

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

5.1 ข้อสรุปผลจากการวิจัย

การวิจัยเรื่องแนวทางการออกแบบจุดเชื่อมต่อบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาทฤษฎี 1) แนวทางการเชื่อมต่อระหว่างสถานี 2) แนวทางการเชื่อมต่อด้วยการสัญจรทางเท้า 3) แนวความคิด park and ride 4) แนวความคิด Intermodal 5) แนวความคิดในการใช้กลุ่มอาคารในการเชื่อมต่อ รวมถึงศึกษาลักษณะของการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนของต่างประเทศ การศึกษาลักษณะทางกายภาพบริเวณของการเชื่อมต่อระหว่าง รถไฟฟ้าบีทีเอส รถไฟฟ้าใต้ดิน รถประจำทาง รถแท็กซี่ รถยนต์ส่วนบุคคลรถจักรยานยนต์รับจ้าง ที่จอดรถอาคารต่าง ๆ ด้วยระบบการสัญจรทางเท้า บริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสสถานีหมอชิต สถานีศาลาแดง และสถานีอโศก โดยวิเคราะห์ปัญหาระหว่างจุดเชื่อมต่อต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นบริเวณจุดเชื่อมต่อทั้งปัญหาภายในและภายนอกสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีหมอชิต สถานีศาลาแดง และสถานีอโศก เพื่อสร้างแนวทางในการออกแบบสถานีของระบบขนส่งมวลชนและระบบขนส่งรองชนิดต่าง ๆ และเสนอแนวทางในการออกแบบและปรับปรุงจุดเชื่อมต่อ บริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสสถานีหมอชิต สถานีศาลาแดง และสถานีอโศก

5.1.1 หลักการออกแบบจุดเชื่อมต่อการเดินทาง

หลักในการออกแบบจุดเชื่อมต่อการเดินทางนั้นจากการสรุปเนื้อหาจากการรวบรวมข้อมูลจากทฤษฎี แนวความคิด และงานวิจัย ที่เกี่ยวข้องสามารถสรุปออกมาได้ดังนี้

1. แนวความคิดการเชื่อมต่อระหว่างชานชาลา

แนวคิดที่ใช้ในการวางตำแหน่ง หรือรูปแบบของช่องทางการเข้า-ออกของรูปแบบการเดินทางต่าง ๆ ที่เหมาะสมกับพื้นที่ที่มีอยู่ในพื้นที่ศึกษา เพื่อให้สะดวกในการเดินทำให้เข้าถึงโดยสามารถแบ่งออกได้เป็น 4 ชนิด คือ ชานชาลาแบบ bay platform ชานชาลาแบบ through platform ชานชาลาแบบ island platform และชานชาลาแบบ side platform ซึ่งชานชาลาแบบ bay platform เป็นชานชาลาพื้นฐานที่สามารถเข้าใจได้ง่าย ซึ่งเหมือนกับป้ายรถประจำทางที่สามารถ

เห็นอยู่ตามถนนทั่ว ๆ ไป ซึ่งในการนำไปใช้งานนั้น ต้องคำนึงถึงลักษณะพื้นที่ เส้นทางการสัญจรของรถ และปริมาณรถยนต์ต่าง ๆ ที่อยู่บนท้องถนน

2. แนวความคิดการใช้การสัญจรทางเท้าในการเชื่อมต่อ

แนวคิดที่ใช้รูปแบบต่าง ๆ ของการสร้างทางเดินสัญจรทางเท้าเพื่อใช้ในการเชื่อมต่อไปยังจุดต่าง ๆ ถือว่าการนำแนวคิดนี้มาใช้ในงานออกแบบจะมีความสำคัญมากที่สุด โดยจะต้องคำนึงถึง ปริมาณคน เส้นทางการสัญจรที่ใกล้ที่สุด เข้าถึงได้ง่ายที่สุดและไม่ทำให้เกิดการแออัดของผู้เดินทางที่ใช้งานรถไฟฟ้า ซึ่งในการนำไปใช้นั้นจะต้องคำนึงถึงระบบการสัญจรทั้งทางตั้งและทางนอน รวมถึงองค์ประกอบของทางเท้าที่เหมาะสม เช่น มีหลังคาคลุม แสงสว่าง ที่นั่งพักผ่อน ผู้โดยสาร ถึงขยับ ป้ายให้ข้อมูล

3. แนวความคิดในการใช้จุดจอดแล้วจร (park & ride)

แนวคิดที่ใช้ในการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางเพื่อเอื้ออำนวยต่อผู้เดินทางที่ต้องการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากทางรถยนต์ส่วนตัวไปยังรูปแบบการเดินทางอื่น ๆ รวมถึงการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากรถสาธารณะไปยังระบบขนส่งมวลชนที่มีขนาดใหญ่ที่มีความสะดวกและรวดเร็วกว่าการใช้งานรถยนต์ส่วนตัวเพื่อทำกิจกรรมในพื้นที่เมืองชั้นใน โดยส่วนใหญ่แล้วการสร้างจุดจอดและจอร์นั้นจะมีอยู่ตามพื้นที่เมืองชั้นนอก ซึ่งเป็นแนวคิดที่ช่วยในการลดปริมาณรถยนต์ส่วนตัวที่เข้ามาภายในเมืองชั้นใน ซึ่งในการนำแนวคิดนี้ไปใช้จะต้องพิจารณาถึงตำแหน่งที่ตั้งของจุดจอดแล้วจร โดยจะต้องอยู่ใกล้กับระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ และต้องมีพื้นที่ว่างมากพอที่จะรองรับปริมาณรถยนต์จำนวนมาก ๆ โดยสามารถสร้างเป็นลานหรือเป็นอาคารและมีการดูแลรักษาความปลอดภัยและเก็บค่าจอดรถยนต์

4. แนวคิดการเชื่อมต่อการเดินทางแบบ Intermodal

แนวคิดที่รวบรวมระบบขนส่งการเดินทางหลากหลายชนิดไว้ในพื้นที่จุดเดียวกันโดยรูปแบบการสัญจรหลัก คือ รถไฟฟ้า โดยมีการจัดพื้นที่ไว้เพื่อรองรับผู้โดยสารจาก รถประจำทาง รถแท็กซี่ รถตู้ รถจักรยานยนต์รับจ้าง รวมถึงรถบริการต่าง ๆ ที่มีการผ่านเข้า-ออกภายในพื้นที่ โดยการสร้างเป็นอาคารที่มีหลักการใช้นโยบายการเชื่อมต่อการเดินทางข้อ 1-3 รวมอยู่ด้วยกัน ในการนำมาใช้นั้น ต้องมีการคำนึงถึงตำแหน่งพื้นที่ ซึ่งจากกรณีศึกษาส่วนใหญ่จะจัดอยู่บริเวณชานเมืองหรือเมืองรอบนอกที่เป็นปลายทางของเส้นทางรถไฟฟ้าที่ออกจากพื้นที่เมืองชั้นใน และการจัดวาง

ตำแหน่งของการเข้า-ออกของระบบขนส่งการเดินทางชนิดต่าง ๆ รวมถึงการจัดการสัญจรทางเท้า ให้มีการเข้าถึงอย่างเป็นระบบ

5. แนวคิดการเชื่อมต่อการเดินทางโดยใช้กลุ่มอาคารเป็นศูนย์กลางระบบขนส่ง

แนวคิดที่ใช้กลุ่มอาคารที่อยู่ในเขตพื้นที่เมืองชั้นใน กลางเมืองในย่าน downtown ให้มีการเกาะกลุ่มกันโดยใช้ทางสัญจรทางเท้าที่แยกออกจากทางเท้าปกติ เพื่อให้กลุ่มอาคารในย่านนั้นเชื่อมต่อได้ถึงกันโดยสามารถใช้ทางเดินภายในอาคารร่วมกันได้ และยังสามารถเชื่อมต่อกับระบบขนส่งชนิดต่าง ๆ ได้โดยใช้อาคารแต่ละแห่งเป็นจุดจอด-รับส่งผู้โดยสารแต่ละชนิด โดยแนวคิดนี้จะต้องคำนึงถึงลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา ว่ามีอาคารสูงหรืออาคารที่มีการใช้งานอย่างหนาแน่น มีระบบขนส่งการเดินทางที่หลากหลาย และยังสามารถมีศักยภาพในการสร้างทางเชื่อมต่อไปยังแต่ละระบบขนส่งการเดินทางได้อย่างเป็นระบบ โดยในการออกแบบจุดจอดรับ-ส่งผู้โดยสารของแต่ละจุดนั้น จำเป็นต้องต้องมีการคำนึงถึงการออกแบบองค์ประกอบของที่พักคอยผู้โดยสารให้มีพื้นที่ที่คอกยที่มีหลังคาป้องกันได้จากสภาพภูมิอากาศ ป้ายข้อมูล แสงสว่าง ถึงชยะ และมีที่นั่งสำหรับรอรถโดยสาร

5.1.2 การออกแบบจุดเชื่อมต่อบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส หมอชิต อโศกและศาลาแดง

ในการเลือกพื้นที่ที่จะใช้ในการออกแบบจุดเชื่อมต่อบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสนั้น ใช้การเลือกพื้นที่โดยคำนึงถึงพื้นที่ที่มีเส้นทางของระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ที่มีการเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าบีทีเอส และรถไฟฟ้าใต้ดิน เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีปริมาณของผู้โดยสารจำนวนมากที่มีการเข้า-ออก เปลี่ยนเส้นทางการเดินทางตลอดทั้งวัน และอยู่ในพื้นที่ที่มีความแตกต่างกัน ดังนี้ สถานีหมอชิตที่อยู่บริเวณสถานีต้นทางอยู่ในพื้นที่นอกแหล่งพื้นที่เศรษฐกิจ มีพื้นที่ในการพัฒนาการเชื่อมต่อขนาดใหญ่ได้ ส่วนสถานีศาลาแดงกับสถานีอโศกอยู่ในแหล่งเศรษฐกิจที่สำคัญในย่านใจกลางเมือง โดยนำเอาแนวคิดที่ได้ศึกษามาใช้ทดลองออกแบบ

1. การออกแบบจุดเชื่อมต่อบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสหมอชิต

บริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสหมอชิตนั้นเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินจตุจักร ซึ่งอยู่บริเวณพื้นที่เมืองชั้นกลาง ซึ่งบริเวณย่านนั้น เป็นพื้นที่ว่างเป็นส่วนใหญ่ ทำให้สามารถสร้างอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างเพื่อพัฒนาพื้นที่เพื่อการเชื่อมต่อได้ง่าย ดังนั้นในการออกแบบจุดเชื่อมต่อ

บริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส จึงได้มีการพัฒนาแนวคิดที่ได้ศึกษามาในขั้นต้นเพื่อนำมาใช้ในการวางผังของการจัดวางทางเดินรถ และการเข้า-ออกของระบบขนส่งทางเดินรถชนิดต่าง ๆ

ในบริเวณนี้ ทุกรูปแบบการเดินรถนั้นจะวางตัวอยู่ในแนวขนานกัน ซึ่งทำให้ง่ายต่อการจัดวาง และใช้การสัญจรทางเท้าเป็นตัวเชื่อมต่อการเดินทางทั้งหมดเข้าด้วยกัน มีการสร้างความสัมพันธ์กับการเดินทางของผู้เดินทางทั้งในเวลาเช้าและในเวลาเย็น โดยในฝั่งขาเข้าเมืองนั้นได้ออกแบบอาคารจอดแล้วจรขนาดใหญ่ เพื่อรองรับปริมาณรถยนต์ที่ต้องการจอดฝากรถยนต์ส่วนตัวไว้แล้วใช้ระบบขนส่งมวลชนเพื่อเข้าไปยังเมืองชั้นใน รวมถึงจุดจอดรับส่งผู้โดยสารรูปแบบต่าง ๆ เพื่อความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางเปลี่ยนรูปแบบการเดินรถ และส่วนฝั่งขาออกเมืองมีการออกแบบอาคารสำหรับเป็นศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่ายการขนส่งจากรถไฟฟ้าบีทีเอสไปยังรถประจำทาง รถแท็กซี่ รถตู้ รถจักรยานยนต์รับจ้าง และรถยนต์ส่วนตัว โดยการเดินทางเชื่อมต่อแต่ละระบบด้วยทางสัญจรทางเท้า เพื่อรองรับการเดินทางออกจากสถานี และช่องทางการจอดรับส่งผู้โดยสารของระบบขนส่งรองชนิดอื่น ๆ เกิดความสะดวกและรวดเร็วมากขึ้นในการเดินทางออกจากบริเวณจุดเชื่อมต่อ รวมถึงยังมีการออกแบบเพื่อสร้างความสัมพันธ์กับแหล่งกิจกรรมที่สำคัญในย่านนี้

2. การออกแบบจุดเชื่อมต่อบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสอโศก

บริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสอโศกมีการเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินสุขุมวิท ตั้งอยู่บริเวณย่านเศรษฐกิจ แหล่งอาคารสำนักงาน และย่านการค้าที่สำคัญของกรุงเทพมหานคร มีการออกแบบอาคารเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสเรียบร้อยแล้ว แต่ทางเดินลอยฟ้ายังขาดการพัฒนาให้มีกิจกรรมบนทางเดิน จึงได้ออกแบบให้มีพื้นที่จำหน่ายตั๋ว จะช่วยชะลอปริมาณผู้เดินทางไม่ให้อัดแน่นบริเวณสถานีมากเกินไป และออกแบบให้เป็นทางเท้าแบบปิดให้มีการป้องกันจากสภาพแวดล้อมภายนอก ปรับอุณหภูมิภายใน และในการออกแบบบริเวณสถานีนี้จะเป็นเรื่องของการเข้าถึงรูปแบบการเดินรถชนิดรองอื่น ๆ เพื่อให้ผู้เดินทางสามารถเดินทางเพื่อเข้าถึงแหล่งกิจกรรมได้ง่ายและเป็นระบบ เมื่อบริเวณพื้นที่ย่านนี้เป็นพื้นที่ที่มีราคาแพงและไม่มีพื้นที่เพื่อการพัฒนามากนัก ดังนั้นแนวคิดเพื่อการสร้างจุดเชื่อมต่อบริเวณ รถไฟฟ้าบีทีเอส คือ การใช้นาประโยชน์ของกลุ่มอาคารมาใช้ เนื่องจากกลุ่มอาคารต่าง ๆ เป็นพื้นที่ที่มีกิจกรรมและคนอยู่หนาแน่น และดึงประโยชน์ของการออกแบบอาคารต่าง ๆ มาใช้ ได้แก่ อาคารแต่ละแห่งมีพื้นที่ลานพลาซ่าหน้าอาคาร ซึ่งทำให้เกิดเป็นพื้นที่ว่างพอที่จะสร้างจุดจอดรับส่งผู้โดยสารของรูปแบบการ

เดินทางต่าง ๆ ได้ ช่วยให้เกิดความสะดวกในการจัดรับส่งผู้โดยสารและทำให้ผู้เดินทางจาก รถไฟฟ้าบีทีเอส สามารถเข้าถึงแต่ละอาคารและจุดจัดรับส่งผู้โดยสารแต่ละชนิดได้ง่าย

3. การออกแบบจุดเชื่อมต่อบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสศาลาแดง

สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสศาลาแดงนั้นเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้ามหานครใต้ดินสีลม โดยที่บริเวณ ย่านนี้เป็นแหล่งกิจกรรมหนาแน่น เป็นแหล่งเศรษฐกิจที่สำคัญ และมีพื้นที่ราคาแพงมากที่สุดใน ประเทศ ทำให้สามารถหาพื้นที่ว่าง และนำมาสร้างจุดเชื่อมต่อโดยใช้แนวคิดแบบ Intermodal ค่อนข้างยาก เนื่องจากจะต้องใช้พื้นที่กว้าง ดังนั้นแนวคิดที่เหมาะสมกับบริเวณนี้ก็ต้องใช้ประโยชน์ จากกลุ่มอาคารที่อยู่รอบ ๆ สถานีที่มีอยู่อย่างหนาแน่น โดยปัจจุบันมีการสร้างทางเดินลอยฟ้า เชื่อมต่อกับอาคารรอบ ๆ สถานีศาลาแดงและเชื่อมต่อไปยังสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินสีลมเป็นที่เรียบร้อย แต่ว่าปัญหาของการเชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางต่าง ๆ นั้นยังมีปัญหาอย่างมาก ซึ่งในการ ออกแบบจุดเชื่อมต่อบริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานครใต้ดินสีลมนั้นจะต้องใช้การเชื่อมต่อไปยังอาคารต่าง ๆ ให้ อาคารต่าง ๆ เป็นจุดจัดรับส่งผู้โดยสารของแต่ละรูปแบบการเดินทาง โดยการใช้ทางเดินลอยฟ้า ซึ่งควรมีการสร้างต่อเพื่อเติมอีกด้านของสถานีรถไฟฟ้าเชื่อมต่อไปยังอาคารต่าง ๆ บริเวณถนนสีลม เพื่อให้ช่วยลดปริมาณคนสัญจรบนทางเท้าซึ่งมีความหนาแน่นอย่างมาก

5.1.3 การประเมินโดยผู้เชี่ยวชาญในสาขาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

จากการประเมินโดยผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้องกับสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสได้แก่ คุณสุรเชษฐ์ แสงชโยสวัสดิ์ ผู้จัดการศูนย์ประสานงาน บริษัท ระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร จำกัด (มหาชน) สามารถสรุปได้ ดังนี้

1. ด้านการเชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางชนิดต่าง ๆ

สถานีหมอชิต มีความเป็นไปได้ในการสร้างเป็นรูปแบบ Intermodal ถ้าตัดข้อจำกัดใน ด้านพื้นที่ก่อสร้างและจำนวนเงินลงทุน ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อที่มีการสร้างพื้นที่สถานีให้มีการเชื่อมต่อกันระหว่างรูปแบบการเดินทางชนิดรอง (feeder) ซึ่งได้แก่ รถประจำทาง รถแท็กซี่ รถตู้ และ รถจักรยานยนต์รับจ้างกับสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส และรถไฟฟ้าใต้ดินให้เกิดการใช้งานร่วมกันรวมถึง การสร้างทางเดินเท้าเชื่อมต่อไปยังตลาดนัดสวนจตุจักร

สถานีศาลาแดง ได้มีความเห็นว่าควรมีการสร้างทางเดินเท้าลอยฟ้าเชื่อมต่อไปยังอาคารอื่น ๆ รอบสถานี แต่ได้มองว่าการใช้แนวคิดในการเชื่อมต่อที่ใช้อาคารเป็นจุดศูนย์กลางการเดินทางนั้นไม่เหมาะสมในพื้นที่ถนนสี่ลม เนื่องจากถนนที่แคบ ระยะทางสั้นไม่มีเส้นทางอื่น ๆ ตัดทำให้ไม่เกิดการระบายรถออกไปในทิศทางอื่น และให้ข้อเสนอแนะในการศึกษาการเชื่อมต่อพื้นที่บริเวณฝั่งโรงพยาบาลจุฬาฯ เนื่องจากมีขนาดพื้นที่ที่กว้างกว่า และกำลังมีการสร้างสะพานลอยต่อจากทางเดินลอยฟ้าระหว่างรถไฟฟ้าบีทีเอสกับรถไฟฟ้าใต้ดิน

สถานีอโศก ผู้เชี่ยวชาญเห็นด้วยกับการเชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางชนิดต่าง ๆ ยกเว้นบริเวณหน้าอาคาร Time Square นั้นเหมาะสมกับการให้บริการกับผู้ใช้งานทั่วไปที่ไม่ใช่ผู้โดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอส เนื่องจากอยู่ไกล และเห็นว่าจุดที่อยู่บริเวณแยกอโศกมีความเหมาะสมกว่าเนื่องจากอยู่บริเวณทางเดินขึ้น-ลงสถานี และให้ความเห็นว่ามีความเป็นไปได้ในการให้คำปรึกษาในการร่วมมือกับอาคารที่กำลังก่อสร้างอยู่ ในการจัดพื้นที่เพื่อรองรับรูปแบบการเดินทางที่รองรับผู้โดยสารจากรถไฟฟ้าบีทีเอส และรถไฟฟ้าใต้ดิน

ในส่วนของรถจักรยานยนต์รับจ้างนั้น ผู้เชี่ยวชาญไม่แนะนำให้นำมาอยู่ร่วมกับการออกแบบ แม้ว่าจะสามารถควบคุมจุดจอดจักรยานยนต์รับจ้างจุดต่าง ๆ มารวมกันได้ แต่ที่ไม่สามารถควบคุมปริมาณรถจักรยานยนต์ที่จะเข้ามาจอดรอผู้โดยสารได้ โดยอาจเป็นการจัดทำเป็นป้ายบอกตำแหน่งจุดจอดรถจะเกิดความสะดวกกว่า

2. ด้านการออกแบบจุดจอดรับส่งผู้โดยสารของรูปแบบการเดินทางชนิดต่าง ๆ

สถานีหมอชิตนั้นได้ให้ความเห็นว่ามีเหมาะสมในการจัดช่องเข้าออกของรูปแบบการเดินทางที่เข้ามาบริเวณสถานี และได้ให้ความเห็นในเรื่องของการนำรถประจำทางเข้ามาในพื้นที่ด้วย บริเวณฝั่งลานจอดรถและการออกแบบให้มองถึงเมื่อมีการสร้างเส้นทางส่วนต่อขยายออกไปแล้วจะทำให้รถยนต์ที่เข้ามาบริเวณนี้ลดลง การออกแบบอาคารจอดรถอาจจะไม่คุ้มค่าการลงทุน อาจจะเป็นการสร้างศูนย์การค้าเพื่อเพิ่มมูลค่าให้เกิดการคั่งคั่งได้เร็วขึ้น ส่วนฝั่งสวนจตุจักร ถ้าตัดข้อจำกัดในเรื่องการไม่อนุญาตให้สร้างบนพื้นที่ของสวนจตุจักร ก็มีความเหมาะสมกับการใช้งาน มีช่องทางเข้าของรูปแบบการเดินทางที่เหมาะสม การจัดให้มีพื้นที่รอผู้โดยสาร รวมถึงร้านค้าเล็ก ๆ และจุดให้บริการข้อมูล รวมถึงการสร้างทางบันไดเลื่อนขึ้น-ลงเพื่อเชื่อมกับรถไฟฟ้าใต้ดิน

ดังนั้นหมายความว่า ระบบการเชื่อมต่อด้วยแนวคิด Intermodal มีความเหมาะสมต่อพื้นที่บริเวณสถานีจตุจักร เนื่องจากมีพื้นที่ว่างขนาดใหญ่ สามารถนำรูปแบบการเดินทางหลากหลายชนิดเข้ามาอยู่ในพื้นที่เดียวกันได้ ถ้าไม่มีข้อจำกัดด้านพื้นที่ฝั่งสวนจตุจักรที่ไม่อนุญาตให้ใช้พื้นที่สร้างสิ่งปลูกสร้างทับ

สถานีศาลาแดงนั้น ผู้เชี่ยวชาญเห็นด้วยกับการสร้างพื้นที่รองรับผู้โดยสารบริเวณพื้นที่เชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้ามหานครบีทีเอส แต่ไม่เห็นด้วยในการตัดพื้นที่ drop-off เข้าไปในพื้นที่ทางเท้า เนื่องจากต้องระวังท่อต่าง ๆ บนถนนสีลม เนื่องจากเป็นถนนที่มีการนำสายไฟลงไปยังใต้ดินทั้งหมด

ดังนั้นจึงหมายความว่า ระบบการเชื่อมต่อบริเวณถนนสีลมของสถานีรถไฟฟ้ามหานครแดงนั้นไม่สามารถใช้แนวคิดที่ใช้อาคารเป็นศูนย์กลางการเดินทางได้ เนื่องจากข้อจำกัดทางด้านพื้นที่ที่มีการอัดแน่นเกินไป อาจเป็นแนวคิดในด้านการสัญจรทางเท้าให้เชื่อมต่อกับอาคารหรือแหล่งกิจกรรมบริเวณสถานีจะเหมาะสมกับลักษณะการใช้พื้นที่และลักษณะทางกายภาพของสถานีมากกว่า

สถานีโศก เห็นด้วยกับการสร้างพื้นที่รองรับผู้โดยสารของรถแท็กซี่และรถประจำทาง แต่ให้ลองศึกษาในเรื่องของวิธีการทำให้คนขับแท็กซี่รับรู้ว่าผู้โดยสารต้องการรถแท็กซี่ เนื่องจากป้ายรถแท็กซี่อัจฉริยะนั้นไม่สามารถใช้งานจริงได้ในทางปฏิบัติ

ดังนั้นหมายความว่าสถานีโศกสามารถใช้แนวคิดในการใช้อาคารเป็นศูนย์กลางการเดินทางได้ เนื่องจากอาคารสูงบริเวณสถานีมีระยะรัศมีที่สามารถพัฒนาเป็นจุด drop-off หน้าอาคารได้ โดยความร่วมมือจากเจ้าของอาคารแต่ละหลัง ซึ่งยังช่วยในการดึงดูดคนให้เข้ามาใช้งานอาคารมากขึ้น

โดยทั้งสถานีศาลาแดงและสถานีโศกนั้น ผู้เชี่ยวชาญได้ให้ความคิดเห็นว่าไม่จำเป็นต้องสร้างพื้นที่ที่มีหลังคาคลุมสำหรับรถจักรยานยนต์รับจ้าง เนื่องจากว่าไม่มีความจำเป็น โดยเฉพาะช่วงเวลาที่ฝนตก จะทำให้การบริการของรถจักรยานยนต์รับจ้างไม่มีการใช้บริการ ซึ่งรถจักรยานยนต์รับจ้างนั้นเป็นการให้บริการส่วนบุคคล ไม่ได้มีส่วนได้ส่วนเสียกับทางบีทีเอส และมีตำแหน่งที่ไม่แน่นอนในการจอดให้บริการ

5.2 ข้อเสนอแนะและการนำไปใช้ในอนาคต

สำหรับงานวิจัยเรื่องแนวทางการออกแบบจุดเชื่อมต่อบริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานครบีทีเอส เป็นแนวทางการออกแบบเบื้องต้นเพื่อรวบรวมแนวความคิดเป็นหลัก สามารถนำแนวคิดไปใช้เป็นแนวทางของการสร้างจุดเชื่อมต่อต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นบริเวณที่มีจุดร่วมของสถานีรถไฟฟ้ามหานครบีทีเอสที่จะเกิดขึ้นในอนาคตตามแผนงานการสร้างส่วนต่อขยายของรัฐบาล โดยสามารถนำแนวคิดไปใช้กับลักษณะของการพัฒนาพื้นที่และบริบทของเมืองต่าง ๆ ได้ มีข้อเสนอแนะในการนำไปใช้ศึกษาครั้งต่อไป ดังนี้

1. ในการศึกษาครั้งต่อไปควรมีการเก็บข้อมูลในเรื่องพฤติกรรมของผู้โดยสารรถไฟฟ้า บีทีเอสว่ามีการใช้งานระบบขนส่งรอง อย่างไร
2. ควรมีการเก็บข้อมูลปริมาณการจราจรบริเวณสถานีทั้ง รถประจำทาง รถแท็กซี่ รถตู้ ทั้งช่วงเวลา เช้า กลางวัน เย็น
3. ควรมีการเก็บข้อมูลปริมาณผู้โดยสารที่เข้ามาใช้งานรถไฟฟ้าบีทีเอสทั้งช่วง เช้า กลางวัน เย็น
4. ในการนำแนวความคิดไปใช้ในงานวิจัยที่มีการออกแบบครั้งต่อไป ควรมีการเพิ่ม การศึกษาในเรื่องของปริมาณ ทั้งขนาดที่เหมาะสมในการออกแบบการสัญจร ทางเท้า ขนาดชานชาลาที่ใช้ในการจอดรถของ รถประจำทาง รถแท็กซี่ รถตู้
5. ควรมีการคิดในเรื่องของความคุ้มค่าด้วย
6. ในการวิจัยครั้งนี้เป็นแนวทางระยะสั้นในการออกแบบจุดเชื่อมต่อบริเวณสถานี รถไฟฟ้าบีทีเอส ถ้ามีการศึกษาต่อในระยะยาว ควรมีการศึกษาถึงระบบ และ เส้นทาง การเดินทางรถของระบบขนส่งรองประกอบ

ในเรื่องของผู้ดำเนินการนั้น ผู้ลงทุนควรจะเป็น กรุงเทพมหานคร เป็นผู้รับผิดชอบในการลงทุนเนื่องจากเป็นการสร้างพื้นที่เชื่อมต่อในการเดินทางที่เป็นการบริการเพื่อประชาชน สามารถเจรจากับทางเจ้าของในการเวนคืนพื้นที่เพื่อสร้างสิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ ได้ และเพื่อให้เกิดการสร้างให้มีการใช้งานเอื้อเพื่อแก่ประชาชนที่ใช้งานรถไฟฟ้า เนื่องจากการลงทุนโดยเอกชน นั้น จะมองในเรื่องของการลงทุนมากกว่า เพื่อให้เกิดผลประโยชน์แก่ตนเอง ดังนั้นถ้าการก่อสร้างที่ต้องใช้เงินลงทุนสูง เอกชนก็จะไม่สร้างเนื่องจากไม่คุ้มค่าในการลงทุน ทั้งตัวจุดเชื่อมต่อบริเวณ สถานีหมอชิตและทางเดินลอยฟ้าบริเวณสถานีศาลาแดงและสถานีอโศก