

5พรรคใช้วิสัยทัศน์พลิกโฉมสู่ศก.นวัตกรรม

● 5 พรรคการเมือง ใช้วิสัยทัศน์บนเวที “พลิกโฉมไทยเปิดประตูสู่เศรษฐกิจนวัตกรรม” พปชร.ดันศูนย์สั่งการจราจรใช้เอไอแก้ปัญหา บัตรไบเตียวเชื่อมรถเมล์-รถไฟฟ้า-เรือ ด้านปชป.ชูระบบราง-ลดค่าตัว 40% “ซัชชาติ”เสนอยกระดับรถเมล์

เมื่อวันที่ 7 มีนาคม หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ จัดงานสัมมนา “พลิกโฉมไทยเปิดประตูสู่เศรษฐกิจนวัตกรรม” โดยเชิญผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) และผู้แทนพรรคการเมือง 5 พรรค เข้าร่วมแสดงความเห็นในเวทีดังกล่าว

นายชัยธรรม พรหมศร รองผู้อำนวยการ สนข. บรรยายพิเศษในหัวข้อ “เชื่อมราง เชื่อมรถ เชื่อมคน ลดเหลื่อมล้ำ เข้าถึงคมนาคมไร้รอยต่อ” ว่า สิ่งที่ประชาชนต้องการในการเดินทาง คือ ความสะดวก ตรงเวลา ราคาสมเหตุผล และต้องปลอดภัย จากโจทย์นี้จึงกำหนดนโยบาย 3 ด้าน คือ 1.การเดินทางในเมืองและระหว่างเมืองต้องใช้ระบบราง เช่น รถไฟฟ้า ระบบรถไฟทางคู่ 2.ความปลอดภัยกับเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม 3.การก้าวเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ ให้ทุกคนเข้าถึงระบบได้ เน้นเชื่อมด้วยนวัตกรรมบริหารจัดการ ซึ่งทั้งหมดนี้อยู่ในยุทธศาสตร์ 20 ปีของกระทรวงคมนาคม

นายสนธิรัตน์ สนธิจิรวงศ์ เลขาธิการพรรคพลังประชารัฐ กล่าวว่า การจราจรเป็นปัญหาสำคัญของคนกรุง เพราะมีรถส่วนตัวที่มากเกินไป ถนนไม่เพียงพอ ดังนั้นต้องใช้ระบบขนส่งสาธารณะและระบบเทคโนโลยีมาแก้ไข โดยเฉพาะการปรับระบบการขนส่งให้มีศูนย์กลางสั่งการจราจร ด้วยระบบซิงเกิลคอมมานเดอร์ ใช้เอไอเข้ามาช่วยแก้ปัญหาเพื่อให้เกิดความเชื่อมโยงทั้งระบบเข้าด้วยกัน รวมถึงลดการจราจร อาทิ ส่งเสริมแนวคิดเรื่องของ “คาร์แชร์ริ่ง”

นอกจากนี้ทางพรรคยังมีนโยบายเรื่องของ “บัตรไบเตียว” ที่สามารถเชื่อมโยงใช้ได้ทั้งรถเมล์ รถไฟฟ้า เรือ เพื่อส่งเสริมให้เกิดความสะดวก รวมถึงแก้ปัญหาให้เกิดความเชื่อมโยงการขนส่งในเมืองด้วย ระบบขนส่งมวลชนให้สอดคล้องกับทิศทางของระบบรถไฟฟ้าที่กำลังเกิดขึ้น นอกจากต้องวิ่งระยะ

ยาวแล้วต้องมีความถี่ในการวิ่งด้วย ในขณะที่ประชาชนสามารถใช้แอปพลิเคชันเข้ามาช่วยวางแผนในการเดินทางได้ ส่วนปัญหาเรื่องของราคาค่าโดยสารนั้นจะสนับสนุนระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ โดยบริหารพื้นที่ที่เป็นของรัฐให้เกิดประโยชน์ ส่วนกรณีพื้นที่ของเอกชนที่ได้รับการพัฒนา อาทิ แนวรถไฟฟ้าที่รัฐเป็นผู้ลงทุน แล้วภาคเอกชนได้รับประโยชน์เชิงพาณิชย์ดังกล่าว มีแนวคิดที่จะจัดเก็บภาษีเข้ารัฐเพื่อนำมาสนับสนุนระบบค่าขนส่งมวลชนของประเทศ

ด้านนายสามารถ ราชพลสิทธิ์ สมาชิกพรรคประชาธิปัตย์ กล่าวว่า กรุงเทพฯ มีรถไฟฟ้า 520 กม. แต่เปิดให้บริการเพียง 120 กม. ส่วนที่เหลือพรรคจะเร่งรัดให้ก่อสร้างเสร็จภายใน 5 ปี ขณะที่ค่าโดยสารก็เป็นภาระหนักของประชาชน โดยพรรคมีนโยบายลดค่าโดยสารในเส้นทางที่รัฐบาลลงทุน 100% เช่น รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน จะทำให้เกิดอัตราค่าโดยสารที่ถูกลง จากอัตราค่าโดยสารสถานีบางใหญ่-เตาปูน เดิมมีอัตราค่าโดยสาร 14-42 บาท จะปรับลดเหลือ 15 บาทตลอดสาย และการเดินทางเชื่อมต่อมายังสถานีหัวลำโพง ค่าโดยสารจะเหลือ 43 บาท จากเดิม 70 บาท ลดลงประมาณ 40%

นอกจากนี้ พรรคประชาธิปัตย์ มีนโยบายส่งเสริมคาร์พูล หรือใช้รถร่วมกัน โดยจะส่งเสริมให้ใช้หลักการทางเดียวกันไปด้วยกัน เพื่อลดการใช้รถบนท้องถนน ลดมลพิษ โดยเจ้าของรถจะต้องนำเสนอเส้นทางราคาการเดินทาง และเงื่อนไขต่างๆ ในการใช้รถ อาทิ แอปพลิเคชัน และผู้ที่ต้องการเดินทางก็จะค้นหาการใช้เส้นทางเดียวกันผ่านแอปพลิเคชัน เพื่อความปลอดภัย ซึ่งเชื่อว่าคาร์พูลจะก่อให้เกิดเศรษฐกิจแบ่งปัน ผู้ขับรถมีค่าน้ำมันภาระค่าน้ำมัน ผู้เดินทางก็ใช้ค่าโดยสารถูกลง

นายซัชชาติ สิทธิพันธุ์ แกนนำพรรคเพื่อไทย กล่าวว่า ปัจจุบันคนไทยใช้เวลาติดติดในประเทศ 800 ชั่วโมงต่อปี เมื่อมีรถไฟฟ้าก็ไม่ควรติดติด แต่กลับพบว่าสาเหตุที่ทำให้รถยังติดในกรุงเทพฯ คือรูปแบบโครงสร้างที่

อยู่อาศัยอยู่นอกเมือง ตรงกลางเมืองมีเฉพาะคอนโดมิเนียม ขณะที่สำนักงาน ออฟฟิศ กลับอยู่ในกรุงเทพฯ มากถึง 8.7 ล้านตารางเมตร และไม่ก็ข้างหน้าจะเพิ่มอีก 2 ล้านตารางเมตร เมื่อบ้านกับที่ทำงานอยู่ห่างกัน จึงทำให้เกิดการเดินทางด้วยรถ และรถติดรวมทั้งรถสาธารณะก็ไม่เพียงพอ

นอกจากนี้ เมื่อการเดินทางมาทำงานของคนกรุงเทพฯ ลำบากขึ้น ทำให้เกิดการขับรถส่วนตัวเข้ามาทำงาน จากสถิติก็จะพบว่าจำนวนรถเก๋งเพิ่มขึ้น การเดินทางในกรุงเทพฯ และปริมณฑลในปี 2560 มีปริมาณการเดินทาง 32.65 ล้านเที่ยวต่อวัน มีสัดส่วนการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล 43% รถจักรยานยนต์ 25% รถขนส่งสาธารณะประมาณ 20% โดยในสัดส่วนรถสาธารณะนั้น พบว่าคนนิยมเดินทางด้วยรถโดยสาร หรือรถเมล์ มากที่สุดในสัดส่วน 15.96% รถไฟฟ้า 2.53% รถตู้ 1.28% เรือ 0.28% และรถไฟชานเมือง 0.15% ดังนั้นการแก้ไขปัญหาคือการจัดหารถเมล์ เพื่อสร้างสมรรถนะโมบิลิตี้ที่เหมาะสมกับพฤติกรรมผู้บริโภค และต้องเป็นมิตรสิ่งแวดล้อม สิ่งที่ต้องเร่งทำเป็นส่วนแรก คือ การรถเมล์ต้องปรับปรุงให้ดี และรถเมล์ควรมี 2 ขนาด เพื่อใช้เป็นฟีดเดอร์และใช้ขนส่งเข้าเมือง

“ขณะเดียวกันสมรรถนะโมบิลิตี้ที่เป็นปัญหาคือหน่วยงานรัฐด้วย เพราะระบบขนส่งมีหน่วยงานดูแลมากถึง 7 หน่วยงาน เมื่อเกิดปัญหาก็สับสนผู้รับผิดชอบ ตัวอย่างเช่น รถไฟฟ้ามีหลายหน่วยงานเป็นผู้รับผิดชอบ ทำให้ค่าโดยสารยังแพง ต่างคนต่างเก็บ สมรรถนะโมบิลิตี้ต้องแก้ที่เรื่องเล็กก่อน ค่าโดยสารไม่ควรแพง แต่คนกรุงเทพฯ ปัจจุบันยังมีค่าใช้จ่ายเดินทางคิดเป็น 20% ของเงินเดือน ดังนั้นอนาคตรถเมล์ควรจะเป็นตัวขับเคลื่อนสำคัญ คนจนต้องอยู่ได้ และลดรายจ่ายให้ประชาชน เช่นเดียวกับระบบฟีดเดอร์ ก็ต้องเพียงพอ เพื่อให้สมรรถนะโมบิลิตี้ที่ประชาชนเลือกเดินทางมา เมื่อลงรถมาต้องมีฟีดเดอร์รองรับทันที ไม่ใช่ยืนรอต่อรถจักรยานยนต์แถวยาว และ

สิ่งสำคัญที่เดอ์สำคัญคือการเดิน ต้องพัฒนาระบบเดินให้ได้ในกรุงเทพฯ หรือจะเป็นจักรยานที่ใช้เทคโนโลยีในการจองการแชร์กันใช้ รูปแบบเหล่านี้จะช่วยเสริมที่เดอ์ ขณะเดียวกัน สมาร์ทโมบิลิตี้ควรมีเทคโนโลยีเข้ามาช่วย เช่น ระบบช่วยเหลือฉุกเฉิน SOS ในแท็กซี่ และการใช้บริการรถผ่านแอปพลิเคชัน แต่สิ่งสำคัญคือการเปลี่ยนความคิดประชาชน เมื่อมีขนส่งสาธารณะ คนที่ใช้รถเก๋งอนาคตอาจจะต้องมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น ท้ายที่สุดนโยบายของพรรคเพื่อไทย คือ เชื่อมโยง ปลอดภัย ทันสมัย และสร้างคุณภาพ”

นายชัชชาติ ยังกล่าวด้วยว่า การพัฒนาระบบขนส่งหลักเส้นเลือดใหญ่ พรรคเพื่อไทย จะเร่งดำเนินการรถไฟทางคู่ประมาณ 2,500 กิโลเมตร พร้อมศึกษารถไฟความเร็วสูงสายเหนือและใต้ เร่งรัดการจัดหาโบกี้รถไฟ เพื่อเพิ่มศักยภาพในการเดินรถ และปัญหาสำคัญ คือความแออัดของสนามบินสุวรรณภูมิจะต้องแก้ไขตรงจุดด้วยการขยายสนามบินสุวรรณภูมิ ไม่ใช่เพียงการพัฒนาสนามบินอื่นๆ ขึ้นมารองรับ โดยเชื่อว่าสนามบินอู่ตะเภาที่ไม่สามารถทดแทนสนามบินสุวรรณภูมิได้

พ.อ.ดร.เศรษฐพงศ์ มะลิสุวรรณ โฆษกพรรคภูมิใจไทย กล่าวว่า พรรคภูมิใจไทยมีนโยบายสร้างเศรษฐกิจแบบแบ่งปัน โดยการใช้ศักยภาพของตนเองในการประกอบอาชีพ ทหารายได้ โดยรัฐไม่จำเป็นต้องใช้งบประมาณมากมายในโครงการต่างๆ แต่จะต้องมีการแก้ไขกฎหมายเพื่อส่งเสริมและสร้างการกินดีอยู่ดีให้กับประชาชน สนับสนุนส่งเสริมให้คนทำงานสามารถทำงานที่บ้านได้ สำหรับตำแหน่งที่สามารถทำได้ โดยจะเร่งสร้างระบบสารสนเทศให้ทันสมัย ขณะที่

ด้านการศึกษาคือเป็นเรื่องที่สำคัญในการพัฒนาคน ทางพรรคจึงสนับสนุนให้มีการศึกษาแบบออนไลน์ เพื่อให้เป็นทางเลือก ซึ่งการศึกษาแบบออนไลน์ใช้น้อยมากและยังเป็นที่ยอมรับ นอกจากนี้แก้ไขกฎหมายให้สอดคล้องกับเทคโนโลยีและแก้ไขกฎหมายคลื่นความถี่เพื่อรองรับต่อการสร้างเกตเวย์ใหม่รวมถึงการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้ หรือ SEC เปลี่ยนเสียงปืนให้เป็นเสียงเครื่องจักรในพื้นที่ภาคใต้ ด้วยการสร้างระบบอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงเพื่อนำอุตสาหกรรมชั้นนำ ดึงนักลงทุนที่สนใจมาลงทุนในพื้นที่

ผศ.ดร.สุรเชษฐ์ ประวีณวงศ์วุฒิ ที่ปรึกษานโยบายด้านคมนาคม พรรคอนาคตใหม่ กล่าวว่า พรรคอนาคตใหม่มีนโยบายขนส่งสาธารณะเพื่อทุกคน โดยราคาถูกเข้าถึงได้ง่าย ที่ผ่านมามีพรรคการเมืองต่างๆ ก็หาเสียงมีโครงการต่างๆ มากมาย โดยเฉพาะโครงการใหญ่เป็นการชื้อซื้อ รถไฟความเร็วสูง ซึ่งพรรคมองว่า โครงการต่างๆ ไม่คุ้มค่ากับการลงทุน ทั้งที่ควรเองงบประมาณเหล่านี้ไปพัฒนาพื้นที่ในจังหวัดต่างๆ ซึ่งพรรคมีแผนระยะสั้นเรื่องการขนส่ง โดยจะทบทวนโครงการที่เป็นผลพวงจากความไม่โปร่งใสจากรัฐบาลเผด็จการทหาร แก้จุดเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ ปรับภูมิทัศน์ เปลี่ยนรถเมล์ร้อนเป็นรถเมล์ไฟฟ้า และนำเทคโนโลยีมาติดตั้งในรถเมล์เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชน ส่วนแผนระยะยาว คือ วางแผนการลงทุน โครงการการใหม่ ยุบรวมหน่วยงานที่ซ้ำซ้อน กระจายอำนาจและเม็ดเงินสู่ท้องถิ่น สร้างระบบขนส่งตามหัวเมืองต่างๆ สร้างระบบสาธารณะไม่ว่าจะเป็นรถเมล์ไฟฟ้า รถราง ตั้งหน่วยงานวิจัยด้านเทคโนโลยีด้านคมนาคม