

บทความวิจัย

ข้อเสนอเชิงนโยบายการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ต่อการให้บริการรถไฟฟ้าโดยสารเชิงสังคม กรณีศึกษา สถานีรถไฟชุมพร

รัชต์นนท์ มาร์ตินัฏกตรมาศ^๑

บทคัดย่อ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสภาพการให้บริการรถไฟฟ้า และศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนต่อการให้บริการรถไฟฟ้า รวมถึงประเมินผลกระทบของการให้บริการรถไฟฟ้าเชิงสังคมที่มีต่อคุณภาพชีวิตของประชาชน เพื่อเสนอแนวทางในการพัฒนารูปแบบการให้บริการรถไฟฟ้าเชิงสังคมที่ตอบสนองต่อหลักความเสมอภาคในการเข้าถึงบริการ และศึกษารูปแบบการให้บริการรถไฟฟ้าเชิงสังคมในต่างประเทศที่ประสบผลสำเร็จ และนำมาใช้เป็นแนวทางเปรียบเทียบสำหรับการพัฒนานโยบายด้านระบบขนส่งมวลชนเพื่อสังคมในประเทศไทย การวิจัยนี้ใช้วิธีวิเคราะห์เอกสาร ภายใต้กรอบแนวคิดบริการสาธารณะเชิงสังคม แรงจูงใจในการให้บริการสาธารณะ ความเสมอภาคในการเข้าถึงบริการ ค่าโดยสารเชิงสังคม และการพัฒนาสังคมฐานราก ผลการศึกษา พบว่า การให้บริการสถานีรถไฟชุมพรมีส่วนสำคัญในการลดความเหลื่อมล้ำทางสังคมและพื้นที่ โดยเฉพาะในกลุ่มเปราะบาง ทั้งในด้านค่าใช้จ่าย โอกาสทางการศึกษา สุขภาพ และการประกอบอาชีพ อย่างไรก็ตาม ยังพบข้อจำกัดด้านความถี่ของขบวนรถ ความสะดวกในการเข้าถึง และคุณภาพบริการที่ยังไม่ทั่วถึง แนวทางการพัฒนา ได้แก่ การเพิ่มความถี่ของรถไฟ การออกแบบสถานีแบบ Universal Design การจัดระบบค่าโดยสารที่ยืดหยุ่นและเป็นธรรม การส่งเสริมการมีส่วนร่วมของชุมชน และการพัฒนาสถานีให้เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจชุมชน นอกจากนี้ บทเรียนจากต่างประเทศ เช่น นโยบายรถไฟฟรีของเอสโตเนีย ระบบรถไฟฟ้าต้นทุนต่ำในอินเดีย และบัตรโดยสารสวัสดิการในอังกฤษ ยังสามารถนำมาปรับใช้เพื่อยกระดับระบบรถไฟฟ้าเชิงสังคมของไทยได้อย่างมีประสิทธิภาพ สะท้อนให้เห็นว่าการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะไม่เพียงเป็นเรื่องของโครงสร้าง

^๑ พนักงานรัฐวิสาหกิจ การรถไฟแห่งประเทศไทย E-mail: 63052540003@student.sru.ac.th

พื้นฐาน แต่ยังเป็นเครื่องมือสำคัญในการสร้างความเสมอภาค ยกระดับคุณภาพชีวิต และส่งเสริมการพัฒนาสังคมฐานรากอย่างยั่งยืน

คำสำคัญ: รถไฟเชิงสังคม, ความเสมอภาคในการเข้าถึง, คุณภาพชีวิต, สถานีรถไฟชุมชน, การพัฒนาสังคมฐานราก

Policy recommendations to improve people's quality of life in the social service business of the State Railway of Thailand: A case study of Chumphon Station

Ratchanon Maratphaktaramat^a

Abstract

This study aims to examine the state of train service and the factors affecting the improvement of people's quality of life through train service. It also assesses the impact of social train service on people's quality of life. This study aims to propose guidelines for developing social train service models that respond to the principle of equality in service access. It also examines successful social train service models in foreign countries and uses them as a comparative guideline for developing social mass transit policies in Thailand. The research employed a documentary analysis method based on conceptual frameworks including Social Public Service, Public Service Motivation (PSM), Equity of Access, Social Fare, and Grassroots Development. The findings indicate that rail services at Chumphon Station significantly contribute to reducing social and spatial inequalities, especially among vulnerable populations, by lowering travel costs and increasing access to education, healthcare, and employment. However, challenges remain in service frequency, accessibility, and overall service quality. Developmental recommendations include increasing train frequency, implementing universal design principles in station infrastructure, creating flexible and fair fare systems, fostering community participation, and transforming the station into a local economic hub. Additionally, international

^a State Enterprise Employees, The State Railway of Thailand. E-mail: 63052540003@student.sru.ac.th

examples—such as Estonia’s free rail policy, India’s low-cost rail system, and the UK’s welfare ticketing scheme—offer valuable insights for enhancing Thailand’s social rail services. These findings underscore that public transport development is not solely a matter of infrastructure but a vital mechanism for promoting equity, improving quality of life, and fostering sustainable grassroots development.

Keywords: Social Rail Services, Equity of Access, Quality of Life, Chumphon Railway Station, Grassroots Development.

บทนำ

รถไฟในประเทศไทยบริหารงานโดย การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ให้บริการขนส่งทั้งผู้โดยสารและสินค้า มีประเภทรถไฟหลากหลาย เช่น รถด่วนพิเศษ รถด่วน รถเร็ว รถธรรมดา รถชานเมือง และรถท้องถิ่น ครอบคลุมเส้นทางหลักสู่ภาคเหนือ ตะวันออกเฉียงเหนือ และใต้ โดยมีการขยายโครงข่ายรถไฟทางคู่เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งเพื่อให้เกิดความครอบคลุมของเส้นทางการเดินรถไฟ อันจะทำให้ประชาชนสามารถเข้าถึงการเดินทางด้วยรถไฟได้สะดวกมากขึ้น เพราะรถไฟโดยสารเป็นการขนส่งที่ต้นทุนต่ำ จึงสามารถเก็บค่าโดยสารได้ในราคาถูกกว่าการเดินทางสาธารณะในรูปแบบอื่น ๆ ดังนั้นการเพิ่มเส้นทางการเดินรถไฟอย่างครอบคลุมจึงมีประโยชน์อย่างมากต่อประชาชน โดยเฉพาะในประชาชนกลุ่มเปราะบาง รวมถึงผู้ที่ไม่มีรถยนต์ส่วนตัว โดยจากการศึกษาพบว่า ในหลายประเทศมีมาตรการลดค่าบริการสำหรับผู้สูงอายุ นักเรียน และคนพิการ ซึ่งช่วยลดภาระค่าครองชีพ ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดรถไฟเชิงสังคม จึงเน้นบทบาทด้านความเท่าเทียมมากกว่าการแสวงหากำไร เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต ลดอุปสรรค และเชื่อมโยงประชาชนกับบริการสาธารณะ โดยควรควบคุมราคาที่ดินไม่ให้สูงเกินไปจนประชาชนทั่วไปเข้าไม่ถึง (Wan et al., 2025) สำหรับราคาค่าโดยสารรถไฟของประเทศไทย ที่บริหารจัดการโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ก็เป็นอีกหนึ่งประเทศที่มีจุดแข็งด้านค่าโดยสารที่เข้าถึงได้ แต่อย่างไรก็ดีในสภาพการให้บริการจริง ผู้โดยสารกลับพบข้อจำกัดด้านคุณภาพบริการในหลายมิติ ทั้งความสะดวก ความปลอดภัย และความเท่าเทียมในการเข้าถึงบริการ โดยเฉพาะกลุ่มเปราะบาง เช่น ผู้สูงอายุ ผู้พิการ และผู้มีรายได้น้อย และหนึ่งในอุปสรรคสำคัญคือ โครงสร้างทางเดี่ยว (single-track) ซึ่งทำให้ขบวนรถต้องจอดรอที่จุดหลัก ส่งผลให้ตารางเดินรถไม่แน่นอน ซึ่งทำให้ประชาชนไม่สามารถใช้บริการการเดินทางโดยรถไฟได้อย่างเต็มที่เท่าที่ควร เพราะไม่สามารถบริหารจัดการเวลาในการเดินทางได้อย่างแน่ชัด

โดยปัจจุบันรถไฟหลายสายในประเทศไทย กำลังประสบปัญหาโครงสร้างทางเดี่ยว (single-track) โดยเฉพาะอย่างยิ่ง คือ สถานีรถไฟชุมพร ซึ่งเป็นสถานีสำคัญในสายใต้ เชื่อมภาคกลางกับภาคใต้ตอนล่าง และเป็นจุดเติมน้ำมัน น้ำเพื่อการอุปโภคบริโภคบนขบวนรถ เพิ่มลดตู้โดยสาร รวมถึงมีศูนย์ซ่อมและคลังรถจักรขนาดใหญ่ จังหวัดชุมพรยังอยู่ในเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ตอนบน และเป็นจุดเชื่อมต่อในโครงการแลนด์บริดจ์และรถไฟทางคู่ ซึ่งสนับสนุนทั้งการขนส่งสินค้าเกษตร การท่องเที่ยว และวิถีชีวิตประจำวันของประชาชน อีกทั้งสถานีรถไฟชุมพรยังเป็นจุดต่อเรือไปยังเกาะเต่า-สมุย และมีบทบาทด้านวัฒนธรรม ด้วยการจัดแสดงรถจักรไอน้ำรุ่นเก่า เช่น E-class และ Baldwin รวมถึงรองรับโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานใหม่ ๆ ที่จะยกระดับบทบาทของสถานีให้เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์และการเดินทางในภูมิภาคต่อไป (Government Citizen Communication Center, 2024) แต่อย่างไรก็ดี

ปัญหาโครงสร้างทางเดียว (single-track) ของสถานีรถไฟชุมพร กลับทำให้สถานีรถไฟชุมพรมีเวลาในการเดินรถที่ไม่แน่นอน ไม่ตรงเวลา และขบวนรถหลายสายยังใช้ตู้โดยสารเก่า ขาดการบำรุง ไม่สะอาด เมื่อผู้โดยสารมาใช้บริการก็ไม่สะดวกสบายเพราะสิ่งอำนวยความสะดวกในสถานีหลายแห่งยังไม่ทั่วถึง เช่น ที่นั่ง ห้องน้ำ หรือแสงสว่าง ขบวนรถยังขาดพื้นที่เก็บสัมภาระและระบบแจ้งเวลาแบบเรียลไทม์ภายในขบวนรถ ไม่ปลอดภัยเพียงพอแม้มีการติดตั้งระบบสัญญาณ ETCS/ATP และกล้อง CCTV แล้วก็ตามส่วนคนพิการแม้ได้รับสิทธิลดค่าโดยสาร 50% แต่ยังไม่ประสบอุปสรรคจากการขาดทางลาด ลิฟต์ ห้องน้ำ และป้ายอักษรเบรลล์ ขณะที่บุคลากรของ รฟท. ยังไม่เพียงพอและระบบบริหารราชการที่ซับซ้อน ส่งผลต่อความคล่องตัวในการจัดการบริการโดยรวม ในบริบทของสถานีรถไฟชุมพร ซึ่งเป็นสถานีระดับชั้น 1 ของภาคใต้ตอนบน มีบทบาทสำคัญในการเชื่อมต่อภาคกลางกับภาคใต้ตอนล่าง ทั้งด้านโดยสารและสินค้าเหมาคัน สินค้าห่อวัตถุ ส่งผลต่อการกระตุ้นเศรษฐกิจ พัฒนาสังคม และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ (Lieophairot & Rojniruttikul, 2023)

จากปัญหาที่พบของสถานีรถไฟชุมพรนี้เอง ทำให้มีความจำเป็นที่จะต้องดำเนินการหาแนวทางในการพัฒนารูปแบบการให้บริการรถไฟเชิงสังคมที่ตอบสนองต่อหลักความเสมอภาคในการเข้าถึงบริการ ดังนั้นการศึกษานี้จึงมุ่งวิเคราะห์ผลกระทบของบริการรถไฟที่สถานีชุมพรต่อคุณภาพชีวิตของประชาชน โดยเฉพาะกลุ่มเปราะบางที่พึ่งพาการเดินทางด้วยรถไฟในชีวิตประจำวัน เพื่อให้เกิดความเสมอภาคในการเข้าถึงบริการ และสอดคล้องกับแนวคิดการพัฒนาสังคมฐานรากในบริบทของสถานีรถไฟชุมพร ซึ่งการศึกษาดังกล่าวในบริบทของสถานีรถไฟชุมพรจึงมีใช้เพียงประเด็นด้านประสิทธิภาพการเดินรถ แต่ยังสะท้อนบทบาทของระบบคมนาคมเชิงสังคมที่เน้นการยกระดับคุณภาพชีวิตและความเป็นธรรมทางพื้นที่ โดยเฉพาะในเมืองขนาดกลางที่ขาดทางเลือกในการเดินทาง การศึกษาออกแบบภายใต้กรอบแนวคิดด้านบริการสาธารณะ เช่น แรงจูงใจในการให้บริการ (Public Service Motivation) ความเสมอภาคในการเข้าถึง (Equity of Access) และค่าโดยสารเชิงสังคม (Social Fare) ซึ่งล้วนสอดคล้องกับเป้าหมายเชิงนโยบายของรัฐที่มุ่งลดความเหลื่อมล้ำ และสร้างระบบขนส่งที่ยั่งยืนสำหรับทุกคน

วัตถุประสงค์การศึกษา

1. เพื่อศึกษาสภาพการให้บริการรถไฟโดยสารเชิงสังคมของสถานีรถไฟชุมพรในบริบทของการเข้าถึงบริการสาธารณะของประชาชน
2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งต่อการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และประเมินผลกระทบของการให้บริการรถไฟเชิงสังคมที่มีต่อคุณภาพชีวิตของประชาชน โดยเฉพาะกลุ่มเป้าหมายที่มีความเปราะบางทางเศรษฐกิจและสังคม

3. เพื่อเสนอแนวทางในการพัฒนารูปแบบการให้บริการรถไฟฟ้าเชิงสังคมที่ตอบสนองต่อหลักความเสมอภาคในการเข้าถึงบริการ และสอดคล้องกับแนวคิดการพัฒนาสังคมฐานรากในบริบทของสถานีรถไฟชุมพร โดยดำเนินการศึกษาจากรูปแบบการให้บริการรถไฟฟ้าเชิงสังคมในต่างประเทศที่ประสบผลสำเร็จและนำมาใช้เป็นแนวทางเปรียบเทียบสำหรับการพัฒนานโยบายด้านระบบขนส่งมวลชนเพื่อสังคมในประเทศไทย

บททวนวรรณกรรม

1. แนวคิดเกี่ยวกับบริการสาธารณะเชิงสังคม (Social Public Service)

บริการสาธารณะ คือกิจกรรมที่ภาครัฐจัดขึ้นเพื่อประโยชน์ส่วนรวม มุ่งยกระดับคุณภาพชีวิต สร้างความเสมอภาคในการเข้าถึงบริการ และส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมทั้งในระดับชาติและท้องถิ่น (Robkob & Robkob, 2024) โดยมีหลักสำคัญ ได้แก่ ความเป็นธรรม ความเสมอภาค ความต่อเนื่อง และความโปร่งใส ในอดีต รัฐบาลบริการผ่านรัฐวิสาหกิจเพื่อหลีกเลี่ยงข้อจำกัดระบบราชการ แต่เมื่อเผชิญปัญหาด้านทุนและความคล่องตัว จึงเปิดทางให้ภาคเอกชนเข้าร่วมจัดบริการ เช่น ผ่าน พ.ร.บ.การจัดซื้อจัดจ้าง พ.ศ. 2560 และ พ.ร.บ.ร่วมลงทุนรัฐ-เอกชน พ.ศ. 2562 บริการสาธารณะแบ่งได้ 2 ระดับ คือ ระดับชาติ (เช่น การศึกษา ความมั่นคง) และระดับท้องถิ่น (เช่น สาธารณสุข สวัสดิการสิ่งแวดล้อม) (Chae-Tan et al., 2024) โดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) มีบทบาทสำคัญภายใต้รัฐธรรมนูญและ พ.ร.บ.กระจายอำนาจ พ.ศ. 2542 อย่างไรก็ตาม อปท. ยังเผชิญข้อจำกัดด้านงบประมาณ บุคลากร และอำนาจหน้าที่ที่ซ้ำซ้อน ส่งผลต่อประสิทธิภาพการให้บริการ ปัจจุบัน บริการสาธารณะควรเปิดกว้าง โปร่งใส และมีส่วนร่วม โดยบูรณาการความร่วมมือระหว่างรัฐ เอกชน และประชาชน เพื่อให้เกิดบริการที่มีคุณภาพและยั่งยืน (Jensantikul, 2025)

2. แนวคิดแรงจูงใจในการให้บริการสาธารณะ (Public Service Motivation: PSM)

แรงจูงใจในการให้บริการสาธารณะ (Public Service Motivation: PSM) คือแรงผลักดันภายในหรือที่ได้รับการหล่อหลอม ให้บุคคลมีความมุ่งมั่นในการทำงานเพื่อส่วนรวมผ่านการปฏิบัติงานภาครัฐ ผู้ที่มี PSM สูงมักมีจิตสำนึกสาธารณะ ต้องการเห็นสังคมดีขึ้น และภูมิใจที่ได้มีส่วนร่วมในการเปลี่ยนแปลงเชิงบวก PSM มีบทบาทสำคัญในการเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน ความผูกพันต่อองค์กร พฤติกรรมจริยธรรม และการรักษาบุคลากรที่มีคุณภาพ องค์กรสามารถส่งเสริม PSM ได้โดยสร้างบรรยากาศการทำงานที่สะท้อนคุณค่าการบริการสาธารณะ สนับสนุนการเติบโตในอาชีพ และยกย่องการทำงานเพื่อสังคม (Fakhrudi & Riani, 2023) ลักษณะสำคัญของ PSM ได้แก่ ความมุ่งมั่นต่อประโยชน์ส่วนรวม ความรู้สึกว่าการทำงานภาครัฐมีคุณค่า และแรงจูงใจที่ตั้งอยู่บนจริยธรรมและหน้าที่พลเมือง การส่งเสริม

PSM ยังต้องอาศัยภาวะผู้นำที่เข้าใจคุณค่าการบริการสาธารณะ การออกแบบงานที่มีความหมาย และระบบจูงใจที่เน้นการยอมรับทางสังคมมากกว่าค่าตอบแทนเพียงอย่างเดียว (Hameduddin & Engbers, 2022)

3. แนวคิดการเข้าถึงบริการ (Accessibility & Equity of Access)

แนวคิดการเข้าถึงบริการ (Accessibility & Equity of Access) หมายถึง ความสามารถของประชาชนในการเข้าถึงบริการพื้นฐานที่จำเป็น เช่น สาธารณสุข การศึกษา และการคมนาคม อย่างสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และไม่เป็นการละเมิดสิทธิโดยไม่จำกัดเฉพาะด้านกายภาพเท่านั้น แต่ยังสะท้อนถึงความเป็นธรรมทางสังคม (Social Equity) ซึ่งไม่จำเป็นต้องให้บริการเหมือนกันทุกคน แต่ควรตอบสนองต่อบริบทและความต้องการเฉพาะกลุ่ม หากกลุ่มเปราะบางไม่สามารถเข้าถึงบริการเหล่านี้ได้อย่างเพียงพอ อาจส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิต และถือเป็นประเด็นจริยธรรมที่รัฐควรใส่ใจ (Van Wee, 2022) การวัดระดับการเข้าถึงแบ่งเป็น 2 ประเภทหลัก ได้แก่ 1) การเข้าถึงเชิงพื้นที่ (Place-Based Accessibility) พิจารณาจากตำแหน่งทางภูมิศาสตร์และโครงสร้างพื้นฐาน และ 2) การเข้าถึงเชิงบุคคล (People-Based Accessibility) ประเมินจากพฤติกรรมและข้อจำกัดการเดินทางของแต่ละคน แนวคิดนี้จึงเป็นตัวชี้วัดสำคัญในการประเมินผลกระทบของการพัฒนา โดยเฉพาะด้านคมนาคม ว่านโยบายหรือการลงทุนสามารถสร้างความเชื่อมโยงและความเสมอภาคในสังคมได้หรือไม่ (Shafiq et al., 2024)

4. แนวคิดเกี่ยวกับค่าโดยสารเชิงสังคม (Social Fare)

ค่าโดยสารเชิงสังคม (Social Fare) เป็นแนวคิดในการกำหนดราคาค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะที่มุ่งเน้นความเท่าเทียมในการเข้าถึงมากกว่าการแสวงหากำไรสูงสุด โดยมีเป้าหมายเพื่อสนับสนุนกลุ่มประชาชนที่เผชิญข้อจำกัดด้านรายได้หรือการเดินทาง เช่น ผู้มีรายได้น้อย นักเรียน ผู้สูงอายุ ผู้พิการ และประชาชนในพื้นที่ห่างไกล แนวคิดนี้ตั้งอยู่บนหลักการพื้นฐานว่าการเดินทางคือสิทธิขั้นพื้นฐานที่ทุกคนควรสามารถเข้าถึงได้อย่างเท่าเทียม เพราะการเดินทางเกี่ยวข้องโดยตรงกับโอกาสในการศึกษา การประกอบอาชีพ การเข้าถึงบริการด้านสุขภาพ และการมีส่วนร่วมในสังคมอย่างมีศักดิ์ศรี (Waldorf et al., 2025) ในความเป็นจริง กลุ่มผู้มีรายได้น้อยมักต้องใช้สัดส่วนรายได้จำนวนมากไปกับค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ส่งผลให้เกิดภาระทางเศรษฐกิจที่กระทบต่อคุณภาพชีวิต การใช้มาตรการลดค่าโดยสารหรือการจัดให้มีสิทธิพิเศษ เช่น ตั๋วราคาพิเศษ บัตรโดยสารเหมาจ่าย หรือระบบรวมค่าโดยสารข้ามระบบ (เช่น รถไฟ-รถเมล์) จึงเป็นแนวทางที่มีประสิทธิภาพในการลดภาระดังกล่าว และช่วยส่งเสริมความเสมอภาคในการเดินทางได้อย่างเป็นรูปธรรม นอกจากนี้ การออกแบบนโยบายค่าโดยสารที่มีลักษณะเป็นธรรมควรคำนึงถึงคุณลักษณะเฉพาะของผู้ใช้บริการ เช่น เพศ อายุ รายได้ หรือความสามารถในการเข้าถึงยานพาหนะส่วนตัว ปัจจัยเหล่านี้มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการเดินทาง และหากไม่ถูกรวมอยู่ในการประเมินความเป็นธรรมด้านการเข้าถึง อาจนำไปสู่ข้อบกพร่องในการกำหนดนโยบาย ดังนั้น ค่า

โดยสารเชิงสังคมจึงไม่ใช่เพียงเรื่องของราคาต่ำลงเท่านั้น แต่เป็นการออกแบบระบบขนส่งสาธารณะที่ตอบสนองต่อความแตกต่างของผู้คนในสังคม เพื่อสร้างโอกาสที่เท่าเทียมในการดำรงชีวิตและพัฒนาอย่างยั่งยืน (Silver et al., 2023)

5. แนวคิดการพัฒนาสังคมฐานราก (Grassroots Development)

การพัฒนาสังคมฐานราก (Grassroots Development) คือแนวทางการพัฒนาที่มุ่งเน้นการเริ่มต้นจากประชาชนระดับล่าง หรือคนในชุมชนให้เป็นศูนย์กลางของกระบวนการเปลี่ยนแปลง โดยมีเป้าหมายเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของคนในพื้นที่อย่างยั่งยืน แนวคิดนี้เชื่อว่าการพัฒนาจะเกิดผลอย่างแท้จริงเมื่อประชาชนมีบทบาทในการคิด วิเคราะห์ ตัดสินใจ และลงมือปฏิบัติด้วยตนเอง มากกว่าการพัฒนาในลักษณะสั่งการจากบนลงล่าง (top-down) ที่เน้นการควบคุมจากส่วนกลางหรือผู้มีอำนาจเท่านั้น แนวทางดังกล่าวจึงส่งเสริมให้เกิดกระบวนการจากล่างขึ้นบน (bottom-up) ที่ประชาชนในพื้นที่สามารถร่วมกันกำหนดปัญหา ความต้องการ และแนวทางแก้ไข โดยใช้ความรู้ ภูมิปัญญาท้องถิ่น ค่านิยม และวัฒนธรรมของชุมชนเป็นฐานสำคัญของการดำเนินงาน (Tobi & Oikhala, 2021) ในบริบทของประเทศไทย การศึกษาของ Phetuthai (2025) ในพื้นที่ชุมชนคลองท่าข้าม จังหวัดสุราษฎร์ธานี แสดงให้เห็นว่า ชุมชนที่มีความเข้มแข็งสามารถจัดการความขัดแย้งระหว่างอุตสาหกรรมและชุมชนได้ผ่านกระบวนการมีส่วนร่วมจากล่างขึ้นบน ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าการพัฒนาสังคมฐานรากที่แท้จริงต้องอาศัยการเสริมสร้างศักยภาพชุมชนควบคู่ไปกับการสนับสนุนจากภาครัฐ (Phetuthai, 2025) การพัฒนาที่แท้จริงจึงไม่ควรมุ่งเน้นเพียงตัวเลขการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ แต่ต้องเป็นกระบวนการที่ครอบคลุมทั้งมิติทางสังคม การเมือง และเศรษฐกิจอย่างสมดุล แม้ว่าภาครัฐหรือหน่วยงานส่วนกลางจะมีบทบาทในการจัดสรรทรัพยากรเพื่อสนับสนุนโครงการพัฒนาชุมชน แต่แนวคิดการพัฒนาระดับรากหญ้ายืนยันว่า การพัฒนาจะเกิดผลลัพธ์ที่มีคุณค่ามากกว่าเมื่อโครงการต่าง ๆ เริ่มต้นจากความต้องการที่แท้จริงของประชาชน และมีประชาชนเป็นผู้นำในการกำหนดเป้าหมาย ทิศทาง และแนวทางปฏิบัติ ด้วยการวางแผนอย่างรอบคอบและเหมาะสมกับบริบทของพื้นที่ แนวคิดนี้ยังมุ่งเน้นการเสริมสร้างพลังให้กับประชาชน โดยเฉพาะกลุ่มช่วยเหลือตนเอง (Self-Help Groups) เพื่อให้พวกเขามีศักยภาพในการกำหนดอนาคตของตนเอง ตั้งแต่ขั้นตอนการตัดสินใจ การวางแผน การดำเนินการ ไปจนถึงการได้รับผลประโยชน์อย่างเป็นธรรม ซึ่งทั้งหมดนี้สะท้อนถึงการสร้างสังคมที่มีความเสมอภาค เป็นธรรม และเข้มแข็งจากฐานรากอย่างแท้จริง (Abiola et al., 2023)

วิธีการดำเนินการ

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงประยุกต์ (Applied Research) ที่มุ่งเน้นการประเมินผลกระทบเชิงสังคมจากการให้บริการรถไฟโดยสารเชิงสังคม พร้อมทั้งเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน โดยเฉพาะกลุ่มเปราะบางในพื้นที่จังหวัดชุมพร การวิจัยให้ความสำคัญกับกลุ่มประชาชนที่ใช้บริการรถไฟในชีวิตประจำวัน โดยเฉพาะผู้มีรายได้น้อย ผู้สูงอายุ นักเรียน นักศึกษา และผู้พิการ ซึ่งเป็นกลุ่มที่พึ่งพาระบบขนส่งสาธารณะต้นทุนต่ำอย่างต่อเนื่อง เพื่อสะท้อนถึงความสามารถในการเข้าถึงบริการและผลกระทบที่มีต่อคุณภาพชีวิตอย่างเป็นรูปธรรม การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ดำเนินการผ่านการวิเคราะห์เอกสาร (Documentary Analysis) โดยรวบรวมข้อมูลจากรายงานนโยบาย เอกสารวิชาการจากแหล่งข้อมูลที่น่าเชื่อถือได้ เช่น ข้อมูลจากเว็บไซต์ขององค์กรภาครัฐ เช่น กระทรวง กรม หรือหน่วยงานรัฐบาลต่างๆ สถาบันการศึกษาและหน่วยงานวิจัย เช่น มหาวิทยาลัย สถาบันวิจัย องค์การระหว่างประเทศ เป็นต้น รวมถึงงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของระบบรถไฟเชิงสังคมทั้งในประเทศและต่างประเทศที่ได้รับการตีพิมพ์ในวารสารวิชาการระดับชาติที่มีความน่าเชื่อถือ เพื่อนำมาใช้ในการเปรียบเทียบเชิงนโยบาย ข้อมูลที่รวบรวมจะถูกวิเคราะห์ในเชิงเนื้อหา (Content Analysis) โดยใช้กระบวนการตีความและจำแนกประเด็นตามกรอบแนวคิดที่กำหนดไว้ล่วงหน้า จากนั้นจะสังเคราะห์แนวโน้ม ปัญหา และโอกาสในการพัฒนาระบบบริการรถไฟเชิงสังคมในพื้นที่ศึกษา รวมถึงจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่สอดคล้องกับบริบททางสังคมและเศรษฐกิจของประเทศไทย เพื่อสนับสนุนการเข้าถึงบริการอย่างเป็นธรรมและยั่งยืนสำหรับทุกกลุ่มประชาชน

ผลการวิจัย

1. สภาพการให้บริการรถไฟโดยสารเชิงสังคมของสถานีรถไฟชุมพรในบริบทของการเข้าถึงบริการสาธารณะของประชาชน

สถานีรถไฟชุมพรมีบทบาทสำคัญในฐานะสถานีหลักของภาคใต้ตอนบน เป็นจุดเชื่อมระหว่างภาคกลางและภาคใต้ ทั้งด้านการเดินทาง เศรษฐกิจ และการเข้าถึงบริการสาธารณะ โดยเฉพาะหลังเปิดใช้โครงการรถไฟทางคู่สายใต้ช่วงนครปฐม-ชุมพร ซึ่งยกระดับประสิทธิภาพของระบบรางทั้งด้านความถี่ ความเร็ว และความปลอดภัย โดยจะมีการติดตั้งระบบควบคุมอิเล็กทรอนิกส์และอาณัติสัญญาณอัตโนมัติแล้วเสร็จภายในปี 2568 - 2570 ในเชิงสังคม รถไฟทางคู่ช่วยลดความเหลื่อมล้ำในการเดินทาง โดยเฉพาะสำหรับกลุ่มเปราะบาง เช่น ผู้มีรายได้น้อย ผู้สูงอายุ นักเรียน และผู้พิการ ที่สามารถเข้าถึงบริการขนส่งต้นทุนต่ำได้มากขึ้น สถานีชุมพรจึงเป็นกลไกโครงสร้างที่ส่งเสริมความเท่าเทียมด้านการเดินทางและการเข้าถึงบริการพื้นฐานในพื้นที่ที่มีประชากรกระจายและแรงงานแฝงจำนวนมาก

(Government Citizen Communication Center, 2024) ข้อมูลจากการรถไฟแห่งประเทศไทยระบุว่า ในปี 2566 ระบุว่า การให้บริการรถไฟของประเทศไทยนั้น ส่วนใหญ่จะอยู่ในรูปแบบของรถไฟเชิงสังคม คือ ขบวนรถโดยสารของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่ให้บริการแก่ประชาชนทั่วไปในราคาที่เข้าถึงได้ เน้นการให้บริการเพื่อสังคมเป็นหลัก โดยในปี 2566 มีการให้บริการกว่า 10.8 ล้านเที่ยว ซึ่งแม้ว่าจะมีจำนวนการดำเนินรถสูง มีค่าบริการโดยสารที่ต่ำ แต่ปัญหาที่พบ คือ คุณภาพการบริการทั้งในเรื่องของความสะดวกในการเดินทางที่ไม่แน่นอน ไม่สม่ำเสมอ ซึ่งสำหรับสถานีรถไฟชุมพรนั้นปัญหาที่พบมากที่สุด คือ ความสะดวกในการให้บริการขบวนรถเชิงสังคม ในช่วงเวลากลางวัน (Office of Transport and Traffic Policy and Planning, 2024) ซึ่งจากปัญหาที่พบสะท้อนให้เห็นถึงความจำเป็นในการที่จะต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบขนส่งที่เท่าเทียมควบคู่ไปกับการสร้างคนคุณภาพ ขณะเดียวกัน โครงการโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ เช่น รถไฟฟ้ารางคู่และแลนด์บริดจ์ ชุมพร-ระนอง แม้จะเพิ่มศักยภาพด้านโลจิสติกส์ แต่ภาคประชาสังคมและนักวิชาการได้แสดงความกังวลถึงผลกระทบต่อทรัพยากรทางทะเล วิถีชีวิตชุมชน และอาชีพประมง หากไม่มีมาตรการคุ้มครองที่รอบด้านและเป็นธรรม การให้บริการรถไฟเชิงสังคมของสถานีรถไฟชุมพรมีบทบาทสำคัญในการเข้าถึงบริการของกลุ่มประชาชนหลากหลาย โดยเฉพาะผู้เปราะบาง แต่ยังจำเป็นต้องพัฒนาคุณภาพ ความสะดวก และการออกแบบบริการให้ตอบโจทย์ผู้ใช้นามากขึ้น พร้อมทั้งกำกับโครงการใหม่ให้คำนึงถึงสิทธิและคุณภาพชีวิตของชุมชนในระยะยาว (EnLAW Foundation et al., 2025)

2. ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนต่อการให้บริการรถไฟโดยสารเชิงสังคม กรณีศึกษา สถานีรถไฟชุมพร

2.1 ความสะดวกในการเดินทาง

ความสะดวกในการเดินทางรถไฟเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อความสามารถในการเข้าถึงของประชาชน โดยเฉพาะในกลุ่มผู้มีรายได้น้อยหรือกลุ่มเปราะบาง เช่น ผู้สูงอายุ ผู้พิการ และนักเรียน ซึ่งต้องพึ่งพาการเดินทางต้นทุนต่ำอย่างต่อเนื่อง การเปิดใช้ทางคู่สายใต้ช่วงนครปฐม-ชุมพร มีระยะทาง 421 กิโลเมตร ช่วยให้การเดินทางมีความถี่และคล่องตัวมากขึ้น ซึ่งจะลดเวลาในการเดินทาง เพิ่มจำนวนขบวนรถ และอำนวยความสะดวกในการเดินทางประจำวันของประชาชนได้ดีขึ้น (Government Citizen Communication Center, 2024) อย่างไรก็ตาม รายงานจากแผนพัฒนาสังคมจังหวัดระบุว่าช่วงนอกเวลาเร่งด่วนหรือนอกเขตเมืองยังมีบริการไม่เพียงพอ ส่งผลให้ผู้ใช้บริการบางกลุ่มยังประสบอุปสรรคในการเดินทาง เช่น ต้องรอรถนานหรือไม่มีเที่ยวรถรองรับในบางช่วงเวลา (Chumphon Provincial Social Development and Human Security Planning Committee, 2025) ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยของ Chatchawnchanchanakij (2019) ที่ศึกษาความพึงพอใจของผู้โดยสารรถไฟ อาเภอเมืองชุมพร จังหวัดชุมพร ที่พบว่า ผู้โดยสารรถไฟที่มีต่อการให้บริการของการรถไฟในอำเภอเมืองชุมพร จังหวัดชุมพร

อยู่ในระดับปานกลางเท่านั้น โดยพบว่า ผู้โดยสารพึงพอใจต่อปัจจัยด้านกระบวนการให้บริการน้อยที่สุด เมื่อเทียบกับด้านอื่นๆ ซึ่งผลการศึกษาส่งสะท้อนให้เห็นถึงความจำเป็นในการพัฒนาการให้บริการรถไฟโดยสารเชิงสังคมของสถานีรถไฟชุมพร

2.2 ความคุ้มค่าของค่าโดยสาร

แนวคิดค่าโดยสารเชิงสังคม (Social Fare) ที่รัฐกำหนดราคาค่าโดยสารให้ต่ำกว่าต้นทุนจริงเพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มโดยเฉพาะผู้มีรายได้น้อยสามารถเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ ถือเป็นหัวใจสำคัญของบริการรถไฟชุมพร สภาองค์กรของผู้บริโภคชี้ว่า รถไฟเป็นระบบขนส่งที่คุ้มค่าและตอบโจทย์ด้านความเป็นธรรมทางสังคม เนื่องจากช่วยลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางให้กับกลุ่มเปราะบาง และส่งเสริมความเสมอภาคในการเข้าถึงโอกาสทางการศึกษา สุขภาพ และอาชีพ (Thailand Consumer Council, 2025) รายงานเศรษฐกิจครัวเรือนจังหวัดชุมพรพบว่า ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับยานพาหนะและการเดินทางคิดเป็น 17.3% ของค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเดือน ซึ่งแสดงว่าหากรัฐสามารถให้บริการขนส่งสาธารณะที่มีค่าโดยสารต่ำและครอบคลุมมากขึ้น จะช่วยลดภาระรายจ่ายของครัวเรือนได้อย่างมีนัยสำคัญ (National Statistical Office, 2023)

2.3 ภาพลักษณ์ของระบบรถไฟ

ภาพลักษณ์ของระบบรถไฟส่งผลต่อความเชื่อมั่นและการตัดสินใจใช้บริการของประชาชน โดยเฉพาะในพื้นที่ที่ต้องแข่งขันกับรูปแบบการเดินทางอื่น เช่น รถโดยสารหรือรถยนต์ส่วนบุคคล การยกระดับโครงสร้างพื้นฐานทางราง เช่น ระบบสัญญาณ ระบบลูกศรทางสะดวกอิเล็กทรอนิกส์ (E-token) และการพัฒนาสถานี รวมถึงการเชื่อมโยงกับโครงการแลนด์บริดจ์ชุมพร-ระนอง ทำให้ระบบรถไฟถูกมองว่าเป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจในระดับมหภาค และเสริมภาพลักษณ์ด้านความทันสมัยของการขนส่งภาคใต้ (EnLAW Foundation et al., 2025) อย่างไรก็ตาม ยังมีข้อกังวลจากแผนพัฒนาสังคมระดับจังหวัดว่า ภาพลักษณ์ของสถานีรถไฟในบางพื้นที่ยังไม่ตอบโจทย์ผู้ใช้บริการ เช่น ความสะอาด การจัดการจุดรอโดยสาร และความปลอดภัยที่อาจมีผลต่อความรู้สึกไว้วางใจของผู้โดยสารกลุ่มเปราะบาง (Chumphon Provincial Office of Social Development and Human Security, 2024)

2.4 ความสะดวกในการใช้บริการ

ความสะดวกในการเข้าถึงและใช้บริการ เช่น ที่นั่งเพียงพอ ระบบจำหน่ายตั๋ว การเข้าถึงสำหรับผู้พิการ และความปลอดภัยที่สถานี รวมทั้งการกำหนดเวลาเดินรถและรูปแบบขบวนรถที่หลากหลายเพิ่มมากขึ้น อาทิ การยกระดับให้มีรถไฟโดยสารเชิงสังคมระบบปรับอากาศระยะสั้นรูปแบบเมืองต่อเมือง เช่น ประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร - สุราษฎร์ธานี เชื่อมโยงระหว่างภูมิภาค ซึ่งในปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยมีการนำเอาขบวนรถโดยสารเชิงพาณิชย์ มาปรับรูปแบบเป็นการให้บริการกึ่งเชิง

สังคมที่สถานีรถไฟชุมพร อาทิ กำหนดให้ขบวนรถด่วนพิเศษที่ 39/40 และ 43/44 ต้นทางสถานีรถไฟกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ ปลายทางสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี เมื่อขบวนรถมาถึงสถานีรถไฟชุมพร การรถไฟฯ จะไม่เรียกเก็บค่าธรรมเนียมขบวนรถ และค่าธรรมเนียมปรับอากาศกับผู้โดยสารที่ขึ้นขบวนรถเพื่อโดยสารที่สถานีรถไฟชุมพร ถึงสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี ในเที่ยวไป และจากสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี ถึงสถานีชุมพร ในเที่ยวกลับ คงเหลือเพียงค่าโดยสารอัตราปกติ เป็นองค์ประกอบสำคัญที่ส่งผลต่อการตัดสินใจใช้บริการอย่างต่อเนื่อง แผนพัฒนาสังคมจังหวัดชุมพรระบุถึงความจำเป็นในการส่งเสริมการเดินทางที่ปลอดภัย เข้าถึงง่าย และเป็นธรรม ซึ่งเน้นการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกแก่กลุ่มเป้าหมายเฉพาะ เช่น ทางลาด ห้องน้ำสำหรับผู้พิการ และระบบข้อมูลเดินทางที่เข้าใจง่าย ข้อมูลจากสภาองค์กรผู้บริโภคยังระบุว่า ระบบขนส่งสาธารณะควรเน้นความสะดวก และไม่เลือกปฏิบัติ เช่น มีบริการที่สอดคล้องกับตารางชีวิตของผู้ใช้ ทั้งในเชิงเวลาและจุดจอด (Thailand Consumer Council, 2025)

3. ประเมินผลกระทบของการให้บริการรถไฟเชิงสังคมที่มีต่อคุณภาพชีวิตของประชาชน โดยเฉพาะกลุ่มเป้าหมายที่มีความเปราะบางทางเศรษฐกิจและสังคม

การให้บริการรถไฟนั้น สามารถส่งผลกระทบทั้งเชิงบวก และเชิงลบต่อสังคมได้ ซึ่งสำหรับผลกระทบเชิงบวก คือ เมื่อค่าโดยสารรถไฟมีราคาถูก จึงเป็นผลดีต่อประชาชนโดยกลุ่มเปราะบางทางเศรษฐกิจและสังคม ในการสามารถเลือกใช้บริการรถไฟในการเดินทางเพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายได้ ดังนั้นการเปิดใช้โครงการรถไฟทางคู่สายใต้ช่วงนครปฐม-ชุมพร ช่วยเพิ่มความถี่ของขบวนรถ ลดระยะเวลาและต้นทุนการเดินทาง โดยเฉพาะครัวเรือนในชุมพรสามารถลดค่าใช้จ่ายด้านการเดินทาง ซึ่งสูงถึง 17.3% ของรายจ่ายต่อเดือน หรือประมาณ 4,086 บาท (Government Citizen Communication Center, 2024) สอดคล้องกับเป้าหมายของแผนพัฒนาสังคมจังหวัดชุมพรที่เน้นการลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจ (Chumphon Provincial Office of Social Development and Human Security, 2024) แต่อย่างไรก็ตาม ยังมีข้อจำกัดที่ควรพัฒนา เช่น ความถี่ของรถไฟนอกเวลาเร่งด่วนยังไม่ทั่วถึงในบางพื้นที่ สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการและผู้สูงอายุในบางสถานียังไม่เพียงพอ เช่น ทางลาด ห้องน้ำ หรือบริการช่วยเหลือ ขณะเดียวกันภาพลักษณ์ของบริการด้านความสะดวก ปลอดภัย และการสื่อสารข้อมูลยังต้องปรับปรุง การให้บริการรถไฟเชิงสังคมถือเป็นกลไกสำคัญในการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานกับการพัฒนาสังคมฐานราก โดยเฉพาะในบริบทของโครงการขนาดใหญ่ เช่น แลนด์บริจด์ชุมพร-ระนอง ซึ่งต้องคำนึงถึงการเคลื่อนย้ายประชากรอย่างเท่าเทียม แผนพัฒนาจังหวัดจึงให้ความสำคัญกับระบบขนส่งที่ปลอดภัย ทั่วถึง และครอบคลุมทุกกลุ่มประชากร โดยมีรถไฟราคาถูกเป็นเครื่องมือสำคัญในการยกระดับคุณภาพชีวิตอย่างยั่งยืน (Chumphon Provincial Office of Social Development and Human Security, 2024)

ในขณะเดียวกันในการเปิดใช้โครงการรถไฟทางคู่สายใต้ช่วงนครปฐม-ชุมพร ก็มีแนวโน้มในการส่งผลกระทบต่อสังคมได้เช่นเดียวกัน โดยอ้างอิงจากผลการวิจัยเรื่อง การประเมินผลกระทบทางสังคมจากการสร้างรถไฟทางคู่สายอีสาน: ศึกษากรณีช่วงมาบะเปา - ชุมทางถนนจรัสและชุมทางถนนจรัส - ขอนแก่น พบว่า การสร้างรถไฟทางคู่ส่งผลกระทบต่อชีวิตของประชาชนในพื้นที่ที่ก่อสร้างทางรถไฟ เช่น การโยกย้ายบ้านเรือนที่รูก่อสร้างทางรถไฟ การเกิดอุบัติเหตุระหว่างก่อสร้าง และการจราจรติดขัดบริเวณจุดตัดผ่านทางรถไฟ รวมถึงความจำเป็นที่จะต้องมีการรื้อถอนสถานีเก่าที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ เป็นต้น (Li, 2018)

4. แนวทางในการพัฒนารูปแบบการให้บริการรถไฟเชิงสังคมที่ตอบสนองต่อหลักความเสมอภาคในการเข้าถึงบริการ และสอดคล้องกับแนวคิดการพัฒนาสังคมฐานรากในบริบทของสถานีรถไฟชุมพร

การสร้างความเสมอภาคในการเข้าถึงบริการรถไฟเริ่มจากการจัดระบบบริการที่ตอบสนองต่อการเดินทางของประชาชนในทุกช่วงเวลาและพื้นที่ โดยเฉพาะพื้นที่ชนบทหรือห่างไกลสถานีหลัก แนวทางสำคัญคือการเพิ่มความถี่ของขบวนรถ ทั้งในช่วงเร่งด่วนและนอกเวลาเร่งด่วน รวมถึงการพัฒนาเส้นทางรอง เช่น ขบวนรถไฟท้องถิ่นที่เชื่อมชุมชนรอบนอกเข้าสู่สถานีรถไฟชุมพร เพื่อลดความเหลื่อมล้ำด้านภูมิศาสตร์ และส่งเสริมความเป็นธรรมในการเดินทาง นอกจากนี้ การออกแบบสถานีควรตอบสนองต่อความหลากหลายของผู้ใช้บริการ โดยเน้น Universal Design เช่น การจัดทำทางลาด บันไดเลื่อน ห้องน้ำสำหรับผู้สูงอายุ ป้ายเสียงและตัวอักษรขนาดใหญ่ รวมถึงการจัดเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวก เพื่อให้กลุ่มเปราะบาง เช่น ผู้สูงอายุ ผู้พิการ เด็ก และผู้ที่มีข้อจำกัดด้านการเคลื่อนไหวสามารถใช้บริการได้อย่างเท่าเทียม (Chumphon Provincial Office of Social Development and Human Security, 2024) ด้านค่าโดยสาร ควรกำหนดระบบราคาที่ยืดหยุ่นและเป็นธรรม เช่น การให้ส่วนลดแก่ผู้ถือบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ นักเรียน นักศึกษา ผู้สูงอายุ และผู้พิการ รวมถึงการจัดทำบัตรโดยสารรายเดือนหรือรายเที่ยวราคาประหยัดสำหรับผู้เดินทางประจำ เพื่อบรรเทาภาระค่าใช้จ่าย และสร้างความเสมอภาคในมิติทางเศรษฐกิจ หัวใจของการพัฒนาเชิงฐานรากคือการมีส่วนร่วมของประชาชน บริการรถไฟเชิงสังคมควรเปิดโอกาสให้ชุมชนมีบทบาทในการกำหนดรูปแบบบริการ เช่น การตั้งคณะกรรมการชุมชนเพื่อสะท้อนข้อเสนอแนะ การจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับเส้นทางและเวลาการเดินทาง รวมถึงการส่งเสริมกิจกรรมดูแลสถานีโดยชุมชนเอง ซึ่งจะช่วยสร้างความรู้สึกเป็นเจ้าของและเสริมสร้างพลังชุมชน (National Statistical Office, 2023) ทั้งนี้ ประสพการณ์จากพื้นที่ภาคใต้ตอนบนชี้ให้เห็นว่า ความร่วมมือระหว่างภาครัฐและชุมชนในการลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจมีบทบาทสำคัญต่อการยกระดับคุณภาพชีวิต Chankomut (2025) ศึกษาความร่วมมือระหว่างรัฐและชุมชนในการลดความเหลื่อมล้ำผ่านโปรแกรมฝึกอาชีพในอำเภอวิภาวดี จังหวัดสุราษฎร์ธานี พบว่า กระบวนการที่ให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการออกแบบโปรแกรมสามารถยกระดับรายได้ของครัวเรือนที่มีรายได้ต่ำกว่าเกณฑ์ได้อย่าง

เป็นรูปธรรม แนวทางดังกล่าวสามารถนำมาปรับใช้กับการพัฒนาสถานีรถไฟชุมพรให้เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจชุมชน โดยเชื่อมโยงระบบขนส่งราคาถูกลงกับโอกาสทางเศรษฐกิจของประชาชนในพื้นที่ (Chankomut, 2025)

การพัฒนาแบบฐานรากจะมีความสมบูรณ์เมื่อบริการรถไฟสามารถกระจายผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจสู่คนในพื้นที่ สถานีรถไฟชุมพรควรพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจชุมชน เช่น จัดพื้นที่จำหน่ายสินค้าท้องถิ่น บริการนำเที่ยวโดยรถไฟ และกิจกรรมตลาดนัดวิถีชุมชน สิ่งเหล่านี้จะช่วยสร้างรายได้ เสริมเศรษฐกิจชุมชน และทำให้รถไฟเชิงสังคมเป็นมากกว่าการขนส่ง แต่เป็นเครื่องมือสำคัญในการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในระดับฐานรากอย่างแท้จริง

5. รูปแบบการให้บริการรถไฟเชิงสังคมในต่างประเทศที่ประสบผลสำเร็จ และนำมาใช้เป็นแนวทางเปรียบเทียบสำหรับการพัฒนาโยบายด้านระบบขนส่งมวลชนเพื่อสังคมในประเทศไทย

การให้บริการรถไฟเชิงสังคมในหลายประเทศสะท้อนศักยภาพของระบบขนส่งมวลชนในการยกระดับคุณภาพชีวิต ลดความเหลื่อมล้ำ และส่งเสริมความเป็นธรรมทางสังคม โดยเฉพาะเมื่อมีกลไกรองรับกลุ่มเปราะบางร่วมกับการสนับสนุนจากภาครัฐ ประสบการณ์เหล่านี้สามารถใช้เป็นแนวทางพัฒนาโยบายระบบรถไฟสังคมของประเทศไทย โดยเฉพาะในบริบทสถานีรถไฟชุมพรซึ่งเป็นศูนย์กลางการเดินทางของภาคใต้ ดังนี้

5.1 เมืองทาลลินน์ ประเทศเอสโตเนีย ซึ่งพบว่า การรถไฟในทาลลินน์เป็นเครือข่ายภายในประเทศเป็นหลัก ซึ่งให้บริการเชื่อมต่อเมืองและภูมิภาคอื่นๆ ในเอสโตเนีย โดยเฉพาะอย่างยิ่งการรถไฟระหว่างประเทศไปยังลัตเวียที่ Valga โดยในการใช้บริการรถไฟนั้น มีการจัดบริการรถไฟฟรีเพื่อความเท่าเทียมนโยบาย Free Public Transport (FFPT) ช่วยเพิ่มจำนวนผู้โดยสารและลดภาระค่าใช้จ่ายของกลุ่มรายได้น้อยอย่างมีนัยสำคัญ (Silver et al., 2023) ซึ่งความน่าสนใจ คือ เอสโตเนียเตรียมเป็นชาติแรกในโลก ที่เปิดให้ใช้ขนส่งสาธารณะฟรีทั่วประเทศ โดยเริ่ม 1 กรกฎาคม 2568 นี้ ดังนั้นแนวทางที่เหมาะสมสำหรับไทย คือ การกำหนดช่วงเวลาเดินทางฟรี หรือจัดส่วนลดสำหรับผู้สูงอายุ นักเรียน และผู้พิการ เพื่อขยายโอกาสในการเข้าถึงระบบขนส่งต้นทุนต่ำ (Jensantikul, 2025)

5.2 ประเทศอินเดีย การรถไฟของอินเดีย (Indian Railways) เป็นเครือข่ายรถไฟขนาดใหญ่ที่รัฐบาลอินเดียเป็นผู้ดำเนินการ โดยมีบทบาทสำคัญต่อการขนส่งผู้คนและสินค้า เป็นหนึ่งในเครือข่ายรถไฟที่ใหญ่ที่สุดในโลก มีความสำคัญทางเศรษฐกิจ และมีรถไฟภูเขาบางสายที่ได้รับการขึ้นทะเบียนเป็น แหล่งมรดกโลก ซึ่งจากการศึกษาพบว่า รัฐบาลอินเดียให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ นอกจากนี้ยังให้ความสำคัญกับบริการรถไฟราคาประหยัดรายเดือนสำหรับประชากรในชนบทที่มีข้อจำกัดด้านรายได้ ซึ่งสะท้อนแนวคิดลดความเหลื่อมล้ำเชิงพื้นที่ (Shafiq et al., 2024) ดังนั้นประเทศไทยควรพัฒนาเส้นทาง

รองจากสถานีชุมพรเชื่อมพื้นที่ชนบท พร้อมจัดขบวนรถราคาประหยัด รถโดยสารปรับอากาศระยะสั้น ที่ตอบโจทย์การเดินทางประจำวันของกลุ่มเปราะบางซึ่งเดินทางในช่วงเวลากลางวันเป็นส่วนใหญ่

5.3 สหราชอาณาจักร การรถไฟของสหราชอาณาจักรประกอบด้วยเครือข่ายรถไฟ National Rail ที่ครอบคลุมทั่วประเทศ และรถไฟใต้ดินลอนดอน (London Underground) ที่เก่าแก่ที่สุดในโลก โดยมีบริษัทเดินรถไฟเอกชนให้บริการ เช่น LNER (London North Eastern Railway) และผู้ให้บริการอื่นๆ ในการเดินทางในลอนดอน สามารถใช้บัตร Oyster หรือ Travelcard ส่วนในระดับประเทศ ผู้เดินทางสามารถใช้บัตรส่วนลด Railcard หรือบัตร Britrail Pass เพื่อประหยัดค่าตั๋วได้ อีกทั้งยังมีระบบตั๋วสวัสดิการและเทคโนโลยีดิจิทัล ระบบ Travel Concession Card สำหรับผู้มีรายได้น้อยและกลุ่มเปราะบาง ควบคู่การใช้ตั๋วอิเล็กทรอนิกส์และแอปพลิเคชัน ส่งเสริมการเข้าถึงบริการอย่างทั่วถึง (Silver et al., 2023; Tobi & Oikhala, 2021) ประเทศไทยควรพัฒนาบัตรโดยสารสังคมที่เชื่อมโยงกับบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ หรือบัตรประชาชนอัจฉริยะ พร้อมส่งเสริมเทคโนโลยีในการวางแผนและติดตามผลเชิงนโยบาย

อภิปรายผล

1. สภาพการให้บริการรถไฟโดยสารเชิงสังคมของสถานีรถไฟชุมพรในบริบทของการเข้าถึงบริการสาธารณะของประชาชน

ผลการศึกษาชี้ให้เห็นถึงบทบาทสำคัญของสถานีรถไฟชุมพรในฐานะศูนย์กลางคมนาคมของภาคใต้ตอนบน โดยเฉพาะภายหลังการเปิดใช้โครงการรถไฟทางคู่สายใต้ ซึ่งช่วยเพิ่มความถี่ ความรวดเร็ว และความปลอดภัยในการเดินทาง ทั้งยังส่งเสริมการเข้าถึงบริการพื้นฐานของประชาชนในพื้นที่อย่างครอบคลุมมากยิ่งขึ้น ระบบรถไฟเชิงสังคมมีบทบาทสำคัญในการลดความเหลื่อมล้ำด้านการเดินทาง โดยเฉพาะในกลุ่มผู้มีรายได้น้อย ผู้สูงอายุ นักเรียน นักศึกษา และผู้พิการ ที่สามารถเข้าถึงระบบขนส่งต้นทุนต่ำได้มากขึ้น สะท้อนจากจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการรถไฟเชิงสังคมมากกว่ารถไฟเชิงพาณิชย์ถึงกว่า 3 เท่า แสดงให้เห็นว่า การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถดำเนินงานในฐานะเครื่องมือของรัฐในการสร้างความเป็นธรรมทางสังคมได้อย่างมีประสิทธิภาพ อย่างไรก็ตาม ระบบยังมีข้อจำกัดที่ควรได้รับการแก้ไข เช่น ความไม่สะดวกในการขึ้น-ลงรถสำหรับผู้พิการ ความถี่ของขบวนรถในช่วงนอกเวลาเร่งด่วน การเพิ่มขบวนรถรูปแบบเมืองต่อเมือง และสิ่งอำนวยความสะดวกในสถานีที่ยังไม่ทั่วถึง ส่งผลให้กลุ่มเปราะบางยังประสบปัญหาในการเข้าถึงบริการอย่างแท้จริง ในขณะเดียวกัน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ เช่น โครงการแลนด์บริดจ์ชุมพร-ระนอง แม้จะเอื้อต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ แต่ก็อาจส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตของชุมชนชายฝั่งและกลุ่มชาติพันธุ์ หากขาดมาตรการรองรับที่รอบด้าน ดังนั้น การให้บริการรถไฟเชิงสังคมของสถานีรถไฟชุมพรจึงถือเป็นเครื่องมือสำคัญในการขับเคลื่อนความเสมอภาค

และการพัฒนาสังคมฐานราก แต่ควรได้รับการพัฒนาในด้านคุณภาพ ความปลอดภัย และความครอบคลุมของบริการ ควบคู่กับการกำกับดูแลเชิงนโยบายอย่างรอบคอบ เพื่อไม่ให้เกิดการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานกลายเป็นภาระของชุมชนในระยะยาว แต่เป็นโอกาสในการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนอย่างแท้จริงและยั่งยืน

2. ปัจจัยที่ส่งผลต่อการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนต่อการให้บริการรถไฟฟ้าโดยสารเชิงสังคม กรณีศึกษา สถานีรถไฟชุมพร

ปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนผ่านบริการรถไฟฟ้าโดยสารเชิงสังคมในพื้นที่สถานีรถไฟชุมพร มีอยู่ 4 ด้านหลักที่เชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบ ได้แก่ ความถี่ในการเดินรถ เป็นปัจจัยพื้นฐานที่ส่งผลต่อความสะดวกในการเดินทาง โครงการรถไฟฟ้าทางคู่ช่วงนครปฐม-ชุมพรช่วยเพิ่มความถี่และความคล่องตัวของระบบรถไฟ ส่งผลให้ประชาชนสามารถเดินทางได้สะดวกขึ้น อย่างไรก็ตาม ยังพบว่าช่วงเวลานอกเร่งด่วนและพื้นที่นอกเขตเมืองยังมีเที่ยวรถไม่เพียงพอ ส่งผลให้บางกลุ่มยังเผชิญข้อจำกัดในการเดินทาง ความคุ้มค่าของค่าโดยสาร ถือเป็นหัวใจสำคัญของการให้บริการเชิงสังคม การกำหนดค่าโดยสารที่ต่ำกว่าต้นทุนจริงช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายของครัวเรือน โดยเฉพาะในกลุ่มรายได้น้อย และส่งเสริมความเสมอภาคในการเข้าถึงโอกาสด้านการศึกษา สุขภาพ และการประกอบอาชีพ ภาพลักษณ์ของระบบรถไฟ มีผลต่อความเชื่อมั่นของผู้ใช้บริการ แม้ระบบโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ระบบ E-token และโครงการเชื่อมโยงโลจิสติกส์จะช่วยยกระดับภาพลักษณ์ในภาพรวม แต่ยังมีข้อกังวลในระดับสถานี เช่น ความสะอาด ความปลอดภัย และสิ่งอำนวยความสะดวกที่อาจไม่ตอบโจทย์การใช้งานของกลุ่มเปราะบาง ความสะดวกในการใช้บริการ เป็นปัจจัยเชิงประสบการณ์ที่ส่งผลต่อการใช้บริการอย่างต่อเนื่อง ทั้งในด้านที่นั่งเพียงพอ ระบบจำหน่ายตั๋ว การเข้าถึงของผู้พิการ และการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างเหมาะสม ซึ่งสะท้อนถึงคุณภาพและความเท่าเทียมของระบบขนส่งสาธารณะในภาพรวม การยกระดับคุณภาพชีวิตผ่านระบบรถไฟฟ้าเชิงสังคม จำเป็นต้องพัฒนาอย่างรอบด้าน ทั้งด้านความถี่ ค่าโดยสาร ภาพลักษณ์ และความสะดวกในการใช้งาน โดยเฉพาะการออกแบบบริการที่ตอบสนองต่อความต้องการของกลุ่มเปราะบางอย่างแท้จริง เพื่อให้ระบบรถไฟฟ้าเป็นเครื่องมือที่สร้างความเสมอภาคและลดความเหลื่อมล้ำในระดับพื้นที่ได้อย่างเป็นรูปธรรม

3. ประเมินผลกระทบของการให้บริการรถไฟฟ้าเชิงสังคมที่มีต่อคุณภาพชีวิตของประชาชน โดยเฉพาะกลุ่มเป้าหมายที่มีความเปราะบางทางเศรษฐกิจและสังคม

การให้บริการรถไฟฟ้าเชิงสังคมส่งผลเชิงบวกต่อคุณภาพชีวิตของประชาชน โดยเฉพาะกลุ่มเปราะบางทางเศรษฐกิจและสังคม เช่น ผู้มีรายได้น้อย ผู้สูงอายุ ผู้พิการ และนักเรียน-นักศึกษา ซึ่งพึ่งพาระบบขนส่งต้นทุนต่ำในการเดินทางเพื่อทำงาน เรียนหนังสือ และเข้ารับบริการสาธารณสุข การเปิดใช้โครงการรถไฟฟ้าทางคู่สายใต้ช่วงนครปฐม-ชุมพร ช่วยเพิ่มความถี่ในการเดินรถ ลดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางอย่างเป็น

รูปธรรม โดยเฉพาะในบริบทจังหวัดชุมพรที่ครัวเรือนมีค่าใช้จ่ายด้านการเดินทางเฉลี่ยสูงถึง 17.3% ของรายจ่ายต่อเดือน บริการรถไฟที่มีค่าโดยสารต่ำจึงมีส่วนช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายและเพิ่มโอกาสในการเข้าถึงบริการพื้นฐานที่จำเป็น นอกจากนี้ รถไฟฟ้ายังเป็นกลไกสำคัญในการเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้าถึงบริการด้านการศึกษา อาชีพ และสุขภาพในเขตเมืองหรือศูนย์กลางเศรษฐกิจ สอดคล้องกับหลักการไม่ทิ้งใครไว้ข้างหลังตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 อย่างไรก็ตาม ยังพบข้อจำกัด เช่น ความถี่ของรถไฟในบางพื้นที่นอกเขตเมืองยังไม่เพียงพอ สิ่งอำนวยความสะดวกในสถานีบางแห่งยังไม่เหมาะสมกับผู้พิการและผู้สูงอายุ และภาพลักษณ์ด้านความสะอาด ความปลอดภัย และการสื่อสารข้อมูลยังต้องได้รับการปรับปรุง

4. แนวทางในการพัฒนารูปแบบการให้บริการรถไฟเชิงสังคมที่ตอบสนองต่อหลักความเสมอภาคในการเข้าถึงบริการ และสอดคล้องกับแนวคิดการพัฒนาสังคมฐานรากในบริบทของสถานีรถไฟชุมพร

การพัฒนาบริการรถไฟเชิงสังคมควรมุ่งเน้นการสร้างเสมอภาคในการเข้าถึงบริการ ควบคู่กับการพัฒนาศักยภาพชุมชน โดยเริ่มจากการเพิ่มความถี่ของขบวนรถ ทั้งในช่วงเร่งด่วนและนอกเวลาเร่งด่วน พร้อมพัฒนาเส้นทางรองที่เชื่อมชุมชนโดยรอบเข้าสู่สถานีหลัก เพื่อลดความเหลื่อมล้ำด้านภูมิศาสตร์และเปิดโอกาสในการเดินทางของประชาชนทุกกลุ่ม นอกจากนี้ การออกแบบสถานีควรสอดคล้องกับแนวคิด Universal Design เช่น ทางลาด ห้องน้ำสำหรับผู้สูงอายุ ป้ายตัวอักษรขนาดใหญ่ และเจ้าหน้าที่ช่วยเหลือ เพื่อรองรับกลุ่มเปราะบางอย่างทั่วถึง ระบบค่าโดยสารควรมีความยืดหยุ่นและเป็นธรรม เช่น ส่วนลดสำหรับผู้มีรายได้น้อย นักเรียน ผู้สูงอายุ หรือบัตรโดยสารรายเดือนราคาประหยัด เพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายในระยะยาว พร้อมกันนี้ควรส่งเสริมการมีส่วนร่วมของชุมชน เช่น การตั้งคณะกรรมการ การจัดเวทีรับฟังความคิดเห็น หรือกิจกรรมร่วมดูแลสถานี เพื่อสร้างความรู้สึกรับผิดชอบ และขับเคลื่อนการพัฒนาอย่างยั่งยืน ควรพัฒนาให้สถานีรถไฟชุมพรเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจชุมชน โดยจัดให้มีตลาดท้องถิ่น พื้นที่จำหน่ายสินค้าชุมชน หรือกิจกรรมท่องเที่ยวเชิงราง เพื่อกระจายรายได้สู่ท้องถิ่น และเสริมบทบาทของสถานีในฐานะกลไกพัฒนาสังคมฐานราก

5. รูปแบบการให้บริการรถไฟเชิงสังคมในต่างประเทศที่ประสบผลสำเร็จ และนำมาใช้เป็นแนวทางเปรียบเทียบสำหรับการพัฒนานโยบายด้านระบบขนส่งมวลชนเพื่อสังคมในประเทศไทย

ประสบการณ์จากต่างประเทศสะท้อนว่า ความสำเร็จของบริการรถไฟเชิงสังคมอยู่ที่การลดภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนกลุ่มเปราะบาง การพัฒนาเส้นทางที่ครอบคลุม และการบริหารแบบมีส่วนร่วม โดยกรณีเมืองทาลลินน์ ประเทศเอสโตเนีย แสดงให้เห็นว่าการให้บริการรถไฟฟรีหรือมีส่วนลดเฉพาะกลุ่มสามารถเพิ่มการเข้าถึงและลดความเหลื่อมล้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ อินเดียเน้นการพัฒนาเส้นทางรองและขบวนรถต้นทุนต่ำเพื่อเข้าถึงประชาชนในชนบท ซึ่งสอดคล้องกับบริบทของสถานีรถไฟชุมพรที่ควรเชื่อมโยงพื้นที่รอบนอก ขณะที่สหราชอาณาจักรใช้ระบบบัตรสวัสดิการและตั๋วอิเล็กทรอนิกส์ที่เชื่อมกับฐานข้อมูลประชาชนเพื่อมอบสิทธิเดินทางได้อย่างแม่นยำ ประเทศไทยสามารถประยุกต์แนวทางนี้ผ่านการพัฒนาบัตรโดยสารสังคมที่

เชื่อมกับบัตรประชาชนอัจฉริยะหรือบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ นอกจากนี้ บทเรียนจากแอฟริกาตะวันตกและเอเชียใต้ชี้ให้เห็นว่า การมีส่วนร่วมของประชาชนในการออกแบบและบริหารระบบขนส่งช่วยให้บริการตอบสนองความต้องการในพื้นที่ได้จริง ประเทศไทยควรส่งเสริมการจัดตั้งคณะกรรมการชุมชนเพื่อดูแลและพัฒนาสถานีร่วมกับภาครัฐ การบริหารแบบกระจายอำนาจ โดยให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เช่น อบจ. หรือเทศบาล เข้ามามีบทบาทในการจัดการบริการ จะช่วยให้สามารถปรับรูปแบบบริการให้สอดคล้องกับบริบทเฉพาะของแต่ละพื้นที่ โดยเฉพาะในชุมพรซึ่งเป็นจุดยุทธศาสตร์ของโครงการโลจิสติกส์ระดับประเทศ

สรุปและข้อเสนอแนะ

สถานีรถไฟชุมพรมีบทบาทสำคัญในฐานะศูนย์กลางระบบรางของภาคใต้ตอนบน ทั้งในด้านการเดินทาง เศรษฐกิจ และการเข้าถึงบริการพื้นฐาน โดยเฉพาะกลุ่มเปราะบาง เช่น ผู้มีรายได้น้อย ผู้สูงอายุ นักเรียน และผู้พิการ ที่พึ่งพาการเดินทางต้นทุนต่ำในชีวิตประจำวัน ระบบรถไฟเชิงสังคมจึงมีส่วนช่วยลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจและพื้นที่ สะท้อนบทบาทของภาครัฐในการสร้างความเสมอภาคผ่านบริการสาธารณะ แม้ระบบรถไฟจะมีค่าโดยสารที่เข้าถึงได้ แต่ยังเผชิญข้อจำกัดด้านคุณภาพบริการ เช่น ความถี่ของขบวนรถในช่วงนอกเวลาเร่งด่วน ความไม่สะดวกในการเข้าถึงของกลุ่มเปราะบาง และสิ่งอำนวยความสะดวกที่ยังไม่ทั่วถึง นอกจากนี้ โครงการโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ เช่น แลนด์บริดจ์ชุมพร–ระนอง แม้จะส่งเสริมเศรษฐกิจ แต่หากขาดมาตรการรองรับที่เป็นธรรม อาจกระทบต่อวิถีชีวิตของชุมชนชายฝั่ง

ข้อเสนอแนะ

- ยกระดับการเข้าถึงบริการอย่างทั่วถึงและเท่าเทียม เริ่มจากการเพิ่มความถี่ของขบวนรถ ทั้งในช่วงเวลาเร่งด่วนและนอกเวลาเร่งด่วน พัฒนาระบบขบวนรถระยะสั้นรูปแบบเมืองต่อเมือง รวมถึงพัฒนาเส้นทางรถไฟสายรองที่เชื่อมชุมชนรอบนอกเข้าสู่สถานีหลัก เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ห่างไกลสามารถเข้าถึงบริการได้สะดวกมากขึ้น ซึ่งเป็นพื้นฐานสำคัญของความเสมอภาคทางการเดินทาง
- ออกแบบระบบบริการที่เอื้อต่อผู้ใช้ทุกกลุ่มโดยไม่เลือกปฏิบัติ ปรับปรุงสถานีและขบวนรถให้มีลักษณะ Universal Design ที่รองรับกลุ่มเปราะบาง เช่น การติดตั้งทางลาด ห้องน้ำสำหรับผู้พิการ ป้ายตัวอักษรขนาดใหญ่ และระบบข้อมูลการเดินทางที่เข้าใจง่าย เพื่อให้ทุกคนสามารถใช้บริการได้อย่างมีศักดิ์ศรี
- จัดระบบค่าโดยสารที่ยืดหยุ่นและเป็นธรรม พัฒนาระบบค่าโดยสารให้สอดคล้องกับศักยภาพของผู้ใช้บริการ โดยกำหนดส่วนลดหรือสิทธิพิเศษสำหรับผู้มีรายได้น้อย ผู้สูงอายุ นักเรียน และผู้พิการ พร้อมส่งเสริมการใช้บัตรโดยสารรายเดือนหรือบัตรสังคม เพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายอย่างต่อเนื่อง
- ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการบริการ เปิดโอกาสให้ชุมชนมีบทบาทในการร่วมออกแบบ จัดการ และดูแลระบบบริการ เช่น การจัดตั้งคณะกรรมการชุมชน เวทีรับฟังความ

คิดเห็น และกิจกรรมร่วมพัฒนาสถานี เพื่อสร้างความรู้สึกร่วมเป็นเจ้าของและเพิ่มประสิทธิภาพบริการให้สอดคล้องกับบริบทท้องถิ่น

5. พัฒนาสถานีให้เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจและสังคมของชุมชน ใช้สถานีรถไฟเป็นพื้นที่ส่งเสริมเศรษฐกิจฐานราก เช่น การจัดตลาดชุมชน การจำหน่ายสินค้าท้องถิ่น หรือกิจกรรมท่องเที่ยวโดยรถไฟ ซึ่งช่วยกระจายรายได้และส่งเสริมการพัฒนาสังคมในระดับรากฐานอย่างแท้จริง

6. ประยุกต์แนวทางจากต่างประเทศอย่างเหมาะสมกับบริบทไทย เรียนรู้จากกรณีที่ประสบความสำเร็จ เช่น รถไฟฟ้าบีทีเอส (เอสโตเนีย), ขบวนรถต้นทุนต่ำในชนบท (อินเดีย) ระบบบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ (อังกฤษ) ซึ่งล้วนเป็นแนวทางที่สามารถปรับใช้เพื่อยกระดับระบบรถไฟเชิงสังคมในประเทศไทยได้อย่างมีประสิทธิภาพ

เอกสารอ้างอิง

- Abiola, O. L., Rauf, G., & Ekeh, C. M. (2023). Stakeholders' assessment of the role of community-based media practice in grassroots development. *Adeleke University Journal of Business and Social Sciences*, 3(1), 136–145.
- Chae-Tan, S., Klinisuan, W., & Charoentanawat, K. (2024). The principle of equity in access to public services and public organizations in Thailand [In Thai]. *Journal of Justice Process*, 17(3), 165–194.
- Chankomut, P. (2025). Collaboration between government and community in reducing economic inequality through vocational training programs to elevate households with income below basic needs criteria in North Takuk Subdistrict, Wiphawadi District, Surat Thani Province [In Thai]. *Journal of Social Development and Management Strategy*, 27(2), 77–99. <https://so04.tci-thaijo.org/index.php/jsd/article/view/280787>
- Chatchawnchanchanakij, P. (2019). The factor of marketing mix effect on satisfaction of passenger train Mueng Chumphon, Chumphon Province [In Thai]. *Journal of Interdisciplinary Research: Graduate Studies*, 8(1), 101–106.
- Chumphon Provincial Social Development and Human Security Planning Committee. (2025). *Chumphon provincial social development action plan, fiscal year 2025* [In Thai]. Chumphon Provincial Office of Social Development and Human Security.

- Chumphon Provincial Office of Social Development and Human Security. (2024). *Chumphon Provincial Development Plan* [In Thai]. Chumphon Provincial Office of Social Development and Human Security.
- EnLAW Foundation, Beach for Life Group, & Human Rights Lawyers Network. (2025). *Land bridge effect: Impacts of the Chumphon-Ranong Deep Sea Port Landbridge Project* [In Thai]. EnLAW Foundation.
- Fakhrudi, A. H., & Riani, A. L. (2023). The influence of public service motivation and transformational leadership style on employee performance in non-rail crew operational workers at PT KAI (Persero) Operational Region 8 Surabaya. *International Journal of Economics, Business and Management Research*, 7(11), 33–45.
- Government Citizen Communication Center. (2024). *State Railway of Thailand Ready to Open Southern Double-Track Route from Nakhon Pathom to Chumphon, Totalling 421 Kilometers* [In Thai]. <https://www.gcc.go.th/2024/06/07/การรถไฟแห่งประเทศไทย-พ-6/>
- Hameduddin, T., & Engbers, T. (2022). Leadership and public service motivation: A systematic synthesis. *International Public Management Journal*, 25(1), 86–119.
- Jensantikul, N. (2025). Policy development and articles on public service by local government organizations: An analysis of academic literature from 2014 to 2023 [In Thai]. *Journal of Social Sciences, Srinakharinwirot University*, 28(1), 34–50.
- Li, R. (2018). Social impact assessments of the double track railways construction in the northeast: Case studies of Mabkabao to Chira junction and to Khonkaen [In Thai]. *Journal of Social*, 20(2), 87–100.
- Lieophairot, C., & Rojniruttikul, N. (2023). Factors affecting State Railway of Thailand (SRT) passenger train service use decision: A structural equation model. *Heliyon*, 9(4), e15660. <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2023.e15660>
- National Statistical Office. (2023). *Report on the economic and social conditions of households, 2022: Chumphon province* [In Thai]. Ministry of Digital Economy and Society.
- Office of Transport and Traffic Policy and Planning. (2024). *Annual transport infrastructure report 2023* [In Thai]. Center for Transport and Traffic Information Technology.

- Phetuthai, K. (2025). Strong community and industrial conflict management in Khlong Tha Chang Community, Surat Thani [In Thai]. *Journal of Social Development and Management Strategy*, 27(1), 22–48. <https://so04.tci-thaijo.org/index.php/jsd/article/view/276299>
- Robkob, C., & Robkob, A. (2024). Public administration and public service toward public finance: A case study of the 10,000 baht digital top-up scheme [In Thai]. *Journal of Humanities, Social Sciences, and Innovation, Kalasin University*, 3(2), 75–92.
- Shafiq, M., Lobo, A., & Couto, A. (2024). Equity of access to rail services by complementary motorized and active modes. *Journal of Transport Geography*, 121, 104007. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2024.104007>
- Silver, K., Lopes, A., Vale, D., & Marques da Costa, N. (2023). The inequality effects of public transport fare: The case of Lisbon's fare reform. *Journal of Transport Geography*, 112, 103685. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2023.103685>
- Thailand Consumer Council. (2025). *7 prototype areas driving safe and equitable public transportation systems* [In Thai]. https://www.tcc.or.th/tcc_media/7-prototype-areas-transport/
- Tobi, A. A., & Oikhala, G. I. (2021). Local government reforms and grassroots development in Nigeria. *Journal of Administrative Science*, 18(1), 113–133.
- Van Wee, B. (2022). Accessibility and equity: A conceptual framework and research agenda. *Journal of Transport Geography*, 104, 103421.
- Waldorf, I., Loder, A., Wurster, S., & Bogenberger, K. (2025). Low fare public transport as social policy? A study of Germany's 9-Euro-Ticket and Deutschlandticket via propensity score matching. *Transportation*, 1–41.
- Wan, T., Lu, W., & Na, X. (2025). Quantifying the social equity of economic performance for different groups of residents in rail transit station areas. *Urban Rail Transit*, 11(1), 28–52.