



ท่ามกลางสถานการณ์โควิด-19 ที่รุนแรง ทำให้มีความกังวลว่าโครงการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต และช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน อาจจะต้องเลื่อนเปิดให้บริการจากวันที่ 2 ส.ค. 2564 ออกไปก่อนหรือไม่ ซึ่ง “ศักดิ์สยาม ชิดชอบ” รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ยืนยันยืนยันว่ารถไฟสายสีแดงปักหมุดเปิดให้บริการ (Soft Opening) วันที่ 2 ส.ค. 2564 แน่นนอน...ไม่เลื่อน โดยตามกำหนดการ พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี จะเป็นประธานในพิธีเปิดผ่านระบบออนไลน์ จากตึกภักดีบดินทร์ ทำเนียบรัฐบาล โดยจะให้ประชาชนทดลองใช้บริการฟรีเป็นเวลา 3 เดือน (ส.ค.-ต.ค. 2564)

สำหรับรถไฟสายสีแดง ถือเป็นตำนานโครงการรถไฟฟ้าที่ใช้ระยะเวลาก่อสร้างยาวนานมากที่สุดเส้นทางหนึ่งและเป็นรถไฟไฟฟ้าที่ประชาชนคนกรุงเทพฯและปริมณฑลจับตา และรอคอย สายหนึ่ง โดยช่วงบางซื่อ-รังสิต หากนับจากวันที่เริ่มต้นสัญญาก่อสร้างงานโยธาเมื่อ 10 ก.พ. 2556 จนถึง 2 ส.ค. 2564 ที่รถไฟสายสีแดงขบวนแรกจะเปิดหวูดให้ประชาชนได้ทดลองนั่งฟรีใช้ระยะเวลากว่า 8 ปี โดยตลอดเวลาที่ผ่านมามีปัญหาอุปสรรคมากมาย จนทำให้ต้องมีการขยายระยะเวลาสัญญาก่อสร้าง และปรับเพิ่มวงเงินค่าก่อสร้างมาแล้ว 5 ครั้ง จากกรอบเริ่มต้น 52,220 ล้านบาท เป็น 93,950 ล้านบาท ซึ่งยังเหลือครึ่ง



ล่าสุดที่จะเสนอขอปรับอีก 10,345 ล้านบาท ซึ่งเป็นค่าก่อสร้างเพิ่มเติม (Variation Order : VO) โดยจะทำให้กรอบวงเงินโครงการสายสีแดงรวมช่วง บางซื่อ-รังสิต เพิ่มขึ้นเป็น 104,295 ล้านบาท

**● “ศักดิ์สยาม” ปักหมุด เปิดให้ให้บริการ
จี รถไฟเร่งแก้ปัญหาติดขัดทุกมิติ**

ก่อนหน้านี้ รฟท.กำหนดเปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดงอย่างไม่เป็นทางการ ในเดือน ม.ค.2564 รถไฟฟ้าสายสีแดง “ศักดิ์สยาม ชิดชอบ” ประกาศนโยบายปักหมุด เปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดงภายในปี 2564 หลังจากตรวจเช็คการก่อสร้างงานโยธา 2 สัญญา และความก้าวหน้า สัญญา 3 งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล วางใหม่ไต่ระดับ ปิดจ๊อบ และเมื่อรถไฟฟ้า 2 ขบวนแรกเดินทางมาถึง ณ ท่าเรือแหลมฉบังอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี เมื่อวันที่ 12 ต.ค. 2562 และเข้าประจำการ ณ โรงซ่อมบำรุงสถานีกลางบางซื่อ ในเดือน พ.ย.2562 รฟท.เดินทางเข้าสู่โหมดการทดสอบระบบตามขั้นตอน

นอกจากนี้ “ศักดิ์สยาม ชิดชอบ” รวบรวม.คมนาคมยังได้มีการติดตามการดำเนินการในทุกๆ ด้าน อย่างใกล้ชิด โดยตั้งคณะกรรมการเตรียมการเปิดให้บริการและการบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) และสถานีกลางบางซื่อจำนวน 5 คณะ ประกอบด้วย

1. ด้านการเดินทางของการรถไฟแห่งประเทศไทยทั้งระบบ รวมทั้งการเชื่อมต่อการให้บริการระบบขนส่ง
2. ด้านสถานี
3. ด้านราคาค่าโดยสารและบัตรโดยสาร
4. ด้านการสื่อสารสาธารณะ
5. ด้านการกำหนดจุดเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารและสินค้า (Gateway/Hub)

นอกจากนี้ ยังมีคณะกรรมการด้านการพัฒนาสถานี

กรุงเทพ (หัวลำโพง) และพื้นที่ช่วงสถานีกลางบางซื่อและคณะอนุกรรมการด้านการพิจารณาดำเนินการขอพระราชทานชื่อโครงการ 2 สายทาง สายทางละ 3 ชื่อ ซึ่ง รฟท.ได้จัดทำหนังสือถึงสำนักงานราชบัณฑิตยสภาและกรมศิลปากร เพื่อพิจารณาชื่อที่จะขอพระราชทาน

โครงการสายสีแดงเข้ม (บางซื่อ-รังสิต) เสนอ 3 ชื่อ ได้แก่ เฉลิมมทามงคล อาหารวัฒนวิทย์ และสวัสดิสิริลาศ

โครงการสายสีแดงอ่อน (บางซื่อ-ตลิ่งชัน) เสนอ 3 ชื่อ ได้แก่ ฉลองมหานคร สิทธิรังสีรัถยา และประพาสภิมรย์

● ช่วงทดลองให้บริการฟรี ینگความที่ 15-30 นาที

รถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต ระยะทาง 26 กม. มี 10 สถานี ได้แก่ สถานีกลางบางซื่อ, สถานีจตุจักร, สถานีวัดเสมียนนารี, สถานีบางเขน, สถานีทุ่งสองห้อง, สถานีหลักสี่, สถานีการเคหะ, สถานีดอนเมือง, สถานีหลักหก และสถานีรังสิต ใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 25 นาที ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ระยะทาง 15 กม. มี 3 สถานี ได้แก่ สถานีบางซ่อน, สถานีบางบำหรุ และสถานีตลิ่งชัน ใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 15 นาที

แหล่งข่าวจากการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) กล่าวว่าที่ผ่านมา รฟท.โดยบริษัท รฟท. จำกัด ได้มีการทดสอบระบบการเดินทาง มีการฝึกซ้อมแผนเผชิญเหตุต่างๆ ตามมาตรฐานความปลอดภัย โดยวิศวกรที่ปรึกษาอิสระ (Independent Certification Engineer : ICE) ของโครงการได้เข้าตรวจสอบและออกใบรับรองให้แล้ว พร้อมทั้งจะเปิดให้บริการประชาชนร่วมใช้บริการโดยไม่เก็บค่าโดยสารตามแผนงาน

ซึ่งในช่วงทดลองตั้งแต่วันที่ 2 ส.ค. นี้ จะกำหนดความถี่ในการให้บริการเวลาเร่งด่วน 15 นาที นอกเวลาเร่งด่วน 30 นาที ینگเฉลี่ย 78 เที่ยว/วัน ใช้รถประมาณ 12 ขบวนโดยสาย บางซื่อ-

รังสิต จะใช้รถแบบ 6 ตู้/ขบวน จำนวน 8 ขบวน สายบางซื่อ-ตลิ่งชัน ใช้รถแบบ 4 ตู้/ขบวน จำนวน 4 ขบวน

โดยตารางการเดินรถสาย บางซื่อ-รังสิต เทียบแรกออก จากบางซื่อ เวลา 06.00 น. ส่วนเที่ยวแรกออกจากรังสิตเวลา 06.00 น. เทียบสุดท้ายออกจากบางซื่อ เวลา 19.30 น. เทียบสุดท้ายออกจากรังสิต เวลา 19.30 น.

สายบางซื่อ- ตลิ่งชัน เทียบแรกออกจากบางซื่อ เวลา 06.00 น. ส่วนเที่ยวแรกออกจากตลิ่งชัน เวลา 06.06 น. เทียบสุดท้ายออกจากบางซื่อ เวลา 19.30 น. เทียบสุดท้ายออกจากตลิ่งชัน เวลา 19.36 น.

● ระบบพีดีเคอร์รี่เชื่อมเข้าสถานี ยังไม่สมบูรณ์

สำหรับการเดินทางเข้าสู่สถานีกลางบางซื่อและสถานีปลายทางนั้น ต้องยอมรับว่าการจัดระบบพีดีเคอร์รี่และโครงสร้างพื้นฐานยังไม่สมบูรณ์ 100% ซึ่งคาดว่าจะก่อนจะถึงกำหนดเปิดเดินรถเชิงพาณิชย์เดือนพ.ย. จะมีความพร้อมมากขึ้น

โดยองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ได้จัดรถเมล์ 4 สาย ได้แก่ สาย 49 สาย 67 สาย 79 และ สาย 522 ปรับปรุงเส้นทางเดินรถ ให้เชื่อมเข้าสถานีสายสีแดง

ขณะที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ก่อสร้างทางเดินเชื่อมต่อกับบริเวณทางเดินขึ้นใต้ดินของสถานีกลางบางซื่อ จำนวน 2 จุด คือ บริเวณทางเดินผู้โดยสารของสถานีรถไฟฟ้า MRT บางซื่อ และทางเดินเชื่อมต่อบริเวณชั้นจำหน่าย บัตรโดยสารของสถานีรถไฟฟ้า MRT บางซื่อ

"ขณะที่สถานีกลางบางซื่อนั้น มีลานจอดรถใต้ดินรองรับได้ถึง 1,600 คัน คาดว่าจะเพียงพอต่อจำนวนผู้โดยสารในช่วงแรกที่คาดว่าจะยังมีไม่มากนัก"

● เร่งปรับปรุง ถนนเชื่อมเข้าสถานีรังสิต กระทบด้านเหนือ

สำหรับสถานีรังสิต ซึ่งเป็นเกตเวย์ จุดเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารและสินค้า ซึ่งก่อนหน้านี้ได้มีการดำเนินการพัฒนาโครงข่ายจุดเชื่อมต่อกับผู้โดยสารเสร็จแล้ว คือปรับปรุงถนนหน้าสถานี (ฝั่งตะวันตก) รพท.ดำเนินการ และการปรับปรุงทางเข้าสถานีจาก ทล. 346 (ทิศทางจากรังสิต) วงเงิน 4 แสนบาท (กรมทางหลวงดำเนินการ)

ส่วนที่จะต้องดำเนินการเพิ่มเติมอีกคือ ก่อสร้างสะพานกลับรถด้านทิศใต้ วงเงินรวม 206 ล้านบาท ระยะเวลาก่อสร้าง 12 เดือน คาดแล้วเสร็จเดือนมี.ค. 2566.ปรับปรุงจุดกลับรถใต้สะพานข้ามทางรถไฟ ทางเท้า และระบบระบายน้ำ(ทิศทางจากปทุมธานี) วงเงิน 4.6 ล้านบาท ดำเนินการช่วงปี2565 โดยกรมทางหลวง (ทล.)

ในส่วนของการจ้างบริการเพื่อเตรียมความพร้อมการเปิดใช้สถานีกลางบางซื่อและสถานีรถไฟฟ้า 12 สถานีประกอบด้วย 1. จ้างงานรักษาความปลอดภัย (รปภ.) และจราจร 2. จ้างบริการทำความสะอาดอาคารและบริเวณสถานี 3. งานบริหารจัดการรงานอาคารและสถานที่บริเวณสถานี 4. จ้างบริการรักษาความปลอดภัยและทำความสะอาดภายในอาคารและพื้นที่

โดยรอบของโรงซ่อมบำรุงรถไฟฟ้ายาสีแดง (CT Depot) และทำความสะอาดขบวนรถไฟฟ้ายาสีแดง 5. จ้างติดตั้งระบบจัดการจราจรภายในบริเวณลานจอดรถสถานีกลางบางซื่อ และจัดเก็บค่าบริการจอดรถ ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการจัดหาตามขั้นตอน

ด้านการจัดประโยชน์พื้นที่เชิงพาณิชย์ อยู่ระหว่างจัดทำร่างประกาศเชิญชวน เพื่อคัดเลือกเอกชนดำเนินการบริหารจัดการพื้นที่เชิงพาณิชย์และป้ายโฆษณาบริเวณอาคารสถานีกลางบางซื่อและสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง 12 สถานีคาดว่าจะเสนอบอร์ด รพท.พิจารณาอนุมัติร่างที่โออาร์ในเดือน ส.ค. นี้ คาดว่า จะได้เซ็นสัญญาและเริ่มดำเนินการในเดือนพ.ย. 64 โดยจะแบ่งเป็นเฟส เพื่อเปิดให้บริการได้รวดเร็วขึ้น

โดยมี 4 ฉบับ คือ 1. ประกาศเชิญชวน เสนอผลตอบแทนการใช้ประโยชน์พื้นที่เชิงพาณิชย์ บริเวณอาคารสถานีกลางบางซื่อ

2. ประกาศเชิญชวน เสนอผลตอบแทนการเช่าสิทธิติดตั้งป้ายป้ายโฆษณาบริเวณอาคารสถานีกลางบางซื่อ

3. ประกาศเชิญชวน เสนอผลตอบแทนการใช้ประโยชน์พื้นที่เชิงพาณิชย์ บริเวณสถานีรถไฟฟ้า 12 สถานี

4. ประกาศเชิญชวน เสนอผลตอบแทนการเช่าสิทธิติดตั้งป้ายป้ายโฆษณาบริเวณ บริเวณสถานีรถไฟฟ้า 12 สถานี

● โง่งสุดหิน...ห้ามขาดทุน

การให้บริการโครงการรถไฟฟ้า รายได้มาจาก 2 ส่วน คือจากค่าโดยสาร และจากการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ ซึ่งรายได้จากค่าโดยสาร จะมากหรือน้อย ขึ้นกับปริมาณผู้โดยสาร แต่... สถานการณ์ในปัจจุบัน ปริมาณการเดินทางลดลงไปอย่างมาก โดยล่าสุดพบว่าผู้โดยสารระบบรางทั้งระบบเหลือเพียง 98.453 คน/วันเท่านั้น หรือลดลงถึง 91.82% เมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณผู้โดยสารช่วงปี 2562 ก่อนที่จะเกิดโรคโควิด-19 ที่ระบบรางมีผู้โดยสารรวมถึงกว่า 1.2 ล้านคน/วัน

ขณะที่ปริมาณผู้โดยสารและอัตราค่าโดยสารจะผันแปรโดยตรงกับรายได้ ซึ่งรถไฟฟ้าสายสีแดง มี 13 สถานี ระยะทาง 41.56 กม. กำหนดอัตราเริ่มต้นที่ 12 บาท สูงสุด 42 เฉลี่ย 1.01 บาท/กม.

ทั้งนี้ ตามผลการศึกษาดูแล ค่าคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารในปีแรกที่เปิดให้บริการเฉลี่ยที่ 86,620 คน/วัน โดยคาดว่าจะมีรายได้ในปีแรก รวมประมาณ 1,153 ล้านบาท โดยมาจากค่าโดยสารราว 673 ล้านบาท และมีรายได้เชิงพาณิชย์ 480 ล้านบาท

ส่วนรายจ่ายรวมอยู่ที่ 1,267 ล้านบาท หลักๆ จะเป็นค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร ประมาณ 376.6 ล้านบาท ค่าไฟฟ้าประมาณ 327 ล้านบาท ค่าประปา 7.5 ล้านบาท ค่ารักษาความปลอดภัย และรักษาความปลอดภัยอีกราว 284.1 ล้านบาท ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา 90.3 ล้านบาท

ภายใต้สมมติฐานรายรับ รายจ่าย นี้ เท่ากับในปีแรก สายสีแดงจะยังขาดทุนประมาณ 113 ล้านบาท โดยยังไม่หักค่าดอกเบี้ย เงินกู้ยืมไฟฟ้าและเครื่องกล อีกกว่า 317 ล้านบาท ซึ่งจะทำให้มีผลขาดทุนสุทธิ 431 ล้านบาท

ซึ่งประมาณการผู้โดยสารนั้น ในข้อเท็จจริงมีการปรับลดลงมากกว่าครึ่ง ประกอบกับในช่วงสถานการณ์โควิด-19 รุนแรงหนักหน่วงเช่นนี้ คงไม่สามารถคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารได้เลย ...คงได้แต่รอลุ้นว่าในเดือน พ.ย. 2564 ที่จะมีการเปิดเดินรถเชิงพาณิชย์ และเริ่มเก็บค่าโดยสารสถานการณ์โควิด-19 จะคลี่คลายลงแล้วหรือไม่

อย่างไรก็ตาม หากสถานการณ์กลับคืบปกติ รฟท. คาดหวังว่าจะสามารถใช้โปรโมชันการปรับลดอัตราค่าโดยสารการจัดทำตั๋วเดือน เข้ามาใช้เพื่อจูงใจให้เพิ่มผู้ใช้บริการรถไฟสายสีแดง

ซึ่งหากมีการเปิดประเทศ การเดินทางกลับสู่ปกติ สนามบินดอนเมืองเปิด สายการบินให้บริการนักท่องเที่ยวกลับมา ซึ่งคาดว่าจะสนามบินดอนเมืองจะป้อนผู้โดยสารเข้าสายสีแดงอย่างน้อย 10,000 คน/วัน ขณะที่ "ศักดิ์สยาม ชิดชอบ" รมว.คมนาคม ทูบโต้ะห้ามสีแดงขาดทุน...ใจหายสุดหิน! ที่รฟท.ต้องหาคำตอบให้เจอ...