

การสัมมนาแลกเปลี่ยนประสบการณ์และแนวทางการดำเนินงานในอนาคต
สำหรับนายกองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
จัดโดย วิทยาลัยพัฒนาการปกครองท้องถิ่น สถาบันพระปกเกล้า
ระหว่างวันที่ 11 - 12 มีนาคม 2564

ภูมิทัศน์จังหวัดกับเครือข่ายและการเชื่อมโยงประเทศสู่โลก:

อดีต ปัจจุบัน และอนาคต

โดย ดร.ไพรินทร์ ชูโชติถาวร กรรมการ บริษัท ปตท.จำกัด (มหาชน)

ในระยะเวลา 4-5 ปีมานี้ นับได้ว่าเป็นช่วงเวลาของการพัฒนาระบบรางของประเทศไทยแบบที่ไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อน การพัฒนาระบบรางครั้งนี้เป็นหัวใจสำคัญของการเปลี่ยนแปลงการพัฒนาเมืองหลายเมืองในประเทศไทย และยังเป็นหัวใจสำคัญของการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของประเทศในอนาคต

เมื่อก้าวถึงระบบรางของประเทศไทยในอดีตนั้นมีเพียงรถไฟพื้นฐานเท่านั้นที่ใช้ในการคมนาคมขนส่งระหว่างหัวเมืองต่าง ๆ ในสมัยรัชกาลที่ 5 ได้ตระหนักถึงความสำคัญของการคมนาคมโดยเส้นทางรถไฟ เพราะการเดินทางโดยเกวียนและแม่น้ำลำคลองไม่เพียงพอแก่การรักษาอาณาเขตราชรัฐที่อยู่ห่างไกลออกไป จึงเห็นสมควรให้สร้างทางรถไฟขึ้นมา เพื่อเชื่อมต่อมณฑลชายแดนและอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าไปมาระหว่างกันได้ง่ายขึ้น โดยเริ่มต้นสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ถึงนครราชสีมาเป็นเส้นทางแรก เป็นระบบรถไฟรางเดี่ยวขนาด 1 เมตร ใช้เครื่องยนต์ดีเซลมีระยะทางประมาณ 3,684 เมตร ต่อมาการเติบโตของเมืองเริ่มขยายตัวมากขึ้น ทำให้ระบบรถไฟรางเดี่ยวไม่สามารถใช้ขนส่งสินค้าและเดินทางไปได้รวดเร็วมากนัก เพราะต้องใช้เวลาในการสับเปลี่ยนราง รัฐบาลจึงเห็นสมควรให้มีแผนการพัฒนาระบบรางครั้งใหญ่ของประเทศ ทำให้ในปัจจุบันประเทศไทยมีระบบรางหลายประเภท ไม่ว่าจะเป็นระบบรถไฟพื้นฐานทั้งระบบรางเดี่ยวและรางคู่สำหรับเชื่อมโยงเมืองต่างๆ เข้าด้วยกัน ระบบรถไฟฟ้าในเมืองสำหรับการพัฒนาระบบขนส่งในเมืองใหญ่ และระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูงสำหรับเชื่อมโยงประเทศไทย-จีน และเชื่อมต่อกับภาคตะวันออกของประเทศ

ปัจจุบันกระทรวงคมนาคมได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบรางในทุกภูมิภาคของประเทศไทย คาดการณ์ว่าภายในปี 2571 ประเทศไทยจะมีระบบรางขนาดใหญ่ที่เข้าถึงทุกพื้นที่ เมื่อโครงการพัฒนาทั้งหมดตามแผนยุทธศาสตร์ชาติแล้วเสร็จ จะสามารถยกระดับมาตรฐานรถไฟไทยให้เจริญก้าวหน้ามากขึ้น นับว่าเป็นการวางรากฐานที่มั่นคงด้านโครงสร้างพื้นฐานและการคมนาคมของประเทศในระยะยาว เป็นการสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค สร้างศักยภาพและโอกาสใหม่ทางการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว รวมถึงสนับสนุนการขยายตัวของเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจโดยรอบเส้นทางระบบราง

การพัฒนาบรรณารักษะดังกล่าวนี้เกี่ยวข้องกับองค์การบริหารส่วนจังหวัดอย่างไร?

แผนการพัฒนาบรรณารักษะของประเทศไทยเกี่ยวข้องกับองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นอย่างมาก เพราะการพัฒนาบรรณารักษะได้มีแนวทางการพัฒนาที่เชื่อมต่อกับระบบขนส่งในเมืองใหญ่ที่มีความครอบคลุมมากขึ้น เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งได้อย่างทั่วถึงและเท่าเทียมกัน ยกตัวอย่างเช่น ระบบรถไฟฟ้าในเมืองขอนแก่น เมืองเชียงใหม่ เมืองนครราชสีมา หากภายในเมืองไม่มีระบบคมนาคมขนส่งที่ดีก็จะทำให้เมืองไม่สามารถพัฒนาได้อย่างเต็มที่ เกิดพื้นที่ด้อยพัฒนาขึ้นในเมือง และยังทำให้ระบบเศรษฐกิจในเมืองไม่ได้รับการพัฒนาได้อย่างเต็มศักยภาพ ขณะที่ระบบรถไฟฟ้าพื้นฐานจะเข้ามามีส่วนเชื่อมโยงเมืองต่าง ๆ เข้าด้วยกันเพื่อให้เกิดการกระจายการพัฒนาไปยังภูมิภาคมากขึ้น โดยเฉพาะเมืองหลักและเมืองขนาดใหญ่ที่มีแนวโน้มของการขยายตัวมากขึ้น และการเคลื่อนย้ายประชากรเข้าสู่เมืองมากขึ้น ในอดีตการออกแบบระบบขนส่งมวลชนในเมืองมักจะเน้นการขนส่งคนเข้าสู่เมืองมากกว่าการขนส่งคน แต่ปัจจุบันภาครัฐไทยเริ่มหันมาสู่แนวคิดการพัฒนาบรรณารักษะที่เน้นการขนส่งคนมากกว่าขนส่ง เพื่อบรรเทาความแออัดและแก้ปัญหาการจราจรในเขตเมือง

นอกจากนี้ภาครัฐได้มีแนวทางการพัฒนาบรรณารักษะไฟฟ้าความเร็วสูงจากกรุงเทพฯ-นครราชสีมา-หนองคาย เพื่อเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมขนส่งไทย-จีน และยังเป็นการเปิดโอกาสทางการค้าและเศรษฐกิจของไทยสู่จีนมากขึ้น การพัฒนาบรรณารักษะไฟฟ้าความเร็วสูงสายตะวันออกดังกล่าวนี้ เชื่อมโยง 3 สนามบิน ได้แก่ สนามบินดอนเมือง สนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินอู่ตะเภา

จากที่กล่าวมานี้ นับว่าเป็นโอกาสดีขององค์การปกครองส่วนท้องถิ่นที่จะสามารถร่วมมือกันพัฒนาระบบบรรณารักษะและพัฒนาบรรณารักษะขนส่งมวลชนในเมืองของตนเองให้เชื่อมต่อกับระบบบรรณารักษะขนาดใหญ่ของประเทศ

การพัฒนาบรรณารักษะในอนาคตของประเทศไทย

ภาพรวมของการพัฒนาบรรณารักษะของประเทศไทยที่จะเกิดขึ้นในอนาคตอันใกล้นี้ สามารถแยกออกเป็นแผนการพัฒนาบรรณารักษะในภูมิภาคกับการพัฒนาบรรณารักษะในกรุงเทพมหานคร

- **แผนการพัฒนาบรรณารักษะในภูมิภาค** สามารถจำแนกแผนการดำเนินการพัฒนาออกเป็น 1) รถไฟฟ้าพื้นฐานทั้งรางเดี่ยวและรางคู่ รวม 4,783 กิโลเมตร 2) รถไฟฟ้าในเมืองระยะทาง รวม 496.2 กิโลเมตร สามารถรองรับผู้โดยสารเฉลี่ย 1.16 ล้านคนต่อวัน 3) การพัฒนาขนส่งในเมืองใหญ่ ได้แก่ ภูเก็ต นครราชสีมา เชียงใหม่ ขอนแก่น หาดใหญ่ พิษณุโลก อุตรธานี และบางนา-สุวรรณภูมิ รวมระยะทาง 213.8 กิโลเมตร และ 4) รถไฟฟ้าความเร็วสูง รวมระยะทาง 2,506 กิโลเมตร นอกจากนี้แผนการพัฒนาบรรณารักษะในภูมิภาคยังได้มีแผนเปลี่ยนรถไฟดีเซลเป็นรถไฟฟ้า ซึ่งจะสามารถลดค่าเชื้อเพลิง ค่าซ่อมบำรุง ลดมลพิษในเมืองได้ และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันได้ เช่น รถไฟฟ้าสามารถวิ่งจากกรุงเทพฯ-พิษณุโลก โดยใช้เวลาได้ต่ำกว่า 3 ชั่วโมง ต้นทุนค่าเชื้อเพลิงถูกลง (25-30%) และต้นทุนค่าซ่อมบำรุงลดลง (2-5%) เป็นต้น

- แผนการพัฒนาระบบรางในกรุงเทพมหานคร ได้เปลี่ยนศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งจากหัวลำโพงมาเป็นสถานีกลางบางซื่อ ภาครัฐได้วางแนวทางการปรับฮวงจุ้ยกรุงเทพฯ ให้มีการขยายตัวออกไปทางทิศเหนือของเมือง และคาดการณ์ว่าในอนาคตสถานีกลางบางซื่อและพื้นที่โดยรอบจะกลายเป็นศูนย์กลางคมนาคมพหุโยธิน และกลายเป็นแหล่งรวมธุรกิจใหม่ของอาเซียน

ดังนั้น การเปลี่ยนแนวทางการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งดังกล่าวนี้ จะช่วยให้ภาครัฐสามารถควบคุมทิศทางการพัฒนาเมืองให้เกิดความกระชับได้มากขึ้น และเกิดกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีความหนาแน่นได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ

กล่าวโดยสรุปได้ว่า การคมนาคมระบบรางของประเทศไทยในอนาคตจะเทียบได้กับเส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ 21 ที่มีการเชื่อมต่อระหว่างภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และประเทศจีน ด้วยระบบขนส่งภาคพื้นดิน เป็นระบบขนส่งที่สามารถรองรับการขยายตัวของเมืองที่กระจายไปทั่วทุกภูมิภาคและตัดเทียมกับอารยประเทศ

