บทที่ 3

สภาพทั่วไปของเมืองหาดใหญ่

3.1 ลักษณะทางกายภาพ

3.1.1 ประวัติของเมืองหาดใหญ่

คำว่า "หาดใหญ่" มีความเข้าใจกันอยู่ 2 นัย นัยหนึ่งกล่าวกันว่า ได้ชื่อมาจากหาดทราย ซึ่งอยู่ที่ริมคลองอู่ตะเภาด้านทิศใต้ เป็นหาดทรายที่มีขนาดใหญ่ และมีอยู่แห่งเดียวในริมคลองนี้ ชื่อของหมู่บ้านบริเวณดังกล่าวจึงเรียกกันว่า "หาดใหญ่" ตามหาดทรายใหญ่แห่งนั้น ส่วนอีกนัยหนึ่ง กล่าวกันว่า หาดใหญ่ได้ชื่อมาจากต้นไม้ใหญ่ต้นหนึ่ง คือ "ต้นมะ-หาด" มะหาดต้นนี้มีขนาดใหญ่มาก มีกิ่งก้านสาขาแผ่ออกไปกว้างขวาง ประชาชนที่สัญจรผ่านไปมาได้อาศัยร่มเป็นที่พักร้อน จึงได้ขนานนามหมู่บ้าน ซึ่งตั้งอยู่บริเวณต้นมะหาดแห่งนั้นว่า "บ้านหาดใหญ่" (คำว่า "มะ" หายไป ตามความนิยมพูดให้สั้นของชาวใต้)[1]

ในสมัยก่อนนั้น หาดใหญ่มีผู้คนอาศัยอยู่ไม่มากนัก เนื่องจากการคมนาคมไม่สะดวก แต่ต่อมา เมื่อรัฐบาลได้สร้างทางรถไฟมาถึงท้องถิ่นนี้ ประชาชนจึงได้อพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานเพิ่มมากขึ้น และมีการขยายตัวเป็นเมืองที่มีขนาดใหญ่ในระยะเวลาต่อมา ชุมชนเมืองหาดใหญ่ในปัจจุบัน มีประวัติความเป็นมาที่ค่อนข้างจะใหม่มาก เมื่อเปรียบเทียบกับชุมชนเก่าแก่อื่น ๆ ในภาคใต้ ซึ่งส่วนใหญ่มีประวัติศาสตร์มายาวนาน หาดใหญ่จึงมิใช่สถานที่ประวัติศาสตร์ที่นักประวัติศาสตร์ หรือนักโบราณคดีจะสนใจ ชื่อของหาดใหญ่ กำเนิดขึ้น เป็นที่รู้จักโดยทั่วไป เมื่อปี พ.ศ.2460 หรือประมาณ 70 ปีที่แล้วมา จึงนับว่าเยาว์วัยมาก และด้วยเหตุที่ชุมชนหาดใหญ่ไม่ใช่เมืองประวัติศาสตร์ และผูกพันอยู่กับวัฒนธรรมมากนัก จึงทำให้หาดใหญ่มีการพัฒนาเป็นเมืองธุรกิจตามแบบตะวันตกได้ง่าย ความเจริญและลักษณะแบบตะวันตก จึงพบเห็นได้ทั่วไป ภายในชุมชนเมืองแห่งนี้[2]

บริเวณใกล้ ๆ กับที่ตั้งอำเภอหาดใหญ่ในปัจจุบัน เดิมเป็นท่าเรือสำหรับขนถ่ายคนโดยสาร และสินค้าจากเขตไทรบุรี สะเดา และ สตูล มาลงเรือเพื่อขนส่งทางเรือไปยังสงขลา ท่าเรือดังกล่าวจึงมีชื่อปรากฏในเอกสารเก่า ๆ ว่า "ท่าหาดใหญ่" ในระยะปี

---

[1] สำนักผังเมือง กระทรวงมหาดไทย, รายงานวิจัยประกอบผังเมืองรวมเมืองหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา (กรุงเทพมหานคร : สำนักผังเมือง, 2524), หน้า 51

[2] สุรพงษ์ โสธนเสถียร, เมืองใหญ่และรูปแบบที่ควรเป็น : การบริหารงานหาดใหญ่ (2528), หน้า 13

พ.ศ.2405 พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงโปรดเกล้าฯ ให้สร้างถนนติดต่อระหว่างเมืองสงขลา-ไทรบุรี ข้ามคาบสมุทรเป็นสายแรก ซึ่งมีผลทำให้สงขลากลายเป็นเมืองศูนย์กลางทางการติดต่อทางบก บริเวณตอนกลางของคาบสมุทรมลายู ซึ่งได้มีผลกระทบถึงหาดใหญ่ด้วย กล่าวคือ หาดใหญ่เริ่มกลายเป็นชุมชนในการติดต่อตามเส้นทางดังกล่าว ในปี พ.ศ.2439 ได้มีการปฏิรูปประเทศครั้งใหญ่ มีการจัดตั้งมณฑลนครศรีธรรมราช และมีการแบ่งแขวงขึ้นเมืองสงขลา ออกเป็น 5 อำเภอ คือ อำเภอกลางเหนือ ปละท่า จะนะ ฝ่ายเหนือและเทพา สำหรับอำเภอฝ่ายเหนือในเวลานั้น ต่อมาในราวปี พ.ศ.2460 ทางราชการได้เปลี่ยนชื่อเป็นอำเภอหาดใหญ่ มีพระเสน่หามนตรี (ชื่น สุคนธหงส์) เป็นนายอำเภอคนแรก[๓]

เมื่อประมาณ 80 ปีที่แล้ว บริเวณตัวเมืองหาดใหญ่ในปัจจุบันมีหมู่บ้านหลายแห่งตั้งอยู่ห่าง ๆ กันเป็นจุด ๆ เช่น บ้านหาดใหญ่ บ้านโคกเสม็ดชุน บ้านเกาะเลียบ เป็นต้น โดยมีสถานีรถไฟหาดใหญ่เป็นจุดศูนย์กลางของชุมชน ก่อนปี พ.ศ.2466 ชุมชนมีบ้านเรือนอยู่เพียง 9 หลังเท่านั้น หาดใหญ่พัฒนาขึ้นเป็นเมืองที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจได้ เป็นเพราะคหบดีท่านหนึ่ง คือ ขุนนิพัทธ์จีนนคร (เจีย กี ชี) ซึ่งเป็นบุคคลแรกที่เริ่มตัดถนนสร้างห้องแถวขึ้นเมื่อปี พ.ศ.2459[๔] หลังจากนั้นก็ได้มีบุคคลที่ร่วมสร้างความเจริญให้แก่หาดใหญ่อีก 3 คน คือ พระเสน่หามนตรี (ชื่น สุคนธหงส์) นายชีกิมหยง และพระยาอรรถกวีสุนทร ทั้ง 4 ท่านนี้ได้จับจองและซื้อที่ดินต่อจากเจ้าของเดิมไว้เป็นจำนวนมาก จากนั้นได้ทำการตัดถนน มีการสร้างอาคารบ้านเรือนและจัดสรรที่ดิน (ภาพประกอบที่ 1 และ 2) จนหาดใหญ่ก้าวรุดหน้าอย่างรวดเร็วในระยะเวลาต่อมา

ชุมชนหาดใหญ่มีความเจริญเติบโตยิ่งขึ้นภายหลังสงครามมหาเอเชียบูรพา ผู้คนต่างถิ่นเริ่มอพยพทยอยกันเข้ามาตั้งถิ่นฐานและมีการลงทุนมากขึ้น สถานการณ์เอื้ออำนวยให้เศรษฐกิจของชุมชนแห่งนี้ก้าวไปข้างหน้าอย่างรวดเร็วในระยะปี พ.ศ.2492-2495 ซึ่งเป็นช่วงที่เกิดสงครามเกาหลี ทั้งนี้เพราะราคายางพาราได้มีราคาสูงขึ้นอย่างมาก ประกอบกับมีบริษัทรับซื้อยาง ได้มาจัดตั้งสำนักงานขึ้นที่หาดใหญ่ หาดใหญ่จึงกลายเป็นศูนย์กลางกำหนดราคายางพาราแหล่งใหญ่ที่สุดของประเทศ ซึ่งส่งผลทำให้มีความเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็วในระยะเวลาต่อมา โดยเฉพาะในราวปี พ.ศ.2484 ชาวมาเลเซีย และ สิงคโปร์ ได้ให้ความสนใจต่อหาดใหญ่ โดยใช้เป็นฐานในการติดต่อค้าขายกับกรุงเทพฯมากขึ้นเป็นลำดับ ตัวเมืองหาดใหญ่ในขณะนั้น เป็นแหล่งพำนักของบรรดาผู้ประกอบกิจการสวนยางและเหมืองแร่

---

[๓] เอกสารประกอบการสัมมนา เรื่องหาดใหญ่ : อดีต ปัจจุบันและอนาคต ณ. โรงแรมโนราหาดใหญ่,28 สิงหาคม 2531 (อัดสำเนา)

[๔] ขุนนิพัทธ์จีนนคร ได้ตัดถนนให้เป็นทางสาธารณะ ซึ่งต่อมาได้กลายเป็น ถนนสายหลักของเมือง คือ ถนนนิพัทธ์อุทิศ 1, 2 และ 3 ในปัจจุบัน

ภาพประกอบที่ 1 แสดงสภาพของชุมชนเมืองหาดใหญ่
ในสมัยเริ่มแรกของการตั้งถิ่นฐานปี พ.ศ.2467

ภาพประกอบที่ 2 แสดงสภาพของชุมชนเมืองหาดใหญ่ ในปี พ.ศ.2479
บริเวณถนนธรรมนูญวิถี

เป็นส่วนใหญ่ ดังนั้นเศรษฐกิจของเมืองจึงขึ้นอยู่กับสินค้าทั้ง 2 ประเภทดังกล่าวเป็นหลัก นอกเหนือไปจากการเป็นแหล่งรวบรวมและกระจายสินค้าของจังหวัดบริเวณภาคใต้ตอนล่าง นอกจากยางพาราและแร่ที่ช่วยส่งเสริมเศรษฐกิจของหาดใหญ่แล้ว นโยบายทางการเมืองก็ยังเป็นตัวช่วยสนับสนุนด้วยเช่นกัน จากการเปลี่ยนแปลงการปกครองของจีนแผ่นดินใหญ่ ทำให้รัฐบาลไทยมีนโยบายห้ามชาวจีนในไทยส่งเงินกลับ คนจีนในหาดใหญ่ซึ่งมีอยู่เป็นจำนวนมากในขณะนั้น จึงนำเงินมาลงทุนทางธุรกิจเพิ่มขึ้น การขยายตัวทางเศรษฐกิจจึงก้าวหน้าอย่างรวดเร็ว ทิ้งห่างบริเวณใกล้เคียง หรือแม้แต่อำเภอเมืองสงขลาหลายเท่าตัว[๑]

เมื่อหาดใหญ่พัฒนามาจนถึงช่วง 20 ปีที่ผ่านมา รัฐบาลจึงได้มองเห็นความสำคัญ และได้จัดตั้งหน่วยงานต่าง ๆ ขึ้น เช่น ธนาคารแห่งประเทศไทย สาขาภาคใต้ ศูนย์วิจัยการยาง สถานีโทรทัศน์ช่อง 10 ท่าอากาศยานนานาชาติ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ ฯลฯ ในช่วง 20 ปีหลังนี้ แม้ว่าผลผลิตหลัก เช่น ยางพาราจะมีราคาขึ้น ๆ ลง ๆ หรือผลิตผลจากแร่จะลดน้อยลง แต่หาดใหญ่ก็มีธุรกิจการท่องเที่ยวเข้ามาเสริมจนกลายเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศ เป็นผลทำให้การเงินในหาดใหญ่สะพัดมากยิ่งขึ้น มีการลงทุนทางเศรษฐกิจทั้งด้านการค้า และการท่องเที่ยวเกิดขึ้นอย่างมากมาย ซึ่งส่งผลทำให้หาดใหญ่พัฒนากลายมาเป็นเมืองที่มีความเจริญสูงสุดของภาคใต้ในปัจจุบัน

3.1.2 <u>ลักษณะของการตั้งถิ่นฐาน</u>

หาดใหญ่ เป็นอำเภอหนึ่งในจังหวัดสงขลา ได้รับการยกฐานะเป็นอำเภอในปี พ.ศ.2460 แต่เดิมชื่อ อำเภอเหนือ ต่อมาได้เปลี่ยนชื่อเป็น อำเภอหาดใหญ่ และได้รับการยกฐานะเป็นอำเภอชั้นเอกในปี พ.ศ.2490 เมืองหาดใหญ่เจริญขึ้นมาจากชุมชนเล็ก ๆ ในระดับหมู่บ้าน เดิมเป็นชื่อรวมของหมู่บ้านโคกเสม็ดชุน และบ้านหาดใหญ่ ซึ่งในสมัยนั้น บริเวณพื้นที่นี้มีผู้คนอาศัยอยู่ไม่มากนัก แต่ต่อมาเมื่อรัฐบาลได้ตัดทางรถไฟผ่านเข้ามาในบริเวณนี้ ประชาชนจึงได้อพยพมาตั้งถิ่นฐานเพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้เนื่องจากชุมชนเมืองหาดใหญ่ ได้รับความสะดวกในด้านของการคมนาคมอย่างมาก ประกอบกับสถานีรถไฟหาดใหญ่ เป็นชุมทางรถไฟที่สำคัญที่สุดของภาคใต้ เพราะเป็นสถานีชุมทางที่เชื่อมระหว่างพื้นที่ ที่อยู่ทางด้านเหนือและทางตอนล่างของจังหวัด ลงไปจนสุดเขตแดนของประเทศ และสามารถติดต่อเข้าไปยังประเทศเพื่อนบ้านได้ ความเหมาะสมดังกล่าวนี้ ทำให้มีประชาชนอพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานเพิ่มสูงขึ้น จนได้รับการยกฐานะเป็นสุขาภิบาลตำบลหาดใหญ่ ในปี พ.ศ.2471 ซึ่งต่อมาได้มีพระราชกฤษฎีกายกฐานะขึ้น

---

[๑] วราภรณ์ เลาหวิริยะกมล, "4 ทศวรรษของเมืองหาดใหญ่," <u>ฐานเศรษฐกิจ</u> (29 ธันวาคม 2529-3 มกราคม 2530) : 20

เป็นเทศบาลตำบลหาดใหญ่ ในปี 2478 จากนั้นจนถึงปี พ.ศ.2492 จึงได้เปลี่ยนจากเทศบาลตำบล เป็นเทศบาลเมือง

ภายหลังที่ได้รับการยกฐานะเป็นเทศบาลเมืองหาดใหญ่ ได้มีประชาชนเข้ามาอาศัยอยู่อย่างหนาแน่น ทำให้มีการขยายตัวของเมืองออกไปมาก และมีความเจริญทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว จากเมืองที่เป็นชุมทางของการขนส่งทางรถไฟ ได้กลายมาเป็นเมืองชุมทางของการขนส่งทางรถยนต์ และทางอากาศ โดยภายหลังได้มีการตัดถนนสายหลักเชื่อมต่อกับจังหวัดต่าง ๆ ในภาคใต้ และสนามบินหาดใหญ่ก็ได้รับการสร้างและปรับปรุงให้เป็นท่าอากาศยานนานาชาติ จนกล่าวได้ว่า หาดใหญ่เป็นเมืองศูนย์กลางการคมนาคมที่สำคัญของภาคใต้ ซึ่งลักษณะดังกล่าวนี้ได้ส่งเสริมให้เกิดความเติบโตของอาชีพทางด้านการค้าและการบริการ เพิ่มความหนาแน่นให้แก่ชุมชนมากยิ่งขึ้น จนต้องมีการขยายเขตเทศบาลเพิ่มขึ้นถึง 2 ครั้ง โดยครั้งแรกได้ขยายจากพื้นที่เดิม 4.4 ตารางกิโลเมตร เป็น 8 ตารางกิโลเมตร ในปี พ.ศ.2504 และครั้งหลังสุดเมื่อปี พ.ศ.2521 จากพื้นที่ 8 ตารางกิโลเมตร เป็น 21.6 ตารางกิโลเมตร

3.1.3 <u>ที่ตั้งและอาณาเขต</u>

อำเภอหาดใหญ่ ซึ่งเป็นที่ตั้งของเมืองหาดใหญ่ ตั้งอยู่บนฝั่งทะเลด้านตะวันออกของประเทศไทย โดยตั้งอยู่ประมาณเส้นรุ้งที่ 7° เหนือ และเส้นแวงที่ 100° 25' ตะวันออก เมืองหาดใหญ่ตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ ของจังหวัดสงขลา โดยตั้งอยู่ห่างจากตัวจังหวัดประมาณ 26 กิโลเมตร (แผนที่ 1) และมีระยะทางห่างจากกรุงเทพฯ โดยทางรถไฟประมาณ 945 กิโลเมตร โดยทางรถยนต์ประมาณ 1,125 กิโลเมตร

เทศบาลเมืองหาดใหญ่ มีพื้นที่ 21.64 ตารางกิโลเมตร หรือมีจำนวนพื้นที่ประมาณร้อยละ 2.0 ของพื้นที่ทั้งอำเภอ มีอาณาเขตครอบคลุมพื้นที่ตำบลหาดใหญ่ทั้งหมด และบางส่วนของพื้นที่ตำบลคอหงส์ ตำบลควนลัง และตำบลคลองแห (แผนที่ 2)

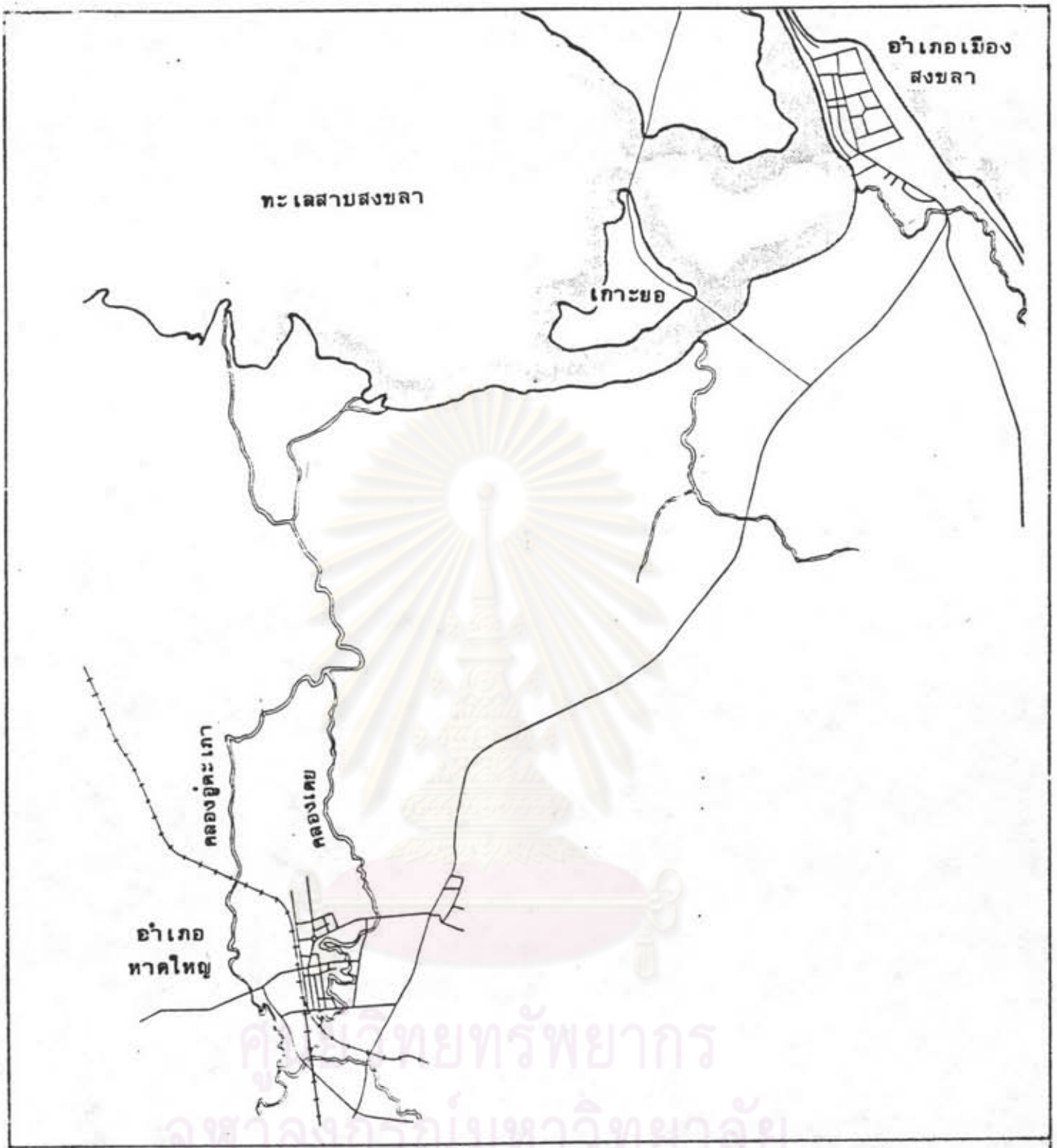
3.1.4 <u>สภาพทางภูมิศาสตร์</u>

ก. <u>ลักษณะภูมิประเทศ</u>

ลักษณะภูมิประเทศของจังหวัดสงขลา และบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงมีความแตกต่างกันออกไปตามพื้นที่ ซึ่งสามารถจำแนกได้เป็น 3 ประเภท คือ

1. พื้นที่ราบธรรมดา (Flat Plain) อยู่ทางตอนเหนือของจังหวัดและบริเวณรอบ ๆ ทะเลสาบสงขลา เป็นที่ราบสูงจากระดับน้ำทะเลประมาณ 2-3 เมตร พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นดินทราย มีความอุดมสมบูรณ์ต่ำ มีการปลูกผลไม้บ้างบางแห่ง บริเวณรอบ ๆ ทะเลสาบสงขลาเป็นที่ราบที่เป็นป่าชายเลน และป่าพรุ เป็นที่ลุ่มชื้นแฉะ และบางแห่งเป็นดินเค็ม อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัดสงขลาจะมีพื้นดินที่มีลักษณะเช่นนี้อยู่ทุกอำเภอ มากน้อยแตกต่างกัน

I 10307692



ผลกระทบของอุทกภัยที่มีต่อพื้นที่พาณิชยกรรมและการท่องเที่ยว เมืองหาดใหญ่

แสดง ที่ตั้งของเมืองหาดใหญ่

สัญญลักษณ์

ลำคลอง

ถนน

ทางรถไฟ

ที่มา สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

นาย ธีรพงศ์ ครุฑดิลกานันท์
สาขาวิชาการวางผังเมือง
ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
พ.ศ. 2532

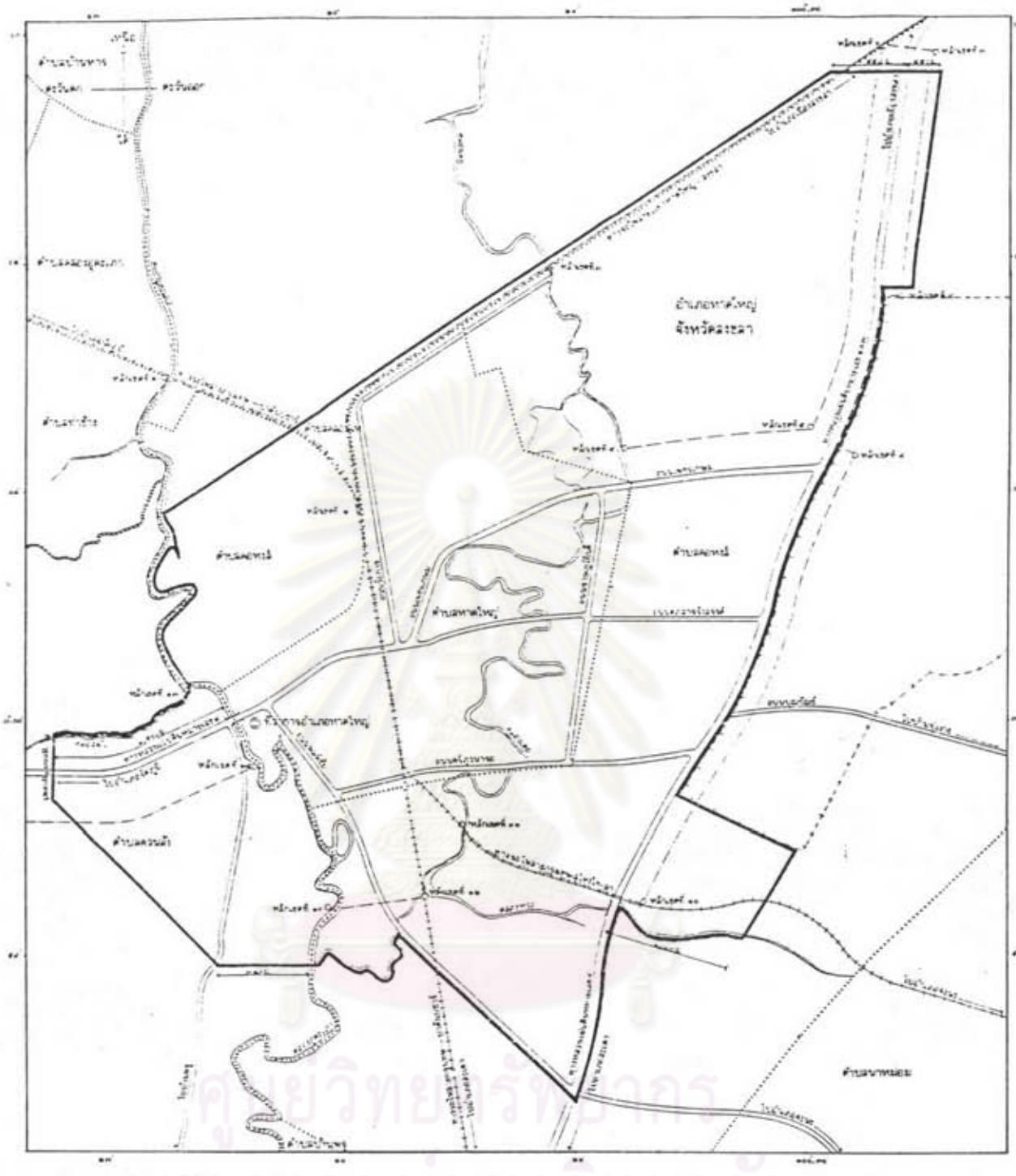
มาตราส่วน 1:140,000

0 2 4 กม.

N

แผนที่ 1

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ผลกระทบของอุทกภัยที่มีต่อพื้นที่พาณิชยกรรมและการท่องเที่ยว เมืองหาดใหญ่

แสดง อาณาเขตของเทศบาลเมืองหาดใหญ่

สัญญลักษณ์

- แนวเขตผังเมืองรวม (ประกาศใช้ครั้งแรก)
- เขตตำบล
- เขตเทศบาล
- เขตหวงห้ามเพื่อประโยชน์ในราชการทหาร
- ทางหลวง ถนน
- ทางรถไฟ
- สะพาน
- ลำคลอง ห้วย
- ที่ว่าการอำเภอ

ที่มา สำนักผังเมือง กระทรวงมหาดไทย

นาย ธีรพงศ์ ครุฑติลกานันท์
สาขาวิชาการวางผังเมือง
ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
พ.ศ. 2532

มาตราส่วน 1:50,000

กม. 0 1 2

แผนที่ 2

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ออกไป อำเภอที่มีพื้นที่ลักษณะนี้ทั้งหมด ได้แก่ อำเภอระโนด กิ่งอำเภอกระแสสินธุ์ และอำเภอสทิงพระ ซึ่งอยู่ทางตอนเหนือของจังหวัด

2. ที่ราบชายฝั่งทะเล (Coastal Plain) มีอยู่ตามบริเวณชายหาดขนานกับฝั่งทะเลทิศตะวันออก ได้แก่ บริเวณอำเภอที่มีชายฝั่งทะเล คือ อำเภอระโนด อำเภอสทิงพระ อำเภอเมือง อำเภอจะนะ และอำเภอเทพา

3. พื้นที่ลาดชัน (Sloping Complexes) ประกอบด้วยที่ราบสูง (High Plains) เนินเขา (Hills) และภูเขา (Mountains) พื้นที่ลักษณะนี้เริ่มจากภูเขาทางด้านทิศตะวันตกและทิศใต้ จากนั้นความลาดชันจะค่อย ๆ ลดระดับลง เป็นเนินเขา ที่ราบสูง จนเป็นพื้นที่ราบธรรมดา ลาดลงสู่ทะเลสาบสงขลา ทิวเขาในจังหวัดสงขลา มียอดสูงตั้งแต่ 250-1,350 เมตร เหนือระดับน้ำทะเล ในจำนวนนี้เป็นแหล่งที่เกิดสถานที่ท่องเที่ยวสวยงามหลายแห่ง เช่น น้ำตกโตนงาช้าง และน้ำตกบริพัตร เป็นต้น อำเภอที่มีลักษณะพื้นที่แบบนี้มาก ได้แก่ อำเภอสะบ้าย้อย อำเภอนาทวี อีกบริเวณหนึ่ง ได้แก่ อำเภอสะเดา อำเภอรัตภูมิ และอำเภอหาดใหญ่ (แผนที่ 3)

สำหรับลักษณะพื้นที่ของอำเภอหาดใหญ่ โดยทั่วไปเป็นที่ราบสูง มีภูเขาและป่าไม้ ภูมิประเทศมีระดับความสูงโดยเฉลี่ยจากระดับน้ำทะเล ประมาณ 4 เมตร โดยจะมีพื้นที่ลาดต่ำลงทางด้านที่ติดต่อกับทะเลสาบสงขลา ส่วนในบริเวณตัวเมืองอันเป็นพื้นที่เขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่ และพื้นที่โดยรอบเป็นที่ราบลุ่มกว้างใหญ่ ปกติฝนตกน้ำจะไม่ท่วมนอกจากตกติดต่อกันหลายวัน เป็นเหตุให้น้ำจากอำเภอสะเดา ซึ่งไหลผ่านคลองอู่ตะเภา และที่ราบลุ่ม บ่าเข้าท่วมพื้นที่และก่อให้เกิดอุทกภัยได้

บริเวณพื้นที่ใกล้เคียงกับเมืองหาดใหญ่ มีภูเขา 2 แห่ง คือ

- เขาคอหงส์ เป็นเทือกเขายาวทางด้านทิศตะวันออกของตัวเมือง บนยอดเขาเป็นที่ตั้งเสาอากาศของสถานีโทรทัศน์ ช่อง 10
- เขาแก้วและเขาวังพา อยู่ทางทิศตะวันตก ระหว่างเขตอำเภอหาดใหญ่ กับอำเภอเมืองสตูล ซึ่งเป็นเทือกเขาติดต่อกันประมาณ 300 ลูก

ข. <u>ลักษณะภูมิอากาศ</u>

สภาพดินฟ้าอากาศทั่วไปของพื้นที่ในอำเภอหาดใหญ่ มีลักษณะเป็นแบบมรสุมเมืองร้อน เนื่องจากตั้งอยู่ในเขตป่าร้อนชื้น ได้รับอิทธิพลของลมมรสุม ทั้งนี้สามารถแบ่งภูมิอากาศออกได้เป็น 2 ฤดู คือ ฤดูฝน และฤดูแล้ง สำหรับฤดูฝนโดยทั่วไปจะเริ่มตั้งแต่เดือนกันยายน ถึงเดือนมีนาคม รวม 7 เดือน อันเป็นผลจากลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือซึ่งพัดมาจากอ่าวไทย ปกติฝนจะตกชุกในช่วงระหว่างเดือนพฤศจิกายน ธันวาคม และมกราคม รวม 3 เดือน แต่โดยทั่วไป ในฤดูนี้จะมีฝนตกหนักมากติดต่อกันหลายวัน (ระยะ 3-7 วัน) ปริมาณฝนตกในช่วงเวลาดังกล่าวมีสูงถึง 200-600 มิลลิเมตร ซึ่งมักก่อให้เกิดน้ำท่วมโดยทันที

ผลกระทบของอุทกภัยที่มีต่อพื้นที่พาณิชยกรรมและการท่องเที่ยว เมืองหาดใหญ่

แสดง ลักษณะภูมิประเทศของจังหวัดสงขลาและพื้นที่ใกล้เคียง

สัญญลักษณ์

- ทะเลสาบ
- ที่ราบชายฝั่งทะเล
- ที่ราบ
- ที่ลาดชัน
- ภูเขา
- เส้นแบ่งเขตจังหวัด
- เส้นแบ่งเขตประเทศ
- จังหวัด

ที่มา การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

นายธีรพงศ์ ครุฑดิลกานันท์
สาขาวิชาการวางผังเมือง
ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
พ.ศ. 2532

มาตราส่วน 1:1,100,000

0 10 20 30 40 กม.

N

แผนที่ 3

บริเวณที่ราบด้านทิศตะวันตกของทะเลสาบสงขลา และในเขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่ เฉพาะอย่างยิ่งในเดือนตุลาคม และ พฤศจิกายน ภูมิภาคนี้จะได้รับอิทธิพลของพายุดีเปรสชั่น ซึ่งก่อตัวในมหาสมุทรแปซิฟิค และทะเลจีนใต้ พายุที่เกิดขึ้นมักก่อให้เกิดน้ำท่วม และทำความเสียหายต่อทรัพย์สินของประชาชนอยู่เสมอ

จากการศึกษาเกี่ยวกับฤดูฝนในภาคใต้ของ รังสรรค์ อาภาคัพภะกุล[5] พบว่า จังหวัดสงขลามีช่วงฤดูฝน เริ่มต้นประมาณวันที่ 26 เมษายน จนถึงวันที่ 23 มกราคม ของปีถัดไป รวมระยะเวลา 9.1 เดือน โดยมีช่วงปริมาณฝนตกมากในระหว่าง วันที่ 18 กันยายน ถึงวันที่ 11 มกราคม รวม 3.9 เดือน

สำหรับปริมาณฝนเฉลี่ยทั้งปี ที่สถานีตรวจอากาศสนามบินหาดใหญ่ เท่ากับ 1,647.4 มิลลิเมตร[6] เดือนที่มีฝนตกมากที่สุดในรอบปี คือ เดือนพฤศจิกายน รองลงมาคือ เดือนตุลาคม มีจำนวนวันที่ฝนตกเท่ากับ 21.2 และ 20.1 วัน ตามลำดับ ความชื้นสัมพัทธ์เฉลี่ยตลอดปีมีค่าเท่ากับร้อยละ 80.9 ซึ่งอยู่ในระดับปานกลาง

ในช่วงเวลาระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ ถึง เดือนกันยายน โดยเฉพาะเดือนพฤษภาคม ถึง กันยายน ของทุกปี จะเป็นฤดูแล้ง อันเป็นผลจากอิทธิพลของลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ พัดมาจากทะเลอันดามัน ลมมรสุมนี้จะปะทะทิวเขานครศรีธรรมราช ก่อนถึงสงขลา จึงก่อให้เกิดฝนเพียงจำนวนน้อย ในช่วงระหว่างลมมรสุมของทั้งสองฤดู ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ ถึงเดือนเมษายน จะมีกระแสลมอุ่นพัดจากทะเลจีนใต้ผ่านภูมิภาคนี้ไปยังชายฝั่งทะเลด้านตะวันตก จึงมีผลทำให้อุณหภูมิในพื้นที่หาดใหญ่สูงขึ้นกว่าปกติ

อุณหภูมิเฉลี่ยตลอดทั้งปีที่หาดใหญ่ เท่ากับ 26.7 °ซ อุณหภูมิสูงสุดมีค่าประมาณ 32.3 °ซ และต่ำสุดประมาณ 28.8 °ซ (แผนภูมิที่ 2)

ค. <u>ลักษณะทางธรณีวิทยาและสภาพดิน</u>

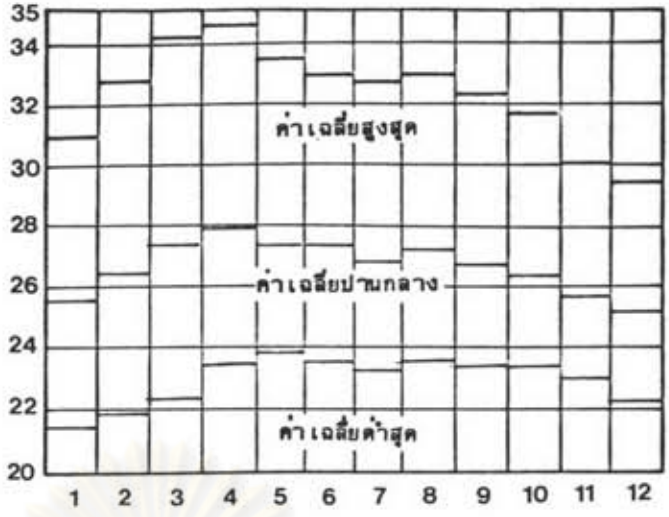
พื้นที่ราบบริเวณอำเภอหาดใหญ่ และพื้นที่โดยรอบลุ่มน้ำทะเลสาบสงขลา ประกอบด้วยดินและหินตะกอน ซึ่งถูกพัดพามาตามสายน้ำ พื้นที่ทางตอนเหนือของทะเลน้อย เป็นที่ลุ่มและหนองน้ำ ส่วนที่ราบฝั่งตะวันตกของลุ่มน้ำทะเลสาบสงขลา เป็นพื้นที่ที่มีความอุดมสมบูรณ์ ซึ่งมีการทำนาอยู่ทั่วพื้นที่ ที่ลาดชันทางด้านทิศตะวันตกของทะเลสาบ ประกอบด้วย หินปูนสลับกับหินชั้น หินทราย หินโคลนและเศษหินของหินชุดราชบุรี ส่วนที่ลาดชันด้านใต้ของจังหวัดสงขลา

---

[5]รังสรรค์ อาภาคัพภะกุล, "ฤดูฝนของภาคใต้," <u>วารสารสงขลานครินทร์</u> 6(ตุลาคม-ธันวาคม 2527) : 332

[6]กรมอุตุนิยมวิทยา, <u>สถิติภูมิอากาศของประเทศไทยในคาบ 30 ปี (พ.ศ.2499-2528)</u> (กรุงเทพมหานคร : กรมอุตุนิยมวิทยา, 2530), หน้า 46

อุณหภูมิ
(° ซ)

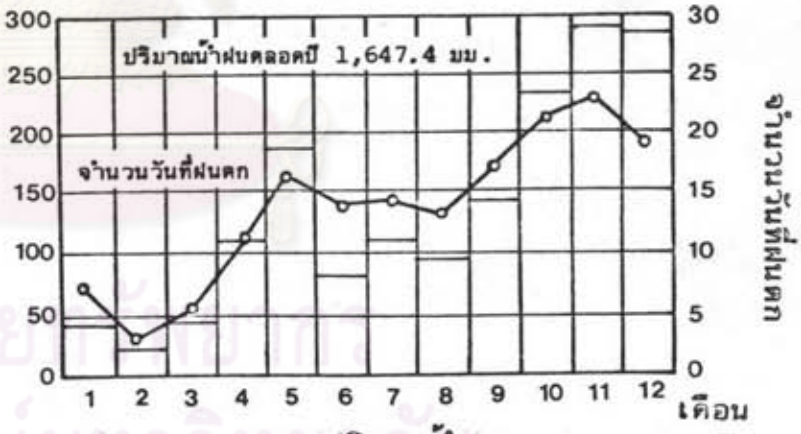


แสดงอุณหภูมิ

ความชื้นสัมพัทธ์ (%)

แสดงความชื้นสัมพัทธ์

ปริมาณน้ำฝน
(ม.ม.)



แสดงปริมาณน้ำฝน

ผลกระทบของอุทกภัยที่มีต่อพื้นที่พาณิชยกรรมและการท่องเที่ยว เมืองหาดใหญ่

แสดง ลักษณะภูมิอากาศโดยทั่วไปของอำเภอหาดใหญ่

สัญญลักษณ์

หมายเหตุ : สถิติข้อมูลเฉลี่ยระหว่างปี พ.ศ. 2499 - 2528

ที่มา กรมอุตุนิยมวิทยา

นายธีรพงศ์ ครุฑดิลกานันท์
สาขาวิชาการวางผังเมือง
ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
พ.ศ. 2532

มาตราส่วน

แผนภูมิที่ 2

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ส่วนใหญ่เป็นหินชั้นและหินทราย ของหินชุดทะเล และหินชุดกาญจนบุรี (Marine & Kanchanaburi Formations) ลักษณะดินในภูมิภาคนี้ ส่วนใหญ่เป็นดินเหนียวปนทราย และกรวด

สำหรับทิวเขาทางด้านทิศตะวันตก ประกอบด้วย หินแกรนิต และแกร-โนดิโอไรท์ ของหินชุดทุ่งสง ในขณะที่ทิวเขาของด้านใต้โดยทั่วไปประกอบด้วย หินชั้นและหิน-ทรายของหินชุดทะเลและหินชุดกาญจนบุรี โดยพบหินแกรนิตและแกรโนดิโอไรท์ในบางแห่ง ในบริเวณนี้พบว่า มีแนว Fault อยู่ 2 แนว ตัดผ่านแนวเขตแบ่งระหว่างจังหวัดสงขลา กับจังหวัดสตูล (แผนที่ 4)

สำหรับสภาพดินในพื้นที่อำเภอหาดใหญ่ ลักษณะส่วนใหญ่เป็นดินปนทราย มีดินลูกรังและดินดานปะปนอยู่บางแห่ง สภาพดินในบริเวณท้องที่อำเภอหาดใหญ่ ประกอบด้วย ชุดดิน 3 ประเภท คือ

1. ดินชุดที่เป็นดินทราย หรือที่ราบลุ่มแม่น้ำ ลักษณะของดินชุดนี้เกิดจากตะกอนหรือกรวดทรายที่พัดมากับกระแสน้ำ หรือไหลมาจากบริเวณหุบเขา
2. ดินชุดหินอัคนี ประกอบด้วยหินแกรนิต และแกรโนดิโอไรท์
3. ดินชุดที่เกิดจากทะเล (กลุ่มลำปาง) เกิดจากชั้นหินในทะเลเป็นชั้น ๆ มี 3 ชั้นดังนี้ คือ
   - 3.1 ชั้นบน ประกอบด้วยกรวดและเปลือกหอย
   - 3.2 ชั้นกลาง ประกอบด้วยหินปูนและกรวดที่เป็นหินปูน
   - 3.3 ชั้นล่าง ประกอบด้วยก้อนกรวดที่เกิดจากภูเขาไฟ เปลือก-หอย และทรายสีแดง

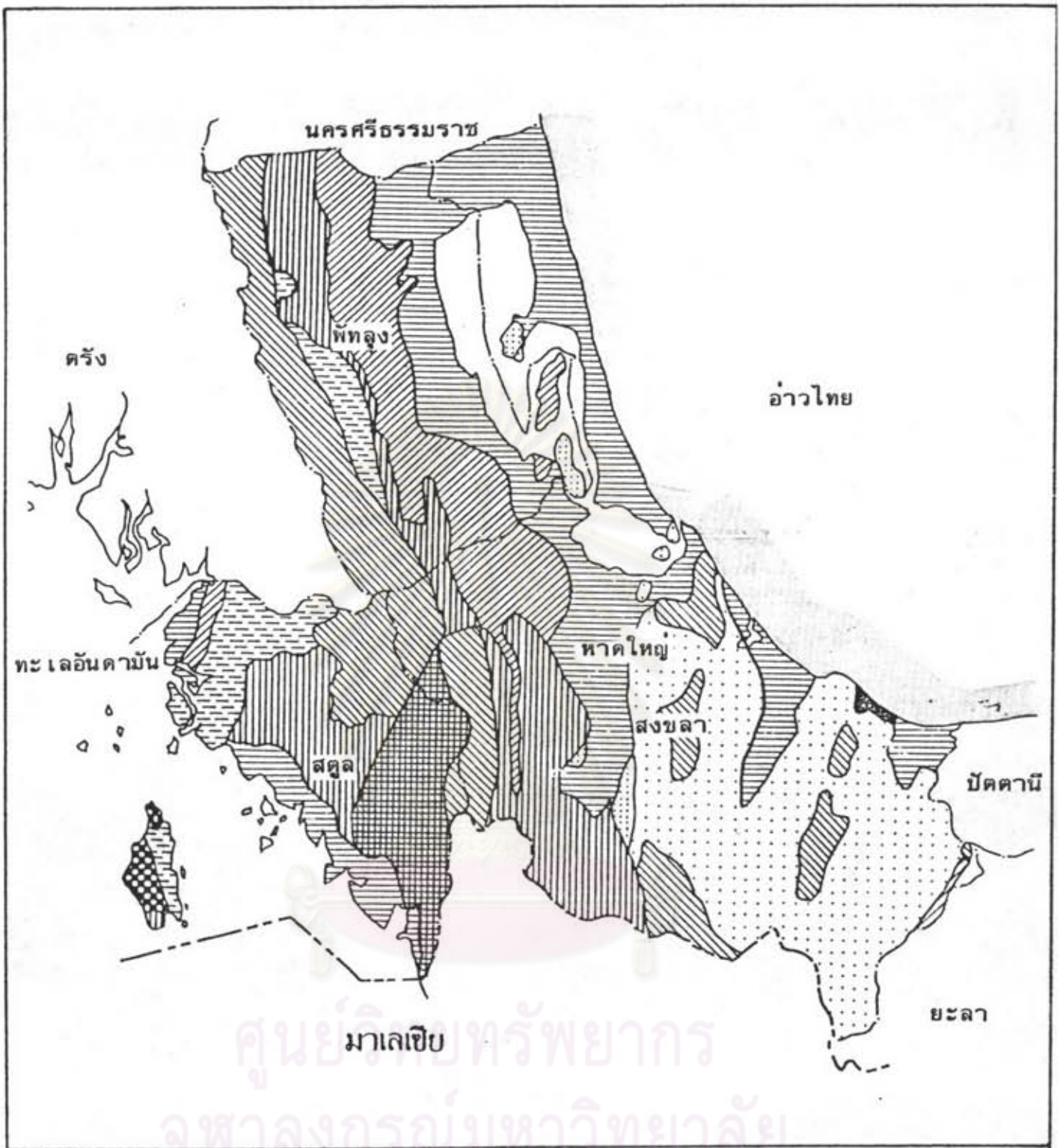
ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ง. <u>แหล่งน้ำและลักษณะของภัยธรรมชาติ</u>

บริเวณเมืองหาดใหญ่มีลำคลองธรรมชาติไหลผ่าน 2 สาย คือ

- คลองเตย อยู่ทางด้านทิศตะวันออกของตัวเมือง มีสภาพคดเคี้ยวและตื้นเขิน ใช้เป็นทางสัญจรไปมาไม่ได้
- คลองอู่ตะเภา อยู่ทางด้านทิศตะวันตกของตัวเมือง มีความยาวประมาณ 15 กิโลเมตร มีเรือยนต์ขนาดเล็กรับส่ง ใช้สัญจรไปมาผ่านตำบลต่าง ๆ ในอำเภอได้ อีกทั้งยังเป็นแหล่งน้ำดิบของการประปาหาดใหญ่ และอำเภอเมือง จังหวัดสงขลา เพราะมีปริมาณน้ำมากเพียงพอตลอดทั้งปี

สำหรับภัยธรรมชาติที่เกิดขึ้นในเมืองหาดใหญ่ ส่วนใหญ่เป็นลักษณะของการเกิดอุทกภัย ซึ่งมักเกิดขึ้นในช่วงเดือน พฤศจิกายน-มกราคม โดยทั่วไปแล้วไม่ก่อผลเสียหายต่อพื้นที่เมือง และบริเวณเกษตรกรรมมากนัก นอกจากอุทกภัยที่เกิดขึ้นในเดือนมกราคม 2508 และเดือนพฤศจิกายน 2531 ซึ่งอุทกภัยที่เกิดขึ้นในปี 2531 ถือได้ว่าเป็นอุทกภัยที่



ผลกระทบของอุทกภัยที่มีต่อพื้นที่พาณิชยกรรมและการท่องเที่ยว เมืองหาดใหญ่

แสดง ลักษณะทางธรณีวิทยาบริเวณจังหวัดสงขลาและพื้นที่ใกล้เคียง

สัญญลักษณ์

- ตะกอนน้ำพา ตะกอนชะล้าง
- กลุ่มหินแม่เมาะ
- กลุ่มหินภูพาน
- กลุ่มหินภูกระดึง
- กลุ่มหินลำปาง
- กลุ่มหินราชบุรี
- กลุ่มหินตะนาวศรี
- กลุ่มหินทุ่งสง
- กลุ่มหินตะรุเตา
- กลุ่มหินแกรนิตและแกรโนดิโอไรท์

ที่มา กรมทรัพยากรธรณี

นายธีรพงศ์ ครุฑดิลกานันท์
สาขาวิชาการวางผังเมือง
ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
พ.ศ. 2532

มาตราส่วน 1: 1,200,000

0 10 20 30 40 กม.

N

แผนที่ 4

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ร้ายแรงที่สุด ที่ส่งผลกระทบต่อภาคใต้ รวมทั้งเมืองหาดใหญ่ด้วย โดยปกติอุทกภัยที่เกิดขึ้นในเมืองหาดใหญ่ มีสาเหตุมาจากฝนตกหนัก ทำให้น้ำในคลองอู่ตะเภาเอ่อล้นเข้าท่วมพื้นที่เมือง ประกอบกับประสิทธิภาพในการระบายน้ำ ยังอยู่ในขีดจำกัด ในกรณีที่เกิดอุทกภัยโดยทั่วไป ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากน้ำท่วมในเมืองหาดใหญ่ที่มีต่อทรัพย์สินของประชาชน และทางราชการนั้น ประมาณได้ว่ามีมูลค่า 3-5 ล้านบาท ทุกปี[7]

3.1.5 <u>ลักษณะการใช้ที่ดิน</u>

ก. <u>การใช้ที่ดินของเมืองหาดใหญ่ในอดีต</u>

เมื่อรัฐบาลตัดทางรถไฟผ่านไปยังภาคใต้ ประชาชนในบริเวณพื้นที่-ชุมชนเมืองหาดใหญ่นิยมการคมนาคมขนส่งทางรถไฟมากกว่าทางน้ำ ทั้งนี้เพราะมีความสะดวกและรวดเร็วกว่า ดังนั้นจึงปรากฏมีชุมชนก่อตัวขึ้นที่บริเวณสถานีรถไฟ โดยตั้งเกาะกลุ่มอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟ และแผ่กระจายออกไปโดยรอบ ศูนย์กลางการค้าและธุรกิจเริ่มก่อตัวขึ้นบริเวณหน้าสถานีรถไฟ และขยายตัวไปทางทิศเหนือ ทิศใต้ และทิศตะวันออก จนจรดคลองเตย ถนนสายแรกของเมือง คือ ถนนหน้าสถานีรถไฟ แล้วต่อมาจึงมีถนนสายอื่น ๆ ตัดขนานและตั้งฉากกับถนนสายนี้ในลักษณะตาตาราง (Grid System) ซึ่งหลังจากนั้นเมืองหาดใหญ่ก็เริ่มมีความเจริญขึ้นมาเป็นลำดับ ปัจจุบันชุมชนได้ขยายตัวออกไปโดยรอบทุกทิศทาง และข้ามไปฝั่งตรงข้ามของสถานีรถไฟ จนจรดคลองอู่ตะเภา รวมทั้งเลยไปจนถึงพื้นที่หาดใหญ่ใน ลักษณะของชุมชนในปัจจุบันจึงถูกแบ่งด้วยทางรถไฟ อันเป็นลักษณะที่ไม่เหมาะสม ยากแก่การสัญจรระหว่างสองฟากของทางรถไฟ ซึ่งเป็นปัญหาของชุมชนต่อมา

ลักษณะการใช้ที่ดินของเมืองหาดใหญ่ในอดีตนั้น ประกอบด้วยอาคารบ้านเรือนและสถาบันต่าง ๆ ทั้งที่เป็นของรัฐและเอกชน จับกลุ่มตามแนวถนนทั้งสองฟาก สำหรับอาคารพาณิชย์นั้น เมื่อประมาณปี พ.ศ.2510 มีการจับกลุ่มหนาแน่นมากอยู่ 2 กลุ่ม กลุ่มแรกคือ ตามแนวถนน 6 สายตัดกัน ได้แก่ ถนนนิพัทธ์อุทิศ 1, 2 และ 3 ตัดกับถนนธรรมนูญ-วิถี ถนนประชาธิปัตย์และถนนศุภสารรังสรรค์ อีกกลุ่มหนึ่ง คือ บริเวณสองฟากถนนเพชรเกษมไปจนจรดบริเวณตลาดสดเทศบาล คือ ถนนมนตรี 1 และ 2 ทั้งสองกลุ่มนี้เป็นย่านพาณิชยกรรมที่หนาแน่นมาก

ข. <u>ลักษณะการใช้ที่ดินในปัจจุบัน</u> (แผนที่ 6)

การใช้ที่ดินของเมืองหาดใหญ่ในปัจจุบัน ส่วนใหญ่เป็นย่านการค้าและที่พักอาศัยหนาแน่น เริ่มตั้งแต่บริเวณใกล้กับสถานีรถไฟด้านทิศตะวันออก แผ่ขยายออกไป

---

[7]การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, <u>แผนหลักพัฒนาการท่องเที่ยวสงขลา-หาดใหญ่</u> (กรุงเทพมหานคร : บริษัทที่ปรึกษาไทยกรุ๊ป จำกัด, 2524), หน้า 3/11

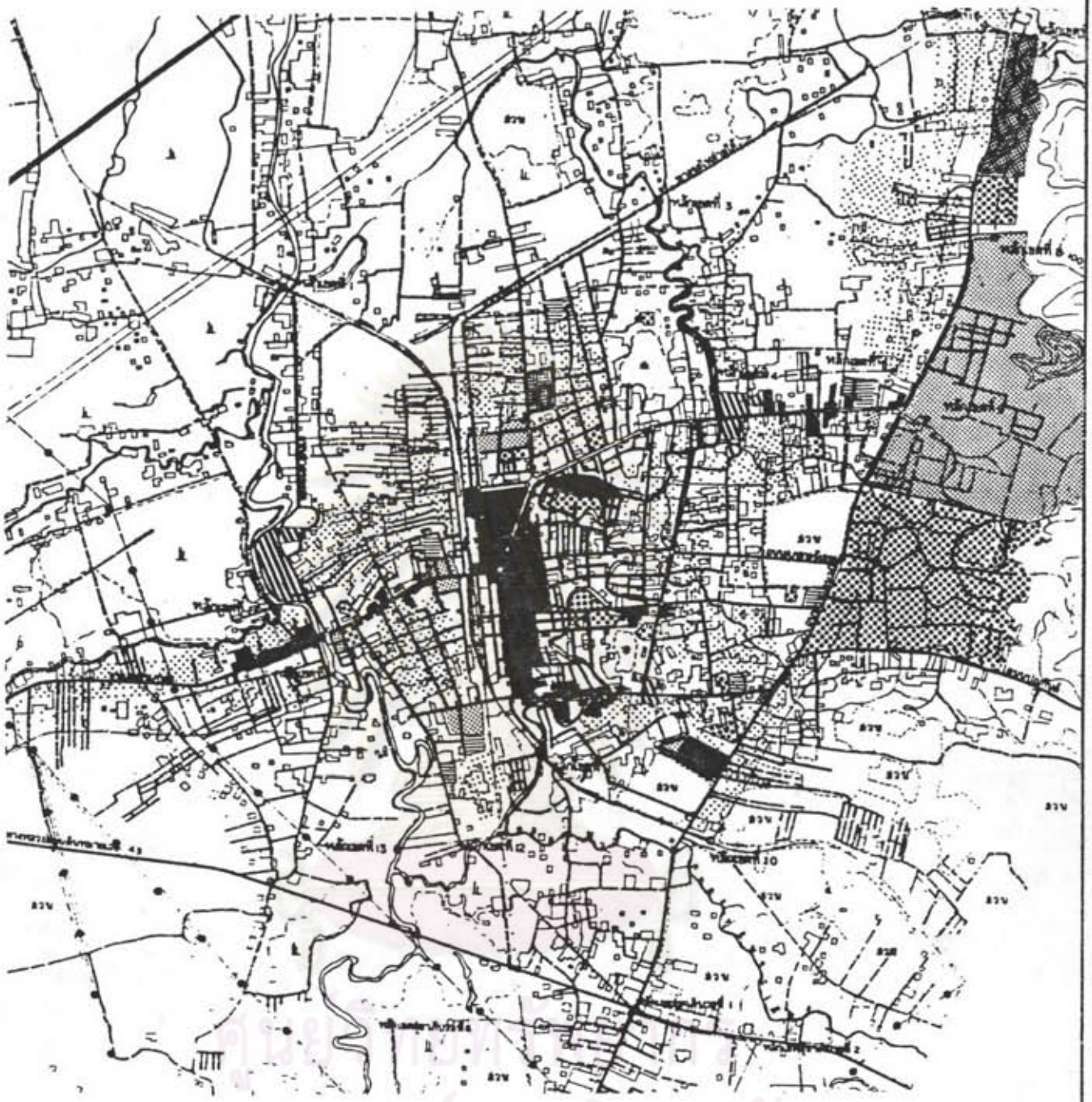
จนถึงแนวคลองเตย ซึ่งบริเวณย่านธุรกิจหน้าสถานีรถไฟนี้ ถือเป็นศูนย์กลางการค้าแห่งแรกของเมือง มีทั้งย่านการค้าและที่พักอาศัยอยู่รวมกันอย่างหนาแน่น ต่อมาเมื่อเมืองมีความเจริญขึ้น การใช้ที่ดินประเภทต่างๆได้ขยายเข้าไปยังบริเวณชุมชนเกษตรและที่ว่าง ซึ่งพื้นที่พาณิชยกรรมหรือย่านการค้าต่าง ๆ ก็ได้ขยายตัวออกไปตามความเจริญที่เพิ่มขึ้น ในจำนวนพื้นที่ของเมืองทั้งหมดที่นอกเหนือจากการใช้ที่ดินทางการเกษตรและที่โล่งว่างแล้ว บริเวณที่มีความหนาแน่นสูง และย่านพาณิชยกรรม จะมีสัดส่วนของการใช้ที่ดินสูงสุด คือ ประมาณร้อยละ 30.6 ของพื้นที่ทั้งหมดในเมือง[1] สำหรับบริเวณพื้นที่ย่านการค้าที่ขยายตัวออกไปนั้น มีอยู่หลายแห่ง เช่น ตามแนวถนนเพชรเกษม และถนนศรีภูวนารถ เป็นต้น ส่วนประเภทการใช้ที่ดินรองลงไปนั้น ได้แก่ สถานศึกษา สถาบันราชการ ศาสนสถาน ซึ่งมีที่ตั้งกระจายอยู่ทั่วไปในเมือง ถัดมาเป็นโรงงานอุตสาหกรรม และคลังสินค้าต่าง ๆ เช่น โรงงานบ่มยาง เป็นต้น โดยจะตั้งอยู่เป็นบริเวณ ๆ ส่วนใหญ่จะกระจายไปตามถนนเพชรเกษม และคลองอู่ตะเภา และเนื่องจากไม่มีการวางแผนมาก่อน จึงก่อให้เกิดปัญหาจากกลิ่นของโรงงานเหล่านี้ต่อชุมชน สำหรับบริเวณสวนสาธารณะและสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ จะมีเนื้อที่ส่วนใหญ่ตั้งอยู่รอบ ๆ สถานีรถไฟ และบริเวณถนนเพชรเกษมด้านทิศตะวันออก (ห่างจากตัวเมืองหาดใหญ่ 6 กิโลเมตร) นอกจากนี้ยังมีที่ดินบริเวณกว้าง เป็นที่ตั้งของมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตหาดใหญ่ และค่ายทหาร (ค่ายเสนาณรงค์) ซึ่งตั้งอยู่ใกล้กับตัวเมือง ทางด้านทิศตะวันออกนอกเขตเทศบาล

สำหรับการใช้ที่ดินเพื่อการค้า ซึ่งเป็นประเภทของการใช้ประโยชน์จากที่ดินที่สำคัญในเมืองนั้น นอกจากกลุ่มพื้นที่ย่านการค้าที่สำคัญทั้ง 2 แห่ง บริเวณย่านใจกลางเมืองแล้ว ก็ยังมีย่านอื่น ๆ ที่กระจายตัวออกไปตามถนนสายสำคัญต่าง ๆ อีก เช่น ย่านการค้าบริเวณศูนย์การค้าจุติ และศูนย์การค้าภาสว่างอาเขต ซึ่งตั้งอยู่ใกล้กับถนนเพชรเกษม ย่านการค้าตามแนวถนนศรีภูวนารถ บริเวณถนนราษฎร์อุทิศ ถนนพลพิชัย และถนนสุนทรวิถี บริเวณหาดใหญ่ใน ด้านทิศตะวันตกของเมือง และย่านการค้าที่สถานีขนส่ง ด้านทิศตะวันออกเฉียงใต้ของเมือง เป็นต้น

นอกจากกลุ่มย่านอาคารพาณิชย์หนาแน่นบริเวณต่าง ๆ ที่มีอยู่แล้ว ตามแนวถนนสายอื่นของเมืองก็มีอาคารพาณิชย์ตั้งอยู่ตามริมถนนปะปนไปกับบ้านพักอาศัย และอาคารอื่น ๆ ด้วย สำหรับบริเวณบ้านพักอาศัยที่เป็นกลุ่มก้อนมากที่สุด อยู่ในเขตชานเมืองหรือบริเวณรอบนอกของเมือง บางแห่งก็เป็นแหล่งเสื่อมโทรม เช่น บริเวณที่ดินของการรถไฟฯ บริเวณวัดหาดใหญ่ ย่านคลองเตย เป็นต้น

---

[1] สำนักงานโครงการพัฒนาแห่งสหประชาชาติ, การศึกษาความเป็นไปได้สำหรับโครงการพัฒนาเมืองหลัก ฉบับที่ 5 เทศบาลเมืองหาดใหญ่ (กรุงเทพมหานคร : กระทรวงมหาดไทย, 2526), หน้า 5ค-11.



ผลกระทบของอุทกภัยที่มีต่อพื้นที่พาณิชยกรรมและการท่องเที่ยว เมืองหาดใหญ่

แสดง การใช้ที่ดินของเมืองหาดใหญ่ ปี พ.ศ. 2525

สัญญลักษณ์

- พื้นที่พาณิชยกรรม
- บริเวณที่พักอาศัย
- บริเวณอุตสาหกรรม
- บริเวณสถานที่ราชการ
- สถาบันการศึกษา
- บริเวณศาสนสถาน
- บริเวณสวนสาธารณะ
- ที่ว่าง เกษตรกรรม
- แนวเขตเทศบาล
- ถนน
- ทางรถไฟ
- ลำคลอง

ที่มา สำนักผังเมือง

นายธีรพงศ์ ครุฑดิลกานันท์
สาขาวิชาการวางผังเมือง
ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
พ.ศ. 2532

มาตราส่วน 1:50,000

0 1 2 กม.

แผ่นที่ 5

ผลกระทบของอุทกภัยที่มีต่อพื้นที่พาณิชยกรรมและการท่องเที่ยว เมืองหาดใหญ่

แสดง การใช้ที่ดินของเมืองหาดใหญ่ ปี พ.ศ. 2531

สัญญลักษณ์

- พื้นที่พาณิชยกรรม
- บริเวณที่พักอาศัย
- บริเวณอุตสาหกรรม
- บริเวณสถานที่ราชการ
- สถาบันการศึกษา
- บริเวณศาสนสถาน
- บริเวณสวนสาธารณะ
- ที่ว่าง เกษตรกรรม
- แนวเขตเทศบาล
- ถนน
- ทางรถไฟ
- ลำคลอง

ที่มา สำนักผังเมือง

นาย ธีรพงศ์ ครุฑดิลกานันท์
สาขาวิชาการวางผังเมือง
ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

พ.ศ. 2532

มาตราส่วน 1:50,000

0 1 2 กม.

แผ่นที่ 6

ค. การเปลี่ยนแปลงของการใช้ที่ดิน

จากความเป็นเมืองศูนย์กลางที่สำคัญในด้านต่าง ๆ ของหาดใหญ่ โดยเฉพาะความเป็นศูนย์กลางทางด้านธุรกิจการค้า ทำให้หาดใหญ่มีความเจริญทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็วมาโดยตลอด มีการขยายตัวของพื้นที่เมืองอยู่เสมอทุกปี จากจำนวนประชากรที่อาศัยอยู่ในเมือง เมื่อปี พ.ศ.2503 ซึ่งมีจำนวนประมาณ 50,000 คน ในปัจจุบันหาดใหญ่มีประชากรเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 136,993 คน (ปี พ.ศ.2531) หรือเพิ่มขึ้นเกือบ 3 เท่า ในพื้นที่เท่าเดิม คือ 5,044 ไร่ ด้วยเหตุนี้จึงทำให้เมืองมีการขยายตัวออกไปอย่างมากและมีการใช้ประโยชน์จากที่ดินเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด

จากตารางที่ 1 ซึ่งแสดงถึงประเภทและขนาดของการใช้ที่ดินในเขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่ ปี พ.ศ.2510-2531 พบว่า ในช่วงระยะเวลา 15 ปี ระหว่างปี 2510-2525 การใช้ที่ดินของเมืองหาดใหญ่มีการขยายตัวของชุมชน เข้าไปในพื้นที่ว่างของเมืองมากถึง 1,087.3 ไร่ หรือคิดเป็นร้อยละ 33.4 ของพื้นที่ว่างทั้งหมดในปี พ.ศ.2510 หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งได้ว่า พื้นที่ของเมืองที่พัฒนาแล้ว (Built-up Area) มีเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 21.6 ของพื้นที่เมืองทั้งหมด ซึ่งเป็นผลทำให้การใช้ที่ดินเพื่อที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม ย่านอุตสาหกรรม ตลอดจนการใช้ที่ดินประเภทอื่น ๆ มีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด ซึ่งสามารถพิจารณาการขยายตัวของการใช้ที่ดินในประเภทหลัก ๆ ได้ ดังนี้

1. การใช้ที่ดินเพื่อที่อยู่อาศัย

ในช่วงระยะเวลา 20 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ.2510-2531) การใช้ที่ดินเพื่อที่อยู่อาศัยของเมืองหาดใหญ่มีการขยายตัวเพิ่มขึ้นมากกว่า 3 เท่า คิดเป็นพื้นที่ที่เพิ่มขึ้นเท่ากับ 1,879,920 ตารางเมตร หรือ 1,173.7 ไร่ จากพื้นที่ย่านพักอาศัยที่มีอยู่เดิม ในปี 2510 เท่ากับ 525.4 ไร่

ปัจจุบัน ในปี พ.ศ.2531 หาดใหญ่มีการใช้ที่ดินเพื่อที่อยู่อาศัยรวมทั้งสิ้น 2,718,560 ตารางเมตร หรือเท่ากับ 1,699.1 ไร่ โดยมีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ.2525 ซึ่งมีขนาดของการใช้ที่ดินเท่ากับ 1,074.4 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 58.1

2. การใช้ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรม

ในปี พ.ศ. 2510 หาดใหญ่มีพื้นที่พาณิชยกรรมเท่ากับ 180.8 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 3.6 ของพื้นที่เมืองทั้งหมด และมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นเป็น 197.7 และ 453.9 ไร่ ในปี 2519 และ 2525 ตามลำดับ

ปัจจุบัน เมืองหาดใหญ่มีขนาดของการใช้ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรมรวมทั้งหมด จำนวนเท่ากับ 1,186,080 ตารางเมตร หรือ 741.3 ไร่ โดยมีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นจาก ปี 2525 คิดเป็นร้อยละ 63.3 และมีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้น จากปี พ.ศ.2510 มากกว่า 4 เท่าตัว ซึ่งจะเห็นได้ว่าตลอดระยะเวลา 20 ปีที่ผ่านมา พื้นที่พาณิชย-

กรรมในเมืองหาดใหญ่ มีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นมาโดยตลอด และเมื่อพิจารณาเฉพาะสัดส่วนของการใช้ที่ดินเพื่อการค้าต่อการใช้ที่ดินทั้งหมดของเมือง จะพบว่าหาดใหญ่มีพื้นที่พาณิชยกรรมคิดเป็นร้อยละ 9.0 ของพื้นที่เมืองทั้งหมด (ปี 2525) ซึ่งนับว่าสูงกว่าเกณฑ์มาตรฐานของเมืองโดยทั่วไป* และถ้าหากไม่นับรวมพื้นที่ว่างของเมืองแล้ว พื้นที่พาณิชกรรมในเมืองหาดใหญ่จะมีสัดส่วนการใช้ที่ดินสูงถึงร้อยละ 15.8 จากจำนวนพื้นที่ของการใช้ที่ดินทุกประเภท

จากสถิติของการใช้ที่ดินดังกล่าว แสดงให้เห็นถึงความเป็นเมืองศูนย์กลางทางพาณิชยกรรมของหาดใหญ่ได้เป็นอย่างดี ทั้งนี้เนื่องจากประชาชนที่อยู่อาศัยอยู่ในเมืองโดยทั่วไปจะมุ่งใช้ที่ดินเพื่อก่อให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจด้านธุรกิจการค้าเป็นสำคัญ

3. การใช้ที่ดินเพื่ออุตสาหกรรม

ในปี พ.ศ.2531 การใช้ที่ดินเพื่ออุตสาหกรรมในเมืองหาดใหญ่มีจำนวนเท่ากับ 101.8 ไร่ มีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้น จากปี พ.ศ.2510 ซึ่งมีขนาดการใช้ที่ดิน เท่ากับ 63.6 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 60.1

สำหรับการใช้ที่ดินประเภทอื่น ๆ นั้น โดยทั่วไปมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นเช่นกัน เช่น การใช้ที่ดินประเภทสถาบันราชการ ศาสนสถาน โกดังสินค้า และโรงเรียนสถานศึกษา เป็นต้น (ตารางที่ 1)

ตารางที่ 1 แสดงการใช้ที่ดินภายในเขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่ ปี พ.ศ.2510-2531

หน่วย : ไร่

ประเภท	พ.ศ.2510		พ.ศ.2519		พ.ศ.2525		พ.ศ.2531'
	พื้นที่	ร้อยละ	พื้นที่	ร้อยละ	พื้นที่	ร้อยละ	พื้นที่
ที่อยู่อาศัย	525.4	10.4	788.2	14.0	1,874.4	21.3	1,699.1
พาณิชยกรรม	180.8	3.6	197.7	3.9	453.9	9.0	741.3
สถาบันราชการ	57.3	1.1	74.1	1.5	151.3	3.0	-
อ่านอุตสาหกรรม	63.6	1.3	67.1	1.3	100.9	2.0	101.8
โกดังสินค้า	39.8	0.8	43.9	0.9	65.6	1.3	-
ศาสนสถาน	45.2	0.9	74.1	1.5	100.9	2.0	-
สถานที่พักผ่อน	5.0	0.1	121.1	2.4	100.9	2.0	-
เลี้ยงสัตว์	40.6	0.8	13.1	0.3	25.3	0.5	-
สาธารณูปโภค	91.0	1.8	143.8	2.9	70.6	1.4	-
ถนน, ซอย	289.5	5.7	30.8	0.6	50.4	1.0	-
โรงเรียน, สถานศึกษา	146.6	2.9	257.2	5.1	453.9	9.0	-
แม่น้ำ, คลอง	384.2	6.8	239.1	4.7	226.9	4.5	-
ที่ว่าง	3,256.2	64.6	3,072.8	60.9	2,168.9	43.0	-
รวม	5,044.0	100.0	5,044.0	100.0	5,044.0	100.0	-

ที่มา : กองสำรวจ สำนักผังเมือง

หมายเหตุ : *ข้อมูลจากกองช่าง สำนักงานเทศบาลเมืองหาดใหญ่

---

*มาตรฐานการใช้ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรมของเมืองโดยทั่วไป มีสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 2-5 หรือไม่เกินร้อยละ 5 ของพื้นที่เมืองทั้งหมด : Stuart F. Chapin, Jr, Urban Land Use Planning, p.280.

สำหรับในคาบ 5 ปี ระหว่างปี พ.ศ.2527-2531 ที่ผ่านมา เทศบาล-เมืองหาดใหญ่มีพื้นที่ที่ได้รับอนุญาตให้ทำการก่อสร้างจำนวนทั้งสิ้น 1,232,397 ตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 29.8 ของพื้นที่ก่อสร้างในทุกเขตเทศบาลเมืองทั้งภาค ซึ่งนับว่ามีจำนวนสูงที่สุดในภาคใต้ และนอกจากนี้ยังมีจำนวนพื้นที่มากกว่าเทศบาลเมืองนครศรีธรรมราช ซึ่งมีการขยายตัวของการใช้ที่ดินมากเป็นอันดับ 2 ของภาค ประมาณ 4 เท่า ในช่วง 5 ปีดังกล่าว เทศบาลเมืองหาดใหญ่มีอัตราการขยายตัวของการใช้ที่ดิน เฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 17.4 โดยมีอัตราการขยายตัวสูงสุด ในปี 2529-2530 คิดเป็นร้อยละ 69.3 และในปี 2530-2531 คิดเป็นร้อยละ 66.2 และเมื่อพิจารณาถึงประเภทของพื้นที่ที่ได้รับอนุญาตให้ทำการก่อสร้างดังกล่าว พบว่า ในปี พ.ศ.2531 หาดใหญ่มีพื้นที่ก่อสร้างเพื่อการอยู่อาศัยเพิ่มขึ้น 260,713 ตารางเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 30.5 ของทุกเขตเทศบาลเมืองในภาค โดยขยายตัวเพิ่มขึ้นจากปี 2530 ประมาณร้อยละ 64.0 และมีพื้นที่ก่อสร้างเพื่อการพาณิชยกรรม เท่ากับ 96,701 ตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 32.5 ของทั้งภาค ซึ่งขยายตัวเพิ่มขึ้นจากปี 2530 ร้อยละ 51.2

หมายเหตุ : วิเคราะห์จากตารางที่ 1 และ 2 ในภาคผนวก

ง. แนวโน้มการใช้ที่ดินของเมืองในอนาคต

1. ลักษณะจำกัดทางกายภาพ

จากลักษณะของชุมชนเมืองหาดใหญ่ ดังที่ได้กล่าวมา นอกจากทางรถไฟจะเป็นเส้นกีดขวางการขยายตัวของชุมชนแล้ว ยังมีลักษณะของภูมิประเทศที่เป็นอุปสรรคในการขยายตัวของชุมชนอีกดังนี้ คือ

ด้านทิศตะวันออก มีภูเขาคอหงส์ตั้งอยู่ ระหว่างภูเขาคอหงส์และทางรถไฟ เป็นที่ราบลุ่ม โดยมีคลองเตยไหลผ่าน เนื่องจากคลองเตยตื้นเขิน และมีแนวคดเคี้ยวไปมา ไม่สะดวกต่อการระบายน้ำ จึงก่อให้เกิดปัญหาน้ำท่วมทุกปี

ด้านทิศตะวันตก พื้นที่ชุมชนบริเวณหลังสถานีรถไฟหาดใหญ่ ล้อมรอบด้วยที่ราบลุ่มต่ำของแนวคลองอู่ตะเภา ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการขยายตัวของชุมชนเช่นกัน

จากลักษณะที่ตั้งของชุมชนเมืองหาดใหญ่ ที่อยู่บนที่ราบลุ่มระหว่างภูเขาคอหงส์ และที่ราบสูงบริเวณสนามบิน โดยมีคลองเตย และ คลองอู่ตะเภา ไหลผ่านตัวเมือง เมื่อเมืองขยายตัวมากขึ้น การพัฒนาในด้านต่าง ๆ ของชุมชน ทั้งทางด้านที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม ตลอดจนโรงงานอุตสาหกรรมต่าง ๆ จึงมีขึ้นในบริเวณที่ลุ่มต่ำเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งเป็นการปิดกั้นทางระบายน้ำมากขึ้น ประกอบกับคลองทั้งสองแห่งตื้นเขิน การระบายน้ำจึงไม่สะดวก ก่อให้เกิดปัญหาน้ำท่วม มีผลกระทบต่อเศรษฐกิจของเมืองหาดใหญ่ทุก ๆ ปี การแก้ไขปัญหานี้นอกจากจะต้องขุดลอกคลองทั้งสองแห่งแล้ว ก็ยังไม่เพียงพอที่จะแก้ปัญหาน้ำท่วมได้ เพราะต้นเหตุของปัญหาอยู่นอกเขตเมือง ซึ่งเป็นปัญหาระดับชาติที่รัฐบาลจะต้องดำเนินการแก้ไขเอง

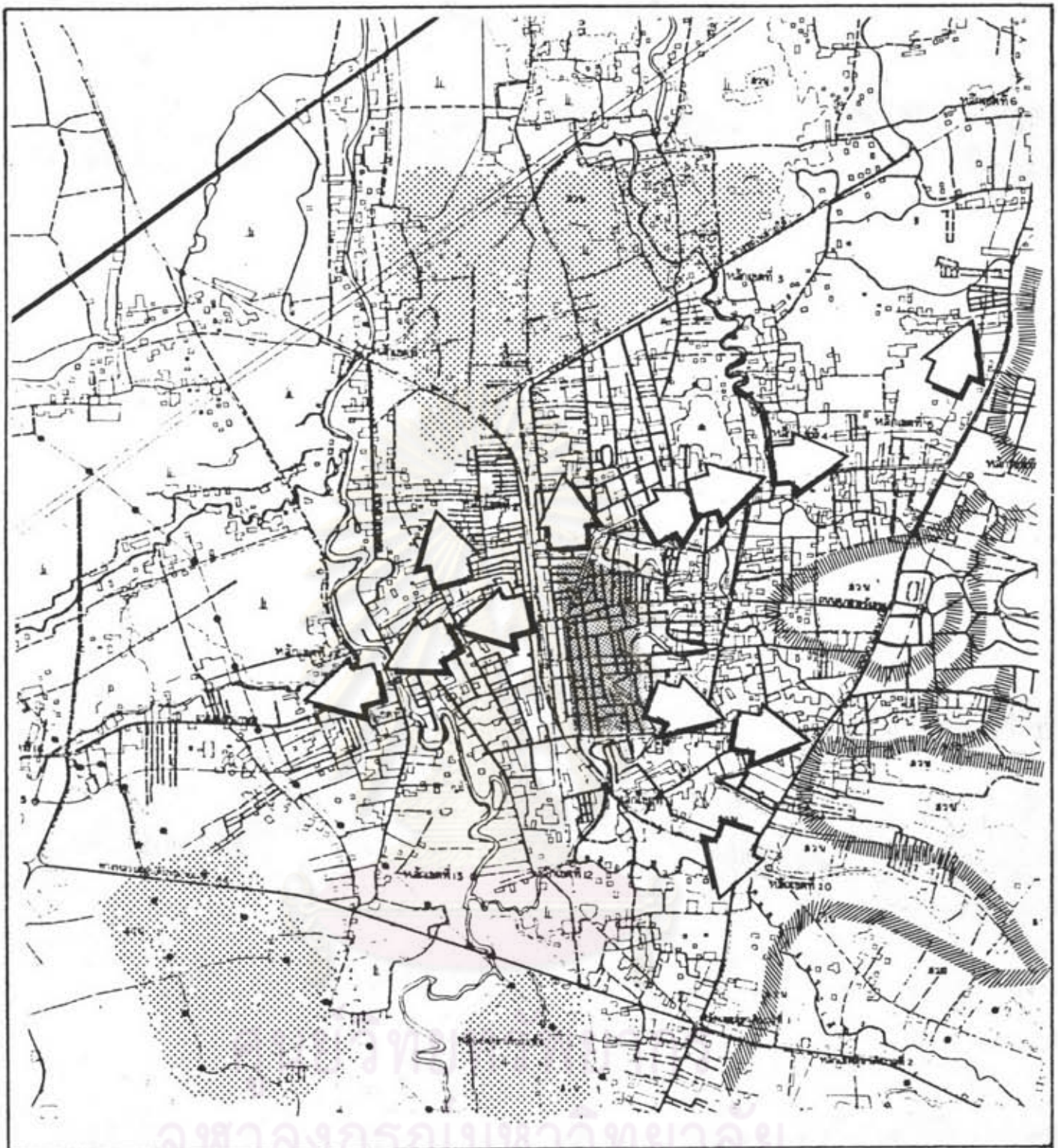
2. แนวโน้มการขยายตัวของเมืองในอนาคต

ในช่วงระยะ 10 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ.2521-2530) การขยายตัวของย่านชุมชนในเมืองหาดใหญ่ เกิดขึ้นตามแนวถนนสายสำคัญ ๆ ซึ่งเป็นปัจจัยพื้นฐานในการเติบโตของเมืองเป็นหลัก การพัฒนาของเมืองส่วนใหญ่ จะขยายตัวออกไปทางด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือ และด้านทิศตะวันออก ทิศทางหลักที่มีการขยายตัวของเมืองออกไปมาก มีอยู่ 3 บริเวณด้วยกัน คือ บริเวณด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ด้านทิศตะวันออกเฉียงใต้ และบริเวณพื้นที่ด้านทิศตะวันตกเฉียงใต้ (แผนที่ 7)

สาเหตุสำคัญที่ทำให้เมืองขยายตัวออกไปอย่างรวดเร็ว ในทิศทางดังกล่าวก็คือ ราคาที่ดินบริเวณพื้นที่ย่านใจกลางเมือง ซึ่งเป็นศูนย์กลางพาณิชยกรรม ได้เพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ประกอบกับการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากร นอกจากนี้ ศักยภาพของการพัฒนาอุตสาหกรรม และแนวโน้มในการพัฒนาไปทางสงขลา ก็เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เมืองมีการขยายตัวออกไปทางด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ส่วนการขยายตัวไปทางด้านทิศตะวันตกนั้น เกิดขึ้นจากการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่ ทำให้มีการปรับปรุงถนนเชื่อมโยงต่างๆ ก่อให้เกิดความสะดวกในการเข้าถึงมากยิ่งขึ้น ซึ่งจากแนวโน้มการขยายตัวของเมืองที่ผ่านมา รวมทั้งรูปแบบและอิทธิพลของการพัฒนาตามธรรมชาติ ทำให้เมืองหาดใหญ่ จะยังคงมีแนวโน้มที่จะขยายตัวออกไปตามทิศทางหลักทั้ง 3 ด้าน ดังกล่าว โดยเฉพาะจะมีการขยายตัวมากบนพื้นที่ฝั่งตะวันออกของทางรถไฟ ไปตามแนวถนนเพชรเกษม อันเนื่องมาจากการพัฒนาทางด้านพาณิชยกรรม และการขนส่ง นอกจากนี้คาดว่าจะมีการขยายตัวไปทางด้านเหนือของเมืองเพิ่มขึ้นในอนาคต เนื่องจากจะมีการก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟแห่งใหม่ของเมืองอีกบริเวณหนึ่ง

3.2 <u>ลักษณะทางด้านเศรษฐกิจ</u>

หาดใหญ่ ถือได้ว่าเป็นศูนย์กลางการค้าที่ใหญ่ที่สุดของจังหวัดและของภาค การประกอบการค้าโดยทั่วไป มีทั้งการค้าปลีกและการค้าส่ง ในพื้นที่บริเวณรอบนอกเขตเทศบาลเมืองประชากรส่วนใหญ่ประกอบอาชีพทางด้านเกษตรกรรม โดยมีพืชเศรษฐกิจที่สำคัญ ได้แก่ ยางพารา ข้าว และผลไม้ต่าง ๆ ส่วนอาชีพที่ทำรายได้ให้กับประชาชน รองลงมา ได้แก่ การทำเหมืองแร่ดีบุก สำหรับพื้นที่ในเขตชุมชนเมืองหาดใหญ่นั้น ประชากรมีอาชีพเน้นหนักไปทางด้านการค้าขายและการบริการเป็นสำคัญ ซึ่งจะเห็นได้จากจำนวนผู้ประกอบอาชีพในเมืองหาดใหญ่ซึ่งมีผู้ประกอบอาชีพด้านพาณิชยกรรมและบริการอยู่เป็นจำนวนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 51.4 ของจำนวนประชากรในทุกหมวดอาชีพ สำหรับการประกอบกิจกรรมด้านอุตสาหกรรมนั้นมีความสำคัญรองจากการพาณิชยกรรมและบริการ แต่อย่างไรก็ดีเมืองหาดใหญ่ก็ยังคงเป็นศูนย์รวมอุตสาหกรรมที่สำคัญของจังหวัด เนื่องจากเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งที่สำคัญของภาคใต้ ซึ่งมีบริการทางด้านสาธารณูปโภค และสาธารณูปการพร้อมมูล ประกอบกับตั้งอยู่ใกล้แหล่งวัตถุดิบที่สำคัญในการนำมาใช้ประโยชน์ด้านอุตสาหกรรม เช่น ยาง และอาหารทะเลต่าง ๆ เป็นต้น



ผลกระทบของอุทกภัยที่มีต่อพื้นที่พาณิชยกรรมและการท่องเที่ยว เมืองหาดใหญ่

แสดง ข้อจำกัดและทิศทางของการขยายตัวของเมืองในอนาคต

สัญญลักษณ์

อุเขา

ทิศทางการขยายตัว

บริเวณที่ลุ่มต่ำน้ำท่วมถึง

บริเวณพื้นที่พาณิชยกรรม

ที่มา สำนักผังเมือง

นาย ธีรพงศ์ ครุธดิลกานันท์
สาขาวิชาการวางผังเมือง
ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

พ.ศ. 2532

มาตราส่วน 1:50,000

กม.

0 1 2

N

แผนที่ 7

ดังนั้น จึงกล่าวได้ว่า ภาวะเศรษฐกิจของอำเภอหาดใหญ่โดยส่วนรวมขึ้นอยู่กับสินค้าทางการเกษตร อันได้แก่ ยางพารา และการทำเหมืองแร่ ส่วนกิจกรรมทางเศรษฐกิจภายในตัวเมืองนั้น จะเกี่ยวข้องกับการค้าและบริการ ซึ่งสัมพันธ์กับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของเมือง เป็นหลัก อันส่งผลถึงรายได้และเศรษฐกิจส่วนรวมของเมืองหาดใหญ่

3.2.1 โครงสร้างทางเศรษฐกิจ

ก. อัตราส่วนของปริมาณเงินให้สินเชื่อ

การพิจารณาโครงสร้างทางเศรษฐกิจของหาดใหญ่ อาจพิจารณาได้จากสัดส่วนของปริมาณเงินให้สินเชื่อ ซึ่งปริมาณเงินให้สินเชื่อดังกล่าวจะแสดงให้เห็นถึงภาวะการลงทุนของภาคธุรกิจสาขาต่าง ๆ โดยจะเป็นจำนวนเงินให้กู้ของธนาคาร ซึ่งมีสาขาตั้งอยู่ในชุมชนเมืองหาดใหญ่เป็นส่วนมาก ซึ่งจะพบว่าในปี 2531 หาดใหญ่มีการลงทุนในสาขาการค้าส่งออกมากที่สุด จำนวน 2,922.6 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 31.1 ของปริมาณสินเชื่อทั้งหมด รองลงมา คือ การลงทุนด้านการค้าปลีก-ค้าส่ง จำนวน 2,251.3 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 23.9 สำหรับการลงทุนทางด้านอุตสาหกรรม และโรงแรม-ภัตตาคารนั้นมีจำนวน 1,942.7 และ 661.3 ล้านบาท ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 20.7 และ 7.0 ของปริมาณสินเชื่อทั้งหมด ตามลำดับ

จากภาวะการลงทุนดังกล่าว แสดงให้เห็นว่า หาดใหญ่เป็นเมืองที่มีความสำคัญทางด้านพาณิชยกรรมเป็นอย่างมาก นักธุรกิจในเมืองมุ่งที่จะลงทุนเพื่อปรับปรุงหรือขยายกิจการทางด้านการค้า-การบริการ เป็นหลัก ซึ่งจะเห็นได้จากสัดส่วนของการลงทุนที่มีจำนวนมากกว่าครึ่งหนึ่งของการลงทุนทั้งหมดอยู่ในสาขาการค้าและบริการ (ร้อยละ 62.0 ของปริมาณสินเชื่อทั้งหมด) ซึ่งเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับโครงสร้างการลงทุนของภาคใต้แล้ว จะพบว่า นอกจากการลงทุนด้านการค้าปลีก-ค้าส่งแล้ว การลงทุนด้านการเกษตร จะมีความสำคัญมากกว่าสาขาการลงทุนอื่น ๆ ทั้งหมด ซึ่งต่างจากหาดใหญ่ ที่มีการลงทุนด้านการเกษตรเป็นรองจากสาขาการบริการ เช่น โรงแรม-ภัตตาคาร แสดงให้เห็นว่า สาขาเกษตรกรรม มิใช่โครงสร้างทางเศรษฐกิจหลักของเมืองหาดใหญ่เหมือนกับเมืองอื่น ๆ ในภาคใต้ (ตารางที่ 2)

ดังนั้น จึงกล่าวได้ว่า หาดใหญ่มีลักษณะเป็นเมืองพาณิชยกรรม (Commercial Town) ที่เห็นได้อย่างชัดเจน ทั้งนี้เพราะมีโครงสร้างของการลงทุนเน้นหนักไปทางด้านการค้าและการบริการเป็นหลัก ซึ่งแสดงให้เห็นถึงโครงสร้างทางเศรษฐกิจของเมืองว่ามีความสอดคล้องกับลักษณะของการเป็นเมืองท่องเที่ยว ซึ่งจำเป็นต้องมีกิจกรรมทางเศรษฐกิจทั้ง 2 ด้าน ดังกล่าวเป็นสำคัญ ทั้งนี้อาจพิจารณาเพิ่มเติมได้จากอัตราการประกอบอาชีพของประชากรในเขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่ ซึ่งจะเป็นการยืนยันถึงโครงสร้างทางเศรษฐกิจได้เป็นอย่างดี

ตารางที่ 2 แสดงอันดับและปริมาณรองสินเชื่อในหาดใหญ่ เปรียบเทียบกับภาคใต้ ปี พ.ศ. 2531

หน่วย : ล้านบาท

อันดับ	หาดใหญ่ 2530			หาดใหญ่ 2531			ภาคใต้ 2531		
	ประเภท	จำนวน	ร้อยละ	ประเภท	จำนวน	ร้อยละ	ประเภท	จำนวน	ร้อยละ
1	การค้าส่งออก	2,377.3	32.2	การค้าส่งออก	2,922.6	31.1	ค้าปลีก-ค้าส่ง	12,156.2	29.7
2	ค้าปลีก-ค้าส่ง	2,145.3	29.0	ค้าปลีก-ค้าส่ง	2,251.3	23.9	เกษตร	6,948.9	16.9
3	อุตสาหกรรม	872.4	11.8	อุตสาหกรรม	1,942.7	20.7	อุตสาหกรรม	5,079.3	12.4
4	โรงแรม-ภัตตาคาร	673.2	9.1	โรงแรม-ภัตตาคาร	661.3	7.0	โรงแรม-ภัตตาคาร	4,097.0	9.9
5	เกษตร	370.0	5.0	บริโภค	586.4	6.2	บริโภค	3,851.0	9.4
6	อื่น ๆ	947.7	12.9	อื่น ๆ	1,040.9	11.1	อื่น ๆ	8,851.7	21.7
รวม	-	7,385.9	100.0	-	9,405.2	100.0	-	40,984.1	100.0

ที่มา : ธนาคารแห่งประเทศไทย สาขาภาคใต้

ข. <u>อัตราการประกอบอาชีพของประชากร</u>

จากลักษณะโครงสร้างทางเศรษฐกิจของเมืองหาดใหญ่ ที่มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจเน้นหนักไปทางด้านการค้าขายและการบริการสูงสุดนั้น ส่งผลทำให้สภาพการประกอบอาชีพของประชากรที่อยู่ในเมืองเป็นไปในด้านอำนวยความสะดวก สำหรับกิจกรรมทั้ง 2 ประเภทดังกล่าว ดังนั้นอัตราส่วนการประกอบอาชีพของประชากรในเมืองหาดใหญ่ จึงอยู่ในธุรกิจด้านพาณิชยกรรมและบริการเป็นหลัก และมีจำนวนมากกว่าอาชีพประเภทอื่น ๆ ทั้งหมด จะเห็นได้จากการสำรวจของกองวิจัย สำนักผังเมือง ในปี พ.ศ.2531 ซึ่งพบว่า ประชากรในเมืองหาดใหญ่ โดยส่วนใหญ่จะประกอบอาชีพทางด้านพาณิชยกรรมและบริการมากที่สุด กล่าวคือ มีผู้ประกอบอาชีพทั้ง 2 ประเภทดังกล่าว เป็นจำนวนมากถึง 28,628 คน หรือ คิดเป็นร้อยละ 51.4 ของจำนวนประชากรในทุกหมวดอาชีพ โดยจำแนกเป็นประชากรที่ประกอบอาชีพด้านการค้า 19,983 คน (ร้อยละ 35.9) และประชากรที่ประกอบอาชีพทางด้านการบริการ 8,645 คน (ร้อยละ 15.5)

สำหรับหมวดอาชีพสาขาการการผลิตและแรงงานนั้น มีประชากรที่ประกอบอาชีพดังกล่าว จำนวน 10,435 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 18.7 ส่วนหมวดอาชีพอื่น ๆ ได้แก่ หมวดปฏิบัติงานวิชาชีพ การขนส่ง ปฏิบัติงานเสมียน เกษตร-ประมง และหมวดปฏิบัติงานบริหาร มีประมาณร้อยละ 13.1 8.5 5.2 1.8 และร้อยละ 1.3 ตามลำดับ

จากอัตราส่วนของผู้ประกอบอาชีพในเมืองหาดใหญ่ดังกล่าว จะเห็นได้ว่าจำนวนมากกว่าครึ่งหนึ่งของประชากรทั้งหมดในทุกหมวดอาชีพ ประกอบอาชีพทางด้าน

การพาณิชยกรรมและบริการ ด้วยเหตุนี้ลักษณะทางเศรษฐกิจของเมือง จึงดำเนินธุรกิจที่เน้นหนักไปทางด้านการค้าและการบริการเป็นสำคัญ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงลักษณะความเป็นเมืองพาณิชยกรรมของหาดใหญ่ได้อย่างชัดเจน (ตารางที่ 3)

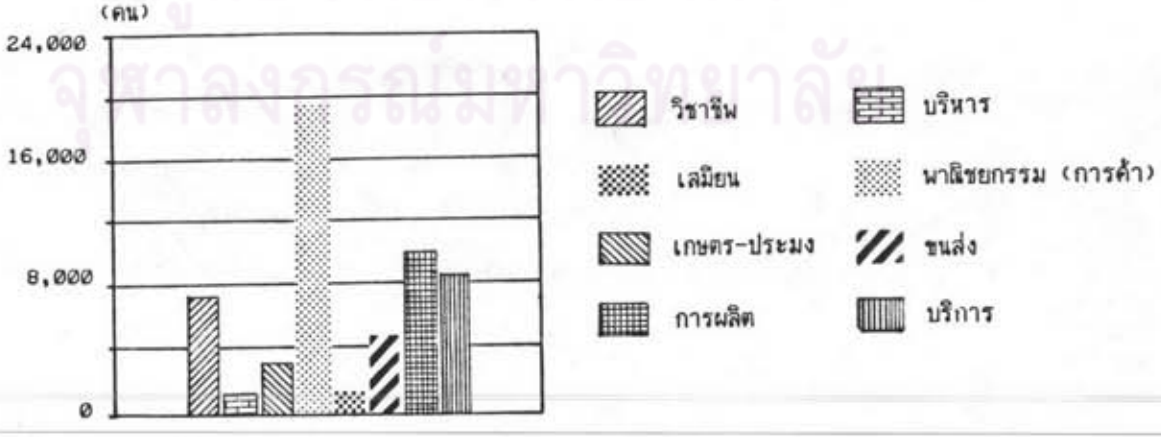
ตารางที่ 3 แสดงอัตราการประกอบอาชีพของประชากรในเมืองหาดใหญ่ ปี พ.ศ. 2531

หน่วย : คน

	หมาดอาชีพ	จำนวนแรงงาน ชาย	หญิง	จำนวนรวม	ร้อยละ
1	พาณิชยกรรม	9,722	10,261	19,983	35.9
2	บริการ	4,123	4,522	8,645	15.5
3	การผลิต-แรงงาน	8,136	2,299	10,435	18.7
4	ปฏิบัติงานวิชาชีพ	4,309	2,982	7,291	13.1
5	การขนส่ง	4,665	60	4,725	8.5
6	ปฏิบัติงานเสมียน	1,650	1,269	2,919	5.2
7	เกษตรและประมง	723	260	983	1.8
8	ปฏิบัติงานบริหาร	546	182	728	1.3
	รวม	33,874	21,835	55,709	100.0

ที่มา : กองวิจัย สำนักผังเมือง

แผนภูมิที่ 3 แสดงอัตราการประกอบอาชีพของประชากรในเมืองหาดใหญ่ ปี พ.ศ.2531



ที่มา : ตารางที่ 3

3.2.2 ความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ

จากการศึกษาความเป็นไปได้สำหรับโครงการพัฒนาเมืองหลัก ฉบับที่ 5 ของสำนักงานโครงการพัฒนาแห่งสหประชาชาติ (UNDP) ปรากฏผลการพยากรณ์ความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจสำหรับบริเวณเมืองหาดใหญ่ว่า ในช่วงระหว่างปี 2529-2544 หาดใหญ่จะมีอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของผลิตภัณฑ์มวลรวม เท่ากับร้อยละ 9.5 ต่อปี และจะมีอัตราการขยายตัวของรายได้ผลผลิตรวม/คน/ปี เท่ากับร้อยละ 5.4 [9] นอกจากนี้ยังได้กล่าวถึงแนวความคิดของรูปแบบการพัฒนา จนถึงปี 2544 ไว้ดังนี้ว่า[10]

1) หาดใหญ่ และ สงขลา จะเป็นเสมือนเมืองฝาแฝดที่เสริมซึ่งกันและกันในด้านเศรษฐกิจ และจะได้รับการพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางการเจริญเติบโตของภาคใต้ โดยมีอุตสาหกรรมและการท่องเที่ยวเป็นปัจจัยนำในการพัฒนา

2) หาดใหญ่จะยังคงทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางของภาค ในด้านการคมนาคมขนส่งและการพาณิชย์

3) กิจกรรมทางอุตสาหกรรมต่าง ๆ ในจังหวัดสงขลา จะยังคงเกาะกลุ่มรวมตัวกันอยู่รอบ ๆ เมืองหาดใหญ่ และระหว่างเทศบาลเมืองหาดใหญ่กับเทศบาลเมืองสงขลา ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงความพร้อมทางด้านที่ดิน และสิ่งสาธารณูปโภคที่เหมาะสม โดยเฉพาะด้านการขนส่งในปัจจุบัน

3.2.3 สถานภาพด้านการเงินและการคลัง

ก. การเงิน

1. จำนวนสถาบันการเงิน

ด้วยสาเหตุที่หาดใหญ่ เป็นศูนย์กลางของธุรกิจทุกประเภท และเป็นเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจที่สำคัญของภาคใต้ จึงทำให้มีปริมาณเงินทุนหมุนเวียนอยู่เป็นจำนวนมากในแต่ละปี ดังนั้นจึงปรากฏมีสถาบันการเงินตั้งอยู่เป็นจำนวนมาก และมีมากที่สุดในจังหวัด รวมทั้งมากกว่าทุก ๆ เมืองในภาคใต้ ในปี 2529 หาดใหญ่มีสถาบันการเงินจำนวน 31 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 52.5 ของจังหวัด โดยมีสถาบันการเงินของสาขาธนาคารพาณิชย์มากที่สุด จำนวน 24 แห่ง (ตารางที่ 4)

---

[9] สำนักงานโครงการพัฒนาแห่งสหประชาชาติ, การศึกษาความเป็นไปได้สำหรับโครงการพัฒนาเมืองหลัก ฉบับที่ 5 เทศบาลเมืองหาดใหญ่, หน้า 5ค-4

[10] เรื่องเดียวกัน, หน้า 5ค-2

ตารางที่ 4 แสดงจำนวนสถาบันการเงินในหาดใหญ่/สงขลา ปี พ.ศ. 2529

(สำนักงาน)

อำเภอ	ธนาคารพาณิชย์	ธนาคารออมสิน	ธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์	บริษัทเงินทุนและหลักทรัพย์	รวม จำนวน	รวม ร้อยละ
หาดใหญ่	24	2	1	4	31	52.5
เมืองสงขลา	9	1	-	-	10	16.9
สะเดา	5	2	-	-	7	11.9
อื่น ๆ	4	7	-	-	11	18.6
รวม	42	12	1	4	59	100.0

หมายเหตุ : ไม่รวมธนาคารแห่งประเทศไทย สาขาภาคใต้

ที่มา : ธนาคารแห่งประเทศไทย สาขาภาคใต้

2. ปริมาณเงินฝากและเงินให้สินเชื่อ

ปริมาณเงินฝากและปริมาณเงินให้สินเชื่อ เป็นดัชนีชี้วัดสภาพทางเศรษฐกิจที่สำคัญของเมืองได้ประเภทหนึ่ง ซึ่งปริมาณเงินฝากจะสะท้อนให้เห็นถึงการดำเนินทางธุรกิจของชุมชน และแสดงให้เห็นถึงความสามารถของธุรกิจในการผลิตและการบริการของชุมชนนั้น ๆ ส่วนอัตราการขยายตัวของปริมาณสินเชื่อจะแสดงให้เห็นถึงภาวะการลงทุนที่เพิ่มขึ้น ซึ่งจะสะท้อนให้เห็นถึงความตื่นตัวและความมั่นคงทางเศรษฐกิจของชุมชนเมืองนั้น ๆ ได้

ในปี พ.ศ.2531 จังหวัดสงขลา มีปริมาณเงินฝากรวมทั้งสิ้น 13,659.0 ล้านบาท ซึ่งในจำนวนนี้หาดใหญ่ มีปริมาณเงินฝากอยู่เป็นจำนวนถึง 9,098.2 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 66.6 โดยมีปริมาณเงินฝากอยู่ในอำเภอเมือง และอำเภออื่น ๆ ของจังหวัด อยู่เพียงร้อยละ 33.4 และสำหรับปริมาณเงินให้สินเชื่อนั้น หาดใหญ่มีปริมาณเงินดังกล่าวรวมทั้งสิ้น 9,405.4 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 76.4 ของทั้งจังหวัด ในขณะที่อำเภอเมืองและอำเภออื่น ๆ มีปริมาณเงินสินเชื่ออยู่เพียงร้อยละ 23.6 จากข้อมูลดังกล่าวสามารถแสดงให้เห็นถึงบทบาทและความสำคัญของเมืองหาดใหญ่ที่มีต่อสภาพเศรษฐกิจส่วนรวมของจังหวัดได้เป็นอย่างดี (ตารางที่ 5)

ตารางที่ 5 แสดงปริมาณเงินฝากและเงินให้สินเชื่อในจังหวัดสงขลา ปี พ.ศ.2531

หน่วย : ล้านบาท

อำเภอ	จำนวนสาขา	ปริมาณเงินฝาก จ่ายเมื่อทวงถาม	ออมทรัพย์	ถึงระยะเวลา	รวม	ร้อยละ	ปริมาณเงินให้สินเชื่อ เบิกเกินบัญชี	เงินให้กู้	ตั๋วเงินและอื่นๆ	รวม	ร้อยละ
อ.หาดใหญ่	25	310.0	2,845.3	5,942.8	9,098.2	66.6	2,917.5	2,248.4	4,239.4	9,405.4	76.4
อ.เมือง	10	110.4	882.2	2,207.5	3,200.2	23.4	1,099.4	972.8	179.5	2,251.8	18.3
อ.อื่น ๆ	11	35.8	571.2	753.7	1,360.6	10.0	218.9	392.0	38.8	649.6	5.3
รวมทั้งจังหวัด	46	456.2	4,298.7	8,904.0	13,659.0	100.0	4,235.8	3,613.2	4,457.7	12,306.8	100.0

ที่มา : ธนาคารแห่งประเทศไทย สาขาภาคใต้

สำหรับอัตราการขยายตัวของปริมาณเงินฝาก เมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณเงินให้สินเชื่อของหาดใหญ่ ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ.2527-2531) ธนาคารพาณิชย์ในหาดใหญ่สามารถระดมเงินทุนได้ในอัตราที่เพิ่มขึ้นเกือบทุกปี เช่นเดียวกับปริมาณสินเชื่อซึ่งธนาคารมีการปล่อยสินเชื่อ ก่อให้เกิดการลงทุนทางเศรษฐกิจขยายตัวเพิ่มขึ้นเกือบทุกปี (ยกเว้น ปี 2529 ซึ่งปริมาณเงินทั้ง 2 ประเภทดังกล่าว มีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่ลดลง เนื่องจากระดับราคาของผลผลิตหลักทางการเกษตรที่สำคัญได้ลดต่ำลง ประกอบกับรัฐบาลมีมาตรการจำกัดการขยายสินเชื่อให้แก่ภาคเอกชน จึงทำให้อัตราการขยายตัวของสินเชื่ออยู่ในเกณฑ์ที่ต่ำ) และเมื่อพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลงของปริมาณเงินฝากและสินเชื่อ ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา จะพบว่าปริมาณเงินฝากของธนาคารพาณิชย์ในหาดใหญ่ มีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 17.8 ต่อปี ในขณะที่การขยายตัวของสินเชื่อมีอัตราเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 12.5 ต่อปี ซึ่งแสดงให้เห็นว่า สภาพคล่องของระบบธนาคารพาณิชย์โดยส่วนรวมอยู่ในเกณฑ์ดี (ตารางที่ 6)

ตารางที่ 6 แสดงการระดมเงินทุนและการให้สินเชื่อของธนาคารพาณิชย์ในอำเภอหาดใหญ่ ปี พ.ศ. 2527-2531

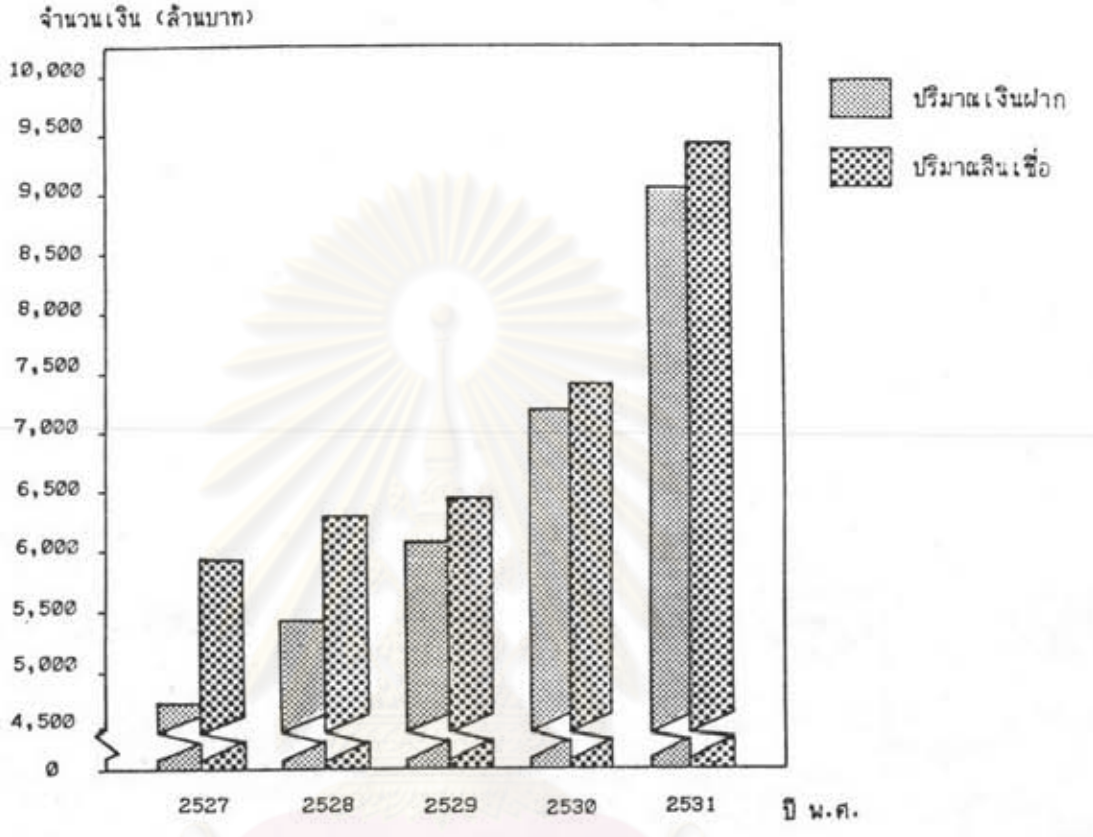
หน่วย : ล้านบาท

ปี	จำนวนสาขา	ปริมาณเงินฝาก	อัตราการเปลี่ยนแปลง	ปริมาณสินเชื่อ	อัตราการเปลี่ยนแปลง
2527	21	4,732.0	-	5,946.8	-
2528	22	5,439.2	+14.9	6,270.4	+5.4
2529	24	6,160.6	+13.3	6,491.6	+3.5
2530	25	7,244.6	+17.6	7,386.2	+13.8
2531	25	9,098.2	+25.6	9,405.4	+27.3
อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ย		-	+17.8	-	+12.5

ที่มา : ธนาคารแห่งประเทศไทย สาขาภาคใต้

นอกจากนี้ จากการเปรียบเทียบปริมาณเงินฝากของหาดใหญ่กับจังหวัดที่สำคัญในภาคใต้ 4 จังหวัด (นครศรีธรรมราช สุราษฎร์ธานี สงขลา และ ภูเก็ต) ระหว่างปี พ.ศ. 2527-2531 พบว่า หาดใหญ่มีปริมาณเงินฝากสูงกว่าจังหวัดนครศรีธรรมราช ภูเก็ต และสุราษฎร์ธานีอย่างมาก และเป็นที่น่าสังเกตว่า ถ้าหากไม่รวมยอดปริมาณเงินฝากของหาดใหญ่ ซึ่งมีปริมาณเกินกว่าครึ่งหนึ่งของจังหวัดแล้ว (ร้อยละ 66) จังหวัดสงขลา จะมียอดเงินฝากที่ไม่แตกต่างไปจากจังหวัดทั้ง 3 ดังกล่าวเลย ซึ่งแสดงให้เห็นว่า หาดใหญ่เป็นชุมชนหลักทางเศรษฐกิจสำคัญที่มีส่วนสำคัญต่อการเพิ่มปริมาณเงินฝากของจังหวัด ซึ่งส่งผลทำให้จังหวัดสงขลามียอดเงินฝากสูงมากกว่าทุกจังหวัดในภาคใต้ และมีจำนวนสูงเกินกว่า 10,000 ล้านบาทขึ้นไปอยู่เพียงจังหวัดเดียวของภาค และนอกจากนี้ยังพบว่าในปี 2531 นอกจากหาดใหญ่จะมีปริมาณเงินฝากสูงที่สุดในภาคใต้แล้ว ยังมีปริมาณมากกว่าอำเภอเมืองจังหวัดสุราษฎร์ธานี ซึ่งมียอดปริมาณเงินฝากรวม อันดับที่ 2 ของภาค อยู่เป็นจำนวนถึง 5,473.5 ล้านบาท หรือประมาณ 2.5 เท่า และมีปริมาณมากกว่าอำเภอตะกั่วป่า ซึ่งอยู่ในอันดับที่ 10 ถึง 9 เท่า

แผนภูมิที่ 4 แสดงปริมาณเงินฝากและปริมาณสินเชื่อของธนาคารพาณิชย์ในอำเภอหาดใหญ่ ปี พ.ศ. 2527-2531



ที่มา : ตารางที่ 5

สำหรับปริมาณเงินให้สินเชื่อนั้น ในช่วง 5 ปีดังกล่าว หาดใหญ่มีปริมาณเงินให้สินเชื่อเพิ่มขึ้นมาโดยตลอด และมีปริมาณรวมสูงมากกว่าทุกจังหวัดในภาคใต้ทั้งหมด ซึ่งเป็นผลทำให้การสะพัดของเงินและความตื่นตัวทางเศรษฐกิจของเมืองหาดใหญ่มีสูงมากกว่าเมืองอื่น ๆ ในภาคใต้เป็นอย่างมาก และเมื่อเปรียบเทียบอัตราการให้สินเชื่อต่อปริมาณเงินฝากของหาดใหญ่กับจังหวัดอื่น ๆ แล้ว พบว่า หาดใหญ่มีอัตราดังกล่าวสูงมากกว่าทุกจังหวัดในภาคใต้เช่นกัน โดยมีอัตราเฉลี่ยระหว่างปี พ.ศ.2527-2531 เท่ากับ 110.4 มากกว่าอัตราเฉลี่ยรวมของทั้งภาคถึงร้อยละ 40

จากสถิติปริมาณเงินฝากและปริมาณเงินให้สินเชื่อดังกล่าว แสดงให้เห็นถึงความเจริญและความมีเสถียรภาพทางเศรษฐกิจของหาดใหญ่ได้อย่างชัดเจน ซึ่งเป็นผลทำให้หาดใหญ่เป็นเมืองศูนย์กลางทางการเงินและทางเศรษฐกิจของภาคในปัจจุบัน

<u>หมายเหตุ</u> : วิเคราะห์เพิ่มเติมจากตารางที่ 3-6 ในภาคผนวก

ข. การคลัง

สถานภาพด้านการคลังหรือรายได้ของท้องถิ่นสามารถพิจารณาได้จากการจัดเก็บภาษีอากรของสำนักงานเทศบาลเมืองหาดใหญ่ ซึ่งในคาบ 5 ปี ระหว่าง พ.ศ. 2527-2531 เทศบาลเมืองหาดใหญ่มีรายได้จากหมวดภาษีอากรมากเป็นอันดับหนึ่ง ซึ่งเมื่อพิจารณาแยกย่อยในหมวดภาษีอากรแล้ว พบว่า รายได้ที่มีจำนวนสูงที่สุดคือรายได้จากภาษีการค้า ซึ่งมีจำนวนมากกว่ารายได้ในหมวดอื่น ๆ ทั้งหมด จะเห็นได้จากการประมาณรายได้หมวดภาษีการค้า ในปี พ.ศ. 2531 ซึ่งมีจำนวนถึง 85.2 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 45.5 ของรายได้ที่จัดเก็บทั้งหมด สาเหตุที่หาดใหญ่มีรายได้จากภาษีการค้ามากก็เนื่องมาจาก เมืองหาดใหญ่เป็นเมืองท่องเที่ยวและเป็นศูนย์กลางการค้าและการบริการ ประกอบกับในปัจจุบันได้มีการลงทุนก่อสร้าง และปรับปรุงกิจการต่าง ๆ ที่เอื้ออำนวยต่อการท่องเที่ยว เช่น โรงแรม ห้างสรรพสินค้า และสถานบันเทิงเริงรมย์ประเภทต่าง ๆ เป็นจำนวนมาก ดังนั้นจึงทำให้เทศบาลเมืองหาดใหญ่ มีรายได้ในการจัดเก็บภาษีอากรจากกิจการเหล่านี้ค่อนข้างสูงและมีจำนวนเพิ่มขึ้นทุกปี

สำหรับปริมาณรายได้รวมทั้งหมดของเทศบาลเมืองหาดใหญ่ ในปี 2531 มีจำนวนเท่ากับ 235.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2527 จำนวน 98.7 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 72.1 ส่วนอัตราการเพิ่มโดยเฉลี่ยของรายได้ทุกประเภท จากปี พ.ศ. 2527-2531 มีอัตราการเพิ่มเฉลี่ย ร้อยละ 17.6 ต่อปี โดยมีอัตราการเพิ่มสูงสุด ในปีงบประมาณ 2531 ซึ่งมีจำนวนเพิ่มขึ้นจากปี 2530 ถึงร้อยละ 65.5 และมีการเปลี่ยนแปลงของรายได้ต่ำสุด ในปีงบประมาณ 2528 ซึ่งลดลงจากปี 2527 ร้อยละ 8.8 อย่างไรก็ตามแนวโน้มอัตราการเพิ่มของรายรับก็เป็นไปในทางที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้เนื่องจากเทศบาลเมืองหาดใหญ่มีสัดส่วนของรายได้จากหมวดภาษีอากรเป็นจำนวนมากกว่าครึ่งหนึ่ง สูงกว่ารายจ่ายจริงทุกปี (ตารางที่ 7) จึงกล่าวได้ว่าสถานะทางการคลังของเทศบาลเมืองหาดใหญ่มีเสถียรภาพและมีขีดความสามารถในการจัดเก็บ ซึ่งทำให้เทศบาลสามารถเลี้ยงตัวเองได้เป็นอย่างดี

หมายเหตุ : หัวข้อ ข. ดังกล่าววิเคราะห์เพิ่มเติมจากตารางที่ 7 และ 8 ในภาคผนวก

ตารางที่ 7 แสดงการเปรียบเทียบรายได้และรายจ่ายของเทศบาลเมืองหาดใหญ่ ปีงบประมาณ 2527-2531

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	2527 จำนวน	2527 ร้อยละต่อรายรับ	2528 จำนวน	2528 ร้อยละต่อรายรับ	2528 +/-	2529 จำนวน	2529 ร้อยละต่อรายรับ	2529 +/-	2530 จำนวน	2530 ร้อยละต่อรายรับ	2530 +/-	2531 จำนวน	2531 ร้อยละต่อรายรับ	2531 +/-
รายได้ทั้งหมด	136.8	100	124.8	100	-8.8	140.5	100	+12.6	142.3	100	+1.3	235.5	100	+65.5
รายจ่ายทั้งหมด	111.4	81.4	121.7	97.5	+9.2	140.1	99.7	+15.1	134.2	94.3	-4.2	220.9	93.8	+64.6
รายได้สูงกว่ารายจ่าย	25.4	18.6	3.1	2.5	(-22.3)	0.4	0.3	(-2.7)	8.1	5.7	(+7.7)	14.6	6.2	(+8.5)

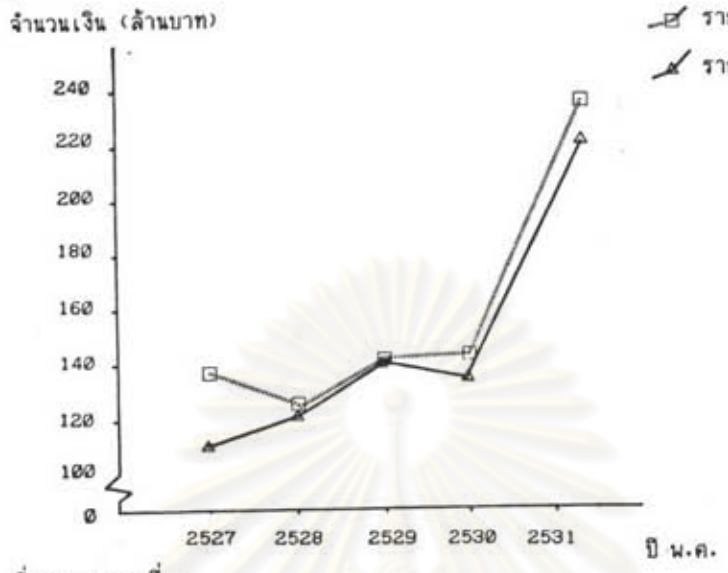
หมายเหตุ : +/- หมายถึง อัตราการเปลี่ยนแปลง

( ) ตัวเลขในวงเล็บ หมายถึง จำนวนเงินที่เพิ่มขึ้นหรือลดลง

ที่มา : สำนักงานเทศบาลเมืองหาดใหญ่

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนภูมิที่ 5 แสดงการเปรียบเทียบรายได้และรายจ่ายของเทศบาลเมืองหาดใหญ่ ระหว่างปี พ.ศ. 2527-2531



ที่มา : ตารางที่ 7

3.3 ลักษณะทางด้านสังคม

3.3.1 ลักษณะของประชากร

ก. จำนวนประชากร

ประชากรเป็นองค์ประกอบที่สำคัญของชุมชน จำนวนของประชากรสามารถสะท้อนให้เห็นถึงการเจริญเติบโตของชุมชนได้ นอกจากนี้ประชากรยังเป็นตัวกำหนดความต้องการเกี่ยวกับการใช้ที่ดินในกิจกรรมประเภทต่าง ๆ เช่น ย่านที่พักอาศัย ย่านพาณิชยกรรม สถานศึกษา ตลอดจนสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ เป็นต้น

ปี พ.ศ.2531 ในเขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่ มีจำนวนประชากรทั้งสิ้น 138,046 คน แบ่งเป็นเพศชาย 68,908 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 49.9 เพศหญิง 69,138 คน คิดเป็นร้อยละ 50.1 [1] หมวดอายุของประชากรที่มีจำนวนมากที่สุด คือ ประชากรในกลุ่มอายุ 15-19 ปี คิดเป็นร้อยละ 12.1 รองลงมาคือ หมวดอายุ 20-24 ปี และ 25-29 ปี คิดเป็นร้อยละ 11.8 และ 11.3 ของประชากรทั้งหมด ตามลำดับ

สำหรับความหนาแน่น และการกระจายตัวของประชากรในเขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่นั้น ในปี 2531 หาดใหญ่ มีความหนาแน่นของประชากร โดยเฉลี่ยเท่ากับ 6,523 คน/ตารางกิโลเมตร บริเวณที่มีความหนาแน่นของประชากรสูงสุด อยู่ตรงบริเวณศูนย์กลางธุรกิจการค้าย่านใจกลางเมือง บริเวณถนนนิพัทธ์อุทิศ 1, 2 และ 3 ตัดกับถนนธรรมนูญวิถี ถนนประชาธิปัตย์ และถนนศุภสารรังสรรค์ ซึ่งบริเวณดังกล่าวเป็นบริเวณที่มีประชากรอาศัยอยู่

[1] สำนักงานกลางทะเบียนราษฎร์ กรมการปกครอง

หนาแน่น สูงกว่าค่าเฉลี่ยเป็นอย่างมาก จากการสำรวจของ กองวิจัย สำนักผังเมือง[12] พบว่า เขตที่มีความหนาแน่นของประชากรสูงที่สุดคือเขต ท.21 (บริเวณย่านการค้าใจกลางเมือง) มีความหนาแน่นของประชากรเท่ากับ 31,556 คน/ตารางกิโลเมตร และเมื่อพิจารณารวมพื้นที่บริเวณเฉพาะย่านธุรกิจการค้าในเมืองหาดใหญ่แล้ว พบว่า ในจำนวนพื้นที่ 1.26 ตาราง-กิโลเมตร (เขต ท.15, 17, 20, 21, 22 และ 23) ความหนาแน่นของประชากร โดยเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 20,930 คน/ตารางกิโลเมตร สำหรับเขตที่มีความหนาแน่นของประชากรสูงมากกว่า 10,000 คน/ตารางกิโลเมตรขึ้นไป มีจำนวนทั้งสิ้น 13 เขต โดยส่วนใหญ่จะอยู่บริเวณย่านกลางเมือง หรือบริเวณใกล้เคียง ส่วนเขตที่มีความหนาแน่นของประชากรต่ำกว่าค่าเฉลี่ยมีอยู่จำนวน 15 เขต ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นเขตที่อยู่บริเวณชานเมือง และพื้นที่รอบนอก (แผนที่ 8)

ข. <u>การเปลี่ยนแปลงของประชากร</u>

จากการศึกษาสถิติประชากรในชุมชนเมืองหาดใหญ่ ระหว่าง ปี พ.ศ. 2521-2531 รวม 10 ปี พบว่า ในเขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่ มีอัตราการเพิ่มของประชากรในช่วงปี พ.ศ.2521-2526 เท่ากับ 5.0% ต่อปี และมีอัตราการเพิ่มลดลงเหลือ 4.8% ต่อปี ในช่วงระหว่างปี พ.ศ.2527-2531

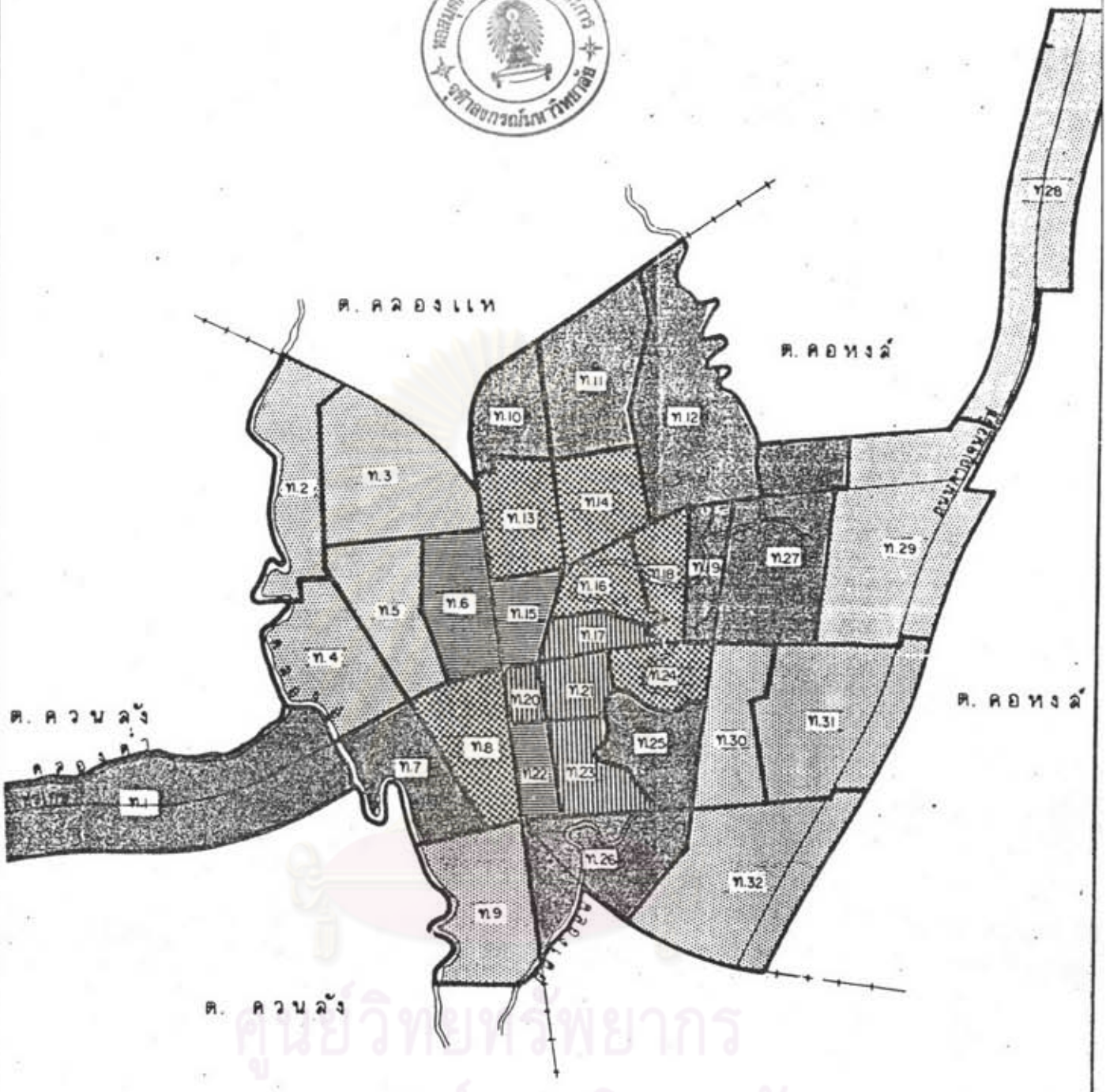
สำหรับในคาบ 5 ปี ระหว่าง พ.ศ.2527-2531 ประชากรในเขต-เทศบาลเมืองหาดใหญ่ มีอัตราการเกิดโดยเฉลี่ยเท่ากับ 50.6 คน ต่อประชากร 1,000 คน ส่วนอัตราการตายโดยเฉลี่ยในช่วงระยะเวลาเดียวกัน มีค่าเท่ากับ 2.8 คนต่อประชากร 1,000 คน นอกจากนี้ในช่วงระยะเวลาดังกล่าว ชุมชนเมืองหาดใหญ่ ยังมีอัตราการอพยพออกของประชากรมากกว่าการอพยพเข้า คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 1.3 ต่อปี

จากการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเป็นผลทำให้ชุมชนเมืองหาดใหญ่ มีอัตราการเพิ่มตามธรรมชาติของประชากร โดยเฉลี่ยเท่ากับ 47.8 คนต่อประชากร 1,000 คน หรือคิดเป็นอัตราการเพิ่มโดยเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 4.8 ต่อปี ซึ่งจากอัตราการเพิ่มของประชากรที่ค่อนข้างสูงดังกล่าว ทำให้หาดใหญ่มีประชากรเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ซึ่งเป็นผลทำให้หาดใหญ่กลายเป็นเมืองที่มีจำนวนประชากรสูงที่สุดมากกว่าเมืองอื่น ๆ ของภาคใต้ในปัจจุบัน

<u>หมายเหตุ</u> : หัวข้อ 3.3.1 ดังกล่าววิเคราะห์จากตารางที่ 9-12 ในภาคผนวก

---

[12]กองวิจัย สำนักผังเมือง, <u>รายงานวิจัยเพื่อการวางและจัดทำผังเมืองรวมเมืองหาดใหญ่</u>, หน้า 101



ผลกระทบของอุทกภัยที่มีต่อพื้นที่พาณิชยกรรมและการท่องเที่ยว เมืองหาดใหญ่

แสดง ความหนาแน่นของประชากรในเมืองหาดใหญ่ ปี พ.ศ.2531

ลัญญลักษณ์

หน่วย : คน/ตร.กม.

- น้อยกว่า 5,000
- 5,001-10,000
- 10,001-15,000
- 15,001-21,000
- มากกว่า 21,000

ที่มา กองวิจัย สำนักผังเมือง

นาย ธีรพงศ์ ครุฑศิลกานนท์
สาขาวิชาการวางผังเมือง
ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
พ.ศ. 2532

มาตราส่วน

N

แผนที่ 8

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

3.3.2 ระบบสาธารณูปโภค

ก. การคมนาคมขนส่ง

1. การขนส่งทางบก

การคมนาคมขนส่งทางบกของชุมชนเมืองหาดใหญ่ สามารถแยกพิจารณาออกได้เป็น 2 ประเภท คือ การขนส่งทางรถยนต์ และการขนส่งทางรถไฟ ดังต่อไปนี้

1) การขนส่งทางรถยนต์

เมืองหาดใหญ่นับได้ว่าเป็นพื้นที่ที่ได้รับความสะดวกในการเข้าถึงของเส้นทางคมนาคมทางรถยนต์อย่างมาก ทั้งนี้เพราะมีระยะห่างจากอำเภอต่าง ๆ ภายในจังหวัดไม่ไกลมากนัก ซึ่งทำให้ใช้ระยะเวลาในการเดินทางติดต่อระหว่างกันไม่นาน และถ้าหากใช้เขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่เป็นหลักแล้ว จะสามารถแบ่งระบบเส้นทางคมนาคมทางรถยนต์ ออกได้เป็น 2 ประเภท คือ เส้นทางคมนาคมนอกเขตเทศบาลและเส้นทางคมนาคมภายในเขตเทศบาล

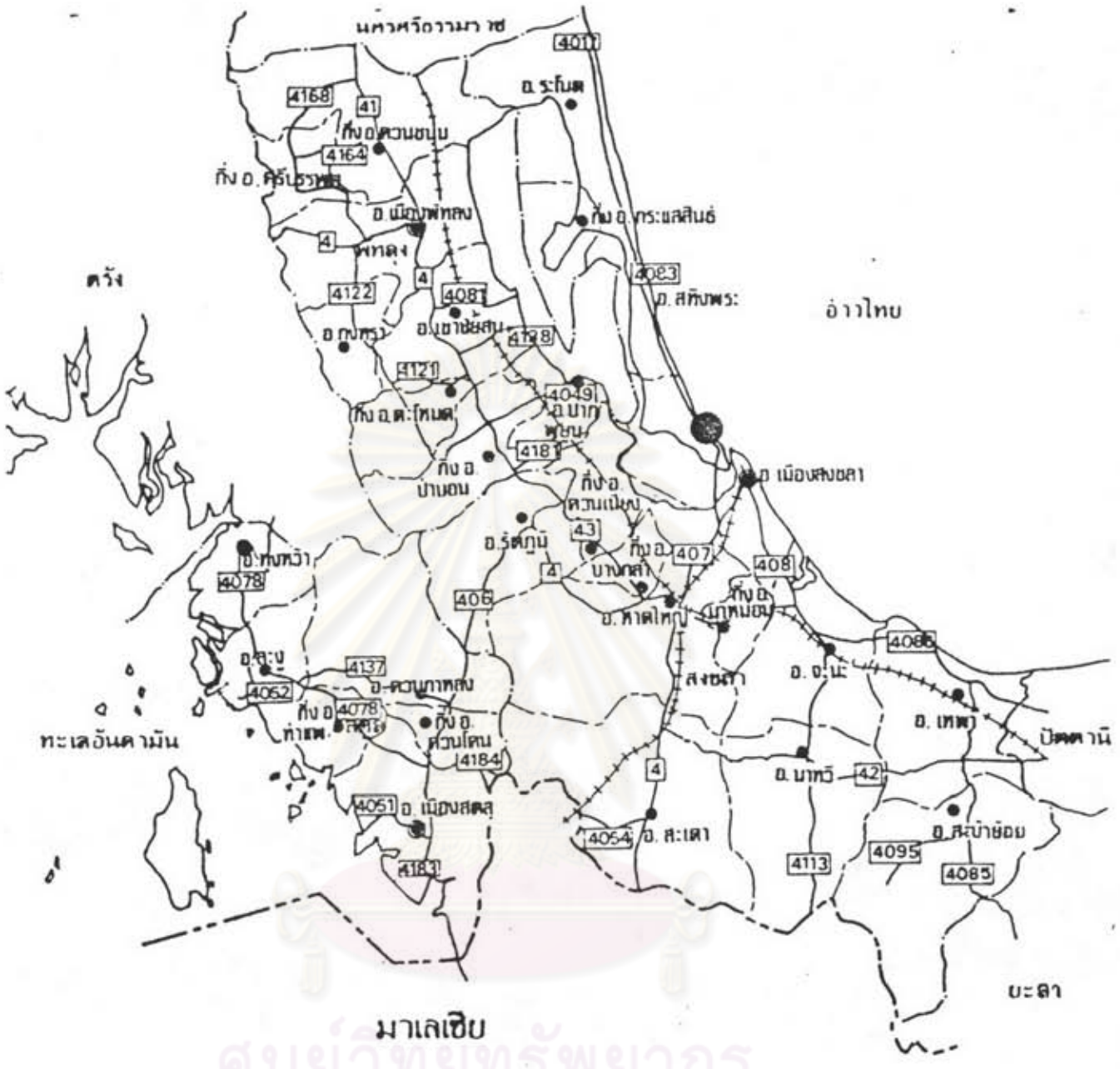
(ก) ระบบเส้นทางคมนาคมนอกเขตเทศบาลเมือง (แผนที่ 9)

1. ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงจังหวัด เมื่อกำหนดให้เมืองหาดใหญ่เป็นศูนย์กลางของการติดต่อแล้ว จะมีทางหลวงสายสำคัญ ๆ ที่เชื่อมต่อระหว่างเมืองหาดใหญ่ กับอำเภอต่าง ๆ ดังนี้ คือ

1. หาดใหญ่-สงขลา (ทางหลวงหมายเลข 407)
2. หาดใหญ่-รัตภูมิ (ทางหลวงหมายเลข 4)
3. หาดใหญ่-จะนะ (ทางหลวงหมายเลข 43)
4. หาดใหญ่-สะเดา (ทางหลวงหมายเลข 4)
5. หาดใหญ่-นาทวี (ทางหลวงหมายเลข 4 และ 42)

2. ทางหลวงชนบท ทางหลวงชนบทในอำเภอหาดใหญ่ ส่วนมากเป็นทางลูกรัง ทำให้ใช้ไม่ได้ทุกฤดูกาล แต่ทั้งนี้ก็สามารถช่วยให้ชนบทมีการติดต่อระหว่างกันได้ดีพอสมควร ตัวอย่างทางหลวงชนบทที่สำคัญ เช่น สายคลองแห คูเต่า ระยะทาง 12 กิโลเมตร สายสนามบิน-วังพา ระยะทาง 15 กิโลเมตร เป็นต้น

3. ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร จากสถิติจำนวนผู้โดยสารที่มาใช้บริการ ณ. สถานีขนส่งหาดใหญ่ ในปี พ.ศ.2531 มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 861,545 คน โดยมีจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางโดยรถประจำทาง หมวด 3 มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 67.4 รองลงมา คือ ผู้โดยสารรถปรับอากาศ และผู้โดยสารในรถหมวด 2 คิดเป็นร้อยละ 26.6 และ 5.9 ตามลำดับ และเมื่อพิจารณาถึงช่วงเวลาที่มีผู้เดินทางโดยรถยนต์มากที่สุด พบว่า อยู่ในช่วงระหว่างเดือนตุลาคมถึงเดือนธันวาคม ซึ่งมีจำนวนผู้โดยสารโดยเฉลี่ยประมาณ 91,000 คน ส่วนในเดือนอื่น ๆ จะมีจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยประมาณ 60,000-70,000 คน/เดือน จากข้อมูล



ผลกระทบของอุทกภัยที่มีต่อพื้นที่พาณิชยกรรมและการท่องเที่ยว เมืองหาดใหญ่

แสดง โครงข่ายของระบบทางหลวงในอำเภอหาดใหญ่และพื้นที่ใกล้เคียง

ลัญญลักษณ์

———	เส้นทางรถยนต์	—·—	เขตจังหวัด
+++++	เส้นทางรถไฟ	— — —	เขตอำเภอ
●	ท่าเรือน้ำลึก	407	หมายเลขทางหลวง

ที่มา กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม

นาย ธีรพงศ์ ครุธติลกานันท์
สาขาวิชาการวางผังเมือง
ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
พ.ศ. 2532

มาตราส่วน 1: 1,200,000

0 10 20 30 40 กม.

แผนที่ 9

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ดังกล่าว แสดงให้เห็นถึงความสำคัญและความเป็นศูนย์กลางของการขนส่งทางรถยนต์ ระหว่างหาดใหญ่กับบริเวณพื้นที่รอบนอกได้เป็นอย่างดี โดยเฉพาะการขนส่งในภูมิภาคหรือกับจังหวัดต่าง ๆ ที่อยู่ใกล้เคียง

หมายเหตุ : วิเคราะห์จากตารางที่ 13 ในภาคผนวก

(ข) ระบบเส้นทางคมนาคมในเขตเทศบาลเมือง

(แผนที่ 10)

ในบรรดาถนนสายต่าง ๆ ของเมืองหาดใหญ่ ถนนหน้าสถานีรถไฟเป็นถนนสายแรกที่ถูกสร้างขึ้น ทั้งนี้เพราะชุมชนหาดใหญ่มีรถไฟเป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญในสมัยก่อน หลังจากที่มีถนนสายหน้าสถานีรถไฟแล้ว ก็มีถนนสายต่าง ๆ เพิ่มขึ้นมาตามความเจริญของเมืองที่มีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว ถนนสายสำคัญที่เป็นทั้งเส้นทางสัญจรภายในเมือง และเป็นเส้นทางที่เปิดออกไปสู่ชุมชนภายนอก ก็คือ ถนนเพชรเกษม และถนนศรีภูวนารถ ซึ่งถนนทั้ง 2 สายนี้ ตัดผ่านตัวเมือง ตามแนวตะวันออก-ตะวันตก สำหรับถนนเพชรเกษมในช่วงที่ผ่านตัวเมืองหาดใหญ่ นอกจากจะมีความสำคัญในการเป็นเส้นทางสัญจรหลักของเมืองแล้ว บริเวณทั้งสองฟากทางยังเป็นที่ตั้งของสถานที่สำคัญต่าง ๆ ภายในเมือง ทั้งที่เป็นของราชการและของเอกชนด้วย เช่น ที่ว่าการอำเภอ สำนักงานเทศบาล สถานีตำรวจ โรงเรียน ธนาคาร และร้านค้าประเภทต่าง ๆ เป็นต้น ส่วนถนนสายอื่น ๆ ที่มีปริมาณการจราจรสูง ได้แก่ ถนนที่ผ่านย่านที่มีชุมชนหนาแน่น ซึ่งได้แก่ บริเวณย่านการค้าเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งมีอยู่ 2 บริเวณ คือ ย่านการค้าบริเวณถนนนิพัทธ์อุทิศ และย่านการค้าบริเวณหอนาฬิกา

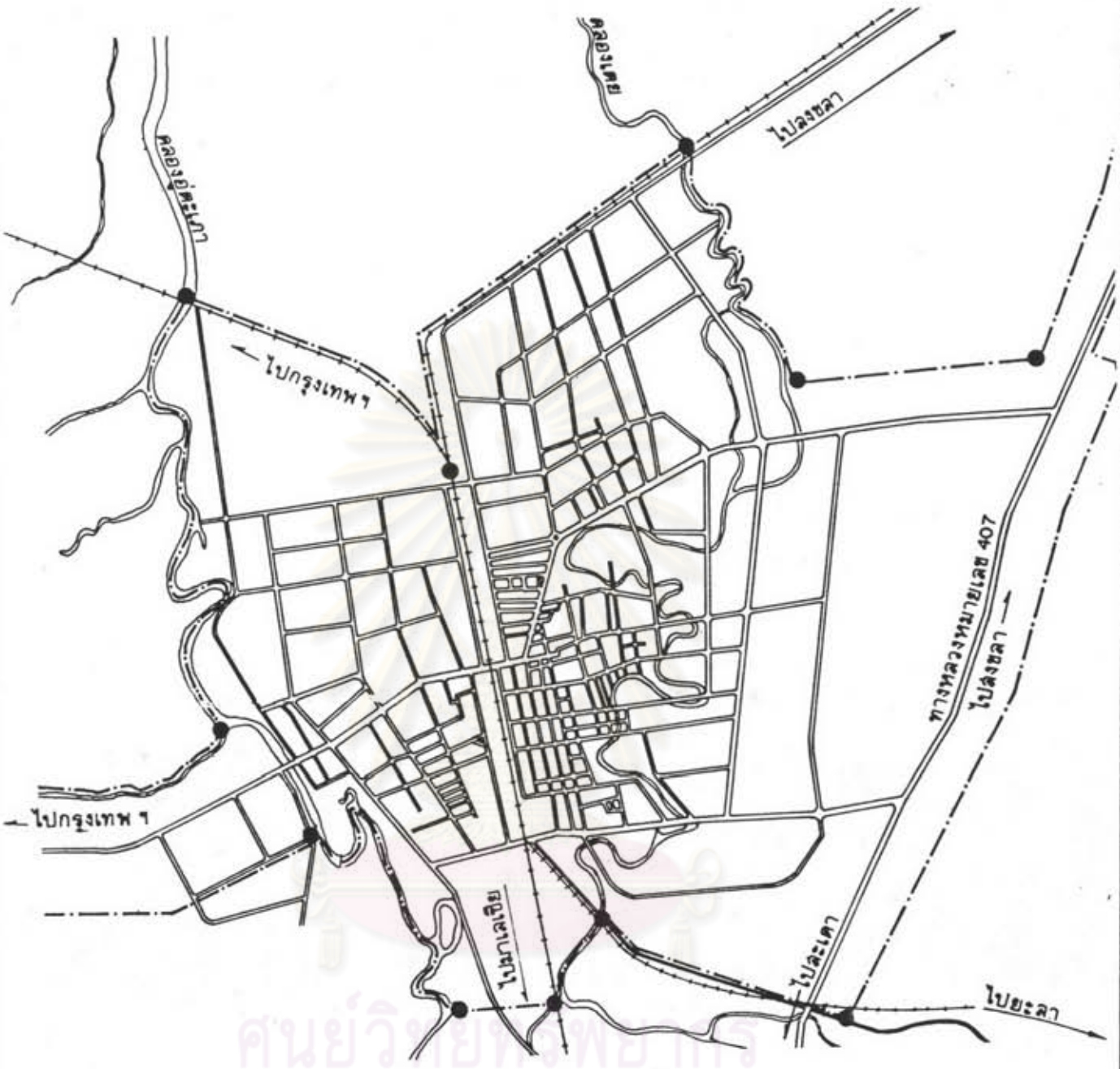
ปัจจุบันภายในเขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่ มีถนนจำนวน 554 สาย รวมความยาวทั้งสิ้น 123.6 กิโลเมตร แบ่งออกได้เป็น 4 ประเภท ดังตารางที่ 8

ตารางที่ 8 แสดงจำนวนถนนในเขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่

ประเภท	จำนวนสาย	ความยาว(เมตร)	พื้นที่(ตารางเมตร)
1. ถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก	33	9,198	136,225
2. ถนนลาดยางแอสฟัลท์	201	39,597	328,460
3. ถนนแอสฟัลท์ติกคอนกรีต	12	5,714	49,276
4. ถนนลูกรัง	308	69,149	1,064,634
รวม	554	123,658	1,578,595

ที่มา : แผนพัฒนาเทศบาลเมืองหาดใหญ่ ระยะปานกลาง 5 ปี (พ.ศ.2530-2534)
สำนักงานเทศบาลเมืองหาดใหญ่

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ผลกระทบของอุทกภัยที่มีต่อพื้นที่พาณิชยกรรมและการท่องเที่ยว เมืองหาดใหญ่

แสดง ระบบโครงข่ายของถนน ภายในเขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่

ลัญญลักษณ์

- ถนน
- ทางรถไฟ
- แนวเขตเทศบาล
- ลำคลอง

ที่มา สำนักงานเทศบาลเมืองหาดใหญ่

นาย ธีรพงศ์ ครุฑดิลกานันท์
สาขาวิชาการวางผังเมือง
ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
พ.ศ. 2532

มาตราส่วน 1:35,000

0 500 1000 ม.

N

แผนที่ 10

ถนนสายสำคัญ ๆ ในเขตเทศบาลเมือง ปัจจุบันมีผิวการจราจรส่วนใหญ่เป็นแอสฟัลท์ ส่วนที่เป็นคอนกรีต มีอยู่ 4 สาย คือ ถนนราษฎร์อุทิศ ถนนเพชรเกษม ถนนศรีภูวนารถ และถนนราษฎร์ยินดี ลักษณะของถนนทั่วไป ส่วนใหญ่บริเวณที่ผ่านย่านชุมชน จะมีทางเท้า และทางระบายน้ำอยู่ทั้งสองข้างทาง ท่อระบายน้ำแต่เดิมเป็นแบบเปิด แต่ต่อมาภายหลัง ส่วนใหญ่ได้รับการเปลี่ยนแปลงเป็นท่อแบบบิด ถนนในย่านใจกลางเมือง มีบรรดาพ่อค้าแม่ค้านำสินค้ามาวางขายบนทางเท้า เช่น บริเวณตลาดสดเทศบาล ตลาดซีกิมหยง และบริเวณถนนนิพัทธ์อุทิศ 3 เป็นต้น ปัจจุบันเทศบาลเมืองหาดใหญ่ ยังไม่มีสถานที่จอดรถเฉพาะ ดังนั้น สองฟากถนนจึงเป็นที่จอดรถของผู้ที่มาทำธุรกิจหรือซื้อสินค้า และจากลักษณะที่ถนนในย่านใจกลางเมืองส่วนใหญ่ เป็นถนนที่มีลักษณะแคบ แต่ขณะเดียวกันก็มีปริมาณการจราจรสูง ดังนั้นจึงได้มีข้อกำหนดให้ถนนสายสำคัญ ๆ บางสาย เดินรถทางเดียว ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความคล่องตัว ดังแสดงไว้ในแผนที่ 11

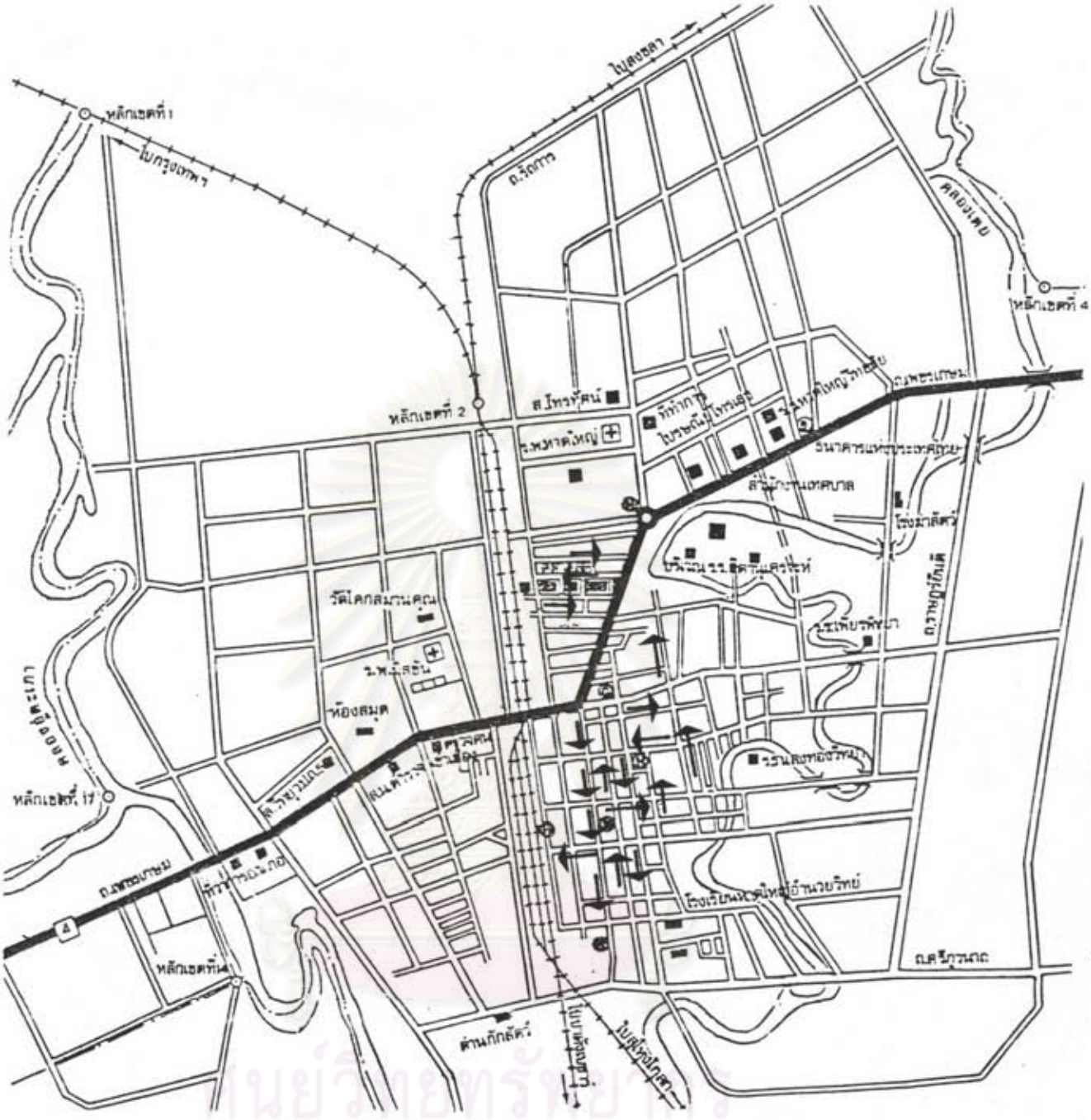
สำหรับ ปริมาณการจราจรของเมืองหาดใหญ่ ในปัจจุบัน ถนนสายต่าง ๆ มีการขนส่งที่สะดวกและคล่องตัวพอสมควร ยกเว้น บนถนนสายหลักของชุมชน คือ ถนนเพชรเกษม ซึ่งจะมีการจราจรติดขัดบางช่วงในชั่วโมงเร่งด่วน เช่น บริเวณสะพานลอยข้ามทางรถไฟ เป็นต้น ยานพาหนะที่สัญจรภายในชุมชนส่วนใหญ่มีแนวโน้มที่จะมาใช้ถนนเพชรเกษมมาก เนื่องจากเป็นถนนที่ผ่านย่านธุรกิจการค้า และบริเวณตลาดสดที่สำคัญของเมือง

จากการสำรวจปริมาณการจราจร (Traffic Volume) ภายในเมืองหาดใหญ่ ของกองวิศวกรรม สำนักผังเมือง[13] พบว่าในปี 2531 บริเวณที่มีปริมาณการจราจรสูงที่สุดของเมืองหาดใหญ่ คือ ถนนเพชรเกษม ช่วงสะพานลอยข้ามทางรถไฟ ซึ่งมีปริมาณเฉลี่ยสูงถึง 61,848 คัน/วัน ส่วนในช่วงอื่น ๆ ที่มีปริมาณการจราจรมากรองลงมาคือ บริเวณจากแยกถนนแสงศรีถึงวงเวียนน้ำพุ มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยประมาณ 32,000-36,000 คัน/วัน ส่วนถนนสายสำคัญอื่น ๆ ของเมือง เช่น ถนนศรีภูวนารถ บริเวณอุโมงค์ลอดทางรถไฟ มีปริมาณการจราจรเฉลี่ย 33,813 คัน/วัน ถนนเพชรเกษมบริเวณสะพานข้ามคลองอู่ตะเภา มีปริมาณเฉลี่ย 19,000-26,000 คัน/วัน เป็นต้น

สำหรับในย่านใจกลางเมืองบริเวณถนนนิพัทธ์อุทิศ 3 มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยเท่ากับ 32,000 คัน/วัน โดยเฉพาะในช่วงวันหยุด บริเวณถนนนิพัทธ์-อุทิศ สาย 3 จะมีปริมาณการจราจรสูงที่สุดของเมือง (ไม่นับรวมบริเวณสะพานลอยข้ามทางรถไฟ)

---

[13] กองวิศวกรรม สำนักผังเมือง, สถิติข้อมูลด้านวิศวกรรม ผังเมืองรวม เมืองหาดใหญ่ (กรุงเทพฯ : สำนักผังเมือง, 2531), หน้า 71



ผลกระทบของอุทกภัยที่มีต่อพื้นที่พาณิชยกรรมและการท่องเที่ยว เมืองหาดใหญ่

แสดง เส้นทางที่กำหนดให้รถวิ่งทางเดียว ภายในตัวเมืองหาดใหญ่

สัญญลักษณ์

- ถนน
- ทางรถไฟ
- ลำคลอง
- เขตเทศบาล
- ทิศทางเดินรถทางเดียว
- โรงพยาบาล
- โรงแรม

ที่มา สำนักงานเทศบาลเมืองหาดใหญ่

นาย ธีรพงศ์ ครุฑดิลกานันท์
สาขาวิชาการวางผังเมือง
ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
พ.ศ. 2532

มาตราส่วน 1:2,000

0 100 200 400 600 ม.

แผนที่ 11

เมื่อพิจารณาตามทิศทางการจราจร (Traffic Flow) จะพบว่า ทิศทางการจราจรที่มีปริมาณการจราจรสูงสุดของเมืองในแนวเหนือ-ใต้ อยู่อยู่บนถนนนิพัทธ์อุทิศ 3 ซึ่งมีปริมาณการจราจรในชั่วโมงสูงสุด ประมาณ 3,032 คัน/ชั่วโมง ส่วนทิศทางการจราจรที่มีปริมาณการจราจรสูงสุดในแนวตะวันออก-ตะวันตก ของเมืองอยู่บนถนนเพชรเกษม โดยมีปริมาณการจราจรในชั่วโมงสูงสุดประมาณ 6,656 คัน/ชั่วโมง[14]

หมายเหตุ : วิเคราะห์จากตารางที่ 14 ในภาคผนวก

2) การขนส่งทางรถไฟ

รถไฟเป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญของภาคใต้มาตั้งแต่อดีตและปัจจุบันก็ยังไม่ได้ลดความสำคัญลง ทั้งนี้เพราะการขนส่งทางรถไฟสามารถประหยัดต้นทุนได้ดีกว่าการขนส่งโดยวิธีอื่น ๆ ในกระบวนการขนส่งทางบกด้วยกัน สำหรับเมืองหาดใหญ่กล่าวได้ว่า เป็นพื้นที่ที่รถไฟมีบทบาทต่อการคมนาคมติดต่อกับพื้นที่ภายนอกมาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน และกิจการรถไฟก็นับเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งเสริมให้หาดใหญ่กลายเป็นเมืองที่มีความเจริญสูงสุดของภาคใต้ในปัจจุบัน ลักษณะเด่นของชุมทางรถไฟหาดใหญ่ ก็คือ เป็นชุมทางที่เชื่อมทางรถไฟระหว่างกรุงเทพฯกับจังหวัดอื่น ๆ บริเวณตอนใต้สุดของประเทศ ได้แก่ ยะลา ปัตตานี และนราธิวาส รวมทั้งเป็นชุมทางที่แยกไปเชื่อมต่อกับทางรถไฟของประเทศมาเลเซียได้ ทำให้การเดินทางติดต่อไปมาระหว่างกันของทั้งสองประเทศเป็นไปด้วยความสะดวก

ปัจจุบัน สถานีรถไฟหาดใหญ่ นอกจากจะเป็นชุมทางรถไฟที่มีความสำคัญต่อการเดินทางภายในประเทศ และกับประเทศเพื่อนบ้านแล้ว ยังเป็นที่ตั้งของเขตการเดินรถที่ 5 และแขวงโรงจักรหาดใหญ่ของการรถไฟฯอีกด้วย ปัจจุบันมีขบวนรถด่วนพิเศษและรถเร็วจากกรุงเทพฯถึงหาดใหญ่ วันละ 4 ขบวน ใช้เวลาในการเดินทางเฉลี่ย 16-18 ชั่วโมง และมีขบวนรถไฟทุกประเภทเดินทางผ่านหาดใหญ่วันละ 34 ขบวน แบ่งเป็นขบวนรถโดยสาร 20 ขบวน ขบวนรถสินค้า 14 ขบวน (สถิติปี 2531)

ปัจจุบัน สถานีชุมทางรถไฟหาดใหญ่ มีจำนวนผู้โดยสารสูงที่สุดมากกว่าทุกสถานีในภาคใต้ ซึ่งสามารถพิจารณาได้จากสถิติของการรถไฟแห่งประเทศไทยในคาบ 5 ปี ระหว่าง พ.ศ.2527-2531 (ตารางที่ 9) จำนวนผู้โดยสารที่มาใช้บริการ ณ. สถานีชุมทางหาดใหญ่ มีจำนวนเท่ากับ 5,776,145 คน จำแนกเป็นผู้โดยสารชั้นที่ 3 จำนวน 5,042,393 คน หรือร้อยละ 87.3 ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด ผู้โดยสารชั้นที่ 2 และชั้นที่ 1 มีจำนวน 714,518 และ 19,233 คน คิดเป็นร้อยละ 12.4 และ 0.3 ตามลำดับ ซึ่งในแต่ละปี หาดใหญ่จะมีจำนวนผู้โดยสาร โดยเฉลี่ยเท่ากับ 1.15 ล้านคน และในคาบ 5 ปีที่ผ่านมาอัตราการขยายตัวของจำนวนผู้โดยสารมีค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 0.6 โดยมีอัตราการเปลี่ยนแปลงมากที่สุด ในปี 2531 เท่ากับร้อยละ 7.3

---

[14]กองวิศวกรรม สำนักผังเมือง, สถิติข้อมูลด้านวิศวกรรม ผังเมืองรวมเมืองหาดใหญ่, หน้า 7

ตารางที่ 9 แสดงจำนวนผู้เดินทางโดยรถไฟ ณ. สถานีชุมทางหาดใหญ่ ปี พ.ศ.2527-2531

หน่วย : คน

พ.ศ. (ปีงบประมาณ)	จำนวนผู้โดยสาร ชั้น 1	ชั้น 2	ชั้น 3	รวม	อัตราการเปลี่ยนแปลง
2527	4,317	129,255	1,032,988	1,166,560	-
2528	3,977	139,394	1,037,598	1,180,969	+1.2
2529	4,105	141,173	969,971	1,115,250	-5.6
2530	3,620	147,873	964,672	1,116,165	+0.1
2531	3,214	156,823	1,037,164	1,197,201	+7.3
รวม	19,233	714,518	5,042,393	5,776,145	
เฉลี่ย	3,847	142,904	1,008,479	1,155,229	+0.6

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

เมื่อพิจารณาจำนวนผู้โดยสาร จำแนกเป็นรายเดือน พบว่า ในปี พ.ศ.2531 สถานีชุมทางหาดใหญ่ มีจำนวนผู้โดยสารมากที่สุดในเดือนธันวาคม รองลงมา คือ เดือนเมษายน สิงหาคม และเดือนตุลาคม ซึ่งในแต่ละเดือนดังกล่าว จะมีจำนวนผู้โดยสารมากกว่า 100,000 คนขึ้นไปทั้งสิ้น ส่วนในเดือนอื่น ๆ มีจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยอยู่ระหว่าง 80,000-90,000 คน ยกเว้นเดือนมิถุนายน และเดือนพฤศจิกายน ซึ่งมีจำนวนผู้โดยสารน้อยที่สุดของปี จากสถิติจำนวนผู้โดยสารที่มีเป็นจำนวนมากดังกล่าว เป็นผลทำให้สถานีชุมทางรถไฟหาดใหญ่มีรายได้รวมในปี 2531 เป็นจำนวนถึง 80.5 ล้านบาท ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความนิยมของประชาชนต่อการใช้บริการรถไฟที่สถานีชุมทางหาดใหญ่ได้เป็นอย่างดี

หมายเหตุ : วิเคราะห์เพิ่มเติมจากตารางที่ 15 ในภาคผนวก

2. การขนส่งทางน้ำ

ลำน้ำที่มีอยู่ในเมืองหาดใหญ่ 2 สาย คือ คลองเตย และคลองอู่ตะเภา ไม่มีความสำคัญต่อการขนส่งทางน้ำ เนื่องจากลำคลองมีลักษณะแคบและตื้นเขินบางบริเวณ อย่างไรก็ตาม การคมนาคมขนส่งทางน้ำระหว่างเมืองหาดใหญ่ กับพื้นที่อื่นในปัจจุบันก็สามารถทำได้อย่างสะดวก โดยใช้ท่าเรือที่อำเภอเมืองสงขลาเป็นหลัก ทั้งนี้เนื่องจากตัวเมืองหาดใหญ่และเมืองสงขลามีระยะทางอยู่ห่างกันเพียง 26.7 กิโลเมตรเท่านั้น ท่าเรือที่สงขลามีระยะทางห่างจากกรุงเทพฯ ประมาณ 725 กิโลเมตร การเดินทางทางเรือจะใช้เวลาประมาณ 3 วัน และเนื่องจากการคมนาคมทางบกและทางอากาศสะดวกและให้ความปลอดภัยมากกว่าในการเดินทางมายังพื้นที่สงขลา-หาดใหญ่ การขนส่งทางเรือ ส่วนใหญ่จึงใช้ในการขนส่งสินค้าเป็นหลัก

ปัจจุบัน สงขลามีท่าเรือน้ำลึกที่สำคัญและใหญ่ที่สุดในภาคใต้ มีที่ตั้งอยู่บริเวณด้านนอกของเขาหัวแดง ห่างจากบริเวณท่าข้ามในปัจจุบัน ประมาณ 500 เมตร ท่าเรือน้ำลึกแห่งนี้มีประโยชน์ในการขนส่งสินค้าที่ผลิตในภาคใต้ไปยังต่างประเทศได้โดยตรง ทำให้ประหยัดต้นทุนในการขนส่งได้เป็นอันมาก

3. การขนส่งทางอากาศ

ก่อนปี พ.ศ. 2515 การเดินทางทางอากาศต้องใช้สนามบินพาณิชย์ที่อำเภอเมืองสงขลา ต่อมาในปี พ.ศ.2515 ได้มีการก่อสร้างสนามบินพาณิชย์แห่งใหม่ในท้องที่อำเภอหาดใหญ่ สนามบินที่อำเภอเมืองจึงได้เปลี่ยนไปเป็นสนามบินที่ใช้เฉพาะในกิจการทหาร สนามบินหาดใหญ่ในปัจจุบัน ตั้งอยู่ห่างจากตัวเมืองหาดใหญ่ ประมาณ 12 กิโลเมตร ไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ มีฐานะเป็นท่าอากาศยานนานาชาติ ซึ่งมีทั้งสายการบินในประเทศและต่างประเทศ ผู้โดยสารที่ใช้บริการของสนามบินส่วนใหญ่เป็นนักธุรกิจและนักท่องเที่ยว สายการบินของประเทศไทยที่ใช้บริการ ณ.ท่าอากาศยานหาดใหญ่ คือ บริษัทการบินไทย ส่วนสายการบินของต่างประเทศ ได้แก่ สายการบินของประเทศมาเลเซีย (Malaysian Airline System : MAS) ซึ่งมีเส้นทางบินทุกสัปดาห์ และนอกจากนี้ยังมีเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ (Charter flight) สำหรับนักท่องเที่ยวของบริษัท Singapore International Airline (SIA) จากประเทศสิงคโปร์ มาลงเป็นประจำอีกด้วย

ปัจจุบัน ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ได้รับการปรับปรุงและพัฒนาให้เป็นท่าอากาศยานระหว่างประเทศ สำหรับการบินพิสัยปานกลาง และเป็นศูนย์การบินในประเทศของภาคใต้ โดยได้รับการยกฐานะเป็นท่าอากาศยานนานาชาติ เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม 2525 มีขีดความสามารถให้อากาศยานแบบ โบอิ้ง 747 ทำการบินขึ้นลงด้วยน้ำหนักประมาณ 300 ตัน ได้อย่างปลอดภัย สำหรับในชั่วโมงคับคั่ง ท่าอากาศยานหาดใหญ่สามารถรับผู้โดยสารได้ 1,200 คน แบ่งเป็นผู้โดยสารจากสายการบินต่างประเทศ จำนวน 800 คน และผู้โดยสารภายในประเทศ 400 คน

ปัจจุบันมีผู้นิยมเดินทางโดยเครื่องบินมาหาดใหญ่เป็นจำนวนมาก ซึ่งจะเห็นได้จากสถิติในคาบ 5 ปี ระหว่าง พ.ศ.2527-2531 หาดใหญ่มีอากาศยานขึ้นลงเฉลี่ยประมาณ 6,000 เที่ยวบิน/ปี มีจำนวนผู้โดยสารรวมเท่ากับ 1,956,608 คน จำแนกเป็นผู้โดยสารขาเข้า 989,428 คน และผู้โดยสารขาออก 967,180 คน ซึ่งเมื่อพิจารณาเป็นรายปี จะพบว่า ท่าอากาศยานหาดใหญ่มีจำนวนผู้โดยสารทางอากาศ เฉลี่ยประมาณ 400,000 คน/ปี ยกเว้นปี 2531 ซึ่งมีจำนวนผู้โดยสารลดลง (ตารางที่ 10)

ตารางที่ 10 แสดงจำนวนผู้โดยสารทางอากาศ ณ. ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ปี พ.ศ.2527-2531

ปี พ.ศ.	จำนวนเที่ยวบิน ขา	จำนวนเที่ยวบิน ขึ้น	จำนวนเที่ยวบิน รวม	จำนวนผู้โดยสาร (คน) ขา	จำนวนผู้โดยสาร (คน) ขึ้น	จำนวนผู้โดยสาร (คน) รวม	อัตราการเปลี่ยนแปลง
2527	3,129	3,129	6,258	203,856	201,336	405,192	-
2528	3,312	3,312	6,624	211,615	203,112	414,727	+2.4
2529	3,277	3,277	6,554	227,125	210,867	437,992	+5.6
2530	3,074	3,074	6,148	215,057	219,493	434,550	-0.8
2531	2,174	2,174	4,348	131,775	132,272	264,147	-39.2
รวม	14,966	14,966	29,932	989,428	967,180	1,956,608	

ที่มา : ท่าอากาศยานหาดใหญ่

ข. การประปา

ปัจจุบันการดำเนินกิจการประปา อยู่ในความรับผิดชอบของการประปาส่วนภูมิภาค โดยอาศัยแหล่งน้ำดิบจากคลองอู่ตะเภา ซึ่งผลิตจากโรงกรองน้ำ มีที่ตั้งอยู่ทางด้านทิศตะวันตกเฉียงใต้ของตัวเมืองห่างจากถนนเพชรเกษม ไปตามคลองอู่ตะเภาทางทิศใต้ประมาณ 1.5 กิโลเมตร มีกำลังการผลิตเท่ากับ 2,000 ลูกบาศก์เมตร/ชั่วโมง ซึ่งการประปาสามารถจำหน่ายน้ำให้กับประชาชนได้เฉลี่ยวันละ 35,000 ลูกบาศก์เมตร ปัจจุบันมีบ้านเรือน สำนักงาน โรงแรมและสถาบันต่าง ๆ ใช้น้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค จำนวนประมาณ 8,000 ราย[15] แต่อย่างไรก็ตาม การประปาในเขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่ ก็ไม่เป็นที่นิยมของประชาชนมากนัก ทั้งนี้เพราะประชาชนในเมืองสามารถนำน้ำบาดาลมาใช้แทนได้ โดยขุดในระดับความลึกเพียง 2.5-3.0 เมตร เท่านั้น ด้วยเหตุนี้ตามบ้านพักอาศัยและอาคารพาณิชย์ทั่วไปจึงนิยมใช้น้ำบาดาลมากกว่าน้ำประปาในปัจจุบัน

ค. การไฟฟ้า

การให้บริการไฟฟ้าในเมืองหาดใหญ่ อยู่ในความรับผิดชอบของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ซึ่งมีหน้าที่จำหน่ายไฟฟ้าให้กับทุกจังหวัดในส่วนภูมิภาค ปัจจุบันโรงไฟฟ้าลิกไนท์ที่จังหวัดกระบี่ โรงไฟฟ้าน้ำมัน จังหวัดสุราษฎร์ธานี และโรงไฟฟ้าน้ำมัน/แก๊ส ที่จังหวัดนครศรีธรรมราช มีบทบาทสำคัญในการผลิตกระแสไฟฟ้าให้กับภาคใต้ นอกจากนี้ยังมีกระแสไฟฟ้าที่จ่ายมาจากภาคกลาง และจากประเทศมาเลเซีย (ผ่านเข้ามาทางสะเดา) เพิ่มเติมอีกด้วย สำหรับพื้นที่จังหวัดสงขลาในปัจจุบัน ยังมีโรงไฟฟ้ากังหันแก๊สและดีเซลเป็นแหล่งผลิตไฟฟ้าเสริม มีกำลังการผลิตสูงสุด 45 เมกกะวัตต์ อยู่ที่หาดใหญ่ โดยจะผลิตใช้ในช่วงเวลาที่มีการขาดแคลน

ที่สถานีไฟฟ้าย่อยหาดใหญ่ มีหม้อแปลงไฟฟ้า 2 ตัว ใช้ลดแรงดันไฟฟ้าจาก 115 กิโลวัตต์ เหลือ 33 กิโลโวลท์ และ 11 กิโลโวลท์ ให้แก่ การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ซึ่งจะรับไปจำหน่ายให้กับประชาชนอีกทีหนึ่ง โดยจ่ายเป็นแรงดันต่ำ ขนาด 400 โวลท์ สำหรับโรงงานอุตสาหกรรมทั่วไป และขนาด 230 โวลท์ สำหรับอาคารพาณิชย์และที่พักอาศัยทั่วไป

ในปี พ.ศ.2530 อำเภอหาดใหญ่ มีจำนวนผู้ใช้ไฟฟ้าทั้งหมด 38,574 ราย ปริมาณกระแสไฟฟ้าที่จ่ายทั้งหมดมีจำนวนเฉลี่ย เดือนละประมาณ 25,301,542.12 กิโลวัตต์/ชั่วโมง[16]

---

[15] สำนักงานเทศบาลเมืองหาดใหญ่, แผนพัฒนาเทศบาลเมืองหาดใหญ่ ระยะปานกลาง 5 ปี (พ.ศ.2530-2534), หน้า 7

[16] กองวิศวกรรม สำนักผังเมือง, สถิติข้อมูลด้านวิศวกรรม ผังเมืองรวมเมืองหาดใหญ่, หน้า 18

ง. <u>การสื่อสาร</u>[17]

จังหวัดสงขลา มีกิจการด้านการเผยแพร่ข่าวสารและการประชาสัมพันธ์ที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งสามารถเผยแพร่ข่าวสารและสาระบันเทิงที่เป็นประโยชน์ต่อประชาชนของจังหวัด และในจังหวัดใกล้เคียงครอบคลุมพื้นที่ได้อย่างกว้างขวาง สำหรับในเขตพื้นที่ชุมชน-เมืองหาดใหญ่ มีสื่อเผยแพร่ที่สำคัญดังนี้ คือ

- สถานีโทรทัศน์ จำนวน 2 สถานี (สถานีโทรทัศน์ช่อง 10 หาดใหญ่ และสถานีถ่ายทอดสัญญานของสถานีโทรทัศน์กองทัพบกช่อง 7)
- สถานีวิทยุกระจายเสียง มีจำนวน 5 สถานี

จ. <u>โทรศัพท์</u>

เมืองหาดใหญ่ มีชุมสายโทรศัพท์ที่ให้บริการกับประชาชน ตั้งอยู่บนถนนมนตรี 2 การให้บริการเป็นแบบระบบอัตโนมัติ นอกจากนี้หาดใหญ่ยังเป็นที่ตั้งของที่ทำการเขต-โทรศัพท์ภูมิภาคที่ 8 ซึ่งมีหน้าที่ควบคุมชุมสายระดับรองลงมา โดยมีข่ายงานอยู่ในจังหวัดภาคใต้ตอนล่าง คือ สงขลา สตูล ปัตตานี ยะลา และนราธิวาส ปัจจุบันในจังหวัดสงขลา มีเพียงอำเภอหาดใหญ่ อำเภอเมือง และอำเภอสะเดาเท่านั้น ที่สามารถหมุนโทรศัพท์ติดต่อกันได้โดยตรงทั้ง 3 ท้องที่ ส่วนในท้องที่อำเภออื่น ๆ ยังไม่ได้ขยายออกไป เนื่องจากความต้องการของประชาชนยังไม่สูงพอที่จะติดตั้งให้ได้ (องค์การโทรศัพท์ฯ กำหนดเกณฑ์ผู้ต้องการใช้โทรศัพท์อย่างต่ำ เท่ากับ 600 ราย) สำหรับจำนวนเลขหมายโทรศัพท์ในเมืองหาดใหญ่นั้น เมื่อพิจารณาแยกประเภทแล้ว พบว่าโดยส่วนใหญ่เป็นประเภทที่อยู่อาศัย ซึ่งในปี 2528 มีจำนวนเลขหมายเท่ากับ 3,740 เลขหมาย คิดเป็นร้อยละ 56.1 รองลงมาได้แก่ ประเภททางด้านพาณิชย์ จำนวน 2,488 เลขหมาย หรือคิดเป็นร้อยละ 37.4 ของจำนวนเลขหมายทั้งหมด สำหรับจำนวนที่เหลือนอกจากนั้นอยู่ในส่วนราชการ และประเภทอื่น ๆ

<u>หมายเหตุ</u> : วิเคราะห์จากตารางที่ 17 ในภาคผนวก

ฉ. <u>การระบายน้ำและการกำจัดน้ำเสีย</u>

พื้นที่เขตเมืองหาดใหญ่เป็นที่ราบลุ่ม ซึ่งในฤดูน้ำหลากมักจะเกิดน้ำท่วมอยู่เป็นประจำทุกปี ดังนั้นจึงต้องอาศัยระบบการระบายน้ำที่มีประสิทธิภาพเป็นอย่างดี ระบบ-ระบายน้ำทิ้งในเมืองหาดใหญ่เป็นระบบระบายน้ำแบบเปิด ดังนั้นการระบายน้ำจากอาคารบ้าน-เรือน ตลอดจนโรงงานอุตสาหกรรมและสิ่งปลูกสร้างอื่น ๆ จะระบายลงท่อหรือรางระบายน้ำของเทศบาลตามริมถนนสายต่าง ๆ จากนั้นจึงระบายลงสู่ลำคลอง ท่อระบายน้ำของเมืองเป็นท่อรวมรับทั้งน้ำเสียจากอาคารบ้านเรือน และน้ำฝน ซึ่งส่วนใหญ่ตามรางน้ำในเขตเมืองจะเป็นราง

---

[17] สำนักงานเทศบาลเมืองหาดใหญ่, <u>แผนพัฒนาเทศบาลเมืองหาดใหญ่ ระยะปานกลาง 5 ปี (พ.ศ.2530-2534)</u>, หน้า 5

ระบายน้ำคอนกรีต สำหรับในย่านใจกลางเมือง ซึ่งครอบคลุมพื้นที่การค้าและอาคารพาณิชยกรรม ทางระบายน้ำริมถนนบริเวณนี้จะเป็นรางระบายน้ำรูปตัว U ขนาดกว้าง 0.5 เมตร ส่วนบริเวณนอกเมือง จะเป็นรางดิน ประเภทของรางระบายน้ำสามารถจำแนกออกเป็น 3 ประเภทใหญ่ ๆ ได้ดังนี้

1. รางระบายน้ำฝาปิด มีความยาวทั้งสิ้น 22,180 เมตร
2. รางระบายน้ำฝาเปิด มีความยาวทั้งสิ้น 55,500 เมตร
3. รางระบายน้ำคูดิน มีความยาวทั้งสิ้น 98,187 เมตร[๑๒]

เมื่อรวมความยาวของรางระบายน้ำทุกประเภทแล้ว จะมีความยาวทั้งหมดประมาณ 175.9 กิโลเมตร แต่ในปัจจุบัน ท่อระบายน้ำประเภทต่าง ๆ ของเมืองหาดใหญ่สามารถระบายน้ำได้เพียง ร้อยละ 70 ของปริมาณน้ำเสียที่มีอยู่เท่านั้น ซึ่งยังไม่เพียงพอ สำหรับพื้นที่ปลายทางของการระบายน้ำจากท่อสาธารณะ จะปล่อยลงที่พื้นที่ระบายน้ำ 3 เขต คือ เขตตะวันตก เขตเหนือ และเขตกลางเมือง โดยมีคลองระบายน้ำหลัก 2 แห่ง คือ คลองอู่ตะเภา และคลองเตย ซึ่งถือเป็นทางระบายน้ำหลักของเมือง

วิธีการระบายน้ำที่ให้น้ำฝนและน้ำเสียไหลรวมในท่อเดียวกัน โดยไม่มีโรงงานหรือบ่อกำจัดน้ำเสียให้เป็นน้ำสะอาดก่อนที่จะทิ้งลงคลอง อาจก่อให้เกิดภาวะแวดล้อมเสื่อมโทรมขึ้นได้ในอนาคต ประกอบกับการที่ประชาชนมักทิ้งขยะหรือสิ่งปฏิกูลลงไปในราง-ระบายน้ำ และลำคลอง ทำให้เกิดการตื้นเขิน สกปรก ก็เป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เกิดสภาพแวดล้อมไม่ดีได้ง่าย อีกทั้งยังทำให้การระบายน้ำไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร

ช. <u>การกำจัดขยะและสิ่งปฏิกูล</u>

การกำจัดขยะมูลฝอยและสิ่งปฏิกูลในเมืองหาดใหญ่ ดำเนินการโดยสำนักงานเทศบาล บริเวณถนน และพื้นที่สาธารณะทั่วไป จะใช้พนักงานเก็บกวาดหรือใส่ถังรวมไว้แล้วใช้รถยนต์ขน ส่วนตามอาคารบ้านเรือนของประชาชนที่อยู่ในเขตชุมชน ก็จัดให้มีถังใส่ขยะไว้แล้วใช้รถบรรทุกขยะออกจัดเก็บตามบ้านเรือนอีกครั้งหนึ่ง ขยะมูลฝอยและสิ่งปฏิกูลเหล่านี้เทศบาลจะนำไปกำจัดแบบ Sanitary Landfill โดยวิธีขุดเป็นร่อง นำขยะเททิ้งในร่องบดอัดแล้วกลบด้วยดิน แล้วบดอัดอีกครั้ง ทำอย่างนี้สลับกันเป็นชั้น ๆ ไป พื้นที่กำจัดขยะมีเนื้อที่ 135 ไร่ อยู่นอกเขตเทศบาล ห่างจากย่านชุมชนไปทางทิศใต้ ประมาณ 12 กิโลเมตร

ปัจจุบันการเก็บขยะมูลฝอยในเมืองหาดใหญ่ แบ่งเขตรับผิดชอบออกเป็น 3 เขต ครอบคลุมย่านที่อยู่อาศัย ย่านพาณิชยกรรม และตลาดสด คือ 1. เขตจิระนคร 2. เขตโคกเสม็ดชุน และ 3. เขตหาดใหญ่ใน โดยปัจจุบันสำนักงานเทศบาลเมืองหาดใหญ่ มีรถบรรทุก

---

[๑๒]สำนักงานเทศบาลเมืองหาดใหญ่, <u>แผนพัฒนาเทศบาลเมืองหาดใหญ่ ระยะปานกลาง 5 ปี พ.ศ.2530-2534)</u>, หน้า 38

ขยะความจุ 10 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 15 คัน รถคอนเทนเนอร์ ความจุ 6 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 7 คัน และมีรถเข็นขยะขนาดความจุ 0.33 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 80 คัน ซึ่งทำให้สามารถเก็บขนขยะได้ประมาณวันละ 596 ลูกบาศก์เมตร แต่เนื่องจากในแต่ละวัน เมืองหาดใหญ่มีปริมาณขยะโดยเฉลี่ย เท่ากับ 876.8 ลูกบาศก์เมตร[19] ดังนั้น การเก็บขนขยะในเมืองหาดใหญ่ จึงยังไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ ซึ่งเป็นหน้าที่ของเทศบาลเมืองหาดใหญ่ ที่จะต้องเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดเก็บขยะ ทั้งในด้านของจำนวนพนักงาน และอุปกรณ์ ทั้งนี้เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาต่อไปในอนาคต

3.3.3 สถาบันและการบริการทางสังคม

ก. สถาบันราชการ

แม้ว่าเมืองหาดใหญ่ จะเป็นศูนย์กลางการบริหารและการปกครองในระดับอำเภอ (อำเภอหาดใหญ่) แต่เนื่องจากมีบทบาทเป็นเมืองหลักด้วย ดังนั้นจึงมีสถานที่ราชการต่าง ๆ ตั้งอยู่เป็นจำนวนมาก ทั้งราชการส่วนกลาง ราชการส่วนภูมิภาค ราชการส่วนท้องถิ่น และรัฐวิสาหกิจ ปัจจุบันในเขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่ และพื้นที่ใกล้เคียง มีส่วนราชการตั้งอยู่ จำนวนทั้งสิ้น 105 แห่ง มีเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานรวม 9,499 คน สำหรับภายในเขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่ มีหน่วยงานราชการตั้งอยู่จำนวน 62 หน่วยงาน หรือคิดเป็นร้อยละ 59 ของจำนวนหน่วยงานทั้งหมดในปัจจุบัน[20]

ข. สถาบันการศึกษา

ชุมชนเมืองหาดใหญ่ จัดได้ว่าเป็นชุมชนที่มีความก้าวหน้าทางด้านการศึกษาอย่างมาก ไม่ว่าจะเป็นในด้านของปริมาณหรือคุณภาพ ในปัจจุบันเมืองหาดใหญ่เป็นแหล่งบริการทางการศึกษาที่สำคัญของจังหวัด และของภาค มีการจัดสรรการศึกษา ตั้งแต่ระดับก่อนประถมศึกษา จนถึงระดับอุดมศึกษา ทั้งของรัฐบาล และเอกชน มีการแบ่งหน้าที่ขอบเขตรับผิดชอบ และดำเนินการอยู่หลายฝ่าย เช่น ทบวงมหาวิทยาลัยของรัฐ กระทรวงศึกษาธิการ สำนักงานเทศบาลเมืองหาดใหญ่ และเอกชน

ในปี พ.ศ.2531 หาดใหญ่มีสถานศึกษาจำนวนทั้งสิ้น 47 แห่ง จำแนกเป็นสถานศึกษาที่สังกัด สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาเอกชน จำนวน 35 แห่ง สังกัดสำนักงานการประถมศึกษาแห่งชาติ จำนวน 2 แห่ง สังกัดสำนักงานเทศบาลเมืองหาดใหญ่ 5 แห่ง สังกัดกรมสามัญศึกษา 3 แห่ง สังกัดกรมอาชีวศึกษา 1 แห่ง และสังกัดทบวงมหาวิทยาลัย

---

[19]กองวิศวกรรม สำนักผังเมือง, สถิติข้อมูลด้านวิศวกรรม ผังเมืองรวมเมืองหาดใหญ่, หน้า 34

[20]กองวิจัย สำนักผังเมือง, รายงานวิจัยเพื่อการวางและจัดทำผังเมืองรวม เมืองหาดใหญ่, หน้า 108

จำนวน 1 แห่ง (มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตหาดใหญ่) จากจำนวนสถานศึกษาที่มีเป็นจำนวนมากดังกล่าว จึงทำให้ชุมชนเมืองหาดใหญ่มีนักเรียน นักศึกษา เป็นจำนวนถึง 45,995 คน ในปัจจุบัน (ตารางที่ 18 ในภาคผนวก)

ค. <u>การสาธารณสุข</u>

สาธารณสุขเป็นเครื่องชี้วัดคุณภาพชีวิตในสังคม ชุมชนใดที่มีบริการทางสาธารณสุขดี ประชาชนย่อมได้รับการป้องกันโรคต่าง ๆ และได้รับการบริการรักษาพยาบาลอย่างทั่วถึง ทำให้ประชาชนมีสุขภาพอนามัยดี ซึ่งเป็นพลังที่สำคัญของประเทศ ปัจจุบันในเขตเมืองหาดใหญ่ มีหน่วยงานที่ให้บริการทางด้านสาธารณสุขอยู่เป็นจำนวนมาก โดยมีหน่วยงานทั้งจากส่วนกลาง ส่วนท้องถิ่น และภาคเอกชน จนถือได้ว่า หาดใหญ่เป็นศูนย์กลางทางด้านการ-แพทย์ และสาธารณสุขที่สำคัญแห่งหนึ่งของภาคใต้ เนื่องจากเป็นที่ตั้งของโรงพยาบาลศูนย์ คือ โรงพยาบาลหาดใหญ่ และโรงพยาบาลคณะแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ ซึ่งเป็นแหล่งผลิตบุคลากรทางการแพทย์ และพยาบาล ระดับปริญญา นอกจากนี้ยังมีโรงพยาบาลค่าย-เสนาเรงค์ และโรงพยาบาลเอกชน อีกจำนวน 4 แห่ง สำหรับการบริการสาธารณสุขขั้นพื้นฐานและการรักษาพยาบาลเบื้องต้นนั้น มีศูนย์บริการสาธารณสุขของสำนักงานเทศบาลเมืองหาดใหญ่ จำนวน 5 แห่ง และมีสถานีอนามัยตำบลอีกจำนวน 9 แห่ง

ปัจจุบันในเขตชุมชนเมืองหาดใหญ่ มีบุคลากรด้านการแพทย์และการสาธารณสุขจำนวนทั้งสิ้น 3,067 คน จำแนกเป็นแพทย์ 297 คน พยาบาล 1,062 คน ส่วนจำนวนที่เหลือนอกจากนั้นเป็นผู้ช่วยพยาบาล และบุคลากรอื่น ๆ สำหรับในด้านของจำนวนเตียงผู้ป่วยนั้น ในชุมชนหาดใหญ่ มีจำนวนเท่ากับ 1,460 เตียง ซึ่งตามแผนพัฒนางานสาธารณสุข ปี 2525 ได้กำหนดเกณฑ์มาตรฐานของบุคลากร และเตียงผู้ป่วยต่อประชากร ไว้ดังนี้

- แพทย์ต่อประชากร เท่ากับ 1:5,000
- เตียงผู้ป่วยต่อประชากร เท่ากับ 1:500 ถึง 1:1,000

เมื่อพิจารณาสัดส่วนดังกล่าว เปรียบเทียบกับชุมชนเมืองหาดใหญ่ ซึ่งมีสัดส่วนของแพทย์ต่อประชากรเท่ากับ 1:461 และ เตียงผู้ป่วยต่อประชากร เท่ากับ 1:94 จะเห็นได้ว่า การให้บริการด้านการแพทย์ และสาธารณสุขในบริเวณเมืองหาดใหญ่มีสูงกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแผนพัฒนางานสาธารณสุขเป็นอย่างมาก

<u>หมายเหตุ</u> : วิเคราะห์จากตารางที่ 19 ในภาคผนวก

ง. <u>สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ</u>

สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ ที่ชาวเมืองหาดใหญ่รู้จักกันโดยทั่วไป ก็คือ สวนสาธารณะหาดใหญ่ ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของสำนักงานเทศบาลเมืองหาดใหญ่ สวนสาธารณะหาดใหญ่ ตั้งอยู่ริมทางหลวงหมายเลข 407 ซึ่งเชื่อมระหว่างหาดใหญ่กับสงขลา มีระยะทางห่างจากตัวเมืองหาดใหญ่เพียง 6 กิโลเมตร ประชาชนในเมืองหาดใหญ่ นิยมไปพักผ่อนที่บริเวณสวนสาธารณะแห่งนี้ โดยเฉพาะเมื่อมีงานเทศกาลสำคัญก็มักจะถูกจัดขึ้นที่สวนสาธารณะแห่งนี้เป็น

ประจำ ขนาดเนื้อที่ของสวนมีพื้นที่ประมาณ 203 ไร่ ประกอบไปด้วยต้นไม้น้อยใหญ่ที่ร่มรื่นให้ร่ม-เงา มีสระน้ำ และมีเนินเขาที่มีทางรถขึ้นถึง นักท่องเที่ยวสามารถขึ้นไปถึงยอดเนินเขาของสวนสาธารณะได้ ซึ่งสามารถมองเห็นทิวทัศน์ของเมืองหาดใหญ่ได้ทั้งหมด อันเป็นทัศนียภาพที่สวยงามน่าชมแห่งหนึ่ง สำหรับสถานที่พักผ่อนหย่อนใจแห่งอื่น มีเช่น อ่างเก็บน้ำ ในบริเวณมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตหาดใหญ่ เป็นต้น

3.3.4 ศาสนา วัฒนธรรมและประเพณี

ในเขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่ ประชาชนโดยส่วนใหญ่ของเมืองนับถือศาสนาพุทธ รองลงมาคือ ศาสนาอิสลาม ศาสนาคริตส์ และศาสนาอื่น ๆ ในปี พ.ศ.2531 ภายในเขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่ มีสถานประกอบพิธีทางศาสนา จำนวน 31 แห่ง จำแนกเป็นวัดในศาสนาพุทธ จำนวน 8 แห่ง โบสถ์ในศาสนาคริตส์ จำนวน 4 แห่ง มัสยิดอิสลามจำนวน 3 แห่ง และวัดซิกส์จำนวน 1 แห่ง นอกจากนี้ยังมีศาลเจ้าและวัดจีนอีกจำนวน 15 แห่ง[21]

ทางด้านวัฒนธรรมและประเพณีนั้น ปัจจุบันประชาชนในท้องถิ่นของหาดใหญ่ยังคงรักษาขนบธรรมเนียมประเพณี และวัฒนธรรมโบราณของตนไว้หลายอย่าง โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเพณีทางศาสนา อันได้แก่ ประเพณีการชักพระ การทำบุญวันสารทเดือน 10 วันขึ้นปีใหม่ วันสงกรานต์ และประเพณีลอยกระทง นอกจากนี้ยังมีการละเล่น ตลอดจนกีฬาพื้นเมืองที่ยังเป็นที่นิยมอยู่ในปัจจุบัน เช่น การชนโค เป็นต้น ส่วนมหรสพพื้นเมืองที่เป็นที่นิยมกันมากคือหนังตลุง และ มโนราห์ นอกจากนี้ยังมีศูนย์วัฒนธรรมภาคใต้ ตั้งอยู่ที่บริเวณสวนสาธารณะหาดใหญ่ ซึ่งเป็นสถานที่ที่ใช้สำหรับแสดงศิลปะไทยและศิลปพื้นบ้านของภาคใต้อีกด้วย

3.3.5 ชุมชนแออัด

ชุมชนแออัด หมายถึง ย่านที่มีความหนาแน่นของประชาชน และบ้านเรือนที่อยู่อาศัยเป็นจำนวนมาก ซึ่งประชาชนที่อาศัยอยู่ในชุมชนนี้ ส่วนมากมีฐานะที่ยากจน โดยส่วนใหญ่จะอาศัยอยู่ตามตรอกหรือซอยแคบ ๆ บริเวณด้านหลังย่านที่มีความเจริญ ในปี พ.ศ. 2528 เทศบาลเมืองหาดใหญ่ ได้แบ่งพื้นที่ชุมชนแออัด หรือแหล่งเสื่อมโทรม (Slum) ออกเป็น 17 ชุมชน มีจำนวนครัวเรือนทั้งหมด 12,708 ครัวเรือน และมีจำนวนประชากรที่อาศัยอยู่ในชุมชนแออัดเท่ากับ 76,248 คน[22] ประชากรในชุมชนแออัดเหล่านี้ ส่วนใหญ่อพยพมาจากที่อื่นเพื่อเข้ามาหางานทำในหาดใหญ่ อาชีพที่ทำโดยทั่วไป คือ อาชีพรับจ้าง และอาชีพก่อสร้าง จึงเป็นสาเหตุทำให้มีชุมชนแออัดเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยในปี 2524 มีอยู่เพียง 6 แห่ง แต่ได้

---

[21] กองวิจัย สำนักผังเมือง

[22] ฝ่ายวิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักงานเทศบาลเมืองหาดใหญ่.

เพิ่มขึ้นเป็น 17 แห่ง ในปี 2528 บริเวณที่ตั้งของชุมชนแออัดในเมืองหาดใหญ่ มักอยู่ใกล้กับย่านที่มีความเจริญ เช่น ชุมชนแออัดบริเวณซอยแสงศรี บริเวณถนนประชาธิปัตย์ ถนนศุภสารรังสรรค์ ถนนหลังวัดโคกสมานคุณ ถนนนิพัทธ์สงเคราะห์ 1 และ 2 เป็นต้น

3.3.6 การบริหารท้องถิ่น[25]

การบริหารท้องถิ่นในเมืองหาดใหญ่ มีลักษณะเช่นเดียวกับการปกครองในเมืองอื่น ๆ กล่าวคือ มีการวางรูปแบบองค์กรคล้ายกับรูปแบบการบริหารประเทศ โดยนำหลักการปกครองแบบรัฐสภา (Parliment) ซึ่งใช้ในระดับชาติมาใช้กับเทศบาล โดยให้ประชาชนเลือกตั้งสมาชิกเทศบาลเข้ามาควบคุมการบริหารงาน เช่นเดียวกับสภาผู้แทนราษฎร และให้สภาเทศบาลเลือกสมาชิกของสภาเป็นคณะเทศมนตรี ทำหน้าที่บริหารเช่นเดียวกับคณะรัฐมนตรี องค์กรของเทศบาลจึงประกอบด้วยส่วนสำคัญ 2 ส่วน คือ สภาเทศบาลและคณะเทศมนตรี

1. สภาเทศบาล ประกอบด้วยสมาชิก ซึ่งราษฎรเลือกตั้งตามกฎหมายว่าด้วยการเลือกตั้งสมาชิกสภาเทศบาล เทศบาลเมืองหาดใหญ่ ประกอบด้วยสมาชิก จำนวน 18 คน มีวาระอยู่ในตำแหน่งได้คราวละ 5 ปี

2. คณะเทศมนตรี ประกอบด้วย นายกเทศมนตรี 1 คน กับเทศมนตรีอีก 3 คน รวมเป็น 4 คน คณะเทศมนตรีมีหน้าที่ควบคุมและรับผิดชอบการบริหารกิจการของเทศบาล กล่าวคือ มีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำงบประมาณ ควบคุมการบริหารงานของเทศบาลให้เป็นไปตามนโยบาย ดูแล และบังคับการให้เป็นไปตามเทศบัญญัติ รวมทั้งการสั่งอนุญาตต่าง ๆ ตามอำนาจของเทศบาล การบริหารงานของคณะเทศมนตรีนี้ถือว่า เทศมนตรีทุกคนต้องรับผิดชอบในการดำเนินงานร่วมกัน โดยมีนายกเทศมนตรีเป็นหัวหน้า และมีสภาเทศบาลเป็นผู้ควบคุม

การดำเนินงานของเทศบาลนั้น นอกจากจะมีสภาเทศบาล และคณะเทศมนตรีแล้ว ยังมีพนักงานที่ปฏิบัติงานประจำอีกจำนวนหนึ่ง เรียกว่า พนักงานเทศบาล โดยมีปลัดเทศบาล ซึ่งเป็นพนักงานเทศบาลตำแหน่งสูงสุด เป็นผู้บังคับบัญชาและรับผิดชอบในงานประจำทั่วไปของเทศบาล การบรรจุ การแต่งตั้ง ตลอดจนการบริหารงานบุคคลอื่น ๆ นั้น เป็นไปตามพระราชกฤษฎีการะเบียบพนักงานเทศบาล กฎหมายได้บัญญัติให้ปลัดเทศบาล เป็นผู้บังคับบัญชาพนักงานประจำ และรับผิดชอบในงานประจำทั่วไป กล่าวได้ว่า หน้าที่ใดที่กฎหมายกำหนดให้เป็นหน้าที่ของเทศบาล หน้าที่นั้น ก็เป็นหน้าที่ของปลัดเทศบาลต้องเป็นผู้ดำเนินการแทน เพราะเทศบาลเป็นนิติบุคคล แม้ว่า จะมีคณะเทศมนตรี เป็นผู้กำหนดนโยบายและบริหารงานก็ต้อง

---

[25]สำนักงานเทศบาลเมืองหาดใหญ่, แผนพัฒนาเทศบาลเมืองหาดใหญ่ ระยะปานกลาง 5 ปี (พ.ศ.2530-2534), หน้า 32

หอสมุดกลาง สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

มอบหมายให้ปลัดเทศบาล ซึ่งเป็นหัวหน้าพนักงานเทศบาลเป็นผู้ดำเนินการทั้งสิ้น

ปัจจุบันเทศบาลเมืองหาดใหญ่ จัดแบ่งส่วนการบริหารออกเป็นหน่วยงานใหญ่ๆ ซึ่งมีฐานะระดับกองรวม 5 หน่วยงาน คือ สำนักปลัดเทศบาล กองคลัง กองสาธารณสุข กองช่าง และกองการศึกษา ในปี 2529 เทศบาลเมืองหาดใหญ่ มีอัตรากำลังของเจ้าหน้าที่เทศบาลทั้งหมด ทั้งพนักงานสามัญ วิสามัญ อัตราจ้างประจำ และอัตราจ้างชั่วคราว รวมทั้งสิ้นเท่ากับ 1,082 คน[24]

3.4 สรุปบทบาทและความสำคัญของเมืองหาดใหญ่

จากการศึกษาสภาพทั่วไปทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจและสังคม ของเมืองหาดใหญ่ อันเป็นข้อมูลพื้นฐานที่จะเป็นตัวชี้ให้เห็นถึงสถานภาพ บทบาท และความสำคัญของเมืองหาดใหญ่ ที่มีต่อภูมิภาคและประเทศ ซึ่งปรากฏให้เห็นถึงลักษณะเด่นและความสำคัญของเมือง ดังต่อไปนี้คือ

1. ความเป็นศูนย์กลางของการคมนาคมขนส่ง โดยหาดใหญ่เป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพฯกับจังหวัดต่าง ๆ ในภาคใต้ และประเทศมาเลเซีย มีเส้นทางการคมนาคมสะดวกทั้งทางรถยนต์ ทางรถไฟ และทางอากาศ ทั้งนี้เพราะเป็นที่ตั้งของท่าอากาศยานในประเทศและท่าอากาศยานนานาชาติ อีกทั้งมีทางรถไฟที่ติดต่อกับจังหวัดต่าง ๆ ไปจนถึงประเทศมาเลเซีย โดยมีสถานีรถไฟหาดใหญ่ เป็นศูนย์กลางคมนาคมที่สำคัญ และเป็นชุมทางที่ใหญ่ที่สุดในภาคใต้

2. ความเป็นศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจ และเป็นศูนย์กลางพาณิชยกรรมของภาคใต้ โดยสภาพทางเศรษฐกิจของเมืองหาดใหญ่ มีความมั่นคง และมีเสถียรภาพ มีการลงทุนที่สูงกว่าเมืองอื่น ๆ ในภาคใต้มีลักษณะทางพาณิชยกรรมประกอบไปด้วย การค้า การบริการ และการเงิน-การธนาคาร ซึ่งเป็นปัจจัยทางเศรษฐกิจที่สำคัญของเมือง โดยเฉพาะด้านการเงินและการธนาคารนั้น หาดใหญ่เป็นแหล่งทางการเงินของภาค โดยมีสถาบันการเงินตั้งอยู่มาก ทั้งธนาคารพาณิชย์ และบริษัทเงินทุนต่าง ๆ ซึ่งทำให้หาดใหญ่เป็นศูนย์กลางด้านการเงินของธุรกิจทุกประเภท และมีปริมาณเงินทุนหมุนเวียนในปีหนึ่ง ๆ เป็นจำนวนมาก

3. ความเป็นศูนย์กลางทางการท่องเที่ยว เมืองหาดใหญ่เป็นเมืองท่องเที่ยวที่สำคัญของภาคใต้ ทั้งนี้เนื่องจากเป็นศูนย์กลางความบันเทิงระดับภาค ได้แก่ โรงแรม ภัตตาคาร ไนท์คลับ กิจการนำเที่ยวและสถานบันเทิงเริงรมย์ ประกอบกับหาดใหญ่เป็นศูนย์กลางการจับจ่ายซื้อสินค้าต่าง ๆ ของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทย และชาวต่างประเทศ และนอกจากนี้ยังเป็นเมืองศูนย์กลางการพักแรมของนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาเที่ยวในจังหวัดสงขลาและจังหวัดใกล้เคียง ซึ่งมีแหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ ที่น่าสนใจอีกมาก อาทิ แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เป็นต้น โดย

---

[24] ฝ่ายวิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักงานเทศบาลเมืองหาดใหญ่.

แหล่งท่องเที่ยวเหล่านี้ล้วนมีเส้นทางในการเข้าถึงที่สะดวกจากหาดใหญ่

4. ความเป็นศูนย์กลางการค้าผลผลิตทางการเกษตรที่ใหญ่ที่สุดในภาค โดยเฉพาะยางพารา หาดใหญ่เป็นเมืองศูนย์กลางการค้ายางพาราที่ใหญ่ที่สุดของประเทศ ทั้งนี้เพราะตั้งอยู่ใกล้กับประเทศมาเลเซีย และมีการคมนาคมขนส่งที่สะดวก จึงทำให้มีการค้าบริเวณชายแดนและมีการส่งออกไปจำหน่ายยังต่างประเทศ

5. ความเป็นเมืองหลัก และศูนย์รวมโครงการพัฒนาของรัฐ โดยชุมชนหลักที่สำคัญที่สุด และเป็นชุมชนที่มีความพร้อมที่จะเป็นตัวนำในการพัฒนาของภาค คือ เทศบาลเมืองหาดใหญ่และเทศบาลเมืองสงขลา

นอกจากความเป็นศูนย์กลางในด้านต่าง ๆ ดังกล่าวแล้ว เมืองหาดใหญ่ยังเป็นศูนย์-กลางของการศึกษา ศูนย์กลางวัฒนธรรม-ประเพณีระดับอนุภาค และเป็นศูนย์กลางการรักษาพยาบาลระดับภาค ของภาคใต้

จากความเป็นศูนย์กลางต่าง ๆ ดังกล่าว เมืองหาดใหญ่จึงมีบทบาทที่สำคัญ ดังนี้

- เป็นศูนย์กลางของการคมนาคมขนส่ง
- เป็นศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจการค้าของภาคใต้
- เป็นศูนย์กลางทางการท่องเที่ยว และ
- เป็นศูนย์กลางการพัฒนาเศรษฐกิจในภูมิภาค

เฉพาะบทบาทในด้านความเป็นศูนย์กลางทางการท่องเที่ยวนั้น อาจกล่าวได้ว่า เป็นบทบาทที่เห็นได้อย่างเด่นชัดที่สุดของเมืองในปัจจุบัน ทั้งนี้เนื่องจากธุรกิจการท่องเที่ยวในเมืองหาดใหญ่ เป็นปัจจัยพื้นฐานหลักที่มีความสำคัญ และมีผลโดยตรงต่อระบบเศรษฐกิจส่วนรวมของเมืองเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะเป็นแหล่งที่มาของรายได้ที่สำคัญ และส่งผลต่อเนื่องถึง-ธุรกิจที่เกี่ยวข้องทางเศรษฐกิจด้านอื่น ๆ ที่มีอยู่ในเมือง ประกอบกับการขยายตัวที่เพิ่มมากขึ้นทางการท่องเที่ยว ส่งผลทำให้มีการลงทุนทางเศรษฐกิจด้านการค้า และธุรกิจด้านการท่องเที่ยวเกิดขึ้นอย่างมากมาย ซึ่งยังผลทำให้หาดใหญ่ พัฒนากลายมาเป็นเมืองที่มีความเจริญสูงสุดที่สุดของภาคใต้ในปัจจุบัน

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย