

4



คู่มือ

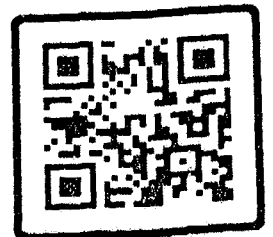
การจัดการรับ-ส่งนักเรียนที่ปลอดภัย

ฉบับที่ 1 ประกอบการสัมมนา

เรื่อง “รถรับ-ส่งนักเรียนกับการเดินทาง (ไป-กลับ)
ที่ปลอดภัย”

สัมมนาวิชาการระดับชาติ

เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14



VIEW NOW



คู่มือการจัดการรถรับ-ส่งนักเรียนที่ปลอดภัย

ผู้แต่ง

นางสาวเพ็ญภา พรสุพิกุล

นักวิชาการอิสระ

นายวัฒนดนัย ธัญชัย

นักวิชาการอิสระ

นางสาวพรรณปพร ภิรมย์วงศ์

นักวิชาการอิสระ

นางสาววิชชา เกียรติก้องมณี

ผู้ประสานงาน

พิมพ์ครั้งที่ 1 สิงหาคม พ.ศ. 2562 จำนวน 500 เล่ม

จัดพิมพ์และเผยแพร่โดย

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)

สนับสนุนโดย

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)

มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย

เลขที่ 1 ห้อง 407-408 ชั้น 4 อาคารพร้อมพันธุ์ 2 ซอยลาดพร้าว 3 ถนนลาดพร้าว

แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900

โทร: 0-2938-8490 โทรสาร: 0-2938-8827

<http://www.roadssafetythai.org>



คำนำ

คู่มือการจัดการรถรับ-ส่งนักเรียนที่ปลอดภัยเป็นส่วนหนึ่งในโครงการถอดบทเรียนระบบการจัดการรถรับ-ส่งนักเรียนที่ปลอดภัยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นแนวทางการพัฒนารถรับ-ส่งนักเรียนให้นักเรียนเข้าสู่การเดินทาง(ไป-กลับ) โรงเรียนอย่างปลอดภัยจัดทำโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนนซึ่งกลั่นกรองบทเรียนมาจากประสบการณ์การขับเคลื่อนงานของนักขับเคลื่อนเพื่อให้เด็ก ๆ ได้รับความปลอดภัย อีกทั้งภาคประชาสังคมที่มีบทบาทในการสร้างความตระหนักรู้ถึงสิทธิในการเข้าถึงการเดินทางที่ปลอดภัยนักวิชาการ เครือข่ายผู้ประกอบการรถรับ-ส่งนักเรียน ผู้บริหารและคณาจารย์โรงเรียน สำนักงานขนส่งจังหวัดและภาคีเครือข่ายในพื้นที่ดำเนินการที่มีแนวทางความร่วมมือกันอย่างเข้มแข็ง

คู่มือนี้เป็นการนำเสนอทั้งสถานการณ์ แนวทางปฏิบัติ และบทเรียนการขับเคลื่อนการจัดการรถรับ-ส่งนักเรียนเชิงพื้นที่สู่การจัดการเชิงระบบโดยมุ่งหวังให้ผู้ใช้นำไปปรับใช้ให้เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่และสภาพท้องถิ่นเพื่อสร้างความปลอดภัยให้กับรถรับ-ส่งนักเรียนและให้นักเรียนเดินทางไป-กลับโรงเรียนได้อย่างปลอดภัย



สารบัญ

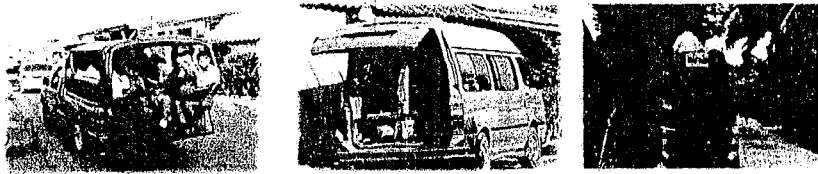
หน้า

1. รถรับ-ส่งนักเรียนในบริบทสังคมไทย	4
1.1 รถรับ-ส่งนักเรียนในประเทศไทย	4
1.2 สถานการณ์ความปลอดภัยรถรับ-ส่งนักเรียน	7
1.3 ความเสี่ยงในระบบการจัดการรถรับ-ส่งนักเรียน	9
2. ระบบการจัดการรถรับ-ส่งนักเรียนปลอดภัย	13
2.1 การจัดการและเครือข่ายการขับเคลื่อนความปลอดภัยสำหรับรถรับ-ส่งนักเรียนในปัจจุบัน	13
2.2 วงจรการจัดการรถรับ-ส่งนักเรียนที่ปลอดภัย	18
2.3 เทคนิคการขับเคลื่อนการจัดการรถรับ-ส่งนักเรียนที่ปลอดภัย	20
3. บทเรียนการจัดการรถรับ-ส่งนักเรียนเชิงพื้นที่สู่การจัดการเชิงระบบ	27
3.1 ระบบการจัดการความปลอดภัยรถรับ-ส่งนักเรียนโดยผู้ประกอบการ จังหวัดเชียงราย	27
3.2 เครือข่าย มทบ. กับการจัดการรถรับ-ส่งนักเรียน จังหวัดเชียงราย	44
3.3 ระบบการจัดการความปลอดภัยรถรับ-ส่งนักเรียนโดยโรงเรียน จังหวัดสุรินทร์	49
3.4 ระบบการจัดการความปลอดภัยรถรับ-ส่งนักเรียนจังหวัดสงขลา	70
3.5 ระบบการจัดการรถรับ-ส่งนักเรียนที่ปลอดภัย จังหวัดจันทบุรี	82
3.6 การสร้างควมยั่งยืนโดยใช้กลไกการคุ้มครองสิทธิและการจัดการข้อมูล จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	93
3.7 ระบบการจัดการรถรับ-ส่งนักเรียนอย่างบูรณาการจังหวัดพะเยา	105



รถรับ-ส่งนักเรียนในบริบทสังคมไทย

รถรับ-ส่งนักเรียนในประเทศไทย



ประเทศไทยได้บัญญัติหลักประกันสิทธิขั้นพื้นฐานด้านการสร้างความเสมอภาคทางการศึกษาให้แก่ประชาชนไว้ในรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 มาตรา 54 โดยมีสาระสำคัญคือการกำหนดหน้าที่ให้รัฐต้องดำเนินการ อันได้แก่ การจัดบริการสาธารณะให้เด็กทุกคนได้รับการศึกษาเป็นเวลาสิบสองปี ตั้งแต่ก่อนวัยเรียนจนจบการศึกษาภาคบังคับอย่างมีคุณภาพโดยไม่เก็บค่าใช้จ่าย การดูแลเด็กเล็กให้ได้รับการดูแลและพัฒนา ก่อนวัยเรียน เพื่อให้เติบโตอย่างมีคุณภาพโดยให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมด้วย การสนับสนุนให้ประชาชนได้มีโอกาสศึกษาในระบบต่าง ๆ ตามความต้องการอย่างมีมาตรฐาน เป็นคนดี มีวินัย ภูมิใจในชาติ เชี่ยวชาญตามความถนัดของตน และมีความรับผิดชอบต่อครอบครัว ชุมชน สังคม และประเทศชาติ รวมถึงการช่วยเหลือผู้ขาดแคลนทุนทรัพย์โดยรัฐสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการศึกษาตามความถนัดผ่านกองทุนช่วยเหลือเพื่อลดความเหลื่อมล้ำทางการศึกษา

หากพิจารณาถึงสาระสำคัญของความเสมอภาคทางการศึกษาจะพบว่า การเข้าถึงความเสมอภาคทางการศึกษาของบ้านเรามักจะถูกกล่าวถึงแต่เฉพาะในเรื่องการพัฒนาหลักสูตรการเรียนการสอน เช่น การให้โอกาสในการเรียนฟรี การให้บริการสาธารณะด้านการศึกษาที่มีคุณภาพในสถานศึกษา การสนับสนุนให้นักเรียนเข้าถึงความรู้แบบไร้พรมแดนโดยการลงทุนด้านเทคโนโลยี



สารสนเทศและการสื่อสาร (อินเทอร์เน็ต และ Free Wi-Fi) และการจัดสวัสดิการด้านการศึกษาให้แก่เด็กเล็กหรือผู้ด้อยโอกาสเท่านั้น ทั้ง ๆ ที่จริงแล้วการเดินทางเพื่อไปศึกษาหาความรู้ ก็สำคัญไม่ยิ่งหย่อนไปกว่ากัน และ “การสร้างคนให้มีความรู้” ก็ถือเป็นกิจกรรมที่ต้องอาศัยการเดินทางหรือการรับ-ส่งผู้เรียน เช่นกัน ดังนั้น การเดินทาง ก็เป็นกิจวัตรประจำวันอย่างหนึ่งซึ่งมีความสำคัญอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับกลุ่มนักเรียนที่มีความจำเป็นต้องอาศัยยานพาหนะในการเดินทางเพื่อไปศึกษาเล่าเรียนยังโรงเรียน เพราะถ้าพวกเขาไม่สามารถเดินทางไปโรงเรียนได้ เนื่องจากไม่มียานพาหนะที่ปลอดภัยและได้มาตรฐานไปรับ-ส่ง แล้ว ย่อมหมายความว่า แม้จะได้รับความเสมอภาคทางการศึกษาจากรัฐ แต่อาจถูกปิดกั้นโอกาสในการที่จะเดินทางเพื่อเข้าถึงระบบการศึกษานั้นเอง

ความสำคัญของการจัดรถรับ-ส่งนักเรียน

การจัดให้มีรถรับ-ส่งนักเรียนมีความเชื่อมโยงกับการจัดการศึกษาสิทธิของเด็ก ภาระของพ่อแม่ผู้ปกครอง หน้าที่ความรับผิดชอบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งด้านการศึกษา การคมนาคมขนส่ง การปกครองส่วนท้องถิ่น โดยเฉพาะปัญหาความไม่ปลอดภัยของรถและผู้ขับขี่ ดังปรากฏในข้อมูลขององค์การอนามัยโลกที่ระบุว่าทุก ๆ วันจะมีเด็กจำนวนมากกว่า 500 คน เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน เด็กในวัยศึกษาภาคบังคับจำนวนมากเสียชีวิตระหว่างเดินทางไป-กลับโรงเรียน เด็กนักเรียนโดยสารรถ (รวมถึงรถรับ-ส่งนักเรียน) โดยไม่มีสิ่งยึดรั้งไว้ (unrestrained) ซึ่งเป็นการโดยสารรถประเภทต่าง ๆ ตามความสะดวกหรือจำเป็นของภาคประชาชน และโดยมากมักจะเป็นรถที่ไม่ได้จดทะเบียนหรือไม่มีมาตรฐานความปลอดภัยตามเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดไว้ ทั้งนี้ จากการศึกษาเปรียบเทียบของต่างประเทศที่ให้ความสำคัญกับการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ พบว่ามีแนวทางและข้อสังเกตที่น่าสนใจเกี่ยวกับการจัดให้มีและการบริหารจัดการรถรับ-ส่งนักเรียนที่ปลอดภัย โดยรัฐสนับสนุนและเห็นถึงความจำเป็นที่นักเรียนจะต้องได้รับการดูแลเรื่องการ



เดินทางมาเรียนอย่างปลอดภัย โดยถือว่าการเดินทางมาเรียนนั้นเป็นส่วนหนึ่งของการจัดการศึกษา¹

ถึงแม้ว่ารูปแบบการศึกษาปัจจุบันมีทางเลือกมากขึ้นจากการศึกษาแบบทางไกล ออนไลน์ Open Source ตามอัธยาศัย และอื่นๆ แต่การศึกษาในระบบโรงเรียนแบบปกติยังคงมีความสำคัญอย่างมากในบริบททางสังคมในยุคปัจจุบัน การขนส่งหรือการรับ-ส่งนักเรียนไปโรงเรียนเป็นประเด็นสำคัญทางสังคมและด้านการศึกษา เพราะเป็นปัจจัยที่ส่งเสริมและสนับสนุนให้เด็กในวัยเรียนเข้าเรียนได้อย่างสม่ำเสมอ ดังนั้น การไม่มีบริการรับ-ส่งนักเรียนหรือมีบริการแต่จัดแบบไม่มีมาตรฐาน ไม่มีประสิทธิภาพ และไม่ปลอดภัย ย่อมกระทบต่อสิทธิของเด็กอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งด้านการศึกษาและด้านความปลอดภัยในชีวิตร่างกาย ซึ่งจริง ๆ การดูแลความปลอดภัยของประชาชนเป็นภารกิจของรัฐ เนื่องจากภาครัฐมีหน้าที่“รับผิดชอบต่อการดูแลหรือการคุ้มครองเด็กเป็นไปตามมาตรฐานด้านความปลอดภัย ฯลฯ และในการได้รับการศึกษานั้นพื้นฐานของโอกาสที่เท่าเทียมกัน โดยภาครัฐดำเนินมาตรการเพื่อสนับสนุนการเข้าเรียนอย่างสม่ำเสมอ และลดอัตราการออกจากโรงเรียนกลางคัน” (อนุสัญญาว่าด้วยสิทธิเด็ก ข้อ 3 และข้อ 28 e) ตามลำดับ ซึ่งประเทศไทยผูกพันต้องปฏิบัติตามเช่นกัน) รวมทั้งย่อมส่งผลกระทบต่อพ่อแม่ผู้ปกครองไม่มากนักน้อย เช่น เสียเวลาและค่าใช้จ่ายมากขึ้นในการไปรับ-ส่งเอง ซื้อพาหนะหรือจ้างผู้อื่นให้ไปรับ-ส่ง อีกทั้งยังเกิดความรู้สึกวิตกกังวลหรือเป็นทุกข์ที่บุตรหลานจำต้องเสี่ยงโดยสารรถรับจ้างรับ-ส่งนักเรียนทั้ง ๆ ที่ไม่มีความปลอดภัยเป็นต้น การจัดให้มีรถรับ-ส่งนักเรียนอันเป็นการสนับสนุนการเข้าเรียนอย่างสม่ำเสมอหรืออำนวยความสะดวกให้กับนักเรียนในการเข้ารับการศึกษา นั้นปรากฏข้อเท็จจริงว่าหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องได้ตีความว่าอยู่นอกเหนือจากขอบเขตภารกิจในการจัดการศึกษา

¹ คณะชาติ ปาณิยะเวทย์ (2561) บทความเรื่องแนวทางของต่างประเทศในการจัดให้มีรถรับ-ส่งนักเรียนที่ปลอดภัย <https://ldpthailand.org/th/>



สถานการณ์ความปลอดภัยรถรับ-ส่งนักเรียน

องค์การสหประชาชาติได้มีการประมาณการว่าจะมีคนตายจากอุบัติเหตุทางถนนจำนวน 75 ล้านคนและบาดเจ็บอีก 750 ล้านคนในครึ่งปีแรกของทศวรรษที่ 21 โดยพบว่า กลุ่มเยาวชนเป็นกลุ่มที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับ 1 ข้อมูลจากใบมรณบัตรระหว่างปี 2554-2557 พบว่า กลุ่มเยาวชน อายุ 15-19 ปี เป็นกลุ่มที่มีจำนวนผู้เสียชีวิตสูงสุดเมื่อเทียบกับกลุ่มอายุอื่น เฉลี่ยปีละ 1,688 ราย โดยมีสาเหตุหลักมาจากอุบัติเหตุ รถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะหากนับรวมกลุ่มอายุ 0-14 ปี พบว่า มีจำนวนผู้เสียชีวิตในกลุ่มอายุ 0-19 ปี เฉลี่ยปีละ 2,509 ราย (คิดเป็นร้อยละ 17.32 ของจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมด) ทั้งหมด สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากรถรับส่งนักเรียนระหว่างปี 2560 จากการเก็บรวบรวมจากข่าว² มีจำนวนถึง 30 ครั้ง มีจำนวนนักเรียนเสียชีวิต 7 คน และได้รับบาดเจ็บ 368 ราย มูลค่าที่รัฐเสียหายจากอุบัติเหตุรถรับส่งนักเรียนประมาณ 400 ล้านบาท/ปี ซึ่งมีสาเหตุจากการไม่ได้รับบริการสาธารณะรถรับส่งนักเรียนที่ปลอดภัยอย่างเพียงพอ และ ขาดหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบในการจัดการความปลอดภัยสำหรับรถรับ-ส่งนักเรียนให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม รถที่นำมาใช้รับส่งนักเรียนทั่วประเทศไม่ผ่านเกณฑ์มาตรฐานตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด มากกว่า 90% เพราะส่วนหนึ่งเป็นรถของชาวบ้านที่มีจิตอาสานำมาวิ่งรับ-ส่งลูกหลานในหมู่บ้าน ไม่มีกำไรจากการดำเนินกิจการนี้ หากดำเนินการให้ถูกต้องตามเกณฑ์มาตรฐานของกรมการขนส่งทางบกจะต้องใช้เงินทุนที่มาก ประกอบกับระบบขนส่งสาธารณะที่ไม่ทั่วถึงทำให้ผู้ปกครองและนักเรียนไม่มีทางเลือกในการเดินทาง

ถึงแม้ว่า นโยบายของรัฐบาลตามคำสั่งหัวหน้าคสช. ฉบับที่ 28/2559 เรื่อง ให้จัดการศึกษาขั้นพื้นฐาน 15 ปี โดยไม่เก็บค่าใช้จ่าย³ (ตั้งแต่ชั้นอนุบาลถึง มัธยมศึกษาปีที่ 6) แต่ไม่ได้รวมค่าใช้จ่ายเรื่องการเดินทางไป-กลับโรงเรียนของนักเรียน ประกอบกับพระราชบัญญัติการศึกษาแห่งชาติ พ.ศ. 2542 แก่ไข

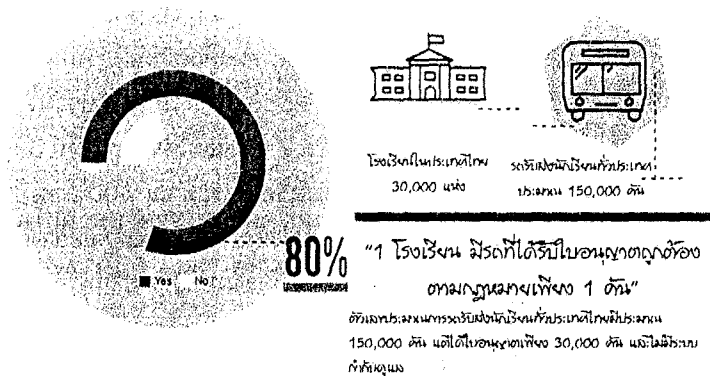
² รวบรวมโดยแผนงานรถโดยสารสาธารณะ (2560) ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน

³ “ค่าใช้จ่ายในการจัดการศึกษา” หมายความว่า งบประมาณที่รัฐจัดสรรให้แก่หรือผ่านทางสถานศึกษาหรือผู้จัดการศึกษาเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการจัดการศึกษาขั้นพื้นฐาน 15 ปี



เพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2545 และ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2553 ไม่ได้กำหนดให้ การจัดการการเดินทางของนักเรียนที่ปลอดภัยเป็นส่วนหนึ่งของการจัด การศึกษาจึงส่งผลต่อการสนับสนุนให้มีรถรับส่งนักเรียนที่ปลอดภัย

จากที่กล่าวมาข้างต้นแสดงถึง ข้อจำกัดในการเข้าถึงการเดินทาง ที่ปลอดภัยสำหรับนักเรียนจึงทำให้ผู้ปกครองและนักเรียนหันไปใช้ทางเลือกในการ เดินทางอื่น โดยเฉพาะการอนุญาตให้เด็กอายุต่ำกว่า 18 ปี ขับขี่รถจักรยานยนต์ไป โรงเรียน และนำมาซึ่งความสูญเสีย

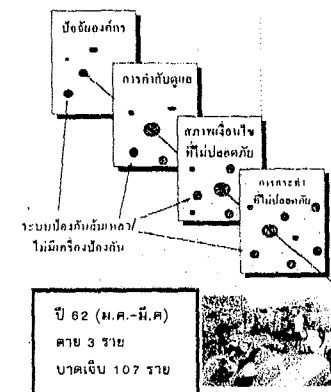


จากการสำรวจข้อมูลอย่างไม่เป็นทางการของศูนย์วิชาการเพื่อความ ปลอดภัยทางถนนยังพบข้อจำกัดของการเข้าถึงการเดินทางที่ปลอดภัยของ นักเรียนโดยพบว่า ร้อยละ 80 ของรถรับ-ส่งนักเรียนไม่ได้ขออนุญาตเป็นรถรับ-ส่ง นักเรียนจากกรมการขนส่งทางบก เนื่องจากปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจของ ผู้ปกครองและผู้ประกอบการที่ไม่สามารถปรับปรุงให้ได้ตามมาตรฐาน ที่กฎหมายกำหนดได้ และมาตรฐานรถที่กำหนดไว้ตามกฎหมายยังไม่เหมาะสม กับการใช้งานตามบริบทในบางพื้นที่ รวมถึงการขาดกลไกในการพัฒนาระบบ การจัดการและการกำหนดระเบียบที่สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่ตาม หลักความปลอดภัยจึงส่งผลให้จำนวนรถรับ-ส่งนักเรียนที่ปลอดภัยมีแนวโน้ม ลดลง นักเรียนไม่สามารถเข้าถึงการเดินทางที่ปลอดภัย และมีโอกาสเสี่ยงที่จะ เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการเดินทางไม่ปลอดภัยมากยิ่งขึ้น



ความเสี่ยงในระบบการจัดการรถรับ-ส่งนักเรียน

ระบบการจัดการรถรับ-ส่งนักเรียนที่เป็นอยู่ในปัจจุบันยังมุ่งเน้น ไปที่การใช้มาตรการทางกฎหมายในการจัดการความปลอดภัยที่ตัวรถรับ-ส่ง นักเรียน ซึ่งหากพิจารณาตามทฤษฎีเนยแข็ง โดย ศ.เจมส์ เรย์สัน ซึ่งระบุว่า การเกิดอุบัติเหตุจะเกิดจากปัจจัยด้านการจัดการใน 4 ปัจจัยสำคัญ คือ ปัจจัย ด้านองค์กร ปัจจัยด้านการกำกับดูแล ปัจจัยด้านสภาพเงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย และปัจจัยด้านการกระทำที่ไม่ปลอดภัย และตามการจัดการความปลอดภัยทาง ถนนอย่างเป็นระบบ (Safe System Approach) จะเห็นว่ามีความปลอดภัยทั้ง ในเรื่องของการมุ่งเน้นการพัฒนาหลักการจัดการในเชิงระบบที่จะต้องยอมรับ ความผิดพลาดของมนุษย์และพยายามหาแนวทางและมาตรการในการป้องกัน ความผิดพลาดนั้น



ภาพทฤษฎีเนยแข็ง โดย ศ.เจมส์ เรย์สัน

ดังนั้น การทำความเข้าใจกับความเสี่ยง ที่เกิดขึ้นในกระบวนการจัดการรถรับ-ส่ง นักเรียนในปัจจุบันจะทำให้ทราบต้นเหตุของ ปัญหาที่แท้จริงและนำไปสู่การพัฒนา มาตรการและแนวทางใหม่ ๆ ในการป้องกัน และแก้ไขความผิดพลาดที่อาจจะนำไปสู่ ความสูญเสียได้ ซึ่งความเสี่ยงที่เกิดขึ้นใน การจัดการรถรับ-ส่งนักเรียนในปัจจุบันจาก การสัมภาษณ์และการสังเกตขณะที่ลงพื้นที่ เพื่อเก็บรวบรวมและถอดบทเรียนสามารถ แบ่งความเสี่ยงและต้นเหตุของปัญหา ตามปัจจัย 4 ด้านของทฤษฎีเนยแข็งได้ดังนี้



ปัจจัยที่ 1 การกระทำที่ไม่ปลอดภัย เกิดอุบัติเหตุเพราะการกระทำของร่างกาย

ปัจจัยเสี่ยง	ปัญหาที่พบ	สาเหตุ
พฤติกรรมมารขับรด	ขับเร็ว เสี่ยงอันตราย	ส่งให้ทันโรงเรียน
ขาดทักษะการขับขี่	ไม่เคารพกฎจราจร การตัดสินใจผิดพลาด ไม่ชำนาญทาง	ไม่สอบใบขับขี่ ไม่ได้รับการอบรม
ไม่ใช้อุปกรณ์ ความปลอดภัย	ไม่เปิดไฟกระพริบ	ไม่ตระหนักถึง ความปลอดภัย
สภาพรถไม่พร้อม	ไม่ตรวจสอบความปลอดภัยก่อนออกเดินทางรับส่ง นักเรียน	ความเคยชิน ไม่รู้ว่าจะต้องตรวจอะไร ไม่ทราบความเสี่ยง

ปัจจัยที่ 2 สภาพเงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย ปัจจัยเกื้อหนุนให้เกิดอุบัติเหตุ

ปัจจัยเสี่ยง	ปัญหาที่พบ	สาเหตุ
สภาพโครงสร้างรถ	1. รถคู่ เบาะสามแถวแบบกระบะ 2. รถกระบะ มีเบาะกลาง ไม่มีประตูปิดท้าย 3. ไม่มีไฟกระพริบ ป้ายรถโรงเรียน 4. ไม่มีเข็มขัดนิรภัย 5. ขาดเทคโนโลยีสนับสนุนความปลอดภัย	1. บรรทุก นร. จำนวนมาก 2. ไม่ทราบ ไม่มีข้อมูล 3. ไม่เห็นความสำคัญ 4. รายได้ และ ค่าซ่อมบำรุง 5. ไม่มีการประเมินติดตามผล
สภาพถนน สิ่งแวดล้อม	1. ปัญหาเส้นทางหน้าโรงเรียน จอดจอด 2. เส้นทางทุกคันดรา ใช้เส้นทางเสี่ยงอันตราย 3. ปัญหาอุทกภัย สัตว์ป่า ผ่นดง หมอก 4. ปัญหาด้านโรคระบาด	1. การจราจร พื้นที่ไม่อำนวย 2. การจับกุม 3. ขาดการแจ้งเตือน 4. ขาดทักษะการสังเกตอากาศ
สภาพส่วนบุคคล	1. ความเครียด 2. ล่วงละเมิด 3. เมา ดื่มสุรา 4. หลับใน	1. รายได้ ความมั่นคงทาง อาชีพ 2. คนขับผู้ชายนั่งกับเด็กหญิง 3. ว่างช่วงกลางวัน รอรับ นักเรียน 4. ทำงานหลายกะ หลายอาชีพ

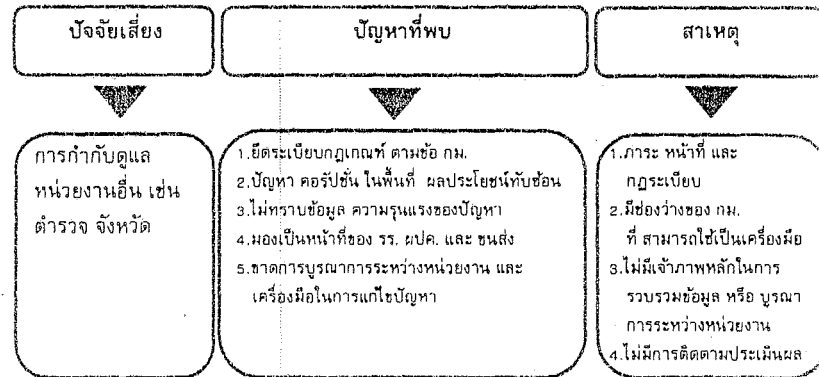


ปัจจัยที่ 3 การกำกับดูแลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สัมเหลวในการแก้ไขปัญหา

ปัจจัยเสี่ยง	ปัญหาที่พบ	สาเหตุ
การกำกับดูแล ขนส่งจังหวัด	1. ภายในหน่วยงาน 2. การบังคับใช้กฎหมาย 3. การสร้างความร่วมมือ กับหน่วยงานอื่นๆ 4. ขาดข้อมูลในการจัดการความเสี่ยง 5. ขาดความต่อเนื่องในการกำกับดูแล (มีหน้าที ออกใบอนุญาตอย่างเดียว) 6. การอบรมพนักงานขับรถ 7. ไม่มองหบริบทปัญหาในพื้นที่ 8. แต่ละจังหวัด ก็มี วิธีการดำเนินการแตกต่างกัน	1. จำนวนบุคลากร ภาระงาน 2. ไม่เข้าใจสถานการณ์ปัญหา เผือกอื่น 3. ขีดระเบียบ กม. ศักนคติ เดิมๆ 4. หน่วยงานไม่ประสานงานกัน ระหว่างแผนก 5. งบประมาณ 6. อบรมระเบียบ กม. เป็นหลัก 7. มีรถหลายประเภทที่รับส่ง นักเรียน 8. การตรวจสอบสภาพรถ ออก ใบอนุญาตแตกต่างกัน
การกำกับดูแล โรงเรียน	1. โรงเรียนอยากทำงานแต่ไม่มีตัวช่วย 2. โรงเรียนอยากจัดการแต่ไม่มีงบประมาณ 3. โรงเรียนอยากทำงานแต่ไม่มีเครื่องมือ 4. โรงเรียนไม่มีอำนาจในการกำกับดูแล 5. โรงเรียนไม่ทราบความเสี่ยง 6. โรงเรียนมองว่าเป็นภาระ และ ไม่ใช่อำนาจ หน้าที่	1. ภาระงาน งบประมาณ 2. ไม่มีคนให้คำแนะนำหรือ อบรมให้ความรู้ 3. ไม่มีคำสั่งจากส่วนกลาง 4. ไม่ทราบข้อมูลความเสี่ยง ตามความจริง 5. โรงเรียนไม่มีส่วนได้เสียกับ รายได้ พชร. 6. หน้าที่หลักควรเป็น ผ.บ.ค. หรือ ชส.
การกำกับดูแล ส่วนของผู้ปกครอง	1. ยอมให้ลูกเดินทางบนรถที่มีความเสี่ยง 2. ไม่อยากเปลี่ยนรถถึงแม้รู้ว่า รถมีความเสี่ยง 3. ค่ายรถ ไม่จ่าย ไม่ให้ขึ้นราคา ไม่เป็นธรรม 4. มองเป็นเรื่องปกติ ไม่มาร่วมแก้ไขปัญหา 5. หากขึ้นค่ารถก็ให้ลูกไปใช้มอเตอร์ไซด์หรือหยุด เรียน	1. ไม่ทราบว่ามีความเสี่ยง อย่างไร 2. ถึงทราบว่ารถมีความเสี่ยง แต่ไม่มีตัวเลือก 3. ภาระ หน้าที่ รายได้ของ ครอบครัว 4. ความไว้วางใจ เพราะวิ่งกันมา นาน 5. เป็นหน้าที่ของ รร. หรือ ขนส่ง.



ปัจจัยที่ 3 การกำกับดูแลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ล้มเหลวในการแก้ไขปัญหา (ต่อ)

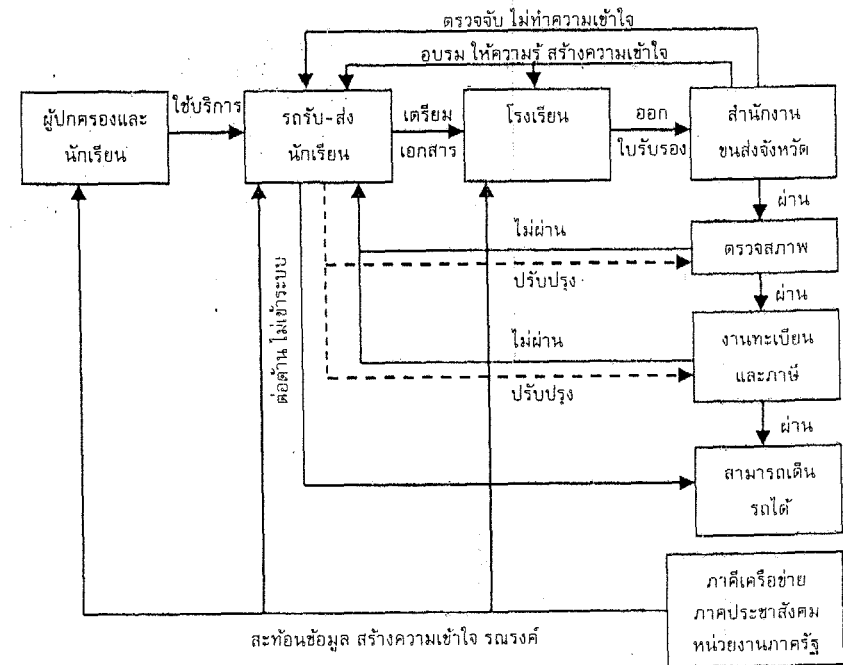


ปัจจัยที่ 4 ปัจจัยด้านองค์กร การกำหนดนโยบาย กระบวนการสั่งการ กำหนดระเบียบ ส่งผลต่อความปลอดภัย



ระบบการจัดการรถรับ-ส่งนักเรียนปลอดภัย

การจัดการและเครือข่ายการขับเคลื่อนความปลอดภัยสำหรับรถรับ-ส่งนักเรียนในปัจจุบัน



กระบวนการจัดการรถรับ-ส่งนักเรียนที่มีอยู่ในปัจจุบันเน้นไปที่การบังคับใช้กฎหมายเป็นหลักประกอบด้วยขั้นตอนดังต่อไปนี้

1 > ผู้ประกอบการและนักเรียนคัดเลือกและติดต่อผู้ประกอบการรถรับ-ส่งนักเรียนด้วยตัวเอง ในขั้นตอนนี้ผู้ประกอบการไม่มีความรู้เกี่ยวกับรถรับ-ส่งนักเรียนที่ปลอดภัย ดังนั้น ผู้ประกอบการจะไม่ทราบเลยว่าบุตรหลานที่ขึ้นรถไป-กลับด้วย



รถรับ-ส่งนักเรียนที่ตนเองเลือกปลอดภัยหรือไม่ ไม่มีมาตรการในการคัดกรองรถรับ-ส่งนักเรียนที่ปลอดภัยให้กับผู้ปกครองและนักเรียน

2> ผู้ประกอบการรถรับ-ส่งนักเรียนเตรียมเอกสารไปขอใบรับรองที่โรงเรียนเพื่อนำใบรับรองไปยื่นขอใบอนุญาตประกอบการรถรับ-ส่งนักเรียนในกระบวนการนี้ ชมรมผู้ประกอบการฯบางพื้นที่มีระบบในการจัดการรวบรวมเอกสาร แต่บางพื้นที่ไม่ได้รวบรวมข้อมูลอย่างเป็นระบบ ทำให้การดำเนินการในกระบวนการนี้เป็นการเพิ่มงานให้กับโรงเรียนเนื่องจากผู้ประกอบการแต่ละคนเดินไปขอเอกสารรับรองกันเอง เอกสารที่มายื่นประกอบก็ครบบ้างไม่ครบบ้างทำให้การทำงานของโรงเรียนในการออกใบรับรองนานและเสียเวลาทั้ง 2 ฝ่าย

3> ผู้ประกอบการรถรับ-ส่งนักเรียนยื่นเอกสารพร้อมตรวจสอบสภาพรถและภาษีที่สำนักงานขนส่งจังหวัด ซึ่งขณะที่ผู้ประกอบการรถรับ-ส่งนักเรียนบางส่วนไปยื่นขอใบอนุญาตฯ สำนักงานขนส่งจังหวัดก็ลงตรวจจับผู้ประกอบการรถรับ-ส่งนักเรียน ทำให้ผู้ประกอบการรถรับ-ส่งนักเรียนบางส่วนที่กำลังดำเนินการเพื่อขอใบอนุญาตฯ โดยจับไปด้วย ปัญหานี้เกิดจากการที่สำนักงานขนส่งจังหวัด โรงเรียน และผู้ประกอบการรถรับ-ส่งนักเรียนไม่ได้มีการกำหนดระยะเวลาในการดำเนินการขอใบอนุญาตให้เรียบร้อยก่อนเปิดภาคเรียน

4> สำนักงานขนส่งจังหวัดตรวจจับผู้ประกอบการรถรับ-ส่งนักเรียนที่ไม่มีใบอนุญาต โดยในบางพื้นที่เกิดการต่อต้านจากผู้ประกอบการ ผู้ปกครอง และโรงเรียน แต่ในบางพื้นที่ใช้มาตรการเสริมก่อนที่จะใช้มาตรการตรวจจับ ซึ่งเป็นการสื่อสารสร้างความเข้าใจ รวมถึงเสริมสร้างศักยภาพให้กับผู้ประกอบการได้เข้าใจเกี่ยวกับความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น เป็นการลดกระแสต่อต้าน รวมทั้งเป็นการสร้างความร่วมมือในการพัฒนาความปลอดภัยให้กับรถรับ-ส่งนักเรียนร่วมกัน

5> ผู้ประกอบการไปตรวจสอบสภาพรถและต่อภาษีที่สำนักงานขนส่งจังหวัด หากไม่ผ่านผู้ประกอบการจะต้องกลับไปปรับปรุงให้ผ่านตามเกณฑ์ที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด แต่ในบางกรณีผู้ประกอบการอาจไม่กลับไปปรับปรุงเพราะการปรับปรุงบางอย่างนั้นจะต้องใช้ทุนทรัพย์ค่อนข้างมาก



ซึ่งผู้ประกอบการรถรับ-ส่งนักเรียนเป็นอาชีพที่มีรายได้น้อย บางครั้งรายได้น้อยแน่นอน เนื่องจากผู้ปกครองบางคนเป็นชาวนาชาวสวนจะมีรายได้เพียง 2 -3 ครั้งต่อปีเท่านั้น

นอกจากนี้ ยังพบว่าบางพื้นที่มีภาคีเครือข่ายภาคประชาชนเข้ามาเป็นกลไกในการคืนข้อมูล เพื่อสร้างการรับรู้กับกลุ่มผู้ปกครอง นักเรียน ผู้ประกอบการรถรับ-ส่งนักเรียน และโรงเรียน เพื่อให้เกิดกระบวนการขับเคลื่อนงานอย่างบูรณาการในพื้นที่มากขึ้น

จากที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นได้ว่า ระบบการจัดการและเครือข่ายการขับเคลื่อนการจัดการรถรับ-ส่งนักเรียนในปัจจุบันมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการรถรับ-ส่งนักเรียนและมีบทบาทสำคัญต่อระบบการจัดการประกอบด้วย 6 ส่วนสำคัญ ได้แก่

หน่วยงาน	บทบาทหน้าที่
สำนักงานขนส่งจังหวัด	1. การให้ความรู้เสริมศักยภาพผู้ประกอบการ 2. ตรวจจับ/บังคับใช้กฎหมาย 3. การตรวจสอบสภาพรถ 4. การต่อภาษีรถ 5. การออกใบอนุญาตประกอบการรถรับ-ส่งนักเรียน
โรงเรียน	1. รวบรวมข้อมูล จัดทำทะเบียนผู้ประกอบการรถรับ-ส่งนักเรียน และการเดินทางมาโรงเรียนของนักเรียน 2. ประสานงานระหว่างผู้ประกอบการและสำนักงานขนส่งจังหวัด 3. กำหนดมาตรการองค์การเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนโดยรถรับ-ส่งนักเรียน 4. จัดทำแผนปฏิบัติงานและงบประมาณสำหรับการจัดการรถรับ-ส่งนักเรียนและการเดินทางที่ปลอดภัยของนักเรียน
ผู้ประกอบการรถรับ-ส่งนักเรียน	1. ปรับปรุงสภาพรถตามระเบียบกรมการขนส่งทางบก 2. ประสานโรงเรียนขอใบรับรองฯ 3. ขอใบอนุญาตประกอบการรถรับ-ส่งนักเรียน 4. ซ่อมบำรุงดูแลรถ 5. พัฒนาเครือข่าย 6. จัดทำทะเบียนเครือข่าย/สมาชิกชมรม 7. บริหารเส้นทางเดินรถ 8. ตรวจสอบ รายงานการรับ-ส่งนักเรียนถึงจุดหมายปลายทาง

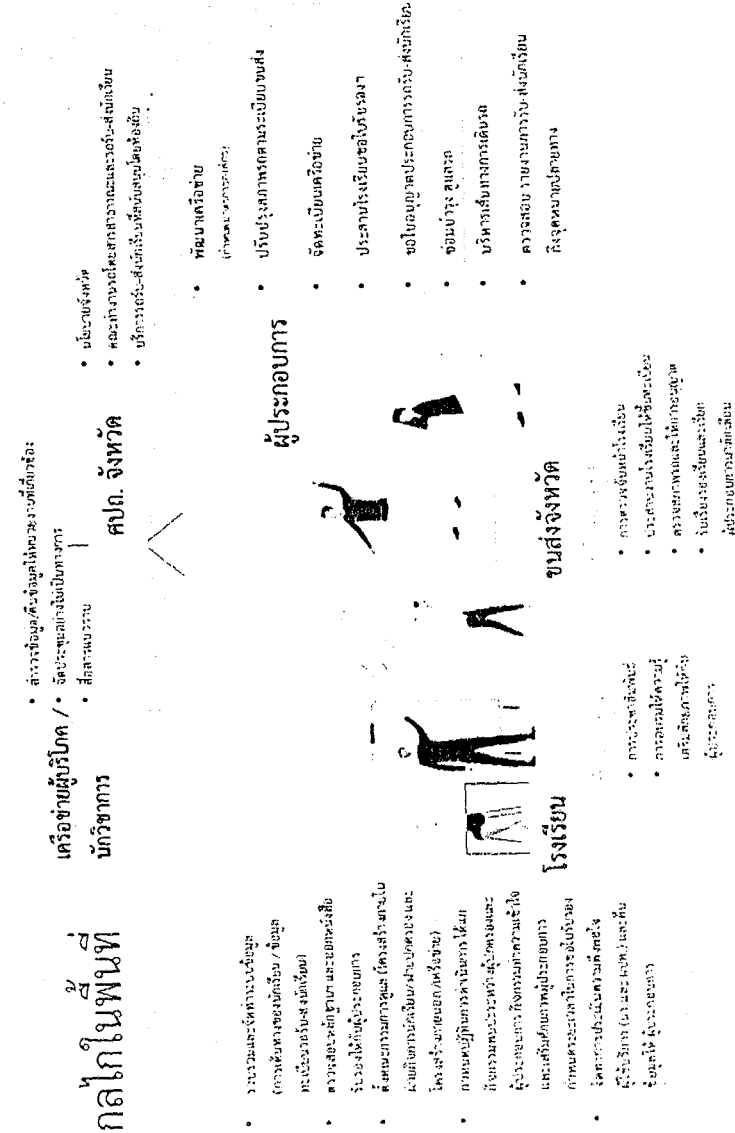


หน่วยงาน	บทบาทหน้าที่
ผู้ปกครอง และ นักเรียน	1. ตรวจสอบความถูกต้องและความปลอดภัยของรถรับ-ส่งนักเรียน 2. เสนอแนะทางการพัฒนาชมผู้ประกอบการรถรับ-ส่งนักเรียน 3. ประเมินคุณภาพการให้บริการและคืนข้อมูลให้ผู้ประกอบการทราบ
ภาคีเครือข่ายและ นักวิชาการ	1. สืบรวจข้อมูล/คืนข้อมูลให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 2. จัดประชุมอย่าให้เป็นการรวบรวมนำมาใช้ในการแก้ปัญหา 3. สร้างการมีส่วนร่วมและการสื่อสารแนวราบ
ศปค.จังหวัด	1. ตั้งคณะทำงาน/อนุกรรมการขับเคลื่อนประเด็นการเดินทางที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน 2. จัดทำแนวทางบูรณาการและการขับเคลื่อนห้องศปค.รถรับ-ส่งนักเรียนในพื้นที่ทั้งที่เป็นท้องถิ่นสนับสนุนรถรับ-ส่งนักเรียนในพื้นที่ทั้งที่เป็น 3. ทารือและกำหนดแนวทางในการพัฒนาร่วมกับ-ส่งนักเรียนที่ปลอดภัยและเหมาะสมกับบริบทของพื้นที่

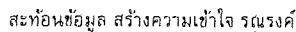
ระบบการจัดการรรับ-ส่งนักเรียนในปัจจุบันยังเป็นการจัดการแบบแยกส่วนซึ่งส่งผลกระทบต่อการศึกษาปฏิบัติของทุกภาคส่วน ไม่ว่าจะเป็นผู้ประกอบการที่ต้องใช้ระยะเวลาในการยื่นขอใบอนุญาตฯ ที่นาน และต้องไปตรวจหลายครั้ง โรงเรียนเกิดความสับสนและไม่อยากดำเนินการในการให้ใบรับรอง เนื่องจากไม่มีข้อมูลนักเรียนที่เดินทางมาโรงเรียนโดยรรับ-ส่งนักเรียน และไม่มีกำหนดผู้รับผิดชอบและกำหนดแผนการทำงานที่ชัดเจน สำนักงานขนส่งจังหวัดก็อาจจะโดนชาวบ้านต่อต้านเพราะยังไม่มีแผนการสร้างความเข้าใจกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและยังไม่มีแนวทางในการปฏิบัติที่ชัดเจนนอกจากการบังคับใช้กฎหมายเพียงอย่างเดียว ฯลฯ จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการกำหนดแนวทางในการจัดการรรับ-ส่งนักเรียนอย่างบูรณาการการทำงานร่วมกันในทุกภาคส่วน เนื่องจากกระบวนการในการจัดการรรับ-ส่งนักเรียนเป็นไปในลักษณะลูกโซ่ที่ทำงานต่อเนื่องและสอดคล้องกัน หากโซ่ช่วงใดช่วงหนึ่งขาดการสร้างความปลอดภัยในการเดินทางไป-กลับของนักเรียนจะไม่ต่อเนื่อง และเกิดความเสี่ยงที่จะเกิดอันตรายขึ้น ดังนั้น การจัดการรรับ-ส่งนักเรียนอย่างเป็นระบบและบูรณาการยังทำให้เกิดความเข้าใจซึ่งกันและกัน และสามารถสื่อสารให้แก่สังคม



และทุกภาคส่วนได้เข้ามามีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยรับ-ส่งนักเรียน
ร่วมกัน



วงจรถวายการต้อนรับ-ส่งนักเรียนที่ปลอดภัย

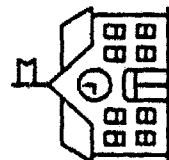


- ประสิทธิภาพที่เหนือกว่าการใช้วิธีการ
- ครอบคลุมงานทุกด้านของการวิจัยและพัฒนา
- ปลอดภัย

ผู้ปกครอง และ นักเรียน



Information



1618181

מחיר

1

no!

420

110

174

—

1



အမေရိကန်

กรณีป.ต.ท.

RESEARCH DESIGN

- จัดทำปฏิทินกิจกรรมการออกใบรับรองการปฏิบัติงาน
- จัดทำคู่มือฯ ขบวนการตรวจสอบ
- วางแผนประเมินผลหาประโยชน์ใช้สอยกับกระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคม
- ประเมินผลระดับความสำเร็จ (ผู้ปฏิบัติงาน)
- ประเมินผลระดับความสำเร็จ (ผู้บริหาร)
- ประเมินผลระดับความสำเร็จ (ผู้เกี่ยวข้อง)

2013

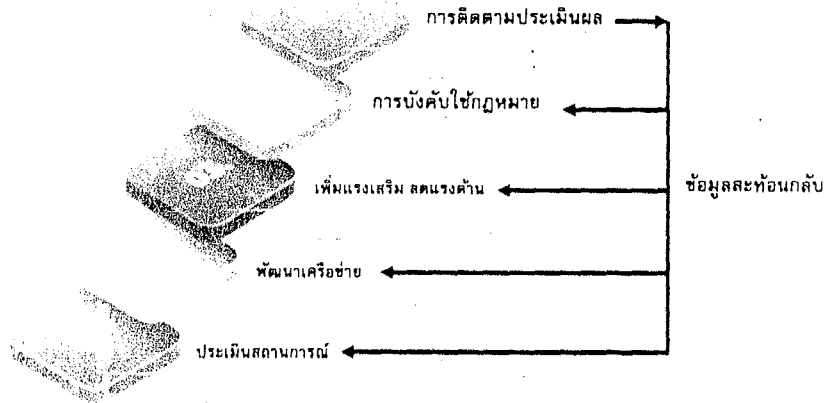
๒. วัตถุประสงค์ของงานมีเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของสหประชาชาติ
 (SDGs) หรือไม่ อย่างไร
 ๓. หน่วยงานมีแผนการดำเนินงานอย่างไร
 ๔. หน่วยงานมีแผนการดำเนินงานอย่างไร
 ๕. หน่วยงานมีแผนการดำเนินงานอย่างไร

100

1992)



เทคนิคการขับเคลื่อนการจัดการรถรับ-ส่งนักเรียนที่ปลอดภัย



การจัดทำระบบการจัดการความปลอดภัยรถรับ-ส่งนักเรียนที่ปลอดภัย ประกอบด้วย 5 ขั้นตอนสำคัญ ดังนี้

1. การประเมินสถานการณ์ความปลอดภัยรถรับ-ส่งนักเรียน

เหตุผลสำคัญสำหรับการประเมินสถานการณ์ความปลอดภัยรถรับ-ส่งนักเรียนเพื่อให้ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการขับเคลื่อนงานทราบปัญหาและสาเหตุที่แท้จริงของปัญหาอันจะนำไปสู่การวางแผนการขับเคลื่อนงานที่มีประสิทธิภาพแก้ปัญหาได้ตรงจุด ข้อมูลจากการประเมินจะแสดงให้เห็นว่ารถรับ-ส่งนักเรียนมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุอย่างไร อะไรเป็นปัญหาและอุปสรรคที่สำคัญที่ทำให้ผู้ประกอบการไม่สามารถปฏิบัติตามกฎหมายที่กำหนดได้ เป็นประโยชน์ต่อการจัดลำดับความสำคัญของกิจกรรม และสร้างการยอมรับแก่กลุ่มเป้าหมาย และภาคนโยบายเห็นถึงประโยชน์ของการพัฒนาความปลอดภัยให้กับรถรับ-ส่งนักเรียน



ประเภทข้อมูลสำหรับการประเมินสถานการณ์ความปลอดภัยรถรับ-ส่งนักเรียนไม่ได้มีเพียงข้อมูลอุบัติเหตุ การบาดเจ็บและการเสียชีวิตเท่านั้น แต่ยังรวมถึงข้อมูลปริมาณการเดินทางของนักเรียนด้วยรถรับ-ส่งนักเรียน เส้นทาง การเดินทางของรถรับ-ส่งนักเรียน บริเวณพื้นที่ที่เปลี่ยนแปลงไป ทั้งสภาพเศรษฐกิจ สังคม และค่านิยมการเดินทางของผู้ปกครองที่มีต่อรถรับ-ส่งนักเรียน กล่าวโดยสรุปแล้ว ข้อมูลสำหรับการประเมินสถานการณ์ความปลอดภัยรถรับ-ส่งนักเรียน ในพื้นที่ ประกอบด้วย

ประเภทข้อมูล	แหล่งข้อมูล	การนำไปใช้ประโยชน์
ข้อมูลเชิงปริมาณ	สถิติการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บและการเสียชีวิต	ศปถ. จังหวัด ตำรวจ สสจ.
จำนวนนักเรียนที่เดินทางโดยรถรับ-ส่งนักเรียน	การเยี่ยมบ้าน ระบบดูแลช่วยเหลือนักเรียน	บริบทและลักษณะการเดินทาง
จำนวนรถรับ-ส่งนักเรียนที่รับ-ส่งนักเรียนที่โรงเรียน	การสำรวจรถรับ-ส่งนักเรียนโดยโรงเรียน	ทราบสถานการณ์รถรับ-ส่งนักเรียนในโรงเรียน
จำนวนเส้นทางการเดินทางรถรับ-ส่งนักเรียน	การสำรวจรถรับ-ส่งนักเรียนโดยโรงเรียน หรือเครือข่าย	ทราบลักษณะการเดินทาง และ สภาพถนนที่นักเรียนเดินทาง
ความคิดเห็น/การรับรู้ของผู้ปกครองและนักเรียนเกี่ยวกับความปลอดภัยรถรับ-ส่งนักเรียน	การสำรวจรถรับ-ส่งนักเรียนโดยโรงเรียน หรือเครือข่าย	ทราบทัศนคติเพื่อวางแผนการสร้างความรู้เข้าใจแก่ผู้ปกครองและนักเรียน ลดกระแสต่อต้าน สร้างการมีส่วนร่วม



ประเภทข้อมูล		แหล่งข้อมูล	การนำไปใช้ประโยชน์
ข้อมูลเชิงคุณภาพ	ทะเบียนรายชื่อ นักเรียนที่ขึ้นรถ รับ-ส่งนักเรียนแต่ละคัน	โรงเรียน/ ผู้ประกอบการรถ รับ-ส่งนักเรียน รวบรวมและ จัดทำฐานข้อมูล	ประกอบการขอใบรับรองจาก โรงเรียน เป็นข้อมูลสำหรับการ ประเมินความเสี่ยง
	ทะเบียนคนขับและ ผู้คุมรถรับ-ส่ง นักเรียน	โรงเรียน/ ผู้ประกอบการรถ รับ-ส่งนักเรียน รวบรวมและ จัดทำฐานข้อมูล	ประกอบการขอใบรับรองจาก โรงเรียน เป็นข้อมูลสำหรับการ ประเมินความเสี่ยง
	ประวัติสุขภาพ คนขับรถรับ-ส่ง นักเรียน	โรงเรียน/ ผู้ประกอบการรถ รับ-ส่งนักเรียน รวบรวมและ จัดทำฐานข้อมูล	ประกอบการขอใบรับรองจาก โรงเรียน เป็นข้อมูลสำหรับการ ประเมินความเสี่ยง
	สภาพความ ปลอดภัยของรถ รับ-ส่งนักเรียน	ขนส่งจังหวัด ตรวจสอบสภาพ	ประกอบการออกใบอนุญาตฯ เป็นข้อมูลสำหรับการ ประเมินความเสี่ยง
	พฤติกรรมคนขับ และผู้คุมรถรับ-ส่ง นักเรียน	ข้อมูลรายงาน จากนักเรียนที่นั่ง บนรถทางไลน์ กลุ่มโรงเรียน	โรงเรียนสามารถเตือน และหามาตรการป้องกัน ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุและ การลงโทษในรถได้
สภาพเศรษฐกิจ สังคม และค่านิยม การเดินทางของ ผู้ปกครองที่มีต่อ รถรับ-ส่งนักเรียน	จากการสังเกต และการสอบถาม จากโรงเรียน/ ภาคีเครือข่าย	การประเมินความจำเป็นและ ความต้องการใช้บริการรถ รับ-ส่งนักเรียน	



จากที่กล่าวมาข้างต้นจะสังเกตเห็นว่าข้อมูลบางอย่างเป็นข้อมูลที่โรงเรียนมีการเก็บรวบรวมไว้อยู่แล้ว และบางส่วนก็มิได้อยู่ที่ผู้ประกอบการ หรือสำนักงานขนส่งจังหวัด ดังนั้น เพื่อให้การใช้ประโยชน์จากข้อมูลดังกล่าวมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น จึงควรดำเนินการตามบทบาทของหน่วยงาน ดังนี้

โรงเรียน

- โรงเรียนมอบหมายผู้รับผิดชอบในการจัดทำฐานข้อมูลเพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลโดยตรง
- โรงเรียนจัดทำทะเบียนรายชื่อผู้ประกอบการรถรับ-ส่งนักเรียน สายการเดินทาง และการติดต่อเพื่อความสะดวกและเป็นข้อมูลสำหรับให้ผู้ปกครองที่ต้องการใช้บริการรถรับ-ส่งนักเรียน
- โรงเรียน update ข้อมูลทะเบียนรายชื่อรถรับ-ส่งนักเรียนอย่างสม่ำเสมอทุกภาคการศึกษา
- โรงเรียนจัดทำการประเมินความพึงพอใจการใช้บริการรถรับ-ส่งนักเรียน เพื่อเป็นข้อมูลสะท้อนให้กับผู้ประกอบการสำหรับปรับปรุงการให้บริการและความปลอดภัย

ผู้ประกอบการ

- รวบรวมเอกสารสำหรับการขอใบรับรองและใบอนุญาตและจัดทำทะเบียนผู้ประกอบการภายในชมรม
- ทะเบียนรายชื่อผู้ประกอบการภายในชมรม และสายการเดินทาง

สำนักงานขนส่งจังหวัด

- ประสานกับโรงเรียนเกี่ยวกับฐานข้อมูลทะเบียนรายชื่อผู้ประกอบการภายในชมรม และสายการเดินทาง
- บันทึกข้อมูลผลการตรวจสอบสภาพรถเพิ่มเติมจากฐานข้อมูลที่โรงเรียนจัดเก็บไว้
- คัดกรองข้อมูลที่สมบูรณ์ให้กับโรงเรียน เพื่อให้โรงเรียนทราบว่ารอดค้นไหนที่ปลอดภัยหรือไม่ปลอดภัย เพื่อให้โรงเรียนสามารถติดตามและดูแลความปลอดภัยต่อไปได้



- มีสัญลักษณ์ เช่น สติกเกอร์ติดรถสำหรับรถที่ผ่านการตรวจสภาพและได้รับใบอนุญาตแล้ว

2. การพัฒนาเครือข่าย

การพัฒนาเครือข่ายเป็นจุดเริ่มต้นของกระบวนการจัดการรถรับ-ส่งนักเรียนที่ปลอดภัย โดยกระบวนการในการพัฒนาเครือข่ายนั้นเริ่มจากการนำข้อมูลจากการประเมินสถานการณ์ในข้อที่ 1 มาสะท้อนและคืนข้อมูลให้กับกลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ ครู ผู้ปกครอง ผู้ประกอบการรถรับ-ส่งนักเรียน เพื่อให้เข้าใจปัญหาร่วมกัน ในกระบวนการนี้สามารถใช้เครื่องมือต้นไม่ปัญหามาช่วยในการค้นหาปัจจัย/สาเหตุสำคัญของปัญหาในบริบทพื้นที่ได้ด้วย และเป็นการทำให้ทุกภาคส่วนเข้าใจปัญหาร่วมกัน โดยเทคนิคในการพัฒนาเครือข่ายนั้นแบ่งได้ 2 ส่วน คือ

2.1 การพัฒนาเครือข่ายภายในโรงเรียน

- ผู้อำนวยการโรงเรียนกำหนดให้ประเด็นรถรับ-ส่งนักเรียนปลอดภัยเป็นนโยบายของโรงเรียน
- จัดตั้งคณะทำงานประกอบด้วย ครู นักเรียน ผู้ปกครอง และผู้ประกอบการรถรับ-ส่งนักเรียน
- จัดทำแผนปฏิบัติงานและปฏิทินการทำงานเกี่ยวกับรถรับ-ส่งนักเรียนให้ชัดเจน
- ประชุมผู้ประกอบการเพื่อชี้แจงนโยบาย แนวทางปฏิบัติ และข้อกำหนดที่โรงเรียนต้องการขอความร่วมมือจากผู้ประกอบการเกี่ยวกับความปลอดภัย เช่น เอกสารประกอบการการขอใบรับรอง ระยะเวลาที่สามารถยื่นขอใบรับรอง
- โรงเรียนและผู้ประกอบการจัดทำมาตรการร่วมกันในการสร้างความปลอดภัยรถรับ-ส่งนักเรียน เช่น การจัดจุดจอดรถ เวลาในการรับ-ส่งนักเรียน



- โรงเรียนสามารถร่วมกับผู้ประกอบการในการจัดตั้งชมรมผู้ประกอบการรถรับ-ส่งนักเรียน และมอบให้ผู้ประกอบการกำหนดโครงสร้างการบริหารชมรม เพื่อให้ชมรมมีบทบาทในการบริหารจัดการเส้นทางการเดินทาง และความปลอดภัยในการรับ-ส่งนักเรียน

2.2 การพัฒนาเครือข่ายแบบบูรณาการระดับจังหวัด

- นำข้อมูลและผลการสำรวจมาพูดคุยแลกเปลี่ยนกันในกลไกหน่วยงานที่ทำงานร่วมกัน
- รวมกลุ่มจัดตั้งคณะทำงานกลุ่มย่อยเพื่อวิเคราะห์ข้อมูลและจัดทำข้อเสนอแนะ
- หากมีสถานการณ์อุบัติเหตุและความไม่ปลอดภัยเกี่ยวกับรถรับ-ส่งนักเรียนในขณะนั้น เช่น มีการลี้ภัยเด็กไว้ในรถหรือมีแก๊งค์รื้อในรถในช่วงที่มีการประชุมนั้นจึงเหมือนเป็นกระแสที่ทำให้การทำงานได้รับความร่วมมืออย่างดี ซึ่งสามารถผลักดันเข้าไปเป็นวาระของจังหวัดที่จะนำไปพูดคุยในศูนย์ถนน

3. เพิ่มแรงเสริม ลดแรงต้าน

การเพิ่มแรงเสริมลดแรงต้านเป็นกระบวนการสร้างความเข้าใจและปรับเปลี่ยนพฤติกรรมก่อนการบังคับใช้กฎหมายจริง โดยหน่วยงานในการบังคับใช้กฎหมายจะต้องให้ข้อมูล รวมถึงการอบรมสร้างความเข้าใจแก่ผู้ประกอบการ รวมถึงมีการแจ้งเตือนก่อนจะดำเนินมาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มข้น โดยส่วนมากแล้วกระบวนการนี้จะใช้ระยะเวลาประมาณ 2-3 เดือน เพื่อให้ผู้ประกอบการได้เตรียมตัว รวมถึง การปรับปรุงสภาพรถให้ถูกต้องตามระเบียบกรมการขนส่งทางบก หรือ หากไม่สามารถปรับปรุงได้ อาจมีเวทีในการพูดคุยแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเพื่อหาแนวทางในการดำเนินการที่เหมาะสมและเกิดความปลอดภัยต่อไป



4. การบังคับใช้กฎหมาย

วัตถุประสงค์ของการบังคับใช้กฎหมายที่ก้าวหน้าจะต้องหาทางให้ผู้ประกอบการรับ-ส่งนักเรียนปรับปรุงรถรับ-ส่งนักเรียนให้เกิดความปลอดภัยบนถนนทุกสาย ผลลัพธ์ที่ต้องการคือ มีรถรับ-ส่งนักเรียนที่มีความปลอดภัยเพิ่มมากขึ้น ซึ่งจะนำไปสู่การลดลงของจำนวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตของนักเรียน

กลยุทธ์การบังคับใช้กฎหมายที่ดีจะต้องเป็นการบูรณาการหลักการเบื้องต้น 4 หลักการเข้าด้วยกัน การบังคับใช้กฎหมายต้องมียุทธศาสตร์ (1) ให้ผู้ประกอบการรับรู้การบังคับใช้กฎหมายมากขึ้น (2) รณรงค์ให้มีการบังคับใช้กฎหมายซ้ำๆ หลายๆ ครั้ง (3) มีการบังคับใช้อย่างเข้มงวดและสม่ำเสมอ และ (4) เผยแพร่ข้อมูลการบังคับใช้อย่างแพร่หลาย โดยจะต้องมีการกำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ที่ไม่ปฏิบัติตาม คือ

- ดักเตือนให้ระยะเวลาในการปรับปรุง
- มีบทลงโทษที่ตายตัว ลงโทษทันที ณ จุดเกิดเหตุ ทั้งนี้ในช่วงเวลาเริ่มต้น อาจผ่อนผันการเสียค่าปรับได้ในบางกรณี เช่น การบันทึกประวัติและรายงานไปที่โรงเรียนให้มีมาตรการดักเตือน

5. การติดตามประเมินผล มีทั้งกระบวนการติดตามประเมินผลระหว่างที่นักเรียนนั่งรถรับ-ส่งนักเรียน และ กระบวนการติดตามประเมินผลภายหลังจากจบภาคการศึกษา เพื่อเป็นการติดตามผลการดำเนินการงาน รวมถึงปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้น และหามาตรการในการขับเคลื่อนงานต่อไปในอนาคต

6. ข้อมูลสะท้อนกลับ เพื่อนำไปสู่การปรับปรุงกระบวนการทำงานของคณะทำงาน รวมถึงการจัดทำเป็นข้อเสนอเชิงนโยบายระดับจังหวัดต่อไป



บทเรียนการจัดการรถรับ-ส่งนักเรียนเชิงพื้นที่ สู่การจัดการเชิงระบบ

ระบบการจัดการความปลอดภัยรถรับ-ส่งนักเรียน

โดยผู้ประกอบการ จังหวัดเชียงราย

ก้าวแรก จุดเริ่มต้นชมรม

ชมรมรถรับ-ส่งนักเรียน จังหวัดเชียงราย เป็นการรวมกลุ่มของพนักงานขับรถรับ-ส่งนักเรียนจากทั้งภายในตัวอำเภอเมืองเชียงรายและอำเภอต่างๆ มายังโรงเรียนที่อยู่ในอำเภอเมืองซึ่งมีโรงเรียนตั้งแต่ระดับชั้นอนุบาลจนถึงระดับมัธยมปลายและอาชีวศึกษา มีจำนวนรถที่เข้าร่วมกับทางชมรมมากกว่า 800 คัน

เริ่มแรกก่อนที่จะมีการจัดตั้งเป็นชมรมนั้น รถรับ-ส่งนักเรียนที่มาจากต่างอำเภอจะวิ่งรับนักเรียนจากบ้านมาส่งที่โรงเรียนในช่วงเช้าแล้วคนขับรถจะไปหาสถานที่เพื่อจอดรถรอรับนักเรียนกลับบ้านในช่วงเย็น เนื่องจากระยะทางจากบางอำเภอค่อนข้างไกลหากจะขับรถกลับจึงเป็นการสิ้นเปลืองค่าน้ำมันรถ โดยสถานที่ที่จอดรถนั้นจะเรียกกันง่ายๆ ว่า “ซุ้ม” เช่น ซุ้ม อบจ. ซุ้มสนามบิน ซุ้มบ้านใต้ ซึ่งจะเป็นซุ้มใหญ่

อาจารย์สุริยัน ต้อยศ พี้เลี้ยง สอจร.เชียงราย และ ที่ปรึกษา ประธานชมรมฯ ยุคก่อตั้ง สะท้อนถึงปัญหาของรถรับ-ส่งนักเรียนที่พบเห็นในช่วงแรกว่า “บางครั้งคนขับก็ขับเร็ว อันตราย ไม่ได้ห่วงเด็กบนรถเลย หรือบางที่เราก็เห็นเขาสูบบุหรี่ไปด้วย ไม่ค่อยเหมาะสม ทำอย่างไรจะกำหนดให้เรื่องความปลอดภัยเป็นมาตรการได้บ้าง?” และในเดือนธันวาคม ปี 2560 เกิดอุบัติเหตุ



ขึ้นกับรถรับ-ส่งนักเรียน 2 ครั้ง ซึ่งเป็นช่วงที่ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนจังหวัดเชียงรายเตรียมประชุมเรื่อง 7 วันอันตรายในช่วงเทศกาลปีใหม่ จึงได้นำเรื่องนี้เข้าสู่ที่ประชุมด้วย หัวหน้าสว่าง ม่อมน้อย (ปภ. จังหวัดเชียงราย ในช่วงนั้น) จึงชักชวนให้อาจารย์สุรียัน เป็นแกนนำจัดตั้งชมรมมาทำโครงการร่วมกันโดยต่อมาได้ส่งต่อให้หัวหน้าครรชิต ชมพูแดง หัวหน้าฝ่ายยุทธศาสตร์ ปภ. เชียงราย คนปัจจุบัน รับผิดชอบต่อไป โดยที่อาจารย์สุรียันเป็นหัวเรือใหญ่ในการตระเวนชักชวนให้แต่ละชมรมมาร่วมกัน

ก่อนที่จะมาเป็น ภาคีเครือข่ายรถรับ-ส่งนักเรียน อย่างทุกวันนี้ เคยมีการจัดตั้งเป็นชมรมมาก่อนโดยดูแลกันเองไม่มีหน่วยงานภาครัฐมาสนับสนุน ไม่มีระบบบริหารจัดการจนในที่สุดก็ล้มเลิกไป แต่เมื่อมีการรวมกันเป็นชมรมอีกครั้ง มีการจัดการให้รถที่วิ่งแต่ละสายอำเภอมีประธานคอยกำกับดูแลและเป็นตัวกลางในการประสานงานระหว่างทางชมรมและสมาชิกในสาย ทั้งเรื่องการควบคุมให้คนขับขับรถให้ขับอย่างปลอดภัย การนำรถไปตรวจสภาพ การช่วยเหลือในกรณีรถเสีย การแบ่งสายรับ-ส่งเด็กภายในอำเภอเพื่อมาส่งโรงเรียน ฯลฯ โดยจะมีการตั้งกลุ่มไลน์ ขึ้นมาใช้ในการประสานงานหรือแจ้งข่าวสารภายในกลุ่ม มีการบริหารจัดการกันเองภายในสายเป็นข้อตกลงร่วมกัน มีการจัดกิจกรรมเพื่อให้คนขับรถได้รู้จักกัน ทำกิจกรรมร่วมกัน จนเกิดเป็นความสัมพันธ์ภายในกลุ่มขึ้น

“สายอำเภอแม่ลาวมีการเก็บเดือนละ 100 บาท เพื่อเวลารถใครเสีย ก็ให้กู้ให้ยืม ตอนแรกเราก็ไปหาหัวหน้ากลุ่มก่อน โดยที่เอาหนังสือจากราชการ ผู้ว่าฯ เซ็นหนังสือให้เลย นัดประชุมที่ศาลากลางเลย (การประชุมคนขับรถรับ-ส่งนักเรียน) หลังจากที่ได้ตัวแทนมาแล้ว ก็จะมาคุยกันว่า เราจะจัดระบบแล้วนะ ก็มีการจัดประชุมครั้งแรกก่อน เราตั้งเป้าว่ามาครั้งแรกประมาณ 200 คัน แต่ว่ามา 380 คัน ที่อำเภอเมือง จากที่ไม่เคยประชุมมาก่อน มีการจัด



กระบวนการโดยใช้ทีมงานกระบวนการมาละลายพฤติกรรมให้คนขับรถรู้จักกัน รู้สึกเป็นพวกเดียวกันก่อน ตอนบ่ายก็แบ่งกลุ่ม ให้กลุ่มคัดเลือกตัวแทนเป็นประธาน แบ่งเป็นอำเภอก่อน พื้นที่เขตอำเภอเมืองจะมีรถเยอะมาก เขาก็ตกลงกันเองว่า ตอนแรกมีแค่ 4 สาย ตอนนี้มี 5 สายแบ่งกันดูแล ดังนั้น ถ้ามีตัวแทนขึ้นมา ตัวแทนก็จะมาเลือกเป็นประธานจังหวัด แล้วก็มาตั้งโครงสร้าง โดยที่เราเสนอไปที่ ปภ. ซึ่งทำหน้าที่เป็นเลขานุการ ผู้ว่าฯ ในนามของจังหวัดว่าเป็นคณะกรรมการ มีวาระ 2 ปี ในปีแรก ๆ มีสมาชิก 380 คน พอจัดเวทีที่ 2 ก็ไม่ต้องไปจ้างให้ใครมาทำกระบวนการแล้วนะ คณะกรรมการทำกันเองได้เลย เราก็ได้มา 800 กว่าคัน จากที่ตั้งเป้าไว้ 600 คัน ปรากฏว่าเราได้มาถึง 800 คัน เลยออกมาเป็นโครงสร้าง มีการแบ่งสาย มีกฎระเบียบ กติกา มีกติกากลางเป็นธรรมนูญกลาง แล้วแต่ละสายก็จะเอามาปรับเข้ากับบริบทของแต่ละสาย อย่างตรงนี้เป็นสายกลางก็จะมีการวิ่งขึ้นมาก่อนโดยคณะกรรมการทั้งหมดว่าจะร่างแล้วออกมาแบบนี้ เสร็จแล้วประธานแต่ละอำเภอก็เอากลับไปประชุมของตัวเอง ข้อไหนจะกลับไปเพิ่มเติม แต่เราไม่ลดนะ ถือเป็นระเบียบ และระเบียบแต่ละสายก็เพิ่มขึ้นมาตอนนั้น หลักการการบริหารจัดการจะเป็นแบบนี้ จะมีลักษณะแบบนี้ เราก็ไม่คิดว่าเราจะต้องมาทำงาน ก็ต้องมา แต่ถ้าใครว่างก็มา แต่ส่วนใหญ่ก็จะนัดหมายกันทุกวันพฤหัสบดี แม้ว่างบประมาณเราไม่มีก็ตาม”

ที่ทำการภาคีเครือข่ายรถรับ-ส่งนักเรียน มีพื้นที่สำหรับจัดให้เป็นจุดจอดรถซึ่งในแต่ละวันหลังจากเสร็จภารกิจส่งเด็กนักเรียนในช่วงเช้าแล้วรถรับ-ส่งนักเรียนส่วนหนึ่งจะนำรถมาจอดที่ ลานจอดรถ 943 อำเภอเมือง เชียงราย ซึ่งได้รับความอนุเคราะห์จากคุณป้า จินตนา สุวรรณมณี ได้อนุญาตให้ทางภาคีเครือข่ายรถรับ-ส่งนักเรียนจังหวัดเชียงราย โดยในช่วงเย็นก่อนโรงเรียนเลิก คนขับรถรับ-ส่งนักเรียนจะกลับมาเพื่อนำรถขับออกไปรับนักเรียนในช่วงเย็น นอกจากนี้สถานที่ตั้งชมรมยังเป็นศูนย์กลางในการช่วยเหลือ แลกเปลี่ยน



ความความคิดเห็นให้คำปรึกษากันระหว่างสมาชิกรวมถึงการจัดการสภาพรถ ให้มีความพร้อมในแต่ละวันด้วย “ที่นี่เรามีสถานที่ ทำให้มีโอกาสมาเจอกัน แล้วที่นี่ก็เป็นทั้งจุดรถที่ใหญ่ที่สุด ที่นี่ก็จะเป็นระบบจัดการไปด้วยตั้งแต่เริ่มต้น ก็ดูแลทั้งหมด ตั้งแต่เข้ามา รถก็ไปจอดใหม่ ตรงนี้เป็นจุดแข็งที่ว่าเรามีศูนย์นี้ เวลาสมาชิกมาติดต่ออะไร สตีกเกอร์ไม่มี หมาอายุ เข้ามาขอให้ช่วยเหลือตามที่ทำได้ มาเจอได้ตลอด เราก็เห็นว่าทุกวันพฤหัสบดี คณะกรรมการจะมาประชุม ร่วมกัน ยิ่งเจอกันบ่อยก็เหมือนว่าได้คุยได้แลกเปลี่ยนช่วยเหลือกัน ถ้ามีปัญหา เราคุยกันในการมาก่อน เหมือนกับเวลามีปัญหาอะไรปุ๊บ ขนส่งเขาไม่ถาม ที่อื่นแล้ว จะมาหาที่นี่ก่อนเลย”



ภาคีเสริมความเข้มแข็ง ขับเคลื่อนด้วยข้อมูล

จุดร่วมที่สำคัญของ ภาคีเครือข่ายรถรับ-ส่งนักเรียนจังหวัดเชียงราย หากจะให้รถรับ-ส่งนักเรียนมีความปลอดภัยนั้น คนขับรถมีส่วนสำคัญเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะจะต้องตระหนักถึงความปลอดภัยของผู้โดยสารซึ่งเป็นเด็กนักเรียน เป็นจุดสำคัญ การมารวมกลุ่มเพื่อช่วยเหลือกันจึงเป็นจุดเริ่มต้นความปลอดภัย



“ก่อนที่ยังไม่มีภาคีเครือข่ายฯ จะมีการอบรมเหมือนกันแต่พออบรมเสร็จแล้ว แต่ละคนก็กลับไปไม่ได้ทำอะไรก็โดนจับ พอมีกลุ่มมาทำงานก็จะเห็นภาพชัดขึ้น ว่าจะต้องทำอะไร อย่างไรบ้าง เช่น การนำรถไปตรวจสภาพในแต่ละครั้ง พอครบรอบที่จะต้องตรวจก็จะรู้เลยว่าในแต่ละเดือนจะทำอะไร พอทำไป ชักระยะก็จะเกิดเป็นโมเดลได้ พอจะรู้ว่าช่วงนี้ต้องทำอะไร อย่างไร มีปัญหา จะแก้ไขอย่างไร หรือช่วงฝนตกจะมีปัญหาอะไร ช่วงหน้าหนาวมีหมอกจะทำ อย่างไร เรื่องพวกนี้ค่อยๆ เก็บรายละเอียดไป การป้องกันอุบัติเหตุจะ ให้ประธานแต่ละอำเภอรวบรวมข้อมูล ทุกครั้งที่มีปัญหาจะให้ประธานหรือรอง ประธานโทรศัพท์สายตรงมาเลยว่ารถคันไหนมีปัญหา ให้เห็นว่าทางชมรมใส่ใจ มีการให้ข้อมูลทุกอย่าง ถ้าประธานหรือรองประธานรู้เรื่องปัญหาจะแจ้งมา ในกลุ่ม ขนส่งจะเข้ามาให้คำตอบช่วยอธิบายหรือดำเนินการ”

ในเครือข่ายชมรมจะเป็นตัวแทนของแต่ละสายอำเภอ ซึ่งแต่ละอำเภอ ก็จะมีลูกทีมและบริหารจัดการภายใน เช่น สายอำเภอแม่ลาว มีลูกทีมมากกว่า 30 คน โดยแต่ละอำเภอจะมีสมาชิกมากน้อยต่างกัน มีการแต่งตั้งประธาน กรรมการสายอำเภอ โดยจะเป็นตัวแทนของสายมาพบปะกรรมการจาก สายต่างๆ ทุกวันพฤหัสบดี เรื่องที่นำมาพูดคุยกันนั้นส่วนใหญ่จะเป็นปัญหาที่แต่ละ สายพบ “เราจะใช้นโยบาย คือ เราจะไม่รวมกลุ่มตรงนี้อาจเดียว จะกระจาย อำนาจไปยังผู้รับผิดชอบของแต่ละสายอำเภอ เขาก็จะไปดูแลกันต่ออีกที ในปีแรกของเราที่เรามอง คือ เรามีแค่คนทำงาน แต่ว่าศักยภาพส่วนหนึ่ง เรายังไม่มี เลยกำหนดไว้ว่าประธานสายมีงบประมาณ คือ เราจะไม่ประชุมใหญ่ ที่เดียว แต่เราจะกระจายไปให้ประธานแต่ละสาย เดือนหนึ่ง สองเดือนจะมีการ ประชุมกันภายในสายอำเภอครั้งหนึ่งตามแต่ละสายจะตกลงกัน เรากำหนดว่า อย่างน้อยสองเดือนครั้ง แต่เขาจะทำอย่างนี้ได้ เดือนละครึ่งก็ได้ ก็ถือว่าให้มี งบประมาณโดยที่การบริหารจัดการกำหนดหัวข้อประชุมเอาเฉพาะหลักๆ ก่อน แล้วกระจายออกไป ของชมรมก็เหมือนกับสายอำเภอที่เราจะต้องมีประชุม



เหมือนกัน มีประธานอำเภอ ก็จะขึ้นกับคณะกรรมการจังหวัด เวลาเราเจอกัน เราเจอเฉพาะประธานอำเภอ เราก็สามารถควบคุมได้ทั้งหมด”

ในเรื่องของการบริหารจัดการของเครือข่ายนั้น ผู้ที่ได้รับการคัดเลือกมาเป็นกรรมการภาคีเครือข่ายรถรับ-ส่งนักเรียน ไม่ได้หมายความว่าต้องเป็นประธานสายอำเภอเสมอไป ประธานจังหวัดนายสนอง อินตะวงศ์ “ผมก็ไปขึ้นตรงกับประธานสายอำเภอ ผมก็ไปเป็นลูกทีมของประธานแต่ละอำเภอ ก็ไปเลือกตั้งคณะกรรมการของเขาเองอีก ประธาน เลขฯ เจริญญิก” โดยที่แต่ละสายอำเภอจะมีการออกกฎระเบียบของตนเอง เช่น กำหนดห้ามไม่ให้มีการรับสมาชิกใหม่เข้ามา ช่วงระหว่างเทอม เพราะหากมีรถใหม่มาวิ่งจะเกิดปัญหาการแย่งเด็กนักเรียนกัน ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อสมาชิกในสายทุกคน ถ้าจะมีสมาชิกใหม่มาวิ่งรถในสายจะต้องผ่านความเห็นชอบจากสมาชิกในสายก่อน หรือกำหนดมาตรการว่าถ้ารถจะมาวิ่งใหม่ รถคันนั้นจะต้อง บำรุงสาย คันละ 5,000 - 30,000 บาท (โดยพิจารณาเป็นอำเภอไป) โดยเงินที่ได้มานั้นจะเป็นสิทธิที่แต่ละสายจะบริหารจัดการเอง ทางภาคีเครือข่ายฯ จังหวัดจะไม่เข้าไปยุ่ง หรือ การที่แต่ละสายอำเภอมีการเก็บเงินสมาชิกเป็นเงินออมของสายวันละ 100 บาท สำหรับใช้หมุนเวียนในสายเอง ทั้งนี้การบริหารจัดการภายในเกิดจากความไว้วางใจซึ่งกันและกันในการบริหารจัดการ “เริ่มแรกคือความน่าเชื่อถือต่าง ๆ มันต้องเริ่มจากความน่าเชื่อถือความไว้วางใจ การที่เราเคยล้มมันเคยมีปัญหา หรือคณะกรรมการทุกวันที่มานั่งคุยกัน บางคนก็โดนกดดันเมื่อเกิดจากความน่าเชื่อถือ ความไว้วางใจ หลังจากที่เราคุยกันบ่อยเข้า มันก็เกิดเป็นรูปแบบว่า ปัญหามันคืออะไร สามารถช่วยเหลืออะไรก็ได้”

นอกจากนี้การดำเนินการของชมรมยังได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานภาครัฐ ทั้งจากสำนักงานป้องกันบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเชียงราย สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงราย สถาบันการศึกษา ฯลฯ ที่เข้ามาร่วมสนับสนุนในฐานะภาคีเพื่อความปลอดภัย



“ในเบื้องต้นมีภาคีเครือข่ายไม่ว่าจะเป็น ขนส่ง ซึ่งมีหน้าที่ดูแลและกำกับเราโดยตรง รวมถึงตำรวจ และ ปก. ที่เป็นเลขฯ ผู้ว่าฯ และคอยเป็นตัวกลางประสานให้ ที่จัดอบรมรอบแรกนี่คือขนส่งจะโดนโจมตีเยอะเพราะเป็นคู่กรณีกัน ก่อนหน้านี้เขาจับบ่อยมาก รถที่ไม่ถูกต้อง แต่โครงการครั้งที่ 2 ทางขนส่งเขาเสนอตัวมาร่วม คือ จะให้นักวิชาการทางขนส่งมาให้ความรู้แนวทางเลย เรียกว่ามาร่วมด้วยช่วยกันแทน”

ตรวจสอบสภาพเพื่อให้ถูกต้องและปลอดภัยต่อเด็กนักเรียน

สำนักงานขนส่งจังหวัดที่คนขับรถหลาย ๆ คนเคยมองว่าเป็นคู่ขัดแย้ง เพราะจะตรวจจับรถที่ไม่ถูกต้องอย่างเดียว เมื่อมีการรวมกลุ่มเป็นภาคีเครือข่ายรถรับ-ส่งนักเรียน ซึ่งเป็นโครงการระยะที่ 2 ทางสำนักงานขนส่งจังหวัดเสนอตัวมาร่วมเป็นภาคีเครือข่ายด้วย ปัญหาที่คนขับรถเคยบอกว่าสำนักงานขนส่งจังหวัดจะจับอย่างเดียวมันเปลี่ยนเป็นการทำความเข้าใจใหม่ นางวิไลวรรณ สารระนา นักวิชาการขนส่งจังหวัดเชียงราย ที่ได้เข้าร่วมเป็นภาคีกับทางชมรมฯ ได้อธิบายถึงบทบาทของสำนักงานขนส่งที่ได้เข้ามาสนับสนุนให้กับทางชมรมฯ มีความเข้มแข็งขึ้น “ที่สำนักงานขนส่งจังหวัดทำมาตลอดนั้นมีโครงการที่ได้รับงบประมาณจาก ก.ปด. ก่อนนี้เป็นภาคีเครือข่ายสร้างความปลอดภัยรถโรงเรียนส่งงบประมาณมาให้ดำเนินการ แต่หลังจากที่เริ่มมีชมรมขึ้นมาแล้วงบประมาณไม่เพียงพอเลยต้องของบประมาณเพิ่ม ทางสำนักงานขนส่งจังหวัดมาประสานกับทางชมรมก่อนแล้วของงบประมาณ เพื่อมาจัดอบรมเรื่องกฎระเบียบเกี่ยวกับรถรับ-ส่งนักเรียน จัดสำนัก เทคนิคการขับขี่ให้ปลอดภัย 3 หัวข้อหลักๆ ที่อบรมให้คนขับรถนักเรียนซึ่ง จัดมาแล้ว 5 รุ่น และจะมีหลักสูตรต่อเนื่องต่อไป” รถรับ-ส่งนักเรียนที่ถูกต้องนั้น จะต้องผ่านการตรวจสอบสภาพปีละ 2 ครั้งหรือภาคการเรียนละ 1 ครั้ง รถที่จะผ่านการตรวจสอบสภาพนั้น



จะต้องถูกระเบียบที่ขนส่งกำหนด เช่น มีค้อนสำหรับทุบกระจก มีถังดับเพลิง
ฟิล์มกรองแสงต้องไม่เกิน 40% ฯลฯ หากรถคันไหนไม่ผ่านการตรวจสอบภาพ
จะต้องกลับไปแก้ไขแล้วกลับมาตรวจสอบภาพให้ผ่านภายใน 15 วัน เมื่อมีการ
รวมกลุ่มกันแล้วจะไม่ค่อยพบว่ามีรถไม่ผ่านการตรวจสอบภาพเพราะในชมรมจะมี
การแจ้งให้คนขับรถทุกคนทราบก่อน ซึ่งประธานสายอำเภอที่มีการประชุมกัน
เป็นประจำจะแจ้งให้รถรับ-ส่งนักเรียนทุกคนเตรียมความพร้อมในการตรวจ
สภาพตามวงรอบ “ช่วงปิดเทอมจะเป็นช่วงเดือนมีนาคม-เมษายน พอโรงเรียน
จะเปิดช่วงกลางเดือนพฤษภาคม ส่วนมากช่วงปลายพฤษภาคมถึงต้นเดือน
มิถุนายนก็จะตรวจกันแล้ว ตรวจแล้วก็จะวนไปครบ 1 เทอม ก็จะไปตรวจใหม่
อีก จะต้องตรวจทุกเทอม” รถทุกคันในชมรมจะช่วยเหลือกันเอง ตรวจสอบ
ซ่อมแซมเพื่อให้มีความพร้อมก่อนตรวจสอบภาพแล้วนำรถไปตรวจที่สำนักงาน
ขนส่งตามวัน เวลาที่นัดหมายกัน ซึ่งมักจะไปตรวจสอบภาพในวันหยุดเพราะ
ในวันปกตินั้นรถจะต้องไปรับ-ส่งนักเรียน โดยสำนักงานขนส่งเองได้อำนวย
ความสะดวกให้กลุ่มรถรับ-ส่งนักเรียนในการเปิดให้ตรวจสอบภาพในวันหยุดด้วย
“หากรวมกันไปตรวจในวันปกติจะใช้เวลาและไปรับนักเรียนช่วงเลิกเรียน
ไม่ทัน ทางสำนักงานขนส่งจังหวัดเห็นว่าถ้ารวมกลุ่มกันมาเยอะๆ ทำทีเดียวจะ
สะดวกทั้งคนขับและเจ้าหน้าที่ด้วย”

ทางชมรมฯ เองได้มองถึงโอกาสที่จะกำหนดแนวทางเพื่อให้เป็น
มาตรฐานความปลอดภัยของรถรับ-ส่งนักเรียนตามหลักวิศวกรรมด้วย
“เราทำมาตรฐานจังหวัดขึ้นมา คือ ในปีแรก ๆ เรากำลังจะคุยกันว่า เราจะทำ
ตามมาตรฐานจังหวัดใหม่ คำว่ามาตรฐานจังหวัด คือ ที่วิทยาลัยเทคนิคโดย
อาจารย์ที่เป็นวิศวกรตรวจทุกอย่างเหมือนขนส่ง” รวมถึงการที่มีการเก็บข้อมูล
ของสมาชิกชมรมแต่ละสายอำเภอ ทำให้ง่ายและสะดวกต่อการรวมกลุ่มนำรถไป



ตรวจสอบภาพด้วย “ข้อมูลนี้จะให้ประธานชมรมไปถามประธานแต่ละสายว่า
มีรถรับ-ส่งนักเรียนจำนวนเท่าไร แล้วประธานสายก็จะนำลูกทีมไปในวันที่
ตรวจเลย ในวันนั้นประธานสายก็จะรู้เลยว่าใครมาบ้าง ซึ่งรถส่วนใหญ่
ก็เกือบผ่านเพราะผ่านการตรวจสอบเบื้องต้นจากทางชมรมมาก่อนแล้ว
ประธานสายอำเภอก็จะช่วยดูให้ก่อน ใครมีอะไรไม่ครบ ก็ช่วยกันดูแล ค้อน ถัง
ดับเพลิง เบาะนั่ง ไปตรวจแล้วก็ผ่าน ทุกวันนี้มีกระดิกน้ำเย็นให้เด็กบนรถ มี
ถังขยะซึ่งไม่มีในข้อบังคับแต่รถก็มีทุกคัน แต่ตอนนี้ไม่อยากขยายมาตรการ
มาตรฐานจังหวัด เพราะยังมีรถที่ยังไม่ถูกต้องบ้าง ในปีแรกต้องการให้มา
รวมกันเพื่อให้มีฐานข้อมูลว่ามีใครบ้างที่มาขับรถรับ-ส่ง แต่ก็เป็ผลประโยชน์
ของเขาจริง ๆ ถ้าเรามีแนวทางแก้ไขก็จะเป็นทางเลือกได้ เราจะไม่ขยาย
มาตรการให้เป็นมาตรฐานจังหวัด คืออย่างไรก็ผิดอยู่แล้วตามมาตรฐานจังหวัด
แต่ก็ยังดีกว่าไม่มีใครมาตรวจเลย อย่างน้อยก็มีวิศวกรของทางวิทยาลัยเทคนิค”



ด้วยภารกิจและอำนาจหน้าที่ของ
สำนักงานขนส่งจังหวัดซึ่งมีหน้าที่
ควบคุม กำกับ ดูแลรถรับ-ส่ง
นักเรียนอยู่แล้วนั้น การอบรมให้

ความรู้ในส่วนที่ทางสำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงรายมีการจัดอบรมให้ความรู้
แก่พนักงานขับรถรับ-ส่งนักเรียน ภายใต้ชื่อ โครงการรณนักเรียนปลอดภัย
ซึ่งดำเนินการมาแล้วทั้งหมด 5 รุ่น เป็นส่วนของการให้ความรู้ แต่ในส่วน
การบังคับใช้กฎหมายได้ดำเนินการกับรถที่ไม่ถูกต้องเป็นปกติ ทางสำนักงาน
ขนส่งฯ ได้ประชาสัมพันธ์ให้มีการใช้รถรับ-ส่งนักเรียนให้ถูกต้อง “ในช่วงเปิด
เทอมก็จะมีทยอยเข้ามาตรวจเรื่อย ๆ จะทำทุกปี ทุกเทอม ในช่วงแรกที่ยังไม่มี
กลุ่มอาจจะไม่เห็นมาตรวจเท่าไรนัก แต่พอมีกลุ่มแล้วทางขนส่งจึงอำนวยความสะดวก



สะดวกให้ได้รับการประสานจากทางชมรมว่ามีจำนวนที่จะเข้ามาตรวจสภาพ เพราะโดยปกติรถที่เข้ามาตรวจสภาพจะมีมากอยู่แล้วและถ้ามีรถรับ-ส่ง นักเรียนเข้ามาตรวจเพิ่มอีกก็จะทำให้รถติดมาก เป็นการช่วยสำนักงานในระดับหนึ่ง ทางชมรมจะรวบรวมสมาชิกโดยไปตรวจสภาพที่ขนส่งซึ่งทางชมรมฯ จะมีปฏิทินการเรียน เช่น ช่วงเปิดเทอม ปิดเทอม ทางชมรมฯ จะกำหนดตารางงานว่าใกล้เปิดเทอมแล้วต้องมีการเข้าไปต่อทะเบียน ตรวจสภาพซึ่งทางสำนักงานขนส่งฯ จะรอการประสานจากทางชมรมเพื่ออำนวยความสะดวกให้ การรวมกลุ่มมาตรวจนั้นจะมาเป็นกลุ่มใหญ่เลยและถ้าตรวจเสร็จแล้วผ่าน ทางสำนักงานขนส่งฯ จะออกเอกสารรับรองให้ภายในวันนั้นเลยแต่ถ้ารถมีจำนวนมากอาจจะไม่เสร็จทันในวันนั้นและจะให้มารับเอกสารรับรองฯ ในวันถัดไป “ให้ตรวจรถเป็นหลักส่วนเอกสารนั้นจะรับไว้ใช้ให้ถูกต้องแต่การตรวจแล้วออกเอกสารรับรองนั้นจะต้องผ่านระบบซึ่งอาจจะไม่ทันภายในวันนั้นหรือไม่ได้ทั้งหมด จะรับเรื่องไว้แล้วให้มารับอีกที่ซึ่งจะมีเอกสารแบบฟอร์มให้ไปเพื่อให้มารับเรื่องภายหลัง ถ้ารถจะไปขออนุญาตจะต้องตรวจสภาพ เมื่อไปตรวจแล้วก็ถือว่าปลอดภัยในระดับหนึ่ง ถือว่าเข้าไปอยู่ในเรื่องความปลอดภัยแล้ว แล้วการที่นำรถไปตรวจตรงไหนไม่ผ่านก็ไปแก้ไขให้ถูกต้องดีกว่าไม่เข้าไปตรวจเลย ขนส่งก็พยายามประชาสัมพันธ์ผ่านทุกช่องทางว่าให้ไปขออนุญาตใช้รถรับ-ส่ง นักเรียนให้ถูกต้อง แม้แต่เรื่องฟิล์มกรองแสงที่กำหนดไว้ไม่เกิน 40% ตอนนั้นก็ดีขึ้น”

บทบาทเชิงรุกของของทางสำนักงานขนส่งฯ จะดำเนินการได้สำเร็จ ลุ่่วงได้จะต้องมีข้อมูลรถ โดยเฉพาะข้อมูลที่ว่าก่อนมาขออนุญาตนั้นมีจำนวนเท่าไร พอนำรถมาตรวจสภาพแล้วมีจำนวนเท่าไร เพราะในส่วนนี้เป็นโครงการตามหน้าที่ของสำนักงานขนส่งฯ ที่จะกำกับดูแลธรรมาณะ



ซึ่งเป็นนโยบายของกรมการขนส่งทางบกด้วยโดยให้สำนักงานขนส่งจังหวัด จัดระเบียบและในส่วนรถรับ-ส่งนักเรียนก็เป็นนโยบายของคณะกรรมการ จัดระเบียบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงราย (อจร.) ซึ่งมีผู้ว่าฯ เป็นประธาน ซึ่งได้กำชับสั่งการมายังหน่วยงานขนส่งและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดระเบียบ ให้ถูกต้องตามกฎหมายและมีความแข็งแรงปลอดภัยในการใช้งานด้วย

หากสภาพรถที่มั่นคงแข็งแรงเป็นส่วนสำคัญที่จะลดการเกิดอุบัติเหตุ แล้ว สุขภาพของคนขับรถก็มีความสำคัญไม่ต่างกัน แม้เรื่องสุขภาพจะเป็นเรื่อง ส่วนบุคคล แต่การที่มีชมรมรถรับ-ส่งฯ ขึ้นมานั้นยังได้รับความอนุเคราะห์จาก โรงพยาบาลของมหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวงที่มีโครงการวิจัยเกี่ยวกับสุขภาพ ในปีที่ผ่านมามีการตรวจสุขภาพ ตรวจวัดสายตา ซึ่งเป็นโครงการได้งบวิจัยจากบริษัท มิชลิน ทำการเก็บตัวอย่างคนขับรถของสายอำเภอเมืองและเวียงชัย ซึ่งจะเน้นศึกษาเฉพาะกลุ่มเพื่อต้องการทราบว่าปัญหาในเรื่องสุขภาพโดยเฉพาะ เรื่องสายตา มีการตรวจวัดสายตา วัดความดัน เบื้องต้นพบว่าคนขับรถกว่าครึ่ง ของจำนวนกลุ่มตัวอย่างมีปัญหาสุขภาพซึ่งคนขับอาจจะไม่เคยทราบมาก่อนเลย ทางชมรมฯ เองมองว่ายังขาดข้อมูลส่วนนี้อยู่เพราะเป็นข้อมูลเฉพาะด้านที่สำคัญต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ “มีข้อแนะนำ อาจจะเป็นสายตาสั้น อะไรต่างๆ อันนี้ก็เป็นงานวิจัยเป็นงานวิชาการ ทางเราเองก็อยากมีงานวิจัยเข้ามารองรับ อย่างถ้าเป็นงานวิจัยเกี่ยวกับการปฏิบัตินี้สบายมาก คนขับรถแต่ละคนรู้และ เข้าใจ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของกฎระเบียบอะไรต่างๆ แต่ว่ามันยังเป็นในส่วนเดิม เดิมเรื่องการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุ แล้วก็ทางประสานสายอำเภอพยายามจะบันทึก ใช้การประชุมเป็นการเก็บข้อมูลแบบไม่ได้เจาะลึก”



คนขับรถ = คนในครอบครัว

พื้นฐานคนขับรถรับ-ส่งนักเรียนส่วนใหญ่จะเป็นคนในชุมชนเดียวกับเด็กที่มาโรงเรียนหรือเป็นทางผ่าน บางคนพบว่าเป็นญาติหรือผู้ปกครองของเด็กนักเรียนหรือเคยเป็นผู้ปกครองที่รับ-ส่งบุตรหลานตนเองจนยึดเป็นอาชีพ บางคนมีอาชีพเป็นข้าราชการ เช่นผู้ใหญ่บ้าน กำนัน อบต. ข้าราชการเก่าที่เกษียณ ครู ตำรวจ เป็นกลุ่มที่มีภาวะผู้นำสูง ดังนั้นเวลาที่รวมกลุ่มกันจึงใช้ศักยภาพตรงนั้นมาร่วมด้วยทำให้ชมรมมีความเข้มแข็ง องค์กรประกอบเหล่านี้เองทำให้คนขับรถรับ-ส่งนักเรียนได้รับความไว้วางใจจากผู้ปกครองของเด็ก มีเด็กบางคนขึ้นรถมาโรงเรียนตั้งแต่ชั้นอนุบาลจนถึงมัธยมปลายหรือแม้แต่ขึ้นมาจากรุ่นพ่อแม่มาสู่รุ่นเลย จึงมีความผูกพันกันอย่างมาก “ก็เพราะเหมือนเป็นลูกหลาน อย่างที่ได้เล่าให้ฟังว่าวันไหนครูเด็กจะมาไหนคนขับรถด้วย ยึดขึ้นรถมาตั้งแต่อนุบาลจนจบ ม.6 หรือแม้แต่ไปจอดรถหน้าร้านขายขนมเด็กไม่มีเงินก็ออกให้บ้างเพราะสงสารเด็ก” การอำนวยความสะดวกให้แก่เด็กนักเรียนนั้นพบว่ารถมีขนาดกว้างขวางเพียงพอสำหรับเด็กนักเรียนนั่งมาได้โดยไม่แออัด สะดวก มีอุปกรณ์ครบทั้งค้อน ดับเพลิง หากพบว่ามีจำนวนเด็กที่นั่งมาในแต่ละวันมากเกินไปจนทำให้แออัด ทางประธานสายอำเภอจะแจ้งประสานในกลุ่มสายที่ดูแลให้มีการจัดสรรเด็กบนรถให้เหมาะสมเพื่อไม่ให้แออัดจนเกินไปหรือเพื่อความสะดวก จะมีการแบ่งสายย่อยไปตามโรงเรียนต่างๆ ที่อยู่ทางเดียวกันเพื่อไม่ต้องเสียเวลาในการเดินทาง หรือหากเกิดกรณีฉุกเฉินรถเสียไม่สามารถใช้งานรถได้ เช่น รถยางรั่ว หรือคนขับรถไม่สามารถมาขับรถรับ-ส่งในวันนั้นๆ ได้ จะมีการประสานผ่านทางกลุ่ม Line ที่ตั้งขึ้นมาใช้เป็นกรณีเฉพาะด้วย ทั้งนี้จำนวนรถในแต่ละสายอำเภอนั้นจะจำกัดจำนวนเพื่อความเหมาะสม อย่างที่ได้อธิบายไปในข้างต้นแล้วว่าการกำหนดห้ามไม่ให้มีการรับสมาชิกใหม่เข้ามา



เพราะหากมีรถใหม่มาร่วมวิ่งจะเกิดปัญหาการแย่งเด็กนักเรียนกันนั้น หากคนขับรถไม่สามารถจะขับรถต่อไปได้ จะส่งต่อให้คนในครอบครัวรับผิดชอบเป็นคนขับรถต่อแทนเพราะส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่าเป็นกิจการในครอบครัวด้วย แต่หากไม่ต้องการขับรถอีกต่อไปจะใช้วิธีขายควรถให้ผู้ที่สนใจมาขับแทน แม้จำนวนสายอำเภอจะยังไม่ครอบคลุมทั้งจังหวัดแต่ทางชมรมมีแนวทางที่จะขยายไปให้ทั่วทุกอำเภอเพื่อให้ชมรมสามารถควบคุมรถให้มีมาตรฐานความปลอดภัยเดียวกัน โดยรถที่เป็นสมาชิกของชมรมฯ นั้นจะมีสัญลักษณ์เป็นสติ๊กเกอร์สีส้มสำหรับติดบริเวณกระจกด้านหน้าและด้านหลังของรถซึ่งระบุด้วยว่าเป็นรถจากสายไหน หมายเลขรถคันที่เท่าไร เพื่อหากมีปัญหาก็จะสามารถตรวจสอบได้ทันที

ประสานพลัง แก้ปัญหาได้รวดเร็ว

แม้อุบัติเหตุจะเป็นเรื่องที่สามารถป้องกันได้แต่ยังพบว่าอุบัติเหตุก็ยังคงเกิดขึ้นตลอดโดยเฉพาะกับรถรับ-ส่งนักเรียน แม้แต่ในพื้นที่จังหวัดเชียงรายเองก็ตาม “ในเรื่องของการเกิดอุบัติเหตุในที่จังหวัดเชียงรายครั้งล่าสุดก็เป็นที่สายอำเภอเวียงชัย ที่เกิดที่ห้วยดอย แต่ไม่มีผู้เสียชีวิต ของสายเมือง 1 มีการเกิดอุบัติเหตุเหมือนกันเนื่องจากว่า ระยะเส้นทางที่เกิดอุบัติเหตุเป็นถนนที่เริ่มทำใหม่ ปรับปรุงพื้นที่ ถนนมันต่างระดับ แล้วก็มีมันก็เกิดปัญหาในเรื่องของการขับรถของผู้ขับรถ ก็เกิดปัญหาตรงนั้น แต่ยั้งดีที่ยังไม่มีผู้เสียชีวิตเมื่อประมาณอาทิตย์ที่แล้ว”

“ที่ดูแลแล้วมีผู้บาดเจ็บพื้นที่อำเภอเวียงป่าเป้าเป็นรถของตำรวจ ตำรวจเป็นเจ้าของรถแล้วก็ไปชนกับรถล้อ เสดนั้นที่ดูแลแล้วหนัก แต่ว่าอำเภอเวียงป่าเป้าเป็นรถที่วิ่งภายในอำเภอซึ่งโครงการเรายังไปไม่ถึง เรายังมองว่าที่เรากำลังต้องการขยายไปอีก 17 อำเภอ ซึ่งเรามีนวัตกรรมประสงค์สำคัญคือ ให้เขามาเป็น



รูปแบบเหมือนเรา คือ การป้องกัน อีกส่วนหนึ่งที่เรามีอุบัติเหตุ ทางสำนักงานขนส่งจังหวัดจะไลน์ถามในกลุ่มเรา ถามพวกเรา เราก็รู้ทันทีว่าเป็นรถใคร แล้วก็ให้ประธานสายชี้ตะเข้เบ้น หรือในกรณีอื่นๆ หรือว่ามีข่าวเล็กๆ ทางประธานสายก็จะมีไลน์กลุ่ม เราก็จะเช็คอันนั้น ประธานสายก็ต้องโทรไปหาคนนั้นแล้วว่าเกิดอะไรขึ้น อีกวันนัดประชุม ถ้าลักษณะนี้คือ ถ้าเกิดเหตุปั๊บก็จะเรียกประชุม คือว่าเรื่องอย่างอุบัติเหตุตรงนี้เราก็มองว่าถ้าออกข่าวมันก็เป็นเรื่องใหญ่แล้วขนส่งต้องถามเราก็ต้องเรียกมาคุยว่ามันเกิดอะไรขึ้น คำตอบมันต้องเหมือนกัน เราอยากให้ทางคณะกรรมการ เป็นคนชี้แจงก่อน เหมือนกัน สำนักงานขนส่งจังหวัดก็จะมาถามเราก่อนว่า ตกลงเป็นรถของชมรมไหม เราก็รายงานไปตามขั้นตอน

“สำนักงานขนส่งจังหวัดชี้แจงไปแล้วว่าในปัจจุบันในยุคที่มีโซเชียล ถ้าหากมีภาพหรือมีอะไรจะเรียกมาชี้แจงทันที ทั้งรถโดยสารสาธารณะหรือรถรับ-ส่งนักเรียนถ้ามีร้องเรียนมาจะเรียกทันที ล่าสุดที่พบจะเป็นรถสองแถวสีฟ้าที่มีเด็กนั่งบนหลังคาที่แม่สาย ทางขนส่งเรียกมาชี้แจงแล้วแต่คนขับรถบอกว่าเด็กแอบขึ้นไปเอง ทางขนส่งก็เรียกมาดำเนินการปรับ เรื่องนี้มีคนเอาไปลงโซเชียล ขนส่งจังหวัดก็เรียกมาดำเนินการเลย ทุกช่องทางที่ใครส่งมาก็จะดำเนินการ ถ้ารู้ทะเบียนแล้วสามารถติดตามได้ทันที ที่นี้ชมรมต่างอำเภอก็มีแต่ยังไม่ได้เชื่อมกัน แม่จัน แม่สาย เชียงแสน แม่ลาว”

การใช้เทคโนโลยีมาใช้ในการสื่อสารนอกจากประโยชน์ที่ได้ในการช่วยเหลือกันแล้ว ยังเป็นการแจ้งหรือติดตามสถานการณ์เพื่อแก้ไขหรือป้องกันก่อนเกิดอุบัติเหตุได้อย่างทันท่วงทีด้วย จะเห็นได้ว่าหน่วยงานจากภาครัฐฯ เองได้อีกด้วย



บทสรุป เพื่อความยั่งยืน

อาจารย์สุริยัน มองว่าการรวมกลุ่มเป็น ภาคีเครือข่ายรถรับ-ส่งนักเรียนฯ กันในตอนนี้ ผู้ปกครองก็อุ่นใจไม่ต้องกังวลว่าลูกหลานของตนเองจะไม่ปลอดภัยตอนไปโรงเรียนเพราะคนขับมีความเป็นมืออาชีพอย่างแท้จริง รถมีการตรวจสภาพถูกต้องตามมาตรฐาน แม้จะยังไม่ครอบคลุมทั้งจังหวัดเชียงราย ก็ตามเนื่องจากยังมีรถที่รับ-ส่งนักเรียนภายในต่างอำเภอซึ่งอาจจะไม่มีความปลอดภัย แต่หากมีการจัดการที่ดีในรูปแบบที่ชมรมฯ ดำเนินการอยู่ จะช่วยให้อุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับรถรับ-ส่งนักเรียนลดลงได้ การจัดการความปลอดภัยให้กับรถรับ-ส่งนักเรียนยังมีบริบทของแต่ละพื้นที่ที่จะต้องวิเคราะห์ให้เห็นภาพด้วยว่าควรจัดการในรูปแบบไหน “ตอนนี้เรากำลังขยายไป แต่อำเภอถ้าเราจัดการตรงนี้ได้ อำเภออยู่ไม่ยาก เพราะอำเภออยู่มีแค่โรงเรียน สองโรงเรียนเขาวังแค่จากมีบ้านเข้ามา สมมติว่าแม่ลา แม่ลาวังที่เดียว ถ้าเราคุยกับผู้อำนวยการโรงเรียนนอกใบรับรองได้ก็จบเลย แต่นี่ยังคงเหลืออีก 7 โรงเรียนแต่ลักษณะคือออกจากหมู่บ้านใกล้ๆ แล้วมากระจาย แต่ถ้าแม่สายวังไกลอยู่เป็นวิธีการของแต่ละคนว่าจะเอากะจ่ายแล้วมากระจุก หรือว่าเอากะจุกแล้วมากระจาย อย่างทุกวันนี้ใครขับรถหวาดเสียนั้นก่อนหน้านี้ไม่มีใครว่า ต่างคนต่างทำไป ไม่มีหน้าที่ที่จะต้องมาทำ แต่เมื่อมีคณะกรรมการ มีประธานสายอำเภอแล้วก็เกรงใจ ถ้าคุยกันไม่รู้เรื่องก็จะส่งเรื่องให้ขนส่ง”

ในส่วนของการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยมองถึงความเข้มแข็งของชมรมฯ “การที่หน่วยงานระดับกรมฯ ส่งการลงมาแน่นอนอาจจะให้ความสำคัญกับประเด็นที่สำคัญก่อน เช่น ภัยแล้ง น้ำท่วม แต่เรื่องอุบัติเหตุก็ยังไม่ทิ้งแต่อาจจะไม่เข้มข้นเท่าเดิม ดังนั้นการที่มีกลุ่มชมรมขึ้นมาช่วยจะทำให้หลายๆ อย่างดีขึ้น อย่าง ปภ. จะมีเรื่องการจัดการภัยพิบัติโดยใช้ชุมชนเป็นฐานเรื่องนี้ก็เช่นกัน อาศัยคนขับรถเป็นฐานช่วยกัน มีคณะกรรมการ มีฝ่ายต่างๆ มี



โครงสร้างให้ดูแลจัดการช่วยเหลือกัน ปัญหาพวกนี้ชมรมรู้ดีกว่าหน่วยงานราชการ ในอนาคตจะให้คนขับรถเหล่านี้แจ้งเข้ามาได้ว่าจุดไหนมีความเสี่ยง เพราะคนกลุ่มนี้ต้องขับรถผ่านทุกวัน สิ่งที่ส่งมาจากชมรม ทาง ปภ. จะไปช่วย กระตุ้นนายอำเภอว่าพื้นที่ตรงไหนมีจุดเสี่ยง ให้แขวงลงไปตรวจสอบดู ให้คนขับเป็นหูเป็นตา คนที่ขับรถดูไม่ได้แค่มีหน้าที่รับ-ส่งเด็กอย่างเดียว เขาบอกได้ว่าตรงไหนเสี่ยง เส้นทางไหนบ้าง ในเชียงรายมี 18 อำเภอ”

ทั้งนี้ จุดเข้มแข็งของทางชมรมยังเป็นโอกาสที่จะช่วยเหลืองานของหน่วยงานภาครัฐได้อีก “ในอนาคตจะอบรมเรื่องกู้ชีพหรือเรื่องถนนปลอดภัย คนขับรถทุกวันจะบอกได้ว่าตรงไหนเสี่ยงและเป็นข้อมูลจากคนขับรถเองด้วยที่เข้ามาสู่ สอจร. หรือว่าจังหวัด อันนี้คือไม่ได้มีหน้าที่ส่งนักเรียนเพียงอย่างเดียว แต่เป็นผู้ใช้ทางที่เข้ามาช่วยกันด้วย นี่เป็นอีกหนึ่งวัตถุประสงค์ ในอนาคตจะส่งคนขับรถไปดูอบรมกู้ชีพ เป็น 1 รถตู้ 1 กระเป๋าพยาบาล คนขับรถสามารถปฐมพยาบาลเบื้องต้นได้ ทำ CPR หรือเวลาไปเจออุบัติเหตุข้างนอกสามารถช่วยเหลือคนอื่นนอกจากลูกหลานที่โดยสารบนรถได้ด้วย”

เมื่อรวมกันจัดตั้งเป็นชมรมที่มีความเข้มแข็งอย่างเช่นทุกวันนี้ โอกาสที่จะทำให้เกิดเป็นความยั่งยืนในระดับพื้นที่ย่อมไม่ใช่เรื่องยาก แต่ความท้าทายที่น่าสนใจ คือ จะทำอะไรให้พื้นที่อื่นทำได้แบบที่ชมรมรถรับ-ส่งนักเรียนเชียงรายทำได้ต่างหาก เมื่อมองในภาพรวมของงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนน อาจารย์สุริยัน ในฐานะแกนนำชมรมรถรับ-ส่งนักเรียนจังหวัดเชียงราย มีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนโครงการในภาพรวมของจังหวัดเชียงรายที่ได้รับการสนับสนุนจาก สอจร. เพื่อบูรณาการโครงการในระดับจังหวัดโดยประกอบด้วย 3 กิจกรรม คือ Safety เชียงราย ซึ่งเป็นโครงการที่ล้อไปกับนโยบาย Safety Thailand ตามแนวทางของรัฐบาล , การวิจัย “กรณีศึกษารถ



รับ-ส่งนักเรียน รถสาธารณะ” และโครงการเกี่ยวกับเด็กและเยาวชน ทั้ง 3 ประเด็นแม้ว่าเป็นโครงการขนาดใหญ่ที่หากมองดูโดยสรุปแล้ว ประเด็นเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินทางมาโรงเรียนของเด็กนักเรียนนั้นอยู่ในทุกเรื่องที่กล่าวถึงทั้งสิ้น



เครือข่าย มพป. กับการจัดการรถรับ-ส่งนักเรียน จังหวัดเชียงราย

เริ่มจากการที่ทางมูลนิธิเพื่อผู้บริโภคดีให้ทางเครือข่ายผู้บริโภคในพื้นที่ คือ ศูนย์คุ้มครองสิทธิผู้บริโภค จังหวัดเชียงราย คัดเลือกพื้นที่ดำเนินการด้านรถรับ-ส่งนักเรียนโดยได้คัดเลือกมา 2 พื้นที่ คือ อำเภอแม่จัน และอำเภอพญาเม็งราย โดยข้อมูลของพื้นที่อำเภอแม่จัน นั้นมีรถรับ-ส่งนักเรียนจำนวน 60 คัน คนขับรถจะรับนักเรียนจากหมู่บ้านรอบนอกเข้ามาส่งโรงเรียนเรียนในอำเภอแม่จัน ซึ่งมีระยะทางในการเดินทางค่อนข้างไกลประมาณ 75 กม. ต่อการเดินทาง 1 เที่ยว ส่วนอำเภอพญาเม็งรายมีรถรับ-ส่งนักเรียน 12 คัน ระยะทางในการเดินทางไกลที่สุดประมาณ 20-30 กม. ต่อการเดินทาง 1 เที่ยว ซึ่งทั้ง 2 โรงเรียนเป็นโรงเรียนประจำอำเภอจะแตกต่างจากชมรมรถรับ-ส่งนักเรียนจังหวัดเชียงรายซึ่งจะรับนักเรียนจากอำเภอนอกเข้ามายังตัวอำเภอ รถรับ-ส่งนักเรียนของทั้ง 2 อำเภอ เป็นรถตู้ดัดแปลงเกือบทั้งหมด มีที่นั่ง 3 แถว และมีนักเรียนขึ้นรถทั้งหมด ประมาณ 30 คน

เริ่มต้นจากการทำความเข้าใจ

คุณธนชัย พูเพื่อง ศูนย์คุ้มครองผู้บริโภคจังหวัดเชียงราย เล่าให้ฟังว่ากระบวนการเริ่มต้นในการขับเคลื่อนโครงการ (สร้างระบบ) เริ่มจากการเชิญผู้อำนวยการโรงเรียน และภาคีเครือข่าย (ศึกษาธิการฯ เขตการศึกษา ขนส่งจังหวัด ขนส่งสาขา) มาพูดคุยที่สำนักงานเครือข่ายผู้บริโภค เพื่อทำความเข้าใจและชี้แจงวัตถุประสงค์ของโครงการร่วมกัน แล้วจึงลงไปขับเคลื่อนงานในโรงเรียนซึ่งมีบริบทที่ต่างกันไป แต่จะใช้กระบวนการเดียวกัน คือ การสร้างความเข้าใจกับผู้ประกอบการ โดยการใช้ข้อมูลสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน



จากหลายๆ แหล่งข้อมูลมาประยุกต์ใช้ให้เหมาะสมกับพื้นที่ จากนั้นใช้ประกาศจาก 2 หน่วยงาน คือ ประกาศของกรมการขนส่งทางบก และประกาศของกระทรวงศึกษาธิการ เป็นเครื่องมือในการผลักดัน ทางศูนย์คุ้มครองสิทธิ มีการเตรียมข้อมูลเพื่อพูดคุยกับผู้ประกอบการโดยให้ความรู้กับผู้ประกอบการว่ารถโรงเรียนที่ถูกต้องเป็นอย่างไร ตามระเบียบและกระบวนการของขนส่ง การลงพื้นที่เพื่อทำความเข้าใจนั้นไม่ต่ำกว่า 3-4 ครั้ง จนกระทั่งตกลงใจและมีความเข้าใจตรงกัน โดยในระยะเริ่มแรกนั้น โรงเรียนพญาเม็งรายเริ่มดำเนินการก่อนจำนวน 12 คัน



“ที่จำเป็นต้องทำเพราะมีระเบียบออกมา หมายความว่า เริ่มต้นที่กฎหมาย มีกระบวนการ และทางการเข้าช่วยในการดำเนินการ

ปรับปรุง คือ ในปีแรกไปบ่อยมาก เพราะต้องลงไปคลุกคลีกัน ไปอยู่ ไปให้ข้อมูลให้ความรู้ตลอด เดิมมีประธานชมรมเฉพาะผู้ประกอบการ เป็นชมรมรถโรงเรียนและคณะกรรมการ ซึ่งไม่ใช่เฉพาะผู้ประกอบการอย่างเดียวแต่จะเพิ่มชมรมผู้ปกครอง ชมรมสถานศึกษา เขตศึกษา และโรงเรียนด้วย ช่วงก่อนนั้นที่มีแต่ผู้ประกอบการ พอจะขึ้นราคาก็มีปัญหา พอมีผู้ปกครองมาเป็นคณะกรรมการชมรมรถรับ-ส่งนักเรียน และจะทำให้ตำรวจและขนส่งจังหวัดเข้าใจความจำเป็นของการมีรถรับ-ส่งนักเรียน ผู้ปกครองก็จะรู้แล้วว่าถ้าจะขึ้นราคาก็จะใช้คณะกรรมการนี้เข้ามาแก้ปัญหา”



อำเภอเมืองรายมีทั้งหมด 4 ตำบล จึงได้กำหนดผู้แทนจากผู้ปกครอง ตำบลละ 2 คน สภานักเรียนซึ่งครูได้นำประธานสภานักเรียนของโรงเรียนมา เป็นคณะกรรมการนี้ด้วย เมื่อผู้ประกอบการเห็นด้วยและต้องการจะปรับปรุงรถ ให้ปลอดภัยตามเงื่อนไขที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด ผู้ประกอบการจะไป พุดคุยกันเอง โดยให้ค่อยๆ ปรับไปที่ละอย่าง “เดือนนี้จะซื้อถังดับเพลิงก่อน รถ แต่ละคันก็จะซื้อถังดับเพลิงมาติดตั้งบนรถ เดือนต่อไปจะซื้อคอนกับชะแลง” เป็นต้น

เริ่มพบปัญหาที่ต้องแก้ไข

เมื่อปรับเบาะรถให้ถูกต้องแล้วกลับพบปัญหาว່ารถสามารถบรรทุกเด็ก ได้น้อยลง ไม่สามารถรับ-ส่งเด็กได้คราวเดียวหมดจึงมีข้อตกลงว่าจะต้องเดินรถ 2 เที่ยวทั้งในช่วงเช้าและเย็นเพื่อให้สามารถรับ-ส่งนักเรียนไปโรงเรียนได้หมด และมีการปรับค่าโดยสารโดยอยู่ในระดับที่ทั้งผู้ประกอบการและผู้ปกครอง สามารถรับได้ “ช่วงแรกมีปัญหา แต่พอละค่อยๆ ทำไป ทุกฝ่ายก็ happy บอกว่า แบบนี้ดีที่สุด เด็กบอกว่าไม่ต้องมาแย่งกันนั่ง และผู้ปกครองก็บอกว่าดีแล้ว เพราะเมื่อก่อนเวลาส่งลูกขึ้นรถก็กลัวว่ามีที่นั่งหรือไม่ จะไปเบียดกับใครไหม”

พอปรับสภาพรถให้ถูกต้องตามระเบียบแล้ว ได้เชิญให้ทางสำนักงาน ขนส่งมาตรวจสอบสภาพรถที่โรงเรียน แล้วจึงจะยื่นส่งหลักฐานเพื่อขอใบอนุญาต ประกอบการรถรับ-ส่งนักเรียนจากทางโรงเรียน ซึ่งในขั้นตอนนั้นจะมี ผู้อำนวยการโรงเรียนและครูที่รับผิดชอบจะอยู่ร่วมทุกกระบวนการ “ที่นี้อยู่ใน เขตการศึกษาที่ 4 ตอนนี้โรงเรียนที่อยู่ในเขตที่ 4 เกือบทุกโรงเรียน ปรับหมด เขตการศึกษาที่มาร่วมเพราะเป็นระเบียบของกระทรวงฯ แต่ที่อำเภอแม่จัน มีรถ



ที่ไม่เข้าร่วมกับทางชมรม เช่น รถมูลนิธิฯ (มูลนิธิสาธารณกุศลในพื้นที่ที่มี โรงเรียนเป็นของตนเอง) รถของครูในโรงเรียน และรถกลุ่มชาติพันธุ์ในพื้นที่”

ข้อแตกต่างระหว่างรถรับ-ส่งนักเรียนที่วิ่งจากต่างอำเภอเข้าไปรับ-ส่ง นักเรียนที่อำเภอเมืองนั้นพบว่ารถที่วิ่งจากต่างอำเภอเข้าไปอำเภอเมืองนั้นจะมี การรับนักเรียนไปส่งหลายโรงเรียน แต่การรับ-ส่งภายในพื้นที่อำเภอนั้นจะวิ่ง รับ-ส่งเพียงโรงเรียนเดียว ทำให้การจัดการง่ายกว่า “พอเป็นชมรมก็กำหนด เป็นระเบียบของชมรม มีการจัดทำสถิติเกอร์ติดด้านหน้าและด้านหลังของรถ ปัจจุบันมีรถที่ทำถูกต้องกฎหมายทั้งหมด 10 คัน จากทั้งหมด 60 คัน” (รถที่รับ-ส่งนักเรียนที่ไปส่งหลายโรงเรียนในอำเภอเมือง จะไม่เข้ามาอยู่ในชมมรถรับส่ง นักเรียนอำเภอแม่จันหรืออำเภอพญาเม็งราย แต่จะไปเข้ากับชมมรถรับ-ส่ง นักเรียนเชียงรายแทนซึ่งจะมีประมาณ 3-4 คัน ดังนั้นจึงไม่อยู่ในระบบของ ชมรม)

ปัญหาที่พบอีกอย่าง คือ การที่มีรถรับ-ส่งนักเรียนไม่เข้าร่วมกับ ทางชมรม ซึ่งผู้ประกอบการจะให้เหตุผลว่ามารับส่งนักเรียนชั่วคราวไม่ได้รับส่ง ประจำ ดังนั้นการแก้ไขปัญหาคือ ต้องชี้แจงทำความเข้าใจกับผู้ประกอบการว่า ถ้าหากนำรถมารับ-ส่งนักเรียนแล้วมีการเก็บค่าเดินทาง จะถือว่าเป็น ผู้ประกอบการ ดังนั้นผู้ประกอบการจะต้องทำตามระบบ จะต้องปรับสภาพรถให้ ถูกต้องตามระเบียบของกรมการขนส่งทางบกด้วย ผู้ประกอบการจะต้องหาชื่อ อุปกรณ์มาติดตั้งเอง



มาตรการเข้มงวดของภาครัฐฯ

จะเห็นได้ว่าหน่วยงานภาครัฐทั้ง สำนักงานขนส่งจังหวัดและสำนักงานป้องกันบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด ให้ความสำคัญกับเรื่องความปลอดภัยของรถรับ-ส่งนักเรียนเป็นอย่างมาก มีการออกหนังสือสั่งการเป็นคำสั่งจากผู้ว่าราชการจังหวัดด้วย “พอทำโครงการไปเรื่อย ๆ หน่วยงานก็เห็นความสำคัญ โรงเรียนจะพื้นที่หน้าโรงเรียนให้ปลอดภัยมากขึ้น ตำรวจก็มาช่วยดูแลหน้าโรงเรียน จากแต่เดิมมาแต่ช่วงเช้า เดียวนี้มาเช้าและเย็น ผู้อำนวยการจะมอบหมายให้ครูมาดูแลเป็นเรื่องเป็นราว จะเป็นฝ่ายกิจการนักเรียนที่มาดูแลเรื่องนี้ เวลามีปัญหา เช่น เด็กเล็กเย็น ถ้ามีเรื่องแบบนี้ก็จะให้คณะกรรมการช่วยกันหาทางออก จัดประชุมเดือนละครั้ง ให้เจ้าหน้าที่กันบ่อย ๆ อาจารย์ที่ดูแลเรื่องนี้ก็เป็นฝ่ายกิจการนักเรียน มีหน้าที่ประสานและช่วยจัดประชุมให้ แต่การทำงานของเครือข่ายเองก็ยังมีปัญหาในเรื่องของการไปเบียดบังการเรียนการสอนของทางโรงเรียน ซึ่งต้องคุยนอกรอบและกำหนดวัน หรือถ้าจะนำเด็กมาร่วมกิจกรรม ผู้อำนวยการจะต้องอนุมัติ เช่น การเชิญสถานักเรียนมาประชุมที่จังหวัด ครูจะทำเรื่องให้ผู้ว่าการอนุมัติ”

จะเห็นได้ว่ารูปแบบการจัดการรถรับ-ส่งนักเรียนของชมรมรถรับ-ส่งนักเรียน อำเภอแม่จันและอำเภอพญาเม็งรายจะใช้กลไกของเครือข่ายผู้บริโภคนเป็นแกนกลางในการขับเคลื่อนซึ่งแตกต่างจากชมรมรถรับ-ส่งนักเรียนจังหวัดเชียงรายที่ใช้คำสั่งจากสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเชียงรายเป็นหลักในการขอความร่วมมือจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง



ระบบการจัดการความปลอดภัยรถรับ-ส่งนักเรียนโดยโรงเรียน จังหวัดสุรินทร์

จังหวัดสุรินทร์เป็นอีกพื้นที่ที่นักเรียนมีวิธีการเดินทางไปโรงเรียนในหลายรูปแบบ ทั้งรถรับ-ส่งนักเรียน รถประจำทางหรือแม้แต่รถจักรยานยนต์ ปัญหาการรับ-ส่งนักเรียนที่พบในพื้นที่ที่มีความหลากหลายไม่ต่างพื้นที่อื่น ไม่ว่าจะเป็นรถมีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง อุปกรณ์ไม่ครบตามที่กำหนดกำหนด รถไม่ผ่านการตรวจสภาพ ผู้ประกอบการไม่นำรถเข้าตรวจ การบรรทุกเด็กเกินที่กำหนด นักเรียนห้อยโหนท้ายรถหรือขึ้นนั่งบนหลังคา จำนวนรถมีไม่เพียงพอ ผู้ปกครองส่วนใหญ่จึงมักให้ลูกหลานขี่จักรยานยนต์ไปโรงเรียนแทน ปัญหาที่ตามมา คือ เกิดอุบัติเหตุกับเด็กเพราะไม่สวมหมวกกันน็อคและขาดทักษะความรู้ในการขับขี่ที่ถูกต้อง



สภาพสังคมและเศรษฐกิจเป็นปัจจัยในพื้นที่ ประชาชนส่วนใหญ่ประกอบอาชีพหลัก คือ เกษตรกร รายได้จึงมา

จากผลผลิตทางการเกษตรเป็นหลักซึ่งเป็นรายได้ที่ไม่แน่นอนในแต่ละฤดูกาล ผู้ปกครองหรือแม้แต่ผู้ประกอบการเองไม่ได้เป็นกลุ่มที่มีรายได้สูง ประกอบกับการรับ-ส่งเด็กในพื้นที่ไปโรงเรียนนั้น รถมีไม่เพียงพอต่อจำนวนเด็ก จำเป็นต้องบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดและหากต้อง รถจะต้องผ่านการตรวจสภาพ จากกรมการขนส่งทางบก การตรวจสภาพรถแม้จะเป็นการทำให้ถูกต้อง ได้มาตรฐานความปลอดภัยแต่ด้วยปัจจัยทางเศรษฐกิจ การปรับแก้ไขรถให้ถูกต้องถือเป็นภาระที่ผู้ประกอบการต้องแบกรับ เมื่อรายรับไม่สมดุลกับรายจ่าย ผู้ประกอบการหลายรายจึงเลือกที่จะเลิกวิ่งรับ-ส่งนักเรียน หัวหน้าฝ่ายวิชาการ



สำนักงานขนส่งจังหวัดสุรินทร์ซึ่งรับผิดชอบในการควบคุมมาตรฐานรถรับ-ส่งนักเรียนโดยตรงให้ข้อมูลว่า “ยกตัวอย่าง บ้านทับกระบือทั้งหมดหมู่บ้านมีรถกระบะอยู่คันเดียวในการรับ-ส่งนักเรียน เด็กก็ขึ้นรถแน่น มีเด็กขึ้นเต็มหลังคา โดยเฉพาะเด็กโต เคยสัมภาษณ์คนขับ เขาบอกว่าพยายามชวนเพื่อนชวนญาติมาวิ่งรถด้วย แต่ไม่มีคนวิ่งเพราะต้องวิ่งไกลและค่ารถถูก เขาให้แค่เดือนละสองร้อยบาทต่อคน ไม่คุ้ม”

บทบาทของสำนักงานขนส่งที่เข้ามาดูแลเรื่องรถรับ-ส่งนักเรียนนั้น ได้แก่ การตรวจสอบสภาพรถและการอบรมให้ความรู้แก่ผู้ประกอบการ การใช้มาตรการเข้มงวดมีเป้าหมายเพื่อความปลอดภัยของเด็กนักเรียนโดยมีการกำหนดไว้ว่ารถที่จะเข้าตรวจสอบสภาพนั้น

1.สภาพรถต้องมีความพร้อม เป็นไปตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดไม่ว่าจะเป็นรถสองแถว รถตู้หรือรถบรรทุก

2.พนักงานขับรถต้องมีใบอนุญาตขับรถ ตามที่ พรบ.ขนส่ง กำหนด

3.ต้องมีการตรวจสอบสภาพทุกครั้งก่อนออกใบอนุญาตรถรับส่งนักเรียน

ถ้ารถผ่านการตรวจสอบสภาพทางสำนักงานขนส่งจังหวัดจะออกใบอนุญาตให้ และรถที่ผ่านการตรวจสอบสภาพแล้วจะต้องติดสติ๊กเกอร์สีส้มไว้เป็นเครื่องหมายว่ารถโรงเรียนสำหรับติดอยู่ที่ตัวรถด้วย “สติ๊กเกอร์ทางขนส่งจะให้ไปปริ้นต์เอง จัดการเองแต่สี ขนาด ต้องใช้ต้นแบบของขนส่ง ที่ขนส่งไม่ได้ทำให้เพราะไม่มีงบประมาณ รถรับ-ส่งนักเรียนก็ต้องไปจัดการเอง ก่อนเปิดเทอมก็ต้องเข้ามาซึ่งทุกที่ก็ต้องทำแบบนี้”



นอกจากการตรวจสอบสภาพรถแล้วทางสำนักงานขนส่งยังมีการจัดอบรมให้ความรู้แก่ผู้ประกอบการ โดยเฉพาะความรู้เรื่องกฎหมายและความปลอดภัยในการใช้รถร่วมกันด้วย แต่เนื่องจากบุคลากรของหน่วยงานมีจำกัด การลงพื้นที่เพื่อจัดอบรมให้มันจะต้องมีการรวมกลุ่มผู้ประกอบการด้วย ดังนั้น โรงเรียนจะต้องเข้ามามีบทบาทในการสนับสนุนส่วนนี้ “มีการให้ความรู้โดยส่งวิทยากรไปตามโรงเรียน โรงเรียนต้องเชิญผู้ประกอบการมา และเราจะพาช่างไปตรวจรถให้ด้วย ให้วิทยากรไปให้ความรู้ด้วย ถ้ารถถูกต้องก็จะออกใบอนุญาตให้ แต่ด้วยกำลังคนของเรามีอยู่จำกัด สุรินทร์มี 17 อำเภอแต่เจ้าหน้าที่ขนส่งมีไม่กี่คน”

การจัดการรถรับ-ส่งนักเรียนให้ถูกต้องเหมาะสมและปลอดภัยอาจจะต้องใช้ระยะเวลา แต่ส่วนสำคัญที่ทำได้อย่างเร่งด่วน หัวหน้าฝ่ายวิชาการขนส่งจังหวัดสุรินทร์ ให้ข้อเสนอว่า โรงเรียนจะต้องมีส่วนสำคัญในการร่วมจัดการทั้งระบบ นอกจากนั้นหากรถรับ-ส่งนักเรียนไม่เพียงพอหรือไม่ปลอดภัย ผู้ปกครองจะให้เด็กขี่จักรยานยนต์ไปโรงเรียนแทน แต่การที่เด็กนักเรียนขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียนนั้นจะปลอดภัยหรือไม่โรงเรียนต้องควบคุมดูแลอย่างเข้มงวดด้วย “รถรับ-ส่งพวกนี้อีกหน่อยคงไปไม่รอด ตอนนี้อาจจะทางก็มาขอเลี้ยวสองสาย เพราะคนใช้มอเตอร์ไซด์มากขึ้น มีรถมอเตอร์ไซด์เกือบทุกบ้านแล้วใครจะมาขึ้นรถประจำทางเพราะไม่สะดวก หมวกกันน็อคก็ไม่ใส่ ใบขับขี่ก็ไม่มีกันแต่ก็ขี่ ถ้าผู้ปกครองขี่ไปส่งเองก็ยิ่งจะปลอดภัยกว่าให้เด็กขี่เอง ผู้ปกครองกับอาจารย์สำคัญมาก บางโรงเรียนนักเรียนขี่จักรยานยนต์มาแต่ไม่สวมหมวกกันน็อค ก็เข้ามาในโรงเรียนได้เพราะโรงเรียนไม่มีมาตรการห้ามปรามและครูไม่เป็นตัวอย่างในการสวมหมวกนิรภัย แต่ถ้าผู้ปกครองครูอาจารย์ให้ความร่วมมืออย่างเต็มที่ก็จะช่วยได้มากเลย”



รถรับ-ส่งนักเรียน : สิทธิขั้นพื้นฐานของเด็กนักเรียน

หัวหน้าฝ่ายวิชาการ ชนส่งจังหวัดสุรินทร์ ยังให้มุมมองในการแก้ปัญหาในระดับภาพใหญ่ด้วยว่ารถรับ-ส่งนักเรียนนั้น ควรจะเป็นสิทธิขั้นพื้นฐานสำหรับเด็กนักเรียนเหมือนในต่างประเทศอีกด้วย การบริหารจัดการนั้นควรเป็นหน้าที่ของหน่วยงานรัฐ โดยเฉพาะองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่จะเข้ามาสนับสนุนส่วนนี้ “เรื่องรถรับส่งนักเรียนไม่ควรเป็นธุรกิจ แต่ต้องเป็นรัฐสวัสดิการเหมือนกับต่างประเทศ โดย อบต. ต้องเป็นผู้ดำเนินการ โดยอาจมีเงินสมทบให้ท้องถิ่นบ้าง ให้มีรถสาธารณะอย่างครอบคลุมในทุกจังหวัด การจะไปแก้ปัญหาในระดับชาตินั้น ให้เรามองที่ท้องถิ่นก่อนว่าเป็นอย่างไร ในต่างประเทศนั้นรถรับ-ส่งนักเรียนไม่ใช่ธุรกิจ ถือเป็นรัฐสวัสดิการให้แก่ประชาชนผู้เสียภาษี จะเป็นที่ไหนรถจะเป็นแบบเดียวกันหมดเลย จะต้องมีการบำรุงรักษาให้บ้างแต่องค์การบริหารส่วนตำบล เทศบาล อบจ. ท้องถิ่นหรือจังหวัดต้องเป็นผู้ทำ มีแต่ประเทศไทยนี้แหละที่ชาวบ้านทำ กฎหมายอนุญาตให้ชาวบ้านทำแต่รัฐทำไมไม่ทำในเมื่อเก็บภาษีเขาอยู่ ทำให้เกิดความปลอดภัยให้เป็นมาตรฐาน ให้ทุกจังหวัดเหมือนกันหมดแต่จะมากน้อยก็ขึ้นอยู่กับจำนวนเด็กนักเรียน ถ้ามีแบบนั้นเด็กนักเรียนในสุรินทร์จะปลอดภัยอีกเยอะ”

หนุนเสริมโดยภาคประชาสังคม เครือข่ายผู้บริโภครุขสิริ

พื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดสุรินทร์ ไม่ต่างจากจังหวัดอื่นที่จะมีโรงเรียนจำนวนมากตั้งอยู่ ตั้งแต่ระดับอนุบาลไปจนถึงโรงเรียนมัธยมขนาดใหญ่ทั้งของรัฐบาลและเอกชน ทุกเช้า-เย็น จะมีรถรับ-ส่งนักเรียนจำนวนมากจากอำเภอรอบนอกวิ่งเข้ามารับ-ส่งนักเรียนในตัวอำเภอเมืองและในรตแต่ละคันประกอบด้วยนักเรียนจากหลายโรงเรียน หลายระดับชั้นตั้งแต่อนุบาลจนถึง



มัธยม การจัดการรถรับ-ส่งนักเรียนให้เป็นระบบจึงทำได้ค่อนข้างยาก นอกจากนี้ยังพบว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแม้จะมีความทำงานร่วมกันในกลไกศูนย์ถนนจังหวัดแต่ยังขาดตัวกลางในการประสานให้เกิดระบบซึ่งถือว่าเป็นปัจจัยที่จำเป็นอย่างยิ่ง

การจัดการรถรับส่งนักเรียนในระดับจังหวัดยังอยู่ในช่วงเริ่มต้น โดยข้อจำกัดอยู่ที่ขาดตัวกลางในการประสานงาน คุณสัญญา ทิพย์บำรุง เครือข่ายผู้บริโภครุขสิริ ได้สะท้อนให้เห็นถึงสภาพปัจจุบันของระบบรถรับ-ส่งนักเรียนภายในจังหวัดสุรินทร์ โดยเครือข่ายผู้บริโภครุขสิริเข้ามาจับบทบาทเป็นตัวกลางในการจัดกิจกรรม “รถรับ-ส่งนักเรียน 1 คันมีเด็กนักเรียนจากหลายโรงเรียน ดังนั้น การหาเจ้าภาพจึงยากและข้อจำกัดที่สำคัญ คือ ภาระงานของผู้ปฏิบัติงานแต่ละหน่วยงาน ทั้งโรงเรียนหรือแต่ละองค์กรนั้นมันงานประจำอยู่แล้ว แม้จะมีการพูดคุยกันเป็นประจำในวงประชุมของศูนย์ถนนจังหวัดก็ตาม นโยบายของจังหวัดมีการพูดคุยเป็นประจำทุกเดือนที่จะการรายงานอุบัติเหตุรถรับ-ส่งนักเรียนก็พูดคุยตลอดแต่ความสำคัญอาจจะยังไม่มากนัก หากมองดูจากภาพรวมจะเป็นเรื่องการจราจร แต่เรื่องสภาพรถ การเปลี่ยนแปลงให้ถูกต้องนั้นยังไม่ชัดเจน หรือแม้แต่ความปลอดภัยของเด็กนักเรียนก็ตาม ยกตัวอย่าง โรงเรียนหนองโคง “สุรวิทยาคม” ซึ่งมีที่ตั้งติดกับถนนหลวง มีรถที่วิ่งผ่านบริเวณหน้าโรงเรียนค่อนข้างเร็ว โรงเรียนเคยร้องขอให้มีการจัดการความปลอดภัยหน้าสถานศึกษาโดยการประสานให้ตำรวจจราจรเข้ามาดูแลแต่กลับได้รับการประสานแจ้งกลับมาว่าอยู่นอกพื้นที่รับผิดชอบ จึงไม่สามารถไปดำเนินการได้ สุดท้ายจึงมีตำรวจจราจรที่มีลูกหลานเรียนอยู่ที่โรงเรียนแห่งนั้นลุกขึ้นมาทำเองโดยมีการประสานความร่วมมือกับโรงเรียน มีการจัดหา ทำอุปกรณ์ กรวยจราจรเองทั้งหมด นอกจากนี้ทางโรงเรียนร้องขอให้ทางหน่วยงาน



ที่เกี่ยวข้องทำป้ายจำกัดความเร็วให้ไม่เกิน 40 กม.ต่อชั่วโมง หรือการติดตั้งกล้อง แม้จะมีการร้องขอมาแล้ว 2 ปี ก็ยังไม่ได้รับการจัดการแก้ไข”

ขับเคลื่อนด้วยคนทำงาน

กระบวนการการขับเคลื่อนกับภาคีเครือข่ายโดยเครือข่ายผู้บริโภคสุรินทร์นั้น มีการเข้าไปพูดคุยกับหน่วยงาน เช่น ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด สำนักงานขนส่งจังหวัด โรงเรียน สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษา (สพม.) “ตอนนั้น ศปถ.สุรินทร์เขาเข้มแข็งอยู่แล้วมีการทำเคสที่เกิดอุบัติเหตุมาวิเคราะห์ร่วมกันเพื่อแก้ปัญหาซึ่งทำมาก่อนแล้วก่อน แต่อาจยังไม่เน้นเรื่องรถรับ-ส่งนักเรียนเท่าไร ทางเครือข่ายฯ เข้ามาทีหลัง ตอนนั้นเขาเพิ่งตั้งเป็นคณะทำงานจึงได้เชิญทางเครือข่ายฯ เข้าไปร่วมในคณะทำงานทำงานแล้วพอเราเชิญประชุมเรื่องเกี่ยวกับรถรับ-ส่งนักเรียน เราเชิญเขามาประชุม กลายเป็นว่าคนที่มาประชุมเขารู้จักกันหมดเลย มีแต่เราที่รู้จักใครพอคุยไปกลายเป็นเราไป support งานที่เขาทำอยู่แล้ว เครือข่ายฯ พยายามที่จะเป็นกลไกกลางที่จะขับเคลื่อนอยู่แล้วเพราะบทบาทแต่ละหน่วยงานนั้นเขาทำอยู่แล้วแต่จะหาอย่างไรให้แต่ละหน่วยงานนำมาเป็นประเด็นคุยกันแล้วได้รู้ปัญหาของแต่ละองค์กร ราชการเขารู้งานอยู่แล้วแต่ขับเคลื่อนยาก พอเราเข้าไปเหมือนไปช่วยเคลื่อนงาน เหมือนมีมือที่คุยกัน ได้คุยอยากพูดอะไรก็ได้พูดได้ช่วยเหลือกัน”

การขับเคลื่อนงานรถรับ-ส่งนักเรียนในพื้นที่นั้นแม้จะยังไม่มี การตั้งเป็นคณะทำงานอย่างเป็นทางการแต่จะใช้การพูดคุยแบบเป็นส่วนตัวเพราะมีกลไกศูนย์ถนนฯ อยู่แล้ว เครือข่ายฯ เข้าไปเสริมความเข้มแข็งในเรื่องข้อมูล เช่น ข้อมูลของคนขับรถ ทำแบบสอบถามคนขับรถรับ-ส่ง นักเรียน และผู้ปกครอง



เป็นข้อมูล 3 ส่วน นอกจากนี้ยังมีการทำงานเรื่องรถโดยสารปลอดภัยซึ่งเป็นรายละเอียดของ อปท. กับโรงเรียน ทางเครือข่ายฯ ก็มีการทำเรื่องข้อมูลให้ด้วยเช่นกัน แม้จะไม่มีกลไกที่เป็นทางการแต่ไม่มีปัญหาในการขับเคลื่อนงาน เพราะทางเครือข่ายฯ มีทีมพี่เลี้ยงคอยหนุนเสริมอยู่ เช่น เครือข่ายองค์กรงดเหล้า ที่ทำเรื่องอุบัติเหตุอยู่แล้ว

การเริ่มต้นทำงานกับโรงเรียน ทางเครือข่ายผู้บริโภคสุรินทร์มองว่าในตัวอำเภอเมืองนั้นอาจจะต้องใช้ระยะเวลานานเพราะจะต้องหาเจ้าภาพหลักให้ได้ก่อน แต่หากจะใช้พื้นที่ต้นแบบเป็นหลักในการขับเคลื่อนก่อนอาจจะเป็นต้นทางแห่งความสำเร็จได้ การพูดคุยร่วมกับอาจารย์นงเยาว์ ผาสุก รองผู้อำนวยการโรงเรียนศีขรภูมิพิสัยในวงศูนย์ถนนจังหวัด ทำให้ทราบว่าโรงเรียนมีการจัดการเรื่องรถรับ-ส่งนักเรียนอย่างเป็นระบบอยู่แล้ว ทางเครือข่ายผู้บริโภคสุรินทร์จึงได้เข้าไปจัดร่วมกิจกรรมถอดบทเรียนของโรงเรียนที่โรงเรียนศีขรภูมิพิสัยได้ทำ และได้ชักชวนให้ผู้บริหารโรงเรียนต่างๆ เข้ามาร่วมกิจกรรมกับทางเครือข่ายฯ ด้วย “ผู้บริหารโรงเรียนเองที่จะดำเนินโครงการโรงเรียนสุภาพะ ทางผู้อำนวยการมีหลักคิดว่านักเรียน คือ ลูกหลาน จะทำอย่างไรให้ลูกหลานเดินทางอย่างปลอดภัย มาเรียนทุกคน ไม่หนีเรียน โดยมุ่งเน้นให้นักเรียนเป็นศูนย์กลาง ดังนั้นจึงมีเรื่องระบบรถรับ-ส่งนักเรียน การจัดระเบียบการเข้า-ออกโรงเรียน จึงเป็นระบบขึ้นมา แต่หลักๆ ที่ลงไปทำที่โรงเรียนศีขรภูมิพิสัยเพราะว่าเป็นโรงเรียนต่างอำเภอและทางโรงเรียน ผู้บริหารคนขับรถ ร่วมกับเรื่องนี้ด้วย เราจับตรงนี้ให้แน่นแล้ว ทำให้การสื่อสารเร็ว เพราะ 2 ปีที่ผ่านมา เราสื่อสารในระดับจังหวัด โรงเรียนสื่อสารในระดับของ อำเภอ ซึ่งช่วยกันได้ทุกทาง” เมื่อท่านผู้อำนวยการมีบทบาทเป็นตัวขับเคลื่อนหลัก เข้ามามีส่วนร่วมในเวทีต่างๆ ทำให้มีแรงผลักดันที่จะทำให้เป็นระบบมากขึ้น ทาง



โรงเรียนได้เปิดพื้นที่ให้แก่รถรับ-ส่งจากโรงเรียนอื่นเข้ามาศึกษาแนวทางการจัดการด้วย “ทุกปีทางขนส่งจะเข้าไปตรวจรถรับ-ส่งนักเรียนที่โรงเรียนให้ เพราะหากรถจากต่างอำเภอจะเข้ามาตรวจสภาพในจังหวัดจะมีปัญหาเพราะรถไม่ถูกต้อง ไม่มีเอกสารรับรอง การเข้ามาตรวจสภาพนั้นอาจจะต้องถูกจับปรับ มาตลอดทาง เมื่อมีการเปิดพื้นที่โรงเรียนให้รถรับ-ส่งนักเรียนที่อื่นเข้ามาร่วมด้วย ทำให้มีรถเข้าไปตลอดสภาพเป็นจำนวนมาก แต่ในส่วนที่เป็นรถรับ-ส่งที่ขึ้นทะเบียนกับทางโรงเรียนมีอยู่ 85 คัน แต่ไม่ได้รับเฉพาะเด็กนักเรียนโรงเรียน ศีขรภูมิพิสัยเท่านั้นจะรวมโรงเรียนที่อยู่บริเวณใกล้เคียงด้วยแต่โรงเรียนศีขรภูมิพิสัยจะเป็นเจ้าภาพหลักในการจัดการเชิญทางขนส่งมา”

ความเป็นจริงในพื้นที่

ปัญหาทางเศรษฐกิจเป็นอีกปัญหาหนึ่งที่พบ ผู้ปกครองนักเรียนหรือแม้แต่คนขับรถรับ-ส่งนักเรียนเอง ไม่ได้เป็นกลุ่มที่มีฐานะดีเหมือนในเมืองใหญ่ ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกร คนขับรถรับ-ส่งบางราย การมาขับรถรับ-ส่งนักเรียนนั้นเรียกได้ว่าเป็นอาชีพเสริมหรือส่วนเพิ่มเติมที่ได้จากการรับส่งลูกหลานของตนเอง เมื่อเสร็จสิ้นหน้าที่ในช่วงเช้าแล้วยังจะต้องรีบกลับไปทำไร่นาเพราะเป็นอาชีพหลัก บางรายรถที่ใช้รับ-ส่งนักเรียนจะเป็นรถที่ใช้ในการขนส่งพืชผลทางการเกษตรด้วย ดังนั้นเมื่อนำมารับส่งนักเรียนจึงอาจจะไม่ถูกต้องตามที่กรมการขนส่งกำหนดก็ตาม “ค่ารถรับ-ส่งนักเรียนสำหรับบางคนนั้นต้องบอกว่าเขาไม่มีจริง ๆ บางทีต้องจ่ายเป็นข้าว เอาข้าวมาให้แทนค่ารถ พอเด็กมาเล่าให้ฟังแล้วยังสะท้อนใจเลยว่ามันแบบนี้จริงด้วยหรือ การจะมาโรงเรียนไม่ใช่เรื่องง่ายนะเพราะโรงเรียนขนาดเล็กไม่มีแล้ว เด็กก็ต้องทำทุกวิธีที่จะมาโรงเรียนให้ได้แม้แต่การโดยสารรถที่ไม่ปลอดภัย”



เสียงสะท้อนจากข้างล่าง

การขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยเรื่องรถรับ-ส่งนักเรียนให้ปลอดภัยในพื้นที่จังหวัดสุรินทร์ เกิดเสียงสะท้อนมาจากหลายฝ่ายถึงความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น “ปีที่ผ่านมาทางขนส่งได้ลงมาตรวจสอบสภาพรถให้แต่ในปีนั้นแม้จะมีการเชิญผู้ประกอบการ คนขับรถรับ-ส่งนักเรียนมาร่วม แต่ทางขนส่งมาเพียงให้ความรู้เท่านั้น ไม่มีการตรวจสภาพรถให้โดยผู้ประกอบการจะต้องนำรถไปตรวจที่สำนักงานขนส่งเอง เนื่องจากหัวหน้าขนส่งที่เคยร่วมงานช่วยเหลือกันมาในปีที่ผ่านมาเกษียณอายุไปแล้ว แต่เมื่อขนส่งคนใหม่ที่มารับตำแหน่งใหม่ที่มาดำรงตำแหน่งแทนมีการเปลี่ยนนโยบายใหม่ แม้แต่เจ้าหน้าที่ที่เคยทำงานร่วมกันมาก่อนก็โอนย้ายไปที่อื่นแล้ว คนที่มาทำงานจึงเป็นคนใหม่ทั้งหมดจึงไม่มีใครทำตามนโยบายเดิม”

ทางเครือข่ายผู้บริโภครสุรินทร์จึงพยายามหาแนวทางช่วยเหลือเพราะหากให้รถรับ-ส่งนักเรียนทั้งหมดมาตรวจสภาพที่สำนักงานขนส่งจะเป็นปัญหาต่อผู้ประกอบการและคนขับอย่างมาก เพราะรายได้จากการรับ-ส่งนักเรียนนั้นไม่เพียงพอหากจะต้องปรับแก้ให้รถอยู่ในสภาพที่ถูกต้องทั้งหมดหรือแม้แต่การนำรถมาตรวจสภาพแล้วต้องกลับไปแก้ไขเพื่อกลับมาตรวจสภาพใหม่นั้นจะเป็นภาระของผู้ประกอบการด้วย นี่คือปัญหาในระดับล่างที่คนระดับบนอาจจะไม่เคยมาสัมผัส



โรงเรียนนำร่องสู่ความเข้มแข็ง

โรงเรียนศิขรภูมิพิสัยเป็นโรงเรียนขนาดใหญ่ มีนักเรียนมากกว่า 2,800 คน การจัดระบบรถรับ-ส่งนักเรียนเป็นชมรมรถรับ-ส่งนักเรียน ถูกจัดตั้งขึ้นมาบนฐานความคิดของการเป็นพี่น้อง ครอบครัว ซึ่งเป็นประเด็นใหญ่ที่ทุกคนตั้งเป้าเอาไว้ ถ้าคนขับรถทุกคนมีใจให้เป้าหมายร่วมกันนั้น หมายความว่าลูกหลานจะต้องปลอดภัยแล้วเพราะมาทำด้วยใจ

ในจังหวัดสุรินทร์จะมีพื้นที่นำร่องที่เชิญคนส่งเข้ามาให้ความรู้กับผู้ประกอบการรถรับ-ส่งนักเรียนอยู่ 3 แห่ง คือ ที่โรงเรียนประสาทวิทยาคาร อำเภอปราสาท, โรงเรียนสังขะ อำเภอสังขะ และที่โรงเรียนศิขรภูมิพิสัย อำเภอศีขรภูมิ เครือข่ายผู้บริหารโคศสุรินทร์จึงเข้ามาร่วมจัดกิจกรรมเพื่อให้เป็นตัวอย่าง โดยเลือกโรงเรียนศิขรภูมิพิสัย เพราะระบบที่ชัดเจน โดยเฉพาะการจัดทำทะเบียนข้อมูลรถรับ-ส่งนักเรียนซึ่งจะมีชื่อนักเรียน ชื่อผู้ปกครอง หมายเลขโทรศัพท์และข้อมูลที่สำคัญ รวมถึงมีการให้ความรู้ มีการปรับทัศนคติให้นักเรียน ผู้ปกครอง คนขับรถ เพื่อให้มีความรู้สึกร่วมกัน “ทุกครั้งที่ขึ้นลงรถเด็กจะต้องทำความเคารพคนขับเพราะรับ-ส่งให้มาโรงเรียนอย่างปลอดภัย ให้เป็นเหมือนผู้ปกครองที่ช่วยดูแลเหมือนเป็นพ่อ-แม่ ตัวคนขับรถเองก็ต้องมองว่าเด็กคือ ลูกหลานของตนเองที่จะต้องดูแลรับส่งให้ปลอดภัย ต้องสอนมารยาทแก่เด็ก เช่น การทิ้งขยะให้ถูกที่ จะต้องตรวจสภาพรถทุกครั้งก่อนออกรถ จะต้องเก็บขยะรอบรถให้หมด บนรถต้องมีถังขยะ ในส่วนนี้ทางโรงเรียนจัดกระบวนการให้หมดเลย จะฝึกให้แบบนี้เลย” โดยทางโรงเรียนร่วมกับเครือข่ายผู้บริหารโคศสุรินทร์เข้าอบรมให้ความรู้ เช่น การให้ความรู้แก่เด็กที่จะมาทำหน้าที่นายท้าย โดยจะจัดเป็นกิจกรรมเพิ่มหลังจากที่สำนักงานขนส่งเข้ามาอบรมให้ซึ่งจะจัดในช่วงที่เปิดเทอมแล้ว



เริ่มจากการพูดคุย

การจัดเวทีถอดบทเรียนเป็นจุดที่ทำให้ได้ข้อมูลเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะมุมมองและปัญหาที่แต่ละฝ่ายอาจจะไม่เคยทราบมาก่อน โดยมีการเปิดโอกาสให้ทั้งเด็กนักเรียน ผู้ปกครอง ผู้ประกอบการ โรงเรียนได้มีโอกาสพูดคุยเพื่อสะท้อนความคิดเห็นของตนให้แต่ละฝ่ายได้รับรู้แล้วนำไปสู่ทางแก้ปัญหาร่วมกัน “ตอนแรกก่อนที่เรายังไม่จัดกระบวนการให้ เด็กก็ไม่กล้าพูดว่าเจออะไรบ้าง แต่พอเด็กได้พูดทำให้รู้ว่ามีอะไรเกิดขึ้นจากที่เด็กเล่าในวง เช่น การเปลี่ยนคนขับรถประมาณว่าถ้าไม่ว่างแล้วให้คนอื่นมาแทนซึ่งอาจจะไม่ถูกต้อง ส่งไม่ถูกที่ ขับรถเร็วบ้าง รับผิดชอบเวลา เราเจอช่องทางในการแก้ปัญหาแล้วคุยกันเพื่อให้เกิดการพัฒนา ให้ปรับตามเงื่อนไขของโรงเรียน ถ้าคนขับรถไม่พร้อมปรับตามเงื่อนไขก็ไม่ต้องมารับนักเรียนอีก ชัดเจนแบบนี้เลย แล้วตอนหลังถ้าจะเปลี่ยนคนขับเขาก็คิดหนักแล้วว่าจะทำอย่างไร ส่วนตัวคนขับรถก็สะท้อนเหมือนกัน เช่น เด็กตื่นสายทำให้คนอื่นต้องรอ ได้เปิดใจให้เรียนรู้อันนี้เลย เขาก็ไม่เคยรู้ว่าเด็กคิดอย่างไร โรงเรียนเองก็เพิ่งได้รู้ เหมือนเป็นพื้นที่ให้เขาได้รับรู้ร่วมกันแล้วสุดท้ายจึงมานั่งพูดคุยร่วมกันว่าเป้าหมายเพื่อให้เด็กมาโรงเรียน จนถึงขั้นที่ว่าคนขับรถเป็นเหมือนคนที่ช่วยเช็คการมาเรียนของเด็กด้วยได้”

ความสำเร็จ เริ่มต้นที่นี่

โรงเรียนศิขรภูมิพิสัย ได้เริ่มทำโครงการก่อนที่เครือข่ายผู้บริหารโคศสุรินทร์จะเข้ามาร่วมขับเคลื่อน ประมาณ 3 ปี ในช่วงแรกได้รับความร่วมมือจากนักวิชาการขนส่งเข้ามาให้ความรู้และตรวจสภาพรถโดยดำเนินการทุกภาคการเรียนซึ่งเป็นไปตามที่ พรบ.ขนส่งกำหนด (รถรับ-ส่งนักเรียนต้องตรวจสภาพรถเพื่อขออนุญาตรับ-ส่งนักเรียน ปีละ 2 ครั้ง หรือเทอมละครั้ง) เริ่มแรกนั้น



ทางโรงเรียนโดยผู้อำนวยการและรองผู้อำนวยการเห็นวารถที่มารับ-ส่งนักเรียนไม่เป็นระเบียบทั้งรถที่อาจจะไม่ถูกต้อง ความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนโดยพบว่ารถรับ-ส่งนักเรียนบางคนบรรทุกนักเรียนมากเกินไป อุปกรณ์ไม่ครบ เด็กนักเรียนห้อยโหนหรือขึ้นไปนั่งบนหลังคารถซึ่งไม่ปลอดภัย จึงได้เข้าไปพูดคุยชักชวนคนขับรถให้จัดการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยโดยการจัดตั้งเป็นชมรมขึ้นมา มีการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อขึ้นทะเบียนและได้เชิญสำนักงานขนส่งเข้ามาอำนวยความสะดวกในการตรวจสอบสภาพรถและให้ความรู้ที่โรงเรียนปัจจุบันมีรถรับ-ส่งนักเรียนที่ขึ้นทะเบียนจำนวน 85 คัน นอกจากนี้ เรื่องความปลอดภัยของนักเรียนในการโดยสารรถรับ-ส่งนักเรียนนั้น ทางโรงเรียนได้จัดทำเป็นนโยบายของโรงเรียนโดยเฉพาะ มีการดำเนินการอย่างเป็นแบบแผน แม้จะมีการเปลี่ยนแปลงผู้บริหารหรือผู้รับผิดชอบแล้ว มาตรการความปลอดภัยของรถรับ-ส่งนักเรียนก็ยังคงดำเนินต่อไป

โรงเรียนหลายแห่งในอำเภอศีขรภูมิ ได้มาร่วมเวทีพัฒนาศักยภาพโดยทั้งหมดเป็นโรงเรียนในเครือข่ายที่อยากให้เกิดระบบการจัดการรถรับ-ส่งนักเรียน โดยมีโรงเรียนศีขรภูมิพิสัยเป็นแกนกลางในการประสานให้โรงเรียนทั้ง 10 แห่งร่วมด้วยกัน การจัดกิจกรรมโดยโรงเรียนเป็นตัวตั้งตัวตีนี้ ถือเป็นวาระที่โรงเรียนจะต้องดำเนินการเป็นปกติ เป้าหมาย คือ เด็กที่มาโรงเรียนจะต้องมาและกลับบ้านปลอดภัยไม่ว่าจะมาด้วยวิธีใดก็ตาม “บางโรงเรียนมีรถรับ-ส่งของตัวเองอยู่แล้วแต่ยังไม่ถูกต้องตามกฎหมาย พอมาเข้าร่วมแล้วเขาคิดว่าต้องกลับไปทำเพราะที่ผ่านมาั้นละเลยมานานแล้ว เรื่องความปลอดภัยจะต้องให้ความสำคัญ แล้วโรงเรียนอีก 5-6 แห่งที่มีขนาดใหญ่ก็อยากไปทำบ้างเพราะมีนักเรียนที่ขอยืมโหนรถ บางโรงเรียนผู้บริหารเห็นด้วยกับเราแต่ครูไม่เห็นด้วยเพราะภาระงานเยอะ เลยทำให้การทำงานยาก” แต่ทั้งนี้ทุกภาคส่วนมีความ



คาดหวังว่า ถ้าโรงเรียนศีขรภูมิพิสัยเป็นรูปแบบที่ประสบผลสำเร็จ เป็นพื้นที่ต้นแบบได้ หากผู้ว่าราชการจังหวัดเห็นถึงความสำคัญและมีการสั่งการลงมาให้ทุกโรงเรียนทำตามแบบโรงเรียนศีขรภูมิพิสัย ผลสำเร็จก็จะทำให้ชัดเจนขึ้น

#ทีมศีขรภูมิฯ



ครูฝ่ายกิจการนักเรียนของโรงเรียนเล่าให้ฟังว่าการทำงานเรื่องระบบรถรับ-ส่งนักเรียนของโรงเรียนศีขรภูมิพิสัย นั้นเป็นการทำงานร่วมกันเป็นคณะทำงานของโรงเรียน ซึ่งจะรับผิดชอบเรื่องการจราจร การเดินทาง

เรื่องของรถรับ-ส่งของนักเรียน ซึ่งเป็นนโยบายของโรงเรียนที่ได้ดำเนินการมาแล้ว 3 ปี “การทำงานส่วนใหญ่หลักๆ คือ ตั้งแต่ก่อนเปิดเทอม คณะทำงานมีการวางแผนประชุมวางแผนเรื่องการจราจร เด็กนักเรียนใกล้เปิดเทอมจะดำเนินการทำการเรื่องรถรับ-ส่งอย่างไร นักเรียนส่วนใหญ่เกือบ 50% จะมาจับรถรับ-ส่งนักเรียน ที่เหลือจะเป็นผู้ปกครองมาส่ง ปั่นจักรยานหรือเดินทางมาเองก็มีแต่น้อย ส่วนรถจักรยานยนต์มีเยอะพอสมควร”

ในทุกภาคเรียนจะมีการประชุมผู้ปกครองนักเรียน โรงเรียนมีการชี้แจงให้ผู้ปกครองได้ทราบเรื่องรถรับ-ส่งนักเรียนด้วย รวมถึงจัดให้มีการตรวจสอบสภาพและอบรมให้ความรู้แก่คนขับรถในช่วงที่เปิดเทอมแล้วประมาณสัปดาห์ที่ 2 ของแต่ละเทอม “เมื่อก่อนมีประชุมเฉยๆ แต่จะเริ่มจริงจัง จังๆ 1-2 ปี ขนส่งเข้ามาดูแล มาช่วย ได้รับความอนุเคราะห์จากหลายหน่วยงานเข้ามาให้ความรู้ ตำรวจพยาบาล มาให้ความรู้กับรถรับ-ส่ง มาทำเรื่องขออนุญาต พอหัวหน้าขนส่งคน



เก่าเกะเขีญ คนใหม่มาแทนที่ก็อาจจะเปลี่ยนนโยบาย แต่ก่อนเราจะออกไปรับรองจากโรงเรียนเพื่อให้คนขับรถไปขอใบอนุญาตขนส่ง พอขนส่งเข้ามาแล้ว โรงเรียนก็บริการให้ในวันนั้นเลย โรงเรียนจะออกให้ทอมต่อทอม แต่ผู้ประกอบการอยากได้เป็นปี ไม่อยากทำหลายครั้ง ซึ่งโรงเรียนทำให้ไม่ได้ข้อกำหนด คือ ออกให้เป็นภาคเรียน แต่ก็ดีจะได้รู้ว่านักเรียนมาอย่างไร รถคันไหน คนขับเขายังขับรถอยู่ไหม แต่ปัญหาก็มีบ้าง รถบางคันเขามาส่งลูกหลานเอง บางคันไม่มีข้อมูล ข้อมูลจริง ๆ ที่โรงเรียนเก็บจะเป็นทะเบียนรถ มีเส้นทางการเดินรถ เบอร์โทรศัพท์ โรงเรียนเก็บทุกคัน รถคันนี้มีเด็กกี่คน มีรายชื่ออะไรบ้าง โฉนดก็มีการตั้งกลุ่มเอาไว้ประสานงานเรื่องของการเคลื่อนไหวของโรงเรียน มีติดต่อประสานงานตลอด รถจะมีข้อมูลของโรงเรียนด้วย ก่อนออกใบอนุญาตให้โรงเรียนต้องมีเอกสารของทางรถ ข้อมูลของนักเรียน ส่วนใบอนุญาตขนส่ง ผู้ขับจะต้องแนบรูปถ่ายด้วย” นอกจากนี้โรงเรียนยังมีการกำหนดให้ผู้ครูผู้รับผิดชอบด้านการจราจรโดยตรงอีกด้วย

ใส่ใจเหมือนลูกหลาน

ส่วนสำคัญที่ทำให้โรงเรียนได้ดำเนินการ คือ การขอความร่วมมือจากผู้ปกครอง โรงเรียนได้ชี้แจงทำความเข้าใจในและขอความร่วมมือจากผู้ปกครอง โดยให้ความสำคัญแก่เด็กนักเรียนเป็นหลัก อาจารย์นงเยาว์ ผาสุก รองผู้อำนวยการโรงเรียนศิษย์ภูมิพิสัย เล่าให้ฟังว่า “ผู้ปกครองต้องดูแลเรื่องลูกให้มาทันเวลา เรื่องความปลอดภัยถ้านักเรียนยังไม่มาโรงเรียน เราก็จะแจ้งไปนะ ประสานกับกับรถรับส่งให้ช่วยแจ้งด้วย รถรับส่งรู้ว่าลูกไปมีผู้ว่าเราก็ให้แจ้ง ถ้ารถรับส่งไม่แจ้งเราจะแจ้งเอง ทุกเรื่องต้องเข้าไปในหัวผู้ปกครอง หรือแม้แต่การบ้านก็ลด มีนโยบายให้ลดการบ้าน เด็กบางคนนอนตึกเพราะทำการบ้าน ผอ.ลงมาดูทุกเรื่อง ความใส่ใจเรื่องความเป็นอยู่ของลูก”



น้ำพึ่งเรือ เสือพึ่งป่า

กล่าวได้ว่าคนที่จะมาทำหน้าที่ขับรถรับ-ส่งนักเรียนนั้น ไม่ได้ถูกมองว่าเป็นอาชีพ แต่เริ่มต้นจากพ่อแม่หรือผู้ปกครองต้องมาส่งลูกหลานของตนเอง หรือคนในหมู่บ้านที่เป็นเครือญาติกันมาก่อนแล้วจึงขยายเป็นการเอื้อเพื่อช่วยเหลือเป็นค่าน้ำมันรถ ค่าจ้าง “ผมเป็นศิษย์เก่าโรงเรียน เดิมบ้านจักรยาน ต่อมาเป็นมอเตอร์ไซด์ บางทีเปียกฝน ฝนตก อุบัติเหตุบ้าง เด็กไม่มีใบอนุญาต ขับขี่ตำรวจจับ ผู้ปกครองมองว่า ถ้ามีรถรับส่งโดยที่รถรับส่งดูแลให้เรา ลูกก็ปลอดภัย เริ่มแรกเราส่งลูกก่อน ส่งหลาน เขาฝากมาด้วยช่วยค่าน้ำมันเรา ไม่ได้คิดว่า เป็นค่าจ้างนะ พอมาหลายคันเด็กเขามาเรียนเยอะ ก็มาคุยกัน พวกเราเมื่อมารวมกันหลายคัน เรามีวิธีการว่า ทำอย่างไรให้ชมรมของเราเป็นมาตรฐานที่จะคุยกับขนส่งได้ ลักษณะว่า ออกใบรับรองว่ารถคันนี้มาส่งนักเรียน โรงเรียนเรานะ ถือว่ามาส่งเด็กโรงเรียนนี้ โรงเรียนมาตรฐาน เดิมทีปัญหาหลานสาวขับมอเตอร์ไซด์ไม่เป็น เขาบอกนำช่วยมาส่งหน่อยขับมอเตอร์ไซด์มาส่ง บางทีก็เปียกฝน รถยนต์ก็มี มาส่งหลาน ส่งเข้า เย็นมารับ คนอื่นก็ขอฝากด้วย หลานจบไปหมด เป็นลูกสาวขึ้นมาแทน เป็นลูกเรายิ่งหนักเข้าไปอีกต้องรับผิดชอบสูงขึ้นไปกว่าเดิม ลูกสาว จบไปไม่รู้ที่รุ่นแล้ว ขับตั้งแต่ปี 39-40 ความเชื่อถือของผู้ปกครองเด็ก เขาบอกรถเก่าแล้ว คันใหม่ยังแอร์สบายๆ เด็กไม่ยอมขึ้นเราเข้าใจความรู้สึกเขา เขาได้เงินมาโรงเรียน 20-30 บาท สมมติกินข้าวโรงเรียนหมดแล้ว ตกตอนเย็นเด็กหิว ผมซื้อน้ำ ซ็อกกล้วยมา ผูกพันเหมือนลูกเด็กที่มากับเรา พ่อแม่ฝากมาผมเป็นผู้นำชุมชนในหมู่บ้าน เขาฝากมาเหมือนกับลูกเรา”



หรือแม้แต่การช่วยเหลือกันเองของกลุ่มผู้ประกอบการและผู้ปกครองที่ต้องช่วยเหลือซึ่งกันและกัน เป็นความสัมพันธ์ดั้งเดิมมาตั้งแต่ก่อนที่มีการจัดตั้งเป็นชมรมแล้ว “มีตัวอย่างคนขับรถรับ-ส่งนักเรียน ชื่อลุงไร ประสบอุบัติเหตุหลังจากที่ส่งนักเรียนเสร็จแล้ว ปกติแล้วทุกเย็นลุงไรจะไปช่วยตำรวจจราจรอำนวยความสะดวกโบกรถข้างโรงเรียนทุกวันจนใครๆ คิดว่าลุงไรเป็นตำรวจ เพราะตำรวจให้เสื้อสะท้อนแสง เครื่องแบบด้วย แต่พอแกหายไป 5-6 เดือน ผู้ปกครองที่เห็นแกมาตลอดแล้ววันหนึ่งแกหายไป พอรู้ข่าวว่าถูกรถชนก็ได้นำเงินกันช่วยเหลือ ทั้งที่สภาพรถแกก็ไม่ได้ใหม่แต่การที่แกมีจิตอาสาที่จะทำ ดูแลเด็กให้”

ส่วนโรงเรียนกับชมรมรถรับ-ส่งนักเรียน มีความสัมพันธ์ที่ดีต่อกันมาตั้งแต่ก่อนที่จะมีการจัดตั้งชมรมแล้ว กิจกรรมต่างๆ ที่โรงเรียนจัดหรือต้องเข้าร่วมโดยเฉพาะหากจะต้องมีการเดินทาง รถรับ-ส่งนักเรียนจึงเป็นกลุ่มที่เข้ามาสนับสนุนเรื่องนี้ “การดูแลให้การช่วยเหลือมันมากกว่าคำว่ารถรับ-ส่งกับโรงเรียน แต่เหมือนกับญาติ มีรถทัศนจรของโรงเรียน เราไปศึกษาดูงาน แหล่งเรียนรู้ รถก็ไป โรงเรียนอื่นถ้ามีงานจะใช้รถของเรา ก็ทำหนังสือมาขอใช้รถเราก็ประสานให้ เขาก็ช่วยค่าน้ำมัน ค่าคนขับอยู่แบบกัลยาณมิตร แบบพี่น้อง มีความผูกพัน” หรือแม้แต่การเชิญคนส่งมาตรวจสภาพรถและอบรมคนขับรถนั้น ทางโรงเรียนอำนวยความสะดวกให้แต่เหนือกว่านั้นอาจจะเรียกได้ว่าเป็นการช่วยเหลืออีกทางด้วย “คนส่งมาทุกปี 2-3 ปีที่ผ่านมา อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง ตอนแรกขอให้มาทุกเดือน เขาบอกงบประมาณไม่พอ เราก็จะออกค่าอาหารค่าอะไรให้เขามา โรงเรียนทำเตรียมใบขออนุญาต รถทัศนจรก็ทั้งหมดให้มาขอใบอนุญาตที่นี้ รถเต็มไปหมด ก็อำนวยความสะดวก ถ้าเข้าไปทำในเมือง คันละ 500 บาท ระหว่างทางไปเมืองบางทีก็โดนจับ เสียเงิน 2,000 บาท ขากลับโดน



อีก แล้วเขาจะกลัวไปหรือ” นอกจากนี้ อาจารย์นงเยาว์ ยังได้สะท้อนปัญหาให้ฟังด้วยว่า “รถรับ-ส่งนักเรียนนี้น่าเห็นใจเขานะ บางเดือนไม่ได้เงิน ต้องรอเก็บเกี่ยวกับ ต้องหาเงินมาจ่ายค่าน้ำมันรถ กรุงเทพกับต่างจังหวัดไม่เหมือนกัน โรงเรียนเรานักเรียนขาดแคลน กว่าจะมาโรงเรียน บางคนไม่ได้กินข้าวเช้า รถรับ-ส่งเหมือนผู้ปกครองคนหนึ่ง เขาจะดูแลเด็กเรื่องตั้งแต่วินัย ขยะในรถ รถโรงเรียนมีถังขยะในรถ ต้องรณรงค์ตั้งแต่เด็ก ผังที่ละนิดๆ แม้ที่จอดรถ ก่อนจะออกต้องเคลียร์ที่จอดรถคุณ เด็กห้อยโหนขึ้นบนหลังคา เราฝากให้คนขับรถดูแล เราจะบอกรถรับ-ส่งว่าถ้าคุณขับรถแล้วคุณเมา คุณมีโอกาสดังเดียว 12 หรือ 15 ชีวิต เขาเรียกคนละ 3 ล้านคุณจะทำที่ไหนมาให้เขา ถ้าเกิดรถคว่ำและเสียชีวิต เลิกเอา ยาบ้า บุหรี่ อย่าให้มี เราบอกแล้ว ทุกคนโอเค ทางโรงเรียนจะมีสายข้างนอก จะมีคนมาบอก รู้ทุกเรื่องในโรงเรียน ดีที่เราช่วยกันปรับปรุงรถรับ-ส่งโรงเรียนนี้น่ารัก บางคนไปรับโรงเรียนอื่นด้วย บางคัน 4 ที่ เด็กหลายๆ โรงเรียน บางคันตรงมาที่ศิษย์ฯ เลย ส่งเสร็จไปทำมาหากิน ทำมาค้าขาย บางคนก็กลับบ้าน บางคนก็จอดรถไว้ ที่สวนสาธารณะ แล้วตอนเย็นก็ขี่มอเตอร์ไซด์มาเอารถ เพื่อประหยัดน้ำมัน 4 โมงโรงเรียนเปิดประตูให้เข้า รถจะจอดเป็นระเบียบ เป็นช่อง ๆ”

นอกจากนี้ ทางโรงเรียนยังมีการจัดพื้นที่เพื่อให้รถรับ-ส่งนักเรียนเข้ามาใช้รับ-ส่งนักเรียนภายในบริเวณโรงเรียนด้วย ซึ่งนอกจากจะเป็นการอำนวยความสะดวกให้แล้วยังเป็นการตรวจสอบควบคุมความประพฤติของเด็กนักเรียน “ก่อนหน้านี้เด็กนักเรียน เด็กไม่เข้าโรงเรียนด้วย แต่เดิมนั้นรถรับ-ส่งจะจอดที่หน้าโรงเรียน แต่หลังทำกิจกรรมแล้วมีการเปลี่ยนแปลงโดยให้รถไปส่งนักเรียนข้างในโรงเรียนจึงแก้ปัญหานี้ได้ตอนนี้ท่านมองไปถึงการทำให้เป็นแคปซูลแล้วเด็กเดินผ่านเพื่อสแกน คนไหนมา คนไหนไม่มา เข้า-ออกตอนไหนรู้หมดเลย ตอนนี้อยู่



ระหว่างสรรหาโดยที่โรงเรียนจะทำเอง เก็บจากนักเรียนคนละ 400 บาท” หรือ หากพบเห็นเด็กนักเรียนห้อยโหนหรือขึ้นไปนั่งบนหลังคารถ จะมีการตรวจสอบ ว่ารถคันนั้นอยู่ในชมรมของโรงเรียนหรือไม่ เพื่อทำการดักเตือน “อย่างท่านรอง ผู้อำนวยการฯ ไปเจอรถที่เด็กขึ้นไปนั่งหลังคา ท่านจะโทรตรงเลย ใช้ ความสัมพันธ์ส่วนตัวเอาหรือจะใช้วิธีจดทะเบียนรถรับส่งนักเรียนแล้วแจ้งลงในไลน์กลุ่มรถรับ-ส่งนักเรียนเพื่อตรวจสอบว่าเป็นรถของโรงเรียนนี้ไหม จะมีไลน์กลุ่มรถรับ-ส่งนักเรียนที่มีการรายงานกันตลอด”

ชมรมรถรับ-ส่งนักเรียน

กว่าจะมาเป็นชมรมรถรับ-ส่งนักเรียนโรงเรียนศิรภูมิพิสัยที่ประสบผลสำเร็จอย่างทุกวันนี้ จุดเริ่มต้นที่โรงเรียนกำหนดเป็นมาตรการที่รถรับ-ส่งทุกคันจะต้องปฏิบัติ คือ นักเรียนต้องมาถึงโรงเรียนอย่างปลอดภัย คุณวิชัย พานเพชร ประธานชมรมรถรับ-ส่งนักเรียน เล่าให้ฟังว่า “การบริหารจัดการของชมรม คนขับรถรับ-ส่งนักเรียนจะต้องรู้หน้าที่ มาตรการของโรงเรียนบอกว่าต้องมีมาตรฐานมาส่งเด็กนักเรียนให้มาถึงโรงเรียนไม่เกิน 7.30 น. ทางโรงเรียนจะเน้นคุณภาพของเด็ก เราต้องดูแลเอาใจใส่เขา อย่างของผมจุดแรกที่ออกไปรับเด็กคนแรก คนต้นทาง 6 โมงเช้าต้องรอนะ รับที่บ้านเลย ช้าไม่เกิน 3-5 นาที มาถึงโรงเรียนไม่เกิน 7.30 น.เป็นนโยบายของผู้อำนวยการ เราทำให้มีคุณภาพตอบสนองนโยบาย เราก็บอกทีมงาน เราเป็นผู้ประกอบการต้องดูแลต้องรับผิดชอบเขา มีความรับผิดชอบสูงในการดูแลเด็ก อย่างรถตู้ขนส่งจะมาให้ความรู้อยู่แล้ว รถต้องมีคุณภาพ ความปลอดภัย ดูแลเด็กได้ แต่ทั้งหมดมีทั้งรถตู้ รถปิคอัพ แต่ก็มีมาตรฐานเดียวกัน เราต้องดูแลเด็กให้ดีที่สุด ความปลอดภัยเด็กต้องมาเป็นทีหนึ่ง”



จะเป็นชมรมที่ถูกต้อง รถต้องถูกต้อง

ในช่วงเริ่มต้น ทางโรงเรียนได้เชิญชวนให้คนขับรถรับ-ส่งนักเรียนมาเข้าร่วมประชุมทำความเข้าใจกันเพื่อจัดการให้เป็นมาตรฐาน โดยมีเป้าหมายคือ เด็กนักเรียนจะต้องเดินทางมาโรงเรียนอย่างปลอดภัยเพราะรถส่วนใหญ่ยังไม่ถูกต้องตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด “เริ่มแรกรถไม่ถูกต้อง ขนส่งออกมา บางคันเด็กชน ห้อยโหน ขึ้นหลังคา เขาเลยบอก ต้องตัดหลังคาออกอย่าให้เด็กขึ้นข้างบน ไม่งั้นโดนจับ มันผิดกฎหมาย ตอนนั้นเขามาให้ความรู้อบรม เราก็หาแนวทางเพื่อเสนอท่านรองผู้อำนวยการแล้วคุยกับทางขนส่งว่าจะทำอย่างไรให้มันถูกต้อง เขาบอกว่าให้ขอใบรับรองจากโรงเรียนว่ารถมาส่งจริงไหม เด็กก็คน รายชื่อเด็ก รับรองไปยืนยันต่อเขา เขาก็ออกใบรับรองว่า อนุญาตให้ใช้รถส่งนักเรียนเฉพาะโรงเรียนนี้ ไม่ให้ใช้อย่างอื่น เวลา 7.30 น.ถึงโรงเรียน 16.00 น.มารับ ขนส่งไม่ว่าอะไรดูแลดี”

การตรวจสอบสภาพรถในช่วงแรก สำนักงานขนส่งจะเข้ามาดำเนินการให้ที่โรงเรียน โดยที่โรงเรียนจะต้องเป็นหลักในการประสานงานทั้งกับขนส่งผู้ประกอบการ เพื่อให้รถพร้อมเข้าสู่กระบวนการตรวจสอบสภาพรถ ที่ผ่านการตรวจสอบสภาพจะได้ใบอนุญาตซึ่งจะต้องต่ออายุทุก 6 เดือน เมื่อครบกำหนดแล้วจะต้องไปตรวจสภาพใหม่โดยรถจะต้องมีอุปกรณ์ที่ครบถ้วน เช่น ต้องมีการจดทะเบียนให้ถูกต้อง มีถังดับเพลิง มีค้อน มีไฟกระพริบ รวมถึงต้องได้รับเอกสารรับรองจากโรงเรียนด้วย หากมีอุปกรณ์ไม่ครบถ้วนจะต้องรีบไปดำเนินการเพื่อกลับมาตรวจสภาพอีกครั้ง “รถตู้ต้องมีไฟพร้อม มีค้อน ถังดับเพลิง รถตู้ต้องมีค้อน รถปิคอัพมีถังดับเพลิง คือมาตรฐานถูกต้องใหม่ รถเราต้องตรวจสภาพอยู่แล้ว จะต่อภาษีต้องตรวจสภาพ เราจะเน้น พรบ.อย่าขาดนะ สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน ใบอนุญาตขับขี่ เล่มคู่มือรถ”



แต่หากพบว่ารถไม่ผ่านการตรวจสภาพแล้วนำมาใช้รับ-ส่งนักเรียน จะมีโทษปรับสูงถึงซึ่งคนขับรถเองมองว่าไม่คุ้มค่าหากจะถูกปรับในอัตราสูง แต่ปัญหาที่สำคัญในการปรับแก้ไขรถให้ถูกต้องนั้นบางครั้งมีค่าใช้จ่ายที่สูง “รถเขาที่จะทำใบอนุญาตต้องเป็นป้าย นข แต่ถ้าเป็นป้ายเขียวก็ไม่สามารถทำได้เพราะค่าใช้จ่ายสูง รถบางคันติดไฟแนนซ์ออกมาไม่ได้ ถ้าขนส่งเจอ เขาก็ปรับตามระเบียบ”

มุมมองสะท้อนปัญหา

ในพื้นที่จังหวัดสุรินทร์เองพบว่าเด็กนักเรียนจำนวนมากที่ขึ้นรถจักรยานยนต์มาโรงเรียนและมีแนวโน้มว่าจะมีเพิ่มมากขึ้นด้วย สาเหตุหนึ่งเพราะผู้ประกอบการเห็นว่าเป็นความสะดวกหรือความจำเป็น ซึ่งพบว่าบางพื้นที่รถรับ-ส่งนักเรียนไม่มีหรือมีไม่เพียงพอ ไม่มีรถประจำทาง รถอยู่ในสภาพเก่าไม่ปลอดภัย เด็กนักเรียนต้องโดยสารอย่างแออัด ทั้งนี้รถรับ-ส่งนักเรียนในจังหวัดสุรินทร์ไม่ได้รวมตัวกันเป็นกลุ่มหรือชมรมโดยเฉพาะ ไม่ได้รวมตัวกันเพื่อรับ-ส่งนักเรียนหรือบางกรณีจะมีรถประจำทางรับ-ส่งนักเรียนด้วย “เขาบอกว่าวิ่งชั่วคราวแต่ก็วิ่งมานานแล้ว เป็นรถ ป2 ที่เป็นรถประจำทางสี่ล้อที่วิ่งระหว่างนครราชสีมา-สุรินทร์ แล้วมาวิ่งบนถนนที่รถใหญ่รับ-ส่งเด็กนักเรียนซึ่งไม่ควรจะเอามาวิ่ง” แต่หากทางขนส่งจังหวัดเข้มงวดเกินไปโดยเฉพาะการตั้งด่านหรือออกตรวจจับ ผลที่ตามมาคือผู้ประกอบการจะไม่สามารถนำรถมารับ-ส่งเด็กนักเรียนได้ เด็กไม่สามารถไปโรงเรียนหรือเพิ่มภาระค่าใช้จ่ายให้แก่ผู้ประกอบการอีก แม้รถจะไม่ถูกต้องทั้งหมดแต่เด็กต้องมาโรงเรียนได้ “ถ้าผมหยุดเด็กจะมายังไง ถ้าผมไม่มาส่ง เด็กจะมาโรงเรียนอย่างไร บางคนเด็กขี่มอเตอร์ไซด์ไม่เป็น ผู้ปกครองให้ลูกนั่งมอเตอร์ไซด์มาโรงเรียน ผมว่าเสี่ยงมาก มารถโรงเรียนตรงเวลาเป๊ะ ไม่เปียก ไม่โดนจับ



ค่าน้ำมันไปกลับไม่น้อยกว่า 30 บาท รถโรงเรียนไปกลับ 13 บาทต่อวันต่อคนโดยเฉลี่ย บางคนก็เก็บค่ารถไม่ได้ เป็นปัญหา ผมก็แล้วแต่ มีวันไหนค่อยว่ากัน”

จากที่ได้กล่าวมาในช่วงต้น การนำรถไปปรับแก้เพื่อให้ผ่านการตรวจสภาพเป็นการเพิ่มภาระให้แก่คนขับรถ แม้จะเข้าใจในเหตุผลของการตรวจสภาพรถก็ตามแต่ปัญหาจริง ๆ คือ การขาดเงินทุนในการนำรถไปปรับแก้ไข “บางพื้นที่ที่เก็บข้อมูลมาพบว่าคนขับรถเก็บค่ารถเพียง 100-200 บาทต่อเดือน เพราะระยะทางจากบ้านมายังโรงเรียนใกล้กัน แต่หากจะให้รถไปปรับแก้ให้ถูกต้องทั้งหมดต้องใช้เงินมาก จะให้แก้ไขทันทีก็ยาก ควรจะต้องให้เวลาบ้างจนในที่สุดรถก็ต้องหยุดรับนักเรียน โรงเรียนก็ต้องหารถรับ-ส่งนักเรียนมาแทน โดยการใช้รถโรงเรียนคันเก่าไปซ่อมแล้วมารับเด็กนักเรียนหรือแม้แต่โรงเรียนต้องจัดผ้าป่าเพื่อหาเงินมาแก้ปัญหา นี่คือวิธีแก้ปัญหาของข้างล่างที่ข้างบนอาจจะไม่เคยทราบเลย มีหลายวิธีมากที่เขาแก้ปัญหาด้วยตัวเอง”

พลังเด็ก มาตรการเชิงรุกเพื่อสร้างความเข้าใจ

ทางเครือข่ายผู้บริโภครจังหวัดสุรินทร์ มีแนวทางในการสร้างความเข้าใจให้กับสังคมเพื่อให้ตระหนักถึงปัญหารถรับ-ส่งนักเรียน โดยมีการวางแผนที่จะนำตัวแทนเด็กมาอบรมการผลิตสื่อโดยให้เด็กเป็นตัวแทนในการเล่าเรื่องเพื่อสะท้อนปัญหาให้สังคมได้เข้าใจ “ในฐานะที่เป็นเด็ก จะทำเรื่องรถรับส่งนักเรียนที่ปลอดภัยอย่างไร พาทีมเด็ก ๆ ไป แยกหน้าคือครูครองสุข อยู่ฝ่ายสภาเด็ก ก็รับช่วงมาช่วยพาเด็กทำ เด็กสนใจทำสื่อ โดยต้องให้เด็กมีความรู้เรื่องรถรับ-ส่งนักเรียน เรื่องความปลอดภัยก่อน เป็นเสียงสะท้อนจากเด็ก จากคนที่อยู่ข้างล่าง เด็กเป็นผู้ใช้บริการโดยตรง ได้รับผลกระทบโดยตรง”



ระบบการจัดการความปลอดภัยรถรับ-ส่งนักเรียน จังหวัดสงขลา

จังหวัดสงขลา มีพื้นที่ประมาณ 7,390 ตารางกิโลเมตร ขนาดใหญ่เป็นอันดับที่ 26 ของประเทศไทย แบ่งการปกครองเป็น 16 อำเภอ นักเรียนบางส่วนเดินทางข้ามอำเภอเพื่อไปเรียนในโรงเรียนที่มีขนาดใหญ่หรือโรงเรียนที่มีชื่อเสียง และยังมีนักเรียนในเขตพื้นที่จังหวัดอื่นเดินทางมาเรียนในจังหวัดสงขลา เช่น นักเรียนที่มีบ้านอยู่ในเขตจังหวัดพัทลุงเดินทางมาเรียนในโรงเรียนที่ตั้งอยู่ในอำเภอรัตภูมิ ของจังหวัดสงขลา เพราะบริเวณนั้นเป็นรอยต่อระหว่างจังหวัด

อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา เป็นศูนย์รวมโรงเรียนที่มีชื่อเสียงหลายแห่ง นักเรียนที่เข้ามาเรียนในอำเภอหาดใหญ่ใช้วิธีการเดินทางที่แตกต่างกันไป เช่น ขี่รถจักรยานยนต์ ใช้รถโดยสารซึ่งเป็นรถสองแถว และยี่ระยะทางของรถโดยสารวิ่งไกลเท่าไร ก็ยังมีการห้อยโหนรถมากเท่านั้น เพราะรถวิ่งผ่านหลายอำเภอทำให้มีผู้โดยสารจำนวนมากโดยเฉพาะในช่วงเช้าและเย็น บางโรงเรียนตั้งอยู่บนเส้นทางที่รถโดยสารเข้าไปไม่ถึงหรือไม่ได้จอดติดถนนใหญ่ ทำให้นักเรียนต้องใช้รถรับ-ส่งนักเรียนในการเดินทางทั้งไปและกลับโรงเรียน ซึ่งรถรับ-ส่งนักเรียนมีทั้งรถตู้และรถกระบะที่นำมาดัดแปลงเป็นรถสองแถว

จังหวัดสงขลา มีการสื่อสารสถานการณ์การจราจรและอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในจังหวัดผ่านกลุ่มไลน์ของภาคส่วนที่เกี่ยวข้องโดยเฉพาะในกลุ่มของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด (ศปถ.) ซึ่งเน้นการทำงานในประเด็นต่าง ๆ เช่น จุดเสี่ยง การสวมหมวกนิรภัย รถส่วนบุคคล รถโดยสารสาธารณะ และมีการพูดถึงประเด็นรถทัศนาวจรและรถรับส่งนักเรียนอยู่บ้าง



การขับเคลื่อนจากระดับโรงเรียน

การทำงานเรื่องรถรับส่งนักเรียนของจังหวัดสงขลา มีการขับเคลื่อนโดยใช้กลไกภาคประชาชน ได้แก่ สมาคมผู้บริโภคสงขลา ที่นำประเด็นเรื่องความปลอดภัยของรถรับ-ส่งนักเรียนไปทำงานกับโรงเรียน ซึ่งโรงเรียนบางแห่งในจังหวัดสงขลา มีการทำงานจัดระบบรถรับ-ส่งนักเรียนที่สอดคล้องกับบริบทการเดินทางของนักเรียนในโรงเรียนอยู่บ้างแล้ว เช่น โรงเรียนระโนดวิทยา โรงเรียนหาดใหญ่วิทยาลัย 2

โรงเรียนหาดใหญ่วิทยาลัย 2 ตั้งอยู่ติดกับสนามกีฬาเมืองหลักภาคใต้ ห่างจากจากถนนใหญ่ ดังนั้นรถโดยสารจึงเข้าไปไม่ถึงหน้าโรงเรียน ทำให้นักเรียนส่วนใหญ่ต้องใช้รถรับส่งนักเรียน โรงเรียนจึงเริ่มจัดระบบรถรับ-ส่งนักเรียนตั้งแต่ช่วงก่อตั้งโรงเรียนเมื่อประมาณ 23 ปีที่แล้ว โดยพูดคุยกับผู้ประกอบการรถรับ-ส่งนักเรียนเพื่อชักชวนให้รวมตัวกันจัดตั้งเป็นชมรมรถรับส่งนักเรียน โดยโรงเรียนเป็นเจ้าภาพออกหนังสือเชิญผู้ประกอบการรถรับ-ส่งนักเรียนมาประชุมทำความเข้าใจและร่วมกันเสนอให้ตั้งชมรมขึ้น โดยมีเป้าหมายเพื่อให้คนขับรถ/ผู้ประกอบการได้ทำงานร่วมกันกับโรงเรียนและเป็นเจ้าของประเด็นปัญหาความปลอดภัยของรถรับ-ส่งนักเรียนร่วมกัน

ชมรมรถรับ-ส่งนักเรียน เพื่อนร่วมทางของโรงเรียน

การทำงานเรื่องรถรับ-ส่งนักเรียนของโรงเรียนหาดใหญ่วิทยาลัย 2 มีแนวคิดที่ว่า หัวใจสำคัญของความปลอดภัยคือคนขับรถ ดังนั้นต้องทำให้คนขับรถรับ-ส่งนักเรียนเป็นเพื่อนร่วมทางในการทำงานกับโรงเรียน จึงเกิดการประสานการทำงานระหว่างโรงเรียนและคนขับรถ/ผู้ประกอบการรถรับ-ส่งนักเรียน โดยเชิญคนขับรถ/ผู้ประกอบการรถรับ-ส่งนักเรียนมาประชุมที่



โรงเรียนและก่อตั้งเป็นคณะกรรมการของชมรม สมาชิกของชมรมเป็นคนขับรถ/ผู้ประกอบการ ได้แก่ ประธาน รองประธาน เภรณญิก ประชาสัมพันธ์ กรรมการ และเลขาธิการ มีรองผู้อำนวยการและครูฝ่ายกิจการนักเรียนของโรงเรียนหาดใหญ่วิทยาลัย 2 และประธานชมรมคนก่อนเป็นที่ปรึกษาชมรม โดยมีประกาศแต่งตั้งคณะกรรมการชมรมรถรับ-ส่งนักเรียนของโรงเรียนอย่างเป็นทางการ ซึ่งชมรมรถรับ-ส่งนักเรียนดำเนินงานมาอย่างต่อเนื่องจนถึงปัจจุบันและมีการเปลี่ยนประธานชมรมไปแล้ว 4 คน

นอกจากการก่อตั้งเป็นชมรมรถรับ-ส่งนักเรียนแล้ว โรงเรียนหาดใหญ่วิทยาลัย 2 ยังจัดทำระบบข้อมูลรถรับ-ส่งนักเรียนในแต่ละสาย ว่ามีรถที่วิ่งจากต่างอำเภอมายังโรงเรียนกี่สาย แต่ละสายประกอบด้วยรถกี่คัน และมีข้อมูลคนขับรถแต่ละคัน ทะเบียนรถ พร้อมทั้งเบอร์โทรศัพท์ของคนขับรถ และจำนวนของนักเรียนโรงเรียนหาดใหญ่วิทยาลัย 2 ที่โดยสารมากับรถแต่ละคัน มีการทำข้อมูลใหม่ทุกปีและเชื่อมโยงข้อมูลเหล่านี้เข้ากับระบบดูแลนักเรียน

ประสานพลังสามภาคส่วน (โรงเรียน-ผู้ประกอบการ-ชมรมรถรับ-ส่งนักเรียน)

โรงเรียนหาดใหญ่วิทยาลัย 2 แบนเอกสารที่มีข้อมูลของรถรับ-ส่งนักเรียนแต่ละสายและเบอร์โทรศัพท์ของคนขับรถเข้ากับใบสมัครเรียน ทำให้ผู้ประกอบการของนักเรียนที่ต้องการสมัครเข้าเรียนในโรงเรียนได้รับรู้ข้อมูลของรถรับ-ส่งนักเรียนแต่ละสาย โรงเรียนยังประสานให้ตัวแทนชมรมรถรับ-ส่งนักเรียนมาพบกับผู้ประกอบการในวันสมัครเรียนเพื่อให้ผู้ประกอบการได้พบปะกับคนขับรถแต่ละสาย ซึ่งผู้ประกอบการสามารถเลือกได้ว่ารถสายใดวิ่งผ่านบ้านของตนเมื่อนักเรียนสมัครเรียนและผ่านขั้นตอนการสอบจนกระทั่งได้เข้าเรียนแล้วในวันรายงานตัวนักเรียนก็มีตัวแทนจากชมรมรถรับ-ส่งนักเรียนมาตั้งโต๊ะรับ



สมัคร เมื่อมีการสมัครโดยสารกับรถรับ-ส่งนักเรียนแต่ละคันแล้ว ครูฝ่ายกิจการนักเรียนจะนำข้อมูลการเดินทางของนักเรียนที่ได้จากการรับ-ส่งนักเรียนมาเข้าสู่ฐานข้อมูลของโรงเรียน เรียกได้ว่าการบริหารจัดการดังกล่าวตอบโจทย์ของทั้ง 3 ภาคส่วน ได้แก่

1.ครูและผู้บริหารโรงเรียน ที่ต้องการเก็บข้อมูลการเดินทางของนักเรียน โดยมีเป้าหมายให้นักเรียนมาโรงเรียนได้สะดวกโดยไม่ต้องพึ่งรถโดยสาร รวมทั้งยังส่งผลต่อจำนวนนักเรียนที่สมัครเข้าเรียนด้วย เพราะหากนักเรียนเห็นว่าโรงเรียนมีการเดินทางที่ไม่สะดวก นักเรียนก็อาจไม่มาสมัครเรียนที่โรงเรียนหาดใหญ่วิทยาลัย 2

2.ผู้ประกอบการ ที่ต้องการให้บุตรหลานมีการเดินทางไปกลับโรงเรียนที่สะดวก ปลอดภัย และคุ้มค่ากับเงินที่ใช้จ่ายไปกับการเดินทาง เมื่อผู้ประกอบการได้พบกับคนขับรถรับ-ส่งนักเรียนโดยตรงก็สามารถสอบถามต่อเรื่องราคาค่ารถและฝากฝังเรื่องความปลอดภัยของลูกหลานกับคนขับรถได้

3.คนขับรถ/ผู้ประกอบการรถรับส่งนักเรียน ที่ต้องการรายได้จากการประกอบการรับ-ส่งนักเรียน เมื่อชมรมรถรับส่งนักเรียนได้พบปะกับผู้ประกอบการโดยตรงก็เป็นโอกาสที่คนขับรถจะได้รับรายได้ที่มาจากผู้ประกอบการของนักเรียน





นอกจากนี้ การรวมตัวก่อตั้งเป็นชมรมรถรับ-ส่งนักเรียนส่งผลดีต่อสมาชิกของชมรม เพราะเกิดระบบช่วยเหลือกันระหว่างเพื่อนร่วมอาชีพทั้งในด้านการให้ความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับขั้นตอนการขอใบอนุญาตรถรับ-ส่งนักเรียน รวมถึงคำแนะนำเรื่องสภาพรถที่ถูกต้องและพฤติกรรมการขับรถที่ปลอดภัย

โรงเรียน-ผู้ปกครอง-ชมรมรถรับ-ส่งนักเรียน ทั้งสามภาคส่วนล้วนส่งผลกระทบระหว่างกันและกันเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับเรื่องความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนทั้งสิ้น เมื่อทั้งสามภาคส่วนได้มาพบเจอกันก็เกิดการสื่อสารและกำหนดกติการะหว่างกันเพื่อเป้าหมายด้านความปลอดภัยของนักเรียนร่วมกัน โดยชมรมรถรับ-ส่งนักเรียนต้องสร้างความเชื่อมั่นด้านความปลอดภัยของนักเรียนให้กับผู้ปกครอง และมีระบบรายงานข่าวสารกับครูในโรงเรียนผ่านไลน์ โดยมีการสื่อสารกันในเรื่องต่าง ๆ ตามสถานการณ์ เช่น ขอดูตารางสอบของนักเรียนจากครูเพื่อให้ไปรับนักเรียนได้ตรงเวลา หรือการแจ้งครูเวรว่ารถเสียกลางทางที่อาจจะทำให้นักเรียนเข้าเรียนสาย ฯลฯ เป็นการทำงานแบบ “น้ำพึ่งเรือ เสือพึ่งป่า” เมื่อคนขับรถรับ-ส่งนักเรียนพานักเรียนไปและกลับโรงเรียนอย่างปลอดภัย โรงเรียนก็จัดพื้นที่ให้ชมรมคนขับรถนักเรียนมาพบปะกับผู้ปกครองในวันรับสมัครนักเรียน นอกจากนี้ ครูต้องให้ข้อมูลที่จำเป็นแก่คนขับรถเพื่อบริหารจัดการเวลารับส่งนักเรียนอย่างเหมาะสม ส่วนผู้ปกครองก็ต้องยอมรับบทบาทของคนขับรถว่ามีความสำคัญในการดูแลความปลอดภัยในการเดินทางของบุตรหลานเช่นกัน



การสนับสนุนจากภาครัฐและภาคประชาชน

ปัจจุบัน โรงเรียนหาดใหญ่วิทยาลัย 2 มีนักเรียนจำนวนประมาณ 2,979 คน โดยมีสัดส่วน 70% ที่เดินทางด้วยรถรับ-ส่งนักเรียน โดยมีรถรับ-ส่งนักเรียน 94 คันที่อยู่ในชมรม และมีอีกประมาณ 10 คัน ที่ยังไม่ได้เข้ามาในชมรมฯ นอกจากกลไกการทำงานภายในโรงเรียน (ครู-ผู้ปกครอง-ชมรมรถรับ-ส่งนักเรียน) ที่ต้องมีการสร้างความตระหนักในเรื่องนี้อย่างต่อเนื่องด้วยการสื่อสารระหว่างโรงเรียนและผู้ปกครองผ่านเวทีประชุมผู้ปกครอง และการสื่อสารระหว่างโรงเรียนกับชมรมรถรับ-ส่งนักเรียนผ่านไลน์แล้ว ยังได้รับการสนับสนุนจากสำนักงานขนส่งจังหวัดสงขลาและตำรวจในการเข้ามาอบรมให้ความรู้กับชมรมรถรับ-ส่งนักเรียนของโรงเรียนหาดใหญ่วิทยาลัย 2 ในช่วงก่อนเปิดเทอม โดยมีการอบรมอย่างต่อเนื่องเกือบทุกปีตั้งแต่ประมาณ 20 ปีที่แล้ว ในหัวข้อที่เกี่ยวกับสภาพรถที่ถูกต้องตามข้อกำหนดของการเป็นรถรับส่งนักเรียนและเรื่องพฤติกรรมการขับที่ปลอดภัย นอกจากนี้ยังมีการตรวจสภาพรถในเบื้องต้นและให้คำแนะนำโดยช่างตรวจสภาพรถของสำนักงานขนส่งจังหวัด เพื่อให้ผู้ประกอบการจะได้มีเวลาเตรียมตัวสำหรับการนำรถไปตรวจสภาพที่สำนักงานขนส่งจังหวัดและทำใบอนุญาตรถรับส่งนักเรียนต่อไป

หลังจากเข้าอบรมที่โรงเรียนหาดใหญ่วิทยาลัย 2 ซึ่งจัดขึ้นทุกปีแล้ว คนขับรถที่เข้าอบรมจะได้รับบัตรชมรมรถรับส่งนักเรียนโรงเรียนหาดใหญ่วิทยาลัย 2 โดยมีลายเซ็นของตัวแทนจากสำนักงานขนส่งจังหวัดและผู้อำนวยการโรงเรียนบนบัตร เป็นเครื่องแสดงว่าในการทำงานของโรงเรียนหาดใหญ่วิทยาลัย 2 นั้นมีผู้เกี่ยวข้อง 3 ภาคส่วน คือ ชมรมรถรับ-ส่งนักเรียน-โรงเรียน-สำนักงานขนส่งจังหวัด โดยเน้นการสนับสนุน ให้ความรู้ และสร้างความเข้าใจก่อนการบังคับใช้กฎหมาย เช่น หากสำนักงานขนส่งจังหวัดตรวจพบ



รถของชมรมที่มีลักษณะและการกระทำที่ไม่ถูกต้องตามข้อกำหนดร้อยละเปอร์เซ็นต์ก็ขอให้บันทึกข้อมูลไว้แล้วปล่อยรถรับส่งนักเรียนในหัวถึงโรงเรียนก่อนเพื่อที่นักเรียนจะได้ไม่เข้าเรียนสาย หลังจากนั้นจึงมีการดักเตือนหรือระบุความผิดในภายหลัง

“เป้าหมายของโรงเรียน คือ ขอให้เด็กออกจากบ้านมาโรงเรียนและกลับถึงบ้านปลอดภัย ถ้ามีการบังคับเบ้ตามข้อกำหนดนั้นก็ทำงานยาก เด็กก็มาโรงเรียนสาย” นายสุธรรม แก้วยอดทอง ครูโรงเรียนหาดใหญ่วิทยาลัย 2 กล่าว

เมื่อมีแนวทางปฏิบัติดังกล่าว ชมรมรถรับ-ส่งนักเรียนเองก็ต้องมีการบริหารจัดการภายในชมรมเพื่อสร้างความเชื่อมั่นแก่ทุกภาคส่วน โดยมีการดักเตือนกันระหว่างสมาชิกในกรณีที่มีผิดกฎการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยหรือมีสภาพรถที่ไม่ปลอดภัย รวมทั้งมีการกำหนดค่ารถให้มีมาตรฐานเมื่อมีการขึ้นค่ารถด้วยเงื่อนไขจากราคาน้ำมันหรือสภาพเศรษฐกิจแล้วรถทุกคันในชมรมก็ต้องขึ้นค่ารถเหมือนกันด้วยอัตราที่เหมาะสม หากสมาชิกไม่ทำตามข้อกำหนดของชมรมก็ต้องออกจากความเป็นสมาชิกชมรม

จากการทำงานระดับโรงเรียนสู่การขยายผล

มีนโยบายจากเขตพื้นที่การศึกษาให้โรงเรียนในสังกัดสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน (สพฐ.) สืบหาข้อมูลรถรับส่งนักเรียน และให้โรงเรียนออกแบบระบบดูแลความปลอดภัยของรถรับ-ส่งนักเรียน ซึ่งโรงเรียนหาดใหญ่วิทยาลัย 2 มีระบบในโรงเรียนอยู่ก่อนแล้ว ในช่วง พ.ศ.2560 สมาคมผู้บริโภควัดสงขลาเข้าไปทำงานร่วมกับโรงเรียนหาดใหญ่วิทยาลัย 2 ด้วยการเสนอความเห็นต่อโรงเรียนหาดใหญ่วิทยาลัย 2 ให้มีการสำรวจข้อมูล



โดยมีแบบสำรวจข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับความพึงพอใจของผู้บริโภคเป็นเครื่องมือในการทำงาน เนื่องจากแต่เดิมโรงเรียนเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับสายรถ ข้อมูลคนขับรถ และจำนวนนักเรียนบนรถแต่ละคัน แต่ยังไม่มีความพึงพอใจของผู้บริโภคหรือผู้ใช้บริการรถรับ-ส่งนักเรียน จากการเข้าไปทำงานของสมาคมผู้บริโภคสงขลาส่งผลให้โรงเรียนได้ข้อมูลจากนักเรียนและผู้ปกครองในลักษณะที่หลากหลายขึ้น โดยเฉพาะในด้านความพึงพอใจของนักเรียนต่อรถรับ-ส่งนักเรียนซึ่งโรงเรียนไม่เคยเก็บข้อมูลด้านนั้นมาก่อน

สมาคมผู้บริโภควัดสงขลาในรูปแบบการทำงานของโรงเรียนหาดใหญ่วิทยาลัย 2 ไปขยายผลให้กับโรงเรียนมัธยมสิริวัณวรี 2 และ โรงเรียนรัตภูมิวิทยา อันเป็นการขยายผลจากอำเภอหาดใหญ่สู่อำเภอรัตภูมิ โดยเริ่มชวนให้ทั้งสองโรงเรียนสำรวจข้อมูลความพึงพอใจของนักเรียนต่อรถรับ-ส่งนักเรียนด้วยการใช้แบบสำรวจโรงเรียนละ 100 ชุด การเก็บข้อมูลทำให้รู้ข้อมูลว่าโรงเรียนมีรถรับ-ส่งนักเรียนกี่คัน คนขับรถแต่ละคันเป็นใครบ้าง และนักเรียนมีความพึงพอใจต่อการใช้บริการรถรับ-ส่งนักเรียนอย่างไร ถือเป็นช่องทางในการกระตุ้นให้โรงเรียนเห็นความสำคัญของรถรับ-ส่งนักเรียนโดยเริ่มต้นจากการสร้างระบบข้อมูลในโรงเรียน

สำนักงานขนส่งจังหวัดสงขลามีการทำฐานข้อมูลรถรับ-ส่งนักเรียนตามนโยบายของกรมการขนส่งทางบก โดยทำหนังสือขอความร่วมมือไปยังโรงเรียนต่าง ๆ ให้ส่งข้อมูลมายังสำนักงานขนส่งจังหวัด ซึ่งบางโรงเรียนให้ความร่วมมือในการส่งข้อมูล แต่บางโรงเรียนซึ่งส่วนใหญ่เป็นโรงเรียนรอบนอกตัวเมืองยังไม่มีข้อมูลเกี่ยวกับรถรับ-ส่งนักเรียน



นอกจากการหาฐานข้อมูล สำนักงานขนส่งจังหวัดร่วมกับตำรวจได้ออกไปจัดอบรมให้กับโรงเรียนต่าง ๆ โดยมีการจัดอบรมที่โรงเรียนขนาดใหญ่ วิทยาลัย 2 เกือบทุกปี รวมถึงโรงเรียนอีกหลายแห่งในอำเภอต่าง ๆ ตามที่โรงเรียนประสานมายังสำนักงานขนส่งจังหวัดสงขลา หัวข้อการอบรมเกี่ยวกับเรื่องสภาพรถที่ปลอดภัยและพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัย รวมทั้งมีการตรวจสภาพภายนอกของรถรับ-ส่งนักเรียนในเบื้องต้น เพื่อให้ผู้ประกอบการมีเวลาในการนำรถไปปรับสภาพก่อน ซึ่งเป็นการสนับสนุนข้อมูลความรู้และสร้างความเข้าใจเพื่อเป้าหมายให้ผู้ประกอบการรถรับ-ส่งนักเรียนนำรถมาตรวจสภาพและขอใบอนุญาต



ด้านการบังคับใช้กฎหมาย สำนักงานขนส่งจังหวัดสงขลาตรวจรถรับ-ส่งนักเรียนที่มาจอดบริเวณหน้าโรงเรียนและตามถนนในเส้นทางที่รถวิ่งผ่าน โดยเฉพาะช่วงเปิดเทอม การตรวจรถ

เน้นให้ความรู้และสร้างความเข้าใจต่อคนขับรถ นอกจากนี้ สำนักงานขนส่งจังหวัดสงขลาเปิดบริการตรวจสภาพรถในวันเสาร์และวันอาทิตย์เพื่ออำนวยความสะดวกให้คนขับรถ/ผู้ประกอบการรถรับ-ส่งนักเรียนซึ่งนำรถมาตรวจสภาพและขอใบอนุญาตที่สำนักงานขนส่งจังหวัด



ปัจจัยความสำเร็จ

1. ผู้บริหารโรงเรียนเห็นความสำคัญโดยกำหนดให้เรื่องรถรับ-ส่งนักเรียนเป็นวาระของโรงเรียน
2. มีการทำงานร่วมกันของสามภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของนักเรียน (ครู-ผู้ประกอบการรถรับ-ส่งนักเรียน-ผู้ปกครอง)
3. โรงเรียนกับผู้ประกอบการรถรับส่งนักเรียนเป็นหนึ่งเดียวกันในฐานะเพื่อนร่วมทาง
4. มีการสนับสนุนจากภายนอกโรงเรียน ทั้งหน่วยงานภาครัฐ (สำนักงานขนส่งจังหวัด/ตำรวจ) และภาคประชาชน (สมาคมผู้บริโภคงสงขลา)
5. เน้นการสนับสนุนและสร้างความเข้าใจ มากกว่าการบังคับใช้กฎหมาย

แนวโน้มในการขยายผล

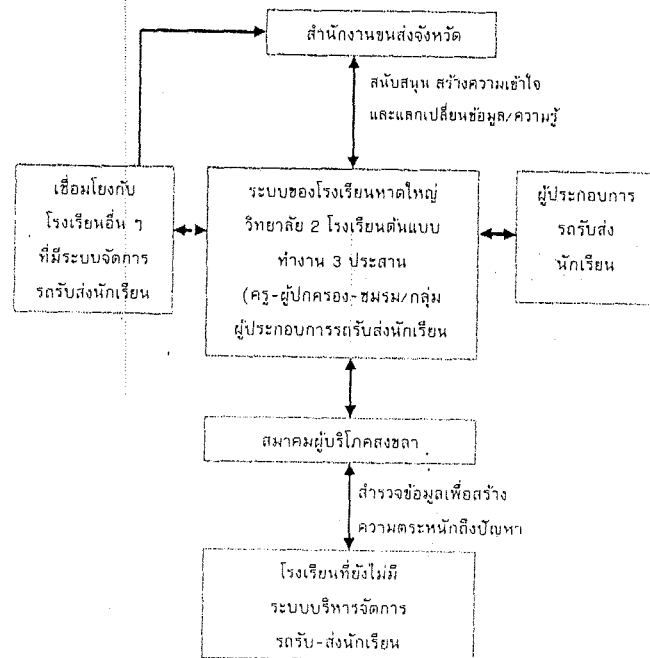
1. การขยายผลจาก "โรงเรียน" สู่ "โรงเรียน" โดยมีโรงเรียนขนาดใหญ่ วิทยาลัย 2 เป็นต้นแบบ
2. สมาคมผู้บริโภคงสงขลา ซึ่งเป็นองค์กรภาคประชาชน ทำหน้าที่เชื่อมโยงการทำงานจากโรงเรียนสู่โรงเรียน
3. สมาคมผู้บริโภคงสงขลาขยายผลสู่โรงเรียนอื่น โดยประสานความร่วมมือกับสำนักงานขนส่งจังหวัด ในการสร้างความรู้ ความเข้าใจ และตระหนักในเรื่องความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน



4. ผลักดันให้เกิดโครงสร้างการทำงานด้านความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนอย่างเป็นทางการในระดับจังหวัด

5. ขยายผลจาก “ผู้ประกอบการ” สู่ “ผู้ประกอบการ” โดยชมรมรถรับ-ส่งนักเรียนของโรงเรียนหาดใหญ่วิทยาลัย 2 นำรูปแบบของชมรมไปขยายผลกับผู้ประกอบการรถรับ-ส่งนักเรียนของโรงเรียนอื่น (เนื่องจากในปัจจุบันมีผู้ประกอบการรถรับ-ส่งนักเรียนของโรงเรียนอื่นสนใจอยากก่อตั้งชมรมรถรับ-ส่งนักเรียนบ้างแล้ว)

รูปแบบการจัดการรถรับส่งนักเรียนของจังหวัดสงขลา



บทเรียนสำหรับการนำไปปรับใช้

- โรงเรียนเป็นจุดเริ่มต้นสำคัญของการทำงานเรื่องรถรับ-ส่งนักเรียน
- ต้องมีครูในโรงเรียนที่ตระหนักถึงความสำคัญและเป็นหลักในการทำงานด้านรถรับ-ส่งนักเรียนเพื่อความต่อเนื่องของการทำงานในโรงเรียน
- การทำให้โรงเรียนและผู้ประกอบการเป็นเพื่อนร่วมทางกันนั้นต้องมีประเด็น/ข้อแลกเปลี่ยนที่เชื่อมโยงทั้งสองฝ่ายเข้าด้วยกัน (กรณีของโรงเรียนหาดใหญ่วิทยาลัย 2 คือ การแลกเปลี่ยนระหว่างกัน โดยที่โรงเรียนให้ผู้ประกอบการมาพบปะกับผู้ปกครองของนักเรียนในวันรับสมัครนักเรียนใหม่ ขณะที่ผู้ประกอบการก็ต้องมีการตระหนักเรื่องความปลอดภัยและให้ครูในโรงเรียนเข้าร่วมเป็นที่ปรึกษาของชมรม)



ระบบการจัดการรถรับ-ส่งนักเรียนที่ปลอดภัย จังหวัดจันทบุรี

จังหวัดจันทบุรีเป็นจังหวัดที่มีการทดลองพัฒนารูปแบบการจัดการรถรับ-ส่งนักเรียนโดยเริ่มจากกระบวนการในการวิเคราะห์ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับรถรับ-ส่งนักเรียนในพื้นที่ที่มีแนวโน้มไปที่ปัจจัยด้านคนเป็นหลักโครงการฯ ในช่วงเริ่มต้นจึงมุ่งเน้นไปที่การจัดการเครือข่ายรถรับ-ส่งนักเรียนซึ่งเป็นหัวใจหลักของการพัฒนาระบบให้เกิดความยั่งยืนต่อไป เรียกได้ว่า

“เป็นการเริ่มต้นจากพฤติกรรมเสี่ยงสู่การจัดการเครือข่ายผู้ประกอบการรถรับ-ส่งนักเรียนอย่างเป็นระบบ”

จุดเริ่มต้นการจัดการ

การเดินทางมาโรงเรียนของนักเรียนในจังหวัดจันทบุรีโดยรถรับ-ส่งนักเรียนค่อนข้างมีความหลากหลายและมักจะมาพร้อมกับปัญหาความปลอดภัยในการเดินทางต่างๆ ที่ชาวบ้านในพื้นที่จะมองว่าเป็นวิถีชีวิตถึงแม้จะทราบว่ายอันตรายแต่ก็ไม่มีทางเลือกมากนัก เรายังพบเห็นรถกระบะดัดแปลงสภาพเป็นรถ 2 ชั้น รับ-ส่งนักเรียน และมีรถรับ-ส่งนักเรียนข้ามจังหวัด เช่น จากอำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรีไปส่งโรงเรียนที่อยู่ในเขตสระแก้ว หรือ ที่โรงเรียนในอำเภอมะขาม มีหลายโรงเรียนที่กำลังจะถูกยุบเพราะจำนวนเด็กน้อยลงส่งผลให้รถรับ-ส่งนักเรียนก็กำลังจะถูกเลิกจ้าง เพราะไม่มีเด็กขึ้น หรือ แม้กระทั่งในอำเภอเมืองและอำเภอแหลมสิงห์ ซึ่งเป็นตัวอย่างของรถที่วิ่งจากอำเภอรอบนอกจังหวัดวิ่งเข้ามาในเมือง ส่วนใหญ่เป็นรถตู้ทั้งหมดเพราะระยะทางค่อนข้างไกล โดยสาเหตุหลักเพราะในเขตเมืองมีโรงเรียนประจำจังหวัดและมีชื่อเสียง ที่สามารถสร้างโอกาสในการศึกษาต่อเพื่อเข้ามหาวิทยาลัยระดับประเทศได้ ด้วยสาเหตุดังกล่าว



ผู้ประกอบการส่วนใหญ่จึงใช้บริการรถตู้ เพราะ มีความปลอดภัยระดับหนึ่ง แต่ระยะทางจากบ้านถึงโรงเรียนที่ไกลและต้องไปให้ทันเข้าเรียน รถส่วนใหญ่จะต้องเริ่มออกจากบ้านเด็กหลังแรกเพื่อวิ่งเข้ามาส่งนักเรียนในตัวเมืองตั้งแต่ตีเช้า (ช่วงตี 4-5) และคนขับรถต้องขับรถเร็วเพื่อให้มาทันเวลานักเรียนเข้าเรียน ความเร็วอยู่ที่ประมาณ 100 - 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ความเสี่ยงที่เกิดขึ้นทุกๆ วันสร้างความไม่สบายใจให้กับสำนักงานขนส่งจังหวัดจันทบุรีที่เป็นห่วงว่าเด็กนักเรียนของจังหวัดจันทบุรีที่โดยสารด้วยรถรับ-ส่งนักเรียนที่มีความเสี่ยงดังกล่าว แต่ก็ไม่รู้จะจัดการอย่างไรจึงใช้มาตรการการบังคับใช้กฎหมายเข้ามาจัดการปัญหาโดยเน้นไปที่การจับรถรับ-ส่งนักเรียนที่ผิดระเบียบของกรมการขนส่งทางบกไม่ว่าจะเป็นการบรรทุกเกิน การดัดแปลงรถ รถหลักรถก็จับหมดทุกเรื่อง มาตรการการจัดการของสำนักงานขนส่งจังหวัด ทำให้เกิดผลกระทบในวงกว้าง ยกตัวอย่างในอำเภอแก่งหางแมวรถรับ-ส่งนักเรียนประท้วงหยุดวิ่งรถรับ-ส่งนักเรียน 2-3 วัน ก็ทำให้ผู้ประกอบการโวยวายว่าทำไมลูกถึงไม่ได้เรียน รถโรงเรียนก็มีปัญหานักเรียนมาเรียนหนังสือไม่ได้

โครงการศึกษาวิจัยการขับเคลื่อนมาตรฐานความปลอดภัยรถรับส่งนักเรียนพื้นที่นำร่อง จันทบุรีภายใต้ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน จึงได้เริ่มต้นขึ้น โดยมี นายฉัตรไชย ภู่อารีย์ นักวิชาการและผู้เชี่ยวชาญด้านงานขนส่งอิสระ เป็นหัวหน้าโครงการฯ ซึ่งได้รับการประสานงานฝ่ายวิชาการสำนักงานขนส่งจังหวัดจันทบุรีเพื่อหาทางออกในการแก้ไขปัญหาในพื้นที่ โดยในขั้นแรกทางโครงการฯ จำเป็นต้องทราบปัญหาในพื้นที่เชิงลึก จึงได้ลงเก็บและจัดทำข้อมูลพร้อมวิเคราะห์สภาพปัญหา ความเสี่ยงรถรับ-ส่งนักเรียนของจังหวัดจันทบุรีแล้วพบว่า



1. ในแต่ละพื้นที่แต่ละอำเภอ มีความเสี่ยงที่ไม่เหมือนกัน รากปัญหาไม่เหมือนกัน ต้องมีการจัดการในเชิงพื้นที่ ในทุกอำเภอของจังหวัดจันทบุรี
2. การเกิดอุบัติเหตุรถรับ-ส่งนักเรียนส่วนใหญ่เกิดจากตัวคนมากที่สุด ซึ่งไม่ได้เกิดจากพฤติกรรมคนขับรถยนต์อย่างเดียวเท่านั้น แต่เมื่อวิเคราะห์ในเชิงลึกยังพบสาเหตุที่ทำให้คนขับรถต้องมีปัจจัยอื่นที่ส่งผลพฤติกรรมเสี่ยง ไม่ว่าจะเป็นสภาพภูมิประเทศของจังหวัดจันทบุรีที่มีทั้งเขตเมืองและเขตพื้นที่ป่า และสภาพทางสังคมที่ผู้ปกครองนิยมที่จะให้ลูกมาเรียนในเมืองจึงทำให้เกิดความเสี่ยงที่กล่าวมาในข้างต้น



ภาพความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถรับ-ส่งนักเรียนของจังหวัดจันทบุรี

การดำเนินงานใช้เวลาค่อนข้างนานเพื่อประมวลความเสี่ยงทั้งหมด แล้วจึงสรุปข้อมูลย้อนกลับไปถึงรากของปัญหา และพบว่า ปัญหาหลายๆ เรื่อง สำนักงานขนส่งจังหวัดไม่สามารถแก้ไขจัดการใดๆ ได้เลย อาทิ เรื่องเส้นทางรถ



เรื่องค่ารถ หรือแม้แต่การขอให้โรงเรียนนอกใบรับรองก็ยังถือเป็นเรื่องยาก การขับเคลื่อนเพื่อให้เกิดการแก้ไขปัญหานั้น ต้องมีตัวกลางในการเข้าไปปรับแนวคิดให้ทุกภาคส่วนเข้าใจ ซึ่งทางโครงการเป็นส่วนสำคัญในการดำเนินการดังกล่าว โดยมีสำนักงานขนส่งจังหวัดให้การสนับสนุน และร่วมดำเนินการไปพร้อมกับโครงการฯ ในลักษณะของการให้ความรู้ ทำความเข้าใจ และ แก้ไขปัญหาไปตามบริบทของพื้นที่

การจัดการเครือข่ายผู้ประกอบการรถรับ-ส่งนักเรียนอย่างเป็นระบบ

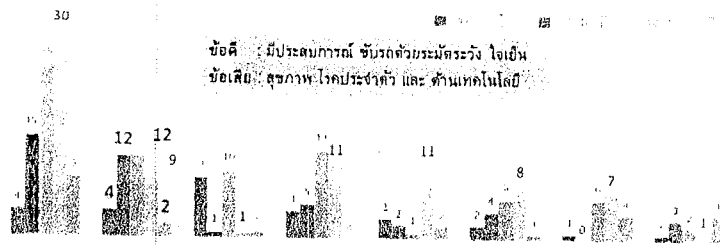
ภายหลังจากที่โครงการฯ ได้ลงพื้นที่เพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลเพิ่มเติมพบว่า ในทุกอำเภอจากการรวมตัวกันของผู้ประกอบการรถรับ-ส่งนักเรียนอยู่แล้วแบบไม่เป็นทางการแต่เป็นการรวมกลุ่มกันเพื่อรักษามลประโยชน์ของกลุ่มตนเองไม่เกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัย โดยเฉพาะการแจ้งข่าวกันภายในกลุ่มว่าวันนี้มีขนส่งจังหวัดมาตั้งด่านตรวจจับที่ไหนบ้าง และวิธีการที่คนขับรถแก้ปัญหาเมื่อจะต้องพบกับด่านของขนส่งจังหวัดคือคนขับรถจะจอดรถให้นักเรียนลงเดินเข้าโรงเรียนไกลๆ พอเห็นด่านจะจอดทางออกไปจากด่านประมาณ 2 กิโลเมตร ให้นักเรียนเดินเข้าโรงเรียน หรือ อีกวิธีซึ่งเสี่ยงอันตรายคือเลือกใช้เส้นทางลัดเพื่อเลี่ยงด่าน แต่เป็นเส้นทางที่ไม่ค่อยปลอดภัย

โครงการฯ เริ่มพูดคุยหารือกับกลุ่มรถรับส่งนักเรียนที่รวมตัวแบบไม่เป็นทางการ เพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลในพื้นที่อย่างละเอียด เช่น จำนวนรถประเภทที่ใช้ในการรับ-ส่งนักเรียน สภาพรถ การตรวจสภาพ การขออนุญาตเป็นรถรับ-ส่งนักเรียน อุปกรณ์ความปลอดภัย เส้นทางที่วิ่ง จำนวนนักเรียนที่โดยสารในรถคันนั้น โครงการฯ เริ่มชักชวนและรวมกลุ่มผู้ประกอบการโดยใช้ข้อมูลเป็นตัวเปิดประเด็นการหารือ โดยบทบาทของชมรมผู้ประกอบการ



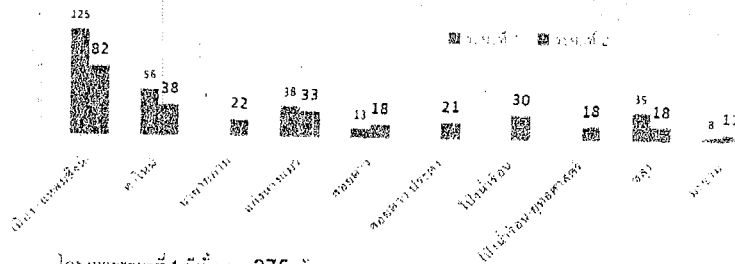
รถรับ-ส่งนักเรียนจะให้ความสำคัญกับการเก็บข้อมูลรถแต่ละพื้นที่ ข้อมูลนี้จะถูกส่งให้กับเครือข่ายทั้งหมด ทั้งขนส่ง ทั้งโรงเรียน คือ ทุกคนใช้ข้อมูลเดียวกันในการคุย

เฉลี่ยอายุพนักงานขับรถรับส่งนักเรียนทุกชมรม
อยู่ที่ 51-60 ปี



หมายเหตุ: ข้อมูลนี้ไม่ได้รวมโรงเรียนที่โรงเรียนไม่ได้ใช้ข้อมูล (โรงเรียน 1/2562)

จำนวนรถรับส่งนักเรียนร่วมโครงการทุกชมรม
เปรียบเทียบระยะที่ 1 และ ระยะที่ 2 (คัน)



โครงการระยะที่ 1 มีทั้งหมด 275 คัน

โครงการระยะที่ 2 มีทั้งหมด 291 คัน

หมายเหตุ: ข้อมูลนี้ไม่ได้รวมโรงเรียนที่โรงเรียนไม่ได้ใช้ข้อมูล (โรงเรียน 1/2562)

ภาพการใช้ข้อมูลในการหาหรือเครือข่าย



เมื่อรวบรวมข้อมูลรถรับ-ส่งนักเรียนและจัดตั้งชมรมรถรับ-ส่งนักเรียนแล้ว จึงมีการวางแผนทางปฏิบัติสำหรับสมาชิกในชมรม แบ่งเป็น 3 ระดับ

1. กระบวนการติดตามประเมินผล “ด้านฐานข้อมูล” ฝึกปฏิบัติ ให้ แต่ละชมรม สร้างฐานข้อมูลสมาชิก ทำทะเบียนประวัติ ข้อมูลสภาพรถ มีรูปถ่าย การเก็บข้อมูล ที่สามารถส่งให้กับทางโรงเรียนและเครือข่ายพื้นที่ เพื่อให้เข้ามาเป็นข้อมูลตั้งต้นเพื่อจัดการความปลอดภัยรถรับ-ส่งนักเรียน และ ข้อมูลที่ส่งให้กับทางสำนักงานขนส่งจังหวัด เพื่อเตรียมขอใบอนุญาตประกอบการ (สำหรับรถที่ขอได้) ส่วนรถที่ขอไม่ได้ก็จะ เป็นข้อมูลในการติดตามประเมินในระยะถัดไป
2. กระบวนการติดตามประเมินผลด้าน “สภาพตัวรถ” กำหนดมาตรฐานความปลอดภัยร่วมกับสำนักงานขนส่งจังหวัดเพื่อให้เกิดข้อตกลง ในหลักเกณฑ์ รถที่สามารถเข้าตรวจสอบและขอใบอนุญาตได้ กับ รถที่ขอใบอนุญาตไม่ได้ เพื่อให้มีความชัดเจนโดยยึดหลักความปลอดภัยตามหลักวิศวกรรม เช่น รถกระบะทุกคันของโครงการต้องมีฝาปิดท้าย มีค้อนกรีดกระจก มีถังดับเพลิง มีไฟกระพริบ (ใช้ไฟ LED) และ ที่สำคัญการวางหลักเกณฑ์เรื่องของ ไฟล์มกรองแสงสำหรับกลุ่มรถตู้
3. กระบวนการติดตามประเมินผลด้าน “พฤติกรรม” กำหนดให้สมาชิกทุกชมรมต้องมีไลน์ เพื่อใช้ในการติดต่อสื่อสาร และที่สำคัญสำหรับ ใช้รายงานผลการปฏิบัติหน้าที่ในแต่ละวัน โดยมีไลน์ทั้งหมด 3 กลุ่ม คือ (1) ไลน์พนักงานขับรถรับส่งนักเรียน (รถทุกคัน พอถึงบ้านปั๊บจะรายงานเข้าระบบไลน์ ถึงแล้วนะ เด็กปลอดภัย) (2) ไลน์ของนักเรียน (ทำหน้าที่ตรวจสอบความเรียบร้อยและปัญหาต่างๆ ขณะที่นักเรียนนั่งอยู่บนรถ) (3) กลุ่มไลน์ spy ในรถ (กำหนดให้นักเรียนหนึ่งคนในรถคอยรายงาน ว่า ที่คนขับรถรายงานกับเด็กรายงานตรงกันหรือ



เปล่า) ทุกวันจะมีการติดตามผลอยู่ทุกวัน โดยให้คณะกรรมการชมรมแต่ละชมรมเป็นคนประเมินผลและระบบโลนังมีประโยชน์โดยเฉพาะไว้รายงานเหตุฉุกเฉิน เช่น รถเสีย รถประสบอุบัติเหตุ เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีการจัดประชุมเพื่อพัฒนาศักยภาพพนักงานขับรถ การอบรมเพื่อป้องกันความเสี่ยงในการขับรถ ร่วมกับโรงเรียน ผู้ปกครอง และ นักเรียน โดย นักเรียนจะเป็นผู้ประเมินผลการขับรถของพนักงานขับ และแจ้งปัญหาต่างๆ หากพบสิ่งผิดปกติ อาทิ การดื่มสุรา สูบบุหรี่ หรือ มีพฤติกรรมอนาจารเด็กบนรถ เป็นต้น

แนวทางปฏิบัติดังกล่าวส่งผลให้การทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งโรงเรียนและขนส่งจังหวัดสามารถทำงานได้สะดวกมากขึ้น และไม่เสียเวลา นอกจากนี้ การมีข้อมูลทั้งเชิงปริมาณของรถ และข้อมูลเชิงลึกในเรื่องของสภาพปัญหาและบริบทของพื้นที่ทำให้ขนส่งจังหวัดเข้าใจผู้ประกอบการมากขึ้น และนำไปสู่การหามาตรการในการสร้างความปลอดภัยให้กับรถรับ-ส่งนักเรียนได้เหมาะสมมากยิ่งขึ้น ลดแรงปะทะ และสามารถทำให้ผู้ประกอบการที่อยากจะทำให้อุตสาหกรรมมีความปลอดภัยกับเด็ก ๆ ที่นั่งในรถของตนอยู่แล้วมีใจที่จะเข้ามาช่วยกันในการพัฒนาตนเองให้เป็นผู้ประกอบการที่ใส่ใจกับนักเรียนมากขึ้น

วิธีการในการสร้างความเข้าใจร่วมกันและก่อให้เกิดการขับเคลื่อนการจัดการความปลอดภัยของรถรับ-ส่งนักเรียนจังหวัดจันทบุรี คือ การนำข้อมูลที่มีอยู่มาคุยเพื่อหาทางออกร่วมกันอย่างไม่เป็นทางการทำให้บรรยายภาคเชิงอำนาจลดลง รวมถึง การที่ขนส่งเข้ามาช่วยเสริมศักยภาพอบรมให้ความรู้เพื่อสร้างความเข้าใจเรื่องความปลอดภัยให้กับผู้ประกอบการจึงทำให้ผู้ประกอบการอยากจะปฏิบัติตามกฎหมายและพัฒนาชมรมให้เกิดความปลอดภัยอย่างต่อเนื่องจากที่เมื่อก่อนผู้ประกอบการไม่อยากจะเข้ามาตรวจสอบสภาพรถแต่เมื่อมีการ



ขับเคลื่อนกระบวนการที่กล่าวมาข้างต้นทำให้ผู้ประกอบการเข้าใจและนำรถเข้ามาตรวจสอบสภาพขอใบอนุญาตเพิ่มขึ้น รถที่ขอใบอนุญาตไม่ได้ก็ถูกกำกับติดตามอยู่ตลอดเวลา เพราะทุกหน่วยงานมีข้อมูลรถรับ-ส่งนักเรียนทุกคัน (ไม่ว่าจะถูกระเบียบ หรือ ไม่ถูกระเบียบ) ซึ่งทางโครงการฯ เห็นว่าการที่สำนักงานขนส่งจังหวัดมีข้อมูลทั้งหมดโดยเฉพาะข้อมูลรถไม่ถูกระเบียบมีข้อดีที่จะทำให้ขนส่งจังหวัดและภาคีเครือข่ายสามารถที่จะนำข้อมูลเหล่านี้มาช่วยกันหาแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงให้เกิดความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะเห็นประโยชน์มากกว่าการใช้ข้อบังคับทางกฎหมายเพียงอย่างเดียวเท่านั้น

ด้านระเบียบของกรมการขนส่งทางบกที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างมาตรฐานรถรับ-ส่งนักเรียนบางประการที่ไม่สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการทำให้ต้องเสียเงินในการปรับปรุงและเมื่อปรับปรุงแล้วก็ไม่คุ้มค่ากับการใช้งาน และในบางพื้นที่ทำให้เด็กนักเรียนไม่สามารถไปโรงเรียนได้เนื่องจากรถรับ-ส่งนักเรียนมีอยู่คันเดียว โครงการฯ จึงร่วมมือกับสวทช. (โดย MTEC) ในการพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยของตัวรถรับ-ส่งนักเรียนโดยเน้นการจัดการตามหลักวิศวกรรมความปลอดภัยที่เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่มากกว่ากฎหมาย ยกตัวอย่างเช่น การออกแบบประตูปิดท้ายรถที่มั่นคงแข็งแรง การออกแบบบันไดที่เหมาะสมและสามารถกันแรงกระแทกทางท้ายรถหากถูกชน การออกแบบระบบกลอนประตูสองชั้นและ สัญญาณไฟเตือนหากประตูเปิด ซึ่งทั้งหมด จะได้มีการติดตั้งและพัฒนารถรับส่งนักเรียนในระยะถัดไปของโครงการ



เปลี่ยนมาใช้รถ 6 ล้อใหญ่ เพื่อความปลอดภัยไว้ก่อน เพราะเสี่ยงเครื่องยนต์ของรถ 6 ล้อจะดัง ช่างรู้ไกลมันจะวิ่งหนีไปก่อน นอกจากนี้ยังมีเรื่องของบริบททางสังคมที่เปลี่ยนไปทำให้ชาวบ้านไม่สามารถเข้าถึงบริการรถโดยสารสาธารณะ ยกตัวอย่างเช่น บางพื้นที่ใช้รถกระบะดัดแปลงเป็นรถรับ-ส่งนักเรียน 2 ชั้น ใช้รับส่งนักเรียนบรรทุกเต็มที 45 คน มีคันเดียววิ่งไปยังหมู่บ้าน ถ้าไม่มีรถคันนี้ก็ไม่มีเด็กได้เดินทางเข้ามาเรียน เป็นต้น

ดังนั้น หัวใจของการพัฒนาระบบจัดการความปลอดภัยรถรับ-ส่งนักเรียนของจังหวัดจันทบุรี ประกอบด้วย

1. การสร้างเครือข่ายความร่วมมือคนทำงานด้วยการสร้างความเข้าใจและการมองเห็นปัญหาร่วมกันจากการใช้ข้อมูลทั้งเชิงปริมาณและคุณภาพในระดับพื้นที่
2. การยอมรับและการเรียนรู้เงื่อนไขของทุกฝ่ายเพื่อหาแนวทางและมาตรการร่วมกันในการขับเคลื่อนเพื่อสร้างความปลอดภัยรถรับ-ส่งนักเรียนที่เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่
3. เน้นการให้ข้อมูล ความรู้ สร้างความเข้าใจก่อนการบังคับใช้กฎหมาย
4. พัฒนาระบบสนับสนุนที่เป็นแรงเสริมให้กับผู้ประกอบการพัฒนารถรับ-ส่งนักเรียนที่ปลอดภัย เช่น ระบบการจัดการเอกสารเพื่อขอใบอนุญาตฯ เกณฑ์และแนวทางปฏิบัติสำหรับผู้ประกอบการที่ชัดเจน (อะไรทำได้ อะไรทำไม่ได้ และต้องปรับปรุงอย่างไร รวมถึงให้เวลาในการปรับปรุงก่อนบังคับใช้จริง) การตรวจสุขภาพผู้ประกอบการรถรับ-ส่งนักเรียน

ทั้งนี้ หัวใจของการพัฒนาฯ ที่กล่าวมาข้างต้นจำเป็นต้องอาศัยการสนับสนุนเชิงนโยบายจากส่วนกลาง เพื่อให้เป็นแนวทางปฏิบัติให้กับพื้นที่ต่อไป



การสร้างความยั่งยืนโดยใช้กลไกการคุ้มครองสิทธิและการจัดการข้อมูล จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

รถรับ-ส่งนักเรียนของจังหวัดพระนครศรีอยุธยาโดยส่วนใหญ่เป็นรถตู้และรถสองแถวซึ่งวิ่งเข้ามายังพื้นที่เกาะเมืองในอำเภอพระนครศรีอยุธยาอันเป็นที่ตั้งของสถานศึกษาตั้งแต่ระดับอนุบาล ไปจนถึงระดับอุดมศึกษา ทำให้การจราจรติดขัดในช่วงเช้าและเย็น ปัจจุบันรถรับ-ส่งนักเรียนที่เป็นรถสองแถวเริ่มน้อยลงเนื่องจากมีการปลดระวางรถตู้โดยสารแล้วนำรถตู้มาไว้รับ-ส่งนักเรียนเพิ่มขึ้น จังหวัดพระนครศรีอยุธยามีการทำงานเรื่องรถโดยสารสาธารณะอยู่ก่อนแล้วโดยใช้กลไกคุ้มครองสิทธิผู้บริโภค เมื่อขยายมาสู่การทำงานในเรื่องรถรับส่งนักเรียน จึงมีการนำประเด็นนี้เข้าสู่การประชุมคณะทำงานคุ้มครองสิทธิผู้บริโภคอันประกอบด้วย เขตพื้นที่การศึกษา (สพป. และ สพม.) ผู้บริหารโรงเรียนเครือข่าย ตำรวจ ปภ. คปภ. สำนักงานขนส่งจังหวัด ศูนย์คุ้มครองสิทธิผู้บริโภคจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ฯลฯ ซึ่งมีการการประชุม 1-2 เดือน/ครั้ง เพื่อติดตามการทำงานและสถานการณ์ในพื้นที่ รวมถึงการสื่อสารข้อมูลทางกลุ่มไลน์และมีการลงพื้นที่ร่วมกันเมื่อเกิดอุบัติเหตุเพื่อคุ้มครองสิทธิผู้บริโภค เช่น ด้านการรักษาพยาบาล กฎหมาย ประกันภัย

จากนโยบายสู่การขับเคลื่อนโดยใช้ข้อมูลข่าวสาร

สำนักงานขนส่งจังหวัดพระนครศรีอยุธยาเริ่มสำรวจข้อมูลจำนวนรถรับส่งนักเรียนตามนโยบายของกรมการขนส่งทางบกตั้งแต่ พ.ศ. 2557 โดยมีการประสานไปยังสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาเพื่อให้โรงเรียนในสังกัดรายงานข้อมูลรถรับส่งนักเรียนของโรงเรียนมายังสำนักงานขนส่งจังหวัด ปัจจุบันสำนักงานขนส่งจังหวัดจึงมีฐานข้อมูลรถรับส่งนักเรียนของโรงเรียนทั้งที่ขอใบอนุญาตถูกต้องและไม่ถูกต้อง นอกจากการทำฐานข้อมูลแล้ว ตั้งแต่



พ.ศ. 2557 สำนักงานขนส่งจังหวัดได้จัดอบรมคนขับรถ/ผู้ประกอบการรถรับ-ส่งนักเรียนอย่างต่อเนื่องทุกปี โดยประสานกับสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษา เพื่อให้โรงเรียนส่งคนขับรถที่นำรถมาขอใบอนุญาตกับโรงเรียนได้เข้ารับการอบรมที่จัดโดยสำนักงานขนส่งจังหวัดพระนครศรีอยุธยาและกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน มีเป้าหมายเพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับระเบียบขั้นตอนการขอใบอนุญาตรถรับ-ส่งนักเรียน สภาพรถที่ถูกต้อง และพฤติกรรมขับขี่ที่ปลอดภัย ใช้เวลาอบรม 1 วัน ในแต่ละปีมีการเปลี่ยนวิทยากรเพื่อให้หัวข้อในการอบรมมีความหลากหลาย โดยมีคนขับรถเข้าอบรมในแต่ละปีประมาณ 500 คน จึงมีการแบ่งผู้เข้าอบรมออกเป็น 5 รุ่นๆ ละประมาณ 100 คน เพื่อเข้าอบรมวันละหนึ่งรุ่นโดยจัดอบรมติดกันตลอดระยะเวลา 5 วัน โดยมีการมอบวุฒิบัตรแก่ผู้เข้าอบรมอันเป็นการสร้างแรงจูงใจส่วนใหญ่มีการจัดอบรมในอำเภอพระนครศรีอยุธยา และมีบางปีจัดในอำเภออื่น ๆ เช่น อำเภอเสนา อำเภอกำแพงแสน

นอกจากการอบรมซึ่งทำให้สำนักงานขนส่งจังหวัดได้ข้อมูลคนขับรถแล้ว ยังทำให้เกิดการรวมกลุ่มคนขับรถ/ผู้ประกอบการที่มีข้อมูลเชื่อมโยงกับสำนักงานขนส่งจังหวัด และเป็นโอกาสในการสื่อสารข้อมูลระหว่างสำนักงานขนส่งจังหวัดกับผู้ประกอบการรถรับ-ส่งนักเรียนเพื่อทำความเข้าใจว่าผู้ประกอบการมีความเข้าใจและเงื่อนไขอย่างไรต่อกระบวนการในการขอใบอนุญาตรถรับ-ส่งนักเรียน ซึ่งสำนักงานขนส่งจังหวัดได้ตอบข้อสงสัยและสื่อสารประชาสัมพันธ์เพื่อกระตุ้นให้มีการนำรถมาตรวจสภาพและขอใบอนุญาตอย่างต่อเนื่อง



จากแนวคิดโรงเรียนเป็นฐาน สู่การสร้างโรงเรียนนาร่อง

โรงเรียนเป็นภาคส่วนที่อยู่ใกล้ชิดกับรถรับ-ส่งนักเรียนและนักเรียน/ผู้ปกครอง นอกจากนี้โรงเรียนยังมีหน้าที่ในการออกใบรับรองรถรับ-ส่งนักเรียนอีกด้วย กลไกคุ้มครองสิทธิผู้บริโภคจึงเน้นการทำงานไปที่โรงเรียนโดยมีการประสานงานของศูนย์คุ้มครองสิทธิผู้บริโภคได้จัดให้มีการศึกษาดูงานพื้นที่ต้นแบบด้านการบริหารจัดการรถรับ-ส่งนักเรียนที่อำเภอบางพลามฯ (บางพลาม้าโมเดล) ใน พ.ศ. 2560 เพื่อสร้างแนวคิดและแรงบันดาลใจในการทำงานแก่โรงเรียนในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา คณะศึกษาดูงานประกอบด้วยผู้บริหารโรงเรียนในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา และผู้ประกอบการรถรับ-ส่งนักเรียนบางส่วน เมื่อกลับจากการศึกษาดูงานแล้ว มีโรงเรียนที่เข้าร่วมโครงการทำงานเรื่องรถรับส่งนักเรียนจำนวน 6 โรงเรียน โดยมีโรงเรียนอยุธยาวิทยาลัย (โรงเรียนระดับมัธยมศึกษา) และโรงเรียนวัดใหญ่ชัยมงคล (โรงเรียนระดับประถมศึกษา) เป็นโรงเรียนนาร่องก่อนที่จะขยายการทำงานไปสู่โรงเรียนอื่น เงื่อนไขที่สำคัญในการเป็นโรงเรียนนาร่อง คือ ผู้บริหารโรงเรียนให้ความสำคัญและกำหนดนโยบาย/แนวทางการทำงานแก่บุคลากรในโรงเรียน โดยเฉพาะครูฝ่ายกิจการนักเรียนของโรงเรียนซึ่งมีบทบาทหน้าที่โดยตรง

โรงเรียนอยุธยาวิทยาลัยเป็นโรงเรียนมัธยมศึกษาประจำจังหวัดมีนักเรียนจำนวนประมาณ 4,200 คน ก่อนการทำงานเรื่องความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนที่มีเครือข่ายภายนอกโรงเรียนเข้าไปร่วมทำงานนั้น โรงเรียนเคยเก็บข้อมูลการเดินทางไปกลับโรงเรียนของนักเรียนแต่ละคนซึ่งพบว่ามีย่านนักเรียนจำนวนประมาณ 1,200 คน ที่เดินทางโดยรถรับส่งนักเรียน จากนั้นช่วงปี พ.ศ. 2560 คณะทำงานกลไกคุ้มครองสิทธิผู้บริโภคเข้าไปสนับสนุนให้มีการสำรวจข้อมูลอีกครั้งหนึ่งอันเป็นวิธีการกระตุ้นให้ครู ผู้ปกครอง และนักเรียน



เห็นความสำคัญในประเด็นความปลอดภัยของรถรับ-ส่งนักเรียน โดยใช้แบบสำรวจ 200 ชุด ที่ออกแบบร่วมกันโดยสำนักงานขนส่งจังหวัดและศูนย์คุ้มครองสิทธิผู้บริโภคเพื่อเก็บข้อมูลจากคนขับรถ นักเรียน และผู้ปกครอง ในเรื่องต่าง ๆ เช่น ความพึงพอใจของนักเรียน/ผู้ปกครองในการใช้รถ ระยะทางวิ่งรถและเวลาที่ใช้วิ่งรถ หลักเกณฑ์ในการเลือกรถรับส่งนักเรียนของเด็ก/ผู้ปกครอง จำนวนค่ารถที่ผู้ปกครองจ่ายให้ผู้ประกอบการ รวมทั้งถามคนขับว่ารถมีประกันภัยภาคสมัครใจหรือไม่

นอกจากนี้ การสำรวจข้อมูลยังเป็นการกระตุ้นให้ครูโดยเฉพาะครูฝ่ายกิจการนักเรียนที่มีหน้าที่ในเรื่องนี้โดยตรงได้เห็นความสำคัญเกี่ยวกับการทำงานเรื่องรถรับ-ส่งนักเรียนปลอดภัย จากสถานการณ์ที่ครูบางคนยังใหม่กับประเด็นเรื่องรถรับ-ส่งนักเรียนว่าโรงเรียนเกี่ยวข้องกับเรื่องนี้อย่างไร และยังไม่เข้าใจถึงข้อกำหนดของกรมการขนส่งทางบกที่โรงเรียนต้องออกหนังสือรับรองเพื่อให้คนขับรถนำไปยื่นขอตรวจสภาพรถและออกใบอนุญาตที่สำนักงานขนส่ง เมื่อเข้าใจถึงบทบาทของโรงเรียนแล้ว ฝ่ายกิจการนักเรียนได้มีการทำฐานข้อมูลคนขับรถรับส่งนักเรียน โดยเก็บข้อมูลจากเอกสารที่คนขับรถส่งมาเพื่อขอใบรับรองจากโรงเรียน รูปแบบการเก็บข้อมูลมีการพัฒนามาเป็นระยะ ตั้งแต่ปี 2560-2562 ในช่วงแรกไม่มีการเก็บข้อมูลรายชื่อนักเรียนบนรถรับส่งนักเรียนแต่ละคัน จนกระทั่งในปัจจุบัน เอกสารที่คนขับรถมาขึ้นขอใบรับรองจากโรงเรียนต้องมีข้อมูลทะเบียนรถ ชื่อและใบขับขี่ของคนขับ ชื่อของผู้ควบคุมรถ ภาพถ่ายรถ ในรถแต่ละคันนั้นมีนักเรียนของโรงเรียนนี้จำนวนกี่คนและเป็นใครบ้าง โดยต้องแนบสำเนาบัตรประจำตัวนักเรียนของนักเรียนทุกคนที่โดยสารมากับรถคันนั้น โรงเรียนจะนำข้อมูลนี้เก็บลงในฐานข้อมูลของโรงเรียนที่มีการเปลี่ยนแปลงและทำให้ข้อมูลเป็นปัจจุบันในทุกปีการศึกษา



การสร้างข้อตกลงของภาคส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อเป้าหมายด้านความปลอดภัย

โรงเรียนอยุธยาวิทยาลัยกำหนดข้อตกลงร่วมกับโรงเรียนอื่นว่า เมื่อมีนักเรียนของโรงเรียนอยุธยาวิทยาลัยบนรถอย่างน้อย 6 คน โรงเรียนจึงจะออกหนังสือรับรองแก่คนขับรถ ซึ่งเป็นหลักการของโรงเรียนอยุธยาวิทยาลัย (แต่ในทางปฏิบัติก็มีการยืดหยุ่นเรื่องจำนวนของนักเรียนบนรถบ้าง เช่น เมื่อมีนักเรียนของโรงเรียนอยุธยาวิทยาลัย 4-5 คนบนรถ โรงเรียนก็ออกไปรับรองให้ในกรณีที่ไม่มีโรงเรียนอื่นยอมออกไปรับรองให้รถคันนั้น) ในการขอใบรับรองมีการสื่อสารกันของครูฝ่ายกิจการนักเรียนและผู้ประกอบการรถรับ-ส่งของโรงเรียนผ่านกลุ่มไลน์ในเรื่องต่าง ๆ โดยเฉพาะการแจ้งกำหนดการว่าผู้ประกอบการสามารถมาขอหนังสือรับรองจากโรงเรียนในวันใดโดยโรงเรียนกำหนดไว้เป็นช่วงหนึ่งของแต่ละเทอมซึ่งมักเป็นช่วงก่อนเปิดเทอมเพื่อให้ทันกับการขอใบอนุญาตจากสำนักงานขนส่งจังหวัด เหตุผลที่มีการกำหนดช่วงวันเพราะในปี 2560 นั้นผู้ประกอบการมาขอหนังสือรับรองตลอดปีซึ่งส่งผลกระทบต่อการทำงานของครูที่มีภาระงานหลายบทบาท ในปี 2561 จึงมีการกำหนดช่วงวันในการมาขอใบรับรองซึ่งเป็นการหาทางออกร่วมกันเพื่อให้ทุกฝ่ายทำงานอย่างสะดวก นอกจากนี้ โรงเรียนอยุธยาวิทยาลัย 2 ได้มีการจัดประชุมผู้ประกอบการและนักเรียนเพื่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนข้อมูลว่านักเรียนมีความพึงพอใจอย่างไรต่อการให้บริการ และผู้ประกอบการมีเงื่อนไขหรือข้อจำกัดใดในการให้บริการบ้าง



กลไกเชื่อมโยงการทำงานที่เน้นการประสานและสนับสนุน

การดำเนินงานของจังหวัดพระนครศรีอยุธยาเน้นให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย 3 ภาค ส่วนสำคัญ ได้แก่ ผู้ประกอบการรถรับ-ส่งนักเรียน โรงเรียน และสำนักงานขนส่ง ตระหนักและลงมือทำตามบทบาทหน้าที่ของตนเอง ดังนี้

1.ผู้ประกอบการรถรับ-ส่งนักเรียน ตระหนักเรื่องความปลอดภัยของตัวรถและพฤติกรรมรถรับ-ส่งที่ปลอดภัย และประสานกับโรงเรียนเพื่อขอใบรับรองรถรับ-ส่งนักเรียนและให้ข้อมูลด้านการเดินทางของนักเรียนแก่โรงเรียน รวมทั้งดูแลนักเรียนในความรับผิดชอบให้ได้รับความปลอดภัยในการเดินทาง

2.โรงเรียน ตระหนักเรื่องความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียน มีการเก็บข้อมูลการเดินทางของนักเรียน รวมทั้งสื่อสารกับผู้ประกอบการรถนักเรียนเพื่อติดตามการทำงานในรูปแบบที่ไม่เป็นทางการโดยผ่านช่องทางไลน์

3.สำนักงานขนส่งจังหวัด ทำงานในรูปแบบที่เน้นการสนับสนุน ให้ความรู้ และอำนวยความสะดวก



จากการทำงานในบทบาทหน้าที่ตนเอง โดยมีกลไกคุ้มครองสิทธิผู้บริโภคที่มีศูนย์คุ้มครองสิทธิผู้บริโภค ซึ่งเป็นหน่วยงานภาคประชาชนเข้ามาสนับสนุนประสานการทำงาน โดยใช้ข้อมูลเป็นฐานในการสร้างความตระหนักและความเข้าใจ ด้วยเหตุผลที่คณะทำงานของกลไกคุ้มครองสิทธิที่มีส่วนใหญ่มากจากภาครัฐ และข้อจำกัดของคนทำงานในหน่วยงานภาครัฐก็คือการที่คน ๆ หนึ่งมีภาระงานหลายบทบาทหน้าที่ ทำให้จุดเน้นในการทำงานอาจไม่ได้อยู่ที่ประเด็นความปลอดภัยของรถรับ-ส่งนักเรียนเพียงอย่างเดียวเพราะต้องทำงานในประเด็นอื่นตามบทบาทหน้าที่ ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีภาคประชาชนมากระตุณการทำงานและสื่อสารข้อมูลอย่างต่อเนื่องเพื่อหล่อเลี้ยงการทำงานด้านความปลอดภัยของรถรับ-ส่งนักเรียนให้ยืนยาวต่อไป นอกจากการประชุมอย่างสม่ำเสมอและสื่อสารข่าวสารผ่านกลไกคุ้มครองสิทธิผู้บริโภค ภาคส่วนที่เกี่ยวข้องยังมีการพบปะกันตามโอกาสเพื่อสื่อสารข้อมูลและสนับสนุนการทำงานระหว่างกัน เช่น ผู้บริหารโรงเรียนเข้าร่วมการอบรมที่สำนักงานขนส่งจังหวัดจัดอบรมผู้ประกอบการรถรับ-ส่งนักเรียนอย่างต่อเนื่องทุกปี

ความสำเร็จจากการทำงานในโรงเรียนนักร้องพบว่าต้องวางรากฐานการทำงานอย่างช้า ๆ ตั้งแต่การวางแผนคิดแต่ครูในโรงเรียนให้เล็งเห็นความสำคัญในเรื่องความปลอดภัยของรถรับ-ส่งนักเรียน เพื่อให้เกิดความยั่งยืนและการมีแบบสำรวจข้อมูลเป็นเครื่องมือตั้งต้นในการทำงาน รวมทั้งมีการเข้าไปสนับสนุนจากผู้บริหารฝ่ายกิจการนักเรียนที่เกษียณอายุราชการแล้ว (พี่เลี้ยง) และศูนย์คุ้มครองสิทธิผู้บริโภค ดังนั้นแม้ในอนาคตจะมีการเปลี่ยนครูฝ่ายกิจการนักเรียน แนวคิดนี้ก็ยังคงอยู่ในระบบการทำงานของโรงเรียน โดยมีผู้อำนวยการโรงเรียนที่ให้การสนับสนุนและกำหนดให้เป็นวาระการทำงานของโรงเรียน ที่สำคัญที่สุดคือต้องมีกลไกจากภายนอกโรงเรียนเข้ามาสนับสนุนประสานและกระตุ้นการทำงาน



สร้างความตระหนักและให้ความรู้ มากกว่า การบังคับ

สำนักงานขนส่งจังหวัดพระนครศรีอยุธยาเน้นการให้ข้อมูลความรู้ การสนับสนุน และการอำนวยความสะดวก โดยเฉพาะการจัดอบรม ผู้ประกอบการที่มีอย่างต่อเนื่องทุกปีที่ส่งผลให้ผู้ประกอบการรับ-ส่งนักเรียน ยังรวมกลุ่มกัน ซึ่งช่วยต่อการส่งข่าวสารและการติดตามของสำนักงานขนส่ง จังหวัด นอกจากนี้ยังมีการอำนวยความสะดวกเรื่องการตรวจสภาพที่บริการ ในวันเสาร์และวันอาทิตย์เพื่อให้ผู้ประกอบการนำรถมาตรวจสภาพที่สำนักงาน ขนส่งจังหวัด เมื่อตรวจไม่ผ่านก็มีการกำหนดระยะเวลาเพื่อให้ผู้ประกอบการนำ รถไปแก้ไข ในการบังคับใช้กฎหมาย สำนักงานขนส่งจังหวัดมีการออกตรวจรถ รับ-ส่งนักเรียนที่หน้าโรงเรียนในช่วงเปิดเทอมเพื่อให้ผู้ประกอบการรับ-ส่ง นักเรียนรับรู้ว่ามี การออกตรวจและนำรถมาขอใบอนุญาตอย่างถูกต้อง หากไม่ มาขอใบอนุญาตซึ่งตามข้อกำหนดของกฎหมายต้องมีการขออนุญาตใหม่ทุกหก เดือน และมีการตรวจพบโดยสำนักงานขนส่งว่าคนขับรถไม่มีใบอนุญาตรับ-ส่ง นักเรียนหรือใบอนุญาตหมดอายุก็จะมี การเตือนและนำไปสู่การจับปรับต่อไป เพื่อความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียน

ปัจจัยความสำเร็จ

1. ใช้กลไกคุ้มครองสิทธิผู้บริโภคในการขับเคลื่อน สนับสนุน และ ประสานการทำงาน
2. คณะทำงานพบปะกันอย่างสม่ำเสมอผ่านการประชุม
3. มีการส่งต่อข้อมูลใหม่เพื่อการรับรู้สถานการณ์ร่วมกันและใช้วางแผน ในการทำงาน



4. มีแบบสำรวจข้อมูลที่ออกแบบโดยสำนักงานขนส่งจังหวัดร่วมกับศูนย์ คัมครองสิทธิ เพื่อเป็นเครื่องมือและตัวอย่างในการทำงานแก่โรงเรียน

5. ผู้บริหารของโรงเรียนนำร่องและโรงเรียนเครือข่ายเห็นความสำคัญของ เรื่องรถรับ-ส่งนักเรียนและมอบหมายการทำงานด้านการจัดระบบข้อมูลรถรับ-ส่ง นักเรียนแก่ครูในโรงเรียน

6. มีการทำงานอย่างต่อเนื่องและกระตุ้นการทำงานโดยใช้กลไกคุ้มครอง สิทธิผู้บริโภค

7. การรวมกลุ่มผู้ประกอบการโดยมีการอบรมทุกปี ช่วยให้เกิด ความคุ้นเคยระหว่างกลุ่มผู้ประกอบการและสำนักงานขนส่ง นำไปสู่ความคล่องตัว ในการเผยแพร่ข่าวสารและสร้างความเข้าใจ

8. ใช้โรงเรียนเป็นฐานในการทำงานและขยายผล เนื่องจากโรงเรียนอยู่ ใกล้ชิดกับสถานการณ์ปัญหาเรื่องรถรับส่งนักเรียนและมีหน้าที่ในการออกหนังสือ รับรองแก่ผู้ประกอบการ

9. เน้นการสร้างความเข้าใจและให้การสนับสนุน มากกว่าการบังคับใช้ กฎหมาย

แนวทางการขยายผลการทำงาน

จากการที่ผู้อำนวยการของโรงเรียนอยุธยาวิทยาลัยเป็นประธานเครือข่าย ผู้บริหารของโรงเรียนมัธยมศึกษาทั้ง 29 โรงเรียนในเขตพื้นที่ แนวทางการขยายผล การทำงานของจังหวัดพระนครศรีอยุธยาจึงสามารถถ่ายทอดแนวคิดและรูปแบบ การทำงานผ่านคณะผู้บริหารของโรงเรียนระดับมัธยมศึกษาที่เป็นโรงเรียนเครือข่าย ได้ โดยมีโรงเรียนอยุธยาวิทยาลัยเป็นต้นแบบและเป็นพี่เลี้ยงในการทำงาน



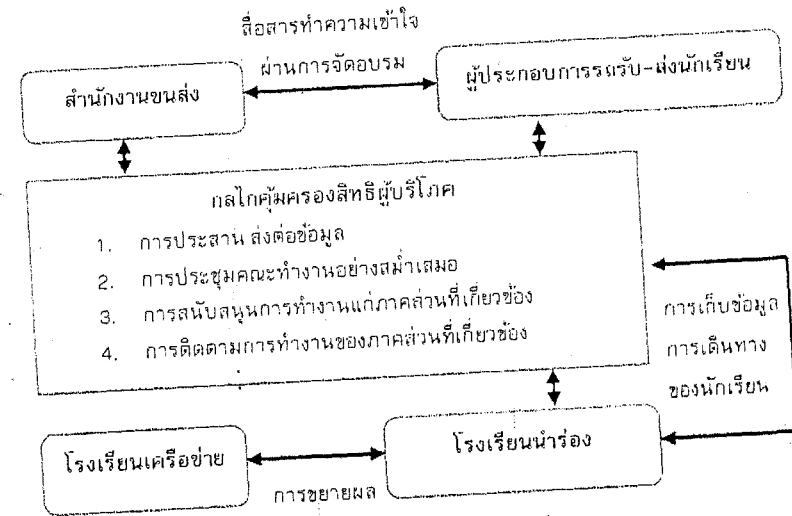
นอกจากนี้ ปัจจุบันกำลังมีระเบียบจากสพฐ.ในด้านการจัดกลุ่มโรงเรียนโดยกำหนดให้โรงเรียนในสังกัดรวมกลุ่มประมาณกลุ่มละ 7-15 โรงเรียน โดยมีเป้าหมายหลักเพื่อยกระดับคุณภาพการศึกษาและการจัดสรรทรัพยากรในลักษณะการกระจายอำนาจ ซึ่งการจัดกลุ่มโรงเรียนเป็นข้อดีต่อการขยายผลการดำเนินงานเรื่องรถรับส่งนักเรียน เพราะภาคส่วนที่ขับเคลื่อนการทำงานสามารถนำแนวคิดรถรับส่งนักเรียนไปทดลองทำได้อย่างคล่องตัวขึ้น โดยเริ่มผลักดันจากโรงเรียนนำร่องแห่งใดแห่งหนึ่งแล้วให้โรงเรียนนำร่องขยายผลการดำเนินงานและเป็นพี่เลี้ยงแก่โรงเรียนอื่นในกลุ่มเดียวกัน ซึ่งต้องมีการสนับสนุนจากภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง แก่ สำนักงานขนส่งจังหวัดและกลไกภายนอกซึ่งจังหวัดต่าง ๆ อาจใช้กลไกนอกภาครัฐที่มีอยู่แล้วในจังหวัดมาขับเคลื่อนให้การทำงานคล่องตัวและยืดหยุ่นโดยไม่อ่อนแรงระหว่างทาง

ในการขยายผลการดำเนินงานบนฐานของโรงเรียน ต้องมีการสื่อสารสร้างความเข้าใจต่อโรงเรียน โดยเฉพาะบทบาทในด้านการออกหนังสือรับรองแก่ผู้ประกอบการ เพื่อป้องกันปัญหาความไม่เข้าใจในเรื่องการออกหนังสือรับรองที่โรงเรียนต้องออกให้แก่ผู้ประกอบการรวมทั้งปัญหาความเกรงกลัวของโรงเรียนว่าโรงเรียนจะต้องมีส่วนในความรับผิดชอบจากการออกหนังสือรับรอง ซึ่งในความเป็นจริงแล้ว การออกหนังสือรับรองของโรงเรียนเป็นเพียงการรับรองว่ารถ



รับ-ส่งนักเรียนคันนั้นทำการรับ-ส่งนักเรียนของโรงเรียนจริง โดยไม่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมของคนขับรถหรือสภาพรถแต่อย่างใด

รูปแบบการจัดการรถรับ-ส่งนักเรียนของจังหวัดพระนครศรีอยุธยา



บทเรียนสำหรับการนำไปปรับใช้

➢ การทำงานเรื่องรถรับ-ส่งนักเรียนต้องมีหน่วยงานภาคนอกคอยกระตุ้นการทำงานให้เกิดความต่อเนื่อง เพราะหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรง เช่น สำนักงานขนส่งจังหวัด โรงเรียน เขตพื้นที่การศึกษา ตำรวจ ปก. ฯลฯ มีภารกิจงานด้านอื่นที่อาจเป็นเงื่อนไขให้การทำงานเรื่องรถรับส่งนักเรียนเกิดความเหนื่อยล้าหรือไม่ต่อเนื่อง

➢ เน้นการช่วยเหลือและสนับสนุนระหว่างภาคส่วนที่เกี่ยวข้องมากกว่าการบังคับ



➤ การทำงานเรื่องรถรับ-ส่งนักเรียนในแต่ละบริบทมีความแตกต่างกัน ในบางพื้นที่ปัญหาหลักอาจอยู่ที่สภาพรถที่ไม่ปลอดภัยหรือลักษณะการโดยสารที่ไม่ปลอดภัย ขณะที่บางบริบทพื้นที่ ปัญหาหลักอาจอยู่ที่พฤติกรรมรถรับ-ส่งเร็ว เนื่องจากคนขับรถรับพานักเรียนจากต่างอำเภอมาเข้าเรียนในโรงเรียนที่อยู่ใน จังหวัดให้ทันกับเวลาเข้าเรียน



ระบบการจัดการรถรับ-ส่งนักเรียนอย่างมีส่วนร่วมจังหวัดพะเยา

กระบวนการมีส่วนร่วมนับเป็นฐานที่สำคัญในงานพัฒนาที่สามารถ ก่อให้เกิดการยกระดับงานและสร้างความสัมพันธ์อันดีให้เกิดขึ้นในพื้นที่ได้อย่าง ไม่น่าเชื่อ โดยกระบวนการสร้างการมีส่วนร่วม⁴ หมายถึง การเปิดโอกาสให้ ผู้นำชุมชนได้มีส่วนช่วยเหลือกัน ตั้งแต่การวางแผน การบริหารงบประมาณ การ ดำเนินการ และการติดตามและประเมินผล ดังนั้น ผลสำเร็จของการพัฒนาจึง ขึ้นอยู่กับการสนับสนุนของประชาชนและการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างแข็ง ขัน โดยประชาชนต้องรู้ว่าพวกตนต้องการอะไรเพื่อการพัฒนาของตนเอง

เมื่อคิดถึงการมีส่วนร่วมในการจัดการรถรับ-ส่งนักเรียนเพื่อให้ นักเรียนเดินทางมาโรงเรียนได้อย่างปลอดภัยบางคนอาจคิดถึงการมีส่วนร่วม ของโรงเรียน บางคนอาจคิดถึงการมีส่วนร่วมของหน่วยงานภาครัฐ หรือ บางคน อาจคิดถึงการมีส่วนร่วมของผู้ประกอบการรถรับ-ส่งนักเรียน แต่ที่จังหวัดพะเยา ได้แสดงให้เห็นถึงกระบวนการสร้างการมีส่วนร่วมในทุกระดับทั้งระดับชุมชน (โรงเรียน ผู้ปกครอง ผู้ประกอบการ) และระดับจังหวัด โดยการก่อตัวเป็น เครือข่ายที่ทำงานร่วมกันอย่างเหนียวแน่น จนกระทั่งสามารถยกระดับและ ก่อตัวเป็นคณะทำงานเพื่อพัฒนารถโดยสารสาธารณะและรถนักเรียน จังหวัด พะเยา ภายใต้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัดที่มี ความน่าสนใจและสามารถนำไปประยุกต์ใช้ตามบริบทของพื้นที่ได้

⁴ ผศ.ดร.จินตวิทย์ เกษมสุข. การสร้างกระบวนการมีส่วนร่วม. เอกสารประกอบการเรียนรู้ด้วยตนเอง หมวดวิชาการ ชุมชนและมวลชนสัมพันธ์. มหาวิทยาลัยศรีปทุม. ที่มา http://www.edupol.org/pknow/Course/C2/document/10/10_8.pdf สืบค้นเมื่อวันที่ 17 กรกฎาคม 2562



บริบทการรับ-ส่งนักเรียนในพื้นที่ต้นแบบของจังหวัดพะเยา

จังหวัดพะเยามีรถนักเรียน 233 คัน แยกเป็นสามประเภท คือ (1) รถตู้ 205 คัน (2) รถหกล้อประมาณ 10 คัน (3) รถสองแถว (รถกระบะดัดแปลง) ประมาณ 10 คัน โดยที่ระยะทางในการเดินทางไกลสุดประมาณ 25 กิโลเมตร ใกล้สุดประมาณ 2-3 กิโลเมตร จังหวัดพะเยาเป็นจังหวัดเล็กๆ กรณีของโรงเรียนแม่ใจวิทยาคมมีรถรับส่งนักเรียนเพียง 17 คัน ในขณะที่มีนักเรียนประมาณ 1,000 กว่าคน โรงเรียนดอกคำใต้วิทยาคม มีรถรับส่งนักเรียน 24 คัน (มีทั้งรถตู้และรถกระบะ) โดยที่ครูฝ่ายปกครองของแต่ละโรงเรียนเป็นผู้รับผิดชอบดูแลเรื่องรถรับส่งนักเรียน

ลักษณะการเดินทางของนักเรียนในพื้นที่ของโรงเรียนแม่ใจวิทยาคมและโรงเรียนดอกคำใต้วิทยาคมนั้น นักเรียนจะเดินทางมาจากหมู่บ้านเข้ามาในตัวอำเภอ เรียกว่า เป็นการเดินทางแบบกระจุก รถรับ-ส่งนักเรียนจะวิ่งไปรับนักเรียนจากที่ต่างๆ และวิ่งเข้ามาในตัวเมือง และรถ 1 คันจะรับนักเรียนเพื่อไปส่งหลายโรงเรียน ซึ่งทำให้เกิดปัญหาการออกใบรับรองการรับจ้างรถรับ-ส่งนักเรียนจากโรงเรียน และการจัดเส้นทางเดินทาง นอกจากนี้ยังพบปัญหาเชิงโครงสร้างของหน่วยงานภาครัฐในพื้นที่ที่ยังไม่ให้ความสำคัญกับปัญหาอุบัติเหตุรถรับ-ส่งนักเรียนเนื่องจากไม่ใช่นโยบายของต้นสังกัด การขับเคลื่อนงานจึงไม่ต่อเนื่อง เพราะไม่มีระบบการจัดการในโรงเรียนและไม่มีผู้รับผิดชอบงานด้านรถรับ-ส่งนักเรียน นอกจากนี้ปัญหาเรื่องค่าใช้จ่ายของผู้ปกครองก็นำมาสู่ความไม่ปลอดภัย



การบูรณาการการจัดการรถรับ-ส่งนักเรียนที่ปลอดภัยอย่างมีส่วนร่วม

รูปแบบการมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนการจัดการรถรับ-ส่งนักเรียนที่ปลอดภัยของจังหวัดพะเยาเกิดจากกลไกสำคัญคือ มูลนิธิพะเยาเพื่อการพัฒนา ซึ่งเป็นกลไกในการเชื่อมประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องผ่านกลไกคณะทำงานซึ่งมีมูลนิธิพะเยาเพื่อการพัฒนาเป็นเลขานุการร่วมกับสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดพะเยา ซึ่งจะเห็นว่าการขับเคลื่อนการทำงานเรื่องรถรับ-ส่งนักเรียนปลอดภัยของจังหวัดพะเยาจะมีโครงสร้างของจังหวัดเป็นกลไกการขับเคลื่อนระดับจังหวัด โดยมีคณะทำงานที่อยู่ภายใต้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด ชื่อว่า คณะทำงานเพื่อพัฒนารถโดยสารสาธารณะและรถนักเรียน จังหวัดพะเยา คณะทำงานนี้เอง เกิดขึ้นจากกลไก 3 ส่วน คือ (1) กลไกเครือข่ายผู้บริโภคดีที่เป็นทางผู้ปกครองและนักเรียนในการเฝ้าระวังและตรวจสอบการละเมิดสิทธิต่างๆ (2) คณะทำงานพัฒนาคุณภาพผู้โดยสารสาธารณะ (เริ่มดำเนินการในปี พ.ศ. 2559) และ (3) กลไกศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด ซึ่งมีบทบาทในการออกมาตรการและผลักดันให้เกิดการขับเคลื่อน โดยในช่วงเริ่มต้นได้กำหนดประเด็นในการขับเคลื่อนทั้งหมด 3 เรื่องสำคัญ คือ

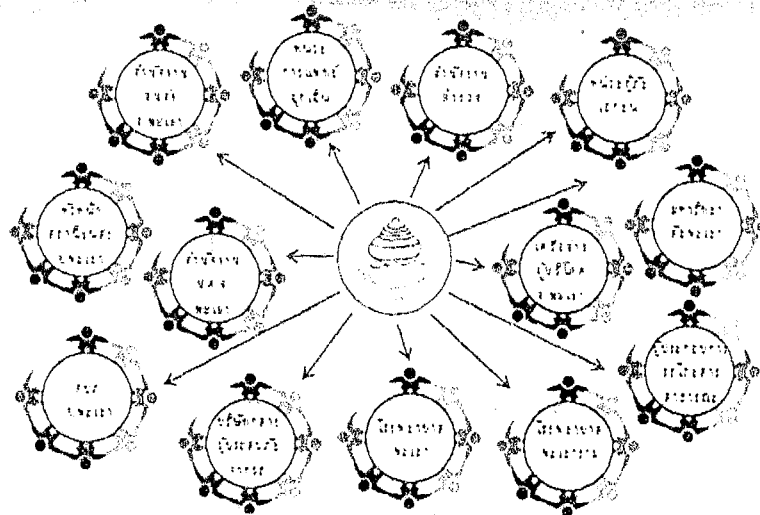
เรื่องที่ 1 การสนับสนุนให้หน่วยงานใช้สัญญาจ้างขนส่งผู้โดยสาร มีการดูสภาพรถก่อนออกเดินทาง ระบุประเภทรถเช่าที่ปลอดภัยและควรนำไปใช้เพื่อให้เกิดการเดินทางแล้วจะปลอดภัย

เรื่องที่ 2 แนวทางการพัฒนารถนักเรียนปลอดภัยของจังหวัด

เรื่องที่ 3 ไม่สนับสนุนให้ทุกหน่วยงานทั้งโรงเรียนและท้องถิ่น หรือหน่วยงานราชการเช่ารถ 2 ชั้น ในเส้นทางเสี่ยง



การเชื่อมโยงประสานภาคเครือข่ายหน่วยงานวิจัยโดยสภาปชดภยจังหวัดพะเยา



ภาพคณะทำงานเพื่อพัฒนาคุณภาพรถโดยสารสาธารณะให้มีความปลอดภัยต่อผู้บริโภค
จังหวัดพะเยา

จังหวัดพะเยาพยายามพัฒนา 3 เรื่องนี้ให้เป็นต้นแบบของการขับเคลื่อนจังหวัดพะเยาจากนั้นจึงประกาศเป็นวาระจังหวัด ภารกิจของมูลนิธิพะเยาเพื่อการพัฒนาเพื่อสร้างความปลอดภัยให้กับรถรับ-ส่งนักเรียน ในพื้นที่ต้นแบบ คือ โรงเรียนแม่ใจวิทยาคม และ โรงเรียนดอกคำใต้วิทยาคม เริ่มต้นจากการสร้างการรับรู้ข่าวสาร (Public Information) โดยมีการเก็บข้อมูลเป็นระบบโดยเฉพาะข้อมูลสำคัญ เช่น แบบฟอร์มสำหรับนักเรียนที่สามารถทราบตรวจสอบความปลอดภัยก่อนขึ้นรถรับ-ส่งนักเรียน ทั้งตัวรถและคนขับรถ เป็นการเก็บข้อมูล 3 ส่วนเพื่อดำเนินการ ประกอบด้วย

(1) ข้อมูลการสำรวจรถรับ-ส่งนักเรียน โดยการสำรวจเด็กนักเรียนจำนวน 100 คนต่อ 1 โรงเรียน



(2) ข้อมูลการสำรวจผู้ปกครอง 100 คน

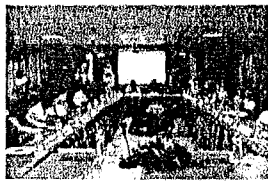
(3) ข้อมูลการสำรวจผู้ประกอบการที่ขับรถรับ-ส่งทุกคน

เมื่อมีข้อมูลแล้วจะนำมาพิจารณาร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (Public Consultation) โดยนำข้อมูลมาวิเคราะห์และคืนข้อมูลให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรรมการสถานศึกษา ครู ผู้ปกครอง ผู้ประกอบการ มารับรู้สถานการณ์ความเสี่ยงของรถรับ-ส่งนักเรียน ทั้ง 2 พื้นที่ มีการพูดคุยถึงแผนการและมาตรการในการยกระดับความปลอดภัยให้ลูกหลาน ซึ่งแต่ละโรงเรียนจะมีแผนการ เช่น ทำความเข้าใจ ให้ความรู้เด็ก วิธีการทำงานกับผู้ประกอบการ โดยแต่ละโรงเรียนประชุมร่วมกันไม่ต่ำกว่า 4 ครั้ง เพื่อให้เกิดเป็นรูปธรรม หลังจากนั้นครูในโรงเรียนจะไปออกแบบภารกิจ เช่น การกำหนดจุดจอดรถ การพูดคุยกับผู้ประกอบการเพื่อทำความเข้าใจร่วมกัน โดยครั้งแรกนั้นที่มีการลงพื้นที่กับทางขนส่งจะไม่มีผู้ประกอบการเข้าร่วมเลย ครั้งที่ 2 จะมีผู้ประกอบการเข้าร่วมบ้าง แต่ครั้งที่ 3 ผู้ประกอบการเข้าร่วมทุกคน เพราะผู้ประกอบการเกรงว่าจะถูกปรับ แต่โดยความเป็นจริงแล้วจะไม่ดำเนินการปรับแต่จะใช้มาตรการการทำงานร่วมกัน นอกจากนี้ ได้ดำเนินการหารือกับกรรมการสถานศึกษานั้น ผู้ปกครองให้ข้อมูลว่าไม่ทราบค่าโดยสารมาโรงเรียนของลูกหลานนั้น หากเพิ่มขึ้นอีกคนละ 20 บาท จะทำให้ปลอดภัยมากขึ้นซึ่งผู้ปกครองเข้าใจและพร้อมจะจ่ายเพิ่มให้ แต่ต้องอธิบายให้ผู้ปกครองเข้าใจด้วยการจ่ายเพิ่ม 20 บาทนั้น คือ นำไปทำประกันเพิ่มจากการประกันภาคบังคับเป็นการประกันภาคสมัครใจ แต่ละพื้นที่จะมีข้อตกลงเป็นแผนปฏิบัติการแต่ละโรงเรียนออกมา มูลนิธิพะเยาเพื่อการพัฒนา มีบทบาทเป็นที่ปรึกษาให้กับโรงเรียนและให้โรงเรียนดำเนินการบริหารจัดการเอง ครูและโรงเรียนจะเป็นผู้จัดทำโดยที่มูลนิธิจะสนับสนุนงบประมาณในการทำ กระบวนการในการทำงานกับโรงเรียนนั้นจะไม่ทำกับฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง สิ่งที่ทำ คือ



(1) โรงเรียน โดยผู้บริหารโรงเรียนที่จะส่งต่อให้ครูที่รับผิดชอบซึ่งเป็นส่วนที่จะต้องหาให้เจอ ถ้าผู้บริหารไม่ทำหรือไม่มีครูรับผิดชอบก็ไม่สามารถทำได้หรือถ้าทำแค่ครูแต่ผู้บริหารไม่เห็นด้วยก็ไม่สามารถทำได้

(2) ผู้ประกอบการ ซึ่งเท่าที่สำรวจพบว่ามีความพร้อมหากจะต้องเปลี่ยนจริง ๆ หากไปดูที่แม่จัน เชียงราย จะเห็นว่าไม่มีรถที่ถูกต้องเลย แต่เมื่อไหร่ที่ขนส่งเริ่มจับจะเปลี่ยนทันที แต่หากทุกวันนี้ขนส่งอะลุ่มอล่วยไม่จับก็จะปล่อยให้เป็นไปตามสภาพที่เห็น แต่ในพะเยาจะไม่รอ จะมีการทำข้อตกลงกันก่อนซึ่งบางครั้งอาจจะต้องใช้มาตรการที่รุนแรงแต่จะมีกระบวนการในการเตือนก่อนใช้มาตรการจริง



ความสำเร็จประการหนึ่งของการทำงานเรื่องรถรับ-ส่งนักเรียนนั้นไม่ได้สำเร็จโดยมูลนิธิ หรือกลไกแต่ ความสำเร็จนั้นเกิดจากการสร้างการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน ครู ผู้ประกอบการ ผู้ปกครองและนักเรียน อีกกลไกที่สำคัญ คือ กรรมการสถานศึกษา เพราะสามารถเสนอให้โรงเรียนดำเนินการเสนอให้ผู้ปกครองเป็นตัวแทนในการทำงาน ให้ยึดหลักการสำคัญ คือ

1. ทำให้ทุกภาคส่วนรับรู้สถานการณ์ผ่านข้อมูล ใช้ข้อมูลเป็นเครื่องมือสร้างความตระหนักรู้และคิดวิเคราะห์
2. ให้ความสำคัญกับกระบวนการมีส่วนร่วมในการทำแผนและมีระบบติดตามประเมินผลการดำเนินงานของแผนอย่างต่อเนื่อง



3. ใช้วิธีทดลองดูก่อน ดังนั้นหัวใจสำคัญของคำว่า “ภาคประชาชน” ประกอบด้วย แกนนำ ผู้ปกครอง ครู นักเรียน อบต. ผู้ประกอบการ ซึ่งเป็นหัวใจหลักที่จะขับเคลื่อน เพราะหากเน้นฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งจะไม่แน่ใจว่าจะเป็นรูปแบบที่สำเร็จได้ ฉะนั้นเวลาที่จะทำจะต้องมีการเสนอเรื่องราวที่จะเป็นนโยบายของสถานศึกษาออกมาให้ได้

การพัฒนาพื้นที่ต้นแบบโรงเรียนไม่หยุดพัฒนาแค่ในพื้นที่แต่มีกระบวนการสร้างการขับเคลื่อนในระดับนโยบายโดยสร้างการมีส่วนร่วมในการพัฒนาร่วมกับเขตการศึกษาที่เกี่ยวข้อง ทั้ง สพม. 36 ซึ่งดูแลทั้งพะเยาและเชียงราย สพป. เขต 1 ที่ดูแลประถมศึกษา และศึกษาธิการจังหวัด โดยเมื่อปี 2560 มีการจัดเวทีเพื่อให้ครู สถานศึกษามาคิดว่าจะพัฒนาเรื่องราวเหล่านี้ในการทำงาน วิสัยทัศน์ของหน่วยงานและแนวทางความร่วมมือโดยจะใช้ข้อมูล 2-3 ชุดนี้มาเป็นส่วนคิดและให้มีส่วนร่วมว่าจะไปขับเคลื่อนในหน่วยงานและหลังจากนั้นก็ไปปฏิบัติการในพื้นที่ ทดลองดำเนินการ และในปี พ.ศ. 2561 จัดเวทีอีกครั้งแต่ครั้งนี้เชิญครูมาร่วมด้วย เป็นครูที่รับผิดชอบและหน่วยงานมาพูดคุยกันว่าถ้าจะทำให้รถรับ-ส่งนักเรียนปลอดภัย

จุดเริ่มต้นการจัดการรถรับ-ส่งนักเรียนของโรงเรียนแม่ใจวิทยาคม

“นักเรียนผมหายไป นักเรียนผมไม่มีความสุขในการเดินทาง มาแล้วครูก็ไม่มีความสุขเพราะว่าเด็กมันหายไป 1 คาบกว่าจะได้เรียนหนังสือ” นี่เป็นคำบอกเล่าความรู้สึกของครูฝ่ายปกครองของโรงเรียนแม่ใจวิทยาคม เมื่อครั้งที่มีการตรวจจรถรับ-ส่งนักเรียนที่ไม่ได้มาตรฐานของกรมการขนส่งทางบก โดยก่อนที่จะมีการจัดการรถรับ-ส่งนักเรียนอย่างเป็นระบบของโรงเรียนแม่ใจวิทยาคมนั้น รถรับ-ส่งนักเรียนที่มาจับ-ส่งนักเรียนส่วนมากจะเป็นรถของ



ชาวบ้านในหมู่บ้านของนักเรียนที่อาศัยอยู่และรับ-ส่งบุตรหลานในหมู่บ้านมาโรงเรียน

ภาพเก่าในความทรงจำของอาจารย์มั่งคลุดขึ้นมาในหัวซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของเรื่องราวและการทำงานร่วมกันระหว่างโรงเรียน ชนส่งจังหวัดผู้ประกอบการและมูลนิธิพะเยาเพื่อการพัฒนา “เช้าวันหนึ่ง ชนส่งจังหวัดลงมาตรวจจับรถรับ-ส่งนักเรียนบริเวณโรงเรียนของเรา ผลก็คือนักเรียนเดินมาเป็นทางเลย รถรับส่งนักเรียนเราหายไปไหน เราถึงงงครับ ปรากฏว่า รถชนส่งสายเหนือทิ้งไว้ประมาณ 1 กิโลเมตรทั่วโลกว่า ครีบกี้เด็กไว้ พอกลับมาก็เจออย่างลุงครับ 2,000 สายใต้ครับ ทิ้งไว้ที่ไหน สามแยกมะพร้าวเผา เจอสายแยกไฟแดงครั้งแรก คนขับรถรับ-ส่งนักเรียนกลัวขนาดนั้นนะครับ เพราะว่าไม่คุ้มค่า เพราะว่าเมื่อก่อนค่าโดยสารที่นักเรียนคนละประมาณ 80 ถึง 120 บาทเอง โดนวันละซัก 2,000 บาท เดือนนั้นเจ๊งอย่างเดียวครับ”

แนวทางการจัดการรถรับ-ส่งนักเรียน

เหตุการณ์ครั้งนั้นทำให้โรงเรียนได้กลับมาทบทวนถึงบทบาทหน้าที่หลักของโรงเรียนคือจัดการเรียนการสอนจัดการเรียนการสอนให้กับนักเรียน และต้องทำหน้าที่ดูแลช่วยเหลือนักเรียน จะทำอย่างไรนอกจากลูกของผู้ปกครอง เดินทางออกจากบ้านมาถึงโรงเรียน แต่มาอยู่โรงเรียนถึง 8 ชั่วโมงแล้วก็เดินทางกลับ สิ่งที่โรงเรียนจะต้องคิดแทนผู้ปกครองและนักเรียนก็คือว่า “นักเรียนออกจากบ้านมาเรียนกลับถึงบ้านอย่างไรจะปลอดภัย” แต่คนที่สำคัญที่เป็นผู้ดูแลการเดินทางของนักเรียนให้ปลอดภัยคือ คนขับรถรับ-ส่งนักเรียน ซึ่งที่ผ่านมาคนขับรถรับ-ส่งนักเรียน ไม่ได้อยู่ในกรอบของโรงเรียน เพราะฉะนั้นโรงเรียนต้องหามาตรการมาจัดการเรื่องรถรับส่งให้เป็นระบบ



โรงเรียนจึงแต่งตั้งคณะทำงานเพื่อกำหนดนโยบาย และมีผู้อำนวยการโรงเรียนเป็นผู้ชี้ทิศทางและมีคณะทำงานเป็นกลไกการขับเคลื่อนนโยบายภายในโรงเรียน โดยใช้แนวคิด 4 เฝ้าเป็นแนวทางในการขับเคลื่อน คือ เฝ้าที่ 1 คือโรงเรียน เฝ้าที่ 2 คือผู้ประกอบการ เฝ้าที่ 3 คือตัวนักเรียน เฝ้าที่ 4 ก็คือผู้ปกครอง

เฝ้าที่ 1 คือ โรงเรียน

โรงเรียนตั้งคณะทำงานรถรับ-ส่งนักเรียนซึ่งประกอบด้วย ครูประมาณ 2-3 คนที่เข้ามาขับเคลื่อน ตัวแทนนักเรียน เครือข่ายผู้ปกครอง และทีมนักศึกษาโดยให้นักศึกษาฝึกงานจากมหาวิทยาลัยพะเยาเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาระบบโดยการรวบรวมฐานข้อมูลและเอกสารการส่งต่อภาระหน้าที่จากพี่สู่น้อง ปีที่แล้วพี่รหัสทำปีนี้น้องรหัสมารับต่อ

บทบาทสำคัญของคณะทำงานคือการจัดทำฐานข้อมูลการเดินทางมาโรงเรียนของนักเรียนซึ่งโรงเรียนมีระบบดูแลนักเรียน ในช่วงเปิดเทอมใหม่โรงเรียนจะทำการสำรวจรถรับส่งนักเรียนทั้งหมดทั้งรถใหม่และรถเก่าว่ามีทั้งหมดกี่คันแต่ละคันวิ่งกี่กิโลเมตร โดยให้ครูที่ปรึกษาไปเยี่ยมนักเรียนแล้วก็ซักถาม ในลักษณะที่ตั้งของนักเรียนทั้งหมด 700 กว่าจุด ระยะทางมาโรงเรียน ข้อมูลก็ระบบช่วยเหลือโรงเรียน มาโรงเรียนก็สแกนหน้า รวมถึงนักเรียนที่จะนำรถจักรยานยนต์มาก็มีทะเบียน ในส่วนของการสแกนหน้านักเรียนจะทำทุกวัน เมื่อก่อนใช้บัตร แต่ปรากฏว่านักเรียนฝากกันมา มีผู้ปกครองโทรมาบอกว่าลูกอยู่บ้านทำไมส่ง SMS ว่ามาโรงเรียน โรงเรียนจึงเปลี่ยนระบบเป็นการสแกนหน้าอย่างเดียวทำเพื่อเอาไว้เช็คตัวเด็ก นอกจากโรงเรียนทำฐานข้อมูลของเด็กแล้วยังจะทำฐานข้อมูลของผู้ประกอบการมีการบันทึกชื่อและเบอร์โทรศัพท์



ติดต่อคนขับ เลขทะเบียนรถ และใบขับขี่ ซึ่งจะมีข้อมูลสำหรับการขอขึ้นทะเบียนการรับจ้างรถรับ-ส่งนักเรียนและเพื่อแชร์ให้ขนส่งในการแข่งขั้วกับรถรับ-ส่งนักเรียนบางรายที่ไม่ปลอดภัย

กรอบที่คณะทำงานใช้ทำงานทั้งหมดเริ่มต้นจากฐานข้อมูลโรงเรียนซึ่งไม่ได้เริ่มจากศูนย์ โรงเรียนเริ่มจากฐานข้อมูลที่มีการทำมาระยะหนึ่งแล้วนำมาวิเคราะห์การเดินทางของนักเรียน โรงเรียนนำข้อมูลไปหารือกับขนส่งจังหวัดเพื่อหามาตรการร่วมกันในการพัฒนาให้เกิดความปลอดภัยสำหรับผู้ประกอบการรถรับ-ส่งนักเรียนมากขึ้น แต่การพัฒนาดังกล่าวไม่ได้ทำสำเร็จภายใน 1-2 เดือน แต่โรงเรียนเราค่อยๆ ชัยปรับกันมาเรื่อยๆ ดำเนินการ 2 ปีแล้ว หัวใจสำคัญของการขับเคลื่อนเรื่องนี้คือ ขนส่งจังหวัด “ถ้าขนส่งกับโรงเรียนมีปัญหากันเมื่อไหร่เนี่ยจบ เพราะรถรับ-ส่งนักเรียนไม่ถูก ผมยืนยันและจะพูดตรงที่ว่ารถเราไม่ถูก” แต่เป้าหมายของโรงเรียนและขนส่งจังหวัดมีเป้าหมายเดียวกันคือปรับปรุงให้ถูกต้องแบบค่อยเป็นค่อยไป เพื่อให้นักเรียนเราเดินทางอย่างปลอดภัย

นอกจากนี้ ทางโรงเรียนจะต้องทำความเข้าใจและขอความร่วมมือจากครูภายในโรงเรียนให้เสียสละที่จอดรถให้กับรถรับ-ส่งนักเรียนเพื่อให้เข้ามาจอดภายในโรงเรียนลดความเสี่ยงที่จะเกิดกับนักเรียนขณะที่เดินจากถนนเข้ามาในโรงเรียน ซึ่งวิธีการที่จะนำรถครูที่จอดอยู่เดิมไปจอดที่อื่นต้องใช้เวลา ถ้าหากว่าองค์กรไม่เสียสละ ไม่มองเพื่อส่วนรวม ก็จะทำให้เกิดความขัดแย้งขึ้นใน

“เราก็ก้าวไปทำตามระบบ

หัวใจของเราอยู่ที่เด็ก เด็กต้องปลอดภัย เด็กต้องมาโรงเรียนแล้วต้องมีความสุข

ผู้ประกอบการต้องตอบรับกับเราอย่างปลอดภัย”



เฝ้าที่ 2 คือ ผู้ประกอบการ

โรงเรียนชักชวนให้ผู้ประกอบการเข้ามาร่วมเป็นชมรม/เครือข่ายของโรงเรียนแต่ยังไม่มีการจดทะเบียนอย่างเป็นทางการ โดยโรงเรียนมีนโยบายที่จะพัฒนาชมรมผู้ประกอบการไปเรื่อย ๆ อย่างต่อเนื่อง จะชัยไปพร้อมกับโรงเรียน เช่น การวางแผนการปรับขึ้นค่าโดยสารให้เหมาะสม คนขับรถอยู่ได้ ผู้ปกครองและนักเรียนก็มีรถรับ-ส่งนักเรียนที่ปลอดภัย มีการตรวจสุขภาพประจำปีของคนขับรถซึ่งก็จะทราบว่าคนขับรถมีความพร้อมทางด้านร่างกายที่จะขับรถหรือไม่ รวมถึงการปรับปรุงสภาพรถให้มีการปลอดภัยเพิ่มมากขึ้นโดยทำให้เกิดความเสียหายกับตัวรถน้อยที่สุดและใช้งบประมาณไม่มาก เช่น การออกแบบนวัตกรรมที่ยึดเบาะที่นั่งเพื่อเวลารถกระชากหรือเกิดอุบัติเหตุเบาะจะไม่หลุดเด็กก็ปลอดภัย เพราะโรงเรียนเข้าใจบริบทของผู้ประกอบการ รถรับ-ส่งนักเรียนจะระยะเวลาในการประกอบการ 3 เดือน พอหมดฤดูประกอบการก็ต้องถอดพวกเบาะหรืออุปกรณ์ออกและนำไปบรรทุกข้าว หรือ ไปทำอย่างอื่น เพราะฉะนั้นของพวกนี้ต้องถอดออก ซึ่งหากไปทำแบบยึดติดถาวรอาจทำให้รถเสียหาย

นายดลภัทร ธัญญะศร ประธานชมรมผู้ขับรถรับ-ส่งนักเรียน ของโรงเรียนแม่ใจวิทยาคม กล่าวว่า “เมื่อ 20 ปีก่อน โรงเรียนแม่ใจวิทยาคมไม่ให้รถรับ-ส่งนักเรียนมาจอดภายในโรงเรียน จะอนุญาตในกรณีที่มีฝนตก ฝนตกเนี่ยมาจอดได้ แต่พอต่อมาบางปีเกิดปัญหามาก เช่น นักเรียนชกต่อยกัน 2 เสียอย่างมาก เวลานั้นนักเรียนเดินก่อนจะมาถึงรถ จะต้องเดินทิศทางขวามือซึ่งทางขวามือจะมีรถชัยเร็วมาก และนักเรียนจะเข้าข้างในก็ไม่ได้ เพราะว่ามีรถจอดเต็มเลยมีความเสี่ยงที่จะเกิดอันตรายกับนักเรียน โรงเรียนจึงอนุญาตให้นักเรียนขึ้นรถภายในโรงเรียน” ซึ่งในฐานะของประธานชมรมรถรับ-ส่งนักเรียนก็มีบทบาท



หน้าที่ในการประสานขอความร่วมมือกับสมาชิกในการปฏิบัติตามระเบียบของ
ขนส่งฯ โดยการไปแนะนำ ทำเอกสารให้ รวบรวมให้ และมาติดต่อทางโรงเรียน
ขอใบรับรองจากสถานศึกษา ทางโรงเรียนก็ใจดีมาก ทำใบอนุญาตให้ครบทุก
คน จากนั้นผู้ประกอบการก็ไปดำเนินการต่อ เมื่อทั้ง 3 ฝ่าย คือ โรงเรียน
ผู้ประกอบการ และขนส่งจังหวัด เข้าใจซึ่งกันและกันและดำเนินการตาม
มาตรการที่เหมาะสมกับพื้นที่ทำให้ในปัจจุบันทั้ง 3 ฝ่ายไม่มีปัญหาบาดหมาง
กันอีกต่อไป

กระบวนการในการขอใบรับรองจากทางโรงเรียนคนขับจะต้องไปดู
ทะเบียนมาให้ครบก่อน ทะเบียนต้องไม่ขาด ก่อนถึง 1 ตุลาคมรถทุกคันจะต้อง
แจ้งโรงเรียนว่าทะเบียนจะขาดหรือไม่ พอถึง 1 ตุลาคม โรงเรียนจะเตรียม
เอกสารให้ ช่วงก่อน 30 ตุลาคมที่รถจะไปต่อทะเบียนจะได้เอกสารทุกชุดไป
เลยซึ่งจะง่ายเวลาไปขอใบอนุญาตรถรับ-ส่งนักเรียน

การจัดการเส้นทางการเดินรถส่วนใหญ่จะเป็นรถที่วิ่งร่วมกันจึงต้องมี
การประสานงานกันอยู่แล้วแบ่งโซนพื้นที่ให้กลุ่มนักเรียนที่วิ่งไป เพราะว่าเราไม่
สามารถกะเกณฑ์ได้ว่ารถทั้งบ้านห้วยก็มาวิ่งรับบ้านเรา แบบนี้ก็ไม่ได้ต้องแยก
ส่วน ไกลเคียงกัน เพื่อที่ว่าไม่ให้มันเกิดการวิ่งข้ามไปข้ามมา

“ชมรมของเรามีสโลแกน คือ ผู้โดยสารคือลูก เพราะฉะนั้นเราจะมี
ความเป็นห่วงเป็นใย กับผู้โดยสารก็คือนักเรียนทุกคนเหมือนกันเหมือนกับลูก
คนหนึ่ง ดังนั้นสิ่งไหนที่มันไม่ปลอดภัย ทางชมรมของเราก็จะไม่ทำ
และให้ความร่วมมือ ต่อกันมาอย่างดี”



เฝ้าที่ 3 คือผู้ปกครอง

โรงเรียนพยายามหาทางช่วยผู้ประกอบการให้อยู่กับโรงเรียน โรงเรียน
ไม่เคยใช้มาตรการบังคับ แต่โรงเรียนจะช่วยเหลือกัน ยกตัวอย่างเช่น นักเรียนที่
ขึ้นรถรับ-ส่งนักเรียนลดลง โรงเรียนจะหาทางออกให้ผู้ประกอบการอย่างไรถึง
จะเดินไปร่วมกันได้ ถ้าหยุดให้บริการสัก 3 คันนี้รัฐบาลเลย จากต้องเสียค่ารถคนละ
20 บาท ผู้ประกอบการอาจจะต้องตะเวนขับไปรับนักเรียนหลายหมู่บ้านและ
ต้องปรับค่ารถเป็น 60 บาท หรืออย่างกรณีขึ้นค่ารถคราวที่แล้ว
ครูก็สะกิดใจว่า อยู่ๆ ขึ้นแล้วไม่แจ้งโรงเรียนได้ยังไง ทีหลังจะขึ้นค่ารถโรงเรียนเราต้อง
มานั่งคุย เพื่อให้เกิดความเป็นธรรม เกิดความเป็นธรรมระหว่างเด็กนักเรียน
ทำไมเหตุผลที่ขึ้นเพราะอะไร มันต้องมีเหตุและมีผล ไม่งั้นผู้ปกครองบางคน มัน
จะได้รับผลกระทบ

เมื่อโรงเรียนตั้งชมรมเสร็จแล้ว ก็เข้าสู่กระบวนการสร้างความเข้มแข็ง
ให้กันและกัน ก็คือเครือข่ายผู้ปกครองก็ต้องมารับผิดชอบร่วมกับโรงเรียน
เพื่อให้ชมรมเข้มแข็งให้ผู้ประกอบการเขาอยู่ได้ให้เด็กปลอดภัย โดยเชิญ
เครือข่ายผู้ปกครองมาหารือกันทำให้รถรับ-ส่งนักเรียนดีขึ้นปลอดภัยมากขึ้น
โดยการส่งเสริมสนับสนุนให้เลือกทำประกัน ตอนนั้นรถในชมรมขอหมด มีรถ
พิเศษคันเดียว ยกเว้นรถลงทุนคันเดียวที่ไม่ใช่ นข รถลงทุนเป็นรถสอง
แถวเพาะ มีรถคันเดียวที่ไม่ต่อทะเบียนเพราะแกเป็นรถสองแถว เพราะฉะนั้น
โรงเรียนต้องหาช่องทางเพื่อให้นักเรียนมีความปลอดภัย ตอนนั้นรถ นข ทุกคันมี
ประกันผู้โดยสาร แต่ เรายังไม่พอใจ อยากให้เด็กได้รับการคุ้มครองมากกว่านั้น
ในปีนี้ปิดไป เราพยายามขยับเรื่องประกันตามความสมัครใจมากขึ้น



แผนที่ 4 คือตัวนักเรียน

โรงเรียนพัฒนาไกลในการเฝ้าระวังพฤติกรรมคนขับรถโดยให้นักเรียนที่ขึ้นรถเป็นผู้ตรวจสอบ โรงเรียนมีการจัดทำกลุ่มไลน์โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อตรวจสอบคนขับรถ แต่ไม่ได้จับผิด โดยให้นักเรียนทำหน้าที่เด็กท้ายรถคอยตรวจสอบการขึ้นลงรถของเด็กในรถเพื่อป้องกันการลืมเด็กไว้ในรถและพฤติกรรมเสี่ยงต่างๆ ของคนขับรถ จากนั้นให้นักเรียนมาเล่าให้ฟัง รถเป็นยังยัยคนขับมีปัญหาเรื่องดื่มสุรา ยาเมา กินยาเมื่อย ตาตมัย ถ้ามีปัญหาครูจะเป็นคนเชื่อมประสานและไปคุยกับคนขับรถ “เด็กมันว่าอย่างนี้ ลุงหนอมต้องปรับ” ต้องใช้วิธีการปรับใช้วิธีการคุย ถ้ายังไม่ปรับอีก ครูทำอะไรไม่ได้หรอกครับ ครูก็จะไปแจ้งผู้ใหญ่บ้านให้จัดการให้

เทคนิคการขับเคลื่อนงานอย่างบูรณาการของจังหวัดพะเยา

1. ดำเนินการที่โรงเรียนให้เป็นรูปธรรมก่อน แต่ผลที่ได้นั้นส่งให้กับทางจังหวัดให้กับคณะกรรมการระดับจังหวัด ไม่ใช่ให้กับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด คณะทำงานคิด วิเคราะห์และออกเป็นแนวทางว่า จะต้องทำแบบนี้แล้วส่งให้ศูนย์ถนนจังหวัดเพื่อเป็นมติร่วมของจังหวัดจึงขยายผลง่าย

2. ต้องใช้ 3 องค์ประกอบ (ศึกษาธิการจังหวัด โรงเรียน ภาคประชาชน) เพราะถ้าไม่มีภาคประชาชนหรือศูนย์ประสานงานคณะทำงานกับศูนย์ถนนจะไม่เกิดขึ้น ถ้าเป็นแค่นโยบายเชิงจังหวัดจะไม่เห็นเป็นรูปธรรม

3. ถ้ามีแต่คำสั่งแต่ไม่มีการกิจที่จะทำอย่างต่อเนื่องก็จบ เรื่องนี้มีความซับซ้อนแต่ของพะเยาทำมา 3-4 ปีแล้ว จะเห็นว่าอะไรที่ทำไม่ได้จะต้องปรับ จะทำแล้วปรับๆ มาตลอดเวลา แม้ขนส่งจังหวัดจะเปลี่ยนมาแล้ว 3 คนทั้งตัวขนส่งจังหวัดและนักวิชาการเองก็ยังคงทำต่อเนื่องได้อย่างไม่มีปัญหา



เพราะคำสั่งนี้มีขนส่งซึ่งมอบหมายใครมาก็ต้องทำต่อจากงานเดิม ภายใต้สิ่งที่ทำถ้ามีต้นเรื่องแล้วจะต้องส่งต่อทำงานต่อไป ดังนั้นเมื่อมีขนส่งคนใหม่มาคณะทำงานก็ต้องแจ้งให้ทำความเข้าใจก่อนที่จะสานงานต่อไป ดังนั้น ต้องมีความชัดเจนเพื่อจะส่งต่อข้อมูล แม้หัวหน้าจะย้ายไปก็ทำตามแต่ลูกน้องคนทำงานที่ยังอยู่ก็ต้องทำได้

4. การคุยกันนอกรอบก่อนจึงจะเสนอโยบายต่อจังหวัด โดยมีคณะทำงาน 3-5 คน ((1) ตำรวจ (2) ปภ. (3) มูลนิธิพะเยาเพื่อการพัฒนา (4) ขนส่งจังหวัด (5) สาธารณสุขจังหวัด) ที่จะเป็นชุดเล็กที่พูดคุยกันตลอด การประชุมพูดคุยจะเป็นการติดตามมติครั้งที่แล้ว และมีการตั้งกลุ่มไลน์เฉพาะกิจขึ้นมาเพื่อติดตามความก้าวหน้าของแต่ละฝ่าย ในเดือนที่แล้วบอกว่ามติดีนี้ต้องเสนอในเดือนนี้ให้เป็นวาระจังหวัดแล้วอีกเดือนหนึ่งจะมาดูว่าข้อมูลที่แต่ละฝ่ายเก็บนั้นเป็นอย่างไรบ้าง ซึ่งเป็นกระบวนการในการติดตามประเมินผลการดำเนินการของคณะทำงาน





ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1. กระทรวงศึกษาธิการควรมีนโยบายสั่งการให้โรงเรียนกำหนดยุทธศาสตร์และแผนงานเรื่องความปลอดภัยการเดินทางของนักเรียน โดยเฉพาะรถรับ-ส่งนักเรียนโดยใช้ต้นแบบที่ทำการการเรียนรู้เพื่อขยายผล
2. กระทรวงศึกษาธิการควรมีการจัดทำระบบฐานข้อมูลสำหรับการเดินทางมาโรงเรียนโดยรถรับ-ส่งนักเรียนที่มีการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างขนส่งจังหวัด โรงเรียน และผู้ประกอบการรถรับ-ส่งนักเรียน
3. ควรให้อำนาจท้องถิ่นในการกำหนดรูปแบบรถรับ-ส่งนักเรียนที่เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่
4. ควรมีการกำหนดตัวชี้วัดและการประเมินโรงเรียนเกี่ยวกับการเดินทางไป-กลับโรงเรียนที่ปลอดภัย



ผู้เล่าประสบการณ์

จังหวัดเชียงราย

นายยศกร สุขสอาด

หัวหน้าฝ่ายยุทธศาสตร์ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

จังหวัดเชียงราย

นางวิไลวรรณ สารระนา

นักวิชาการขนส่งชำนาญการ สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงราย

นายสุริยัน ด้อยศ

พี่เลี้ยง สอจร.จังหวัดเชียงรายและเครือข่ายผู้ประกอบการรถรับ-ส่ง

นักเรียนจังหวัดเชียงราย

นายธนชัย พู่เฟื่อง

ศูนย์คุ้มครองผู้บริโภคจังหวัดเชียงราย

ประธานเครือข่ายและสมาชิกชมรมผู้ประกอบการรถรับ-ส่งนักเรียน

จังหวัดเชียงราย

จังหวัดสุรินทร์

นางนงเยาว์ ผาสุข

รองผู้อำนวยการโรงเรียนศิขรมพิสัย

นายครองสุข หารไชย

ครูโรงเรียนศิขรมพิสัย

นายกุศล สุรัตน์

ครูโรงเรียนศิขรมพิสัย

นายวิชัย พานเพชร

ประธานชมรมรถรับส่งนักเรียนโรงเรียนศิขรมพิสัย



นายธวัชชัย จูทอง

นักวิชาการขนส่งชำนาญการพิเศษ สำนักงานขนส่งจังหวัดสุรินทร์

นายอิศราช ผดุงเจริญ

บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด จังหวัดสุรินทร์

น.ส.สัญญา ทิพย์บำรุง

เครือข่ายผู้บริโภครจังหวัดสุรินทร์

นส.กาญจนา ช่อทับทิม

เครือข่ายผู้บริโภครจังหวัดสุรินทร์

นายศตคุณ คนไ

เครือข่ายผู้บริโภครภาคอีสาน

จังหวัดสงขลา

นายวิสัย เกื้อกุล

รองผู้อำนวยการโรงเรียนหาดใหญ่วิทยาลัย 2

นายสุธรรม แก้วยอดทอง

ครูโรงเรียนหาดใหญ่วิทยาลัย 2

นายอุดม ศรีประสิทธิ์

ผู้ประกอบการรถรับ-ส่งนักเรียนจังหวัดสงขลา

นายสุนันยามาน หมดเลียด

ผู้ประกอบการรถรับ-ส่งนักเรียนจังหวัดสงขลา

นายธนพง สักโก

ผู้ประกอบการรถรับ-ส่งนักเรียนจังหวัดสงขลา

นางธัญลักษณ์ ศรีมะคะ

สำนักงานขนส่งจังหวัดสงขลา



นายพรชัย ขุนบำรุง

สำนักงานขนส่งจังหวัดสงขลา

น.ส.จุฑา สังขชาติ

สมาคมผู้บริโภคสงขลา

นส.สุชาติ ชัยเดช

สมาคมผู้บริโภคสงขลา

จังหวัดจันทบุรี

นายรัชพล ปริยวงศธร

ประธานชมรมรถรับส่งนักเรียนจังหวัดจันทบุรี

นางพรพนา พุกนุช

ชมรมรถรับส่งนักเรียนจังหวัดจันทบุรี

นายธัชวุฒิ จาดบัณฑิต

นักวิชาการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน

จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

นายวรากร รื่นกมล

ผู้อำนวยการโรงเรียนอยุธยาวิทยาลัย

นางศรศมน มรุตพันธ์

ครูโรงเรียนอยุธยาวิทยาลัย

นายพัฒนพงศ์ มีสมยุทธ์

ครูโรงเรียนอยุธยาวิทยาลัย

นายสุเทพ กุ่มท

หัวหน้ากลุ่มวิชาการขนส่ง สำนักงานขนส่งจังหวัดพระนครศรีอยุธยา



น.ส.ชลดา บุญเกษม

ศูนย์คุ้มครองสิทธิผู้บริโภคจังหวัดพระนครศรีอยุธยา

นายมานิต แถบทอง

ศูนย์คุ้มครองสิทธิผู้บริโภคจังหวัดพระนครศรีอยุธยา

จังหวัดพะเยา

นายวิจิตร วงศ์ชัย

ผู้อำนวยการโรงเรียนแม่ใจวิทยาคม

นายมงคล แพ่งประสิทธิ์

ครูโรงเรียนแม่ใจวิทยาคม

นายดลภัทร ธัญญะศร

ประธานชมรมผู้ขับรถรับส่งนักเรียนของโรงเรียนแม่ใจวิทยาคม

น.ส.อัญชลี พันธุ์ปัญญา

สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดพะเยา

นางวนิดา เชื้อเมืองพาน

สำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา

น.ส.วชิราวัลย์ เอี่ยมใจตรง

สำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา

นางสุทรา เชียงแสน

สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษาเขต 36 (เชียงราย-พะเยา)

น.ส.พวงทอง ว่องไว

มูลนิธิพะเยาเพื่อการพัฒนา