

บทที่ 1

บทนำ

1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหาในการวิจัย

การเดินทาง เป็นองค์ประกอบเบื้องต้นของกิจกรรมทางพื้นที่ เป็นผลสืบเนื่องมาจากพฤติกรรมความเป็นอยู่ของมนุษย์ ทั้งนี้เนื่องจากเมื่อพิจารณาการใช้ชีวิตประจำวัน จะพบว่าทุก ๆ คน จะต้องมีการเดินทาง อาจจะเป็นโดยทางเท้า ทางรถยนต์ ทางรถไฟ หรืออื่น ๆ อยู่ทุกวัน ขึ้นอยู่กับจุดประสงค์ของแต่ละบุคคล เช่น เพื่อไปทำงาน เรียนหนังสือ จับจ่ายซื้อของ หรือประกอบธุรกิจ

การเดินทางในกิจกรรมหลายชนิดมีลักษณะ เป็นกิจวัตรประจำวัน โดยมักเกิดขึ้นสม่ำเสมอในช่วงเวลาเดียวกัน ทำให้สามารถทำนายรูปแบบได้ การเดินทางที่เกิดขึ้นเป็นประจำและบ่อยที่สุดคือการเดินทางไปทำงาน ซึ่งมีรูปแบบการเดินทางที่มีกำหนดการแน่นอน และมักจะเกิดขึ้นในเวลาเดียวกันในแต่ละวัน ความถี่ของการเดินทางไปทำงานจึงมีผลต่อการตัดสินใจเลือกทำเลของที่อยู่อาศัย เพื่อให้ใกล้กับที่ทำงาน และ เมื่อมีการเปลี่ยนงานก็มักจะหาแหล่งงานที่อยู่ใกล้ที่อยู่อาศัย (Lowe and Pederson 1983 : 56)

ผลจากการศึกษาของ เคน (Kain) ยังพบว่าความแตกต่างของระยะทางไปยังแหล่งงานจากที่อยู่อาศัยมีความสัมพันธ์กับระดับรายได้ กล่าวคือ ระยะทางในการเดินทางไปทำงานจะเพิ่มขึ้นตามระดับรายได้ ผู้ที่มีรายได้สูงซึ่งทำงานในบริเวณใจกลางเมือง มีแนวโน้มในการเดินทางไปทำงานในระยะทางที่ไกลกว่า โดยมักจะอาศัยอยู่ในเขตชานเมือง ส่วนผู้ที่มีรายได้ต่ำจะเดินทางไปทำงานในระยะทางที่ใกล้กว่า และอยู่อาศัยในบริเวณใกล้แหล่งงาน (จันทิมา ฉัตรไชยสิทธิ์กุล 2529 : 16)

การเดินทางที่มีความถี่สูงรองลงมาจากการทำงาน ได้แก่ การไปจับจ่ายซื้อของซึ่งจะมีลักษณะสม่ำเสมอเกิดขึ้นบ่อยครั้ง แต่การเดินทางชนิดนี้จะซับซ้อนกว่าการเดินทางไปทำงาน เนื่องจากการเลือกสถานที่จับจ่ายซื้อสินค้าจะขึ้นอยู่กับตัวแปรหลายตัว (Lowe and Pederson 1983 : 56)

โดยที่ตัวแปรสำคัญที่มีผลต่อพฤติกรรมการเดินทางจับจ่าย ได้แก่ ระยะทาง ขนาด และชนิดของร้านค้า วัตถุประสงค์ในการเดินทาง วิธีการเดินทาง รายได้ของผู้บริโภค ราคาสินค้า ความหลากหลายของสินค้า คุณภาพสินค้า การบริการ และการโฆษณา เป็นต้น (Berry 1967: 88; Walmsley and Lewis 1985 : 81; Young 1975 : 305; วีระ อนันต์ธนาโรจน์ 2531 : 7) ตามทฤษฎีแหล่งกลางแล้ว กรณีการจับจ่ายสินค้าลำดับค่านั้นระยะทางจะเป็นตัวแปรที่สำคัญที่สุด โดยประชากรจะซื้อจากศูนย์กลางที่อยู่ใกล้บ้านที่สุด ส่วนสินค้าลำดับสูงจะเดินทางใน ระยะทางที่ไกลออกไป หรือเลือกซื้อในแหล่งการค้าที่มีขนาดใหญ่กว่า เพราะศูนย์กลางที่มีขนาดใหญ่ ๆ จะมีหน้าที่ในการให้บริการซับซ้อนและมีสินค้าให้เลือกมากกว่าศูนย์กลางขนาดเล็ก (รณสิทธิ์ แสงสุว 2518: 1; วีระ อนันต์ธนาโรจน์ 2531 : 7) ดังที่วอลเตอร์ คริสตอลเลอร์ ชาว เยอรมันผู้ริเริ่มทฤษฎีที่เรียกว่า "ทฤษฎีแหล่งกลาง" (Central Place Theory) กล่าวถึง ลักษณะและอำนาจในการให้บริการของศูนย์กลางชุมชนว่า ชุมชนเล็ก ๆ เช่น ตลาดในหมู่บ้านจะมีอำนาจให้บริการได้ในระยะรัศมี 7 กิโลเมตร และถ้าศูนย์กลางของชุมชนยิ่งโตขึ้นก็จะมีอำนาจ ในการให้บริการออกไปถึง 36 กิโลเมตร (บุญชู สนั่นเสียง 2514 : 13)

นอกจากนั้น ยังพบว่าสภาพเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรมของประชากรจะเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้การเดินทางไปซื้อสินค้าและบริการของประชากรแตกต่างกัน โดยที่ประชากรที่มีรายได้สูงจะสามารถเดินทางได้ไกลและ เลือกซื้อสินค้าที่มีราคาแพงกว่าผู้ที่มีรายได้ต่ำ ดังนั้นการเปลี่ยนแปลงของรายได้ จึงมีผลทำให้ระยะทางการเดินทางไปซื้อสินค้าของประชากรเปลี่ยนแปลงไปด้วย (รณสิทธิ์ แสงสุว 2518 : 1) ส่วนผลการศึกษาถึงความแตกต่างทางวัฒนธรรมที่มีผลต่อพฤติกรรมการเดินทางจับจ่าย พบผลการศึกษาของ เมอดี้ (Murdie 1965: 213-125) ว่าพฤติกรรมการเดินทางจับจ่ายในเขตออนตาริโอ (Ontario) ของประเทศแคนาดานั้น ผู้บริโภคที่เป็นสมาชิกของลัทธิ เมโนไนท์สตั้งเดิมมีพฤติกรรมที่ผูกพันอยู่กับแหล่งจับจ่ายใกล้ ๆ ที่พักอาศัย ในขณะที่กลุ่มแคนาเดียนรุ่นใหม่เดินทางไปจับจ่ายยังที่ไกล ๆ

ส่วนพฤติกรรมด้านการเดินทาง เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจนั้นเป็นรูปแบบ การเดินทางที่มีลักษณะ ไม่สม่ำเสมอ จะเกิดบ่อยในช่วงสุดสัปดาห์ วันหยุด และ เมื่อมีเวลาว่าง มีรูปแบบทางพื้นที่ที่ซับซ้อน เนื่องจากมีความสัมพันธ์กับรายได้และปัญหาของการที่มักมีจุดหมายปลายทางไม่แน่นอน

ผลการศึกษาในเมืองแลนซิง มลรัฐมิชิแกน ประเทศสหรัฐอเมริกา พบว่าทั้งกลุ่มผู้มีรายได้สูงและ รายได้ต่ำ มีการเดินทางเพื่อพักผ่อนที่มีแนวโน้มของการเดินทางคล้ายคลึงกันโดยมีจุดหมายปลายทางอยู่ใกล้ที่พักอาศัย ซึ่งกลุ่มผู้มีรายได้สูงจะมีลักษณะการเดินทางที่กระจายในพื้นที่กว้างไกลกว่า และแนวโน้มของการเดินทางที่ใกล้ที่พักอาศัยจะปรากฏชัดเจนกว่าในการเดินทางของกลุ่มผู้มีรายได้ต่ำ แต่สำหรับการเดินทางเพื่อการพักผ่อนนี้ระยะทางจะมีบทบาทน้อยกว่าการเดินทางไปทำงาน และการเดินทางเพื่อจับจ่ายซื้อสินค้า (Lowe and Pederson 1983 : 56)

พฤติกรรมการเดินทางของกลุ่มคนที่เกิดขึ้นเป็นประจำดังกล่าว ทำให้เกิดลักษณะการเดินทางเป็นวงจรที่สม่ำเสมอ เกิดชั่วโมงเร่งด่วนในเขตเมือง การจราจรติดขัดบนถนนตามเส้นทางไปชายหาดในตอนเช้าวันเสาร์ และเขตย่านการค้าใจกลางเมือง (Central Business District) ที่เรียกโดยย่อว่า CBD อันเป็นหัวใจของเมือง ซึ่งปริมาณธุรกิจต่อหน่วยพื้นที่มากกว่าพื้นที่ใด ๆ ของเมือง ทำให้การสัญจรของผู้คนและของยานพาหนะเกิดขึ้นมาก จึงเป็นศูนย์รวมของประชาชนในตอนกลางวัน (Lowe and Pederson 1983 : 64) ภายในเขต CBD เอง ความถี่ของการเดินทางยังแตกต่างกันในช่วงเวลาที่ต่างกัน คือจะมีการเดินทางเกิดขึ้นสูงสุดในเวลากลางวันและการเดินทางมีปริมาณน้อยในเวลากลางคืน อันเป็นรูปแบบการเดินทางที่คล้ายกันในเขตอุตสาหกรรม (ฉัตรชัย พงศ์ประยูร 2527 : 138) ส่วนการเดินทางเพื่อพักผ่อนหย่อนใจนั้น ในเขตเมืองนี้มีความสำคัญมาก ทั้งนี้เพราะแบบแผนการดำเนินชีวิตในเมืองนั้นต้องเร่งรีบแข่งกับเวลาเพื่อการประกอบอาชีพสำหรับเลี้ยงตัวเองและครอบครัว ลักษณะและความนิยมในกิจกรรมการพักผ่อนหย่อนใจของประชาชนในแต่ละสังคมหรือแต่ละย่านยังมีความแตกต่างกันตามวัย ระดับการศึกษา ระดับรายได้ และวัฒนธรรมแต่ละเชื้อชาติด้วย (ปรีชา ศิริภักดิ์ 2527 : 21)

การเดินทางทุกประเภทจะมีลักษณะของการลดลงตามระยะทาง (Distance Decay) โดยที่ความถี่ของการเดินทางจะลดน้อยลง เมื่อระยะทางเพิ่มขึ้น ผลจากการศึกษาในอังกฤษพบว่า การลดลงตามระยะทางในการเดินทางที่พบได้ชัดเจนที่สุด คือ การเดินทางไปสถานศึกษา และการเดินทางไปจับจ่ายซื้อของ โดยร้อยละ 75 ของกลุ่มประชากรที่ศึกษาจะเดินทางในระยะทางประมาณ 4 กิโลเมตรจากที่พักอาศัย ส่วนการเดินทางเพื่อไปทำงานและสังคม - พักผ่อน โดยมีระยะไกลกว่าโดยมีระยะทางไม่เกิน 10 กิโลเมตรจากที่พักอาศัย (Lowe and Pederson 1983 : 64)

ระยะทางจึงเป็นอุปสรรคสำคัญในการเดินทาง มนุษย์จะทำทุกอย่างเพื่อลดภาวะที่ต้องเดินทางไกล เช่น ใช้เวลาในการเดินทางให้เร็วขึ้น เสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางน้อยลง เป็นต้น ตามความจริงเช่นนี้ ซิฟฟ์ (Zipf 1949: 348) ได้เขียน "พฤติกรรมของมนุษย์และกฎแห่งความพยายามขั้นน้อยที่สุด (Human Behavior and The Principle of Least Effort) ขึ้น มีสาระสำคัญว่า "ในการเดินทางจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกสถานที่หนึ่ง มนุษย์จะเลือกตามทางที่เขาเห็นว่าประหยัดแรงงานในการเดินทางมากที่สุด" เป็นลักษณะเดียวกับที่แฮกเกตต์ (Haggett 1965 อ้างถึงใน ฉัตรชัย พงศ์ประยูร 2527: 144) กล่าวว่า การเคลื่อนที่ของปรากฏการณ์ขึ้นอยู่กับระยะทาง ระยะทางยิ่งไกลเท่าใดการเคลื่อนที่จะน้อยลงเท่านั้น ลักษณะเช่นนี้ เยทส์ (Yeates 1968 : 56) เรียกว่า การลดลงตามระยะทาง (Distance Decay)

นอกจากระยะทางแล้วการเดินทางยังขึ้นอยู่กับการตัดสินใจซึ่งอาศัยข้อมูลมากมายทั้งเรื่องส่วนตัว และเศรษฐกิจ สังคม บางครั้งการเดินทางไปทำงาน หรือจับจ่ายซื้อของยังสลับด้วยการทำธุระอย่างอื่น เช่น สังคม และพักผ่อน (ฉัตรชัย พงศ์ประยูร 2527: 143) บางครั้งต้องคำนึงถึงเวลาที่ใช้ในการเดินทาง ค่าพาหนะ ชนิดของยานพาหนะและผลประโยชน์ที่ได้รับจากการเดินทางด้วย สำหรับประโยชน์ที่ได้รับจากการเดินทางมีทั้งที่เป็นสิ่งของและความพอใจ ซึ่ง สตัทซ์ (Stutz 1973 อ้างถึงใน ประยงค์ โขชัย 2517: 2) ศึกษาพบว่า จุดหมายปลายทางที่ทำให้รางวัล หรือความพอใจสูง เป็นแหล่งดึงดูดทำให้ติดต่อกันมากที่สุด

จากการที่เขตสุขาภิบาลพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ เป็นเขตปริมณฑลของกรุงเทพมหานคร ซึ่งกำหนดให้เป็นย่านอุตสาหกรรม และจากข้อได้เปรียบของที่ตั้งซึ่งมีพื้นที่ครอบคลุมบริเวณสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา กับตั้งอยู่ใกล้กรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นตลาดรวมของสินค้าอุตสาหกรรม จึงทำให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมลงผลกระตุ้นการพัฒนาเศรษฐกิจและการเพิ่มของประชากรในบริเวณนี้ (ศิริวรรณ ศิลพัชรนันท์ 2522 : 1) จนกลายเป็นแหล่งงานที่สำคัญ โดยแรงงานที่ทำงานในโรงงานอุตสาหกรรมต่าง ๆ เหล่านี้จะประกอบด้วย แรงงานทั้งที่อาศัยอยู่ภายในท้องถิ่นเอง ที่ย้ายถิ่นมาจากพื้นที่อื่น ๆ และที่เดินทางไปกลับเข้าเฝ้าจากพื้นที่ใกล้เคียง ซึ่งการเดินทางระหว่างที่อยู่อาศัยและแหล่งงาน รวมทั้งระหว่างที่อยู่อาศัยกับพื้นที่ซึ่งทำกิจกรรมอื่น ๆ จึง

เป็นองค์ประกอบที่สำคัญของการเดินทางในจังหวัดสมุทรปราการ เช่นเดียวกับในเมืองอื่น ๆ ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษากลุ่มของผู้ใช้แรงงานในโรงงานอุตสาหกรรมในเขตสุขาภิบาลพระประแดง ว่า จะมีรูปแบบการเดินทางประจำวันที่สำคัญคือ การเดินทางไปทำงาน จับจ่ายซื้อของ และ เพื่อพักผ่อนว่ามีลักษณะ เป็นอย่างไร มีระยะทางการเดินทางใกล้หรือไกลเพียงใด ระยะทางจะมีความสัมพันธ์กับสภาพทางประชากร เศรษฐกิจและสังคมของผู้ใช้แรงงานเหล่านั้นหรือไม่ ตลอดจนระยะเวลาที่ใช้ค่าใช้จ่าย และวิธีการที่ใช้ในการเดินทางมีลักษณะ เป็นอย่างไร จะเป็นไปในลักษณะ เป็นการเดินทางระยะสั้น ๆ ตามหลักการใช้ความพยายามน้อยที่สุดเพื่อประหยัดแรงงาน เวลา และ ค่าใช้จ่ายในการเดินทางหรือไม่ รวมทั้งระยะทางการเดินทางมีความสัมพันธ์กับระดับรายได้ของคนงานมากน้อยเพียงใด

2. วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. ศึกษารูปแบบการเดินทางไปทำงาน ซื้อสินค้า และ เพื่อพักผ่อน ของผู้ใช้แรงงานในโรงงานอุตสาหกรรมในเขตสุขาภิบาลพระประแดง
2. เปรียบเทียบระยะทางที่ใช้ในการเดินทาง ประจำวันแต่ละประเภท ดังกล่าวข้างต้นของผู้ใช้แรงงานในโรงงานอุตสาหกรรมในเขตสุขาภิบาลพระประแดง
3. ศึกษาความสัมพันธ์ขององค์ประกอบของลักษณะทางด้านประชากร เศรษฐกิจและสังคมกับระยะทางการเดินทางของผู้ใช้แรงงานในโรงงานอุตสาหกรรมในเขตสุขาภิบาลพระประแดง

3. สมมติฐานในการวิจัย

1. รูปแบบการเดินทางประจำวันของผู้ใช้แรงงานในโรงงานอุตสาหกรรมในเขตสุขาภิบาลพระประแดง จะมีระยะทางที่ต่างกัน โดยระยะทางการเดินทางไปทำงานจะสั้นที่สุด
2. ระยะทางของการเดินทางน่าจะสัมพันธ์กับระดับรายได้ของผู้ใช้แรงงานในโรงงานอุตสาหกรรมในเขตสุขาภิบาลพระประแดง มากที่สุด

4. ขอบเขตของการวิจัย

ในการศึกษาครั้งนี้ได้กำหนดขอบเขตการศึกษาดังนี้

1. การเดินทาง ศึกษาลักษณะการเดินทางประจำวันใน 5 ประเภท ได้แก่ การเดินทางไปทำงาน การเดินทางซื้ออาหาร การเดินทางซื้อสินค้าลำดับต่ำ การเดินทางซื้อสินค้าลำดับสูง และการเดินทางเพื่อพักผ่อนหย่อนใจ

2. คนงานในโรงงานอุตสาหกรรมในเขตสุขาภิบาลพระประแดง หมายถึง คนงานซึ่งทำงานอยู่ในโรงงานอุตสาหกรรมในพื้นที่เขตสุขาภิบาลพระประแดง จ.สมุทรปราการ ในเขตการปกครอง 6 ตำบล ได้แก่ ต.สำโรงใต้ ต.บางหญ้าแพรก ต.บางหัวเสือ ต.บางพึ่ง ต.บางครุ และ ต.บางจาก มีเนื้อที่ 34.29 ตารางกิโลเมตร (ศิริวรรณ ศิลพัชรนันท์ 2522 : 6)

5. แหล่งที่มาของข้อมูลในการวิจัย

ประกอบด้วยข้อมูล 3 ประการคือ

1. ข้อมูลปฐมภูมิ ข้อมูลปฐมภูมิได้จากแบบสอบถามซึ่งตอบโดยคนงานในโรงงานอุตสาหกรรมในเขตสุขาภิบาลพระประแดง จำนวน 405 ตัวอย่าง ถือเป็นข้อมูลที่สำคัญที่สุดในการวิจัย

2. ข้อมูลทุติยภูมิ เป็นข้อมูลสำคัญที่ช่วยให้นักศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลปฐมภูมิสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ประกอบด้วยข้อมูลของหน่วยงานต่าง ๆ ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 แสดงแหล่งที่มาของข้อมูลทุติยภูมิ

แหล่งที่มาของข้อมูล	ประเภทของข้อมูล
1. กรมโรงงานอุตสาหกรรม	- สถิติแรงงานอุตสาหกรรม ประเภทและจำนวน โรงงานอุตสาหกรรมในจังหวัดสมุทรปราการ
2. กรมทางหลวง	- ระบบโครงข่ายถนนของจังหวัดสมุทรปราการ
3. ที่ว่าการอำเภอพระประแดง	- ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะทางด้านเศรษฐกิจ สังคม ประชากร การปกครอง สาธารณูปโภค สาธารณูปการ ของเขตสุขาภิบาลพระประแดง
4. กรมพัฒนาที่ดิน	- ข้อมูลด้านการใช้ที่ดินในเขตจังหวัดสมุทรปราการ
5. สถาบันวิทยบริการ, หอ เอกสารประเทศไทย, ห้องสมุดคณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ห้องสมุดสถาบันเทคโนโลยี แห่งเอเชีย	- งานวิจัย ทฤษฎี แนวความคิดพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับ รูปแบบการเดินทางและระยะทางการเดินทาง

3. เครื่องมือที่ใช้ประกอบการศึกษา

- แผนที่อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ มาตรฐาน
1 : 50,000 ของสำนักงานสถิติแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี้
- แผนที่ตัวเมืองกรุงเทพมหานคร มาตรฐาน 1 : 20,000 ของ
สำนักผังเมือง กระทรวงมหาดไทย
- แผนที่จังหวัดสมุทรปราการ มาตรฐาน 1 : 400,000 ของสำนัก
งานสถิติแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี้
- แผนที่การใช้ที่ดินจังหวัดสมุทรปราการ มาตรฐาน 1 : 50,000 ของ
กรมพัฒนาที่ดิน กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

6. นิยามศัพท์ที่ใช้ในการวิจัย

การเดินทางประจำวัน หมายถึง การเดินทางที่เกิดขึ้นสม่ำเสมอ ได้แก่

- การเดินทางไปทำงาน
- การเดินทางไปจับจ่ายซื้อสินค้า ซึ่งแบ่งออกเป็น

สินค้าประเภทอาหาร เช่น ข้าวสาร ไข่สด เนื้อสด น้ำตาลทราย น้ำปลา

สินค้าลำดับต่ำ หมายถึง สินค้าประเภทของใช้ประจำวัน เช่น สบู่ ยาสีฟัน ผงซักฟอก

แบ๊ง เป็นต้น

สินค้าลำดับสูง หมายถึง สินค้าที่คนทั่วไปไม่มีความจำเป็นต้องใช้มากนักไม่ต้องหาซื้อประจำวัน เช่น เสื้อผ้าสำเร็จรูป ผ้ามัดเสื่อ-กางเกง เครื่องประดับ เครื่องหนัง เครื่องสำอาง เครื่องใช้เฟอร์นิเจอร์ เครื่องใช้ไฟฟ้า

การเดินทางไปพักผ่อน หมายถึง การเดินทางไปยังสถานที่ที่ทำกิจกรรมในเวลาว่าง และได้รับความพึงพอใจ เพลิดเพลิน รวมทั้งเป็นการช่วยผ่อนคลายความเคร่งเครียดเหน็ดเหนื่อย เช่น สวนสาธารณะ สวนสัตว์ สวนสนุก ร้านอาหาร โรงภาพยนตร์ ศูนย์การค้า การเดินทางไปต่างจังหวัด

ผู้ใช้แรงงานในโรงงานอุตสาหกรรม หมายถึง คนงานที่ทำงานในโรงงานอุตสาหกรรมในเขตสุขาภิบาลพระประแดง จ.สมุทรปราการ

7. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย

1. ทำให้ทราบลักษณะการเดินทางประจำวันของผู้ใช้แรงงานในโรงงานอุตสาหกรรมในเขตสุขาภิบาลพระประแดงในประเภทต่าง ๆ ของพื้นที่ศึกษา

2. ทำให้ทราบสถานภาพทางประชากร เศรษฐกิจ และสังคมของผู้ใช้แรงงานในโรงงานอุตสาหกรรม ในเขตสุขาภิบาลพระประแดง

3. ทำให้ทราบระยะทางการเดินทางประจำวันของผู้ใช้แรงงานในโรงงานอุตสาหกรรมในเขตสุขาภิบาลพระประแดง

4. ทำให้ทราบปัญหาที่เกิดจากรูปแบบการเดินทางของผู้ใช้แรงงานในโรงงานอุตสาหกรรม ในเขตสุขาภิบาลพระประแดง

5. เป็นข้อมูลสำหรับภาครัฐบาล และ เอกชนในการวางแผนจัดการให้บริการด้าน สาธารณูปโภค สาธารณูปการ สินค้า ยานพาหนะและการบริการต่าง ๆ ตลอดจนที่อยู่อาศัย แก่ ผู้ใช้แรงงานในโรงงานอุตสาหกรรมในเขตสุขาภิบาลพระประแดง และ เพื่อเป็นแนวทางแก่พื้นที่ใน เขตอุตสาหกรรมอื่น ๆ