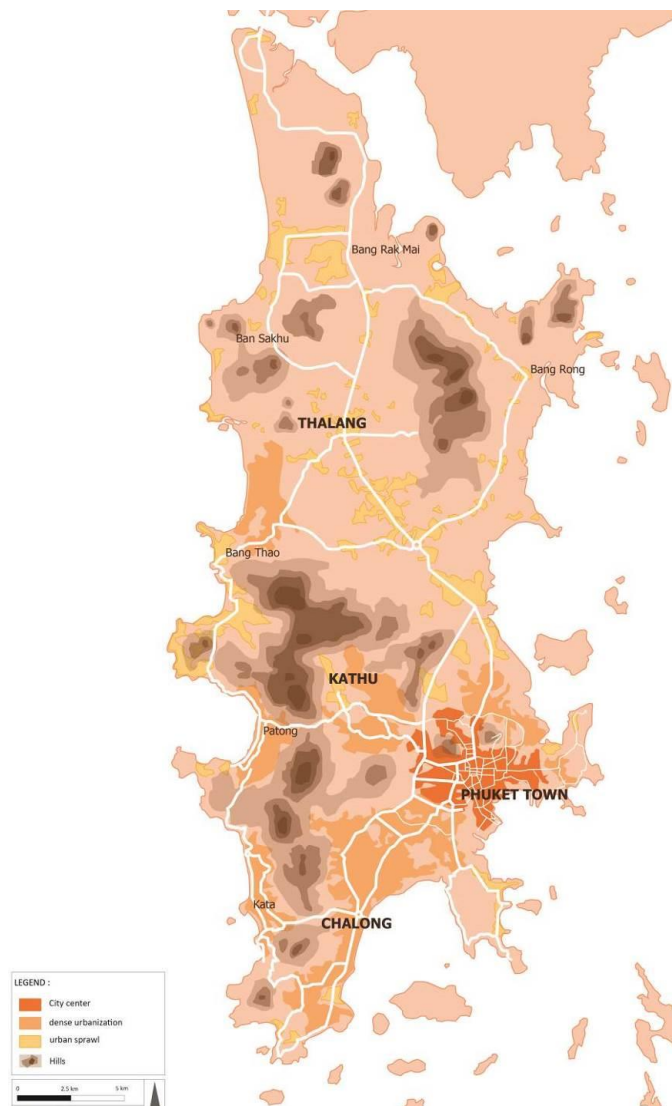


บทที่ 4

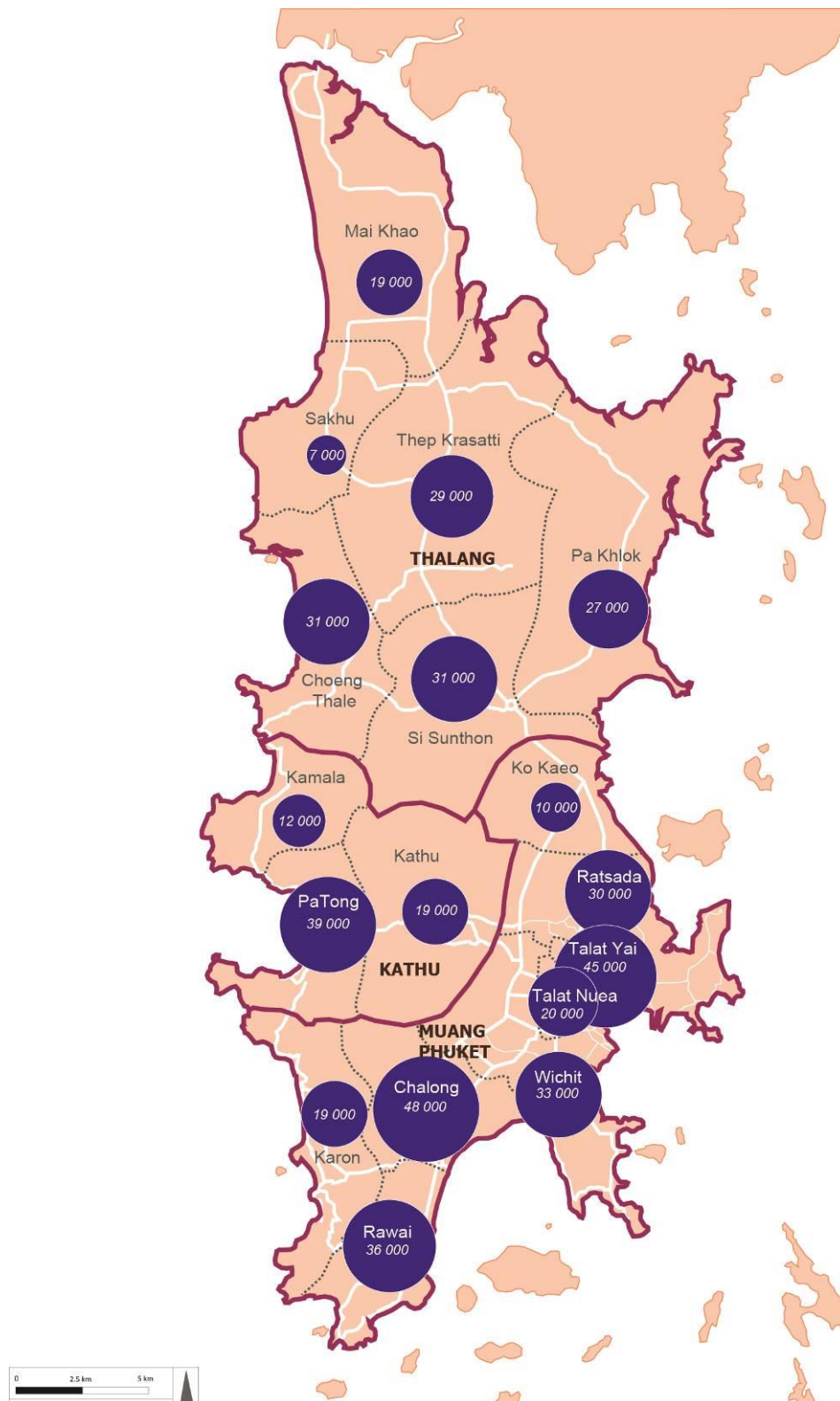
รายละเอียดโครงการ

4.1 แนวคิดการพัฒนาโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต

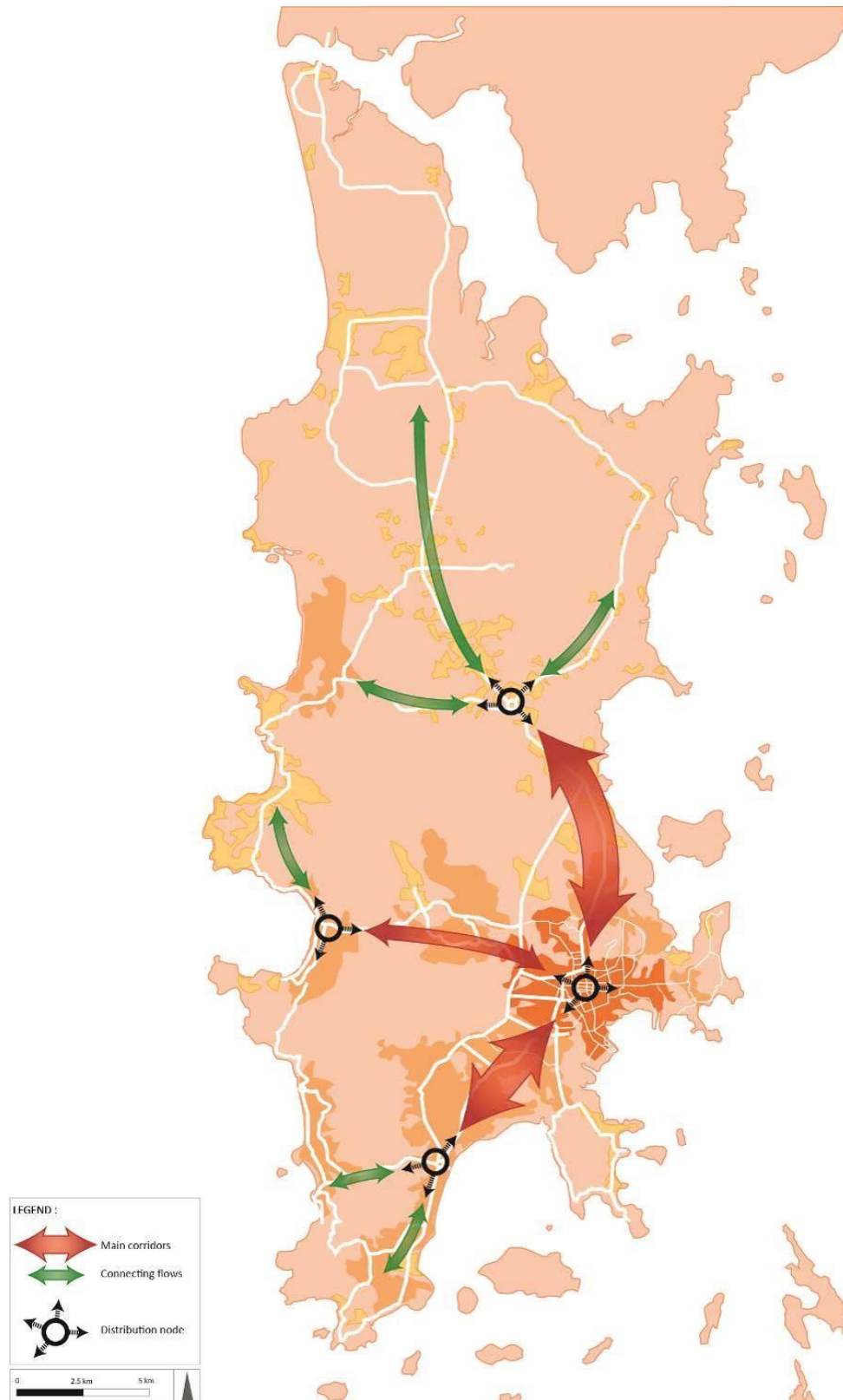
จากการรวบรวมและศึกษาข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคมและข้อมูลด้านการจราจรและขนส่งทำให้สามารถวิเคราะห์ถึงภาพรวมความต้องการในการเดินทางของภูเก็ต และแนวคิดว่าวางแผนระบบขนส่งมวลชนในจังหวัดภูเก็ตได้ดังแสดงในรูปที่ 4.1-1 ถึง รูปที่ 4.1-3



รูปที่ 4.1-1 การกระจายตัวของการตั้งถิ่นฐานของประชากรในภูเก็ต



รูปที่ 4.1-2 ปริมาณการเกิดการเดินทางตามพื้นที่ต่างๆ



รูปที่ 4.1-3 ภาพรวมผลการวิเคราะห์ความต้องการในการเดินทางในภูเก็ต

จากผลการวิเคราะห์ความต้องการในการเดินทาง จะเห็นได้ว่า ควรที่จะมีแนวเส้นทางหลักของระบบขนส่งเชื่อมโยงจากเมืองภูเก็ตไปยังศูนย์กลางแหล่งชุมชน ธุรกิจ และการท่องเที่ยวบริเวณถลาง (ทางเหนือ) ฉลอง (ทางใต้) และป่าตอง (ทางตะวันตก) และมีระบบขนส่งสายรองช่วยกระจายการเดินทางจากศูนย์กลางต่างๆ ดังนั้น การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในเส้นทางท่าอากาศยานนานาชาติ ภูเก็ต-ฉลองเป็นเส้นทางสายแรก จึงสอดคล้องกับแนวคิดดังกล่าว รวมทั้งยังรองรับการขยายตัวของการท่องเที่ยว การเชื่อมโยงท่าอากาศยาน และการเชื่อมโยงโครงข่ายทางรถไฟที่จะมีสถานีปลายทางที่ท่าอากาศยาน จังหวัดพังงาในอนาคตอีกด้วย

4.2 รูปแบบและระบบขนส่งมวลชนที่เหมาะสม

จากการศึกษาทบทวนเทคโนโลยีระบบขนส่งมวลชนที่มีอยู่ทั้งในและต่างประเทศ สำหรับนำมาประกอบการพิจารณารูปแบบระบบขนส่งมวลชนสำหรับโครงการ สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 4.2-1 โดยในการพิจารณาคัดเลือกระบบที่เหมาะสมจะพิจารณาถึงความเหมาะสมสอดคล้องกับความต้องการของท้องถิ่น ความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจการลงทุน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคม

ตารางที่ 4.2-1 การเปรียบเทียบเทคโนโลยีระบบขนส่งมวลชน

	BRT	LRT/Tram	AGT	Monorail	Metro
Level of service					
Theoretical capacity	Up to 4,000 (urban lines) to 9,000 (high capacity corridor)	Up to 9,000	Up to 12,000	4,000 (light) to 20,000 (heavy)	Up to 60,000
Commercial speed	10 to 25 km/h	15 to 25 km/h (on street) 30 to 40 km/h (Fast tram)	25 to 40 km/h	25 to 40 km/h	25 to 40 km/h
Main geometrical constraints					
Minimum headway	2 min (Down to 20s with 2 lanes fully segregated BRT)	3 min (2 min with full segregation)	1.5 min	2 min	1.5 min
Regularity	Low	Medium	High	High	High
Comfort	Low	High	High	High	High
Minimum Radius in curve	12 m	25 m	40 m	30 m (light) 80 m (heavy)	80 m
Maximum longitudinal gradient	13%	8% (13% LRT on tyre)	3 – 4%	6 %	5% (steel wheels) – 7-8% (rubber-tyred)
Minimum width	7 to 8 m	6.5 m (on-street &	7 to 8 m	7 to 8 m	9 m

	BRT	LRT/Tram	AGT	Monorail	Metro
of the system		tram-train) 9 m (elevated)			
Traction power	Fuel	Electric traction	Electric traction	Electric traction	Electric traction
Costs					
Average investment cost (M€/km)	5 to 15	15 to 30	20 to 35	20 to 50	50
Typical O&M costs (€/km)	2.3 to 5	4 to 8 (on street) 5 to 10 (Fast Tram)	3.5 to 13	3.5 to 13	4.5 to 15
Life duration	15 years	30 years	30 years	30 years	50 years

ในการพิจารณาคัดกรองเบื้องต้น ที่ปรึกษาใช้ปริมาณความต้องการในการเดินทางเป็นเกณฑ์ โดยปัจจุบัน ภูเก็ตมีประชากรรวมประชากรแฝงประมาณ 5 แสนคน และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นไม่เกิน 1 ล้านคนใน 30 ปี จึงตัดระบบขนส่งมวลชนขนาดหนัก (Mass Rapid Transit; MRT) หรือ Metro ออกจากการพิจารณา ดังนั้น ระบบที่จะนำมาคัดเลือกจึงประกอบด้วย

- BRT (Bus Rapid Transit)
- LRT/Tram
- AGT (Automated Guideway Transit)
- Monorail

ทั้งนี้ AGT นับเป็น LRT ประเภทหนึ่ง แต่จะใช้การเดินทางแบบ Fully Automated คือไม่ใช้คนขับ และมีทางเฉพาะตลอดเส้นทาง ในขณะที่ Tram จะมีบางส่วนของเส้นทางที่ใช้ผิวจราจรของถนน ในการเดินทาง AGT และ Monorail เนื่องจากจะต้องมีเขตทางเฉพาะในการเปรียบเทียบจึงพิจารณาเป็นโครงสร้างยกระดับ ส่วน LRT/Tramway จะเป็นระบบผสมผสาน คือ มีทั้งโครงสร้างยกระดับ และระดับดิน ส่วน BRT จะเป็นโครงสร้างระดับดิน

ปัจจัยซึ่งจะใช้เปรียบเทียบเพื่อคัดเลือกระบบประกอบด้วย

- ความเหมาะสมต่อปริมาณความต้องการในการเดินทาง รวมถึงการรองรับความต้องการในการเดินทาง ทั้งการเดินทางของประชาชนในเมืองภูเก็ตและตามแนวเส้นทาง และ การเดินทางของผู้โดยสารท่าอากาศยาน
- ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทาง
- ความสะดวกสบายของผู้ใช้ระบบ (User's Comfort)
- ความน่าเชื่อถือและความสม่ำเสมอของระบบ (Reliability and Regularity)
- ความยืดหยุ่นของระบบต่อข้อจำกัดของแนวเส้นทาง (Flexibility)
- ความเป็นไปได้ในการมี Intermediate terminal stops ซึ่งจะทำให้มีทางเลือกในการให้บริการได้หลากหลาย

- เขตทางที่ต้องการ (Right-of-Way) และ Urban Insertion
- ความกลมกลืนกับเมือง (Urban Integration)
- การเชื่อมต่อกับระบบขนส่งอื่น (Interoperability)
- ศักยภาพในการต่อขยายโครงข่ายในอนาคต (Future Extension)
- ความยากง่ายในการก่อสร้าง (Constructability)
- ราคาค่าก่อสร้าง (Investment Cost) สำหรับโครงสร้างพื้นฐาน (Fixed Installation)
- ราคาค่าก่อสร้าง (Investment Cost) สำหรับขบวนรถ (Rolling Stocks)
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการและบำรุงรักษา (Operation & Maintenance)
- ผลกระทบต่อการจราจรทางถนน (Traffic Impact)
- ผลกระทบขณะก่อสร้าง (Impact during construction)
- ภาพลักษณ์ของจังหวัดและความต้องการของประชาชนในพื้นที่ (Image and Local Need)
- อายุการใช้งาน (Life Duration)
- จำนวนผู้ผลิต (Industrial Risk)
- ระดับมลพิษทางเสียง (Noise Level)
- มลพิษทางอากาศ (Air Pollution)
- ความปลอดภัย (Safety)
- ความยืดหยุ่นในการให้บริการภายใต้สภาวะการณ์ฉุกเฉิน (Flexibility of Operations in accident conditions)
- ความเป็นไปได้ของการใช้ขบวนรถของผู้ผลิตหลายราย (Possibility to run rolling stock of different suppliers)
- ความเป็นไปได้ของการใช้แนวเส้นทางร่วมกันสำหรับบริการหลายสาย (Possibility to have trunk section used by different lines)

โดยทุกปัจจัยให้น้ำหนักเท่ากัน และการให้คะแนนใช้เกณฑ์การเปรียบเทียบเชิงคุณภาพ ดังนี้

- | | |
|--|---------|
| • ถ้ามีลักษณะดีเลิศ หรือไม่มีผลเสียเลย | 4 คะแนน |
| • ถ้ามีลักษณะดี หรือมีผลเสียเล็กน้อย | 3 คะแนน |
| • ถ้ามีลักษณะดีพอใช้ หรือมีผลเสียปานกลาง | 2 คะแนน |
| • ถ้ามีลักษณะไม่ค่อยดี หรือมีผลเสียมาก | 1 คะแนน |

ผลการเปรียบเทียบระบบสรุปได้ดังตารางที่ 4.2-2

ตารางที่ 4.2-2 การเปรียบเทียบเพื่อคัดเลือกระบบขนส่งมวลชนที่เหมาะสม

ประเด็นเปรียบเทียบ	รูปแบบทางเลือกของระบบ			
	BRT	LRT/Tram	AGT	Monorail
ความเหมาะสมต่อปริมาณความต้องการในการเดินทาง (Capacity VS Demand)	3 4,000 – 9,000 (Lower than the demand)	4 Up to 9,000 (Suitable for the demand)	3 Up to 12,000 (Upper to the demand)	3 Up to 20,000 (Upper to the demand)
ความสะดวกสบายของผู้ใช้ระบบ (User's comfort)	2 Vehicles less spacious, more noisy, with more jolts	4 Vehicles comfortable and spacious, low noise, low jolts due to better system performance (electric traction)	4	4
ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทาง	2 10 to 25 km/h	3 15 to 25 km/h (on street) 30 to 40 km/h (Fast tram)	4 25 to 40 km/h	4 25 to 40 km/h
ความน่าเชื่อถือและความสม่ำเสมอของระบบ (Reliability and Regularity)	1 Dedicated right-of-way with frequent intrusion of vehicles (taxis, other buses, motorbikes), junction priority less accurate	3 Dedicated right-of-way with efficient priority at traffic junctions, system more accurate	4 Fully segregated	4
ความยืดหยุ่นของระบบต่อข้อจำกัดของแนวเส้นทาง (Flexibility)	4 Can get out of its dedicated lane	3 Can change direction easily, Must stay on its dedicated lane but easiness to expand	2 Can change direction but with some difficulties, Must stay on its dedicated lane and difficulties for switching	2
ความเป็นไปได้ในการมี Intermediate terminal stops	4 Full	3 Almost full	2 Difficult	1 Almost impossible
เขตทางที่ต้องการ (Right-of-Way) และ Urban Insertion	3 7 to 8 m width	4 6.5 m width	3 7 to 8 m width	3 7 to 8 m width
ความกลมกลืนกับเมือง (Urban Integration)	4 At-grade system, opportunities to improve the facilities for pedestrians and to retrofit the streets	4	2 Elevated system with aerial beam way which block the sight (strong impact on the city architectural appearance)	2
การเชื่อมต่อกับระบบขนส่งอื่น (Interoperability)	4 At grade with other modes	4 At grade with other modes	2 Require vertical connections	2 Require vertical connections
ศักยภาพในการต่อขยาย โครงข่ายในอนาคต (Future Extension)	4 Very Easy	4 Very Easy	3 Easy	1 Difficult due to switching problems

ประเด็นเปรียบเทียบ	รูปแบบทางเลือกของระบบ			
	BRT	LRT/Tram	AGT	Monorail
ความยากง่ายในการก่อสร้าง (Constructability)	4 Mainly road works and stations 12 m radius, 13% gradient	3 Road, track, stations and systems (some elevated structures may be needed) 25 m radius, 8% gradient	2 Elevated Structure, track, stations and systems 40 m radius, 3-4% gradient	2 Elevated Structure, track, stations and systems 30 m radius, 6% gradient
ราคาค่าก่อสร้าง/ลงทุน โครงสร้างพื้นฐาน (Investment Cost: Fixed Installation)	4 7 to 20 M.USD/km	3 5 to 400 M.USD/km	2 25 to 50 M.USD/km	1 25 to 200 M.USD/km
ราคาค่าลงทุน ขบวนรถ (Investment Cost: Rolling Stocks)	4 1 M.USD/km	2 3 to 5 M.USD/km	2 4 to 5 M.USD/km	2 4 to 5 M.USD/km
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการและ บำรุงรักษา (O&M Cost)	4 3 to 6 USD/km	3 5 to 10 USD/km (on-street) 6 to 13 USD/km (Fast tram)	2 4.5 to 17 USD/km	2 4.5 to 17 USD/km
ผลกระทบต่อการจราจรทางถนน (Traffic Impact)	2 Priority at junction, could remove car lanes	2 Priority at junction, could remove car lanes	4 None	4 None
ผลกระทบขณะก่อสร้าง (Impact during construction)	4 Low	2 High	3 Moderate	3 Moderate
ภาพลักษณ์ของจังหวัดและความ ต้องการของประชาชนในพื้นที่ (Image and Local Need)	1 Despite design improvements, studies show that the bus image does not allow to attract people off their cars	4 System associated with modernity, reliability, comfort and performance provide good image for the province and highly correspond to the need of Phuket people	4 	4
อายุการใช้งาน (Life Duration)	2 15 years	4 30 years	4 30 years	4 30 years
จำนวนผู้ผลิต (Industrial Risk)	4 Plenty of manufacturers	4 Plenty of manufacturers	1 Limited number of manufacturers	2 Relative limited number of manufacturers
ระดับมลพิษทางเสียง (Noise Level)	2 Around 60 dBA at 200 m	3 Around 57 dBA at 200 m	4 54 to 57 dBA at 200 m	4 Around 54 dBA at 200 m
มลพิษทางอากาศ (Air Pollution)	1 Petrol	4 Electric Traction	4 Electric Traction	4 Electric Traction

ประเด็นเปรียบเทียบ	รูปแบบทางเลือกของระบบ			
	BRT	LRT/Tram	AGT	Monorail
ความปลอดภัย (Safety)	2 Risks of accidents only at junction or in shared sections (196 killed or injured per billion passengers-km)	3 Risks of accidents only at junction (<0.1 killed or injured per billion passenger-km)	4 None as fully segregated	4 None as fully segregated
ความยืดหยุ่นในการให้บริการภายใต้สภาวะการฉุกเฉิน (Flexibility of Operations in Accident Conditions)	4 At-grade, immediate evacuation	4 Mostly at-grade, immediate evacuation	2 Evacuation on the elevated track	1 The most difficult for evacuation
ความเป็นไปได้ของการใช้ขบวนรถของผู้ผลิตหลายราย (Possibility to run rolling stock of different suppliers)	4 Full	3 Almost Full	1 Automatic system, unlikely	1 Automatic system, unlikely
ความเป็นไปได้ของการใช้แนวเส้นทางร่วมกันสำหรับบริการหลายสาย (Possibility to have trunk section used by different lines)	4 Full	3 Almost Full	2 Difficult	1 Almost impossible
รวม	77	83	70	65

จากผลการวิเคราะห์สรุปได้ว่า “รูปแบบระบบขนส่งมวลชนที่เหมาะสมสำหรับโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ 1 ในเส้นทางช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต-ฉลอง ได้แก่ ระบบรถไฟฟ้ารางเบา (LRT/Tram)”

การเปรียบเทียบข้อดี-ข้อเสียระหว่างระบบ LRT/Tram กับ ระบบ BRT สามารถสรุปได้ ดังนี้

- ปัจจัยด้านการคมนาคมขนส่ง
 - ความจุของการให้บริการของ LRT/Tram เหมาะสมกับปริมาณความต้องการเดินทางที่คาดการณ์สำหรับภูเก็ตมากกว่า
 - ความเร็วเฉลี่ย ความสะดวกสบายของผู้โดยสาร ความน่าเชื่อถือและความสม่ำเสมอของระบบ LRT/Tram ดีกว่า BRT
- ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม
 - LRT/Tram มีภาพลักษณ์ที่ทันสมัยกว่า BRT
 - LRT/Tram มีมาตรฐานความปลอดภัยสูงกว่า BRT
 - ระบบการเดินรถด้วยไฟฟ้ามีความสะอาดและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่าการใช้พลังงานน้ำมัน

อย่างไรก็ตาม ในด้านความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ ทั้งสองระบบถือว่ามีความใกล้เคียงกัน หากพิจารณาจากค่าลงทุนและอายุการใช้งานร่วมกัน

การเปรียบเทียบข้อดี-ข้อด้อยระหว่างระบบ LRT/Tram กับ ระบบ AGT และ Monorail สามารถสรุปได้ ดังนี้

- ปัจจัยด้านการคมนาคมขนส่ง
 - ระบบ LRT/Tram มีความยืดหยุ่นของระบบทั้งด้านแนวเส้นทาง การต่อขยายระบบ และการดำเนินการในสภาวะการณ์ฉุกเฉิน (เช่น อุบัติเหตุ) ดีกว่า ขบวนรถสามารถเปลี่ยนทิศทางได้ง่ายกว่า ในขณะที่ระบบที่ใช้โครงสร้างยกระดับจะมีการจัดการที่ยากกว่า
 - ระบบ LRT/Tram มีผู้ผลิตจำนวนมาก
 - เนื่องจากมีสถานีอยู่ระดับดินจึงสะดวกต่อการเชื่อมต่อการเดินทางกับระบบอื่นๆ (เช่น รถโดยสาร รถยนต์ การเดินเท้า) มากกว่า
- ปัจจัยด้านการใช้งานในเขตเมือง
 - ระบบที่ใช้โครงสร้างยกระดับ เช่น AGT และ Monorail จะมีผลกระทบมากต่อทัศนียภาพในเมือง ในขณะที่ LRT/Tram ที่ใช้เส้นทางระดับดิน เป็นการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกที่รองรับการส่งเสริมการจราจรของคนเดินเท้า และจักรยาน
 - ขานขาลาของ LRT/Tram แคบกว่า ทำให้ง่ายต่อการนำไปใช้ในเขตเมืองมากกว่า
- ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ
 - ค่าลงทุนของ AGT และ Monorail สูงกว่า LRT/Tram เมื่อเปรียบเทียบอายุการใช้งานที่เท่ากัน
- ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม
 - เนื่องจาก AGT และ Monorail ทั่วไปใช้ทางวิ่งยกระดับ การบริหารจัดการในภาวะฉุกเฉิน ยากกว่า LRT/Tram
 - ระบบทางวิ่งระดับดิน (กรณี LRT/Tram) สอดคล้องกับทัศนียภาพของพื้นที่ และได้รับการยอมรับจากประชาชนในพื้นที่มากกว่าทางวิ่งยกระดับ (กรณีของ AGT และ Monorail)

4.3 แนวเส้นทางโครงการ

แนวเส้นทางของโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ 1 (แสดงในรูปที่ 4.3-1) จะเริ่มจากสถานีท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต-สถานีฉลอง ระยะทางรวมประมาณ 42 กิโลเมตร โดยแนวเส้นทางเริ่มต้นจากสถานีท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต ไปตามทางหลวงหมายเลข 4031 และทางหลวงหมายเลข 4026 ออกไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 402 จากนั้นเลี้ยวขวา แล้วใช้พื้นที่เกาะกลางถนนของทางหลวงหมายเลข 402 ผ่านอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรี ท้าวศรีสุนทร และผ่านไปถึงสามแยกบางคูตรงไปทางทิศใต้ตามแนวถนนทางหลวงหมายเลข 402 เข้าสู่ตัวเมืองเทศบาลนครภูเก็ต ข้ามสะพานเทพศรีสินธุ์ (สะพานเกาะผี) จากนั้นเลี้ยวขวาไปตามถนนกรมทางหลวงชนบท แล้วเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 4021 (ถนนเจ้าฟ้าตะวันออก) มุ่งหน้าสู่สถานีฉลอง บริเวณใกล้กับท่าแยกฉลอง

คุณลักษณะของแนวเส้นทางโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ 1 ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต – ฉลอง มีรายละเอียดดังนี้

- ทางวิ่งระดับพื้นดิน (At Grade) บางช่วงเป็นทางวิ่งลอดใต้ดิน (Underground) และทางวิ่งยกระดับ (Elevated) บริเวณทางเข้าท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต
- ระยะทางรวมทั้งหมดของโครงการฯ เท่ากับ 58.5 กม. แบ่งออกเป็น
 - ระยะที่ 1 : ช่วงสถานีท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต-สถานีฉลอง ระยะทาง 42 กม.
 - ระยะที่ 2 : ช่วงจากสถานีท่ายาง-สถานีเมืองใหม่ (แยกเข้าท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต) ระยะทาง 16.5 กิโลเมตร
- ทางวิ่ง ในช่วงสถานีท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต – สถานีฉลอง เป็นทางคู่ (Double track) ตลอดแนวเส้นทาง
- มีการใช้ช่องจราจรร่วมกับรถยนต์ในบางช่วง
- มีการปรับเปลี่ยนการจัดการจราจรบางเส้นทางในเขตเมือง
- ความเร็วสูงสุดไม่น้อยกว่า 80 กม.ต่อชั่วโมง ช่วงนอกเขตเมือง
- ความเร็วเฉลี่ย 20-40 กม.ต่อชั่วโมง ช่วงในเขตเมือง

ความลาดชันสูงสุดในโครงการประมาณ 7% (ระยะทางประมาณ 250 เมตร) บนทางหลวงหมายเลข 4026 ซึ่งไม่ส่งผลกระทบต่อระบบรางและการเดินรถ เนื่องจากระบบ LRT/ Tram สามารถใช้เส้นทางที่มีความลาดชันสูงสุดที่ 8%

ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับขบวนรถที่สัมปทานจะนำมาใช้ หากไม่สามารถใช้กับความลาดชันของโครงการ ผู้รับสัมปทานมีหน้าที่ออกแบบงานโครงสร้างโยธาให้เหมาะสม



รูปที่ 4.3-1 แนวเส้นทางโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต

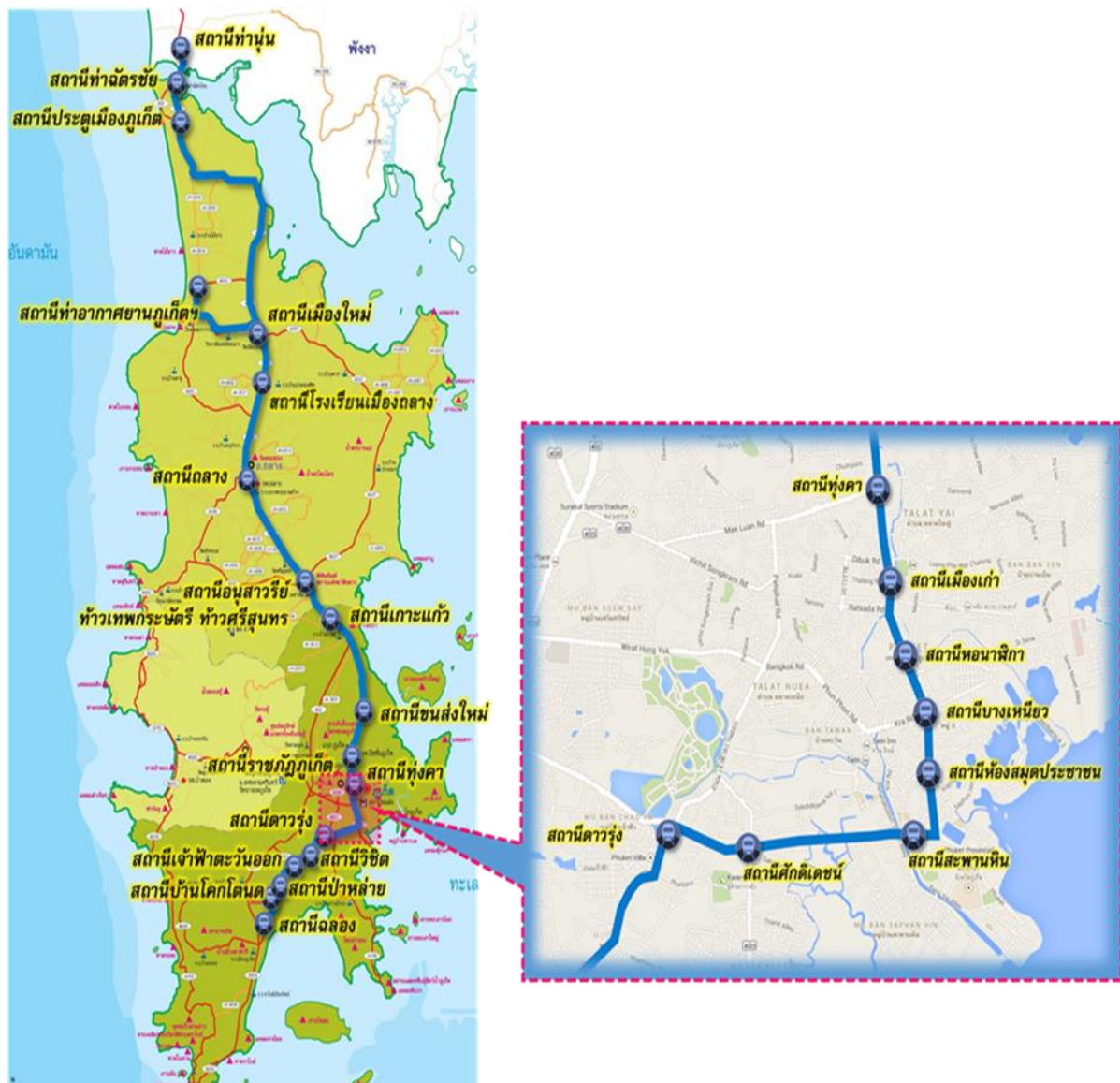
4.4 สถานี (Station)

ในการกำหนดจำนวนสถานี ที่ปรึกษาได้ใช้ปัจจัยต่างๆ ในการพิจารณากำหนดตำแหน่งสถานี และพิจารณาตามความหนาแน่นของประชากรและแหล่งดึงดูดการเดินทางที่สำคัญ นอกจากนี้ ด้วยระบบขนส่งมวลชนที่จะพัฒนาขึ้นนี้มีลักษณะพิเศษ คือ มีหน้าที่การให้บริการ 2 ลักษณะ ทั้งการรองรับการเดินทางในเมืองภูเก็ต และรองรับการเดินทางระยะไกลเชื่อมโยงเมืองภูเก็ต ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต และสถานีรถไฟท่าหนุน เป้าหมายการให้บริการในส่วนแรกจำเป็นต้องเน้นความสามารถในการเข้าถึงจึงกำหนดตำแหน่งสถานีในเขตเมืองภูเก็ตค่อนข้างถี่ด้วยระยะห่างระหว่างสถานีเฉลี่ยประมาณ 500 เมตร ส่วนเป้าหมายการให้บริการในส่วนที่สองต้องการความรวดเร็วและตรงต่อเวลา จึงกำหนดตำแหน่งสถานีที่อยู่นอกเมืองภูเก็ตค่อนข้างห่าง โดยเฉพาะช่วงเหนือจากอำเภอถลาง ที่มีประชากรอยู่เบาบาง ซึ่งเป็นช่วงที่ขบวนรถสามารถทำความเร็วสูงสุดได้ถึง 100 กม./ชม. อย่างไรก็ตาม เนื่องจากระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ตที่จะพัฒนาขึ้นนี้เป็นระบบ LRT/ Tram และแนวเส้นทางส่วนใหญ่อยู่บนพื้นดิน การเพิ่มสถานีในอนาคตหากมีความต้องการ สามารถทำได้โดยง่ายและมีค่าใช้จ่ายไม่สูงมากนัก โดยแผนที่แสดงตำแหน่งที่ตั้งสถานีของโครงการฯ แสดงดังรูปที่ 4.4-1 และจำนวนประชากรในบริเวณรัศมี 500 เมตร รอบสถานีแต่ละแห่งแสดงดังรูปที่ 4.4-2

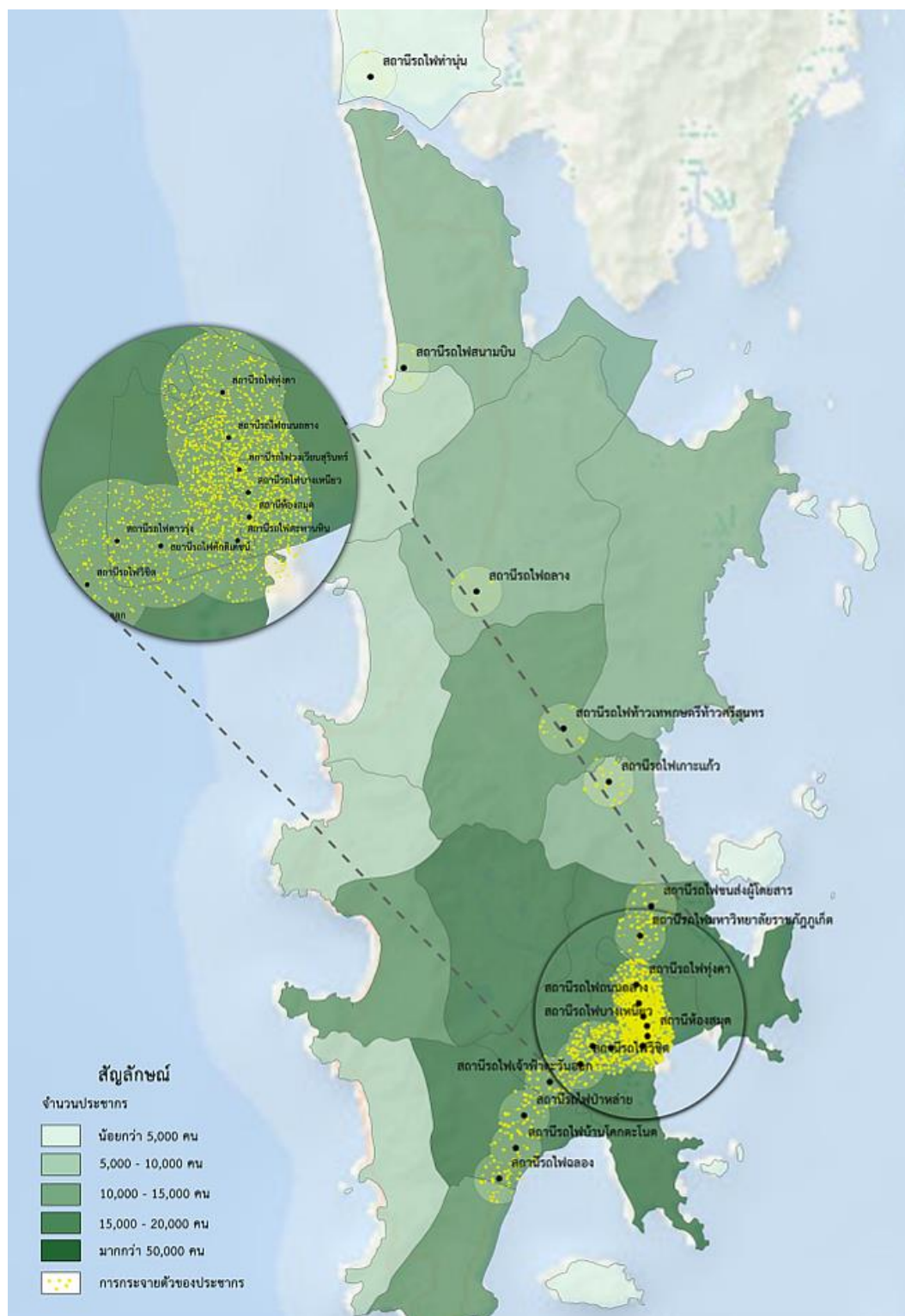
สำหรับรายละเอียดของสถานีทั้งหมดของโครงการซึ่งมีจำนวนทั้งสิ้น 24 สถานี แบ่งเป็น

- ระยะที่ 1 : ช่วงสถานีท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต - สถานีฉลอง จำนวน 21 สถานี ประกอบด้วย สถานีระดับพื้นดิน 19 สถานี สถานียกระดับ 1 สถานี และสถานีใต้ดิน 1 สถานี โดยมีรายละเอียดแต่ละสถานี ดังนี้

1. สถานีท่าอากาศยานภูเก็ต (สถานียกระดับ)	2. สถานีเมืองใหม่
3. สถานีโรงเรียนเมืองถลาง	4. สถานีถลาง (สถานีใต้ดิน)
5. สถานีอนุสาวรีย์ ท้าวเทพกระษัตรี ท้าวศรีสุนทร	6. สถานีเกาะแก้ว
7. สถานีขนส่ง	8. สถานีราชภัฏภูเก็ต
9. สถานีทุ่งคา	10. สถานีเมืองเก่า
11. สถานีหอนาฬิกา	12. สถานีบางเหนียว
13. สถานีห้องสมุดประชาชน	14. สถานีสะพานหิน
15. สถานีศักดิ์เดชน	16. สถานีดาวรุ่ง
17. สถานีวิชิต	18. สถานีเจ้าฟ้าตะวันออก
19. สถานีป่าหล่าย	20. สถานีโคกโดนด
21. สถานีฉลอง	
- ระยะที่ 2 : ช่วงจากสถานีท่าหนุน-สถานีเมืองใหม่ (แยกเข้าท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต) จำนวน 3 สถานี เป็นสถานีระดับดิน ได้แก่ สถานีท่าหนุน สถานีท่าฉัตรชัย และสถานีประตูเมืองภูเก็ต



รูปที่ 4.4-1 แผนที่แสดงแนวเส้นทางและตำแหน่งสถานี



รูปที่ 4.4-2 จำนวนประชากรในบริเวณพื้นที่รัศมี 500 เมตร รอบสถานีของโครงการ

สรุปที่ตั้งสถานีของโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ 1 ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต - ฉลอง จำนวนทั้งหมด 21 สถานี แสดงดังตารางที่ 4.4-1 โดยมีรายละเอียดของสถานีแต่ละแห่งดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4.4-1 สรุปที่ตั้งของสถานี โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ 1

ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต - ฉลอง

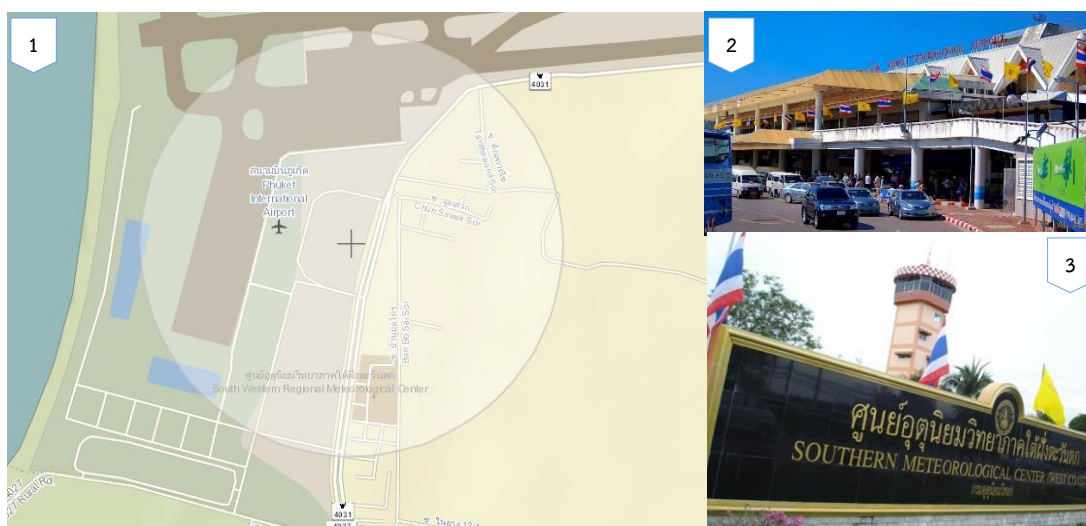
ลำดับที่	ชื่อสถานี	ระยะทาง ระหว่างสถานี (กม.)	สถานที่ใกล้เคียง
1	สถานีท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต	-	ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต
2	สถานีเมืองใหม่	5.70	โรงเรียนวัดเมืองใหม่
3	สถานีโรงเรียนเมืองกลาง	2.45	โรงเรียนเมืองกลาง
4	สถานีถลาง	5.00	โรงเรียนถลางพระนางสร้าง โรงพยาบาลถลาง
5	สถานีอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรี ท้าวศรีสุนทร	5.75	อนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรี ท้าวศรีสุนทร
6	สถานีเกาะแก้ว	2.80	โรงเรียนมุสลิมวิทยาภูเก็ต
7	สถานีขนส่ง	5.30	สถานีขนส่งจังหวัดภูเก็ต
8	สถานีมหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ต	1.00	มหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ต
9	สถานีทุ่งคา	2.00	โรงเรียนภูเก็ตวิทยาลัย โรงเรียนสตรีภูเก็ต
10	สถานีเมืองเก่า	1.00	สวนเฉลิมพระเกียรติ 72 พรรษา พิพิธภัณฑ์เพอรานากันนิทัศน์
11	สถานีหอนาฬิกา	0.60	หอนาฬิกาวงเวียนสุรินทร์
12	สถานีบางเหนียว	0.20	ตลาดเกษตร, ศาลเจ้าบางเหนียว
13	สถานีห้องสมุดประชาชน	0.50	ห้องสมุดประชาชนจังหวัดภูเก็ต
14	สถานีสะพานหิน	0.50	วิทยาลัยอาชีวศึกษาภูเก็ต
15	สถานีศักดิ์เดชน์	1.50	ศูนย์ราชการจังหวัดภูเก็ต
16	สถานีดาวรุ่ง	0.65	โรงเรียนดาวรุ่งวิทยา
17	สถานีวิชิต	0.75	โรงเรียนวัดเทพนิมิตร ตลาดนัดวัดเทพ
18	สถานีเจ้าฟ้าตะวันตก	1.40	หมู่บ้านภูเก็ตวิลล่า
19	สถานีป่าหยา	2.40	สวนสัตว์ภูเก็ต
20	สถานีโคกโดนด	1.10	โรงเรียนวัดลัทธิวนาราม
21	สถานีฉลอง	1.40	ห้าแยกฉลอง ท่าเรืออ่าวฉลอง

1) สถานีท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต

ตั้งอยู่ฝั่งสนามบินภูเก็ต บนถนนทางหลวงหมายเลข 4031 โดยรอบพื้นที่ข้างเคียงมีกิจกรรมพาณิชยกรรม อย่างเช่น โรงแรม ร้านอาหาร ธุรกิจบันเทิง ร้านเช่ารถ ยังมีศูนย์อุตุนิยมวิทยาภาคใต้ฝั่งตะวันตก ตั้งอยู่ในระยะไม่เกิน 500 เมตร

ลักษณะกายภาพของถนนบริเวณสถานี ด้านหน้าเป็นถนนทางหลวงหมายเลข 4031 เป็นถนน 4 ช่องจราจร(2 ช่องจราจรไปกลับ) บริเวณหน้าท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ตเป็นสามแยก มีสัญญาณจราจรเพื่อควบคุมการจราจรในบริเวณหน้าสนามบินสถานีท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ตสามารถเข้าถึงได้สะดวก

การเข้าถึงสถานี สามารถเข้าและออกสถานีจากถนนทางหลวงหมายเลข 4031 เชื่อมกับถนนเทพกระษัตรี(ทางหลวงหมายเลข 402) อยู่ห่างออกไปทางทิศตะวันออก และเรียบทางรันเวย์ของสนามบินนานาชาติภูเก็ต ยังสามารถใช้ทางหลวงหมายเลข 4026 ที่เชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 4031 และถนนเทพกระษัตรี



อธิบายรายละเอียด

รูปที่ 1 : รอบสถานี 500 เมตร

รูปที่ 3 : ศูนย์อุตุนิยมวิทยาภาคใต้ฝั่งตะวันตก

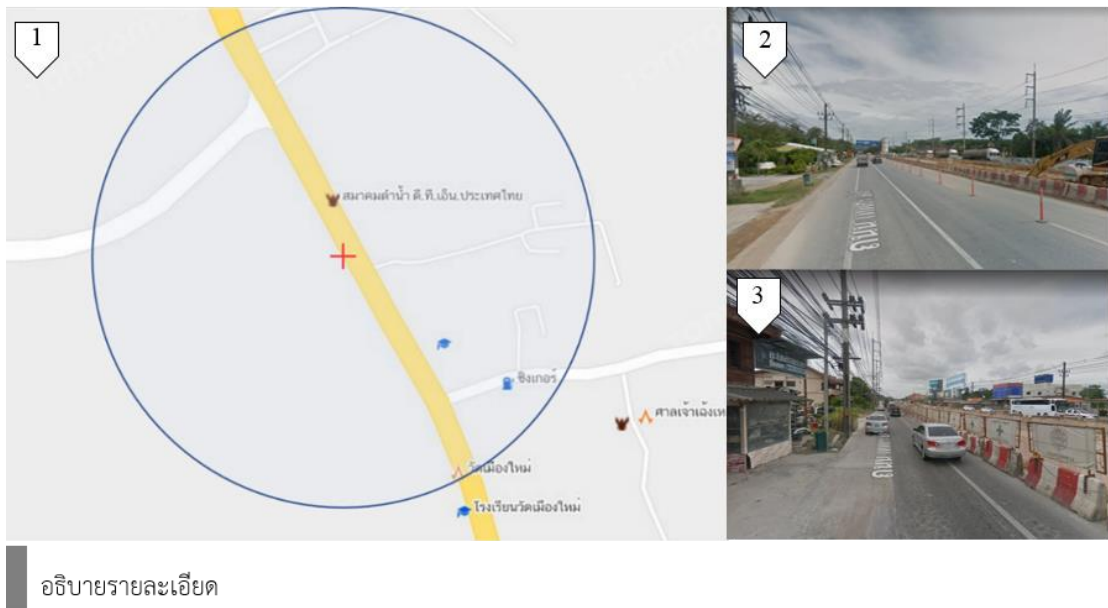
รูปที่ 2 : สนามบินนานาชาติภูเก็ต

รูปที่ 4.4-3 บริเวณสถานีท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต

2) สถานีเมืองใหม่

ตั้งอยู่บนถนนเทพกระษัตรี (ทางหลวงหมายเลข 402) ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นร้านค้า อาคารพาณิชย์ และที่พักอาศัย สถานที่สำคัญได้แก่ วัดเมืองใหม่

ลักษณะทางกายภาพถนนเทพกระษัตรี มี 6 ช่องจราจร (3 ช่องจราจรไป-กลับ) มีเกาะกลาง การเข้าถึงสถานีสามารถเข้าและออกสถานีจากทิศเหนือ-ใต้ตามแนวถนนกระษัตรี (ทางหลวงหมายเลข 402)



รูปที่ 1 : ระยะโดยรอบสถานี 500 เมตร

รูปที่ 2,3 : ถนนเทพกระษัตรีตามแนวเส้นทางโครงการและบริเวณตำแหน่งสถานี

รูปที่ 4.4-4 บริเวณสถานีเมืองใหม่

3) สถานีโรงเรียนเมืองกลาง

ตั้งอยู่บริเวณหน้าโรงเรียนเมืองกลางบนถนนเทพกระษัตรี (ทางหลวงหมายเลข 402) ใกล้กับบริเวณสามแยกเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 3029 ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่ใช้ในการเกษตร(สวนยางพารา) สถานศึกษา สถานที่ราชการ และที่พักอาศัย สถานที่สำคัญในบริเวณนี้ ได้แก่ โรงเรียนเมืองกลาง สถานีทดลองยางภูเก็ต ศูนย์วิจัยและพัฒนาการเกษตร ภูเก็ต หมู่บ้านการ์เด็นเพลส

ลักษณะทางกายภาพของถนนเทพกระษัตรีมี 6 ช่องจราจร (3 ช่องจราจรต่อทิศทาง) มีเกาะกลาง ส่วนทางหลวงหมายเลข 3029 มี 2 ช่องจราจร (1 ช่องจราจรต่อทิศทาง) ไม่มีเกาะกลาง โดยไม่ได้มีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก

การเข้าถึงสถานี อยู่ในระยะเดินของโรงเรียนเมืองกลางและสถานีทดลองยางภูเก็ต เส้นทางที่เข้าและออกสถานี ทางทิศเหนือ-ใต้ ได้แก่ ถนนเทพกระษัตรี ทางทิศตะวันตก ได้แก่ ถนน รก.3029



อธิบายรายละเอียด

รูปที่ 1 : ระยะโดยรอบสถานี 500 เมตร

รูปที่ 2 : ถนนเทพกระษัตรีตามแนวเส้นทางโครงการ (ทิศมุ่งเหนือ)

รูปที่ 3 : โรงเรียนเมืองกลาง

รูปที่ 4 : สถานีทดลองยางภูเก็ต

รูปที่ 5 : สามแยกทางเข้าโรงเรียนเมืองกลาง

รูปที่ 6 : ถนนหมายเลข รก.3029

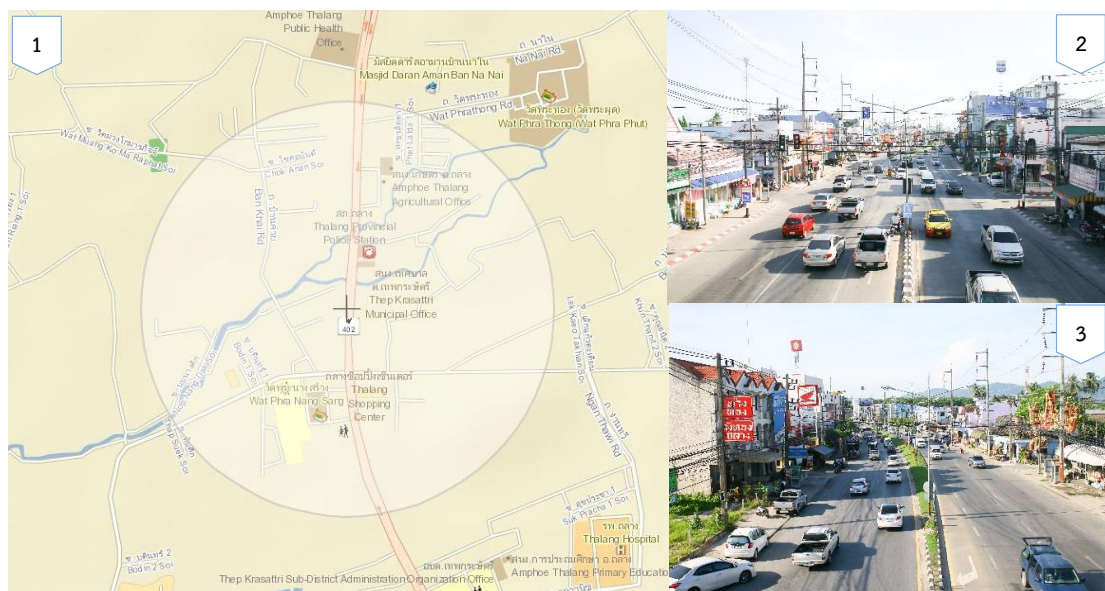
รูปที่ 4.4-5 บริเวณสถานีโรงเรียนเมืองกลาง

4) สถานีกลาง

ตั้งอยู่บนถนนเทพกระษัตรี ตำบลเทพกระษัตรี ใกล้กับสถานีตำรวจเมืองกลาง ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก ซึ่งเป็นตึกแถวและอาคารพาณิชย์เรียงตัวตามถนน และร้านค้าต่างๆ มากมาย สถานที่สำคัญที่อยู่บริเวณสถานีกลาง ได้แก่ สถานีตำรวจเมืองกลาง วัดพระนางสร้าง ตลาดเทศบาลกลางอยู่ทางด้านหลังวัดพระนางสร้าง โรงเรียนกลางวิทยา โรงพยาบาลกลาง

ลักษณะกายภาพเป็นถนนขนาด 6 ช่องทางจราจร (3 ช่องทางจราจรไปกลับ) มีสี่แยกอยู่ใกล้บริเวณสถานี ซึ่งมีถนนดอนจอมเฒ่า และถนนน้ำตกโดนไพร ตัดระหว่างกับถนนเทพกระษัตรี โดยควบคุมการจราจรด้วยสัญญาณไฟจราจรบริเวณสี่แยก

การเข้าถึงสถานีกลาง มีถนนเทพกระษัตรีที่เป็นถนนที่ผ่านตัวสถานีเป็นเส้นทางหลักที่จะเข้าสู่ตัวเมืองภูเก็ต ถนนดอนจอมเฒ่าตัดผ่านไปทางทิศตะวันตกซึ่งไปทางตลาดเทศบาลกลาง และถนนน้ำตกโดนไพรที่จะไปสู่สถานีพัฒนาและส่งเสริมการอนุรักษ์พันธุ์สัตว์ป่า เขาพระแทว



อธิบายรายละเอียด

- รูปที่ 1 : ระยะโดยรอบสถานี 500 เมตร
- รูปที่ 2 : แนวเส้นทางโครงการ (ทิศมุ่งเหนือ)
- รูปที่ 3 : แนวเส้นทางโครงการ (ทิศมุ่งใต้)
- รูปที่ 4 : วัดพระนางสร้าง

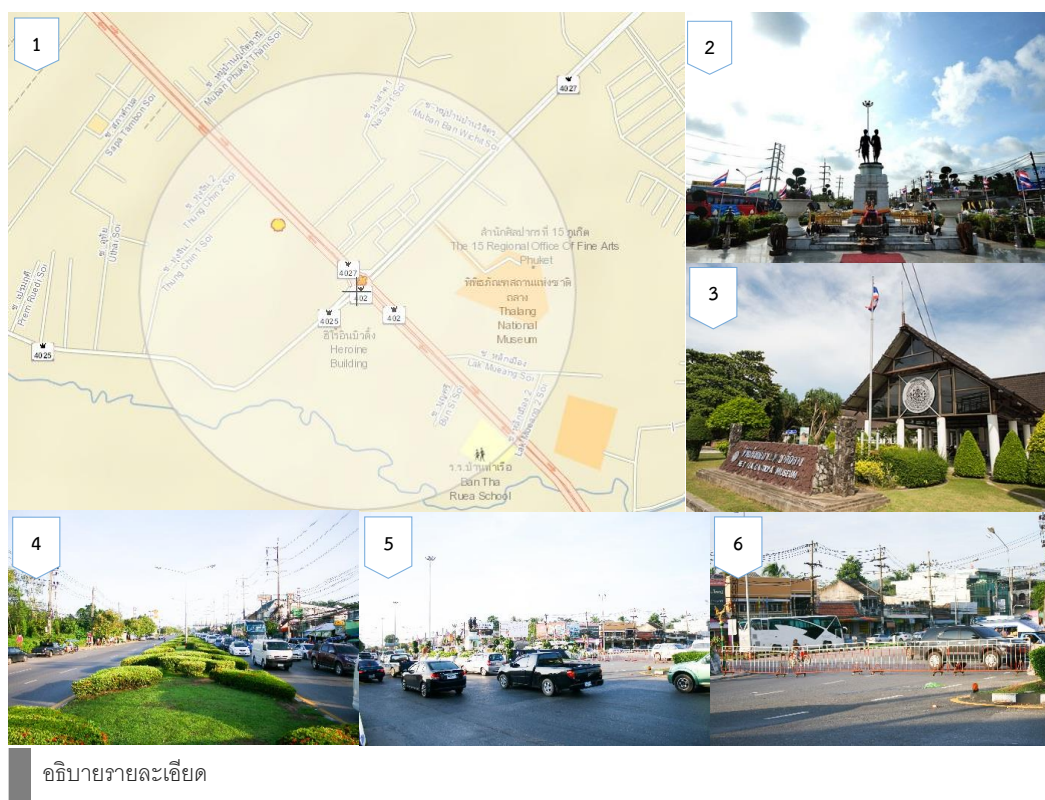
รูปที่ 4.4-6 บริเวณสถานีกลาง

5) สถานีอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรี ท้าวศรีสุนทร

ตั้งอยู่บนถนนเทพกระษัตรี สี่แยกท่าเรือ เป็นย่านที่สำคัญแห่งหนึ่งของภูเก็ต ประกอบด้วยพื้นที่ที่มีลักษณะของกิจกรรมที่หลากหลาย ได้แก่ อนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรี ท้าวศรีสุนทร พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติถลาง ตลาดสด รวมถึงอาคารพาณิชย์ ปั้มน้ำมันเชลล์ ร้านค้าต่างๆ

ลักษณะของถนน ถนนเทพกระษัตรีเป็น 6 ช่องจราจร (3 ช่องจราจรไปกลับ) มีเกาะกลางถนนทางหลวงหมายเลข 4027 เป็น 8 ช่องจราจร (4 ช่องจราจรไปกลับ) ไม่มีเกาะกลาง และถนนศรีสุนทร เป็น 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจรไปกลับ) ไม่มีเกาะกลาง มีวงเวียนอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรี ท้าวศรีสุนทรเป็นการควบคุมการจราจรโดยให้รถที่อยู่ในวงเวียนไปก่อน แต่ในช่วงเวลา 07.00 น. ถึง 09.30 น. และ 16.00 น. ถึง 20.30 น. จะมีการปิดการจราจรในวงเวียน โดยอนุญาตให้รถทางตรงผ่านบริเวณแยกได้เฉพาะทิศทางเหนือ-ใต้ และห้ามเลี้ยวขวาทุกทิศทาง ให้ใช้การกลับรถบนถนนเทพกระษัตรี

การเข้าถึงสถานี สามารถเข้าและออกสถานีได้จากถนนเทพกระษัตรี (ทางหลวงหมายเลข 402) เป็นถนนที่ตัดผ่านตัวสถานี ถนนศรีสุนทร (ถนนทางหลวงหมายเลข 4025) เชื่อมโยงไปยังหาดสุรินทร์ทางทิศตะวันตก และถนนทางหลวงหมายเลข 4027 ที่เชื่อมโยงไปยังหาดท่าหลาท.ปากลอก ทางทิศตะวันออก



อธิบายรายละเอียด

รูปที่ 1 : ระยะโดยรอบสถานี 500 เมตร

รูปที่ 2 : อนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรี ท้าวศรีสุนทร

รูปที่ 3 : พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติถลาง

รูปที่ 4,5,6 : การจราจรบริเวณแยก

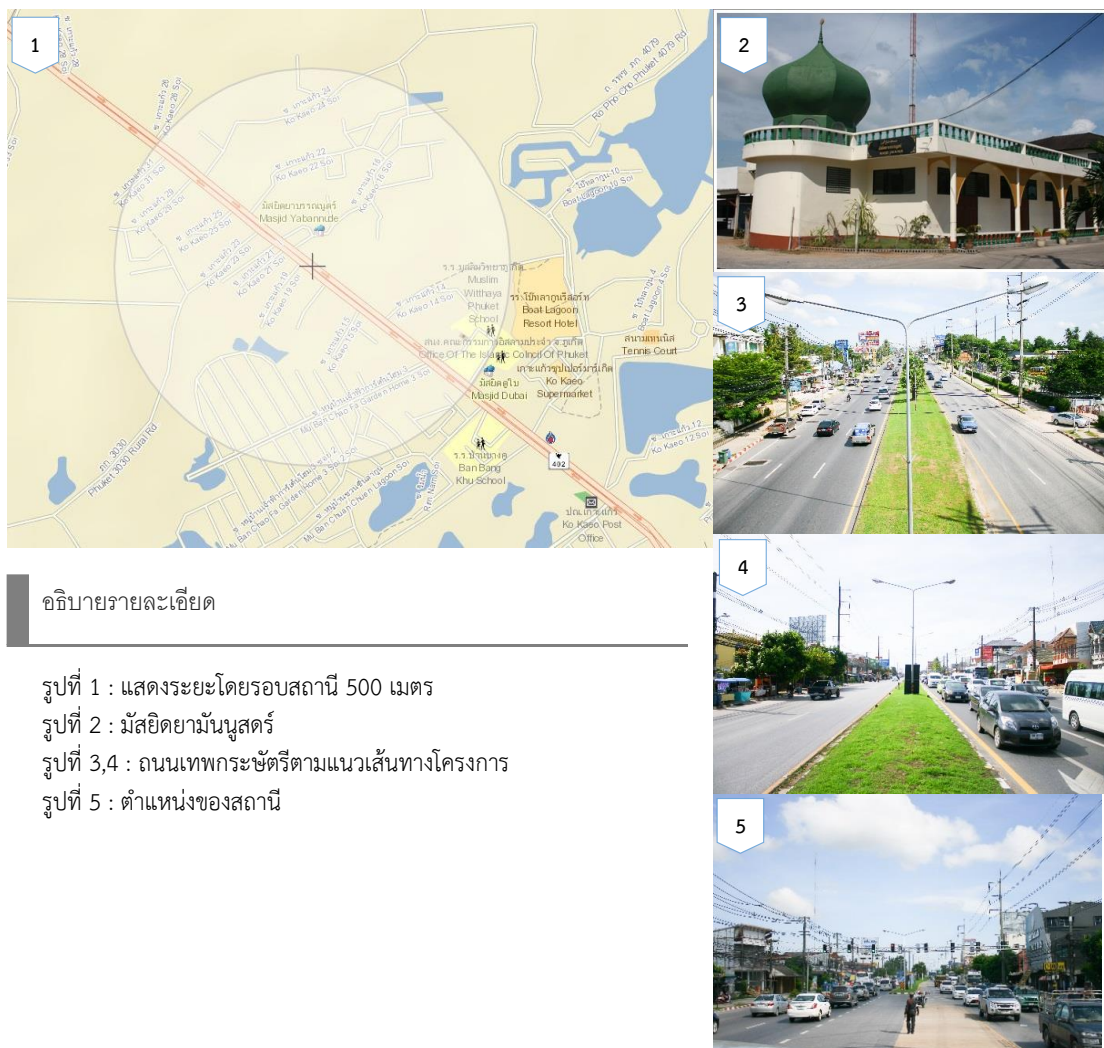
รูปที่ 4.4-7 บริเวณสถานีอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรี ท้าวศรีสุนทร

6) สถานีเกาะแก้ว

ตั้งอยู่บนถนนเทพกระษัตรี หรือทางหลวงหมายเลข 402 บริเวณโดยรอบสถานีเกาะแก้ว เป็นย่านชุมชนลักษณะของกิจกรรมที่หลากหลาย ได้แก่ พื้นที่ย่านพาณิชยกรรม ชุมชนที่พักอาศัย ธนาคาร มัสยิดยอมนันนุตร์ โรงเรียนมุสลิมวิทยาภูเก็ต สนง.คณะกรรมการอิสลามประจำ จ.ภูเก็ต

ลักษณะกายภาพถนน เป็นถนน 6 ช่องจราจร (3 ช่องจราจรไปกลับ) มีสัญญาณจราจรเป็นตัวควบคุมบริเวณทางแยก และให้สำหรับกัลลัรตส่วนใหญ่ รวมถึงเข้าและออกจากหมู่บ้านในบริเวณทางแยก เพื่อความปลอดภัยของคนพื้นที่

การเข้าถึงสถานี เข้าออกได้ทางถนนเทพกระษัตรี (ทางหลวงหมายเลข 402) โดยมีถนนสายรองที่เชื่อมต่อกับถนนเทพกระษัตรี ส่วนใหญ่เป็นถนนเข้าซอย เข้าหมู่บ้านในบริเวณสถานีเกาะแก้ว อย่างเช่น ถนนทางหลวงหมายเลข 3030 เข้าซอยเกาะแก้ว 23 ทางด้านตะวันตกเฉียงใต้ และ ถนนเข้าซอยเกาะแก้ว 16 ซึ่งผ่านมัสยิดยอมนันนุตร์ ทางด้านตะวันออกเฉียงเหนือ



อธิบายรายละเอียด

รูปที่ 1 : แสดงระยะโดยรอบสถานี 500 เมตร

รูปที่ 2 : มัสยิดยอมนันนุตร์

รูปที่ 3,4 : ถนนเทพกระษัตรีตามแนวเส้นทางโครงการ

รูปที่ 5 : ตำแหน่งของสถานี

รูปที่ 4.4-8 บริเวณสถานีเกาะแก้ว

7) สถานีสถานีขนส่งผู้โดยสารภูเก็ต แห่งที่ 2

ตั้งอยู่บนถนนเทพกระษัตรี หรือทางหลวงหมายเลข 402 ห่างจากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคจังหวัดภูเก็ตประมาณ 300 เมตรและห่างจากศูนย์บ่มเพาะวิสาหกิจของมหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ตประมาณ 400 เมตร สถานีขนส่งผู้โดยสารภูเก็ต แห่งที่ 2 สามารถรองรับการถ่ายส่งผู้โดยสารที่จะเดินทางข้ามจังหวัดหรือไปตามสถานที่ต่างๆ ในภูเก็ต บริเวณโดยรอบสถานี เป็นชุมชนที่พักอาศัย อาคารพาณิชย์กรรม ร้านซ่อมบำรุงรถยนต์ โชว์รูมรถยนต์ VOLVO ปั๊มน้ำมันเอชโซ

ลักษณะกายภาพ เป็นสามแยกจราจร เข้าสถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 2 เป็นถนน 6 ช่องจราจร (3 ช่องจราจรไป-กลับ) มีเกาะกลางถนน มีระบบสัญญาณไฟจราจรบริเวณหน้าสถานีขนส่งผู้โดยสารเพื่อให้สามารถเข้าและออกสถานีขนส่งได้สะดวกและปลอดภัย

การเข้าถึงสถานี สามารถเข้าและออกสถานีทางถนนเทพกระษัตรี (ถนนทางหลวงหมายเลข 402) และอยู่ใกล้กับสถานีขนส่งผู้โดยสารภูเก็ต แห่งที่ 2 และมีถนนสายรองที่เชื่อมโยงสถานีทางทิศใต้ห่างออกไปจากสถานีประมาณ 400 เมตร คือ ถนนประชาสามัคคีที่จะสามารถเชื่อมไปยังถนนเฉลิมพระเกียรติรัชกาลที่ 9



อธิบายรายละเอียด

- รูปที่ 1 : ระยะโดยรอบสถานี 500 เมตร
- รูปที่ 2 : สถานีขนส่งผู้โดยสารภูเก็ต แห่งที่ 2
- รูปที่ 3 : สามแยกหน้าสถานีขนส่งผู้โดยสารภูเก็ต
- รูปที่ 4 : แนวเส้นทางโครงการ และบริเวณตำแหน่งที่ตั้งสถานี

รูปที่ 4.4-9 บริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสารภูเก็ต แห่งที่ 2

8) สถานีมหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ต

ที่ตั้งอยู่ในตำบลรัษฎา อำเภอเมือง จังหวัดภูเก็ต บริเวณแยกจุดตัดระหว่างถนนเทพกระษัตรี กับ ถนนประจักษ์ ซึ่งเป็นถนนที่ใช้เดินทางเข้าสู่มหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ต ห่างจากสถานีมหาวิทยาลัยราชภัฏฯ ประมาณ 250 เมตร บริเวณโดยรอบสถานี มีลักษณะของกิจกรรมที่หลากหลาย ได้แก่ ห้างสรรพสินค้า (บิ๊กซี) ชุมชนที่พักอาศัย และคอนโดมิเนียม รวมถึง รพ.มิชชั่นภูเก็ต และ ศูนย์ TOYOTA

ลักษณะกายภาพบริเวณสถานีราชภัฏภูเก็ต เป็นสี่แยก ที่ตัดกันระหว่างถนนเทพกระษัตรีกับ ถนนประจักษ์ (ถนนเข้ามหาวิทยาลัยราชภัฏฯ) กำหนดให้เดินรถทางเดียว และถนนรักษานูสรณ์ ควบคุมการจราจรด้วยสัญญาณไฟจราจร

การเข้าถึงสถานี ในแนวเหนือ-ใต้ผ่านทางถนนเทพกระษัตรี ส่วนทางตะวันออก-ตะวันตก ผ่านทางถนนรักษานูสรณ์ ทางทิศตะวันออกถัดออกไปประมาณ 500 เมตรเป็นถนนกาญจนาอุทิศ ที่เชื่อมต่อกับถนนเยาวราช ซึ่งเป็นถนนที่รองรับการเข้าออกของมหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ต



อธิบายรายละเอียด

- รูปที่ 1 : ระยะโดยรอบสถานี 500 เมตร
- รูปที่ 2 : โรงพยาบาลมิชชั่นภูเก็ต
- รูปที่ 3 : ห้างสรรพสินค้า Big C
- รูปที่ 4 : ถนนแยกเข้าถนนรักษานูสรณ์
- รูปที่ 5 : ถนนเทพกระษัตรีตามแนวเส้นทางโครงการ และบริเวณตำแหน่งของสถานี

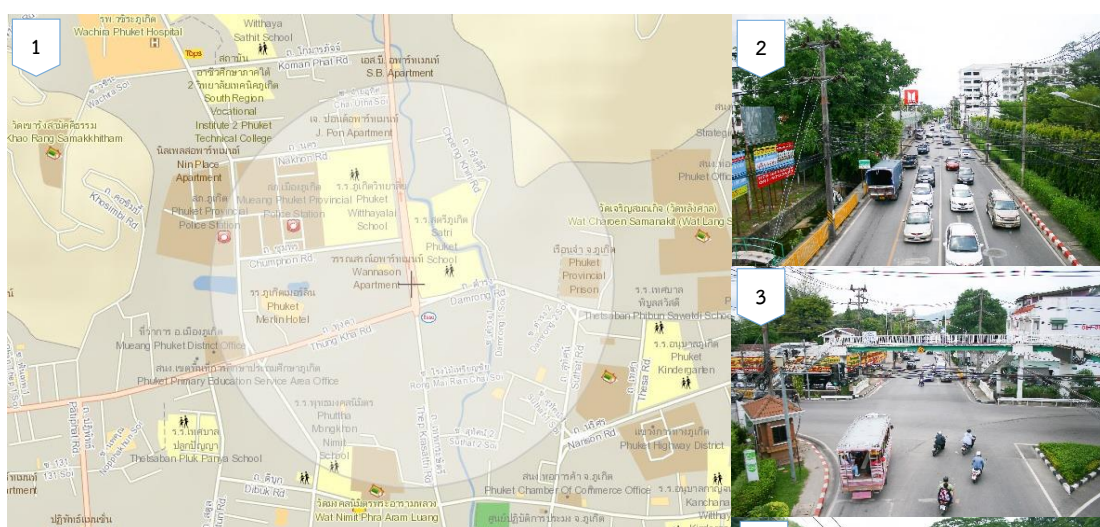
รูปที่ 4.4-10 บริเวณสถานีมหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ต

9) สถานีทุ่งคา

ตั้งอยู่บริเวณสี่แยกระหว่างถนนกระษัตริ กับถนนทุ่งคา/ถนนดำรง ซึ่งอยู่ใกล้พื้นที่สถานศึกษา ได้แก่ ร.ร.สตรีภูเก็ต ร.ร.ภูเก็ตวิทยา ร.ร.พิบูลสวัสดิ์ และ สถานที่ราชการที่ถัดออกมาจากสถานี ไม่เกิน 500 เมตร ได้แก่ ที่ว่าการ อ.เมืองภูเก็ต สภ.เมืองภูเก็ต เรือนจำภูเก็ต รวมถึงกิจการเชิงพาณิชย์ ได้แก่ บริษัท อีซูซู อินดามันเซลล์ บัมน้ำมัน ร้านค้าต่างๆ

ลักษณะกายภาพบริเวณถนน เป็นสี่แยก ไม่มีเกาะกลางถนน ควบคุมการจราจรด้วยสัญญาณไฟจราจร

การเข้าถึงสถานี อยู่ในระยะเดินของโรงเรียนขนาดใหญ่ของจังหวัด 2 แห่ง และสถานีตำรวจภูธรเมืองภูเก็ตเส้นทางที่จะเข้าและออกสถานีทางทิศเหนือ-ใต้ ได้แก่ ถนนเทพกระษัตรี ส่วนทิศตะวันออก ได้แก่ ถนนทุ่งคา และถนนชุมพร และทิศตะวันตก ได้แก่ ถนนดำรง



อธิบายรายละเอียด

- รูปที่ 1 : ระยะโดยรอบสถานี 500 เมตร
- รูปที่ 2 : ถนนเทพกระษัตรีตามแนวเส้นทางโครงการ และบริเวณตำแหน่งสถานี
- รูปที่ 3 : สี่แยกโรงเรียนสตรีภูเก็ต
- รูปที่ 4 : ถนนดำรง

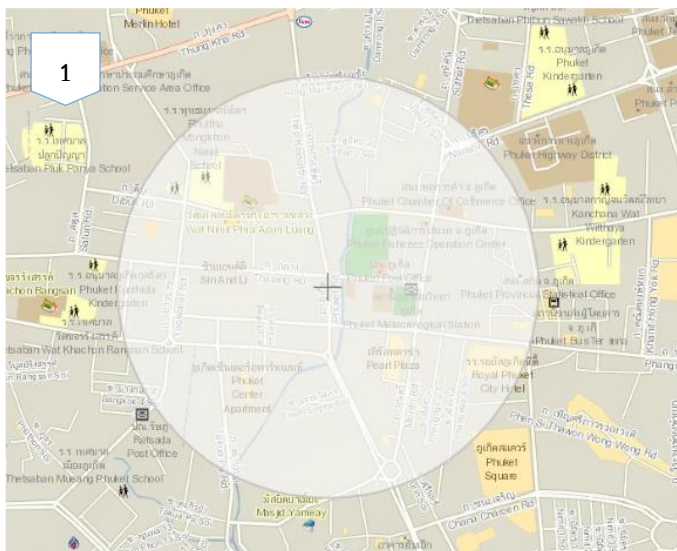
รูปที่ 4.4-11 บริเวณสถานีทุ่งคา

10) สถานีเมืองเก่า

ที่ตั้งอยู่บริเวณสี่แยกแควน้ำ ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก ซึ่งมีลักษณะเป็นตึกแถวและอาคารพาณิชย์เรียงตัวตามถนน และร้านค้าต่างๆ มากมาย รวมทั้งบริเวณถนนกลางนี้มีการจัดเป็นถนนคนเดินภูเก็ต ตลาดใหญ่ทุกวันอาทิตย์ เวลา 13.00-24.00 น. โดยในช่วงเวลาที่จัดงานถนนกลางจะปิดช่องทางการจราจร และให้รถทุกคันย้ายรถออกจากถนนกลาง ถัดจากสถานีถนนกลางเป็นสวนเฉลิมพระเกียรติ 72 พรรษามหาราชนิ พุทธศักราช 2547

ลักษณะกายภาพบริเวณถนนเป็นสี่แยก ระหว่างถนนเทพกษัตรี กับถนนกลาง ไม่มีเกาะกลาง ควบคุมการจราจรด้วยสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก อนุญาตในรถเคลื่อนที่ได้ในทิศทางเดียว และมีช่องสำหรับจอดรถยนต์และรถจักรยานยนต์บริเวณไหล่ทาง

การเข้าถึงสถานี สามารถเข้าและออกสถานีจากตำแหน่งที่ตั้งของสถานีอยู่ใจกลางเมืองภูเก็ต และเป็นจุดที่มีกิจกรรมถนนคนเดินภูเก็ต-ตลาดใหญ่ทุกวันอาทิตย์ บนถนนกลาง สามารถเข้าและออกสถานีได้หลายทิศทาง คือ จากทางทิศเหนือใช้ถนนภูเก็ต จากทิศตะวันออกจะมีถนนที่ขนานกับถนนภูเก็ตคือถนนมนตรี ซึ่งมีถนนที่ตัดเข้ามายังสถานีได้สองเส้นทางคือถนนตีบุก กับถนนกลาง ส่วนจากทิศใต้คือถนนภูเก็ต และทิศตะวันตกคือถนนกลาง ถนนพังงา (เชื่อมกับถนนยาวราช)



อธิบายรายละเอียด

- รูปที่ 1 : ระยะโดยรอบสถานี 500 ม.
- รูปที่ 2 : บริเวณตำแหน่งสถานี
- รูปที่ 3 : ถนนกลาง (ช่วงปิดการจราจร)
- รูปที่ 4 : ช่องให้สำหรับจอดรถข้างทาง



รูปที่ 4.4-12 บริเวณสถานีเมืองเก่า

11) สถานีหอนาฬิกา

ที่ตั้งอยู่บริเวณวงเวียนหอนาฬิกา (วงเวียนสุรินทร์) ถัดออกมาจากทิศใต้ประมาณ 50 เมตร ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นที่อยู่อาศัย ร้านค้าต่างๆ สำหรับสถานที่สำคัญ ได้แก่ วงเวียนสุรินทร์ (หอนาฬิกา) โรงแรมเมโทปอล ศาลเจ้าฮกหวนกัง

ลักษณะของถนน เป็น 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจรไปกลับ) ช่วงจราจรในวงเวียนเป็น 2 ช่องจราจร โดยให้รถในวงเวียนไปก่อน ตามแนวนถนนกึ่งตอนกลางให้รถจักรยานยนต์และรถยนต์สามารถจอดข้างทางได้โดยมีเส้นจราจรกำกับไว้

การเข้าถึงสถานี ตำแหน่งที่ตั้งของสถานีหอนาฬิกา มีถนนกึ่งเป็นเส้นทางหลักที่ผ่านสถานี โดยมีโครงข่ายที่เข้าถึงสถานี ได้แก่ ถนนมนตรี (จากทิศเหนือ) ถนนสุรินทร์ (จากทิศใต้) ถนนตลิ่งชัน (จากทิศตะวันตก)



อธิบายรายละเอียด

- รูปที่ 1 : ระยะโดยรอบสถานี 500 เมตร
- รูปที่ 2 : ศาลเจ้าฮกหวนกัง
- รูปที่ 3 : วงเวียนหอนาฬิกา (วงเวียนสุรินทร์)
- รูปที่ 4 : แนวเส้นทางโครงการตามแนวนถนนกึ่ง

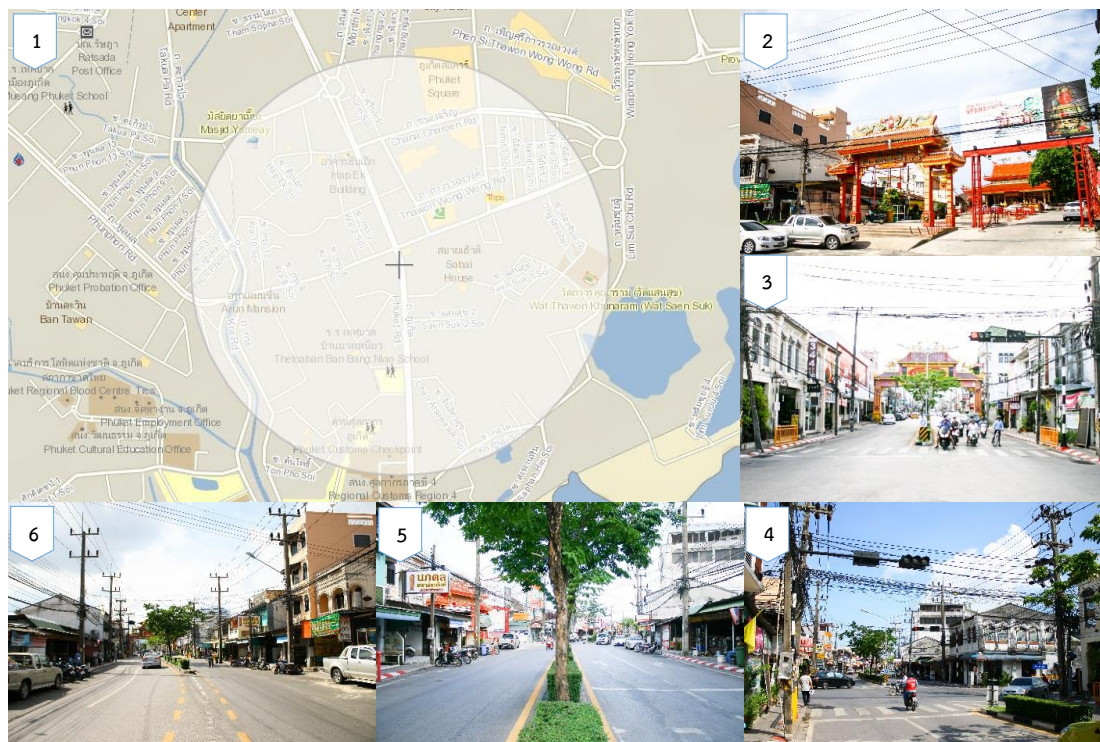
รูปที่ 4.4-13 บริเวณสถานีหอนาฬิกา

12) สถานีบางเหนียว

ตั้งอยู่ในตำบลตลาดใหญ่ บนถนนสายภูเก็ต ห่างจากสี่แยกบางเหนียว ใกล้กับมูลนิธิเทพราศี ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นลักษณะเป็นตึกแถว และอาคารพาณิชย์กระจายอยู่ทั้งสองฝั่งฟากของถนน สถานที่สำคัญในบริเวณนี้ ได้แก่ มูลนิธิเทพราศี ห้างสรรพสินค้า (โรบินสัน) ตลาดเกษตร

ลักษณะกายภาพบริเวณถนน เป็นถนน 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจรไป-กลับ) มีเกาะกลาง มีการควบคุมการจราจรด้วยสัญญาณไฟจราจรบริเวณสี่แยกบางเหนียว ซึ่งมีถนนอ้อมซิมผ่าย และถนนกระ ตัดผ่าน

การเข้าถึงสถานี สามารถเข้าและออกสถานี จากทิศตะวันออกทางถนนอ้อมซิมผ่ายที่จะสามารถเชื่อมไปยังห้างสรรพสินค้า (โรบินสัน) ตลาดเกษตรได้สะดวก จากทิศตะวันตกถนนกระ เชื่อมต่อกับถนนเจ้าฟ้าตะวันออก



อธิบายรายละเอียด

รูปที่ 1 : ระยะโดยรอบสถานี 500 เมตร

รูปที่ 2 : มูลนิธิเทพราศี

รูปที่ 3,4 : สี่แยกบางเหนียว

รูปที่ 5,6 : แนวเส้นทางโครงการตามแนวถนนภูเก็ต และบริเวณตำแหน่งสถานี

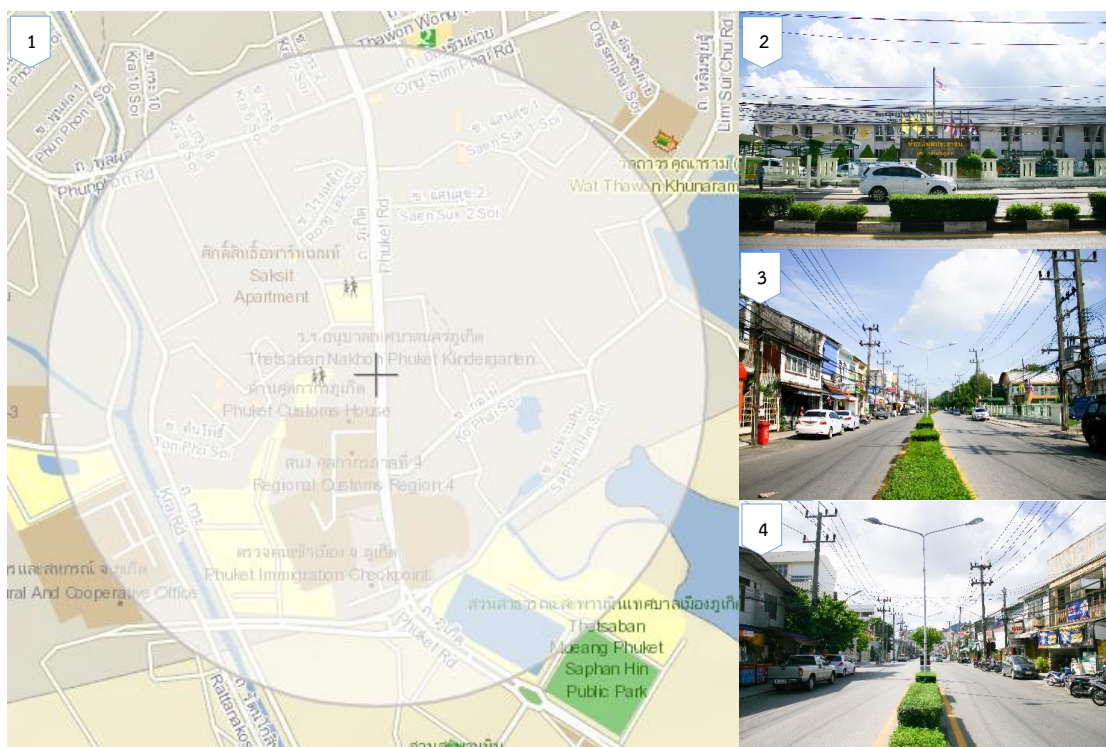
รูปที่ 4.4-14 บริเวณสถานีบางเหนียว

13) สถานีห้องสมุดประชาชนจังหวัดภูเก็ต

ตั้งอยู่ด้านหน้าห้องสมุดประชาชนจังหวัดภูเก็ต พื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟเป็นบ้านพักที่อยู่อาศัย ร้านค้า สถานศึกษา สถานที่ราชการ สถานที่สำคัญ ได้แก่ โรงเรียนเทศบาลบางเหนียว สำนักงานศิลปากรภาคที่ 4 ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเทศบาลนครภูเก็ต 1 และห้องสมุดประชาชนจังหวัดภูเก็ต

ลักษณะกายภาพถนนภูเก็ตเป็นถนน 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจรไปกลับ) มีเกาะกลาง ตามแนวถนนภูเก็ตอนุญาตให้รถจักรยานยนต์และรถยนต์ สามารถจอดข้างทางได้โดยมีเส้นกำกับ

การเข้าถึงสถานี สามารถเข้าถึงได้จากถนนภูเก็ต ซึ่งตัดผ่านตัวสถานี และมีถนนสายรองที่เชื่อมต่อกับถนนภูเก็ต เช่น ถนนกอไผ่ ทางทิศตะวันออก



อธิบายรายละเอียด

รูปที่ 1 : ระยะโดยรอบสถานี 500 เมตร

รูปที่ 2 : ห้องสมุดประชาชนจังหวัดภูเก็ต

รูปที่ 3,4 : แนวเส้นทางโครงการตามแนวถนนภูเก็ต และบริเวณตำแหน่งของสถานี

รูปที่ 4.4-15 บริเวณสถานีห้องสมุดประชาชนจังหวัดภูเก็ต

14) สถานีสะพานหิน

ที่ตั้งสถานีสะพานหินตั้งอยู่ด้านหน้าวิทยาลัยอาชีวภูเก็ต การใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นสถานศึกษา สถานที่ราชการ ได้แก่ วิทยาลัยอาชีวภูเก็ต วิทยาลัยสารพัดช่างภูเก็ต สำนักงานขนส่งจังหวัดภูเก็ต สถานีวิทยุเสียงจากทหารเรือ 3 ภูเก็ต

ลักษณะกายภาพถนน เป็นถนน 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจรไปกลับ) มีเกาะกลาง มีสัญญาณไฟจราจรควบคุมจราจรบริเวณสี่แยกสะพานมหาชนก ซึ่งมีถนนกระ และซอยรัตนโกสินทร์ ตัดผ่านสี่แยก แนวเส้นทางช่วงนี้ใช้ถนนแนวใหม่ที่กำลังสร้างของกรมทางหลวงชนบท ผ่านบริเวณคลองเกาะผี ตำบลวิชิต, ตลาดเหนือ อำเภอเมืองจังหวัดภูเก็ต ซึ่งจะเชื่อมโยงไปยังซอยศักดิ์เดช 7

การเข้าถึงสถานี สามารถเข้าและออกสถานีจากตำแหน่งที่ตั้งของสถานีห่างจากสี่แยกสะพานหินไปทางทิศตะวันตกประมาณ 250 เมตร โดยมีถนนที่ตัดผ่านสี่แยกสะพานหิน ได้แก่ ถนนภูเก็ต ถนนสะพานหิน ซึ่งจะต้องรอสัญญาณไฟจราจรเพื่อเข้ามายังตัวสถานี นอกจากนั้นถัดออกไปจากสถานีไปทางตะวันตกประมาณ 100 เมตร จะมีสะพานมหาชนก ที่มีถนนกระ และถนนรัตนโกสินทร์ 200 ปี ตัดผ่านเหนือใต้ของสะพานมหาชนก



อธิบายรายละเอียด

รูปที่ 1 : ระยะโดยรอบสถานี 500 เมตร

รูปที่ 2,3 : แนวเส้นทางโครงการ และบริเวณตำแหน่งสถานี

รูปที่ 4 : เขตก่อสร้างถนนตัดใหม่ของกรมทางหลวงชนบท

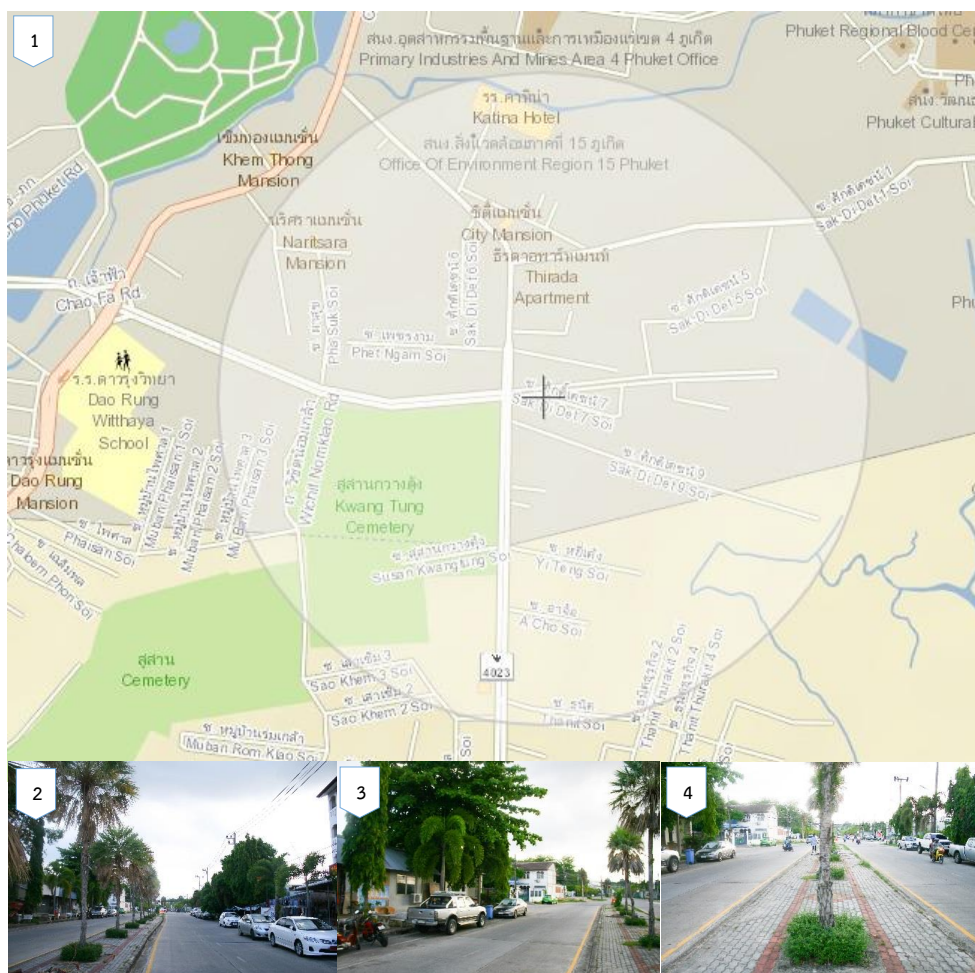
รูปที่ 4.4-16 บริเวณสถานีสะพานหิน

15) สถานีศักดิ์เดชน์

ที่ตั้งอยู่ศักดิ์เดชน์ ซอย 7 ต.ตลาดเหนือ ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดิน ส่วนใหญ่เป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยถึงปานกลาง เป็นบ้านทาวน์เฮ้าส์ พื้นที่รกร้าง

ลักษณะกายภาพของถนน เป็นถนน 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจรไปกลับ) มีเกาะกลาง มีการควบคุมการจราจรตรงสี่แยก ด้วยสัญญาณไฟจราจร ซึ่งเป็นสี่แยกระหว่าง ถนนศักดิ์เดชน์ กับ ถนนศักดิ์เดชน์ ซอย 7 (เชื่อมโยกับถนนเจ้าฟ้าตะวันออก)

การเข้าถึงสถานี สามารถเข้าและออกสถานี จากทิศเหนือตามเส้นทางถนนศักดิ์เดชน์ (ทางหลวงหมายเลข 4023) เชื่อมต่อกับถนนเจ้าฟ้าตะวันออก (ทางหลวงหมายเลข 4021) จากทิศตะวันตกตามเส้นทางจากสี่แยกดาวรุ่งเข้ามายังถนนศักดิ์เดชน์ซอย 7 ระยะทางประมาณ 700 เมตร จากทิศใต้ตามถนนศักดิ์เดชน์ (ทางหลวงหมายเลข 4023) ส่วนจากทิศตะวันออกสามารถใช้ถนนตามโครงการ ถนนยกระดับสายคลองเกาะผี ตำบลวิชิต ตลาดเหนือ อำเภอเมือง จังหวัดภูเก็ต ที่กำลังดำเนินการอยู่ในขณะนี้



อธิบายรายละเอียด

รูปที่ 1 : ระยะโดยรอบสถานี 500 เมตร

รูปที่ 2,3,4 : แนวเส้นทางโครงการ และบริเวณตำแหน่งที่ตั้งสถานี

รูปที่ 4.4-17 บริเวณสถานีศักดิ์เดชน์

16) สถานีตำรวจ

ตั้งอยู่บริเวณหน้าโรงเรียนตำรวจวิทยา บนถนนเจ้าฟ้าตะวันออก มีสถานที่สำคัญ ได้แก่ โรงเรียนตำรวจวิทยา โชว์รูม TOYOTA และหมู่บ้าน Phuket Villa

ลักษณะกายภาพถนน ถนนเจ้าฟ้าตะวันออกเป็นถนน 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจรไปกลับ) ไม่มีเกาะกลางในแต่มีปริมาณจราจรหนาแน่นในช่วงเวลาเร่งด่วน เนื่องจากมีโรงเรียนตั้งอยู่ใกล้บริเวณทางแยก และทางเข้าโรงเรียน (ประตู 4) และมีหมู่บ้าน Phuket Villa ตั้งอยู่ฝั่งตรงข้าม

สำหรับการเข้าถึงสถานี สามารถเข้าและออกสถานีจากทิศเหนือและทิศใต้ของสถานีด้วยถนนเจ้าฟ้าตะวันออกและถนนตัดผ่านไปทางตะวันตก (มุ่งไปถนนเจ้าฟ้าตะวันตก) ส่วนจากทิศตะวันตกตามถนนศักดิ์เดช ซอย 7 ที่เชื่อมต่อกับถนนศักดิ์เดช



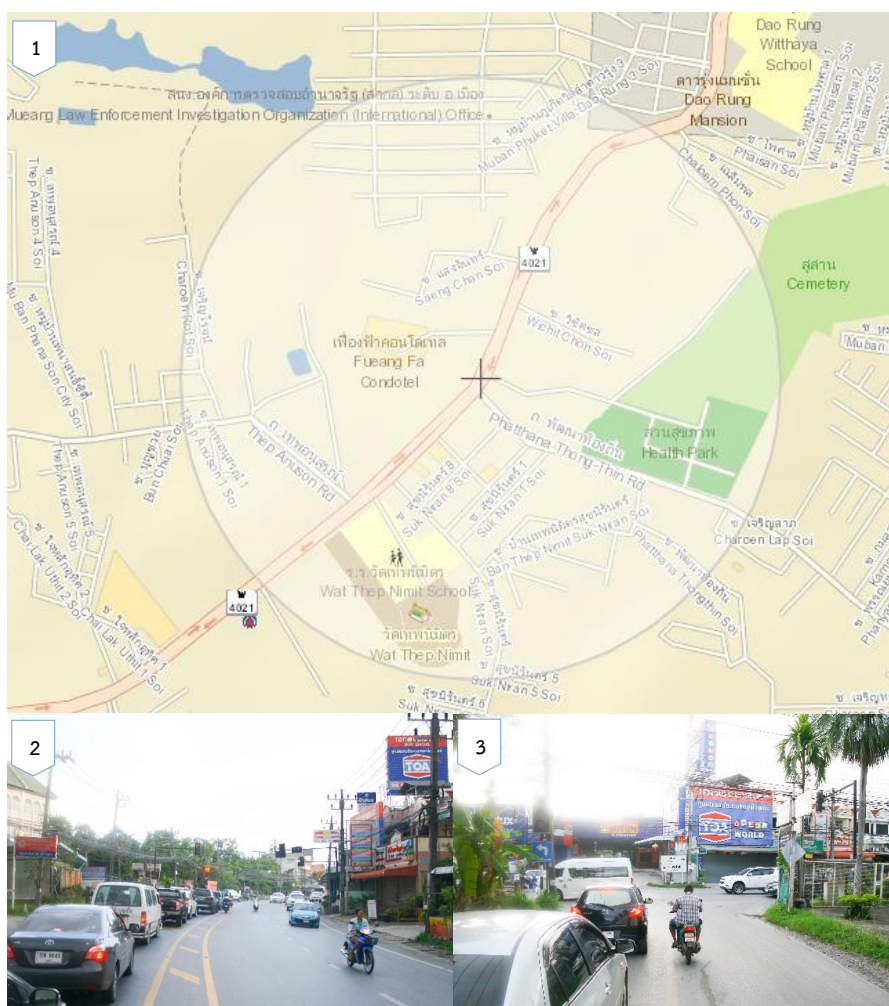
รูปที่ 4.4-18 บริเวณสถานีตำรวจ

17) สถานีวีซีดี

ตั้งอยู่หน้าเทศบาลตำบลวิชัย ใกล้บริเวณทางแยกระหว่างถนนเจ้าฟ้าตะวันออก กับ ถนนพัฒนาท้องถิ่น ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นตึกแถว อาคารพาณิชย์ ร้านค้าต่างๆ สถานที่สำคัญ ได้แก่ ศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเทศบาลตำบลวิชัย โรงเรียนเทพนิมิต ส่วนอ่าวมะขาม และพิพิธภัณฑสถานวิชัย (เลี้ยวเข้าถนนพัฒนาท้องถิ่น)

ลักษณะกายภาพถนน ถนนเจ้าฟ้าตะวันออกเป็นถนน 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจรไปกลับ) ส่วนถนนพัฒนาท้องถิ่น เป็น 2 ช่องจราจร (1 ช่องจราจรไปกลับ)

การเข้าถึงสถานี สามารถเข้าและออกสถานี จากทิศเหนือ-ทิศใต้ตามแนวถนนเจ้าฟ้าตะวันออก (ทางหลวงหมายเลข 4021) ตลอดแนวเส้นทางมีถนนสายรองที่เชื่อมต่อไปยังกับหมู่บ้าน สถานีที่ท่องเที่ยว สถานที่ราชการ ที่จะสามารถเข้าถึงสถานีวีซีดีได้สะดวก



อธิบายรายละเอียด

รูปที่ 1 : แสดงระยะโดยรอบสถานี 500 เมตร

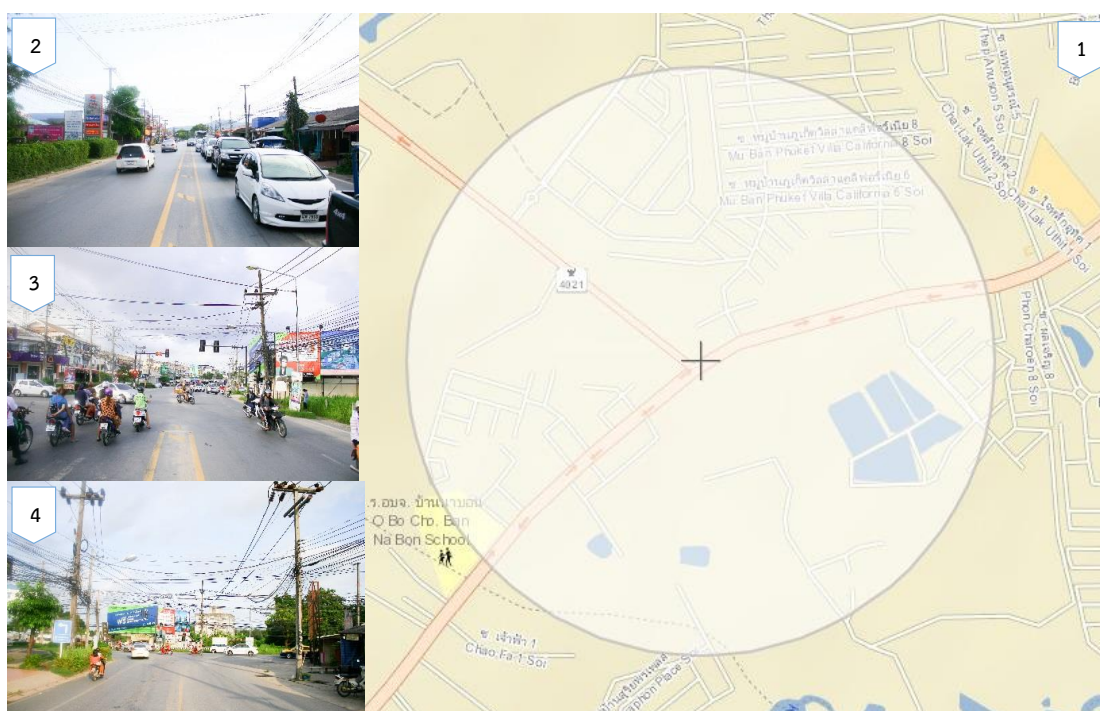
รูปที่ 2,3 : แนวเส้นทางโครงการตามแนวถนนเจ้าฟ้าตะวันออก และบริเวณตำแหน่งที่ตั้งสถานี

รูปที่ 4.4-19 บริเวณสถานีวีซีดี

18) สถานีเจ้าฟ้าตะวันออก

สถานีตั้งอยู่บนถนนเจ้าฟ้าตะวันออก ใกล้กับทางแยกระหว่างถนนเจ้าฟ้าตะวันออก กับถนนทางหลวงหมายเลข 4021 พื้นที่โดยรอบสถานีเป็นอาคารพาณิชย์ ตึกแถว ธนาคาร ร้านค้าต่างๆ ลักษณะกายภาพถนน ถนนเจ้าฟ้าตะวันออกเป็น 4 ช่องทางจราจร (2 ช่องทางจราจรไปกลับ) ส่วนถนนทางหลวงหมายเลข 4021 เป็นถนน 2 ช่องจราจร (ไปกลับ) เป็นเส้นทางที่สามารถเชื่อมกับถนนเจ้าฟ้าตะวันตก

การเข้าถึงสถานี สามารถเข้าและออกสถานีได้จากถนนเจ้าฟ้าตะวันออก (ทางหลวงหมายเลข 4021) ที่มีเส้นทางตัดผ่านสถานีโดยตรง และทางหลวงหมายเลข 4021 ที่เชื่อมกับถนนเจ้าฟ้าตะวันตก (ทางหลวงหมายเลข 4022) ที่อยู่ทางทิศตะวันตก



อธิบายรายละเอียด

รูปที่ 1 : ระยะโดยรอบสถานี 500 เมตร

รูปที่ 2,3 : แนวเส้นทางโครงการตามแนวถนนเจ้าฟ้าตะวันออก และบริเวณตำแหน่งที่ตั้งสถานี

รูปที่ 4.4-20 บริเวณสถานีเจ้าฟ้าตะวันออก

19) สถานีป่าหลาย

ตั้งอยู่ที่ตำบลคลอง แยกทางเข้าสวนสัตว์ภูเก็ต (ซอยป่าหลาย) ลักษณะพื้นที่โดยรอบเป็นย่านชุมชนหนาแน่น มีร้านค้าต่างๆ

ลักษณะกายภาพถนนเข้าฟ้าตะวันออกเป็น 4 ช่องทางจราจร (2 ช่องทางจราจรไปกลับ) ส่วนถนนเข้าซอยป่าหลายเป็นถนน 1 ช่องจราจรไปกลับ

การเข้าถึงสถานี สามารถเข้าและออกสถานีได้จากถนนเข้าฟ้าตะวันออก (ทางหลวงหมายเลข 4021) เป็นเส้นทางตัดผ่านสถานีโดยตรง นอกจากนี้มีถนนซอยป่าหลายที่จะสามารถรองรับการเดินทางจากสวนสัตว์ภูเก็ตมายังสถานีป่าหลาย



อธิบายรายละเอียด

รูปที่ 1 : แสดงระยะโดยรอบสถานี 500 เมตร

รูปที่ 2 : บริเวณทางแยก เข้าสู่สวนสัตว์ภูเก็ต

รูปที่ 3 : เส้นทางเข้าสู่สวนสัตว์ภูเก็ต (ซอยป่าหลาย)

รูปที่ 4 : บริเวณทางแยก เข้าสู่สวนสัตว์ภูเก็ต

รูปที่ 5 : สวนสัตว์ภูเก็ต

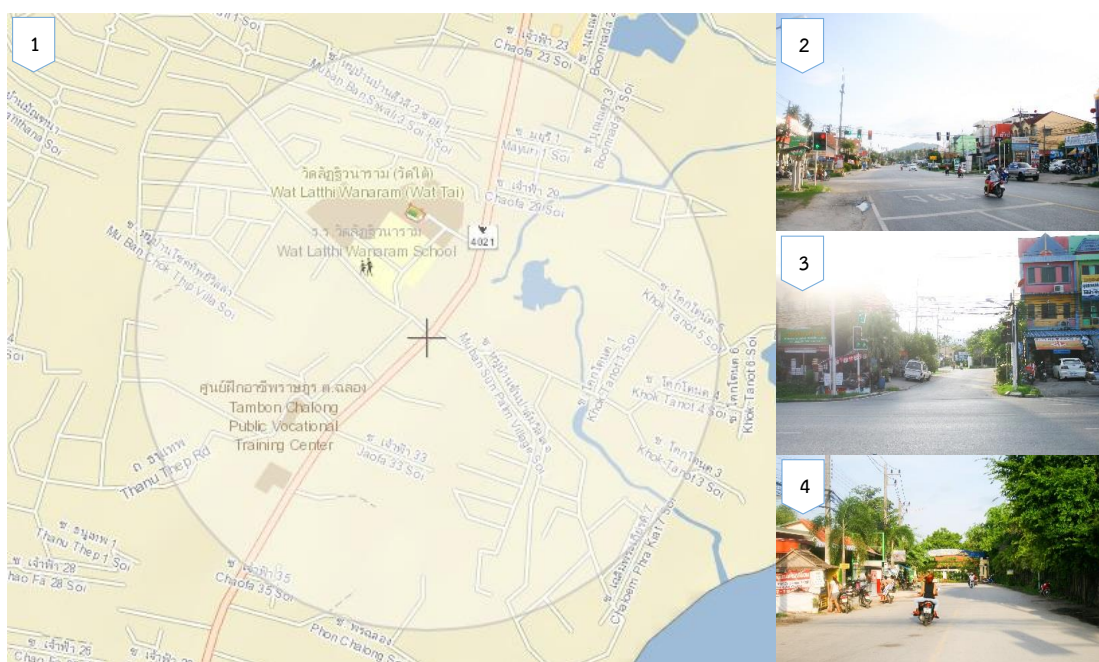
รูปที่ 4.4-21 บริเวณสถานีป่าหลาย

20) สถานีบ้านโคกโดนด

ตั้งอยู่บนถนนเจ้าฟ้าตะวันออกใกล้บริเวณสี่แยก พื้นที่โดยรอบเป็นแหล่งย่านชุมชน อาคารพาณิชย์ ร้านค้าต่างๆ สถานที่สำคัญ ได้แก่ วัดสุทธินาราม (วัดใต้) โรงเรียนวัดสุทธินาราม ศูนย์ฝึกอาชีพราษฎร ต.ฉลอง หมู่บ้านชั้นปาล์ม

ลักษณะกายภาพถนนเจ้าฟ้าตะวันออกเป็น 2 ช่องจราจรไปกลับ ส่วนถนนที่ตัดแยกเข้าหมู่บ้านเป็นถนน 1 ช่องจราจรไปกลับ มีรถยนต์จอดตามไหล่ทาง

การเข้าถึงสถานี สามารถเข้าและออกสถานีได้จากถนนเจ้าฟ้าตะวันออก (ทางหลวงหมายเลข 4021) รวมถึงถนนสายรองที่เชื่อมกับถนนเจ้าฟ้าตะวันออกที่มีการรองรับการเดินทางจากหมู่บ้านและตามสถานที่ต่าง มายังสถานีบ้านโคกโดนดได้สะดวก



อธิบายรายละเอียด

- รูปที่ 1 : ระยะโดยรอบสถานี 500 เมตร
- รูปที่ 2 : บริเวณทางแยก เข้าหมู่บ้านที่ตัดกับถนนเจ้าฟ้าตะวันออก
- รูปที่ 3 : ทางเข้าหมู่บ้าน โชคทรัพย์
- รูปที่ 4 : ทางเข้าหมู่บ้านชั้น ปาล์ม

รูปที่ 4.4-22 บริเวณสถานีบ้านโคกโดนด

21) สถานีฉลอง

ตั้งอยู่หน้าสถานีตำรวจภูธรตำบลฉลอง ห่างจากวงเวียนห้าแยกฉลอง 100 เมตร ลักษณะพื้นที่โดยรอบเป็นย่านกิจกรรมหลากหลาย อย่างเช่น อาคารพาณิชย์ ร้านค้า สาธารณูปโภคต่างๆ ร้านสะดวกซื้อ แหล่งบันเทิง ส่วนสถานที่สำคัญ ได้แก่ ท่าเทียบเรืออ่าวฉลอง ซึ่งให้บริการเรือเฟอร์รี่แก่นักท่องเที่ยวสำหรับเดินทางไปยังเกาะต่างๆ ช้างเคียง

ลักษณะกายภาพถนนในช่วงสถานีฉลอง เป็นถนน 2 ช่องจราจรไปกลับ ไม่มีเกาะกลาง มีรถยนต์จอดตามไหล่ทาง

การเข้าถึงสถานี สามารถเข้าและออกสถานีได้จากถนนเจ้าฟ้าตะวันออก ถนนเจ้าฟ้าตะวันตก ถนนไชโยที่เชื่อมกับท่าเทียบเรืออ่าวฉลอง ถนนวิเศษ (ทางหลวงหมายเลข 4024) จากตอนใต้ของจังหวัดภูเก็ต



อธิบายรายละเอียด

รูปที่ 1 : ระยะโดยรอบสถานี 500 เมตร

รูปที่ 2,3 : เส้นทางโครงการตามแนวถนนเจ้าฟ้าตะวันออก
และบริเวณตำแหน่งของสถานี

รูปที่ 4,5 : บริเวณท่าเทียบเรือท่องเที่ยวอ่าวฉลอง

รูปที่ 4.4-23 บริเวณสถานีฉลอง

4.5 โรงจอดและศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot & Workshop)

โรงจอดและศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot & Workshop) จะให้บริการเกี่ยวกับการซ่อมบำรุงขบวนรถเต็มรูปแบบ ตั้งแต่การสนับสนุนการทำงานประจำวัน การบำรุงรักษาประจำเพื่อตรวจสอบป้องกันและแก้ไขสิ่งผิดปกติ (Preventive and Corrective Maintenance) การยกเครื่อง (Overhaul) และการซ่อมใหญ่ในช่วงกลางของอายุการใช้งาน (Mid-life Refurbishment) ศูนย์ซ่อมบำรุงจะเป็นที่ตั้งของศูนย์ควบคุมกลาง (Operation Control Centre, OCC) มีระบบการจัดการโครงข่ายของระบบ (รวมถึงเรื่องความปลอดภัย ระบบการให้ข้อมูลผู้โดยสาร เป็นต้น) มีส่วนสนับสนุนการทำงานของเจ้าหน้าที่ทั้งในส่วนปฏิบัติการและส่วนสำนักงาน หน้าที่ของการดำเนินงานส่วนสำนักงานในศูนย์ซ่อมบำรุงประกอบด้วยงานบัญชี งานทรัพยากรบุคคล งานด้านการตลาด เป็นต้น โดยตำแหน่งที่ตั้งของโรงจอดและศูนย์ซ่อมบำรุงของโครงการฯ จะอยู่บริเวณริมทางหลวงหมายเลข 402 ฝั่งขาเข้าเมืองภูเก็ต บริเวณกม. 31+400 – 31+600 ใกล้กับห้างโลตัสกลาง โดยตั้งอยู่ระหว่างสถานีโรงเรียนเมืองกลางและสถานีถลาง

4.6 แผนการดำเนินโครงการ

แผนการดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ 1 : ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต – ฉลอง แสดงในตารางที่ 4.6-1

ตารางที่ 4.6-1 แผนการดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ 1: ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต – ฉลอง

