



# จ้างศึกษา 210 ล้านย้ายโรงซ่อมมัทกะสัน

- พร้อมทางเลือกกรีโนเวทใหม่
- กลางปี 66 รัฐบาลเคาะ

รายงานข่าวจากการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) แจ้งว่า ได้ว่าจ้างกิจการค้าร่วม KUSIP นำโดยสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) ดำเนินโครงการศึกษาความเหมาะสมงานซ่อมบำรุงรถจักร และล้อเลื่อน ออกแบบรายละเอียดการก่อสร้างโรงงานมัทกะสันแห่งใหม่ จัดทำแผนการรื้อย้าย และเอกสารการประกวดราคา วงเงิน 210 ล้านบาท ลงนามสัญญาแล้วเมื่อเดือน มิ.ย. 64 จะใช้เวลาศึกษา 600 วัน คาดว่าผลการศึกษาจะแล้วเสร็จประมาณกลางปี 66 จากนั้นจะเสนอคณะกรรมการ (บอร์ด) รฟท. และรัฐบาลพิจารณาต่อไป

รายงานข่าวแจ้งต่อว่า การดำเนินการดังกล่าวเป็นไปตามมติของฝ่ายเศรษฐกิจ คณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ตั้งแต่เมื่อปี 58 ที่ต้องการให้รักษาสภาพมัทกะสัน และปรับพื้นที่บางส่วนของโรงงานมัทกะสันเป็นปอดของกรุงเทพฯ รวมทั้งให้จัดทำพิธีภักดิ์ด้านการขนส่งทางราง ตลอดจนสถาบันนวัตกรรมการขนส่งทางราง โดยให้แต่ละกิจกรรมมุ่งเน้นเพื่อสาธารณประโยชน์ จึงเปิดประกวดราคา (ประมูล) เพื่อว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาศึกษา แต่ที่ผ่านมาต้องล้มประมูลหลายครั้ง เนื่องจากการร้องเรียน รวมถึงนโยบายที่ไม่ชัดเจนจนต้องหยุดประมูลไป จนกระทั่งมาเปิดประมูลอีกครั้ง เพราะต้องทำแผนจัดสรรพื้นที่ประมาณ 140 ไร่ ให้



โครงการรถไฟความเร็วสูง (ไฮสปีด) เชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) ซึ่งคาดว่าจะส่งมอบภายในเดือน พ.ย.นี้

รายงานข่าวแจ้งอีกว่า การศึกษาครั้งนี้ต้องศึกษาหลายส่วน อาทิ ภาพรวมการซ่อมบำรุงรถไฟ แผนและรูปแบบการเดินรถ ทั้งขนส่งสินค้า



ด้วยว่าพื้นที่เดิมควรจะปรับปรุง (รีโนเวท) อย่างไร เนื่องจาก โรงงานแห่งนี้ก่อตั้งมาตั้งแต่ปี 2453 ปัจจุบันค่อนข้างทรุดโทรม เกิดน้ำท่วมบ่อยครั้ง ต้องรื้อ โรงงานบางส่วน และมีระบบที่ ทันสมัยมากขึ้น โดยให้ทำรายละเอียดของต้นทุนค่าใช้จ่ายทั้ง แบบการย้าย และไม่ย้ายโรงงาน มักกะสัน เพื่อเสนอบอร์ด รฟท. และรัฐบาลพิจารณาว่าจะเลือก แนวทางใด ก่อนให้ที่ปรึกษา ออกแบบรายละเอียดการก่อสร้าง หรือการปรับปรุงโรงงาน

และผู้โดยสาร รวมทั้งต้องพิจารณาศักยภาพของโรงซ่อมบำรุงรถไฟ ในภูมิภาคที่สามารถซ่อมหนักได้แทนโรงงานมักกะสันหรือไม่ และมีอุปกรณ์เครื่องมือในการซ่อมมากน้อยแค่ไหน รองรับบริการซ่อมรถไฟฟ้าในอนาคตได้หรือไม่ ขณะเดียวกันต้องพิจารณาแผน ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และแผนของ รฟท. ควบคู่ไปด้วย นอกจากนี้ ต้องศึกษาเรื่องแผนการจัดหาขบวนรถในช่วง 5-10 ปี เพราะมีผล ต่อการออกแบบตัวโรงซ่อมขนาดใหญ่

ขณะเดียวกันต้องศึกษาด้วยว่าหากจำเป็นต้องย้ายโรงงาน มักกะสัน ควรใช้พื้นที่ใดก่อสร้างทดแทน โดยให้พิจารณาเลือกพื้นที่ของ รฟท. ที่อยู่ในจังหวัดต่าง ๆ มา 2 พื้นที่ และหากไม่ต้องย้ายจะต้องศึกษา

มักกะสัน รวมทั้งทำเอกสารประมูลหาผู้รับจ้างก่อสร้างต่อไป รายงานข่าวแจ้งอีกว่า รฟท. ยังมีพื้นที่รองรับหากต้องย้ายโรงงาน มักกะสัน อาทิ พื้นที่บริเวณชุมทางเขาชีจรรย์ จ.ชลบุรี ประมาณ 521 ไร่, พื้นที่บริเวณย่านสถานีรถไฟหัวหวาย จ.นครสวรรค์ ประมาณ 252 ไร่ และพื้นที่บริเวณย่านสถานีรถไฟวังกัฟง จ.ประจวบคีรีขันธ์ ประมาณ 260 ไร่ แม้ รฟท. จะมีหลายพื้นที่ที่แต่ไม่สามารถนำมาใช้เป็นที่ตั้งของ โรงงานมักกะสันแห่งใหม่ได้ทั้งหมด เพราะโรงงานมักกะสันแห่งใหม่ ต้องเป็นศูนย์กลางที่ขบวนรถจากทั่วประเทศสามารถเดินรถเข้ามา ซ่อมแซมในโรงงานได้ จึงต้องดูบริบทให้รอบด้าน โดยพื้นที่เขาชีจรรย์น่าจะเหมาะสมที่สุด.