

**บทสรุปสถานการณ์ปัญหาการจัดการความเสี่ยงในการขับขี่ระยะใกล้บ้านสำหรับเยาวชน
และข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษาในโครงการต่อไป**

**อรดี อินทร์คง
ผู้รับผิดชอบโครงการ**

โครงการ “5 km. Project for Youth” เป็นการถอดบทเรียน “เส้นทางการทำงาน” ของพื้นที่ต้นแบบในการจัดการความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน จากการเก็บข้อมูลภาคสนามและสังเคราะห์ประสบการณ์ของโรงเรียน ชุมชน หน่วยงานระดับจังหวัดใน 4 จังหวัด (สุพรรณบุรี มหาสารคาม ร้อยเอ็ด และกาฬสินธุ์) โดยนำประสบการณ์ภาคสนามมา “ยกระดับ” เป็นกรอบวิเคราะห์เชิงสังคม แทนการมองปัญหาเป็นพฤติกรรมส่วนบุคคลเพียงมิติเดียว ทั้งนี้ เพื่อชี้ให้เห็นประเด็นเชิงโครงสร้าง แนวทางการจัดการ ช่องว่าง และข้อเสนอเชิงนโยบาย โดยมุ่งเน้นบริบท “เส้นทางใกล้บ้าน” ระหว่างบ้านและโรงเรียน ซึ่งเป็นพื้นที่ที่เด็กและเยาวชนใช้ในชีวิตประจำวัน

โครงร่างเนื้อหา

1. Framing: 5 km. as Social Risk

ตั้งโจทย์ “ใกล้บ้าน” เชิงแนวคิด: ความเสี่ยงใกล้บ้านในฐานะปรากฏการณ์ทางสังคม

2. Field-based Evidence

บทเรียนจากพื้นที่ต้นแบบทั้ง 4 แห่ง สะท้อนปัญหาเชิงโครงสร้างอย่างไร

3. Cross-case Synthesis

วิเคราะห์แนวทางการจัดการความเสี่ยงใกล้บ้านข้ามพื้นที่

4. Policy Pathway

การทำงานในพื้นที่ ช่องว่างของนโยบาย และข้อเสนอเชิงระบบ

หมายเหตุ

ในรายงานฉบับนี้ มีการยกกรณีศึกษาโรงเรียนวัดศิริรัตนาราม อำเภอดูหมัด จังหวัดสุพรรณบุรี (ระดับประถมศึกษา) มาเป็นส่วนหนึ่งของการสังเคราะห์เชิงเปรียบเทียบ เพื่อแสดงให้เห็นความแตกต่างของแนวทางการจัดการความเสี่ยงใกล้บ้านสำหรับเยาวชนระดับประถมศึกษาและมัธยมศึกษา อย่างไรก็ตาม กรณีของโรงเรียนวัดศิริรัตนาราม ไม่ได้ถูกรวมไว้ใน e-book “5 km. Project for Youth” เส้นทางความปลอดภัยใกล้บ้านสำหรับเยาวชน ซึ่งมุ่งเน้นเฉพาะการจัดการความเสี่ยงสำหรับเยาวชนระดับมัธยมศึกษาเป็นหลัก

1. ตั้งโจทย์ “ใกล้บ้าน” เชิงแนวคิด: ความเสี่ยงใกล้บ้านในฐานะปรากฏการณ์ทางสังคม

อุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชนมักถูกอธิบายด้วยกรอบคิดที่เน้นพฤติกรรมส่วนบุคคล โดยมองว่า พฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่เกิดจากความประมาทเป็นหลัก เช่น การขับขี่และซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัย, การขับขี่ซ้อนสาม, การขับขี่ย้อนศร เป็นต้น กรอบคิดเช่นนี้ ทำให้การมองความเสี่ยงถูกลดทอนเป็นเพียงความผิดพลาดของปัจเจก ซึ่งทำให้โจทย์ในการจัดการ “ความเสี่ยงใกล้บ้าน” ขาดมิติการแก้ไขปัญหาในเชิงโครงสร้าง

การเก็บข้อมูลภาคสนามในพื้นที่ทั้ง 4 แห่ง (จังหวัดสุพรรณบุรี, จังหวัดมหาสารคาม, จังหวัดร้อยเอ็ด และจังหวัดกาฬสินธุ์) ทำให้เห็นสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชนโดยพบว่า อุบัติเหตุส่วนใหญ่ โดยเฉพาะอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มักเกิดขึ้นในเส้นทางระยะใกล้ ไม่เกิน 5 กิโลเมตร จากจุดเริ่มต้น เช่น เส้นทางไปกลับระหว่างบ้านและโรงเรียนที่เด็กใช้เป็นประจำ โดยจุดที่เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็นถนนในชุมชนหรือถนนสายรอง ไม่ใช่ถนนสายหลัก และเป็นเส้นทางที่ผู้ขับขี่มักคิดว่า “ปลอดภัย” เพราะมีความคุ้นเคยเส้นทางเป็นอย่างดี ทว่าในความเป็นจริง “ถนนใกล้บ้าน” ล้วนเต็มไปด้วย “ความเสี่ยง” ซึ่งถูกประกอบขึ้นจาก

- 1) **ทัศนคติ** ที่ถูกปลูกฝังว่า ใกล้บ้านปลอดภัย ทำให้ลดความระวัง
- 2) **โครงสร้างถนนและการบังคับใช้กฎหมาย** ที่ไม่ครอบคลุมและเข้มงวดเท่าการจัดการถนนสายหลัก
- 3) **ความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจ** ที่ทำให้ครอบครัวไม่มีทางเลือกในการเดินทาง และผลักดันให้เด็กต้องลงถนนก่อนวัยที่พร้อม

การเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ใกล้บ้าน จึงไม่ได้เป็นปรากฏการณ์เชิงปัจเจกหรือความผิดพลาดของผู้ขับขี่เท่านั้น แต่เป็น “ความเสี่ยงทางสังคม” (Social Risk) ที่เกิดจากปัญหาเชิงโครงสร้างในหลายระดับ ความเสี่ยงใกล้บ้านยังสะท้อนถึงการลำดับความสำคัญที่ให้ความสำคัญคุ้มครองกับถนนสายหลักในเชิงเศรษฐกิจ มากกว่าเส้นทางเล็กๆ ที่เกี่ยวข้องกับชีวิตประจำวันของเด็ก ครอบครัว และชุมชน “ความเสี่ยง” จึงถูกทับถมอยู่กับกลุ่มผู้เปราะบางที่สุดคือเด็กและเยาวชนที่ยังไม่มีอำนาจตัดสินใจหรือเลือกเงื่อนไขในการเดินทางของตนเอง

การนิยาม “5 กิโลเมตรใกล้บ้าน” ในฐานะความเสี่ยงทางสังคม เพื่อช่วยอธิบายว่า ปัญหานี้ไม่ใช่เรื่องของปัจเจก หากแต่เป็นผลผลิตจากระบบการศึกษา การบริหารจัดการของท้องถิ่นหรือชุมชน และโครงสร้างเชิงนโยบาย ที่ยังไม่สอดคล้องกับชีวิตจริงของเด็กและเยาวชนไทย โครงการ “5 km. Project for Youth” ต้องการสร้างความตระหนักว่า เส้นทางใกล้บ้านคือเส้นทางที่ความเปราะบางและความเหลื่อมล้ำถูกผลิตซ้ำอย่างเงียบๆ การตั้งโจทย์ “ใกล้บ้าน” เชิงแนวคิดเช่นนี้ จึงไม่เพียงเพื่ออธิบายพฤติกรรมเสี่ยงและจุดเสี่ยงทางกายภาพ แต่ยังเป็นไปเพื่อเผยถึงโครงสร้างทางอำนาจที่กำหนดว่าใครมีสิทธิเข้าถึงความปลอดภัย และใครถูกปล่อยให้อยู่ท่ามกลางความเสี่ยง

รายงานฉบับนี้นำเสนอบทเรียนการจัดการความเสี่ยงใกล้บ้านจากพื้นที่โรงเรียนต้นแบบทั้ง 4 แห่ง พร้อมสังเคราะห์แนวโน้มเชิงสังคมและเชิงนโยบาย เพื่อผลักดันให้ “ความเสี่ยงใกล้บ้าน” ถูกยกระดับเป็นวาระสาธารณะ และเป็นหมุดหมายสำคัญของนโยบายความปลอดภัยทางถนนในระดับชาติ

2. บทเรียนจากพื้นที่ต้นแบบทั้ง 4 แห่ง สะท้อนปัญหาเชิงโครงสร้างอย่างไร

2.1 โรงเรียนวัดศิริรัตนาราม อำเภออุทุมพร จังหวัดสุพรรณบุรี

ข้อค้นพบภาคสนาม (Field finding)

โรงเรียนวัดศิริรัตนาราม อำเภออุทุมพร จังหวัดสุพรรณบุรี เป็นตัวอย่างของโรงเรียนระดับประถมศึกษาที่พยายามจัดการความเสี่ยงใกล้บ้านแม้มีข้อจำกัดด้านทรัพยากร โรงเรียนระดับประถมศึกษาภายใต้การกำกับของสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน (สพฐ.) มีโครงสร้างการบริหารและงบประมาณที่จำกัด องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) ไม่สามารถเข้ามามีบทบาทจัดการได้โดยตรง ตัวอย่างที่เป็นรูปธรรมคือ กรณีที่องค์การบริหารส่วนตำบลดอนคา ซึ่งเป็นพื้นที่ต้นแบบด้านการจัดการเรียนรู้และเสริมสร้างวินัยจราจรให้กับเด็กเล็กในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านใหม่ ไม่สามารถนำงบประมาณเข้ามาสนับสนุนการดำเนินงานของโรงเรียนได้ เนื่องจากข้อจำกัดด้านระเบียบการบริหารงาน

อย่างไรก็ตาม โรงเรียนวัดศิริรัตนารามเลือกใช้ทุนทางสังคมและวัฒนธรรมเป็นกลไกขับเคลื่อน โดยเฉพาะวัฒนธรรมของกลุ่มลาวเวียง ซึ่งเป็นอัตลักษณ์ของชุมชน ผ่านกิจกรรมต่างๆ ตัวอย่างเช่น การกวนกระยาสารทหรือโครงการ “คนดีศรีสุพรรณ” ที่ชุมชนและผู้ปกครองมีส่วนร่วมอย่างเข้มแข็ง เพื่อระดมทรัพยากรและความช่วยเหลือจากเครือข่ายในชุมชน นอกจากนี้ โรงเรียนยังมีกิจกรรมเสริมความปลอดภัย เช่น การทำงานร่วมกับตำรวจท้องที่ ผู้นำชุมชน และการใช้สถานักเรียนดูแลจุดจอดรับส่งบริเวณหน้าโรงเรียน แต่ในขณะเดียวกันปรากฏการณ์ใหม่กำลังเกิดขึ้นในพื้นที่ใกล้บ้านของเด็กประถม คือการใช้จักรยานไฟฟ้าที่มีความเร็วสูง โดยขาดอุปกรณ์ป้องกัน ซึ่งกำลังสร้างความกังวลให้คนในชุมชน และสะท้อนว่าปัญหาความเสี่ยงใกล้บ้านไม่ได้หยุดอยู่กับจักรยานยนต์เท่านั้น

บทวิเคราะห์ (Analysis)

กรณีของโรงเรียนวัดศิริรัตนาราม สะท้อนให้เห็น **ข้อจำกัดเชิงโครงสร้าง** ของโรงเรียนระดับประถมศึกษาภายใต้สังกัด สพฐ. ที่ถูกกำกับจากส่วนกลาง ทำให้ไม่สามารถบูรณาการการจัดสรรงบประมาณและนโยบายกับท้องถิ่นได้โดยตรง แตกต่างจากศูนย์พัฒนาเด็กเล็กที่ อปท. มีบทบาทหนุนเสริมอย่างเป็นระบบ สิ่งนี้สร้าง “governance gap” ระหว่างโรงเรียนระดับประถมศึกษากับโครงสร้างท้องถิ่น ซึ่งกลายเป็นช่องว่างสำคัญของ

การจัดการความปลอดภัยใกล้บ้าน การที่โรงเรียนวัดศิริรัตนาราม ต้องพึ่งพากิจกรรมวัฒนธรรมและการมีส่วนร่วมของชุมชน เป็นตัวอย่างของการใช้ **ทุนวัฒนธรรม (cultural capital)** มาชดเชยข้อจำกัดเชิงโครงสร้าง ถึงแม้จะประสบความสำเร็จในระดับหนึ่ง แต่แนวทางนี้ยังขึ้นกับความเข้มแข็งของชุมชนเฉพาะพื้นที่ และขาดการสนับสนุนเชิงระบบจากส่วนกลาง

ในอีกด้านหนึ่ง การที่ผู้ปกครองและโรงเรียนอนุญาตให้เด็กๆ ใช้รถจักรยานไฟฟ้าแทนรถจักรยานยนต์ สะท้อนว่า **ความเสี่ยงใกล้บ้านไม่หยุดนิ่ง** แต่ถูกปรับเปลี่ยนไปตามเทคโนโลยีและตลาดสินค้า หากระบบนโยบายยังคงยึดติดกับการแก้ปัญหาจักรยานยนต์เพียงอย่างเดียว จะไม่สามารถรับมือกับคลื่นความเสี่ยงใหม่ที่กำลังเกิดขึ้น

ข้อสังเกตเชิงลึก (Insight)

บทเรียนจากโรงเรียนวัดศิริรัตนาราม ชี้ให้เห็นว่า **การจัดการความปลอดภัยในระดับประถมศึกษา** ต้องใช้แนวทางที่ต่างไปจากระดับมัธยมศึกษา โดยเน้น “ระบบนิเวศและชุมชน” มากกว่าการเสริมทักษะเฉพาะบุคคล โรงเรียนประถมศึกษาจำเป็นต้องได้รับการหนุนเสริมจากท้องถิ่น ทั้งในแง่งบประมาณและโครงสร้างการบริหาร เพื่อไม่ให้ต้องแบกรับความเสี่ยงโดยลำพัง ขณะเดียวกันการกำหนดนโยบายต้องตระหนักถึง **emerging risks** อย่างรถจักรยานไฟฟ้า และสร้างมาตรการเชิงป้องกันล่วงหน้า เช่น การกำหนดมาตรฐานความเร็วและอุปกรณ์ป้องกันที่เหมาะสมกับเด็กชั้นประถมศึกษา

2.2 โรงเรียนแกดำวิทยาคาร อำเภอแกดำ จังหวัดมหาสารคาม

ข้อค้นพบภาคสนาม (Field finding)

โรงเรียนแกดำวิทยาคาร เป็นกรณีศึกษาที่โดดเด่นของการจัดการความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนระดับมัธยมศึกษา ที่มีการจัดระบบรถรับส่งนักเรียนอย่างเข้มแข็ง โดยได้รับความร่วมมือจากชุมชน ช่วยให้เยาวชนส่วนใหญ่ไม่ต้องขับซิ่งรถจักรยานยนต์เองในช่วงอายุที่ยังไม่พร้อม ข้อมูลภาคสนามสะท้อนว่า กว่าร้อยละ 70 ของนักเรียนใช้บริการรถโรงเรียน ซึ่งช่วย “ชะลอ” การเป็นผู้ขับซิ่งหน้าใหม่และลดความเสี่ยงในการเดินทางประจำวัน

นอกจากการจัดระบบรถรับส่งนักเรียนที่บริหารงานโดยโรงเรียนเองแล้ว ทางโรงเรียนยังบูรณาการการทำงานร่วมกับภาครัฐระดับจังหวัด โดยโรงเรียนแกดำวิทยาคาร อยู่ในสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษา (สพม.) จังหวัดมหาสารคาม ซึ่งเป็นหนึ่งในหน่วยงานภาคีคณะกรรมการด้านความปลอดภัยทางถนนในเด็กและเยาวชน จังหวัดมหาสารคาม คณะทำงานย่อยภายใต้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ระดับจังหวัด ทำให้เป็นพื้นที่ที่มีการบูรณาการกับภาคีเพื่อนำหลักสูตร TSY Program มาจัดการอบรมให้กับนักเรียน รวมถึงการทำกิจกรรมเสริมสร้างทักษะอย่างต่อเนื่อง ตัวอย่างสำคัญคือ “ชมรมวักซินจราจร” ที่เปิดพื้นที่ให้นักเรียนที่เข้าร่วม

กิจกรรมสามารถนับชั่วโมงแทนการอบรมเพื่อสอบใบขับขี่ได้ ถือเป็นการสร้างแรงจูงใจเชิงบวก อย่างไรก็ตาม การขับเคลื่อนในช่วงแรกนี้ยังไม่มีรูปแบบที่ชัดเจน กิจกรรมชมรมยังคงอยู่ในลักษณะทดลองและปรับตัว

บทวิเคราะห์ (Analysis)

กรณีโรงเรียนแกดำวิทยาคาร สะท้อนให้เห็นการจัดการความปลอดภัยที่เชื่อมโยงกันใน 3 มิติ ได้แก่

1. **ระบบ (system-based):** ระบบรถโรงเรียนเป็นมาตรการเชิงโครงสร้างที่ลดความเสี่ยงได้อย่างตรงจุด เพราะช่วยจำกัดโอกาสที่เด็กต้องขับขี่รถจักรยานยนต์เองก่อนวัยที่สามารถมีใบขับขี่
2. **ทักษะ (skill-based):** TSY Program ช่วยเสริมทักษะคิดและแรงจูงใจ ซึ่งเป็นฐานสำคัญของการสร้างพฤติกรรมที่ปลอดภัย
3. **โครงสร้างเชิงนโยบาย (structural governance):** กลไกอนุเด็กเป็น “พื้นที่กลาง” ที่เชื่อมโรงเรียน สพม. และหน่วยงานท้องถิ่นเข้าด้วยกัน ทำให้การนำ TSY Program เข้าสู่โรงเรียนไม่ใช่กิจกรรมเฉพาะกิจ แต่มีโครงสร้างค้ำยันในระดับจังหวัด

กรณี “ชมรมวักชินจรรยา” แม้ยังอยู่ในช่วงเริ่มต้นและไม่ชัดเจนในรูปแบบกิจกรรม แต่สะท้อนแนวโน้มสำคัญว่า การบูรณาการ TSY Program จำเป็นต้องเชื่อมโยงหลายภาคส่วน โดยเฉพาะหน่วยงานที่กำกับสิทธิประโยชน์ของเยาวชน เช่น สำนักงานขนส่งจังหวัดมหาสารคาม ซึ่งดูแลรับผิดชอบการขอใบอนุญาตขับขี่ หากไม่มีกลไกเหล่านี้ การเรียนรู้ของนักเรียนก็อาจถูกมองว่า “ขาดคุณค่าเชิงปฏิบัติ”

ข้อสังเกตเชิงลึก (Insight)

กรณีของโรงเรียนแกดำวิทยาคาร ชี้ให้เห็นว่าการจัดการความเสี่ยงใกล้บ้านในระดับมัธยมศึกษาไม่อาจพึ่งพามาตรการเชิงเดียว แต่ต้องบูรณาการ ระบบ ทักษะ และโครงสร้าง ไปพร้อมกัน ความพยายามในช่วงแรกของการจัดตั้ง “ชมรมวักชินจรรยา” แสดงให้เห็นว่า แม้จะยังไม่ลงตัว แต่เป็น สัญญาณของการออกแบบนโยบายเชิงนวัตกรรม ที่อาศัยแรงจูงใจเชื่อมโยงกับสิทธิของเยาวชน การต่อยอดให้ชมรมมีรูปแบบชัดเจนและมีทรัพยากรสนับสนุนจึงเป็นโจทย์สำคัญ หากสามารถทำได้จะช่วยยกระดับจาก “กิจกรรมทดลอง” ไปสู่ เครื่องมือเชิงนโยบาย ที่มีพลังในการเปลี่ยนพฤติกรรมเยาวชน

2.3 โรงเรียนโพธิ์ทองพัฒนวิทยา อำเภอโพธิ์ทอง จังหวัดร้อยเอ็ด

ข้อค้นพบภาคสนาม (Field finding)

โรงเรียนโพธิทองพัฒนวิทยา เป็นกรณีศึกษาที่น่าสนใจในการจัดการความปลอดภัยในการเดินทางด้วยการใช้กลไก “ตำรวจนักเรียน” โรงเรียนได้จัดตั้งชมรมและกิจกรรมที่ให้นักเรียนทำหน้าที่เสมือนเจ้าหน้าที่ดูแลกฎระเบียบจราจรในและรอบๆ โรงเรียน นักเรียนเหล่านี้ได้รับการอบรมเบื้องต้นจากตำรวจท้องที่ และปฏิบัติหน้าที่ เช่น การอำนวยความสะดวกจราจรหน้าโรงเรียน การรณรงค์สวมหมวกนิรภัย รวมถึงการเป็นแบบอย่างให้เพื่อนๆ

ครูและผู้บริหารโรงเรียนสะท้อนว่า การมีตำรวจนักเรียนทำให้การรณรงค์ด้านความปลอดภัยไม่เพียงกิจกรรมเชิงสัญลักษณ์ แต่กลายเป็น “วัฒนธรรมโรงเรียน” ที่เด็กมีส่วนร่วมและรู้สึกเป็นเจ้าของปัญหามากขึ้น อย่างไรก็ตาม กิจกรรมนี้ยังคงขึ้นอยู่กับความร่วมมือของตำรวจในท้องที่ และความต่อเนื่องของครูผู้รับผิดชอบ หากขาด 2 องค์ประกอบนี้ ตำรวจนักเรียนก็อาจกลายเป็นเพียง “โครงการเฉพาะกิจ”

บทวิเคราะห์ (Analysis)

กรณีโรงเรียนโพธิทองพัฒนวิทยา สะท้อนพลังของ **peer-to-peer regulation** หรือการใช้เยาวชนเองเป็นผู้กำกับดูแลพฤติกรรมของกลุ่มเพื่อนในพื้นที่ใกล้บ้าน กิจกรรมตำรวจนักเรียนไม่ได้เป็นเพียงการสร้างระเบียบวินัยเชิงสัญลักษณ์ แต่ยังทำให้เยาวชนรู้สึกว่าคุณเองมีบทบาทจริงในการจัดการความปลอดภัย

อย่างไรก็ตาม กลไกนี้ยังคงมี **ความเปราะบางเชิงโครงสร้าง** เช่นกัน เพราะความต่อเนื่องของกิจกรรมขึ้นอยู่กับความร่วมมือของตำรวจท้องที่และความตั้งใจของครูผู้ดูแลเป็นหลัก หากบุคลากรเหล่านี้เปลี่ยนแปลงหรือขาดแรงสนับสนุน กิจกรรมตำรวจนักเรียนก็มีแนวโน้มจะสะดุดหรือลดความเข้มแข็งลง เนื่องจากยังไม่ได้ถูกกำหนดให้อยู่ภายใต้กรอบนโยบายระดับสูงหรือระบบการกำกับดูแลของหน่วยงานการศึกษาอย่างเป็นทางการ

นอกจากนั้นการให้เยาวชนบางกลุ่มทำหน้าที่ “ตำรวจนักเรียน” ยังมีข้อถกเถียงเรื่อง **power dynamic** ภายในโรงเรียน เพราะอาจสร้างความรู้สึกแบ่งแยกระหว่างผู้ที่มีอำนาจกำกับกับเพื่อน กับผู้ที่ถูกกำกับ หากไม่มีการออกแบบกิจกรรมให้เป็นการเรียนรู้เชิงสร้างสรรค์ อาจกลายเป็นการผลิตซ้ำวินัยเชิงบังคับ มากกว่าการสร้างวัฒนธรรมที่รู้จักงูเขี้ยว

ข้อสังเกตเชิงลึก (Insight)

บทเรียนจากโรงเรียนโพธิทองพัฒนวิทยาชี้ว่า การเสริมบทบาทเยาวชนให้เป็นผู้ดูแลความปลอดภัยเองสามารถสร้างแรงกระเพื่อมได้มากในระดับโรงเรียน โดยเฉพาะเมื่อมีเจ้าหน้าที่ตำรวจท้องที่เข้ามาร่วมมือและทำหน้าที่ “พี่เลี้ยง” อย่างใกล้ชิด อย่างไรก็ตาม หากต้องการให้โมเดลนี้ยั่งยืนและไม่สร้างความเหลื่อมล้ำภายใน จำเป็นต้องปรับจาก “การมอบอำนาจเชิงสัญลักษณ์” ไปสู่ “การมีส่วนร่วมเชิงการเรียนรู้” ที่เปิดโอกาสให้นักเรียนทุกกลุ่มได้เข้ามาเกี่ยวข้อง และต้องได้รับการสนับสนุนเชิงนโยบายจากหน่วยงานการศึกษาและความปลอดภัย เพื่อไม่ให้กิจกรรมขึ้นอยู่กับบุคคลหรือสถานการณ์เฉพาะหน้าเพียงอย่างเดียว

2.4 โรงเรียนยางตลาดวิทยาคาร อำเภอยางตลาด จังหวัดกาฬสินธุ์

ข้อค้นพบภาคสนาม (Field finding)

โรงเรียนยางตลาดวิทยาคาร ใช้กิจกรรม **อาสาจราจร** และ **ชมรมวัดชีนจรรยา** เป็นเครื่องมือหลักในการสร้างการเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยให้นักเรียน โดยเปิดโอกาสให้นักเรียนมีบทบาทเชิงปฏิบัติ เช่น การอำนวยความสะดวกจราจรหน้าโรงเรียน การรณรงค์หมวกนิรภัย และการจัดกิจกรรมสื่อสารกับเพื่อนและชุมชน จุดเด่นคือ ทางโรงเรียนใช้กิจกรรมที่มีความหมาย โดยให้เด็ก “ลงมือทำ” มากกว่าการฟังบรรยายหรืออบรมเพียงอย่างเดียว

บทวิเคราะห์ (Analysis)

โมเดลนี้สะท้อนศักยภาพของ **การเรียนรู้เชิงปฏิบัติ (experiential learning)** และ **peer-to-peer awareness** ที่ทำให้เยาวชนไม่เพียงรับความรู้ แต่กลายเป็นผู้สื่อสารและผู้ขับเคลื่อนการเปลี่ยนแปลงด้วยตัวเอง อย่างไรก็ตาม กิจกรรมอาสาจราจรยังมีข้อถกเถียงเชิงโครงสร้างใกล้เคียงกับกรณี “ตำรวจนักเรียน” ในโรงเรียนโพธิทองพัฒนวิทยา จังหวัดร้อยเอ็ด นั่นคือการสร้าง **power dynamic** ภายในโรงเรียน เนื่องจากเยาวชนบางกลุ่มถูกมอบหมายบทบาท “ผู้กำกับดูแล” ขณะที่เพื่อนอีกกลุ่มหนึ่งเป็น “ผู้ถูกกำกับ” หากออกแบบไม่รอบคอบ อาสาจราจรอาจกลายเป็นเพียงเครื่องมือบังคับใช้วินัย มากกว่าการสร้างตระหนักรู้ที่ยั่งยืน

ประเด็นนี้สะท้อนว่า กิจกรรมที่มอบอำนาจให้เยาวชน ต้องระวังไม่ให้เป็นการผลิตซ้ำความสัมพันธ์เชิงบังคับแบบเดียวกับที่ผู้ใหญ่ใช้กับเด็ก หากแต่ควรออกแบบให้เป็น **กระบวนการเรียนรู้เชิงสร้างสรรค์** ที่เปิดพื้นที่ให้เยาวชนทั้งในบทบาทอาสาจราจรและผู้เข้าร่วมกิจกรรมได้สะท้อนความคิดและประสบการณ์ร่วมกัน

ข้อสังเกตเชิงลึก (Insight)

บทเรียนจากโรงเรียนยางตลาดวิทยาคารจึงมี 2 มิติที่สำคัญ:

1. **ข้อถกเถียงเชิงโครงสร้าง:** การมอบหมายอำนาจให้เยาวชนบางกลุ่มควบคุมเพื่อน อาจตอกย้ำความสัมพันธ์เชิงอำนาจและการกำกับวินัย หากขาดการออกแบบที่เน้นการเรียนรู้ร่วมกัน
2. **โอกาสเชิงการเรียนรู้:** หากถูกออกแบบอย่างสร้างสรรค์ กิจกรรมอาสาจราจรและชมรมวัดชีนจรรยาสามารถกลายเป็น **พื้นที่ให้เยาวชนได้เรียนรู้การจัดการปัญหาสังคมด้วยตัวเอง** ซึ่งไม่เพียงสร้างความตระหนักรู้เรื่องความปลอดภัย แต่ยังเสริม **ความภูมิใจและความรู้สึกเป็นเจ้าของ (youth pride and ownership)** ให้กับเด็ก การได้มีบทบาทดูแลเพื่อนและชุมชนช่วยเปลี่ยนสถานะของเยาวชนจากผู้ถูกกำกับ ไปเป็นผู้มีพลังในการสร้างความปลอดภัยในชีวิตประจำวัน

กรณีโรงเรียนยางตลาดวิทยาคารทำให้เห็นว่า การให้พื้นที่กับเยาวชนในการร่วมจัดการปัญหา ไม่เพียงแต่เป็นกลยุทธ์สร้างการเรียนรู้ แต่ยังเป็นการเสริมพลังทางสังคม (empowerment) ที่สร้างความหมายใหม่ให้กับการเป็นเยาวชนในฐานะพลเมืองรุ่นใหม่

3. วิเคราะห์แนวทางการจัดการความเสี่ยงใกล้บ้านข้ามพื้นที่

3.1 ความแตกต่างเชิงแนวทางการจัดการ: ระดับประถมศึกษาและมัธยมศึกษา

จากการเปรียบเทียบทั้ง 4 พื้นที่ พบว่า สิ่งที่แตกต่างกันระหว่างระดับประถมศึกษาและมัธยมศึกษาไม่ใช่รูปแบบของความเสี่ยง แต่คือแนวทางการจัดการ

- **ระดับประถมศึกษา** (สุพรรณบุรี) → การจัดการเน้น **การปรับสภาพแวดล้อมและระบบนิเวศ** เช่น การกำหนดจุดจอดรถรับส่ง และเส้นทางการเดินรถบริเวณรอบโรงเรียน การใช้กิจกรรมเชิงวัฒนธรรม เพื่อสร้างความร่วมมือกับชุมชน โดยมีครูและผู้นำชุมชนเป็นผู้นำจัดการ
- **ระดับมัธยมศึกษา** (มหาสารคาม ร้อยเอ็ด กาฬสินธุ์) → การจัดการเน้น **การมีส่วนร่วมและการนำของ** เยาวชนเอง ผ่านชมรม การเรียนรู้แบบเพื่อนสู่เพื่อน (peer-to-peer) และการเป็นผู้นำในกิจกรรม เช่น ดำรownikนักเรียนหรืออาสาจากร

ประเด็นสำคัญไม่ได้อยู่ที่ได้ภัยใด “มีหรือไม่มีความเสี่ยง” เพราะเด็กส่วนใหญ่เริ่มหัดขับขี่รถจักรยานยนต์ตั้งแต่ชั้นประถมศึกษาตอนปลาย แต่สิ่งที่ต่างคือ **โมเดลการมีส่วนร่วม** โดยการจัดการความเสี่ยงสำหรับเยาวชนในชั้นประถมศึกษาต้องการการนำจากผู้ใหญ่ เพื่อสร้างระบบนิเวศความปลอดภัยในการเดินทางเป็นหลัก ขณะที่การจัดการความเสี่ยงสำหรับเยาวชนในระดับชั้นมัธยมศึกษาต้องการการนำของเยาวชนเอง เพื่อสร้างการเรียนรู้และการตระหนักรู้

3.2 การใช้ทุนสังคมและการบูรณาการเชิงระบบ

แต่ละพื้นที่ใช้ทุนและเครื่องมือที่แตกต่างกันเพื่อจัดการกับความเสี่ยงใกล้บ้าน

- **สุพรรณบุรี** → ใช้ทุนวัฒนธรรมและกิจกรรมชุมชนเป็นตัวขับเคลื่อน เช่น งานบุญของชุมชนลาวเวียง, การสืบทอดภูมิปัญญาการกวนกระยาสารท, คนดีศรีสุพรรณ
- **มหาสารคาม** → ใช้ระบบรถโรงเรียน และหลักสูตร TSY Program โดยมีกลไกอนุเด็กเป็นตัวกลางบูรณาการ

- **ร้อยเอ็ด** → ใช้กิจกรรมสำรวจนักเรียน เสริมบทบาทเยาวชนในการเตือนเพื่อน
- **กาฬสินธุ์** → ใช้กิจกรรมอาสาจากรและชมรมวัดชินจรรยา เน้นการลงมือทำและการเรียนรู้เชิงปฏิบัติ

แม้แต่ละพื้นที่มีรูปแบบการจัดการความเสี่ยงที่ต่างกัน แต่ทั้งหมดสะท้อนโจทย์เดียวกันคือ ต้องหาสมดุลระหว่าง ระบบ (system) – ทักษะ (skill) – พลังชุมชน (community capital) หากขาดด้านใดด้านหนึ่ง มาตรการก็เปราะบางและไม่ยั่งยืน

3.3 ข้อจำกัดเชิงโครงสร้าง

ทุกพื้นที่สะท้อนข้อจำกัดร่วมกัน 4 ประการ ดังนี้

1. **ความเปราะบางเชิงบุคลากร:** กิจกรรมขึ้นอยู่กับครูและตำรวจท้องที่ หากบุคลากรเปลี่ยน ความต่อเนื่องก็หายไป
2. **การขาดนโยบายค้ำยัน:** บางกิจกรรมยังไม่ถูกบรรจุในกรอบหลักสูตรหรือระเบียบของ สพฐ. และ สพม. กิจกรรมที่เกิดขึ้นจึงเป็นเพียง “โครงการเฉพาะกิจ”
3. **ความเหลื่อมล้ำเชิงพื้นที่:** โรงเรียนที่มีเครือข่ายเข้มแข็ง เอื้อต่อการสนับสนุนทรัพยากรด้านต่างๆ และเข้าถึงการบริการจากภาครัฐได้มากกว่า เช่น การบูรณาการการทำงานของคณะอนุเด็กฯ ช่วยให้โรงเรียนในสังกัดของ สพม. ซึ่งแม้จะเป็นโรงเรียนขนาดเล็ก และอยู่เขตนอกเมือง สามารถเข้าถึงการอำนวยความสะดวกในการทำใบขับขี่ให้เด็กนักเรียนได้จำนวนมาก
4. **blind spot ของกลุ่มนอกระบบ:** เยาวชนนอกระบบยังไม่ได้รับการเก็บข้อมูลหรือออกแบบมาตรการรองรับ ทั้งที่เผชิญความเสี่ยงใกล้บ้านอย่างชัดเจน

3.4 การเสริมพลังเยาวชน: จากผู้ถูกกำกับสู่ผู้มีบทบาท

อีกหนึ่งรูปแบบสำคัญที่พบทุกพื้นที่คือ การเสริมพลังเยาวชน (youth empowerment)

- **สุพรรณบุรี** → เด็กชั้นประถมได้มีส่วนร่วมในกิจกรรมชุมชน เกิดความรู้สึกเป็นเจ้าของ (sense of belonging)
- **มหาสารคาม** → การเข้าร่วม TSY Program และชมรมวัดชินจรรยาเชื่อมโยงกับสิทธิ (นับชั่วโมงแทนอบรมใบขับขี่)
- **ร้อยเอ็ด** → เด็กในบทบาทสำรวจนักเรียนรู้สึกมีเกียรติและบทบาทในโรงเรียน

- **กาฬสินธุ์** → เด็กอาสาจากรัฐมีใจที่ได้ช่วยดูแลเพื่อนและชุมชน

สิ่งเหล่านี้บอกย้ำว่า การให้พื้นที่กับเยาวชนไม่เพียงสร้างการเรียนรู้ แต่ยังเสริม **ความภูมิใจและความรู้สึกเป็นเจ้าของ (pride and ownership)** ที่เปลี่ยนบทบาทของเด็กจากผู้ถูกกำกับ ไปเป็นผู้ขับเคลื่อน อย่างไรก็ตาม หากการออกแบบไม่ระวัง พื้นที่เหล่านี้ก็เสี่ยงจะกลายเป็นการผลิตซ้ำวินัยเชิงบังคับ มากกว่าการสร้างการเรียนรู้เชิงสร้างสรรค์ Youth agency คือทั้ง **พลัง** และ **ความท้าทาย** หากจัดการดี จะสร้างพลเมืองรุ่นใหม่ที่มีทักษะและความรับผิดชอบ แต่หากจัดการผิด ก็อาจตอกย้ำความเหลื่อมล้ำและความสัมพันธ์เชิงอำนาจภายในโรงเรียน

4. การทำงานในพื้นที่ ช่องว่างของนโยบาย และข้อเสนอเชิงระบบ

4.1 เสริมระบบนิเวศความปลอดภัยในระดับประถมศึกษา

- สนับสนุนการบูรณาการการทำงานระหว่างหน่วยงานกลางที่ดูแลพื้นที่เขตการศึกษา และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โดยเฉพาะการจัดสรรทรัพยากรและงบประมาณ เพื่อสร้างระบบนิเวศความปลอดภัยในการเดินทาง และการจราจรบริเวณรอบโรงเรียนและในชุมชน
- สนับสนุนแนวทางการสร้างความร่วมมือระหว่างโรงเรียนกับชุมชนท้องถิ่น ผ่านต้นทุนทางวัฒนธรรม เช่น กิจกรรมวัฒนธรรมเพื่อสร้างระบบนิเวศปลอดภัย
- พัฒนามาตรการเฉพาะสำหรับ รถจักรยานไฟฟ้า เช่น กำหนดมาตรฐานความเร็วและอุปกรณ์ป้องกันที่เหมาะสมกับเด็ก

4.2 ยกระดับการบูรณาการทักษะและระบบในระดับมัธยมศึกษา

- **ขยายผลอย่างทั่วถึง:** กระจายการบูรณาการ TSY Program ไปยังทุกโรงเรียนในทุกสังกัด รวมถึงเยาวชนนอกระบบ โดยเฉพาะในพื้นที่เสี่ยงสูง
- **เสริมเครื่องมือครู:** พัฒนาชุดความรู้ (toolkit) และวิธีการใหม่ ๆ เช่น gamification และกิจกรรมแบบมีส่วนร่วม
- **สร้างระบบติดตามผล:** ติดตามพฤติกรรม การซ้ำซ้ำของนักเรียนหลังผ่านหลักสูตร เพื่อประเมินผลจริง
- **เชื่อมโยงสิทธิและ portfolio:** นับชั่วโมงกิจกรรมเป็นส่วนหนึ่งของ portfolio ทางการศึกษา ไม่ใช่เพียงเงื่อนไขการทำใบขับขี่

4.3 สร้างโครงสร้างค้ำยันในระดับจังหวัด

- เสริมบทบาท “อนุเด็ก” ให้เป็นกลไกบูรณาการโรงเรียนและภาคีเครือข่ายระดับจังหวัด
- จัดสรรงบประมาณและการรับรองเชิงนโยบายเพื่อค้ำยันกิจกรรมในโรงเรียน
- จัดตั้ง “พื้นที่กลาง” ระหว่างโรงเรียนและหน่วยงาน เช่น เวทีสะท้อนข้อมูลเส้นทางเสี่ยง

4.4 ทำให้การมีส่วนร่วมของเยาวชนเป็นการเรียนรู้เชิงสร้างสรรค์

- ออกแบบกิจกรรม peer-to-peer เช่น ดำรงจหนักเรียน หรืออาสาจราจร ในเชิงการเรียนรู้ร่วม มากกว่าการบังคับใช้นัย
- ส่งเสริมกิจกรรมที่สร้าง **ความภูมิใจและความรู้สึกเป็นเจ้าของ** ของเยาวชน เช่น การเก็บข้อมูลเส้นทางเสี่ยง การสื่อสารกับชุมชน
- พัฒนาหลักสูตรเสริมและกิจกรรม gamification ที่เน้น **youth agency** ให้เยาวชนเป็นผู้นำการเปลี่ยนแปลง

4.5 ครอบคลุมกลุ่มนอกระบบและกลุ่มเปราะบาง

- เก็บข้อมูลเส้นทางและความเสี่ยงของกลุ่มนอกระบบอย่างเป็นระบบ
- พัฒนาพื้นที่รับฟังและการมีส่วนร่วมสำหรับเยาวชนนอกระบบ
- ออกแบบกิจกรรมเฉพาะ เช่น โครงการฝึกอาชีพควบคู่กับการอบรมความปลอดภัย

4.6 พัฒนาระบบข้อมูลและการสื่อสารเชิงนโยบาย (ข้อเสนอเชิงวิชาการ)

- สร้างฐานข้อมูลเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ เช่น จุดเกิดเหตุใกล้บ้าน, เส้นทางระหว่างบ้านและโรงเรียน
- พัฒนาระบบสะท้อนเสียงของผู้ใช้เส้นทางจริง ให้ข้อมูลเชื่อมถึงผู้กำหนดนโยบาย
- เติมข้อมูลของกลุ่มเปราะบาง และกลุ่มนอกระบบที่ยังไม่ถูกเก็บอย่างทั่วถึง
- สนับสนุนการแปลงงานวิชาการไปสู่กิจกรรมที่บูรณาการกับระบบจริง

4.7 ต่อยอดโครงการ 5 km. Project

- ใช้ข้อมูลเส้นทางความปลอดภัยเป็นฐานในการออกแบบ **gamification** ทั้งระดับประถมศึกษาและมัธยมศึกษา
- ระดับประถมศึกษา → เน้นการใช้ **ระบบนิเวศ และแนวคิด nudge** ปรับพฤติกรรมในสภาพแวดล้อม
- ระดับมัธยมศึกษา → เน้น **การเรียนรู้เชิงเกมและ peer-to-peer** ที่เยาวชนเป็นผู้นำ