



“โควิด”จุดผู้โดยสารระบบรางหายกว่า 50%

สายสีแดงลุยเปิด ก.ค.64 หวัง“สถานีกลางบางซื่อ”

ศูนย์คมนาคมแห่งใหม่...ช่วยพลิกวิกฤต

การแพร่ระบาด โควิดในระลอกนี้ นอกจากจะหนักกว่าปี 2563 อย่างมากแล้ว สถานการณ์ยังไม่มีทีท่าว่าจะควบคุมได้โดยยังคงพบผู้ติดเชื้อและคลัสเตอร์ใหม่ๆ เพิ่มขึ้นทุกวัน มาตรการที่รัฐบาลโดย ศบค.ได้ ขอความร่วมมือทั้งภาครัฐบาลและภาคเอกชน ให้พนักงาน Work From Home หรือ ทำงานอยู่ที่บ้าน ลดการพบปะ ลดการเดินทาง เพื่อหยุดการระบาดเชื้อโควิด-19 ส่งผลให้ปริมาณผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะทุกประเภทลดลงอย่างมาก โดยเฉพาะระบบขนส่งทางราง ซึ่งพบว่าผู้โดยสารลดลงไปมากกว่า 50%

ซึ่งจากข้อมูลปริมาณผู้โดยสารระบบขนส่งทางรางทุกระบบ ก่อนเกิดการระบาดระลอก 3 ช่วงเดือนมี.ค.-17 เม.ย. 2564 มีผู้โดยสารเฉลี่ยมีจำนวน 790,931 คน/วัน หลังการระบาดระลอก 3 ตั้งแต่วันที่ 18 เม.ย. 2564 เป็นต้นมา ปริมาณผู้โดยสารเฉลี่ย 339,494 คน/วัน เท่านั้น หรือลดลงถึง 57.08%

หากแยกลงไปในแต่ละระบบ พบว่า รถไฟฟ้า BTS จากที่มีผู้โดยสารเฉลี่ย 471,366 คน/วัน เหลือ 205,994 คน/วัน หรือลดลง 56.30%

รถไฟฟ้า MRT จากที่มีผู้โดยสารเฉลี่ย 246,553 คน/วัน เหลือ 104,243 คน/วัน หรือลดลง 57.72%

รถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ จากที่มีผู้โดยสารเฉลี่ย 36,854 คน/วัน เหลือ 15,394 คน/วัน หรือลดลง 58.23%

การรถไฟแห่งประเทศไทย จากที่มีผู้โดยสารเฉลี่ย 36,158 คน/วัน เหลือ 13,864 คน/วัน หรือลดลง 61.66%

หากการแพร่ระบาดของ โควิด-19 ยังไม่สามารถควบคุมได้ในเร็ววัน จำนวนผู้โดยสารระบบรางคงจะไม่เพิ่มมากไปกว่านั้นแน่ ในทางกลับกันการเดินทางของประชาชนมีแนวโน้มที่จะน้อยลงไปอีกหากมีการแพร่ระบาดที่รุนแรงขึ้น

ขณะที่โครงการรถไฟชานเมืองสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต และช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ที่มีกำหนดเปิดให้บริการอย่างไม่เป็นทางการ (Soft Opening) ในเดือน ก.ค. 2564 และเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์เต็มรูปแบบเดือน พ.ย.2564 หากโควิดยืดเยื้อ รถไฟสายสีแดงเปิดบริการได้แต่คงไม่ปัง... ไม่เบ๊รียง!!! ตามที่ตั้งความหวังไว้แน่นอน



แหล่งข่าวจากกระทรวงคมนาคม ให้ความเห็นว่ารถไฟฟ้าสายสีแดง มีการประมาณการผู้โดยสารไว้ที่ 80,000คน/ วันซึ่งภายใต้สถานการณ์ปกติ ในการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าช่วงแรก ผู้โดยสารจะไม่ถึงเป้าหมายแน่นอน เฉลี่ยอาจจะต่ำกว่าคาดการณ์ประมาณ 50% แต่วิกฤตโควิด คือสถานการณ์ที่ไม่ปกติ ผู้โดยสารในระบบรางที่มีปัจจุบัน ยังลดไปกว่า 50% สำหรับสายสีแดงมีความเป็นไปได้ที่จะจำนวนผู้โดยสารอาจจะอยู่ในระดับ 30% จากที่ประมาณการไว้

และจากที่มีการศึกษาคาดการณ์จำนวนผู้โดยสาร ทั้งจากรถไฟฟ้าสายสีแดงและรถไฟฟ้าทางไกล ที่เข้าใช้บริการสถานีกลางบางซื่อในปี 2564 จำนวน 208,000 คน/วัน ได้มีการปรับเป้าหมายลงเหลือที่ประมาณ 100,000 คน/วัน

ซึ่งรถไฟฟ้าสายสีแดง เป็นเส้นทางที่มีโครงข่ายเชื่อมการเดินทางจากชานเมืองกับเมือง มีเส้นทางครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพฯเชื่อมกับปริมณฑล และเป็นระบบขนส่งมวลชนหลักของเมือง ที่จะช่วยแก้วิกฤตจราจรในกรุงเทพฯ เพื่อให้การเดินทางของประชาชนมีความสะดวก ลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว ประหยัดค่าใช้จ่ายด้านเชื้อเพลิงของประเทศ และลดการปล่อยมลพิษทางอากาศ

แต่ความเสี่ยงของโครงการรถไฟฟ้า ซึ่งมักเป็นความเสี่ยง ที่เป็นจริงเสมอ คือปริมาณผู้โดยสารที่มาใช้บริการจริงต่ำกว่าประมาณการไว้ ซึ่งปัจจัยหลักๆ มาจากระบบเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้า กับที่อยู่อาศัย ชุมชน ไม่สมบูรณ์ ทำให้ไม่สะดวกในการใช้บริการ ที่จอดรถไม่เพียงพอ ความถี่ในการให้บริการไม่สอดคล้องกับความต้องการ และปัจจัยสำคัญคือ อัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าที่ยังค่อนข้างสูง จึงไม่จูงใจให้คนหันมาใช้บริการมากนัก

“โจทย์ยากของรถไฟฟ้าสายสีแดง ดังกล่าว ...แม้จะมีความพยายามแก้ไข ปิดจุดอ่อน เสริมจุดแข็ง สร้างจุดขาย ไว้แล้ว แต่ยังไม่รู้ว่าเมื่อเปิดเดินรถจริงแล้ว จะได้ผลแค่ไหน ..เมื่อมีวิกฤตโควิดเพิ่มเข้ามาอีก ยิ่งทำให้โจทย์ยากขึ้นเป็นทวีคูณ.. เดิมจากที่พยายามแก้ไขโดยปรับแผนธุรกิจ ทำการตลาด ดึงดูดให้มีจำนวนผู้โดยสารมากที่สุด พร้อมกับเพิ่มพื้นที่ของสถานีกลางบางซื่อ ออกมาใช้หารายได้เชิงพาณิชย์ให้มากที่สุด ซึ่ง “ศักดิ์สยาม ขิดชอบ” รมว.คมนาคม ได้ให้ใช้โมเดลการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ของบริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท. ที่สนามบินสุวรรณภูมิ ดอนเมือง เป็นต้นแบบ

มีการปรับตัวเลขลดการขาดทุนจากเดิม 5 ปี มาเป็น Ebitda ตั้งแต่ปีแรก...วันนี้ ต้นแบบอย่างทอท.ขาดทุนในช่วง6 เดือนแรก ไปแล้ว 7 พันล้านบาท”

● รถไฟฟ้าสายสีแดง ฝ่าวิกฤตโควิด เดินหน้าเปิดตามแผน
ก.ค. Soft Opening ลุยเชิงพาณิชย์ ธ.ค. 2564



การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) อยู่ระหว่างเตรียมความพร้อมในการเปิดเดินรถไฟชานเมืองสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิตและช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน และเปิดบริการสถานีกลางบางซื่อ เป็นศูนย์กลางระบบขนส่งทางรางของประเทศ และเป็นศูนย์กลางการเดินทางที่เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมโดยระบบต่าง ๆ (Multi-Modal Transportation) เพราะจะมีทั้งรถไฟชานเมืองสายสีแดง รถไฟฟ้าทางไกล (สายเหนือ อีสาน ใต้ ตะวันออก ตะวันตก) รถไฟฟ้าความเร็วสูง รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรลลิงก์ และสามารถเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล (MRT)

ขณะนี้ รฟท.กำลังดำเนินการประกวดราคาจ้างทำความสะอาด และจ้างบริการรักษาความปลอดภัยในพื้นที่สถานีกลางบางซื่อ และบริเวณสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง จำนวน 12 สถานี ได้แก่ 1. สถานีจตุจักร 2. สถานีวัดเสมียนนารี 3. สถานีบางเขน 4. สถานีทุ่งสองห้อง 5. สถานีการเคหะ 6. สถานีหลักสี่ 7. สถานีดอนเมือง 8. สถานีหลักหก 9. สถานีรังสิต 10. สถานีบางซื่อ 11. สถานีบางบำหรุ 12. สถานีตลิ่งชัน

โดยจะดำเนินการจ้างเอกชน 4 สัญญา วงเงินรวมประมาณ 585 ล้านบาท มีระยะเวลาจ้างสัญญาละ 3 ปี ประกอบด้วย 1. สัญญาจ้างทำความสะอาดอาคารและบริเวณสถานีกลางบางซื่อกรอบวงเงิน 128.3 ล้านบาท 2. สัญญาจ้างทำความสะอาดอาคารและบริเวณสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง จำนวน 12 สถานี กรอบวงเงิน 198.81 ล้านบาท

3. สัญญาจ้างบริการรักษาความปลอดภัยและจัดการจราจรบริเวณสถานีกลางบางซื่อ กรอบวงเงิน 81.4 ล้านบาท และ 4. สัญญาจ้างบริการรักษาความปลอดภัยและจัดการจราจรบริเวณสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง จำนวน 12 สถานี กรอบวงเงิน 176.7 ล้านบาท

นอกจากนี้ ยังต้องเร่งซ่อมบำรุงโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน กรอบวงเงินรวมประมาณ 130 ล้านบาท ทั้งตัวอาคารสถานี และถนนเลียบทางรถไฟ รวมถึงอาคารประกอบอื่นๆ งานซ่อมบำรุงรางรถไฟฟ้า ลิฟต์บันไดเลื่อน และระบบควบคุม เพื่อให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์ เนื่องจาก ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชันซึ่งมี 3 สถานี ได้แก่ สถานีบางซื่อ สถานีบางบำหรุ และสถานีตลิ่งชันนั้น ได้มีการก่อสร้างเสร็จตั้งแต่เมื่อปี 2555

รวมไปถึงเร่งออกประกาศเชิญชวนให้เอกชนได้มีสิทธิใช้ประโยชน์พื้นที่เชิงพาณิชย์ภายในสถานีกลางบางซื่อ พื้นที่จำนวน 52,375 ตารางเมตร โดยจะรวมการให้บริการในส่วนของคุณ์อาหาร และร้านค้าที่จำหน่ายสินค้าจำเป็นในการเดินทางอายุสัญญา 15-20 ปี

ซึ่งในภาพรวม จะสามารถดำเนินการทำสัญญาจัดจ้าง ได้แล้วเสร็จทันการเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์แน่นอน

● ตั้ง "ศูนย์ฉีดวัคซีนโควิด" ใช้สถานีกกลางบางซื่อ เปิดประโยชน์สูงสุด

ล่าสุดกระทรวงคมนาคมได้ให้การสนับสนุนกระทรวงสาธารณสุข ใช้พื้นที่สถานีกลางบางซื่อ จัดตั้งเป็นศูนย์ฉีดวัคซีนโควิด-19 นอกโรงพยาบาล ซึ่งจะเริ่มดำเนินการฉีดวัคซีนให้กับบุคลากรในภาคการขนส่งสาธารณะ ตั้งแต่วันที่ 24 พ.ค. 2564 เป็นต้นไปนั้น โดยสถานีกลางบางซื่อนั้น มีพื้นที่รวมภายในอาคาร 298,200 ตร.ม. มีการจัดพื้นที่ สำหรับใช้เป็นศูนย์ฉีดวัคซีนโควิด-19 จำนวน 14,294 ตร.ม. ซึ่งในการเปิดเดินรถสายสีแดง เดือน ก.ค.นี้ จะมีการแบ่งพื้นที่อย่างชัดเจน เพื่อไม่ให้เกิดการปะปนและล้นสน

แหล่งข่าวจาก รฟท.ระบุว่า การที่สามารถจัดสรรพื้นที่ให้เป็นศูนย์ฉีดวัคซีนค่อนข้างมากเนื่องจากปัจจุบัน ยังไม่มีการใช้พื้นที่สถานีกลางบางซื่อ ประกอบกับรัฐบาลต้องการเร่งฉีดวัคซีนให้กับประชาชน เพื่อทำให้ประเทศไทยเกิดภูมิคุ้มกันหมู่ (Herd Immunity) ซึ่งจะทำให้คนไทยกลับมาใช้ชีวิตได้ตามปกติโดยเร็ว รฟท.จึงได้จัดพื้นที่สถานีกลางบางซื่อ สำหรับรองรับการฉีดวัคซีนอย่างเต็มที่

แต่ยอมรับว่า อาจจะมีผลต่อการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ ที่จะเปิดให้เอกชนเข้ามาร่วมลงทุนบ้าง ซึ่งอาจจะต้องมีการกำหนดเงื่อนไขในทีโออาร์ เรื่องการส่งมอบพื้นที่ เชิงพาณิชย์เพื่อให้สอดคล้องกับการใช้พื้นที่บางส่วนสำหรับเป็นศูนย์ฉีดวัคซีน ซึ่งหลังจากการเร่งฉีดวัคซีนช่วงแรก เชื่อว่าการใช้พื้นที่สำหรับฉีดวัคซีนจะปรับลดลง

● ปังโอเคดี! กันพื้นที่เป็นศูนย์ฉีดวัคซีนต่อเนื่อง รองรับเปิดประเทศได้

ด้วยขนาดพื้นที่กว้างขวางของสถานีกลางบางซื่อ ซึ่งแบ่งการบริการออกเป็น 3 ส่วน โดยส่วนด้านใต้ จะเป็นโซนรถไฟฟ้าสายสีแดง ที่จะเปิดใช้ก่อนเดือน ก.ค. 2564 พร้อมกับพื้นที่ด้านเหนือ ซึ่งเป็นโซนบริการสำหรับรถไฟฟ้าทางไกล ส่วนพื้นที่โถงตรงกลางอาคารสถานี ซึ่งเป็นโซนสำหรับรถไฟฟ้าความเร็วสูง ซึ่งจะเปิดให้บริการในระยะต่อไป

ดังนั้นใน 2-3 ปีแรกจะสามารถนำมาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดได้ เช่น กรณีที่การฉีดวัคซีนยังมีความจำเป็น ยังสามารถใช้พื้นที่โซนตรงกลาง ขนาดประมาณ 8,000 ตร.ม. ที่รองรับรถไฟฟ้าความเร็วสูง เป็นศูนย์ฉีดวัคซีนได้เหมือนเดิม โดยปรับลดขนาดพื้นที่ลงตามความเหมาะสม

ซึ่ง รฟท.นอกจากนี้ หากกรณีที่ รัฐบาลมีนโยบายเปิดประเทศรับนักท่องเที่ยวต่างชาติในอนาคต สามารถปรับพื้นที่ดังกล่าวเป็นศูนย์ฉีดวัคซีน สำหรับรองรับนักท่องเที่ยวได้ โดยสามารถเดินทางเชื่อมจากสนามบินดอนเมือง ได้อย่างสะดวกรวดเร็ว ซึ่งนอกจากช่วยสนับสนุนนโยบายรัฐบาลแล้ว ยังจะเป็นการเพิ่มจำนวนผู้โดยสารให้กับรถไฟฟ้าสายสีแดงอีกทางหนึ่งด้วย

อย่างไรก็ตาม รฟท.คาดหมายว่า การเปิดเดินรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอย่างไม่เป็นทางการในเดือน ก.ค. 2564 จะทำให้เห็นสภาพการให้บริการของผู้โดยสารที่เป็นจริง เห็นปริมาณการเดินทาง เห็นถึงจุดอ่อน จุดแข็ง เห็นปัญหาอุปสรรคในทุกมิติ ความสะดวกของการเดินทางเข้าสู่สถานี ระบบฟีดเดอร์ที่เตรียมไว้รองรับเป็นอย่างไร ต้องปรับปรุงแก้ไขตรงไหนอย่างไร

โดยมีเวลากว่า 3 เดือน ที่จะสามารถปรับแก้ได้ ในขณะเดียวกัน จะสามารถประเมินไปถึงจำนวนผู้โดยสารได้ว่า จะมีปริมาณเท่าไรและเปรียบเทียบกับคาดการณ์ เพื่อประเมินเรื่องรายได้ที่แม่นยำมากยิ่งขึ้นรวมถึงไปถึงส่วนของค่าใช้จ่ายนั้น ของสายสีแดงทั้งระบบและที่สถานีกลางบางซื่อ จะบริหารจัดการเพื่อลดค่าใช้จ่ายลงได้อย่างไรบ้าง

รถไฟฟ้าเมืองสายสีแดง โครงการที่ใช้เวลาก่อสร้างนานกว่า 10 ปี ทำสถิติ...สุดมาราธอน มูลค่าลงทุนล่าสุดกว่า 90,000 ล้านบาท ต้องฝ่าวิกฤต ต้องแก้ปัญหาสารพัด ซึ่งหลายปัญหาที่หมักหมมในอดีต รฟท.ยังแก้ไม่จบ...การเปิดเดินรถเดือนก.ค.2564 นี่จะเป็น บทพิสูจน์ว่า รฟท.จะปรับบทบาท ปรับการบริหารงานหลุดพ้นจากวิถีเดิมแล้วขับเคลื่อน...รถไฟฟ้าสายสีแดงผลักดัน “สถานีกลางบางซื่อ” เป็นศูนย์กลางระบบรางของไทยและอาเซียน ได้ตามเป้าหมายหรือไม่ ...