



การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

กระทรวงคมนาคม

เอกสารข้อมูลโครงการ

เอกสารประกอบการทดสอบความสนใจของภาคเอกชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

(Market Sounding)

โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต

จังหวัดภูเก็ต ประเทศไทย

## ข้อมูลโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต

### 1. เหตุผลและความจำเป็น

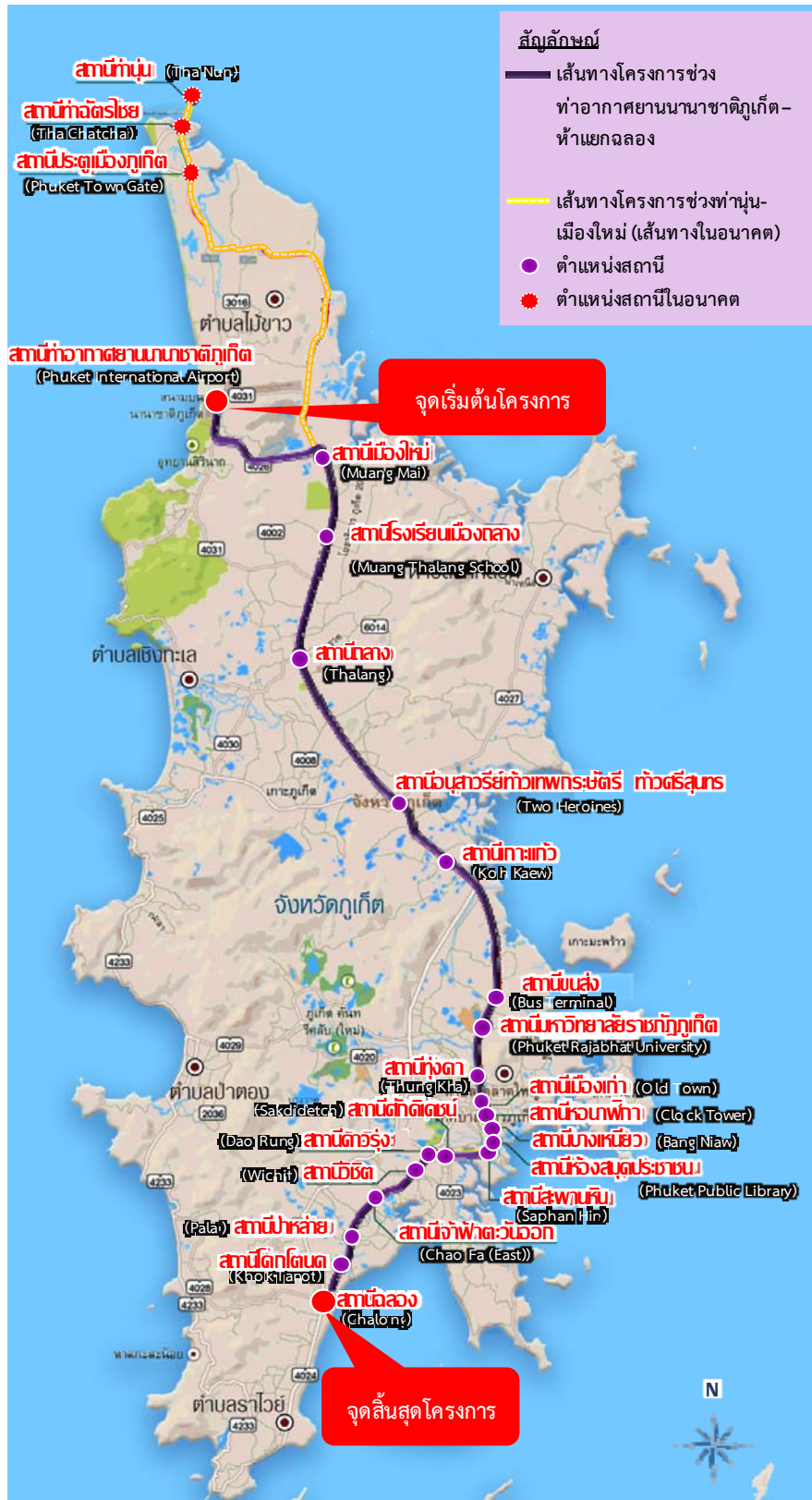
คณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้มีมติเมื่อวันที่ 20 มีนาคม พ.ศ. 2555 และวันที่ 22 ตุลาคม พ.ศ. 2555 มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาศึกษาความเหมาะสม และดำเนินการตามขั้นตอนของระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งจัดทำรายละเอียดแผนงาน/โครงการเพื่อเสริมสร้างศักยภาพระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง สนับสนุนและรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ทั้งฝั่งอ่าวไทย (จังหวัดสุราษฎร์ธานี) และฝั่งอันดามัน (จังหวัดภูเก็ต)

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาทำการศึกษาและออกแบบทางรถไฟสายใหม่เพื่อการท่องเที่ยวเส้นทางจังหวัดสุราษฎร์ธานี-พังงา-ภูเก็ต โดยมีการศึกษาออกแบบ และวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือ EIA กับระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ในเส้นทางท่าอากาศยานนานาชาติจังหวัดภูเก็ต-ห้าแยกฉลอง เพื่อพัฒนาระบบขนส่งมวลชนของจังหวัดภูเก็ตให้มีมาตรฐานและมีประสิทธิภาพรองรับการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว อำนวยความสะดวกในการเดินทางให้กับประชาชนและนักท่องเที่ยว รวมทั้งเป็นการป้องกันและแก้ไขปัญหาการจราจรของจังหวัดภูเก็ตอันเป็นผลกระทบจากการขยายตัวดังกล่าว

ต่อมาในการประชุมเมื่อวันที่ 14 มกราคม พ.ศ. 2559 ซึ่งมีปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน ได้มอบหมายให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เป็นผู้รับผิดชอบดำเนินโครงการต่อหลังจากที่ สนข. ดำเนินการศึกษาคความเหมาะสม ออกแบบ และวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมแล้วเสร็จ พร้อมทั้งส่งมอบรายงานและแบบให้ รฟม. เพื่อดำเนินการจัดทำรายงานการศึกษาวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 (พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนฯ พ.ศ. 2556) รวมทั้งดำเนินการทดสอบความสนใจของภาคเอกชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการเสนอขออนุมัติดำเนินโครงการดังกล่าว ต่อไป

### 2. แนวเส้นทางโครงการและตำแหน่งสถานี

แนวเส้นทางโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต เริ่มจากสถานีท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต โดยแนวเส้นทางช่วงนี้เป็นโครงสร้างแบบยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 4031 จากนั้นลดระดับลงสู่ระดับดินที่ทางหลวงหมายเลข 4026 มุ่งหน้าเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 402 เพื่อเข้าสู่เมืองภูเก็ต โดยแนวเส้นทางช่วงผ่านอำเภอถลางจะลดระดับเป็นทางลอดใต้ดิน มีระยะทางประมาณ 3 กิโลเมตร จากนั้นแนวเส้นทางจะกลับขึ้นสู่ระดับดิน ผ่านอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรี ท้าวศรีสุนทร (อนุสาวรีย์วีรสตรี) สถานีขนส่ง เข้าสู่เขตเทศบาลเมืองภูเก็ต ผ่านถนนภูเก็ต และข้ามสะพานเทพศรีสินธุ์ (สะพานข้ามคลองเกาะผี) เพื่อเข้าสู่ถนนเจ้าฟ้าตะวันออก (ทางหลวงหมายเลข 4021) และไปสิ้นสุดที่บริเวณห้าแยกฉลอง ระยะทางรวมประมาณ 42 กิโลเมตร โดยแนวเส้นทางแสดงดังรูปที่ 1



รูปที่ 1 แนวเส้นทางโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต

ลำดับ	ชื่อสถานี	สถานที่ใกล้เคียง
1	สถานีท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต	ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต
2	สถานีเมืองใหม่	โรงเรียนวัดเมืองใหม่
3	สถานีโรงเรียนเมืองกลาง	โรงเรียนเมืองกลาง
4	สถานีกลาง	โรงเรียนกลางพระนางสร้าง, โรงพยาบาลกลาง
5	สถานีอนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรี ท้าวศรีสุนทร	อนุสาวรีย์ท้าวเทพกระษัตรี ท้าวศรีสุนทร
6	สถานีเกาะแก้ว	โรงเรียนมุสลิมวิทยาภูเก็ต
7	สถานีขนส่ง	สถานีขนส่งจังหวัดภูเก็ต
8	สถานีมหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ต	มหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ต
9	สถานีทุ่งคา	โรงเรียนภูเก็ตวิทยาลัย, โรงเรียนสตรีภูเก็ต
10	สถานีเมืองเก่า	สวนเฉลิมพระเกียรติ 72 พรรษา, พิพิธภัณฑ์เพอรานากันนิทัศน์
11	สถานีหอนาฬิกา	หอนาฬิกาวงเวียนสุรินทร์
12	สถานีบางเหนียว	ตลาดเกษตร, ศาลเจ้าบางเหนียว
13	สถานีห้องสมุดประชาชน	ห้องสมุดประชาชนจังหวัดภูเก็ต
14	สถานีสะพานหิน	วิทยาลัยอาชีวศึกษาภูเก็ต
15	สถานีศักดิ์เดชนันท์	ศูนย์ราชการจังหวัดภูเก็ต
16	สถานีดาวรุ่ง	โรงเรียนดาวรุ่งวิทยา
17	สถานีวิชิต	โรงเรียนวัดเทพนิมิตร, ตลาดนัดวัดเทพ
18	สถานีเจ้าฟ้าตะวันออก	หมู่บ้านภูเก็ตวิลล่า
19	สถานีป่าหล่าย	สวนสัตว์ภูเก็ต
20	สถานีโคกโดนด	โรงเรียนวัดลัทธิวนาราม
21	สถานีฉลอง	ห้าแยกฉลอง, ท่าเรืออ่าวฉลอง

### 3. รูปแบบระบบขนส่งมวลชนที่มีความเหมาะสม

งานระบบรางของโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต จะขึ้นอยู่กับระบบที่เลือกใช้ อาทิ Standard Gauge (กว้าง 1.435 m.) หรือ Meter Gauge (กว้าง 1.000 m.) โดยสรุปส่วนใหญ่ของเส้นทางโครงการจะใช้ระบบ Concrete Track และใช้รูปแบบการลดแรงสั่นสะเทือน (Antivibration Laying) เท่าที่จำเป็นในบริเวณอ่อนไหว ขบวนรถ (Rolling stock) สำหรับโครงการนี้จะมีคุณลักษณะทั่วไปดังนี้

- เป็นระบบรถไฟฟ้ารางเบา ชนิด Tram
- มีความกว้างมาตรฐาน 2.4 เมตร หรือ 2.65 เมตร
- มีความยาวประมาณ 30 – 40 เมตร
- ระบบล้อสามารถเสนอเป็นระบบล้อเหล็ก หรือ ระบบล้อยาง
- ความกว้างของล้อเหล็กสามารถเสนอเป็น meter gauge หรือ standard gauge
- ระบบจ่ายไฟฟ้าจะเป็นระบบจ่ายไฟฟ้าเหนือศีรษะ (Overhead Contact Line) และมีระบบแบตเตอรี่สำรองสามารถวิ่งได้ในระยะสั้น หรือ ระบบจ่ายไฟฟ้าอื่นๆ ที่ปลอดภัย ได้มาตรฐานและเคยใช้งานในโครงการอื่นได้ผลดี (Proven use)
- ขบวนรถเป็นแบบพื้นต่ำ (Low Floor)

#### 4. แนวเส้นทางและการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต มีที่ดินที่จะต้องจัดกรรมสิทธิ์เพิ่มเติมตามแนวเส้นทางบริเวณสถานี ศูนย์ซ่อมบำรุง จุดจอดแล้วจร และในตำแหน่งที่จัดให้เป็นสถานีจ่ายไฟฟ้าย่อยขับเคลื่อนรถ (Traction Sub-Station) เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและการเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนได้สะดวกขึ้น

#### 5. แนวทางการกำหนดอัตราค่าโดยสาร

โครงสร้างการจัดเก็บค่าโดยสารจะเป็นแบบตามระยะทาง (Distance-based) และมีค่าแรกเข้า หรือค่าโดยสารขั้นต่ำในการใช้ระบบ เนื่องจากค่าโดยสารรูปแบบนี้เป็นรูปแบบที่สะท้อนต้นทุนการดำเนินงานและประชาชนมีความคุ้นเคย ซึ่งโครงสร้างค่าโดยสารมีรูปแบบ ดังนี้

$$\text{ค่าโดยสาร} = \text{ค่าโดยสารคงที่เข้าระบบ (บาท/เที่ยว)} + \text{ค่าโดยสารตามระยะทาง (บาท/กม.)}$$

จากการศึกษา ได้กำหนดอัตราค่าโดยสารสูงสุดประมาณ 100 – 137 บาทต่อคนต่อเที่ยว (ระยะทางรวมประมาณ 42 กม.)

#### 6. แผนการดำเนินโครงการ

แผนการดำเนินงานโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต มีกิจกรรมหลักๆ เป็นดังนี้

- เสนอขออนุมัติโครงการและคัดเลือกเอกชน : ปี 2562
- จัดกรรมสิทธิ์ และก่อสร้างโครงการ : ปี 2563
- จัดหาขบวนรถ : ปี 2565
- เปิดให้บริการ : กันยายน 2566

\*หมายเหตุ: ข้อมูลดังกล่าว อาจมีการเปลี่ยนแปลงตามความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูล ณ วันที่ 30 พฤศจิกายน 2561

## 7. ขอบเขตการลงทุนโครงการ

### 7.1 เอกชนผู้ดำเนินโครงการเป็นผู้ลงทุนและดำเนินการ ดังนี้

#### การก่อสร้างโครงการ

ผู้ดำเนินโครงการจะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างงานโยธา งานระบบรถไฟฟ้า รวมไปถึงการจัดการจัดหาผลิต และติดตั้งขบวนรถไฟฟ้า พร้อมทั้งติดตั้งระบบไฟฟ้า - เครื่องกล ระบบจัดเก็บค่าโดยสารและระบบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งหมด เพื่อให้โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต สามารถเปิดให้บริการได้

#### การบริหารจัดการเดินรถและการบำรุงรักษา

ผู้ดำเนินโครงการจะเป็นผู้จัดเก็บค่าโดยสารในโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต โดยผู้ดำเนินโครงการจะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายบริหารจัดการเดินรถ เพื่อให้บริการรถไฟฟ้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ และปลอดภัยตามมาตรฐานสากล รวมถึงการบำรุงรักษาโครงการให้อยู่ในสภาพดีตลอดอายุสัญญาของโครงการ

### 7.2 การสนับสนุนของภาครัฐ

รัฐจะเป็นผู้ลงทุนในค่างานที่เกี่ยวข้องกับการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน โดย รฟม. จะอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับการประสานงานกับหน่วยงานราชการ