

'แอร์พอร์ตลิงก์'



10ปีแห่งความทรงจำ

CP สลัดภาพเก่า รีแบรนด์ใหม่ สู่'รถไฟฟ้าเอราวัน'(AERA 1)

หลังเปิดให้บริการมา 1 ทศวรรษ นับจากวันที่ 23 สิงหาคม 2553 แอร์พอร์ตเรลลิงก์ หรือรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยาน (พญาไท-สนามบินสุวรรณภูมิ) สายแรกของประเทศไทย

กำลังนับถอยหลังเข้าสู่การเปลี่ยนผ่าน จาก บจ.รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. (รฟฟท.) รัฐวิสาหกิจกระทรวงคมนาคม บริษัทลูกการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ไปสู่ได้ร่วมเงา บจ. เอเชีย เอราวัน ของกลุ่มซี.พี. และพันธมิตร ผู้รับสัมปทานรายใหม่

ในวันที่ 25 ตุลาคม 2564 รถไฟฟ้าสายเก่า ภายใต้เจ้าของใหม่ จะออกวิ่งวันแรกพร้อมชื่อใหม่ "รถไฟฟ้าเอราวัน" (AERA 1) หมายถึง "ยุคสมัย"

เป็นการนับหนึ่งของ บจ.เครือเจริญโภคภัณฑ์ (ซีพี) ยักษ์ธุรกิจแถวหน้าของประเทศได้ขยายไลน์ธุรกิจเข้าสู่ระบบโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่

นับจากจับปากกาเซ็นสัญญาร่วมทุนรับสัมปทาน 50 ปี ก่อสร้างและเดินรถโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) และแอร์พอร์ตเรลลิงก์ เมื่อวันที่ 24 ตุลาคม 2562

ล่าสุดเปลี่ยนชื่อบริษัทใหม่เป็นการเอาฤกษ์เอาชัยจาก บจ.รถไฟฟ้าความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน เป็น บจ.เอเชีย เอราวัน (ASIA ERA ONE) เพื่อเริ่มต้นก้าวสำคัญกับการพัฒนารถไฟฟ้าความเร็วสูงและรถไฟฟ้า

กลับมาดู "แอร์พอร์ตเรลลิงก์" เมื่อได้เอกชนรายใหญ่เข้ามาบริหารย่อมเป็นที่คาดหวังของผู้ใช้บริการ กับการเปลี่ยนแปลงใหม่ๆ จะเกิดขึ้นนับจากนี้

เพราะปฏิเสธไม่ได้ว่า 10 ปี ที่แอร์พอร์ตเรลลิงก์เปิดบริการ ด้วยสไตล์การทำงานแบบราชการ มีสารพัดปัญหาที่ตามมา ทำให้เปิดบริการท่ามกลางเสียงสะท้อนที่หลากหลาย ในสไตล์ "เปิดไป บ่นไป ปรับไป"

ขณะที่การใช้ประโยชน์ดูเหมือน "ผิดคอนเซ็ปต์" ตั้งแต่แรกเริ่มอย่างรถสาย Express Line เป็นรถด่วน จะยิงตรงจากต้นทางมักกะสัน มีจุดเช็กอินและโหลดกระเป๋ามุ่งหน้าสนามบินสุวรรณภูมิ แต่เพราะไม่ตอบโจทย์ คนใช้น้อย จึงยกเลิกและปรับรถ 4 ขบวน เป็นสาย City Line ให้บริการทุกสถานีแทน

แม้จะปรับรถด่วนมาวิ่งเสริม แต่รถมีเพียง 9 ขบวน จึงเกิดปรากฏการณ์ "รถไม่พอ รอนาน" ด้วยรถมีน้อย ถูกใช้งานหนัก ทำให้ขัดข้อง ต้องเข้าโรงซ่อมบ่อยครั้ง ส่งผลกระทบต่อความถี่การให้บริการ

ทำให้ตลอดหลายปีที่ผ่านมา เสียงสะท้อนจึงมีเสียงติมากกว่าชม เมื่อเปลี่ยนมือไปสู่อะกอน แม้จะเป็นหน้าใหม่ในวงการรถไฟฟ้า แต่ด้วยชื่อชั้นของ "ซีพี" จึงเป็นที่จับตาจะมาพลิกโฉมรถไฟฟ้าสายนี้ให้แจ่มว้าว

เสียงจากผู้โดยสาร เชื่อมมือ'ซีพี'

ขอเพิ่มห้องน้ำ-ไฟฟ้าย่านสว่างในสถานี

จากการสอบถามผู้ที่ใช้บริการ ต่างก็พูดเป็นเสียงเดียวกัน อยากรเห็นการบริการที่ดียิ่งขึ้น

"ปนัดดา" ชาวราชการตำรวจ วัย 57 ปี กล่าวว่า อยู่บ้านทับช้าง ต้องเข้ามาทำงานที่ปทุมวัน จึงใช้บริการแอร์พอร์ตเรล

มติชน

Matichon
Circulation: 950,000
Ad Rate: 1,550

Section: First Section/-

วันที่: พุธ 8 กันยายน 2564

ปีที่: 44

ฉบับที่: 15886

หน้า: 13(เต็มหน้า)

Col.Inch: 220.30 Ad Value: 341,465

PRValue (x3): 1,024,395

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: 'แอร์พอร์ตลิงก์' 10ปีแห่งความทรงจำ CP สลัดภาพเก่า รีแบรนด์ใหม่สู่'รถไฟฟ้าเอรา...

ลิงก์บ่อย ชับรถส่วนตัวจอดด้านข้างมอเตอร์เวย์แล้วขึ้นสกายวอล์กมายังสถานีบ้านทับช้าง นั่งมาลงที่สถานีพญาไท แล้วต่อบีทีเอสไปทำงาน การเดินทางสะดวก รวดเร็ว ควบคุมเวลาได้ ไม่ต้องขับรถฝากรถติด แม้ค่าโดยสารจะแพงแต่ถือว่าซื้อเวลา

“โดยภาพรวมถือว่าดี ช่วงนี้โควิด คนใช้น้อยไม่เหมือนก่อนหน้านี้คนจะเต็มตั้งแต่สุวรรณภูมิมาถึงลาดกระบัง ยังพบปัญหาความล่าช้า รอนาน ช่วงเร่งด่วน อยากให้เพิ่มความถี่มากขึ้น”

ถามว่ากลุ่มซี.พี.เข้ามาบริหารอยากเห็นการปรับปรุงอะไรบ้าง “ปนัดดา” บอกว่า อยากเห็นการบริการที่ดีและเป็นระเบียบมากกว่าเดิม ขอให้เพิ่มโปรโมชั่นบัตรโดยสาร จากปัจจุบันมีเฉพาะบัตรเติมเงิน

รวมถึงให้ปรับปรุงสถานีให้กันน้ำฝนที่สาดเข้ามา ทำให้พื้นสถานีเปียกชื้น และมีห้องน้ำตามสถานีไว้บริการ ส่วนเสียงประตูดังเวลาเปิด-ปิด ก็เริ่มชินแล้ว

“กมลลักษณ์” พนักงานบริษัท วัย 50 ปี เล่าถึงประสบการณ์ 10 ปี ที่ใช้แอร์พอร์ตเรลลิงก์ตั้งแต่เปิดวันแรก สิ่งที่ได้สัมผัส คือ ที่จอดแล้วจรมีน้อย เช่น สถานีหัวหมาก หลัง 6 โมงเช้าจะไม่มีที่จอดแล้ว เพราะจอดได้ไม่กี่ 10 คัน

ขบวนรถยังเสียบ่อย รอนาน แต่ที่ทำให้ประทับใจไม่รู้ลืม เมื่อหลายปีก่อนระบบแอร์ในรถเสียน้ำไหลเป็นน้ำตกจากช่องแอร์ลงมาท่วมพื้นจนผู้โดยสารต้องย้ายไปนั่งที่อื่น

“ใช้บริการทุกวัน ที่ทำงานอยู่ที่ชิดลม นั่งรถไฟฟ้าจะสะดวกกว่าขับรถไปเอง ชับรถมาจอดสถานีหัวหมาก นั่งมาลงพญาไทต่อบีทีเอสเข้าไปในเมือง”

“กมลลักษณ์” ยังบอกอีกว่า อยากให้เอกชนรายใหม่ที่เข้ามาเพิ่มบัตรโดยสารหลายประเภทเป็นทางเลือกให้ผู้โดยสารที่ใช้ประจำและเดินทางบ่อย ลดภาระค่าใช้จ่าย เช่น ตั๋วรายเดือน ราคาต่อเที่ยวจะถูกลง จากปัจจุบันเริ่มต้น 15-45 บาท

“บัตรเติมเงินที่ใช้ปัจจุบันก็ดี ถ้ามีตัวเดือนจะยิ่งดี เพราะเสียค่ารถไฟฟ้าถึง 2 สาย แอร์พอร์ตเรลลิงก์ ไป-กลับวันละ 60 บาท ตกเดือนละ 1,800 บาท บีทีเอสอีกเดือนละ 1,800 บาท รวม 2 สาย เป็นค่าเดินทางเดือนละ 3,600 บาทแล้ว”

นอกจากนี้อยากเห็นสถานีสะอาด ระบบอากาศถ่ายเท มีไฟฟ้าสว่าง



เพราะเคยใช้บริการ 05.30 น. สถานีมืดมาก และขอให้ติดกันสาดป้องกันฝน เพิ่มบรรยากาศร้านค้าในสถานีให้มากขึ้น

“ซี.พี.เป็นเอกชนรายใหญ่ ต้องคาดหวังอยู่แล้วเมื่อเข้ามาลงทุนจะทำให้บริการดียิ่งขึ้น เพราะเป็นเอกชน น่าจะคล่องตัวมากกว่ารัฐ ถ้ามีสินค้าอุปโภค ในเครือ เช่น เซเว่นอีเลฟเว่น มาให้บริการที่สถานีน่าจะดี”

“ธนภูมิ” วัย 29 ปี บอกว่า นั่งแอร์พอร์ตเรลลิงก์ทุกวันจากสถานีพญาไทไปมักกะสัน เพื่อไปทำงานที่มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ จากที่ให้บริการ ยังมีบางจุดที่ต้องพัฒนาเพิ่ม โดยเฉพาะการบริการ เช่น การเติมเงินในบัตรให้สะดวกมากขึ้น อยากให้เพิ่มความถี่ของรถ เพราะรอนาน มีความไม่แน่นอนในบางวัน ต้องเผื่อเวลาในการเดินทาง

“ส่วนสภาพรถภายนอกดูทรุดโทรมไปบ้างจากคราบฝุ่น และให้เพิ่มการถ่ายเทอากาศในสถานีเพราะร้อนอบอ้าว และทึบ คาดหวังว่าซี.พี.เข้ามาบริหารคงจะยกระดับการบริการดียิ่งขึ้นไปอีก”

10 ปีภายใต้ชายคาการรถไฟฯ

แล้ว 10 ปีที่ผ่านมา “แอร์พอร์ตเรลลิงก์” ภายใต้ชายคาของ รฟท.มีพัฒนาการอะไรบ้าง

“สุเทพ พันธุ์เพ็ง” กรรมการผู้อำนวยการใหญ่บริษัท รฟท. เปิดเผยว่า บริษัทรับจ้าง รฟท.เดินรถแอร์พอร์ตเรลลิงก์ ในช่วงที่ผ่านมาได้

มติชน

Matichon
Circulation: 950,000
Ad Rate: 1,550

Section: First Section/-

วันที่: พุธ 8 กันยายน 2564

ปีที่: 44

ฉบับที่: 15886

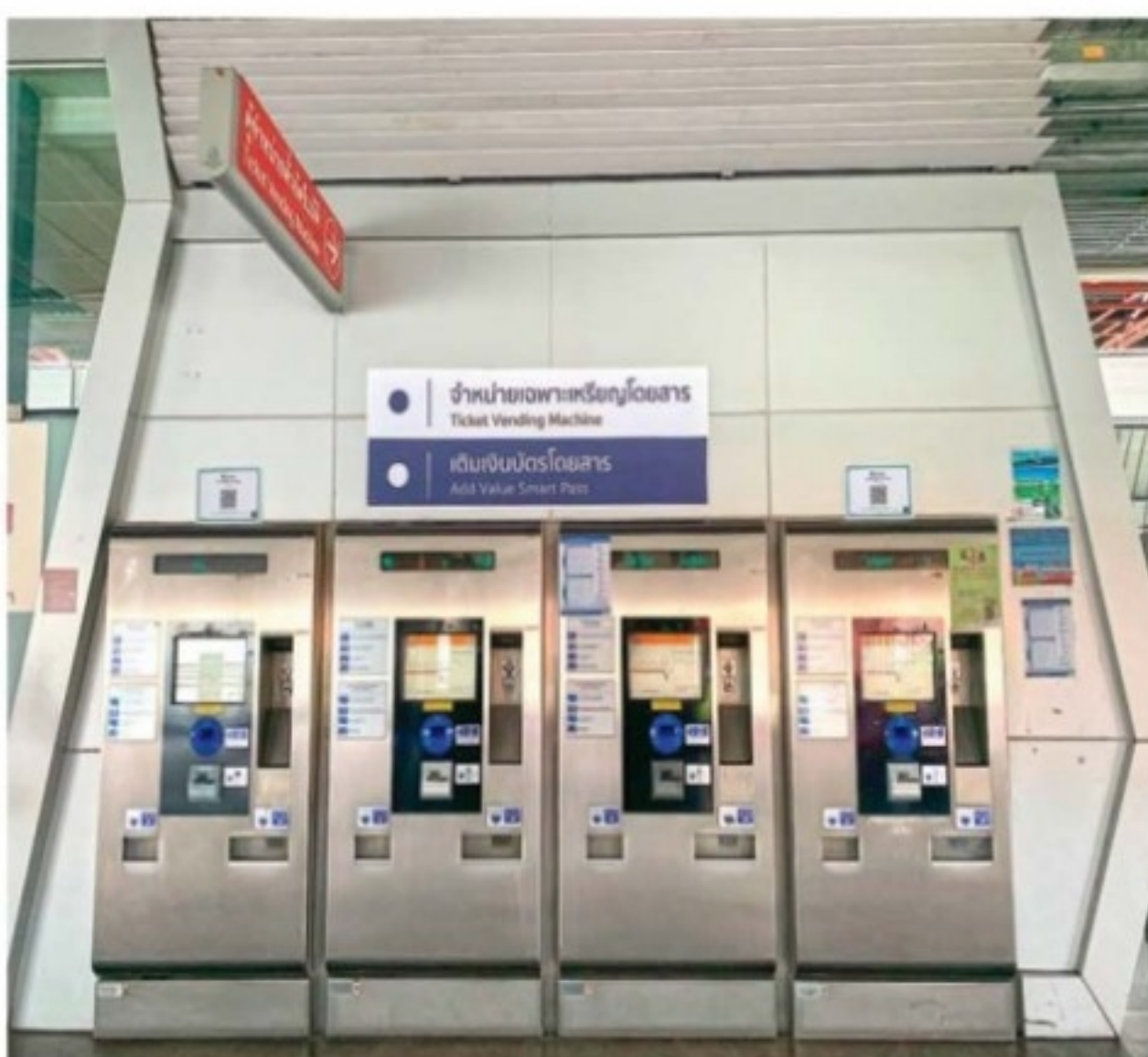
หน้า: 13(เต็มหน้า)

Col.Inch: 220.30 Ad Value: 341,465

PRValue (x3): 1,024,395

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: 'แอร์พอร์ตลิงก์' 10ปีแห่งความทรงจำ CP สลัดภาพเก่า รีแบรนด์ใหม่สู่'รถไฟฟ้าเอรา...



ยกระดับการบริการแก่ผู้โดยสาร ตามมาตรฐานสากล นำระบบบริหารคุณภาพ ISO 9001 มาใช้ในการซ่อมบำรุง การปฏิบัติการเดินรถ และให้บริการอย่างต่อเนื่อง จนผ่านการรับรอง ISO 9001 : 2015 ซ่อม

บำรุงใหญ่ขบวนรถไฟฟ้า (Overhaul) และซ่อมบำรุงทั่วไป จนกลับมาให้บริการได้ 9 ขบวน ยังปรับเปลี่ยนภายในขบวนรถ Express Line รองรับผู้โดยสารได้เพิ่มขึ้น

ดำเนินงานบริการสร้างสิ่งอำนวยความสะดวก และรักษาความปลอดภัยภายในสถานีตามหลักการ Universal Design หรือการออกแบบเพื่อการใช้งานของคนทุกกลุ่ม มีสร้างลิฟต์ บันไดเลื่อน เพิ่มเติม 140 ตัว สร้างราวกันชนชานชาลา และยางปิดช่องว่างระหว่างขอบชานชาลา และประตูรถไฟฟ้า

“เปิดบริการมา 10 ปี มีผู้โดยสารกว่า 200 ล้านคน เพิ่มขึ้นทุกปี นับจากปีแรกจนมาช่วงก่อนโควิดอยู่ที่ 80,000-90,000 เที่ยวคนต่อวัน มีรายได้ปีละ 800 ล้านบาท แต่พอมีโควิดลดลง 80% เหลือ 10,000 เที่ยวคนต่อวัน และรายได้ปีละ 300 ล้านบาท”

สำหรับการส่งมอบโครงการให้กลุ่มซี.พี. “สุเทพ” บอกว่า กลุ่มซี.พี. ได้เข้ามาเตรียมความพร้อมด้านต่างๆ เพื่อเปิดเดินรถวันที่ 25 ตุลาคม 2564 เช่น ระบบซ่อมบำรุง ด้านเทคนิค การเทรนนิ่งพนักงาน 300

มติชน

Matichon
Circulation: 950,000
Ad Rate: 1,550

Section: First Section/-

วันที่: พุธ 8 กันยายน 2564

ปีที่: 44

ฉบับที่: 15886

หน้า: 13(เต็มหน้า)

Col.Inch: 220.30 Ad Value: 341,465

PRValue (x3): 1,024,395

ศิลปิน: สีสี่

หัวข้อข่าว: 'แอร์พอร์ตลิงก์' 10ปีแห่งความทรงจำ CP สลัดภาพเก่า รีแบรนด์ใหม่สู่'รถไฟฟ้าเอรา...



'บิกซีพี'ทุ่ม 1,700 ล้าน พลิกโฉมใหม่

แม้ว่าทั่วโลกจะเผชิญสถานการณ์การระบาดโควิด-19 แต่กลุ่มซี.พี.ยืนหยัดพร้อมรับโอนแอร์พอร์ตเรลลิงก์ เพื่อให้การเดินทางไร้รอยต่อ

เมื่อเดือนพฤษภาคม 2564 "ศุภชัย เจียรวนนท์" ประธานคณะผู้บริหาร บจ.เครือเจริญโภคภัณฑ์ กล่าวว่า ในเดือนตุลาคมนี้มีความพร้อมที่จะดำเนินการรับช่วงแอร์พอร์ตเรลลิงก์จาก รฟท.ได้แบบไร้รอยต่อตามสัญญา เป็นไปตามแผนงานและกำหนดเวลาที่วางไว้

โดยให้ผู้เชี่ยวชาญการเดินทางและให้บริการระบบราง จากต่างประเทศและในประเทศลงพื้นที่ตรวจสอบระบบอย่างละเอียด และสำรวจความคิดเห็นจากผู้โดยสาร เพื่อเป็นแนวทางพัฒนาและปรับปรุงแอร์พอร์ตเรลลิงก์ให้พร้อมบริการได้อย่างต่อเนื่องทันทีที่เข้ารับช่วง โดยเฉพาะความปลอดภัยและความสะดวก

"บริษัททุ่มสรรพกำลังในการดำเนินงานให้ผู้โดยสารได้สัมผัสกับประสบการณ์การเดินทางที่ดียิ่งขึ้นทันทีที่เราเข้าไปดำเนินงาน ต้องทำให้ดีตั้งแต่ก้าวแรก พร้อมทั้งในแง่ของระบบการเดินทาง ความสะดวกสบายและความปลอดภัย เพราะแอร์พอร์ตลิงก์จะเป็นเส้นทางเชื่อมต่อสู่เส้นทางรถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกในอนาคตด้วย"

"**ศุภชัย จินลสิทธิ์**" กรรมการผู้จัดการใหญ่ บจ. รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน หรือ บจ.เอเซียเอราวันในปัจจุบัน กล่าวว่า ตามสัญญาบริษัทจะบริหารจัดการแอร์พอร์ตเรลลิงก์ตั้งแต่วันที่ 25 ตุลาคมนี้เป็นต้นไป ได้ลงทุนปรับปรุงระบบและสถานีด้วยงบประมาณ 1,700 ล้านบาท สำหรับดำเนินการล่วงหน้าก่อนรับโอนสิทธิ์

ได้แก่ ด้านบุคลากร และถ่ายทอดเทคโนโลยี ด้านระบบและเทคนิค การปรับปรุงสถานีและการให้บริการ เพิ่ม

คน ที่มีทั้งรับใหม่และพนักงานแอร์พอร์ตเรลลิงก์เดิม

"ส่วนรถ 9 ขบวน ในปี 2565 จะครบวาระต้องซ่อมบำรุงใหญ่ระยะทาง 3.6 ล้านกิโลเมตร จากนั้นจะมีซ่อมใหญ่ในปีที่ 15 ทางซี.พี.ในช่วงแรกยังไม่ซื้อรถเพิ่ม เพราะทั้ง 9 ขบวน ยังรองรับผู้โดยสารได้ถึง 100,000 เที่ยวคนต่อวัน"

นอกจากนี้กลุ่มซี.พี.ยังได้สิทธิพัฒนาพื้นที่ภายในสถานีทั้ง 8 สถานี ได้แก่ พญาไท ราชปรารภ มักรกะสัน รามคำแหง หัวหมาก บ้านทับช้าง ลาดกระบัง และสุวรรณภูมิ ขณะนี้สัญญาเก่าสิ้นสุดแล้ว ทางกลุ่มซี.พี.สามารถเข้าบริการพื้นที่เช่าต่อได้เลย รวมถึงการบริหารที่จอดรถแต่ละสถานีด้วย

สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ให้ความสำคัญแก่กลุ่มผู้พิการ กลุ่มเปราะบาง ด้วยการออกแบบอารยสถาปัตย์ และความพร้อมด้านความปลอดภัย

ยกเครื่องระบบ-ฮาร์ดแวร์ยกแผง

แหล่งข่าวจากกลุ่มซี.พี.กล่าวว่า ช่วงแรกเปิดบริการวันที่ 25 ตุลาคมนี้ จะยังไม่เห็นการเปลี่ยนแปลงมากนัก เพราะเป็นการปรับปรุงเทคนิคและระบบ เช่น ระบบเบรก อาณัติสัญญาณ ระบบฮาร์ดแวร์ให้ทันสมัยขึ้นไม่ว่าระบบคอมพิวเตอร์ วิทยุสื่อสาร อุปกรณ์ต่างๆ ระบบไฟฟ้า เพราะไม่เคยเปลี่ยนตั้งแต่เปิดมา 10 ปี

ยังได้ซ่อมเครื่องอ่านบัตรโดยสาร ติดป้ายบอกทาง เจาะช่องระบายอากาศในสถานี ปรับปรุงฝ้าเพดาน พื้นด้านล่างสถานีให้รองรับคนผู้พิการ ปรับปรุงรถสาย Express Line 4 ขบวน เป็นตู้บรรทุกกระเป๋าที่อยู่ขบวนละ 1 ตู้ เช่น เพิ่มห่วงจับ ที่นั่ง ให้รับผู้โดยสารได้อีกขบวนละ 200 กว่าคน เป็น 1,000 คนต่อขบวน ในเดือนตุลาคมนี้ จะแล้วเสร็จ 1 ขบวน

“เพิ่มห้องน้ำอีก 3 สถานีที่ราชปรารภ ลาดกระบัง และบ้านทับช้าง และกลางเดือนกันยายนี จะเริ่มเปลี่ยนโฉมหน้าบัตรโดยสารเป็น AERA 1 ตามที่รีแบรนด์ชื่อใหม่ ระบบยังคงเป็นระบบเดิมและเก็บค่าโดยสารอัตราเดิม 15-45 บาท แต่ต่อไปจะปรับปรุงระบบใหม่ให้ใช้ร่วมกับ TrueMoney Wallet”

เมื่อถามว่าเสียงประท้วงที่ดังนั้นจะแก้ไขได้หรือไม่ แหล่งข่าวกล่าวว่า มีวิธีที่จะแก้ไขได้ ต้องใช้งบประมาณอีกก้อนหนึ่ง จะเป็นสเต็ปต่อไปในปีหน้า เช่นเดียวกับการซื้อรถเพิ่มก็ยังคงต้องรอ ตามแผนจะซื้อพร้อมขบวนรถไฟฟ้าความเร็วสูงที่อยู่ระหว่างคัดเลือกระบบ

“ยังมีแผนพัฒนาระบบฟีดเดอร์รับส่งคนเข้ามายังสถานี เชื่อมระบบขนส่งมวลชนอื่น เพราะปัจจุบันการเข้ามาใช้บริการสถานีลำบาก จะสร้างถนนเข้า-ออก ทางเดินเข้าสถานีทุกสถานี เช่น มักกะสัน มีทางเชื่อมใต้ดินกับสายสีน้ำเงินที่สถานีเพชรบุรี”

เป็นจุดเริ่มต้นที่จะได้สัมผัสในปีนี้ แต่หลังจากนี้จะเห็นการพลิกโฉม “แอร์พอร์ตเรลลิงก์” อย่างครบเครื่องแน่นอน ไม่นานเกินรอ

ประเสริฐ จาริก