

การพัฒนาโครงการความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชน เพื่อการขับเคลื่อนงานที่ยั่งยืน ภายใต้บริบทพื้นที่ 3 จังหวัดต้นแบบ

เจษฎากร อังกุลพัฒนาสุข¹, สติดาพร คำสวด², สุทธิพันธ์ มีขำนาญ³, ชาทิวุฒิ วัจนวล⁴

¹มูลนิธิสถาบันยุวทัศน์ประเทศไทย กรุงเทพมหานคร

²มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

³กรมแพทยทหารเรือ

⁴มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย กรุงเทพมหานคร

บทคัดย่อ

ปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิตของเด็กและเยาวชนจากอุบัติเหตุทางถนนมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นต่อเนื่อง ขณะที่โครงการรณรงค์ป้องกันหรือแก้ไขปัญหานี้ในปัจจุบัน ซึ่งนับได้ว่าเป็นเครื่องมือสำคัญที่หน่วยงานส่วนใหญ่ใช้ดำเนินงานตั้งแต่ในระดับพื้นที่จนถึงระดับชาติ แต่อย่างไรก็ตาม ผลลัพธ์ของแต่ละโครงการเป็นเพียงผลผลิตระยะสั้นและไม่อาจบรรลุเป้าหมายที่ยั่งยืนได้ ด้วยปัจจัยอันเป็นข้อจำกัดที่หน่วยงานต้องเผชิญ การศึกษาครั้งนี้จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์และนำผลที่ได้พัฒนาเป็นข้อเสนอแนวทาง “การพัฒนาโครงการความปลอดภัยทางถนนที่ยั่งยืนสำหรับเด็กและเยาวชนในพื้นที่ 3 จังหวัดต้นแบบ” โดยดำเนินการ แบ่งเป็น 3 ระยะ ได้แก่ (1) เก็บรวบรวมข้อมูลจากตัวแทนนักเรียน นักศึกษา 110 คน ในพื้นที่สถานศึกษาสังกัดสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษาจังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และพื้นที่สถานศึกษาสังกัดเมืองพัทยา (2) นำผลจากระยะที่ 1 มาวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณและคุณภาพ เพื่อยกร่างข้อเสนอแนวทาง และ (3) เปิดเวทีรับฟังความคิดเห็นจากกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและตัวแทนนักเรียน นักศึกษา รวม 30 คน จากผลการศึกษาพบว่า การพัฒนาโครงการเพื่อการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนให้เกิดความยั่งยืนและเข้าถึงเด็กและเยาวชนได้อย่างแท้จริง จำเป็นต้องให้ความสำคัญ 7 ประเด็นหลัก เรียงตามลำดับดังนี้ (1) การออกแบบเนื้อหาหลักสูตรและกิจกรรมที่ทันสมัย (2) การพัฒนานวัตกรรมสื่อส่งเสริมโอกาสในการเข้าถึงการเรียนรู้ (3) การพัฒนากิจกรรมสู่วัฒนธรรมการเรียนรู้ที่สร้างสรรค์ (4) การบริหารจัดการทรัพยากรสนับสนุนโครงการ (5) การสร้างกลไกติดตามและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง (6) การทบทวนกฎหมายและระเบียบปฏิบัติให้เท่าทันบริบทการเปลี่ยนแปลง และ (7) การบูรณาการความร่วมมือในการดำเนินงานของทุกเครือข่าย

คำสำคัญ: การพัฒนาโครงการ; ความปลอดภัยทางถนน; เด็กและเยาวชน; การพัฒนาที่ยั่งยืน

วันรับ: 23 มี.ค. 2569

วันแก้ไข: 27 เม.ย. 2569

วันตอบรับ: 2 พ.ค. 2569

บทนำ

กว่าทศวรรษที่สถานการณ์การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน กลายเป็นอีกปัญหาสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อศักยภาพการพัฒนาและความสามารถในการแข่งขันของประเทศที่ลดลงต่อเนื่อง จากผลสำรวจข้อมูลองค์การอนามัยโลก ประเทศไทยถูกจัดเป็นประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับ 9 ของโลก เป็นอันดับ 1 ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้⁽¹⁾ ขณะที่ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน โดยสถาบันการจัดการนานาชาติ (IMD) ประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขันภาพรวม อยู่ในอันดับที่ 25 จาก 67 เขตเศรษฐกิจทั่วโลก ซึ่งปัญหาด้านการขนส่งและจราจรนั้นเป็นหนึ่งในเกณฑ์ตัวชี้วัดที่ใช้ในการพิจารณา อีกทั้งเมื่อพิจารณารายละเอียดเชิงลึก พบว่า ปัจจัยคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานถูกปรับอันดับลดลง หนึ่งในข้อเสนอการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ภาครัฐจำเป็นต้องเร่งดำเนินการเพิ่มคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานทั้งเชิงปริมาณและคุณภาพ และยังคงคงไว้ซึ่งมาตรฐานคุณภาพด้านอื่นๆ ด้วย เช่น การศึกษา สุขภาพ สิ่งแวดล้อม⁽²⁾ จากปัญหาที่เกิดขึ้น ส่งผลกระทบต่อชีวิตความเป็นอยู่ของทุกคนทุกกลุ่มช่วงอายุ โดยเฉพาะในเด็กและเยาวชนซึ่งเป็นกลุ่มเปราะบางที่สุด สะท้อนจากสถิติที่ชี้ว่าในปี พ.ศ. 2565 มีผู้เสียชีวิตเป็นเด็กและเยาวชนมากกว่า 1,869 ราย หรือเฉลี่ยวันละ 5 คน⁽³⁾ และหากปัญหาดังกล่าวไม่สามารถป้องกันหรือแก้ไขได้มีประสิทธิภาพเพียงพอ คาดการณ์ได้ว่าในทศวรรษหน้า (พ.ศ. 2564 - 2573) ประเทศไทยมีแนวโน้มจะต้องสูญเสียเด็กและเยาวชนไปอีกกว่า 37,321 ราย หรือเฉลี่ยปีละ 3,732 คน⁽⁴⁾ จากปัญหาที่เกิดขึ้นไม่ได้เป็นเพียงความสูญเสียระดับครอบครัว แต่เป็นวาระเร่งด่วนในระดับชาติ ที่ทุกภาคส่วนต้องร่วมกันแก้ไขอย่างเป็นระบบ

ด้วยสถานการณ์ปัญหาที่เกิดขึ้น นำมาสู่การพัฒนาแผนขับเคลื่อนงานความปลอดภัยในช่วงที่ผ่านมาของหน่วยงานทุกภาคส่วน ผ่านการริเริ่มโครงการหรือกิจกรรมต่างๆ ซึ่งลักษณะการดำเนินงานแตกต่างกันไปตามจุดมุ่งหมาย เช่น สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย เน้นสื่อสารสร้างการรับรู้และความร่วมมือระดับนโยบาย พัฒนาองค์ความรู้ ทักษะ และนวัตกรรมสนับสนุนความปลอดภัย

ทางถนน⁽⁵⁾ กรมการขนส่งทางบก เน้นรณรงค์เสริมสร้างจิตสำนึกและป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสำคัญ อีกทั้งกำกับดูแลความพร้อมในการเดินทางโดยสาธารณะประชาสัมพันธ์การใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย⁽⁶⁾ บริษัท-ธนาชาติประกันภัย จำกัด (มหาชน) ร่วมกับ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ดำเนินกิจกรรมคืนประโยชน์แก่สังคม ผ่านการจัดทำโครงการพลังชุมชน สร้างถนนปลอดภัย โดยมีจุดเน้นสำคัญ เช่น การแก้ไขจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน 30 แห่งทั่วประเทศ⁽⁷⁾ ตัวอย่างที่ได้นำเสนอสะท้อนให้เห็นถึง การให้ความสำคัญ มุ่งมั่นและพยายามในการดำเนินงาน อย่างไรก็ตามในทางปฏิบัติหน่วยงานมักต้องเผชิญกับช่องว่างสำคัญ คือ ผลลัพธ์ที่ได้จากโครงการหรือกิจกรรมเป็นเพียงผลสัมฤทธิ์ระยะสั้น ไม่อาจก้าวไปสู่ความยั่งยืนได้ โดยสาเหตุหลักนั้นเกิดจากข้อจำกัดในเชิงระบบ เช่น นโยบายไม่สอดคล้องกับการปฏิบัติจริง งบประมาณที่ไม่ต่อเนื่อง แนวปฏิบัติที่ไม่ชัดเจน และรองรับคนทำงาน⁽⁸⁾ หรือการดำเนินงานแบบแยกส่วน ตัวอย่างเช่น การดำเนินโครงการของกรมการขนส่งทางบก ในช่วงปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ กลุ่มผู้ขับขี่ที่เข้าใช้บริการตรวจรถฟรี มีทั้งสิ้น 164,447 คัน และ 231,370 คัน ซึ่งจากตัวเลขนี้ไม่ได้แสดงแน่ชัดว่าเป็นการใช้บริการพาหนะประเภทใด แต่ถือได้ว่าเป็นส่วนน้อยเมื่ออ้างอิงตามจำนวนรถที่มีการจดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ของกอง-แผนงาน กรมการขนส่งทางบกที่มีอยู่ 42,808,462 คัน⁽⁹⁾ ขณะที่โครงการในระดับพื้นที่มักต้องหยุดชะงักเมื่อเผชิญกับปัจจัยแทรกซ้อนภายนอก ไม่ว่าจะเป็น อุทกภัยในพื้นที่จังหวัดเชียงรายได้เมื่อปี พ.ศ. 2567 เหตุการณ์แผ่นดินไหวที่ประเทศเมียนมา เมื่อปี พ.ศ. 2568 ทั้งสองเหตุการณ์ส่งผลกระทบต่อสถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย ไม่สามารถดำเนินการตามแผนและกรอบเวลาที่วางไว้ได้⁽⁸⁾ จากตัวอย่างการดำเนินงานที่ยกมานำเสนอนั้น แสดงให้เห็นว่า แม้ทุกหน่วยงานจะขับเคลื่อนโครงการหรือกิจกรรมมากเพียงใด แต่หากผลลัพธ์ที่ได้เป็นเพียงผลสัมฤทธิ์ระยะสั้น หรือไม่อาจดำเนินงานได้ครอบคลุมและต่อเนื่อง รวมไปถึงยังพบอุปสรรคหรือข้อจำกัดที่กล่าวมา การดำเนินงานที่เกิดขึ้นก็จะไม่สามารถลดอุบัติเหตุทางถนนได้ ฉะนั้นแล้ว สิ่งที่มีความจำเป็นสำคัญและยังขาดหายไปในปัจจุบันสำหรับโครงการด้านความปลอดภัยทางถนน คือ การมีองค์ความรู้

หรือรูปแบบการดำเนินงานที่ออกแบบมาเพื่อสร้างให้เกิดความยั่งยืน โดยที่ยึดโยงเข้ากับยุคสมัย บริบทพื้นที่ และกลุ่มเป้าหมายซึ่งเป็นเด็กและเยาวชน ให้มีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอย่างแท้จริง

ทั้งนี้เพื่อแก้ไขปัญหาช่องว่างดังกล่าว การค้นหาปัจจัยความสำเร็จ และถอดบทเรียนผลลัพธ์ที่เกิดจากการขับเคลื่อนงานจริง โดยเฉพาะในบริบทพื้นที่ 3 จังหวัด ได้แก่ ระยอง ขอนแก่น และชลบุรี (เมืองพัทยา) ที่มีความเสี่ยงสูงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเป็นอันดับต้นของประเทศให้บรรลุเป้าหมาย ถือเป็นกุญแจสำคัญนำไปสู่การสร้างกลไกการทำงานที่ยั่งยืน ด้วยเหตุนี้ จึงนำมาสู่การศึกษานี้ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์และพัฒนาข้อเสนอแนวทาง “การพัฒนาโครงการความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนเพื่อการขับเคลื่อนงานที่ยั่งยืน” ตลอดจนเพื่อนำผลที่ได้สร้างเป็นองค์ความรู้ใหม่ และข้อเสนอเชิงนโยบายให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปบูรณาการใช้เป็นแผนที่นำทาง (roadmap) ในการพัฒนาแผนการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนได้อย่างเป็นรูปธรรมและเกิดความยั่งยืนในอนาคต

วิธีการศึกษา

รูปแบบการศึกษา

การศึกษานี้ใช้ระเบียบวิธีวิจัยแบบผสมผสาน (mixed methods) ด้วยการประยุกต์ใช้แบบแผนวิจัยเชิงอธิบายตามลำดับ (explanatory sequential) โดยแบ่งการศึกษาเป็น 3 ระยะ เริ่มต้นด้วยการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงปริมาณ และตามด้วยการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อยกยกร่างข้อเสนอ หลังจากนั้นจึงทำการเก็บรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ นำผลที่ได้มาใช้นับสนุนและเติมเต็มข้อมูลระหว่างกัน ผสมกับการใช้การติดตามและประเมินผลถอดบทเรียนและหาปัจจัยแห่งความสำเร็จในการดำเนินงานของพื้นที่นำร่อง 3 จังหวัด

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

การกำหนดกลุ่มเป้าหมายครอบคลุมผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกระดับ โดยแบ่งการเก็บข้อมูลเป็น 2 กลุ่ม

1. กลุ่มเพื่อการประเมินสถานการณ์ (นักเรียน นักศึกษา): จำนวน 110 คน จากสถานศึกษา 11 แห่ง 2 กลุ่ม

ประกอบด้วย สถานศึกษาสังกัดสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา (สอศ.) จังหวัดระยอง 5 แห่ง ได้แก่ วิทยาลัยเทคนิคระยอง วิทยาลัยเทคนิคบ้านค่าย วิทยาลัยเทคนิคฉะเชิงเทรา วิทยาลัยการอาชีพแกลง สถานศึกษาสังกัด สอศ. จังหวัดขอนแก่น 3 แห่ง ได้แก่ วิทยาลัยเทคนิคน้ำพอง วิทยาลัยการอาชีพบ้านไผ่ วิทยาลัยอาชีวศึกษาขอนแก่น และสถานศึกษาในสังกัดเมืองพัทยา 3 แห่ง ซึ่งได้แก่ โรงเรียนเมืองพัทยา 5, 7, 11 การคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างใช้การสุ่มแบบหลายขั้นตอน โดยเริ่มจากการเลือกแบบเจาะจง ในระดับพื้นที่และสถานศึกษาที่เป็นเป้าหมายโครงการ จากนั้นค่อยใช้การสุ่มตัวอย่างแบบง่ายในระดับบุคคล เพื่อให้ได้ซึ่งตัวแทนที่ดีและลดความลำเอียงทางสถิติ ทั้งนี้ แม้ขนาดกลุ่มตัวอย่างจะมีจำนวนจำกัด แต่ถือเป็นตัวแทนกลุ่มนำร่องที่ให้ข้อมูลเชิงลึกตรงตามบริบทของพื้นที่อย่างแท้จริง

2. กลุ่มเพื่อการให้ข้อเสนอและรับฟังความคิดเห็น: จำนวน 30 คน ประกอบด้วย ผู้บริหาร บุคลากรทางการศึกษา ผู้แทนภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม 20 คน และตัวแทนนักเรียน นักศึกษา 10 คน จาก 2 พื้นที่ คือ สถานศึกษาสังกัดสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษาในจังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และสถานศึกษาสังกัดเมืองพัทยา ซึ่งใช้วิธีการเลือกแบบเจาะจงจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องโดยตรงกับการขับเคลื่อนในเชิงนโยบาย

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

เครื่องมือที่ใช้ครั้งนี้ ประกอบด้วย 2 รายการ ได้แก่ (1) แบบสอบถามความคิดเห็นและความพึงพอใจ ที่มีต่อการดำเนินโครงการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนในพื้นที่ 3 จังหวัดต้นแบบ (สำหรับข้อมูลเชิงปริมาณ) และ (2) แนวคำถามการสัมภาษณ์และแบบสนทนากลุ่ม (สำหรับข้อมูลเชิงคุณภาพ)

เครื่องมือทั้งหมดได้ผ่านการตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหาและความถูกต้องชัดเจนในประเด็นข้อคำถามจากผู้ทรงคุณวุฒิ รวมไปถึงได้นำไปทดลองใช้เพื่อหาความเชื่อมั่นทางสถิติ โดยมีค่าเท่ากับ 0.850 ซึ่งผ่านเกณฑ์ยอมรับค่าความเชื่อมั่นที่ 0.700 ดังนั้นจึงยอมรับใช้เครื่องมือ โดยมีการปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมและตรวจความสมบูรณ์เป็นที่เรียบร้อย จึงนำไปใช้เก็บรวบรวมข้อมูลจริงในพื้นที่

การจัดทำและวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลแบ่งเป็น 2 ส่วน ตามระเบียบวิธีวิจัย ดังนี้

1. ข้อมูลเชิงปริมาณ: ใช้สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ การหาค่าความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เพื่อประเมินระดับภาพรวมของการขับเคลื่อนโครงการ
2. ข้อมูลเชิงคุณภาพ: ใช้วิธีการวิเคราะห์เนื้อหา (content analysis) จากการสัมภาษณ์ สทนากลุ่ม และข้อมูลทุติยภูมิที่เกี่ยวข้องโดยผู้วิจัยได้นำผลการวิเคราะห์เชิงคุณภาพนั้นมาใช้อธิบายความสัมพันธ์และปัจจัยเชิงสาเหตุที่เป็นการทดแทนข้อจำกัดของสถิติเชิงพรรณนา ในส่วนข้อมูลปริมาณ ทำให้สามารถสังเคราะห์ผลลัพธ์ออกเป็นข้อเสนอแนะที่มีความน่าเชื่อถือและนำไปปฏิบัติได้จริง

ผลการศึกษา

จากผลการศึกษา เรื่อง “การพัฒนาโครงการความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชน เพื่อการขับเคลื่อนงานที่ยั่งยืน ภายใต้บริบทพื้นที่ 3 จังหวัดต้นแบบ” สามารถแบ่งผลการวิเคราะห์ได้เป็น 2 ส่วน ดังนี้

ตอนที่ 1 ผลการประเมินการขับเคลื่อนโครงการความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนพื้นที่ต้นแบบ (จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น เมืองพัทยา) และวิเคราะห์ปัจจัยความสำเร็จของโครงการ

ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย

ร้อยละ 52 เป็นเพศหญิงร้อยละ 45 ส่วนใหญ่อยู่ในช่วงอายุ 16-18 ปี ร้อยละ 53 และอายุ 13-15 ปี ร้อยละ 38 กำลังศึกษาในระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.) ร้อยละ 54 และมีมัธยมศึกษาตอนต้นร้อยละ 39 ซึ่งจัดอยู่ในการศึกษาประเภทอาชีวศึกษาร้อยละ 57 ประเภทสามัญศึกษาร้อยละ 43 วิธีการเดินทางจากที่พักถึงสถานศึกษาส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์ด้วยตนเองร้อยละ 55 ซึ่งพาหนะส่วนใหญ่ที่ใช้เป็นรถจักรยานยนต์ส่วนตัวร้อยละ 80 โดยระยะทางในการเดินทางอยู่ในรัศมีไม่เกิน 10 กิโลเมตรร้อยละ 55 ใช้เวลาเดินทางไม่เกิน 10 นาที ร้อยละ 30 ในส่วนของการครอบครองใบอนุญาตขับขี่พบว่า นักเรียน นักศึกษาส่วนใหญ่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่มากถึงร้อยละ 75 ตลอดจนไม่เคยเกิดอุบัติเหตุและเคยเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่ สัดส่วนใกล้เคียงกันอยู่ที่ร้อยละ 55 และ 45

กลุ่มตัวอย่างที่ (1) มีค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานจากการประเมินผลการขับเคลื่อนโครงการความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชน ฯ โดยภาพรวมและรายด้าน ดังตารางที่ 1

จากตาราง แสดงผลการประเมินการขับเคลื่อนโครงการความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชน ภาพรวมอยู่ในระดับมาก (Mean=4.11, SD=0.79) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก

ตารางที่ 1 การประเมินผลการขับเคลื่อนโครงการความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชน ฯ โดยภาพรวมและรายด้าน

ลำดับที่	รายการประเมิน	n=110		แปลผล
		Mean	SD	
1	ด้านวิทยากร	4.15	0.76	มาก
2	ด้านผู้เข้ารับการอบรม	4.03	0.77	มาก
3	ด้านกิจกรรมการฝึกอบรม	4.11	0.80	มาก
4	ด้านเนื้อหาการฝึกอบรม	4.20	0.76	มาก
5	ด้านผู้รับผิดชอบโครงการ	4.11	0.78	มาก
6	ด้านทรัพยากรสนับสนุนการจัดโครงการ	4.03	0.84	มาก
ภาพรวม		4.11	0.79	มาก

ทุกด้าน โดยด้านที่เด็กและเยาวชนให้ความสำคัญมากที่สุด คือ ด้านเนื้อหาการฝึกอบรม (Mean=4.20, SD=0.76) รองลงมา คือ ด้านวิทยากร (Mean=4.15, SD=0.76) ขณะที่ด้านทรัพยากรสนับสนุนการจัดโครงการ มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด (Mean=4.03, SD= 0.84)

ทั้งนี้ ถึงแม้การวิเคราะห์ด้วยสถิติเชิงพรรณนาไม่สามารถใช้ชี้วัดความสัมพันธ์เชิงสาเหตุได้ แต่จากข้อมูลในข้างต้น สะท้อนให้เห็นนัยสำคัญว่า ความสำเร็จโครงการในมุมมองของเยาวชน ไม่ได้ขึ้นอยู่กับสถานที่จัดงานหรือทรัพยากรสนับสนุนเป็นหลัก แต่ขึ้นอยู่กับ “ความแปลกใหม่ และความน่าสนใจของเนื้อหา” ที่สามารถนำไปปรับใช้ในชีวิตประจำวันได้จริง รวมทั้ง “ความสามารถของวิทยากร” ในการดึงดูดความสนใจ เป็นอีกหนึ่งปัจจัยให้เด็กและเยาวชนอยากที่จะเรียนรู้มากขึ้น สอดคล้องกับงานวิจัย⁽¹⁰⁾ ได้นำเสนอไว้ว่า การจัดกิจกรรมปลูกฝังความตระหนักและสร้างพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนปลอดภัยอย่างยั่งยืนและมีประสิทธิภาพ จำเป็นต้องใช้กระบวนการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วมในการเปลี่ยนผ่านประสบการณ์เดิมไปสู่การสร้างทัศนคติและองค์ความรู้ใหม่ อีกทั้งสอดคล้องกับที่⁽¹¹⁾ ได้นำเสนอว่า วิทยากรที่มีความสามารถในการถ่ายทอดความรู้ ส่งผลโดยตรงต่อความสนใจของผู้ฟัง และยังสามารถสร้างแรงบันดาลใจและจุดประกายความคิดให้ผู้ฟังอยากนำความรู้ที่ได้รับไปปรับใช้ในชีวิตประจำวันอีกด้วย

ตอนที่ 2 ผลการจัดทำข้อเสนอแนะทางการพัฒนาโครงการความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนเพื่อการขับเคลื่อนงานที่ยั่งยืน ภายใต้บริบทพื้นที่ 3 จังหวัดต้นแบบ (7 ด้าน)

จากการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพที่ได้จากการสัมภาษณ์และสนทนากลุ่มใน 5 ประเด็นคำถาม ได้แก่ (1) สิ่งที่ประทับใจจากการเข้าร่วมกิจกรรม (2) สิ่งที่ต้องปรับปรุงจากการเข้าร่วมกิจกรรม (3) สิ่งที่น่าไปใช้ได้มากที่สุดจากการเข้าร่วมกิจกรรม (4) มุมมองหรือทัศนคติที่มีต่อความปลอดภัยทางถนนหลังจากได้เข้าร่วมกิจกรรม และ (5) ความคิดเห็นที่มีต่อโครงการหลังจากได้เข้าร่วมกิจกรรม ประกอบกับการถอดบทเรียนจากการปฏิบัติจริงในพื้นที่ด้วย 3 ประเด็นคำถาม ได้แก่ (1) บทเรียนการทำงานพื้นที่ โครงการ สถานการณ์ และกระบวนการทำงาน (2) สถานการณ์ที่ส่งผลต่อการทำงานในโครงการ

ด้านความปลอดภัยทางถนน และ (3) ปัจจัยความสำเร็จเพื่อการขับเคลื่อนโครงการให้บรรลุเป้าหมายและพัฒนาอย่างยั่งยืน คณะผู้วิจัยได้สังเคราะห์แนวทางออกเป็น 7 ด้าน ทั้งนี้ เพื่อนำไปสู่การพัฒนาโครงการให้เกิดความยั่งยืนอย่างเป็นรูปธรรมโดยที่นำเสนอแบบจัดลำดับความสำคัญจากระดับบุคคลและกระบวนการเรียนรู้ (micro) ไปสู่ระดับโครงสร้างและนโยบาย (macro) ทั้งนี้ แบ่งการขับเคลื่อนเป็น 3 ระดับ เพื่อให้สะดวกต่อหน่วยงานในการนำข้อเสนอแนวทางดังกล่าวไปปรับใช้ ดังนี้

ระดับที่ 1 ข้อเสนอเร่งด่วนเพื่อเริ่มต้นการเปลี่ยนแปลง (ดำเนินการทันที) ดังนี้

ด้านที่ 1 การออกแบบเนื้อหาหลักสูตรและกิจกรรมที่ทันสมัย เน้นความสำคัญที่การปรับเนื้อหาและวิธีการเรียนรู้ให้เหมาะสมกับช่วงวัย และความสนใจของเยาวชน ยึดหลักส่งเสริมการมีส่วนร่วม และกิจกรรมที่ทำท่ายความสามารถเชิงประจักษ์ เช่น การประกวดผลงานเชิงสร้างสรรค์, การทำสถานการณ์จำลอง เป็นต้น

ด้านที่ 2 การพัฒนานวัตกรรมสื่อส่งเสริมโอกาสในการเข้าถึงการเรียนรู้ กล่าวได้ว่า เมื่อเนื้อหาที่น่าสนใจแล้ว เครื่องมือหรือช่องทางที่ใช้ส่งข้อมูลไปยังเป้าหมาย ต้องปรับให้อยู่ในพื้นที่ของเด็กและเยาวชน เช่น แพลตฟอร์มดิจิทัล TikTok, Instagram, X (Twitter) เพื่อให้เกิดการเรียนรู้ทุกที่ทุกเวลา

ด้านที่ 3 การพัฒนากิจกรรมส่วนนวัตกรรมการเรียนรู้ที่สร้างสรรค์ ตามความสนใจกลุ่มเป้าหมายเปลี่ยนผู้เรียนจากผู้รับฟังเป็นผู้ร่วมสร้างสรรค์ ด้วยกระบวนการวิทยากรสมัยใหม่ในการสนับสนุนและส่งเสริมกิจกรรม เช่น เทคโนโลยีเสมือนจริง (virtual reality) เทคโนโลยีความเป็นจริงเสริม (augmented reality)

ระดับที่ 2 ข้อเสนอเพื่อการสนับสนุนรักษาความต่อเนื่อง (ระยะกลาง) ดังนี้

ด้านที่ 4 การบริหารจัดการทรัพยากรสนับสนุนโครงการ มุ่งเน้นการจัดสรรงบประมาณ การมีบุคลากรที่มีสมรรถนะและเวลาที่ต่อเนื่อง สอดคล้องกับกิจกรรมที่ออกแบบในระยะแรก ซึ่งเป็นการช่วยให้โครงการที่ดำเนินการสามารถบรรลุเป้าหมายและสร้างผลลัพธ์ที่ยั่งยืน

ด้านที่ 5 การสร้างกลไกติดตามและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง ที่ไม่ได้เป็นเพียงประเมินเพื่อรายงานผล

แต่เป็นการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และวิเคราะห์เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาปรับปรุงการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น (feedback loop)

ระดับที่ 3 ข้อเสนอเพื่อการสร้างความยั่งยืน (เป้าหมายระยะยาว) ดังนี้

ด้านที่ 6 การทบทวนกฎหมายและระเบียบปฏิบัติ ให้เท่าทันบริบทการเปลี่ยนแปลง โดยพิจารณาปรับแก้ระเบียบสถานศึกษา ชุมชน หรือกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับสังคมที่เปลี่ยนไป อีกทั้งเฝ้าต่อการปฏิบัติตาม เช่น มาตรการจูงใจเชิงบวกแทนการลงโทษ ตลอดจนเน้นย้ำการบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวดบางประเด็นที่สำคัญและเสี่ยงต่อชีวิตผู้อื่น เช่น การดัดแปลงสภาพรถ การฝ่าไฟแดง การดื่มแล้วขับ

ด้านที่ 7 การบูรณาการความร่วมมือในการดำเนินงานของทุกเครือข่าย ซึ่งเป็นเป้าหมายสูงสุดเพื่อรักษาความยั่งยืนในการดำเนินงาน โดยพัฒนาให้เกิดความเข้มแข็งและเสริมสร้างนิเวศการทำงานที่ร่วมกันตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง ตลอดจนการร่วมใจกันดำเนินงานและรับช่วงต่อเพื่อให้การขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนเกิดความยั่งยืนถึงแม้กิจกรรมนั้นๆ จะสิ้นสุดไปแล้วก็ตาม ดังภาพที่ 1

วิจารณ์

การศึกษาในครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ข้อมูลปฏิกowski และทฤษฎีจากหลักฐานเอกสารวิชาการและการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ด้วยการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณและคุณภาพ นำผลที่ได้มาพัฒนาเป็นข้อเสนอแนวทางการพัฒนาโครงการความปลอดภัยทางถนนที่ยั่งยืนสำหรับเด็กและเยาวชนในพื้นที่ 3 จังหวัดต้นแบบ โดยในการศึกษานี้ ดำเนินการเก็บรวบรวมและศึกษาข้อมูลผ่านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียสำคัญ เช่น ตัวแทนนักเรียน นักศึกษา บุคลากรทางการศึกษา ผู้บริหารสถานศึกษาทั้ง 11 แห่ง และหน่วยงานภาคีที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม เช่น สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด สำนักงานขนส่งจังหวัด ตำรวจ แผนงานสำนักงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.) ทั้งนี้ในการศึกษาสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ในการวิเคราะห์ข้อมูลและนำมาสู่การพัฒนากรอบข้อเสนอทั้ง 7 ด้านสำหรับใช้เป็นแนวทางการพัฒนาโครงการความปลอดภัยทางถนนที่ยั่งยืนสำหรับเด็กและเยาวชนได้ ดังนี้

1. การวิเคราะห์ข้อมูลกลุ่มตัวอย่างและผลการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณและคุณภาพ (ระยะแรก) จากผลการศึกษา

ภาพที่ 1 ข้อเสนอแนวทางการพัฒนาโครงการความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนเพื่อการขับเคลื่อนงานที่ยั่งยืน ภายใต้บริบทพื้นที่ 3 จังหวัดต้นแบบ (7 ด้าน)



พบว่า เด็กและเยาวชนกลุ่มตัวอย่างถึงร้อยละ 80 ใช้รถจักรยานยนต์ส่วนตัวเป็นพาหนะหลักในการเดินทางไปสถานศึกษา แต่ขณะเดียวกันตัวเลขในส่วนของการไม่มีใบอนุญาตขับขี่กลับสูงถึงร้อยละ 75 ข้อมูลดังกล่าวเป็นตัวที่สะท้อนให้เห็นได้ว่า ระเบียบปฏิบัติและกฎหมายในปัจจุบันไม่สอดคล้องกับความจำเป็นและวิถีชีวิตจริงของเยาวชน ซึ่งเผยให้เห็นความขัดแย้งเชิงโครงสร้างในสังคม และหากนำข้อมูลไปเปรียบเทียบกับงานวิจัย^(12,13) ที่ศึกษาหาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนสถาบันอาชีวศึกษาและศึกษาหาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันและมีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ชี้ไว้ว่า “พฤติกรรมเสี่ยงไม่ได้เกิดจากความคึกคะนองเพียงอย่างเดียว แต่เกิดจากช่องว่างทางกฎหมาย” ด้วยเช่นกัน ไม่ว่าจะเป็นการไม่อนุญาตให้นำรถเข้ามาจอดในสถานศึกษา ส่งผลให้เยาวชนนำรถไปจอดทิ้งไว้นอกโรงเรียนและค่อยปั่นเร็วเข้ามาจนเกิดอุบัติเหตุ ทั้งนี้ในส่วนผลการประเมินการขับเคลื่อนโครงการความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนในพื้นที่จริงพบว่า ความสำเร็จโครงการในมุมมองของเยาวชนให้ความสำคัญกับความแปลกใหม่และน่าสนใจของเนื้อหาที่ฝึกอบรม รวมถึงความสามารถของวิทยากรในการถ่ายทอดความรู้และดึงดูดเด็กและเยาวชนมากกว่าประเด็นอื่น และเมื่อนำมาผสมผสานกับข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์และสนทนากลุ่มพบความสอดคล้องอย่างมีนัยสำคัญ คือ เยาวชนไม่ได้ต้องการการบรรยายเชิงทฤษฎีที่น่าเบื่อ แต่ประทับใจใน “บรรยากาศการเรียนรู้ที่เป็นกันเอง” กับ “การลงมือปฏิบัติ/นำความรู้ไปใช้ได้จริง”

2. การจัดทำข้อเสนอแนะทางการพัฒนาโครงการความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชน เพื่อการขับเคลื่อนงานที่ยั่งยืน ภายใต้บริบทพื้นที่ 3 จังหวัดต้นแบบ (7 ด้าน) เป็นการพัฒนารอบแนวทาง การดำเนินงาน 7 ด้าน เพื่อเสริมสร้างประสิทธิภาพและความยั่งยืนอย่างเป็นรูปธรรม โดยที่นี้เป็นการยกระดับจากการแก้ไขปัญหาในระดับจุลภาคไปสู่ระดับโครงสร้างและนโยบาย ซึ่งมีประเด็นสำคัญในการอภิปราย ดังนี้

ประเด็นที่ 1 ข้อเสนอเร่งด่วนเพื่อเริ่มต้นการเปลี่ยนแปลง (ระดับที่ 1) มีด้วยกัน 3 ข้อเสนอแนวทาง ได้แก่

1. การออกแบบเนื้อหาหลักสูตรและกิจกรรมที่ทันสมัย ซึ่งบุคคลหรือหน่วยงานที่จะออกแบบและพัฒนาหลักสูตรหรือกิจกรรม ควรให้ความสำคัญกับเนื้อหาและวิธีการเรียนรู้ตามช่วงวัย ยึดหลักส่งเสริมการมีส่วนร่วม จัดกิจกรรมที่ท้าทายความสามารถเชิงประจักษ์จะเป็นการช่วยให้เด็กและเยาวชนเกิดการเรียนรู้ที่มีความหมายนำไปปรับใช้ได้จริงในชีวิตประจำวัน⁽¹⁴⁾

2. การพัฒนานวัตกรรมสื่อส่งเสริมโอกาสในการเข้าถึงการเรียนรู้ โดยที่เนื้อหาที่น่าสนใจ แต่เครื่องมือในการสื่อสารก็สำคัญไม่น้อยกว่ากัน จำเป็นต้องปรับให้สอดคล้องกับพฤติกรรมของเยาวชนที่มีแนวโน้มใช้สื่อดิจิทัลค่อนข้างมาก การจัดทำสื่อออนไลน์ให้เชื่อมโยงและสร้างสรรค์จะช่วยให้ความรู้เข้าถึงเด็กและเยาวชนได้ง่ายและตรงความสนใจยิ่งขึ้น สอดคล้องกับงานวิจัย⁽¹⁵⁾ ที่เน้นย้ำประสิทธิภาพของสื่อออนไลน์ในการส่งเสริมพฤติกรรมสุขภาพและความปลอดภัยในวัยรุ่น

3. การพัฒนากิจกรรมสู่วัฒนธรรมการเรียนรู้ที่สร้างสรรค์ ที่ตรงตามความสนใจกลุ่มเป้าหมาย ไม่ว่าจะเป็นการใช้เกมหรือเทคโนโลยีเสมือนจริง หรือเทคโนโลยีความเป็นจริงเสริมมาใช้จำลองสถานการณ์การขับขี่

ข้อเสนอทั้ง 3 แนวทาง ได้พยายามยกระดับจากสื่อทำมือไปสู่นวัตกรรมเสมือนจริง เนื่องจากงานวิจัยในอดีตเป็นเพียงการนำเสนอสร้างสื่อแรงจูงใจทั่วไป หรือใช้บอร์ดเกมในการเสริมสร้างความรู้⁽¹⁶⁾ แต่ในการศึกษาครั้งนี้คือการนำเสนอให้ดึงเอาเทคโนโลยีความเป็นจริงเสมือนและแพลตฟอร์มออนไลน์ที่เยาวชนคุ้นเคย เช่น TikTok, Instagram มาผนวกและพัฒนาเป็นหลักสูตรใหม่เพื่อเปลี่ยนบทบาทเยาวชนจากผู้รับสารมาเป็นผู้ร่วมสร้างสรรค์ผ่านกิจกรรมเชิงประจักษ์ ซึ่งจะช่วยปลูกฝังจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัยทางถนนได้ถาวรไม่ใช่เพียงแค่การเปลี่ยนแปลงชั่วคราวตามแคมเปญ

ประเด็นที่ 2 ข้อเสนอเพื่อการสนับสนุนรักษาความต่อเนื่อง (ระดับที่ 2) มีด้วยกัน 2 ข้อเสนอแนวทาง ได้แก่

1. การบริหารจัดการทรัพยากรสนับสนุนโครงการมุ่งเน้นไปที่การจัดสรรงบประมาณ บุคลากร ที่มีสมรรถนะรอบด้าน รวมไปถึงมีช่วงเวลาการดำเนินงานที่เหมาะสมและต่อเนื่อง จะเป็นการช่วยหนุนเสริมให้โครงการบรรลุเป้าหมายและเกิดความยั่งยืนได้⁽¹⁷⁾

2. การสร้างกลไกติดตามและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง จะต้องไม่เพียงเป็นการประเมินรายงานผล แต่ต้องมีการเปิดรับฟังความคิดเห็นของทุกฝ่าย มีวิธีการประเมินที่หลากหลาย สม่่าเสมอ และมีการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อนำไปปรับปรุงการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น⁽¹⁸⁾

ข้อเสนอทั้ง 2 แนวทาง เป็นการสร้างวงจรการบริหาร-งานที่มุ่งผลสัมฤทธิ์ ซึ่งผลการศึกษานี้ชี้ให้เห็นว่า โครงการหรือการดำเนินงานจะเกิดความยั่งยืนได้ ไม่ได้จบเพียงแค่การได้รับงบประมาณอย่างต่อเนื่องหรือมีบุคลากรที่มีสมรรถนะเท่านั้น แต่ปัจจัยสำคัญจะต้องถูกกำกับด้วยระบบการประเมินผลแบบย้อนกลับที่รับฟังเสียงของเยาวชนซึ่งเป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียโดยตรง ทั้งนี้ในอดีตโครงการรณรงค์ความปลอดภัยทางถนนมักเป็นเพียงโครงการระยะสั้นที่มุ่งเน้นผลผลิตมากกว่าผลลัพธ์ ทรัพยากรที่มีส่วนใหญ่นำไปกับการจัดอีเวนต์ตามกระแสสังคมและครั้งเดียวแล้วจบ แต่ในการศึกษานี้ ผู้วิจัยนำเสนอในมิติของการเปลี่ยนกระบวนทัศน์จากการใช้ทรัพยากรเพื่อทำกิจกรรมแล้วจบมาเป็นการลงทุนในทรัพยากรเพื่อสร้างนิเวศการเรียนรู้รอบตัวบุคคล โดยใช้การติดตามและประเมินผลเป็นสำคัญ ทั้งนี้หากนำแนวคิดดังกล่าวเปรียบเทียบกับงานวิจัย⁽¹⁹⁾ ที่ดำเนินงานความปลอดภัยทางถนน โดยวัดความสำเร็จจากแบบทดสอบก่อน-หลังเรียน และการประเมินความพึงพอใจหลังจบโครงการ สะท้อนได้ว่าเป็นเพียงการประเมินที่อาจมุ่งเน้นผลผลิต ในขณะที่การศึกษานี้เสนอแนวทาง “การประเมินผลอย่างต่อเนื่องและนำข้อมูลกลับมาบริหารจัดการทรัพยากรใหม่” ตัวอย่าง เช่น การปรับเปลี่ยนช่วงเวลาจัดกิจกรรมจากปลายเทอม (ออกฝึกงาน/รองบประมาณ/กิจกรรมสำคัญของสถานศึกษาเยอะ) มาเป็นช่วงต้นเทอมหรือวันปฐมนิเทศ เพื่อให้เข้าถึงกลุ่มเป้าหมาย และใช้งบประมาณได้อย่างคุ้มค่า ข้อเสนอดังกล่าวจะช่วยหนุนเสริมการดำเนินงานให้สามารถปรับตัวเข้ากับพื้นที่ได้อย่างยืดหยุ่น

ประเด็นที่ 3 ข้อเสนอเพื่อการสร้างความยั่งยืน (ระดับที่ 3) มีด้วยกัน 2 ข้อเสนอแนวทาง ได้แก่

1. การทบทวนกฎหมายและระเบียบปฏิบัติให้เท่าทันบริบทการเปลี่ยนแปลง โดยผลักดันให้มีการพิจารณาปรับแก้ไขกฎหมายหรือระเบียบปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับการขับเคลื่อนของเยาวชน ให้สอดคล้องกับสถานการณ์สังคมที่

เปลี่ยนไปอย่างไรก็ตามการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดในบางประเด็นที่สำคัญและอาจเสี่ยงต่อชีวิตผู้อื่นก็ยังคงต้องให้ความสำคัญ เช่น การดัดแปลงสภาพรถ การฝ่าไฟแดง หรือการดื่มแล้วขับ

2. การบูรณาการความร่วมมือในการดำเนินงานของทุกเครือข่าย ถือเป็นกลยุทธ์สำคัญประการสุดท้ายที่ช่วยเสริมสร้างให้การดำเนินงานเกิดความยั่งยืนและมีประสิทธิภาพได้แท้จริง โดยต้องเสริมสร้างให้เกิด “นิเวศการทำงาน” (working ecosystem) ซึ่งจะช่วยให้ทุกภาคส่วนสามารถทำงานร่วมกันได้อย่างราบรื่นและบรรลุเป้าหมาย⁽²⁰⁾

ข้อเสนอทั้ง 2 แนวทาง นับเป็นหัวใจสำคัญในการแก้ไขปัญหาเชิงโครงสร้าง เพราะจากปัญหาที่พบ เช่น ระเบียบปฏิบัติและกฎหมายในปัจจุบันไม่สอดคล้องกับความจำเป็นและวิถีชีวิตจริงของเยาวชน ปัญหาดังกล่าวไม่สามารถแก้ได้ด้วยฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งแต่ต้องอาศัยนิเวศการทำงานตั้งแต่ครอบครัว เพื่อนบ้าน สถานศึกษา ตำรวจ ไปจนถึงสำนักงานขนส่งเพื่อร่วมกันหาทางออกที่เหมาะสมที่สุด ทั้งนี้หากนำแนวคิดดังกล่าวเปรียบเทียบกับงานวิจัย⁽²¹⁾ การบังคับใช้กฎหมายกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างเข้มงวด จริงจัง และต่อเนื่อง ถือว่าเป็นสิ่งที่ดีแต่อาจนำมาซึ่งการต่อต้านในการปฏิบัติตามได้ ในการศึกษานี้ จึงมุ่งเน้นที่การบังคับใช้กฎหมายผ่านการทำงานแบบบูรณาการ เช่น กติกาชุมชนหรือธรรมนูญโรงเรียน เป็นต้น

ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

1. ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้ประโยชน์

จากผลการศึกษาครั้งนี้ พบว่า เด็กและเยาวชนซึ่งเป็นกลุ่มเป้าหมายส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์โดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ สะท้อนให้เห็นถึงการขาดทักษะและการเรียนรู้อย่างเป็นระบบในสถานศึกษา/โรงเรียนสอนขับรถอาจนำไปสู่ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน ดังนั้นการออกแบบโครงการความปลอดภัยทางถนนให้เหมาะสมจึงต้องปรับรูปแบบจากการสอนทางเดียวมาเป็นการใช้ฐานข้อมูลในการพัฒนาหลักสูตรให้มีความทันสมัยและน่าดึงดูด ส่งเสริมให้ผู้เรียนได้มีส่วนร่วมในการเรียนรู้และลงมือปฏิบัติ เป็นต้น ตลอดจนจากการศึกษา ทำให้ได้มาซึ่งสารสนเทศและข้อเสนอแนวทางที่หน่วยงานทุกเครือข่ายสามารถนำข้อมูลดังกล่าวไปบูรณาการปรับใช้ในการดำเนินงานในพื้นที่ของตนได้อย่างเหมาะสมและเกิดความยั่งยืน เช่น การสร้างนิเวศ

การทำงานที่เป็นมิตร การติดตามประเมินผลการเรียนรู้ในแต่ละขั้นตอน การใช้เกมหรือเทคโนโลยีเสมือนจริงในการถ่ายทอดความรู้ ทั้งนี้ เพื่อนำไปสู่การดำเนินงานที่สามารถปรับตัวกิจกรรมเด็กและเยาวชนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงได้อย่างถาวรไม่เป็นเพียงแค่การเปลี่ยนแปลงชั่วคราว (transient changes)

2. ข้อเสนอแนะในการศึกษาวิจัยครั้งต่อไป

ควรให้มีการขยายขอบเขตการศึกษาไปยังพื้นที่จังหวัดหรือกลุ่มเป้าหมายอื่นด้วย นอกเหนือจากกลุ่มนักเรียนอาชีวศึกษาและเมืองพัทยาในพื้นที่นำร่อง 3 จังหวัด เพื่อเป็นการนำเอาสารสนเทศที่ได้มาเปรียบเทียบและเติมเต็มช่องว่างทางข้อมูล เนื่องจากแต่ละบริบทพื้นที่มีความแตกต่างกันตามภูมิประเทศ สภาพแวดล้อม ลักษณะเฉพาะของกลุ่มเป้าหมาย นอกจากนี้ควรให้ยกระดับการศึกษาไปสู่การวิจัยเชิงทดลอง (experimental research) ด้วยการนำข้อเสนอแนะทางทั้ง 7 ด้าน ไปบูรณาการใช้จริงในพื้นที่ เพื่อประเมินและวัดผลสัมฤทธิ์ที่เกิดขึ้นได้ชัดเจน และด้วยบริบทสังคมที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว (globalization) งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนไม่เฉพาะในเด็กและเยาวชนควรได้รับการศึกษาใหม่

อยู่เสมอ ทั้งนี้ เพื่อให้รูปแบบโครงการและข้อเสนอแนะมีความทันสมัยและตอบโจทย์ปัญหาในอนาคตได้ทันทั่วทั้ง

กิตติกรรมประกาศ

บทความวิจัยฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความอนุเคราะห์จากคณะผู้บริหาร บุคลากรทางการศึกษา และนักเรียนนักศึกษา จากสถานศึกษาทั้ง 11 แห่ง ในพื้นที่ 3 จังหวัด รวมไปถึงหน่วยงานภาคีเครือข่ายระดับพื้นที่ เช่น องค์กรบริหารส่วนจังหวัด สำนักงานขนส่งจังหวัด สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด และแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด อีกทั้งขอขอบคุณผู้ทรงคุณวุฒิทุกท่านที่ให้ข้อเสนอต่อการพัฒนาเครื่องมือวิจัยให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ตลอดจนขอบคุณหน่วยงานต้นสังกัดมูลนิธิสถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ที่ให้การสนับสนุนการดำเนินงานจนสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

เอกสารอ้างอิง

1. World Health Organization. Global status report on road safety 2018 [Internet]. 2022 [cited 2025 Jul 1]. Available from: <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>
2. ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย ปี 2567 [อินเทอร์เน็ต]. 2567 [สืบค้นเมื่อ 1 ก.ค. 2568]. แหล่งข้อมูล: https://www.otp.go.th/uploads/tiny_uploads/PDF/2567-09/POTP-030920242%20IDM.pdf
3. มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI). โครงการศึกษาเพื่อติดตามและประเมินผลแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2565-2570: รายงานการวิจัยและนวัตกรรมฉบับสมบูรณ์ [อินเทอร์เน็ต]. 2566 [สืบค้นเมื่อ 1 ก.ค. 2568]. แหล่งข้อมูล: <https://tdri.or.th/2024/08/570433/#flipbook-570512/1/>
4. กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค. คู่มือผู้จัดการเรียนรู้ “ทักษะคิด การเอาชีวิตรอดภัยบนท้องถนน” สำหรับเด็กและเยาวชน อายุ 13-19 ปี โครงการ Thailand Safe Youth [อินเทอร์เน็ต]. 2564 [สืบค้นเมื่อ 1 ก.ค. 2568]. แหล่งข้อมูล: <https://ddc.moph.go.th/uploads/publish/1204820211221035906.pdf>
5. สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย. โครงการพัฒนาความร่วมมือจังหวัดต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชน. กรุงเทพมหานคร: สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย; 2567.

6. กรมการขนส่งทางบก. โครงการกิจกรรมรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสำคัญ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 [อินเทอร์เน็ต]. 2566 [สืบค้นเมื่อ 3 ก.ค. 2568]. แหล่งข้อมูล: http://roadsafefund.dlt.go.th/index.php?option=com_content&view=article&id=525:2566-4&Itemid=223
7. ธนชาติประกันภัย. โครงการพลังชุมชน สร้างถนนปลอดภัย [อินเทอร์เน็ต]. 2561 [สืบค้นเมื่อ 3 ก.ค. 2568]. แหล่งข้อมูล: <https://xn--72caia5cltcauy8aexh0al7f0c8cqm6kwr.com/homeeditor/1>
8. สติดาพร คำสด, เจษฎากร อังกุลพัฒนาสุข, สุทธินันท์ มีชำนาญ. รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์การติดตามและประเมินโครงการ การขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนพื้นที่จังหวัดระยอง จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดชลบุรี (เฉพาะ เมืองพัทยา). ปทุมธานี: วิชั่นพีเพรส; 2568.
9. กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก. รายงานสถิติการขนส่ง ปีงบประมาณ 2562-2566 [อินเทอร์เน็ต]. 2566 [สืบค้นเมื่อ 3 ก.ค. 2568]. แหล่งข้อมูล: <https://web.dlt.go.th/statistics/plugins/UploadFive/uploads/6f6897ce35cd1d6a488eab4c29a548a0b5d0973421176078322eff0d7d61b5a5.pdf>
10. ภิญาพัชญ์ สุทธิพัฒนโกสิน. การพัฒนากิจกรรม “road safety” เพื่อเสริมสร้างความตระหนักต่อความปลอดภัยทางถนน โดยใช้กระบวนการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม สำหรับนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น [วิทยานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต]. พิษณุโลก: มหาวิทยาลัยนเรศวร; 2563. 305 หน้า.
11. กองส่งเสริมการมีงานทำ กรมการจัดหางาน. เทคนิคการเป็นวิทยากรแนะแนวอาชีพในสถานศึกษา [อินเทอร์เน็ต]. 2558 [สืบค้นเมื่อ 14 เม.ย. 2569]. แหล่งข้อมูล: <https://share.google/IWPuDDBQJUYFrAPgm>
12. อนัญญา หาบุญมี, ชนัญญา จิระพรกุล, เนาวรัตน์ มณีนิล. ความชุกและปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุทางถนน จากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาสถาบันอาชีวศึกษา จังหวัดหนองคาย. วารสารวิชาการสาธารณสุขชุมชน 2567;10(1):179-92.
13. พัชรสิริ ศรีเวียง, กษมา ภูสิด. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยแห่งหนึ่งในจังหวัดลำปาง. วารสารวิจัยการพยาบาลและวิทยาศาสตร์สุขภาพ 2565;14(2):20-38.
14. ไซติเวชญ์ อึ้งเกลี้ยง, พิศมัย รัตนโรจน์สกุล, พาสณา จุลรัตน์. กระบวนการเรียนรู้สู่เยาวชนนักคิดสร้างสรรค์. วารสารพัฒนศาสตร์ 2562;2:178-216.
15. อัญชลี วิฑูระสาร, ศิริยุพร บุสหงษ์. พฤติกรรมการใช้สื่อสังคมออนไลน์และความสัมพันธ์ต่อภาวะสุขภาพของนักศึกษาพยาบาล วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนีสรรพสิทธิประสงค์. วารสารวิทยาศาสตร์สุขภาพ วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนีสรรพสิทธิประสงค์ 2567;8:1-15.
16. พิษญา สุรพลชัย, อีรพล ศิลาวรรณ, เฉลิมวุฒิ น้อยโสภ. การพัฒนาบอร์ดเกมเพื่อสร้างความตระหนักรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน แก่กลุ่มเยาวชน. วารสารวิจัยสังคม 2565;45(2):1-33.
17. สิริวดี ชูเชิด. การพัฒนาสมรรถนะบุคลากรในการปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพ. วารสารวไลยอลงกรณ์ปริทัศน์ (มนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์) 2565;12:223-38.
18. กิ่งฟ้า ลินธวัช. การประเมินเพื่อพัฒนาการเรียนรู้. วารสารวิชาการ มหาวิทยาลัยราชภัฏบุรีรัมย์ 2552;1(1):6-19.
19. ชัยวรพงศ์ ชูแก้ว, พัชรลย์ ชูแก้ว, วิษณะชัย จุมผา, เจตน์จรรย์ อาจไธสง. ผลการเสริมสร้างศักยภาพด้านการขับขี่อย่างปลอดภัย ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลตะวันออกวิทยาเขตจันทบุรี. วารสารสังคมศาสตร์ 2563;9(1):20-8.
20. Provan KG, Kenis P. Modes of network governance: Structure, management, and effectiveness. J Public Adm Res Theory 2008;18(2):229-52.
21. เพชรนภา พรธรรมรักษ์. นโยบายความปลอดภัยและการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในเขตภาคเหนือตอนบนของประเทศไทย. วารสารสังคมสงเคราะห์ศาสตร์และมานุษยวิทยาเชิงพุทธ 2565;7(1):162-78.

Developing a Road Safety Initiative for Children and Youth to Ensure Sustainable Progress within the Context of Three Pilot Provinces

Jasadakorn Angkulpattanasuk¹, Sathidaporn Khomsod², Sutthinan Meechumnan³,
Chatwut Wangwon⁴

¹Thailand Youth Institute Foundation, Bangkok, Thailand

²Kasetsart University

³Naval Medical Department

⁴Road Safety Policy Foundation, Bangkok, Thailand

Abstract

Road traffic collisions continue to pose a severe threat to the lives and futures of children and young people. Although numerous local campaigns attempt to address these risks, their impact is often short-lived owing to systemic constraints. Recognizing this critical gap, this study aimed to design a sustainable, evidence-based road safety framework tailored specifically for youth across three pilot provinces. Employing a rigorous three-phase mixed-methods approach, we first captured the lived experiences of those most at risk by surveying and interviewing 110 students from vocational and municipal schools in Rayong, Khon Kaen, and Pattaya City. Following an in-depth quantitative and qualitative analysis of these primary data, we refined our proposed guidelines through consultative feedback from 30 key stakeholders, including government officials, educators, private sector partners, civil society groups, and student representatives, thereby ensuring vital community ownership. Our findings indicate that cultivating a genuinely sustainable road safety culture requires transcending conventional campaigns through seven essential pillars: deploying innovative learning media, co-creating modern safety curricula, updating legislation to reflect the realities of youth mobility, ensuring transparent resource management, designing youth-centred learning innovations, establishing robust monitoring and evaluation mechanisms, and fostering deep collaboration amongst all stakeholders. Ultimately, by empowering young people placing their active engagement at the heart of the solution, and uniting communities around these pillars, we can provide a definitive roadmap to safeguard our youth and ensure sustainable progress for generations to come.

Keywords: project development; road safety; children and youth; sustainable development