

ชีวิตอิสระ: การเดินทางของผู้พิการทางการเคลื่อนไหวที่สามารถไปได้ด้วยตนเอง ในเขตกรุงเทพมหานครกรณีศึกษา คนพิการที่ขับรถยนต์ส่วนบุคคล

จันทกานต์ ฉายะพงศ์*

บทคัดย่อ

การศึกษาชีวิตอิสระ:การเดินทางของคนพิการทางการเคลื่อนไหวที่สามารถไปได้ด้วยตนเองในเขตกรุงเทพมหานครกรณีศึกษา คนพิการที่ขับรถยนต์ส่วนบุคคล เป็นการศึกษาเชิงคุณภาพเพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคในการเดินทางด้วยระบบบริการขนส่งสาธารณะ แรงจูงใจที่คนพิการทางการเคลื่อนไหวขับรถยนต์ส่วนบุคคล ขั้นตอนในการขอใบขับขี่รถยนต์ของคนพิการทางการเคลื่อนไหว ปัญหาและอุปสรรครวมถึงการจัดการปัญหาที่เกิดขึ้นในการขอใบขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล รวมถึงประสบการณ์ในการขับรถยนต์ส่วนบุคคลของคนพิการทางการเคลื่อนไหว โดยการวิจัยนี้ผู้วิจัยเข้าไปมีส่วนร่วมในการเดินทางของคนพิการทางการเคลื่อนไหวและสัมภาษณ์เชิงลึกเพื่อให้ได้ข้อมูลสำคัญในการวิเคราะห์ให้เห็นถึงความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการและการดำเนินชีวิตอิสระของคนพิการทางการเคลื่อนไหวที่ขับรถยนต์ส่วนบุคคล

ผลการศึกษาพบว่าการเดินทางด้วยระบบบริการขนส่งแบบสาธารณะแบบประจำทาง ด้วยรถโดยสารประจำทางเป็นการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะที่มีราคาถูกที่สุดแต่คนพิการเข้าถึงยากที่สุดในขณะที่ระบบบริการสาธารณะระบบรางประกอบด้วย รถไฟ รถไฟฟ้า BTS รถไฟใต้ดิน MRT แอร์พอร์ตลิงค์ เป็นระบบบริการขนส่งสาธารณะที่ต้องอาศัยระบบขนส่งในรูปแบบอื่นก่อนที่จะใช้บริการระบบราง ปัญหาและอุปสรรคในการเดินทางด้วยระบบบริการขนส่งสาธารณะทำให้คนพิการเลือกที่จะขับรถยนต์ส่วนบุคคลโดยมีแรงจูงใจจากตัวคนพิการเองที่คิดว่าตนเองยังมีคุณค่า มีความสามารถดำรงชีวิตเหมือนคนปกติได้ นอกจากนี้ครอบครัวยังเป็นส่วนสำคัญที่เป็นกำลังใจและทุนทางสังคมที่ทำให้คนพิการทางการเคลื่อนไหวสามารถขับรถยนต์ได้ เมื่อคนพิการทางการเคลื่อนไหวขับรถยนต์ส่วนบุคคลแล้วพบกับอุปสรรคที่สำคัญคือ การไม่มีที่จอดรถยนต์ จากการสัมภาษณ์คนพิการทางการเคลื่อนไหวพบว่าแม้ว่าจะมีปัญหาและอุปสรรคในการขับรถยนต์คนพิการทางการเคลื่อนไหวแต่การขับรถยนต์ส่วนบุคคลทำให้คนพิการทางการเคลื่อนไหวมีชีวิตอิสระได้ สามารถไปสถานที่ต่าง ๆ ได้ด้วยตนเองสามารถคิดและตัดสินใจด้วยตนเองได้

คำสำคัญ: การดำรงชีวิตอิสระ/ คนพิการทางการเคลื่อนไหว/การขับรถยนต์

* นักศึกษา หลักสูตรสังคมวิทยามหาบัณฑิต สาขาสังคมวิทยา คณะรัฐศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Abstract

The study of Independent Living: a case study of mobility disabled people driving independently in Bangkok aims to study the problem of using transportation and factors involved in driving change through the experience success. Moreover, understanding the steps to get the driving license of Disability and how to management the barriers that person with disabilities to drive the research was conducted in Bangkok qualitative research techniques were used observation and participation. And in-depth interviews with disabled people movement to drive a car and living in Bangkok.

The study found that travel on public transportation by the bus is cheap, but the hardest to disabled person to accessible. While the public transportation service system consists of the Metro rail, BTS, MRT and Airport Link have to use the other ways to access there. Barriers to travel on public transport to disabled people choose to drive personal is motivation by themselves who think that they are still valuable and have ability to maintain a normal life. There is also an important part of the family support and social capital that can drive a mobility disability. When people drive personal mobility disabilities face lack of car parking. Disability from the interviews showed that although there were problems in the impaired motorist who drive personal mobility, but disabled person believe that the mobility driving disabled people become to the independent Living. They can go to any places and decide for themselves.

Keywords: Independent Living, Mobility disabled people driving

บทนำ

ทรัพยากรมนุษย์จึงถือว่าเป็นทรัพยากรที่สำคัญที่สุดในการพัฒนาประเทศ กล่าวคือทรัพยากรมนุษย์เป็นสิ่งที่สามารถพัฒนาได้โดยการสะสมความรู้ ทักษะ และประสบการณ์ เพื่อนำไปใช้ในประกอบอาชีพและดำเนินชีวิตให้ดียิ่งขึ้นที่สำคัญคือคนสามารถสร้างการเปลี่ยนแปลงให้กับสังคม และประเทศชาติได้ ดังนั้นประเทศใดที่มีทรัพยากรมนุษย์ที่พร้อมไปด้วยศักยภาพทั้งทางด้านร่างกาย อารมณ์ จิตใจและสติปัญญาถือได้ว่าเป็นประเทศที่มีศักยภาพในการพัฒนามากกว่าประเทศอื่น แต่ในความเป็นจริงแล้ว ในสังคมยังคงมีทรัพยากรมนุษย์ที่มีความบกพร่องทั้งทางด้านร่างกายและจิตใจที่เรียกกันว่า "คนพิการ" ซึ่งถือว่าเป็นกลุ่มคนที่นับวันยังมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น

สำหรับประเทศไทยในปีพ.ศ. 2545 สำนักงานสถิติแห่งชาติได้ทำการสำรวจความพิการและภาวะทุพพลภาพขึ้นเป็นครั้งแรก มีประชากรคนพิการจำนวน 1,098,000 คนของจำนวนประชากรไทยทั้งหมดคิดเป็นร้อยละ 1.7 และในปีพ.ศ. 2550 ได้มีการสำรวจความพิการ ครั้งที่ 2 มีประชากรไทยที่เป็นคนพิการจำนวน 1.9 ล้านคนของจำนวนประชากรไทยทั้งหมดคิดเป็นร้อยละ 2.9 โดยให้

สำนักส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการแห่งชาติ(พก.)ดำเนินการจดทะเบียนคนพิการตามพระราชบัญญัติการฟื้นฟูสมรรถภาพคนพิการ พ.ศ.2534 และปัจจุบัน ได้มีการเปลี่ยนแปลงจากการจดทะเบียนคนพิการ เป็นการออกบัตรประจำตัวคนพิการตามมาตรา 19 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ พ.ศ.2550 ล่าสุดสำรวจคนพิการเมื่อปี 2555 พบว่า จำนวนคนพิการที่จดทะเบียนคนพิการ และมีบัตรประจำตัวคนพิการแล้วจำนวน 1,338,508 ราย (ณ เดือน มกราคม 2556) ถ้าหากแบ่งความพิการออกเป็นหลายลักษณะ จะสามารถแบ่งย่อยได้คือ ความพิการทางร่างกายหรือการเคลื่อนไหวคิดเป็นร้อยละ 48.42 ความพิการทางการได้ยินหรือสื่อความหมายคิดเป็นร้อยละ 13.83 ความพิการทางสติปัญญาหรือการเรียนรู้คิดเป็นร้อยละ 13.21 ความพิการทางการมองเห็นคิดเป็นร้อยละ 10.45 เป็นต้น อย่างไรก็ตาม จำนวนคนพิการดังกล่าวเป็นจำนวนคนพิการที่เข้าถึงการจดทะเบียนคนพิการเท่านั้น ซึ่งในความเป็นจริงยังมีจำนวนคนพิการที่ตกสำรวจหรือไม่ได้รับการจดทะเบียนอีกจำนวนมาก

จากข้อมูลข้างต้นแสดงให้เห็นว่า ในจำนวนคนพิการที่ได้ทำการขึ้นทะเบียนไว้แล้วนั้น เป็นคนพิการทางการเคลื่อนไหวจำนวนมากที่สุด เมื่อเกิดความผิดปกติกับร่างกายของคน เช่น แขน ขา เป็นต้น จะทำให้อวัยวะส่วนนั้นไม่สามารถทำงานได้อย่างเต็มที่จึงต้องมีอุปกรณ์เสริมเพื่อช่วยให้สามารถดำเนินชีวิตได้เหมือนปกติ อุปกรณ์เสริมเหล่านี้มีหลากหลายชนิด จะต้องเลือกให้เหมาะสมกับอวัยวะที่บกพร่องกับแต่ละบุคคล เช่น หากไม่สามารถเคลื่อนไหวแขนได้ก็มีแขนเทียมเป็นอุปกรณ์เสริม หากไม่สามารถเคลื่อนไหวบริเวณขาได้ก็มีขาเทียม ไม้ช่วยพยุงหรือรถวีลแชร์ช่วยในการเคลื่อนไหว เป็นต้น

การเคลื่อนไหวที่ไปยังส่วนต่างๆ ของบ้าน เช่น ไปห้องน้ำ ทานข้าว เข้านอนบนเตียงเพื่อพักผ่อน หรือจะต้องไปยังสถานที่ต่างๆ นอกบ้านเพื่อดำรงชีวิตประจำวัน เช่น ขึ้นรถยนต์ที่จอดอยู่นอกบ้าน เรียกแท็กซี่เพื่อจะไปทำงาน ซื้กับข้าวหรือไปห้างสรรพสินค้า เมื่อคนพิการทางการเคลื่อนไหวที่ไม่สามารถช่วยเหลือตัวเองในการเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ ได้ต้องอาศัยรถวีลแชร์ซึ่งถือว่าเป็นอุปกรณ์แทนอวัยวะสำคัญในการเดินทางจึงเปรียบรถวีลแชร์ประหนึ่งเป็นขาตัวเอง รถวีลแชร์จึงถือว่าเป็นปัจจัยที่ 5 ที่คนพิการทางการเคลื่อนไหวจะขาดไม่ได้ ดังนั้นการที่คนพิการจะเดินทางไปสถานที่ใดสถานที่หนึ่งจะต้องมีรถวีลแชร์เป็นตัวช่วยเพื่อจะเดินทางได้สะดวก ไม่ว่าจะเดินทางด้วยระบบสาธารณะแบบประจำทาง ได้แก่ รถโดยสารประจำทาง รถไฟฟ้า รถไฟใต้ดิน และระบบสาธารณะแบบรับจ้าง ได้แก่ การเช่าเหมารถยนต์ การใช้บริการรถแท็กซี่ หรือการเดินทางด้วยระบบขนส่งส่วนบุคคล สถิติเพิ่มในปัจจุบันจะเห็นว่าคนพิการทางการเคลื่อนไหวใช้บริการขนส่งระบบสาธารณะน้อยกว่าระบบขนส่งส่วนบุคคล

ปัญหาที่เกิดจากการเดินทางด้วยระบบสาธารณะนั้นต้องพึงสิ่งอำนวยความสะดวกที่รัฐจัดเตรียมไว้ให้ เช่น การโดยสารรถประจำทาง ซึ่งคนพิการต้องแก่งแย่งกันเพื่อใช้บริการรถโดยสารประจำทางกับคนปกติ รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนบางแห่งไม่มีลิฟต์หรือบันไดเลื่อน มีเพียงบันไดธรรมดาเท่านั้น

แม้กระทั่งการว่าจ้างบริการรถแท็กซี่ บางครั้งผู้ขับรถแท็กซี่ก็ไม่อยากรับผู้โดยสารที่เป็นคนพิการที่ต้องบรรทุกถวิลแชร์เงินบ่อยครั้งจึงพบว่าคนพิการอาจถูกปฏิเสธได้เช่นกัน สำหรับคนพิการที่อาศัยการเดินทางด้วยระบบขนส่งส่วนบุคคลประสบกับปัญหา เช่น การที่ต้องปรับเปลี่ยนรถยนต์ส่วนบุคคลเพื่อให้เหมาะสมกับสภาพความพิการของผู้ขับขี่ การซื้อรถคนสำหรับคนพิการโดยเฉพาะมีราคาแพง ค่าการบำรุงรักษาสภาพรถยนต์เพื่อให้พร้อมใช้งานอยู่เป็นประจำมีราคาแพง แต่ก็ถือว่าเป็นทางเลือกหนึ่งที่สะดวกสุดของคนพิการที่มีทางเลือกทางทุนทรัพย์

จากสถิติของกรมขนส่งทางบกแสดงให้เห็นว่า ปี 2544-2548 คนพิการทางการเคลื่อนไหวที่สอบผ่านการขับขี่รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครนั้น โดยเฉลี่ยช่วง 5 ปีแรกอยู่ที่เฉลี่ย 60 คนต่อปี แต่ในระยะ 5 ปีต่อมา (2549-2553) อัตราเฉลี่ยได้เพิ่มขึ้นเป็นเฉลี่ย 133 คนต่อปี ซึ่งจะเห็นได้ว่าจำนวนคนพิการที่ได้ใบขับขี่มีจำนวนเพิ่มขึ้นมากถึง 2 เท่าตัวในรอบ 10 ปีแสดงให้เห็นว่าคนพิการทางการเคลื่อนไหวในประเทศไทยเริ่มนิยมใช้การเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลมากขึ้นโดยการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลของคนพิการมี 2 รูปแบบกล่าวคือ การนำรถยนต์ทั่วไปไปดัดแปลงและรถยนต์สำเร็จรูปที่ออกแบบมาเพื่อคนพิการโดยเฉพาะ ซึ่งทั้ง 2 รูปแบบนั้นต้องเสียค่าใช้จ่ายค่าใช้จ่ายสูง

ในขณะที่ระบบขนส่งสาธารณะมีค่าใช้จ่ายถูกกว่าแต่คนพิการยังต้องประสบปัญหาด้านบริการอยู่ไม่น้อยแม้ว่ารัฐจะพยายามแก้ไขปัญหาของคนพิการไม่ว่าจะเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ออกพระราชบัญญัติส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการหรือแม้กระทั่งการมีกรก่อตั้งสมาคมและหน่วยงานต่างๆ เพื่อช่วยแก้ปัญหา ก็ไม่สามารถแก้ปัญหาทั้งหมดได้ในทันที มีการออกมาเรียกร้องของคนพิการหลายครั้ง ในเรื่องสิทธิความเท่าเทียมในสังคมและการประกอบอาชีพ เป็นต้น ซึ่งรัฐบาลแต่ละยุคก็พยายามแก้ไขปัญหา เช่น การให้เบี้ยเลี้ยงคนพิการเป็นรายเดือนเพื่อช่วยลดภาระให้กับคนพิการ มีการแจกรถวิลแชร์ การลดค่าโดยสารให้แก่คนพิการในการเดินทางระบบขนส่งสาธารณะ เป็นต้น ซึ่งการแก้ไขปัญหาเหล่านี้เป็นการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าและที่ปลายเหตุไม่ได้แก้ที่ต้นเหตุของปัญหาอย่างแท้จริง จึงทำให้ปัญหายังคงอยู่ ปัญหาต่างๆ ที่คนพิการประสบทำให้คนพิการเก็บตัวอยู่กับบ้าน ไม่กล้าออกไปข้างนอกกลัวถูกสายตาคนอื่นที่มองมาว่าเป็นคนพิการ

ในการแก้ปัญหาที่ต้นเหตุนี้จึงควรจัดการให้คนพิการสามารถดำรงชีวิตในสังคมได้ให้เทียบเท่ากับคนปกติ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องการศึกษา การประกอบอาชีพ การเข้ารับการรักษาพยาบาล การเดินทางและการจัดการสิ่งอำนวยความสะดวกต่อคนพิการในอาคารสถานที่ราชการและสถานที่จำเป็นต่างๆ เช่น โรงพยาบาล สำนักงานเขต กรมการขนส่งทางบก ห้างสรรพสินค้า สถานีรถไฟ สถานีรถไฟฟ้า สถานีรถใต้ดิน สถานีแอร์พอร์ตลิงค์ สถานที่ท่องเที่ยว เป็นต้น แนวคิดที่เน้นการให้โอกาส ทางเลือกในการดำเนินชีวิตประจำวันของคนพิการด้วยตัวเองรวมกับการปรับสิ่งแวดล้อมรอบๆ ข้างคนพิการในสังคมนั้นเรียกว่า แนวคิดการดำรงชีวิตอิสระ (Independent Living) ซึ่งเป็นแนวคิดที่ช่วยตอบสนองความต้องการในการดำเนินชีวิต และการให้สิทธิแก่คนพิการทางการเคลื่อนไหวอย่างแท้จริง

การที่จะดำรงชีวิตอิสระได้ คนพิการบางกลุ่มจะเข้าร่วมฝึกอบรมในการดำเนินชีวิต

อิสระ (Independent Living) ซึ่งประเทศไทยมีอยู่ 3 ที่หลัก ดังนี้ ศูนย์อยู่ที่พัทยา จังหวัดชลบุรี จังหวัดนนทบุรีและจังหวัดนครปฐม ซึ่งศูนย์ดังกล่าวจะรับสมัครคนพิการทางการเคลื่อนไหวปีละ 10-15 คน เพื่อเข้ารับการฝึกอบรม พักอาศัยอยู่ที่ศูนย์เพื่อเรียนรู้การดำเนินชีวิต พร้อมทั้งฝึกอบรมด้านวิชาชีพและการกีฬาให้ด้วย ในขณะที่คนพิการอีกกลุ่มแม้ว่าจะไม่ได้รับการฝึกอบรมผ่านศูนย์ฝึกการดำรงชีวิตอิสระก็ยังมีกลุ่มองค์กรที่ประสบความสำเร็จในการดำรงชีวิตอิสระมาช่วยให้ข้อมูล พร้อมทั้งให้คำปรึกษาเพื่อช่วยให้คนพิการผ่านพ้นช่วงเวลาที่ย่ำแย่และสามารถดำรงชีวิตต่อไปได้

แนวคิดการดำเนินชีวิตอิสระ เป็นปรัชญาและการเคลื่อนไหวทางสังคมของกลุ่มคนพิการ ซึ่งมีเป้าหมายในการบรรลุถึงความสามารถในการตัดสินใจด้วยตนเอง ได้รับโอกาสที่เท่าเทียมและการเคารพตนเอง (Adolf Ratzka, 1997) การดำรงชีวิตอิสระไม่ได้หมายถึง คนพิการต้องทำทุกอย่างด้วยตัวเองทั้งหมดและไม่ต้องการใครมาเกี่ยวข้องหรือต้องการแยกออกไปอยู่ต่างหาก หลายคนอาจจะยังเข้าใจผิดว่าการดำเนินชีวิตอิสระนั้น คนพิการจะต้องอยู่ด้วยตนเอง ไม่จำเป็นต้องมีคนมาดูแล ซึ่งไม่สามารถเป็นไปได้แต่หากศึกษาถึงแนวคิดชีวิตอิสระแล้วจะทราบว่า การดำรงชีวิตอิสระ หมายถึง คนพิการต้องการที่จะสามารถเลือก และควบคุมการดำเนินชีวิตประจำวันได้ ซึ่งพื้นที่ที่ไม่มีคนพิการเพื่อนบ้านหรือเพื่อนมองข้ามจุดนี้ไป คนพิการต้องการเติบโตอยู่ในครอบครัว ไปโรงเรียนใกล้บ้าน ใช้รถโดยสารคันเดียวกับเพื่อนบ้าน เหมือนกับคนทั่วไป คนพิการต้องการที่จะดูแลชีวิต คิดและพูดเพื่อตัวของคนพิการเอง เพื่อให้สนองตามความต้องการ ต้องสนับสนุนและเรียนรู้ซึ่งกันและกัน และทำงานเพื่อเปลี่ยนแปลงทางการเมืองอันนำไปสู่การคุ้มครองกฎหมายแก่สิทธิมนุษยชนและสิทธิพลเมืองของคนพิการ

แนวคิดการดำรงชีวิตอิสระเป็นแนวคิดที่เปิดโอกาสให้คนพิการได้แสดงถึงความต้องการของตัวเอง ได้เห็นถึงสิทธิที่พวกเขาพึงมีและออกมาใช้ชีวิตเหมือนกับคนปกติทั่วไป ซึ่งจริง ๆ แล้วคนพิการก็มีความสามารถไม่แตกต่างกับคนปกติทั่วไป โดยการที่จะเปลี่ยนการดำรงชีวิตของคนพิการให้เป็นการดำเนินชีวิตอิสระจะต้องมีการปรับตัวของคนพิการเอง คนที่ไม่ใช่คนพิการและสิ่งอำนวยความสะดวกด้วย ซึ่งแต่ละบุคคลที่เป็นคนพิการทางการเคลื่อนไหวจะปรับตัวกับแนวคิดการดำรงชีวิตอิสระมากขึ้นอยู่กับปัจจัยที่หลากหลาย ไม่ว่าจะเป็นประสบการณ์ชีวิตที่ผ่านมา ปัญหาและอุปสรรคที่เคยเผชิญมามากน้อยแล้วแต่บุคคลและการรับรู้ถึงปัญหาต่างๆ นอกจากนี้การทำความเข้าใจและการให้ความหมายเกี่ยวกับแนวคิดการดำเนินชีวิตอิสระนั้นก็เป็ณกุญแจสำคัญที่จะทำความเข้าใจแนวคิดการดำรงชีวิตอิสระ ซึ่งการตีความหมายของแต่ละคนก็ไม่เหมือนกัน การปรับรับแนวคิดมาใช้ในการดำรงชีวิตประจำวันก็ขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ ที่ได้กล่าวไป คนพิการ คนทั่วไปและสังคมก็ต้องเรียนรู้ร่วมกัน และปรับตัวเข้าหากัน ซึ่งผู้วิจัยมีความประสงค์จะให้นักวิทยานิพนธ์เรื่องนี้สามารถเป็นสื่อกลางให้คนในสังคมไทยได้ร่วมรับรู้ เข้าใจเรื่องการดำรงชีวิตอิสระในมุมมองของคนพิการและคนทั่วไป และอาจขยายวงคนที่ต้องการเข้ามามีส่วนร่วมในการเคลื่อนไหวกับแนวคิดนี้ให้กว้างขวางมากขึ้น

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาปัญหา อุปสรรคของการเดินทางด้วยระบบสาธารณะแบบประจำทางและระบบสาธารณะแบบรับจ้างของคนพิการทางการเคลื่อนไหว
2. เพื่อศึกษาถึงแรงจูงใจในการดำเนินชีวิตอิสระของคนพิการทางการเคลื่อนไหวในการขับรถยนต์ส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร
3. เพื่อศึกษาขั้นตอน วิธีการจัดการปัญหาและอุปสรรคของการขับรถยนต์ส่วนบุคคลของคนพิการทางการเคลื่อนไหวในเขตกรุงเทพมหานคร

วิธีการวิจัย

การศึกษาเรื่อง "ชีวิตอิสระ: การเดินทางของคนพิการทางการเคลื่อนไหวที่สามารถไปได้ด้วยตนเองในเขตกรุงเทพมหานครกรณีศึกษา คนพิการที่ขับรถยนต์ส่วนบุคคล" มีวัตถุประสงค์เพื่อที่จะทำความเข้าใจปัญหา อุปสรรคในการเดินทางด้วยระบบบริการขนส่งสาธารณะและระบบบริการขนส่งส่วนบุคคล และแรงจูงใจที่ทำให้คนพิการทางการเคลื่อนไหวขับรถยนต์ส่วนบุคคล รวมถึงขั้นตอน ปัญหา และการจัดการปัญหาที่เกิดขึ้นในการขับรถยนต์ส่วนบุคคลของคนพิการทางการเคลื่อนไหว ผู้วิจัยจึงเลือกใช้วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ซึ่งมี 3 เทคนิควิธีวิจัยที่นำมาใช้ในการศึกษา ได้แก่ การศึกษาข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Research Data) การศึกษาภาคสนาม (Field Study) การสังเกตการณ์แบบมีส่วนร่วม (Participant Observation) และการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth Interview) โดยผู้วิจัยมุ่งศึกษาเฉพาะคนพิการทางการเคลื่อนไหวที่นั่งบนรถวีลแชร์และสามารถขับรถยนต์ส่วนบุคคลได้ ทั้งเพศหญิงและชายที่อาศัยอยู่ในกรุงเทพมหานครจำนวน 10 คน ที่มีอายุระหว่าง 22-59 ปี ซึ่งจัดอยู่ในช่วงวัยผู้ใหญ่ ที่มีระดับฐานะปานกลางถึงสูง เพื่อให้กลุ่มตัวอย่างมีความหลากหลายทั้งเพศและวัยและทำให้เห็นถึงปัญหาการเดินทางของคนพิการทางการเคลื่อนไหวที่นั่งบนรถวีลแชร์และมีความสามารถขับรถยนต์ส่วนบุคคล สาเหตุที่เลือกศึกษากลุ่มตัวอย่างในช่วงวัยผู้ใหญ่ เพราะเป็นกลุ่มที่เดินทางได้ด้วยตนเองอีกทั้งยังสามารถทำให้ผู้วิจัยเห็นถึงการพัฒนา การปรับตัวในการดำรงชีวิตในช่วงวัยใหญ่นั้นเป็นช่วงที่สามารถช่วยเหลือตนเองได้มากกว่าวัยเด็กที่ไม่ได้เป็นวัยพึ่งพิงเพื่อสามารถเปรียบเทียบให้เห็นถึงการดำเนินชีวิตที่แตกต่างและความสามารถในการใช้ทุนทรัพย์มาช่วยลดอุปสรรค ปัญหาในการเดินทางในรูปแบบที่แตกต่างกันด้วยและสาเหตุที่ผู้วิจัยเลือกศึกษาคนพิการทางการเคลื่อนไหวในเขตกรุงเทพมหานครเท่านั้น เนื่องจากสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการในเขตกรุงเทพมหานครจะมีการสร้างและปรับปรุงไว้ตามนโยบายของรัฐบาลที่มีพัฒนาการที่ดีกว่าในเขตชนบท อีกทั้งจำนวนคนพิการทางการเคลื่อนไหวที่ขับรถยนต์ส่วนบุคคลมีจำนวนสูงกว่าในเขตกรุงเทพมหานครจึงทำให้ผู้วิจัยศึกษามุ่งเน้นไปที่ประชากรในเขตกรุงเทพมหานครเป็นหลัก

สรุปผลการวิจัย

แนวคิดและทฤษฎีที่ใช้ในการศึกษาหัวข้อเรื่อง “ชีวิตอิสระ: การเดินทางของผู้พิการทางการเคลื่อนไหวที่สามารถไปได้ด้วยตนเองในเขตกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษา ผู้พิการที่ขั้บรถยนต์ส่วนบุคคล” ประกอบด้วยแนวคิดคนพิการ (Disabled Persons) แนวคิดเรื่องการรับรู้และการให้ความหมาย แนวคิดเรื่องมโนภาพแห่งตน (Self Concept) แนวคิดการพึ่งตนเองและแนวคิดการดำรงชีวิตอิสระ (Independent Living Concept) แนวคิดการเข้าถึงการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ (Access) โดยการวิจัยเรื่องนี้จะเข้าไปมีส่วนร่วมในการเดินทางของคนพิการทางการเคลื่อนไหวและสัมภาษณ์เชิงลึกเพื่อให้ได้ข้อมูลสำคัญในการวิเคราะห์ให้เห็นถึงความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการทางการเคลื่อนไหวและการดำเนินชีวิตอิสระของคนพิการทางการเคลื่อนไหวสรุปได้ดังต่อไปนี้

การเดินทางด้วยระบบบริการขนส่งแบบสาธารณะแบบประจำทาง ผู้วิจัยศึกษาโดยสารประจำทาง รถไฟ รถไฟฟ้า BTS รถไฟใต้ดิน MRT แอร์พอร์ตลิงค์ ซึ่งการวิจัยพบว่า การเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางเป็นการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะที่มีราคาถูกที่สุดแต่คนพิการทางการเคลื่อนไหวเข้าถึงยากที่สุด เนื่องจากเป็นระบบขนส่งสาธารณะแบบประจำทางที่ได้รับการพัฒนาไม่ต่อเนื่องและเป็นระบบพื้นฐานที่มีประชาชนใช้บริการมากที่สุด ทำให้การให้บริการไม่ทั่วถึงสำหรับทุกคน โดยเฉพาะคนพิการทางการเคลื่อนไหวในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางต้องเดินทางไปป้ายรถโดยสารประจำทางซึ่งคนพิการทางการเคลื่อนไหวจะต้องเดินทางด้วยระบบทางเท้าที่ไม่เรียบ ไม่เหมาะที่จะให้คนพิการทางการเคลื่อนไหวที่อาศัยรถวีลแชร์ผ่านไปยังป้ายรถโดยสารประจำทางด้วย เนื่องจากมีพื้นผิวที่ไม่เรียบ มีสิ่งกีดขวางทางเท้า ไม่ว่าจะเป็น เสาไฟฟ้า ถึงขยะ เป็นต้น และเมื่อจะต้องขึ้นรถโดยสารประจำทาง ตัวรถโดยสารเป็นรถบันไดสูง คนพิการทางการเคลื่อนไหวไม่สามารถขึ้นรถโดยสารได้ด้วยตนเอง ต้องอาศัยผู้ช่วย คนที่อยู่บริเวณใกล้เคียง กระเป๋าโดยสารประจำทางช่วยยกขึ้นไปบนรถโดยสารประจำทาง เมื่อขึ้นได้แล้วไม่มีพื้นที่สำหรับจอดรถวีลแชร์ เนื่องจากพื้นที่สำหรับคนยืนมีน้อยการที่จอดรถวีลแชร์ยิ่งทำให้เหลือพื้นที่น้อยลงอีก สำหรับค่าโดยสารคนพิการทางการเคลื่อนไหวได้รับสิทธิการลดราคาค่าโดยสารครึ่งราคา ซึ่งถือว่าเป็นทางเลือกในการเดินทางที่ราคาถูกแต่สร้างความลำบากให้คนพิการทางการเคลื่อนไหวมากที่สุด การเดินทางด้วยรถไฟ เป็นระบบขนส่งทางรางที่เก่าแก่ที่สุดและต้องใช้เวลาในการเดินทางนานที่สุด ดังนั้นเมื่อต้องการใช้บริการรถไฟต้องไปยังสถานีรถไฟที่อยู่ตามพื้นที่สำคัญโดยมีสถานีใหญ่อยู่ที่สถานีหัวลำโพงโดยอาศัยระบบบริการขนส่งแบบสาธารณะหรือระบบบริการขนส่งแบบส่วนบุคคลเพื่อไปยังสถานีรถไฟ เมื่อไปถึงสถานีรถไฟสิ่งอำนวยความสะดวกที่สถานีที่ไม่พร้อมทำให้คนพิการทางการเคลื่อนไหวต้องพึ่งผู้ช่วยหรือเจ้าหน้าที่สถานีในการเข้าถึงตัวขบวนรถไฟ ซึ่งเป็นแบบเก่าที่มีบันไดสูงและไม่มีพื้นที่สำหรับจอดรถวีลแชร์ สำหรับค่าโดยสารสำหรับคนพิการทางการเคลื่อนไหวสามารถขึ้นรถไฟโดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายโดยแสดงบัตรประจำตัวคนพิการทางการเคลื่อนไหว การเดินทางด้วยรถไฟฟ้า BTS รถไฟฟ้า MRT และแอร์พอร์ต

ตลิ่งค์ เป็นระบบบริการขนส่งสาธารณะที่ต้องอาศัยการเดินทางด้วยระบบบริการสาธารณะด้วยวิธีอื่น ๆ ก่อนถึงจะเข้าถึงการเดินทางทั้ง 3 แบบได้ ถือว่าเป็นอุปสรรคสำคัญที่คนพิการทางการเคลื่อนไหวจะต้องพบเจอ เมื่อถึงสถานีทั้ง 3 แบบจะต้องพบกับอุปสรรคในการขึ้นสถานี ซึ่งลิฟต์เป็นสิ่งอำนวยความสะดวกสำคัญซึ่งพบปัญหา คือ การมีลิฟต์ไม่เพียงพอ มีขนาดเล็กและต้องใช้ร่วมกับคนปกติทั่วไป

สำหรับระบบบริการสาธารณะแบบรับจ้าง โดยศึกษาเฉพาะรถแท็กซี่ ซึ่งจากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญถือว่าการเดินทางด้วยรถแท็กซี่บ่่อยที่สุด เพราะใกล้เคียงกับการขับรถยนต์ส่วนบุคคล แต่ก็ประสบปัญหาคือ ผู้ให้บริการไม่ยอมรับคนพิการทางการเคลื่อนไหวเพราะกลัวว่าจะต้องให้ความช่วยเหลือยกคนพิการทางการเคลื่อนไหวและรถวีลแชร์ขึ้นรถแท็กซี่ การแก้ปัญหา คือ การเรียกแท็กซี่ทางโทรศัพท์และแจ้งว่าเป็นคนพิการทางการเคลื่อนไหวที่อาศัยรถวีลแชร์หรือใช้บริการรถแท็กซี่ที่มีความคุ้นเคยกันทำให้มีความสะดวกกับคนพิการทางการเคลื่อนไหวมากยิ่งขึ้น การเดินทางด้วยรถแท็กซี่จะมีรูปแบบ ลักษณะคล้ายกับการเดินทางด้วยการขับรถยนต์ส่วนบุคคล โดยคนพิการทางการเคลื่อนไหวจากผู้ให้บริการเปลี่ยนเป็นผู้ขับขี่เองทำให้คนพิการทางการเคลื่อนไหวตัดสินใจที่ขับรถยนต์ส่วนบุคคลแทนการใช้ระบบบริการขนส่งสาธารณะ

คนพิการทางการเคลื่อนไหวที่ขับรถยนต์ส่วนบุคคล มีประสบการณ์ในการเดินทางด้วยระบบบริการขนส่งสาธารณะแบบประจำทางและระบบบริการขนส่งสาธารณะแบบรับจ้าง ซึ่งพบปัญหาและอุปสรรคในการเดินทางอันได้แก่ การเข้าถึงการบริการต่างๆ ทั้งรถโดยสารประจำทาง รถไฟฟ้า BTS รถไฟใต้ดิน MRT รถแอร์พอร์ตลิงค์ และรถแท็กซี่ รวมถึงการจัดการสิ่งอำนวยความสะดวกที่ไม่ครอบคลุมทุกระบบบริการสาธารณะ เช่น การไม่มีลิฟต์ให้บริการคนพิการทางการเคลื่อนไหว การไม่มีที่จอดรถวีลแชร์จอดบนรถบริการขนส่งสาธารณะ เป็นต้น เนื่องจากข้อมูลทั้งในเรื่องความต้องการของคนพิการทางการเคลื่อนไหว คนพิการทางการเคลื่อนไหวเป็นบุคคลที่มีความรู้ความสามารถ มีความต้องการเหมือนกับคนปกติในสังคม แต่ด้วยความพิการทำให้ไม่สามารถเข้าถึงในหลายๆ ระบบบริการขนส่งสาธารณะและยังคงพบปัญหาอุปสรรคอยู่ ข้อมูลที่ได้จะชี้ให้เห็นว่า สิ่งที่ทำให้คนพิการทางการเคลื่อนไหวสามารถดำเนินชีวิตอิสระเบื้องต้นนั้นก็คือ การจัดการสิ่งอำนวยความสะดวกแก่คนพิการทางการเคลื่อนไหว

อย่างไรก็ตามปัจจุบันหน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชนหันมาให้ความสนใจเรื่องการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกให้แก่คนพิการทางการเคลื่อนไหวมากขึ้น อาทิ โครงการของกระทรวงคมนาคมภายใต้แนวคิด "สะดวกปลอดภัย คมนาคมยุคใหม่ใส่ใจคนพิการ" โดยให้ความสำคัญกับระบบบริการขนส่งสาธารณะและสนับสนุนการจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านระบบบริการขนส่งสาธารณะ นอกจากนี้กรุงเทพมหานครได้มีโครงการรถบริการสำหรับคนพิการทางการเคลื่อนไหวที่อาศัยรถวีลแชร์เพื่อแก้ปัญหาค่าใช้จ่ายของผู้โดยสารของรถแท็กซี่และเป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตในการเดินทางของคนพิการทางการเคลื่อนไหวด้วย โครงการต่างๆ ที่รัฐบาลและภาคเอกชนร่วมมือกันในการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกแต่ก็ยังไม่เพียงพอกับความต้องการของคนพิการทางการเคลื่อนไหว ทำให้คนพิการทาง

การเคลื่อนไหวต้องเลือกวิธีการเดินทางด้วยการขั้บรถยนต์ส่วนบุคคลที่สะดวกและง่ายต่อการเข้าถึงมากกว่าการเดินทางด้วยระบบบริการขนส่งสาธารณะ

แรงจูงใจที่ทำให้คนพิการทางการเคลื่อนไหวขั้บรถยนต์ส่วนบุคคลเริ่มจากตัวคนพิการทางการเคลื่อนไหวที่เห็นตนเองว่ายังมีความรู้ความสามารถในการที่จะเปลี่ยนแปลงตัวเอง ยอมรับตนเองได้ จะเกิดการเปลี่ยนแปลงทางความคิด ตระหนักว่าตัวเองมีค่า ไม่รู้สึกว่าคุณค่าความเป็นมนุษย์ นอกจากนี้การได้รับโอกาสได้กลับไปใช้ชีวิตเหมือนกับก่อนที่จะพิการ ไปเรียนหนังสือ ประกอบอาชีพทำให้มีรายได้ที่มั่นคง โดยครอบครัวเป็นทั้งกำลังใจที่สำคัญและก็เป็นแรงผลักดันให้คนพิการทางการเคลื่อนไหวมีความตั้งใจและมีความรู้สึกที่สามารถตัดสินใจในการทำบางสิ่งได้ นอกจากนี้การที่คนพิการทางการเคลื่อนไหวได้รับโอกาสในการทำงานและดำรงชีวิตอยู่ในสังคมได้อย่างปกติสุขเท่าเทียมกับคนปกติ มีรายได้และสร้างประโยชน์ต่อสังคมโดยอาศัยความรู้ความสามารถของตนเองในการประกอบอาชีพ สร้างรายได้เลี้ยงตนเองและครอบครัว ก่อให้เกิดความภูมิใจในตนเอง การยอมรับตนเองและพัฒนาตนเองต่อไป

การเดินทางด้วยการขั้บรถยนต์ส่วนบุคคลของคนพิการทางการเคลื่อนไหวมีขั้นตอนและวิธีการเหมือนกับคนปกติ โดยคนพิการทางการเคลื่อนไหวจะต้องมีใบขั้บขั้บรถยนต์ส่วนบุคคลถึงจะสามารถขั้บรถยนต์ได้ นอกจากนี้ใบขั้บขั้บรถยนต์ส่วนบุคคลแล้วตัวรถยนต์เป็นสิ่งสำคัญที่คนพิการทางการเคลื่อนไหวจะต้องปรับแต่งรถยนต์ให้เหมาะสมกับความพิการของแต่ละบุคคลเพื่อให้สามารถขั้บรถยนต์ได้ หรือจะซื้อรถยนต์ที่ออกแบบเพื่อคนพิการทางการเคลื่อนไหวโดยเฉพาะก็เป็นอีกทางเลือกหนึ่งที่เหมาะสมกับคนพิการทางการเคลื่อนไหวที่มีฐานะทางเศรษฐกิจดี ในการขั้บรถยนต์ส่วนบุคคลคนพิการทางการเคลื่อนไหวจะต้องจ่ายค่าดูแลรักษาและบำรุงรถยนต์ให้อยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งานอยู่เสมอ

ในการขั้บรถยนต์ของคนพิการทางการเคลื่อนไหวคนพิการทางการเคลื่อนไหวก็ยังเจอกับปัญหาและอุปสรรคตั้งแต่การมีรถยนต์เป็นของตนเอง เนื่องจากราคารถยนต์มีราคาแพงทำให้ต้องใช้ทุนทรัพย์จำนวนมากในการซื้อรถยนต์ซึ่งถ้าคนพิการทางการเคลื่อนไหวมีทุนทางสังคมสูงสามารถซื้อได้ทั้งแบบรถยนต์ที่ออกแบบเพื่อคนพิการทางการเคลื่อนไหวโดยเฉพาะหรือรถยนต์ทั่วไปและนำมาดัดแปลง ถ้ามีทุนทางสังคมต่อการซื้อรถยนต์ถือว่าเป็นเรื่องใหญ่เนื่องจากมีราคาแพงจึงหันไปซื้อรถยนต์มือสองเพื่อนำมาดัดแปลงจะมีราคาที่ถูกลงกว่ามาก ในอดีตการที่คนพิการทางการเคลื่อนไหวขั้บรถยนต์ส่วนบุคคลถือว่าเป็นสิ่งที่ผิดกฎหมาย โดยกฎหมายที่ออกมาให้คนพิการทางการเคลื่อนไหวสามารถขอใบขั้บขั้บได้เริ่มมีเมื่อปี 2543 ก็มีคนพิการทางการเคลื่อนไหวทำการขอใบขั้บขั้บจำนวนหนึ่ง สำหรับบางส่วนมีใบขั้บขั้บรถยนต์ส่วนบุคคลก่อนเป็นคนพิการทางการเคลื่อนไหวซึ่งมีอายุตลอดชีพก็ยังคงใช้ใบขั้บขั้บอันเดิมอยู่ไม่ได้มีการขอใบใหม่ เมื่อคนพิการทางการเคลื่อนไหวขั้บขั้บรถยนต์ส่วนบุคคลไปยังสถานที่ต่าง ๆ ต้องพบกับปัญหาด้านสิ่งอำนวยความสะดวก โดยเฉพาะเรื่องที่นั่งรถยนต์สำหรับคนพิการทางการเคลื่อนไหวที่เตรียมไว้ให้คนพิการทางการเคลื่อนไหวส่วนมากไม่ได้มาตรฐาน มีช่องที่เล็กกว่ามาตรฐานกำหนดไว้ทำให้ไม่มีพื้นที่ในการจอดรถวีลแชร์เพื่อเคลื่อนย้ายขึ้นและลงรถยนต์ นอกจากนี้

ยังมีคนปกติทั่วไป รวมถึงผู้สูงอายุที่ใช้ที่จอดรถยนต์คนพิการทางการเคลื่อนไหวร่วมด้วย เนื่องจากที่จอดรถยนต์คนพิการทางการเคลื่อนไหวอยู่ใกล้ทางเข้าออกอาคารและสถานที่ต่างๆ ตามที่กฎหมายกำหนด

แม้ว่าการขับรถยนต์ส่วนบุคคลจะมีปัญหาและอุปสรรคสำหรับคนพิการทางการเคลื่อนไหว แต่การขับรถยนต์ส่วนบุคคลเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้คนพิการทางการเคลื่อนไหวรู้สึกว่าเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้คนพิการทางการเคลื่อนไหวสามารถดำรงชีวิตอิสระได้ ไม่ต้องพึ่งระบบบริการขนส่งสาธารณะที่ไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกให้คนพิการทางการเคลื่อนไหว รวมถึงการปฏิเสธรับคนพิการทางการเคลื่อนไหวของคนขับรถแท็กซี่ที่ทำให้คนพิการทางการเคลื่อนไหวเป็นภาระของสังคม ไม่สามารถตัดสินใจที่จะไปไหนมาไหนได้ ต้องพึ่งพาคนรอบข้างตลอดเวลาและยังถูกมองจากคนทั่วไปว่าจะออกมาทำไมถ้าจะลำบากแบบนี้ การขับรถยนต์ส่วนบุคคลเป็นสิ่งที่ทำให้คนพิการทางการเคลื่อนไหวรู้สึกกว่าตัวเองมีคุณค่า มีความสามารถแล้วเกิดความภาคภูมิใจที่สามารถไปไหนมาไหนได้ด้วยตนเอง

อภิปรายผล

1. ปัญหาและอุปสรรคในการเดินทางด้วยระบบบริการขนส่งสาธารณะของคนพิการทางการเคลื่อนไหว

การเดินทางของคนพิการทางการเคลื่อนไหวในเขตกรุงเทพมหานครมีทั้งระบบบริการขนส่งสาธารณะและระบบบริการขนส่งส่วนบุคคล โดยระบบบริการขนส่งสาธารณะมีทั้งแบบประจำทางและแบบรับจ้าง โดยปัญหาการใช้บริการระบบสาธารณะแบบประจำทางผู้วิจัยศึกษาเฉพาะ รถโดยสารประจำทาง รถไฟ รถไฟฟ้า BTS รถไฟใต้ดิน MRT แอร์พอร์ตลิงค์ โดยการใช้บริการรถโดยสารประจำทางที่พบมากคือ ปัญหาการขึ้นและลงรถประจำทางและการที่รถโดยสารประจำทางมีคนแน่นและไม่มีการจองสำหรับรถวีลแชร์ ปัญหาที่เกิดขึ้นจากการใช้บริการรถไฟ คือ ไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการที่สถานีรถไฟ รวมถึงการขึ้นลงรถไฟที่ลำบาก ปัญหาที่เกิดขึ้นจากการใช้รถไฟฟ้า BTS คือการไม่มีลิฟต์ให้บริการในทุกๆ สถานีรถไฟฟ้า BTS ปัญหาที่เกิดขึ้นจากการใช้รถไฟใต้ดิน MRT และแอร์พอร์ตลิงค์ คือคนพิการจะต้องพึ่งพาเจ้าหน้าที่ในการเดินทางจากสถานีเริ่มต้นจนถึงสถานีปลายทาง ในขณะที่ระบบบริการขนส่งสาธารณะแบบรับจ้างซึ่งผู้วิจัยศึกษาได้แก่ รถแท็กซี่ พบปัญหามากที่สุดคือการไม่ยอมรับผู้โดยสาร ซึ่งผลวิจัยสอดคล้องกับงานวิจัยของศิริพร สุขสงวน (2545) ได้ศึกษาความคิดเห็นของคนพิการทางการเคลื่อนไหวเกี่ยวกับปัญหาการเดินทางในกรุงเทพมหานคร พบว่า ปัญหาจากการใช้บริการขนส่งสาธารณะที่พบมากจากการโดยสารรถโดยสารประจำทางคือ รถแน่นยืนเบียด คนไม่ไหวและรถวีลแชร์ขึ้นไม่ได้ จากรถแท็กซี่ที่พบมากคือ คนขับรถไม่ให้ความช่วยเหลือ และค่าบริการแพง ส่วนปัญหาจากการใช้รถไฟฟ้าคือ ไม่มีลิฟต์ขึ้นทุกสถานี ทำให้คนพิการไม่สามารถขึ้นไปใช้บริการได้ ซึ่งปัญหาที่คนพิการพบในการเดินทางด้วยระบบบริการขนส่งสาธารณะยังคงเป็นปัญหาสำหรับคนพิการและยังไม่ได้รับการแก้ไขจนถึงปัจจุบันแม้ว่าจะผ่านมาถึง 10 ปีแล้วก็ตามและนอกจากนี้ระบบบริการสาธารณะในปัจจุบันที่ผู้วิจัยศึกษาเพิ่มขึ้น คือการให้บริการด้วยรถไฟใต้ดิน MRT และแอร์

พอร์ตลิงค์ซึ่งมีการให้บริการและดูแลการให้บริการสำหรับคนพิการซึ่งปัญหาที่คนพิการประสบ คือต้องพึ่งพาเจ้าหน้าที่ในการใช้บริการแม้ว่าจะมีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการแล้วก็ตาม

นอกจากปัญหาที่พบในการใช้บริการขนส่งสาธารณะต่างๆ ที่กล่าวมาแล้ว การเข้าถึงระบบบริการขนส่งสาธารณะยังมีน้อยและไม่มีความต่อเนื่อง ไม่ครอบคลุมทุกพื้นที่ที่คนพิการอาศัยอยู่ ต้อแย้งกันใช้ เพื่อให้คนพิการสามารถกลับเข้ามาทำกิจกรรมต่างๆ ร่วมกับสังคมเหมือนกับคนปกติทั่วไป ต้องมีการจัดการเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกที่ทำให้คนพิการเข้าถึงได้ โดยเฉพาะสิทธิด้านการคมนาคม ในเรื่องนี้รัฐควรจะเข้ามามีบทบาทเป็นแกนนำ ริเริ่มจัดบริการขนส่งทางบกทั้งทางรถเมล์ และรถไฟ โดยคำนึงถึงการให้บริการแก่คนพิการด้วย โดยการตัดแปลงปรับปรุงประตูขึ้นลงของรถเมล์และรถไฟทำให้มีความกว้างมากขึ้น เพื่อให้ผู้พิการทางการเคลื่อนไหวสามารถขึ้นลงได้สะดวก ถนนที่มีทางต่างระดับควรจะทำทางลาดตามทางแยกและทางม้าลาย (จูริรัตน์ ผ่องแผ้ว, 2535) ซึ่งในรัฐบาลยุคปัจจุบันได้มีการปรับปรุงทั้งรถโดยสารประจำทางจะมีการสั่งซื้อรถโดยสารประจำทางใหม่โดยให้คนพิการสามารถใช้งานได้ รถไฟได้มีการปรับปรุงโบกี้รถไฟให้คนพิการทางการเคลื่อนไหวสามารถขึ้นลงโบกี้ได้ด้วยตนเองและมีการปรับปรุงให้มีลิฟต์บริการรถไฟฟ้า BTS ทุกสถานีด้วยเพื่อให้คนพิการทางการเคลื่อนไหวสามารถเข้าถึงการบริการทางคมนาคมได้อย่างเหมือนกับคนปกติทั่วไป นอกจากรัฐบาลจะปรับปรุงการบริการด้านคมนาคมให้กับคนพิการแล้ว ตัวคนพิการมีการรวมกลุ่มเพื่อเรียกร้องสิทธิต่างๆ ที่คนพิการควรได้รับ โดยฝ่ายทางสมาคมคนพิการคนพิการทางการเคลื่อนไหวแห่งประเทศไทย ศูนย์การดำรงชีวิตอิสระแห่งประเทศไทยเพื่อให้สังคมได้รับรู้ถึงปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นกับคนพิการในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะต่างๆ การรวมกลุ่มทำให้เห็นถึงพลังของคนพิการและเป็นการเพิ่มพื้นที่สาธารณะให้สังคมได้รับรู้ เช่น เรียกร้องให้กรุงเทพมหานครสร้างลิฟต์ให้คนพิการให้ครบทุกสถานีซึ่งโครงการปรับปรุงมีความล่าช้าคนพิการจึงรวมกลุ่มคนพิการที่อาศัยบนวีลแชร์โดยชื่อกลุ่ม ปลดแอกมนุษย์ล้อแห่งชาติ ที่เรียกร้องทวงสัญญาที่ผู้ว่ากรุงเทพมหานครจะทำลิฟต์ให้ครบทุกสถานีรถไฟฟ้า BTS เป็นต้น การรวมกลุ่มของคนพิการทำให้คนพิการมีอำนาจในการเรียกร้องมากกว่าแค้นๆ เดียว ซึ่งการรวมกลุ่มคนพิการต้องขึ้นอยู่กับคนพิการว่าจะกล้าออกสู่สังคมให้คนในสังคมได้เห็นถึงความสามารถของคนพิการเพื่อคนในสังคมเปลี่ยนทัศนคติที่มองว่าคนพิการเป็นคนที่ต้องได้รับการสงเคราะห์ ดูแล ไม่สามารถช่วยเหลือตนเองได้กลับลุกขึ้นมามีตัวตนในสังคมได้อย่างคนปกติทั่วไป

2. ปัญหาและอุปสรรคในการการขั้บรยนต์ของคนพิการทางการเคลื่อนไหว

การขั้บรยนต์เป็นการเลือกเดินทางของคนพิการที่มีรายได้เป็นของตนเองและมีทุนทางสังคมสูง เนื่องจากตัวรยนต์มีราคาแพงและต้องมีค่าบำรุงรักษาที่สูง นอกจากนี้แล้วเมื่อขั้บรยนต์ส่วนบุคคลแล้วยังพบปัญหา คือ การไม่มีที่จอดรถยนต์สำหรับคนพิการและสถานที่ที่จะไปไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของศิริพร สุขสงวน (2545) ซึ่งนอกจากปัญหาเรื่องี่จอดรถยนต์ยังพบปัญหาเรื่องยังไม่มีกรออกใบอนุญาตขั้บรยนต์อย่างถูกกฎหมายให้กับคนพิการ

ที่ไร้รถดัดแปลง ซึ่งปัจจุบันกรมการขนส่งทางบกได้มีกฎหมายเกี่ยวกับการขั้รถยนต์สำหรับคนพิการทางการเคลื่อนไหวและคนพิการที่ขั้รถยนต์ดัดแปลงให้สามารถมีใบอนุญาตขั้รถยนต์ได้ถูกต้องตามกฎหมายแล้ว ทำให้คนพิการสามารถเดินทางด้วยการขั้รถยนต์ส่วนบุคคลได้สะดวกสบายและถูกต้องตามกฎหมาย

จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญสามารถสรุปความหมายของ การดำรงชีวิตอิสระของคนพิการทางการเคลื่อนไหวที่ขั้รถยนต์ หมายถึง การเดินทางไปอย่างมีเสรี ขั้รถยนต์ไปไหนมาไหนได้อย่างมีอิสระ มีทางเลือกเองได้ ไม่ต้องมีใครบังคับให้ไปทางไหนที่ไม่อยากไป มีสิทธิที่จะเลือกไปทางที่อ้อมกว่าแต่รถติดน้อยกว่าก็ได้ ไม่จำเป็นต้องไปไหนคนเดียวสามารถมีผู้ช่วยในการขึ้นลงรถยนต์ได้มีการขอความช่วยเหลือจากคนรอบข้างให้ช่วยในสิ่งที่ทำไม่ได้ เช่น การเก็บรถวีลแชร์ เป็นต้น ดังนั้นการขั้รถยนต์ส่วนบุคคลเป็นองค์ประกอบหนึ่งที่ทำให้คนพิการสามารถดำรงชีวิตอิสระได้ โดยคนพิการสามารถออกไปไหนมาไหนได้อย่างสะดวก อยากไปทางก็ไปเองได้ อยากไปซื้อของก็ไปซื้อเองได้ อยากไปดูหนังก็ไปเองได้ ทำให้คนพิการรู้สึกที่ตัวเองเป็นส่วนหนึ่งของสังคม สามารถใช้ชีวิตได้เหมือนกับคนปกติ มีความเท่าเทียมเสมอภาคกับคนอื่น ฟังพาคคนอื่นให้น้อยลงฟังพาดตนเองให้มากขึ้น สามารถผดลองถูกในการใช้ชีวิตได้แต่ยังอยู่ภายใต้กฎระเบียบสังคมเดียวกันทำให้คนพิการได้เปิดโลกกว้างไม่ใช่อยู่แต่ภายในบ้าน เพราะคนพิการทางการเคลื่อนไหวแค่พิการทางอวัยวะไม่ได้พิการทางสมองสมองยังใช้งานได้สามารถเรียนรู้ ตัดสินใจได้ด้วยตนเองโดยไม่ต้องมีใครมาคอยชี้แนะหรือตัดสินว่าควรจะทำอะไร ไม่ควรจะทำอะไร

ข้อเสนอแนะ

1. การขั้รถยนต์ส่วนบุคคลของคนพิการทางการเคลื่อนไหว รถยนต์ถือว่าเป็นสิ่งสำคัญในการเดินทางด้วยการขั้รถยนต์ สำหรับประเทศไทยภาษีรถยนต์มีราคาแพง ทำให้คนพิการเสียค่าใช้จ่ายในการขั้รถยนต์จำนวนมาก ไม่ว่าจะเป็นรถยนต์มือหนึ่งหรือรถยนต์มือสอง เพื่อเป็นการช่วยคนพิการที่ขั้รถยนต์ส่วนบุคคล รัฐบาลและเจ้าของบริษัทรถยนต์ควรมีสิทธิพิเศษสำหรับคนพิการทางการเคลื่อนไหวเกี่ยวกับการลดหย่อนภาษีรถยนต์สำหรับคนพิการทางการเคลื่อนไหวที่ต้องการซื้อหรือเปลี่ยนรถยนต์เพื่อเพิ่มโอกาสแก่คนพิการที่ต้องการเดินทางไปไหนมาไหนด้วยการพึ่งตนเองมากกว่าที่ต้องพึ่งพาครอบครัวและคนรอบข้าง

2. ภาครัฐและภาคเอกชนควรส่งเสริมให้องค์กรที่เกี่ยวกับแนวคิดการดำรงชีวิตอิสระให้มีการขยายแนวความคิดการดำรงชีวิตอิสระให้คนพิการได้รับรู้เป็นวงกว้างและมีรูปแบบในการดำเนินงานที่แน่นอนและมีแนวทางที่ชัดเจน

3. ภาครัฐและภาคเอกชนควรมีการจัดการกับบริการพื้นฐานแก่ประชาชนโดยตระหนักถึงความต้องการของคนพิการด้วยเพื่อให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกครอบคลุมคนพิการ เช่น อาคารสถานีระบบบริการขนส่งสาธารณะให้คนพิการสามารถเข้าถึงได้ง่ายและครอบคลุมในทุกพื้นที่

4. การเดินทางที่ใช้ระบบบริการขนส่งแบบสาธารณะแบบประจำทางคนพิการจะได้รับส่วนลดค่าโดยสารในการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทาง และได้ยกเว้นค่าโดยสารในการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT แอร์พอร์ตลิงค์และรถไฟฟ้า BTS สำหรับสถานที่ที่มีการให้บริการลิฟต์โดยสาร ถ้าหากคนพิการแสดงบัตรประจำตัวคนพิการ ซึ่งถ้าไม่พกบัตรประจำตัวคนพิการจะได้รับการบริการและการช่วยเหลือในการเข้าถึงตัวสถานีและการเดินทางจากต้นทางไปยังจุดหมายปลายทาง ถ้าหากคนพิการไม่มีบัตรคนพิการจะต้องเสียค่าโดยสารในราคาปกติ แต่ยังคงได้รับการอำนวยความสะดวกและการให้ความช่วยเหลือจากเจ้าหน้าที่เหมือนเดิม ดังนั้นคนพิการควรพกบัตรประจำตัวคนพิการเสมอเพื่อให้ได้รับสิทธิประโยชน์ตามที่พระราชบัญญัติคนพิการได้ระบุไว้

5. การเดินทางของคนพิการทางการเคลื่อนไหวที่ขับรถยนต์ส่วนบุคคลสามารถใช้รถยนต์ที่ออกแบบเพื่อคนพิการโดยเฉพาะหรือรถยนต์ทั่วไปที่ได้รับการดัดแปลงอุปกรณ์ที่มีวิศวกรรับรองและคนพิการสามารถขอมอบใบอนุญาตขับขี่รถยนต์สำหรับคนพิการได้อย่างถูกต้องตามกฎหมายโดยสามารถไปสอบที่กรมการขนส่งทางบกทุกจังหวัด การที่คนพิการขับรถยนต์เป็นสิ่งที่ให้คนพิการเห็นคุณค่าในตนเองมากขึ้นแสดงให้เห็นว่าคนพิการสามารถพึ่งพาตนเองได้ พึ่งพาคนพาครอบครัวและคนรอบข้างน้อยลงจนรู้สึกว่าคุณค่าตนเองยังมีความสามารถเหมือนกับคนปกติทั่วไป นี่คือการดำรงชีวิตอิสระที่ขับรถยนต์ส่วนบุคคลที่ผู้วิจัยศึกษา ไม่ใช่คนพิการที่ไม่สามารถขับรถยนต์ส่วนบุคคลได้จะไม่สามารถดำรงชีวิตอิสระได้ ขอให้คนพิการเห็นคุณค่าในความสามารถที่ตนเองมีอยู่ กล้าที่จะออกมาทำกิจกรรมในสังคมและใช้ชีวิตอยู่ร่วมกับสังคมได้เหมือนกับคนปกติ สามารถตัดสินใจและเลือกด้วยตนเองก็ถือว่าเป็นผู้ที่สามารถดำรงชีวิตอิสระได้แล้ว

6. คนพิการควรออกมาใช้ชีวิตในสังคมปกติให้มากขึ้นเพื่อให้คนทั่วไปได้เห็นว่าคนพิการมีการดำเนินชีวิตอย่างไรและมีส่วนร่วมในการใช้และแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกที่จัดให้สำหรับคนพิการเพราะคนพิการเป็นคนใช้จริง เมื่อมีคนพิการใช้เป็นจำนวนมากจะทำให้คนทั่วไปรู้สึกว่าคุณค่าที่สร้างขึ้นให้กับคนพิการใช้ คนปกติทั่วไปจะได้รู้ถึงปัญหาที่เกิดขึ้นกับคนพิการแล้วรู้สึกว่าจะต้องให้คนพิการต้องใช้เป็นอันดับแรก เพื่อให้คนพิการที่มีที่ยืนในสังคมและสามารถกลับเข้าสู่สังคมได้อย่างเหมือนกับคนปกติทั่วไป

เอกสารอ้างอิง

- กรมการขนส่งทางบก. (2556). รายงานสถิติจำนวนใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ สำหรับคนพิการพ.ศ.2555. กรุงเทพฯ: กรมการขนส่งทางบก.
- จूरรัตน์ ผ่องแผ้ว. (2535). คนพิการในสังคมไทย สถานภาพ-ปัญหาและความต้องการ. ใน *นิตยสารการประชาสงเคราะห์นิตยสารการประชาสงเคราะห์ 35,6* (พ.ย.-ธ.ค.35) หน้า 5-11.

วารสารวิทยบริการ
ปีที่ ๒๔ ฉบับที่ ๔ ตุลาคม-ธันวาคม ๒๕๕๖

ชีวิตอิสระ: การเดินทางของผู้พิการฯ
จันทกานต์ ฉายะพงศ์

ศิริพร สุขสงวน. (2545). *ศึกษาความคิดเห็นของคนพิการทางการเคลื่อนไหวเกี่ยวกับปัญหาการเดินทางใน กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหิดล.*
สำนักส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการแห่งชาติ (2556). *สถิติจำนวนคนพิการที่มีบัตรประจำตัวคนพิการ. กรุงเทพฯ: สำนักส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการแห่งชาติ.*
สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2550). *รายงานการสำรวจคนพิการ พ.ศ. 2550. กรุงเทพฯ: สำนักงานสถิติแห่งชาติ.*

Ratzka, Adolf. *Independent Living and Our Organizations: A Definition, 1997.*

www.independentliving.org/toolsforpower/tools7.html

ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ-สกุล นางสาวจันทกานต์ ฉายะพงศ์
วัน เดือน ปี เกิด 5 กรกฎาคม พ.ศ.2528
สถานที่เกิด เขตดุสิต กรุงเทพมหานคร
การศึกษา สำเร็จการศึกษารัฐศาสตรบัณฑิต ภาควิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา
คณะรัฐศาสตร์ในปีการศึกษา 2551 จากจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
เข้าศึกษาต่อในหลักสูตรสังคมวิทยามหาบัณฑิต สาขาสังคมวิทยา
คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
การติดต่อ E-mail thaijenny@hotmail.com
