

บทที่ 3

สภาพพื้นฐานทางกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม ประชากร ของ เมืองหาดใหญ่และพื้นที่เกี่ยวเนื่อง

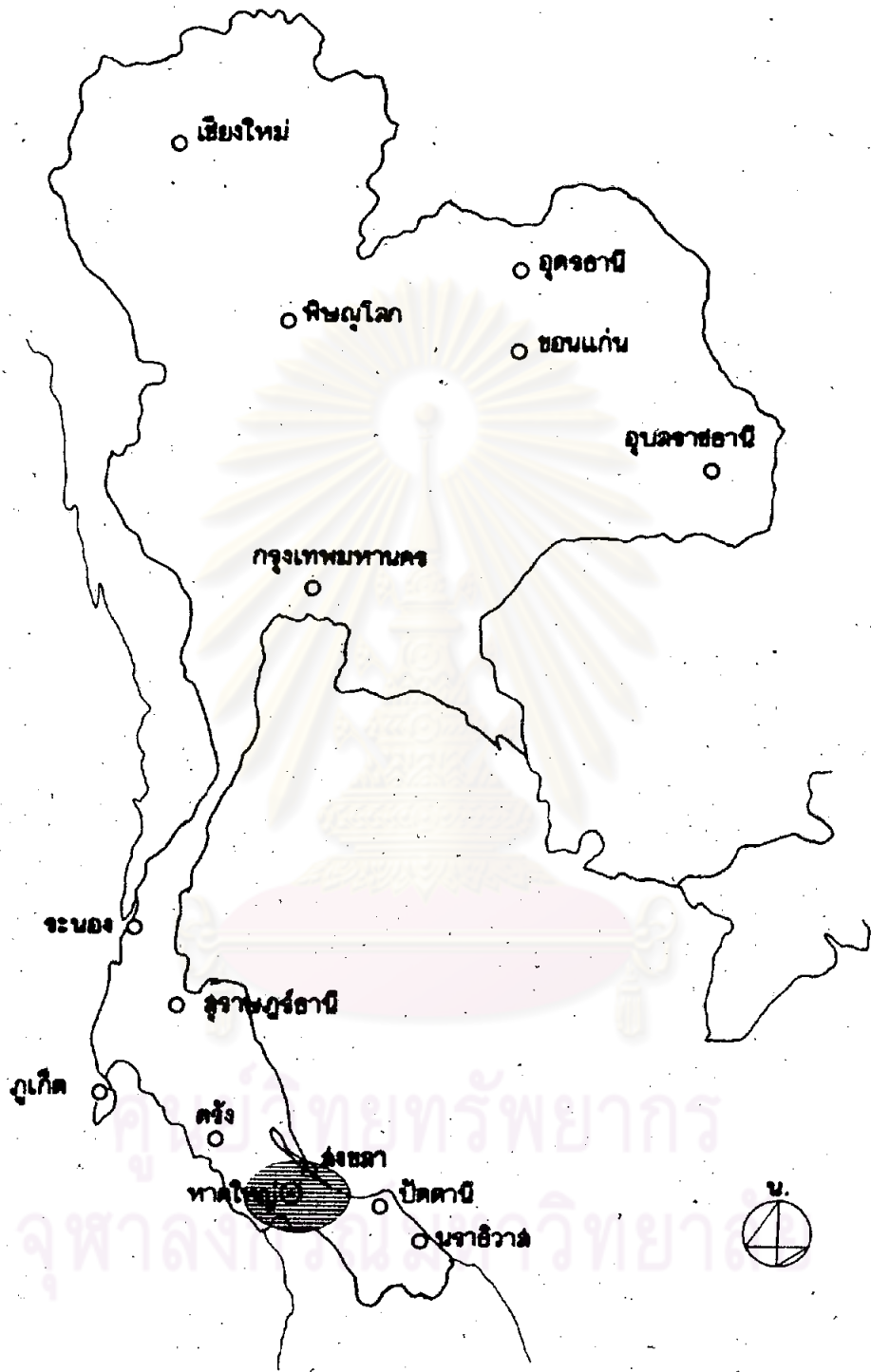
1. ลักษณะทางกายภาพ

1.1 ความเป็นมาของพื้นที่¹

อำเภอหาดใหญ่เป็นอำเภอหนึ่งของจังหวัดสงขลา ได้รับการยกฐานะเป็นอำเภอในปี พ.ศ. 2460 แต่เดิมชื่ออำเภอเหนือ ต่อมาได้เปลี่ยนชื่อเป็นอำเภอหาดใหญ่ และได้รับการยกฐานะเป็นอำเภอชั้นเอกในปี พ.ศ. 2490 ในอำเภอหาดใหญ่นี้เป็นที่ตั้งของเทศบาลเมืองหาดใหญ่ซึ่งมีความสำคัญในฐานะเทศบาลระดับเมือง

เมืองหาดใหญ่หรือเทศบาลเมืองหาดใหญ่นี้เจริญมาจากชุมชนเล็ก ๆ ในระดับหมู่บ้านซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณใกล้เคียงกับสถานีรถไฟหาดใหญ่ ชุมชนแห่งนี้ตั้งอยู่ในทำเลที่เหมาะสมที่จะได้รับความเจริญ กล่าวคือ ตั้งอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟทำให้ได้รับความสะดวกในเรื่องการคมนาคมประการหนึ่ง อีกประการหนึ่งก็คือ สถานีรถไฟหาดใหญ่แห่งนี้มีความสำคัญในฐานะเป็นสถานีชุมทางระหว่างจังหวัดที่อยู่ทางตอนเหนือและตอนล่างของจังหวัดสงขลาลงไปจนถึงเขตแดนของประเทศ ความเหมาะสมดังกล่าวนี้จึงทำให้มีประชาชนอพยพ เข้ามາตั้งถิ่นฐาน เพิ่มขึ้นจนได้รับการยกฐานะเป็นสุขาภิบาลหาดใหญ่ตามพระราชบัญญัติสุขาภิบาล ในปีพ.ศ. 2471 และได้มีประกาศพระราชกฤษฎีกายกฐานะขึ้นเป็นเทศบาลตำบลในปีพ.ศ. 2478 มีพื้นที่เขตเทศบาลในขณะนั้น 5 ตารางกิโลเมตร จากนั้นจนถึงปีพ.ศ. 2492 จึงเปลี่ยนจากเทศบาลตำบลมาเป็นเทศบาลเมือง ความเจริญของชุมชนแห่งนี้เป็นไปอย่างรวดเร็ว จากเมืองที่เป็นชุมทางของการขนส่งทางรถไฟ ได้กลายมาเป็นเมืองชุมทางการขนส่งทางรถยนต์และทางอากาศ ภายหลังจากที่มีการตัดถนนสายหลักเชื่อมต่อจังหวัดต่าง ๆ ในภาคใต้ และท่าอากาศยานก็ได้รับการสร้างและปรับปรุงเป็นสนามบินนานาชาติ จึงกล่าวได้ว่าเมืองหาดใหญ่เป็นศูนย์กลางทางด้านคมนาคมที่สำคัญแห่งหนึ่งในภาคใต้ ไม่ว่าจะเป็นทางรถไฟ รถยนต์ หรือทางอากาศ ลักษณะดังกล่าวนี้เองที่ส่งเสริมให้เกิดความเติบโตของอาชีพทางการค้าและบริการ

¹ การนิ สวัสดิ์รักษ์, "ผลกระทบของการพัฒนาพื้นที่สงขลา-หาดใหญ่ ที่มีต่อตลาดแรงงานท้องถิ่น" (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต ภาควิชาผังเมือง บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2522), หน้า 26-28.



แผนที่ 1 แสดงพื้นที่ในโครงการ

การศึกษาเพื่อเสนอแนะระบบคมนาคมขนส่งสาธารณะของเมืองหาดใหญ่และพื้นที่เกี่ยวเนื่อง

เพิ่มความหนาแน่นแก่ชุมชนจนต้องมีการขยายเขตเทศบาลเพิ่มขึ้นถึง 2 ครั้ง คือ ครั้งแรกขยายจากพื้นที่เดิม 5 ตารางกิโลเมตร เป็น 8 ตารางกิโลเมตร ในปีพ.ศ. 2504 และครั้งหลังสุดเมื่อปีพ.ศ. 2521 จากพื้นที่ 8 ตารางกิโลเมตรเป็น 21.6 ตารางกิโลเมตร

1.2 ที่ตั้งและอาณาเขต

จังหวัดสงขลาซึ่งเป็นที่ตั้งของอำเภอหาดใหญ่อยู่ทางใต้บนฝั่งทะเลด้านตะวันออกของประเทศไทย ประมาณเส้นรุ้งที่ $6^{\circ} 14' - 7^{\circ} 56'$ เหนือ และเส้นแวงที่ $100^{\circ} 01' - 101^{\circ} 07'$ ตะวันออก มีเนื้อที่ 4,576,251 ไร่ หรือ 7,321.23 ตารางกิโลเมตร เขตอำเภอเมืองสงขลาอยู่ติดกับอำเภอหาดใหญ่โดยมีระยะทางระหว่างเทศบาลของอำเภอทั้งสองประมาณ 26 กิโลเมตร

เทศบาลเมืองหาดใหญ่อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ 937 กิโลเมตรทางรถไฟ และ 1,280 กิโลเมตรทางรถยนต์ และทางเรือประมาณ 725 กิโลเมตรจากท่าเรือกรุงเทพฯ ไปยังท่าเรือที่อำเภอเมืองสงขลา

อาณาเขตติดต่อของจังหวัดสงขลา

ทิศเหนือ	ติดต่อกับ	จังหวัดนครศรีธรรมราชและจังหวัดพัทลุง
ทิศตะวันออก	ติดต่อกับ	อ่าวไทย
ทิศตะวันตก	ติดต่อกับ	จังหวัดพัทลุงและจังหวัดสตูล
ทิศใต้	ติดต่อกับ	จังหวัดยะลา จังหวัดปัตตานีและประเทศสหพันธรัฐมาเลเซีย

อาณาเขตติดต่อของอำเภอหาดใหญ่

ทิศเหนือ	ติดต่อกับ	ทะเลสาบสงขลา
ทิศตะวันออก	ติดต่อกับ	อำเภอเมืองและอำเภอจะนะ
ทิศตะวันตก	ติดต่อกับ	อำเภอรัตนภูมิและอำเภอเมืองจังหวัดสตูล
ทิศใต้	ติดต่อกับ	อำเภอสะเตาะและอำเภอจะนะ

อาณาเขตติดต่อของเทศบาลเมืองหาดใหญ่

ทิศเหนือ	ติดต่อกับ	ตำบลคลองคูเต่า ตำบลคลองแหและตำบลคอหงส์
ทิศตะวันออก	ติดต่อกับ	ตำบลควนลังและตำบลคลองคูเต่า
ทิศตะวันตก	ติดต่อกับ	ตำบลคอหงส์

ทิศใต้ ติดต่อกับ ตำบลควนลัง ตำบลบ้านพรุและตำบลคอหงส์

1.3 สภาพทางภูมิศาสตร์

1.3.1 ลักษณะภูมิประเทศ

จังหวัดสงขลามีลักษณะภูมิประเทศแตกต่างกันในแต่ละพื้นที่ ซึ่งสามารถจำแนกได้ 3 ประเภท คือ

(1) พื้นที่ราบธรรมดา (Flat Plain) เป็นที่ราบสูงจากระดับน้ำทะเลประมาณ 2-3 เมตร พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นดินทราย มีความอุดมสมบูรณ์ต่ำ มีการปลูกผลไม้บ้าง บริเวณรอบๆ ทะเลสาบสงขลาเป็นที่ราบที่เป็นป่าชายเลนและป่าพรุ เป็นที่ลุ่มชื้นแฉะ และ บางแห่งเป็นดินเค็ม อำเภอต่างๆ ในจังหวัดสงขลาจะมีพื้นที่ที่มีลักษณะ เช่นนี้อยู่ทุกอำเภอ มากบ้างน้อยบ้าง อำเภอที่มีพื้นที่ลักษณะนี้ทั้งหมดได้แก่ อำเภอระโนด กิ่งอำเภอกระแสดินธุ์ และ อำเภอสทิงพระ ซึ่งอยู่ทางตอนเหนือของจังหวัด

(2) ที่ราบชายฝั่งทะเล (Coastal Plain) อยู่ตามบริเวณอำเภอที่มีชายฝั่งทะเล คือ อำเภอระโนด อำเภอสทิงพระ อำเภอเมือง อำเภอจะนะ และ อำเภอเทพา

(3) พื้นที่ที่มีความชัน (Sloping Complexes) ได้แก่ที่ราบสูง (High Plains) เนินเขา (Hills) และภูเขา (Mountains) พื้นที่ลักษณะนี้ตั้งต้นจากภูเขาทางด้านทิศตะวันตกและทิศใต้ จากนั้นความลาดชันจะค่อยๆ ลดระดับลง เป็น เนินเขา ที่ราบสูง จนเป็นที่ราบธรรมดา ลาดลงสู่ทะเลสาบสงขลา อำเภอที่มีลักษณะพื้นที่แบบนี้มาก ได้แก่ อำเภอชะบ้าย้อย อำเภอนาทวี

อีกบริเวณหนึ่งได้แก่ อำเภอสะเดา อำเภอหาดใหญ่ และ อำเภอรัตภูมิ

1.3.2 สภาพดินฟ้าอากาศ

เนื่องจากจังหวัดสงขลาอยู่ใน เขตมรสุม ทำให้อำเภอหาดใหญ่มีภูมิอากาศแบบมรสุมเมืองร้อน (Tropical Monsoon Climate) แบ่งออกเป็น 2 ฤดู คือ ฤดูร้อนและฤดูฝน ฤดูร้อนเริ่มเดือนเมษายน ถึง เดือนสิงหาคม รวม 5 เดือน ฤดูฝน เริ่มตั้งแต่เดือนกันยายน ถึง เดือนมีนาคม รวม 7 เดือน

ฤดูฝนที่แท้จริงอยู่ในช่วงลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ ฝนจะชุกในเดือน

จ. นครศรีธรรมราช

อ่าวไทย

อ. ระโนด

กิ่งอ. กระแสสินธุ์

อ. ทิงพระ

จ. พัทลุง

อ. รัดถุมิ

อ. เมืองสงขลา

อ. จะนะ

อ. เทพา

จ. สตูล

อ. หาดใหญ่

อ. นบพิตำ

อ. ละเตา

อ. นาทวี

อ. ละบ้าย้อย

จ. ยะลา

การศึกษาเพื่อเสนอแนะระบบคมนาคมชนล่ง
ลาธารณะของเมืองหาดใหญ่และพื้นที่เกี่ยวเนื่อง

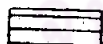


แผนที่



แสดง : ลักษณะผิวพื้น

สัญลักษณ์ :



ที่ราบ ความลาดชัน < 2 %



ที่ราบลุ่ม ๗ ต่ำ ๆ ความลาดชัน 2 - 10 %



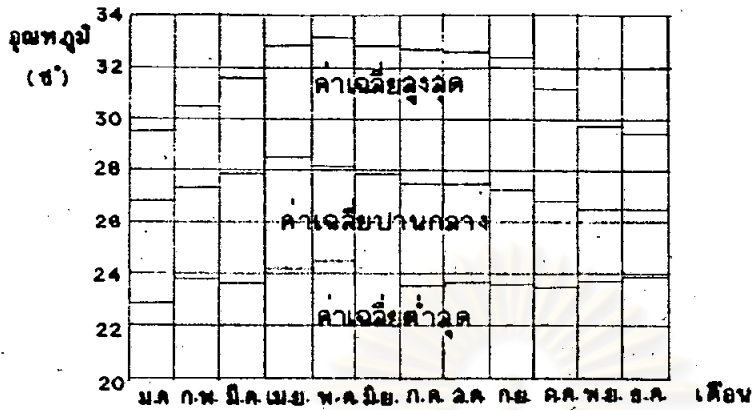
เนินเขา ความลาดชัน 10 - 30 %



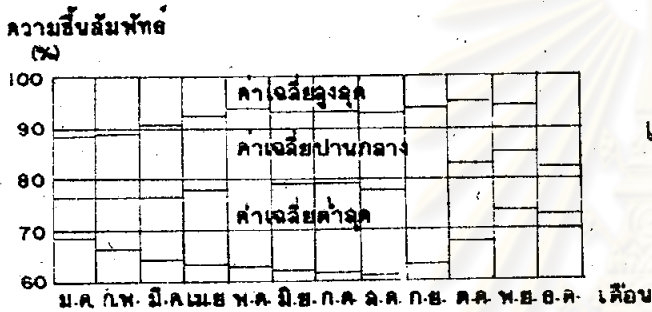
ภูเขาสูง ความลาดชัน 30 %

ที่มา : แผนที่จังหวัดสงขลา มาตรฐาน 1 : 250,000 และ
แผนที่อำเภอ มาตรฐาน 1 : 50,000 ของกรมแผนที่ทหาร

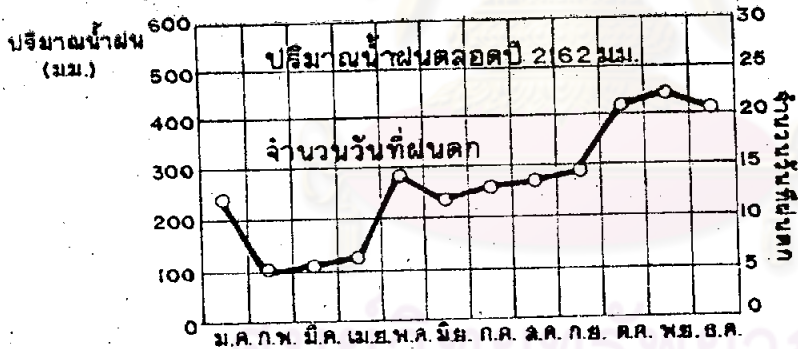




แสดงภูมิอากาศ
อุณหภูมิเฉลี่ยรายเดือน
ระหว่างปี 2494-2518



แสดงความชื้นสัมพัทธ์
ความชื้นสัมพัทธ์เฉลี่ยรายเดือน
ระหว่างปี 2494-2518



แสดงปริมาณน้ำฝน
ค่าเฉลี่ยปริมาณน้ำฝน
และจำนวนวันที่ฝนตก
ใน 1 เดือน ของ
จังหวัดฉะเชิงเทรา ระหว่าง
ปี 2494-2518

	เดือน											
	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.
ทิศทางลมประจำฤดู	ต.อ. ค.อ.จน	ต.อ.	ต.อ.	ค.อ.	ค.ค.	ค.ค.จน ค.ค.	ค.ค.จน ค.ค.	ค.ค.	ค.ค.จน ค.ค.จน	ค.ค.	ค.อ.	ค.อ. ค.อ.จน
ความเร็วลมเฉลี่ย (ปัด)	12.7	11.2	9.1	7.0	5.5	5.8	5.9	6.5	6.2	5.8	7.5	10.4
ความเร็วลมสูงสุด	59	57	67	50	69	70	50	52	40	47	76	57

สถิติลมจังหวัดฉะเชิงเทรา แสดงค่าเฉลี่ยระหว่างปี 2494-2518

แผนภูมิที่ 1

ตุลาคม และเดือนพฤศจิกายน แล้วลดปริมาณลงไปจนถึงเดือนกุมภาพันธ์ อุณหภูมิเฉลี่ยประมาณ 27.6° ซ
อุณหภูมิสูงสุดประมาณ 36.5° ซ และต่ำสุดประมาณ 19.9° ซ

ปริมาณน้ำฝนตลอดปีเฉลี่ย วัสดุได้ 2,162 ม.ม. ความชื้นสัมพัทธ์ตลอดปีเฉลี่ย
ประมาณร้อยละ 80 ซึ่งอยู่ระดับปานกลาง

1.3.3 ลักษณะธรณีวิทยาผิวดิน

อำเภอหาดใหญ่มีลักษณะส่วนใหญ่เป็นดินปนทราย มีดินลูกรังและดินดานปะปน
อยู่บ้างบางแห่ง ชุดดินของอำเภอหาดใหญ่จะประกอบด้วยดินชุดอยู่ 3 ลักษณะ คือ

1. ดินชุดที่เป็นดินทรายที่ราบหุบเขาหรือที่ราบลุ่มแม่น้ำ ลักษณะของดินชุดนี้
เกิดจากตะกอนหรือกรวดทรายที่พัดมาทับกระแสน้ำหรือไหลมาจากบริเวณ
หุบเขา
2. ดินชุดดินฮัตตี ประกอบด้วยดินแกรไนต์ และ แกรไนต์ไอโรท์
3. ดินชุดดินที่เกิดจากทะเล (กลุ่มลำปาง) เกิดจากชั้นดินในทะเลเป็นชั้น ๆ
มี 3 ชั้น คือ
 - ก. ชั้นบน ประกอบด้วย กรวด และ เปลือกหอย
 - ข. ชั้นกลาง ประกอบด้วย ดินปน และกรวดที่เป็นดินปน
 - ค. ชั้นล่าง ประกอบด้วย ก้อนกรวดที่เกิดจากภูเขาไฟ เปลือกหอยและ
ทรายสีแดง

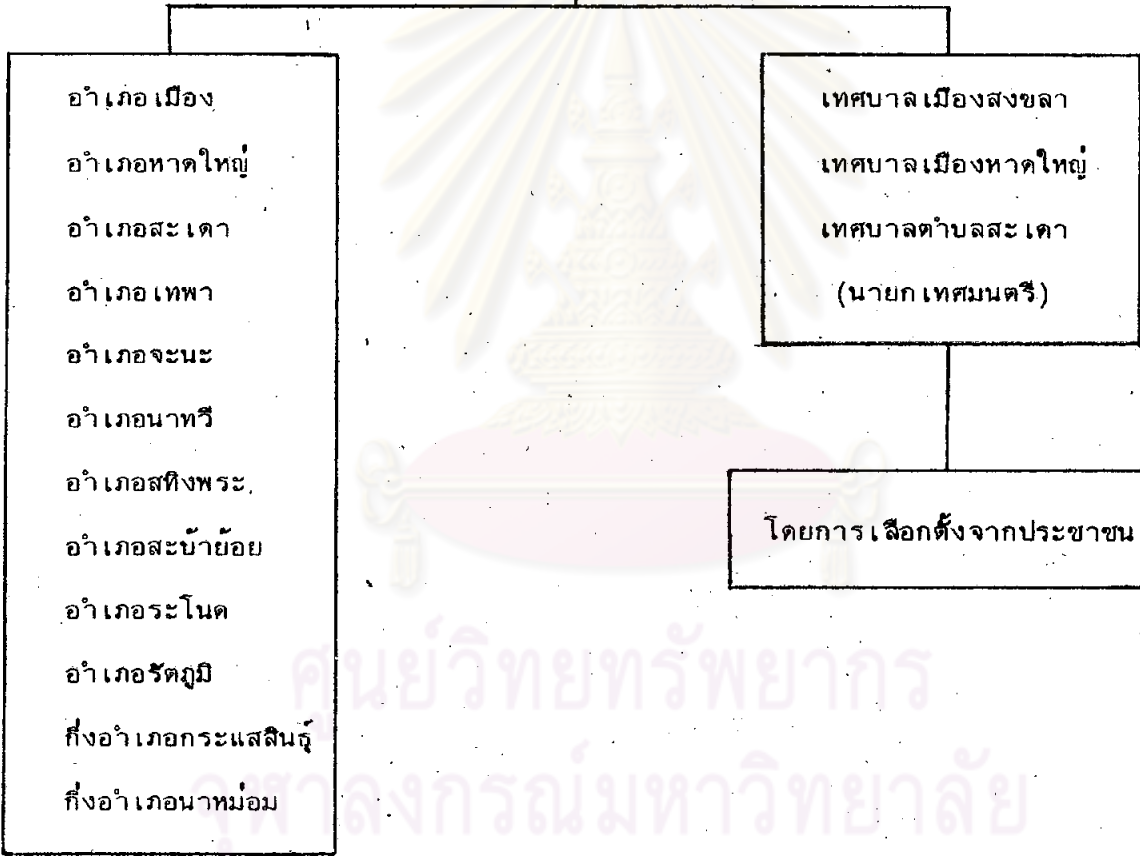
1.4 เขตการปกครอง

จังหวัดสงขลาประกอบด้วย 10 อำเภอ และ 2 กิ่งอำเภอ ทุกอำเภออยู่ในสาย
งานการบริหารของจังหวัด ซึ่งมีผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นหัวหน้าดูแลรับผิดชอบ และผู้ว่าราชการจังหวัด
จะขึ้นตรงต่อกระทรวงมหาดไทยอีกต่อหนึ่ง ในจำนวนอำเภอและกิ่งอำเภอที่มีอยู่ทั้งหมดนี้ มี 3 อำเภอ
ที่มีเทศบาลตั้งอยู่ คือ เทศบาลเมืองสงขลา เทศบาลเมืองหาดใหญ่ และเทศบาลตำบลสะเดา แต่ละ
เทศบาลมีนายกเทศมนตรีที่ได้รับการเลือกตั้งมาจากประชาชนเป็นหัวหน้าในการบริหารงาน มีหน้าที่ดู
แลรับผิดชอบเกี่ยวกับกิจการสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ภายในเขตเทศบาล

กระทรวงมหาดไทย

แต่งตั้ง

ผู้ว่าราชการจังหวัด
สงขลา



ตำบล

โดยการเลือกตั้งจากประชาชน

แผนภูมิที่ 2

ช่วยงานการปกครองของจังหวัดสงขลา

รวม

10 อำเภอ

3 เทศบาล

2 กิ่งอำเภอ

114 ตำบล

892 หมู่บ้าน

อำเภอหาดใหญ่มี 23 ตำบล 141 หมู่บ้าน* เทศบาลเมืองหาดใหญ่ตั้งอยู่ในตำบล
หาดใหญ่ และต่อมาได้มีการรวมพื้นที่บางส่วนของตำบลควนลัง คอหงส์ เข้ามาอยู่ในเทศบาล ภาย
หลังที่มีการขยายเขตเทศบาลเป็น 21.6 ตารางกิโลเมตร

ถ้าพิจารณาตามหลักเขตทั้ง 17 หลัก จากแผนที่ 4 เทศบาลเมืองหาดใหญ่มี
อาณาเขตดังต่อไปนี้

ด้านทิศเหนือ

ตั้งแต่หลักเขตที่ 1 ซึ่งตั้งอยู่ริมคลองอู่ตะเภาฝั่งตะวันตก เชิงทางรถไฟสาย
กรุงเทพฯ - ปาดังเบซาร์ ด้านใต้ไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ถึงหลักเขตที่ 2 ซึ่งตั้งอยู่ริมทางรถไฟ
สายสงขลา - สุโขทัย ด้านตะวันออก

จากหลักเขตที่ 2 เลียบทางรถไฟสายสงขลา - สุโขทัย ด้านตะวันออก
ออกไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ถึงหลักเขตที่ 3 ซึ่งตั้งอยู่ริมคลองเตยฝั่งตะวันออกตรงเชิงสะพาน
รถไฟข้ามคลองเตย

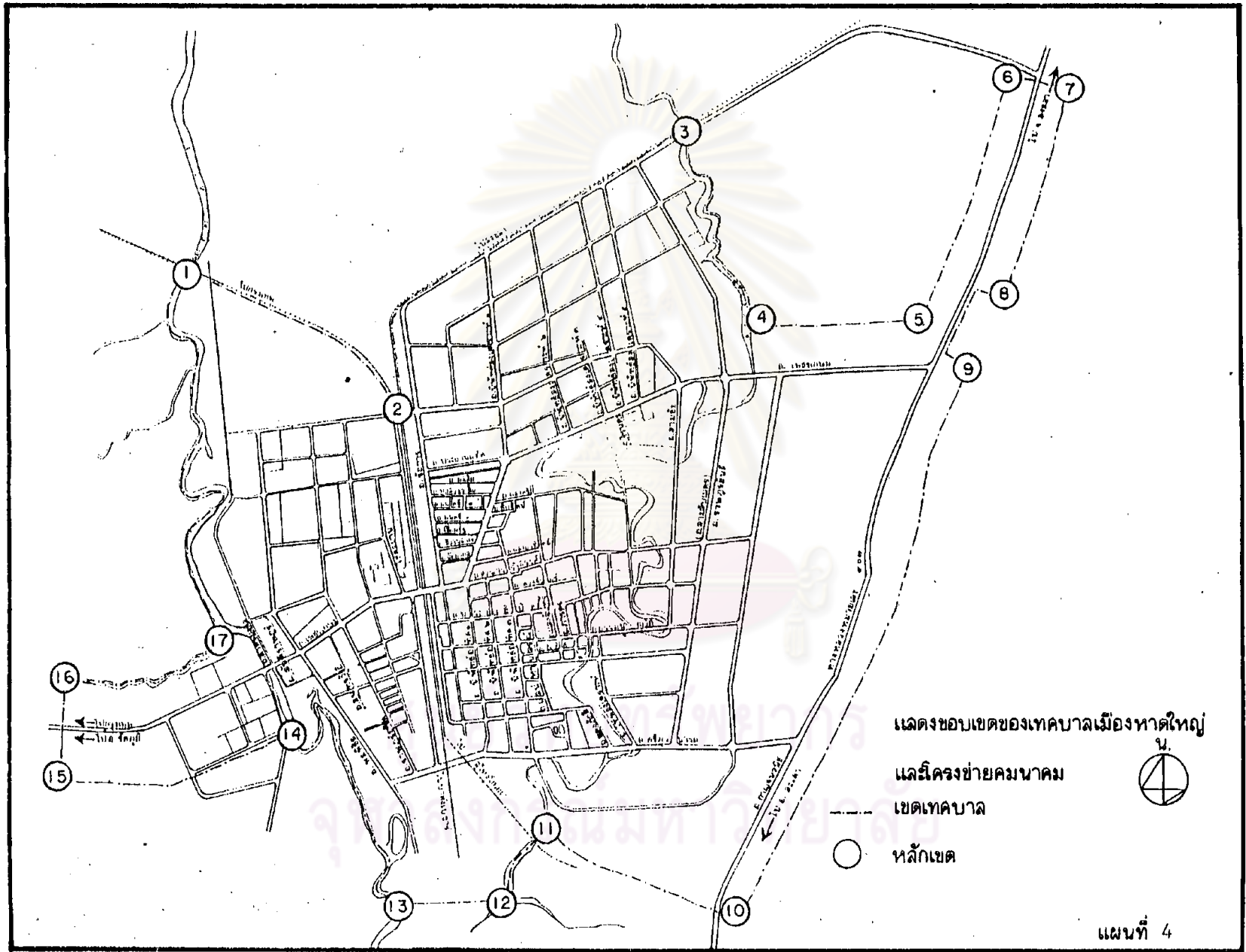
จากหลักเขตที่ 3 เลียบริมคลองเตยฝั่งตะวันออกไปทางทิศตะวันออกเฉียง
ใต้ถึงหลักเขตที่ 4 ซึ่งตั้งอยู่ห่างจากศูนย์กลางทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 ตอนรัตภูมิ - หาดใหญ่
ตามเส้นตั้งฉากระยะ 300 เมตร

จากหลักเขตที่ 4 เป็นเส้นขนานระยะ 300 เมตร ตันทางหลวงแผ่นดิน
หมายเลข 4 ตอนรัตภูมิ - หาดใหญ่ ไปทางทิศตะวันออกถึงหลักเขตที่ 5 ซึ่งตั้งอยู่ห่างจากศูนย์กลาง
ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 407 หาดใหญ่ - สงขลา ตามแนวเส้นตั้งฉากระยะ 200 เมตร

จากหลักเขตที่ 5 เป็นเส้นขนานระยะ 200 เมตร ด้านทางหลวงแผ่นดิน
หมายเลข 407สายหาดใหญ่ - สงขลา ไปทางทิศเหนือถึงหลักเขตที่ 6 ซึ่งตั้งอยู่ห่างจากศูนย์กลาง
ทางหลวงหมายเลข 407 สายหาดใหญ่ - สงขลา ตามแนวตั้งฉากระยะ 200 เมตร

ด้านทิศตะวันออก

* เนื่องจากการขยายพื้นที่เทศบาลเพิ่มขึ้นเป็น 21.6 ตารางกิโลเมตร ทำให้จำนวนหมู่บ้าน
ที่มีอยู่เดิม 170 หมู่บ้าน เหลือ 141 หมู่บ้าน



จากหลักเขตที่ 7 เป็นเส้นขนานระยะ 200 เมตร กับทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 407 ทาดใหญ่ - สงขลา ไปทางทิศใต้ถึงหลักเขตที่ 8 ซึ่งตั้งอยู่ริมเขตทหาร กรมผสมที่ 5 ค่ายทหารเสนาณรงค์ด้านทิศเหนือ

จากหลักเขตที่ 8 เสียตามแนวเขตทหารกรมผสมที่ 5 ไปทางทิศตะวันตก เลี้ยวไปทางทิศใต้ แล้วเลี้ยวกลับมาทางทิศตะวันออกถึงหลักเขตที่ 9 ซึ่งอยู่ริมเขตทหารค่ายเสนาณรงค์ด้านใต้ ห่างจากศูนย์กลางทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 407 ทาดใหญ่ - สงขลา ตามแนวเส้นตั้งฉากระยะ 200 เมตร

จากหลักเขตที่ 9 เป็นเส้นขนานระยะ 200 เมตร กับทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 407 ทาดใหญ่ - สงขลา และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 ตอนทาดใหญ่ - คลองแงะ ไปทางทิศใต้ถึงหลักเขตที่ 10 ซึ่งตั้งอยู่ริมทางรถไฟสายสงขลา - สุโขทัยด้านเหนือ

ด้านทิศใต้

จากหลักเขตที่ 10 เสียริมทางรถไฟสายสงขลา - สุโขทัย ด้านเหนือไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือถึงหลักเขตที่ 11 ซึ่งตั้งอยู่ริมคลองเคยฝั่งตะวันตกตรงเชิงสะพานรถไฟข้ามคลองเคย

จากหลักเขตที่ 11 เสียริมคลองเคยฝั่งตะวันตกไปทางทิศใต้ ถึงหลักเขตที่ 12 ซึ่งอยู่ริมคลองเคยฝั่งตะวันตก ตรงเชิงสะพานรถไฟสายกรุงเทพฯ - ปาดังเบซาร์

จากหลักเขตที่ 12 เป็นเส้นตั้งฉากกับทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - ปาดังเบซาร์ ไปทางทิศตะวันตก ถึงหลักเขตที่ 13 ซึ่งตั้งอยู่ริมคลองอู่ตะเภาฝั่งตะวันตก

ด้านทิศตะวันตก

จากหลักเขตที่ 13 เสียริมคลองอู่ตะเภาฝั่งตะวันตกไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ ถึงหลักเขตที่ 14 ซึ่งตั้งอยู่ริมคลองอู่ตะเภาฝั่งตะวันตก ห่างจากศูนย์กลางทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 ตอนรัตภูมิ - ทาดใหญ่ ไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ ถึงหลักเขตที่ 15 ซึ่งตั้งอยู่ห่างจากศูนย์กลางทางเข้าสนามบินพาณิชย์ทาดใหญ่ด้านตะวันตกตามแนวเส้นตั้งฉากระยะ 200 เมตร

จากหลักเขตที่ 15 เป็นเส้นตรงไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ ถึงหลักเขตที่ 16 ซึ่งตั้งอยู่ริมคลองตำฝั่งเหนือตรงเชิงสะพานข้ามคลองตำ

จากหลักเขตที่ 16 เสียริมคลองตำฝั่งเหนือไปทางทิศตะวันออกเฉียง

เหนือ ถึงหลัก เขตที่ 17 ซึ่งตั้งอยู่ริมคลองอุ้ตะเภา ฝั่งตะวันตกตรงปากคลองตำ

จากหลัก เขตที่ 17 เลียบริมคลองอุ้ตะเภา ฝั่งตะวันตกไปทางทิศเหนือไป

บรรจบกับหลัก เขตที่ 1

1.5 การใช้ที่ดิน

1.5.1 สภาพการใช้ที่ดินของจังหวัดสงขลา

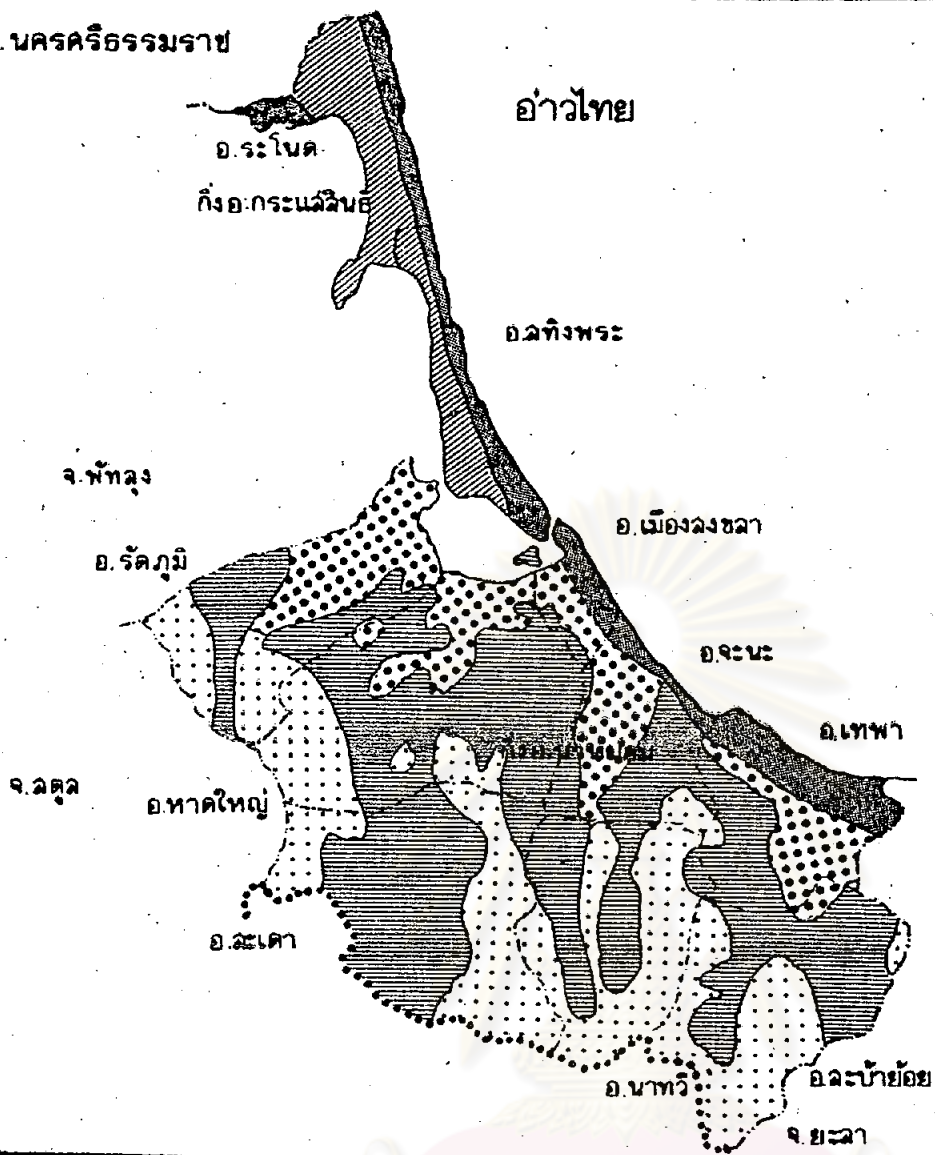
จังหวัดสงขลา มีภูมิประเทศต่างกันเป็น 3 ลักษณะดังได้กล่าวไว้แล้ว จึงทำให้การใช้ที่ดินมีความแตกต่างกันไปด้วย เริ่มจากชายฝั่งทะเลซึ่งอยู่ทางทิศตะวันออกเข้ามาจนถึงบริเวณตอนกลางของจังหวัด มีลักษณะเป็นพื้นที่ราบ ที่ราบนี้ถ้าแบ่งตามชนิดของผิวดินจะได้ 2 ส่วน ส่วนแรกได้แก่ที่ราบใกล้ชายฝั่ง มีผิวดินเป็นดินทรายที่มีทรายมากกว่าดิน พื้นที่ส่วนนี้ยังมีความเค็มเหลืออยู่ จึงมีสภาพเหมาะกับการทำสวนมะพร้าว นอกจากนี้บริเวณชายฝั่งทะเลยังใช้เป็นที่ทำฟาร์มเพาะเลี้ยงกุ้งอีกด้วย ที่ราบอีกส่วนหนึ่งอยู่ถัดเข้ามาจากบริเวณแรกมีสภาพเป็นดินปนทรายที่มีส่วนผสมของดินอยู่เป็นอัตราส่วนมากกว่าทราย พื้นที่ราบส่วนนี้มีความอุดมของผิวดินมากกว่าบริเวณแรก จึงสามารถใช้ทำนาข้าวหรือปลูกพืชชนิดอื่นที่เป็นพืชไร่ ผัก และผลไม้

จากที่ราบตอนกลางไปจนถึงด้านตะวันตกของจังหวัดมีพื้นที่เป็นที่ราบสลับกับพื้นที่ที่มีความลาดชัน (Sloping Complexes) บริเวณที่ส่วนใหญ่เป็นสวนยางพาราและป่าไม้ ยางพาราที่ปลูกมีตั้งแต่จากที่ราบ ที่ราบสูงไปจนถึงเนินเขาเตี้ย ๆ ซึ่งเนินเขาเตี้ย ๆ เหล่านี้เป็นพื้นที่ป่ามาก่อนแต่ถูกตัดฟันเปลี่ยนเป็นสวนยาง โดยปัจจุบันนี้ก็ยังคงมีการบุกเบิกทำลายป่าเพื่อทำไร่เลื่อนลอยหรือปลูกยางพารา บริเวณส่วนที่เป็นภูเขาสูงเท่านี้ที่ยังคงสภาพป่าอยู่ได้ ลักษณะของป่าเป็นป่าดิบ (Evergreen Forest) เนื่องจากอยู่ในเขตร้อนชื้น

พื้นที่ส่วนใหญ่ของจังหวัดสงขลาใช้ไปในทางเกษตรกรรมมากที่สุด คือ คิดเป็นร้อยละ 59.86 จากจำนวนเนื้อที่ทั้งหมด 4,576,251 ไร่ ส่วนที่เหลือได้แก่ พื้นที่ป่าไม้ (ร้อยละ 27.84)¹ เนื้อที่เพื่อประโยชน์ด้านอื่น ๆ (ร้อยละ 5.15) และพื้นที่ทะเลสาบสงขลาในเขตของจังหวัดสงขลา (ร้อยละ 7.15) ตามลำดับ

¹ โสภณ ชมชาญ, รายงานการวางแผนการใช้ที่ดินเบื้องต้น จังหวัดสงขลา

อำเภอไทย



การศึกษาเพื่อเสนอแนะระบบคมนาคมชนล่ง
ลาธารณะของเมืองหาดใหญ่และพื้นที่เกี่ยวเนื่อง



แผนที่



การใช้ที่ดิน 2519

สัญลักษณ์



บริเวณปลูกพืชไร่และผลไม้



แหล่งเพาะพันธุ์กุ้งและลำนมะพร้าว



บริเวณปลูกข้าว



บริเวณทำไร่เลื่อนลอย



บริเวณลำนยางพาราปลับป่าไม้และภูเขา

ที่มา:

ศูนย์พัฒนาภาคใต้

สงขลา



ถ้าพิจารณาการใช้ที่ดินด้านเกษตรกรรมและป่าไม้เป็นรายอำเภอ ตามแผนที่ 5 แสดงการใช้ที่ดิน สามารถจำแนกได้ดังนี้

ตารางที่ 3.1

สภาพการใช้ที่ดินด้านเกษตรกรรมและป่าไม้ของจังหวัดสงขลาแยกตามรายอำเภอ ปีพ.ศ. 2519

ลักษณะการใช้ที่ดิน	อำเภอ
ฟาร์มเพาะเลี้ยงกุ้ง สวนมะพร้าว พืชไร่ ผักและผลไม้ นาข้าว ยางพารา ป่าไม้	ระโนด สทิงพระ เมืองสงขลา จะนะ เทพา ระโนด สทิงพระ เมืองสงขลา รัตภูมิ หาดใหญ่ จะนะ เทพา รัตภูมิ หาดใหญ่ สะเดา นาทวี เทพา สะบ้าย้อย

ศูนย์วิทยทรัพยากร
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 3.2

การใช้ที่ดินของจังหวัดสงขลา ปี พ.ศ.2519

ลักษณะการใช้ที่ดิน	เนื้อที่(ไร่)	ร้อยละ	เนื้อที่รวม(ไร่)	ร้อยละ
1. พื้นที่ป่าไม้	1,273,692	27.83	1,273,692	27.83
2. พื้นที่ถือครองเพื่อการเกษตร			2,739,309	59.86
2.1 สวนยางพารา	1,601,108	34.99		
2.2 นาข้าว	628,263	13.73		
2.3 พืชไร่	313,590	6.85		
2.4 ผลไม้	101,625	2.22		
2.5 ผัก	19,676	0.43		
2.6 อื่นๆ	75,074	1.64		
3. พื้นที่ใช้ประโยชน์ด้านอื่นๆ			235,834	5.16
3.1 บริเวณเมือง	143,947	3.15		
3.2 บริเวณเหมืองแร่	5,939	0.13		
3.3 อื่นๆ	85,948	1.88		
4. ทะเลสาบสงขลา(ในเขต จังหวัดสงขลา	327,416	7.15	327,416	7.15
รวม	4,576,251	100.00	4,576,251	100.00

ที่มา : สำนักงานส่งเสริมการเกษตรภาคใต้

1.5.2 การใช้ที่ดินในเขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่

ถ้าไม่นับรวมชุมชนเกษตรและที่ว่างแล้ว บริเวณที่พักอาศัยและพาณิชยกรรม เป็นย่านที่มีพื้นที่รวมกันมากที่สุด (ร้อยละ 8.87) และการใช้ที่ดินในลักษณะอุตสาหกรรมเข้ามามีบทบาทมากขึ้นภายในช่วงเวลาไม่กี่ปี โดยมีมูลเหตุสนับสนุนเช่นเดียวกับการพาณิชยกรรมและการบริการ ซึ่งมีบทบาทที่สำคัญต่อการใช้ที่ดินของเมืองหาดใหญ่มาดังแต่อดีต คือ เป็นเมืองที่มีความได้เปรียบในเรื่องทำเลที่ตั้ง และมีอิทธิพลของการขนส่งมาสนับสนุน ในประการที่เกี่ยวกับความได้เปรียบทางที่ตั้งก็เพราะหาดใหญ่อยู่บริเวณกึ่งกลางของภาคใต้ตอนบนและตอนล่าง จึงเป็นบริเวณที่อยู่ใกล้แหล่งวัตถุดิบมากที่สุด ส่วนอีกประการหนึ่งในเรื่องอิทธิพลของการขนส่ง ซึ่งจะมีบทบาทในการลำเลียงวัตถุดิบมายังโรงงานและการส่งสินค้าที่ผลิตได้ไปยังตลาดสามารถกระทำด้วยวิธีที่สะดวก รวดเร็ว และประหยัด

สภาพการใช้ที่ดินภายในเมืองหาดใหญ่อยู่ในลักษณะที่ค่อนข้างเป็นระเบียบ มีถนนสายต่าง ๆ เชื่อมติดต่อกันเป็นรูปตาราง บริเวณย่านธุรกิจอยู่ทางด้านทิศตะวันออกของสถานีรถไฟ บริเวณนี้เป็นทั้งย่านการค้าและที่พักอาศัยอยู่รวมกันอย่างหนาแน่น และถือได้ว่าเป็นบริเวณศูนย์กลางทางด้านการค้าแห่งแรกของเมือง ต่อมาในระยะหลังนี้ความเจริญของเมืองเพิ่มขึ้น มีการขยายตัวของการใช้ที่ดินลักษณะต่าง ๆ ภายในเมืองไปยังบริเวณชุมชนเกษตรและที่ว่าง รวมทั้งบริเวณการค้าก็ได้มีการขยายตัวออกไปตามความเจริญที่เพิ่มขึ้นนั้นออกไปอีกหลายแห่ง เช่น ตามแนวถนนเพชรเกษม แนวคลองเตย แนวถนนศรีภูวนารถ จนถึงบริเวณที่ไปออกถนนกาญจนาภิเษก เป็นต้น ซึ่งบริเวณการค้าที่ขยายตัวเหล่านี้จะได้กล่าวในรายละเอียดต่อไปในหัวข้อ 1.6

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 3.3

การใช้ที่ดินในเขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่ ปี 2519

บริเวณ (ในเขตผังเมืองรวม)	พื้นที่ (ไร่)	ร้อยละ
พักอาศัยหนาแน่นมาก พาณิชยกรรม	220.0	1.63
พักอาศัยหนาแน่นน้อย	979.0	7.24
สถานที่ราชการ	579.0	4.28
สถาบันการศึกษา	718.0	5.31
ศาสนสถาน	209.0	1.54
สาธารณูปการ	121.0	0.89
อุตสาหกรรม	143.0	1.06
คลังสินค้า	62.0	0.46
สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ สนามกีฬา	32.0	0.24
แม่น้ำ คลอง บ่อ	513.0	3.79
ถนน ซอย	343.0	2.54
ชุมชนเกษตรกรรม ที่ว่าง	9,606.0	71.02
รวมพื้นที่	13,525.0	100.00

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

1.6 การขยายตัวของชุมชนในเขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่

จากแผนที่การใช้ที่ดินเมืองหาดใหญ่ พ.ศ. 2509 และ พ.ศ. 2519 (แผนที่ 6 และ 7) แสดงให้เห็นว่าภายในระยะเวลาเพียง 10 ปี ขนาดของชุมชนในเขตเทศบาลเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก มีลักษณะการรวมตัวที่หนาแน่น ลักษณะการใช้ที่ดินจึงเด่นชัดกว่าในระยะแรก ๆ และถ้าพิจารณาสภาพของการขยายตัวก็ปรากฏว่ามีการขยายเขตของชุมชนไปยังพื้นที่ซึ่งเคยเป็นชุมชนเกษตรหรือเป็นบริเวณที่ว่าง บริเวณที่มีการขยายตัวมักอยู่ในที่ที่มีเส้นทางคมนาคมสะดวก บริเวณที่พักอาศัยและพาณิชยกรรม เป็นลักษณะการใช้ที่ดินที่เด่นชัดของเมือง เนื่องจากมีการรวมตัวอย่างต่อเนื่องและมีพื้นที่มากกว่าลักษณะการใช้ที่ดินแบบอื่น ๆ

ถ้าเปลี่ยนลักษณะของแผนที่การใช้ที่ดินมาเป็นผังโครงสร้าง (Structural Plan) แทนก็ทำให้สามารถหาแนวการขยายตัวของชุมชนที่แตกต่างกับในช่วงเวลา 10 ปี (พ.ศ. 2509 - 2519) ซึ่งแบ่งได้ 3 พวก ดังนี้

(พิจารณาแผนที่ 10 ประกอบ)

พวกที่ 1 อยู่ทางด้านตะวันตกของทางรถไฟ ถ้าใช้แนวของถนนเพชรเกษมเป็นเส้นแบ่งพื้นที่ออกเป็นด้านบนและด้านล่าง จะทำให้แบ่งพวกที่ 1 ได้ 2 กลุ่ม

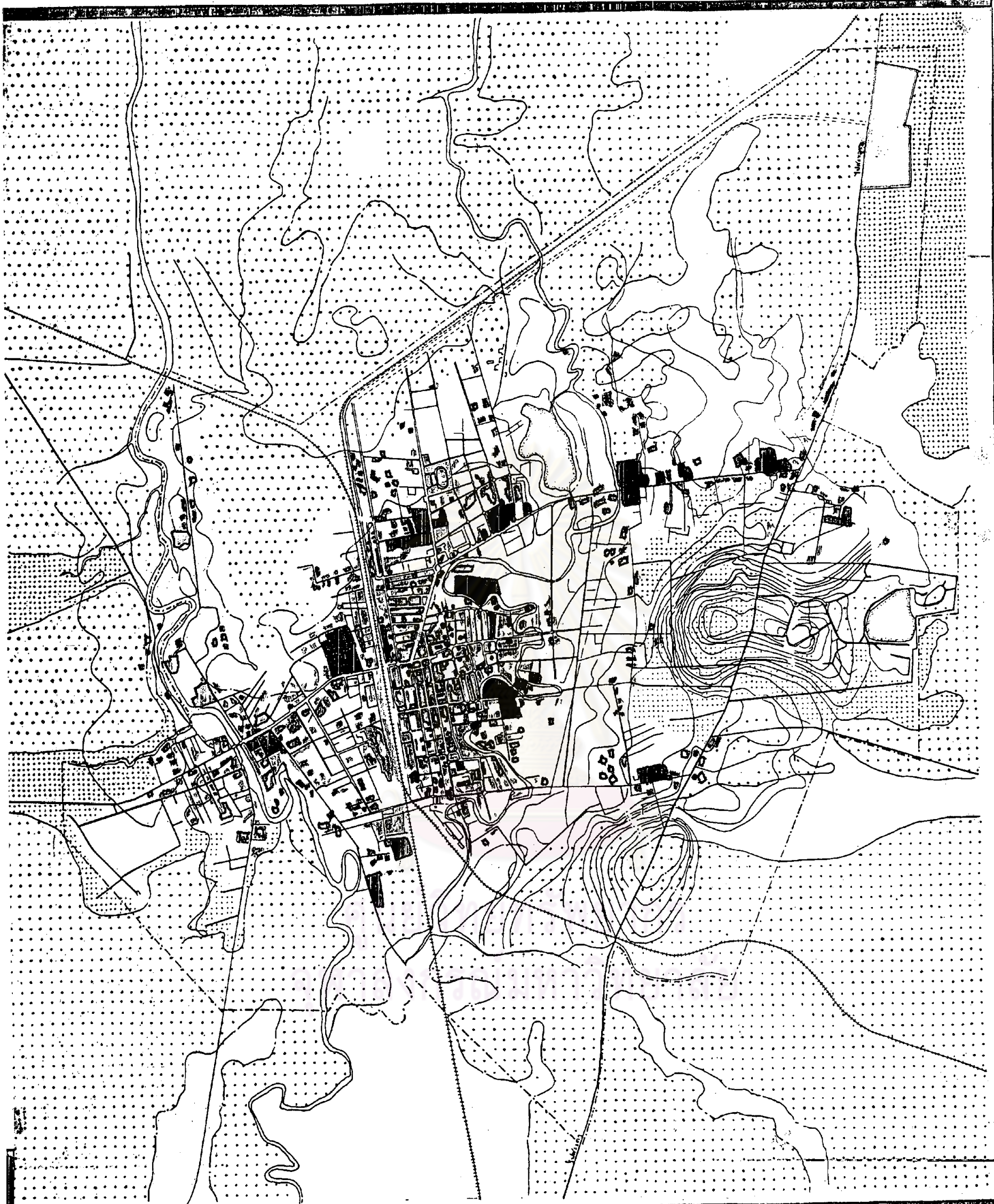
กลุ่มที่ 1 ขยายไปทางทิศตะวันตกตามแนวถนนเพชรเกษมตอนบน

กลุ่มที่ 2 มีทิศทางการขยายตัวเช่นเดียวกับกลุ่มที่ 1 แต่อยู่บริเวณตอนล่างของแนวถนนเพชรเกษม

พวกที่ 2 อยู่ทางด้านทิศตะวันออกของทางรถไฟ โดยยังคงมีถนนเพชรเกษมเป็นแนวแบ่งเช่นเดียวกับพวกที่ 1 มีแนวการขยายตัวของชุมชนมาจากบริเวณสามแยกคอหงส์จนถึงแนวของวงเวียนบนถนนเพชรเกษมนั้น พวกที่ 2 แบ่งได้ 2 กลุ่ม คือ กลุ่มที่ 3 และกลุ่มที่ 4

กลุ่มที่ 3 จากริมถนนเพชรเกษมด้านบนลึกขึ้นไปตามแนวของถนนนิพัทธ์สงเคราะห์ที่ 5 สาย

กลุ่มที่ 4 มีลักษณะเป็นแนวยาวจากริมถนนเพชรเกษมลึกลงไปทางตอนล่าง จากบริเวณสามแยกคอหงส์แล้วขยายลึกเข้ามาตามแนวถนนราษฎร์ยินดี สามชัย จนถึงบริเวณถนนธรรมบุญวิธี



แบบแสดง

การใช้ที่ดิน พ.ศ. ๒๕๐๕

สัญลักษณ์

- ยานที่พักรถยนต์
- ยานพาณิชยกรรม
- บริเวณสถานศึกษา

- ศาสนสถาน
- สถานที่ราชการ
- บริเวณอุตสาหกรรมและคลังสินค้า
- สาธารณูปการ
- สวนสาธารณะ และสนามกีฬา
- บริเวณนันทนาการและคลังสินค้า

การศึกษาเพื่อเสนอแนะระบบคมนาคมขนส่งสาธารณะ
ของเมืองหาดใหญ่และพื้นที่เกี่ยวเนื่อง

อ.ที่ปรึกษา ดร. ยอดพล อนาบริบูรณ์

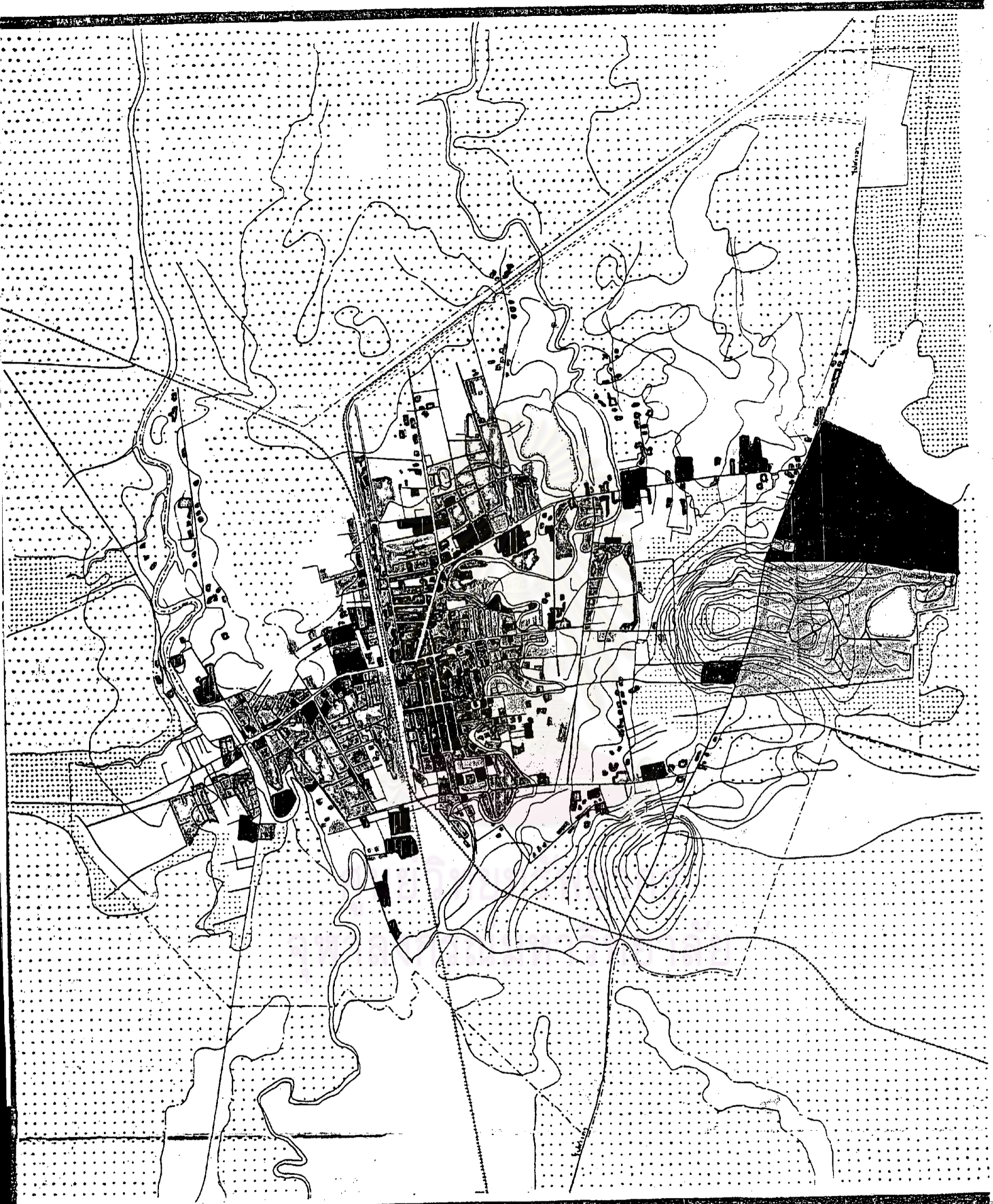
บิลิต นายลาทีค โฟธิกนิษฐ์ B 335276



0 0.5 ก.ม.
ภาควิชาผังเมือง
บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์

แผนที่

6



แบบแสดง

การใช้ที่ดิน พ.ศ. ๒๕๑๕

สัญลักษณ์

- ยานที่ท่าอ้าย
- ยานพาณิชยกรรม
- บริเวณสถานประกอบการศึกษา

- ศาลากลาง
- สถานที่ราชการ
- บริเวณอุตสาหกรรมและคลังสินค้า
- สถานประกอบการ
- สวนสาธารณะ และ สนามกีฬา

การศึกษาเพื่อเสนอแนะระบบคมนาคมขนส่งสาธารณะ
ของเมืองหาดใหญ่และพื้นที่เกี่ยวเนื่อง

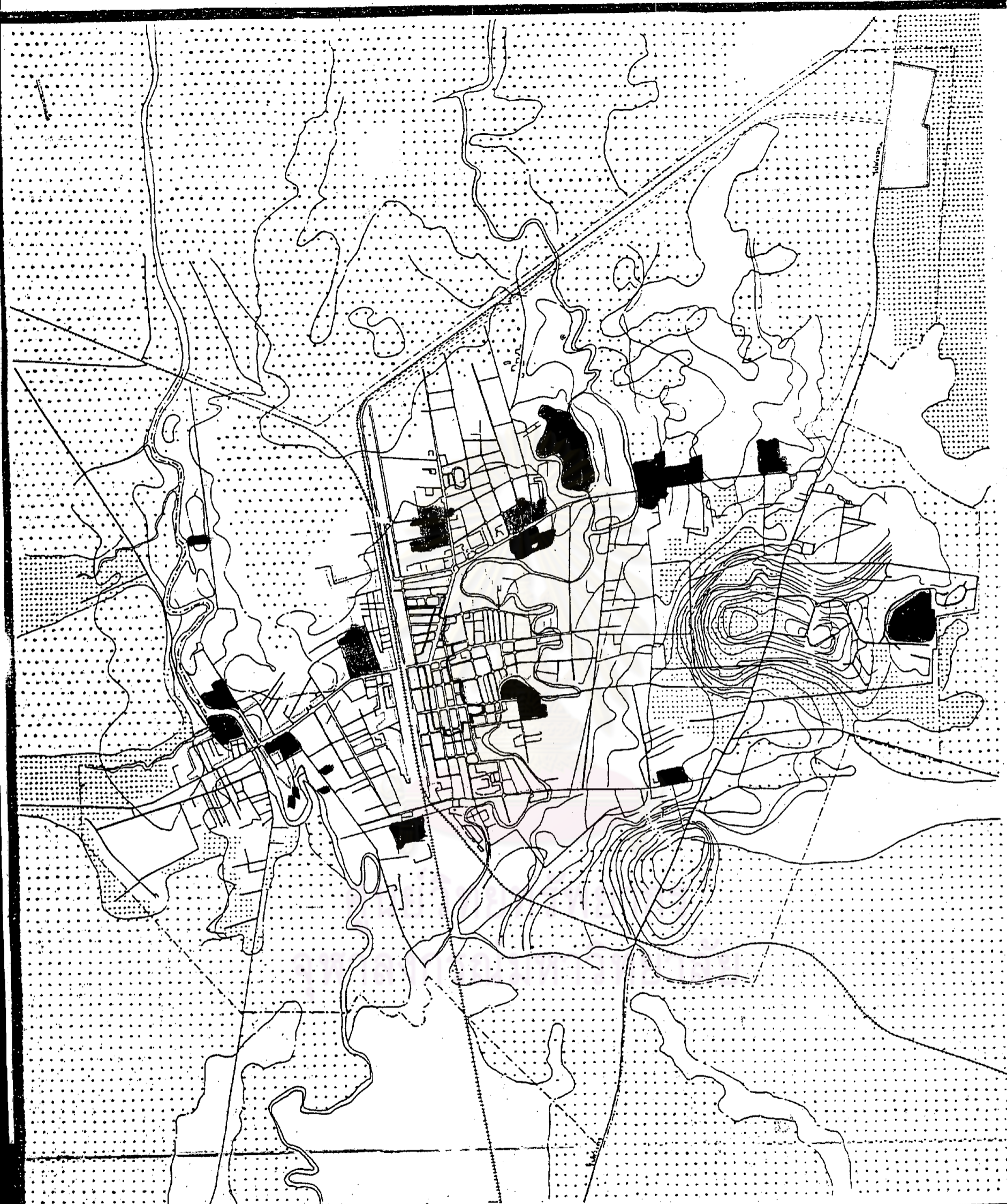
อ.ที่ปรึกษา ดร. ยอดพล อนุาบริบูรณ์

ชนิด นายลาทีค โปอินทร์ B 335276

0 0.5 ก.ม.

ภาคเรียนเมือง
บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์

แผนที่ 7



แบบแสดง

ผังโครงสร้าง พ.ศ. ๒๕๐๘

สัญลักษณ์

- ยานพาณิชยกรรม
- ย่านที่อยู่อาศัย
- บริเวณสถาบันราชการ โรงเรียน และ ศาสนสถาน
- สวนสาธารณะ และ สนามกีฬา
- บริเวณอุตสาหกรรม

การศึกษาเพื่อเสนอแนะระบบคมนาคมขนส่งสาธารณะ
ของเมืองหาคใหญ่และพื้นที่เกี่ยวเนื่อง

อ.ที่ปรึกษา ดร. ยอดพล ธนาภิรมย์

ชนิด นายลาทิศ โพธิ์นิษร B 335276



0 0.5 ก.ม.
ภาควิหังเมือง
บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์

แผนที่

8



แบบแปลน ผังโครงสร้างปี พ.ศ. 2519

- สัญลักษณ์**
- บริเวณพาณิชยกรรม
 - บริเวณที่อยู่อาศัย
 - บริเวณสถาบันราชการ โรงเรียน และ สถานศึกษา
 - บริเวณสนามกีฬา และ สวนสาธารณะ
 - บริเวณอุตสาหกรรม

การศึกษาเพื่อเสนอแนะระบบคมนาคมขนส่งสาธารณะ
ของเมืองท่าใหญ่และพื้นที่เกี่ยวเนื่อง

อ.ที่ปรึกษา ดร. ยอดพล อณาบริบูรณ์

ชนิด นายลาทีค โห่อิกนิษฐ์ B 335276



0 0.5 ก.ม.
ภาควิชาผังเมือง
บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์

แผนที่



พวกที่ 3 อยู่ตอนล่างของถนนศรีภูวนารถ มีเพียงกลุ่มเดียว คือ กลุ่มที่ 5 ลักษณะ เป็นตึกแถว

เนื่องจากแนวการขยายตัวของชุมชนในเขตเทศบาลหาคใหญ่ที่กล่าวข้างต้นเป็นเพียงสภาพของเมืองที่เป็นอดีต คือ ถึงปีพ.ศ. 2519 เท่านั้น ดังนั้นเพื่อให้ข้อมูลได้ใกล้เคียงกับสภาพการใช้ที่ดินในปัจจุบัน จึงได้ทำการศึกษาโดยวิธีสำรวจเพิ่มเติมจากข้อมูลภาคสนาม¹

ผลจากการสำรวจพบว่า ปัจจุบันมีขอบเขตการขยายตัวของชุมชนนอกเหนือจากบริเวณที่กล่าวมาแล้ว ประกอบด้วย 3 บริเวณ คือ (พิจารณาแผนที่ 10 ประกอบ)

บริเวณ ก ขยายมาจากกลุ่ม 1 และ 2 เป็นบริเวณที่เริ่มมีบ้านเรือนหนาตาจากบริเวณริมถนนเข้าไปประมาณ 200 เมตร แต่ถ้าเลยไปแล้วยังมีบ้านเรือนเบาบาง ถนนขอยที่แยกจากถนนเพชรเกษมมีลักษณะเป็นผิวลูกรัง

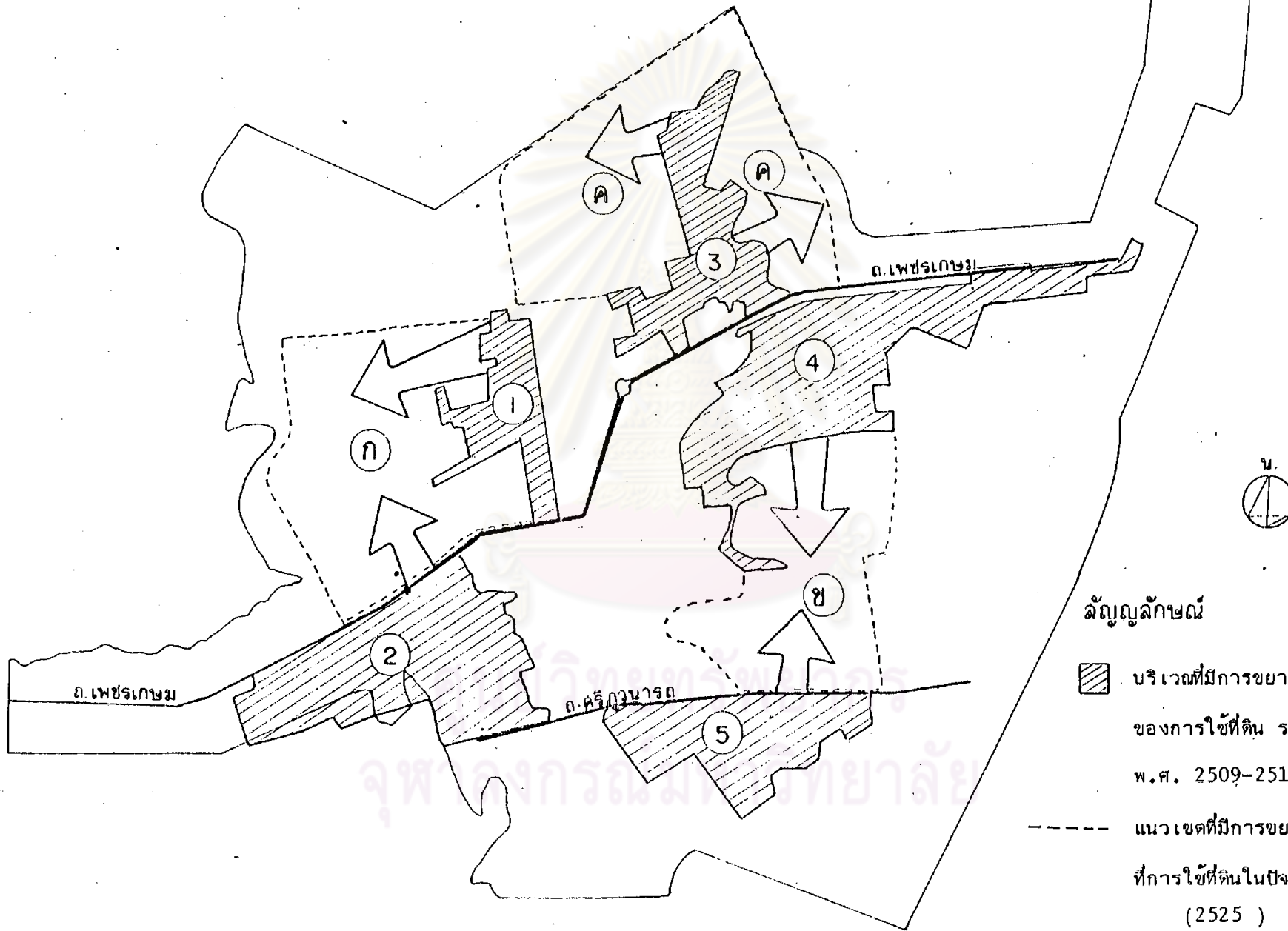
บริเวณ ข มีแนวขยายจากกลุ่มที่ 4 และ 5 เป็นที่ว่างสลับบ้านเรือนและอาคารพาณิชย์บ้าง แต่ยังมีลักษณะเบาบาง

บริเวณ ค ขยายออกจากกลุ่มที่ 3 ทั้ง 3 ทาง คือ ข้างซ้ายบนและข้างขวา เป็นบริเวณที่อาคารบ้านเรือนหนาแน่นกว่า 2 บริเวณข้างต้น ถนนในบริเวณนี้มีทั้งถนนลูกรังและถนนราดยาง

เนื่องจากถือได้ว่าบริเวณพาณิชยกรรมของเมืองเป็นศูนย์กลางของเมืองเท่าที่เป็นมาแต่เดิมนั้น บริเวณพาณิชยกรรมในเขตเทศบาลเมืองหาคใหญ่ มีจับกลุ่มอยู่หนาแน่น บริเวณแรกอยู่ตามแนวที่ถนน 6 สายตัดกัน คือ ถนนนิพัทธ์อุทิศ 1 2 และ 3 กับถนนธรรมบุญศิริ ประชาธิปัตย์และศุภสารรังสรรค์ อีกบริเวณหนึ่งก็มีสภาพต่อเนื่องกับบริเวณแรก คือจากบริเวณสะพานลอยข้ามทางรถไฟไปจนจดบริเวณตลาดสดเทศบาลที่ถนนมนตรี 1 และ 2 ปัจจุบันเริ่มมีการจับกลุ่มย่านอาคารพาณิชย์เพิ่มจากเดิมอีก 5 บริเวณ คือ

บริเวณที่ 1 บริเวณจากแนวคลองลู่ตะเภาไปทางทิศตะวันตกตามแนวของถนนเพชรเกษมทั้ง 2 ข้าง

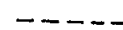
¹ สาทิต โปธิกนิษฐ, สำรวจ 4-6 มีนาคม 2525



ลักษณะ



บริเวณที่มีการขยายตัว
ของการใช้ที่ดิน ระหว่าง
พ.ศ. 2509-2519



แนวเขตที่มีการขยายพื้นที่
ที่ใช้ที่ดินในปัจจุบัน

บริเวณที่ 2 ตามแนวของถนนพลพิชัย สุนทรวิถึ ราษฎร์อุทิศ มีการปลูกสร้างเป็นตึก
แถว

บริเวณ 3 ตามแนวของถนนศรีภูวนารถตลอดสาย

บริเวณที่ 4 มีลักษณะ เป็นศูนย์การค้าอยู่ลึก เข้าไปจากแนวของถนนเพชรเกษมตาม
แนวของถนนสามชัย จนถึงวงเวียนน้ำพุ

บริเวณที่ 5 อยู่ทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ของตัวเมือง บริเวณสามแยกคลองเรียน
ซึ่งเป็นสามแยกที่เกิดจากถนนกาญจนาภิเษ และถนนศรีภูวนารถ เป็นกลุ่มที่มีอาคารพาณิชย์หนาแน่นมาก



ศูนย์วิทยพัทยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

2. ลักษณะประชากร

2.1 ประชากรของอำเภอต่างๆ ในจังหวัดสงขลา

2.1.1 จำนวนประชากรและการกระจายตัว

จังหวัดสงขลา มีพื้นที่ประมาณ 7,322 ตารางกิโลเมตร ประกอบด้วย อำเภอรวม 10 อำเภอ กับ 2 กิ่งอำเภอ ประชากรในปี พ.ศ. 2524 มีจำนวน 868,156 คน ความหนาแน่นประชากรโดยเฉลี่ยเท่ากับ 119 คนต่อตารางกิโลเมตร มีประชากรในเขตเทศบาล และสุขาภิบาลร้อยละ 21 ส่วนอีกร้อยละ 79 เป็นประชากรในชนบท

ตารางที่ 3.4

ประชากรรายอำเภอของจังหวัดสงขลา พ.ศ. 2523 และ 2524

อำเภอ	จำนวนประชากร		อัตราการเปลี่ยนแปลง จากเดิม (ร้อยละ)	พื้นที่ (ตร.กม.)	ความหนาแน่น (คน/ตร.กม.)	
	พ.ศ. 2523	พ.ศ. 2524			พ.ศ. 2523	พ.ศ. 2524
1. เมือง	174,293	178,915	2.65	368.825	473	485
2. ทาดใหญ่	237,745	230,880	-2.89	1,267.53	188	182
3. สะเดา	63,169	64,429	1.99	880	72	73
4. เทพา	43,691	44,282	1.35	978	44	45
5. จะนะ	63,751	64,876	1.76	522	122	124
6. นาทรี	32,092	32,874	2.44	619.781	52	53
7. สทิงพระ	44,616	44,647	0.07	120	372	372
8. สะบ้าย้อย	35,256	36,122	2.46	852.814	41	42
9. ระโนด	68,973	69,101	0.19	784.138	88	88
10. รัตภูมิ	67,882	69,563	2.48	740.045	92	94
11. กิ่งอ.กระแสสินธุ์	16,864	17,046	1.08	96.40	175	177
12. กิ่งอ.นาหม่อม	-	15,421	-	92.47	-	167
รวม	848,250	868,156		7,322.003		

หมายเหตุ

กิ่งอำเภอนาหม่อมแยกมาจากอำเภอหาดใหญ่

กิ่งอำเภอกระแสสินธุ์แยกมาจากอำเภอระโนด

จากตารางที่ 3.4 สามารถจำแนกอำเภอต่างๆ ออกเป็นกลุ่มโดยใช้จำนวนประชากรได้ 5 กลุ่ม คือ

1. อำเภอที่มีประชากรมากกว่า 200,000 คนได้แก่อำเภอหาดใหญ่
2. อำเภอที่มีประชากรระหว่าง 100,001 - 200,000 คนได้แก่อำเภอเมืองสงขลา
3. อำเภอที่มีประชากรระหว่าง 50,001 - 100,000คนได้แก่ อำเภอ-รัตภูมิ อำเภอระโนด อำเภอจะนะ และอำเภอสะเตา
4. อำเภอที่มีประชากรระหว่าง 20,001 - 50,000 คน ได้แก่ อำเภอ-สะบ้าย้อย อำเภอสทิงพระ อำเภอนาทรี และอำเภอเทพา
5. อำเภอที่มีประชากรน้อยกว่า 20,000 คน ได้แก่กิ่งอำเภอกระแสสินธุ์ และกิ่งอำเภอนาหม่อม

จะเห็นได้ว่าจังหวัดสงขลามีอำเภอหาดใหญ่เป็นอำเภอที่มีประชากรมากที่สุดคือเกินกว่า 200,000 คน และถ้าพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลงประชากร อำเภอหาดใหญ่กลับมีการเปลี่ยนแปลงในทางลดลงซึ่งมีสาเหตุมาจากการแยกตำบลในอำเภอหาดใหญ่ 4 ตำบล นำมาตั้งเป็นอำเภอขึ้นใหม่ ได้แก่กิ่งอำเภอนาหม่อมซึ่งประกอบด้วยตำบลนาหม่อม ตำบลพิจิตร ตำบลคลองรัง และตำบลทุ่งขมิ้น ดังนั้นเมื่อสรุปการเปลี่ยนแปลงของจำนวนประชากรอำเภอต่างๆ มีการเปลี่ยนแปลงในทางเพิ่มขึ้นยกเว้นอำเภอสทิงพระ เพียงอำเภอเดียวที่มีการเปลี่ยนแปลงในทางลดลงซึ่งสาเหตุอาจเนื่องมาจากพื้นที่ส่วนใหญ่ของอำเภอนี้ใช้ประโยชน์ทางด้านเกษตรกรรม ได้แก่ การทำนาและปลูกตาลโตนด ถ้าพิจารณาความหนาแน่นของประชากรในอำเภอนี้ต่อพื้นที่ อำเภอสทิงพระมีความหนาแน่นมากเป็นอันดับ 2 รองมาจากอำเภอเมืองสงขลา ดังนั้นพื้นที่ทำกินจึงไม่เพียงพอกับความต้องการของประชาชน ทำให้ต้องอพยพไปยังแหล่งงานหรือแหล่งที่ทำกินถิ่นอื่น

ในการพิจารณาความหนาแน่นของประชากรในอำเภอต่างๆ อำเภอเมืองมีประชากรอยู่หนาแน่นมากที่สุด (485 คน/ตร.กม.) ส่วนอำเภอสะบ้าย้อยมีความหนาแน่นประชากร

เฉลี่ยต่อพื้นที่น้อยที่สุด (42 คน/ตร.กม) นอกจากนี้ถ้าพิจารณาการเปลี่ยนแปลงความหนาแน่นของประชากรในช่วงปี พ.ศ.2523 - 2524 อำเภอเมืองสงขลาก็ยังคงมีการเปลี่ยนแปลงมากกว่าอำเภออื่นใด นอกนั้นส่วนใหญ่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ในเกณฑ์น้อยมากจนบางอำเภอแทบจะไม่มี การเปลี่ยนแปลงเลย เช่น อำเภอรโนด

2.1.2 จำนวนครอบครัวและขนาดครอบครัว

อำเภอต่างๆ มีจำนวนและขนาดครอบครัวดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3.5

จำนวนและขนาดครอบครัวของอำเภอต่างๆ ปี พ.ศ. 2524

อำเภอ	จำนวนประชากร พ.ศ. 2524	จำนวน ครอบครัว	ขนาดครอบครัว (คน/ครอบครัว)
1. เมือง	178,915	24,139	7.41
2. หาดใหญ่	230,880	39,968	5.78
3. สะเตา	64,429	10,805	5.96
4. เทพา	44,282	7,241	6.12
5. จะนะ	64,876	11,422	5.68
6. นาทวี	32,874	4,990	6.59
7. สทิงพระ	44,647	7,560	5.91
8. สะบ้าย้อย	36,122	4,971	7.27
9. รโนด	69,101	11,657	5.93
10. รัตภูมิ	69,563	10,377	6.70
11. กิ่งอ.กระแสดินธุ์	17,046	2,705	6.30
12. กิ่งอ.นาหม่อม	15,421	2,792	5.52
รวม	868,156	138,627	6.26

ที่มา : กองปกครองท้องถิ่น กรมการปกครอง

จากตารางที่ 3.5 ถ้าพิจารณาทั้งจังหวัด ขนาดครอบครัวในจังหวัดสงขลาเป็น 6.26 คนต่อครอบครัว แต่ถ้าพิจารณารายอำเภอ อำเภอเมืองมีขนาดครอบครัวใหญ่ที่สุดคือ 7.41 คนต่อครอบครัว และกิ่งอำเภอนาหม่อมมีขนาดครอบครัวเล็กที่สุดของจังหวัด คือ 5.52 คนต่อครอบครัว

2.1.3 การกระจายตัวและจำนวนประชากรรายตำบล

ตามข้อมูลประชากรรายตำบลของตำบลต่างๆ ในจังหวัดสงขลา ปี พ.ศ. 2520 และ พ.ศ. 2524 ส่วนใหญ่มีการเปลี่ยนแปลงประชากรไปในทางที่เพิ่มขึ้น มีเพียงส่วนน้อยที่มีการเปลี่ยนแปลงในทางลดลงและในพวกหลังนี้ถ้าเป็นการลดลงโดยธรรมชาติจะมีการเปลี่ยนแปลงเมื่อคิดเป็นจำนวนร้อยละที่มี เกณฑ์เฉลี่ยค่อนข้างต่ำ ส่วนพวกที่มี เกณฑ์เฉลี่ยสูงเป็นผลมาจากแบ่งเขตตำบลนั้นตั้งขึ้นมาเป็นตำบลใหม่ หรือเกิดจากการขยายเขตเทศบาล เช่น อำเภอหาดใหญ่มีการขยายเขตเทศบาลออกไปในเขตพื้นที่บางส่วนของตำบลคานลิ่ง ตำบลคอหงส์ และตำบลคลองแห

ตำบลสทิงพระซึ่งเป็นตำบลที่มีเขตสุขาภิบาลตั้งอยู่แต่มีการเปลี่ยนแปลงประชากรในทางลดลงเพียงตำบลเดียวจากตำบลซึ่งเป็นที่ตั้งของเขตสุขาภิบาล 10 ตำบล และมีเขตเทศบาลตั้งอยู่อีก 3 ตำบล ในกลุ่มของตำบลที่มีเขตสุขาภิบาล ตำบลกำแพงเพชรของอำเภอรัตภูมิมีประชากรเพิ่มขึ้นมากที่สุด คือ 1,621 คน ลำดับรองลงมาได้แก่ ตำบลบ้านพรุในอำเภอหาดใหญ่ (1,182 คน) ตำบลบ้านนาในอำเภอจะนะ (1,056 คน) ตำบลนาทวี (845 คน) ตำบลพังลาในอำเภอสะเตา (757 คน) ตำบลระโนด (642 คน) ตำบลพะตงในอำเภอหาดใหญ่ (597 คน) ตำบลสะบ้าย้อย (574 คน) ตำบลปรีกในอำเภอสะเตา (492 คน) และตำบลสุดท้ายคือตำบลเทพา (17 คน) อีกกลุ่มหนึ่งคือกลุ่มของตำบลที่มีเขตเทศบาลตั้งอยู่ได้แก่ตำบลบ่ออย่างซึ่งเป็นที่ตั้งของเทศบาลเมืองหาดใหญ่มีจำนวนประชากรเพิ่มขึ้นมากที่สุดคือเป็นจำนวนถึง 12,510 คน โดยมีตำบลหวดใหญ่ตามมาเป็นอันดับสอง (34,811 คน) และตำบลสะเตาเป็นอันดับสุดท้าย (878 คน)

เป็นที่น่าสังเกตว่าอำเภอสะเตามีเขตสุขาภิบาลและเขตเทศบาลตั้งอยู่ถึง 3 ตำบล

นอกจากตำบลซึ่งเป็นที่ตั้งของเทศบาลหรือสุขาภิบาลดังกล่าวตำบลอื่นๆ ที่มีจำนวนประชากรเพิ่มขึ้นเกินกว่า 1,000 คน ได้แก่ตำบลเกาะใหญ่ในกิ่งอำเภอกระแสนันธ์ (4,515 คน) ตำบลเขาแดงในอำเภอชะบ้าย้อย (2,034 คน) ตำบลทุ่งหมอนในอำเภอสะเตา (1,973 คน) ตำบลหัวเขาในอำเภอเมือง (1,140 คน) และตำบลท่าช้างในอำเภอหาดใหญ่ (1,010 คน) ตามลำดับ

ส่วนตำบลที่มีการเปลี่ยนแปลงประชากรในทางลดลง 1,000 คนคือ ตำบลคอกหงส์ในอำเภอหาดใหญ่ (11,717 คน) ตำบลท่าชะมวงในอำเภอรัตนภูมิ (5,341 คน) ตำบลควนลังในอำเภอหาดใหญ่ (2,761 คน) และตำบลปลักหนูในอำเภอนาทวี (1,694 คน) ตำบลควนลังและตำบลคอกหงส์มีประชากรลดลงเนื่องจากพื้นที่บางส่วนเข้าไปรวมเป็นเขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่ สำหรับอีกสองตำบลมีตำบลที่ตั้งขึ้นใหม่ คือตำบลเขาพระแยกจากตำบลท่าชะมวง และตำบลคลองกวางแยกจากตำบลปลักหนู

เพื่อการเปรียบเทียบการกระจายตัวของประชากรระดับตำบลในจังหวัดสงขลาให้เห็นได้เด่นชัด จึงได้แบ่งตำบลต่างๆออกเป็น 6 กลุ่ม ตามขนาดประชากรแต่ละตำบล ของปี พ.ศ. 2524

1. ตำบลที่มีจำนวนประชากรมากกว่า 60,000 คนขึ้นไปคือตำบลบ่อয়ง และตำบลหาดใหญ่
2. ตำบลที่มีจำนวนประชากรระหว่าง 10,000 - 25,000 คน ได้แก่ ตำบลบ้านนา ตำบลพังลา ตำบลสะเตา ตำบลทุ่งหมอนตำบลระโนด ตำบลตะเคียนะ ตำบลกำแพงเพชร ตำบลรัตนภูมิ ตำบลคูหาใต้ ตำบลหัวเขา ตำบลสทิงหม้อ ตำบลพะตง ตำบลท่าช้าง ตำบลทุ่งลาน และตำบลคานลัง รวม 15 ตำบล
3. ตำบลที่มีประชากรระหว่าง 8,000 - 10,000 คน ได้แก่ ตำบลปริก ตำบลบ้านใหม่ ตำบลท่าชะมวง ตำบลนาทวี ตำบลเกาะใหญ่ ตำบลเขารูปช้าง ตำบลพะวง ตำบลทุ่งหวัง ตำบลม่วงงาม ตำบลชิงโค ตำบลคอกหงส์ ตำบลน่าน้อย ตำบลทุ่งและตำเสา รวม 14 ตำบล
4. ตำบลที่มีประชากรระหว่าง 6,000 - 8,000 คน ได้แก่

จ. นครศรีธรรมราช

อำเภอไทย

อ. ระเบโ

กิ่งอ.

กระแสบึง

อ. ๑ กิ่งพระ

จ. พัทลุง

อ. รัตภูมิ

เมือง

กิ่งอ. นาทม่อม

อ. ชะบะ

อ. ทาดใหญ่

อ. เทพา

อ. ละเตา

แสดง: การกระจายตัวของประชากร
รายตำบล พ.ศ. 2520-2524

สัญลักษณ์:



ค. ที่มีระดับประชากรลดลงจากปี 2520



ค. ที่มีระดับประชากรเพิ่มขึ้นจากปี 2520



ค. ที่มีระดับประชากรคงเดิม



มากกว่า 60,000 คน



10,000 - 25,000 คน



8,000 - 10,000 คน



6,000 - 8,000 คน



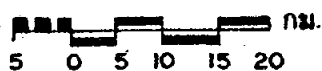
4,000 - 6,000 คน

น้อยกว่า 4,000 คน

จ. ยะลา



แผนที่ 12



มาเดเชีย

อ. นาทวี

อ. สะปำ
ย็อย

ตำบลนาทับ ตำบลท่าหมอไพร ตำบลคลองแดน ตำบลบ่อตรุ ตำบลท่าบอน ตำบลเขาพระ ตำบลบางเหรียง ตำบลเทพา ตำบลลำไพล ตำบลชะบ้าย้อย ตำบลเกาะแก้ว ตำบลวัดขนุน ตำบลคูเต่า ตำบลคลองทอยโข่ง รวม 14 ตำบล

5. ตำบลที่มีประชากรระหว่าง 4,000 - 6,000 คน ได้แก่ ตำบลสะพานไม้แก่น ตำบลจะโหนด ตำบลนาหว้า ตำบลสะกอม(อำเภोजะนง) ตำบลปากแตร ตำบลระวะ ตำบลควนรู ตำบลคานโส ตำบลห้วยลึก ตำบลจะทิ้งพระ ตำบลกระดังงา ตำบลคูซอด ตำบลท่าหิน ตำบลปากบาง ตำบลวังใหญ่ ตำบลสะกอม(อำเภอเทพา) ตำบลสะท้อน ตำบลโรง ตำบลนาหม่อม ตำบลเปียน ตำบลบ้านโหนด ตำบลทุ่งพอ ตำบลคูหา ตำบลเขาแดง ตำบลท่าบง ตำบลบางเขียด และตำบลท่าข้าม รวม 27 ตำบล

6. ตำบลที่มีประชากรน้อยกว่า 4,000 คน ได้แก่ ตำบลน้ำขาว ตำบลป่าชิง ตำบลคู ตำบลขุนดีทวาย ตำบลแค ตำบลคลองเปียง ตำบลพังยาง ตำบลวัดสน ตำบลสนามชัย ตำบลดีหลวง ตำบลคลองรี ตำบลวัดจันทร์ ตำบลบ่อแดง ตำบลบ่อदान ตำบลเกาะ-
ชะบ้ ตำบลนาหมอศรี ตำบลปลักหนู ตำบลทับช้าง ตำบลคลองทราย ตำบลท่าประดู่ ตำบลาง
ตำบลประกอบ ตำบลคลองกวาง ตำบลเชิงแส ตำบลพิจิตร ตำบลทุ่งขมิ้น ตำบลคลองหรั่ง ตำบล-
บาไทย ตำบลเกาะยอ ตำบลรำแดง ตำบลป่าขาด ตำบลปากกรอ ตำบลชะแล้ ตำบลทุ่งใหญ่
ตำบลจลุง ตำบลคลองแห ตำบลคลองคูตะเกา ตำบลบ้านหาร ตำบลแม่หอม และตำบลบางกล้า
รวมมีตำบลอยู่ในกลุ่มนี้ 40 ตำบล

2.2 ประชากรในเขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่

2.2.1 จำนวนประชากร

ตามหลักฐานทะเบียนราษฎร ปี 2524 ในเขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่ มีประชากรอาศัยอยู่ 102,953 คน

2.2.2 ความหนาแน่นของประชากร

จากจำนวนประชากร 102,953 คน ในพื้นที่เขตเทศบาล 21.6 ตารางกิโลเมตร เฉลี่ยมีประชากรอาศัยอยู่ 4,767 คน/ตารางกิโลเมตร บริเวณที่มีประชาชนอาศัยอยู่หนาแน่นกว่าค่าเฉลี่ยได้แก่ บริเวณพาณิชยกรรม ซึ่งมีลักษณะเป็นศูนย์กลางของเมือง ส่วน

บริเวณอื่นๆ จะเป็นส่วนที่มีประชากรอาศัยอยู่เป็นจำนวนต่ำกว่าค่าเฉลี่ย

2.2.3 อัตราการเกิด-ตาย ของประชากร

นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2517-2523 มีอัตราการเกิดของประชากรคิดเป็นร้อยละ 3.21 3.37 3.49 2.87 2.74 2.32 3.23 ตามลำดับหรือเฉลี่ยคิดเป็นร้อยละ 3.03 ต่อปี

ส่วนอัตราการตาย ในช่วงระยะเวลาเดียวกัน ประชาชนมีอัตราการตายเป็นร้อยละ 0.31 0.33 0.37 0.31 0.32 0.35 0.35 ตามลำดับ หรือเฉลี่ยเป็นร้อยละ 0.33 ต่อปี

2.2.4 อัตราการอพยพเข้าและย้ายออก

ระหว่างปี พ.ศ. 2517-2523 เทศบาลเมืองหาดใหญ่มีอัตราการอพยพเข้าของประชากรเป็นจำนวนร้อยละ 7.54 7.11 7.13 7.23 6.57 7.62 6.82 ตามลำดับ หรือเฉลี่ยร้อยละ 7.15 ต่อปี ขณะเดียวกันมีการย้ายออกเป็นอัตราร้อยละ 6.44 7.16 7.47 7.07 5.40 5.62 5.73 ตามลำดับหรือเฉลี่ยเป็นร้อยละ 6.41

หมายเหตุ หัวข้อ 2.2.3 และ 2.2.4 วิเคราะห์จากข้อมูลประชากรตามตารางที่ 2 - 5 ในภาคผนวก

เนื่องจากอัตราการเกิด อัตราการตาย อัตราการย้ายเข้า และอัตราการย้ายออก มีผลโดยตรงต่อการเพิ่มหรือลดประชากรซึ่งจากข้อมูลในช่วงเวลา 7 ปี คือ พ.ศ. 2517-2523 เทศบาลเมืองหาดใหญ่มีอัตราเฉลี่ยของการเกิดมากกว่าอัตราเฉลี่ยของการตายร้อยละ 2.7 และอัตราเฉลี่ยของการย้ายเข้ามากกว่าย้ายออกร้อยละ 0.74 จึงแสดงว่าประชากรในเทศบาลหาดใหญ่มีอัตราการเพิ่มเฉลี่ยร้อยละ 3.44 ของประชากรในแต่ละปี

2.2.5 ขนาดครัวเรือนและขนาดครอบครัว

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 3.6

ขนาดครัวเรือนในเขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่ พ.ศ. 2522 และ 2524

	จำนวนประชากร (คน)	จำนวน ครอบครัว	ประชากร/ ครอบครัว	จำนวนอาคาร (หลัง)	ประชากร/ อาคาร
พ.ศ. 2522	94,114	20,394	4.61	15,796	5.96
พ.ศ. 2524	102,953	20,472	5.03	18,674	5.51

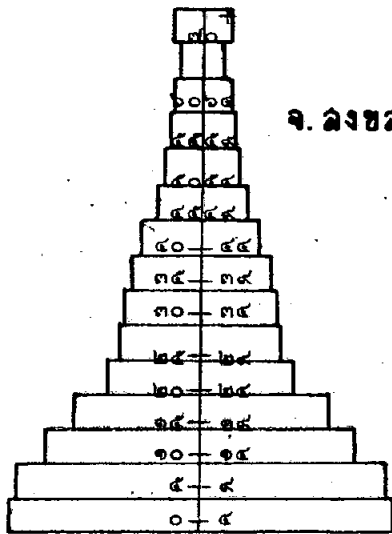
ที่มา : กองทะเบียนราษฎร กรมการปกครอง

จำนวนประชากร/ครอบครัวของเทศบาลเมืองหาดใหญ่มีขนาดเพิ่มขึ้น
คือจาก 4.61 คน/ครอบครัวในปี 2522 เป็น 5.03 คน/ครอบครัว ในปี 2524 แต่ในขณะเดียว
ถ้าพิจารณาจำนวนประชากร/อาคาร กลับมีขนาดลดลงคือจาก 5.96 คน/หลังคาเรือนเป็น
5.51 คน/หลังคาเรือน แสดงว่ามีการปลูกสร้างอาคารเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก

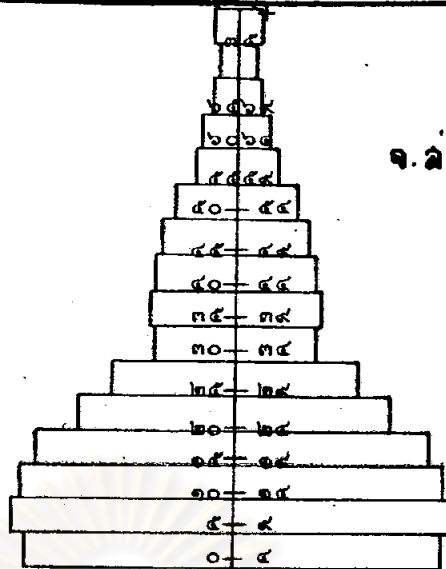
2.3 โครงสร้างอายุประชากร

จากการเปรียบเทียบโครงสร้างอายุประชากร ปี พ.ศ. 2513 และ พ.ศ. 2523
(แผนภูมิที่ 3) สรุปได้ว่าจังหวัดสงขลาเริ่มมีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างอายุของประชากร
เพราะเดิม(พ.ศ. 2513) มีลักษณะโครงสร้างเป็นปิรามิดประชากรที่มีฐานของช่วงอายุตอนต้นๆ
(0-19 ปี)กว้างแสดงว่าในระยยะเวลานั้นมีประชากรวัยเด็กเป็นจำนวนมาก แต่เมื่อนับจากปี
พ.ศ. 2523 เป็นต้นมาโครงสร้างของฐานปิรามิดประชากรที่มีช่วงกว้างมีการขยับตัวขึ้นไปจนถึง
ช่วงอายุ 25 - 29 ปี (เกิดจากสาเหตุ 2 ประการ ประการแรกคือเป็นผลมาจากการเติบโต
ของประชากรในช่วงอายุที่ต่ำกว่าตามเวลาที่ผ่านไป และ/หรือ ประการที่ 2 เนื่องมาจากมีการ
อพยพย้ายถิ่นของประชากรในช่วงอายุที่ทำให้โครงสร้างมีรูปแบบต่างไปจากเดิม)

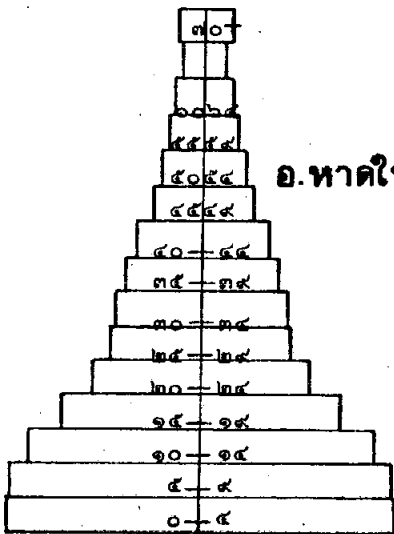
ผลจากการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวย่อมหมายความว่าปัจจุบันมีการเพิ่มขึ้นของประชากรวัยแรงงานเป็นจำนวนมาก ไม่ว่าจะพิจารณาจากโครงสร้างอายุประชากรระดับจังหวัดหรือใน



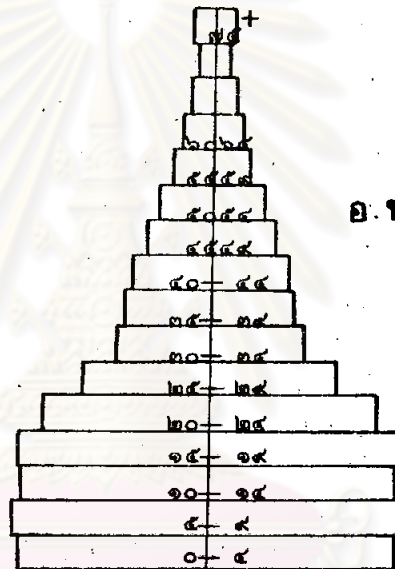
จ. กรุงเทพฯ



จ. กรุงเทพฯ



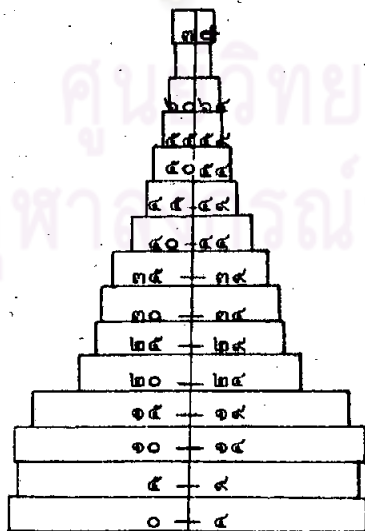
อ. เชียงใหม่



อ. เชียงใหม่

พ.ศ. 2513

พ.ศ. 2523



เทศบาลเมืองเชียงใหม่

พ.ศ. 2513

แผนภูมิที่ 3

ระดับอำเภอ(อำเภอหาดใหญ่)

ถ้าพิจารณาระดับเทศบาลก็สามารถที่จะประเมินได้ว่าเทศบาลเมืองหาดใหญ่ในปัจจุบันมีลักษณะการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างอายุประชากรจากเมื่อปี พ.ศ. 2513 เช่นเดียวกับระดับจังหวัดและระดับอำเภอที่กล่าวมาแล้ว อย่างไรก็ตามก็สัดส่วนของการเปลี่ยนแปลงน่าจะสูงกว่าเพราะภายในเขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่เป็นที่ตั้งของแหล่งงานและสถาบันการศึกษาที่สำคัญเป็นจำนวนมาก ซึ่งทั้งแหล่งงานและสถาบันการศึกษาย่อมเป็นเหตุสนับสนุนให้มีการเพิ่มประชากรวัยแรงงานและประชากรวัยเรียน

2.3.1 ประชากรวัยแรงงาน

จำนวนประชากรวัยแรงงานของจังหวัดสงขลาซึ่งคำนวณได้จากโครงสร้างอายุประชากรระดับจังหวัด ระดับอำเภอ และระดับเทศบาลของประชากรหมวดอายุตั้งแต่ 10 - 64 ปีของปีพ.ศ. 2513 และปีพ.ศ. 2523 จำแนกได้ดังนี้

ก)ระดับจังหวัด

จังหวัดสงขลามีอัตราส่วนของจำนวนประชากรวัยแรงงานต่อจำนวนประชากรของจังหวัด ปีพ.ศ. 2513 ร้อยละ 65.45 และเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 69.24 เมื่อปีพ.ศ. 2523

ข)ระดับอำเภอ

เมื่อพิจารณาเฉพาะอำเภอหาดใหญ่ อัตราส่วนของจำนวนประชากรวัยแรงงานต่อจำนวนประชากรของอำเภอหาดใหญ่เป็นจำนวนร้อยละ 66.84 ในปีพ.ศ. 2513 ต่อมาเมื่อปีพ.ศ. 2523 อัตราส่วนนี้เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 71.59

ค)ระดับเทศบาล

เนื่องจากข้อมูลสำมะโนประชากรและเคหะระดับเทศบาลของจังหวัดสงขลา พ.ศ. 2523 ยังไม่เสร็จสมบูรณ์ แต่จากอัตราส่วนของจำนวนประชากรวัยแรงงาน

ต่อจำนวนประชากรระดับจังหวัด และระดับอำเภอที่กล่าวมาสามารถกล่าวได้ว่าอัตราส่วนของจำนวนประชากรวัยแรงงานต่อจำนวนประชากรในเขตเทศบาล (เทศบาลเมืองสงขลา เทศบาลเมืองหาดใหญ่ และเทศบาลตำบลสะเตา) ปัจจุบันอยู่ในระดับสูงตั้งแต่ร้อยละ 70 ขึ้นไป (เพราะเมื่อปีพ.ศ. 2513 มีอัตราส่วนนี้เป็นจำนวนถึงร้อยละ 68.79)

ตารางที่ 3.7

แสดงอัตราส่วนของประชากรวัยแรงงานจังหวัดสงขลาระดับจังหวัด อำเภอ และเทศบาลของปี พ.ศ. 2513 และ พ.ศ. 2523

พื้นที่ ประชากร	จังหวัดสงขลา		อำเภอหาดใหญ่		เทศบาล ทั้ง 3 แห่ง พ.ศ. 2513
	พ.ศ. 2513	พ.ศ. 2523	พ.ศ. 2513	พ.ศ. 2523	
ประชากรวัยแรงงาน	407,008	566,644	110,599	164,024	66,210
ประชากรรวม	621,849	818,327	165,456	229,098	96,244
ประชากรวัยแรงงาน/ ประชากรรวม (ร้อยละ)	65.45	69.24	66.84	71.59	68.79

ที่มา : ข้อมูลสำมะโนประชากรและเคหะ พ.ศ. 2513 และ พ.ศ. 2523

2.3.2 ประชากรที่ทำงานเชิงเศรษฐกิจ

จำนวนประชากรที่ทำงานเชิงเศรษฐกิจของจังหวัดสงขลา พ.ศ. 2513

มีจำนวนร้อยละ 42.42 ของจำนวนประชากรทั้งจังหวัดหรือมีจำนวนร้อยละ 64.85 ของจำนวนประชากรวัยแรงงาน ส่วนจำนวนประชากรที่ทำงานเชิงเศรษฐกิจของจังหวัดสงขลา พ.ศ. 2523 มีจำนวนร้อยละ 45.39 ของจำนวนประชากรทั้งจังหวัด และจะมีจำนวนเป็นร้อยละ 65.55 ของจำนวนประชากรวัยแรงงาน

ตารางที่ 3.8

ประชากรที่ทำงานเชิง เศรษฐกิจของจังหวัดสงขลา พ.ศ. 2513และพ.ศ.2523

ปีพ.ศ.	ประชากรที่ทำงาน เชิง เศรษฐกิจ (1)	ประชากรรวม (2)	ประชากร วัยทำงาน (3)	(1)/(2) (ร้อยละ)	(1)/(3) (ร้อยละ)
2513	263,805	621,849	407,008	42.42	64.85
2523	371,427	818,327	566,644	45.39	65.55

ที่มา : ข้อมูลสำมะโนประชากรและเคหะ พ.ศ. 2513 และ 2523

2.4. การคาดคะเนประชากรในอนาคตของเทศบาลเมืองหาดใหญ่

การคาดคะเนประชากรของเทศบาลเมืองหาดใหญ่ มีวัตถุประสงค์เพื่อที่จะทราบถึงจำนวนประชากรที่เป็นไปได้ในอนาคตอันจะเป็นประโยชน์ต่อการวางแผนให้สอดคล้องกับความต้องการทางด้านการขนส่งของประชาชนในเวลาข้างหน้า

ข้อมูลที่ใช้คาดคะเนจำนวนประชากรในอนาคตดังที่ได้แสดงไว้ตามตารางที่ 2 ถึงตารางที่ 7 (ในภาคผนวก) ซึ่งเป็นข้อมูลที่แสดงจำนวนประชากรเกิดใหม่ จำนวนคนตาย จำนวนคนย้ายเข้า จำนวนคนย้ายออก จำนวนคนเพิ่มชื่อภายหลัง และ จำนวนประชากรรวม ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2517 - 2523 รวม 7 ปี

2.4.1 วิธีการและผลที่ได้จากการคาดคะเน

จำนวนประชากรในอนาคตที่ได้จากการคาดคะเน มีบทบาทสำคัญในการวางแผนเกี่ยวกับระบบคมนาคมขนส่ง เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการเมื่อถึงเวลานั้น การคาดคะเนประชากรครั้งนี้ใช้ปี พ.ศ. 2539 เป็นปีประมาณการที่ใช้ปีพ.ศ. 2539 ก็ด้วยเหตุผล 2 ประการ ประการแรกเพราะ เป็นปีที่ตรงกับปีสุดท้ายตามแผนกำหนดการใช้ที่ดิน "ผังเมืองรวมหาดใหญ่ พ.ศ. 2539" ของสำนักผังเมือง ซึ่งตามแผนกำหนดการใช้ที่ดินดังกล่าวได้กำหนดเขตพื้นที่ของเทศบาลมีขนาดเป็น 33 ตารางกิโลเมตร และประการที่ 2 ระยะเวลาจากปีปัจจุบัน(พ.ศ. 2525)จนถึงปีประมาณการ(พ.ศ. 2539)มีช่วงเวลาดำเนิน

พอจะสังเกตเห็นการเปลี่ยนแปลงของ เมืองได้ชัดพอสมควร

วิธีการคาดคะเนที่ใช้คือหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรที่ได้จากข้อมูล
ที่แสดงจำนวนประชากร กับ จำนวนคนเกิด จำนวนคนตาย จำนวนคนย้ายเข้าและจำนวนคนย้าย
ออก ในรูปของสมการ Multiple Regression ตามความสัมพันธ์

$$y = a + a_1x_1 + a_2x_2 + a_3x_3 + a_4x_4$$

เมื่อ y = จำนวนประชากร (ตัวแปรตาม)

x_1 = จำนวนคนเกิดใหม่

x_2 = จำนวนคนตาย

x_3 = จำนวนคนย้ายเข้า

x_4 = จำนวนคนย้ายออก

และ a = ค่าคงที่ของสมการ

a_1 a_2 a_3 และ a_4 = สัมประสิทธิ์ของตัวแปรอิสระ

x_1 x_2 x_3 และ x_4 = ตัวแปรอิสระ

ตัวแปรแต่ละตัวแปรในสมการได้แก่ จำนวนประชากร จำนวนคนเกิด
จำนวนคนตาย จำนวนคนย้ายเข้า และจำนวนคนย้ายออก ตามลำดับ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2517 จนถึง
ปีพ.ศ. 2522 รวม 6 ปี (ตามข้อมูลตารางที่ 2 ถึง ตารางที่ 5 ในภาคผนวก)

การวิเคราะห์เพื่อหาค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรต่างๆ ที่กล่าวมาได้
ใช้วิธีป้อนข้อมูลเข้าเครื่องคำนวณ (Computer) ตามโปรแกรมสำเร็จ SPSS (Statistic
Package for Social Science)

ผลจากการวิเคราะห์ได้ค่าของสัมประสิทธิ์ต่างๆ ดังสมการ

$$y = 98,509.30 + 0.9708 x_1 - 0.9440 x_2 + 0.9729x_3 - 0.9794x_4$$

เพื่อให้ได้จำนวนประชากรที่คาดคะเนในอนาคตจะต้องหาค่าของตัว
แปรทั้ง 4 (x_1 ถึง x_4) ในปีที่ต้องการคาดคะเนมาแทนค่า ซึ่งสามารถหาค่าของตัวแปร
เหล่านี้โดยใช้ข้อมูลชุดเดียวกับที่กล่าวข้างต้นแต่ใช้เฉพาะของตัวแปรนั้นๆ มาสัมพันธ์กับจำนวนปีใน
รูปของสมการ Simple regression ซึ่งได้ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรแต่ละตัวแปรกับจำนวนปีคือ

$$\begin{aligned}x_1 &= 1,735.4 + 151.2z \\x_2 &= 158.5 + 24.9z \\x_3 &= 4,912.6 + 1,130.7z \\x_4 &= 4,470.9 + 140.1z\end{aligned}$$

เมื่อ x_1 , x_2 , x_3 และ x_4 คือ จำนวนคนเกิด จำนวนคนตาย
จำนวนคนย้ายเข้า และจำนวนคนย้ายออก ตามลำดับ

z คือจำนวนปี

เมื่อใช้ค่า z เท่ากับ 23 ปี (พ.ศ. 2517 - 2539) แทนค่า จะได้ค่า
ของตัวแปร (x_1 ถึง x_4) ในปีที่คาดคะเนคือ

$$\begin{aligned}x_1 &= 5213 & x_3 &= 30,918.7 \\x_2 &= 731.2 & x_4 &= 7,693.2\end{aligned}$$

จากการใช้ค่าของตัวแปรเหล่านี้แทนค่าในสมการที่ใช้หาจำนวนประชากร
รวม จะได้ค่าของจำนวนประชากรที่อาศัยอยู่ภายในเขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่ ปีพ.ศ. 2539
เท่ากับ 125,426 คน ซึ่งได้แสดงการเปรียบเทียบผลที่ได้ไว้ในตารางที่ 3.9 และแผนภูมิที่ 4

ตารางที่ 3.9

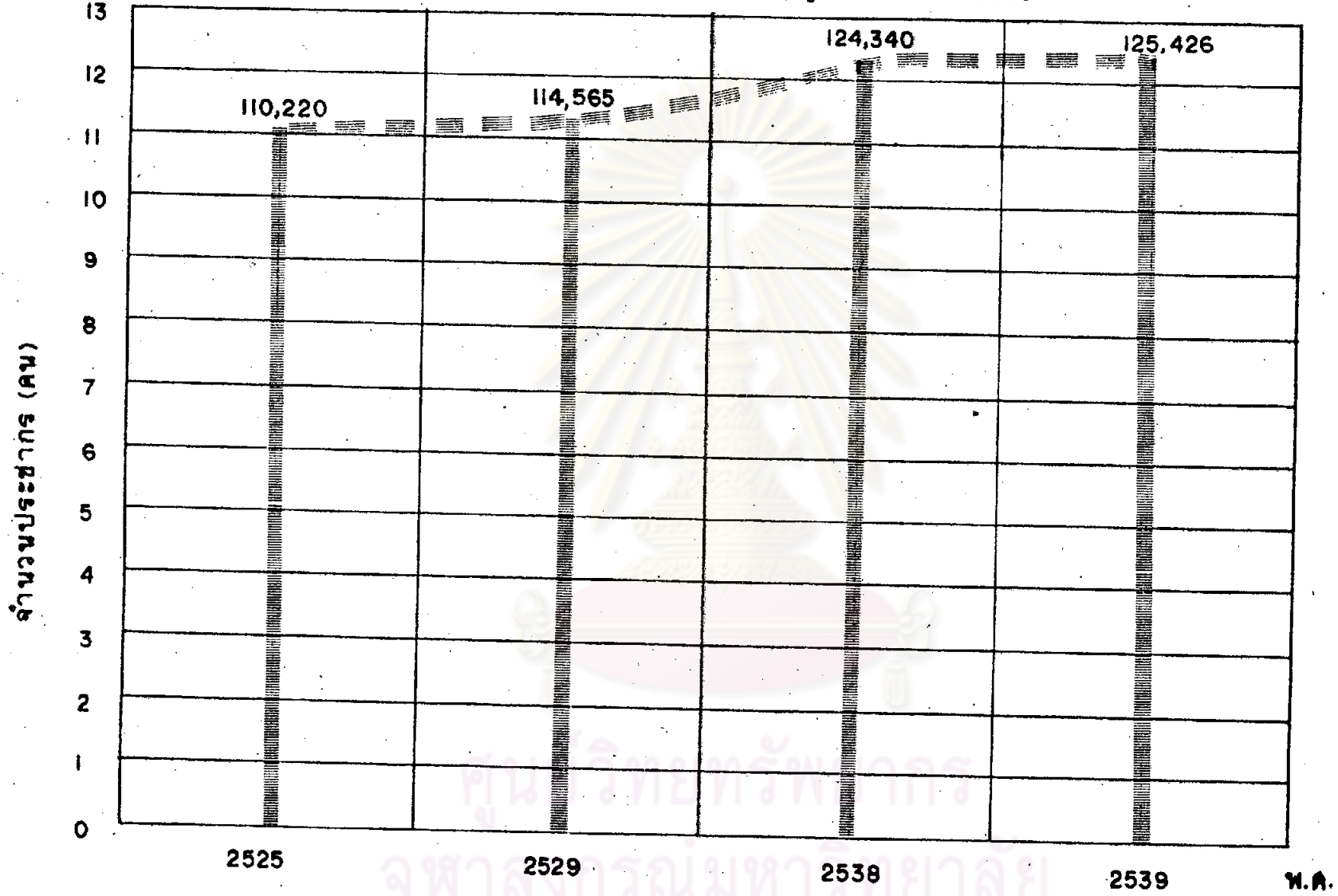
แสดงการเปรียบเทียบจำนวนประชากรที่ได้จากการคาดคะเนกับจำนวนประชากรจริง

ปีพ.ศ.	จำนวนประชากรในเขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่	
	จำนวนประชากรจริง (คน)	จำนวนประชากรคาดคะเน (คน)
2523	98,091*	108,048
2524	102,953*	109,134
2525	-	110,220
2529	-	114,565
2538	-	124,340
2539	-	125,426

* ข้อมูลจากกองทะเบียนราษฎร กรมการปกครอง

(หมื่น)

การคาดคะเนจำนวนประชากรในเขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่ พ.ศ. 2525 - 2539



ศูนย์วิจัยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

3. ลักษณะทางด้าน เศรษฐกิจ

3.1 อาชีพของประชากร

ประชาชนในจังหวัดสงขลาประกอบอาชีพทำสวนยางพารามีจำนวนมากที่สุด รองลงมาได้แก่การพาณิชย์กรรมค้าปลีกและค้าส่ง และการอุตสาหกรรมที่เกี่ยวกับการเกษตร

ในระดับอำเภอ อำเภอหาดใหญ่มีกิจการค้าขายและบริการ เป็นอาชีพที่สำคัญของประชาชน

ตารางที่ 3.10

จำนวนลูกจ้างทำงานอาชีพต่างๆ ในอำเภอหาดใหญ่ พ.ศ. 2524

ประเภท	จำนวนลูกจ้าง(คน)	ร้อยละ
1. การขายปลีก ขายส่ง ภัตตาคารและโรงแรม	4,031	21.56
2. บริการชุมชน บริการสังคม และบริการส่วนบุคคล	2,190	11.71
3. รับเหมาก่อสร้าง	2,070	11.07
4. กิจการ	2,012	10.76
5. เหมืองแร่	1,565	8.37
6. บริการขนส่ง	1,393	7.45
7. การผลิตและถนอมอาหาร	1,343	7.18
8. การผลิต	1,119	5.99
9. บริการเงิน การประกันภัย	702	3.76
10. กิจการอื่นๆ	2,270	12.14
รวม	18,695	100.00

ที่มา : สำนักงานแรงงานจังหวัดสงขลา

กิจการทั้ง 10 ประเภท สามารถจำแนกได้ 4 กลุ่มตามจำนวนลูกจ้างแต่ละกิจการ คือ

- 1) การขายปลีก ขายส่ง ภัตตาคารและโรงแรม มีจำนวนลูกจ้างมากที่สุด (ร้อยละ 21.56)
- 2) มีกิจการ 3 ลักษณะที่มีจำนวนลูกจ้างใกล้เคียงกัน คือบริการชุมชน สังคมและส่วน

- บุคคล(ร้อยละ 11.71) รับประทานอาหาร(ร้อยละ 11.07) กิจการ และ
 ยางพารา(ร้อยละ 10.76)
- 3) ประกอบด้วย กิจการเหมืองแร่(ร้อยละ 8.37) บริการขนส่ง(ร้อยละ 7.45)
 การผลิตและถนอมอาหาร(ร้อยละ 7.18)
- 4) ได้แก่กิจการประกันภัย บริการทางการเงิน(ร้อยละ 12.14) และที่เหลือเป็น
 กิจการรายย่อยอื่นๆ รวมกันเป็นร้อยละ 12.14
- กลุ่มกิจการค้าทั้ง 4 กลุ่มสามารถนำมาใช้บอกระดับความสำคัญมากน้อยของกิจการ
 แต่ละประเภทได้

ลำดับความสำคัญของอาชีพ 4 กลุ่มข้างต้นนี้น่าจะเป็นตัวแทนอาชีพของประชากร
 ในเขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่ด้วยเช่นกัน ดังนั้นถ้านำมาเปรียบเทียบกับข้อมูลซึ่งสำรวจโดยการ
 ท้องเที่ยวแห่งประเทศไทย ใน พ.ศ.2518 ตามตารางที่ 3.11 ก็สามารที่จะนำมาประเมินความ
 สำคัญของแต่ละกิจการที่ควรเป็นในปัจจุบัน

ตารางที่ 3.11

อาชีพของประชากรในเขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่ พ.ศ. 2518

อาชีพ	ร้อยละ
พาณิชย์กรรม	44.28
บริการ	41.12
อุตสาหกรรมและหัตถกรรม	4.22
ก่อสร้าง	3.38
เกษตรกรรม	3.56
คมนาคมขนส่ง	1.56
เหมืองแร่	0.20
อื่นๆ	1.68
รวม	100.00

ที่มา : แผนหลักพัฒนาการท่องเที่ยว สงขลา-หาดใหญ่
 การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

ในปี พ.ศ. 2518 ประชาชนในเขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่ที่ประกอบอาชีพทางด้านการค้าและบริการมากที่สุด คือ พาณิชยกรรมกับการบริการมีถึงร้อยละ 85.40 ซึ่งปัจจุบันอาชีพทั้งสองนี้ยังคงมีความสำคัญสูงสุด เช่น เดิม แต่จำนวนร้อยละของผู้ประกอบการด้านพาณิชยกรรม การบริการน่าจะมีอัตราที่ลดน้อยกว่าเดิม เพราะตามข้อมูลในระดับอำเภอแสดงให้เห็นว่าปัจจุบันอาชีพทางด้านการค้าและบริการ การอุตสาหกรรมและการขนส่งมีระดับความสำคัญอยู่ในระดับใกล้เคียงกับการค้าและบริการ และถ้าพิจารณาตามสภาพของเมืองหาดใหญ่ก็ควรจะเป็นเช่นนั้น กล่าวคือเมืองหาดใหญ่อยู่ในสภาพที่มีการขยายตัวตลอดเวลา จำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปีทำให้ความต้องการในเรื่องที่อยู่อาศัยมีมากขึ้น ปัจจัยนี้จึงส่งผลกระทบต่อกิจการรับเหมาก่อสร้าง และการขนส่ง ส่วนทางด้านอุตสาหกรรมเมืองหาดใหญ่ก็ทำเลเหมาะสมกับกิจการอุตสาหกรรมคือได้รับความสะดวกในเรื่องการขนส่งและอยู่ใกล้กับแหล่งวัตถุดิบ

เป็นที่น่าสังเกตว่า มีประชาชนเข้ามาประกอบอาชีพทางด้านการค้าขนส่งเพิ่มขึ้น เพราะในช่วงเวลาเพียง 3 - 4 ปีที่ผ่านมาจำนวนรถ 2 แถว รับจ้าง มีจำนวนถึงหนึ่งเท่าตัว คือ จากจำนวนรถรับจ้างประมาณ 2,000 คัน เพิ่มเป็น 4,000 คัน

การเกษตรกรรมเป็นเพียงอาชีพเดียวที่ลดจำนวนผู้ประกอบการและพื้นที่ประกอบการเนื่องจากการใช้ที่ดินประเภทอื่นๆ ขยายตัวรุกไล่เข้าไปยังพื้นที่เกษตรกรรมหรือที่ว่างที่อยู่ภายในเขตเทศบาล นอกจากการเกษตรกรรม กิจการทางด้านเหมืองแร่เป็นอีกอาชีพหนึ่งที่ตั้งแม้จะไม่ไ้ลดจำนวนผู้ประกอบการแต่การเพิ่มก็ยังอยู่ในอัตราต่ำ เพราะเหมืองแร่ในอำเภอหาดใหญ่ล้วนตั้งอยู่นอกเขตเทศบาล

3.2 ระดับรายได้ของประชากร

จังหวัดสงขลามีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมปี พ.ศ. 2516 เป็นเงิน 2946.6 ล้านบาท คิดเป็นรายได้เฉลี่ยประชากร 4,168 บาท/คน/ปี มากกว่ารายได้ของประชากรภาคใต้ซึ่งมีค่าเฉลี่ย 3,860 บาท/คน/ปี ส่วนในปี พ.ศ. 2519 มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดสงขลามีค่า 6,323.9 ล้านบาท เฉลี่ยเป็นรายได้ประชากรของจังหวัดเท่ากับ 8,124 บาท/คน/ปี จากการศึกษาของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยตามแผนหลัก เพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวพื้นที่สงขลา-หาดใหญ่

ประชากรของจังหวัดสงขลามีรายได้เพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 18.53 ต่อปี และในแผนฉบับเดียวกันนี้ได้ศึกษาระดับรายได้ของประชากรที่อยู่ในบริเวณเขตเทศบาล โดยวิธีสุ่มตัวอย่างจากแบบสอบถาม จากการสำรวจมีผู้ส่งแบบสอบถามคืนเป็นจำนวน 14,472 ชุด และมีรายละเอียดจากข้อมูลแสดงเกี่ยวกับระดับรายได้ของประชากรในเขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3.12

ระดับรายได้ของประชากรในเขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่พ.ศ. 2516

รายได้(บาท/เดือน)	ร้อยละ
น้อยกว่า 300	9.7
300 - 499	25.0
500 - 699	28.1
700 - 999	20.7
1,000 - 1,499	8.0
2,000 - 2,999	6.1
มากกว่า 3,000	2.4
รวม	100.0

ที่มา : แผนหลักพัฒนาการท่องเที่ยว สงขลา-หาดใหญ่ การท่องเที่ยว

ประชากรในเขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่ปี 2516 มีรายได้ระหว่าง 500 - 699 บาท/เดือน มากที่สุด(ร้อยละ28.1) รองลงมาได้แก่ 300 -499 บาท/เดือนมีร้อยละ 25.0 700 - 999 บาท/เดือนมีร้อยละ 20.7 ทั้ง 3 ระดับเป็นกลุ่มของรายได้ที่มากที่สุด คือ เมื่อรวมกันแล้วจะเป็นประชากรที่มีรายได้ต่ำกว่า 1,000 บาท/เดือน มีจำนวนร้อยละ 73.8

เนื่องจากข้อมูลเกี่ยวกับระดับรายได้ประชากรที่กล่าวมานี้มาจากข้อมูลปี 2516 ดังนั้นระดับรายได้ของประชากรในปัจจุบันอาจเปลี่ยนแปลงไปมากแล้วก็เป็นที่ ซึ่งจะได้เปรียบเทียบกับข้อมูลที่เก็บจากแบบสอบถามผู้โดยสารรถ 2 แถว รถโดยสารระหว่างเมือง หรือประชาชนที่ทำงานอยู่ในเขตเทศบาลของปีปัจจุบันอีกครั้งหนึ่ง ตามการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามในบทที่4

4. โครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ

4.1 การประปา

การประปาของอำเภอเมืองหาดใหญ่ตั้งอยู่บริเวณหลังที่ว่าการอำเภอติดกับถนนพลพิชัยริมคลองอุตะเกา ผลิตน้ำประปาให้แก่เขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่และเทศบาลเมืองสงขลา โดยมีแหล่งน้ำดิบจากคลองอุตะเกา ห่างจากถนนเพชรเกษมไปตามคลองอุตะเกาทางทิศใต้ประมาณ 1.5 กม. ซึ่งแต่เดิมเมื่อพ.ศ. 2512 ใช้น้ำบาดาล ปัจจุบันการประปาในหาดใหญ่มีอุปกรณ์และสถานที่ในการนำน้ำมาใช้คือ

- (1) เครื่องสูบน้ำแรงต่ำ จำนวน 5 เครื่อง
- (2) เครื่องสูบน้ำแรงสูง เฉพาะใช้ที่อำเภอหาดใหญ่และมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ 8 เครื่อง
- (3) เครื่องสูบน้ำส่งไปสถานีน้ำน้อยเพื่อส่งไปอำเภอเมืองสงขลา 4 เครื่อง
- (4) โรงกรองน้ำและถังตกตะกอนขนาด 50 ลบ.เมตร/ชม. และ 500 ลบ./ชม. อย่างละ 1 ถัง
- (5) ถังน้ำใสขนาด 3,000 ลบ.เมตร จำนวน 2 ถัง
- (6) ถังสูงบริเวณการประปาขนาด 250 ลบ.เมตร สูง 22 เมตรจำนวน 1 ถัง
- (7) ถังสูงบริเวณหลังสถานีวิทยุ ว.ป.ถ. ถนนเพชรเกษม ขนาด 120 ลบ.เมตร ใช้สำหรับสำรองน้ำเมื่อมีผู้ใช้น้ำน้อยลง น้ำที่เหลือจะขึ้นสู่ถังสูง เก็บสำรองจ่ายเมื่อมีผู้ใช้น้ำมาก
- (8) เครื่องสูบน้ำล้างถังกรองจำนวน 1 เครื่อง

การประปาของเทศบาลเมืองหาดใหญ่ ไม่สู้จะเป็นที่นิยมของประชาชนมากนัก เพราะมีบ่อน้ำบาดาล เมื่อขุดบ่อลึกเพียง 2.50 - 3.00 เมตรก็จะได้น้ำที่มีความสะอาดดื่มได้ จากการสอบถาม บ้านพักอาศัย และอาคารพาณิชย์นิยมใช้น้ำบาดาลมากกว่าน้ำประปา โดยมีเหตุผลว่า

- (1) ราคาถูกกว่า
- (2) ไม่พอใจกลิ่น
- (3) น้ำประปาบางครั้งมีสีแดงของสนิม การไหลของน้ำไม่สม่ำเสมอ นอกจากนี้

เมื่อต้มยังมีตะกอนมาก

อย่างไรก็ดีในอนาคต เมื่อเมืองขยายตัวออกไป และ ประชากรมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น ระบบน้ำประปาจำเป็นจะต้องมีการดำเนินงานแก้ไขและปรับปรุงให้อยู่ในมาตรฐานรวมทั้งต้องดำเนินการหาแหล่งน้ำเพิ่มเติมเพื่อไม่ให้เกิดการขาดแคลนขึ้น ในอนาคต

4.2 ไฟฟ้า¹

การไฟฟ้าในเขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่ ดำเนินการโดยบริษัทสหสาธารณูปโภค อันเป็นกิจการไฟฟ้าสัมปทานที่รับช่วงมาจากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ซึ่งมีสัญญาดำเนินงานเป็นช่วงๆ ช่วงละ 10 ปี โดยรับซื้อกระแสไฟฟ้าจากการไฟฟ้าฝ่ายผลิตที่ไฟฟ้าลิกไนท์จังหวัดกระบี่ มาขายให้แก่ประชาชนในราคาเกี่ยวกับการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค การไฟฟ้าลิกไนท์กระบี่จะจ่ายกระแสไฟฟ้าในระบบแรงดัน 115 กิโลโวลต์ ก่อนถึงสถานีย่อย จากนั้นปรับแรงดันเหลือ 33 กิโลโวลต์ แล้วจ่ายเป็นแรงดันต่ำ ขนาด 400 โวลต์ สำหรับโรงงาน และ 230 โวลต์ สำหรับบ้านพักอาศัยทั่วไป

ตามสถิติปี พ.ศ. 2523 แสดงแนวโน้มให้เห็นว่าปริมาณการใช้ไฟฟ้าในเขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่มีจำนวนถึงร้อยละ 64.5 ของการใช้ไฟฟ้าในจังหวัดสงขลา ทำให้การไฟฟ้าหาดใหญ่ต้องขอลดการใช้ไฟฟ้าจากผู้ใช้ไฟฟ้ารายใหญ่ เช่น โรงงานอุตสาหกรรมบางแห่ง ให้หยุดผลิตในช่วงเวลา 18.00-21.00 น. ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่มีการใช้ไฟฟ้าสูงสุด ผลจากปัญหาดังกล่าวทำให้เป็นที่คาดว่า การไฟฟ้าสัมปทานจะขายกิจการคืนแก่การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคก่อนสิ้นสุดสัญญา

4.3 โทรศัพท²

เทศบาลเมืองหาดใหญ่เป็นที่ตั้งของ เขตโทรศัพท์ภูมิภาคที่ ซึ่งมีทำการอยู่ที่ชุมสายโทรศัพท์หาดใหญ่ มีหน้าที่รับผิดชอบข่ายงานของจังหวัดที่อยู่ในภาคใต้ตอนล่าง คือ สงขลา สตูล ปัตตานี ยะลา และ นราธิวาส

ปัจจุบันผู้ใช้โทรศัพท์ทั้งประเทศสามารถหมุดติดต่อระหว่างกันได้โดยตรง แต่ในจังหวัดสงขลามีเพียง 2 อำเภอเท่านั้นที่มีบริการโทรศัพท์ คือ อำเภอหาดใหญ่ และ อำเภอเมืองสงขลา สำหรับอำเภออื่นๆ ความคืบหน้าการยังไม่เพียงพอจะติดตั้ง (ยังต้องการโทรศัพท์กำหนดจะต้องมีผู้ต้องการใช้โทรศัพท์อย่างน้อย 600 ราย)

สำหรับจำนวนเลขหมายโทรศัพท์ ในเขตอำเภอเมือง และ อำเภอหาดใหญ่มี

¹ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, แผนหลักพัฒนาการท่องเที่ยว สงขลา-หาดใหญ่ (กรุงเทพมหานคร : การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2525), หน้า 50-55

² เรื่องเดียวกัน, หน้า 55-58

ผังตารางที่ 3.13

ตารางที่ 3.13

แสดงจำนวน เลขหมายโทรศัพท์ พ.ศ.2523-2525

พื้นที่	จำนวน เลขหมายโทรศัพท์		
	พ.ศ. 2523	พ.ศ. 2524	พ.ศ. 2525
อ.หาดใหญ่	3,000	4,000	6,800
อ.เมืองสงขลา	1,000	3,000	3,000
รวม	4,000	7,000	9,800

ที่มา : เขตโทรศัพท์ภูมิภาค เขตที่ 8

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

4. ระบบคมนาคมและการขนส่ง4.4.1 ระบบเส้นทางคมนาคมทางรถยนต์

นับได้ว่าจังหวัดสงขลา เป็น พื้นที่ซึ่งได้รับความสะดวกในเรื่องการเข้าถึงของเส้นทางคมนาคมทางรถยนต์ โดยใช้ระยะเวลาสั้นๆ ในการเดินทางติดต่อระหว่างพื้นที่ซึ่งอยู่ภายในจังหวัด เพราะนอกจากความสะดวกในเรื่องการเข้าถึงของเส้นทางแล้ว ถ้าวัดระยะทางจากอำเภอรอบนอกที่ติดต่อกับชุมชนระดับเทศบาล ทั้งเทศบาลเมืองหาดใหญ่และเทศบาลเมืองสงขลา จะมีระยะทางห่างกันประมาณ 100 กิโลเมตร เท่านั้น ดังได้แสดงไว้ในตารางที่ 3.14

ตารางที่ 3.14

ระยะทางระหว่างอำเภอต่าง ๆ กับเทศบาลเมืองสงขลาและเทศบาลเมืองหาดใหญ่

ลำดับที่	อำเภอ	ห่างจากเทศบาลเมืองสงขลา (ก.ม.)	ห่างจากเทศบาลเมืองหาดใหญ่ (ก.ม.)
1	เมือง	-	26.700
2	หาดใหญ่	26.700	-
3	สะเดา	70.900	44.200
4	เทพา	65.909	64.360
5	จะนะ	35.909	34.360
6	นาทวี	52,538	62.615
7	สทิงพระ	33.000	59.700
8	สะบ้าย้อย	91.038	101.115
9	ระโนด	73.723	100.423
10	รัตภูมิ	59.700	33.700
11	กิ่งอำเภอกระแสดินธุ์	65.000	91.700
12	กิ่งอำเภอนาหม่อม	41.510	14.810

ที่มา : กองปกครองท้องถิ่น กรมการปกครอง



ที่มา : สำนักงานขนส่งจังหวัดฉะเชิงเทรา

ตารางที่ 3.15

เปรียบเทียบระยะทางจากกรุงเทพฯ ถึงจังหวัดในเขตการทางสงขลา (กิโลเมตร)

จาก-ถึง	ตามแนวทาง สายตะวันออก	ตามแนวทาง สายกลาง	ตามแนวทาง สายตะวันตก
กรุงเทพฯ - ชุมพร		460	
ชุมพร - สงขลา	494	513	858
กรุงเทพฯ - สงขลา	954	973	1,318
ชุมพร - ทาดใหญ่	521	486	831
กรุงเทพฯ - ทาดใหญ่	981	946	1,291
ชุมพร - พัทลุง	438	398	716
กรุงเทพฯ - พัทลุง	898	858	1,176

ที่มา : เขตการทาง จังหวัดสงขลา



ศูนย์วิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

นอกจากระยะระหว่างชุมชนที่เป็นศูนย์กลางของจังหวัดกับอำเภอต่าง ๆ จะมีระยะที่อยู่ไม่ไกลกันดังกล่าวแล้ว ระยะทางเฉลี่ยจากตำบลมายังอำเภอต่าง ๆ เหล่านี้จะไม่ไกลเกินกว่า 15 กิโลเมตร ทำให้ความสัมพันธ์ระหว่างอำเภอกับตำบลต่าง ๆ ภายในอำเภอมีมากขึ้น โอกาสในการเดินทางของประชาชนในการติดต่อธุรกิจหรือรับข่าวสารย่อมเป็นไปได้ด้วยความสะดวกและรวดเร็ว แต่ทั้งนี้หมายความว่าต้องขึ้นอยู่กับลักษณะและสภาพของเส้นทางที่ติดต่อระหว่างตำบลกับอำเภอนั้นด้วย สำหรับระยะทางที่ประมาณว่าเป็นระยะทางเฉลี่ยสูงสุดที่ให้ความสะดวกและรวดเร็วในการติดต่อระหว่างชุมชน คือ ไม่เกิน 15 กิโลเมตร* จึงเห็นได้ว่าจังหวัดสงขลามีระยะทางเฉลี่ยจากตำบลมายังอำเภอของทุกอำเภออยู่ในเกณฑ์ทั้งสิ้น ซึ่งถ้าแจกรายละเอียดเป็นรายอำเภอจะแสดงได้ดังตารางที่ 3.16 ต่อไปนี้

ตารางที่ 3.16

แสดงระยะทางเฉลี่ยระหว่างตำบลกับอำเภอ ในจังหวัดสงขลา

อำเภอที่มีระยะทางเฉลี่ยน้อยกว่า 4 ก.ม.	อำเภอที่มีระยะทางเฉลี่ย 4 - 6 ก.ม.	อำเภอที่มีระยะทางเฉลี่ย 6 - 15 ก.ม.
1. กิ่งอำเภอกระแสดินธุ์ 2. กิ่งอำเภอนาหม่อม	1. อำเภอหาดใหญ่	1. อำเภอระโนด 2. อำเภอสิงหนคร 3. อำเภอรัตนบุรี 4. อำเภอเมือง 5. อำเภอจะนะ 6. อำเภอสะเตeah 7. อำเภอนาทรี 8. อำเภอชะบ้าย้อย 9. อำเภอเทพา
รวม 2 อำเภอ	รวม 1 อำเภอ	รวม 9 อำเภอ

ที่มา : วิชาปฏิบัติการวางแผน*2 ปีการศึกษา 2524

* วิชาปฏิบัติการวางแผน 2 ภาควิชาผังเมือง ภาคปลาย ปีการศึกษา 2524

บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จ. นครศรีธรรมราช

อำเภอไทย

อ. ระโนด

กิ่งอ. กระแสสินธุ์

อ. ทังพระ

จ. พัทลุง

อ. รังษี

อ. เมืองสงขลา

อ. จະนะ

จ. สตูล

อ. หาดใหญ่

กิ่งอ. นาทมอม

อ. เทพา

อ. สะเตา

อ. นาทวี

อ. ละบ้าย้อย

จ. ยะลา

การศึกษาเพื่อเสนอแนะระบบคมนาคมชนลิ่ง
ลาธารณะของเมืองหาดใหญ่และพื้นที่เกี่ยวเนื่อง






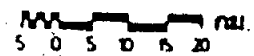
แผนที่



แสดง ๘ ระยะทางเฉลี่ยระหว่างตำบลกับอำเภอ

สัญลักษณ์

-  น้อยกว่า 4 กม.
-  4 - 6 กม.
-  6 - 15 กม.



ถ้าใช้เขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่เป็นหลัก สามารถแบ่งระบบเส้นทางคมนาคมได้ 2 พวก คือ ระบบเส้นทางคมนาคมในเขตเทศบาล และ นอกเขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่

ก. นอกเขตเทศบาล

อำเภอหาดใหญ่ มีทั้ง ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงจังหวัด และ ทางหลวงชนบท ผ่าน โดยเฉพาะทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงจังหวัด เป็นเส้นทางที่รถยนต์สามารถแล่นผ่านได้ทุกฤดูกาล เนื่องจากมีผิวจราจร เป็นแอสฟัลท์ หรือ แอสฟัลท์ติกคอนกรีต ส่วนทางหลวงชนบทส่วนใหญ่เป็นทางลูกรัง จึงใช้ไม่ได้ทุกฤดูกาล

ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงจังหวัด

เมื่อให้เขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่เป็นศูนย์กลางของการติดต่อ จะมีทางหลวงสายต่างๆ เชื่อมต่อกับเมืองหาดใหญ่ ดังต่อไปนี้

1. หาดใหญ่-สงขลา (ทางหลวงหมายเลข 407)

ระยะทาง 26.7 กม. เริ่มจากบริเวณสามแยกคอหงส์ ในเขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่ ไปบรรจบกับเขตเทศบาลเมืองสงขลา ทางหลวงสายนี้ คือ ถนนกาญจนวนิชซึ่งแต่เดิมเป็นทางหลวงขนาด 2 ช่องเดินรถ แต่ในปัจจุบันมีการปรับปรุงและขยายผิวจราจรเป็นขนาด 4 ช่องเดินรถ ทั้งนี้เพื่อไว้รับกับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งเพื่อไว้รับกับโครงการสร้างสะพานข้ามเกาะยอ ซึ่งมีการตัดถนนขึ้นใหม่ เชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 4083 ข้ามเกาะยอมาติดกับถนนกาญจนวนิชที่บริเวณกิโลเมตรที่ 10+375 โดยกำลังอยู่ในระหว่างการก่อสร้าง ส่วนสะพานข้ามเกาะยอ คาดว่าจะเริ่มดำเนินการก่อสร้าง ภายในปี พ.ศ. 2526 รวมเป็นระยะทางของทางสายนี้ทั้งสิ้น 13 กิโลเมตร (ช่วงที่เป็นสะพานข้ามเกาะยอยาว 2.5 กิโลเมตร) เส้นทางที่ตัดขึ้นใหม่นี้ จะทำให้การเดินทางและการขนส่งโดยใช้เส้นทางสายตะวันออก (ทางหลวงหมายเลข 4083 เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางสายนี้) สะดวกขึ้นกว่าเดิม เนื่องจากไม่ต้องใช้แพขนานยนต์ข้ามจากฝั่ง เขาแดงมายังด้านฝั่งตัวจังหวัดสงขลา เช่นที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

2. หาดใหญ่-รัตภูมิ (ทางหลวงหมายเลข 4)

คือ ถนนเพชรเกษม ช่วงที่เชื่อมเมืองหาดใหญ่กับพื้นที่รอบนอกที่อยู่ตอนบน เส้นทางนี้สามารถแยกเข้าจังหวัดสตูลตามทางหลวงหมายเลข 406 ที่สามแยกท่าชะมวง

จ. นครศรีธรรมราช

อ. ระเบิด

กิ่งอ.

กระแฉับ

อ. ทุ่งพระ

จ. พัทลุง

อ. รัดถุมิ

อ. เมือง

กิ่งอ. นาม่อม

อ. กระจัง

อ. หาดใหญ่

อ. เทพา

อ. สะเตาะ

แสดง : โครงข่ายของระบบทางหลวง
ในจังหวัดลงขลา

มาเลเซีย

อ. นาทวี

อ. สะบ้าย้อย

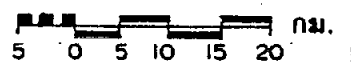
จ. ยะลา

ทางหลวงแผ่นดิน

ทางหลวงจังหวัด



แผนที่ 15



สำหรับเมืองหาดใหญ่ และ จังหวัดสตูล มีระยะทางห่างกันประมาณ 78.6 กิโลเมตร

ปัจจุบันมีการตัดทางหลวงหมายเลข 43 ช่วง หาดใหญ่ - รัตภูมิ เพิ่มขึ้นอีกสายหนึ่งขนานกับทางหลวงหมายเลข 4 นี้ จากบริเวณสามแยกควนลัง ไปยังสี่แยกคูหา ทำให้ช่วยย่นระยะในการเดินทางไปยังจังหวัดพัทลุงได้ประมาณ 15 กิโลเมตร

3. หาดใหญ่ - อ.จะนะ

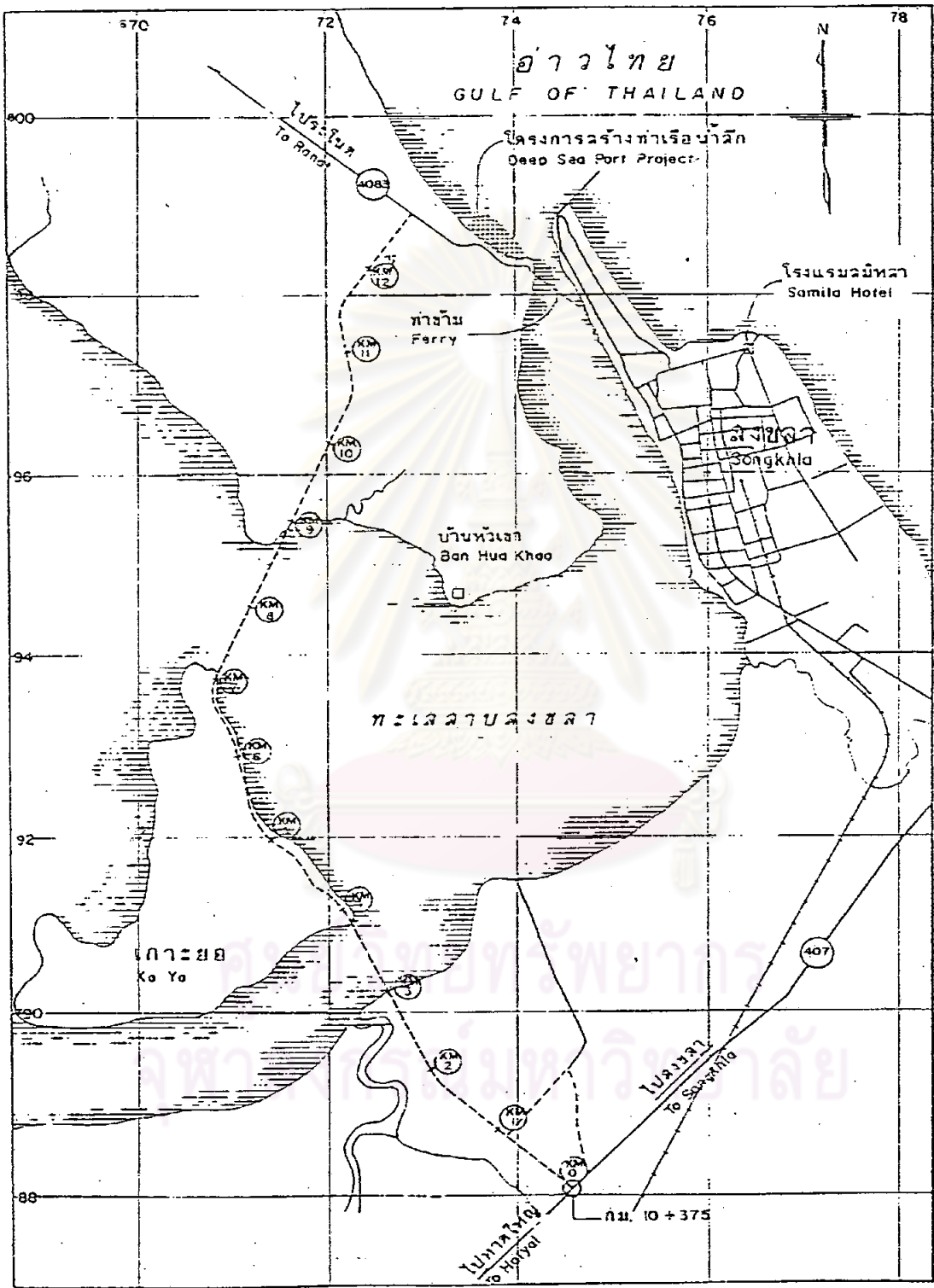
ได้แก่ทางหลวงหมายเลข 43 อีกช่วงหนึ่งที่ตัดใหม่จากบริเวณถนน เพชร เกษมที่บ้านคลองหวะ ผ่านกิ่งอำเภอนาทม่อมไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 409 (สงขลา - จะนะ) แล้วเลยเข้าไปยังอำเภोजะนะบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 4086 ซึ่งเป็นเส้นทางผ่านไปยังจังหวัดปัตตานีหรือจังหวัดยะลา ได้ สำหรับทางหลวงหมายเลข 43 นี้ ในอนาคตจะมีการสร้างทางเชื่อมทั้งสองช่วงให้เป็น เส้นทางเดียวกัน คือ จากช่วง หาดใหญ่ - บ้านควนลัง และ หาดใหญ่ - อำเภोजะนะ ด้วยการสร้างเป็นทางเลี่ยงเมือง (By Pass) อ้อมเมืองหาดใหญ่ ทางด้านทิศใต้ จากสามแยกควนลังไปยังสามแยกคลองหวะ ซึ่งทางเลี่ยงเมืองนี้จะมีควมยาวประมาณ 8.5 กิโลเมตร

4. หาดใหญ่ - อ.สะเตา

คือ ถนนเพชรเกษม ช่วง หาดใหญ่ - บ้านคลองแงะ - อำเภอสเตา มีระยะทางยาวประมาณ 44.05 กิโลเมตร โดยไปสิ้นสุดเส้นทางที่บ้านคลองพรวน ซึ่งมีระยะทางระหว่างอำเภอสเตาถึงบ้านคลองพรวน ประมาณ 13.25 กิโลเมตร รวมเป็นระยะทางจากหาดใหญ่ถึงบ้านคลองพรวน ประมาณ 57.30 กิโลเมตร

5. หาดใหญ่ - คลองแงะ - นาทรี

ได้แก่ ส่วนหนึ่งของทางหลวงหมายเลข 4 ช่วง หาดใหญ่ - สะเตา บรรจบกับทางหลวงหมายเลข 42 ช่วง บ้านคลองแงะ - อ.นาทรี ซึ่งบรรจบกันที่บริเวณบ้านคลองแงะ ระยะทางจากหาดใหญ่ถึงอำเภอนาทรีตามเส้นทางสายนี้ ยาวประมาณ 62.62 กิโลเมตร ตาม เส้นทางสายนี้ สามารถเดินทางต่อไปยังจังหวัดปัตตานี และ จังหวัดยะลา ได้เช่นเดียวกับทางหลวงหมายเลข 43 โดยใช้เส้นทางช่วง คลองแงะ-นาทรีตามทางหลวงหมายเลข 42



แผนที่ 16 โครงการท่าเรือน้ำลึกและโครงการถนนข้ามเกาะยอ

แล้วไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 409 (ปัตตานี - ยะลา) ที่บริเวณบ้านนาเกิด โดยมีระยะทางจากอำเภอหาดใหญ่ถึงจังหวัดปัตตานี และ จังหวัดยะลาตามเส้นทางสายนี้ ประมาณ 133 และ 151 กิโลเมตร ตามลำดับ

ทางหลวงชนบท ส่วนมากเป็นทางลูกรัง ทำให้ใช้ไม่ได้ทุกฤดูกาล แต่เป็นการทำให้ชนบทมีการติดต่อกันได้ดีพอสมควร สำหรับทางหลวงที่อยู่ในเขตอำเภอหาดใหญ่มีดังต่อไปนี้

1) ความสง - บาทลี	ระยะทาง	15	กิโลเมตร
2) คลองแห - ดู่เต่า	ระยะทาง	12	กิโลเมตร
3) คลองหะ - นาหม่อม	ระยะทาง	10	กิโลเมตร
4) ความหิน - ท่าข้าม - ศิงขจร	ระยะทาง	25	กิโลเมตร
5) โป๊ะหมอ - หุ้งงาน - รัตโพธิ์	ระยะทาง	9	กิโลเมตร
6) หุ้งสูง - หุ้งลาน - คลองหอยโข่ง	ระยะทาง	25	กิโลเมตร
7) หูแร่ - โตนงาข้าง	ระยะทาง	15	กิโลเมตร
8) สนามบิน - ริงพา	ระยะทาง	15	กิโลเมตร
9) รัตควนสง - ท่าช้าง	ระยะทาง	11	กิโลเมตร

ข. ภายในเขตเทศบาล

ท้องถิ่นได้ให้ความสำคัญในการสร้างและบำรุงทางหลวงในเขตเทศบาล ซึ่งสังเกตได้จากเทศบาลเมืองหาดใหญ่จัดสรรงบประมาณทางด้านนี้ถึงร้อยละ 15 ของงบประมาณประจำปี ทั้งนี้ก็เพื่อให้เกิดความสะดวกในการสัญจรไปมาของราษฎร ปัจจุบันมีทางหลวงอยู่ภายในเขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่รวม 103 สาย มีความยาวรวมทั้งสิ้น 87.929 กิโลเมตร ในจำนวนนี้เป็นทางหลวงแผ่นดินร้อยละ 12.36 และเป็นทางหลวงเทศบาลร้อยละ 87.64

ทางหลวงแผ่นดิน

เป็นถนนราดยาง ยาว 10.872 กิโลเมตร

ทางหลวงเทศบาล

จำแนกตามชนิดของถนนได้ดังนี้

ถนนคอนกรีต ยาว 6.565 กิโลเมตร

ถนนราดยาง ยาว 29.696 กิโลเมตร

ถนนลูกรัง ยาว 40.794 กิโลเมตร

นอกจากการซ่อมแซม ปรับปรุงถนนที่มีอยู่เดิมแล้ว เทศบาลยังได้ดำเนินการวางโครงการตัดหรือขยายถนนเพิ่มเพื่อรับการขยายตัวของเมือง ซึ่งสังเกตได้จากแนวของถนนซึ่งเพิ่มจากปัจจุบัน ตามแผนที่แสดงโครงข่ายการคมนาคม (แผนที่ 4)

ถนนหน้าสถานีรถไฟเป็นถนนสายแรกในเขตเทศบาล เพราะชุมชนขนาดใหญ่มีรถไฟเป็นเส้นทางคมนาคมสายแรกที่เข้าถึง หลังจากมีถนนสายหน้าสถานีรถไฟแล้ว ก็มีถนนสายต่าง ๆ เพิ่มขึ้นตามความเจริญของเมืองที่มีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว ถนนสายสำคัญที่เป็นทั้งเส้นทางที่ใช้สัญจรภายในเมืองและเป็นเส้นทางเปิดไปสู่ชุมชนภายนอก คือ ถนนเพชรเกษม และถนนศรีสุวรรณารถ ซึ่งทั้งสองสายตัดผ่านเมืองตามแนวตะวันตก - ตะวันออก ทางด้านตะวันออกของเขตเทศบาลไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 407 หรือถนนกาญจนวนิช โดยถนนเพชรเกษมไปบรรจบที่บริเวณสามแยกคอกหงส์ ส่วนถนนศรีสุวรรณารถไปบรรจบที่บริเวณสามแยกคลองเรียน จากจุดทั้งสองนี้ถ้าขึ้นไปทางด้านเหนือจะไปยังอำเภอเมืองสงขลาหรือถ้าลงมาทางใต้ก็จะไปยังอำเภอสะเดาหรือจังหวัดอื่น ๆ ได้แก่ ยะลา ปัตตานี และนราธิวาสได้ ส่วนทางด้านตะวันตกของเขตเทศบาลก็สามารถเดินทางต่อไปยังจังหวัดสตูลหรือพัทลุงได้ ทางอำเภอรัตภูมิ ทางถนนเพชรเกษม ซึ่งถนนศรีสุวรรณารถก็เป็นเส้นทางที่จะออกสู่ถนนเพชรเกษมทางด้านนี้ได้โดยถนนราษฎร์อุทิศ หรือถนนพลศิษย์ ซึ่งเป็นเส้นทางที่รถบรรทุกสินค้าที่จะไปทางอำเภอรัตภูมิต้องใช้เส้นทางนี้ เนื่องจากไม่อนุญาตให้รถบรรทุกสินค้าใช้สะพานลอยข้ามทางรถไฟ ส่วนถนน เพชร เกษมในช่วงที่ผ่านตัวเมืองหาดใหญ่มิใช่จะมีความสำคัญในการเป็นเส้นทางสัญจรหลักสายหนึ่งของเมืองเท่านั้น บริเวณสองข้างทางยังเป็นที่ตั้งของสถานที่สำคัญต่าง ๆ ภายในเมืองทั้งที่เป็นของราชการและเอกชน เช่น ที่ทำการเทศบาล ที่ว่าการอำเภอ สถานีตำรวจ โรงเรียน ธนาคาร ร้านค้า รวมทั้งเป็นที่จอดของคิวรถสายต่าง ๆ ถนนสายสำคัญอื่น ๆ ที่วัดจากการมีปริมาณการจราจรสูง ได้แก่ ถนนที่ผ่านย่านที่มีชุมชนอยู่หนาแน่น ซึ่งก็ได้แก่บริเวณย่านการค้าเป็นส่วนใหญ่ ถ้าแบ่งตามย่านการค้าที่สำคัญ ซึ่งมีอยู่ 2 แห่ง จะได้ดังนี้

1. ย่านการค้าบริเวณถนนนิพัทธ์อุทิศ

ได้แก่ บริเวณถนนที่อยู่ในแนวเหนือใต้ คือ ถนนนิพัทธ์อุทิศ 1 2

และ ถนนเส้นห้านุสรณ์ ตัดกับถนนที่อยู่ในแนวตะวันตก - ตะวันออก คือ ถนนดวงจันทร์ ถนนประชาธิปไตย ถนนธรรมบุญวิถี ถนนมนัสสุติ ถนนปรีดามย์ ถนนผดุงภักดี จนจดกับถนนศรีสุวรรณารด บริเวณที่กล่าวมานี้เป็นย่านพาณิชยกรรมและการบริการที่หนาแน่น เช่น บริษัท ห้างร้าน โรงแรม โรงภาพยนตร์ ธนาคาร และศูนย์การค้า เป็นต้น

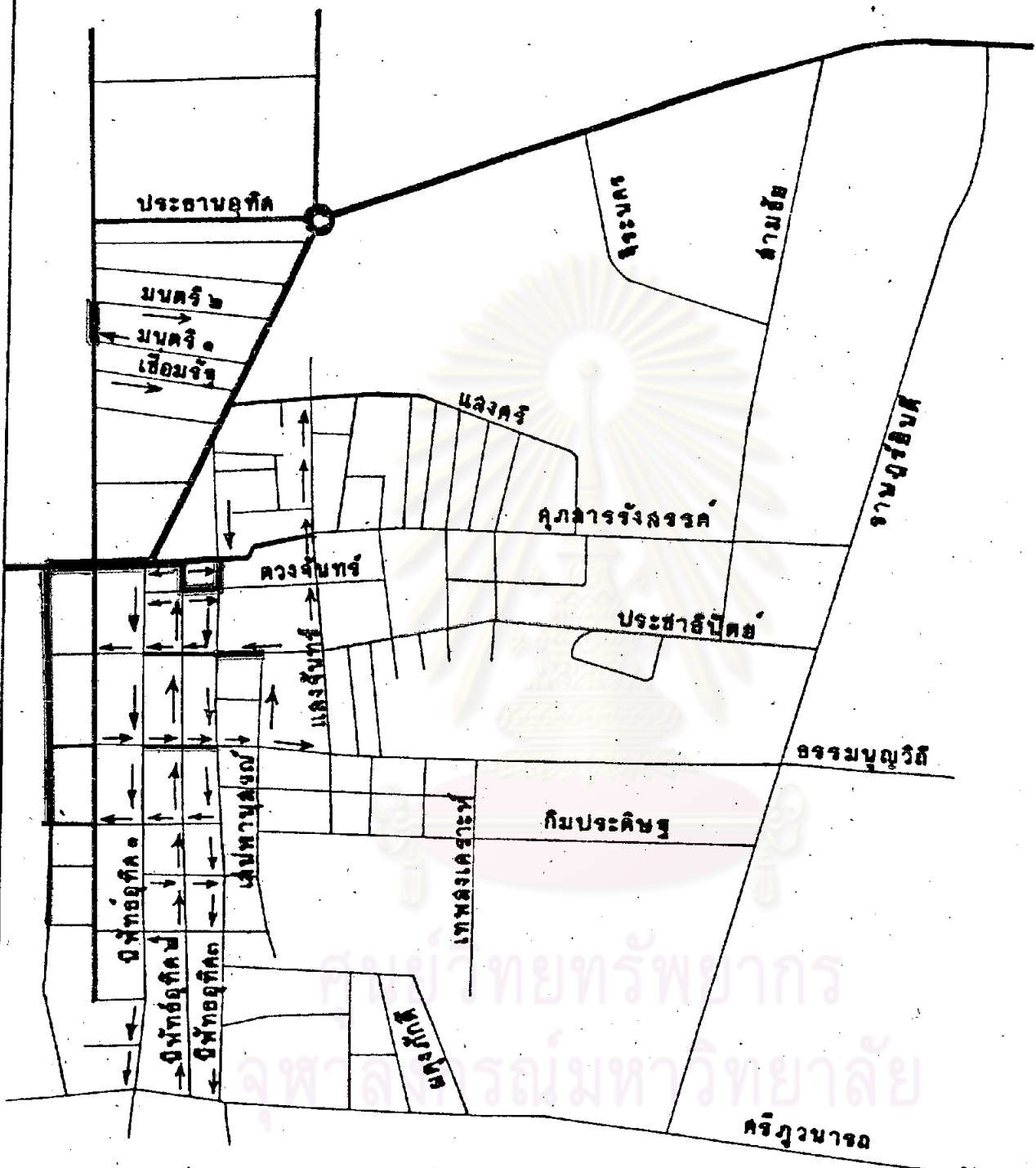
2. ย่านการค้าบริเวณทอนาฬิกา

คือบริเวณตั้งแต่ทอนาฬิกาลงมาจนจดกับย่านการค้าแรก บริเวณนี้ นอกจากจะมีบริษัทห้างร้านเช่นเดียวกับบริเวณแรกแล้ว ยังเป็นที่ตั้งหน่วยงานของรัฐ คือ เขตโทรศัพท์ภูมิภาคที่ 8 บริษัทขนส่ง นอกจากนี้ยังเป็นที่ยอมรับของวิศวกรสายต่าง ๆ ทั้งที่รุ่งระหว่างเมืองและภายในเขตเทศบาล ถนนสายสำคัญในย่านนี้นอกจากถนนเพชรเกษมที่กล่าวมาแล้ว ได้แก่ ถนนพหลุสุวรรณ ถนนมนตรี 1 และ 2 (มีตลาดสดเทศบาลอยู่บริเวณนี้) ถนนเชื่อมรัฐ และถนนรถการ

ถนนในเขตเทศบาล มีผิวจราจรส่วนใหญ่เป็นแอสฟัลท์ ที่เป็นคอนกรีตอยู่ 4 สาย คือ ถนนราษฎร์อุทิศ ถนนเพชรเกษม บางช่วงของถนนศรีสุวรรณารด และถนนราษฎร์ยินดี ซึ่งอยู่ระหว่างการขยายและเปลี่ยนมาเป็นผิวคอนกรีต

ลักษณะของถนนทั่วไป บางสายมีทางเดินเท้าแต่บางสายก็ไม่มี แต่เกือบทุกสายบริเวณย่านชุมชนที่กล่าวมาแล้วมีทางเท้าและท่อระบายน้ำอยู่ทั้งสองข้างทาง ท่อระบายน้ำแต่เดิมเป็นแบบเปิด แต่ต่อมาภายหลังส่วนใหญ่ได้รับการเปลี่ยนแปลงเป็นท่อแบบปิด ทางเดินเท้าทั้งสองข้างถนนนั้น มักจะมีส่วนของอาคารยื่นออกมาขนานไปกับทางเท้า เนื่องจากเป็นอาคารเก่า โดยเฉพาะย่านอิทธิอุทิศทั้ง 3 สาย มีให้เห็นอยู่ทั่วไป

เทศบาลเมืองหาดใหญ่ยังไม่มีสถานที่จอดรถเฉพาะ ดังนั้นสองข้างถนนจึงเป็นที่จอดรถของผู้ที่มาทำธุรกิจบริเวณนั้นโดยเทศบาลเป็นผู้จัดการดูแลผลประโยชน์ จัดเก็บค่าจอดรถ ซึ่งผู้ที่นำรถมาจอดชั่วคราวเสียค่าจอดรถในอัตรา 1 บาท ต่อ 15 นาที อย่างไรก็ตามจากลักษณะที่ถนนในเขตเทศบาลเป็นถนนที่อยู่ในลักษณะแคบ แต่ขณะเดียวกันมีปริมาณการจราจรสูง ดังนั้นเพื่อให้เกิดความคล่องตัว จึงได้มีข้อกำหนดให้ถนนบางสายเดินรถทางเดียว นอกจากนี้บริเวณที่คับขัน เช่น ทางแยกหรือทางเลี้ยว ยังได้มีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร และห้ามจอดรถบางบริเวณไว้ด้วย ซึ่งบริเวณทางแยกสำคัญที่ติดสัญญาณไฟ ถนนสายที่กำหนดการเดินรถทางเดียว และบริเวณที่ห้ามจอดรถได้แสดงไว้แล้วตามแผนที่แผ่นที่ 17 และ 18 ซึ่งถ้าพิจารณาารวม ๆ กันก็จะเห็นได้ว่า ข้อกำหนดและ



แสดง : บริเวณที่ห้ามจอดรถ และ เส้นทางที่อนุญาตให้รถวิ่งทางเดียว



ในเขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่

← เส้นทางที่อนุญาตให้รถวิ่งทางเดียว

— บริเวณที่ห้ามจอดรถ

สัญญาจราจร มักจะกำหนดหรือติดตั้งไว้ในบริเวณย่านการค้าสำคัญที่กล่าวมาแล้วทั้ง 2 แห่ง โดยเฉพาะบริเวณถนนนิพัทธ์อุทิศทั้ง 3 สาย

นอกจากข้อกำหนดดังกล่าวแล้ว ยังได้มีการห้ามรถบางชนิด คือ รถบรรทุกผ่านสะพานลอยข้ามทางรถไฟที่ถนนเพชรเกษม แต่ให้ไปใช้เส้นทางลัดทางรถไฟ (เรียก อุโมงค์) ที่ถนนศรีสุวรรณารถแทน รวมทั้งอนาคตจะกำหนดให้รถยนต์โดยสารที่วิ่งระหว่างภาคใหญ่กับชุมชนภายนอกไปบรรจบกันอยู่ที่บริเวณสามแยกคลองเรียนอีกด้วย

4.4.2 การขนส่งทางรถยนต์

ลักษณะของเมืองภาคใหญ่ที่เป็นศูนย์กลางทางด้านพาณิชยกรรมและการบริการ ทำให้เขตเทศบาลเมืองภาคใหญ่พลุกพล่านไปด้วยการสัญจรจากรถยนต์นานาชาติไม่ว่าจะเป็นรถยนต์ส่วนบุคคล รถขนส่งคนโดยสารสาธารณะ ทั้งที่วิ่งบริการในเขตเทศบาลและวิ่งบริการระหว่างเมือง นอกจากนี้ยังมีรถบรรทุกที่วิ่งบริการขนส่งสินค้า ซึ่งมีผู้ประกอบการทางด้านนี้อยู่หลายบริษัท รถแท็กซี่ และอื่น ๆ ถ้าพิจารณาถึงจำนวนรถยนต์ที่จดทะเบียนไว้กับจังหวัดสงขลา เฉพาะผู้จดทะเบียนมีถิ่นฐานอยู่ในอำเภอภาคใหญ่ สามารถแยกประเภทตามลักษณะการใช้งานของรถ จากสถิติเมื่อเดือนมิถุนายน 2525 มีดังต่อไปนี้

รถแท็กซี่	277	คัน
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลประเภท	2,000	คัน
รถสองแถวที่จดทะเบียนกับขนส่งจังหวัด		
- ประจำทาง	329	คัน
- ไม่ประจำทาง	2,020	คัน
รถสองแถวที่จดทะเบียนกับตำรวจ *	3,000	คัน
รถบรรทุกรับจ้าง	1,180	คัน
รถประจำทางที่วิ่งระหว่างอำเภอและระหว่างจังหวัด	230	คัน
รวม	<u>9,036</u>	คัน

แหล่งข้อมูล : ขนส่งจังหวัดสงขลาและกองตำรวจจราจรสงขลา

* รถที่จดทะเบียนกับตำรวจเป็นรถเล็ก ขนาด 500 c.c.

นอกจากพาหนะประเภท 4 ล้อ แล้ว ยังมีรถจักรยานยนต์ รถจักรยาน 3 ล้อรับจ้าง (3 ล้อถีบ) เป็นจำนวนคือ

รถจักรยานยนต์ประมาณ	20,000	คัน
จักรยาน 3 ล้อรับจ้างประมาณ	200	คัน

รถจักรยาน 3 ล้อรับจ้างทั้ง 200 คันนี้ เป็นจำนวนที่วิ่งให้บริการอยู่ภายในเขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่ ดังนั้นจักรยาน 3 ล้อรับจ้างจึง เป็นระบบขนส่งสาธารณะภายในเขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่อีกระบบหนึ่งนอกเหนือไปจากรถ 2 แถว แต่ถ้าเปรียบเทียบกับจำนวนและความสามารถในการบริการแล้ว ถือได้ว่ารถ 2 แถวเป็นระบบขนส่งสาธารณะหลักของเมือง เพราะจากจำนวนรถ 2 แถวที่จดทะเบียนในอำเภอหาดใหญ่ 5,349 คัน นั้น (จดทะเบียนกับขนส่งจังหวัด 2,349 และจดทะเบียนกับกองกำกับการตำรวจจราจรสงขลาประมาณ 3,000 คัน) เป็นรถ 2 แถวที่วิ่งบริการเฉพาะภายในเขตเทศบาลระหว่าง 2,000 - 3,000 คัน จึงเห็นได้ว่าจำนวนรถ 2 แถวมีมากกว่าจักรยาน 3 ล้อรับจ้างประมาณ 10 หรือ 15 ต่อ 1 หรือเป็นจำนวนร้อยละ 90.90 ต่อ ร้อยละ 9.10 ถึง ร้อยละ 93.75 ต่อ ร้อยละ 6.25 ตามลำดับ และจำนวนของรถ 2 แถว ยังคงอยู่ในลักษณะที่เพิ่มขึ้น ขณะที่รถจักรยาน 3 ล้อรับจ้างมีลักษณะตรงกันข้าม

รายละเอียดของระบบขนส่งสาธารณะต่างๆ มีดังต่อไปนี้

4.4.2.1 การขนส่งคนโดยสาร

1) ในเขตเทศบาล

ก. รถ 2 แถว

เป็นรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กและขนาดกลางที่นำมาดัดแปลงต่อเติมที่ฝั่งตอนหลัง เป็นสองแถว ตามแนวยาวของคันรถในลักษณะผู้โดยสารขึ้นหน้า เข้าหากัน รถ 2 แถวที่วิ่งบริการรับส่งคนโดยสารในเขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่นั้น มีลักษณะเป็นรถโดยสารขนาดเล็ก (ขนาด 500 cc.) สามารถบรรทุกคนโดยสารได้ระหว่าง 9-12 คน *

* กรมการขนส่งทางบก กำหนดให้บรรทุกได้ 9 คน

รถที่จดทะเบียนกับขนส่งจังหวัดจะอยู่ในรูปของสหกรณ์
 เดินรถ ซึ่งในหาดใหญ่มีอยู่ 3 สหกรณ์ คือ สหกรณ์เดินรถหาดใหญ่ จำกัด สหกรณ์รถเล็กหาดใหญ่
 จำกัด และสหกรณ์เดินรถเล็กสงขลา-หาดใหญ่ จำกัด รถของทั้ง 3 สหกรณ์ ถ้าวิ่งบริการในเขต
 เทศบาล (สหกรณ์เดินรถเล็กสงขลา-หาดใหญ่มีรถวิ่งเฉพาะในเขตเทศบาลเมืองสงขลา หรือ เทศ
 บาลเมืองหาดใหญ่ เทศบาลใดเทศบาลหนึ่งอยู่แล้ว) จัดเป็นลักษณะรถโดยสารที่ไม่มีเส้นทางประจำ
 แม้บางสถานที่จะมีคิวรถ ก็เป็นเพียงสถานที่จอดรอรับส่งคนโดยสาร เนื่องจากเป็นสถานที่ซึ่งมี
 ผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมาก เช่น สถานีรถไฟ หรือตลาดสด เป็นต้น

อย่างไรก็ดี ภายหลังจากที่มีการขยาย เขตเทศบาลไปจนถึงบริเวณมหาวิทยาลัย
 สงขลานครินทร์ ทำให้เส้นทางเดินรถ 2 แถว ที่มีอยู่แต่เดิมระหว่าง บริเวณมหาวิทยาลัยกับหอนาฬิกา
 นับรวม เข้า เป็น เส้นทางเดินรถ 2 แถว สายแรกในเมืองหาดใหญ่ สำหรับรายละเอียดเกี่ยวกับรถ
 2 แถวในเมืองหาดใหญ่ แสดงไว้ในตารางที่ 3.17

ตารางที่ 3.17

จำนวนและพื้นที่ให้บริการของรถ 2 แถว

เลขทะเบียน และสายที่	ชื่อผู้ประกอบการ	เส้นทางเดินรถ	ระยะทาง (ก.ม.)	จำนวนเที่ยว ต่อวัน	จำนวนรถ (คัน)
92020	<u>มีเส้นทางประจำ</u> สหกรณ์รถเล็ก หาดใหญ่ จำกัด	หอนาฬิกา - ม.อ.	6	252	63
สข. 30/23	<u>ไม่มีเส้นทางประจำ</u> สหกรณ์เดินรถ หาดใหญ่ จำกัด	ภายในเขตเทศ บาลเมืองหาดใหญ่	-	-	419
สข. 31/23	สหกรณ์รถเล็ก หาดใหญ่ จำกัด	ภายในเขตเทศ บาลเมืองหาดใหญ่	-	-	481
สข. 32/23	สหกรณ์เดินรถเล็ก สงขลา-หาดใหญ่	ระหว่าง เทศบาลเมือง หาดใหญ่ - สงขลา	-	-	480

ที่มา : สำนักงานขนส่ง จังหวัดสงขลา

รถสองแถวที่วิ่งรับส่งคนโดยสารในเขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่เหล่านี้ เก็บค่าโดยสารในอัตราเดียวกันหมด คือ 4 บาท ต่อ 1 เที่ยว (ซึ่งอัตราที่กำหนดโดยกรมการขนส่งทางบก) แต่อัตราค่าโดยสารที่กำหนดนี้ ส่วนใหญ่มีการลดหย่อนให้แก่ นักเรียน นักศึกษา (เก็บในอัตรา ระหว่าง 2-2.50 บาทต่อเที่ยว)

ข) รถจักรยานสามล้อรับจ้าง

รถจักรยานสามล้อรับจ้างในเขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่ มีจำนวนประมาณ 200 คัน ค่าโดยสารต่อเที่ยวจะอยู่ระหว่าง 3 ถึง 5 บาท แล้วแต่จะตกลงกัน สถานที่ที่รถจักรยานสามล้อจอดรอรับผู้โดยสารจะอยู่ตามสถานที่ชุมชนต่าง ๆ เช่น สถานีรถไฟ โรงพยาบาล ตลาดสด เป็นต้น จำนวนรถจักรยานสามล้อรับจ้างมีจำนวนที่ลดน้อยลงไปกว่าเดิม เนื่องจากการเดินทางโดยรถจักรยานสามล้อใช้เวลาเดินทางมาก เมื่อเปรียบเทียบค่าโดยสารก็แพงกว่ารถสองแถว นอกจากนี้ความเจริญของเมืองหาดใหญ่ทำให้มีรถยนต์นำนาชนิดเพิ่มมากขึ้น ทำให้การโดยสารโดยรถสามล้อมีขาดความปลอดภัยเท่าที่ควร

ลักษณะของผู้ใช้บริการส่วนใหญ่ ได้แก่ นักท่องเที่ยวและแม่บ้าน รวมถึงผู้ที่คุ้นเคยกับการใช้รถสามล้อมาแต่เดิม

จากการศึกษาของสามารถ ราชพลสิทธิ์¹ รถจักรยานสามล้อจะมีผู้โดยสารเฉลี่ยต่อคันวันละประมาณ 10 คน มีรายได้ประมาณวันละ 30 ถึง 50 บาท สถานที่ที่มีรถสามล้อจอดรอมากที่สุด ได้แก่ ตลาดสดเทศบาล ตลาดกิมยง และสถานีรถไฟ ซึ่งมีจำนวนประมาณ 70 40 และ 35 คัน ตามลำดับ

(2) เขตเทศบาลกับชุมชนภายนอก

ก) รถสองแถว

รถสองแถวที่วิ่งรับส่งคนโดยสารระหว่างพื้นที่ในเขตเทศบาลกับชุมชนภายนอก เป็นรถที่มีเส้นทางเดินรถแน่นอน ทำการวิ่งรับส่งคนโดยสารระหว่าง

¹ Samart Rachapolsitte, "Minibus Operation in Hat Yai, Thailand,"

พื้นที่หมู่บ้านนอกเขตเทศบาลกับเขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่

ลักษณะของรถสองแถวประเภทนี้คล้ายกับรถสองแถวที่วิ่ง

ภายในเขตเทศบาล เพียงแต่ว่ามีขนาดใหญ่กว่า คือ เป็นรถขนาด 1,300 cc. ถึง 1,600 cc.

มีอัตราการบรรทุกคนโดยสาร 15 - 17 คน การวิ่งรับส่งคนโดยสารจะต้องมาต่อคิวออกรถตาม

ลำดับก่อนหลัง รถสองแถวแต่ละคันต้องจ่ายเงินค่าคิวรถแก่เจ้าของคิวรถเป็นเงิน 2 - 2.50

บาทต่อเที่ยว นอกจากนี้ต้องเสียค่าจอดรถให้แก่เทศบาลประมาณเดือนละ 40 - 80 บาท

เวลาในการออกรถจากคิวรถไม่กำหนดแน่นอนตายตัว

แต่จะดูจากจำนวนคนโดยสาร ส่วนใหญ่จะรอจนกว่ามีคนโดยสาร 8 - 11 คนขึ้นไป ข้อมูลที่แสดง

เกี่ยวกับรถสองแถวแต่ละสายมีดังนี้

ตารางที่ 3.18

รถสองแถวที่รับส่งคนโดยสารในเขตเทศบาลกับชุมชนภายนอก

สายที่	เส้นทาง	ระยะทาง (ก.ม.)	จำนวนเที่ยว ต่อวัน	จำนวนรถ (คัน)	อัตราค่าโดยสาร (บาท)
92013	หาดใหญ่-บ้านเหนือ	22	100	25	12.00
92014	หาดใหญ่-หูแร่	25	130	34	5.00
92015	หาดใหญ่-คลองต้อ	26	24	6	10.00
92016	หาดใหญ่-นิคม	34	28	7	10.00
92017	หาดใหญ่-ดินลาน	20	100	49	8.00
92018	หาดใหญ่-แหลมโพธิ์	17	212	53	10.00
92019	หาดใหญ่-ท่านางหอม	17	76	19	7.00
92021	หาดใหญ่-บางศาลา	20	200	50	10.00
92022	หาดใหญ่-นาม่วง	25	92	23	8.00
-	หาดใหญ่-บ้านโอะ	25	80	40	13.00
-	หาดใหญ่-บ้านพุท	20	160	40	4.00
-	หาดใหญ่-ควนมืด	34	60	30	10.00

ที่มา : สำนักงานขนส่ง จังหวัดสงขลา

ข) รถโดยสารประจำทาง

มีลักษณะเส้นทางการวิ่งบริการคนโดยสารเช่นเดียวกับรถสองแถวที่กล่าวมาแล้วข้างต้น หากแต่ว่าระยะทางไกลกว่า แบ่งรถโดยสารนี้เป็น 2 ประเภท คือ ประเภทบริการในขอบเขตของจังหวัดสงขลา กับประเภทบริการระหว่างจังหวัด ซึ่งทั้งสองประเภทมีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 3.19รถโดยสารประจำทางแยกประเภทตามลักษณะการให้บริการ

สายที่	ชื่อผู้ประกอบการ	เส้นทาง	ช่วงเวลาเดินรถ (น.)	ระยะทาง (ก.ม.)	จำนวน เที่ยว ต่อวัน	จำนวน รถ (คัน)	อัตราค่า โดยสาร (บาท)
ก) ภายในจังหวัด							
1871	บริษัท โพธิ์ทองขนส่ง จำกัด	หาดใหญ่-สงขลา	06.30-19.00	30	206	39	7.00
1878	บริษัท นิตรพัฒนาขนส่ง จำกัด	หาดใหญ่-ควนเนียง	06.00-19.00	54	106	24	10.00
1872	บริษัท สงขลาขนส่ง จำกัด	หาดใหญ่-ป่าดง	06.00-19.40	66	156	34	15.00
1872	บริษัท สงขลาขนส่ง จำกัด	หาดใหญ่-นาทวี	06.00-20.00	60	60	29	14.00
1873	บริษัท สงขลาขนส่ง จำกัด	หาดใหญ่-คลองแงะ	06.00-20.00	30	96	14	7.00
ข) ระหว่างจังหวัด							
982	บริษัท ขนส่ง จำกัด	หาดใหญ่-กรุงเทพฯ	14.00-23.00	1,022	4	8	187.00
					4*	8*	339.00
450	บริษัท ขนส่ง จำกัด	หาดใหญ่-ตรัง	05.30-17.00	165	56	25	35.00
451	บริษัท ขนส่ง จำกัด	หาดใหญ่-พัทลุง	06.20-17.30	111	40	19	24.00

สายที่	ชื่อผู้ประกอบการ	เส้นทาง	ช่วงเวลาเดินรถ (น.)	ระยะทาง (ก.ม.)	จำนวน เที่ยว ต่อวัน	จำนวน รถ (คัน)	อัตราค่า โดยสาร (บาท)
443	บริษัท ขนส่ง จำกัด	หาดใหญ่-ภูเก็ต	05.45-10.05	482	6 2*	15 3*	91.00 164.00*
452	บริษัท สตุลขนส่ง จำกัด	หาดใหญ่-สตุล (ก) (สายเก่า)	05.45-17.30	100	72	36	22.00
494	บริษัท สตุลขนส่ง จำกัด	หาดใหญ่-สตุล (ข) (สายใหม่)	07.00-16.30	96	36	12	22.00
491	บริษัท ทส.ภาคใต้ ขนส่ง จำกัด	หาดใหญ่-ปัตตานี (สายใหม่)	07.00-16.30	110	10	6	32.00
454	บริษัท ทส.ภาคใต้ ขนส่ง จำกัด	หาดใหญ่-ปัตตานี (สายเก่า)	06.00-16.30	136	36	18	32.00
455	บริษัท ทส.ภาคใต้ ขนส่ง จำกัด	หาดใหญ่-ยะลา (ก)	08.00-15.30	178	6	5	35.00
456	บริษัท ทส.ภาคใต้ ขนส่ง จำกัด	หาดใหญ่-นราธิ วาส	06.30-13.30	236	8	9	50.00
459	บริษัท ทส.ภาคใต้ ขนส่ง จำกัด	หาดใหญ่-ยะลา (ข)	08.00-15.30	144	4	4	35.00

* รถโดยสารปรับอากาศ

ที่มา : สำนักงานขนส่งจังหวัดสงขลา

ปัจจุบันรถโดยสารประจำทางเหล่านี้ ส่วนใหญ่เปลี่ยนมาใช้รถที่มีขนาดความจุระหว่าง 50-85 ที่นั่ง แต่มีบางบริษัทที่ยังคงมีรถขนาดเล็กให้บริการ (ขนาด 35 ที่นั่ง) เช่น บริษัท มิตรพัฒนาขนส่ง จำกัด ซึ่งมีเส้นทางเดินรถระหว่างเมืองหาดใหญ่ กับ บ้านควนเปียง



รูปที่1 รถ 2 ประตู ในเมืองหาดใหญ่ซึ่งจอดอยู่ภายในมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์



คุณอ. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รูปที่2 รถโดยสารประจำทางระหว่าง เมืองซึ่งจอดอยู่ที่บริเวณหน้าสถานีรถไฟ

ทั้งนี้ เป็นไปตามความเหมาะสมกับจำนวนผู้ใช้บริการ

ทางด้านอัตราค่าโดยสารที่กำหนดไว้นั้น มีความแตกต่างระหว่างรถประเภทที่ให้บริการภายในจังหวัด กับ รถประเภทที่ให้บริการระหว่างจังหวัด ถ้าเป็นการขนส่งภายในจังหวัด อยู่ในอำนาจการพิจารณาของแต่ละจังหวัด และ ถ้าเป็นการขนส่งระหว่างจังหวัด อยู่ในอำนาจการพิจารณาของคณะกรรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม อย่างไรก็ตาม รถโดยสารประจำทางระหว่างเมืองที่ให้บริการระหว่าง หาดใหญ่ กับ พื้นที่รอบนอกภายในจังหวัดสงขลา ส่วนใหญ่มีการลดหย่อนค่าโดยสารให้กับบุคคลบางประเภท เช่น ข้าราชการ และ นักเรียน นักศึกษา เป็นต้น

การขนส่งทางรถโดยสารประจำทางระหว่างเมืองนี้ นับได้ว่า มีบทบาทสำคัญต่อการให้บริการทางด้านการเดินทางแก่ประชาชน ระหว่างพื้นที่รอบนอก กับ พื้นที่สงขลา - หาดใหญ่ ดังเห็นได้จากสถิติผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางระหว่างเมือง ที่เดินทางเข้ามายังพื้นที่นี้ ซึ่งสำรวจโดยการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย เมื่อ ปี พ.ศ.2522 พบว่า มีจำนวนถึง 865,560 คน*

ค) รถแท็กซี่

รถแท็กซี่ในเมืองหาดใหญ่ มีลักษณะเป็นรถแท็กซี่ที่ให้บริการรับส่งคนโดยสารระหว่างเมืองหาดใหญ่กับพื้นที่รอบนอก เช่นเดียวกับรถโดยสารประจำทางระหว่างเมือง แต่ละคันสามารถบรรทุกคนโดยสารได้ระหว่าง 5-7 คน เนื่องจากเป็นรถแก๊งขนาดใหญ่ แต่รถที่นำมาทำเป็นรถแท็กซี่เหล่านี้ เป็นรถเก่า ที่นำมาดัดแปลงเปลี่ยนเป็นเครื่องยนต์ดีเซล สภาพของรถเหล่านี้จึงไม่เหมาะกับการนำมาวิ่งระยะทางไกล นอกจากนี้ ยังเป็นรถที่นำมาวิ่งรับส่งคนโดยสารที่ไม่ถูกต้องตามกฎหมาย เช่น เป็นรถที่ไม่ได้จดทะเบียนเป็นรถรับจ้าง และ เป็นรถที่รับส่งคนโดยสารโดยไม่มีสัมปทาน ในการเดินทาง

รถแท็กซี่ในเมืองหาดใหญ่ มีจำนวนประมาณ 650 - 700 คัน ซึ่งมีเส้นทางเดินทางประมาณ 10 เส้นทาง ดังนี้

*ไม่รวมคนโดยสารประเภทเดินทางไปและกลับ ในเวลา เข้า-เย็น

ตารางที่ 3.20

รถแท็กซี่ประจำทางระหว่าง เมืองหาดใหญ่กับพื้นที่รอบนอก

เส้นทาง	จำนวนคิวและที่อยู่	จำนวนรถ	อัตราค่าโดยสาร
1. สงขลา-หาดใหญ่	1) ถนนมนตรี 1 2) ถนนมนตรี 2 3) ถนนศุภสารรังสรรค์ 4) ถนนชีวามุสรณ์ 5) หน้าสถานีรถไฟ หาดใหญ่	100	12.00
2. หาดใหญ่-สตูล	1) ถนนเพชรเกษมบริ เวณเชิงสะพานลอย	50	50.00
3. หาดใหญ่-พัทลุง	1) ถนนนิพัทธ์อุทิศ 1 หน้าโรงพยาบาล เฉลิมไทย	100	30.00
4. หาดใหญ่-ตรัง	1) ถนนนิพัทธ์อุทิศ 1 เชิงสะพานลอย	100	50.00
5. หาดใหญ่-ยะลา	1) ถนนนิพัทธ์อุทิศ 1 2) ถนนนิพัทธ์อุทิศ 2 3) ถนนนิพัทธ์อุทิศ 3	50	50.00
6. หาดใหญ่-ปัตตานี	1) ถนนนิพัทธ์อุทิศ 2 ตัดถนนธรรมณูญวิถี	50	50.00
7. หาดใหญ่-นราธิวาส	1) ถนนนิพัทธ์อุทิศ 1 ตัดถนนธรรมณูญวิถี	50	70.00
8. หาดใหญ่-นครศรี ธรรมราช	1) ถนนดวงจันทร์หน้า โรงแรมถิ่นเอก	50	70.00

เส้นทาง	จำนวนคิวและที่อยู่	จำนวนรถ	อัตราค่าโดยสาร
9. ทาดใหญ่-ปาดังเบ ซาร์	1) ถนนแสงอาทิตย์ 2) ถนนละม้ายประดิษฐ์ 3) ถนนเชื่อมรัฐ 4) ถนนศุกสารรังสรรค์	50	30.00
10. ทาดใหญ่-นาทวี	1) ถนนมนตรี 1	50	25.00

ที่มา : จากการสำรวจและสอบถาม

4.4.2.2 การขนส่งสินค้าทางรถยนต์

เมืองทาดใหญ่เป็นศูนย์กลางการรับจ้างขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกที่สำคัญของภาค ดังเห็นได้จากการมีบริษัทรถบรรทุกรับจ้างชุมนุมอยู่ใน เขตเทศบาลเมืองทาดใหญ่ เป็นจำนวนถึง 15 บริษัท มีรถบรรทุกให้บริการขนส่งสินค้าร่วมกัน 1,182 คัน (ในขณะที่เขตเทศบาลเมืองสงขลา มีเพียงบริษัทเดียว และ มีรถบรรทุก จำนวน 13 คัน) ซึ่งมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

ศูนย์วิทยพัทยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 3.21

บริษัทและจำนวนรถบรรทุกสินค้าในเขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่

ลำดับที่	ผู้ประกอบการขนส่ง	จำนวนรถบรรทุก (คัน)
1	ทจ. สหสินขนส่ง	21
2	ทจ. ปกษัโต้ขนส่ง	18
3	ทจ. นำเจริญขนส่ง	10
4	ทจ. อุทหาโยธากิจ	12
5	ทจ. มหาชัยขนส่ง	15
6	ทจ. หาดใหญ่ขนส่ง	6
7	ทจ. โกเมศขนส่ง	5
8	บ. สิ้นพัฒนาขนส่ง จำกัด	296
9	บ. ร่วมลำเสียงขนส่ง จำกัด	53
10	บ. สหพันธ์ภาคใต้ขนส่ง จำกัด	50
11	บ. สหโรจน์ขนส่ง จำกัด	13
12	ทจ. สิ้นทองขนส่ง	357
13	ทจ. กังไถ่ขนส่ง	223
14	ทจ. แสงทองขนส่ง	70
15	ทจ. สยามขนส่ง	33
	รวม	1,182

ที่มา : สำนักงานขนส่ง จังหวัดสงขลา

การเป็นเมืองชุมทางของระบบคมนาคมขนส่งที่สำคัญของภาคส่งผลให้เมืองหาดใหญ่มีการค้าและการให้บริการเป็นเศรษฐกิจหลักของเมือง ดังนั้นกิจการขนส่งสินค้าจึงเป็นธุรกิจที่สำคัญอย่างหนึ่งของเมืองหาดใหญ่ เมืองหาดใหญ่จึงเป็นที่รวมของผู้ประกอบกิจการรับจ้างขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุก ซึ่งนอกจากผู้ประกอบการประเภทเอกชนที่กล่าวมาแล้ว ยังมีกิจการของรัฐ คือ องค์การขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (รสพ.) รวมอยู่ด้วย

จำนวนรถบรรทุกที่มีอยู่เป็นจำนวนมาก ทำให้ปัญหาจราจรที่เป็นอยู่ในเขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่มีรถบรรทุก เป็นต้นเหตุด้วย เนื่องจากถนนสายต่าง ๆ ในเขตเทศบาลส่วนใหญ่มีลักษณะแคบ ไม่เหมาะกับรถบรรทุก วิธีการที่จะช่วยแก้ปัญหาการจราจรที่เกิดจากรถบรรทุกก็คือ การสร้างสถานีขนส่งสินค้านอกเมืองหาดใหญ่เพื่อให้รถบรรทุกหลีกเลี่ยงการใช้ถนนในเขตเทศบาล

ผลจากการที่เมืองหาดใหญ่เป็นศูนย์รวมของรถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่งสินค้า ทำให้เกิดอุตสาหกรรมต่อเนื่อง คือ อุตสาหกรรมต่อตัวถังรถบรรทุก บริษัทที่ต่อตัวถังรถบรรทุกเหล่านี้มีทั้งที่อยู่ภายในเขตเทศบาลและนอกเขตเทศบาล ซึ่งมีรวมอยู่ด้วยกัน 7 บริษัท ดังตารางที่ 3.22

ตารางที่ 3.22

บริษัทที่มีกิจการต่อตัวถังรถบรรทุกในอำเภอหาดใหญ่

ชื่อบริษัท	ที่ตั้ง
1. อู่เจริญศิลป์	ถนนศรีภูวนารถ
2. อู่กิจเจริญ	ตำบลบ้านพรุ อำเภอหาดใหญ่
3. อู่จิ่งเจริญ	ตำบลคอหงส์ อำเภอหาดใหญ่
4. อู่กำเหนิดศิลป์	ตำบลคอหงส์ อำเภอหาดใหญ่
5. อู่ก.บารุงสิน	ถนนนิพัทธ์สงเคราะห์
6. อู่สุนทรศิลป์	ถนนรัตการ
7. อู่เสริมศิลป์	ถนนเพชรเกษม (เขตเทศบาล)

ที่มา : สำนักงานขนส่ง จังหวัดสงขลา

เป็นที่น่าสังเกตว่า บางบริษัทแม้จะตั้งอยู่นอกเขตเทศบาล แต่ตำบลที่ตั้งของบริษัท เหล่านี้ล้วนอยู่ในบริเวณใกล้กับ เขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่ทั้งสิ้น

บริษัทต่อตัวถึงรถบรรทุกเหล่านี้ นอกจากลูกค้าส่วนใหญ่อยู่ในอำเภอหาดใหญ่หรือมาจากจังหวัดข้างเคียงแล้ว บางครั้งมีลูกค้าจากมาเลเซีย ซึ่งเป็นประเทศเพื่อนบ้านเข้ามาสั่งซื้อตัวถึงรถบรรทุกด้วย

4.5 การขนส่งทางรถไฟ

นับได้ว่าการขนส่งทางรถไฟสามารถประหยัดต้นทุนในการเดินทางได้ดีกว่าการขนส่งโดยวิธีอื่นๆ ในกระบวนการการขนส่งทางบกด้วยกัน และสำหรับเมืองหาดใหญ่กล่าวได้ว่าเป็นบริเวณที่รถไฟมีบทบาทต่อการคมนาคมติดต่อกับพื้นที่รอบนอกมาก่อนระบบการขนส่งอื่นๆจะเข้าถึง

ลักษณะเด่นของชุมทางรถไฟหาดใหญ่คือ เป็นชุมทางที่เชื่อมทางรถไฟที่ไปจากกรุงเทพฯ ไปยังจังหวัดที่อยู่บริเวณตอนใต้สุดของประเทศ คือ ยะลา ปัตตานี และ นราธิวาส รวมทั้งเป็นชุมทางรถไฟที่แยกไปเชื่อมต่อกับทางรถไฟของประเทศมาเลเซียได้ถึงสองเส้นทาง คือเส้นทางแรกจากชุมทางหาดใหญ่ไปเชื่อมต่อกับทางรถไฟของประเทศมาเลเซียที่เมืองรันตู ในรัฐกลันตัน ที่สถานีรถไฟสุโงโลก อำเภอสูโงโลก จังหวัดนราธิวาส ส่วนอีกเส้นทางหนึ่งจากชุมทางหาดใหญ่ไปยังสถานีรถไฟของเมืองปัตเตอร์เวิร์ธ ประเทศมาเลเซีย ในรัฐปะลิส ที่สถานีรถไฟป่าดงเบขาร์ ในเขตอำเภอสะเตาะ จังหวัดสงขลา ทำให้การเดินทางติดต่อไปมาระหว่างกันของประชาชนในประเทศทั้งสองดำเนินไปด้วยความสะดวก

สถานีรถไฟหาดใหญ่นอกจากจะเป็นชุมทางรถไฟที่มีความสำคัญต่อการเดินทางภายในประเทศ และ กับประเทศเพื่อนบ้านดังกล่าวแล้ว ยังเป็นที่ตั้งของเขตการเดินรถที่ 5 และ แขวงโรงจักรหาดใหญ่ ของการรถไฟแห่งประเทศไทยอีกด้วย ปัจจุบันสถานีรถไฟหาดใหญ่ตั้งอยู่สุดถนนธรรมญูริตี ซึ่งในแต่ละวันจะมีขบวนรถทุกประเภทผ่านเข้าออกเป็นจำนวนถึง 44 ขบวน แบ่งเป็นขบวนรถโดยสาร 30 ขบวน และขบวนรถสินค้า 14 ขบวน ซึ่งสามารถนำมาจำแนกตามลักษณะของการขนส่งแต่ละประเภทได้ดังนี้

4.5.1 การขนส่งคนโดยสาร

สถานีรถไฟหาดใหญ่มีขบวนรถโดยสารผ่านเข้าออกสถานีในแต่ละวันจัดจำ

แนกตามการจัดขบวนรถได้ตามตารางที่ 3.23 ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3.23

ขบวนรถโดยสารผ่านเข้าออกสถานีรถไฟหาดใหญ่ตามตารางเดินรถประจำวัน

ขบวนรถ	จำนวนขบวน		เส้นทาง	จำนวนตู้โดยสาร แต่ละขบวน (โบกี้)	ความจุแต่ละขบวน (คน/ขบวน)	เวลาที่สถานี หาดใหญ่(น.)	
	เข้า	ออก				เข้า	ออก
รถด่วน	1	1	ก.ท.-สุโขทัย*	15	700	10.28	12.25
	1	1	ก.ท.-ยะลา	17	913	08.19	16.42
รถเร็ว	1	1	ธนบุรี-หาดใหญ่	8	525	05.05	09.10
	1	1	ธนบุรี-สุโขทัย	15	962	14.28	14.37
	1	1	ก.ท.-หาดใหญ่	16	1,030	07.00	13.40
รถธรรมดา	1	1	ชุมพร-หาดใหญ่	9	774	18.15	06.00
	2	2	หาดใหญ่-สุโขทัย	7	602	06.05	11.10
	1	1	พัทลุง-สุโขทัย	9	774	12.30	18.20
	1	1	นครศรีธรรมราช-สุโขทัย	8	688	07.47	16.11
	1	1	สุราษฎร์ธานี-ยะลา	8	688	09.49	13.41
	1	1	หาดใหญ่-ปัตตานี	3	258	13.00	09.38
รถรวม	1	1	หาดใหญ่-สุโขทัย	2	172	11.40	12.35
	1	1	หาดใหญ่-ป่าดงเบขาร์	2	172	15.10	09.40
	1	1	สุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่	2	172	07.55	06.00
					8,456		

ที่มา : กองเดินรถโดยสาร การรถไฟแห่งประเทศไทย

* สลับกับรถขบวน กรุงเทพฯ-ปัตตานีเร็ว วันเว้นวัน

ความสถิติของการรถไฟแห่งประเทศไทย มีจำนวนคนโดยสารที่ใช้บริการของ
สถานีรถไฟขนาดใหญ่ระหว่างปี 2523 ถึง 2524 จำแนกตามรายเดือน (มกราคม 2523 - ธันวาคม
2524) ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3.24

จำนวนคนโดยสารที่ใช้บริการของสถานีรถไฟขนาดใหญ่ (มกราคม 2523 - ธันวาคม 2524)

เดือน	จำนวนคนโดยสาร	
	ปี 2523	ปี 2524
มกราคม	103,397	112,964
กุมภาพันธ์	109,421	124,894
มีนาคม	130,011	137,249
เมษายน	146,104	123,057
พฤษภาคม	134,761	146,389
มิถุนายน	107,334	97,576
กรกฎาคม	114,802	94,355
สิงหาคม	119,463	105,337
กันยายน	105,519	102,036
ตุลาคม	138,379	123,644
พฤศจิกายน	115,390	101,187
ธันวาคม	107,493	90,242
รวม	1,432,074	1,358,930

ที่มา : กองพาณิชย์โดยสาร การรถไฟแห่งประเทศไทย

เห็นได้ว่าจำนวนคนโดยสารที่ใช้บริการที่สถานีรถไฟขนาดใหญ่ในปี 2524 มีจำนวนน้อยกว่าปี 2523 อันเนื่องมาจากการปรับอัตราค่าโดยสารใหม่ อย่างไรก็ตามก็ถ้าพิจารณาถึงความนิยมในการ

ใช้รถไฟเพื่อเดินทางไกล เช่น หาดใหญ่-กรุงเทพฯ แล้ว ประชาชนยังนิยมใช้บริการของรถไฟ ซึ่ง จะสังเกตได้จากบางครั้งต้องมีการจองตั๋วล่วงหน้าเป็นเวลานานนับสัปดาห์ โดยเฉพาะในช่วงที่มืองานเทศ กาลหรือหยุดภาคเรียน แต่สำหรับเส้นทางสั้น ๆ ในจังหวัดใกล้เคียงถ้าเส้นทางไหนมีความสะดวกใน การเดินทางโดยรถยนต์ ประชาชนก็มักจะหันไปใช้บริการของรถยนต์โดยสารประจำทางมากกว่าเพราะ ให้ความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทางได้ดีกว่า รวมทั้งสามารถเลือกเดินทางเวลาใดก็ได้ จึง ต่างกับรถไฟ ถ้าสังเกตเวลาเดินทางเข้าหรือออกจากหาดใหญ่ตามตารางที่ 3.23 จะเห็นได้ว่ามีขบวน รถธรรมดาเพียงขบวนเดียวที่ประชาชนในพื้นที่ใกล้เคียงกับเมืองหาดใหญ่และอยู่ใกล้เส้นทางรถไฟที่จะ เข้ามาทำงานในตอนเช้าได้ทันเวลา คือ ขบวนรถพัทลุง-สุโขทัย ส่วนเวลาเย็นก็ไม่มีขบวนรถ ธรรมดาที่เดินทางออกจากสถานีหาดใหญ่ในเวลาเลิกงาน แม้จะมีรถขบวนอื่น ๆ คือ รถด่วนหรือรถ เร็วที่วิ่งผ่านเข้าออกสถานีหาดใหญ่ในช่วงเวลาทั้งสองนี้ แต่ผู้โดยสารจะต้องเสียค่าธรรมเนียมเพิ่ม ทำให้ค่าโดยสารแพงกว่ารถยนต์โดยสาร ประกอบกับในปัจจุบันมีการติดถนนระหว่างชุมชนต่าง ๆ เพิ่มขึ้นหลายเส้นทาง จึงเป็นเหตุให้ประชาชนเลือกรถยนต์โดยสารในการเดินทางระหว่างเมืองหาด ใหญ่กับจังหวัดใกล้เคียงมากกว่าโดยทางรถไฟ

ช่วงเวลาที่สถานีหาดใหญ่มีประชาชนไปใช้บริการมากจะอยู่ระหว่างเดือนมิถุนา กรม ถึงเดือนพฤษภาคม เพราะเป็นฤดูกาลท่องเที่ยว ประกอบกับเป็นช่วงเวลาปิดและเปิดเทอมภาค ปลายของนักเรียน นักศึกษา

คนโดยสารที่เดินทางเข้าสถานีหาดใหญ่ ส่วนใหญ่ไปจากสถานีกรุงเทพฯ ส่วน จังหวัดอื่น ๆ ได้แก่ จังหวัดที่อยู่ในภาคใต้ด้วยกัน คือ พัทลุง ยะลา นครศรีธรรมราช นราธิวาส และ สุราษฎร์ธานีตามลำดับ ซึ่งตามข้อมูลของการรถไฟแห่งประเทศไทยปี 2522 มีประชาชนที่เดินทาง จากจังหวัดพัทลุงไปหาดใหญ่โดยทางรถไฟ มีจำนวนถึง 227,633 คน รองลงมาได้แก่จังหวัดยะลา มีจำนวน 96,719 คน

4.5.2 การขนส่งสินค้า

การใช้รถไฟในการขนส่งสินค้าในระยะทางไกล ๆ นับว่าเป็นการขนส่งทาง บกที่สะดวกที่สุดในสมัยก่อน แต่ในปัจจุบันความเจริญทางด้าน การขนส่งทางรถยนต์มีมากขึ้นจนสามารถ ทำให้การขนส่งสินค้าทางรถยนต์ทำได้สะดวกและรวดเร็วกว่า เพราะรถยนต์สามารถให้บริการจากผู้

ส่งจนถึงมือผู้รับเพียงทอดเดียว (Door to door service) รวมทั้งรถยนต์ไม่ต้องเสียเวลาในการรอสับหลักเหมือนรถไฟ เวลาในการเดินทางจึงอยู่ในระยะเวลา 1-2 วันเท่านั้น รวมทั้งไม่ต้องเสียเวลาขนถ่ายจากผู้ส่งไปสถานีต้นทางและจากสถานีปลายทางไปยังผู้รับ ซึ่งในช่วงทั้งสองนี้ก็ต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มนอกเหนือจากค่าขนส่งโดยรถไฟ อย่างไรก็ตามรถไฟก็มีข้อได้เปรียบกว่าทางรถยนต์ คือ สามารถบรรทุกของได้มากกว่าและค่าระวางถูกกว่าการขนส่งทางรถยนต์ กล่าวคือ การขนส่งสินค้าทางรถไฟจะเสียค่าระวางเฉลี่ยต่อตันเท่ากับ 130 บาท* แต่ถ้าเป็นทางรถยนต์บรรทุกจะคิดค่าระวางสินค้าเป็นกิโลกรัม กิโลกรัมละ 0.50 บาท หรือถ้าคิดเป็นค่าระวางเฉลี่ยต่อตันเท่ากับ 500 บาท หรือกล่าวได้ว่าการขนส่งสินค้าทางรถไฟประหยัดกว่าการขนส่งทางรถยนต์บรรทุกถึงประมาณ 3.8 เท่า

ปัจจุบันสถานีท่ารถไฟใหญ่ มีขบวนรถสินค้าเที่ยวปกติผ่านเข้าออกวันละ 14 ขบวน โดยแบ่งเป็นขบวนรถสินค้าระยะทางไกล (จากย่านขนส่งสินค้าพลโยธิน กรุงเทพฯ ไปยังท่ารถไฟหรือต่อไปยังชายแดนมาเลเซีย) มี 10 ขบวน และระยะทางใกล้ (ท่ารถไฟ-สุโขทัย) 4 ขบวน ดังตารางที่ 3.25

ตารางที่ 3.25

ขบวนรถสินค้าที่ผ่านเข้าออกสถานีท่ารถไฟใหญ่ตามตารางเดินรถประจำวัน

ขบวนรถสินค้า	จำนวนขบวนรถ	
	เข้า	ออก
ระยะไกล		
ธนบุรี-ท่ารถไฟ	รวม 5	5
กรุงเทพ-ป่าดงเบขาร์		
กรุงเทพ-ท่ารถไฟ		
กรุงเทพ-สุโขทัย		

* เป็นอัตราค่าระวางใหม่ เริ่มใช้เมื่อเดือน มิถุนายน พ.ศ.2524 และไม่รวมการขนส่งประเภทน้ำมัน ซึ่งมีอัตราค่าระวางแยกไปต่างหาก

ขบวนรถสินค้า	จำนวนขบวนรถ	
	เข้า	ออก
<u>ระยะใกล้</u> หาดใหญ่-สุโขทัย	2	2

ที่มา : กองพาณิชย์โดยสาร การรถไฟแห่งประเทศไทย

บางครั้งมีการส่งสินค้าออกไปยังประเทศมาเลเซียมากก็จะมี การเพิ่มขบวนรถสินค้า เป็นขบวนรถเที่ยวพิเศษเพิ่มจากจำนวนขบวนเที่ยวปกติทั้ง 14 ขบวนที่กล่าวมา จำนวนสินค้าที่ส่งออกจากสถานีหาดใหญ่มีดัง ตารางที่ 3.26

ตารางที่ 3.26

จำนวนและค่าระวางของสินค้าที่ส่งออกจากสถานีรถไฟหาดใหญ่ พ.ศ. 2522-2524

	ปริมาณสินค้าส่งออก (ตัน)			ค่าระวาง (ล้านบาท)		
	พ.ศ. 2522	พ.ศ. 2523	พ.ศ. 2524	พ.ศ. 2522	พ.ศ. 2523	พ.ศ. 2524
ภาคใต้	1,304,900	1,357,500	1,325,400	159,968,600	173,231,300	202,230,300
หาดใหญ่	156,655	81,086	43,034	9,102,119	11,504,473	10,150,582
หาดใหญ่ เทียบกับ ภาคใต้ (ร้อยละ)	12.0	6.0	3.2	5.7	6.6	5.0

ที่มา : กองพาณิชย์โดยสาร การรถไฟแห่งประเทศไทย

ชุมทางหาดใหญ่เป็นสถานีที่มีความสำคัญในการขนส่งสินค้าออกสถานีหนึ่งในภาคใต้ รองลงมาจากสถานีธนบุรี และสถานีที่วัง แต่ปัจจุบันลำดับความสำคัญของชุมทางหาดใหญ่ต่ำกว่าเดิม ซึ่งสาเหตุคงเป็นจากเหตุผลที่กล่าวมาแล้วคือ ความสะดวกในการขนส่งทางรถยนต์ประการหนึ่ง อีกประการก็คือการปรับอัตราค่าระวางสินค้าสูงขึ้น ซึ่งแม้จะยังถูกกว่ารถบรรทุก แต่ก็จะต้องเสียค่าใช้จ่ายในการขนส่งจากผู้ส่งไปสถานีต้นทาง และจากสถานีปลายทางไปยังผู้รับ นอกจากนี้รถไฟยังต้องเสียเวลาในการรอรับหลัก จึงเสียเวลาในการเดินทางมาก

สินค้าที่ส่งออกจากสถานีรถไฟหาดใหญ่มากที่สุด คือ ยางพารา และสถานีปลายทางที่รับสินค้าประเภทนี้ คือ สถานีรถไฟธนบุรี รองลงมาได้แก่ สถานีแม่น้ำ และป่าดงเบขาร์ ตามลำดับ สำหรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซีย ประเทศไทยมีการขนส่งสินค้าไปขายแก่ประเทศมาเลเซียเป็นมูลค่ามากกว่าที่ประเทศไทยสั่งซื้อเข้ามา . สินค้าที่ประเทศไทยส่งไปประเทศมาเลเซียทางรถไฟส่วนใหญ่ ได้แก่ ข้าวโพด เครื่องสุขภัณฑ์ และเครื่องเซรามิก แต่ถ้าวิจารณาสินค้าผ่านแดนระหว่างชายแดนประเทศมาเลเซียกับชุมทางหาดใหญ่มีดัง ตารางที่ 3.27

ตารางที่ 3.27

จำนวนและค่าระวางสินค้าผ่านชายแดนระหว่างหาดใหญ่กับประเทศมาเลเซีย ปี 2524

เส้นทาง	ลักษณะการส่งสินค้า	จำนวนสินค้า(ตัน)	ค่าระวางสินค้า(บาท)
หาดใหญ่-สุโขทัย	ส่งเข้า	37,800	4,160,770
	ส่งออก	-	-
หาดใหญ่-ป่าดงเบขาร์	ส่งเข้า	975	24,165
	ส่งออก	1,689	65,600

ที่มา : กองพาณิชย์โดยสาร การรถไฟแห่งประเทศไทย

สินค้าที่ส่งจากมาเลเซียมาที่ชุมทางหาดใหญ่ มีปริมาณมากกว่าที่ส่งจากชุมทางหาดใหญ่ไปยังประเทศมาเลเซีย และเส้นทางหาดใหญ่-สุโขทัย-โกสุมพิสัย เป็นเส้นทางที่มีการใช้ขนส่งสินค้าระหว่างหาดใหญ่กับชายแดนมาเลเซียมากกว่าสายหาดใหญ่-ป่าดงเบขาร์

4.6 การขนส่งทางน้ำ

ลำน้ำที่มีอยู่ 2 สายในเมืองหาดใหญ่ คือ คลองเตยและคลองอุตะเกาะ ไม่มีความสำคัญต่อการขนส่งทางน้ำ เนื่องจากลำคลองมีลักษณะแคบ มีบางตอนตื้นเขิน หน้าที่หลักของคลองทั้งสองก็คือเป็นทางระบายน้ำจากตัวเมืองไปสู่ทะเลสาบสงขลา รวมทั้งน้ำในคลองอุตะเกาะถูกนำไปใช้เป็นแหล่งน้ำดิบเพื่อผลิตเป็นน้ำประปาจ่ายให้แก่เทศบาลเมืองหาดใหญ่และเทศบาลเมืองสงขลา

การคมนาคมทางน้ำของเมืองหาดใหญ่กับพื้นที่อื่นสามารถกระทำได้โดยใช้ท่าเรือในเขตอำเภอเมืองสงขลาเป็นหลัก เพราะกระทำได้สะดวกพอสมควร เนื่องจากเทศบาลเมืองหาดใหญ่และเทศบาลเมืองสงขลา มีระยะทางรถยนต์อยู่ห่างกันเพียง 26 กิโลเมตร

ท่าเรือสงขลาห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ 725 กิโลเมตร การเดินทางทางเรือจะใช้เวลาประมาณ 3 วัน แต่เนื่องจากการคมนาคมทางบกและทางอากาศสะดวกและให้ความปลอดภัยกว่าในการเดินทางมายังพื้นที่สงขลา-หาดใหญ่ จึงไม่มีเรือโดยสารโดยเฉพาะเปิดบริการ ท่าเรือในเขตเทศบาลเมืองสงขลาจึงใช้เป็นท่าเรือขนส่งสินค้า สินค้าส่วนใหญ่ที่ส่งทางเรือนี้ ได้แก่ ยางพารา น้ำมัน ปลา ปลาบ้น เพื่อเป็นอาหารสัตว์ ถ่าน ตลอดจนแร่ธาตุต่าง ๆ เช่น แร่แบไรต์ ส่วนใหญ่สินค้าเหล่านี้จะส่งไปยังญี่ปุ่นและสิงคโปร์ โดยมีน้ำมันเป็นสินค้าขาเข้าที่สำคัญ ขนาดของเรือที่เข้าเทียบท่ามีตั้งแต่เรือเดินสมุทรจนถึงเรือประมง

สงขลาถูกกำหนดให้เป็นสถานที่ก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกที่สำคัญและใหญ่ที่สุดของภาคใต้ โดยได้เริ่มมีการศึกษาโครงการมาตั้งแต่ปี.ศ. 2516 ถึงปี.ศ. 2520 ภายหลังจากที่วิเคราะห์ผลดีผลเสียในด้านต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นทางแง่การลงทุน ความปลอดภัย หรือผลกระทบต่อระบบนิเวศน์ในทะเลสาบสงขลา จึงได้กำหนดให้บริเวณด้านนอกของเขาคูแฉ่งห่างจากบริเวณท่าข้ามในปัจจุบันประมาณ 500 เมตร เป็นบริเวณที่จะก่อสร้างท่าเรือน้ำลึก ซึ่งปัจจุบันโครงการนี้ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีแล้ว¹ โดยคาดว่าท่าเรือน้ำลึกแห่งนี้จะแล้วเสร็จตามโครงการในปี.ศ. 2530 ซึ่งล่าช้า

¹ "ข่าวภาคเช้า 7.00 น.", ออกอากาศทางสถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทย

ไปกว่ากำหนดเดิม ซึ่งกำหนดไว้ในเดือนกันยายน พ.ศ. 2527

ท่าเรือน้ำลึกแห่งนี้จะมีประโยชน์ในการขนส่งสินค้าที่ผลิตในภาคใต้ไปยังประเทศคู่ค้าได้โดยตรง ทำให้ประหยัดค่าใช้จ่ายที่ไม่ต้องขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือในกรุงเทพก่อน สำหรับตลาดการค้าของท่าเรือน้ำลึกสงขลา ได้แก่ ญี่ปุ่น และอเมริกา เป็นส่วนใหญ่ เพื่อให้สอดคล้องกับโครงการท่าเรือน้ำลึกที่จังหวัดภูเก็ต ที่กำหนดให้ยุโรปเป็นตลาดส่งออกของท่าเรือแห่งนี้

สินค้าส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ แร่ต่าง ๆ และยางพารา ซึ่งมีขนาดใหญ่เป็นศูนย์กลางสำคัญ เนื่องจากมีโรงงานแปรรูปยางของยางดิบให้เป็นยางแผ่นรมควันเพื่อการส่งออกอยู่แล้ว

4.7 การขนส่งทางอากาศ

เดิมใช้สนามบินในเขตอำเภอเมืองสงขลา แต่ในปีพ.ศ. 2515 มีการสร้างสนามบินขึ้นใหม่ในบริเวณใกล้กับเทศบาลเมืองหาดใหญ่ ห่างจากตัวอำเภอไปประมาณ 11 กิโลเมตร สนามบินจังหวัดสงขลาจึงได้เปลี่ยนไปเป็นสนามบินที่ใช้ในกิจการทหาร

ปัจจุบันสนามบินหาดใหญ่มีฐานะเป็นสนามบินนานาชาติ มีทั้งเครื่องบินจากสายการบินของไทยและต่างประเทศมาลง โดยมีตารางการเดินทางที่แน่นอน

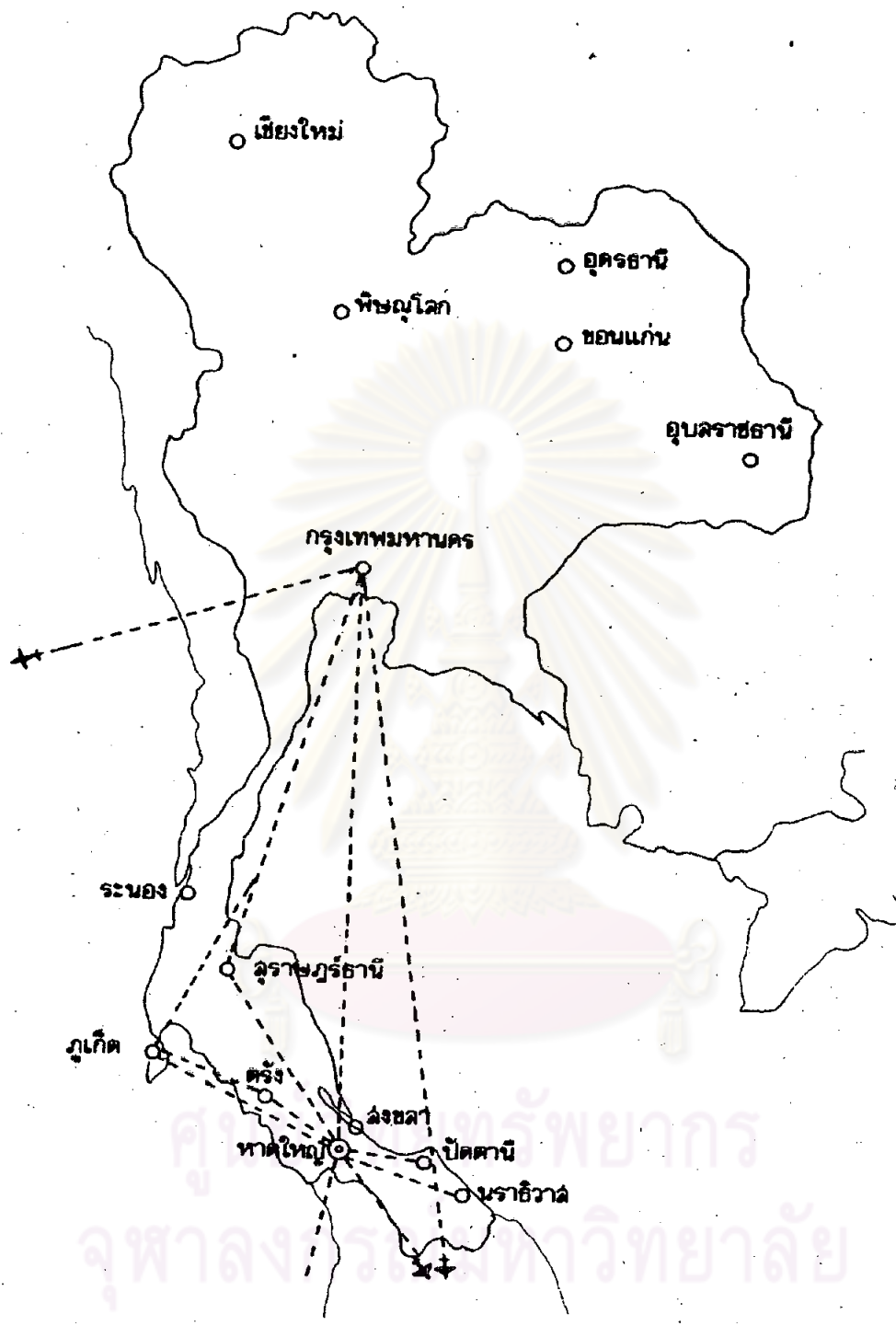
สายการบินของประเทศไทยที่ใช้บริการที่สนามบินหาดใหญ่ คือ บริษัทเดินอากาศไทย มีจำนวนเที่ยวบินระหว่างกรุงเทพ-หาดใหญ่ อาทิตย์ละ 17 เที่ยวบิน โดยจำนวน 5 เที่ยวบินใน 17 เที่ยวบินจะมีเส้นทางบินต่อไปถึงบิ๊น ในประเทศมาเลเซีย ซึ่งเช่นเดียวกับสายการบินของประเทศมาเลเซีย (MAS) ก็เปิดเส้นทางการบินระหว่าง บิ๊น-หาดใหญ่ อาทิตย์ละ 5 เที่ยวบิน นอกจากนี้ทั้งสองสายการบินที่กล่าวมาก็มีเครื่องบินซึ่งให้บริการแบบเช่าเหมาลำของบริษัทการบิน Trade Winds จากสิงคโปร์

เนื่องจากปัจจุบันมีผู้นิยมเดินทางโดยเครื่องบินมายังหาดใหญ่กันมาก ซึ่งส่วนใหญ่เป็นนักธุรกิจและนักท่องเที่ยว จำนวนผู้โดยสารขาเข้าและขาออกเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยกว่าร้อยละ 30 ต่อปี ตามสถิติปีพ.ศ. 2523 สนามบินหาดใหญ่รับผู้โดยสารขาเข้าและขาออกเป็นจำนวนถึง 200,000 คน หรือโดยเฉลี่ยกว่า 16,000 คน ต่อเดือน ซึ่งถ้าอัตราการเพิ่มยังคงเป็นเช่นนี้ต่อไป สนามบินหาดใหญ่จะต้องประสบกับปัญหาการให้บริการได้ไม่เพียงพอกับความต้องการของประชาชน ปัจจุบันสนามบินหาดใหญ่ยังเป็นสนามบินที่ให้บริการแก่เครื่องบินขนาดใหญ่ไม่ได้ มีขีดความสามารถให้เครื่องบินขนาดกลาง คือ โบอิง 727 จอดได้ 1 ลำ โบอิง 737 จอดได้ 2 ลำ นอกนั้นเป็นเครื่องบินโดยสาร

ขนาดเล็ก คือ แอฟโร 748 จอดได้อีก 2 ลำ รวมเป็นจำนวน 5 ลำ ซึ่งเห็นได้ว่ามีขีดความสามารถน้อยมากสำหรับฐานะที่เป็นท่าอากาศยานนานาชาติ ดังนั้นในอนาคตสนามบินแห่งนี้จะได้รับการปรับปรุงให้สามารถรับเครื่องบินโดยสารโบอิง 747 ซึ่งเป็นเครื่องบินขนาดใหญ่ลงจอดได้ ตามโครงการปรับปรุงและก่อสร้างท่าอากาศยานระหว่างประเทศ 5 แห่ง คือ ท่าอากาศยานพาณิชย์สากล กรุงเทพฯ ที่หนองงูเห่า สนามบินอุตะเกา ท่าอากาศยานเชียงใหม่ สนามบินภูเก็ต และ สนามบินหาดใหญ่ ซึ่งกรมการบินพาณิชย์ได้เสนอโครงการดังกล่าว ไว้ในช่วงระยะของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2525-2529)

สนามบินหาดใหญ่ จะได้รับการปรับปรุงและพัฒนาเป็นท่าอากาศยานระหว่างประเทศ ชนิด Precision approach runway category 1 สำหรับการบินพิสัยปานกลาง และ เป็นศูนย์การบินในประเทศของภาคใต้ โดยมีขีดความสามารถให้อากาศยานแบบโบอิง 747-200 ทำการบินขึ้นลงด้วยน้ำหนักประมาณ 300 ตัน ได้อย่างปลอดภัย มีลานจอดอากาศยานแบบโบอิง 747 จำนวน 1 ลำ โบอิง 727 จำนวน 1 ลำ โบอิง 737 จำนวน 3 ลำ และ แอฟโร 748 จำนวน 2 ลำ (ปัจจุบัน เปลี่ยนมาใช้ชนิดซีด 330) ขนถ่ายผู้โดยสารขาเข้า 400 คน ขาออก 400 คน ผู้โดยสารในประเทศขาเข้า 300 คน และ ขาออก 300 คน ได้ภายในเวลาหนึ่งชั่วโมง ด้วยความสะดวก ซึ่งจะสามารถสนองความต้องการในการให้บริการได้จนถึงปี พ.ศ. 2536 โครงการดังกล่าวนี้ใช้เวลาประมาณ 5 ปี และ มีระยะเวลาสิ้นสุดโครงการในปี พ.ศ. 2529 ใช้งบประมาณรายจ่ายจากงบประมาณแผ่นดิน ประมาณ 187 ล้านบาท

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนที่ ๑๐. แสดงเส้นทางคมนาคมทางอากาศภาคใต้ของประเทศไทย