรียนรู้เกี่ยวกับเครื่องมือที่ใช้วางแผนและดำเนินโครงการ ได้แก่ ทูน 5 ด้าน ต้นไม้
ปัญหา แผนที่จุดเสี่ยง

2. อบรมวิทยากรกระบวนการและการเก็บข้อมูลแบบมีส่วนร่วม

- เรียนรู้ความสำคัญของการสร้างการมีส่วนร่วม วิธีการสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชน
และการสร้างความเป็นทีม
- ฝึกทักษะการเป็นวิทยากรกระบวนการ การตั้งคำถาม การเก็บข้อมูล การชวนพูดคุย

3. การบริหารจัดการโครงการ

- กระบวนการทบทวนระหว่างการทำงาน ว่าสิ่งที่กำลังทำอยู่เป็นไปตามเป้าหมายที่ตั้งไว้
หรือไม่ อย่างไร หากไม่เป็นไปตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ จะปรับปรุงอย่างไร มีใครต้องเข้ามาเกี่ยวข้องบ้าง

4. การจัดทำแผนและสื่อการเรียนรู้

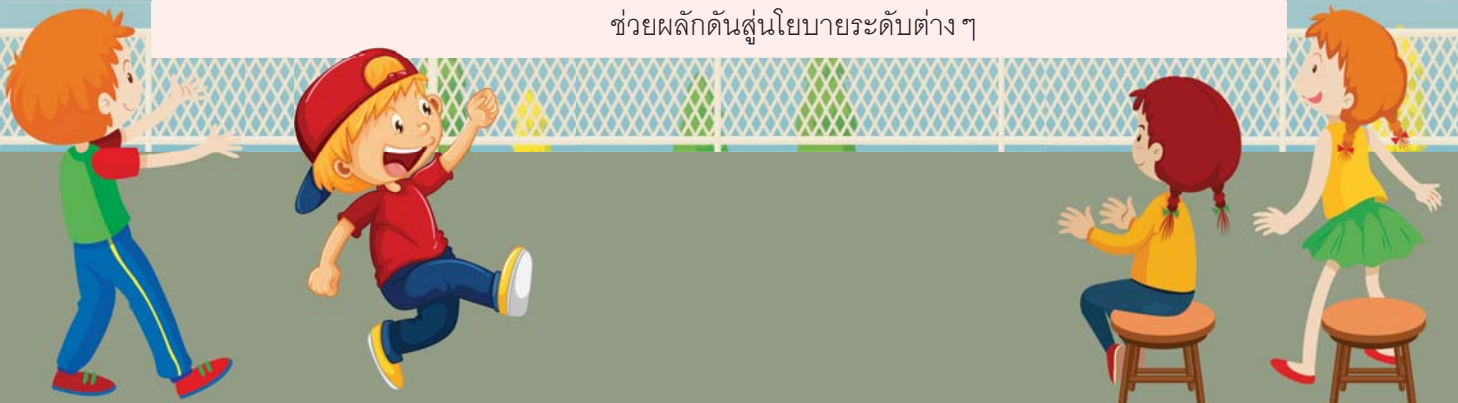
- เรียนรู้การเขียนแผนการจัดการประสบการณ์เรื่อง
ความปลอดภัยทางถนน ซึ่งต้องกำหนดการเรียนรู้ของเด็ก
ให้ชัดเจน มีวิธีการประเมินการเรียนรู้ และต้องให้เหมาะสม
กับช่วงวัยของเด็ก
- เรียนรู้การทำสื่อการเรียนรู้ เทคนิคการสอน
โดยการเรียนรู้จากศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบในเฟส I



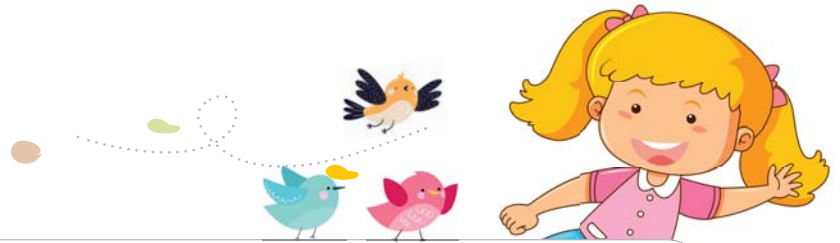
5. การถอดบทเรียนและประเมินแบบเสริมพลัง

- เรียนรู้ความสำคัญของการถอดบทเรียน
- วิธีการถอดบทเรียนแบบเสริมพลัง โดยการทบทวนเป้าหมาย กิจกรรมที่ดำเนินการ ผลที่เกิดขึ้น แต่ละกิจกรรมทำได้ดีอย่างไร มีจุดอ่อน จุดแข็งอะไรบ้าง
- การประเมินแบบผังใยแมงมุม โดยให้คะแนนตามตัวชี้วัดที่กำหนดไว้ 6 ด้าน ได้แก่

ตัวชี้วัด	รายละเอียด
1. ครูต้นแบบด้าน Road Safety	<ul style="list-style-type: none"> ● เป็นแบบอย่างที่ดีเรื่อง Road Safety ● มีแนวคิด ความรู้ ทักษะ ในการทำงานเรื่อง Road Safety
2. พฤติกรรมขับขี่ปลอดภัย ในเด็กและผู้ปกครอง	<ul style="list-style-type: none"> ● เด็กมีพฤติกรรมขับขี่ปลอดภัย เช่น สวมหมวกนิรภัย คาดเข็มขัด การโดยสารรถนักเรียนปลอดภัย เป็นต้น ● ผู้ปกครองมีพฤติกรรมขับขี่ปลอดภัย เช่น สวมหมวกนิรภัย คาดเข็มขัด ไม่ขับเร็ว เมาไม่ขับ ฯลฯ
3. เส้นทางและสภาพแวดล้อม ปลอดภัย	<ul style="list-style-type: none"> ● สภาพแวดล้อมรอบบริเวณ ศพด./โรงเรียน มีความปลอดภัย จากเรื่องอุบัติเหตุ ● เส้นทางการเดินทางของเด็กมายัง ศพด./โรงเรียน มีความปลอดภัย จุดเสี่ยงได้รับการแก้ไข
4. ศพด./โรงเรียนเป็นแบบอย่าง การทำงานเรื่อง Road safety	<ul style="list-style-type: none"> ● มีแผนการจัดการเรียนรู้ สื่อและคู่มือสำหรับการสร้างความ ปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กเล็ก ● มีมาตรการที่ชัดเจนเกี่ยวกับเรื่อง Road Safety ● มีการจัดเก็บข้อมูล/สถิติเรื่อง Road Safety อย่างสม่ำเสมอ และเป็นระบบ
5. การสนับสนุนของ อปท.	<ul style="list-style-type: none"> ● อปท. ให้การสนับสนุนการทำงาน อย่างเป็นรูปธรรม ● อปท. มีมาตรการ/แผนงานสนับสนุนเรื่อง Road Safety ใน ศพด./โรงเรียน
6. การมีส่วนร่วมของชุมชน และเครือข่ายภาคี	<ul style="list-style-type: none"> ● คนในชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในการวางแผน ให้ข้อเสนอแนะ แก้ปัญหาพร้อมกัน ● มีภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องทั้งในและนอกพื้นที่เข้ามาให้การ สนับสนุน (บุคลากร ความรู้ งบประมาณ) ร่วมขับเคลื่อน ช่วยผลักดันนโยบายระดับต่างๆ



กิจกรรมที่ดำเนินการ



โครงการฯ พี่เลี้ยง และครู รวมถึง อปท. ในพื้นที่ ชุมชน ได้ร่วมกันดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อสร้างให้เกิดความปลอดภัยทั้งในสถานศึกษาและในชุมชน ดังนี้

1. การพัฒนาครู ให้เป็นนักจัดกระบวนการเรียนรู้ จากเป้าหมายที่ต้องการให้ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้นทั้งในสถานศึกษาและชุมชน ครูต้องปรับเปลี่ยนตนเอง จากครูที่ทำหน้าที่เพียงสอนนักเรียน ดูแลเด็กเล็ก กลายเป็นนักวิจัยที่ทำหน้าที่จัดกระบวนการเรียนรู้ร่วมกับผู้ปกครองและคนในชุมชนให้ได้

2. จัดกระบวนการเรียนรู้กับผู้ปกครอง และคนในชุมชน ทั้งเพื่อสร้างความตระหนักถึงความสำคัญของการทำให้ชุมชนมีความปลอดภัยทางถนน รวมถึงแสวงหาความร่วมมือกับผู้ปกครอง และคนในชุมชน

3. การจัดสภาพแวดล้อมให้เอื้อกับการปรับพฤติกรรม และกำจัดจุดเสี่ยงทั้งในสถานศึกษา และชุมชนโดยรอบร่วมกับชุมชนและ อปท.ในพื้นที่ โดยครู ผู้ปกครอง คนในชุมชน เป็นผู้จัดเก็บข้อมูลจุดเสี่ยง และร่วมกันวิเคราะห์ พิจารณาแก้ไขจุดเสี่ยงร่วมกัน

4. ครูจัดการเรียนการสอนด้านความปลอดภัยทางถนน โดยการทำการสอน สร้างสื่อการเรียนรู้ที่เหมาะสมกับแต่ละช่วงวัย และแหล่งเรียนรู้ภายในสถานศึกษา

5. กำหนดมาตรการ ข้อตกลงและแนวปฏิบัติร่วมกันระหว่างครู นักเรียน และผู้ปกครอง ซึ่งพบว่าส่วนใหญ่เป็นการให้ความสำคัญในการสวมหมวกนิรภัยและคาดเข็มขัดนิรภัยระหว่างขับขี่ นอกจากนี้ยังมีบางส่วนที่มีการจัดระเบียบการรับส่งนักเรียน การจัดจุดจอดรถ ทางเข้าออก และกฎระเบียบของรถรับส่งนักเรียนอีกด้วย

6. สรุปบทเรียน ติดตามและคืนข้อมูล การทำงานร่วมกันกับชุมชนและ อปท. จำเป็นอย่างยิ่งต่อการสรุปบทเรียนการทำงานร่วมกัน เพื่อให้เห็นจุดแข็ง จุดอ่อนของการทำงาน ติดตามผลการดำเนินงาน ไม่ว่าจะเป็จำนวนผู้สวมหมวกนิรภัย สถิติการเกิดอุบัติเหตุ ฯลฯ พร้อมทั้งคืนข้อมูลให้กับคนในชุมชนได้รับทราบ



“ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบ”
สุรินทร์ปลอดภัยทางถนน

การดำเนินกิจกรรมต่างๆ เหล่านี้ ส่งผลให้เกิดผลผลิตในพื้นที่ดำเนินงาน ได้แก่

1. เด็กนักเรียนมีการสวมหมวกนิรภัยมาโรงเรียน 100% และผู้ปกครองที่มารับส่งมีการสวมหมวกนิรภัย 70-90%
2. เกิดศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบ/ศูนย์เรียนรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนใน 4 ภูมิภาคที่จะเป็นแบบอย่างให้ที่อื่นๆ ได้ ไม่น้อยกว่า 9 แห่ง
3. เด็กนักเรียนเกิดการพัฒนาทักษะการเรียนรู้ มีวินัยและสำนึกเรื่องความปลอดภัยทางถนนและเป็นสื่อที่มีชีวิต สามารถสื่อสารให้กับผู้ปกครองปรับพฤติกรรมให้ขับขี่ปลอดภัย
4. เกิดทีมครูที่เป็นนักจัดกระบวนการเรียนรู้ใน 4 ภูมิภาคโดยผ่านการเรียนรู้จากหลักสูตรการพัฒนาครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็กด้านความปลอดภัยทางถนน
5. เกิดการปรับสภาพแวดล้อมเพื่อจัดการจุดเสี่ยง มีมาตรการร่วมกันในการปรับพฤติกรรม การจักระบบขนส่งนักเรียน
6. เกิดกลไกการมีส่วนร่วมของท้องถิ่นในการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนใน 4 ภูมิภาค ซึ่งสามารถเป็นแบบอย่างให้ที่พื้นที่อื่นๆ ได้





HOW TO

วิธีการสู่ความสำเร็จ

จากการดำเนินงานโครงการฯ จึงได้มีการสกัดความรู้จากประสบการณ์การทำงานที่ผ่านมาของทั้ง 8 พื้นที่ เป็นความรู้ในการสร้างความปลอดภัยทางถนน ดังนี้

- ทำอย่างไรให้เด็กและผู้ปกครองสวมหมวกนิรภัย 100%
- การจัดการเรียนการสอนด้านความปลอดภัยทางถนน ทำอย่างไร
- การจัดการจุดเสี่ยงและจัดสภาพแวดล้อมให้ปลอดภัย



ทำอย่างไร... ให้เด็กและผู้ปกครองสวมหมวกนิรภัย 100%

ให้ข้อมูล

เก็บข้อมูลจำนวนการสวมหมวกนิรภัยทั้งเด็กและผู้ปกครอง

คืนข้อมูลในเวทีประชุมผู้ปกครอง

เล่นนิทาน

ร้องเพลง
มโนราห์
เพลงพื้นบ้าน

สร้างความตระหนัก

ให้ดูคลิปเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย ผลกระทบต่อศีรษะหากเกิดอุบัติเหตุ ยกตัวอย่างเหตุการณ์จริง

ข้อตกลงร่วมกันระหว่างโรงเรียนและผู้ปกครอง มีข้อกำหนดบทลงโทษ

จัดการเรียนการสอน/กิจกรรม

เล่นเกมส์

แสดงบทบาทสมมติ

สนับสนุนสิ่งที่ขาด

สนับสนุนในการจัดหาหมวกนิรภัยให้กับเด็กเล็ก ผ่านทางการประสานภาคีเครือข่าย/โครงการต่างๆ

สร้างความรู้สึกรักเป็นเจ้าของ โดยออมเงินวันละบาทซื้อหมวก

สนามจับขี้จิ้งจอก



หัวใจสำคัญคือ

1. ให้ข้อมูล 2. สร้างความตระหนัก 3. สนับสนุนสิ่งที่ขาด

มีรายละเอียดดังนี้

1. ให้ข้อมูล เริ่มจากการเก็บข้อมูลพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนและผู้ปกครอง และคืนข้อมูลสถิติการสวมหมวกนิรภัย ให้กับผู้ปกครอง ผ่านทางการประชุมผู้ปกครอง

2. สร้างความตระหนัก ให้เห็นความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัยที่จะช่วยเมื่อเกิดอุบัติเหตุ และผลกระทบที่เกิดขึ้นหากไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่

2.1 ให้ดูคลิปเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย **ผลกระทบต่อศีรษะหากเกิดอุบัติเหตุ** การยกตัวอย่างเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจริง **หรือนำผู้ได้รับผลกระทบมาเล่าประสบการณ์**

2.2 ผู้ปกครอง ทำให้เห็นความสำคัญและปฏิบัติตาม โดยการทำหนด

- ทำความเข้าใจกับผู้ปกครองในการประชุมผู้ปกครอง
- ข้อตกลงร่วมกันระหว่างโรงเรียนและผู้ปกครองในการสวมหมวกนิรภัยมารับส่ง

นักเรียน มีรายละเอียดถึงข้อกำหนด และบทลงโทษ หากไม่ปฏิบัติตาม เช่น การจ่ายค่าปรับ หากไม่สวมหมวกนิรภัย ฯลฯ

● บางโรงเรียนมีข้อกำหนดในการรับนักเรียนเข้าเรียน ว่าต้องมีการสวมหมวกนิรภัย ทั้งผู้ปกครองและนักเรียนในการรับส่งนักเรียน

2.3 เด็กนักเรียน ทำให้เห็นความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัย ผ่านการจัดการเรียน การสอน หรือกิจกรรมต่าง ๆ พร้อมทั้งมีอุปกรณ์สำหรับสื่อการสอนให้เข้าใจ อาทิ

- การเล่านิทาน เล่าเรื่อง
- การร้องเพลง มโนราห์ เพลงพื้นบ้าน
- การเล่นเกมส์ การแสดงบทบาทสมมติ สนามขี่จักรยานจำลอง

3. สนับสนุนสิ่งที่ขาด โดยครูและโรงเรียนทำหน้าที่เป็นผู้สนับสนุนและจัดกระบวนการ เพื่อให้รู้สึกถึงความเป็นเจ้าของ

3.1 การจัดหาหมวกนิรภัยให้กับเด็กเล็ก ผ่านทางการประสานเครือข่าย เช่น มูลนิธิ เมาไม่ขับ โครงการต่าง ๆ

3.2 การสร้างแรงจูงใจและการมีส่วนร่วมเพื่อให้เด็กรู้สึกถึงความเป็นเจ้าของหมวกนิรภัย เช่น

- ออกเงินวันละบาทซื้อหมวกของหนู
- การทำโครงการหมวกเพื่อน้อง ธนาคารหมวกนิรภัย ฯลฯ
- การให้คำชื่นชม และให้คะแนน รางวัลกับเด็กที่ใส่หมวกมาทุกวัน
- การทำกิจกรรมเชิงบวก โดยการให้ดาวกับเด็กที่ใส่หมวกนิรภัย “หนูน้อยสอยดาว”
- การโพสต์/ถ่ายทอดตัวอย่างการสวมหมวกนิรภัยในช่องทาง Social media อาทิ

Facebook /Line

● กิจกรรมถาม-ตอบ เพื่อสอบถามความเข้าใจจากตัวเด็ก และพฤติกรรมการขับขี่ ของผู้ปกครองรวมถึงสิ่งที่เด็กสื่อสารกับผู้ปกครอง



การจัดการเรียนการสอน ด้านความปลอดภัยทางถนน... ทำอย่างไร



การจัดการเรียนการสอน ได้จัดทำแผนการสอนที่เหมาะสมสำหรับช่วงวัยต่างๆ โดยมีวิธีการดังนี้

1. เก็บข้อมูล ค้นหาความรู้ 2. จัดการเรียนการสอน 3. ประเมินผล

มีรายละเอียด ดังนี้

1. เก็บข้อมูล ค้นหาความรู้

1.1 ครู ผู้ปกครอง นักเรียน ร่วมกันเก็บข้อมูลสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนที่เกิดขึ้น อาทิ พฤติกรรมการขับขี่ของผู้ปกครอง/นักเรียน สถิติการสวมหมวกนิรภัย/การคาดเข็มขัดนิรภัย ความรู้เกี่ยวกับการขับที่ปลอดภัยของนักเรียน

1.2 ค้นหาความรู้ อาทิ ความหมายเครื่องหมายจราจร กฎหมายจราจร การขับขี่ที่ปลอดภัย

2. จัดการเรียนรู้การสอน

2.1 จัดทำแผนการสอน โดยการใช้ 4 คำถามหลัก ก่อนการเขียนแผนการเรียนรู้

คำถามที่ 1 เราจัดประสบการณ์ให้กับใคร ที่ไหน อย่างไร?

คำถามที่ 2 ต้องการให้เด็กเรียนรู้อะไร? ต้องการให้เด็กเรียนรู้การดูแลตัวเองและป้องกันตัวเองจากอุบัติเหตุอย่างไร

คำถามที่ 3 ทำอย่างไรให้เด็กเรียนรู้ได้ดีที่สุด จะจัดกิจกรรมอย่างไร? ทำอย่างไรให้เด็กสามารถนำไปปฏิบัติในชีวิตประจำวันได้ สร้างจิตสำนึกจากการปฏิบัติซ้ำๆ และต้องเห็นผลจากการปฏิบัติจริง

คำถามที่ 4 รู้ได้อย่างไรว่าเด็กได้เรียนรู้? ต้องมีวิธีการวัดผล/การประเมินที่เหมาะสม

2.2 กำหนดว่าจะนำแผนการสอนไปใช้ในรูปแบบใด

รูปแบบที่ 1 เป็นการนำเอาการจัดการเรียนการสอนเพื่อความปลอดภัยทางถนนไปกระจายใน 6 กิจกรรมหลัก / 8 สาระวิชา

รูปแบบที่ 2 จัดกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนแยกออกมาจากหลักสูตรแกนกลาง

รูปแบบที่ 3 เป็นการจัดทำโปรแกรมการพัฒนาจิตสำนึกในการขับขี่ปลอดภัยอย่างเต็มรูปแบบ ทั้งนี้แต่ละศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก/โรงเรียน จะต้องพิจารณาถึงความเหมาะสมกับบริบทของตนเอง

3. ประเมินผล โดยประเมินสิ่งที่นักเรียนได้เรียนรู้จากแผนการสอนแต่ละกิจกรรม แล้วนำมาปรับปรุงแผนการสอน



ปมเพาะเมล็ดพันธุ์แห่งความปลอดภัย ผ่านสื่อ แผนการสอน ลงมือปฏิบัติ

66

จัดการสอน ปฐมวัย
จิตสำนึกตั้งแต่เด็กเล็ก
เพราะเด็กคือพลังของแผ่นดิน

99



การจัดการจุดเสี่ยงและจัดสภาพแวดล้อมให้ปลอดภัย



การจัดการจุดเสี่ยงและสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัย ต้องอาศัยความร่วมมือจากภาคส่วนต่าง ๆ ในพื้นที่ ไม่ว่าจะเป็น อปท. โรงเรียน ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ผู้ปกครอง ชุมชน โดยมีวิธีการ ดังนี้

1. เก็บข้อมูลจุดเสี่ยง จุดอันตรายในชุมชน
2. สร้างความตระหนัก การมีส่วนร่วมของผู้ปกครอง ชุมชน
3. ลงมือแก้ไขจุดเสี่ยง จุดอันตราย
4. ติดตามประเมินผล

มีรายละเอียดดังนี้

1. เก็บข้อมูล เป็นการเก็บข้อมูลลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ และจุดที่เกิดอุบัติเหตุ ผ่านทางการใช้เครื่องมือ “แผนที่จุดเสี่ยง” “แผนที่เดินดิน” ดำเนินการโดย

- จัดทำ วาดแผนที่บริเวณสถานศึกษา ที่แสดงให้เห็นเส้นทาง ซอย ทางโค้ง ชุมชน สถานที่สำคัญ เช่น ตลาด โรงเรียน สถานที่ราชการ ฯลฯ

- แสดงพิกัดที่มีการเกิดอุบัติเหตุ โดยกำหนดสัญลักษณ์แทนความรุนแรง เช่น ติดสติ๊กเกอร์ **สีแดง**ลงบนจุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุแล้วเสียชีวิต **สีเขียว**แทนจุดที่มีอุบัติเหตุแล้วเกิดการบาดเจ็บ **สีเหลือง**แทนจุดที่มีอุบัติเหตุเฉี่ยวชนแต่ไม่มีผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิต

2. สร้างความตระหนัก ด้วยการนำเสนอข้อมูล เหตุการณ์จริงที่เกิดขึ้น ดำเนินการโดย

2.1 จัดการประชุมร่วมกันระหว่างผู้ปกครอง ผู้นำชุมชน คนในชุมชน เพื่อนำเสนอข้อมูลที่ได้จากการเก็บข้อมูล เพื่อให้เห็นภาพร่วมกันถึงความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นในพื้นที่และหาแนวทางการแก้ไขร่วมกัน



2.2 ครูทำหน้าที่อำนวยความสะดวกการประชุมด้วยการสร้างการมีส่วนร่วม ให้คนในที่ประชุมได้มีโอกาสแสดงความคิดเห็นเพื่อการแก้ไขปัญหา โดยใช้เครื่องมือที่ช่วยให้คนในชุมชนเห็นความสำคัญของตนเอง อาทิ ทุน 5 ด้าน ต้นไม้ปัญหา เพื่อวิเคราะห์ทุนเดิมและสถานการณ์ปัญหา

2.3 นำเสนอข้อมูลจุดเสี่ยงที่เกิดขึ้นในพื้นที่ ผ่านการใช้ “แผนที่จุดเสี่ยง” พร้อมทั้งร่วมกันกำหนดความจำเป็นเร่งด่วนของแต่ละจุดเสี่ยง

2.4 กำหนดแนวทางการแก้ไขจุดเสี่ยงร่วมกัน โดยมีการวางแผนการดำเนินการ (Timeline กิจกรรม) และกำหนดผลลัพธ์ที่จะเกิดขึ้น

2.5 กำหนดผู้รับผิดชอบของแต่ละจุดเสี่ยง ตามอำนาจหน้าที่ปกติของแต่ละองค์กร/หน่วยงาน ในกรณีที่นอกเหนือจากอำนาจหน้าที่รับผิดชอบ ร่วมกันหาช่องทางในการสื่อสาร นำเสนอข้อมูลให้กับหน่วยงานที่รับผิดชอบ

3. ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงร่วมกัน

- การติดตั้งกระຈักโค้ง สัญญาณไฟกะพริบ ป้ายจราจร
 - การทำทางม้าลาย ลูกกระนวดชะลอความเร็ว
 - การปรับเปลี่ยนเส้นทางเดินรถ
 - การกำหนดจุดจอดรถ/จุดรับส่งนักเรียน
- ทั้งนี้ อปท. เป็นเจ้าภาพหลักในการแก้ไขจุดเสี่ยง



4. ติดตามประเมินผล ชุมชนร่วมติดตามผลว่าหลังแก้ไขจุดเสี่ยงแล้วยังมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นในจุดเสี่ยงนั้นๆ หรือไม่อย่างไร โดยมีครู อปท. แกนนำชุมชน ผู้ปกครอง ร่วมกันติดตามและสะท้อนผลให้กับชุมชนและหน่วยงานได้รับทราบ



66

ชุมชนร่วมมือ ท้องถิ่นหนุนเสริม
คุณครูหนุนนำ เด็กเล็กจดจำ
ทำเป็นนิสัย ให้ทุกชีวิตปลอดภัย

99

คณะทำงาน

ผู้จัดการโครงการ: นางพรทิพภา สุริยะ

นักวิชาการโครงการ: นางสาวเจิมขวัญ ศรีสวัสดิ์

เจ้าหน้าที่การเงิน/บัญชี: นางธนทอร อนุรักษไพศาล

หัวหน้าโครงการ: นางสาวกชกร ชิดะวงค์ (ภาคเหนือ)

นายชินนวัฒน์ มณีศรีขำ (ภาคกลาง)

ผศ. (พิเศษ) กาญจนา ทองทั่ว (ภาคอีสาน)

นางสาวณัฐกานต์ ไทสุวรรณ และ นางสาวอรอุมา ชูแสง (ภาคใต้)

• ออกแบบ/พิมพ์ที่ หจก.อนิดาการพิมพ์ 08 1783 8569

