



Problems and traffic impacts from floating population in Pattaya

Jaraspol Chanasit

Thailand Urban and Rural Development Foundation

E-mail: Jarapol_26@hotmail.com

Arpaporn Sookhom

Walailak University

E-mail: aiam2524@gmail.com

Araya Sookhom

Thailand Urban and Rural Development Foundation

E-mail: arayasook24@gmail.com

Rong Boonsuaykhwan

Walailak University

E-mail: bnarong.06@gmail.com

Kittachet Krivart

Walailak University

E-mail: dr.phukit@hotmail.com

Received

10/05/2025

Reviewed

11/05/2025

Revised

16/05/2025

Accepted

19/05/2025

Abstract

Background and Objectives: Floating population is a major obstacle to the development of the quality of public services, especially in solving traffic congestion problems in big cities, including Pattaya, which is an important economic and tourism center of the country. As a result, many floating populations migrate to work in the area. This study, therefore, aims to study the number and distribution of floating populations and study travel patterns, problems, and traffic impacts from travel of floating populations.

Research Methodology: This research used a quantitative research method by counting the number of vehicles traveling through 6 points into Pattaya City between 6:30 - 8:30 a.m. and between 4:30 - 6:30 p.m. and using a questionnaire to collect data from a sample of 900 establishments/agencies with a hidden population working there. Statistics,



frequency distributions, percentages, and maps showing the number and distribution were used to analyze the data.

Research results: The floating population in Pattaya City is 459,847 people, an increase of 68,308 people from the survey in 2023. Most of the floating population is daytime floating population, accounting for 59.14 percent, while the nighttime floating population is 40.86 percent. The distribution of the floating population is densest in Survey Area 3 and Survey Area 4, which are located in the south. The study results of the direction and routes with heavy traffic from the counting of vehicles traveling into Pattaya City, there are 6 points, consistent with the problems and impacts of traffic congestion both in the morning and evening on Sukhumvit Road and the route connecting the east and west sides of Pattaya City, especially in areas that are intersections.

Conclusion: The floating population in Pattaya City is 459,847 people, an increase of 68,308 people from the survey in 2023. As a result of the large floating population in the area, traffic congestion occurs both in the morning and evening on Sukhumvit Road, the connecting route on the east and west sides of Pattaya City, and the area that is the intersection.

Keywords: Floating population; Traffic problems and impacts; Public service provision



สภาพปัญหาและผลกระทบด้านการจราจรจากประชากรแฝงในเมืองพัทยา

จรัสพล ชนะสิทธิ์

มูลนิธิการพัฒนาเมืองและชนบทไทย

อีเมล: Jaraspol_26@hotmail.com

อาภาภรณ์ สุขหอม

มหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์

อีเมล: aiam2524@gmail.com

อารญา สุขหอม

มูลนิธิการพัฒนาเมืองและชนบทไทย

อีเมล: arayasook24@gmail.com

รงค์ บุญสรวยขวัญ

มหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์

อีเมล: bnarong.06@gmail.com

กฤษฎเขต ไกรवास

มหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์

อีเมล: dr. dr.phukit@hotmail.com

Abstract

ภูมิหลังและวัตถุประสงค์: ประชากรแฝงเป็นอุปสรรคสำคัญของการพัฒนาคุณภาพการให้บริการสาธารณะ โดยเฉพาะการแก้ปัญหาการจราจรติดขัดในเมืองใหญ่ ที่รวมถึงพัทยาซึ่งเป็นเมืองศูนย์กลางเศรษฐกิจด้านการท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศ ทำให้มีประชากรแฝงจำนวนมากอพยพเข้ามาทำงานในพื้นที่ การศึกษาครั้งนี้จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาจำนวนและการกระจายตัวของประชากรแฝง และศึกษารูปแบบการเดินทาง สภาพปัญหา และผลกระทบด้านการจราจรจากการเดินทางของประชากรแฝง

ระเบียบวิธีการวิจัย: การวิจัยครั้งนี้ใช้วิธีวิจัยเชิงปริมาณ ด้วยวิธีตรวนับจำนวนยานพาหนะที่เดินทางผ่านเข้าสู่เมืองพัทยา 6 จุด ในช่วง 6.30 – 8.30 น. และช่วง 16.30 – 18.30 น. และใช้เครื่องมือแบบสอบถามเก็บรวบรวมข้อมูลจากตัวอย่างสถานประกอบการ/หน่วยงานที่มีประชากรแฝงทำงานอยู่ 900 แห่ง โดยใช้สถิติ การแจกแจงค่าความถี่ ค่าร้อยละ และแผนที่แสดงจำนวนและการกระจายตัวในการวิเคราะห์ข้อมูล

ผลการวิจัย: ประชากรแฝงในเมืองพัทยามีจำนวนทั้งสิ้น 459,847 คน เพิ่มจากการสำรวจในปี พ.ศ. 2566 จำนวน 68,308 คน ประชากรแฝงส่วนใหญ่เป็นประชากรแฝงกลางวันมีสัดส่วนร้อยละ 59.14 ส่วนประชากรแฝงกลางคืน มีสัดส่วนร้อยละ 40.86 การกระจายตัวของประชากรแฝงจะหนาแน่นที่สุด



ในเขตสำรวจที่ 3 และเขตสำรวจที่ 4 ซึ่งตั้งอยู่ทางด้านทิศใต้ ผลการศึกษาข้อมูลทิศทาง และเส้นทางที่มีการจราจรหนาแน่น จากการตรวจนับยานพาหนะที่เดินทางเข้าสู่เมืองพัทยา 6 จุด สอดคล้องกับสภาพปัญหาและผลกระทบด้านการจราจรติดขัดทั้งช่วงเช้าและช่วงเย็นบนถนนสุขุมวิท และเส้นทางเชื่อมระหว่างฝั่งตะวันออกกับฝั่งตะวันตกของเมืองพัทยา โดยเฉพาะในบริเวณที่เป็นจุดตัด

สรุปผล: ประชากรแฝงในเขตเมืองพัทยา มีจำนวนทั้งสิ้น 459,847 คน เพิ่มจากการสำรวจในปี พ.ศ. 2566 จำนวน 68,308 คน ผลจากการมีประชากรแฝงในพื้นที่จำนวนมากทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดทั้งช่วงเช้าและช่วงเย็นบนถนนสุขุมวิท เส้นทางเชื่อมฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตกของเมืองพัทยา และบริเวณที่เป็นจุดตัด

คำสำคัญ : ประชากรแฝง; สภาพปัญหาและผลกระทบด้านการจราจร; การให้บริการสาธารณะ

บทนำ

การให้บริการสาธารณะที่มีคุณภาพเพื่อให้ประชาชนผู้รับบริการได้รับความพึงพอใจสูงสุด ถือเป็นเป้าหมายสำคัญของหน่วยงานภาครัฐนับตั้งแต่มีการปฏิรูประบบราชการในปี พ.ศ. 2545 เป็นต้นมา โดยรัฐบาลในยุคหลังการปฏิรูประบบราชการทุกชุดได้เร่งรัดให้หน่วยงานของรัฐทุกหน่วยงาน รวมถึงองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ดำเนินการปรับปรุงคุณภาพการให้บริการสาธารณะเพื่อให้ประชาชนได้รับการบริการที่ดีขึ้น ทั้งในด้านความสะดวก ความรวดเร็ว และความยุติธรรมในการให้บริการ โดยมีกิจกรรมการปรับปรุงและพัฒนาคุณภาพการให้บริการที่โดดเด่นหลายกิจกรรม อาทิ การลดขั้นตอนในการให้บริการ การให้บริการแบบเบ็ดเสร็จที่จุดเดียว เป็นต้น (กิจจุฑาเชต โกรวาส และอาภาภรณ์ สุขหอม, 2566) ทั้งนี้ เพื่อให้ประชาชนผู้รับบริการเกิดความพึงพอใจต่อการให้บริการของหน่วยงานภาครัฐอย่างสูงสุด

อย่างไรก็ตามที่ผ่านมามีการปรับปรุงและพัฒนาคุณภาพการให้บริการสาธารณะขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โดยเฉพาะองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นขนาดใหญ่ที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ที่เป็นแหล่งเศรษฐกิจ และแหล่งจ้างงานสำคัญ อาทิ กรุงเทพมหานคร เมืองพัทยา เทศบาลนคร เป็นต้น (ชฎิล โรจนานนท์ และสันทวุฒิ ตูลารักษ์, 2568, น. 172-191) ต้องประสบกับอุปสรรคสำคัญคือการไม่สามารถกำหนดจำนวนประชากรในพื้นที่ซึ่งเป็นผู้รับบริการสาธารณะที่แน่นอนได้ เนื่องจากในเกือบทุกพื้นที่มีประชากรกลุ่มที่อพยพเข้ามาทำงานหรือเรียนหนังสือ โดยไม่ได้มีการย้ายทะเบียนบ้านเข้ามาหรือไม่ได้มีชื่อในทะเบียนบ้านที่ตนพักอาศัยในปัจจุบัน ซึ่งประชากรกลุ่มนี้จะมีชื่อในชื่อ “ประชากรแฝง” (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2567)

การเพิ่มขึ้นของประชากรแฝงในเมืองขนาดใหญ่ส่งผลให้ความหนาแน่นในพื้นที่เมืองเพิ่มขึ้น มีการขยายตัวของเมืองออกไปยังพื้นที่ชานเมือง เกิดการพัฒนาที่กระจุกกระจาย ทำให้ไม่สามารถบริหารจัดการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการได้อย่างเต็มที่ อีกทั้งยังไม่สามารถจัดเก็บภาษีจากประชากรแฝง



เพื่อให้บำรุงท้องที่และพัฒนาาระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการได้ รวมถึงผลกระทบที่มีต่อประชากรแฝงเองที่อาจไม่ได้รับความสะดวกในการใช้สิทธิและบริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน อาทิ สิทธิในการรักษาพยาบาล สิทธิในการเลือกตั้ง เป็นต้น (กองนโยบายและแผนงาน สำนักการวางแผนและพัฒนาเมือง กรุงเทพมหานคร, 2561) นอกจากนี้ประชากรแฝงยังก่อให้เกิดผลกระทบด้านลบกับเมือง ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องขยะล้น ชุมชนแออัด การจราจรติดขัด ความต้องการด้านการศึกษาและบริการสุขภาพสำหรับประชากรแฝงที่เป็นเด็ก เยาวชน ผู้สูงอายุที่ท้องถื่นต้องดูแลเพิ่มขึ้น ฯลฯ (ดิเรก ปัทมสิริวัฒน์, มีชัย อสุวรรณ และเมรดี อินอ่อน, 2566) ทั้งนี้เมืองพัทยาซึ่งเป็นเมืองศูนย์กลางเศรษฐกิจทางด้านการท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศ ก็กำลังเผชิญกับปัญหาการไม่สามารถให้บริการสาธารณะได้อย่างมีคุณภาพในระดับที่ประชาชนผู้รับบริการจำนวนมากคาดหวัง เพราะนอกจากจำนวนผู้รับบริการที่เป็นประชากรตามทะเบียนราษฎรซึ่งมีจำนวนมากถึง 117,371 คนแล้ว ยังมีประชากรแฝงที่หลายหน่วยงานประมาณการว่ามีจำนวนมากถึง 400,000 - 500,000 คน (อาภาภรณ์ สุขหอม และกิจฐเขต ไกรवास, 2566)

ด้วยจำนวนผู้รับบริการที่มีค่อนข้างมาก อีกทั้งยังไม่สามารถกำหนดจำนวนได้แน่นอน ทำให้การกำหนดยุทธศาสตร์การบริหารงานของเมืองพัทยาทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม สาธารณสุข และการให้บริการสาธารณะ ไม่สามารถกำหนดจำนวนหรือปริมาณของทรัพยากรที่ใช้ในการดำเนินงานได้อย่างแน่นอนและเหมาะสม ซึ่งส่วนหนึ่งเกิดจากปัญหาการขาดข้อมูลทั้งในส่วนของจำนวนประชากรแฝงที่ได้จากการสำรวจด้วยวิธีการที่เชื่อถือได้ ทำให้เมืองพัทยาได้ดำเนินโครงการสำรวจและวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไป จำนวน การกระจายตัว และวัตถุประสงค์ในการย้ายถิ่นของประชากรแฝงในเมืองพัทยา เพื่อให้ได้ข้อมูลสำหรับนำมาใช้ในการวางแผนพัฒนาคุณภาพการให้บริการสาธารณะ โดยเฉพาะในด้านการจราจรซึ่งเป็นหนึ่งในปัญหาสำคัญเร่งด่วนที่เมืองพัทยจะต้องดำเนินการแก้ไข ทั้งนี้ เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่และนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวเมืองพัทยาได้รับความสะดวกสบายและประสบกับปัญหาและผลกระทบจากการจราจรที่ติดขัดน้อยลง

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาจำนวน และการกระจายตัวของประชากรแฝงในพื้นที่เมืองพัทยา
2. เพื่อศึกษารูปแบบการเดินทาง สภาพปัญหาและผลกระทบด้านการจราจรจากการเดินทางของประชากรแฝงในพื้นที่เมืองพัทยา

ขอบเขตการวิจัย

1. ขอบเขตด้านเนื้อหา การศึกษาครั้งนี้ มีเนื้อหาครอบคลุมประเด็นสำคัญเกี่ยวกับจำนวน และการกระจายตัวของประชากรแฝง รูปแบบการเดินทาง สภาพปัญหาและผลกระทบด้านการจราจรจาก



การเดินทางของประชากรแฝงในพื้นที่เมืองพัทยา ที่จะถูกนำไปใช้สำหรับวางแผนในการแก้ไขปัญหาและผลกระทบจากการจราจรที่ติดขัด

2. ขอบเขตด้านประชากร กลุ่มประชากรที่ใช้ในการศึกษาเป็นกลุ่มสถานประกอบการ/หน่วยงานที่เป็นสถานที่ทำงานของประชากรแฝง ประกอบด้วย (1) โรงแรมขนาดใหญ่ (2) โรงแรมขนาดกลาง – ขนาดเล็ก รีสอร์ท และเกสต์เฮาส์ (3) ศูนย์การค้าและห้างสรรพสินค้า (4) ร้านสะดวกซื้อ (5) ร้านจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่ม (6) หน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจ และ (7) สถานประกอบการขนาดเล็ก ซึ่งตั้งอยู่ในเขตเลือกตั้งสมาชิกสภาเมืองพัทยาทั้ง 4 เขต (ราชกิจจานุเบกษา, 1 มีนาคม 2565)

3. ขอบเขตด้านระยะเวลา การศึกษารั้้งนี้ได้ดำเนินการในช่วงระหว่างเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2567 ถึงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2567 รวมระยะเวลาทั้งสิ้น 5 เดือน

การทบทวนวรรณกรรม

จากการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง สามารถนิยามประชากรแฝง และวิธีการศึกษาประชากรแฝง/ แหล่งข้อมูลเกี่ยวกับประชากร ได้ดังนี้

ผู้แต่ง	นิยามประชากรแฝง	วิธีการศึกษา/แหล่งข้อมูล
สำนักงานสถิติแห่งชาติ (2565, น. ii-v)	ประชากรที่เข้ามาอยู่อาศัย และ/หรือ ประกอบอาชีพอยู่ในจังหวัดนั้น ๆ โดยไม่มีการแจ้งย้ายสำมะโนครัว/ทะเบียนราษฎร ซึ่งเป็นผู้ที่มีอายุตั้งแต่ 15 ปีขึ้นไป ที่เข้ามาทำงานหรือเข้ามาเรียนในจังหวัดที่ตนเองไม่ได้อาศัยอยู่	วิธีการสำรวจพร้อมกับการสำรวจการย้ายถิ่นของประชากร พ.ศ. 2564 ด้วยการเพิ่มข้อคำถามเกี่ยวกับการมีชื่ออยู่ในทะเบียนบ้าน และสถานที่อยู่อาศัยจริง โดยวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติ จำนวน ค่าร้อยละ และการเปรียบเทียบค่าร้อยละ ในแต่ละประเด็นของประชากรแฝง
ดิเรก ปัทมสิริวัฒน์, มีชัย ออสุวรรณ และเมรดี อินอ่อน (2566)	ประชากรที่เข้ามาอยู่อาศัย และ/หรือ ประกอบอาชีพอยู่ในจังหวัดนั้น ๆ โดยไม่มีการแจ้งย้ายสำมะโนครัว/ทะเบียนราษฎร ซึ่งเป็นผู้ที่มีอายุตั้งแต่ 15 ปีขึ้นไป ที่เข้ามาทำงานหรือเข้ามาเรียนในจังหวัดที่ตนเองไม่ได้อาศัยอยู่	วิธีวิเคราะห์ข้อมูลจากรายงานสำรวจประชากรแฝงรายพื้นที่ (รายจังหวัด) ของสำนักงานสถิติแห่งชาติ ร่วมกับสถิติประชากรตามทะเบียนราษฎรของกระทรวงมหาดไทย เพื่อคำนวณเปรียบเทียบอัตราส่วนของ



ผู้แต่ง	นิยามประชากรแฝง	วิธีการศึกษา/แหล่งข้อมูล
		ประชากรแฝง กับประชากรตามทะเบียนราษฎร์
สำนักงานสถิติแห่งชาติ (2567)	ประชากรที่เข้ามาอยู่อาศัย และ/หรือ ประกอบอาชีพอยู่ในจังหวัดนั้น ๆ โดยไม่มีการแจ้งย้ายสำมะโนครัว/ทะเบียนราษฎร์ ซึ่งเป็นผู้มีอายุตั้งแต่ 15 ปีขึ้นไป ที่เข้ามาทำงานหรือเข้ามาเรียนในจังหวัดที่ตนเองไม่ได้อาศัยอยู่	วิธีการสำรวจพร้อมกับการสำรวจการย้ายถิ่นของประชากร พ.ศ. 2566 ด้วยการเพิ่มข้อคำถามเกี่ยวกับการมีชื่ออยู่ในทะเบียนบ้านและสถานที่อยู่อาศัยจริง โดยวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติจำนวน ค่าร้อยละ และการเปรียบเทียบค่าร้อยละในแต่ละประเด็นของประชากรแฝง
ชฎิลโรจนานนท์ และสันทวุฒิ ตุลารักษ์ (2568, น. 172-191)	ประชากรทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติที่เข้ามาทำงานและพำนักอาศัยในเขตเทศบาลนคร โดยไม่ได้แจ้งย้ายสำมะโนครัว/ทะเบียนราษฎร์ เข้ามาในเทศบาลนคร	เทคนิคการประมาณประชากรแฝงแบบคู่ขนานในเขตเทศบาลนคร จากข้อมูลเกี่ยวกับประชากรศาสตร์ประชากรแฝง ปริมาณการบริโภคไฟฟ้า เงินอุดหนุนให้แก่เทศบาลนคร 30 แห่ง
Lee et al. (2017)	ประชาชน ณ จุดหนึ่งของเวลา (รายชั่วโมง) ซึ่งเป็นผู้เคลื่อนย้ายจากสถานที่หนึ่งไปสู่สถานที่อื่น ๆ	ประมาณการประชากรแฝงโดยใช้อัตราการใช้ระบบขนส่งมวลชนระบบราง โดยเก็บข้อมูลจากสถานีรถไฟสายต่าง ๆ กว่า 282 สถานีทั่วกรุงโซล เป็นรายชั่วโมง และรายวัน
Wei et al. (2017)	ช่องว่างระหว่างอัตราความเป็นเมืองของประชากรที่อยู่อาศัยจริง และอัตราความเป็นเมืองของประชากรที่มีรายชื่อตามทะเบียนราษฎร์ เป็นช่องทางสำหรับการคำนวณ “ประชากรแฝง” (floating population)	การคำนวณอัตราความเป็นเมืองของประชากรที่มีรายชื่อตามทะเบียนราษฎร์ ด้วยเทคนิคทางตรง และเทคนิคทางอ้อม ด้วยข้อมูลสำมะโนประชากร ปี พ.ศ. 2553 เพื่อเปรียบเทียบกับอัตราความเป็นเมืองของประชากรที่อยู่อาศัยจริง ซึ่ง



ผู้แต่ง	นิยามประชากรแฝง	วิธีการศึกษา/แหล่งข้อมูล
		ผลต่าง คือ อัตราประชากรแฝงต่อประชากรทั้งหมด
Xiaohong, J., Jian, X., Cuihong Y., & Qingyun L. (2023, pp. 726-744)	ประชากรทั้งชาวจีนและชาวต่างชาติที่เข้ามาทำงานและพำนักอาศัยในจังหวัดนั้น ๆ โดยไม่ได้แจ้งย้ายสำมะโนครัว/ทะเบียนราษฎร์เข้าไป	วิธีเปรียบเทียบข้อมูลจากรายงานการดำเนินงานของรัฐบาลจีนใน 31 จังหวัดและใช้แบบจำลองการวิเคราะห์เศรษฐมิติเชิงพื้นที่ และเมทริกซ์ทางเศรษฐศาสตร์ เพื่อวิเคราะห์เคลื่อนย้ายของประชากร
Ping G., Wei Q., Sheng H. L., Zhen L., & Ze H. P. (2023)	ประชากรที่มีการอพยพเคลื่อนย้ายไปสู่เมืองต่าง ๆ เพื่อไปทำงาน และพำนักอาศัยอยู่ในเมืองนั้น ๆ โดยไม่ได้แจ้งย้ายสำมะโนครัว/ทะเบียนราษฎร์เข้าไป	ใช้ข้อมูลที่สำรวจจากตัวอย่างร้อยละ 1 ของกลุ่มประชากรผู้อพยพ ในช่วงปี ค.ศ. 2015 และใช้แบบจำลองมิติสัมพันธ์เชิงพื้นที่และปฏิสัมพันธ์เศรษฐมิติเชิงพื้นที่ เพื่อวิเคราะห์รูปแบบการเคลื่อนย้ายของประชากร และบทบาทของสุขภาวะทางสิ่งแวดล้อมที่มีต่อการเคลื่อนย้ายของประชากร

ระเบียบวิธีวิจัย

1. ประชากรวิจัย เป็นกลุ่มประชากรที่มีถิ่นที่อาศัยอยู่เป็นประจำ แต่ไม่มีรายชื่อในทะเบียนราษฎร์ (De facto resident/Non – registered resident) โดยมีระยะเวลาพักอาศัยต่อเนื่องตั้งแต่ 1 เดือนขึ้นไปในพื้นที่เมืองพัทยาหรือในละแวกใกล้เคียง

2. กลุ่มตัวอย่าง เป็นกลุ่มตัวอย่างสถานประกอบการ/ หน่วยงานในเขตสำรวจทั้ง 4 เขต ที่มีประชากรแฝงทำงานอยู่ จำนวน 900 แห่ง การคัดเลือกตัวอย่างเพื่อนำมาศึกษาใช้วิธีสุ่มตัวอย่างแบบชั้นภูมิอย่างเป็นสัดส่วน (Proportional Stratified Sampling) ร่วมกับวิธีการสุ่มอย่างง่าย (Simple Random Sampling) ด้วยตารางสุ่ม (Random Table) โดยการกำหนดสัดส่วนของสถานประกอบการ/ หน่วยงานทั้ง 4 เขต ใช้ข้อมูลจากการสำรวจครั้งล่าสุดในปี พ.ศ. 2566 ซึ่งได้สัดส่วนเท่ากับ 15 : 15 : 35 : 35 รายละเอียดของตัวอย่างสถานประกอบการ/ หน่วยงานแต่ละประเภท มีดังนี้



ตารางที่ 1 จำนวนตัวอย่างสถานประกอบการ/ หน่วยงานในเขตสำรวจทั้ง 4 เขต

ประเภทของสถาน ประกอบการ/ หน่วยงาน	เขตสำรวจ ที่ 1 (แห่ง)	เขตสำรวจ ที่ 2 (แห่ง)	เขตสำรวจ ที่ 3 (แห่ง)	เขตสำรวจ ที่ 4 (แห่ง)	รวม (แห่ง)
1. โรงแรมขนาดใหญ่ (มากกว่า 100 ห้อง)	2	2	3	3	10
2. โรงแรมขนาดกลาง - ขนาดเล็ก รีสอร์ท และเกสต์เฮ้าส์	10	10	10	10	40
3. ศูนย์การค้า และห้างสรรพสินค้า	-	1	1	1	3
4. ร้านนวดและสปา	-	5	5	5	15
5. ร้านจำหน่ายอาหาร และเครื่องดื่ม	16	12	21	21	70
6. หน่วยราชการ และรัฐวิสาหกิจ	2	-	-	-	2
7. สถานประกอบการ ขนาดเล็ก	150	150	230	230	760
รวม (แห่ง)	180	180	270	270	900

3. เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ประกอบด้วย 2 เครื่องมือ ดังนี้

1) เครื่องนับจำนวน ใช้สำหรับการนับจำนวนยานพาหนะที่เดินทางสู่เมืองพัทยาในบริเวณ 6 จุด ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อสำคัญระหว่างเมืองพัทยากับพื้นที่โดยรอบ

2) แบบสอบถาม ใช้สำหรับการเก็บรวบรวมข้อมูลประชากรแฝงจากสถานประกอบการ และหน่วยงานต่าง ๆ ประกอบด้วย ข้อคำถามจำนวน 16 ข้อ ที่มีทั้งคำถามแบบปลายปิด คำถามแบบปลายเปิด และข้อคำถามแบบกึ่งเปิดกึ่งปิด

4. การเก็บรวบรวมข้อมูล

1) การเก็บรวบรวมข้อมูลจำนวนยานพาหนะ บริเวณ 6 จุด ในเส้นทางเข้าสู่เมืองพัทยา ช่วงระหว่าง 6.30 – 8.30 น. และ 16.30 – 18.30 น. จากนั้นจึงนำข้อมูลที่ได้นำมาคำนวณจำนวนประชากรแฝงภายใต้สมมติฐานดังนี้

ตารางที่ 2 ประเภทยานพาหนะ และการประมาณการจำนวนประชากรแฝง



ประเภทยานพาหนะ	การประมาณการจำนวนประชากรแฝง	
1. รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล	ไม่มีผู้โดยสาร นับ 1	มีผู้โดยสาร นับ 2
2. รถจักรยานยนต์รับจ้าง	ไม่มีผู้โดยสาร นับ 0	มีผู้โดยสาร นับ 1
3. รถยนต์ส่วนบุคคล	-	นับ 2 *
4. รถยนต์โดยสาร	ผู้โดยสารเบาบาง นับ 5	ผู้โดยสารหนาแน่น นับ 10

หมายเหตุ : รถยนต์ส่วนบุคคลไม่สามารถตรวจนับจำนวนผู้โดยสารได้ จึงใช้ค่าเฉลี่ย 2 คนต่อจำนวนรถยนต์ 1 คัน

2) การเก็บรวบรวมข้อมูลจากสถานตัวอย่างสถานประกอบการ/ หน่วยงานในเขตสำรวจทั้ง 4 เขต ด้วยเครื่องมือแบบสอบถาม จำนวน 900 ชุด

5. การวิเคราะห์ข้อมูล การวิเคราะห์จำนวน และการกระจายตัวของประชากรแฝง รูปแบบการเดินทาง สภาพปัญหาและผลกระทบด้านการจราจรจากการเดินทางของประชากรแฝง ใช้สถิติการแจกแจงค่าความถี่ ค่าร้อยละ และแผนที่แสดงจำนวนและการกระจายตัวในการวิเคราะห์ข้อมูล

ผลการวิจัย

การศึกษาสภาพปัญหา และผลกระทบด้านการจราจรจากประชากรแฝงในเมืองพัทยา มีข้อค้นพบในแต่ละวัตถุประสงค์ ดังนี้

1. ผลการศึกษาจำนวน และการกระจายตัวของประชากรแฝงในพื้นที่เมืองพัทยา

การศึกษาจำนวน และการกระจายตัวของประชากรแฝง มีข้อค้นพบใน 4 ประเด็น ดังนี้

1) จำนวนของประชากรแฝงในเขตเมืองพัทยา

ตารางที่ 1 จำนวน และร้อยละของประชากรแฝงในเขตเมืองพัทยา

เขตสำรวจ	การสำรวจประชากรแฝง ระยะที่ 5 (พ.ศ. 2567)			
	ตัวอย่างประชากรแฝง ¹		ประชากรแฝง ²	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เขตสำรวจที่ 1	1,818	15.00	68,977	15.00
เขตสำรวจที่ 2	1,818	15.00	68,977	15.00
เขตสำรวจที่ 3	4,240	35.00	160,946	35.00
เขตสำรวจที่ 4	4,241	35.00	160,947	35.00
รวม	12,117	100.00	459,847	100.00



หมายเหตุ: ¹ จำนวนตัวอย่างประชากรแฝง ได้จากการสำรวจด้วยเครื่องมือแบบสอบถาม

² จำนวนประชากรแฝง ได้จากการคำนวณด้วยวิธีการทางสถิติ

ผลการศึกษาจากตารางที่ 1 พบว่า ประชากรแฝงในเขตเมืองพัทยาจากการคำนวณด้วยวิธีการทางสถิติมีจำนวนทั้งสิ้น 459,847 คน ซึ่งเพิ่มขึ้นจากการสำรวจในระยะที่ 4 (จำนวน 391,539 คน) จำนวนทั้งสิ้น 68,308 คน

2) การกระจายตัวของสถานที่ทำงานของประชากรแฝง

ตารางที่ 2 จำนวน และร้อยละการกระจายตัวของสถานที่ทำงานของประชากรแฝงเมืองพัทยา

เขตสำรวจ	สถานที่ทำงาน ประชากรแฝงกลางวัน ²		สถานที่ทำงาน ประชากรแฝงกลางคืน ³		รวม ¹	
	จำนวน (แห่ง)	ร้อยละ	จำนวน (แห่ง)	ร้อยละ	จำนวน (แห่ง)	ร้อยละ
เขตสำรวจที่ 1	869	18.87	359	11.28	1,228	15.77
เขตสำรวจที่ 2	625	13.57	377	11.85	1,002	12.87
เขตสำรวจที่ 3	1,567	34.03	1,201	37.74	2,768	35.55
เขตสำรวจที่ 4	1,544	33.53	1,245	39.13	2,789	35.81
รวม	4,605	100.00	3,182	100.00	7,787	100.00
		59.14		40.86		

หมายเหตุ: ¹ จำนวนรวมของสถานที่ทำงานประชากรแฝง ได้จากการสำรวจในปี พ.ศ. 2566 จำนวน 7,744 แห่ง
บวกด้วยจำนวนสถานประกอบการแห่งใหม่ที่ได้จากการสำรวจในปี พ.ศ. 2567 จำนวน 43 แห่ง

^{2,3} จำนวนสถานที่ทำงานประชากรแฝงกลางวันและกลางคืน ได้จากการประมาณค่าด้วยวิธีการทางสถิติ

ผลการศึกษาจากตารางที่ 2 พบว่า สถานประกอบการที่เป็นสถานที่ทำงานของประชากรแฝงกลางวันในเมืองพัทยา มีจำนวนคิดเป็นร้อยละ 59.14 ของจำนวนสถานประกอบการที่เป็นสถานที่ทำงานของประชากรแฝงทั้งหมด โดยสถานประกอบการที่เป็นสถานที่ทำงานของประชากรแฝงจะมีความหนาแน่นมากที่สุดในเขตสำรวจที่ 3 และเขตสำรวจที่ 4



3) การกระจายตัวของประชากรแฝงในพื้นที่เมืองพัทยา

ตารางที่ 3 จำนวน และร้อยละของตัวอย่าง ประชากรแฝง และการกระจายตัวของประชากรแฝง

เขตสำรวจ	จำนวนตัวอย่าง ¹ (ร้อยละ)	จำนวนประชากรแฝง ²		
		กลางวัน (ร้อยละ)	กลางคืน (ร้อยละ)	รวม (ร้อยละ)
เขตสำรวจที่ 1	1,818 (15.00)	42,844 (15.00)	26,133 (15.00)	68,977 (15.00)
เขตสำรวจที่ 2	1,818 (15.00)	42,844 (15.00)	26,133 (15.00)	68,977 (15.00)
เขตสำรวจที่ 3	4,240 (35.00)	99,970 (35.00)	60,976 (35.00)	160,946 (35.00)
เขตสำรวจที่ 4	4,241 (35.00)	99,971 (35.00)	60,976 (35.00)	160,947 (35.00)
รวม	12,117 (100.00)	285,629 (100.00)	174,218 (100.00)	459,847 (100.00)
		(62.11)	(37.89)	(100.00)

หมายเหตุ: ¹ จำนวนตัวอย่างประชากรแฝง ได้จากการสำรวจด้วยเครื่องมือแบบสอบถาม² จำนวนประชากรแฝง ได้จากการคำนวณด้วยวิธีการทางสถิติ

ผลการศึกษาจากตารางที่ 3 พบว่า ทั้งจำนวนตัวอย่างประชากรแฝง และจำนวนประชากรแฝง ในเมืองพัทยา มีการกระจายตัวอย่างมากที่สุดในเขตสำรวจที่ 3 และเขตสำรวจที่ 4 มีจำนวนคิดเป็นร้อยละ 35.00 เท่ากัน ส่วนประชากรแฝงในเขตสำรวจที่ 1 และเขตสำรวจที่ 2 มีจำนวนคิดเป็นร้อยละ 15.00 เท่ากัน โดยประชากรแฝงส่วนใหญ่เป็นประชากรแฝงกลางวัน มีจำนวนคิดเป็นร้อยละ 62.11

4) รูปแบบการเดินทางของประชากรแฝงในพื้นที่เมืองพัทยา

4.1) ประเภทยานพาหนะที่ประชากรแฝงใช้ในการเดินทางเข้าสู่เมืองพัทยา



ตารางที่ 4 จำนวน และร้อยละของประเภทยานพาหนะที่ประชากรแฝงใช้ในการเดินทางเข้าสู่เมืองพัทยา

ประเภทยานพาหนะ	จำนวนยานพาหนะ ในช่วงเช้า *		จำนวนยานพาหนะ ในช่วงเย็น *		จำนวนยานพาหนะ ตลอดทั้งวัน *	
	จำนวน (คัน)	ร้อยละ	จำนวน (คัน)	ร้อยละ	จำนวน (คัน)	ร้อยละ
1. รถจักรยานยนต์ ส่วนบุคคล	55,331	38.67	47,442	51.20	102,773	43.60
2. รถจักรยานยนต์ รับจ้าง	1,852	1.30	1,207	1.30	3,059	1.30
3. รถยนต์ส่วนบุคคล	85,407	59.69	43,768	47.24	129,175	54.80
4. รถยนต์โดยสาร	485	0.34	238	0.26	723	0.30
รวม	143,075	100.00	92,655	100.00	235,730	100.00

หมายเหตุ: * จำนวนยานพาหนะที่เดินทางเข้าสู่เมืองพัทยา ได้จากการนับจำนวนยานพาหนะที่เดินทางเข้าสู่เมืองพัทยา
ในช่วงเวลาเร่งด่วน (06.30 – 08.30 น. และ 16.30 – 18.30 น.)

ผลการศึกษาจากตารางที่ 4 พบว่า ยานพาหนะที่ประชากรแฝงใช้เดินทางเข้าสู่เมืองพัทยา
ตลอดทั้งวันมากที่สุดคือ รถยนต์ส่วนบุคคล มีจำนวนคิดเป็นร้อยละ 54.80 เช่นเดียวกับยานพาหนะที่ใช้
ในการเดินทางเข้าสู่เมืองพัทยามากที่สุดในช่วงเช้าคือ รถยนต์ส่วนบุคคล มีจำนวนคิดเป็นร้อยละ 59.69
และในช่วงเย็นคือ รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล มีจำนวนคิดเป็นร้อยละ 51.20

4.2) จำนวนประชากรแฝงที่เดินทางเข้าสู่เมืองพัทยา

ตารางที่ 5 จำนวน และร้อยละของจำนวนประชากรแฝงที่เดินทางเข้าสู่เมืองพัทยา

ประเภทยานพาหนะ	จำนวนประชากรแฝง					
	ช่วงเช้า *		ช่วงเย็น *		ตลอดทั้งวัน *	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. รถจักรยานยนต์ ส่วนบุคคล	105,662	40.00	82,884	42.34	188,546	41.00
2. รถจักรยานยนต์ รับจ้าง	3,514	1.33	2,307	1.18	5,911	1.29
3. รถยนต์ส่วน บุคคล	150,814	57.10	107,536	54.95	258,350	56.18



4. รถยนต์โดยสาร	4,150	1.57	2,990	1.53	7,040	1.53
รวม	264,130	100.00	195,717	100.00	459,847	100.00
		57.44		42.56		100.00

หมายเหตุ: * จำนวนประชากรแฝงที่เดินทางเข้าสู่เมืองพัทยา ได้จากการนับจำนวนยานพาหนะที่เดินทางเข้าสู่เมืองพัทยา ในช่วงเวลาเร่งด่วน (06.30 – 08.30 น. และ 16.30 – 18.30 น.) และนำมาคำนวณด้วยวิธีการทางสถิติ

ผลการศึกษาจากตารางที่ 5 พบว่า ประชากรแฝงที่อาศัยอยู่ในบริเวณโดยรอบเมืองพัทยา จะเดินทางเข้าสู่เมืองพัทยามากที่สุดในช่วงเช้า โดยมีจำนวนคิดเป็นร้อยละ 57.44 ของประชากรแฝง ที่เดินทางเข้าสู่เมืองพัทยาลดลงทั้งวัน ส่วนประชากรแฝงที่เดินทางเข้าสู่เมืองพัทยาในช่วงเย็น มีจำนวน คิดเป็นร้อยละ 42.56 ของประชากรแฝงที่เดินทางเข้าสู่เมืองพัทยาลดลงทั้งวัน

2. รูปแบบการเดินทาง สภาพปัญหา และผลกระทบด้านการจราจรจากการเดินทางของ ประชากรแฝงในพื้นที่เมืองพัทยา

รูปแบบการเดินทางของประชากรแฝง ประกอบด้วยข้อค้นพบในประเด็น (1) จุดหมายปลายทางในการเดินทางเข้ามาทำงาน และ (2) ลักษณะการเดินทางของประชากรแฝง ซึ่งมีข้อค้นพบ ดังนี้

1) จุดหมายปลายทางในการเดินทางเข้ามาทำงานของประชากรแฝง

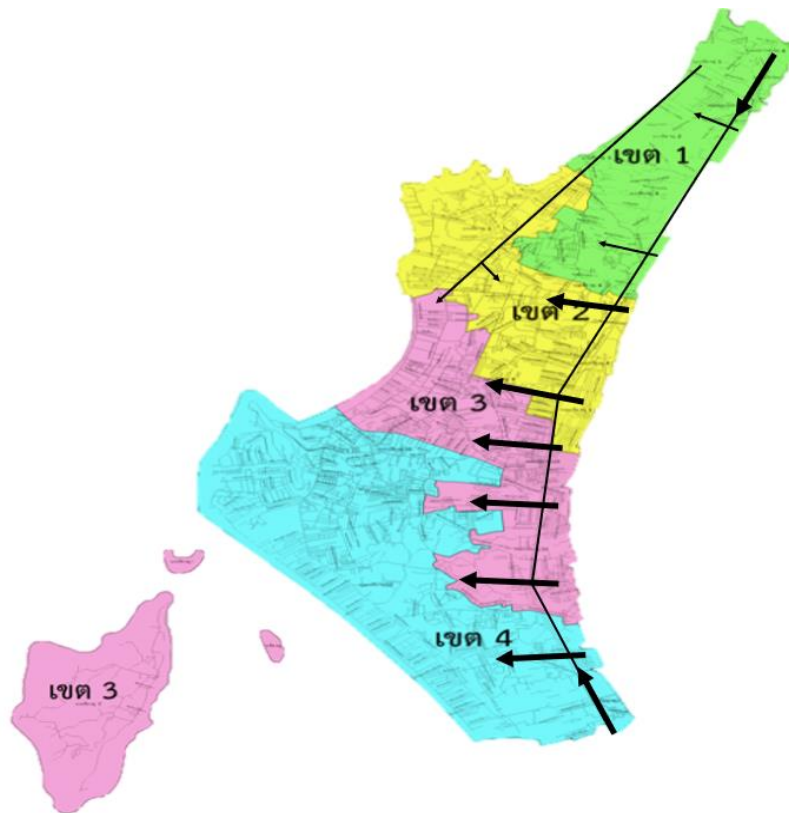
จากข้อมูลการกระจายตัวของประชากรแฝงวิเคราะห์ได้ว่า สถานประกอบการในเมือง พัทยาที่มีประชากรแฝงทำงานอยู่ มีการกระจายตัวอยู่มากที่สุดในเขตสำรวจที่ 2 (จากถนนโพธิ์สารจนถึง พัทยากลาง และข้ามถนนสุขุมวิทมายังถนนหนองปรือ บริเวณช่วงต้นถนนเนินลับหวนลึกเข้าไปจรด เขตเทศบาลเมืองหนองปรือ) รองลงมาเป็นพื้นที่เขตสำรวจที่ 4 (เริ่มจากพื้นที่บางส่วนของซอยวัดธรรม สามัคคี พัทยาใต้ ต่อไปจนถึงหาดจอมเทียน และสิ้นสุดที่เขตติดต่อกับเทศบาลตำบลนาจอมเทียน) ซึ่งทำ ให้จุดหมายปลายทางในการเดินทางเข้าสู่เมืองพัทยาของประชากรแฝง จะอยู่ในพื้นที่สองเขตสำรวจนี้ มากที่สุด

2) ลักษณะการเดินทางของประชากรแฝง

จากข้อมูลเส้นทางและปลายทางในการเดินทางเข้าสู่เมืองพัทยาของประชากรแฝง วิเคราะห์ได้ว่า ลักษณะการเดินทางเข้าสู่เมืองพัทยาของประชากรแฝงกลุ่มใหญ่แบ่งออกเป็น 2 ช่วงเวลา (1) ช่วงเช้า กลุ่มประชากรแฝงกลางวันจะเดินทางเข้ามาทำงาน และช่วงเย็นจะเดินทางกลับที่พักอาศัยในบริเวณโดยรอบ เมืองพัทยา (2) ช่วงเย็น กลุ่มประชากรแฝงกลางคืนจะเดินทางเข้ามาทำงานช่วงเวลายืน และเดินทางกลับ ที่พักอาศัยบริเวณโดยรอบเมืองพัทยา ตั้งแต่หลังช่วงเวลาเที่ยงคืนจนถึงช่วงเช้า

สภาพปัญหา และผลกระทบด้านการจราจรจากการเดินทางของประชากรแฝงในพื้นที่เมืองพัทยา ประกอบด้วยข้อค้นพบในประเด็น (1) ทิศทาง และเส้นทางที่มีสภาพการจราจรหนาแน่นจนถึงติดขัด และ (2) สภาพปัญหา และผลกระทบด้านการจราจรจากประชากรแฝง ซึ่งมีข้อค้นพบ ดังนี้

- 1) ทิศทาง และเส้นทางที่มีสภาพการจราจรหนาแน่นจนถึงติดขัด

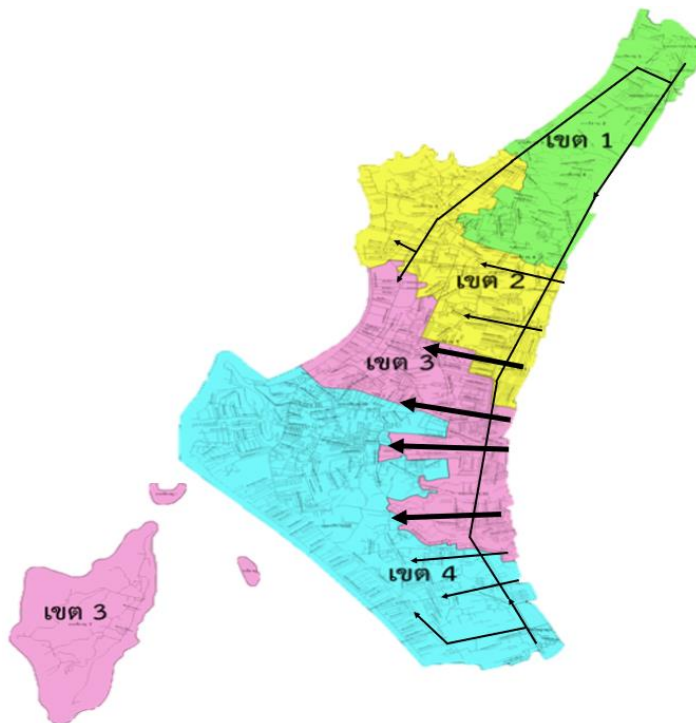


ภาพที่ 1 ทิศทางการเดินทางในช่วงเช้าของประชากรแฝง

จากข้อมูลต้นทางและปลายทางในการเดินทางเข้าสู่เมืองพัทยาของประชากรแฝงวิเคราะห์ได้ว่า ทิศทางการเดินทางเข้าสู่เมืองพัทยาในช่วงเช้าของประชากรแฝง (ภาพที่ 1) มีการเดินทางที่หนาแน่นมากใน 3 ทิศทาง ประกอบด้วย (1) จากตำบลต่าง ๆ ของอำเภอบางละมุง ที่ตั้งอยู่ทางฝั่งตะวันออกของเมืองพัทยาโดยเฉพาะตำบลหนองปรือ สู่พื้นที่ฝั่งตะวันตกของเมืองพัทยา โดยใช้เส้นทางที่ตัดผ่านถนนสุขุมวิทเพื่อมุ่งสู่แหล่งงานในเขตสำรวจที่ 2 เขตสำรวจที่ 3 และเขตสำรวจที่ 4 (2) ทิศทางจากจุดเริ่มต้นในพื้นที่ตำบลนาเกลือไปยังแหล่งงานในพื้นที่ของเขตสำรวจที่ 1 เขตสำรวจที่ 2 และเขต

สำรวจที่ 3 และ (3) ทิศทางจากพื้นที่ของอำเภอสตึกซึ่งอยู่ทางด้านทิศใต้ของเมืองพัทยา ไปยังแหล่งงานในพื้นที่เขตสำรวจที่ 4 เขตสำรวจที่ 3 และเขตสำรวจที่ 2

ส่วนการเดินทางของประชากรแฝงเข้าสู่เมืองพัทยาในช่วงเย็น (ภาพที่ 2) การเดินทางจะหนาแน่นมากในทิศทางเดียว คือ จากตำบลต่าง ๆ ของอำเภอบางละมุง ที่ตั้งอยู่ทางฝั่งตะวันออกของเมืองพัทยาโดยเฉพาะตำบลหนองปรือ สู่พื้นที่ทางฝั่งตะวันตกของเมืองพัทยา โดยใช้เส้นทางติดกับถนนสุขุมวิทเพื่อมุ่งสู่แหล่งงานในเขตสำรวจที่ 2 เขตสำรวจที่ 3 และเขตสำรวจที่ 4 โดยเฉพาะพื้นที่บริเวณชายหาดต่าง ๆ นอกจากนี้ยังมีการเดินทางในอีก 2 ทิศทางที่ค่อนข้างหนาแน่น ประกอบด้วย (1) จากจุดเริ่มต้นในพื้นที่ตำบลนาเกลือไปยังแหล่งงานในพื้นที่เขตสำรวจที่ 2 เขตสำรวจที่ 3 และเขตสำรวจที่ 4 โดยเฉพาะพื้นที่บริเวณชายหาดต่าง ๆ และ (2) จากพื้นที่ของตำบลในอำเภอสตึกที่อยู่ติดกับทางด้านทิศใต้ของเมืองพัทยา โดยเฉพาะตำบลนาจอมเทียน และตำบลบางเสร่ ไปยังแหล่งงานในพื้นที่เขตสำรวจที่ 4 และเขตสำรวจที่ 3



ภาพที่ 2 ทิศทางการเดินทางในช่วงเย็นของประชากรแฝง

2) สภาพปัญหา และผลกระทบด้านการจราจรจากประชากรแฝง



จากทิศทาง และเส้นทางที่ประชากรแฝงจำนวนมากใช้ในการเดินทางเข้าสู่เมืองพัทยา ทำให้เกิดปัญหาการจราจรหนาแน่นและติดขัดในเส้นทางถนนสุขุมวิท และถนนที่เป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างพื้นที่ฝั่งตะวันออกกับฝั่งตะวันตกของเมืองพัทยา โดยเฉพาะในบริเวณที่เป็นจุดตัดกับถนนสุขุมวิท จะเกิดปัญหาการจราจรติดขัดทั้งในช่วงเช้าและช่วงเย็น ทั้งนี้ เนื่องจากมียานพาหนะส่วนบุคคลจำนวนมากที่ต้องสัญจรผ่านบริเวณที่มีปัญหาการจราจรดังกล่าว

บทสรุป

ปัจจุบัน (พ.ศ. 2567) ประชากรแฝงในเมืองพัทยามีจำนวนทั้งสิ้น 459,847 คน ซึ่งเพิ่มจากการสำรวจในปี พ.ศ. 2566 จำนวน 68,308 คน ประชากรแฝงส่วนใหญ่เป็นประชากรแฝงกลางวันมีสัดส่วนร้อยละ 59.14 การกระจายตัวของประชากรแฝงจะหนาแน่นที่สุดในเขตสำรวจที่ 3 และเขตสำรวจที่ 4 ซึ่งตั้งอยู่ทางด้านทิศใต้ของเมืองพัทยา ผลการศึกษาทิศทาง และเส้นทางที่มีการจราจรหนาแน่นจากการเดินทางเข้าสู่เมืองพัทยาของประชากรแฝงทั้งในช่วงเช้าและช่วงเย็น สอดคล้องกับสภาพปัญหาและผลกระทบด้านการจราจรติดขัดบนถนนสุขุมวิท และเส้นทางที่เชื่อมระหว่างฝั่งตะวันออกกับฝั่งตะวันตกของถนนสุขุมวิท โดยเฉพาะบริเวณจุดตัดของเส้นทางดังกล่าวกับถนนสุขุมวิท เนื่องจากมีประชากรแฝงจำนวนมากที่ต้องเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคลผ่านบริเวณที่มีปัญหาการจราจรติดขัดดังกล่าว

อภิปรายผล

ผลการศึกษาจากวัตถุประสงค์วิจัยข้อ 2 ที่พบว่า ปัจจุบัน (ธันวาคม 2567) ประชากรแฝงในเมืองพัทยามีจำนวนทั้งสิ้น 459,847 คน ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาจำนวน 68,308 คน ทั้งนี้ เนื่องจากหน้าที่เมือง (Urban functions) ของเมืองพัทยาเป็นศูนย์กลางการบริการและการท่องเที่ยวทั้งในช่วงเวลากลางวัน และช่วงเวลากลางคืน ทำให้มีสถานประกอบการด้านการท่องเที่ยวและบริการตั้งอยู่เป็นจำนวนมาก เมืองพัทยาก็เป็นศูนย์กลางการจ้างงานที่สำคัญของประเทศ และมีประชากรแฝงทั้งไทยและต่างชาติดอพยพเข้ามาเป็นจำนวนมาก สอดคล้องกับการศึกษาของอาภาภรณ์ สุขหอม และกิจฐเขต ไกรवास (2566, น. 1-13) เรื่อง การย้ายถิ่นและวัตถุประสงค์การย้ายถิ่นในช่วงสถานการณ์แพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ของประชากรแฝงในเขตเมืองพัทยา ที่พบว่า หลังช่วงสถานการณ์แพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ประชากรแฝงมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น ดังนั้น เมืองพัทยาจะต้องเร่งวางแผนรองรับการไหลกลับเข้ามาของประชากรแฝง และเร่งหามาตรการป้องกันปัญหาและผลกระทบจากประชากรแฝง รวมทั้งยังสอดคล้องกับการศึกษาของกองนโยบายและแผนงาน สำนักการวางแผนและพัฒนาเมือง กรุงเทพมหานคร (2561) เรื่อง ประชากรแฝงในเขตกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2557 – 2560 ที่พบว่า จำนวนประชากรแฝงกลางวันของกรุงเทพมหานครมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยส่วนใหญ่เดินทางเข้ามาทำงาน การเพิ่มขึ้นของประชากรแฝงกลางวันทำให้พื้นที่รอบในของกรุงเทพมหานครมีความหนาแน่นในช่วงกลางวัน และมีการขยายตัวของพื้นที่พักอาศัยไปยังพื้นที่ชานเมือง นอกจากนี้



ยังสอดคล้องกับการศึกษาของ Ping G., Wei Q., Sheng H. L., Zhen L., & Ze H. P. (2023). เรื่อง Moving to a healthier city? An analysis from China's internal population migration ที่พบว่าทิศทางการอพยพของประชากรจีนจะมุ่งสู่เมืองที่มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจในระดับสูง โดยเฉพาะเมืองบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกของประเทศ ผู้อพยพเหล่านี้ส่วนใหญ่จะพักอาศัยบริเวณชานเมืองซึ่งมีค่าใช้จ่ายเรื่องที่พักอาศัยต่ำกว่าพื้นที่รอบใน และใช้วิธีเดินทางแบบเข้ามา-เย็นกลับเพื่อเข้ามาทำงาน และยังสอดคล้องกับการศึกษาของ Mitchell L Moss และ Carson Qing (2012) เรื่อง ประชากรกลางวันในเกาะแมนฮัตตัน ที่พบว่า ประชากรกลางวันในแมนฮัตตันมีจำนวนมากถึง 3.1 ล้านคน ส่วนประชากรกลางคืนมีจำนวน 1.6 ล้านคน ประชากรกลางวัน ประกอบด้วย ผู้ที่ไม่มีภูมิลำเนาอยู่ในแมนฮัตตัน และเดินทางไป-กลับ จำนวนร้อยละ 52.0 หรือประมาณ 1.63 ล้านคน ซึ่งทุก 4 ใน 5 คน จะเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน

ผลการศึกษาจากวัตถุประสงค์วิจัยข้อ 2 ที่พบว่า การเดินทางของประชากรแฝงจำนวนมากเพื่อเข้าไปทำงานในเมืองพัทยาทั้งในช่วงเวลาเช้าและช่วงเวลาเย็น ทำให้เกิดปัญหา และผลกระทบจากสภาพการจราจรที่ติดขัด ทั้งนี้ เนื่องมาจากในเมืองขนาดใหญ่ของประเทศกำลังพัฒนา ส่วนใหญ่ประสบปัญหาการเคลื่อนย้ายของประชากรเข้ามาทำงานหรือเข้ามาศึกษาโดยไม่มีการย้ายทะเบียนราษฎร์เข้ามาด้วย ทำให้องค์กรปกครองท้องถิ่นหรือหน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบการจัดบริการสาธารณะของเมือง ไม่สามารถจัดบริการสาธารณะได้อย่างมีคุณภาพและตอบสนองความต้องการของประชาชนในพื้นที่ได้ครบถ้วน เนื่องจากงบประมาณและทรัพยากรที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นได้รับจัดสรรมาจากส่วนกลางนั้นไม่เพียงพอ สอดคล้องกับการศึกษาของชฎิล โรจนานนท์ และสันฑูภูมิ ตูลารักษ์ (2568, น. 172-191) เรื่อง การศึกษาประชากรแฝงเพื่อการจัดสรรเงินอุดหนุนที่เหมาะสมให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กรณีเทศบาลนคร ที่พบว่า ผลจากการขยายตัวของเมืองทำให้เกิดการแย่งชิงเงินอุดหนุนจากประชากรตามทะเบียนราษฎร์ และทำให้เทศบาลนครมีงบประมาณไม่เพียงพอสำหรับการจัดบริการสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาและตอบสนองความต้องการของประชาชน ผลการศึกษาดังกล่าวยังสอดคล้องกับผลการสำรวจของสำนักงานสถิติแห่งชาติ (2567) เรื่อง การย้ายถิ่นของประชากรในประเทศไทย ช่วงไตรมาสที่ 4 (ตุลาคม-ธันวาคม) พ.ศ. 2566 ที่พบว่า หน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบควรนำข้อมูลประชากรแฝงไปใช้วางแผนบริหารจัดการให้รองรับกับจำนวนประชากรที่มีอยู่จริงเพื่อป้องกันปัญหาต่าง ๆ อาทิ ปัญหาขยะ ปัญหาจราจร เป็นต้น นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับการศึกษาของดิเรก ปัทมสิริวัฒน์, มีชัย ออสุวรรณ และเมรดี อินอ่อน (2566) เรื่อง ดุลยภาพดุลยพินิจ : ประชากรแฝง ภารกิจของท้องถิ่นและเงินอุดหนุนรายหัว ที่พบว่า ประชากรแฝงทำให้เกิดผลกระทบเชิงลบ อาทิ การจราจรติดขัด ขยะล้นเมือง ชุมชนแออัด ฯลฯ รวมทั้งยังสอดคล้องกับการศึกษาของกิจฐเขต ไกรवास, จักรชัย สือประเสริฐสิทธิ์, ธาริกันต์ ธนัญชยะกุล, จุฬาลักษณ์ พันธัง และอาภาภรณ์ สุขหอม (2563) เรื่อง การสำรวจและวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไป จำนวน การกระจายตัว และวัตถุประสงค์ในการย้ายถิ่นของ



ประชากรแฝงในเมืองพัทยา ที่พบว่า การเดินทางเข้าสู่เมืองพัทยาของประชากรแฝงส่วนใหญ่จะเดินทางเข้ามาทำงานในช่วงเช้า และเดินทางกลับที่พักอาศัยบริเวณโดยรอบเมืองพัทยาในช่วงเย็น ทำให้เส้นทางที่ประชากรแฝงใช้เป็นเส้นทางหลักมีสภาพการจราจรที่หนาแน่นถึงติดขัด

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1.1 เมืองพัทยาควรร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกำหนดและขับเคลื่อนนโยบายขึ้นทะเบียนและบริหารข้อมูลประชากรแฝง เพื่อสร้างฐานข้อมูลที่แม่นยำสำหรับการกำหนดนโยบายการจัดบริการสาธารณะ

1.2 เมืองพัทยาควรเร่งวางแผนการจราจรและการขนส่งที่สอดคล้องกับข้อมูลประชากรแฝง เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดและมลพิษทางอากาศ

2. ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ

เมืองพัทยาควรร่วมกับหน่วยงานที่รับผิดชอบพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการจราจรให้สอดคล้องกับจำนวนประชากรที่พักอาศัยจริงในพื้นที่ ดังนี้

2.1 จัดสรรงบประมาณให้เพียงพอสำหรับการจัดบริการสาธารณะด้านการจราจรของเมืองพัทยา ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีประชากรแฝงจำนวนมาก

2.2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการจราจร อาทิ ถนน ระบบขนส่งมวลชน ให้สอดคล้องกับจำนวนประชากรที่แท้จริง

2.3 เพิ่มระบบขนส่งสาธารณะในเส้นทางหลัก โดยเฉพาะในเส้นทางที่เชื่อมฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตกของเมืองพัทยา

2.4 จัดทำเลนพิเศษสำหรับรถสาธารณะและจักรยานยนต์รับจ้าง เพื่อลดปัญหาการจราจร

2.5 เร่งดำเนินโครงการแก้ไขปัญหาการจราจรในบริเวณจุดตัด อาทิ โครงการสร้างสะพานข้ามแยกหรือสร้างอุโมงค์ทางลอด

2.6 เร่งจัดทำข้อบังคับเมืองพัทยาเพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายผังเมืองเกิดเป็นรูปธรรม



เอกสารอ้างอิง

- กองนโยบายและแผนงาน สำนักการวางผังและพัฒนาเมือง กรุงเทพมหานคร. (2561). *ประชากรแฝงในเขตกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2557 – 2560*. กรุงเทพฯ : กองนโยบายและแผนงาน สำนักการวางผังและพัฒนาเมือง กรุงเทพมหานคร.
- กิจฐเขต ไกรवास, จักรชัย สื่อประเสริฐสิทธิ์, ธาธิกานต์ ธัญญะกุล, จุฬาลักษณ์ พันธัง และอาภาภรณ์ สุขหอม. (2563). รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการสำรวจและวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไป จำนวนการกระจายตัว และวัตถุประสงค์ในการย้ายถิ่นของประชากรแฝงในเมืองพัทยา เพื่อใช้กำหนดแนวทางในการวางแผนพัฒนาเมืองพัทยา ระยะที่ 1. ชลบุรี: เมืองพัทยา.
- กิจฐเขต ไกรवास และอาภาภรณ์ สุขหอม. (2566). ความสุขของประชาชนจากการดำเนินงานในปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 ของเมืองพัทยา. *วารสารวิชาการศิลปศาสตร์ประยุกต์*, 16(1), 1-14.
- ชฎิล โรจนานนท์ และสันฑูต ทุลารักษ์. (2568). การศึกษาประชากรแฝงเพื่อการจัดสรรเงินอุดหนุนที่เหมาะสมให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กรณีเทศบาลนคร. *วารสารการวิจัยการบริหารการพัฒนา*, 15(1), 172-191.
- ดิเรก ปัทมสิริวัฒน์, มีชัย ออสุวรรณ และเมรดี อินอ่อน. (2566). ดุลยภาพดุลยพินิจ : ประชากรแฝงภารกิจของท้องถิ่นและเงินอุดหนุนรายหัว. *มติชนออนไลน์*, 28 กรกฎาคม 2566.
- ประกาศคณะกรรมการการเลือกตั้ง เรื่อง การแบ่งเขตเลือกตั้งสมาชิกสภาเมืองพัทยา. (2565, 1 มีนาคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่มที่ 139 ตอนที่ 15 ก. หน้า 10-12.
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2565). *ประชากรแฝงในประเทศไทย พ.ศ. 2564*. กรุงเทพมหานคร: กองสถิติพยากรณ์ สำนักงานสถิติแห่งชาติ. เข้าถึงได้จาก www.nso.go.th
- _____. (2567). *ประชากรแฝงในประเทศไทย พ.ศ. 2566*. กรุงเทพมหานคร: กองสถิติพยากรณ์, สำนักงานสถิติแห่งชาติ. เข้าถึงได้จาก www.nso.go.th
- อาภาภรณ์ สุขหอม และกิจฐเขต ไกรवास. (2566). การย้ายถิ่นและวัตถุประสงค์การย้ายถิ่นในช่วงสถานการณ์แพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ของประชากรแฝงในเขตเมืองพัทยา อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี. *วารสารชุมชนวิจัย มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา*, 17(1), 1-13. <https://doi.org/10.14456/nrru-rdi.2023.1>
- Lee, G. W., Lee, Y. J., Kim, Y. E., Hong, S. H., Kim, S. H., Kim, J. S., Lee, J. T., Shin, D. C., & Lim, Y. W. (2017). The study to estimate the floating population in Seoul, Korea. *Environmental Health and Toxicology*, 32(2), 1-5.
- Moss, M. L. and Qing, C. (2012). *The Dynamic Population of Manhattan*. New York: Wagner School of Public Service, New York University.



- Ping G., Wei Q., Sheng H. L., Zhen L., & Ze H. P. (2023). Moving to a healthier city? An analysis from China's internal population migration. *Public Health*, 11(2023), 1-14. DOI: 10.3389/fpubh.2023.1132908
- Wei, Q., Shenghe L. and Haoran J. (2017). Calculation method and spatial pattern of urbanization rate of registered population in China. *Geographical Research*, 36(4), 616-632.
- Xiaohong, J., Jian X., Cuihong Y., & Qingyun L. (2023). Can Talent Policies Attract Population Inflows? – An Empirical Analysis Based on Spatial Panel Modeling. *Journal of Systems Science and Information*, 11(6), 726-744. DOI: 10.21078/JSSI-E2023003

