

'ศักดิ์สยาม' เร่งเครื่องระบบตั๋วร่วม เตรียมเชื่อมรถไฟฟ้า-รถเมล์-เรือ-ทางด่วน

"ศักดิ์สยาม" เดินเครื่องระบบตั๋วร่วมเต็มสูบ คาดเชื่อมการเดินทางรถไฟฟ้าหลายสี-รถเมล์-เรือโดยสาร
ไฟฟ้า-ทางด่วนภายในเดือนมีนาคมนี้ พร้อมสั่ง สนข. ทบทวนร่าง พ.ร.บ. ตั๋วร่วมให้ปรับใช้กับสถานการณ์
ปัจจุบัน แะดูโมเดลต่างประเทศ จัดตั้งองค์กรกลางเพื่อบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม



ศักดิ์สยาม ชิดชอบ

นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการ
กระทรวงคมนาคม เปิดเผยถึงความคืบหน้าระบบ
ตั๋วร่วมว่า การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
(รฟม.) ได้รายงาน ว่า รฟม. ร่วมกับ บมจ.ธนาคาร
กรุงไทยได้รายงานความคืบหน้าการนำบัตร
Europay Mastercard and Visa (EMV) มาใช้
ในการพัฒนาระบบตั๋วร่วมในรถไฟฟ้ามหานคร
สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) สายเฉลิมรัชมงคล
(สายสีน้ำเงิน) และรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง โดย
คาดว่าจะเปิดให้บริการแก่ประชาชนทั่วไปได้ภายใน
เดือนมีนาคม 2565 ซึ่งสามารถรองรับการใช้งาน
ในรถไฟฟ้าโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชน
กรุงเทพ (ขสมก.), บริษัท ไทย สมายล์ บัส จำกัด,
ระบบเรือโดยสารพลังงานไฟฟ้า รวมถึงระบบทาง
พิเศษของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)
ด้วย

ทั้งนี้ ด้านเทคนิคให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน
แห่งประเทศไทย (รฟม.) ดำเนินการจัดทำระบบ
ตั๋วร่วมในรูปแบบการผูกกับบัญชีที่ระบุตัวตน
ผู้โดยสาร (ABT) กลาง ตามแนวทางการพัฒนาของ
ระบบรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และสายสีม่วงในช่วงแรก
และทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตั๋วร่วมในช่วงการ
เปลี่ยนถ่ายระบบ หลังจากนั้นให้โอนถ่ายระบบไป
ยังหน่วยงานบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมกลาง ซึ่งจัด
ตั้งขึ้นภายใต้พระราชบัญญัติการบริหารจัดการ
ระบบตั๋วร่วม พ.ศ. นอกจากนี้ พัฒนามาตรฐาน
บัตร และหัวอ่าน (Reader) ในรูปแบบ ABT รวมถึง
ประเมินต้นทุนในการปรับปรุงระบบของผู้ให้บริการ
(Operator) ต่าง ๆ

ขณะที่ด้านอัตราค่าโดยสารและนโยบายนั้น
เส้นทางที่อยู่ภายใต้สัญญาสัมปทานที่กำลังดูแล
โดยกระทรวงคมนาคม ได้แก่ รฟม. และการรถไฟ

แห่งประเทศไทย (รฟท.) ให้ดำเนินการเจรจาการปรับใช้โครงสร้างอัตราตัวร่วม สำหรับเส้นทางที่อยู่ในขั้นตอนการดำเนินงานให้พิจารณาปรับปรุงเงื่อนไขสัญญา หรือการประมูลให้สอดคล้องกับโครงสร้างอัตราใหม่ ส่วนเส้นทางที่อยู่ระหว่างการวางแผนและการศึกษา ให้ดำเนินการปรับปรุงและพิจารณาการวิเคราะห์และวางแผนโครงการในอนาคตโดยคำนึงถึงโครงสร้างอัตราตัวร่วม อีกทั้งพิจารณาแนวทางในการจัดสรรรายได้ค่าโดยสารและการเก็บค่าบริการระบบกลางในสัญญาต่าง ๆ รวมถึงติดตามการดำเนินการร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.

ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามกรอบข้อเสนอแนะคณะอนุกรรมการฯ พิจารณาว่า ปัจจัยแห่งความสำเร็จ (Key Success Factors) ในการพัฒนาระบบตัวร่วมแบบสมบูรณ์ ประกอบด้วย พระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วมที่สามารถบังคับใช้มาตรฐานระบบตัวร่วมกลาง โครงสร้างอัตราตัวร่วมทุกรูปแบบการเดินทางและการจัดสรรรายได้ การบังคับใช้และการดำเนินการเพื่อสนับสนุนการเปลี่ยนถ่ายไปสู่ระบบที่สมบูรณ์ ทั้งในด้านงบประมาณและเทคโนโลยี การจัดตั้งระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) เพื่อรองรับระบบตัวร่วมในรูปแบบ ABT เพื่อจัดการระบบบัตรโดยสารและบัญชีผู้ใช้งาน โดยระบบสามารถเปิดรองรับผู้ออกบัตรหลายรายทั้งปัจจุบันและอนาคต รวมทั้งเชื่อมต่อกับระบบการชำระเงินได้หลากหลายรูปแบบ และการจัดตั้งองค์กรกลาง โดยเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตัวร่วมในรูปแบบที่สมบูรณ์ ทั้งทางด้านเทคนิคการกำกับดูแล และการพิจารณาโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม พร้อมทั้งได้นำเสนอ คนต. พิจารณาแต่งตั้งคณะทำงานด้านเทคนิค จำนวน 3 คณะ และคณะทำงานด้านนโยบาย จำนวน 3 คณะ เพื่อ

สนับสนุนการดำเนินการของคณะอนุกรรมการฯ

นายศักดิ์สยาม กล่าวอีกว่า สำหรับความคืบหน้าการพัฒนาและเปิดให้บริการระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติแบบไม่มีไม้กั้น (ระบบ M-Flow) ของกรมทางหลวง (ทล.) และ กทพ. โดย ทล. ได้ดำเนินการติดตั้งโครงสร้างพื้นฐานของระบบ M-Flow บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 จำนวน 4 ด้าน ได้แก่ ด้านทับช้าง 1, ด้านทับช้าง 2, ด้านธัญบุรี 1 และด้านธัญบุรี 2 ขณะนี้อยู่ในช่วงทดสอบเสมือนจริง และได้เปิดให้ผู้ใช้งานลงทะเบียนสมัครสมาชิกระบบ M-Flow แล้วเมื่อวันที่ 29 ตุลาคม 2564 โดยมีผู้ลงทะเบียนระบบ M-Flow สำเร็จ จำนวน 20,363 คน จากจำนวนผู้ลงทะเบียนทั้งหมด 25,244 คน รวมทั้งได้ให้สิทธิพิเศษสำหรับผู้ลงทะเบียนสมัครใช้งานระบบ M-Flow จำนวน 100,000 สิทธิ์แรก สามารถวิ่งผ่าน



Transport Journal Transport Journal Circulation: 35,000 Ad Rate: 540	Section: First Section/คมนาคม วันที่: เสาร์ 1 - เสาร์ 15 มกราคม 2565 ปีที่: 23 ฉบับที่: 908 หน้า: 4(กลาง) Col.Inch: 138.49 Ad Value: 74,784.60 PRValue (x3): 224,353.80 คลิป: สีสี่ หัวข้อข่าว: 'ศักดิ์สยาม' เร่งเครื่องระบบตั๋วร่วม เตรียมเชื่อมรถไฟฟ้า-รถเมล์-เรือ-ทางด่วน		

ทางฟรี 2 เทียว ขณะนี้ยังมีสิทธิ์คงเหลือจำนวน 79,637 สิทธิ์ (ข้อมูล ณ วันที่ 16 ธันวาคม 2564)

สำหรับลูกค้า M-Pass ที่ลงทะเบียนใช้บริการผ่านระบบ M-Flow และเลือกชำระเงินด้วยบัญชี M-Pass ผ่านช่องทางที่กำหนดจะได้รับโบนัสค่าผ่านทางจำนวน 100 บาท อีกทั้งคณะกรรมการบริหารเงินทุนค่าธรรมเนียมนำทาง ทล. ได้มีมติเห็นชอบให้มีการนำเงินค่าธรรมเนียมนำที่เก็บได้มาใช้เป็นค่าใช้จ่ายในการส่งเสริมให้สิ่งจูงใจในการใช้ระบบ M-Flow โดยการให้ส่วนลด 20% สำหรับผู้ใช้ระบบ M-Flow แล้ว ในส่วนของ กทพ. ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการติดตั้งระบบ M-Flow ระยะที่ 1 บนทางพิเศษฉลองรัชที่ด่านนำร่อง 3 ด่าน (จุดซุติสุขาภิบาล 5-1 และสุขาภิบาล 5-2 ทั้งนี้ได้ดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์แล้วเสร็จบางส่วน และเริ่มดำเนินการติดตั้งโครงข่ายคร่อมช่องจราจร (Gantry) ที่ด่านนำร่องแล้ว สำหรับงานจัดจ้างบริหารจัดการระบบฯ คาดว่าจะดำเนินการจัดจ้างได้ภายในเดือนมกราคม 2565 และดำเนินการติดตั้งและทดสอบระบบภายในเดือนกุมภาพันธ์-มีนาคม 2565

นายศักดิ์สยาม กล่าวต่ออีกว่า ตนได้มีข้อสั่งการเพิ่มเติมให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการให้ ทล. พิจารณาการเพิ่มช่องทางลงทะเบียนระบบ M-Flow และพิจารณาการกำหนดแนวทาง วิธีการ ขั้นตอน และแบบฟอร์ม ให้มีความกระชับและสะดวกต่อการลงทะเบียนของผู้ใช้บริการมากขึ้น และให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ร่วมกับ ทล. จัดประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ร่วมกับผู้ประกอบการกลุ่มเป้าหมายที่จะใช้บริการระบบ M-Flow เพื่อให้เข้ามาลงทะเบียนระบบ M-Flow มากยิ่งขึ้น

ขณะเดียวกันมอบหมายให้ กทพ. ถอดบทเรียนการดำเนินงานของ ทล. เพื่อปรับปรุงแนวทางการลงทะเบียนระบบ M-Flow และการให้บริการ

ให้ตอบโจทย์กับผู้ให้บริการมากขึ้น อีกทั้งให้ บมจ. ธนาคารกรุงไทยพิจารณาความเหมาะสมในการนำระบบ EMV มาใช้กับทางพิเศษ ว่ามีความเหมาะสมมากน้อยเพียงใด พร้อมกันนี้ ให้ กทพ. พิจารณาแผนการดำเนินงานการติดตั้งระบบ EMV และระบบ M-Flow ให้มีความสอดคล้องกัน เพื่อมิให้เกิดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่ซ้ำซ้อน โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อยกระดับการเก็บค่าผ่านทางพิเศษไปสู่ระบบ M-Flow ทั้งหมด

นอกจากนี้ ให้ สนข. ทบทวนร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. ที่ได้มีการศึกษาไว้แล้วว่าสามารถนำมาปรับใช้กับสถานการณ์ปัจจุบันได้หรือไม่ และให้คณะกรรมการฯ จัดทำ Action Plan เกี่ยวกับ Key Success Factors ในการพัฒนาระบบตั๋วร่วม เพื่อเร่งรัดการดำเนินงานให้เกิดเป็นรูปธรรม ส่วนการจัดตั้งองค์กรกลางเพื่อบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม ให้ศึกษาตัวอย่างจากประเทศที่ประสบความสำเร็จมาเป็นต้นแบบในการดำเนินงาน

อีกทั้ง ให้ สนข. ร่วมกับคณะกรรมการฯ ศึกษามาตรฐานหลักเกณฑ์โครงการระบบขนส่งทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (MRT Assessment Standardisation) ให้มีความเหมาะสมและเป็นปัจจุบัน อีกทั้งให้ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับผลการศึกษาของคณะกรรมการฯ ไปประกอบการพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป พร้อมทั้งให้ สนข. และคณะกรรมการฯ ดำเนินการประชาสัมพันธ์ เพื่อสร้างการรับรู้ให้กับประชาชนเป็นระยะ เพื่อให้เกิดความเข้าใจเกี่ยวกับการดำเนินงานระบบตั๋วร่วมของกระทรวงคมนาคม🇹🇭