



คลิ๊กออฟ M-Flow“มอเตอร์เวย์-ทางด่วน”



โลหะไม้กั้น! รื้อระบบเก็บเงินค่าผ่านทาง ก.พ. 64 ทะลวงด่านวังจิว...ไม่เสียเวลาตะเบรก

อีกไม่นานจะได้ใช้มอเตอร์เวย์ และทางด่วนที่ไม่มีไม้กั้นหรือ M-Flow กันแล้ว แม้จะมีเสียงบ่นในครั้งแรกที่ได้ยินนโยบายของ “ศักดิ์สยาม ชิดชอบ” รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ที่สั่งการให้กรมทางหลวง (ทล.) และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) นำระบบการให้บริการ “มอเตอร์เวย์และทางด่วน” แบบไม่มีไม้กั้น Multi-lane Free Flow หรือ M-Flow มาใช้งาน เพื่อแก้ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าเก็บค่าผ่านทาง “มอเตอร์เวย์” และ “ทางด่วน” ซึ่งผลพลอยได้ก็ตามมา จะช่วยลดปริมาณฝุ่นพิษ PM2.5 ไปด้วยนั้น ถึงวันนี้เริ่มมีเสียงประชาชน โดยเฉพาะผู้ใช้ขาประจำไม่น้อย ที่รอว่าเมื่อไหร่จะได้ใช้งานจริงๆ

โดยล่าสุด รมว.คมนาคมได้ ประชุมเพื่อติดตามอัปเดตความพร้อมในการดำเนินการ ซึ่งในส่วนของกรมทางหลวง ซึ่งได้เริ่มงานติดตั้งระบบโครงสร้างพื้นฐานของระบบ M-Flow ไปแล้ว โดยจะนำร่องบนถนนมอเตอร์เวย์หมายเลข 9 สายวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออกจำนวน 4 ด่าน ได้แก่ ด่านทับช้าง 1 ด่านทับช้าง 2 ด่านธัญบุรี 1 และด่านธัญบุรี 2 ช่วงต้นปี 2564

ซึ่งจะเปิดให้ประชาชนลงทะเบียนเป็นสมาชิกระบบ M-Flow ผ่านแอปพลิเคชันบนมือถือ และผ่านเว็บไซต์ของ ทล.ได้ช่วงปลายเดือน ธ.ค. 2563 เป็นนการการันตีว่ามีของใหม่ให้ใช้แน่นอน



โดยในช่วงทดลองระบบนั้น จะเป็นการทดสอบระบบเสมือนจริงประมาณกลางเดือน ม.ค. 2564 ทั้งนี้ เพื่อเช็คความพร้อมทั้งในส่วนของผู้ลงทะเบียน และความพร้อมในการทำงานของระบบหลังบ้านทั้งหมดว่ามีการเชื่อมโยงข้อมูลกันถูกต้องหรือไม่

“คาดว่าจะเริ่มมีการทดสอบระบบประมาณ 1 เดือน ซึ่งในช่วงทดลองระบบนั้น ประชาชนที่ได้ลงทะเบียนเป็นสมาชิก M-Flow แล้ว เมื่อเข้าใช้มอเตอร์เวย์สาย 9 ระบบก็ลองจะมีตรวจบันทึกป้ายทะเบียนรถแล้วจะแจ้งเตือนข้อมูลการใช้ เข้าไปในมือถือของสมาชิก แต่จะยังไม่มีการเก็บเงินค่าผ่านทางจากผู้ใช้งาน โดยยังคงให้ชำระค่าผ่านทางตามวิธีเดิม คือ จ่ายเงินสด หรือ ผ่าน บัตร M-Pass หรือ Easy Pass”

• ช่องทางชำระเงินหลากหลาย สะดวก... รวดเร็ว

“ปิยพงษ์ จิวฉิมกุลไพศาล” ผู้อำนวยการกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง กล่าวว่า หลังทดสอบระบบ ประมาณ 1 เดือนแล้ว จะเข้าสู่ช่วงแรกในการใช้งานระบบ M-Flow คาดว่าจะประมาณปลายเดือน ก.พ. 2564

โดยจะเปิดให้ชำระค่าผ่านทาง ได้หลายช่องทาง ทั้งหักผ่านบัญชีธนาคาร สแกนคิวอาร์โค้ด บัตรเครดิต และเดบิต หักผ่านบัตร M-Pass หรือ Easy Pass จ่ายผ่านเคาน์เตอร์เซอร์วิส หรือชำระตามรอบบิล ซึ่งสามารถตรวจสอบการใช้งานผ่านแอปฯ

หรือเว็บไซต์ได้

ส่วนบริเวณด้านที่จะให้บริการระบบ M-Flow นั้น จะยกไม้กันออกและมีการแบ่งช่องทางให้ชัดเจน สำหรับรถใช้ระบบ M-Flow เพื่อให้สามารถวิ่งผ่านไปได้อย่างไม่ต้องชะลอ

ส่วนรถที่ยังไม่ได้ลงทะเบียนเป็นสมาชิก จะแบ่งช่องทางทางด้านซ้ายของด่านส่วนหนึ่ง ไว้ให้วิ่งผ่าน โดยยังให้ชำระค่าผ่านทางในรูปแบบเดิมได้คือ เงินสด / บัตร M-Pass / Easy Pass

ทั้งนี้ ตามแผนงานจะส่งเสริมให้ประชาชน โหลดแอปฯ และลงทะเบียนเป็นสมาชิก เพื่อระบุตัวตนผูกกับระบบ M-Flow ให้มากที่สุด โดยจะใช้เวลาในการประเมินผล ประมาณ 5-6 เดือน เพื่อแก้ไขปัญหา อุปสรรค ในทุกด้าน ทั้งความเสถียรของระบบการชำระเงิน

ซึ่ง "ปลัดคมนาคม" ให้แนวคิดต่อกรมทางหลวง ในการตั้ง KPI เพื่อประเมินผลการใช้งาน เพื่อประกอบการพิจารณาเดินหน้าขยายการใช้งานในระยะต่อไป เนื่องจากคาดว่า อาจจะมีโอกาสที่ รถยังไม่ได้ลงทะเบียนเป็นสมาชิก เข้าไปใช้ระบบ M-Flow ดังนั้น จะต้องประเมินว่า ระบบการตรวจสอบและติดตาม จะสามารถรองรับได้แค่ไหน โดยเบื้องต้นออกแบบระบบให้ค้างชำระค่าผ่านทางได้ 2 วัน

● **ก.ก.กว่า 340 ล้าน**

"ติดตั้งระบบ-ถอดไม้กัน-จ้าง Outsource บริหารจัดการ"

กรมทางหลวงจะมีการลงทุน 4 ส่วน ได้แก่

1. ติดตั้งโครงสร้างพื้นฐานของระบบ M-Flow (M-Flow System Infrastructure) บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 วงเงินประมาณ 180 ล้านบาท ซึ่งจะเป็น Back Office ระบบหลัก โดยผู้รับจ้างเริ่มงานมาตั้งแต่ปลายเดือน ก.ย. 2563 ซึ่งคาดว่าจะพร้อมสำหรับการเปิดให้ประชาชนโหลดแอปฯ และลงทะเบียนเป็นสมาชิกในปลายเดือน ธ.ค. นี้
2. ติดตั้งระบบกล้องตรวจจับป้ายทะเบียนอัตโนมัติ และจ้างบริหารจัดการระบบ วงเงิน 120 ล้านบาท ซึ่งประมูลจัดซื้อจัดจ้างแล้ว อยู่ระหว่างที่อัยการตรวจร่างสัญญา คาดว่าจะลงนามสัญญากับผู้รับจ้างได้ภายในเดือน ธ.ค.นี้ ซึ่งจะเป็นการจ้าง Outsource สัญญาปีต่อปี ดำเนินการติดตั้งกล้องจับป้ายทะเบียน ติดระบบเซ็นเซอร์ ที่ด้านทับข้าง 1 ด้านทับข้าง 2 ด้านธัญบุรี 1 และด้านธัญบุรี 2 พร้อมจ้างบริหารจัดการระบบ และมีหน้าที่ในการแจ้งบิลค่าผ่านทาง เรียกเก็บไปยังผู้ใช้ทางติดตามทางนี้หรือ เป็น Customer Service ของระบบ M-Flow นั้นเอง
3. ติดตั้งโครงสร้างสำหรับ ติดตั้งกล้อง ระบบเซ็นเซอร์ ซึ่งเป็นอุปกรณ์ระบบจัดเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ และติดตั้งป้ายข้อความ ที่ด่านเก็บเงินทับข้างและธัญบุรี วงเงิน 8.8 ล้านบาท
4. ปรับปรุงกายภาพช่องทางเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง เพื่อรองรับระบบ M-Flow วงเงิน 40 ล้านบาท เช่น แบ่งกันช่องจราจร รื้อไม้กันหน้าด่าน เป็นต้น โดยขณะนี้อยู่ระหว่างการประมูลจัดซื้อจัดจ้าง

ปัจจุบันปริมาณจราจรบนมอเตอร์เวย์สาย 9 ผ่านทั้ง 4 ด้าน มีเฉลี่ยประมาณ 250,000-3000,000 คันต่อวัน ซึ่งมีปัญหาการจราจร ที่ด่านเก็บค่าผ่านทางอย่างมาก ว่ากันว่า...การใช้เทคโนโลยี AI จัดเก็บค่าผ่านทางด้วยกล้องตรวจจับที่ภาพ

ป้ายทะเบียนรถอัตโนมัติหรือ Automated License Plate Recognition ในการคิดค่าผ่านทางโดยไม่ต้องหยุดหรือชะลอรถ เป็นหลักการทำงานของ Video Tolling ภายใต้อัตโนมัติ (M Pass) ปัจจุบัน รองรับได้ 500 -800 คัน/ชม.ซึ่งเป้าหมายของระบบ M-FLOW จะให้รถวิ่งได้ที่ความเร็ว 120 กม./ชม. ซึ่งเป็นความเร็วที่ประกาศใช้บนทางด่วนและมอเตอร์เวย์ จะเพิ่มความเร็วรถผ่านหน้าด่านและรองรับรถได้ถึง 2,000-2,500 คัน/ช่องทาง หรือเพิ่มขึ้น 5 เท่า

● **ทางด่วน กทพ. นำร่องสาย รามอินทรา-อจจรงค์ กลางปี 64**

สำหรับระบบ M-Flow ของทางด่วนนั้น กทพ. จะนำร่องที่ทางพิเศษฉลองรัช (รามอินทรา-อจจรงค์) จำนวน 2 ด้าน คือด้านสุขาภิบาล 5 และด้านลาดพร้าว ซึ่ง กทพ. จะลงทุนเพื่อดำเนินงานระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษแบบไม่มีไม้กัน (Multi-Lane Free Flow) หรือ M-Flow ในรูปแบบและมาตรฐานเดียวกัน (Single Platform System) จำนวน 38 ลานบาท เพื่อดำเนินการในส่วนของการก่อสร้างและระบบซอฟต์แวร์ โดยจะเชื่อมต่อข้อมูลกับระบบของกรมทางหลวง ที่จะใช้ดำเนินการกับระบบเก็บค่าผ่านทางมอเตอร์เวย์

โดย กทพ. จะดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างตามระเบียบพัสดุ และคาดว่าจะเริ่มติดตั้งในเดือน ก.พ. 2564 ใช้เวลา 4 เดือน ให้บริการได้ในเดือนมี.ย. 2564

และขยายแผนการพัฒนาและขยายการบริการไปยังทางด่วนสายอื่นๆ รวมถึงทางด่วนในสัญญาสัมปทานกับ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM เพื่อให้การบริการเป็นรูปแบบเดียวกันทั้งหมด

ซึ่งเบื้องต้น กทพ. มีแผนดำเนินงานบนทางด่วนสายรามอินทรา-อจจรงค์ 4 ระยะ โดยระยะที่ 1 นำร่องใช้ระบบ M-Flow ในช่วงเดือน ก.ค.2564 ที่ด้านสุขาภิบาล 5 และด้านลาดพร้าว ระยะที่ 2 ช่วงเดือน ม.ค. 2565 ขยายไปยังด้านที่เหลือทั้งหมด ระยะที่ 3 ประมาณกลางปี 2565 ขยายไปที่ทางพิเศษกาญจนาภิเษก หรือทางพิเศษศรีรัช และระยะที่ 4 จะใช้ได้ครอบคลุมโครงข่ายทางด่วนทั้งหมด

สำหรับการขยายระบบ M-Flow ไปยังทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 7 หรือ มอเตอร์เวย์สายกรุงเทพมหานคร-ชลบุรี-บ้านฉางนั้น คาดว่าต้องใช้เวลาอีกระยะเพื่อรอให้การใช้งบประมาณมอเตอร์เวย์สาย 9 มีความเสถียร และแก้ปัญหาอุปสรรคได้ระดับหนึ่งอีกทั้งระบบการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางของมอเตอร์เวย์ สาย 7 ยังเป็นระบบปิด คือเก็บค่าผ่านทางตามจำนวนกิโลเมตรใช้จริง ซึ่งระบบจะมีความซับซ้อน ต่างจากมอเตอร์เวย์สาย 9 ที่เก็บค่าผ่านทางระบบเบ็ด

● **จ้าง Outsource บริหารระบบ “ส่องป้าย-แจ้งบิล-ทวงหนี้”**

ทั้งนี้ การชำระเงินค่าผ่านทางที่มีทั้งแบบหักบัญชี หักบัตรเครดิตหรือจะเป็นระบบ postpaid คือ แบบใช้ก่อน...จ่ายทีหลัง หรือการแจ้งเป็นรอบบิล เหมือนบิลค่าน้ำ ค่าไฟ ค่ามือถือ ฯลฯ ซึ่ง ทล. จะจัดจ้างเอกชน (Outsource) ทำหน้าที่บริหารจัดการระบบทั้งหมด ซึ่งบริษัท Outsource จะต้องแบกรับความเสี่ยงกรณีที่ยังไม่สามารถติดตามรถ หรือติดตามเก็บค่าผ่านทางได้ เพราะอาจจะมีรถสวมทะเบียนรถที่ถูกโจรกรรมมา หรือกรณีป้ายทะเบียนรถกลางเลนทำให้กล้องอาจจะจับภาพได้ไม่ชัดเจน ระบบตรวจทะเบียน คลาดเคลื่อนตามไปด้วย ...ปัญหามากมายที่มีโอกาสเกิดขึ้น

ขณะที่กรมทางหลวงและ กทพ.ในฐานะผู้กำกับ จะต้องได้รับค่าผ่านทางครบ 100% ดังนั้น นอกจากระบบ M-Flow จะต้องมีประสิทธิภาพแล้ว บริษัท Outsource ที่จะเข้ามาบริหารจัดการระบบหลังบ้านจะต้องมีศักยภาพสูงมากเช่นกัน ด้วยค่าจ้าง 120 ล้านบาทต่อปีกับภาระหน้าที่บริหารจัดการระบบ ตรวจสอบบิล เรียกเก็บเงิน ออกบิลไปจนถึง ติดตามทวงหนี้ ภายใต้เงื่อนไข คือเงินค่าผ่านทางจะต้องส่งตรงเข้ากรมทางหลวง แบบ 100% ภายในเวลาที่กำหนด ...ถือว่าต้องแบกรับความเสี่ยงที่สูงมาก

อย่างไรก็ตาม นับจาก “ศักดิ์สยาม ชิดชอบ” มินโยบายให้กรมทางหลวง และ กทพ. ดำเนินการศึกษาและนำระบบ M-Flow มาทดลองใช้ ประมาณ 1 ปี เศษเท่านั้น ถือว่าเป็นผลงานจากไอเดีย ของ “รมต.สมัยแรก” ที่นำไปสู่การปฏิบัติได้จริง ที่เหลือก็รอดูผลว่าจะถูกใจ...หรือได้เสียงบ่นมากกว่ากัน .