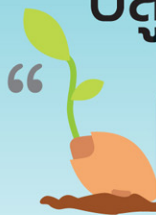




สำหรัความรู  
 โครงการขยายผลศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบสู่โรงเรียนเพื่อความปลอดภัยทางถนน  
 โดยการมีส่วนร่วมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและชุมชน

ปลูกจิตสำนึก



# เมล็ดพันธุ์



แห่งความปลอดภัย



ทางถนน”



สนับสนุนโดย

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)



สังเคราะห์ความรู้  
โครงการขยายผลศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบสู่โรงเรียนเพื่อความปลอดภัยทางถนน  
โดยความร่วมมือขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและชุมชน

ปลูกจิตสำนึก  
“ **เมล็ดพันธุ์**  
แห่งความปลอดภัย  
 **ทางถนน**”



ISBN: 978-616-393-336-2

บรรณาธิการ

นางพรทิพภา สุริยะ

ผู้เรียบเรียง

นางสาวเจิมขวัญ ศรีสวัสดิ์

## ที่ปรึกษาโครงการ

1. นายแพทย์อนุชา เศรษฐเสถียร  
รองประธานแผนงาน สอจร.
2. ผศ. เขียมลักษณ์ อุดกากร  
ผู้อำนวยการโรงเรียนสาธิต  
มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่
3. นางสาวลัดดาวรรณ น้อยอรุณ  
ผู้อำนวยการกลุ่มงานส่งเสริมฯ  
กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น
4. นางสาวศิริกุล กุลเลียบ  
เลขานุการแผนงาน สอจร.
5. นางสาวขวัญรักษ์ เม็งตระกูล  
หัวหน้าทีมสื่อสาร แผนงาน สอจร.

## คณะกรรมการ

1. นางพรทิพภา สุริยะ  
หัวหน้าโครงการ
2. นางสาวเจิมขวัญ ศรีสวัสดิ์  
นักวิชาการโครงการ
3. นางธนัทธอร อนุรักษ์ไพศาล  
เจ้าหน้าที่การเงิน/บัญชีโครงการ
4. นางสาวกชกร ชินะวงศ์  
มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อท้องถิ่นภาคเหนือ
5. นายชีวัน ชันธรรม  
มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อท้องถิ่นภาคเหนือ
6. นางสาวรานี อูปรา  
มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อท้องถิ่นภาคเหนือ
7. นางสุภาวดี ดันธนาวัฒน์  
มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อท้องถิ่นภาคเหนือ
8. นายชิษณุวัฒน์ มณีศรีขำ  
ศูนย์ประสานงานวิจัยเพื่อท้องถิ่น  
จังหวัดสมุทรสงคราม
9. นายคำรณ นิมอนงค์  
ศูนย์ประสานงานวิจัยเพื่อท้องถิ่น  
จังหวัดสมุทรสงคราม
10. นายพศิน เผ่าพงษ์  
ศูนย์ประสานงานวิจัยเพื่อท้องถิ่น  
จังหวัดสมุทรสงคราม
11. ผศ. (พิเศษ) กาญจนา ทองทั่ว  
สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาชุมชนท้องถิ่น  
จังหวัดอุบลราชธานี
12. นางสาวจงกานี ศิริรัตน์  
มูลนิธิประชาสังคมจังหวัดอุบลราชธานี
13. นายจักรพงศ์ ธนสารกุล  
สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาชุมชน  
ท้องถิ่นจังหวัดอุบลราชธานี
14. นางสาวณัฐกานต์ ไข่มุขวรรณ  
ศูนย์ประสานงานวิจัยเพื่อท้องถิ่น  
จังหวัดระนอง
15. นายนิพนธ์ มีชัย  
ศูนย์ประสานงานวิจัยเพื่อท้องถิ่น  
จังหวัดระนอง
16. นางสาวอรอุมา ชูแสง  
กลุ่มเยาวชนสร้างสรรค์  
จังหวัดสุราษฎร์ธานี

## หัวหน้าทีมวิจัย

### 1. นางจันทร์ฟอง วิชัยขมภู

ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กองค์การบริหารส่วน  
ตำบลสันกลาง จังหวัดเชียงใหม่

### 2. นางอารี วันมมาละ

ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเทศบาลตำบลริมปิง  
จังหวัดลำพูน

### 3. นายมานิช ठाอ้าย

โรงเรียนต้นแก้วผดุงพิทยาลัย  
จังหวัดเชียงใหม่

### 4. นายเกษม ใจกระแสน

โรงเรียนบ้านหนองเงือก จังหวัดลำพูน

### 5. นายสมบัติ เขียวนิล

ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กสังกัด  
องค์การบริหารส่วนตำบลดอนทราย  
จังหวัดราชบุรี

### 6. นายธีรศักดิ์ แสงดิษฐ์

โรงเรียนมหาราช 7 จังหวัดราชบุรี

### 7. นางสาวนงนุช พินพิพัฒน์

ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเทศบาลตำบลปลายนา  
จังหวัดสุพรรณบุรี

### 8. นายแสงฉาย ท่วงประโคน

โรงเรียนบ้านหนองห้าง  
จังหวัดสุพรรณบุรี

### 9. นางสาวกิตติยาพร จันทร์ชม

ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กสังกัดเทศบาล  
ตำบลเหล่าเสือโก้ก จังหวัดอุบลราชธานี

### 10. ส.อ.หญิงณัฐธยาน์ วิสารพันธ์

ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก  
องค์การบริหารส่วนตำบลหนองมะเขาว  
จังหวัดอำนาจเจริญ

### 11. ดร.ถนอมศักดิ์ บุญสู่

โรงเรียนบ้านยางลุ่ม  
จังหวัดอุบลราชธานี

### 12. นางปรียานุช จันทิมา

โรงเรียนเทศบาล 1 วัดเทพมงคล  
จังหวัดอำนาจเจริญ

### 13. นางมนธิชา ชูศักดิ์เกียรติกุล

ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเทศบาล  
ตำบลขุนทะเล (บ้านนิคม)  
จังหวัดสุราษฎร์ธานี

### 14. นางสาวมลฤดี บัวขุ่ม

โรงเรียนบ้านหัวสะพานมิตรภาพที่ 217  
จังหวัดสุราษฎร์ธานี

### 15. นางสาวพัทธ์ธีรา อุตตราช

โรงเรียนบ้านกำพวน จังหวัดระนอง

### 16. นางสาวสุภาพร กุลหมาด

ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านบางกล้วยนอก  
จังหวัดระนอง

สนับสนุนโดย

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

พิมพ์ครั้งที่ 1

ธันวาคม 2563

จำนวน

1,000 เล่ม

ออกแบบ/พิมพ์ที่

หจก.วนิดาการพิมพ์

14/2 หมู่ 5 ตำบลสันผีเสื้อ อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ 50300

โทรศัพท์ 0 5311 0503



## คำนำ

หากมองย้อนกลับไปในเมื่อปี พ.ศ. 2559 จะเห็นคนทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนกลุ่มหนึ่งที่มีความเชื่อว่าการสร้างเมล็ดพันธุ์แห่งความปลอดภัยทางถนน ด้วยการปลูกฝังวินัยจราจรและจิตสำนึกที่ดีให้กับเด็ก จะส่งผลถึงพฤติกรรม ความคิด การตัดสินใจที่เกิดความปลอดภัยได้ จึงได้ก่อเกิดโครงการพัฒนาศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบในการจัดการความปลอดภัยทางถนน โดยการมีส่วนร่วมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและชุมชนขึ้น ด้วยมีความเชื่อว่าการสร้างวินัยต้องเริ่มตั้งแต่เด็กเล็ก เพื่อให้มีภูมิคุ้มกันในเรื่องความปลอดภัยทางถนนตั้งแต่วัยเยาว์ เมื่อสิ้นสุดโครงการพบว่า ไม่เพียงเด็กเล็กมีจิตสำนึกและความรู้เรื่องวินัยจราจร หากแต่กลายเป็นสื่อมีชีวิต ส่งผ่านไปยังพ่อแม่ ผู้ปกครอง คนในชุมชน ให้สามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมและร่วมกันสร้างความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้นในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและชุมชน กลายเป็นตัวแบบที่ดีในการใช้รถใช้ถนนให้มีความปลอดภัยในพื้นที่เป้าหมายทั้ง 4 ภาค 8 จังหวัด 30 ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก

ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในโครงการระยะที่ 1 นั้น หัวใจสำคัญของการสร้างต้นแบบความปลอดภัยทางถนนคือ คุณครู ที่มงานผู้บริหารจากโรงเรียน และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ทั้งยังมีพี่เลี้ยงนักวิจัยที่เป็น



แรงหนุนผลักดันให้เกิดกระบวนการเรียนรู้ ร่วมกันพัฒนาและค้นหาคำตอบ **“ทำอย่างไรถึงจะทำให้เกิดศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบ ที่ทำให้เด็กเล็ก มีวินัย มีความรู้ และปลอดภัยได้”** และมีภูมิคุ้มกัน มีจิตสำนึกติดตัวไปจนเติบโต จึงได้เกิดโครงการขยายผลศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบสู่โรงเรียน เพื่อความปลอดภัยทางถนน โดยการมีส่วนร่วมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและชุมชน ซึ่งเป็นโครงการระยะที่ 2 ขึ้น โดยมุ่งเน้นการยกระดับ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กให้เป็นแหล่งเรียนรู้ และพัฒนาหลักสูตรเพื่อเสริมศักยภาพครูและทีมงาน อปท. ให้มีความรู้แล้วนำไปช่วยกันปลูกฝังจิตสำนึก สร้างวินัยจราจรให้กับเด็กเยาวชนต่อไป ซึ่งระหว่างทางกลุ่มผู้ใหญ่วัยดีที่มาทำงานเรื่องนี้ได้ค่อย ๆ ปรับพฤติกรรมแนวคิดจนกลายเป็นต้นแบบที่ดี ซึ่งศูนย์พัฒนาเด็กเล็กที่ดำเนินงานได้ขยายผลจาก 16 เป็น 47 แห่ง และ 8 โรงเรียน เมื่อสิ้นสุดโครงการพบว่า เกิดแกนนำนักวิจัยที่เป็นคุณครู ทีมบริหารโรงเรียน และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กระจายในพื้นที่ทั้ง 8 จังหวัด ที่ร่วมกันขับเคลื่อนกลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนใน 3 ประเด็น คือ 1) การจัดการจุดเสี่ยงโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน ครู อปท. 2) การจัดการพฤติกรรมเสี่ยงให้เกิดพฤติกรรมที่ปลอดภัย ทั้งการสวมหมวกนิรภัยที่จากเดิมมีสถิติการสวมหมวกนิรภัยร้อยละ 2 เพิ่มเป็นร้อยละ 100 และมีมาตรการข้อตกลงร่วมกันในด้านอื่น ๆ และ 3) การจัดการเรียนรู้ที่คุณครูได้จัดทำแผนการเรียนการสอน ผลิตสื่อการสอนที่เหมาะสมกับช่วงวัย ที่สามารถวัดผลความรู้ ความเข้าใจ และวัดพฤติกรรมของเด็ก ได้ตลอดปีการศึกษา

ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา คณะทำงานทีมวิจัยในพื้นที่ คุณครู ทีมงาน อปท. ชุมชน พี่เลี้ยง ได้ร่วมกันสร้างรูปธรรมในพื้นที่เพื่อร่วมกันปลูกจิตสำนึก บ่มเพาะ **“เมล็ดพันธุ์แห่งความปลอดภัย”** ให้กลายเป็น **“เมล็ดพันธุ์แห่งความสุข”** จนเกิดการเปลี่ยนแปลงทั้งกายภาพ สิ่งแวดล้อม ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมพ่อแม่ผู้ปกครอง และแผนการสอนที่ติดตั้ง Mindset ในตัวเด็ก



ทางโครงการจึงได้รวบรวม เรียบเรียงสังเคราะห์ความรู้ขึ้น โดยหวังว่า  
ความรู้นี้จะ เป็นประโยชน์ให้กับผู้ที่สนใจ ผู้ที่เกี่ยวข้องไม่มากนักน้อย และ  
หวังเป็นอย่างยิ่งว่าพลังของคนทำงานกลุ่มเล็กๆ นี้จะทำให้เมล็ดพันธุ์  
แห่งความปลอดภัยงอกงามในใจของทุกคน เพื่อร่วมกันสร้างสังคมที่ดี  
มีความปลอดภัย ให้คนไทยทุกชีวิตลดเจ็บลดตายจากอุบัติเหตุทางถนนได้

### นางพรทิพภา สุริยะ

หัวหน้าโครงการขยายผลศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบ  
สู่โรงเรียนเพื่อความปลอดภัยทางถนน  
โดยการมีส่วนร่วมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและชุมชน



# สารบัญ

## บทที่ 1

กว่าจะมาเป็น

“เมล็ดพันธุ์แห่งความปลอดภัยทางถนน”

08

## บทที่ 2

บ่มเพาะเมล็ดพันธุ์ให้กลายเป็น

ต้นกล้าแห่งความปลอดภัยทางถนน

19

## บทที่ 3

ความรู้สำคัญของเมล็ดพันธุ์สู่ต้นกล้า

“เติกน้อย ลดชน ลดอุบัติเหตุ”

57



# กว่าจะหาเป็น

## “เมล็ดพันธุ์ แห่งความปลอดภัย ทางถนน”

ในปี 2559-2561 สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ หรือ สสส. ได้สนับสนุนให้มีการดำเนิน โครงการพัฒนาศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบในการจัดการความปลอดภัยทางถนน โดยการมีส่วนร่วมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและชุมชน ซึ่งผลของการดำเนินการดังกล่าวก่อให้เกิดรูปแบบในการสร้างศูนย์พัฒนาเด็กเล็กปลอดภัยทางถนนจำนวน 30 แห่ง จาก 4 ภูมิภาค 8 จังหวัด 16 อบต. ซึ่งผลจากความสำเร็จนี้เองจึงได้เกิดแนวคิดในการขยายต่อ เกิดเป็น โครงการขยายผลศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบสู่โรงเรียนเพื่อความปลอดภัยทางถนน โดยการมีส่วนร่วมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและชุมชน มีวัตถุประสงค์

1. เพื่อยกระดับศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบด้านความปลอดภัยทั้ง 16 อบต. เป็นแหล่งเรียนรู้ และเป็นพี่เลี้ยงในการขยายผลการพัฒนาศูนย์พัฒนาเด็กเล็กให้ครอบคลุมใน 8 จังหวัด

2. เพื่อร่วมพัฒนาหลักสูตร “การพัฒนาศักยภาพครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและทีมงาน อบต.” และนำความรู้มาเพาะบ่มวินัยจราจร ปลูกจิตสำนึกให้เด็กเล็ก และเป็นกลไกร่วมกันขับเคลื่อนงานสร้างความปลอดภัยทางถนนต่อไป

3. เพื่อยกระดับผลลัพธ์การดำเนินงานของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบสู่โรงเรียนเพื่อความปลอดภัยทางถนน โดยการมีส่วนร่วมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและชุมชน

โดยดำเนินการคู่ขนานไปกับโครงการพัฒนาหลักสูตร “การพัฒนาศักยภาพครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและทีมงาน อปท. เพื่อสร้างศูนย์เด็กเล็กต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน” ซึ่งมีมูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อท้องถิ่นจังหวัดเชียงใหม่เป็นผู้ดำเนินการ มีสถานศึกษาเข้าร่วมโครงการทั้งสิ้น 25 แห่ง ประกอบด้วย ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก 17 แห่ง และโรงเรียน 8 แห่ง จาก 4 ภูมิภาค 8 จังหวัด ได้แก่

1. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กองค์การบริหารส่วนตำบลสันกลาง อำเภอสันป่าตอง จังหวัดเชียงใหม่
2. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเทศบาลตำบลริมปิง อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน
3. โรงเรียนต้นแก้วผดุงพิทยาลัย อำเภอหางดง จังหวัดเชียงใหม่
4. โรงเรียนบ้านหนองเงือก อำเภอป่าซาง จังหวัดลำพูน
5. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านเป่า อำเภอเหล่าเสือโก้ก จังหวัดอุบลราชธานี
6. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กวัดหนองมะแซว อำเภอเมือง จังหวัดอำนาจเจริญ
7. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กคำมะเปือแสงเพชร อำเภอเมือง จังหวัดอำนาจเจริญ
8. โรงเรียนบ้านยางลุ่ม อำเภอเมือง จังหวัดอุบลราชธานี
9. โรงเรียนเทศบาล 1 วัดเทพมงคล อำเภอเมือง จังหวัดอำนาจเจริญ
10. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเทศบาลตำบลขุนทะเล (บ้านนิคม) อำเภอเมือง จังหวัดสุราษฎร์ธานี
11. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านบางกล้วยนอก อำเภอสุขสำราญ จังหวัดระนอง
12. โรงเรียนบ้านหัวสะพานมิตรภาพที่ 217 อำเภอเวียงสระ จังหวัดสุราษฎร์ธานี



13. โรงเรียนบ้านกำพวน อำเภอสุขสำราญ จังหวัดระนอง
14. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กโรงเรียนบ้านหนองบัวหึง อำเภอปากท่อ จังหวัดราชบุรี
15. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กโรงเรียนบ้านไพรสะอาด อำเภอปากท่อ จังหวัดราชบุรี
16. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กองค์การบริหารส่วนตำบลดอนทราย อำเภอปากท่อ จังหวัดราชบุรี
17. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กโรงเรียนบ้านเขาถ่าน อำเภอปากท่อ จังหวัดราชบุรี
18. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กโรงเรียนบ้านเขาถ้ำ อำเภอปากท่อ จังหวัดราชบุรี
19. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านเขาอีसान อำเภอปากท่อ จังหวัดราชบุรี
20. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านรางหางม้า อำเภอศรีประจันต์ จังหวัดสุพรรณบุรี
21. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กวัดป่าพระเจ้า อำเภอศรีประจันต์ จังหวัดสุพรรณบุรี
22. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านหนองสรวง อำเภอศรีประจันต์ จังหวัดสุพรรณบุรี
23. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านคลองชะอม อำเภอศรีประจันต์ จังหวัดสุพรรณบุรี
24. โรงเรียนนมหาราช 7 อำเภอจอมบึง จังหวัดราชบุรี
25. โรงเรียนบ้านหนองห้าง อำเภอหนองหญ้าไซ จังหวัดสุพรรณบุรี



- ที่ปรึกษา คณะทำงาน และแกนนำครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก โรงเรียนในโครงการ

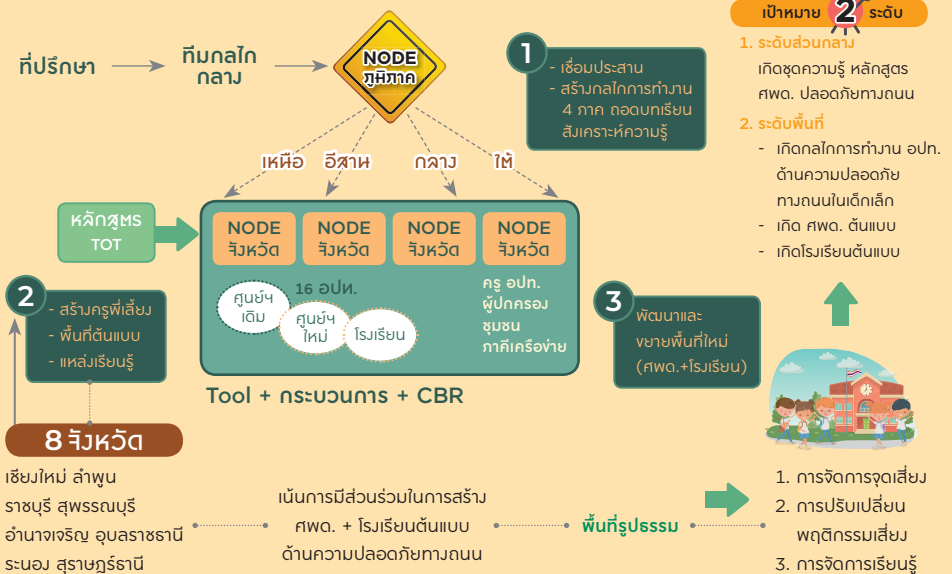
โครงการฯ เน้นการทำงานแบบมีส่วนร่วมทั้งในระดับชุมชน เทศบาล และระดับภูมิภาค ดังนั้นจึงมีการวางแผนกระบวนการทำงาน ที่ให้เจ้าของพื้นที่มาเป็นตัวหลักในการดำเนินงาน โดยมีนักวิชาการ พี่เลี้ยง Node ของแต่ละภูมิภาค ทำหน้าที่ ชี้ ชวน เชื่อม ช่วย เชียร์ ให้เกิดแกนนำในพื้นที่ ทั้งครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งจะเป็นส่วนสำคัญในการขับเคลื่อนงาน และจากประสบการณ์การทำงานที่ผ่านมา ก็ได้ผลักดันให้เกิดรูปธรรมใน 3 ประเด็น ได้แก่

1. การจัดการจุดเสี่ยง
2. การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยง
3. การจัดการเรียนรู้

## กรอบแนวคิดในการทำงาน



กรอบแนวคิด การขยายผลศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก  
สู่โรงเรียนเพื่อความปลอดภัยทางถนน





จากผลการดำเนินงานโครงการเฟสที่ 1 และ เฟสที่ 2 ส่งผลให้เกิด  
ทีมคณะทำงาน ทีมวิจัย และแกนนำผู้ปกครอง เด็กเล็กที่เข้าร่วมโครงการ ดังนี้

## ผลผลิต

ภาค/จังหวัด	เฟสที่ 1 (ปี พ.ศ. 2559-2561)	เฟสที่ 2 (ปี พ.ศ. 2562-2563)
เหนือ: ลำพูน เชียงใหม่	4 ศพด.	4 แห่ง
กลาง: ราชบุรี สุพรรณบุรี	9 ศพด.	12 แห่ง
อีสาน: อุบลราชธานี อำนาจเจริญ	12 ศพด.	5 แห่ง
ใต้: สุราษฎร์ธานี ระนอง	5 ศพด.	4 แห่ง
<b>รวม</b>	<b>30 แห่ง</b>	<b>ศพด. 17 แห่ง โรงเรียน 8 แห่ง (รวม 25 แห่ง)</b>

เกิดทีมดำเนินงาน: คณะทำงานโครงการ 20 คน ที่ปรึกษาโครงการ  
5 คน และผู้เข้าร่วมโครงการ ดังนี้

ผู้ร่วมในโครงการ	เฟสที่ 1	เฟสที่ 2
ทีมนักวิจัย/แกนนำครู	480 คน	217 คน
แกนนำผู้ปกครอง/แกนนำชุมชน/อปท./ภาคี	2,522 คน	528 คน
เด็กเล็ก + เด็กนักเรียน	2,751 คน	3,494 คน
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>5,753 คน</b>	<b>4,239 คน</b>

\* ข้อมูล ณ วันที่ 20 สิงหาคม 2563

## ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลง ในพื้นที่ 2

### พลพลิต

1. เกิดศูนย์พัฒนาเด็กเล็กที่เป็นแหล่งเรียนรู้ มีการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง มีครูที่เชี่ยวชาญด้านการสอนเรื่องความปลอดภัยทางถนน และมีการจัดชุดประสบการณ์สอนให้เหมาะสมกับช่วงวัยในเด็กเล็กทั้ง 8 แห่ง ประกอบด้วย

ภาค	แหล่งเรียนรู้
ภาคเหนือ	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเทศบาลตำบลสุเทพ จังหวัดเชียงใหม่</li> <li>2) ศูนย์อบรมเด็กก่อนเกณฑ์ในวัดแม่แรง จังหวัดลำพูน</li> </ol>
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กวัดใต้พระเจ้าใหญ่องค์ที่๑ เทศบาลนครอุบลราชธานี</li> <li>2) ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเทศบาลเมืองอำนาจเจริญ จังหวัดอำนาจเจริญ</li> <li>3) ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านแมต อำเภอภูพานธิก จังหวัดอำนาจเจริญ</li> </ol>
ภาคกลาง	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กตำบลพลับพลายไชย อำเภออุทุมพร จังหวัดสุพรรณบุรี</li> </ol>
ภาคใต้	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) ศูนย์อบรมเด็กก่อนเกณฑ์ประจำมัสยิดอัสเตฟาฟีกียะ จังหวัดระนอง</li> <li>2) โรงเรียนอนุบาลบ้านยูงทอง ตำบลขุนทะเล อำเภอเมือง จังหวัดสุราษฎร์ธานี</li> </ol>

2. เกิดทีมคณะทำงาน มีบทบาทเป็นกลไกขับเคลื่อนงานใน 4 ภูมิภาค 8 จังหวัด จำนวน 20 คน เกิดทีมวิจัยที่เป็นครู/เจ้าหน้าที่ในสถานศึกษา 217 คน เกิดทีมขับเคลื่อนที่เป็น Change agent ในกลุ่มผู้ปกครอง/คณะกรรมการสถานศึกษา/ชุมชน/อสม./ภาคีเครือข่าย จำนวน 528 คน



3. มีเด็กนักเรียนตั้งแต่ระดับก่อนอนุบาล (เด็กเล็ก) ถึงนักเรียนระดับมัธยมศึกษาปีที่ 3 เข้าร่วมโครงการจำนวน 3,494 คน

4. เกิดศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน 17 แห่ง องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นร่วมดำเนินงาน 8 แห่ง ที่เป็นเครือข่ายการทำงานร่วมกัน

5. เกิดโรงเรียนต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน 8 แห่ง ประกอบด้วยโรงเรียนที่สังกัด สพฐ. 6 แห่ง สังกัด อบจ. 1 แห่ง และสังกัด อปท. (อบต./เทศบาล) 1 แห่ง

6. เกิดการจัดการจุดเสี่ยงในพื้นที่ดำเนินงานร่วมกันระหว่างครูผู้ปกครอง ชุมชน โดยเริ่มต้นจากการเก็บข้อมูลผ่านการใช้แผนที่จุดเสี่ยง และวิเคราะห์ถึงพฤติกรรมเสี่ยง ค้นหาสาเหตุ และนำข้อมูลมากำหนดเป็นแนวทางจัดการและแก้ไขจุดเสี่ยงร่วมกัน ครอบคลุมทั้ง 25 พื้นที่

7. เกิดพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยในพื้นที่เป้าหมายเพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดด โดยพบว่าจากเดิมที่มีการสวมหมวกนิรภัยเฉลี่ย 1-10% เพิ่มขึ้นเป็น 70-100% โดยเฉพาะในครูและนักเรียน เฉลี่ย 100% สำหรับกลุ่มผู้ปกครองมีการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นคิดเป็น 70%

8. เกิดการจัดทำแผนการเรียนการสอน/ชุดประสบการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนน ที่เหมาะสมกับช่วงวัย ที่สามารถนำไปใช้ทั้งในระดับศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ระดับประถม และระดับมัธยมต้น ทั้งในรูปแบบของแผนหน่วยบูรณาการ แผนการจัดประสบการณ์การเรียนรู้ และกิจกรรม (ลูกเสือ เนตรนารี จิตอาสา) ครอบคลุมทุกพื้นที่เป้าหมายทั้ง 25 แห่ง



## ผลลัพธ์

1. **ครู/นักวิจัย**ที่เข้าร่วมโครงการ มีศักยภาพ มีความรู้และความมั่นใจในเรื่องการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนร่วมกับชุมชน อปท. ผ่านกระบวนการงานวิจัยท้องถิ่น โดยการเก็บข้อมูล สำรวจจุดเสี่ยง พฤติกรรมเสี่ยง วิเคราะห์หาแนวทางการจัดการปัญหา และการจัดการเรียนการสอน จัดทำสื่อการสอน/ปฏิบัติการสอน
2. **เกิดแหล่งเรียนรู้** สถานศึกษาด้านความปลอดภัยทางถนน ตั้งแต่ระดับศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ประถม และมัธยม ที่สามารถเป็นแบบอย่างให้กับสถานศึกษาแห่งอื่น ส่งผลให้สถานศึกษาแห่งอื่นเข้ามาขอศึกษาดูงาน แล้วนำไปปรับใช้ในพื้นที่ตนเอง
3. **เกิดการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน**อย่างมีส่วนร่วม และการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในเด็กเล็ก ครู และผู้ปกครอง โดยจัดทำข้อตกลง (MOU) ร่วมกันระหว่างโรงเรียน ผู้ปกครอง อปท. และชุมชน ในการสวมหมวกนิรภัย การจัดจุดจอดรถรับส่ง การจัดพื้นที่ขายของหน้าโรงเรียน การจัดสภาพแวดล้อมด้านกายภาพให้เหมาะสมกับการเรียนรู้ และปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการขับขี่รถ จอดรถเมื่อมารับส่งลูกหลาน
4. **เกิดการทำงานร่วมกันในชุมชน** ทั้งจากทางภาครัฐ สถานศึกษา และประชาชน ในการสร้างความปลอดภัยทางถนน โดยมีการเก็บข้อมูลร่วมกัน ร่วมกันตัดสินใจในการแก้ไขจุดเสี่ยง การสร้างข้อตกลงในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การลงทุนลงแรงในการจัดการจุดเสี่ยง ปรับปรุงพฤติกรรมเสี่ยงให้ปลอดภัยร่วมกัน เช่น การขีดสีตีเส้น การติดตั้งป้ายจราจร การจัดจุดจอดรถ สนามจำลอง เป็นต้น
5. **หน่วยงานต้นสังกัดเห็นความสำคัญ** และนำเรื่องการสร้างความปลอดภัยทางถนนเข้าไปเป็นภารกิจของหน่วยงาน อาทิ บรรจุ “ความปลอดภัยทางถนน” เข้าเป็นวาระ/เทศบัญญัติของท้องถิ่น เช่น อบจ.เชียงใหม่ (ต้นสังกัดของโรงเรียนต้นแก้ว) นำวิธีการดำเนินงานไปเป็นแนวทาง



ขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนให้กับโรงเรียนในสังกัด 3 โรงเรียน ในปีการศึกษา 2563

6. **เกิดการเชื่อมโยงไปยังหน่วยงานอื่นๆ** ในการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษา อาทิ ขับเคลื่อนนโยบายสาธารณะในเวทีสมัชชาสุขภาพจังหวัดระนอง ปี 63 ประเด็นความปลอดภัยทางถนน ขยายผลต้นแบบ ธนาคารอิสลามคัดเลือกโครงการการสร้างความปลอดภัยบนถนนแบบมีส่วนร่วมของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านบางกล้วย นอกเป็นต้นแบบแห่งการแบ่งปัน

## การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น

1. **สภาพพื้นที่** : เกิดการสำรวจและแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่ มีการปรับสภาพพื้นที่ให้เอื้อกับการขับขี่รถที่ปลอดภัย โดยการมีส่วนร่วมจากคนในชุมชน และภาคีทุกภาคส่วน ซึ่งใช้งบประมาณจาก อปท. และหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ ส่งผลให้จุดเสี่ยงได้รับการแก้ไข อุบัติเหตุลดลง บางจุดอุบัติเหตุกลายเป็นศูนย์
2. **พฤติกรรม** : เด็ก ผู้ปกครอง ครู คนในชุมชน เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม และร่วมกันสร้างจิตสำนึกร่วมกัน คือ เด็กได้รับการปลูกจิตสำนึกเรื่องความปลอดภัยทางถนน ผู้ปกครองเกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน เห็นเรื่องอุบัติเหตุทางถนนเป็นเรื่องใกล้ตัว และมีความตระหนักเพิ่มขึ้น ครูมีทักษะในการออกแบบการเรียนรู้และปรับพฤติกรรมขับขี่เป็นตัวอย่างที่ดีให้กับเด็ก คนในชุมชนมีส่วนร่วมในการจัดการจุดเสี่ยงและจัดการจราจรให้ปลอดภัย เกิดข้อตกลงร่วมกันในการสวมหมวกนิรภัยและคาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับขี่ การจัดจุดรับส่งนักเรียน การจัดการจราจรหน้าโรงเรียน รวมถึงการรับส่งนักเรียน และการจัดการรถรับส่งนักเรียนให้ปลอดภัย

3. **กระบวนการทำงาน** : เกิดการทำงานร่วมกันระหว่าง อปท. ศพด./โรงเรียน ผู้ปกครอง และชุมชน กลายเป็นภาคีเครือข่ายในการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน โดยการเก็บรวบรวมข้อมูลและการจัดการจุดเสี่ยงร่วมกัน เกิดกลไกการขับเคลื่อนงานเรื่องความปลอดภัยทางถนน ซึ่งทีม อปท. ได้ปรับเปลี่ยนวิธีการทำงาน และให้การสนับสนุนงบประมาณบุคลากรในการดำเนินงานในพื้นที่ และเกิดเครือข่ายขยายผลไปยังโรงเรียน และศูนย์พัฒนาเด็กเล็กในพื้นที่ใกล้เคียง
4. **สถานศึกษา** : เกิดเป็นสถานศึกษาต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน ที่มีครูเป็นต้นแบบและเป็นแกนนำในการดำเนินงานสร้างความปลอดภัยทางถนนทั้งในโรงเรียนและชุมชน **การจัดการจุดเสี่ยง** ร่วมกับชุมชนโดยใช้การเก็บข้อมูลจุดเสี่ยงในพื้นที่และนำข้อมูลมาพิจารณาแก้ไขจุดเสี่ยงร่วมกัน **การปรับพฤติกรรมเสี่ยง** สร้างเสริมพฤติกรรมที่เหมาะสมให้กับนักเรียนผ่านทางกิจกรรม/การจัดการเรียนการสอน และมีการทำข้อตกลง (MOU) ระหว่าง อปท. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ครู ผู้ปกครอง ในการขับขี่มีวินัยและปลอดภัย โดยการสวมหมวกนิรภัย คาดเข็มขัด การจัดรถรับส่งที่ปลอดภัย การจอดรถรับส่งเด็กบริเวณจุดที่จัดไว้ให้ และมี **การจัดการเรียนการสอน** โดยครูได้จัดทำแผนการเรียนการสอน/ชุดประสบการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนน ที่เหมาะสมกับช่วงวัย สร้างเครื่องมือ สื่อการสอน ครบทุกพื้นที่ และมีการขยายผลไปยังพื้นที่ใกล้เคียงที่สนใจศึกษาดูงาน เช่น แผนการสอน การจัดทำสื่อการสอน ป้ายสัญลักษณ์จราจร โมเดลสัญลักษณ์ไฟจราจรจากวัสดุเหลือใช้ สนามจำลอง นิทาน กิจกรรมถามตอบถึงพฤติกรรมขับขี่ผู้ปกครอง กิจกรรมสร้างแรงจูงใจ หนูน้อยสอยดาว และสื่อท้องถิ่น เช่น หนังสือนิทาน รำมโนราห์ เพลงบอก เพลงฉ่อย ที่มีเนื้อหาการสอนเรื่องความปลอดภัยทางถนน เป็นต้น





# บทที่ 2

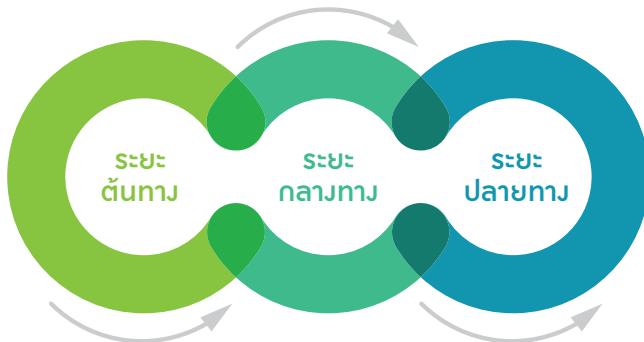
## ปัญหาเมล็ดพันธุ์



# ให้กลายเป็นต้นกล้า แห่งความปลอดภัย

## ทางถนน

การทำงานเพื่อความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษา มีเป้าหมายเพื่อก่อให้เกิดการก่อร่างสร้างรากฐานในสถานศึกษาให้มีความปลอดภัยทางถนนเกิดขึ้นในทุกภูมิภาค ที่มีคุณครู คนในพื้นที่ และนักเรียนเป็นเมล็ดพันธุ์ที่กำลังหยั่งรากฝังลึกเข้าไปในพื้นที่ เพื่อให้เกิดวัฒนธรรมแห่งความปลอดภัยขึ้น ซึ่งมีการทำงานแบ่งออกเป็น 3 ระยะ ได้แก่ ระยะต้นทาง ระยะกลางทาง และระยะปลายทาง





## ระยะต้นทาง



### การเตรียมความพร้อมเพาะเมล็ดพันธุ์ (ก่อร่างสร้างทีม)

การเริ่มต้นก่อตัวของการสร้างให้เกิดความปลอดภัยในสถานศึกษา โดยเริ่มต้นจากการสร้างกลไกในการขับเคลื่อนงานของพื้นที่ ซึ่งประกอบด้วย

#### สถานศึกษาปลอดภัยทางถนน



#### แรงหนุนเสริม

- ▶ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
- ▶ ผู้ปกครอง/ผู้นำชุมชน/คณะกรรมการสถานศึกษา
- ▶ หน่วยงานต้นสังกัด
- ▶ พี่เลี้ยง
- ▶ เครือข่ายที่ทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน

#### องค์ความรู้

- ▶ งานวิจัยเพื่อท้องถิ่น
- ▶ ความปลอดภัยทางถนน
- ▶ การจัดการเรียนการสอน
- ▶ การประเมินเสริมพลัง

**คห :** เป็นกลไกสำคัญในการดำเนินงาน โดยต้องเป็นคนที่ใส่ใจ เห็นความสำคัญของการสร้างความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้น การสร้างความปลอดภัยทางถนนในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและโรงเรียน คนที่สำคัญคือ “ครู” ครูที่จะสามารถสร้างความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้นในสถานศึกษาได้นอกจากจะเป็นครูที่เห็นว่าอุบัติเหตุทางถนนเป็นภัยคุกคามสำหรับเด็กของตนเอง ไม่ใช่เป็นเรื่องที่ธุระไม่ใช่ นอกจากนี้ยังต้องเป็นคนที่พร้อมจะเรียนรู้ เปิดกว้าง และเต็มใจที่จะทำงานนอกรั้วสถานศึกษา

นอกจากครูแล้ว ในบางพื้นที่ยังพบ “กลุ่มคน” ที่เข้ามาผลักดันการสร้างความปลอดภัยในสถานศึกษา อาทิ เจ้าหน้าที่ อปท. ผู้ปกครอง ผู้นำชุมชน ซึ่งคนเหล่านี้เข้ามาด้วยความรู้สึกเดียวกัน คือ ต้องการป้องกันเด็กให้ปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนน และเห็นว่าเป็นเรื่องที่สำคัญและทุกฝ่ายต้องร่วมมือกัน ซึ่งเมื่อคนที่ใส่ใจเหล่านี้ได้เข้ามาร่วมมือกับคณะทำงาน

โครงการฯ ผ่านการดำเนินงานโดยใช้กระบวนการงานวิจัยเพื่อท้องถิ่น ครู และกลุ่มคนเหล่านี้ก็จะกลายเป็น “นักวิจัย” ที่มีทักษะในการค้นหา รวบรวม ข้อมูล และลงมือปฏิบัติการเพื่อแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่ของตนเองได้

**องค์ความรู้:** การดำเนินงานจำเป็นอย่างยิ่งจะต้องมีองค์ความรู้ที่จะนำมาใช้ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งองค์ความรู้ที่สำคัญได้แก่

**1. ความรู้เกี่ยวกับงานวิจัยเพื่อท้องถิ่น (Community Based Research : CBR)** ที่เน้น “คาถา 3 ข้อ กระบวนการ 7 ขั้นตอน” คือ 1) ใจหทัย ต้องมาจากชุมชน 2) ชุมชนต้องมีส่วนร่วมในการเก็บรวบรวมข้อมูลและนำข้อมูลมาสู่การตัดสินใจแก้ไขปัญหา 3) ต้องลงมือปฏิบัติการ และกระบวนการ 7 ขั้นตอน ได้แก่ 1) การแสวงหาตัวนักวิจัย 2) การพัฒนา ใจหทัยวิจัย 3) การออกแบบการวิจัย 4) การทำความเข้าใจร่วม 5) การจัดการ ข้อมูล 6) การใช้ประโยชน์จากข้อมูล และ 7) การถอดและสรุปบทเรียน องค์ความรู้ที่สำคัญได้แก่

- ▶ การเรียนรู้เรื่องวิทยาการกระบวนการ
- ▶ การบริหารจัดการโครงการ
- ▶ การจัดเก็บข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูล
- ▶ การถอดบทเรียน



**2. ความรู้ แนวคิด เครื่องมือในการทำงานความปลอดภัยทางถนน และการจัดการให้เกิดความปลอดภัยทางถนน**

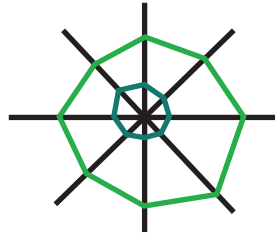
- ▶ สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน ความสำคัญและความจำเป็น ในการสร้างความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษา
- ▶ เครื่องมือในการเก็บข้อมูล : ต้นไม้ปัญหา แผนที่จุดเสี่ยงวิเคราะห์ ทุนชุมชน 5 ด้าน
- ▶ ความรู้เกี่ยวกับการจัดการจุดเสี่ยง จุดอันตราย
- ▶ แนวทางในการปรับพฤติกรรมเสี่ยง อาทิ มาตรการองค์กร มาตรการชุมชน กฎหมายจราจร พระราชบัญญัติต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

### 3. ความรู้เกี่ยวกับการจัดการเรียนการสอน

- ▶ การเขียนแผนประสบการณ์การจัดการเรียนรู้
- ▶ การจัดทำสื่อเรื่องความปลอดภัยทางถนน
- ▶ การจัดกระบวนการเรียนรู้แบบ Actives learning

4. ความรู้เกี่ยวกับประเมินเสริมพลัง ผ่านการจัดทำแผนผังใยแมงมุม ด้วยการให้คะแนน 1-10 คะแนนในแต่ละด้าน เพื่อเปรียบเทียบกระบวนการก่อน ระหว่าง และหลังเข้าร่วมดำเนินงาน การประเมินด้วยการใช้ใยแมงมุมนี้จะช่วยให้คนทำงานได้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น ทั้งกระบวนการ วิธีการ ฯลฯ

-  ก่อนการดำเนินงาน
-  หลังการดำเนินงาน



**INSPIRE :** เป็นกลไกสำคัญที่จะผลักดันให้การทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษาเป็นไปอย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง

#### หน่วยงาน

#### แนวทางสนับสนุน

องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

- อนุญาตให้ดำเนินกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนในกรณีศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเป็นหน่วยงานต้นสังกัด
- เป็นที่ปรึกษาการดำเนินกิจกรรมโครงการ
- หนุนเสริมองค์ความรู้ วัสดุอุปกรณ์ และแก้ไขจุดเสี่ยงที่อยู่ในอำนาจหน้าที่
- นำเอาแนวทางการทำงานไปบรรจุเป็นนโยบาย ข้อบัญญัติ
- ประชาสัมพันธ์ เผยแพร่สิ่งที่สถานศึกษาดำเนินการอยู่ให้กับชุมชน ได้รับทราบ และสื่อสารประชาสัมพันธ์ประสานความร่วมมือ



หน่วยงาน	แนวทางสนับสนุน
<p>ผู้ปกครอง/ ผู้นำชุมชน/ คณะกรรมการ สถานศึกษา</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ให้ความร่วมมือในการให้ข้อมูลจุดเสี่ยง</li> <li>• ให้ความร่วมมือในการดำเนินกิจกรรม อาทิ การสำรวจจุดเสี่ยง การจัดการแก้ไขจุดเสี่ยง</li> <li>• มีส่วนร่วมในการวางแผน ให้ข้อเสนอแนะในการจัดการจุดเสี่ยง การปรับพฤติกรรม</li> <li>• เป็นตัวอย่างในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม อาทิ การสวมหมวกนิรภัย การคาดเข็มขัดนิรภัย การจอดรถเป็นระเบียบ และปฏิบัติตามกฎจราจร</li> <li>• ประชาสัมพันธ์ เผยแพร่สิ่งที่สถานศึกษาดำเนินการอยู่ให้กับเครือข่ายผู้ปกครอง และคนในชุมชนได้รับทราบ</li> </ul>
<p>หน่วยงาน ต้นสังกัด อาทิ เทศบาล อบต. สำนักงานการ ศึกษาขั้นพื้นฐาน</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• อนุญาตให้ดำเนินกิจกรรมในสถานศึกษา และอนุญาตให้บุคลากรในสังกัดเข้าร่วมการอบรม และกิจกรรมที่โครงการฯ จัดขึ้น</li> <li>• นำผลงานที่เกิดขึ้นไปเผยแพร่ต่อเพื่อสร้างขวัญ กำลังใจ เกิดแรงจูงใจให้กับคนทำงาน</li> </ul>
<p>พี่เลี้ยง</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• หนุนเสริมพัฒนาศักยภาพ อบรมให้ความรู้กับครู</li> <li>• สนับสนุน ให้คำปรึกษา ข้อเสนอแนะกับทีมนักวิจัย ครู อปท. และเป็นเพื่อนคู่คิดในการวางแผนการทำงาน และให้กำลังใจ</li> <li>• ประสานกับหน่วยงานภายนอก อาทิ ประสานกับนักวิชาการในการเข้ามาเติมความรู้ การประสานกับหน่วยงานที่ทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนในการเชื่อมโยงข้อมูล หาทางเลือกในการจัดการความปลอดภัยทางถนน</li> <li>• สนับสนุนสื่อเอกสาร ข้อมูลความรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนน</li> <li>• ติดตามหนุนเสริมพลังในการทำกิจกรรมให้เกิดผลตามเป้าหมาย</li> <li>• เก็บเกี่ยวความสำเร็จ ตัวอย่าง แนวทางปฏิบัติเพื่อเผยแพร่</li> </ul>
<p>เครือข่าย สหสาขาวิชาชีพ ด้านความ ปลอดภัย ทางถนน</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ให้ข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ และความต้องการของพื้นที่</li> <li>• แสวงหาแนวทางในการแก้ไขปัญหา และแก้ไขจุดเสี่ยงที่อยู่ในอำนาจหน้าที่</li> <li>• ส่งต่อข้อมูลไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</li> <li>• สนับสนุนการดำเนินงานตามโอกาส</li> </ul>

## ระยะกลางทาง



### การปรุ่ดินพร้อมบ่มเพาะเมล็ดพันธุ์ (พัฒนาศัคยภาพ-ลมือปฏิบัติการ)

การดำเนินงานช่วงระหว่างทางเป็นหัวใจของการทำงาน หลังจากการเตรียมทีมเพื่อดำเนินงานแล้ว พี่เลี้ยงในแต่ละพื้นที่ได้ดำเนินการหนุนเสริมโดยเริ่มต้นที่การเติมเต็มศคยภาพ ความรู้ ด้วยการพัฒนาศัคยภาพให้กับครู นักวิจัย ผ่านกระบวนการฝึคอบรมเชิงปฏิบัติการ เมื่อครู นักวิจัยมือศคยภาพที่จะนำไปทำงานแล้ว ยังได้เปิดโอกาสให้แต่ละพื้นที่ได้วางแผนกิจกรรมในพื้นที่ของตนเอง ลมือทำและประเมินผลด้วยตนเอง คือ

#### 1. กระบวนการพัฒนาศัคยภาพ (เตรียมพื้นที่ ปรุ่ดิน)

ในการดำเนินงานของโครงการฯ ได้มีการพัฒนาศัคยภาพให้กับครูและนักวิจัย โดยร่วมมือกับโครงการพัฒนาหลักสูตร “การพัฒนาศัคยภาพครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและทีมงาน อปท. เพื่อสร้างศูนย์เด็กเล็กต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน” ซึ่งมีมูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อท้องถิ่นจังหวัดเชียงใหม่เป็นผู้ดำเนินการ ดำเนินการอบรม 5 หลักสูตร ได้แก่

- 1) การติดตั้งแนวคิดและเครื่องมือการทำงานความปลอดภัยทางถนน
- 2) การเติมความรู้เรื่องวิทยากรกระบวนการและการเก็บข้อมูลแบบมีส่วนร่วม
- 3) การอบรมเชิงปฏิบัติการการบริหารจัดการโครงการ
- 4) การเรียนรู้เชิงปฏิบัติการการจัดทำแผนประสพการณ์และสื่อการเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนน
- 5) การเรียนรู้เชิงปฏิบัติการการถอดบทเรียนและการประเมินเสริมพลัง

นอกเหนือจากการพัฒนาศักยภาพที่ทำร่วมกับโครงการพัฒนาหลักสูตรฯ แล้วนั้น ยังได้มีการเพิ่มศักยภาพให้กับครู/นักวิจัยเพิ่มเติม ดังนี้

- 1) การไปศึกษาดูงานในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน
- 2) ความรู้เกี่ยวกับการจัดกระบวนการเรียนรู้แบบ Active Learning
- 3) การผลิตสื่อมัลติมีเดียเพื่อการเรียนการสอนและการสื่อสาร

**การอบรม 5 หลักสูตรภายใต้โครงการพัฒนาหลักสูตร “การพัฒนาศักยภาพครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและทีมงาน อปท. เพื่อสร้างศูนย์เด็กเล็กต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน”** เป็นการนำเอาประสบการณ์การพัฒนาศักยภาพที่ดำเนินการในโครงการพัฒนาศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบในการจัดการความปลอดภัยทางถนน โดยการมีส่วนร่วมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและชุมชน ในครั้งนั้นพี่เลี้ยงแต่ละภาคดำเนินการพัฒนาศักยภาพครู/นักวิจัยตามบริบทของพื้นที่ของตนเอง ซึ่งเมื่อนำมาวิเคราะห์แล้วพบว่ามีความคล้ายคลึงกันใน 5 ประเด็น จึงได้ร่วมกันกำหนดเป็นหลักสูตรการอบรม 5 หลักสูตร และกำหนดเป้าหมาย เนื้อหา วิธีการอบรมร่วมกัน เพื่อให้ครู/นักวิจัยทั้ง 4 ภาคเกิดการเรียนรู้และพัฒนาศักยภาพในประเด็นเดียวกัน



## การติดตั้งแนวคิดและเครื่องมือการทำงานความปลอดภัยทางถนน

มีเป้าหมายเพื่อ 1) ติดตั้ง mindset ด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับครู/นักวิจัย 2) เรียนรู้เครื่องมือในการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน โดยมีกระบวนการ ดังนี้

### เป้าหมาย

ติดตั้ง mindset ด้านความปลอดภัยทางถนน

### กิจกรรม/กระบวนการ

กิจกรรมภาพฝัน : จับกลุ่มแล้วให้ตอบคำถาม

1. อยากเห็นเด็กในชุมชนเติบโต มีอนาคตอย่างไร
2. เราจะสนับสนุนและเอื้อให้เด็กไปถึงภาพฝันที่ตั้งไว้ได้อย่างไร
3. ภัยคุกคามอะไรที่จะทำให้เด็กไปไม่ถึงเป้าหมายที่ตั้งไว้

ชี้ให้เห็นภัยคุกคามที่สำคัญ “อุบัติเหตุ” ที่เป็นเหตุผลให้ครู/นักวิจัยต้องมาทำงานสร้างความปลอดภัยทางถนน อุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาใกล้ตัว และครูสามารถเป็นผู้ช่วยลดอุบัติเหตุและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้

การบรรยายพิเศษของวิทยากรผู้เชี่ยวชาญที่ทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน ในหัวข้อ **“ครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก คือ ผู้สร้างความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ”** เพื่อให้ข้อมูลสถานการณ์และความจำเป็นในการที่ครูต้องมาทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน

การเติมแนวคิดและการเรียนรู้เรื่องทักษะสมองด้านการบริหารจัดการตนเองไปสู่เป้าหมาย (Executive Function) หรือ EF ซึ่งเป็นการทำหน้าที่ระดับสูงของสมองที่ช่วยในการควบคุมอารมณ์ ความคิด การกระทำเพื่อให้เกิดพฤติกรรมที่มุ่งสู่เป้าหมาย (Goal directed behaviors) โดยสมองส่วนหน้าสุดจะทำงานร่วมกับสมองส่วนอื่นๆ ทำให้เรามีสมาธิจดจ่อกับงานที่ทำ ไม่วอกแวก ยังคิดก่อนทำ ไม่หุนหันพลันแล่น ควบคุมอารมณ์และพฤติกรรมตนเองได้ และกำกับตนเองได้ ทั้งอารมณ์ ความคิด และการกระทำ ในด้านความปลอดภัยทางถนน พบว่าสามารถสร้างทักษะ EF ในการระวังเรื่องอุบัติเหตุทางถนน โดยเริ่มจากการยับยั้งตนเอง ควบคุมอารมณ์ รู้จักรอคอย ความรู้เหล่านี้จะเป็นแนวทางในการจัดการเรียนการสอนเพื่อสร้างพฤติกรรมที่เหมาะสมต่อไป



## เป้าหมาย

เรียนรู้เครื่องมือในการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน

## กิจกรรม/กระบวนการ

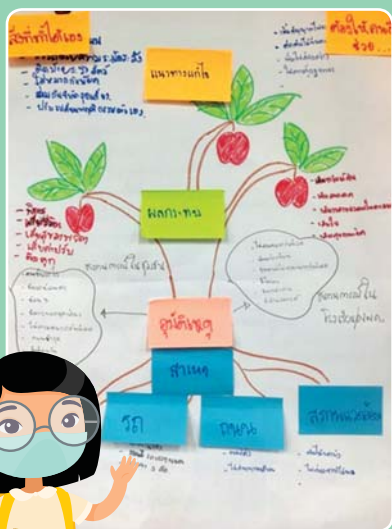
เครื่องมือวิเคราะห์สถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน ได้แก่

1. **แผนที่จุดเสี่ยง** เป็นเครื่องมือที่ใช้ทบทวนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนของพื้นที่ โดยการนำข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา มารวบรวม/บันทึกวาดลงในแผนที่ของชุมชน ซึ่งแผนที่จุดเสี่ยงจะทำให้เห็นภาพลักษณะของพื้นที่ทั้งสถานที่ บ้านเรือนในชุมชน และจุดถนนที่เกิดอุบัติเหตุได้ชัดเจนมากยิ่งขึ้น
2. **ต้นไม้ปัญหา** เพื่อให้ทราบถึงปัญหา สาเหตุของปัญหา ผลกระทบของปัญหา ในประเด็นเรื่องความปลอดภัยทางถนน ต้นไม้ปัญหาจะช่วยให้ทราบถึงปัญหาที่ชัดเจน ช่วยจัดลำดับความสำคัญของปัญหา เชื่อมโยงปัญหา-สาเหตุ-ผล ทำให้เห็นแนวทางในการดำเนินการแก้ไขปัญหา
3. **ทุนชุมชน 5 ด้าน** เพื่อใช้วิเคราะห์ทุนต่างๆ ที่มีอยู่ในชุมชนได้แก่
  - 1) ทุนสังคม
  - 2) ทุนความรู้/วัฒนธรรม/ภูมิปัญญา
  - 3) ทุนเศรษฐกิจ
  - 4) ทุนอัตลักษณ์ วิถีลักษณะชุมชน
  - 5) ทุนประสบการณ์ เพื่อนำมาใช้ในการแก้ปัญหา

การจัดทำเส้น Baseline เป็นการเรียนรู้การประเมินงานด้วยตนเองแบบฝังใจแมงมุม ซึ่งจะเป็นการกำหนดตัวชี้วัดร่วมในการทำงานเรื่องความปลอดภัยทางถนน และประเมินงานร่วมกันก่อนเริ่มโครงการ ระหว่างโครงการ และจะทำซ้ำอีกครั้งเมื่อสิ้นสุดโครงการ



แผนที่จุดเสี่ยง



ต้นไม้มีปัญหา



ชุมชน 5 ด้าน



**การเติมความรู้เรื่องวิทยาการกระบวนการและการเก็บข้อมูลแบบมีส่วนร่วม** มีเป้าหมายเพื่อ 1) สร้างความเข้าใจแนวคิด และทำให้ผู้เข้าร่วมเห็นความสำคัญเรื่องการทำงานกับชุมชนแบบมีส่วนร่วม 2) สร้างความเข้าใจในความหมาย คุณลักษณะ และบทบาทของการเป็นวิทยาการกระบวนการ 3) ฝึกทักษะการเป็นวิทยาการกระบวนการเพื่อนำไปปรับใช้กับการจัดเวทีเก็บข้อมูลชุมชนแบบมีส่วนร่วม

เรียนรู้ผ่านการทำกิจกรรมเชิงปฏิบัติการ เน้นให้ผู้เข้าร่วมได้ลงมือปฏิบัติด้วยตนเอง หลังจากนั้นสรุปการเรียนรู้ผ่านการสะท้อนสิ่งที่ได้เรียนรู้ ถอดบทเรียนและเติมเต็มสิ่งที่ขาด มีกระบวนการ ดังนี้

## เป้าหมาย

เรียนรู้หลักการมีส่วนร่วม และความแตกต่างหลากหลาย

## กิจกรรม/กระบวนการ

ครู/นักวิจัยเลือกภาพที่คิดว่าแทนการมีส่วนร่วมได้ดีที่สุด เขียนเหตุผล แล้วจับกลุ่มคนที่เลือกภาพเดียวกันเพื่อแลกเปลี่ยนและสรุปประเด็น

**สรุปบทเรียน :** ถึงแม้ว่าจะเลือกรูปเดียวกัน แต่ก็อาจจะมีเหตุผลต่างกัน ดังนั้นจึงต้องมีกระบวนการในการรับฟังความคิดเห็น เพื่อนำพาคนที่มีจุดมุ่งหมายเดียวกันหรือเป้าเดียวกันให้สามารถร่วมคิดร่วมทำต่อกันได้วิทยาการกระบวนการจะเป็นผู้ทำหน้าที่

1. เปิดพื้นที่ให้คนได้เข้ามาร่วม
2. จัดกระบวนการให้ทุกคนได้มีส่วนร่วม
3. ไม่ด่วนตัดสินใจ แต่เรียนรู้ความแตกต่าง (ไม่ผูกขาดความคิด รับฟังทุกความคิดแล้วสรุปร่วมกัน)

4. จัดการความแตกต่างหลากหลายเพื่อทำให้เกิดจุดร่วมหรือข้อสรุปที่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน





## เป้าหมาย

เรียนรู้การทำงานที่เป็นระบบและเชื่อมโยงกัน

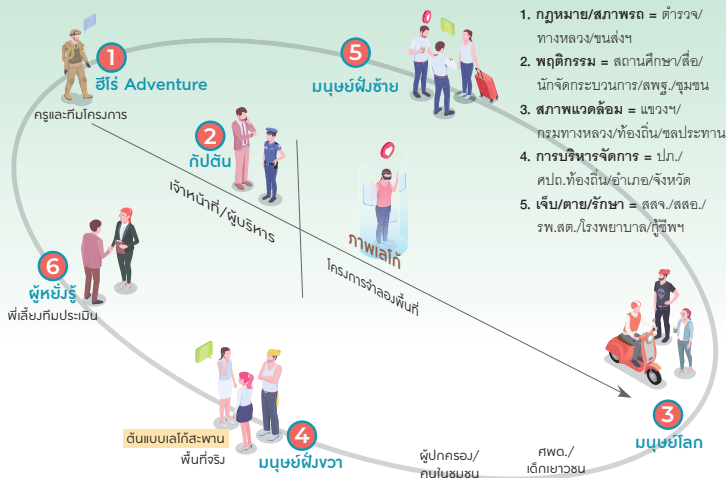
## กิจกรรม/กระบวนการ

เรียนรู้ผ่านเกม **The Adventure Endgame** โดยการแบ่งกลุ่มเป็น 6 กลุ่ม (6 หมายเลข) ให้แต่ละกลุ่มมีบทบาทหน้าที่ ข้อจำกัด และภารกิจของตนเอง เมื่อหมดเวลาให้ผู้เข้าร่วมสะท้อนมุมมอง ความคิด ความรู้สึก คือ

1. ความรู้สึกตอนที่ได้เป็นหมายเลขนี้
2. สิ่งที่ได้เรียนรู้จากการเป็นหมายเลขนี้
3. คิดว่าหมายเลขที่เราเป็นในชีวิตจริงคือบทบาทอะไร

### สรุปบทเรียน :

1. แต่ละกลุ่มเป็นตัวแทนของคน/หน่วยงานที่จะเข้ามามีส่วนในการสร้างความปลอดภัยทางถนน ซึ่งจะมีบทบาทหน้าที่ ความเชี่ยวชาญ ข้อจำกัด แตกต่างกันไป
2. การทำงานความปลอดภัยทางถนนต้องเห็นตัวคน/หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งระบบ แล้วจัดการประสานเชื่อมโยงเพื่อให้งานประสบความสำเร็จ
3. การขับเคลื่อนงานทั้งระบบจะทำให้เราได้แรงเสริมในส่วนที่ขาด สนับสนุนทรัพยากรมาใช้ประโยชน์ร่วมกัน
4. เงื่อนไขความสำเร็จคือ การทำงานเป็นทีม ข้อมูล การมองเห็นเป้าหมายร่วมกัน ใสใจ ร่วมมือกันในการทำงาน



1. **กฎหมาย/สภาพรถ** = ตำรวจ/  
ทางหลวง/ขนส่งฯ
2. **พฤติกรรม** = สถานศึกษา/สื่อ/  
นักจัดกระบวนการ/สพฐ./ชุมชน
3. **สภาพแวดล้อม** = แขวงฯ/  
กรมทางหลวง/ท้องถิ่น/ชลประทาน
4. **การบริหารจัดการ** = ปก./  
สปอ.ท้องถิ่น/อำเภอ/จังหวัด
5. **เจ็บ/ตาย/รักษา** = สสจ./สสอ./  
รพ.สต./โรงพยาบาล/สุขภาพ



## เป้าหมาย

เรียนรู้ทักษะการระดมความคิดเห็นแบบมีส่วนร่วม

## กิจกรรม/กระบวนการ

กิจกรรม “**ตุ๊กตาชุมชน**” ระดมความคิดเห็นเรื่องคุณสมบัติของทีมทำงาน เรื่องความปลอดภัยทางถนน โดยมีกระบวนการดังนี้

1. แบ่งกลุ่มและให้แต่ละกลุ่มวาดรูปคน โดยให้ 1 คน นอนทาบลงไปบนกระดาษ บรู๊ฟ วาดตกแต่งให้สวยงาม
2. ให้แต่ละคนเล่าสิ่งที่เขียนในบัตรคำให้เพื่อนฟัง แล้วติดลงไปบนกระดาษบรู๊ฟ คุยไปที่ละหัวข้อ ได้แก่ **ความรู้** (สีม่วง) **บทบาท** (สีฟ้า) **ทักษะ** (สีส้ม) **ข้อจำกัด** (สีเหลือง)



### สรุปบทเรียน :

1. การระดมความคิดเห็น ควรจะต้องมี ประเด็นหลักที่ชัดเจน กำหนดหมวดหมู่ คำตอบไว้เบื้องต้น เพื่อให้สามารถคิดคำตอบได้ง่าย
2. ให้ผู้เข้าร่วมได้คิดทบทวนคำตอบของตนเองก่อนนำไปแลกเปลี่ยนกับเพื่อน ในกลุ่ม
3. ได้ฝึกการรับฟังความคิดเห็นที่หลากหลาย แล้วจึงประมวลเป็นความคิดเห็น ของกลุ่ม
4. การใช้คนนอนทาบเป็นแบบร่างตุ๊กตาชุมชน เพื่อให้เกิดการเคลื่อนไหวอริยาบถ และสร้างบรรยากาศการเรียนรู้ที่สนุกสนาน



## เป้าหมาย

## เรียนรู้ทักษะการตั้งคำถาม

### กิจกรรม/กระบวนการ

#### กิจกรรม “เกมนักฆ่า”

- เกมนักฆ่า key word : จับกลุ่ม 3 คน เลือกคำ 1 คำ แล้วฆ่าเพื่อนกลุ่มอื่นให้ได้โดยการตั้งคำถามให้กลุ่มอื่นพูดคำนั้นออกมา
- เกมนักฆ่า 20 คำถาม : จับคู่ นั่งหันหน้าเข้าหากัน วิทยากรนำบัตรคำที่เตรียมมาแปะหลังผู้เข้าร่วม ให้คนแรกเดินอ้อมมาดูคำด้านหลังของเพื่อน แล้วให้เพื่อนตั้งคำถาม 20 คำถาม เพื่อให้ได้คำตอบของตัวเอง แต่ห้ามถามเป็นคำว่าอะไร ระหว่างที่ถาม ให้คนตอบจดคำถามของผู้ถามเอาไว้ด้วย

#### สรุปการเรียนรู้ :

1. คำถามปลายเปิดทำให้เห็นภาพกว้าง คำถามปลายปิดทำให้ชัดในคำตอบมากขึ้น
2. การตั้งคำถาม ควรเริ่มจากคำถามปลายเปิด จากกว้างลงไปแคบ
3. การจัดเวทีกับชุมชน เราต้องออกแบบการตั้งคำถามเพื่อสร้างการเรียนรู้
4. เริ่มจากใช้คำถามง่าย ๆ ไม่จุกจิก คำถามไม่กว้างเกินไป วางแผนการตั้งคำถาม และเตรียมคำถามที่จะใช้
5. การสร้างความสัมพันธ์เป็นเรื่องสำคัญ ถ้าทำให้เขาเปิดใจได้ การพูดคุยจะตามมา

## เป้าหมาย

## เรียนรู้เรื่องเครื่องมือวิเคราะห์ชุมชนแบบมีส่วนร่วม

### กิจกรรม/กระบวนการ

- มีเนื้อหา 6 ส่วน คือ 1) หัวใจสำคัญของเครื่องมือวิเคราะห์ชุมชนแบบมีส่วนร่วม
- 2) ทบทวนเครื่องมือที่เคยได้เรียนรู้ 3) เรียนรู้การจัดเวทีชุมชนแบบมีส่วนร่วม
  - 4) ออกแบบการจัดเวทีแบบมีส่วนร่วม 5) ฝึกปฏิบัติการจริงในพื้นที่ 6) สะท้อนความรู้สึกจากการฝึก โดยผู้เข้าร่วมจะได้เรียนรู้การทำงานเป็นทีม การแบ่งบทบาทหน้าที่ การวางแผนการทำงานร่วมกัน และการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า เรียนรู้ผ่านการฟังบรรยาย การทดลองปฏิบัติโดยการลงชุมชน สะท้อนและสรุปการเรียนรู้

## สรุปการเรียนรู้ :

1. เครื่องมือวิเคราะห์ชุมชนแบบมีส่วนร่วม คือ วิธีการที่ช่วยให้ชุมชนได้เกิดการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นประสบการณ์ ได้วิเคราะห์ในสิ่งที่มี สถานการณ์ที่เป็น และการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในชุมชนของตัวเอง ด้วยตัวเอง เพื่อนำไปสู่การวางแผนในการทำงานอย่างมีส่วนร่วมกับชุมชน
2. หลักคิดสำคัญ คือ เชื่อว่าชาวบ้าน คนในชุมชนสามารถทำได้ ให้ได้ลงมือให้มากที่สุด เคารพและให้คุณค่ากับวิถีคิดแบบชาวบ้าน เราและชาวบ้านต่างเรียนรู้ซึ่งกันและกัน และยืดหยุ่นปรับตัวไม่มีสูตรสำเร็จ
3. หัวใจสำคัญ ทำแล้วได้ข้อมูล การมีส่วนร่วม สถานความสัมพันธ์
4. การจัดเวทีแบบมีส่วนร่วมต้องมีการเตรียมตัวก่อนจัดเวที โดยเตรียม 1) เตรียมชุมชน ได้แก่ สถานที่ กลุ่มเป้าหมาย 2) ศึกษาข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับคนที่จะเข้าร่วม เรื่อง/ประเด็นที่จะคุย 3) กำหนดประเด็นคำถาม 4) ออกแบบกิจกรรม/กำหนดการ 5) เตรียมวัสดุอุปกรณ์
5. กำหนดบทบาทของคนในเวทีให้เหมาะสม



6. การทบทวนหลังปฏิบัติงาน After Action Review (AAR) ทบทวนกระบวนการทำงานทั้งด้านความสำเร็จและหาปัญหาที่เกิดขึ้น ผ่านทางคำถาม 1) สิ่งที่ได้ดี มีอะไรบ้าง (ตนเอง/ทีม) 2) จะทำให้ดีขึ้น ต้องเพิ่มเติมอะไรบ้าง
7. ถอดบทเรียน



## เป้าหมาย

## เรียนรู้เรื่องวิทยาการกระบวนการ

### กิจกรรม/กระบวนการ

สรุปความรู้เกี่ยวกับวิทยาการกระบวนการผ่านการสะท้อนสิ่งที่ได้เรียนรู้ตลอดทั้งการอบรม ทำให้ผู้เข้าร่วมอบรมได้เรียนรู้

1. ความสำคัญของการเป็นวิทยาการกระบวนการ ที่จะช่วยอำนวยความสะดวก แลกเปลี่ยน พัฒนา หรือแก้ไขปัญหาได้ปัญหาหนึ่งร่วมกัน
2. วิทยาการกระบวนการมีบทบาทในการอำนวยความสะดวกให้เกิดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ เน้นกระบวนการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม โดยให้ทุกคนในวงมีความสำคัญเท่าเทียมกัน
3. ทักษะที่สำคัญของวิทยาการกระบวนการ คือ ทักษะการสื่อสารที่ดี (การฟัง การพูด การตั้งคำถาม การจับประเด็น การเสริมกำลังใจ การแสดงออกทางภาษาากาย) และทักษะในการจัดกระบวนการ (การจัดเวทีแลกเปลี่ยนแบบมีส่วนร่วม การสร้างบรรยากาศกลุ่ม)

**การอบรมเชิงปฏิบัติการการบริหารจัดการโครงการ (Project Management)** มีเป้าหมายให้ครู/ทีมวิจัยได้เรียนรู้เรื่องการบริหารจัดการโครงการ เข้าใจภาพรวมโครงการ เตรียมพร้อมสำหรับการขับเคลื่อนดำเนินโครงการในระยะเวลา 1 ปี

เนื้อหาในการอบรม ได้แก่ 1) การบริหารจัดการโครงการ 2) ทบทวนเป้าหมายโครงการ 3) ทบทวนเงื่อนไขของโครงการ 4) วิเคราะห์ผู้เกี่ยวข้อง 5) วิเคราะห์แผนงานโครงการ 6) การบริหารจัดการงบประมาณ 7) การจัดทำเอกสารการเงิน

กระบวนการอบรม ใช้การให้คำถาม แล้วให้ผู้เข้าร่วมอบรมทบทวนแลกเปลี่ยน และนำเสนอเพื่อเรียนรู้ร่วมกัน หลังจากนั้นวิทยากรจะทำหน้าที่สรุปสิ่งที่ได้เรียนรู้และเติมเต็ม

### ประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากการเรียนรู้เรื่องบริหารจัดการโครงการ

1. ช่วยให้เห็นงานได้เห็นสิ่งที่เห็นคุณค่าความหมายของงาน
2. คนทำงานได้ร่วมทำความเข้าใจงานอย่างรอบคอบและรอบด้าน

3. เป็นการประเมินการใช้งานทรัพยากรต่างๆ (คน งาน เงิน) เพื่อให้งานบรรลุเป้าหมาย
4. เป็นเครื่องมือสร้างกระบวนการเรียนรู้อย่างมีส่วนร่วมในกลุ่มคนทำงาน

**การเรียนรู้เชิงปฏิบัติการการจัดทำแผนประสบการณ์และสื่อการเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนน** มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ให้ครู/นักวิจัยที่เข้าร่วมอบรมสามารถเขียนแผนประสบการณ์เรียนรู้และการจัดทำสื่อความปลอดภัยทางถนนได้ 2) ให้แรงบันดาลใจและมีพลังในการกลับไปทำงานในเรื่องความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ 3) ให้เกิดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้บทเรียนการทำงานเรื่องความปลอดภัยทางถนนระหว่างผู้เข้าร่วมอบรม

กระบวนการอบรมประกอบด้วย การบรรยายการเขียนแผนและการจัดทำสื่อการเรียนรู้ การแลกเปลี่ยนแผนประสบการณ์ที่ได้ทำมา พร้อมทั้งการให้คำแนะนำเพิ่มเติมจากนักวิชาการ ผู้เชี่ยวชาญ

**การเรียนรู้เชิงปฏิบัติการการถอดบทเรียนและการประเมินแบบเสริมพลัง** มีเป้าหมายเพื่อ 1) เข้าใจความหมาย หลักการ วิธีการถอดบทเรียนแบบมีส่วนร่วม และการประเมินแบบเสริมพลัง 2) ได้เรียนรู้ทักษะการออกแบบ เทคนิคในการจัดกระบวนการถอดบทเรียน และเครื่องมือการประเมินแบบเสริมพลัง 3) สามารถนำสิ่งที่ได้เรียนรู้ไปปรับใช้ในการถอดบทเรียนโครงการและงานอื่นๆ ได้

กระบวนการอบรมเป็นการเรียนรู้โดยการลงมือทำ โดยให้ผู้เข้าร่วมได้ทบทวนสิ่งที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการภายใต้คำถามที่ตั้งไว้ 4 ข้อได้แก่

1. เราจะไปไหน ถูกทางหรือยัง
2. เราทำอะไรไปบ้าง ทำได้ดีแค่ไหน
3. มีอะไรที่เรายังไม่ได้ทำ หรือมีอะไรที่น่าจะทำเพิ่มเติมเพื่อให้ดีขึ้น
4. เกิดความเปลี่ยนแปลงอย่างไร มากน้อยแค่ไหน และมันเกิดขึ้นได้อย่างไร



ผลจากการอบรม นอกจากจะทำให้ได้เรียนรู้เครื่องมือการถอดบทเรียน ได้ถอดบทเรียนการทำงานของตัวเองแล้ว ยังทำให้ได้ทบทวนสิ่งที่ทำมาแต่เห็นค่าของสิ่งที่ลงมือทำไป และมีพลังจะไปต่อยอดหรือทำงานต่อเนื่องในพื้นที่

**การไปศึกษาดูงานในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน** มีเป้าหมายเพื่อให้ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและโรงเรียนที่เข้าร่วมโครงการในเฟสที่ 2 ได้มีโอกาสไปแลกเปลี่ยนประสบการณ์การทำงานในประเด็นความปลอดภัยทางถนนกับศูนย์พัฒนาเด็กเล็กที่มีรูปธรรมการทำงานที่ชัดเจน เพื่อให้ทีมวิจัยสามารถนำเอาบทเรียนไปปรับใช้ในการทำงานในพื้นที่ของตนเองได้ ซึ่งในแต่ละพื้นที่ได้เลือกไปศึกษาดูงานศูนย์พัฒนาเด็กเล็กในเฟสที่ 1 ที่มีการดำเนินงานสร้างความปลอดภัยทางถนนและยังดำเนินการอย่างต่อเนื่อง

กระบวนการไปศึกษาดูงาน ศึกษาการจัดการความปลอดภัยทางถนนใน 3 ประเด็น ได้แก่ 1) การจัดการจุดเสี่ยง 2) การปรับเปลี่ยนพฤติกรรม และ 3) การจัดการเรียนการสอน โดยศึกษาดูงานทั้งในเขตสถานศึกษาและบริเวณชุมชน



ดูงานพื้นที่ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กโรงเรียนเทศบาล 4 (พระเจ้าไผ่ย่องค์ตั้ง)  
จังหวัดอุบลราชธานี (ชัย-กลาง)  
ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กตำบลป่าสัก จังหวัดลำพูน (วจา)

## ความรู้เกี่ยวกับการจัดกระบวนการเรียนรู้แบบ Active Learning

เป็นกระบวนการเรียนการสอนที่เน้นให้ผู้เรียนมีส่วนร่วมและมีปฏิสัมพันธ์กับกิจกรรมการเรียนรู้ผ่านการปฏิบัติที่หลากหลายรูปแบบ เช่น การวิเคราะห์ การสังเคราะห์ การระดมสมอง การแลกเปลี่ยนความคิดเห็น และการทำกรณีศึกษา เป็นต้น โดยกิจกรรมที่นำมาใช้ควรช่วยพัฒนาทักษะการคิดวิเคราะห์ การคิดอย่างมีวิจารณญาณ การสื่อสาร การนำเสนอ และการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศอย่างเหมาะสม

## ACTIVE LEARNING

**1**

เป็นการเรียนการสอนที่พัฒนาศักยภาพทางสมอง ได้แก่ การคิด การแก้ปัญหา การนำความรู้ไปประยุกต์ใช้

**2**

เป็นการเรียนการสอนที่เปิดโอกาสให้ผู้เรียนมีส่วนร่วมในการเรียนรู้

**3**

ผู้เรียนสร้างองค์ความรู้ และจัดระบบการเรียนรู้ด้วยตนเอง

**4**

มีส่วนร่วมในการเรียนการสอน การสร้างปฏิสัมพันธ์ร่วมกัน และร่วมมือกันมากกว่าการแข่งขัน

**5**

ผู้เรียนได้เรียนรู้ ความรับผิดชอบ ร่วมกันการมีวินัยในการทำงาน และการแบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบ

**6**

เป็นกระบวนการสร้างสถานการณ์ให้ผู้เรียน อ่าน พูด ฟัง คิด

**7**

เป็นกิจกรรมการเรียนการสอน เน้นทักษะการคิดขั้นสูง

**8**

เป็นกิจกรรมที่เปิดโอกาสให้ผู้เรียนบูรณาการข้อมูล, ข่าวสาร, สารสนเทศ และหลักการสู่การสร้างความคิดรวบยอด

**9**

ผู้สอนจะเป็นผู้อำนวยความสะดวกในการจัดการเรียนรู้ เพื่อให้ผู้เรียนเป็นผู้ปฏิบัติด้วยตนเอง

**10**

ความรู้เกิดจากประสบการณ์การสร้างองค์ความรู้และการสรุปบทวนของผู้เรียน



ผลจากการอบรมทำให้ผู้เข้าร่วมอบรมได้เรียนรู้เกี่ยวกับแนวคิด การออกแบบการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม การเรียนรู้ที่สอดคล้องกับคนแต่ละประเภท สามารถนำความรู้ที่ได้ไปปรับใช้กับเรื่องการจัดการความปลอดภัยทางถนนได้

**การผลิตสื่อมัลติมีเดียเพื่อการเรียนการสอนและการสื่อสาร** เป็นการอบรมเชิงปฏิบัติการที่มีเป้าหมายเพื่อให้ครูและนักเรียนได้เรียนรู้เกี่ยวกับเทคนิค วิธีการผลิตสื่อ เพื่อสื่อสารสิ่งที่กำลังดำเนินการอยู่หรือสิ่งที่เกิดขึ้นให้กับชุมชน/สังคมได้รับทราบ

ผู้เข้าร่วมอบรมได้เรียนรู้การคิด วางแผน การเล่าเรื่องผ่านคลิปวิดีโอ การตัดต่อ โดยใช้มือถือ

## 2. กิจกรรมที่ดำเนินงานในพื้นที่ (เพาะปลูกเมล็ดพันธุ์ให้เป็นต้นกล้าแห่งความปลอดภัย)

กิจกรรมดำเนินการในพื้นที่แบ่งออกเป็น **3 ระยะ** โดยระยะเริ่มต้นเป็นการเตรียมความพร้อม การทำความเข้าใจกับพื้นที่ ระยะกลางเป็นการลงมือปฏิบัติการ ระยะสุดท้ายเป็นระยะติดตามผลและนำเสนอผล ซึ่งในแต่ละพื้นที่มีกิจกรรมที่แตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับบริบทของพื้นที่นั้น ๆ



# 1

## ระยะเริ่มต้น ▶

การทำความเข้าใจกับพื้นที่ ซึ่งประกอบด้วย บุคลากร ในสถานศึกษา องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงาน ต้นสังกัด ผู้ปกครอง นักเรียน และคนในชุมชน กิจกรรม ที่ดำเนินการในระยะนี้ประกอบด้วย

### กิจกรรมที่ 1

#### การทำความเข้าใจ/ขออนุมัติจากหน่วยงานต้นสังกัด

เป้าหมาย เพื่อทำความเข้าใจและขอรับการสนับสนุน/อนุมัติให้ดำเนินการ  
การดำเนินงาน ที่เล็งภาคดำเนินการนัดหมายเข้าพบชี้แจงทำความเข้าใจ  
รวมถึงทำจดหมายชี้แจงผู้บริหารฯ หน่วยงานต้นสังกัด  
ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก/โรงเรียน

### กิจกรรมที่ 2

#### เวทีเปิดตัวโครงการวิจัย

เป้าหมาย เพื่อชี้แจงเป้าหมายโครงการให้หน่วยงานในท้องถิ่น  
แกนนำชุมชน และผู้ปกครองได้รับทราบ

การดำเนินงาน **ครู/นักวิจัยจัดเวทีเพื่อ**

- สร้างความตระหนัก นำเสนอให้เห็นความสำคัญของการสร้างความปลอดภัยทางถนน
- ชี้แจงเป้าหมายโครงการ
- เปิดโอกาสให้ผู้ปกครองได้สะท้อนความคิดเห็นต่อโครงการ
- นำเสนอและแลกเปลี่ยนข้อมูลเกี่ยวกับความเสี่ยง อุบัติเหตุในพื้นที่ผ่านทางการใช้ เครื่องมือแผนที่จุดเสี่ยง ต้นไม้ปัญหา และการทบทวนทุน 5 ด้าน



## 2

### ระยะเวลา

▶ การลงมือปฏิบัติการ มีทั้งการปฏิบัติการภายในสถานศึกษาและการปฏิบัติการร่วมกับชุมชนในพื้นที่  
มีกิจกรรมที่ดำเนินการดังนี้

#### กิจกรรมที่ 1

##### การศึกษาข้อมูลสถานการณ์ชุมชน

**เป้าหมาย** เพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับจุดเสี่ยง จุดอันตราย และวิธีการเดินทางของเด็กจากบ้านมาสถานศึกษา และสำรวจพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย/คาดเข็มขัดนิรภัยพฤติกรรมการขับขี่/การรับส่งนักเรียน

**การดำเนินงาน** ครู/นักวิจัยเก็บข้อมูล โดยมีการดำเนินการดังนี้

- ออกแบบ/กำหนดข้อมูลที่ต้องการเก็บ
- เก็บข้อมูลโดยใช้เครื่องมือต่าง ๆ อาทิ แผนที่จุดเสี่ยง แบบฟอร์ม การสังเกต การเยี่ยมบ้าน ขึ้นอยู่กับบริบทของแต่ละพื้นที่

#### กิจกรรมที่ 2

##### วิเคราะห์ข้อมูล

**เป้าหมาย** เพื่อประมวลข้อมูลที่เก็บมาได้

**การดำเนินงาน** ประชุมทีมวิจัยเพื่อทำความเข้าใจกับข้อมูล วิเคราะห์ และสรุปข้อมูลสถานการณ์ปัจจุบัน

#### กิจกรรมที่ 3

##### แก้ไขจุดเสี่ยง

**เป้าหมาย** เพื่อจัดสภาพแวดล้อมให้มีความปลอดภัย

**การดำเนินงาน** แก้ไขจุดเสี่ยง โดยมีกระบวนการ

- จัดเวทิตินข้อมูลสู่ชุมชน โดยนำข้อมูลเกี่ยวกับจุดเสี่ยง สภาพถนนบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุ มานำเสนอให้กับชุมชนได้รับทราบ
- แลกเปลี่ยนข้อมูลจุดเสี่ยงที่เกิดขึ้นในพื้นที่
- หาหรือแนวทางการแก้ไขจุดเสี่ยง เลือกจุดเสี่ยงที่จะดำเนินการแก้ไข วิธีการแก้ไข

- นัดหมายและดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง
- กรณีที่จุดเสี่ยงอยู่นอกพื้นที่รับผิดชอบของ อปท. ส่งข้อมูลให้กับหน่วยงานที่รับผิดชอบ โดยมีพี่เลี้ยงภาคเป็นผู้ประสานงาน

## กิจกรรมที่ 4

### ปรับพฤติกรรมเสี่ยง

**เป้าหมาย** เพื่อสร้างให้เกิดพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยการสวมหมวกนิรภัย และคาดเข็มขัดนิรภัย การรับส่งนักเรียนให้ปลอดภัย

**การดำเนินงาน** **ปรับพฤติกรรมเสี่ยง** โดยมีกระบวนการ

- จัดทำแนวทางปฏิบัติ/มาตรการสำหรับการปรับพฤติกรรม อาทิ วิธีการรับส่งนักเรียน กำหนดให้มีการสวมหมวกนิรภัย/คาดเข็มขัดนิรภัยเมื่อมารับส่งนักเรียน
- จัดเวทีเพื่อนำเสนอมาตรการข้อตกลงร่วมกับผู้ประกอบการ
- สร้างเสริมพฤติกรรมที่เหมาะสมให้กับเด็กผ่านทาง การจัดกิจกรรม/การเรียนการสอน
- สร้างกลไกสนับสนุนให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม อาทิ การให้รางวัลเด็กที่สวมหมวกนิรภัย การถ่ายรูปและโพสต์ตัวอย่างเด็กและผู้ปกครองที่สวมหมวกนิรภัยลงในสื่อ social
- เก็บบันทึกสถิติการสวมหมวกนิรภัยและการคาดเข็มขัดนิรภัย เป็นรายวัน และประมวลสรุปผลเป็นรายเดือน แล้วเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลง

## กิจกรรมที่ 5

### จัดการเรียนการสอน

**เป้าหมาย** เพื่อให้นักเรียนได้เรียนรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน

**การดำเนินงาน** **จัดการเรียนการสอน** โดยมีกระบวนการ

- นำเอาหลักสูตรเดิมมาวิเคราะห์ว่ามีเรื่องความปลอดภัยทางถนนมากน้อยเพียงใด มีการสอนในรูปแบบใด
- จัดทำแผนการสอนด้านความปลอดภัยทางถนน
- พัฒนาสื่อการเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนน
- ทดลองนำแผนการสอนไปสอนให้กับเด็กเล็กและนักเรียน ตามชั้นช่วงวัย
- ประเมินสิ่งที่นักเรียนได้เรียนรู้จากแผนการสอนแต่ละกิจกรรม แล้วนำมาปรับปรุงแผนการสอนให้เหมาะสมต่อไป



# 3

## ระยะสุดท้าย ▶

การนำเสนอผลที่เกิดขึ้น เพื่อขยายต่อความร่วมมือ และสร้างความยั่งยืนให้เกิดขึ้นผ่านทางการจัดเวที เพื่อนำเสนอผลการดำเนินงาน

การจัดเวทีได้เชิญผู้เกี่ยวข้องมารับทราบสิ่งที่ทางศูนย์เด็กเล็ก โรงเรียนได้ดำเนินการ ผู้เกี่ยวข้องประกอบด้วย ผู้ปกครอง คณะกรรมการสถานศึกษา ผู้นำชุมชน องค์การบริหารส่วนตำบล/เทศบาลตำบล

เวทีนำเสนอผลการดำเนินงาน ได้แก่

- ความก้าวหน้า/ผลสำเร็จโครงการ ได้แก่ การแก้ไขจุดเสี่ยง สถิติผู้สวมหมวกนิรภัยและคาดเข็มขัดนิรภัย สถิติการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่
- นำเสนอการจัดการเรียนการสอนด้านความปลอดภัยทางถนน
- มาตรการ/นโยบาย/กิจกรรมที่จะดำเนินการต่อไป

ซึ่งผลของการจัดเวทีนำเสนอผลการดำเนินงานหรือการคืนข้อมูลให้กับชุมชนนั้น ส่งผลให้

- คนในชุมชน ผู้ปกครอง ได้รับทราบถึงผลสัมฤทธิ์ของการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน
- ผู้ปกครองได้เห็นการเรียนการสอนของบุตรหลานในเรื่องความปลอดภัยทางถนน ผู้ปกครองได้รับทราบมาตรการ/นโยบายเกี่ยวกับการรับส่งบุตรหลาน การสวมหมวกนิรภัยการรับส่งนักเรียน
- อบต. นำเอาผลงานไปขยายต่อ อาทิ การกำจัดจุดเสี่ยง การบรรจุเรื่องความปลอดภัยทางถนนเข้าไปในข้อบัญญัติท้องถิ่น



## ผลจากการเข้าร่วมกิจกรรมฯ

ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงกับภาคส่วนต่างๆ ดังนี้

### องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

- อปท. เข้ามามีส่วนร่วมในการสนับสนุนการสร้างความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษา โดยการเข้าร่วมกิจกรรม หรือให้การสนับสนุนในเชิงความรู้ วัสดุอุปกรณ์ และบุคลากร
- ได้ข้อมูลเกี่ยวกับสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุ พฤติกรรมเสี่ยง จุดเสี่ยงในพื้นที่ของตนเอง
- มีแนวทางการสร้างความปลอดภัยทางถนน อาทิ การแก้ไขจุดเสี่ยง การปรับพฤติกรรม
- ได้ช่องทางในการต่อยอดและขยายผลสถานศึกษาปลอดภัยทางถนนไปสู่พื้นที่อื่น ๆ ในความรับผิดชอบของ อปท. โดยบรรจุเรื่องความปลอดภัยทางถนนเข้าไปในข้อบัญญัติท้องถิ่น
- เกิดความร่วมมือ ร่วมกันสร้างชุมชนปลอดภัยตามนโยบายของภาครัฐ
- ได้เครือข่ายการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนทั้งในระดับภูมิภาคและระดับประเทศ

### ชุมชน

- ชุมชนได้เรียนรู้การทำงานร่วมกันด้านความปลอดภัยทางถนน
- คนในชุมชนปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของตนเองให้มีความปลอดภัยมากขึ้น
- เกิดสภาพแวดล้อมปลอดภัย แนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุทางถนนลดลงจากการแก้ไขจุดเสี่ยง และการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม

### ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก/โรงเรียน

- มีการจัดบริหารสภาพแวดล้อมที่น้อยอยู่และปลอดภัยมากขึ้น และเอื้อกับการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้มีวินัยจราจรขึ้น
- ครูที่มีศักยภาพในการทำวิจัยเพื่อท้องถิ่นและมืองค์ความรู้เกี่ยวกับการสร้างความปลอดภัยทางถนน
- เกิดแผนการจัดการเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนนและการบูรณาการเรื่องความปลอดภัยทางถนนเข้าไปในสาระวิชาต่างๆ
- เด็กนักเรียนมีความรู้ ความเข้าใจ มีวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน
- ได้รับความร่วมมือจากผู้ปกครองร่วมสร้างความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้นกับบุตรหลานและตนเอง
- ได้มาตรฐานร่วมในการจัดระเบียบเรื่องความปลอดภัยทางถนนซึ่งเป็นมาตรการที่เกิดขึ้นจากการมีส่วนร่วมระหว่างคุณครูและผู้ปกครอง
- ได้ทำงานร่วมกับหน่วยงาน องค์กรภาคีที่เกี่ยวข้องทั้งในระดับท้องถิ่น และระดับจังหวัด ในการสร้างความปลอดภัยทางถนน



## ระยะปลายทาง

### เก็บเกี่ยวผล-ต่อยอด-ແຕກกອ

จากการดำเนินงานส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้านความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้นในพื้นที่ ไม่ว่าจะเป็นการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางกายภาพ การปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ไปจนถึงการมีหลักสูตรด้านความปลอดภัยทางถนน ที่สำคัญยังเป็นการสร้างคนทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้นในพื้นที่ระดับชุมชนที่มีศักยภาพ มีความรู้ มีเครื่องมือ และมีใจที่จะสร้างความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้นกับเด็กและชุมชน

ผลจากการดำเนินงานนี้เอง ส่งผลให้มีพื้นที่อื่นที่สนใจเข้ามาเรียนรู้ และนำไปต่อยอดในการสร้างความปลอดภัยทางถนน ไม่ว่าจะเป็นการนำเอาสื่อการสอนไปใช้ต่อ การนำหลักสูตรไปปรับใช้ การนำเอามาตรการในการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยไปใช้ในพื้นที่ของตนเอง





# ต้นกล้าแห่งความปลอดภัย เติบโตงอกงาม



## ผลผลิตและผลลัพธ์ จากการดำเนินงาน

### ภาคเหนือ

1. เกิดศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและโรงเรียนต้นแบบด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนน 4 แห่ง ได้แก่ ศพด.อบต.สันกลาง จังหวัดเชียงใหม่ ศพด.ทต.ริมปิง จังหวัดลำพูน โรงเรียนต้นแก้วผดุงพิทยาลัย จังหวัดเชียงใหม่ และโรงเรียนบ้านหนองเงือก จังหวัดลำพูน
2. เกิดแหล่งเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนน 2 แห่ง ซึ่งเป็นผลผลิตของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กที่เข้าร่วมโครงการในเฟสที่ 1 ได้แก่ ศพด.ทต.สุเทพ จังหวัดเชียงใหม่ และศูนย์อบรมเด็กก่อนเกณฑ์ในวัดแม่แรง จังหวัดลำพูน
3. เกิดเครือข่ายแกนนำครูที่ทำงานความปลอดภัยทางถนนภาคเหนือที่เข้าร่วมโครงการตั้งแต่ปี 2554 จนถึงปัจจุบัน
4. เกิดการดำเนินงานแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่ทั้งในสถานศึกษาและบริเวณชุมชนรอบสถานศึกษา โดยการมีส่วนร่วมจากหลายภาคส่วนทั้งชุมชน ผู้ปกครอง นักเรียน หน่วยงานองค์กรที่เกี่ยวข้อง และคุณครู
5. เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่เหมาะสมในการใช้รถใช้ถนนของกลุ่มเป้าหมาย โดยเฉพาะพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย ผลจากการดำเนิน



โครงการทำให้เด็กเล็ก นักเรียน และคุณครูสวมหมวกนิรภัยเพิ่มมากขึ้นกว่า 90% ในขณะที่ผู้ปกครองเกิดการเปลี่ยนแปลงตัวเองในด้านการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นกว่า 80%

6. เกิดการจัดการเรียนการสอนเรื่องความปลอดภัยทางถนนของเด็กระดับปฐมวัย และนักเรียนระดับชั้นอนุบาล ประถมศึกษา ไปจนถึงระดับมัธยมศึกษาตอนต้น โดยในระดับปฐมวัยและระดับอนุบาลนั้นจะเป็นการเขียนแผนการจัดประสบการณ์และการจัดทำสื่อการเรียนการสอนด้านความปลอดภัยทางถนนที่เหมาะสมกับพัฒนาการในแต่ละช่วงวัยของเด็ก ในขณะที่การสอนนักเรียนในระดับประถมศึกษาและมัธยมศึกษาจะใช้รูปแบบการสอนแบบบูรณาการเข้ากับสาระวิชาเรียน
7. เกิดแนวคิดและแนวทางในการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนน แม้ว่าโครงการจะสิ้นสุดลงแล้ว แต่ยังมี การดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง และหลายพื้นที่ขับเคลื่อนไปสู่การทำงานกับชุมชน ผู้ปกครอง และหน่วยงานในท้องถิ่น
8. เกิดการเชื่อมร้อยภาคีเครือข่ายที่ทำงานความปลอดภัยทางถนน ให้เข้ามาร่วมเรียนรู้ในกิจกรรมวิจัยของโครงการ และให้การสนับสนุนในด้านองค์ความรู้/บุคลากร และวัสดุอุปกรณ์ในการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน เช่น การสนับสนุนหมวกเด็กจากชมรมคนห่วงหัว มูลนิธิเมาไม่ขับ และการประสานงานเพื่อขอซื้อหมวกนิรภัยราคาประหยัดจากทางบริษัทกลาง
9. เกิดมิติความตื่นตัวในเรื่องการทำงานในประเด็นเรื่องความปลอดภัยทางถนนของกลุ่มเป้าหมายในโครงการ จากที่มองว่าเป็นเรื่องไกลตัว เปลี่ยนเป็นเรื่องใกล้ตัวที่ควรให้ความสำคัญ
10. เกิดชุดความรู้ในเรื่องการพัฒนาศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและโรงเรียนต้นแบบด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนน



## ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

1. เกิดศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและโรงเรียนต้นแบบด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนน 5 แห่ง ได้แก่ ศพด.บ้านเป่า จังหวัดอุบลราชธานี ศพด.วัดหนองมะแซว จังหวัดอำนาจเจริญ ศพด.คำมะเปือยแสงเพชร จังหวัดอำนาจเจริญ โรงเรียนบ้านยางลุ่ม จังหวัดอุบลราชธานี โรงเรียนเทศบาล 1 วัดเทพมงคล จังหวัดอำนาจเจริญ
2. เกิดแหล่งเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนน 3 แห่ง ซึ่งเป็นผลผลิตของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กที่เข้าร่วมโครงการในเฟสที่ 1 ได้แก่ ศพด.วัดใต้พระเจ้าใหญ่องค์ตั้ง เทศบาลนครอุบลราชธานี ศพด.เทศบาลเมืองอำนาจเจริญ จังหวัดอำนาจเจริญ และ ศพด.บ้านแมด อำเภอหนองทริก จังหวัดอำนาจเจริญ
3. มีการร่วมกันสำรวจจุดเสี่ยง และจัดการจุดเสี่ยงรอบบริเวณศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก โรงเรียน และชุมชน ด้วยชุมชนเอง ทั้งหมด 36 จุดจาก 4 พื้นที่
4. เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม เด็กนักเรียนและผู้ปกครองสวมหมวกนิรภัยเพิ่มมากขึ้น ผู้ปกครองมีวินัยในการจอดรถรับส่งนักเรียนเป็นระเบียบ จอดรถในพื้นที่กำหนด
5. เกิดแผน/กิจกรรมการจัดการเรียนการสอนที่เกิดจากการปฏิบัติการอย่างมีส่วนร่วมของครูในพื้นที่
6. เกิดชุดความรู้ในการพัฒนาศักยภาพครูในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนนและการจัดการเรียนการสอน/กิจกรรมในโรงเรียน
7. เกิดกลไกการทำงานความปลอดภัยทางถนน 2 ระนาบ คือ เกิดเป็นเครือข่ายครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็กด้านการเรียนการสอนแผนความปลอดภัยทางถนน และคณะทำงานภาคีเครือข่ายในพื้นที่ทั้ง 4 พื้นที่
8. เกิดนโยบายขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เช่น เทศบาลนครตำบลเหล่าเสือโก้ก ขยายพื้นที่การดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยทางถนน

ไปยังโรงเรียนอนุบาลเหล่าเสือโก้ก อบต.หนองมะแซว ได้บรรจุโครงการความปลอดภัยทางถนนไว้ในแผนและข้อบัญญัติโดยการตั้งงบประมาณ ปี 2563-64 และมีแผนในการจัดทำรั้วให้กับ ศพด.หนองมะแซว ในปี 2564

## ภาคกลาง

1. เกิดศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและโรงเรียนต้นแบบด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนน 12 แห่ง ได้แก่ ศพด.โรงเรียนบ้านหนองบัวหึ่ง ศพด.โรงเรียนบ้านไพรสะเดา ศพด.องค์การบริหารส่วนตำบลดอนทราย ศพด.โรงเรียนบ้านเขาถ่าน ศพด.โรงเรียนบ้านเขาถ้ำ ศพด.บ้านเขาอีसान จังหวัดราชบุรี ศพด.บ้านรางหางม้า ศพด.วัดป่าพระเจ้า ศพด.บ้านหนองสรวง ศพด.บ้านคลองชะอม จังหวัดสุพรรณบุรี โรงเรียนมหาราช 7 จังหวัดราชบุรี และโรงเรียนบ้านหนองห้าง จังหวัดสุพรรณบุรี
2. เกิดแหล่งเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนน 1 แห่ง ซึ่งเป็นผลผลิตของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กที่เข้าร่วมโครงการในเฟสที่ 1 ได้แก่ ศพด.ตำบลพลับพลาไชย อำเภออู่ทอง จังหวัดสุพรรณบุรี
3. เกิดการจัดทำแผนที่จุดเสี่ยงและทราบข้อมูลจุดเสี่ยงทั้ง 4 พื้นที่ รวม 62 จุด ได้รับการแก้ไขทั้งหมด 27 จุด คิดเป็นร้อยละ 43.55 อย่างมีส่วนร่วมกับทุกภาคส่วน ทั้งบ้าน วัด โรงเรียน และหน่วยงาน/ภาคีต่างๆ
4. เด็กนักเรียนทั้ง 4 พื้นที่ มีการสวมหมวกนิรภัยและคาดเข็มขัดนิรภัย 100% ผู้ปกครองสวมหมวกนิรภัยและคาดเข็มขัดนิรภัย 78.75% เกิดครุต้นแบบในการจัดการความปลอดภัยทางถนน สวมหมวกนิรภัยและคาดเข็มขัดนิรภัย 100%
5. เกิดการจัดทำแผนการเรียนการสอน สื่อ และแผนประสบการณ์ในการสวมหมวกนิรภัยให้กับเด็กเล็ก หลักสูตรการเรียนการสอนแบบ Active learning เรื่องความปลอดภัยทางถนนในช่วงกิจกรรมลดเวลาเรียนเพิ่มเวลารู้ และในกิจกรรมลูกเสือสำหรับเด็กในระดับประถมศึกษาและมัธยมศึกษาตอนต้น รวมทั้งมาตรการองค์กรเรื่องการสวมหมวกนิรภัย



- เกิดภาคีเครือข่ายที่มีส่วนร่วมในการพัฒนาศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน และโรงเรียนต้นแบบที่เน้นกระบวนการเรียนรู้แบบ Active learning โดยการสร้างการมีส่วนร่วมในการทำกิจกรรมเพื่อปลูกฝังจิตสำนึกให้กับเด็กในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กที่มาเรียนต่อเนื่องจำนวนรวมทั้งสิ้น 1,160 คน

## ภาคใต้

- เกิดศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและโรงเรียนต้นแบบด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนน 4 แห่ง ได้แก่ ศพด.เทศบาลตำบลขุนทะเล (บ้านนิคม) จังหวัดสุราษฎร์ธานี ศพด.บ้านบางกล้วยนอก จังหวัดระนอง โรงเรียนบ้านห้วยสะพานมิตรภาพที่ 217 จังหวัดสุราษฎร์ธานี และโรงเรียนบ้านกำพวน จังหวัดระนอง
- เกิดแหล่งเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนน 2 แห่ง ซึ่งเป็นผลผลิตของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กที่เข้าร่วมโครงการในเฟสที่ 1 ได้แก่ ศูนย์อบรมเด็กก่อนเกณฑ์ประจำมัสยิดอัสเตอาฟีกียะ จังหวัดระนอง โรงเรียนอนุบาลบ้านยูงทอง จังหวัดสุราษฎร์ธานี
- เกิดการมีส่วนร่วมของชุมชนและศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก โรงเรียน ในการจัดการจุดเสี่ยงในพื้นที่เป้าหมายทุกแห่ง
- เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและชุมชน เช่น การสวมหมวกนิรภัย การขับซิปปลอดภัย ฯลฯ ในทุกพื้นที่
- มีหลักสูตร/แผนการเรียนการสอน/ชุดความรู้/องค์ความรู้ในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและโรงเรียนที่เข้าร่วมโครงการ
- ภาคีเครือข่ายในพื้นที่เข้ามาร่วมเรียนรู้ ศึกษาดูงาน แล้วนำไปขยายผล เช่น ธนาคารอิสลาม และศูนย์พัฒนาเด็กเล็กในพื้นที่ภาคใต้ที่อยู่ในการทำงานขับเคลื่อนของแผนงาน สอจร.



กิจกรรมลงพื้นที่สำรวจจุดเสี่ยงและแก้ไขจุดเสี่ยง



การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของเด็กและผู้ปกครอง



การจัดสภาพแวดล้อมในโรงเรียนให้เกิดการเรียนรู้





การจัดการเรียนการสอนเรื่อง  
ความปลอดภัยทางถนนให้แก่เด็กๆ



## ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

### ภาคเหนือ

1. แผนการจัดประสบการณ์เรียนรู้และสื่อการเรียนการสอนเรื่องความปลอดภัยทางถนนที่มีความสอดคล้องกับพัฒนาการของเด็ก และได้รับการรับรองมาตรฐานจากนักวิชาการผู้เชี่ยวชาญ
2. การบูรณาการเรียนการสอนเรื่องความปลอดภัยทางถนนเข้ากับสาระวิชาของนักเรียนในระดับประถมศึกษาและมัธยมศึกษาตอนต้น
3. รูปแบบในการจัดการจุดเสี่ยงในพื้นที่เป้าหมาย ที่เกิดขึ้นจากการมีส่วนร่วมในหลายภาคส่วน ทั้งโรงเรียน ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ผู้ปกครอง ชุมชน และหน่วยงานภาคีในระดับท้องถิ่น และระดับจังหวัด
4. เกิดการเชื่อมร้อยเครือข่าย ครูแกนนำที่ทำวิจัยในประเด็นความปลอดภัยทางถนนตั้งแต่ปี พ.ศ. 2554-2563
5. เกิดศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบที่เป็นแหล่งเรียนรู้ดูงาน และบรรจุไว้ในเทศบัญญัติในการขับเคลื่อนงาน (เทศบาลตำบลสุเทพ)

## ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

1. แผนกิจกรรมสร้างเสริมประสบการณ์การเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนนของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กทั้ง 3 ศูนย์ ได้นำสู่การปฏิบัติการเรียนการสอนให้สอดคล้องและเหมาะสมกับวัยและความสามารถของเด็กปฐมวัยได้เป็นอย่างดี
2. โรงเรียนมีการบูรณาการเป็นหน่วยการเรียนรู้ในสาระการเรียนรู้วิชาต่าง ๆ ตั้งแต่ ป.1-ป.6
3. การแก้ไขจุดเสี่ยงทั้ง 36 จุด เกิดจากความร่วมมือของคณะครู ชุมชน ผู้นำ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้ร่วมกันดำเนินการจนนำไปสู่การเป็นเครือข่าย ภาคีความร่วมมือในการจัดการจุดเสี่ยงและงานความปลอดภัยทางถนนอื่นๆ ด้วย เช่น โรงเรียนบ้านยางลุ่มเป็นแกนประสานงานในการแก้ไขปัญหาถนนทางเข้าหมู่บ้านแคบ ให้มีการขยายเพิ่ม โดยทางโรงเรียนขยับรั้วของโรงเรียนให้ช่องทางหลวงชนบททำการขยายถนนเพิ่มขึ้นอีก 3 เมตร เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน และทำการปรับสภาพหน้าโรงเรียนให้มีป้ายสัญญาณ ชิดสีตีเส้นให้มีความชัดเจน เพื่อลดความเร็วและระมัดระวังเด็กนักเรียน
4. เกิดธนาคารหมวกกันน็อกขึ้นในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านเป่าและศูนย์พัฒนาเด็กเล็กหนองมะแซว โดยให้เด็กยืมสวมต่อนเล็กเรียนแล้วสวมนำมาส่งคืนตอนเช้าเมื่อมาถึงห้องเรียน โดยมีตู้วางหมวกกันน็อกประจำห้องของเด็กแต่ละคน ซึ่งทำตลอดปีการศึกษา
5. ครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็กสามารถเป็นต้นแบบในการพัฒนาหลักสูตร สำหรับการจัดทำแผนการสอนและจัดการเรียนการสอนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กปฐมวัย ซึ่งเทศบาลตำบลเหล่าเสือโก้กนำไปบรรจุในหลักสูตรของกองการศึกษา อปท. และเตรียมขยายผลสู่สถานศึกษาอื่นๆ ในเขตรับผิดชอบในระดับอำเภอต่อไป



## ภาคใต้

1. เกิดแกนนำครูศูนย์พัฒนาเด็กที่มีศักยภาพ มีความสามารถเป็นผู้นำการเปลี่ยนแปลงในเรื่องความปลอดภัยทางถนน
2. เกิดศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน สามารถเป็นแหล่งเรียนรู้ 2 แห่ง คือ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านเทศบาลขุนทะเล (บ้านนิคม) และศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านบางกล้วยนอก
3. เกิดกลไกการขับเคลื่อนงานขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นร่วมกับภาคีเครือข่ายเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและโรงเรียน ผ่านกลไก พอช. ในพื้นที่

## ภาคกลาง

1. การสร้างพื้นที่ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบเพื่อเป็นแหล่งเรียนรู้ให้กับภาคีที่สนใจในพื้นที่ภาคกลางมาเรียนรู้ดูงาน เพื่อขับเคลื่อนการสร้างความปลอดภัยทางถนน โดยเน้นกระบวนการเรียนรู้แบบ Active learning
2. หลักสูตรการพัฒนาศักยภาพครู ในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและครูในโรงเรียนต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างมีส่วนร่วม 5 หลักสูตร เพื่อขยายผลการนำนโยบายของกรมส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่นไปสู่การปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ
3. การจัดรายการ Community Talk Thailand ผ่านโปรแกรม Zoom เพื่อสื่อสารการขับเคลื่อนงานช่วงสถานการณ์โควิด-19 โดยเน้นการใส่แมสและสวมหมวกนิรภัย







## ความยั่งยืนและการขยายผล

จากผลการทำงานในการสร้างความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษา โดยการมีส่วนร่วมของชุมชน ซึ่งมีครูเป็นแกนนำหลักในการทำงาน ที่ทำให้เห็นการเปลี่ยนแปลงอย่างชัดเจนหลายด้าน ไม่ว่าจะเป็นการแก้ไขจุดเสี่ยง การปรับพฤติกรรม การจอดรถรับส่งนักเรียน การสวมหมวกนิรภัย รวมถึงการจัดการเรียนการสอนด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งส่งผลให้เกิดการขยายต่อไปยังพื้นที่ใหม่และสร้างความยั่งยืนในพื้นที่ของตนเอง ดังนี้

1. มีสถานศึกษาต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน ที่สามารถเป็นแหล่งเรียนรู้ให้กับพื้นที่อื่น ๆ ส่งผลให้มีการขอเข้ามาศึกษาดูงานด้านความปลอดภัยทางถนนจากสถานศึกษาอื่น ๆ ก่อให้เกิดเครือข่ายศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและโรงเรียนในพื้นที่ที่มีความสนใจจะขยายผลเกี่ยวกับสถานศึกษาด้านความปลอดภัยทางถนนในระยะต่อไป
  2. เกิดการเผยแพร่ข้อมูลในการทำสถานศึกษาด้านความปลอดภัยทางถนนผ่านทางสื่อทั้งกระแสหลัก (ทีวี) และสื่อ social online ตามช่องทางนี้ต่าง ๆ
  3. เกิดชุดความรู้ในการสร้างศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและโรงเรียนเพื่อความปลอดภัยทางถนนใน 3 ประเด็น 1) การจัดการจุดเสี่ยง 2) การจัดการพฤติกรรมเสี่ยง 3) การจัดการเรียนการสอนด้านความปลอดภัยทางถนน
- ที่นำไปเผยแพร่ในงานความปลอดภัยทางถนนระดับชาติ อาทิ งานสมัชชาสุขภาพจังหวัดระนอง ครั้งที่ 2/2562 สัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่องความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย” ที่จัดขึ้นปี 2562



4. องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้ความสำคัญกับการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนมากขึ้น โดยได้บรรจุโครงการความปลอดภัยทางถนนไว้ในแผนและข้อบัญญัติ ซึ่งได้พิจารณาจะนำไปกำหนดเป็นตัวชี้วัดผลงาน หรือผลผลิตในการปฏิบัติงาน
5. เกิดข้อเสนอเชิงนโยบายต่อองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ในการนำหลักสูตร/ชุดความรู้ไปขยายผลให้เกิดความต่อเนื่องของการดำเนินงาน
6. เกิดกลไกการทำงานขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นร่วมกับภาคีเครือข่ายเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนในศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก และโรงเรียน ผ่านกลไก พอช. และ ศปถ. ในพื้นที่
7. เกิดการเชื่อมงานร่วมกับภาคีเครือข่ายที่ขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนให้ไปขยายการทำงานระดับนโยบาย เช่น ภาคี สจร. มูลนิธิเมาไม่ขับ เป็นต้น
8. มีการเชื่อมโยงกับหน่วยงานด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับอำเภอ และจังหวัด (ศปถ.อำเภอ/ศปถ.จังหวัด) ในการแลกเปลี่ยนข้อมูล และตัวอย่างกิจกรรมที่ประสบความสำเร็จ อาทิ
  - ข้อมูลจุดเสี่ยง วิธีการเก็บข้อมูลจุดเสี่ยง
  - กิจกรรมที่ใช้ในการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย
  - มาตรการองค์กร/ชุมชน





# ความรู้สำคัญ



## ของเมล็ดพันธุ์สู่ต้นกล้า

“เด็กน้อย ลดชน ลดอุบัติเหตุ” 

การดำเนินงานสร้างความปลอดภัยทางถนนในศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก และโรงเรียน เน้นการจัดการทั้งทางกายภาพ และพฤติกรรม โดยกำหนด แนวทางการทำงานเป็น 3 ประเด็นหลัก ได้แก่

1. การจัดการจุดเสี่ยง
2. การจัดการพฤติกรรมเสี่ยง
3. การจัดการเรียนการสอน

**จุดเสี่ยง** ได้รับการแก้ไข  
**อุบัติเหตุ** ลดลง  
**ความยั่งยืน** การดำเนินงานที่ต่อเนื่อง  
ในพื้นที่ เช่น แผนชุมชน อาสาสมัครชุมชน



พื้นที่รอบชุมชน/สพด.

- สำรวจ เก็บข้อมูล วิเคราะห์จุดเสี่ยง
- ระดมทำแผนที่จุดเสี่ยงชุมชน
- วิเคราะห์หาแนวทางและร่วมกันแก้ไข
- อปท. ร่วมกับชุมชนแก้ไขจุดเสี่ยง

- ทบทวนแผนการสอนเดิม
- เรียนรู้จากผู้เชี่ยวชาญ/  
ออกแบบแผนการสอน/สื่อ
- ทดลองสอน ปรับ พัฒนาให้  
เหมาะสม/สอนทุกวัน

### 1. การจัดการจุดเสี่ยง

**การจัดการ 3 ด้าน  
เพื่อความปลอดภัยทางถนน**

- สำรวจ เก็บข้อมูลพฤติกรรมเสี่ยง
- วิเคราะห์หาแนวทางปรับพฤติกรรม
- ประเมินเปรียบเทียบพฤติกรรม  
ก่อน-หลัง

### 3. การจัดการเรียนการสอน

**การจัดการเรียนรู้**  
แผนจัดประสบการณ์ฯ  
สื่อการเรียนรู้  
**มาตรการองค์กร**  
เกิดข้อตกลงร่วมกับ  
ผู้ปกครองและเด็ก



สพด./โรงเรียน

### 2. การจัดการพฤติกรรมเสี่ยง



คน

**เด็ก จิตสำนึก/พฤติกรรม**  
**ผู้ปกครอง** ความตระหนัก/วินัยจราจร/พฤติกรรม  
**ครู** เป็นแบบอย่างที่ดี/มีทักษะในการจัดการเรียนรู้  
**อปท./คนในชุมชน** การมีส่วนร่วม/วินัยจราจร



# 1. การจัดการจุดเสี่ยง

การจัดการจุดเสี่ยงเป็นการจัดการสภาพแวดล้อมทางกายภาพให้เหมาะสมกับการจับที่ให้เกิดความปลอดภัย โดยการค้นหาจุดเสี่ยงที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุแล้วดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงซึ่งจุดเสี่ยงมีทั้งในสถานศึกษาและบริเวณชุมชนโดยรอบ โดยมีการดำเนินการ ดังนี้

1. เก็บข้อมูล
2. สร้างความตระหนัก การมีส่วนร่วม
3. แก้ไขจุดเสี่ยง
4. ติดตามประเมินผล



## เก็บข้อมูล

เป็นการเก็บข้อมูลลักษณะทางกายภาพของพื้นที่และจุดที่เกิดอุบัติเหตุ ผ่านทางการใช้เครื่องมือ **“แผนที่จุดเสี่ยง”** ดำเนินการโดย

- เก็บข้อมูล ลักษณะทางกายภาพบริเวณในสถานศึกษาและชุมชน โดยรอบ ใช้วิธีการสำรวจและสอบถามเก็บข้อมูล บางพื้นที่ใช้โอกาสในการเยี่ยมบ้านเด็กนักเรียนเป็นการเก็บข้อมูล
- ข้อมูลที่เก็บประกอบด้วย ลักษณะทางกายภาพ (เส้นทาง/ถนน/ซอย/ทางโค้ง/ทางแยก/ติดลำคลอง) ลักษณะของถนน (ลาดยาง/เป็นหลุมเป็นบ่อ/ไหล่ทาง) สถานที่สำคัญของชุมชน (สถานที่ราชการ/สถานศึกษา/ร้านค้า/ตลาด/วัด-ศาสนสถาน/ฯลฯ) ข้อมูลอุบัติเหตุ (บริเวณที่เคยเกิดอุบัติเหตุ มีความรุนแรงของอุบัติเหตุ (ตาย/บาดเจ็บ/เฉี่ยวชน)/ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ)
- จัดทำแผนที่ที่แสดงถึงรายละเอียดของลักษณะทางกายภาพและสถานที่สำคัญของชุมชน
- แสดงพิกัดที่มีการเกิดอุบัติเหตุ โดยมีสัญลักษณ์แทนความรุนแรง เช่น



**สีแดง**

แทนจุดที่มีอุบัติเหตุเสียชีวิต

**สีเหลือง**

แทนจุดที่มีอุบัติเหตุบาดเจ็บ

**สีเขียว**

แทนจุดที่มีอุบัติเหตุเฉี่ยวชน แต่ไม่มีผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิต





## สร้างความตระหนัก

โดยใช้การนำเสนอข้อมูลความเป็นจริงที่เกิดขึ้น ดำเนินการโดย

1) จัดการประชุมร่วมกันระหว่างผู้ปกครอง ผู้นำชุมชน คนในชุมชน เพื่อนำเสนอข้อมูลที่ได้จากการเก็บข้อมูล เพื่อให้เห็นภาพร่วมกันถึงความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นในพื้นที่และหาแนวทางการแก้ไขร่วมกัน

2) ครูทำหน้าที่อำนวยความสะดวกการประชุมด้วยการสร้างการมีส่วนร่วมให้คนในที่ประชุมได้มีโอกาสแสดงความคิดเห็นเพื่อการแก้ไขปัญหา โดยใช้เครื่องมือที่ช่วยให้คนในชุมชนเห็นความสำคัญของตนเอง อาทิ ทูน 5 ด้าน ต้นไม้ปัญหา ร่วมกันระดมความคิดเห็นแล้ววิเคราะห์ปัญหาที่เกิดขึ้น

3) นำเสนอข้อมูลจุดเสี่ยงที่เกิดขึ้นในพื้นที่ ผ่านทางการใช้ “แผนที่จุดเสี่ยง” พร้อมทั้งร่วมกันกำหนดความจำเป็นเร่งด่วนของแต่ละจุดเสี่ยง โดยจัดลำดับจุดเสี่ยงที่มีความเสี่ยงสูงสุดลงมาน้อยสุด แล้ววิเคราะห์จากจำนวนการเกิดเหตุ การบาดเจ็บ ความเสี่ยงที่เกิดขึ้น

4) กำหนดแนวทางการแก้ไขจุดเสี่ยงร่วมกัน โดยมีการวางแผนการดำเนินการ (Timeline กิจกรรม) และกำหนดผลลัพธ์ที่จะเกิดขึ้น

5) จุดเสี่ยงนอกสถานศึกษา/ในชุมชน กำหนดผู้รับผิดชอบของแต่ละจุดเสี่ยง ตามอำนาจหน้าที่ปกติของแต่ละองค์กร/หน่วยงาน ซึ่งพบว่าองค์กร/หน่วยงานจะใช้งบประมาณของตนเองในการแก้ไขจุดเสี่ยง ในกรณีที่นอกเหนือจากอำนาจหน้าที่รับผิดชอบ ซึ่งต้องใช้งบประมาณจำนวนมาก และเกี่ยวพันกับหลายส่วน ให้ร่วมกันหาช่องทางในการนำเสนอข้อมูลให้กับหน่วยงานที่รับผิดชอบ เพื่อหาแนวทางจัดการจุดเสี่ยง



6) จุดเสี่ยงในสถานศึกษา ได้รับความร่วมมือจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่เป็นต้นสังกัดของสถานศึกษาตั้งอยู่ได้ให้การสนับสนุนอุปกรณ์เครื่องมือ โดยมีครู ผู้ปกครอง คนในชุมชนร่วมกันลงแรงมาดำเนินการแก้ไข เช่น ทาสีตีเส้น ติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน ฯลฯ

## แก้ไขจุดเสี่ยง

แก้ไขจุดเสี่ยงร่วมกันกับชุมชน มีหลายวิธีการขึ้นอยู่กับลักษณะของแต่ละจุดเสี่ยง อาทิ

- การติดป้ายเตือน ป้ายหยุด ป้ายเขตโรงเรียน การติดตั้งกระจกโค้ง ไฟกะพริบ
- การทำทางม้าลาย ลูกกระพรวนชะลอความเร็ว
- การปรับเปลี่ยนเส้นทางเดินรถ การเปิด-ปิดประตูโรงเรียนให้เข้า-ออกทางเดียว
- การกำหนดจุดจอดรถ/จุดรับส่งนักเรียน การกำหนดทางเข้า/ทางออก





พบว่า จากการไปศึกษาดูงาน ทำให้มีหลายพื้นที่นำเอาสิ่งที่ได้เรียนรู้จากการดูงาน คือ การนำเอาวัสดุที่ไม่ใช้แล้ว วัสดุเหลือใช้ในชุมชน เช่น ถาดเก่า ป้ายเหล็ก ถาดसानไม้ไผ่ นำมาปรับปรุงดัดแปลงให้เป็นป้ายเตือนป้ายหยุด ตามทางแยก ทางโค้ง

## ติดตามประเมินผล

การเกิดอุบัติเหตุในจุดเสี่ยงนั้น ๆ ว่าหลังจัดการจุดเสี่ยงแล้วเกิดขึ้นอีกหรือไม่ อย่างไร และรายงานผลการดำเนินงาน สถิติการเกิดอุบัติเหตุให้กับชุมชนได้รับทราบ หากมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นนำเสนอต่อชุมชน และหน่วยงานที่รับผิดชอบเพื่อร่วมกับพิจารณาแก้ไขต่อไป







แก้ไขจุดเสี่ยงทั้งใน  
และนอกสถานศึกษา  
โดยความร่วมมือ  
จากเจ้าของพื้นที่  
(เจ้าหน้าที่ อปท.  
และเจ้าหน้าที่  
ทางหลวงชนบท)  
และชุมชน





## 2.

### การจัดการพฤติกรรมเสี่ยง

การจัดการพฤติกรรมเสี่ยงเป็นการดำเนินการเพื่อปลูกฝังและปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การปลูกฝังเป็นการเน้นให้เด็กมีพฤติกรรมที่เหมาะสมผ่านทางการเรียนการสอนและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน อาทิ การข้ามถนน การขึ้น-ลงรถ การสวมหมวกนิรภัย การปั่นจักรยานในสนามจำลอง

ทั้งนี้การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเน้นไปที่ผู้ปกครองมีส่วนร่วม โดยเฉพาะการสวมหมวกนิรภัยและการคาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับขี่ ซึ่งมีกระบวนการดังนี้

1. เก็บข้อมูลพฤติกรรมทั้งเด็กและผู้ปกครอง
2. วิเคราะห์พฤติกรรมเสี่ยงที่ต้องการแก้ไข
3. ปลูกฝังพฤติกรรมที่เหมาะสมให้กับเด็ก
4. การจัดทำข้อตกลงร่วมกัน
5. ติดตาม กระตุ้น ชื่นชม สร้างแรงบันดาลใจ

## เก็บข้อมูลพฤติกรรมของนักเรียนและผู้ปกครอง

เก็บข้อมูลพฤติกรรมของนักเรียนและผู้ปกครอง เพื่อให้ทราบข้อมูลที่เป็นปัจจุบันภายใต้บริบทของพื้นที่ตนเอง ซึ่งข้อมูลดังกล่าวจะได้นำมาใช้ในการวางแผนการดำเนินงานต่อไป

การเก็บข้อมูลดำเนินการโดยใช้

- **การสังเกต-แบบฟอร์มเก็บข้อมูล** : พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย/คาดเข็มขัดนิรภัย จำนวนการสวมทั้งผู้ปกครองและเด็กนักเรียน และการขึ้นลมรถ การรับ-ส่งนักเรียน การข้ามทางม้าลาย การจอดรถ



- **วิธีการเดินทางมาศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก/โรงเรียน** (รถรับส่ง เดินเท้า จักรยานยนต์จักรยาน รถยนต์)
- **การเยี่ยมชมบ้าน** : เส้นทางที่ใช้ในการเดินทางที่ผ่านจุดอันตราย หรือมีความเสี่ยงอื่นๆ

## วิเคราะห์พฤติกรรมเสี่ยงที่ต้องการแก้ไข

ส่วนใหญ่พบว่า พฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัยทั้งเด็กและผู้ปกครองเป็นพฤติกรรมที่มีความเสี่ยงสูง พบอัตราการสวมหมวกนิรภัยต่ำทั้งผู้ปกครองและเด็ก สถานศึกษาส่วนใหญ่จึงเลือกประเด็นดังกล่าวมาเป็นประเด็นในการดำเนินการเป็นอันดับแรก



## ปลูกฝังพฤติกรรมที่เหมาะสมให้กับเด็ก

โดยการให้เห็นความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัย วิธีการสวมหมวกนิรภัย การข้ามทางม้าลาย วิธีการขึ้น-ลงรถที่ปลอดภัย สัญญาณไฟจราจร ฯลฯ ผ่านทางการจัดการเรียนการสอน หรือกิจกรรมต่าง ๆ พร้อมทั้งมีอุปกรณ์สำหรับสื่อการสอนให้เข้าใจ อาทิ

- การเล่นนิทาน
- การร้องเพลง มโนราห์ เพลงพื้นบ้าน
- การเล่นเกม
- การแสดงบทบาทสมมติ
- สนามซ้ำชี้จำลอง
- การอบรมเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ
- สื่อป้ายสัญญาณจราจรต่าง ๆ ที่นำมาให้เด็กได้เรียนรู้ในชั่วโมงเรียน

## จัดทำข้อตกลงร่วมกัน

เพื่อเป็นการสร้างการมีส่วนร่วมโดยการทำเวทีทำข้อตกลงร่วมกัน ระหว่างโรงเรียน ครู ผู้ปกครอง และชุมชน อาทิ

- การสวมหมวกนิรภัย : ทำข้อตกลงในการรับส่งนักเรียนในกรณีที่ผู้ปกครองมาส่ง ให้สวมหมวกนิรภัยทั้งเด็กและผู้ปกครอง หากไม่สวมจะมีการตักเตือน/ปรับ
- การจัดหาหมวกนิรภัยให้กับเด็กเล็ก ในบางพื้นที่มีการจัดหาหมวกนิรภัยให้กับนักเรียน โดยให้นักเรียนได้ร่วมเป็นเจ้าของ ผ่านการออกเงินซื้อหมวก การทำโครงการหมวกเพื่อน้อง ฝ่าป่าหมวกกันน็อก ฯลฯ
- ทำข้อตกลงในการรับนักเรียนเข้าเรียน ว่าในกรณีที่ผู้ปกครองมาส่งนักเรียนด้วยรถจักรยานยนต์ต้องมีการสวมหมวกนิรภัยทั้งผู้ปกครองและนักเรียนในการรับส่งนักเรียน

- กำหนดจุดจอดรถหรือที่รับส่งนักเรียนที่ปลอดภัย โดยการตกลงร่วมกัน พร้อมทั้งปรับสถานที่ที่เหมาะสม ปลอดภัย มีการจัดเวรยามของคุณครูเพื่อรับส่งนักเรียน และนับจำนวนเด็กขึ้นลงรถทุกครั้ง
- บางสถานศึกษามีการปรับกฎเกณฑ์ของรถรับส่งนักเรียนให้มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น กำหนดลักษณะของรถ อุปกรณ์ประจำรถ คุณสมบัติของผู้ขับรถรับส่ง
- การสร้างกระแสการสวมหมวกนิรภัย โดยการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัยในงาน/กิจกรรมของชุมชน อาทิ งานกีฬา งานผ้าป่า ประกวดคำขวัญเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนในงานวันเด็ก



เด็กและผู้ปกครองปรับพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยเพิ่มมากขึ้น

## ติดตาม กระตุ้น ชื่นชม

- ผ่านทางวิธีการที่หลากหลายทั้งกับเด็กนักเรียน และผู้ปกครอง อาทิ
- การให้รางวัลเด็ก โดยการให้ดาวกับเด็กที่ใส่หมวกนิรภัยมาโรงเรียน ผ่านกิจกรรม “หนูน้อยสอยดาว”
  - การโพสต์/ถ่ายทอดตัวอย่างการขับขี่ปลอดภัย การสวมหมวกนิรภัย ในช่องทาง Social media อาทิ Face book และไลน์กลุ่มผู้ปกครอง ไลน์กลุ่มภาคีเครือข่ายครู
  - นำเสนอสถิติการสวมหมวกนิรภัยให้กับเด็ก ผู้ปกครอง และคนในชุมชน ได้รับรู้ผ่านช่องทางต่าง ๆ



ปลูกฝังพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน  
ที่เหมาะสมให้กับเด็ก

การทำข้อตกลงร่วมกับโรงเรียนและ  
ผู้ประกอบการในการปรับพฤติกรรมเสีย



การณรงก์ถนนปลอดภัยและการสวมหมวกนิรภัย

# 3.

## การจัดการเรียนการสอน

การจัดการเรียนการสอนเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน เป็นกลวิธีหนึ่งในการที่จะปลูกฝังพฤติกรรมที่เหมาะสมให้กับเด็ก ส่งเสริมการสร้างวินัยผ่านทางการเรียนการสอนด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งในหลักสูตรการศึกษาปฐมวัยทุกฉบับที่ผ่านมามีการระบุเรื่องความปลอดภัยทางถนนไว้ในส่วนที่เป็นสาระการเรียนรู้ ซึ่งครูจะต้องนำมาบูรณาการลงในแผนการจัดการประสบการณ์ให้เด็กได้เรียนรู้ผ่านกิจกรรมที่สอดคล้องกับพัฒนาการของเด็กแต่ละวัย

การจัดการเรียนการสอนเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน มีขั้นตอนดำเนินการ ดังนี้

1. เก็บข้อมูล ค้นหาความรู้
2. จัดการเรียนการสอน
3. ประเมินผล ปรับปรุงพัฒนา

## เก็บข้อมูล ค้นหาความรู้

การเก็บข้อมูลเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ของตนเอง เพื่อนำมาประมวลสิ่งที่ต้องการให้เด็กได้เรียนรู้ และค้นหาความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนที่เหมาะสมกับเด็กในแต่ละช่วงวัย มีการดำเนินการ ดังนี้

1. เก็บข้อมูลสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนที่เกิดขึ้นในบริบทพื้นที่ของตนเอง เพื่อให้เข้าใจบริบท พฤติกรรมของเด็กและผู้ปกครองในพื้นที่ของตนเอง อาทิ พฤติกรรมการขับขี่ของผู้ปกครอง/นักเรียน สถิติการสวมหมวกนิรภัย/การคาดเข็มขัดนิรภัย ความรู้ด้านจราจร/กฎหมายจราจร ฯลฯ
2. ทบทวนหลักสูตรเดิมที่สอนอยู่ว่ามีเนื้อหาเกี่ยวข้องกับเรื่องความปลอดภัยทางถนนอย่างไรบ้าง ใช้วิธีการและสื่อแบบไหน ควรจะปรับเปลี่ยนเพิ่มเติมให้เป็นอย่างไร
3. ค้นหาความรู้ที่เหมาะสมที่จะนำมาสอนเด็กในแต่ละช่วงวัย อาทิ เครื่องหมายจราจร กฎหมายจราจร

## จัดการเรียนการสอน

ด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับนักเรียน โดยมีการดำเนินการ 2 ขั้นตอน คือ **ขั้นแรก** เป็นการเตรียมการเพื่อจัดทำแผนการสอน **ขั้นที่สอง** เป็นการจัดการเรียนการสอนตามแผนการสอนที่ได้กำหนดไว้ ดังนี้

### 1) การเตรียมการเพื่อจัดทำแผนการสอน

1.1) จัดทำแผนการสอนโดยใช้ 4 คำถามหลัก ก่อนการเขียนแผนการเรียนรู้

- **คำถามที่ 1** เราจัดประสบการณ์ให้กับใคร ที่ไหน อย่างไร? เพื่อให้ทราบพัฒนาการเด็ก อายุเด็ก ระดับชั้น และบริบทของห้องเรียนหรือสถานที่



- **คำถามที่ 2** เราต้องการให้เด็กเรียนรู้อะไร? เพื่อให้ทราบถึงสาระที่เด็กควรรู้ เด็กต้องการเรียนรู้อะไร และเด็กเรียนรู้อะไรมาแล้วบ้าง ซึ่งสำหรับประเด็นความปลอดภัยทางถนนคือต้องการให้เด็กเรียนรู้การดูแลตัวเองและการป้องกันตัวเองจากอุบัติเหตุ
- **คำถามที่ 3** เราจะจัดการเรียนรู้อย่างไร? ทำอย่างไรให้เด็กเรียนรู้ให้ดีที่สุด เราจะจัดกิจกรรมอย่างไร โดยมีเป้าหมายเพื่อให้เด็กสามารถนำไปปฏิบัติในชีวิตประจำวันได้ สร้างจิตสำนึกจากการปฏิบัติซ้ำ ๆ และต้องเห็นผลจากการปฏิบัติจริง
- **คำถามที่ 4** เรารู้อย่างไรว่าเด็กได้เรียนรู้? ต้องมีวิธีการวัดผล/การประเมินที่เหมาะสม กำหนดตัวชี้วัดในแต่ละกิจกรรมให้ชัดเจน เพื่อให้สามารถประเมินการจัดการเรียนการสอนนั้นบรรลุตามวัตถุประสงค์

1.2) กำหนดว่าจะนำแผนการสอนไปใช้ในรูปแบบใด ซึ่งการดำเนินงานที่ผ่านมาพบการนำเอาแผนการสอนไปใช้ใน 3 รูปแบบ ได้แก่

### **รูปแบบที่ 1**

**จัดทำแผนการเรียนรู้** เป็นการนำเอาการจัดการเรียนการสอนเพื่อความปลอดภัยทางถนนไปบูรณาการใน 6 กิจกรรมหลักสำหรับเด็กปฐมวัย ได้แก่ 1) กิจกรรมเคลื่อนไหวและจังหวะ 2) กิจกรรมสร้างสรรค์ 3) กิจกรรมเสรี 4) กิจกรรมเสริมประสบการณ์ 5) กิจกรรมกลางแจ้ง 6) กิจกรรมเกมการศึกษา ซึ่งจัดเป็นการจัดการเรียนการสอนแบบบูรณาการ โดยยังคงกิจกรรมประจำวันยึดโยงกับหลักสูตรแกนกลางของการศึกษาปฐมวัย



## ตัวอย่างแผนการเรียนรู้ระดับปฐมวัย

กิจกรรมเสริมประสบการณ์สาระการเรียนรู้เรื่องสิ่งต่าง ๆ รอบตัวเด็ก  
ของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเทศบาลตำบลขุนทะเล (บ้านนิคม)

### หน่วยการเรียนรู้

#### หนูน้อยมาโรงเรียนกันเถอะ



- ▶ พาหนะที่ใช้ในการเดินทาง
- ▶ สิ่งแวดล้อมระหว่างทาง
- ▶ เดินทางอย่างไรให้ปลอดภัย
- ▶ การเดินทางมาโรงเรียน

#### ปลอดภัยในยานพาหนะ



- ▶ ความหมายของยานพาหนะ
- ▶ ประเภทของยานพาหนะ
- ▶ ชื่อของยานพาหนะ
- ▶ วิธีเลือกใช้อยานพาหนะ
- ▶ อันตรายจากยานพาหนะ

#### จราจรหรรษา



- ▶ สีและสัญญาณไฟจราจร
- ▶ ป้ายสัญญาณจราจร
- ▶ การปฏิบัติตนตามกฎหมายจราจร

#### ป้องกันภัยใส่ใจจุดเสี่ยง



- ▶ ลักษณะทางม้าลาย
- ▶ การปฏิบัติตนในการข้ามทางม้าลาย
- ▶ การปฏิบัติตนในการใช้สะพานลอย
- ▶ หมวกนิรภัยปลอดภัยไว้ก่อน

## ตัวอย่างแผนการเรียนรู้ระดับช่วงชั้นที่ 1

หน่วยบูรณาการ เรื่องเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน TK safety road zone ระดับช่วงชั้นที่ 1 (ประถมศึกษาปีที่ 1-3) โรงเรียนต้นแก้วผดุงพิทยาลัย

### กิจกรรม : ความปลอดภัยบนท้องถนน

#### ประถมศึกษาปีที่ 1 ใช้เวลา 3 ชั่วโมง

- ขั้นที่ 1 เจ้าหน้าที่ตำรวจได้มาให้ความรู้ความปลอดภัยและกฎจราจรบนท้องถนน
- ขั้นที่ 2 ครูสอนร้องเพลงและทำท่าประกอบเพลงข้ามถนน
- ขั้นที่ 3 ครูให้ความรู้เกี่ยวกับป้ายจราจรทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ
- ขั้นที่ 4 ครูทดสอบนักเรียนด้วยการใช้บัตรรูปภาพขึ้นถามแล้วให้นักเรียนช่วยกันตอบ
- ขั้นที่ 5 ให้นักเรียนเล่นเกมจับคู่รูปภาพและบัตรคำ โดยแบ่งกลุ่ม กลุ่มละ 10 คน ให้นักเรียนแข่งขันกัน
- ขั้นที่ 6 ครูและนักเรียนร่วมกับสรุปความหมายของป้ายจราจร
- ขั้นที่ 7 ครูให้นักเรียนทำใบงานหลังจากทำกิจกรรม

#### ประถมศึกษาปีที่ 2 ใช้เวลา 3 ชั่วโมง

- ขั้นที่ 1 เล่นเกมจับคู่ป้ายจราจร ทบทวนความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร สัญญาณไฟจราจรความปลอดภัยบนท้องถนน
- ขั้นที่ 2 สรุปความรู้ที่ได้รับ โดยการระดมสมองความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร สัญญาณไฟจราจรความปลอดภัยบนท้องถนน ลงบนกระดาษเพื่อสะท้อนความคิด
- ขั้นที่ 3 สร้างชิ้นงาน
  - ใบงานที่ 1 ทบทวนป้ายจราจร
  - ใบงานที่ 2 วาดภาพป้ายสัญญาณจราจร
  - ใบงานที่ 3 คำคล้องจอง
  - ใบงานที่ 4 สติอุบัติเหตุ
  - ใบงานที่ 5 สรุปความรู้ที่ได้รับ



## ประถมศึกษาปีที่ 3 ใช้เวลา 3 ชั่วโมง

### ครูให้นักเรียนแบ่งกลุ่ม กลุ่มละ 5 คน

- ให้แต่ละกลุ่มเล่าประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุบนท้องถนน
- ให้นักเรียนแต่ละกลุ่มทำภาระงาน ในหัวข้อ

#### *การรณรงค์การใช้รถบนท้องถนนอย่างปลอดภัย*

- ให้แต่ละกลุ่มนำเสนอผลงาน
- ให้แต่ละกลุ่มแต่งทำนองประกอบเพลง จากบทที่ครูแจกให้

### รูปแบบที่ 2

**จัดกิจกรรมความปลอดภัยทางถนน** แยกออกมาจากหลักสูตรแกนกลางหรือเป็นโครงการพิเศษ โดยการนำกิจกรรมเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน บรรจุอยู่ในช่วงกิจกรรมลดเวลาเรียนเพิ่มเวลารู้ ชุมนุม กิจกรรมลูกเสือ กิจกรรมจิตอาสา สภานักเรียน อาสาจราจร กิจกรรมหน้าเสาธง เป็นต้น

**กิจกรรมรูปแบบดังกล่าว** พบว่า โรงเรียนได้นำไปใช้ในการจัดการเรียนการสอนในระดับประถมศึกษา

### รูปแบบที่ 3

**การจัดทำหลักสูตร** พัฒนาจิตสำนึกการขับขี่ปลอดภัย ซึ่งสถานศึกษาต้องพัฒนาหลักสูตรให้ครบถ้วน ประกอบด้วย การกำหนดปรัชญา ความคิดรวบยอด จุดมุ่งหมาย กิจกรรมการเรียนรู้ สื่อประกอบกิจกรรม การจัดทำและประเมินผล คู่มือการใช้หลักสูตร ระยะเวลาการดำเนินกิจกรรม ซึ่งอาจจะมีช่วงเวลาเฉพาะที่ไม่ต้องบูรณาการกับหลักสูตรแกนกลางของการศึกษาปฐมวัย แต่จะต้องมีความสม่ำเสมอและต่อเนื่องเพื่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติ **ทั้งนี้แต่ละศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก/โรงเรียน** จะต้องพิจารณาถึงความเหมาะสมกับบริบทของตนเอง

1.3) ตรวจสอบแผนการเรียนรู้โดยผู้เชี่ยวชาญ เพื่อให้แผนการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนได้มาตรฐานและได้รับการยอมรับ จึงต้องนำแผนการสอนไปนำเสนอให้ผู้เชี่ยวชาญได้พิจารณาและให้ความเห็นเพิ่มเติม

1.4) ผลิตภัณฑ์ที่เหมาะสมกับแต่ละกิจกรรม นอกจากผลิตสื่อในการเรียนการสอนในห้องเรียนแล้ว ในบางสถานศึกษามีการปรับปรุงสภาพแวดล้อมภายในสถานศึกษาให้เป็นแหล่งเรียนรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน อาทิ การทำสนามขับขี้อัจฉริยะ ทำทางม้าลายติดป้ายจราจร สัญลักษณ์จราจรต่าง ๆ ภายในโรงเรียน เป็นต้น



สื่อการเรียนรู้



## 2) การจัดการเรียนการสอนตามแผนการเรียนรู้ที่ได้กำหนดไว้ ซึ่งขึ้นอยู่กับแต่ละสถานศึกษาที่จะเลือกดำเนินการ



การจัดการเรียนการสอนด้านความปลอดภัยทางถนน



การจัดการเรียนการสอนแบบบูรณาการ



จัดกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนเป็นโครงการพิเศษ เช่น อบรมขับที่ปลอดภัย



กิจกรรมชุมนุม “เพลงบอก ออกพราน พสานดิเกร์ฮูลู สู่ความปลอดภัยบนท้องถนน”

## ประสิทธิผล

กระบวนการที่จะทำให้ทราบว่าแผนการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนที่จัดการเรียนการสอนไปนั้น เด็กเกิดการเรียนรู้มากน้อยเพียงใด ซึ่งการประเมินครูจะมีการประเมินผลหลังการสอนด้วยตนเองทุกครั้ง ตามเครื่องมือและเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในแผน และสรุปผลอีกครั้งเมื่อสิ้นสุดการเรียนการสอน นอกจากนี้ยังต้องประเมินพฤติกรรมหรือการเกิดจิตสำนึกของเด็กว่ามีการเปลี่ยนแปลงหรือไม่อย่างไรอีกด้วย

การประเมินการเรียนรู้จะนำผลที่ได้มาปรับปรุงแผนการเรียนรู้ กิจกรรม สื่อ เพื่อให้การเรียนการสอนครั้งต่อไปมีศักยภาพมากยิ่งขึ้น

การประเมินพฤติกรรมหรือการเกิดจิตสำนึกนอกจากจะนำมาปรับปรุงแผนการเรียนรู้แล้วยังเป็นข้อมูลเพื่อนำเสนอให้กับชุมชน ผู้ปกครองได้รับทราบอีกด้วย





## กระบวนการที่ทำให้เด็กและผู้ปกครองสวมหมวกนิรภัย

บทเรียนสำคัญของการสร้างต้นแบบสถานศึกษาปลอดภัยทางถนน คือ การสร้างให้เกิดความตระหนักถึงความปลอดภัยทางถนน จากเด็กเล็ก ขยายไปสู่ผู้ปกครอง ผ่านทางการกระตุ้นให้เกิดการสวมหมวกนิรภัย ด้วยความยินยอมและเต็มใจ ไม่รู้สึกถูกบังคับ มีกระบวนการดำเนินการ ดังนี้

**1 เก็บข้อมูล** การสวมหมวกนิรภัยทั้งเด็กและผู้ปกครอง

**2 ให้ข้อมูล** สร้างความตระหนัก ผลดี-ผลเสียที่เกิดขึ้น

**3 สร้างเสริมพฤติกรรม**

- **เด็ก** : ผ่านการจัดการเรียนรู้/กิจกรรม สื่อให้เห็นที่ผลกระทบของการไม่สวมหมวกนิรภัยอย่างง่าย เช่น การนำไข่ไก่ แต่งโมมาทดลองเปรียบเทียบกับเหมือนศีรษะให้เด็กได้เรียนรู้
- **ผู้ปกครอง** : การประชุม/การจัดทำข้อตกลงร่วมกัน/การประสานความร่วมมือทำเพื่อเด็ก

**4 ติดตาม กระตุ้น ชื่นชม**

มีรายละเอียดดังนี้

1. การเก็บข้อมูลพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนและผู้ปกครอง
2. ให้ข้อมูลสถิติการสวมหมวกนิรภัยให้กับผู้ปกครอง ผ่านทางการประชุมผู้ปกครอง พร้อมทั้งสร้างความตระหนักถึงความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัยที่จะช่วยเมื่อเกิดอุบัติเหตุ โดยการ
  - ให้ดูคลิปเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย
  - การยกตัวอย่างเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจริง
3. สร้างเสริมพฤติกรรมที่เหมาะสม
  - 3.1 เด็กนักเรียน ให้เห็นความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัย ผ่านทางการจัดการเรียนการสอน หรือกิจกรรมต่างๆ พร้อมทั้งอุปกรณ์สำหรับสื่อการสอนให้เข้าใจ อาทิ



การเล่นิทาน การร้องเพลง มโนราห์ เพลงพื้นบ้าน  
 การเล่นเกม การแสดงบทบาทสมมติ สนามขับขี้อำลอง  
 การให้เด็กได้ทดลองปฏิบัติจากอุปกรณ์

- 3.2 ผู้ปกครอง ให้เห็นความสำคัญและปฏิบัติตาม โดยการกำหนด
  - ทำความเข้าใจกับผู้ปกครองในการประชุมผู้ปกครอง
  - ข้อตกลงร่วมกันระหว่างโรงเรียนและผู้ปกครองในการ  
 สวมหมวกนิรภัยมาส่งนักเรียน มีรายละเอียดถึง  
 ข้อกำหนด และบทลงโทษหากไม่ปฏิบัติตาม เช่น การปรับ  
 เป็นเงินหากไม่สวมหมวกนิรภัย ฯลฯ
  - บางโรงเรียนมีข้อกำหนดในการรับนักเรียนเข้าเรียน ว่าต้อง  
 มีการสวมหมวกนิรภัยทั้งผู้ปกครองและนักเรียนในการ  
 รับส่งนักเรียน
- 3.3 ครูและโรงเรียน ทำหน้าที่เป็นผู้สนับสนุนในการจัดหา  
 หมวกนิรภัยให้กับเด็กเล็ก และบางส่วนได้รับการสนับสนุน  
 จากการประสานกับ สอจว. มูลนิธิเมาไม่ขับ
- 3.4 สร้างการมีส่วนร่วมเพื่อให้เด็กรู้สึกถึงความเป็นเจ้าของ  
 หมวกนิรภัย โดยการ
  - ออมเงินวันละบาทซื้อหมวก
  - การทำโครงการหมวกเพื่อน้อง
  - ผ้าป่าหมวกกันน็อก
4. ติดตาม กระตุ้น ชื่นชม ผ่านทางวิธีการที่หลากหลายทั้งกับเด็กนักเรียน  
 และผู้ปกครอง อาทิ
  - การให้รางวัลเด็ก โดยการให้ดาวกับเด็กที่ใส่หมวกนิรภัย “หนูน้อย  
 สอยดาว”
  - การโพสต์/ถ่ายทอดตัวอย่างการสวมหมวกนิรภัยในช่องทาง  
 Social media อาทิ Facebook Line กลุ่ม



การจัดการเรียนการสอนเกี่ยวกับการขับขี่ปลอดภัย ผ่านบทบาทสมมติ สนามจับที่จำลอง



การจัดการเรียนการสอนเกี่ยวกับการขับขี่ปลอดภัย ผ่านทางการเล่านิทาน



การสนับสนุนหมวกนิรภัย และการปรับปรุงพื้นที่ในศูนย์ให้มีที่แขวนหมวกนิรภัย



ช่วงสถานการณ์โรคระบาดโควิด-19 ระบาด เด็ก ผู้ปกครอง ครู “ใส่แมส สวมหมวกนิรภัย” กลายเป็นวิถีชีวิตใหม่ (New Normal)

## เครื่องมือในการ

# “สร้างเมล็ดพันธุ์แห่งความปลอดภัยทางถนน”

เครื่องมือ ▶ ต้นไม้ปัญหา (การวิเคราะห์ ค้นหาปัญหา)



## วิธีการ ▶

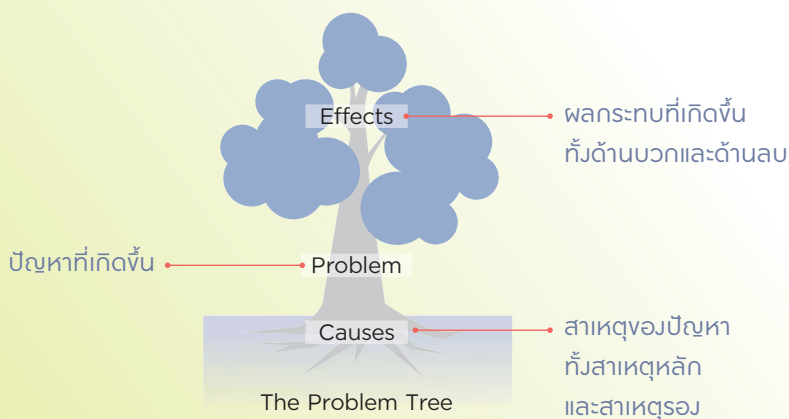
1. ร่วมกันระบุปัญหาที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุทางถนน ผ่านทางต้นไม้ปัญหา โดยมีวิธีการดังนี้
  - เริ่มต้นด้วยการเขียนโครงต้นไม้ กิ่งก้าน
  - อธิบายประเด็นแต่ละส่วนให้ชัดเจน ดังนี้
    - **ลำต้น** คือ กำหนดประเด็นหลัก และสถานการณ์ปัญหาที่เกิดขึ้น (ในชุมชน/ในโรงเรียน (ศพด. ครู ผู้ปกครอง เด็ก))
    - **ราก** คือ สาเหตุของปัญหาที่เกิดขึ้น (ปล่อยไว้ระดมความคิดเห็นก่อน แล้ววิทยากรชวนจัดกลุ่มข้อมูล ได้แก่ คน รถ ถนน สภาพแวดล้อม)
    - **ผล** คือ ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากปัญหานั้น ๆ
    - **ใบ** คือ แนวทางแก้ไข โดยการจัดการความปลอดภัยทางถนน จะทำใน 3 เรื่อง ได้แก่ การจัดการจุดเสี่ยง การปรับพฤติกรรม การจัดการเรียนการสอน



2. จัดลำดับความสำคัญของปัญหา
3. แนวทางการแก้ไขปัญหา แบ่งเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนที่เราสามารถจัดการแก้ไขได้เอง และส่วนที่เกินกำลังจะดึงใครมาช่วยได้บ้าง

## ใช้เพื่อ ▶

1. ให้ทราบถึงปัญหาที่ชัดเจน ช่วยจัดลำดับความสำคัญของปัญหา เชื่อมโยงปัญหา-สาเหตุ-ผล ทำให้เห็นแนวทางในการดำเนินการแก้ไขปัญหา
2. สร้างความตระหนักถึงความสำคัญในการสร้างให้เกิดความปลอดภัยทางถนน



ภาพต้นไม้ปัญหา

Credit : <http://urbact.eu/urbact-local-groups>

## เรื่องย่อ ▶ แผนที่จุดเสี่ยง

### วิธีการ ▶

1. จัดทำแผนที่รอบบริเวณสถานศึกษา ที่แสดงให้เห็นเส้นทาง ซอย ทางโค้ง สถานที่สำคัญในชุมชน (ตลาด โรงเรียน สถานที่ราชการ ฯลฯ)
2. แสดงพิกัดที่มีการเกิดอุบัติเหตุ โดยมีสัญลักษณ์แทนความรุนแรง เช่น สีแดง แทนจุดที่มีอุบัติเหตุเสียชีวิต สีเหลืองแทนจุดที่มีอุบัติเหตุบาดเจ็บ สีเขียว แทนจุดที่มีอุบัติเหตุเฉี่ยวชนแต่ไม่มีผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิต
3. ตรวจสอบข้อมูลในแผนที่ร่วมกับคนในชุมชนและผู้เกี่ยวข้อง

### ใช้เพื่อ ▶

1. ทบทวนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนของพื้นที่ ซึ่งแผนที่จุดเสี่ยง จะทำให้เห็นภาพลักษณะของพื้นที่ที่เกิดอุบัติเหตุได้ชัดเจนมากยิ่งขึ้น
2. ให้ข้อมูลเกี่ยวกับจุดเสี่ยงในพื้นที่ เห็นภาพรวมกัน
3. ร่วมกันตัดสินใจในการเลือกแก้ไขจุดเสี่ยง





## เครื่องมือ ▶ ทูน 5 ด้าน

### วิธีการ ▶

ร่วมกันวิเคราะห์ทูนชุมชน 5 ด้าน ประกอบด้วย

- ทูนทางสังคม : บุคคล กลุ่ม องค์กรหน่วยงาน
- ทูนความรู้ : วัฒนธรรม/ภูมิปัญญา
- ทูนสัญลักษณ์ : บอกความเป็นตัวตนของเรา
- ทูนเศรษฐกิจ : ทรัพยากร สภาพ พื้นที่ กลุ่มอาชีพ สถานที่สำคัญ
- ทูนประสบการณ์ : ประเด็นเฉพาะ บทเรียนจากการแก้ไขปัญหาที่ผ่านมา

### ใช้เพื่อ ▶

ทบทวนโครงสร้างใหญ่ของชุมชน เพื่อนำมาช่วยวางแผนการทำงาน

- เห็นกลุ่มผู้เกี่ยวข้องที่จะดึงมาร่วมทำงาน
- เห็นพื้นที่ที่เป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ (สภาพพื้นที่ พฤติกรรมคนขับ)
- สามารถนำสิ่งใกล้ตัวมาออกแบบสื่อการเรียนรู้การสอนได้ เช่น แผ่นผัง ท้องเที่ยวชุมชน เป็นต้น



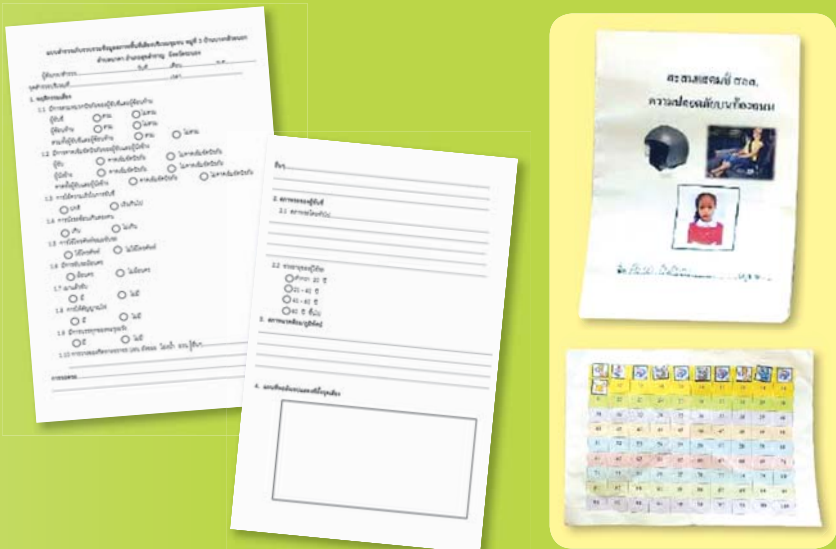
## เรื่องย่อ ▶ สํารวจ/เยี่ยมบ้าน/แบบบันทึก

### วิธีการ ▶

1. เก็บข้อมูลเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน ประกอบด้วย
  - ระยะเวลาการเดินทางของเด็กจากบ้านมาโรงเรียน
  - สภาพเส้นทาง ข้อมูลจุดเสี่ยงที่อยู่ในระยะทางที่เด็กต้องเดินทาง
  - วิธีการเดินทางจากบ้าน (พาหนะที่ใช้ ผู้รับส่งเป็นใคร ความพร้อม/พฤติกรรมกรขับขี่ของผู้รับส่ง)
  - ปัจจัยที่มีผลต่อสภาพเส้นทางและการเดินทาง เช่น การเดินทางในฤดูฝน สภาพถนน สภาพพื้นที่โดยรอบ (ภูเขา ลำคลอง)
2. นำข้อมูลมาวิเคราะห์ภาพรวม

### ใช้เพื่อ ▶

1. เก็บข้อมูลจุดเสี่ยง พฤติกรรมการขับขี่ จำนวนการสวมหมวก ฯลฯ
2. นำข้อมูลมาใช้ในการนำเสนอสถานการณ์ปัจจุบันให้กับชุมชนได้รับทราบ และวางแผนการสร้างความปลอดภัยทางถนน





## เครื่องมือ ▶ บันไดผลลัพ์

### วิธีการ ▶

1. คิดผลลัพ์ในบันไดขั้นบนสุดก่อน แล้วค่อยคิดย้อนบันไดลงมายังผลลัพ์ก่อนหน้า
2. บันไดขั้นบนสุดให้เป็นไปได้ในระยะเวลาของโครงการ
3. การกำหนดตัวชี้วัดจะต้องวัดได้เป็นรูปธรรมและยอมรับร่วมกันระหว่างคณะทำงาน กลุ่มเป้าหมายและภาคีที่เกี่ยวข้อง

### ใช้เพื่อ ▶

นำมาใช้ในการวางแผนออกแบบกิจกรรมร่วมกัน

## ตัวอย่างบันไดผลลัพ์





## เครื่องมือ ▶ การประเมินตนเอง (แบบผังใยแมงมุม)

### วิธีการ ▶

- กำหนดตัวชี้วัดที่จะนำมาประเมิน อาทิ
  - ครุต้นแบบด้าน Road safety
  - พฤติกรรมขับขี่ปลอดภัยในเด็ก และผู้ปกครอง
  - เส้นทาง และสภาพแวดล้อมปลอดภัย
  - ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเป็นแบบอย่างการทำงานเรื่อง Road safety
  - การสนับสนุนของ อปท. ในการทำงาน Road safety
  - การมีส่วนร่วมของชุมชน และเครือข่ายภาคี
- ให้คะแนนว่าปัจจุบันได้คะแนนเท่าไรในแต่ละตัวชี้วัด พร้อมทั้งระบุเหตุผลหรือยกตัวอย่างประกอบ
- ทำการประเมินในแต่ละช่วงเวลา ส่วนใหญ่จะประเมินก่อนและหลังดำเนินการ
- นำผังใยแมงมุมที่ได้ในแต่ละช่วงเวลามาซ้อนทับกัน ทำให้เห็นการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น

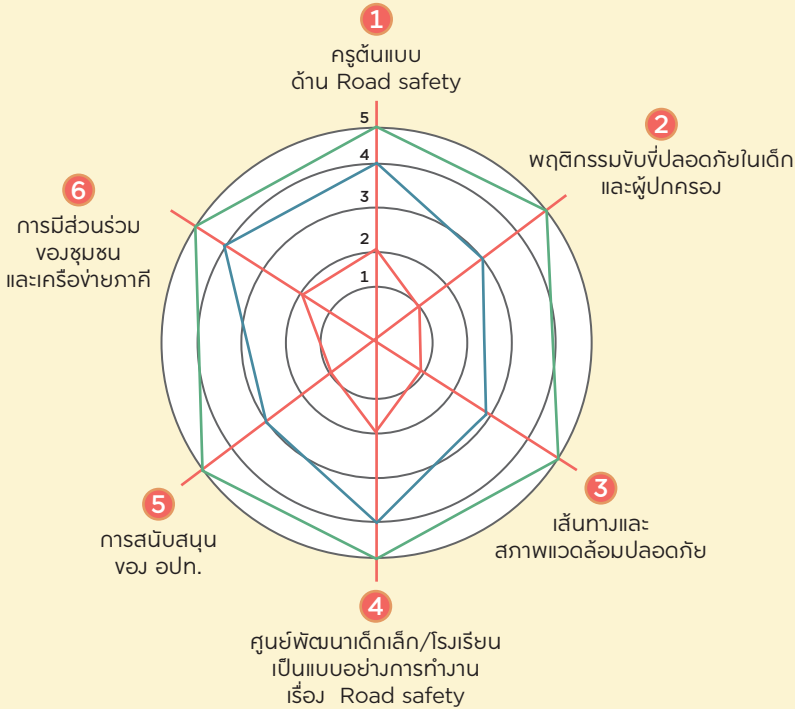
### ใช้เพื่อ ▶

- ประเมินการทำงานของทีมงานกันเอง ในแต่ละด้านที่เกี่ยวข้อง
- เห็นการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น
- นำมาปรับปรุง พัฒนาในวิธีการทำงานเพื่อให้ถึงเป้าหมายที่กำหนดไว้ร่วมกัน



## ตัวอย่างการประเมินด้วยผังใยแมงมุม

### ผังใยแมงมุม ศพด.บ้านเป้า



- ก่อนดำเนินโครงการ
- ระหว่างดำเนินโครงการ
- หลังดำเนินโครงการ

- 1 = ไม่มี
- 2 = น้อย
- 3 = ปานกลาง
- 4 = มาก
- 5 = มากที่สุด



## คนทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนกลุ่มหนึ่งที่มีความเชื่อว่าการสร้างเมล็ดพันธุ์แห่งความปลอดภัยทางถนน

ด้วยการปลูกฝังวินัยจราจรและจิตสำนึกที่ดีให้กับเด็ก จะส่งผลถึงพฤติกรรม ความคิด การตัดสินใจที่เกิดความปลอดภัยได้

จึงได้ก่อเกิดโครงการพัฒนาศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบ

ในการจัดการความปลอดภัยทางถนน

โดยการมีส่วนร่วมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและชุมชนนั้น

ซึ่งได้มีการดำเนินงานต่อเนื่องมาเป็น

### “โครงการขยายผลศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบสู่โรงเรียน เพื่อความปลอดภัยทางถนนฯ”

ด้วยความเชื่อมั่นว่าการสร้างวินัยต้องเริ่มตั้งแต่เด็กเล็ก

เพื่อให้มีภูมิคุ้มกันในเรื่องความปลอดภัยทางถนน

ตั้งแต่วัยเยาว์ เมื่อสิ้นสุดโครงการพบว่า

ไม่เพียงเด็กเล็กมีจิตสำนึกและความรู้เรื่องวินัยจราจร

หากแต่กลายเป็นสื่อมีชีวิตที่ดี ส่งผ่านไปยังพ่อแม่ ผู้ปกครอง คนในชุมชน

ให้สามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมและร่วมกันสร้างความปลอดภัยทางถนน

ให้เกิดขึ้นในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและชุมชน กลายเป็นตัวแบบที่ดี

ในการใช้รถใช้ถนนให้มีความปลอดภัยในพื้นที่เป้าหมายทั้ง

4 ภาค 8 จังหวัด 47 ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก 8 โรงเรียน