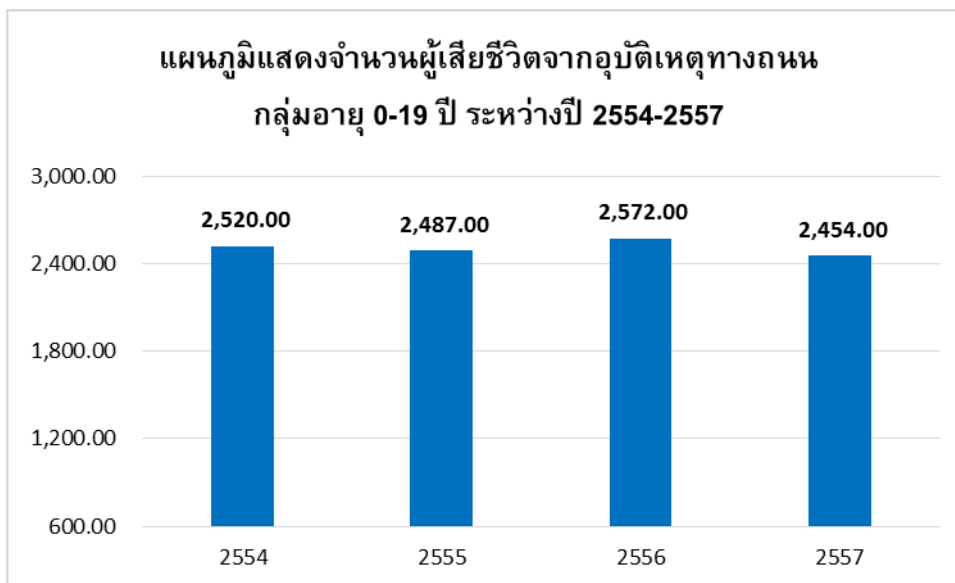


ลดเวลาเรียน เพิ่มเวลารู้ : โอกาสของเด็กไทย กับ การเรียนรู้ทักษะการเอาชีวิตรอด

ประเทศไทยถูกจัดอันดับจากองค์การอนามัยโลก (WHO) ว่าเป็นประเทศที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับ 3 ของโลก รองจากประเทศนูอีและโตมินิกัน โดยมีผู้เสียชีวิต 38.1 รายต่อประชากรแสนคน ข้อมูลจากใบมรณบัตร กระทรวงสาธารณสุข ระหว่างปี 2554-2557 ระบุว่า มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเฉลี่ยปีละ 14,482 ราย ยังไม่นับรวมข้อมูลจากบริษัทประกันภัยและสำนักงานตำรวจแห่งชาติ หลังจากที่มีการทดลองเชื่อม 3 ฐานข้อมูล ได้แก่ ใบมรณบัตร บริษัทประกันภัย สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เข้าด้วยกัน พบว่า ปี 2554 มีจำนวนผู้เสียชีวิตสูงถึง 23,787 คน และปี 2555 มีจำนวน 23,104 คน ซึ่งสูงกว่าข้อมูลใบมรณบัตรเกือบเท่าตัวและใกล้เคียงที่ WHO คาดประมาณไว้

ข้อมูลจากใบมรณบัตรระหว่างปี 2554-2557 พบว่า กลุ่มเยาวชน อายุ 15-19 ปี เป็นกลุ่มที่มีจำนวนผู้เสียชีวิตสูงสุดเมื่อเทียบกับกลุ่มอายุอื่น เฉลี่ยปีละ 1,688 ราย โดยมีสาเหตุหลักมาจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะหากนับรวมกลุ่มอายุ 0-14 ปี พบว่า มีจำนวนผู้เสียชีวิตในกลุ่มอายุ 0-19 ปี เฉลี่ยปีละ 2,509 ราย (คิดเป็นร้อยละ 17.32 ของจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมด) เทียบเท่ากับทุกๆ ปีจะมีนักเรียนหายไปปีละ 1 โรงเรียนขนาดใหญ่ หรืออาจกล่าวได้ว่า “มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เป็นเด็กและเยาวชนสูงถึงวันละ 7 ราย”



ที่มา: ข้อมูลจากใบมรณบัตร สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค

หากพิจารณาในประเด็นของมูลค่าความสูญเสีย รายงานการศึกษามูลค่าอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย ของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ระบุว่า ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ 1 คน มีมูลค่าความสูญเสียประมาณ 5 ล้านบาท ซึ่งตัวเลขดังกล่าวคิดจากอัตราค่าจ้างแรงงาน 150 บาทต่อวัน และเป็นค่าเฉลี่ยทุกช่วงอายุ ปัจจุบันอัตราค่าจ้างแรงงานอยู่ที่ 300 บาท ดังนั้นมูลค่าความสูญเสียอาจเพิ่มสูงขึ้นเป็นเท่าตัว

และในกรณีที่ผู้เสียชีวิตอายุน้อยหรือมีโอกาสในการประกอบอาชีพที่มีรายได้สูง มูลค่าความสูญเสียจะเพิ่มสูงขึ้น อย่างไรก็ตามยังมีความสูญเสียที่ประเมินค่าได้ยาก ได้แก่ ผลกระทบทางจิตใจของครอบครัวผู้เสียชีวิต หลายๆ กรณีพบว่า ผู้เสียชีวิตเป็นบุตรเพียงคนเดียว หรือเป็นกำลังหลักของครอบครัว ผลกระทบที่เกิดย่อมทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น

ข้อมูลจากรายงานสถานการณ์การบาดเจ็บรุนแรงและเสียชีวิตจากสาเหตุภายนอก กรมควบคุมโรค ปี 2548-2553 ระบุว่า เด็กไทยเริ่มขับขี่รถจักรยานยนต์ตั้งแต่อายุ 12 ปี ขึ้นไป ซึ่งตามกฎหมาย ผู้ที่สามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ต้องมีอายุ 15 ปี ขึ้นไป มีใบอนุญาตขับขี่ และมีข้อบังคับว่าช่วงอายุ 15-18 ปี สามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เครื่องยนต์มีขนาดไม่เกิน 110 ซีซีเท่านั้น แต่ข้อเท็จจริงในสังคมไทยกลับพบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีอายุน้อยลงเรื่อยๆ โดยเฉพาะในสังคมชนบทที่มองว่า “การขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กและเยาวชนเป็นเรื่องปกติ” ภาพที่เด็กตัวเล็กๆ เท้าไม่ถึงพื้นขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่สวมหมวกนิรภัย ซ้อนสาม จึงเป็นภาพที่เราเห็นจนชินตาในต่างจังหวัด



ภาพถ่ายจาก ตำบลป่าสัก อำเภอเมืองลำพูน จังหวัดลำพูน

ประเด็นดังกล่าว ทางมูลนิธิไทยโรดส์และเครือข่าย Road Safety Watch ได้มีการสุ่มตัวอย่างผู้ใช้รถจักรยานยนต์กว่า 70,000 ราย พบว่า 1 ใน 3 ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ และส่วนใหญ่เป็นกลุ่มวัยรุ่นที่น่าตกใจคือ หลายคนยอมรับว่ามีพฤติกรรมเสี่ยง ทั้งดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ขับย้อนศร ฝ่าไฟแดง และคุยโทรศัพท์ขณะขับขี่ ซึ่งการแก้พฤติกรรมเสี่ยงจำเป็นต้องได้รับการปลูกฝังตั้งแต่เด็ก ยกตัวอย่างเช่น ประเทศออสเตรเลียมีการเรียนการสอนเรื่องปลอดภัยทางถนนอย่างจริงจัง โดยออกแบบหลักสูตรให้เหมาะสมกับเด็กแต่ละช่วงวัย โดยมีเป้าหมายให้เด็กมีพฤติกรรมที่ปลอดภัย มีทักษะในการเอาชีวิตรอดบนท้องถนน ในขณะที่ประเทศไทยมีการเรียนการสอนเรื่องความปลอดภัยทางถนนน้อยมาก แม้จะเคยมีการเชิญผู้เชี่ยวชาญจากประเทศออสเตรเลียมาออกแบบคู่มือการเรียนการสอนการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องปลอดภัย สำหรับเด็กในระดับประถมศึกษา มัธยมศึกษาตอนต้น และอาชีวศึกษา ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการรณรงค์เสริมสร้างวินัยจราจรเด็กและเยาวชน ของกระทรวงศึกษาธิการ แต่สุดท้ายก็เลือนหายไปตามกาลเวลาและกลายเป็นเพียงส่วนหนึ่งในวิชาสุขศึกษาและพลศึกษา ปัจจุบันมีการดำเนินโครงการของภาครัฐและเอกชนเพื่อสร้างจิตสำนึกและพฤติกรรมความปลอดภัยทางถนนให้กับเด็กและเยาวชนมากมาย เช่น

- โครงการ “สพม.31 ร่วมสร้างวินัยจราจร” ของโรงเรียนมหิศราธิบดี จังหวัดนครราชสีมา มีการจัดทำหลักสูตรความปลอดภัยทางถนน และจัดตั้งชมรมยุวจราจร เพื่อให้ความรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนน เนื่องจากโรงเรียนอยู่ติดถนนใหญ่ มีนักเรียนประสบอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ผลจากการดำเนินโครงการทำให้มีแขวงทางมาสร้างสะพานลอยหน้าโรงเรียน สภาพแวดล้อมทั้งภายในและภายนอกถูกปรับปรุงให้มีความปลอดภัยมากขึ้น และเด็กนักเรียนได้รับการปลูกฝังเรื่องวินัยจราจรอย่างต่อเนื่อง ปัจจุบันมีการขยายผลไปยังโรงเรียนในสังกัด สพม.31 จำนวน 26 โรงเรียน
- โครงการ “Safe Kids Walk This Way” ของศูนย์วิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในเด็ก โรงพยาบาลรามาธิบดี ที่เน้นการฝึกทักษะการเดินเท้าอย่างปลอดภัยและการเอาตัวรอดบนท้องถนนให้กับเด็กและเยาวชน
- โครงการ “ชมรมถนนปลอดภัยในสถานศึกษา” ของบริษัท กลาง คู่ครองผู้ประสพภัยจากรถจำกัด มีการสนับสนุนให้สถานศึกษาจัดตั้งชมรมเพื่อทำกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนน รวมถึงมีมาตรการองค์กรสวมหมวกนิรภัย 100% ปัจจุบันมีโรงเรียน 496 แห่งเข้าร่วมโครงการ มีครูและนักเรียนแกนนำขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนทั่วประเทศ
- โครงการ “Road safety for kid” และ One Dealer One School ของบริษัท เอ.พี.ฮอนด้า จำกัด เน้นการให้ความรู้ด้านวินัยจราจร สร้างความตระหนักด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเด็กและเยาวชน
- โครงการ “Campus Challenge” ของบริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด เป็นโครงการที่สนับสนุนให้นักศึกษาส่งโครงการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงในมหาวิทยาลัยเข้าประกวด หากโครงการใดชนะจะได้รับงบประมาณในการดำเนินโครงการ ผลจากการดำเนินงานทำให้มหาวิทยาลัยที่เข้าร่วมโครงการหันมาให้ความสนใจกับการจัดสภาพแวดล้อมให้มีความปลอดภัยสำหรับนักศึกษามากขึ้น

นอกจากโครงการดังกล่าว ยังมีการสนับสนุนโครงการวิจัยและพัฒนาชุดคู่มือการจัดการเรียนรู้เพื่อการใช้ถนนอย่างปลอดภัย โดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน เพื่อสร้างคู่มือการจัดการเรียนรู้ด้านการใช้ถนนอย่างปลอดภัยที่เหมาะสมสำหรับสำหรับเด็กและเยาวชน โดยให้เด็กเรียนรู้จากกรณีการเกิดเหตุจริงผ่านการแสดงบทบาทสมมติเป็นตัวละครในเหตุการณ์ที่หยิบยกมา โดยครูทำหน้าที่เป็นผู้จัดการเรียนรู้ สนับสนุนให้เด็กคิดวิเคราะห์ด้วยตนเองและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นต่อกรณีการเกิดเหตุกับเพื่อนๆ ผ่านกระบวนการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ เพื่อให้เกิดความตระหนักถึงอันตรายของอุบัติเหตุทางถนนและมีพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยมากขึ้น สิ่งเหล่านี้สะท้อนถึงความตื่นตัวของภาครัฐและเอกชนที่พยายามผลักดันการแก้ไขปัญหาดังกล่าว แต่ปัญหาสำคัญคือ กิจกรรมดังกล่าวยังไม่สามารถนำเข้าสู่ระบบปกติได้ กล่าวคือ มีการบรรจุในหลักสูตรการเรียนการสอนหรือเป็นกิจกรรมภาคบังคับของกระทรวงศึกษาธิการ ดังนั้นโรงเรียนที่ให้ความสนใจเรื่องความปลอดภัยทางถนนมักจะเป็นโรงเรียนที่ตั้งอยู่บนพื้นที่เสี่ยงและมีเด็กนักเรียนเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นการแก้ปัญหาเมื่อเกิดความสูญเสียไปแล้ว ทั้งๆ ที่สามารถลดความเสี่ยงในการเกิดปัญหาได้ตั้งแต่ต้นทาง

โรงเรียนในสังกัดสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน (สพฐ.) มีระบบดูแลและช่วยเหลือเด็กนักเรียน ซึ่งมีการกำหนดให้ครูประจำชั้นสำรวจข้อมูลพื้นฐานของนักเรียนทุกคน รวมถึงข้อมูลการเดินทางจากบ้านมาโรงเรียน นอกจากนี้ยังมีการเยี่ยมบ้านเพื่อตรวจสอบสภาพความเป็นอยู่ของนักเรียน โดยทางโรงเรียนต้องสรุปข้อมูลส่งกลับไปยังส่วนกลาง หากทางโรงเรียนนำข้อมูลส่วนนี้มาวิเคราะห์จะสามารถจำแนกได้ว่า ประเภทการเดินทาง ระยะทาง ลักษณะเส้นทาง ซึ่งทำให้ทราบความเสี่ยงในการเดินทางของนักเรียน โดยเฉพาะการเยี่ยมบ้านถือเป็นช่องทางในการสื่อสารที่สำคัญระหว่างครูและผู้ปกครองในการย้ำเตือนเรื่องความปลอดภัยในการเดินทาง

จากข้อมูลใบมรณบัตร บริษัทประกันภัย และการติดตามข่าวผ่านสื่อต่างๆ พบว่า ประเภทการเกิดเหตุกับเด็กนักเรียน 3 อันดับแรก ได้แก่ รถจักรยานยนต์ เดินเท้า รถรับส่งนักเรียน ตามลำดับ ซึ่งมีรูปแบบซ้ำๆ สามารถวิเคราะห์ได้ดังต่อไปนี้

ประเภท	จำนวนเฉลี่ยในการเกิดเหตุ (ทุกช่วงอายุ)	สาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุ	แนวทางการจัดการที่เหมาะสม
รถจักรยานยนต์	ปีละ 5,624 ครั้ง (วันละ 15 ครั้ง)	<p>1.คน:</p> <ul style="list-style-type: none"> - มีพฤติกรรมเสี่ยง เช่น ขับขี่รถด้วยความเร็วสูง ไม่สวมหมวกนิรภัย ซ้อนสาม ละเมิดกฎจราจร ดื่มแอลกอฮอล์ - ขาดทักษะในการขับขี่ปลอดภัย <p>2.รถ: ใช้รถขนาดเกิน 110 ซีซี มีการดัดแปลงสภาพรถ</p> <p>3.ถนน:</p> <ul style="list-style-type: none"> -บริเวณไหล่ทาง มักจะเกิดการชนท้าย -ทางตรงจะเอื้อต่อการขับขี่ด้วยความเร็วสูง -ทางโค้งจะเป็นปัญหาหากผู้ขับขี่ขาดทักษะ ความชำนาญ หรือขับขี่ด้วยความเร็วสูง 	<p>1.สถานศึกษามีมาตรการควบคุมการนำรถจักรยานยนต์มาโรงเรียน โดยการสร้างความเข้าใจกับผู้ปกครองให้เห็นถึงอันตรายของการขับขี่รถจักรยานยนต์</p> <p>2.สร้างข้อตกลงร่วมกับผู้ปกครองในกรณีที่นักเรียนขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียนต้องมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องมีขนาดไม่เกิน 110 ซีซี และต้องสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง</p> <p>3.สนับสนุนให้มีการเรียนการสอนและการทำกิจกรรมเสริมที่ให้ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน โดยให้นักเรียนได้ร่วมคิดวิเคราะห์ความเสี่ยงของตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและแนวทางแก้ไข ปัญหา เพื่อให้นักเรียนเข้าใจอันตรายจากอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะอันตรายจากรถจักรยานยนต์</p>
เดินเท้า	ปีละ 783 ครั้ง (วันละ 2 ครั้ง)	<p>1.คน: ขาดทักษะในการเดินเท้าอย่างปลอดภัย</p> <p>2.รถ: ขับขี่ด้วยความเร็วสูงในย่านชุมชนและสถานศึกษา</p> <p>3.ถนน:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ไม่มีทางเดินเท้าและทาง 	<p>1.โรงเรียนควรมีการจัดอบรม ให้ความรู้เรื่องทักษะการเดินเท้าอย่างปลอดภัย โดยขอความร่วมมือจากสำนักงานขนส่งจังหวัดและตำรวจจราจรในพื้นที่เป็นวิทยากรในการให้ความรู้</p> <p>2.จัดสภาพแวดล้อมภายในและหน้าโรงเรียนให้มีความปลอดภัย มีป้าย</p>

ประเภท	จำนวนเฉลี่ยในการเกิดเหตุ (ทุกช่วงอายุ)	สาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุ	แนวทางการจัดการที่เหมาะสม
		<p>ข้ามที่ปลอดภัย โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณเส้นทางระหว่างบ้านกับโรงเรียน</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ไม่มีการแยกเส้นทางเดินเท้าและทางเดินรถออกจากกัน ทำให้มีความเสี่ยงต่อการถูกรถเฉี่ยวชน 	<p>จราจรที่จำเป็น มีทางข้ามที่ปลอดภัย</p> <p>3.ขอความร่วมมือจากชุมชนเรื่องการจำกัดความเร็วในการขับขี่ โดยเฉพาะบริเวณหน้าโรงเรียน หากเป็นไปได้ไม่ควรเกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง และอาจจะขอความร่วมมือจากตำรวจจราจรมาคอยดูแลบริเวณหน้าโรงเรียนช่วงเช้าและช่วงเลิกเรียน</p>
<p>รถรับส่งนักเรียน (เฉพาะรถปิกอัพ/รถตู้)</p>	<p>ปีละ 295 ครั้ง (วันละ 1 ครั้ง)</p>	<p>1.คน: คนขับมีพฤติกรรมเสี่ยง ขับรถด้วยความเร็วสูง หลับใน เมาสุรา</p> <p>2.รถ:</p> <ul style="list-style-type: none"> -ปัญหาส่วนใหญ่ที่พบคือ ตัวรถไม่มีมาตรฐาน นำรถสองแถวมาใช้รับส่งนักเรียน และไม่ผ่านการตรวจสอบมาตรฐานจากสำนักงานขนส่งจังหวัด -มีการบรรทุกเด็กเกินจำนวนที่กำหนด เนื่องจากค่าจ้างรถรับส่งนักเรียนมีราคาถูก หากคิดราคาแพง ผู้ปกครองอาจจะไม่ใช้บริการ จึงต้องเพิ่มจำนวนเด็กเพื่อให้คุ้มทุน <p>3.ถนน: รถที่เกิดเหตุมักจะเป็นการวิ่งระยะทางยาว ข้ามอำเภอ หรือสภาพถนนมีความเสี่ยง เช่น ทางโค้ง ทางลาดชัน</p>	<p>1.ควรมีการกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยขั้นต่ำของรถรับส่งนักเรียนที่สามารถยอมรับได้โดยผู้ปกครอง นักเรียน ครู และผู้ประกอบการ และเป็นราคาที่ผู้ปกครองสามารถจ่ายได้</p> <p>2.โรงเรียนควรเข้ามามีบทบาทในการสร้างกลไกกำกับ ติดตาม ตรวจสอบ รถรับส่งนักเรียน รวมถึงพนักงานรับส่งนักเรียนให้มีมาตรฐาน มีความปลอดภัย และผลักดันให้รถรับส่งนักเรียนมีการตรวจสอบสภาพรถกับสำนักงานขนส่งจังหวัด เพื่อขอใบอนุญาตประกอบการ</p> <p>3.สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาควรให้การสนับสนุน ส่งเสริม ช่วยเหลือ ให้โรงเรียนสามารถดำเนินการเพื่อให้รถรับส่งนักเรียนมีความปลอดภัย</p> <p>4.สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐานควรมีข้อกำหนดให้การจัดการรถรับส่งนักเรียนเป็นความรับผิดชอบของสถานศึกษา หากเกิดอุบัติเหตุขึ้นกับนักเรียนต้องมีการตั้งคณะกรรมการสอบสวนผู้บริหารสถานศึกษา เพื่อให้เรื่องนี้ได้รับการแก้ไขอย่างจริงจัง</p> <p>5.ประเด็นรถรับส่งนักเรียนควรมีการนำมาหารือในที่ประชุมผู้ปกครอง โดยผู้บริหารสถานศึกษาต้องอธิบายให้ ความรู้กับผู้ปกครองถึงความสำคัญของ</p>

ประเภท	จำนวนเฉลี่ยในการเกิดเหตุ (ทุกช่วงอายุ)	สาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุ	แนวทางการจัดการที่เหมาะสม
			การเลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียนที่ปลอดภัย

จากตารางวิเคราะห์ประเภทการเกิดอุบัติเหตุทางถนนกับเด็กและเยาวชน รวมถึงแนวทางการจัดการที่เหมาะสม จะเห็นได้ว่า การให้ความรู้ในประเด็นความปลอดภัยทางถนนกับนักเรียน ผู้ปกครอง ผู้เกี่ยวข้อง เป็นสิ่งที่มีความสำคัญและเป็นการแก้ปัญหาที่ต้นทางอย่างแท้จริง ซึ่งผู้ที่ใกล้ชิดนักเรียนและชุมชนที่สุดคือ โรงเรียน แต่ที่ผ่านมามีพบว่า ทางโรงเรียนไม่สามารถหาจัดสรรเวลาสำหรับการเรียนการสอน หรือการทำกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนได้ เนื่องจากต้องเน้นการเรียนการสอนวิชาการเป็นหลัก ทั้งนี้ที่มีการประกาศนโยบาย “ลดเวลาเรียนเพิ่มเวลารู้” โดยพลเอกดาวพงษ์ รัตนสุวรรณ รัฐมนตรีกระทรวงศึกษาธิการคนล่าสุด โดยมีสาระสำคัญว่า ให้เด็กประถมศึกษา มัธยมศึกษา การศึกษาพิเศษ เลิกเรียนวิชาการตอนบ่ายสอง และใช้เวลาที่เหลือทำกิจกรรมเสริมที่มีประโยชน์และมีความสุข โดยเน้นไปที่กิจกรรมทักษะชีวิต และมีการสนับสนุนให้ 3,500 โรงเรียนในสังกัดสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน (สพฐ.) เป็นโรงเรียนนาร่อง ขณะนี้อยู่ระหว่างการประชุมร่วมกับสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาทั่วประเทศเพื่อออกแบบกิจกรรมตัวอย่างจำนวน 5-6 รูปแบบ เพื่อให้สถานศึกษาจัดกิจกรรมได้เหมาะสมกับพื้นที่ตามแนวคิด “ตัดเสื้อให้พอดีตัว” ของพลเอกดาวพงษ์ จึงถือเป็นโอกาสครั้งสำคัญในการสนับสนุนให้สถานศึกษาใช้เวลาว่างในการให้ความรู้หรือจัดกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งถือเป็นทักษะที่จำเป็นต่อชีวิตและเป็นสาเหตุในการเสียชีวิตอันดับแรกของเด็กและเยาวชน สำหรับสิ่งที่ควรดำเนินการในระยะอันใกล้ มีดังต่อไปนี้

1. ผลักดันให้ประเด็นความปลอดภัยทางถนนเป็นหนึ่งในกิจกรรมตัวอย่างที่ถูกลงไปดำเนินการในโรงเรียนนาร่อง โดยใช้รูปแบบกิจกรรมของภาครัฐและเอกชนที่มีการดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยทางถนนเป็นแนวทางในการดำเนินการให้กับสถานศึกษา

2. สนับสนุนให้สถานศึกษานำข้อมูลจากระบบดูแลและช่วยเหลือเด็กนักเรียนมาวิเคราะห์ เพื่อออกแบบกิจกรรมที่เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่ โดยเฉพาะสถานศึกษาที่ตั้งอยู่ในจังหวัดใหญ่ เป็นเมืองท่องเที่ยว มีปริมาณการเดินทางมาก ควรจะจัดกิจกรรมที่เน้นทักษะชีวิต เช่น การใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ซึ่งเป็นทักษะชีวิตอย่างแท้จริง

3. สนับสนุนให้มีการบรรจุเรื่องความปลอดภัยทางถนนเป็นส่วนหนึ่งของการเรียนการสอนในระบบปกติ มีระบบการวัดผลที่ชัดเจน เนื่องจากเป็นสาเหตุหลักในการเสียชีวิตของเด็กและเยาวชน

อุบัติเหตุเป็นสิ่งที่สามารถป้องกันได้ หากได้รับความร่วมมือจากทุกภาคส่วน โดยเฉพาะการปลูกฝังผ่านการเรียนการสอนตั้งแต่เด็ก ถือเป็นการปมเพราะตั้งแต่ต้นทาง อันจะนำไปสู่พฤติกรรมที่ปลอดภัย ในที่สุดหากลูกหลานของเราปลอดภัยจากอุบัติเหตุ ย่อมทำให้เกิดความสุขทั้งกับตัวเด็ก

ผู้ปกครองและคุณครู ตามเจตนารมณ์ของกระทรวงศึกษาธิการอย่างแท้จริง และเด็กเหล่านี้สามารถเป็นกำลังหลักในการสร้างอนาคตของชาติ สร้างสังคมที่ปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนนสำหรับทุกคน

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน

เอกสารอ้างอิง

1. มูลนิธิไทยโรดส์และศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย. รายงานสถานการณ์อุบัติเหตุแห่งประเทศไทย, 2554.
2. มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์. โครงการศึกษามูลค่าอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย, 2549.
3. ศาสตราจารย์ พลบุรณ และคณะกรรมการทบทวนและสรุปสถานการณ์สำคัญเรื่องความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย, 2557.
4. สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ กระทรวงสาธารณสุข. สถานการณ์แนวโน้มการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จากข้อมูลมรณบัตรและหนังสือรับรองการตาย, 2554-2557.
5. สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ กระทรวงสาธารณสุข. สถานการณ์แนวโน้มการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จากข้อมูลมรณบัตรและหนังสือรับรองการตาย, 2555.
6. “ศธ.ประกาศนโยบาย "การลดเวลาเรียน เพิ่มเวลารู้"” เข้าถึงได้จาก <http://www.moe.go.th/websm/2015/aug/281.html>
7. “สพฐ.แจ้งเขตพื้นที่การศึกษาเตรียมคัดเลือกโรงเรียนทุกระดับตามนโยบายการปรับลดเวลาเรียน” เข้าถึงได้จาก <http://www.moe.go.th/websm/2015/aug/283.html>