

ภาพที่ 4.101

ทัศนียภาพของจุด drop-off หน้าอาคารสีลมคอมเพล็กซ์



ภาพที่ 4.102

ทัศนียภาพของจุด drop-off บริเวณทางขึ้น-ลงรถไฟฟ้าตรงข้ามอาคารสี่ลมคอมเพล็กซ์



ภาพที่ 4.103

ทัศนียภาพของจุดจอดรถจักรยานยนต์รับจ้างปากซอยนิยะ



ภาพที่ 4.104

ทัศนียภาพของจุด drop-off ของรถตู้หน้าห้างโรบินสัน



ตารางที่ 4.4

สรุปการเชื่อมระหว่างรถไฟฟ้าบีทีเอสกับรูปแบบการเดินทางชนิดอื่น ๆ บริเวณสถานีต่าง ๆ

การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าบีทีเอส กับรูปแบบการเดินทางอื่น ๆ	สถานีหมอชิต	สถานีศาลาแดง	สถานีโอโศก
1.รถไฟฟ้าใต้ดิน			
- ทางเดินเท้าโดยตรงระหว่างรูปแบบการ เดินทางแยกเฉพาะออกจากทางเท้าปกติ	x	o	o
- แสงสว่างจากไฟฟ้าบริเวณทางเดิน	x	o	o
- มีหลังคาป้องกันจากสภาพภูมิอากาศ	x	o	o
- การดูแลรักษาความปลอดภัย	x	o	o
2.รถประจำทาง			
<u>ทางเดินเชื่อมต่อ</u>			
- ทางเดินเท้ามีความสะดวก และมีขนาด เพียงพอในการเดินทางเชื่อมต่อ	o	x	o
- เชื่อมต่อกับแหล่งกิจกรรมที่เป็นจุดรับส่ง ผู้โดยสารของรถประจำทาง	o	o	o
- แสงสว่างจากไฟฟ้าบริเวณทางเดิน	x	o	o
- มีหลังคาป้องกันจากสภาพภูมิอากาศ	x	x	o
<u>จุดจอดรับส่งผู้โดยสาร</u>			
- มีที่นั่งพักคอยผู้โดยสาร	o	x	x
- มีหลังคาป้องกันจากสภาพภูมิอากาศ บริเวณที่พักคอยผู้โดยสาร	o	x	x
- มีแสงไฟฟ้าบริเวณที่พักคอยผู้โดยสาร	o	o	o
- มีป้ายข้อมูลบริเวณที่พักคอยผู้โดยสาร	o	x	x
- มีจุดจอดรับส่งผู้โดยสาร(drop-off)	x	x	x
3.รถแท็กซี่			
<u>ทางเดินเชื่อมต่อ</u>			
- ทางเดินเท้ามีความสะดวก และมีขนาด เพียงพอในการเดินทางเชื่อมต่อ	x	x	o

ตารางที่ 4.4 (ต่อ)

การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้ายูบีทีเอส กับรูปแบบการเดินทางอื่น ๆ	สถานีหมอชิต	สถานีศาลาแดง	สถานีโอโศก
- เชื่อมต่อกับแหล่งกิจกรรมที่เป็นจุดรับส่ง ผู้โดยสารของรถแท็กซี่	X	X	O
- แสงสว่างจากไฟฟ้า	O	O	O
- มีหลังคาป้องกันจากสภาพภูมิอากาศ	O	X	X
<u>จุดจอดรับส่งผู้โดยสาร</u>			
- มีที่นั่งพักคอยผู้โดยสาร	O	X	X
- มีหลังคาป้องกันจากสภาพภูมิอากาศ บริเวณที่พักคอยผู้โดยสาร	O	X	X
- มีแสงไฟฟ้าบริเวณที่พักคอยผู้โดยสาร	O	X	O
- มีป้ายข้อมูลบริเวณที่พักคอยผู้โดยสาร	X	X	O
- มีจุดจอดรับส่งผู้โดยสาร(drop-off)	O	X	X
4.รถตู้ <u>ทางเดินเชื่อมต่อ</u>			
- ทางเดินเข้ามีความสะดวก และมีขนาด เพียงพอในการเดินทางเชื่อมต่อ	O	X	ไม่มีรถตู้ บริการ บริเวณ สถานีนี้
- เชื่อมต่อกับแหล่งกิจกรรมที่เป็นจุดรับส่ง ผู้โดยสารของรถตู้	X	O	
- แสงสว่างจากไฟฟ้า	X	X	
- มีหลังคาป้องกันจากสภาพภูมิอากาศ	X	X	
<u>จุดจอดรับส่งผู้โดยสาร</u>			
- มีที่นั่งพักคอยผู้โดยสาร	X	X	
- มีหลังคาป้องกันจากสภาพภูมิอากาศ บริเวณที่พักคอยผู้โดยสาร	O	X	
- มีแสงไฟฟ้าบริเวณที่พักคอยผู้โดยสาร	X	X	
- มีป้ายข้อมูลบริเวณที่พักคอยผู้โดยสาร	O	X	
- มีจุดจอดรับส่งผู้โดยสาร(drop-off)	O	X	

ตารางที่ 4.4 (ต่อ)

การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าบีทีเอส กับรูปแบบการเดินทางอื่น ๆ	สถานีหมอชิต	สถานีศาลาแดง	สถานีโอโศก
5. รถจักรยานยนต์รับจ้าง			
<u>ทางเดินเชื่อมต่อ</u>			
- ทางเดินเท้ามีความสะดวก และมีขนาด เพียงพอในการเดินทางเชื่อมต่อ	o	o	o
- เชื่อมต่อกับแหล่งกิจกรรมที่เป็นจุดรับส่ง ผู้โดยสารของรถจักรยานยนต์รับจ้าง	x	o	x
- แสงสว่างจากไฟฟ้า	x	o	o
- มีหลังคาป้องกันจากสภาพภูมิอากาศ	x	x	x
<u>จุดจอดรับส่งผู้โดยสาร</u>			
- มีที่นั่งพักคอยผู้โดยสาร	x	x	x
- มีหลังคาป้องกันจากสภาพภูมิอากาศ บริเวณที่พักคอยผู้โดยสาร	x	x	x
- มีแสงไฟฟ้าบริเวณที่พักคอยผู้โดยสาร	x	o	x
- มีป้ายข้อมูลบริเวณที่พักคอยผู้โดยสาร	x	x	x
- มีจุดจอดรับส่งผู้โดยสาร(drop-off)	x	x	x

o = มีอยู่ระหว่างทางเชื่อมต่อบริเวณสถานี

x = ไม่มีอยู่ระหว่างทางเชื่อมต่อบริเวณสถานี

4.3 การประเมินรูปแบบจุดเชื่อมต่อโดยผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้อง

การประเมินใช้วิธีจากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้องกับสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ได้แก่ คุณสุรเชษฐ์ แสงไชยสวัสดิ์ ตำแหน่งผู้จัดการศูนย์ประสานงาน บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ประกอบไปด้วยการแสดงความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะทั้งในการออกแบบและการนำไปใช้พัฒนาต่อโดยสามารถแยกเป็นประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

4.3.1 ด้านการเชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางชนิดต่าง ๆ

สถานีหมอชิตผู้เชี่ยวชาญให้ความเห็นว่า เห็นด้วยกับการวางตำแหน่งของรูปแบบการเดินทางประเภทต่าง ๆ ซึ่งตรงกันกับแผนงานของบริษัทที่เคยได้วางแผนไว้แต่ก็ไม่ได้สร้างจริง

บริเวณฝั่งลานจอดรถซึ่งเป็นที่ว่างของกรมธนารักษ์ และยังมีข้อเสนอแนะว่าควรจัดการให้รถประจำทางเข้ามาบริเวณลานจอดรถด้วย เพื่อที่จะตัดปัญหาการบริเวณใต้สถานีที่เข้ามาจอดรถ ทั้งรถยนต์และรถแท็กซี่ รวมถึงวิธีการในการนำรถยนต์ออกจากบริเวณที่จอดรถ ส่วนในการนำไปพัฒนาเพื่อสร้างจริงนั้น ผู้เชี่ยวชาญให้ความเห็นว่า สามารถนำแนวคิดในการสร้างจุดเชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางอื่น ๆ โดยการใช้บัตรโดยสารร่วม (common ticket) โดยการเข้าร่วมกับระบบขนส่งมวลชนชนิดอื่น ส่วนอาคารจอดรถนั้นได้ให้ความเห็นว่าไม่คุ้มค่าต่อการลงทุนจริง เนื่องจากต้องลงทุนสูงและในอนาคตเมื่อเส้นทางรถไฟฟ้าต่อขยายออกไปแล้วจะทำให้รถยนต์ก็จะเข้ามาจอดน้อยลง หรือถ้าจะทำอาคารจอดรถจริงนั้นควรพัฒนาเป็นศูนย์การค้าเพื่อเป็นการนำรายได้มาสู่จุดคุ้มทุนให้เร็วที่สุด ส่วนฝั่งสวนจตุจักรนั้น ได้มีความเห็นตรงกัน ทั้งการวางรูปแบบการเดินทางชนิดต่าง ๆ และให้ความเห็นว่าในปัจจุบันนั้นเท่าที่เห็นปัญหาก็จะเป็นเฉพาะรถแท็กซี่เท่านั้น เนื่องจากมีตำรวจจราจรมาช่วยให้บริการบริเวณสถานี ทำให้เกิดความสะดวกคล่องตัวอยู่แล้วส่วนทางเดินเชื่อมต่อไปยังตลาดนัดสวนจตุจักรนั้นผู้เชี่ยวชาญก็เห็นด้วย เนื่องจากทางตลาดนัดสวนจตุจักรก็ต้องการให้มีทางที่เข้าถึงสถานีโดยตรงที่เข้าถึงสถานีได้ใกล้กว่านี้ โดยการสร้างเส้นทางตัดสวนจตุจักรให้ตรงเข้าถึงตลาดนัดจากสถานีและสร้างประตูทางเข้า-ออกของสวนจตุจักรขึ้นมาใหม่ แต่ข้อจำกัดอยู่ที่ทางสวนจตุจักรไม่อนุญาตทำให้ไม่สามารถสร้างได้จริง

สถานีศาลาแดง ผู้เชี่ยวชาญได้ให้ความเห็นว่า เห็นด้วยกับการวางตำแหน่งจุดจอดรถแท็กซี่หน้าอาคาร CP tower และบริเวณหน้าอาคารสีลมคอมเพล็กซ์และฝั่งตรงข้ามบริเวณทางขึ้น-ลงรถไฟฟ้า รถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณปากซอยธนนิยะและใต้ทางขึ้น-ลงรถไฟฟ้าหน้าอาคารสีลมคอมเพล็กซ์ รวมถึงรถตู้บริการบริเวณหน้าห้างโรบินสันฝั่งถนนพระราม 4 แต่ไม่เห็นด้วยกับการจัดป้ายรถประจำทางบริเวณอาคาร Zuelig House เนื่องจากอยู่ใกล้กับสี่แยกมากเกินไป รวมไปถึงทางเดินลอยฟ้าบริเวณด้านหลังซึ่งต่อจากทางเดินเชื่อมต่อกับอาคารสีลม 64 และได้ให้ข้อมูลในเรื่องของข้อจำกัดว่าได้มีการเรียกเจ้าของอาคารมาประชุมในเรื่องนี้แล้ว แต่ไม่มีผู้ลงทุนร่วมด้วยทำให้ยังไม่ได้ถูกสร้างจริง และยังสามารถให้ความเห็นว่าอาจจะมองจุดเชื่อมต่อบริเวณฝั่งโรงพยาบาลจุฬาฯ ซึ่งมีพื้นที่ว่างบริเวณทางเท้ามากกว่า เพราะบริเวณถนนสีลมนั้นเป็นถนนที่มีระยะทางสั้นและ ไม่มีถนนมาตัดเส้นทาง ทำให้ไม่มีทางเลือกในการเดินทางดังนั้นจึงทำให้ไม่สามารถพัฒนาเป็นจุดเชื่อมต่อได้ และยังเห็นว่าฝั่งจุฬานั้นมีความเหมาะสมกว่า เนื่องจากกำลังก่อสร้างสะพานลอยข้ามแยกไปยังโรงพยาบาลจุฬาฯ ด้วยทำให้เดินเท้าไปจากสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสไปยังจุดจอดรถรับผู้โดยสารได้

สถานีรถไฟ ผู้เชี่ยวชาญเห็นด้วยกับการวางตำแหน่งของรูปแบบการเดินทางชนิดต่าง ๆ บริเวณสถานีรถไฟทั้งจุดจอดรถประจำทาง ทั้งจุดที่อยู่หน้าโรงแรม The Westin และจุดที่อยู่บริเวณทางเข้า-ออกของรถไฟฟ้าใต้ดินที่อยู่ใกล้กับสยามสมาคม

เห็นด้วยกับจุดจอดรถแท็กซี่บริเวณแยกอโศก แต่ไม่เห็นด้วยกับจุดจอดรถแท็กซี่บริเวณหน้าอาคาร Time Square เนื่องจากเห็นว่าอยู่ไกลเกินไป แต่เหมาะสมกับผู้ที่ไม่ได้ใช้รถไฟฟ้ามากกว่า และเห็นว่าจุดจอดรับผู้โดยสารบริเวณแยกอโศกน่าจะมีศักยภาพที่ดีกว่า นอกจากนี้ยังให้ข้อเสนอแนะการจัดการของรถที่เข้ามาจอดในอาคารที่มีการเชื่อมต่อกับสถานี และวิธีการของการรับรู้ของผู้ขับรถแท็กซี่ว่ามีผู้โดยสารรออยู่บริเวณจุดจอดรับผู้โดยสาร

ส่วนรถจักรยานยนต์รับจ้างได้ให้ความเห็นว่าเห็นด้วยที่จะให้รวมกันอยู่บริเวณจุดเดียวกัน แต่ว่าไม่สามารถควบคุมปริมาณรถจักรยานยนต์ได้ เพราะมีปริมาณรถจักรยานยนต์จำนวนมาก

ที่จอดรถตามอาคารต่าง ๆ ที่สามารถเชื่อมต่อไปได้นั้นผู้เชี่ยวชาญเห็นด้วยกับการใช้การเชื่อมต่อกับอาคารเพื่อใช้เป็นที่จอดรถ แต่ว่าได้ให้ข้อเสนอแนะในเรื่องของที่จอดรถของคนที่มาใช้งานภายในอาคารนั้นอาจจะไม่เพียงพอแล้ว จะทำให้ไม่มีพื้นที่พอสำหรับผู้ที่มาใช้อาคารเพื่อการจอดรถแล้วเดินทางต่อด้วยรถไฟฟ้า

ส่วนทางเดินลอยฟ้า นั้น ได้เห็นด้วยกับการทำให้เกิดกิจกรรมภายในทางเดินเชื่อมต่อกับอาคาร อาทิ การสร้างจุดขายตัวอัตโนมัติ ป้ายแสดงข้อมูลเส้นทาง แต่ไม่เห็นด้วยกับการสร้างทางเดินแบบปิดเนื่องจากมีเรื่องของค่าบำรุงรักษา ระบบป้องกันไฟไหม้ และเรื่องระบบปรับอากาศ เนื่องจากทางเดินเท้าเชื่อมต่อกับอาคารต่าง ๆ นั้นเจ้าของอาคารต่าง ๆ จะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายทั้งหมดและทางบีทีเอส จะเป็นผู้ดูแลให้

4.3.2 ด้านการออกแบบจุดจอดรับส่งผู้โดยสารของรูปแบบการเดินทางชนิดต่าง ๆ

สถานีหมอชิต ผู้เชี่ยวชาญได้ให้ความเห็นว่ามีความสะดวกในการเดินทางเข้าถึง และสะดวกสบายในการใช้งาน ทางด้านฝั่งลานจอดรถ แนะนำให้ออกแบบให้รถประจำทางเข้ามาจอดบริเวณภายในพื้นที่ด้วย ส่วนอาคารจอดรถนั้นไม่แนะนำให้สร้างเพราะว่าจะเสียค่าก่อสร้างสูงมาก และกว่าจะคืนทุนจะใช้เวลานาน แต่จะให้สร้างพื้นที่สำหรับรองรับเฉพาะรูปแบบการเดินทางรอง (feeder) จะเหมาะสมกว่า สำหรับการพัฒนาในอนาคตเมื่อมีการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าส่วนต่อขยาย และจะมีการย้ายส่วนของสถานีขนส่งหมอชิตกลับมาอยู่ที่เดิมทำให้ควรจะต้องมีการพัฒนาส่วนของการเดินทางระบบรองควบคู่ไปด้วย ส่วนฝั่งสวนจตุจักรก็ได้แนะนำในส่วนของการก่อสร้าง เนื่องจากทางสวนจตุจักรไม่อนุญาตให้ใช้พื้นที่สวนจตุจักรในการก่อสร้าง

สถานีศาลาแดงนั้น ผู้เชี่ยวชาญนั้นได้ให้ความเห็นว่า เห็นด้วยกับการสร้างพื้นที่จอดรถของผู้โดยสารแบบมีหลังคาและที่นั่งพักคอยของรูปแบบการเดินทางทั้งรถประจำทางและรถแท็กซี่ และให้ความเห็นว่าอาจจะต้องมีการทำความเข้าใจกับเจ้าของอาคารและทางกรุงเทพมหานครด้วย ในการใช้พื้นที่ทางเท้าด้านหน้าอาคารในการวางจุดจอดรถโดยสาร เนื่องจากจะมีปัญหาในเรื่องของการบดบังทัศนียภาพหน้าอาคาร แต่มีความเห็นว่าไม่สามารถที่จะสร้างพื้นที่ตัดเข้าไปบริเวณทางเดินเท้าได้ง่าย เนื่องจากจะมีท่อสายไฟฟ้าและสายโทรศัพท์ต่าง ๆ อยู่บริเวณใต้ทางเท้าทำให้ต้องมีการศึกษาพื้นที่ก่อนการลงมือสร้างจริง

ในส่วนของรถจักรยานยนต์รับจ้างนั้น ผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นว่า ไม่ควรมีการสร้างเป็นพื้นที่ ๆ มีหลังคาให้ เนื่องจากผู้เดินทางนั้นใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างนั้นใช้บริการด้วยความจำเป็น เพราะเมื่อช่วงฝนตกนั้นทำให้รถจักรยานยนต์รับจ้างนั้นไม่มีความจำเป็นเลยรวมถึง การที่มีรถจักรยานยนต์รับจ้างเยอะมากและอยู่กระจายในพื้นที่มาก ไม่สามารถควบคุมปริมาณได้ถ้ามีการจัดพื้นที่จอดรถให้ และยังให้ความเห็นโดยรวมว่า คนในพื้นที่ของถนนสีลมนั้นเป็นคนที่ดินเป็นกล่าวคือสามารถเดินทางด้วยเท้าเพื่อเข้าถึงส่วนต่าง ๆ บริเวณถนนได้ รวมถึงสามารถเดินทางจากรถไฟฟ้าไปยังสถานที่ทำงานหรือแหล่งกิจกรรมต่าง ๆ จึงไม่ค่อยมีความจำเป็นเท่าใดนักในการสร้างจุดจอดรถจักรยานยนต์รับจ้าง

สถานีอโศก ผู้เชี่ยวชาญได้ให้ความเห็นเช่นเดียวกับสถานีศาลาแดงในด้านการออกแบบพื้นที่จอดรถโดยสารโดยเฉพาะรูปแบบการเดินทางที่อยู่บนท้องถนนหลักเนื่องจากมีพื้นที่กว้างบริเวณทางเท้าบนถนนสีลม แต่ไม่เห็นด้วยกับการออกแบบเพื่อรถจักรยานยนต์รับจ้าง เนื่องจากผู้เดินทางใช้บริการเนื่องจากความจำเป็นในการใช้งาน เพื่อความสะดวกรวดเร็วและเข้าชอยเล็ก ๆ ใกล้บริเวณสถานีและมีปริมาณรถมากอยู่กระจายทั่วพื้นที่ ถ้ามีการควบคุมให้อยู่พื้นที่เดียวกันจะไม่สามารถควบคุมปริมาณรถจักรยานยนต์รับจ้างได้ และถ้ามีเรื่อง ของฝนตกจะทำให้รถจักรยานยนต์รับจ้างก็ไม่จำเป็นในการใช้งานเลย จึงไม่ควรนำมาคิดร่วมในการออกแบบ

4.3.3 สรุปแนวทางในการออกแบบจุดเชื่อมต่อบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส

แนวทางในการออกแบบจุดเชื่อมต่อบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสสามารถสรุปเป็นแนวทางได้ ดังนี้

1. การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าบีทีเอสกับระบบขนส่งประเภทอื่น สามารถเดินทางเข้าถึงพื้นที่พักคอยผู้โดยสาร โดยใช้รูปแบบการสัญจรทางเท้าที่แตกต่างกันตามความเหมาะสมของพื้นที่ โดยแต่ละระบบขนส่งรองต้องมีการออกแบบให้มีองค์ประกอบของชานชาลาที่เหมาะสม

ได้แก่ พื้นที่พักคอยผู้โดยสารที่มีหลังคาคลุม ที่นั่งพักคอย ระบบแสงสว่าง ถังขยะ และป้ายข้อมูลการเดินทาง

2. การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าบีทีเอส กับรูปแบบการเดินทางชนิดต่าง ๆ จะต้องมี การออกแบบให้มีทางเดินเท้าเชื่อมต่อที่แยกออกจากระบบทางเดินเท้าปกติ มีรัศมีประมาณ 300-500 เมตรซึ่งเป็นระยะที่เหมาะสมกับคนเดินเท้าโดยไม่ต้องใช้พาหนะ โดยใช้ระบบสัญจรทางเท้าที่เหมาะสม ทางเท้าบนดินในบริเวณพื้นที่ที่ไม่แออัดสามารถพัฒนาทางเท้าให้มี ความกว้างเหมาะสมกับปริมาณผู้เดินทาง ส่วนทางเท้าใต้ดิน และทางเดินลอยฟ้าเลือกใช้ในพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของการใช้งานที่ดิน ซึ่งได้แก่พื้นที่เมืองชั้นใน มีอาคารขนาดใหญ่บริเวณสถานี สามารถเชื่อมต่อเข้าถึงตัวจุดจอดรับส่งผู้โดยสาร โดยมีการออกแบบให้มีหลังคาหรือเปิดโล่ง ครอบคลุมร้านค้า มีการจัดภูมิทัศน์ มีแสงสว่างเพียงพอ และการรักษาความปลอดภัย

3. การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าบีทีเอสกับที่จอดรถ ต้องให้มีพื้นที่ในการสร้างที่จอดรถ บริเวณใกล้เคียงกับสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ต้องมีทางเดินที่เข้าถึงจากที่จอดรถเข้าสู่สถานีได้โดยตรง และสามารถทั้งจอดรถยนต์ทั้งไว้หรือรับ-ส่งผู้โดยสารได้

4. การเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าบีทีเอส โดยใช้ Intermodal ต้องมีพื้นที่ขนาดใหญ่ สามารถรองรับระบบขนส่งรองที่เข้ามารองรับผู้โดยสารจากรถไฟฟ้าได้หลากหลายชนิด รวมถึงจุดจอดแล้วจรมีพื้นที่บริการ เช่น ห้องน้ำ ร้านค้า เป็นต้น

5. การเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าบีทีเอส โดยใช้อาคารเป็นศูนย์กลางการเดินทาง ต้องออกแบบให้มีทางเดินเชื่อมต่อจากสถานีเข้าสู่ตัวอาคารรอบ ๆ สถานีโดยตรง และใช้พื้นที่ภายใน ถ้าอาคารนั้นมีพื้นที่ drop-off ด้านในอาคารหรือพื้นที่ด้านหน้าอาคารเป็นจุดจอดรับส่งผู้โดยสาร ซึ่งบริเวณจุดจอดรับส่งผู้โดยสารนั้นมีที่นั่งพักคอยผู้โดยสาร มีหลังคาคลุมป้องกันจากสภาพภูมิอากาศ ระบบแสงสว่าง ป้ายข้อมูลการเดินทาง

ตารางที่ 4.5
แนวทางการออกแบบจุดเชื่อมต่อบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส

แนวคิดในการเชื่อมต่อการเดินทาง	สถานีหมอชิต	สถานีศาลาแดง	สถานีโอโศก
มีสถานีของรถไฟฟ้าใต้ดินอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส	o	o	o
ระหว่างรูปแบบการเดินทางชนิดต่าง ๆ สามารถเดินทางด้วยระบบสัญจรทางเท้าเชื่อมต่อถึงกันได้และแยกออกจากทางเท้าปกติ	o	o	o
มีทางเดินเชื่อมต่อบริเวณที่จอดรถยนต์กับสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส	o	o	o
มีส่วนบริการและร้านค้าใกล้กับสถานี หรืออยู่ระหว่างทางเดินเชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางชนิดต่าง ๆ	o	o	o
มีรูปแบบการเดินทางหลากหลายชนิดรองจากรถไฟฟ้าบีทีเอส มารอรับผู้โดยสารบริเวณสถานี (การสัญจรบนถนน)	o	o	o
มีทางเดินเชื่อมต่อกับอาคารต่าง ๆ หรือพื้นที่แหล่งกิจกรรมต่าง ๆ บริเวณสถานี	o	o	o
มีพื้นที่ว่างสามารถพัฒนาให้เป็นจุดเชื่อมต่อขนาดใหญ่ที่รวบรวมรูปแบบการเดินทางชนิดต่าง ๆ ไว้บริเวณเดียวกัน	o	x	x
มีอาคารขนาดใหญ่อยู่หนาแน่นบริเวณสถานี		o	o
สรุปการนำแนวความคิดในการเชื่อมต่อไปใช้	ออกแบบโดยใช้แนวคิด Intermodal	ออกแบบโดยนำแนวคิดในการใช้อาคารเป็นศูนย์กลางระบบขนส่ง	

o = พื้นที่บริเวณสถานีตรงกับแนวคิดในการเชื่อมต่อการเดินทาง

x = พื้นที่บริเวณสถานีไม่ตรงกับแนวคิดในการเชื่อมต่อการเดินทาง

ตารางที่ 4.6

.สรุปปัญหาของการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการเดินทางชนิดต่าง ๆ กับสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสหมอชิต

ชนิดของรูปแบบการเดินทาง		การเชื่อมต่อบริเวณสถานีรถไฟฟ้าของรูปแบบการเดินทางชนิดต่าง ๆ																				ปัญหา					
		แนวความคิดการเชื่อมต่อชานชาลา								แนวความคิดการใช้การสัญจรทางเท้าในการเชื่อมต่อ													พื้นที่กิจกรรม				
		ชนิดของชานชาลา				องค์ประกอบของจุดรับส่งผู้โดยสาร				ระบบการสัญจรทางเท้า						ระบบสัญจรทางถนน											
		bay platform	through platform	island platform	side platform	พื้นที่ที่กั้นคอกลิ้งคูลุม	ที่นั่งสำหรับผู้ใช้โดยสาร	ถังขยะ	แสงสว่าง	แผนผังตาราง	แสดงข้อมูลการเดินทาง	แนวนอน			แนวตั้ง			มีหลังคาปิด	แสงสว่าง	ประกอบร้านค้า	จัดภูมิทัศน์		ระบบขนส่งรอง	รถยนต์ส่วนตัว	สวนสาธารณะ	ลานกิจกรรม	อาคารขนาดใหญ่
										ยกระดับ	ระดับปกติ	ได้ดิน	บันได	ลิฟท์	บันไดเลื่อน				drop off	ไม่มี drop off	drop off	parking					
รถไฟฟ้าใต้ดิน		-	-	0	-	0	0	0	0	0	-	0	0	0	-	0	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	ขาดการเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสกับรถไฟฟ้าใต้ดิน โดยตรง เนื่องจากการสร้างสถานีต่างบริษัทกัน
		-	-	0	-	0	0	0	0	0	-	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	ขาดการเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสกับรถไฟฟ้าใต้ดิน โดยตรง เนื่องจากการสร้างสถานีต่างบริษัทกัน
		-	-	0	-	0	0	0	0	0	-	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	ขาดการเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสกับรถไฟฟ้าใต้ดิน โดยตรง เนื่องจากการสร้างสถานีต่างบริษัทกัน
		-	-	0	-	0	0	0	0	0	-	0	0	0	-	0	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	ขาดการเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสกับรถไฟฟ้าใต้ดิน โดยตรง เนื่องจากการสร้างสถานีต่างบริษัทกัน

ตารางที่ 4.6 (ต่อ)

ชนิดของรูปแบบการเดินทาง		การเชื่อมต่อบริเวณสถานีรถไฟฟ้าของรูปแบบการเดินทางชนิดต่าง ๆ																				ปัญหา					
		แนวความคิดการเชื่อมต่อชานชาลา								แนวความคิดการใช้การสัญจรทางเท้าในการเชื่อมต่อ										พื้นที่กิจกรรม							
		ชนิดของชานชาลา				องค์ประกอบของจุดรับส่งผู้โดยสาร				ระบบการสัญจรทางเท้า						ระบบสัญจรทางถนน											
		bay platform	through platform	island platform	side platform	พื้นที่พักคอยหลังคาคลุม	ที่นั่งสำหรับผู้โดยสาร	ถังขยะ	แสงสว่าง	แผนผังตารางแสดงข้อมูลการเดินทาง	แนวนอน			แนวตั้ง			มีหลังคาปิด	แสงสว่าง	ประกอบร้านค้า	จัดภูมิทัศน์	ระบบขนส่งรอง		รถยนต์ส่วนตัว	สวนสาธารณะ	ลานกิจกรรม	อาคารขนาดใหญ่	
									ยกระดับ	ระดับปกติ	ใต้ดิน	บันได	ลิฟท์	บันไดเลื่อน					drop off	ไม่มี drop off	drop off	parking					
รถประจำทาง		-	0	-	-	0	0	0	0	-	0	-	0	0	-	-	0	0	-	0	-	-	-	0	-	-	ป้ายรถประจำทางยังถูกรวมใช้งานโดยรถตู้และรถแท็กซี่ ทำให้การเข้าออกบริเวณป้ายมีความไม่สะดวก
		-	0	-	-	-	-	0	-	-	0	-	0	-	-	-	0	-	-	0	-	0	-	-	-	ขาดองค์ประกอบของป้ายรถประจำทาง เนื่องจากต้องการจัดป้ายรถประจำทางขึ้นมาใหม่ เพื่อรองรับคนจากทางลงสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส	
		-	0	-	-	-	0	0	0	-	0	-	-	-	0	-	0	-	-	0	-	0	-	-	-	ระยะทางค่อนข้างไกลจากสถานี และเป็นเส้นทางที่ไม่มี การจัดภูมิทัศน์ที่สวยงามและประกอบร้านค้า เนื่องจากติดกับลานจอดรถและเป็นป้ายรถประจำทางเดิมก่อนสร้างสถานีรถไฟฟ้า ทำให้ไม่ได้เปลี่ยนให้ใกล้สถานีมากขึ้น	

ตารางที่ 4.6 (ต่อ)

ชนิดของรูปแบบการเดินทาง		การเชื่อมต่อบริเวณสถานีรถไฟฟ้าของรูปแบบการเดินทางชนิดต่าง ๆ																				ปัญหา			
		แนวความคิดการเชื่อมต่อชานชลา								แนวความคิดการใช้การสัญจรทางเท้าในการเชื่อมต่อ								พื้นที่กิจกรรม							
		ชนิดของชานชลา				องค์ประกอบของจุดรับส่งผู้โดยสาร				ระบบการสัญจรทางเท้า				ระบบสัญจรทางถนน											
		bay platform	through platform	island platform	side platform	พื้นที่พักคอยหลังคาคลุม	ที่นั่งสำหรับผู้ใช้โดยสาร	ถังขยะ	แสงสว่าง	แผนผังตาราง	แสดงข้อมูลการเดินทาง	แนวนอน		แนวตั้ง		มีหลังคาปิด	แสงสว่าง	ประกอบบันได	จัดภูมิทัศน์	ระบบขนส่งรอง	รถยนต์ส่วนตัว		สวนสาธารณะ	ลานกิจกรรม	อาคารขนาดใหญ่
										ยกระดับ	ระดับปกติ	ใต้ดิน	บันได	ลิฟท์	บันไดเลื่อน			drop off	ไม่มี drop off	drop off	parking				
รถแท็กซี่		-	0	-	-	0	0	-	0	-	-	0	-	-	0	-	0	-	-	0	-	-	-	-	ป้ายรถแท็กซี่อยู่ระหว่างการสัญจรทางเท้า ไม่มีการออกแบบภูมิทัศน์ให้สวยงาม ไม่มีการพิจารณาจุดจอดที่เหมาะสม
		-	0	-	-	0	0	-	0	-	-	0	-	0	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	จุด drop-off ไม่เพียงพอต่อจำนวนรถแท็กซี่ มีรถตู้เข้ามาร่วมใช้จุด drop-off ทางออก drop-off ติดกับทางเข้าของช่องทางรถประจำทาง ไม่มีการพิจารณาจุดจอดที่เหมาะสม
รถตู้		-	0	-	-	0	0	-	-	-	0	-	-	-	0	-	-	-	0	-	-	0	0	-	องค์ประกอบของชานชลาไม่เรียบร้อย เนื่องจากการดัดแปลง การใช้งานเดิมที่จะใช้เป็นป้ายรถประจำทาง
		-	0	-	-	-	-	-	-	-	0	-	0	-	-	-	0	-	-	0	-	0	0	-	ไม่มีองค์ประกอบของชานชลา อยู่ไกลจากสถานีและการเดินทางเชื่อมต่อไม่สะดวก เนื่องจากการตั้งจุดจอดโดยเอกชน และไม่มีการวางแผนจากทางภาครัฐ

ตารางที่ 4.6 (ต่อ)

ชนิดของรูปแบบการเดินทาง		การเชื่อมต่อบริเวณสถานีรถไฟฟ้าของรูปแบบการเดินทางชนิดต่าง ๆ																				ปัญหา				
		แนวความคิดการเชื่อมต่อชานชาลา										แนวความคิดการใช้การสัญจรทางเท้าในการเชื่อมต่อ											พื้นที่กิจกรรม			
		ชนิดของชานชาลา					องค์ประกอบของจุดรับส่งผู้โดยสาร					ระบบการสัญจรทางเท้า					ระบบสัญจรทางถนน									
		bay platform	through platform	island platform	side platform	พื้นที่พักคอยหลังคาคลุม	ที่นั่งสำหรับผู้ใช้โดยสาร	ถังขยะ	แสงสว่าง	แผนผังตาราง	แสดงข้อมูลการเดินทาง	แนวนอน		แนวตั้ง			มีหลังคาปิด	แสงสว่าง	ประกอบบันได	จัดภูมิทัศน์	ระบบขนส่งรอง		รถยนต์ส่วนตัว	สวนสาธารณะ	ลานกิจกรรม	อาคารขนาดใหญ่
										ยกระดับ	ระดับปกติ	ใต้ดิน	บันได	ลิฟท์	บันไดเลื่อน				drop off	ไม่มี drop off	drop off	parking				
รถจักรยานยนต์รับจ้าง		-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	0	0	-	-	-	-	-	0	-	0	-	-	-	อยู่กระจัดกระจายไม่มีจุดจอดที่ชัดเจน ไม่มีองค์ประกอบของชานชาลา เนื่องจากการบริการส่วนบุคคลไม่เกี่ยวข้องกับส่วนรวม
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	0	-	-	-	-	-	-	0	-	0	0	-	-	อยู่กระจัดกระจายไม่มีจุดจอดที่ชัดเจน ไม่มีองค์ประกอบของชานชาลา เนื่องจากการบริการส่วนบุคคลไม่เกี่ยวข้องกับส่วนรวม
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	0	-	-	-	-	-	-	0	-	0	0	-	-	อยู่กระจัดกระจายไม่มีจุดจอดที่ชัดเจน ไม่มีองค์ประกอบของชานชาลา เนื่องจากการบริการส่วนบุคคลไม่เกี่ยวข้องกับส่วนรวม

ตารางที่ 4.7

สรุปปัญหาของการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการเดินทางชนิดต่าง ๆ กับสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสสถานีแดง

ชนิดของรูปแบบการเดินทาง		การเชื่อมต่อบริเวณสถานีรถไฟฟ้าของรูปแบบการเดินทางชนิดต่าง ๆ																				ปัญหา				
		แนวความคิดการเชื่อมต่อชานชาลา								แนวความคิดการใช้การสัญจรทางเท้าในการเชื่อมต่อ								พื้นที่กิจกรรม								
		ชนิดของชานชาลา				องค์ประกอบของจุดรับส่งผู้โดยสาร				ระบบการสัญจรทางเท้า				ระบบสัญจรทางถนน												
		bay platform	through platform	island platform	side platform	พื้นที่พักคอยมีหลังคาคลุม	ที่นั่งสำหรับผู้โดยสาร	ถึงชชยะ	แสงสว่าง	แผนผังตาราง	แสดงข้อมูลการเดินทาง	แนวนอน		แนวตั้ง		มีหลังคาปิด	แสงสว่าง	ประกอบบันได	จัดภูมิทัศน์	ระบบขนส่งรอง	รถยนต์ส่วนตัว		สวนสาธารณะ	ลานกิจกรรม	อาคารขนาดใหญ่	
รถไฟฟ้าใต้ดิน		-	-	0	-	0	0	0	0	-	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	0	-	บริเวณอาคารยังไม่มีความสะดวกในการเชื่อมต่อระหว่างระดับทั้งการปิดลิฟท์ สร้างบันไดเลื่อนข้างเดียว คาดว่าน่าจะเป็นเพราะในเรื่องความปลอดภัยและการประหยัดพลังงาน ตามลำดับ
		-	-	0	-	0	0	0	0	-	0	0	0	-	0	-	0	-	-	-	0	-	-	-	-	

ตารางที่ 4.7 (ต่อ)

ชนิดของรูปแบบการเดินทาง		การเชื่อมต่อบริเวณสถานีรถไฟฟ้าของรูปแบบการเดินทางชนิดต่าง ๆ																				ปัญหา					
		แนวความคิดการเชื่อมต่อนานาชาติ								แนวความคิดการใช้การสัญจรทางเท้าในการเชื่อมต่อ										พื้นที่กิจกรรม							
		ชนิดของนานาชาติ				องค์ประกอบของจุดรับส่งผู้โดยสาร				ระบบการสัญจรทางเท้า						ระบบสัญจรทางถนน											
		bay platform	through platform	island platform	side platform	พื้นที่พักคอยมีหลังคาคลุม	ที่นั่งสำหรับผู้ใช้โดยสาร	ถึงชยะ	แสงสว่าง	แผนผังตาราง	แสดงข้อมูลการเดินทาง	แนวนอน			แนวตั้ง			มีหลังคาปิด	แสงสว่าง	ประกอบร้านค้า	จัดภูมิทัศน์		ระบบขนส่งรอง	รถยนต์ส่วนตัว	สวนสาธารณะ	ลานกิจกรรม	อาคารขนาดใหญ่
										ยกระดับ	ระดับปกติ	ใต้ดิน	บันได	ลิฟท์	บันไดเลื่อน				drop off	ไม่มี drop off	drop off	parking					
รถประจำทาง		-	0	-	-	-	0	0	0	0	0	-	0	-	-	0	0	0	-	-	0	-	-	-	-	0	มีร้านค้าขวางบริเวณสถานีและระหว่างทางในการเชื่อมต่อกับสถานี เนื่องจากการเข้ามาจัดวางแผงลอยตามทางเดินของเอกชน
		-	0	-	-	0	0	0	0	0	0	-	0	-	-	-	0	0	-	-	0	-	-	-	-	0	ไม่มีองค์ประกอบของป้ายรถประจำทาง ไม่มีจุด drop-off เนื่องจากขนาดถนนที่แคบและอยู่หน้าอาคารใหญ่จึงไม่ อยากเสียภูมิทัศน์ด้านหน้าอาคาร
รถแท็กซี่		-	0	-	-	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	0	0	0	0	-	0	0	-	-	-	0	ไม่มีองค์ประกอบของป้ายรถแท็กซี่ เป็นการสร้างจุด drop-off โดยไม่มีการใช้งาน
		-	0	-	-	-	0	0	-	0	0	-	0	0	0	0	0	0	0	-	0	-	0	-	-	0	ไม่มีองค์ประกอบของป้ายรถแท็กซี่ ไม่มีจุด drop-off เนื่องจากรถแท็กซี่มาจอดรอรับผู้โดยสารหน้าอาคาร

ตารางที่ 4.7 (ต่อ)

ชนิดของรูปแบบการเดินทาง		การเชื่อมต่อบริเวณสถานีรถไฟฟ้าของรูปแบบการเดินทางชนิดต่าง ๆ																				ปัญหา			
		แนวความคิดการเชื่อมต่อชานชาลา								แนวความคิดการใช้การสัญจรทางเท้าในการเชื่อมต่อ								พื้นที่กิจกรรม							
		ชนิดของชานชาลา				องค์ประกอบของจุดรับส่งผู้โดยสาร				ระบบการสัญจรทางเท้า				ระบบสัญจรทางถนน											
		bay platform	through platform	island platform	side platform	พื้นที่ที่คอคอดมีหลังคาคลุมที่นั่งสำหรับผู้โดยสาร	ถึงชยะ	แสงสว่าง	แผนผังตารางแสดงข้อมูลการเดินทาง	แนวนอน		แนวตั้ง		มีหลังคาปิด	แสงสว่าง	ประกอบด้วยร้านค้า	จัดภูมิทัศน์	ระบบขนส่งรอง	รถยนต์ส่วนตัว	สวนสาธารณะ	ลานกิจกรรม		อาคารขนาดใหญ่		
								ยกระดับ	ระดับปกติ	ใต้ดิน	บันได	ลิฟท์	บันไดเลื่อน				drop off	ไม่มี drop off	drop off	parking					
รถจักรยานยนต์รับจ้าง		0	-	-	-	-	-	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	-	-	-	-	-	0	มีการสร้างจุด drop-off ไว้หน้าอาคาร แต่ไม่มีองค์ประกอบของชานชาลา
		0	-	-	-	-	-	-	-	0	0	-	0	-	-	0	0	-	0	-	0	-	-	-	ไม่มีจุดจอดรถที่แน่นอน ไม่มีองค์ประกอบของชานชาลา
		-	-	0	-	-	-	0	-	-	0	-	0	-	-	0	-	-	0	-	-	-	-	0	ไม่มีจุดจอดรถที่แน่นอน ไม่มีองค์ประกอบของชานชาลา

ตารางที่ 4.8

.สรุปปัญหาของการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการเดินทางชนิดต่าง ๆ กับสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสโตเกียว

ชนิดของรูปแบบการเดินทาง		การเชื่อมต่อบริเวณสถานีรถไฟฟ้าของรูปแบบการเดินทางชนิดต่าง ๆ																				ปัญหา							
		แนวความคิดการเชื่อมต่อชานชาลา								แนวความคิดการใช้การสัญจรทางเท้าในการเชื่อมต่อ								พื้นที่กิจกรรม											
		ชนิดของชานชาลา				องค์ประกอบของจุดรับส่งผู้โดยสาร				ระบบการสัญจรทางเท้า						ระบบสัญจรทางถนน		สวนสาธารณะ		ลานกิจกรรม			อาคารขนาดใหญ่						
		bay platform	through platform	island platform	side platform	พื้นที่ที่ปกคลุมหลังคาคลุม	ที่นั่งสำหรับผู้ใช้โดยสาร	ถังขยะ	แสงสว่าง	แผนผังตาราง	แสดงข้อมูลการเดินทาง	แนวนอน			แนวตั้ง			มีหลังคาปิด	แสงสว่าง	ประเภอบ้านค้า	จัดภูมิทัศน์		ระบบขนส่งรอง	รถยนต์ส่วนตัว	drop off	ไม่มี drop off	drop off	parking	สวนสาธารณะ
รถไฟฟ้าใต้ดิน		-	-	0	-	0	0	0	0	0	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	0	-	-	-
		-	-	0	-	0	0	0	0	0	-	0	0	0	-	0	-	-	0	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-
		-	-	0	-	0	0	0	0	0	-	0	0	0	0	0	-	0	0	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-

ตารางที่ 4.8 (ต่อ)

ชนิดของรูปแบบการเดินทาง		การเชื่อมต่อบริเวณสถานีรถไฟฟ้าของรูปแบบการเดินทางชนิดต่าง ๆ																				ปัญหา					
		แนวความคิดการเชื่อมต่อชานชาลา										แนวความคิดการใช้การสัญจรทางเท้าในการเชื่อมต่อ											พื้นที่กิจกรรม				
		ชนิดของชานชาลา				องค์ประกอบของจุดรับส่งผู้โดยสาร						ระบบการสัญจรทางเท้า					ระบบสัญจรทางถนน										
		bay platform	through platform	island platform	side platform	พื้นที่พักคอยหลังคาคลุม	ที่นั่งสำหรับผู้ใช้โดยสาร	ถังขยะ	แสงสว่าง	แผนผังตาราง	แสดงข้อมูลการเดินทาง	แนวนอน		แนวตั้ง			มีหลังคาปิด	แสงสว่าง	ประกอบบันได	จัดภูมิทัศน์	ระบบขนส่งรอง		รถยนต์ส่วนตัว	สวนสาธารณะ	ลานกิจกรรม	อาคารขนาดใหญ่	
										ยกระดับ	ระดับปกติ	ใต้ดิน	บันได	ลิฟท์	บันไดเลื่อน		แสงสว่าง	ประกอบบันได	จัดภูมิทัศน์	drop off	ไม่มี drop off	drop off	parking				
รถประจำทาง		-	0	-	-	-	0	0	0	0	0	-	0	-	-	0	0	0	-	-	0	-	-	-	-	0	ไม่มีการสร้างองค์ประกอบของป้ายรถประจำทาง
		-	0	-	-	0	0	0	0	0	0	-	0	-	-	-	0	0	-	-	0	-	-	-	-	0	อยู่ไกลจากสถานีและไม่มีการเชื่อมต่อไปยังสถานีให้เกิดความสะดวก
		-	0	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	-	0	-	0	0	-	-	0	-	-	-	-	-	ไม่มีองค์ประกอบของป้ายรถประจำทางเนื่องจากมีการปรับเปลี่ยนตำแหน่งป้ายบริเวณนี้ และอยู่ด้านหน้าของห้องแถวทำให้บังภูมิทัศน์

ตารางที่ 4.8 (ต่อ)

ชนิดของรูปแบบการเดินทาง		การเชื่อมต่อบริเวณสถานีรถไฟฟ้าของรูปแบบการเดินทางชนิดต่าง ๆ																				ปัญหา				
		แนวความคิดการเชื่อมต่อชานชาลา								แนวความคิดการใช้การสัญจรทางเท้าในการเชื่อมต่อ								พื้นที่กิจกรรม								
		ชนิดของชานชาลา				องค์ประกอบของจุดรับส่งผู้โดยสาร				ระบบการสัญจรทางเท้า				ระบบสัญจรทางถนน												
		bay platform	through platform	island platform	side platform	พื้นที่พักคอยหลังคาคลุม	ที่นั่งสำหรับผู้ใช้โดยสาร	ถังขยะ	แสงสว่าง	แผนผังตารางแสดงข้อมูลการเดินทาง	แนวนอน		แนวตั้ง		มีหลังคาปิด	แสงสว่าง	ประกอบบันได	จัดภูมิทัศน์	ระบบขนส่งรอง	รถยนต์ส่วนตัว	สวนสาธารณะ		ลานกิจกรรม	อาคารขนาดใหญ่		
									ยกระดับ	ระดับปกติ	ใต้ดิน	บันได	ลิฟท์	บันไดเลื่อน		แสงสว่าง	ประกอบบันได	จัดภูมิทัศน์	drop off	ไม่มี drop off	drop off	parking				
รถแท็กซี่		-	0	-	-	0	-	0	0	0	-	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0	-	-	0	-
		-	0	-	-	-	0	0	-	0	0	-	0	0	0	0	0	0	-	0	-	0	-	-	0	ไม่มีองค์ประกอบของชานชาลาหน้าอาคาร ไม่มีจุด drop-off เนื่องจากอยู่หน้าอาคารทำให้บังทัศนียภาพหน้าอาคาร
		-	0	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	0	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	เป็นการตั้งป้ายโดยไม่คำนึงถึงตำแหน่งที่เหมาะสม
		-	0	-	-	-	-	-	-	-	0	-	0	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	เป็นการตั้งป้ายโดยไม่คำนึงถึงตำแหน่งที่เหมาะสม

ตารางที่ 4.8 (ต่อ)

ชนิดของรูปแบบการเดินทาง		การเชื่อมต่อบริเวณสถานีรถไฟฟ้าของรูปแบบการเดินทางชนิดต่าง ๆ																				ปัญหา				
		แนวความคิดการเชื่อมต่อชานชาลา								แนวความคิดการใช้การสัญจรทางเท้าในการเชื่อมต่อ								พื้นที่กิจกรรม								
		ชนิดของชานชาลา				องค์ประกอบของจุดรับส่งผู้โดยสาร				ระบบการสัญจรทางเท้า					ระบบสัญจรทางถนน											
		bay platform	through platform	island platform	side platform	พื้นที่พักคอยหลังคาคลุม	ที่นั่งสำหรับผู้โดยสาร	ถังขยะ	แสงสว่าง	แผนผังตาราง	แสดงข้อมูลการเดินทาง	แนวนอน		แนวตั้ง			มีหลังคาปิด	แสงสว่าง	ประกอบบันได	จัดภูมิทัศน์	ระบบขนส่งรอง		รถยนต์ส่วนตัว	สวนสาธารณะ	ลานกิจกรรม	อาคารขนาดใหญ่
										ยกระดับ	ระดับปกติ	ได้ดิน	บันได	ลิฟท์	บันไดเลื่อน				drop off	ไม่มี drop off	drop off	parking				
รถจักรยานยนต์รับจ้าง		0	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	0	0	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	ไม่มีองค์ประกอบของชานชาลา
		0	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	0	-	-	-	-	-	-	0	-	0	-	-	-	ไม่มีองค์ประกอบของชานชาลา กีดขวางการจราจร
		0	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	0	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	0	ไม่มีองค์ประกอบของชานชาลา
		0	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	0	-	-	-	-	-	0	0	-	-	-	-	-	ไม่มีองค์ประกอบของชานชาลา กีดขวางการจราจร