

‘ผู้พิการ-สถาปนิก’เห็นพ้อง คดีบีทีเอสปักหมุด‘เท่าเทียม’

คำสั่งศาลปกครองสูงสุดให้ บริษัท ชนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และ กรุงเทพมหานคร จัดทำสิ่งอำนวยความสะดวก สะดวกแก่คนพิการให้ครบทั้ง 23 สถานี และบรรดากฎไฟฟ้า ให้เสร็จสิ้นภายใน 1 ปีนับแต่มีคำพิพากษาเมื่อวันที่ 21 ม.ค.ที่ผ่านมา นับเป็นบรรทัดฐานสำคัญสำหรับ “ความเท่าเทียม” ในสังคมไทย

รายการ “Business Talk” ทางสถานีโทรทัศน์ดิจิทัล NOW ช่อง 26 ได้พูดคุยกับ นายพีเชษฐ รัตตะบุตร ตัวแทนผู้พิการ และหนึ่งในผู้ฟ้องร้องคดีนี้คือศาลปกครอง และ ดร.อันธิกา สวัสดิ์ศรี อาจารย์คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) ถึงการปฏิบัติตามคำพิพากษา ตลอดจนความคาดหวังที่จะเปลี่ยนแปลงทัศนคติของสังคมที่มีต่อผู้พิการ

นายพีเชษฐ เล่าถึงความรู้สึกหลังได้ยินคำพิพากษาว่า โลง เหมือนยกอะไรสักอย่างออกไป ตอนนั้นหน้าตาซึมโดยไม่รู้ตัว แต่เมื่อเป็นชัยชนะเบื้องต้น หลังจากนั้นต้องติดตามต่อไปว่าเมื่อปฏิบัติตามคำสั่งศาลแล้วจะใช้งานได้

อย่างน้อยแค่ไหน

เขาเห็นว่าคำพิพากษาครั้งนี้เป็นนิมิตหมายที่ดี และสะท้อนให้เห็นว่าศาลเล็งเห็นสภาพความเป็นจริงในสังคมปัจจุบันซึ่งผู้พิการออกมาใช้ชีวิตมากขึ้น ประกอบกับสังคมไทยเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ รวมทั้งประเด็นเรื่องความเป็นสากล และสิทธิตามรัฐธรรมนูญ จึงนำมาสู่การพิจารณาคดีในครั้งนี้

“การใช้งานได้เป็นสิ่งสำคัญ เพราะที่ผ่านมาเข้าทำงานเองคนใช้ไม่ได้ทำ คนทำไม่ได้ใช้ ฟื้นฟูที่เราเสนอตัวเข้าร่วมให้คำแนะนำมาโดยตลอด”

นายพีเชษฐ เห็นว่า หากมองเรื่องการขับเคลื่อนชีวิตอิสระแล้ว คงไม่ได้อยู่แค่กรณีของบีทีเอส เพราะยังมีสนามบิน โรงเรียน โรงพยาบาล และสถานที่อื่นๆ อีกที่ผู้พิการสามารถไม่ใช้ชีวิตได้เหมือนคนปกติ หรือมีสิ่งอำนวยความสะดวกให้ได้มากที่สุด

“ที่อื่นๆ ก็ยังไม่สะดวก แท็กซี่เห็นรถเข็นก็ไม่รับ ชสมก.คนพิการ ยังเอาชีวิตลำบากทางเท้าสูงมาก พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ บางแห่ง ป้ายสัญลักษณ์ หรือทางลาดยัง

อ่านต่อหน้า > 4

: ผู้พิการ

“ไม่ปรากฏให้เห็น บางแห่งพยายามทำแต่ยังทำไม่ได้”

อย่างไรก็ดี เขามองว่า ปัญหาไม่ได้อยู่ที่อุปกรณ์หรือเครื่องมือ แต่สำคัญอยู่ที่ทัศนคติของคนในสังคมมากกว่า เพราะผู้พิการต้องการดูแลตัวเองได้เหมือนคนปกติ จึงอยากให้อุปกรณ์ที่เขามาใช้ให้เราให้มากขึ้น

ด้าน ดร.อันธิกา เห็นด้วยว่า ทุกวันนี้ความเข้าใจของสังคมต่อผู้พิการเปลี่ยนไปมาก ที่ผ่านมากฎหมายเขียนปกป้องสิทธิผู้พิการไว้อย่างดี แต่สิ่งสำคัญอยู่ที่ความคิดที่ทัศนคติสังคม ซึ่งต้องใช้เวลารับ

ดังนั้นก่อนจะสร้างสถานีใหม่อยากให้ นำบทเรียนปัญหาจากสถานีเก่า มาปรับปรุงแก้ไข และเชื่อว่าในทางปฏิบัติเพื่อแก้ไขตามคำพิพากษานั้นสามารถทำได้ภายในกำหนด 1 ปี

“ทรัพยากร ทุน เทคนิค เรามีพร้อม เรา

ให้กรุงเทพมหานคร ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 1 โดยผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 2 จัดทำลิฟต์ที่สถานีขนส่ง และจัดทำอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกที่สถานีขนส่ง รวมทั้งจัดสิ่งทำสิ่งอำนวยความสะดวกบนรถไฟฟ้ามหานคร

1. ให้จัดที่ว่างสำหรับเก้าอี้เข็นคนพิการ ให้มีความกว้างไม่น้อยกว่า 120 เซนติเมตร

2. ให้มีราวจับสูงจากพื้นไม่น้อยกว่า 80 เซนติเมตร บริเวณทางขึ้นลง

3. ติดสัญลักษณ์คนพิการไว้ทั้งในและนอกตัวรถคันที่จัดไว้สำหรับคนพิการ รวมทั้งหมด 23 สถานี ตามกฎกระทรวงฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2542) ออกตาม พ.ร.บ.ฟื้นฟูสมรรถภาพคนพิการ พ.ศ. 2543 และระเบียบคณะกรรมการฟื้นฟูสมรรถภาพคนพิการว่าด้วยมาตรฐานอุปกรณ์หรือสิ่งอำนวยความสะดวกโดยตรงแก่คนพิการ พ.ศ. 2544 โดยให้ดำเนินการให้เสร็จสิ้นภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่มีคำพิพากษา

และให้บริษัทขนส่งมวลชนกรุงเทพ ผู้ถูกฟ้องที่ 4 ให้ความร่วมมือสนับสนุนในการ



ขาดแต่ทัศนคติและการลำดับความสำคัญ”

อาจารย์อันธิกา บอกว่า อยากให้มองไปถึงกลุ่มผู้พิการตามต่างจังหวัดด้วย เพราะเชื่อว่ากลุ่มคนเหล่านี้ได้รับผลกระทบมากกว่าผู้พิการในเมืองและยังติดกับดักอยู่กับบ้าน

“สถานที่ต่างๆ มีความพร้อมเป็นจุดๆ ที่เหลืออีก 90 เปอร์เซ็นต์ ไม่พร้อมอำนวยความสะดวกให้ผู้พิการ จุดที่พร้อมคือสถานีที่รับแขกต่างชาติ โถงรถลิฟต์สำหรับคนตาบอดมีบ้าง ไม่มีบ้าง ต้องทำงานกันอีกเยอะ ซึ่งถ้ามองในมุมของความเท่าเทียมแล้ว ไม่มีอะไรแหวง และทำให้ทันที่จริงๆ แล้วควรพร้อมตั้งแต่สิบปีก่อนแล้ว”

เธอเล่าว่า เคยทำการศึกษาเกี่ยวกับผู้พิการ ถามคนต่างชาติว่า รู้สึกอย่างไรกับคนพิการในประเทศไทย เขามองน่าสงสาร แต่เมื่อถามถึงคนพิการในสหรัฐ เขากลับไม่รู้สึกสงสาร สนทนากับคนพิการแล้วถามคำถามที่สิทธิของคนพิการใช้รถเข็นไฟฟ้า มีงานทำ มีรายได้ แต่คนพิการในไทยยังใช้ทางร่วมกับรถจักรยานยนต์ คนพิการถูกมองไม่เท่าเทียม

เธอเชื่อว่า สำหรับงานด้านสถาปัตยกรรมที่ยังละเลยผู้พิการนั้น สาเหตุสำคัญมาจากความไม่รู้ ไม่ได้ตั้งใจมากกว่า ดังนั้นจึงกำลังผลักดันให้มีการบรรจุวิชาความรู้เกี่ยวกับ “อารยสถาปัตย์” เข้าไปในหลักสูตรสถาปัตยกรรมเพื่อพัฒนาทางด้านนี้ต่อไป

สำหรับคดีระหว่างผู้พิการกับบริษัทขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และกรุงเทพมหานคร นั้นใช้เวลาต่อสู้มาเกือบ 8 ปี โดยเมื่อปี 2552 ศาลปกครองกลางมีคำสั่งยกฟ้อง เนื่องจากกฎหมายไม่มีผลย้อนหลัง เพราะมีการทำสัญญาการก่อสร้างรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคลระหว่างปี 2539 ก่อนที่จะมีกฎกระทรวงมหาดไทยที่กำหนดว่าต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวกโดยตรงแก่คนพิการและคนชราได้มีผลบังคับใช้ในปี 2542

ส่วนคำพิพากษาศาลปกครองสูงสุดพิพากษากลับคำพิพากษาของศาลชั้นต้น

จัดให้มีอุปกรณ์ที่อำนวยความสะดวกโดยตรงแก่คนพิการ รวมทั้งสัญลักษณ์ที่แสดงให้เห็นว่ามีผู้พิการที่อำนวยความสะดวกโดยตรงแก่คนพิการ และยกฟ้องผู้อำนวยการสำนักการโยธา ผู้ถูกฟ้องที่ 3

โดยศาลปกครองสูงสุดพิเคราะห์แล้วเห็นว่า เมื่อกฎกระทรวงและระเบียบดังกล่าวมีผลบังคับใช้แล้วย่อมเป็นหน้าที่ของกรุงเทพมหานคร ผู้ถูกฟ้องที่ 1 ซึ่งเป็นเจ้าของอาคารสถานีขนส่งมวลชนที่จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายดังกล่าว โดยการแก้ไขปรับปรุงลักษณะอาคารสถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคลที่ต่อมามีอุปกรณ์หรือสิ่งอำนวยความสะดวกโดยตรงแก่คนพิการ ตามรายละเอียดของอุปกรณ์หรือสิ่งอำนวยความสะดวกที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงและระเบียบดังกล่าว

ส่วนผู้ถูกฟ้องอ้างว่าสภาพของสถานีขนส่งบางสถานีไม่อยู่ในสภาพที่สามารถจะจัดทำสิ่งอำนวยความสะดวกให้ได้ เพราะสภาพพื้นที่มีข้อจำกัดเท่านั้น แต่ข้อเท็จจริงรับฟังได้ว่าสถานีอื่นๆ บางสถานีกลับมีสิ่งอำนวยความสะดวกดังกล่าว กระทั่งเห็นได้ว่า การจัดให้มีอุปกรณ์ที่อำนวยความสะดวกโดยตรงแก่คนพิการ รวมทั้งสัญลักษณ์ที่แสดงให้เห็นว่ามีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกโดยตรงแก่คนพิการที่สถานีขนส่งและรถรางนั้นอยู่ในวิสัยที่ผู้ถูกฟ้องที่ 1 และผู้ถูกฟ้องที่ 2 จะดำเนินการได้

คำพิพากษาระบุว่า ตั้งแต่กฎกระทรวงและระเบียบดังกล่าวมีผลบังคับใช้จนถึงระยะเวลาที่ผู้ฟ้องทั้งสามนำคดีมาฟ้องต่อศาลปกครองในวันที่ 13 ก.ย. 2550 เป็นระยะเวลากว่า 6 ปี แต่ผู้ถูกฟ้องที่ 1 เพียงจัดให้มีทางขึ้นลงเป็นบันไดเลื่อนด้วยระบบไฟฟ้า และมีลิฟต์ในบางจุดที่สถานีขนส่งจำนวนแค่ 5 สถานี จากสถานีขนส่งทั้งสิ้น 23 สถานี จึงเป็นการละเลยต่อหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดให้ต้องปฏิบัติหรือปฏิบัติล่าช้าเกินสมควร ที่ศาลปกครองชั้นต้นพิพากษายกฟ้องนั้นศาลปกครองสูงสุดไม่เห็นพ้องด้วย