



เอกสารวิชาการส่วนบุคคล  
(Individual Study)

## สิทธิมนุษยชนในสิ่งแวดล้อมที่ดีกับการบริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย

จัดทำโดย นายวุฒิชชาติ กัลยาณมิตร  
รหัส ๖๐๐๕๓๖

รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของการอบรม  
หลักสูตรหลักนิติธรรมเพื่อประชาธิปไตย รุ่นที่ ๕  
วิทยาลัยศาลรัฐธรรมนูญ  
สำนักงานศาลรัฐธรรมนูญ

# สิทธิมนุษยชนในสิ่งแวดล้อมที่ดีกับการบริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย

นายวุฒิชชาติ กัลยาณมิตร

## บทคัดย่อ

การขนส่งทางรถไฟยังมีข้อจำกัดหลายอย่างไม่อาจนำไปสู่การพัฒนาอย่างรวดเร็วในระยะเวลาอันสั้นได้ อันเนื่องมาจากปัญหาและข้อจำกัดหลายอย่างในการดำเนินงาน แม้ว่าจะมีการบริหารที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้เกิดประโยชน์สูงสุด เพื่อเพิ่มรายได้ให้กับการรถไฟฯ แล้วก็ตาม การขาดทุนดังกล่าวส่งผลให้การรถไฟฯ ไม่มีงบประมาณที่เพียงพอในการปรับปรุงคุณภาพการให้บริการ โดยเฉพาะในด้านการเดินรถ อีกทั้งการรถไฟฯ เป็นรัฐวิสาหกิจที่อยู่ในกลุ่มฟื้นฟู ทำให้ต้องเร่งปรับปรุงผลการดำเนินงาน ซึ่งการรถไฟฯ ได้ให้ความสำคัญกับการปรับปรุงคุณภาพการให้บริการ โดยมีการประเมินมาตรฐานการให้บริการและประเมินความพึงพอใจของผู้ใช้บริการโดยหน่วยงานภายนอก เพื่อนำสารสนเทศที่ได้มาจัดทำแผนการปรับปรุงคุณภาพการให้บริการ ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงการให้ความสำคัญกับคุณภาพการให้บริการมากขึ้น จะต้องวางแนวทางการบริหารงานเพื่อการพัฒนารูปแบบการให้บริการที่ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ อันเป็นหลักการสำคัญประการหนึ่งของการตอบสนองสิทธิของประชาชนในสิ่งแวดล้อมที่ดี ที่สะท้อนถึงการคุ้มครองและสร้างหลักประกันของสิทธิของประชาชนในการเข้าถึงการให้บริการสาธารณะที่มีความต่อเนื่องและตอบสนองต่อสิทธิของประชาชนในการอาศัยอยู่ในสิ่งแวดล้อมที่ดี เพื่อนำไปสู่การพัฒนาคุณภาพการให้บริการทั้งที่มีอยู่เดิมและพัฒนาหรือสร้างรูปแบบการให้บริการใหม่ ๆ เพื่อให้ประชาชนได้รับการบริการที่มีคุณภาพ โดยการกำหนดรูปแบบการให้บริการที่มีความเป็นไปได้และสามารถนำไปใช้จริงได้ภายใต้ทรัพยากรที่มีอย่างจำกัด อันจะนำไปสู่การให้บริการที่มีคุณภาพในอนาคตของการรถไฟแห่งประเทศไทย

## คำสำคัญ สิทธิมนุษยชนในสิ่งแวดล้อมที่ดี การบริหาร การรถไฟแห่งประเทศไทย

### ความนำ

สิทธิมนุษยชนในสิ่งแวดล้อมที่ดีมีวิวัฒนาการมาจากแนวคิดในเรื่องสิทธิมนุษยชน โดยปรากฏในตราสารสำคัญในกฎหมายระหว่างประเทศ คือกติการะหว่างประเทศว่าด้วยสิทธิทางเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม ค.ศ.๑๙๖๖ ซึ่งได้รับรองสิทธิขั้นพื้นฐานของมนุษย์ในอันที่จะแสวงประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติได้อย่างเต็มที่และโดยเสรี และสิทธิดังกล่าวนี้ประชาชนจะต้องไม่ถูกลิดรอนวิถีการยังชีพของตนเองไม่ว่าในกรณีใดๆ๑ หลักการในเรื่องดังกล่าวได้รับการพัฒนามาจากแนวคิดสิทธิมนุษยชนในช่วงยุคสังคมนิยม กล่าวคือราวปี ค.ศ.๑๙๖๐-๑๙๗๐ โดยกลุ่มประเทศสังคมนิยมซึ่งสนับสนุนกลุ่มประเทศกำลังพัฒนาที่ได้เข้าเป็นสมาชิกองค์การสหประชาชาติแล้ว ได้แสดงเจตนารมณ์ในการเน้นให้มีการคุ้มครองสิทธิทางเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมมากยิ่งขึ้น ซึ่งเป็นการสร้างพันธะในทางบวก (Positive Obligations) ขึ้นต่อรัฐ ซึ่งแตกต่างจากแนวคิดเดิมที่สิทธิมนุษยชนได้รับอิทธิพลจากแนวคิดของชาติตะวันตก ที่มุ่งคุ้มครองสิทธิพลเมืองและสิทธิทางการเมือง ซึ่งเป็นการสร้างพันธะในทางลบ (Negative Obligations)๓ การสร้างพันธะในทางบวกดังกล่าวเป็นการกำหนดให้รัฐจะต้องมีหน้าที่ในการคุ้มครองสิทธิของบุคคล โดยการออกกฎหมายและมาตรการที่จำเป็นเพื่อให้ประชาชนได้รับความคุ้มครองสิทธิดังกล่าวได้ และรัฐจะต้องเปิดโอกาสให้ประชาชนได้เข้าไปมีส่วนร่วมและเข้าถึงการคุ้มครองได้ สิทธิที่สร้างพันธะในทางบวกให้แก่รัฐบาลนั้น ได้แก่ สิทธิในการทำงาน สิทธิในการประกันสังคม สิทธิในครอบครัว สิทธิในการได้รับมาตรฐานขั้นพื้นฐานในการครองชีพ สิทธิในการศึกษา สิทธิในการมีส่วนร่วมทางวัฒนธรรมและความก้าวหน้าทางวิทยาศาสตร์ และรวมถึงสิทธิในการได้รับประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ฯลฯ เป็นต้น ดังนั้น สิทธิในการอยู่และแสวงประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของประชานั้น จึงสร้างพันธกรณีทั้งต่อรัฐและประชากร ด้วยแนวความคิดดังกล่าวส่งผลต่อกฎหมายและนโยบายภายในประเทศในการสร้างมาตรการเพื่อคุ้มครองสิทธิในสิ่งแวดล้อมที่ดี ผ่านทางรัฐธรรมนูญ และกฎหมายในระดับต่างๆ เพื่อให้มาตรการดังกล่าวประสบผลสัมฤทธิ์อย่างแท้จริง

กิจการรถไฟซึ่งได้เริ่มตั้งแต่สมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชการที่ ๕ นับตั้งแต่ปี พ.ศ.๒๔๓๙ จนกระทั่งสิ้น รัชสมัยของพระองค์ในปี พ.ศ.๒๔๕๓ มีทางรถไฟที่เปิดใช้เดินรถรวมทั้งสิ้น ๙๓๒ กิโลเมตร และกำลังก่อสร้างยังไม่แล้วเสร็จอีก ๖๙๐ กิโลเมตร ในสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๖ มีทางรถไฟที่เปิดใช้ทั้งหมด ๒,๕๘๑ กิโลเมตร และอยู่ในระหว่างก่อสร้างอีก ๔๙๗ กิโลเมตร ส่วนในสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๗ พระองค์ก็ทรงดำเนินรัฐประศาสน์นโยบายในการบำรุงการคมนาคมเช่นเดียวกับรัชกาลก่อน ๆ แต่เนื่องจากสถานะเศรษฐกิจของประเทศไทยกำลังปั่นป่วน ดังนั้น การก่อสร้างทางรถไฟสมัยนี้จึงเป็นไปได้อย่างล่าช้า โดยมีทางรถไฟเพิ่มขึ้นใหม่อีก ๔๑๘ กิโลเมตร กิจการรถไฟในสมัยพระบาทสมเด็จพระปรเมนทรมหาอานันทมหิดล รัชการที่ ๘ ก็เช่นเดียวกันกับรัชกาลก่อน ประเทศไทยต้องประสบกับสภาวะทางการเงิน และสงครามโลกครั้งที่ ๒ ทำให้การก่อสร้างทางรถไฟไม่ก้าวหน้าเท่าที่ควร โดยมีทางรถไฟก่อสร้างเพิ่มอีก ๒๕๙ กิโลเมตร สำหรับกิจการรถไฟในสมัยพระบาทสมเด็จพระปรเมนทรมหาภูมิพลอดุลยเดช รัชกาลที่ ๙ ในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ ๒ กิจการรถไฟประสบภัยสงครามอย่างหนัก

ทรัพย์สินทั้งทางอาคาร และรถจักรล้อเลื่อน ได้รับความเสียหายมาก จำต้องเริ่มบูรณะฟื้นฟูให้กลับสู่สภาพเดิม โดยเร็ว ถ้าจะอาศัยเงินลงทุนจากงบประมาณของรัฐแหล่งเดียวจะไม่ทันการณ์ รัฐบาลจึงต้องขอกู้เงินจาก ธนาคารโลกมาสมทบ ในระหว่างเจรจากู้เงินนั้น ธนาคารโลกได้เสนอให้รัฐปรับปรุงองค์กรของกรมรถไฟหลวง ให้มีอิสระกว่าที่เป็นอยู่ เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการบริหารกิจการรถไฟในเชิงธุรกิจ ในปี พ.ศ.๒๔๙๔ รัฐบาลสมัย จอมพล.ป.พิบูลสงคราม เป็นนายกรัฐมนตรี ได้พิจารณาเห็นสมควรจัดตั้งกิจการรถไฟเป็นเอกเทศ จึงได้เสนอร่างพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.๒๔๙๔ ต่อรัฐสภา และได้มีพระบรมราชโองการ ให้ตราเป็นพระราชบัญญัติขึ้นไว้ตามที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับลงวันที่ ๓๐ มิถุนายน พ.ศ.๒๔๙๔ กรมรถไฟหลวงจึงเปลี่ยนฐานะมาเป็นรัฐวิสาหกิจประเภทสาธารณูปการภายใต้ชื่อว่า "การรถไฟแห่งประเทศไทย" ตั้งแต่วันที่ ๑ กรกฎาคม พ.ศ.๒๔๙๔ เป็นต้นมา โดยการดำเนินงานอยู่ภายใต้ พระราชบัญญัติ การรถไฟฯ ฉบับ พ.ศ.๒๔๙๔ คณะรัฐมนตรีได้แต่งตั้งคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยขึ้นมีหน้าที่ควบคุม ดูแลกิจการขององค์การประกอบด้วยประธานกรรมการ ๑ คน คณะกรรมการ อีก ๖ คน ผู้ว่าการรถไฟฯ เป็น กรรมการโดยตำแหน่งและรัฐได้มอบเงินจำนวน ๓๐ ล้านบาท ให้เป็นเงินสมทบทุนประเดิมของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งมีพลเอกจรัญ รัตนกุล เสรีเริงฤทธิ์ เป็นผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ตั้งแต่วันที่ ๑ กรกฎาคม พ.ศ.๒๔๙๔ ซึ่งในหลักการรัฐควบคุมการแต่งตั้งและปลดผู้บริหาร คุมอัตราเงินเดือนพนักงาน คุมอัตราค่า โดยสารและค่าระวาง คุมการเปิด-ปิดเส้นทางและการบริการ และการควบคุมการลงทุนทั้งหมด แต่หาก ดำเนินงานขาดทุน รัฐชดเชยให้เท่าจำนวนที่ขาด ปัจจุบัน ณ วันที่ ๑๔ กันยายน ๒๕๕๙ การรถไฟฯ มี ระยะทางที่เปิดการเดินรถแล้ว รวมความยาวทั้งสิ้น ๔,๕๐๗.๘๘๔ กิโลเมตร

## ๑. แนวคิดและทฤษฎีในด้านสิ่งแวดล้อม แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับประเด็นปัญหา ประกอบด้วย

๑.๑ แนวความคิดเรื่องสิทธิในสิ่งแวดล้อม แนวคิดดังกล่าวได้ปรากฏขึ้นพร้อมกับพัฒนาการ ด้านสิทธิมนุษยชนซึ่งมีวิวัฒนาการเมื่อไม่นานมานี้ อันเป็นผลมาจากความวิตกกังวลของมนุษยชาติต่อการ เปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมว่า อาจจะต้องเสื่อมสลายลงไปเนื่องจากการกระทำของมนุษย์ ประกอบกับ การที่โลกได้รับผลกระทบจากปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องซึ่งได้สร้างความเสียหายให้กับมนุษย์และ สิ่งแวดล้อมอย่างใหญ่หลวง ประกอบกับแนวความคิดที่ว่า "สิ่งแวดล้อมถือเป็นสมบัติร่วมกันของมนุษยชาติ" (Common Heritage of Mankind) ดังนั้น จึงถือเป็นหน้าที่ของทุกคนที่ต้องดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมนี้ไว้ให้ ดำรงอยู่กับมนุษย์ตลอดไป เพื่อที่มนุษย์จะได้สามารถดำรงชีวิตอยู่ในสิ่งแวดล้อมที่ดีและเหมาะสมทั้งในปัจจุบัน และอนาคตได้อย่างยั่งยืน<sup>๑</sup>

ปัจจุบันนานาชาติได้ให้การยอมรับและรับรอง "สิทธิมนุษยชน" ในฐานะที่เป็นสิทธิขั้นพื้นฐานของ มนุษย์ โดยได้ร่วมมือกันจัดทำปฏิญญาสากลว่าด้วยสิทธิมนุษยชน (Universal Declaration of Human Rights) ขึ้นเพื่อเป็นมาตรฐานในการคุ้มครองสิทธิมนุษยชนในระดับสากล สิทธิที่ได้รับการรับรองและคุ้มครอง ตามปฏิญญาสากลว่าด้วยสิทธิมนุษยชนนี้ อาจแบ่งออกได้เป็น ๒ กลุ่มใหญ่ๆ คือ สิทธิทางแพ่งและทาง

<sup>๑</sup> อุดมศักดิ์ สินธิพงษ์, กฎหมายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม, (กรุงเทพฯ : วิญญูชน), ๒๕๔๗, หน้า ๒๖.

การเมือง (Civil and Political Rights) ปรากฏอยู่ในข้อ ๑-๒๑ ของปฏิญญาสากลว่าด้วยสิทธิมนุษยชน สิทธิในกลุ่มนี้เป็นสิทธิขั้นพื้นฐานที่มีอยู่ตามธรรมชาติของมนุษย์ ได้แก่ สิทธิในชีวิตร่างกายและทรัพย์สิน สิทธิในการมีส่วนร่วมทางการเมืองการปกครอง เป็นต้น และสิทธิทางเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม (Economic Social and Cultural Rights) ปรากฏอยู่ในข้อ ๒๒ ของปฏิญญาสากลว่าด้วยสิทธิมนุษยชน เป็นต้นไปซึ่งเน้นในเรื่องความมั่นคงของเศรษฐกิจและสังคม ได้แก่ สิทธิในมาตรฐานการครองชีพที่เหมาะสม สิทธิในการเลือกนับถือศาสนาตามลัทธิความเชื่อ รวมทั้งสิทธิในสิ่งแวดล้อม เป็นต้น<sup>๒</sup>

นอกจากนั้น ในกรณีของประเทศไทยก็ได้มีการรับรองสิทธิดังกล่าวโดยการบัญญัติไว้ในรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๕๐ หมวด ๓ ว่าด้วยสิทธิและเสรีภาพของชนชาวไทย ซึ่งรัฐธรรมนูญของไทยได้มีบทบัญญัติรับรอง “สิทธิในสิ่งแวดล้อม” ของประชาชนไว้โดยได้มีการนำหลักการดังกล่าวมาบัญญัติไว้ในรัฐธรรมนูญ ตั้งแต่ฉบับปี พ.ศ. ๒๕๑๗ เป็นต้นมา โดยเฉพาะอย่างยิ่งรัฐธรรมนูญฉบับปัจจุบันได้มีบทบัญญัติที่ให้การรับรอง “สิทธิในสิ่งแวดล้อม” ไว้โดยเฉพาะในบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญ ส่วนที่ ๑๒ มาตรา ๖๖ และมาตรา ๖๗ ที่เป็นประโยชน์ต่อการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม โดยมีหลักการใหม่ๆ ที่ช่วยเสริมสร้างบทบาทของประชาชนและชุมชนท้องถิ่นในการอนุรักษ์ และใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน รวมทั้งยังได้กำหนดแนวนโยบายพื้นฐานแห่งรัฐในเรื่องที่ดิน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมโดยได้กำหนดเป็นแนวนโยบายพื้นฐานของรัฐไว้ว่าให้รัฐมีหน้าที่สนับสนุนในการดูแลรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมบนหลักการขั้นพื้นฐานดังนี้คือ การสงวน รักษาและใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติและ ความหลากหลายทางชีวภาพอย่างยั่งยืน การควบคุมและขจัดภาวะมลพิษสิ่งแวดล้อมที่มีผลต่อสุขภาพอนามัย และคุณภาพชีวิตของมนุษย์ โดยทั้งสองประการให้ยึดหลักการมีส่วนร่วมของประชาชนและชุมชนท้องถิ่น รวมทั้งกำหนดหน้าที่ของประชาชนกลุ่มต่างๆ ในการดูแลรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ซึ่งได้แก่ ชุมชนท้องถิ่นดั้งเดิม องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น องค์กรพัฒนาเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม และประชาชนทั่วไป ซึ่งถือเป็นวิวัฒนาการใหม่ในสังคมไทย เป็นที่มาของการจัดทำกฎหมายในระดับนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมที่สำคัญในเวลาต่อมา

**๑.๒ แนวคิดการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development)** ในปีค.ศ.๑๙๗๒ องค์กรสหประชาชาติได้จัดการประชุมเรื่องสิ่งแวดล้อมของมนุษย์ (United Nations Conference on the Human Environment) ณ กรุงสต็อกโฮล์ม เพื่อพิจารณาร่วมกันในการจัดทำข้อเสนอแนะทั้งหมด ๑๐๖ ข้อ รวมทั้งร่วมกันจัดทำแผนดำเนินการและร่างปฏิญญาสากลว่าด้วยสิ่งแวดล้อมของมนุษย์ (Declaration of the Human Environment and the Action Plan for the Human Environment หรือ The Stockholm Declaration) ที่ให้ความสำคัญอย่างจริงจังกับสิ่งแวดล้อมในทุกระดับ และได้มีการจัดตั้งโครงการสิ่งแวดล้อมแห่งสหประชาชาติ (United Nations on Environment Programmed หรือ UNEP) เพื่อเป็นหน่วยงานกลางในการประสานงานระหว่างประเทศ และในส่วนของร่างปฏิญญาสากลว่าด้วยสิ่งแวดล้อมของมนุษย์นั้นได้มีการกำหนดหลักการไว้ ๒๖ ประการที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับสิ่งแวดล้อม ซึ่งครอบคลุมถึงสถานการณ์ของ

<sup>๒</sup> วิชัย ศรีรัตน์, พัฒนาการของสิทธิมนุษยชน, ดุลพาฬ, เล่มที่ ๓ ปีที่ ๔๘ (กันยายน-ธันวาคม ๒๕๔๔), หน้า ๓๙.

ทรัพยากรธรรมชาติและมลพิษสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม การเมือง การจัดการและการศึกษา อบรมทางด้านสิ่งแวดล้อมโดยปัญญาสากลว่าด้วยสิ่งแวดล้อมของมนุษย์ โดยให้ประเทศต่าง ๆ ร่วมกัน รับผิดชอบในการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของมนุษย์ในทุกระดับตั้งแต่ระดับปัจเจกบุคคล กลุ่มชนท้องถิ่น ระดับประเทศและระหว่างประเทศเพื่อร่วมกันป้องกัน ฟื้นฟูและคุ้มครองทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม อันเป็นการวางรากฐานแนวความคิดการพัฒนาอย่างยั่งยืน เนื่องจากเป็นจุดเริ่มต้นของการ พัฒนาและปรับปรุงกฎหมายสิ่งแวดล้อมภายในประเทศและระหว่างประเทศในเวลาต่อมา<sup>๓</sup>

ในปัจจุบัน แนวความคิดการพัฒนาอย่างยั่งยืนมีการประยุกต์เพื่อให้เหมาะสมกับการดำเนินงานใน สาขาต่าง ๆ มากขึ้น สามารถจำแนกแนวทางการประยุกต์แนวความคิดดังกล่าวเป็น ๒ แนวทางสำคัญ คือ<sup>๔</sup>

๑) **แนวทางการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยยึดถือการรักษาความสมดุลของระบบนิเวศเป็น สำคัญ (Ecocentric or biocentric philosophy)** โดยให้ความสำคัญกับการพิทักษ์รักษาคุณภาพของ ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด จัดเป็นกลุ่มนักนิเวศวิทยาแนวลึกโดยอาศัยหลักการที่ว่ามนุษย์กับ สรรพสิ่งทั้งหลายในโลกมีชีวิตอยู่ร่วมกันในรูปของประชาคมธรรมชาติและระบบนิเวศจะมีส่วนประกอบที่อยู่ ร่วมกันในลักษณะที่เกื้อกูลกันและกันอย่างแน่นแฟ้น หากส่วนใดส่วนหนึ่งถูกทำลายไป ทั้งระบบก็จะถูกทำลายไปด้วย และแต่ละส่วนประกอบของธรรมชาติจึงไม่มีสิทธิใดๆ ที่จะไปทำลายคุณภาพดังกล่าวและในขณะเดียวกัน มนุษย์ควรที่จะปฏิบัติต่อธรรมชาติด้วยความเคารพ

๒) **แนวทางการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยยึดถือหลักการพัฒนาคุณภาพชีวิตมนุษย์เป็นสำคัญ (Anthropocentric philosophy)** เป็นแนวความคิดที่ยึดเอามนุษย์เป็นศูนย์กลางของทุกสิ่ง ในการ ดำเนินการใด ๆ มีขึ้นเพื่อตอบสนองหรือรับรองความต้องการของมนุษย์ทั้งสิ้น โดยในการพิทักษ์รักษา ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเป็นการดำเนินการเพื่อผลประโยชน์สุขของมนุษย์ทั้งในปัจจุบันและอนาคต ผู้ที่ยึดถือแนวทางนี้จัดเป็นนักนิเวศวิทยาแนวตื้น โดยมีความเชื่อมั่นการพัฒนาควรอยู่บนพื้นฐานสำคัญ ๓ ประการ คือ การอนุรักษ์ (Conservation) การใช้ประโยชน์ทรัพยากรธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพ (Resource use efficiency) และมีการจัดการที่ดี (Good management)

## ๒. การวิเคราะห์สิทธิในการการบริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทยมีอายุกว่า ๑๒๐ ปี นับจนถึงปัจจุบัน ท่ามกลางสถานการณ์เปลี่ยนผ่าน การปรับปรุงองค์กร และสร้างความน่าเชื่อถือให้กลับมา รวมถึงเน้นสร้างบรรยากาศส่งเสริมการท่องเที่ยวไทย ด้วยการใช้เส้นทางรถไฟ ซึ่งเป็นรายได้หลักของเศรษฐกิจไทยช่วงนี้ และการรถไฟแห่งประเทศไทยยังมีโครงการ ขยายรถไฟระยะทางรวม ๔,๐๔๓ กิโลเมตรทั่วประเทศ และการดำเนินงานสนองตอบต่อนโยบายของรัฐบาล เพื่อต้องการพัฒนาการเดินทางด้วยรถไฟ ให้เป็นที่พึงของประชาชน ตลอดจนช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง โดยสาร และสินค้าให้แก่ภาคธุรกิจ และช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศ

<sup>๓</sup> วศิน อิงคพัฒนากุล, นิเวศวิทยาสังแวดล้อม, (นครปฐม : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยศิลปากร), ๒๕๔๘, หน้า ๒๑.

<sup>๔</sup> วศิน อิงคพัฒนากุล, นิเวศวิทยาสังแวดล้อม, หน้า ๘๗.

แนวทางการบริหารงานที่มีความสอดคล้องต่อแนวคิดและกรอบการทำงานที่สอดคล้องกับการบริหารงานภาครัฐและภาคเอกชน ในการตอบสนองต่อสิทธิในสิ่งแวดล้อมที่ดี ประกอบด้วยการบริหารงานใน ๓ มิติ คือ

**๒.๑ การดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม** ในการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมมีองค์ประกอบใน ๒ มิติ ดังนี้

๒.๑.๑ มิติภายใน ประกอบด้วย

๑) การจัดการทรัพยากรมนุษย์อย่างมีความรับผิดชอบต่อสังคม การรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องดึงดูดพนักงานที่มีความสามารถ จึงควรจัดการทรัพยากรมนุษย์อย่างมีความรับผิดชอบต่อสังคม เช่น ให้ความสำคัญกับการเรียนรู้ตลอดชีวิต การฝึกอบรมหรือมีนโยบายส่งเสริมการเรียนรู้ที่สร้างสรรค์ เช่น การสนับสนุนช่วงต่อระหว่างโรงเรียนมาสู่พนักงาน การสร้างสภาพแวดล้อมการเรียนรู้ใหม่ๆ, ให้ข้อมูลที่โปร่งใสกับพนักงานทุกๆ ด้าน, ให้ความสำคัญระหว่างงาน ชีวิตครอบครัว และการพักผ่อน, ปฏิบัติอย่างเท่าเทียมด้านการคัดเลือกเข้าทำงาน รายได้ และความก้าวหน้าทางการทำงาน โดยเฉพาะผู้หญิงและผู้พิการ, ดูแลเอาใจใส่พนักงาน โดยเฉพาะผู้ที่ได้รับบาดเจ็บหรือเกิดปัญหาสุขภาพจากการทำงาน

๒) สุขภาวะและความปลอดภัยในการทำงาน แม้จะมีกฎหมายควบคุมดูแลด้านสุขภาพและความปลอดภัยในการทำงาน แต่การคิดว่า จะทำอย่างไรให้พนักงานมีสุขภาพและความปลอดภัยที่ดี เป็นเรื่องสำคัญมากกว่าการปฏิบัติตามกฎหมายขั้นต่ำเสียอีก เพราะพนักงานที่มีความสุขและสุขภาพแข็งแรง ย่อมนำไปสู่การเพิ่มศักยภาพของการรถไฟแห่งประเทศไทย

๓) การจัดการทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมของการรถไฟแห่งประเทศไทย การลดการใช้ทรัพยากร การลดปล่อยสารพิษของเสียและคาร์บอน เป็นการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และยังเป็นการลดต้นทุนพลังงานและการจัดการของเสียต่างๆ นำไปสู่ผลกำไรที่สูงขึ้น ความสามารถในการแข่งขันที่เพิ่มขึ้น ที่สำคัญเป็นการสร้างภาพลักษณ์การรถไฟแห่งประเทศไทยในประเด็นสิ่งแวดล้อมที่ได้ประโยชน์ต่อทุกฝ่าย

๔) ธรรมาภิบาลและความโปร่งใสในการดำเนินกิจการ ความเชื่อมั่นต่อการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นเรื่องสำคัญ ความโปร่งใสและขั้นตอนการตัดสินใจต่างๆ ที่ชัดเจนตรวจสอบได้ จึงสำคัญต่อความมั่นคงของการรถไฟแห่งประเทศไทยอย่างยิ่ง เพราะการบริหารจัดการที่โปร่งใสทางบัญชี และกระบวนการตัดสินใจทุกระดับ ย่อมนำไปสู่ข้อมูลที่ตรวจสอบและเข้าถึงได้โดยผู้เกี่ยวข้อง

๒.๑.๒ มิติภายนอก ประกอบด้วย

๑) การจัดการกับคู่ค้าที่รับผิดชอบต่อสังคม การเลือกคู่ค้า การรถไฟแห่งประเทศไทย ควรคำนึงถึงความรับผิดชอบต่อสังคมของกิจการนั้นๆ ด้วย เพื่อขยายความรับผิดชอบต่อสังคมของตนไปสู่กิจการดังกล่าวให้ครอบคลุมทั้งห่วงโซ่การผลิต เช่น การช่วยพัฒนาระบบการทำงานของคู่ค้าให้มีความรับผิดชอบต่อสังคมตามมาตรฐานที่วางไว้ การจัดการสิ่งแวดล้อมของบริษัทค้าปลีกต่างๆ ไปพร้อมๆ กับการลดต้นทุนและเพิ่มผลกำไร การเลือกคู่ค้าที่ผลิตสินค้าโดยไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม การซื้อสินค้าที่ลดการใช้หีบห่อโดยไม่จำเป็น เป็นต้น

๒) การดูแลลูกค้า การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องมีระบบดูแลและรับผิดชอบต่อลูกค้าในทุกๆกระบวนการของสินค้าและบริการ ตั้งแต่การผลิตการจำหน่ายไปจนถึงการทำให้ปลอดภัยอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งเชิงคุณภาพ ราคาและจริยธรรม นอกจากนั้น ยังสามารถผลิตและจำหน่ายสินค้า และบริการ เฉพาะด้านให้เหมาะสมกับกลุ่มผู้บริโภค หรือแม้แต่ออกแบบผลิตภัณฑ์ให้ใช้ได้กับทุกกลุ่ม รวมถึงผู้พิการ ที่เรียกว่า Design for all

๓) ความรับผิดชอบต่อชุมชนใกล้เคียง การดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องพึงพาชุมชนในรูปแบบแรงงาน ความร่วมมือและอื่นๆ ดังนั้น ควรช่วยเหลือด้านสุขภาพและสิ่งแวดล้อมของชุมชนผ่านการพัฒนา เพื่อนำไปสู่ความเข้มแข็งของชุมชนนั้นๆ ซึ่งผลตอบแทนที่จะได้รับ คือภาพลักษณ์ที่ดี และเกิดความร่วมมือของชุมชนที่พร้อมจะช่วยเหลือการรถไฟแห่งประเทศไทย

๔) ความรับผิดชอบต่อสังคมโดยรวม การรถไฟแห่งประเทศไทยควรจัดให้มีกิจกรรมรูปแบบต่างๆ เพื่อแก้ไขปัญหาและพัฒนาสังคมในประเด็นที่เกี่ยวข้องและสนใจ ซึ่งเป็นการแสดงบทบาทผู้นำต่อการสร้างความเปลี่ยนแปลงในสังคมและกิจกรรมเหล่านี้ควรวัดผลได้ ดังนั้น ต้องวางแผนและหาพันธมิตรในการปฏิบัติงานซึ่งจะนำมาสู่ภาพลักษณ์ที่ดี อันเป็นรากฐานสำคัญในการสร้างความไว้วางใจและคุณค่าให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย ในมุมมองของผู้บริโภคและผู้มีส่วนได้เสีย

**๒.๒ การสร้างความเชื่อมั่น “ภาพลักษณ์องค์กร” ให้กลับคืนมา** โดยการกู้ภาพลักษณ์ความเชื่อมั่นกลับคืนมาไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของความปลอดภัยและความสะอาด เรื่องความปลอดภัย เช่น เปลี่ยนรางให้มีความมั่นคงและรองรับน้ำหนักการเดินรถได้ดีขึ้น เปลี่ยนหมอนที่มีอายุการใช้งานมากกว่า ๑๐๐ ปี มาเป็นหมอนรุ่นใหม่ที่เป็นคอนกรีต ทั้งหมดคือสิ่งที่ต้องเร่งดำเนินการให้เป็นไปตามแผนงาน และในเรื่องความสะอาดโดยเฉพาะห้องสุขา โดยการกำหนดงบประมาณดำเนินการเพื่อเปลี่ยนภาพลักษณ์ในเรื่องนี้ให้กลับมาดีขึ้น

ในส่วนขั้นตอนระยะกลางและระยะยาวจะเป็นเรื่องของการจัดการและหัวรถจักรรุ่นใหม่สำหรับลากตู้สินค้าหรือโบกี้โดยสารทดแทนของเดิมที่หมดอายุการใช้งานแล้ว โดยพยายามเร่งรัดให้เป็นไปตามแผน แต่ข้อจำกัดคือ โครงการของรถไฟส่วนใหญ่จะเป็นโครงการขนาดใหญ่ ต้องมีการตรวจสอบจากทางภาครัฐ ทำให้ระยะเวลาที่กำหนดให้แล้วเสร็จอาจจะมีปัญหาบ้าง สำหรับเรื่องใหญ่คือการดำเนินการตามนโยบายรัฐบาล เช่น รถไฟรางคู่ การเปลี่ยนขนาดรางเป็น ๑.๔๓๕ เมตร นอกจากนี้ ส่วนที่สำคัญอีกประการหนึ่ง คือ ด้านของบุคลากร โดยการพัฒนาคนเพื่อมารองรับเทคโนโลยีใหม่ๆ ซึ่งการพัฒนาบุคลากรเป็นสิ่งที่ต้องใช้เวลาในการพัฒนา

**๒.๓ การดำเนินตามนโยบายในการส่งเสริมและกำกับดูแลการเดินทางของประชาชนในระบบขนส่งสาธารณะให้เกิดความปลอดภัย** โดยการกำหนดนโยบายเร่งด่วนให้นายสถานีรถไฟ พนักงานขบวนรถ ผู้บังคับบัญชาทุกเขต ทุกแขวง ตลอดจนผู้เกี่ยวข้องในขบวนรถทั้งพนักงานรักษารถพนักงานห้ามล้อทั่วประเทศ ในการกำชับกวดขัน ตรวจสอบดูแลความเรียบร้อยของผู้โดยสารระหว่างให้บริการเดินรถ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุพลัดตกลงมาจากขบวนรถ และสร้างความปลอดภัยในการใช้บริการตลอดเส้นทางตามนโยบายของรัฐบาล โดยให้ถือปฏิบัติดังนี้



๒.๓.๑ บริเวณสถานีต้นทางก่อนขบวนรถออก ให้นายสถานีต้องอบรมพนักงานประจำขบวนรถทุกคน ตรวจสอบดูแลความเรียบร้อย ที่เกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้โดยสาร อย่าให้ใช้บันได ข้อต่อรถ หรือหลังคาของขบวนรถเป็นที่โดยสารโดยเด็ดขาด พนักงานประจำขบวนรถทุกคน ได้แก่ พนักงานรักษารถ พนักงานห้ามล้อ ให้แบ่งหน้าที่กัน ตรวจสอบผู้โดยสารตั้งแต่ขบวนรถออกจากต้นทางจนถึงปลายทาง และให้เข้าไปประจำอยู่ในรถโดยสารตามชั้นที่นั่งที่ระบุในตัวอย่างเข้มงวด

๒.๓.๓ สถานีที่ขบวนรถกำหนดให้ผ่าน นายสถานีที่ปฏิบัติหน้าที่ออกรับขบวนรถ ถ้าพบเห็นกรณีผู้โดยสาร ใช้บันได ข้อต่อรถ หรือหลังคารถ เป็นที่โดยสารให้รีบแจ้งหัวหน้าพนักงานควบคุมการเดินรถ แขวงฯในพื้นที่รับผิดชอบรับทราบเพื่อสั่งการหยุดขบวนรถนั้นป้องกันเหตุอันตรายอันอาจเกิดขึ้นในทันที

๒.๓.๔ การเน้นการประชาสัมพันธ์แก่ผู้โดยสารให้รับทราบถึง “ข้อแนะนำการป้องกันอุบัติเหตุในการโดยสารบนขบวนรถไฟ” เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง โดยให้เพิ่มความระมัดระวังขณะขึ้นหรือลงจากขบวนรถ และเมื่อขึ้นไปบนตู้โดยสารแล้วควรเดินเข้าไปข้างใน อยู่ยืนขวางบันได เพราะนอกจากกีดขวางทางผู้อื่นแล้วยังอาจพลัดตกลงมาได้ และขณะขบวนรถเคลื่อนที่อย่ายืนแขนหรือศีรษะออกนอกตัวรถ และไม่ควรถกลงจากขบวนรถไฟหากไม่ใช่สถานี จุดหมายของตัวท่านเอง และที่สำคัญในกรณีที่มีเด็กเดินทางมาด้วย ผู้ปกครองไม่ควรปล่อยให้เด็กเดินไปไหนมาไหนตามลำพังและควรให้เด็กนอนเตียงล่างเพื่อป้องกันการพลัดตก ตลอดจนการห้ามสูบบุหรี่ ห้ามซื้อขายและดื่มแอลกอฮอล์ภายในสถานีรถไฟ และขบวนรถไฟ เพราะเป็นความผิดทางกฎหมาย มีโทษทั้งจำทั้งปรับ

๒.๓.๕ การสร้างความปลอดภัยแก่ผู้สัญจรที่ใช้เส้นทางผ่านจุดตัดเสมอระดับทางรถไฟ โดยขอความร่วมมือให้ผู้ขับขี่สัญจรไปมารวมปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด เช่น เพิ่มความระมัดระวังก่อนข้ามทางรถไฟทั้งในกรณีที่มีหรือไม่มีเครื่องกั้นก็ตาม ให้หยุดรถห่างจากจุดตัดทางรถไฟอย่างน้อย ๕ เมตร ขณะที่รถไฟกำลังผ่าน ตลอดจนการห้ามขับรถแข่งกันก่อนถึงจุดตัดทางรถไฟ ๓๐ เมตร เป็นต้น

**๒.๔ การแก้ไขปัญหาความสะอาดของสถานีและขบวนรถไฟ** ปัญหาดังกล่าวเป็นภาพลักษณ์ทางลบของการรถไฟมาโดยตลอด การพัฒนาความสะอาด เพื่อยกระดับโดยเฉพาะห้องน้ำสู่มาตรฐานสากล โดยการเร่งปรับปรุงความสะอาดห้องน้ำของรถไฟ โดยร่วมมือกับบริษัท เครือซีเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน) ปรับปรุงห้องน้ำภายในสถานีกรุงเทพทั้งหมด เป็นอ่างล้างหน้าระบบเซนเซอร์ โถสุขภัณฑ์แบบฟลัชวาล์วอัตโนมัติ ซึ่งมีมาตรฐานสากลเทียบเคียงเท่ากับห้องน้ำในสนามบิน นอกจากนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทย โดยกระทรวงคมนาคม ยังร่วมกับกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา และกระทรวงสาธารณสุข เปิดตัวโครงการห้องน้ำรถไฟสะอาดเพื่อการท่องเที่ยว ยกกระดับมาตรฐานสุขอนามัยของรถไฟให้ได้ตามมาตรฐาน HAS (แฮส) ของกรมอนามัยและมาตรฐานดับเบิลยูซี โอเค ของกรมการท่องเที่ยว เพื่อช่วยสนับสนุนนโยบายปีท่องเที่ยววิถีไทย โดยเฉพาะสถานีรถไฟใน ๑๒ เมืองต้องห้ามพลาด ให้ห้องน้ำมีความสะอาด มีจำนวนเพียงพอ และปลอดภัย พร้อมกับเตรียมปรับปรุงห้องน้ำบนขบวนรถไฟอีก ๑๔๘ คัน

**๒.๕ การปรับสภาพภูมิทัศน์ของสถานีรถไฟ** การปรับภูมิทัศน์รอบสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ในโอกาสก้าวสู่ ๑๐๐ ปี โดยการปรับปรุงอาคารสถานีรถไฟกรุงเทพ ด้านใน ด้านนอก และบริเวณรอบตัวอาคารใหม่ทั้งหมด ประกอบด้วย การปรับปรุงและซ่อมแซมใหม่ต่อเติมหลังคาคลุมบริเวณชานชาลารถไฟด้านนอก

ปรับปรุงผนังทั้งด้านในและด้านนอกตาดฟ้า ทาสีตัวอาคารใหม่ เพื่อความสวยงาม การปรับปรุงเครื่องปรับอากาศในโถงกลางสถานีซึ่งเป็นที่พักผู้โดยสาร ร้านค้า และห้องจำหน่ายตั๋วโดยสารใหม่ทั้งหมดเนื่องจากใช้งานมานาน ให้ใช้งานได้อย่างต่อเนื่อง รองรับประชาชนที่ใช้บริการ โดยเครื่องปรับอากาศที่เปลี่ยนใหม่เป็นระบบประหยัดพลังงานปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณอนุสรณ์สถานข้างสามเศียร (ด้านหน้าสถานีรถไฟ) และอนุสรณ์สถานปฐมกษัตริย์รถไฟหลวง (ท้ายขานขาลาสถานีกรุงเทพ) และบริเวณโดยรอบปรับปรุงและซ่อมระบบไฟฟ้าด้วยการเปลี่ยนระบบการเดินสายไฟใหม่ พร้อมทั้งประดับไฟตัวอาคารสถานี และปรับปรุงพื้นผิวถนนบริเวณสถานี เพื่อให้ประชาชนที่ใช้บริการได้รับความสะดวกในการเดินทางให้มีบรรยากาศอันยุค รองรับกิจกรรมพิเศษตลอดทั้งปี ทั้ง ร้านค้า ป้ายบอกทาง สิ่งอำนวยความสะดวก

สถานีรถไฟกรุงเทพ เป็นสถานีรถไฟที่เก่าแก่ที่สุดของประเทศ สร้างในสมัยรัชกาลที่ ๕ โดยมีการก่อสร้าง ในลักษณะโดมสไตลีโอิตาเลียนผสมกับศิลปะแบบเรอเนสซองซ์ ซึ่งมีความคล้ายคลึงกับสถานีรถไฟแฟรงก์เฟิร์ตในประเทศเยอรมนี และเริ่มเปิดใช้งานตั้งแต่วันที่ ๒๕ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๕๙ จนถึงปัจจุบันรถไฟกรุงเทพ กลายเป็นสถานีรถไฟหลักของประเทศไทย มีรถไฟประมาณ ๒๐๐ ขบวนต่อวัน โดยมีผู้โดยสารหลายหมื่นคน จึงนับเป็นนโยบายสำคัญของการรถไฟแห่งประเทศไทยในการดูแลสถานีรถไฟกรุงเทพ ให้อยู่คู่กับคนไทยตลอดไป

**๒.๖ การจัดระเบียบผู้ด้อยโอกาสในบริเวณสถานี** โดยร่วมมือกับกระทรวงพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ กลุ่มเอ็นจีโอ มูลนิธิ จัดระเบียบผู้ด้อยโอกาสที่อาศัยอยู่ในหัวลำโพง ด้วยการติดต่อญาติหรือหาที่อยู่ รักษาพยาบาล พร้อมกับฝึกอาชีพให้กับบุคคลเหล่านี้ ตลอดจนช่วยเหลือสุนัขแมวจรจัดให้อยู่ในที่เหมาะสม เพื่อให้มีระเบียบ สะอาด ปลอดภัย สวยงาม เป็นภาพลักษณ์ที่ดีให้การรถไฟ เพื่อให้มีความเป็นระเบียบเรียบร้อย อันเป็นภาพลักษณ์ที่ดีให้การรถไฟ โดยคนด้อยโอกาสได้มีการนำไปฝึกฝนอาชีพ ติดต่อหาเครื่องญาติครอบครัว และจัดหาที่อยู่อาศัยที่เหมาะสมให้ เช่นเดียวกับสุนัขและแมวจรจัด

**๒.๗ การจัดกิจกรรมเพื่อการประชาสัมพันธ์ในโอกาส** ในโอกาสที่กรุงเทพ หรือสถานีหัวลำโพง เปิดให้บริการแก่ประชาชนครบรอบ ๑๐๐ ปี ในวันที่ ๒๕ มิ.ย. ๒๕๕๙ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้จัดกิจกรรมเฉลิมฉลองฉลอง โดยมีการนำรถจักรไอน้ำประวัติศาสตร์ จำนวน ๔ คัน มาจัดแสดง เปิดโอกาสให้ประชาชนชื่นชมดูโดยสารรถไฟใหม่ที่ปรับปรุงขึ้นเพื่อรองรับการให้บริการในหลายรูปแบบ ชมนิทรรศการจากอดีต สู่ปัจจุบัน ก้าวสู่นาคต การแสดงประชันระนาดเอกของขุนอิน (โหมโรง) การแสดงละครเพลงย้อนยุคจากทีม สีแผ่นดิน การแสดงจำลองหน้าม่าน ร่วมเลือกซื้ออาหารในบรรยากาศย้อนยุค ‘ตลาด ๑๐๐ ปี หัวลำโพง ร่วมถ่ายรูปเพื่อทำแสตมป์ส่วนตัว เปิดจำหน่ายแสตมป์ ชุด ๑๐๐ ปี สถานีกรุงเทพให้นักสะสมแสตมป์ได้เลือกสะสมในบูธ บริษัท ไปรษณีย์ไทย และชมหนังสือเล่มพิเศษ หนังสือ ๑๐๐ ปี สถานีกรุงเทพ

**๒.๘ การสร้างความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนในการขับเคลื่อนแนวทางการ** การบริหารงานเพื่อตอบสนองต่อประชาชน ประกอบด้วย

๒.๘.๑ การลงนามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการส่งเสริมความรู้และสิทธิประโยชน์ด้านการประกันภัยร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) โดยการจัดทำประกันอุบัติเหตุผู้โดยสารรถไฟกับบริษัท เมืองไทยประกันภัย จำกัด (มหาชน) โดยมีวงเงินเบี้ย

ประกัน จำนวน ๔๘.๙ ล้านบาท กำหนดระยะเวลาคุ้มครอง ๑ ปี เพื่อเป็นการสร้างความมั่นใจให้กับผู้ใช้บริการ รถไฟฟ้าจะได้รับความคุ้มครองหากเกิดอุบัติเหตุระหว่างการเดินทางตามมาตรฐานทั่วไป เหมือนกับการขนส่ง สาธารณะประเภทอื่นๆ และเป็นการยกระดับการบริการขนส่งระบบรางให้เป็นมาตรฐานสากล ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์ สำหรับผู้มีสิทธิ์ได้รับความคุ้มครองประกันภัย คือ ผู้โดยสารรถไฟและ ผู้ปฏิบัติงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ปฏิบัติหน้าที่ขบวนรถ หรือขณะกำลังขึ้นหรือลงขบวนรถที่ เดินทางภายในประเทศและต่างประเทศ โดยจะคุ้มครองความเสียหายนับตั้งแต่สถานีต้นทางถึงสถานีปลายทาง สำหรับวงเงินประกันที่ผู้โดยสารจะได้รับเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น ขึ้นอยู่กับลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุเป็นรายๆ ไป

ทั้งนี้ บันทึกความเข้าใจดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนผู้ใช้บริการรถไฟได้รับความคุ้มครองจากระบบประกันภัยในการเดินทางสัญจรด้วยรถไฟ และเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการประกันภัยให้กับเจ้าหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ในเรื่องการประกันภัยที่เกี่ยวข้อง โดยมีกรอบความร่วมมือจาก คปภ. โดยให้คำปรึกษาแนะนำด้านข้อมูลและข้อกฎหมายที่เป็นประโยชน์ อีกทั้งการ แลกเปลี่ยนข้อมูล การร่วมจัดกิจกรรม เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนผู้ใช้บริการรถไฟเล็งเห็นความสำคัญด้าน ประกันภัยโดยการนำระบบประกันภัยมาใช้เป็นเครื่องมือในการบริหารความเสี่ยง และการป้องกันอุบัติเหตุ เพิ่มขึ้นอีกด้วย ซึ่งการขนส่งมวลชนระบบรางภายใต้การดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยนับว่ามี ความสำคัญ โดยเห็นได้จากมีประชาชนใช้บริการกันเป็นจำนวนมาก ทั้งในช่วงเทศกาลวันหยุดยาวและช่วงเวลา ปกติ ดังนั้นหากมีการให้ความรู้ด้านประกันภัยกับพนักงาน การรถไฟแห่งประเทศไทย และประชาชน ผู้ใช้บริการก็จะทำให้ระบบประกันภัยเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งในการบริหารความเสี่ยงได้อย่างมีประสิทธิภาพ มากยิ่งขึ้น ซึ่งนอกจากจะเป็นการสร้างความตื่นตัวด้านประกัน ให้กับพนักงาน การรถไฟแห่งประเทศไทย และ ประชาชนผู้ใช้บริการรถไฟแล้ว ยังทำให้เกิดความมั่นใจการใช้เส้นทางสัญจรด้วยระบบรางภายใต้การให้บริการ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย อีกด้วย

๒.๘.๒ ความร่วมมือระหว่างประเทศในด้านนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยใช้เส้นทาง รถไฟนั้น ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยมีการเก็บสถิติจำนวนนักท่องเที่ยวที่ใช้บริการรถไฟไทยทุก ไตรมาสและนักท่องเที่ยวจีนที่เดินทางมาเที่ยวในประเทศไทยก็เริ่มหันมามองการเดินทางท่องเที่ยวโดยใช้รถไฟ เพิ่มขึ้น โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยจะจัดจุดบริการประชาสัมพันธ์นักท่องเที่ยว โดยเน้นทางด้านการ จัดหาบุคลากรด้านภาษาเพื่อให้บริการนักท่องเที่ยวอย่างเต็มความสามารถ เพื่อเชิญชวนนักท่องเที่ยวชาวจีนมา ใช้บริการรถไฟไทยเพราะจะได้เห็นถึงความแตกต่างของวัฒนธรรมดั้งเดิมและวิถีชุมชนของชาวไทย ซึ่งรัฐบาล ไทยและจีน ได้เห็นพ้องตรงกันว่า ทั้งสองประเทศจะต้องร่วมมือกันด้านการพัฒนารถไฟเชื่อมโยงภูมิภาคนี้โดย ได้เริ่มโครงการรถไฟเชื่อมไทย-จีน ซึ่งรัฐบาลเสนอพัฒนาเส้นทางรถไฟความเร็วปานกลาง ความเร็ว ๑๘๐ กม./ ชม. สายหนองคาย-โคราช-แก่งคอย-มาบตาพุด และแก่งคอย-กรุงเทพฯ ระยะทาง ๘๗๓ กม. เพื่อเชื่อมโยงกับ รถไฟจีน-ลาว ที่หนองคาย-เวียงจันทน์ ซึ่งโครงการนี้จะเป็นประโยชน์ต่อการยกระดับความร่วมมือทาง เศรษฐกิจ และการค้าระหว่างสองประเทศ รวมทั้งจะสามารถขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของภูมิภาค และ โครงการดังกล่าว จะช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทางบริการนักท่องเที่ยวรวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพด้าน การขนส่งในภูมิภาค

### ๓. สรุป

ปัจจุบันการขนส่งระบบรางก็เป็นการขนส่งรูปแบบหนึ่งที่ยังเป็นที่ต้องการของประชาชน แต่การขนส่งระบบรางของประเทศ โดยเฉพาะการขนส่งทางรถไฟยังมีข้อจำกัดหลายอย่างไม่อาจนำไปสู่การพัฒนาอย่างรวดเร็วในระยะเวลาอันสั้นได้ อันเนื่องมาจากปัญหาและข้อจำกัดหลายอย่างในการดำเนินงาน ปัญหาหนึ่งที่เกิดขึ้นอย่างเห็นได้ชัดคือ ความล่าช้าไม่ตรงเวลาในการเดินทาง หรือแม้กระทั่งความไม่สะดวกสบายภายในห้องโดยสาร ความสกปรกของห้องน้ำ เนื่องจากสภาพรถที่เก่าจึงยากต่อการทำความสะอาดทำให้ผู้ใช้บริการมีแนวโน้มที่จะเปลี่ยนไปใช้บริการขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ แทน ซึ่งประเด็นปัญหาเหล่านี้เกิดขึ้น ส่วนหนึ่งมาจากการขาดงบประมาณในการดำเนินการ ขาดแคลนหัวรถจักรและตู้โดยสารที่ทันสมัย รวมไปถึงโครงสร้างพื้นฐานเกี่ยวกับระบบรางและระบบอาณัติสัญญาณ และการเกิดขึ้นของทางลัดผ่านจำนวนมาก ซึ่งอาจเป็นบ่อเกิดแห่งอันตรายในการเดินทางที่ยังคงเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เกิดปัญหาความล่าช้าดังกล่าว หากพิจารณาที่ผลประกอบการของการรถไฟแห่งประเทศไทย จะเห็นได้ว่า ประสิทธิภาพขาดทุนมาโดยตลอด แม้ว่า จะมีการบริหารที่ดินของการรถไฟฯ ให้เกิดประโยชน์สูงสุด เพื่อเพิ่มรายได้ให้กับการรถไฟฯ แล้วก็ตามการขาดทุนดังกล่าวส่งผลให้การรถไฟฯ ไม่มีงบประมาณที่เพียงพอในการปรับปรุงคุณภาพการให้บริการ โดยเฉพาะในด้านการเดินทาง อีกทั้งการรถไฟฯ เป็นรัฐวิสาหกิจที่อยู่ในกลุ่มฟื้นฟู ทำให้ต้องเร่งปรับปรุงผลการดำเนินงาน

อย่างไรก็ตาม การรถไฟฯ ได้ให้ความสำคัญกับการปรับปรุงคุณภาพการให้บริการ โดยมีการประเมินมาตรฐานการให้บริการและประเมินความพึงพอใจของผู้ใช้บริการโดยหน่วยงานภายนอก เพื่อนำสารสนเทศที่ได้มาจัดทำแผนการปรับปรุงคุณภาพการให้บริการ ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงการให้ความสำคัญกับคุณภาพการให้บริการมากขึ้น ทำให้จำเป็นต้องอย่างยิ่งที่จะต้องกำหนดแนวทางการบริหารงานเพื่อการพัฒนา รูปแบบการให้บริการที่ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการอันเป็นหลักการสำคัญประการหนึ่งของภารกิจของรัฐในการคุ้มครองและคำนึงถึงสิทธิของประชาชน ที่สะท้อนถึงการให้ความสำคัญต่อสิทธิมนุษยชนในสิ่งแวดล้อมที่ดี ในการดำเนินภารกิจการให้บริการสาธารณะเพื่อนำไปพัฒนาคุณภาพการให้บริการทั้งที่มีอยู่เดิม และพัฒนาหรือสร้างรูปแบบการให้บริการใหม่ ๆ เพื่อให้ผู้ใช้บริการได้รับการบริการที่มีคุณภาพ โดยการกำหนดรูปแบบการให้บริการที่มีความเป็นไปได้และสามารถนำไปใช้จริงได้ภายใต้ทรัพยากรที่มีอย่างจำกัด อันจะนำไปสู่การให้บริการที่มีคุณภาพในอนาคตของการรถไฟแห่งประเทศไทย

### บรรณานุกรม

อุดมศักดิ์ สินธิพงษ์, กฎหมายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม, (กรุงเทพฯ : วิญญูชน), ๒๕๔๗.

วิชัย ศรีรัตน์, พัฒนาการของสิทธิมนุษยชน, ดุลพาห, เล่มที่ ๓ ปีที่ ๔๘ (กันยายน-ธันวาคม ๒๕๔๔).