



จากขอนแก่นไปลอนดอน 20 วัน

กระ ทรวงคมนาคมจัดงานนิทรรศการ “Thailand Transport 2017 Better Connect, Better Life” เพื่อให้ข้อมูลความรู้เกี่ยวกับแผนดำเนินงาน แผนการลงทุนปี 2560 ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี รวมทั้งความคืบหน้าการดำเนินงานโครงการที่เป็นแผนเร่งด่วน ปี 2559-2560 ข้อมูลโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งทางราง ทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ...

โดยจัดขึ้น 3 ครั้ง ใน 3 ภูมิภาคคือภาคกลาง และภาคเหนือ ล่าสุดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ที่โรงแรมอวานี ขอนแก่น โฮเทล แอนด์ คอนเวนชั่น เซ็นเตอร์ จ.ขอนแก่น

นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รมว.คมนาคม กล่าวปาฐกถาถึงแผนงานและความก้าวหน้าของโครงการต่าง ๆ โดยมีสาระสำคัญว่ารัฐบาลและกระทรวงคมนาคมมีหน้าที่ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อให้มีความทันสมัยและเพิ่มศักยภาพทางด้านการแข่งขันของประเทศ ประกอบด้วย 5 แผนงาน คือ 1. การพัฒนาระบบรถไฟระหว่างเมือง 2. การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมือง 3. การพัฒนาระบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหรือมอเตอร์เวย์ 4. การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ และ 5. การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ งานเสวนาใน จ.ขอนแก่น ใช้หัวข้อเสวนาว่า “อนาคตภาคอีสาน One Transport One Development” โดยมีประเด็นที่สำคัญจากการเสวนาทั้ง 3 ครั้ง ดังนี้

“ขอนแก่น” นับเป็นอีกหนึ่งหัวเมืองหลักที่มีการพัฒนาอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการคมนาคมขนส่งที่มีอยู่อย่างหลากหลาย และจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นพร้อม ๆ กับภาคธุรกิจและกิจกรรมการค้าการลงทุนต่าง ๆ เป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้ตัวเมืองขอนแก่นการจราจรติดขัด โดยเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็น ไม่ต่างจากกรุงเทพฯ

จากการศึกษาของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564) ล้วนแต่ระบุว่า “ขอนแก่น” เป็นหนึ่งในจังหวัดสำคัญต้องพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง (Light Rail) เป็นลำดับต้น ๆ เพื่อแก้ปัญหาการจราจรติดขัด และรองรับการพัฒนาเมืองในอนาคต

กรณี จ.ขอนแก่นนับว่าเป็นกรณีศึกษาที่สำคัญ นั่นคือขอนแก่นมีสิ่งทีเรียกว่า “ขอนแก่นโมเดล” สำหรับการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน

ด้วยการจัดตั้งบริษัทร่วมทุนของเทศบาล 6 แห่ง ร่วมกับภาคเอกชนอีก 20 กว่าราย เป็น “บริษัท ขอนแก่นพัฒนาเมือง (KKTT) จำกัด” เพื่อลงทุนการก่อสร้างและดำเนินการ รถไฟฟ้ารางเบาของเมืองขอนแก่น นอกจากนี้ยังมีแนวทางในการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี (TOD) เช่นกัน นับได้ว่าเป็นการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางในลักษณะเดียวกับกรุงเทพฯ และปริมณฑล ในภูมิภาคที่เป็นรูปธรรมมากที่สุดขณะนี้ และเป็นตัวอย่างของการดำเนินการในรูปแบบประชารัฐ (Public Private Partnership : PPP) ที่โดดเด่นและน่าจับตามองเป็นอย่างยิ่ง

นอกเหนือจากโครงการรถไฟฟ้ารางเบาของขอนแก่น ซึ่งจะดำเนินการโดยภาคเอกชนแล้ว จ.ขอนแก่นยังเป็นอีกพื้นที่ที่สำคัญของภาคอีสานที่มีแผนการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ได้แก่ รถไฟทางคู่ ชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น รถไฟทางคู่ขอนแก่น-หนองคาย รถไฟทางคู่สายใหม่ บ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม และรถไฟความเร็วสูง (ไฮสปีดเทรน) กรุงเทพฯ-หนองคาย รวมถึงการพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่นด้วย การพัฒนารถไฟฟ้ารางเบาของขอนแก่น จะสอดคล้องกับการพัฒนาโครงสร้างหลักของกระทรวงคมนาคมในการเชื่อมโยงให้เป็นโครงข่ายเดียวกันอย่างสมบูรณ์

ในฐานะที่ขอนแก่นเป็นเมืองสี่แยกอินโดจีนอีกแห่งหนึ่ง อยู่บนเส้นทางของแนวระเบียงเศรษฐกิจทั้งเหนือ-ใต้ และตะวันออก-ตะวันตก ขอนแก่นจึงมีสถานะเป็น “ประตู” หรือ Gateway เชื่อมต่อภาคอีสานไปยังประเทศเพื่อนบ้าน เช่น สปป.ลาว เวียดนาม กัมพูชา เมียนมา และจีน เป็นโอกาสสำคัญที่ขอนแก่นจะใช้อ้างอิงเปรียบในตำแหน่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ ผสานกับสิทธิประโยชน์จากรอบความร่วมมือต่าง ๆ ทั้ง ASEAN GMS และการเชื่อมโยงกับโครงข่าย One Belt One Road ของจีน ซึ่งเป็นเครือข่ายความร่วมมือด้านการเดินทางและการขนส่งสินค้าที่เชื่อมโยงโลกตะวันออกอย่างจีนและอาเซียนไปถึงเอเชียกลาง ตะวันออกกลาง รัสเซีย ยุโรป ตะวันออก ยุโรปตะวันตก รวมไปถึงแอฟริกาและเอเชียใต้ได้

ในอนาคตสินค้าจากขอนแก่นและจังหวัดอื่น ๆ ในภาคอีสานก็สามารถขนส่งทางรถไฟไปถึงลอนดอนได้ภายในเวลา 20 วันเท่านั้น และการเชื่อมโยงระยะใกล้กับประเทศเพื่อนบ้านกลุ่มลุ่มน้ำโขงหรือซีแอลเอ็มวี (CLMV) นั้นก็จะทำได้อย่างสะดวกมากขึ้น ส่งผลให้การขนส่งสินค้า การค้า การลงทุนระหว่างประเทศเหล่านี้เป็นความ



คลองตัวมากขึ้น สามารถเกาะกลุ่มพึ่งพาซึ่งกันและกันได้มากขึ้น เพิ่ม
อำนาจการแข่งขันและการต่อรองของภูมิภาค
ได้เป็นอย่างดี

นอกจากการพัฒนารถไฟฟ้าใน
เมืองแล้ว ระบบรถไฟ ทั้งรถไฟทางคู่และ
รถไฟความเร็วสูง ก็จะเป็นแกนกลางสำคัญ
สำหรับการคมนาคมขนส่ง ของประเทศไทย
ยุคใหม่ที่ต้องการลดการใช้พลังงาน ลดต้นทุน
การขนส่งและโลจิสติกส์ และเป็นมิตรต่อ
สิ่งแวดล้อม

ทั้งนี้การใช้ ระบบรางจะเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้โดยสาร
ยกตัวอย่างจากรถไฟฟ้าบีทีเอส ซึ่งค่อย ๆ เปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทาง
ของประชาชนในกรุงเทพฯ และปริมณฑล และช่วยให้เกิดการพัฒนา
พื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าให้เป็นทั้งที่พักอาศัยและแหล่งพาณิชยกรรม
หลักการนี้เรียกว่า **Transit-Oriented Development (TOD)** สามารถ
พัฒนาได้ในหลากหลายระดับ ทั้งในการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี
รถไฟฟ้า รถไฟทางคู่ และรถไฟความเร็วสูง

ระบบราง กำลังพลิกโฉมการเดินทางของคนไทย.