

อุบัติเหตุ “รถรับจ้างรับส่งนักเรียน” กับ ระบบควบคุมกำกับที่ต้องเร่งพัฒนา

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน

สถานการณ์อุบัติเหตุรถรับส่งนักเรียนมีแนวโน้มทวีความรุนแรงเพิ่มสูงมากขึ้น โดยมีสาเหตุสำคัญจากสภาพรถรับส่งที่ไม่มีมาตรฐานความปลอดภัย (ไม่มีเข็มขัดนิรภัย บรรทุกนักเรียนเกิน) พนักงานขับรถยังไม่มีการควบคุมคุณภาพอย่างจริงจังและไม่มีใบอนุญาตขับรถโดยสาธารณะ โดยจากการรวบรวมข้อมูลที่เฉพาะเป็นข่าวในสื่อต่าง ๆ พบว่า ตั้งแต่เดือนมกราคม-สิงหาคม 2558 เกิดอุบัติเหตุรถนักเรียนไปแล้ว 14 ครั้ง หรือเฉลี่ยเกิดเดือนละ 2 ครั้ง มีนักเรียนเสียชีวิตไปแล้ว 18 ราย บาดเจ็บอีกกว่า 200 ราย โดยประเภทรถกระบะดัดแปลงมาเป็นอันดับ 1 มีจำนวนอุบัติเหตุมากถึง 6 ครั้ง อันดับที่ 2 คือรถตู้นักเรียน มีจำนวน 4 ครั้งและรถบัสขนาดใหญ่ตามลำดับ โดยทั้ง 14 ครั้งของการเกิดอุบัติเหตุเกิดจากพนักงานขับรถมากถึง 9 ครั้ง และจากสภาพรถชำรุด 2 ครั้ง โดยจากอุบัติเหตุทั้งหมดมีกรณีตัวอย่างที่น่าสนใจ 2 กรณี ดังนี้

- วันที่ 14 มกราคม 2558 เวลา 16.43 น. เกิดอุบัติเหตุรถตู้รับส่งนักเรียนชนประสานงานกับรถกระบะบริเวณสะพานบ้านวังตอ ถนนหมายเลข 2256 อำเภอด่านซุดตต จังหวัดนครราชสีมา สภาพที่เกิดเหตุพบรถตู้สภาพด้านหน้าชนติดกับรถกระบะ มีผู้บาดเจ็บเป็นนักเรียนทั้งหมด 14 ราย กระจายไปคนละทิศละทาง รอรับการช่วยเหลือ และภายในรถตู้มีนักเรียนเสียชีวิต 1 ราย สาเหตุเบื้องต้น เกิดจากรถกระบะแซงรถด้านหน้าแต่ไม่พ้นชนรถตู้ที่วิ่งสวนทางมา และเนื่องจากนักเรียนไม่ได้คาดเข็มขัด ทำให้กระเด็นออกมานอกตัวรถบาดเจ็บจำนวนมาก



รูปชุดที่ 1 สภาพรถคันเกิดอุบัติเหตุรถตู้รับส่งนักเรียนชนรถกระบะส่งของ

- วันที่ 11 สิงหาคม 2558 เวลา 17.30 น. รถปิกอัพรับจ้างรับส่งนักเรียนโรงเรียนนราสิกขาลัยและโรงเรียนบางนราวิทยา ที่ อำเภอตากใบ จังหวัดนราธิวาส เสียหลักลงข้างทางชนต้นไม้ เป็นเหตุให้นักเรียน 11 คน ที่เดินทางมาด้วยเสียชีวิต 9 ราย และคนขับอีก 1 คน รวมเป็น 10 คนบาดเจ็บอีก 2 ราย สาเหตุเบื้องต้นพบว่าพนักงานขับรถโรงเรียนมีโรคประจำตัว คือ โรคความดันโลหิตสูง เป็นเหตุให้เกิดอาการวูบหลับใน ทำให้เท้าเหยียบคันเร่งแทนที่จะเหยียบเบรก เพราะความเร็วขณะชนอยู่ที่ 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง



รูปชุดที่ 2 สภาพรถกระบะคันเกิดอุบัติเหตุพุ่งชนต้นไม้ข้างทาง

ปัญหาความปลอดภัยในการเดินทางด้วย “รถนักเรียน” จะพบได้ทั้งในกลุ่ม (1) รถโรงเรียน (2) รถรับส่งนักเรียน และ (3) รถรับจ้างรับส่งนักเรียน ซึ่งกลุ่มที่ (1) และ (2) จะมีการจดทะเบียนเป็นรถสาธารณะกับกรมการขนส่งทางบก และมีระบบกำกับที่ชัดเจน เช่น คนขับต้องมีใบอนุญาตขับรถสาธารณะ , นำรถไปตรวจสภาพทุก 6 เดือน ฯลฯ แต่ในกลุ่ม (3) รถรับจ้างรับส่งนักเรียน จะเป็นกลุ่มที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยที่สุด

เหตุผลสำคัญที่ “รถรับจ้างรับส่งนักเรียน” ถือเป็นกลุ่มที่มีความเสี่ยงในหลาย ๆ ด้าน เพราะ

- 1) **ความเสี่ยงด้านตัวรถ** : เพราะเป็นการนำรถส่วนบุคคล ซึ่งส่วนใหญ่จะใช้รถปิกอัพและรถตู้ มาดัดแปลงเป็นรถรับจ้างรับส่งนักเรียน โดยการเพิ่มแถวที่นั่ง เพื่อให้สามารถรับนักเรียนได้จำนวนมาก ๆ ประกอบกับผู้ปกครองที่ให้ผู้ประกอบการมาใช้รถกลุ่มนี้ จะมีฐานะปานกลางถึงยากจน ไม่สามารถจ่ายค่ารถราคาแพงได้ ต้องอาศัยนักเรียนจำนวนหลาย ๆ คนมาช่วยเฉลี่ยให้ผู้รับจ้างมีผลกำไร เช่น ชาวอุบัติเหตุรถตู้รับจ้างส่งนักเรียนอนุบาล ที่ จ.นครศรีธรรมราช บรรทุกเด็กถึง 40 คน โดยรถที่ใช้มีอายุถึง 25 ปี
- 2) **ความเสี่ยงด้านคนขับ** : รถรับจ้างนักเรียน นอกจากจะไม่ต้องมีใบอนุญาตขับรถสาธารณะแล้ว ยังขาดระบบกำกับตรวจสอบจากผู้ประกอบการหรือโรงเรียน เช่น การกำกับช่วงเวลาในการขับรถ เพราะคนขับอาจจะไปรับงานอื่นจนเกิดความอ่อนล้า เป็นเหตุให้ “หลับใน” , ขาดการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ก่อนจะขับรถ ฯลฯ
- 3) **ความเสี่ยงจากระบบกำกับ** : รถกลุ่มนี้ จะไม่ถูกตรวจสอบแบบรถนักเรียนที่ขึ้นทะเบียน มีเฉพาะการระบุให้มาขออนุญาตกับนายทะเบียนขนส่ง เเทมละ 1 ครั้ง (ตามข้อกำหนดกรมการขนส่งทางบก หนังสือที่ คค.0408/ว.113 ลงวันที่ 22 เมษายน 2554) แต่ในทางปฏิบัติพบว่าไม่ได้ขออนุญาตแต่เป็นการตกลงกับทางผู้ปกครองกันเอง

อีกระบบกำกับที่ยังเป็นปัญหาคือ การกำกับโดยโรงเรียน ซึ่งเกือบทุกโรงเรียนจะไม่มีระบบกำกับรถรับจ้างรับส่งนักเรียนเหล่านี้ แม้จะมีการระบุไว้ในระเบียบกระทรวงศึกษาธิการว่าด้วยการควบคุมดูแลการใช้รถโรงเรียน พ.ศ. 2536 อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 25 แห่งพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2534 มีการให้นิยามคำว่า “รถโรงเรียน” หมายความว่า รถที่โรงเรียนใช้ในการรับส่งนักเรียน และให้หมายความรวมถึงรถที่ได้รับอนุญาตประกอบการขนส่งนำไปใช้ในการรับส่งนักเรียนและรถที่โรงเรียนให้บุคคลภายนอกมารับส่งนักเรียน เพื่อการศึกษาตามปกติ

นอกจากนี้ สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน (สพฐ.) จะมีระบบดูแลช่วยเหลือนักเรียน ซึ่งต้องมีการเยี่ยมบ้าน และสำรวจสภาพความเสี่ยงต่างๆ ของเด็กนักเรียน รวมทั้ง “ความเสี่ยงในการเดินทาง” แต่โรงเรียนส่วนใหญ่ยังขาดการนำข้อมูลการเดินทางมาวิเคราะห์และวางแผนแก้ไขร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

- 4) **ความเสี่ยงจากระบบประกันภัย** : เนื่องจากเป็นรถส่วนบุคคล และส่วนใหญ่จะเป็น “รถเก่า” ที่มีเฉพาะประกันภัยภาคบังคับ ไม่ได้ทำประกันภัยสมัครใจ หรือประกันบุคคลให้ผู้โดยสาร ดังนั้น เมื่อเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งมักจะเกิดการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตเป็นหมู่ เช่นกรณีนี้ นักเรียนเสียชีวิตถึง 10 คน การชดเชยเยียวยาที่เกิดขึ้นจึงได้วงเงินเพียง 2 แสนบาท (จากประกันภัยภาคบังคับ)

จากความเสี่ยงที่ยังคงอยู่ ทั้งปัจจัยด้านยานพาหนะ (รถสภาพเก่า ดัดแปลงสภาพ บรรทุกจำนวนมาก) ปัจจัยด้านตัวคนขับ และ ที่สำคัญคือ ปัจจัยด้านระบบกำกับติดตามโดยโรงเรียน และ กรมการขนส่งทางบก จึงเป็นเหตุให้ชาวอุบัติเหตุของรถกลุ่มนี้ยังคงอยู่บนหน้าหนังสือพิมพ์แทบจะทุกสัปดาห์โดยไม่มีแว้วว่าจะถูกแก้ไขได้อย่างเป็นระบบ

ดังนั้น เพื่อให้เกิดระบบป้องกันมิให้ “รถรับจ้างรับส่งนักเรียน” มีความเสี่ยงและเกิดอุบัติเหตุ เกิดความสูญเสียซ้ำซาก ถึงเวลาที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะได้เร่งดำเนินการแก้ไขที่รากปัญหา ได้แก่

มาตรการเร่งด่วน

- (1) กรมการขนส่งทางบก และ กระทรวงศึกษาธิการ เร่งทบทวนมาตรการในการ “ควบคุมกำกับ” ให้ “รถรับจ้างรับส่งนักเรียน” จะต้องถูกกำกับและตรวจสอบด้านความปลอดภัย ทั้งด้าน
 - มาตรฐานคนขับ ให้มีการกำกับแบบเดียวกับรถสาธารณะ
 - มาตรฐานตัวรถ (โครงสร้าง การยึดเกาะเก้าอี้ที่นั่งที่มั่นคงแข็งแรง เข็มขัดนิรภัย ระบบเบรก)
 - การบรรทุกเด็กจำนวนมาก จนเกิดความเสียหาย
 - การวิเคราะห์เส้นทาง จุดรับส่งนักเรียน ที่มีความปลอดภัย
 - กำหนดให้มีผู้ดูแลบรรด โดยเฉพาะกรณีที่บรรทุกเด็กเล็ก (นักเรียนอนุบาล ประถม)
- (2) สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน (สพฐ.) ควรใช้ระบบดูแลช่วยเหลือนักเรียน ที่มีการเยี่ยมบ้านนักเรียน และสำรวจการเดินทางของนักเรียน (ทั้งที่ใช้รถประจำทาง รถรับจ้างรับส่งนักเรียน รถจักรยานยนต์ หรือ รถจักรยาน) พร้อมทั้งนำข้อมูลที่ได้ ไปวางแผนในการจัดการความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียน ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งกรณีอุบัติเหตุรถนักเรียน ควรกำหนดให้มีการสอบสวนสาเหตุเพื่อนำมาวิเคราะห์และวางแนวทางป้องกันควบคุมไปด้วย
- (3) หน่วยงานท้องถิ่น (อบจ., เทศบาล และ อบต.) เข้ามามีบทบาทในการสนับสนุนเพื่อให้การเดินทางไปโรงเรียนมีความปลอดภัย เช่น การสนับสนุนบเพื่อให้เกิดรถรับส่งนักเรียน ที่ปลอดภัย (ไม่ต้องบรรทุกเด็กจำนวนมาก ๆ , มีอุปกรณ์ความปลอดภัย)
- (4) กำหนดให้ “รถรับจ้างรับส่งนักเรียน” ต้องมีการทำ “ประกันภาคสมัครใจ” และประกันภัยส่วนบุคคล เพื่อป้องกันปัญหาการชดเชยเยียวยาที่ไม่เป็นธรรม

มาตรการระยะกลาง - ระยะยาว

- (1) กรมการขนส่งทางบก มีระบบกำกับ และแผนงานในการปรับปรุงประสิทธิภาพการรับส่งนักเรียนด้วยรถโดยสารสาธารณะให้มีความสะดวกและปลอดภัย จนเป็นที่ไว้วางใจของผู้ปกครอง ไม่ต้องให้บุตรหลานไปใช้รถรับจ้าง
- (2) กำหนดให้มี GPS และ/หรืออุปกรณ์ติดตามพฤติกรรมคนขับ ในรถรับส่งนักเรียนทุกคัน โดยกำหนดไว้ใน “เงื่อนไขประกอบการยื่นขอใบอนุญาตประกอบการขนส่ง” รวมทั้งกลุ่มรถรับจ้างรับส่งนักเรียนที่จะมาขออนุญาตด้วย

ตราบไต่ที่ยังไม่มีระบบควบคุมกำกับ “ความเสี่ยง” ของ “รถรับจ้างรับส่งนักเรียน” สังคมไทยก็ยังคงต้องพบกับข่าวความสูญเสียของนักเรียนแบบเดียวที่เกิดกับ 10 ชีวิตของนักเรียนที่ตากใบ ถึงเวลาแล้วที่หน่วยงานที่ดูแล และหน่วยงานสนับสนุนอย่างเช่น องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น โรงเรียนและผู้ปกครอง จะจับมือกันป้องกันความสูญเสียเหล่านี้ เพื่อให้ทุกชีวิตของบุตรหลานไปเดินทางไปกลับโรงเรียนอย่างปลอดภัย
