

สรุปผลการวิเคราะห์

จากข้อมูลที่ทำการศึกษาเกี่ยวกับระบบที่จอดรถ และข้อมูลแบบสอบถามผู้นำ
ยวดยานเข้าบริเวณสยามสแควร์ ให้นำมาวิเคราะห์ในรูปแบบของตารางและรูป
ก็แสดงในบทของการวิเคราะห์ข้อมูล ซึ่งจากผลของการวิเคราะห์สามารถสรุปได้
ดังนี้

๑. การสนองตอบของที่จอดรถ (Parking Supply) จากการศึกษา
ตั้งแต่เวลา ๐๘.๐๐ - ๒๑.๐๐ น. รวม ๑๓ ชั่วโมง มีการสนองตอบของที่จอดรถ
ซึ่งแยกตามพื้นที่การวิเคราะห์เป็น ๓ พื้นที่ ดังนี้

๑.๑ บริเวณภายในศูนย์การค้าสยามสแควร์

จำนวนที่จอด	๑,๓๗๕ ที่จอด
ที่จอด - ชั่วโมง	๑๓,๕๒๗

๑.๒ บริเวณภายในศูนย์การค้าสยามสแควร์และจุฬาซอย ๖๔

(ซอย ๑๑ เค็ม)

จำนวนที่จอด	๑,๕๖๔ ที่จอด
ที่จอด - ชั่วโมง	๒๐,๓๗๒

๑.๓ บริเวณถนนอังรีดูนังค์ระหว่างจุฬาซอย ๖๔ (ซอย ๑๑ เค็ม)

ถึงแยกไปราชประสงค์

จำนวนที่จอด	๘๒ ที่จอด
ที่จอด - ชั่วโมง	๖๗๖

๒. ช่วงเวลาจอดรถ (Parking Duration) ซึ่งแยกตามพื้นที่การวิเคราะห์

เป็น ๓ พื้นที่ คือ

๒.๑ บริเวณภายในสยามสแควร์

แสดงในตารางที่ ๔.๑ และรูปที่ ๔.๑ จะพบว่าจำนวนรถที่จอดในช่วงระยะเวลาครึ่งชั่วโมง ถึง ๒ ชั่วโมง มีถึง ๗๓.๖๗ % และเมื่อถึงเวลา ๓ ชั่วโมง จะเพิ่มขึ้นเป็น ๘๕.๐๕ % ของรถที่จอดในช่วงเวลา ๑ วัน ทั้งนี้ ช่วงเวลาจอดรถที่ควรนำมาใช้พิจารณาหาปริมาณที่จอดรถ ควรเป็นเวลาประมาณ ๒ - ๓ ชั่วโมง เพราะเป็นช่วงระยะเวลาที่ผู้ขับรถส่วนมากเข้าจอด นั่นคือ ที่จอดรถที่หนึ่งจะถูกใช้ครั้งละประมาณ ๒ - ๓ ชั่วโมง ทั้งนี้ ภายในช่วงเวลา ๓ ชั่วโมงที่มีการใช้ที่จอดรถสูง ที่จอดรถที่หนึ่งระหว่าง เวลา ๐๘.๐๐ - ๒๑.๐๐ น. จะรับปริมาณรถได้ ๓ - ๔ คัน จากผลลัพท์นั้นจะใช้พิจารณาถึงความต้องการที่จอดรถของศูนย์การค้าได้ นอกจากนี้ผลดังกล่าวข้างต้นสามารถนำมาพิจารณา เป็นข้อเสนอแนะในการ เก็บเงินค่าจอดรถซึ่งควรจะเก็บแบบ เติม คือเก็บเงินครั้ง เดียวสามารถจอดได้ตลอดวันหรือจะเก็บเป็นรายชั่วโมง

๒.๒ บริเวณภายในสยามสแควร์และจุฬาซอย ๒๔ (ซอย ๑๑ เติม)

บริเวณจุฬาซอย ๒๔ ยวดยานสามารถจอดได้โดยไม่เสียค่าจอดรถ และผู้เข้าจอดรถสามารถเดินมายังบริเวณศูนย์การค้าสยามสแควร์ได้ ผู้จอดบริเวณนี้มักมาทำธุรกิจหรือรับประทานอาหารบริเวณริมถนนจุฬาซอย ๒๔ เพราะผลจากการสำรวจแสดงว่าผู้จอดรถมักจะเดินในช่วงระยะทางประมาณ ๗๑ เมตร จากตารางที่ ๔.๒ และจากรูปที่ ๔.๒ ซึ่งแสดงช่วงระยะเวลาจอดของยวดยานในบริเวณนี้พบว่า ช่วงเวลาจอดรถจากครึ่งชั่วโมง ถึง ๒ ชั่วโมงจะมีประมาณ ๘๕.๘๗ % และเมื่อถึง ๔ ชั่วโมงจะเพิ่มขึ้นถึง ๙๐.๘๘ % ของจำนวนรถที่จอดในช่วงเวลา ๑ วัน ซึ่งแสดงว่าส่วนใหญ่ของยวดยานที่เข้าจอด จะใช้ที่จอดรถนานที่สุดประมาณ ๔ ชั่วโมง แต่ยังมีส่วนหนึ่งใช้ที่จอดรถเพียง ๒ ชั่วโมง ฉะนั้น เฉลี่ยที่จอดรถที่หนึ่งจะรับปริมาณยวดยานได้ ๒ - ๓ คันต่อวัน

๒.๓ บริเวณถนนอังรีดูนังค์ระหว่างจุฬาซอย ๒๔ ถึงแยกไปราชประสงค์

บริเวณนี้ยวดยานสามารถเข้าจอดได้ตลอดวัน โดยไม่เสียค่าจอดรถ และสามารถเดินมายังศูนย์การค้าบริเวณริมถนนอังรีดูนังค์ ในตารางที่ ๔.๓ แสดงช่วง

เวลาจอดรถของบริเวณนี้ ซึ่งพบว่าจำนวนรถที่จอดน้อยกว่า ๓ ชั่วโมงจะมีมากถึง ๘๒.๘๘ % ของจำนวนรถที่จอดในช่วงเวลา ๑ วัน ฉะนั้น เฉลี่ยที่จอดรถที่หนึ่งจะรับปริมาณยวดยานได้ ๒ - ๓ คัน

โดยทั่วไปจะพบว่าที่จอดรถที่หนึ่งของบริเวณทั้ง ๓ พื้นที่ข้างต้น ซึ่งประกอบเป็นที่จอดรถของสยามสแควร์ จะสามารถจอดรถได้ ๒ - ๓ คันต่อวัน ทั้งนี้ ที่จอดรถทั้งสิ้น ๑๖๑๖ ที่ จะรับปริมาณรถได้ ๓๒๓๓ - ๔๘๔๘ คันต่อวัน หากมียวดยานเข้ามาติดต่อและต้องการที่จอดรถประมาณเท่ากันในวัน ที่จอดรถของสยามสแควร์ก็จะสามารถรับปริมาณจราจรทั้งหมดได้ สำหรับยวดยานที่ต้องการจอดนานกว่าช่วงเวลา ๒ - ๓ ชั่วโมง ก็จะไปสมมูลกับยวดยานที่จอดช่วงเวลาสั้นกว่า ๒ - ๓ ชั่วโมง เป็นต้น ผลจากการสำรวจช่วงตารางที่ ๔.๒ และตารางที่ ๔.๓ จะพบว่าที่จอดรถของสยามสแควร์ (รวมทั้ง ๓ พื้นที่) สามารถรับปริมาณยวดยานได้ถึง ๘๖๒๑ คัน เพราะว่าช่วงเวลาที่เราจอดสั้น ๆ มีสูงมาก และมีการจอดรถที่ถี่มาก

๓. จำนวนรถที่จอด (Parking Volume)

จากการสำรวจจำนวนรถที่จอดในทุก ๆ ครั้งชั่วโมง ตั้งแต่เวลา ๘.๐๐ - ๒๑.๐๐ น. โดยแยกตามพื้นที่วิเคราะห์ออกดังนี้

๓.๑ บริเวณภายในสยามสแควร์ ในตารางที่ ๔.๔ และรูปที่ ๔.๓ ซึ่งได้แสดงค่าเฉลี่ยของจำนวนที่จอดรถทั้งหมด ๑,๓๘๕ ที่จอด และระหว่างเวลา ๑๒.๓๐ - ๑๓.๓๐ น. จะมีปริมาณรถจอดถึง ๑,๓๔๒ คัน หรือประมาณ ๘๙.๓๒ % ของที่จอดรถทั้งหมด ซึ่งจะเป็นช่วงเวลาที่มีปริมาณรถจอดคับคั่งที่สุดของวัน หลังจากเวลา ๑๔.๐๐ น. ปริมาณรถจอดจะค่อย ๆ ลดลง และจะเริ่มเพิ่มมากขึ้นระหว่างเวลา ๑๘.๐๐ - ๒๑.๐๐ น. ซึ่งจะมีปริมาณรถจอดเฉลี่ยประมาณ ๑,๑๒๘ คันหรือประมาณ ๘๑.๘๗ % ของที่จอดทั้งหมด

๓.๒ บริเวณภายในสยามสแควร์และจุฬาซอย ๒๔ จากตารางที่ ๔.๕ และรูปที่ ๔.๔ ซึ่งแสดงค่าเฉลี่ยของจำนวนรถที่จอดในแต่ละวันของบริเวณนี้ จะเห็นว่าระหว่างช่วงเวลา ๑๒.๐๐ - ๑๔.๐๐ น. จะมีปริมาณรถจอดเฉลี่ยประมาณ ๑,๔๓๓ คัน

หรือประมาณ ๕๑.๖๑ % จากจำนวนที่จอกทั้งหมด ๑,๕๖๔ ที่ และระหว่าง เวลา ๑๒.๓๐ - ๑๓.๓๐ น. จะเป็นเวลาที่ปริมาณรถจอกคับคั่งที่สุดของวัน คือประมาณ ๑,๘๕๖ คัน หรือประมาณ ๕๕.๖๖ % ของที่จอกทั้งหมด และในทำนองเดียวกัน หลังจาก เวลา ๑๔.๐๐ น. แล้ว ปริมาณรถจอกในบริเวณนี้จะค่อย ๆ ลดลง และจะเริ่มเพิ่มมากขึ้นระหว่างเวลา ๑๘.๐๐ - ๒๑.๐๐ น. ซึ่งช่วงเวลานี้จะมีปริมาณรถจอกเฉลี่ยประมาณ ๑,๓๓๗ คัน หรือประมาณ ๓๕.๐๓ % ของที่จอกทั้งหมด

๓.๓ บริเวณถนนอรัญนังค์ระหว่างจุฬาซอย ๖๔ ถึงแยกไปราชประสงค์ จากตารางที่ ๔.๖ แสดงค่าเฉลี่ยของจำนวนรถจอกในแต่ละวันของบริเวณนี้ ซึ่งจะพบว่า ระหว่างเวลา ๑๒.๐๐ - ๑๕.๐๐ น. เป็นช่วงเวลาที่ปริมาณรถจอกคับคั่งมากที่สุด คือเฉลี่ยถึง ๖๒ คัน จากจำนวนที่จอกทั้งหมด ๕๒ ที่จอก หรือประมาณ ๑๑๙.๒๓ % ซึ่งเป็นปริมาณความต้องการที่จอกเกินกว่าจำนวนการสนองตอบของที่จอก ซึ่งปริมาณรถที่จอกเกินจากการสำรวจพบว่า เป็นการจอกในที่จอกที่ห้ามจอก เช่นบริเวณป้ายรถประจำทาง บริเวณเส้นเหลืองแดง และบริเวณหัวเลี้ยวถนน เป็นต้น หลังจากเวลา ๑๕.๐๐ น. ปริมาณรถจอกจะลดน้อยลง และจะเริ่มเพิ่มขึ้นระหว่างเวลา ๑๘.๐๐ - ๒๑.๐๐ น. ซึ่งช่วงเวลานี้จะมีปริมาณรถจอกเฉลี่ยประมาณ ๔๖ คัน หรือประมาณ ๘๘.๓๕ % ของที่จอก

ตามปกติการจกจำนวนที่จอกสำหรับรถในลานจกครกใด ๆ ถือเป็นหลักในการ ออกแบบว่า จำนวนรถจะต้องไม่เกิน ๘๕ % ของจำนวนที่จอกที่จัดไว้เพื่อรับการ เปลี่ยนแปลงของปริมาณยวดยาน และสำหรับโอกาสพิเศษต่าง ๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นได้ แต่จากการวิเคราะห์พบว่าในช่วง เวลาตั้งแต่ ๑๑.๓๐ - ๑๔.๓๐ น. มีรถมาใช้ที่จอก เกินกว่า ๘๕ % ซึ่งผลสรุปที่เด่นชัดในข้อนี้คือ มียวดยานที่ต้องการใช้ที่จอกเกินกว่า จำนวนที่จอกที่จัดไว้ให้ หากย้อนไปพิจารณาที่เป้าหมายของการ เดินทางมายัง สยามสแควร์นี้จะพบว่า ส่วนมากเป็นพวก รับประทานอาหารและซื้อของ ซึ่งต้องการ ใช้ที่จอก

หากพิจารณาโดยใช้สมมุติฐานนี้จะพบว่า จำนวนที่จอดรถในบริเวณต่าง ๆ
ยังขาดอยู่ดังนี้

ที่จอดรถบริเวณภายในสยามสแควร์และจุฬาซอย ๒๔ ยังขาดอยู่ ๔๓๖ ที่
เพื่อบริการแก่ผู้ขับขี่ที่มีจุดประสงค์รับประทานอาหารเช้า และติดต่อบุรุษกิจ

ที่จอดรถบริเวณถนนอังรีดูนังค์ยังขาดอยู่ ๒๖ ที่ เพื่อบริการแก่ผู้ขับขี่ที่มีจุด
ประสงค์รับประทานอาหารเช้า และซื้อของ แต่เนื่องจากที่จอดรถบริเวณนี้ไม่สามารถ
หาเพิ่มเติมได้ อาจจัดในบริเวณอื่น เพื่อบริการจุดประสงค์ของผู้ที่ขับขี่เดิม ทั้งนี้
จำเป็นต้องหาที่จอดรถเพิ่มเติมสำหรับศูนย์การค้าเท่ากับ ๔๖๒ ที่

๔. เปอร์เซ็นต์การครอบครองที่จอด (Percent Occupancy)

เปอร์เซ็นต์การครอบครองที่จอดของแต่ละช่วงเวลา คำนวณจากจำนวนที่
จอด - ชั่วโมง ของการใช้ที่จอดต่อจำนวนที่จอด - ชั่วโมง ของการสนองตอบของที่
จอดรถ คูณ ๑๐๐ จากการวิเคราะห์ทั้ง ๓ พื้นที่ สรุปผลได้ดังนี้

๔.๑ บริเวณภายในสยามสแควร์ เปอร์เซ็นต์การครอบครองที่จอดใน
บริเวณนี้ตลอดวัน เท่ากับ ๗๒.๕๐ จากช่วงเวลาการสำรวจระหว่าง ๐๘.๐๐ -
๒๑.๐๐ น. รวม ๑๓ ชั่วโมง นั่นคือในช่วงเวลา ๑๓ ชั่วโมง พื้นที่ที่จอดรถทั้งหมด
จะถูกใช้งานเฉลี่ยประมาณ ๙ ชั่วโมง ๓๐ นาทีในแต่ละวัน

๔.๒ บริเวณภายในสยามสแควร์และจุฬาซอย ๒๔ เปอร์เซ็นต์การ
ครอบครองที่จอดรถในบริเวณนี้ตลอดวัน เท่ากับ ๗๑.๒๐ จากช่วงเวลาการสำรวจ
ระหว่าง ๐๘.๐๐ - ๒๑.๐๐ รวม ๑๓ ชั่วโมง ในทำนองเดียวกันพื้นที่จอดรถทั้งหมด
ในบริเวณนี้จะถูกใช้งานเฉลี่ยประมาณ ๙ ชั่วโมง ๑๕ นาทีในแต่ละวัน

๔.๓ บริเวณถนนอังรีดูนังค์ ระหว่างจุฬาซอย ๒๔ ถึงแยกไปราชประสงค์
เปอร์เซ็นต์การครอบครองที่จอดบริเวณนี้ตลอดวัน เท่ากับ ๘๕.๗๐ จากช่วงเวลาสำรวจ
ระหว่าง ๐๘.๐๐ - ๒๑.๐๐ น. รวม ๑๓ ชั่วโมง ในทำนองเดียวกันที่จอดบริเวณนี้
จะถูกใช้งานเฉลี่ยประมาณ ๑๑ ชั่วโมง ในแต่ละวัน

๕. ปริมาณยวดยาน เข้า-ออก บริเวณศูนย์การค้าสยามสแควร์

จากตารางที่ ๔.๑๓ แสดงค่าเฉลี่ยปริมาณยวดยานเข้า-ออก บริเวณศูนย์การค้า ตั้งแต่เวลา ๐๘.๐๐ - ๒๑.๐๐ น. จะเห็นได้ว่าปริมาณยวดยานเข้าบริเวณสยามสแควร์ระหว่างเวลา ๑๑.๐๐ - ๑๓.๐๐ น. มากที่สุดของวัน และจะคอยลดคนอยกลง เมื่อเวลา ๑๕.๐๐ - ๒๑.๐๐ น.

สำหรับปริมาณยวดยานที่ออกจากบริเวณสยามสแควร์ พบว่าระหว่างเวลา ๑๓.๐๐ - ๑๕.๐๐ น. จะมีปริมาณยวดยานออกมากที่สุดของวัน ซึ่งคล้ายตามข้อมูลเกี่ยวกับความต้องการที่จ่อคร ฤภายในวันหนึ่ง ผลจากข้อมูลนี้ช่วยในการตรวจสอบความแน่นอนของข้อมูล เกี่ยวกับความต้องการที่จ่อคร ระหว่างเวลา ๐๘.๐๐ - ๑๑.๐๐ น. และระหว่างเวลา ๑๕.๐๐ - ๒๑.๐๐ น. จะมีปริมาณยวดยานออกจากสยามสแควร์น้อย ซึ่งโดยเฉลี่ยจะเห็นว่ายวดยานเข้าและออกพอ ๆ กัน

ปริมาณยวดยานที่เข้า-ออก บริเวณสยามสแควร์ ได้รวมถึงยวดยานที่ใช้บริเวณสยามสแควร์ เป็นทางผ่านและเป็นที่จ่อคร ถ้วย

๖. ประเภทยวดยานที่เข้าบริเวณสยามสแควร์

โดยการสำรวจในช่วงระยะเวลาสั้น (Short Classification Count) และเฉลี่ยออกมาเป็นแต่ละวัน ซึ่งแสดงไว้ในตารางที่ ๔.๑๔ เปอร์เซ็นต์ของยวดยานแต่ละประเภทพอจะสรุปได้ดังนี้

๖.๑	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	๖๒.๑๘ %
๖.๒	รถแท็กซี่	๒๕.๖๓ %
๖.๓	รถบรรทุกเล็ก	๗.๕๔ %
๖.๔	รถบรรทุกใหญ่และรถบัส	๐.๖๕ %
	รวม	๑๐๐.๐๐ %

ซึ่งรถยนต์นั่งส่วนบุคคลและรถแท็กซี่เป็นยานพาหนะที่เข้าบริเวณสยามสแควร์มากที่สุดคือ ถึง ๘๑.๘๒ % ของยานพาหนะทั้งหมด ในหัวข้อนี้มีไค์นำรถมอเตอร์ไซค์เข้ามาคิด เพราะคุณลักษณะของยานชนิดนี้แตกต่างกับประเภทของยานข้างต้นมาก และเมื่อมีปริมาณยานพาหนะ ๔ ชนิดข้างต้นสูงถึงจุดหนึ่ง รถมอเตอร์ไซค์จะไม่มีผลถึงระบบจราจรมากนัก

๓. ความต้องการที่จอดรถ (Parking Demand)

จากตารางที่ ๔.๑๕ และรูปที่ ๔.๘ จะเห็นว่าจำนวนความต้องการที่จอดรถระหว่างช่วงเวลา ๑๑.๐๐ - ๑๔.๐๐ น. จะมากกว่าจำนวนการสนองตอบของที่จอดรถ และจากตารางที่ ๔.๑๖ เมื่อเปรียบเทียบความต้องการที่จอดรถกับจำนวนการสนองตอบของที่จอดรถ เฉลี่ยตลอดวันจะประมาณ ๘๒.๑๒ % ซึ่งเป็นค่าความต้องการที่จอดรถที่สูงมาก

ความต้องการที่จอดรถระหว่างช่วงเวลา ๑๘.๐๐ - ๒๑.๐๐ น. ประมาณ ๖๕ % ของที่จอดรถทั้งหมด ซึ่งมีค่าน้อยลง ทั้งนี้เนื่องจากส่วนใหญ่ของผู้นำรถเข้าสยามสแควร์จะตอบแบบสอบถามก่อนเวลา ๑๘.๐๐ น. เนื่องจากเป็นเวลามืด ซึ่งทำให้การกรอกแบบสอบถามเป็นไปได้ไม่สะดวก

การคำนวณหาความต้องการที่จอดรถ ซึ่งอยู่ในภาคผนวก และแสดงผลส่วนหนึ่งเกี่ยวกับจำนวนที่จอดรถที่ขาดไป เพื่อบริการแก่ผู้จอดรถที่มีเป้าหมาย รับประทานอาหาร และซื้อของอยู่ในหัวข้อ ๓ เรื่องจำนวนที่จอดรถ จะพบว่า จำนวนที่จอดรถที่ควรจะมีจัดใหม่ในบริเวณสยามสแควร์ทั้งหมดเท่ากับ ๒๐๙๕ ที่

๔. แบบสอบถามผู้นำยานเข้าบริเวณศูนย์การค้าสยามสแควร์

จากตารางการวิเคราะห์แบบสอบถามในบทที่ ๕ ได้ทำการสรุปผลในรูปของตารางไค์สควาร์และโปรแกรม SPSS (Statistical Package for the Social Science.) ในการวิเคราะห์และจำแนกข้อมูลออกมา ซึ่งแสดงในตารางที่ ๕.๑ ถึงตารางที่ ๕.๒๑ ซึ่งสามารถสรุปผลที่สำคัญ ๆ ของคุณลักษณะต่าง ๆ ของผู้นำยานเข้าบริเวณศูนย์การค้าสยามสแควร์ได้ดังนี้

๘.๑ รายได้ส่วนใหญ่ของผู้นำวคยาน เข้าบริ เวณสยามสแควร์จะมากกว่า ๕,๐๐๐ บาทต่อเดือน หรือประมาณ ๓๑.๕ % ของผู้สำรวจทั้งหมด

๘.๒ การประกอบอาชีพส่วนใหญ่ของผู้นำวคยาน เข้าบริ เวณสยามสแควร์ จะทำงานบริษัท และรับราชการ รวมกันจะประมาณ ๕๓.๔ % ของอาชีพต่าง ๆ

๘.๓ สถานที่มาของผู้นำวคยาน เข้าบริ เวณสยามสแควร์ ๔๖.๓ % มาจากบริ เวณที่พักอาศัยและ ๒๘.๔ % มาจากบริ เวณย่านธุรกิจอื่น

๘.๔ วัตถุประสงค์ส่วนใหญ่ของผู้นำวคยาน เข้าบริ เวณศูนย์การค้าสยาม สแควร์ เพื่อรับประทานอาหารเช้า ของ ดิคคอบุริกิจ และชมภาพยนตร์ตามลำดับ

๘.๕ จำนวนผู้โดยสารที่มากับวคยาน โดยเฉลี่ย ๒ คน

๘.๖ ผู้นำวคยาน เข้าจอบริ เวณสยามสแควร์ให้ความคิดเห็นเกี่ยวกับ ราคาจอบรรทัดที่เก็บในปัจจุบันว่า ไม่เป็นอุปสรรคที่จะใช้ที่จอบรรทัดเข้าไปในบริ เวณสยาม สแควร์ เลย ๓๘.๑ % และที่ตอบว่า เป็นอุปสรรคบ้าง เล็กน้อย ๒๕.๘ % ซึ่งแสดงว่า ค่าจอบรรทัดที่เก็บในปัจจุบันของบริ เวณสยามสแควร์ จะไม่เป็นอุปสรรคต่อการ เข้าจอบรรทัด ของผู้นำรถเข้าจอบริ เวณสยามสแควร์ส่วนใหญ่

๘.๗ ผู้นำรถเข้าจอบริ เวณสยามสแควร์ส่วนใหญ่ หรือประมาณ ๖๒.๘ % ต้องการให้เก็บค่าจอบรรทัดครั้ง เดียวและสามารถจอบรรทัดได้ตลอดวัน

๘.๘ ราคาจอบรรทัด ๓ บาทต่อคันต่อวัน เป็นราคาจอบรรทัดที่ผู้นำรถ เข้าจอบริ เวณศูนย์การค้าสยามสแควร์ เห็นควยถึง ๔๑.๘ % และราคาจอบรรทัด คันละ ๒ บาทต่อวัน มีผู้เห็นควย ๓๓.๔ %

๘.๙ ปัญหาที่ผู้นำรถเข้าจอบริ เวณสยามสแควร์พบมากที่สุดคือ การหาที่จอบรรทัด การนำรถออกสู่ถนนใหญ่ และอื่น ๆ เช่นการบริการของพนักงานที่ เกี่ยวกับการจอบรรทัดหรือการจอบรรทัดที่ไม่ถูกต้องตามลำดับ

๘.๑๐ ความสะดวกสบายในการหาที่จอบรรทัดและการ เข้าจอบรรทัด ส่วนใหญ่ผู้นำรถเข้าจอบรรทัดเห็นว่า พอใช้ ๖๗.๖ % เลว ๑๔.๖ % และก็ ๑๓.๐ %