



บทบาทขององค์กรด้านคนพิการและหน่วยงานภาครัฐที่มีต่อสิทธิในการเข้าถึงบริการ
ขนส่งสาธารณะของคนพิการ: ศึกษากรณีการได้มาซึ่งสิทธิของคนพิการ
ในการเข้าถึงรถโดยสารแบบชานต่ำ

จิรวัดณ์ เจริญสุข*

ปกรณ์ ปรียากร*

(วันรับบทความ: 13 ธันวาคม 2562/ วันแก้ไขบทความ: 18 ธันวาคม 2562/ วันตอบรับบทความ: 23 ธันวาคม 2562)

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ 3 ประการ ประการแรก เพื่อศึกษาบทบาทขององค์กรด้านคนพิการต่อการได้มาซึ่งสิทธิในการเข้าถึงรถโดยสารแบบชานต่ำ ประการที่สอง เพื่อศึกษาบทบาทของหน่วยงานภาครัฐต่อการดำเนินการจัดการรถโดยสารแบบชานต่ำ ประการสุดท้าย เพื่อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงบทบาทของหน่วยงานภาครัฐ ในประเด็นการเข้าถึงสิทธิของคนพิการในการใช้บริการต่าง ๆ ของหน่วยงานภาครัฐ งานวิจัยนี้ใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ ประกอบด้วยการสัมภาษณ์เชิงลึกจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ จำนวนทั้งสิ้น 6 คน คือ นายสุภรธรรม มงคลสวัสดิ์, นายอุดมโชค ชูรัตน์, นายธีรยุทธ สุขคนวิท, นายวรยุทธ กิจกุล, นายวันเสาร์ ไชยกุล และนางอภาณี มิตรทอง, การวิเคราะห์เอกสารที่เกี่ยวข้อง และการสืบค้นข้อมูลที่เกี่ยวข้องจากอินเทอร์เน็ต ผลการวิจัย พบว่า องค์กรด้านคนพิการมีความพยายามที่จะสนับสนุนผลักดันให้ภาครัฐจัดการรถโดยสารแบบชานต่ำผ่านการเคลื่อนไหวในรูปแบบต่าง ๆ ในขณะที่หน่วยงานภาครัฐ โดยเฉพาะองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) กลับมีความพยายามที่จะละเลยความต้องการของคนพิการ และพยายามที่จะผลักดันรถโดยสารแบบชานสูงซึ่งเป็นรถโดยสารแบบเดิม สิ่งเหล่านี้เกิดขึ้นอย่างมากโดยเฉพาะในช่วงของรัฐบาลนางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร อย่างไรก็ตาม ภายหลังการรัฐประหาร เมื่อปี พ.ศ.2557 รัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา แสดงออกให้เห็นถึงความเอาใจใส่ต่อความต้องการของคนพิการด้วยการสนับสนุนการจัดการรถโดยสารแบบชานต่ำ และส่งผลให้มีรถโดยสารแบบชานต่ำจำนวนมากมาให้บริการในกรุงเทพฯ ดังเช่นที่ปรากฏในปัจจุบัน สำหรับข้อเสนอแนะสำหรับหน่วยงานภาครัฐ คือ ต้องทำความเข้าใจคนพิการและสิทธิของคนพิการในมิติของการเป็นส่วนหนึ่งของพลเมือง ไม่สร้าง ความแปลกแยกแตกต่างหรือตอกย้ำการเลือกปฏิบัติในเชิงนโยบายสาธารณะที่มีต่อคนพิการ

คำสำคัญ: องค์กรด้านคนพิการ/ หน่วยงานภาครัฐ/ สิทธิของคนพิการ/ รถโดยสารแบบชานต่ำ/
การเคลื่อนไหวของคนพิการ

* นักศึกษาหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต คณะรัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

* รองศาสตราจารย์ คณะรัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์



The Roles of Organizations of Disabled People and Government Agencies on the Disability Right of Access to Public Transportation: A Case Study on the Right of Access to Low-Floor Bus

Cheerawat Charoensuk^{*}

Pakorn Priyakorn^{**}

(Received Date: December 13, 2019, Revised Date: December 18, 2019, Accepted Date: December 23, 2019)

Abstract

This research has three objectives including, firstly, to study the role of organizations of disabled people on their right to access low-floor buses, secondly, to study the role of government agencies in the provision of low-floor buses, and lastly, to suggest guidelines for improving the role of government agencies on the issue of access to the rights of the disabled to use services of government agencies. This research uses qualitative research methods. It includes in-depth interviews with the 6 key informants including Mr. Supornlum Mongkolsawadi, Mr. Udomchok Churat, Mr. Theerayut Sukhonthawit, Mr. Vorayut Kitkool, Mr. Vansao Chaiyakul, and Mrs. Apanee Mitthong, analysis of relevant documents, and searching relevant information from the internet. The results of the research show that the organizations of disabled people were trying to support the government to provide low-floor buses through various movements. While the government agencies, especially the Bangkok Mass Transit Authority (BMTA), had ignored the needs of people with disabilities and trying to support the high-floor buses, which were the traditional buses. These things have occurred especially in the period of the Yingluck Shinawatra government. However, after the coup in 2014, General Prayut Chan-ocha demonstrated attention to the needs of people with disabilities by supporting low-floor buses. That was the reason to have many low-floor buses in Bangkok nowadays. As for the suggestions for government agencies, it is necessary to understand people with disabilities and their rights in the dimension of being part of citizenship. They should not create distinction, differentiation or reinforce public policy discrimination against people with disabilities.

Keywords: Organizations of Disabled People/ Government Agencies/ Disability Rights/ Low-Floor Bus/ Disability Movement

^{*} *Doctoral Candidate of Public Administration program, Faculty of Public Administration, National Institute of Development Administration*

^{**} *Associate Professor, Faculty of Public Administration, National Institute of Development Administration*



บทนำ

การเดินทางเป็นส่วนหนึ่งของการดำรงชีวิตประจำวันของมนุษย์ มนุษย์ทุกคนจำเป็นต้องใช้การเดินทางเพื่อให้บรรลุเป้าหมายบางอย่างของตน บางคนอาจเดินทางเพื่อไปทำงาน ไปศึกษาหาความรู้ ไปทำกิจกรรมนันทนาการ ท่องเที่ยว จับจ่ายซื้อของ หรือการไปมีส่วนร่วมทางเศรษฐกิจ สังคม การเมือง วัฒนธรรม เป็นต้น

รูปแบบการเดินทางของแต่ละคนอาจมีความแตกต่างกันออกไป ไม่ว่าจะเป็นการเดินทางด้วยตนเอง อาทิ การเดินเท้า การใช้รถยนต์ จักรยาน จักรยานยนต์ การเดินทางด้วยการพึ่งพาบุคคลอื่น อาทิ การนั่งยานพาหนะไปกับคนที่ตนรู้จัก หรือการเดินทางโดยระบบบริการขนส่งสาธารณะ อาทิ รถจักรยานยนต์รับจ้าง รถตู้โดยสารประจำทาง รถโดยสารประจำทางทั้งในเมืองและระหว่างเมือง เรือโดยสารประจำทาง เรือโดยสารข้ามฟาก รถไฟลอยฟ้า รถไฟฟ้าใต้ดิน แท็กซี่ รถไฟ และเครื่องบิน เป็นต้น อาจกล่าวได้ว่า ระบบบริการขนส่งสาธารณะเป็นบริการที่ช่วยในการอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารซึ่งประโยชน์จะตกแก่ทั้งผู้โดยสารและภาครัฐในท้ายที่สุด

ในบรรดา รูปแบบการเดินทางทั้งหลายในกรุงเทพมหานคร อาจกล่าวได้ว่า รูปแบบการเดินทางที่ได้รับความนิยมแพร่หลายมากที่สุด คือ รถโดยสารประจำทาง หรือที่นิยมเรียกกันว่า รถเมล์ ขสมก. นั่นเอง ทั้งนี้เนื่องจากการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางเป็นบริการที่สะดวก รวดเร็ว ราคาไม่แพงเกินไป สำหรับคนพิการ โดยเฉพาะคนพิการทางการเคลื่อนไหวและทางสายตา เป็นประชาชนกลุ่มหนึ่งที่มีความจำเป็นต้องใช้บริการขนส่งมวลชนสาธารณะเช่นเดียวกับคนทั่วไป และแม้ว่าบริการขนส่งสาธารณะจะมีหลากหลาย แต่กลับพบว่า คนพิการสามารถเข้าถึงบริการขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครได้เพียงบางรูปแบบเท่านั้น อาทิ รถโดยสารประจำทาง รถไฟฟ้า และรถแท็กซี่ โดยรถโดยสารประจำทางนับเป็นทางเลือกอันดับแรกสำหรับคนพิการ เนื่องจากมีราคาค่าโดยสารที่ไม่แพง

จึงกล่าวได้ว่า รถโดยสารประจำทางเป็นบริการขนส่งมวลชนสาธารณะที่คนพิการสามารถเข้าถึงได้ง่ายที่สุดเมื่อเทียบกับการเดินทางด้วยรูปแบบอื่น ๆ และนับว่ามีความสำคัญต่อการเดินทางของคนพิการ รถโดยสารประจำทางเป็นบริการสาธารณะที่มีราคาถูกที่สุดเมื่อเทียบกับบริการสาธารณะอื่น ๆ สิ่งนี้ทำให้คนพิการซึ่งส่วนใหญ่มีฐานะยากจนสามารถเข้าถึงได้ง่าย

แม้ว่าการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางจะมีความเหมาะสมที่สุดกับคนพิการ แต่ในสภาพความเป็นจริงกลับพบว่า การเข้าถึงของคนพิการยังมีอุปสรรคต่าง ๆ มากมาย อันก่อให้เกิดปัญหาในการเดินทางต่อคนพิการอย่างมาก กล่าวคือ คนพิการโดยเฉพาะคนพิการทางการเคลื่อนไหวต้องประสบความยากลำบากในการขึ้นไปบนตัวรถโดยสาร ทั้งนี้เนื่องจากลักษณะการขึ้น/ลงบนรถโดยสารจะเป็นบันได 3 ชั้น ก่อนที่จะเข้าสู่/ออกจากห้องโดยสาร (รถโดยสารในลักษณะนี้อาจเรียกอีกอย่างว่า รถโดยสารชานสูง หรือ High floor) ซึ่งไม่เหมาะสมอย่างยิ่งทั้งกับคนพิการทางการเคลื่อนไหว คนพิการทางสายตา คนชรา เด็กเล็ก คนป่วย รวมถึงพ่อแม่ที่ใช้รถเข็นเด็ก อุปสรรคดังกล่าวทำให้คนพิการต้องเผชิญกับปัญหาในการเรียกรถโดยสารประจำทางให้จอดรับ (คนขับรถโดยสารประจำทาง



ส่วนใหญ่มักทำเป็นมองไม่เห็นคนพิการ) นอกจากนี้ แม้จะขึ้นไปบนรถโดยสารประจำทางได้ แต่ภายในห้องโดยสารยังพบกับอุปสรรคต่าง ๆ ได้แก่ ขาดอุปกรณ์ยึดเหนี่ยวเก้าอี้ล้อเข็น (Wheelchair) รวมถึงพื้นที่จอด (สำหรับคนพิการทางการเคลื่อนไหว) ขาดสัญญาณเสียงเมื่อจะจอดในแต่ละป้าย และประกาศที่เป็นอักษรเบรลล์ (สำหรับคนพิการทางสายตา) และขาดอักษรวิ่งสำหรับผู้พิการทางการสื่อสาร (หูหนวก หูตึง เป็นใบ้) เป็นต้น

นับตั้งแต่ทศวรรษที่ 1970 เป็นต้นมา นานาชาติได้เล็งเห็นความสำคัญของสิทธิคนพิการมากขึ้น สิทธิคนพิการได้รับการพูดถึงกันมากขึ้น ในปี ค.ศ.1981 องค์การสหประชาชาติได้ประกาศให้เป็นปีคนพิการสากลและให้มีแผนการปฏิบัติระดับโลก (World Programme of Action) ในปี ค.ศ. 1982 อีกทั้งยังออกเกณฑ์มาตรฐานเพื่อความเท่าเทียมทางโอกาสของคนพิการ (Standard rules on the equalization of opportunities for persons with disabilities) ในวันที่ 4 มีนาคม ค.ศ. 1994 ซึ่งประกอบด้วยเกณฑ์จำนวนถึง 22 ข้อ แต่แม้กระนั้น ประเด็นคนพิการก็ยังคงถูกละเลยและไม่ได้รับการคุ้มครองตามหลักการสิทธิมนุษยชน จนกระทั่งที่ประชุมใหญ่แห่งองค์การสหประชาชาติได้จัดทำอนุสัญญาว่าด้วยสิทธิของคนพิการ (Convention on the Rights of Persons with Disabilities: CRPD) ขึ้นในวันที่ 3 ธันวาคม ค.ศ. 2006 (และถือว่าวันนี้เป็นวันคนพิการสากลของทุกปีด้วย) (Power, Lord & de Franco, 2013) มีการลงนามรับรองในอนุสัญญาถึง 153 ประเทศ กล่าวได้ว่า การเคลื่อนไหวด้านสิทธิของคนพิการทำให้มุมมองต่อคนพิการเป็นประเด็นเกี่ยวกับสิทธิการให้เกียรติ ความเคารพ และการมีส่วนร่วม (Schur, Kruse & Blanck, 2013)

สำหรับประเทศไทย แม้ว่าจะได้เข้าเป็นภาคีและยื่นสัตยาบันสารตามอนุสัญญาว่าด้วยสิทธิคนพิการขององค์การสหประชาชาติเมื่อปี ค.ศ.2008 (พ.ศ.2551) แต่ยังมีคนพิการจำนวนมากในสังคมที่ยังเข้าไม่ถึงสิทธิต่าง ๆ ตามที่ควรจะได้รับ ซึ่งรวมถึงการได้รับบริการขนส่งมวลชนสาธารณะ สถานการณ์ด้านคนพิการของไทยในปัจจุบัน พบว่า คนพิการยังคงได้รับการปฏิบัติเสมือนพลเมืองชั้นสอง แม้ว่าประเทศไทยจะมีการออกกฎหมายเพื่อสิทธิของคนพิการ ไม่ว่าจะเป็นพระราชบัญญัติการฟื้นฟูสมรรถภาพคนพิการ พ.ศ. 2534 ตลอดมาจนถึงพระราชบัญญัติส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ พ.ศ. 2550 แต่ในทางปฏิบัติยังคงไม่เห็นผลสัมฤทธิ์เท่าที่ควร

สิ่งแวดล้อมทางสังคมในเมืองส่วนใหญ่ยังคงไม่เอื้อต่อการดำเนินชีวิตของคนพิการ ไม่ว่าจะเป็นการเดินทาง การทำงาน การออกกำลังกาย การพักผ่อนหย่อนใจ เป็นต้น สังคมในบางจังหวัดถึงกับพบว่า สถานที่ราชการ รัฐวิสาหกิจ และเอกชน ทุกแห่งพบว่าไม่มีสถานที่ใดเลยที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกเหมาะสมสำหรับคนพิการ (น้อมจิตต์ นवलเนตร์ และสิริรักษ์ ภาภิรมย์, 2549) ทั้ง ๆ ที่การสร้างสิ่งแวดล้อมที่เข้าถึงได้ต่างหากที่จะเป็นการประหยัดงบประมาณในระยะยาว (Schur, Kruse & Blanck, 2013) สิ่งต่าง ๆ เหล่านี้ยิ่งส่งผลกระทบต่อความรู้สึกต่อคุณค่าในตัวเองของคนพิการ จนกระทั่งนำไปสู่การมองตนเองว่าแปลกแยกออกจากสังคมที่กำลังใช้ชีวิตอยู่ แม้กระทั่งในกฎหมายพระราชบัญญัติ พระราชกฤษฎีกา ระเบียบข้อบังคับของไทย จากการศึกษาวิจัยกฎหมายต่าง ๆ



จำนวน 184 ฉบับ พบว่า มีจำนวนถึง 49 ฉบับที่มีถ้อยความที่เลือกปฏิบัติต่อคนพิการอย่างชัดเจน และอีก 75 ฉบับ เปิดโอกาสให้เจ้าพนักงานรัฐเลือกใช้ดุลยพินิจกับคนพิการ นั้นหมายความว่า กฎหมายถึงร้อยละ 67 ของกฎหมายที่ทำการศึกษาทั้งหมดมีลักษณะเลือกปฏิบัติและไม่เป็นธรรมกับคนพิการ (วิริยะ นามศิริพงศ์พันธุ์, 2546; อ้างถึงใน ทวี เชื้อสุวรรณทวี, 2548)

จากตัวอย่างของการลุกขึ้นเรียกร้องสิทธิของคนพิการในหลายแห่งทั่วโลก (British Council of Organisations of Disabled People[BCODP], 1997; Acheson, 2001; Heng-hao, 2006; Fletcher & O'Brien, 2008; Vanhala, 2009; Van Trigt, 2015; Stoll, 2015; Waldschmidt, Karacic, Sturm & Dins, 2015; Bernal & Roca, 2016; Bregain, 2016; Schedin, 2017) พบว่ามี การรวมตัวเป็นขบวนการเรียกร้องให้รัฐบาลดำเนินการแก้ไขปัญหาคคนพิการด้วยวิธีการต่าง ๆ และในฐานะที่คนพิการเป็นกลุ่มผลประโยชน์ คนพิการจึงมีสิทธิที่จะแสดงออกถึงความต้องการของพวกเขา ในในฐานะที่เป็นมนุษย์คนหนึ่งในสังคม และรัฐบาลจะต้องมีหน้าที่สนับสนุนความต้องการเหล่านั้น ในฐานะที่เป็นสิทธิของคน ๆ หนึ่งในสังคมด้วย อันทำให้เห็นได้ว่า การรวมกลุ่มเป็นองค์กรของคนพิการ เป็นปัจจัยสำคัญอย่างยิ่งต่อการได้รับสิทธิอันชอบธรรมต่าง ๆ เนื่องจากการเรียกร้องเชิงนโยบายใด ๆ จะประสบความสำเร็จได้ยากอย่างยิ่งหากไม่มีการรวมตัวรวมกลุ่มกัน กล่าวได้ว่า องค์กรด้านคนพิการ จะช่วยทำหน้าที่แทนคนพิการทุกคนในการเรียกร้องให้รัฐบาลกำหนดนโยบายและน่านโยบายเพื่อ สิทธิคนพิการไปสู่การปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพ และถูกต้องตามหลักการสิทธิมนุษยชน

นับตั้งแต่ พ.ศ. 2548 องค์กรด้านคนพิการไทยได้ต่อสู้ เรียกร้อง ปกป้องสิทธิอันพึงมีพึงได้ ของคนพิการในการเข้าถึงรถโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ซึ่งใน เวลานั้น คณะรัฐมนตรี ในสมัยของ พ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร นายกรัฐมนตรี มีแนวคิดให้ดำเนินการ จัดซื้อรถโดยสารประจำทางที่ใช้ก๊าซ NGV เครือข่ายองค์กรด้านคนพิการจึงได้รวมตัวกันเรียกร้องต่อสู้ เพื่อให้ได้มาซึ่งรถโดยสารแบบขานต่ำ (หรือเรียกว่ารถเมลล์ขานต่ำ) อีกทั้งเรียกร้องให้ภายในห้อง โดยสารมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสมและปลอดภัยสำหรับคนพิการ จนกระทั่งผ่านไป 11 ปี รถโดยสารแบบขานต่ำจึงได้เริ่มให้บริการเป็นครั้งแรกในสมัยรัฐบาลของพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา

จากการศึกษาข้อมูลในเบื้องต้น พบสิ่งที่น่าสนใจ กล่าวคือ หน่วยงานภาครัฐไม่ว่าจะเป็น กระทรวงคมนาคม และ ขสมก. แทนที่จะสนับสนุนและริบดำเนินการตามความต้องการของคนพิการ แต่ดูเหมือนหน่วยงานภาครัฐไม่มีความเต็มใจที่จะจัดหารถโดยสารตามที่องค์กรด้านคนพิการต้องการ ทั้ง ๆ ที่หน่วยงานภาครัฐควรดำเนินการตามข้อตกลงระหว่างประเทศและกฎหมายใน ความขัดแย้งใน บทบาทของหน่วยงานภาครัฐ ทำให้ผู้วิจัยมีความสนใจที่จะศึกษาเพื่อทำความเข้าใจบทบาทของ หน่วยงานภาครัฐว่าแท้จริงแล้ว อะไรคือสิ่งที่ซ่อนอยู่เบื้องหลังความพยายามในการกีดกัน ต่อต้านถ่วง ร้าง ความต้องการของคนพิการในการเข้าถึงการใช้บริการรถโดยสาร ในขณะที่เดียวกัน ผู้วิจัยก็มีความ สนใจที่จะศึกษาทำความเข้าใจบทบาทขององค์กรด้านคนพิการด้วยว่า เพราะเหตุใดเมื่อเผชิญกับการ กีดกัน ต่อต้าน ถ่วงร้าง จากหน่วยงานภาครัฐแล้วจึงไม่ยุติหรือยกเลิกการต่อสู้ อะไรคือบทบาทของ



หน่วยงานภาครัฐที่มีต่อการจัดการโดยสารแบบขานต่ำ และท้ายที่สุด ผู้วิจัยต้องการเสนอแนะบทบาทที่หน่วยงานภาครัฐควรปรับปรุงต่อการให้บริการสาธารณะแก่คนพิการในอนาคต

อนึ่ง จากการสำรวจวรรณกรรมเกี่ยวกับการวิจัยทางด้านนโยบายสาธารณะที่มีต่อคนพิการในประเทศไทย พบว่า ยังขาดการศึกษาเกี่ยวกับบทบาทขององค์กรด้านคนพิการและหน่วยงานภาครัฐต่อการเรียกร้องสิทธิของคนพิการในการเข้าถึงการใช้บริการรถโดยสาร การวิจัยนี้จึงอาจนับว่าเป็นการวิจัยเชิงประวัติศาสตร์ (Historical Research) ลำดับแรก ๆ ที่ทำการศึกษาในประเด็นดังกล่าว โดยทำการศึกษาย้อนหลังนับตั้งแต่ พ.ศ. 2548 จนกระทั่งถึงปี พ.ศ. 2561

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาบทบาทขององค์กรด้านคนพิการต่อการได้มาซึ่งสิทธิในการเข้าถึงรถโดยสารแบบขานต่ำ
2. เพื่อศึกษาบทบาทของหน่วยงานภาครัฐต่อการดำเนินการจัดการโดยสารแบบขานต่ำ
3. เพื่อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงบทบาทของหน่วยงานภาครัฐ ในประเด็นการเข้าถึงสิทธิของคนพิการในการใช้บริการต่าง ๆ ของหน่วยงานภาครัฐ

วิธีดำเนินการวิจัย

1. งานวิจัยชิ้นนี้ ผู้วิจัยใช้รูปแบบการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยผู้ให้ข้อมูลสำคัญ เป็นกลุ่มคนพิการซึ่งมีส่วนสำคัญอย่างยิ่งต่อการยกระดับสิทธิของคนพิการในการเข้าถึงรถโดยสารแบบขานต่ำ จำนวนทั้งสิ้น 6 คน อีกทั้งผู้วิจัยยังทำการคัดเลือกเอกสารต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นหนังสือพิมพ์ วารสาร เอกสารราชการ รวมถึงเอกสารที่ไม่เผยแพร่ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องและเป็นประโยชน์ต่อการวิจัย นอกจากนี้ ผู้วิจัยทำการศึกษาข้อมูลจากเว็บไซต์ ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องด้วย

2. เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูลในการวิจัยนี้ คือ แบบสัมภาษณ์เชิงลึก

3. การเก็บรวบรวมข้อมูล ดำเนินการดังนี้

3.1 ผู้วิจัยวางแผนการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยการสัมภาษณ์เชิงลึก ไม่ว่าจะเป็นการนัดหมายในเวลาและสถานที่ซึ่งผู้ให้ข้อมูลสำคัญมีความสะดวก การกำหนดระยะเวลาการสัมภาษณ์ที่เหมาะสม รวมถึงการทบทวนประเด็นต่าง ๆ จากการสัมภาษณ์โดยผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

3.2 ผู้วิจัยคัดเลือกเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ก่อนที่จะทำการศึกษาเอกสารเหล่านั้นโดยละเอียด จัดบันทึกข้อมูลสำคัญที่ได้จากการอ่าน

3.3 ผู้วิจัยเก็บรวบรวมข้อมูลจากเว็บไซต์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการวิจัย

3.4 หลังจากได้ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ การอ่านเอกสาร และจากเว็บไซต์ต่าง ๆ แล้ว ผู้วิจัยจึงได้นำข้อมูลเหล่านี้มาทำการวิเคราะห์โดยละเอียด

4. ผู้วิจัยใช้วิธีการตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลด้วยการตรวจสอบกับเอกสารหลักฐานทางราชการรวมถึงข้อเท็จจริงจากข่าวสารต่าง ๆ จากสื่อสารมวลชนที่หลากหลาย



สรุปผลการวิจัย

1. บทบาทขององค์กรด้านคนพิการที่มีต่อสิทธิในการเข้าถึงรถโดยสารแบบขนานต่ำของคนพิการ: สนับสนุนการจัดการรถโดยสารแบบขนานต่ำที่คนพิการและคนทุกกลุ่มเข้าถึงได้ทุกคัน

เมื่อรัฐบาล พ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร มีแนวคิดในการจัดการรถโดยสาร ขสมก.ใหม่ จึงนับเป็นโอกาสทองของกลุ่มคนพิการในการเรียกร้องสิทธิการเดินทางด้วยการเสนอให้รถโดยสารใหม่ทั้งหมดสามารถเอื้ออำนวยความสะดวกในการใช้บริการของคนพิการด้วย คนพิการซึ่งทั้งหมดเป็นคนพิการทางการเคลื่อนไหวที่ต้องใช้เก้าอี้ล้อเข็นจึงได้ประชุมและจัดตั้งกลุ่มขึ้นมาอย่างไม่เป็นทางการ ใช้ชื่อว่า “คณะกรรมการอิสระเพื่อความเสมอภาค คณะกรรมการอิสระชุดนี้ได้ส่งหนังสือไปยัง ขสมก. เพื่อขอให้ร่างขอบเขตของงานกำหนดให้มีรถโดยสารที่เอื้ออำนวยต่อการใช้บริการของคนพิการ อนึ่ง ในสมัยรัฐบาลนายสมัคร สุนทรเวช คณะกรรมการอิสระเพื่อความเสมอภาคมิได้แสดงบทบาทใดในการเรียกร้องเนื่องจากมีความเห็นว่านโยบายนี้คงไม่อาจเกิดขึ้นได้จริงเนื่องจากความขัดแย้งภายในรัฐบาล

องค์กรด้านคนพิการกลับมามีบทบาทอีกครั้งในสมัยรัฐบาลนายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ ในครั้งนี้แม้ว่ารัฐบาลจะยังไม่มิตีให้ดำเนินจัดการรถโดยสารใหม่ แต่องค์กรด้านคนพิการหลายองค์กรได้พยายามที่จะแสดงให้เห็นว่าคนพิการต้องประสบกับความยากลำบากในการใช้บริการของ ขสมก. อย่างไร และยังพยายามชี้ให้เห็นว่าการแก้ไขปัญหาคือความยากลำบากนี้มีเพียงวิธีทางเดียวเท่านั้น คือ การที่รัฐบาลจะต้องกำหนดให้รถโดยสารใหม่ทุกคันเป็นขนานต่ำ และมีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ สิ่งนี้ไม่ใช่เพื่อประโยชน์เฉพาะคนพิการเพียงอย่างเดียว แต่ยังเป็นประโยชน์ต่อคนกลุ่มอื่น ๆ ด้วย อาทิ คนป่วย คนชรา สตรีมีครรภ์ และเด็กเล็ก เป็นต้น

การต่อสู้เรียกร้องขององค์กรด้านคนพิการในสมัยนายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ เป็นการต่อสู้ทั้งในลักษณะที่ให้อิสระแต่ละองค์กรในการตัดสินใจ และในลักษณะที่รวมกลุ่มกันต่อสู้ โดยนอกจากจะมีคณะกรรมการอิสระเพื่อความเสมอภาคแล้ว ยังมีกลุ่มคนพิการซึ่งเรียกตัวเองว่า “ขบวนการปลดแอกมนุษย์ล้อสู่อิสราภาพ” ได้ทำการจัดกิจกรรมณรงค์สร้างความเข้าใจต่อประชาชนเพื่อให้เห็นและเข้าใจอันนำไปสู่การสนับสนุนการต่อสู้ของคนพิการ สำหรับขบวนการปลดแอกมนุษย์ล้อสู่อิสราภาพเป็นกลุ่มของคนพิการซึ่งมีคณะกรรมการอิสระเพื่อความเสมอภาคกำกับดูแลอยู่เบื้องหลังนั่นเอง

การต่อสู้ที่นับว่าหนักหนาที่สุดขององค์กรด้านคนพิการ คือการต่อสู้เรียกร้องในสมัยของรัฐบาลนางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร ซึ่งเป็นรัฐบาลแรกที่ได้อนุมัติให้ดำเนินโครงการจัดการรถโดยสารใหม่ที่ใช้ NGV การต่อสู้ในสมัยนี้เป็นการต่อสู้ของคนพิการในนามของ “ภาคีเครือข่ายรถเมล์เพื่อประชาชนทุกคนขึ้นได้ทุกคัน” เพื่อเสนอให้ร่างขอบเขตของงาน (TOR) ต้องกำหนดให้รถโดยสารใหม่มีคุณลักษณะที่เอื้อต่อการใช้บริการของคนพิการและคนทุกกลุ่ม ในกรณีนี้ คนพิการต้องดำเนินการต่อสู้เรียกร้องในหลากหลายรูปแบบ เนื่องจากหน่วยงานภาครัฐ โดยเฉพาะ ขสมก. มีความพยายามที่จะรวบรัดตัดตอนให้รถโดยสารธรรมดาเป็นแบบขนานสูงให้ได้ในทุกทาง อันทำให้ภาคีเครือข่ายฯ ต้องออกมาต่อสู้คัดค้านโดยตลอด



ภายหลังการรัฐประหารเมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม พ.ศ.2557 บทบาทของภาคีเครือข่ายรถเมล์เพื่อประชาชน ทุกคนต้องขึ้นได้ทุกคน ยังคงมีบทบาทที่เข้มข้นในระยะแรก ๆ ของการรัฐประหาร แต่เนื่องจากรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา เข้ามาบริหารประเทศโดยมีความพยายามแสดงให้เห็นภาพของความโปร่งใส ทำให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมทำการประกาศว่ารถโดยสารใหม่ทุกคนจะต้องเป็นขานต่ำ นับเป็นครั้งแรกที่บุคคลระดับรัฐมนตรีประกาศยืนยันต่อสาธารณชนซึ่งไม่เคยมีใครทำในรัฐบาลก่อน ๆ สิ่งนี้ทำให้การต่อสู้ของภาคีเครือข่าย ฯ เริ่มที่จะเบาบางลงเรื่อย ๆ จนกระทั่งเมื่อแน่ใจแล้วว่ารถโดยสารใหม่ที่จะจัดหาในอนาคตไม่ว่าจะเป็นรถโดยสารที่ใช้ NGV, ไฟฟ้า หรือระบบไฮบริด อย่างไรก็ตามเสียก็จะต้องมีลักษณะของขานต่ำและเอื้ออำนวยต่อการใช้บริการของคนพิการ บทบาทการต่อสู้ของคนพิการจึงได้ยุติลงที่สุดในที่สุด

2. บทบาทของหน่วยงานภาครัฐต่อการดำเนินการจัดการรถโดยสารแบบขานต่ำ: มีทั้งสนับสนุนและไม่สนับสนุนให้รถโดยสารใหม่เป็นแบบขานต่ำทุกคน

บทบาทของหน่วยงานภาครัฐ สามารถแบ่งได้ออกเป็น 2 ช่วง ช่วงแรกคือตั้งแต่สมัยรัฐบาล พ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร จนถึงรัฐบาลนางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร และในช่วงที่สอง คือ ในสมัยรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา

1) สมัยรัฐบาล พ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร จนถึงรัฐบาลนางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร “ไม่สนับสนุน”

จากการศึกษาพบว่า นับตั้งแต่รัฐบาล พ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร จนถึงรัฐบาลนางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร มีบทบาทในการไม่สนับสนุนให้รถโดยสารใหม่ทุกคนเป็นแบบขานต่ำ เนื่องด้วยเหตุผลเบื้องหลังดังนี้

(1) เลือกปฏิบัติ

หน่วยงานภาครัฐ โดยเฉพาะองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ หรือ ขสมก. และกระทรวงคมนาคม มีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งต่อการจัดการรถโดยสารประจำทางใหม่ที่ใช้ NGV อันที่จริง นับตั้งแต่เริ่มต้นนโยบาย หน่วยงานภาครัฐมีความต้องการรถโดยสารไม่ว่าจะเป็นแบบปรับอากาศและแบบธรรมดาให้เป็นรถโดยสารที่มีคุณลักษณะเดียวกับรถโดยสารที่มีอยู่ กล่าวคือ เป็นแบบขานสูงและไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกใด ๆ ต่อคนพิการ อันถือเป็นการเลือกปฏิบัติต่อคนพิการ

หน่วยงานภาครัฐมีมุมมอง ทศนคติที่เชื่อว่าคนพิการที่ต้องการใช้บริการรถโดยสาร ขสมก. มีจำนวนน้อยมาก จนกระทั่งการจัดรถโดยสารทุกคนเพื่อความสะดวกของคนพิการถูกมองว่าเป็นความสิ้นเปลือง ในบางช่วงเวลา มีความพยายามจากภาครัฐที่จะจัดรถโดยสารสำหรับคนพิการเพียงเส้นทางละ 1 คัน หรือเฉพาะเส้นทางที่ผ่านสถานที่สำคัญ สิ่งนี้นับเป็นการจำกัดสิทธิในการเดินทางของคนพิการ



การร่างขอบเขตของงานหรือ TOR ของ ขสมก. แสดงให้เห็นถึงความพยายามที่จะจัดการโดยसारแบบขานสูงให้ได้ทุกคัน ไม่ว่าจะเป็นการอ้างเหตุผลต่าง ๆ นานา อาทิ น้ำท่วม สภาพถนน หรือสะพานบางแห่งที่อาจทำให้ท้องรถโดยสารแบบขานต่ำต้องครูดอย่างไรก็ตาม ความพยายามดังกล่าวได้ถูกตัดทอนไว้จากองค์กรด้านคนพิการ ทำให้ไม่สามารถดำเนินการได้ดังใจหวัง

นอกจากนี้ ยังมีคำสัมภาษณ์จากผู้บริหารระดับสูง ซึ่งได้แสดงความเห็นชัดเจนว่าไม่สนับสนุนการจัดการจัดการโดยसारแบบขานต่ำเลย คนเหล่านั้นเห็นว่าการยอมจัดรถโดยสารให้คนพิการจำนวนหนึ่งเป็นเรื่องที่สมเหตุสมผล เพราะพวกเขาคิดว่าคนพิการคงจะออกมาใช้บริการน้อย ดังนั้น การที่องค์กรด้านคนพิการออกมาเรียกร้องให้รถโดยสารใหม่ที่ใช้ NGV ต้องเป็นรถแบบขานต่ำทุกคันจึงเป็นสิ่งที่อาจสร้างความประหลาดใจให้แก่ผู้บริหารหน่วยงานภาครัฐเหล่านั้น สิ่งนี้สะท้อนถึงความไม่เข้าใจประเด็นสิทธิในการเดินทางของมนุษย์ ถือเป็นทางเลือกปฏิบัติ กีดกันคนพิการจากสิทธิในการเลือกใช้บริการรถโดยสารที่ตนต้องการ

(2) ไม่จริงใจ

ในการพบปะกันระหว่างองค์กรด้านคนพิการและหน่วยงานภาครัฐในหลายครั้ง พบว่าผู้บริหารภาครัฐมักจะทำให้คำสัญญากับองค์กรด้านคนพิการว่ายินดีที่จะดำเนินการตามท้องถ้องครคนพิการต้องการ แต่ทว่าหลังจากนั้น กลับพบพฤติกรรมที่คนพิการเชื่อว่าไม่มีความจริงใจ องค์กรคนพิการต้องทวงสัญญาครั้งแล้วครั้งเล่า สิ่งเหล่านี้แสดงให้เห็นว่าคำสัญญาที่จะดำเนินการตามความต้องการของคนพิการเป็นเพียงละครฉากหนึ่งที่หน่วยงานภาครัฐแสดงออกเพื่อให้คนพิการรู้สึกประทับใจต่อพวกตน ความเป็นนักการเมืองทำให้ต้องรับปากและสร้างความหวังไว้อยู่เสมอ ก่อนที่จะเปิดเผยตัวตนว่าแท้จริงแล้วไม่เห็นด้วยกับกลุ่มคนพิการ

(3) การส่อว่าจะทุจริต

ในประเด็นพฤติกรรมของรัฐบาลว่าส่อที่จะทุจริตนั้น เป็นประเด็นที่พบเฉพาะในสมัยรัฐบาลนางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตรเท่านั้น อย่างไรก็ตาม มิได้หมายความว่ารัฐบาลอื่น ๆ จะไม่ส่อว่าจะทุจริตเพียงแต่ในสมัยรัฐบาลนางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร มีการอนุมัติอย่างเป็นทางการจากคณะรัฐมนตรีให้ดำเนินการตามนโยบายจัดซื้อรถโดยสารใหม่ที่ใช้ NGV จำนวน 3,183 คัน เป็นที่เรียบร้อยแล้ว ดังนั้นทุกสายตาก็พากันจับจ้องไปที่การดำเนินนโยบายว่าจะมีการทุจริตหรือไม่นั่นเอง

ประเด็นที่สังคมให้ความสนใจที่สุดมี 2 ประเด็น คือ ประเด็นการกำหนดให้เป็นรถโดยสารแบบขานสูงในรถโดยสารธรรมดา และประเด็นการกำหนดราคากลาง ในประเด็นการกำหนดให้เป็นแบบขานสูงนั้น หลายภาคส่วนได้วิจารณ์ว่าน่าจะส่อไปในทางทุจริตเนื่องจากมีความพยายามอย่างยิ่งยวดที่จะกำหนดให้รถโดยสารธรรมดาเป็นแบบขานสูงให้ได้ โดยเชื่อว่าอาจมีการนำเข้าคัสซีใช้แล้วของรถบรรทุกมาทำการดัดแปลงเพื่อใช้ในการประกอบรถโดยสารธรรมดาที่จะจัดซื้อได้ จึงต้องกำหนดให้รถโดยสารเป็นแบบขานสูงเท่านั้น



นอกจากนี้ ประเด็นการกำหนดราคากลางเป็นประเด็นที่ได้รับความสนใจที่สุดประเด็นหนึ่ง คณะอนุกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ หรือคณะอนุกรรมการ ปปช. ชุดเฝ้าระวังการจัดหารถโดยสารใหม่ที่ใช้ NGV พบว่า เหตุผลหลักการและที่มาในการกำหนดราคากลางของ ขสมก. ไม่น่าเชื่อถือ การอ้างว่าคณะรัฐมนตรีอนุมัติราคากลางแล้วเป็นการอ้างที่ไม่สมเหตุผล และมีแนวโน้มสูงที่จะกำหนดราคากลางไว้สูงกว่าความเป็นจริงอย่างมาก ที่สำคัญคือ ราคากลางที่สูงระดับนี้สามารถที่จะจัดหารถโดยสารแบบขานต่ำได้ด้วยซ้ำไป

การส่อว่าน่าจะทุจริตเป็นประเด็นที่เกี่ยวข้องกับคนพิการ เพราะความพยายามในการจัดหารถโดยสารแบบขานสูงอย่างรีบเร่งและการอ้างว่ารถโดยสารธรรมดาแบบขานต่ำมีราคาแพงเกินกว่าราคากลางอาจทำให้คนพิการไม่สามารถใช้บริการ ขสมก. ได้อย่างสะดวกปลอดภัย

2) สมัยรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา “สนับสนุน”

ในช่วงแรกของการเข้ามามีอำนาจ รัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชาได้ดำเนินการให้มีการประชาพิจารณ์เพื่อรับฟังความเห็นของทุกฝ่ายในกรณีการจัดหารถโดยสารใหม่ที่ใช้ NGV ภายหลังการประชาพิจารณ์ ได้มีการแต่งตั้งตัวแทนคนพิการเข้าไปเป็นคณะกรรมการร่างขอบเขตของงานด้วย เนื่องจากเล็งเห็นความสำคัญของการเปิดให้กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้เข้ามามีส่วนร่วมพิจารณาร่างขอบเขตของงาน หลังจากนั้น รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้ประกาศต่อสาธารณชนว่า การจัดซื้อรถโดยสารใหม่จะต้องเป็นแบบขานต่ำทุกคน สิ่งนี้ทำให้ความต้องการของคนพิการในการที่จะใช้บริการได้อย่างเท่าเทียมกับคนที่ไม่พิการเริ่มเป็นจริงมากขึ้น และเมื่อพิจารณาบทบาทของหน่วยงานภาครัฐในเวลาต่อมา ก็พบว่าไม่มีการแสดงความคิดเห็นหรือการแสดงออกจากหน่วยงานภาครัฐในการรื้อฟื้นการจัดหารถโดยสารแบบขานสูงอีกเลย

3. ข้อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงบทบาทของหน่วยงานภาครัฐ ในประเด็นการเข้าถึงสิทธิของคนพิการในการใช้บริการต่าง ๆ ของหน่วยงานภาครัฐ

จากการศึกษาบทบาทของหน่วยงานภาครัฐ นับตั้งแต่สมัยรัฐบาล พ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร จนถึง รัฐบาล พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา พบว่า หน่วยงานภาครัฐควรมีการปรับเปลี่ยนมุมมองต่อการให้บริการสาธารณะแก่คนพิการ ดังนี้

(1) หน่วยงานภาครัฐ ควรเน้นการพัฒนาสังคมโดยหันมองทิศทางของกระแสโลก สำหรับในกรณีของรถโดยสารแบบขานต่ำ พบว่า หน่วยงานภาครัฐยังมีความพยายามในการจัดหารถโดยสารแบบขานสูงซึ่งหลายประเทศไม่นิยมใช้กันแล้ว รวมถึงประเทศเพื่อนบ้านของไทย ได้แก่ สิงคโปร์ เนื่องจากไม่สะดวกต่อการใช้บริการของคนทุกกลุ่ม หากหน่วยงานภาครัฐสามารถจัดหารถโดยสารแบบขานสูงมาให้บริการได้ ย่อมหมายความว่า คนพิการและคนกลุ่มต่าง ๆ จะต้องรอไปอีกเป็นสิบปีเลยทีเดียว กว่าที่รถเหล่านี้จะปลดระวางและเปลี่ยนไปใช้รถโดยสารแบบขานต่ำเหมือนในนานาอารยประเทศ



ดังนั้น การมองกระแสทิศทางแนวโน้มในอนาคตโดยสังเกตจากนโยบายของประเทศต่าง ๆ โดยเฉพาะนโยบายที่เกี่ยวข้องกับคนชายขอบหรือผู้ด้อยโอกาส นับว่าเป็นการดำเนินนโยบายที่จะนำพาประเทศไปสู่ความเจริญก้าวหน้าในทางสังคมโลกเช่นประเทศที่พัฒนาแล้วทั้งหลาย

(2) หน่วยงานภาครัฐไม่ควรมองว่า นโยบายบางอย่างดำเนินการเพื่อให้บริการคนพิการหรือคนกลุ่มใดกลุ่มหนึ่งเพียงกลุ่มเดียว แต่ควรมองว่าเป็นไปเพื่อประโยชน์ของคนทุกคนทุกกลุ่ม มิฉะนั้น หากรัฐบาลมองเฉพาะจำนวนคนพิการก็อาจจะเห็นว่าคนพิการที่ใช้บริการมีจำนวนไม่มาก นโยบายรัฐอาจจะไม่คุ้ม จึงไม่จัดให้มีบริการต่อคนพิการ

แต่หากพิจารณาอย่างละเอียดจะพบว่า นโยบายที่คนพิการเข้าถึงได้ นั้นย่อมเป็นการรับประกันว่าคนทุกกลุ่มย่อมเข้าถึงได้ด้วย อันจะเป็นการเพิ่มความนิยมให้แก่รัฐบาลมากขึ้น เสียงของคนชายขอบแม้ดูเหมือนว่าด้อยค่า แต่กติกาประชาธิปไตยที่เปิดโอกาสให้ทุกคนมีคะแนนคนละ 1 เสียงเท่ากัน อาจเป็นคะแนนที่พลิกผันต่อพรรคการเมืองที่มีนโยบายช่วยเหลือสนับสนุนคนชายขอบเหล่านั้นไม่มากนักน้อย

ที่สำคัญที่สุด คือ ต้นทุนค่าใช้จ่ายในการดำเนินนโยบายแก่คนพิการหรือคนกลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง ซึ่งดูเหมือนจะสิ้นเปลือง แต่แท้ที่จริงแล้วเป็นการส่งผลทางอ้อมต่อภาพรวมทางเศรษฐกิจที่ดีของประเทศ ในกรณีของรถโดยสารแบบขานต่ำ จะทำให้คนพิการมีโอกาสได้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนที่มีราคาถูกลง ปลอดภัย ทำให้คนพิการสามารถไปเรียน ไปทำงาน เมื่อพวกเขาทำงานก็มีเงินในการจ่ายภาษีไม่ว่าจะเป็นภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาหรือภาษีมูลค่าเพิ่ม สิ่งเหล่านี้จะส่งผลต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ อีกทั้งหากคนพิการมีเงินเหลือมากขึ้น พวกเขาจะยอมจ่ายใช้สอยสินค้าและบริการเพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ ยังส่งผลทางอ้อมทำให้พวกเขาไม่เป็นภาระทางงบประมาณของประเทศมากจนเกินไป (ปัจจุบัน เบี้ยยังชีพคนพิการเดือนละ 800 บาท/คน ในขณะที่มีจำนวนคนพิการทั้งประเทศอย่างเป็นทางการ ในปี 2561 ประมาณ 1.9 ล้านคน)

(3) รัฐบาลต้องมองเห็นว่าสิทธิมนุษยชนเป็นเรื่องสำคัญ ทุกคนต้องได้รับประโยชน์กันอย่างถ้วนหน้า รัฐบาลไม่ควรช่วยเหลือแบบสงเคราะห์ สงสาร แต่ต้องสนับสนุนเนื่องจากเป็นสิทธิที่คนพิการควรได้รับ รัฐบาลมีหน้าที่ทำให้เขาได้รับสิทธิที่เป็นจริง ข้าราชการทุกระดับควรมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับสิทธิความเท่าเทียมกัน มิฉะนั้น กฎหมายที่เกี่ยวกับสิทธิคนพิการจะไม่มีทางเกิดขึ้นจริงได้เลย



อภิปรายผลการศึกษา

จากข้อสรุปผลการศึกษา สามารถนำมาอภิปรายบทบาทขององค์กรด้านคนพิการและหน่วยงานภาครัฐได้ ดังนี้

1. ปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จขององค์กรด้านคนพิการต่อการได้มาซึ่งรถโดยสารแบบชานต่ำ

องค์กรด้านคนพิการได้เริ่มทำการต่อสู้เพื่อเรียกร้องรถโดยสารแบบชานต่ำนับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2548 จนกระทั่งประสบความสำเร็จในปี พ.ศ. 2559 นับเป็น 11 ปีแห่งความพยายามอย่างยิ่งยวดของคนพิการ จนกระทั่งมาประสบผลสำเร็จในสมัยรัฐบาล พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา โดยเหตุผลเบื้องหลังในการต่อสู้ขององค์กรด้านคนพิการ คือ ความต้องการเห็นคนพิการสามารถใช้บริการรถโดยสารใหม่ที่ใช้ NGV ได้อย่างเท่าเทียม

ปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จขององค์กรด้านคนพิการต่อการได้มาซึ่งรถโดยสารแบบชานต่ำสรุปได้ดังนี้

(1) การเรียกร้องต่อสู้อย่างไม่ลดละ หรืออาจเรียกว่าเป็นการต่อสู้แบบกัดไม่ปล่อย กลุ่มองค์กรด้านคนพิการมีความเพียรพยายามในการชี้แจง ทำความเข้าใจ กดดัน เรียกร้อง ทุกครั้งที่หน่วยงานภาครัฐพยายามที่จะกำหนดให้รถโดยสารใหม่ที่ใช้ NGV เป็นแบบชานสูง ไม่ว่าจะเป็นการยื่นหนังสือไปยังหน่วยงานภาครัฐ การแถลงการณ์ การเข้าพบปะบุคคลสำคัญภาครัฐทั้งที่เป็นและไม่เป็นทางการ การชุมนุม ฯลฯ โดยไม่เห็นแก่ความเหน็ดเหนื่อย อีกทั้งยังไม่มีผู้สนับสนุนทางการเงินใดๆ เลยนอกจากการเสียสละเงินส่วนตัวเพื่อต่อสู้กันเองในกลุ่มของคนพิการ

(2) การแสวงหาความรู้อยู่เสมอ กลุ่มองค์กรด้านคนพิการมีความพยายามในการแสวงหาความรู้ในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับรถโดยสารแบบชานต่ำ เพื่อนำความรู้ที่ได้ไปต่อสู้ เรียกร้อง กดดัน หน่วยงานภาครัฐ ไม่ว่าจะป็นข้อดีของรถโดยสารแบบชานต่ำ การใช้รถโดยสารในประเทศที่พัฒนาแล้ว จนกระทั่งถึงการต่อสู้ในประเด็นน้ำท่วมและท้องรถโดยสารแบบชานต่ำจะครูดกับพื้นสะพาน หากองค์ความรู้ของกลุ่มองค์กรด้านคนพิการมีไม่มากพอ อาจส่งผลทำให้ไม่สามารถตอบโต้เหตุผลของหน่วยงานภาครัฐได้ อีกทั้งอาจทำให้สาธารณชนไม่ให้ความเชื่อถือและไม่ให้ความสนใจอีกด้วย

(3) การสร้างเครือข่าย องค์กรด้านคนพิการมีการแสวงหาความร่วมมือระหว่างคนพิการด้วยกัน รวมถึงคนที่ไม่พิการด้วย ทั้งนี้เพื่อสร้างเครือข่ายในการต่อสู้เพื่อให้ได้มาซึ่งรถโดยสารแบบชานต่ำ การสร้างเครือข่ายเป็นพลังสำคัญอันหนึ่งที่ทำให้ข้อเรียกร้องขององค์กรด้านคนพิการมีระดับความเข้มข้นน่าเชื่อถือ อย่างไรก็ตาม ระดับความเข้มข้นในการต่อสู้เรียกร้องของแต่ละองค์กรมีความแตกต่างกัน กล่าวได้ว่า มีเฉพาะ 3 องค์กรเท่านั้นที่เป็นแกนหลักในการต่อสู้ ได้แก่ มูลนิธิพระมหาไถ่ เพื่อการพัฒนาคนพิการ, สมาคมนักการดำรงชีวิตอิสระของคนพิการประเทศไทย และศูนย์การดำรงชีวิตอิสระของคนพิการ จ.นนทบุรี ส่วนองค์กร อื่น ๆ กล่าวได้ว่า เข้ามาร่วมในการต่อสู้เรียกร้องเป็นบางครั้งบางคราว



(4) การแสวงหาความร่วมมือจากสังคม โดยการเผยแพร่ประเด็นการเคลื่อนไหวสู่สาธารณชนผ่านสื่อมวลชน เพื่อให้ประชาชนเห็นปัญหาของคณพิการในการใช้บริการรถโดยสาร ขสมก. อีกทั้งเป็นการกีดกันหน่วยงานภาครัฐโดยนำแรงสนับสนุนจากสังคมมาเป็นองค์ประกอบในการต่อสู้เรียกร้องรถโดยสารแบบชานต่ำอีกทางหนึ่ง การแสวงหาความร่วมมือดังกล่าว ทางองค์กรด้านคณพิการได้ดำเนินการในหลายรูปแบบ ไม่ว่าจะเป็นการจัดกิจกรรมรณรงค์เพื่อสร้างความสนใจ ตระหนักรู้ และยอมรับบทบาทขององค์กรด้านคณพิการในการต่อสู้ รวมถึงการให้สัมภาษณ์นั้บครั้งไม่ถ้วนทั้งทางสื่อโทรทัศน์และหนังสือพิมพ์ การออกรายการโทรทัศน์เพื่อชี้แจงทำความเข้าใจกับสาธารณชน การระดมเสียงสนับสนุนผ่าน Change.org เพื่อนำรายชื่อกว่า 8 พันคนยื่นต่อหน่วยงานของรัฐ รวมถึงการประชาสัมพันธ์ในเว็บไซต์ต่าง ๆ ด้วย

อนึ่ง การแสวงหาความร่วมมือจากสังคม จำเป็นต้องม้องค์ความรู้ในเรื่องของรถโดยสารแบบชานต่ำเสียก่อน เนื่องจากการสร้างความเข้าใจสู่สาธารณชน จำเป็นต้องมีข้อมูล เหตุผล เพียงพอที่จะทำให้ประชาชนเกิดความสนใจและยอมรับเหตุผลของกลุ่มองค์กรด้านคณพิการ จนนำไปสู่ความเชื่อถือและศรัทธาต่อการต่อสู้ขององค์กรด้านคณพิการในที่สุด

ผลการศึกษาที่สอดคล้องกับงานวิจัยของเนตรชนก สุนา (2556) ซึ่งพบว่า เจตคติของคณพิการมีส่วนสำคัญต่อการต่อสู้เรียกร้องสิทธิของตน มีแหล่งการเสริมสร้างพลังอำนาจภายในตนที่สำคัญที่สุดได้แก่ ความภาคภูมิใจในตนเอง และแหล่งการเสริมสร้างพลังอำนาจจากภายนอกที่สำคัญที่สุดได้แก่ กำลังใจจากสมาชิกในครอบครัว

2. การระดมผู้สนับสนุนผ่านเว็บไซต์ Change.org: กลยุทธ์ในการต่อสู้ขององค์กรด้านคณพิการที่แตกต่างจากกลยุทธ์ในต่างประเทศ

องค์กรด้านคณพิการได้ใช้กลยุทธ์ที่แตกต่างหลากหลายเพื่อให้บรรลุเป้าหมาย กลยุทธ์โดยส่วนใหญ่มีแนวทางที่เหมือนกันกับที่องค์กรด้านคณพิการทั้งในและต่างประเทศเคยใช้มาแล้วก่อนหน้านี้ ไม่ว่าจะเป็นแนวทางการจัดกิจกรรมเพื่อสร้างความสนใจจากสังคมและสร้างแรงกดดัน, แนวทางการเจรจาต่อรองและเข้าไปมีส่วนร่วมในการตัดสินใจกับภาครัฐ และแนวทางการใช้สื่อมวลชนในการสร้างความเข้าใจต่อสาธารณชน อีกทั้งยังมีบางกลยุทธ์ที่องค์กรด้านคณพิการไม่ได้นำมาใช้ แต่พบว่าถูกนำมาใช้ในบางประเทศ ได้แก่ กลยุทธ์การก่อจลาจลสร้างความวุ่นวาย การเข้ายึดถนน อาคารหรือสถานที่ และการฟ้องร้องดำเนินคดี

แต่กลยุทธ์การระดมผู้สนับสนุนผ่านเว็บไซต์ Change.org เพื่อนำจำนวนของผู้สนับสนุนไปแสดงต่อหน่วยงานภาครัฐที่มีอำนาจได้เห็นถึงพลังของกลุ่มนับว่าเป็นวิธีใหม่ โดยจากการระดมผู้สนับสนุนพบว่า มีผู้ที่ร่วมลงชื่อสนับสนุนจำนวนทั้งสิ้น 8 พันกว่าคน นอกจากนี้ ยังได้รับการจัดอันดับให้เป็นหนึ่งในประเด็นที่ถูกจับตามองมากที่สุดแห่งปีของเว็บไซต์ Change.org ด้วย



กลยุทธ์ดังกล่าว เป็นผลจากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและการสื่อสารซึ่งสามารถนำมาใช้ในการรวบรวม ระดมเสียงสนับสนุนจากประชาชนได้ทั่วโลก แตกต่างจากในอดีตที่ยังไม่มีการใช้อินเทอร์เน็ตอย่างแพร่หลาย เว็บไซต์ Change.org เป็นเว็บไซต์ที่อำนวยความสะดวกต่อผู้ที่ต้องการนำเสนอประเด็นเพื่อการเปลี่ยนแปลงทางสังคม รวมถึงมีรูปแบบการใช้งานที่ง่าย อีกทั้งเว็บไซต์นี้ยังเคยมีประวัติในการเปลี่ยนแปลงสังคมในหลาย ๆ ประเทศมาแล้ว ดังนั้น สิ่งนี้จึงเป็นเหตุผลที่ทำให้องค์กรด้านคนพิการเลือกใช้บริการ Change.org ในการระดมเสียงสนับสนุนการจัดหารถโดยสารแบบขานต่ำ

ผลการศึกษานี้สอดคล้องกับงานวิจัยของยุทธพร อิศรชัย (2544) ซึ่งได้ทำการศึกษาคือความสัมพันธ์ระหว่างอินเทอร์เน็ตกับการเมืองไทย โดยยุทธพรพบว่า การใช้อินเทอร์เน็ตช่วยในการสร้างการมีส่วนร่วมทางการเมืองมากขึ้นกว่าในอดีต อีกทั้งมีประสิทธิภาพในการสร้างภาพลักษณ์ทางการเมือง

3. รัฐบาลจากการเลือกตั้งไม่สนับสนุน แต่รัฐบาลที่มาจากพรรคการเมืองกลับให้การสนับสนุน

หน่วยงานภาครัฐในฐานะที่เป็นผู้มีอำนาจในการกำหนดนโยบายและนำนโยบายไปปฏิบัติ คือ ปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อทัศนใจว่ารถโดยสารใหม่ที่ใช้ NGV จะมีลักษณะแบบใด การตัดสินใจดังกล่าวไม่สามารถเกิดขึ้นได้จากหน่วยงานภาครัฐเพียงฝ่ายเดียว แต่ยังคงคำนึงถึงความคิดเห็นของผู้ใช้บริการรวมถึงกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียจากนโยบายด้วย มุมมองของหน่วยงานภาครัฐที่มีต่อคนพิการจึงมีความสำคัญและมีนัยยะต่อสิทธิของคนพิการในการได้รับบริการสาธารณะ

จากการศึกษา ผู้วิจัยพบสิ่งที่สร้างความประหลาดใจสิ่งหนึ่ง กล่าวคือ รัฐบาลที่มาจากพรรคเลือกตั้ง (รัฐบาลทักษิณ-สมชาย, อภิสิทธิ์ และยิ่งลักษณ์) ซึ่งโดยปกติจำเป็นต้องสร้างนโยบายที่จะทำให้นโยบายได้คะแนนเสียงเพิ่มขึ้น กลับไม่ให้ความสนใจต่อความต้องการของคนพิการมากเท่าที่ควร รวมถึงแสดงให้เห็นถึงความไม่จริงใจและเลือกปฏิบัติต่อคนพิการ อีกทั้งยังมีการส่อว่าจะทุจริตในนโยบายนี้ อีกด้วย แต่สำหรับรัฐบาลที่ไม่ได้มาจากการเลือกตั้ง (รัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา) ซึ่งอันที่จริงแล้วไม่จำเป็นต้องคำนึงถึงเสียงสนับสนุนใด ๆ กลับพบว่าได้ให้ความสนใจต่อสิทธิของคนพิการ และได้ประกาศต่อสาธารณชนว่ารัฐบาลสนับสนุนการจัดซื้อรถโดยสารใหม่ที่ใช้ NGV ให้เป็นขานต่ำทุกคน หนึ่ง ข้อสังเกตในประเด็นความสัมพันธ์ระหว่างรัฐบาลที่ไม่ได้มาจากการเลือกตั้งต่อความใส่ใจต่อความต้องการของคนพิการ พิจารณาได้จากการมีกฎหมายเพื่อคนพิการฉบับแรก เกิดขึ้นใน พ.ศ.2534 (สมัยรัฐบาลนายอานันท์ ปันยารชุน) และอีกฉบับหนึ่งใน พ.ศ.2550 (สมัยรัฐบาลพลเอกสุรยุทธ์ จุลานนท์)

อนึ่ง สำหรับสาเหตุที่ทำให้รัฐบาลที่มาจากพรรคการเมืองกลับให้การจัดการรถโดยสารแบบขานต่ำนั้น น่าจะมีสาเหตุสำคัญ 2 ประการ ได้แก่ (1) เห็นความสำคัญของสิทธิคนพิการ และ (2) ต้องการแสดงให้เห็นถึงความโปร่งใส



ข้อจำกัดของการวิจัย

งานวิจัยนี้ยังขาดการสัมภาษณ์ความเห็นหรือแนวคิดดีดีผู้บริหาร ชสมก. ในกรณีของการจัดการโดยสารใหม่ที่ใช้ NGV พบว่ามีอดีดีผู้บริหาร ชสมก. บางท่านที่มีส่วนร่วมอยู่ในเหตุการณ์โดยตลอดและเป็นบุคคลที่มีความสำคัญในประเด็นนี้ แต่ผู้วิจัยไม่สามารถเก็บข้อมูลได้ อย่งไรก็ตามผู้วิจัยได้พยายามใช้วิธีการเก็บข้อมูลความคิดเห็นและทัศนคติจากสื่อต่าง ๆ ที่ได้เคยสัมภาษณ์ท่านเหล่านั้นเอาไว้ จนกระทั่งพอที่จะเข้าใจแนวคิดในประเด็นความต้องการของคนพิการต่อการจัดการโดยสารใหม่ที่ใช้ NGV

ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยในครั้งต่อไป

สำหรับข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยในครั้งต่อไป มีดังต่อไปนี้

(1) ควรศึกษาเปรียบเทียบบทบาทขององค์กรด้านคนพิการและหน่วยงานภาครัฐใน 2 กรณีคือ กรณีรถโดยสารแบบขานต่ำและกรณีรถไฟฟ้ามหานคร (บีทีเอส) ว่ามีบทบาทเหมือนและแตกต่างกันอย่างไร

(2) ควรศึกษาความเป็นไปได้ในการให้ผู้ประกอบการรถโดยสารร่วมบริการ (รถร่วมบริการ) ปรับเปลี่ยนรถโดยสารให้เป็นแบบขานต่ำเพื่อประโยชน์ของคนพิการและคนทุกกลุ่ม

(3) ควรศึกษาเปรียบเทียบทัศนคติของข้าราชการระดับต่าง ๆ ในกระทรวงคมนาคม ที่มีต่อการให้บริการขนส่งสาธารณะต่อคนพิการตามกฎหมายต่าง ๆ ที่ว่าด้วยสิทธิของคนพิการ

บรรณานุกรม

- ทวิ เชื้อสุวรรณทวิ. (2548). การเปรียบเทียบกฎหมายด้านคนพิการของประเทศไทย อังกฤษ และสหรัฐอเมริกา. *วารสารวิทยาลัยราชสุดาเพื่อการวิจัยและพัฒนาคนพิการ*, 1(2), 55.
- น้อมจิตต์ นวลเนตร์ และ สิริรักษ์ ภาภิรมย์. (2549). การสำรวจสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการในเขตเมืองขอนแก่น. *วารสารวิทยาลัยราชสุดาเพื่อการวิจัยและพัฒนาคนพิการ*, 2(1), 26-37.
- เนตรชนก สุนา. (2556). เจตคติของคนพิการต่อการเสริมสร้างพลังอำนาจ. *วารสารวิทยาลัยราชสุดาเพื่อการวิจัยและพัฒนาคนพิการ*, 9 (12), 4-21.
- ยุทธพร อิศรชัย. (2544). *อินเทอร์เน็ตกับการเมืองไทย*. (วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต). จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, กรุงเทพฯ.
- Acheson, N. (2001). Service Delivery and Civic Engagement: Disability Organizations in Northern Ireland. *Voluntas: International Journal of Voluntary and Nonprofit Organizations*, 12(3), 279-283.



- Bernal, V. & Roca, B. (2016). Disability, social movements and radical theory: An anthropological approach. *Anthropological Notebooks*, 22(2), 79-92.
- Bregain, G. (2016). Comparative study of two protest marches for disabled people's rights (Spain 1933-Bolivia 2011). *Moving the Social*, 56, 115-140.
- British Council of Organisations of Disabled People. (1997). *The Disabled People's Movement*. Derbyshire: Bailey & Sons. Retrieved from <https://disability-studies.leeds.ac.uk/wp-content/uploads/sites/40/library/BCODP-workbook4.pdf>
- Fletcher, A. & O'Brien, N. (2008). Disability rights commission: From civil rights to social rights. *Journal of Law and Society*, 35(4), 520-550.
- Heng-hao, Chang. (2006). *The disability rights movement in Taiwan: Modernity, civil society and politics of difference*. Doctor of philosophy, University of Hawai'i.
- Power, A., Lord, J. & de Franco, A. (2013). *Active Citizenship and Disability: Implementing the Personalisation of Support*. New York: Cambridge University Press, 18-26.
- Schedin, H. (2017). Accessibility to power: Framing of the disability rights movements in India and Nepal. *Disability, CBR & Inclusive Development Journal*, 29(3), 115-126. doi: 10.5463/DCID.v29i3.642
- Schur, L., Kruse, D. & Blanck, P. (2013). *People with Disabilities: Sidelined or Mainstreamed?*. New York: Cambridge University Press, 3, 226-229.
- Stoll, J. (2015). The German disability movement as a transnational, entangled new social movement. *Moving the Social*, 53, 63-86. doi:10.13154/mts.53.2015
- Vanhala, L. (2009). Disability Rights Activists in the Supreme Court of Canada: Legal Mobilization Theory and Accommodating Social Movements. *Canadian Journal of Political Science / Revue Canadienne De Science Politique*, 42(4), 981-1002. Retrieved from www.jstor.org/stable/27754540
- Van Trigt, P. (2015). A blind spot of a guiding country?. Human rights and Dutch disability groups since 1981. *Moving the Social*, 53, 87-102. doi: 10.13154/mts.53.2015
- Waldschmidt, A., Karacic, A., Sturm A., & Dins, T. (2015). "Nothing about us without us" Disability rights activism in European countries- A comparative analysis. *Moving the Social*, 53, 103-138. doi: 10.13154/mts.53.2015