

บทที่ ๒

สถานีขนส่งรถโดยสาร



สถานีขนส่ง (3)

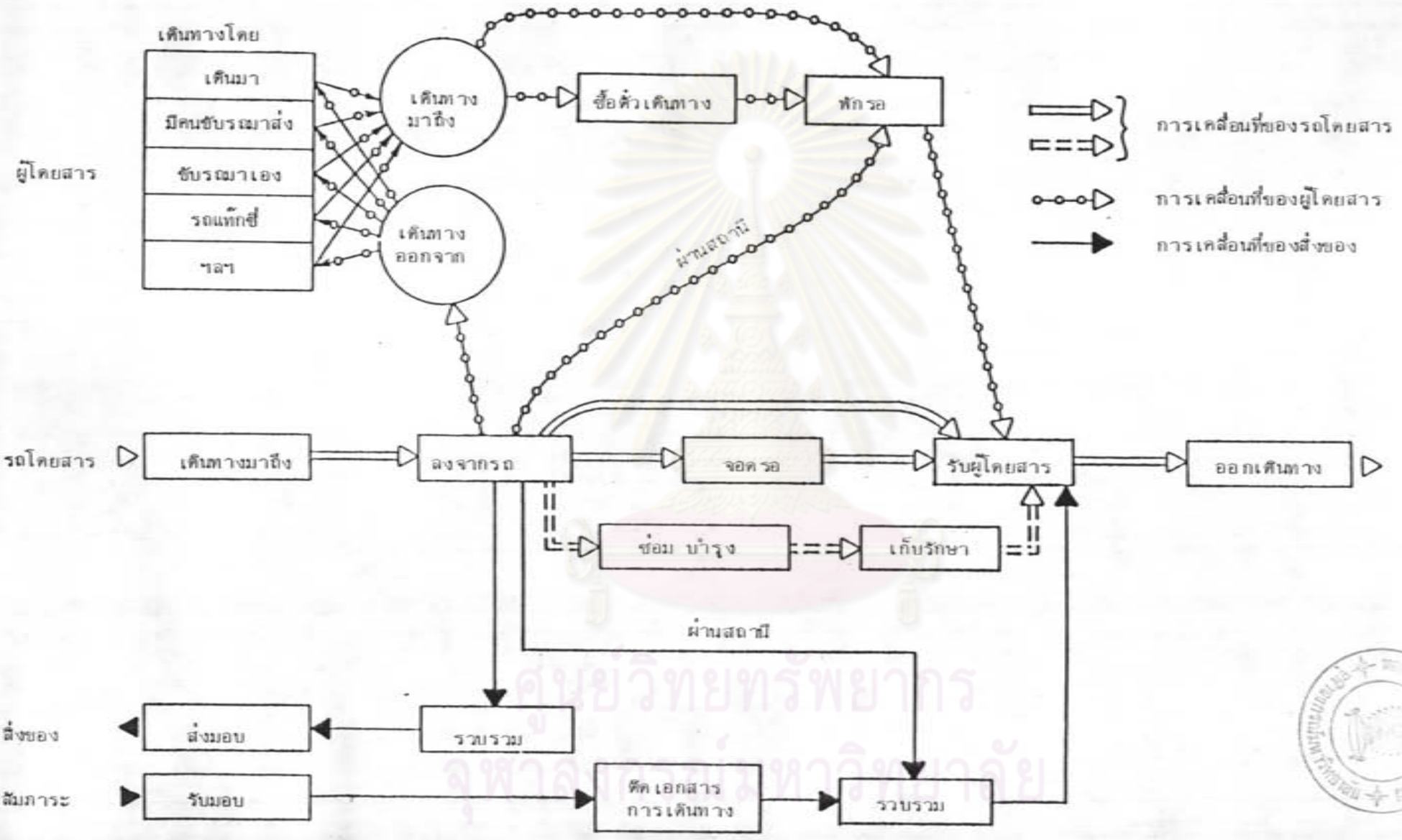
สถานีขนส่งเป็นจุด เริ่มต้นหรือสิ้นสุดการเดินทางของผู้โดยสารและสินค้า รวมถึง เป็นที่
ซึ่งให้บริการอื่น ๆ อีก เช่น จำหน่ายตั๋วเดินทาง พักรอของผู้โดยสาร หรือจัดแยกหมวดหมู่สินค้า
ซึ่งนำหนัก คิดค่าธรรมเนียมขนส่ง เก็บรวบรวมสินค้า รวมทั้งให้บริการแก่รถขนส่ง เช่น เป็นที่จอด
รอของรถ ซ่อมแซม เติมเชื้อเพลิง หรือรับบริการอื่น ๆ

หน้าที่ของสถานีขนส่งพอสรุปได้ดังนี้

๑. เป็นจุด เริ่มต้นและสิ้นสุดการเดินทางของผู้โดยสารและสินค้า
๒. เป็นที่พักรอของผู้โดยสารและสินค้า โดยที่จะให้บริการควบคู่ไปด้วย เช่น ให้ความ
สะดวกต่าง ๆ แก่ผู้โดยสาร และจัดรวบรวมหีบห่อสำหรับสินค้า
๓. เป็นที่จัดเตรียมเอกสารการเดินทาง เช่น จำหน่ายตั๋วเดินทางแก่ผู้โดยสาร
ซึ่งนำหนักสินค้า จัดเตรียมใบรับส่งสินค้า ตลอดจนการเลือกเส้นทางการเดินทาง
๔. เป็นที่จอดพัก ซ่อมแซม บำรุงรักษา สำหรับยานพาหนะ
๕. เป็นจุดรวมผู้โดยสารและสินค้าให้เป็นกลุ่มหรือหมวดหมู่เพื่อความประหยัดในการ
เดินทาง เช่นการเดินทางเป็นกลุ่มแบบเหมาลำ หรือ การเข้าตู้สินค้า

อาคารสถานีขนส่งรถโดยสาร (4,5)

ภายในสถานีขนส่งรถโดยสารมีองค์ประกอบที่จะต้องคำนึงในการให้บริการคือผู้โดยสาร
รถโดยสาร และสิ่งของสัมภาระ โดยที่แต่ละองค์ประกอบจะมีความสัมพันธ์กันดังแสดงในรูปที่ ๒.๑
การไหลเวียนของแต่ละองค์ประกอบอธิบายได้ดังนี้



รูปที่ ๒.๑ ความสัมพันธ์ขององค์ประกอบภายในสถานีขนส่งรถโดยสาร (4)



ผู้โดยสาร เมื่อเดินทางมาถึงสถานีขนส่งซึ่งอาจจะเดินทางมาโดยการเดินเท้ามา มีคนขับรถมาส่ง ขับรถมาเอง นั่งรถแท็กซี่มา นั่งรถไฟมา ฯลฯ ก็จะมาถึงขั้นตอนการซื้อตั๋วเดินทาง (อาจจะข้ามขั้นตอนการซื้อตั๋วเดินทาง ในกรณีที่มีการซื้อตั๋วเดินทางล่วงหน้า) แล้วก็เข้าสู่ บริเวณที่พักรอ เพื่อที่จะรอเวลาการเดินทางออกไปจากสถานีขนส่ง

รถโดยสารเมื่อเดินทางมาถึงสถานีขนส่งแล้วก็ส่งผู้โดยสารที่เดินทางมาถึงสถานี ปลายทางแล้ว (อาจเป็นสถานีผ่าน เพื่อที่จะเดินทางไปยังอีกสถานีหนึ่ง) หลังจากนั้นก็จะจอด พักรอ (อาจจะไม่มีการจอดพักรอ) เพื่อที่จะออกเดินทางไปยังจุดหมายแห่งอื่น ในบางครั้งอาจ จะมีการจอดพัก เพื่อซ่อมแซมบำรุงรักษา

สิ่งของสัมภาระ เมื่อรถโดยสารเดินทางมาถึงสถานีขนส่งก็จะขนถ่ายสิ่งของสัมภาระ ของผู้โดยสารที่เดินทางมาถึงจุดปลายทาง เพื่อที่จะนำไปส่งมอบให้แก่เจ้าของ ในกรณีของ ผู้โดยสารขาออกหลังจากที่เจ้าหน้าที่รับสิ่งของสัมภาระจากผู้โดยสารแล้วก็จะนำไปติด เอกสาร ประกอบการเดินทาง แล้วก็รวบรวมเพื่อนำไปบรรทุกรถโดยสารคันที่ผู้โดยสารจะเดินทางไปด้วย สิ่งของสัมภาระของผู้โดยสารผ่านสถานี ก็จะถูกนำมาเก็บรักษาไว้เพื่อรอเวลาการออกเดินทางของ รถโดยสารคันที่ต้องการ

บริเวณสถานีขนส่งรถโดยสารจะแยกออกเป็นอาคารต่าง ๆ ได้ดังนี้ คืออาคารส่วนบริการ ผู้โดยสาร อาคารบริเวณชานชาลา อาคารส่วนสำนักงานและอาคารส่วนบริการรถโดยสาร

ก. อาคารส่วนบริการผู้โดยสาร

อาคารส่วนนี้ประกอบด้วย

๑. โถงทาง เข้า ออก เป็นส่วนอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารที่เดินทางมาถึง สถานี ซึ่งแยกได้ตามลักษณะการเดินทางมาถึงสถานี คือ

ก) ผู้โดยสารที่มาสถานีโดยการเดินเท้า

ข) ผู้โดยสารที่มาสถานีโดยรถส่วนตัวหรือรถแท็กซี่ ซึ่งจำเป็นต้องมีที่จอดสำหรับ รับ ส่ง ผู้โดยสาร ที่มีที่ป้องกันฝนได้

ค) ผู้โดยสารขาเข้า ควรที่จะจัดที่จอดรถโดยสารขาเข้าให้ใกล้กับบริเวณที่จอดรถ ส่วนตัวและรถแท็กซี่ เพื่อความสะดวกของผู้โดยสาร และเพื่อสามารถระบาย ผู้โดยสารขาเข้า ให้ออกจากสถานีได้รวดเร็ว

๒. ส่วนประชาสัมพันธ์ เป็นส่วนบริการในการสอบถามและให้คำแนะนำในการเดินทาง แก่ผู้โดยสาร

๓. ที่จำหน่ายตั๋วเดินทาง ควรอยู่ในบริเวณโถงทางเข้า เพื่อความสะดวกแก่ผู้โดยสาร หน้าที่เดินทางมาถึงสถานี

๔. ที่รับฝากของและสัมภาระ เป็นส่วนที่จัดไว้เพื่ออำนวยความสะดวกและให้บริการ แก่ผู้โดยสาร ควรที่จะอยู่ใกล้กับโถงทางเข้าด้านหน้า

๕. บริเวณพักรอสำหรับผู้โดยสาร รวมทั้งในส่วนของสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น ร้านค้า ร้านอาหาร ห้องสุขา โทรศัพท์ ไปรษณีย์ ฯลฯ

๖. ที่จอดรถ ควรที่จะจัดเตรียมที่จอดรถให้เพียงพอกับความต้องการ เพื่อไม่ให้กีดขวางการจราจรภายในสถานี ควรที่จะแยกที่จอดรถออกตามระยะเวลาการจอดคือ ที่จอดรถระยะเวลานาน และที่จอดรถสำหรับการหยุดรับส่งชั่วคราว

ข. อาคารบริเวณชานชาลา

ควรที่จะแยกชานชาลาออกเป็นส่วนตัวต่าง ๆ ตามลักษณะการเดินทาง คือ

๑. ชานชาลาผู้โดยสารขาออก

ควรจะพิจารณาถึงความจุของชานชาลา โดยการแยกการเดินทางระหว่างเมือง และภายในเมืองให้ออกจากกัน เนื่องจากการให้บริการทั้งสองอย่างจะแตกต่างกัน กล่าวคือ

- รถโดยสารระหว่างเมือง จะใช้เวลาในการจอดรับผู้โดยสารนาน ความจุของช่องเทียบรถจะน้อยประมาณ ๒ คัน ต่อชั่วโมง ระยะเวลาการจอดรับประมาณ ๓๐ นาที ชานชาลาควรเป็นแบบหันเสื่อ

- รถโดยสารภายในเมือง ต้องการความจุในชั่วโมงเร่งรีบที่สูง แต่ผู้โดยสารมัก จะไม่มีสิ่งของสัมภาระมากนัก จึงใช้ระยะเวลาการจอดรับไม่นาน ชานชาลา ควรเป็นแบบขนาน หรือแบบหันเสื่อสั้น ๆ (Shallow Sawtooth)

- จำนวนช่องเทียบรถที่ต้องการ ในการคำนวณช่องเทียบรถที่ต้องการ ควรจะ พิจารณาถึงจำนวนรถที่เข้า ออก ในช่วงสูงสุด และระยะเวลาในการให้บริการ แก่ผู้โดยสาร (Passenger Service Time) ควรวางนโยบายการดำเนินงาน เพื่อให้มีการใช้ช่องเทียบรถ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๒. ขานชาลาผู้โดยสารขาเข้า

บริเวณขานชาลาผู้โดยสารขาเข้าจะไม่ค่อยคับสนเท่ากับขานชาลาผู้โดยสารขาออก เนื่องจาก รถโดยสารเดินทางมาถึงสถานีไม่พร้อมกัน และผู้โดยสารจะเดินทางออกจากสถานีทันทีที่เดินทางมาถึง ดังนั้นหากสามารถระบายผู้โดยสารขาเข้าให้ออกจาก สถานีได้รวดเร็วก็จะสามารถลดความแออัดบริเวณขานชาลาผู้โดยสารขาเข้าได้มาก

ชนิดของขานชาลาแบ่งออกได้เป็น ๔ แบบ คือ

- ๑) Parallel Loading การจอดรถในขานชาลาแบบนี้จะจอดรถขนานกับขานชาลาตามความยาว ต้องการขานชาลาที่มีความยาวมาก เหมาะสำหรับรถโดยสารที่มีระยะเวลาการจอดสั้น ๆ
- ๒) Right Angle Loading การจอดรถในขานชาลาแบบนี้จะจอดตั้งฉากกับขานชาลา ต้องการพื้นที่ในการนำรถเข้าออกที่จอดรถมาก
- ๓) Straight Sawtooth Loading การจอดรถในขานชาลาแบบนี้จะจอดเอียงทำมุมกับขานชาลา เหมาะสำหรับรถโดยสารที่มีระยะเวลาการจอดนาน ผู้โดยสารสามารถขึ้น ลงรถได้สะดวก รถจะเข้า ออกขานชาลาได้ง่าย
- ๔) Radial Sawtooth Loading การจอดรถในขานชาลาแบบนี้จะจอดเอียงทำมุมกับขานชาลาที่มีรูปลักษณะเป็นแบบวงกลมทำให้รถสามารถเข้า ออกขานชาลาโดยการหมุนเวียนได้ง่าย

ค. อาคารส่วนสำนักงาน

เป็นอาคารส่วนที่ใช้ในการดำเนินการด้านการบริหาร และดูแลกิจการของสถานี ประกอบด้วย

๑. ห้องทำงานของฝ่ายบริหาร และพนักงาน
๒. ห้องควบคุมการเดินรถ สามารถติดต่อ ควบคุมบริเวณขานชาลาได้โดยสะดวก

ง. อาคารส่วนบริการรถโดยสาร

เป็นส่วนใหญ่บริการแก่รถโดยสาร ประกอบด้วย

๑. บริเวณจอดพักรถ

๒. ที่เดิน เชื้อเพลิง

๓. ที่ตรวจเช็ค บำรุง ซ่อมแซมรถโดยสาร

๔. ที่บริการอื่น ๆ แก่รถโดยสาร

ตัวอย่างการจัดผังบริเวณแสดงความสัมพันธ์ส่วนต่าง ๆ ของสถานีขนส่งรถโดยสาร
แสดงไว้ในรูปที่ ๒.๒



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เงื่อนไขในการวางแผน (Planning Criteria)

สถานีขนส่งจะจัดสร้างขึ้นเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้น เช่น ความจุในการจอดรถโดยสารข้างถนนถูกจำกัดปริมาณรถโดยสารเพิ่มมากขึ้น การเดินทางโดยสารเข้าไม่แน่นอน ดังนั้น เพื่อที่จะรักษาดารงการเดินรถ และเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทางจึงมีการจัดสร้างสถานีขนส่งรถโดยสาร ซึ่งการจัดสร้างจะเหมาะสมต่อเมื่อ

๑. มีที่ดิน (Land Availability) ราคาที่ดินควรจะสม เหตุผลเมื่อเทียบกับปริมาณผู้โดยสารและทำเลที่ตั้ง ราคาของที่ดินจะเป็นตัวควบคุมการพัฒนาสถานีขนส่งใน บริเวณเมืองใหญ่ ๆ
๒. ปริมาณรถโดยสาร (Bus Volume Concentrations) สถานีขนส่งควรจะจัดสร้างเมื่อเกิดปัญหาการจราจรเนื่องจากการจอดรถโดยสารข้างถนนโดยทั่วไปแล้ว จะจัดสร้างสถานีขนส่งเมื่อในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน มีรถโดยสารประมาณ ๒๐-๒๕ คัน และมีผู้โดยสารมากกว่า ๑,๐๐๐ คน
๓. การเดินทางไปยังจุดหมาย (Destination Accessibility) สถานีขนส่งควรจะจัดสร้างไม่ห่างจากจุดหมายการเดินทางของคนส่วนใหญ่ หรือควรที่จะอยู่ในบริเวณ ที่มีการให้บริการของรถสาธารณะ เช่น รถประจำทาง รถไฟ ซึ่งสามารถเดินทาง เข้าไปยัง ศูนย์กลางเมืองได้โดยสะดวก รวดเร็ว

การออกแบบให้สอดคล้องกับความต้องการ (Design Requirements) (6,7)

การออกแบบสถานีขนส่งผู้โดยสาร และการดำเนินงานที่ดี จะต้องสนองตอบความต้องการของผู้โดยสาร เพื่อที่จะได้จัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกให้เหมาะสม และเพียงพอกับความต้องการ แต่ทั้งนี้จะต้องพิจารณาความต้องการของผู้อื่นด้วย เช่น ของผู้ดำเนินการ และของชุมชน

๑. ความต้องการของผู้โดยสาร ความต้องการพื้นฐานของผู้โดยสารในส่วนของอาคารสถานีขนส่งแยกออกได้ดังนี้

ก) เสียระยะเวลาในการดำเนินการน้อย ระยะทางเดินระหว่างแต่ละจุดไม่ไกลเกินไป และมีตารางการดำเนินการที่ดี

ข) ความสะดวก มีการบริการให้ข่าวสารที่ดี มีระบบการหมุนเวียนภายในที่ดี มีขนาดความจุที่พอเพียง การขึ้นลงรถง่ายและสะดวก นอกจากนั้นควรจะจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกแก่คนพิการ

ค) ความสุขสบาย มีการออกแบบให้สวยงามดึงดูดความสนใจจากภายใน เย็นสบาย

ง) ปลอดภัย มีการจัดการจราจรที่ดี เพื่อหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุ มีพื้นผิวที่ เหมาะสม เพื่อป้องกันการการลื่นล้ม มีแสงสว่างพอ เพียง และมีการป้องกันอาชญากรรม

๒. ความต้องการของผู้ดำเนินการ

- ก) เสียค่าลงทุนก่อสร้างน้อยที่สุด
- ข) เสียค่าดำเนินการน้อยที่สุด
- ค) มีความจุที่พอ เพียง
- ง) สามารถเปลี่ยนแปลงการดำเนินการได้
- จ) ดึงดูดความสนใจของผู้โดยสาร



๓. ความต้องการของชุมชน นอก เหนือจากความต้องการที่มีสถานีขนส่งที่ดึงดูดความสนใจ และมีประสิทธิภาพแล้ว จะต้องพิจารณาผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมด้วย เช่นในระยะสั้น จะต้องพิจารณาถึง ผลกระทบจาก เสียง อากาศ และปัญหาการจราจร ส่วนในระยะยาวจะต้องพิจารณาถึงการพัฒนาของชุมชน การใช้ที่ดินบริเวณใกล้เคียง

มาตรฐานที่ใช้ในการออกแบบสถานีขนส่งรถโดยสาร (8)

ในการออกแบบประเภทและขนาดของสถานีขนส่งรถโดยสาร จะขึ้นอยู่กับองค์ประกอบที่เกี่ยวข้อง คือ

- ก) ปริมาณผู้โดยสาร รวมทั้งลักษณะการเดินทางมาถึงสถานีของผู้โดยสาร
- ข) ปริมาณรถโดยสาร รวมทั้งลักษณะการดำเนินการ เช่นลักษณะการเก็บค่าโดยสาร ความถี่ของการให้บริการ ระยะเวลาการจอดรับผู้โดยสาร
- ค) การจัดการจราจรภายในสถานี รวมทั้งลักษณะการเชื่อมต่อของถนนภายในสถานี กับโครงข่ายของถนนภายนอกสถานี

มาตรฐานที่ใช้ในการออกแบบสถานีขนส่งรถโดยสารสามารถแยกออกได้ เป็นหัวข้อดังนี้

๑. ช่องทางและทางวิ่งสำหรับรถโดยสาร (Bus Lane and Runways)

ความกว้างของช่องทางสำหรับรถโดยสาร โดยทั่วไปแล้วจะกว้าง ๓.๐ ม. สำหรับรถที่มี

ความกว้าง ๒.๔ ม. สำหรับสถานีที่มีบริเวณกว้างขวางเพียงพอจะใช้ช่องทาง กว้าง ๓.๔ ม.

และใช้เป็นขนาดที่แคบที่สุดสำหรับรถที่มีความกว้าง ๒.๖ ม. ทางวิ่งควรจะจัดสร้างเป็นแบบ ๒ ช่องทาง เพื่อที่จะใช้สำหรับ แสง หรือจอกซ์ชั่วคราว ซึ่งจะจำเป็นมากในกรณีที่มีความถี่ของการเดินรถสูง มีรถโดยสารหลายบริษัท มีเส้นทาง การเดินรถหลายสาย และในกรณีที่ชานชาลา มีความยาวมาก ความกว้างของทางวิ่ง ควรจะมีความกว้างอย่างน้อยช่องละ ๓.๗ ม.

๒. ทางลาดเอียง (Ramping) ในกรณีที่บริเวณทางเข้า ออก ของสถานี กับถนนภายนอกมีระดับต่างกัน การออกแบบ ทางวิ่งควรที่จะหลีกเลี่ยง การเปลี่ยนแปลงระดับอย่างรวดเร็ว เพราะจะมีผลต่อความรู้สึก ของผู้โดยสาร และมีผลต่อกำลังของรถ โดยเฉพาะ เมื่อมีน้ำหนักบรรทุก มาก ๆ ควรจะเลือกค่าความลาดเอียงที่เหมาะสมกับลักษณะของรถโดยสารในปัจจุบัน และในอนาคต ซึ่งอาจจะมีความยาวของช่วงล้อ และส่วนที่ยื่นออกมายาวกว่าในปัจจุบัน

๓. ช่องว่างทางสูงและทางด้านข้าง (Headroom and Side Clearances)

ในกรณีที่รถโดยสาร เข้าไปให้บริการภายในตัวอาคารสถานี จะต้องเลือกใช้ค่าที่เหมาะสม กับขนาดของรถในปัจจุบัน และในอนาคต ขนาดของช่องว่างทางสูงควรจะมีค่าน้อย ๓.๗ ม. ในกรณีที่มีรถโดยสารซึ่งเป็นแบบชั้นครึ่งหรือสองชั้น ก็ต้องปรับค่าดังกล่าวให้เหมาะสม ส่วนขนาดของช่องว่างทางด้านข้างควรจะมีค่าน้อย ๐.๓ ม.

๔. ความยาวของช่องเทียบรถ (Berth Length) ในกรณีที่การจอดรถเป็นแบบขนาน กับชานชาลาสำหรับรถโดยสารที่เข้าจอดรับทีละคัน (Single Buses) จะต้องมี ความยาว อย่างน้อย ๒๑.๔ ม. ถ้าหากรถโดยสารจอดรับผู้โดยสารทีละหลายคันพร้อมกัน (Queued Buses) จะต้องการความยาวอย่างน้อย ๑๓.๗ ม.

๕. ความกว้างของชานชาลา (Platform Width) บริเวณชานชาลาผู้โดยสารขาออก จะเป็นส่วนที่สำคัญที่สุดในสถานีขนส่งโดยเฉพาะใน ชั่วโมงเร่งด่วน ควรที่จะจัดแยกชานชาลา ผู้โดยสารขาออก ในแต่ละเส้นทางที่สำคัญ ๆ ออกจากกัน ความกว้างของชานชาลาอาจจะกว้าง เพียง ๒.๕ ม. แต่โดยทั่วไปแล้ว จะให้มี ความกว้างอย่างน้อย ๓.๗ ม. สำหรับชานชาลาแบบหัน เลี้ยว ความกว้างของ ชานชาลาที่ขนานกับประตูรถโดยสาร ควรที่จะกว้างอย่างน้อย ๑.๕ม. ในกรณีที่มีสิ่ง กีดขวาง เช่น เสา หรือบันได ก็ต้องปรับให้มี ความกว้างตามความเหมาะสม

๖. สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ (Ancillary Facilities)

ภายในสถานีขนส่งรถโดยสารระหว่างเมือง ควรที่จะจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ บริเวณโถงรถโดยสารจะเป็นอาคารที่มีการควบคุมอุณหภูมิ มีแสงสว่างเพียงพอ มีร้านค้า ร้านอาหาร ป้ายแสดงข่าวสาร โทรศัพท์ ห้องสุขา ฯลฯ มาตรฐานที่ใช้แยกได้ ดังนี้

ก) พื้นที่พักรอ (Waiting Room) พื้นที่พักรอของผู้โดยสาร จะมีค่าระหว่าง ๑.๔ ม.^๒/คน ถึง ๓.๒ ม.^๒ คน แต่โดยทั่วไปแล้ว อาจจะใช้ค่า ๑.๔- ๒.๒ ม.^๒/คน

ข) ที่จำหน่ายตั๋วเดินทาง (Ticket Office) ควรที่จะจัดให้มีที่จำหน่ายตั๋วเดินทาง ๑ ที่ ซึ่งมีพื้นที่ประมาณ ๔.๖ ม.^๒ สำหรับทุกที่นั่งของผู้โดยสาร ๒๔-๓๐ ที่นั่ง แต่ทั้งนี้ก็ขึ้นอยู่กับคุณลักษณะของ ผู้โดยสารของแต่ละสถานี

ค) พื้นที่รับฝากสิ่งของ สัมภาระ (Baggage Room Area) การจัดเตรียมที่รับฝากสิ่งของ สัมภาระ จะขึ้นอยู่กับประเภทของสถานีโดยทั่วไป แล้วจะจัดเตรียมไว้ประมาณ ๔.๖ ม.^๒ สำหรับแต่ละช่องเทียบรถ

มาตรฐานที่ใช้ในการออกแบบสถานีขนส่งรถโดยสารสรุปไว้ในตารางที่ ๒.๑

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ ๒.๑ ค่ามาตรฐานที่ใช้ในการออกแบบสถานีขนส่งโดยสาย

คุณลักษณะ	ค่ามาตรฐาน	
	ค่าน้อยที่สุด	ค่าที่เหมาะสม
ความกว้างของช่องทางรถโดยสาร		
สำหรับรถขนาดความกว้าง ๒.๔ เมตร	๓.๐ เมตร	๓.๔ เมตร
สำหรับรถขนาดความกว้าง ๒.๖ เมตร	๓.๔ เมตร	๓.๗ เมตร
ความกว้างของทางวิ่ง	๓.๔ เมตร	๖.๔ ถึง ๗.๔ เมตร
ทางลาดเอียง (ที่ทางเข้าและทางออก)	ขึ้นอยู่กับลักษณะของรถ	ขึ้นอยู่กับลักษณะของรถ
ช่องว่างทางสูง	๓.๗ เมตร	๔.๖ เมตร
ช่องว่างทางด้านข้าง	๐.๓ เมตร	ให้สะดวกต่อการเข้าและออกจากสถานี
ความยาวของช่องเทียบรถ (ตามแนวขนาน)		
จอดรับทีละคัน	๒๑.๔ เมตร	๒๔.๔ เมตร
จอดรับหลายคัน	๑๓.๗ เมตร/คัน	๑๔.๒ เมตร/คัน
ความกว้างของชานชาลา	๒.๔ เมตร	๓.๗ เมตร
พื้นที่พักรอสำหรับผู้โดยสาร	๑.๔ ตารางเมตร/คน	๑.๔ ถึง ๒.๒ ตารางเมตร/คน
ที่จำหน่ายตั๋วเดินทาง	๑ ที่ ต่อทุกที่นั่งรถ ๒๔ ถึง ๓๐ ที่	ขึ้นอยู่กับลักษณะและจำนวนของผู้โดยสาร
พื้นที่รับฝากสิ่งของสัมภาระ	ขึ้นอยู่กับประเภทของสถานี	๔.๖ ตารางเมตร ทุก ๆ ช่องเทียบรถโดยสารระหว่างเมือง

ที่มา : Transportation Research Record, No. 614