



**นับถอยหลัง!รถไฟสายสีแดง...
เร่งกำจัดจุดอ่อน...ก่อนเปิดหวูดพ.ย.64**
ผูกฟีดเดอร์เชื่อม13สถานี-ค่าตัวต้องไม่แพง

นับถอยหลัง!รถไฟสายสีแดง... เร่งกำจัดจุดอ่อน...ก่อนเปิดหวูดพ.ย.64

ผูกฟีดเดอร์เชื่อม13สถานี-ค่าตัวต้องไม่แพง



หลังจากพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีและคณะรัฐมนตรี ตรวจเยี่ยมสถานีกลางบางซื่อ และทดลองนั่งรถไฟฟ้าสายสีแดง ระหว่างสถานีบางซื่อ-สถานีรังสิต เมื่อวันที่ 15 ธ.ค.63 ซึ่ง “นายกฯ” พอใจในภาพรวม การทดสอบเดินรถ โดยเน้นย้ำเรื่องความปลอดภัย รวดเร็ว และความสะดวก โดยได้ให้กระทรวงคมนาคม และการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เร่งจัดทำระบบฟีดเดอร์ ในการต่อเชื่อมการเดินทางของประชาชนมายังแต่ละสถานี รวมถึงการพัฒนาสองข้างทางรถไฟตลอดแนวเพื่อสร้างประโยชน์เพิ่มให้กับ รฟท.

ขณะที่ใหม่โลน มีเป้าหมายเปิดเดินรถเชิงพาณิชย์ เดือน พ.ย. 2564 โดยในเดือนมี.ค. 2564 จะเป็นการทดสอบการเดินรถเสมือนจริง (Trial Run) ใช้เวลาประมาณ 3 เดือน (มี.ค.-พ.ค.) โดยวางตารางเดินรถ 3 เฟส ช่วงแรก วิ่งทดสอบช่วง 08.00-17.00 น.

ช่วง 2 จะขยายทดสอบไปถึง 22.00 น. และสุดท้ายจะวิ่งเหมือนเวลาให้บริการ โดยคาดว่าจะเริ่มให้บริการราว 04.30 น.หรือ 05.00 น. ถึง 24.00 น.

จากนั้นจะเข้าสู่การทดสอบเดินรถ แบบSoft opening ซึ่งจะมีการกำหนดตารางการเดินรถ พร้อมกับการฝึกซ้อมแผนต่างๆ ซึ่ง วิศวกรที่ปรึกษาอิสระ (ICE) จะตรวจและรับรองก่อน จึงจะสามารถเปิดเดินรถเชิงพาณิชย์ได้

● **รฟท.ต้องเร่งกำหนดและแก้ปัญหาอีกหลายเรื่อง**

ขณะนี้การก่อสร้าง 3 สัญญา ปัจจุบันสัญญาที่ 1 งานโยธาสถานีกลางบางซื่อ และศูนย์ซ่อมบำรุง และสัญญาที่ 2 งานโยธา สำหรับทางรถไฟบางซื่อ-รังสิต เสร็จสมบูรณ์ 100% ส่วนสัญญาที่ 3 งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกลรวมจัดหาตู้รถไฟฟ้า คืบหน้า 89.10%

ถึงแม้งานก่อสร้างและการทดสอบระบบ ยังเป็นไปตามแผน แต่! ก็ยังวางใจอะไรไม่ได้ เพราะขณะเดียวกัน รฟท.ต้องเร่งวางแผนบริหารการเดินรถ แผนบริหารสถานี และแผนธุรกิจ ของรถไฟสายสีแดง รวมไปถึง จะต้องเร่งปรับปรุงบูรณะ ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ที่ก่อสร้างเสร็จมาตั้งแต่ปี 2555 ซึ่งที่ผ่านมาไม่มีการใช้งาน ทำให้ต้องมีการซ่อมบำรุง เพื่อให้กลับมามีสภาพที่พร้อมสำหรับการเปิดเดินรถ ในเดือนพ.ย. 64 นี้ด้วย

● **กำจัดจุดอ่อน วางโครงสร้างฟีดเดอร์ ระบบขนส่ง เชื่อม 13 สถานี**

รถไฟสีแดง สายเหนือ “บางซื่อ-รังสิต” ระยะทาง 26.3 กม. มี 10 สถานี คือ บางซื่อ, จตุจักร, วัดเสมียนนารี, บางเขน, ทุ่งสองห้อง, หลักสี่, การเคหะ, ดอนเมือง, หลักหก, รังสิต และ สีแดงสายใต้ “บางซื่อ-ตลิ่งชัน” ระยะทาง 15.23 กม. มี 3 สถานี คือ บางซื่อ, บางบำหรุ และตลิ่งชัน

จะต้องเร่งแก้ปัญหาคือการเชื่อมต่อ โดยการจักระบบขนส่ง ฟีดเดอร์หรือจุดจอดรถ เพื่อให้การเข้าสู่สถานีสะดวก เนื่องจากก่อนหน้านี้ บางสถานี เป็นเพียงป้ายหยุดรถไฟเท่านั้น บางจุดที่ไม่เคยมีสถานีมาก่อน เช่น จตุจักร, วัดเสมียนนารี, ทุ่งสองห้อง, การเคหะ, หลักสี่ โดยสถานีรังสิตจุดปลายทาง

เริ่มจากสถานีบางซื่อ ซึ่งเป็นศูนย์กลางระบบรางและ ระบบคมนาคมของประเทศ พบปัญหาปัจจุบัน มีรถสาธารณะบริการน้อย เนื่องจากมีผู้ใช้บริการน้อย และพื้นที่โดยรอบยังไม่มีการพัฒนา การจัดฟีดเดอร์ในพื้นที่ยังไม่คุ้มค่า

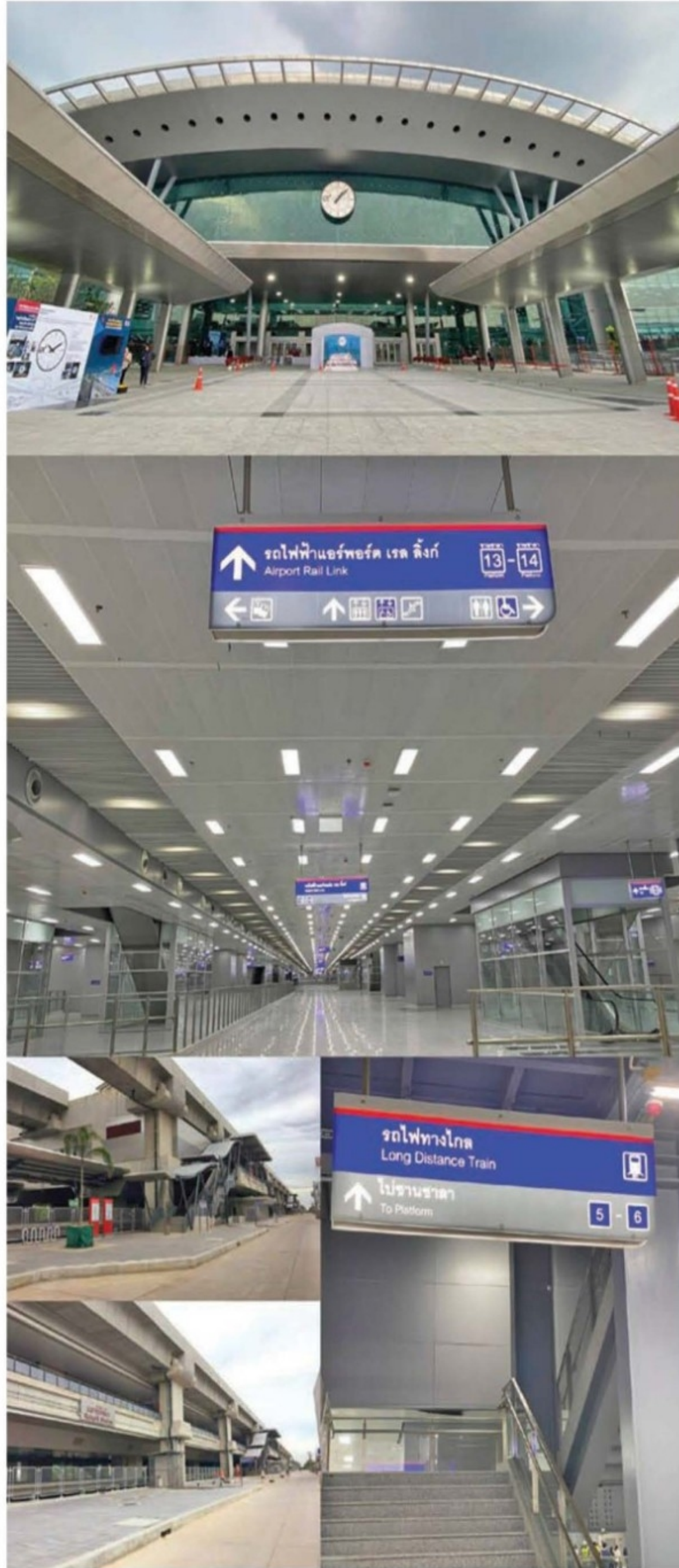
ส่วนสถานีอื่น ส่วนใหญ่ไม่มีระบบฟีดเดอร์รับ-ส่งผู้โดยสารจากชุมชนโดยรอบ โดยมี Skywalk ข้ามไปยังถนนวิภาวดีฯ และมีรถประจำทาง รถสองแถวผ่าน อีกทั้งสถานียังมีระยะห่างระหว่างป้ายรถเมล์ค่อนข้างมาก

สำหรับสถานีรังสิต ปัจจุบัน มีปัญหาด้านการเข้าถึง โดยรถตู้โดยสาร รถยนต์ส่วนบุคคล เข้าถึงสถานีจากทางถนน รังสิต-ปทุมธานี ได้เพียงเส้นทางเดียว คือซอยรังสิต-ปทุมธานี 12 รวมถึงรถประจำทางไม่สามารถจอดรับ-ส่งผู้โดยสารในจุดจอดของสถานีได้ เนื่องจากพื้นที่ไม่เพียงพอในการวนรถเข้า-ออก สถานี

“ชยธรรม์ พรหมศร” ปลัดกระทรวงคมนาคม ได้ประชุมบูรณาการเชื่อมโยงโครงข่ายการเดินทางระบบคมนาคมของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เตรียมพร้อมรองรับการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะสายใหม่ที่จะทยอยเปิดในปี 2564-2569 โดยมอบให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เร่งเสนอผลการศึกษาปัญหาและอุปสรรคในการเดินทางของประชาชนบริเวณจุดเชื่อมต่อ สถานีรถไฟฟ้า สายสีแดง กับระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ ภายในรัศมีการเดินทาง 5-10 กม.

ทั้งนี้ สนข. ได้มีการศึกษาและเสนอแนะปรับปรุงการเข้าถึงสถานีรังสิต 3 ระยะ ได้แก่

1. **ระยะสั้น** จัดระบบฟีดเดอร์ เปิดให้บริการเดือน มิ.ย. 2564 ได้แก่ เส้นทางหมู่บ้านรัตนโกสินทร์ 200 ปี-สถานีรังสิต เส้นทางฟิวเจอร์พาร์ค-สถานีรังสิต และฟีดเดอร์ในรูปแบบรถสามล้อ EV ระหว่างตลาดรังสิต และตลาดสุชาติ เนื่องจากตัวรถมีขนาดเล็กเหมาะกับเส้นทางภายในตลาดทั้ง 2 แห่ง และประชาชนเห็นด้วยเพราะปลอดภัยกว่ารถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยกำหนดค่าโดยสาร 10-15 บาท



2. ระยะเวลา ดำเนินการปรับปรุงผิวจราจรให้รถประจำทางสามารถถนนเข้าถึงสถานีได้ งบประมาณ ก่อสร้าง 10 ล้านบาท เปิดให้บริการในเดือนพ.ย. 2564 และทำสะพานกลับรถเกือกม้า ปรับปรุงถนนเลียบริมทางรถไฟทั้งสองฝั่งเป็นถนนสองทิศทางจัดทำอาคารจอดแล้วจร ที่ฝั่งตะวันตกของสถานีและทำสะพานกลับรถเกือกม้า สองทิศทางที่ด้านทิศใต้ของถนนรังสิต-ปทุมธานี งบประมาณ 180 ล้านบาท เปิดให้บริการเดือนพ.ย. 2564

3. ระยะเวลา ดำเนินการระบบขนส่งมวลชน BRT หรือ โมโนเรล ระยะทาง 28.2 กม. โดยระบบ BRT มีค่าก่อสร้าง และเวนคืน 3,000 ล้านบาท ระบบโมโนเรล มีค่าก่อสร้าง

และค่าเวนคืน 40,000 ล้านบาท

ทั้งนี้ ในการศึกษาแบ่งการดำเนินการ เป็น 2 ระยะ คือ ระยะที่ 1 ปทุมธานี-รังสิต ระบบ BRT ลงทุน 1,000 ล้านบาท ระบบโมโนเรล ลงทุน 17,000 ล้านบาท คาดการณ์ผู้โดยสารในปี 2571 จำนวน 36,000 เที่ยว-คน/วัน ปี 2580 จำนวน 57,000 เที่ยว-คน/วัน ระยะที่ 2 รังสิต-ธัญบุรี ระบบ BRT ลงทุน 2,000 ล้านบาท ระบบโมโนเรล ลงทุน 23,000 ล้านบาท คาดการณ์ผู้โดยสารในปี 2571 จำนวน 53,000 เที่ยว-คน/วัน ปี 2580 จำนวน 93,000 เที่ยว-คน/วัน

● **จ้างบริษัทแอร์พอร์ตลิงก์ เคนรตส์แดง “ปีต่อปี”**

สำหรับการเดินรถนั้น รฟท. ได้มอบหมายให้บริษัทลูก คือ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท.จำกัด (รฟฟท.) ดำเนินการ ซึ่งปีแรก (งบประมาณ 2564) สัญญา 11 เดือน ตั้งแต่วันที่ 2563-ก.ย. 2564 วงเงิน 61 ล้านบาท ซึ่งบริษัทแอร์พอร์ตลิงก์ได้รับพนักงานชั่วคราวจำนวน 256 คน เข้ามาเตรียมพร้อมแล้ว

โดยที่ผ่านมา บ.รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท.ได้ส่งพนักงานระดับครุฝึก 76 คน เข้าอบรมถ่ายทอดความรู้จากกิจการร่วมค้า MHSC (मितซูบิชิ,ฮิตาชิ,สุมิโตโม) ครอบคลุมทั้งเรื่องควบคุมการเดินรถไฟฟ้า พนักงานขับรถ ด้านระบบวิศวกรรม ซ่อมบำรุง ด้านความปลอดภัย และด้านสถานี เป็นต้น และตั้งแต่ ม.ค. 64 จะเริ่มฝึกอบรมพนักงานชั่วคราว 256 คน เพื่อรองรับการทดสอบเสมือนจริง

แม้ว่าคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) จะเห็นชอบให้ ร.ฟ.ท.จัดตั้งบริษัทลูกรถไฟสายสีแดง โดยการอุปถัมภ์บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท.จำกัด (ผู้บริหารการเดินรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ ในปัจจุบัน) โดยเพิ่มพันธกิจขอเขตงาน ให้เป็นบริษัทลูกสายสีแดงแล้วก็ตาม

แต่ “ศักดิ์สยาม ชิดชอบ” รมว.คมนาคม มีนโยบายต้องการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุน (PPP) ในการบริหารสายสีแดง โดยรวมลงทุนก่อสร้าง สายสีแดงส่วนต่อขยาย 4 เส้นทาง มูลค่ากว่า 6.7 หมื่นล้านบาทเข้าไปด้วยนั้น ได้แก่

1. สายสีแดงเข้มส่วนต่อขยาย ช่วงรังสิต-มธ. ศูนย์รังสิต ระยะทาง 8.84 กม. ครอบคลุมวงเงิน 6,570.40 ล้านบาท
2. สายสีแดงอ่อนส่วนต่อขยาย ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา ครอบคลุมวงเงินลงทุน 10,202.18 ล้านบาท มีระยะทาง 14.8 กม.
3. สายสีแดงอ่อนส่วนต่อขยาย ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช ระยะทาง 4.3 กม. ครอบคลุมวงเงิน 6,645.03 ล้านบาท
4. รถไฟสายสีแดงอ่อน (Missing Link) ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง ระยะทาง 25.9 กม. วงเงิน 44,157.76 ล้านบาท

ซึ่งคาดว่าจะการทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตาม พ.ร.บ.ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.2562 จะสรุปช่วงปลายปี 2564 ขณะที่ รฟท.คาดว่าจะประมูลคัดเลือกเอกชนร่วมทุนได้ใน ธ.ค. 65 และเปิดให้บริการได้ใน ธ.ค. 68

รายงานข่าวจาก รฟท.เปิดเผยว่า ขณะนี้ รฟท.ยังคงดำเนินการตามมติ คนร. โดยให้รฟฟท. บริหารจัดการเดินรถ โดยเป็นการจ้างแบบปีต่อปี เนื่องจากต้องรอประเมินกรณีโอนรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงก์ให้ รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ช่วงเดือน ต.ค. 64 เพื่อตั้งงบจ้างแอร์พอร์ตลิงก์ เดินรถสีแดงได้อย่างเหมาะสม

ขณะเดียวกัน รฟท.จะสรุปแผนงานสายสีแดง ทั้งกรณีที่จ้าง รฟฟท. ชั่วคราวและรายงานเรื่อง PPP เสนอไปยัง สคร.ในฐานะเลขานุการ คนร.

● **เร่งสีแดงต่อขยาย 4 เส้นทาง เติบโตโครงข่าย เพิ่มผู้โดยสาร**

จากคาดการณ์จำนวนผู้โดยสาร สายสีแดง จะมีประมาณ 86,000 คน-เที่ยว/วัน แบ่งเป็นสายเหนือ บางซื่อ-รังสิต ประมาณ 76,000 คน/วัน สายใต้ บางซื่อ-ตลิ่งชัน ประมาณ 9,000 คน/วัน โดยสถานที่จะมีผู้ใช้บริการจำนวนมากคือ บางซื่อ, ดอนเมือง ซึ่งเชื่อมกับสนามบิน และรังสิต ที่เป็นจุดเชื่อมต่อเข้าเมืองที่สำคัญ

ขณะที่รฟท. ประเมินว่าสายสีแดงมีจุดแข็ง เรื่องความเร็วที่ 120 กม./ชม. เดินทาง

จาก บางซื่อ-รังสิต เพียง 25 นาที เรื่องความจุ 1 ขบวนมี 6 ตู้ จุได้ 13,620 คน/ ชม. (ชั่วโมงเร่งด่วน) และ 8,172 คน/ชม. (ชั่วโมงปกติ) ส่วน บางซื่อ-ตลิ่งชัน ใช้เวลาเพียง 14 นาที ขบวนละ 4 ตู้ จุได้ 5,352 คน/ชม.

นอกจากนี้ รฟท.ยังเห็นว่าหากสามารถเร่งก่อสร้างส่วนต่อขยาย 4 เส้นทางได้เร็ว จะทำให้โครงข่ายสายสีแดงสมบูรณ์ ซึ่งจะช่วยเพิ่มจำนวนผู้โดยสารให้เพิ่มขึ้นอีกหลายเท่า

ส่วนอัตราค่าโดยสารนั้นรฟท.ยังไม่ยืนยัน... โดยเบื้องต้นกำหนดราคาแรกเข้า เริ่มต้น 14-15 บาท และบวกตามระยะทาง โดยจะใช้สูตรเดียวกัน การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ที่คิดราคาของสายสีม่วง

“ค่าโดยสาร และความสะดวกในการใช้บริการ... เป็นปัจจัยที่มีผลต่อจำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้า และเป็นโจทย์ที่รฟท.จะต้องเร่งแก้ไข ซึ่ง...นับถอยหลัง ก่อนเปิดเดินรถเหลือเวลาแค่ 10 เดือนเท่านั้น” .