การประเมินโครงการสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางสำหรับนักเรียน: กรณีศึกษาโรงเรียนนำร่องในจังหวัดขอนแก่น เชียงใหม่ ชลบุรี และสงขลา

The Evaluation of Safety Strengthening in Transportation for Student Project: A Case Study of Pilot Schools in Khon Kaen, Chiang Mai, Chonburi and Songkhla

ฑัณฑิกา สวัสดิ์ภักดี
คณะพัฒนาสังคมและสิ่งแวดล้อม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

บทคัดย่อ

การศึกษานี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาแผนการจัดการเรียนรู้และการจัดกิจกรรมเสริมหลักสูตรของโครงการสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางในโรงเรียนนำร่อง 4 โรงเรียน ประเมินความรู้ความเข้าใจเรื่องการเดินทางปลอดภัยและพฤติกรรมในการเดินทางของนักเรียนในโรงเรียนนำร่อง 4 โรงเรียน และวิเคราะห์เงื่อนไขที่ทำให้โรงเรียนดำเนินโครงการได้ประสบความสำเร็จและปัญหาอุปสรรค เก็บรวบรวมข้อมูลโดยการศึกษาเอกสารที่เกี่ยวข้องกับโครงการและลงพื้นที่เพื่อสัมภาษณ์และสนทนากลุ่มกับกลุ่มเป้าหมายในโรงเรียน ซึ่งประกอบด้วย ผู้อำนวยการสถานศึกษา ครูผู้รับผิดชอบโครงการและครูผู้สอน ตัวแทนนักเรียน ผู้ปกครองและคนขับรถรับ-ส่งนักเรียน และเก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถามกับนักเรียนชั้นประถมศึกษาปีที่ 5 ถึงระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ในโรงเรียนนำร่องทั้ง 4 โรงเรียน ผลการศึกษาพบว่า แผนการจัดการเรียนรู้และการจัดกิจกรรมเสริมหลักสูตรเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินทางทำให้นักเรียนมีความรู้ความเข้าใจเรื่องความปลอดภัยในการเดินทางมากขึ้น โดยนักเรียนมีระดับความรู้ความเข้าใจสูง ส่วนพฤติกรรมการเดินทางที่ปลอดภัยของนักเรียน พบว่า นักเรียนมีระดับการปฏิบัติปานกลาง พฤติกรรมที่นักเรียนมีระดับการปฏิบัติมาก คือ การหยุดและมองซ้าย-ขวาก่อนที่จะข้ามถนน พฤติกรรมที่นักเรียนมีระดับการปฏิบัติน้อย คือ การขี่รถจักรยานและรถจักรยานยนต์แข่งขันกับเพื่อนบนถนน โดยเงื่อนไขที่ทำให้โครงการสำเร็จประกอบด้วย ผู้บริหาร ความตระหนักและของคณะครู งบประมาณสนับสนุนโครงการ การติดตามการดำเนินงาน การแลกเปลี่ยนการดำเนินโครงการกับโรงเรียนและหน่วยงานอื่นๆ และการทำงานร่วมกับเครือข่ายภาคีภายนอกโรงเรียน เช่น ผู้ปกครอง ชุมชน ตำรวจ ส่วนปัญหาอุปสรรคในการดำเนินโครงการพบว่า ครูมีภารกิจมาก นอกจากนี้ ครูมีความเชี่ยวชาญต่อเรื่องการออกแบบแผนการจัดการเรียนรู้น้อยอีกทั้งยังมีความรู้ความเข้าใจในเรื่องความปลอดภัยในการเดินทางของเด็กที่ไม่มากพอ ระบบการบริหารจัดการของโรงเรียนที่ครู 1 คนสอนหลายสายชั้นหรือหลายวิชาทำให้ครูต้องจัดทำแผนหลายชั้นและหลายวิชาในเวลาที่จำกัด และระยะเวลาในการดำเนินโครงการสั้นและไม่สอดคล้องกับปฏิทินการศึกษาของโรงเรียน

คำสำคัญ : ความปลอดภัยทางถนน, โรงเรียนปลอดภัย, การเดินทาง, การประเมิน

Abstract

The objectives of this study were to: 1) study learning management plan and extracurricular activities of safety strengthening in transportation project in four pilot schools, 2) evaluate students' cognition in safety transportation and transit behavior of students in four pilot schools, and 3) analyze conditions leading to project achievement of the schools as well as obstacles. Data were collected by 1) studying documents related to the project, 2) interviewing and focus group discussing with schools' directors, teachers, who were responsible for the project and other instructors, student representatives, parents, and schools' bus-drivers, and 3) using questionnaires to collect data from students in grade 5 to grade 9 in four pilot schools. The result found that learning management plan and extracurricular activities related to safety in transportation increased students' cognition in safety transportation, in which the level of students' cognition was high. In term of safety transit behavior of students, the result found that students had moderate level of practice. The behavior that the student had high level of practice was stopping and looking left-right before crossing the streets. The behavior that the students had low level of practice was racing bicycles and motorcycles with friends on the roads. Conditions leading to project achievement consisted of schools management, teachers' awareness, project supported budget, operation tracking, project operation exchanging with other schools and organizations, and working with connection-network outside the schools, such as, parents, communities, and police officers. In part of obstacles in operating the project, the result found that teacher had lots of tasks, besides, they had less skill in designing learning management plan and didn't have enough cognition on safety transportation for the students, administrative system of the schools where one teacher had to teach several grades or subjects making teachers have to make lesson plans for many grades and subjects in a limit time, and duration of the project was short and not in consistent with the schools' calendars.

Keywords : Road safety, Safe School, Transportation, Evaluation

บทนำ

สถานการณ์การบาดเจ็บในเด็กไทยโดยศูนย์วิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยและป้องกันการบาดเจ็บในเด็ก โรงพยาบาลรามาธิบดี พบว่า ในแต่ละปีจะมีการเสียชีวิตของเด็กไทยอายุระหว่าง 1-14 ปี จากอุบัติเหตุและการบาดเจ็บจำนวนประมาณ 3,300 ราย คิดเป็นอัตราการตาย 22 ราย ต่อ เด็ก 100,000 ราย โดยพบว่า การจมน้ำเป็นสาเหตุอันดับต้น คิดเป็นร้อยละ 47 ของการบาดเจ็บทั้งหมดซึ่งจะพบมากในกลุ่มเด็กเล็ก สาเหตุอันดับที่สองคือ การเสียชีวิตจากการจราจร คิดเป็นร้อยละ 23 ของการบาดเจ็บทั้งหมดซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นกลุ่มเด็กโต นอกจากนี้ข้อมูลจากเอกสารประกอบโครงการโรงเรียนเสริมสร้างความปลอดภัยของศูนย์วิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยและป้องกันการบาดเจ็บในเด็ก โรงพยาบาลรามาธิบดี ชี้ว่าเด็กไทยที่มีอาการบาดเจ็บจนต้องมาพบแพทย์เพื่อรับการรักษาทั้งจากคลินิก สถานีอนามัย และโรงพยาบาลมีปีละกว่า 1,500,000 ราย โดยร้อยละ 18 ของเด็กที่มารับตรวจที่ห้องฉุกเฉินเป็นการบาดเจ็บที่เกิดขึ้นในโรงเรียนหรือระหว่างทางไป-กลับบ้านและโรงเรียนซึ่งคิดเป็นประมาณ 270,000 รายต่อปี (ชฎาพร สุขสิริวรรณ, 2550)

โรงเรียนเป็นสถานที่หนึ่งที่มีความใกล้ชิดกับเด็กมากที่สุดรองลงมาจากบ้าน ดังนั้นโรงเรียนจึงควรมีบทบาทในการส่งเสริมและพัฒนาให้เด็กได้เติบโตอย่างมีคุณภาพด้วยการสร้างความปลอดภัยในชีวิตให้กับเด็กทั้งในด้านวิชาการและการจัดระบบความปลอดภัย โดยที่ภารกิจหลักของครูในโรงเรียนคือ การให้องค์ความรู้และพัฒนาทักษะด้านต่างๆ ให้กับนักเรียน มูลนิธิศูนย์พิทักษ์สิทธิเด็กจึงได้ดำเนินโครงการศึกษาและพัฒนาแนวทางการสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางสำหรับเด็กนักเรียนขึ้นโดยมุ่งเน้นให้ครูในโรงเรียนนำร่องจำนวน 4 โรงเรียน ได้แก่ โรงเรียนบ้านคูขาด (สถิตย์อุปถัมภ์) จังหวัดขอนแก่น โรงเรียนวัดบ่อแดง (จอกประชานุกูล) จังหวัดสงขลา โรงเรียนสันป่าตอง (สุวรรณราษฎร์วิทยาคาร) จังหวัดเชียงใหม่ และโรงเรียนวัดตโปทาราม จังหวัดชลบุรี ได้พัฒนาแผนการจัดการเรียนรู้แบบบูรณาการขึ้นเพื่อให้นักเรียนในโรงเรียนได้เรียนรู้เนื้อหาเรื่องความปลอดภัยในการเดินทางซึ่งจะทำให้นักเรียนเกิดความเข้าใจและสามารถปฏิบัติตนอย่างปลอดภัยในการเดินทางได้

งานวิจัยนี้จึงมุ่งเน้นศึกษาแผนการจัดการเรียนรู้แบบบูรณาการและการจัดกิจกรรมเสริมหลักสูตรของโครงการสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางในโรงเรียนนำร่อง ประเมินความรู้ความเข้าใจและพฤติกรรมในการเดินทางของนักเรียนในโรงเรียนนำร่อง และวิเคราะห์เงื่อนไขที่ทำให้การดำเนินโครงการเสริมสร้างความปลอดภัยในการเดินทางประสบผลสำเร็จและปัญหาอุปสรรคต่อการดำเนินโครงการ เพื่อใช้ในการพัฒนาแนวทางการสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางสำหรับนักเรียนให้มีประสิทธิผลต่อไป

วัตถุประสงค์ของการประเมิน

1. เพื่อศึกษาแผนการจัดการเรียนรู้แบบบูรณาการเรื่อง การเดินทางปลอดภัยและการจัดกิจกรรมเสริมหลักสูตรของโรงเรียนนำร่อง 4 โรงเรียน
2. เพื่อประเมินความรู้ความเข้าใจเรื่อง การเดินทางปลอดภัยและพฤติกรรมในการเดินทางของนักเรียนในโรงเรียนนำร่อง 4 โรงเรียน
3. เพื่อศึกษาปัจจัยที่ทำให้โรงเรียนดำเนินโครงการได้ประสบความสำเร็จและปัญหาอุปสรรค

วิธีการประเมิน

1. ศึกษาข้อมูลจากเอกสาร โครงการ แผนการจัดการเรียนรู้แบบบูรณาการ รายงานการจัดกิจกรรม รายงานโครงการ บันทึกผลการการประเมิน และเอกสารอื่นๆที่โรงเรียนนำร่องทั้ง 4 โรงเรียนได้จัดทำไว้
2. พัฒนาแนวคำถามในการสัมภาษณ์และการทำสนทนากลุ่ม แบบสอบถามความรู้ความเข้าใจและพฤติกรรมการเดินทาง จากนั้นให้ผู้เชี่ยวชาญในการทำงานด้านความปลอดภัยในโรงเรียนตรวจสอบความเที่ยงตรงของเนื้อหา (Content Validity)
3. เก็บข้อมูลด้วยวิธีการเชิงคุณภาพกับกลุ่มผู้ที่มีบทบาทสำคัญในการดำเนินโครงการสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของแต่ละโรงเรียน โดยทำการสัมภาษณ์ระดับลึกกับผู้บริหารสถานศึกษา 5 คน คือ ผู้อำนวยการโรงเรียนบ้านคูขาด (สถิตย์อุปถัมภ์) ผู้อำนวยการโรงเรียนวัดบ่อแดง (จอกประชานุกูล) ผู้อำนวยการโรงเรียนสันป่าตอง (สุวรรณราษฎร์วิทยาคาร) รองผู้อำนวยการโรงเรียนสันป่าตอง (สุวรรณราษฎร์วิทยาคาร) และผู้อำนวยการโรงเรียนวัดตโปทาราม สัมภาษณ์ครูผู้รับผิดชอบโครงการ 3 คน คือ ครูโรงเรียนบ้านคูขาด (สถิตย์อุปถัมภ์) 1 คน ครูโรงเรียนวัดบ่อแดง (จอกประชานุกูล) 1 คน ครูโรงเรียนสันป่าตอง (สุวรรณราษฎร์วิทยาคาร) 1 คน สนทนากลุ่มกับตัวแทนนักเรียน 4 โรงเรียน รวมจำนวน 18 คน และสนทนากลุ่มกับคนขับรถรับ-ส่งและตัวแทนผู้ปกครอง 4 โรงเรียน รวมจำนวน 14 คน
4. เก็บข้อมูลด้วยวิธีการเชิงปริมาณโดยการใช้แบบสอบถามความรู้ความเข้าใจและพฤติกรรมการเดินทางกับนักเรียนระดับชั้นประถมศึกษาปีที่ 5 ถึงระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ในโรงเรียนทั้ง 4 โรงเรียน โดยการสุ่มเลือกกลุ่มเป้าหมายด้วยวิธี Cluster Random Sampling จากห้องเรียนระดับชั้นประถมศึกษาปีที่ 5 - มัธยมศึกษาปีที่ 3 จำนวนชั้นละ 1 ห้องเรียน รวมจำนวน 414 คน

การวิเคราะห์ข้อมูล

ใช้การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ (Qualitative Analysis) ซึ่งเป็นการวิเคราะห์ในเชิงเนื้อหา (Content Analysis) ที่ได้ข้อมูลจากเอกสาร การสัมภาษณ์และการสนทนากับกลุ่มตัวอย่างซึ่งได้แก่ ผู้บริหารสถานศึกษา ครู นักเรียน ผู้ปกครอง คนขับรถรับ-ส่ง และวิเคราะห์ค่าสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ในส่วนที่เป็นแบบสอบถามนักเรียน โดยการวิเคราะห์ทางสถิติได้กำหนดเกณฑ์ในการแปลความหมายของแบบสอบถามแต่ละส่วน ดังนี้

ความรู้ความเข้าใจเรื่อง การเดินทางที่ปลอดภัย มีเกณฑ์การประเมินค่าเฉลี่ย ดังต่อไปนี้

คะแนนเฉลี่ย 0.00-0.33 หมายถึง ระดับความรู้ความเข้าใจน้อย
คะแนนเฉลี่ย 0.34-0.66 หมายถึง ระดับความรู้ความเข้าใจปานกลาง
คะแนนเฉลี่ย 0.67-1.00 หมายถึง ระดับความรู้ความเข้าใจสูง

พฤติกรรมการเดินทาง มีเกณฑ์การประเมินค่าเฉลี่ย ดังต่อไปนี้

คะแนนเฉลี่ย 0.00-1.00 หมายถึง ระดับการปฏิบัติน้อย
คะแนนเฉลี่ย 1.01-2.00 หมายถึง ระดับการปฏิบัติปานกลาง
คะแนนเฉลี่ย 2.01-3.00 หมายถึง ระดับการปฏิบัติมาก

แผนการจัดการเรียนรู้แบบบูรณาการเรื่องการเดินทางปลอดภัยและการจัดกิจกรรมเสริมหลักสูตร

1) แผนการจัดการเรียนรู้แบบบูรณาการเรื่องการเดินทางปลอดภัย โรงเรียนนำร่องทั้ง 4 โรงเรียน ได้จัดทำแผนการจัดการเรียนรู้แบบบูรณาการเรื่อง การเดินทางปลอดภัยขึ้น โดยขั้นตอนในการพัฒนาแผนการจัดการเรียนรู้ประกอบด้วย การจัดประชุมครูเพื่อพัฒนาแผนการจัดการเรียนรู้ การจัดซื้อสื่อและอุปกรณ์ การทดลองใช้แผนการจัดการเรียนรู้ การประเมินและสรุปผลการใช้แผนการจัดการเรียนรู้ และการปรับปรุงแผนการจัดการเรียนรู้ โดยในขั้นตอนการจัดประชุมครูเพื่อพัฒนาแผนการจัดการเรียนรู้นั้น แต่ละโรงเรียนได้กำหนดประเด็นความปลอดภัยในการเดินทางที่นำไปพัฒนาแผนการจัดการเรียนรู้แตกต่างกันออกไปตามบริบทของโรงเรียน ดังนี้

โรงเรียนบ้านคูขาด (สถิตย์อุปถัมภ์) จัดทำแผนการจัดเรียนรู้แบบบูรณาการใน 4 ระดับชั้น คือ อนุบาล ประถมศึกษาตอนต้น ประถมศึกษาตอนปลาย และมัธยมศึกษาตอนต้น โดยแผนการจัดการเรียนรู้ระดับชั้นอนุบาล มี 5 เรื่อง คือ 1) การเดินและวิ่งอย่างปลอดภัย 2) ความปลอดภัยบนท้องถนน 3) การโดยสารรถปลอดภัย 4) การใช้จักรยานปลอดภัย และ 5) การใส่หมวกนิรภัย แผนการเรียนรู้ของระดับชั้นประถมศึกษาตอนต้นมี 1 เรื่อง คือ การเดินเท้า แผนการจัดการเรียนรู้ระดับชั้นประถมศึกษาตอนปลาย มี 1 เรื่อง คือ เดินทางปลอดภัยใส่ใจกฎจราจร และแผนการจัดการเรียนรู้ระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนต้นมี 3 เรื่อง คือ การปฐมพยาบาล ความปลอดภัยในการเดินทาง และลูกเสือจราจร

โรงเรียนวัดบ่อแดง (จอกประชานุกูล) จัดทำแผนการจัดการเรียนรู้แบบบูรณาการในระดับชั้นอนุบาล 1 - ประถมศึกษาปีที่ โดยแผนการจัดการเรียนรู้ในแต่ละชั้นมี 3 เรื่อง คือ การเดินเท้าปลอดภัย การขี่จักรยานปลอดภัย และการขับขี่และซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ โรงเรียนสันป่าตอง (สุวรรณราษฎร์วิทยาคาร) ได้จัดทำแผนการจัดการเรียนรู้โดยแบ่งออกเป็น 7 ระดับชั้น คือ อนุบาล และระดับชั้นประถมศึกษาปีที่1 - ประถมศึกษาปีที่ 6 โดยแผนการจัดการเรียนรู้ระดับอนุบาลมี 1 เรื่อง คือ ความปลอดภัยในการเดินทาง แผนการจัดการเรียนรู้ชั้นประถมศึกษาปีที่ 1 มี 3 เรื่อง คือ การเดินอย่างปลอดภัย เครื่องหมายและสัญญาณจราจร และการโดยสารรถ แผนการจัดการเรียนรู้ชั้นประถมศึกษาปีที่ 2 มี 3 เรื่อง คือ เครื่องหมายและสัญญาณจราจร การโดยสารยานพาหนะประเภทต่าง ๆ อย่างปลอดภัย และกฎ ระเบียบวินัยในการโดยสารรถ แผนการจัดการเรียนรู้ชั้นประถมศึกษาปีที่ 3 มี 3 เรื่อง คือ ความปลอดภัยในการโดยสารรถและขับขี่รถจักรยาน เครื่องหมายและสัญญาณจราจร และกฎ ระเบียบวินัยจราจรที่ควรทราบ แผนการจัดการเรียนรู้ชั้นประถมศึกษาปีที่ 4 มี 3 เรื่อง คือ การเดินทางไป-กลับระหว่างบ้านและโรงเรียน เครื่องหมายและสัญญาณจราจร และกฎ ระเบียบ วินัยจราจรของผู้ขับขี่ แผนการจัดการเรียนรู้ชั้นประถมศึกษาปีที่ 5 มี 3 เรื่อง คือ ความปลอดภัยในการสัญจรบนถนน สัญญาณจราจรที่ใช้ในชีวิตประจำวัน และอุบัติเหตุและการสูญเสีย และแผนการจัดการเรียนรู้ชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 มี 3 เรื่อง คือ เครื่องหมายและสัญญาณจราจร การขับขี่จักรยาน และการโดยสารยานพาหนะ

โรงเรียนวัดตโปทารามจัดทำแผนการจัดการเรียนรู้แบบบูรณาการใน 4 ระดับชั้น คือ อนุบาล ประถมศึกษาตอนต้น ประถมศึกษาตอนปลาย และระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น โดยแผนการจัดการเรียนรู้ระดับอนุบาล มี 3 เรื่อง คือ ความปลอดภัยบนท้องถนน การใส่หมวกนิรภัย และการโดยสารรถอย่างปลอดภัย แผนการจัดการเรียนรู้ระดับประถมศึกษาตอนต้น มี 3 เรื่อง คือ เครื่องหมายสัญลักษณ์และกฎจราจรขั้นพื้นฐาน การเดินเท้าปลอดภัยและมารยาทในการเดินทาง และอุบัติเหตุในการเดินทางและการป้องกัน แผนการจัดการเรียนรู้ระดับประถมศึกษาตอนปลาย มี 3 เรื่อง คือ เครื่องหมายสัญลักษณ์และกฎจราจรที่มีความซับซ้อน อุปกรณ์เสริมความปลอดภัย และการใช้ยานพาหนะอย่างปลอดภัยในการเดินทาง และแผนการจัดการเรียนรู้ในระดับมัธยมศึกษา มี 2 เรื่อง คือ การขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย และการโดยสารรถอย่างปลอดภัย

ประเด็นที่แต่ละโรงเรียนกำหนดเชื่อมโยงมาจากข้อมูลการสำรวจสถานการณ์การเดินทางของนักเรียนในโรงเรียน การวิเคราะห์แผนการจัดการเรียนรู้ของทั้ง 4 โรงเรียนสรุปได้ว่าประเด็นความปลอดภัยในการเดินทางที่โรงเรียนนำไปพัฒนาแผนการจัดการเรียนรู้เพื่อสอนนักเรียนมีอยู่ 5 เรื่อง ได้แก่

1) การเดินเท้าอย่างปลอดภัย
2) การโดยสารรถอย่างปลอดภัย
3) การขับขี่ปลอดภัย
4) เครื่องหมายจราจรและกฎจราจร และ
5) อุปกรณ์นิรภัย ซึ่งมีเรื่องหมวกนิรภัยเพียงเรื่องเดียว

โดยสามารถสรุปเนื้อหาแต่ละช่วงชั้นได้ดังนี้

ช่วงชั้นอนุบาล เนื้อหาในแผนการจัดการเรียนรู้แบบบูรณาการเน้นที่เรื่องป้ายหรือสัญลักษณ์จราจรง่ายๆ การเดินเท้า และการโดยสารรถ

ช่วงชั้นประถมศึกษาตอนต้น เนื้อหาในแผนการจัดการเรียนรู้แบบบูรณาการเน้นที่เรื่อง ป้ายหรือสัญลักษณ์จราจรง่ายๆ การเดินเท้าและการโดยสารรถแต่เพิ่มรายละเอียดมากกว่าในระดับชั้นอนุบาล

ช่วงชั้นประถมศึกษาตอนปลาย เนื้อหาในแผนการจัดการเรียนรู้แบบบูรณาการเน้นที่การเดินเท้าและการโดยสารรถ และมีเนื้อหาที่เพิ่มเติมในเรื่อง กฎจราจร การขับขี่และอุบัติเหตุ

ช่วงชั้นมัธยมศึกษา ในช่วงชั้นนี้ไม่มีเนื้อหาเรื่อง การเดินเท้า แต่มีเรื่อง การโดยสารรถ กฎจราจร การขับขี่และอุบัติเหตุ และมีประเด็นเพิ่มเติมจากช่วงชั้นอื่นเรื่องลูกเสือจราจรและการปฐมพยาบาล

ส่วนกระบวนการจัดการเรียนรู้ในแต่ละวิชาตามแผนการจัดการเรียนรู้แบบบูรณาการ สามารถวิเคราะห์สรุปกระบวนการจัดการเรียนรู้ได้ 4 ขั้นตอน คือ

ขั้นที่ 1 ขั้นเกริ่นนำหรือนำเข้าสู่บทเรียน ในขั้นตอนนี้ครูจะใช้เทคนิคชวนคุย (สนทนา ซักถาม) ให้นักเรียนเล่าหน้าชั้น มีการใช้สื่อต่างๆ เช่น ภาพข่าว ภาพเคลื่อนไหว เพื่อให้นักเรียนแสดงความเห็นหรือชวนวิเคราะห์สาเหตุ

ขั้นที่ 2 ขั้นเนื้อหา ครูจะให้ความรู้หรืออธิบายความรู้ที่ต้องการให้นักเรียนรู้ จากนั้นให้ใบงานซึ่งมีทั้งใบงานสำหรับทำในห้องเรียนและใบงานให้ไปสังเกตหรือสำรวจนอกห้องเรียน จากนั้นให้นักเรียนมานำเสนอโดยในขั้นนี้มีการใช้กิจกรรม เช่น เพลง เกม วาดรูป ประดิษฐ์ มาให้นักเรียนได้ทำในคาบเรียนด้วย

ขั้นที่ 3 ขั้นสรุป ครูและนักเรียนร่วมกันสรุปสิ่งที่ได้จากการเรียนรู้ตามหัวข้อนั้นๆ

ขั้นที่ 4 ขั้นต่อยอด เป็นการให้นักเรียนขยายผลความรู้ที่ได้เรียนสู่ผู้อื่นโดยการจัดทำสื่อรณรงค์ การทำกิจกรรมพี่สอนน้อง

โดยพบว่า โรงเรียน 3 โรงเรียน คือ โรงเรียนบ้านคูขาด (สถิตย์อุปถัมภ์) โรงเรียนสันป่าตอง (สุวรรณราษฎร์วิทยาคาร) และโรงเรียนวัดบ่อแดง (จอกประชานุกูล) ได้จัดกระบวนการเรียนรู้ตั้งแต่ขั้นตอนที่ 1 ไปจนถึงขั้นตอนที่ 3 แต่มีเพียง 1 โรงเรียน คือ โรงเรียนวัดตโปทาราม ที่จัดกระบวนการเรียนรู้ที่ไปถึงขั้นต่อยอด โดยการให้พี่นักเรียนชั้นมัธยมศึกษามาเป็นผู้สอนน้องในชั้นประถมศึกษาผ่านกิจกรรมที่พี่เป็นผู้ออกแบบเอง

ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาแผนการจัดการเรียนรู้แบบบูรณาการพบว่าแผนที่โรงเรียนจัดทำมีความเหมาะสมกับสถานการณ์การเดินทางในชีวิตประจำวันของนักเรียนแต่ละโรงเรียน เช่น โรงเรียนวัดบ่อแดง (จอกประชานุกูล) นักเรียนส่วนใหญ่เดินทางมาโรงเรียนด้วยวิธีการเดินและการขี่รถจักรยาน โรงเรียนจึงออกแบบแผนการจัดการเรียนรู้ที่เน้นเรื่องการเดินเท้าอย่างปลอดภัยและการขับขี่ปลอดภัย ซึ่งแตกต่างจากโรงเรียนสันป่าตอง (สุวรรณราษฎร์วิทยาคาร) ที่นักเรียนส่วนใหญ่เดินทางด้วยรถรับ-ส่งนักเรียน ดังนั้นจึงให้ความสำคัญกับเนื้อหาเรื่องการโดยสารรถอย่างปลอดภัยด้วย โดยเนื้อหาแต่ละเรื่องที่นำมาออกแบบแผนการจัดการเรียนรู้มีความสอดคล้องกับวัยของนักเรียนในเรื่องการเดินทางและมีการเพิ่มเนื้อหาไปตามลำดับขั้นเมื่อนักเรียนอยู่ระดับชั้นสูงขึ้น แต่การออกแบบแผนการจัดการเรียนรู้ของบางโรงเรียนในหลายๆ วิชามีความซ้ำซ้อนกันทำให้นักเรียนเกิดความเบื่อหน่ายเมื่อต้องเรียนเนื้อหาที่เคยเรียนไปแล้ว

เมื่อพิจารณากระบวนการที่ใช้ในการจัดการเรียนรู้ 3 ขั้นตอน คือ ขั้นเกริ่นนำ ขั้นเนื้อหา และขั้นสรุป พบว่า กระบวนการ 3 ขั้นตอนทำให้ครูบรรลุวัตถุประสงค์ตามสาระการเรียนรู้ซึ่งมีตัวชี้วัดกำหนดไว้ แต่ยังไม่ถึงเป้าหมายเรื่อง ความปลอดภัยในการเดินทางเพื่อให้นักเรียนได้เกิดการเรียนรู้อย่างถ่องแท้ ตัวอย่างเช่น วิชาคณิตศาสตร์ครูออกแบบให้นักเรียนเก็บสถิติการเดินทางมาโรงเรียนของนักเรียนด้วยยานพาหนะประเภทต่างๆ และนำมาออกแบบเป็นแผนภูมิแท่ง ซึ่งกระบวนการจัดการเรียนรู้เพียงเท่านี้ยังไม่บรรลุเป้าหมายให้นักเรียนเกิดความเข้าใจเรื่องการเดินทางที่ปลอดภัย หากคุณครูเพิ่มเติมกระบวนการ เช่น ให้สำรวจสถิติการเกิดอุบัติเหตุของยานพาหนะที่นักเรียนใช้เดินทางร่วมด้วย ว่านักเรียนได้รับอุบัติเหตุจากยานพาหนะชนิดในมากที่สุดและเชื่อมโยงไปถึงการปฏิบัติตนในปลอดภัย ก็จะทำให้นักเรียนได้เข้าใจสาเหตุและรู้วิธีที่จะทำให้ตนเองเดินทางได้อย่างปลอดภัยได้

เมื่อดูภาพรวมของแผนการจัดการเรียนรู้แบบบูรณาการเรื่อง การเดินทางปลอดภัยของโรงเรียนนำร่องทั้ง 4 แห่ง พบว่า แม้แผนการจัดการเรียนรู้ที่โรงเรียนออกแบบจะเหมาะสมและสอดคล้องกับสถานการณ์การเดินทางของนักเรียนในโรงเรียน แต่เนื้อหายังเป็นเรื่องทั่วๆ ไป เช่น การสอนเรื่องเครื่องหมายจราจรมักจะสอนเครื่องหมายทั่วๆ ไป ไม่ได้เชื่อมโยงกับบริบทด้านสถานที่ตั้งของโรงเรียนหรือบ้านของนักเรียน หากโรงเรียนสามารถออกแบบแผนการจัดการเรียนรู้ที่เชื่อมโยงกับบริบทด้านสถานที่ตั้งของโรงเรียนจะยิ่งช่วยให้แผนการจัดการเรียนรู้สอดคล้องกับสถานการณ์ของนักเรียนมากขึ้น ตัวอย่างเช่น หากโรงเรียนตั้งอยู่บริเวณทางโค้ง ควรให้นักเรียนได้เรียนรู้สัญลักษณ์จราจรหรือป้ายที่เกี่ยวกับทางโค้ง รวมถึงให้เข้าใจถึงความโค้งชันของถนนที่ส่งผลต่อความปลอดภัย และการโดยสารในเส้นทางคดเคี้ยวในยานพาหนะต่างๆ ควรทำอย่างไรให้ปลอดภัย

2) การจัดกิจกรรมเสริมหลักสูตรใน 4 โรงเรียน มี 2 แบบ คือ 1) การเชิญวิทยากรภายนอกมาอบรมให้ความรู้นักเรียน ซึ่งส่วนมากจะเป็นตำรวจและเจ้าหน้าที่จากขนส่งจังหวัดมาอบรมเรื่องการขับขี่ปลอดภัย วินัยจราจรและสัญญาณมือต่างๆ ลักษณะการอบรมจะประกอบด้วยการบรรยายเนื้อหาและการฝึกปฏิบัติ และ 2) การจัดสภาพแวดล้อมในโรงเรียนและบริเวณรอบโรงเรียน เช่น การปรับปรุงจุดจอดรถ จุดรับ-ส่ง การจัดทำป้ายรณรงค์ การติดตั้งป้ายหรือเครื่องหมายจราจรในโรงเรียนเพื่อนให้เป็นแหล่งเรียนรู้นอกห้องเรียน การปรับปรุงภูมิทัศน์ให้เอื้อต่อความปลอดภัยหน้าโรงเรียนมากขึ้น ซึ่งส่วนใหญ่โรงเรียนจะเป็นผู้ดำเนินงานตามลำพัง

กิจกรรมเสริมหลักสูตรที่ไม่ได้ระบุไว้ในแผนกิจกรรมดำเนินงานแต่พบว่าโรงเรียนได้ทำ คือ การกำหนดมาตรการและระบบ โดยส่วนใหญ่ที่โรงเรียนนำร่องทั้ง 4 โรงเรียนได้ทำคือ การจัดระบบการจราจรในช่วงเช้าและเย็น โดยเฉพาะช่วงเย็นหลังเลิกเรียน โรงเรียนทั้ง 4 โรงเรียนมีการจัดระบบการเดินทางกลับบ้านของนักเรียนใหม่เพื่อให้มีความเป็นระเบียบและมีความปลอดภัยมากขึ้น เช่น การกำหนดเส้นทางการเข้า-ออกโรงเรียน การจัดลำดับการออกของนักเรียนที่เดินทางกลับโดยวิธีต่างๆ ในช่วงเย็น การกำหนดสถานที่ในการรับ-ส่งนักเรียนหรือการเก็บยานพาหนะที่นักเรียนนำมา เป็นต้น นอกจากนี้บางโรงเรียนได้กำหนดมาตรการเรื่องการสวมหมวกนิรภัย ซึ่งทำในลักษณะการติดป้ายรณรงค์ประชาสัมพันธ์ไว้หน้าโรงเรียน และการกำหนดระเบียบว่านักเรียนที่นำรถจักรยานยนต์มาโรงเรียนจะต้องสวมหมวกนิรภัยทุกคน ส่วนนักเรียนที่เดินทางด้วยรถรับ-ส่งนักเรียนได้มีการกำหนดให้มีหัวหน้านักเรียนดูแลประจำรถ ซึ่งจะมีหน้าที่ในการดูแลความเรียบร้อยและดูแลความปลอดภัยของนักเรียนในขณะโดยสารบนรถ

กิจกรรมการอบรมโดยวิทยากรภายนอกเป็นกิจกรรมที่มีทั้งภาคบรรยายและการฝึกปฏิบัติ โดยครูให้ข้อมูลว่านักเรียนชอบกิจกรรมลักษณะนี้เพราะได้ความรู้และสนุก มีของรางวัลแจก อย่างไรก็ตาม กิจกรรมเสริมส่วนใหญ่เน้นจัดให้กับนักเรียนเป็นหลัก กิจกรรมสำหรับผู้ปกครองและผู้ที่เกี่ยวข้อง เช่น คนขับรถรับ-ส่ง นักเรียนเป็นลักษณะการประชุมชี้แจงและขอความร่วมมือในเรื่องระเบียบและมาตรการต่างๆที่โรงเรียนกำหนดขึ้น แต่ยังไม่พบกิจกรรมในลักษณะที่เป็นการสร้างความตระหนักและดึงการมีส่วนร่วมให้ช่วยกันวางแผนแก้ไขความเสี่ยงที่เกิดขึ้นและสร้างความปลอดภัยให้กับนักเรียน

ผลการประเมินความรู้ความเข้าใจของนักเรียนเรื่องการเดินทางปลอดภัยและพฤติกรรมการเดินทาง

ความรู้ความเข้าใจเรื่องการเดินทางปลอดภัย

ผลการประเมินของครูผู้สอนโดยใช้เกณฑ์ที่ได้ระบุในแผนการจัดการเรียนรู้แบบบูรณาการของทั้ง 4 โรงเรียน พบว่าในรายวิชาต่างๆ นักเรียนส่วนใหญ่ได้คะแนนผ่านเกณฑ์การประเมินตามที่ครูกำหนดไว้ ทำให้ครูสรุปว่านักเรียนมีความรู้ความเข้าใจเรื่องการเดินทางปลอดภัย แต่โรงเรียนนำร่องทั้ง 4 แห่ง ยังไม่มีการประเมินความรู้ความเข้าใจของนักเรียนเรื่องการเดินทางปลอดภัยในภาพรวม มีการประเมินเฉพาะในรายวิชาเพียงอย่างเดียวเท่านั้น ทั้งนี้ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความเข้าใจเรื่องการเดินทางที่ปลอดภัยที่สำรวจกับนักเรียนจำนวน 414 คน พบว่า ความเข้าใจเรื่องการเดินทางที่ปลอดภัยของนักเรียนอยู่ในระดับสูง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.83 คะแนน ดังแสดงในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 จำนวน ร้อยละ และค่าเฉลี่ย ความเข้าใจเรื่องการเดินทางที่ปลอดภัยของนักเรียน

ข้อคำถาม	ใช่	ไม่ใช่/ไม่แน่ใจ	ค่าเฉลี่ย
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	
1. เราควรข้ามถนนที่สะพานลอยหรือทางม้าลาย	363 (87.7)	51 (12.3)	0.88
2. วิธีการตรวจสอบความปลอดภัยก่อนข้ามถนนคือการมองซ้าย-ขวา เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงข้าม	402 (97.1)	12 (2.9)	0.97
3. หากไม่มีทางเท้า เราควรเดินชิดขอบถนนด้านขวาให้ตัวเราอยู่ฝั่งเดียวกับรถที่วิ่งสวนมาเราจะเห็นรถได้อย่างชัดเจน	265 (64.0)	149 (36.0)	0.64

ตารางที่ 1 (ต่อ)

ข้อคำถาม	ใช่	ไม่ใช่/ไม่แน่ใจ	ค่าเฉลี่ย
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	
4. เราควรขับรถจักรยานบนทางเท้าหรือทางสำหรับรถจักรยานโดยเฉพาะ	261 (63.0)	153 (37.0)	0.63
5. หากไม่มีทางสำหรับรถจักรยาน เราควรขับรถจักรยานชิดด้านซ้ายของถนน	304 (73.4)	110 (26.6)	0.73
6. เราควรสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่หรือซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์	391 (94.4)	23 (5.6)	0.94
7. เมื่อโดยสารรถ เราไม่ควรยื่นอวัยวะ เช่น ศีรษะ แขน หรือขาออกนอกตัวรถ	375 (90.6)	39 (9.4)	0.91
8. เราไม่ควรดื่มสุราหรือเครื่องดื่มมีแอลกอฮอล์เมื่อต้องขับขี่	372 (89.9)	42 (10.1)	0.90
รวม			0.83

เมื่อพิจารณาแยกเป็นรายข้อจะพบว่า ข้อคำถามที่นักเรียนมีความรู้ความเข้าใจในระดับสูงมีจำนวน 6 ข้อ คือ วิธีการตรวจสอบความปลอดภัยก่อนข้ามถนนคือ การมองซ้าย-ขวา เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงข้าม มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.97 เราควรสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่หรือซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.94 เมื่อโดยสารรถ เราไม่ควรยื่นอวัยวะ เช่น ศีรษะ แขน หรือขาออกนอกตัวรถ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.91 เราไม่ควรดื่มสุราหรือเครื่องดื่มมีแอลกอฮอล์เมื่อต้องขับขี่ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.90 เราควรข้ามถนนที่สะพานลอยหรือทางม้าลาย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.88 และ หากไม่มีทางสำหรับรถจักรยานเราควรขับรถจักรยานชิดด้านซ้ายของถนน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.73

ข้อคำถามที่นักเรียนมีความรู้ความเข้าใจอยู่ในระดับกลาง มีจำนวน 2 ข้อ คือ หากไม่มีทางเท้า เราควรเดินชิดขอบถนนด้านขวาให้ตัวเราอยู่ฝั่งเดียวกับรถที่วิ่งสวนมาเราจะเห็นรถได้อย่างชัดเจน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.64 และ เราควรขับรถจักรยานบนทางเท้าหรือทางสำหรับรถจักรยานโดยเฉพาะ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.63 นอกจากนี้นักเรียนได้เขียนแสดงความคิดเห็นเพิ่มเติมว่า การเดินทางที่ปลอดภัย คือ การเดินทางที่ไม่เกิดอุบัติเหตุหรือไม่ได้รับบาดเจ็บ และสิ่งที่ควรปฏิบัติเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทาง คือ การไม่ประมาทขับขี่อย่างระมัดระวังและปฏิบัติตามกฎจราจร

พฤติกรรมการเดินทางของนักเรียน

โรงเรียนนำร่องทั้ง 4 โรงเรียนไม่ได้บันทึกสถิติการเกิดอุบัติเหตุในการเดินทางของนักเรียนอย่างเป็นระบบ และไม่มีการสำรวจข้อมูลการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนและผู้ปกครองด้วยเช่นกัน ครูใช้วิธีการสังเกตในการประเมินพฤติกรรมการเดินทางของนักเรียนซึ่งพบว่าภาพรวมของพฤติกรรมนักเรียนเรื่องการเดินทางเปลี่ยนแปลงไปพฤติกรรมเสี่ยง เช่น ขี่รถจักรยานผาดโผนแข่งกันกับเพื่อน เดินคุยกันเรียงหน้ากระดาน เล่นหรือแหย่กันในขณะที่นั่งรถรับ-ส่งนักเรียน พฤติกรรมต่างๆ เหล่านี้ปรากฏน้อยลงจากเดิม แต่ก็ยังไม่หมดไป นักเรียนมีความเป็นระเบียบเรียบร้อยมากขึ้นเวลาที่กลับบ้าน ครูสังเกตเห็นแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงไปทางที่ดีมากขึ้นจากเดิม เช่น การข้ามถนนตรงสะพานลอย นอกจากนี้การสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนและผู้ปกครองก็เพิ่มขึ้นจากเดิมด้วย

การสำรวจข้อมูลอุบัติเหตุในการเดินทางมาโรงเรียน พบว่านักเรียนส่วนใหญ่ ร้อยละ 94.4 ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุในการเดินทางในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา มีนักเรียนส่วนน้อยเพียงร้อยละ 4.3 ที่เคยเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นคือ รถจักรยานหรือรถจักรยานยนต์ล้ม มีสาเหตุมาจากสุนัขวิ่งตัดหน้าขณะขับขี่ รถจักรยานล้อหลุด

นอกจากนี้ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพฤติกรรมการเดินทาง พบว่านักเรียนทั้ง 4 โรงเรียน มีการปฏิบัติพฤติกรรมในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.82 รายละเอียดดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 จำนวน ร้อยละ และค่าเฉลี่ยการปฏิบัติพฤติกรรมการเดินทางของนักเรียน

ขอความ	ระดับการปฏิบัติ				ค่าเฉลี่ย
	ทุกครั้ง	บ่อยครั้ง	บางครั้ง	ไม่เคย	
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	
1. ฉันข้ามถนนที่สะพานลอยหรือทางม้าลาย	95 (23.0)	75 (18.2)	227 (55.0)	16 (3.9)	1.60
2. ฉันหยุดและมองซ้าย-ขวา ก่อนที่จะข้ามถนน	340 (82.5)	50 (12.1)	21 (5.1)	1 (0.2)	2.77
3. หากไม่มีทางเท้า ฉันเดินชิดขอบถนนด้านขวา เพื่อที่จะสามารถเห็นรถที่วิ่งสวนมาได้อย่างชัดเจน	162 (39.1)	101 (24.4)	133 (32.1)	18 (4.3)	1.98
4. ฉันไม่เดินเรียงแถวหน้ากระดานในขณะที่เดินอยู่ริมถนน	128 (31.0)	58 (14.0)	178 (43.1)	49 (11.9)	1.64
5. เมื่อฉันต้องขี่รถจักรยาน ฉันขี่รถจักรยานบนทางเท้าหรือชิดด้านซ้ายของถนน	134 (32.4)	96 (23.2)	153 (37.0)	31 (7.5)	1.80
6. ฉันขี่รถจักรยานหรือรถจักรยานยนต์แข่งขันกับเพื่อนๆบนถนน	40 (9.7)	35 (8.5)	172 (41.6)	166 (40.2)	0.88
7. ฉันสวมหมวกนิรภัยเมื่อต้องขับขี่หรือซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์	162 (39.3)	81 (19.7)	151 (36.7)	18 (4.4)	1.94
8. เมื่อโดยสารรถ ฉันไม่ยื่นอวัยวะ เช่น ศีรษะ แขน หรือขาออกนอกตัวรถ	198 (47.9)	64 (15.5)	102 (24.7)	49 (11.9)	2.00
9. ฉันไม่เล่น หรือหยอกล้อเพื่อนๆขณะที่โดยสารรถรับ-ส่งหรือรถสาธารณะ	138 (33.3)	89 (21.5)	142 (34.3)	45 (10.9)	1.77
10. ฉันไม่ห้อยโหนบริเวณประตูหรือทางขึ้น-ลงของรถรับส่งหรือรถโดยสาร	165 (39.9)	63 (15.2)	112 (27.1)	74 (17.9)	1.77
รวม					1.82

เมื่อพิจารณาข้อคำถามเป็นรายข้อ พบว่า พฤติกรรมที่มีระดับการปฏิบัติมาก มี 1 พฤติกรรม คือ คือ พฤติกรรมหยุดและมองซ้าย-ขวา ก่อนที่จะข้ามถนน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.77

พฤติกรรมที่นักเรียนมีระดับการปฏิบัติปานกลาง มี 8 พฤติกรรม คือ พฤติกรรมไม่ยื่นอวัยวะออกนอกตัวรถ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.00 พฤติกรรมเดินชิดขอบถนนด้านขวาเมื่อไม่มีทางเท้า มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.98 พฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยเมื่อต้องขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.94 พฤติกรรมขี่รถจักรยานบนทางเท้าหรือชิดด้านซ้ายของถนน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.80 พฤติกรรมไม่เล่น หรือหยอกล้อเพื่อนๆ ขณะที่โดยสารรถ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.77 พฤติกรรมไม่ห้อยโหนบริเวณประตูหรือทางขึ้น-ลงของรถ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.77 พฤติกรรมไม่เดินเรียงแถวหน้ากระดานเมื่อเดินริมถนน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.64 และ พฤติกรรมการข้ามถนนที่สะพานลอยหรือทางม้าลายมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.60

ส่วนพฤติกรรมที่นักเรียนปฏิบัติในระดับน้อย คือ พฤติกรรมขี่รถจักรยานและรถจักรยานยนต์แข่งขันกับเพื่อนบนถนน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.88

การวิเคราะห์ปัจจัยในการดำเนินโครงการให้สำเร็จและปัญหาอุปสรรค

ปัจจัยในการดำเนินโครงการให้สำเร็จ

1) ผู้บริหารสถานศึกษาโดยโรงเรียนที่ผู้บริหารเห็นความสำคัญเรื่องความปลอดภัยของนักเรียน และสนับสนุนอย่างจริงจัง เป็นจุดเริ่มต้นที่ทำให้สามารถดำเนินโครงการในโรงเรียนได้ นอกจากนี้ผู้บริหารจะต้องมีการบริหารจัดการที่ดี คือ สามารถบริหารจัดการให้คณะครูมีการประชุมเพื่อทบทวนและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง และมีการกำกับติดตามการดำเนินงานของคณะครูให้บรรลุตามเป้าหมาย เนื่องจากคณะครูมีภารกิจประจำอยู่แล้ว

2) ความตระหนักของคณะครูและการรับรู้ร่วมกันทำให้คณะครูเข้าใจสถานการณ์ปัญหาของนักเรียนในโรงเรียนและเข้าใจวัตถุประสงค์ในการดำเนินโครงการของโรงเรียน ความเข้าใจที่ตรงกันทำให้เกิดการขับเคลื่อนไปพร้อมๆกันทั้งโรงเรียนได้ ครูผู้สอนและครูผู้รับผิดชอบโครงการมีความเข้าใจวัตถุประสงค์ของโครงการและเข้าใจบทบาทหน้าที่ของตนเองในการดำเนินโครงการ

เกิดการประสานงานภายในที่ดีระหว่างครูและผู้รับผิดชอบโครงการ ทำให้โครงการสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางดำเนินงานก้าวหน้าไปได้ดี สอดคล้องกับผลการวิจัยของศิริแข ขันทองคำ (2553) ที่มีข้อค้นพบว่า ปัจจัยสำคัญที่ทำให้การดำเนินงานลดอุบัติเหตุทางถนนประสบความสำเร็จในสถานศึกษาจะต้องมีอาจารย์แกนนำที่เกาะติดและมุ่งมั่น

3) การได้รับงบประมาณสนุบสนุนในการดำเนินโครงการช่วยให้โรงเรียนสามารถจัดทำแหล่งเรียนรู้และปรับปรุงสภาพแวดล้อมของโรงเรียนให้ดีและเอื้อต่อการเรียนรู้ของนักเรียนมากขึ้น

4) การติดตามการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องในขณะดำเนินโครงการ เช่น การประชุมติดตามโดยผู้เชี่ยวชาญมาให้ข้อเสนอแนะการดำเนินงานของโรงเรียนช่วยให้คณะครูได้ข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ในการไปปรับปรุงวิธีการดำเนินโครงการและพัฒนาต่อยอดการดำเนินงานเรื่องการสร้างเสริมความปลอดภัยให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

5) การแลกเปลี่ยนการดำเนินโครงการกับโรงเรียนและหน่วยงานอื่นๆเรื่องการสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง ทำให้โรงเรียนได้ประสบการณ์และมุมมองใหม่ๆ ในการดำเนินงานให้ดีมากขึ้น

6) การทำงานร่วมกับเครือข่ายภาคีภายนอกโรงเรียน เช่น ผู้ปกครอง ชุมชน ขนส่งหรือตำรวจ โดยโรงเรียนที่ได้รับความร่วมมือและการสนับสนุนจากภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องภายนอกจะช่วยให้การดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับระบบภายนอกโรงเรียนดำเนินงานไปได้ดี

ปัญหาอุปสรรคในการดำเนินโครงการ

1) ครูมีภารกิจค่อนข้างมากทำให้ไม่มีเวลาในการออกแบบแผนการจัดการเรียนรู้ บางวิชาไม่สามารถออกแบบแผนการจัดการเรียนรู้ได้ทัน หรือออกแบบได้ทันแต่ยังไม่ได้ทดลองสอนนักเรียน ส่งผลให้แผนการจัดการเรียนรู้ที่จัดทำขึ้นยังไม่ชัดเจนและไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ที่วางไว้

2) ครูมีความเชี่ยวชาญต่อเรื่องการออกแบบแผนการจัดการเรียนรู้น้อย ซึ่งพบว่าโรงเรียนที่ครูมีความเชี่ยวชาญน้อย ส่งผลต่อประสิทธิผลในการออกแบบหลักสูตร โรงเรียนที่ครูไม่เชี่ยวชาญในการจัดทำหลักสูตรจะพบว่าแผนการจัดการเรียนรู้มีเนื้อหาที่ซ้ำซ้อน การออกแบบการจัดการเรียนรู้ในบางวิชา ยังไม่สอดคล้องกับเป้าหมายในเรื่องการเดินทางปลอดภัยของนักเรียน แม้ว่าจะสอดคล้องกับหลักสูตรแกนกลาง

3) ครูยังมีความรู้ความเข้าใจในเรื่องความปลอดภัยในการเดินทางของเด็กที่ไม่มากพอ ทำให้การออกแบบการจัดการเรียนรู้ยังไม่ชัดเจนและลึกซึ้งมากนัก

4) ระบบการบริหารจัดการของโรงเรียน โรงเรียนที่ครู 1 คน สอนหลายสายชั้นหรือหลายวิชา ทำให้ครูต้องจัดทำแผนหลายชั้นและหลายวิชา

5) ระยะเวลาในการดำเนินโครงการสั้นและไม่สอดคล้องกับปฏิทินการศึกษาของโรงเรียน โดยโรงเรียนเริ่มดำเนินโครงการในภาคเรียนที่ 2 คณะครูมีระยะเวลาที่จำกัดในการออกแบบแผนการจัดการเรียนรู้

สรุปและอภิปรายผล

โรงเรียนนำร่องได้จัดทำแผนการจัดการเรียนรู้ใน 4 ช่วงชั้น คือ ชั้นอนุบาล ชั้นประถมศึกษาตอนต้น ชั้นประถมศึกษาตอนปลาย และชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น โดยกำหนดเนื้อหาความปลอดภัยที่สอดคล้องกับบริบทการเดินทางของนักเรียน มีเนื้อหาที่เหมาะสมตามวัย เนื้อหาส่วนใหญ่เกี่ยวกับ การเดินเท้าอย่างปลอดภัย การโดยสารรถอย่างปลอดภัย การขับขี่ปลอดภัย เครื่องหมายจราจรและกฎจราจร แต่แผนการจัดการเรียนรู้ยังขาดความสมบูรณ์เนื่องจากดำเนินงานในระยะเวลาที่จำกัด โดยแผนแต่ละวิชามีกระบวนการจัดการเรียนรู้ 3 ขั้นตอน คือ ขั้นเกริ่น ขั้นอธิบาย และขั้นสรุป ซึ่งทำให้นักเรียนได้รับความรู้เรื่องการเดินทางปลอดภัยแบบทั่วไปแต่ยังไม่ทำให้นักเรียนเกิดการเรียนรู้เรื่อง ความปลอดภัยได้อย่างลึกซึ้ง ส่วนการจัดกิจกรรมเสริมหลักสูตรเน้นการจัดและปรับปรุงสภาพแวดล้อมบริเวณโรงเรียนและการจัดกิจกรรมให้กับนักเรียนโดยตรง เช่น การเชิญวิทยากรมาอบรมให้ความรู้ ผู้ประเมินพบว่ายังขาดกิจกรรมสำหรับผู้เกี่ยวข้อง เช่น ผู้ปกครอง คนขับรถรับ-ส่ง

แผนการจัดการเรียนรู้แบบบูรณาการเรื่อง ความปลอดภัยในการเดินทางที่พบว่า แต่ละโรงเรียนกำหนดเนื้อหาได้สอดคล้องกับบริบทการเดินทางของนักเรียน อาจเนื่องมาจากก่อนการกำหนดเนื้อหาในการจัดทำแผนการจัดการเรียนรู้ แต่ละโรงเรียนได้มีการสำรวจสถานการณ์การเดินทางของนักเรียน เมื่อคณะครูได้ทราบข้อมูลนี้จึงกำหนดประเด็นในการจัดทำแผนการจัดการเรียนรู้เพื่อให้สอดคล้องกับวิธีการเดินทางที่นักเรียนใช้ในชีวิตประจำวันคู่ไปกับประเด็นอื่นๆ ที่นักเรียนควรรู้ตามวัย ซึ่งสอดคล้องกับทรงวิทย์ ชูวงศ์ (2550) ที่ศึกษากระบวนการบริหารจัดการของสถานศึกษาในการส่งเสริมพฤติกรรมด้านความปลอดภัยแก่นักเรียนต้องมีขั้นตอนการสำรวจสถานการณ์และความเสี่ยง ส่วนผลการประเมินภาพรวมของแผนการจัดการเรียนรู้ที่ยังไม่สมบูรณ์อาจเป็นเพราะคณะครูมีเวลาที่จำกัดในการจัดทำและทดลองใช้แผน ประกอบกับบางโรงเรียนคณะครูมีความเชี่ยวชาญและประสบการณ์น้อยจึงทำให้แผนการจัดการเรียนรู้ไม่หลากหลายและน่าสนใจ

ผลการประเมินความรู้ความเข้าใจเรื่องการเดินทางปลอดภัย พบว่า นักเรียนทั้ง 4 โรงเรียน มีความเข้าใจเรื่องการเดินทางปลอดภัยในระดับสูง ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากการสอนนักเรียนทั้งในห้องเรียนรวมถึงการดำเนินงานอื่นๆ นอกห้องเรียน เช่น การอบรมนักเรียนโดยวิทยากรทั้งภาคทฤษฎีและปฏิบัติ นักเรียนมีโอกาสได้รับองค์ความรู้หลายทางทำให้มีความรู้ความเข้าใจในระดับสูง ซึ่งสอดคล้องกับเผด็จ เปล่งปลั่ง (2547) ที่พบว่า นักเรียนมีความรู้ด้านความปลอดภัยสูงขึ้นหลังจากได้รับกิจกรรมการพัฒนามาตรการความปลอดภัย

การดำเนินโครงการสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางสำหรับนักเรียนในโรงเรียนนำร่อง 4 โรงเรียน โดยมีการดำเนินงานทั้งในห้องเรียนและนอกห้องเรียนควบคู่กัน ได้แก่ การสอนนักเรียนด้วยแผนบูรณาการ การจัดกิจกรรมเสริมเพิ่มเติมให้นักเรียนโดยการอบรมจากวิทยากรซึ่งมีทั้งภาคทฤษฎีและปฏิบัติ รวมถึงการจัดระบบและกำหนดมาตรการต่างๆ เช่น การจัดระบบการเดินทางกลับบ้าน ระบบจราจรในโรงเรียน ส่งผลให้นักเรียนมีพฤติกรรมที่เปลี่ยนแปลงไปในทิศทางที่ดีขึ้น มีการปฏิบัติตนที่ปลอดภัยมากขึ้นกว่าเดิม ซึ่งสอดคล้องกับเผด็จ เปล่งปลั่ง (2547) ที่พบว่า การจัดสิ่งแวดล้อมในโรงเรียน การบริการความปลอดภัย และการสอนสวัสดิศึกษา ส่งผลถึงพฤติกรรมความปลอดภัยของนักเรียนทั้งด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติตน

เงื่อนไขสำคัญที่ทำให้การดำเนินโครงการสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางเกิดความก้าวหน้าในโรงเรียนนำร่อง คือ ผู้บริหารและครูผู้รับผิดชอบโครงการซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยของศิริแข ขันทองคำ (2553) ที่มีข้อค้นพบว่า ปัจจัยสำคัญที่ทำให้การดำเนินงานลดอุบัติเหตุทางถนนประสบความสำเร็จในสถานศึกษาจะต้องมีอาจารย์แกนนำที่เกาะติด มุ่งมั่นในเรื่องการลดอุบัติเหตุทางถนนในสถานศึกษา ผลักดันงานความปลอดภัยทางถนนเข้าสู่ระบบการเรียนการสอน ซึ่งจะทำให้เกิดความต่อเนื่องในการดำเนินงานในโรงเรียนต่อไป

ข้อเสนอแนะ

1. โรงเรียนควรพัฒนาแผนการจัดการเรียนรู้เพื่อให้นักเรียนได้เรียนรู้เรื่องความปลอดภัยในการเดินทางโดยเลือกทำตามศักยภาพและบริบทของโรงเรียน

2. โรงเรียนควรจัดกิจกรรมเสริมให้ผู้ปกครองและคนขับรถรับ-ส่งเพื่อให้ผู้ปกครองและคนขับรถรับ-ส่งเกิดความตระหนักและเข้าใจในแนวทาง มาตรการและระบบที่โรงเรียนดำเนินงาน ในขณะที่กิจกรรมเสริมสำหรับนักเรียนควรจัดให้มีความสอดคล้องกับเนื้อหาที่นักเรียนได้เรียนในชั้น

3. โรงเรียนควรจัดระบบและมาตรการโดยให้ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายเข้ามามีส่วนร่วมเพื่อให้เห็นถึงประโยชน์ร่วมกันเพราะจะทำให้เกิดความร่วมมือในการปฏิบัติตามได้ดีกว่าที่โรงเรียนคิดฝ่ายเดียวและชี้แจงให้ปฏิบัติตาม

4. โรงเรียนควรดำเนินงานสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางอย่างต่อเนื่อง จนทำให้เกิดเป็นวิถีปฏิบัติของผู้ที่เกี่ยวข้อง ทั้งครู นักเรียน ผู้ปกครองและคนขับรถ-รับส่ง

5. โรงเรียนควรมีการเก็บข้อมูล สถิติต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางของนักเรียนอย่างเป็นระบบ เช่น การสวมหมวกนิรภัย การเกิดอุบัติเหตุ เพื่อให้ยืนยันผลการดำเนินงานของโรงเรียนได้อย่างชัดเจน

เอกสารอ้างอิง

ชฎาพร สุขสิริวรรณ. (2550). **คู่มือโรงเรียนปลอดภัย.** เอกสารประกอบการประชุมเรื่องโรงเรียนปลอดภัย การประชุมวิชาการเฉลิมพระเกียรติเนื่องในโอกาสมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา 80 พรรษา 5 ธันวาคม 2550.

ทรงวิทย์ ชูวงศ์. (2550). **กระบวนการบริหารจัดการของสถานศึกษาในการส่งเสริมพฤติกรรมด้านความปลอดภัยแก่นักเรียน: กรณีศึกษาโรงเรียนบ้านทุ่งเจดีย์**. ภาคนิพนธ์คณะครุศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ต.

เผด็จ เปล่งปลั่ง. (2547). **การพัฒนามาตรการความปลอดภัยในโรงเรียน: กรณีศึกษาโรงเรียนอนุบาลสามเสน** (สำนักงานกินแบ่งรัฐบาลอุปภัมภ์). ปริญญานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.

ศิริแข ขันทองคำ. (2553). **โครงการศึกษาและพัฒนาสถานศึกษาต้นแบบการดำเนินงานลดอุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษา: โรงเรียนมหิศราธิบดีและวิทยาลัยนครราชสีมา.** รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ เสนอต่อศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ.