



แก้ปัญหาเคียดจิ้งจอกบีบบTSเปลี่ยนใช้คลื่น900

กตตัน “บีทีเอส” ยื่นขอใช้คลื่น 900 MHz หวังแก้ปัญหาเบ็ดเสร็จ ชี้ขยับช่วงคลื่นหลบ 2300 MHz ของดีแทค แก้ได้แค่ชั่วคราว มีสิทธิโดนคลื่น 2600 MHz บ่วนรอบใหม่ ย้ำต้องลงทุนระบบป้องกันคลื่นแทรก ฟาก “บีทีเอส” เดินหน้าซื้ออุปกรณ์กรองสัญญาณ พร้อมควักกระเป๋าลงทุนยกเครื่อง สร้างความเชื่อมั่น



BTS

กรณีรถไฟฟ้ามหานคร “บีทีเอส” ชัดชัดและตั้งข้อสังเกตว่าเกิดจากคลื่น 2300 MHz รบกวนทำให้หลายฝ่ายที่เกี่ยวข้องหารือร่วมกันเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว ประกอบด้วย สำนักงาน กสทช., ตัวแทน บมจ. ทีโอที, บมจ.โทเทค แอนด์ เซลล์ คอมมูนิเคชั่น (ดีแทค) และ บมจ.บีทีเอสกรุ๊ป โฮลดิ้งส์ (บีทีเอส) โดย กสทช.แนะนำ บีทีเอสย้ายคลื่นจาก 2400 Mhz ไปใช้ 2485-2495 Mhz และติดตั้งอุปกรณ์ป้องกันการรบกวนสัญญาณ ขณะที่ทีโอทีจะปิดสัญญาณ 10 แห่ง

แนะหารือ กทท.ขอจัดสรรคลื่น

พลเอกสุกิจ ชมะสุนทร ประธานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กสทช.) เปิดเผย “ประชาชาติธุรกิจ” ว่า ปัญหาคลื่นรบกวนระบบรถไฟฟ้ามหานคร บีทีเอส เนื่องจาก บีทีเอส ติดตั้งระบบแอนติสัญญาณตั้งแต่สมัยยังไม่มี กสทช. หรือ กทช. ซึ่งยุคนั้นมีกรมโทรคมนาคมเป็นผู้ดูแลคลื่นความถี่ อีกทั้งยังเลือกใช้คลื่นย่าน 2400 MHz เป็นคลื่นอันโลเชนส์แบนด์ ไม่ต้องขออนุญาตและจ่ายค่าใช้คลื่น

“คลื่นย่านอันโลเชนส์แบนด์ ใคร ๆ ก็ใช้ได้ แต่ผู้ใช้ต้องยอมรับปัญหาที่คลื่นโดนรบกวนและต้องลงทุนติดตั้งระบบป้องกัน ปัญหาเพราะอุปกรณ์และเทคโนโลยีที่เก่าแก่ เห็นได้ชัดจากแถบคลื่นที่ บีทีเอส ใช้กว้างมาก”

ส่วนการจัดสรรคลื่นไว้เฉพาะสำหรับระบบราง ปัจจุบัน กสทช.ไม่ได้กำหนดไว้

ในแผนแม่บทคลื่นความถี่แต่อนุมัติย่าน 900 MHz จำนวน 5 MHz ไว้สำหรับระบบรถไฟความเร็วสูง ซึ่งยังมีเพียงพอที่ระบบแอนติสัญญาณของขนส่งทางรางอื่น ๆ จะมาใช้ด้วยได้ เนื่องจากเทคโนโลยีใหม่ใช้คลื่นไม่กว้างมาก

“BTS อยากขอใช้คลื่นเฉพาะต้องให้เจ้าของสัมปทาน คือ กรุงเทพมหานครมายื่นขอ เพราะถ้าเป็นการใช้งานคลื่นในย่านโทรคมนาคม กฎหมายระบุต้องทำการประมูล แต่เป็นหน่วยงานรัฐขอเพื่อสาธารณะ ก็จัดสรรให้ได้”

ITU เตรียมกำหนดมาตรฐานคลื่น

ด้าน พล.อ.ต.ธนพันธ์ ห้วยเจริญ รองเลขาธิการ กสทช. กล่าวว่า ที่ กสทช. ไม่ได้กำหนดคลื่นสำหรับการใช้ในกิจการขนส่งระบบรางหรือขนส่งสาธารณะทางบกไว้เฉพาะ แต่กันไว้สำหรับกิจการการบินและเดินเรือ เนื่องจากตามแนวคิดเดิม กิจการขนส่งสาธารณะทางบกหรือระบบขนส่งทางรางเป็นส่วนหนึ่งของบริการโมบายเซอร์วิส ในต่างประเทศเลือกใช้ย่านความถี่โดยเสรี เพราะมักเป็นการให้บริการในประเทศไม่ได้เชื่อมต่อกันข้ามประเทศเหมือนการคมนาคมทางเรือ และทางอากาศ ที่ต้องมีย่านคลื่นสากลใช้ร่วมกันเพื่อให้สื่อสารกันได้ต่อเนื่อง

อย่างไรก็ตาม ในการประชุม WRC 2017 (World Radiocommunication Conference 2017) ของสหภาพโทรคมนาคมระหว่างประเทศ (ITU) เริ่มหารือเกี่ยวกับการจัดสรรย่านความถี่สากลสำหรับกิจการคมนาคมทางบก เพื่อรองรับการวางระบบแอนติสัญญาณการสื่อสารที่เชื่อมต่อข้ามพรมแดนกันได้

(RSTT : railway radiocommunication systems) ตามแนวโน้มที่จะเกิดโครงการวางระบบขนส่งทางรางเชื่อมระหว่างประเทศและทวีปต่าง ๆ มากขึ้น รวมถึงการพัฒนาระบบรถยนต์และระบบขนส่งอัจฉริยะ (intelligent transport system) อาทิ รถยนต์ไร้คนขับ

สำหรับย่านความถี่ที่มีเสนอกันในที่ประชุม WRC 2017 ว่าเหมาะสมเป็นย่านความถี่สากลสำหรับกิจการคมนาคมทางบก รวมถึงระบบราง คือ ย่าน 138-174 MHz ย่าน 335-470 MHz และย่าน 873-915 MHz คู่กับ 918-960 MHz ในประเทศไทยได้อนุมัติย่าน 885-890 MHz คู่กับ 930-935 MHz ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยใช้กับระบบสื่อสารรถไฟความเร็วสูงแล้ว ตามมติที่ประชุม กสทช.วันที่ 19 ก.ค. 2560

ขยับคลื่นหนีแก้ได้ชั่วคราว

แหล่งข่าวจากสำนักงาน กสทช. แสดงความเห็นว่าเป็นระดับสากลยังไม่มีการจัดคลื่นไว้ให้ระบบขนส่งทางรางโดยเฉพาะ ที่ผ่านมามีการเลือกใช้คลื่นย่านใดเป็นการพิจารณาของเจ้าของระบบเอง ซึ่งประเทศไทยไม่ใช่ผู้ผลิตเทคโนโลยีจึงขึ้นอยู่กับข้อเสนอของผู้ผลิตอุปกรณ์ มีทั้งจีน, ยุโรป และสหรัฐอเมริกา โดยหลายกรณีเลือกใช้ย่านคลื่นต่างกัน กสทช.มองว่าหากกำหนดย่านคลื่นเฉพาะไว้อาจไม่ยืดหยุ่นต่อการเลือกใช้เทคโนโลยีใหม่

ส่วนกรณีของการเลือกใช้คลื่น 2400 MHz ของบีทีเอสที่ผ่านมาไม่ได้ลงทุนติดตั้งระบบป้องกันคลื่นรบกวน เพราะไม่มีผู้ใช้รายใหญ่อยู่ใกล้เคียง แต่ขณะนี้หากไม่ลงทุนระบบให้รัดกุมจะเกิด



ปัญหาต่อเนื่องแน่นอน เพราะนอกจาก “ทีโอทีและดีเทค” จะใช้คลื่นย่าน 2300 MHz แล้ว บมจ.อสมท ยังเริ่มทดลองให้บริการโมบายทีวีบนคลื่น 2600 MHz ด้วย ดังนั้นการย้ายช่วงคลื่นไปให้ห่างจากคลื่น 2300 MHz ไม่ทำให้ปัญหาจบ

ข้ออุปสรรคการรองรับสัญญาณเพิ่ม

นายสุรพงษ์ เลหาหะอัญญา กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BTS ผู้ให้บริการเดินรถไฟฟ้าบีทีเอส เปิดเผยว่า ขณะนี้การเดินรถไฟฟ้าเป็นไปตามปกติ หลังทำงานร่วมกับทุกฝ่าย ทั้งคณะกรรมการ กสทช.และ บมจ.ทีโอที โดย กสทช.ปรับลดความเข้มสัญญาณคลื่นวิทยุภายนอกกล่อง เพื่อลดการรบกวนในช่วงที่บีทีเอสติดตั้งอุปกรณ์รับส่งสัญญาณใหม่จากโมโตโรล่าที่รับคลื่นสัญญาณได้กว้างมาเป็น “ม็อกซา” จากประเทศไต้หวันที่รับคลื่นสัญญาณได้แคบลง และได้แนะนำให้ บีทีเอสย้ายช่องคลื่นจาก 2400 MHz ไปใกล้ 2500 MHz พร้อมติดตั้งอุปกรณ์กรองสัญญาณเพิ่มเพื่อป้องกันการรบกวนจากคลื่นภายนอก

“เราซื้ออุปกรณ์รับส่งสัญญาณใหม่ เปลี่ยนทั้งเส้นเดิม และติดตั้งในส่วนต่อขยายสายสี่เหลี่ยมช่วงแปริ่ง-สมุทรปราการ และหมอชิต-คูคต เงินลงทุนมีหลายส่วน ตามแผนจะเสร็จ ต.ค.นี้ แต่เร่งให้เร็วขึ้นเป็น 29 มิ.ย. หลังจากต้น มิ.ย. มีคลื่นรบกวนบ่อย ล่าสุดลงทุนซื้ออุปกรณ์กรองสัญญาณเพิ่มหลาย 100 ตัว ติดบริเวณหัว-ท้ายขบวนรถ ทั้งรถเดิม 52 ขบวน และรถใหม่ที่สั่งซื้อ 48 ขบวน ค่าใช้จ่ายยังไม่ได้ประเมิน โดยให้ บอมบาดีเออร์ดำเนินการไปก่อน เสร็จ ก.ค.นี้ จะช่วยคลี่คลายปัญหาได้ และอาจช่วยกันคลื่น 2600 MHz ที่จะออกมาปลายปี 2562 ได้ด้วย”

ทั้งนี้ระบบเดินรถของบีทีเอสใช้ 2 ความถี่ คือ ย่าน 800-900 MHz เป็นระบบสื่อสาร trunk radio จ่ายค่าคลื่นให้ กสทช.ทุกปี อีกคลื่นเป็น 2400-2500 MHz สำหรับรับส่งในระบบ

อาณัติสัญญาณเป็นมาตรฐานของระบบบอมบาดีเออร์ที่ซื้อระบบมาติดตั้งในบีทีเอส เป็นมาตรฐานที่ทั่วโลกใช้กัน ซึ่ง 9 ปีที่ผ่านมาไม่มีปัญหา เราก็ไม่อยากให้เกิดปัญหา แต่เป็นเรื่องเทคโนโลยีที่มองไม่เห็น บริษัทก็เสียหายไม่ใช่น้อยจากปริมาณผู้โดยสารที่ลดลง จากปกติ 7-8 แสนเที่ยวคนต่อวัน

จำลองทุนใหม่แก้ระยะยาว

“ระยะยาวต้องหาทางป้องกันต่อไป ถ้าป้องกันไม่ได้ก็จะไปคุยกับ กสทช. ขอใช้คลื่นอื่นได้หรือไม่ ต้องคุยกับบอมบาดีเออร์ด้วยว่า ระบบอาณัติสัญญาณของเขารองรับได้ไหม ถ้าได้รองรับคลื่นไหนบ้าง กสทช.จะมีคลื่นให้ไหม ไม่ใช่เราขี้เหนียว ไม่ลงทุน แต่ที่ใช้คลื่น 2400-2500 MHz คลื่นสาธารณะรูปแบบเดียวกับไวไฟ เพราะเป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วโลก เราซื้อระบบอาณัติสัญญาณเขามาจะไปเปลี่ยนก็เป็นปัญหาทั้งต้องใช้เวลา เพราะต้องออกแบบ สั่งซื้ออุปกรณ์ใหม่” นายสุรพงษ์กล่าว และว่า

ส่วนมาตรการเยียวยาผู้โดยสารใช้บริการแล้วประสบปัญหาระบบขัดข้องเปลี่ยนใจไม่ใช้บริการก็จะมีการเงินคืนให้ ขณะที่ผู้โดยสารที่ใช้บัตรรายเดือนมีอยู่ 30% กำลังพิจารณาว่าจะชดเชยให้รูปแบบไหน

ความถี่เฉพาะต้องเปลี่ยนอุปกรณ์

ด้านนายพิชัย สุวรรณกิจบริหาร ผู้อำนวยการสำนักงาน กสทช. กล่าวว่า หลัง กสทช.เชิญทีโอที และบีทีเอสมาหารือเพื่อแก้ไขปัญหาร่วมกัน ตั้งแต่เย็นวันที่ 27 มิ.ย.ที่ผ่านมา เชื่อว่าอุปกรณ์รับส่งสัญญาณใหม่ที่นำมาติดตั้งจะใช้งานในระบบอาณัติสัญญาณเพื่อควบคุมการเดินรถได้อย่างมีประสิทธิภาพ

“บีทีเอสใช้คลื่น 2400-2500MHz แต่อุปกรณ์ใช้แค่ 5 เมกะเฮิร์ตซ์ สามารถขยับได้ช่องที่ 1-20 ภายใต้กรอบที่ได้ รับอนุญาตจาก กทช.เป็นข้อจำกัดของอุปกรณ์เขาเช่นกัน แต่ถ้าย้ายไปช่องอื่นที่เป็นแอร์อินเตอร์เฟด เช่น ความถี่ 800-900 MHz ต้องเปลี่ยนอุปกรณ์ใหม่หมด ค่าใช้จ่ายสูงมาก ต้อง

เริ่มกระบวนการใหม่ ควรใช้ความถี่เป็นช่องเฉพาะดีกว่า กสทช.กันคลื่นไว้ให้รถไฟความเร็วสูง ทั้งรถไฟความเร็วสูง ไทย-จีน และเชื่อม 3 สนามบิน บีทีเอสขอใช้คลื่นช่องนี้ได้ อยู่ที่ดีไซน์อุปกรณ์”

รายงานข่าวแจ้งว่า หากบีทีเอสจะเปลี่ยนไปใช้ช่องคลื่นอื่นแทน 2400-2500 เมกะเฮิร์ตซ์ คาดว่าจะใช้เงินลงทุนเป็น 1,000 ล้านบาทขึ้นไป เพราะต้องเปลี่ยนอุปกรณ์ทั้งหมด

โยนเอกชนขอไลเซนส์เอง

นายอคม เต็มพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม กล่าวว่า หลังจากนี้รถไฟและรถไฟความเร็วสูงที่กำลังลงทุนไม่มีอะไรต้องห่วงรถไฟความเร็วสูง กสทช.ได้จัดสรรคลื่นความถี่ไว้ให้แล้ว โดยคมนาคมจะเป็นผู้กำกับดูแลได้ปฏิบัติตามแบบที่สัญญาระบุไว้หรือไม่ ทั้งในขั้นตอนการออกแบบของแต่ละโครงการมีระบุไว้แล้วว่าต้องมีระบบป้องกันรองรับด้วย ทุกโครงการใช้ระบบอาณัติสัญญาณที่เป็นเทคโนโลยีใหม่ จะติดตั้งระบบกรองหรือป้องกันคลื่นสัญญาณจากแหล่งอื่นรบกวนอยู่แล้ว

กทท.เล็งปรับหากหลุด KPI

นายสกลสิทธิ์ ภัททิยกุล รองผู้ว่าฯกทท.เปิดเผยว่า การเยียวยาผู้โดยสารระยะสั้น บีทีเอสจะพิจารณาเป็นกรณีไป อาทิ หากหยุดเดินรถ 30 นาทีหรือหนึ่งชั่วโมงขึ้นไปจะเยียวยาผู้โดยสารอย่างไร ส่วนการเลิกสัมปทานคงไม่ได้ แต่ในสัญญาจ้างเดินรถช่วงต่อขยายหากบีทีเอสดำเนินการไม่ได้ตาม KPI จะพิจารณาเปรียบเทียบปรับได้ 0.6% ของวงเงินจ้างเดือนละ 300 ล้านบาท หรือ 1.8 ล้านบาทต่อเดือน ซึ่งผลประโยชน์ มิ.ย.ยังไม่ออก