

## การกำหนดมาตรฐาน “รถรับส่งนักเรียนของประเทศไทย” มาถูกทางแล้ว จริงหรือ?

หากกล่าวถึง **รถโรงเรียน** ภาพแรกที่จะปรากฏในความคิด คือ รถบัสขนาดใหญ่ สีเหลืองคาดดำ ที่มีเด็กอยู่เต็มรถนั่งตามเก้าอี้ พร้อมเข็มขัดนิรภัย มีพนักงานขับรถคอยเปิด ปิดประตู มีมาตรฐานความปลอดภัยสูง แต่เรื่องจริง ไม่ได้เกิดขึ้นในสังคมไทย (หรือมีก็เฉพาะโรงเรียนขนาดใหญ่ เท่านั้น) สำหรับประเทศไทยกลับมีรูปแบบระบบรถส่งเด็กนักเรียนอยู่ 2 แบบคือ **รถโรงเรียน** และ **รถรับจ้างรับส่งนักเรียน** (เคยใช้ในช่วงสั้นๆ ก่อนเปลี่ยนให้เรียกรถโรงเรียนทั้งหมดในปี 2559) ซึ่งมีความแตกต่างกันอย่างสิ้นเชิงในเรื่องการบริหารจัดการ กล่าวคือ

1. **รถโรงเรียน<sup>1</sup>** เป็นรถที่มีทางขึ้นลงด้านข้าง ตัวรถมีสีเหลืองคาดสีดำและโรงเรียนเป็นเจ้าของหรือผู้มีสิทธิใช้รถ กรณีที่มีมิเตอร์ของโรงเรียน ก็ต้องเป็นรถที่เจ้าของรถได้รับอนุญาตให้เป็นผู้ประกอบการขนส่ง และนำรถมารับจ้าง โรงเรียนเพื่อรับส่งเฉพาะนักเรียนของโรงเรียนที่เป็นผู้ว่าจ้าง
2. **รถรับจ้างรับส่งนักเรียนหรือรถรับส่งนักเรียน<sup>2</sup>** เป็นรถที่ชาวบ้านนำมาใช้รับจ้าง เพื่อรับส่งเฉพาะนักเรียนจากบ้านไปยังโรงเรียนและจากโรงเรียนกลับมาที่บ้านหรือที่พัก โดยติดต่อรับจ้างผ่านผู้ปกครองของนักเรียนโดยตรง และเก็บค่าจ้างจากผู้ปกครองนักเรียนเป็นรายบุคคล โดยไม่ได้ผ่านทางโรงเรียนหรือให้โรงเรียนจัดการให้ได้แก่ **รถที่จดทะเบียนตามกฎหมายรถยนต์ กฎหมายขนส่งทางบก และรถที่ไม่ได้รับการจดทะเบียน** ดังนั้น ลักษณะรถรับจ้างรับส่งนักเรียน จะมีความหลากหลาย ตั้งแต่รถกระบะที่มีหลังคา มีเบาะเป็นรถสองแถว เป็นรถตู้ รถหกล้อขนาดใหญ่ ตามแต่ที่ชาวบ้านจะนำมารับจ้างเพื่อหารายได้

## ทำไมประเทศไทยถึงต้องมีระบบรถรับส่งนักเรียนถึงสองแบบ ?

1. **ระบบการศึกษาของประเทศไทย** วางเป้าหมายกระจายไปสู่ชนบทเพื่อให้เด็กได้เข้าถึง โอกาสทางการศึกษาภาคบังคับตั้งแต่ ระดับ อนุบาลถึงมัธยมศึกษาตอนปลาย แต่ระบบการส่งถ่ายงบประมาณกลับให้หลักเกณฑ์ของจำนวนเด็กนักเรียนที่อยู่ในโรงเรียน กล่าวคือ **หากโรงเรียนมีนักเรียนมาก งบประมาณและโอกาสทางการศึกษาก็ย่อมมากตามไปด้วย** เช่น โควตาที่จะเข้ามหาวิทยาลัย โครงการพัฒนาจากหน่วยงานต่าง ๆ ซึ่งสวนทางกับ หลักการกระจายโอกาสทางการศึกษา เพราะฉะนั้นหากมองถึงบริบทโรงเรียนของประเทศไทยระดับเดียวกัน เช่น โรงเรียนในตัวเมืองอยู่ใกล้แหล่งเดินทาง เทคโนโลยีแหล่งความรู้ โรงเรียนย่อมมีขนาดใหญ่ จนบางครั้งไม่สามารถรองรับความต้องการของผู้ปกครองได้ในทางกลับกัน โรงเรียนในระดับตำบลหรือหมู่บ้าน จำนวนนักเรียนเริ่มน้อยลง เพราะผู้ปกครองส่งนักเรียนไปโรงเรียนตัวเมือง ผลกระทบคือ **โรงเรียนขาดแคลนงบประมาณเพื่อการพัฒนา (จากเด็กจำนวนน้อย) และมีโอกาสที่จะปิดตัวเองในที่สุด ลืมเรื่องรถโรงเรียนเหลืองดำไปได้ทันที** จึงเป็นหน้าที่ผู้ปกครองที่ต้องหา โรงเรียนและรถเพื่อรับส่งลูกๆ ไปโรงเรียน

2. **ระบบรถโดยสารสาธารณะ** ไม่มีประสิทธิภาพ ความแตกต่างระหว่างรถโดยสารกับรถรับส่งนักเรียน คือ รถโดยสารจะวิ่งตามเส้นทางที่จดทะเบียน ผู้โดยสารจะลงตอนไหนก็ได้ เพราะฉะนั้น เด็กนักเรียนก็มีโอกาสที่จะไม่ถึง โรงเรียน ทำให้พ่อแม่ไม่แน่ใจที่จะให้ลูกเดินทางกับรถโดยสาร กอปรกับ **เส้นทางรถโดยสารไม่ผ่านหน้าบ้าน ไม่สามารถควบคุมเวลา ไม่มีการ**

<sup>1</sup> ที่มา คุณฉัตรไชย กุ๋ออารีย์ โครงการศึกษาวิจัย : มาตรฐานความปลอดภัยรถรับส่งนักเรียน ในพื้นที่นำร่องจังหวัดจันทบุรี

<sup>2</sup> ที่มา คุณฉัตรไชย กุ๋ออารีย์ โครงการศึกษาวิจัย : มาตรฐานความปลอดภัยรถรับส่งนักเรียน ในพื้นที่นำร่องจังหวัดจันทบุรี

**ปรับปรุงคุณภาพให้เหมาะกับกลุ่มลูกค้า และประสบการณ์ขาดทุนต่อเนื่อง** รถโดยสารประจำทางจึงไม่ใช่ตัวเลือกหลักในการเดินทางของเด็กนักเรียน และมีแนวโน้มยกเลิกกิจการซึ่งเราจะเห็นได้ในปัจจุบันที่จะมีรถโดยสารต่างจังหวัดน้อยลง

3. **รถโรงเรียนไม่มี รถโดยสารไม่พอ จึงเกิดรถรับส่งนักเรียน** ทางออกของหลายๆ ครอบครัวคือ การขับรถไปส่งที่โรงเรียน โดยใช้รถยนต์ส่วนตัว (ส่วนใหญ่เป็นรถกระบะเพราะใช้ในการเกษตร) หรือใช้รถจักรยานยนต์ แต่ก็ตามมาด้วยภาระค่าน้ำมัน เสียเวลาเดินทาง จึงเกิดการ **“ฝากเพื่อนบ้านเดินทางไปที่โรงเรียนเดียวกับลูกเจ้าของรถ”** ถือเป็นจุดเริ่มต้นของรถรับส่งนักเรียน โดยชาวบ้าน ในส่วนค่าตอบแทน จะใช้ค่านี้อีก ยก เพราะไม่มีการคิดเรื่องของต้นทุนกำไร เช่นเดียวกับระบบรถโดยสารสาธารณะ แต่เป็นค่าน้ำใจ ช่วยค่าน้ำมัน และจะเป็นค่าตายตัวซึ่งจะขอปรับเพิ่มขึ้น ในภายหลังแทบเกิดขึ้นไม่ได้ (เพราะจะเสียน้ำใจ) จนในที่สุดพัฒนาเปลี่ยนเป็นค่าจ้างประจำเพื่อให้คนขับรถไม่ปฏิเสธที่จะรับส่งประจำ ดังนั้นรถรับส่งนักเรียนจะมีกำไรน้อยมาก ส่วนใหญ่ แค่ทำทุน หรือ ขาดทุน แต่ก็ต้องวิ่งส่งเพราะต้องส่งลูก หลานตัวเอง ไปโรงเรียนเดียวกัน ถึงแม้ลูกหลานจะเรียนจบไปแล้ว ก็จำเป็นต้องวิ่งต่อ เพราะไม่มีรถมาวิ่งรับหรือความไว้วางใจของผู้ปกครองที่ฝากให้เดินทางสืบทอดต่อกันมา ตรงข้ามกับรถโดยสารประจำทางที่สามารถปรับขึ้นได้ตามสภาวะทางเศรษฐกิจ ยกเลิกวิ่งได้หากประสบภาวะขาดทุน

### **รากปัญหาของรถรับส่งนักเรียน คืออะไร ทำไมต้องเข้ามาจัดการกับความปลอดภัย**

จากข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุรถรับส่งนักเรียน โดย ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนนหรือ สวปถ. ในปี 2560 **มีอุบัติเหตุรถรับส่งนักเรียนเกิดขึ้น 30 ครั้ง มีนักเรียนเสียชีวิต 7 คน บาดเจ็บ 386 ราย** หรือเฉลี่ยทุกวันจะมีนักเรียนบาดเจ็บ 1 ราย สาเหตุหลักมาจากพฤติกรรมพนักงานขับรถเกือบทั้งสิ้น อีกทั้งจำนวนนักเรียนเกินครึ่งหนึ่งของทั้งประเทศจะใช้บริการรถรับส่งนักเรียน อีกส่วนหนึ่งคือผู้ปกครองไปรับไปส่งหรือขับรถมอเตอร์ไซด์ไปเรียนเอง จากประมาณการค่าเฉลี่ย เฉพาะ โรงเรียนในสังกัดสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐานหรือ สพฐ. ทั้งระดับประถมศึกษาและมัธยมศึกษา ทั่วประเทศ อยู่ 30,000<sup>3</sup> โรงเรียน หากให้แต่ละโรงเรียนมีรถรับส่งนักเรียน อยู่ 5 คัน (ประมาณการขั้นต่ำเพราะรถ 1 คันรับเด็กหลายโรงเรียน) จะมีรถรับส่งนักเรียน 150,000 คัน ที่วิ่งให้บริการ ถึงแม้ว่า หน่วยงานหลัก ได้แก่ **กรมการขนส่งทางบก** จะเข้ามามีส่วนในการจัดการความปลอดภัยรถรับส่งนักเรียน โดยให้รถรับส่งนักเรียนทำตามมาตรฐานความปลอดภัย ที่ประกาศไว้เมื่อ ปี 2559 อาทิ ต้องผ่านการรับรองจากโรงเรียนหรือสถานศึกษา และนำรถเข้าตรวจสภาพ ณ สำนักงานขนส่งจังหวัดที่โรงเรียนหรือสถานศึกษา ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ ภายในรถต้องมีเครื่องมือที่จำเป็นสำหรับช่วยเหลือนักเรียนเมื่อมีอุบัติเหตุ เช่น ถังดับเพลิง ค้อนทุบกระจก ที่นั่งผู้โดยสารต้องยึดแน่นมั่นคงแข็งแรง กรณีเป็นรถสองแถวต้องมีประตูและที่กั้นป้องกันนักเรียนตก ส่วนรถผู้ต้องจัดวางที่นั่งเป็นแถวตอนตามความกว้างของตัวรถเท่านั้น<sup>4</sup> แต่ก็ต้องยอมรับว่า จำนวนตัวเลขรถที่มาขอรับใบอนุญาต มีน้อยมากหากเทียบสัดส่วนรถที่ให้บริการ ยกตัวอย่างข้อมูลรถที่ได้รับใบอนุญาตในจังหวัดหนึ่งทางภาคตะวันออก มีจำนวน 400 คันในปี 2560 เทียบสัดส่วนทั้ง 77 จังหวัด อาจมีรถที่มาขอใบอนุญาตประมาณ 30,000 คัน เท่านั้น นอกจากนี้ มาตรการที่ออกมา ให้โรงเรียนทำหน้าที่ รับรองรถ ปัญหาคือ **โรงเรียนไม่มีอำนาจในการคัดเลือกรถรับส่งหากรถไม่ปลอดภัย (เพราะเป็นรถส่วนบุคคล) โรงเรียนไม่มีความรู้ว่ารถที่ปลอดภัยเป็นอย่างไร โรงเรียนมีภารกิจมากมายที่ต้องดูแล และหากโรงเรียนหนึ่งมีรถรับส่งนักเรียนจำนวนมาก จะดูแลได้อย่างไร** บทสรุปคือ โรงเรียนก็ต้องอนุญาตรับรองโดยไม่มีการตรวจสอบอะไรเลย เพราะรถต้องมาส่งเด็กนักเรียนและไม่มีปัญหากับผู้ปกครอง ขึ้นตอนต่อไป เมื่อโรงเรียนให้การรับรองก็ไปตรวจสภาพรถที่ขนส่งจังหวัด แน่แน่นอนว่าต้องผ่านทุกคัน ตามระเบียบกำหนด จนได้ใบอนุญาตรับส่งนักเรียนได้ **แล้วหลังจากนั้นอะไรจะเป็นคอยกำกับดูแล?** จะแน่ใจ

<sup>3</sup> [http://www.mis.moe.go.th/mis2018/index.php?option=com\\_content&view=article&id=557&Itemid=113](http://www.mis.moe.go.th/mis2018/index.php?option=com_content&view=article&id=557&Itemid=113)

<sup>4</sup> ที่มา : <https://www.facebook.com/PR.DLT.NEWS/>

ได้อย่างไรว่า รถจะไม่ดัดแปลงสภาพให้รับนักเรียนได้มาก ๆ เช่น เพิ่มเบาะที่นั่ง ต่อท้ายในรถกระบะ ปรับเบาะในรถตู้ทำเป็นแถวตอนลึกแบบรถสองแถว จะแน่ใจได้อย่างไรว่า คนขับรถพร้อม ไม่เสพยา ไม่ดื่มเหล้า ไม่ขับรถประมาท จะแน่ใจได้อย่างไรว่าหากเกิดอุบัติเหตุแล้วจะมีมาตรการออกมาช่วยเหลือเยียวยา เพราะฉะนั้น **รถที่ผ่านการตรวจสภาพจนได้ใบอนุญาตถูกต้อง ก็ไม่มีอะไรรับรองได้ว่าจะไม่เกิดอุบัติเหตุหรือรถที่ได้ใบอนุญาตนั้นไม่ดีไม่ปลอดภัย แต่ยังไม่พอ** ต้องมีระบบดูแล สนับสนุน ตรวจสอบ คัดกรองคุณภาพ อย่างสม่ำเสมอต่อเนื่องต่างหาก ถึงจะมีความปลอดภัย

## แล้วระบบที่จะดูแล สนับสนุน รถรับส่งนักเรียนให้ปลอดภัยมีจริงหรือไม่ ในปัจจุบัน

**บางปลาหมอโมเดล** จุดกำเนิดระบบการจัดการความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนด้วยรถโรงเรียน เริ่มต้นที่โรงเรียนบางปลาหมอ "สูงสุมารศคุณวิทย์" จ.สุพรรณบุรี โดย **อาจารย์บุญกร กานต์กำพล** ย้อนไปตั้งแต่ปี พ.ศ.2551 ในฐานะอาจารย์ฝ่ายปกครองที่ต้องดูแลนักเรียนมากถึง 2,000 คน มีภาระกิจการเรียนการสอนมากมายทำให้ยากที่จะดูแล และไม่ต่างจากโรงเรียนอื่น ที่มีปัญหาเรื่องยาเสพติด การทะเลาะวิวาท นักเรียนหนีโรงเรียน วิธีก้าวปัญหาเริ่มต้นจากการสำรวจรถรับส่งนักเรียนที่มีอยู่ 50 คัน เรียกประชุมปรับแนวคิดให้กลายเป็นสำคัญในการดูแลนักเรียนระหว่างเดินทางมาโรงเรียน รวมถึงจะสามารถปรับปรุงคุณภาพรถให้ปลอดภัยได้ในครั้งเดียว โดยมี 3 ขั้นตอน ขั้นที่ 1 ขอทำประวัติประจำตัวคนขับรถโรงเรียน ขั้นที่ 2 จัดตั้งคณะกรรมการชมรมรถรับ-ส่งนักเรียนขึ้น เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาส่วนบุคคลที่ประสงค์จะเข้าร่วมชมรม ขั้นที่ 3 เสนอให้ฝ่ายปกครองออกใบอนุญาตให้ ซึ่งรถทั้งหมดต้องอยู่ภายใต้ข้อตกลงเป็นแนวทางปฏิบัติร่วมกัน เช่น ขับไม่เกิน 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง ห้ามสูบบุหรี่ ดื่มเหล้า รวมไปถึงการพิจารณาเส้นทางไม่ให้ซ้อนทับ โดยมี นักเรียนประจำรถ หรือที่เรียกว่า **Hero on street** ประเมินคนขับรถและรายงานแก่ฝ่ายปกครองและคณะกรรมการชมรมเพื่อ พิจารณาต่ออายุในปีถัดไป ซึ่งผลจากการดำเนินการทั้งหมด โรงเรียนมีพนักงานขับรถคอยดูแลนักเรียน นักเรียนติดตามดูแลคนขับรถ แบ่งเบาภาระของโรงเรียน ปัญหาเสพยาเสพติดน้อยลง โรงเรียนมีนักเรียนเพิ่มขึ้น เพราะ โครงการบางปลาหมอโมเดล ทำให้โรงเรียนมีชื่อเสียง ผู้ปกครองไว้วางใจ และที่สำคัญมีความยั่งยืนเพราะประกาศให้เป็นแผนดำเนินการของโรงเรียนที่ต้องดำเนินการทุกปี

บางปลาหมอโมเดล บอกอะไรเราได้บ้าง คำตอบแรกที่เห็นชัดคือ ระบบการจัดการ โดยชมรมรถรับส่งนักเรียน และมีเครือข่ายที่ทำงานร่วมกัน คอยติดตามประเมินผล ช่วยเหลือ ระหว่าง พนักงานขับรถ โรงเรียน นักเรียน และผู้ปกครอง ในขณะที่หน่วยงานภายนอก เช่น ขนส่งจังหวัด ดำรงไว้ในพื้นที่ ให้การสนับสนุนด้านข้อมูลการให้ความรู้ อบรมเสริมทักษะ และตรวจสอบสภาพรถให้มีความแข็งแรง ปลอดภัย เหมาะกับการใช้งานในพื้นที่ โรงเรียนไม่ต้องแบกรับเรื่องการดูแล เพราะมีชมรมดูแล ชมรมมีโรงเรียนที่คอยให้ความช่วยเหลือการจัดการเส้นทาง จัดหาเด็กนักเรียน รวมถึงการต่อรถค่าเดินทางกับผู้ปกครอง นักเรียนและผู้ปกครองมีความปลอดภัยในการเดินทาง หน่วยงานรัฐสามารถตรวจสอบรถมีประวัติ เพราะโรงเรียนเตรียมข้อมูลให้ ถือเป็นบริการรักษาผลประโยชน์ร่วมกัน เป็นต้นแบบที่สามารถนำไปทดลองใช้ได้ในพื้นที่ของประเทศ โดยเริ่มก่อตั้งจุดจัดการที่โรงเรียน มีเครือข่ายชมรมรถรับส่งนักเรียน เปรียบเสมือนเลขานุการ ตรวจสอบโดย นักเรียน ผู้ปกครอง โดยมีการปรับปรุงเพิ่มเติมตามสภาพปัญหาของแต่ละพื้นที่ ผลสุดท้ายคือความปลอดภัยในการเดินทางของเด็กนักเรียนอย่างยั่งยืน