



10 ปีรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงก์

ชัดช่องบ่อ-รถไม่พอ-รอนาน

นับวันคอย 'ซี.พี.' ทุ่มยกเครื่องบริการ

1 ดียินได้ฟังมานับร้อยครั้ง ไม่เท่ากับการใช้บริการจริงสักครั้ง นำเข้ากับสถานการณ์ของรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงก์สายพญาไท-สนามบินสุวรรณภูมิ ระยะทาง 28.6 กม. ที่ “ร.ฟ.ท.-การรถไฟแห่งประเทศไทย” ทุ่มเม็ดเงิน 3.5 หมื่นล้านบาทก่อสร้างเปิด 10 ปี เสียใจมากกว่าชมตลอด 10 ปี นับจากเปิดบริการวันที่ 23 ส.ค. 2553 เรียกว่ามีเสียใจมากกว่าชมถึงประสิทธิภาพการให้บริการต่าง ๆ นานา ทำให้ “บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด” บริษัทลูกของ ร.ฟ.ท. ผู้รับจ้างเดินรถต้องปรับแก้ปัญหาระหว่างทางอยู่ตลอดเวลากว่าจะมีผู้โดยสารมาใช้บริการร่วม





8 หมื่นเที่ยวคน/วัน

ล่าสุดรถไฟฟ้าสายนี้กำลังนับถอยหลังเปลี่ยนผ่านซุกปีกบริษัท รถไฟฟ้าความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด หรือกลุ่ม ซี.พี. และพันธมิตร ผู้คว่ำล้มปทาน 50 ปี โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ดอนเมือง สุวรรณภูมิ อู่ตะเภา ที่จะเข้าบริหารโครงการในเดือน ต.ค. 2564

เมื่อยักษ์ใหญ่เงินทุนหนาเข้ามาบริหาร ย่อมเป็นที่คาดหวังของผู้โดยสาร จะเห็นความเปลี่ยนแปลงใหม่ ๆ กับรถไฟฟ้าสายนี้ได้ไม่มากก็น้อย

ชัดของบอย-รถไม่พอ-รอนาน

ผู้สื่อข่าว “ประชาชาติธุรกิจ” ลงพื้นที่และลองใช้บริการ คนใช้บริการมากช่วงเช้า-เย็น จะใช้เวลาารอดรถประมาณ 6-7 นาทีต่อขบวน แต่ถ้าเป็นช่วงเวลากลางคืนประมาณ 10-15 นาที เนื่องจากเป็นช่วงเวลาที่ไม่ค่อยมาใช้บริการน้อย ขณะที่เสียงเปิด-ปิดประตูยังคงดังจนกลายเป็นความเคยชินของผู้มาใช้บริการไปแล้ว

ในส่วนของผู้มาใช้บริการ จากการสอบถาม...สิ่งที่อยากคาดหวังหลังจากมีเอกชนรายใหม่เข้ามาบริหารโครงการแล้ว

“คุณเดชา” อายุ 36 ปี พนักงานออฟฟิศย่านรามคำแหงกล่าวว่า ใช้บริการแอร์พอร์ตลิงก์ตั้งแต่เปิด

บริการใหม่ ๆ ช่วงปี 2553 ในความเห็นส่วนตัวคิดว่าเป็นรถไฟฟ้าที่มีปัญหาชัดเจนที่สุดแล้วตั้งแต่เปิดให้บริการมา โดยเฉพาะปัญหาขบวนรถที่ให้บริการมีไม่พอในช่วงเร่งด่วนต้องรอขบวนรถอย่างน้อย 15 นาที และเคอร์รอนานสุดถึง 30 นาที ซึ่งที่ผ่านมา มีการแก้ปัญหาไปบ้างเมื่อเป็นข่าวจากนั้นก็กลับมามีปัญหาแบบเดิม ๆ

เชียร์ CP ชี้อรรถรระบบขบวนตัว

“เมื่อก่อน ซี.พี.เข้ามาบริหารงาน คาดหวังจะเข้ามาปรับปรุงขบวนรถก่อนเป็นอันดับแรก แม้แอร์พอร์ตลิงก์จะอ้างว่ามีรถให้บริการถึง 9 ขบวน แต่ถามว่าเพียงพอต่อการให้บริการในช่วงเร่งด่วนหรือไม่ หากเทียบกับรถไฟฟ้า BTS และรถไฟฟ้า MRT จะมีขบวนรถให้บริการดีกว่า ไม่ต้องรอนาน ก็ทำให้สงสัยว่าทำไมถึงไม่ซื้อขบวนรถเพิ่มเข้ามา จึงอยากเห็นการจัดการเรื่องขบวนรถให้บริการเป็นการเร่งด่วน”

นอกจากนี้ ต้องการให้ปรับปรุงระบบจำหน่ายบัตรโดยสารด้วย เนื่องจากบางครั้งเมื่อพนักงานไม่อยู่ที่ช่องจำหน่ายบัตรโดยสาร ทำให้การแลกบัตรโดยสารกับตู้จำหน่ายอัตโนมัติทำได้ยาก ควรปรับปรุงให้ตู้รับธนบัตรชนิด 500 บาท และ 1,000 บาทได้ รวมถึงรองรับการชำระเงินผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ต่าง ๆ เช่น สแกนคิวอาร์โค้ด หรือจ่ายผ่าน

แอปพลิเคชันได้ ซึ่ง ซี.พี.มีทุนนี้ วอลเล็ทอยู่แล้ว คิดว่าไม่ยากที่จะพัฒนาได้

ขณะที่ **“คุณอิทธิพร”** อายุ 55 ปีช่างภาพอิสระสะท้อนให้ฟังว่า ส่วนตัวจะใช้แอร์พอร์ตลิงก์เดือนละ 2-3 ครั้งไปเยี่ยมญาติแถวลาดกระบัง ทุกครั้งที่ใช้บริการจะต้องรอนาน 10-15 นาทีเป็นอย่างน้อย ซึ่งนานกว่า BTS และ MRT ที่รอนานสุดเพียง 5 นาทีเท่านั้นจึงอยากให้ปรับปรุงการเพิ่มความถี่ของขบวนรถให้มากกว่านี้ ส่วนการซื้อขบวนรถใหม่เพิ่มคิดว่าควรทำเช่นกันเพื่อบรรเทาปัญหาการรอนานดังกล่าว

ด้าน **“คุณขวัญจิต”** แม่บ้านสนามบินสุวรรณภูมิกล่าวว่า ใช้บริการช่วงเช้าเวลา 06.00 น. จึงไม่มีปัญหาการรอขบวนรถนาน แต่ถ้ากลุ่ม ซี.พี.เข้ามาบริหารก็น่าสนใจ เพราะเป็นบริษัทเอกชนรายใหญ่น่าจะมีรูปแบบการบริหารดีกว่า

เจ้าของปัจจุบัน แต่มีข้อกังวลบ้าง

เพราะไม่เคยได้ยินว่ากลุ่ม ซี.พี.มีประสบการณ์ทำรถไฟฟ้ามาก่อน

อัตรา 9 ขบวนวิ่งถี่ช่วงพัก

ด้าน **“สุเทพ พันธุ์เพ็ง”** กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด เปิดเผย “ประชาชาติธุรกิจ” ว่า โดยเฉลี่ยผู้โดยสารมาใช้บริการอยู่ที่ 80,000 เที่ยวคนต่อวัน แต่เมื่อเกิดโควิด-19 มีมาตรการเว้นระยะห่างทำให้ลดลงไป ปัจจุบันหลัง

ประชาชาติ ธุรกิจ

Prachachat Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,350

Section: First Section/พรีพเพอร์ดี

วันที่: จันทร์ 13 - พุธ 15 กรกฎาคม 2563

ปีที่: 43

ฉบับที่: 5270

หน้า: 6(ซ้าย)

Col.Inch: 110.49 Ad Value: 149,161.50

PRValue (x3): 447,484.50

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: 10 ปิรตไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงก์ ชัดช่องบอย-รถไม่พอ-รอนาน นับวันคอย'ซี.พี.' ทุ้มยก...

รัฐบาลคลายล็อกเฟส 5 มีผู้โดยสาร
อยู่ที่ 44,000 คนเที่ยวต่อวัน เพิ่มขึ้น
10,000 คน จากช่วงปลดล็อกเฟส 4
เฉลี่ยอยู่ที่ 34,000 คนเที่ยวต่อวัน

“สถานีมีผู้ใช้บริการมากที่สุดคือ
สถานีพญาไท เพราะเชื่อมกับ BTS
เฉลี่ยอยู่ที่ 8,000-9,000 คนเที่ยว
ต่อวัน สถานีลาดกระบังเฉลี่ยอยู่ที่ 6,000
คนเที่ยวต่อวัน และสถานีมักกะสัน
จุดเชื่อมกับ MRT เพชรบุรีเฉลี่ยอยู่ที่
5,000-6,000 คนเที่ยวต่อวัน”

ส่วนการบริการนำรถทั้ง 9 ขบวน
ออกวิ่งทุกขบวนในช่วงเร่งด่วนเช้า
07.00-09.00 น. จัดรถเสริม 15 เที่ยว
มีความถี่ให้บริการช่วงขาเข้าไปพญาไท
เฉลี่ย 6 นาทีต่อขบวน ช่วงขาออกไป
สนามบินสุวรรณภูมิเฉลี่ยที่ 12 นาที
ต่อขบวน ช่วงเร่งด่วนเย็นเวลา
17.00-20.00 น. จัดรถเสริมให้บริการ
9 เที่ยว

ขณะที่การหารือกับกลุ่ม ซี.พี.เป็น
เรื่องของระบบเดินรถ โดยกลุ่ม ซี.พี.
ขอสัญญาต่าง ๆ ที่มีการลงนามทั้งหมด
มาศึกษาถึงเงื่อนไขและกฎเกณฑ์ที่
ทำไว้กับกลุ่มซีเมนส์ว่ามีอะไรบ้าง
แต่จะรับมอบแอร์พอร์ตลิงก์ไป
บริหารเมื่อไหร่ยังไม่ได้หารือถึงจุดนั้น
แต่ น่าจะเป็นภายในปีหน้าตามที่
กำหนดไว้ในสัญญา