

เส้นทางสู่...

“ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบ ด้านความปลอดภัยทางถนน”



สังเคราะห์ความรู้

โครงการพัฒนาศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบ ในการจัดการความปลอดภัยทางถนน

โดยการมีส่วนร่วมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและชุมชน

เส้นทางสู่... “ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบ ด้านความปลอดภัยทางถนน”

ISBN

ผู้เขียน:

นางสาวเจิมขวัญ ศรีสวัสดิ์ นายชีวัน ชันธรรม

บรรณาธิการ:

นางพรทิพา สุริยะ

กองบรรณาธิการ/คณะทำงาน:

- | | |
|------------------------------|---|
| 1. ผศ.(พิเศษ) กาญจนา ทองทั่ว | สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาชุมชนท้องถิ่นจังหวัดอุบลราชธานี |
| 2. นายชินนวัฒน์ มณีศรีชา | ศูนย์ประสานงานวิจัยเพื่อท้องถิ่นจังหวัดสมุทรสงคราม |
| 3. นางสาวณัฐกานต์ ไทสุวรรณ | ศูนย์ประสานงานวิจัยเพื่อท้องถิ่นจังหวัดระนอง |
| 4. นางสาวอรอุมา ชูแสง | กลุ่มยุวชนสร้างสรรค์ จังหวัดสุราษฎร์ธานี |
| 5. นางสาวกชกร ชินะวงศ์ | มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อท้องถิ่น |
| 6. ผศ.เยี่ยมลักษณ์ อุดาการ | ผู้อำนวยการโรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ |

หัวหน้าทีมวิจัย:

- | | |
|------------------------------|---|
| 1. นางอรชिरา อาสนะ | ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเทศบาลตำบลสุเทพ |
| 2. นางสาววิไล เจริญเนตร | ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเทศบาลตำบลห้วยทราย |
| 3. นางนงลักษณ์ หิรัญรัตน์ | ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและโรงเรียนเทศบาลตำบลทุ่งหัวช้าง |
| 4. นางสาวนิภาพร ปาระมี | ศูนย์อบรมเด็กก่อนเกณฑ์ในวัดแม่แรงตำบลแม่แรง |
| 5. นายเดชินท์ชัย ฝาริบุตร | ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กองค์การบริหารส่วนตำบลแมด |
| 6. ดร.ขวัญฤดี จันทิมา | กองสาธารณสุขและสิ่งแวดล้อมเทศบาลเมืองอานาจเจริญ |
| 7. นายประสพ ปรุโปร่ง | โรงเรียนเทศบาล 4 อนุบาลพระเจ้าใหญ่องค์ตื้อ |
| 8. นางสาวกิตติยาพร จันทร์ชม | องค์การบริหารส่วนตำบลไร่น้อย |
| 9. นางสมจิต ศรีมงคล | ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กตำบลแก้มอัน |
| 10. นางสุกัญญา เพชรมิตี | ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กตำบลพลับพลาไชย |
| 11. นายอนุสรณ์ กรุงวัชชะ | องค์การบริหารส่วนตำบลด่านทับตะโก |
| 12. นางสาวปาริฉัตร สุรามাত্র | ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กตำบลหนองขาม |
| 13. นางสาวเมณัฏรรณ สมพงษ์ | โรงเรียนอนุบาลบ้านยางทอง ทต.ขุนทะเล |
| 14. นางสาวปิยะนาถ ศรีโย | ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและโรงเรียนอนุบาลเทศบาลตำบลเมืองเวียง |
| 15. นายสมเกียรติ สลาสะรัต | ศูนย์อบรมเด็กก่อนเกณฑ์ประจำมัสยิดอัตเตาฟีกียะห์ |
| 16. นางสาวภารดี แพน้อย | ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านราชกุด |



หากมองย้อนกลับไปเมื่อ 2 ปีที่แล้ว จะเห็นคนกลุ่มเล็กๆ กลุ่มหนึ่งที่ทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งมีความหวังว่าจะเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้คนไทยปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนน และมีแนวคิดที่...ทำอะไรที่จะทำให้คนขับซึ่รถบนท้องถนนมีวินัย ขับขี่ด้วยความระมัดระวังและมีจิตสำนึกที่ดี และเอื้อให้ทุกคนใช้รถใช้ถนนร่วมกัน เพื่อให้ทุกคนที่ออกจากบ้านแล้วกลับเข้าบ้านได้อย่างปลอดภัย ไม่ไปสูญเสียอวัยวะหรือชีวิตและทรัพย์สินไว้บนท้องถนน

จากแนวคิดดังกล่าวของกลุ่มคนเล็กๆ ที่มีความมุ่งมั่นตั้งใจและมีประสบการณ์ในการทำงานวิจัยเพื่อพัฒนาท้องถิ่น กอปรกับได้แรงสนับสนุนด้านงบประมาณและความรู้จากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) และแผนงานป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.) จึงได้ชักชวนคนในชุมชน ผู้นำองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและคุณครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก จาก 8 จังหวัด องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 16 แห่ง ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก/โรงเรียนอนุบาล 30 แห่ง เข้ามาร่วมเป็นนักวิจัย เพื่อเป็นจุดเริ่มต้นในการค้นหาคำตอบว่า **“ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนนหน้าตาควรเป็นอย่างไร”** โดยมุ่งหวังที่จะ**บ่มเพาะเมล็ดพันธุ์แห่งความปลอดภัย** ด้วยการสร้างวินัยจราจรไปที่ตัวเด็กเล็ก และเชื่อมการเรียนรู้ การสร้างต้นแบบด้านวินัยจราจรและความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนส่งผ่านไปยังผู้ใหญ่ ผู้ปกครอง คนในชุมชน ด้วยกระบวนการสร้างการมีส่วนร่วม

ของชุมชนและท้องถิ่น ให้เข้ามาร่วมกันค้นหาคำตอบ ด้วยหัวใจที่ห่วงใยและปรารถนาดี หวังให้ลูกที่ยังเป็นเด็กตัวเล็กๆ ค่อยๆ เติบโตอย่างมีคุณภาพ ปลอดภัย มีวินัยและมีจิตสำนึกที่ดี ผ่านการลงมือทำงานวิจัยเชิงปฏิบัติการ ในระยะเวลา 1 ปี ก่อเกิดเป็นความรู้และพฤติกรรมปฏิบัติที่ฝังแน่นติดลงไปในตัวของนักวิจัยและเด็กเล็ก จนกลายเป็นวิถีชีวิตที่ถือปฏิบัติอย่างต่อเนื่องจนถึงปัจจุบัน

ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา ความสำเร็จค่อยๆ ก่อเกิดให้เห็นเป็นรูปธรรม ซึ่งคุณครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็กได้พิสูจน์ศักยภาพให้เห็นว่า นอกจากการสอนและดูแลเด็กเล็กนั้น ยังสามารถทำวิจัยเชิงปฏิบัติการที่ทำให้ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กกลายเป็นต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนนได้ ส่งผลให้เกิดการจัดการและสร้างการเปลี่ยนแปลงใน 3 ด้าน คือ ด้านการจัดการจุดเสี่ยง ด้านการจัดการพฤติกรรมเสี่ยง และด้านจัดการเรียนการสอน

ขอกราบขอบพระคุณ คุณครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ผู้นำชุมชน ผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พี่เลี้ยงนักวิจัยและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทุกท่าน ที่มีหัวใจที่ยิ่งใหญ่และเป็นพลังสำคัญยิ่ง ที่ทำให้เกิดผลงานความสำเร็จจนเป็นรูปธรรมเชิงประจักษ์ ก่อให้เกิดศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนนขึ้น ทั้ง 30 แห่ง

ทางโครงการฯ จึงได้รวบรวม เรียบเรียงสังเคราะห์ความรู้จากผลงานวิจัย
เชิงปฏิบัติการทั้ง 8 จังหวัดขึ้น โดยหวังว่าความรู้ชุดนี้จะเป็นประโยชน์ในการ
เป็นแนวทางการขยายผลศูนย์พัฒนาเด็กเล็กด้านความปลอดภัยทางถนนที่มีอยู่
ทั่วประเทศ และเชื่อมประสานไปยังโรงเรียน หน่วยงาน ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง เข้ามา
ร่วมขับเคลื่อนงานสร้างวินัยจราจรในเด็กเล็ก เพื่อเป็นกำลังสำคัญของชาติให้มีวินัย
และมีชีวิตที่ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนตลอดไป

พรทิพา สุริยะ
หัวหน้าโครงการพัฒนาศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบ
ในการจัดการความปลอดภัยทางถนน
โดยการมีส่วนร่วมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและชุมชน



บทสรุป	1
บทที่ 1 ณ จุดเริ่มต้น	7
บทที่ 2 ต้นทุนเดิมกับบริบทที่เป็น	13
บทที่ 3 เครื่องมือกับการลงมือทำ	63
บทที่ 4 เส้นทางเปลี่ยนแปลงสู่ความสำเร็จ	91
บทที่ 5 บทเรียนและก้าวต่อไปของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบ	139



โครงการพัฒนา

“ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบ”

ในการจัดการความปลอดภัยทางถนน
โดยการมีส่วนร่วมของ
องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและชุมชน

การดำเนินงานโครงการพัฒนาศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบในการจัดการความปลอดภัยทางถนน โดยการมีส่วนร่วมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและชุมชน ได้รับการสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.) ซึ่งมีระยะเวลาดำเนินงานโครงการ 24 เดือน ตั้งแต่ตุลาคม 2559 ถึง กันยายน 2561 โดยมีวัตถุประสงค์โครงการ คือ 1) เพื่อพัฒนาให้เกิดศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนนที่เน้นการทำงานอย่างมีส่วนร่วมระหว่างครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ผู้ปกครอง ชุมชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในภูมิภาคต่างๆ 2) เพื่อพัฒนาชุดความรู้การขยายผลการสร้างศูนย์พัฒนาเด็กเล็กด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับนำไปใช้ขยายผลในทุกภูมิภาค 3) เพื่อค้นหารูปแบบการดำเนินงานอย่างมีส่วนร่วมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเพื่อความปลอดภัยทางถนนในเด็กเล็ก 4) เพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุและสร้างความปลอดภัยทางถนนโดยความร่วมมือกับชุมชนและศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก

โดยมีกลุ่มเป้าหมายประกอบด้วย **กลุ่มเป้าหมายหลัก:** เด็กเล็ก-ครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็กใน 4 ภูมิภาค ภาคละ 2 จังหวัด (รวม 8 จังหวัด) และ**กลุ่มเป้าหมายรอง:** องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (จังหวัดละ 2 อบท. รวม 16 แห่ง) ผู้ปกครอง ชุมชน โรงเรียน และหน่วยงานในพื้นที่นำร่อง ซึ่งมีพื้นที่ดำเนินการใน 4 ภูมิภาค ภูมิภาคละ 2 จังหวัด ประกอบด้วย ภาคเหนือ ได้แก่ ลำพูน เชียงใหม่ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ได้แก่ อุบลราชธานี อำนาจเจริญ ภาคกลาง ได้แก่ ราชบุรี สุพรรณบุรี ภาคใต้

ได้แก่ สุราษฎร์ธานี ระนอง ซึ่งในการคัดเลือกพื้นที่ดำเนินงาน 8 จังหวัด ได้เลือกจากจังหวัดที่มีพี่เลี้ยงงานวิจัยเพื่อพัฒนาท้องถิ่นที่มีประสบการณ์ในการทำงานวิจัยเพื่อท้องถิ่น และมีผู้บริหารฯ คุณครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็กที่มีความสนใจในการทำงานวิจัยเชิงปฏิบัติการ เพื่อหวังผลให้สามารถสร้างการเรียนรู้และดึงการมีส่วนร่วมของคนในพื้นที่ชุมชนได้ จนสามารถจัดการความปลอดภัยทางถนนให้กับเด็กเล็กในพื้นที่ได้โดยมีพื้นที่สร้างรูปธรรม คือ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กที่อยู่ภายใต้การดูแลขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จำนวน 30 แห่ง

ในการดำเนินงานมีเป้าหมาย คือ ระดับพื้นที่ 1) เกิดศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน 2) เกิดกลไกการทำงานใน อปท. ด้านความปลอดภัยทางถนนในเด็กเล็ก 3) เกิดการมีส่วนร่วมของชุมชน ท้องถิ่นในการค้นหารูปแบบการดำเนินงานเพื่อความปลอดภัยทางถนนในเด็กเล็ก ระดับส่วนกลาง 1) เกิดชุดความรู้ในการพัฒนาศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน

จากการดำเนินงานตลอดทั้งโครงการ 24 เดือน มีการดำเนินงานเพื่อขับเคลื่อนงานโครงการใน 3 ระดับ คือ 1) ทีมกลาง ได้ดำเนินการทบทวนความรู้เดิมและเดิมความรู้ใหม่/พาศึกษาดูงานศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบ (ศพด.ป่าสัก) พัฒนาข้อเสนอโครงการย่อย/กลั่นกรอง-อนุมัติ จัดให้มีประชุมคณะทำงานทุก 2-3 เดือน เติมความรู้ การบริหารจัดการโครงการ จัดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ สรุปรบทเรียน และเชื่อมประสานผู้เชี่ยวชาญ/ที่ปรึกษา เติมความรู้ระหว่างทาง มีการติดตามเสริมพลัง เก็บเกี่ยวความรู้ ผลลัพธ์ จัดเวทีโซว์ แชร์ เชื่อมสู่ภาคีเครือข่ายงานป้องกันอุบัติเหตุจราจรในระดับอำเภอ จังหวัด และผลักดันให้เกิดการสื่อสารสู่สาธารณะ พร้อมทั้งสรุปผลงานโครงการ และสังเคราะห์ความรู้ที่เกิดขึ้น 2) ทีมภาค มีบทบาทในการค้นหาคนทำงาน ค้นหาพื้นที่ พัฒนาโจทย์โครงการ สร้างความเข้าใจ สร้างคน สร้างทีม สร้างการมีส่วนร่วม ติดตามหนุนเสริม แลกเปลี่ยนเรียนรู้ เวทีสังเคราะห์ ถอดบทเรียน สรุปลงาน และผลักดันสู่นโยบายสาธารณะในระดับพื้นที่ 3) ทีมพื้นที่ มีบทบาทกำหนดเป้าหมาย/แผนงาน-กิจกรรมเพื่อสร้างรูปธรรมในพื้นที่ ทีมวิจัยในพื้นที่เรียนรู้พัฒนาศักยภาพจากทีมภาค โดยการเก็บข้อมูล ทำแผนที่เดินดิน ต้นไม้ปัญหา สำรวจจุดเสี่ยง ค้นข้อมูลให้ผู้เกี่ยวข้อง

แก้ไขจุดเสี่ยง และมีการใช้สื่อเทคโนโลยี/สื่อท้องถิ่น (หนังตะลุง รำโนราห์ ลิเกฮูลู เพลงฉ่อย) ทดลองสอน/พัฒนา สื่อ ปรับปรุง แผนการสอนให้เหมาะสมตามวัย ประเมินผลเด็กเล็กจากการเรียนรู้ สรุปบทเรียน และประเมินผลตนเอง (ผังใยแมงมุม 8 ด้าน)

จากการดำเนินงานที่ผ่านมา ส่งผลให้เกิดผลและการเปลี่ยนแปลง ขึ้น ดังนี้

ผลผลิต 1) เกิดทีมคณะทำงานมีบทบาทเป็นกลไกขับเคลื่อนงานใน 4 ภูมิภาค 8 จังหวัด จำนวน 25 คน 2) เกิดทีมวิจัย (ครู/อปท.) 480 คน ภาศึเครือข่าย/ผู้ปกครอง/ชุมชน 2,522 คน เด็กเล็ก 2,751 คน ที่ร่วมดำเนินงาน 3) เกิดศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน 30 แห่ง องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นร่วมดำเนินงาน 16 แห่ง ที่เป็นเครือข่ายการทำงานร่วมกัน 4) เกิดพฤติกรรม การขับขี่ที่ปลอดภัยขึ้นในศูนย์ฯ คือ จากเดิมครูและเด็กเล็กมีการสวมหมวกเป็น 0-2% หลังดำเนินงานโครงการ ครูและเด็กเล็กมีการสวมหมวกนิรภัย 100% ผู้ปกครอง 87.5% 5) เกิดการจัดการจุดเสี่ยงและจัดทำแผนประสบการณ์เรียนรู้ เรื่องความปลอดภัยทางถนนในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กทั้ง 30 แห่ง

ผลลัพธ์ 1) ครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็กมีศักยภาพ มีความรู้และความมั่นใจ ในเรื่องการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนร่วมกับชุมชน อปท. ผ่านกระบวนการ งานวิจัยท้องถิ่นโดยการเก็บข้อมูล สำรวจจุดเสี่ยง พฤติกรรมเสี่ยง วิเคราะห์หาแนวทางการจัดการปัญหา และการจัดการเรียนการสอน จัดทำสื่อการสอน/ปฏิบัติการสอน 2) องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทั้ง 16 แห่ง เกิดทีมงานและกำหนดบทบาทในการจัดการ ด้านความปลอดภัยทางถนน และบางแห่งได้กำหนดเป็นนโยบายและข้อบัญญัติขึ้น เพื่อให้เกิดกลไกการขับเคลื่อนงานที่ต่อเนื่องยั่งยืน 3) เกิดการสร้างวัฒนธรรม ความปลอดภัยทางถนนและการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในเด็กเล็ก ครูและผู้ปกครอง โดยจัดทำข้อตกลง (MOU) การเดินทางที่ปลอดภัยร่วมกันกับ ครู ผู้ปกครอง และ อปท. เพื่อการรับส่งเด็กเล็กให้ปลอดภัย 4) เกิดแผนการจัดการเรียนรู้ ด้านความปลอดภัยทางถนน และสื่อการสอนที่เหมาะสมกับช่วงวัย และสนาม จำลองด้านการขับขี่ปลอดภัยในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเพื่อปลูกฝังวินัยจราจรและ สามารถเป็นแหล่งเรียนรู้ได้

เส้นทางสู่... “ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน”



การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น 1) คน: เด็ก ผู้ปกครอง ครู คนในชุมชน เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม และร่วมกันสร้างจิตสำนึกร่วมกัน คือ เด็กได้รับการปลูกจิตสำนึกเรื่องความปลอดภัยทางถนน ผู้ปกครองเกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน เห็นเรื่องอุบัติเหตุทางถนนเป็นเรื่องใกล้ตัวและมีความตระหนักเพิ่มขึ้น ครูมีทักษะในการออกแบบการเรียนรู้และปรับพฤติกรรม การขับขี่เป็นตัวอย่างที่ดีให้กับเด็ก คนในชุมชนมีส่วนร่วมในการจัดการจุดเสี่ยง และให้การสนับสนุนการเรียนรู้ในชุมชน และมีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมขับขี่ที่ดีขึ้น **2) ภาวศิเครือข่าย/พื้นที่** เกิดการมีส่วนร่วมเพื่อให้อุบัติเหตุทางถนนลดลง โดยการเก็บรวบรวมข้อมูลและการจัดการจุดเสี่ยงร่วมกัน เกิดกลไกการขับเคลื่อนงานเรื่องความปลอดภัยทางถนน ซึ่งทีม อบท. ได้ปรับเปลี่ยนวิธีการทำงาน และให้การสนับสนุนงบประมาณ บุคลากรในการดำเนินงานในพื้นที่ และเกิดเครือข่ายขยายผลไปยังโรงเรียน และศูนย์พัฒนาเด็กเล็กในพื้นที่ใกล้เคียง **3) ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก** เกิดการจัดการเรียนรู้โดยมีการมีแผนจัดประสบการณ์ฯ และสื่อการสอนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กเล็กที่สอดคล้องกับบริบทพื้นที่ เกิดมาตรการรณรงค์ ขอตกลงในการสวมหมวกนิรภัยและการปรับสภาพแวดล้อมให้เกิดความปลอดภัย จนสามารถเป็นแหล่งเรียนรู้ และเกิดครูต้นแบบที่ใส่ใจและเข้าใจกระบวนการเรียนรู้เพื่อสร้างสำนึกความปลอดภัยทางถนนในเด็กเล็ก จนกลายเป็นอัตลักษณ์ของศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก **4) เกิดการจัดการใน 3 เรื่อง** ทั้ง 16 อบท. 30 ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ได้มี (1) การจัดการจุดเสี่ยง จากการสำรวจเก็บข้อมูล และคืนข้อมูล จัดทำแผนที่เดินดินเส้นทางจากบ้านเด็กเล็กมายังศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเพื่อค้นหาความเสี่ยง และ อบท. ได้ร่วมกับชุมชนในการจัดการจุดเสี่ยง จุดอันตราย และมี (2) การจัดการพฤติกรรมเสี่ยง จากผลการสำรวจพฤติกรรมเสี่ยงและมีการทำข้อตกลง (MOU) ระหว่าง อบท. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ครู ผู้ปกครอง ในการขับขี่มีวินัยและปลอดภัย และปฏิบัติตามกฎจราจร รวมถึงมีการสวมหมวกนิรภัย คาดเข็มขัด การจัดระบวรรับส่งที่ปลอดภัย การจัดจุดจอดรถรับส่งเด็กในบริเวณที่จัดไว้ให้ และมี (3) การจัดการเรียนการสอน โดยครู

เส้นทางสู่... “ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน”

ได้จัดทำแผนการเรียนการสอน จัดชุดประสบการณ์สอน เครื่องมือ สื่อการสอนต่างๆ ที่เหมาะสมกับวัยเด็ก เช่น ป้ายสัญญาณจราจร สนามจำลอง นิทาน สื่อท้องถิ่น (หนังตะลุง ลิเกฮูลู รำมโนราห์) เป็นต้น





บทที่ 1

ณ จุดเริ่มต้น

รู้จักกับโครงการศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบความปลอดภัยทางถนน

เป็นที่ทราบกันดีว่า ประเทศไทยติดอันดับที่ 2 ของโลกที่มีสถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งทั้งทางภาครัฐและภาคประชาสังคมไม่ว่าจะเป็นคณะรัฐมนตรี รมว.มหาดไทย สาธารณสุข ตำรวจ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย รวมไปถึงสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ที่ให้การสนับสนุนการดำเนินงานสร้างเสริมความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่องตั้งแต่มีกองทุน ซึ่งผลจากการดำเนินงานทำให้มีตัวอย่างการสร้างความปลอดภัยทางถนนในรูปแบบที่หลากหลาย การสร้างความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้นในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กก็เป็นรูปแบบหนึ่งที่มีการดำเนินงานและประสบความสำเร็จในพื้นที่ตำบลป่าสัก อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน และได้มีการขยายผลจากความสำเร็จดังกล่าวไปยังศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก 4 ภาค รวม 8 จังหวัด ให้เกิดเป็น **ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบความปลอดภัยทางถนน**

โครงการสร้างศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบความปลอดภัยทางถนนมีเป้าหมายเพื่อพัฒนาให้เกิดศูนย์พัฒนาเด็กเล็กที่สามารถเป็นต้นแบบในด้านความปลอดภัยทางถนนใน 4 ภูมิภาคให้เพิ่มมากขึ้น ตลอดจนนำไปสู่การเชื่อมประสานพลังกันอย่างเข้มแข็งระหว่างองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โรงเรียน ชุมชน และศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ในการพัฒนางานด้านความปลอดภัยทางถนนให้เข้าไปสู่วิถีชีวิตของชุมชน ซึ่งจะช่วยลดอุบัติเหตุชุมชนลง พร้อมๆ กับการสร้างเด็กๆ ให้เติบโตเป็น

ประชากรที่มีคุณภาพของประเทศ นอกจากนี้ยังมุ่งหวังจะให้เกิดชุดความรู้หลักสูตรศูนย์พัฒนาเด็กเล็กปลอดภัยทางถนนที่จะนำไปขยายยังพื้นที่อื่นๆ ได้อีกด้วย

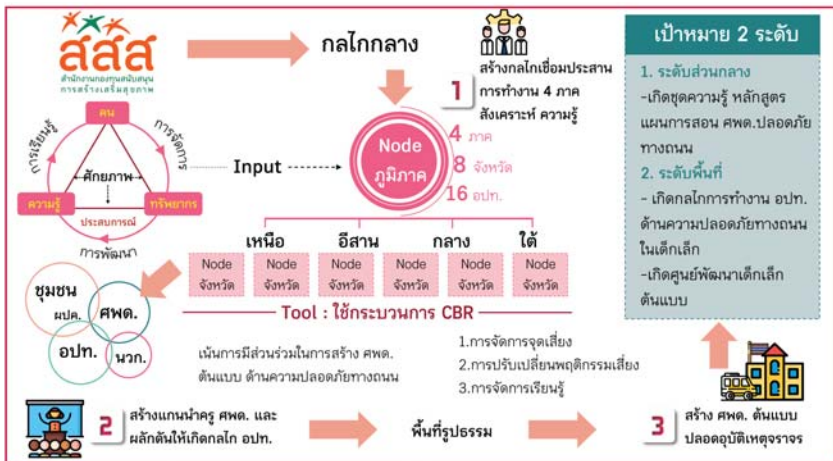
จากเป้าหมายดังกล่าว โครงการได้วางวัตถุประสงค์สำหรับการดำเนินโครงการ คือ

1. เพื่อพัฒนาให้เกิดศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบความปลอดภัยทางถนนที่เน้นการทำงานอย่างมีส่วนร่วมระหว่างครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ผู้ปกครอง ชุมชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในภูมิภาคต่างๆ
2. เพื่อพัฒนาชุดความรู้การขยายผลการสร้างศูนย์พัฒนาเด็กเล็กด้านความปลอดภัยทางถนน สำหรับนำไปใช้ขยายผลในทุกภูมิภาค
3. เพื่อค้นหารูปแบบการดำเนินงานอย่างมีส่วนร่วมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเพื่อความปลอดภัยทางถนนในเด็กเล็ก
4. เพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุและสร้างความปลอดภัยทางถนนโดยความร่วมมือกับชุมชนและศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก

โครงการสร้างศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบความปลอดภัยทางถนน เน้นการทำงานแบบมีส่วนร่วมทั้งในระดับชุมชน เทศบาล และระดับภูมิภาค ดังนั้นจึงมีการวางแผนกระบวนการทำงานที่ให้เจ้าของพื้นที่มาเป็นตัวหลักในการดำเนินงาน โดยมีนักวิชาการ/พี่เลี้ยง/node ของแต่ละภูมิภาคทำหน้าที่ชี้ ชวน ช่วย เชียร์ ให้เกิดแกนนำในพื้นที่ทั้งครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งจะเป็นส่วนสำคัญในการขับเคลื่อนงาน และจากประสบการณ์การทำงานที่ผ่านมา ก็ได้ผลักดันให้เกิดรูปธรรมใน 3 ประเด็น ได้แก่

1. การจัดการจุดเสี่ยง
2. การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยง
3. การจัดการเรียนรู้

กรอบแนวคิดในการทำงาน



จากภาพแสดงกรอบแนวคิดในการทำงาน จะเห็นได้ว่าการดำเนินโครงการ จะมีกลไกกลางและกลไกในระดัภูมิภาค

- กลไกกลาง ทำหน้าที่เชื่อมประสาน สร้างกลไกการทำงานของทั้ง 4 ภาค หนุนเสริมความรู้และกระบวนการเรียนรู้ให้กับโหนดภูมิภาค ติดตาม ประเมิน ผลการดำเนินงาน รวมถึงการทบทวนองค์ความรู้ และสังเคราะห์ความรู้เพื่อให้เกิด ชุดความรู้หลักสูตรศูนย์พัฒนาเด็กเล็กปลอดภัยทางถนน พร้อมทั้งเผยแพร่ ประชาสัมพันธ์ผลการดำเนินงาน

- กลไกภูมิภาค ทำงานร่วมกับชุมชน ครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (เทศบาล องค์การบริหารส่วนตำบล) ดำเนินการสร้างกิจกรรม ความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม โดยมีนักวิชาการประจำโหนด ภูมิภาคทำหน้าที่เป็นพี่เลี้ยงช่วยหนุนเสริมการทำงานให้กับครูและท้องถิ่น

กระบวนการทำงานเน้นการทำงานโดยใช้ชุมชนเป็นฐานดำเนินงานผ่านการวิจัยเพื่อท้องถิ่น (Community Based Research: CBR) ที่ให้ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมตั้งแต่การค้นหาค้นหา จัดเก็บข้อมูล และวางแผนแนวทางการทำงานร่วมกัน โดยมีเป้าหมายเพื่อตอบปัญหาที่เกิดขึ้นในชุมชน

เป้าหมายของโครงการมี 2 ระดับ คือ

1. เป้าหมายระดับส่วนกลาง เกิดชุดความรู้ หลักสูตรแผนการสอน ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กมีความปลอดภัยทางถนน
2. เป้าหมายระดับพื้นที่ เกิดกลไกการทำงาน อปท. ด้านความปลอดภัยทางถนนในเด็กเล็ก และเกิดศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบ

กลุ่มเป้าหมายและพื้นที่ดำเนินการ

โครงการฯ ได้แบ่งกลุ่มเป้าหมายออกเป็นสองกลุ่ม ได้แก่

1. กลุ่มเป้าหมายหลัก ได้แก่ เด็กเล็ก และครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก
2. กลุ่มเป้าหมายรอง ได้แก่ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้ปกครอง ชุมชน โรงเรียน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่นำร่อง

โดยได้ดำเนินการทั้ง 4 ภูมิภาค แบ่งเป็น ภาคเหนือ ภาคกลาง ภาคตะวันออก และภาคใต้ ดำเนินการคัดเลือกพื้นที่เข้าร่วมโครงการฯ ภูมิภาคละ 2 จังหวัด

ภาคเหนือ	จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดลำพูน
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	จังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดอำนาจเจริญ
ภาคกลาง	จังหวัดราชบุรี จังหวัดสุพรรณบุรี
ภาคใต้	จังหวัดสุราษฎร์ธานี จังหวัดระนอง

ซึ่งพื้นที่ที่ได้รับการคัดเลือกให้เข้าโครงการฯ มีเกณฑ์การคัดเลือก ดังนี้

1. ครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็กมีความสนใจ และเต็มใจเข้าร่วมโครงการ
2. องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่เป็นต้นสังกัดยินดีให้การสนับสนุนครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเข้าร่วมโครงการ
3. มีโรงเรียนในท้องถิ่นที่สามารถเชื่อมโยงการทำงาน และมีโอกาสขยายผลได้ในอนาคต
4. พี่เลี้ยงในระดับภูมิภาคสามารถลงไปติดตามหนุนเสริมได้อย่างใกล้ชิด





บทที่ 2

ทุนเดิมกับบริบทที่เป็น

พื้นที่ทำงาน 4 ภาค

การทำงานเพื่อสร้างศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน ได้กำหนดนิยามของ “ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบความปลอดภัยทางถนน” คือ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กที่มีกระบวนการใช้ข้อมูลความรู้ และการมีส่วนร่วมของชุมชน สร้างให้เกิดรูปธรรมความเปลี่ยนแปลงในมิติความปลอดภัยทางถนนที่เด่นชัด ครบคลุมอย่างน้อย 3 ด้าน คือ การจัดการจุดเสี่ยง การเสริมสร้างพฤติกรรม และการจัดการเรียนรู้ที่เหมาะสมกับเด็กเล็ก ซึ่งจากนิยามดังกล่าวได้มีการขับเคลื่อน ในแต่ละภูมิภาค ดังนี้

ภาค	จังหวัด	เทศบาล	ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก/โรงเรียน
เหนือ	เชียงใหม่	เทศบาลตำบลสุเทพ อำเภอเมือง	ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเทศบาล ตำบลสุเทพ
		เทศบาลตำบล ห้วยทราย อำเภอสันกำแพง	1. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กไอที เฉลิมพระเกียรติบ้านล้านตอง 2. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก บ้านหนองสะ
		เทศบาลตำบลแม่แรง อำเภอป่าซาง	ศูนย์อบรมเด็กก่อนเกณฑ์ ในวัดแม่แรง
	ลำพูน	เทศบาลทุ่งหัวช้าง อำเภอทุ่งหัวช้าง	โรงเรียนเทศบาลทุ่งหัวช้าง

ภาค	จังหวัด	เทศบาล	ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก/โรงเรียน
ตะวันออก เฉียงเหนือ	อำนาจเจริญ	เทศบาลเมือง อำนาจเจริญ อำเภอเมือง	1. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเทศบาล เมืองอำนาจเจริญ 2. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กวัดเทพมงคล 3. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก บ้านดอนหวายมงคล
		องค์การบริหาร ส่วนตำบลแมด อำเภอสิรินธร	1. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านน้ำซับ 2. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ประชาสามัคคี 3. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านเหล่าฝ้าย
	อุบลราชธานี	เทศบาลนคร อุบลราชธานี อำเภอเมือง	1. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กวัดใต้ พระเจ้าใหญ่องค์ตื้อ 2. โรงเรียนเทศบาล 4 อนุบาลพระเจ้าใหญ่องค์ตื้อ
		องค์การบริหาร ส่วนตำบลไผ่ล้อม อำเภอเมือง	1. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านด้าย 2. ศูนย์อบรมเด็กก่อนเกณฑ์ วัดบ้านไผ่ล้อม 3. ศูนย์อบรมเด็กก่อนเกณฑ์ วัดบ้านยางเทิง-ยางลุ่ม 4. ศูนย์อบรมเด็กก่อนเกณฑ์ วัดปากกิตติญาณโสภณ
	สุพรรณบุรี	องค์การบริหารส่วน ตำบลพลับพลาไชย อำเภออู่ทอง	ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กองค์การบริหาร ส่วนตำบลพลับพลาไชย
กลาง		องค์การบริหารส่วน ตำบลหนองขาม อำเภอหนองหญ้าไซ	ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กองค์การบริหาร ส่วนตำบลหนองขาม
	ราชบุรี	องค์การบริหารส่วน ตำบลแก้มอัน อำเภอจอมบึง	ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กองค์การบริหาร ส่วนตำบลแก้มอัน
		องค์การบริหารส่วน ตำบลด่านทับตะโก อำเภอจอมบึง	ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กองค์การบริหาร ส่วนตำบลด่านทับตะโก

ภาค	จังหวัด	เทศบาล	ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก/โรงเรียน
ใต้	ระนอง	เทศบาลตำบล กำพวน อำเภอสุขสำราญ	ศูนย์อบรมเด็กก่อนเกณฑ์ ประจำมัสยิดอัสสดีตอตาฟักียะห์
		เทศบาลตำบล ราชกรูด อำเภอเมือง	ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านราชกรูด
	สุราษฎร์ธานี	เทศบาลตำบล ขุนทะเล อำเภอเมือง	โรงเรียนอนุบาลบ้านยูงทอง
		เทศบาลตำบล เมืองเวียง อำเภอเวียงสระ	1. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเทศบาล ตำบลเมืองเวียง 2. โรงเรียนอนุบาลเทศบาล ตำบลเมืองเวียง

ภาคเหนือ

โหนดภาคเหนือดำเนินการโดย “มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อท้องถิ่น” ซึ่งมีประสบการณ์จากการทำงานโครงการวิจัยการสร้างความปลอดภัยบนท้องถนน โดยมีส่วนร่วมของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและชุมชนตำบลป่าสัก อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน โดยใช้เครื่องมือการวิจัยเพื่อท้องถิ่นมาใช้ในการดำเนินงาน ผลจากการดำเนินการดังกล่าว ส่งผลให้เกิดรูปแบบการดำเนินงานร่วมกับชุมชนในการจัดการความปลอดภัยของเด็กในระดับปฐมวัย และผู้ประกอบการที่เดินทางมาใช้บริการที่ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก โดยมีการดำเนินการ 3 ด้าน ได้แก่ การจัดการจุดเสี่ยง การปรับเปลี่ยนพฤติกรรม และการจัดการเรียนรู้ ซึ่งเป็นกลไกและแนวทางที่โครงการต้นแบบศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนนนำมาใช้ในการทำงาน

จากประสบการณ์การทำงานที่ผ่านมาดังกล่าว ประกอบกับความเชี่ยวชาญในการใช้ “การวิจัยเพื่อท้องถิ่น” มาเป็นเครื่องมือในการทำงาน ส่งผลให้สามารถบอกได้ว่าโหนดภาคเหนือมีประสบการณ์การทำงานในประเด็นดังกล่าวมากที่สุด

การทำงานในโครงการฯ โหนดภาคเหนือได้กำหนดนิยามศัพท์ “ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน” ในมิติของภาคเหนือ ว่าต้องมีองค์ประกอบ 4 เรื่องหลักๆ ดังนี้

มีความปลอดภัย	ได้มาตรฐาน
• เป็นศูนย์พัฒนาเด็กเล็กที่เน้นความปลอดภัยบนท้องถนน • เส้นทางมีความปลอดภัย ตั้งแต่บ้าน/ชุมชนมายังศูนย์พัฒนาเด็กเล็กฯ • มีกฎระเบียบเรื่องความปลอดภัยที่สามารถปฏิบัติได้จริง และต่อเนื่อง • ปลอดภัย มีวินัย ใส่ใจการเรียนรู้	• ความปลอดภัยที่ได้รับมาตรฐาน (มี มอก.) อาทิ รถรับส่ง
เป็นแหล่งเรียนรู้	มีความเป็นเอกลักษณ์
• มีความพร้อม ด้านการจัดการอย่างมีส่วนร่วม (ครู/ชุมชน/หน่วยงานในพื้นที่)	• ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กมีความโดดเด่นที่เป็นรูปธรรม มีความเป็นเอกลักษณ์ของตนเอง และสามารถเผยแพร่สู่สาธารณะได้
• เป็นศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบที่มีความโดดเด่น แต่ไม่ได้โดดเด่นเดียว (เกี่ยวร้อยแนวร่วมเพื่อเป็นแบบอย่างที่ดีต่อหน่วยงานอื่นๆ)	• บูรณาการสู่วิถีชีวิตในพื้นที่
• เป็นแหล่งเรียนรู้ที่หลากหลายปลูกจิตสำนึกให้ตระหนักถึงสถานที่จุดเสี่ยง	
• เป็นแหล่งที่ช่วยเสริมสร้างความรู้ ประสบการณ์ และอำนวยความสะดวก เรื่องระเบียบ จรรยา และกฎต่างๆ ต่อเด็ก	
• ต่อยอดการเรียนรู้ และปลูกฝังให้แก่เด็กรุ่นต่อไป	

และต้องมียุทธศาสตร์ประกอบที่จะนำไปสู่การเป็นศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนนภาคเหนือ 3 ส่วน ได้แก่ ระบบบริหารศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก และการมีส่วนร่วมของชุมชนและหน่วยงาน

1. ระบบบริหาร

- ผู้บริหารเห็นความสำคัญในการสร้างความปลอดภัยทางถนนให้กับเด็ก
- ต้องมีกฎระเบียบที่ชัดเจนของฝ่ายงานบริหาร ที่เอื้อต่อการทำงาน
- การสนับสนุนบุคลากร
- สภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อเด็กมีสุขภาวะที่ดี
- งบประมาณที่เพียงพอ

2. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก

- ครูจะต้องมีความรู้ ความเข้าใจอย่างแท้จริง เกี่ยวกับกฎจราจร เทคนิคการสอน การออกแบบสื่อใหม่ๆ มีแผนการจัดประสบการณ์ที่เป็นนวัตกรรม (เนื้อหาเฉพาะสอดคล้องกับบริบทของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กนั้นๆ)

- ครูจะต้องเป็นแบบอย่าง 100% เพราะเด็กและผู้ปกครองจะดูเป็นต้นแบบ

- จะต้องมีการนิเทศเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนน
- ต้องให้กำลังใจ เกื้อกูลซึ่งกันและกัน
- ครูสามารถถ่ายทอดสิ่งที่กำลังคิดและทำให้คนภายนอกได้ดี มีวิธีการนำเสนอที่ดี

3. การมีส่วนร่วมของชุมชนและหน่วยงาน ที่มีส่วนร่วมช่วยเหลือความปลอดภัยบนท้องถนน

จากนิยามดังกล่าวทำให้เห็นภาคเหนือได้คัดเลือกพื้นที่ที่เหมาะสมและมีใจที่จะทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน 4 แห่ง จาก 2 จังหวัด ได้แก่

1. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเทศบาลตำบลสุเทพ อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ ภายใต้การดูแลของเทศบาลตำบลสุเทพ

2. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กในสังกัดของเทศบาลตำบลห้วยทราย อำเภอสันกำแพง จังหวัดเชียงใหม่ ประกอบด้วย ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กไอทีเฉลิมพระเกียรติบ้านล้านตอง และศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านหนองสะ
3. ศูนย์อบรมเด็กก่อนเกณฑ์ในวัดแม่แรง อำเภอป่าซาง จังหวัดลำพูน
4. โรงเรียนเทศบาลทุ่งหัวช้าง อำเภอหัวช้าง จังหวัดลำพูน อยู่ภายใต้สังกัดเทศบาลทุ่งหัวช้าง

บริบทพื้นที่

ทั้ง 4 พื้นที่ในเขตภาคเหนือ มีความแตกต่างของแต่ละพื้นที่ ทั้งขนาด ลักษณะพื้นที่ ลักษณะของชุมชน รวมไปถึงประชากรที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่นั้น

1. **ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเทศบาลตำบลสุเทพ อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่** เป็นสถานศึกษาระดับปฐมวัย ตั้งอยู่ในพื้นที่ ตำบลสุเทพ อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ ในปี 2560 มีเด็กนักเรียนทั้งหมด 156 คน และครู 9 คน อยู่ภายใต้การดูแลของเทศบาลตำบลสุเทพ ซึ่งเป็นเทศบาลขนาดกลาง มีลักษณะกึ่งเมือง กึ่งชนบท ซึ่งมีทั้งความเป็นชุมชนเมืองและชุมชนดั้งเดิมผสมผสานกันอยู่ นอกจากนี้คนที่มีภูมิลำเนาอยู่ในพื้นที่แล้ว ยังมีความหลากหลายของกลุ่มชาติพันธุ์ต่างๆ เช่น ม้ง ไทใหญ่ และลีซู ฯลฯ และในปัจจุบันยังมีกลุ่มที่เข้ามาเป็นแรงงานรับจ้างในชุมชนอีกด้วย ส่งผลให้การเดินทางมีความเสี่ยงเพิ่มมากขึ้นตามไปด้วย

ถนนสายสำคัญที่ใช้สัญจรไปมา เช่น ถนนสายเลียบคันคลองชลประทาน ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 121 ซึ่งเป็นถนนคอนกรีต 4 ช่องจราจรเป็นถนนสายหลักที่ใช้สัญจรเข้า-ออกตัวเมืองเชียงใหม่ และเส้นทางสายนี้ได้แบ่งชุมชนตำบลสุเทพออกเป็นสองฝั่งถนน ซึ่งเป็นปัจจัยทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งโดยเฉพาะช่วงเช้าและช่วงเย็น แต่ต่อมา พ.ศ.2549 เกิดการขยายตัวของมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ที่มีการรับนักศึกษาจำนวนมากขึ้น ส่งผลให้เกิดร้านอาหาร สถานบริการ โรงแรม และสถานที่ท่องเที่ยวตามมา ทำให้ช่วงเวลาการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นเป็นตลอด 24 ชั่วโมง

2. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กในสังกัดของเทศบาลตำบลห้วยทราย อำเภอสันกำแพง จังหวัดเชียงใหม่ มีทั้งหมด 2 ศูนย์ ได้แก่ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กไอทีเฉลิมพระเกียรติบ้านล้านตอง และศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านหนองสะ ซึ่งศูนย์พัฒนาเด็กเล็กไอทีเฉลิมพระเกียรติบ้านล้านตองมีเด็กทั้งหมด 151 คน คุณครู 8 คน และศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านหนองสะมีเด็กทั้งหมด 87 คน คุณครู 3 คน ทั้งสองแห่งเป็นสถานศึกษาที่สอนเด็กระดับปฐมวัยที่มีอายุตั้งแต่ 2 ขวบถึง 5 ขวบครึ่ง รองรับประชากรในพื้นที่ปกครอง 8 หมู่บ้าน

สภาพพื้นที่ของชุมชนตำบลห้วยทราย เป็นชุมชนดั้งเดิม คนในชุมชนประกอบอาชีพเกษตรกรรม ค้าขาย รับราชการ ในชุมชนยังมีฟาร์มเลี้ยงสัตว์ และโรงงานทำเฟอร์นิเจอร์ ซึ่งส่งผลให้มีแรงงานต่างด้าวจำนวนมากเข้ามาใช้แรงงานรับจ้างในชุมชนทั้งคนไทยและคนต่างด้าว การจ้างแรงงานนี้เองส่งผลให้มีปริมาณยานพาหนะเข้ามาในพื้นที่มากยิ่งขึ้น ซึ่งจะส่งผลต่อปริมาณสถานการณ์อุบัติเหตุที่เพิ่มสูงขึ้น

3. ศูนย์อบรมเด็กก่อนเกณฑ์ในวัดแม่แรง อำเภอป่าซาง จังหวัดลำพูน เป็นสถาบันการศึกษาสำหรับเด็กระดับปฐมวัยซึ่งตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ของชุมชนตำบลแม่แรง ตั้งอยู่ที่หมู่ที่ 2 บ้านแม่แรง ตำบลแม่แรง อำเภอป่าซาง จังหวัดลำพูน เป็นสถานศึกษาที่สังกัดกองการศึกษา เทศบาลตำบลแม่แรง อำเภอป่าซาง จังหวัดลำพูน โดยปัจจุบันมีเด็กเข้ารับการเตรียมความพร้อม จำนวน 72 คน และมีบุคลากรทางการศึกษา จำนวน 4 คน

ศูนย์อบรมเด็กก่อนเกณฑ์ในวัดแม่แรง ตั้งอยู่ในเขตชุมชนตำบลแม่แรง อำเภอป่าซาง จังหวัดลำพูน ซึ่งมีทั้งหมด 11 หมู่บ้าน มีประชากรกว่า 7,000 คน (ข้อมูล ณ วันที่ 29 มีนาคม 2560) บริเวณรอบศูนย์อบรมเด็กก่อนเกณฑ์ในวัดแม่แรง ตั้งอยู่ในจุดที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ อาทิ มีเส้นทางสัญจรแคบ มีทางแยกร่วม เป็นทางโค้ง มีผู้ใช้ถนนเป็นจำนวนมาก มีรถวิ่งผ่านตลอด ผู้ใช้รถขับเร็ว โดยเฉพาะช่วงโมงเร่งด่วน

4. โรงเรียนเทศบาลทุ่งหัวช้าง อำเภอทุ่งหัวช้าง จังหวัดลำพูน เป็นโรงเรียนที่สอนระดับปฐมวัยจนถึงระดับประถมศึกษาตอนต้น โดยโรงเรียนตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ของชุมชนตำบลทุ่งหัวช้าง และได้รับการดูแลเด็กในเขตเทศบาลตำบลทุ่งหัวช้างจำนวน 4 หมู่บ้าน และรวมไปถึงเด็กนอกพื้นที่ตำบลทุ่งหัวช้าง คือเด็กที่อยู่ตำบลตะเคียนปมอีกด้วย

โรงเรียนเทศบาลทุ่งหัวช้างสังกัดกองการศึกษา เทศบาลตำบลทุ่งหัวช้าง อำเภอทุ่งหัวช้าง จังหวัดลำพูน ปัจจุบันมีเด็กในสถานศึกษา จำนวน 114 คน โดยแยกเป็นเด็กนักเรียนศูนย์พัฒนาเด็กเล็กสังกัดเทศบาลตำบลทุ่งหัวช้างจำนวน 66 คน และนักเรียนโรงเรียนเทศบาลทุ่งหัวช้างอีกจำนวน 48 คน มีบุคลากรทางการศึกษาทั้งหมดจำนวน 14 คน และเนื่องด้วยที่ตั้งของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและโรงเรียนสังกัดเทศบาลตำบลทุ่งหัวช้างอยู่บนเส้นทางที่เป็นถนนลาดชัน และอยู่ห่างจากเขตที่เป็นจุดที่ตั้งของชุมชนบ้านเรื่อนซึ่งทำให้เกิดความเสี่ยงในการเดินทางไป-กลับโรงเรียน โดยเฉพาะอย่างยิ่งคนในอำเภอนิยมใช้รถจักรยานยนต์ในการเดินทางและยังไม่นิยมสวมหมวกนิรภัยอีกด้วย รวมไปถึงภูมิเนวของตำบลทุ่งหัวช้างเป็นภูเขา ถนนเป็นทางลาดชัน มีเส้นทางต่างระดับจำนวนมาก อีกทั้งผู้คนในชุมชนมีวิถีการดำรงชีวิตแบบชุมชนดั้งเดิม โดยมีการเลี้ยงสัตว์ เช่น สุนัข ไก่ วัว ที่เป็นการเลี้ยงแบบปล่อยธรรมชาติ ซึ่งอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้กับเด็กและผู้ใช้รถใช้ถนน

สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุและสภาพปัญหา

จากบริบทพื้นที่ของแต่ละแห่ง โหนดภาคเหนือได้ลงไปพูดคุยจัดวงเสวนาร่วมกับครู ผู้ปกครอง หน่วยงานในพื้นที่ และคนในชุมชน ร่วมกันแลกเปลี่ยนและวิเคราะห์สถานการณ์และจุดเสี่ยงของแต่ละพื้นที่ ดังนี้

1. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเทศบาลตำบลสุเทพ อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ ภายใต้การดูแลของเทศบาลตำบลสุเทพ ด้วยสภาพของพื้นที่และการที่มีถนนตัดผ่านชุมชน ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อการความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ และจากการเสวนาร่วมกันระหว่างครู ผู้ปกครอง หน่วยงานในพื้นที่และคนในชุมชน ได้ร่วมกันแสดงความคิดเห็นและศึกษาจุดเสี่ยงในเส้นทางที่จะเดินทางมาศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก พบจุดเสี่ยง 7 จุด อาทิ สี่แยกโรงเรียนบ้านโป่งน้อยซึ่งเป็นที่ตั้งของโรงเรียนบ้านโป่งน้อย สะพานข้ามคลองชลประทาน ข้อมูลที่สำคัญพบว่า หน้าศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเทศบาลตำบลสุเทพที่เป็นทางร่วมทางแยกและจุดอับสายตา รวมถึงด้านหลังของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเป็นที่ตั้งของศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จังหวัดเชียงใหม่ เมื่อมีการแจ้งเหตุด่วนเหตุร้ายพนักงานขับรถดับเพลิงจะขับออกมาด้วยความเร็ว เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

นอกจากนี้ยังพบว่ามีความเสี่ยงจากการขับรถเร็ว การไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร การซ้อนท้าย 3-4 คน รวมถึงการที่มีความหลากหลายของชาติพันธุ์ในพื้นที่ที่ไม่ชินทาง ไม่เข้าใจภาษา/ป้ายจราจร และการจราจรที่คับคั่ง จะส่งผลให้เกิดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น

2. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กในสังกัดของเทศบาลตำบลห้วยทราย อำเภอสันกำแพง จังหวัดเชียงใหม่ ประกอบด้วย ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กโอทีเฉลิมพระเกียรติบ้านล้านตอง และศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านหนองสะ ภายหลังจากการจัดวงร่วมกันแล้วพบว่าลักษณะของจุดเสี่ยงในชุมชนตำบลห้วยทรายส่วนใหญ่เกิดขึ้นเนื่องจากสภาพถนนที่มีลักษณะเป็นทางแคบ ทางโค้ง มีตรอกซอยจำนวนมาก บางจุดเป็นจุดหลบสายตา มองไม่เห็นรถที่แล่นผ่านไปมา ผู้ที่ไม่ชำนาญเส้นทางจะขับช้า ในชุมชนค่อนข้างลำบาก ต้องใช้ความระมัดระวังสูง ซึ่งจุดเสี่ยงอันตรายที่สำคัญ

อยู่บริเวณหน้าศูนย์พัฒนาเด็กเล็กไอทีเฉลิมพระเกียรติบ้านล้านตอง เพราะมีลักษณะเป็นทางแยกและโค้ง

อุบัติเหตุส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์ ซึ่งผู้ปกครองที่มารับมาส่งเด็กๆ ที่ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กในสังกัดเทศบาลตำบลห้วยทรายก็มักจะใช้รถจักรยานยนต์กันเป็นส่วนใหญ่

สำหรับพฤติกรรมที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ หลักๆ มาจากการไม่สวมหมวกนิรภัย การขับเร็ว อีกทั้งการเข้ามาทำงานของต่างดาวทำให้ไม่เข้าใจภาษา ไม่เข้าใจกฎจราจร ที่สำคัญพบว่ามีเด็กในชุมชนที่หัดขี่รถจักรยานยนต์ตั้งแต่อายุยังไม่ถึงเกณฑ์ (12-13 ปี) ขับด้วยความคึกคะนอง ไม่สวมหมวกนิรภัย และมีการดัดแปลงสภาพรถ

นอกจากนี้ในช่วงเช้ามียังมีกลุ่มคนในชุมชนที่รวมกลุ่มกันขี่รถจักรยานเพื่อสุขภาพ โดยขี่จักรยานกันตั้งแต่เช้ามิด ไม่มีอุปกรณ์สะท้อนแสง ทำให้มองไม่เห็นรถจักรยาน บางคนแต่งตัวด้วยชุดสีด้ายเป็นอันตรายมากต่อการเกิดอุบัติเหตุ และจักรยานบางคนก็มีสภาพที่ไม่เอื้อต่อการขี่ และพฤติกรรมการขี่จักรยานก็มักขี่ต่อกันเป็นแพ ทำให้รถที่ขับตามต้องใช้ความระมัดระวังสูงมาก ประกอบกับถนนในชุมชนที่ค่อนข้างแคบ ส่งผลให้เกิดปัญหาการติด นับเป็นปัญหาที่คนในชุมชนมีความกังวลใจและอยากหาทางแก้ไข

3. ศูนย์อบรมเด็กก่อนเกณฑ์ในวัดแม่แรง อำเภอป่าซาง จังหวัดลำพูนพบว่าบริเวณรอบศูนย์มีที่ตั้งอยู่ในจุดที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ อาทิ มีเส้นทางสัญจรแคบ มีทางแยกร่วมเป็นทางโค้ง มีผู้ใช้ถนนเป็นจำนวนมาก มีรถวิ่งผ่านตลอด ผู้ใช้รถขับเร็วโดยเฉพาะช่วงโมงเร่งด่วน (ช่วงเวลา 07.00-09.00 น. และเวลา 16.00-17.00 น.) ไม่มีสัญญาณไฟ/ป้ายเตือน/ป้ายบังคับ จุดรับ-ส่งเด็กของศูนย์อบรมเด็กก่อนเกณฑ์ในวัดแม่แรงติดถนนสายหลักในชุมชน และใกล้ทางโค้งมีพื้นที่ไม่เพียงพอสำหรับการจอดรถยนต์ตั้งแต่ 2 คันขึ้นไป หากมารับ-ส่งพร้อมกันทำให้รถผู้ปกครองกีดขวางทางจราจร ซึ่งอาจเกิดอันตรายขึ้นได้กับเด็กและผู้ใช้ถนน

แผนที่เดินดิน วิเคราะห์จุดเสี่ยงเส้นทางจากบ้านเด็ก มาศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก



นอกจากนี้ ด้วยยานพาหนะที่ใช้ในการรับส่งเด็กนักเรียนส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ พบพฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัยทั้งตัวเองและเด็ก ไม่เปิดไฟเลี้ยว การซ้อน 2-3 คน รวมถึงเมื่อจอดรอส่งนักเรียนยังพบว่ามีความเสี่ยงการจอดรถกีดขวางทางจราจร ให้เด็กข้ามถนนเอง การจอดรถส่งเด็กโดยไม่ดับเครื่องและเข้าเกียร์ค้าง ซึ่งอาจมีอันตรายเมื่อมือไปโดนหรือบิดคันเร่ง ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

4. โรงเรียนเทศบาลทุ่งหัวช้าง อำเภอทุ่งหัวช้าง จังหวัดลำพูน เส้นทางที่ใช้ในการเดินทางมายังศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและโรงเรียนเทศบาลทุ่งหัวช้างมีจุดเสี่ยงจากสภาพของพื้นที่ อาทิ ทางแยก จุดอับ ทางโค้ง ไม่มีป้ายสัญญาณไฟ/ป้ายเตือน/ป้ายบังคับหรือป้ายที่ระบุจุดรับ-ส่งเด็กที่ชัดเจน ประกอบกับลักษณะภูมิประเทศของตำบลทุ่งหัวช้างเป็นภูเขา ถนนเป็นทางลาดชัน มีเส้นทางต่างระดับจำนวนมาก และผู้คนในชุมชนมีวิถีการดำรงชีวิตแบบชุมชนดั้งเดิม โดยมีการเลี้ยงสัตว์ เช่น สุนัข ไก่ วัว ที่เป็นการเลี้ยงแบบปล่อยธรรมชาติ ซึ่งอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้กับเด็กและผู้ใช้รถใช้ถนน

พฤติกรรมเสี่ยงที่พบ ส่วนใหญ่เป็นการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่เปิดสัญญาณไฟ ขับรถเร็ว ไม่ชะลอเมื่อถึงทางแยก ที่สำคัญแม้ว่าศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและโรงเรียนจะมีกฎระเบียบในการรับ-ส่งนักเรียน แต่พบว่า มีผู้ปกครองบางส่วนไม่ปฏิบัติตาม เช่น เมื่อเด็กเตรียมตัวไม่ทัน ไม่สามารถขึ้นรถได้ตามเวลา ผู้ปกครองจะขับรถตามไปส่งระหว่างทาง ไม่ไปรอยังจุดรับ-ส่งถัดไป การไม่จอดรอในจุดจอดรอที่กำหนดไว้ การปล่อยให้เด็กข้ามถนนเอง เป็นต้น

ทุนเดิมในพื้นที่

ในพื้นที่ภาคเหนือ นับว่าได้เปรียบด้านการทำางานเนื่องจากโหนดภาคเหนือหรือนักวิชาการ/ที่เลี้ยงประจำภาคเหนือมีความเชี่ยวชาญในการออกแบบกระบวนการจัดการเรียนรู้ และมีประสบการณ์จากการทำงานเรื่องความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ตำบลป่าสัก จังหวัดลำพูน ซึ่งนอกจากจะได้ประสบการณ์ในการทำงานแล้วยังสร้างเครือข่ายการทำงานในพื้นที่ อาทิ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น รวมไปถึงได้รู้จัก

หน่วยงาน องค์กรที่ทำงานเรื่องความปลอดภัยทางถนนอีกด้วย ซึ่งสิ่งเหล่านี้ส่งผลให้โหนดภาคเหนือ/พี่เลี้ยงมีความเข้มแข็งและมีศักยภาพในการทำงานที่มากขึ้น

สำหรับทุนเดิมของพื้นที่ที่ได้รับการคัดเลือกทั้ง 4 แห่ง พบว่า

1. มีคนทำงานที่ชัดเจน โดยมีผู้รับผิดชอบหลัก ได้แก่ ครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็กที่ทำหน้าที่เป็นหัวหน้าโครงการ และมีครูท่านอื่นเป็นผู้ร่วมโครงการฯ พร้อมทั้งมีเจ้าหน้าที่ของเทศบาล แขนงนำชุมชน เข้ามาเป็นกำลังหนุน

2. ได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานต้นสังกัด (องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น)

3. มีโรงเรียนในพื้นที่ที่จะต่อยอดขยายผลจากงานวิจัย ในบางพื้นที่ อาทิ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กตำบลสุเทพที่มีคุณครูจากโรงเรียนบ้านห้วยทรายมาเป็นทีมวิจัยร่วม ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กในสังกัดเทศบาลตำบลห้วยทรายที่มีคุณครูจากโรงเรียนวัดล้านตองมาร่วมเป็นทีมวิจัย และจะขยายต่อในระดับประถมศึกษา

4. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและชุมชนมีความสัมพันธ์อันดีซึ่งกันและกัน อันเนื่องมาจากศูนย์พัฒนาเด็กเล็กตั้งอยู่ในชุมชน คุณครูหลายคนเป็นลูกหลานของคนในพื้นที่ ทำให้มีความผูกพัน และมีความสัมพันธ์ที่ดีกับชุมชนเป็นพื้นฐาน ส่งผลให้ได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดีจากชุมชนในการดำเนินกิจกรรมต่างๆ

นอกจากนี้แล้วที่ผ่านมาในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กหรือโรงเรียนในเขตภาคเหนือ ได้มีความพยายามแก้ปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นโดยการจัดการเรียนการสอนเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน ดังนี้

1. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเทศบาลตำบลสุเทพ อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ มีความพยายามในการจัดทำแผนการจัดประสบการณ์เกี่ยวกับการเดินทางปลอดภัย แต่ก็ยังเป็นเนื้อหาที่ค่อนข้างกว้าง ยังไม่เจาะลึกลงไปในเรื่องของการจัดการความปลอดภัยทางถนนที่ชัดเจน และยังไม่สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่

2. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กในสังกัดเทศบาลตำบลห้วยทราย อำเภอสันกำแพง จังหวัดเชียงใหม่ ได้มีการจัดทำแผนประสบการณ์การเรียนการสอนเรื่องความปลอดภัยทางถนนให้แก่เด็กๆ แต่เป็นแผนประสบการณ์ที่มีเนื้อหาค่อนข้างกว้าง ไม่เฉพาะเจาะจง และไม่สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่ อีกทั้งยังเป็นการสอนที่ไม่มีความต่อเนื่อง ที่สำคัญยังไม่มีการจัดการเรียนการสอนที่เอื้อกับกลุ่มผู้ปกครองที่เป็น

คนต่างด้าวโดยเฉพาะ ซึ่งปัจจุบันยังเป็นปัญหาในเรื่องการสื่อสารกับผู้ปกครอง โดยเฉพาะในเรื่องการใช้รถใช้ถนน

3. ศูนย์อบรมเด็กก่อนเกณฑ์ในวัดแม่แรง อำเภอป่าซาง จังหวัดลำพูน มีแผนการจัดประสบการณ์เกี่ยวกับความปลอดภัยในชีวิตประจำวัน 1-2 แผน และมีการจัดประสบการณ์/กิจกรรมในเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนนที่มีการสอดแทรกในเนื้อหาเพียงเล็กน้อย ขาดสื่อการเรียนการสอนในด้านการจราจรและความปลอดภัยบนท้องถนน สำหรับเด็กปฐมวัย ดังนั้นการเรียนรู้ของเด็กจึงเรียนรู้แบบผิวเผิน ไม่ได้รู้อย่างเจาะลึก ทำให้เด็กไม่เกิดจิตสำนึกด้านความปลอดภัยบนท้องถนน ได้อย่างแท้จริง และไม่สามารถนำสิ่งที่ได้เรียนรู้ไปปรับใช้ในชีวิตประจำวัน

4. โรงเรียนเทศบาลทุ่งหัวช้าง อำเภอทุ่งหัวช้าง จังหวัดลำพูน มีต้นทุนการจัดการเรียนการสอนเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนคล้ายกันกับศูนย์อบรมเด็กก่อนเกณฑ์ในวัดแม่แรง ที่มีแผนการสอนและจัดประสบการณ์เกี่ยวกับความปลอดภัยในชีวิตประจำวันเพียง 1-2 แผนเท่านั้น และสอดแทรกในเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนนเพียงเล็กน้อย ขาดสื่อการเรียนการสอนในด้านการจราจรและความปลอดภัยบนท้องถนนสำหรับเด็กปฐมวัย ส่งผลให้การเรียนรู้ของเด็กเป็นการเรียนรู้แบบผิวเผิน ไม่เจาะลึก ไม่สามารถทำให้เด็กเกิดจิตสำนึกด้านความปลอดภัยบนท้องถนนได้อย่างแท้จริง ที่สำคัญการจัดแผนประสบการณ์เกี่ยวกับความปลอดภัยยังเป็นเรื่องที่ห่างไกลจากตัวเด็ก ไม่สอดคล้องกับบริบทของสภาพแวดล้อมที่เด็กอาศัยอยู่ ทำให้เด็กไม่สามารถนำไปปรับใช้ในชีวิตประจำวันได้

เครือข่ายคนทำงาน

การทำงานสร้างศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนนของภาคเหนือ เป็นการทำงานที่ใช้ชุมชนและพื้นที่เป็นศูนย์กลาง ซึ่งทางไหนดภาคเหนือได้วางแผนการขับเคลื่อนงานโดยกำหนดกลไกหลักและกลไกรอง

กลไกหลัก คือ ครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก จะทำหน้าที่ขับเคลื่อนให้โครงการสำเร็จ โดยไหนดภาคเหนือ/พี่เลี้ยงจะคัดเลือกครูที่มีความตระหนักถึงความสำคัญของการทำงานความปลอดภัยทางถนน และมีใจที่จะทำงาน

กลไกเสริม ในที่นี้หมายถึงตัวคุณที่ช่วยทำให้โครงการนี้ขับเคลื่อนได้เร็วขึ้น มีประสิทธิภาพและมีพลังมากขึ้น ซึ่งกลไกเสริมของโครงการนี้มองไปที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในและนอกพื้นที่ รวมถึงผู้ปกครองและแกนนำชุมชนที่จะเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินกิจกรรมต่างๆ

ทั้งนี้ กลไกหลักและกลไกเสริมเป็นกลไกที่ต้องทำงานร่วมกันขึ้นอยู่กับกิจกรรมที่ดำเนินการว่ากลไกใดจะมีน้ำหนักมากกว่ากัน อาทิ การจัดการจุดเสี่ยง กลไกเสริมที่เป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอาจจะมียุทธศาสตร์มากกว่าในการแก้ไขจุดเสี่ยงในที่สาธารณะ เนื่องจากเป็นพื้นที่รับผิดชอบและมีงบประมาณรองรับ แต่ในกรณีการจัดการเรียนการสอนครูก็จะมีบทบาทที่สำคัญและสามารถดำเนินการได้ด้วยตนเอง เป็นต้น

ซึ่งการเชื่อมต่องลไกหลักและกลไกเสริมนี้เอง เป็นหน้าที่ที่สำคัญของโหนดหรือพี่เลี้ยงในพื้นที่ โดยในพื้นที่ภาคเหนือ โหนดหรือพี่เลี้ยงทำหน้าที่

1. ดูภาพรวมของทุกศูนย์พัฒนาเด็กเล็กหรือโรงเรียน เพื่อประเมินสถานการณ์ในแต่ละระยะว่าแต่ละศูนย์พัฒนาเด็กเล็กหรือแต่ละพื้นที่สามารถดำเนินงานได้ตามแผนหรือไม่ มีปัญหาอุปสรรคใดบ้างที่ต้องเข้ามาช่วยเหลือ เพื่อให้สามารถดำเนินงานตามเป้าหมายได้ พี่เลี้ยงจะทำงานอย่างเกาะติด ต่อเนื่อง โดยใช้เครื่องมือที่หลากหลาย เช่น การลงพื้นที่ โทรศัพท์ โลกออนไลน์ เฟซบุ๊ก เป็นต้น

2. การหนุนเสริมศักยภาพให้แก่ทีมศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก พัฒนาศักยภาพทุกช่วงเวลาของการทำโครงการ ตั้งแต่การทำความเข้าใจภาพรวมโครงการ ความรู้เรื่องการเงินบัญชี การเก็บข้อมูล การเขียนแผนการจัดการเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนน และการถอดความรู้จากการดำเนินโครงการ

3. การเชื่อมภาคีที่เกี่ยวข้องและสร้างพื้นที่เรียนรู้ พี่เลี้ยงทำหน้าที่ประสานให้ทีมทำงานของแต่ละศูนย์พัฒนาเด็กเล็กได้มีโอกาสทำความรู้จัก หรือเข้าร่วมงานกับกลุ่มคน องค์กรที่ทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน เช่น เครือข่ายสำนักงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.) ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน เป็นต้น รวมถึงจัดให้มีการแลกเปลี่ยนกับศูนย์พัฒนาเด็กเล็กที่ประสบความสำเร็จในการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนเพื่อนำเอา

ประสบการณ์และมุมมองที่ได้รับจากการแลกเปลี่ยนไปปรับใช้ให้เกิดประโยชน์กับพื้นที่ของตนเอง

4. จัดกระบวนการเรียนรู้ให้กับผู้รับผิดชอบในพื้นที่ โดยเน้นการสร้างกระบวนการเรียนรู้จากการลงมือปฏิบัติ เน้นการทำงานเป็นทีม การคิดวิเคราะห์ เชื่อมโยง และค้นหาทางออกจากปัญหาบนฐานของข้อมูลโดยที่เลี้ยงทำหน้าที่ออกแบบกระบวนการเรียนรู้ พร้อมทั้งประเมินผลการเรียนรู้ที่เกิดขึ้นจากการจัดกิจกรรมนั้นเพื่อพัฒนางานต่อไปให้ดียิ่งขึ้น

5. เผยแพร่ผลที่เกิดขึ้นและบทเรียนดี ๆ ที่เกิดขึ้นของพื้นที่ โดยทำหน้าที่ สกัด หรือนำเอาสิ่งที่เกิดขึ้นไปนำเสนอต่อให้สังคม หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้รับทราบ ผ่านทางเครื่องมือต่างๆ อาทิ Social Network (Facebook Line) การถอดชุดความรู้ และนำเสนอผลงานในเวทีวิชาการต่างๆ เพื่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้และขยายผลการดำเนินงานวิจัยต่อไปในพื้นที่อื่นๆ

6. เสริมพลัง เต็มเต็มกำลังใจ ในระหว่างการทำงานอาจจะมีอุปสรรค หรือความท้อที่เกิดขึ้น พี่เลี้ยงจึงต้องทำหน้าที่เสริมพลังที่นอกจากด้านวิชาการ ด้านเครื่องมือ ด้านองค์ความรู้แล้ว ยังเสริมพลังใจ เป็นที่ปรึกษาที่ให้การรับฟัง สร้างแรงบันดาลใจและชี้ให้เห็นโอกาส มองเห็นความเป็นไปได้ ตลอดจนให้ข้อเสนอแนะในการทำงานตั้งแต่เริ่มต้นจนกระทั่งสิ้นสุดการทำงาน



แผนงานการขับเคลื่อน

การดำเนินงานของโหนดภาคเหนือเพื่อสร้างศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน ใช้เครื่องมือที่สำคัญคือ “การวิจัยเพื่อท้องถิ่น หรือ CBR” เป็นการดำเนินการที่มีการพัฒนาค้นหาโจทย์วิจัย หรือโจทย์ในการดำเนินการในพื้นที่ร่วมกันของคนในชุมชน/คนในพื้นที่ ซึ่งผู้คิดโจทย์การวิจัยนี้จะเป็นผู้ได้รับผลประโยชน์โดยตรงกับการทำกิจกรรมหรือโครงการดังกล่าว ซึ่งเมื่อได้ใช้ CBR มาเป็นเครื่องมือแล้ว ส่งผลแต่ละพื้นที่ทั้ง 4 แห่ง มีโจทย์หรือทิศทางในการขับเคลื่อนโครงการแตกต่างกัน ตามความต้องการและปัญหาของแต่ละพื้นที่ ดังนี้

1. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเทศบาลตำบลสุเทพจังหวัดเชียงใหม่ “โครงการพัฒนาแนวทางในการจัดการความปลอดภัยทางถนน โดยการมีส่วนร่วมของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเทศบาลตำบลสุเทพ และชุมชนตำบลสุเทพ อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่” โดยมุ่งหวังว่าแนวทางที่ค้นพบจากโครงการวิจัยฯ จะส่งผลในทางปฏิบัติให้ผู้ขับขี่รถยนต์ รถจักรยานยนต์ และผู้สัญจรไปมาในพื้นที่ตำบลสุเทพ เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับขี่นำไปสู่การเป็นชุมชนแห่งความปลอดภัยบนท้องถนน ตลอดจนเด็กนักเรียนที่เดินทางมาเรียนที่ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กจะได้รับการปลูกฝังองค์ความรู้เรื่องการดูแลตัวเอง และเรียนรู้วิธีการเดินทางที่ปลอดภัย ซึ่งจะทำให้เด็กๆ เติบโตเป็นพลเมืองที่มีคุณภาพต่อไป

2. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กในสังกัดเทศบาลตำบลห้วยทราย “โครงการศูนย์พัฒนาเด็กเล็กล้อมรัก กระบวนการสร้างความปลอดภัยทางถนนโดยการมีส่วนร่วมของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กในสังกัดเทศบาลตำบลห้วยทราย และชุมชนตำบลห้วยทราย อำเภอสันกำแพง จังหวัดเชียงใหม่” จากบริบทของพื้นที่ที่จำเป็นจะต้องได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานในพื้นที่นอกเหนือจากศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก จึงใช้คำว่า “ล้อมรัก” มาเป็น key word เพื่อสร้างให้เกิดความปลอดภัยในชุมชน โดยอาศัยความรัก ความเอาใจใส่จากผู้ใหญ่ใจดีที่จะมาร่วมแรงร่วมใจกันสร้างสรรค์พื้นที่ปลอดภัยและเป็นสุขให้เกิดแก่เด็กๆ และชุมชน

3. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและโรงเรียนสังกัดเทศบาลตำบลทุ่งหัวช้าง จังหวัดลำพูน “โครงการการพัฒนาความปลอดภัยบนท้องถนนโดยการมีส่วนร่วมของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและโรงเรียนสังกัดเทศบาลตำบลทุ่งหัวช้างจังหวัดลำพูน กรณีศึกษาแนวทางการลดความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุของรถรับส่งนักเรียน” มาจากบริบทของที่ตั้งของโรงเรียนเทศบาลทุ่งหัวช้างซึ่งพบว่า ประเด็นเส้นทางการเดินทางมาที่ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและโรงเรียน โดยเฉพาะในกรณีของรถรับ-ส่งนักเรียน ที่สามารถเชื่อมโยงได้ตั้งแต่เรื่องของการจัดการจุดเสี่ยงบริเวณเส้นทางเดินรถและจุดรับส่งเด็ก ไปจนถึงเรื่องของการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของพ่อแม่ผู้ปกครองในขณะที่รับส่งบุตรหลาน ตลอดจนสามารถเชื่อมโยงเข้าไปสู่เรื่องของการจัดการเรียนการสอนที่สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมและวิถีชีวิตของชุมชนสังคมที่ได้อาศัยอยู่

4. ศูนย์อบรมเด็กก่อนเกณฑ์ในวัดแม่แรง เป็นโครงการที่ดำเนินงานในเรื่อง “การพัฒนากระบวนการมีส่วนร่วมในการจัดการความปลอดภัยทางถนน ของศูนย์อบรมเด็กก่อนเกณฑ์ในวัดแม่แรงร่วมกับหน่วยงานและชุมชนตำบลแม่แรง อำเภอป่าซาง จังหวัดลำพูน” เนื่องจากที่ผ่านมากกระบวนการสร้างความปลอดภัยทางถนนมีการดำเนินงานเป็นส่วนๆ และดำเนินการเฉพาะหน่วยงานที่รับผิดชอบเท่านั้น การดำเนินงานในโครงการฯ จึงจะเน้นไปที่การพัฒนากระบวนการมีส่วนร่วมในการจัดการความปลอดภัยทางถนนของศูนย์อบรมเด็กก่อนเกณฑ์ในวัดแม่แรงกับหน่วยงาน และชุมชนตำบลแม่แรง อำเภอป่าซาง จังหวัดลำพูน เพื่อนำไปสู่การสร้างความปลอดภัยในชีวิตของคนในชุมชนเชื่อมโยงทั้ง 3 ประเด็น ได้แก่ การแก้ไขจุดเสี่ยง การจัดการพฤติกรรมเสี่ยง และการจัดการเรียนการสอน

งบประมาณที่เกี่ยวข้องกับการจัดการความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่

ในพื้นที่เป้าหมายทั้ง 4 แห่ง เช่นเดียวกับพื้นที่อื่นๆ ของประเทศ ที่งบประมาณด้านความปลอดภัยทางถนนมี 2 ส่วนหลักๆ ได้แก่

1. งบประมาณในการซ่อมแซม ดูแลสภาพของถนนและพื้นที่ ซึ่งขึ้นอยู่กับหน่วยงานที่เป็นเจ้าของพื้นที่ อาทิ ถ้าเป็นพื้นที่รับผิดชอบของเทศบาล เทศบาลจะต้องกำหนดงบประมาณในเทศบัญญัติงบประมาณรายจ่ายเพื่อนำมาใช้

2. งบประมาณในการรณรงค์ในช่วง 7 วันอันตราย ช่วงเทศกาลปีใหม่ และสงกรานต์

นอกจากนี้แล้ว ในบางพื้นที่ยังมีงบประมาณเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยให้เกิดขึ้น โดยต้องเชื่อมโยงกับสุขภาพ ผ่านทางงบประมาณของสำนักงานหลักประกันสุขภาพ (สปสช.) อีกด้วย

นอกจากการหนุนเสริมในรูปแบบของงบประมาณแล้ว ยังมีการให้การสนับสนุนในรูปแบบของกำลังเจ้าหน้าที่ และวัสดุอุปกรณ์ที่ใช้สำหรับการขีดสีตีเส้นหรือทำป้ายสัญญาณจราจรที่จะติดตั้งตามจุดเสี่ยงต่างๆ อีกด้วย และที่สำคัญสิ่งที่หน่วยงานสามารถเติมเต็มให้แก่ทีมวิจัยในพื้นที่ก็คือ ความรู้ในเรื่องการจัดการความปลอดภัยทางถนน ที่ช่วยให้การดำเนินงานของโครงการวิจัยมีความถูกต้อง และได้มาตรฐาน โดยเฉพาะในกรณีของกิจกรรมการจัดการจุดเสี่ยง การใช้สีหรือการเขียนป้ายสัญลักษณ์จราจรต่างๆ เหล่านี้ เป็นต้น



ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

การทำงานในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พี่เลี้ยงที่ทำหน้าที่รับผิดชอบ ได้แก่ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาชุมชนท้องถิ่น และมูลนิธิประชาสังคมซึ่งมีประสบการณ์ในการทำงานวิจัยเพื่อท้องถิ่นและการจัดการความปลอดภัยทางถนน และเห็นความสำคัญของการขับเคลื่อนงานการจัดการความปลอดภัยในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กที่เป็นหน่วยแรกของการเข้าสู่สังคมของเยาวชนให้เป็นระบบและเกิดกลไกการทำงานร่วมกันของผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง จึงได้ดำเนินงานโครงการพัฒนาศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบในการจัดการความปลอดภัยทางถนนโดยการมีส่วนร่วมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและชุมชนภาคอีสาน เพื่อให้เป็นต้นแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนในศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ใน 2 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดอำนาจเจริญ และจังหวัดอุบลราชธานี ได้แก่

1. เทศบาลเมืองอำนาจเจริญ อำเภอเมือง จังหวัดอำนาจเจริญ มีศูนย์พัฒนาเด็กเล็กจำนวน 3 แห่ง ได้แก่ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเทศบาลเมืองอำนาจเจริญ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กวัดเทพมงคล และศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านดอนหวาย

2. องค์การบริหารส่วนตำบลแมต อำเภอสิรินธร จังหวัดอำนาจเจริญ มีศูนย์พัฒนาเด็กเล็กจำนวน 3 แห่ง ได้แก่ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านน้ำซับ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กประชาสามัคคี และศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านเหล่าฝ้าย

3. เทศบาลนครอุบลราชธานี อำเภอเมือง จังหวัดอุบลราชธานี ดำเนินการในโรงเรียนเทศบาล 4 อนุบาลพระเจ้าใหญ่องค์ตื้อ และศูนย์พัฒนาเด็กเล็กวัดใต้พระเจ้าใหญ่องค์ตื้อซึ่งอยู่ในรั้วบริเวณเดียวกัน

4. องค์การบริหารส่วนตำบลไร่น้อย อำเภอเมือง จังหวัดอุบลราชธานี มีศูนย์พัฒนาเด็กเล็กจำนวน 4 แห่ง ได้แก่ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านตำแย ศูนย์อบรมเด็กก่อนเกณฑ์วัดบ้านไร่น้อย ศูนย์อบรมเด็กก่อนเกณฑ์วัดบ้านยางเพ็ง-ยางลุ่ม และศูนย์อบรมเด็กก่อนเกณฑ์วัดป่ากิตติญาณโสภณ

บริบทพื้นที่

จากการคัดเลือกพื้นที่ทั้ง 4 แห่ง มีทั้งพื้นที่ที่เป็นเมือง กึ่งเมืองกึ่งชนบท และพื้นที่ชนบท โดยพบว่า

1. พื้นที่เมือง ได้แก่ เทศบาลนครอุบลราชธานีและเทศบาลเมืองอำนาจเจริญ
2. พื้นที่กึ่งเมืองกึ่งชนบท ได้แก่ พื้นที่ขององค์การบริหารส่วนตำบลไธ้อย ซึ่งพื้นที่ติดกับเขตเมืองอุบลราชธานี มีถนนสายหลักเชื่อมเส้นทางกับอำเภอตระการพืชผลและอำเภอเขมราฐ
3. พื้นที่ชนบท ได้แก่ พื้นที่ขององค์การบริหารส่วนตำบลแมต อำเภอสิรินธร จังหวัดอำนาจเจริญ

สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุและสภาพปัญหา

1. เทศบาลเมืองอำนาจเจริญ อำเภอเมือง จังหวัดอำนาจเจริญ มีศูนย์พัฒนาเด็กเล็กจำนวน 3 แห่ง ได้แก่ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเทศบาลเมืองอำนาจเจริญ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กวัดเทพมงคล และศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านดอนหาย ซึ่งตั้งอยู่ในเขตเมือง เปิดสอนเด็กระดับปฐมวัยตั้งแต่อายุ 2-5 ปี มีเด็กเล็กรวมทั้ง 3 ศูนย์จำนวน 401 คน และมีครูจำนวน 17 คน การเดินทางมาส่งเด็กเล็กของผู้ปกครองมีทั้งเดินเท้า รถจักรยานยนต์ รถยนต์ และรถโดยสารของชุมชน จากการสังเกตพบว่า รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางที่นิยมใช้มากที่สุด การสวมใส่หมวกนิรภัยยังมีอัตราที่ต่ำ และการสวมหมวกนิรภัยให้กับเด็กเล็กมีจำนวนน้อยมาก

เมื่อพิจารณาจากที่ตั้งของศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก พบว่าล้วนแล้วแต่มีที่ตั้งอยู่ในจุดที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ อาทิ มีเส้นทางสัญจรคับแคบ สภาพถนนชำรุด ขอบเขตถนนไม่ชัดเจน มีต้นไม้บดบังทัศนวิสัยในการขับขี่รถ เส้นทางก่อนถึงศูนย์เป็นทางโค้ง ผู้ใช้ถนนมีหลากหลายหมู่บ้านที่มีรถวิ่งผ่านเข้าออกตลอดเวลา ไม่มีสัญญาณไฟจราจร ป้ายเตือน ป้ายบังคับ และมีรถหลากหลายชนิดที่ใช้ถนนเส้นนี้ในการเดินทางสัญจร ซึ่งเส้นทางเข้าออกศูนย์มีเพียง 1 เส้นทางเท่านั้น อีกทั้งยังมีร้านค้าที่อยู่ใกล้กับศูนย์ฯ ทำให้ถนนคับแคบ เกิดการกีดขวางการเดินทางสัญจรอยู่บ่อยครั้ง

สำหรับพฤติกรรม พบว่ามีพฤติกรรมไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรของผู้ปกครองที่มารับและส่งเด็กเล็ก ได้แก่ การไม่เปิดสัญญาณไฟให้รับรู้เมื่อต้องการเลี้ยว การไม่สวมหมวกนิรภัยเวลาขับขี่รถ นอกจากนี้การซ้อนรถจักรยานยนต์ของเด็กเล็กส่วนใหญ่จะนั่งซ้อนประมาณ 3-4 คน มีสัณนิษฐานที่ระเกะระกะ จอดรถในที่ห้ามจอด มีรถขายของจอดขวางเส้นทางจราจร ให้เด็กเล็กข้ามถนนเอง รวมถึงในช่วงโมงเร่งด่วน (ในช่วงเวลา 07.00-09.00 น. และเวลา 16.00-17.00 น.) มักพบผู้ใช้ความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนดขับผ่านบริเวณหน้าศูนย์พัฒนาเด็กเล็กอีกด้วย

2. องค์การบริหารส่วนตำบลแมต อำเภอสิริอานาจ จังหวัดอำนาจเจริญ มีศูนย์พัฒนาเด็กเล็กจำนวน 3 แห่ง ได้แก่ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านน้ำซับ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กประชาสามัคคี และศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านเหล่าฝ้าย ซึ่งได้รับถ่ายโอนการจัดการศึกษาให้กับเด็กปฐมวัยอายุตั้งแต่ 3-6 ปี มาให้กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้รับผิดชอบ โดยมีงบประมาณให้ดำเนินการจัดการศึกษาในพื้นที่ของตัวเอง

สำหรับปัญหาเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนของพื้นที่ พบว่าไม่ค่อยเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงในชุมชน แต่มักจะเกิดเมื่อเดินทางไปในนอกพื้นที่ เนื่องจากสภาพผิวถนนได้รับการดูแลเป็นอย่างดี ทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนขับรถค่อนข้างเร็ว แม้ว่าลักษณะของถนนมีจุดเสี่ยงเป็นระยะ เช่น เป็นโค้งหักศอก บางโค้งมีกำแพงวัด บดบังเส้นทาง ส่วนเส้นเตือนเขตโรงเรียน ป้ายจราจรและสัญญาณไฟกะพริบ ปรากฏว่ามีการดำเนินการเฉพาะเขตชุมชนบ้านเหล่าฝ้าย นอกนั้นมีป้ายจราจรในบางจุดที่สภาพขาดการดูแล ไม่ชัดเจนและมีพุ่มไม้บดบัง ปัญหาที่สำคัญอีกประการคือ เด็กและเยาวชนมีพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เช่น เดินเรียงหน้ากระดานขวางถนน ขับรถเร็ว ไม่ใส่หมวกนิรภัย การขับรถหรือการเดินที่ไม่สนใจผู้ร่วมใช้เส้นทาง และการไม่สวมหมวกนิรภัย รวมทั้งพ่อแม่ผู้ปกครองนิยมซื้อจักรยานยนต์ที่มีกำลังแรงสูง 220 ซีซี และเริ่มให้ลูกหลานอายุประมาณ 7-8 ขวบขับขี่รถจักรยานยนต์

3. เทศบาลนครอุบลราชธานี อำเภอเมือง จังหวัดอุบลราชธานี มีศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก 3 แห่ง คือ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กโรงเรียนอนุบาลอุบลราชธานี ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กวัดมหายานาราม และศูนย์พัฒนาเด็กเล็กวัดใต้พระเจ้าใหญ่องค์ตื้อ และมีโรงเรียนในสังกัด 5 แห่ง ได้แก่ โรงเรียนเทศบาลบูรพาอุบล โรงเรียนเทศบาล 2 หนองบัว โรงเรียนเทศบาล 3 สามัคคีวิทยาคาร โรงเรียนเทศบาล 4 อนุบาลพระเจ้าใหญ่องค์ตื้อ โรงเรียนเทศบาล 5 ชุมชนก้านเหลือง โดยโรงเรียนเทศบาล 4 อนุบาลพระเจ้าใหญ่องค์ตื้อ และศูนย์พัฒนาเด็กเล็กวัดใต้พระเจ้าใหญ่องค์ตื้อ อยู่ในรั้วบริเวณเดียวกัน บนถนนพลแพน อยู่ห่างจากเทศบาลนครอุบลราชธานี มาทางทิศตะวันออกประมาณ 600 เมตร ดูแลเด็กอายุระหว่าง 2-5 ปี จำนวน 311 คน มาจากหลากหลายชุมชน ได้แก่ ชุมชนหาดวัดใต้ ชุมชนตลาดกกยาง ชุมชนบ้านท่าบั้งมั่ง บ้านนิคม ชุมชนหาดสวนยา ชุมชนกุดปลาขาว ชุมชนห้วยวังนอง ชุมชนกุดลาด ชุมชนท่ากกเสียว ชุมชนท่าทราย ชุมชนบึงไหม ชุมชนบ้านปลาตุก ชุมชนสว่างวีระวงศ์ เป็นต้น ดังนั้นจึงมีรถของผู้ปกครองมาส่งบุตรหลานเป็นจำนวนมาก มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นหลายครั้ง และในปีที่ผ่านมา มีผู้ปกครองและเด็กของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กวัดใต้พระเจ้าใหญ่องค์ตื้อเสียชีวิตจากการประสบอุบัติเหตุซ้ำซ้อนจักรยานยนต์

จากที่ตั้ง พบว่ามีจุดเสี่ยงสำคัญสามจุดคือ ด้านหน้าโรงเรียน สีแยกตลาดกกยาง และสามแยกถนนเขื่อนธานีใกล้กับโรงเรียนเทศบาลบูรพา ประกอบกับบริเวณด้านข้างของโรงเรียนและศูนย์พัฒนาเด็กเล็กทางทิศเหนือจะมีตลาดกกยาง ซึ่งเป็นตลาดดั้งเดิมของชุมชนเปิดค้าขายตลอดทั้งวัน มีการจราจรคับคั่ง การจอดรถไม่เป็นระเบียบ การขับรถยนต์ผู้ขับขี่ซัดรถขาดการรักษาวินัยจราจร ขับรถเร็ว เกิดเหตุการณ์รถเฉี่ยวชนกันบ่อยครั้ง ที่สำคัญยังพบข้อมูลว่าผู้ปกครองส่วนใหญ่จะขับจักรยานยนต์แต่ไม่สวมหมวกนิรภัย จากการสำรวจพบว่ามีเพียงร้อยละ 37.31 ที่สวมหมวกนิรภัย และไม่สนใจที่จะสวมหมวกนิรภัยให้กับบุตรหลาน

4. องค์การบริหารส่วนตำบลไรร้อย อำเภอเมือง จังหวัดอุบลราชธานี มีศูนย์พัฒนาเด็กเล็กจำนวน 4 แห่ง ได้แก่ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านด้าย ศูนย์อบรมเด็กก่อนเกณฑ์วัดบ้านไรร้อย ศูนย์อบรมเด็กก่อนเกณฑ์วัดบ้านยางเทิง-ยางลุ่ม และ ศูนย์อบรมเด็กก่อนเกณฑ์วัดปากกิตติญาณโสภณอยู่ในความดูแลของกองการศึกษา ศาสนาและวัฒนธรรม แต่ละแห่งมีครูและผู้ช่วยครูแต่ละ 2-3 คน ให้การดูแลเด็กเล็กตั้งแต่อายุ 3-5 ปี มีจำนวนเด็กเล็กทั้งหมดประมาณศูนย์ฯ ละ 40-60 คน รวมทั้งหมด 192 คน ประชาชนในตำบลไรร้อยส่วนใหญ่มีรถส่วนบุคคล ได้แก่ รถจักรยานยนต์ จักรยาน รถยนต์ส่วนบุคคล และรถบริการรับ-ส่งนักเรียน แต่ไม่มีรถประจำทางระหว่างหมู่บ้านเพราะทุกครัวเรือนนิยมใช้รถจักรยาน รถจักรยานยนต์ ในการสัญจรไปมา รวมทั้งรับส่งบุตรหลานด้วย บางครอบครัวใช้วิธีการเดินไปส่งบุตรหลานที่โรงเรียนเพราะใกล้บ้าน

จุดเสี่ยงที่เกิดขึ้นทั้ง 4 แห่ง ได้แก่

- ศูนย์อบรมเด็กก่อนเกณฑ์วัดบ้านไรร้อย หมู่ 8 ตั้งอยู่ในถนนสายรอง เข้าหมู่บ้าน บริเวณหน้าศูนย์ฯ เป็นถนนสามแยกที่ตัดจากถนนเข้าหมู่บ้าน ไม่มีสัญลักษณ์ที่ชัดเจนให้ผู้สัญจรไปมาได้เห็นในกรณีที่รถวิ่งสวนทางกันเข้าไปในบริเวณโรงเรียน และมีครอบครัวของเด็กเล็กบางคนอยู่ฝั่งตรงกันข้ามถนนหลัก หักเลน ต้องเดินทางข้ามถนนสายหลักที่มีรถยนต์วิ่งสวนทางไปมาอยู่ตลอดเวลา และมีความเร็วสูง

- ศูนย์พัฒนาอบรมเด็กก่อนเกณฑ์วัดยางเทิง-ยางลุ่ม ตั้งอยู่บริเวณวัด ติดกับถนนสายหลักหักเลน มีการสัญจรไปมาอย่างคับคั่ง ผู้ใช้รถขับรวดเร็ว โดยเฉพาะช่วงโมงเร่งด่วน (ช่วงเวลา 07.00-09.00 น. และเวลา 15.30-17.00 น.) ไม่มีสัญญาณไฟ/ป้ายเตือนให้ระวัง มีรถหลายชนิดโดยเฉพาะรถขนาดใหญ่ เช่น รถพ่วง รถสิบล้อ ฯลฯ

- ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านด้าย หมู่ 1 ตั้งอยู่ในหมู่บ้าน ถนนบริเวณหน้าศูนย์มีสภาพถนนชำรุด เป็นหลุมเป็นบ่อ ขอบเขตถนนไม่ชัดเจน

- ศูนย์อบรมเด็กก่อนเกณฑ์วัดป่ากิตติญาณโสภณ หมู่ 15 ตั้งอยู่ในหมู่บ้านบริเวณโรงเรียนกิตติญาณโสภณ ถนนเข้าสู่ศูนย์มีสภาพชำรุดมาก บางช่วงเส้นทางสัจจรแคบ มีต้นไม้บดบังเส้นทาง

ด้านพฤติกรรมเสี่ยง ทุกแห่งมีพฤติกรรมใกล้เคียงกัน โดยพบการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรของผู้ปกครองที่มารับ-ส่งเด็กเล็ก ไม่ว่าจะเป็นไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่เปิดสัญญาณไฟเลี้ยวขณะเลี้ยวรถ จอดรถในสถานที่ห้ามจอด นั่งซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์เกินกว่าที่กำหนด โดยจะนั่งซ้อนกันมา 2-3 คน ทั้งด้านหน้าและด้านหลัง และมีสัมภาระปริมาณมาก

ทุนเดิมในพื้นที่

กระบวนการทำงานเน้นการทำงานโดยใช้ชุมชนเป็นฐานดำเนินงานผ่านการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม (Participatory Action Research: PAR) และใช้เครื่องมือที่สำคัญคือ การวิจัยเพื่อท้องถิ่น (Community Based Research: CBR) นั้นไม่ใช่เรื่องยาก แต่ก็ไม่ใช่เรื่องง่าย โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากมีเวลาเป็นตัวกำหนด ซึ่งสำหรับในพื้นที่ 4 แห่งของภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่ทางโครงการฯ ได้คัดเลือกมานั้น พบว่าเป็นพื้นที่ที่มีทุนเดิมในด้านต่างๆ ที่จะช่วยสนับสนุนและส่งเสริมให้การทำงานประสบความสำเร็จ ได้แก่

1. **ทุนที่เป็นคน** ครูในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กมีประสบการณ์ในการสอนเด็กปฐมวัยเป็นคนในพื้นที่ มีผู้บริหารขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่ใส่ใจและพร้อมจะพัฒนาต่อยอดในการดำเนินงาน ผู้ปกครองเห็นความสำคัญและต้องการเข้ามามีส่วนร่วมในการสร้างเด็กให้มีวินัยจราจร เนื่องจากความห่วงใยและต้องการให้เด็กเติบโตอย่างมีคุณภาพ

2. **ทุนภาคี** ทั้ง 4 พื้นที่มีหน่วยงานองค์กร ทั้งภาครัฐและเอกชนที่มีประสบการณ์ มีการทำงานเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนที่พร้อมเข้าร่วมในการแก้ไขปัญหาและแบ่งปันทรัพยากร เช่น แขวงทางหลวง กลุ่มธุรกิจถนนคนเดิน เทศบาลนครอุบลราชธานี บริษัทกิจตรงยามาฮา เป็นต้น

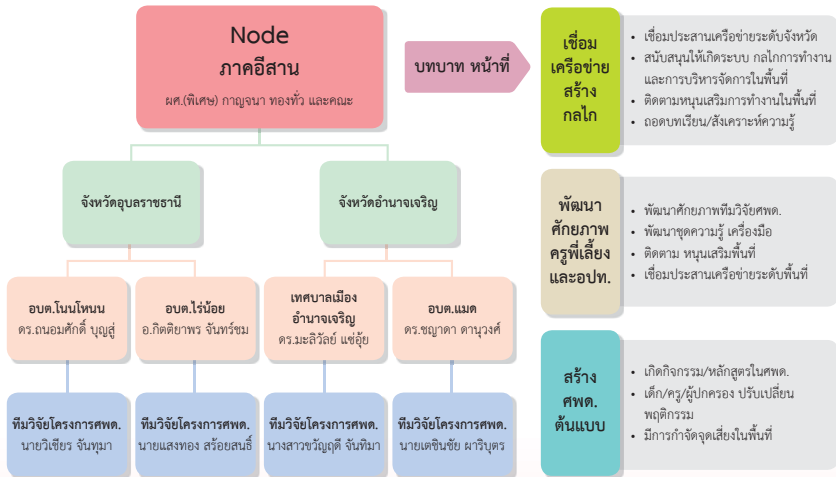
3. ทูทางสังคมที่มีอยู่ในชุมชนภาคตะวันออกเฉียงเหนือ คือความเอื้ออาทร แบ่งปันและการลงเข้ร่วมกันทำงานโดยไม่หวังผลตอบแทนซึ่งส่งผลต่อการทำงานในพื้นที่

4. ทูประสการณั นอกจากประสการณัการสอนของครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ยังมีประสการณัจากผู้เชี่ยวชาญหลากหลายสาขา เช่น การจัดการเรียนการสอนจากผู้เชี่ยวชาญสาขาปฐมวัย คณะครุศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุบลราชธานี การผลิตสื่อมัลติมีเดียจากทีมมูลนิธิสื่อสร้างสุข จังหวัดอุบลราชธานี ความรู้ในเรื่องการพัฒนาทักษะสมองเด็กปฐมวัย “Executive Functions (EF)” จากศูนย์สุขภาพจิตเขต 10

5. หลักสูตรส่วนกลางได้กำหนดหน่วยการเรียนรู้เรื่องคมนาคม ซึ่งส่วนใหญ่ก็จะสอนเกี่ยวกับการเดินทางว่ามีกี่รูปแบบ และสัญญาณไฟจราจร ในหนึ่งสัปดาห์จะมีอยู่ 1 วัน สอนประมาณ 1 ชั่วโมง แต่ไม่เน้นที่จะทำให้เด็กได้จดจำและถูกนำไปใช้ได้จริงในชีวิตประจำวัน และการเรียนรู้สาระที่ 4 เรื่องสิ่งต่างๆ รอบตัวเด็กสอนเกี่ยวกับความปลอดภัยจำนวน 2 หน่วยคือ หน่วยความปลอดภัยมีมากมาย และหน่วยเด็กดีมีวินัย แต่ละหน่วยจะมีเวลาจัดการเรียนการสอนหนึ่งสัปดาห์เพื่อสอนให้เด็กเข้าใจมารยาททางสังคม วินัยการจราจรและการใช้รถใช้ถนน แต่เป็นการเรียนเฉพาะในห้องเรียนยังไม่สามารถเชื่อมโยงสู่การปฏิบัติจริงในชีวิตประจำวัน

เครือข่ายคนทำงาน

โครงสร้างการดำเนินงาน



จากโครงสร้าง กลไกการดำเนินงานในกรอบด้านบนนี้ จะเห็นความเชื่อมโยงของการทำงานในพื้นที่ภาคอีสาน ที่วางบทบาทการทำงานเป็น 2 ระดับในแต่ละพื้นที่ โดยระดับที่ 1 การดำเนินงานในแต่ละพื้นที่จะมีองค์ประกอบของครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก เจ้าหน้าที่ อปท. ผู้ปกครองและชุมชนเป็นหลัก แต่ละพื้นที่จะมีนักวิชาการที่มาจากสถาบันอุดมศึกษาเข้ามาเป็นพี่เลี้ยงที่คอยหนุนเสริมการดำเนินงานอย่างใกล้ชิด ทุกพื้นที่อย่างน้อย 1 คนต่อ 1 พื้นที่ ทั้งหมดอยู่ภายใต้แผนการติดตามหนุนเสริมของโหนดภาคอีสาน ที่คอยสนับสนุน เอื้อให้เกิดการทำงาน กิจกรรมต่างๆ ที่จะพัฒนาให้เป็นศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบความปลอดภัยทางถนน โดยแต่ละส่วนจะมีบทบาทหน้าที่ดังนี้

1. ทีมพี่เลี้ยงโหนดภาคอีสานและทีมนักวิชาการ จะมีหน้าที่เชื่อมประสานเครือข่ายระดับพื้นที่และจังหวัด สนับสนุนให้เกิดระบบ กลไกการทำงาน และการบริหารจัดการในพื้นที่ ติดตามหนุนเสริมการทำงานในพื้นที่ พัฒนาศักยภาพทีมวิจัยโครงการศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก พัฒนาชุดความรู้ เครื่องมือ ถอดบทเรียน และสังเคราะห์ความรู้

2. ทีมวิจัยครู ชุมชนในพื้นที่ มีบทบาทหน้าที่พัฒนาให้เกิดกิจกรรมหลักสูตรการเรียนการสอนด้านความปลอดภัยทางถนนในศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก รวมถึงการสร้างวินัย ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมทั้งของครู ผู้ปกครองและตัวเด็กเล็ก และอีกหนึ่งภารกิจที่สำคัญคือการชักชวนให้ชุมชน หน่วยงานต่างๆ ในพื้นที่เข้ามาร่วมกันกำจัดจุดเสี่ยง

แกนนำหลักในการขับเคลื่อนงาน

ในการดำเนินงานทุกพื้นที่ พบว่าครูและเจ้าหน้าที่ของ อปท. บางส่วนที่ถูกกำหนดจากผู้บริหารให้เข้ามาร่วมกันดำเนินงานจะเป็นแกนหลักที่จะดูแลการขับเคลื่อนงานให้เป็นไปตามแผนงานของโครงการที่กำหนดไว้ เมื่อดำเนินงานมาได้สักระยะหนึ่งจะเริ่มเห็นการบูรณาการงานในภารกิจเสริมเข้ามาในกิจกรรมต่างๆ ของโครงการพัฒนาศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก เช่น เทศบาลเมืองอำนาจเจริญ มีการนำเอาโครงการกองทุนสุขภาพตำบลที่ได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากสำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ (สปสช.) มาจัดอบรมให้ความรู้เรื่องการป้องกันอุบัติเหตุ สร้างความปลอดภัยทางถนน กฎหมายจราจร จากเจ้าหน้าที่ตำรวจและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างๆ เช่น ขนส่งจังหวัด บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

ภาคกลาง

การทำงานเพื่อสร้างศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนนของพื้นที่ภาคกลางได้กำหนดนิยามของ “ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบความปลอดภัยทางถนน” ว่าหมายถึง ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กที่มีระบบการเรียนการสอนที่เป็นมาตรฐานเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน มีการจัดทำแผนการเรียนการสอนและสื่อที่เกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนนอย่างสอดคล้องกับแต่ละบริบทพื้นที่ โดยครูมีหน้าที่ออกแบบกระบวนการเรียนรู้และจัดการเรียนการสอนแบบบูรณาการ เด็กมีส่วนร่วมในการทำกิจกรรมเรื่องความปลอดภัย มีการจัดสภาพแวดล้อม ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กให้มีความปลอดภัย ผู้ปกครองและเด็กสวมหมวกนิรภัย 100% มีการจัดทำข้อมูลจุดเสี่ยงของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและคนในชุมชนครอบคลุมทั่วตำบลและนำไปสู่การจัดการแก้ไขจุดเสี่ยงได้อย่างเป็นรูปธรรม มีภาคีเครือข่ายในการจัดการเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนน เช่น ตำรวจ แกนนำชุมชน ชาวบ้าน และสถาบันการศึกษาในพื้นที่ เป็นต้น และขยายผลต่อการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนในทุกช่วงชั้น (ปฐมวัย-ประถมศึกษา มัธยมศึกษา/อาชีวศึกษา-อุดมศึกษา) ซึ่งจากนิยามดังกล่าวนี้เอง ทางโหนดภาคกลางได้คัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพที่จะสร้างต้นแบบศูนย์พัฒนาเด็กเล็กด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนน 4 แห่ง ได้แก่

1. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กองค์การบริหารส่วนตำบลพลับพลาไชย อำเภอกู่ทอง จังหวัดสุพรรณบุรี
2. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กองค์การบริหารส่วนตำบลหนองขาม อำเภอนองหญ้าไซ จังหวัดสุพรรณบุรี
3. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กองค์การบริหารส่วนตำบลแก้มอัน อำเภोजอมบึง จังหวัดราชบุรี
4. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กองค์การบริหารส่วนตำบลด่านทับตะโก อำเภोजอมบึง จังหวัดราชบุรี

บริบทพื้นที่และสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุและสภาพปัญหา

ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กที่ได้รับการคัดเลือกให้เข้าร่วมโครงการฯ ของภาคกลางพบว่าทั้งหมดเป็นพื้นที่ในเขตชนบท มีลักษณะของพื้นที่คล้ายคลึงกันคืออยู่ในที่ราบภาคกลาง พาหนะที่ใช้ส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ที่มักจะไม่สวมหมวกนิรภัย ทั้งคนขับและคนซ้อน โดยมีรายละเอียดแต่ละแห่ง ดังนี้

1. องค์การบริหารส่วนตำบลพลับพลาไชย อำเภออุ้มทอง จังหวัดสุพรรณบุรี เป็นชุมชนชนบท อยู่ห่างจากอำเภอเมืองสุพรรณบุรีประมาณ 30 กิโลเมตร มีศูนย์พัฒนาเด็กเล็กจำนวน 1 แห่ง โรงเรียนประถมจำนวน 5 แห่ง และศูนย์บริการการศึกษานอกกระบบและตามอัธยาศัยจำนวน 1 แห่ง ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรม

การคมนาคมในพื้นที่ มีถนน 2 เลน รยนต์วิ่งสวนทางกัน และสภาพถนนที่มีความโค้ง ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง โดยเฉพาะช่วงที่เรียกว่า “โค้งร้ายศพ” มีพฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัย ขาดความตระหนักถึงเรื่องการขับขี่ปลอดภัย ผู้ปกครองที่พาลูกหลานมาส่งที่โรงเรียนยังมีการใช้รถจักรยานยนต์พ่วงข้าง รถรับส่งนักเรียนมีคุณภาพไม่เหมาะสม และยังมีจุดเสี่ยงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในหลายพื้นที่ ทั้งถนนสายหลักและถนนสายรองในชุมชน

2. องค์การบริหารส่วนตำบลหนองขาม อำเภอหนองหญ้าไซ จังหวัดสุพรรณบุรี เป็นชุมชนชนบท มีทั้งหมด 11 หมู่บ้าน มีโรงเรียนระดับประถมศึกษา 4 แห่ง โรงเรียนขยายโอกาส 1 แห่ง และมีศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก 2 แห่ง มีพื้นที่ติดต่อกับแหล่งท่องเที่ยวหลายแห่ง เช่น พุหางนาศ อำเภออุ้มทอง อุทยานแห่งชาติพุเตย อำเภอด่านช้าง ซึ่งในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์และวันหยุดนักขัตฤกษ์ก็จะมีนักท่องเที่ยวเดินทางมาจัดกิจกรรมต่างๆ เช่น การวิ่งมาราธอน การปั่นจักรยานชมทัศนียภาพ เป็นต้น รวมทั้งมีเส้นทางต่อเนื่องไปยังอำเภอเลาขวัญ จังหวัดกาญจนบุรีร่วมด้วย ถนนมี 2 เลน วิ่งไป-กลับสวนทางกัน มีทัศนวิสัยไม่ดีในช่วงฤดูเก็บเกี่ยวอ้อย เนื่องจากมีการเผาอ้อย พาหนะที่ใช้ในพื้นที่จะเป็นรถยนต์ รถจักรยานยนต์ รวมถึงรถที่ใช้ในการเกษตรต่างๆ

มีพฤติกรรมการขับขี่ไม่เหมาะสม ไม่มีการสวมหมวกนิรภัย สภาพรถที่ใช้มีความเสี่ยงโดยเฉพาะรถที่ใช้ในการทำเกษตรกรรม ผู้ขับขี่มีอายุมาก ผู้ปกครองซึ่งรถจักรยานยนต์มาส่งลูกหลานโดยซ้อน 2-3 คน ไม่สวมหมวกนิรภัยทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อน อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดกับรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 86.30 (ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2559)

3. องค์การบริหารส่วนตำบลแก้มอัน อำเภोजอมบึง จังหวัดราชบุรี เป็นชุมชนชนบท มีทั้งหมด 15 หมู่บ้าน มีโรงเรียนในสังกัดเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาราชบุรี เขต 1 จำนวน 8 แห่ง โรงเรียนขยายโอกาส 1 แห่ง และศูนย์พัฒนาเด็กเล็กองค์การบริหารส่วนตำบลแก้มอันจำนวน 1 แห่ง สภาพพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นภูเขา สลับกับพื้นที่ราบและป่าเสื่อมโทรม อาชีพของคนในพื้นที่ส่วนใหญ่จะทำอาชีพเกษตรกรรม ทั้งไร่อ้อย ไร่มันสำปะหลัง และไร่ข้าวโพด

เด็กเล็กส่วนใหญ่เดินทางด้วยรถจักรยานยนต์เป็นหลัก แต่ไม่มีการสวมหมวกนิรภัยเนื่องจากคิดว่าเดินทางใกล้ๆ ตำรวจไม่จับ ไม่มีการตั้งด่าน/บางคนรู้เวลาตั้งด่านของตำรวจ ไม่ได้ขับช้ออกถนนใหญ่ ต้องเร่งรีบ ใส่หมวกนิรภัยแล้วร้อน อึดอัด ไม่สบาย สกปรก โอกาสเกิดอุบัติเหตุมีน้อย ไม่มีหมวกสำหรับเด็ก ไม่มีที่เก็บหมวกนิรภัย ไม่เห็นความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัย มีพฤติกรรมการขับขี่ซ้อน 3 ขับรถเร็ว ขับรถยกล้อ

ในพื้นที่มีจุดเสี่ยง 5 จุด (เบื้องต้น) ที่มักจะเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง รวมทั้งบริเวณถนนหน้าศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ซึ่งจะมีปริมาณรถมากช่วงเวลาก่อนเข้าเรียนและหลังเลิกเรียน

4. องค์การบริหารส่วนตำบลด่านทับตะโก อำเภोजอมบึง จังหวัดราชบุรี เป็นชุมชนชนบท มีทั้งหมด 20 หมู่บ้าน มีโรงเรียนในสังกัดเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาราชบุรี เขต 1 จำนวน 6 แห่ง และศูนย์พัฒนาเด็กเล็กองค์การบริหารส่วนตำบลด่านทับตะโกจำนวน 5 แห่ง สภาพพื้นที่เป็นที่ราบสลับเนินแต่ไม่สูง

เด็กร้อยละ 90 เดินทางโดยรถจักรยานยนต์ที่ผู้ปกครองมาส่ง บางคนมีการดัดแปลงต่อพ่วงข้างเพื่อที่จะรับส่งเด็กได้จำนวนหลายคน ผู้ปกครองร้อยละ 85 ไม่สวมหมวกนิรภัยมาส่งบุตรหลานและไม่ยอมให้บุตรหลานใส่ด้วยเช่นกัน

เพราะมองว่าเดินทางไม่ไกล เป็นภาระ มีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจร ขับขี่ด้วยความเร็วสูง เส้นทางจราจรส่วนใหญ่ยังเป็นถนนดินลูกรัง การเดินทางยังไม่สะดวกในฤดูฝนถนนโดยเฉพาะทางเข้าหมู่บ้านกับศูนย์พัฒนาเด็กเล็กจะกลายเป็นดินโคลน มีสภาพเป็นหลุมเป็นบ่อ อันตรายต่อการเดินทางอย่างมาก และมีจุดเสี่ยงในพื้นที่ 5 จุด

ทุนเดิมในพื้นที่

ทุนเดิมในพื้นที่ พบว่านอกจากโหนดภาคกลางหรือพี่เลี้ยงที่มีประสบการณ์การทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนมาอย่างยาวนาน มีองค์ความรู้ด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนน รวมถึงมีเครือข่ายทั้งในระดับท้องถิ่นและระดับประเทศแล้วนั้น แต่ละศูนย์พัฒนาเด็กเล็กยังมีทุนเดิมในพื้นที่ ดังนี้

1. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กองค์การบริหารส่วนตำบลพลับพลาไชย อำเภอร่องทอง จังหวัดสุพรรณบุรี เจ้าหน้าที่ อบต. มีประสบการณ์เรื่องการจัดการความปลอดภัยทางถนนโดยขับเคลื่อนงาน สจร. และมีประสบการณ์การทำงานวิจัยเพื่อท้องถิ่นเพื่อสร้างกลไกการพัฒนาศักยภาพเด็กและเยาวชนตำบลพลับพลาไชย

2. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กองค์การบริหารส่วนตำบลหนองขาม อำเภอนองหญ้าไช จังหวัดสุพรรณบุรี มีประสบการณ์การทำงานวิจัยเพื่อท้องถิ่นเพื่อสร้างกลไกการพัฒนาศักยภาพเด็กและเยาวชนตำบลหนองขาม

3. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กองค์การบริหารส่วนตำบลแก้มอ้น และศูนย์พัฒนาเด็กเล็กองค์การบริหารส่วนตำบลด่านทับตะโก อำเภोजอมบึง จังหวัดราชบุรี มีประสบการณ์การดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กกับงาน สจร. ในช่วงปี 2559-2560

เครือข่ายคนทำงาน



จากภาพจะเห็นว่ากลไกการทำงานในพื้นที่ภาคกลาง มีการทำงานในหลายระดับ แต่แต่ละระดับมีการเชื่อมกลไกการทำงานด้วยพี่เลี้ยงจากศูนย์ประสานงาน โหนดพี่เลี้ยงหลักของภาคกลางได้แก่ **ศูนย์ประสานงานวิจัยเพื่อท้องถิ่นจังหวัดสมุทรสงคราม** ซึ่งมีประสบการณ์ทั้งการทำงานวิจัยเพื่อท้องถิ่นและการทำงานขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน ซึ่งกลไกการทำงานแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ กลไกหลัก และกลไกสนับสนุน

กลไกหลัก คือ กลุ่มคนที่จะทำหน้าที่ขับเคลื่อนให้โครงการสำเร็จซึ่งจะแตกต่างกันในแต่ละศูนย์พัฒนาเด็กเล็กขึ้นอยู่กับบริบทของแต่ละศูนย์ โดยส่วนใหญ่พบว่ามีครูและผู้ปกครองเป็นกลไกสำคัญและในบางพื้นที่มีนายกองค์การบริหารส่วนตำบลหรือเจ้าหน้าที่เข้ามาร่วมเป็นกลไกหลักด้วย

กลไกสนับสนุน ในที่นี้หมายถึงตัวคุณที่ช่วยทำให้โครงการนี้ขับเคลื่อนได้เร็วขึ้น มีประสิทธิภาพและมีพลังมากขึ้น ในทุกศูนย์พัฒนาเด็กเล็กพบว่า หน่วยงานเจ้าของพื้นที่ ซึ่งได้แก่องค์กรบริหารส่วนตำบลได้เข้ามาเป็นกลไกสนับสนุนการทำงาน นอกจากนี้ ยังมีภาคีเครือข่ายด้านความปลอดภัยทางถนนที่เข้ามาสนับสนุน ไม่ว่าจะเป็น โรงพยาบาล ส่งเสริมสุขภาพตำบล อาสาสมัครป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ตำรวจ ชนส่ง รวมไปถึงภาคการศึกษา อาทิ มหาวิทยาลัยราชภัฏบ้านสมเด็จเจ้าพระยาที่มาสสนับสนุนการทำงานของศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก องค์กรบริหารส่วนตำบลพลับพลาไชย โรงเรียนในสังกัด สพฐ. (โรงเรียนบ้านหนองสีนวล โรงเรียนไทยรัฐวิทยา 104 โรงเรียนบ้านท่าช้าง) ที่มาสสนับสนุนศูนย์พัฒนาเด็กเล็กองค์กรบริหารส่วนตำบลด่านทับตะโก เป็นต้น

กลไกหลักที่สำคัญในการขับเคลื่อนของทุกพื้นที่ ได้แก่ “ครู” ซึ่งหลังจากที่ได้รับการอบรมเพิ่มศักยภาพในการทำงานโดยใช้กระบวนการวิจัยเพื่อท้องถิ่นแล้ว ครูเหล่านี้ได้เข้าไปทำงานในพื้นที่ ไม่ว่าจะเป็นการจัดเวทีสร้างความเข้าใจโครงการ การเก็บรวบรวมข้อมูลจุดเสี่ยงและแนวทางการจัดการจุดเสี่ยงร่วมกับผู้ปกครอง และคนในชุมชน การทำมาตรการการการสวมหมวกนิรภัย และการจัดการเรียนการสอน ในเด็ก รวมทั้งการจัดการจุดเสี่ยงร่วมกับคนในชุมชน

นอกจากครูแล้ว ผู้ปกครองของเด็กในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กทั้ง 4 พื้นที่ยังเข้ามาร่วมเป็นกลไกหลักโดยการเข้ามามีส่วนในการดำเนินโครงการ ทั้งการเข้าร่วมเวทีสร้างความเข้าใจก็ตระหนักถึงความสำคัญเรื่องความปลอดภัยทางถนน เข้าร่วมทำมาตรการการการสวมหมวกนิรภัย การให้ข้อมูลพร้อมการจัดการจุดเสี่ยงในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและในชุมชน เช่น การจอดรถในจุดรับ-ส่ง การสวมหมวกนิรภัย มารับ-ส่งเด็กที่โรงเรียน เป็นต้น

สำหรับกลไกสนับสนุนที่เป็นองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นโดยเฉพาะนายก องค์กรบริหารส่วนตำบลซึ่งเป็นเจ้าของพื้นที่ รวมถึงถือว่าเป็นผู้บังคับบัญชา ของศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ถือได้ว่าเป็นกลไกสำคัญเริ่มจากการเปิดโอกาสให้ครูที่เป็น กลไกหลักได้เข้ามาร่วมทำงาน อีกทั้งยังเข้าร่วมเรียนรู้ รับทราบข้อมูลการดำเนินงาน อย่างต่อเนื่อง สนับสนุนการดำเนินกิจกรรม อาทิ การจัดการจุดเสี่ยงในพื้นที่ ตลอดจนนำความรู้ที่ได้มาปรับใช้กับการทำงานของศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก

ซึ่งการผลักดันให้เกิดการทำงานตามกลไกเหล่านี้ เป็นหน้าที่ของโหนดภาคกลางหรือพี่เลี้ยงที่จะเข้ามาหนุนเสริมสนับสนุนการทำงาน สำหรับในภาคกลาง “ศูนย์ประสานงานวิจัยเพื่อท้องถิ่นจังหวัดสมุทรสงคราม” เข้ามารับผิดชอบเป็นหลักในการเป็นพี่เลี้ยงให้กับพื้นที่ภาคกลาง โดยมีบทบาทในการ

1. สร้างเครือข่ายเพื่อให้เกิดกลไกและโครงสร้างคณะทำงานในการทำงานร่วมกันในระดับภาคกลาง โดยทีมประสานงานจากศูนย์ประสานงานวิจัยเพื่อท้องถิ่นจังหวัดสมุทรสงครามเป็นผู้เชื่อมประสานงาน สร้างให้เกิดเครือข่ายการทำงานในระดับภาค และขับเคลื่อนงานในการสร้างและพัฒนาศักยภาพครูในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างมีส่วนร่วมทุกภาคส่วน พร้อมทั้งเป็นคณะทำงานร่วมในกลไกระดับภาค เพื่อผลักดันให้เกิดคณะทำงาน (core team) ในระดับภูมิภาค

2. สร้างแกนนำครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก เพื่อสนับสนุนให้เกิดแกนนำ (Change Agent) ให้เป็นต้นแบบในชุมชน โดยใช้เครื่องมือและกระบวนการมีส่วนร่วมในการแลกเปลี่ยนเรียนรู้และจัดประชุมพัฒนาเครือข่ายแกนนำครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็กจนได้โครงการย่อยทั้ง 4 โครงการ

3. บูรณาการงานด้านความปลอดภัยทางถนนเข้าสู่ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กในพื้นที่ เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงงานจากการค้นหาจุดเสี่ยง นำสู่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรม และจัดการเรียนรู้ของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเข้าสู่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอย่างมีส่วนร่วมกับผู้ปกครอง แกนนำชุมชน และผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในพื้นที่ ผ่านการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการ ลงมือปฏิบัติ และติดตามผลลัพธ์ร่วมกันภายใต้โครงการย่อย 4 โครงการ โดยมีครู ผู้ปกครอง ชุมชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในพื้นที่ เป็นทีมดำเนินงาน และมีทีมศูนย์ประสานงานวิจัยเพื่อท้องถิ่นจังหวัดสมุทรสงครามเป็นพี่เลี้ยงโครงการให้คำปรึกษาอย่างใกล้ชิดในพื้นที่ นอกจากนี้ยังมีภาคีเครือข่ายต่างๆ เข้าร่วมบูรณาการการจัดการความปลอดภัยทางถนนร่วมด้วย ครอบคลุมทั้ง 4 ตำบล เช่น ขนส่ง ตำรวจ แขวงทางหลวง รพ.สต. อปพร. โรงเรียนในสังกัด สพฐ. เป็นต้น

4. ติดตามหนุนเสริมโครงการ ในระดับพื้นที่ทุกจังหวัดให้ดำเนินงานตามแผนงานและเชื่อมโยงสู่การแลกเปลี่ยนเรียนรู้ร่วมกันในเวทีระดับภาคกลาง และการลงติดตามหนุนเสริมรายโครงการ นอกจากนี้ยังมี ผศ.วรลักษณ์ กรรณวัฒน์ อาจารย์ประจำคณะครุศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏหมู่บ้านจอมบึง ลงหนุนเสริมในพื้นที่จังหวัดราชบุรีด้วย

5. สนับสนุนให้เกิดการจัดการความรู้ ผ่านการถอดบทเรียน สังเคราะห์ความรู้ และกระบวนการค้นหา การพัฒนาผู้นำการเปลี่ยนแปลง และจัดทำหลักสูตรพัฒนาศักยภาพครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็กด้านความปลอดภัยทางถนน โดยจัดกระบวนการแลกเปลี่ยนเรียนรู้อย่างต่อเนื่องตลอดการดำเนินโครงการตั้งแต่ช่วงต้นน้ำ (การพัฒนาโจทย์) กลางน้ำ (การติดตามหนุนเสริมให้ทำกิจกรรม) และช่วงปลายน้ำ (การนำเสนอผลงานในระดับประเทศและการเขียนรายงานโครงการ)

แผนงานการขับเคลื่อน

จากกระบวนการพัฒนาโจทย์ที่ให้ชุมชนและครูเข้ามามีส่วนร่วมในการค้นหาปัญหา และวางโจทย์การทำงานร่วมกัน ภายใต้อำนาจในการสร้างศูนย์พัฒนาเด็กเล็กที่มีความปลอดภัยทางถนนนั้น ส่งผลให้เกิดแผนงานในการขับเคลื่อนเฉพาะของแต่ละพื้นที่ 4 แห่ง ดังนี้

1. กระบวนการพัฒนาศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบในการจัดการความปลอดภัยทางถนนโดยการมีส่วนร่วมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและชุมชนตำบลพลับพลาไชย อำเภอดูหมัด จังหวัดสุพรรณบุรี

2. กระบวนการจัดการความปลอดภัยทางถนนเพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยงของเด็กและเยาวชนโดยการมีส่วนร่วมของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและชุมชนตำบลหนองขาม อำเภอนองหญ้าไซ จังหวัดสุพรรณบุรี

3. กระบวนการสร้างสำนึกความปลอดภัยทางถนนเพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยงของเด็กและเยาวชนโดยการมีส่วนร่วมของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและคนในตำบลแก้มอ้น อำเภोजอมบึง จังหวัดราชบุรี

4. กระบวนการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนโดยการมีส่วนร่วมของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและคนในชุมชนตำบลด่านทับตะโก อำเภोजอมบึง จังหวัดราชบุรี

งบประมาณที่เกี่ยวข้องกับการจัดการความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่

ได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) สำหรับพื้นที่จังหวัดราชบุรีทั้ง 2 โครงการย่อย ได้รับงบประมาณด้านความปลอดภัยทางถนนกับงาน สอจร. ในช่วงปี 2559-2560 จาก สสส. เช่นเดียวกัน เพื่อให้เกิดการดำเนินงานเชิงลึกเพิ่มขึ้นและบูรณาการภาคีเครือข่ายได้อย่างหลากหลายจึงได้ดำเนินงานครั้งนี้ร่วมด้วย

ภาคใต้

การทำงานโครงการสร้างศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ภาคใต้ได้ขับเคลื่อนโดยโหนดภาคใต้หรือพี่เลี้ยงจากศูนย์ประสานงานวิจัยเพื่อท้องถิ่นจังหวัดระนอง ซึ่งมีประสบการณ์การทำงานกับชุมชนโดยใช้เครื่องมือการวิจัยเพื่อท้องถิ่น (Community Based Research: CBR) และได้ชักชวน 4 พื้นที่ จาก 2 จังหวัดของภาคใต้ เข้าร่วมสร้างต้นแบบศูนย์พัฒนาเด็กเล็กความปลอดภัยทางถนน ดังนี้

1. ศูนย์อบรมเด็กก่อนเกณฑ์ประจำมัสยิดอัตเตาฟีกียะห์ สังกัดเทศบาลตำบลกำพวน อำเภอสุขสำราญ จังหวัดระนอง
2. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านราชกรูด สังกัดเทศบาลตำบลราชกรูด อำเภอเมือง จังหวัดระนอง
3. โรงเรียนอนุบาลบ้านยูงทอง สังกัดเทศบาลตำบลขุนทะเล อำเภอเมือง จังหวัดสุราษฎร์ธานี
4. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเทศบาลตำบลเมืองเวียง และโรงเรียนอนุบาลเทศบาลตำบลเมืองเวียง สังกัดเทศบาลตำบลเมืองเวียง อำเภอเวียงสระ จังหวัดสุราษฎร์ธานี

บริบทพื้นที่และสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุและสภาพปัญหา

1. เทศบาลตำบลกำพวน อำเภอสุขสำราญ จังหวัดระนอง มีศูนย์พัฒนาเด็กเล็กในสังกัดจำนวน 4 แห่ง คือ 1) ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กนุรุลชะหรี หมู่ที่ 4 บ้านภูเขาทอง มีจำนวนเด็กเล็ก 32 คน ครูผู้ดูแลเด็ก 1 คน ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กก่อตั้ง เมื่อปี พ.ศ.2550 2) ศูนย์อบรมเด็กก่อนเกณฑ์มัสยิดอัตเตาฟีกียะห์ หมู่ที่ 3 บ้านกำพวนมีจำนวนเด็กเล็ก 80 คน ครู 4 คน ครูผู้ดูแลเด็ก 2 คน ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กก่อตั้งเมื่อปี พ.ศ.2536 3) ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านเหนือ หมู่ที่ 2 มีจำนวนเด็กเล็ก 45 คน ครู 2 คน ครูผู้ดูแลเด็ก 2 คน ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กก่อตั้งเมื่อปี พ.ศ.2518 4) ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านสุขสำราญ หมู่ที่ 5 มีจำนวนเด็กเล็ก 36 คน ครูผู้ดูแลเด็ก 2 คน ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กก่อตั้งเมื่อปี พ.ศ.2549

โหนดภาคใต้ได้เลือกศูนย์อบรมเด็กก่อนเกณฑ์มัธยมวัดเตาฟักียะห์ ซึ่งเป็นศูนย์พัฒนาเด็กเล็กที่มีขนาดใหญ่ที่สุดของเทศบาลตำบลกำแพงเข้าร่วมโครงการ โดยคัดเลือกจากเงื่อนไขสำคัญ 5 ข้อ คือ 1) จำนวนเด็กเล็กที่มีมากกว่าศูนย์อื่นๆ คือ จำนวน 80 คน 2) เป็นศูนย์พัฒนาเด็กเล็กที่ตั้งอยู่ในซอย ในเขตชุมชน ใกล้ตลาดชุมชนที่เป็นแหล่งการค้า มีการใช้รถใช้ถนน เพื่อการสัญจรเข้า-ออกซอย และถนนใหญ่ (ถนนเพชรเกษม) อย่างคับคั่ง 3) เป็นพื้นที่ที่เคยมีการดำเนินงานโครงการวิจัย CBR มาก่อน 4) แกนนำ ผู้นำชุมชน ผู้นำศาสนา คนในชุมชน ให้ความร่วมมือกับงานชุมชนเป็นอย่างดี และ 5) คณะครูมีความสนใจในเรื่องของความปลอดภัยทางถนน แต่ขาดงบประมาณการหนุนเสริมจากผู้มีความรู้ และเจ้าภาพหลักในการดำเนินงานในเรื่องความปลอดภัยทางถนน

2. เทศบาลตำบลราชกรูด มีศูนย์พัฒนาเด็กเล็กในสังกัดจำนวน 2 แห่ง คือ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านราชกรูด หมู่ที่ 3 และศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านห้วยปลิง โรงเรียนเจริญธรรมวิทยาสลาม หมู่ที่ 7 บ้านห้วยปลิง ซึ่งทางโหนดภาคใต้เลือกศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านราชกรูด เป็นพื้นที่ดำเนินการโดยคัดเลือกจากเงื่อนไขสำคัญ 4 ข้อ คือ 1) จำนวนเด็กเล็กที่เข้ามาเรียนที่ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กมาจากหลายหมู่บ้าน 2) เป็นศูนย์พัฒนาเด็กเล็กมีที่ตั้งอยู่บนถนนใหญ่ ทางหลวงหมายเลข 4 ถนนเพชรเกษม อยู่ในเขตชุมชน ใกล้ตลาดชุมชน ใกล้สามแยกราชกรูด ซึ่งเป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างอำเภอพะโต๊ะ จังหวัดระนอง อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร และเดินทางต่อไปจังหวัดสุราษฎร์ธานี ส่งผลให้เส้นทางสายนี้จึงมีผู้ใช้รถใช้ถนนจำนวนมาก ทั้งรถขนาดเล็ก รถขนาดใหญ่ นอกจากนี้ยังเป็นเส้นทางสายหลักที่จะเดินทางไปยังอำเภอกะเปอร์ อำเภอสหัสขันธ์ จังหวัดระนอง จังหวัดพังงา และจังหวัดภูเก็ต 3) เป็นพื้นที่ที่มีทุนเดิมการดำเนินงานโครงการวิจัย CBR มาก่อน 4) คณะครูมีความสนใจเป็นทุนเดิมในเรื่องของความปลอดภัยทางถนน แต่ที่ผ่านมาขาดการประสานงานหาเจ้าภาพหลักในการดำเนินงาน

3. โรงเรียนอนุบาลบ้านยางทอง ตั้งอยู่หมู่ที่ 4 ตำบลขุนทะเล อำเภอเมือง จังหวัดสุราษฎร์ธานี เป็นโรงเรียนในการดูแลของเทศบาลตำบลขุนทะเล จัดการเรียนการสอนในระดับปฐมวัย (อนุบาล 1-อนุบาล 3) อายุระหว่าง 3-5 ปี จำนวน 178 คน มีครูและอาจารย์จำนวน 6 คน นักการ 1 คน

จากเวทีปรึกษาหารือเพื่อวิเคราะห์สถานการณ์ปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนของเด็กเล็กพบว่า การเดินทางของนักเรียนโดยส่วนใหญ่ผู้ปกครองจะขับรถมาส่งบุตรหลานที่โรงเรียนซึ่งมีหลายเส้นทางที่สามารถเดินทางมายังโรงเรียนได้ ทั้งเส้นทางในชุมชนและเส้นทางหลัก

เส้นทางหลักคือถนนเขาเทรินซึ่งสามารถเดินทางไปอำเภอเคียนซา อำเภอชัยบุรี เชื่อมเส้นทางไปสู่จังหวัดกระบี่ และถนนสายสุราษฎร์ธานี-นาสาร ที่มีทั้งรถบรรทุก รถโดยสารและรถยนต์ส่วนบุคคลสัญจรไปมาเป็นจำนวนมาก โดยส่วนใหญ่จะใช้ความเร็วสูง สภาพถนนบางจุดชำรุดเสียหายไม่มีสัญญาณเตือนคนขับรถส่วนใหญ่มาจากนอกพื้นที่ทำให้ไม่ทราบสภาพถนน ทำให้มีสถิติในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูง นอกจากนี้ถนนในชุมชนยังสามารถต่อเชื่อมกับเส้นทางสายหลักได้หลายจุด บ่อยครั้งที่มีการบรรทุกและรถยนต์ส่วนบุคคลขับเข้ามาในเส้นทางหมู่บ้านเพื่อเลี่ยงเส้นทางสายหลัก เหล่านี้คือความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นกับเด็กและผู้ปกครองที่มีความจำเป็นจะต้องใช้เส้นทางดังกล่าวในการรับส่งบุตรหลานมาโรงเรียน

นอกจากสภาพถนนแล้ว ยังมีพฤติกรรมของกลุ่มผู้ปกครอง คือการไม่สวมหมวกนิรภัย เนื่องจากเห็นว่าระยะทางระหว่างบ้านมาโรงเรียนไม่ไกล ซ้อน 2-3 คน ผู้ปกครองบางคนต้องรีบไปทำงานเข้าจึงขับรถแบบเร่งรีบเพื่อมาส่งลูก ประกอบกับเด็กเล็กยังขาดทักษะที่จะดูแลตัวเองในเรื่องการป้องกันตนเองจากการใช้รถใช้ถนนจึงมีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุมาก

4. เทศบาลตำบลเมืองเวียง อำเภอเวียงสระ จังหวัดสุราษฎร์ธานี มีสถานศึกษาที่อยู่ในการดูแลของทางเทศบาลจำนวน 2 แห่ง คือ โรงเรียนอนุบาลเทศบาลตำบลเมืองเวียง และศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเทศบาลตำบลเมืองเวียง

สถานการณ์ปัญหาที่พบในการใช้รถใช้ถนนในพื้นที่เทศบาลตำบลเมืองเวียง คือ สภาพถนนบางสายในพื้นที่ชำรุด ยังไม่ได้รับการซ่อมแซมเนื่องจากต้องรองบประมาณ ถนนในชุมชนบางสายยังเป็นถนนดินแดง มีฝุ่นมากในช่วงหน้าแล้ง และฤดูฝนถนนบางจุดจะมีสภาพเป็นหลุมเป็นบ่อเกิดน้ำท่วมขัง ประกอบกับพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย อาทิ การขับเร็ว การไม่สวมหมวกนิรภัย รวมถึงความไม่พร้อมของยานพาหนะ เช่น ไม่มีไฟสัญญาณ สิ่งเหล่านี้ส่งผลให้มีความเสี่ยงสูงที่จะเกิดอุบัติเหตุ

สำหรับศูนย์พัฒนาเด็กเล็กได้มีความพยายามแก้ไขปัญหาระบบการจราจรใช้ถนนและสร้างความปลอดภัยทางถนนโดยการประชุมผู้ปกครองเพื่อขอความร่วมมือและกำหนดกฎระเบียบสำหรับผู้ปกครองที่มารับส่งบุตรหลาน มีการประสานเจ้าหน้าที่เทศบาลฝ่ายบรรเทาและงานป้องกันสาธารณภัยมาช่วยในการจัดระเบียบการใช้รถใช้ถนน ในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กมีการจัดระเบียบเส้นทางเข้าออกโดยการเขียนป้ายสัญญาณทางเข้าออก สำหรับทางเทศบาลได้ช่วยประชาสัมพันธ์ขอความร่วมมือกับชุมชนในการลดความเร็วในพื้นที่เขตโรงเรียน จัดทำอุปกรณ์เพื่อช่วยเหลือความเร็ว จัดทำป้ายสัญญาณจราจรมาติดในบริเวณต่างๆ

ทุนเดิมในพื้นที่

เมื่อพิจารณาถึงพื้นที่ดำเนินการทั้ง 4 แห่งของภาคใต้ จะพบว่ามีทุนเดิมในพื้นที่ที่เป็นต้นทุนสำคัญที่จะทำให้การสร้างต้นแบบศูนย์พัฒนาเด็กเล็กปลอดภัยทางถนนประสบความสำเร็จหลายส่วน ได้แก่

1. คน: เป็นส่วนที่สำคัญที่สุดในการทำงาน ซึ่งทั้ง 4 แห่งมีทุนทางด้าน “คน” ทำงานในพื้นที่ ทั้งครูและคนในชุมชน มีใจในการจะสร้างความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้นในพื้นที่ของตนเอง

2. กลไก: มีกลไกความปลอดภัยทางถนนระดับตำบล และระดับอำเภอ ที่ประกอบด้วยหน่วยงานในท้องถิ่นหลายภาคส่วน อาทิ โรงพยาบาล สาธารณสุข อำเภอ เทศบาล องค์การบริหารส่วนตำบล ตำรวจ ฯลฯ ดำเนินการรณรงค์

ด้านอุบัติเหตุในช่วง 7 วันอันตราย ตามมติของคณะรัฐมนตรี รวมไปถึงการให้การอบรมให้ความรู้ในด้านการปฐมพยาบาลเบื้องต้นเมื่อประสบอุบัติเหตุ การช่วยเหลือคนเจ็บ เป็นต้น

3. ชุมชน: ชุมชนมีกลุ่มแกนนำหรือกลุ่มจิตอาสาที่เห็นความสำคัญของการสร้างความปลอดภัยทางถนนเข้ามาร่วมให้ข้อมูล และร่วมมือในด้านต่างๆ อาทิ แกนนำกลุ่มสตรี แกนนำอาสาสมัครฝ่ายป้องกันภัย (อปพร.) อาสาสมัครชุมชน ตำรวจบ้าน อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน (อสม.) กู้ชีพกู้ภัย ชุดรักษาความปลอดภัยหมู่บ้าน (ชรบ.) อาสาสมัครรักษาดินแดน (อส.) และยังมีองค์ความรู้ที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน การรับมือเมื่อเกิดเหตุอีกด้วย

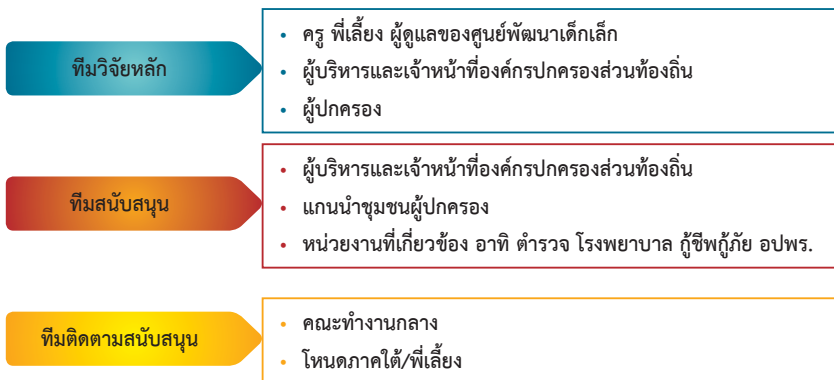
4. หน่วยงาน: มีหน่วยงานในพื้นที่ที่ให้ความสำคัญกับเรื่องการสร้างความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะเทศบาลซึ่งถือได้ว่าเป็นหน่วยงานเจ้าของพื้นที่ที่นอกจากจะมีหน้าที่รับผิดชอบ มีงบประมาณสนับสนุน ยังเป็นผู้กำหนดทิศทางการจัดการเรียนการสอนของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและโรงเรียนในสังกัดอีกด้วย นอกจากนี้ยังมีหน่วยงานในพื้นที่ที่มีความรู้เฉพาะด้านและมีภารกิจหน้าที่รับผิดชอบของแต่ละหน่วยงานที่ช่วยสนับสนุนการดำเนินงานได้เป็นอย่างดี เช่น ตำรวจสามารถร่วมเติมเต็มความรู้ในเรื่องกฎหมาย วินัยจราจร โรงเรียน/โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลมีความรู้ความเข้าใจเรื่องการปฐมพยาบาล และหน่วยกู้ชีพกู้ภัยของเทศบาลมีความรู้ในเรื่องการกู้ชีพกู้ภัย รวมถึงมีชุดประสบการณ์ในการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ ซึ่งต้นทุนความรู้ที่แต่ละหน่วยงานมีอยู่สามารถนำมาใช้ในการสนับสนุนการทำงานได้เป็นอย่างดี

นอกจากนี้ยังมีทุนเดิมเฉพาะพื้นที่ ได้แก่

1. เทศบาลตำบลกำแพง มีกลไกกำแพงโมเดลซึ่งกลไกชุมชนที่ขับเคลื่อนงานในชุมชน ผ่านประเด็นการศึกษา ประเด็นสวัสดิการ และประเด็นสุขภาพ โดยเชื่อมโยงกับหลักคำสอนศาสนา ที่เป็นหัวใจหลักในการขับเคลื่อนงานในพื้นที่ตำบลกำแพง รวมถึงเป็นพื้นที่ที่เคยมีการดำเนินงานโครงการวิจัย CBR มาก่อน
2. เทศบาลตำบลราชบุรี มีประสบการณ์การทำงานแบบ CBR
3. คณะครูและบุคลากรในโรงเรียนอนุบาลบ้านยางทอง เทศบาลขุนทะเล มีความถนัดในเรื่องการออกแบบสื่อการเรียนการสอนที่สร้างสรรค์ ซึ่งสามารถช่วยให้การดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมายของโครงการได้
4. เทศบาลตำบลเมืองเวียง จัดการเรียนการสอนโดยสร้างการมีส่วนร่วมกับคนในชุมชน โดยนำเอาภูมิปัญญาท้องถิ่นการแสดงมโนราห์ หนังตะลุง และเพลงบอก เข้ามาเป็นสื่อในการจัดการเรียนการสอน

เครือข่ายคนทำงาน

ในภาคใต้พบว่าและพื้นที่ใต้ให้อิสระในการจัดวางกลไกการทำงานในพื้นที่ซึ่งพบว่าบางพื้นที่ให้ผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมาเป็นหัวหน้าโครงการบางพื้นที่ให้ครูเป็นหัวหน้า ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับบริบทและความเข้มแข็งของแต่ละพื้นที่แต่เมื่อมองภาพรวมแล้ว พบเครือข่ายคนทำงานในพื้นที่ ดังนี้



การสร้างเครือข่ายในแต่ละพื้นที่ เริ่มต้นด้วยการที่โหนดภาคใต้เข้าไปพูดคุยทำความเข้าใจกับผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ครู ของแต่ละพื้นที่ เพื่อประเมินความสนใจของพื้นที่ว่าให้ความสำคัญและสนใจอยากจะเข้าร่วมดำเนินโครงการมากน้อยเพียงใด ซึ่งเมื่อได้พื้นที่แล้ว ได้ทำการชักชวนผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง (key person) ในพื้นที่มาร่วมสะท้อนสถานการณ์ปัญหาอุบัติเหตุและความเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนนในพื้นที่ และระดมแนวทางในการดำเนินโครงการโดยโหนดภาคใต้/พี่เลี้ยง ทำหน้าที่ คือ

1. พัฒนาศักยภาพขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ครู ผู้ปกครอง ชุมชน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในชุมชนสร้างความเข้าใจมีทิศทางในการทำงานร่วมกัน
2. วางแผนงานร่วมกันกับคณะทำงานก่อนการดำเนินงานโครงการในเรื่องของการคัดเลือกทีมงาน การแบ่งบทบาทหน้าที่ของคณะทำงาน การสร้างความรู้ความเข้าใจในเรื่องความปลอดภัยทางถนน การวางแผนการทำงาน และการสร้างข้อตกลงร่วมกันของคณะทำงาน
3. หนุนเสริมให้สามารถดำเนินงานด้วยความมั่นใจ ไม่ว่าจะเป็นการให้ความรู้เกี่ยวกับเครื่องมือการทำงาน การสร้างการเปลี่ยนแปลง การทำงานเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนน ไปจนถึงวิธีการบริหารจัดการโครงการ การจัดการด้านการเงินและบัญชีสำหรับโครงการ เป็นต้น
4. ติดตามประเมินผล ลงพื้นที่หนุนเสริมเรื่องเอกสาร ผลลัพธ์ ผลผลิต กิจกรรม ทบทวนเป้าหมายร่วม วางแผนงานร่วม ร่วมสรุปบทเรียนรายวัตถุประสงค์
5. ประสานหน่วยงานในระดับจังหวัดและระดับประเทศในการเชื่อมโยงองค์ความรู้ การทำงานเพื่อเสริมให้คณะทำงานสามารถดำเนินโครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเข้มแข็ง เช่น บริษัทกลาง สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เพื่อขอคำแนะนำและความรู้ประสบการณ์ที่จะนำมาปรับใช้ให้เหมาะสมในการดำเนินงานโครงการ
6. การสื่อสารให้สังคมภายนอกได้รับทราบการเปลี่ยนแปลง ผ่านการสื่อสารรูปแบบต่างๆ ที่มีอยู่ในชุมชน เช่น การใช้สื่อการรณรงค์ สื่อรายการวิทยุ และการสื่อสารผ่านสื่อกระแสหลัก นำเสนอข่าว โดยทีมนักข่าว ลงพื้นที่หนุนเสริม เกิดการ

กระตุ้นความร่วมมือของผู้ปกครองและเด็กเล็กให้มีการสวมหมวกมากยิ่งขึ้น และเกิดความภาคภูมิใจในการดำเนินงานเสนอสิ่งดีๆ ที่เกิดขึ้นในการดำเนินโครงการ

แผนงานการขับเคลื่อน

เมื่อแต่ละพื้นที่ได้ก่อตั้งคณะทำงานของพื้นที่ตัวเองแล้ว ได้มีการร่วมกันให้นิยามศัพท์ “ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบด้านความปลอดภัย” เพื่อให้เป็นเป้าที่แต่ละพื้นที่จะวางแผนการดำเนินงานเพื่อไปให้ถึงนิยามที่ตั้งไว้ ซึ่งแต่ละพื้นที่ได้มีการนิยามและวางแนวทางของแต่ละพื้นที่ ดังนี้

1. เทศบาลตำบลกำแพง อำเภอสหัสขันธ์ จังหวัดระยอง กำหนดนิยามของ “ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบด้านความปลอดภัย” ไว้ว่าเป็นการจัดการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนตามพัฒนาการของเด็กปฐมวัยให้มีสุขภาวะที่ดีทั้งด้านร่างกาย จิตใจ สติปัญญา และสังคมที่สมวัย โดยอาศัยการมีส่วนร่วมของครูผู้ปกครอง เด็กเล็ก และคนในชุมชนในการดูแลเฝ้าระวังจุดเสี่ยงในชุมชน และการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมใหม่ สร้างวินัยจราจร โดยการประสานงาน สร้างกลไกความร่วมมือจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง มาร่วมกันสร้างต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนนร่วมกัน

ได้เลือกศูนย์อบรมเด็กก่อนเกณฑ์ประจำมัสยิดอัสเตฟาฟีกียะห์เป็นพื้นที่ดำเนินการโครงการสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนแบบมีส่วนร่วมของศูนย์อบรมเด็กก่อนเกณฑ์ประจำมัสยิดอัสเตฟาฟีกียะห์ และชุมชนตำบลกำแพง อำเภอสหัสขันธ์ จังหวัดระยอง มีนายสมเกียรติ สลาสะอาด สมาชิกสภาเทศบาลตำบลกำแพง เป็นประธานรับผิดชอบโครงการ มีคณะทำงาน 3 ฝ่าย ประกอบด้วย 1) ฝ่ายที่วิจัยเครือข่ายการดำเนินงาน 2) ฝ่ายที่วิจัยคณะครูผู้ดูแลเด็กของศูนย์ฯ 3) ฝ่ายทีมที่ปรึกษาโครงการ และมีภาคีเครือข่ายในพื้นที่ ได้แก่ เทศบาลตำบลกำแพง ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กในสังกัดเทศบาลตำบลกำแพง สถานีตำรวจภูธรสหัสขันธ์ โรงพยาบาลสหัสขันธ์ หน่วยกู้ชีพ-กู้ภัยเทศบาลตำบลกำแพง โรงเรียนดำรงศาสนวิทยา มัสยิดอัสเตฟาฟีกียะห์ โรงเรียนบ้านกำแพง โรงเรียนบ้านภูเขาทอง เข้ามาร่วมผลักดันให้โครงการประสบความสำเร็จ

2. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านราชกรูด สังกัดเทศบาลตำบลราชกรูด อำเภอเมือง จังหวัดระนอง ได้กำหนดนิยามศัพท์ของ “ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบด้านความปลอดภัย” ว่าเป็นศูนย์พัฒนาเด็กเล็กที่มีการดำเนินการจัดการเรียนรู้หลักสูตรด้านความปลอดภัยทางถนนผ่านสื่อนวัตกรรมการเรียนรู้ในแต่ละระดับช่วงวัยของเด็กเล็ก โดยครูสามารถนำไปใช้จัดการเรียนการสอนได้ทันที สามารถสร้างการเปลี่ยนแปลงด้านพฤติกรรม เกิดการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน ส่งเสริมพัฒนาการเรียนรู้ให้เด็กเล็กให้มีความพร้อมด้านร่างกาย อารมณ์ จิตใจ สังคมและสติปัญญา ให้เกิดขึ้นได้จริง รวมทั้งการปรับสภาพแวดล้อมภายใน-ภายนอกศูนย์พัฒนาเด็กเล็กที่เอื้อต่อการเรียนรู้ และการจัดการความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของผู้ปกครองเด็กเล็ก และคนในชุมชน โดยเน้นการมีส่วนร่วมของชุมชน

ดำเนินโครงการสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนแบบมีส่วนร่วมของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านราชกรูด และชุมชนตำบลราชกรูด อำเภอเมือง จังหวัดระนอง มีนางสาวภารดี แผ่งน้อย ครูพี่เลี้ยงรักษาการหัวหน้าศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านราชกรูด เป็นผู้รับผิดชอบหลัก ซึ่งทีมวิจัยหลักประกอบด้วย ครูพี่เลี้ยง เจ้าหน้าที่ ทต.ราชกรูด ตัวแทนผู้ปกครอง คณะกรรมการศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก สท.ราชกรูด ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน แกนนำ อสม. และนักวิจัยเพื่อท้องถิ่น โดยมีที่ปรึกษาโครงการประกอบด้วย นายกเทศมนตรีตำบลราชกรูด รองนายกเทศมนตรีตำบลราชกรูด ปลัดเทศบาลราชกรูด หัวหน้าสถานศึกษา และผู้อำนวยการโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลราชกรูด พร้อมทั้งภาคีเครือข่ายในพื้นที่ อาทิ เทศบาลตำบลราชกรูด (ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กในสังกัด) สถานีตำรวจ สภ.ราชกรูด โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลราชกรูด แกนนำ อสม. กู้ชีพ-กู้ภัย/อปพร./ชรบ. ตำบลราชกรูด โรงเรียนราชประชานุเคราะห์ 5 โรงเรียนบ้านราชกรูด สภาเด็กและเยาวชนตำบลราชกรูด เข้ามามีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนกิจกรรมของโครงการ

3. โรงเรียนอนุบาลบ้านยางทอง สังกัดเทศบาลตำบลขุนทะเล อำเภอเมือง จังหวัดสุราษฎร์ธานี คณะทำงานในพื้นที่ร่วมนิยามคำศัพท์ “ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบด้านความปลอดภัยพื้นที่ภาคใต้” หมายถึง ครูจะต้องเป็นผู้จัดกระบวนการ

เรียนรู้ให้เด็กมีจิตสำนึกที่ดี รู้จักรักษาความปลอดภัยให้กับตนเอง และมีการจัดการเรียนการสอนให้กับเด็กเพื่อให้มีการพัฒนาการเรียนการสอนเพื่อปลูกฝังให้นักเรียนได้รู้ถึงกฎจราจร ปลูกฝังให้นักเรียนสามารถที่จะนำมาใช้ในชีวิตจริง และสามารถบอกกล่าวให้กับชุมชน พ่อแม่ ผู้ปกครอง ปฏิบัติตามและมีการเปลี่ยนแปลงพัฒนาการยั่งยืน

การขับเคลื่อนงานในพื้นที่มี ครูจันทนา ทองท่าสี เป็นหัวหน้าโครงการ มีคณะครูของโรงเรียน แก่นนำชุมชน กองศึกษาเทศบาลตำบลขุนทะเล และเจ้าหน้าที่ฝ่ายป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเป็นคณะทำงาน และมีสถานีตำรวจภูธรขุนทะเล พักสายตรวจขุนทะเล สถานีอนามัยเฉลิมพระเกียรติ 60 พรรชนาวมินทรราชินี หน่วยกู้ชีพ-กู้ภัยเทศบาลตำบลขุนทะเล และอาจารย์จากสาขาการศึกษาปฐมวัย มหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี เป็นภาคีเครือข่ายในพื้นที่

4. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเทศบาลตำบลเมืองเวียงและโรงเรียนอนุบาลเทศบาลตำบลเมืองเวียง สังกัดเทศบาลตำบลเมืองเวียง อำเภอเวียงสระ จังหวัดสุราษฎร์ธานี ได้ร่วมกันกำหนดนิยามศัพท์ของ “ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบด้านความปลอดภัย” ว่า เด็กนักเรียนและผู้ปกครองมีการสวมหมวกนิรภัย 80 เปอร์เซ็นต์ขึ้นไปของเด็กนักเรียนทั้งหมด และเด็กนักเรียนมีความรู้ความเข้าใจในเรื่องของป้ายสัญลักษณ์จราจร โดยการนำสื่อการเรียนการสอนจากภูมิปัญญาท้องถิ่นมาใช้ในการบวกรจัดการเรียนการสอน

ซึ่งมีคณะทำงานหลักที่มาจากครู เทศบาล ผู้ปกครอง อสม.เทศบาลตำบลเมืองเวียง เจ้าหน้าที่ อปพร.เทศบาลตำบลเมืองเวียง โดยมีโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลเมืองเวียง สถานีตำรวจภูธรเวียงสระ จุดบริการประชาชนในชุมชน หมู่ที่ 7 ศูนย์ อปพร.เทศบาลตำบลเมืองเวียง ชมรม อสม.เทศบาลตำบลเมืองเวียง สำนักงานสาธารณสุขอำเภอเวียงสระ คณะทำงานจากหน่วยงานสำนักงาน ปก.สาขาพระแสง นายอำเภอเวียงสระ และเจ้าหน้าที่จากที่ว่าการอำเภอเวียงสระ กลุ่มมโนราห์สานศิลป์ถิ่นเมืองเวียง และเยาวชนชมรมเมลิ็ดพันธุ์บันเทิง จังหวัดสุราษฎร์ธานี เป็นภาคีเครือข่าย

งบประมาณที่เกี่ยวข้องกับการจัดการความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่

ในการดำเนินงานนอกจากงบประมาณสนับสนุนในการดำเนินโครงการจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) แล้วนั้น ในแต่ละพื้นที่ยังมีงบประมาณและแผนงานสนับสนุนความปลอดภัยทางถนน ได้แก่

1. การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน (ซ่อม/สร้างถนน ปรับปรุงภูมิทัศน์ ฯลฯ) โดยใช้งบประมาณของทางเทศบาลซึ่งเป็นเจ้าของพื้นที่ ในพื้นที่ที่นอกเหนือจากความรับผิดชอบของเทศบาลจะอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของทางหลวง

2. การดำเนินงานของศูนย์ความปลอดภัยทางถนนที่มีการจัดกิจกรรมรณรงค์ในช่วงของเทศกาล เช่น งานวันปีใหม่ งานวันสงกรานต์ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุตามมติของคณะรัฐมนตรี

นอกจากนี้ ในบางพื้นที่ยังพบว่า มีแผนงานที่สนับสนุนงานความปลอดภัยทางถนนของพื้นที่ตนเอง อาทิ

- กำปวนโมเดล เป็นกลไกชุมชน มีกลไกการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนระดับตำบลและระดับอำเภอ โดยมีหน่วยงานในท้องถิ่น เช่น สภ.สุขสำราญ รพ.สุขสำราญ ทต.กำปวน อำเภอสุขสำราญ ดำเนินงานผ่านอาสาสมัครชุมชน ตำรวจบ้าน อสม. กู้ชีพ กู้ภัย ชรบ. อปพร. อส. ในการรณรงค์ด้านอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลต่างๆ เช่น ช่วงปีใหม่ สงกรานต์ และอบรมให้ความรู้เรื่องการปฐมพยาบาลเบื้องต้นเมื่อประสบอุบัติเหตุ การช่วยเหลือผู้บาดเจ็บ เป็นต้น

- กลุ่มเยาวชนเครือข่ายงดเหล้าอำเภอเวียงสระ ได้มีการจัดกิจกรรมรณรงค์ให้ความรู้โดยการเชิญชวนคนในชุมชนงดดื่มเหล้าในช่วงเทศกาลและงานบุญประเพณี

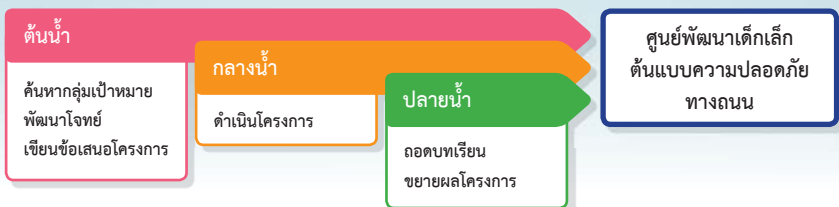


บทที่ 3

เครื่องมือ กับการลงมือทำ

โครงการสร้างศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบความปลอดภัยทางถนน ได้กำหนดกรอบแนวคิดในการทำงานว่า ต้องเป็นการทำงานที่เน้นการมีส่วนร่วมของชุมชน ด้วยการใช้เครื่องมือการวิจัยเพื่อท้องถิ่น (Community Based Research: CBR) ให้ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมตั้งแต่การค้นหาปัญหา จัดเก็บข้อมูล และวางแผนทางการทำงานร่วมกัน โดยมีเป้าหมายเพื่อแก้ไขปัญหที่เกิดขึ้นในชุมชน

กลไกการทำงานเน้นการทำงานร่วมกับชุมชน ครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (เทศบาล องค์การบริหารส่วนตำบล) ดำเนินการสร้างกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม โดยมีนักวิชาการประจำโหนดภูมิภาคทำหน้าที่เป็นที่ปรึกษาช่วยหนุนเสริมการทำงานให้กับครูและท้องถิ่น ดังนั้นกุญแจสำคัญที่จะทำให้งานประสบความสำเร็จคือ **การพัฒนาศักยภาพของทีม** ซึ่งทีมในที่นี้คือทีมงานของแต่ละพื้นที่ ไม่ว่าจะเป็นครู เจ้าหน้าที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้บริหาร แกนนำชุมชน ฯลฯ ซึ่งทีมโหนดพื้นที่ได้พัฒนาศักยภาพของทีมงานตลอดทั้งโครงการ



1. ช่วงต้นน้ำ: ค้นหากลุ่มเป้าหมาย พัฒนาโจทย์ และเขียนข้อเสนอโครงการ

การทำงานช่วงต้นน้ำมุ่งเน้นการทำงานอย่างมีส่วนร่วมตามแนวคิดและกระบวนการดำเนินงานของงานวิจัยเพื่อท้องถิ่น (Community Based Research: CBR) ที่เน้น “คาถา 3 ข้อ กระบวนการ 7 ขั้นตอน” คือ 1) โจทย์ต้องมาจากชุมชน 2) ชุมชนต้องมีส่วนร่วมในการเก็บรวบรวมข้อมูลและนำข้อมูลมาสู่การตัดสินใจแก้ไขปัญหา 3) ต้องลงมือปฏิบัติการ และกระบวนการ 7 ขั้นตอน ได้แก่ 1) การแสวงหาตัวนักวิจัย 2) การพัฒนาโจทย์วิจัย 3) การออกแบบการวิจัย 4) การทำความเข้าใจร่วม 5) การจัดข้อมูล 6) การใช้ประโยชน์จากข้อมูล และ 7) การถอดและสรุปบทเรียน

การค้นหากลุ่มเป้าหมายเป็นการดำเนินงานโดยหนดพื้นที่/ที่เลี้ยงทำการคัดเลือกพื้นที่ที่สนใจและมีความเป็นไปได้ที่จะเป็นต้นแบบ และเมื่อได้พื้นที่แล้วมีการไปทำความเข้าใจกับกลุ่มเป้าหมายที่เข้าร่วมโครงการ พร้อมทั้งจัดกระบวนการเพื่อพัฒนาโจทย์การทำงานจากสถานการณ์ปัญหา และข้อมูลที่มีในพื้นที่ เมื่อได้โจทย์แล้ว ร่วมกันเขียนข้อเสนอโครงการเพื่อนำเสนอต่อแหล่งทุน

คณะทำงานของแต่ละพื้นที่ จะได้เพิ่มศักยภาพในการทำงานวิจัยเพื่อท้องถิ่นว่ามีกระบวนการอย่างไร รวมถึงเครื่องมือที่ใช้ในการทำงาน อาทิ การตั้งคำถามเพื่อกระตุ้นให้ผู้เกี่ยวข้องตั้งปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนน การพูด การฟัง การจับประเด็น การสรุปการประชุม และการคิดวิเคราะห์

2. ช่วงกลางน้ำ: การติดตามหนุนเสริมช่วงลงมือทำกิจกรรม

ช่วงระหว่างการทำงานดำเนินโครงการ ทีมพี่เลี้ยงจะมีกระบวนการหนุนเสริมเพื่อให้การดำเนินโครงการเป็นไปตามแผนงานและเป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยพบว่ามี การเติมความรู้และหนุนเสริมการทำงานเป็นระยะด้วยเครื่องมือ

1) **ความรู้เรื่องวิทยาการกระบวนการและเครื่องมือการเก็บรวบรวมข้อมูลอย่างมีส่วนร่วม** เพื่อเสริมสร้างกระบวนการจัดเวทีให้กับครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก และเครื่องมือการสร้างความสัมพันธ์กับคนในชุมชน ผ่านการจัดทำแผนที่ชุมชนที่มีการระบุจุดเสี่ยง แบบสอบถาม แบบสัมภาษณ์และ Timeline การเปลี่ยนแปลง

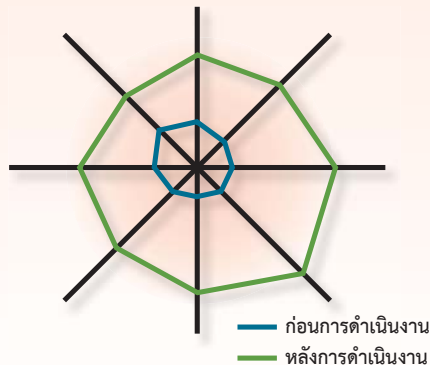
ที่เกิดขึ้นในชุมชนที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรม การขับขี่และวินัยจราจรในชุมชน เพื่อสร้างความสัมพันธ์และเชื่อมโยงมาสู่การเก็บรวบรวมข้อมูลจุดเสี่ยงและวิธีการแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างมีส่วนร่วมในพื้นที่

2) **ความรู้เรื่องการจัดการให้เกิดความปลอดภัยทางถนน** โดยให้องค์กร หรือภาคีเครือข่ายที่มีความรู้ด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนนเข้ามาให้ความรู้ไม่ว่าจะเป็นแนวทางการจัดการจุดเสี่ยง กฎหมายจราจร พระราชบัญญัติต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ฯลฯ

3) **การศึกษาดูงานพื้นที่ที่ประสบความสำเร็จ** เพื่อสร้างแรงบันดาลใจการทำงานและให้เห็นรูปธรรมการขับเคลื่อนงานจากพื้นที่ที่ประสบความสำเร็จ

4) **การเขียนแผนการสอน/แผนประสบการณ์ให้กับครูในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กโดยผู้เชี่ยวชาญ** เพื่อให้มีแผนการสอนและแผนประสบการณ์เรื่องความปลอดภัยทางถนนที่สอดคล้องกับช่วงวัยของเด็กเล็กทั้ง 8 สัปดาห์สามารถประเมินผลได้อย่างมีประสิทธิภาพ เมื่อเด็กผ่านกระบวนการเรียนรู้จะมีวินัยและความรับผิดชอบจนเกิดจิตสำนึกเรื่องความปลอดภัยทางถนนในที่สุด

5) **การประเมินเสริมพลัง** ผ่านการจัดทำแผนผังใยแมงมุม 5-8 ด้าน ด้วยการให้คะแนน 1-10 คะแนนในแต่ละด้าน เพื่อเปรียบเทียบกระบวนการก่อนและหลังเข้าร่วมดำเนินงาน ซึ่งหัวข้อที่นำมาประเมินแต่ละภาคได้ตั้งหัวข้อแตกต่างกันไปตามตัวชีวิตของแต่ละพื้นที่ การประเมินด้วยการใช้ใยแมงมุมนี้จะช่วยให้คนทำงานได้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นนั้นมาจากกระบวนการดำเนินงานด้านใด ด้วยวิธีการอย่างไร



เส้นทางสู่... “ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน”

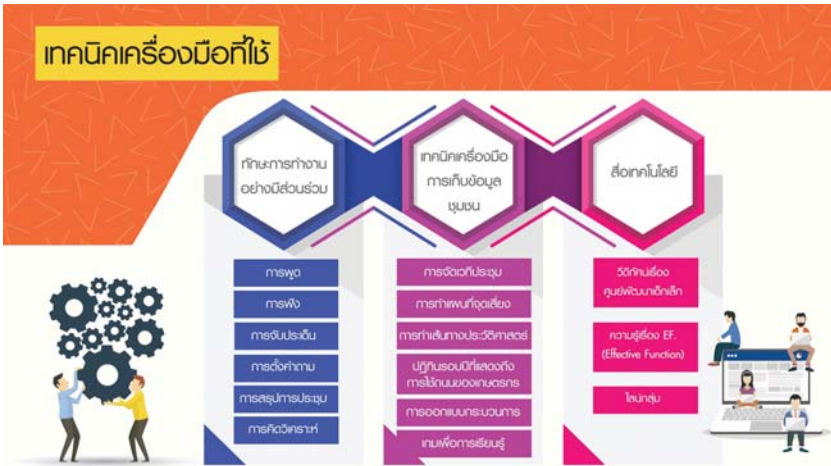




3. ช่วงปลายน้ำ: การถอดบทเรียน และการขยายผลโครงการ

1) การถอดบทเรียน เพื่อเป็นการสรุปความรู้ที่ได้จากการดำเนินงาน โดยให้ความรู้เกี่ยวกับวิธีการออกแบบกระบวนการเรียนรู้ในการถอดบทเรียน โครงการวิจัย หลักการ เป้าหมาย และกรอบการถอดบทเรียน เพื่อให้คณะทำงาน สามารถถอดบทเรียนการทำงานที่ผ่านมาของตนเองได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2) การสื่อสาร ผ่านทางเทคโนโลยีต่างๆ เพื่อเป็นการสื่อสารทั้งการ สื่อสารความสำเร็จ/ตัวอย่างไปยังพื้นที่อื่น โดยการจัดทำสื่อที่หลากหลาย เช่น การจัดทำคลิปวิดีโอสื่อการสอนในชั้นเรียน การจัดทำวิดีโอทัศน์การขับเคลื่อนงาน ใน 4 พื้นที่ การเผยแพร่ในเว็บไซต์ขององค์การบริหารส่วนตำบล การรณรงค์ การสวมหมวกกันน็อกและการจัดการจุดเสี่ยงพื้นที่ เป็นต้น และยังมีการสื่อสาร กันเองผ่านทางไลน์ เพื่อนำเสนอความเคลื่อนไหวในการทำกิจกรรมต่างๆ การสรุป รายงานการประชุม การทำกิจกรรม ความรู้ที่น่าสนใจ เพื่อให้สามารถนำไป ปรับใช้ในพื้นที่อื่นๆ ได้



กิจกรรมดำเนินงาน

จากแผนการดำเนินงานที่แบ่งออกเป็นต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ ส่งผลให้ในแต่ละช่วงมีการจัดกิจกรรมแตกต่างกันไป ซึ่งแต่ละกิจกรรมก็จะตอบสนองต่อเป้าหมายแตกต่างกันไปด้วย

ในแต่ละภาค พบว่ามีการจัดกิจกรรมที่แตกต่างกันไปแต่อยู่ภายใต้หลักของการทำ CBR ที่จะต้องให้คนในชุมชนหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเข้ามาเป็นผู้ดำเนินการด้วยตนเอง โดยทีมพี่เลี้ยงทำหน้าที่คอยเพิ่มศักยภาพ องค์ความรู้ในการทำงาน กิจกรรมที่เกิดขึ้นจึงมีทั้งกิจกรรมที่ทีมพี่เลี้ยงดำเนินการเองเพื่อจุดประกายหรือสร้างให้เกิดกระบวนการทำงาน และกิจกรรมที่เป็นการอบรมเพิ่มทักษะ องค์ความรู้ให้กับทีมทำงาน โดยมีรายละเอียดกิจกรรมดังนี้

กิจกรรมช่วงต้นน้ำ

ช่วงต้นน้ำจะเป็นช่วงการก่อตัว กิจกรรมในช่วงดังกล่าวเป็นการเน้นการพัฒนา
จิตวิทยุวิจัยของแต่ละพื้นที่ และเตรียมการทำโครงการ

1. กิจกรรมเพื่อค้นหาพื้นที่เป้าหมายและทำความเข้าใจ: พี่เลี้ยงแต่ละภาค
ค้นหาศูนย์พัฒนาเด็กเล็กที่มีครูที่สนใจและมีความพร้อมในการทำงานเรื่องการ
จัดการความปลอดภัยทางถนน พร้อมทั้งลงไปพูดคุยทำความเข้าใจถึงเป้าหมายและ
แนวทางการทำงานกับครู ผู้บริหาร และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเจ้าของพื้นที่
กลวิธีในการค้นหาพื้นที่ทำงานมีหลายวิธี ได้แก่

- เลือกพื้นที่ที่พี่เลี้ยงรู้จัก มีความคุ้นเคย มีทุนในเรื่องการวิจัยเพื่อ
ท้องถิ่น
- สอบถามข้อมูลเพื่อค้นหาพื้นที่/คนที่มีความสนใจในการทำงาน
ด้านความปลอดภัยทางถนนจากเครือข่ายงานความปลอดภัยทางถนน อาทิ
สอจร. ปภ.

- สอบถามข้อมูลเพื่อค้นหาพื้นที่/คน จากเจ้าหน้าที่สาธารณสุขอำเภอ
ที่ทำหน้าที่เป็นกองเลขของระบบสุขภาพอำเภอ (DHS) และจากเครือข่าย
คณะทำงานสมัชชาสุขภาพในระดับพื้นที่

เมื่อได้พื้นที่แล้ว ต้องลงไปในพื้นที่เพื่อพูดคุยรายละเอียด ประเมิน
ความสนใจและความตั้งใจที่ยากดำเนินโครงการความปลอดภัยทางถนน โดย
ต้องเข้าไปพูดคุยทั้งกับครูและผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่
เพื่อพิจารณาถึงความเป็นไปได้ในการดำเนินโครงการให้บรรลุเป้าหมาย

ทั้งนี้การชักชวนพื้นที่ทำงานมีทั้งแบบบนลงล่างและล่างขึ้นบน ซึ่งมีความ
แตกต่างกัน

- **แบบบนลงล่าง** คือ การเข้าไปชักชวนในระดับผู้บริหารองค์กร
ปกครองส่วนท้องถิ่นแล้วจึงชักชวนครู ซึ่งข้อดีคือ เป็นนโยบายของผู้บริหารที่ครู
ต้องปฏิบัติตาม แต่ในบางพื้นที่จะพบว่าส่งผลให้ครูขาดการมีส่วนร่วม

- **แบบล่างขึ้นบน** คือ การเข้าไปชักชวนในระดับครู ซึ่งมีข้อดีคือครูได้แสดงความเห็นอย่างเต็มที่ พี่เลี้ยงสามารถประเมินได้ว่าครูมีความสนใจมากน้อยเพียงใด แต่ข้อเสียคือครูไม่สามารถตัดสินใจเข้าร่วมโครงการได้ทันที ต้องได้รับการอนุมัติจากผู้บริหารก่อน

2. กิจกรรมเพื่อพัฒนาจิตวิทยวิจัย: จัดเวทีเพื่อพัฒนาจิตวิทยวิจัยร่วมกันระหว่างพี่เลี้ยง คณะทำงานของพื้นที่ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น แกนนำชุมชน ฯลฯ โดยมีกระบวนการดังนี้

- นำเสนอเป้าหมายของโครงการพร้อมทั้งให้แนวคิงานวิจัยเพื่อท้องถิ่น
- นำเสนอให้เห็นองค์ประกอบสำคัญของข้อเสนอโครงการวิจัยที่มีอยู่ด้วยกัน 5 เรื่อง 1) สถานการณ์เรื่องความปลอดภัยบนท้องถนน ณ ที่ตั้งศูนย์พัฒนาเด็กในแต่ละพื้นที่ 2) อะไรคือสิ่งที่ควรได้รับการแก้ไขบ้าง 3) ใครเกี่ยวข้องบ้าง และควรจะมีบทบาทอย่างไร 4) รูปแบบการแก้ไขปัญหาควรเป็นอย่างไร 5) ใช้ทรัพยากรอะไรบ้างเพื่อแก้ปัญหา
- ทีมพี่เลี้ยงตั้งคำถามเพื่อให้คณะทำงานของแต่ละพื้นที่ (ครู ผู้บริหาร องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เจ้าหน้าที่ แกนนำชุมชน) ได้แลกเปลี่ยนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ของตนเอง
- วิเคราะห์สถานการณ์และค้นหาพื้นที่เกี่ยวข้องกับการสร้างความปลอดภัยทางถนนของศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก
- พัฒนาโครงร่างงานวิจัยเพื่อท้องถิ่นของแต่ละพื้นที่ โดยทำร่วมกันระหว่างคณะทำงานของแต่ละพื้นที่กับพี่เลี้ยง

งานนี้

- เราเชื่อว่างานนี้เริ่มต้นตั้งแต่ “เด็กเล็ก” ดีกว่าเริ่มเมื่อโต
- เป้าหมายของงานนี้ คือ สร้างความปลอดภัยให้เกิดขึ้นกับ “ตัวเด็ก” และขยายไปยังผู้เกี่ยวข้อง
- อุบัติเหตุไม่ได้เกิดเฉพาะเดินทางมา ศพด.
- งานนี้ครู ศพด. ทำสาฟังไม่ได้ ถ้าไม่ได้รับการมีส่วนร่วมจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง



ภาพแสดงเป้าหมายร่วมของการทำงาน

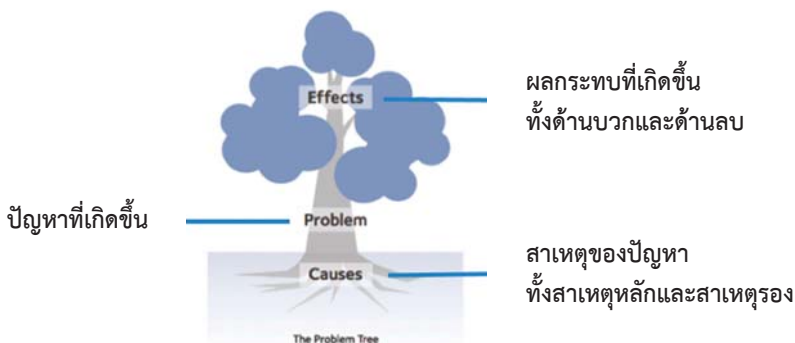
กิจกรรมช่วงกลางน้ำ

ช่วงกลางน้ำ เป็นช่วงการทำงานหลังจากที่โครงการได้รับการอนุมัติแล้ว ซึ่งจัดได้ว่าเป็นช่วงสำคัญของการขับเคลื่อน หัวใจสำคัญในช่วงนี้คือการเสริมสร้างศักยภาพของคนทำงานแต่ละพื้นที่เพื่อหนุนเสริมการทำงาน พร้อมๆ กับการขับเคลื่อนการทำงานของทีมงานในพื้นที่โดยมีทีมพี่เลี้ยงติดตามการทำงานอย่างใกล้ชิด

1. **อบรมพัฒนาศักยภาพให้แก่ทีมงาน:** เพื่อเตรียมความพร้อมให้กับทีมงาน/ทีมวิจัย ผ่านทางการอบรมให้ความรู้ทางด้านต่างๆ พร้อมทั้งให้เครื่องมือในการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนทั้งการเก็บข้อมูล การทำแผนที่จุดเสี่ยง การค้นหาปัญหาในพื้นที่ รวมไปถึงการประเมินผลการดำเนินงาน

1.1 **แผนที่จุดเสี่ยง** เป็นเครื่องมือที่ใช้ทบทวนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนของพื้นที่ โดยการนำข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา มาระบุ/บันทึกในแผนที่ของชุมชน ซึ่งแผนที่จุดเสี่ยงจะทำให้เห็นภาพลักษณะของพื้นที่ที่เกิดอุบัติเหตุได้ชัดเจนมากยิ่งขึ้น

1.2 ต้นไม้ปัญหา เพื่อให้ทราบถึงปัญหา สาเหตุของปัญหา ผลกระทบของปัญหาในประเด็นเรื่องความปลอดภัยทางถนน ซึ่งต้นไม้ปัญหาก็จะช่วยให้ทราบถึงปัญหาที่ชัดเจน ช่วยจัดลำดับความสำคัญของปัญหา เชื่อมโยงปัญหา-สาเหตุ-ผล ทำให้เห็นแนวทางในการดำเนินการแก้ไขปัญหา



ภาพต้นไม้ปัญหา

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

1.3 การเก็บข้อมูล เรียนรู้หลักการเก็บข้อมูลสำหรับงานวิจัยเพื่อท้องถิ่น ว่าควรจะต้องเก็บข้อมูลอะไรบ้าง ด้วยวิธีการใด โดยได้เรียนรู้

- เรียนรู้หลักการและความสำคัญของการเก็บข้อมูล ว่าทำไมต้องเก็บข้อมูลและจะนำเอาข้อมูลนั้นมาใช้ทำอะไรได้แก่ การเก็บข้อมูลเพื่อทำความเข้าใจสภาพปัญหา สาเหตุ และผลกระทบ การนำข้อมูลมาใช้ออกแบบการแก้ปัญหา การติดตามดูผลการแก้ปัญหา และนำข้อมูลมาสรุปผลเปรียบเทียบกับการเปลี่ยนแปลง

- ข้อมูลที่เก็บจะจำแนกเป็น 3 ประเภท คือ จำแนกตามแหล่งข้อมูล จำแนกตามลักษณะข้อมูล และจำแนกตามการมีส่วนร่วมในการได้มา ซึ่งแต่ละโครงการจะมีลักษณะเฉพาะของตัวเองว่าจะมีข้อมูลอะไรบ้างที่จะต้องเก็บ

- ข้อมูลที่จะจัดเก็บแบ่งเป็นข้อมูลหลัก และข้อมูลรอง ข้อมูลหลักคือข้อมูลที่จำเป็นในการดำเนินงานเพื่อให้บรรลุเป้าหมาย ข้อมูลรองคือรายละเอียดปลีกย่อยของข้อมูลหลัก ซึ่งจะช่วยให้ได้ข้อมูลชัดเจนมากยิ่งขึ้น
- เรียนรู้การเก็บข้อมูลว่ามีวิธีการอย่างไร พร้อมทั้งออกแบบวิธีการเก็บข้อมูล



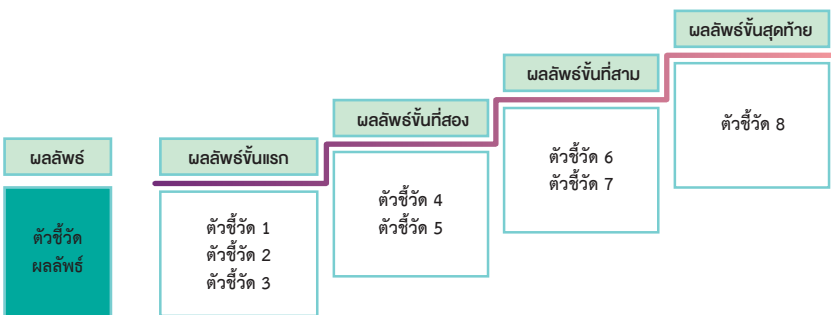
กระบวนการเก็บข้อมูล



1.4 แบบบันทึกข้อมูล เพื่อดูการเปลี่ยนแปลงก่อนและหลังการทำโครงการ โดยบันทึกข้อมูลที่เกี่ยวข้องทั้งก่อนทำโครงการ และหลังทำโครงการ ซึ่งนอกจากจะเป็นหลักฐานว่าได้มีการดำเนินงานแล้วยังนำมาใช้เป็นเครื่องมือในการประเมินการทำงานได้อีกด้วย

1.5 บันทึกผลลัพธ์ เพื่อนำมาเป็นเครื่องมือในการวางแผนออกแบบกิจกรรม โดยทำการคลี่ผลลัพธ์ในแต่ละขั้นที่ต้องการบรรลุก่อน-หลังให้ชัดก่อนลงมือปฏิบัติการ โดยมีวิธีการคือ

- คิดผลลัพธ์ในบันไดขั้นบนสุดก่อน แล้วค่อยคิดย้อนบันไดลงมา ยังผลลัพธ์ก่อนหน้า
- บันไดขั้นบนสุดให้เป็นไปได้ในระยะเวลาของโครงการ
- การกำหนดตัวชี้วัดจะต้องวัดได้เป็นรูปธรรมและยอมรับร่วมกันระหว่างคณะทำงาน กลุ่มเป้าหมายและภาคีที่เกี่ยวข้อง ที่สำคัญต้องไม่มากเกินไป
- ตัวชี้วัดผลลัพธ์ไม่ใช่ตัวชี้วัดผลผลิต/กิจกรรม
- ตัวชี้วัดผลลัพธ์ต้องชี้ทิศทางการเปลี่ยนแปลงได้ เช่น เพิ่มขึ้น หรือลดลง มีหรือเกิดแต่ก่อนไม่เคยมี สามารถแต่ก่อนไม่สามารถ



ตัวอย่างบันไดผลลัพธ์

1.6 การผลิตสื่อในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ได้จัดอบรมเชิงปฏิบัติการ เรื่องการผลิตสื่อให้ครูสามารถผลิตสื่อเพื่อการสื่อสารและประกอบการเรียนการสอนได้ เพื่อให้ครู/คณะทำงานได้มีฝึกปฏิบัติการคิด วางแผน การเล่าเรื่องผ่าน คลิปวิดีโอ พร้อมทั้งจัดทำคลิปได้ด้วยตนเอง ซึ่งการอบรมประกอบด้วย

- การฝึกวิธีคิด วางแผน การเล่าเรื่องผ่านวิดีโอ
- การฝึกการเขียนสคริปต์สำหรับทำวิดีโอ
- การฝึกถ่ายวิดีโอ และการตัดต่อ

1.7 ให้ความรู้เกี่ยวกับ EF ซึ่งเป็นทักษะสมองด้านการบริหารจัดการตน ไปสู่เป้าหมาย (Executive Functions: EF) เพื่อให้เป็นพื้นฐานในการไปออกแบบ การเรียนรู้ให้กับเด็ก โดยการเชิญผู้เชี่ยวชาญให้ความรู้ผ่านทางการบรรยาย ในด้านความปลอดภัยทางถนน พบว่าสามารถสร้างทักษะ EF ในการระวังเรื่อง อุบัติเหตุทางถนน โดยเริ่มจากการยับยั้งตนเอง ควบคุมอารมณ์ รู้จักรอคอย ความรู้เหล่านี้จะเป็นแนวทางการในการจัดการเรียนการสอนเพื่อสร้างพฤติกรรม ที่เหมาะสมต่อไป

1.8 การฝึกทักษะการพูดและการนำเสนองาน ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้เพิ่มทักษะการพูดและการนำเสนอให้กับคณะทำงาน โดยใช้ กระบวนการอบรมเพื่อให้คณะทำงานสามารถนำเสนอหรือจัดวงพูดคุยได้อย่างมี ศักยภาพมากยิ่งขึ้น

1.9 ประเมินงานแบบไยแมงมุม เป็นเครื่องมือที่ใช้ในการประเมิน การทำงานในแต่ละด้านที่เกี่ยวข้อง ซึ่งการประเมินในรูปแบบนี้นอกจากจะได้เห็น ความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นแล้ว ยังสามารถวิเคราะห์ได้อีกด้วยว่าแต่ละด้านมีการ เปลี่ยนแปลงอย่างไร และมีวิธีการใดในการสร้างการเปลี่ยนแปลง

การประเมินจะประเมินตามตัวชี้วัดที่ตั้งไว้ในแต่ละพื้นที่ โดยการให้คะแนน 1-10 ในแต่ละด้าน เพื่อเปรียบเทียบกระบวนการก่อนและหลังเข้าร่วมดำเนินงาน ซึ่งแต่ละภาคได้ใช้ตัวชี้วัดแตกต่างกันไป ดังนี้

พื้นที่	ตัวชี้วัด
ภาคเหนือ	1. ถนน และสภาพแวดล้อมเอื้อต่อการขับขี่ปลอดภัย 2. จิตสำนึก และพฤติกรรมในการขับขี่ปลอดภัย 3. ศักยภาพครูในการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน 4. ศพด. เป็นแบบอย่างการสร้างความปลอดภัยทางถนน 5. ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องให้ความสำคัญ และสนับสนุนการสร้างความปลอดภัยทางถนน
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	1. ผู้นำ 2. สถานการณ์ 3. ความสัมพันธ์ 4. พฤติกรรมเด็กเล็ก 5. การเรียนการสอน 6. เทคนิคพิเศษ 7. การจัดเก็บข้อมูล 8. การเชื่อมภาคีเครือข่าย
ภาคกลาง	1. ผู้นำ/กลไกการขับเคลื่อนการทำงาน 2. เทคนิค/เครื่องมือ 3. ความสัมพันธ์และความร่วมมือ 4. พฤติกรรมผู้ปกครอง 5. หลักสูตรการเรียนการสอน 6. ภาคีเครือข่ายการเชื่อมความร่วมมือ 7. การเก็บข้อมูล 8. การแก้ไขปัญหา
ภาคใต้	1. ผู้นำองค์กรและกลไกการทำงาน 2. สถานการณ์ปัญหาที่เกิดขึ้น และการแก้ไขปัญหา 3. ความสัมพันธ์และความร่วมมือของครู ผู้ปกครอง อปท. และชุมชน 4. พฤติกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนของเด็กเล็ก 5. การเรียนการสอน/คู่มือ/หลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการสร้างวินัยจราจร/ความปลอดภัยทางถนน 6. เทคนิคพิเศษที่มีในศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก เช่น ที่ว่างห่มก สนาบจำลอง ป้ายสัญญาณจราจร ฯลฯ

พื้นที่	ตัวชี้วัด
ภาคใต้ (ต่อ)	7. การจัดเก็บข้อมูล การเกิดอุบัติเหตุ/จำนวนครั้ง ลักษณะการเดินทางของเด็กเล็ก ฯลฯ
	8. การเชื่อมภาคีเครือข่ายหน่วยงานในชุมชนหรือนอกชุมชน เข้ามาร่วมกิจกรรมสร้างความปลอดภัยในศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก

หลังจากที่มีการให้คะแนนแล้ว ยังมีกระบวนการเพื่อทบทวนการทำงานที่ผ่านมาโดย

- นำเอาผังใยแมงมุมที่ได้ทำก่อนเริ่มโครงการมาทับซ้อน จะทำให้ได้ผังใยแมงมุม 2 เส้น (ก่อน-หลัง)
- เลือกแกนที่มีช่องว่าง GAP ห่างกันมากที่สุด (เห็นการเปลี่ยนแปลงก่อน-หลังโครงการที่ชัดเจน) มา 3 ลำดับ จากนั้นให้ช่วยกันหาคำตอบ วิเคราะห์ต่อ
 - 1) ปัจจัยเงื่อนไขสำคัญที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลง (ช่องว่างเยอะ)
 - 2) ยกตัวอย่างและรูปธรรมที่แสดงให้เห็นการเปลี่ยนแปลง (อย่างน้อย 2 ตัวอย่าง)

ซึ่งการประเมินในรูปแบบนี้จะช่วยให้คนทำงานได้ประเมินงานของตัวเอง พร้อมทั้งสามารถถอดบทเรียนวิธีการทำงานได้อีกด้วย

1.10 การบริหารจัดการโครงการและการจัดทำรายงาน มีการอบรมเพื่อให้เข้าใจเรื่องหลักการและวิธีการในการจัดทำบัญชีการเงินโครงการตามระเบียบของ สสส. และกรอกรเขียนรายงานการวิจัย โดยมีแบบฟอร์มสำหรับดำเนินงานเพื่อสร้างความสะดวกให้กับคณะทำงาน

2. สร้างความรู้เรื่องการจัดการให้เกิดความปลอดภัยทางถนน

2.1 การให้ความรู้เกี่ยวกับสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน แนวทางการขับเคลื่อน

2.2 การให้ความรู้เกี่ยวกับแนวทางการจัดการจุดเสี่ยง กฎหมายจราจร พระราชบัญญัติต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ฯลฯ โดยองค์กรหรือภาคีเครือข่ายที่มีความรู้ด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนน

2.3 สร้างความเข้าใจให้คนทำงานเกี่ยวกับ “ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบความปลอดภัยทางถนน” โดยใช้กิจกรรม “ร้านกาแฟ” โดยมีกระบวนการดังนี้

- แบ่งกลุ่มผู้เข้าร่วมออกเป็น 3 กลุ่ม โดยแต่ละศูนย์เด็กเล็ก
- กำหนดให้มีร้านกาแฟ 3 ร้าน คือ
- ร้านที่ 1: นิยามความหมายของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบฯ
- ร้านที่ 2: องค์ประกอบสำคัญของการเป็นศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก

ต้นแบบฯ

- ร้านที่ 3: แนวทางการต่อยอด และขยายผล ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก

ต้นแบบฯ

• ผู้เข้าร่วมจะต้องไปแวะชิม ทักทายกับเจ้าของร้านกาแฟแต่ละร้าน โดยจะมีระยะเวลาอยู่ร้านละ 10 นาที

• เจ้าของร้านกาแฟจะเป็นผู้ชวนลูกค้าทำกิจกรรมแลกเปลี่ยนตามหัวข้อของแต่ละร้าน

- สรุปผลการแลกเปลี่ยนของลูกค้าในแต่ละร้าน

3. การศึกษาดูงานพื้นที่ที่ประสบความสำเร็จ เพื่อสร้างแรงบันดาลใจในการทำงานและให้เห็นรูปธรรมการขับเคลื่อนงานจากพื้นที่ที่ประสบความสำเร็จ โดยได้เลือกไปศึกษาในพื้นที่ที่มีบริบทใกล้เคียงกับพื้นที่ทำงาน

- ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเทศบาลตำบลป่าสัก อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน
- ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเทศบาลตำบลเวียงสา อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน
- โรงเรียนเทศบาลอำนาจ ตำบลลืออำนาจ จังหวัดอำนาจเจริญ

ซึ่งเป็นโรงเรียนที่ได้รับรางวัลดีเด่น ในการจัดกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนน จากบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยทางถนน

ซึ่งการดูงานในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กดังกล่าวนอกจากจะสร้างแรงบันดาลใจแล้วยังมุ่งให้เรียนรู้เกี่ยวกับ

- 1) การบริหารจัดการของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กในการที่จะเป็นศูนย์พัฒนาเด็กเล็กความปลอดภัยทางถนน
- 2) กระบวนการและวิธีการในการสร้างความร่วมมือของหน่วยงานต่างๆ ที่ให้การสนับสนุนศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก
- 3) การจัดทำสื่อการเรียนการสอนเรื่องความปลอดภัยทางถนน
- 4) การใช้เศษวัสดุเหลือใช้มาทำเป็นป้ายสัญลักษณ์จราจร



การเขียนแผนการจัดการเรียนรู้ ถือเป็นหน้าที่และงานประจำของครูทุกคน ที่จะต้องเป็นนักออกแบบการจัดการเรียนรู้แล้วนำสิ่งที่ออกแบบมาเขียนเป็นแผน เพื่อที่จะนำไปสู่การปฏิบัติการจริงในระดับชั้นเรียน/นอกชั้นเรียนตามความเหมาะสม ซึ่งก่อนที่ครูจะลงมือปฏิบัติการเขียนแผนการจัดการเรียนรู้ควรคำนึงถึงหลักการ สำคัญในการจัดการเรียนรู้ อาทิเช่น

- เด็กจะเรียนรู้จากสิ่งที่อยู่ใกล้ตัว ไปหาสิ่งที่อยู่ไกลตัว
- เด็กจะเรียนรู้ได้ดีจากสิ่งที่เป็นรูปธรรม ไปหาสิ่งที่เป็นนามธรรม
- เด็กจะเรียนรู้ได้ดีกับสิ่งที่มีความหมายกับตนเอง
- เด็กจะเรียนรู้จากส่วนรวมไปหาส่วนย่อย
- เด็กจะเรียนรู้ได้ดีหากมีโอกาสได้ลงมือปฏิบัติด้วยตนเอง

หลักการเรียนรู้ของเด็กปฐมวัยข้างต้น ครูต้องเข้าใจและมีอยู่ในใจอยู่แล้ว เพราะจะต้องนำมาใช้เป็นฐานคิดในการออกแบบการจัดการเรียนรู้ให้กับเด็ก ชั้นถัดมาครูอาจจะเริ่มต้นใช้คำถาม 4 คำถาม ถามตนเองในใจ เพื่อเป็นการต่อย้ำ และสร้างความชัดเจนในการเชื่อมโยงแผน ดังนี้

คำถามที่ 1 เราจะจัดประสบการณ์ให้กับใคร และที่ไหน เพื่อให้ทราบ พัฒนาการเด็ก อายุเด็ก ระดับชั้น และบริบทของห้องเรียน หรือสถานที่

คำถามที่ 2 เราจะจัดการเรียนรู้เรื่องอะไร เพื่อให้ทราบถึงสาระที่เด็กควรรู้ เรื่องนี้อยู่ส่วนใดของหลักสูตร มีประสบการณ์สำคัญอะไรบ้างที่ต้องบูรณาการ เด็กต้องการเรียนรู้อะไร เด็กเรียนรู้อะไรมาแล้วบ้าง

คำถามที่ 3 เราจะจัดการเรียนรู้อย่างไร เพื่อให้ทราบว่าเด็กควรจะเรียนรู้ อย่างไร ทำอย่างไรที่จะให้เด็กเรียนรู้ได้ดีที่สุด รูปแบบกิจกรรมควรจะเป็นอย่างไร สื่อประกอบกิจกรรมควรเป็นอย่างไร เด็กควรจะเรียนรู้ที่ไหน มีใครบ้างที่จะมาช่วย จัดกระบวนการเรียนรู้ จะใช้เวลาเท่าใดในการเรียนรู้ บทบาทของครู และเด็กควร จะเป็นอย่างไร

คำถามที่ 4 เราจะรู้ได้อย่างไรว่าเด็กเกิดการเรียนรู้ เพื่อให้คำนึงถึงวิธีการ/ เครื่องมือที่ใช้ในการวัดผลว่าบรรลุตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ตามแผนหรือไม่ จึงต้อง มีการกำหนดเกณฑ์ตัวชี้วัด

แนวทางการจัดทำแผนการเรียนรู้

การจัดทำแผนการจัดการเรียนรู้สามารถทำได้หลายรูปแบบ อาทิเช่น

รูปแบบที่ 1 จัดทำแผนการเรียนรู้ เรื่องความปลอดภัยทางถนนแบบบูรณาการ หมายความว่า นำเอาเรื่องความปลอดภัยทางถนนบูรณาการเข้าไปอยู่ใน 6 กิจกรรมหลักของเด็ก โดยเริ่มตั้งแต่กิจกรรมการเคลื่อนไหว กิจกรรมเสริมประสบการณ์ กิจกรรมสร้างสรรค์ กิจกรรมกลางแจ้ง กิจกรรมเสรี และกิจกรรมเกมการศึกษา ซึ่งการจัดในรูปแบบนี้ยังคงกิจกรรมประจำวัน ยึดโยงอยู่กับหลักสูตรแกนกลางของหลักสูตรการศึกษาปฐมวัย ถ้าบูรณาการครบทั้ง 6 กิจกรรมก็ถือว่าเป็นรูปแบบ หรืออาจจะบูรณาการได้ 2 หรือ 3 กิจกรรมก็ยังคงถือว่าเป็นรูปแบบบูรณาการ

รูปแบบที่ 2 จัดทำเป็นหลักสูตรการสร้างจิตสำนึก เรื่องการสร้างความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กปฐมวัยในรูปแบบคล้ายกับการพัฒนาหลักสูตรท้องถิ่น โดยสถานศึกษา/ผู้รับผิดชอบร่วมกันกำหนดปรัชญา ความคิดรวบยอด จุดมุ่งหมาย กิจกรรมการเรียนรู้ สื่อประกอบกิจกรรม การจัดและประเมินผล คู่มือการใช้หลักฐานขึ้นมา และกำหนดเวลาในการจัดกิจกรรม ซึ่งอาจจะใช้เวลาเฉพาะที่กำหนดขึ้นมาโดยไม่จำเป็นต้องบูรณาการกับกิจกรรมใน 6 กิจกรรมที่จัดในแต่ละวันก็ได้ แต่โดยหลักการควรจะต้องอย่างสม่ำเสมอ และต่อเนื่องเพื่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติ บ่มเพาะวินัย และจิตสำนึกด้านความปลอดภัยทางถนน

รูปแบบที่ 3 จัดเป็นโครงการพิเศษ โดยระบุไว้ในโครงการประจำปีของโรงเรียนให้เด็กๆ ได้มีโอกาสเรียนรู้ทำกิจกรรมในโครงการเป็นครั้งคราว ไม่ได้ต่อเนื่องหรือโรงเรียนอาจจะเลือกจัดทำเป็นโครงการๆ ไป เช่น โครงการรณรงค์สวมหมวกนิรภัย โครงการเรียนรู้สัญญาณจราจร เป็นต้น ซึ่งในการจัดกิจกรรมตามแต่ละโครงการขึ้นอยู่กับสถานศึกษาจะเป็นผู้เลือกเวลา และรูปแบบในการจัด หรืออาจจะไปจัดร่วมกับพี่ๆ ระดับชั้นอื่นก็ได้ในกรณีที่โรงเรียนมีนักเรียนหลายระดับ

ซึ่งทั้ง 3 รูปแบบนี้ ผู้จัดควรจะต้องเลือกให้เหมาะสมกับบริบทของโรงเรียนของตนเอง

การเชื่อมแผนการจัดการเรียนรู้

สำหรับการปฏิบัติการเชื่อมแผนการจัดการเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนนในงานนี้ แผนการจัดการเรียนรู้จัดเป็นเครื่องมือในการวิจัยชิ้นหนึ่งจึงจำเป็นต้องมีความชัดเจนในการปฏิบัติมากกว่าการเชื่อมแผนการจัดการเรียนรู้ที่ใช้ในการจัดกิจกรรมประจำวัน

ขั้นที่ 1 ครูผู้ปฏิบัติการเชื่อมแผนฯ ควรทำความเข้าใจ และกำหนดนิยามของคำว่า “ความปลอดภัยทางถนน” ให้ชัดเจนและเข้าใจให้ตรงกัน โดยพิจารณาจากสาระที่ควรรู้ในหลักสูตร พัฒนาการประจำวัยของเด็กที่เราจะต้องไปจัดกิจกรรมและวัตถุประสงค์ของกรอบงาน (นิยามศัพท์) ที่ระบุในงานวิจัย หาข้อสรุปร่วมกันให้ได้ว่า “ความปลอดภัยทางถนน” หมายถึงอะไร ขั้นตอนนี้สำคัญมาก เพราะเมื่อได้นิยามร่วมกันแล้วก็จะเปรียบเสมือนเราได้ “สาระที่ควรรู้” เรื่องความปลอดภัยทางถนนสำหรับนำไปใช้ในการออกแบบการเขียนสาระที่เด็กควรรู้ โดยครูต้องตระหนักและระลึกอยู่เสมอว่า สาระเรื่องนี้สำหรับเด็กปฐมวัย ดังนั้นต้องคิดว่าในเรื่องเหล่านี้เด็กจะรู้อะไรมาบ้าง เด็กอยากรู้อะไร และเด็กควรจะต้องรู้อะไรเพิ่มเติม รวมทั้งภายใต้บริบทชุมชนที่เด็ก ๆ อยู่มีอะไรบางอย่างที่เกี่ยวข้องกับเรื่องความปลอดภัยทางถนน อันจะเป็นประโยชน์ต่อการเรียนรู้ของเด็ก แต่ทั้งนี้ทุกอย่างจะต้องสอดคล้องและเหมาะสมกับพัฒนาการของเด็ก ซึ่งเมื่อได้หัวข้อสาระที่ควรรู้แล้วเราก็นำมาเรียงลำดับความสำคัญโดยยึดหลักการเรียนรู้ของเด็ก อาทิเช่น เรียนรู้จากสิ่งที่ใกล้ตัวไปหาสิ่งที่ไกลตัว จากรูปธรรมไปหานามธรรม มีความหมายในตัวเองไปหาสิ่งที่ไม่มีความหมาย ต้องสร้างความหมายใหม่ จากส่วนรวมไปหาส่วนย่อย เป็นต้น

ขั้นที่ 2 เด็กๆ ควรจะเรียนรู้อย่างไร เมื่อเรารู้แล้วว่า เด็กๆ จะเรียนรู้อะไรบ้าง ในขั้นที่ 1 โจทย์ที่เกิดขึ้นกับครูต่อมาก็คือว่า เราจะจัดการเรียนรู้อย่างไรที่จะทำให้เด็กๆ นั้นได้เกิดการเรียนรู้ในสิ่งที่กำหนดความคาดหวังไว้ ซึ่งไม่ได้หมายถึงตัวความรู้ อย่างเดียว แต่รวมไปถึงการสร้างคุณลักษณะ ดังนั้นกระบวนการเรียนรู้แบบใดที่จะทำให้เด็กไปยังจุดนั้นได้ ครูจะต้องเป็นนักออกแบบที่ดี จะต้องเลือกทั้งเทคนิค วิธีการที่หลากหลาย และเหมาะสมกับเด็กๆ เพื่อกระตุ้น และให้โอกาสเด็กได้เรียนรู้ ด้วยการทำกิจกรรมต่างๆ ซึ่งจะนำไปสู่คำตอบที่ว่า รูปแบบการเรียนรู้ที่คาดหวัง ให้เด็กปฐมวัยเกิดการประมวลผลความตระหนักเรื่องการมีวินัยก็คือ การลงมือปฏิบัติ ได้พบเห็น และเรียนรู้ด้วยตนเอง โดยมีครูและผู้เกี่ยวข้องดูแลสนับสนุน พร้อมทั้ง เป็นตัวแบบที่ดี มีสิ่งแวดล้อมและสื่อที่มีชีวิตให้เด็กได้เรียนรู้ตลอดเวลา

นอกจากนี้แล้วสิ่งที่ต้องให้ความสำคัญคือ ระยะเวลาในการใช้แผนการจัดการเรียนรู้ หรือระยะเวลาในการจัดกิจกรรมเพื่อให้เด็กเกิดการเรียนรู้ และปรับเปลี่ยนพฤติกรรม หากเป็นการจัดกิจกรรมที่มุ่งเพิ่มให้เด็กเรียนรู้เฉพาะความรู้ แค่จำความรู้ บอกได้ว่าเรียนอะไร ก็อาจใช้ระยะเวลาไม่มาก ประมาณ 2-3 ครั้ง ในเรื่องนั้นๆ เด็กก็จะรู้และจำได้ แต่หากจุดมุ่งหมายที่มุ่งเน้นให้เด็กได้กระบวนการคิด ทักษะ และสร้างจิตสำนึกความตระหนัก จำเป็นต้องย้าคิด ย้าทำ เพื่อให้เด็กๆ สร้างการเรียนรู้ สร้างความหมายของสิ่งที่ตัวเองได้เรียนรู้ เชื่อมโยงกับสิ่งที่พบเห็น ในชีวิตประจำวัน และตัดสินใจได้ในระดับของพัฒนาการของเด็กๆ ถ้าทำ อย่างนั้นแล้วจะเป็นอย่างไร และถ้าไม่ทำอย่างนั้นจะเป็นอย่างไร โดยการเปรียบเทียบกับสิ่งที่พบเห็นด้วยตัวเองในชีวิตประจำวันในเรื่องความปลอดภัยทางถนน ซึ่งการเรียนรู้ในลักษณะนี้จำเป็นต้องใช้เวลา ดังนั้นจึงกำหนดไว้ว่า ต้องจัดทำแผนการจัดการเรียนรู้/จัดประสบการณ์ให้กับเด็กเป็นเวลา 8 สัปดาห์ ซึ่งในงานนี้ครูได้ จัดทำแผนไว้ 8 สัปดาห์ สัปดาห์ละ 1 เรื่อง แต่ละเรื่องก็จะจัดกิจกรรม 2-3 ครั้ง ต่อสัปดาห์ ทั้งนี้แล้วแต่ความเหมาะสมและบริบทของแต่ละโรงเรียน หมายความว่า โรงเรียนใดสอน 2 วัน/สัปดาห์ ก็จะมีแผนการจัดการเรียนรู้ 16 แผน โรงเรียนใด สอน 3 วัน/สัปดาห์ ก็จะมีแผนการจัดการเรียนรู้ 24 แผน ซึ่งจะทำให้เด็กๆ มีโอกาส ในการฝึกทักษะมากยิ่งขึ้น

ขั้นที่ 3 จะรู้ได้อย่างไรว่าเด็กมีผลของการเรียนรู้ตามที่คาดหวังไว้ ในขั้นที่ 2 ได้กล่าวถึงการออกแบบกิจกรรมโดยให้ครูเป็นผู้ที่ออกแบบกิจกรรมให้ครอบคลุมและสอดคล้องกับพัฒนาการเด็ก สารที่ควรรู้ วิธีการเรียนรู้ของเด็ก และสิ่งที่เด็กจะเรียนรู้ คือ มีทั้งความรู้ กระบวนการทักษะ และจิตสำนึก ทักษะคิด ดังนั้นการจัดกิจกรรมจึงต้องมีความหลากหลาย การจัดและประเมินผลก็ต้องมีความหลากหลาย ให้ครอบคลุมเหมาะสมสอดคล้องกับสิ่งที่เราต้องการจะวัดและประเมิน ครูจึงจำเป็นต้องเลือกวิธีการวัด เครื่องมือที่ใช้ในการวัด รวมทั้งกำหนดเกณฑ์ในการประเมินที่จะแปลความหมายของพฤติกรรม ผลพัฒนาการของเด็กได้ตามสภาพจริง และเป็นรูปธรรม

5. กิจกรรมขับเคลื่อนในพื้นที่ นอกจากกิจกรรมที่ไปดำเนินงานกับครู/คณะทำงานในพื้นที่แล้ว ยังพบว่ายังมีบางกิจกรรมที่พี่เลี้ยงและคณะทำงานไปร่วมดำเนินการกับผู้ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ ไม่ว่าจะเป็นองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้ปกครอง ชุมชน ได้แก่

5.1 การจัดการจุดเสี่ยง โดยการชักชวนภาคีเครือข่ายในพื้นที่ ได้แก่ ผู้ใหญ่บ้าน กำนัน อสม. อบต. เทศบาล มาร่วมกันสำรวจจุดเสี่ยงและหาวิธีเพื่อแก้ไขจุดเสี่ยงของแต่ละพื้นที่

5.2 ธารรงค์สวมหมวกนิรภัยเพื่อให้ชุมชนเกิดการตื่นตัวและมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยทางถนน ในบางพื้นที่ได้มีการเข้าไปพูดคุยกับท้องถิ่นและร่วมมือกันในการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัยขึ้นในชุมชน มีการเดินขบวน การประชุม เพื่อสร้างความตระหนักให้กับคนในชุมชน

5.3 การจัดเวที/ประชุมสร้างการมีส่วนร่วมในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม โดยมีการนำเอาข้อมูลจุดเสี่ยงคืนให้กับชุมชน เพื่อให้คนในชุมชนได้ทราบถึงจุดเสี่ยงในพื้นที่ และร่วมกันกำหนดกติกาในชุมชน อาทิ จุดจอดรถรับส่งนักเรียน การสวมหมวกนิรภัย ฯลฯ

เส้นทางสู่... “ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน”



6. กิจกรรมเสริมพลัง ช่วงระหว่างการทำงานกิจกรรม มีกระบวนการติดตามการทำงานผ่านทางกระบวนการต่างๆ ดังนี้

6.1 ติดตามผลการดำเนินงานและเสริมพลังโดยทีมโหนดภาค/พี่เลี้ยง

6.2 เวทีสัญจร แลกเปลี่ยนเรียนรู้และรายงานความก้าวหน้า เป็นเวทีที่จัดให้ 4 พื้นที่ในแต่ละภาคได้มีโอกาสมารายงานความก้าวหน้าของการทำงาน และแลกเปลี่ยนเรียนรู้วิธีการทำงานของแต่ละพื้นที่ ซึ่งการแลกเปลี่ยนระหว่างพื้นที่นี้เอง ได้รับเสียงสะท้อนจากทีมพื้นที่ว่าเป็นการเสริมพลังที่ดีให้กับทีมงาน นอกจากจะได้เรียนรู้การทำงานของพื้นที่อื่นแล้ว ยังทำให้ได้เครือข่ายไม่รู้สึกรำคาญทำงานอย่างโดดเดี่ยวเพียงลำพัง

ช่วงปลายน้ำ

ช่วงปลายน้ำเป็นช่วงของการเก็บเกี่ยวความสำเร็จของโครงการเพื่อขยายต่อวิธีการไปยังพื้นที่อื่นๆ ซึ่งจะเน้นการถอดบทเรียน การแลกเปลี่ยนเรียนรู้ และการสื่อสารเพื่อขยายผลโครงการ

โครงการมีการดำเนินงานถอดบทเรียนและแลกเปลี่ยนเรียนรู้ทั้งในระดับภาค และระดับประเทศ โดยเน้นการเปิดโอกาสให้แต่ละพื้นที่ได้มีโอกาสมาแลกเปลี่ยนเรียนรู้วิธีการทำงานของตนเอง

1) การถอดความรู้โครงการโดยใช้เครื่องมือ Time line ให้เขียนองค์ประกอบของ Time line ลงในบัตรคำดังนี้

- กิจกรรมที่ทำผ่านมามีอะไรบ้าง?
- วิธีการดำเนินงานอย่างไร
- ผลการดำเนินงานเป็นอย่างไร
- ผู้ที่เข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องมีใครบ้าง และมีบทบาทอย่างไร

2) ประเมินผลการดำเนินงานโดยใช้เครื่องมือผังใยแมงมุม และหลังจาก

ให้คะแนนเปรียบเทียบก่อนทำโครงการและหลังทำโครงการแล้ว ให้เลือกแกนที่มีช่องว่าง GAP ห่างกันมากที่สุด (เห็นการเปลี่ยนแปลงก่อน-หลังโครงการที่ชัดเจน) มา 3 ลำดับ เพื่อวิเคราะห์

- ปัจจัยเงื่อนไขสำคัญที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลง
- ยกตัวอย่างและรูปธรรมที่แสดงให้เห็นการเปลี่ยนแปลง (อย่างน้อย

2 ตัวอย่าง)

3) เวทีนำเสนอผลโครงการวิจัยการพัฒนาศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบในการจัดการความปลอดภัยทางถนนโดยมีเป้าหมายเพื่อให้กลุ่มเป้าหมายทั้งในพื้นที่และนอกพื้นที่ได้มารู้ถึงการจัดการความปลอดภัยทางถนนที่เกิดขึ้นเน้นการนำเสนออย่างเป็นรูปธรรม พร้อมทั้งมีเวทีเพื่อให้ผู้เกี่ยวข้องในพื้นที่ได้แลกเปลี่ยนการนำเอากระบวนการไปขยายไป หรือการให้การสนับสนุนต่อ

- กลุ่มเป้าหมายที่เข้าร่วมเวที ได้แก่ ครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็กในพื้นที่เป้าหมาย ตัวแทนหน่วยงานในพื้นที่ที่ตัวแทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องระดับจังหวัด สื่อมวลชน นักวิชาการตัวแทนสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ตัวแทนชุมชน ผู้ปกครอง

- นำเสนอกิจกรรมที่เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรมในพื้นที่
- แลกเปลี่ยนแนวทางการสนับสนุนกิจกรรมให้มีความต่อเนื่อง

กิจกรรมอื่นที่เกิดขึ้นระหว่างทาง

ระหว่างการดำเนินกิจกรรมของโครงการฯ พบว่ามีบางกิจกรรมเกิดขึ้นซึ่งเป็นผลจากการทำงานร่วมกันระหว่างพี่เลี้ยง คณะทำงาน และเครือข่ายในพื้นที่ อาทิ

1. มีการจัดทำบันทึกความร่วมมือข้อตกลงเกี่ยวกับการสร้างความปลอดภัยบนท้องถนน เรื่อง การส่งเสริมมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน และสวมหมวกนิรภัย 100% มีมาตรการองค์กรส่งเสริมให้มีการขับซื่ออย่างปลอดภัย คาดเข็มขัดนิรภัย เมาไม่ขับ และสวมหมวกนิรภัยทั้งคนขับและคนซ้อนรถจักรยานยนต์ เพื่อลดความสูญเสีย

2) ผลักดันให้เข้าสู่นโยบายระดับพื้นที่ ในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ทีมพี่เลี้ยงได้ผลักดันให้เกิดเวทีนำเสนอผลการดำเนินงานให้กับหน่วยงานระดับพื้นที่ที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ ซึ่งก่อให้เกิดนโยบาย อาทิ

- เทศบาลนครอุบลได้ประกาศให้สำนักงานเทศบาลเป็นสถานที่ต้องสวมหมวกนิรภัย 100% โดยเริ่มจากเจ้าหน้าที่ และผู้มาใช้บริการ
 - โรงเรียนประถมศึกษาในสังกัดเทศบาลอุบลสนใจเข้าร่วมโครงการสร้างวินัยจราจรกับนักเรียนในสังกัด
 - โรงเรียนในสังกัดของ สพฐ. จังหวัดอำนาจเจริญ สนใจเข้าร่วมโครงการต้องการต่อยอดการดำเนินงานเนื่องจากนักเรียนส่วนหนึ่งมาจากศูนย์พัฒนาเด็กเล็กสังกัดเทศบาลเมืองอำนาจเจริญ
- 3) การเข้าร่วมงานสัมมนาระดับชาติเรื่องความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 13 “ลงทุนเพื่อความปลอดภัยทางถนนที่ยั่งยืน” ซึ่งทำให้ได้เรียนรู้บทเรียนการทำงานที่เกี่ยวข้องกับงานความปลอดภัยทางถนนในรูปแบบที่หลากหลาย







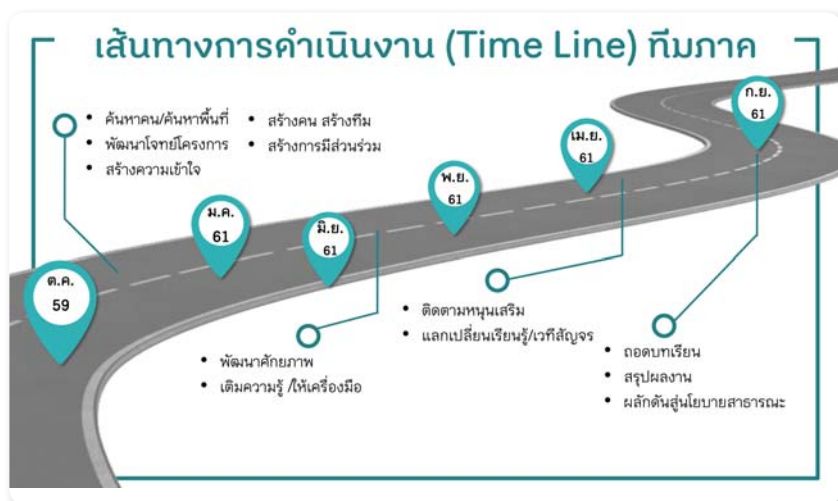
บทที่ 4

เส้นทางเปลี่ยนแปลง สู่ความสำเร็จ

จากการทำงานร่วมกันของกลไกกลางและกลไกภูมิภาคในการให้แต่ละพื้นที่ได้สร้างความปลอดภัยทางถนนขึ้นในศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก/โรงเรียน ด้วยการใช้เครื่องมือการวิจัยเพื่อท้องถิ่นมาขับเคลื่อนการทำงาน ส่งผลให้เกิดผลผลิตและผลลัพธ์ในแต่ละพื้นที่ตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ ซึ่งเมื่อดูจาก Time line ของการทำงาน จะเห็นว่ามีเส้นทางการทำงานของทั้งทีมกลางและทีมพื้นที่ไปในเส้นทางเดียวกัน โดยทีมกลไกกลางเป็นทำหน้าที่ “เชื่อมประสาน” ทั้งในระดับชาติ ระดับภูมิภาค เป็นโซ่ข้อกลางที่ทำหน้าที่สนับสนุนให้กลไกในภูมิภาคและในพื้นที่เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ



การทำงานของทีมกลไกกลางจะเป็นการเชื่อมประสานโดยเฉพาะในระดับประเทศและระดับพื้นที่ สนับสนุนในทุกส่วนที่จะสร้างให้เกิดศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบความปลอดภัยทางถนน ทั้งองค์ความรู้ การเสริมพลังระหว่างดำเนินการ ไปจนถึงการเก็บเกี่ยวนำเอาความรู้/ผลผลิตที่ได้ไปสื่อสารสู่สาธารณะ



สำหรับกลไกทีมภาคทำหน้าที่หลักเป็นพี่เลี้ยง เริ่มตั้งแต่การมองหา ร่วมสร้างการทำงานในพื้นที่ ติดตามหนุนเสริมระหว่างการเดินทาง ไปจนถึงถอดบทเรียนและสรุปผลงาน นอกจากนี้ที่สำคัญคือ ทีมภาคจะเป็นผู้เชื่อมประสาน ทำความเข้าใจกับหน่วยงานในพื้นที่ ทั้งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ครู ผู้บริหาร และชุมชน



ส่วนในระดับพื้นที่จะเป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนสร้างให้เกิดศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน ทั้งการวางแผนและการดำเนินการทั้ง 3 ด้าน ไม่ว่าจะเป็นการจัดการเรียนการสอน การแก้ไขจุดเสี่ยง และการปรับปรุงพฤติกรรมเสี่ยง

ซึ่งผลจากการทำงานของทั้ง 3 ระดับ ทำให้เกิดผลผลิตในพื้นที่ ดังนี้

1. เกิดทีมคณะทำงานขับเคลื่อนงานใน 4 ภูมิภาค 8 จังหวัด จำนวน 25 คน
2. เกิดพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยขึ้นในศูนย์ฯ คือ ครูและเด็กเล็กสวมหมวกนิรภัย 100% ผู้ปกครอง 70%
3. เกิดทีมวิจัย 541 คน ภาควิชาเครือข่าย/ผู้ปกครอง/ชุมชน 2,522 คน เด็กเล็ก 2,596 คน ที่ร่วมดำเนินงาน
4. เกิดการจัดการจุดเสี่ยง และจัดทำแผนประสบการณ์เรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนนในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กทั้ง 30 แห่ง
5. เกิดศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน 30 แห่ง องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นร่วมดำเนินงาน 16 แห่ง ที่เป็นเครือข่ายการทำงานร่วมกัน

ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

1. ครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็กมีศักยภาพ มีความรู้ และความมั่นใจในเรื่องการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนร่วมกับชุมชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผ่านกระบวนการงานวิจัยท้องถิ่นโดยการเก็บข้อมูล สำรวจจุดเสี่ยง พฤติกรรมเสี่ยง วิเคราะห์หาแนวทางการจัดการปัญหา และการจัดการเรียนการสอน จัดทำสื่อการสอน/ปฏิบัติการสอน
2. องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทั้ง 16 แห่ง เกิดทีมงานและกำหนดบทบาทในการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน และบางแห่งได้กำหนดเป็นนโยบายและข้อบัญญัติขึ้น เพื่อให้เกิดกลไกการขับเคลื่อนงานที่ต่อเนื่องยั่งยืน
3. เกิดการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนและการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในเด็กเล็ก ครูและผู้ปกครอง โดยจัดทำข้อตกลง (MOU) การเดินทางที่ปลอดภัยร่วมกันกับ ครู ผู้ปกครอง และ อบต. เพื่อการรับส่งเด็กเล็กให้ปลอดภัย
4. เกิดสื่อการสอนที่เหมาะสมกับช่วงวัย และสนามจำลองด้านการขับขี่ปลอดภัยในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและสามารถเป็นแหล่งเรียนรู้ได้

ความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น

คน	เด็ก: มีจิตสำนึก/พฤติกรรม ผู้ปกครอง: มีความตระหนัก/ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยง ครู: เป็นแบบอย่างที่ดี มีทักษะในการจัดการเรียนรู้ คนในชุมชน: มีส่วนร่วมในการแก้ไขจุดเสี่ยง/การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยง
ภาคี	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น: สนับสนุนระหว่างการทำดำเนินโครงการ และนำเอาโครงการไปขยายหรือทำอย่างต่อเนื่อง โรงเรียน/ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กอื่นๆ: รัชขยายผล หน่วยงานอื่นๆ: สนับสนุน/ต่อยอด
ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก	การจัดการเรียนรู้: แผนจัดประสบการณ์ฯ สื่อการเรียนรู้ มาตรการองค์กร: ข้อตกลงผู้ปกครอง-เด็ก แหล่งเรียนรู้: เป็นแหล่งเรียนรู้ Road safety ผลงานเด่นเฉพาะ: Road safety กลายเป็นอัตลักษณ์ของศูนย์
พื้นที่	จุดเสี่ยง: ได้รับการแก้ไข อุบัติเหตุ: ลดลง ความยั่งยืน: การดำเนินงานที่ต่อเนื่องในพื้นที่ แผนชุมชน อาสาสมัครชุมชน



เมื่อพิจารณาแยกตามรายการจะพบผลผลิตและผลลัพธ์ ดังนี้

ภาคเหนือ

1. เกิดศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบในด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่เป้าหมาย ลำพูน เชียงใหม่ จำนวน 4 ศูนย์
2. ศูนย์ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กในพื้นที่เป้าหมายเกิดการพัฒนาศักยภาพในด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนน
3. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กในพื้นที่เป้าหมายเกิดการทำงานร่วมกับชุมชน/หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในและนอกพื้นที่เพื่อแก้ไขปัญหา การจัดการจุดเสี่ยง การปรับเปลี่ยนพฤติกรรม และการจัดการเรียนรู้
4. เด็กๆ ในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กในพื้นที่เป้าหมาย สามารถดูแลและป้องกันตัวเองจากอุบัติเหตุทางท้องถนน โดยได้รับการปลูกฝังผ่านการเรียนการสอนของคุณครู และสามารถนำมาใช้ได้จริงในชีวิตประจำวัน
5. เกิดแนวทางการทำงานร่วมกันเพื่อต่อยอดผลการวิจัยเรื่องความปลอดภัยทางถนนไปสู่สถานศึกษาในพื้นที่

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

1. ครูในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กทั้ง 12 ศูนย์ได้รับการพัฒนาศักยภาพให้มีความรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนน งานวิจัยเพื่อท้องถิ่นและการจัดทำแผนการจัดประสบการณ์หน่วยการเรียนรู้การสอนความปลอดภัยทางถนน การผลิตสื่อมัลติมีเดีย เพื่อการสื่อสาร ฯลฯ
2. เกิดศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนนที่สามารถเป็นแหล่งเรียนรู้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ 6 ศูนย์
3. เกิดแผนการจัดการเรียนการสอนเรื่องความปลอดภัยทางถนนที่เกิดจากคนในพื้นที่ระดับปฏิบัติการคิดค้นขึ้นเองรวมถึงมีการผลิตสื่อการเรียนการสอนใช้ประกอบหน่วยความปลอดภัยบนท้องถนนอย่างหลากหลาย

4. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กทั้ง 12 ศูนย์มีสื่อการเรียนการสอนด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างหลากหลายเพื่อใช้ในการจัดการเรียนการสอนในแผนการจัดประสบการณ์หน่วยความปลอดภัยทางถนนให้มีประสิทธิภาพ

5. เกิดกลไกการทำงานความปลอดภัยทางถนน 2 ระนาบคือ เกิดเป็นเครือข่ายครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็กด้านการเรียนการสอนแผนความปลอดภัยทางถนน และคณะทำงานภาคีเครือข่ายในพื้นที่ทั้ง 4 พื้นที่

6. มีการแก้ไขจุดเสี่ยงทางถนนที่เชื่อมต่อกับทางเข้าโรงเรียนและการปรับสภาพภูมิทัศน์ภายในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กทั้งหมด 15 จุดจาก 4 พื้นที่

7. พฤติกรรมของเด็กและผู้ปกครองในการปฏิบัติตามกฎจราจร โดยเฉพาะการสวมใส่หมวกนิรภัยเพิ่มมากขึ้นจากเดิมถึง 80-100%

8. เกิดนโยบายขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เช่น เทศบาลนครอุบลราชธานีกำหนดเป็นนโยบายขยายผลการดำเนินงานจัดการเรียนการสอนเรื่องความปลอดภัยทางถนนไปยังศูนย์พัฒนาเด็กเล็กอีก 3 ศูนย์ โรงเรียนระดับประถมศึกษาอีก 5 แห่ง รวมทั้งการประกาศเป็นสถานที่ราชการสวมหมวกนิรภัย 100% อบต.แมดได้บรรจุโครงการความปลอดภัยทางถนนไว้ในแผนและข้อบัญญัติโดยการตั้งงบประมาณปี 2560-61 จำนวน 150,000 บาท

9. เกิดชุดความรู้ในการพัฒนาศักยภาพครูในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน

ภาคกลาง

1. ครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็กจำนวน 44 คน ใน 4 พื้นที่ ของจังหวัดสุพรรณบุรี และจังหวัดราชบุรี ที่ผ่านการพัฒนาศักยภาพ และสามารถนำความรู้ ทักษะ เทคนิค วิธีการที่ได้รับจากการพัฒนาศักยภาพไปใช้ในการสร้างความปลอดภัยทางถนนร่วมกับผู้ปกครอง ชุมชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในพื้นที่ดังกล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2. เกิดการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน และการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในเด็กเล็กและผู้ปกครอง ได้แก่ การสวมหมวกนิรภัย ในเด็กเล็กและครูศูนย์ฯ เฉลี่ย 100% และ ผู้ปกครองเฉลี่ย 70% และเกิดการปรับสภาพแวดล้อมในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบ เช่น การจัดทำสัญญาณไฟจราจร การจัดทำจุดรับ-ส่งนักเรียน การจัดทำจุดจอดรถ การทำทางม้าลาย เป็นต้น

3. เกิดเป็นพื้นที่ต้นแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กใน 4 แห่ง 2 จังหวัด เช่น ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กตำบลพลับพลาไชยที่เป็นแหล่งศึกษาดูงานให้กับหน่วยงานที่สนใจในพื้นที่ เป็นต้น

4. เกิดการสร้างสนามจำลองด้านการขับขี่ปลอดภัยในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กตำบลพลับพลาไชย ขณะนี้อยู่ระหว่างการออกแบบร่วมกับนักวิชาการที่มีความเชี่ยวชาญด้านนี้และของงบประมาณในการดำเนินงานจาก อบต.พลับพลาไชย/กองทุนรอบโรงไฟฟ้า

5. เกิดการเก็บรวบรวมข้อมูลจุดเสี่ยง และนำเสนอข้อมูลสู่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อจัดการจุดเสี่ยงร่วมกันทั้งใน 4 พื้นที่ 2 จังหวัด ทั้งในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและในชุมชนร่วมกัน

ภาคใต้

1. เกิดกลไกการทำงานของแกนนำครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ผู้นำส่วนท้องถิ่น ผู้บริหารส่วนท้องถิ่น องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และแกนนำชุมชน

2. เกิดพื้นที่รูปธรรมศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบใน 2 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดระนอง และจังหวัดสุราษฎร์ธานี จังหวัดละ 2 พื้นที่

3. เกิดการจัดการเรียนรู้ ผ่านการใช้สื่อการเรียนรู้ เชื่อมโยงกับสื่อวัฒนธรรมท้องถิ่น หนังตะลุง มโนราห์ เพลงบอก กรณีพื้นที่เทศบาลตำบลเมืองเวียง นวัตกรรมพัฒนาสื่อการเรียนการสอนโดยใช้วัฒนธรรมศิลปะ ประเพณีพื้นบ้านของคนในชุมชนเทศบาลตำบลกำพวน ผ่านการแสดงลิเกฮูลู ตาลูกีบัส รักใคร ห่วงใคร ให้ใส่หมวกนิรภัย และมีการนำวัสดุเหลือใช้มาเป็นสื่อการเรียนรู้ของเด็กในศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก

4. เกิดการขยายผล/การเชื่อมประสานแผนงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทำให้เกิดกฎกติกา/มาตรการองค์กรในเรื่องของการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่มายังสถานที่ราชการ และการสวมหมวกกันนิรภัยทุกครั้งที่มาจับ-ส่งเด็กเล็ก การต่อยอดการณรงค์ขี่ปลอดภัยและสวมหมวกนิรภัย 100% โดยเจ้าหน้าที่สาธารณสุขในพื้นที่ แก่นนำสภาเด็กและเยาวชน เป็นต้น

5. มีการแก้ไขจุดเสี่ยง และการส่งต่อข้อมูลจุดเสี่ยงสู่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำเข้าแผนงานหน่วยงานในการประชาสัมพันธ์และแก้ไขจุดเสี่ยง

6. เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนของกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ผู้ปกครองเด็กเล็ก เด็กเล็ก ครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก คนในชุมชน คณะทำงาน และภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง มีการสวมหมวกนิรภัย การปฏิบัติตามกฎจราจรบริเวณศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก และในชุมชน

7. เกิดหลักสูตร/สื่อการเรียนการสอน งานด้านความปลอดภัยทางถนนในศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก

จะเห็นได้ว่าผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นต่างๆ เหล่านี้ ล้วนแต่ตอบโจทย์ที่โครงการฯ ได้ตั้งไว้ในการสร้างต้นแบบศูนย์พัฒนาเด็กเล็กปลอดภัยทางถนนที่เกิดจากการทำงานร่วมกันของครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ผู้ปกครอง ชุมชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องต่างๆ นอกจากนี้ในบางพื้นที่ยังได้เกิดกลไกในการขยายผลให้นำชุดความรู้ที่เกิดขึ้นไปใช้กับศูนย์พัฒนาเด็กเล็กอื่นๆ อีกด้วย

ความสำเร็จเกิดขึ้นใน 3 ด้าน

ในกระบวนการทำงานของโครงการฯ ได้เน้นการสร้างความปลอดภัยทางถนน 3 ด้าน ได้แก่ การจัดการจุดเสี่ยง การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยง และการจัดการเรียนรู้/สื่อการสอน ซึ่งพบว่าในแต่ละพื้นที่ได้มีการทำงานในแต่ละด้าน และได้ผลลัพธ์ ดังนี้

1. ด้านการจัดการจุดเสี่ยง

การจัดการจุดเสี่ยง เป็นการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงที่เกิดขึ้นในพื้นที่ ที่ไม่ใช่เพียงจุดเสี่ยงในศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก แต่ยังครอบคลุมไปถึงจุดเสี่ยงในชุมชน ในการเดินทางมาศูนย์พัฒนาเด็กเล็กอีกด้วย

ในการทำงานของทุกภาค จะเห็นได้ว่าการเริ่มต้นจากการเก็บข้อมูลในพื้นที่ ซึ่งรวมถึงข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุที่สะท้อนไปยังจุดเสี่ยงในพื้นที่ด้วย และเมื่อได้จุดเสี่ยงแล้วมีการใช้เครื่องมือแผนที่จุดเสี่ยงเพื่อระบุจุดเสี่ยงและนำข้อมูลนี้ไปหาทางแก้ไขร่วมกันกับหน่วยงานเจ้าของพื้นที่

ภาคเหนือ

ในภาคเหนือด้วยการให้ความสำคัญในการจับมือพากันทำของพี่เลี้ยง ซึ่งให้ความสำคัญกับการนำเอาข้อมูลที่มีอยู่ในพื้นที่มาดำเนินการต่อ ซึ่งจากการที่มีข้อมูลจุดเสี่ยงในพื้นที่ที่ชัดเจน ส่งผลให้สามารถนำข้อมูลไปนำเสนอต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อร่วมมือหรือแก้ไขปัญหาต่อไปได้ง่ายโดยมีรายละเอียดในแต่ละพื้นที่ ดังนี้

ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเทศบาลตำบลสุเทพ อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ ด้วยการที่ทีมงานมีการทำงานเป็นทีม และสามารถเชื่อมประสานกับเทศบาลได้ดี ส่งผลให้เทศบาลบรรจุเรื่องความปลอดภัยทางถนนเข้าไปในเทศบัญญัติของเทศบาลตำบลสุเทพ ส่งผลให้ได้รับการสนับสนุนงบประมาณในการจัดการจุดเสี่ยง ได้มีการดำเนินการจัดทำป้ายสัญญาณจราจร และการขีดเส้นแบ่งทิศทางจราจรให้ชัดเจนในบริเวณที่เป็นจุดเสี่ยงในชุมชนและบริเวณศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก นอกจากนี้ยังมี

การทำงานร่วมกันกับชุมชน โดยมีกิจกรรมปรับปรุงสัญลักษณ์ของป้ายจราจรร่วมกันเพื่อให้เห็นได้ชัดเจน และทำให้มีความน่าสนใจโดยนำอุปกรณ์ที่มีในพื้นที่มาจัดทำ เช่น โต๊ะ เก้าอี้ ถาด เป็นต้น

ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กในสังกัดเทศบาลตำบลห้วยทราย อำเภอสันกำแพง จังหวัดเชียงใหม่ เป็นศูนย์ที่มีบริบทชุมชนที่ผู้ปกครองส่วนใหญ่เป็นคนต่างด้าวที่เข้ามาทำงานในโรงงานเฟอร์นิเจอร์ในชุมชน ดังนั้นปัญหาสำคัญคือเรื่องการสื่อสารระหว่างคุณครูกับผู้ปกครอง และปัญหาการไม่เข้าใจสัญลักษณ์จราจรต่างๆ

การจัดการจุดเสี่ยงได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมอบรมเชิงปฏิบัติการ เก็บข้อมูล ลงพื้นที่สำรวจจุดเสี่ยงเพราะถนนในพื้นที่เป็นถนนตัว S มีทางแหว่งทางหลวงเชียงใหม่ที่ 2 เข้าร่วม และจัดการจุดเสี่ยงร่วมกัน โดยมีการร่วมกันปรับทัศนียภาพบริเวณศูนย์พัฒนาเด็กเล็กทั้งสองศูนย์

ศูนย์อบรมเด็กก่อนเกณฑ์ในวัดแม่แรง อำเภอป่าซาง จังหวัดลำพูน ซึ่งมีจุดเด่นที่ความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็กกับคนในชุมชนเนื่องจากครูเป็นลูกหลานของชุมชนเอง ส่งผลให้เกิดความร่วมมือที่ดี สามารถดึงเอาผู้นำชุมชนและสมาชิกสภาเทศบาลเข้าร่วมเป็นทีมวิจัย

หลังจากได้มีการเรียนรู้การเก็บข้อมูล การแก้ไขจุดเสี่ยง และที่สำคัญคือการได้ไปศึกษาดูงานที่ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กตำบลป่าสัก จังหวัดลำพูน และศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเทศบาลตำบลเวียงสา จังหวัดน่าน ส่งผลให้แกนนำชุมชนเห็นแนวทางและเห็นความสำคัญของการสร้างความปลอดภัยทางถนน ทำให้เกิดความร่วมมือในการแก้ปัญหาจุดเสี่ยง โดยเทศบาลตำบลแม่แรงได้สนับสนุนวัสดุอุปกรณ์ อาทิ กระดาษไค้งู้น กรวยจราจร เพื่อช่วยลดความเสี่ยงบริเวณจุดเสี่ยงต่างๆ ในชุมชน คณะทำงานและแกนนำชุมชนร่วมมือกันในการนำสิ่งของเหลือใช้มาจัดทำเป็นป้ายสัญญาณจราจร และจัดทำป้ายเตือนติดในบริเวณที่เป็นจุดเสี่ยงในชุมชน

โรงเรียนเทศบาลทุ่งหัวช้าง อำเภอทุ่งหัวช้าง จังหวัดลำพูน เนื่องจากสภาพภูมิประเทศที่อยู่บริเวณเนินเขา เส้นทางโค้ง จึงเน้นการจัดการจุดเสี่ยงไปที่การจัดการรถรับส่งนักเรียนให้มีความปลอดภัย โดยทำควบคู่ไปกับการจัดทำแผนการเรียนการสอนเรื่องรถรับส่งนักเรียน การจัดการด้านจุดเสี่ยงมีการ

เส้นทางสู่... “ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน”

จัดทำข้อตกลงในเรื่องจุดจอดรถรับส่งนักเรียนที่แน่นอน มีการจัดทำป้ายจุดจอดรถแบบถาวร และปรับทัศนียภาพบริเวณจุดจอดรถให้มีความปลอดภัยมากขึ้น เช่น มีการนำกรวยมาตั้ง และมีการปรับลดจำนวนจุดจอดรถลงมาจาก 13 จุด เหลือเพียงแค่ 10 จุด



ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

การจัดการจุดเสี่ยงในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นการดำเนินการโดยใช้หลักการมีส่วนร่วมของคนในชุมชน โดยมีการดำเนินการหลังจากการคัดเลือกพื้นที่ทำความเข้าใจกับพื้นที่ หาทีมวิจัย และพัฒนาโจทย์ ก็คือ

1. ลงพื้นที่เก็บข้อมูลสถานการณ์ความปลอดภัยบนท้องถนนของแต่ละพื้นที่ รวมถึงจุดเสี่ยงทั้งภายในและภายนอกศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก พร้อมทั้งสัมภาษณ์ประชาชนในชุมชนที่เกี่ยวข้องพฤติกรรมเสี่ยงสำหรับผู้ปกครองและเด็กเล็ก ในการใช้รถใช้ถนนสำหรับการเดินทาง และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย โดยใช้แบบสอบถามและการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ปกครอง

2. ประชุมทีมวิจัยเพื่อวิเคราะห์ข้อมูลร่วมกัน ทั้งข้อมูลเชิงปริมาณและข้อมูลเชิงคุณภาพ เพื่อค้นหาข้อมูลสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนให้กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในชุมชน

3. ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงตามแผนที่ร่วมกันวางไว้ร่วมกับชุมชน โดยแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ส่วนที่ 1 เป็นการจัดการจุดเสี่ยงภายในศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ส่วนที่ 2 เป็นการจัดการจุดเสี่ยงในชุมชน

การจัดการจุดเสี่ยงในศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก มีทีมวิจัยเป็นแกนหลักในการดำเนินการ การแก้ไขจะเน้นการจัดสภาพภูมิทัศน์สิ่งแวดล้อมในศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก เช่น การตีเส้นจราจรในศูนย์ให้ชัดเจน การทำป้ายจราจร การกำหนดเส้นทางเดินม้าลายในการเดินข้ามถนนด้านหน้าศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก การกำหนดเส้นทางเข้าออกที่จอดรถรับส่งนักเรียน

การจัดการจุดเสี่ยงในชุมชน เป็นการร่วมมือกับภาคีเครือข่าย ไม่ว่าจะเป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ทางหลวงชนบท และชุมชน การดำเนินงานใช้ข้อมูลจุดเสี่ยงมาเป็นตัวนำเสนอเพื่อให้หน่วยงานผู้รับผิดชอบเห็นภาพ และร่วมกันแก้ไขจุดเสี่ยง โดยมีการดำเนินงาน อาทิ ติดตั้งป้ายเตือนทางโค้งและทางแยก ติดตั้งป้ายหยุดในทางรอง ตัดแต่งกิ่งไม้ข้างทางที่บดบังวิสัยทัศน์ ฯลฯ ซึ่งการแก้ไขจุดเสี่ยงเหล่านี้ ทางหน่วยงานต่างๆ จะเป็นผู้รับผิดชอบหลักและใช้งบประมาณของหน่วยงานในการดำเนินการ

4. หลังจากการดำเนินโครงการฯ พบว่าจุดเสี่ยงบริเวณรอบๆ และภายใน ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กได้รับการแก้ไขถึง 90% และจุดเสี่ยงบริเวณชุมชนสามารถแก้ไขได้ 50%





ภาคกลาง

การดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่ภาคกลาง เป็นกลไกการทำงานร่วมกันระหว่างพี่เลี้ยงและคณะทำงานในพื้นที่ มีการดำเนินการดังนี้

1. เปิดเวทีสร้างความเข้าใจโครงการและความสำคัญของการสร้างความปลอดภัยทางถนนที่มีต่ออนาคตของลูกหลาน เติมความรู้เรื่อง Executive Functions ที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยและทักษะชีวิตที่มีความสัมพันธ์ร่วมกัน โดยเน้นกระบวนการทำงานอย่างมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนตั้งแต่ต้นน้ำ-กลางน้ำ-ปลายน้ำ

2. จัดเวทีประวัติศาสตร์ชุมชนเพื่อสร้างความสัมพันธ์ของคนในชุมชน ให้เรียนรู้ประวัติความเป็นมาของชุมชนของคน 3 วัย ร่วมกันจัดทำเส้นประวัติศาสตร์ การเก็บรวบรวมข้อมูลจุดเสี่ยงและทำแผนที่ชุมชนแสดงจุดเสี่ยงที่เกิดขึ้น

3. ลงพื้นที่เก็บรวบรวมข้อมูลจุดเสี่ยงในศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก เก็บข้อมูลโดยครู จุดเสี่ยงในชุมชน เก็บข้อมูลโดยครู ผู้ปกครอง แกนนำชุมชน เจ้าหน้าที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทำให้ได้ข้อมูลจุดเสี่ยงพร้อมทั้งระดมความคิดเห็นเรื่องการจัดการจุดเสี่ยง

4. นำเสนอข้อมูลจุดเสี่ยงสู่การประสานการแก้ไขจุดเสี่ยงทั้งในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและในชุมชน โดยให้ทุกภาคส่วนเข้ามามีบทบาทในการจัดการจุดเสี่ยงร่วมกัน เช่น การทาสีทางม้าลาย การกำหนดจุดจอดรถรับ-ส่ง การปรับปรุงถนนให้เอื้อต่อการขับขี่ การตัดต้นไม้ที่บดบังถนน การติดไฟส่องสว่าง เป็นต้น

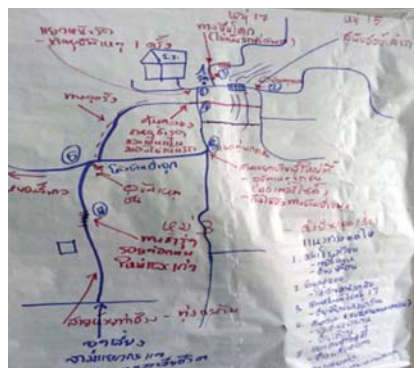
5. ติดตามประเมินผลเปรียบเทียบการเกิดอุบัติเหตุก่อนและหลังการจัดการจุดเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง ทั้งจากการจัดเวทีประชุมและการเก็บรวบรวมข้อมูลจากสถิติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้เป็นข้อมูลปัจจุบัน เพื่อนำมาใช้ในการจัดการจุดเสี่ยง การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยง และการจัดการเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กเล็ก

ซึ่งในพื้นที่ภาคกลางเน้นการจัดการจุดเสี่ยงในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กก่อนแล้ว จึงค่อยมุ่งเน้นไปที่การจัดการจุดเสี่ยงในชุมชนควบคู่กันไป การจัดการจุดเสี่ยงในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กมีการดำเนินการออกเป็น 2 รูปแบบ ได้แก่

1. การจัดการจุดเสี่ยงโดยการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางกายภาพมีการปรับสภาพภูมิทัศน์ในพื้นที่ เช่น การตัดต้นไม้ การติดสัญญาณไฟจราจร

2. การจัดการจุดเสี่ยงโดยกำหนดกติกาหรือแนวทางการปฏิบัติ ซึ่งพบว่าทั้ง 4 พื้นที่มีการกำหนดการจอดรถรับ-ส่งในจุดที่ปลอดภัย การข้ามทางม้าลาย และยังพบว่าในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กตำบลพลับพลาไชยมีการกำหนดการเดินรถทางเดียว ในขณะที่ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก อบต.หนองขาม มีการกำหนดการเดินตามทางเท้าที่กำหนดไว้

สำหรับการจัดการจุดเสี่ยงในชุมชน จากกระบวนการทำงานที่ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น คนในชุมชนได้เข้ามามีส่วนร่วมตั้งแต่การเก็บข้อมูลส่งผลให้ได้รับความร่วมมือในการแก้ไขจุดเสี่ยง มีการดำเนินงานที่เน้นไปที่การจัดการจุดเสี่ยงทางกายภาพ เช่น การตัดต้นไม้ที่บดบังภูมิทัศน์ การปรับปรุงสภาพถนนที่เป็นหลุมเป็นบ่อ การติดป้ายประชาสัมพันธ์รณรงค์การสวมหมวกนิรภัย เป็นต้น



ภาคใต้

ในพื้นที่ภาคใต้อย่างที่ทราบกันว่า รูปแบบการทำงานของพื้นที่ภาคใต้มีความเป็นอิสระในแต่ละพื้นที่ที่มีกระบวนการทำงานและผู้รับผิดชอบหลักที่แตกต่างกันไป ส่งผลให้กระบวนการในการแก้ไขจุดเสี่ยงของแต่ละพื้นที่แตกต่างกันไปด้วย แต่ทั้งนี้ทุกพื้นที่ทำภายใต้ฐานอันเดียวกันคือการค้นหาข้อมูลจุดเสี่ยงในพื้นที่และนำเอาข้อมูลนั้นมาวางแผนในการแก้ไข

จังหวัดระนอง พบว่าในพื้นที่เทศบาลตำบลราชกรูด อำเภอเมือง มีกระบวนการเก็บข้อมูลจุดเสี่ยงโดยอาศัยกลไก “การเยี่ยมบ้าน” โดยการให้ครูสังเกตและสอบถามเกี่ยวกับ

- เส้นทางระยะทางการเดินทางของเด็กจากบ้าน-ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก
- สภาพเส้นทาง ข้อมูลจุดเสี่ยงที่อยู่ในระยะทางที่เด็กต้องเดินทางไปศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก
- วิธีการเดินทางจากบ้าน-ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก (พาหนะที่ใช้ ผู้รับส่งเป็นใคร ความพร้อม/พฤติกรรมการขับขี่ของผู้รับส่ง)
- ปัจจัยที่มีผลต่อสภาพเส้นทางและการเดินทาง เช่น การเดินทางในฤดูฝน สภาพถนน

ซึ่งข้อมูลที่ได้จากการเยี่ยมบ้านนี้ ส่งผลให้ครูของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กมีความเข้าใจถึงปัญหาการเดินทางของเด็กมากยิ่งขึ้น และยังสามารถวิเคราะห์ข้อมูลจุดเสี่ยงและความรุนแรงของแต่ละจุดเสี่ยงได้อย่างชัดเจน ซึ่งมีผลต่อการเลือกแก้ไขจุดเสี่ยงตามหลัก 5 ส. (สุดเสี่ยง สุดคุ้ม)

จากข้อมูลดังกล่าวทำให้ได้แผนที่จุดเสี่ยงในชุมชนเส้นทางของบ้านเด็ก 61 คน ครอบคลุม 7 หมู่บ้าน ส่งผลให้เทศบาลตำบลราชกรูดนำข้อมูลจุดเสี่ยงมาดำเนินการแก้ไขด้วยการซ่อมแซมลูกระนาดที่ชำรุดบริเวณซอยโรงปลาป่น และซอยท่าเรือ ซ่อมแซมถนนที่เป็นหลุมเป็นบ่อ บริเวณซอยคลองแหง และตัดแต่งกิ่งไม้ที่บดบังวิสัยทัศน์ บริเวณซอยโรงปลาป่น

นอกจากนี้ยังมีการนำสิ่งของที่เหลือใช้หรือไม่ใช้แล้ว มาปรับปรุงเป็นอุปกรณ์สร้างความปลอดภัยทางถนน อาทิ ป้ายกำหนดทางเข้า-ออกผลิตมาจากล้อยางที่ไม่ใช้แล้วที่วางหมกนิรภัยทำมาจากไม้ที่ไม่ใช้แล้ว เป็นต้น

สำหรับในพื้นที่เทศบาลตำบลกำแพง อำเภอสหัสขันธ์ ได้รับความร่วมมือในการแก้ไขจุดเสี่ยงจากเทศบาลตำบลกำแพง มีการแก้ไขจุดเสี่ยงทั้งหมด 11 แห่ง เหลือ 7 แห่งที่ยังไม่สามารถแก้ไขได้เนื่องจากอยู่นอกเหนืออำนาจและงบประมาณของเทศบาล ได้มีการส่งเรื่องไปยังหน่วยงานที่รับผิดชอบให้พิจารณาแก้ไขเรียบร้อยแล้ว



จังหวัดสุราษฎร์ธานี จากกระบวนการแลกเปลี่ยนเรียนรู้บอกเล่าสถานการณ์จุดเสี่ยงที่โหนดภาคใต้จัดขึ้น ทำให้ได้มาซึ่งข้อมูลจุดเสี่ยงในพื้นที่เทศบาลตำบลเมืองเวียง อำเภอเวียงสระ และพื้นที่เทศบาลขุนทะเล อำเภอเมือง ซึ่งได้เอาข้อมูลจุดเสี่ยงมาดำเนินการต่อ ดังนี้

พื้นที่เทศบาลตำบลเมืองเวียง อำเภอเวียงสระ จังหวัดสุราษฎร์ธานี เน้นการจัดการจุดเสี่ยงภายในศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก และบริเวณหน้าศูนย์ ได้แก่

1. เทศบาล เจ้าหน้าที่ อปพร. ได้จัดให้มีจิตอาสาช่วยในการจัดระเบียบการเข้า-ออก บริเวณหน้าศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ทำให้การสัญจรมีความปลอดภัยและเป็นระเบียบมากขึ้น

2. การติดตั้งป้ายสัญญาณจราจรในโรงเรียนเพื่อเอื้อให้เกิดการเรียนรู้
3. การจัดที่วางหมวกนิรภัยในโรงเรียนสำหรับนักเรียน

พื้นที่เทศบาลตำบลขุนทะเล อำเภอเมือง จังหวัดสุราษฎร์ธานี ได้มีการดำเนินการจัดการจุดเสี่ยงทั้งในเขตหน้าโรงเรียนและศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก รวมทั้งแก้ไขจุดเสี่ยงในเขตเทศบาลอีกด้วย

1. กำหนดเขตพื้นที่ปลอดภัยบริเวณถนนหน้าโรงเรียน 1 จุด นำอุปกรณ์และสัญลักษณ์ต่างๆ มาใช้เป็นสัญญาณเตือนผู้สัญจรผ่านบริเวณดังกล่าว เช่น กรวยสัญญาณไฟ ป้ายสัญญาณหน้าโรงเรียนเพื่อให้ลดความเร็ว
2. จัดสรรครูและบุคลากรในโรงเรียนประจำหน้าโรงเรียน เพื่อสังเกตสถานการณ์การรับส่งนักเรียน และเฝ้าระวังไม่ให้เกิดอุบัติเหตุหน้าโรงเรียน
3. เทศบาลตำบลขุนทะเลรับผิดชอบแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่ ได้แก่ ปรับสภาพถนนที่เป็นหลุมเป็นบ่อ ตัดกิ่งไม้ที่กีดขวางเส้นทางจราจร ติดตั้งป้ายสัญญาณเตือนการขยายถนน



2. ด้านการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยง

ภาคเหนือ

ในพื้นที่ภาคเหนือ พฤติกรรมที่มีความเสี่ยงสูงมักจะเกิดขึ้นระหว่างการเดินทางไปกลับโรงเรียน ไม่ว่าจะเป็นจุดจอดรถ การขึ้นลงรถ พฤติกรรมระหว่างนั่งรถ เหล่านี้ทำให้เกิดการจัดการปรับแก้พฤติกรรมเสี่ยงโดยแทรกเข้าไปในการจัดการเรียนการสอนในโรงเรียนพร้อมๆ กับการจัดทำข้อตกลงหรือกำหนดระเบียบการรับส่งนักเรียนให้เกิดขึ้น อาทิ

1. กำหนดจุดรับส่งนักเรียนและจุดจอดรถรับส่งนักเรียน
2. ขอความร่วมมือผู้ปกครองให้สวมหมวกนิรภัยหรือคาดเข็มขัดนิรภัยเมื่อมาส่งนักเรียน
3. ปรับลำดับการขึ้นลงรถของนักเรียน โดยกำหนดให้เด็กที่บ้านอยู่ใกล้ขึ้นรถก่อนเพื่อจะได้นั่งด้านใน เด็กที่บ้านอยู่ไกลให้ขึ้นทีหลังเพื่อจะได้ลงก่อน
4. ปรับพฤติกรรมเสี่ยงของนักเรียนขณะนั่งรถ เช่น เล่นเสียงดัง เปิดกระจกล้อยื่นแขนออกไปนอกรถ ดันเพื่อนขณะลงจากรถ โดยการใช้ความรู้ผ่านการจัดกิจกรรมในห้องเรียน
5. ขอความร่วมมือให้ส่งเด็กถึงมือคุณครูหน้าโรงเรียน และคุณครูประจำรถส่งเด็กถึงมือพ่อแม่

นอกจากนี้ยังพบว่าศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเทศบาลตำบลสุเทพ และชุมชนตำบลสุเทพ อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ ได้มีการกำหนดมาตรการในการชำระค่าปรับในกรณีผู้ปกครอง เด็ก และครู ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยมาศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก โดยเสียค่าปรับครั้งละ 20 บาทต่อคน ต่อวันหากไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ปรับที่นั่นละ 20 บาท เงินที่ได้จากการปรับนำมาเป็นกองทุนในการจัดกิจกรรมต่างๆ ภายในศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ซึ่งนอกจากมาตรการในการบังคับใช้แล้วยังมีการสร้างแรงจูงใจให้เด็กและผู้ปกครองสวมหมวกนิรภัย เช่น การมีบันทึกการสวมหมวกนิรภัย/คาดเข็มขัดนิรภัย การให้คะแนน การสะสมแต้ม สติ๊กเกอร์ให้เป็นครอบครัวต้นแบบ เป็นต้น

ซึ่งการดำเนินการทั้งหมดนี้ส่งผลให้มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะเมื่อต้องมาส่งบุตรหลานที่ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กมีระเบียบที่ชัดเจน ในการรับส่งนักเรียน เด็กนักเรียนเรียนรู้และเข้าใจเรื่องกฎจราจร วิธีการปฏิบัติตัว เมื่อขึ้น-ลงรถอย่างปลอดภัย



ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

การปรับพฤติกรรมเสี่ยง เป็นการดำเนินการสอดคล้องไปกับการจัดการเรียนการสอน เน้นให้เด็กนักเรียนเกิดการเรียนรู้ผ่านทางกิจกรรมการเรียนรู้ต่างๆ ซึ่งในภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้รับความร่วมมือจากชุมชนในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของตนเอง เพื่อให้เกิดความปลอดภัยทางถนนให้มากขึ้น โดยได้มีการดำเนินการ

1. ร่วมกับชุมชนในการเก็บข้อมูลพฤติกรรมเสี่ยงและร่วมกันเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

2. ทำข้อตกลงร่วมกันในการสวมหมวกนิรภัยทั้งผู้ปกครองและเด็ก

3. มีการกำหนดบริเวณที่จอดรถรับส่งนักเรียน และจับปรับผู้จอดรถผิดระเบียบ

ซึ่งผลของการใช้ข้อมูลมานำเสนอและเปิดโอกาสให้ผู้ปกครองได้มีส่วนร่วมในการแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงนี้เอง ส่งผลให้มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยในการมารับส่งเด็กนักเรียนเป็น 100% และยังพบว่าผู้ปกครองจากเทศบาลเมืองอำนาจเข้าร่วมมาร่วมเป็นจิตอาสาในการช่วยเหลือและรักษาความปลอดภัยให้กับผู้ปกครองและเด็กเล็กที่เดินทางมาศูนย์พัฒนาเด็กเล็กอีกด้วย



เส้นทางสู่... “ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน”



ภาคกลาง

การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงของพื้นที่ภาคกลาง เป็นการทำงานร่วมกันของโหนดภาคกลาง (พี่เลี้ยง) และคณะทำงานของแต่ละพื้นที่ โดยจะทำงานควบคู่ไปกับการเก็บข้อมูล และการจัดการจุดเสี่ยง โดยมีกระบวนการเพิ่มเติมในการชักชวนผู้ปกครองให้ทำมาตรการรณรงค์เรื่องการสวมหมวกนิรภัยร่วมกัน ส่งผลให้มีมาตรการสวมหมวกนิรภัยเกิดขึ้น ซึ่งได้ตั้งเป้าแตกต่างกันไปในแต่ละพื้นที่ และมีกระบวนการดำเนินการ ดังนี้

ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก องค์การบริหารส่วน ตำบลพลับพลาไชย อำเภออุทอง จังหวัดสุพรรณบุรี	1. จัดทำมาตรการสวมหมวกนิรภัย โดยมีเป้าหมายในเด็ก 100% ผู้ปกครอง 95% และครู 100% 2. มีการส่งไลน์ประชาสัมพันธ์เชิญชวนผู้ปกครองสวมหมวกนิรภัยอย่างต่อเนื่อง โดยครูเป็นตัวอย่างและดำเนินการอย่างต่อเนื่อง
ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก องค์การบริหารส่วน ตำบลหนองขาม อำเภอหนองหญ้าไซ จังหวัดสุพรรณบุรี	1. จัดทำมาตรการสวมหมวกนิรภัย ตั้งเป้าในเด็ก 100% ผู้ปกครอง 85% และครู 100% 2. เน้นการสร้างการมีส่วนร่วมในการทำกิจกรรมทุกอย่างร่วมกัน ทั้งในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและชุมชน โดยครูเป็นตัวอย่างที่ดี สอนโดยการลงมือทำร่วมกันอย่างต่อเนื่อง 3. เมื่อเด็กสวมหมวกนิรภัยมาโรงเรียน จะได้รับสติ๊กเกอร์ บ่งบอกว่าสวมหมวกนิรภัย 4. หากไม่สวมหมวกนิรภัยมาโรงเรียนเก็บครั้งละ 10 บาท และให้ความรู้ทุกครั้งที่ปรับเงิน
ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก องค์การบริหารส่วน ตำบลแก้มอัน อำเภอจอมบึง จังหวัดราชบุรี	1. จัดทำมาตรการสวมหมวกนิรภัย ตั้งเป้าในเด็ก 100% ผู้ปกครอง 70% และครู 100% 2. ตั้งการสวมหมวกนิรภัยเป็นเกณฑ์ในการรับเด็กเล็กเข้าเรียน ในปีการศึกษา 2562 3. ครูเป็นตัวอย่างในการสวมหมวกนิรภัยและการขับขี่ปลอดภัย พร้อมทั้งให้กำลังใจเด็กและผู้ปกครอง
ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก องค์การบริหารส่วน ตำบลด่านทับตะโก อำเภอจอมบึง จังหวัดราชบุรี	1. จัดทำมาตรการสวมหมวกนิรภัยในเด็ก 100% ผู้ปกครอง 40% และครู 100% 2. ครูเป็นตัวอย่างในการสวมหมวกนิรภัย และทำอย่างต่อเนื่อง 3. นำเสนอผลการดำเนินงานสู่ผู้บริหารท้องถิ่น

เส้นทางสู่... “ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน”



ภาคใต้

การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงในพื้นที่เทศบาลตำบลราชกรูด อำเภอเมือง จังหวัดระนอง เกิดขึ้นจากการใช้ข้อมูลที่ได้จากการดำเนินกิจกรรมเฝ้าสังเกต และเก็บข้อมูลพฤติกรรมเสี่ยงของคนในชุมชน จากการที่ได้ข้อมูลมาจากการเยี่ยมบ้านของครูของศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ได้นำข้อมูลจุดเสี่ยงสำคัญที่มีผลกับศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก 3 ลำดับ ได้แก่

1. หน้าโรงเรียนบ้านราชกรูด
2. หน้าโรงเรียนราชประชานุเคราะห์
3. หน้าศูนย์พัฒนาเด็กเล็กราชกรูด

ออกแบบกิจกรรมเฝ้าสังเกต เก็บข้อมูลพฤติกรรมเสี่ยงของคนในชุมชนพบว่า พฤติกรรมเสี่ยงที่พบ ได้แก่ การไม่สวมหมวกนิรภัย ขับรถเร็วและประมาท ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย และบรรทุกเกินมาตรฐาน

สำหรับพฤติกรรมของผู้ปกครองที่รับส่งบุตรหลาน พบพฤติกรรมเสี่ยงได้แก่ จอดรถตามอำเภอใจ ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ไม่สวมหมวกนิรภัยทั้งผู้ปกครองและเด็กไม่เปิดไฟเลี้ยว และยังพบว่าบางส่วนเป็นผู้สูงอายุและมีโรคประจำตัวที่อาจจะมีผลต่อการขับขี่

จากข้อมูลดังกล่าว ทำให้มีการดำเนินการปรับพฤติกรรมเสี่ยงของเด็กเล็ก ผู้ปกครอง และคนในชุมชน โดยมีการดำเนินการ

1. จัดทำป้ายกำหนดทางเข้าออก การกำหนดจุดจอดรถรับส่งนักเรียน
2. สร้างมาตรการในการสวมหมวกนิรภัยในการมารับ-ส่งเด็กเล็กร่วมกันระหว่างผู้ปกครองและศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก กรณีถ้าผู้ปกครองที่มารับ-ส่งเด็กไม่ได้สวมหมวกนิรภัยจะเสียค่าปรับวันละ 1 บาท ส่งผลให้ปัจจุบันทั้งเด็กและผู้ปกครองปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเด็กเล็ก สวมหมวกนิรภัย 100% ผู้ปกครองสวมหมวกนิรภัยมากกว่า 80%

พื้นที่เทศบาลตำบลกำแพง อำเภอสหัสขันธ์ จังหวัดระนอง ใช้การสร้างต้นแบบพฤติกรรมที่เหมาะสมโดยครูผู้ดูแลเด็ก คณะทำงานของโครงการเป็นแบบอย่างในการสวมหมวกนิรภัย ไม่ขับรถย้อนศร และไม่กัลบรถในที่ห้ามกัลบรถ ส่งผลให้สามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของเด็กและผู้ปกครองในการสวมหมวกนิรภัยได้อย่างชัดเจน โดยพบว่าเด็กเล็กสวมหมวกนิรภัย 100% ผู้ปกครองสวมหมวกนิรภัยมากกว่า 80%

จังหวัดสุราษฎร์ธานี การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมมีผลมาจากการจัดการเรียนการสอน โดยพบว่า นักเรียนทั้งจากโรงเรียนอนุบาลบ้านยางทอง เทศบาลตำบลขุนทะเล อำเภอเมือง โรงเรียนอนุบาลเทศบาลตำบลเมืองเวียง ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเทศบาลตำบลเมืองเวียง อำเภอเวียงสระ มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน เข้าใจเรื่องสัญญาณจราจร และเห็นความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัย ซึ่งส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมทั้งของตนเองและผู้ปกครอง ดังนี้

1. นักเรียนโรงเรียนอนุบาลบ้านยางทองสวมหมวกนิรภัยมาโรงเรียนเพิ่มขึ้นกว่า 80%
2. นักเรียนโรงเรียนอนุบาลเทศบาลตำบลเมืองเวียง ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเทศบาลตำบลเมืองเวียงมีการสวมหมวกนิรภัยมาโรงเรียน และเตือนให้ผู้ปกครองขับรถตามกฎหมายจราจร
3. นักเรียนโรงเรียนอนุบาลบ้านยางทอง ระดับอนุบาล 3 สามารถวิเคราะห์สาเหตุและผลกระทบจากอุบัติเหตุ เช่น เด็กนักเรียนพบเห็นอุบัติเหตุรถล้มเด็กสามารถบอกได้ว่าถ้าใส่หมวกนิรภัยจะไม่เกิดอันตราย เป็นต้น
4. ผู้ปกครองศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและโรงเรียนอนุบาลเทศบาลตำบลเมืองเวียงให้ความร่วมมือในเรื่องการสวมหมวกนิรภัยมาส่งบุตรหลาน และมีการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่ทางโรงเรียนกำหนดไว้มากขึ้น เช่น การจอดรถที่เป็นระเบียบตามจุดที่โรงเรียนกำหนดไว้ ปฏิบัติตามกฎหมายเส้นทางเข้า ทางออก ที่ทางโรงเรียนกำหนดมากขึ้น



3. ด้านการจัดการเรียนรู้/สื่อการสอน

เนื้อหาส่วนนี้เป็นการนำเสนอผลการประมวลเนื้อหาด้านการจัดการเรียนรู้ เรื่องความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กเล็กของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบ 4 ภูมิภาค ใน 16 พื้นที่ ซึ่งดำเนินการภายใต้โครงการพัฒนา “ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบ” ในการจัดการความปลอดภัยทางถนน โดยการมีส่วนร่วมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและชุมชน” โดยจะขอแบ่งเนื้อหาการนำเสนอออก 4 หัวข้อหลักๆ ได้แก่ 1) ที่มาของการจัดการเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนนในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบ 2) กระบวนการจัดการเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนน 3) รูปแบบของการจัดการเรียนรู้ 4) ผลการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น ซึ่งในแต่ละหัวข้อ มีรายละเอียดดังนี้

1) ที่มาของการจัดการเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนนในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบ

การที่ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กที่เข้าร่วมโครงการทั้ง 16 พื้นที่จำเป็นต้องมีการจัดการการเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนนให้กับเด็กเล็ก มีเหตุผลที่สำคัญอยู่ 3 ประการ คือ

1. **สะท้อนความเป็นรูปธรรม** โดยภารกิจการจัดการเรียนรู้ถูกกำหนดอยู่ในกรอบคิดการดำเนินโครงการว่า เป็นหนึ่งสิ่งที่สะท้อนรูปธรรมของความเป็น “ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบ” ซึ่งก็มีที่มาจากชุดประสบการณ์ของครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็กตำบลป่าสักที่ได้ทำโครงการวิจัย¹ เมื่อปี 2555-2556 ว่า นอกเหนือจากการจัดการจุดเสี่ยง และการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมแล้ว เรื่องการจัดการเรียนรู้ถือเป็นอีกหนึ่งสิ่งสำคัญ เพราะอยู่บนฐานความเชื่อที่ว่า การจัดการเรียนรู้จะช่วยปลูกฝังให้เรื่องความปลอดภัยทางถนนอยู่ในวิถีชีวิตประจำวันตั้งแต่เด็กเล็กได้

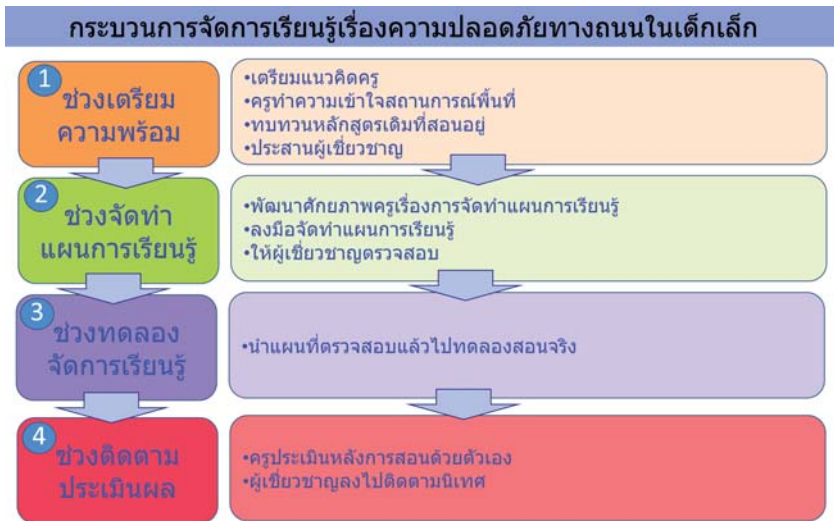
2. **โอกาสของความยั่งยืน** เนื่องจากการจัดการเรียนรู้ที่ออกแบบนั้นจะต้องถูกจัดทำเป็นแผนการจัดการเรียนรู้ที่สามารถใช้สร้างการเรียนรู้ให้กับเด็กในรุ่นต่อไปได้ กอปรกับภารกิจการจัดการเรียนรู้นั้นถือเป็นภาระงานประจำของครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็กอยู่แล้ว ดังนั้นการจัดการเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนนจึงถือเป็นสิ่งที่เข้าไปช่วยเสริมภารกิจที่ครูทำอยู่แล้ว ไม่ถูกมองว่าเป็นการสร้างภาระเพิ่ม จึงมีโอกาสมากที่จะถูกดำเนินการต่อเนื่องหลังโครงการสิ้นสุดแล้ว ซึ่งในประเด็นนี้ทางโครงการได้กำหนดให้เป็นหนึ่งในตัวชี้วัดในแง่ความต่อเนื่อง และยั่งยืนของโครงการด้วย

¹ โครงการวิจัยเรื่อง “การสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนโดยมีส่วนร่วมของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและชุมชนตำบลป่าสัก อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน” ภายใต้การสนับสนุนจาก ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ

3. **เติมช่องว่างการเรียนรู้** มีครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็กที่เข้าร่วมโครงการหลายท่านมองว่า การจัดการเรียนรู้ที่ทำอยู่ในปัจจุบันนั้นมีเนื้อหาที่เกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัยทางถนนอยู่น้อยมาก ไม่เพียงพอที่จะปลูกฝังจิตสำนึก ไม่สอดคล้องกับบริบท และไม่สามารถเชื่อมโยงสู่การปฏิบัติจริงในชีวิตประจำวันของเด็กได้ จึงคาดหวังว่าวิธีการจัดการเรียนรู้จากการทำโครงการนี้จะช่วยเติมช่องว่างการเรียนรู้ดังกล่าวได้

2) กระบวนการจัดการเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนนในเด็กเล็ก

กระบวนการจัดการเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนนในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กที่ประมวลจาก 4 ภูมิภาค สามารถสรุปได้เป็น 4 ช่วงหลักๆ ดังนี้



1. **ช่วงเตรียมความพร้อม** ถือเป็นช่วงสำคัญเพราะเป็นช่วงของการเตรียมการหลายๆ เรื่องที่สำคัญก่อนที่จะดำเนินการจัดการเรียนรู้ ซึ่งการดำเนินงานช่วงนี้มีขั้นตอนย่อยดังนี้

- **เตรียมแนวคิดครู** เป็นทำความเข้าใจกับครูในเรื่องแนวคิดในการทำโครงการ โดยเฉพาะในเรื่องที่ว่า ความปลอดภัยทางถนนมีความสำคัญอย่างไร ทำในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กจะต้องมาทำเรื่องความปลอดภัยทางถนน (มีกรณีตัวอย่าง

จากบางพื้นที่ที่ช่วงแรกครุ่นมองว่าเรื่องความปลอดภัยทางถนนน่าจะเป็นเรื่องของตำรวจ) แล้วเหตุใดจึงต้องทำทั้งเรื่องการจัดการจุดเสี่ยง การปรับพฤติกรรม และการจัดการเรียนรู้ แต่ละเรื่องมีความสำคัญอย่างไร เพื่อให้ครูเข้าใจแนวคิดของงาน เห็นคุณค่าของการจัดการเรียนรู้ที่ตัวเองทำอยู่ และเห็นว่าศูนย์พัฒนาเด็กเล็กสามารถทำหน้าที่เป็นกลไกสำคัญในการช่วยสร้างความปลอดภัยทางถนนได้อย่างไร ซึ่งในขั้นตอนนี้บางแห่งใช้วิธีประชุมอบรมเพื่อเตรียมแนวคิดเรื่องการทำงาน ความปลอดภัยทางถนนไปพร้อมๆ กับเรื่องการทำงานวิจัยเพื่อท้องถิ่น แต่สำหรับพื้นที่ภาคกลาง ใช้วิธีพาครูไปเรียนรู้กับพื้นที่ต้นแบบอย่าง ศพด.ป่าสัก จังหวัดลำพูน

ในส่วนของภาคอีสาน และภาคกลาง ยังได้มีการเสริมเรื่องแนวคิดในเรื่องการพัฒนาทักษะการคิดเชิงบริหาร (Executive Function: EF) สำหรับเด็กปฐมวัย ซึ่งแม้จะไม่ได้เป็นการจัดทำแผนการเรียนรู้โดยตรง แต่การได้เรียนรู้เรื่องการทำงานของสมองก็สามารถเชื่อมโยงไปกับการสร้างการเรียนรู้ให้กับเด็ก และเรื่องสำคัญอื่นๆ ที่สามารถทำควบคู่ไปด้วยกันได้ เช่น การสร้างวินัยในเด็กเล็ก

- *ครูทำความเข้าใจสถานการณ์ในพื้นที่* เป็นขั้นตอนที่ครูได้ศึกษาบริบท และสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ ในขั้นตอนนี้ครูจะได้ทำความเข้าใจถึงสิ่งที่เป็สถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ให้ชัดเจนขึ้นทั้งในด้านสภาพบริบท เส้นทาง การเดินทาง พฤติกรรมการขับขี่ ฯลฯ เพื่อนำไปสู่การวางแผนแก้ไขปัญหาดจุดเสี่ยง และพฤติกรรมเสี่ยง รวมทั้งเป็นการเตรียมเนื้อหาสำหรับนำมาใช้ในการออกแบบการจัดการเรียนรู้ในช่วงต่อไปด้วย

- *ทบทวนหลักสูตรเดิมที่สอนอยู่* เป็นการชวนครูทบทวนหลักสูตรและกระบวนการจัดการเรียนรู้ที่ทำอยู่ว่า มีเนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับเรื่องความปลอดภัยทางถนนอย่างไรบ้าง ใช้วิธีการ และสื่อแบบไหน และควรจะปรับเปลี่ยนเพิ่มเติมให้เป็นอย่างไร ซึ่งจะช่วยให้ครูได้เห็นทั้งสิ่งที่เป็ข้อจำกัดของหลักสูตรที่สอนอยู่ และส่วนที่ควรจะเสริมเพิ่มเข้าไปโดยขั้นตอนนี้พี่เลี้ยงแต่ละภาคจะชวนครูทำร่วมกับการวิเคราะห์สถานการณ์ความเสี่ยงอื่นๆ ในช่วงพัฒนาโครงการ ยกเว้นกรณีพื้นที่ของจังหวัดสุราษฎร์ธานีที่พี่เลี้ยงได้กำหนดให้มีกิจกรรมทบทวนเรื่องหลักสูตรเป็นการเฉพาะ

• **ประสานผู้เชี่ยวชาญเรื่องการจัดทำแผนการเรียนรู้** เรื่องการจัดทำแผนการเรียนรู้อาจดูเป็นเรื่องที่ครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็กน่าจะทำได้กันอยู่แล้ว แต่เนื่องจากครูแต่ละคนมีต้นทุนไม่เท่ากัน และไม่ได้ถนัดหรือเชี่ยวชาญเรื่องการจัดทำแผนทุกคน กอปรกับเรื่องความปลอดภัยทางถนนถือเป็นเรื่องใหม่ที่ครูยังไม่คุ้นเคย ในขณะที่พี่เลี้ยงเองก็ไม่ได้มีความเชี่ยวชาญเรื่องนี้ จึงจำเป็นต้องมีการประสานนักวิชาการที่เชี่ยวชาญเรื่องการจัดทำแผนการเรียนรู้สำหรับเด็กปฐมวัยเข้ามาหนุนช่วย เพื่อให้ได้แผนการจัดการเรียนรู้ที่เหมาะสม และมีความน่าเชื่อถือ อย่างไรก็ตาม ผู้เชี่ยวชาญเองอาจไม่ได้มีความรู้ หรือประสบการณ์เรื่องความปลอดภัยทางถนนมาก่อน ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่พี่เลี้ยงจะต้องทำความเข้าใจกับผู้เชี่ยวชาญในเรื่องกรอบคิดโครงการ และเนื้อหาเกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัยทางถนนในเบื้องต้น เพื่อให้ผู้เชี่ยวชาญได้เตรียมการสำหรับสร้างการเรียนรู้ให้ครูต่อไป

สำหรับช่วงเตรียมความพร้อมนั้นจะอยู่ในช่วงเริ่มต้นโครงการ บางขั้นตอนซ้อนอยู่กับกิจกรรมอื่นๆ ที่โครงการได้ดำเนินการ เช่น กิจกรรมทำความเข้าใจเรื่องแนวคิด การเก็บข้อมูลจุดเสี่ยง/พฤติกรรมเสี่ยง ยังไม่ได้เป็นขั้นตอนของการจัดการเรียนรู้ให้กับเด็ก แต่ถือเป็นช่วงของการเตรียมคน และเนื้อหาให้พร้อมเพื่อนำไปสู่การจัดทำแผนการเรียนรู้ในช่วงต่อไป

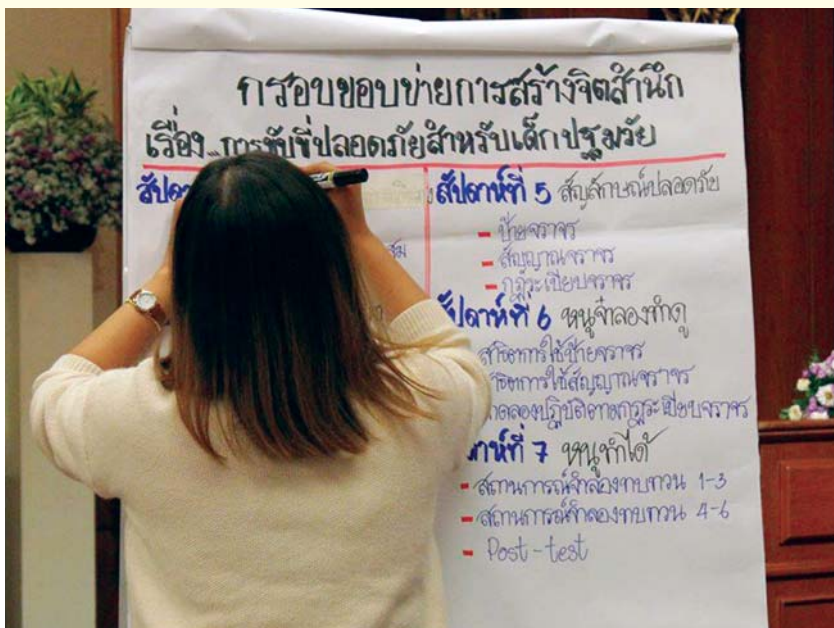
2. ช่วงจัดทำแผนการเรียนรู้ เป็นช่วงปฏิบัติการของครูเพื่อให้ได้มาซึ่งแผนการจัดการเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนนที่จะนำไปใช้สอนเด็กเล็กที่ตัวเองดูแล ซึ่งในช่วงนี้มีขั้นตอนย่อยดังนี้

• **พัฒนาศักยภาพครูเรื่องการทำแผน** เป็นการสร้างการเรียนรู้เรื่องการจัดทำแผนการเรียนรู้ให้กับครูโดยผู้เชี่ยวชาญที่ได้ประสานงานไว้ตั้งแต่ช่วงแรก โดยผู้เชี่ยวชาญจะให้ความรู้ในเรื่องหลักการของการจัดทำแผนที่เชื่อมโยงกับหลักสูตรการศึกษาปฐมวัย พ.ศ.2560 การออกแบบกิจกรรม และสื่อการเรียนรู้ วิธีการวัดและประเมินผล และเปิดโอกาสให้ครูแต่ละคนได้ทดลองจัดทำแผนเพื่อนำมาแลกเปลี่ยนเรียนรู้ร่วมกัน พร้อมรับฟังข้อเสนอแนะจากผู้เชี่ยวชาญ แล้วนัดหมายกำหนดส่งแผนให้ตรวจ

นอกเหนือจากเรื่องการทำแผนแล้ว บางแห่งยังมีการพัฒนาศักยภาพครูในเรื่องการจัดทำสื่อควบคู่ไปด้วย ยกตัวอย่างภาคอีสานที่ได้จัดอบรมเชิงปฏิบัติการให้กับครูเรื่องการผลิตสื่อมัลติมีเดีย เพื่อนำไปใช้ประโยชน์ในการจัดการเรียนการสอน หรือกรณีภาคกลางที่ได้ไปเรียนรู้เรื่องการจัดทำสื่อการเรียนรู้กับ ศพด.ตำบลป่าสัก จังหวัดลำพูน

- **ลงมือจัดทำแผนการเรียนรู้** เป็นขั้นตอนที่ครูแต่ละคนต้องกลับไปคุยกันในกลุ่มของตัวเอง เพื่อกำหนดสาระให้สอดคล้องสัมพันธ์กันในแต่ละช่วงชั้น แล้วจัดทำเป็นแผนการจัดการเรียนรู้ให้สมบูรณ์ก่อนส่งให้ผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบ

- **ตรวจสอบแผนโดยผู้เชี่ยวชาญ** เป็นขั้นตอนที่ผู้เชี่ยวชาญทำหน้าที่ในการตรวจสอบแผนที่ครูส่งมาแล้วสรุปเป็นความเห็นและข้อเสนอแนะส่งกลับไปให้ครูเพื่อปรับปรุงแผนให้มีความสมบูรณ์พร้อมสำหรับการสอน ในกรณีภาคเหนือ การตรวจสอบของผู้เชี่ยวชาญจะมีการลงพื้นที่ไปพูดคุยกับครูในรายละเอียดของแผน และมีการให้ทดลองสอนให้ด้วย



3. ช่วงทดลองปฏิบัติการสอน เป็นช่วงที่ครูแต่ละคนนำแผนการจัดการเรียนรู้ที่ปรับปรุงแล้วไปทดลองสอน ซึ่งมีระยะเวลาในการทดลองสอนตั้งแต่ 2 จนถึง 8 สัปดาห์ สัปดาห์ละประมาณ 3-5 วัน วันละประมาณ 30 นาที โดยแต่ละวันครูจะเลือกบูรณาการเรื่องความปลอดภัยทางถนนเข้าไ้อย่างน้อย 1 กิจกรรม ยกเว้นกรณี ศพด.สุเทพ ที่ครูบูรณาการครบทั้ง 6 กิจกรรมเลย ซึ่งรายละเอียดที่ต่างกันโดยตรงนี้ขึ้นอยู่กับผู้เชี่ยวชาญที่ให้คำแนะนำ และการตัดสินใจของครู สำหรับระยะเวลาทดลองที่แตกต่างมีผลต่อการประเมินแผนการจัดการเรียนรู้ โดยระยะเวลาที่สั้นอาจทำได้เพียงการประเมินความรู้ของเด็ก แต่ถ้าต้องการประเมินเรื่องการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม หรือการเกิดจิตสำนึกจำเป็นต้องใช้ระยะเวลานานมากขึ้น

ทั้งนี้ มีบางพื้นที่ที่ไม่ได้กำหนดกรอบระยะเวลาที่ทดลองสอนที่ชัดเจน ยกตัวอย่างกรณีภาคอีสาน หลังจากครูทดลองสอนแล้วครูจะร่วมกันปรับแผนการจัดการเรียนรู้ตามคำแนะนำส่งกลับมาให้ผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบก่อนนำไปใช้สอนจริงในภาคเรียนต่อไป หรือกรณีจังหวัดระนองที่ใช้วิธีการสอนไปปรับไปเรื่อยๆ

สำหรับ ศพด.เมืองเวียง จังหวัดสุราษฎร์ธานี ในระหว่างทดลองสอนได้มีการสร้างบรรยากาศที่เอื้อต่อการเรียนรู้โดยการติดป้ายสัญญาณจราจรตามสถานที่ต่างๆ ภายในโรงเรียนร่วมด้วย



4. ช่วงติดตามประเมินผล หลังจากที่ได้ลงมือทดลองสอนตามแผนแล้ว ครูจะมีการประเมินผลหลังการสอนด้วยตัวเองทุกครั้งตามเครื่องมือและเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในแผน และสรุปผลอีกครั้งเมื่อสิ้นสุดช่วงทดลองสอน สำหรับพื้นที่ที่มีผู้เชี่ยวชาญ พี่เลี้ยงจะประสานผู้เชี่ยวชาญลงไปนิเทศติดตามในแต่ละศูนย์ เพื่อให้คำแนะนำปรึกษาเรื่องการสอน และให้กำลังใจครู

ในการจัดทำแผนการเรียนรู้เกี่ยวกับทุกพื้นที่ได้อาศัยผู้เชี่ยวชาญเข้ามาช่วย หนุนเสริมให้กับครู ยกเว้นกรณีของจังหวัดระนองที่ไม่ได้ใช้ผู้เชี่ยวชาญ แต่ทำกันเอง โดยอาศัยศักยภาพครูที่มีอยู่แล้ว และการได้ไปแลกเปลี่ยนเรียนรู้กับครูในพื้นที่ จังหวัดสุราษฎร์ธานี และกับเครือข่ายครู 4 ภูมิภาค ภายใต้กิจกรรมที่ทางโครงการจัดขึ้น จึงทำให้กระบวนการจัดทำแผนการเรียนรู้ของระนองจึงค่อนข้างต่างจากพื้นที่อื่นๆ คือ ครูจะนำสิ่งที่ได้เรียนรู้กลับมาทดลองสอนดูก่อน แล้วค่อยสรุปจัดทำเป็นแผนการเรียนรู้ในช่วงท้ายโครงการ

นอกจากกระบวนการดังที่กล่าวไปข้างต้นแล้ว ยังมีกิจกรรมอื่นๆ ที่เข้ามาช่วยเสริมการเรียนรู้ให้กับครูเรื่องการจัดทำแผนการเรียนรู้ อาทิ กิจกรรมแลกเปลี่ยนเรียนรู้ร่วมกันของครู 4 ภูมิภาคที่จัดขึ้น 2 ครั้ง การมีโอกาสเข้าร่วมงานสัมมนา อุบัติเหตุชาติ ครั้งที่ 13 เป็นต้น

3) แผนการจัดการเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กเล็ก

แผนการจัดการเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนนที่ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กแต่ละแห่งได้จัดทำขึ้น สามารถสรุปประเด็นสำคัญของแผนดังกล่าวได้ดังนี้

- แผนการจัดการเรียนรู้ทั้งหมดที่จัดทำขึ้นได้อิงตามหลักสูตรการศึกษาปฐมวัย พ.ศ.2560 ของกระทรวงศึกษาธิการ โดย

- มุ่งเน้นการจัดประสบการณ์การเรียนรู้เพื่อส่งเสริมให้เด็กได้รับการพัฒนาทั้ง 4 ด้าน คือ ด้านร่างกาย ด้านอารมณ์ จิตใจ ด้านสังคม และด้านสติปัญญา

- จัดทำสาระการเรียนรู้ให้สอดคล้องกับวัย ความต้องการ และความสนใจของเด็ก โดยแบ่งสาระการเรียนรู้ออกเป็น 4 สาระ ได้แก่ 1) เรื่องราวเกี่ยวกับตัวเด็ก 2) เรื่องราวเกี่ยวกับบุคคลและสถานที่แวดล้อมเด็ก 3) ธรรมชาติรอบตัว 4) สิ่งต่างๆ รอบตัวเด็ก

ซึ่งเนื้อหาความปลอดภัยทางถนนสำหรับการเรียนรู้ให้กับเด็กก็จะถูกบูรณาการสอดแทรกเข้าไปในสาระการเรียนรู้ภายใต้กรอบของหลักสูตรดังกล่าว

- หลักการสำคัญในการจัดทำแผนการจัดการเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนนให้กับเด็กปฐมวัยที่ครูใช้ คือ

- คำนึงถึงพัฒนาการของเด็กตามวัย เนื่องจากเด็กปฐมวัยในแต่ละช่วงอายุมีความสามารถ ความต้องการ และความสนใจที่แตกต่างกัน ดังนั้นแผนการจัดการเรียนรู้ที่ครูจัดทำขึ้นจึงแยกตามช่วงอายุ เช่น ช่วงชั้น คือ อนุบาล 1-3 และตามช่วงอายุ คือ 1-3 ปี, 3-4 ปี, 4-5 ปี และ 5-6 ปี

- ให้เด็กเรียนรู้จากเรื่องที่ย่อยไปสู่เรื่องที่ยาก เรื่องใกล้ตัวไปสู่เรื่องไกลตัว จากสิ่งที่เป็นรูปธรรมไปสู่สิ่งที่เป็นนามธรรม เช่น

- สอนให้เด็กร้องเพลง “ข้ามถนน” → ให้เด็กเรียนรู้การข้ามถนนในสนามจำลอง (ง่าย → ยาก)

- ให้เด็กบอกประเภทยานพาหนะที่ตัวเองโดยสารมาโรงเรียน → ให้เด็กบอกวิธีการปฏิบัติตัวเมื่อโดยสารรถสาธารณะ (ใกล้ตัว → ไกลตัว)

- ให้เด็กรู้จักสัญญาณไฟจราจรแต่ละสี → ให้เด็กบอกผลที่เกิดขึ้นหากไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร (รูปธรรม → นามธรรม)

- สาระการเรียนรู้ที่ครูส่วนใหญ่เลือกที่จะบูรณาการเรื่องความปลอดภัยทางถนนเข้าไป คือ สาระการเรียนรู้เรื่อง “สิ่งต่างๆ รอบตัวเด็ก” (ไม่ได้กำหนดตายตัว เพราะบางแห่งก็เลือกบูรณาการในการสาระการเรียนรู้อื่น) ซึ่งจะอยู่ภายใต้หน่วยการเรียนรู้ที่มีความเกี่ยวข้อง หรือเชื่อมโยงกับเรื่องความปลอดภัยทางถนนอยู่แล้ว

ตัวอย่าง การกำหนดหน่วยการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กชั้นอนุบาล 1 กรณี ศพด.เทศบาลตำบลสุเทพ

สัปดาห์	หน่วยการเรียนรู้	หน่วยการเรียนรู้ย่อย
สัปดาห์ที่ 1	หนูน้อยมาโรงเรียน	1. วิธีการมาโรงเรียน
		2. สภาพแวดล้อมในการเดินทาง
		3. สภาพยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทาง
สัปดาห์ที่ 2	โรงเรียนของหนู	1. เส้นทาง/จุดเสี่ยงในชุมชน
		2. พฤติกรรมที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ
		3. การปฏิบัติตนให้ปลอดภัยในการเดินทาง
สัปดาห์ที่ 3	เดินทางปลอดภัย	1. การปฏิบัติตนให้ปลอดภัยในการเดินทางตามจุดเสี่ยง
		2. การป้องกันตนเองให้ปลอดภัยในการเดินทาง
		3. สภาพยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทาง
สัปดาห์ที่ 4	รับ-ส่ง ปลอดภัย ห่วงใยหนูน้อย	1. การปฏิบัติตนเมื่อมาถึงโรงเรียน
		2. การปฏิบัติตนเมื่อกลับบ้าน
		3. หนูทำได้
สัปดาห์ที่ 5	วินัยจราจร 1	1. สัญลักษณ์เครื่องหมายจราจร
		2. กฎ ระเบียบ ข้อบังคับในการใช้รถ ใช้ถนน
สัปดาห์ที่ 6	วินัยจราจร 1	1. สัญลักษณ์ เครื่องหมาย กฎระเบียบข้อบังคับ
		2. เรียนรู้นอกห้องเรียน
		3. ดำรงจ้ำ
สัปดาห์ที่ 7	สถานการณ์จำลอง	1. ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร
		2. ข้ามถนนตรงทางม้าลาย
		3. ปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจร

ทั้งนี้ ในบางพื้นที่ได้มีการจัดทำหน่วยการเรียนรู้เฉพาะในเรื่องที่ครูต้องการให้เด็กเรียนรู้เป็นพิเศษขึ้นมา ยกตัวอย่างกรณี ศพด.ทุ่งหัวช้าง ซึ่งเป็นศูนย์ฯ ที่ให้ความสำคัญกับเรื่องการโดยสารรถนักเรียนของเด็ก จึงได้มีการจัดทำหน่วยการเรียนรู้เรื่อง “โดยสารปลอดภัย สุขใจไปกับรถโรงเรียน” ซึ่งกิจกรรมเสริมประสบการณ์ภายใต้หน่วยนี้ก็จะให้เด็กได้เรียนรู้การปฏิบัติตนก่อน-ระหว่าง-ลงรถโรงเรียน เป็นต้น

- กิจกรรมสร้างการเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนน ครูได้ออกแบบภายใต้ 6 กิจกรรมหลักที่สอนอยู่แล้ว ประกอบด้วย กิจกรรมเคลื่อนไหวและจังหวะ กิจกรรมเสริมประสบการณ์ กิจกรรมสร้างสรรค์ กิจกรรมเสรี กิจกรรมกลางแจ้ง และกิจกรรมเกมการศึกษา ซึ่งพบว่า ครูเลือกกิจกรรมมาใช้จัดการเรียนรู้ได้อย่างหลากหลาย และอาจกล่าวได้ว่า กิจกรรมทั้ง 6 แบบ สามารถนำมาใช้จัดการเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนนได้ทั้งหมด ดังตัวอย่างกรณีของ ศพด.บ้านราชครูด ที่จัดทำแผนการเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนนให้เด็กผ่านทั้ง 6 กิจกรรม

ตัวอย่าง การจัดประสบการณ์การเรียนรู้สำหรับเด็กช่วงอายุ 3-4 ปี สาระการเรียนรู้เรื่องราวเกี่ยวกับตัวเด็ก หน่วยการเรียนรู้ความปลอดภัยบนท้องถนน ของ ศพด.บ้านราชครูด

วันที่	เคลื่อนไหว จังหวะ	เสริม ประสบการณ์	สร้างสรรค์	เสรี	กลางแจ้ง	เกมการศึกษา
1	ร้องเพลง ตำรวจจำ					
2			ปั้นดินน้ำมัน ตามสี ไฟจราจร			
3						ต่อจิ๊กซอว์ 3 ชิ้นเป็นรูป หมวกกันน็อก
4		เด็กบอกเล่า สิ่งที่พบเห็น ในการเดินทาง จากบ้านมาถึง โรงเรียน				
5				เล่นตาม มุมที่ครู เตรียมไว้ เช่น มุม สัญญาณ ไฟจราจร ป้ายจราจร น้ำรู้		
6					เล่นเกม บันไดงู	

สำหรับสิ่งที่ถือเป็นจุดเด่นของแผนการเรียนรู้ความปลอดภัยทางถนนที่ได้จัดทำขึ้นภายใต้โครงการนี้ คือ

- มีการจัดทำแผนการจัดการเรียนรู้อย่างมีหลักการ โดยอิงหลักสูตรการศึกษาปฐมวัย พ.ศ.2560 และพื้นที่ส่วนใหญ่มีผู้เชี่ยวชาญด้านการจัดการศึกษาสำหรับเด็กปฐมวัยมาสร้างการเรียนรู้เรื่องการจัดทำแผนอย่างเป็นระบบ ช่วยตรวจสอบแผน และลงติดตามนิเทศประเมิน จนกระทั่งสิ้นสุดกระบวนการ (ยกเว้นบางพื้นที่ที่ไม่มีผู้เชี่ยวชาญ)

- ได้แผนการจัดการเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กเล็กที่
 - เห็นการบูรณาการเนื้อหาความปลอดภัยทางถนนเข้าไปอย่างชัดเจน เข้มข้นกว่าเดิม และมีความเฉพาะเจาะจงว่าต้องการสร้างการเรียนรู้ให้เกิดขึ้นกับเด็กในเรื่องใด

- มีเนื้อหาความปลอดภัยทางถนนสอดคล้องกับบริบท และชีวิตจริงของเด็ก ยกตัวอย่าง

- ศพด.ทุ่งหัวช้าง ที่สร้างการเรียนรู้ให้เด็กเรื่องการปฏิบัติตัวในการโดยสารรถนักเรียน เนื่องจากเด็กส่วนใหญ่ของศูนย์เดินทางมาโดยรถนักเรียน

- ศพด.แก้มอ้น นำแผนที่จุดเสี่ยงในชุมชนที่เด็กอาศัยอยู่มาสนทนาร่วมกับเด็ก

- ศพด.ทุกแห่ง เรื่องการสวมหมวกนิรภัย เนื่องจากเด็กส่วนใหญ่เดินทางมายังศูนย์โดยรถจักรยานยนต์

- มีรูปแบบกิจกรรมสร้างการเรียนรู้ที่หลากหลาย ครอบคลุมทั้ง 6 กิจกรรมหลัก

- เกิดตัวอย่างการจัดการเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กเล็กเชิงสร้างสรรค์หลายๆ รูปแบบ อาทิ

- นวัตกรรมการออกแบบการเรียนการสอนแบบย้อนกลับ (Backward Design) ของโรงเรียนอนุบาลบ้านยางทอง ผ่านหน่วยการเรียนรู้ป้องกันภัยใส่ใจจุดเสี่ยง และหน่วยการเรียนรู้ปลอดภัยในยานพาหนะ²

- นวัตกรรมสื่อเพื่อการเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กเล็กในพื้นที่ ซึ่งมีหลากหลายลักษณะ

สื่อพื้นบ้าน เป็นการประยุกต์เอาภูมิปัญญาพื้นบ้านมาใช้เป็นสื่อสร้างการเรียนรู้

- ศพด.เมืองเวียง: ใช้หนังตะลุง มโนราห์ เพลงบอก
- ศพด.กำแพง: ใช้การแสดงดิเกฮูลู ตาลีกีบัส



สื่อจากวัสดุเหลือใช้ เป็นการนำเอาเศษวัสดุเหลือใช้ต่างๆ มาสร้างสรรค์เป็นสื่อการสอน ยกตัวอย่างกรณี ศพด.สุเทพ ที่นำกล่องนมใช้แล้วมาจัดทำเป็นสื่อการสอนสัญญาณไฟจราจร หรือกรณี ศพด.บ้านตาแย จังหวัดอุบลราชธานี ที่นำพัดลมที่เสียแล้วมาดัดแปลงเป็นสัญญาณไฟจราจร เป็นต้น

² การออกแบบการเรียนการสอนแบบย้อนกลับ (Backward Design) คือ วิธีการออกแบบการเรียนรู้ที่เอา “เป้าหมายการเรียนรู้” เป็นตัวตั้ง กำหนดวิธีการวัดผลและชิ้นงานที่สามารถใช้บอกว่าผู้เรียนได้บรรลุผลการเรียนรู้ หลังจากนั้นจึงค่อยออกแบบกิจกรรมการเรียนสำหรับผู้เรียน

สื่อสร้างสรรค์อื่นๆ เป็นการสร้างสรรค์สื่อการเรียนรู้ความปลอดภัยทางถนนออกมาในรูปแบบต่างๆ

- ศพด.ในภาคอีสาน: สื่อการเรียนรู้แบบมัลติมีเดีย
- ศพด.ทุ่งหัวช้าง: โมเดลรถโรงเรียน
- ศพด.แม่แรง: แผนที่จุดเสี่ยง สนามซ้ำซีจีจำลอง
- ศพด.แก้มอัน: แผนที่จุดเสี่ยง



4) ผลการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการจัดการเรียนรู้

ผลการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการจัดการเรียนรู้แบ่งออกเป็น 4 ด้าน ดังนี้

1. การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นกับเด็ก

- เด็กมีความรู้ และทักษะเกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัยทางถนนเพิ่มขึ้น
ได้แก่

- สามารถบอกเล่า ตอบคำถาม ปฏิบัติการคำสั่งของครูได้
- สามารถสวม-ถอดหมวกนิรภัยได้เอง นำหมวกไปเก็บในที่ครูจัดไว้ให้
- สามารถขี่ได้อย่างถูกต้อง ในสนามขี่ขี่จำลอง



- เด็กมีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ไม่ว่าจะเป็นพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย การคาดเข็มขัดนิรภัย การปฏิบัติตัวเมื่อนั่งรถโดยสาร ซึ่งการจัดการเรียนรู้ถือเป็นส่วนหนึ่งที่สำคัญช่วยทำให้เด็กเกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมดังกล่าว โดยพฤติกรรมที่เห็นการเปลี่ยนแปลงได้อย่างชัดเจน คือ พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของเด็กทุกครั้งเมื่อโดยสารรถจักรยานยนต์ ซึ่งภายใต้โครงการนี้มีศูนย์พัฒนาเด็กเล็กแทบทุกแห่งมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยของเด็กสูงถึง 100%

2. การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นกับครู

- ครูมีความรู้และทักษะเกี่ยวกับการจัดการเรียนรู้ และสื่อเรื่องความปลอดภัยทางถนนเพิ่มมากขึ้น สามารถพัฒนาต่อยอดได้เอง และสามารถเป็นวิทยากรถ่ายทอดความรู้ต่อเมื่อมีคนมาสนใจศึกษาดูงาน

- ครูได้แผน และสื่อการจัดการเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนนที่นำไปใช้สอนให้กับเด็กอย่างต่อเนื่องในทุกศูนย์ฯ ยกตัวอย่างกรณี ศพด.บ้านราชครูด ที่ปัจจุบันสอนเรื่องความปลอดภัยทางถนนให้กับเด็ก 5 วันต่อสัปดาห์ เฉลี่ยวันละ 30 นาที นอกจากนี้แผนการจัดการเรียนรู้ และสื่อที่ได้ยังสามารถนำไปใช้สร้างการเรียนรู้ให้กับเด็กรุ่นต่อไปได้อีกด้วย

3. การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นกับศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก

- ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กที่เข้าร่วมโครงการหลายแห่งกลายเป็นแหล่งเรียนรู้ให้ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กอื่นๆ และผู้สนใจมาศึกษาดูงาน ยกตัวอย่าง

- องค์การบริหารส่วนตำบลบันนังสตา จังหวัดยะลา มาขอศึกษาดูงานเรื่องการสร้างความปลอดภัยบนท้องถนน กับ ศพด.สุเทพ จังหวัดเชียงใหม่ เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2561

- องค์การบริหารส่วนตำบลย่านซื่อ อำเภอควนโดน จังหวัดสตูล มาขอศึกษาดูงาน เรื่องการสร้างความปลอดภัยบนท้องถนน กับศูนย์อบรมเด็กก่อนเกณฑ์ประจำมัสยิดอัสเตฟีกียะห์ เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2561

- ครูได้นำแผนการจัดการเรียนรู้ และสื่อความปลอดภัยทางถนนนำเสนอเป็นผลงานให้กับศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นสังกัด จนได้รับการยอมรับจากหน่วยงานต่างๆ ยกตัวอย่าง

- ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเทศบาลตำบลสุเทพ นำผลงานการจัดการเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนนในเด็กเล็กไปนำเสนอจนได้รับรางวัลอันดับ 1 เหรียญทอง สื่อนวัตกรรมทางการศึกษาสำหรับเด็กปฐมวัย (โครงการ/โครงการ) จากงานปฏิรูปการศึกษาเชียงใหม่ครั้งที่ 4 “พื้นที่นวัตกรรมทางการศึกษาเชียงใหม่” จัดขึ้นเมื่อวันที่ 30-31 มกราคม 2562 ณ ศูนย์ประชุมและแสดงสินค้านานาชาติเฉลิมพระเกียรติ 7 รอบพระชนมพรรษา จังหวัดเชียงใหม่

- โรงเรียนเทศบาล 4 อนุบาลพระเจ้าใหญ่องค์ตื้อ นำแผนการจัดการเรียนรู้และสื่อฯ นำเสนอในงานมหกรรมการจัดการศึกษาท้องถิ่น ภาคตะวันออก เชียงเหนือ ประจำปี 2561 จัดขึ้นเมื่อวันที่ 26-28 มิถุนายน 2561 ที่อำเภอนางรอง จังหวัดบุรีรัมย์ โดยได้รับรางวัลอันดับหนึ่ง และได้เป็นตัวแทนของภาคไปนำเสนอต่อในงานมหกรรมการจัดการศึกษาท้องถิ่น ระดับประเทศ เมื่อวันที่ 9-11 กันยายน 2561 ณ จังหวัดภูเก็ต

4. การเปลี่ยนแปลงเชิงนโยบาย

- เทศบาลนครอุบลราชธานี กำหนดนโยบายขยายผลการดำเนินงานการจัดการเรียนการสอนเรื่องความปลอดภัยทางถนนไปยังศูนย์พัฒนาเด็กเล็กอีก 3 แห่ง และโรงเรียนระดับประถมศึกษาอีก 5 แห่ง







บทที่ 5

บทเรียนและก้าวต่อไป

หากมองย้อนกลับไปถึงแต่การเริ่มต้นทำโครงการฯ จะเห็นว่าการใช้ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเข้ามาเป็นฐานในการสร้างความปลอดภัยทางถนนไม่ได้เป็นเรื่องที่สังคมส่วนใหญ่เห็นว่ามันสำคัญและจะได้ผล ด้วยสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนในปัจจุบันที่แม้ว่าจะมีการลงแรง ลงทุนป้องกันไปอย่างมากมาย แต่ยังไม่เห็นผลในภาพที่ชัดเจน การที่จะใช้ “ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก” มาเป็นฐานในการขับเคลื่อนก็ยังดูเหมือนจะไม่มีทางประสบความสำเร็จ แต่จากประสบการณ์ที่ได้จากการสร้างศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบความปลอดภัยทางถนนที่ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กตำบลป่าสัก อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน ทำให้เห็นถึงศักยภาพของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กที่จะเป็นแหล่งปลูกฝังวินัยให้กับเด็กและเชื่อมต่อไปยังผู้ปกครองและชุมชน

โครงการศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน มีกรอบความคิดสำคัญคือการ**บ่มเพาะเมล็ดพันธุ์วินัยให้กับเด็ก** โดยใช้กระบวนการวิจัยเพื่อท้องถิ่น ที่เปิดโอกาสให้คนในท้องถิ่นได้มาร่วมหาคำตอบร่วมกันในการสร้างศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน โดยได้ให้นิยามศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบเพื่อความปลอดภัยทางถนน ว่าเป็นศูนย์พัฒนาเด็กเล็กที่มีกระบวนการใช้ข้อมูล ความรู้ และการมีส่วนร่วมของชุมชน สร้างให้เกิดรูปธรรมความเปลี่ยนแปลงในมิติความปลอดภัยทางถนนที่เด่นชัดครอบคลุมอย่างน้อย 3 ด้าน คือการจัดการจุดเสี่ยง การจัดการพฤติกรรมเสี่ยง และการจัดการเรียนรู้ที่เหมาะสมกับเด็กเล็ก

ความสำเร็จที่เกิดขึ้นของโครงการฯ หากจะนับด้านปริมาณจะพบว่า

1. เกิดศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน 30 แห่ง
องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นร่วมดำเนินงาน 16 แห่ง ที่เป็นเครือข่ายการทำงาน
ร่วมกัน
2. เกิดทีมคณะทำงานขับเคลื่อนงานใน 4 ภูมิภาค 8 จังหวัด จำนวน
25 คน
3. เกิดทีมวิจัย 541 คน ภาควิชาเครือข่าย/ผู้ปกครอง/ชุมชน 2,522 คน
เด็กเล็ก 2,596 คน ที่ร่วมดำเนินงาน

พบว่าปริมาณจำนวนศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนนมากกว่าเป้าหมายที่ตั้งไว้ถึง 14 แห่ง เกิดจากการที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเห็นความสำคัญของการจัดการความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้นในศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก โดยพบว่าแต่ละพื้นที่มีวิธีการที่สร้างความตระหนักให้กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ดังนี้

- การไปทำความเข้าใจกับผู้บริหารขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นถึงเป้าหมายของโครงการฯ
- การพาไปดูงานที่ประสบความสำเร็จ ทั้งนี้ต้องมีการจัดการอย่างมีประสิทธิภาพที่ไม่ใช่เพียงการไปดูว่าพื้นที่ที่ประสบความสำเร็จจะไร แต่ต้องให้เห็นถึงกระบวนการจัดการของพื้นที่นั้นว่ามีวิธีการดำเนินการอย่างไร มีคนที่เกี่ยวข้องมาช่วยในประเด็นใด ที่สำคัญต้องให้เห็นถึงผลที่จะได้รับที่จะมีประโยชน์ต่อทั้งเด็กและคนในชุมชน
- การให้เข้ามาร่วมดำเนินการตั้งแต่ต้นในบางพื้นที่นอกจากครูในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กที่เป็นนักวิจัย/คณะทำงานแล้ว การที่บุคลากรในองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นผู้บริหาร หรือแกนนำชุมชนได้เข้ามามีโอกาสร่วมดำเนินงานตั้งแต่การเตรียมการเขียนโครงการ พัฒนาศักยภาพและทำงานไปพร้อมๆ กัน ส่งผลให้เกิดแรงผลักดันในพื้นที่เป็นอย่างดีและสร้างแนวทางความยั่งยืนในพื้นที่ได้

- การใช้ข้อมูลสถานการณ์อุบัติเหตุและจุดเสี่ยงในพื้นที่มาให้บริการใช้ข้อมูลที่เกิดขึ้นจริงจากการทำแผนที่จุดเสี่ยง ส่งผลให้คนในชุมชนเห็นภาพชัดเจนต่อการสื่อสารและสร้างความตระหนักให้เกิดขึ้น

นอกจากวิธีการเหล่านี้จะใช้สร้างความตระหนักให้กับผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเข้าใจและสนับสนุนโครงการฯ แล้ว ยังใช้ได้กับผู้นำชุมชน แกนนำชุมชน และคนในชุมชนได้อีกด้วย

ความสำเร็จที่เกิดขึ้นประการสำคัญอีกหนึ่งประเด็นคือ **การสร้างทีมวิจัยเพื่อท้องถิ่น** ด้านความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้นในพื้นที่ การเพิ่มศักยภาพให้ทีมวิจัยเหล่านี้ได้มีความรู้ในด้านต่างๆ พร้อมๆ กับการมีประสบการณ์ในการทำงานวิจัยเพื่อท้องถิ่น ทำให้เกิดกลไกสำคัญในการแก้ปัญหาในระดับพื้นที่ที่สามารถนำไปใช้ในการแก้ปัญหาอื่นๆ ในพื้นที่ได้ด้วย

บทเรียนจากการสร้างทีมวิจัยเพื่อท้องถิ่นในพื้นที่ พบว่า

1. จุดเริ่มต้นที่ดีย่อมนำมาซึ่งความสำเร็จ ต้องดำเนินการค้นหาครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็กที่มีใจและให้ความสำคัญต่อประเด็นเรื่องการจัดการความปลอดภัยทางถนนที่มีหัวใจสำคัญอยู่ที่เด็กเป็นศูนย์กลาง พร้อมเปิดรับการเรียนรู้ใหม่ๆ ที่จะเกิดขึ้น

2. นอกจากการเลือกครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็กมาเป็นคณะทำงานแล้ว การที่สร้างทีมวิจัยที่มีความหลากหลายทั้งจากหน่วยงานในพื้นที่ (เทศบาล) ตัวแทนชุมชน หรือคุณครูจากโรงเรียนในพื้นที่ ทำให้การดำเนินงานวิจัยมีองค์ประกอบที่หลากหลายและมีพลังมากขึ้น

3. การให้ความรู้เพื่อพัฒนาศักยภาพในด้านต่างๆ โดยเฉพาะด้านที่เกี่ยวข้องกับการทำวิจัยเพื่อท้องถิ่น อาทิ วิธีการตั้งโจทย์การวิจัยเพื่อท้องถิ่น การเก็บข้อมูล การทำแผนที่จุดเสี่ยง ต้นไม้ปัญหา บันไดผลลัพธ์ การประเมินงานแบบไยมงมูม

4. การนำเอาคณะทำงานไปปฏิบัติงานในพื้นที่ที่ประสบความสำเร็จ ได้เห็นตัวอย่างที่มีการทำงานจริง ได้มีโอกาสแลกเปลี่ยนกับครูผู้ปฏิบัติในการดำเนินโครงการและผลลัพธ์ที่ได้จากการทำศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบ ซึ่งนอกจากจะเป็นการจุดประกายให้อยากทำงานแล้ว ยังทำให้เห็นภาพการดำเนินการด้วย

และเมื่อถอดบทเรียนการดำเนินการ จะพบว่าความสำเร็จที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการฯ มาจากการทำงานร่วมกันทั้งกลไกลาง กลไกภูมิภาค และกลไกพื้นที่ ซึ่งพบว่าแต่ละกลไกมีการทำงานที่สานรับและสอดคล้องกัน มุ่งไปในทิศทางเดียวกัน แต่จะมีความเป็นอิสระในการทำกระบวนการตามบริบทของแต่ละพื้นที่ โดยมีข้อค้นพบดังนี้

1. การคัดเลือกพื้นที่เริ่มต้นเป็นหัวใจที่จะทำให้การทำงานประสบความสำเร็จ หากสามารถค้นหาพื้นที่ที่มีทั้งครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก และผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีใจ เห็นความสำคัญ เห็นประโยชน์ของการสร้างศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก เพื่อความปลอดภัยทางถนนจะทำให้โครงการประสบความสำเร็จได้ง่ายขึ้น

2. การทำความเข้าใจเพื่อให้เห็นเป้าหมายเดียวกันจะส่งผลต่อการทำงาน และการได้รับความร่วมมือในพื้นที่เป็นอย่างดี การจัดเวทีสร้างความเข้าใจโครงการเป็นกลไกที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งนอกจากจะเป็นการสร้างความเข้าใจถึงเป้าหมายในการทำงานแล้ว ยังสามารถเป็นเวทีจุดประกายให้เห็นความสำคัญของการสร้างความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้นในพื้นที่โดยการยกตัวอย่างเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจริง ซึ่งจะสร้างความตระหนักได้เป็นอย่างดี

3. ต้องมีการเก็บรวบรวมข้อมูลเสียอย่างมีส่วนร่วม และนำข้อมูลมาสรุปวิเคราะห์เพื่อนำไปสู่การแก้ไขปัญหาอย่างมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน

4. การเริ่มต้นด้วยการดำเนินกิจกรรมการจัดการจุดเสี่ยงจะสามารถสร้างการมีส่วนร่วมจากภาคส่วนต่างๆ ให้เกิดขึ้น เนื่องจากการดำเนินงานเป็นรูปธรรม ผ่านการลงมือปฏิบัติการการจัดการจุดเสี่ยงอย่างมีส่วนร่วมของชุมชน

5. การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงต้องให้เด็กและผู้ปกครองลงมือทำอย่างต่อเนื่อง ทั้งการจัดกระบวนการเรียนรู้และการสร้างมาตรการองค์กร เพื่อให้เกิดความตระหนักและสร้างวินัย ความรับผิดชอบ จนเกิดเป็นพฤติกรรม/จิตสำนึก โดยมีครูเป็นต้นแบบ

6. การสร้างการเรียนรู้ของเด็กผ่านทางกิจกรรมและการเรียนการสอน ในโรงเรียน จะช่วยให้เด็กได้เรียนรู้และจะเชื่อมโยงไปยังครอบครัวของตนเองได้ ทั้งนี้ กระบวนการจัดการเรียนการสอนสำหรับเด็กเล็กควรจะให้ความสำคัญกับ

“สื่อ” หรือ “อุปกรณ์” ที่มาใช้ สื่อหรือภาษาที่ใช้ หากเป็นสื่อท้องถิ่น จะสร้างความรู้ ความเข้าใจได้มากขึ้น เพราะสื่อพื้นบ้านเป็นการใช้สื่อท้องถิ่น ภาษาท้องถิ่น เป็นภาษาที่เด็กเล็กมีความคุ้นเคยกับภาษาท้องถิ่น เมื่อนำสื่อท้องถิ่นมาใช้ ทำให้สามารถสร้างความรู้ ความเข้าใจ สร้างความสนใจให้กับเด็กเล็กได้มากขึ้น

7. การจัดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ข้ามภาค สามารถกระตุ้นให้คณะทำงาน แต่พื้นที่ได้เรียนรู้การทำงานของพื้นที่อื่นๆ และนำมาปรับใช้กับพื้นที่ตนเอง นอกจากนี้ ยังเป็นการให้กำลังใจซึ่งกันและกัน ไม่ได้รู้สึกว่าการงานโดดเดี่ยว

8. การทำงานของสื่อส่วนกลาง ที่ลงไปถ่ายทำหรือถ่ายทอดกระบวนการทำงานที่เกิดขึ้นแล้วนำมาเผยแพร่ หรือแม้แต่การลงไปติดตามงาน/เยี่ยมชมของ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) หรือกลไกกลาง สามารถสร้างความตื่นตัวให้กับพื้นที่ได้เป็นอย่างดี

เงื่อนไขปัจจัยความสำเร็จ

ความสำเร็จที่เกิดขึ้นของโครงการฯ นอกจากจะเกิดจากความตั้งใจในการที่จะสร้างความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้นจากแหล่งทุน (สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ) แล้วนั้น ยังมีเงื่อนไขปัจจัยความสำเร็จ ดังนี้

1. พื้นที่ทำงานมีความมุ่งมั่นตั้งใจ และให้ความสำคัญกับการสร้างความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้น พื้นที่ทำงานในที่นี้หมายความว่าองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ และครูในศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ดังจะเห็นได้ว่า ความสำเร็จที่เกิดขึ้นจะมีความเข้มข้นมากน้อยเพียงใดขึ้นอยู่กับให้ความสำคัญและมุ่งมั่น แต่ละภาคส่วนในพื้นที่ทำหน้าที่สนับสนุนซึ่งกันและกัน อาทิ ครูในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเป็นแกนหลักในการทำงาน ดำเนินโครงการและเป็นตัวอย่างให้กับชุมชน ผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น/ผู้นำชุมชนทำหน้าที่สนับสนุน อำนวยความสะดวก ให้การทำงานเป็นไปด้วยความราบรื่น คนในชุมชน/ผู้ปกครองให้ความร่วมมือในการทำงานไม่ว่าจะเป็นการให้ข้อมูล การร่วมกันปฏิบัติตามข้อตกลง เป็นต้น

2. กลไกการทำงาน “ที่เลี้ยง” หรือกลไกภูมิภาค ที่ทำหน้าที่เป็นตัว “เชื่อมประสาน” ให้การทำงานในพื้นที่ที่มีความสำเร็จ ราบรื่น สำหรับโครงการฯ ที่เลี้ยง

ไม่ได้เป็นเพียงผู้เชื่อมประสานการทำงานระหว่างกลไกกลางและพื้นที่ แต่เป็นผู้ที่มีความรู้ มีประสบการณ์ทั้งการทำงานสร้างความปลอดภัยทางถนนและการทำวิจัยเพื่อท้องถิ่น นอกจากนี้การที่พี่เลี้ยงเป็นคนในพื้นที่/ภาคเดียวกัน ยังส่งผลให้เข้าใจถึงบริบทของพื้นที่ได้ดีอีกด้วย

3. การใช้ “ข้อมูล” มาเป็นเครื่องมือในการขับเคลื่อน โดยข้อมูลที่ได้เป็นข้อมูลที่เกิดขึ้นจริงในพื้นที่ คนในชุมชนได้มาร่วมกันเก็บข้อมูลทำออกมาเป็นแผนที่จุดเสี่ยงที่ทำให้เห็นภาพได้อย่างชัดเจน และนำเอาข้อมูลนั้นมาวางแผนการดำเนินงานร่วมกัน

4. การเสริมสร้างศักยภาพของ “ทีมวิจัย” โดยเป็นการเสริมสร้างศักยภาพทุกด้านไปพร้อมๆ กัน ได้แก่ วิธีการทำวิจัยเพื่อท้องถิ่น ความรู้เกี่ยวกับการจัดการเรียนการสอน และความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน

5. การได้ศึกษาพื้นที่ที่ทำแล้วประสบความสำเร็จโดยการดูงานในระยะเริ่มต้นทำให้เกิดการสร้างแรงบันดาลใจในการทำงานและเห็นประโยชน์ของการสร้างศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบความปลอดภัยทางถนนที่จะเกิดขึ้นกับเด็กและชุมชน

6. การติดตามการทำงานอย่างต่อเนื่องและเกาะติดของพี่เลี้ยง และการจัดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ระหว่างภูมิภาคที่ทำให้เกิดการแลกเปลี่ยนวิธีการทำงานซึ่งกันและกัน ได้เรียนรู้และนำไปปรับใช้ในพื้นที่ของตัวเอง รวมถึงการได้รับความรู้สึกว่าได้ทำงานคนเดียว

7. การสร้างการมีส่วนร่วมกับทุกภาคส่วนในพื้นที่ตั้งแต่เวทีสร้างความเข้าใจโครงการ การเก็บรวบรวมข้อมูลและนำข้อมูลไปสู่การแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง การจัดการเรียนการสอนที่ให้แก่คนในชุมชน ผู้ปกครองได้มีส่วนร่วม ซึ่งเหล่านี้ส่งผลให้เกิดความรู้สึกของความเป็นเจ้าของ เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันที่จะช่วยทำให้งานสำเร็จ

8. การได้รับการสนับสนุนหรือเปิดโอกาสจากผู้บริหารของพื้นที่ ไม่ว่าจะเป็นนายกองค์การบริหารส่วนท้องถิ่น ผู้อำนวยการโรงเรียน หรือผู้นำชุมชน จะทำให้การทำงานเป็นไปด้วยความราบรื่น

9. มีการกำรรันตีการเขียนแผนการจัดการเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนนโดยผู้เชี่ยวชาญด้านการจัดการศึกษาของเด็กในระดับปฐมวัย แผนการจัดการเรียนรู้ที่ได้มีการทำงานครบขั้นตอน มีการพัฒนาและปรับปรุงแผน นำแผนไปทดลองสอน มีการบันทึกการเปลี่ยนแปลงและการประเมินผลการเรียนการสอนที่ชัดเจน

ปัญหาอุปสรรค/ข้อจำกัด

1. ข้อจำกัดส่วนบุคคล: ข้อจำกัดแรกเป็นข้อจำกัดของบุคคล ซึ่งแบ่งออกเป็นคณะทำงาน และพี่เลี้ยง

- คณะทำงานซึ่งมีแกนนำหลัก ได้แก่ ครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก พบว่ามีการะงานที่รับผิดชอบมากทำให้ต้องจัดสรรเวลาและเสียสละเวลาส่วนตัวเข้าร่วมดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง ระยะเวลาปฏิบัติการบางช่วงไม่มีวันหยุด เสาร์ อาทิตย์ จึงทำให้กิจกรรมบางช่วงล่าช้ากว่ากำหนด รวมทั้งครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเพิ่งได้รับโอกาสในการบริหารจัดการโครงการที่ได้รับสนับสนุนจากแหล่งทุนภายนอกองค์กรด้วยตนเอง ทำให้เกิดความไม่เข้าใจและไม่มั่นใจในเรื่องการบริหารจัดการโครงการวิจัยในช่วงแรกของการดำเนินโครงการ

- พี่เลี้ยงพบว่าข้อจำกัดที่เกิดขึ้นคือ ในบางครั้งพี่เลี้ยงมีความเข้าใจกับโครงสร้างและวัฒนธรรมองค์กรในพื้นที่เป้าหมายไม่เพียงพอ ทำให้เกิดปัญหาติดขัดในช่วงแรกของการทำงาน ส่งผลให้งานล่าช้ากว่าแผนที่วางไว้

2. ข้อจำกัดของโครงสร้าง/ระบบ: ด้วยระบบการทำงานภาคราชการที่ต้องได้รับการอนุมัติจากหัวหน้าหรือหน่วยเหนือเมื่อจะมีการปรับเปลี่ยนการทำงาน การทำงานโครงการฯ ก็ต้องได้รับการอนุมัติจากหัวหน้าหน่วยงาน ได้แก่ นายกองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กสังกัดอยู่ ซึ่งหากเกิดการเปลี่ยนแปลงตัวผู้บริหารก็อาจจะไม่ได้รับการสนับสนุนอย่างต่อเนื่อง

3. ข้อจำกัดของการรับทุน: การรับทุนมีระยะเวลาที่กำหนด ส่งผลให้มีระยะเวลาสำหรับการทำงานค่อนข้างจำกัด อาทิ ระยะเวลาในการพัฒนาโจทย์วิจัยค่อนข้างน้อย บางพื้นที่ยังไม่ชัดเจนในประเด็นที่กำลังจะดำเนินการหรือยังไม่สามารถ

หาประเด็นที่อยากทำจริงๆ ได้ รวมถึงการประเมินผลการดำเนินงาน โดยเฉพาะการพัฒนาหลักสูตรการเรียนการสอนและการปรับพฤติกรรมเสี่ยง ที่ต้องใช้เวลาในการประเมินผลที่จะเกิดขึ้น เพื่อให้สามารถนำผลที่ได้มาปรับเปลี่ยนกระบวนการ รวมถึงการทำเอกสารทางการเงินที่ค่อนข้างซับซ้อน ส่งผลกลุ่มเป้าหมายรู้สึกท้อและอยากถอนตัว

4. ผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น: ที่เป็นต้นสังกัดของครูเห็นความสำคัญ และให้การสนับสนุนครูในการดำเนินการจัดการเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนนให้กับเด็ก รวมถึงเปิดโอกาสให้ครูสามารถเข้ารับกิจกรรมต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อการจัดการเรียนรู้ เช่น กิจกรรมพัฒนาศักยภาพเรื่องการจัดทำแผนการเรียนรู้เวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ต่างๆ

5. ครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก: ถือเป็นปัจจัยเงื่อนไขสำคัญของการจัดการเรียนรู้ ซึ่งครูที่จะมาทำหน้าที่จัดการเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนนควรมีคุณลักษณะพื้นฐานดังนี้

- เปิดใจสำหรับการเรียนรู้ และมีความมุ่งมั่นตั้งใจเป็นพื้นฐาน เนื่องจากความปลอดภัยทางถนนถือเป็นเรื่องใหม่ และจัดการเรียนรู้เป็นกระบวนการที่ความต่อเนื่อง และค่อนข้างใช้เวลา ในขณะที่พี่เลี้ยงทุกภาคต่างก็สะท้อนบทเรียนที่ตรงกันว่า ครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็กมีภารกิจค่อนข้างมาก เพราะนอกเหนือจากการดูแลเด็กแล้ว ครูบางคนต้องช่วยงานอื่นๆ ของต้นสังกัด และของชุมชนด้วย ดังนั้นความมุ่งมั่นตั้งใจของครูจึงถือเป็นสิ่งสำคัญ

- มีความเข้าใจในบริบท และสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ ซึ่งความเข้าใจนี้จะช่วยครูให้สามารถกำหนดสาระการเรียนรู้ที่สามารถเชื่อมโยง และสอดคล้องกับชีวิตจริงของเด็กได้อย่างแท้จริง

- มีความรู้ในหลักสูตรการศึกษาปฐมวัย พ.ศ.2560 และมีทักษะในการออกแบบและจัดการเรียนรู้ให้สอดคล้องกับกรอบของหลักสูตรดังกล่าว ซึ่งครูในพื้นที่จังหวัดระนอง ได้พิสูจน์ให้เห็นว่า แม้จะไม่มีผู้เชี่ยวชาญมาหนุนช่วยในการจัดทำแผนการเรียนรู้ แต่การที่ครูมีต้นทุนที่ดีในเรื่องนี้ก็ทำให้สามารถจัดทำแผนการเรียนรู้ออกมาได้

6. ผู้เชี่ยวชาญ: เป็นคนที่จะเข้ามาหนุนช่วยครูในด้านการจัดการเรียนรู้ อย่างเป็นขั้นตอนกระบวนการ สอดคล้องกับหลักวิชาการด้านการจัดการเรียนรู้ ให้กับเด็กปฐมวัย โดยผู้เชี่ยวชาญจะเข้ามาช่วยมีบทบาทตั้งแต่เริ่มต้นการจัดทำ แผนการจัดการเรียนรู้ไปจนกระทั่งสิ้นสุดกระบวนการติดตามประเมินผล และ ทำให้แผนการจัดการเรียนรู้ที่ได้มีความน่าเชื่อถือยิ่งขึ้นอีกด้วย

7. ต้นทุนชุมชน: โดยเฉพาะภูมิปัญญาท้องถิ่น ทั้งที่เป็นครูภูมิปัญญา และ องค์ความรู้ที่มีอยู่ในชุมชน ที่สามารถนำมาประยุกต์ใช้ในการจัดการเรียนรู้ในเรื่อง ความปลอดภัยทางถนนให้กับเด็กได้ ดังกรณี ศพด.เวียงสระ ที่ใช้หนังตะลุง มโนราห์ และเพลงบอก มาเป็นสื่อการเรียนรู้

8. เวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้: การได้มีเวทีให้ครูที่เข้าร่วมโครงการได้มา แลกเปลี่ยนเรียนรู้กัน ไม่ว่าจะเป็นเวทีในระดับภูมิภาค หรือรวม 4 ภูมิภาค ทำให้ครู ได้เรียนรู้แนวคิด เทคนิค วิธีการใหม่ๆ ในการจัดการเรียนรู้ที่จะนำไปปรับใช้ในพื้นที่ ของตัวเอง และยังเป็นเวทีเติมกำลังใจให้กันและกันอีกด้วย

แนวทางการขยายผลและความยั่งยืน

1. พัฒนาหลักสูตร “การพัฒนาศักยภาพครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและทีมงาน อปท.” เพื่อเป็นแกนนำหลักในการเพาะบ่มวินัยจราจร ปลุกจิตสำนึกให้เด็กเล็ก และเป็นกลไกร่วมกันขับเคลื่อนงานสร้างความปลอดภัยทางถนนต่อไป

2. ยกระดับศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบจาก 16 อปท. เป็นแหล่งเรียนรู้ และเป็น “พี่เลี้ยง” ขยายผลการพัฒนาศูนย์พัฒนาเด็กเล็กด้านความปลอดภัย ทางถนนให้ครอบคลุมทั้งจังหวัด

3. ขยายผลการดำเนินงานเพื่อสร้างความปลอดภัยในเด็กเล็ก โดยดำเนินการ คู่ขนานระหว่างศูนย์พัฒนาเด็กเล็กกับโรงเรียนระดับประถมศึกษา เพื่อขยายผล ส่งต่อเด็กเล็กและติดตามประเมินผล

4. การันตี “แผนการจัดการเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนนตามบริบท ของศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก” โดยผู้เชี่ยวชาญเพื่อให้แผนการสอนได้รับการยอมรับ ตามมาตรฐาน

5. นำเอาวิธีการสร้างศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบไปนำเสนอให้กับหน่วยงานที่รับผิดชอบได้เห็นถึงความสำเร็จที่เกิดขึ้น และผลที่จะได้รับด้วยการดำเนินการกระบวนการเหล่านี้เพื่อให้นำไปขยายผล

6. ประสานงาน นำเสนอเพื่อให้ “การอบรมพัฒนาศักยภาพแกนนำครู” ถือเป็นหลักสูตรที่ได้รับการยอมรับจากต้นสังกัดว่าเป็นการพัฒนาศักยภาพให้กับครู ซึ่งจะส่งผลต่อการพิจารณาผลงานหรือขึ้นเงินเดือน

แนวทางการพัฒนาการจัดการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนในเด็กเล็ก

1. สนับสนุนให้ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเดิมมีการพัฒนาการจัดการเรียนรู้อย่างต่อเนื่อง และสนับสนุนให้เป็นแหล่งเรียนรู้เรื่องการจัดการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนในเด็กเล็ก

2. ติดตามประเมินเด็กที่จบการศึกษาจากศูนย์พัฒนาเด็กเล็กแล้วไปศึกษาต่อที่โรงเรียนว่า ยังคงมีพฤติกรรมความปลอดภัยทางถนนที่ติดตัวไปอย่างต่อเนื่องหรือไม่

3. ขยายผลการจัดการเรียนรู้ไปสู่ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กอื่น ซึ่งอาจจะเป็นศูนย์ฯ ในสังกัดองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเดิม หรือศูนย์ฯ ในพื้นที่ใกล้เคียง รวมทั้งขยายผลไปสู่โรงเรียนในช่วงชั้นอื่นๆ ได้แก่ ประถมศึกษา มัธยมศึกษา และอุดมศึกษา

4. พัฒนาเครื่องมือในการวัดผลเรื่องจิตสำนึกความปลอดภัยทางถนนในเด็กเล็ก เพื่อนำมาใช้ในการวัดผลการเกิดจิตสำนึกในเด็กที่ผ่านกระบวนการเรียนรู้

5. พัฒนาให้เกิดเป็นหลักสูตรเรื่อง “การจัดการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนในเด็กเล็ก”

สิ่งที่ได้จากการทำ “ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน”

ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก	• ได้ครูที่มีศักยภาพในการทำวิจัยเพื่อท้องถิ่นและม้องค์ความรู้เกี่ยวกับการสร้างความปลอดภัยทางถนน • ได้หลักสูตรการจัดการเรียนรู้ที่เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่ตนเอง • ได้เด็กนักเรียนที่มีความเข้าใจ มีวินัยด้านความปลอดภัยทางถนน • ได้ผู้ประกอบการที่ร่วมมือสร้างความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้นกับบุตรหลานและตนเอง
ชุมชน	• ได้เรียนรู้การทำงานร่วมกันด้านความปลอดภัยทางถนน • ได้ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของตนเองให้มีความปลอดภัยมากขึ้น • ได้สังคมปลอดภัย ไม่เสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนน
องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น	• ได้ข้อมูลเกี่ยวกับสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุ จุดเสี่ยงในพื้นที่ของตนเอง จากการเก็บข้อมูลของคณะทำงาน • ได้แนวทางการสร้างความปลอดภัยทางถนน อาทิ การแก้ไขจุดเสี่ยง การปรับพฤติกรรม • ได้ร่วมกันสร้างชุมชนปลอดภัยตามนโยบายของภาครัฐ • ได้เครือข่ายการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนทั้งในระดับภูมิภาคและระดับประเทศ

“ผลลัพธ์จากปี 1”

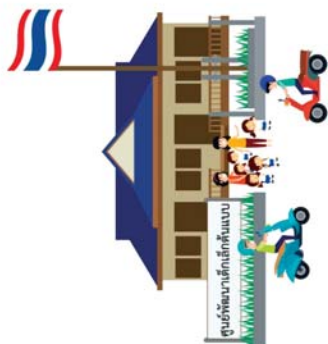
01

ครู เด็ก
ผู้ปกครองและทีม
เกิดการสวม
หมวกกันน็อก
70-100 %



02

เกิดนโยบายของ
องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
และศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก
ในเรื่องการสวมหมวกกันน็อก



03

ครู เด็ก ผู้ปกครอง
เกิดจิตสำนึกและตระหนักถึง
เรื่องความปลอดภัยทางถนน
สู่การปรับเปลี่ยนทัศนคติ
และพฤติกรรม

05

เกิดองค์ความรู้ในการพัฒนา
ศักยภาพเด็ก
(Executive functions : EF/
ชุดความรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนน)



04

เกิดการมีส่วนร่วม
ของชุมชน/พื้นที่/ภาคี
ในการดำเนินงาน
เรื่องความปลอดภัยทางถนน



2

เครื่องมือการทำงาน



กระบวนการ

ข้อมูล

เส้นชัยปลายทาง

เครื่องมือ : Timeline ประเมินผังโยแมงมุม

กิจกรรม : ถอดบทเรียน ขยายผลโครงการ

ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบ

1. จัดการจุดเสี่ยง
2. จัดการพฤติกรรมเสี่ยง
3. จัดการเรียนการสอน



เครื่องมือ : แผนที่จุดเสี่ยง ต้นไม้ปัญหา

การเก็บข้อมูล บ้านไผ่ลัทธิ
ทำแผนการเรียนการสอน

กิจกรรม : ดำเนินโครงการ จัดการจุดเสี่ยง
แก้ไขพฤติกรรม ปรับหลักสูตร
การเรียนการสอน



ระหว่างทาง



กิจกรรม : ค้นหาเป้าหมาย

พัฒนาโจทย์ที่ เขียนข้อเสนอโครงการ

เครื่องมือ : Mapping คน
จัดเวที เก็บข้อมูลเบื้องต้น

ณ จุดเริ่มต้น

