

# ขอนแก่นโมเดล

THE KHON KAEN MODEL

*Citizen leading the way  
Government supporting  
its citizen*

ศุภวัฒนากร วงศ์ธินวสุ  
สุรเดช ทวีแสงสกุลไทย  
สุรียานนท์ พลสิม  
พีรสิทธิ์ คำนวนศิลา

 KONRAD  
ADENAUER  
STIFTUNG



**COLA**  
โครงการพัฒนาเมืองขอนแก่น

**ขอนแก่นโมเดล: Khon Kaen Model**

ศุภวัฒน์นगर วงศ์ธนวิสุ สุรเดช ทวีแสงสกุลไทย สุรียานนท์ พลสิม  
และพีรสิทธิ์ คำนวนศิลป์ เขียน

**พิมพ์ครั้งที่ 1** สำนักพิมพ์คลังน่านาวิทยา ธันวาคม 2562

**จำนวนพิมพ์** 500 เล่ม

ISBN 978-616-438-441-5

**พิสูจน์อักษร** ศุภวัฒน์นगर วงศ์ธนวิสุ

**ภาพหน้าปก** สุรเดช ทวีแสงสกุลไทย

**ชื่อภาพ** ช่องแคบของความเจริญที่ชาวขอนแก่นอยู่ร่วมกันได้

การผลิตและการลอกเลียนหนังสือเล่มนี้ไม่ว่ารูปแบบใด

ต้องได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรจากวิทยาลัยการปกครองท้องถิ่น  
มหาวิทยาลัยขอนแก่น

**ลิขสิทธิ์** ศุภวัฒน์นगर วงศ์ธนวิสุ สุรเดช ทวีแสงสกุลไทย

สุรียานนท์ พลสิม และพีรสิทธิ์ คำนวนศิลป์

**จัดพิมพ์โดย** วิทยาลัยการปกครองท้องถิ่น มหาวิทยาลัยขอนแก่น

และ มูลนิธิคอนราด อาเดนาวร์ (Konrad-Adenauer-  
Stiftung)

**พิมพ์ที่** โรงพิมพ์คลังน่านาวิทยา

232/199 ต.โนนเมือง อ.เมือง จ.ขอนแก่น 40000

Email: klungpress@hotmail.com,

[sarikahan@yahoo.com](mailto:sarikahan@yahoo.com) โทร 043-466444

## คำนิยาม

### เอกชนขยับ รัฐหนุน

การบริหารจัดการในยุคสมัยของการเปลี่ยนผ่าน ก้าวสู่ดิจิทัล เทคโนโลยีก้าวหน้า กับ ผู้คนหัวก้าวหน้า ย่อมขับเคลื่อนไปพร้อมกันอย่างลงตัว

ความคิดริเริ่ม การปรับตัวอย่างรวดเร็ว ของภาคเอกชน กับ ความเข้าใจ การหนุนเนื่อง ของภาครัฐ ย่อมเกิด พลังแห่งการเปลี่ยนแปลง

ผสมผสาน ที่มีโอกาสร่วมทำงานกับภาคเอกชนหัวก้าวหน้า ความเจริญเติบโตของเมืองทางกายภาพ และการปรับแนวคิด ตัวแทนของประชาชนในการลุกขึ้นมาบริหารจัดการ บ้านเมืองที่พวกเขาเติบโต และวางฐานเพื่อคนรุ่นลูกหลานในอนาคต จึงเป็นการคิดไกล ที่ภาครัฐ มีส่วนในการสนับสนุน ให้เดินทางไปด้วยกัน ด้วยแนวคิด-ลงมือปฏิบัติ ของ “ขอนแก่นโมเดล”

“ขอนแก่นโมเดล” เป็นตัวแบบ “**ราษฎร์เดิน รัฐหนุน**” เกิดจากประชาชนทุกภาคส่วนร่วมกันปรับบทบาทภาครัฐ โดยเฉพาะในส่วนภูมิภาค สิ่งหนึ่งที่คนขอนแก่นได้ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงคือ การเปลี่ยนกระบวนการความคิด ผมในฐานะผู้บริหารของจังหวัดและเป็นคนขอนแก่น สนับสนุนการปรับกระบวนการความคิดของคนในพื้นที่ ที่รัฐต้องปรับบทบาท หันมากระตุ้นและหนุนเสริมให้ท้องถิ่น “อยากเป็นในสิ่งที่

อยากจะเป็น” ซึ่งมีความสำคัญอย่างมากต่อการขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์การพัฒนา “เมืองอัจฉริยะขอนแก่น” ให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม นำไปสู่การบรรลุไว้ในยุทธศาสตร์จังหวัด ทำให้จังหวัดขอนแก่นมีแนวทางที่ชัดเจน โดดเด่นในการพัฒนาจังหวัดไปจนถึงปี 2029

เป็นโชคดี ที่ผมได้มีโอกาสทำงานกับผู้คน ที่มีแนวคิดสร้างสรรค์ทำให้ได้พัฒนาตนเอง และสร้างระบบการทำงาน ในห้วงเวลา ขณะจิตเดียวกัน

ที่นี่..จังหวัดขอนแก่น-บ้านเกิดของผม เรื่องดีๆ ย่อมเกิดขึ้นได้ทุกวัน

**ดร.สมศักดิ์ จังตระกุล**

ผู้ว่าราชการจังหวัดขอนแก่น

## กิตติกรรมประกาศ

“เสริมฐานรากประชาธิปไตยเพื่อการพัฒนา  
สร้างรากฐานการบริหารท้องถิ่นสู่สากล”

ด้วยความปรารถนาของผู้เขียนทุกคนที่สังกัดวิทยาลัยการปกครอง  
ท้องถิ่น มหาวิทยาลัยขอนแก่น ในการที่จะร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการ  
ผลักดันให้เกิดการ “ระเบิดจากข้างใน” เพราะพวกเราทุกคนเชื่อมั่นใน  
ศักยภาพและความสามารถของ “พลังท้องถิ่น” พลังทวีคูณที่เกิดขึ้น  
จากการบูรณาการผสานความรู้ ประสบการณ์ของทุกภาคส่วน ทั้ง  
ภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม สถาบันการศึกษา วิทยาลัย  
การปกครองท้องถิ่นในการร่วมกันสร้างระบบนิเวศ (Ecosystem)  
ที่เอื้อต่อการพัฒนานวัตกรรม อันจะนำไปสู่การลดความเหลื่อมล้ำ  
และความยากจนได้อย่างยั่งยืน ดังที่รู้จักกันโดยทั่วไปว่า  
“ขอนแก่นโมเดล” พวกเราจึงมีความภาคภูมิใจอย่างยิ่งที่ได้มีโอกาส  
เป็นส่วนหนึ่งของประวัติศาสตร์การพัฒนาของเมืองขอนแก่น

ขอขอบคุณมูลนิธิคอนราด อาเดนาอัวร์ (Konrad-Adenauer-Stiftung)  
ที่กรุณาให้ทุนสนับสนุนในส่วนของการตีพิมพ์และเผยแพร่  
หนังสือเล่มนี้

ที่สำคัญเหนือสิ่งอื่นใด พวกเราขอคารวะจิตวิญญาณความเป็นพลเมืองของคนขอนแก่นที่ได้แสดงออกถึงความตื่นรู้ (action citizen) สมกับเป็นเมืองอัจฉริยะที่สามารถ “เข้าใจ เข้าถึง” และกำหนดกลยุทธ์การพัฒนาที่แก้ไขปัญหาและกำหนดอนาคตของตนเองได้อย่างชาญฉลาด และร่วมกันสร้างประวัติศาสตร์ให้กับเมืองขอนแก่นและประเทศไทยต่อไป

**คณะผู้เขียน**

ธันวาคม 2562

## คำนำ

### เมืองที่ทันสมัยของวันนี้และวันข้างหน้า

สังคมสมัยใหม่ในโลกเรานั้น มีลักษณะพิเศษร่วมกันอย่างหนึ่ง คือ การกระจุกตัวของประชากรและความแออัดหนาแน่นในเมืองใหญ่ พัฒนาการเชิงโครงสร้างจากภาคการเกษตรและอุตสาหกรรม (agricultural and industrial society) สู่อุตสาหกรรมข้อมูลดิจิทัล (digital society) ทำให้มนุษย์เราต้องเผชิญกับความท้าทายต่อการดำรงชีพในหลาย ๆ ด้านนับตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ตัวอย่างหนึ่งของการเปลี่ยนแปลงสู่สังคมโลกยุคใหม่ เห็นได้จากการดำเนินชีวิตประจำวันของคนในชุมชนท้องถิ่นไม่ได้เหมือนกับคนที่อาศัยอยู่ในเมืองขนาดใหญ่อีกต่อไป

ด้วยเหตุนี้ นโยบายที่จะสามารถสร้างความสมดุลให้เกิดขึ้นในระบบเศรษฐกิจ สังคม และระบบนิเวศจึงต้องได้รับการศึกษาหรือสนับสนุนอย่างจริงจัง เพื่อแสวงหาวิธีพัฒนาคุณภาพชีวิตที่ดีที่สุดให้แก่ประชากรของท้องถิ่นนั้น ๆ ซึ่งหมายความรวมถึง ประชากรในทุกช่วงวัยของสังคมด้วย

ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ (public transportation) ในโลกยุคปัจจุบันก็ได้กลายมาเป็นอีกหนึ่งเครื่องมือที่จะช่วยให้การเดินทางสัญจรของประชาชนในเมืองเกิดความคล่องตัว ดังนั้น ระบบขนส่งมวลชนที่มีอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมและสะดวกปลอดภัยจึงจำเป็น

อย่างยิ่งต่อสังคมเมืองทุกวันนี้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่ที่ประสบ  
ปัญหาการจราจรติดขัดกลายเป็นอัมพาต ซึ่งส่วนหนึ่งมาจากสัดส่วน  
การใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่สูงเกินไป ดังที่เกิดขึ้นในกรุงเทพมหานคร  
ดังนั้น การทำงาน การอยู่อาศัย และการใช้ชีวิตในสังคมของคนเมือง  
ในวันนี้และวันข้างหน้าต้องวางแผนและบูรณาการอย่างรอบคอบ  
ขณะเดียวกันการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะที่สามารถ  
เชื่อมโยงกับการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม ตลอดจน  
คุณภาพชีวิตของประชาชนอย่างชาญฉลาด จำเป็นที่จะต้องได้รับการ  
พัฒนาด้วยเช่นกัน

นอกจากนี้ เมืองที่ทันสมัยควรมีส่วนผสมทางสถาปัตยกรรมของเมือง  
ที่ลงตัว กล่าวคือ มีพื้นที่เปิดโล่งหรือพื้นที่สาธารณะเป็นทางเลือกที่ให้  
ประชาชนได้ทำกิจกรรมร่วมกัน เพื่อสร้างสมดุลระหว่างชีวิตการ  
ทำงานและชีวิตส่วนตัว อันจะเป็นปัจจัยสำคัญในการเสริมสร้าง  
สุขภาพที่ดี ชีวิตที่ปราศจากความเครียด และเติมพลังสร้างชีวิตชีวา  
ให้แก่ประชาชนได้ทางหนึ่ง ทั้งนี้ นอกจากการลงทุนในโครงสร้าง  
พื้นฐานโดยภาครัฐแล้ว ภาคเอกชนก็มีส่วนสำคัญอย่างมากต่อการ  
ขับเคลื่อนเพื่อพัฒนาเมืองเช่นกัน ดังเช่นกรณีการพัฒนาเมือง  
“ขอนแก่นโมเดล”



ดังนั้น มูลนิธิคอนราด อาเดนาวร์ จึงมีความยินดีเป็นอย่างยิ่งที่ได้เป็นส่วนหนึ่งในการสนับสนุนสิ่งพิมพ์นี้ของวิทยาลัยการปกครองท้องถิ่น มหาวิทยาลัยขอนแก่น ซึ่งมีประเด็นต่าง ๆ ที่น่าสนใจและจำเป็นจะต้องเรียนรู้เพื่อศึกษาและอภิปรายร่วมกันอย่างลึกซึ้งต่อไป

**นายจอร์จ แก์ฟโรน**

ผู้แทนมูลนิธิคอนราด อาเดนาวร์ ประจำประเทศไทย

**สารบัญ**

คำนิยามโดยผู้ว่าราชการจังหวัดขอนแก่น	ก
กิตติกรรมประกาศ	ข
คำนำ	ค
สารบัญ	๑
บทนำ	1
บทที่ 1 กว่าจะมาเป็น “ขอนแก่นโมเดล”	4
บทที่ 2 อะไร คือ ขอนแก่นโมเดล ?	24
บทที่ 3 “เมือง” เรื่องของทุกคน	35
บทที่ 4 สภาพเมืองและกระบวนการसानเสวนา: บทเรียนและ ประสบการณ์มุกเบิกอันทรงคุณค่าจาก “ขอนแก่นโมเดล”	93
บทที่ 5 บริษัทจำกัดของเทศบาล ที่ไม่มีขีดจำกัด ในการพัฒนาเมือง	112
บทที่ 6 ทรูร่าง สร้างเมือง	118
บทที่ 7 เมืองอัจฉริยะขอนแก่นโมเดล	129
บทที่ 8 อะไรทำให้ “ขอนแก่นโมเดล” ประสบความสำเร็จ	167
บทส่งท้าย	196
เกี่ยวกับผู้เขียน	205

## บทนำ

ในอดีตเวลาคนพูดถึงเมืองขอนแก่น จะนึกถึง “ความเป็นชนบท” เหมือน ๆ กับจังหวัดอื่นในภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือ หรือ “ภาคอีสาน” ทั่วไป เพราะหากย้อนไปประมาณยี่สิบปีก่อนหน้านี้ บริบททางเศรษฐกิจและสังคมของจังหวัดขอนแก่น และจังหวัดอื่น ๆ ในภาคอีสาน ค่อนข้างมีระดับการพัฒนาที่ต่ำ เนื่องจากความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและการลงทุนของภาคอุตสาหกรรมยังกระจุกตัวอยู่ที่กรุงเทพมหานครและจังหวัดในภาคกลาง คนส่วนใหญ่ในจังหวัดขอนแก่นและภาคอีสานยังประกอบอาชีพ “เกษตรกรรม” เป็นหลัก โดยเฉพาะอย่างยิ่งการทำนาทำไร่ จนได้รับการกล่าวขานว่าเป็น “กระดูกสันหลังของชาติ” ในฐานะที่เป็นภูมิภาคที่ทำเกษตรกรรม ปลูกข้าว และเป็นแหล่งผลิตอาหารสำคัญให้กับคนทั้งประเทศ

อย่างไรก็ตาม ด้วยอิทธิพลของกระแสโลกาภิวัตน์ (globalization) การขยายตัวของความเป็นเมือง (urbanization) ตลอดจนความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและวิทยาศาสตร์ ที่ทำให้บริบททางเศรษฐกิจและสังคมโลกในยุคปัจจุบันเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ในแง่หนึ่งนั้น ก็นำมาซึ่งการยกระดับขีดความสามารถการแข่งขันทางเศรษฐกิจ คุณภาพชีวิตของประชาชนที่สูงขึ้น และการพัฒนาวิทยาการด้านต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นทางการแพทย์หรือเทคโนโลยีที่มีความก้าวหน้าอย่างก้าวกระโดด อย่างไรก็ตาม ในอีกด้านหนึ่งของอิทธิพลจากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี

วิทยาศาสตร์ การขยายตัวของระบบทุน (capitalization) และความเป็นเมือง (urbanization) นี้ ก็นำมาซึ่งผลกระทบด้านต่าง ๆ อย่างรอบด้าน ดังที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม จำนวนประชากรที่หนาแน่นแออัดในเขตเมือง ปัญหาการจราจรติดขัด รวมถึงปัญหาความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจและสังคมระหว่างคนและระหว่างเมือง

“เมืองขอนแก่น” ก็เป็นอีกเมืองหนึ่งที่ได้รับผลกระทบจากอิทธิพลการเปลี่ยนแปลงของโลกนี้ เช่นเดียวกับเมืองอื่น ๆ ทั่วประเทศไทย อย่างไรก็ตาม บทเรียนการพัฒนาเมืองจากประสบการณ์ในประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกได้สะท้อนให้เห็นแล้วว่า เมืองที่มีการเตรียมความพร้อมรองรับต่อการเปลี่ยนแปลงของโลก และเมืองที่พัฒนานวัตกรรมทางสังคม (social innovation) เพื่อแก้ไขปัญหาที่สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงในแต่ละยุคสมัยอยู่ตลอดเวลา จะมีขีดความสามารถในการรับมือกับการเปลี่ยนแปลงได้อย่างมีประสิทธิภาพมากกว่าเมืองที่ไร้การพัฒนา นวัตกรรมทางสังคมของเมือง

“ขอนแก่นโมเดล” ก็เป็นเช่นนั้น นวัตกรรมทางสังคม (social innovation) ที่เกิดขึ้นในเมืองขอนแก่นเพื่อแก้ปัญหาของเมือง และพัฒนาเศรษฐกิจภายในเมืองขอนแก่น มีให้เห็นมาตั้งแต่อดีต จากที่เป็น “ขอนแก่นเมืองธรรมดา” กระทั่งกลายมาเป็น “ขอนแก่นโมเดล” ในปัจจุบัน จากเดิมที่คนทั้งประเทศเวลานึกถึงจังหวัดขอนแก่น จะนึกถึงความบ้านนอก เปลี่ยนมาเป็น นึกถึง “ขอนแก่นโมเดล” ต้นแบบและแนวทางใหม่ในการ

พัฒนาและแก้ไขปัญหาความเหลื่อมล้ำอย่างยั่งยืนที่เมืองอื่น ๆ มากกว่า 20 เมือง อยากรจะเป็นเช่นเมืองขอนแก่น

คำถามสำคัญก็คือว่า “ขอนแก่นโมเดล” คืออะไร ? ทำไมต้องศึกษาบทเรียนการพัฒนาเมืองแบบขอนแก่นโมเดล แล้วขอนแก่นโมเดลนี้ให้อะไรกับประเทศไทยบ้าง ? ซึ่งเนื้อหาทั้งหมด บทเรียนการพัฒนาเมืองขอนแก่นโมเดลทุกด้าน รวมอยู่ในหนังสือเล่มนี้แล้ว ซึ่งคณะผู้เขียนคาดหวังเป็นอย่างยิ่งว่าหนังสือ “ขอนแก่นโมเดล: ราษฎร์เดิน รัฐต้น  
**ลดเหลื่อมล้ำ แก้อัน**” เล่มนี้ จะนำไปให้เกิดการพัฒนานวัตกรรมทางสังคมใหม่ ๆ ขึ้น เพื่อนำไปใช้ประโยชน์ในการพัฒนาเมืองอื่น ๆ ทั่วประเทศไทยให้สอดคล้องกับบริบทการเปลี่ยนแปลงอย่างทันยุค ทันสมัย  
สืบต่อไป

ศุภวัฒน์กร วงศ์ธนวสุ

สุรเดช ทวีแสงสกุลไทย

สุรียานนท์ พลสิม

พีรสิทธิ์ คำนวนศิลป์

## บทที่ 1

### กว่าจะมาเป็น “ขอนแก่นโมเดล”

#### พัฒนาการว่าด้วยการพัฒนา เมืองขอนแก่น

“การเดินทางของรถหมายเลขทะเบียน “ขอนแก่นโมเดล” ที่ถูกขับเคลื่อนโดย “คนขอนแก่น” ได้เดินทางผ่านถนนที่มีเส้นทางยาวไกลพอสมควร บางเส้นทางก็เต็มไปด้วยหลุมบ่อ ทำให้ต้องหยุดชะงักไปบ้าง บางเส้นทางก็ไร้ไฟส่องสว่าง แต่ด้วยการที่คนขอนแก่นเดินทางไปด้วยกันหลายคนจึงทำให้รถหมายเลขทะเบียน “ขอนแก่นโมเดล” นี้ผ่านการเดินทางบนเส้นทางที่ยากลำบากมาได้ จากแต่เดิมเป็นเมืองบ้านนอกขอนแก่นที่ไม่มีอะไรเลย กลายมาเป็น “ขอนแก่นโมเดล” ที่ขับไปไหนคนก็รู้จัก ให้ความสนใจ และมักถามไถ่ กล่าวถึงอยู่เสมอ”

ในปัจจุบัน มีการกล่าวถึงปรากฏการณ์หรือแนวทางการพัฒนาเมือง “ขอนแก่นโมเดล” อย่างกว้างขวาง ซึ่งได้รับการยอมรับจากทั้งนักวิชาการ ภาคธุรกิจเอกชน ทั้งในและต่างประเทศและนักพัฒนาเมืองว่า ขอนแก่นโมเดล กำลังกลายเป็น “นวัตกรรมการพัฒนาเมือง” หรือต้นแบบและแนวทางการพัฒนาเมืองรูปแบบใหม่ของประเทศไทย อย่างไรก็ตาม ก่อนที่จะศึกษารายละเอียดและแนวทางการพัฒนาเมืองแบบขอนแก่นโมเดลด้านต่าง ๆ นั้น การทำความเข้าใจกับบริบททางประวัติศาสตร์หรือแบบแผนการพัฒนาเมืองขอนแก่นตั้งแต่อดีตจนถึง

ปัจจุบัน จะทำให้ผู้อ่านเกิดความเข้าใจกับพลวัตการเปลี่ยนแปลงของแบบแผนการพัฒนาเมืองขอนแก่นอย่างลึกซึ้งมากยิ่งขึ้น

### **พัฒนาการของการพัฒนาเมืองขอนแก่น**

นับตั้งแต่ช่วงปี พ.ศ.2526 เป็นต้นมาจนถึงปัจจุบัน สามารถจำแนกแบบแผนหรือวิธีการ (approach) ที่ชาวขอนแก่นใช้เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองได้เป็น 2 ช่วงเวลาหลัก ได้แก่ ยุคแรกเป็นยุคการพัฒนาเมืองแบบไม่มีทิศทางที่ชัดเจนซึ่งอิงอยู่บนฐานการสนับสนุนของรัฐเป็นหลัก (public-based urban development) ระหว่างช่วงปี พ.ศ. 2540-2550 และยุคการพัฒนาเมืองแบบพึ่งพาศักยภาพของตนเองซึ่งนำโดยภาคเอกชนในพื้นที่เป็นผู้ช่วยขับเคลื่อน (private-led urban development) นับตั้งแต่ปี พ.ศ.2551 เป็นต้นมาจนถึงปัจจุบัน

### **ภาพรวมในยุคแรกของการพัฒนาเมืองขอนแก่น**

(พ.ศ. 2540-2550)

การพัฒนาเมืองขอนแก่นในยุคแรกอาจกล่าวได้ว่ามีหน่วยงานรัฐเป็นผู้ดำเนินการหลัก (public-led urban development) ซึ่งได้แก่ หน่วยงานราชการส่วนภูมิภาค ได้แก่ จังหวัด และอำเภอ ตลอดจนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ ซึ่งหน่วยงานราชการส่วนภูมิภาคนี้เริ่มมีบทบาทลดน้อยลง โดยเฉพาะในช่วงที่มีรัฐธรรมนูญ ปี พ.ศ.2540 และมีแผนพัฒนาการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ที่ได้มีการกำหนดให้หน่วยงานส่วนกลาง กระทรวง ทบวง กรม ต้องมีการ

กระจายภารกิจ งบประมาณ และบุคลากรไปยังองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เช่นเดียวกับกรณีจังหวัดขอนแก่น ซึ่งถึงแม้ว่าในช่วงนี้จะมีความร่วมมือและแรงขับเคลื่อนจากภาคเอกชนอยู่บ้าง แต่การขับเคลื่อนงานพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของเมืองจากองค์กรภาคเอกชนก็ไม่ประสบความสำเร็จมากนักเพราะต้องพึ่งพิงทรัพยากร โดยเฉพาะงบประมาณและความช่วยเหลือจากหน่วยงานภาครัฐ ในขณะที่เดียวกันหน่วยงานภาครัฐในพื้นที่และส่วนกลางเองก็ยังมีข้อจำกัดด้านทรัพยากรอยู่มากพอสมควรเช่นกัน ดังนั้น การทำงานพัฒนาเมืองขอนแก่นในยุคแรกบทบาทของหน่วยงานภาครัฐจึงมีความสำคัญอย่างมากต่อการขับเคลื่อนงานพัฒนาเมืองในขอนแก่น งานพัฒนาเมืองส่วนมากในยุคดังกล่าวขึ้นอยู่กับความเห็นชอบและการสนับสนุนทรัพยากรจากหน่วยงานภาครัฐเป็นหลัก (public-driven approach)

### **การพัฒนาเมืองขอนแก่นในยุคที่สอง (พ.ศ. 2551 – ปัจจุบัน)**

เป็นยุคที่มีเป้าหมายในการพัฒนาเมืองที่ชัดเจนมากขึ้น คือ มีแผนการพัฒนาให้ขอนแก่นก้าวสู่การเป็นเมืองอัจฉริยะ (Khon Kaen Smart City) โดยมีองค์กรที่มีบทบาทสำคัญต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองขอนแก่น เกิดขึ้นอย่างมากมายในช่วงนี้ ได้แก่ มูลนิธิชุมชนขอนแก่นทศวรรษหน้า บริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง (KKTT) จำกัด (Khon Kaen Think Tank: KKTT) บริษัทขอนแก่นทรานซิท ซิสเต็ม จำกัด (Khon Kaen Transit System: KKTS) มหาวิทยาลัยขอนแก่นโดยเฉพาะอย่างยิ่งวิทยาลัยการปกครองท้องถิ่น กลุ่มศรีจันทร์คลับ เป็นต้น โดยเฉพาะ



อย่างยิ่งบทบาทของบริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง (KKTT) กับ บริษัทขอนแก่นทรานซิท ซิสเต็ม (KKTS) (บริษัทของ 5 เทศบาล) ซึ่งนำโดยศักยภาพของกลุ่มธุรกิจเอกชนชั้นนำในเมืองขอนแก่น ร่วมกับภาครัฐท้องถิ่น และภาคประชาสังคมในพื้นที่มาทำงานพัฒนาเมืองด้านต่าง ๆ ร่วมกัน โดยพึ่งพาศักยภาพ ทรัพยากร และงบประมาณของตนเอง โดยเฉพาะอย่างยิ่งงบประมาณหรือเงินลงทุนเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของเมืองด้านต่าง ๆ

### **การเคลื่อนไหวองค์กรที่ไม่ใช่ภาครัฐในการพัฒนาเมืองขอนแก่นในยุคเริ่มต้น (พ.ศ. 2526 - 2540)**

การเคลื่อนไหวเพื่อพัฒนาเมืองขอนแก่นนับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2526 ถึงปัจจุบัน มีหลายลักษณะนับตั้งแต่ การตั้งทรัสต์เถื่อน การเกิดสภาเมืองขอนแก่น การรวมตัวเพื่อเกิดกลุ่มปัญญามิตรกำเนิดแปดองค์กรเศรษฐกิจ การจัดตั้งมูลนิธิชุมชนขอนแก่นทศวรรษหน้า บริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง รายละเอียดมีดังนี้

การตั้งทรัสต์เถื่อนในช่วงเวลาดังกล่าว ในจังหวัดขอนแก่นเอง วิกฤตการณ์สำคัญที่ส่งผลกระทบต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของเมืองขอนแก่นในวงกว้าง นั่นก็คือ วิกฤตการณ์แชร์ลัม ของกลุ่มพ่อค้าและนักธุรกิจในพื้นที่จังหวัดขอนแก่น ส่งผลให้ธุรกิจของกลุ่มพ่อค้าในเขตเมืองขอนแก่นหยุดชะงักหรือเดินต่อไปได้ยากในขณะนั้น นอกจากนี้ ในช่วงเวลาดังกล่าวธนาคารในพื้นที่จังหวัดขอนแก่นก็ไม่ยอมปล่อยเงินกู้ให้กับนักธุรกิจหรือพ่อค้าในพื้นที่เพื่อนำไปใช้ขับเคลื่อนกิจการของ

ตนเอง อย่างไรก็ตาม กลุ่มพ่อค้าและนักธุรกิจในเมืองขอนแก่นขณะนั้น จึงได้รวมกันตั้ง “ทรัสต์เถื่อน” ขึ้นมา เพื่อรับฝากและปล่อยเงินกู้ให้กับ พ่อค้าและนักธุรกิจในพื้นที่ ให้สามารถมีเงินทุนหมุนเวียนสำหรับ นำไปใช้ขับเคลื่อนธุรกิจของตนเองได้ ทำให้เศรษฐกิจของเมืองขอนแก่น ในขณะนั้นสามารถขับเคลื่อนไปได้ ดังบทสัมภาษณ์ของอาจารย์สุรเดช ทวีแสงสกุลไทย ที่กล่าวว่า

“สมัยนั้น ธนาคารไม่ปล่อยกู้ ทั้งในเมืองไทยและในขอนแก่น คนขอนแก่นทำ... พ่อค้าก็เลยรวมตัวกันเปิดธนาคารเถื่อน ขึ้นมา... พ่ออาจารย์ก็อยู่ในนั้นด้วย คนพวกนี้ปล่อยเงินกู้แทน ธนาคารในสมัยนั้น ทั้ง ๆ ที่ไม่มีใบอนุญาต... หมายความว่า อะไร หมายความว่า ธุรกิจของเมืองเมืองมันต้องไปต่อ งานมัน ต้องทำต่อ เงินมันต้องหมุนเวียน... ธนาคารไม่ปล่อยกู้ แล้วเราจะยอมแห้งตายหรือ? ใอันนั้นก็คือวิถีของคนกลุ่มนี้ที่ต้อง ช่วยกันให้เศรษฐกิจมันเคลื่อนไปข้างหน้า” (ส่วนหนึ่งจากการ สัมภาษณ์, สุรเดช ทวีแสงสกุลไทย 23 ตุลาคม 2562)

จะเห็นได้ว่า แบบแผนความร่วมมือเพื่อช่วยเหลือซึ่งกันและกันระหว่าง คนในเมืองขอนแก่นเริ่มก่อร่างสร้างตัวขึ้นมาผ่านบทบาทของกลุ่ม พ่อค้าและนักธุรกิจในท้องถิ่นเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของ เมืองขอนแก่นอย่างเป็นรูปธรรมนับตั้งแต่วิกฤตการณ์เศรษฐกิจในช่วงปี พ.ศ.2526 เป็นต้นมา อย่างไรก็ตาม ปรากฎการณ์ข้างต้นเป็นเพียงก้าว

แรกของคนขอนแก่นที่พยายามร่วมกันจัดการกับความท้าทายด้านเศรษฐกิจของเมือง

### **การเกิดสภาเมืองขอนแก่น**

กระทั่งช่วงปี 2540 เป็นช่วงที่เกิดการกระจายอำนาจให้กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอย่างกว้างขวางทั่วประเทศไทย เช่นเดียวกับกรณีของจังหวัดขอนแก่น เทศบาลนครขอนแก่นได้จัดตั้งกลไกที่มีความสำคัญมากต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองขอนแก่นในด้านต่าง ๆ นั่นก็คือ “สภาเมืองขอนแก่น (Khon Kaen’s Citizen Council)” ซึ่งการจัดประชุมสภาเมืองขอนแก่นนี้ ได้กลายเป็นกระบวนการสำคัญในการระดมความร่วมมือจากทุกภาคส่วนในเมืองขอนแก่นเพื่อมาร่วมสานเสวนาและตัดสินใจแก้ไขปัญหาร่วมกัน อย่างไรก็ตาม ในยุคแรกของการจัดตั้งสภาเมืองขอนแก่นนี้ กระบวนการจัดประชุมสภาเมืองขอนแก่นโดยส่วนมากเป็นการสื่อสารทางเดียวจากเทศบาลนครขอนแก่น เพื่อชี้แจงรายละเอียดและนโยบายการพัฒนาเมืองในด้านต่าง ๆ เป็นหลัก แตกต่างจากสภาพการณ์ที่เป็นอยู่ในปัจจุบันที่สภาเมืองขอนแก่น (Khon Kaen’s Citizen Council) เป็นพื้นที่สำหรับภาคประชาสังคม องค์กรชุมชน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้มีสิทธิสะท้อนปัญหาและตัดสินใจเกี่ยวกับทิศทางการพัฒนาเมืองร่วมกัน

## การรวมตัวเกิดกลุ่มปัญจมิตร

นอกจากนี้ หลังจากมีการจัดตั้งสภาเมืองขอนแก่นได้ไม่นาน ในช่วงปี พ.ศ. 2545 ก็ได้เกิดความเคลื่อนไหวของชาวขอนแก่นในประเด็นการจัดการเมืองอย่างมีส่วนร่วม (collaborative urban management) ระหว่างภาครัฐ เอกชน และภาคประชาสังคมเกิดขึ้น เพราะมีการจัดตั้งองค์กรใหม่ขึ้นมาอีกหนึ่งองค์กรสำหรับทำหน้าที่ในการขับเคลื่อนประเด็นการพัฒนาและแก้ไขปัญหาของเมืองด้านต่าง ๆ นั่นก็คือ “กลุ่มปัญจมิตร” ซึ่งถือเป็นกลุ่มองค์กรพัฒนาเมืองรุ่นบุกเบิกของจังหวัดขอนแก่น เกิดขึ้นมาจากความร่วมมือระหว่างองค์กรธุรกิจ อุตสาหกรรม องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในเขตเมืองขอนแก่น 5 องค์กร ได้แก่ 1.) เทศบาลนครขอนแก่น 2.) องค์การบริหารส่วนจังหวัดขอนแก่น 3.) หอการค้าจังหวัดขอนแก่น 4.) สภาอุตสาหกรรมจังหวัดขอนแก่น และ 5.) สภานายความจังหวัดขอนแก่น ซึ่งการทำงานของกลุ่มปัญจมิตรนี้ อยู่ภายใต้การขับเคลื่อนหลักของกลุ่มพ่อค้าหรือนักธุรกิจ ในหอการค้าและอุตสาหกรรมจังหวัดเป็นหลัก โดยมีผลงานสำคัญ เช่น การริเริ่มโครงการ “ถนนคนเดินขอนแก่น” ตั้งแต่ปี 2553 จนถึงปัจจุบัน โครงการขอนแก่นมาราธอนนานาชาติ รวมถึงแผนแม่บทพิพิธภัณฑสถานเมืองขอนแก่นด้วย

อย่างไรก็ตาม แบบแผนการดำเนินงานหลักของกลุ่มปัญจมิตรที่นำโดยภาคธุรกิจเอกชนในขอนแก่นเป็นไปในรูปแบบที่พยายามเสนอโครงการพัฒนาเมืองซึ่งมุ่งขอรับงบประมาณสนับสนุนและความช่วยเหลือด้านต่าง ๆ จากหน่วยงานภาครัฐเป็นส่วนใหญ่ เช่น จังหวัดขอนแก่น หรือ

หน่วยงานส่วนกลาง ด้วยเหตุนี้ จึงทำให้การขับเคลื่อนโครงการพัฒนาเมืองหลาย ๆ โครงการไม่ประสบความสำเร็จหรืออาจไม่ได้มีประสิทธิผลมากเท่าที่ควร เพราะไม่ได้รับความเห็นชอบจากหน่วยงานภาครัฐ ดังบทสัมภาษณ์ของอาจารย์สุรเดช ทวีแสงสกุลไทย ที่บอกว่า

“กลุ่มนี้ (กลุ่มปัญญามิตร) ก็จะพยายามจะขับเคลื่อนเมืองเหมือนกัน... แบบ KKTT ก็ไปดูประสบการณ์จากปัญญามิตรมา คือ ทุกคนพยายามขับเคลื่อนด้วยการที่ว่า *push project* ขอเงินรัฐ แต่คราวนี้สุดท้ายคือ มันไม่สำเร็จ เพราะว่าเวลารัฐไม่ให้ตั้งค้ตัวเองก็ล้ม อุตสาหกรรมคิด ออกเวลากัน ตอน KKTT ทำก็ดูจากประสบการณ์ตรงนี้ ถ้าเราหาตั้งค้เองได้รัฐจะอนุญาตให้เราทำรีเปลา...” (ส่วนหนึ่งจากการสัมภาษณ์, สุรเดช ทวีแสงสกุลไทย 23 ตุลาคม 2562)

### กำเนิด “แปดองค์กรเศรษฐกิจ ขอนแก่น”

ความน่าสนใจประการหนึ่งจากประสบการณ์การพัฒนาเมืองขอนแก่นก็คือ กระบวนการเรียนรู้และความตระหนักต่อบทเรียนที่ผ่านมาในอดีต แล้วนำไปพัฒนาหรือแสวงหาแนวทางใหม่ ๆ เพื่อมาขับเคลื่อนงานพัฒนาเมือง โดยหลังจากที่กลุ่มปัญญามิตรได้ขับเคลื่อนโครงการพัฒนาเมืองขอนแก่นได้ระยะหนึ่ง ก็พบว่า ยังไม่สามารถทำงานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ เพราะคณะทำงานโดยส่วนใหญ่คือองค์กรปกครองส่วน

ท้องถิ่น และกลุ่มพ่อค้า นักธุรกิจในพื้นที่ ซึ่งยังขาดความร่วมมือจาก ภาควิชาการ ดังนั้น จึงได้มีการนำเอานักวิชาการหรือ มหาวิทยาลัยขอนแก่นเข้ามาขับเคลื่อนการทำงานพัฒนาเมืองขอนแก่น ร่วมกับกลุ่มพ่อค้า นักธุรกิจ และท้องถิ่นด้วย กระทั่ง ในช่วงปี พ.ศ. 2549 จึงได้เกิดการจัดตั้ง “แปดองค์กรเศรษฐกิจ ขอนแก่น” ขึ้น โดยมีการผนวกเอาคณะทำงานจากกลุ่มปัญญาสมัครเดิมเข้ามาทำงานร่วมกับ นักวิชาการหรือมหาวิทยาลัยขอนแก่น กลุ่มธนาคาร และองค์กร เศรษฐกิจชั้นนำในพื้นที่ขอนแก่น เพื่อมาทำงานพัฒนาเศรษฐกิจ การ ท่องเที่ยว และแก้ปัญหาของเมืองด้านต่าง ๆ ร่วมกัน ซึ่งประกอบด้วย 8 องค์กรหลัก ได้แก่ 1.) ธนาคารแห่งประเทศไทย สำนักงานภาค ตะวันออกเฉียงเหนือ 2.) ชมรมธนาคารจังหวัดขอนแก่น, 3.) สภา อุตสาหกรรม จังหวัดขอนแก่น 4.) สมาคมธุรกิจการท่องเที่ยว จ. ขอนแก่น 5.) คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยขอนแก่น 6.) สมาคม ศิษย์เก่า MBA KRU 7.) สมาคมส่งเสริมผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาด กลางและขนาดย่อมไทย จ.ขอนแก่น และ 8.) หอการค้าจังหวัด ขอนแก่น อย่างไรก็ตาม แม้จะมีการผนวกเอาภาควิชาการมาร่วม ทำงานกับองค์กรเศรษฐกิจในเมืองขอนแก่น แต่การทำงานของกลุ่ม แปดองค์กรกลับไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร เพราะขอบเขตอำนาจ หน้าที่ กฎระเบียบของภาครัฐ และโดยเฉพาะอย่างยิ่งข้อจำกัดด้าน งบประมาณและการระดมทรัพยากรในการทำงานร่วมกัน เป็นต้น ดังที่ อาจารย์สุรเดช ทวีแสงสกุลไทย กล่าวว่า

“สมัยก่อนมีแต่พ่อค้ามีแต่คนในเมือง มหาลัยไม่เกี่ยว ก็เลยเอา MBA (ม.ขอนแก่น) เข้าไป... มีสภาพนายความ... พกการเงิน ธนาคารแห่งชาติ หอการค้า สภาอุตสาหกรรม... คือกลายเป็นว่าปัญจมิตรเป็นกลุ่มพ่อค้ากับนายความ พอไม่สำเร็จก็คิดว่าถ้ามันเราต้องทำเป็น 8 องค์กร เพราะต้องเอานักวิชาการเข้ามาด้วย ก็เลยเอา มข. เอา MBA เข้ามาด้วย... พอยท์ของมันก็จะอยู่ตรงนั้น จาก 8 องค์กรมันก็ก็ไม่เกิด IMPACT ขนาดใหญ่ได้ในขอนแก่น ก็เลยจะต้องหาวิธีขับเคลื่อนต่อ อันนี้เป็นนิสัยของคนขอนแก่น อันนี้ไม่สำเร็จ ก็ทำแบบนี้ลองเป็น 8 องค์กร จนกระทั่งมาเป็น KKTT ลองควักตัวตั้งค้ำกันเองหมด...” (ส่วนหนึ่งจากการสัมภาษณ์, สุรเดช ทวีแสงสกุลไทย 23 พฤศจิกายน 2562)

จากที่กล่าวไปแล้วข้างต้น จะเห็นได้ว่า ทิศทางการพัฒนาเมืองขอนแก่น บนฐานของความร่วมมือระหว่างภาครัฐ เอกชน และภาคประชาสังคม เกิดขึ้นอย่างมีวิวัฒนาการ จากเดิมที่มีเพียงกลุ่มพ่อค้าและนักธุรกิจในห้องถิ่นที่เป็นฝ่ายขับเคลื่อนหลัก ต่อมาก็มีการนำฝ่ายวิชาการหรือมหาวิทยาลัยขอนแก่นซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่เข้ามาร่วมทำงานด้วย อย่างไรก็ตาม ผลการทำงานของทั้งกลุ่มปัญจมิตรและกลุ่มแปดองค์กรเศรษฐกิจขอนแก่นแม้จะมีปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานอยู่มาก แต่ก็ถือเป็นกระบวนการวางรากฐานหรือเป็นทุนเดิมที่มีคุณค่าอย่างมากต่อการเสริมสร้างความเข้มแข็งและความตระหนักร่วมกันระหว่างเอกชน

ท้องถิ่น และประชาชนในเมืองขอนแก่นต่อความรับผิดชอบในการจัดการและพัฒนาเมืองอย่างมีส่วนร่วม กระนั้นก็ตามกระบวนการพัฒนาเมืองขอนแก่นในช่วงแรก แม้จะเกิดขึ้นผ่านการประสานความร่วมมือระหว่างองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เอกชน และประชาสังคม แต่ปัญหาสำคัญอยู่ที่ แนวทางการพัฒนาเมืองดังกล่าวทั้งของกลุ่มปัจเจกมิตรและแปดองค์กรเศรษฐกิจขอนแก่น ไม่ได้มีการกำหนดทิศทางหรือเป้าหมายการพัฒนาเมืองขอนแก่นที่เป็นหลัก โดยเป็นไปลักษณะของการพัฒนาเศรษฐกิจของเมืองตามความต้องการหรือการแก้ไขปัญหาเฉพาะเรื่องเป็นหลัก ไม่ได้เป็นการกำหนดแผนการพัฒนาเมืองในระยะยาว ทำให้โครงการพัฒนาเมืองขอนแก่นในยุคดังกล่าวเป็นไปแบบ Project Base กับการแก้ไขปัญหาเป็นเรื่อง ๆ ไป

### **การจัดตั้งมูลนิธิชุมชนขอนแก่นทศวรรษหน้า**

ในห้วงเวลาต่อมา เกิดความเคลื่อนไหวซึ่งถือเป็นคลื่นลูกใหม่ของการพัฒนาเมืองขอนแก่นอีกหนึ่งปรากฏการณ์ นั่นก็คือ การจัดตั้ง “มูลนิธิชุมชนขอนแก่นทศวรรษหน้า” ในปี พ.ศ. 2551 ซึ่งมีการจดทะเบียนจัดตั้งมูลนิธิอย่างเป็นทางการในปี พ.ศ. 2558 ภายใต้ความร่วมมือระหว่าง เทศบาลนครขอนแก่น มหาวิทยาลัยขอนแก่น องค์กรบริหารส่วนจังหวัดขอนแก่น สภาอุตสาหกรรมจังหวัดขอนแก่น หอการค้าจังหวัดขอนแก่น คณะกรรมการประสานงานองค์กรพัฒนาเอกชนภาคอีสาน สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาค 10 สภาเกษตรจังหวัดขอนแก่นสภา



องค์กรชุมชนจังหวัดขอนแก่น รวมถึงเครือข่ายภาครัฐ ภาคประชาชน และธุรกิจเอกชนในพื้นที่จังหวัดขอนแก่นด้วย โดยมูลนิธิขอนแก่นทศวรรษหน้าก่อตั้งขึ้นเพื่อเป็นพื้นที่กลางในการส่งเสริม สนับสนุน และประสานความร่วมมือกับภาคส่วนต่าง ๆ ที่อยู่ภายในและ ภายนอกพื้นที่จังหวัดขอนแก่นให้เกิดกระบวนการเรียนรู้ขับเคลื่อนการ พัฒนาเมืองขอนแก่นอย่างบูรณาการภายใต้การมีส่วนร่วมของทุกภาค ส่วน และมุ่งพัฒนาจังหวัดขอนแก่นให้เป็น “โมเดล” ของการพัฒนา จังหวัดในมิติต่าง ๆ และสิ่งที่สำคัญ คือ การที่มูลนิธิฯ เป็นผู้นำในการ จัดเวทีสานเสวนาให้เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง นับเป็นสิ่งที่สำคัญที่ทำให้ทุก ภาคส่วนมีความเข้าใจซึ่งกันและกันทำให้ขอนแก่นโมเดลสามารถ ขับเคลื่อนได้ โดยเวทีการสานเสวนาจะได้รับการจัดการอย่างเข้าใจ ชุมชน ดำเนินการโดยเลขาธิการมูลนิธิ นายเจริญลักษณ์ เพ็ชรประดับ ดังคำกล่าวของ รองศาสตราจารย์ รังสรรค์ เนียมสนิท ประธานมูลนิธิ ชุมชนขอนแก่นทศวรรษหน้า ที่กล่าวเอาไว้ว่า “มูลนิธิของเรา พยายาม จะสานฝัน ให้บรรลุถึงเป้าหมาย ในแง่ของจังหวัด (ขอนแก่น) ให้นำอยู่ เป็นจังหวัดที่มีการพัฒนา ต้นแบบขอนแก่นโมเดล พัฒนาขึ้นเรื่อย ๆ” (ส่วนหนึ่งจากการประชุมสามัญประจำปีมูลนิธิชุมชนขอนแก่นทศวรรษ หน้า 25 ธันวาคม 2560) ซึ่งบทบาทการทำงานของมูลนิธิชุมชน ขอนแก่นทศวรรษหน้า นำมาสู่การเคลื่อนไหวของภาคประชาสังคมใน จังหวัดขอนแก่นขับเคลื่อน “ยุทธศาสตร์จังหวัดขอนแก่นทศวรรษหน้า” ในปี 2556 ซึ่งได้ข้อสรุปเป็นมติสมัชชาใหญ่ของจังหวัดขอนแก่น

ครอบคลุมเป้าหมายการพัฒนาในด้านต่าง ๆ ได้แก่ ธรรมนูญเพื่อการจัดการตนเอง เพิ่มพลังพลเมือง ปฏิรูประบบป้องกันปราบปรามการทุจริต ปฏิรูประบบพลังงานหมุนเวียนเพื่อการพัฒนาพลังงานอย่างยั่งยืน ความเป็นธรรมทางสังคม สื่อเพื่อการปฏิรูปสังคม ความเสมอภาคทางเพศ การบริหารจัดการน้ำและการแก้ไขอุทกภัยอย่างมีส่วนร่วม และบูรณาการ อย่างไรก็ตาม บทบาทสำคัญของมูลนิธิชุมชนขอนแก่นทศวรรษหน้า ยังมีอิทธิพลต่อการวางรากฐานแนวความคิดและมีอิทธิพลเชิงนโยบายต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาขอนแก่นให้เป็นเมืองอัจฉริยะด้วย โดยในช่วงปี พ.ศ.2561 มูลนิธิชุมชนขอนแก่นทศวรรษหน้าผลักดันนโยบายการพัฒนาเมืองขอนแก่นรูปแบบใหม่ นั่นคือ การจัดทำแผนพัฒนาจังหวัดจาก “ขอนแก่นทศวรรษหน้า สู่ออนแก่น Smart City” ครอบคลุมประเด็นการพัฒนาความเป็นอัจฉริยะของเมือง (smartness) ใน 7 ด้าน ซึ่งมีองค์การขับเคลื่อนหลักสำคัญอีกหนึ่งองค์กร อันเป็นเสมือนฟันเฟืองหลักสำหรับขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองอัจฉริยะขอนแก่น (KKT) จำกัด (Khon Kaen Smart City) นั่นก็คือ บริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง (Khon Kaen Think Tank: KKT) ซึ่งเริ่มเกิดความคิดเคลื่อนไหวมาตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2556 และจัดตั้งอย่างเป็นทางการในปี 2558

## บริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง

บทบาทของบริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง (KKTT) มีความสำคัญอย่างมากต่อการขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาเมืองอัจฉริยะขอนแก่น (Khon Kaen Smart City) หรืออาจกล่าวได้ว่า หากไม่มีบริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง (KKTT) ความเคลื่อนไหวการพัฒนาเมืองอัจฉริยะในขอนแก่น รวมถึงของประเทศไทยเอง ก็ไม่อาจเกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรมได้ ซึ่งบริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง (KKTT) เกิดขึ้นจากการรวมตัวกันของเหล่านักธุรกิจขอนแก่นกว่า 20 บริษัท ที่เป็นกลุ่มขับเคลื่อนหลักในการพัฒนาเมืองขอนแก่น ร่วมกับ จังหวัดขอนแก่น กลุ่มแปดองค์กรเศรษฐกิจ ขอนแก่น กลุ่ม 24 องค์กรจีนขอนแก่น มูลนิธิชุมชนขอนแก่น ทศวรรษหน้า มหาวิทยาลัยขอนแก่น และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในเขตเมือง ได้แก่ เทศบาลนครขอนแก่น เทศบาลตำบลท่าพระ เทศบาลตำบลสำราญ เทศบาลเมืองศิลา เทศบาลตำบลเมืองเก่า เทศบาลตำบลในเมือง และองค์การบริหารส่วนจังหวัดขอนแก่น หรืออาจเรียกได้ว่า ทุกภาคส่วน ทุกองค์กรที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมืองในขอนแก่นมาทำงานร่วมกันผ่านพันธกิจสำคัญ คือ บริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง (KKTT) นี้ อย่างไรก็ตาม งานขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองของบริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง (KKTT) มีอิทธิพลโดยตรงต่อแนวความคิด นโยบาย และเป้าหมายการพัฒนาจังหวัดขอนแก่นให้เป็นเมืองอัจฉริยะ (Khon Kaen Smart City) โดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงการสร้างระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) ระบบขนส่งมวลชน

Khon Kaen City Bus การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ รวมถึงโครงการพัฒนาเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตของคนในจังหวัดขอนแก่นด้านต่าง ๆ จะเห็นได้ว่าแม่แผนพัฒนาเพื่อขับเคลื่อนจังหวัดขอนแก่นให้เป็นเมืองอัจฉริยะ (Khon Kaen Smart City) จะเริ่มปรากฏให้เห็นอย่างเป็นรูปธรรมในช่วงปี พ.ศ.2560 เป็นต้นมา อย่างไรก็ตาม ความเคลื่อนไหวเรื่องการพัฒนาเมืองอัจฉริยะในขอนแก่นได้เกิดขึ้นและถูกขับเคลื่อนมาก่อนหน้านั้นมานานกว่าศวรรษแล้วในช่วงปี พ.ศ.2550 เป็นต้นมา ผ่านโครงการศึกษาเพื่อหาแนวทางพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในขอนแก่น จนนำมาสู่การขับเคลื่อนโครงการรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) และการจัดตั้งบริษัทพัฒนาเมืองขอนแก่น (KKT) ในปี พ.ศ. 2558 กระทั่งมีการบรรจุเป้าหมายการพัฒนาเมืองอัจฉริยะขอนแก่นไว้ในแผนยุทธศาสตร์จังหวัดขอนแก่น ในช่วงปี พ.ศ. 2559 และการจัดตั้งบริษัทขอนแก่นทรานซิท ซิสเต็ม (Khon Kaen Transit System: KKTS) วิสาหกิจของ 5 เทศบาล ในปี 2560 เพื่อขับเคลื่อนโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) โดยตรง ซึ่งบริษัทขอนแก่นทรานซิท ซิสเต็ม (KKTS) เกิดขึ้นภายใต้ความร่วมมือระหว่างเทศบาล 5 แห่ง ที่อยู่ในเขตเมืองขอนแก่น ซึ่งต้องการที่จะพัฒนาระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) ในพื้นที่ของตนเอง จึงได้ระดมทุนกันจัดตั้งบริษัทจำกัด (KKTS) ขึ้นมา ซึ่งถือเป็นบริษัทจำกัดของเทศบาลแห่งแรกของประเทศที่เกิดขึ้นภายใต้พระราชบัญญัติเทศบาล พ.ศ.2496

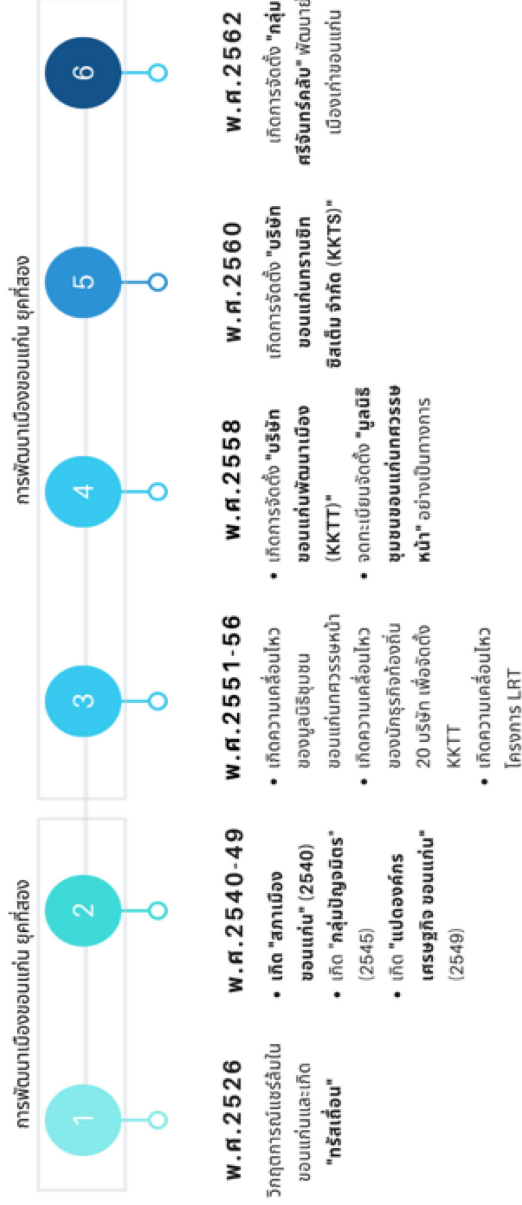
จะเห็นได้ว่า ทิศทางการพัฒนาเมืองขอนแก่นในยุคที่สอง ช่วงหลังปี พ.ศ.2551 เป็นต้นมา เริ่มมีเป้าหมายการพัฒนาที่ชัดเจนมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเด็นการขับเคลื่อนโครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) ขอนแก่น การจัดตั้งมูลนิธิชุมชนขอนแก่น ทศวรรษหน้า และที่ขาดไม่ได้ก็คือ บริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง (KKTT) และบริษัทขอนแก่นทรานซิท ซิสเต็ม (KKTS) ซึ่งเป็นเสมือนฟันเฟืองและกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองขอนแก่นให้มีความเป็นอัจฉริยะ (smartness) ในด้านต่าง ๆ จนนำมาสู่การขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาเมืองอัจฉริยะขอนแก่น (Khon Kaen Smart City 2029) ดังที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน นอกจากนี้ความเคลื่อนไหวในการพัฒนาเมืองขอนแก่นปัจจุบัน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาควิชาการ ภาคเอกชน นักธุรกิจในพื้นที่ และภาคประชาสังคม ยังได้รวมตัวกันจัดตั้ง “กลุ่มศรีจันทร์คลับ” ขึ้นในปี พ.ศ.2562 ด้วย ซึ่งมีเป้าหมายเพื่อขับเคลื่อนการฟื้นฟูเศรษฐกิจในย่านเมืองเก่าของจังหวัดขอนแก่นหรือ “ย่านศรีจันทร์” ให้กลายเป็นย่าน “ศรีจันทร์สร้างสรรค์” สอดคล้องกับยุคสมัยใหม่อย่างสมดุล โดยมีคณะทำงานหลักในกลุ่มศรีจันทร์คลับ ประกอบด้วย 7 องค์กรหลัก ได้แก่ เทศบาลนครขอนแก่น กรมธนารักษ์ สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจสร้างสรรค์ (องค์การมหาชน) (Creative Economic Agency: CEA) มหาวิทยาลัยขอนแก่น กลุ่มสถาปนิก HD บริษัทมิตรผล และบริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง (KKTT) ซึ่งได้มีการระดมทรัพยากรและจัดโครงการต่าง ๆ เพื่อวางแผนการ

พัฒนาเศรษฐกิจย่านเมืองเก่าศรีจันทร์ร่วมกันมาตั้งแต่ ปี พ.ศ.2559 ซึ่งพัฒนาการของการจัดการเมืองขอนแก่นตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันสามารถสรุปเหตุการณ์สำคัญตามลำดับเวลาได้ ดังรายละเอียดในแผนภาพด้านล่าง

)

# พัฒนาการของการจัดการเมืองขอนแก่น

## Evolution of Khon Kaen's Urban Management



ที่มาภาพ: ศูนย์พัฒนาการวางผังเมืองขอนแก่น สหประชาชาติ ประเทศไทย สุริยานนท์ พงศ์นิมิต และพีรสิทธิ์ คำานวนเคิลปี (2562)

จากแผนภาพข้างต้น คณะผู้วิจัยได้สรุปประเด็นและเหตุการณ์สำคัญในแต่ละช่วงจัดเรียงตามลำดับเวลา (timeline) ซึ่งจะช่วยให้มองเห็นได้อย่างชัดเจนว่า พัฒนาการและกระบวนการพัฒนาเมืองขอนแก่นอยู่บนฐานของการพัฒนาเมืองแบบประสานความร่วมมือ (collaborative urban management) หรือทำงานร่วมกันระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม และโดยเฉพาะอย่างยิ่งบทบาทของภาครัฐกิจเอกชนในพื้นที่เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองขอนแก่นด้านต่าง ๆ ซึ่งเมื่อพิจารณาแบบแผนหรือกระบวนการที่องค์กรต่าง ๆ นำมาไปใช้ขับเคลื่อนพัฒนาเมืองขอนแก่น สามารถจำแนกได้เป็น 2 กระบวนการหลัก ได้แก่ ในยุคแรกเป็นกระบวนการพัฒนาเมืองที่เน้นพึ่งพาอาศัยการสนับสนุนจากภาครัฐเป็นหลักและเป็นการพัฒนาเมืองแบบ Project Base กระทั่งในช่วงปี พ.ศ.2551 เป็นต้นมา แบบแผนของการพัฒนาเมืองของกลุ่มองค์กรหลักที่มีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองขอนแก่นได้เปลี่ยนไป โดยได้มีการกำหนดทิศทางการพัฒนาเมืองขอนแก่นอย่างชัดเจนมากขึ้น กำหนดให้ขอนแก่นกลายเป็นเมืองศูนย์กลางด้านต่าง ๆ อย่างอัจฉริยะ ไม่ว่าจะเป็นศูนย์กลางการศึกษา ศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและโลจิสติกส์ ศูนย์กลางการประชุมสัมมนา ศูนย์กลางทางการแพทย์ของภูมิภาค นิคมอุตสาหกรรมระบอบรางวัล ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน และเขตเศรษฐกิจพิเศษขอนแก่น ซึ่งทั้งหมดนี้อยู่ภายใต้แผนแม่บทการพัฒนาเมืองอัจฉริยะขอนแก่น (Khon Kaen Smart City) ที่กำลังขับเคลื่อนอย่างจริงจัง ผ่านความร่วมมือจากทุกภาคส่วน



ในจังหวัด และโดยเฉพาะอย่างยิ่งบทบาทของ บริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง (KKTT) บทบาทขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งถือเป็นกลไกหลักที่มีสมรรถนะที่เรียกว่า Governance Capability โดยการสนับสนุนอย่างเข้มแข็งของผู้ว่าราชการจังหวัดขอนแก่นในฐานะหัวหน้าส่วนราชการส่วนภูมิภาคจังหวัดขอนแก่น ทำให้สามารถระดมทุกภาคส่วนเข้าร่วมในการพัฒนาเมืองอย่างมีวิสัยทัศน์และเป้าหมายร่วมกัน

## บทที่ 2

### อะไร คือ ขอนแก่นโมเดล

คำถามที่น่าสนใจมากอย่างหนึ่งเมื่อมีการกล่าวถึงรูปแบบการพัฒนาเมืองตามแนวทาง ดังที่เรียกว่า “ขอนแก่นโมเดล” การพัฒนาเมืองแบบ “ขอนแก่นโมเดล” คืออะไร เพื่อให้ผู้อ่านได้เห็นภาพชัดเจนว่า “ขอนแก่นโมเดล” คืออะไร และมีความแตกต่างจากรูปแบบการพัฒนาเมืองแบบดั้งเดิมหรือที่ผ่านมาอย่างไร ผู้เขียนใคร่ขอกกล่าวถึงการพัฒนาเมืองแบบดั้งเดิมก่อน

การพัฒนาเมืองแบบ “ขอนแก่นดั้งเดิม” ที่นี้ เป็นการเปรียบเทียบหรือเป็นภาพตัวแทน ของการพัฒนาเมืองแบบทั่วไปที่เราสามารถพบเห็นได้ในทุกพื้นที่ของประเทศไทย ซึ่งเกิดขึ้นมาตั้งแต่อดีตและดำรงอยู่มาจนถึงปัจจุบัน โดยแบบแผนการพัฒนาเมืองแบบขอนแก่นดั้งเดิมนี มีลักษณะสำคัญหลายประการดังที่จะกล่าวถึงต่อไปนี้

ลักษณะแรกที่มีความโดดเด่นอย่างมาก ก็คือ “การพึ่งพาอาศัยรัฐ” หรือ “มีรัฐเป็นตัวนำ (public-led method)” ในการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม การศึกษา หรือการพัฒนาคุณภาพชีวิตด้านต่าง ๆ ของคนในพื้นที่ ซึ่งเป็นแบบแผนการพัฒนาเมืองที่เน้นการพึ่งพาศักยภาพและทรัพยากรจากหน่วยงานภาครัฐเป็นหลัก ไม่ว่าจะ เป็นหน่วยงานส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค หรือท้องถิ่น ส่วนบทบาทของภาคเอกชน รวมถึง

ภาคประชาสังคมเอง มีน้อยมาก หรืออาจสรุปในภาพรวมได้ว่าเป็นแบบแผนที่มีความเป็นราชการสูง แม้การมีส่วนร่วมจากประชาชน ภาคเอกชน หรือภาคประชาสังคมจะมีอยู่บ้าง แต่ก็ไม่ได้มีอิทธิพลในระดับการตัดสินใจเชิงนโยบายมากนัก

ลักษณะสำคัญประการที่สองของการพัฒนาเมืองแบบขอนแก่นดั้งเดิมคือ รัฐเป็นผู้นำ หรือ เป็นผู้มืบทบาทหลัก (key actor) ในการพัฒนาเมืองในด้านต่าง ๆ แต่การพัฒนาเมืองดังกล่าว กลับเป็นการ **“พัฒนาเมืองแบบไร้ทิศทางที่ชัดเจน”** หมายถึงว่า แม้ภาครัฐจะมีการคิดโครงการหรือแผนพัฒนาในด้านต่าง ๆ ภายในจังหวัดขึ้นมา แต่กลับขาดการกำหนดเป้าหมาย สร้างความเข้าใจร่วมกันว่า จะช่วยกันพัฒนาหรือขับเคลื่อนเมืองไปในทิศทางใด เพราะการพัฒนาเมืองแบบไร้ทิศทางนี้ ไม่ได้หมายถึงการขาดเป้าหมายหรือวิสัยทัศน์ร่วมกันที่ชัดเจนระหว่างหน่วยงานภาครัฐภายในพื้นที่เท่านั้น แต่ยังหมายถึงความรวมถึงอีกหนึ่งประเด็นที่สำคัญมาก ๆ คือ **“ขาดการบูรณาการการทำงานร่วมกัน”** เพราะการพัฒนาเมืองขอนแก่นแบบดั้งเดิมหรือการพัฒนาเมืองในจังหวัดต่าง ๆ โดยทั่วไปนั้น เป็นไปในลักษณะที่เรียกว่า **“ต่างฝ่ายต่างทำ”** หน่วยงานราชการส่วนภูมิภาคระดับจังหวัดต่างก็มีกลุ่มเป้าหมายของตนเองเฉพาะกับหน้าที่ (function) ของหน่วยงานนั้น ๆ ในลักษณะที่เรียกว่า function based รัฐก็ขับเคลื่อนงานตามภารกิจและบทบาทหน้าที่ที่กฎหมายได้กำหนดไว้ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทั้งในรูปแบบ อบจ. เทศบาล หรือ อบต. แม้บทบาทหน้าที่ตาม พ.ร.บ. กำหนดจะมี

ลักษณะที่เรียกว่า Area based และมีลักษณะบูรณาการภารกิจ เพราะมีภารกิจขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นครอบคลุมในทุกเรื่องนับตั้งแต่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การส่งเสริมคุณภาพชีวิต การรักษาความสงบเรียบร้อยในชุมชนและสังคม การวางแผนและส่งเสริมการลงทุน การอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตลอดจนการทำนุบำรุงศิลปวัฒนธรรมและภูมิปัญญาท้องถิ่น แต่ทว่าในทางปฏิบัติแล้ว อปท. ก็ยังไม่สามารถที่จะดำเนินภารกิจเหล่านั้นได้อย่างเต็มที่ อันเนื่องมาจากมีข้อจำกัดทางด้านงบประมาณและที่สำคัญโครงสร้างระบบบริหารของประเทศที่คุ้นชินกับการรวมศูนย์อำนาจและความไว้วางใจที่ไม่มีมากเท่าที่ควรของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ส่งผลต่อประสิทธิภาพในการปฏิบัติตามบทบาทหน้าที่ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จึงทำให้ อปท. ที่เป็นหน่วยงานภาครัฐและมีลักษณะที่เรียกว่าเป็นหน่วยที่มีระบบบริหารแยกจากระบบราชการ (Autonomous) กลับต้องเป็นเหมือนหน่วยงานระบบราชการโดยทั่วไป เอกชนก็ทำงานลงทุนประกอบกิจการยกระดับขีดความสามารถทางเศรษฐกิจของตัวเอง สถาบันการศึกษาก็พัฒนาองค์ความรู้ พัฒนานักศึกษา หรือภาคประชาสังคมก็ทำงานตามเป้าหมายของตนเอง หรือในบางพื้นที่อาจโชคร้ายบ้างเนื่องจากภาคประชาสังคมไม่เข้มแข็ง เป็นต้น จึงเป็นลักษณะที่ต่างคนต่างทำไม่มีวิสัยทัศน์ร่วม

ดังนั้น การพัฒนาเมืองโดยมีภาครัฐเป็นตัวนำที่ต่างฝ่ายต่างทำงานของตัวเองโดยไว้ทิศทางการพัฒนาเมืองที่ชัดเจน จึงนำมาสู่ปัญหา หรือ “ความคั่งชิน” ซึ่งเราทุกคนหรือทุกเมืองเมืองประสบเหมือนกัน คือ “การพัฒนาที่ไม่เกิดการเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่อย่างเป็นรูปธรรม” เพราะด้วยข้อจำกัดของหน่วยงานภาครัฐ ที่ต้องทำงานโดยยึดระเบียบราชการอย่างเคร่งครัด ตลอดจนศักยภาพในการจัดสรรหรือบริหารงบประมาณ และทรัพยากรของภาครัฐเพื่อนำมาใช้ในการพัฒนาเมืองนั้นมีขีดจำกัด จึงทำให้กลวิธีในการทำงานของภาครัฐแบบต่างฝ่ายต่างทำนี้ ไม่อาจนำมาสู่ การพัฒนาหรือการเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ที่เป็นรูปธรรมได้

นอกจากนี้ ลักษณะที่สำคัญมาก ๆ อีกประการหนึ่งของการพัฒนาเมืองแบบขอนแก่นดั้งเดิม คือ “ขาดการระดมความร่วมมือ (collaboration)” ซึ่งถือเป็นปัจจัยสำคัญอย่างมากที่จะทำให้การขับเคลื่อนนโยบายเพื่อพัฒนาเมืองตามที่ได้กำหนดไว้ประสบความสำเร็จ ซึ่งในหลาย ๆ เมืองทั่วประเทศไทยเองก็ยังพบว่า การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมด้านต่าง ๆ ของเมืองนั้น ยังพึ่งพาอาศัยภาครัฐอยู่ (public-led method) และหน่วยงานภาครัฐเองยังขาดความสามารถในการระดมความร่วมมือ (collaboration) จากภาคส่วนต่าง ๆ สำหรับเข้ามาทำงานเพื่อพัฒนาเมืองร่วมกันกับหน่วยงานภาครัฐด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งความร่วมมือจากภาคเอกชน สถาบันการศึกษา และภาคประชาสังคม อย่างไรก็ตาม การระดมความร่วมมือของแนวทางการพัฒนาเมืองแบบดั้งเดิม จะปรากฏให้เห็นในลักษณะของ “การมีส่วนร่วม (participation)” จากภาค

ประชาชน เอกชน สถาบันการศึกษา หรือองค์กรภาคประชาสังคมมากกว่า แต่ไม่ได้เป็นการระดมความร่วมมือในเชิงทรัพยากรในรูปแบบที่เรียกว่าเป็นการ “ระดมทรัพยากรร่วมกัน (shared resources)” ระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ ที่มีอยู่ภายในพื้นที่ ดังนั้น การพัฒนาเมืองแบบดั้งเดิมจึงเป็นการพัฒนาที่อยู่ในระดับของการมีส่วนร่วม (participation-based) แต่ไม่ได้เกิดการระดมความร่วมมือหรือระดมทรัพยากรร่วมกัน (shared resources)

ลักษณะสำคัญของการพัฒนาเมืองขอนแก่นแบบดั้งเดิมประการสุดท้าย คือ “คิดว่าการพัฒนาเมืองเป็นเรื่องของรัฐเพียงฝ่ายเดียว” โดยมองว่าสิ่งนี้เป็นภารกิจหรือหน้าที่ความรับผิดชอบของหน่วยงานภาครัฐที่จะต้องดำเนินการตามกฎหมายอยู่แล้ว ประชาชน ภาคเอกชน หรือภาคส่วนอื่น ๆ จึงมีหน้าที่เพียงให้ความคิดเห็น ตรวจสอบการทำงานบ้าง หรือสะท้อนปัญหาและความต้องการตาม “กระบวนการมีส่วนร่วม” บ้าง ดังนั้น ในหลาย ๆ เมืองทั่วประเทศไทย เราจึงไม่ค่อยเห็นบริษัทเอกชน หรือภาคประชาสังคม รวมตัวกันทำงานเพื่อพัฒนาเมืองด้านต่าง ๆ ร่วมกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นหรือหน่วยงานส่วนภูมิภาคอย่างจริงจังมากนัก

กล่าวโดยสรุป แบบแผนการพัฒนาเมืองแบบดั้งเดิม ประกอบด้วยลักษณะสำคัญ 4 ลักษณะ ได้แก่ 1.) การพัฒนาเมืองโดยเน้นการพึ่งพาอาศัยรัฐ รอรับการสนับสนุนจากรัฐ หรือมีภาครัฐเป็นตัวนำ (public-led

method) 2.) การพัฒนาเมืองแบบไร้ทิศทาง “ต่างฝ่ายต่างทำ” 3.) ขาดการระดมความร่วมมือ และขาดการระดมทรัพยากรร่วมกัน และ 4.) คิดว่าการพัฒนาเมืองเป็นเรื่องของรัฐเพียงฝ่ายเดียว

มาถึงประเด็นคำถามสำคัญในบทนี้ แล้วอะไรคือการพัฒนาเมืองแบบ “ขอนแก่นโมเดล” ?

**ลักษณะสำคัญประการแรก** ของการพัฒนาเมืองแบบขอนแก่นโมเดล คือ เป็นการพัฒนาเมืองที่ไม่ได้เน้นหน่วยงานภาครัฐเป็นต้นนำ (public-led method) อีกต่อไป แต่เป็นการพัฒนาเมืองบนฐานของ **“การระดมความร่วมมือ (collaboration)”** ระหว่างภาครัฐ เอกชน ภาคประชาสังคม สถาบันการศึกษา หรือภาคส่วนต่าง ๆ ที่มีอยู่ในพื้นที่เพื่อมาทำงานพัฒนาเมืองร่วมกัน ดังจะเห็นได้จาก บทบาทของภาคประชาสังคม เช่น กลุ่มปัญญามิตร มูลนิธินิธิชุมชนขอนแก่นทศวรรษหน้า กลุ่มศรีจันทร์คลับ รวมถึงบทบาทของภาคเอกชน 20 บริษัท ที่รวมตัวกันจัดตั้งบริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง (KKT) เพื่อนำมาใช้เป็นพื้นที่เพื่อสำคัญอีกชิ้นหนึ่งในการพัฒนาเมืองขอนแก่น หรือบทบาทของวิทยาลัยการปกครองท้องถิ่น และคณะต่าง ๆ ของมหาวิทยาลัยขอนแก่น และมหาวิทยาลัยอื่น ๆ ในพื้นที่จังหวัดขอนแก่นที่ร่วมกันพัฒนาหลักสูตรและโครงการที่เกี่ยวข้องเพื่อร่วมขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองขอนแก่น เป็นต้น หรืออาจกล่าวอีกนัยหนึ่งได้ว่า ขอนแก่นโมเดล ก็คือ การพัฒนาเมืองแบบ “ราษฎร์เดิน รัฐหนุน” ซึ่งว่าคำว่า “ราษฎร์” ในที่นี้ ไม่ได้หมายถึงประชาชนหรือราษฎรเพียงอย่างเดียว แต่ยังหมายความ

รวมถึงบทบาทของภาคเอกชน มหาวิทยาลัย สื่อมวลชน และภาคประชาสังคม และคำนึงถึงประเด็นสิ่งแวดล้อมร่วมด้วยที่ได้เข้ามาทำหน้าที่ในการพัฒนาเมืองขอนแก่นร่วมกันกับภาครัฐด้วย ในลักษณะที่เรียกว่า Quintuple Helix Model (ธนภูมิ นราธิปกร และศุภวัฒน์กร วงศ์ธนวสุ, 2562)

ลักษณะสำคัญประการที่สองของการพัฒนาเมืองแบบขอนแก่นโมเดล คือ “**บริษัทจำกัดของเทศบาล**” ซึ่งถือเป็นบริษัทจำกัดแห่งแรกของประเทศไทย ที่จดทะเบียนจัดตั้งภายใต้พระราชบัญญัติเทศบาล พ.ศ. 2496 โดยบริษัทจำกัดของเทศบาลดังกล่าว เกิดขึ้นภายใต้ความร่วมมือระหว่าง 5 เทศบาล ระดมทุนร่วมกันจดทะเบียนจัดตั้งบริษัทจำกัดในชื่อว่า “**บริษัทขอนแก่นทรานซิท ซิสเต็ม จำกัด (Khon Kaen Transit System)**” หรือ KKTS ซึ่งมีเป้าหมายเพื่อขับเคลื่อนโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้ารางเบาขอนแก่น (LRT) ที่บริหารจัดการโดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งจะได้อธิบายอย่างละเอียดในบทต่อไป อย่างไรก็ตาม โดยสรุปแล้ว การระดมร่วมกันระหว่าง 5 เทศบาล เพื่อจดทะเบียนจัดตั้งบริษัทจำกัดของเทศบาล หรือ บริษัทขอนแก่นทรานซิท ซิสเต็ม (KKTS) นี้ เป็นปรากฏการณ์สำคัญที่ทำให้การพัฒนาเมืองแบบขอนแก่นโมเดล ได้รับความสนใจไปทั่วประเทศไทย



ลักษณะสำคัญประการที่สามที่ทำให้ขอนแก่นโมเดลเป็นที่ได้รับความสนใจอย่างมาก คือ “โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้ารางเบา (LRT)” ที่บริหารจัดการโดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และมีแผนการพัฒนาเมืองโดยใช้ระบบขนส่งเป็นต้นนำ (Transit-Oriented Development: TOD) ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงความกล้าคิด กล้าทำ เพราะในประเทศไทยนอกจากกรุงเทพมหานคร ฯ แล้ว ยังไม่มีเมืองหรือพื้นที่ไหนมีรถไฟฟ้าสำหรับใช้ขับเคลื่อนเศรษฐกิจและยกระดับคุณภาพชีวิตของคนในเมืองเลย ดังนั้น การเสนอให้มีโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้ารางเบาขอนแก่น (LRT) ที่นำโดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เทศบาล 5 แห่งในจังหวัดขอนแก่น ประชาชน ภาคเอกชน และภาคประชาสังคมในจังหวัดขอนแก่น ที่สำคัญไม่ได้อิงอยู่กับการพึ่งพิงงบประมาณจากรัฐ แต่เป็นการพึ่งพิงตนเองและพึ่งพาซึ่งกันและกันของคนขอนแก่น ซึ่งเป็นการเชื่อมโยงระหว่าง “ทุนชุมชน” กับ “ตลาดทุน” ซึ่งถือเป็น “การสร้างกระแสเงิน” เพื่อการพัฒนาเมือง จึงเป็นปรากฏการณ์ใหม่ในการพัฒนาเมืองของประเทศ และนำมาสู่การพัฒนาเป็นต้นแบบ “ขอนแก่นโมเดล” ในที่สุด

ลักษณะสำคัญประการที่สี่ของการพัฒนาเมืองแบบขอนแก่นโมเดล คือ “การพึ่งพาศักยภาพของตนเองผ่านการระดมทรัพยากรร่วมกัน” ซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญอย่างมากของการพัฒนาเมืองแบบขอนแก่นโมเดล เพราะมีเกิดเป็นปรากฏการณ์ที่ทั้งภาครัฐ (องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น) และภาคเอกชน ต่างมาระดมทุนร่วมกันเพื่อนำไปใช้สำหรับ

ขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองขอนแก่น ทำให้การพัฒนาเมืองแบบขอนแก่นโมเดล จึงไม่ใช่การรอรับงบประมาณสนับสนุนจากภาครัฐเพียงอย่างเดียว แต่ชาวขอนแก่นยังร่วมกัน “ลงขัน” หรือระดมทุนร่วมกันเพื่อพัฒนาเมืองของตนเองด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งการที่หอการค้าและสภาอุตสาหกรรมจังหวัดขอนแก่นได้ระดมทุนเพื่อบริจาคให้กับเทศบาล 5 แห่ง จำนวน 5 ล้านบาทสำหรับจดทะเบียนจัดตั้งบริษัทจำกัด (KKTS) รวมถึงการระดมทุนจำนวน 200 ล้านบาทจากบริษัทเอกชนในท้องถิ่นจาก 20 บริษัท เพื่อจัดตั้งบริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง (KKTT) สำหรับนำไปใช้ลงทุนเพื่อพัฒนาเมืองขอนแก่นด้านต่าง ๆ เป็นต้น ดังนั้น อาจเรียกได้ว่า “ขอนแก่นโมเดล” เป็นการพัฒนาเมืองที่นำเอาภาคส่วนต่าง ๆ ที่มีอยู่ในพื้นที่มาร่วม “ลงขัน (shared resources)” และ “ลงเรือลำเดียวกัน (partnership)” ที่ไม่ใช่เพียงแค่การมานั่งในเรือลำเดียวกันเท่านั้น แต่ยังเป็นการ “ร่วมด้วยช่วยกันสร้างเรือขึ้นมา” เพื่อให้ทุกคนได้ลงไปอยู่ในเรือลำนี้และช่วยกันพายเรือนี้ไปด้วยกันจนถึงฝั่งด้วย

ลักษณะสำคัญประการสุดท้ายของขอนแก่นโมเดล คือ การพัฒนาเมืองที่ “มุ่งลดความเหลื่อมล้ำและแก้ปัญหาความยากจนโดยใช้ระบบขนส่งเป็นตัวนำ” ซึ่งถือเป็นนวัตกรรมทางสังคมอีกหนึ่งรูปแบบที่ถูกพัฒนาขึ้นมาโดยคนขอนแก่น เพื่อแก้ปัญหาความยากจน เพิ่มรายได้ และลดความเหลื่อมล้ำทางสังคมให้กับคนในจังหวัดของตนเอง ภายใต้การนำขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 5 แห่ง ที่มีบริษัทขอนแก่นทราเวนซ์ ซิสเต็ม (KKTS) ซึ่งเป็นวิสาหกิจของเทศบาลเป็นผู้ดำเนินการ

บริหารโครงการและมีเป้าหมายที่จะนำบริษัท KKTS เข้าจดทะเบียนเพื่อระดมทุนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และในขณะเดียวกันเทศบาล โดย กสท. (คณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์) ก็จะมีการจัดตั้ง “กองทุนผู้มีรายได้น้อย” ในตลาดหลักทรัพย์ เพื่อให้กลุ่มผู้มีรายได้น้อย หรือผู้ถือบัตรสวัสดิการแห่งรัฐในจังหวัดขอนแก่น สามารถซื้อหุ้นในราคาตั้งต้นที่ได้มีการจดทะเบียนจัดตั้ง หรือที่เรียกกันว่า ราคาพาร์ (PAR) เพื่อให้ผู้มีรายได้น้อยได้สะสมเงินของตัวเองและถือหุ้นของบริษัทขอนแก่นทรานซิท ซิสเต็ม (KKTS) นั้นหมายความว่า เป็นเจ้าของการพัฒนาเมืองร่วมกัน (รถราง LRT สายแรก) พร้อมกับแก้ปัญหาความยากจน ลดความเหลื่อมล้ำไปพร้อมกันด้วย ซึ่งจะได้อธิบายรายละเอียดในช่วงท้ายของหนังสือเล่มนี้

กล่าวโดยสรุป “ขอนแก่นโมเดล” เป็นการพัฒนาเมืองแบบกล้าคิด กล้าทำ บนฐานของความร่วมมือจากทุกภาคส่วน ซึ่งความร่วมมือในที่นี่ไม่ได้หมายถึงระดับของการมีส่วนร่วมเพียงอย่างเดียว แต่ยังหมายถึงการร่วมมือกันในเชิงทรัพยากร (shared resources) การตัดสินใจเชิงนโยบายและเป้าหมายการพัฒนาเมืองร่วมกัน (common ground to common goal) และเป็นการพัฒนาเมืองตามความต้องการของพื้นที่ โดยมีประชาชนในท้องถิ่นเป็นตัวนำ ภายใต้การสนับสนุนจากภาครัฐ เพื่อแก้ไขปัญหาความยากจน ลดความเหลื่อมล้ำ พัฒนาเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตของประชาชนให้เกิดความสมดุลอย่างยั่งยืน ขอนแก่นโมเดลจึงมีลักษณะ “ราษฎร์เดิน รัฐดัน ลดความเหลื่อมล้ำ แก้จน” นั่นเอง

### บทที่ 3 “เมือง” เรื่องของทุกคน

หน้าที่ความรับผิดชอบต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม หรือแก้ไข ปัญหาสาธารณสุขในประเด็นต่าง ๆ โดยทั่วไปแล้วมักจะถือเป็นหน้าที่ ความรับผิดชอบของหน่วยงานภาครัฐ (public sector) ที่จะต้อง ดำเนินการอย่างจริงจังเพื่อให้บริการ พัฒนา หรือแก้ไขปัญหาสาธารณสุข ในด้านต่าง ๆ อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบัน ภาครัฐไม่ได้ทำงานในลักษณะ ดังกล่าวอยู่ฝ่ายเดียวอีกต่อไป เพราะภายใต้ข้อจำกัดที่ว่า รัฐไม่ได้มี ศักยภาพหรือเชี่ยวชาญไปทุกด้าน ดังนั้น บทบาทของภาคธุรกิจเอกชน หรือแม้กระทั่งองค์กรสาธารณะประโยชน์ และภาคประชาสังคมเอง จึง ได้ถูกนำมาบูรณาการเพื่อขับเคลื่อนการทำงานร่วมกัน เกิดเป็นองค์กร หรือสถาบันความร่วมมือเพื่อการพัฒนาหรือทำงานขับเคลื่อนเฉพาะ ด้านตามเป้าหมายที่ภาคีเครือข่ายได้ร่วมกันกำหนดขึ้นมา ดังนั้น สถาบันความร่วมมือเพื่อการพัฒนาเฉพาะด้าน หรือ องค์กรที่ถูกจัดตั้ง ขึ้นมาภายใต้ความร่วมมือระหว่างภาครัฐ เอกชน ภาคประชาสังคม (collaborative-based institution) จึงเป็นองค์กรที่เปรียบเสมือน มือ ของ ภาครัฐอีกหนึ่งมือ ที่จะเข้ามาช่วยบรรเทาภาระงานและทรัพยากรของ รัฐ และช่วยเหลือรัฐให้ทำงานเพื่อพัฒนาหรือแก้ไขปัญหาสาธารณสุขได้ อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

เช่นเดียวกับกรณีการพัฒนาเมืองอัจฉริยะตามแนวทางของขอนแก่น โมเดล ก็ได้สังเกตเห็นและตระหนักต่อข้อจำกัดในการทำงานของหน่วยงานภาครัฐทั้งราชการและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ตลอดจนภาคธุรกิจเอกชนและภาคประชาสังคมในพื้นที่จังหวัดขอนแก่นยังได้ตระหนักต่อบทบาทความรับผิดชอบของตนเองในการที่จะเป็นส่วนหนึ่งเพื่อแก้ไขปัญหาและพัฒนาเมืองขอนแก่นให้เติบโตอย่างถูกต้องทุกทาง จึงได้ร่วมกันจัดตั้งองค์กรที่เกิดจากความร่วมมือระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ ในจังหวัดขอนแก่นขึ้นมา เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองอัจฉริยะให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม โดยสามารถแบ่งได้เป็น 2 รูปแบบ ได้แก่ องค์กรที่เกิดขึ้นจากความร่วมมือระหว่างองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นด้วยกันเอง คือ บริษัทขอนแก่นทรานซิท ซิสเต็ม จำกัด (Khon Kaen Transit System: KKTS) และองค์กรที่เกิดขึ้นจากความร่วมมือของภาคธุรกิจเอกชน ในพื้นที่จังหวัดขอนแก่น นั่นก็คือ บริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง (Khon Kaen Think Tank: KKTT) โดยหน่วยงานทั้งสององค์กรนี้ถือเป็นกลไกสำคัญที่ถูกจัดตั้งขึ้นมาเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองอัจฉริยะขอนแก่นโดยเฉพาะ ซึ่งมีพันธกิจและเป้าหมายในการทำงานที่แตกต่างกันไป โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

## บริษัทขอนแก่นทรานซิท ซิสเต็ม จำกัด (Khon Kaen Transit System: KKTS)

ก่อนที่จะกล่าวถึงบริษัทขอนแก่นทรานซิท ซิสเต็ม จำกัด หรือที่รู้จักกันในชื่อ บริษัท KKTS เป็นบริษัทของ 5 เทศบาล อันได้แก่ เทศบาลนครขอนแก่น เทศบาลเมืองศิลา เทศบาลเมืองเก่า เทศบาลตำบลท่าพระ เทศบาลตำบลสำราญ มีลักษณะที่เรียกว่า “วิสาหกิจของเทศบาล” และมีความคล้ายคลึงกับคำว่า “สหการ” เพื่อให้ผู้อ่านได้เข้าใจและเห็นความแตกต่างระหว่าง “วิสาหกิจของเทศบาล” กับ “สหการ” ผู้เขียนใคร่ขออธิบายคำว่า สหการ อย่างคร่าว ๆ ต่อไปนี้

สหการ หมายถึง องค์กรที่มีฐานะเป็นนิติบุคคลที่เกิดขึ้นจากความร่วมมือขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นตั้งแต่ 2 แห่งขึ้นไป ร่วมมือกันจัดตั้งขึ้น เพื่อวัตถุประสงค์ในการจัดทำบริการสาธารณะอย่างใดอย่างหนึ่ง แต่การจะดำเนินการได้ เช่นนี้ จะต้องมีการออกพระราชกฤษฎีกา (พ.ร.ฎ.) รองรับทั้งการจัดตั้งและการยกเลิก แต่ในกรณีของบริษัทขอนแก่นทรานซิท ซิสเต็ม จำกัด ถือเป็น “วิสาหกิจของเทศบาล” เพราะได้รับการจัดตั้งตามพระราชบัญญัติ (พ.ร.บ.) เทศบาล พ.ศ. 2496 มาตรา 57 ที่ได้บัญญัติไว้ว่า เทศบาลอาจทำการร่วมกับบุคคลอื่นโดยก่อตั้งบริษัทจำกัด หรือถือหุ้นในบริษัทจำกัดเมื่อ (1) บริษัทจำกัดนั้นมีวัตถุประสงค์เฉพาะเพื่อกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภค (2) เทศบาลต้องถือหุ้นเป็นมูลค่าเกินกว่าร้อยละห้าสิบของทุนที่บริษัทนั้นจดทะเบียนไว้ ในกรณีที่มีหลายเทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด

องค์การบริหารส่วนตำบลหรือสุขาภิบาลถือหุ้นอยู่ในบริษัทเดียวกัน ให้นับหุ้นที่ถือกันรวมกัน และ (3) ได้รับความอนุมัติจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ซึ่งการให้อำนาจหน้าที่เทศบาลว่า สามารถร่วมกับหน่วยงานอื่น องค์กรอื่น หรือบุคคลอื่นในการตั้งบริษัทได้ แต่ทั้งนี้ต้องได้รับการอนุมัติจากกระทรวงมหาดไทย ซึ่งการขอจัดตั้งบริษัท KKTS ของเทศบาลทั้ง 5 แห่ง ได้รับการอนุมัติจากกระทรวงมหาดไทย โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย (ในขณะนั้น) พลเอกอนุพงษ์ เผ่าจินดา ให้ความเห็นชอบ เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2560

อย่างไรก็ตามการจดทะเบียนจัดตั้งบริษัทจำกัดไม่ได้ เพราะมีกฎหมายกำหนดไว้โดยเฉพาะที่จะให้หน่วยงานรัฐ จดทะเบียนจัดตั้งบริษัทได้โดยตรง ดังนั้น กรณีการจัดตั้งบริษัทของ 5 เทศบาล จึงต้องอิงการจดทะเบียนจัดตั้งบริษัทโดยอาศัยกฎหมายตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งเป็นกฎหมายด้านเอกชน (เรื่องระวี จันทนาม สัมภาษณ์, 2560) เทศบาลทั้ง 5 แห่ง สามารถจดทะเบียนตั้งบริษัท KKTS ได้สำเร็จเมื่อวันที่ 24 มีนาคม 2560 การจดทะเบียนจัดตั้งบริษัทจำกัด ใช้ทุนจดทะเบียน 5 ล้านบาท ซึ่งทาง 5 เทศบาล ได้รับการบริจาคจากหอการค้าและสภาอุตสาหกรรมจังหวัดขอนแก่น ซึ่งสัดส่วนของการลงทุน คือ เทศบาลนครขอนแก่นร้อยละ 80 อีก 4 เทศบาลลงทุนในสัดส่วนที่เท่า ๆ กัน คือ ร้อยละ 5



บริษัทขอนแก่นทรานซิท ซีเอสดีเอ็ม จำกัด (KKTS) ถือเป็นบริษัทจำกัดของเทศบาล แห่งแรกของประเทศไทยที่เกิดขึ้นภายใต้พระราชบัญญัติเทศบาล พ.ศ.2496 ที่กำหนดบทบาทหน้าที่หนึ่งของเทศบาลคือ การจัดระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ โดยวัตถุประสงค์หลักของการจัดตั้งบริษัทนี้ ก็คือเพื่อให้บริษัทขอนแก่นทรานซิท ซีเอสดีเอ็ม (KKTS) เป็นหน่วยงานหลักในการบริหารจัดการและพัฒนาโครงการระบบขนส่งในจังหวัดขอนแก่น รวมถึงทำหน้าที่ส่งเสริมและสนับสนุนระบบการขนส่งภายในจังหวัดขอนแก่นให้มีประสิทธิภาพเป็นเลิศในระดับนานาชาติ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนจังหวัดขอนแก่น ให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นโดยใช้ระบบขนส่งนำการพัฒนา (Transit-Oriented Development: TOD) และบริษัทขอนแก่นทรานซิท ซีเอสดีเอ็ม จำกัด (KKTS) ยังเป็นหนึ่งในองค์กรหลักที่จะขับเคลื่อนจังหวัดขอนแก่นไปสู่การเป็นเมืองอัจฉริยะอย่างยั่งยืนตามที่ระบุไว้ในวิสัยทัศน์ขององค์กรด้วย โดยบริษัทขอนแก่นทรานซิท ซีเอสดีเอ็ม (KKTS) มีภารกิจหลัก ๆ อยู่ 3 ภารกิจ ได้แก่ 1.) จัดทำ ดำเนินการ และบริหารโครงการระบบขนส่งในเมืองภูมิภาคจังหวัดขอนแก่น 2.) จัดทำ ดำเนินการ และบริหารโครงการพัฒนาพื้นที่ที่เกี่ยวข้องและต่อเนื่องกับระบบขนส่ง ให้เกิดรายได้เชิงพาณิชย์ และ 3.) ควบคุม และกำกับดูแลการดำเนินงานของคู่สัญญา ผู้รับจ้างโครงสร้าง งานปฏิบัติการเดินรถ งานซ่อมบำรุง งานบริการ และงานพัฒนาเชิงพาณิชย์ ให้เป็นไปตามข้อตกลงของสัญญา โดยให้ความสำคัญอย่างยิ่งในด้านความปลอดภัย สะดวก และการตรงเวลา

สำหรับโครงการที่เป็นภารกิจหลักในการจัดตั้งบริษัทขอนแก่นทรานซิทซิสเต็ม (KCTS) ขึ้นมาก็เพื่อให้เป็นผู้รับผิดชอบและบริหารจัดการโครงการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) จังหวัดขอนแก่น หลังจากที่ได้รับอนุมัติเห็นชอบและอนุมัติหลักการโครงการดังกล่าว ซึ่งเรียกว่า “โครงการขอนแก่น Smart City (ระยะที่ 1) การก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนรางเบาสายเหนือ-ใต้ (LRT) ต้นแบบในเมืองภูมิภาคจังหวัดขอนแก่น” เมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2559 โดยมีรายละเอียดในการเห็นชอบและอนุมัติหลักการ ดังนี้ สถานที่หลักในการดำเนินโครงการนี้ จะใช้พื้นที่เกาะกลางถนนและไหล่ทางของถนนสายมิตรภาพ จากตำบลลำราญ ถึงตำบลท่าพระ อำเภอเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น ระยะทาง 26 กิโลเมตร และใช้พื้นที่ศูนย์วิจัยข้าวจังหวัดขอนแก่นในปัจจุบัน เป็นสถานที่หลักในการดำเนินโครงการ และศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) (ตามข้อตกลงเบื้องต้น) เนื่องจากมีความเหมาะสมและตั้งอยู่บริเวณกึ่งกลางของเส้นทางเดินรถ สะดวกต่อการซ่อมบำรุง การแก้ไขปัญหากรณีระบบรถไฟฟ้าขัดข้อง และสามารถรองรับโครงการพัฒนาเส้นทางเดินรถไฟอื่น ๆ ครอบคลุมทั้ง 5 สายรอบเมืองในอนาคตได้ ในเวลาต่อมา กระทรวงคมนาคม โดย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ทำการศึกษาระบบขนส่งมวลชน ในปี 2559 โดยผลการศึกษาดังกล่าว ระบบโดยสารที่เหมาะสมกับบริบทของจังหวัดขอนแก่น คือ เป็นระบบรางเบา (LRT) มีระยะทาง 22.8 กิโลเมตร จำนวน 16 สถานี ตำแหน่งที่ตั้งศูนย์ควบคุมและจัดการ

เดินรถ ศูนย์ซ่อมบำรุงและบริการ (Depot) ตั้งอยู่บริเวณตำบลสำราญ และการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่ง (Transit Oriented Development: TOD) 4 สถานี ต่อมาคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ได้ประชุมพิจารณาโครงการ ฯ ดังกล่าวเมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2561 และมีมติเห็นชอบผลการศึกษาออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งสาธารณะในเขตจังหวัดขอนแก่นและผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่ สนข. ได้ศึกษาไว้ และอนุญาตให้จังหวัดขอนแก่นเป็นผู้พัฒนาและบริหารจัดการโครงการ ฯ ตามแผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเมืองขอนแก่น ตามผลการศึกษา ซึ่งต่อมาคณะรัฐมนตรี ได้มีมติรับทราบ มติ คจร. ดังกล่าวเมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2561 แต่เนื่องด้วยการเจริญเติบโตของจังหวัดขอนแก่นเปลี่ยนแปลงไปอย่างก้าวกระโดดในตลอดระยะเวลาที่ สนข. ได้ทำการศึกษาระหว่าง 2559 - ปัจจุบัน ทำให้แผนแม่บทที่ศึกษาไว้ไม่สามารถรองรับการเจริญเติบโตของเมืองได้ จึงนำมาสู่ความจำเป็นในการศึกษาทบทวนความเหมาะสมด้านจราจร วิศวกรรม เศรษฐกิจการเงิน และการลงทุนในเส้นทางนำร่องสายสีแดง (สำราญ-ท่าพระ) อีกครั้ง โดยแนวเส้นทาง โครงการ ฯ ยังคงยึดตามเส้นทางนำร่องสายสีแดง (สำราญ-ท่าพระ) ตามที่ สนข. ได้ทำการศึกษาไว้ ส่วนที่ปรับปรุงเพิ่มเติมจากผลการศึกษาของ สนข. ได้แก่ เส้นทางโครงการขยายเข้าพื้นที่มหาวิทยาลัยขอนแก่น และศูนย์วิจัยข้าวจังหวัดขอนแก่น เพิ่มเส้นระยะทางโครงการตามแนวเส้นทางถนนของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (มิตรภาพ ช่วงสำราญ-ท่าพระ) ระหว่าง กม. ที่ 325 + 079

ถึง กม. ที่ 345 + 654 อำเภอเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น ระยะทางรวม 26 กิโลเมตร จำนวน 20 สถานี ยกเว้น 8 สถานี ระดับดิน 12 สถานี โดยปรับปรุง ตำแหน่ง รูปแบบจำนวนของสถานี และการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีเชิงพาณิชย์ (Transit Oriented Development : TOD) ศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) และจุดจอดและจร (Park and Ride) มีการปรับปรุงตำแหน่ง ขนาด และการออกแบบด้านสถาปัตยกรรม ซึ่งผลการศึกษาทบทวนฉบับใหม่<sup>1</sup> บริษัทขอนแก่นทรานสิท ซิสเต็ม จำกัด (KKTS) ได้จัดประชุมหารือกับผู้บริหารของบริษัทจนได้ข้อสรุปและเห็นชอบร่วมกัน และล่าสุดได้มีการจัดกิจกรรมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและภาคส่วนต่าง ๆ ในจังหวัดขอนแก่น ครั้งใหญ่ เรียกได้ว่าเป็นประชาพิจารณ์ของจังหวัดต่อโครงการก่อสร้างและพัฒนา ระบบขนส่งรถไฟฟ้ารางเบาเส้นทางนำร่องสายสีแดง (ลำราญ-ท่าพระ) โดยงานประชาพิจารณ์ครั้งนี้ มีประชาชนและผู้แทนภาคส่วนต่าง ๆ เข้าร่วมกว่า 1,027 คน ณ ศูนย์ประชุมและแสดงสินค้านานาชาติขอนแก่น (ไคซ์) (KhonKaen International Convention And Exhibition Center) เมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2562

ความคืบหน้าการดำเนินโครงการและแนวทางการดำเนินงานตามประเด็นที่ได้รับการอนุมัติจากหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ตามหนังสือสำนักเลขาธิการ คณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ คสช(สลธ)/116 ลงวันที่ 29 กุมภาพันธ์ 2559 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ข้อ 1.) ให้ กระทรวงคมนาคม(คค.) และ/หรือ กระทรวงมหาดไทย (มท.) พิจารณา เร่งรัดดำเนินการจัดทำรายงานผลการศึกษาคือความเป็นไปได้ของโครงการ (ฉบับใหม่) รายงานการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA)

**สถานการณ์ปัจจุบัน:** คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ในคราวประชุม ครั้งที่ 2/2561 ได้มีมติเห็นชอบผลการศึกษาออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งสาธารณะในเขตจังหวัดขอนแก่นและผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ สนข. ได้ศึกษาไว้ และอนุญาตให้จังหวัดขอนแก่นเป็นผู้พัฒนาและบริหารจัดการโครงการตามแผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเมื่อของขอนแก่นดังกล่าว เฉพาะในเส้นทางนำร่องสายสีแดง (สารภี-ท่าพระ) ที่ สนข. ออกแบบรายละเอียดไว้แล้ว ภายใต้กฎหมาย กฎ ข้อบังคับ ระเบียบ ประกาศ คำสั่ง หรือมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

ต่อมา การประชุมคณะกรรมการสนับสนุนการดำเนินงานโครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนรางเบาสายเหนือ - ใต้ ต้นแบบในเมืองภูมิภาค จังหวัดขอนแก่น ครั้งที่ 2/2562 เมื่อวันที่ 11 มีนาคม 2562 มีมติมอบโครงการ ฯ ให้เทศบาลทั้ง 5 แห่ง เป็นผู้พัฒนาบริหารจัดการและดำเนินโครงการ ฯ และในคราวประชุมโครงการก่อสร้างระบบขนส่งสาธารณะในเขตจังหวัดขอนแก่น ฯ ครั้งที่ 1/2562 เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2562 เทศบาลทั้ง 5 มีมติเห็นชอบมอบให้ KKTS เป็นผู้พัฒนาบริหารจัดการและดำเนินโครงการ ฯ อีกทั้งเทศบาลทั้ง 5 มีหนังสือแจ้งการ

มอบหมายกิจการโครงการ ฯ ให้กับ KKTS ให้มีหน้าที่และสิทธิในการใช้ประโยชน์ที่ดินและสิทธิในการดำเนินกิจการหรือกิจกรรมที่เกี่ยวข้องในขอบเขตที่ดินโครงการ ฯ ตลอดจนบริเวณที่เกี่ยวข้องแต่เพียงผู้เดียว

ต่อมา KKTS ได้ดำเนินการจัดรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ฯ รายงานทบทวนผลการศึกษาโครงการก่อสร้างระบบขนส่งสาธารณะในเขตจังหวัดขอนแก่น เส้นทางนำร่องสายสีแดง (สำราญ-ท่าพระ) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548 เมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2562 ที่ผ่านมา ณ ศูนย์ประชุมและแสดงสินค้านานาชาติ ขอนแก่น (ไคซ์) กลุ่มเป้าหมายประกอบด้วย ผู้มีส่วนได้เสียต่อโครงการ หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคการศึกษา องค์กรและสมาคม สื่อมวลชน รวมทั้งประชาชนทั่วไป โดยผู้เข้าร่วมการรับฟังความคิดเห็นประชาชนฯ ไม่มีข้อคัดค้านและเห็นชอบต่อการทบทวนผลการศึกษาดังกล่าว

**ปัญหา/อุปสรรคการดำเนินงานตามข้อ 1: ไม่มี**

**แผนการดำเนินงานต่อไปตามข้อ 1:** ส่งรายงานทบทวนผลการศึกษาโครงการ ฯ นำเรียน สนข.เลขานุการที่ประชุม คจร. เพื่อเสนอต่อ คจร. เพื่อพิจารณาต่อไป

ข้อ 2.) ให้กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคมพิจารณาความเหมาะสมการขอใช้พื้นที่บริเวณเกาะกลางถนนมิตรภาพ และ/หรือบริเวณไหล่ทางที่มีสีเขียวจราจร เท่าที่เพียงพอ และจำเป็นต่อการสร้าง และดำเนินโครงการ ฯ ให้กับองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้ใช้ประโยชน์ และได้รับสิทธิประโยชน์ในการบริหารจัดการในการดำเนินงานตามวัตถุประสงค์

สถานการณ์ปัจจุบัน: ตามที่จังหวัดขอนแก่นได้รายงานอธิบดีกรมทางหลวง ให้ทราบมติที่ประชุม คจร. ครั้งที่ 2.2561 (รายละเอียดมติที่ประชุมตามข้อ 1) หนังสือจังหวัดขอนแก่น ด่วนที่สุด ที่ ขก 0017.2/30935 ลงวันที่ 9 พฤศจิกายน 2561 และได้รับหนังสือตอบกลับจากกรมทางหลวง ที่ คค 06143/12729 ลงวันที่ 17 ธันวาคม 2561 แจ้งว่าได้ตรวจสอบและพิจารณาแล้ว เห็นควรให้จังหวัดขอนแก่นดำเนินการยื่นเรื่องขออนุญาตกับแขวงทางหลวงที่รับผิดชอบในพื้นที่ตามระเบียบของกรมทางหลวง

**ปัญหา/อุปสรรคการดำเนินงานตามข้อ 2: ไม่มี**

**แผนการดำเนินงานต่อไปตามข้อ 2:** ตามที่ KKTS ได้รับมอบหมายให้เป็นผู้พัฒนาบริหารจัดการและดำเนินโครงการ ฯ รายละเอียดปรากฏในข้อ 1 แล้วนั้น การดำเนินงานขั้นตอนต่อไปก็คือ KKTS จะเข้าพบแขวงทางหลวงที่รับผิดชอบในพื้นที่ เพื่อแสดงความพร้อมของการดำเนินโครงการ ฯ เสร็จแบบและแผนก่อสร้าง หลังจากนั้นจะดำเนินการยื่นเรื่องขออนุญาตตามระเบียบของกรมทางหลวงต่อไป

ข้อ 3.) ให้ กรมธนารักษ์ กระทรวงการคลังและกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ พิจารณาการขอใช้พื้นที่ซึ่งปัจจุบันเป็นที่ตั้งศูนย์วิจัยพันธุ์ข้าวจังหวัดขอนแก่น ให้กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ร่วมกันเป็นผู้ใช้ประโยชน์และได้รับสิทธิการบริหารจัดการ

**สถานการณ์ปัจจุบัน:** สำนักงานธนารักษ์พื้นที่ขอนแก่น ได้ส่งบันทึกข้อความ นำเรียนผู้ว่าราชการจังหวัดขอนแก่น ความว่า คณะทำงานด้านการศึกษาแนวทางการขอใช้พื้นที่ ฯ ขอรายงานความก้าวหน้าผลการดำเนินงานด้านศึกษาแนวทางการขอใช้พื้นที่ ฯ โดยมีการประชุมคณะทำงานด้านศึกษาแนวทางการขอใช้พื้นที่ ฯ เมื่อวันที่ 3 เมษายน 2562 ซึ่งมีมติที่ประชุมเห็นชอบ พื้นที่บริเวณบ้านโคกสี อำเภอเมือง เป็นพื้นที่ทดแทนศูนย์วิจัยข้าว จังหวัดขอนแก่น และเห็นชอบรายการสิ่งก่อสร้างชดเชยและพื้นที่ใช้สอยตามที่ศูนย์วิจัยข้าว จังหวัดขอนแก่น เสนอ เพื่อประสานกรมธนารักษ์และกรมการข้าวในการพิจารณาขอใช้พื้นที่บริเวณที่ตั้งศูนย์วิจัยข้าว จังหวัดขอนแก่น (เดิม) ให้กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้ใช้ประโยชน์และได้รับสิทธิในการบริหารจัดการตามข้อสั่งการของ คสช. (สำเนาบันทึกข้อความสำนักงานธนารักษ์พื้นที่ขอนแก่น ส่วนจัดการที่ราชพัสดุ ที่ กค 0311.05/678 ลงวันที่ 11 เมษายน 2562) และจังหวัดขอนแก่นได้รายงานการขอใช้พื้นที่ศูนย์วิจัยข้าวและการจัดเตรียมส่งมอบพื้นที่ทดแทนให้กับศูนย์วิจัยข้าว จังหวัดขอนแก่น นำเรียนอธิบดีกรมการข้าว และรายงานให้อธิบดีกรมธนารักษ์ทราบ และขอให้กรมธนารักษ์ร่วมกับกรมการข้าว ได้



พิจารณาการขอใช้พื้นที่ดังกล่าวให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นร่วมกัน  
ใช้ประโยชน์

ต่อมากรมธนารักษ์ได้เชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องประชุม เมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2562 ณ กรมธนารักษ์ ที่ประชุมมีมติให้กรมธนารักษ์แต่งตั้งคณะทำงานตรวจสอบพื้นที่ที่เหมาะสมเพื่อทดแทนพื้นที่ศูนย์วิจัยข้าว จังหวัดขอนแก่น โดยมีอธิบดีกรมธนารักษ์เป็นประธาน คณะทำงานฯ นำโดยอธิบดีกรมธนารักษ์ ได้ลงสำรวจพื้นที่ที่เหมาะสมเพื่อทดแทนพื้นที่ศูนย์วิจัยข้าวเดิม ทั้ง 3 แปลง ได้แก่ ที่ดินสาธารณะประโยชน์ บริเวณบ้านขาม ที่ดินบริเวณตำบลโคกสี และที่ดินเอกชนบริเวณบ้านโต้น เมื่อวันที่ 10 กันยายน 2562 และการประชุมคณะทำงาน ฯ ครั้งที่ 1/2562 วันที่ 1 กันยายน 2562 ที่ประชุมมีมติเลือกบริเวณตำบลโคกสี เนื่องจากสภาพดินมีความเหมาะสม มีแหล่งน้ำอยู่ในเขตพื้นที่รับน้ำชลประทาน ไม่เป็นพื้นที่น้ำท่วมขัง และไปตามความต้องการเดิมของกรมการข้าว และเห็นชอบให้จัดทำบันทึกข้อตกลง 3 ฝ่าย ประกอบด้วย กรมธนารักษ์ กรมการข้าว และเทศบาลทั้ง 5 ภายในเดือนกันยายน 2562 เพื่อเทศบาลทั้ง 5 จะได้นำไปประกอบการเจรจาหรือตกลงการซื้อที่ดินให้บรรลุวัตถุประสงค์โครงการ ฯ ต่อไป ขณะนี้อยู่ระหว่างรอการพิจารณาลงนาม MOU ดังกล่าวจากกรมการข้าว

**ปัญหา/อุปสรรคการดำเนินงานตามข้อ 3:** การพิจารณาการแลกเปลี่ยนที่ดินกับศูนย์วิจัยข้าว จังหวัดขอนแก่นได้เริ่มดำเนินการมา

ตั้งแต่วันที่ 2559 เมื่อหัวหน้าคณะกรรมการรักษาความสงบแห่งชาติได้อนุมัติหลักการโครงการ ปัจจุบันคณะกรรมการสนับสนุนโครงการ ฯ จังหวัดขอนแก่นได้ดำเนินการมากกว่า 3 ปี จนได้ข้อยุติในการแลกเปลี่ยน อีกทั้งทางกรมการข้าวได้รายงานหัวหน้าฝ่ายเศรษฐกิจ คณะรักษาความสงบแห่งชาติ ส่วนที่ ๓ ที่ กษ 2605.4838 ลงวันที่ 13 ธันวาคม 2560 เพื่อกรุณาทราบแล้วว่า ไม่ขัดข้องในหลักการแลกเปลี่ยนพื้นที่โดยขอสงวนที่ดินไว้ 20 ไร่ เพื่อกิจการของกรมการข้าว แต่ยังไม่ได้รับการพิจารณาลงนามในการแลกเปลี่ยน

**แผนการดำเนินงานต่อไป ตามข้อ 3:** ติดตามการพิจารณาบันทึกข้อตกลงจากกรมการข้าว

**ข้อ 4.)** ให้ กระทรวงมหาดไทยพิจารณาการขออนุมัติให้เทศบาลนครขอนแก่น เทศบาลเมืองศิลา เทศบาลตำบลเมืองเก่า เทศบาลตำบลสำราญ และเทศบาลตำบลท่าพระ ร่วมกันจัดตั้งบริษัทจำกัดขึ้นเพื่อดำเนินการโครงการ ฯ บริหารจัดการและเก็บรายได้จากโครงการ ฯ ต่อไป และให้บริษัทจำกัดนี้ สามารถดำเนินการระดมทุนในตลาดหลักทรัพย์ในลักษณะกองทุนโครงสร้างพื้นฐาน หรือในรูปแบบต่าง ๆ ที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยรับรอง หรือโดยการร่วมทุนกับภาคเอกชน เพื่อดำเนินการโครงการ ฯ เป็นการเฉพาะกิจ (เช่น การเข้าร่วมค้าหรือร่วมดำเนินธุรกิจ) หรือโดยแสวงหาเงินกู้ หรือเงินสนับสนุนในรูปแบบต่าง ๆ อันไม่ก่อให้เกิดภาระการค้ำประกัน หรือภาระทางการเงินของรัฐบาล

สถานการณ์ปัจจุบัน: ในส่วนรูปแบบการลงทุนในโครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนระบบรางเบาสายเหนือ-ใต้ ต้นแบบในเมืองภูมิภาค จังหวัดขอนแก่นนั้น จังหวัดขอนแก่น ให้จัดทำข้อสรุปลักษณะและหลักการของโครงการ ฯ เพื่อชี้แจง สคร. ให้ทราบและยืนยันเจตนารมณ์ของโครงการ ฯ ไม่เข้าข่ายรูปแบบการร่วมทุนระหว่างรัฐและเอกชน (Public-Private Partnership: PPP) ตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ.2556 และมาตรการเร่งรัดโครงการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP Fast Track) และ สคร.ได้รับทราบแนวทางดังกล่าวแล้ว ยืนยันความเห็นเดิมว่า KKTS เป็นรัฐวิสาหกิจตามที่ พ.ร.บ. การร่วมลงทุนฯ ปี 2562 กำหนด (หนังสือสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ที่ กค 0820.2/5628 ลงวันที่ 16 ตุลาคม 2562)

**ปัญหา/อุปสรรคการดำเนินงานตามข้อ 4:** การตีความสถานะของ KKTS ในแต่ละพระราชบัญญัติที่ไม่ตรงกัน

**แผนการดำเนินงานขั้นตอนต่อไป:** ที่ประชุมคณะกรรมการสนับสนุนการดำเนินงานโครงการ ฯ ครั้งที่ 1 ปีงบประมาณ 2562 มีมติให้จังหวัดขอนแก่น ส่งหนังสือหาหรือไปยังคณะกรรมการกฤษฎีกา เพื่อยืนยันสถานะของ KKTS

ข้อ 5.) ขออนุมัติหลักการให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นเจ้าของโครงการ ฯ ดังกล่าวข้างต้น เพื่อดำเนินการเกี่ยวกับการขอสิทธิการดำเนินงานโครงการ ฯ รวมถึงสิทธิประโยชน์จากการส่งเสริมการลงทุนตาม พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน ฯ ให้กับบริษัท ฯ หรือองค์กร ซึ่งจะจัดตั้งขึ้นตามข้อ 4

**สถานการณ์ปัจจุบัน:** จังหวัดขอนแก่นได้รายงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ทราบรูปแบบการดำเนินโครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนระบบรางเบาสายเหนือ-ใต้ ต้นแบบในเมืองภูมิภาค จังหวัดขอนแก่น ไม่เข้าข่ายอยู่ภายใต้บังคับ พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ.2556 และไม่เข้าข่ายการให้สัมปทานแก่เอกชนในการดำเนินโครงการ ฯ และ BOI แจ้งให้ KKTS ทราบว่าสามารถยื่นขอรับการส่งเสริมการลงทุนได้โดยไม่ต้องดำเนินการขั้นตอนและหลักเกณฑ์การส่งเสริมการลงทุนในกิจการที่ได้รับสัมปทานที่เอกชนดำเนินการ ตามประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 2/2557 ลงวันที่ 3 ธันวาคม 2557

**ปัญหา/อุปสรรคการดำเนินงาน ตามข้อ 5: ไม่มี**

**แผนการดำเนินงานขั้นตอนต่อไป:** บัดนี้ KKTS ได้รับมอบหมายให้เป็นผู้พัฒนาบริหารจัดการและดำเนินโครงการ ฯ รายละเอียดปรากฏในข้อ 1 และหากขอใช้พื้นที่ศูนย์วิจัยข้าว จังหวัดขอนแก่น และขอใช้พื้นที่บริเวณเกาะกลาง และ/หรือบริเวณไหล่ทาง ของถนนมิตรภาพได้แล้วนั้น การดำเนินงานขั้นตอนต่อไป KKTS ยื่นเรื่องขอรับการส่งเสริมการ

ลงทุนหรือการระดมทุนทั้งจากสถาบันการเงินภายในประเทศและ  
ภายนอกประเทศต่อไป

### **บริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง (Khon Kaen Thiank Tank: KKTT)**

บริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง หรือ KKTT เป็นอีกหนึ่งองค์กรที่เกิดขึ้นจาก  
การรวมกันของนักธุรกิจชั้นนำคนขอนแก่น โดยก่อนที่จะมี  
การจัดตั้งบริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง (KKTT) อย่างเป็นทางการในปี  
พ.ศ.2556 ได้มีการเคลื่อนไหวของภาคธุรกิจเอกชนในเมืองขอนแก่นที่  
เกิดความตระหนักรู้ว่า จังหวัดขอนแก่นมีการเติบโตและการลงทุนทาง  
เศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง แต่ยังไม่ประสบกับปัญหาหลายด้าน โดยเฉพาะ  
อย่างยิ่งการคมนาคมขนส่ง และการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ของเมือง  
ให้มีความเหมาะสม ด้วยเหตุนี้ จึงเกิดการรวมกลุ่มกันของนักธุรกิจชั้นนำ  
นำท้องถิ่นในเมืองขอนแก่นขึ้น เพื่อระดมทุนสำหรับนำมาใช้จดทะเบียน  
จัดตั้งเป็นบริษัท กระทั่งในที่สุด เกิดการระดมทุนของกลุ่มนักธุรกิจรวม  
ทั้งหมด 20 บริษัทในเมืองขอนแก่นสามารถระดมทุนจดทะเบียนจัดตั้ง  
บริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง (KKTT) ได้จำนวน 200 ล้านบาท  
ประกอบด้วย บริษัท ช ทวี จำกัด (มหาชน) ตลาดจอมพล ขอนแก่น  
ภัตตาคารบัวหลวง ไตโยต้าขอนแก่น โรงสีข้าวชัยมงคล บริษัทขอนแก่น  
แหวน ศูนย์การค้าแพริ่ พลาซ่า ไทยพิพัฒน์ ฮาร์ดแวร์ วราสิริ ตลาดต้น  
ตาลวราสิริ ห้างขายยาทั้งจีตั้ง ไตโยต้า แก่นนคร บริษัทรวมทวีขอนแก่น  
พิมานกรุ๊ป บริษัททุนแหลมทองจำกัด

วัตถุประสงค์ของการจัดตั้งบริษัท KKT คือ เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของจังหวัด รวมถึงออกแบบและพัฒนานโยบายเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองและยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของจังหวัดขอนแก่นในรูปแบบต่าง ๆ หนุนเสริมการทำงานของภาครัฐ ซึ่งบริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง (KKT) ยังมีส่วนสำคัญอย่างมากต่อการผลักดันโครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าวางเบา สายสีแดง (LRT) ในจังหวัดขอนแก่น ระบบขนส่งสาธารณะ Khon Kaen City Bus การก่อสร้างศูนย์ประชุมและแสดงสินค้านานาชาติ ขอนแก่น (ไคท์) รวมถึงการพัฒนาระบบแอปพลิเคชันเพื่อให้บริการและอำนวยความสะดวกแก่คนในเมืองด้านต่าง ๆ เช่น การพัฒนาแอป YUSAI (อยู่ไส) ซึ่งเป็นภาษาอีสาน หมายถึง อยู่ที่ไหน สำหรับใช้กับระบบขนส่งสองแถวที่ให้บริการในจังหวัดขอนแก่นทั้ง 18 สาย เป็นต้น

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าบทบาทของบริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง (KKT) มีความสำคัญต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองขอนแก่นให้กลายเป็นเมืองอัจฉริยะอย่างมาก ทั้งในเชิงนโยบายและการระดมทรัพยากรเพื่อพัฒนาเมืองร่วมกันกับหน่วยงานภาครัฐ (shared resources) ที่อยู่ในพื้นที่จังหวัดขอนแก่นทั้งหน่วยงานส่วนภูมิภาค องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และสถาบันการศึกษา และที่สำคัญไปกว่านั้น บริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง (KKT) ยังได้ระดมทรัพยากรและเครือข่ายทั้งภาครัฐ เอกชน สถาบันการศึกษา และภาคประชาสังคมในพื้นที่จังหวัดขอนแก่นเพื่อมาขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองขอนแก่นร่วมกันให้ถูกทิศถูกทางด้วย

ได้แก่ กลุ่มธุรกิจท้องถิ่น 20 บริษัท กลุ่มแปดองค์กรเศรษฐกิจขอนแก่น มูลนิธิขอนแก่นทศวรรษหน้า กลุ่ม 24 องค์กรจีน ขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น เทศบาลเมืองศิลา เทศบาลตำบลท่าพระ เทศบาลตำบลลำราญ เทศบาลตำบลเมืองเก่า เทศบาลตำบลในเมือง องค์การบริหารส่วนจังหวัดขอนแก่น และวิทยาลัยการปกครองท้องถิ่น มหาวิทยาลัยขอนแก่น ดังรายละเอียดปรากฏในแผนภาพที่ 2

แผนภาพที่ 2 องค์กรเครือข่ายที่ทำงานร่วมกับบริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง (KKT) องค์กรเครือข่ายที่ทำงานร่วมกับบริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง (KKT)



ที่มาภาพ: บริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง (2560)

นอกจากนี้ บริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง (KKTT) ยังเป็นอีกหนึ่งองค์กรที่มีส่วนสำคัญต่อการขับเคลื่อนเพื่อพัฒนาโครงการเมืองอัจฉริยะขอนแก่น โดยนอกจากภารกิจ การระดมทรัพยากร และการผลักดันโครงการพัฒนาเมืองทั้งของภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการลงทุนเพื่อพัฒนาเมืองขอนแก่นในประเด็นต่าง ๆ แล้ว บริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง (KKTT) ยังได้ทำหน้าที่เป็นคณะทำงานหลักเพื่อพัฒนาเมืองอัจฉริยะ (smart city) ของจังหวัดขอนแก่น ตามคำสั่งจังหวัดขอนแก่น ที่ 5645/2560 ด้วย โดยทำหน้าที่รับผิดชอบเป็นคณะทำงานหลักระดับจังหวัดเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองอัจฉริยะขอนแก่นในคณะทำงานทั้ง 7 ชุด โดยในส่วนบทบาทการทำงานของบริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง (KKTT) มีโครงการสำคัญ ๆ ที่ได้ดำเนินการไปแล้ว และกำลังขับเคลื่อนอยู่ เช่น โครงการรถไฟ ซึ่งพวกเรามักจะเรียกว่า แทรมน้อย จากญี่ปุ่นสู่ขอนแก่น รวมถึงการขับเคลื่อนโครงการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจศรีจันทร์สร้างสรรค์ เป็นต้น

โครงการบริจาคแถมน้อยจากญี่ปุ่นสู่ขอนแก่นเกิดขึ้น ภายใต้แผนการขับเคลื่อนพัฒนาเมืองอัจฉริยะขอนแก่น ที่นำโดยบริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง (KKTT) และภาครัฐที่เกี่ยวข้องได้ทำความร่วมมือกับบริษัท ฮิโรชิมา เดนเตะซี (Hiroshima Dentetsu) กระทั่งนำมาสู่การบริจาครถไฟแถม หรือรถไฟแถม (tramp) ของบริษัท ฮิโรชิมา เดนเตะซี มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสาน วิทยาเขตขอนแก่น (Hiroshima



Dentetsu) ผ่านเทศบาลนครฮีโรชิมา ประเทศญี่ปุ่นให้กับเทศบาลนครขอนแก่น ในช่วงปลายเดือนมีนาคม พ.ศ.2562 ที่ผ่านมา สำหรับใช้ในโครงการพัฒนาทดลองระบบรางและต้นแบบรถแถมขนาดเท่าของจริง ภายใต้ความร่วมมือของ จังหวัดขอนแก่น องค์การบริหารส่วนจังหวัดขอนแก่น เทศบาลนครขอนแก่น เทศบาลเมืองศิลา เทศบาลตำบลท่าพระ เทศบาลตำบลเมืองเก่า เทศบาลตำบลสำราญ มหาวิทยาลัยราชเทคโนโลยีมงคลอีสาน วิทยาเขตขอนแก่น มหาวิทยาลัยขอนแก่น บริษัท ขอนแก่น ทรานซิท ซิสเต็ม จำกัด (KKTS) และบริษัท ขอนแก่นพัฒนาเมือง (เคเคทีที) จำกัด โดยรถแถมน้อยที่ได้รับบริจาคมานี้ ไม่ได้นำมาใช้ทำระบบรางเพื่อแก้ไขปัญหาจราจร แต่มีเป้าหมายเพื่อใช้รองรับการเรียนการสอน “หลักสูตรระบบราง” ของกลุ่มมหาวิทยาลัยในจังหวัดขอนแก่น เพื่อเป็นการสร้างความรู้ความเข้าใจในระบบขนส่งทางราง สร้างความตระหนักให้แก่ชาวขอนแก่นต่อการใช้ระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟ เป็นต้น

สำหรับโครงการพัฒนาย่านเมืองเก่า “ศรีจันทร์ สร้างสรรค์” เกิดขึ้นมาภายใต้แผนขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองขอนแก่นให้กลายเป็นเมืองอัจฉริยะ ตามแผนพัฒนาของจังหวัดขอนแก่นและเทศบาลนครขอนแก่น ร่วมกับองค์กรภาคประชาสังคม เอกชน รวมถึงบริษัทขอนแก่นพัฒนาเมืองด้วย ซึ่งได้ดำเนินการมาตั้งแต่ ปี พ.ศ.2559 โดยเริ่มทำการศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม แบ่งเป็น 3 ระยะ ซึ่งได้นำผลจากการศึกษา ระยะที่ 1 และระยะที่ 2 นำเสนอจัดทำเวที

สาธารณชน จำนวน 8 เวที มีผู้เข้าร่วมจากหลากหลายกลุ่ม เช่น กลุ่ม พนักงานและผู้ปฏิบัติงานในเทศบาลนครขอนแก่น กลุ่มชุมชนและอาสาสมัครเมืองขอนแก่น กลุ่มคนรุ่นใหม่และผู้นำการเปลี่ยนแปลง กลุ่มผู้ปฏิบัติงานในภาครัฐและท้องถิ่น กลุ่มนักธุรกิจ เอกชน กลุ่มปัญญามิตร กลุ่มนักศึกษา เยาวชน กลุ่มนักวิชาการ นักกฎหมาย สื่อมวลชน NGO กลุ่มผู้บริหารเมือง รวมจำนวน 773 คน ซึ่งได้ผลลัพธ์เป็น 43 นวัตกรรมการพัฒนาเมือง และได้นำเข้าเวที คัดกรองและสังเคราะห์โดยผู้บริหาร ได้ผลลัพธ์ 4 โครงการนำร่อง นำเสนอต่อเวทีสภาเมือง (Khon Kaen's Citizen Council) เพื่อให้ประชาชนร่วมกันพิจารณา จำนวนกว่า 573 คน จากการประชุมสภาเมือง มีการลงมติเห็นชอบต่อโครงการนำร่อง คือ “โครงการ สุข ชุมมือ คือขอนแก่น เมืองสร้างสรรค์” และได้อาสาสมัครอัจฉริยะ (อาสาสมัคร) มาร่วมขับเคลื่อนพัฒนาเมือง จำนวน 303 คน และจากการศึกษาวิจัย ๙ ในระยะที่ 3 ที่มุ่งเน้นศึกษาการใช้พื้นที่ธนาคารแห่งประเทศไทย สาขาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (แห่งเดิม) และบริเวณที่อยู่อาศัยโดยรอบ ซึ่งรวมพื้นที่ย่านศรีจันทร์ เกิดกิจกรรมต่าง ๆ มากมาย เช่น การเดินฟังเมือง กิจกรรม โสมบุญกินข้าว และกิจกรรมสัมมนาเพื่อพัฒนาพื้นที่ย่านใจกลางเมือง จนนำไปสู่การรวมกลุ่มเพื่อพัฒนาย่านสร้างสรรค์ ศรีจันทร์ โดยเฉพาะ เกิดเป็นองค์กรภาคประชาสังคมใหม่อีกหนึ่งองค์กรเพื่อร่วมกันพัฒนาเมืองขอนแก่นขึ้นมา นั่นก็คือ “กลุ่มศรีจันทร์คลับ (Srichan Club)” ที่มีเป้าหมายเพื่อ

ทำงานขับเคลื่อนการพัฒนาและฟื้นฟูเศรษฐกิจย่านเมืองเก่าใจกลางเมืองขอนแก่น หรือย่านศรีจันทร์ นั่นเอง โดยภาคีเครือข่ายที่ทำงานใน “กลุ่มศรีจันทร์คลับ” นี้ ประกอบด้วย 7 องค์กรหลัก ได้แก่ เทศบาลนครขอนแก่น กรมธนารักษ์ สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจสร้างสรรค์ (องค์การมหาชน) (Creative Economic Agency: CEA) มหาวิทยาลัยขอนแก่น กลุ่มสถาปนิก HD บริษัทมิตรผล และบริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง (KKTT) จะเห็นได้กลุ่มศรีจันทร์คลับ นี้ ประกอบด้วยหน่วยงานจากหลายภาคส่วน ทั้งภาครัฐ เอกชน องค์กรมหาชน สถาบันการศึกษา และกลุ่มสถาปนิกในพื้นที่จังหวัดขอนแก่นได้มาร่วมไม่ร่วมมือกันขับเคลื่อนการพัฒนาย่านเศรษฐกิจสร้างสรรค์ (creative economy) ในเขตเมืองขอนแก่น เพื่อให้เกิดการพัฒนาอย่างสมดุลระหว่างย่านเมืองขอนแก่นเก่ากับความทันสมัยในปัจจุบัน และขณะเดียวกันก็เป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจท้องถิ่น (Local economy) ด้วยอีกทางหนึ่ง

### **บทบาทขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (local government)**

นอกเหนือจากองค์กรที่จัดตั้งขึ้นมาภายใต้ความร่วมมือระหว่างภาครัฐ เอกชน และภาคประชาสังคมในพื้นที่จังหวัดขอนแก่น หน่วยงานอีกประเภทหนึ่งที่มีความสำคัญต่อการขับเคลื่อนเพื่อพัฒนาขอนแก่นให้กลายเป็นเมืองอัจฉริยะอีกหนึ่งรูปแบบ ก็คือ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในเมืองขอนแก่น ซึ่งหลัก ๆ แล้ว ประกอบด้วย องค์กรบริหารส่วนจังหวัดขอนแก่น เทศบาลนครขอนแก่น เทศบาลเมืองศิลา เทศบาลตำบลเมืองเก่า เทศบาลตำบลสำราญ เทศบาลตำบลท่าพระ

ซึ่งกลุ่มองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในเขตเมืองขอนแก่นเหล่านี้ ถือเป็นกลุ่มผู้นำท้องถิ่นที่บุกเบิกหรือริเริ่มขับเคลื่อนโครงการพัฒนาเมืองผ่านการผลักดันการก่อสร้างระบบขนส่งรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) ในจังหวัดขอนแก่น และยังมีแผนพัฒนาท้องถิ่นที่บูรณาการกับแผนพัฒนาจังหวัดเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาท้องถิ่นของตนเองให้มีความอัจฉริยะในด้านต่าง ๆ ด้วย โดยสามารถจัดแบ่งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีส่วนผลักดันการพัฒนาขอนแก่นให้กลายเป็นเมืองอัจฉริยะได้เป็น 2 กลุ่มคือ

1.) กลุ่มองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่ผลักดันระบบขนส่งมวลชนอัจฉริยะ (Khon Kaen's smart mobility) หรือ กลุ่ม 5 เทศบาลในเขตเมือง ประกอบด้วย เทศบาลนครขอนแก่น เทศบาลเมืองศิลา เทศบาลตำบลเมืองเก่า เทศบาลตำบลสำราญ เทศบาลตำบลท่าพระ ซึ่งอย่างที่ได้นำเสนอไปก่อนหน้านี้แล้วว่า บริษัทขอนแก่นทรานซิท ซิสเต็ม (KKTS) ซึ่งเป็นบริษัทจดทะเบียนจัดตั้งขึ้นมาภายใต้ความร่วมมือระหว่าง 5 เทศบาลข้างต้น ภายใต้พระราชบัญญัติเทศบาล พ.ศ.2496 ได้รับมอบหมายจากจังหวัดขอนแก่น ให้เป็นผู้รับผิดชอบและบริหารจัดการโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้ารางเบาสายสีแดงนำร่อง (สำราญ-ท่าพระ) โดยถือเป็นบริษัทจำกัดของ 5 เทศบาล ที่มีพันธกิจหลักต่อการขับเคลื่อนโครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนอัจฉริยะ (smart mobility) ตามแผนพัฒนาเมืองขอนแก่นอัจฉริยะโดยตรง (Khon Kaen Smart City) ซึ่งกว่าที่เทศบาลทั้ง 5 แห่งในเขตเมืองจะสามารถ

จัดตั้งบริษัทจำกัดนี้ขึ้นมาเพื่อขับเคลื่อนโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) ในจังหวัดขอนแก่นได้นั้น มีความยากลำบากและความท้าทายเกิดขึ้นมากมาย เนื่องจากเป็นบริษัทของเทศบาลแห่งแรกของประเทศไทยที่เกิดขึ้นตามพระราชบัญญัติดังกล่าว โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเด็นทางด้านกฎหมายและขอบเขตอำนาจหน้าที่ในการก่อสร้างระบบขนส่งรถไฟฟ้ารางเบาของเทศบาล อย่างไรก็ตาม ด้วยความพยายามและความร่วมมือระหว่างเทศบาลทั้ง 5 แห่ง ที่ตั้งใจจะขับเคลื่อนการพัฒนาระบบขนส่งและพื้นที่เชิงพาณิชย์ในเมืองขอนแก่นอย่างจริงจัง จึงทำให้ในที่สุดเกิดการจัดตั้งบริษัทจำกัด (KKTS) นี้ขึ้นมาเพื่อรับผิดชอบงานพัฒนาระบบขนส่งมวลชนอัจฉริยะของเมืองขอนแก่นโดยเฉพาะ นอกจากนี้ บริษัทขอนแก่นทรานซิท ซิสเต็ม (KKTS) และเทศบาลทั้ง 5 แห่งนี้ ยังได้รับการแต่งตั้งให้เป็นคณะทำงานด้านการขับเคลื่อนการคมนาคมขนส่งสู่ความเป็นเมืองอัจฉริยะ (smart mobility) ระดับจังหวัด ตามคำสั่งแต่งตั้งคณะทำงานพัฒนาเมืองอัจฉริยะของจังหวัดขอนแก่นด้วย

**2.) กลุ่มองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่ผลักดันการพัฒนาเมืองอัจฉริยะให้ครอบคลุมทั้งจังหวัดขอนแก่น (Smart Province) นั่นก็คือ องค์การบริหารส่วนจังหวัดขอนแก่น โดยในช่วงเดือนเมษายน พ.ศ. 2562 ที่ผ่านมา องค์การบริหารส่วนจังหวัดขอนแก่นร่วมกับมูลนิธิชุมชนขอนแก่นทศวรรษหน้า ภาคีเครือข่ายทั้งภาครัฐ วิชาการ ภาคประชาสังคม องค์กรชุมชน ในจังหวัดขอนแก่น ได้ร่วมกันจัดประชุมใหญ่**

สมัชชาจังหวัด ทำการระดมความเห็นจากภาคส่วนต่าง ๆ ทุกอำเภอ ในพื้นที่จังหวัดขอนแก่น รวม 26 อำเภอ เพื่อร่วมกันจัดทำแผน ยุทธศาสตร์ขอนแก่น “จังหวัดอัจฉริยะ (Smart Province)” ขึ้น ภายใต้ โครงการบูรณาการด้านการวางแผนพัฒนาท้องถิ่นระหว่างภาคี เครือข่ายขององค์การบริหารส่วนจังหวัดขอนแก่น เพื่อให้องค์กร ปกครองส่วนท้องถิ่นภายในจังหวัดขอนแก่นได้ใช้เป็นกรอบแนวทางใน การจัดทำแผนและยุทธศาสตร์การพัฒนาท้องถิ่นของตนเองทุกตำบลใน จังหวัดขอนแก่น ให้สอดคล้องต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาขอนแก่นให้ กลายเป็นเมืองอัจฉริยะครอบคลุมทุกพื้นที่ทั่วทั้งจังหวัด ไม่ใช่เพียงแค่ เฉพาะในเขตเมืองขอนแก่นเท่านั้น เพราะโครงการพัฒนาขอนแก่น สมาร์ทซิตี เฟส 1 ที่ได้รับความเห็นชอบจากหัวหน้าคณะรักษาความ สงบแห่งชาติ (คสช.) ในปี 2559 อนุมัติหลักการโครงการพัฒนาเมือง อัจฉริยะและการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) ในช่วงแรกจะนำมาสู่การจัดตั้งบริษัทขอนแก่นทรานซิท ซิสเต็ม (KKTS) นั้น เน้นการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ (smart city) ในเขตเมืองขอนแก่น เท่านั้น ไม่ได้ครอบคลุมพื้นที่ทั้ง 26 อำเภอในจังหวัดขอนแก่น ด้วยเหตุ นี้ องค์การบริหารส่วนจังหวัดขอนแก่นมองว่าแนวทางการพัฒนาเมือง อัจฉริยะขอนแก่นเป็นแนวคิดที่มีประโยชน์ จึงเห็นควรน่าจะยกระดับ ขับเคลื่อนขอนแก่นสมาร์ทซิตีให้ครอบคลุมทั้งจังหวัด จึงได้ผลักดันให้มี การจัดทำยุทธศาสตร์ขอนแก่น “จังหวัดอัจฉริยะ (Smart Province)” ขึ้นมาในปี 2562 สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แผนพัฒนา

เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนแม่บทการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ  
ขอนแก่น และแผนพัฒนาจังหวัดขอนแก่น ตามความต้องการของ  
ประชาชนในจังหวัดขอนแก่นด้วย

### **สถาบันภาคประชาสังคม (civil society institution)**

นอกเหนือจากศักยภาพและจิตวิญญาณของนักธุรกิจท้องถิ่นใน  
ขอนแก่นที่ต้องการจะพัฒนาบ้านเกิดของตนเองในมิติต่าง ๆ แล้ว  
จังหวัดขอนแก่น มีทรัพยากรชิ้นสำคัญอีกหนึ่งชิ้น นั่นก็คือ ความ  
เข้มแข็งขององค์กรภาคประชาสังคมต่าง ๆ (civil society) ที่มีอยู่ภายใน  
จังหวัด ซึ่งมีส่วนสำคัญอย่างมากต่อการขับเคลื่อนผลักดันนโยบาย  
พัฒนาขอนแก่นให้กลายเป็นเมืองอัจฉริยะ ประกอบด้วยองค์กรหลัก ๆ  
3 องค์กร ได้แก่ กลุ่มปัญญามิตร กลุ่มแปดองค์กรเศรษฐกิจ และมูลนิธิ  
ชุมชนขอนแก่นทศวรรษหน้า

กลุ่มปัญญามิตร ถือเป็นกลุ่มภาคประชาสังคมกลุ่มแรกที่น่าโดยกลุ่ม  
พ่อค้า นักธุรกิจท้องถิ่นในเมืองขอนแก่นได้ร่วมกันจัดตั้งขึ้นในช่วงปี  
พ.ศ. 2545 เพื่อพัฒนาเมืองขอนแก่นในด้านต่าง ๆ โดยเป็นความ  
ร่วมมือระหว่างหอการค้าจังหวัดขอนแก่น สภาอุตสาหกรรมจังหวัด  
องค์การบริหารส่วนจังหวัดขอนแก่น เทศบาลนครขอนแก่น และสภา  
ทนายความจังหวัดขอนแก่น มีโครงการพัฒนาเมือง  
สำคัญ ๆ เช่น ถนนคนเดินขอนแก่น โครงการขอนแก่นมาราธอน  
นานาชาติ เป็นต้น รวมถึงมีการสาธารณประโยชน์อีกมากมาย อาทิ การ

จัดทำแผนแม่บท สร้างพิพิธภัณฑสถานเมืองขอนแก่น การจัดหา  
 ทุนการศึกษาให้กับนักเรียนด้อยโอกาส โครงการ 999... วันขอนแก่น  
 ร ี ก ษ์ โ ล ก  
 รักในหลวง (999...Khon Kaen Green Day) เป็นต้น ส่วนกลุ่มแปด  
 องค์การเศรษฐกิจขอนแก่น เกิดขึ้นมาในช่วงปี พ.ศ. 2549 ประกอบด้วย  
 หอการค้าจังหวัด สภาอุตสาหกรรมจังหวัด สมาคมธุรกิจการท่องเที่ยว  
 ขอนแก่น ชมรมธนาคารขอนแก่น ธนาคารแห่งประเทศไทย ศิษย์เก่า  
 เอ็มบีเอ คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยขอนแก่น และกลุ่ม  
 วิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม ซึ่งมีการนำเอาภาควิชาการและ  
 กลุ่มธุรกิจท่องเที่ยว และการเงินเข้ามาทำงานพัฒนาเมืองขอนแก่น  
 ร่วมกันด้วย

สำหรับมูลนิธิชุมชนขอนแก่นทศวรรษหน้า (Khon Kaen Community for  
 the Future Foundation) แม้จะเป็นองค์กรภาคประชาสังคมที่จัดตั้งมา  
 ในช่วงปี พ.ศ. 2558 (ก่อนหน้ามีการขับเคลื่อนในนามกลุ่มชุมชน  
 ขอนแก่นทศวรรษหน้ามาแล้วกว่า 4 ปี) ก็มีบทบาทสำคัญอย่างมากต่อ  
 การระดมทรัพยากรและประสานเครือข่ายเพื่อก่อให้เกิดการทำงาน  
 ร่วมกันของภาคส่วนต่าง ๆ ภายในจังหวัดขอนแก่นอย่างบูรณาการ  
 โดยเฉพาะอย่างยิ่งการจัดทำสมัชชาใหญ่จังหวัดของภาคพลเมือง  
 รวมถึงการประสานความร่วมมือกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเพื่อ  
 จัดทำแผนยุทธศาสตร์ “ขอนแก่นจังหวัดอัจฉริยะ (smart province)”  
 ร่วมกับองค์การบริหารส่วนจังหวัดขอนแก่น ในการขยายแผนพัฒนา



เมืองอัจฉริยะให้ครอบคลุมทั้งจังหวัดขอนแก่น เป็นต้น โดยได้มีการจดทะเบียนจัดตั้งมูลนิธิชุมชนขอนแก่นทศวรรษหน้า (Khon Kaen Community for the Future Foundation) อย่างเป็นทางการ ภายใต้เป้าหมายหลัก ๆ ก็เพื่อให้มูลนิธิ 1.) ทำหน้าที่ในการส่งเสริมและประสานความร่วมมือกับภาครัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น องค์กรเอกชน ภาคประชาสังคม องค์กรพัฒนาเอกชน และองค์กรชุมชน ในการพัฒนาจังหวัดขอนแก่นแบบมีส่วนร่วมอย่างบูรณาการ 2.) ดำเนินการส่งเสริมและสนับสนุนหรือประสานให้เกิดกระบวนการเรียนรู้ และการขับเคลื่อนไปสู่การพัฒนาจังหวัดขอนแก่นแบบมีส่วนร่วมอย่างบูรณาการ 3.) ดำเนินการส่งเสริมและสนับสนุนการมีส่วนร่วมในการดำเนินกิจกรรมด้านการศึกษา และวัฒนธรรม การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม 4.) ดำเนินการส่งเสริมและสนับสนุนการมีส่วนร่วมในการดำเนินกิจกรรมเพื่อสาธารณประโยชน์ทั่วไปหรือร่วมกับหน่วยงานหรือองค์กรการกุศลอื่น ๆ รวมถึงการจัดทำสื่อสาธารณะและสื่อชุมชน เป็นต้น

### **สภาเมืองขอนแก่น (Khon Kaen's Citizen Council)**

สภาเมืองขอนแก่น (Khon Kaen's Citizen Council) เป็นอีกหนึ่งกลไกที่มีความสำคัญอย่างมากต่อกระบวนการขับเคลื่อนนโยบายการพัฒนาเมืองด้านต่าง ๆ ไปสู่การปฏิบัติให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม เพราะในแบบแผนหรือธรรมเนียมการพัฒนาเมืองของชาวขอนแก่นนับตั้งแต่อดีตในช่วงปี 2540 เป็นต้นมา นโยบายการพัฒนาเมืองต่าง ๆ แทบทุกเรื่อง

จะต้องถูกนำเข้าไปทำประชาพิจารณ์เพื่อหารือกับประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับการพัฒนาเมือง เพื่อให้ประชาชนและภาคส่วนต่าง ๆ ที่อยู่ภายในเมืองขอนแก่นจะได้ร่วมกันคิด สะท้อนปัญหา ความต้องการ ตัดสินใจ ตลอดจนติดตามประเมินผล และรับผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อการดำเนินโครงการร่วมกันด้วย โดยหลักการของการจัดประชุมสภาเมืองนี้ก็เนื่องมาจากเทศบาลนครขอนแก่น ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบหลัก มองว่า อำนาจของประชาชนนั้น ไม่ได้สิ้นสุดแค่วันเลือกตั้ง แต่อยู่กับประชาชนอยู่ตลอดเวลา และประชาชนเป็นเสมือนผู้ถือหุ้นที่ว่าจ้างให้เทศบาลเข้ามาทำหน้าที่ในการพัฒนาเมือง ดังนั้น การที่เทศบาลจะดำเนินนโยบายหรือโครงการด้านต่าง ๆ จำเป็นต้องรับฟังความคิดเห็นของประชาชน นี่จึงเป็นที่มาของการจัดประชุมสภาเมืองขอนแก่น ที่เทศบาลนครขอนแก่นได้เริ่มดำเนินการมาตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2540 จนถึงปัจจุบัน โดยการประชุมสภาเมืองขอนแก่นนี้ จะจัดขึ้นทุก ๆ 3 เดือน มีทั้งรูปแบบของการจัดประชุม ณ ห้องประชุมของเทศบาลนครขอนแก่น และการจัดประชุมนอกพื้นที่ ขึ้นอยู่กับประเด็นการจัดประชุมสภาเมืองในแต่ละครั้ง

กระบวนการจัดประชุมสภาเมืองขอนแก่น (Khon Kaen's Citizen Council) เป็นฟันเฟืองหลักที่สำคัญอีกชิ้นหนึ่งในกลไกขับเคลื่อนนโยบายพัฒนาเมืองอัจฉริยะไปสู่การปฏิบัติ เพราะในปัจจุบันสภาเมืองขอนแก่นมีภาคีเครือข่ายที่เข้าร่วมประชุมด้วยกันมากกว่า 175 องค์กร ทั้งที่เป็นองค์กรชุมชน องค์กรอาสาสมัคร ชมรมผู้สูงอายุ เครือข่าย

องค์กรสาธารณประโยชน์ องค์กรทางเชื้อชาติ องค์กรทางการศึกษา ภาคธุรกิจเอกชน และองค์กรภาคประชาสังคมในพื้นที่ด้วย ดังนั้น นโยบายการพัฒนาเมืองขอนแก่นให้กลายเป็นเมืองอัจฉริยะที่ได้นำเข้าสู่การประชุมสภาเมืองขอนแก่น (Khon Kaen's Citizen Council) จึงผ่านกระบวนการร่วมแสดงความคิดเห็นและสะท้อนปัญหาหรือความต้องการจากประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากทุกภาคส่วนที่อยู่ในภายในเมืองขอนแก่นมาเรียบร้อยแล้ว นอกจากนี้ สภาเมืองขอนแก่นเอง ยังเป็นกลไกชิ้นสำคัญที่เปิดโอกาสให้ประชาชนได้เข้ามาบทบาทในการติดตาม ตรวจสอบการขับเคลื่อนนโยบายการพัฒนาเมืองอัจฉริยะขอนแก่นอย่างใกล้ชิดด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเด็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของเมืองและการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้า (LRT) ซึ่งเป็นนโยบายการพัฒนาเมืองที่ “เปลี่ยน” บริบททางเศรษฐกิจและสังคมของคนในพื้นที่ขอนแก่นได้อย่างรอบด้าน ดังนั้น ความสำคัญของการจัดประชุม “สภาเมืองขอนแก่น (Khon Kaen's Citizen Council)” จึงไม่ได้มีเพียงแค่การพัฒนาระดับความเป็นพลเมือง (citizenship) ตามระบอบประชาธิปไตยที่ประชาชนเข้ามาใช้สิทธิแสดงความคิดเห็นต่อการพัฒนาเมืองเพียงอย่างเดียว แต่สภาเมืองขอนแก่น (Khon Kaen's Citizen Council) ยังสร้างความตระหนักให้กับประชาชนในท้องถิ่น ภาคประชาสังคม และภาคธุรกิจเอกชนในพื้นที่ต่อ “การเป็นเจ้าของเมืองขอนแก่น (collective ownership)” ร่วมกัน เพื่อให้ทิศทางการพัฒนาเมืองขอนแก่นดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ ผ่านการมี

ส่วนร่วมจากประชาชนที่ตระหนักรู้ว่าตนเองเป็นเจ้าของเมืองขอนแก่น ร่วมกันกับทุกภาคส่วน ซึ่งสภาเมืองขอนแก่น มีส่วนช่วยสร้างความตระหนักในประเด็นนี้ได้เป็นอย่างดี และยังเป็นการสร้างแบบแผนการบริหารจัดการเมืองที่ดีให้กับชาวขอนแก่นอีกหลายช่วงอายุคนอีกด้วย

### **สถาบันการศึกษา (educational institution)**

สถาบันการศึกษาภายในพื้นที่ ที่มีบทบาทสำคัญต่อการขับเคลื่อนพัฒนาเมืองขอนแก่นให้กลายเป็นเมืองอัจฉริยะ (Khon Kaen Smart City) หลัก ๆ แล้ว ประกอบด้วย 2 มหาวิทยาลัย ได้แก่ มหาวิทยาลัยขอนแก่น และ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสาน วิทยาเขตขอนแก่น ซึ่งถือเป็นสถาบันการศึกษาชั้นนำในพื้นที่จังหวัดขอนแก่นที่ได้ร่วมขับเคลื่อนการพัฒนาความเป็นอัจฉริยะ (smartness) ของเมืองในด้านต่าง ๆ อย่างจริงจัง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง มหาวิทยาลัยขอนแก่น ซึ่งเป็นมหาวิทยาลัยที่มีองค์ความรู้ครอบคลุมทุกศาสตร์ ทั้งศักยภาพทางด้านวิทยาศาสตร์สุขภาพ ศาสตร์ทางด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และศาสตร์ทางด้านมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ ซึ่งถือว่า มีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองขอนแก่น โดยเฉพาะการสนับสนุนด้านวิชาการ ทั้งการวิเคราะห์ ออกแบบระบบ การศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ การจัดทำสถาปัตยกรรมองค์กรเมือง การขับเคลื่อนการพัฒนานวัตกรรมด้านต่าง ๆ ในการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ และที่สำคัญที่ได้รับการยอมรับจากต่างประเทศ เช่น ประเทศอัฟกานิสถาน มาศึกษา

ดูงานและถอดบทเรียนก็คือ การสร้างวิสัยทัศน์ร่วม (Shared Vision) โดยใช้กระบวนการที่เรียกว่า การสานเสวนา (Dialogue) การเสริมสร้างพลังอำนาจ (Empowerment) ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จนกระทั่งนำมาซึ่งการร่วมกันจัดตั้งบริษัทจำกัดของเทศบาลทั้ง 5 แห่ง การพัฒนาบุคลากรทั้งของภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคมให้มีความเข้าใจร่วมกันในการพัฒนาเมืองในลักษณะ Collaboration Planning ซึ่งถือว่าเป็นระบบนิเวศทางสังคม (Social Ecology) ที่เป็นพื้นฐานที่สำคัญที่สุดในการพัฒนาเมืองที่เรียกว่า “ขอนแก่นโมเดล” นอกจากนี้มหาวิทยาลัยขอนแก่นยังได้เป็นหนึ่งในคณะทำงานพัฒนาเมืองอัจฉริยะขอนแก่นระดับจังหวัด อีกทั้งยังเป็นหน่วยสนับสนุนในการพัฒนานวัตกรรมใหม่ ๆ ที่มีส่วนผลักดันให้แผนพัฒนาเมืองอัจฉริยะขอนแก่นเกิดความก้าวหน้าอย่างเป็นรูปธรรมด้วย มีการจัดตั้งทีมวิจัยและพัฒนา KKU Smart City ซึ่งได้มีการพัฒนาแอปพลิเคชันที่สามารถตอบโจทย์การใช้ชีวิตของประชาชนในจังหวัดขอนแก่น ส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจ การใช้ชีวิต และการท่องเที่ยวในเมืองขอนแก่น โดยรวบรวมแอปพลิเคชันอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ไว้ในแอป “แก่น” หรือ “KAN: Khon Kaen Smart City Mobile Application for New Innovation” หรือในตัวระบบที่ดาวน์โหลดด้วย iOS และ Android จะใช้ชื่อว่า “KK Smart City” โดยมีความสามารถหลัก ๆ (features) ประกอบไปด้วย

1.) Smart Mobility มีระบบ Smart Parking หรือจุดจอดรถอัจฉริยะที่สามารถบอกสถานะได้ว่า สถานที่จอดรถที่มีการวางระบบ

เซ็นเซอร์จุดจุดนั้นว่างพร้อมจอดหรือไม่ นอกจากนี้ ยังได้รวมเอา แอปพลิเคชัน KKU Smart Transit และ Khon Kaen City Bus ซึ่งเป็นระบบขนส่งรถโดยสารสาธารณะในมหาวิทยาลัยขอนแก่น และรถโดยสารสาธารณะรอบเมืองขอนแก่นมารวมไว้ในที่เดียวเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชนได้ใช้ชีวิตอย่างอัจฉริยะ (smart living) ด้วย

2.) ภายในแอปพลิเคชัน KK Smart City ดังกล่าว ยังมีระบบ Smart Living ที่ประชาชนสามารถเช็ค Drone และกล้อง CCTV ที่ติดตั้งไว้รอบเมืองขอนแก่นได้ตลอดเวลาแบบ 24 ชั่วโมง ได้ด้วย นอกจากนี้ยังมีระบบตรวจเช็คและเข้าถึงจุดเชื่อมต่อสัญญาณอินเทอร์เน็ตแบบไร้สาย (Wifi) ที่มีอยู่ทั่วเมืองขอนแก่นได้ด้วย ตลอดจน ในแอปพลิเคชันดังกล่าวนี้ ยังมีระบบ “Emergency” ที่ประชาชนสามารถแจ้งเหตุฉุกเฉินหรือในกรณีที่ต้องการความช่วยเหลือเร่งด่วนได้ตลอด 24 ชั่วโมง ประกอบด้วย การแจ้งเหตุอุบัติเหตุฉุกเฉิน แจ้งเหตุเพลิงไหม้ แจ้งตำรวจ และเรียกรถพยาบาลฉุกเฉิน ซึ่งจะมีระบบการติดต่อกับสถานีนดับเพลิง สถานีตำรวจ โรงพยาบาล และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องใกล้เคียงโดยรวดเร็ว

3.) นอกเหนือจากสองประเด็นข้างต้นแล้ว ในแอปพลิเคชัน KK Smart City ยังมีระบบ Smart Environment ที่มีไว้สำหรับแจ้งเตือนระดับฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM 2.5 และมลพิษทางอากาศได้อย่างทันท่วงที แสดงจุดเสี่ยงและจุดปลอดภัยทั่วเมืองขอนแก่น รวมถึง Smart Solar

Farm, Net Zero Energy Building, E-Waste Smart Bin รักษาโลกด้วยการ  
 จำแนกและจัดการขยะอิเล็กทรอนิกส์ด้วยระบบ NB-IoT ตลอดจนมี  
 ระบบ Smart Trash “ถังขยะอัจฉริยะ” ที่สามารถบอกสถานะความจุ  
 ปริมาณที่บรรจุขยะ ณ ปัจจุบัน หรือแม้กระทั่งกลิ่นที่ไม่พึงประสงค์ได้  
 นอกจากนี้ ยังมีระบบจุดเสี่ยงและแจ้งเตือนภัยน้ำท่วมด้วยแอป “Water  
 Situation” ด้วยซึ่งสามารถบอกได้ว่าระดับน้ำในบ่อเก็บน้ำแต่ละแห่งของ  
 เมือง มีระดับน้ำมากน้อยเพียงใด ปริมาณน้ำฝน รวมถึงความเสี่ยงต่อ  
 การเกิดน้ำท่วมในพื้นที่โดยรอบด้วย

4.) ภายในแอปพลิเคชัน KK Smart City ที่พัฒนาขึ้นมายังมี  
 ระบบที่ครอบคลุมประเด็น Smart Government ด้วย โดยมีระบบการ  
 เชื่อมโยงข้อมูลภาครัฐภายในเมืองขอนแก่น ช่วยในการเปิดเผยข้อมูล  
 และเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารของรัฐ ประเพณีหรือกิจกรรมส่งเสริมการ  
 ท่องเที่ยวภายในเมืองโดยสร้างฐานข้อมูลใหม่ประยุกต์กับฐานข้อมูล  
 เดิม (big data) นอกจากนี้ ยังมีระบบ “Complaints” ที่ประชาชนในพื้นที่  
 จังหวัดขอนแก่น สามารถร้องเรียน ร้องทุกข์ ประเด็นปัญหา  
 ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นต่อหน่วยงานภาครัฐในพื้นที่จังหวัดขอนแก่นได้ โดยจะมี  
 ระบบให้เลือกชื่อหน่วยงานที่จะร้องเรียน ประเภทการร้องเรียน อพ  
 โหลดภาพที่เกี่ยวข้อง หรือตำแหน่งบนแผนที่ เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม นอกเหนือจากนวัตกรรมที่พัฒนาขึ้นมาโดย  
 มหาวิทยาลัยขอนแก่น ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐในพื้นที่แล้ว โครงการ

ใหญ่ที่มีส่วนสำคัญอย่างมากต่อการผลักดันโครงการพัฒนาเมืองอัจฉริยะขอนแก่น (Khon Kane Smart City) ที่นำโดยมหาวิทยาลัยขอนแก่น ร่วมกับภาคส่วนต่าง ๆ นั่นก็คือ การพัฒนา “Khon Kaen Smart Health and Medical Hub” เพื่อผลักดันให้จังหวัดขอนแก่นกลายเป็นสถานที่ทดสอบและส่งเสริมนวัตกรรมดิจิทัลสุขภาพภายใต้ชื่อโครงการส่งเสริมสนับสนุนการพัฒนาดิจิทัลและนวัตกรรมเพื่อบริการด้านการสุขภาพและการแพทย์ ขอนแก่นโมเดล “SMART LIVING LAB” (Smart Health and Medical Hub) โดยเกิดขึ้นภายใต้ความร่วมมือหลัก ๆ ระหว่างมหาวิทยาลัยขอนแก่น นำโดยคณะแพทยศาสตร์และสำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล (DEPA) กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม และหน่วยงานอื่น ๆ อีก 12 หน่วยงาน โดยได้มีการพัฒนาระบบ smart ambulance, health information exchange, และ preventative healthcare service มาใช้ โดยบูรณาการระบบ big data analysis และ block chain มาขับเคลื่อนการทำงาน โดยมีสำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล (DEPA) มาช่วยดูแลระบบทางเทคนิคช่วยเหลือให้ด้วย โดยโครงการสำคัญ ๆ ที่ Khon Kaen Smart Health and Medical Hub ที่ได้ขับเคลื่อนไปแล้วตอนนี้ เช่น ระบบรถพยาบาลฉุกเฉินอัจฉริยะ (smart ambulance) ที่นำเอา Teleconference, IoT และ Robotic technology มาทำงานร่วมกัน เพื่อให้แพทย์ได้วินิจฉัยและให้คำแนะนำการรักษาได้อย่างทันที่วงที่ ก่อนที่ผู้ป่วยจะเดินทางมาถึงโรงพยาบาล นอกจากนี้ยังมีโครงการให้การรักษาสุขภาพเชิงป้องกันอย่างอัจฉริยะ



ด้วย โดยใช้ชื่อว่า “MANEE Project” ที่นำเอาระบบเซ็นเซอร์ (sensor) มาบูรณาการร่วมกับเทคโนโลยีเพื่อป้องกัน ฝ้าระวัง และรักษาผู้ป่วยในชุมชน ประกอบด้วย การใช้ smart wristband, การใช้ระบบ food tracking camera, Salt Detector ซึ่งเป็นเครื่องมือวัดระดับความเค็มและปริมาณแคลอรีในอาหาร, Beacon XENTRACK, Smart Glucose Meter, Blood Pressure Monitor เป็นต้น

นอกจากมหาวิทยาลัยขอนแก่นแล้ว ยังมีอีกหนึ่งมหาวิทยาลัยที่มีบทบาทสำคัญต่อการขับเคลื่อนนโยบายการพัฒนาเมืองอัจฉริยะขอนแก่นให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม นั่นก็คือ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสาน วิทยาเขตขอนแก่น ที่ได้พัฒนาหลักสูตรการเรียนการสอนวิศวกรรมระบบรางขึ้นสอนในระดับปริญญาตรีเพื่อพัฒนาคนด้านระบบรางสำหรับไปทำงานในอุตสาหกรรมการขนส่งระบบรางในประเทศไทย นอกจากนี้ยังได้มีการจัดตั้งศูนย์วิจัยพัฒนา ทดสอบ และถ่ายทอดเทคโนโลยีรถไฟความเร็วสูงของประเทศไทย (Railway System Laboratory and Full-Size Tramp Prototype Project) ขึ้น โดยได้รับบริจาครถไฟจากบริษัทรถไฟเมืองฮิโรชิม่า ประเทศญี่ปุ่น ภายใต้ความร่วมมือที่ริเริ่มและผลักดันร่วมกันระหว่างจังหวัดขอนแก่น บริษัทขอนแก่นพัฒนาเอง และบริษัทขอนแก่นทรานซิท ซิสเต็ม

**สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล (DEPA) สาขาภาคอีสาน  
ตอนกลาง**

สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล (DEPA) สาขาภาคอีสานตอนกลาง ที่ตั้งอยู่ ณ จังหวัดขอนแก่น ได้เข้ามามีบทบาทต่อการขับเคลื่อน แผนพัฒนาเมืองอัจฉริยะขอนแก่น (Khon Kaen Smart City) ด้วยเช่นกัน เพราะนอกจากสำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล (DEPA) สาขาภาคอีสานตอนกลาง จะได้รับแต่งตั้งเป็นคณะทำงานพัฒนาเมืองอัจฉริยะ (smart city) ของจังหวัดขอนแก่นแล้ว ยังได้เข้ามามีส่วนช่วยเหลือและทำหน้าที่เป็นตัวกลางในการขับเคลื่อนและระดมทรัพยากรเพื่อพัฒนาเมืองอัจฉริยะขอนแก่นอย่างจริงจังด้วย โดยในระยะแรก สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล (DEPA) นี้ มุ่งเป้าส่งเสริมการพัฒนาเมืองอัจฉริยะขอนแก่นใน 3 ด้านก่อน ได้แก่

1.) การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งอัจฉริยะ (smart mobility) ผ่านการให้ความช่วยเหลือและสนับสนุนการดำเนินงานของภาคส่วนต่าง ๆ ในจังหวัดขอนแก่น ภายใต้ความร่วมมือหลักระหว่างเทศบาล 5 เทศบาล ในเมืองขอนแก่น จนมีการจัดตั้งบริษัทขอนแก่นทรานซิท ซิสเต็ม (KKTS) โครงการสร้างรถโดยสารสาธารณะ Smart Bus หรือ Khon Kaen City Bus เกิดขึ้นเป็นที่แรกในประเทศไทย ใช้เป็นต้นแบบให้กับเมืองอื่น ๆ ตลอดจนโครงการพัฒนาระบบรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) ขอนแก่นด้วย โดยบทบาทของสำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล (DEPA) สาขาภาคอีสานตอนกลาง เป็นผู้มีส่วนสนับสนุนและให้ความช่วยเหลือด้านต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเชิงเทคนิค ประสานความช่วยเหลือจากบริษัทเอกชนที่เชี่ยวชาญในด้านต่าง ๆ มาให้การ

สนับสนุนขับเคลื่อนการพัฒนาระบบขนส่งอัจฉริยะของเมืองขอนแก่น และยังได้รับการแต่งตั้งจากจังหวัดขอนแก่นให้เป็นคณะทำงานด้านการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งให้มีความเป็นอัจฉริยะ (smart city) ตามคำสั่งแต่งตั้งของจังหวัดขอนแก่นด้วย

2.) สนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจอัจฉริยะ (smart economy) ภายใต้วามร่วมมือระหว่างจังหวัดขอนแก่น และสำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล สาขาภาคอีสานตอนกลาง ได้ผลักดันให้มีการพัฒนาแพลตฟอร์ม ที่จะช่วยสนับสนุนและพัฒนาเศรษฐกิจของจังหวัดขอนแก่น โดยมีการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาช่วยในการติดต่อสื่อสารกับประชาชนและนักท่องเที่ยวที่สามารถจัดเก็บเป็น Big Data ของจังหวัดได้ โดยมี บริษัท ปียอนด์ อีสาน เกตเวย์ จำกัด เป็นผู้รับผิดชอบหลักพัฒนา Open platform Digital information Gateway ให้กับจังหวัดขอนแก่น และเพื่อให้หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนในจังหวัดสามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้ กระทั่งนำมาสู่การพัฒนาเป็นแอปพลิเคชัน “Beyond Khonkaen City” เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนและนักท่องเที่ยว โดยโครงการ Digital information Open platform Gateway เป็นโครงการที่ใช้เพิ่มช่องทางในการเผยแพร่ข่าวสารข้อมูล เนื้อหา ของจังหวัดขอนแก่น ผ่านแอปพลิเคชัน Beyond Khonkaen City แบบบูรณาการ ซึ่งจังหวัดขอนแก่น และสำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล เห็นว่าเป็นประโยชน์ต่อประชาชนในพื้นที่จังหวัดขอนแก่นและนักท่องเที่ยว เพื่อส่งเสริมให้เกิดการใช้งาน

เทคโนโลยีดิจิทัลให้เกิดประโยชน์สูงสุดกับทุกภาคส่วน และกำลังทำ ข้อมูลที่มีความ Unique ในแต่ละพื้นที่ให้มากที่สุดเพื่อให้บริการแก่ ประชาชนให้เข้าถึงข้อมูลเมืองหรือข้อมูลท้องถิ่นให้มากยิ่งขึ้น เพื่อ สนับสนุนการขับเคลื่อนเมือง Smart City และ MICE City ตามแผนการ พัฒนาจังหวัดขอนแก่น

3.) การพัฒนาคุณภาพชีวิตอัจฉริยะ (smart living) โดยสำนักงาน ส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล (DEPA) สาขาภาคอีสานตอนกลาง ได้เข้ามา ทำหน้าที่เป็นตัวกลางในการประสานความร่วมมือระหว่างภาคส่วนที่ เกี่ยวข้องและขับเคลื่อนโครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาคุณภาพชีวิต หรือการใช้ชีวิตอย่างอัจฉริยะ (smart living) จนเกิดการทำบันทึกความ ร่วมมือ (MOU) เพื่อจัดทำ “KHON KAEN SMART LIVING LAB” ผลักดัน ให้ขอนแก่นกลายเป็นเมือง Smart Health และ Medical Hub ของ ภูมิภาค โดยสำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล (DEPA) สาขาภาคอีสาน ได้ประสานความร่วมมือกับหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภาครัฐและเอกชนจัด ประชุมร่วมกันไม่ต่ำกว่า 20 ครั้ง เพื่อสร้างความเข้าใจร่วมกันระหว่าง คณะทำงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาขอนแก่นให้กลายเป็นเมือง Smart Health & Medical Hub จนเกิดเป็นบันทึกความร่วมมือ (MOU) “Smart Living Lab” ว่าด้วยการขับเคลื่อนและพัฒนาเมืองอัจฉริยะ (Smart City) ภายใต้ชื่อโครงการส่งเสริมสนับสนุนการพัฒนาดิจิทัลและนวัตกรรม เพื่อบริการด้านการสุขภาพและการแพทย์ ขอนแก่นโมเดล (Smart Health & Medical Hub) ในช่วงเดือนกรกฎาคม ปี พ.ศ.2561 ที่ผ่านมา

มี 12 หน่วยงานหลักที่ร่วมขับเคลื่อนในประเด็นนี้ ประกอบด้วย สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล จังหวัดขอนแก่น คณะแพทยศาสตร์ คณะเทคนิคการแพทย์ คณะวิทยาศาสตร์ คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น อุทยานวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น มหาวิทยาลัยมหาสารคาม สำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ เขต 7 ขอนแก่น (สปสช.) โรงพยาบาลขอนแก่น สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดขอนแก่น เทศบาลนครขอนแก่น สมาคมแพทย์เทคโนโลยีทางการแพทย์และธุรกิจนวัตกรรมภาคตะวันออกเฉียงเหนือ, ชมรมขอนแก่นเมกเกอร์คลับ

นอกจากนี้ สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล (DEPA) สาขาภาคอีสานตอนกลาง ยังได้เป็นตัวกลางในการถ่ายทอดผลงานของจังหวัดขอนแก่น ตามแนวคิดการพัฒนาเมืองให้เป็น Smart Health & Medical Hub เข้าประกวดเวทีระดับเอเชียแปซิฟิก จนได้รับรางวัลชนะเลิศ “สุดยอดเมืองสมาร์ทซิตี้แห่งเอเชียแปซิฟิก” หรือ Smart City Asia Pacific Awards 2018 (SCAPA 2018) หรือ สาขา Public Health and Social Services โดยมีผู้เข้าประกวดทั้งสิ้น 148 โครงการจากทั่วโลก โดยแผนการดำเนินงานต่อไป สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล (DEPA) สาขาภาคอีสานตอนกลาง มีแผนจะจัดตั้งสถาบันทดสอบและบริการนวัตกรรมดิจิทัลครบวงจร หรือเรียกว่า Digital Smart Living Lab ซึ่งจะทำให้จังหวัดขอนแก่นกลายเป็น ศูนย์ทดสอบนวัตกรรมดิจิทัลสุขภาพแห่งแรกในประเทศไทย เพื่อยกระดับการพัฒนาเมือง Smart City และ

เชื่อมโยงข้อมูลให้เป็นมาตรฐานสากลพร้อมต่อการพัฒนาและยกระดับ  
ได้ตลอดเวลา

ณ ปัจจุบัน โครงการ Khon Kaen Smart Living Lab อยู่ระหว่างการวางแผนการจัดทำ User Interface แบบ One Stop Service ให้กับประชาชนในการดูข้อมูลสุขภาพของตนเองผ่านระบบบติดิจิทัลแบบเรียลไทม์ร่วมกับ เทศบาล และ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดขอนแก่น (สสจ.) ในระยะแรกเพื่อเริ่มต้นและเตรียมเชื่อมโยงกับ health data exchange standards รวมถึง ยังมีแผนจัดตั้งศูนย์สั่งการทางการแพทย์ฉุกเฉิน ณ โรงพยาบาลศูนย์ขอนแก่น โดยบริษัท TELY 360 จำกัด อยู่ระหว่างยื่นขอมาตรการ Infra Fund จากทาง สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล (DEPA) จำนวนเงินประมาณ 5.6 ล้านบาท เพื่อดำเนินการติดตั้ง AOC (Ambulance Operation Center) หรือ ศูนย์สั่งการทางการแพทย์ฉุกเฉินดังกล่าว ปัจจุบันอยู่ระหว่างพิจารณา FA และรอทำสัญญา

อย่างไรก็ตาม แบบแผนในการพัฒนาเมืองอัจฉริยะตามแนวทางของสำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล (DEPA) สาขาภาคอีสานตอนกลางดังกล่าว มีลักษณะที่มุ่งเน้นการพัฒนาเมืองโดยใช้เทคโนโลยีเป็นผู้นำ (technological-centric method) ซึ่งเน้นไปที่การพัฒนาระบบเชิงเทคนิคหรือเทคโนโลยีเฉพาะด้านที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมือง แต่บทบาทของสำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล (DEPA) สาขาภาคอีสานตอนกลาง ไม่ได้เน้นไปที่การพัฒนาเมืองโดยใช้กระบวนการทางสังคม

เป็นตัวนำการพัฒนาமாகันัก (social-centric method) ด้วยเหตุนี้ จึงทำให้บทบาทของสำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล (DEPA) ดังกล่าว เป็นพื้นที่ที่ขับเคลื่อนกลไกในเชิงเทคนิคหรือเทคโนโลยีพัฒนาเมืองมากกว่าการเสริมสร้างฐานนิเวศนวัตกรรมทางสังคม (innovative social ecology) ตามแนวทางขอนแก่นโมเดล

### หน่วยงานราชการส่วนภูมิภาคในจังหวัดขอนแก่น

จังหวัดขอนแก่น ได้ปรับเปลี่ยนวิสัยทัศน์การทำงาน ในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2561 ที่ผ่านมา จากวิสัยทัศน์เดิม “ขอนแก่นเมืองน่าอยู่ ศูนย์กลางเชื่อมโยงการค้า การลงทุน และการบริการของกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง” เป็น “มหานครน่าอยู่ มุ่งสู่เมืองนวัตกรรม ศูนย์กลางเชื่อมโยงอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง” โดยประกาศใช้เป็นแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ.2561-2564 (ฉบับทบทวน พ.ศ.2562) ประกอบด้วยพันธกิจหลัก 3 พันธกิจ ได้แก่ 1.) พัฒนาให้เป็นเมืองน่าอยู่อย่างยั่งยืน สำหรับคนทุกกลุ่มในสังคม 2.) พัฒนาขีดความสามารถทางการแข่งขันเพื่อยกระดับมาตรฐานสินค้าและบริการให้ตรงกับความต้องการของตลาดและเชื่อมโยงกับอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง และ 3.) ส่งเสริมการพัฒนาด้านนวัตกรรม และเทคโนโลยีสู่การเป็น Smart City และ MICE City โดยมีประเด็นยุทธศาสตร์หลักเพื่อขับเคลื่อนแผนงาน 5 ยุทธศาสตร์ ได้แก่ 1.) การยกระดับการพัฒนาเศรษฐกิจเพื่อเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันและเชื่อมโยงโอกาสจากประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง 2.) การพัฒนาคุณภาพคนและสังคม 3.)

การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน 4.) การเสริมสร้างความมั่นคงและความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน 5.) การส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพด้านการเป็นเมืองอัจฉริยะ (smart city) และเมืองแห่งการประชุมสัมมนา (MICE city)

จะเห็นได้ว่า จังหวัดขอนแก่น ได้นำประเด็นด้านการพัฒนาขอนแก่นให้กลายเป็นเมืองอัจฉริยะ (Khon Kaen Smart City) มาขับเคลื่อนให้เกิดการปฏิบัติอย่างจริงจัง โดยได้นำไปบรรจุเป็น พันธกิจหลักในการทำงานของจังหวัดขอนแก่น ด้านที่ 3 และยุทธศาสตร์ที่ 5 ดังรายละเอียดข้างต้น โดยจังหวัดขอนแก่นเป็นจังหวัดเดียวของประเทศไทย ที่ได้จัดทำแผนแม่บทพัฒนาเมืองอัจฉริยะขอนแก่น (Khon Kaen Smart City 2029) และนำไปบรรจุเป็นวาระยุทธศาสตร์สำคัญของจังหวัด (จังหวัดขอนแก่น, 2562) ตามแผนพัฒนาจังหวัด ที่ประกาศใช้เมื่อวันที่ 25 พฤษภาคม 2561 จึงทำให้จังหวัดขอนแก่นมีแนวทางที่ชัดเจนในการขับเคลื่อนขอนแก่นให้กลายเป็นเมืองอัจฉริยะนับตั้งแต่ประกาศใช้แผนฯ ไปจนถึงปี 2029 นอกจากนี้ จังหวัดขอนแก่นยังได้มีแผนนำระบบดิจิทัลมาใช้ปรับเปลี่ยนการทำงาน คือ มีการพัฒนาระบบติดตามเรื่องร้องเรียนศูนย์ดำรงธรรมจังหวัดและศูนย์ดำรงธรรมระดับอำเภอ มีการพัฒนา Stroke Application ขึ้นมาเพื่อให้บริการและช่วยเหลือแก่ผู้ป่วยโรคหัวใจและโรคหลอดเลือดสมองให้ถึงหมอเร็วที่สุด การพัฒนาระบบจัดการลำดับเข้าใช้บริการภาครัฐด้วยเทคโนโลยีสารสนเทศ (QR Q-ing) ในสำนักทะเบียนอำเภอ 8 แห่ง ได้แก่ อำเภอเมืองขอนแก่น อำเภอ



บ้านไผ่ อำเภอชุมแพ อำเภอพล อำเภอภูเวียง อำเภอน้ำพอง อำเภอกระนวน อำเภอเขาสวนกวาง และยังมีการพัฒนาระบบให้บริการประชาชนแบบไม่ต้องลงจากรถ (Drive thru Service) ภายในศาลากลางจังหวัดขอนแก่นด้วย

นอกจากจังหวัดจะพัฒนาระบบการดำเนินงานภายในองค์กรของตนเองเพื่อเป็นส่วนหนึ่งในการขับเคลื่อนตามแผนพัฒนาเมืองอัจฉริยะแล้ว จังหวัดขอนแก่นยังได้มีส่วนสำคัญในการผลักดันให้เกิดการพัฒนาเมืองอัจฉริยะอย่างจริงจังในหลายแผนงาน เช่น จังหวัดขอนแก่นได้มอบหมายให้บุคลากรในจังหวัดเข้าร่วมขับเคลื่อนอุตสาหกรรมรถไฟฟ้าวางเบามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสาน วิทยาเขตขอนแก่น จัดตั้งศูนย์วิจัยรถไฟฟ้าวางเบา หรือ (TRAM HOUSE) ต้นแบบของประเทศไทย ร่วมกับ สวทช. เพื่อพัฒนาให้เป็นต้นแบบของขอนแก่นในการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าวางเบาและพัฒนาอุตสาหกรรมรถไฟฟ้าวางเบาของประเทศไทย มีการจัดทำแผนงาน Smart City ขอนแก่น ไม่ทิ้งใครไว้ข้างหลัง เมืองแห่งโอกาส 4.0 ที่จับต้องได้เพื่อมุ่งสู่ Global City ในปี 2559 การก่อสร้างโรงไฟฟ้าขยะ และ โครงการอาสา Smart พ.ศ.2559 โครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะของเมือง ในปี พ.ศ.2560 ได้แก่ โครงการทางพิเศษทางด่วน 4 เส้นทางมอเตอร์เวย์ โคราช-ขอนแก่น-หนองคาย และโครงการ Khon Kaen Smart City Bus รวมถึงโครงการจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการ Smart City Operation Center และการผลักดันให้เกิดการจัดตั้งบริษัทจำกัดของ 5 เทศบาลเพื่อจัดตั้งบริษัท

ขอนแก่นทราเวนทิท ซิสเต็ม (KKTS) และการพัฒนาพื้นที่พำนักโดยรอบ  
 สถานี (TOD) ในเมืองขอนแก่น โครงการ Smart Education การพัฒนา  
 ทำอาภาศยานขอนแก่นให้เป็นทำอาภาศยานนานาชาติ การผลักดัน  
 ขอนแก่นให้เป็น “สังคมไร้เงินสด” การพัฒนาระบบบริหารจัดการ  
 ประชุมของจังหวัดและส่วนราชการที่เกี่ยวข้องด้วยแอปพลิเคชัน  
 “อีแอม (EPAM)” หรือ (Electronic Provincial Administration Meeting:  
 EPAM) เริ่มใช้มาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2561 โครงการพัฒนาอุทยานธรณี  
 ขอนแก่น (Khon Kaen Geopark) การก่อสร้างศูนย์ประชุมและจัดแสดง  
 สินค้านานาชาติ (KICE) โครงการรถไฟทางคู่-ความเร็วสูงยกระดับช่วง  
 ตัวเมือง รวมถึงแผนพัฒนาท่าเรือบก สถานีรถไฟโนนพะยอม ในปี  
 2566 เพื่อขับเคลื่อนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคโดย  
 รายละเอียดของแต่ละโครงการที่ริเริ่มและผลักดันโดยจังหวัดขอนแก่น  
 มีรายละเอียดดังตารางด้านล่าง

**ตารางที่ 1** โครงการสำคัญเพื่อพัฒนาเมืองที่ขับเคลื่อนโดยจังหวัด  
 ขอนแก่น

ปี	แผนงาน/ โครงการ	ผลที่คาดว่าจะได้รับ
2557	MICE CITY	จังหวัดขอนแก่นได้รับเลือกเป็น MICE CITY แห่งที่ 5 ด้วยศักยภาพและจุดแข็งที่เป็นปัจจัยเสริม ได้แก่

		<p>1. เป็นศูนย์กลางการคมนาคมของภาคตะวันออกเฉียงเหนือและเป็นยุทธศาสตร์ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 2. เป็นศูนย์กลางการบริการทางการแพทย์และการศึกษา 3. เป็นศูนย์กลางการบริหารภาครัฐ 4. เป็นที่ตั้งของสถานกงสุลใหญ่ จีน เวียดนาม และ สปป.ลาว 5. มีความเป็นมิตร อภัยภัยดีต่อผู้มาเยือน 6.นโยบายของรัฐบาลในการส่งเสริมอุตสาหกรรมไม้จังหวัดขอนแก่น 7. มีการขยายตัวของการลงทุนขนาดใหญ่ในจังหวัด 8. การรวมตัวของประชาคมอาเซียน และการรวมกลุ่ม GMS</p>
2558	ชยะต้นทาง	<p>โครงการแก้ไขปัญหาชยะชุมชน (Zero West) บ้านหัวถนนเทศบาลตำบลพระลับ องค์การบริหารส่วนจังหวัดขอนแก่น สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดขอนแก่น จัดตั้งศูนย์เรียนรู้การบริหารจัดการชยะ มีสมาชิก รวม 323 หลังคาเรือนที่ร่วมโครงการ เริ่มต้นจากการคัดแยกชยะภายใน</p>

		<p>ครัวเรือน เพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ การผลิตปุ๋ยชีวภาพไว้ใช้ในครัวเรือนและแจกจ่ายให้คนในชุมชน จากความร่วมมือร่วมใจของชุมชนบ้านหัวถนนได้รับรางวัลหมู่บ้านปลอดขยะต้นแบบรางวัลชนะเลิศระดับประเทศ จากโครงการชุมชนปลอดขยะ เฉลิมพระเกียรติ 88 พรรษา 88 ชุมชน ประจำปี 2558 ซึ่งจัดโดยกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทำให้วันนี้ชุมชนบ้านหัวถนนกลายเป็นหมู่บ้านต้นแบบระดับประเทศที่ทุกชุมชนได้เข้ามาศึกษาเรียนรู้ถึงกระบวนการและวิธีการดำเนินงานในด้านต่าง ๆ ไม่เพียงแต่การจัดการขยะเท่านั้น ยังมีเรื่องของการบริหารจัดการชุมชนในด้านอื่น ๆ เช่น สุขภาพอนามัย พลังงาน และการดำเนินชีวิตตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง</p>
2559	Smart City ไม่ทิ้งใครไว้ข้างหลัง เมืองแห่งโอกาส 4.0 ที่จับต้องได้	<p>การพัฒนาเมือง/พื้นที่ที่นำเทคโนโลยีดิจิทัลมาประยุกต์ใช้เพื่อเพิ่มคุณภาพชีวิตให้กับประชาชนทางด้านเศรษฐกิจและสังคม (Smart City)</p>

	เพื่อมุ่งสู่ Global City	
2559	โรงไฟฟ้าจากขยะ	<p>เรื่องโครงการบริหารจัดการและกำจัดขยะมูลฝอยด้วยวิธีการแปรรูปขยะมูลฝอยเป็นพลังงานไฟฟ้าของเทศบาลนครขอนแก่น โดยใช้เทคโนโลยีแบบเผาตรงระบบปิด โดยจะนำพลังงานความร้อนไปผลิตกระแสไฟฟ้าซึ่งเป็นเทคโนโลยีการเผาไหม้ขยะประสิทธิภาพสูงประกอบด้วยระบบบำบัดภาวะทางอากาศที่มีประสิทธิภาพ เป็นที่ยอมรับและใช้ในหลายประเทศ สามารถเผาขยะได้ทุกชนิดพร้อม ๆ กัน เช่น เศษไม้ กระดาษ พลาสติก อย่างผ้า และเศษอาหารจากทั้งขยะเก่าและขยะใหม่ รวมกันจากเทศบาล ประมาณ 450 ถึง 600 ตันต่อวัน โดยสามารถผลิตกระแสไฟฟ้าได้ 6 เมกกะวัตต์ จำหน่ายให้การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค กฟภ. ประมาณ 4.5 เมกกะวัตต์ และ 1.5 เมกกะวัตต์ นำกลับไปใช้ภายในโรงงาน</p>

2559	<p>อาสา Smart</p>	<p>เป็นกิจกรรมที่เปิดโอกาสให้พลเมืองอาสา Active Citizen ได้เข้ามาเป็นพลังของการเปลี่ยนแปลงโดยกระตุ้นให้ประชาชนได้ตระหนักว่าตนเองเป็นผู้มีบทบาทสำคัญอย่างยิ่ง ต่อการแก้ไขปัญหาและพัฒนาสังคม รวมทั้งสร้างจิตสำนึกหรืออันเป็นจุดเริ่มต้นที่ทำให้ประชาชนรับรู้ถึงภารกิจหน้าที่ของตนที่มีต่อสังคม การยอมรับฟังผู้ที่มีความเห็นต่างอย่างให้เกียรติ นำไปสู่ความรัก ความสามัคคี และการมีส่วนร่วมในทุกกระบวนการ ตั้งแต่การการรับรู้ร่วมคิด ร่วมวางแผน ร่วมดำเนินการ ร่วมติดตาม ตรวจสอบ และร่วมรับผลกระทบ ซึ่งจะนำไปสู่สังคมที่สันติสุขและสมานฉันท์อย่างยั่งยืน</p>
2560	<p>โครงการทางพิเศษทางด่วน 4 เส้นทางมอเตอร์เวย์ โคราซ-ขอนแก่น-หนองคาย</p>	<p>ส่งเสริมและพัฒนาระบบทางหลวงที่อำนวยความสะดวกรวดเร็วในการขนส่ง สามารถเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ตอนกลาง ตอนบนได้อย่างเป็นระบบ และจะเป็นโครงข่ายหลักสำหรับการคมนาคมขนส่ง</p>

		<p>ทางถนนของประเทศ ที่สามารถรองรับการเดินทางและการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ตลอดจนการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจกับภูมิภาคอินโดจีน รวมถึงการลดปัญหาการจราจรที่คับคั่ง บนทางหลวงหมายเลข 2 ถนนมิตรภาพ และช่วยกระจายการพัฒนาจากกรุงเทพมหานครไปสู่ภูมิภาค สำหรับพื้นที่การดำเนินงานโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองนครราชสีมาไปขอนแก่น จากครอบคลุมพื้นที่ดำเนินการ 3 จังหวัด 16 อำเภอ 45 ตำบล</p>
2560	Khon Kean City Bus	<p>รถโดยสารสาธารณะอัจฉริยะ Smart Bus ที่เชื่อมต่อระหว่างสถานีขนส่งผู้โดยสารขอนแก่นแห่งที่ 1 และ 3 มีสิ่งอำนวยความสะดวก ได้แก่ ระบบเครื่องปรับอากาศ, Free wifi และแอปพลิเคชัน KK Transit ที่จะช่วยให้ผู้โดยสารทราบตำแหน่งของรถแต่ละสายและคำนวณเวลาในการมาถึงผู้โดยสารได้อย่างแม่นยำ พร้อมทั้งมีข้อมูลพนักงานขับรถและข้อมูลด้านอื่นๆอย่างครบถ้วน</p>

2560	TOD	TOD คือ การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีระบบขนส่งสาธารณะเมืองขอนแก่น ซึ่งจะส่งผลให้เมืองน่าอยู่มีความสวยงาม เกิดการค้า การบริการ การจ้างงาน และนันทนาการ
2560	Smart City Operation Center	เป็นศูนย์กลางในการทำงานทำหน้าที่ผลักดันติดตามและประสานงานโครงการและกิจกรรมในแผนงาน ขอนแก่น สมาร์ท ซิตี้ รวมถึงประชาสัมพันธ์สร้างการรับรู้และความเข้าใจ ตลอดจนขับเคลื่อนโครงการไปสู่การปฏิบัติ เพื่อให้สามารถพัฒนาขอนแก่นให้เป็นสมาร์ทซิตี้ได้อย่างยั่งยืน
2560	บริษัทจำกัดของ 5 เทศบาล	5 เทศบาลจดทะเบียน ตั้งบริษัทเพื่อร่วมกันสร้างระบบรางเบาแห่งแรกของไทย ได้แก่ เทศบาลตำบลสำราญ เทศบาลเมืองศิลา เทศบาลนครขอนแก่น เทศบาลตำบลเมืองเก่า และเทศบาลท่าพระ รวมตัวจัดตั้งและจดทะเบียนบริษัทเพื่อเป็นหน่วยงานกลางในการขับเคลื่อนโครงการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะระบบรางเบา จังหวัดขอนแก่นภายใต้ชื่อ



		บริษัทขอนแก่นทรานซิทซิสเต็มจำกัด (KKTS)
2560	Smart Education	<p>การสร้างระบบการศึกษาเพื่อเสริมสร้างความแข็งแกร่ง โดยจะ “เปลี่ยนห้องเรียนเป็นโลกกว้าง” ที่ไม่ใช่เพียงแต่การศึกษาในตำราจากที่ครูสอนในห้องเรียน หรือแค่สถานที่เรียนรู้ที่อยู่นอกห้องเรียนเท่านั้น ซึ่งเด็กทุกคนจะได้เรียนรู้ในสิ่งที่มีมากกว่าในห้องเรียนซึ่งเป็นการเปิดประสบการณ์ในการเรียนรู้ให้กับผู้เรียน และให้นักเรียนได้รู้สึกรู้ว่าโลกใบนี้ยังมีอะไรกว้างใหญ่อีกมากมายให้ได้</p> <p>ศึกษาการเรียนรู้ผ่านอินเทอร์เน็ต จึงเป็นอีกทางเลือกได้นำมาใช้ในการเรียนการสอนนักเรียนและได้นำระบบ IOT (Internet of Things) หรือ อินเทอร์เน็ตในทุกสิ่ง มาประยุกต์ใช้เพื่อพัฒนาศักยภาพเหล่านั้นซึ่งไม่ถูกจำกัดอยู่เพียงเครือข่ายขององค์กรและที่ตั้งทางภูมิศาสตร์</p>

2561	ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น	<p>อาคาร ที่พักผู้โดยสารหลังใหม่พื้นที่ใช้สอย 28,000 ตารางเมตร ก่อสร้างอาคารจอดรถยนต์หลังใหม่ 7 ชั้น รับรองรถจำนวน 1,160 คัน หลังจากปรับปรุงแล้วเสร็จ จากรวมพื้นที่ใช้สอยอาคารผู้โดยสารหลังเดิม (16,500 ตร.ม.) กับหลังใหม่ (28,000 ตร.ม.) เป็น 44,500 ตารางเมตร สามารถรองรับผู้โดยสารได้เพิ่มขึ้นจากปัจจุบัน 2.8 ล้าน คนต่อปี เป็น 5 ล้านคนต่อปี ระยะเวลาการดำเนินการ 3 ปี จะดำเนินการแล้วเสร็จในปี 2564</p>
2561	รถไฟฟ้ารางเบาขอนแก่น LRT	<p>ระบบขนส่งมวลชนรางเบา (Light Rail Transit : LRT) สายเหนือ-ใต้ ต้นแบบในเมืองภูมิภาคจังหวัดขอนแก่นตลอดแนวถนนมิตรภาพระหว่างเทศบาลตำบลสำราญ-เทศบาลตำบลท่าพระความยาว 22.6 กิโลเมตร</p>
2561	สังคมไร้เงินสด	<p>ถนนคนเดินขอนแก่น สู่อุตสาหกรรมไร้เงินสด (cashless society) โดยเพิ่มช่องทางการ</p>

		<p>ชำระค่าสินค้าในตลาดถนนคนเดินด้วยระบบ QR code เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชนที่มาซื้อขายสินค้าในถนนคนเดินโดยไม่ต้องใช้เงินสด ประชาชนสามารถชำระค่าสินค้าและบริการได้หลายช่องทาง สะดวกในการชำระค่าสินค้าโดยไม่ต้องใช้เงินสด</p>
2561	<p>การบริหารจัดการ การประชุม Electronic Provincial Administration Meeting : EPRM</p>	<p>จังหวัดขอนแก่นได้พัฒนาระบบแอปพลิเคชันระบบบริหารจัดการการประชุมของ จังหวัดขอนแก่น (Electronic Provincial Administration Meeting : EPRM) ขึ้น ให้ส่วนราชการและหน่วยงานในจังหวัดใช้ประโยชน์ในการจัดการประชุม มอบนโยบายให้ใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ การปฏิบัติราชการของจังหวัดขอนแก่น และการปฏิบัติงานของบุคลากรในการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ เห็นการดำเนินงานภายใต้นโยบายการขับเคลื่อนจังหวัดขอนแก่นสู่เมืองอัจฉริยะ (Smart City) ให้เป็นรูปธรรม นอกจากนี้ยังเป็นการประหยัดงบประมาณแผ่นดิน</p>

		และสามารถลดระยะเวลาที่ใช้ในการประชุมในแต่ละเดือนได้อีกด้วย
2561	อุทยานธรณี ขอนแก่น Khon Kean Geopark	จังหวัดขอนแก่นมีการขับเคลื่อนอุทยานธรณีขอนแก่น สู่อุทยานธรณีระดับประเทศและระดับโลก โดยมอบหมายให้องค์การบริหารส่วนจังหวัดขอนแก่น บูรณาการกับภาคส่วนต่าง ๆ เข้ามาร่วมดำเนินการอุทยานธรณีขอนแก่น ให้มีความก้าวหน้าอย่างเป็นรูปธรรม และเตรียมความพร้อมสำหรับการยื่นขอประเมินการเป็นอุทยานธรณีโลกจาก UNESCO ภายในปี พ.ศ.2562 ซึ่งประโยชน์ที่จะได้รับจากการดำเนินการเกิดการพัฒนาด้านการศึกษา มีการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรณีวิทยาทำให้ประชาชนในแต่ละพื้นที่ ได้รับประโยชน์จากการท่องเที่ยวอย่างทั่วถึงพัฒนาผลิตภัณฑ์ชุมชนสร้างงานสร้างรายได้แก่ท้องถิ่น

2561	KICE ศูนย์ประชุมนานาชาติ	ศูนย์ประชุมและแสดงสินค้านานาชาติ ขอนแก่น (Khon Kean International Convention & Exhibition Center) หรือว่าไคซ์ (KICE) ให้บริการตามมาตรฐาน Thailand MICE Venue Standard (TMVS) เป็นศูนย์กลางการจัดหางานทุกรูปแบบ ทั้งยังสร้างรายได้ให้แก่สถานที่และคนท้องถิ่น ช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจฐานรากได้อีกทางหนึ่ง พร้อมหนุนและรองรับการขยายตัวของจังหวัดขอนแก่นและภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือมุ่งสู่การเป็นมหานครแห่งอาเซียน ภายในคอนเซปต์ Success fir All
2562	รถไฟฟ้าทางคู่-ความเร็วสูงยกระดับช่วงตัวเมือง	เส้นทางที่ 1 ช่วงโครงการรถไฟทางคู่ เส้นทางจิระ-ขอนแก่น ระยะ 187 กม.โดยเป็นสถานีในพื้นที่จังหวัดขอนแก่น ยกกระดับ 2 แห่ง คือ สถานีบ้านไผ่และสถานีขอนแก่นมีความยาวทางยกระดับ 5.2 กิโลเมตร เส้นทางที่ 2 โครงการรถไฟทางคู่ ขอนแก่น-หนองคายระยะทาง 166 กิโลเมตร เส้นทางที่ 3 โครงการรถไฟทาง

		<p>คู่ (สายใหม่) บ้านไผ่-นครพนม (ผ่าน จังหวัดมหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-เข้าสู่ นครพนม) ระยะทาง 355 กิโลเมตร (สาย ใหม่) -นครสวรรค์-บ้านไผ่ระยะทาง 291 กิโลเมตรเป็นเส้นทางตามแนวระเบียง เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ของ อนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS-EWEC)</p>
2566 (แผน)	<p>ท่าเรือบก สถานีรถไฟโนน พะยอม</p>	<p>เพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ ของภูมิภาคนักธุรกิจ และเป็น ผู้ประกอบการกระจายสินค้า โดยใช้ จังหวัดขอนแก่นเป็นฐาน ทำให้มี คลังสินค้าเกิดขึ้นมากมาย ภาคเอกชน เลือกลงทุนในจังหวัดขอนแก่น โดย เล็งเห็นว่าในระยะยาวจังหวัดขอนแก่น เป็นประตูสู่อีสาน หรือ GATEWAY เป็น ประตูสู่กลุ่มประเทศอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำ โขง</p>

ปรับปรุงจาก: จังหวัดขอนแก่น (2562)

-----

## บทที่ 4

### สภาเมืองและกระบวนการสานเสวนา: บทเรียนและประสบการณ์บุกเบิกอันทรงคุณค่าจาก “ขอนแก่นโมเดล”

กระบวนการที่สำคัญอีกกระบวนการที่ขอนแก่นนำมาใช้เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ นั่นก็คือ **กระบวนการสานเสวนา (dialogue)** ซึ่งในกรอบกระบวนการสานเสวนาเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองตามแนวทาง “ขอนแก่นโมเดล” นี้ สามารถแบ่งรูปแบบของวิธีการสานเสวนาได้เป็น 2 รูปแบบหลักที่มีผลต่อการขับเคลื่อนเป้าหมายการพัฒนาเมืองอัจฉริยะที่ต่างกันไป อย่างไรก็ตาม แม้จะเป็นวิธีการสานเสวนาที่ต่างระดับกันแต่กระบวนการสานเสวนาทั้งสองวิธีก็มีอิทธิพลและความสำคัญต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองอัจฉริยะขอนแก่นให้ประสบความสำเร็จอย่างแยกกันไม่ออก นั่นคือ 1.) กระบวนการสานเสวนากับประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในระดับพื้นที่ และ 2.) กระบวนการสานเสวนากับผู้มีอำนาจในการผลักดันแผนพัฒนาเมืองอัจฉริยะขอนแก่น

2.1.) **กระบวนการสานเสวนาในพื้นที่ (area-based dialogue)** ถือเป็นกระบวนการที่มีความสำคัญต่อการขับเคลื่อนนโยบายการพัฒนาขอนแก่นให้กลายเป็นเมืองอัจฉริยะ ซึ่งกระบวนการสานเสวนาในระดับพื้นที่นี้ ถูกมองว่าเป็น “เงื่อนไข” สำคัญที่ส่งผลอย่างมากในการที่จะทำ

ให้การแปลงนโยบายการพัฒนาเมืองอัจฉริยะของขอนแก่นมีความก้าวหน้าและเกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรมมาจนถึงปัจจุบัน ซึ่งกระบวนการสานเสวนามีใช่เพียงกระบวนการที่เกิดขึ้นเฉพาะช่วงใดช่วงหนึ่งของการขับเคลื่อนนโยบายการพัฒนาเมืองอัจฉริยะเท่านั้น แต่ในกรณีของจังหวัดขอนแก่นนั้น กระบวนการสานเสวนาในพื้นที่เกิดขึ้นตลอดทั้งกระบวนการขับเคลื่อน ไม่ใช่เฉพาะแค่ต้นทาง กลางทาง หรือปลายทางเพียงอย่างเดียว โดยองค์กรที่มีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนกระบวนการสานเสวนาในระดับพื้นที่นี้ ก็คือ “สภาเมืองขอนแก่น (Khon Kaen's Citizen Council)” โดยเทศบาลนครขอนแก่น เป็นกลไกหลัก ซึ่งเป็นต้นแบบการบริหารจัดการเมืองอย่างมีส่วนร่วม และยังเป็นที่ยอมรับในระดับชาติและนานาชาติด้วย โดยได้รับรางวัลพระปกเกล้ามาอย่างต่อเนื่อง รวมถึงหน่วยงานระหว่างประเทศ เช่น สมาคมบริหารจัดการเมืองนานาชาติ (ICMA) องค์กรเพื่อการพัฒนา ระหว่างประเทศของสหรัฐอเมริกา (USAID) และภาคีความร่วมมือด้านสิ่งแวดล้อม ประเทศสหรัฐอเมริกาและเอเชีย (USAEP) ยังได้เชิญผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับกระบวนการขับเคลื่อนสภาเมืองขอนแก่น นั่นก็คือเทศบาลนครขอนแก่น ไปแลกเปลี่ยนเรียนรู้ประสบการณ์และสร้างความร่วมมือในการพัฒนากระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในด้านต่าง ๆ ร่วมกันด้วย (ธีระศักดิ์ ฑีฆายุพันธุ์, 2551)



สภาเมืองขอนแก่น (Khon Kaen's Citizen Council) ได้เริ่มขับเคลื่อนมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2540 จนถึงปัจจุบัน โดยความคิดริเริ่มของนายพีระพล พัฒนพีระเดช (นายกเทศมนตรีในขณะนั้น) ซึ่งมีเป้าหมายเพื่อต้องการให้ประชาชนในท้องถิ่นได้มีโอกาสเข้ามามีส่วนร่วมตัดสินใจ และร่วมติดตามประเมินผลการทำงานของเทศบาลอย่างจริงจังในด้านต่าง ๆ โดยการดำเนินงานในช่วงแรกมีประชาชนเข้าร่วมการประชุมสภาเมืองเพียง 40 คนเท่านั้น แต่ในปัจจุบันมีองค์กรภาคเอกชน ภาคประชาสังคม มากกว่า 30 องค์กร และองค์กรภาคีสมาชิกสภาเมืองอีกมากกว่า 170 องค์กร ได้เข้ามาร่วมประชุมระดมความคิดเห็น สะท้อนปัญหา และแสวงหาความต้องการเกี่ยวกับทิศทางการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของเมืองในประเด็นต่าง ๆ ร่วมกัน เช่นเดียวกับประเด็นการพัฒนาเมืองอัจฉริยะขอนแก่น (Khon Kaen Smart City) ก็ได้มีการนำเข้าสู่การทำประชาพิจารณ์เพื่อระดมความคิดเห็นจากองค์กรที่มีส่วนได้ส่วนเสียและประชาชนในพื้นที่ที่เกี่ยวข้องในการจัดประชุมสภาเมืองแต่ละครั้ง โดยได้รับการตอบสนองและความร่วมมือจากภาครัฐ เอกชน ภาคประชาสังคม และชาวขอนแก่นเป็นอย่างดีมาโดยตลอด กระทั่งนำมาสู่ข้อตกลงในการพัฒนาเมืองอัจฉริยะขอนแก่น (Khon Kaen Smart City) ดังที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

สำหรับการประชุมสภาเมืองขอนแก่น (Khon Kaen's Citizen Council) นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2544 เป็นต้นมา เทศบาลนครขอนแก่นได้เป็นตัวกลางหลักในการขับเคลื่อนการจัดประชุมสภาเมืองขอนแก่นอย่างต่อเนื่อง โดยจะมีการจัดประชุมสภาเมืองอย่างเป็นทางการในทุก 3 เดือน เพื่อที่ประชาชนและองค์กรภาคส่วนต่าง ๆ ในจังหวัดขอนแก่นจะได้ติดตามและสะท้อนปัญหาหรือความต้องการเกี่ยวกับการทำงานพัฒนาเมืองขอนแก่นได้อย่างใกล้ชิด โดยกระบวนการในการจัดประชุมสภาเมืองแต่ละครั้งจะมีคณะทำงานหลัก ๆ อยู่ 10 ชุด ได้แก่ 1.) คณะกรรมการฝ่ายอำนวยการ 2.) คณะกรรมการฝ่ายประสานงานด้านสถานที่และลงทะเบียน 3.) คณะกรรมการฝ่ายประชาสัมพันธ์ 4.) คณะกรรมการฝ่ายจัดทำสื่อประกอบการประชุม 5.) คณะกรรมการฝ่ายพิธีการ 6.) คณะกรรมการฝ่ายเตรียมผู้เข้าร่วมประชุมและจัดส่งเอกสาร 7.) คณะกรรมการฝ่ายการเงิน 8.) คณะกรรมการฝ่ายจัดบันทึกของการเสวนาประจำกลุ่มย่อยและนำเสนอข้อมูล 9.) คณะกรรมการฝ่ายเลขานุการ และ 10.) คณะกรรมการฝ่ายประเมินผล อย่างไรก็ตาม การประชุมสภาเมืองขอนแก่นในบางครั้งมีการจัดประชุมสถานนอกสถานที่หรือนอกห้องประชุมของเทศบาลนครขอนแก่นด้วย ซึ่งจะมีผู้เข้าร่วมประชุมมากกว่า 500 คน ดังนั้น การประชุมในบางครั้งจะมีการแต่งตั้งคณะกรรมการฝ่ายต้อนรับ ฝ่ายจัดการจราจร และฝ่ายรักษาความสะอาดเพิ่มเติมด้วย

สำหรับประเด็นการขับเคลื่อนเพื่อพัฒนาเมืองอัจฉริยะขอนแก่น ก็เกิดขึ้นจากกระบวนการสร้างวิสัยทัศน์ร่วมกันระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ ที่มีส่วนได้ส่วนเสียกับการพัฒนาเมืองในพื้นที่ โดยใช้กระบวนการสานเสวนาเป็นตัวขับเคลื่อนการสร้างความเข้าใจ สะท้อนปัญหา และความต้องการร่วมกัน ซึ่งก่อนที่จะมีการขับเคลื่อนพัฒนาให้ขอนแก่น กลายเป็นเมืองอัจฉริยะนั้น ได้เกิดกระบวนการสานเสวนาระหว่าง องค์การภาคประชาสังคม ท้องถิ่น และภาคธุรกิจเอกชนในพื้นที่มาก่อน อยู่แล้ว ผ่านการขับเคลื่อนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบขนส่งมวลชนของเมืองในจังหวัดขอนแก่น ซึ่งประเด็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบขนส่งมวลชนของเมืองนี้ ก็ได้้นำเข้าสู่การประชุมสภาเมืองขอนแก่น กระทั่งได้ข้อตกลงร่วมกันในการขับเคลื่อนพัฒนาระบบ รถไฟฟ้ารางเบา (LRT) และปรากฏการณ์ขอนแก่นโมเดล ผ่านการจัดตั้ง บริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง (KKT) และความร่วมมือระหว่าง 5 เทศบาลในการจัดตั้งบริษัทขอนแก่นทรานซิสซิสเต็ม (KKT5) และท้ายที่สุดนำมาสู่การจัดทำแผนแม่บทพัฒนาเมืองอัจฉริยะขอนแก่น (Khon Kaen Smart City) ซึ่งความเคลื่อนไหวเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองขอนแก่นเหล่านี้จะเกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรมและดำเนินไปอย่าง เรียบร้อยไม่ได้ หากปราศจาก “กระบวนการสานเสวนาในระดับพื้นที่ (area-based dialogue)” นั่นก็คือ การประชุมสภาเมืองขอนแก่น (Khon Kaen's Citizen Council) นั่นเอง

อย่างไรก็ตาม กระบวนการสานเสวนาในระดับพื้นที่ (area-based dialogue) เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองอัจฉริยะขอนแก่น ไม่ได้มีเพียงการประชุมสภาเมืองขอนแก่นเท่านั้น แต่ยังมีกระบวนการของการ “การรับฟังความคิดเห็น” เพื่อแสดงความต้องการร่วมกันระหว่างคนในขอนแก่นด้วย เช่น การจัดทำเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้และรับฟังความคิดเห็น ณ โรงแรมพูลแมนราชาออคิต จังหวัดขอนแก่น เมื่อวันที่ 18 พฤษภาคม 2561 ที่มีการเชิญประชาชนชาวจังหวัดขอนแก่น หน่วยงานภาครัฐ เอกชน ภาคประชาสังคม ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อการพัฒนาเมือง เข้าร่วมแสดงความคิดเห็นและทำประชาพิจารณ์ร่วมกันต่อร่างพระราชกฤษฎีกาให้การรถไฟฟ้ายานส่งมวลชนแห่งประเทศไทยดำเนินการรถไฟในจังหวัดขอนแก่นในกรณีที่ การรถไฟฟ้ายานส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) จะดำเนินกิจการรถไฟฟ้ายานส่งมวลชน (LRT) ในจังหวัดขอนแก่น หรือจะให้ 5 เทศบาลเป็นผู้ดำเนินการ ซึ่งก็ได้รับความร่วมมือและการตอบสนองจากประชาชนชาวขอนแก่นและภาคส่วนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเป็นอย่างดี โดยชาวขอนแก่นเห็นพ้องต้องกันที่จะให้เทศบาลทั้ง 5 แห่งเป็นผู้ดำเนินการเอง และได้สร้างวิสัยทัศน์และความตระหนักร่วมกันระหว่างคนในพื้นที่ต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองอัจฉริยะขอนแก่นด้วย

นอกจากกระบวนการสานเสวนาในเชิงของการพูดคุยแลกเปลี่ยนอย่างรอบด้านระหว่างประชาชนในจังหวัดขอนแก่นแล้ว แนวทางของขอนแก่นยังได้มีการประยุกต์ใช้ “สื่อมวลชน (media)” โดยเฉพาะอย่างยิ่งสื่อกระแสรองหรือสื่อท้องถิ่น เป็นตัวขับเคลื่อนนโยบายการพัฒนาเมืองอัจฉริยะให้เกิดการรับรู้โดยทั่วไปในประชาชนส่วนใหญ่ด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งบทบาทของสื่อปฏิรูปเมืองในจังหวัดขอนแก่น อย่างขอนแก่นลิงค์ รวมถึงอีสานบิซร่วมกับมูลนิธิชุมชนขอนแก่นทศวรรษหน้า ที่ได้ร่วมกันเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ ถ่ายทอดประสบการณ์ เสริมสร้างความรู้ ความเข้าใจร่วมกันให้กับประชาชนทั่วทั้งจังหวัดขอนแก่น ต่อทิศทางการพัฒนาเมืองขอนแก่น ซึ่งบทบาทของสื่อมวลชนท้องถิ่นเหล่านี้ มีความสำคัญอย่างมาก เพราะข้อมูลข่าวสารที่ถูกเผยแพร่ออกไปผ่านเครือข่ายของสื่อมวลชนทั้งในรูปแบบของสื่อออนไลน์ วิทยุ โทรทัศน์ มีอิทธิพลและเข้าถึงประชาชนในพื้นที่ห่างไกลจากเขตเมืองขอนแก่น อย่างไรก็ตาม ไม่เพียงแค่อสื่อมวลชนท้องถิ่นในจังหวัดขอนแก่นเท่านั้น แต่สื่อมวลชนกระแสหลัก เช่น สถานีโทรทัศน์ช่อง 3 หรือ 7 และช่องอื่น ๆ ที่มีผู้ชมติดตามเป็นจำนวนมากทั่วประเทศ ยังได้มาบันทึกเทปและถ่ายทอดประสบการณ์หรือแนวทางการขับเคลื่อนเพื่อพัฒนาเมืองอัจฉริยะขอนแก่น หรือ “ขอนแก่นโมเดล” ด้วย ดังนั้น บทบาทของสื่อมวลชนทั้งสื่อมวลชนกระแสหลักและกระแสรองในระดับท้องถิ่น จึงมีความสำคัญอย่างมากต่อการขับเคลื่อนการสร้างความเข้าใจ ความตระหนัก รวมถึงเสริมสร้างกำลังใจให้กับ

คณะทำงานและประชาชนชาวขอนแก่นให้มีความภาคภูมิใจต่อสิ่งที่คนในเมืองของตนเองกำลังขับเคลื่อนอยู่ให้เป็นต้นแบบการพัฒนาเมืองของประเทศด้วย นอกจากนี้ภาคีหุ้นส่วนดังที่กล่าวมาแล้วที่ทำหน้าที่สร้างกระบวนการสานเสวนาในระดับพื้นที่ วิทยาลัยการปกครองท้องถิ่น มหาวิทยาลัยขอนแก่น ที่เป็นทั้งสถาบันการศึกษาและเป็นจักรกลในการส่งเสริมการพัฒนาเมืองอัจฉริยะขอนแก่นได้ร่วมเปิดพื้นที่ของวิทยาลัยฯ ในการสานเสวนาเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองอัจฉริยะขอนแก่น

## 2.2.) กระบวนการสานเสวนาหรือกับผู้มีส่วนอำนาจในการขับเคลื่อนนโยบาย (policy-driven dialogue)

โครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะระบบรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) เป็นตัวกระตุ้นสำคัญที่ทำให้ประชาชนในจังหวัดขอนแก่น รวมถึงภาครัฐ เอกชน และภาคประชาสังคมที่เกี่ยวข้องเกิดความตระหนักต่อบทบาทและศักยภาพของตนเองในการพัฒนาเมือง กระทั่งนำมาสู่การพัฒนานโยบายและแผนงานขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองอัจฉริยะขอนแก่น (Khon Kaen Smart City) ที่ครอบคลุมประเด็นการพัฒนาความเป็นอัจฉริยะของเมืองใน 7 ด้าน ซึ่งเมืองขอนแก่นพยายามสร้างกรอบแนวทางพัฒนาให้มีความแตกต่างจากการพัฒนาเมืองอัจฉริยะของต่างประเทศในแต่ละประเด็น อย่างไรก็ตาม โครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะระบบรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) ถือเป็นโครงการต้นแบบนำร่องของประเทศไทยและเป็นความคาดหวังใหม่ของชาว

ขอนแก่นเองที่ต้องการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งภายในเมืองของตนเองให้มีประสิทธิภาพ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนและศักยภาพการแข่งขันทางเศรษฐกิจของเมืองขอนแก่น แต่เนื่องจากโครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะระบบรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) ของขอนแก่น ถือเป็นจังหวัดแรกของประเทศไทยที่มีความพยายามในการจะสร้างและบริหารจัดการระบบรถไฟฟ้ารางเบาด้วยศักยภาพของชาวขอนแก่นเอง ซึ่งนำโดยเทศบาลทั้ง 5 แห่งที่ร่วมก่อตั้งบริษัทขอนแก่น ทรานซิท ซิสเต็ม จำกัด (Khon Kaen Transit System: KKTS) ขึ้น ที่รับผิดชอบประเด็นขับเคลื่อนการพัฒนาระบบรถไฟฟ้ารางเบาในขอนแก่นโดยตรง

อย่างไรก็ตาม กระบวนการขับเคลื่อนเพื่อพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะด้วยระบบรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) ให้เป็น “Smart Mobility” หรือทำให้ขอนแก่นกลายเป็นเมืองที่มีความอัจฉริยะในด้านคมนาคมขนส่งนั้น กลับมีความยากลำบากอยู่มากพอสมควร เนื่องจากยังไม่มีการปกครองส่วนท้องถิ่นใดในประเทศไทยที่คิดริเริ่มจัดทำแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งรถไฟฟ้ารางเบาในลักษณะที่บริษัทขอนแก่น ทรานซิท ซิสเต็ม จำกัด (Khon Kaen Transit System: KKTS) กำลังทำ ทั้งในเรื่องแนวทางการพัฒนา การระดมทุน และการบริหารจัดการ ตลอดจนประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะด้วยระบบรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) ยังมีความเกี่ยวข้องกับประเด็นด้านกฎหมายและขอบเขตอำนาจของหน่วยงานส่วนกลางระดับกระทรวง

หลายกระทรวง ดังนั้น คณะทำงานที่ขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองอัจฉริยะที่ประกอบด้วยกลุ่มบริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง (KKT) กลุ่มบริษัทขอนแก่น ทวานิช ซิสเต็ม จำกัด (KCTS) และเทศบาล 5 แห่ง จึงได้เล็งเห็นถึงความจำเป็นที่จะต้องปรับวิถีคิดในเชิงกลยุทธ์ใหม่ เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองให้บรรลุเป้าหมายตามความต้องการของชาวขอนแก่น ด้วยเหตุนี้ คณะทำงานจึงได้มีการลงความเห็นว่ามี ความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องใช้กระบวนการสานเสวนา และปรึกษาหารือกับผู้บริหารระดับสูงของหน่วยงานส่วนกลางระดับกระทรวงที่มีขอบเขตอำนาจเกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะด้วยระบบรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) ของขอนแก่น ซึ่งประกอบด้วย กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงคมนาคม และกระทรวงมหาดไทย โดยคณะทำงานขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองขอนแก่น ได้เข้าพบรองนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเหล่านี้ เพื่อสร้างความเข้าใจ สะท้อนปัญหาความยากลำบากในการดำเนินงานและความต้องการของคนในพื้นที่ รวมถึงปรึกษาหารือแนวทางการขับเคลื่อนโครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนดังกล่าวให้ประสบความสำเร็จ ตลอดจนผลประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทยที่จะเกิดขึ้นจากการขับเคลื่อนโครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) ในจังหวัดขอนแก่นนี้

กระบวนการสานเสวนาสร้างความเข้าใจ สะท้อนปัญหา และปรึกษาหารือกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องหรือผู้บริหารระดับสูงของกระทรวงต่าง ๆ



เหล่านี้ ดำเนินมาอย่างต่อเนื่อง มิใช่เป็นการพบปะหารือโดยมิได้ติดตามผล แต่คณะทำงานขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองอัจฉริยะของขอนแก่นได้ติดตามและสานเสวนากับผู้มีอำนาจในการผลักดันโครงการอย่างใกล้ชิดและต่อเนื่อง ทั้งรองนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงต่าง ๆ นับตั้งแต่เริ่มมีการผลักดันโครงการอย่างจริงจังในปี พ.ศ. 2558 โดยกระบวนการสานเสวนาของคณะทำงานกับผู้มีอำนาจในกระทรวงต่าง ๆ ตามลำดับเวลา (เทศบาลนครขอนแก่น, 2562) มีรายละเอียดดังนี้

**กระบวนการสานเสวนากับรองนายกรัฐมนตรี รัฐมนตรี ในปี 2558:** คณะทำงานหลักที่ประกอบด้วย กลุ่มบริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง (KKTT) กลุ่มบริษัทขอนแก่น ทรานซิฟ ซิสเต็ม จำกัด (KKTS) วิทยาลัยการปกครองท้องถิ่น และเทศบาล 5 แห่ง ได้เข้าร่วมประชุมชี้แจงโครงการพัฒนาระบบขนส่งรถไฟฟ้ารางเบา ในการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร) ครั้งที่ 1/2558 เมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2558 ณ ห้องประชุม 301 ชั้น 3 ตึกบัญชาการทำเนียบรัฐบาล ต่อพลอากาศเอก ประจิน จั่นตอง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน โดยนำเสนอในวาระที่ 3.5 เรื่องแนวทางการดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ในเมืองภูมิภาค ในข้อที่ 1.2 เรื่องแผนแม่บทและการศึกษา ความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นเพื่อก่อสร้างระบบขนส่ง

มวชนของเมืองขอนแก่นและโครงการศึกษาระบบรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT ต้นแบบในภูมิภาคจังหวัดขอนแก่น

**กระบวนการสานเสวนากับรองนายกรัฐมนตรี รัฐมนตรี และผู้บริหารระดับสูงของหน่วยงานส่วนกลาง ในปี 2559:** โดยในวันที่ 9 พฤษภาคม 2559 คณะทำงานหลักที่ประกอบด้วย กลุ่มบริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง (KKTT) วิทยาลัยการปกครองท้องถิ่น มหาวิทยาลัยขอนแก่น กลุ่มบริษัทขอนแก่น ทรานซิท ซิสเต็ม จำกัด (KKTS) และเทศบาล 5 แห่ง ได้เข้าพบ ท่านรองนายกรัฐมนตรี ดร.สมคิด จาตุศรีพิทักษ์ เพื่อปรึกษาหารือและขอรับการสนับสนุนผลักดันโครงการขอนแก่น Smart City (เฟส 1) ต่อมาในวันที่ 11 พฤษภาคม 2559 คณะทำงาน ฯ ได้เข้าพบ พล.อ.ประจิน จั่นตอง รองนายกรัฐมนตรี และหัวหน้าฝ่ายเศรษฐกิจ ณ ตึกบัญชาการ ทำเนียบรัฐบาล เพื่อนำเสนอโครงการพัฒนาเมืองอัจฉริยะขอนแก่นและปรึกษาหารือเกี่ยวกับแนวทางการผลักดันโครงการขอนแก่น Smart City ให้เกิดความก้าวหน้าอย่างเป็นรูปธรรม นอกจากนี้ ในวันที่ 30 สิงหาคม 2559 คณะทำงาน ฯ ยังได้เข้าหารือในประเด็นด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องและแนวทางการจัดตั้ง บริษัทจำกัด ของ 5 เทศบาล กับนายจรินทร์ จักกะพาก อธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น และฝ่ายกฎหมายที่เกี่ยวข้องด้วย ต่อมาในวันที่ 4 ธันวาคม 2559 คณะทำงาน ฯ ได้เข้าพบ พล.อ.อ.ประจิน จั่นตอง รองนายกรัฐมนตรี เพื่อขอคำปรึกษาเกี่ยวกับการขับเคลื่อนโครงการขอนแก่น Smart City นำโดยนายชัยธวัช เนียมศิริ

รองผู้ว่าราชการจังหวัดขอนแก่น และฝ่ายบริหารเทศบาลทั้ง 5 แห่ง และต่อมาในวันที่ 26 ธันวาคม 2559 คณะทำงานฯ ได้รับเกียรติจาก พล.อ.อนุพงษ์ เผ่าจินดา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย และนาย สุทธิ มากบุญ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทย ให้เข้าพบเพื่อขอ คำแนะนำในการดำเนินโครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ ด้วยระบบรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) และโครงการขอนแก่น Smart City

เฟส 1

**กระบวนการสานเสวนากับรองนายกรัฐมนตรีและผู้บริหาร ระดับสูงของหน่วยงานส่วนกลาง ในปี 2560 :** ในวันที่ 11 มกราคม 2560 คณะทำงาน ฯ ได้ร่วมประชุมกับคณะกรรมการพิจารณาร่าง กฎหมายของกระทรวงมหาดไทย คณะ 1 ครั้งที่ 1/2560 เพื่อหารือกรณี ขออนุญาตจัดตั้งบริษัทจำกัดภายใต้ความร่วมมือระหว่างเทศบาล 5 แห่ง ในเขตพื้นที่จังหวัดขอนแก่น กระทั่งได้รับอนุมัติการจัดตั้งบริษัท ขอนแก่นทรานซิท ซิสเต็ม จำกัด (KKTS) และจดทะเบียนจัดตั้งบริษัท ในวันที่ 24 มีนาคม 2560 ซึ่งถือเป็นบริษัทแรกของประเทศไทยที่สามารถจดทะเบียนบริษัท ฯ ได้ตาม พระราชบัญญัติเทศบาล พ.ศ. 2496 ต่อมาในวันที่ 22 ธันวาคม 2560 คณะทำงานหลักที่ประกอบด้วย กลุ่มบริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง (KKTT) กลุ่มบริษัทขอนแก่น ทรานซิท ซิสเต็ม จำกัด (KKTS) วิทยาลัยการปกครองท้องถิ่น มหาวิทยาลัยขอนแก่น และเทศบาล 5 แห่ง ได้เข้าพบ นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เพื่อนำเสนอรายงาน

ความคืบหน้า และปรึกษาหารือเพื่อขอคำชี้แนะเกี่ยวกับแนวทางในการขับเคลื่อนโครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนด้วยระบบรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) ในจังหวัดขอนแก่น

**กระบวนการสานเสวนากับรองนายกรัฐมนตรีและผู้บริหารระดับสูงของหน่วยงานส่วนกลาง ในปี 2561:** ในวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2561 คณะทำงานหลักที่ประกอบด้วย กลุ่มบริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง (KKTT) กลุ่มบริษัทขอนแก่น ทรานซิท ซิสเต็ม จำกัด (KKTS) วิทยาลัยการปกครองท้องถิ่น มหาวิทยาลัยขอนแก่น และเทศบาล 5 แห่ง ได้เข้าพบ นายกฤษฎา บุญราช รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เพื่อเสนอ ร่าง บันทึกข้อตกลง (MOU) สำหรับขอใช้พื้นที่ศูนย์วิจัยข้าวจังหวัดขอนแก่น และนำเสนอรายงานความคืบหน้า ตลอดจนเข้าขอคำชี้แนะแนวทางการขับเคลื่อนการดำเนินโครงการพัฒนาระบบรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) จังหวัดขอนแก่น ต่อมาในวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2561 คณะทำงาน ฯ ได้เข้าพบ พลเอก อนุพงษ์ เผ่าจินดา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย เพื่อนำเสนอรายงานความคืบหน้า และเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือและขอคำชี้แนะแนวทางการขับเคลื่อนโครงการพัฒนาระบบรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) จังหวัดขอนแก่น นอกจากนี้ ในวันที่ 7 มีนาคม 2561 คณะทำงาน ฯ ยังได้เข้าพบ พลอากาศเอก ประจิน จั่นตอง รองนายกรัฐมนตรี เพื่อนำเสนอรายงานความคืบหน้าการทำงาน และขอปรึกษาหารือเพื่อขอคำชี้แนะแนวทางการดำเนินงานโครงการพัฒนาระบบรถไฟฟ้ารางเบา (LRT)

จังหวัดขอนแก่นด้วย ต่อมาในวันที่ 3 พฤษภาคม 2561 คณะทำงานได้เข้าพบนายไพรินทร์ ชูโชติถาวร รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม เพื่อนำเสนอรายงานความคืบหน้า และขอคำชี้แนะแนวทางการพัฒนาระบบรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) จังหวัดขอนแก่น ซึ่งจากที่ประชุมดังกล่าวนี้ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม เห็นชอบ ให้จังหวัดขอนแก่นดำเนินโครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนรางเบา LRT สายเหนือ - ใต้ ซึ่งต่อมาในวันที่ 7 พฤษภาคม 2561 คณะทำงาน ฯ ได้เข้าพบคณะทำงานจากสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) โดย นางวชิราภญา เพิ่มภูศรี ผู้อำนวยการส่งเสริมการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ กระทรวงการคลังเป็นตัวแทน เพื่อนำเสนอรายงานความคืบหน้าการพัฒนาเมืองในจังหวัดขอนแก่น และขอคำชี้แนะแนวทางการดำเนินงานพัฒนาระบบรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) จังหวัดขอนแก่น ต่อมาในวันที่ 9 พฤษภาคม พ.ศ.2561 คณะทำงาน ฯ ได้ขอเข้าพบ นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายกรัฐมนตรี ณ ตึกบัญชาการ 1 ทำเนียบรัฐบาล ซึ่งได้มอบหมายให้ พลเอกนาวิน ดำริกาญจน์ รองเลขาธิการนายกรัฐมนตรีฝ่ายการเมือง เป็นผู้แทน และให้ความเห็นชอบว่ารัฐบาลจะช่วยเหลือแก้ปัญหาในการก่อสร้างรถไฟฟ้าประเด็นที่เกี่ยวข้องกับทุกกระทรวงที่รับผิดชอบ ต่อมาในวันที่ 27 พฤษภาคม 2561 พล.อ.อ.ประจิน จั่นตอง รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรม พร้อมคณะ ได้เดินทางมาเปิดงานและปาฐกถาการประชุมเสวนาแถลงผลการปฏิบัติงานครบรอบ 1 ปี บริษัทวิสาหกิจของ

5 เทศบาล (KKTS) ณ ห้องประชุมพีรสิทธิ์ คำนวณศิลป์ วิทยาลัยการปกครองท้องถิ่น มหาวิทยาลัยขอนแก่น นอกจากนี้ ในวันที่ 10 สิงหาคม 2561 คณะทำงาน ฯ ยังได้ขอเข้าพบ นายกฤษฎา บุญราช รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เพื่อรายงานความก้าวหน้า การดำเนินโครงการขอนแก่น Smart City (ระยะที่ 1) และนำเสนอบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) ในการขอใช้พื้นที่ศูนย์วิจัยข้าวขอนแก่น โดยมีนายเลิศวิโรจน์ โกวัฒนะ ปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ นาย กฤตพงษ์ ศรีพงษ์พันธุ์กุล รองอธิบดีกรมการข้าว นายสมหมาย เลิศนา ผู้อำนวยการศูนย์วิจัยข้าวขอนแก่น ได้มีมติเห็นชอบให้ 5 เทศบาล ขอนแก่น ใช้พื้นที่ศูนย์วิจัยข้าวขอนแก่น เป็นสถานีรถไฟไฟฟ้า LRT และพัฒนาพื้นที่ TOD ให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน พร้อม ตั้งเป็นศูนย์ปฏิบัติการสถานีวิจัยข้าวขอนแก่นด้วย ต่อมาในวันที่ 17 ตุลาคม 2561 ได้มีการจัดประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ 2.2561 โดยมีนายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายกรัฐมนตรี ประธานกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก เป็นประธานฯ พล.อ.อนุพงษ์ เผ่าจินดา รัฐมนตรีว่าการ กระทรวงมหาดไทย นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการ กระทรวงคมนาคม พร้อมด้วยผู้บริหารระดับสูงของกระทรวง ซึ่ง คจร. เห็นชอบผลการศึกษาออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งสาธารณะใน เขตจังหวัดขอนแก่นและผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่ สนข. ได้ศึกษาไว้ ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี ได้เห็นชอบกับการที่จังหวัดขอนแก่น

เป็นผู้ดำเนินการเอง โดย 5 เทศบาล และบริษัทจำกัด (KKTS) ของ 5 เทศบาล

**กระบวนการสานเสวนากับผู้บริหารระดับสูงของหน่วยงาน  
ส่วนกลาง ในปี 2562 :** ล่าสุดในวันที่ 7 ธันวาคม 2562 พลอากาศเอก  
ประจิน จั่นตอง สมาชิกวุฒิสภา ประธานคณะกรรมการการ  
อุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัย และนวัตกรรม ได้ลงพื้นที่เพื่อเยี่ยมชม  
และติดตามรายงานความคืบหน้า โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน  
รางเบา สายเหนือ -ใต้ต้นแบบในเมืองภูมิภาค จังหวัดขอนแก่น (LRT)  
โดยมีคณะทำงานหลักที่ประกอบด้วย กลุ่มบริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง  
(KKTT) กลุ่มบริษัทขอนแก่น ทรานซิท ซิสเต็ม จำกัด (KKTS) วิทยาลัย  
การปกครองท้องถิ่น มหาวิทยาลัยขอนแก่น เทศบาล 5 แห่ง รวมถึงผู้ว่า  
ราชการจังหวัดขอนแก่นให้การต้อนรับและนำเสนอรายงานความ  
คืบหน้าในการขับเคลื่อนโครงการระบบรถไฟฟ้ารางเบาขอนแก่น (LRT)  
และความก้าวหน้าโครงการขอนแก่น Smart City ระยะที่ 1

จะเห็นได้ว่า ในกระบวนการของการขับเคลื่อน (driving process) ให้  
นโยบายการพัฒนาเมืองอัจฉริยะขอนแก่น เกิดความก้าวหน้าอย่างเป็น  
รูปธรรมนั้น “การสานเสวนา (dialogue)” กับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งผู้มีส่วน  
เกี่ยวข้องในระดับพื้นที่ (area-based dialogue) และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องใน  
ระดับผลักดันนโยบาย (policy-driven dialogue) มีความสำคัญอย่าง  
มาก ซึ่งจากการถอดบทเรียนและประสบการณ์ของการขับเคลื่อน  
นโยบายพัฒนาเมืองอัจฉริยะของขอนแก่นพบว่า หากขาดกระบวนการ

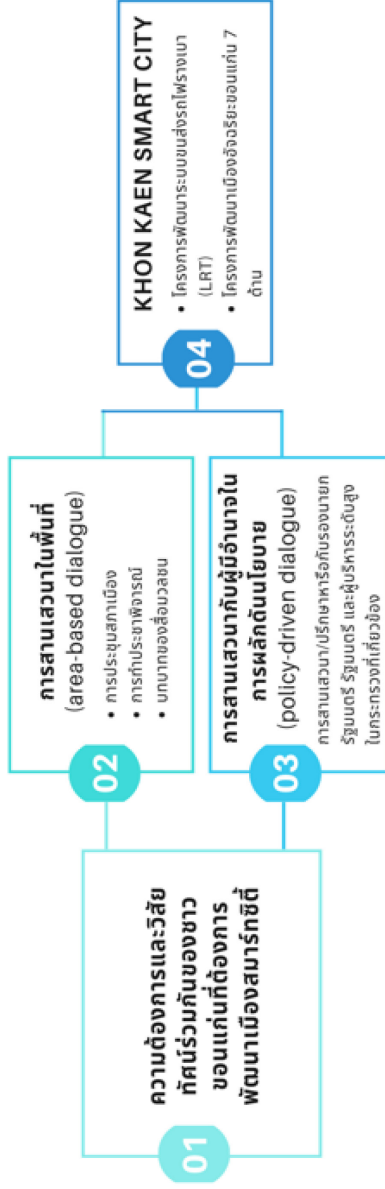
สานเสวนาอย่างใดอย่างหนึ่งไป ไม่ว่าจะเป็นการสานเสวนาในระดับพื้นที่ (area-based dialogue) หรือการสานเสวนากับผู้มีอำนาจในการผลักดันนโยบาย (policy-driven dialogue) ก็อาจทำให้การขับเคลื่อนเพื่อพัฒนาขอนแก่นให้กลายเป็นเมืองอัจฉริยะไม่เกิดความก้าวหน้าดังที่เป็นอยู่ในปัจจุบันได้ ดังนั้น กระบวนการสานเสวนา (dialogue) จึงเป็น “เงื่อนไขสำคัญตั้งต้น (prerequisite)” ที่ต้องคำนึงถึงอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้หากต้องการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรมตามแบบฉบับของ “ขอนแก่นโมเดล” ดังรายละเอียดปรากฏในแผนภาพ



แผนภาพที่ 3 กระบวนการสานเสวนาเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองตามแนวทางของขอนแก่น  
โมเดล

# Khon Kaen Model of Dialoguing

กระบวนการสานเสวนาเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองตามแนวทาง "ขอนแก่นโมเดล"



ที่มาภาพ: สหภาพพัฒนาการ วงศ์จินตสุข, สุรเดช ทวีแสงสกุลไทย, สุจิตานนท์ พลดิษฐ์ และพีรสิทธิ์ คำานวงนิตศิลป์ (2562)

## บทที่ 5

### บริษัทจำกัดของเทศบาล ที่ไม่มีขีดจำกัดในการพัฒนาเมือง

ปรากฏการณ์ขอนแก่นโมเดลที่เป็นฐานคิดหลักอันนำไปสู่การพัฒนา นโยบายเมืองอัจฉริยะขอนแก่น คือ ความเคลื่อนไหวของชาวขอนแก่น ในการสะท้อนความต้องการที่จะพัฒนาระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้า รวงเบา (LRT) ที่บริหารจัดการและพัฒนาด้วยศักยภาพของคน ขอนแก่นเอง กระทั่งท้ายที่สุด ถูกนำเข้ามาเป็นหนึ่งในเป้าหมายการ พัฒนา “Smart Mobility” หรือ ระบบการคมนาคมขนส่งอัจฉริยะ ตามแผนแม่บทการพัฒนาเมืองอัจฉริยะขอนแก่น 2029 โดยใน ปัจจุบัน จังหวัดขอนแก่นกำลังขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ ใน ระยะเวลาที่ 1 ซึ่งมีวิธีการหลักในการขับเคลื่อน คือ การพัฒนาเมืองโดยใช้ ระบบขนส่ง เป็นตัวนำ (Transit-Oriented Development: TOD) จนนำมาสู่โครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ Khon Kaen City Bus และที่สำคัญที่สุดคือ การก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนระบบ รวงเบาสายเหนือ-ใต้ ต้นแบบเมืองในภูมิภาค ระยะทางประมาณ 26 กิโลเมตร ซึ่งถือเป็นโครงการขนาดใหญ่และปรากฏการณ์การพัฒนา เมืองรูปแบบใหม่ในเมืองไทย

บริษัทขอนแก่นทรานซิฟ ซิสเต็ม (KKTS) เกิดขึ้นมาจากความร่วมมือระหว่าง 5 เทศบาลในเมืองขอนแก่น ประกอบด้วย **เทศบาลนครขอนแก่น เทศบาลเมืองศิลา เทศบาลตำบลเมืองเก่า เทศบาลตำบลสำราญ และ เทศบาลตำบลท่าพระ** ซึ่งได้รับการสนับสนุนเงินทุน จำนวน 5 ล้านบาท จากหอการค้าและสภาอุตสาหกรรมจังหวัดขอนแก่น นำไปใช้สำหรับจดทะเบียนจัดตั้งบริษัทจำกัด หรือบริษัทขอนแก่นทรานซิฟ ซิสเต็ม (KKTS) ขึ้นมา ซึ่งถือเป็นบริษัทจำกัดของเทศบาลแห่งแรกของประเทศไทย ที่จดทะเบียนจัดตั้งขึ้นมาภายใต้พระราชบัญญัติเทศบาล พ.ศ. 2496 โดยทำการจดทะเบียนจัดตั้งอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 24 มีนาคม 2560 โดยเทศบาลทั้ง 5 แห่งเป็นผู้ถือหุ้นหลักของบริษัทร้อยเปอร์เซ็นต์ โดยเทศบาลนครขอนแก่นถือหุ้นร้อยละ 80 ที่เหลือเทศบาลทั้ง 4 แห่ง ถือหุ้นในสัดส่วนเท่า ๆ กัน ร้อยละ 5 เพื่อรับผิดชอบดำเนินการโครงการขอนแก่น Smart City (ระยะที่ 1) ในด้านการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนระบบรางเบาสายเหนือ-ใต้ พร้อมกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเมืองของเมือง โดยมีสำนักงานประจำตั้งอยู่ที่วิทยาลัยการปกครองท้องถิ่น มหาวิทยาลัยขอนแก่น

อย่างที่ได้นำเสนอไปก่อนหน้านี้ว่า เป้าหมายการพัฒนาเมืองขอนแก่นนั้น มีแผนพัฒนาขอนแก่นให้กลายเป็นเมืองอัจฉริยะ (Khon Kaen Smart City) ซึ่งครอบคลุมการพัฒนาเมืองใน 7 ด้าน หนึ่งในนั้นคือ การพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งอัจฉริยะ (smart mobility) ซึ่งบริษัท

ขอนแก่นทรานซิท ซิสเต็ม จำกัด (KKTS) ได้ทำหน้าที่เป็นคณะกรรมการขับเคลื่อนระดับจังหวัด และความรับผิดชอบโดยตรงต่อการขับเคลื่อนโครงการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งอัจฉริยะนี้ ซึ่งจากที่ได้กล่าวไปก่อนหน้านี้ว่า ขอนแก่นใช้ระบบขนส่งนำเพื่อการพัฒนาเมือง (Transit-Oriented Development) หมายถึงว่า ขอนแก่นใช้ระบบขนส่งมวลชนเพื่อยกระดับการพัฒนาคุณภาพชีวิต ดึงดูดการลงทุน และเพิ่มศักยภาพการแข่งขันทางเศรษฐกิจให้กับจังหวัด ดังนั้น บทบาทของบริษัทขอนแก่นทรานซิท ซิสเต็ม (KKTS) ไม่ใช่เพียงแค่กลไกขับเคลื่อนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งอัจฉริยะภายในเมืองเพียงอย่างเดียวเท่านั้น แต่ยังรวมถึงการดำเนินงานและการบริหารโครงการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์โดยรอบสถานีรถไฟเชื่อมโยงกับระบบคมนาคมขนส่งของเมืองด้วย ดังที่ข้อกำหนดในวิสัยทัศน์การทำงานของบริษัทขอนแก่นทรานซิท ซิสเต็ม (KKTS) ที่ว่า “บริษัทจะทำหน้าที่เป็นหน่วยงานหลักในการบริหารจัดการและพัฒนาโครงการระบบขนส่งมวลชน รวมถึงส่งเสริมและสนับสนุนระบบการทำงานให้มีประสิทธิภาพเป็นเลิศในระดับนานาชาติ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนจังหวัดขอนแก่น และเป็นหนึ่งในองค์กรที่จะขับเคลื่อนจังหวัดขอนแก่นไปสู่การเป็นเมืองอัจฉริยะอย่างยั่งยืน”

โดยบริษัทขอนแก่นทรานซิท ซิสเต็มนี้ มีภารกิจหลัก ๆ 3 ด้าน ได้แก่

- 1.) จัดทำ ดำเนินการ และบริหารโครงการระบบขนส่งในเมืองภูมิภาคจังหวัดขอนแก่น
- 2.) จัดทำ ดำเนินการ และบริหารโครงการพัฒนาพื้นที่

ที่เกี่ยวข้อง และต่อเนื่องกับระบบขนส่งให้เกิดรายได้เชิงพาณิชย์ และ 3.) ควบคุม และกำกับดูแลการดำเนินงานของคู่สัญญาผู้รับจ้าง โครงสร้าง งานปฏิบัติการเดินรถ งานซ่อมบำรุง งานบริการ และงานพัฒนาเชิงพาณิชย์ ให้เป็นไปตามข้อตกลงของสัญญา โดยให้ความสำคัญอย่างยิ่งในด้านความปลอดภัย สะดวก และตรงเวลา

ความสำคัญของบริษัทขอนแก่นทรานซิท ซิสเต็ม (KKTS) ที่มีต่อการขับเคลื่อนโครงการพัฒนาเมืองขอนแก่น นอกจากจะอยู่ในรูปแบบของการสร้างนวัตกรรมด้านการพัฒนาเมือง ภายใต้ความร่วมมือระหว่าง 5 เทศบาลทำงานในนามของบริษัทขอนแก่นทรานซิท ซิสเต็ม (KKTS) สำหรับพัฒนาพื้นที่นำร่องต้นแบบระบบขนส่งอัจฉริยะในขอนแก่นแล้ว บริษัทขอนแก่นทรานซิท ซิสเต็ม (KKTS) ยังถูกใช้เป็นกลไกในการระดมเครือข่ายและกระบวนการสานเสวนากับผู้มีอำนาจในการขับเคลื่อนนโยบาย (policy-driven dialogue) กับรองนายกรัฐมนตรี รัฐมนตรี และผู้บริหารระดับสูงของหน่วยงานระดับกระทรวงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องด้วย ดังนั้น บทบาทหลักของบริษัทขอนแก่นทรานซิท ซิสเต็ม (KKTS) จึงเป็นเสมือนฟันเฟืองซึ่งทำหน้าที่หลัก ๆ ใน (function) 2 ด้าน ได้แก่ หน้าที่ในการจัดทำ ดำเนินการ บริหารจัดการโครงการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้ารางเบาขอนแก่น (LRT) ตามโครงการพัฒนาเมืองอัจฉริยะขอนแก่น (Khon Kaen Smart City) ระยะที่ 1 และหน้าที่ที่สองคือ หน้าที่ในการระดมเครือข่ายเพื่อสานเสวนากับผู้บริหารระดับสูงของกระทรวงต่าง ๆ

สำหรับผลักดันนโยบายพัฒนาเมืองอัจฉริยะในด้านโครงสร้างพื้นฐาน และระบบขนส่งของเมืองให้เกิดความก้าวหน้าอย่างเป็นรูปธรรม

บริษัทจำกัดของเทศบาล หรือ บริษัทขอนแก่นทรานซิท ซิสเต็ม (KKTS) นี้ได้ก่อให้เกิดความกระแสรุ่งตัวในแวดวงการพัฒนาท้องถิ่นของประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เนื่องจากเป็นปรากฏการณ์ใหม่ของเมืองไทยที่กลุ่มเทศบาลได้ร่วมกัน จัดตั้งบริษัทจำกัดของตนเองขึ้นมา เพื่อพัฒนาท้องถิ่นและแก้ไขปัญหาเชิงพื้นที่ร่วมกัน อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาแล้วจะเห็นได้ว่า บริษัทขอนแก่นทรานซิท ซิสเต็ม (KKTS) เกิดขึ้นมาได้จาก “ข้อจำกัด” ไม่ว่าจะเป็นข้อจำกัดในด้านอำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย ที่แม้ว่าจะมีช่องทางให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นสามารถดำเนินการได้ตามกฎหมาย แต่ก็เต็มไปด้วยความยากลำบาก ซึ่งหากเทศบาลทำงานลำพังเพียงแห่งเดียวก็ไม่อาจประสบความสำเร็จได้ นอกจากนี้ ยังมีประเด็นด้านข้อจำกัดทางงบประมาณและทรัพยากร ด้วย การเกิดขึ้นของบริษัทขอนแก่นทรานซิท ซิสเต็ม (KKTS) เกิดขึ้นผ่านความตระหนักถึงข้อจำกัดในด้านงบประมาณด้วย เพราะลำพังงบประมาณขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นแต่ละแห่งก็ไม่เพียงพอต่อความต้องการนำไปใช้เพื่อพัฒนาหรือแก้ไขปัญหาด้านต่าง ๆ อยู่แล้ว ดังนั้น การทลายข้อจำกัดทั้งสองด้านดังกล่าว ผ่านการจัดตั้งบริษัทจำกัดร่วมกันระหว่าง 5 เทศบาล จึงทำให้บริษัทขอนแก่นทรานซิท ซิสเต็ม (KKTS) จากปีแรกในปี 2560 ที่จดทะเบียนจัดตั้งบริษัทสามารถระดมทุนได้ 5 ล้านบาท แต่

ในปัจจุบัน ปี 2562 บริษัทจำกัดนี้มีเงินทุนสะสมรวมกว่า 25 ล้านบาท ซึ่งได้รับบริจาคและระดมเงินทุนมาจากประชาชนและภาคส่วนต่าง ๆ ในจังหวัดขอนแก่นที่ต้องการให้มีโครงการรถไฟฟ้ารางเบาเกิดขึ้นใน จังหวัดขอนแก่น และบริษัทขอนแก่นทรานซิท ซิสเต็ม (KKTS) แห่งนี้ ได้ กลายมาเป็นอีกหนึ่งฟันเฟืองสำคัญที่สามารถทำงานได้อย่างอิสระเพื่อ ชับเคลื่อนการพัฒนาเมืองขอนแก่นร่วมกับภาคส่วนต่าง ๆ ได้อย่าง เต็มที่โดยไม่มีข้อจำกัดด้านอำนาจหน้าที่และงบประมาณอีกต่อไป

-----

## บทที่ 6 รตราง สร้างเมือง

เวลานี้ก็ถึงเมืองเชียงใหม่ เราสามารถอธิบายได้อย่างง่าย ๆ ว่าที่เชียงใหม่เจริญเติบโตขึ้นมาได้ เพราะใช้ “แหล่งท่องเที่ยว” สร้างเมืองขึ้นมา โดยเฉพาะความโดดเด่นของแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่เฉพาะตัว ความสวยงามของภูเขา ป่าไม้ และกิจกรรมการท่องเที่ยวที่หลากหลายดึงดูดความสนใจของนักท่องเที่ยว เช่นเดียวกับกับกรณีของ “เมืองพัทยา” หรือ “เมืองภูเก็ต” ที่เจริญเติบโตขึ้นมาได้โดยใช้ “ความสวยงามทางทะเล” ในการสร้างเมืองขึ้นมา หรือกรณีของจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ที่ใช้ “โบราณสถาน” หรือ “แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์” สร้างเมืองของตัวเองให้เป็นที่รู้จักและเจริญเติบโตขึ้นมาได้

ย้อนกลับมาที่ “เมืองขอนแก่น” ซึ่งเมื่อเทียบกับเมืองอื่น ๆ ไม่ว่าจะเป็นเชียงใหม่ ภูเก็ต พัทยา แล้ว ถือว่าขอนแก่นยังมีต้นทุนทางการท่องเที่ยวที่ไม่ดีมากนัก เพราะในตัวเมืองขอนแก่นเองไม่ได้มีแหล่งท่องเที่ยวที่โดดเด่นหรือเป็นที่ดึงดูดความสนใจของนักท่องเที่ยวมาก (เมื่อเทียบกับเมืองในภูมิภาคอื่น) การค้นหาและวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและสภาพแวดล้อมภายนอกของเมืองขอนแก่น เพื่อให้ได้เห็นศักยภาพและโอกาสในการสร้างและพัฒนาเมือง จึงเป็นประเด็นสำคัญที่จะต้องดำเนินการพัฒนาศักยภาพของเมืองขอนแก่น

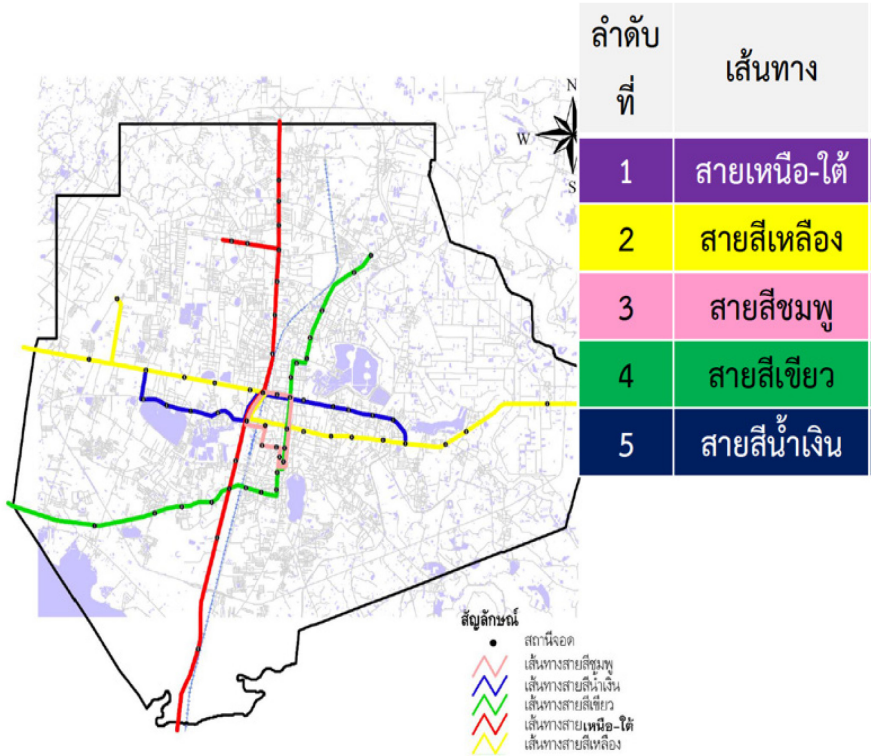


แม้ขอนแก่นจะไม่ได้มีต้นทุนหรือแหล่งท่องเที่ยวที่โดดเด่นเทียบกับ เชียงใหม่ หรือภูเก็ต แต่ก็มีอัตลักษณ์ทางวัฒนธรรม ศิลปะพื้นบ้าน มีแหล่งท่องเที่ยวแต่ยังขาดการเชื่อมโยงเชิงพื้นที่ ขอนแก่นมีศักยภาพ ในเชิงภูมิศาสตร์ที่เป็นจุดศูนย์กลางการเชื่อมโยง คมนาคมขนส่ง และศูนย์กลางเศรษฐกิจการค้าของภูมิภาค และความตระหนักที่ว่าทุกๆ เมืองในประเทศไทย ไม่ว่าจะเป็นเมืองหลวง เมืองท่องเที่ยว หรือเมือง อื่น ๆ ในต่างจังหวัดล้วนประสบปัญหาแบบเดียวกันกับเมืองขอนแก่น ก็ คือ ปัญหาการจราจรติดขัดและระบบขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพต่ำ และด้อยประสิทธิภาพ รวมทั้งข้อจำกัดทางด้านงบประมาณจากภาครัฐ หากจะพัฒนาให้ตรงกับปัญหาและความต้องการของเมืองที่จะสามารถ ทำให้เมืองขอนแก่นกลายเป็นเมืองน่าอยู่ ใกล้เคียงบ้านเมืองทำได้ และทำให้เมืองกลายเป็นเครื่องมือขับเคลื่อนเศรษฐกิจ (New Growth Engine)

ความตระหนักและความเข้าใจในศักยภาพของเมืองตัวเองทั้งสามข้อ ข้างต้น นำมาสู่การเกิดขึ้นของจุดเริ่มต้นปรากฏการณ์ขอนแก่นโมเดล นั่นก็คือ ข้อเสนอจากประชาชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และภาคส่วนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในเมืองขอนแก่นที่ต้องการให้มีการ ก่อสร้าง “ระบบขนส่งรถไฟฟ้ารางเบา (LRT)” เพื่อใช้ในการเดินทาง คมนาคมขนส่งภายในเมืองขอนแก่น เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตและขีด ความสามารถทางเศรษฐกิจและการแข่งขันให้กับเมืองขอนแก่น ที่บริหารจัดการโดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและศักยภาพของชาว ขอนแก่น

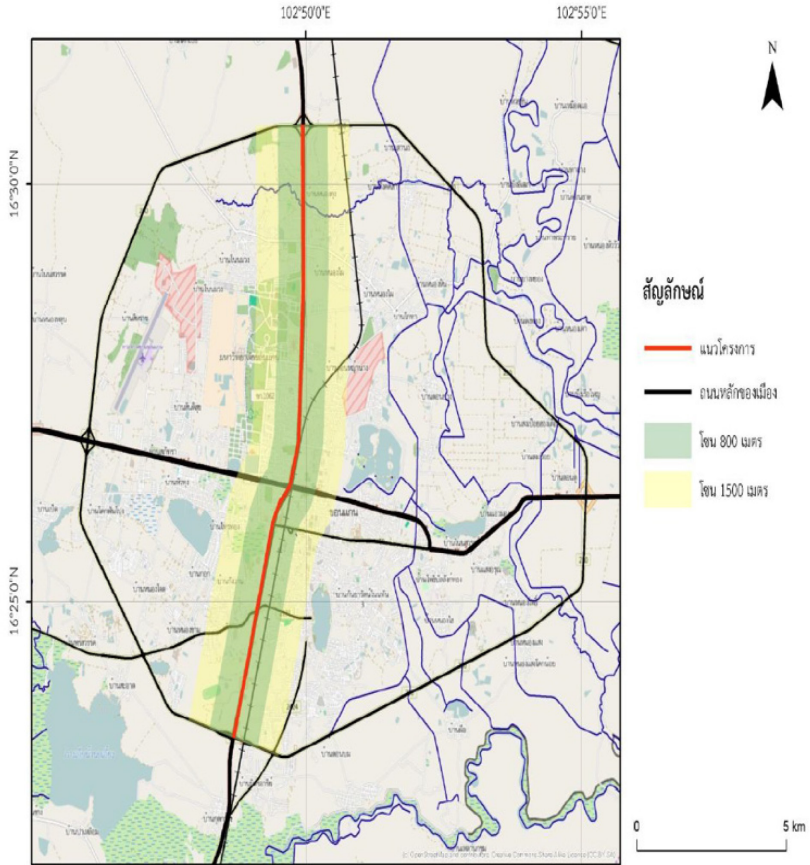
ตามแผนโครงการที่เสนอไปนั้น โครงการก่อสร้างระบบขนส่งรถไฟฟ้ารางเบาขอนแก่น (LRT) ประกอบด้วย 5 สาย แต่ในช่วงเริ่มแรกนั้น คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) อนุมัติและเห็นชอบให้ดำเนินการก่อสร้างเส้นทางนำร่องสายสีแดง (สำราญ-ท่าพระ) ก่อน โดยตามผลการศึกษาในปี 2559 โครงการนำร่องครอบคลุมระยะทาง 22.8 กิโลเมตร จำนวน 16 สถานี กระทั่งมีข้อเสนอบริหารปรับปรุงเพิ่มเติมจาก ผลการศึกษาเดิมโดยเพิ่มเส้นทางโครงการขยายเข้าพื้นที่ มหาวิทยาลัยขอนแก่น และศูนย์วิจัยข้าวจังหวัดขอนแก่น เพิ่มเส้น ระยะทางโครงการตามแนวเส้นทางถนนของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (มิตรภาพ ช่วงสำราญ-ท่าพระ) ระยะทางรวม 26 กิโลเมตร จำนวน 20 สถานี ประกอบด้วยสถานียกระดับ 8 สถานี สถานีระดับดิน 12 สถานี ซึ่งจะใช้รถไฟฟ้าที่ผลิตและประกอบในประเทศจำนวน 15 ขบวน แต่ละขบวนประกอบด้วย 3 ตู้ และสามารถบรรจุผู้โดยสารได้ 180-200 คนต่อ 1 ขบวน โดยรายละเอียดของเส้นทางตามแผนโครงการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) ทั้ง 5 สาย แผนเส้นทางนำร่องสายสีแดงเหนือใต้ (สำราญ-ท่าพระ) ปรากฏดังรายละเอียดในแผนภาพ

แผนภาพที่ 4 แผนการก่อสร้างรถไฟฟ้ารางเบาขอนแก่นทั้ง 5 สาย



ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) (2559)

แผนภาพที่ 5 โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) เส้นทางนำร่องสายสีแดงเหนือใต้ (สำราญ-ท่าพระ)



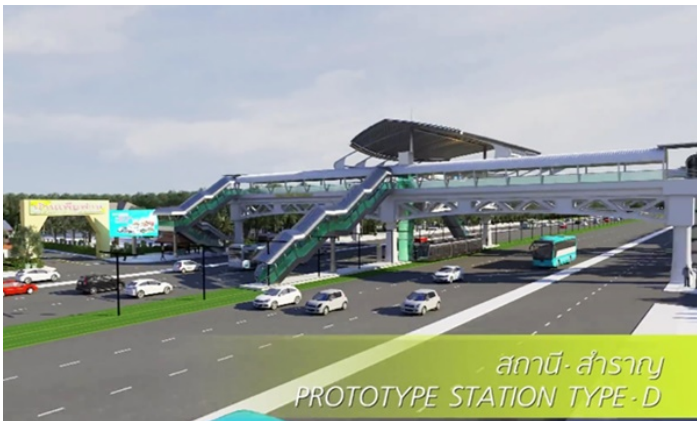
ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) (2559)

กลับมาที่คำถามสำคัญของบทนี้ ก็คือ “รถราง สร้างเมือง” อย่างไร ? สิ่งแรกที่ “รถราง” หรือรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) นี้ จะให้กับเมืองขอนแก่น คือ “การเปลี่ยนแปลงภาพลักษณ์เชิงกายภาพของเมือง” อย่างก้าวกระโดด จากหน้ามือเป็นหลังมือ จากเดิมที่เป็นเมืองขอนแก่นธรรมดาทั่วไป เหมือนเมืองอื่น ๆ รถไฟฟ้ารางเบาจะเปลี่ยนให้ขอนแก่นกลายเป็นเมืองที่น่าอยู่ ผู้คนในเมืองเดินทางและใช้ชีวิตอย่างสะดวกสบายมากขึ้น และที่สำคัญคือ กระตุ้นและพัฒนาเศรษฐกิจฐานราก (Glassnote Economy) สร้าง ส่งเสริมผู้ประกอบการท้องถิ่น ตามแนวคิดการปลูกสวนเศรษฐกิจ (Economic gardening) เป็นสำคัญ รวมทั้งดึงดูดการลงทุนทางเศรษฐกิจจากภายนอกเมืองและต่างประเทศให้มาลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและประกอบกิจการในเมืองขอนแก่นมากขึ้น ในแง่นี้เอง โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) จะสร้างระบบนิเวศทางสังคม (social ecosystem) รูปแบบใหม่ให้กับเมืองขอนแก่น ที่คน-สิ่งแวดล้อม-เทคโนโลยี-เศรษฐกิจ-การใช้ระบบขนส่งสาธารณะ เชื่อมโยงเข้าด้วยกัน ทำให้ “เมืองขอนแก่น” และ “ชาวขอนแก่น” ปรับตัวต่อบริบทการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและเทคโนโลยีของประเทศและของโลก

รูปภาพที่ 1 ภาพจำลองสถานีรถไฟฟ้ารางเบาและการเปลี่ยนแปลง  
ของเมืองขอนแก่น



สถานีประตูเมืองขอนแก่น จุดตัดแยกการจราจรสำคัญของเมืองขอนแก่น  
ที่มาภาพจาก: เว็บไซต์ของบริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง (KKTT)



สถานีสำราญ  
ที่มาภาพจาก: เว็บไซต์ของบริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง (KKTT)



สถานีหลักขอนแก่นแกรนด์สเตชัน  
ที่มาภาพจาก: เว็บไซต์ของบริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง (KKTT)



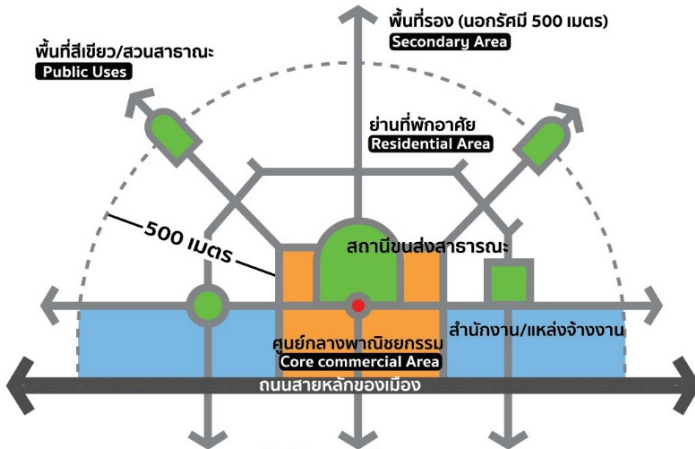
สถานีท่าพระ  
ที่มาภาพจาก: เว็บไซต์ของบริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง (KKTT)

ประการต่อมา ก็คือ รถราง (LRT) ดังกล่าวนี้อาจจะสร้างเมืองขอนแก่นด้วยการยกระดับการเติบโตทางเศรษฐกิจและการพัฒนาพื้นที่พาณิชย์

ให้กับเมืองขอนแก่นผ่านวิธีการที่เรียกว่า “การพัฒนาเมืองโดยใช้ระบบขนส่งเป็นตัวนำ (Transit-Oriented Development หรือ TOD)” หรืออธิบายให้เข้าใจง่าย ๆ ก็คือว่า หากมีเส้นทางรถไฟฟ้ารางเบาเกิดขึ้น ก็ย่อมมี “สถานีรถไฟฟ้า” เกิดขึ้น ซึ่งพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าของเส้นทางนำร่องสายสีแดงเหนือใต้เหล่านี้จะถูกพัฒนาให้เป็นพื้นที่เชิงพาณิชย์ที่ประกอบด้วยสำนักงานต่าง ๆ ย่านศูนย์การค้า พื้นที่สีเขียว หรือสวนสาธารณะ รวมถึงย่านที่พักอาศัยของคนในพื้นที่ด้วย ดังนั้นการมีโครงการรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) เกิดขึ้น จะนำมาสู่การพัฒนาทางเศรษฐกิจ และยกระดับคุณภาพชีวิตของคนในจังหวัดขอนแก่นได้อย่างเป็นรูปธรรม และบรรดาจะสร้างเมืองขอนแก่นให้กลายเป็นเมืองที่นอกจากจะทันสมัยแล้ว ผู้คนยังใช้ชีวิตอย่างมีคุณภาพด้วย

**รูปภาพที่ 2** โครงสร้างและองค์ประกอบของการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีเชิงพาณิชย์ (TOD)





**Core commercial Area** – พื้นที่ย่านการค้าหลัก

แบบผสมผสาน - ร้านค้า แหล่งบันเทิง ร้านอาหาร สำนักงาน

**Residential Area** – พื้นที่ย่านพักอาศัย อยู่ในรัศมีที่สามารถเดินถึงย่านการค้า และระบบขนส่งได้สะดวก (~ 10 นาที) มีรูปแบบที่พักอาศัยหลากหลาย

**Public Uses** – พื้นที่สาธารณะ เช่น สวนสาธารณะ ลาน / พลาซ่า พื้นที่สีเขียว อาคารสาธารณะต่างๆ

**Secondary Area** - ย่านพักอาศัยหนาแน่นน้อย / เบาบาง มีโครงข่ายทางเดินและจักรยาน และโครงข่ายถนนเชื่อมกับ พื้นที่หลัก

ที่มา : Calthorpe, P. (1993). The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream. New York: Princeton Architectural Press.

ที่มาภาพ: บริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง (2560) ใน “TOD ช่วยพัฒนาเมืองได้อย่างไร”

นอกจากตรวงจะสร้างเมืองแล้ว ยังมีความสามารถในการสร้างกระเป๋าเงินให้กับเทศบาลนำไปใช้สำหรับพัฒนาและแก้ไขปัญหาต่างๆ ด้วย ซึ่งภายใต้การดำเนินงานของบริษัทขอนแก่นทรานซิท ซิสเต็ม (KKTS) ซึ่งเป็นบริษัทจำกัดของเทศบาลทั้ง 5 แห่งนี้ หลังจากที่เทศบาลได้นำบริษัทจำกัดเข้าไปจดทะเบียนจัดตั้งกองทุนในตลาดหลักทรัพย์ ซึ่งจะทำให้มูลค่าของบริษัทเพิ่มสูงขึ้นกว่า 10 เท่า และจะทำให้บริษัทมี

กำไรหุ้นหรือแหล่งเงินทุนที่สามารถนำไปใช้ขับเคลื่อนการพัฒนาเมือง  
ด้านต่าง ๆ โดยไม่ต้องพึ่งพาหรือรอนงบประมาณสนับสนุนจากหน่วยงาน  
ส่วนกลางอีกต่อไป เป็นการลดภาระทางการคลังของประเทศ และใน  
ขณะเดียวกันก็เป็นการเสริมสร้างศักยภาพการทำงานของเทศบาลเพื่อ  
ตอบสนองความต้องการเฉพาะด้านของคนในพื้นที่ได้อย่างเต็มที่ ผ่าน  
การใช้ประโยชน์จากรถราง เพื่อการสร้างเมืองขอนแก่นอย่างสมบูรณ์

-----

## บทที่ 7

### เมืองอัจฉริยะขอนแก่นโมเดล

คณะผู้เขียนในฐานะที่เป็นคนขอนแก่นมักจะได้รับคำถามอยู่เสมอว่า “ที่เรียกว่า ขอนแก่นเมืองอัจฉริยะนั้น คืออะไร” ใช้การที่จะสร้างรถไฟฟ้ารางเบาใหม่ หรือเป็นเมืองที่ต้องใช้เทคโนโลยีเป็นตัวนำ หรือที่เรียกว่าเมืองที่ใช้ IOT เป็นตัวนำ ตัวอย่างของคำตอบของคำถามเหล่านั้นเป็นเพียงส่วนหนึ่ง แต่พวกเราถือว่า ไม่ใช่คำตอบที่สามารถจะอธิบายความหมายของคำว่า “เมืองอัจฉริยะขอนแก่นโมเดล” ได้อย่างแท้จริงแท้จริงแล้ว “เมืองอัจฉริยะขอนแก่นโมเดล” พวกเราหมายถึง การที่ทุกภาคส่วนทั้งภาครัฐ เอกชน ภาคประชาสังคม สถานศึกษา และสื่อมวลชน ได้ร่วมกันคิด ร่วมกันวิเคราะห์ปัญหา หาสาเหตุ และหาทางออกในการแก้ไขแผนพัฒนาเมืองขอนแก่นร่วมกันอย่างมีวิสัยทัศน์ร่วมกัน (collaboration planning) ในการสร้างระบบนิเวศ (Ecosystem) ของเมืองที่เอื้อต่อการพัฒนานวัตกรรมที่นำไปสู่การแก้ไขปัญหาความยากจน ลดความเหลื่อมล้ำ และนำมาสู่คุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นของประชาชน

นวัตกรรมทางสังคม (social innovation) และนวัตกรรมทางเทคโนโลยี (technology innovation) ในเมืองขอนแก่น ได้ถูกคิดค้นและพัฒนาขึ้นมาเพื่อนำไปใช้สำหรับยกระดับการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของเมืองขอนแก่น จนเกิดเป็นต้นแบบแนวทางการพัฒนาเมืองแบบ “ขอนแก่น

โมเดล” ในปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม อย่างที่ได้นำเสนอไปหลาย ๆ บทก่อนหน้านี้นี้ว่า เป้าหมายการพัฒนาเมืองขอนแก่นด้วยกลวิธีแบบขอนแก่นโมเดลนั้น ต้องการที่จะพัฒนาเมืองขอนแก่นให้กลายเป็น “เมืองอัจฉริยะ (smart city)” ที่ทำหน้าที่เป็น “ศูนย์กลาง” ด้านต่าง ๆ ของภูมิภาค ไม่ว่าจะเป็นศูนย์กลางทางการศึกษา ศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ ศูนย์กลางการจัดประชุมสัมมนา (MICE City) ศูนย์กลางทางการแพทย์ และศูนย์กลางทางโลจิสติกส์ ดังนั้น เวลาพูดถึงกลวิธีการพัฒนาแบบ “ขอนแก่นโมเดล” เราจึงไม่อาจจะเลยที่จะพูดถึง “เมืองอัจฉริยะขอนแก่น” ได้เลย เพราะโครงการพัฒนาเมืองอัจฉริยะด้านต่าง ๆ ล้วนเป็นส่วนประกอบสำคัญที่ทำให้การพัฒนาเมืองแบบขอนแก่นโมเดลเกิดขึ้นเป็นรูปเป็นร่างได้ในปัจจุบัน ซึ่งในภาพรวมแล้ว การพัฒนาเมืองอัจฉริยะขอนแก่น ประกอบด้วย การพัฒนาเมืองใน 7 ด้านหลัก ได้แก่

**1.) การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งอัจฉริยะ (smart mobility)**  
ประกอบด้วย 9 ชุดโครงการหลัก ๆ ได้แก่ ชุดโครงการการจราจรยุคใหม่ โครงการก่อสร้างระบบขนส่งรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) โครงการ Smart Shuttle Buses โครงการ Smart Bus Stop โครงการ Complete Street ทางเท้า/ทางจักรยาน โครงการ Automation and City Logistics โครงการ Smart Loop โครงการรถไฟฟ้าแชนจ์ใช้ โครงการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น โดยรายละเอียดของแต่ละชุดโครงการปรากฏในตาราง

**ตารางที่ 2** ชุดโครงการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งอัจฉริยะของเมือง  
ขอนแก่น (smart mobility)

ชุดโครงการ	โครงการ/ กิจกรรม	ลักษณะโครงการ
จรรยาบรรณ ใหม่ (การ เชื่อมโยง ระบบขนส่ง สาธารณะที่มี อยู่ในปัจจุบัน ด้วยการใช้ IoT)	โครงการ Smart Shuttle Bus	นำร่องการใช้รถประจำทางที่มีการให้บริการ Wi-Fi สามารถระบุพิกัดและเวลาให้บริการ
	โครงการ สัญญาณไฟ จราจร อัจฉริยะ	การควบคุมสัญญาณไฟโดยใช้ข้อมูล IOT Sensor และ Drone ในการจัดการความ หนาแน่นในการขนส่ง
	โครงการ sensor ที่ จอดรถ	เพื่อหาตำแหน่งที่จอดรถโดยใช้ข้อมูลแบบ Real time
	โครงการ Citi Mobility Single Application	บริการแอปพลิเคชัน ที่รวมเอาตัวช่วยในการ เดินทางในทุกมิติ
	Bike Share – จักรยานแชร์ ใช้	จักรยานส่วนกลางสำหรับประชาชนสามารถใช้ได้ ในเมือง

รถไฟฟ้าราง เบา (LRT)	ระบบขนส่ง มวลชน รถไฟฟ้าราง เบา (LRT)	พัฒนาระบบโครงสร้างเรื่องคมนาคมขนส่ง โดยใช้รูปแบบขนส่งระบบรถไฟฟ้ารางเบา
Shuttle Buses	Smart Bus	นำร่องการใช้รถประจำทางที่มีการให้บริการ Wi-Fi สามารถระบุพิกัดและเวลาการ ให้บริการ
Smart Bus Stop	Smart Bus Stop	ป้ายรถประจำทางอัจฉริยะ ที่เอื้อต่อการ เสริมสร้าง Complete street
ทางเท้า/ทาง จักรยาน	Complete Street	การออกแบบเพื่อส่งเสริมระบบขนส่งส่ง สถานะ การเดิน รวมถึงการส่งเสริม Non- motorized โดยมี IOT เข้ามาเกี่ยวข้อง พร้อม กับนำร่องถนนรูปแบบใหม่และปรับปรุงถนน เดิมที่มีอยู่
Automation and City Logistics		การใช้ระบบ Drone และ RTK (Real Time Kinetic) เพื่อในการคมนาคมขนส่ง
Smart Loop		ศึกษาการเชื่อมโยงของระบบขนส่งรูปแบบ ต่าง ๆ ทั้งทางอากาศ ทางบก และทางราง
รถไฟฟ้าแบบ แชร์ใช้	EV Care Share	พาหนะประเภทรถพลังงานไฟฟ้าส่วนกลาง สำหรับประชาชน
ท่าอากาศยาน		ยกระดับท่าอากาศยานขอนแก่นจากเดิมเป็น ท่าอากาศยานภายในประเทศ เป็นท่าอากาศยาน

<p>นานาชาติ ขอนแก่น</p>		<p>ยานนานาชาติ เพื่อพัฒนาให้ขอนแก่นเป็น ศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค ใช้ระยะเวลาในการก่อสร้าง 3 ปี จะทำให้ท่าอากาศยานขอนแก่นสามารถรองรับผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก 2.8 ล้านคน เป็น 5 ล้านคน ต่อปี</p>
-----------------------------	--	--

ปรับปรุงจาก: กลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูล (2562)

จากโครงการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งอัจฉริยะ (smart mobility) ของเมืองขอนแก่นข้างต้น สามารถจัดแบ่งชุดโครงการตามแผนงานออกเป็น 3 ช่วง คือ ระยะเวลาที่ 1 (2561-2564) ระยะเวลาที่ 2 (2565-2568) และระยะเวลาที่ 3 (2569-2572) โดยกลุ่มชุดโครงการที่ได้เริ่มดำเนินงานไปแล้วตั้งแต่ระยะที่ 1 ประกอบด้วย โครงการพัฒนาระบบจราจรยุคใหม่ โครงการขับเคลื่อนเพื่อพัฒนาระบบรถไฟฟ้ารางเบาขอนแก่น (LRT) โครงการ Smart Shuttle Bus โครงการ Smart Bus Stop โครงการพัฒนาถนนเพื่อการเดินทางอย่างสมบูรณ์แบบ (Complete Street) โครงการ Automation and City Logistics โครงการ Smart Loop และโครงการพัฒนาหรือยกระดับท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ซึ่งมีความคืบหน้าในการก่อสร้างแล้ว 10% จากปี 2562 และจะใช้เวลาในการก่อสร้างแล้วเสร็จภายในปี 2564 ส่วนโครงการรถไฟฟ้าแบบแชร์รี่ใช้นั้น อยู่ระหว่างการศึกษาความเป็นไปได้และแนวทางการพัฒนาที่เหมาะสม เพื่อทดลองให้บริการภายในเมือง โดยจะเริ่มดำเนินการในช่วงระยะที่ 3

ตามแผนแม่บทการพัฒนาเมืองอัจฉริยะขอนแก่น (Khon Kaen Smart City) โดยรายละเอียดการขับเคลื่อนชุดโครงการในแต่ละช่วง รวมถึงองค์ประกอบของการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งอัจฉริยะในแต่ละชุดโครงการ สามารถศึกษาได้ดังข้อมูลปรากฏในแผนภาพด้านล่างนี้

แผนภาพที่ 6 แผนขับเคลื่อนชุดโครงการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งอัจฉริยะในแต่ละช่วง



ที่มาภาพ : กลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูล (2562)



**ตารางที่ 3** ชุดโครงการพัฒนาการใช้ชีวิตอัจฉริยะ (smart living) ของเมืองขอนแก่น

ชุดโครงการ	โครงการ/ กิจกรรม	ลักษณะโครงการ
Medical and Healthcare Application Services	การใช้ IOT และ Application	เพื่อตอบโจทย์การช่วยเหลือ แนะนำ และการเคลื่อนย้ายผู้ป่วย โดยนำร่องใน รพ.ศูนย์ขอนแก่น รพ.ศรีนครินทร์
	หมอบู้	การใช้เทคโนโลยีในการให้ คำปรึกษา วินิจฉัยเบื้องต้น ผ่าน การสื่อสารทางไกล โดยใช้ระบบ อินเทอร์เน็ต ลดความหนาแน่น ของผู้ป่วยที่เดินทางลำบาก รวมไปถึง ถึงการวินิจฉัยและเตรียมการรักษา อย่างต่อเนื่อง
City Free Wifi		เป็นโครงสร้างพื้นฐานในการ จัดการด้วยระบบ IOT
Safety Khon Kean	โครงการเฝ้า สังเกตการณ์ ค้นหา ติดตาม และช่วยเหลือ	โดยใช้ระบบ CCTV และ Drone เพื่อให้ได้ข้อมูลทั้งทางบกและ อากาศแบบ Real Time

	โครงการ ควบคุมแสง สว่างในเมือง	โดยระบบ sensor ตรวจวัดแสง เพื่อความปลอดภัย และประหยัด พลังงาน
Safety and Emergency single App		แอปพลิเคชันศูนย์กลางที่ใช้เพื่อ การแจ้งเหตุฉุกเฉินต่าง ๆ และ ทำงานร่วมกับระบบ IOT
Creative District		การสร้างพื้นที่สร้างสรรค์ให้เกิด เป็นพื้นที่สำหรับแลกเปลี่ยน เรียนรู้ และกิจกรรมทาง เศรษฐกิจใน ระดับย่าน
Smart Home		การใช้ระบบ IOT ในระดับ ครัวเรือนเพื่อความปลอดภัยใน การใช้ชีวิต ลดการใช้พลังงาน ให้ ความรู้เกี่ยวกับพลังงาน หมุนเวียน และการจัดการ ทรัพยากร โดย สามารถ แลกเปลี่ยนข้อมูลใน ชุมชนได้
Universal Design		การออกแบบสิ่งแวดล้อมการ สร้าง สถานที่และสิ่งของ ต่างๆ เพื่อให้ ทุกคนสามารถใช้ ประโยชน์จากสิ่ง เหล่านั้นได้ อย่างเต็มที่และเท่า เทียมกัน

ปรับปรุงจาก: กลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูล (2562)

สำหรับชุดโครงการพัฒนาคุณภาพชีวิตหรือการใช้ชีวิตอย่างอัจฉริยะ (smart living) นี้ ได้ดำเนินการมาแล้วครบทุกชุดโครงการ ซึ่งแต่ละโครงการจะมีกรอบเวลาในการขับเคลื่อนต่างกันไป โดยโครงการ Medical and Healthcare Application Services โครงการ City Free Wi-Fi และโครงการ Safety and Emergency Single App ได้เริ่มดำเนินการแล้วเสร็จมาตั้งแต่ระยะที่ 1 ส่วนโครงการ Safety Khon Kean รวมถึงโครงการ Smart Home ได้เริ่มดำเนินการมาตั้งแต่ระยะที่ 1 (2561-2564) ครอบคลุมถึงระยะที่ 2 (2565-2568) ซึ่งได้ดำเนินการมาแล้วแต่ยังไม่แล้วเสร็จสมบูรณ์ ส่วนโครงการ Creative District และ โครงการ Universal Design ก็ได้เริ่มดำเนินการอย่างเป็นทางการเป็นรูปธรรมมาแล้วบางส่วน เช่น โครงการพัฒนาย่านเมืองเก่าขอนแก่น “ศรีจันทร์สร้างสรรค์” หรือ การพัฒนาระบบลิฟต์สะพานลอยสำหรับผู้สูงอายุและผู้พิการเชื่อมระหว่างทางเดินข้ามมายังโรงพยาบาลศรีนครินทร์ เป็นต้น ซึ่งมีกรอบระยะเวลาดำเนินการครอบคลุมมาถึงระยะที่ 3 (2561-2565) โดยรายละเอียดของการขับเคลื่อนเพื่อพัฒนาการใช้ชีวิตอย่างอัจฉริยะของแต่ละชุดโครงการ ปรากฏดังรายละเอียดในแผนภาพ



3.) การพัฒนาพลเมืองอัจฉริยะ (smart people) ประกอบด้วย 5 ชุดโครงการสำคัญ ได้แก่ ชุดโครงการ Stakeholder App โครงการการศึกษาอัจฉริยะ (smart education) โครงการ Idea Bank and Co-working Space โครงการพัฒนา 43 นวัตกรรมพัฒนาเมือง และโครงการอาสาสมัครที่ โดยรายละเอียดของแต่ละชุดโครงการปรากฏในตารางด้านล่าง

**ตารางที่ 4** ชุดโครงการเพื่อพัฒนาพลเมืองอัจฉริยะ (smart people) ของเมืองขอนแก่น

ชุดโครงการ	โครงการ/กิจกรรม	ลักษณะโครงการ
Stakeholder App	stable & Participation community	การสร้างความเข้มแข็งและการมีส่วนร่วมของชุมชนผ่านระบบ IOT
	Share Khon Kaen	การแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างองค์กรปกครองท้องถิ่น
Smart Education	โครงการสร้างระบบนิเวศและการเรียนรู้ของประชาชนทั่วไป	โดยใช้เทคโนโลยีสารสนเทศซึ่งเป็นการเรียนแบบ Interactive สำหรับทุกเพศทุกวัย

	Smart Classroom	การให้บริการระบบการศึกษาโดยพัฒนาผู้สอน หลักสูตร ครอบคร้วและชุมชน โดยยึดผู้เรียนเป็นศูนย์กลาง ตั้งแต่วระดับอนุบาล-ระดับอุดมศึกษา
	โครงการ Khon Kaen Bilingual kindergarten	ส่งเสริมให้เด็กมีพื้นฐานการใช้ภาษาหลัก 2 ภาษา ตั้งแต่วระดับอนุบาล
	City Campus	การสลายขอบเขตของสถานศึกษา กับเมือง เพื่อให้ให้นักศึกษาได้พัฒนาศักยภาพไปพร้อมกับเมือง โดยใช้กระบวนการวิธี community-based learning
Idea bank and Co - working space	การสร้าง Creative space ในระดับเมือง บริเวณพื้นที่ หนาครแห่ง ประเทศไทย เดิม	การสร้าง Creative space ในระดับเมือง บริเวณพื้นที่ หนาครแห่ง ประเทศไทย เดิม ให้เป็นแหล่งเรียนรู้ ออกแบบและสร้าง สรรค์ ของเยาวชน และ ผู้ประกอบการ เศรษฐกิจสร้างสรรค์

Innovations		การบูรณาการแนวคิดและขับเคลื่อนการมีส่วนร่วมในการพัฒนาเมืองจาก 43 นวัตกรรม เมือง ให้เกิดเป็นรูปธรรม
อาสา Smart		การส่งเสริมคุณธรรมการมีจิตอาสาของประชาชน โดยเป็นการรวมกลุ่มผู้ที่ต้องการช่วยเหลือผู้อื่น
M2C e-Services (Municipality to Citizen Electronic Services)	Citizen Portal	ศูนย์รวมข้อมูลข่าวสารและบริการของท้องถิ่น เพื่อความถูกต้องและรวดเร็วของข้อมูลข่าวสาร ให้บริการข้อมูล รับเรื่องราวร้องทุกข์
	My Khon Kean	พัฒนาช่องทางบริการให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ ของเทศบาลผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ และโทรศัพท์อัจฉริยะ
Local Knowledge Center Local Knowledge Center	Local Digital Library	ระบบการให้บริการห้องสมุดประชาชนในท้องถิ่น ผ่านระบบจัดการห้องสมุดอิเล็กทรอนิกส์
	Local Wisdom Database	การพัฒนาฐานข้อมูลความรู้ ภูมิปัญญาชาวบ้าน ในท้องถิ่น เพื่อเก็บรวบรวมและเผยแพร่ ทางอิเล็กทรอนิกส์
	Civic e-Services	เครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ ในการทำงาน

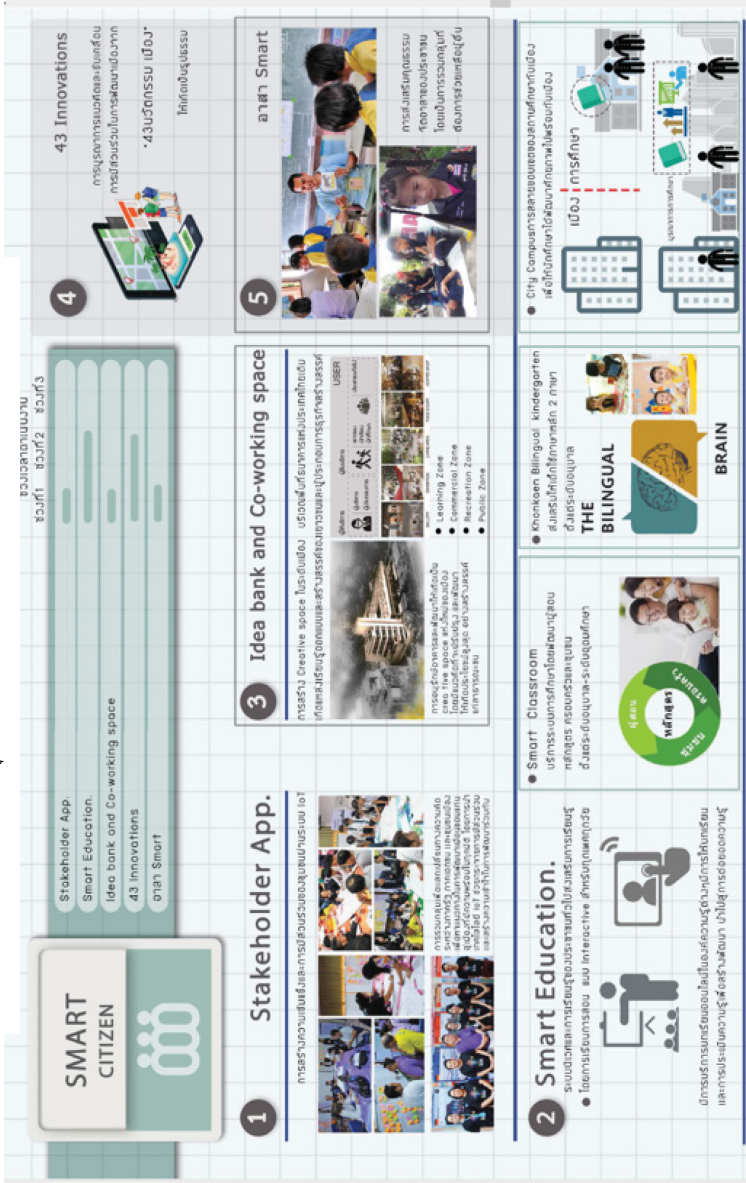
	Policy Watch	พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่เป็น แหล่ง รั้งฟัง ความคิดเห็นและ ข้อเสนอแนะ รวมถึงข้อติดขัดในการ ดำเนินนโยบายต่าง ๆ ของภาครัฐ เพื่อไป ถึงผู้กำหนดนโยบายโดยตรง
--	-----------------	---

ปรับปรุงจาก: กลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูล (2562)

การขับเคลื่อนชุดโครงการพัฒนาพลเมืองอัจฉริยะนั้น มีชุดโครงการที่ได้ดำเนินการไปแล้วในกรอบระยะที่ 1 คือ โครงการ Stakeholder App. โครงการ Idea Bank and Co-working Space และโครงการอาสาสมัครที่ส่วนอีกสองชุดโครงการที่เหลือ คือ ชุดโครงการ Smart Education และ 43 Innovations เพื่อการพัฒนาเมืองนั้น ได้เริ่มขับเคลื่อนมาตั้งแต่ระยะที่ 1 (2561-2564) ซึ่งมีกำหนดทำให้โครงการแล้วเสร็จอย่างสมบูรณ์ภายในกรอบระยะเวลาที่ 2 คือ ระหว่างปี พ.ศ. 2565-2568 โดยรายละเอียดของการขับเคลื่อนชุดโครงการในแต่ละระยะนั้น ปรากฏในแผนภาพ



แผนภาพที่ 8 การขับเคลื่อนชุดโครงการเพื่อพัฒนาพลเมืองอัจฉริยะในแต่ละระยะ



ที่มาภาพ : กลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูล (2562)

3.) **โครงการพัฒนาเศรษฐกิจอัจฉริยะ (smart economy)** ประกอบด้วย 7 ชุดโครงการสำคัญ ได้แก่ ชุดโครงการ TOD (Transit-Oriented Development) โครงการ Innovation and Patent Marketing Agent โครงการ E-SAN Trading Center โครงการ Housing: Job Balance โครงการ One Stop Services for Startup Ecosystem โครงการ MICE City และโครงการ Smart Farming โดยรายละเอียดของแต่ละชุดโครงการปรากฏในตารางด้านล่าง

**ตารางที่ 5** ชุดโครงการเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจอัจฉริยะ (smart economy) ของเมืองขอนแก่น

ชุดโครงการ	โครงการ/กิจกรรม	ลักษณะโครงการ
TOD	โครงการพัฒนาพื้นที่โดยรอบระบบขนส่งมวลชนและพื้นที่เศรษฐกิจเดิม และใหม่ ตามรูปแบบ TOD in Urban design context	สร้างเมืองกระชับ ซึ่งจะเป็นทั้งแหล่งงาน ที่พักอาศัย และพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ของเมือง
Innovation and patent Marketing agent		โครงการสนับสนุนการสร้างธุรกิจจากองค์ความรู้ที่เกิดขึ้นในสถานศึกษา เผยแพร่ผ่านตัวแทน

		การตลาด ที่มี เกณฑ์ มาตรฐานการขายและราคา
E-SAN Trading Center		สถานที่รวมการทำธุรกรรม และสินค้าของภาคอีสาน ทั้ง กายภาพ และการ แลกเปลี่ยนข้อมูลทางการค้า
Housing : Job balance		การออกกฎหมายที่ให้ ประโยชน์แก่การพัฒนาพื้นที่ ในด้านการลงทุนและภาษี โดยมีเงื่อนไขให้สร้างที่อยู่ อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อย เพื่อเพิ่ม FAR และสร้างย่าน เศรษฐกิจในเมือง
One Stop Service For Startup Ecosystem		การสร้าง Platform ที่ผู้ เริ่มทำ ธุรกิจสามารถทำ กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ และแหล่ง ลงทุน เช่น ศูนย์บริการ เพื่อให้ คำปรึกษา มีการทำบัญชี พื้นฐานและแหล่งทุน
MICE City		ส่งเสริมให้จังหวัดขอนแก่น เป็น ศูนย์กลางการจัด ประชุมและ สัมมนาของ

		ภูมิภาค โดยใช้การจัดการ ของระบบ IOT ในการ อำนวยความสะดวก
Smart Farming	โครงการส่งเสริม การเกษตรโดยมี หลักการดังนี้	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การส่งเสริมให้เกษตรกร เข้าถึง ข้อมูลพื้นฐานการ ผลิตทั้งด้าน ทรัพยากรและ เทคโนโลยี</li> <li>- ระบบที่ช่วยในการตัดสินใจ ด้านการลงทุนทาง การเกษตร ตั้งแต่การ วิเคราะห์ปัจจัยการผลิต จนถึงการออกแบบแปรรูป ผลผลิต รวมถึงการเพิ่ม รายได้ ระหว่างรอผลผลิต สามารถใช้ เทคโนโลยี Robotic ช่วย ในการ ประกอบเกษตรกรรม</li> <li>- เครื่องมือช่วยในการ ออกแบบ พื้นที่การเกษตรใน รูปแบบ Farm manual consultant สี่ า ห รั บ ผู้ประกอบการรายย่อย โดย ใช้ IOT แบบ E-commerce</li> </ul>

		<p>และการทำบัญชี แบบ E-Accounting</p> <p>- ยก ระดับ อาชีพ เกษตรกร ส่งเสริมให้ลูกหลานทำอาชีพ เกษตรกร</p>
เขตเศรษฐกิจพิเศษดิจิทัล		<p>นำที่ดินของรัฐที่มีอยู่มาสร้าง เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษขนาด ประมาณ 300 ถึง 500 ไร่ เพื่อให้ SME และ Start Up เข้า มาทำธุรกิจซึ่งธุรกิจจะต้องเป็น เกี่ยวกับ ไอโอทีหรือซอฟต์แวร์ หรือ เป็น creative เช่นการ ออกแบบต่าง ๆ และผู้ที่เข้ามาอยู่ในเขตเศรษฐกิจพิเศษนี้จะได้รับ สิทธิพิเศษในการ ยกเว้นภาษี และได้รับสิทธิพิเศษต่าง ๆ มากกว่าที่ได้รับจากบีโอไอสอง เท่า</p>
อุตสาหกรรมอัจฉริยะสีเขียว	Smart Green Industry	<p>ลักษณะโครงการ สร้างนิคมอุตสาหกรรมสีเขียว สร้าง เกณฑ์และสภาพแวดล้อม เพื่อ ดึงดูดนักลงทุนเข้ามาสู่</p>

		นิคม อุตสาหกรรมสีเขียว คัดเลือก อุตสาหกรรมที่ไม่ เป็นพิษต่อ สิ่งแวดล้อม อุตสาหกรรมที่ ส่งเสริม ให้ เกิดธุรกรรมต่อเนื่อง กับ โครงการสมาร์ทซิตี้จังหวัด ขอนแก่นรวมถึงแรงงานที่มี คุณภาพเข้ามาในจังหวัด
--	--	---

ปรับปรุงจาก: กลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูล (2562)

สำหรับการขับเคลื่อนชุดโครงการพัฒนาเศรษฐกิจอัจฉริยะของเมืองขอนแก่น  
 ด้านต่าง ๆ นั้น มีชุดโครงการที่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จไปแล้ว 3 ชุดโครงการ  
 ในระยะที่ 1 (2561-2564) คือ ชุดโครงการ Innovation and Patent  
 Marketing Agent ชุดโครงการ One Stop Service for Startup Ecosystem  
 และชุดโครงการ MICE City นอกจากนี้ ยังมีชุดโครงการที่กำลังขับเคลื่อนอยู่  
 ในระยะที่ 2 คือ E-SAN Trading Center รวมถึงยังมีชุดโครงการ Housing:  
 Job Balance ที่ได้เริ่มขับเคลื่อนมาตั้งแต่ระยะที่ 1 (2561-2564) ถึงระยะที่  
 2 (2565-2568) ส่วนชุดโครงการที่ได้เริ่มขับเคลื่อนมาตั้งแต่ระยะที่ 1  
 ครอบคลุมไปจนถึงระยะที่ 3 (2569-2572) คือ ชุดโครงการ TOD (Transit-  
 Oriented Development) และชุดโครงการ Smart Farming โดยรายละเอียด  
 ของการขับเคลื่อนชุดโครงการพัฒนาเศรษฐกิจอัจฉริยะของเมืองขอนแก่นใน  
 แต่ละด้าน ปรากฏในแผนภาพ

### SMART ECONOMY

TOD

Innovation and patent Marketing agent

E-SAN Trading Center

Housing - Job balance

One Stop Service For Start up Ecosystem

MICE City

Smart Farming

#### 1 TOD

การเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจและชุมชนรอบสถานี TOD ใน urban design context

TOD (Transit Oriented Development) คือการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนสาธารณะ (MRT, BTS, รถไฟฟ้า) ให้เป็นพื้นที่ค้าปลีก, อุตสาหกรรม, ที่อยู่อาศัย และบริการต่างๆ

#### 2 Innovation and patent Marketing agent

สนับสนุนการจดทะเบียนสิทธิบัตรและนวัตกรรม การตลาดและส่งเสริมการขายสินค้าและบริการ

#### 3 E-SAN Trading Center

ส่งเสริมธุรกิจและสินค้าของเกษตรกรและ SMEs ให้สามารถขายสินค้าและบริการผ่านช่องทางออนไลน์

#### 4 One Stop Service for Start up Ecosystem

บริการครบวงจรสำหรับผู้ประกอบการเริ่มต้นธุรกิจ

#### 5 MICE City

บริการครบวงจรสำหรับผู้ประกอบการเริ่มต้นธุรกิจ

#### 6 Smart Farming

สนับสนุนเกษตรกรและผู้ประกอบการในภาคเกษตรกรรม

ที่มาภาพ : กรุงเทพมหานครศาสตร์และสังคมศาสตร์ (2562)

5.) การพัฒนาสิ่งแวดล้อมอัจฉริยะ (smart environment) ประกอบด้วย 8 ชุดโครงการสำคัญ ได้แก่ ชุดโครงการ Urban Park System โครงการจัดการขยะต้นทาง โครงการอาคารสีเขียว (green building) โครงการ Smart Grid โครงการ Solar Roof โครงการ Environment Application โครงการ IoT for Environment โครงการแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองของเมือง โดยรายละเอียดของแต่ละชุดโครงการปรากฏในตารางด้านล่าง

**ตารางที่ 6** ชุดโครงการเพื่อพัฒนาสิ่งแวดล้อมอัจฉริยะ (smart environment) ของเมืองขอนแก่น

ชุดโครงการ	โครงการ/ กิจกรรม	ลักษณะโครงการ
Urban Park System	สร้างพื้นที่สีเขียวตามแนวถนน ตามกรอบ Open space system	Urban park, Central park, Pocket park และ Green corridor เพิ่มเป็นการทำตามเกณฑ์ smart growth
ขยะต้นทาง		ส่งเสริมให้ทุกครัวเรือนมีการกำจัด คัดแยกขยะตั้งแต่ต้นทาง โดยใช้ IOT รวมไปถึงการแยกขยะเปียก/แห้ง ในครัวเรือน



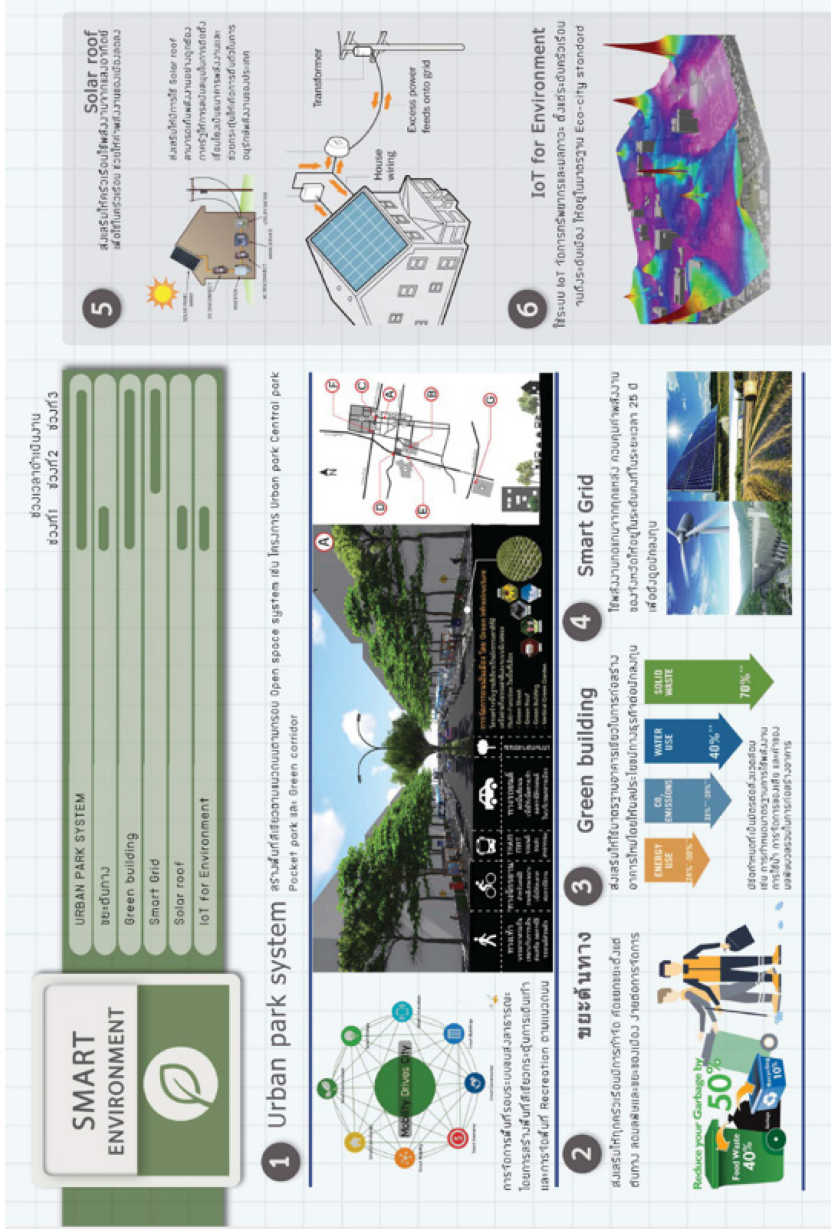
Green building		ส่งเสริมให้ใช้มาตรฐานอาคารเขียวในการก่อสร้างอาคารใหม่ ซึ่งมีการให้ผลประโยชน์ต่อทางธุรกิจต่อนักลงทุน
Smart Grid	ใช้พลังงานทดแทนจากทุกแหล่ง	ควบคุมค่าพลังงานของจังหวัดให้อยู่ในระดับคงที่ในระยะเวลาอย่างน้อย 25 ปี เพื่อดึงดูดนักลงทุน
Solar roof		ส่งเสริมให้ครัวเรือนใช้พลังงานจากแสงอาทิตย์
Environment Application		การพัฒนาแอปพลิเคชันด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมของเมือง องค์ความรู้ข่าวสารและรับเรื่องร้องเรียนด้านสิ่งแวดล้อม และมลภาวะ
IOT for Environment		ใช้ระบบ IOT ในการจัดการทรัพยากรและมลภาวะ ตั้งแต่ระดับครัวเรือนจนถึงระดับเมือง ให้อยู่ในมาตรฐาน Eco-city standard
การแก้ไขปัญหามลพิษของ PM 2.5 ด้วยเครื่องฟอกอากาศเคลื่อนที่ JET		เครื่องยนต์ฟอกอากาศเคลื่อนที่ที่วิศวกรชาวขอนแก่นร่วมกันคิดค้นขึ้นมาเพื่อแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศและปัญหามลพิษของ PM 2.5 ภายในเมืองขอนแก่น

VENTURI SCRUBBER ERIG 02		
--------------------------------	--	--

ปรับปรุงจาก: กลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูล (2562)

การขับเคลื่อนชุดโครงการพัฒนาสิ่งแวดล้อมอัจฉริยะ (smart environment) ของเมืองขอนแก่น ในบางชุดโครงการได้ดำเนินการแล้วเสร็จไปแล้ว คือ การแก้ปัญหาฝุ่น PM 2.5 ด้วย เครื่องฟอกอากาศเคลื่อนที่ แต่ยังมีชุดโครงการอีก 3 ชุดที่กำลังขับเคลื่อนโครงการอยู่ภายในกรอบระยะที่ 1 (2561-2564) ได้แก่ ชุดโครงการขยะต้นทาง ชุดโครงการ Solar Roof และชุดโครงการ IoT for Environment นอกจากนี้ยังมีชุดโครงการที่เป็นชุดโครงการต่อเนื่องซึ่งได้เริ่มดำเนินการมาตั้งแต่ระยะที่ 1 ครอบคลุมถึงระยะที่ 3 (2561-2572) ประกอบด้วยชุดโครงการหลัก 2 เรื่อง ได้แก่ ชุดโครงการ Urban Park System และชุดโครงการพัฒนาอาคารสีเขียว หรือ Green Building นอกจากนี้ ยังมีชุดโครงการที่วางแผนจะขับเคลื่อนในระยะที่ 2 (2565-2568) คือ โครงการ Smart Gridที่กำลังพัฒนาระบบและโครงสร้างพื้นฐานสำหรับพัฒนาและสร้างความมั่นคงทางพลังงานให้กับคนในเมืองขอนแก่นในห้วงเวลา 25 ปี เพื่อดึงดูดการลงทุนด้วย โดยรายละเอียดการขับเคลื่อนชุดโครงการเพื่อพัฒนาสิ่งแวดล้อมอัจฉริยะในช่วงเวลาต่าง ๆ ปรากฏในแผนภาพ

แผนภาพที่ 10 การขับเคลื่อนชุดโครงการพัฒนาสิ่งแวดล้อมอัจฉริยะของเมืองขอนแก่น



ที่มาภาพ : กลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูล (2562)

6.) การพัฒนาการจัดการภาครัฐอัจฉริยะ (smart governance) ประกอบด้วย 5 ชุดโครงการสำคัญ ได้แก่ ชุดโครงการ Open Data โครงการ Drone for City 3D Mapping/BIM โครงการ E-Government โครงการ Innovation and Digital Park และการพัฒนาจดทะเบียนจัดตั้งบริษัทจำกัดขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โดยรายละเอียดของแต่ละชุดโครงการปรากฏในตารางด้านล่าง

**ตารางที่ 7** ชุดโครงการเพื่อพัฒนาการจัดการภาครัฐอัจฉริยะ (smart governance) ของเมืองขอนแก่น

ชุดโครงการ	โครงการ/กิจกรรม	ลักษณะโครงการ
Open Data		ใช้ IOT เป็นตัวช่วยในการเปิดเผยข้อมูลของรัฐแก่ประชาชนและสร้างฐานข้อมูลใหม่โดยประยุกต์กับฐานข้อมูลเดิม เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการจำแนกข้อมูล GIS ขั้นสูงที่มีหลายชั้นข้อมูล ที่ทันสมัยและเป็นปัจจุบัน และเพิ่มความโปร่งใสให้หน่วยงานของรัฐ
Drone for city 3d mapping /BIM	ใช้ Drone สำรวจและรวบรวมข้อมูล	สร้างข้อมูลเชิงภูมิศาสตร์และกายภาพของเมืองได้เอง เพื่อออกแบบและพัฒนาเมืองให้แก่ประชาชน

E - Governme nt		<p>- ใช้ IOT ในการบริการข้อมูลของรัฐทั้งภายในหน่วยงาน และระหว่างหน่วยงาน</p> <p>- ออกแบบวิธีการบริการประชาชนรูปแบบใหม่ที่มีประสิทธิภาพ โดยใช้ IOT เช่น One stop services การใช้แบบฟอร์มที่มีรูปแบบเดียวกันและลดการใช้เอกสารที่เป็นกระดาษ</p>
Innovation and Digital Park	<p>โครงการพัฒนาพื้นที่สวนและย่านนวัตกรรม</p>	<p>สามารถดึงดูดให้สถาบันวิจัยและพัฒนา ระดับโลกพร้อมทั้งนักวิจัย นักประดิษฐ์ ผู้ผลิต นักออกแบบ ผู้ประกอบการและชุมชนมาร่วมพัฒนาและสร้างสรรค์นวัตกรรม ให้บริการค่าปรึกษาจนถึงขั้นตอนการผลิตแบบครบวงจรด้วยการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ</p>
บริษัท จำกัด ขององค์กร ปกครอง ท้องถิ่น		<p>นิติบุคคลมีอาชีพในการจัดการปัญหาของเมือง การจัดการในรูปแบบบริษัทจะช่วยให้มีการแก้ปัญหาที่กระชับและมีประสิทธิภาพ</p>
Smart Meter		<p>ใช้ระบบไอโอทีในการส่งสัญญาณเพื่อให้ระบบ ส่งปริมาณการใช้ไฟฟ้าเพื่อเป็นการลดค่าใช้จ่ายในการออกไป จดมิเตอร์ต่าง ๆ</p>

<p>พื้นที่แหล่ง อนุรักษ ตามเกณฑ์ ของ UNESCO</p>		<p>สรรหาพื้นที่ในจังหวัดขอนแก่นที่เป็นพื้นที่ เหมาะสมแก่การอนุรักษ์และขอขึ้นทะเบียน กับ UNESCO เพื่อเป็นการอนุรักษ์ไว้ซึ่ง มรดกทางวัฒนธรรมและเป็นการส่งเสริมการ ท่องเที่ยวในจังหวัดขอนแก่น</p>
<p>กฎระเบียบ อัจฉริยะ</p>	<p>ศึกษาและ ประยุกต์ใช้ กฎระเบียบ กฎหมาย เทศบัญญัติ ต่าง ๆ เพื่อ ส่งเสริมให้ เกิดเขต เศรษฐกิจ สร้างสรรค์ โดย</p>	<p>การศึกษาด้านลึกถึงกฎหมาย กฎระเบียบ เทศบัญญัติต่าง ๆ ที่สามารถส่งเสริมให้เกิด เขตเศรษฐกิจสร้างสรรค์ให้ เมือง เทศบาล จังหวัด ส่งเสริมให้ภาครัฐและเอกชนนำกฎระเบียบ ดังกล่าวไปใช้สร้างเขตเศรษฐกิจสร้างสรรค์ เช่นการเปลี่ยน FAR หรือแม้แต่การยกเว้น ภาษี ลดภาษี เพื่อส่งเสริมให้เกิดการลงทุน สร้างระบบนิเวศของการ และดึงดูดนักลงทุน</p>
<p>แบบจำลอง จังหวัด ขอนแก่น แห่ง</p>	<p>ซอฟต์แวร์ Systems Dynamics Model</p>	<p>บูรณาการข้อมูล ของทุกภาคส่วนทั้งเอกชน และราชการ เพื่อสร้างแบบจำลองของ เมือง ขอนแก่น 2030 ในอนาคต แสดงให้ ประชาชนเห็นว่าหากการพัฒนาตาม</p>

อนาคต และผัง เมือง อัจฉริยะ	(Stella) หรือ 3D experience	แนวทาง Smart city แล้วนั้น จะส่งผลดีต่อเมืองและประชาชนในจังหวัดอย่างไร ผังเมืองอัจฉริยะที่บูรณาการเข้ากับโครงการจะเป็นเครื่องมือช่วยในการตัดสินใจก่อสร้างโครงการต่าง ๆ รับรู้ถึงผลกระทบจากทุกมิติ ทำให้ง่ายต่อการดำเนินโครงการต่าง ๆ เป็นรูปธรรม เช่น ซอฟต์แวร์ ที่ใช้ในประเทศสิงคโปร์
Smart Local School	Local e-Permit	ระบบสารสนเทศ เพื่อจัดการใบอนุญาตต่าง ๆ ที่ออกให้โดยเทศบาล
	Municipality School e-Learning	พัฒนาระบบการเรียนการสอนอิเล็กทรอนิกส์ให้กับโรงเรียนในสังกัดเทศบาล
	Municipality School Student Database	พัฒนาระบบฐานข้อมูลของนักเรียน ทะเบียนประวัติ ประวัติสุขภาพของนักเรียน และอื่น ๆ
	Municipality School e-Admin	พัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารงานด้านการศึกษาของโรงเรียนในสังกัดเทศบาล
e-Municipality	Mayor's Dashboard	ระบบสารสนเทศเพื่อเชื่อมโยงข้อมูลของเทศบาล เพื่อสนับสนุนการตัดสินใจของผู้บริหาร

	Document Management System	ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการบริหารงานสารบรรณ เพื่อจัดการข้อมูลและคลังเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ และติดตามคำสั่งต่าง ๆ ของเทศบาล
	Local e-Revenue	ระบบจัดเก็บรายได้ของเทศบาล เพื่อจัดการการเก็บภาษีท้องถิ่น จัดเก็บค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ใบเรียกเก็บ การจ่ายทางอิเล็กทรอนิกส์
	Local e-Permit	ระบบสารสนเทศ เพื่อจัดการใบอนุญาตต่าง ๆ ที่ออกให้โดยเทศบาล
แอปพลิเคชัน อีแปม (E-PAM)	Electronic Provincial Administration Meeting (EPAM)	จังหวัดขอนแก่น ได้พัฒนาแอปพลิเคชันระบบบริหารจัดการการประชุม (Electronic Provincial Administration Meeting : EPAM) ขึ้น เพื่อให้ส่วนราชการและหน่วยงานภายในจังหวัดขอนแก่นใช้ในการจัดการประชุมร่วมกัน ณ สำนักงานหรือที่ทำการของตนเอง โดยไม่ต้องเดินทางมาประชุมที่ศาลากลาง ลดการใช้กระดาษ และทรัพยากร รวมถึงส่งเสริมการใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน รวมทั้งสนับสนุนบุคลากรในการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ

ปรับปรุงจาก: กลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูล (2562)



สำหรับการขับเคลื่อนชุดโครงการพัฒนาการบริหารจัดการจัดภาครัฐ  
อัจฉริยะ ได้มีบางชุดโครงการที่เริ่มดำเนินการแล้วเสร็จอย่างเป็นรูปธรรม ก็  
คือ การจดทะเบียนจัดตั้งบริษัทจำกัดขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งอยู่  
ภายใต้กรอบระยะที่ 1 (2561-2564) นอกจากนี้ ยังมีอีก 3 ชุดโครงการที่ได้  
เริ่มขับเคลื่อนมาตั้งแต่ระยะที่ 1 (2561-2564) ครอบคลุมไปจนถึงระยะที่ 2  
(2565-2568) ประกอบด้วย ชุดโครงการพัฒนาระบบ Open Data โครงการ  
E-Government และโครงการ Drone for City 3D Mapping/BIM ส่วนอีก  
หนึ่งชุดโครงการวางแผนจะเริ่มขับเคลื่อนในระยะที่ 2 (2565-2568) ก็คือ  
โครงการ Innovation and Digital Park ซึ่งรายละเอียดของการขับเคลื่อนชุด  
โครงการในแต่ละช่วงเวลา ปรากฏในแผนภาพ



## 7.) การบริหารจัดการพลังงานอัจฉริยะ (smart energy)

สำหรับโครงการบริหารจัดการพลังงานอัจฉริยะ (smart energy) ประกอบด้วยชุดโครงการหลัก ๆ 2 ชุดโครงการ ได้แก่ ชุดโครงการด้านพลังงานทดแทน และชุดโครงการด้านการบริหารจัดการพลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งมีกิจกรรมย่อยหรือโครงการย่อยทั้งหมด 15 โครงการ โดยมีรายละเอียดดังตารางด้านล่าง

### ตารางที่ 8 ชุดโครงการด้านการบริหารจัดการพลังงานอัจฉริยะ

ชุดโครงการ	โครงการ/กิจกรรม	ลักษณะโครงการ
พลังงาน ทดแทน	โครงการส่งเสริมเทคโนโลยีพลังงานทดแทนชีวภาพระดับชุมชน ขนาด 100 ลบ.ม.	ส่งเสริมให้ครัวเรือนในจังหวัดขอนแก่นพัฒนาแหล่งพลังงานทดแทนชีวภาพจากมูลสัตว์หรือขยะอินทรีย์
	โครงการส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีระบบสูบน้ำพลังงานแสงอาทิตย์แบบเคลื่อนที่ไม่น้อยกว่า 300 วัตต์	ส่งเสริมให้เกษตรกร โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่ที่ไม่มีแหล่งน้ำและไฟฟ้าเข้าไม่ถึงติดตั้งแผงพลังงานแสงอาทิตย์แบบไม่ต้องใช้
	โครงการส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีระบบสูบน้ำพลังงานแสงอาทิตย์	แบตเตอรี่สำหรับใช้ประโยชน์ในการสูบน้ำและกัก

	ไม่น้อยกว่า 3,000 วัตต์	เก็บน้ำเพื่อการเกษตรในพื้นที่
	โครงการส่งเสริมการใช้ โรงอบพลังงาน แสงอาทิตย์	ส่งเสริมให้เกษตรกรและ วิสาหกิจชุมชนใช้เทคโนโลยี โรงอบแห้งพลังงาน แสงอาทิตย์ เพื่อลดการใช้ พลังงานไฟฟ้า และ ระยะเวลาในการอบ ข้าวเปลือก
	Solar roof	ส่งเสริมให้อาคารใหม่และ อาคารเก่า ภายในเมือง ขอนแก่นติดตั้ง Solar roof top
	Floating Solar และ Solar Farm	พัฒนาระบบจัดเก็บและส่ง จ่ายพลังงานครบคลุมทั่ว พื้นที่โครงการ และส่งเสริม ให้เกษตรกรใช้พลังงาน แสงอาทิตย์เพื่อการเกษตร
	ขยายระบบโครงข่าย รถไฟฟ้าและส่งเสริม ยานยนต์ EV, ยานยนต์ fuel cell	ติดตั้งสถานีชาร์จไฟฟ้าแบบ เร็ว 12 สถานี และมีระบบ จัดเก็บพลังงานแบบ Vanadium Redox Battery ครอบคลุมพื้นที่โครงการ

		และถนนสายหลักทั้งหมด รวมถึงการพัฒนาลานจอดรถไฟฟ้าภายในเมืองด้วย
	Smart Grid ใช้พลังงานทดแทนจากทุกแหล่ง	การสร้างระบบ Smart Grid ของเมืองขึ้นมา ซึ่งจะมีการนำระบบพลังงานหมุนเวียนที่ใช้พลังงานแสงอาทิตย์มาใช้ภายในเมือง จะทำให้เมืองผลิตพลังงานหมุนเวียนใช้เองได้ถึงร้อยละ 50 หรือ 83,000 กิโลวัตต์ต่อชั่วโมง
การบริหารจัดการพลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ	โครงการส่งเสริมความรู้ความเข้าใจเทคโนโลยีและการใช้พลังงานทดแทน	พัฒนาความรู้ความเข้าใจ และสร้างความตระหนักให้แก่ประชาชนเกี่ยวกับความสำคัญและประโยชน์จากการใช้พลังงานทดแทน
	อาคารประหยัดพลังงาน	ส่งเสริมการออกแบบอาคารแบบ passive and active design ที่อาคารเน้นการพึ่งพาธรรมชาติและอาศัยเครื่องกลมาเสริมกับสภาพภายในอาคารให้

		เป็นไปตามที่สำนักงาน ต้องการ
	โครงการประหยัด พลังงานไฟฟ้า	ออกมาตรการส่งเสริมให้ ครัวเรือน ภาคเอกชน และ อาคารสำนักงานต่าง ๆ ลด การใช้พลังงานภายในพื้นที่ โครงการ
	โครงการใช้เทคโนโลยี ดิจิทัล (IoT) กับการ อนุรักษ์พลังงาน	ใช้ระบบ IOT ในการจัด การพลังงานของเมือง ตั้งแต่ ระดับครัวเรือนจนถึงระดับ เมือง ให้อยู่ในมาตรฐานของ กระทรวงพลังงาน รวมถึง การใช้ IOT Digital Farm บริหารจัดการระบบการจ่าย น้ำทดลองนำร่องในภาค การเกษตร
	ยกระดับโครงข่าย ไฟฟ้าให้เป็น Smart Grid , สนับสนุนการ พัฒนา Energy Storage (ESS) เพื่อสร้าง เสถียรภาพให้กับระบบ	ติดตั้ง Energy Storage แบบ Vanadium Redox Battery ในอาคารต่าง ๆ และในพื้นที่ Biogas Power Plant และบริเวณบึงทุ่งสร้าง ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 30 ของ ปริมาณพลังงานที่ผลิตได้

	ไฟฟ้าทั้งในชุมชนและโรงไฟฟ้า ขนาดใหญ่	
	กระตุ้นและเผยแพร่ความตระหนักในการลดปริมาณก๊าซเรือนกระจก (Greenhouse Effect) ของจังหวัด	จัดทำโครงการรณรงค์เพื่อสร้างความรู้และความตระหนักต่อปัญหาการทำเกษตรแบบเดิมและวิถีชีวิตที่ก่อให้เกิดการสร้างก๊าซเรือนกระจกของเมือง
	ควบคุมค่าดัชนีการใช้พลังงานให้อาคารและสถานประกอบการทั้งหมดที่ตั้งภายในจังหวัด	ใช้เทคโนโลยีตามเกณฑ์มาตรฐานของดัชนีการใช้พลังงานตามเกณฑ์ Business as Usual (BAU) ของกระทรวงพลังงาน

ปรับปรุงจาก: แผนพัฒนาจังหวัดขอนแก่น (2561-2565)

จากแผนพัฒนาจังหวัดขอนแก่น (2561-2565) ชุดโครงการด้านการบริหารจัดการพลังงานอย่างอัจฉริยะ (smart energy) ในบางโครงการได้เริ่มขับเคลื่อนมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 ยาวไปจนถึงปี 2565 ประกอบด้วย 3 โครงการนำร่องได้แก่ โครงการระบบ Smart Grid ใช้พลังงานทดแทนจากทุกแหล่ง โครงการควบคุมค่าดัชนีการใช้พลังงานให้อาคารและสถานประกอบการทั้งหมดที่ตั้งภายในจังหวัด และโครงการ Solar roof

ส่วนอีก 12 ชุดโครงการที่เหลือจะเริ่มดำเนินการในปี พ.ศ. 2563 นี้  
จนกระทั่งสิ้นสุดระยะเวลาตามแผนพัฒนาจังหวัดขอนแก่น นั่นก็คือ ปี  
พ.ศ. 2565

-----



## บทที่ 8

### อะไรทำให้ “ขอนแก่นโมเดล” ประสบความสำเร็จ

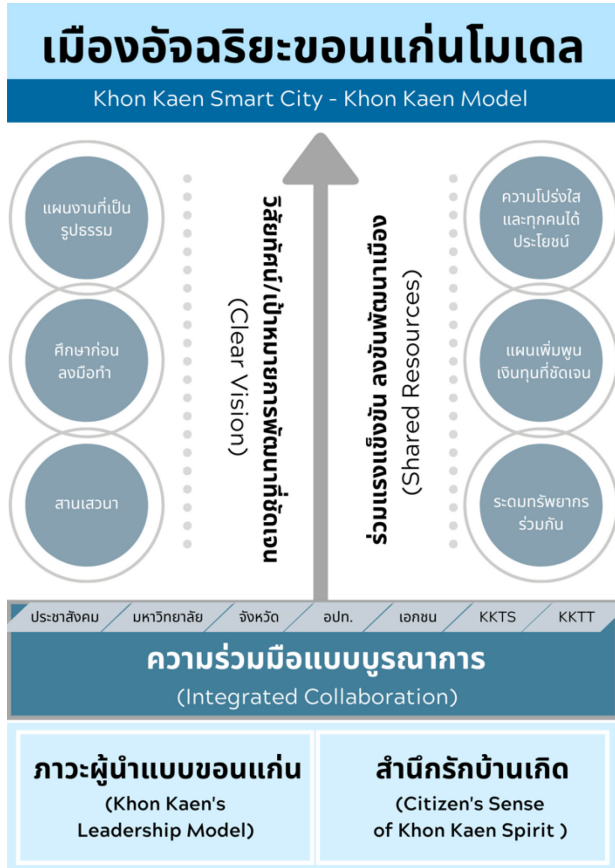
ความต้องการให้จังหวัดขอนแก่นกลายเป็นเมืองอัจฉริยะ (Khon Kaen Smart City) ตามแนวทางของ “ขอนแก่นโมเดล” ในความเป็นจริงนั้น ได้เกิดขึ้นมาก่อนที่จังหวัดขอนแก่นจะมีการกำหนดเป็นยุทธศาสตร์หรือเป้าหมายการพัฒนาจังหวัดอย่างเป็นทางการเริ่มแรก ในปี พ.ศ.2559 ผ่านพื้นที่ของขับเคลื่อนสำคัญก็คือ กลุ่มนักธุรกิจท้องถิ่นและนายกเทศมนตรีทั้ง 5 แห่งในเขตเมืองขอนแก่น ที่พยายามสะท้อนปัญหาการจราจรภายในเมืองและคุณภาพชีวิตของประชาชนภายในเขตเมืองขอนแก่นด้านต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการจัดการสิ่งแวดล้อมของเมืองและการพัฒนาพื้นที่พาณิชย์หรือย่านเศรษฐกิจของเมืองขอนแก่น มาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550 กระทั่งเกิดโครงการพัฒนาระบบขนส่ง Khon Kaen Smart Bus และโครงการก่อรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) ซึ่งเป็นอีกหนึ่งองค์ประกอบด้านการคมนาคมอัจฉริยะ (smart mobility) ของการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ (smart city) เป็นต้น ดังนั้น จะเห็นได้ว่าความต้องการของชาวขอนแก่นที่พยายามพัฒนาให้ขอนแก่นกลายเป็นเมืองอัจฉริยะนั้น เกิดขึ้นมาก่อนที่จะมีนโยบายรองรับอย่างเป็นทางการที่ได้รับการบรรจุไว้ในแผนพัฒนาจังหวัดขอนแก่น ซึ่งสามารถสะท้อนให้เห็นได้เป็นอย่างดีว่าจังหวัดขอนแก่นเอง มีจุดกำเนิดของนโยบายที่ตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนในพื้นที่และสอดคล้องกับสภาพ

ปัญหาของเมืองได้เป็นอย่างดี ทั้งยังมีฐานรากการสนับสนุนนโยบายที่มั่นคงจากทั้งภาคประชาสังคม ภาคเอกชน และภาควิชาการ รวมถึงประชาชนในพื้นที่ ต่อการขับเคลื่อนนโยบายการพัฒนาขอนแก่นให้กลายเป็นเมืองอัจฉริยะได้อย่างเต็มที่ จึงทำให้การแปลงนโยบายการพัฒนาเมืองอัจฉริยะด้านต่าง ๆ มีความก้าวหน้าอย่างเป็นรูปธรรม ดังที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

ในภาพรวมแล้ว ปัจจัยที่ “มีผล” ต่อการแปลงนโยบายการพัฒนาเมืองอัจฉริยะให้นำไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมตามแนวทางขอนแก่นโมเดล ประกอบด้วย ปัจจัยที่เป็นฐานหลัก (grounded factors) และปัจจัยสนับสนุนเชิงกระบวนการ (procedural contributing factors) โดยปัจจัยที่เป็นฐานหลัก (grounded push factors) หมายถึง ปัจจัยที่เป็นฐานสนับสนุนสำคัญที่ทำให้การขับเคลื่อนนโยบายการพัฒนาเมืองอัจฉริยะหรือระบบงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องถูกนำไปปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมและยั่งยืนตามแนวทางของขอนแก่น ประกอบด้วย 1.) ภาวะผู้นำตามแนวทางของขอนแก่นโมเดล (Khon Kaen's leadership model) 2.) สำนึกรักบ้านเกิด (citizen's sense of Khon Kaen spirit) และ 3.) ความร่วมมือแบบบูรณาการ (integrated collaboration) ส่วนปัจจัยสนับสนุนเชิงกระบวนการ (procedural contributing factors) คือ ปัจจัยที่ขอนแก่นได้นำไปใช้เพื่อขับเคลื่อนระบบงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ ประกอบด้วย 1.) การสานเสวนา (dialogue) 2.) การศึกษาความเป็นไปได้และแนวทางการพัฒนาก่อนเริ่มดำเนินงาน

(project's feasibility study) 3.) มีแผนการดำเนินงานสำหรับขับเคลื่อนนโยบายไปสู่การปฏิบัติที่เป็นรูปธรรมชัดเจน (authorized smart city plans) 4.) การระดมทรัพยากรสำหรับนำไปใช้ขับเคลื่อนนโยบาย (resource mobilization) 5.) แผนเพิ่มพูนเงินทุน (financial and investment plans) 6.) ความโปร่งใสและประชาชนได้ประโยชน์จากการพัฒนาเมือง (transparency and shared-benefits) ดังรายละเอียดปรากฏในแผนภาพ

แผนภาพที่ 12 ปัจจัยที่มีผลต่อการขับเคลื่อนเพื่อพัฒนาเมืองด้านต่าง ๆ ตามแนวทาง "ขอนแก่นโมเดล"



ที่มาภาพ: ศุภวัฒน์นคร วงศ์ธนวสุ สุรเดช ทวีแสงสกุลไทย สุรียานนท์ พลสิม และพีรสิทธิ์ คำนวนนศิลป์ (2562)

สำหรับปัจจัยที่มีผลต่อการแปลงนโยบายการพัฒนาเมืองอัจฉริยะของขอนแก่นให้ถูกนำไปสู่การปฏิบัติเพื่อขับเคลื่อนอย่างจริงจัง ในภาพรวมแล้วประกอบด้วย 8 ปัจจัยหลัก โดย 3 ปัจจัยแรก คือ ปัจจัยฐานหลัก (grounded factors) ได้แก่ 1.) ภาวะผู้นำตามแนวทางของขอนแก่นโมเดล (Khon Kaen's leadership model) 2.) สำนึกรักบ้านเกิด (citizen's sense of Khon Kaen spirit) และ 3.) ความร่วมมือแบบบูรณาการ (integrated collaboration) ส่วนอีก 5 ปัจจัยที่เหลือ คือ ปัจจัยสนับสนุนเชิงกระบวนการ (procedural contributing factors) ประกอบด้วย 1.) การสานเสวนา (dialogue) 2.) การศึกษาความเป็นไปได้และแนวทางการพัฒนา ก่อนเริ่มดำเนินงาน (project's feasibility study) 3.) แผนการดำเนินงานสำหรับขับเคลื่อนนโยบายไปสู่การปฏิบัติที่ชัดเจน (authorized smart city plans) 4.) การระดมทรัพยากร (resource mobilization) และ 5.) แผนเพิ่มพูนงบประมาณ (financial and investment plans) โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1.) ภาวะผู้นำตามแบบคนขอนแก่น (Khon Kaen's Leadership Model) ถือเป็นปัจจัยฐานราก (grounded factor) ที่นำมาสู่การเกิดขึ้นของนโยบายพัฒนาเมืองอัจฉริยะของขอนแก่นในด้านต่าง ๆ เนื่องจากกลุ่มคณะทำงานที่ขับเคลื่อนด้านการพัฒนานโยบายขอนแก่นเมืองอัจฉริยะ (Khon Kaen Smart City) นั้น เกิดขึ้นผ่านการรวมตัวกันระหว่างประชาชน ภาคประชาสังคม ผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และโดยเฉพาะอย่างยิ่งการรวมตัวกันของกลุ่มนักธุรกิจเอกชนในพื้นที่ ซึ่งได้

ริเริ่มผลักดันโครงการพัฒนาเมืองอัจฉริยะมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550 ผ่านความเคลื่อนไหวของการริเริ่มโครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในจังหวัดขอนแก่น กระทั่งนำมาสู่ความพยายามในการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) เพื่อใช้สำหรับคมนาคมภายในจังหวัดขอนแก่น ที่บริหารจัดการด้วยศักยภาพและความสามารถของชาวขอนแก่นเอง อย่างไรก็ตาม ภาวะผู้นำ (leadership) ไม่ได้จำกัดอยู่เฉพาะแค่กลุ่มผู้บริหารท้องถิ่น ภาคธุรกิจเอกชน หรือผู้นำ (leader) ในตำแหน่งสูงสุดของหน่วยงานเท่านั้น แต่ภาคประชาสังคมในจังหวัดขอนแก่นยังมีภาวะความเป็นผู้นำค่อนข้างสูง ต่อการขับเคลื่อนและผลักดันให้นโยบายการพัฒนาเมืองอัจฉริยะขอนแก่นเกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรมด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งบทบาทของกลุ่มปัญญามิตร แปรดองค์การเศรษฐกิจขอนแก่น และกลุ่มมูลนิธิชุมชนขอนแก่นทศวรรษหน้าที่ได้ร่วมกันจัดทำเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ เพื่อนำไปสู่การสร้างวิสัยทัศน์ร่วมของคนขอนแก่น และขณะเดียวกันก็เป็นเวทีที่รับฟังความต้องการของประชาชนภายใต้จังหวัดให้มีการขับเคลื่อนนโยบายพัฒนาเมืองอัจฉริยะอย่างจริงจังด้วย อย่างไรก็ตาม ภาวะความเป็นผู้นำเพื่อจัดการและพัฒนาเมือง (leadership for urban development) ตามแนวทางของขอนแก่นโมเดลนี้หลัก ๆ สามารถจำแนกได้เป็น 6 ด้าน ประกอบด้วย

1.) **ความกล้าคิดกล้าทำ** โดยเฉพาะอย่างยิ่งการผลักดันโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) ซึ่งถือเป็นปรากฏการณ์ใหม่ใน

ประเทศไทยที่ต้องใช้ความทุ่มเทอย่างมากในการผลักดัน วางแผน และบริหารจัดการโครงการดังกล่าว

2.) **การมีความยืดหยุ่นในการทำงานสูง** เนื่องจากการขับเคลื่อนนโยบายเมืองอัจฉริยะขอนแก่นไปสู่การปฏิบัตินั้น มีความซับซ้อน และเกี่ยวข้องกับการทำงานเพื่อพัฒนาเมืองอัจฉริยะทั้ง 7 ด้าน รวมถึงคณะทำงานที่ขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองอัจฉริยะขอนแก่นก็ประกอบด้วยหน่วยงานภาครัฐ เอกชน ภาคประชาสังคม รวมถึงสถาบันการศึกษาภายในพื้นที่ ดังนั้น รูปแบบการทำงานจึงไม่ใช่การทำงานแบบระบบราชการอย่างสมบูรณ์ แต่มีการบูรณาการเทคนิคการจัดการใหม่ ๆ จากภาคเอกชนเข้ามาร่วมด้วย

3.) **ทักษะในการประสานความร่วมมือจากทุกภาคส่วน** หรือที่เรียกว่า Governance Capability และ Inter-Organization Collaboration อย่างที่ได้นำเสนอไปก่อนหน้านี้ว่า “ขอนแก่น โมเดล” เกิดขึ้นได้ภายใต้ความร่วมมือระหว่าง “ทุกภาคส่วน” ที่มีอยู่ในพื้นที่ไม่ว่าจะเป็นภาครัฐ เอกชน ภาคประชาสังคม หรือสถาบันการศึกษา เพื่อสร้างระบบนิเวศ (Ecosystem) ของเมืองให้เอื้อต่อการพัฒนานวัตกรรม อย่างไรก็ตาม ประเด็นสำคัญที่ทำให้ความร่วมมือระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ ในจังหวัดขอนแก่นแตกต่างจากที่อื่นก็คือ การใช้ทรัพยากรร่วมกัน (shared resource) ระหว่างเครือข่ายต่าง ๆ ด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งการระดมทุนเพื่อนำมาพัฒนาเมืองขอนแก่นด้านต่าง ๆ

4.) การตระหนักและเข้าใจกับปัญหาในพื้นที่ ก็เป็นอีกหนึ่งสาเหตุสำคัญที่นำมาสู่การเกิดขึ้นของโครงการพัฒนาเมืองอัจฉริยะหลาย ๆ โครงการ ไม่ว่าจะเป็นโครงการ Smart Bus รถไฟฟ้า LRT โครงการพัฒนายานเศรษฐกิจสีเขียว โครงการเมืองคาร์บอนต่ำ โครงการอาสาสมัคร เป็นต้น โครงการเหล่านี้ ล้วนพัฒนามาจาก “ความตระหนัก” ของกลุ่มคนที่มีภาวะผู้นำซึ่งทำงานในท้องถิ่น ภาครัฐ หรือบริษัทเอกชนซึ่งเป็นคนขอนแก่นโดยกำเนิดและมีความต้องการให้เมืองมีการพัฒนาขึ้น

5.) ความเสียสละ คณะทำงานขับเคลื่อนนโยบายการพัฒนาขอนแก่นให้กลายเป็นเมืองอัจฉริยะไม่ได้รับค่าตอบแทนใด ๆ แต่มีความตั้งใจที่จะเข้ามาจับบทบาทหรือเป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาท้องถิ่นของตนเองให้มีความเจริญมากขึ้น โดยใช้ศักยภาพและทรัพยากรที่ตนเองมี เช่น ภาควิชาการก็ใช้องค์ความรู้ ภาคเอกชนก็ใช้การระดมทุน ภาครัฐก็ใช้อำนาจสนับสนุนส่งเสริมและอำนวยความสะดวก เป็นต้น ด้วยภาวะความเป็นผู้นำ (leadership) ของแต่ละภาคส่วนมาเกื้อหนุนและทำงานร่วมกันในลักษณะแบบนี้ จึงทำให้เกิดเป็นปรากฏการณ์ขอนแก่นโมเดลออกมาในที่สุด

6.) การไม่ย่อท้อต่ออุปสรรคและความยากลำบาก แม้ว่าโครงการใหญ่ ๆ เช่น การผลักดันโครงการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) ขอนแก่นจะมีปัญหาหรืออุปสรรคเกิดขึ้น ทำให้จำเป็นต้องขยาย



เวลาดำเนินโครงการออกไปจากเดิมในปี 2559 มาจนถึงปัจจุบัน เพราะประเด็นปัญหาด้านการขอใช้พื้นที่ศูนย์วิจัยข้าวขอนแก่น ของกรมการข้าว หรือประเด็นปัญหาเรื่องข้อกฎหมาย รัฐเอื้อเอกชน หรือแม้กระทั่งประเด็นปัญหาด้านการเมืองท้องถิ่น แต่คณะทำงานก็ไม่ย่อท้อต่อความยากลำบากที่เกิดขึ้น และขับเคลื่อนโครงการพัฒนาเมืองอย่างมุ่งมั่น เนื่องจากเป็นโครงการที่จะก่อให้เกิดประโยชน์แก่ชาวจังหวัดขอนแก่นอย่างมหาศาลทั้งในปัจจุบันและในอนาคต

2.) **สำนึกรักบ้านเกิด (Sense of Khon Kaen Spirit)** ในภาพรวมแล้วคือ “ความตระหนัก” และ “ความรัก” ต่อจังหวัดขอนแก่น ในฐานะที่เป็นภูมิลำเนาของตนเอง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มนักธุรกิจเอกชนท้องถิ่นในพื้นที่จังหวัดขอนแก่นที่เป็นชาวขอนแก่นโดยกำเนิด เริ่มแรกเกิดความตระหนักต่อสภาพปัญหาภายในเมืองขอนแก่น โดยเฉพาะอย่างยิ่งระบบการคมนาคมขนส่ง โดยมองว่าในขณะที่อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของจังหวัดขอนแก่นมีการลงทุนและเติบโตอย่างต่อเนื่อง แต่เมืองยังประสบกับปัญหาหลายด้านโดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการสัญจรภายในเมือง รวมถึงระบบสาธารณสุขของเมือง กระทั่งนำมาสู่การระดมทุนร่วมกันของภาคเอกชนเพื่อนำไปใช้สำหรับพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของเมืองร่วมกันด้านต่าง ๆ จุดทะเบียนจัดตั้งบริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง (KKT) ด้วยเงินทุน 200 ล้านบาท เป็นต้น เช่นเดียวกับภาคประชาสังคมอย่างมูลนิธิชุมชนขอนแก่นทศวรรษหน้า ที่นำโดยกลุ่มนักวิชาการและนักเคลื่อนไหวภาคประชาสังคมซึ่งเป็นคน

ขอนแก่นโดยกำเนิดได้ร่วมกันผลักดันให้เกิดโครงการ “ขอนแก่น จังหวัดอัจฉริยะ” หรือ “smart province” เกิดขึ้นให้ครอบคลุมทั่วทุกตำบล ทุกอำเภอทั้งจังหวัดขอนแก่น หรือกรณีของ 5 เทศบาลในเขตเมืองขอนแก่น ที่ได้ระดมทุน 5 ล้านบาทจดทะเบียนจัดตั้งบริษัทขอนแก่นทรานซิท ซิสเต็ม (KKTS) สำหรับขับเคลื่อนการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) ให้คนในขอนแก่นโดยเฉพาะเป็นต้น ซึ่งในความเป็นจริงแล้ว ภาคธุรกิจเอกชนกว่า 20 บริษัท หรือ แม้กระทั่งภาคประชาสังคมในจังหวัดขอนแก่นเอง ไม่มีความจำเป็นที่จะต้องมาสละเวลาของตนเองเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองอัจฉริยะดังกล่าวเลยก็ย่อมได้ เนื่องจากทุกฝ่ายล้วนมีภาระหน้าที่รับผิดชอบของตนเองอยู่ และยังเป็นหน้าที่หลักของภาครัฐในพื้นที่ที่จะต้องจัดทำอยู่แล้วเช่นกัน แต่กลุ่มนักธุรกิจและภาคประชาสังคมซึ่งเป็นชาวขอนแก่นโดยไม่ได้คิดเช่นนั้น ความสำเร็จที่ตอบบทบาทของตนเองและสำนึกรักบ้านเกิดเป็นอีกหนึ่งปัจจัยสำคัญที่ทำให้คนกลุ่มนี้ซึ่งเป็นคนรุ่นใหม่ หันมาทำงานร่วมกันกับภาครัฐในพื้นที่เพื่อพัฒนาจังหวัดขอนแก่นให้เจริญเติบโตอย่างรอบด้าน ดังคำกล่าวของคุณกั๊ววาน เหล่าวิโรจนกุล ผู้ร่วมก่อตั้งบริษัท ขอนแก่นพัฒนาเมือง (KKTT) ที่ว่า

“ขอนแก่นโมเดล” เกิดจากฐานรากของคำว่ารักบ้านเกิด และ leadership และความร่วมมือที่เรียกว่าสามเหลี่ยมภูเขาเหยื่อนภูเขา... เป็นโครงสร้างที่ค่อย ๆ ร้อยเรียง และใช้เวลา” (INN News, 8 กันยายน 2561)

“...เป้าหมายของเราก็คือการส่งมอบเมืองที่น่าอยู่ ที่เจริญเติบโต ให้กับลูกหลานคนขอนแก่นต่อไปในอนาคต แต่ก่อนทุกคนจะย้ายเข้าไปที่กรุงเทพฯ ฯ หรือไปที่ส่วนกลางกันหมด ในต่างจังหวัดเองก็ไกลถิ่นฐาน แต่ถ้าเมืองขอนแก่นเรามีสถานะแวดล้อมที่ดี มีงานที่ดี ทุกคนก็สามารถทำงานที่จังหวัดได้อยู่ใกล้บ้าน อยู่ใกล้ครอบครัว ปัญหาสังคมต่าง ๆ ก็จะไม่ยลลง ดังนั้นคนรุ่นหลังจึงถือเป็นส่วนสำคัญในการพัฒนาเมืองให้น่าอยู่มากยิ่งขึ้น เราเพียงต้องการพัฒนาโครงสร้างของเมืองให้มีคุณภาพ เพื่อรองรับให้คนรุ่นหลังอยู่แล้วมีความสุข การจะเป็น “Smart City” ในความหมายของเรา เป้าหมายคือคำว่าความสุขที่ถือว่าเป็นเรื่องสำคัญ เพราะฉะนั้นถ้าทุกคนต้องการมีความสุข ทุกคนก็สามารถเข้ามามีส่วนร่วมในการทำความเข้าใจ เปิดใจ และรับฟังในสิ่งที่จะพัฒนาต่อไปร่วมกันได้” (สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจสร้างสรรค์, 2562)

3.) ความร่วมมือแบบบูรณาการ (Integrated Collaboration) ปัจจัยที่สำคัญอย่างมาก หรือ เป็นเสมือนเงื่อนไขสำคัญอีกประการหนึ่งที่ทำให้การแปลงนโยบายเมืองอัจฉริยะไปสู่การปฏิบัติเกิดความก้าวหน้าอย่างเป็นรูปธรรม นั่นก็คือ “การทำงานร่วมกัน (collaboration)” ระหว่างประชาชน ภาครัฐ เอกชน ภาควิชาการ ภาคประชาสังคม หรือองค์กรชุมชนที่อยู่ภายในพื้นที่จังหวัดขอนแก่น อย่างไรก็ตาม การทำงาน

ร่วมกันระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ (collaboration) ดูจะเป็นเรื่องธรรมดา เพราะทุกจังหวัดในประเทศไทยก็ล้วนได้รับความร่วมมือจากภาคส่วนต่าง ๆ ในพื้นที่เพื่อทำงานพัฒนาแก้ปัญหาสังคมร่วมกันอยู่แล้ว แต่สิ่งที่ทำให้แนวทางการพัฒนาเมืองในจังหวัดขอนแก่นมีความโดดเด่นก็คือความร่วมมือในการทำงานพัฒนาเมืองร่วมกัน (collaboration) ดังกล่าวไม่ได้เป็นเพียงการมาร่วมประชุมหรือระดมความคิดเห็น แล้วต่างฝ่ายต่างนำไปทำตามบทบาทและภารกิจของตนเอง แต่ “ขอนแก่นโมเดล” ใช้ความร่วมมือแบบบูรณาการ (integrated collaboration) หมายถึงว่าทุกภาคส่วนในพื้นที่จังหวัดขอนแก่นทั้งภาคประชาสังคม ภาครัฐ ภาคเอกชน สถาบันวิชาการ ได้มา “ร่วมกันคิด ร่วมทำ” และที่สำคัญมาก ๆ ก็คือ “ร่วมกันลงขันเพื่อพัฒนาเมือง (shared resources)” ซึ่งแนวทางการพัฒนาเมืองแบบมีส่วนร่วมโดยส่วนมากในประเทศไทย จะมีเพียงร่วมกันทำ” ต่างฝ่ายต่างขับเคลื่อนโครงการของตนเอง แต่กรณีของขอนแก่น คือ ร่วมกันลงขัน หรือระดมทรัพยากรเพื่อนำมาใช้สำหรับพัฒนาเมืองร่วมกัน เช่น กรณีของบริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง (KKT) ระดมทุนร่วมกันระหว่างภาคเอกชนได้ 200 ล้านบาท สำหรับนำไปใช้พัฒนาเมืองและโครงสร้างพื้นฐานด้านต่าง ๆ บริษัทขอนแก่นทรานซิท ซิสเต็ม (KKT) ระดมทุนจากเทศบาล 5 แห่งปีแรกระดมทุนได้ 5 ล้านบาท ปัจจุบันมีเงินทุนกว่า 25 ล้านบาท ที่ได้รับบริจาคจากประชาชนและภาคเอกชนในจังหวัดขอนแก่นที่ต้องการให้มีระบบรถไฟฟ้ารางเบาเกิดขึ้น หรือกรณีของภาคประชาสังคม อย่างมูลนิธิชุมชนขอนแก่นทศวรรษหน้า ซึ่งระดม

ทุนจดทะเบียนจัดตั้งมูลนิธิ 2 แสนบาท เพื่อนำไปใช้สำหรับทำงานขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้านต่าง ๆ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ไม่เพียงแต่การระดมทุนหรือทรัพยากรร่วมกันเท่านั้น แต่การมีส่วนร่วมอย่างบูรณาการ (integrated participation) ระหว่างประชาชนในพื้นที่ คนทุกกลุ่ม ไม่ว่าจะเป็นผู้มีรายได้น้อย มีรายได้ประจำ ล้วนมีสิทธิมีเสียงในการแสดงความคิดเห็นและ “เป็นเจ้าของเมือง” ร่วมกันกับทุกฝ่าย โดยใช้กลไก “สภาเมืองขอนแก่น (Citizen’s Council)” เป็นพื้นที่ในการสะท้อนปัญหาและความต้องการ และที่สำคัญที่สุดก็คือ การร่วมตัดสินใจหรือลงประชามติต่อโครงการพัฒนาเมืองด้านต่าง ๆ ในจังหวัดขอนแก่น นอกจากนี้ ยังมีการทำประชาพิจารณ์ระดับจังหวัดครั้งใหญ่ที่จัดโดยบริษัทขอนแก่นทรานซิท ซิสเต็ม (KKTS) เพื่อให้ประชาชนได้สะท้อนความต้องการ เกิดความตระหนักร่วม และตัดสินใจร่วมกันต่อโครงการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าวางเบา (LRT) ขอนแก่น รวมถึงยังมีการจัดสมัชชาใหญ่ทุกอำเภอทั่วจังหวัดขอนแก่น ที่เกิดขึ้นภายใต้ความร่วมมือระหว่างมูลนิธิชุมชนขอนแก่นทศวรรษหน้า (ภาคประชาสังคม) กับองค์การบริหารส่วนจังหวัดขอนแก่น ที่ได้จัดประชาพิจารณ์ระดมความคิดเห็นจากประชาชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ่อค้า นักธุรกิจท้องถิ่น อำเภอ เพื่อระดมความคิดเห็นและความร่วมมือ ในการสะท้อนปัญหาและความต้องการร่วมกันระหว่างคนในพื้นที่สำหรับพัฒนาเมืองอัจฉริยะให้ครอบคลุมทุกตำบล ทุกอำเภอ ทั่วจังหวัดขอนแก่น เกิดเป็นยุทธศาสตร์ขอนแก่นจังหวัดอัจฉริยะ (smart province) เป็นต้น ทำ्यที่สุด

แล้ว ความร่วมมือแบบบูรณาการ (integrated collaboration) ระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ ในการระดมความคิดเห็น ระดมทรัพยากร (shared resources) ร่วมกันเหล่านี้ ก่อให้เกิดความตระหนักร่วม (collective awareness) โดยเฉพาะอย่างยิ่งในหมู่ประชาชนที่อาศัยอยู่ในจังหวัดขอนแก่นให้รับรู้และเกิดความเข้าใจร่วมกันว่าเมืองกำลังจะพัฒนาไปในทิศทางใด และปัญหาในท้องถิ่นของตนเองมีความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องได้รับการแก้ไขมากขึ้นเพียงใด และนำไปสู่การวางแผนร่วมกัน (Collaboration planning) และที่สำคัญมากที่สุดคือ “บทบาทของตนเอง” ในการเป็นเจ้าของเมืองและการเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาเมือง (sense of belonging) หรือเข้าไปเป็นหุ้นส่วนในการพัฒนาขอนแก่น (partner) มีความสำคัญมากขึ้นเพียงใด ประชาชนชาวขอนแก่นจึงไม่ได้เป็นเพียงผู้รับบริการสาธารณะ (public) แต่เป็นผู้ร่วมให้บริการสาธารณะไปในตัวด้วย (public servers)

4.) การสานเสวนา (Dialogue) เป็นปัจจัยสำคัญที่ขาดไม่ได้เช่นเดียวกัน เนื่องจากการสื่อสารกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับโครงการพัฒนาเมืองเป็นเงื่อนไขที่สำคัญอย่างมากที่มีผลต่อความสำเร็จหรือความก้าวหน้าของโครงการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในมิติของการเสริมสร้างความเข้มแข็งภาคพลเมืองและประชาธิปไตยในระดับท้องถิ่น ในกรณีของขอนแก่น ความก้าวหน้าโครงการพัฒนาเมืองอัจฉริยะจะเกิดขึ้นไม่ได้หากปราศจากกระบวนการสานเสวนา (dialogue) ซึ่งแบ่งได้เป็น 2 รูปแบบ ได้แก่ การสานเสวนาระดับพื้นที่ (area-based dialogue) และ

การสานเสวนาเพื่อขับเคลื่อนนโยบาย (policy-driven dialogue) ดังที่ได้  
 นำเสนอไปก่อนหน้านี้แล้วว่า การสานเสวนาในระดับพื้นที่ (area-based  
 dialogue) ได้ใช้ “สภาเมืองขอนแก่น (Citizen’s Council)” เป็นกลไก  
 สำคัญในการสานเสวนา สื่อสาร ระดมความคิดเห็น สร้างการตัดสินใจ  
 ร่วมกันระหว่างภาครัฐ ประชาชน องค์กรชุมชน และภาคประชาสังคม  
 รวมถึงภาคธุรกิจเอกชนในพื้นที่ต่อโครงการ นโยบาย หรือทิศทางการ  
 พัฒนาเมืองขอนแก่นในประเด็นต่าง ๆ นอกจากนี้ ยังมีการจัดสมัชชา  
 ใหญ่ระดับจังหวัด และการทำประชาพิจารณ์จังหวัดอื่น ๆ อีกมากมาย  
 เพื่อสร้างความตระหนัก สร้างความเข้าใจ แลกเปลี่ยนความคิดเห็น  
 สะท้อนปัญหาและความต้องการจากประชาชนในฐานะเจ้าของพื้นที่ซึ่ง  
 ได้รับผลกระทบต่อการพัฒนาเมืองด้านต่าง ๆ ร่วมกัน นอกจากนี้  
 ขอนแก่นโมเดล ยังได้ใช้วิธีการสานเสวนากับผู้มีอำนาจในการ  
 ขับเคลื่อนนโยบาย (policy-driven dialogue) ด้วย เนื่องจากว่า  
 “ขอนแก่นโมเดล” เป็นปรากฏการณ์ที่ใช้ระบบการขนส่งมวลชนนำการ  
 พัฒนา (Transit-Oriented Development: TOD) โดยเฉพาะอย่างยิ่งการ  
 สร้างระบบรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) โดยศักยภาพและการบริหารจัดการ  
 ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ที่มีการจัดตั้งบริษัทจำกัดแห่งแรกของ  
 ประเทศไทย ภายใต้พระราชบัญญัติเทศบาล 2496 ดังนั้น คณะทำงาน  
 ขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองขอนแก่นโมเดลนี้ จึงใช้ความพยายามอย่าง  
 มาก ในการสานเสวนากับผู้มีอำนาจ โดยได้มีการเข้าพบเพื่อสานเสวนา  
 และปรึกษาหารือแนวทางการดำเนินงานกับผู้บริหารระดับสูงใน

กระทรวงบ่อยครั้ง เช่น รองนายกรัฐมนตรี รัฐมนตรี อธิบดีว่าการ กระทรวงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาขอนแก่นตามแผนพัฒนาเมืองอัจฉริยะขอนแก่น (Khon Kaen Smart City 2029) เป็นต้น

**5.) การศึกษาก่อนลงมือทำ (Project's Feasibility Study)** โครงการต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นภายใต้นโยบายการขับเคลื่อนขอนแก่นให้กลายเป็นเมืองอัจฉริยะ (Khon Kaen Smart City) ล้วนถูกพัฒนาขึ้นมาอย่างมีหลักการ ผ่านการศึกษาและวิเคราะห์ผลกระทบ ความเป็นไปได้ และแนวทางการพัฒนาที่เหมาะสม สอดคล้องกับบริบทการพัฒนาเมืองของขอนแก่น เพื่อให้การพัฒนาเมืองอัจฉริยะขอนแก่นถูกขับเคลื่อนไปอย่างถูกต้อง มีหลักการสมเหตุผล และยั่งยืน นำโดยนักวิจัยและผู้เชี่ยวชาญในสาขาวิชาต่าง ๆ ของมหาวิทยาลัยขอนแก่น ทั้งความเชี่ยวชาญด้านการปกครองท้องถิ่นของวิทยาลัยการปกครองท้องถิ่น ความเชี่ยวชาญด้านการพัฒนาและออกแบบระบบขนส่งสาธารณะของคณะวิศวกรรมศาสตร์ และมหาวิทยาลัยในจังหวัด เช่น กรณีของโครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะในจังหวัดขอนแก่น ที่จรรดโดยสาธารณะ หรือระบบรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) ได้ใช้เวลาทำการศึกษาวเคราะห์ศักยภาพ ความเป็นไปได้ และความเหมาะสมของโครงการมาอย่างยาวนานกว่า 15 ปี ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2547 ไม่ว่าจะเป็นโครงการศึกษาการจัดทำแผนแม่บทด้านการจราจรและขนส่งเมืองภูมิภาค: จังหวัดขอนแก่น หรือการศึกษาจัดทำแผนแม่บทและศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ และผลกระทบทาง



สิ่งแวดล้อมเบื้องต้นเพื่อก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนเมืองขอนแก่นในปี 2551 หรือ โครงการศึกษาระบบรถโดยสารด่วนพิเศษ (BRT) ในภูมิภาค เพื่อการจราจรปลอดภัยอย่างยั่งยืน กรณีศึกษาจังหวัดขอนแก่น ปี 2554 หรือ ปี 2560 ได้ทำการศึกษาออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งสาธารณะในจังหวัดขอนแก่นและผลกระทบสิ่งแวดล้อม เป็นต้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรณีของโครงการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) ได้มีการศึกษาความเป็นไปได้และแนวทางการพัฒนาที่เหมาะสมมาอย่างยาวนานมาตั้งแต่ปี พ.ศ.2551 ได้นำเสนอต่อคณะทำงานและผู้มีอำนาจตัดสินใจที่เกี่ยวข้อง และได้ทำการศึกษาเพิ่มเติมในหลายประเด็นกระทั่งถึงปี 2560 ก็ได้มีการศึกษาแนวทางการพัฒนาที่เหมาะสมเพิ่มเติม เนื่องจากบริบททางเศรษฐกิจและสังคมของจังหวัดขอนแก่น เปลี่ยนแปลงและเติบโตอย่างรวดเร็วหรือในกรณีโครงการพัฒนาเศรษฐกิจสร้างสรรค์ในย่านเมืองเก่าในเขตเมืองขอนแก่น “ย่านศรีจันทร์ สร้างสรรค์” ซึ่งถือเป็นโครงการใหม่ขนาดใหญ่อีกหนึ่งโครงการตามแผนพัฒนาเมืองอัจฉริยะขอนแก่น ที่เรื่อนำมาสู่การปฏิบัติอย่างจริงจังในปี พ.ศ. 2562 แต่ได้มีการศึกษาวิเคราะห์ศักยภาพ ความเป็นไปได้ และแนวทางการพัฒนาที่เหมาะสมมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559 รวมถึงมีการจัดเวทีสาธารณะมากกว่า 8 ครั้ง เพื่อนำเสนอผลการศึกษาและความ เป็นไปได้ในการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจย่านเมืองเก่าในตัวเมืองขอนแก่น เป็นต้น

6.) **แผนงานการทำงานที่ชัดเจน (Authorized Plans)** ถือเป็นปัจจัยเชิงกระบวนการขั้นสำคัญที่ขาดไม่ได้เนื่องจากการขับเคลื่อนนโยบายพัฒนาเมืองอัจฉริยะให้เกิดการนำไปปฏิบัติอย่างจริงจังนั้น จำเป็นจะต้องมีการพัฒนาแผนงานอย่างเป็นรูปธรรมขึ้นมาซึ่งจะต้องได้รับการรับรองอย่างเป็นทางการ (authorized plans) ด้วยเพราะหน่วยงานภาครัฐซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีบทบาทสำคัญอย่างมากต่อการขับเคลื่อนเชิงนโยบายในฐานะหน่วยงานที่มีอำนาจทางกฎหมาย ไม่ว่าจะเป็นหน่วยงานราชการส่วนภูมิภาค และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หากมีแผนการทำงานมารองรับอย่างเป็นทางการจะถือเป็นตัวช่วยสำคัญที่เอื้ออำนวยให้หน่วยงานราชการในพื้นที่ ตลอดจนบริษัทเอกชนเองสามารถทำงานขับเคลื่อนนโยบายการพัฒนาเมืองอัจฉริยะไปสู่การปฏิบัติอย่างราบรื่นด้วย โดยในกรณีของจังหวัดขอนแก่น ได้มีการนำประเด็นการพัฒนาเมืองอัจฉริยะไปบรรจุไว้ในแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดขอนแก่น ซึ่งถือเป็นจังหวัดแรกของประเทศไทยที่ได้นำเอาเรื่องการพัฒนาเมืองอัจฉริยะไปบรรจุไว้เป็นวาระสำคัญในแผนพัฒนาจังหวัด นอกจากนี้ ตามแนวทางของขอนแก่นโมเดล ยังได้มีการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาเมืองอัจฉริยะขอนแก่น (Khon Kaen Smart City 2029) ขึ้นด้วย โดยมีการออกแบบและพัฒนาโครงการต่าง ๆ ที่ครอบคลุมประเด็นการพัฒนาเมืองอัจฉริยะทั้ง 7 ด้าน ไว้ในแผนแม่บท ฯ ดังกล่าว นอกจากนี้ จังหวัดขอนแก่นยังมีการจัดตั้งคณะกรรมการและคณะทำงานสำหรับทำหน้าที่ขับเคลื่อนการพัฒนา

เมืองอัจฉริยะระดับจังหวัดในแต่ละด้านโดยเฉพาะด้วย ซึ่งได้มอบอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบต่าง ๆ ให้กับคณะทำงานในแต่ละฝ่าย องค์กรเอกชน ประชาสังคม รวมถึงผู้เชี่ยวชาญฝ่ายต่าง ๆ รับผิดชอบการทำงานเพื่อพัฒนาเมืองอัจฉริยะในแต่ละด้านของตนเอง ให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย มีผลทำให้ทิศทางการพัฒนาเมืองอัจฉริยะখনแก่นมีความชัดเจนและถูกขับเคลื่อนอย่างราบรื่นโดยคณะทำงานฝ่ายต่าง ๆ

7.) การระดมทรัพยากรร่วมกัน (Resource Mobilization) เป็นปัจจัยที่สำคัญอย่างมากที่จะต้องคำนึงถึง เพราะการทำงานทุกอย่างจะขาด “ทรัพยากร (resource)” ไม่ได้ ซึ่งระดมทรัพยากรที่ว่านี้ ไม่ได้หมายถึงเพียงแค่งบประมาณเพียงอย่างเดียว แต่ยังหมายความรวมถึง ปัจจัยด้านบุคลากร เครือข่าย องค์กรความรู้ และงบประมาณด้วย หรือเป็นปัจจัยทรัพยากร “4ค” ตามแนวทางระดมทรัพยากรเพื่อพัฒนาเมืองแบบখনแก่นโมเดล ได้แก่ “คน เครือข่าย ความรู้ และคลังงบประมาณ” โดยการระดมคนเข้ามาทำงานเพื่อพัฒนาเมืองখনแก่นในช่วงแรก เกิดขึ้นจากการรวมตัวกันของกลุ่มนักธุรกิจในพื้นที่ซึ่งได้สังเกตเห็นถึงปัญหาของเมืองในขณะนั้น ได้รวมตัวกันและพยายามระดมกลุ่มคนที่มีความเกี่ยวข้องหรือมีบทบาทและอำนาจในการพัฒนาเมืองมาร่วมด้วย ช่วยกัน เช่น องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จังหวัดখনแก่น รวมถึงภาคประชาชน ซึ่งแต่ก่อนต่างฝ่ายต่างขับเคลื่อนงานของตนเอง ให้มาทำงานร่วมกันกลายเป็นชนวนผลสำคัญ หรือ คณะทำงานหลักระดับ

จังหวัดเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองอัจฉริยะขอนแก่นในที่สุด ซึ่งประกอบด้วยกลุ่มคนหลายภาคส่วนมาทำงานเป็นคณะทำงานชุดเดียวกัน มองภาพและอนาคตของการพัฒนาเมืองขอนแก่นด้วยมุมมองเดียวกัน นอกจากนี้ ทรัพยากรที่สำคัญอีกชิ้นหนึ่ง คือ เครือข่าย (network) จากการให้สัมภาษณ์ของอาจารย์สุรเดช ทวีแสงสกุลไทย รองคณบดีวิทยาลัยการปกครองท้องถิ่น และหนึ่งในผู้ร่วมก่อตั้งบริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง (KKT) กล่าวว่า

“เราไม่ได้ใช้แค่คนมาทำงานกับเราอย่างเดียว... สิ่งที่ทำให้ขอนแก่นเป็นรูปเป็นร่างได้ ก็คือ เราเอาเครือข่ายที่คนของเรา รู้จักมาทำงานด้วยกัน คนบดมีเครือข่ายของคนบดดี นายกเทศมนตรีก็มีเครือข่ายของท่าน จังหวัดก็มีเครือข่ายของตัวเอง ส่วนพวกเรานักธุรกิจก็มีเครือข่ายของพวกเราเอง ใครรู้จักใคร เรื่องไหนก็เอามาช่วยกันทำงาน พออยู่ที่ขอนแก่นนี่...” (สัมภาษณ์เมื่อ 23 พฤศจิกายน 2562)

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าการระดมเครือข่ายของบุคลากรที่มีอยู่เพื่อนำมาใช้ประโยชน์ในการทำงานร่วมกันก็มีส่วนสำคัญที่ทำให้โครงการพัฒนาเมืองขอนแก่นเกิดความก้าวหน้าอย่างเป็นรูปธรรมดังที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน สำหรับมิติด้านองค์ความรู้ ก็เป็นทรัพยากรที่สำคัญอีกชิ้นหนึ่งในการพัฒนาเมืองตามแนวทางของขอนแก่น ดังที่ได้นำเสนอไปก่อนหน้านี้ว่า ขอนแก่นเริ่มต้นการพัฒนาเมืองมาแบบไร้ทิศทางในช่วงยุคแรกของการพัฒนาเมืองที่นำโดยกลุ่มพ่อค้าในพื้นที่ กระทั่งมีการนำเอา

ภาควิชาการมหาวิทยาลัยต่าง ๆ เข้ามาทำงานพัฒนาเมืองร่วมกับ คณะทำงานทั้งในภาครัฐ เอกชน และภาคประชาสังคม จนนำมาสู่ การศึกษาวิเคราะห์แนวทางการพัฒนาที่เหมาะสมกับบริบทของเมือง ขอนแก่น เกิดเป็นโครงการพัฒนาเมืองอัจฉริยะในด้านต่าง ๆ ดังที่ เป็นอยู่ในปัจจุบัน ส่วนองค์ประกอบด้านคลังงบประมาณ เป็นปัจจัย สำคัญอย่างมากที่ทำให้การพัฒนาเมืองตามแนวทางของขอนแก่น โดดเด่นกว่าจังหวัดอื่น เนื่องจากได้มีการระดมทุนจากทั้งภาครัฐ เอกชน และภาคประชาสังคม ต่างระดมร่วมกันเพื่อนำไปใช้สำหรับพัฒนาเมือง ขอนแก่นในด้านต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบขนส่งสาธารณะ และการพัฒนาพื้นที่พาณิชย์และเขตเศรษฐกิจ สร้างสรรค์ของเมือง มีการระดมทุนจากเอกชนโดยบริษัทขอนแก่น พัฒนาเมือง ระดมทุนได้กว่า 20 ล้านบาท รวมถึงบริษัทขอนแก่นทราน ซิท ซิสเต็ม (KKTS) ปัจจุบันมีเงินทุนสะสมกว่า 25 ล้านบาท ที่ได้มาจาก เงินบริจาคของประชาชน ภาคเอกชน ในพื้นที่ที่ต้องการให้มีการก่อสร้าง ระบบรถไฟฟ้า (LRT) รวมถึงการระดมทุนจากภาคประชาสังคม ของ มูลนิธิขอนแก่นทศวรรษหน้า จัดระเบียบจัดตั้งมูลนิธิเพื่อพัฒนา เศรษฐกิจและสังคมของเมือง ระดมทุนได้กว่า 2 แสนบาท รวมถึงการ ระดมทุนของกลุ่มศรีจันทร์คลับเพื่อพัฒนาย่านเมืองเก่าขอนแก่น ระหว่างเทศบาลนครขอนแก่น บริษัทน้ำตาลมิตรผล สมาคมหอการค้า สมาคมอสังหาริมทรัพย์ บริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง (KKTT) การ ท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย เป็นต้น

8.) **แผนเพิ่มทุนบงเงินทุน (Financial and Investment Plans)** ความน่าสนใจอย่างหนึ่งของการพัฒนาเมืองตามแนวทางขอนแก่นโมเดล นอกจากจะเป็นเรื่องของการระดมทรัพยากรแล้ว ยังมีเรื่องของการสร้างระบบที่พยายามทำให้ “ขอนแก่นโมเดล” นี้ สามารถหล่อเลี้ยงหรือดำรงอยู่ได้ด้วยศักยภาพของตนเอง และลดการพึ่งพาทรัพยากรหรืองบประมาณจากภาครัฐให้น้อยที่สุด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีของบริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง (KKTT) และบริษัทขอนแก่น ทรานซิท ซิสเต็ม (KKTS) ที่ได้มีการจัดทำแผนต่อยอดงบประมาณของตนเอง เพื่อให้เงินทุนสำหรับนำไปใช้เพื่อทำงานและขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองนั้นเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยทั้งบริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง (KKTT) (ระดมทุนโดยภาครัฐกิจในท้องถิ่น) และบริษัทขอนแก่นทรานซิท ซิสเต็ม (KKTS) (ระดมทุนโดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น) มีแผนเพิ่มทุนเงินลงทุนที่ได้จากการระดมทุนดังกล่าว ด้วยการจดทะเบียนจัดตั้งกองทุนในตลาดหลักทรัพย์ เพื่อให้เงินทุนที่มีอยู่สามารถสร้างมูลค่าให้กับบริษัท และสร้างเงินทุนสะสมให้กับบริษัทได้อย่างต่อเนื่องด้วย โดยในกรณีของบริษัทขอนแก่นทรานซิท ซิสเต็ม (KKTS) หลังจากการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) และมีการจดทะเบียนจัดตั้งกองทุนในตลาดหลักทรัพย์แล้ว จะทำให้บริษัทเองมีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้นมากกว่า 100,000 ล้านบาท โดยเงินทุนเหล่านี้จะถูกนำมาใช้ประโยชน์ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของเมือง และช่วยเหลือกลุ่มคนที่มีรายได้น้อยในจังหวัดขอนแก่น เป็นต้น ดังนั้น จะเห็นได้ว่า แม้แนวทางการพัฒนา

เมืองอัจฉริยะขอนแก่น จะมีการระดมทุนจากภาคส่วนต่าง ๆ ได้เป็นจำนวนมากเพื่อนำมาสนับสนุนหรือหนุนเสริมกับงบประมาณเพื่อพัฒนาเมืองของภาครัฐในพื้นที่ก็จริง แต่หากปราศจากแผนการเพิ่มพูนเงินทุนที่มีอยู่ก็อาจทำให้การขับเคลื่อนโครงการพัฒนาเมืองอัจฉริยะด้านต่าง ๆ ประสบกับความยากลำบากมากขึ้น เพราะการพึ่งพาเพียงแค่งบประมาณสนับสนุนจากภาครัฐนอกจากจะไม่เพียงพอแล้ว ยังมีข้อจำกัดในการใช้งบประมาณอยู่มาก ดังนั้น การทำให้โครงการพัฒนาเมืองอัจฉริยะด้านต่าง ๆ สามารถดำรงอยู่ได้ด้วยศักยภาพของตนเอง และลดการพึ่งพาทรัพยากรจากรัฐมากที่สุดจึงเป็นปัจจัยที่สำคัญที่ทำให้โครงการพัฒนาเมืองอัจฉริยะขอนแก่นได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐและภาคประชาสังคมในพื้นที่ด้วย นี่เองจึงเป็นเสมือนปัจจัยที่จะทำให้การพัฒนาเมืองตามแนวทางของขอนแก่นเป็นการพัฒนาเมืองอัจฉริยะอย่างมั่นคงและมั่งคั่ง

**๑.) ความโปร่งใส และประชาชนได้รับประโยชน์จากการพัฒนาเมือง (Transparency and Shared-Benefits)** ความโปร่งใสในการทำงานถือเป็นปัจจัยขึ้นสำคัญที่ทำให้การขับเคลื่อนโครงการพัฒนาเมืองอัจฉริยะขอนแก่นถูกขับเคลื่อนอย่างต่อเนื่อง เพราะการที่ภาคส่วนต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งภาคเอกชนและภาครัฐได้เข้ามาทำงานพัฒนาเมืองร่วมกัน ไม่ว่าจะใช้ทรัพยากรของตนเองหรือไม่ก็ตาม แต่ทรัพยากรที่นำมาใช้เพื่อการพัฒนาเมืองดังกล่าวจะต้องถูกบริหารจัดการอย่างโปร่งใส โดยเฉพาะอย่างยิ่งทรัพยากรที่เกิดมาจากการ

ระดมทุนร่วมกันระหว่างรัฐและเอกชน อย่างไรก็ตาม ในกรณีของจังหวัดขอนแก่น ทรัพยากรที่นำมาใช้ในการพัฒนาเมืองมีโครงสร้างหลัก ๆ จากสองฝ่าย คือ งบประมาณของรัฐ และงบประมาณที่ได้มาจากการระดมทุนร่วมกันระหว่าง 5 เทศบาลของบริษัทขอนแก่น ทราฟฟิค ซิสเต็ม (KKTS) และการระดมทุนร่วมกันระหว่างภาคเอกชน 20 บริษัท ของบริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง (KKTT) ในส่วนของงบประมาณภาครัฐที่นำมาใช้สำหรับพัฒนาเมืองนั้น ก็เป็นไปตามระเบียบและกลไกการทำงานของระบบราชการอย่างเคร่งครัดภายใต้การกำกับดูแลและความร่วมมืออย่างเหนียวแน่นจากผู้ว่าราชการจังหวัดเพื่อจัดสรรงบประมาณสำหรับการพัฒนาเมืองอัจฉริยะในแต่ละด้านตามแผนแม่บทการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ (Khon Kaen Smart City 2029) และยุทธศาสตร์เมืองอัจฉริยะที่ได้บรรจุไว้ในแผนพัฒนาจังหวัด ในส่วนของเงินทุนที่ได้จากการระดมทุนร่วมกันระหว่าง 5 เทศบาลที่ปัจจุบันมีเงินทุนสำรองไว้กว่า 25 ล้านบาทนี้ ก็มีการบริหารจัดการอย่างโปร่งใส โดยเทศบาลทั้ง 5 แห่งเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทขอนแก่น ทราฟฟิค ซิสเต็มร่วมกันแบบร้อยเปอร์เซ็นต์ มีคณะกรรมการบริหาร ซึ่งประกอบด้วย หอการค้า สภาอุตสาหกรรม ตัวแทนจากชมรมธนาคาร ดังนั้น การทำงานหรือการใช้จ่ายงบประมาณเรื่องใดเรื่องหนึ่งต้องได้รับความเห็นชอบร่วมกันจากเทศบาลทั้ง 5 แห่งก่อน นอกจากนี้ การนำบริษัทจำกัด (KKTS) เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์นั้น สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.)



มีกระบวนการและระเบียบกฎเกณฑ์การพิจารณาที่เข้มงวดมาก การที่จะนำบริษัทเข้าไปจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ได้ สิ่งแรกที่ กลด. พิจารณา คือ เรื่องของความโปร่งใสและความน่าเชื่อถือในการบริหารจัดการกองทุนนั้น ๆ ดังนั้น การที่บริษัทจำกัดของเทศบาลจะสามารถจดทะเบียนจัดตั้งได้ต้องได้รับการตรวจสอบอย่างละเอียดและมีกระบวนการบริหารงานที่โปร่งใสมาก นอกจากนี้ กลุ่มคณะทำงานจากภาคเอกชนทั้ง 20 บริษัท ที่อาสาเข้ามาทำงานพัฒนาเมืองด้วยการจัดตั้งบริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง (KKTJ) ก็เสียสละเวลาและทรัพยากรของตนเองเข้ามาทำงานพัฒนาเมืองขอนแก่นโดยไม่ได้รับค่าตอบแทนใด ๆ ทั้งสิ้น ด้วยเหตุนี้เอง การทำงานของทั้งภาครัฐ และเอกชนเพื่อพัฒนาเมืองจึงได้รับความไว้วางใจจากภาคประชาสังคมและองค์กรชุมชนในจังหวัดขอนแก่น ให้รับผิดชอบขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองตามแผนแม่บทการพัฒนาเมืองอัจฉริยะขอนแก่นได้อย่างเต็มที่ นอกจากนี้ การระดมทุนเพื่อพัฒนาเมืองตามแนวทางของขอนแก่นโมเดลดังกล่าว ทั้งสองบริษัท ยังมีแผนจดทะเบียนจัดตั้งกองทุนโครงสร้างพื้นฐานและกองทุนพัฒนาผู้มีรายได้น้อยในจังหวัดขอนแก่น ในตลาดหลักทรัพย์ด้วย เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนที่มีรายได้น้อยทุกคนในจังหวัดขอนแก่นสามารถเป็นเจ้าของกองทุนหรือถือหุ้นบริษัทพัฒนาเมืองร่วมกันได้ ตลอดจนยังสามารถมีเงินหรือส่วนแบ่งจากกองทุนดังกล่าวเพื่อเป็นรายได้เสริมสำหรับพัฒนาและแก้ไขปัญหาความเหลื่อมล้ำและความยากจนในพื้นที่จังหวัดขอนแก่น ให้ประชาชนที่มีรายได้น้อย

สามารถมีเงินไปลงทุนหรือพัฒนาคุณภาพชีวิตของตนเองในด้านต่าง ๆ ต่อไปได้

ในภาพรวมแล้ว สามารถสรุปปัจจัยทั้ง 8 ปัจจัย ได้เป็น 3 กลุ่ม คือ **ปัจจัยที่มีผลต่อการพัฒนาเมืองขอนแก่นให้มีความ “ยั่งยืน”** นั่นก็คือ ปัจจัยฐานราก (grounded factors) ซึ่งคณะวิจัยเล็งเห็นว่า เป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลอย่างมากต่อความสำเร็จและความยั่งยืนการพัฒนาเมืองอัจฉริยะขอนแก่น ประกอบด้วย ภาวะผู้นำตามแนวทางของขอนแก่นโมเดล (Khon Kaen's leadership model) สำนึกรักบ้านเกิด (citizen's sense of Khon Kaen spirit) และ ความร่วมมือแบบบูรณาการ (integrated collaboration) ซึ่งนำไปสู่การวางแผนร่วมกัน (Collaboration planning) ถือเป็นปัจจัยเงื่อนไขสำคัญที่ขาดไม่ได้ เพราะถึงแม้ว่าในบางจังหวัดหรือในบางพื้นที่อาจจะมีกลุ่มคนที่มีภาวะความเป็นผู้นำเพื่อการพัฒนาเมือง (leadership for urban development) สูงกว่ากรณีของขอนแก่นก็ได้ แต่หากมีภาวะความเป็นผู้นำเพียงอย่างเดียวโดยปราศจากการบูรณาการความร่วมมือและทรัพยากรร่วมกัน (integrated collaboration and shared resources) ก็อาจทำให้โครงการพัฒนาเมืองอัจฉริยะไม่เกิดขึ้นอย่างเป็นธรรมชาติหรือเกิดขึ้นได้แต่ไม่มีความยั่งยืนและไม่ได้ได้รับความร่วมมือจากภาคส่วนต่าง ๆ ในพื้นที่ ส่วนปัจจัยกลุ่มที่สองคือ **ปัจจัยที่ส่งเสริมให้เกิดความ “มั่นคง”** ในการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ ประกอบด้วย การสานเสวนา (dialogue) การศึกษาก่อนลงมือทำ (project's feasibility study) และการมีแผนงานที่เป็นรูปธรรม

(authorized plans) โดยการเสวนาทั้งในระดับพื้นที่และระดับนโยบายมีผลอย่างมากต่อความมั่นคงและความต่อเนื่องของการขับเคลื่อนโครงการ เนื่องจากเป็นการนำผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับโครงการพัฒนาเมืองอัจฉริยะทั้งหมดมาพูดคุยร่วมกันในระดับพื้นที่และในระดับนโยบาย เช่นเดียวกับการศึกษาวิเคราะห์แนวทางหรือความเหมาะสมของโครงการพัฒนาเมืองด้านต่าง ๆ ก็จะทำให้ท้ายที่สุดแล้วเมืองขอนแก่นเกิดการพัฒนาอย่างถูกทิศทาง ตามหลักวิชาการอย่างสมเหตุสมผล รวมถึงมีทิศทางในการพัฒนาเมืองที่ชัดเจนร่วมกันระหว่างคนในเมืองขอนแก่น สำหรับ ปัจจัยอีกกลุ่มหนึ่งก็คือ **ปัจจัยที่เกื้อหนุนให้เกิดการพัฒนาเมืองอย่าง “มั่งคั่ง”** นั่นก็คือ การระดมทรัพยากร (resource mobilization) แผนเพิ่มพูนเงินทุนที่ชัดเจน (financial and investment plans) และการบริหารงานอย่างโปร่งใสโดยที่ทุกคนได้ประโยชน์จากการพัฒนาเมืองร่วมกัน (transparency and shared benefits) ซึ่งการพัฒนาเมืองในขอนแก่นเน้นการระดมทุนเพื่อเป็นเงินอีกก้อนหนึ่งสำหรับนำมาใช้พัฒนาหรือแก้ไขปัญหาของเมืองหนุนเสริมกับงบประมาณของภาครัฐ โดยมีการนำเงินลงทุนที่ได้จากการระดมทุนของภาคเอกชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และภาคประชาสังคมนำไปจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์เพื่อเพิ่มมูลค่าและการลงทุนให้กับบริษัทหรือองค์กรที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมืองด้านต่าง ๆ ด้วยวิธีการนี้ จะทำให้จังหวัดขอนแก่นสามารถมีเงินทุนเพื่อนำไปใช้สำหรับการพัฒนาเมืองเพิ่มขึ้นหลายร้อยล้านบาท รวมถึงมีการนำส่วนแบ่งไปใช้

คุณภาพชีวิตของคนในเมืองและเปิดโอกาสให้ผู้มีรายได้ในจังหวัด  
ขอนแก่นทุกคนได้เป็นเจ้าของหุ้นส่วนการจัดการเมืองขอนแก่นที่  
สามารถมีรายได้จากกองทุนผู้มีรายได้น้อยหรือกองทุนโครงสร้าง  
พื้นฐานของเมืองอีกด้วยอันจะทำให้คนมีรายได้น้อยในจังหวัดขอนแก่น  
ค่อย ๆ ลดลงไปมากที่สุด ซึ่งทำที่สุดแล้ว ปัจจัยที่มีผลต่อการพัฒนา  
เมืองอัจฉริยะขอนแก่นทั้ง 9 ปัจจัยเหล่านี้ จะทำให้การพัฒนาเมือง  
อัจฉริยะขอนแก่นกลายเป็นเมืองที่ได้รับการพัฒนาอย่างมั่นคง มั่งคั่ง  
และยั่งยืน ดังรายละเอียดในแผนภาพ

แผนภาพที่ 13 ปัจจัยที่มีผลต่อการพัฒนาเมืองอย่างมั่นคง มั่งคั่ง และ  
ยั่งยืน



ที่มาภาพ: ศุภวัฒน์นคร วงศ์ธนวุฒ สุระเดช ทวีแสงสกุลไทย สุริยานนท์ พลดี  
และพีรสิทธิ์ คำนวนศิลป์ (2562)

## บทส่งท้าย

**ขอนแก่นโมเดลให้อะไรแก่ประเทศไทยบ้าง ?** เป็นคำถามที่สำคัญมาก เวลาพูดถึงตัวแบบการพัฒนาเมืองขอนแก่นโมเดล เพราะเวลาคนส่วนใหญ่พูดถึงขอนแก่นโมเดล จะนึกถึงโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) หรือ การระดมทุนจากบริษัทในพื้นที่เพื่อนำมาใช้สำหรับพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของเมืองและแก้ปัญหาของเมืองด้านต่าง ๆ อย่างไรก็ตาม “ขอนแก่นโมเดล” เป็นมากกว่าการร่วมระดมทุนและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพราะบทเรียนและประสบการณ์ของขอนแก่นโมเดล นำมาสู่การพัฒนาทวิวิธีสำหรับพัฒนาเมืองรูปแบบใหม่ที่ไม่สามารถพบเห็นได้ในเมืองอื่น ๆ นอกจากที่ “ขอนแก่น” อย่างไรก็ตาม ในภาพรวมแล้วขอนแก่นโมเดล ได้ให้บทเรียนโมเดลหรือทวิวิธีในการพัฒนาเมืองสำหรับเมืองอื่น ๆ ได้นำไปใช้เป็นบทเรียนในการพัฒนาเมืองตามบริบทและศักยภาพของตนเองอยู่หลัก ๆ 5 โมเดล ได้แก่

1.) **โมเดลด้านการพัฒนาท้องถิ่น** ซึ่งรายละเอียดที่ได้นำเสนอไว้ในบทต่าง ๆ ข้างต้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบทที่ 1 และบทที่ 3 นั้น สะท้อนให้เห็นถึงกระบวนการระดมความร่วมมือ (collaboration) จากทุกภาคส่วนที่มีอยู่ในเมืองขอนแก่น ได้มาร่วมแรงร่วมใจ เสียสละเข้ามาทำงานเพื่อพัฒนาหรือแก้ไขปัญหาเมืองขอนแก่นร่วมกันอย่างเต็มที่ โดยเฉพาะบทบาทขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น บริษัทเอกชน มหาวิทยาลัย และภาคประชาสังคมในพื้นที่

2.) โมเดลด้านการระดมทรัพยากรหรือระดมทุน ซึ่งนอกจากงบประมาณของภาครัฐที่มีอยู่อย่างจำกัดแล้ว โครงสร้างงบประมาณเพื่อนำมาใช้พัฒนาเมืองขอนแก่น ยังได้มาจากการระดมทุนร่วมกันระหว่างบริษัทเอกชนในขอนแก่น 20 บริษัท ซึ่งระดมทุนได้มากกว่า 200 ล้านบาท รวมถึงการระดมทุนร่วมกันของ 5 เทศบาลที่ระดมทุนได้ 5 ล้านบาท ปัจจุบันมีทุนสะสมกว่า 25 ล้านบาท สำหรับนำไปใช้ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของเมืองหนุนเสริมกับงบประมาณของภาครัฐเพิ่มเติมด้วย

3.) โมเดลด้านระบบบริหารจัดการเมือง (new urban management system) ซึ่งเป็นบทเรียนที่สำคัญมากที่ขอนแก่นโมเดลได้ให้ไว้แก่ประเทศไทย เพราะ “บริษัทจำกัดของเทศบาล” หรือบริษัทขอนแก่นทราฟฟิค ซิสเต็ม (KKTTS) เป็นบริษัทจำกัดที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในเมืองขอนแก่นได้ร่วมกันจัดตั้งขึ้นมาเป็นแห่งแรกของประเทศไทย ตั้งแต่มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติเทศบาล พ.ศ.2496 เป็นต้นมา ทำให้เกิดรูปแบบการจัดการท้องถิ่นด้วยแบบแผนใหม่ ๆ เกิดขึ้นในประเทศไทย นอกจากนี้ ขอนแก่นโมเดล ยังได้ให้กำเนิดองค์กรรูปแบบใหม่ขึ้นมาในประเทศไทยนั่นก็คือ “บริษัทพัฒนาเมือง” หรือ “บริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง (KKTT)” ซึ่งเป็นต้นแบบให้กับอีก 22 จังหวัด ในการจัดตั้งบริษัทพัฒนาเมืองของตนเองขึ้นมาในแบบขอนแก่นพัฒนาเมือง จนนำมาสู่การเกิดขึ้นของร่าง “พระราชบัญญัติส่งเสริมการพัฒนาเมือง

เมือง” ที่ได้บรรจุการจัดตั้งบริษัทพัฒนาเมืองขึ้นมาอย่างเป็นทางการด้วย

4.) โมเดลด้านการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ ซึ่งนอกเหนือจากกรุงเทพมหานครแล้ว จังหวัดขอนแก่นจะถือเป็นจังหวัดแรกที่ได้มีการพัฒนาระบบรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) สำหรับใช้ในการเดินทางและยกระดับคุณภาพชีวิตและขีดความสามารถทางเศรษฐกิจของเมือง ซึ่งไม่เพียงแต่โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้ารางเบาเท่านั้น แต่การพัฒนาเมืองแบบขอนแก่นโมเดล ยังได้มีการพัฒนาโครงการ ขอนแก่น ซิตี้บัส ให้บริการแก่ประชาชนภายในเมืองขอนแก่นอย่างครอบคลุมอีกด้วย และแผนงานที่กำลังดำเนินการอยู่ในปัจจุบันเพิ่มเติมก็คือ การพัฒนารถไฟฟ้าแบบแตรูใช้ ซึ่งโครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะเหล่านี้ ล้วนเกิดขึ้นมาภายใต้การทำงานร่วมกันระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ ในจังหวัดขอนแก่น และที่สำคัญไปกว่านั้นก็คือ ขอนแก่นโมเดล ได้ให้กลวิธีรูปแบบใหม่ในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่อื่น ๆ ทั่วประเทศไทยสามารถนำไปใช้เป็นบทเรียนหรือแนวทางในการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าหรือระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น ๆ ในเมืองของตนเองได้

5.) โมเดลด้านการแก้ปัญหาความยากจนและลดความเหลื่อมล้ำทางสังคม ซึ่งถือเป็นประเด็นที่มีความสำคัญอย่างมาก เพราะเมื่อใดก็ตามที่มีการพัฒนาหรือสร้างความเจริญด้านต่าง ๆ ให้กับเมืองเกิดขึ้น การพัฒนาเมืองดังกล่าวไม่ควรทิ้งใครไว้ข้างหลัง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง



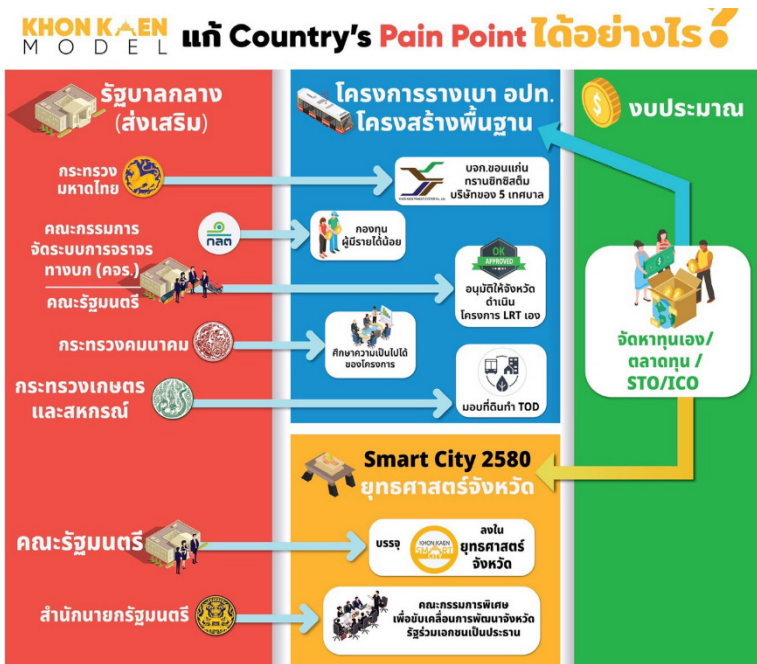
กลุ่มคนที่มีรายได้น้อย ไร้อำนาจทางเศรษฐกิจ และด้อยโอกาสทั้งในทางสังคม การศึกษา และทางเศรษฐกิจ ซึ่งขอนแก่นโมเดลคำนึงถึงเรื่องนี้ โดยใช้ความรู้ทางการเงินและสร้างกลวิธีแก้ไขปัญหาความยากจนและลดความเหลื่อมล้ำดังกล่าวผ่านการใช้ตลาดทุนเป็นตัวช่วย ทำให้โครงการพัฒนาเมืองขอนแก่นโมเดลด้านต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) มีความสำคัญอย่างมากและจำเป็นจะต้องได้รับการสนับสนุนอย่างเต็มที่ เพื่อให้โมเดลการแก้ปัญหาความยากจนในจังหวัดขอนแก่นประสบความสำเร็จอย่างเป็นรูปธรรม เพื่อที่ประเทศไทยจะได้มีทางออกในการแก้ไขปัญหาความยากจนเพิ่มขึ้นมาอีกหนึ่งวิธี ซึ่งได้เรียนรู้จากแนวทางพัฒนาเมืองแบบขอนแก่นโมเดล และนำไปใช้กับเมืองอื่น ๆ ทั่วประเทศไทย เพื่อที่จะทำให้คนยากจนในเมืองต่าง ๆ “หายจน” และ “หมดความเหลื่อมล้ำ”

จากที่กล่าวมาข้างต้น สามารถสรุปได้ว่า “ขอนแก่นโมเดล” สามารถแก้ปัญหาสำคัญของประเทศ (country's pain point) ที่มีลักษณะ “ยิ่งพัฒนา ยิ่งยากจน ความเหลื่อมล้ำเพิ่มมากขึ้น งบประมาณไม่เพียงพอ หรือโครงสร้างพื้นฐานไม่ดี” ได้ด้วยเหตุผลต่อไปนี้

ตัวแบบการพัฒนาเมือง “ขอนแก่นโมเดล” นั้น สามารถทำให้ ประเทศไทยพัฒนาท้องถิ่น หรือพัฒนาศักยภาพของท้องถิ่นได้ หากมีงบประมาณเพียงพอ “ขอนแก่นโมเดล” ที่สร้างระบบงบประมาณขึ้นมาในจังหวัดของตนเองหรือว่า ท้องถิ่นของตนเองนั่นเอง เพราะขอนแก่น

โมเดล นั้นเป็นการนำเครดิตของรัฐมาระดมทุน เพื่อทำให้เกิดกระแสเงินในท้องถิ่น และนำกระแสเงินเหล่านั้นมาทำสองหน้าที่ คือ หนึ่งนำกระแสเงินที่ตนเองสามารถสร้างขึ้นได้ โดยการใช้จ่ายตลาดทุนมาทำการพัฒนาส่วนต่าง ๆ ตามแผนพัฒนาจังหวัด หรือแผน Smart City ของจังหวัดของตนเอง ส่วนที่สองกระแสเงินนี้สามารถ สร้าง ช่วย แก้ไขปัญหาความยากจนและความเหลื่อมล้ำ ซึ่งจะเห็นได้จากการตั้งกองทุนผู้มีรายได้น้อยให้มาเป็นผู้ถือหุ้นในตัวเอง (ดูแผนภาพด้านล่าง)

แผนภาพที่ 14 ขอนแก่น แก่ country's pain point) ได้อย่างไร



จากแผนภาพข้างต้น หน่วยงานกระทรวง ทบวง กรมต่าง ๆ อาทิเช่น กระทรวงมหาดไทย กระทรวงคมนาคม กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ หรือสำนักนายกรัฐมนตรี รวมทั้งรัฐบาล สามารถอธิบายได้ว่า ที่ไม่จำเป็นจะต้องนำเม็ดเงินมาให้ท้องถิ่น หรือนำงบประมาณมาใด ๆ มาให้ท้องถิ่นเลย เพียงแต่รัฐบาลและหน่วยงานส่วนกลางนั้นเป็นผู้ให้การสนับสนุน หรือ Facilitator ให้ท้องถิ่นสามารถสร้างโครงการที่มีกำไรและสามารถระดมทุนได้จากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และหรือการระดมทุนจากเงินใหม่ หรือ Crowdfunding ในลักษณะเป็น (Security Token Offering :STO) หรือ (Initial Coin Offering: ICO) นั่นเอง ส่วนสี่ฟ้าที่เราเห็นก็คือ ท้องถิ่น

สิ่งที่จำเป็นสำหรับท้องถิ่นนั้นที่จะใช้โมเดลนี้ได้ ก็คือ ท้องถิ่นต้องมีความรู้ความเข้าใจในหลักการของการกระจายอำนาจ ความรู้ความเข้าใจในปรัชญาของ “การปกครองท้องถิ่น” ภาวะผู้นำ ความสามารถในการสร้างวิสัยทัศน์ร่วม ความเข้าใจในหลักการของการสร้างโครงสร้างพื้นฐาน ศักยภาพและความสามารถในการจัดทำสถาปัตยกรรมเมือง (City Enterprise Architecture) ความสามารถในการประสานความร่วมมือสร้างระบบนิเวศ (Ecosystem) เพื่อพัฒนานวัตกรรม (Innovation Governance) เพื่อช่วยเหลือท้องถิ่น ให้เกิดการพัฒนาย่างยั่งยืน ตามกรอบของขอนแก่นโมเดล นั่นก็คือ เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ต้องไปด้วยกันได้ อันจะนำไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน

สามหลังจากที่สีฟ้าได้เกิดแล้ว สิ่งที่สำคัญที่สุด คือสีม่วงข้างล่าง สีฟ้าข้างบนนั้นเราเรียกว่ากระเป๋าสเงินของท้องถิ่น หลังจากนั้น ก็คือสีม่วงคือแผน พัฒนาต่าง ๆ ของท้องถิ่นที่เกิดขึ้น ในรูปแบบของขอนแก่น จะเห็นอยู่สองส่วนก็คือ แรกก็จะเห็นในส่วนของแผนการพัฒนา เราเรียกว่า "แผน Smart City" และ "แผน Mice City" ของ จังหวัดขอนแก่นซึ่งตัวนี้ นำเข้าไปบรรจุอยู่ใน ยุทธศาสตร์จังหวัดขอนแก่น ซึ่งตรงนี้ทำไมเราถึงจำเป็น จะต้องนำไปบรรจุในยุทธศาสตร์จังหวัดขอนแก่น เนื่องด้วยราชการส่วนต่าง ๆ ในจังหวัด จะต้องการเอกสารบางอย่างเพื่อที่จะเดินหน้าได้และเอกสารเหล่านี้ เราเรียกว่าเอกสารที่จะต้องผ่านการรับรอง ซึ่งยุทธศาสตร์จังหวัดขอนแก่นนั้น ผ่านการรับรองโดย ครม. มาแล้ว ซึ่งตัวนี้ก็จะเป็ยุทธศาสตร์จังหวัดอย่างหนึ่งที่เป็น แต่ขอนแก่นจะมีความพิเศษที่ คณะกรรมการขอนแก่น ในจังหวัดขอนแก่น ที่เห็นอยู่ด้านล่าง ซึ่งจะเป็นคณะกรรมการที่มีภาคเอกชน และผู้ว่าราชการจังหวัด ทำหน้าที่เป็นประธานคณะกรรมการ ในลักษณะที่เรียกว่า Public Private Partnership ซึ่งโครงสร้างนี้ได้นำมาจาก โครงสร้าง“น่านโมเดล”

คณะกรรมการพิเศษนี้ มีหน้าที่คือการพัฒนาจังหวัด ไม่เกี่ยวกับความมั่นคงต่าง ๆ พัฒนาจังหวัด เป็นการหาทุนรูปแบบใหม่ของจังหวัด เพราะฉะนั้นคณะกรรมการนี้จะคอยเป็นคณะกรรมการที่คอยดูแลกำกับ ให้การพัฒนาจังหวัดเป็นไปตามแผนข้างบน ก็คือ "แผน Smart City" และ "แผน Mice City" ของจังหวัดนั่นเอง ภาคต่าง ๆ เหล่านี้

หากเกิดขึ้นจริง และขอนแก่นกำลังจะเกิดขึ้นนั้น จะทำให้รูปแบบการพัฒนาประเทศนั้นเปลี่ยนไป และที่สำคัญไม่เพิ่มภาระด้านการคลังของประเทศ ด้วยการไม่เพิ่มสัดส่วนของหนี้สาธารณะ

หลักการของขอนแก่นโมเดล ก็คือเราต้องการการการอนุมัติเครดิตจากรัฐบาล และให้ท้องถิ่นสามารถนำสิ่งที่รัฐบาลทำการอนุมัติแล้ว มาทำการพัฒนาจังหวัด นำมาเป็นทุนในการพัฒนาจังหวัดของตนเองได้ หากขึ้นไปดูสี่ฟ้าข้างบน เอกสารที่ได้รับการอนุมัติการจัดตั้งบริษัทจำกัดของท้องถิ่น จากกระทรวงมหาดไทยนั้น ทำให้เท่ากับว่ากระทรวงมหาดไทยของไทย นั้นให้สิทธิของการพัฒนาของท้องถิ่นนั้นมากับบริษัทจำกัดนี้ ซึ่งจะเห็นว่าบริษัทนี้มีสิทธิในการดำเนินการ มีสิทธิในการจัดการต่าง ๆ มากมาย ซึ่งหากนำสิทธิในการจัดการนี้ ไปไขว่กับกองทุนต่างประเทศ ว่า บริษัท ซึ่งก็คือ เทศบาล 5 แห่งนี้ มีสิทธิในการพัฒนา และก็จะทำให้กองทุนในต่างประเทศเหล่านั้น มีความเชื่อถือในบริษัทจำกัดของท้องถิ่นนี้ สามารถนำเงินมาตัดสินใจ นำเงินมาลงทุนในจังหวัดต่าง ๆ เหล่านี้ได้ และทำให้เกิดการพัฒนา เพราะการลงทุน 100 บาท ในจังหวัด จะเกิด “economic multiply” ประมาณ 4 เท่า เพราะฉะนั้นการลงทุนในท้องถิ่นต่าง ๆ ในการปฏิบัตินั้น ก็เกิด economic multiply ขึ้นมากกว่า 4 เท่าแน่นอน เพราะฉะนั้นหลักการก็คือ หากรัฐบาลมีข้อจำกัดในการใช้งบประมาณเพื่อมาลงทุนในท้องถิ่น รัฐบาลสามารถให้สิทธิในการพัฒนาแก่ท้องถิ่น เมื่อท้องถิ่นได้รับสิทธิจากส่วนกลางก็ต้องมีความเข้าใจในรูปแบบของเงินใหม่ (New Money) หรือรูปแบบการ

ระดมทุนแบบใหม่ เข้าใจในพื้นฐานการพัฒนาเมืองก็จะนำไปสู่การ  
แก้ไขปัญหาความยากจน ลดความเหลื่อมล้ำ และนำไปสู่การพัฒนาที่  
ยั่งยืนต่อไป

-----

## เกี่ยวกับผู้เขียน



### รศ.ดร.ศุภวัฒน์นากร วงศ์ธนาสุ

- คณบดีวิทยาลัยการปกครองท้องถิ่น มหาวิทยาลัยขอนแก่น (2555-2563)
- กรรมการสภาวิจัยแห่งชาติ สาขารัฐศาสตร์และรัฐประศาสนศาสตร์
- ผู้ทรงคุณวุฒิทางวิชาการด้านความมั่นคงและความเหลื่อมล้ำ สำนักงานการวิจัยแห่งชาติ (วช.)
- ประธานเครือข่ายพันธมิตรเพื่อการพัฒนาเมือง

### อาจารย์ สุรเดช ทวีแสงสกุลไทย

- กรรมการผู้จัดการใหญ่และประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (CEO) บริษัท ช ทวี จำกัด (มหาชน)
- รองคณบดีวิทยาลัยการปกครองท้องถิ่น มหาวิทยาลัยขอนแก่นขอนแก่น
- หนึ่งในผู้ร่วมก่อตั้ง บริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง (KKTT) จำกัด



### อาจารย์ สุริยานนท์ พลสิม

- อาจารย์ประจำวิทยาลัยการปกครองท้องถิ่น มหาวิทยาลัยขอนแก่น
- นักศึกษารางวัลพระราชทาน ของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดช ฯ
- ยาวชนคนเก่ง ในพระบรมราชูปถัมภ์สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดา ฯ



### รศ.ดร.พีรสิทธิ์ คำนวนตศิลป์

- ที่ปรึกษาด้านงานวิจัยและกิจการระหว่างประเทศ วิทยาลัยการปกครองท้องถิ่น ม.ขอนแก่น
- อดีตที่ปรึกษารัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี
- คณบดีวิทยาลัยการปกครองท้องถิ่น (2551-2555) คณบดีคณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ (2547-2549) มหาวิทยาลัยขอนแก่น



## อ้างอิง

- กลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูล. (2562). การขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองอัจฉริยะขอนแก่น. เมืองขอนแก่น : สำนักงานจังหวัดขอนแก่น.
- จังหวัดขอนแก่น. (2562). รายงานผลการพัฒนาดำเนินการพัฒนาองค์การสู่ระบบราชการ 4.0 จังหวัดขอนแก่น (ประกอบกรับสมัครรางวัลคุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐ ตามเกณฑ์การประเมินสถานะของหน่วยงานภาครัฐในการเป็นระบบราชการ 4.0). เมืองขอนแก่น: ขอนแก่น.
- ธนภูมิ นราธิปกร และศุภวัฒน์นากร วงศ์ธนวงส์. (2562). การจัดการปกครองสาธารณะแนวใหม่: กรณีเมืองขอนแก่น. *วารสารรัฐประศาสนศาสตร์*, 17(2), 23-45
- ธีระศักดิ์ ธิษายพันธ์. (2551). สภาเมืองเทศบาลนครขอนแก่น. *วารสารการบริหารท้องถิ่น*, 1(1), 26-60
- บริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง (2560). TOD ช่วยพัฒนาเมืองได้อย่างไร. แหล่งข้อมูลเพิ่มเติมจากเว็บไซต์ KKT ใน [https://khonkaenthinktank.com/news\\_view.php?id=62](https://khonkaenthinktank.com/news_view.php?id=62) (สืบค้นเมื่อ 19 พฤศจิกายน 2562)



สุรเดช ทวีแสงสกุลชัย. รองคณบดีวิทยาลัยการปกครองท้องถิ่น  
และผู้ก่อตั้งบริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง (KKT).  
สัมภาษณ์ (2562)

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและการจราจร (สนข.).  
(2559). รายงานความก้าวหน้าการศึกษารูปแบบ  
รายละเอียดระบบขนส่งสาธารณะในเขตขอนแก่นและ  
ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม. จาก <http://www.kts2016.com/>  
(สืบค้นเมื่อ 19 พฤศจิกายน 2562)

เทศบาลนครขอนแก่น. (2562). เอกสารประเมินรางวัล  
พระปกเกล้า ประจำปี 2562 (รอบสุดท้าย). เมือง  
ขอนแก่น: เทศบาลนครขอนแก่น.

เรืองระวี จันทนาม. ผู้อำนวยการกลุ่มงานกฎหมาย สำนักงาน  
ท้องถิ่นจังหวัดขอนแก่น. สัมภาษณ์ (2560)

“(ขอนแก่นโมเดล)... ไปทำให้สำเร็จ”

**พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา** นายกรัฐมนตรี

“พร้อมสนับสนุน แต่ก็ต้องทำใจว่า เราจำเป็นต้องฝ่าฟันกับระบบราชการอีก  
มากมายพอสมควร”

**ดร.สมคิด จาตุศรีพิทักษ์** รองนายกรัฐมนตรี

“(ขอนแก่นโมเดล) เป็นโครงการที่ดีมาก ตอนแรกนึกว่าบ้านนอก ออกมาได้มันได้เลื่อน”

**พลเอกอนุพงษ์ เผ่าจินดา** รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

“ผมคิดว่า โครงการนี้ (ขอนแก่นโมเดล) เป็นไปได้”

**พลอากาศเอก ประจินต์ จั่นตอง** อดีตรองนายกรัฐมนตรี  
และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรม

“มหาวิทยาลัยขอนแก่น ภาคภูมิใจที่ได้เป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาเมืองขอนแก่น”

**รศ.นพ.ชาญชัย พานทองวิริยะกุล** อธิการบดีมหาวิทยาลัยขอนแก่น

“สินทรัพย์ที่มีค่ามากที่สุดของขอนแก่น คือ ความร่วมมือ (collaboration)”

**นายกรมลพงศ์ สงวนตระกูล** ประธานหอการค้าจังหวัดขอนแก่น

“เป็นเมืองแห่งความร่วมมือของภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชน ใช้ความสามัคคี  
ในการขับเคลื่อนพัฒนาเมืองด้วยความสำนึกรักบ้านเกิดและผืนแผ่นดินไทย”

**นายทรงศักดิ์ ทองไทย** ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดขอนแก่น

“หน้าที่ผม คือ ส่งเสริมสนับสนุนให้ อปท.ให้บริการสาธารณะ เพื่อประโยชน์สุข  
ของประชาชน”

**นายเรืองระวี จันทนาม** ผู้อำนวยการกลุ่มงานกฎหมายระเบียบและเรื่องร้องทุกข์  
สำนักงานส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น จ.ขอนแก่น

“เอาใจ เอากัน”

**ดร.พงษ์ศักดิ์ ตั้งวานิชกพงษ์** นายก อบจ. ขอนแก่น

“เราจะไปให้สุดทาง เพื่อที่จะได้มีทางออกให้กับพี่น้องประชาชน”

**นายธีระศักดิ์ ฑีฆายุพันธุ์** นายกเทศมนตรีเทศบาลนครขอนแก่น

**นายยอดยิ่ง จันทนพิมพ์** นายกเทศมนตรีเมืองศิลา

**นายพิสุทธิ์ อนุตรอังกูร** นายกเทศมนตรีตำบลท่าพระ

**นายวิฑิต ทองใสภิต** นายกเทศมนตรีตำบลเมืองเก่า

**นายเทพฤทธิ์ ศรีปัญญา** นายกเทศมนตรีตำบลลำราญ