

มติชน Matichon Circulation: 950,000 Ad Rate: 1,650	Section: First Section/ประชาสัมพันธ์ วันที่: ศุกร์ 24 มีนาคม 2566 ปีที่: 46 ฉบับที่: 16448 หน้า: 1(ซ้าย), 13 Col.Inch: 225.47 Ad Value: 372,025.50 PRValue (x3): 1,116,076.50 คลิป: สีสี่ หัวข้อข่าว: นักร้องหลังสู้'จราจรอัจฉริยะ'จับตารถไฟฟ้าสารพัดสีจ้องปมบีอาร์ที-เดินเรือ 3 คลอง		

นักร้องหลังสู้
‘จราจรอัจฉริยะ’
 จ้องปมบีอาร์ที
 เดินเรือ 3 คลอง
 น.13

นักร้องหลังสู้‘จราจรอัจฉริยะ’ จับตารถไฟฟ้าสารพัดสี จ้องปมบีอาร์ที-เดินเรือ 3 คลอง



จากซ้าย ไทภัทร ธนสมบัติกุล ผอ.สำนักการจราจรและขนส่ง, ชัชชาติ สิทธิพันธุ์ ผู้ว่าฯกทม. และวิศณุ ทรัพย์สมพล รองผู้ว่าฯกทม. ในกิจกรรมผู้ว่าฯสัญจร 21 มีนาคมที่ผ่านมา

กิจกรรมผู้ว่าฯสัญจรแบบ ‘ภายใน’ หน่วยงานของกรุงเทพมหานคร ดำเนินมาอย่างต่อเนื่องควบคู่กับการโพล์เซอร์ไพรส์ในเขตต่างๆ ที่ล่าสุดจ่อเบรกไว้ชั่วคราวจนกว่าการเลือกตั้ง’66 จะผ่านพ้นไป เพราะกังวลการถูกโยกย้ายใช้พื้นที่หาเสียง และ ส.ก.จะมาร่วมลงพื้นที่ไม่ได้ คงเหลือไว้เพียงการสัญจรในสำนักต่างๆ ซึ่งล่าสุด เมื่อ 21 มีนาคม ที่ผ่านมา ถึงคิว สำนักการจราจรและขนส่ง (สจส.) ที่มีหน้าตักหลากหลาย

ไม่ว่าจะเป็นการจราจร ความปลอดภัย กล้องวงจรปิด รถไฟฟ้าสายสีเขียว รถเมล์บีอาร์ที ป้ายรถเมล์ รวมถึงป้ายโฆษณา ซึ่งปัจจุบันมีถึง 1,170 ป้าย สร้างรายได้ให้ สจส.ปีละกว่า 120 ล้านบาท

ชัชชาติ สิทธิพันธุ์ ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร เปิดเผยในหลายเรื่องราวให้ชาวกรุง รวมถึงคนไทยได้ร่วมรับทราบ ทั้งยังฝากการบ้านถึง ‘รัฐบาลใหม่’ ไว้ล่วงหน้า



'บีอาร์ที' ขาดทุนต่อเนื่อง ไม่คุ้มสมซื้อด้วยหลากหลายอุปสรรค



การเดินทางเรือคลองผดุงกรุงเกษม ซึ่งตัดริบบิ้นในยุคอดีตผู้ว่าฯ อิศวัน ชวัญเมือง

คอนเฟิร์ม ปี'67 จราจรอัจฉริยะมาแน่ รัวอัปเดตความปลอดภัย ตั้งเป้าลดการสูญเสีย 20%

ผู้ว่าฯกทม. เริ่มต้นด้วยการเน้นย้ำประเด็นความปลอดภัย จัดตัวเลขผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุในกรุงเทพฯ เฉลี่ยปีละ 800 คน โดยตั้งเป้าลดจำนวนผู้เสียชีวิตลงอย่างน้อยปีละ 20%

“สาเหตุการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุเกิดจาก 2 ส่วน ได้แก่

1.ด้านพฤติกรรม ซึ่งเป็นสิ่งที่ควบคุมยาก ต้องรณรงค์กับภาคีเครือข่าย เช่น สวมหมวกกันน็อก ประกอบกับรวบรวมแผนที่จุดเสี่ยง (Risk Map) เพื่อนำมาปรับปรุงต่อไป

2.ด้านกายภาพ ในปี 2566 กทม.ปรับปรุงทางม้าลายเพิ่มประมาณ 1,200 จุด โดยทาสีขาว 500 จุด ทาสีแดง 210 จุด ปรับปรุงจุดทรุดโทรม

507 จุด โดยปี 2567 ตั้งเป้าปรับปรุงเพิ่ม 1,300 จุด รวมทางม้าลายทั้งหมดในกรุงเทพฯ จำนวน 2,800 จุด ทั้งนี้ ในปี 2566 จะมีการติดตั้งสัญญาณไฟทางแยกเพิ่ม 104 จุด และไฟสำหรับกีดขวางถนน 52 จุด สัญญาณไฟกะพริบ 50 จุด” ชัชชาติริ้วข้อมูล

จากนั้น กล่าวถึงประเด็น กล้องวงจรปิด ซึ่งสำคัญต่อความปลอดภัย และจราจร มีการเชื่อมต่อสัญญาณกับตำรวจจราจรประมาณ 80 กล้อง โดย กทม.เปิดช่องทางให้ประชาชนสามารถขอดูกล้องวงจรปิดผ่านระบบออนไลน์ ปัจจุบันมีประชาชนใช้บริการประมาณ 30% และขอดูกล้องวงจรปิดโดยตรงประมาณเดือนละ 4,000 ราย

ชัชชาติเผยด้วยว่า ค่าบำรุงรักษากล้องวงจรปิดมีราคาสูงถึงปีละประมาณ 800 ล้านบาท กทม.กำลังหาแนวทางจัดตั้งศูนย์สั่ง



คอนเฟิร์ม ปี'67 จราจรอัจฉริยะมาแน่
 รั้วพืดความปลอดภัย ตั้งเป้าลดการสูญเสียชีวิต 20%

ผู้ว่าฯกทม. เริ่มต้นด้วยการเน้นย้ำประเด็นความปลอดภัย จัดตัวเลข
ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุในกรุงเทพฯ เฉลี่ยปีละ 800 คน โดยตั้งเป้าลด
จำนวนผู้เสียชีวิตลงอย่างน้อยปีละ 20%

“สาเหตุการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุเกิดจาก 2 ส่วน ได้แก่

1.ด้านพฤติกรรม ซึ่งเป็นสิ่งที่ควบคุมยาก ต้องรณรงค์กับภาคีเครือข่าย เช่น สวมหมวกกันน็อก ประกอบกับรวบรวมแผนที่จุดเสี่ยง (Risk Map) เพื่อนำมาปรับปรุงต่อไป

2.ด้านกายภาพ ในปี 2566 กทม.ปรับปรุงทางม้าลายเพิ่มประมาณ 1,200 จุด โดยทาสีขาว 500 จุด ทาสีแดง 210 จุด ปรับปรุงจุดทรดโถม

507 จุด โดยปี 2567 ตั้งเป้าปรับปรุงเพิ่ม 1,300 จุด รวมทางม้าลาย
ทั้งหมดในกรุงเทพฯ จำนวน 2,800 จุด ทั้งนี้ ในปี 2566 จะมีการติดตั้ง
สัญญาณไฟทางแยกเพิ่ม 104 จุด และไฟสำหรับกีดข้ามถนน 52 จุด
สัญญาณไฟกะพริบ 50 จุด" ชัชชาติริ้วข้อมล

จากนั้น กล่าวถึงประเด็น **กล้องวงจรปิด** ซึ่งสำคัญต่อความปลอดภัย และจราจร มีการเชื่อมต่อสัญญาณกับตำรวจจราจรประมาณ 80 กล้อง โดย กทม.เปิดช่องทางให้ประชาชนสามารถขอดูกล้องวงจรปิดผ่านระบบออนไลน์ ปัจจุบันมีประชาชนใช้บริการประมาณ 30% และขอดูกล้องวงจรปิดโดยตรงประมาณเดือนละ 4,000 ราย

ชัชชาติเผยด้วยว่า ค่าบำรุงรักษากล้องวงจรปิดมีราคาสูงถึงปีละประมาณ 800 ล้านบาท กทม.กำลังหาแนวทางจัดตั้งศูนย์สั่ง



ชัชชาติ รับว่า กังวลปมต่อสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว



ผู้ว่าฯ ชัชชาติ เมื่อครั้งพาสื่อมวลชนชมห้อง CCTV-เชื่อมโทรศัพท์ ฟองดูว์ 2 มิถุนายน 2565

การแบบจุดเดียวเพื่อลดค่าใช้จ่าย รวมถึงประสานงานกับตำรวจจราจร เพื่อนำข้อมูลที่ได้ไปใช้ประโยชน์ ซึ่งอยู่ในแผนงบประมาณปี 2567

“สำหรับในปี 2567 จะมีการบริหารจัดการจราจรด้วยระบบอัจฉริยะ (ITMS) ร่วมกับระบบ Area Traffic Control เพื่อเชื่อมต่อสัญญาณไฟจราจรผ่านศูนย์ควบคุมแบบอัตโนมัติ สามารถคำนวณความหนาแน่นของรถบนถนน และปล่อยสัญญาณไฟจราจรตามสภาพความแออัดที่เกิดขึ้นจริง เพื่อบริหารจัดการจราจรได้ดีขึ้น โดยมีการศึกษามาระยะหนึ่งแล้ว” ผู้ว่าฯกทม.กล่าว

กังวลสัญญา 'สายสีเขียว' ค้างเติ่ง
จ่อหารือ 'รัฐบาลใหม่' ส่งต่อสายสีเทา-สีเงิน

สำหรับประเด็นสำคัญไม่เอ่ยถึงไม่ได้ คือ โครงการรถไฟฟ้า สายสีเทา วัชรพล-ทางหล่อ และ สายสีเงิน บางนา-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งสำนักงานจราจรและขนส่งทำการศึกษาเพื่อดำเนินการ

ชัชชาติเผยว่า จากการฟังความเห็นของเอกชน ต้องการให้เป็นการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (PPP) โดย กทม.ต้องรับภาระในส่วนของการดำเนินงานโยธาซึ่งเป็นวงเงินอย่างน้อย 60,000 ล้านบาท ซึ่งถ้ารัฐบาลใหม่สนใจรีบไปทำแทนจะเป็นเรื่องที่ดี เพราะ กทม.ไม่มีผู้เชี่ยวชาญระบบราง และใช้งบประมาณสูงเกินไป เงินจำนวนดังกล่าวสามารถไปทำภารกิจหลักของ กทม.ได้ เช่น การศึกษา การสาธารณสุข ความสะอาด และความปลอดภัยแทน

“ต้องหารือกับทางรัฐบาลใหม่ ถ้าเอาไปทำเลยจะสร้างประโยชน์ให้กับประชาชนในแง่เครือข่ายโดย การรถไฟฟ้า

มติชน Matichon Circulation: 950,000 Ad Rate: 1,650	Section: First Section/ประชาชน		
	วันที่: ศุกร์ 24 มีนาคม 2566		
	ปีที่: 46	ฉบับที่: 16448	หน้า: 1(ซ้าย), 13
	Col.Inch: 225.47	Ad Value: 372,025.50	PRValue (x3): 1,116,076.50 คลิป: สีสี่
หัวข้อข่าว: นับถอยหลังสู่'จรรยาจริยะ'จับตารถไฟฟ้าสารพัดสีจ้องปมบีอาร์ที-เดินเรือ 3 คลอง			

ขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ที่ครอบคลุม การใช้ตัวระบบเดียว ค่าแรกเข้า” นายชัชชาติกล่าว

ส่วนสายสีเขียวส่วนต่อขยาย ช่วงบางหว้า-ตลิ่งชัน สามารถขนส่งผู้โดยสารจากถนนราชพฤกษ์มาได้ ผลการศึกษาพบว่าจะมีผู้ใช้งานเฉลี่ย 35,000 คนต่อวัน ยังน้อยมากเมื่อเทียบกับรถไฟฟ้าส่วนสัมปทาน 700,000 คนต่อวัน อย่างไรก็ตาม ในอนาคตรถไฟฟ้าสายสีเขียว จะมีการพูดคุยยกให้รัฐบาลเป็นผู้ดูแลแทนหรือไม่

“เรื่องที่กังวล คือ การต่ออายุสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียวถึงปี 2602 ที่เรื่องอยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี (ครม.) แต่ได้มีการยุบสภาแล้วเรื่องที่ค้าง เนื่องจาก

ตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ที่ 3/2562 เรื่อง การดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว กำหนดให้ ครม.เป็นผู้อนุมัติต่อสัญญาสัมปทาน แต่ไม่ได้ระบุให้ ครม.ยกเลิกได้ แต่ปัจจุบัน ครม.อยู่ในฐานะรักษาราชการ จะดำเนินการต่ออย่างไร และใครจะมีอำนาจยกเลิกคำสั่ง คสช. ซึ่งมีฐานะเทียบเท่าพระราชบัญญัติ หากมีการเปลี่ยนรัฐบาล เรื่องดังกล่าวจะถูกนำไปพิจารณาต่อด้วยหรือไม่” ชัชชาติกล่าว

ทบทวน ‘บีอาร์ที’ คนน้อย ด่วนไม่จริง หาทางเพิ่มรถ-ป้ายจอด

จากรถไฟฟ้า ต่อเนื่องมาถึง รถโดยสารด่วนพิเศษ หรือ ‘บีอาร์ที’ ที่สัญญาการเดินทางจะสิ้นสุดลงในเดือนสิงหาคมนี้

ชัชชาติระบุว่า ปัญหาคือ ผู้โดยสารไม่เยอะมากจะอย่างไรให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น อาจเพิ่มความถี่เพื่อทำให้ราคาลดลงอยู่ในนโยบายที่จะทบทวนว่าทำอะไรให้คุ้มทุน รถ BRT เป็นรูปแบบพิเศษคือ High Floor ต้องเทียบชานชาลาแล้วเปิดประตูขาซึ่งจะอยู่คนละข้างกับรถเมล์ปกติ อาจให้ทบทวนเกี่ยวกับข้อจำกัดต่างๆ และพิจารณาความเหมาะสมว่าจะให้วิ่งเป็นรถเมล์ปกติและเพิ่มป้ายขึ้นตามสี่แยกให้คนขึ้นได้ง่ายขึ้น โดยให้ สจส.รับหาข้อสรุปก่อนที่สัญญาจะหมดเพื่อจะได้มีแนวทางดำเนินการต่อไป

“จะมีการปรับปรุงประสิทธิภาพให้ดีขึ้น โดยสั่งการให้ไปหาวิธีการเพิ่มจำนวนรถในราคาไม่แพง ใช้รถเมล์ปกติแทนได้หรือไม่ การเพิ่มป้ายหยุดรถตามสี่แยกให้ผู้โดยสารขึ้นรถเมล์ได้ง่ายขึ้น เพราะปัจจุบันป้ายหยุดรถมีจำนวนน้อย โดยเร่งให้ข้อสรุปก่อนจะหมดสัญญา” ชัชชาติกล่าว

สำหรับปมปัญหาเรื่องบีอาร์ทีนี้ เมื่อพลิกดูผลการดำเนินการแหล่งข่าวจาก กทม.เคยเปิดเผยกับ ‘มติชน’ ในช่วงปลายปี 2564 ว่า ประสบปัญหาขาดทุนทุกปีเนื่องจากจำนวนผู้โดยสารไม่เป็นไปตามเป้าที่ตั้งไว้ 30,000 เที่ยวคนต่อวัน ซึ่งแท้จริงแล้วนับเป็นโครงการที่ดี หากสามารถดำเนินการได้ตามคอนเซ็ปต์ครบถ้วนเหมือนต่างประเทศ แต่ด้วยสภาพถนนในกรุงเทพฯมีปัญหาการจราจรติดขัด และยังมีช่วงสะพานเป็นคอขวดไม่สามารถจะแยกช่องจราจรเป็นการเฉพาะได้ อีกทั้งไม่สามารถปล่อยสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกให้เป็นไฟเขียว

เพื่อให้ BRT วิ่งได้ตลอด ขณะที่การห้ามไม่ให้รถอื่นเข้ามาวิ่งในช่องก็ไม่สามารถทำได้เช่นกัน

กล่าวโดยสรุปคือ ลำช้า ด่วนไม่จริงสมชื่อ ผู้โดยสารรอนานปริมาณผู้โดยสารจึงไม่แตะเป้า กล่าวคือในปี 2562 เฉลี่ยอยู่ที่ 15,000-17,000 เที่ยวคนต่อวัน

ในปี 2563 เริ่มลดลงหลังมีการระบาดของโควิด-19 โดยเดือนมกราคมอยู่ที่ 16,649 เที่ยวคนต่อวัน เดือนธันวาคม 11,198 เที่ยวคนต่อวัน

ส่วนปี 2564 ยอดผู้โดยสารลดลงมาก โดยเดือนมกราคมอยู่ที่ 7,043 เที่ยวคนต่อวัน ธันวาคมอยู่ที่ 6,014 เที่ยวคนต่อวัน

แยมแผนศึกษาเดินเรือ คลองภาษีเจริญ ลาดพร้าว ประเวศฯ

จากการขนส่งทางบก มาส่งโปรเจกต์เส้นทางน้ำกันบ้าง อย่างเส้นทางเดินเรือในคลองสำคัญ ซึ่งปัจจุบัน กทม.จ้างบริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด 2 เส้นทาง คือ

1.เส้นทางคลองแสนแสบส่วนต่อขยาย ช่วงวัดศรีบุญเรือง-มีนบุรี ซึ่งมีสัญญาผูกพันอยู่ การเดินเรือช่วงนี้ประสบปัญหาจากประตูลอยน้ำทำให้ต้องมีการเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารหนึ่งครั้งที่ประตูลอยน้ำบางชั้น ซึ่งจะต้องมีการทบทวนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของโครงการต่อไป

2.เส้นทางคลองผดุงกรุงเกษม ที่มีการหยุดการเดินเรือไประยะหนึ่งเพื่อต่อรองค่าจ้างเดินเรือ การซ่อมแซมและปรับปรุงเรือเดิมที่มีการเสื่อมสภาพ โดยในการเดินเรือครั้งนี้สามารถปรับลดค่าจ้างการเดินเรือจาก 2.4 ล้านบาทต่อเดือนเหลือ 1.8 ล้านบาทต่อเดือน นอกจากนี้ ยังได้ทดลองเดินเรือท่องเที่ยวในคลองบางลำพู

“การเดินเรือคลองผดุงฯค่อนข้างดี หัวใจคือสามารถลดค่าใช้จ่ายจาก 2.4ล้านต่อเดือน เหลือประมาณ 1.8ล้านต่อเดือน ลดไปเดือนละ6 แสนบาท ปัจจุบันผู้โดยสารประมาณ 450 คนต่อวัน ช่วงเช้าประมาณ 100 คน ส่วนหนึ่งก็มาจากท่าเรือเทเวศร์แล้วเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ตอนเย็นมีผู้โดยสารประมาณ 350 คน กลางวันแทบไม่มีผู้โดยสาร ส่วนวันเสาร์และอาทิตย์มีผู้โดยสารน้อย อนาคตให้ดูว่าถ้าเดินเรือถึงคลองบางลำพูเพื่อการท่องเที่ยวจะมีผู้โดยสารมากน้อยเพียงใด ซึ่งจากการทดลองวิ่งดูแล้วพบว่ามีวิวที่สวยงามและจุดท่องเที่ยวหลายจุด

“สำหรับแผนในอนาคตได้มีการมอบหมายในฐานะผู้ถือหุ้นไปยังบริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด ให้มีการศึกษาความเป็นไปได้ในการเดินเรือที่ คลองภาษีเจริญ คลองลาดพร้าว และคลองประเวศบุรีรมย์

การเดินเรือคลองภาษีเจริญ กรุงเทพมหานคร เคยเดินเรือช่วงแรกที่ยังไม่มีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน มีผู้โดยสารอยู่บ้าง แต่พอรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเปิดทำให้คนใช้บริการลดลง เพราะรถไฟฟ้าอาจจะสะดวกกว่า อย่างไรก็ตาม ที่ปลายทางมีโรงเรียนอยู่ ซึ่งอาจมีนักเรียนที่ใช้บริการ จึงให้ สจส.ไปดูรายละเอียดอีกครั้ง รวมถึงศึกษาความเป็นไปได้ในการเดินเรือคลองลาดพร้าวและคลองประเวศบุรีรมย์เพิ่มเติม ว่าจะมีเอกชนสนใจเดินเรือหรือไม่” ชัชชาติกล่าว

ถือเป็นข้อมูลอัปเดตด้านการ #เดินทางดี ที่ทีมชัชชาติเดินทางมุ่งเน้นทั้งเส้นเลือดใหญ่และเส้นเลือดฝอยให้ไหลลื่น พื้นกรุงเทพฯชีวิตดีๆ ให้ลงตัวอย่างจริงแท้ ไม่ใช่แค่คำขวัญอย่างที่เคยเป็นมา

ศศวัชร คมนิยวนิช