

บทที่ 3

การศึกษาดูงาน

สำหรับการศึกษาดูงาน ประกอบด้วยรายละเอียดวัตถุประสงค์การศึกษาดูงาน ข้อมูลทั่วไปของประเทศสวีเดน เมืองสต็อกโฮล์มและเมืองอูพซาลา ระบบการขนส่งสาธารณะ กฎหมายและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการบริการภาคขนส่งสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ รวมทั้งการปฏิบัติที่ดีของกรณีศึกษาจากตัวอย่างหน่วยงานระดับประเทศที่ประสบความสำเร็จในการดำเนินการด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและการให้บริการภาคขนส่งสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุของประเทศสวีเดน เพื่อนำมาใช้เป็นข้อมูลประกอบการศึกษาประยุกต์ใช้ในการส่งเสริมและพัฒนาด้านการคมนาคมขนส่งทั้งปัจจุบันและอนาคต โดยมีรายละเอียดดังนี้

3.1 กรอบแนวคิดการศึกษาดูงาน

การศึกษาตัวอย่างหน่วยงานด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและการให้บริการภาคขนส่งสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุที่ประสบความสำเร็จ เป็นการดำเนินงานเพื่อประกอบการจัดทำมาตรฐานสิ่งอำนวยความสะดวกและการให้บริการภาคขนส่งสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุทั้งปัจจุบันและอนาคต มีวัตถุประสงค์ของการศึกษาดูงาน ดังนี้

1 วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อนำความรู้และตัวอย่างการดำเนินงานของประเทศที่ได้รับการยอมรับในด้านการจัดทำมาตรฐานสิ่งอำนวยความสะดวกฯ มาประยุกต์ใช้ในการส่งเสริมและพัฒนาด้านการคมนาคมขนส่ง ทั้งปัจจุบันและอนาคต
- 2) เพื่อเพิ่มพูนความรู้ ประสบการณ์ และการพัฒนาองค์ความรู้สำหรับเจ้าหน้าที่ภาครัฐ

2 กำหนดการการศึกษาดูงาน

การศึกษาดูงาน ณ ประเทศสวีเดนมีกำหนดการระหว่างวันที่ 28 มิถุนายน 2560 ถึงวันที่ 3 กรกฎาคม 2560

3 สถานที่/ หน่วยงานที่เข้าศึกษาดูงาน

- 1) Stockholm-Arlanda Airport โดยหน่วยงาน Swedavia AB
- 2) ระบบขนส่งสาธารณะเมือง Uppsala และหน่วยซ่อมบำรุงระบบรถไฟระหว่างเมือง โดย Department of Public Transport - Region Uppsala
- 3) The Swedish Agency for Participation เป็นการรวมตัวของหน่วยงาน The Swedish Institute of Assistive Technology และ The Swedish Agency for Disability Policy Coordination (Handisam)

3.2 ผลการศึกษาดูงาน

การศึกษาดูงานในครั้งนี้ เป็นไปตามขอบเขตการศึกษาของโครงการเรื่องการจัดทำมาตรฐานสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการภาคขนส่งเพื่อถ่ายทอดองค์ความรู้แก่บุคลากรของ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่มีส่วนในการออกแบบหรือจัดสิ่งอำนวยความสะดวก หรือบริการสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ โดยสรุปข้อมูลและรายละเอียดการศึกษาดูงานดังนี้

3.2.1 ข้อมูลทั่วไป

สวีเดน (Sweden) หรือชื่อทางการคือ ราชอาณาจักรสวีเดน (Kingdom of Sweden) เป็นหนึ่งในประเทศกลุ่มนอร์ดิกตั้งอยู่บนคาบสมุทรสแกนดิเนเวียในทวีปยุโรปเหนือ มีกรุงสต็อกโฮล์มเป็นเมืองหลวง สวีเดนมีประชากรที่ไม่หนาแน่น เว้นแต่ในเขตเมืองใหญ่ พื้นที่ส่วนใหญ่ของประเทศประกอบด้วยภูเขาสูงและป่าไม้

3.2.1.1 ขนาดและภูมิอากาศ

ประเทศสวีเดนมีเนื้อที่ทั้งสิ้น 450,295 ตารางกิโลเมตร หรือ 173,860 ตารางไมล์ เขตแดนด้านตะวันออกเฉียงเหนือจรดประเทศฟินแลนด์ ด้านตะวันตกจรดประเทศนอร์เวย์ และช่องแคบสแกเกอร์แรก (Skagerrak) และด้านตะวันออกเฉียงใต้จรดช่องแคบแคทีแกต (Kattegat) มีชายฝั่งที่ค่อนข้างยาวจรดทะเลบอลติกและอ่าวบอทเนีย

สวีเดนมีภูมิอากาศค่อนข้างอบอุ่นแม้ว่าจะอยู่ทางซีกโลกตอนเหนือ ประกอบด้วยฤดูกาลที่แตกต่างกัน 4 ฤดูกาลและอุณหภูมิไม่สูงไม่ต่ำมาตลอดปี สวีเดนแบ่งเป็น 3 โซนตามลักษณะของภูมิอากาศ โซนตอนใต้สุดมีภูมิอากาศแบบมหาสมุทร โซนตอนกลางมีภูมิอากาศแบบภาคพื้นทวีปชื้น และโซนตอนเหนือ มีภูมิอากาศแบบอาร์กติก อย่างไรก็ตาม สวีเดนมีอากาศที่อบอุ่นและแห้งมากกว่าพื้นที่อื่นๆ ที่ระดับละติจูดเดียวกัน เนื่องจากอิทธิพลจากกระแสน้ำอุ่นในมหาสมุทรแอตแลนติก

เมืองหลวงกรุงสต็อกโฮล์มแสงสว่างในเวลากลางวันยาวนานมากกว่า 18 ชั่วโมงในช่วงสิ้นเดือนมิถุนายน แต่ยาวนานประมาณ 6 ชั่วโมงในช่วงสิ้นเดือนธันวาคม โดยเฉลี่ยสวีเดนมีจำนวนชั่วโมงที่ได้รับแสงสว่างจากดวงอาทิตย์ประมาณ 1,100 ถึง 1,900 ชั่วโมงในแต่ละปี

อุณหภูมิในเดือนกรกฎาคมโดยทั่วไปของประเทศอยู่ระหว่าง +15.0 องศาเซลเซียส ถึง + 17.5 องศาเซลเซียส ในขณะที่อุณหภูมิเฉลี่ยในเดือนมกราคมจะผันแปรระหว่างจุดเยือกแข็งถึงต่ำกว่า -15 องศาเซลเซียส โดยเฉพาะในพื้นที่ที่ติดกับประเทศฟินแลนด์

โดยเฉลี่ย สวีเดนมีปริมาณฝนตกระหว่าง 500 ถึง 800 มิลลิเมตรในแต่ละปี ซึ่งเป็นตัวเลขที่ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยฝนตกของโลก แถบตะวันตกเฉียงใต้ของประเทศจะได้รับปริมาณฝนตกสูงกว่าพื้นที่อื่นระหว่าง 1,000 และ 1,200 มิลลิเมตร และในพื้นที่แถบภูเขาทางภาคเหนือมีปริมาณฝนตกเฉลี่ยสูงถึง 2,000 มิลลิเมตร แม้ว่าประเทศสวีเดนจะตั้งอยู่ทางตอนเหนือ ตอนกลางและตอนใต้ของประเทศจะไม่มีหิมะเลยแม้แต่ฤดูหนาว

3.2.1.2 ประชากร

สวีเดนมีประชากร 9,920,624 คน ในปี ค.ศ. 2017 ประมาณร้อยละ 85 ของประชากรในประเทศอาศัยอยู่ในเมืองใหญ่ โดยประชากรที่เกิดในต่างประเทศมีสูงโดยเป็นผลมาจากการย้ายถิ่นฐานภายในกลุ่มนอร์ดิก การอพยพของแรงงานในช่วงต้น และผู้ลี้ภัย ทั้งนี้เมืองที่มีจำนวนประชากรมากที่สุดในสวีเดน คือ เมืองหลวงกรุงสต็อกโฮล์ม เมืองโกเธนเบิร์ก (Gothenburg) และมาลโม (Malmo) สถิติอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับจำนวนประชากรในประเทศสวีเดน มีดังต่อไปนี้

- อัตราการเจริญเติบโตรายปี ร้อยละ 0.93
- อัตราการเกิดของประชากร 11.78 คน/ประชากร 1,000 คน
- อัตราการเสียชีวิตของประชากร 9.37 คน/ประชากร 1,000 คน
- ช่วงอายุของประชากร 81.18 ปี โดยที่ผู้หญิงมีอายุยืนถึง 83.63 และผู้ชายมีอายุยืนเฉลี่ย 78.86 ปี

หมายเหตุ : ข้อมูลจากการประมาณการณ์ในปี ค.ศ. 2513 อ้างอิงใน Sveriges framtida befolkning 2017-2060 เรื่อง Statistics Sweden ข้อมูล ณ วันที่ 16 เมษายน ค.ศ. 2017 และอ้างอิงใน Population on 1st January by age and sex โดย Eurostat Commission ข้อมูล ณ วันที่ 14 มิถุนายน ค.ศ. 2017)

ประชากรส่วนใหญ่เป็นชาวสวีเดน ประชาชาติตะวันออกกลางมีการอพยพเข้าสู่ประเทศสวีเดนด้วยอัตราที่สูงมาก ทำให้จำนวนประชากรของสวีเดนเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ประชาชาติตะวันออกกลางที่มีการอพยพเข้าสู่สวีเดน ประกอบด้วยประเทศอิรัก อิหร่าน เลบานอน และซีเรีย

ในปีพ.ศ. 2549 ชาวสวีเดนประมาณ 6.9 ล้านคน เป็นสมาชิกของคริสตจักรแห่งสวีเดน คิดเป็นร้อยละ 75 ของประชากรทั้งประเทศ โดยจำนวนสมาชิกลดลงเรื่อยๆทุกปี คริสตจักรแห่งสวีเดนเป็นโบสถ์นิกาย ลูเธอรัน นิกายโรมันคาทอลิกในสวีเดนมีสมาชิกราว 80,500 คน นอกจากคริสต์ศาสนา ศาสนาอิสลาม เป็นศาสนาที่ใหญ่เป็นอันดับสองของประเทศ จากการอพยพเข้า

3.2.1.3 ภาษา

ประเทศสวีเดนมีภาษาสวีเดนเป็นภาษาทางการและภาษาหลักของประเทศที่ประชากรส่วนใหญ่พูด สวีเดนรับรองภาษาของชนกลุ่มน้อยห้าภาษา ได้แก่ ภาษาฟินแลนด์ เมแอนเกียลี ภาษาซามิ ภาษาโรมาเนีย และภาษายิดดิช

3.2.1.4 การเมืองการปกครอง

สวีเดนให้ความสำคัญกับการปกครองระดับท้องถิ่นแบ่งเป็นเทศบาล ซึ่งแต่ละเทศบาลต่างมีสภา ที่มาจากการเลือกตั้ง อำนาจและหน้าที่ของเทศบาลเกี่ยวข้องกับการให้บริการและการอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ระหว่างรัฐบาลกลางกับเทศบาล มีการปกครองระดับภูมิภาคเรียกว่าเมือง ภารกิจส่วนใหญ่ของการบริหารเมืองมีลักษณะเป็นงานส่วนท้องถิ่นเป็นหลัก แต่ละเมืองมีสภาเมืองที่มาจากการเลือกตั้ง สภาดังกล่าวมีหน้าที่รับผิดชอบหลักในด้านอนามัยและสาธารณสุขรวมถึงการให้บริการใน โรงพยาบาล การจัดการศึกษาบางประเภทและการฝึกอาชีพ สภาเมืองมีสิทธิที่จะเก็บภาษีรายได้มาใช้ เป็นงบประมาณรายจ่ายได้ นับตั้งแต่การเลือกตั้งเมื่อปี ค.ศ. 1976 คนต่างประเทศที่มีถิ่นที่อยู่ในสวีเดนตั้งแต่ 3 ปีขึ้นไป มีสิทธิที่จะออกเสียงเลือกตั้งและสมัครเข้ารับเลือกตั้งระดับท้องถิ่นทั้งใน สภาเทศบาลและสภาเมือง

3.2.1.5 เศรษฐกิจ

สวีเดนเป็นประเทศที่รวยเป็นลำดับที่ 7 เมื่อพิจารณาผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อประชากร (GDP) และ มาตรฐานความเป็นอยู่ของประชากรที่สูง สวีเดนมีเศรษฐกิจขึ้นอยู่กับการส่งออก ทรัพยากรหลักที่ส่งออก เช่น ไม้ พลังงานน้ำ และแร่เหล็ก ด้านวิศวกรรมของสวีเดนมีส่วนในการสนับสนุนผลิตภัณฑ์ และการส่งออกกว่าร้อยละ 50 ในขณะที่ด้านโทรคมนาคม อุตสาหกรรมด้านยานยนต์ และ อุตสาหกรรมผลิตยามีความสำคัญเป็นลำดับต้นของประเทศ ภาคการเกษตรคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 2 ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมและการจ้างงาน

- สกุลเงินที่ใช้ในประเทศคือ เงินโครนา (Krona: SEK) ไม่ได้มีการใช้เงินยูโร

3.2.2 ระบบขนส่งสาธารณะ

เพื่อศึกษาระบบการขนส่งสาธารณะของประเทศสวีเดน จึงได้รวบรวมข้อมูลระบบการขนส่งทั้งนี้ประเทศสวีเดนมีถนนคอนกรีต 162,707 กิโลเมตร (101,101 ไมล์) และทางด่วน 1,428 กิโลเมตร (887 ไมล์) เป็นเส้นตรงผ่านเข้าเดนมาร์ก และจากเอเดอชุนบริดจ์ไปยังสตอกโฮล์มโกเทนเบอร์ก อูพซาลา และอูดเดวาลา

- การขับขี่ยานต์บนถนนสวีเดนเป็นการขับขี่พวงมาลัยซ้าย โดยเป็นการขับขี่ชิดทางซ้ายของเส้นแบ่งถนน
- สตอกโฮล์มเมโทร คือ ระบบรถไฟฟ้าใต้ดินระบบเดียวในประเทศสวีเดน และมีเส้นทางจากเมืองสตอกโฮล์มไปยังจุดหมายปลายทางกว่าร้อยสถานี ซึ่งระบบรางนั้นมีรัฐบาลเป็นผู้ถือครองสิทธิ์ ถึงแม้ว่าเส้นทางส่วนมากจะเป็นของเอกชน แต่ระบบการดูแลและการบริหารยังคงเป็นส่วนเทศบาลท้องถิ่น
- การดำเนินการรถไฟนั้น เทศบาลรับผิดชอบเกี่ยวกับการตลาดและการจัดจำหน่ายตั๋วโดยสารเอง บริษัทที่รับดำเนินการประกอบด้วย บริษัทเอสเจ บริษัทวีโอเลีย ทรานสปอร์ต บริษัทดีเอสบี บริษัทกรีน คาร์โก้ บริษัทเทคคอมพาเนียน และบริษัทอินแลนด์บาร์แนน ซึ่งเปิดการให้บริการระบบรางในประเทศสวีเดนปี 1967
- สนามบินที่ใหญ่ที่สุดของสวีเดนคือ ท่าอากาศยานสตอกโฮล์ม-อาร์ลันด้า โดยมีจำนวนผู้โดยสาร 25 ล้านคน ในปี ค.ศ. 2016 ตั้งอยู่ทางเหนือของสตอกโฮล์มราว 40 กิโลเมตร, ท่าอากาศยานเก็ทเตียบอดีแลนด์เว็ทเทอร์ จำนวนผู้โดยสาร 4.3 ล้านคน ในปี ค.ศ. 2008 และท่าอากาศยานสตอกโฮล์ม-สคอฟตาจำนวนผู้โดยสาร 2 ล้านคน

สนามบินที่เป็นที่นิยมที่สุดทางใต้ของสวีเดนคือ คาสร์บ์ หรือ ท่าอากาศยานโคเปนเฮเก้น ซึ่งสามารถเดินทางไปถึงโดยรถไฟ ใช้เวลาเพียง 12 นาทีจากสถานีรถไฟใกล้ที่สุดของสวีเดนคือ สถานีฮัลลี ท่าอากาศยานโคเปนเฮเก้นเป็นสนามบินที่ใหญ่ที่สุดในเขตสแกนดิเนเวียและฟินแลนด์

- สวีเดนมีบริษัทซึ่งเป็นเจ้าของท่าเทียบเรือขนาดใหญ่ในสแกนดิเนเวีย คือ ท่าเทียบเรือโกเทนเบอร์ก เอบี และท่าเทียบเรือโคเปนเฮเก้น มัลโม เอบี มีเรือโดยสารขนส่งขนาดใหญ่สำหรับรถยนต์ที่รับส่งระหว่างสวีเดนและประเทศโดยรอบ เทเลบอดีเป็นท่าเรือที่นิยมในการขนส่งสินค้าที่มีน้ำหนักมากและการขนส่งโดยรถบรรทุกขนาดใหญ่

- สวีเดนมีเส้นทางเดินเรือเฟอร์รี่โดยสารขนาดใหญ่ในประเทศอยู่สองสายหลัก นอกจากนั้น ยังมีเส้นทางเดินเรือระยะสั้นโดยเรือเฟอร์รี่วิ่งข้ามช่องแคบถึงท่าเรือในเดนมาร์กและ นอร์เวย์ ซึ่งมีการเดินทางจำนวนเที่ยวมากกว่า 70 เที่ยวทั้งไปและกลับต่อวัน ระหว่างช่วงเร่งด่วน เรือเฟอร์รี่จะออกทุก 15 นาที

3.2.3 กฎหมายและนโยบายที่เกี่ยวข้อง

เพื่อศึกษากฎหมายและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับคนพิการและผู้สูงอายุของประเทศสวีเดน โดยเน้นข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโครงการศึกษา ได้แก่ แผนปฏิบัติการ การจัดสวัสดิการ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยมีรายละเอียดดังนี้

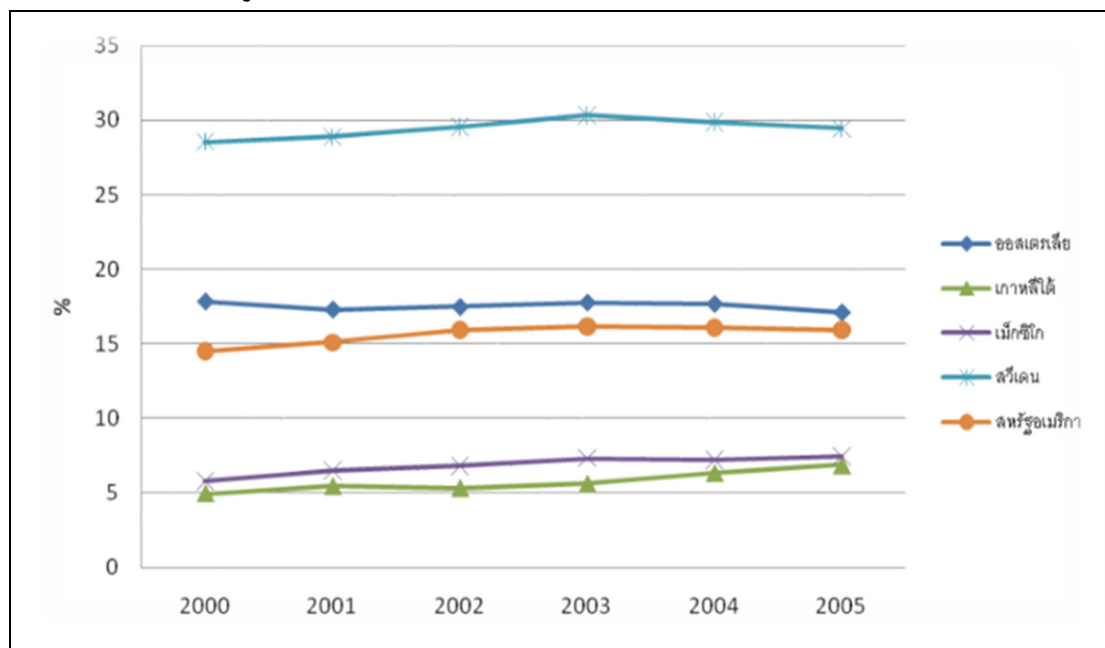
3.2.3.1 กฎหมายและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับคนพิการ

ประเทศสวีเดน เป็นรัฐสวัสดิการในอันดับต้นๆ ของโลก คนพิการในประเทศสวีเดนจึงได้รับการดูแลจากรัฐเป็นอย่างดี โดยสวัสดิการสังคมที่รัฐจัดให้กับประชาชนเป็นแบบ “สากลหรือกรณีทั่วไป (Universal)” ทำให้ชีวิตความเป็นอยู่ของคนพิการอยู่ในระดับที่ไม่แตกต่างจากคนปกติ โดยเฉพาะในปี ค.ศ. 2000 รัฐบาลได้อนุมัติแผนปฏิบัติการภายใต้ชื่อ “จากผู้ป่วยสู่พลเมือง (From Patient to Citizen)” ถือเป็นพัฒนาการที่สำคัญ เพราะยกระดับการแก้ปัญหาจากเดิมที่ให้ความสำคัญกับสวัสดิการและมิติทางสังคมไปสู่ “สิทธิมนุษยชนและประชาธิปไตย” ของคนพิการ การเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ส่วนหนึ่งเป็นผลจากการผลักดันขององค์การสหประชาชาติเกี่ยวกับคนพิการ สำหรับแผนปฏิบัติการแห่งชาติสำหรับคนพิการ “จากผู้ป่วยสู่พลเมือง” (From Patient to Citizen) มีขึ้นเพื่อกำหนดและจัดอุปสรรคในการดำเนินชีวิตในสังคมของคนพิการ คือ

- 1) การทำให้มีทัศนคติที่ดีแก่ผู้ด้อยโอกาสในสังคม
- 2) การสร้างโอกาสให้ผู้ด้อยโอกาสในการเข้าสู่สังคม และ
- 3) การปรับปรุงแนวความคิดการดูแลผู้ด้อยโอกาสหรือคนพิการ

ดังรูปที่ 3.2.3 – 1 พบว่า การจัดสรรเงินสวัสดิการด้านต่าง ๆ ต่อ GDP ของสวีเดนสูงกว่าประเทศอื่น ๆ และมีค่าถึงร้อยละ 30

รูปที่ 3.2.3 – 1 สัดส่วนการจัดสรรเงินสวัสดิการต่อ GDP



ซึ่งนโยบายของรัฐด้านคนพิการในสวีเดน ได้ให้ความช่วยเหลือการจัดสวัสดิการสังคม และยกระดับไปสู่เรื่องสิทธิมนุษยชนและประชาธิปไตยของคนพิการ โดยรัฐบาลสวีเดนให้ความสำคัญกับนโยบาย 3 ประการ คือ

- 1) การระบุและจัดอุปสรรคในการมีส่วนร่วมและการสร้างความเท่าเทียมในสังคม
- 2) การป้องกันและต่อต้านการเลือกปฏิบัติ
- 3) การส่งเสริมความเท่าเทียมกันระหว่างเพศในหมู่เด็กและผู้ใหญ่ที่พิการ

จากประเทศต้นแบบรัฐสวัสดิการชั้นนำของโลก คนพิการในสวีเดนจึงได้รับการดูแลจากรัฐเป็นอย่างดี สวีเดนคำนึงถึง สิทธิมนุษยชน ความเท่าเทียมกัน และประชาธิปไตยของคนพิการ ซึ่งมีทั้งภาครัฐและเอกชนร่วมกันรับผิดชอบ จัดให้มีเบี้ยยังชีพของคนพิการและมีความพยายามที่จะจัดให้แก่ครอบครัวของคนพิการ นอกจากนั้นยังมีกฎหมายห้ามการเลือกปฏิบัติในการทำงานที่ชัดเจน

3.2.3.2 กฎหมายและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับผู้สูงอายุ

สวีเดนมีกฎหมายรับรองสิทธิของผู้สูงอายุให้ได้รับความช่วยเหลือจากรัฐในสิ่งที่จำเป็นสำหรับการดำรงชีวิตของผู้สูงอายุตั้งแต่ในปี ค.ศ. 1980 เป็นต้นมาและมีการพัฒนาเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง โดยมีงบประมาณสนับสนุนจากกองทุนผู้สูงอายุ และมีการบริหารกองทุนฯ เพื่อให้มีเงินอย่างเพียงพอสำหรับการบริหารจัดการและดำเนินการจัดสวัสดิการสังคมสำหรับผู้สูงอายุ ทั้งมาตรการด้านการเสริมสร้างหรือป้องกันและมาตรการด้านการเยียวยา มีการดูแลสุขภาพระยะยาว (Health Care and Long Term Care) เพื่อให้ผู้สูงอายุมีสุขภาพอนามัยที่ดีทั้งทางกายและจิตใจ อันทำให้รัฐสามารถลดค่าใช้จ่ายในด้านการรักษาพยาบาลผู้สูงอายุกรณีเจ็บป่วยรุนแรงได้เป็นอย่างมาก ทั้งนี้ การจัดสวัสดิการสังคมสำหรับผู้สูงอายุของประเทศสวีเดน มีการคำนึงถึงความสำคัญในด้านต่าง ๆ ดังนี้

1 ด้านสุขภาพอนามัย

รัฐมีหน้าที่ในการดูแลสุขภาพของประชาชนโดยตรง ซึ่งรวมถึงองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นด้วย โดยเมืองเป็นองค์กรที่มีอำนาจหน้าที่บริหารงานสถานพยาบาลท้องถิ่น สถานที่รักษาผู้ป่วยนอก และคลินิกต่าง ๆ มีเทศบาลรับผิดชอบดูแลสุขภาพอนามัยในรูปแบบพิเศษเพื่อสุขภาพอนามัยที่ดีของประชาชนด้วย อันเป็นบริการเสริมการรักษาพยาบาล

2 ด้านที่อยู่อาศัย

ผู้สูงอายุชาวสวีเดนจะได้รับการดูแลให้ดำรงชีวิตตามปกติในที่พักอาศัยของตนเอง โดยมีหน่วยงานเทศบาลที่รับผิดชอบดูแลจัดสวัสดิการให้ความช่วยเหลือในการซื้อปัจจัยสำคัญต่าง ๆ ในการดำรงชีวิต บริการด้านอาหารการกิน โดยการทำอาหารหรือการบริการจัดส่งอาหารให้ผู้สูงอายุและด้านความเป็นอยู่ในที่พักอาศัย การให้บริการทำความสะอาด และการแจ้งเตือนภัยต่าง ๆ การปรับปรุงซ่อมแซมที่อยู่อาศัยให้เหมาะสมกับการใช้ชีวิตของผู้สูงอายุ รวมถึงการจัดบริการขนส่งหรือโดยสารเพื่อสะดวกในการเดินทางและการใช้บริการสาธารณะอื่น ๆ สำหรับผู้สูงอายุ

3.2.3.3 การจัดสวัสดิการสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ

ระบบการดูแลคนพิการในสวีเดนยึดมั่นในหลักการดูแลประชาชนอย่างเท่าเทียมทั้งทางศักดิ์ศรีและสิทธิมนุษยชน โดยจัดบริการทางสังคมให้กับประชาชนทุกคนอย่างเท่าเทียม ในบางครั้ง อาจมีการบริหารจัดการเป็นพิเศษในบางกรณี ด้วยแนวคิดการบริหารจัดการอย่างครอบคลุมและทั่วถึง โดยสวัสดิการและผลประโยชน์ที่รัฐบาลสวีเดนจัดสรรให้แก่คนพิการและผู้สูงอายุมีดังต่อไปนี้

- สวัสดิการสำหรับครอบครัว
- สิทธิประโยชน์จากการว่างงาน
- สวัสดิการด้านที่อยู่อาศัย
- สวัสดิการสำหรับคนพิการ
- ค่าเบี้ยเลี้ยงสำหรับคนพิการ (Disability allowance)
- ค่าเบี้ยเลี้ยงสำหรับการจ้างผู้ดูแล (Attendance allowance)
- ครอบครัวเด็กพิการสามารถขอรับเงินช่วยเหลือค่ารถ (Car allowance) ไว้สำหรับดัดแปลงรถให้เหมาะสม
- สวัสดิการผู้สูงอายุ
- เงินจากกองทุนผู้สูงอายุ (Old age pension) สำหรับผู้ที่จ่ายเงินสมทบ (เสียภาษี)
- เงินเลี้ยงชีพสำหรับผู้ที่ไม่ได้เงินบำนาญแต่หากอาศัยอยู่ในสวีเดน 40 ปีขึ้นไป
- เงินช่วยเหลือเพื่อยังชีพ (Maintenance support) สำหรับผู้ที่ไม่อยู่ในระบบกองทุนผู้สูงอายุ

สวัสดิการสำหรับคนพิการเป็นสวัสดิการที่ครอบคลุม นโยบายการบริหารจัดการสำหรับคนพิการของภาครัฐระหว่างปี ค.ศ. 2011 ถึงปี ค.ศ. 2016 ครอบคลุมต่อเนื่องถึง 10 นโยบาย โดยมีผู้เกี่ยวข้องประมาณ 20 หน่วยงาน ที่เข้ามาดูแลและบริหารจัดการเพื่อให้นโยบายการบริหารจัดการสำหรับคนพิการของรัฐบาล เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

3.2.4 มาตรฐานสิ่งอำนวยความสะดวกและการให้บริการภาคขนส่ง

เนื่องจากประชาชนประมาณกว่า 1.5 ล้านคน ในสวีเดนมีความพิการ ดังนั้นจุดมุ่งหมายขั้นพื้นฐานของนโยบายด้านคนพิการที่มีมาตลอดของประเทศคือ เสริมสร้างพลังและความมั่นใจให้คนพิการสามารถใช้ชีวิตประจำวันได้อย่างปกติ จุดมุ่งหมายของรัฐบาลสวีเดนเกี่ยวกับนโยบายคนพิการนั้น คือการให้โอกาสคนพิการได้มีส่วนร่วมในสังคมเช่นคนทั่วไป โดยประเด็นที่ได้รับความสำคัญลำดับต้นคือการตัดสินใจที่แตกต่างๆ การเดินทางในระบบขนส่งสาธารณะ และเทคโนโลยีการติดต่อสื่อสารสำหรับคนพิการประเภทต่างๆ อาทิ

- **คนพิการควรได้รับโอกาสในการเดินทางโดยปราศจากอุปสรรค** ที่จะทำงาน เรียนหนังสือ และมีส่วนร่วมในกิจกรรมของชุมชนเช่นเดียวกับคนทั่วไปอย่างเท่าเทียมกัน เพื่อให้นโยบายประสบความสำเร็จ ทางรัฐบาลได้มีคำสั่งให้ทางเทศบาลท้องถิ่น ให้ความสำคัญกับการดูแลอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกแก่คนพิการต่างๆ เช่น สำหรับรถเมล์และรถราง ให้มีสถานีและป้ายจอดรถที่คนพิการสามารถขึ้นลงได้อย่างสะดวก ซึ่งข้อกำหนดเหล่านี้ถูกตราไว้ในพระราชบัญญัติเกี่ยวกับการขนส่งมวลชนสาธารณะของคนพิการ

ทั้งนี้ มีการวางแผนที่จะตรากฎหมายฉบับใหม่ โดยจะให้สิทธิแก่ผู้ที่ต้องการเดินทางโดยสารระบบขนส่งมวลชนทั้งภายในเขตพื้นที่และโดยรอบ สำหรับคนที่มีข้อจำกัดในการเดินทางหรือไม่สามารถใช้ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะได้นั้น สามารถที่จะยื่นขอรับรถยนต์สำหรับขับจากหน่วยงานประกันสังคมส่วนงานประกันภัยของรัฐบาลได้ หากเกิดสถานะความเจ็บปวดทรมานใจลำบากหรือมีปัญหาทางการทรงตัว หรือผู้ปกครองของผู้ป่วยที่มีปัญหาด้านสุขภาพก็สามารถยื่นคำขอการใช้รถยนต์ได้เช่นกัน

- **รัฐบาลสวีเดนพยายามเร่งรัดนโยบายสนับสนุนด้านการเดินทางและขนส่งสาธารณะสำหรับคนพิการ เพื่อเพิ่มการเข้าถึง** เพิ่มโอกาสในการจ้างงาน และเพิ่มความเท่าเทียมของคนพิการ ช่วงหลายปีที่ผ่านมา การทำงานดังกล่าวค่อนข้างมีอุปสรรคโดยเฉพาะอย่างยิ่งเกี่ยวกับงานด้านโครงสร้างและระบบสาธารณูปโภค การจัดสิ่งกีดขวางและการปรับปรุงสภาพแวดล้อมให้เอื้อต่อการคมนาคมของคนพิการ ตั้งแต่ฤดูใบไม้ร่วงในปี ค.ศ. 2008 นโยบายเกี่ยวกับคนพิการได้มีการนำมาใช้อย่างเต็มที่ โดยเริ่มจากให้ทุกคนในสังคมสามารถเข้าถึงข้อมูลทางเทคโนโลยีได้อย่างเท่าเทียมกัน

รัฐบาลได้ขอความร่วมมือจากหน่วยงานเทศบาลให้นำนโยบายเกี่ยวกับคนพิการและผู้สูงอายุไปปฏิบัติ โดยมีการดูแลและเอาใจใส่บุคคลที่เป็นคนพิการและผู้สูงอายุเป็นพิเศษ มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ประชาชนกลุ่มดังกล่าวได้ใช้ชีวิตให้ใกล้เคียงกับคนทั่วไปมากที่สุด สามารถเข้าถึงที่อยู่อาศัยและสิ่งแวดลอมที่เหมาะสมได้สะดวกและมีประสิทธิภาพ ให้มีการเข้าถึงอินเทอร์เน็ตในหลายๆ พื้นที่ โดยเน้นการออกแบบการเข้าถึงอินเทอร์เน็ต (Internet accessibility) ซึ่งทำให้คนพิการสามารถเข้าถึงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับสิ่งอำนวยความสะดวกและการเดินทางสำหรับคนพิการ เช่น ยานพาหนะสาธารณะสำหรับคนพิการ สถานที่ต่าง ๆ ที่คนพิการสามารถเข้าถึงได้อย่างสะดวก ห้องน้ำ ทางลาด นอกเหนือไปจากตัวอาคาร ทางเข้าและจุดติดต่อสอบถามภายในอาคาร ที่จะทำให้ง่ายต่อการใช้งานของคนพิการ อาทิ

- สถาบันการดูแลและออกแบบทางเทคโนโลยีของสวีเดนได้พัฒนารูปแบบสัญลักษณ์สำหรับคนพิการให้ได้มาตรฐานเหมือนกันทั่วประเทศ เพื่อช่วยเพิ่มความสามารถในการสื่อสารในอาคารและสถานที่สาธารณะ เป็นการคำนึงถึงคนพิการ ซึ่งรวมไปถึงคนบกพร่องทางการได้ยิน ทางทรงมองเห็นและทางการเคลื่อนไหว โดยทำให้คนพิการกลุ่มดังกล่าวมีโอกาสเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวกได้อย่างเท่าเทียม การออกแบบป้ายสัญลักษณ์สำหรับสถานที่สาธารณะให้เป็นไปตามข้อกำหนดของทางสวีเดน มีการตรวจสอบและรับรองมาตรฐาน ISO (ISO 9186-1)

การเพิ่มการเข้าถึงระบบการขนส่งมวลชนเป็นรากฐานสำคัญของการนำไปสู่ประชาธิปไตยและเป็นประเด็นสำคัญในการทำให้ประชาชนมีส่วนร่วมอย่างเท่าเทียมกันทุกคน **รัฐบาลโดยรัฐสภาได้มีการออกกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับนโยบายการขนส่งและให้การสนับสนุนด้านการเงินในการจัดการขนส่งให้สามารถเข้าถึงได้โดยคนพิการและคนทั่วไปอย่างเท่าเทียม** ผลักดันกฎหมายให้บรรลุเป้าหมายและสามารถนำไปใช้งานได้จริง การเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวกของคนพิการหมายความว่ารวมถึงระบบการขนส่งมวลชนที่ถูกออกแบบให้รองรับกับคนพิการประเภทต่าง ๆ และผู้สูงอายุ จะต้องให้ความสำคัญในการเพิ่มการเข้าถึงการบริการสาธารณะทุกประเภท โดยขยายเป้าหมายการปรับปรุงทางกายภาพให้ครอบคลุมไปทั่วระบบ

ภายในหน่วยงานภาคขนส่งแต่ละหน่วยงานเองได้มีการกระตุ้นให้เกิดการจัดการและร่วมมือกันระหว่างกลุ่มคนพิการกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประโยชน์สูงสุดในการทำให้ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะสามารถตอบสนองความต้องการในการเข้าถึงของคนพิการประเภทต่างๆ ความร่วมมือนี้มีตั้งแต่ในระดับประเทศและระดับท้องถิ่นภายใต้กรอบแนวคิดเดียวกัน โดย**จัดตั้งสมาคมกรรมการจัดการด้านการขนส่งมวลชนของสวีเดน** จุดประสงค์ของคณะทำงาน คือ **มีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับระบบสาธารณูปโภคของประเทศ ให้คำปรึกษาและสนับสนุนเกี่ยวกับงานออกแบบระบบการขนส่งให้สามารถตอบสนองความต้องการของทุกคน** อาทิ

- **สำหรับการขนส่งทางเรือ** คณะผู้บริหารการเดินทางเรือของสวีเดนได้ออกกฎระเบียบและข้อแนะนำเป็นวาระแห่งชาติในการปฏิบัติเกี่ยวกับการปรับปรุงเรือโดยสารให้**เหมาะสมกับผู้โดยสารที่พิการกฎและระเบียบต่างๆ สอดคล้องกับข้อบังคับของสหภาพยุโรปที่ออกกฎและข้อบังคับทางเทคนิคสำหรับยานพาหนะในระบบขนส่งมวลชนสาธารณะต่าง ๆ** เพื่อเป็นการเอื้อประโยชน์ให้ตอบสนองกับการเข้าถึงการใช้บริการการเดินทางสาธารณะของคนพิการ
- ความสามารถในการเข้าถึงระบบการ**เดินทางโดยรถไฟ**เป็นเรื่องสำคัญของระบบขนส่งมวลชน ในปี ค.ศ. 2010 สถานีรถไฟจำนวน 40 สถานี ได้ดำเนินการ**ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการจนสามารถผ่านมาตรฐาน** และอีก 20 สถานีรถไฟนั้นดำเนินการแล้วเสร็จในปี ค.ศ. 2011 ซึ่งรวมถึงระบบสาธารณูปโภคอื่นๆ ในสถานีรถไฟด้วย เมื่อสถานีรถไฟทั้งหมดกว่า 150 สถานีได้รับการปรับปรุงแล้วจะทำให้สถานีรถไฟส่วนใหญ่สามารถตอบสนองความต้องการในการเดินทางโดยรถไฟของคนพิการและเป็นต้นแบบให้กับสถานีรถไฟอื่นด้วย

ทางรัฐบาลและหน่วยงานผู้รับผิดชอบด้านการขนส่งโดยสารของสวีเดนได้วางแผนปฏิบัติการต่อเนื่องในอีกหลายปี ในการที่จะขยายจำนวนสถานีรถไฟที่คนพิการสามารถเข้าถึงได้ และจำนวนสถานีหยุดรถประจำทางเพื่อความคล่องตัวในการเดินทางของคนพิการ โดยเน้นการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงพื้นที่ที่มีผู้โดยสารที่ใช้บริการหนาแน่นก่อน

- **การคมนาคมขนส่งสาธารณะในพื้นที่เขตเมืองและปริมณฑลโดยรอบที่เป็นพื้นที่รับผิดชอบของเทศบาล มีการปรับปรุงให้เหมาะสมกับการใช้งานของคนพิการ ยานพาหนะโดยสารสาธารณะถูกออกแบบให้ง่ายต่อการเข้าออกและขึ้นลงของคนพิการ** เช่น สองในสามของรถโดยสารประจำทางที่วิ่งในเมืองนั้น ถูกออกแบบให้มีพื้นรถต่ำ และกว่าครึ่งหนึ่งของรถโดยสารประจำทางมีการติดตั้งระบบประกาศเตือนการหยุดรถอัตโนมัติเมื่อใกล้ถึงสถานีจอดรถประจำทางสหภาพยุโรปได้บัญญัติกฎหมายไว้เพื่อคนพิการ ตัวอย่างเช่น กฎหมายของผู้เดินทาง ผู้ขับขี่ ยานพาหนะและผู้จัดการสถานีในการเคารพสิทธิของคนพิการหรือผู้สูงอายุ ซึ่งได้ถูกบรรจุเป็นวาระในกฎหมายรัฐสภายุโรปและกฎหมายประเทศ เกี่ยวกับสิทธิเสรีภาพของคนพิการและผู้สูงอายุเมื่อเดินทางโดยรถยนต์สาธารณะ รถไฟและอากาศยาน เครื่องมือทางกฎหมายเหล่านี้ทำให้คนพิการและผู้สูงอายุสามารถเดินทางและได้รับความช่วยเหลือประเภทต่าง ๆ ได้ตามความเหมาะสม

ทั้งนี้ยังมีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงโดยมุ่งเน้นไปยังระบบขนส่งทางถนนมีการปรับปรุงถนนอย่างต่อเนื่องในระยะเวลา 10 ปีที่ผ่านมา กว่าครึ่งของจำนวนป้ายหยุดรถประจำทางในระบบเครือข่ายทางหลวงระดับประเทศ ได้ถูกเปลี่ยนแปลงเพื่อเปิดโอกาสให้คนพิการทั้งหลายสามารถใช้รถโดยสารประจำทางได้มากขึ้น

ประเทศสวีเดนได้เร่งรัดเทศบาลเกี่ยวกับการก่อสร้างและปรับปรุงเปลี่ยนแปลงระบบสาธารณูปโภคสำหรับคนพิการ โดยมีการให้ทุนสนับสนุนในการปรับปรุงและก่อสร้างยานพาหนะโดยสาร **ตัวสถานีเชื่อมต่อ จุดจอดรถ การอบรมพนักงานให้บริการ ระบบสื่อสารข้อมูลและระบบการจ่ายเงิน** ทางเท้าและทางสำหรับรถจักรยาน ลิฟต์สำหรับวิลแชร์ และลิฟท์ขนส่ง เป็นต้น ซึ่งตามข้อตกลงความร่วมมือนั้น รัฐจะช่วยออกค่าใช้จ่ายครึ่งหนึ่งของค่าใช้จ่ายทั้งหมด อย่างไรก็ตามการขนส่งมวลชนสาธารณะที่เข้าถึงได้นั้นมีข้อแตกต่างในแต่ละเทศบาลและแต่ละประเทศ

เป็นระยะเวลากว่า 10 ปี ที่หน่วยงานรัฐบาลได้รณรงค์ให้เกิดโครงการต่าง ๆ โดยเน้นในการสื่อสารข้อมูลด้านการคมนาคมขนส่งมวลชนสาธารณะให้ง่ายต่อการใช้งานและสามารถเข้าถึงได้อย่างเท่าเทียม มีความร่วมมือระหว่างภาครัฐ เทศบาล และหน่วยงานเอกชน เกี่ยวเนื่องไปถึงระบบทางกายภาพ เช่น ระบบสาธารณูปโภคและยานพาหนะ และยังรวมไปถึงการฝึกอบรมบุคลากรให้มีความรู้และความเข้าใจในการให้บริการคนพิการได้อย่างเรียบร้อยเหมาะสม โครงการต่าง ๆ เหล่านี้ได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดีจากกลุ่มคนพิการต่างๆ

3.2.5 การศึกษาดูงาน ณ City of Stockholm

สต็อกโฮล์ม (Stockholm) เป็นเมืองหลวงของประเทศสวีเดน ซึ่งเป็นเมืองที่มีขนาดใหญ่ที่สุดและมีจำนวนประชากรสูงที่สุดในประเทศ ตั้งอยู่ริมชายฝั่งทะเลทิศตะวันออกของประเทศสวีเดน มีประชากรในเขตเทศบาลสต็อกโฮล์มประมาณ 9 แสนคน แต่ถ้านับเขตที่อยู่อาศัยโดยรอบทั้งหมดจะมีประชากรประมาณ 2.2 ล้านคน เมืองสต็อกโฮล์มเป็นที่ตั้งของรัฐบาลสวีเดน และที่ประทับของสมเด็จพระราชาธิบดีคาร์ลที่ 16 กุสตาฟ พระมหากษัตริย์องค์ปัจจุบันของสวีเดน

ประวัติศาสตร์ที่เก่าแก่ที่สุดของสต็อกโฮล์ม เริ่มที่ ปี ค.ศ. 1252 โดยสต็อกโฮล์มเป็นเมืองศูนย์กลางในการค้าขายแลกเปลี่ยนแร่เหล็กจากเหมืองใกล้เคียง และได้กลายเป็นเมืองหลวงของจักรวรรดิสวีเดนอย่างเป็นทางการในปี ค.ศ. 1634 หลังจากนั้นสต็อกโฮล์มเกิดปัญหาการระบาดของกาฬโรคและสงครามใหญ่ทางภาคเหนือระหว่างสวีเดนกับชาติยุโรปเหนืออื่นๆ ส่งผลให้จักรวรรดิสวีเดนต้องสิ้นสุดลง ในคริสต์ศตวรรษที่ 19 สต็อกโฮล์มค่อยๆฟื้นความสำคัญกลับคืนมา และกลายเป็นศูนย์กลางทางการค้านับตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา

เมืองสต็อกโฮล์มมีการปรับปรุงโครงสร้าง ระบบสาธารณูปโภค และระบบขนส่งให้เกิดการเข้าถึงระบบต่างๆอย่างทั่วถึง ตัวอย่างเช่น

- ทางม้าลายจำนวน 5,200 เส้นทาง ถูกออกแบบใหม่ให้ได้มาตรฐาน
- มีการปรับปรุงระบบเสียงสัญญาณเมื่อไฟจราจรเปลี่ยนเป็นไฟสีเขียว
- มีการปรับปรุงสัญลักษณ์คนพิการให้มีระดับสีต่างกันอย่างชัดเจนเพื่อเป็นสิ่งที่สังเกตเห็นได้ง่าย
- มีการทำสัญลักษณ์บนขอบทางเท้าให้เห็นชัดเจนเพื่อเป็นตำแหน่งเริ่มต้นของขอบถนน
- มีทางลาดขึ้นลงสำหรับผู้ใช้วีลแชร์ (Wheelchair) ให้สามารถใช้ทางสัญจรได้อย่างสะดวก
- มีการขุดท่อระบายน้ำจำนวน 10,300 แห่งเพื่อให้เกิดการระบายน้ำที่รวดเร็วมากขึ้น
- มีการปรับปรุงศูนย์กีฬาจำนวนมากกว่า 80 แห่ง ให้ง่ายต่อการใช้งานด้วยความช่วยเหลือและร่วมมือจากหน่วยงานการกีฬาแห่งเมืองสต็อกโฮล์ม
- มีการปรับปรุงสถานีจอดรถโดยสารประจำทางอย่างน้อย 360 สถานี

รูปที่ 3.2.5 – 1 การศึกษาดูงาน ณ City of Stockholm



3.2.6 การศึกษาฐาน ณ Arlanda International Airport

ท่าอากาศยานสต็อกโฮล์ม-อาลันดา (Stockholm-Arlanda Airport) ตั้งอยู่ที่เขตชีกพุนา เมืองสต็อกโฮล์ม ประเทศสวีเดน ห่างจากกรุงสต็อกโฮล์มไปทางเหนือประมาณ 42 กิโลเมตรเป็นท่าอากาศยานที่ใหญ่ที่สุดของสวีเดน มีพื้นที่การให้บริการกว่า 250,000 ตารางเมตร และเป็นท่าอากาศยานหลักสู่ประเทศสวีเดน เป็นหนึ่งในท่าอากาศยานหลักของสแกนดิเนเวียนแอร์ไลน์ ซิสเต็ม มีขนาดใหญ่เป็นอันดับสามของท่าอากาศยานต่างๆในกลุ่มประเทศนอร์ดิก มีผู้ใช้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศหนาแน่นเป็นอันดับสองในภูมิภาค รองรับผู้โดยสารกว่า 19 ล้านคนต่อปี

ท่าอากาศยานอาลันดา ได้ถูกออกแบบมาสำหรับการบินในสภาวะอากาศหนาวจัด หิมะตกหนัก และสภาพอากาศที่เลวร้าย เนื่องจากสภาพอากาศของภูมิภาคมีลักษณะหนาวเย็นยาวนานถึง 6 เดือนใน 1 ปี สนามบินมีเจ้าหน้าที่และเครื่องมือที่ทันสมัยในการกำจัดหิมะออกจากรันเวย์อย่างมีประสิทธิภาพ ในสภาวะที่หิมะตกหนักอาจจะทำให้เที่ยวบินล่าช้าได้บ้าง

ในส่วนของอาคารผู้โดยสาร มีห้างสรรพสินค้า "Sky City" ประกอบด้วย ร้านค้ากว่า 35 ร้าน ร้านอาหาร 33 ร้าน โรงแรม 3 แห่ง ธนาคาร 2 แห่ง ร้านขายยา 1 แห่ง โบสถ์ ห้องประชุม 49 ห้อง มีพื้นที่กว่า 6,300 ตารางเมตร และพื้นที่จอดรถนิทรรศการที่รองรับผู้ชมได้กว่า 1,000 คน

- การขนส่งภาคพื้นดินจากสนามบินสู่กรุงสต็อกโฮล์ม

1. รถไฟ

อาลันดา เอ็กซ์เพรสเป็นรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อระหว่างท่าอากาศยานอาลันดาและสถานีรถไฟสต็อกโฮล์มเซ็นทรัล ออกเดินทางทุกๆ 10 นาที ใช้เวลาเดินทาง 20 นาที นอกจากอาลันดา เอ็กซ์เพรสแล้วยังมีรถไฟระหว่างเมืองจอดที่สถานีท่าอากาศยานอาลันดา บริเวณชั้นใต้ดินของอาคารผู้โดยสารอาลันดาเซ็นทรัล ซึ่งผู้โดยสารสามารถโดยสารรถไฟเพื่อไปทางภาคเหนือของสวีเดนโดยไม่ผ่านเข้ากรุงสต็อกโฮล์มได้เช่นเดียวกัน

2. รถโดยสารประจำทาง

รถโค้ชโดยสารระหว่างสนามบินและสถานีรถไฟสต็อกโฮล์มเซ็นทรัล เป็นการโดยสารที่ถูกต้องที่สุด ให้บริการโดยบริษัท Flygbussarna และ Swebus

- **สวีดาเวีย (Swedavia)**

Swedavia เป็นเจ้าของกิจการ บริหาร และบำรุงรักษาสนามบินแห่งชาติจำนวน 10 สนามบิน โดยในปี ค.ศ. 2016 มีผู้โดยสารใช้บริการจำนวน 39.5 ล้านคน มีพนักงานจำนวนประมาณ 2,900 คน มีรายได้สุทธิรายปี 5,546 ล้านสวีดิชโครนา และในปี 2016 ได้รับการรับรองมาตรฐานขั้นสูงสุด เกี่ยวกับการปฏิบัติงานทางด้านอากาศ (ACA) ดังรูปที่ 3.2.6 -1 แสดงถึงสนามบินที่รับผิดชอบ โดย Swedavia

รูปที่ 3.2.6 – 1 สนามบินแห่งชาติของประเทศสวีเดนที่รับผิดชอบโดย Swedavia



- **ท่าอากาศยานสต็อกโฮล์ม-อาร์ลันดา (Stockholm-Arlanda Airport)**

ในปี ค.ศ. 2016 ท่าอากาศยานสต็อกโฮล์ม-อาร์ลันดา เป็นท่าอากาศยานที่ใหญ่ที่สุดในเครือ สวีดาเวีย มีพนักงานของสวีดาเวียจำนวน 700 คน พนักงานลูกจ้างราว 17,000 คน และ บริษัทกว่า 600 บริษัท

ท่าอากาศยานสต็อกโฮล์ม-อาร์ลันดา เป็นผู้นำด้านท่าอากาศยานของกลุ่มประเทศแถบ สแกนดิเนเวีย โดยมีผู้โดยสารทั้งสิ้น 39.5 ล้านคน โดยผู้โดยสารระหว่างประเทศเป็นส่วนหลัก มีเที่ยวบินต่อปีกว่า 234,000 เที่ยวบิน จากจำนวนสายการบินทั้งหมด 81 สายการบิน

ท่าอากาศยานสตอกโฮล์ม-อาลันดาได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่องมาโดยตลอด มีการปรับปรุงและขยายอาคารผู้โดยสารเพื่อตอบสนองและเพิ่มพูนคุณภาพในการบริการ มีโรงแรม Clarion ในท่าอากาศยานอาลันดา มีการให้บริการจากสนามบินสู่สถานีรถไฟเซ็นทรัลโดยใช้รถไฟระหว่างเมือง และมีบริการระบบขนส่งเข้าสู่ตัวเมืองจากสนามบิน ด้วยบริการรถยนต์สาธารณะ แอร์พอร์ตซิตี สตอกโฮล์ม

- **โปรแกรมการช่วยเหลือผู้โดยสารที่มีบกพร่องทางการเคลื่อนไหวและผู้พิการ (PRM) ท่าอากาศยานสตอกโฮล์ม-อาลันดา**

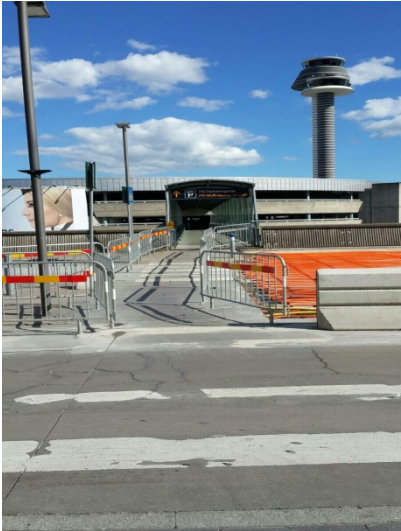
มีพนักงานที่สามารถสื่อสารได้หลายภาษาปฏิบัติงานอยู่ตลอดทุกวัน 24 ชั่วโมง ด้วยบริการที่เป็นมิตร มีประสิทธิภาพ และพร้อมให้ความช่วยเหลือผู้โดยสารที่พิการประเภทต่าง ๆ โดยให้ความดูแลตั้งแต่ผู้โดยสารมาถึงสนามบินจนถึงที่นั่งโดยสารบนเครื่องบิน

- **การดูแลคนพิการและผู้สูงอายุภายใต้กฎข้อบังคับของสหภาพยุโรป เลขที่ EC 1107/2006**

การให้ความดูแลแก่ผู้โดยสารผู้ซึ่งมีปัญหาทางการเคลื่อนไหวของสวีเดนนั้น สอดคล้องกับการให้บริการตามกฎข้อบังคับของสหภาพยุโรป ตามกฎข้อบังคับเลขที่ EC regulation 1107/2006 ซึ่งเริ่มบังคับใช้ตั้งแต่ปี ค.ศ. 2008 กฎข้อบังคับนำมาใช้กับกรณีผู้โดยสารที่เป็นผู้มีความบกพร่องทางการเคลื่อนไหว และมีความสามารถในการเดินทางทางอากาศจำกัดด้วยเหตุผลไม่ว่าจะเป็นทางกายภาพ ทางจิตเวช ด้วยอายุหรืออื่นใด ที่ต้องการความช่วยเหลือจากทางสนามบินเพื่อตอบสนองความต้องการเฉพาะบุคคล จุดประสงค์ของกฎข้อบังคับนี้ คือ เพื่อจัดปัญหาแบ่งแยกและเปิดโอกาสให้ทุกคนสามารถเดินทางทางอากาศได้ โดยไม่คำนึงถึงข้อจำกัดทางสุขภาพ

ในทวีปยุโรป สนามบินต่างๆ มีหน้าที่ในการจัดหาพนักงานช่วยเหลือดูแลและให้บริการแก่ผู้ที่จำเป็นต้องความช่วยเหลือเป็นพิเศษ เช่น คนพิการและผู้สูงอายุ โดยทางสนามบินนั้นสามารถจัดจ้างบริษัทภายนอกได้ ค่าใช้จ่ายจากการให้บริการนั้นนำมาจากการบริหารจัดการเก็บค่าใช้บริการสนามบินของผู้โดยสารทั้งหมด ดังรูปที่ 3.2.6 – 2

รูปที่ 3.2.6 – 2 การให้บริการ และความช่วยเหลือคนพิการและผู้สูงอายุ

	
(ก) ป้ายแสดงตำแหน่ง ขอความช่วยเหลือด้านนอกสนามบิน	(ข) เสื้อสำหรับเจ้าหน้าที่ให้ ความช่วยเหลือคนพิการและผู้สูงอายุ
	
(ค) ทางเดินเชื่อมอาคารจอดรถและอาคาร ผู้โดยสารนำไปสู่ป้ายขอความช่วยเหลือ	(ง) ที่นั่งสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ

- ข้อมูลเชิงตัวเลขและสถิติเกี่ยวข้องกับการบริการคนพิการ ผู้สูงอายุและผู้ที่ต้องการความช่วยเหลือเป็นพิเศษ
 - มีพนักงานประจำ จำนวน 52 ตำแหน่ง ช่วยเหลือดูแลโดยมีผู้โดยสารที่มีปัญหาทางการเคลื่อนไหว จำนวน 105,000 คน ที่มาใช้บริการในปี ค.ศ. 2016 เป็นเด็กอายุระหว่าง 5 – 11 ที่เดินทางลำพังจำนวน 25,000 คน รวมถึงผู้โดยสารอื่น

- พบว่าปัจจุบัน จำนวนผู้โดยสารใช้บริการความช่วยเหลือเพิ่มขึ้น 9% จากการสำรวจในเดือนธันวาคม ค.ศ. 2016 แสดงให้เห็นว่า ผู้โดยสารที่ใช้บริการรับความช่วยเหลือให้คะแนนความพึงพอใจอยู่ระดับ 4 หรือ 5 จากระดับการให้คะแนนความพึงพอใจที่ระดับ 1-5
- 44% ของผู้โดยสารมีอายุระหว่าง 60 – 79 ปี และ 32% มีอายุมากกว่า 80 ปี โดย 66% เป็น สุภาพสตรี และ 32% เป็นสุภาพบุรุษ
- **การฝึกอบรมและการทบทวนด้านการให้บริการแก่คนพิการและผู้ต้องการความช่วยเหลือ**
 - มีการจัดอบรมพนักงานให้มีความรู้ด้านการดูแลคนพิการ สามารถใช้อุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการได้อย่างถูกต้องและเหมาะสม พร้อมกับสามารถดูแลและบำรุงรักษาอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกนั้นๆ ได้
 - มีการอบรมทั้งทางภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ รวมทั้งการอบรมทางอินเทอร์เน็ต
 - มีการทบทวนการอบรมทุกปี
- **การประเมินเกี่ยวกับการให้ความช่วยเหลือคนพิการและผู้มีปัญหาทางการเคลื่อนไหวโดยบริษัท Skywise Solutions**

รายงานผลการประเมินโดยบริษัท Skywise Solutions จะถูกรวบรวมและวิเคราะห์จากข้อมูลตามความเป็นจริง การประเมินดังกล่าวยึดถือระเบียบสหภาพยุโรปเลขที่ 1107/2006 เป็นหลัก ณ ท่าอากาศยานสตอกโฮล์ม-อาลันดา การประเมินใช้เวลาประมาณ 3 วัน ประเด็นที่ใช้ในการประเมิน ครอบคลุมเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการความช่วยเหลือผู้โดยสารพิการและผู้ที่มีปัญหาทางการเคลื่อนไหวทั้งหมด โดยรายงานผลของผู้ตรวจสอบและประเมินพบว่า สนามบินสตอกโฮล์ม-อาลันด้า ได้ผ่านการตรวจสอบตามกฎระเบียบเลขที่ 1107/2006 ซึ่งท่าอากาศยานได้ให้ความสำคัญกับการฝึกฝนและปฏิบัติงานของผู้ช่วยเหลือเป็นอย่างดี
- **การวิเคราะห์จุดแข็ง**
 - มุมมองทางความคิดและความสามารถของทีมงานผู้ช่วยเหลือโดยเฉพาะอย่างยิ่งความมั่นใจ การติดต่อสื่อสารและเทคนิคการเคลื่อนย้ายผู้ป่วย
 - งานประจำกับการช่วยเหลือคนพิการ – สอดคล้องกับการปฏิบัติที่ดีที่สุดและปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับอย่างเคร่งครัด
 - อุปกรณ์การฝึกซ้อม รวมถึง Mock-up ที่ใช้ในการฝึกในการเคลื่อนย้าย

- อุปกรณ์ที่ใช้ในการช่วยเหลือ เช่น วีลแชร์ (Wheelchair) มีน้ำหนักเบา สะดวกสบายและทันสมัย วีลแชร์ (Wheelchair) ใช้เคลื่อนตัวระหว่างแถวที่นั่งบนเครื่องบิน ลิฟท์ต่อเชื่อมยังตัวเครื่องบิน รถบัสโดยสารภายในและระหว่างสนามบิน เป็นต้น
- คำมั่นสัญญาในการดูแลผู้โดยสาร

รูปที่ 3.2.6 – 3 อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกใหม่สำหรับคนพิการและผู้ต้องการความช่วยเหลือ



(ก) ลิฟต์แบบแท่นยกสำหรับนำพาคนพิการหรือวีลแชร์ (wheelchair) ขึ้นและลงจากอากาศยาน



(ข) วีลแชร์ (wheelchair) สำหรับคนพิการบริการภายในอาคารสนามบิน



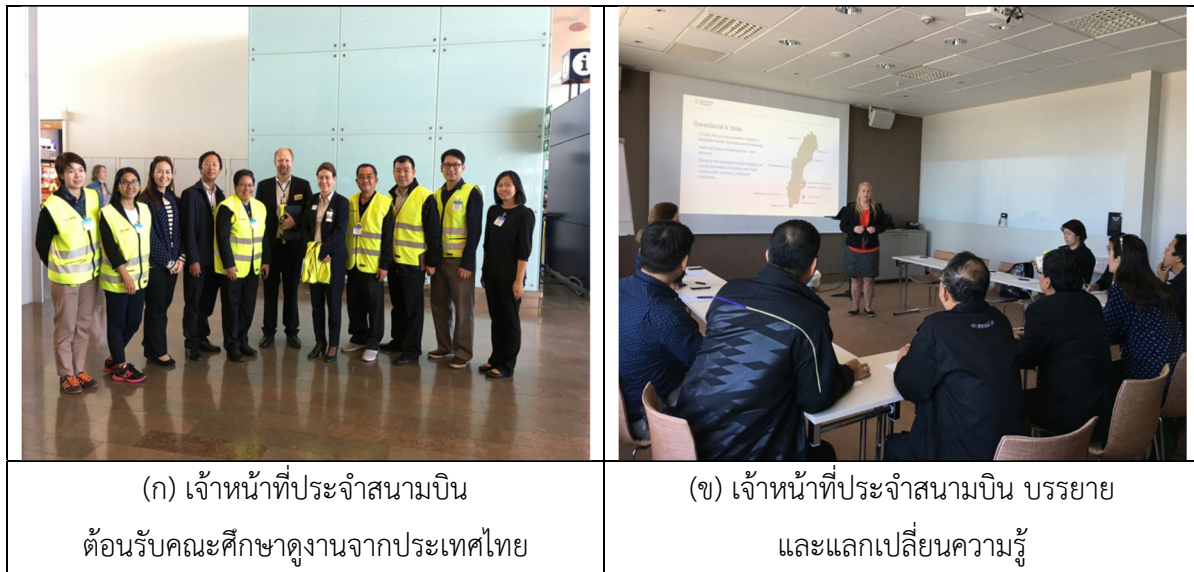
(ค) บริเวณที่จอดวีลแชร์ใกล้สายพานกระเป๋า

- **การรองรับการเจริญเติบโตของจำนวนคนพิการในอนาคต**
 - การนำซอฟต์แวร์ที่ทันสมัยเหมาะสมกับการใช้งานและติดตามผลมาใช้งาน
 - การปรับปรุงข้อมูลทางเว็บไซต์ของสนามบินและเพิ่มความสามารถเข้าถึงแหล่งข้อมูลได้ง่ายขึ้น
 - ทำให้การช่วยเหลือมีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยยังคงความสัมพันธ์ส่วนบุคคลไว้
 - มีการฝึกอบรมและจัดระบบการควบคุมดูแลคุณภาพตลอดเวลา
- **ความท้าทายในการให้บริการคนพิการและผู้ต้องการความช่วยเหลือ**
 - ความต้องการความช่วยเหลือที่เพิ่มมากขึ้นจากจำนวนนักท่องเที่ยวที่เพิ่มมากขึ้น
 - ความต้องการความช่วยเหลือที่เพิ่มมากขึ้นเนื่องจากการเดินทางที่มีบริการช่วยเหลือคนพิการเริ่มเป็นที่รู้จักและยอมรับในวงที่กว้างขึ้น
 - การจองตั๋วเครื่องบินล่วงหน้าเป็นปัจจัยที่สำคัญมาก – ปัจจุบันอยู่ที่ประมาณ 56% ของการจองตั๋วทั้งหมด
 - การให้ความช่วยเหลือคนพิการทางการมองเห็น ตัวอย่างเช่น ผู้ป่วยออทิสติก ผู้ป่วยที่มีปัญหาทางสมอง และผู้ป่วยจิตเวช

ท่าอากาศยานสตอกโฮล์ม-อาลันดา (Stockholm-Arlanda Airport) เป็นท่าอากาศยานที่ใหญ่ที่สุดของสวีเดน และเป็นท่าอากาศยานหลักสู่ประเทศสวีเดน มีผู้โดยสารเกือบ 40 ล้านคนต่อปี มากกว่า 80 สายการบิน และ 180 ที่หมาย มีการวางแผนการพัฒนาต่อเนื่องในอนาคต เช่น การขยายอาคารสนามบินเพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น การพัฒนาโรงแรมสนามบิน การพัฒนาระบบโดยสารรถไฟให้เข้าถึงได้

นอกจากนั้นแล้วท่าอากาศยานสตอกโฮล์ม-อาลันดายังมีระบบ PRM หรือระบบการให้ความช่วยเหลือผู้โดยสารที่มีการเคลื่อนตัวจำกัดและความพิการ มีเจ้าหน้าที่ได้รับการอบรมให้ความช่วยเหลือตลอดเวลา พร้อมด้วยอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างครบถ้วนสำหรับคนพิการและผู้โดยสารที่ต้องการความช่วยเหลือ เช่น ทางเดินพื้นสัมผัส ลิฟท์ยกผู้โดยสาร และวิลแชร์ (Wheelchair) สำหรับเคลื่อนที่ในอากาศยาน เป็นต้น

รูปที่ 3.2.6 – 4 การศึกษาฐาน ณ Arlanda International Airport



3.2.7 การศึกษาฐาน ณ Public Transport Department (UL) – A Part of Region Uppsala

อุพซาลา มีพื้นที่ทั้งหมด 47.86 ตร.กม. (18.48 ตร.ไมล์) ประชากรทั้งหมด 144,839 คน และมีความหนาแน่นของประชากร 2,683 คน/ตร.กม. (6,950 คน/ตร.ไมล์) เป็นเมืองที่อยู่อาศัยและเป็นเมืองมหาวิทยาลัยตั้งอยู่ในเขตเมืองอุพซาลา และอยู่ในเขตภูมิศาสตร์ที่เรียกว่าอุปลันด์ (Uppland) มีมหาวิทยาลัยที่สำคัญสองแห่งคือ มหาวิทยาลัยอุพซาลา (Uppsala university) ซึ่งเป็นมหาวิทยาลัยที่เก่าแก่ที่สุด และ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์แห่งสวีเดน (Sveriges Lantbruksuniversitet) เนื่องจากเป็นเมืองที่เคยเป็นเมืองหลวงเก่าของสวีเดนในยุคไวกิง ทำให้มีหลักฐานทางด้านโบราณคดีหลายชิ้น ทั้งโบราณสถานและโบราณวัตถุ

รัฐสภาของเมืองอุพซาลา (UL) ส่วนที่เกี่ยวข้องกับขนส่งมวลชนสาธารณะเขตปกครองอุพซาลา ให้ความสนใจในการพัฒนาบุคลากรให้มีความชำนาญและสามารถให้ความช่วยเหลือคนพิการ ผู้สูงอายุ และคนป่วยทั้งทางร่างกายหรือทางจิตใจ หน่วยงานด้านการขนส่งมวลชนนี้ (UL) สามารถให้บริการและรองรับบุคคลใดๆที่มีอาการดังต่อไปนี้

- 1) สมองตายอันเนื่องมาจากเส้นเลือดแตก
- 2) ปัญหาทางการได้ยินหรือหูหนวก
- 3) การทุพพลภาพทางร่างกาย เช่น สมองพิการหรือโรคผิดปกติของกระดูกสันหลัง
- 4) ปัญหาด้านภาษาและการติดต่อสื่อสาร
- 5) ปัญหาทางสายตาหรือตาบอด
- 6) ปัญหาทางการพัฒนาการ

รัฐสภาเมืองอุบลราชธานีเป้าหมายสำคัญที่จะพัฒนาและบริหารงานด้านขนส่งสาธารณะภายในเขตเทศบาลอุบลราชธานีและอาณาเขตใกล้เคียงให้มีมาตรฐานระดับสูง สามารถให้บริการต่อคนพิการและผู้สูงอายุได้อย่างมีประสิทธิภาพและเท่าเทียมกับคนทั่วไป กรมขนส่งมวลชนสาธารณะเขตปกครองอุบลราชธานีเป็นผู้รับผิดชอบในการบริหารจัดการการเดินรถสาธารณะในเขตเมืองอุบลราชธานี และมีหน้าที่ดังต่อไปนี้

- 1) การวางแผนยุทธศาสตร์ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว
- 2) พัฒนาทางเลือกในการเดินทางและระบบในการเดินทาง
- 3) ทำสัญญาการบริหารการจราจรกับบริษัทผู้รับว่าจ้างดูแลอิสระ
- 4) วางแผนและออกคำสั่งในการกำกับดูแลงานจราจรกับบริษัทรับสัมปทาน
- 5) พัฒนาและดูแลป้ายโดยสารรถประจำทางและสถานีโดยสารรถประจำทาง
- 6) ประสานงานด้านตารางการเดินรถและราคาค่าโดยสาร
- 7) พัฒนาช่องทางการขายตั๋วโดยสารและรูปแบบของตั๋วชนิดต่างๆ
- 8) ประชาสัมพันธ์และทำการตลาดเกี่ยวกับตั๋วโดยสารและช่องทางเลือกในการเดินทาง

ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะในเมืองอุบลราชธานีได้รับการออกแบบการเข้าถึงการเดินทางจากคนพิการและผู้สูงอายุ เนื่องจากคนพิการประเภทต่างๆ ย่อมมีความต้องการในสิ่งอำนวยความสะดวกและประเภทของการเดินทางที่ต่างกัน ขึ้นอยู่กับประเภทของความพิการในแต่ละกลุ่มนั้นๆ ในการวิเคราะห์ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะที่เข้าถึงได้ ต้องพิจารณาความต้องการทั้งหลายเหล่านี้เข้าในระบบประเมินด้วย ไม่ว่าจะเป็นความต้องการที่เกิดจากความพิการที่มองเห็นหรือไม่สามารถเห็นได้ ความพิการทางการเคลื่อนไหว การบกพร่องด้านการรับรู้จากประสาทสัมผัส ผู้ประสบปัญหาทางสมอง ปัญหาทางจิตเวช ภูมิแพ้และแพ้อากาศ ฯลฯ ตารางที่ 3.2.7 - 1 เป็นการวิเคราะห์ความสำคัญของประเภทการเดินทางที่เหมาะสมสำหรับบุคคลแต่ละประเภท โดยการให้ค่าน้ำหนักที่ไม่เท่ากัน หากบุคคลประเภทหนึ่งต้องการเดินทางประเภทใดมากที่สุด จะได้ค่าน้ำหนักเท่ากับ 3 ในทางตรงกันข้าม หากต้องการเดินทางประเภทใดน้อยที่สุดจะได้ค่าน้ำหนักเท่ากับ 1

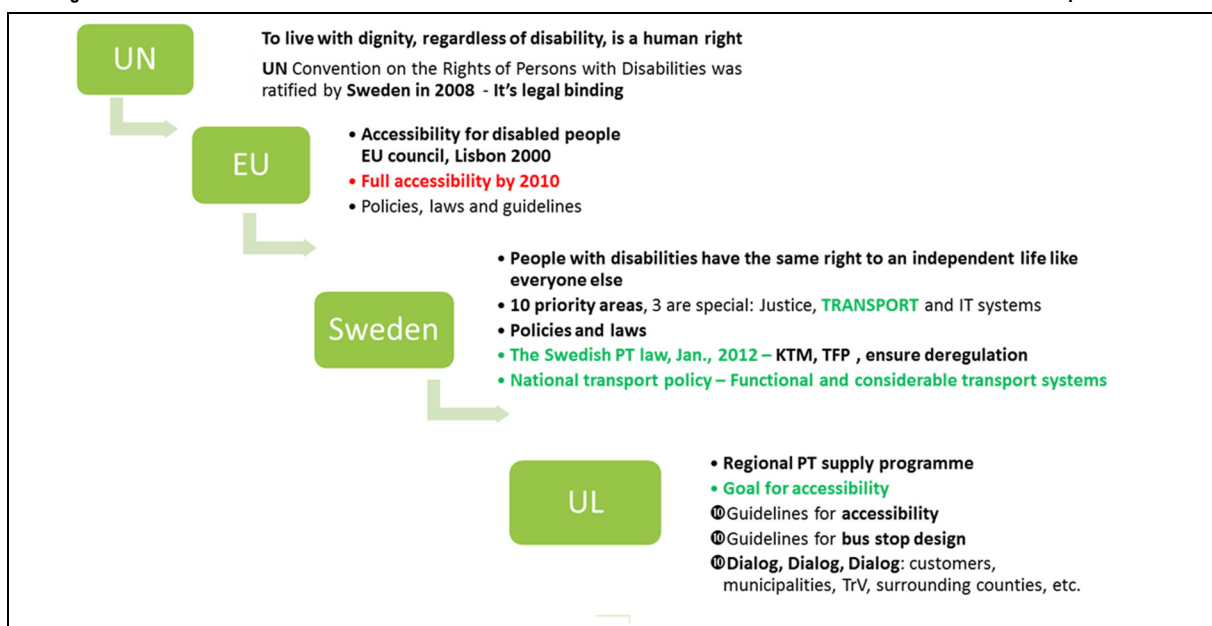
ตารางที่ 3.2.7 – 1 การวิเคราะห์ความสำคัญของประเภทการเดินทางสำหรับคนพิการ

ประเภท	การเดิน	การปั่นจักรยาน	การขับรถ	ขนส่งสาธารณะ	รถยนต์โดยสาร	การเดินทางทางอากาศ
ผู้เดินทางผู้ใหญ่	2	1	3	2	1	1
ผู้เดินทางนักธุรกิจ	2	0	3	2	3	3
นักเรียน นักศึกษา	3	3	2	2	0	1
นักท่องเที่ยว	3	2	3	2	2	3
ผู้มีรายได้น้อย	3	2	2	3	2	0
เด็ก	3	3	2	1	0	1
คนพิการ	3	2	1	3	2	2
การขนส่งสินค้า	0	1	3	0	1	1

หมายเหตุ: 3 คะแนน (สำคัญที่สุด) ถึง 0 (ไม่มีความสำคัญ) - Litman, 2014

จากตารางที่ 3.2.7 – 1 พบว่า ประเภทของการเดินทางด้วยการเดินและขนส่งสาธารณะมีความสำคัญต่อการเดินทางของคนพิการมากที่สุด ส่วนการขับรถยนต์มีความสำคัญน้อยที่สุด

รูปที่ 3.2.7 – 1 การเข้าถึงของคนพิการและการเชื่อมต่อของการขนส่งมวลชนของเมืองอุบลราชธานี



รูปที่ 3.2.7 – 1 แสดงระบบการเชื่อมต่อระหว่างกฎระเบียบ มาตรฐาน และคู่มือระดับเมืองสู่นโยบายระดับประเทศ สหภาพยุโรป (EU) และองค์การสหประชาชาติ (UN) ซึ่งแต่ละระดับมีความต่อเนื่องและสอดคล้องกัน โดยมีกรอบการดำเนินงานในระดับนานาชาติ ระดับชาติ และแผนการปฏิบัติงานเป็นระดับท้องถิ่น เป้าหมายของนโยบายองค์การสหประชาชาติยุโรปคือ

การเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวกทุกอย่างภายในปี ค.ศ. 2010 ซึ่งในระดับท้องถิ่นประกอบไปด้วย แผนปฏิบัติงานที่สำคัญของเมืองดังต่อไปนี้

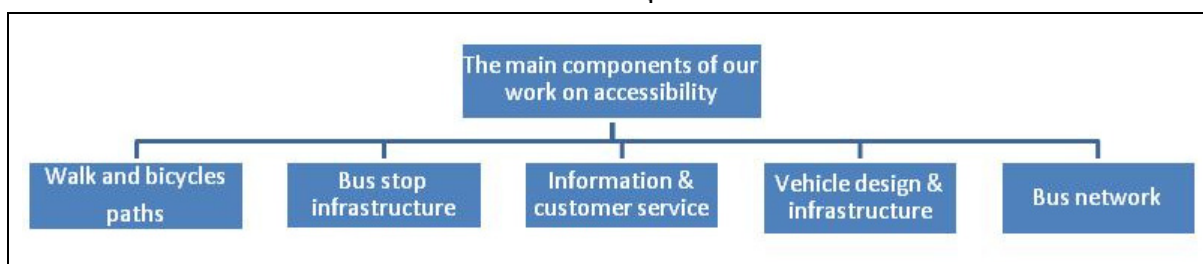
1 โครงการด้านการขนส่งมวลชนของเมืองอุปซาลา มีลักษณะสำคัญดังต่อไปนี้

- มีแผนยุทธศาสตร์พัฒนาด้านการขนส่งมวลชนของเมืองอย่างต่อเนื่องใน 15 ปี ผสมผสาน การวางแผนระหว่างท้องถิ่นและภูมิภาคให้มีความสอดคล้องกันอย่างเหมาะสม
- เป็นโครงการที่มีแผนปฏิบัติการที่มีประสิทธิภาพ ดึงดูด และสามารถเข้าถึงได้กับทุกคน (เข้าถึง ปลอดภัย และเชื่อถือ)
- กระบวนการดำเนินงานที่เป็นหนึ่งเดียว คือเป็นไปในทางเดียวกัน (การร่วมกันของรัฐ ผู้ประกอบการและประชาชน)
- มีโปรแกรมที่สนับสนุนด้านการเข้าถึงบริการขนส่งสาธารณะจากทุกคนอย่างเท่าเทียมกัน
- มีคู่มือที่ได้มาตรฐานสำหรับการเข้าถึงทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็นการเข้าถึงบริการสาธารณะ อาคาร ร้านค้า สถานีบริการ และแม้แต่ยานพาหนะ

2 โครงการสนับสนุนด้านการเข้าถึงบริการขนส่งสาธารณะจากทุกคนอย่างเท่าเทียมกัน เมืองอุปซาลา

- มีการสร้างขั้นตอนอย่างเป็นระบบ ประกอบด้วย การจัดทำคู่มือการเข้าถึง คู่มือสำหรับการออกแบบป้ายหยุดรถประจำทาง สัญลักษณ์ และการประกาศ เป็นต้น มีระบบ ตรวจสอบและตรวจประเมินภาคปฏิบัติจากหน่วยงานภายนอก และการนำผลการประเมินจัดทำรายงาน พร้อมทั้งนำไปปรับปรุงและพัฒนาการเข้าถึงบริการขนส่งสาธารณะ
- มีระบบขนส่งสาธารณะแบบเป็นโครงข่ายต่อเชื่อมที่มีประสิทธิภาพและทันสมัย โดยสามารถสรุปได้ดังรูปภาพที่ 3.2.7 – 2

รูปที่ 3.2.7 – 2 องค์ประกอบของระบบขนส่งสาธารณะแบบเป็นโครงข่ายต่อเชื่อมเพื่อการเข้าถึงสำหรับ คนพิการภายใต้ขอบเขตงานของเมืองอุปซาลา



องค์ประกอบของระบบขนส่งสาธารณะแบบเป็นโครงข่ายต่อเชื่อมเพื่อการเข้าถึงสำหรับคนพิการภายใต้ขอบเขตงานของเมืองอุปซาลา ประกอบด้วย

- เส้นทาง การเดิน การขี่จักรยาน และทางเท้า
- โครงสร้างพื้นฐานป้ายหยุดรถประจำทาง
- ศูนย์บริการข้อมูลและบริการผู้โดยสาร
- การออกแบบยานพาหนะและโครงสร้างพื้นฐาน
- โครงข่ายรถประจำทางสาธารณะ

3 ตัวอย่างการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการเข้าถึงด้านการเดินทางและการขนส่ง

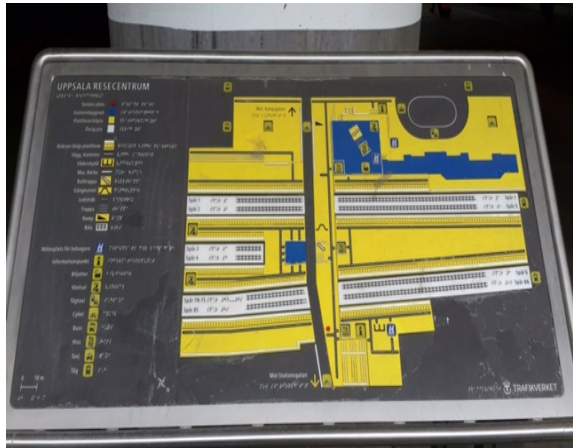
กรณีศึกษาในโรงพยาบาลศึกษาวิชาชีพรพช. ดำเนินการมากกว่า 300 ปี ในปี ค.ศ. 2013 มีพนักงาน จำนวน 7,998 คน จำนวนเตียง 943 เตียง งบประมาณต่อปี 7 พันล้านสวีดิชโครนา และมีแผนการขยายงานระหว่างปี ค.ศ. 2016 – 2023 โดยมีโครงการปรับปรุงการเข้าถึงการใช้ประโยชน์ของโรงพยาบาลดังต่อไปนี้

- ปรับปรุงทางเข้าสู่ประตูหลักระยะทาง 300 – 350 เมตร
- ปรับปรุงทางลาดให้มีความชันน้อยกว่า 2 %
- ปรับปรุงพื้นที่จอดรถซึ่งกันระหว่างโรงพยาบาลและทางเข้า เพื่อให้คนพิการและผู้สูงอายุสามารถผ่านเข้าสู่โรงพยาบาลได้สะดวก
- มีป้ายบอกทาง โดยเฉพาะป้ายสัญลักษณ์ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการคนพิการและผู้สูงอายุ
- ระบบการสันสะเทือนของพื้นถนนเพื่อแจ้งเตือนต่อคนพิการเมื่อข้ามถนน

รูปที่ 3.2.7 – 3 ตัวอย่างสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุเมือง อูพซาลา

		
(ก) สัญลักษณ์รูปคนพิการ ภายนอกรถประจำทาง	(ข) ทางเข้าสถานีรถไฟประจำ Uppsala Central Station	(ค) อุปกรณ์ยกวีลแชร์ ขึ้นและลง บริเวณทางเชื่อมต่อรถหว่างทางขึ้น และพื้นที่บนรถไฟ
		
(ง) ทางลาดสำหรับรถเข็นต่ำ	(จ) ที่ล็อกวีลแชร์บนรถประจำทาง	(ฉ) บริเวณที่จอดรถวีลแชร์ บนรถประจำทาง
		
(ช) การติดตั้งบล็อกนำทาง หน้าลิฟท์	(ซ) ที่ยึดวีลแชร์บนรถไฟ	(ฌ) ประตูห้องน้ำสำหรับคนพิการ

รูปที่ 3.2.7 – 3 (ต่อ) ตัวอย่างสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุเมือง อุบลราชธานี

	
(ก) ป้ายแสดงข้อมูลที่ชัดเจน	(ข) ป้ายสัญลักษณ์คนพิการ ปุ่มสัญญาณขอความช่วยเหลือ
	
(ค) ที่นั่งพับได้สำหรับบริเวณที่จอดรถวีลแชร์	(ง) บริเวณที่จอดรถวีลแชร์และรถเข็นเด็ก
	
(จ) ป้ายแสดงข้อมูลที่ชัดเจนและมีอักษรเบรลล์	(ฉ) การติดตั้งบล็อกนำทาง

รูปที่ 3.2.7 – 3 (ต่อ) ตัวอย่างสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุเมือง อูปซาลา



เมืองอูปซาลา เป็นเมืองขนาดใหญ่และมีจำนวนประชากรหนาแน่นรองจากเมืองสตอกโฮล์ม มีระบบคมนาคมขนส่งต่างๆ เช่น รถประจำทางและรถไฟ ทางเดิน เลนรถจักรยานเป็นโครงข่ายต่อเชื่อมกัน ระบบคมนาคมขนส่งดูแลโดย สภาเขตเมืองอูปซาลา (Uppsala County Council) ซึ่งมีความสำคัญสำหรับคนพิการเป็นลำดับสูงสุด จากข้อมูลการสำรวจของหน่วยงาน Department of Public Transport – Uppsala หน่วยงานดังกล่าวได้พัฒนาระบบให้ความช่วยเหลือคนพิการและผู้สูงอายุ สอดคล้องกับนโยบายขององค์กรสหประชาชาติ (UN) และองค์กรสหภาพยุโรป (EU)

โดยมีการตอบสนองความต้องการของคนพิการและผู้สูงอายุตามกฎหมายของสวีเดน เรียกว่า National Transport Policy – Functional and Considerable Transport System ส่วนในระดับท้องถิ่น เมืองอูปซาลาได้มีการพัฒนาคู่มือ เช่น Guideline for Disability และ Guideline for Bus Stop Design เป็นต้น

ในปัจจุบันเมืองอุปซาลา ยังมีการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อคนพิการและผู้สูงอายุในระบบขนส่งอย่างต่อเนื่อง เช่น สิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณทางเข้าอาคารและสถานที่ต่างๆภายในระยะ 300 – 350 เมตร การพัฒนาความชันของทางลาดให้น้อยกว่าร้อยละ 2 พื้นที่จอดรถ ป้ายสัญลักษณ์ และสัญญาณ เป็นต้น

รูปที่ 3.2.7 – 4 การศึกษาดูงาน ณ Public Transport Department (UL) A Part of Region Uppsala

	
(ก) ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ประจำหน่วยงานให้การต้อนรับคณะศึกษาดูงานจากประเทศไทย	(ข) เจ้าหน้าที่ประจำหน่วยงานบรรยายและแลกเปลี่ยนความรู้

3.2.8 การศึกษาจาก องค์กรการเสริมสร้างความร่วมมือของสวีเดน (Swedish Agency for Participation)

การทำงานขององค์กรการเสริมสร้างความร่วมมือของสวีเดน มีวัตถุประสงค์เพื่อเน้นย้ำให้เกิดความมั่นใจว่าผลที่ได้จะส่งผลกระทบต่อทุกมุมของสังคม เพื่อให้ทุกคนได้มีสิทธิอย่างสมบูรณ์ โดยเท่าเทียมกัน ในสังคมโดยไม่มีข้อกีดกันทางกายภาพและความสามารถอื่นใด โดยหน่วยงานนี้ทำหน้าที่

- 1) พัฒนามาตรฐานและคู่มือสำหรับการเข้าถึงอาคารและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ
- 2) ควบคุมและตรวจสอบให้มีการปฏิบัติตามมาตรฐานและคู่มือที่ผลิตขึ้น
- 3) นำเสนอวิธีการ แนวทาง และแนวคิดของความเท่าเทียมกัน
- 4) เผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับหลักการของความเท่าเทียมกันและการออกแบบเพื่อคนทั้งมวล
- 5) มีส่วนร่วมในการวิจัยและพัฒนาอุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวก และเทคโนโลยีเพื่อคนพิการและผู้สูงอายุ
- 6) ประเมินผลนโยบายและแผนปฏิบัติการต่อรัฐบาล

องค์กรการเสริมสร้างความร่วมมือของสวีเดนรวบรวมและสะสมข้อมูลสถิติหลากหลายด้านทั้งในระดับประเทศและระดับท้องถิ่น โดยมีจุดประสงค์คือจัดทำตัวชี้วัดความคืบหน้าทางสังคม เทียบเท่ากับระดับสากล ในการกำกับดูแลเกี่ยวกับความต้องการขั้นพื้นฐาน สิทธิมนุษยชน ที่มีต่อคนพิการตามความต้องการสหประชาชาติ รัฐบาลสวีเดนได้มอบหมายให้หน่วยงานการเสริมสร้างความร่วมมือของสวีเดนเป็นผู้ติดตามดูแลด้านนโยบายเกี่ยวกับคนพิการและผู้ที่ต้องการความช่วยเหลือ โดยองค์กรการเสริมสร้างความร่วมมือของสวีเดนมีความรับผิดชอบ ดังตัวอย่างเช่น

- ตรวจสอบตราดูแลนโยบายเกี่ยวกับคนพิการและผู้ที่ต้องการความช่วยเหลือ เป้าหมาย และผลักดันให้เกิดการปฏิบัติการให้เป็นไปตามนโยบายของรัฐบาล
- รวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับชีวิตความเป็นอยู่ของคนพิการและผู้ที่ต้องการความช่วยเหลือ
- จัดทำรายงานประจำปีเปรียบเทียบการวัดผลโดยหน่วยงานระดับแห่งชาติและระดับเทศบาล

เนื่องจากรัฐบาลให้ความสำคัญกับนโยบายเกี่ยวกับการดูแลคนพิการช่วงระหว่างปี 2011 และ 2016 ประมาณกว่า 20 ยุทธศาสตร์เกี่ยวกับชีวิตและความเป็นอยู่ของคนพิการได้มีการนำมาใช้ โดยมีการรวบรวมและผลักดันบางส่วนของยุทธศาสตร์ให้บรรลุเป้าหมายที่ได้ตั้งไว้ ผลสำเร็จของยุทธศาสตร์ระดับชาติดังกล่าวจะถูกรายงานไปยังคณะรัฐบาลและองค์กรการเสริมสร้างความร่วมมือของสวีเดนทุกปี การสำรวจเกี่ยวกับชีวิตความเป็นอยู่ของคนพิการและผู้สูงอายุเป็นพิเศษนั้น เป็นส่วนสำคัญในระบบการตรวจสอบ เพื่อให้รัฐบาลสามารถประเมินผลของนโยบายที่แปลงไปสู่การปฏิบัติและส่งผล การดำเนินการให้กับสหภาพยุโรปและสหประชาชาติด้วย

- **เทคโนโลยีในการออกแบบอุปกรณ์การช่วยเหลือในสวีเดน**

อุปกรณ์การช่วยเหลือเป็นอุปกรณ์ที่ถูกออกแบบสำหรับคนพิการโดยเฉพาะ เทคโนโลยีในการออกแบบอุปกรณ์การช่วยเหลือมักจะต้องอาศัยวิธีการและเทคโนโลยีสมัยใหม่ คนสวีเดนประมาณทุกๆ 5 คน จะมีความเป็นไปได้ที่จะเป็นคนพิการ และครึ่งหนึ่งในคนพิการเหล่านั้นมีความจำเป็นต้องใช้อุปกรณ์ช่วยเหลือ โดยอุปกรณ์ช่วยเหลือนั้นได้รับการสนับสนุนด้านงบประมาณจากภาษีประชาชน อุปกรณ์ช่วยเหลือนั้นถูกแจกจ่ายไปยังคนพิการโดยหน่วยงานการดูแลเกี่ยวกับสุขภาพและการแพทย์ของสวีเดนตามพระราชบัญญัติ Swedish Health and Medical Services

ระยะเวลาหลายปี ที่สถาบันพัฒนาความช่วยเหลือทางเทคโนโลยี ได้ทุ่มเทพัฒนาเกี่ยวกับอุปกรณ์การช่วยเหลือคนพิการเพื่อช่วยเหลือผู้ป่วยที่มีข้อจำกัดทางการรับรู้ ทางสมองและทางกายภาพ ในการใช้ชีวิตประจำวัน และเป็นที่ยอมรับกันแพร่หลายว่าด้วยการสนับสนุนอย่างถูกต้องประชาชนจำนวนมากได้รับประโยชน์ สามารถพึ่งพาตนเอง และสามารถใช้ชีวิตประจำวันได้อย่างสะดวกง่ายดายขึ้นในสังคม

- **กฎหมายด้านสิ่งก่อสร้างซึ่งออกโดยคณะกรรมการสำหรับที่อยู่อาศัย สิ่งก่อสร้างและการวางแผนกายภาพระดับชาติ (National Board for Housing, Building and Physical Planning, BBR)**

กฎหมายจะระบุลักษณะ คุณภาพของสิ่งก่อสร้างและสภาพแวดล้อมที่จำเป็นน้อยที่สุดที่ยอมรับได้สำหรับบุคคลทั่วไป คนพิการและผู้สูงอายุ กฎหมายนี้ประกอบด้วยประมวลกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเข้าถึงและการใช้ประโยชน์มากมาย เช่น ประมวลกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการเข้าถึงได้ 35 ประมวล การใช้ประโยชน์ 39 ประมวล และการเข้าถึงและความสามารถในการใช้ประโยชน์ร่วมกันอีก 27 ประมวล อาทิ

- ความจำเป็นเพื่อการเข้าถึงและการใช้ประโยชน์ที่อยู่ในระดับต่ำสุดจะรับผิดชอบโดยคณะกรรมการระดับชาติสำหรับที่อยู่อาศัย สิ่งก่อสร้างและการวางแผนกายภาพ (BBR)
- ความจำเป็นเพื่อการเข้าถึงและการใช้ประโยชน์ในระดับที่พัฒนาแล้ว จะรับผิดชอบโดยองค์กรการเสริมสร้างความร่วมมือของสวีเดน

ปัจจุบันสวีเดนมีคู่มือและเอกสารเกี่ยวกับการออกแบบอาคารและสิ่งก่อสร้างเพื่อคนพิการดังต่อไปนี้

- คู่มือการออกแบบเพื่อการเข้าถึงขององค์กรการเสริมสร้างความร่วมมือของสวีเดน
- คู่มือสำหรับการเข้าถึง – Break the Barriers ใช้สำหรับอาคารปัจจุบันและอาคารใหม่ที่เป็นอาคารสาธารณะ ปัจจุบันมีการปรับปรุง 5th edition ในปี 2015
- Factsheets คำแนะนำสำหรับการออกแบบที่เหมาะสม มีการปรับปรุง 3rd edition ในปี 2016

โดยหน่วยงานที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการเข้าถึงในระบบสาธารณูปโภคด้านการขนส่งคือ Swedish Transport Administration หน่วยงานดังกล่าวทำหน้าที่คล้ายกับองค์กรการเสริมสร้างความร่วมมือของสวีเดน ออกมาตรฐาน คู่มือ และคำแนะนำเกี่ยวกับการออกแบบถนนและทางข้ามสำหรับคนเดินถนนเพื่อคนพิการและผู้สูงอายุ

องค์กรการเสริมสร้างความร่วมมือของสวีเดนมีหน้าที่หลักในการสนับสนุนให้เกิดการเข้าถึงอาคารและสิ่งปลูกสร้างของคนพิการและผู้ที่ต้องการความช่วยเหลือ ทำให้เกิดความเท่าเทียมกันระหว่างคนทั่วไป และคนพิการดังกล่าวนี้องค์กรที่เทียบได้กับองค์กรการเสริมสร้างความร่วมมือของสวีเดนแต่รับผิดชอบเกี่ยวกับการวางกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับสิ่งอำนวยความสะดวกในภาคขนส่งและยานพาหนะคือ Swedish Transport Administration

วิธีการในการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคและบริการภาคขนส่งเพื่อการเข้าถึงและการใช้ประโยชน์อย่างสูงสุดต่อคนพิการและผู้สูงอายุนั้น จำเป็นต้องอาศัยองค์กรที่มีพันธกิจด้านการส่งเสริม สนับสนุน และค้นคว้าด้านการออกแบบที่เข้าถึงได้สำหรับคนพิการโดยเฉพาะ