

## 5 km. Project for Youth

เส้นทางความปลอดภัยใกล้บ้านสำหรับเยาวชน

อรดี อินทร์คง ผู้เขียน



## 5 km. Project for Youth

เส้นทางความปลอดภัยใกล้บ้านสำหรับเยาวชน

## 5 km. Project for Youth

เส้นทางความปลอดภัยใกล้บ้านสำหรับเยาวชน

### ผู้เขียน

อรดี อินทร์คง

### ภาพประกอบ

ฉันทธรณ์ มากพงษ์

### สนับสนุนโดย

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)

### จัดพิมพ์โดย

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)

มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย (มนป.)

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

แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900

โทรศัพท์: 0-2938-8490

โทรสาร: 0-2938-8827

Email: [admin@roadsafetythai.org](mailto:admin@roadsafetythai.org)

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

จากบ้าน... ไปถึงฝัน

“อ้ม” ฝันอยากเป็นวิศวกรคนแรกของบ้าน

“แป้ง” อยากเรียนนิเทศ เพื่อทำงานสื่อสารการตลาด

“เต” อยากเปิดธุรกิจของตัวเอง เพราะรักการแต่งรถเป็นชีวิตจิตใจ

“ไทเกอร์” อยากเป็นช่างภาพ และได้เดินทางทั่วโลก

“กระต่าย” ฝันอยากเรียนต่อที่จีน มีงานดี ๆ เพื่อเลี้ยงยาย

ต่างคนต่างฝัน แต่สิ่งที่เหมือนกันคือ ทุกความฝันล้วนต้อง **“มีชีวิต”** เพื่อไปให้ถึง หากชีวิตต้องจบลงกลางถนน ฝันเหล่านั้นก็ไม่มีวันเป็นจริง

ในปี 2567 ที่ผ่านมาเยาวชนไทยอายุ 10 – 24 ปี เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 3,387 ราย ส่วนใหญ่เป็นอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ พวกเขาออกจากบ้าน แล้วไม่ได้กลับบ้านอีกเลย ความฝันถูกทิ้งไว้บนถนน

ความสูญเสียเหล่านี้ไม่ใช่เพียงแค่ตัวเลข แต่คือรอยแผลในหัวใจของครอบครัว และยังหมายถึงการสูญเสียอนาคตของชาติด้วย

ถนนสายสั้นๆ ระหว่างบ้านและโรงเรียนคือเส้นทางที่เต็มไปด้วยความเสี่ยง หลายครั้งอุบัติเหตุเกิดขึ้นใน “รัศมีใกล้บ้าน” ที่เราคิดว่า “ปลอดภัย” แต่ความจริงคือ... **ใกล้บ้าน ไม่ได้แปลว่าปลอดภัยเสมอไป**

โครงการ **“5 km. Project for Youth”** เกิดขึ้นเพื่อตอบโจทย์นี้ เราได้รวบรวมและสังเคราะห์ประสบการณ์การจัดการความเสี่ยงใกล้บ้านจากพื้นที่ต้นแบบ มาร้อยเรียงให้เห็น **“เส้นทางการทำงาน”** ตั้งแต่เริ่มต้นพัฒนาโจทย์ด้านความเสี่ยง สู่การออกแบบบริหารจัดการ รับมือกับอุปสรรคจนเห็นผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น และสิ่งที่ต้องพัฒนาต่อไป เพื่อสร้างเส้นทางที่ปลอดภัยจากบ้านถึงโรงเรียนให้กับลูกหลานของชุมชน

เราหวังว่า หนังสือเล็กๆ เล่มนี้ จะเป็นแรงบันดาลใจให้ผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนสามารถประยุกต์ใช้และต่อยอดในพื้นที่ของตนเอง เพื่อป้องกันอุบัติเหตุไม่ให้เกิดตั้งแต่จุดสตาร์ท เพราะเราเชื่อว่า

**“ทุกความฝันต้องได้ไปต่อ  
และทุกคนควรได้กลับบ้านอย่างปลอดภัย”**

ผู้จัดทำ



## คำแนะนำการใช้คู่มือ

-  คุณสามารถอ่านเรียงลำดับทั้งเล่ม เพื่อเข้าใจภาพรวมของปัญหา แนวทางการจัดการ และตัวอย่างจากพื้นที่จริง
-  หรือเลือกอ่านเฉพาะบทที่สนใจ แล้วลองนำไปปรับใช้
-  ใช้ชุดกิจกรรม (Toolkit) ใน PART 3 กับกลุ่มเยาวชน ทั้งในห้องเรียนหรือในการอบรมเชิงปฏิบัติการ (workshop) เพื่อชวนคิด ชวนทำ
-  ส่งต่อข้อมูล เสียงสะท้อน หรือข้อเสนอแนะจากเยาวชน ไปยังหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อร่วมกันสร้าง "เส้นทางปลอดภัยกลับบ้าน" ในพื้นที่ของคุณ

# Let's go!



## สารบัญ

|                                           |    |
|-------------------------------------------|----|
| Part 1: ทำไมต้อง 5 กิโลเมตรกลับบ้าน?..... | 10 |
|-------------------------------------------|----|

|                                         |    |
|-----------------------------------------|----|
| Part 2: เรื่องเล่าจากพื้นที่ต้นแบบ..... | 21 |
|-----------------------------------------|----|

|                                                         |    |
|---------------------------------------------------------|----|
| • มหาสารคาม.....                                        | 22 |
| <i>“รถโรงเรียนมาหานะเธอ”</i> .....                      | 24 |
| โรงเรียนแกดำวิทยาคาร อำเภอแกดำ จังหวัดมหาสารคาม         |    |
| <i>“TSY ไกลฉัน”</i> .....                               | 38 |
| คณะอนุกรรมการด้านความปลอดภัยทางถนนในเด็กและเยาวชน       |    |
| จังหวัดมหาสารคาม                                        |    |
| • ร้อยเอ็ด.....                                         | 54 |
| <i>“เติมใบสั่ง...อาจจะยังน่า”</i> .....                 | 56 |
| โรงเรียนโพธิ์ทองพัฒนวิทยา อำเภอโพธิ์ทอง จังหวัดร้อยเอ็ด |    |
| • กาฬสินธุ์.....                                        | 74 |
| <i>“เส้นทางสู่ฝัน = เส้นทางที่ต้องรอด”</i> .....        | 76 |
| โรงเรียนยางตลาดวิทยาคาร อำเภอยางตลาด จังหวัดกาฬสินธุ์   |    |

|                                                            |     |
|------------------------------------------------------------|-----|
| Part 3: ชุดกิจกรรม “ออกแบบเส้นทางความปลอดภัยกลับบ้าน”..... | 100 |
|------------------------------------------------------------|-----|

|                                             |     |
|---------------------------------------------|-----|
| • กิจกรรมใบงาน.....                         | 102 |
| กิจกรรมที่ 1: รู้จักเส้นทางของฉัน.....      | 102 |
| กิจกรรมที่ 2: วาดแผนที่เส้นทางของฉัน.....   | 104 |
| กิจกรรมที่ 3: โปรดระวังจุดเสี่ยง.....       | 106 |
| กิจกรรมที่ 4: บทเรียนและการรับมือ.....      | 108 |
| กิจกรรมที่ 5: ออกแบบเส้นทางความปลอดภัย..... | 110 |
| • Animation “ขับไปใกล้ๆ แค่นี้เอง”.....     | 112 |
| • Tricks and Tips.....                      | 116 |

|                            |     |
|----------------------------|-----|
| คำขอบคุณภาคีในพื้นที่..... | 118 |
|----------------------------|-----|

# PART

# 1

## ทำไมต้อง 5 กิโลเมตรใกล้บ้าน?

“หนูเคยรถล้มในซอยบ้าน 3 ครั้ง เพราะถูกหมาวิ่งตัดหน้ารถ  
ครั้งแรกเจ็บหนักที่สุด เพราะไม่ได้ใส่หมวกกันน็อก...  
ตอนนี้หนูใส่หมวกตลอด เพราะกลัวฟันหายค่ะ”

- อัม -

“หลังเลิกเรียน หนูนั่งมอเตอร์ไซด์ซ้อนสามกับเพื่อน  
ไปซื้อของที่ร้านใกล้โรงเรียน รถชนกับมอเตอร์ไซด์อีกคัน  
หนูเจ็บหนักกว่าทุกคนเพราะนั่งข้างหน้า ต้องหยุดเรียนไปหลายวัน...  
ตั้งแต่นั้นก็ไม่กล้าซ้อนสามอีกเลยคะ”

- การ์ตูน -

“คืนนั้นผมรีบกลับบ้าน ไม่อยากไปกลับรถไกล เลยขี่ย้อนศร  
ชนกับรถยนต์ที่วิ่งสวนมา ผมต้องหยุดเรียน 2 เดือน เพราะแขนหัก...  
ผมเสียเวลาเวลามาก ถ้าย้อนกลับไป จะไม่ขี่ย้อนศรครับ”

- เถ -

เสียงเหล่านี้ สะท้อนประสบการณ์ร่วมของเด็ก ๆ ที่เดินทาง  
ด้วยรถจักรยานยนต์ไปกลับระหว่างบ้านและโรงเรียน อุบัติเหตุ  
ส่วนใหญ่เกิดขึ้นบนเส้นทางระยะสั้น ๆ ที่พวกเขาคิดว่า “คุ้นเคย”  
และน่าจะ “ปลอดภัย” แต่กลับกลายเป็นเส้นทางที่เสี่ยงที่สุด  
แต่ยังมีเด็กอีกจำนวนมากที่ไม่ได้กลับบ้าน และไม่มีโอกาส  
เล่าถึงเรื่องราวระหว่างทางที่พวกเขาพบเจอ...

## ความจริงจากตัวเลข

# 3,387

คือ จำนวนเยาวชนไทยที่เสียชีวิตบนท้องถนนในปีที่ผ่านมา  
หรือเท่ากับจำนวนนักเรียนในโรงเรียนขนาดใหญ่พิเศษ  
หายไป 2 โรงเรียน

ข้อมูลจากระบบบูรณาการจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (ข้อมูล 3 ฐาน) เผยว่า ในปี 2567 ที่ผ่านมามีเยาวชนไทย อายุ 10 – 24 ปี เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 3,387 ราย โดยส่วนใหญ่เป็นอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

ข้อมูลระดับพื้นที่ของโรงพยาบาลขอนแก่น ยังชี้ด้วยว่า กว่า 73% ของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เกิดขึ้นภายในรัศมีไม่เกิน 5 กิโลเมตรใกล้บ้านหรือจุดเริ่มต้นและมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นในช่วงวันหยุดเทศกาล

สถานการณ์นี้ยังสอดคล้องกับรายงานขององค์การอนามัยโลก (World Health Organization: WHO) ที่ได้ระบุว่าสาเหตุที่นำไปสู่การเสียชีวิตมากเป็นอันดับหนึ่งในกลุ่มเยาวชนทั่วโลก อายุระหว่าง 10 – 24 ปี มาจากอุบัติเหตุทางถนน โดย 9 ใน 10 รายของผู้เสียชีวิตบนท้องถนน เกิดขึ้นในประเทศที่มีรายได้ต่ำถึงปานกลาง

## ทำไมยิ่งใกล้ ยิ่งเสี่ยง?

ความเสี่ยง “ใกล้บ้าน” เป็นปัญหาที่ซ้อนทับกันระหว่าง  
ทัศนคติ โครงสร้างและการบังคับใช้กฎหมาย  
รวมถึงความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจ

ถนนใกล้บ้านมักถูกมองว่าเป็น “พื้นที่คุ้นเคยและปลอดภัย” ทำให้ผู้ขับขี่ประเมินความเสี่ยงต่ำกว่าความเป็นจริง จนนำไปสู่พฤติกรรมที่ลดความระมัดระวัง เช่น การขับซิกแซก, การขับซี่ย้อนศร, การขับซี้และโดยสารรถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัย เพราะคิดว่า **“ไปใกล้ๆ แค่นี้เอง ไม่เป็นไรหรอก”**

โครงสร้างของถนนใกล้บ้านมักเป็นถนนที่ตัดผ่านเขตชุมชน หรือถนนสายรอง ซึ่งไม่สามารถควบคุมจัดระเบียบได้เท่ากับถนนทางหลวงสายหลัก งบประมาณชัดเจน ได้แก่ การใช้พิจารณาความร่วมมือของคนในชุมชน ทั้งกลุ่มผู้ใช้รถประเภทต่างๆ กลุ่มคนเดินเท้า แผงร้านค้าในชุมชน การตากพืชผลในช่วงฤดูการเก็บเกี่ยว ตลอดจนสัตว์เลี้ยงต่างๆ ที่ใช้เส้นทางสัญจรไปมา นอกจากนั้นการบังคับใช้กฎหมายในเขตถนนใกล้บ้านยังไม่เคร่งครัดเข้มงวดเท่าทางหลวงสายหลัก ยิ่งทำให้ถนนใกล้บ้านกลายเป็น “กับดักความเสี่ยง”

ในขณะเดียวกัน ระบบขนส่งมวลชนที่ไม่ครอบคลุมพื้นที่เขตชานเมืองและต่างจังหวัด ทำให้การใช้รถจักรยานยนต์กลายเป็น “ทางเลือกแบบจำยอม” สำหรับการเดินทางในชีวิตประจำวันของกลุ่มผู้มีรายได้น้อย เมื่อพ่อแม่ต้องทำงาน เด็กๆ จึงจำเป็นต้องเดินทางไปโรงเรียนด้วยตัวเอง

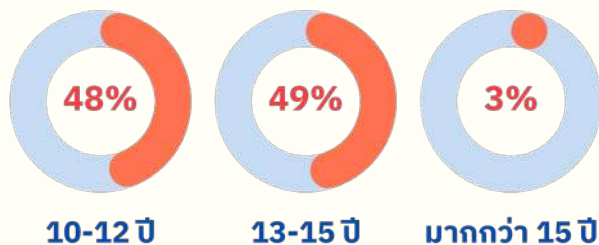
## ลงสู่ถนนจริงเมื่อไม่พร้อม

สำหรับวัยรุ่น การขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่ได้เป็นเพียงการเดินทาง แต่ยังผูกพันกับความรู้สึกเป็นอิสระ การสร้างพื้นที่ส่วนตัว การเข้าสังคม หรือโอกาสในการสร้างอาชีพ

แม้ประเทศไทยจะมีกฎหมายห้ามผู้ที่อายุต่ำกว่า 15 ปี ขับขี่รถจักรยานยนต์ แต่ในความเป็นจริง เยาวชนส่วนใหญ่เริ่มขับขี่รถจักรยานยนต์ตั้งแต่อายุเพียง 10 ปี โดยฝึกขับขี่จากคนในครอบครัว หรือบุคคลใกล้ชิด มีเพียง 3% เท่านั้นที่เริ่มหัดขับเมื่ออายุมากกว่า 15 ปีขึ้นไป

ในความเป็นจริง พัฒนาการทางสมอง อารมณ์ และทักษะการตัดสินใจของพวกเขา ยังไม่สมบูรณ์พอที่จะรับมือกับความเครียดบนท้องถนนได้อย่างเต็มที่ การถูกผลักดันให้ลงสู่ถนนจริงเมื่อไม่พร้อม จึงไม่ต่างจากการผลักพวกเขาออกไปเสี่ยงตายบนท้องถนน

### อายุที่เริ่มหัดขับขี่รถจักรยานยนต์



ที่มา: ปัญญ์ จันทร์พาณิชย์ และคณะกองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค. (2563). รายงานโครงการวิจัยต้นตอของความสูญเสียของชาติ ช่องว่างแห่งการป้องกันที่ล้นเหลือ.

## พัฒนาการของวัยรุ่นกับการขับขี่รถจักรยานยนต์

| ช่วงวัย     | พัฒนาการที่เกี่ยวข้อง                                                                                                                                                                                                                                            | ความเสี่ยงในการขับขี่                                                                                                                                                |
|-------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 10 - 14 ปี  | <ul style="list-style-type: none"> <li>สมองส่วนหน้า ยังพัฒนาไม่เต็มที่</li> <li>การควบคุมอารมณ์ยังต่ำ</li> <li>ทักษะการประเมินวัตถุเคลื่อนไหวยังอ่อน</li> </ul>                                                                                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>ขาดความสามารถในการวางแผนและควบคุมความเสี่ยง</li> <li>ตัดสินใจช้า ตอบสนองไม่ทัน</li> </ul>                                     |
| 15 - 17 ปี  | <ul style="list-style-type: none"> <li>เริ่มคิดเชิงเหตุผลได้ดีขึ้น</li> <li>มีทักษะด้านการควบคุมรถเพิ่มมากขึ้น</li> <li>ทักษะการประเมินวัตถุเคลื่อนไหวและการตอบสนองดีขึ้น</li> <li>ความสามารถแยกวัตถุกับฉากหลังดีขึ้น</li> <li>มีแรงกดดันจากเพื่อนสูง</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>มีแนวโน้มประเมินความสามารถตัวเองเกินจริง</li> <li>เสี่ยงต่อพฤติกรรมประมาท เช่น ขับเร็ว, ฝ่าฝืนกฎ, ไม่สวมหมวกนิรภัย</li> </ul> |
| 18 - 20 ปี  | <ul style="list-style-type: none"> <li>การประสานงานร่างกายและสายตาดีขึ้น</li> <li>ควบคุมอารมณ์ได้มากขึ้น</li> <li>พัฒนาการทางจริยธรรมเริ่มชัด</li> </ul>                                                                                                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>ยังมีโอกาสถูกรบกวนงาโดยสื่อ และเพื่อน</li> <li>ขาดประสบการณ์จริงในสถานการณ์ฉุกเฉินบนถนน</li> </ul>                            |
| 21 ปีขึ้นไป | <ul style="list-style-type: none"> <li>สมองส่วนหน้าใกล้พัฒนาเต็มที่</li> <li>การตัดสินใจดีขึ้น</li> <li>มีความคิดเชิงจริยธรรมและสังคมมากขึ้น</li> </ul>                                                                                                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>ยังขาดประสบการณ์บางด้าน</li> <li>เริ่มมีความพร้อมมากขึ้นในการขับขี่อย่างปลอดภัย</li> </ul>                                    |

ที่มา: World Health Organization, Regional Office for South-East Asia. (2015). Child Development and Motorcycle Safety.

ความเสี่ยงเหล่านี้ ไม่ได้เกิดจากการตัดสินใจส่วนตัวของเด็กเอง  
แต่ถูกผลิตซ้ำจากหลายปัจจัยทางสังคม

### ทัศนคติ

ที่ถูกปลูกฝังว่า ไกลบ้านปลอดภัย ทำให้ลดความระวัง

### โครงสร้างถนน และการบังคับใช้กฎหมาย

ที่ไม่ครอบคลุม

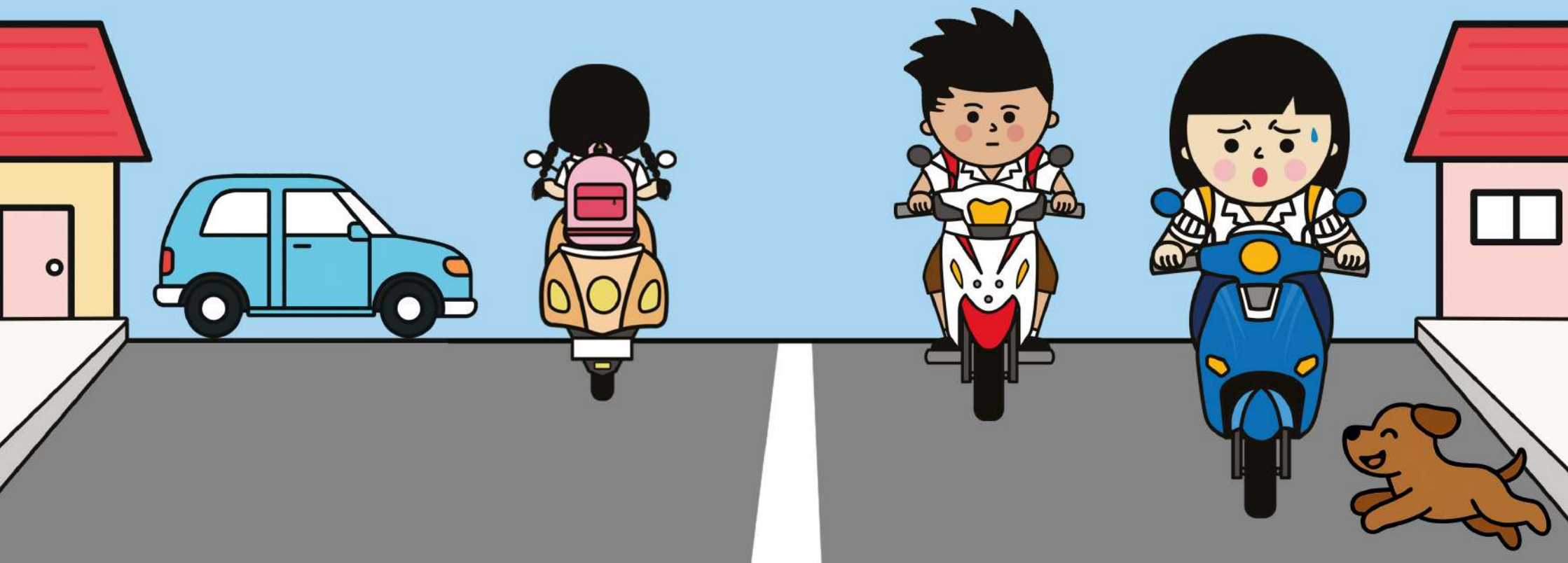
### ความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจ

ที่ทำให้ครอบครัวไม่มีทางเลือกในการเดินทาง

ทั้งหมดนี้ กลายเป็น

## “ความเสี่ยงทางสังคม”

ที่ผลักดันให้เยาวชนต้องขับขึ้นบนเส้นทางที่เต็มไปด้วยอันตราย



## แนวทางการจัดการความเสี่ยงใกล้บ้านสำหรับเยาวชน

การจัดการความเสี่ยงใกล้บ้านจึงจำเป็นต้องจัดการในหลายมิติไปพร้อมกัน โดยแนวทางที่จำเป็น ได้แก่

### 1) ชะลอการเป็นผู้ขับขี่หน้าใหม่

สนับสนุนระบบขนส่งทางเลือก เช่น รถโรงเรียน รถรับส่งของชุมชน หรือมาตรการที่ช่วยลดแรงกดดันให้เด็กต้องขับขี่เองตั้งแต่อายุน้อย

### 2) เตรียมความพร้อมทางทักษะและทัศนคติที่ปลอดภัย

สร้างกระบวนการเรียนรู้ที่เปิดโอกาสให้เด็กมีส่วนร่วมจัดการปัญหา และเชื่อมโยงกับชีวิตจริงของเด็ก การทำกิจกรรมที่สนุก มีความหมาย จะช่วยให้เด็กเปิดใจเรียนรู้มากขึ้น

### 3) จัดการสภาพแวดล้อมรอบโรงเรียนและชุมชน

การปรับปรุงแก้ไขจุดเสี่ยงและจัดพื้นที่สัญญาณให้ปลอดภัยคือการสร้าง “ระบบนิเวศของถนน” ที่ช่วยป้องกันอุบัติเหตุได้จริง

### 4) สร้างวัฒนธรรมปลอดภัยในหมู่เพื่อน ครอบครัว และชุมชน

การสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย เกิดจากการสื่อสารและลงมือทำร่วมกัน เมื่อเพื่อน ครอบครัว และชุมชนช่วยเสริมพลังและทำเป็นแบบอย่างให้เยาวชน ย่อมสร้างความเปลี่ยนแปลงให้เกิดขึ้นได้ง่ายกว่า

## สรุปแนวทางที่จำเป็น



1

ชะลอการเป็นผู้ขับขี่หน้าใหม่ โดยมีระบบขนส่งทางเลือก หรือรถโรงเรียนรองรับ



2

เตรียมความพร้อมทางทักษะและทัศนคติที่ปลอดภัย ผ่านกิจกรรมที่สนุก เชื่อมโยงกับชีวิตจริง และมีความหมาย



3

จัดการสภาพแวดล้อมรอบโรงเรียนและชุมชน เพื่อลดจุดเสี่ยง



4

สร้างวัฒนธรรมปลอดภัยในหมู่เพื่อน ครอบครัว และชุมชน

การจัดการความเสี่ยงใกล้บ้านจึงไม่ใช่เรื่องที่เด็กหรือครอบครัวต้องรับผิดชอบเพียงลำพัง แต่คือการสร้าง “วัฒนธรรมความปลอดภัย” ผ่านความร่วมมือของโรงเรียน ชุมชน หน่วยงานท้องถิ่น และนโยบายระดับชาติ เพื่อให้ทุกเส้นทางที่เด็กต้องใช้ทุกวัน กลายเป็นเส้นทางที่พาพวกเขาไปถึงฝันจริงได้

**แล้วเราจะทำอย่างไรให้แนวทางเหล่านี้เกิดขึ้นในชีวิตจริง?**

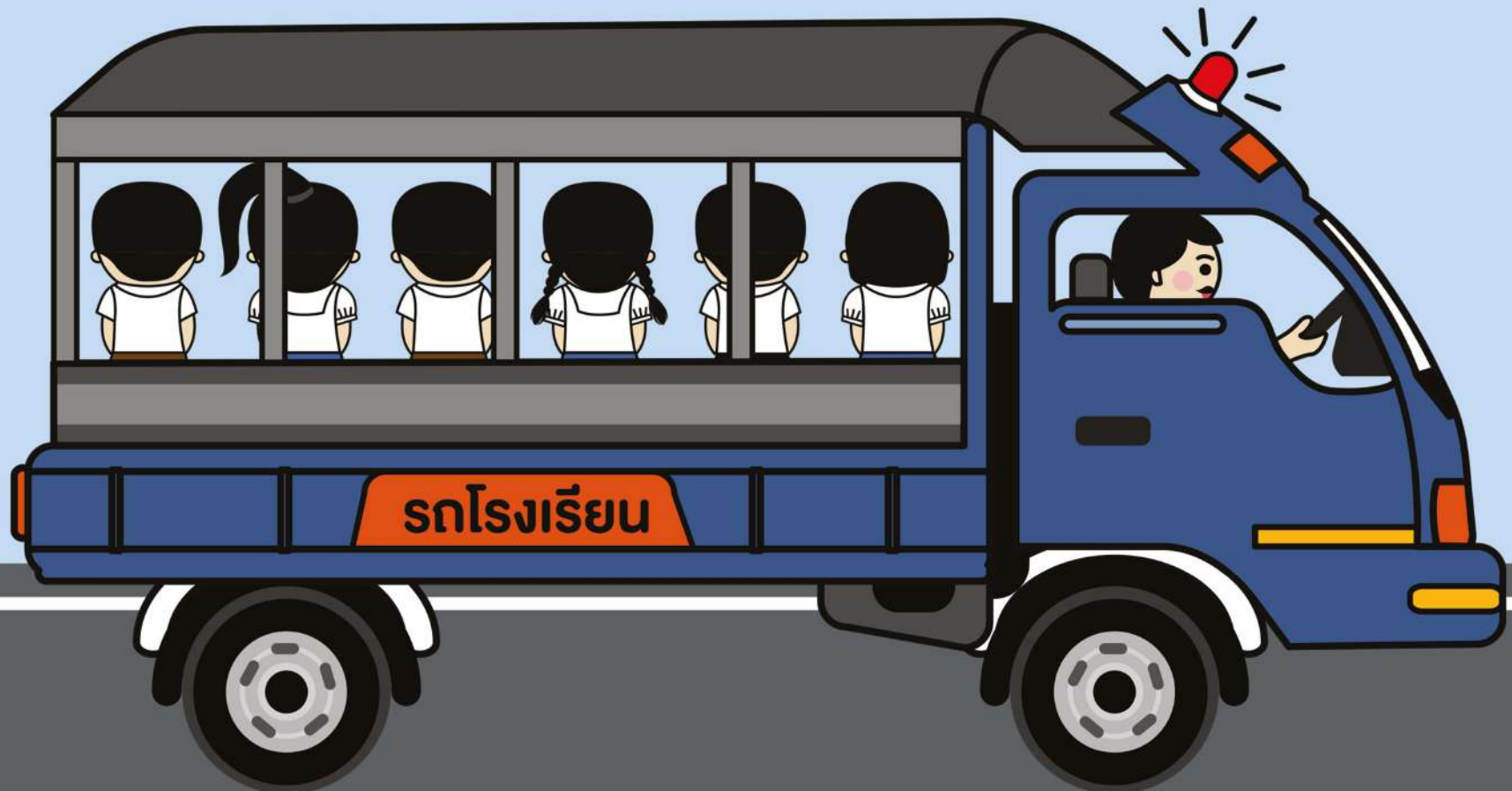
คำตอบบางส่วนได้เริ่มต้นขึ้นแล้ว ในพื้นที่ต้นแบบที่ครูชุมชน และภาคีท้องถิ่นร่วมกันสร้างเส้นทางความปลอดภัยให้เยาวชน หากพร้อมแล้ว เราจะออกเดินทางตามรอยพวกเขาไปพร้อมกันใน Part 2

# PART

# 2

## เรื่องเล่าจากพื้นที่ต้นแบบ

มหาวิทยาลัย



## “รถโรงเรียนมาหานะเธอ”

โรงเรียนแกดำวิทยาคาร อำเภอแกดำ จังหวัดมหาสารคาม

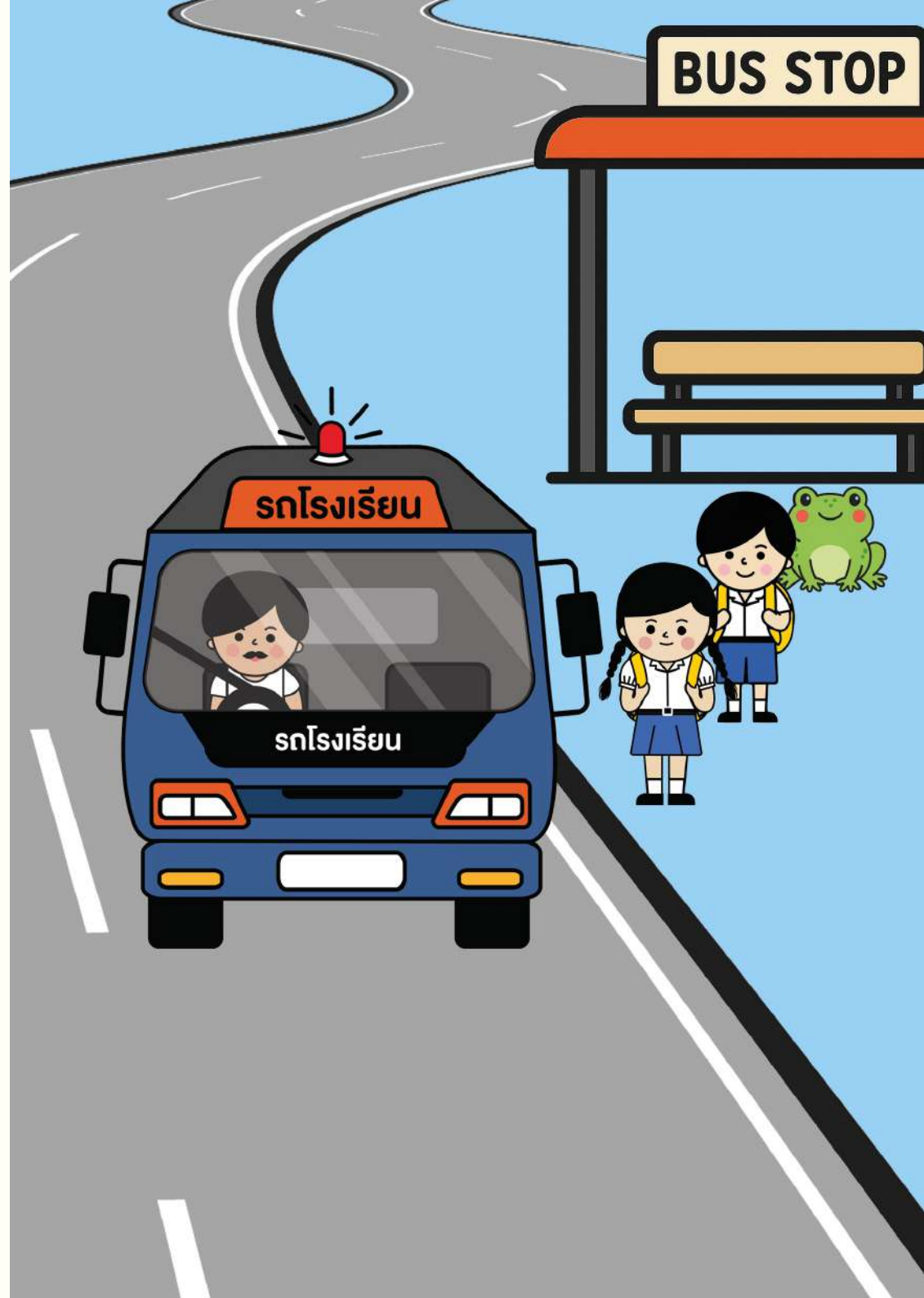
“หนูยังไม่อยากขี่มอเตอร์ไซด์ไปกลับเอง  
เพราะเคยเกิดอุบัติเหตุมาแล้วค่ะ”

เสียงของการ์ตูน นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 โรงเรียนแกดำวิทยาคาร เล่าถึงเหตุผลที่เลือกเดินทางด้วยรถรับส่งของโรงเรียน ตั้งแต่เข้าเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1

ทุกเช้า การ์ตูนและเพื่อนๆ ในหมู่บ้านหนองบัว จะมารอขึ้นรถรับส่งของโรงเรียนที่ศาลากลางบ้าน ซึ่งเป็นจุดจอดรถใกล้บ้าน โดยรถจะมารับเวลา 7:30 น. ใช้เวลาเดินทางประมาณ 10 นาที ก็ถึงโรงเรียนทันเวลาเช้าแถว

สำหรับการ์ตูน รถรับส่งของโรงเรียนเป็นทางเลือกที่ปลอดภัย และช่วยให้มั่นใจได้ว่าจะไปกลับตรงเวลา

แต่หากมองลึกลงไป รถรับส่งของโรงเรียนแกดำวิทยาคารเป็นมากกว่านั้น เพราะไม่ได้เป็นเพียง “พาหนะรับส่งนักเรียน” แต่เป็น “ระบบจัดการความปลอดภัยในการเดินทาง” ที่ช่วยสร้างความเท่าเทียมให้กับเด็กทุกคนเข้าถึงโรงเรียน ช่วยลดภาระให้ผู้ปกครอง และช่วยชะลอการเป็นผู้ขับขี่หน้าใหม่ให้กับเยาวชนที่ยังไม่พร้อมขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียนด้วยตนเอง



ผอ.วัลลภ ปุຍสุวรรณ ผู้อำนวยการโรงเรียนแกดำวิทยาคาร เล่าถึงจุดเริ่มต้นของรถรับส่งของโรงเรียนว่า

“เกิดจากความคิดของผู้บริหารโรงเรียนและคุณครูผู้ใหญ่ที่เกษียณอายุไปแล้ว พวกท่านเห็นว่า โรงเรียนของเราอยู่ไกลจากเขตชุมชนเมือง ไม่มีรถโดยสารวิ่งผ่าน ทำให้เด็กส่วนใหญ่ ซึ่งที่บ้านไม่มีรถส่วนตัว ไม่มีโอกาสได้มาเรียนหนังสือ คุณครูเลยคิดหาทางช่วยเหลือให้เด็กๆ เข้าถึงโรงเรียนครับ”

จากความห่วงใยแรกเริ่มที่ต้องการให้เด็กๆ ได้มาเรียนหนังสือจึงเกิดการจัดผ้าป่าโรงเรียนเพื่อระดมทุนซื้อรถสำหรับรับส่งนักเรียน โดยเงินที่ได้จากการระดมทุนหลายครั้ง สามารถนำไปซื้อรถสองแถวหกล้อ มือสองได้ 2 คัน และเริ่มวิ่งรับส่งนักเรียนมาตั้งแต่ปี 2562 จนถึงปัจจุบัน

ในปี 2567 โรงเรียนแกดำวิทยาคาร เข้าร่วมพัฒนาระบบจัดการรถโรงเรียน ภายใต้โครงการ “ขับเคลื่อนการเข้าถึงและพัฒนาระบบขนส่งมวลชนที่ปลอดภัยและเป็นธรรม” ซึ่งดำเนินการโดยสภาองค์กรผู้บริโภค และได้รับการสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)



“ผมเข้ามาเป็น ผอ. ที่นี้ตอนปี 2567

รู้สึกประทับใจที่ผู้บริหารโรงเรียน

และคุณครูผู้ใหญ่มีความห่วงใยเด็กๆ

และนักเรียนส่วนใหญ่กว่า 70%

เลือกเดินทางด้วยรถรับส่งนักเรียน

เลยเดินทางมาต้อนรับ โดยปรับปรุงระบบต่างๆ

ให้มีความปลอดภัยมากขึ้น”



จากต้นทุนเดิมที่มีอยู่ ผอ.วัลลภ เริ่มจากสร้างทีมคุณครูเพื่อดูแลระบบรถรับส่งนักเรียน ทีมหลักคือ คุณครูจากฝ่ายกิจการนักเรียน ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโดยตรงเกี่ยวกับระบบงานดูแลช่วยเหลือนักเรียน ที่ครอบคลุมเรื่องการเดินทางไปกลับอย่างปลอดภัยด้วย

การสร้างทีมหลัก ถือเป็นก้าวแรกในการกำหนด “คีย์แมน” (Keyman) เพื่อทำให้เกิดกลไกของระบบการจัดการที่มีความต่อเนื่อง โดยทีมหลักได้รับการสนับสนุนทั้งด้านความรู้ที่เกี่ยวข้อง ทรัพยากรในการดำเนินงาน และงบประมาณ จากทั้งโรงเรียนและภาคีเครือข่าย

ส่วนประกอบสำคัญที่ทีมหลักร่วมกันพัฒนาระบบรถรับส่งนักเรียน ได้แก่

### 1. การปรับปรุงสภาพรถให้ได้มาตรฐานความปลอดภัย

- ✓ ปรับปรุงตัวรถให้มีประตูและที่กั้นกันนักเรียนตกจากท้ายรถ
- ✓ มีเครื่องหมายหรือแผ่นป้ายทะเบียนสีส้ม ตัวอักษรสีดำข้อความว่า “รถโรงเรียน” ติดอยู่ด้านหน้าและท้ายของตัวรถ
- ✓ มีสัญญาณไฟสีเหลืองเปิดปิดเป็นระยะตลอดเวลาที่ใช้รถรับส่ง
- ✓ มีอุปกรณ์ที่จำเป็นในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน เช่น ชุดปฐมพยาบาล, อุปกรณ์ดับเพลิง ติดตั้งไว้ในที่ที่เหมาะสมพร้อมใช้งาน

### 2. การกำกับดูแลผู้ขับรถ

- ✓ ตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่ โดยผู้ขับรถต้องมีใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลมาแล้วไม่น้อยกว่า 3 ปี
- ✓ กำหนดให้ผู้ขับรถต้องขับรถด้วยความปลอดภัย ไม่ขับรถขณะที่มีอาการเมา
- ✓ กำหนดให้ผู้ขับรถต้องตรวจสอบสภาพรถให้อยู่ในสภาพดี ใช้งานได้ตลอดเวลา

### 3. การสร้างระบบบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ

- ✓ ระบบข้อมูลนักเรียนที่ใช้บริการรถโรงเรียน
- ✓ ระบบดูแลนักเรียนภายในรถ มีนักเรียนรุ่นพี่ช่วยดูแลระหว่างการเดินทาง
- ✓ ระบบการรับรองรถโรงเรียน
- ✓ ระบบเฝ้าระวังและรวมกลุ่มรถโรงเรียน
- ✓ ระบบจัดการจุดจอดรถรับส่ง
- ✓ ระบบประกันภัยรถโรงเรียน
- ✓ ระบบการติดตามประเมินผล



จุดแข็งของระบบรถรับส่งนักเรียนของโรงเรียนแกด้าวิทยาคาร คือ โรงเรียนเป็นผู้รับผิดชอบดูแลระบบทั้งหมดด้วยตนเอง ไม่ใช่ผู้ประกอบการภายนอก การใช้ทรัพยากรของโรงเรียนเอง ทั้งรถ และพนักงานขับรถที่เป็นบุคลากรของโรงเรียน จึงทำให้โรงเรียนสามารถควบคุมมาตรฐานความปลอดภัยได้อย่างใกล้ชิด ทั้งในแง่ของการขับขี่ การดูแลนักเรียน ตลอดจนการวางแผนเส้นทาง และกำหนดค่าโดยสารให้เหมาะสมกับบริบทของชุมชน

“รถรับส่งนักเรียนของเราแบ่งเป็น 2 สาย สายแรกคือ  
สายแถมดำ สายนี้จะวิ่งรับส่งนักเรียนที่อยู่ค่อนข้างไกล  
เส้นนี้ต้องขับผ่านถนนใหญ่  
ส่วนสายที่สองคือ สายหนองบัว หนองหล่ม  
สายนี้จะวิ่งรับส่งนักเรียน 2 รอบครับ  
เพราะมีจำนวนนักเรียนขึ้นเยอะกว่า  
เป็นเส้นทางวิ่งในหมู่บ้านใกล้โรงเรียนมากกว่าสายแรกครับ”



คุณครูต่อ ธนรัชฎ์ แสนสุนนท์  
หนึ่งในทีมหลักฝ่ายกิจการนักเรียน  
เล่าถึงเส้นทางเดินรถรับส่ง  
นักเรียน

แต่ละสายมีการกำหนดจุดจอด  
รับส่งที่ชัดเจน เด็กๆ สามารถมารอ  
ขึ้นรถตามเวลาที่นัดหมาย หรือหาก  
วันที่ฝนตกหนัก รถโรงเรียนจะไปรับที่  
หน้าบ้าน

การกำหนดเส้นทางเดินรถ และจุดจอดรถรับส่งในหมู่บ้าน ได้รับความร่วมมืออย่างดีจากผู้นำชุมชนทั้ง 6 หมู่ โดยผู้นำชุมชน ในฐานะเจ้าของพื้นที่ได้เข้าร่วมประชุมกับทางโรงเรียน เพื่อออกแบบเส้นทางที่ปลอดภัย และกำหนดจุดรับส่ง รวมถึงช่วยดำเนินการจัดการจุดเสี่ยงต่างๆ ในเส้นทางที่รถผ่าน เช่น การตัดแต่งกิ่งไม้ที่บังสายตา หรือกีดขวางทางรถ

นอกจากมีการกำหนดเส้นทางเดินรถ และจุดจอดรับส่งที่ชัดเจนแล้ว ทางโรงเรียนได้พัฒนาระบบการรายงานผลผ่านแอปพลิเคชัน Line โดยติด QR Code ไว้ตามจุดจอดรถรับส่ง และตัวรถ เพื่อให้นักเรียน ผู้ปกครอง รวมถึงสมาชิกในชุมชน สามารถติดต่อสื่อสารกับทางโรงเรียนได้สะดวก รวดเร็ว หากเกิดเหตุฉุกเฉินหรือต้องการแจ้งข้อมูลต่างๆ เช่น หากมีการปิดถนนเพื่อจัดงานภายในหมู่บ้าน ผู้ปกครองสามารถแจ้งทางโรงเรียน เพื่อให้คนขับรถปรับเปลี่ยนเส้นทางเดินรถล่วงหน้า เป็นต้น คุณครูต่อเล่าถึงที่มาของการออกแบบระบบติดตามแบบเรียบง่ายนี้ว่า

“หลังจากที่ท่านรองผู้อำนวยการ กุลรดา ศรีวัฒนานุศาสตร์ เป็นตัวแทนของโรงเรียนไปรับรางวัลต้นแบบโรงเรียนที่มีการจัดการระบบรถรับส่งนักเรียน และร่วมเสวนากับภาคีจากโรงเรียนอื่น ทำให้เรารู้ว่า โรงเรียนอื่นๆ มีการทำแอปพลิเคชันรถรับส่งนักเรียน... เราจึงมาช่วยกันออกแบบระบบติดตาม โรงเรียนเราเป็นโรงเรียนเล็กมีนักเรียน 200 กว่าคน การใช้ Line QR Code จึงเป็นระบบที่สะดวกครับ”





รถรับส่งนักเรียนรอบแรก เดินทางมาถึงโรงเรียนเวลา 7:40 น.



ช่วยกันตัดกิ่งไม้ เปิดเส้นทางให้รถโรงเรียนวิ่งผ่านอย่างมั่นใจ



จุดจอดรถรับส่งบริเวณวัดหนองหล่ม



ศูนย์การเรียนรู้ที่ใช้งานในชีวิตประจำวัน

ความมุ่งมั่นในการพัฒนาระบบรถรับส่งนักเรียนให้ได้มาตรฐานความปลอดภัย ทำให้โรงเรียนแกดำวิทยาคารเป็น 1 ใน 20 โรงเรียนต้นแบบทั่วประเทศ ด้านการจัดการระบบรถรับส่งนักเรียน โดยในปี 2568 ทางโรงเรียนได้เปิด “ศูนย์เรียนรู้การจัดการรถรับส่งนักเรียนที่ปลอดภัย” เพื่อให้ผู้ที่สนใจได้เข้ามาเรียนรู้และแลกเปลี่ยนประสบการณ์ร่วมกัน

“เราอยากให้ศูนย์เรียนรู้เป็นมากกว่าแค่ห้องๆ หนึ่ง ที่จัดแสดงนิทรรศการ เราอยากให้ผู้ที่มาเยี่ยมชม ได้เห็นการจัดการตั้งแต่ก้าวเข้ามาในโรงเรียนเลยครับ และอยากให้ลูกๆ นักเรียนของเราได้เรียนรู้การใช้รถใช้ถนนไปด้วยทุกวัน”

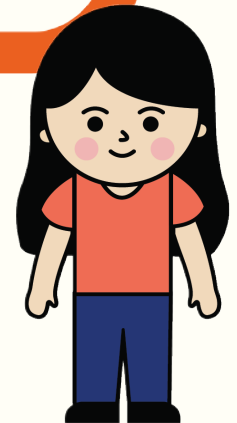
ผอ.วัลลภ เล่าถึงแนวคิดในการจัดศูนย์เรียนรู้การจัดการรถรับส่งนักเรียนที่ปลอดภัย ด้วยการปรับสภาพแวดล้อมภายในโรงเรียนให้เป็นพื้นที่การเรียนรู้สำหรับทุกคน

ดังนั้น เพียงก้าวเข้ามาในโรงเรียน ทุกคนจะได้เห็นเส้นทางเดินรถที่เป็นระเบียบเรียบร้อย มีป้ายและสัญลักษณ์จราจรต่างๆ รวมถึงจุดจอดรถรับส่งนักเรียนที่ใช้งานจริงในชีวิตประจำวัน สภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการเรียนรู้ ช่วยให้เด็ก ๆ ซึมซับวินัยจราจรและความปลอดภัยได้เองทุกวัน



จากข้อมูลระบบรถรับส่งของโรงเรียน ในภาคเรียนที่ 1 ปีการศึกษา 2568 มีนักเรียนใช้บริการรถรับส่งของโรงเรียนมากถึง 70% การพัฒนาระบบความปลอดภัย ยิ่งช่วยสร้างความมั่นใจให้กับผู้ปกครองมากขึ้นด้วย

“ดีใจที่มีรถรับส่งนักเรียนค่ะ  
แม่ไม่ต้องเป็นห่วงว่า น้องจะเดินทางไปปลอดภัยไหม  
ถ้าขี่มอเตอร์ไซด์ไปเอง แม่กังวล  
น้องจะถึงบ้านหรือยัง...  
ค่ารถทอมละ 600 บาท ถ้าเทียบกับของเอกชน  
ที่ต้องจ่ายรายเดือน ก็ประหยัดกว่าค่ะ  
ถือว่าช่วยเหลือผู้ปกครองได้มาก”



เสียงสะท้อนจากผู้ปกครองของการลงทุนช่วยย้ำให้เห็นว่า การลงทุนกับระบบรถรับส่งนักเรียนเป็นระบบที่คุ้มค่า ซึ่งช่วยสนับสนุนทั้งตัวเด็ก และผู้ปกครองในเวลาเดียวกัน

รถรับส่งนักเรียนของโรงเรียนแกดำวิทยาคาร เป็นตัวอย่างของ “ระบบจัดการความปลอดภัยในการเดินทาง” ที่โรงเรียนบริหารเอง ตอบโจทย์ทั้งการสร้างความปลอดภัยในการเข้าถึงการศึกษา การช่วยแบ่งเบาภาระผู้ปกครอง และสนับสนุนการเดินทางที่ปลอดภัยให้กับชุมชน รวมถึงเป็นต้นแบบให้พื้นที่อื่นนำไปปรับใช้ได้

แต่ความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียน ไม่ได้หยุดอยู่แค่ระบบรถรับส่งเท่านั้น เพราะยังมีเด็กจำนวนไม่น้อยที่ต้องขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียนเอง และเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุระหว่างทาง นี้ไม่ได้เป็นเพียงโจทย์ของโรงเรียน แต่เป็นโจทย์ของทั้งชุมชนและจังหวัด ที่ต้องร่วมกันขับเคลื่อนผ่านหลักสูตร “วัดชีนจรรยา” เพื่อให้เด็กมหาสารคามทุกคนกลับบ้านอย่างปลอดภัย



## “TSY ไกลจัน”

คณะกรรมการด้านความปลอดภัยทางถนนในเด็ก  
และเยาวชน จังหวัดมหาสารคาม

“หนูขี่มอเตอร์ไซด์มาเอง เพราะต้องทำกิจกรรมตอนเย็น  
เลยกลับไม่ทันรถรับส่งนักเรียนค่ะ”

ปอ นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 โรงเรียนแกดำวิทยาคาร  
เล่าถึงเหตุผลที่เลือกเดินทางกลับบ้านด้วยตัวเอง เช่นเดียวกับแป้ง  
เพื่อนนักเรียนชั้นเดียวกันที่เล่าว่า

“หนูนั่งรถรับส่งนักเรียนจนถึง ม.3 ค่ะ  
พอขึ้น ม.ปลาย มีกิจกรรมที่ต้องทำตอนเย็น  
เลยรู้สึกว่าการกลับเองสะดวกกว่าค่ะ...

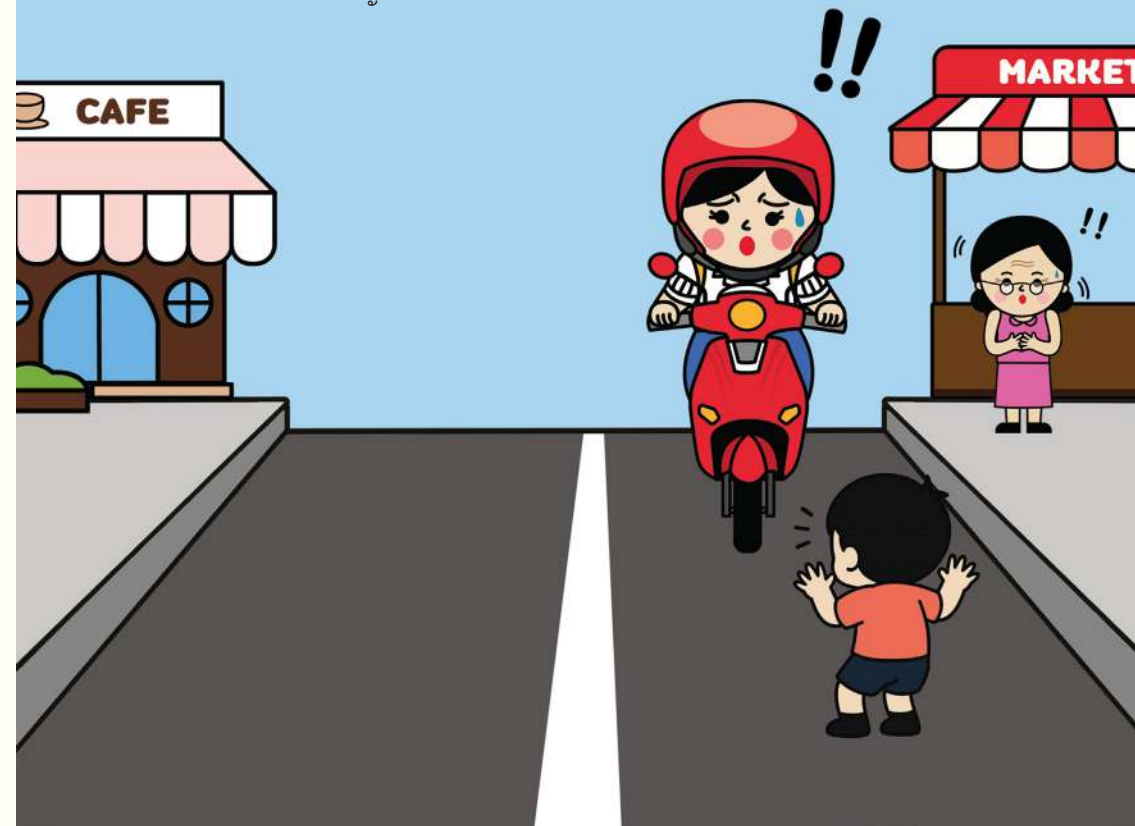
เวลากลับบ้าน หนูต้องผ่านร้านขายกับข้าว จุดนั้นมีคนเยอะ  
หนูเคยชนเด็กที่วิ่งพรวดออกมา ดีที่หนูเบรคทัน  
เพราะขับมาช้า แค่ 20 – 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง  
เวลาผ่านตรงนั้นทีไร หนูต้องระวังมาก”

เรื่องเล่าของปอและแป้งสะท้อนให้เห็นว่า แม้ทางโรงเรียน  
จะมีระบบรถโรงเรียนที่ปลอดภัย ดูแลเด็กกว่า 70% แต่ก็ยังมี  
นักเรียนจำนวนไม่น้อยที่ต้องพึ่งรถจักรยานยนต์ เส้นทางระหว่าง  
บ้านและโรงเรียนดูเหมือนไม่ไกล แต่เต็มไปด้วยความเสี่ยงที่ไม่  
อาจมองข้ามได้

คุณวรลักษณ์ บุษบง จากสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษา  
(สพม.) จังหวัดมหาสารคาม เล่าเสริมว่า

“ที่ผ่านมา สพม. ตั้งกองทุนช่วยเหลือนักเรียนที่บาดเจ็บและ  
เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน เราพบว่าส่วนใหญ่เป็นรถมอเตอร์ไซด์  
เหตุการณ์เหล่านี้ทำให้เราเห็นชัดว่า ต้องหาทางป้องกัน ไม่ใช่รอให้  
เกิดความสูญเสียแล้วค่อยมาช่วยเหลือค่ะ”

การเดินทางของนักเรียนไม่ใช่เรื่องเล็ก และไม่อาจแก้ปัญหาได้เพียง  
แค่ในระดับโรงเรียน แต่ต้องอาศัยการร่วมมือกันทั้งจังหวัด เพื่อสร้างทักษะ  
และภูมิคุ้มกันด้านความปลอดภัยบนท้องถนนให้กับเยาวชน และนี่คือที่มา  
ของการนำหลักสูตร “วัคซิ้นจราจร” ในโครงการ TSY Program มาเป็น  
เครื่องมือสำคัญในการขับเคลื่อน

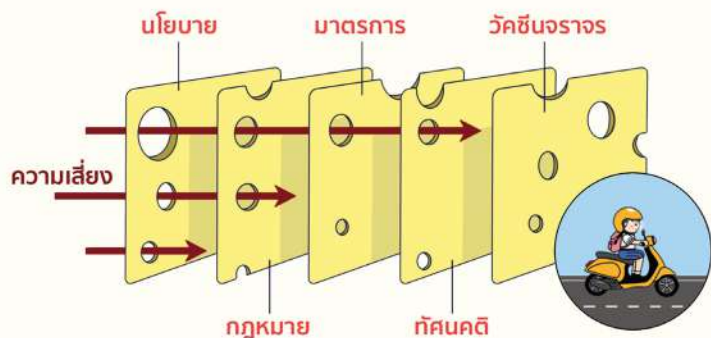


## รู้จัก TSY Program และ “วัคซีนจราจร”

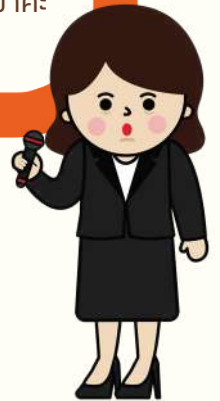
TSY Program ย่อมาจาก Thailand Safe Youth Program เป็นโครงการที่สร้างขึ้นเพื่อลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน ริเริ่มโดยกองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข และได้รับการสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.)

TSY Program อิงแนวคิด “Swiss Cheese Model” ที่อธิบายว่าอุบัติเหตุเกิดจากหลายปัจจัยรวมกัน มากกว่าสาเหตุเดียว เปรียบเสมือนรูพรุนบนแผ่นชีส ดังนั้นจึงต้องอุดช่องโหว่ของปัญหาในทุกระดับ ตั้งแต่ นโยบาย กฎหมาย มาตรการ ไปจนถึงทัศนคติของเยาวชน เช่น แม้จะมีนโยบายบังคับให้สวมหมวกนิรภัย และโรงเรียนก็มีมาตรการตรวจเข้มข้น แต่ถ้าเด็กยังคิดว่า “ขี่กลับบ้าน ไม่จำเป็นต้องใส่” ช่องโหว่นี้ก็ยังคงเปิดอยู่ และเมื่อรูพรุนเหล่านี้มาซ้อนกัน อุบัติเหตุก็เกิดขึ้นได้ทันที

ทางโครงการจึงพัฒนาหลักสูตรการเรียนรู้ที่เรียกว่า “วัคซีนจราจร” เพื่อสอนทักษะคิดและการเอาชีวิตรอดบนท้องถนนให้กับเยาวชน เสริมกับการสร้าง “ภูมิคุ้มกันความเสี่ยง” เมื่อต้องขับขึ้นนั่นเอง



“เราพบว่า เด็กส่วนใหญ่ขี่มอเตอร์ไซด์ โดยไม่มีใบขับขี่ เพราะอายุยังไม่ถึงเกณฑ์ เด็กๆ หัดขี่มอเตอร์ไซด์ตั้งแต่อายุยังน้อย บางคนหัดขี่ตั้งแต่ 9 ขวบ แต่การขี่ได้ ไม่ได้แปลว่าขี่เป็น เด็กไม่รู้ทักษะการคาดการณ์ การเอาตัวรอด TSY จึงถูกออกแบบมาเพื่อเสริมทักษะคิดให้พวกเขาละ”



คุณนก มยุรา สีสาร พยาบาลวิชาชีพชำนาญการ กลุ่มโรคไม่ติดต่อ สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 7 (สคร.7) ขอนแก่น วิทยากรหลักของโครงการ TSY Program ย้ำถึงความสำคัญในการสร้างทักษะคิดด้านความปลอดภัยในการเดินทางให้กับเด็กๆ

จังหวัดขอนแก่นถือเป็นพื้นที่นำร่องที่เริ่มใช้เครื่องมือ TSY โดยมีทีมวิทยากรจาก สคร.7 เป็นผู้ถ่ายทอดความรู้ในหลักสูตร “วัคซีนจราจร” ให้กับคุณครู และผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน เพื่อนำนำความรู้จากการอบรมไปสอนต่อ

จากนั้น สคร.7 จึงขยายผลไปสู่จังหวัดอื่นๆ ในเขตความรับผิดชอบ ได้แก่ จังหวัดกาฬสินธุ์, มหาสารคาม และร้อยเอ็ด รวมกับขอนแก่น ซึ่งรู้จักกันในชื่อ **“ร้อยแก่นสารสินธุ์”** จนกลายเป็นพื้นที่ต้นแบบการขับเคลื่อน TSY ในระดับภูมิภาค โดยคุณนกเล่าถึงวิธีการเชื่อมต่อ TSY ไปสู่คนทำงานในแต่ละจังหวัดว่า

**“เราจัดเวทีประชุม โดยเชิญภาคีที่เกี่ยวข้องมาร่วมด้วย และขยายเครือข่ายให้กับคนทำงาน อย่างศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน จังหวัด ที่มีการจัดตั้งของเด็กขึ้นมา เราเอา TSY ไปแนะนำทั้ง 4 จังหวัด พื้นที่เขตสุขภาพที่ สคร.7 ดูแลอยู่ ทำโมเดลการทำงานให้ดู แล้วให้แต่ละพื้นที่นำไปปรับใช้ตามบริบทค่ะ”**

แม้แต่ละจังหวัดใน “ร้อยแก่นสารสินธุ์” จะมีวิธีการที่แตกต่างกันตามบริบทของตนเอง แต่มหาสารคามถือเป็นตัวอย่างที่ขับเคลื่อนได้ไว ด้วยพลังการทำงานร่วมกันอย่างเข้มแข็งของทีมอนุเด็ก



ประชุมจัดตั้งทีมอนุเด็กมหาสารคาม

การขับเคลื่อน TSY ในจังหวัดมหาสารคามเกิดขึ้นผ่านกลไกของคณะอนุกรรมการด้านความปลอดภัยทางถนนในเด็กและเยาวชน (อนุเด็ก) ซึ่งเป็นคณะทำงานย่อยภายใต้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ระดับจังหวัด อนุเด็กมีหน้าที่ประสานทุกภาคส่วน ทั้งหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ประชาสังคม และชุมชน เพื่อร่วมกันแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับเด็กและเยาวชนโดยเฉพาะ

**พี่ป๋ม อรพรรณ อ่อนดวง** นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จังหวัดมหาสารคาม หนึ่งในทีมอนุเด็ก ผู้ทำหน้าที่เชื่อมประสานหน่วยงานต่างๆ เล่าถึงจุดแข็งของ TSY ที่เอื้อต่อการเชื่อมประสานภาคี จนทำให้เกิดก้าวแรกขึ้น



“ทีมอนุเด็กมหาสารคาม เริ่มดำเนินงานปี 2567 มีทั้ง ปก., ขนส่ง, ตำรวจ, สาธารณสุข, สภม. และบริษัทกลาง ร่วมเป็นคณะทำงาน โจทย์สำคัญคือ จะทำงานบูรณาการร่วมกันอย่างไร... ในเวทีประชุม สคร.7 คุณนก มยุราเสนอว่า มีหลักสูตร TSY ซึ่งตอบโจทย์การทำงานแบบบูรณาการ ทีมเราเลยช่วยกันคิดว่า จะเชื่อมต่อไปถึงโรงเรียนได้อย่างไรบ้างค่ะ”

ทีมอนุเด็กมหาสารคามเริ่มจากการนำหลักสูตร TSY เข้าสู่กลุ่มเป้าหมายแรกคือคุณครู โดยสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษา (สพม.) ซึ่งเป็นภาคีร่วมในทีมอนุเด็กช่วยเป็นตัวกลาง ในเดือนพฤษภาคม 2567 สพม. จัดอบรมหลักสูตร TSY ให้กับคุณครูจากโรงเรียนมัธยมทั้ง 35 แห่งในสังกัด โดยมีคุณครูที่ผ่านการอบรมครั้งนั้น 70 คน

**พีลักษณ์ วรลักษณ์ บุษบง** ผู้อำนวยการกลุ่มส่งเสริมการจัดการศึกษา สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษา จังหวัดมหาสารคาม ผู้รับไม่ต่อจากพี้มเล่าถึงการผลักดัน TSY ไปสู่โรงเรียนผ่านชมรมวัคซีนจราจร

“หลังจากอบรมเสร็จแล้ว  
เราสนับสนุนให้คุณครูตั้งชมรมวัคซีนจราจร  
เพื่อนำความรู้ที่ได้ไปถ่ายทอดให้กับนักเรียนค่ะ  
โดยทาง สพม. เข้าไปช่วยให้คำแนะนำ  
การจัดสาระการเรียนรู้  
ให้ครอบคลุมเนื้อหาในหลักสูตร”



### 3

### สร้างแรงจูงใจด้วย “ใบขับขี่”

ก่อนที่จะมีการตั้งทีมอนุเด็ก หลายหน่วยงานเคยจัดอบรมหลักสูตรความปลอดภัยทางถนนให้กับนักเรียนนับครั้งไม่ถ้วน แต่เมื่อจบการอบรมก็มักจะผ่านพ้นไป เด็ก ๆ ขาดแรงจูงใจที่จะนำความรู้ไปใช้จริง

**พีมาศ สิริมาศ ชูประเสริฐ** ผู้จัดการบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สาขามหาสารคาม อีกหนึ่งภาคีร่วมในทีมอนุเด็กเล่าถึงบทเรียนการทำงานที่ผ่านมา และนำไปสู่การออกแบบสาระการเรียนรู้สำหรับ “ชมรมวัคซีนจราจร” ที่เอื้อต่อการทำใบขับขี่

“จากการถอดบทเรียนการทำงานที่ผ่านมา  
เห็นชัดว่า อบรมอย่างเดียวไม่พอ  
เด็กๆ ไม่เอาไปใช้ต่อ...  
ทีมอนุเด็กเลยคิดกันว่า  
ถ้าเชื่อมการอบรมกับการสอบใบขับขี่ได้  
ก็น่าจะจูงใจให้เด็กสนใจเรียนรู้อย่างต่อเนื่อง  
และเอาไปใช้จริงในที่สุดค่ะ”



ชมรมวัดชินจระจร แบ่งสาระการเรียนรู้ออกเป็น 14 ชั่วโมง โดยมีเนื้อหาครอบคลุมตั้งแต่การจัดการความเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนนเบื้องต้น การรู้จักจำกัดของมนุษย์ ความตระหนักรู้ การตัดสินใจ ทักษะคิดอันตราย ไปจนถึงการจัดการความเครียดและความเหนื่อยล้า

ความพิเศษคือ ชั่วโมงเรียนเหล่านี้สามารถนำมานับแทนการอบรมใบขับขี่ได้ เพราะมีการปรับเนื้อหาให้สอดคล้องกับหลักสูตรการทำใบขับขี่รถจักรยานยนต์ของกรมการขนส่งทางบก เด็ก ๆ จึงเห็นผลลัพธ์ชัดเจนว่า “ถ้าเข้าเรียนชมรมแล้ว จะสอบใบขับขี่ง่ายขึ้น”

สิ่งเหล่านี้จะเกิดขึ้นไม่ได้เลย หากขาดการบูรณาการการทำงานระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง พี่เสื่อ คชาณพ จันทรภักดี หัวหน้ากลุ่มวิชาการขนส่ง สำนักงานขนส่งจังหวัดมหาสารคาม รับผิดชอบจากเพื่อนร่วมทีมอนุเด็ก ผลักดันจนเกิดเป็นกลไกที่ช่วยแก้ปัญหาได้จริง

“ขนส่งมีการจัดอบรมสอบใบขับขี่ให้กับนักเรียนอยู่แล้วครับ แต่เรามีข้อจำกัดเรื่องกำลังคนและเวลา ทำให้แต่ละปี ไม่สามารถไปได้ครบทุกโรงเรียน และเด็กส่วนใหญ่จะบอกว่า ขอบสอบยาก โดยเฉพาะเรื่องการคาดการณ์อุบัติเหตุ... เรามองว่า หลักสูตร TSY และชมรมวัดชินจระจรนี้แหละ จะช่วยเตรียมความพร้อมให้เด็กๆ สอบใบขับขี่ผ่านมากขึ้น ซึ่งก็ตรงกับเป้าหมายการทำงานของเราด้วยครับ เราเลยสนับสนุนเต็มที่”



เมื่อแรงจูงใจของเด็กถูกเชื่อมโยงกับเป้าหมายของหน่วยงานภาครัฐ บทบาทของ TSY จึงไม่ได้หยุดอยู่ที่ “การสอน” แต่กลายเป็นเครื่องมือที่ช่วยให้เด็ก ๆ ได้ทั้งทักษะชีวิตและใบขับขี่ในเวลาเดียวกัน

## How to ทำใบขับขี่ครั้งแรก

- 1 **จองคิวออนไลน์**  
ใช้แอป DLT Smart Queue เลือกวันและเวลาที่สะดวก
- 2 **ยื่นเอกสาร**  
ยื่นเอกสารพร้อมคำขอที่สำนักงานขนส่ง
- 3 **ทดสอบสมรรถภาพร่างกาย**  
ทดสอบสายตา และการตอบสนอง
- 4 **เข้าอบรม**  
ประมาณ 5 ชั่วโมง
- 5 **สอบข้อเขียน**  
ผ่านระบบคอมพิวเตอร์ 50 ข้อ  
ต้องถูกอย่างน้อย 45 ข้อ หรือ 90%
- 6 **ทดสอบขับรถ**  
ขับขึ้นรถจักรยานยนต์ตามเส้นทางที่กำหนด
- 7 **ชำระค่าธรรมเนียม และรับใบขับขี่**  
คำคำขอ 5 บาท และค่าใบขับขี่ 100 บาท

✓ อายุ 15 ปีขึ้นไป สามารถทำใบขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราวได้ แต่จำกัดเฉพาะรถที่มีขนาดความจุของกระบอกสูบไม่เกิน 110 cc.



## ต่อจิ๊กซอว์ระบบความปลอดภัยในการเดินทาง

ในปี 2568 โรงเรียนในสังกัด สพม. ได้จัดตั้งชมรมวัคซีนจราจรครบทั้ง 35 แห่ง หนึ่งในนั้น คือ โรงเรียนแกด้าวิทยาคาร ซึ่งเป็นโรงเรียนต้นแบบระบบรถรับส่งนักเรียนปลอดภัย ที่ดูแลเด็กนักเรียนกว่า 70% ในขณะเดียวกันก็มีมาตรการสวมหมวกนิรภัย 100% รวมถึงการสนับสนุนให้นักเรียนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียน ต้องมีใบอนุญาตขับขี่

การจัดตั้งชมรมวัคซีนจราจร และจัดอบรมเนื้อหาในหลักสูตร TSY จึงช่วยต่อจิ๊กซอว์ระบบความปลอดภัยในการเดินทางให้กับเด็กทุกคนในโรงเรียน นี่คือการผสมผสานระหว่างระบบที่โรงเรียนดูแลเอง กับวัคซีนทักษะชีวิตที่อนุเด็กและภาคีจังหวัดช่วยกันเติมเต็ม

**ผอ.วัลลภ ปุยสุวรรณ** ผู้อำนวยการโรงเรียนแกด้าวิทยาคาร ย้ำถึงบทบาทของ TSY ในการเติมเต็มมาตรการที่โรงเรียนมีอยู่แล้ว ให้กลายเป็นระบบความปลอดภัยที่รอบด้านยิ่งขึ้น



“วัคซีนจราจร ไม่ใช่หลักสูตรแค่ในกระดาษ  
แต่เน้นให้เด็กๆ เรียนรู้เพื่อเอาไปใช้จริง  
ให้มีชีวิตรอดบนท้องถนน...  
เด็กแต่ละคนมีเงื่อนไขต่างกัน  
เราห้ามเขาไม่ให้ขี่รถมอเตอร์ไซด์ไม่ได้  
แต่สร้างภูมิคุ้มกันให้เขาได้ครับ”



ภาคิณทิมอนุเด็กถ่ายทอดความรู้เกี่ยวกับ พ.ร.บ. รถจักรยานยนต์



เรียนรู้หลักการการทำ CPR ที่ถูกต้องจากการอบรม TSY

การขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนของทีมงานเด็ก โดยใช้ TSY เป็นเครื่องมือสำคัญ เกิดผลลัพธ์ตั้งแต่ปีแรกอย่างชัดเจน พี่ลักษณะเล่าถึงผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นด้วยความภาคภูมิใจ

“ข้อมูลล่าสุดที่เราได้ คือ เด็กนักเรียนได้ไปขับขี่เพิ่มขึ้นประมาณ 1,800 คน ทุกโรงเรียนในสังกัด สพม. 35 แห่ง ตั้งชมรมวัดชีนจรรยาแล้ว เท่ากับว่าเรามีแกนนำนักเรียนกว่า 800 คน ที่พร้อมขยายผลต่อที่สำคัญสถิติการจ่ายเงินช่วยเหลือเด็กที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถมอเตอร์ไซด์ลดลง เราแก้ปัญหาที่ตรงที่สุด คือให้วัดชีนจรรยาเพื่อไม่ให้เด็กมหาสารคามเสียชีวิตบนท้องถนนค่ะ”

ก้าวต่อไปคือ การขยายผลไปสู่ทุกโรงเรียนในจังหวัด รวมถึงการศึกษานอกระบบ โดยทีมงานเด็กยังคงย้ำชัดว่าหัวใจของ “วัดชีนจรรยา” อยู่ที่การทำงานแบบบูรณาการในทุกระดับ เพื่อให้เยาวชนทุกคนเดินทางกลับบ้านอย่างปลอดภัย



## บทเรียนจากทีมมหาสารคาม

กรณีของมหาสารคามชี้ให้เห็นว่า การแก้ปัญหาอุบัติเหตุในกลุ่มเยาวชนไม่อาจอาศัยมาตรการใดมาตรการหนึ่งเพียงลำพัง แต่ต้องผสมผสานการจัดการเชิงโครงสร้าง (เช่น ระบบรถรับส่งนักเรียน) เข้ากับการสร้างทักษะชีวิตและทัศนคติความปลอดภัย (เช่น การใช้หลักสูตร TSY และชมรมวัดชัยจรรยา) เมื่อโรงเรียนทำหน้าที่จัดการระบบที่ปลอดภัย และทีมอนุเคราะห์ระดับจังหวัดเข้ามาเติมเต็มในมิติของการสร้างภูมิคุ้มกันทางพฤติกรรม จึงเกิดเป็นกลไกที่ทำงานครบวงจร ตั้งแต่ตัวเด็ก โรงเรียน และชุมชน

ทีมมหาสารคามแสดงให้เห็นว่า เมื่อโครงสร้างและพฤติกรรมเสริมกันได้อย่างลงตัว ความปลอดภัยของเด็กและเยาวชนก็ไม่ใช่เรื่องไกลเกินเอื้อม แต่เป็น “ระบบที่สร้างได้จริง” และสามารถต่อยอดไปยังพื้นที่อื่นได้ทันที

**“เพราะทุกการเดินทางกลับบ้าน  
ควรเป็นการเดินทางที่ปลอดภัยที่สุดสำหรับเด็กทุกคน”**



บทเรียนสำคัญที่พื้นที่อื่นสามารถนำไปใช้ได้ คือ

- **เริ่มจากโจทย์ที่ชัด:**  
วิเคราะห์ว่าเด็กในพื้นที่เสี่ยงจากอะไร เช่น รถจักรยานยนต์, รถรับส่ง หรือเส้นทางกลับบ้าน
- **ใช้โรงเรียนเป็นฐาน:**  
โรงเรียนคือจุดยุทธศาสตร์ที่เข้าถึงเด็กได้โดยตรง ทั้งในเชิงระบบ และพฤติกรรม
- **ทำงานแบบบูรณาการ:**  
ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจับมือกัน โดยใช้ “เครื่องมือกลาง” อย่าง TSY เป็นตัวเชื่อม
- **สร้างแรงจูงใจที่จับต้องได้:**  
เช่น การเชื่อมการเรียนรู้กับการสอบใบขับขี่ เพื่อให้เด็กเห็นผลลัพธ์ที่ตรงกับชีวิตจริง



ร้อยเอ็ด



## “เติมใบสั่ง... อาจจะยังน่า”

โรงเรียนโพนทองพัฒนาวินวิทยา อำเภอโพนทอง จังหวัดร้อยเอ็ด

### “จอดชิดขวา แวะรับใบสั่งก่อนนะคะ”

เสียงใส ๆ ของกระต่าย และเพื่อน ๆ ตำรวจนักเรียน โรงเรียนโพนทองพัฒนาวินวิทยา ดั่งขึ้นพร้อมรอยยิ้มขณะโบกมือเรียกเพื่อนนักเรียนที่กำลังขี่รถจักรยานยนต์เข้าทางประตูด้านข้างของโรงเรียน

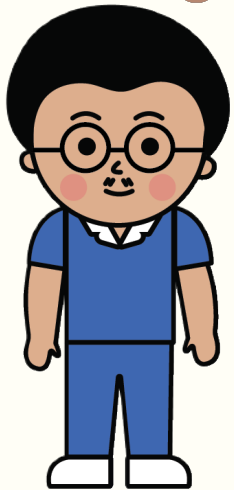
วันนี้มีการตั้งด่านตรวจหมวกนิรภัย บรรยายภาคจึงดูคึกคักกว่าปกติ นักเรียนที่ขี่รถเข้ามา หากไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่ว่าจะเป็นคนขับหรือคนซ้อนท้าย ต้องจอดแวะรับใบสั่งพร้อมค่าเตือนด้วยความหวังใจ และถูกบันทึกชื่อไว้ในระบบ หากได้รับใบสั่งถึง 2 ครั้ง จะถูกตัดคะแนนความประพฤติ และหากเกิดครั้งที่ 3 จะถูกส่งต่อไปยังสถานีตำรวจภูธรโพนทองเพื่อปรับจริง

มาตรการ “**เพื่อนเตือนเพื่อน**” ผ่านใบสั่ง จึงไม่ใช่แค่การสุ่มตรวจ แต่เป็นกลไกที่ช่วยให้เด็ก ๆ ตระหนักว่า ความปลอดภัยเป็นเรื่องจริงจัง และการสวมหมวกนิรภัยเป็นวินัยที่ต้องร่วมกันรักษา เมื่อปฏิบัติซ้ำทุกวันจนกลายเป็นส่วนหนึ่งของชีวิตประจำวัน จะค่อย ๆ ซึมซับพฤติกรรมขับขี่ปลอดภัย

นี่เป็นแนวทางหนึ่งที่โรงเรียนโพนทองพัฒนาวินวิทยาใช้ในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้กับเด็ก ๆ



“โรงเรียนเป็นพื้นที่สร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย  
ถ้าโรงเรียนปลูกฝังให้เด็กๆ ตระหนักถึง  
ความปลอดภัยทุกครั้งที่เดินทาง  
เขาก็จะนำไปใช้ในชีวิตประจำวัน...  
กิจกรรมที่ดูแลความปลอดภัยต้องทำอย่างจริงจัง  
ต่อเนื่อง และสร้างเป็นระบบครับ”



คุณครูไชยา เจลียวพงษ์ หัวหน้า  
กลุ่มบริหารงานบุคคลและกิจการ  
นักเรียน ซึ่งดูแลความปลอดภัยในการ  
เดินทางของนักเรียนย้ำถึงความสำคัญ  
ของโรงเรียนในการร่วมสร้างวัฒนธรรม  
ความปลอดภัยทางถนน

โรงเรียนโพธิทองพัฒนวิทยา เป็นโรงเรียนประจำอำเภอ มีนักเรียน  
มากถึง 2,832 คน การเดินทางมาโรงเรียนหลากหลายรูปแบบ ส่วนใหญ่  
กว่า 60% เดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางและรถรับส่งนักเรียน อีก 30%  
ขี่รถจักรยานยนต์ และอีกประมาณ 10% มีผู้ปกครองมาส่ง

ที่ตั้งของโรงเรียนมีทางเข้าออกถึง 5 ประตู โดยทางเข้าออกหลัก  
ด้านหน้าโรงเรียน ติดกับถนนใหญ่ 4 เลน ช่วงเวลาเช้าและหลังเลิกเรียน  
การจราจรบริเวณรอบโรงเรียนแออัดหนาแน่น เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ  
เพื่อป้องกันความเสี่ยงรอบด้าน ทางโรงเรียนจึงต้องกำหนดมาตรการด้าน  
ความปลอดภัยในการเดินทางที่ครอบคลุมทั้งรูปแบบการเดินทางและ  
การจัดสภาพแวดล้อม



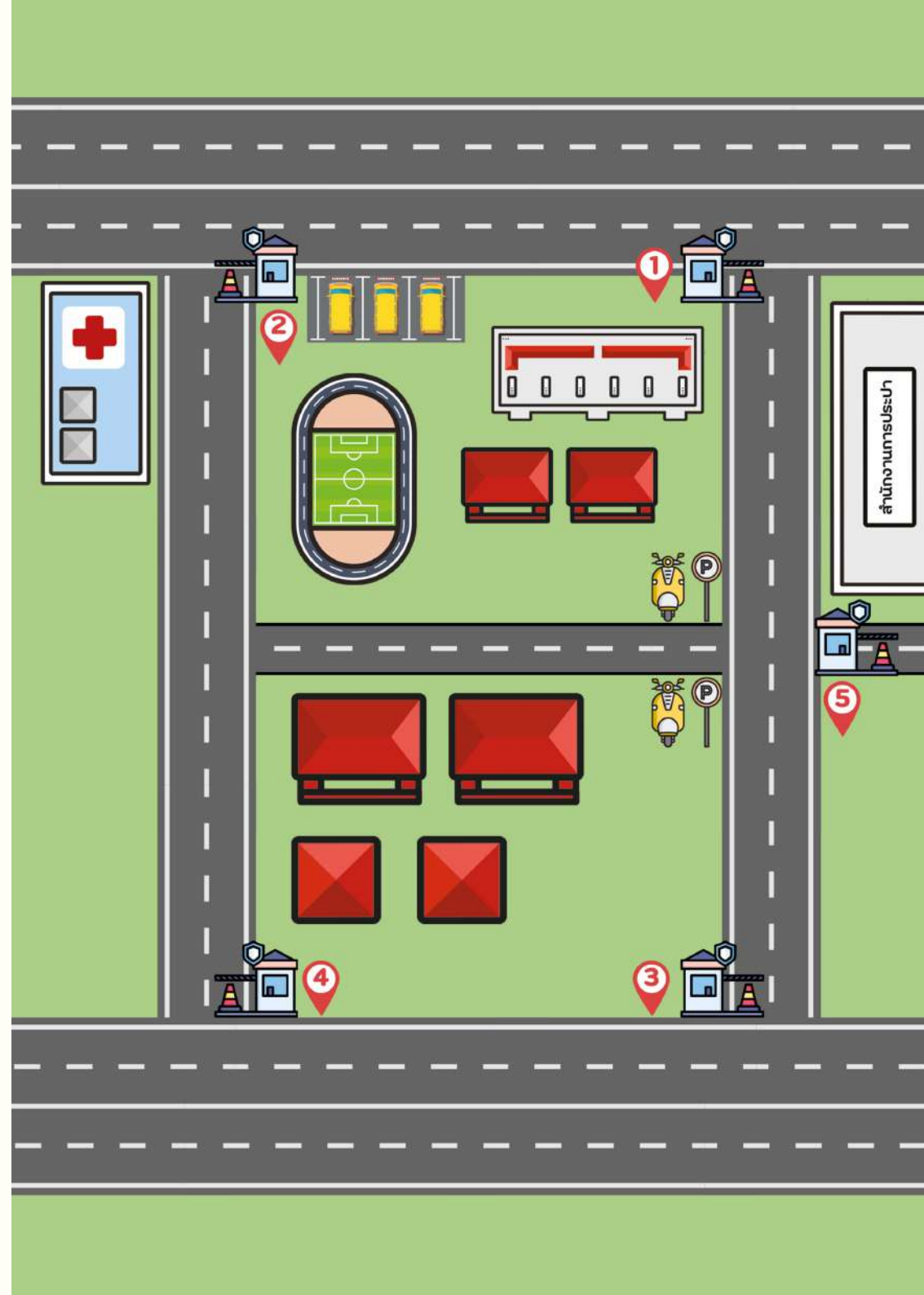
บรรยากาศการเดินทางในช่วงเช้า  
นักเรียนส่วนใหญ่เดินทางด้วยรถโดยสารและรถรับส่งนักเรียน

มาตรการความปลอดภัยในการเดินทาง ถูกออกแบบให้เป็นส่วนหนึ่งของ “ระบบช่วยเหลือนักเรียน” ซึ่งผสมผสานแนวทางการจัดการทั้งการจัดสภาพแวดล้อม การใช้กฎระเบียบปกติ และการสร้างความตระหนักจากตัวนักเรียนเอง

เริ่มจากการจัดสภาพแวดล้อม โรงเรียนมีทางเข้าออกถึง 5 ประตู แต่ละประตูถูกกำหนดหน้าที่อย่างชัดเจนเพื่อความเป็นระเบียบและปลอดภัย

- ประตูที่ 1 ด้านหน้าโรงเรียน  
สำหรับรถโดยสารประจำทาง และรถของผู้ปกครอง
- ประตูที่ 2 ด้านข้างฝั่งโรงพยาบาลโพทอง  
เป็นจุดจอดรถรับส่งนักเรียน
- ประตูที่ 3 และ 4 ด้านหลังทั้ง 2 จุด  
เป็นทางเข้าออกของบุคลากรโรงเรียน และผู้มาติดต่อ
- ประตูที่ 5 ด้านข้างฝั่งสำนักงานการประปา  
สำหรับนักเรียนที่ขี่รถจักรยานยนต์มาเอง โดยทางโรงเรียนได้จัดจุดจอดรถใกล้ประตูไว้รองรับ

“ข้อดีของการแบ่งโซน ช่วยให้เรากำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบให้กับคุณครู หรือตำรวจนักเรียน ที่ได้รับมอบหมายให้ดูแลจุดนั้นๆ ได้ชัดเจนครับ เพราะแต่ละจุดมีความเสี่ยงที่ต้องระมัดระวังต่างกัน อย่างทางประตูด้านหน้า ตำรวจนักเรียนจะทำงานร่วมกับตำรวจจริง ช่วยโบกรถ ดูแลให้นักเรียนเดินข้ามถนนอย่างปลอดภัย ในขณะที่ประตูด้านข้างฝั่งการประปา จัดให้มีการตรวจหมวกนิรภัยครับ” คุณครูไชยาให้ข้อมูลเพิ่มเติม



สำหรับการใช้กฎระเบียบกติกาในการควบคุม แบ่งเป็นการจัดการมาตรฐานรถรับส่งนักเรียน และการจัดการความปลอดภัยในกลุ่มที่เดินทางด้วยรถจักรยานยนต์

การจัดการมาตรฐานรถรับส่งนักเรียน ทางโรงเรียนกำหนดให้เจ้าของรถที่ใช้รถเพื่อรับส่งนักเรียนเป็นการเฉพาะ ต้องนำรถมาตรวจสภาพและตรวจใบอนุญาตขับขี่ รถที่ผ่านเกณฑ์ จะได้ใบรับรองจากทางโรงเรียน อย่างไรก็ตามทางโรงเรียนไม่สามารถควบคุมมาตรฐานของรถรับส่งได้ทุกคน เนื่องจากบางคนเป็นรถประจำทางที่วิ่งระหว่างหมู่บ้าน ไม่ได้เป็นรถรับส่งนักเรียนโดยเฉพาะ

ส่วนการจัดการความปลอดภัยในกลุ่มที่เดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ จากการสำรวจข้อมูลนักเรียนที่ขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียนในปีการศึกษา 2567 พบว่ามีมากกว่า 500 คน โรงเรียนมีมาตรการสำคัญ 2 ส่วนคือ

- ✓ **การอบรมเพื่อทำใบอนุญาตขับขี่**  
โดยประสานความร่วมมือกับกรมการขนส่งทางบก จัดอบรมเพื่อทำใบอนุญาตขับขี่ ให้กับนักเรียนชั้นมัธยมปลาย เป็นประจำทุกปีการศึกษา

- ✓ **การรณรงค์สวมหมวกนิรภัย 100%**  
ผ่านโครงการ “เด็กพัฒนวิทย์หัวแข็ง” ที่มีกลุ่มตำรวจนักเรียนเป็นผู้ช่วยคุณครูตรวจและสร้างวินัยการสวมหมวกนิรภัยให้กับเพื่อนๆ



3

สน. โรงเรียนโพททองพัฒนวิทยา: กลไกที่สร้างการเปลี่ยนแปลง

การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ของเยาวชน เป็นโจทย์ที่ท้าทาย การบังคับใช้กฎระเบียบที่เข้มงวดเพียงอย่างเดียว มักเกิดแรงต้านและไม่สามารถสร้างการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมได้ในระยะยาว การเปิดโอกาสให้นักเรียนได้ทดลองปฏิบัติจริงด้วยตัวเอง เป็นทางหนึ่งที่ช่วยให้พวกเขาเรียนรู้และตระหนักถึงความเสี่ยงได้ด้วยตนเองและสร้างการเปลี่ยนแปลงอย่างยั่งยืน กิจกรรม “ตำรวจนักเรียน” คือหนึ่งในกลไกที่เปิดโอกาสให้เด็ก ๆ ได้เรียนรู้ผ่านการลงมือทำจริง

คุณครูไชยาเล่าถึงกิจกรรมตำรวจนักเรียน สน. โรงเรียนโพททองพัฒนวิทยาว่า เริ่มขึ้นในปี 2566 จากโครงการ “1 โรงเรียน 1 โรงพัก” ของตำรวจภูธรจังหวัดร้อยเอ็ด โดยตั้งสถานีตำรวจนักเรียนขึ้นภายในโรงเรียน จำลองโครงสร้างเหมือนโรงพักจริง มีการแบ่งงานเป็นฝ่ายต่าง ๆ ได้แก่ ฝ่ายอำนวยความสะดวก, ฝ่ายสืบสวน, ฝ่ายสอบสวน, ฝ่ายปราบปราม, ฝ่ายไซเบอร์ และฝ่ายจราจร

วัตถุประสงค์ของโครงการเพื่อให้นักเรียนเป็นแนวร่วมในการจัดการและป้องกันปัญหาสำคัญ ที่เกิดจากพฤติกรรมเสี่ยงในกลุ่มวัยรุ่น เช่น ปัญหาเสพยา, การทะเลาะวิวาท, พฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย เป็นต้น

สมาชิกตำรวจนักเรียนต้องผ่านการคัดเลือกอย่างเข้มข้น ทั้งการทดสอบสมรรถภาพร่างกาย และการสอบสัมภาษณ์ โดยจะมีการคัดเลือกสมาชิกใหม่ทุกเทอม ปัจจุบันมีตำรวจนักเรียนทั้งหมด 30 คน ส่วนใหญ่เป็นนักเรียนชั้นมัธยมปลาย



ตำรวจนักเรียนฝ่ายจราจรวางแผนปฏิบัติหน้าที่ช่วงเย็นหลังเลิกเรียน



บรรยากาศช่วงเช้าที่ด่านตรวจหมวกนิรภัย



ตำรวจนักเรียนช่วยดูแลเพื่อนๆ ให้ข้ามถนนอย่างปลอดภัย



ตำรวจนักเรียนทำงานอาสาร่วมกับตำรวจจริงในชุมชน

สำหรับตำรวจนักเรียนฝ่ายจราจร ทุกคนต้องผ่านการฝึกอบรมจากตำรวจจริง ทั้งกฎจราจรที่สำคัญ การใช้สัญญาณมือ ทักษะการดูแลความปลอดภัย การปฐมพยาบาล และการกู้ชีพเบื้องต้น เพื่อให้มั่นใจว่าพวกเขาจะปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างปลอดภัย

ตำรวจนักเรียนทุกคนยึดหลัก “รู้ลึก รวดเร็ว อ่อนโยน” สิ่งที่ทำให้บทบาทนี้มีความหมายพิเศษ ก็คือ เทคนิคการสื่อสารเชิงบวก เพื่อสร้างบรรยากาศเป็นมิตร ป้องกันความขัดแย้ง และที่สำคัญ เพราะพวกเขารู้ดีว่าเพื่อนจะรับฟังกันมากขึ้น เมื่อคำเตือนมาจากความห่วงใยมากกว่าการบังคับ

แวะเติมหมวก  
ก่อนนะคะ



“เพื่อนที่ไม่ใส่หมวกกันน็อก ส่วนใหญ่จะบอกว่า ชีมาใกล้ๆ บางคนก็บอกว่า กลัวผมเสียทรง หนูก็จะบอกเพื่อนว่า ให้เอาที่ม้วนผมมาทำที่โรงเรียนเลย ใส่ไว้ดีกว่า มันปลอดภัย เพื่อนก็เชื่อหนูนะ เขาก็ใส่หมวกมา แล้วเอาที่ม้วนผมมาทำที่โรงเรียนด้วย... เวลาแจกใบสั่ง หนูก็เล่าให้เขาฟังว่า หนูเคยรถล้มตรงใกล้ๆ โรงเรียน หน้าโถไปกับพื้น แต่ไม่เป็นไรเลย เพราะใส่หมวกกันน็อก ถ้าไม่ใส่คงเป็นแผลเหวอะ...”  
- กระต่าย -



“เมื่อก่อนหนูไม่ได้ใส่หมวกกันน็อกมาโรงเรียน เคยรถล้ม เพราะหมวกบังตัดหน้ารถ ตอนนั้นเจ็บคาง แล้วก็ไม่ได้มาโรงเรียนค่ะ หลังจากนั้นหนูก็ใส่หมวกตลอด เพราะกลัวฟันหาย... แล้วพอเป็นตำรวจ ก็ยังต้องเป็นตัวอย่างให้น้องๆ ด้วยค่ะ” - อ้ม -



เสียงสะท้อนจากเหล่าตำรวจนักเรียน ผู้ทำหน้าที่ช่วยเหลือเพื่อน ๆ ให้สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่ มีพลังในการบอกต่อเพื่อนในวัยเดียวกัน เพราะเรื่องราวที่เตือนเป็น “ความเสี่ยงใกล้บ้าน” ซึ่งเด็ก ๆ ต่างมีประสบการณ์ตรงคล้ายคลึงกัน การแจก “ใบสั่ง” จึงไม่ได้เป็นเพียงกระดาษที่ออกจากผู้บังคับใช้กฎ แต่เป็นเหมือนความห่วงใยจากเพื่อนที่จริงใจ

## คุณครูในฐานะพี่เลี้ยงและผู้ร่วมเรียนรู้กับเด็ก

เบื้องหลังการทำงานของตำรวจนักเรียน มีกำลังใจสำคัญคือ **คุณครู** กุ๊กไก่ เพ็ญศรีย์ แสนศักดิ์ และคุณครูไชยา เจลียวพงษ์ คอยทำหน้าที่ พี่เลี้ยง เปิดพื้นที่ให้เด็ก ๆ ได้เรียนรู้ทดลองจริง พร้อมทั้งดูแล เตรียมความพร้อมรอบด้าน และอยู่เคียงข้างในทุกขั้นตอน

ไม่เพียงแต่ทำหน้าที่สนับสนุน คุณครูยังเติบโตไปพร้อมกับเด็ก ๆ ด้วย โดยนำองค์ความรู้ใหม่ๆ เข้ามาเชื่อมกับการทำงานในโรงเรียน ปีที่ผ่านมา คุณครูกุ๊กไก่ได้เข้าร่วมวงประชุมศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) อำเภอโพธารอง ทำให้ได้เห็นแนวทางการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน และนำเครื่องมือต่าง ๆ อย่างการสะกิดพฤติกรรม (Nudge) หรือหลักสูตรวัดชีนจรรยา (TSY Program) มาปรับใช้กับการเรียนการสอน และกิจกรรมตำรวจนักเรียนอย่างเป็นรูปธรรม

เทอมที่ผ่านมา กลุ่มตำรวจนักเรียนได้จัดค่าย TSY โดยมีเจ้าหน้าที่จากสาธารณสุขอำเภอ และโรงพยาบาลโพธารองมาเป็นวิทยากร ทักษะการขับขี่ที่ได้เรียนรู้จากค่าย ถูกนำไปใช้จริงบนท้องถนน

**อัม** ตำรวจนักเรียนเล่าถึงความรู้ที่ได้จดจำไปใช้



“เรื่องที่หนูจำมาใช้คือ  
เตือนตัวเองให้มีสติ อย่าใจลอย  
ต้องมองรอบ ๆ ไม่ใช่มองแค่ด้านหน้า  
ทำให้หนูนึกถึงตอนที่รถล้ม  
เพราะมีหมาวิ่งตัดหน้ารถ  
ถ้าตอนนั้นหนูมองรอบ ๆ ให้ดี  
ก็น่าจะปลอดภัยค่ะ”



## NUDGE

**Nudge** แปลว่า การสะกิด หรือการจูน ให้ไปในทิศทางที่ต้องการ ในที่นี้หมายถึง “การสะกิดพฤติกรรม” ให้ปรับเปลี่ยนไปในทางที่เป็นประโยชน์ต่อตัวเอง

หลักการของ Nudge เน้นการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมด้วยการออกแบบสิ่งแวดล้อม โดยจะต้องทำอย่างแบบเนียนและนุ่มนวล ไม่ให้รู้สึกถูกบังคับหรือถูกปิดกั้นทางเลือกอื่นๆ จนรู้สึกว่าการเลือก ตัวอย่างเช่น การติดป้ายตัวเลขแคลอรี่ไว้ที่ชั้นบันได เพื่อจูงใจให้เดินขึ้นบันไดแทนการใช้ลิฟท์

ทุกวันนี้ Nudge ถูกนำไปประยุกต์ใช้อย่างหลากหลาย รวมทั้งการออกแบบสภาพแวดล้อมเพื่อสะกิดพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ลองมองไปรอบโรงเรียนอาจจะเจอ Nudge ที่ชวนให้เราปรับพฤติกรรมโดยที่ไม่เคยรู้มาก่อน



“เมื่อก่อนเวลาเกิดอุบัติเหตุ  
เราทำได้แค่บริจาค และแสดงความเสียใจ  
แต่พอได้เข้ามาทำงานนี้ ยิ่งเห็นชีวิตมันสำคัญ  
เวลาเห็นเด็กไม่สวมหมวก คุณครูไม่สบายใจ  
ความรู้สึกเปลี่ยนไปค่ะ...  
คุณครูมองว่า เรามีต้นทุนที่ดีมากอยู่แล้ว  
มีมาตรการและระบบช่วยเหลือนักเรียน  
เรามีตำรวจนักเรียนเป็นผู้ช่วยคุณครู  
สื่อสารกับเพื่อนวัยเดียวกัน  
เราเพียงนำความรู้ใหม่ๆ ที่ได้ มาช่วยเติมให้เขา  
ก็จะทำให้เขามีความรู้ที่จะไปคิดต่อ หรือไปใช้ในชีวิตประจำวันค่ะ”

- คุณครูกุ๊กไก่ -



ในอีกมุมหนึ่ง คุณครูยังทำหน้าที่รับมือกับเคสที่เกินกำลังของเด็ก ๆ เช่น การทะเลาะวิวาท ครูจะพาเด็ก ๆ มาพูดคุยกันใน “ห้องเย็น” พร้อมผู้ปกครอง เพื่อสร้างความเข้าใจและคลี่คลายสถานการณ์ เสริมให้ไกลเพื่อนดูแลเพื่อนมีพลังและปลอดภัยมากขึ้น

ทั้งหมดนี้สะท้อนว่า เมื่อคุณครูกับเด็กเรียนรู้และลงมือทำไปพร้อมกัน ตำรวจนักเรียนจึงไม่ได้เป็นเพียงกิจกรรมเชิงสัญลักษณ์ แต่เป็นพื้นที่ให้เด็ก ๆ ได้ฝึกฝนความรับผิดชอบ และค่อย ๆ บ่มเพาะวัฒนธรรมความปลอดภัยที่ยั่งยืนในโรงเรียน



บรรยากาศในห้องเย็น คุณครูโซฮารับจบบททุกเคส

## ก้าวเล็กๆ ที่เริ่มเปลี่ยนแปลง

ตลอดการดำเนินงาน โรงเรียนโพนทองพัฒนาวทยาสามารถสร้างการเปลี่ยนแปลงที่มองเห็นได้จริง ทั้งการจัดสภาพแวดล้อมรอบโรงเรียนให้ปลอดภัยมากขึ้น การกำหนดเส้นทางเข้าออกและจุดจอดรถอย่างเป็นระบบ ไปจนถึงการสร้างวัฒนธรรม **“เพื่อนเตือนเพื่อน”** ผ่านบทบาทตารวจนักเรียน ที่มีคุณครูทำหน้าที่พี่เลี้ยงอย่างใกล้ชิด เมื่อน้องค์ประกอบเหล่านี้มาประกอบกัน โรงเรียนจึงไม่เพียงควบคุมความเสี่ยงรายวัน แต่ยังค่อยๆ สร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยเพื่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในระยะยาว

“ใบสั่ง เป็นเหมือนตัวชี้วัดของเราเหมือนกันครับ ถ้าเด็ก ๆ ยังได้รับใบสั่ง เราก็คงต้องทำงานต่อเนื่อง” คุณครูไชยากล่าวทิ้งท้าย

แวะเติมใบสั่ง  
ก่อนนะคะ

อาจจะยังน่า..



## บทเรียนจากโรงเรียนโพนทองพัฒนาวทยา

กรณีของโรงเรียนโพนทองพัฒนาวทยาสะท้อนว่า โรงเรียนสามารถเป็นพื้นที่สำคัญในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนได้จริง กระบวนการเรียนรู้ที่เชื่อมโยงกับชีวิตประจำวัน และการเปิดโอกาสให้นักเรียนได้ลงมือปฏิบัติ ทำให้เด็ก ๆ ค่อย ๆ ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมอย่างเป็นธรรมชาติ และนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงที่ยั่งยืน

บทเรียนสำคัญที่พื้นที่อื่นสามารถนำไปใช้ได้ คือ

- **พลังเพื่อนคือหัวใจ:**  
คำเตือนจากเพื่อนวัยเดียวกันมีพลังมากกว่าคำสั่งจากผู้ใหญ่
- **ครูในบทบาทพี่เลี้ยง:**  
ครูทำหน้าที่สนับสนุนและเรียนรู้ไปพร้อมกับนักเรียน ไม่ใช่เพียงผู้กำกับดูแล
- **เชื่อมโยงกับระบบจริง:**  
การบันทึกและกตึกาที่ผูกกับระบบโรงเรียนและตำรวจจริง ทำให้มาตรการมีน้ำหนักและความน่าเชื่อถือ

โรงเรียนโพนทองพัฒนาวทยาแสดงให้เห็นว่า เมื่อพลังของเพื่อน ครู และระบบจริงทำงานสอดประสานกัน วัฒนธรรมความปลอดภัยก็สามารถเกิดขึ้นได้จริง และต่อยอดไปยังโรงเรียนอื่นได้เช่นกัน

กาฬสินธุ์



## “เส้นทางสู่ความฝัน = เส้นทางที่ต้องรอด”

โรงเรียนยางตลาดวิทยาคาร อำเภอยางตลาด จังหวัดกาฬสินธุ์

“จุดหน้าโรงเรียนเคลียร์แล้วครับ รถรับส่งหมดแล้ว  
เดี๋ยวผมจะไปช่วยไทเกอร์จัดรถในลานต่อครับ”

เสียงเข้มของเต นักเรียนอาสาจราจร ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 โรงเรียนยางตลาดวิทยาคาร รายงานผ่านวิทยุสื่อสารอย่างคล่องแคล่ว เข้าใจารับหน้าที่ช่วยโบกรถ และดูแลการจราจรด้านหน้าโรงเรียน

ขณะที่ไทเกอร์ เพื่อนสนิทของเต ในเครื่องแบบอาสาจราจร กำลังจัดระเบียบบรรดจักรยานยนต์ในลานจอดรถของโรงเรียนอย่างขะมักเขม้น

งานที่ดูเหมือนเล็กน้อยนี้ คือ “ภารกิจสำคัญ” ที่ทั้งสองคนต้องรับผิดชอบทุกวัน พวกเขาทำงานร่วมกับพี่ๆ ชั้นมัธยมปลาย คุณครู และเจ้าหน้าที่ตำรวจมาตลอดหนึ่งปีเต็ม สำหรับเตและไทเกอร์ การสวมเครื่องแบบอาสาจราจร ไม่ได้แค่ “ดูเท่” แต่ยังเป็นความภูมิใจที่ได้สวมบทบาทในการดูแลเพื่อนนักเรียนนับพันชีวิตให้เดินทางอย่างปลอดภัย

นี่คือ “ห้องเรียนชีวิตจริง” ที่ไม่เพียงสอนให้เด็กๆ ตระหนักถึงความปลอดภัยจากการลงมือทำ แต่ยังทำให้พวกเขาเห็นพลังในตัวเองผ่านการช่วยเหลือผู้อื่นด้วย



## 1

## บทเรียนที่ไม่อยากเรียนซ้ำ

เหตุผลที่โรงเรียนให้ความสำคัญกับการสร้าง **“ห้องเรียนชีวิตจริง”** ผ่านกิจกรรมอาสาจากร และมาตรการต่างๆ มาจากทั้งสภาพแวดล้อมรอบโรงเรียนที่เต็มไปด้วยความเสี่ยง และประสบการณ์ความสูญเสียที่เคยเกิดขึ้น

โรงเรียนยางตลาดวิทยาคาร เป็นโรงเรียนมัธยมประจำอำเภอ ตั้งอยู่ใกล้ตัวเมือง ติดถนนสายหลัก 6 เลน มีรถวิ่งผ่านด้วยความเร็วตลอดทั้งวัน โดยเฉพาะรถบรรทุก ผังตรงข้ามคือโรงพยาบาลยางตลาด มักมีรถจอดรับส่งผู้ป่วยบริเวณริมทาง และยังมีจุดกัลลับริดที่ค่อนข้างกระชั้นใกล้โรงเรียน ปัจจุบันเหล่านี้ ทำให้บริเวณหน้าโรงเรียนกลายเป็น **“จุดเสี่ยง”** ที่นักเรียนต้องเผชิญทุกเช้าและหลังเลิกเรียน



ความเสี่ยงในการเดินทางของนักเรียน ไม่ได้เป็นเพียงสิ่งที่คาดการณ์ แต่เคยเกิดขึ้นจริง และสร้างบาดแผลให้กับหลายครอบครัว

ในปี 2564 โรงเรียนได้สูญเสียนักเรียนจากอุบัติเหตุจักรยานยนต์ถึง 2 ราย รายแรกเป็นเด็กชั้นมัธยมต้น ส่วนอีกรายเป็นเด็กชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 ที่ใกล้จบการศึกษา เกิดเหตุขณะซ้อนท้ายเพื่อนไปตลาดนัด ซึ่งอยู่ห่างจากโรงเรียนเพียง 2 กิโลเมตร เด็กเสียชีวิตทั้งที่ในมือยังกำหมวกนิรภัยไว้อย่างแน่น ต่อมาในปี 2566 เกิดอุบัติเหตุซ้ำ เมื่อเด็กนักเรียนชั้นมัธยมต้น พลัดตกจากรถโดยสารนักเรียนและได้รับบาดเจ็บ

ความสูญเสียของครอบครัว ส่งแรงกระเพื่อมเป็นวงกว้างไปสู่เพื่อนนักเรียน และคุณครูทั้งโรงเรียน กลายเป็น **“บทเรียน”** ที่ทุกคนตระหนักร่วมกันว่า ต้องหาทางป้องกันไม่ให้เกิดเหตุซ้ำอีก และเป็นแรงขับเคลื่อนให้โรงเรียนออกแบบมาตรการต่างๆ เพื่อให้ทุกคนเดินทางได้อย่างปลอดภัยมากขึ้น **ดร.กฤษมาวดี พลเรือนทอง** ผู้อำนวยการโรงเรียนยางตลาดวิทยาคาร ย้ำหนักแน่นถึงเป้าหมายที่โรงเรียนยึดมั่น

**“เราไม่อยากให้มีลูกๆ นักเรียนบาดเจ็บ หรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุอีกแล้วค่ะ”**



## ออกแบบมาตรการที่ทุกฝ่ายมีส่วนร่วม

การสร้างมาตรการด้านความปลอดภัยในการเดินทางของโรงเรียน ยางตลาดวิทยาคาร เริ่มจากการรวมทีมคุณครูหลายฝ่ายมาทำงานร่วมกัน โดยมี **ครูแจน รัชฎา ปัทม** ผู้ช่วยผู้อำนวยการกลุ่มบริหารงานทั่วไป เป็นแกนหลัก

ในปี 2566 ครูแจนได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการให้เป็นตัวแทนของโรงเรียน เข้าร่วมประชุมกับภาควิชาจังหวัด เพื่อหาแนวทางแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นกับนักเรียนโดยตรง

หลังจากการประชุม ครูแจนและทีมคุณครูกลุ่มบริหารกิจการนักเรียน ช่วยกันเก็บข้อมูลอย่างละเอียด ทั้งรูปแบบการเดินทางของนักเรียน ปัญหาเชิงระบบ และจุดเสี่ยงต่างๆ เพื่อออกแบบมาตรการที่สอดคล้องกับบริบทของโรงเรียนมากที่สุด

ข้อมูลในปีการศึกษา 2568 สะท้อนชัดว่า  
โรงเรียนมีนักเรียนทั้งหมด 1,789 คน

ส่วนใหญ่กว่า 70%

ใช้บริการรถโดยสารประจำทางและรถรับส่งนักเรียน

มีผู้ประกอบการมากถึง 65 คน

ขณะที่อีกส่วนหนึ่งซื้อจักรยานยนต์มาเอง  
และบางส่วนมีผู้ปกครองมาส่ง



การออกแบบมาตรการความปลอดภัยให้ครอบคลุมรูปแบบการเดินทางที่หลากหลาย จำเป็นต้องอาศัยการทำงานร่วมกับภาคีที่เกี่ยวข้อง ทั้งตำรวจ ชุมชน และขนส่ง โดยมาตรการเบื้องต้น ได้แก่

### ✓ การจัดระบบหน้าโรงเรียน

ร่วมกับ สภ.ยางตลาดและชุมชน เพื่อกำหนดจุดจอดรถรับส่ง ลดการจอดริมทางที่บดบังทัศนวิสัย และช่วยดูแลการจราจรในช่วงโมงเร่งด่วน

### ✓ การควบคุมมาตรฐานรถรับส่งนักเรียน

ประสานกับกรมการขนส่งทางบก เพื่อตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่ง และกำหนดให้ผู้ประกอบการติดตั้งแผงกันท้ายรถ เพื่อป้องกันนักเรียนพลัดตก

### ✓ การรณรงค์สวมหมวกนิรภัย 100% และทำใบขับขี่

ขอการสนับสนุนจากกรมการขนส่งทางบก เพื่อจัดการอบรมสอบใบขับขี่ให้กับนักเรียนทุกปีการศึกษา

มาตรการเบื้องต้นช่วยลดความเสี่ยงได้ระดับหนึ่ง แต่ครูแจนเข้าใจดีว่า **“กฎเพียงอย่างเดียวไม่พอ”** สิ่งที่จะเปลี่ยนพฤติกรรมได้จริง ต้องมาจากการที่เด็กๆ รู้สึกว่า ตัวเองมีส่วนร่วมและมีตัวตนอยู่ในระบบการดูแลนี้ด้วย

### ฟังเสียงวัยรุ่น มอเตอร์ไซด์ และตัวตน

จากการทำงานใกล้ชิดกับเด็ก ๆ และการลงพื้นที่เยี่ยมบ้าน ครูแจน และทีมคุณครูกลุ่มบริหารกิจการนักเรียนเห็นภาพตรงกันว่า เส้นทางไปกลับระหว่างบ้านและโรงเรียนเต็มไปด้วย “ความเสี่ยง” โดยเฉพาะสำหรับเด็กที่ต้องขี่รถจักรยานยนต์มาเรียนเอง

**“เด็กส่วนใหญ่กว่า 90% อยู่กับปู่ย่าตายาย เพราะพ่อแม่ไปทำงานต่างจังหวัด หรือต่างประเทศ หรือไม่ก็แยกทางกัน ทำให้เด็กต้องเดินทางมาโรงเรียนเอง ผู้ปกครองมักจะซื้อรถมอเตอร์ไซด์ให้เป็นรางวัล ถ้าสอบเข้าเรียนได้ กลายเป็นค่านิยมไปแล้วครับ”**

ครูแจนเล่าพร้อมชี้ให้เห็นว่า การมีรถจักรยานยนต์ในชีวิตเด็กไม่ได้เป็นเพียงเรื่องการเดินทาง แต่เป็นภาพสะท้อนทั้งความจำเป็นและความคาดหวังของครอบครัว

รถจักรยานยนต์จึงไม่ใช่แค่พาหนะ แต่เป็นทั้งสิ่งจำเป็นและสัญลักษณ์ของการเติบโต เด็กหลายคนได้รับรถจักรยานยนต์คันแรกเป็น **“ของขวัญ”** เมื่อสอบเข้าโรงเรียนมัธยมได้สำเร็จ แต่ในความเป็นจริง เด็กส่วนใหญ่เริ่มหัดขี่และใช้รถจักรยานยนต์ตั้งแต่ชั้นประถม โดยเรียนรู้จากคนในครอบครัว พาหนะที่ดูเหมือนสะท้อนความรักของผู้ปกครอง จึงพาเด็กลงสู่ถนนจริงโดยขาดทักษะพื้นฐานด้านความปลอดภัย

ในอีกมิติหนึ่ง รถจักรยานยนต์ยังเป็นพื้นที่ของ

**“การแสดงตัวตนและอิสระ”**

เด็กหลายคนสร้างสังคมผ่านการแต่งรถ และแข่งรถซึ่งเสียงทอต่าง ไม่เพียงเพื่อความเท่ แต่สื่อสารกับสังคมว่านี่คือตัวตนของพวกเขา



“เสียงท้อ  
มีหลายแบบครับ  
แล้วแต่ความชอบ  
ถ้าเป็นคนที่แต่งรถ  
ก็จะฟังกันออก  
อย่างของผมเป็นแบบท้อหมก  
เสียงมันจะนุ่มๆ น้อย  
ไม่ดังมากเหมือนพวกท้อเปิด”  
- ไทเกอร์ -

“ผมแต่งท้อเอง ไปซื้อของแต่งจากเซียงกงครับ  
ตอนนี้แล้วแต่จะปรับให้เบาหรือดังก็ได้  
เวลาไปโรงเรียนผมปรับให้เบา  
แต่จะชอบบิดดั่งๆ ตอนขี่กลับบ้านครับ  
ให้ยายได้ยินว่าถึงบ้านแล้ว”  
- ๓ -



สำหรับทีมคุณครู การรับฟัง “เสียงของเด็ก” และมองเห็นความจริง  
ข้อนี้เป็นสิ่งสำคัญ เพราะทำให้เข้าใจว่า พฤติกรรมที่ดูเหมือนต่อต้านกฎ  
บางครั้งคือการสื่อสารเชิงสังคมของเด็กๆ ที่มองหาพื้นที่และการยอมรับ

มาตรการที่ตอบโจทย์การปรับเปลี่ยนพฤติกรรม จึงจำเป็นต้องเปิด  
พื้นที่ให้พวกเขาได้มีบทบาทที่สร้างสรรค์และมีความหมาย อย่างการเป็น  
“อาสาจราจร” ซึ่งครูแจนมองว่า จะช่วยเปิดพื้นที่ทางสังคมให้เด็กได้พิสูจน์  
ตัวตนอย่างปลอดภัย

“เด็กแต่ละคนมีความแตกต่างกัน  
บางคนไม่ถนัดวิชาการ  
แต่ไม่ได้หมายความว่า เขาไม่เก่ง เขาอาจมีด้านอื่นที่โดดเด่น  
เราก็ต้องสนับสนุนให้เขามั่นใจในตัวเอง...  
งานอาสาจราจร เป็นพื้นที่ให้เด็กๆ มีความภาคภูมิใจ  
เพราะได้ทำหน้าที่ช่วยเหลือเพื่อน ดูแลโรงเรียน  
ผู้บริหารเองก็สนับสนุน ทั้งงบประมาณและเครื่องแบบ  
เพราะเครื่องแบบทำให้เขารู้สึกว่า เขามีบทบาทสำคัญ”



## อาสาจราจร: สร้างการเรียนรู้ที่มีความหมาย

เมื่อโรงเรียนมอหามาตรการที่ไม่ใช่แค่การควบคุม แต่ยังเปิดพื้นที่ให้เด็ก ๆ ได้มีบทบาทอย่างแท้จริง **“อาสาจราจร”** จึงกลายเป็นกิจกรรมที่ตอบโจทย์ ทั้งในด้านการจัดการจราจรรอบโรงเรียน และในด้านการสร้างการเรียนรู้ที่มีความหมายกับชีวิตเด็ก

อาสาจราจรรุ่นแรก ในปี 2566 เป็นกลุ่มนักศึกษาวิชาทหาร (นศท.) ที่สมัครใจมาร่วมปฏิบัติหน้าที่ มีทั้งหมด 40 คน

ในการเตรียมความพร้อมให้กับเหล่าอาสาจราจร ทางโรงเรียนร่วมกับสถานีตำรวจภูธรยางตลาด จัดอบรมทักษะความปลอดภัยทางถนนให้กับเด็ก ๆ ทั้งกฎหมายจราจรเบื้องต้น, วิธีการใช้สัญญาณมือและอุปกรณ์ในการควบคุมการจราจร, การประเมินและหลีกเลี่ยงปัจจัยเสี่ยง เพื่อให้พวกเขาสามารถปฏิบัติงานได้อย่างถูกต้องและปลอดภัย

ปีต่อมาจึงเริ่มเปิดรับกลุ่มลูกเสือและเนตรนารี ปัจจุบันมีนักเรียนอาสาจราจรทั้งหมด 60 คน สับเปลี่ยนหมุนเวียนกันทำหน้าที่ทุกวัน



เตและไทเกอร์เริ่มเข้ามาทำหน้าที่อาสาจราจรตั้งแต่อยู่ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 2 จากการชักชวนของรุ่นพี่ สิ่งดึงดูดพวกเขาในตอนแรกคือ **“เครื่องแบบ”** ที่ดูเท่ แต่เมื่อได้ลงมือทำจริง พวกเขากลับพบว่าการทำงานอาสาจราจรคืองานที่ต้องใช้ความรับผิดชอบ เสียสละเวลา และต้องเผชิญความกดดันอยู่ไม่น้อย



**“พวกผมจะมาถึงโรงเรียนประมาณ 6 โมงครึ่ง มาเตรียมอุปกรณ์ต่างๆ เอากรวยไปตั้ง พอ 7 โมงก็เข้าประจำจุดหน้าโรงเรียน ช่วยโบกรถ คอยดูนักเรียนลงจากรถ ให้เขาเดินบนฟุตบาท แล้วก็คอยช่วยดูแลคนข้ามถนนครับ” - เต -**

**“ผมช่วยจัดรถมอเตอร์ไซด์ในลานจอดครับ บางทีเขาไม่ยอมเข้ามาจอดด้านใน เพราะออกยาก ผมก็ต้องบอกเขาให้เข้ามา จะได้เป็นระเบียบ แล้วก็ไม่ได้โดนคันที่มาจอดที่หลังชนด้วยครับ” - ไทเกอร์ -**



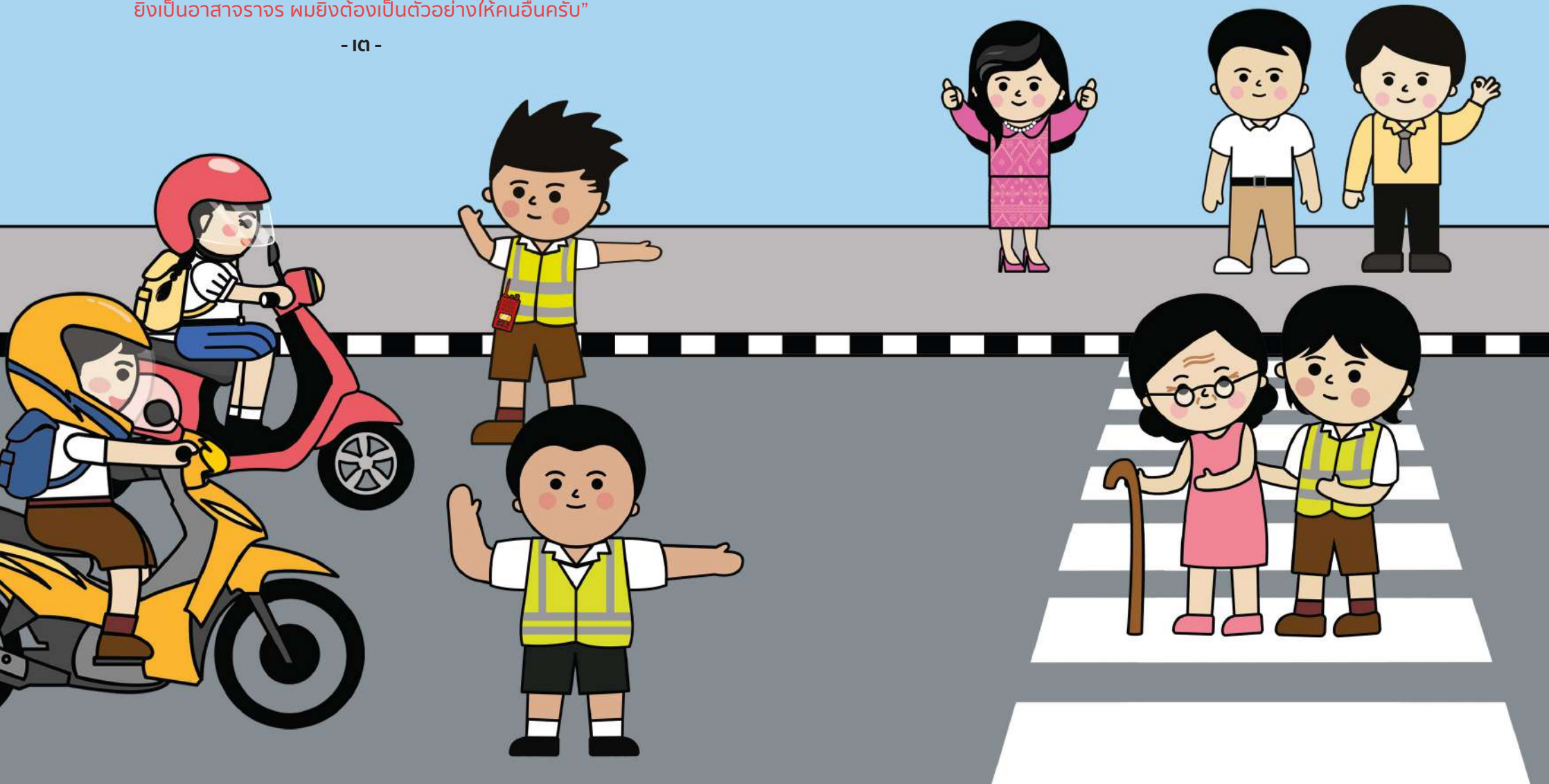
เตและไทเกอร์ปฏิบัติหน้าที่ร่วมกับอาสาจราจรรุ่นพี่ชั้นมัธยมปลาย คุณครู และเจ้าหน้าที่ตำรวจ ตลอด 1 ปีที่ผ่านมา พวกเขาเรียนรู้ว่าความเท่ของการเป็นอาสาจราจรไม่ได้มีแค่ที่เครื่องแบบ แต่อยู่ที่การได้ทำหน้าที่ช่วยเหลือผู้อื่น และเลือกที่จะเปลี่ยนพฤติกรรมเพื่อเป็นแบบอย่างที่ดีให้กับเพื่อนๆ

“ผมเคยขี่รถย้อนศร

ตอนนั้นมึนแล้ว ผมเหนื่อย อยากรีบกลับบ้านไปนอน  
คิดว่าใกล้ๆ ไม่น่าเป็นอะไร... ปรากฏว่ามีรถยนต์สวนมาชน  
ผมแขนหัก ต้องพักรักษาเป็นเดือน  
แต่ที่จำได้ไม่ลืมคือ คุณยาย เขาเสียใจมาก  
ผมซึมไปเป็นเดือน หลังจากนั้นก็ไม่ขี่ย้อนศรอีกเลย  
ยังเป็นอาสาจราจร ผมยังต้องเป็นตัวอย่างให้คนอื่นครับ”

- ๓ -

สำหรับเตและไทเกอร์ การโบกรถหน้าโรงเรียน ดูแลคนข้ามถนน  
หรือจัดระเบียบรถในลานจอด ไม่ใช่งานเล็กๆ แต่คือการลงมือทำในสิ่งที่  
เชื่อว่า “อุบัติเหตุป้องกันได้”



กิจกรรมอาสาจราจรจึงเป็นเหมือน “ห้องเรียนชีวิตจริง” ที่สอนให้เด็กๆ เรียนรู้การทำงานเป็นทีม ฝึกความรับผิดชอบ รู้จักเสียสละเพื่อส่วนรวม ที่สำคัญคือทำให้พวกเขาเกิดความภูมิใจ เพราะสิ่งที่ไม่เพียงมีความหมายต่อตัวเอง แต่ยังมีความหมายต่อเพื่อนๆ และชุมชนรอบโรงเรียนด้วย

“ทุกเช้าเวลาที่เห็นลูกๆ นักเรียนของเรา  
สวมเสื้อกักยืนโบกรถ  
ช่วยพาคนข้ามถนนไปฝั่งโรงพยาบาล  
ความรู้สึกแรกคือภูมิใจค่ะ  
เด็กๆ ไม่ได้แค่เรียนในห้อง  
แต่เรียนรู้การดูแลชีวิตคนอื่นจริงๆ”  
- พอ.กฤษมาวดี -



ทีมอาสาจราจรช่วยดูแลความปลอดภัยที่หน้าโรงเรียนทุกเช้า



“ความเท่” ไม่ได้อยู่แค่ที่เครื่องแบบ แต่เป็นการทำหน้าที่ที่มีความหมาย

## เสริมด้วยทักษะการเอาชีวิตรอด: ชมรมวัคซีนจราจร

งานอาสาจราจรเป็น “ฐานแรก” ที่ช่วยให้เด็ก ๆ ได้เรียนรู้ความรับผิดชอบและบทบาทของการดูแลความปลอดภัยในชีวิตประจำวัน เพื่อสร้างทักษะการเอาชีวิตรอดที่นำไปปรับใช้ได้กับเด็กทุกคน โรงเรียนจึงต่อยอดด้วยการตั้ง “ชมรมวัคซีนจราจร”

จุดเริ่มต้นของชมรม เกิดจากการที่ครูแจนเข้าร่วมอบรมหลักสูตร Thailand Safe Youth Program (TSY Program) ที่จัดโดยสำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 7 ขอนแก่น ความรู้ที่ได้รับทำให้ครูแจนเห็นว่า โรงเรียนสามารถต่อยอดจากงานอาสาจราจรไปสู่การสร้าง “ภูมิคุ้มกันด้านทักษะชีวิต” ให้กับเด็ก ๆ ได้จริง จึงนำแนวคิด “วัคซีนจราจร” มาถ่ายทอดต่อ เริ่มจากการสื่อสารสั้น ๆ ระหว่างเข้าแถวตอนเช้า ก่อนจะพัฒนาเป็นการตั้งชมรมเพื่อให้เกิดการเรียนรู้อย่างต่อเนื่อง

ชมรมวัคซีนจราจร เป็นชมรมน้องใหม่ เริ่มต้นด้วยสมาชิกเพียง 15 คน เป็นจุดเริ่มต้นให้เด็ก ๆ ซึมซับวัฒนธรรมความปลอดภัยในแบบที่ไม่เป็นทางการจนเกินไป ทักษะที่จำเป็นในการเอาชีวิตรอด เช่น การสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งแม้ขี่ใกล้บ้าน หรือการเตือนตัวเองให้มีสติ เมื่อเจอเหตุไม่คาดคิด ล้วนเป็นเหมือน “วัคซีนชีวิต” ที่ติดตัวพวกเขาไปใช้จริงบนท้องถนน เพื่อให้กลับถึงบ้านอย่างปลอดภัย และก้าวต่อไปสู่ฝันที่รออยู่ข้างหน้า



สแกน QR code เพื่อเรียนรู้ความเสี่ยงบนท้องถนนและเล่นเกม “ทักษะคิด การเอาชีวิตรอดจากภัยบนท้องถนน” ได้เลย

พี นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 เริ่มจากการเป็นอาสาจราจรก่อนจะรับหน้าที่ประธานชมรมวัคซีนจราจร เขานำสิ่งที่ได้เรียนรู้จากการทำงานจริงมาเชื่อมโยงกับบทบาทในชมรม เพื่อชักชวนรุ่นน้องเข้ามาเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยด้วยกัน

“ผมอยากบอกน้องๆ ว่า  
อุบัติเหตุมันใกล้ตัวกว่าที่คิดครับ  
แค่เราเผลอนิดเดียวก็เกิดขึ้นได้แล้ว...  
ผมกับเพื่อนลองเอาสิ่งที่ครูแจนสอนมาบอกต่อ  
พยายามหาเกมมาเล่นกัน  
อย่างเกมคาดการณ์ความเสี่ยง  
ทำให้สนุก ไม่เครียด แต่ได้ข้อคิดกลับไปครับ”



## ก้าวเล็กๆ ที่เปลี่ยนแปลง

ตลอดสองปีที่ผ่านมา โรงเรียนยางตลาดวิทยาคารค่อยๆ สร้าง “วัฒนธรรมความปลอดภัย” ให้เป็นส่วนหนึ่งของชีวิตประจำวัน ก้าวเล็กๆ จากการจัดระเบียบจราจรหน้าโรงเรียน และการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนทั้ง 65 คัน ได้ขยายต่อไปสู่การบังคับใช้มาตรการหมวกนิรภัย 100% และการจัดสอบใบขับขี่ให้กับนักเรียนชั้นมัธยมปลาย

แต่สิ่งที่สำคัญไม่แพ้กัน คือการที่เด็กๆ ได้มี “ห้องเรียนชีวิตจริง” ผ่านงานอาสาจราจรที่สอนให้รู้จักความรับผิดชอบ และชมรมวัคซิ้นจราจรที่ช่วยเสริมทักษะการเอาชีวิตรอดบนท้องถนน ครูแจน ผู้ดูแลการขับเคลื่อนย้ำเสมอว่า

**“ลูกๆ ต้องมีชีวิตรอด ตราบใดที่ยังมีชีวิตรอด จะไปทำตามฝันได้”**

คำพูดนี้ไม่ใช่เพียงแนวคิด แต่เป็นหัวใจของการทำงานทั้งโรงเรียนที่เชื่อมั่นว่า “เส้นทางสู่ความฝันของเด็กๆ ทุกคน ต้องเริ่มต้นจากเส้นทางที่ปลอดภัยใกล้บ้านก่อนเสมอ”



จัดอบรมนักเรียนรุ่นใหม่มีใบขับขี่



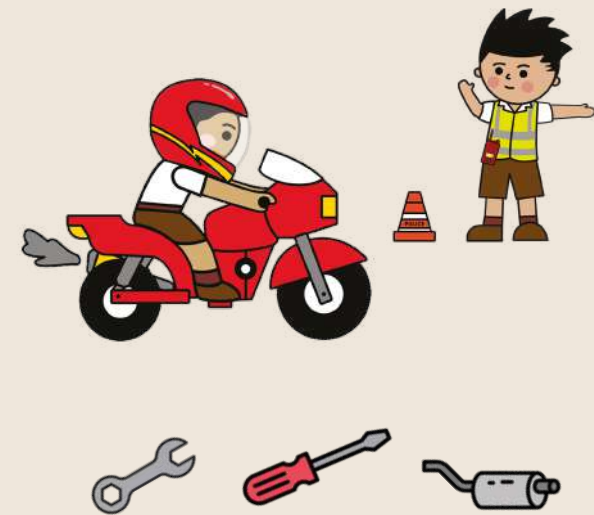
อาสาจราจรลงพื้นที่ชุมชน เพื่อรณรงค์การขับขี่ปลอดภัย

## บทเรียนจากโรงเรียนยางตลาดวิทยาคาร

จากกรณีของโรงเรียนยางตลาดวิทยาคาร สะท้อนให้เห็นว่า การสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนไม่จำเป็นต้องเริ่มจาก มาตรการที่ซับซ้อน แต่สามารถเริ่มจาก **“กิจกรรมที่มีความหมาย”** ต่อชีวิตเด็ก ๆ อย่างงานอาสาจราจร ซึ่งช่วยปลูกฝังความรับผิดชอบ ความภาคภูมิใจ และการตระหนักรู้ถึงความเสี่ยงใกล้บ้านได้อย่างเป็น รูปธรรม ขณะเดียวกันการต่อยอดสู่ชมรมวักซิ่งจราจรภายใต้หลักสูตร TSY ก็ช่วยเสริมทักษะการเอาชีวิตรอดให้ครบมิติยิ่งขึ้น

บทเรียนสำคัญที่พื้นที่อื่นสามารถนำไปใช้ได้ คือ

- **กิจกรรมที่มีความหมายสร้างพลังใจ:**  
งานอาสาจราจรทำให้เด็ก ๆ รู้สึกว่าตนเองมีคุณค่าและบทบาท สำคัญในโรงเรียน
- **ครูคือผู้เชื่อมโยง:**  
ครูที่เข้าใจชีวิตและบริบทของเด็ก เป็นกำลังสำคัญในการแปลง มาตรการให้เป็นสิ่งที่เด็ก ๆ ยอมรับและร่วมมือ
- **จากกิจกรรมสู่วัฒนธรรม:**  
เมื่อเด็กได้ลงมือทำซ้ำทุกวัน กิจกรรมเล็ก ๆ ค่อย ๆ สร้างเป็น ทักษะและวัฒนธรรมความปลอดภัยในชีวิตประจำวัน



- **เข้าใจ “เสียง” ของวัยรุ่น:**  
การแต่งรถหรือการใช้ท่อดังไม่ใช่เพียงพฤติกรรมเสี่ยง แต่เป็น การสื่อสารความต้องการมีพื้นที่และตัวตน มาตรการที่เข้าใจ มิติทางสังคมนี้จะมีพลังมากกว่าแค่การห้าม

โรงเรียนยางตลาดวิทยาคารเป็นตัวอย่างชัดเจนที่แสดงให้เห็นว่า การจัดการความเสี่ยงใกล้บ้านต้องทำทั้งในเชิงโครงสร้างและในเชิง ความหมายไปพร้อมกัน เมื่อเด็กได้เรียนรู้จากบทบาทที่มีความหมาย เส้นทางใกล้บ้านก็สามารถกลายเป็นเส้นทางที่พาพวกเขาไปถึงความ ผืนได้อย่างปลอดภัย

## จากแนวคิด...สู่การลงมือทำจริงในพื้นที่

ใน Part 1 เราได้พูดถึง 4 แนวทางที่จำเป็นในการจัดการความเสี่ยงใกล้บ้านสำหรับเยาวชน ตั้งแต่การชะลอการเป็นผู้ขับขี่หน้าใหม่ การเตรียมทักษะและทัศนคติที่ปลอดภัย การดูแลสภาพแวดล้อมรอบโรงเรียนและชุมชน ไปจนถึงการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในหมู่เพื่อนและครอบครัว แนวทางเหล่านี้ไม่ใช่เพียงข้อเสนอเชิงทฤษฎี แต่ถูกปรับเปลี่ยนให้จับต้องได้จริงผ่านเรื่องเล่าจากพื้นที่ต้นแบบ

### มหาสารคาม

โรงเรียนแกดำวิทยาคารริเริ่มระบบ “รถโรงเรียนที่โรงเรียนดูแลเองทั้งระบบ” ช่วย让孩子们เข้าถึงการศึกษาอย่างเท่าเทียม ลดแรงกดดันที่ต้องขี่รถจักรยานยนต์ตั้งแต่อายุน้อย ขณะเดียวกัน จังหวัดมหาสารคามยังผลักดัน TSY Program หรือ “วัดชีนจรรยา” ผ่านกลไกอนุเด็ก และชมรมวัดชีนจรรยา เพื่อเสริมทักษะคิดและภูมิคุ้มกันด้านพฤติกรรม ทำให้โครงสร้างและพฤติกรรมทำงานประสานกัน เป็นระบบความปลอดภัยครบวงจร



### ร้อยเอ็ด

โรงเรียนโพธิทองพัฒนวิทยาไม่เพียงจัดสภาพแวดล้อมรอบโรงเรียนเพื่อลดความเสี่ยง แต่ยังใช้พลังของเพื่อนเตือนเพื่อนผ่านบทบาท “ตำรวจนักเรียน” และระบบ “ใบสั่งจากเพื่อน” เพื่อให้การสวมหมวกนิรภัยกลายเป็นวินัยในชีวิตประจำวัน การผสมผสานระหว่างพลังเพื่อน ครูทำหน้าที่พี่เลี้ยง และเชื่อมโยงกับการสนับสนุนจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ ทำให้โรงเรียนเป็นพื้นที่สร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยให้กับเด็กๆ ได้จริง

### กาฬสินธุ์

โรงเรียนยางตลาดวิทยาคารเปลี่ยนงานดูแลจราจรรอบโรงเรียนให้กลายเป็น “ห้องเรียนชีวิตจริง” ที่มีความหมายกับเด็กๆ ให้พวกเขาได้สวมบทบาทอาสาจราจร ดูแลการจราจรจริงร่วมกับครูและตำรวจ ก่อนจะต่อยอดด้วย “ชมรมวัดชีนจรรยา” ที่สอนทักษะการเอาชีวิตรอดบนท้องถนน ทำให้ความปลอดภัยไม่ใช่เพียงกฎระเบียบ แต่เป็นความภาคภูมิใจที่เด็กๆ ได้สร้างขึ้นเอง

เรื่องเล่าจากพื้นที่ต้นแบบทั้ง 3 แห่ง สะท้อนให้เห็นว่าการจัดการความเสี่ยงใกล้บ้าน ไม่อาจทำได้เพียงลำพัง ต้องอาศัยความร่วมมือของโรงเรียน ชุมชน และภาคีท้องถิ่น และที่สำคัญคือการเปิดพื้นที่ให้เยาวชนมีส่วนร่วมออกแบบเส้นทางที่ปลอดภัย

ใน Part 3 เราอยากชวนไปลองใช้ ชุดกิจกรรม (Toolkit) ออกแบบเส้นทางความปลอดภัยใกล้บ้าน ที่เปิดโอกาสให้เด็กๆ ได้ฝึกสำรวจ คิด วิเคราะห์ และออกแบบเส้นทางความปลอดภัยไปสู่ความฝันด้วยตัวเอง

# PART

# 3

## ชุดกิจกรรม

## "ออกแบบเส้นทางความปลอดภัยใกล้บ้าน"

**ชุดกิจกรรม (Toolkit) “ออกแบบเส้นทางความปลอดภัยใกล้บ้าน”** ประกอบด้วย ใบงาน (worksheet) 5 แผ่น และคลิป animation ความยาวประมาณ 4 นาที ออกแบบมาเพื่อช่วยให้เยาวชนตระหนักถึง “ความเสี่ยง” ในการเดินทางระยะใกล้บ้าน และสามารถออกแบบการเดินทางที่ปลอดภัยมากขึ้นได้ด้วยตนเอง ผ่านกระบวนการคิด วิเคราะห์ และมีส่วนร่วมอย่างสร้างสรรค์

กิจกรรมทั้งหมดใน toolkit สามารถใช้ได้ทั้งในห้องเรียนหรือการอบรมเชิงปฏิบัติการ (workshop) โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริบทของโรงเรียนหรือชุมชนที่ต้องการสร้างการมีส่วนร่วมจากเยาวชนในการออกแบบ “ระบบนิเวศความปลอดภัยใกล้บ้าน”

### เป้าหมายของ toolkit

- ✓ เสริมสร้างความตระหนักรู้เกี่ยวกับ “ความเสี่ยง” ในการเดินทางระยะใกล้บ้าน
- ✓ ฝึกการสังเกต วิเคราะห์ และวางแผนการเดินทางที่ปลอดภัยมากขึ้นด้วยตนเอง
- ✓ ส่งเสริมการเรียนรู้อย่างมีส่วนร่วม (Participatory Learning)
- ✓ สร้างทักษะการคิดเชิงวิพากษ์ (Critical Thinking)

## Worksheet 1: รู้จักเส้นทางของฉันทัน



### Goal

ฝึกการสังเกต และ "อ่านพื้นที่" ใกล้เคียงบ้าน



### How to

- ระบุเส้นทางที่ใช้เป็นประจำ เช่น จากบ้านไปโรงเรียน
- บอกระยะทาง เวลาที่ใช้ วิธีการเดินทาง ลักษณะของถนน จุดแยก สัญญาณไฟ



### เครื่องมือเสริม

ใช้ Google Maps เพื่อช่วยเช็คระยะทางที่ถูกต้อง

1

## รู้จักเส้นทางของฉันทัน

- จุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทางคืออะไร

- ระยะทางประมาณกี่กิโลเมตร

- ใช้เวลาเดินทางนานเท่าไร

- เดินทางด้วยวิธีใด

### รายละเอียดอื่นๆ ที่ฉันรู้

- ถนนที่เส้น
- จำนวนแยก
- มีสัญญาณไฟจราจรที่จุด



## Worksheet 2: วาดแผนที่เส้นทางของฉัน



## Goal

ฝึกทักษะการคิดเป็นภาพ (vision) และการสื่อสาร  
ด้วยภาพ



## How to

- วาดแผนที่เส้นทางจากบ้านถึงโรงเรียน และใส่รายละเอียดจุดสำคัญต่างๆ เช่น โรงพยาบาล, ห้างสรรพสินค้า, วัด, จุดกลับรถ
- จินตนาการว่า เพื่อนสามารถเดินทางตามได้จากแผนที่นี้



## เครื่องมือเสริม

อาจเตรียมสต็อกเกอร์รูปภาวนำรักๆ เพื่อให้เด็กๆ  
ทำแผนที่ได้ง่ายขึ้น

2

## วาดแผนที่เส้นทางของฉัน



วาดแผนที่การเดินทางคร่าวๆ จากจุดเริ่มต้น  
ถึงจุดหมายปลายทาง ตัวอย่างเช่น จากบ้านถึง  
โรงเรียน และระบุจุดสำคัญต่างๆ ในแผนที่

### Worksheet 3: โปรดระวังจุดเสี่ยง

#### Goal

ฝึกการคิดเชิงวิพากษ์ และตระหนักถึง  
"ความเสี่ยง" ในการเดินทางกลับบ้านด้วยตนเอง

#### How to

- ระบุจุดเสี่ยงบนเส้นทาง เช่น ทางแยกที่ไม่มีสัญญาณไฟ, โค้งหักศอก, จุดอับสายตา, ถนนชำรุด
- ประเมิน "ระดับความเสี่ยง" และบอกความรู้สึกเมื่อต้องเดินทางผ่านจุดเสี่ยงนั้นๆ

#### เครื่องมือเสริม

เตรียมสติ๊กเกอร์สีหรือสัญลักษณ์กำหนด  
"ระดับความเสี่ยง"

3

### โปรดระวังจุดเสี่ยง

ระบุจุดเสี่ยงบนแผนที่เส้นทางของฉันท  
และประเมินระดับความเสี่ยงด้วยสีต่างๆ

-  เสี่ยงมาก
-  เสี่ยงปานกลาง
-  เสี่ยงต่ำ แต่ก็เสี่ยง



|                                      |  |  |  |
|--------------------------------------|--|--|--|
| จุดเสี่ยงที่พบ                       |  |  |  |
| ระดับความเสี่ยง                      |  |  |  |
| ทำไมถึงเสี่ยง                        |  |  |  |
| รู้สึกอย่างไร<br>เมื่อต้องผ่านจุดนี้ |  |  |  |
| ฉันจะเตือนเพื่อน<br>อย่างไร          |  |  |  |

## Worksheet 4: บทเรียนและการรับมือ



### Goal

สร้าง "คลังความรู้ร่วม" (shared learning)  
จากประสบการณ์จริง



### How to

- สะท้อนประสบการณ์อุบัติเหตุ (เคยเกิด, เกือบเกิด หรือพบเห็น)
- วิเคราะห์บทเรียน และทักษะที่ได้เรียนรู้



### เครื่องมือเสริม

ใช้ post it สำหรับแชร์ในกลุ่ม

4

## บทเรียนและการรับมือ

- ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุกับตัวเอง หรือเกือบเกิดอุบัติเหตุ หรือพบเห็นการเกิดอุบัติเหตุ

---

---

- จากเหตุการณ์นี้ ฉันคิดว่า...

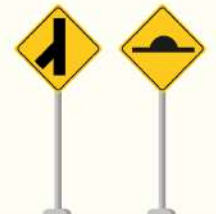
---

---

- ทักษะที่ฉันเรียนรู้ ที่จะช่วยให้ฉันเดินทางได้อย่างปลอดภัย และป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ

---

---



## Worksheet 5: ออกแบบเส้นทางความปลอดภัย

### Goal

ฝึกการคิดแก้ปัญหา และออกแบบการจัดการความเสี่ยงในการเดินทาง

### How to

- วาดแผนที่ใหม่อีกครั้ง โดยออกแบบวิธีแก้ไข เช่น การติดป้ายเตือน, การปรับปรุงภูมิทัศน์

### เครื่องมือเสริม

อาจเตรียมสติ๊กเกอร์รูปภาพน่ารักๆ เพื่อให้เด็กๆ ทำแผนที่ได้ง่ายขึ้น

5

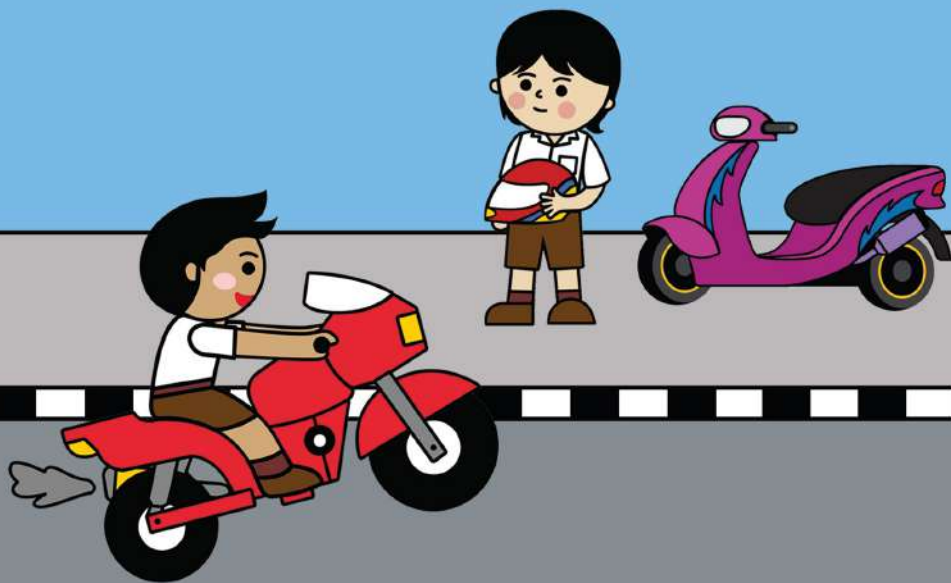
## ออกแบบเส้นทางความปลอดภัย



วาดแผนที่ใหม่อีกครั้ง คราวนี้ลองออกแบบปรับปรุงจุดเสี่ยงต่างๆ เพื่อให้ตัวฉันและเพื่อนๆ ที่ใช้เส้นทางนี้ เดินทางได้อย่างปลอดภัย

## Animation "ขับไปใกล้ๆ แค่นี้เอง"

เรื่องราวของ "ตะวัน" และ "ไทเกอร์" คู่หูไต่บ้าน  
ที่จะพาไปสำรวจ "จุดเสี่ยง" ในเส้นทางที่แสนจะคุ้นเคย  
ระหว่างบ้านถึงโรงเรียน ไปดูกันว่าเส้นทางที่ตะวันคิดว่า  
"ขับไปใกล้ๆ แค่นี้เอง" ต้องเจอกับความเสี่ยงอะไรบ้าง



## Animation "ขับไปใกล้ๆ แค่นี้เอง"

### Goal

- ใช้เป็นกิจกรรมนำเข้าสู่หัวข้อ เพื่อสร้างบรรยากาศให้สนุกและเข้าถึงง่าย
- ใช้หลังทำกิจกรรม worksheet เพื่อสรุปภาพรวมความเสี่ยงใกล้บ้าน และเน้นย้ำพฤติกรรม การขับขี่อย่างปลอดภัย
- ใช้เพื่อชวนอภิปรายในกลุ่ม

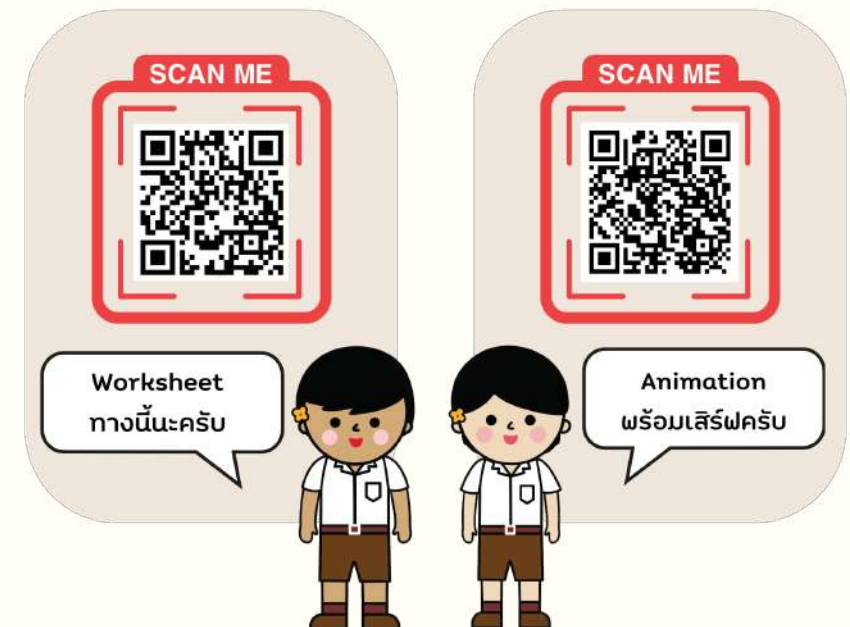
### ตัวอย่างคำถามเพื่อชวนอภิปราย

- เหตุการณ์ไหนใกล้เคียงกับเส้นทางของคุณ?
- ถ้าคุณเป็นตะวัน จะทำอะไรเมื่อมีเพื่อนขอซ้อนสามไปด้วย?
- ถ้าคุณเป็นไทเกอร์ จะมีจุดเสี่ยงใดอีกบ้างที่อยากเตือนเพื่อนเพิ่มเติม?
- คำแนะนำใดบ้าง ที่คุณเคยทำตามแล้วช่วยให้ขับขี่อย่างปลอดภัยมากขึ้น?

### สำหรับผู้ที่มีเวลาจำกัด

หากมีเวลาไม่เพียงพอในการทำทั้ง 5 ใบงาน แนะนำให้เลือกทำอย่างน้อย 2 ใบงานหลัก ที่ช่วยสร้างการตระหนักรู้ได้มากที่สุด คือ

- Worksheet 2: วาดแผนที่เส้นทางของคุณ
- Worksheet 3: วิเคราะห์จุดเสี่ยง



## Tricks and Tips



### แบ่งกลุ่มอภิปราย

เพื่อให้เด็กๆ ได้แลกเปลี่ยนประสบการณ์เกี่ยวกับ “จุดเสียง” และแนวทางการจัดการ



### สร้างบรรยากาศที่สนุกสนานและเป็นมิตร

ให้เด็กๆ มีพื้นที่ปลอดภัยในการแสดงความคิดเห็น ระดมคำถามที่กำหนดกรอบความคิด หรือทำลายความเชื่อมั่นในตัวเอง อย่างเช่น “วิธีนี้ จะทำได้จริงหรือไม่?”



### เปิดโอกาสให้แต่ละกลุ่มนำเสนอ “แผนที่จุดเสียง”

ทั้งในห้องเรียน หรือต่อผู้ปฏิบัติงานที่มีส่วนเกี่ยวข้อง เพื่อร่วมกันหาแนวทางแก้ไข และสร้างเส้นทางปลอดภัยให้เกิดขึ้นจริง



### จัด field walk ให้เด็กฯ ได้ลงพื้นที่สำรวจเส้นทางจริง

ถ่ายภาพจุดเสียง หรือเก็บข้อมูลเพิ่มเติมจากคนในชุมชน เพื่อให้เด็กๆ เข้าใจและเห็นภาพ “ความเสี่ยง” จากมุมมองต่างๆ ชัดเจนขึ้น



## คำขอบคุณภาคีในพื้นที่

ชุดความรู้เล่มนี้จะไม่เกิดขึ้น หากไม่ได้รับแรงสนับสนุนจากหลายฝ่ายในพื้นที่จริง เราขอขอบคุณครู ผู้ปกครอง ชุมชน และภาคีระดับจังหวัด ที่ได้เปิดบ้าน เปิดใจ และแบ่งปันประสบการณ์อันมีค่าให้เรา ข้อมูลที่ทุกท่านมอบให้ ไม่เพียงเป็นแค่เนื้อหาในคู่มือ แต่คือ “เสียงจริงจากชีวิตประจำวัน” ที่ทำให้เนื้อหามีชีวิตและมีความหมายมากขึ้น

เราขอขอบคุณเป็นพิเศษต่อ

- โรงเรียนแกดำวิทยาคาร อำเภอแกดำ จังหวัดมหาสารคาม
- โรงเรียนโพธิ์ทองพัฒนวิทยา อำเภอโพธิ์ทอง จังหวัดร้อยเอ็ด
- โรงเรียนยางตลาดวิทยาคาร อำเภอยางตลาด จังหวัดกาฬสินธุ์
- ผู้บริหารและคุณครูผู้ประสานงานด้านความปลอดภัยทางถนน ในโรงเรียนทั้ง 3 จังหวัด
- คณะอนุกรรมการด้านความปลอดภัยทางถนนในเด็กและเยาวชน จังหวัดมหาสารคาม
- สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 7 ขอนแก่น

ขอขอบคุณผู้ปกครองทุกท่านที่บอกเล่าประสบการณ์ตรง และร่วมสะท้อนมุมมองที่ช่วยให้เราเข้าใจชีวิตประจำวันของเด็กๆ ได้ลึกซึ้งยิ่งขึ้น และที่ขาดไม่ได้คือ เยาวชนทุกคน ทั้งตำรวจนักเรียน อาสาจราจร และสมาชิกชมรมวัดขึ้นจราจร ที่แบ่งปันประสบการณ์ ความคิด ความรู้สึก และความฝันกับเรา





สแกน QR code เพื่ออ่านชุดความรู้อื่นๆ  
ในโครงการ "5 km. Project" ได้เลย



ศพด.  
ศูนย์วิจัยการเฝ้าระวังและประเมินภัยจากถนน  
[www.research.safetythailand.org](http://www.research.safetythailand.org)



"ตอนเย็นถ้าได้ยินเสียงรถเขามาแต่ไกล  
โล่งใจละ แสดงว่ากลับถึงบ้าน  
ถ้ายังไม่ถึงก็เป็นห่วง  
ต้องรอฟังเสียงรถเขายู่อย่างนั้น..."

