



ผ่านแผนพัฒนาพื้นที่ 'มิกกะสัน' สู่อสังหาริมทรัพย์ ประตูสู่กรุงเทพ-จุดบรรจบ 'ไฮสปีด 3 สาย'



อภิสิทธิ์พรเจกต์ ขนาดใหญ่ใจกลางกรุงเทพมหานครเนื้อที่กว่า 745 ไร่ ที่การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เตรียมเนรมิตให้เป็นเมืองใหม่ หรือ สمارท ซิตี้ บริเวณพื้นที่ย่านมิกกะสันเพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งทั้งระบบที่เป็นจุดบรรจบของไฮสปีดเทรนทั้ง 3 สาย กลายเป็นประตูสู่กรุงเทพฯ ที่เปิดรับผู้มาเยือนจากทั่วโลก

“มิกกะสันเป็น 1 ใน 4 ที่ดินแปลงใหญ่ของกรุงเทพฯ ซึ่งหากพัฒนาได้ตามเป้าหมายก็จะทำให้กรุงเทพฯ เป็นเมืองที่ทันสมัย มีคุณภาพชีวิตที่

ดี สามารถรองรับโลจิสติกส์ในระดับประเทศและอาเซียน เชื่อมต่อโครงการกับรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 ท่าอากาศยาน โครงการรถไฟฟ้า 3 เส้นทาง และรถไฟทางคู่ รวมทั้งจะส่งผลต่อการปฏิรูปการรถไฟฯ

พิชิต อัคราทิตย์ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม กล่าวระหว่างเป็นประธานในพิธีเปิดงานสัมมนารับฟังความคิดเห็นสรุปผลการทบทวน/ศึกษาเพิ่มเติมความเหมาะสมด้านธุรกิจและการลงทุนโครงการพัฒนาริเวณพื้นที่ย่านมิกกะสันของการรถไฟแห่งประเทศไทย(รฟท.) ตาม พ.ร.บ.การให้



“เบื้องต้นจะขอให้ กรม.เห็นชอบการจัดตั้งบริษัท
ดังกล่าว โดยยกเว้นระเบียบ 2 ส่วนเพื่อให้มีความ
คล่องตัวในลักษณะเดียวกับ ปตท. หรือการบินไทย



คือ 1.ยกเว้นระเบียบการจ้างบุคลากรทั้งหมดให้ไม่ต้องอิงกับ พ.ร.บ.การรถไฟฯ เพราะต้องการจ้างผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทาง 2.ขอให้ใช้โครงการระดมทุนด้วยตัวเองได้อย่างอิสระ เช่น ออกตราสารหนี้ หรือ กองทุนรวมอสังหาริมทรัพย์ (Property Fund) รูปแบบต่าง ๆ เป็นต้น หากเป็นไปตามแผนก็คาดว่าจะเปิดประมูลพื้นที่เชิงพาณิชย์ได้ภายในปี 2561 แต่ตอนนี้ยังระบุไม่ได้ว่าจะเปิดประมูลพื้นที่ที่มักกะสันแปลงใดรูปแบบใด และเมื่อใด เพราะการพัฒนาพื้นที่มักกะสันเพิ่งอยู่ในระยะเริ่มต้นและสามารถปรับเปลี่ยนได้อีก จึงต้องรอรายละเอียดที่ชัดเจนอีกครั้ง”

ขณะที่ วรวุฒิ มาลา รองผู้ว่าการ รฟท. ฝ่ายบริหารทรัพย์สิน ระบุว่า พื้นที่ทรัพย์สินของการรถไฟฯ เป็นของทุกคน ดังนั้นการพัฒนาพื้นที่จะต้องให้ทุกคนมีส่วนร่วมว่าอยากได้พื้นที่ออกมาเป็นหน้าตาอย่างไร ซึ่งการออกแบบจะมุ่งไปที่ 3 กลุ่มเป้าหมายคือพื้นที่สีเขียว พื้นที่ธุรกิจและที่อยู่อาศัยของประชาชน โดยพื้นที่แต่ละแห่งของการรถไฟฯ จะต้องเชื่อมโยงกัน ถือเป็นารเริ่มต้นการพัฒนามากม.ไปอีกจุดหนึ่ง

“เราอยากให้มักกะสันเป็นจุดเชื่อมโลจิสติกส์ของกม. รถไฟความเร็วสูงก็มาจอดเป็นสถานที่สุดท้ายที่นี่ ตอนนี้การรถไฟฯ อยู่ในช่วงปฏิรูปหน่วยงานและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์” รองผู้ว่าการ รฟท.กล่าว

รศ.ดร.ประดิษฐ์ วรณรัตน์ อธิการบดีสถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (นิด้า) กล่าวถึงที่มาของโครงการ โดยระบุว่า การรถไฟฯ ได้ว่าจ้างนิด้าเป็นที่ปรึกษาเพื่อทบทวนโครงการพัฒนาพื้นที่ย่านมักกะสัน เนื่องจากผลการศึกษาเดิมจัดทำไว้ตั้งแต่ปี 2554 ซึ่งตอนนั้นสภาพแวดล้อมก็เปลี่ยนแปลงไปมากแล้ว ขณะเดียวกันการบังคับใช้กฎหมายพีพีทีก็เปลี่ยนจากฉบับปี 2535 เป็นปี 2556

“การศึกษาใหม่ยังอ้างอิงผลการศึกษาเดิมบางส่วน โดยแบ่งพื้นที่ออกเป็น 4 โซนเท่าเดิม แต่ปรับเปลี่ยนรูปแบบการพัฒนาให้เหมาะสมและสอดคล้องกับนโยบายมากขึ้น โดยเฉพาะนโยบายการเพิ่มพื้นที่สีเขียวให้ของรัฐบาล”

อธิการบดีนิด้าเผยต่อว่า ในเฟสแรกจะเปิดประมูลพื้นที่โซนเอและโซนซีบางส่วน เนื่องจากเป็นพื้นที่ว่างเปล่า จากนั้นจะทยอยเปิดประมูลแปลงอื่นๆ ตามมา ขณะเดียวกันจะขอให้สำนักงานพัฒนาพื้นที่โซนบีและโซนซี บางส่วนเป็นพื้นที่สีเขียวด้วย ซึ่งแต่ละโซนจะต้องไม่ต่ำกว่า 15 ไร่

นับเป็นอีกก้าวของการพัฒนาพื้นที่ย่านมักกะสันของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อก้าวไปสู่ความเป็นสมาร์ท ซิตี้ ที่มีความพร้อมในทุกๆ ด้านและเป็นหน้าด่านแรกการเปิดประตูสู่กรุงเทพฯ อีกด้วย

● สุรัตน์ อัดตะ/www.komchadluek.net ●



หลากหลายมุมมองต่อการพัฒนาพื้นที่‘มวกะสัน’

สำหรับมุมมองของผู้ประกอบการและนักลงทุนที่เข้าร่วมฟังสรุปผลโครงการในครั้งนี้ ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการพัฒนาพื้นที่ย่านมวกะสันเพื่อรองรับการเจริญเติบโตของเมืองหลวง หากแต่ยังคงไว้ซึ่งสถาปัตยกรรมยุคบุกเบิกสมัยรัชกาลที่ 5 เปลี่ยนโรงซ่อมรถจักร เป็นอาคารพิพิธภัณฑ์ให้ชนรุ่นหลังได้ศึกษา ยกกระต๊อบโรงพยาบาลรถไฟสู่สากลไว้รองรับลูกค้าชาวต่างชาติ

ตัวแทนจากสมาคมสถาปนิกสยามฯ ให้มุมมองว่านอกจากของเดิมที่มีอยู่แล้วจะต้องเพิ่มของใหม่เข้าไปด้วย สำหรับอาคารพิพิธภัณฑ์จัดแสดงเกี่ยวกับประวัติความเป็นมาของการรถไฟตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ส่วนระบบโลจิสติกส์นอกจากการขนส่งระบบรางทั้งรถไฟความเร็วสูง รถไฟฟ้าแล้ว จะต้องให้ความสำคัญคมนาคมทางน้ำด้วย เนื่องจากพื้นที่อยู่ไม่ไกลกับคลองแสนแสบ มีเรือวิ่งประจำอยู่แล้ว เพื่อเป็นทางเลือกให้แก่ประชาชนและนักท่องเที่ยวด้วย

“การออกแบบพัฒนาย่านมวกะสันควรจะทำแบบอย่างการคมนาคมทางบกของโตเกียว อินเตอร์เนชั่นเนล ฟอรัมในโตเกียว มาผนวกกับของเมืองอัมสเตอร์ดัมที่มีจุดเด่นระบบการขนส่งทางน้ำมาไว้ด้วยกัน เพราะของเรามีพร้อมอยู่แล้ว”

อำพน ทองรัตน ประธานสหภาพแรงงาน

รัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทย เห็นด้วยกับการพัฒนาพื้นที่ย่านมวกะสัน โดยให้มุมมองไว้ 3 ประเด็นคือ 1.การประหยัดพลังงาน รูปแบบของอาคารจะต้องประหยัดพลังงานเป็นสิ่งสำคัญ อย่างเช่นการใช้โซลาร์เซลล์บนหลังคาโรงซ่อมรถจักร เป็นต้น 2.การพัฒนายกระดับโรงพยาบาลรถไฟสู่อินเตอร์ เพื่อรองรับผู้ให้บริการชาวต่างชาติด้วย และ 3.การอนุรักษ์อาคารพิพิธภัณฑ์เดิมเอาไว้ เป็นอาคารที่สร้างมาตั้งแต่ปี 2450 สมัยล้านเกล้า รัชกาลที่ 5 เป็นสถาปัตยกรรมที่งดงามมากและการปรับเปลี่ยนโรงซ่อมรถจักรที่ใช้งานอยู่ในปัจจุบันเป็นอาคารพิพิธภัณฑ์จะต้องอนุรักษ์ไว้ ไม่ทำลายทิ้งเมื่อมีการย้ายโรงซ่อมรถจักรไปยังที่แห่งใหม่

“โรงพยาบาลรถไฟมีที่ตั้งทำเลที่ดีมากๆ เพราะติดถนนทั้ง 3 สาย มีเนื้อที่มากถึง 30 ไร่ เป็นโรงพยาบาลที่มีเนื้อที่มากที่สุดในประเทศไทย จะต้องมีการพัฒนา ยกกระต๊อบไปสู่ธุรกิจมากขึ้น” อำพนกล่าวย้ำ

อย่างไรก็ตาม ทางการรถไฟฯ จะทำการประชาสัมพันธ์โครงการโดยให้ผู้เกี่ยวข้องหน่วยงานภาครัฐ เอกชนและประชาชนในพื้นที่เข้าร่วมรับฟังสรุปผลการศึกษาอีกครั้งในวันอังคารที่ 5 กันยายน นี้ ณ โรงแรมอมารี วอเตอร์เกต ประตูนํ้า เวลา 13.00-16.00 น.