



# ความเป็นเมืองของภาคใหญ่

งานวิจัย

ด้านการรับมือของเมืองกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ  
Urban Climate Resilience Research

ภายใต้โครงการเครือข่ายเมืองในเอเชียเพื่อรับมือกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ  
(Asian Cities Climate Change Resilience Network - ACCCRN)

สนับสนุนทุนวิจัยโดย

International Institute for Environment and Development (IIED)

## วัตถุประสงค์

เพื่อเผยแพร่ผลการศึกษานักวิจัย นักวิชาการและผู้เชี่ยวชาญ ที่ทำการศึกษาคอบคลุมงานวิจัยที่เกี่ยวกับงานวิจัย 3 ด้าน ได้แก่

- 1) ด้านเมืองและกระบวนการกลายเป็นเมือง (Urban/Urbanisation)
- 2) ด้านความเปราะบางของคนเมือง (People centred/Vulnerability)
- 3) ด้านผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่เมืองได้รับ (Climate Change)

และถอดบทเรียนเป็น 9 กรณีศึกษา รวมถึงเน้นความสำคัญในการส่งเสริมและผลักดันงานวิจัยทั้ง 3 ด้านนี้ไปสู่งานวิจัยในระดับมหาวิทยาลัย และงานวิจัยในระดับชาติ ซึ่งจะเป็นอีกทางหนึ่งที่จะสนับสนุนการสร้างการรับมือของเมืองต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่เหมาะสมและยั่งยืนต่อไป

# Summary

**Title:** *Urbanization process of Hat Yai City*

**Authors:** *Asst.Prof.Dr. Chanisada Choosuk, Ms.Jitrawadee Thitinthakorn,*

*Ms.Jutharat Rattanaphithakchon*

*Faculty of Environmental Management, Prince of Songkla University*

The authors studied urbanization process of the Hat Yai city in Songkhla Province, southern Thailand. The study reviews transformation processes driven by different factors in two periods and accounts for urban change in terms of historical human settlement, urban and economic development plans and policies. The authors interviewed representatives of local communities, particularly elderly, and local authorities for historical background and observed changes in land use, infrastructure and economic activities. Key attributes were identified and discussed as factors leading to the transformation of Hat Yai. These contributing factors broadly involve decisions of key actors on infrastructure development and regional influence on economic activities.

Early settlements of Hat Yai communities were along the U-Tapao and Toey canals, as the low-lying floodplain area was suitable for rice farming. The canals served as key transportation service. A historical record shows that in 1909 Hat Yai was strategically chosen by King Rama the 5th to establish a southern railway junction, connecting Thailand to Malaysia and Singapore. This was a pivotal moment for urban and economic growth of Hat Yai. The connectivity led to an influx of Chinese traders and merchants migrating to and settling in the area east of the mountain range Kor Hong along the railway line. As the Chinese community grew, decisions and influence on road and infrastructure developments were to support thriving businesses. New roads and improved infrastructure in turn increased economic activities and business areas began to expand outward. Housing projects, shophouses and commercial areas started to increase along main roads. Hotels, retails and entertainment establishments were also developed to support growing tourism industry.

Increased population and revenue led to upgrading of the Hat Yai municipality in 1995 to the largest type, City Municipality, with an administrative area of 21 sq.km. By 2013, there were 10 condominium buildings, 18 apartment blocks, 7 department stores, 98 hotels and resorts, and 10 markets, along with 156 tour operators, all located within the city municipality boundary. To accommodate for increasing economic and population growth, settlement, housing and commercial projects spread over other administrative units beyond the Hat Yai city municipality. However, areas chosen for investment and development are influenced by seasonal floods and flood disasters. The study shows urban sprawl is greater in the southeast area of the city, in Kor Hong town municipality, where the elevation is higher and floods cannot reach. The study also shows that insurgency in the three southern provinces of Thailand is a critical factor in driving real estate development. Families from the three southern provinces invest in second homes for safety reason and send their children to schools in and around Hat Yai areas. Private tuition is also a factor in driving urbanisation, as families from other provinces would bring their children to Hat Yai for better access to education.



*Chanisada Choosuk, PhD*  
*Lecturer, Faculty of Environmental Management*  
*Prince of Songkla University*  
*[aricatogo@gmail.com](mailto:aricatogo@gmail.com)*

Assistant Professor Dr. Chanisada Choosuk has been working at Faculty of Environmental Management, Prince of Songkla University, Hatyai, Songkhla, for over 20 years. She taught in several M.Sc. and Ph.D. courses, including socio-economic, political and legal framework for environmental management, environmental organisation administration, public policy in environmental management, and environmental policy. Her main research theme has covered the urban management, local governance, disaster management, and climate change adaptation and mitigation. Apart from her work as a lecturer, she has also served as an expert for various local government authorities in Thailand, for many years.



# ความเป็นเมืองของหาดใหญ่

ชนิษฐา ชุสุข<sup>1</sup> จิตราวดี ฐิตินันทร<sup>2</sup> และ จุฬารัตน์ รัตนพิทักษ์ชน<sup>3</sup>





“...เมืองหาใหญ่เป็นเมืองเศรษฐกิจ เมืองการค้า มีสินค้าปลอดภาษี ธุรกิจภาคบริการและการท่องเที่ยว เมืองศูนย์กลางการคมนาคมของจังหวัดสงขลาและภาคใต้ เมืองที่มีสถานศึกษาที่มีชื่อเสียง เมืองที่ติดกับประเทศเพื่อนบ้าน...”

“...อดีตถึงปัจจุบันหาใหญ่เป็นเมืองที่ชาวมาเลเซียและสิงคโปร์นิยมเข้ามาท่องเที่ยว เรามีห้องพักที่ไม่แพง อาหารอร่อย และเมื่อก่อนมีชื่อเสียงเรื่องสถานบันเทิง...”

“...หาใหญ่ใกล้กับด่านนอก และใกล้ของหนีภาษีจึงเข้ามาทางช่องทางนี้ หรือเข้าได้ทุกทาง คนที่อยากมาหาใหญ่ก็มีสินค้าให้ซื้อทุกอย่าง...”

(ตัวแทนภาคส่วนต่างๆ ในเขตเทศบาลนครหาใหญ่, 2556)

เมืองหาใหญ่ที่หลายๆ คนรู้จัก และสะท้อนออกมาเป็นคำพูด คงไม่พ้นคำจำกัดความดังกล่าวข้างต้น แต่หากถามคนที่อยู่ในเมืองหาใหญ่เอง กลับพบว่าตอนนี้เมืองหาใหญ่เป็นเมืองที่เจริญเติบโตและมีการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมในหลากหลายมิติ

เมืองหาใหญ่วันนี้ ต้องเจอกับปัญหาของเมืองเหมือนกับเมืองใหญ่ทั่วไป ทั้งปัญหาสังคมและปัญหาสิ่งแวดล้อมที่นับวันเพิ่มความรุนแรงมากขึ้น ภาพของหาใหญ่ที่หลายคนเห็น ดังเช่น

“...เมืองแออัดมากขึ้น เมืองเจริญขึ้น สืบเนื่องจากการก่อสร้างอาคาร โรงแรม รีสอร์ท หอพัก อพาร์ทเมนต์เพิ่มขึ้น...”

“...การจราจรติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วน แต่ถนนแคบ ขยายไม่ได้เพราะติดบ้านเรือน ช้างยังเกิดอุบัติเหตุบ่อยขึ้น...”

“...น้ำในคลองต่างจากแต่ก่อน เมื่อก่อนใช้ประโยชน์ทั้งอาบน้ำ ทั้งกิน แต่ตอนนี้ไม่ค่อยใส มีกลิ่น ระหว่างทางโรงงานอุตสาหกรรมปล่อยน้ำเสียมา แล้วก็เอาน้ำในคลองมาทำน้ำประปา สารปนเปื้อนก็วนเวียนมาสู่เรา...”

(ตัวแทนชุมชนในเขตเทศบาลนครหาใหญ่, 2556)

หาใหญ่ยังต้องเผชิญกับปัญหาสถานการณ์ความไม่สงบ ที่แม้บางเหตุการณ์ไม่ได้เกิดในพื้นที่ แต่ก็ส่งผลกระทบต่อเมืองหาใหญ่ โดยเฉพาะภาคธุรกิจและการท่องเที่ยวของเมือง

<sup>1</sup>อาจารย์ประจำคณะการจัดการสิ่งแวดล้อม มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตหาใหญ่

<sup>2</sup>นักวิจัยหน่วยวิจัยสังคมศาสตร์เพื่อการจัดการสิ่งแวดล้อม มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตหาใหญ่

<sup>3</sup>นักวิจัยหน่วยวิจัยสังคมศาสตร์เพื่อการจัดการสิ่งแวดล้อม มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตหาใหญ่



“...เมื่อเกิดเหตุการณ์ ไม่ค่อยมีคนกล้าเข้ามาในเมือง ความปลอดภัยในเมืองจึงเป็นตัวหลัก นักลงทุนไม่กล้าลงทุน เดิมใจในเมืองก็มีเล็กเล็กขโมยน้อย เมื่อก่อนหาดใหญ่เศรษฐกิจดี สังกะตจากนักท่องเที่ยวชาวมาเลเซีย เข้ามาเยอะ ของขายดี โรงแรมถูกจองเต็ม”

(ตัวแทนนักธุรกิจในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่, 2557)

ที่สำคัญ คือ ปัญหาน้ำท่วม เราพบว่าตัวแทนกลุ่มที่ไปพูดคุยกันมาได้ “เคยตั้งข้อสังเกต” ต่อเหตุการณ์น้ำท่วมที่เกิดขึ้นในแต่ละครั้งว่า “สิบปีจะเจอน้ำท่วมหนักสักครั้งหนึ่ง”

“...สมัยก่อนน้ำท่วมคนอยู่ได้เพราะเป็นธรรมชาติ ไม่มีการถมที่ บ้านมีไต้ถุน น้ำจะไหลออกไปเอง น้ำท่วมเมื่อก่อนไม่หนักมากเพราะไม่มีชลประทานหรือแหล่งน้ำที่กักไว้ ทำให้ไม่ขวางทางไหลของน้ำ คนไม่เดือดร้อนเพราะน้ำท่วมไม่นาน...”

“สมัยก่อนปี 2502 น้ำท่วมตรงเฉลิมไทยสูงแค่เอวสูงสุดที่สะพานลอยกิมหยง น้ำท่วมเมื่อก่อนสนุกสนานมาก คนจะเดินเล่นในน้ำ ในปี2531 น้ำท่วมมาเร็วและน้ำท่วมสูง พอปี2543 น้ำจะขังหลายคืนหน่อย...”

“...น้ำท่วมเมื่อปี 2543 เทียบกับน้ำท่วมเมื่อปี 2553 น้ำที่ท่วมจะมีระดับแตกต่างกัน บางพื้นที่ที่ถมมีน้ำท่วมสูง ขณะบางพื้นที่น้ำท่วมปกติ เมื่อก่อนท่วมเฉพาะสาย 1 สาย 2 ตอนนี่แบ่งกันท่วม ทิศทางน้ำเปลี่ยนไปเมื่อปี 2553 น้ำที่เคยมาจากเขาคอหงส์และจากทางอำเภอสะเดา แต่ตอนนี้มีน้ำที่เอ่อล้นมาจากบริเวณพื้นที่ที่สูงกว่าด้วย...”

“...ถนนลพบุรีราเมศวร์ทำให้กั้นการไหลของน้ำ เมื่อก่อนที่ไม่มีถนนเส้นนี้ น้ำก็ไหลบ่าจากคลองใต้ น้ำไหลเร็ว ยิ่งตอนนี่มีการถมดินและสร้างบ้านเพิ่มขึ้นในบริเวณนี้ด้วย...”

“...เดิมทีหาดใหญ่ไม่มีน้ำท่วม ถึงท่วมจะไม่มาก เพราะมีที่นารองรับน้ำ...”

(ตัวแทนชุมชนในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่, 2556)

จากที่เคยเป็นชุมชนที่คึกคักกับการอยู่ร่วมกับน้ำ ทว่าในระยะหลังเริ่มเกิดน้ำท่วมบ่อยครั้งขึ้น และน้ำท่วมแต่ละครั้งแม้มีการเตรียมการแต่ความเสียหายมีมาก บางครั้งเริ่มคาดเดาไม่ได้และเพิ่มระดับความรุนแรงมากขึ้นเรื่อยๆ และก่อผลกระทบมากมาย โดยเฉพาะต่อชุมชนที่เปราะบาง

เมืองหาดใหญ่ในตอนนี จึงมีทั้งมุมที่เติบโต มุมที่ต้องเผชิญกับปัญหาภายในเมืองตนเอง และปัญหาอื่นๆ ที่ถาโถมเข้ามา แต่กว่าจะมาเมืองหาดใหญ่ในวันนี้ ลองย้อนกลับไปดูว่าในอดีตเราผ่านกันมาได้อย่างไร



## กว่าจะมาเป็นนครหาดใหญ่

“หาดใหญ่” มีหลากหลายที่มา ไม่ว่าจะเป็น ชื่อของหาดทรายขนาดใหญ่ที่ตั้งอยู่ริมคลองอู่ตะเภา ชื่อของต้นมะหาดที่มีขนาดใหญ่ (ลดพยางค์ จาก มะ-หาดใหญ่ เป็นหาดใหญ่) โดยรวมแล้วเสมือนเป็นชื่อเรียกบริเวณที่เป็นจุดเด่นๆ

“หาดใหญ่” ได้ปรากฏในบันทึกข้อความราชการเกี่ยวกับการทัพในสมัยรัชกาลที่ 3 ซึ่งมีการยกทัพไปปราบกบฏเมืองไทรบุรี เมื่อ พ.ศ. 2381 แล้วบอกถึงพระยาศรีพิพัฒน์ที่เป็นแม่ทัพว่า พระยาไทรบุรีได้รวบรวมกำลังพลจากนครศรีธรรมราชและพัทลุง และเสียดึงจากสงขลา โดยใช้ “หาดใหญ่” เป็นจุดพักไพร่พล

ในพงศาวดารเมืองสงขลา ฉบับของเจ้าพระยาวิเชียรคีรี (บุญสังข์) ได้ระบุถึงเหตุการณ์ดังกล่าวไว้เช่นกัน แต่ได้เรียก หาดใหญ่ เป็นชื่ออื่น คือ “ทุ่งหาดใหญ่” ขณะที่พงศาวดารเมืองสงขลา ฉบับของพระยาวิเชียร (ชม) เรียกว่า “ท่าหาดใหญ่”

ในพ.ศ.2415 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 ได้เสด็จกลับจากประพาสอินเดียน โดยเสด็จขึ้นบกที่ไทรบุรีเพื่อไปสงขลา ทรงแวะประทับแรมที่ “หาดทรายใหญ่” ณ ริมคลองอู่ตะเภา (พิชัย ศรีใส, 2549)

เมื่อพ.ศ.2437 เมืองสงขลาแบ่งแขวงเมืองเป็นอำเภอ แต่ละอำเภอประกอบด้วยตำบล ในแต่ละตำบลมีหมู่บ้าน ชื่อเรียก “หาดใหญ่” เป็นชื่อรวมของหมู่บ้านโคกเสม็ดชุนและหมู่บ้านหาดใหญ่ สภาพของหาดใหญ่สมัยนั้นประกอบด้วยบ้านหาดใหญ่ 4 เรือน บ้านโคกเสม็ดชุน 10 เรือน และบ้านอื่นๆ เช่น บ้านคลองเรียน 7 เรือน บ้านคอกหงส์ 51 เรือน บ้านท่าเคียน 17 เรือน เป็นต้น

ในอดีต ความเป็นเมืองเติบโตจากความเป็นชนบท เมืองหาดใหญ่ก็เช่นกัน หลายๆ พื้นที่ที่เราสอบถามมา พบว่าเคยเป็นทุ่งนา แหล่งน้ำธรรมชาติและผืนป่า กระทั่งชื่อของชุมชน “ชุมชนหัวนาหัก” ก็สื่อให้รู้ว่าในอดีตเคยเป็นทุ่งนามาก่อน

☰
🗨
✕

“...เดิมที่ฝั่งหาดใหญ่ในหลายๆ ชุมชนเป็นทุ่งนา ตอนนีที่ดินบริเวณดังกล่าวเปลี่ยนเป็นที่อยู่อาศัย บ้านจัดสรร...”

“...บางที่เคยเป็นป่า แล้วก็กลายเป็นถนน เช่น 30 เมตร เดิมเป็นทุ่งนา มีการตัดถนนหน้ามอ. ชุมชนหัวนาหักที่เคยเป็นที่นา ตรงข้ามค่ายเสนาฯ เป็นนา ส่วนฝั่งค่ายเสนาเคยเป็นป่าพรุที่เก็บน้ำ ตอนนีก็กลายเป็นหมู่บ้านจัดสรร...”

“...หลังการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคอำเภอหาดใหญ่เป็นนา มีการขายที่ดินทำเป็นบ้านจัดสรร ตรงหาดใหญ่ในเป็นทุ่งนา ถนนเทศบาลพัฒนาเป็นทุ่งนาทั้งหมดจนถึงตลาดพ่อพรหม ศาลาลุงทอง ตรงบางแพบมีนาอยู่แต่ไม่มีการทำนา ตรงห้างไดอาน่าเมื่อก่อนก็เป็นที่นา...”

(ตัวแทนชุมชนในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่, 2556)

ด้วยวิถีชีวิตแบบชนบท การตั้งถิ่นฐานของคนสมัยก่อน มักนิยมตั้งบ้านเรือนอยู่อาศัยที่ใกล้แหล่งน้ำ ในเมืองหาดใหญ่มีบริเวณที่ผู้คนเข้าไปตั้งถิ่นฐานหลักๆ อยู่ 2 แห่ง ได้แก่ ตามแนวคลองอู่ตะเภาและแนวคลองเตย

คลองอู่ตะเภาเป็นแหล่งน้ำขนาดใหญ่ มีความยาว 90 กิโลเมตร โดยต้นน้ำมาจากอำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา ไหลที่ผ่านเมือง



หาดใหญ่ และมีปลายทางลงสู่ทะเลสาบสงขลาคลองอู่ตะเภาจึงเป็นแหล่งน้ำสายหลักที่สมัยก่อนมีบทบาทสำคัญในชีวิตประจำวัน ใช้เป็นเส้นทางคมนาคม และเส้นทางค้าขายกับพื้นที่อื่น

ความสำคัญดังกล่าว ทำให้บริเวณริมคลองอู่ตะเภาในอดีต นอกจากเป็นที่ตั้งของบ้านเรือนแล้ว สถานที่ราชการที่สำคัญ ศาสนสถาน และที่ดินส่วนใหญ่เป็นที่ดินของภาครัฐถึงร้อยละ 80 (ศุภิมา นฤมล วงศ์สุภาพ, 2547) นับว่า บริเวณแนวคลองอู่ตะเภาดังกล่าวเป็นบริเวณที่มีความเจริญมากในยุคนั้น

“แหล่งน้ำในอดีตมีสภาพธรรมชาติที่สมบูรณ์มากกว่าปัจจุบัน น้ำจะใส มีสิ่งมีชีวิตที่อยู่ในน้ำและบริเวณใกล้ เคียง ผู้คนมีความผูกพันกับแหล่งน้ำ โดยบ้านเรือนส่วนมากตั้งอยู่ริมน้ำ ใช้น้ำในการอุปโภค บริโภค เป็นแหล่งอาหาร และใช้เป็นเส้นทางสัญจรไปมาหาสู่กัน”

(ตัวแทนชุมชนในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่, 2556)

เมื่อถึงยุคหนึ่งที่มีการคมนาคมเข้ามาแทนที่ ทำให้บทบาทและความสำคัญของคลองอู่ตะเภาเริ่มลดน้อยลงไป สภาพของคลองอู่ตะเภาในปัจจุบันดีขึ้น แต่ยังใช้สำหรับภาคการเกษตรสำหรับพื้นที่อื่นๆ ที่น้ำไหลผ่าน

สำหรับคนเมืองหาดใหญ่ คลองอู่ตะเภามีความสำคัญในฐานะเป็นแหล่งน้ำดิบที่นำมาใช้ทำน้ำประปาของเมือง และเป็นพื้นที่ระบายน้ำของเมืองหาดใหญ่ลงสู่ทะเลสาบสงขลา(ศุภิมา นฤมล วงศ์สุภาพ, 2547) เรื่อยมาจนในสมัยรัชกาลที่ 5 ที่มีการสร้างทางรถไฟ ทำให้หาดใหญ่กลายเป็นเมืองชุมทาง เริ่มจากการมาของรถไฟสายใต้เมื่อพ.ศ.2452 และมีสถานีรถไฟตั้งขึ้นในเมืองหาดใหญ่ เดิมทีเดียวเป็นสถานีอู่ตะเภา และย้ายมาบริเวณบ้านโคกเสม็ดชุน เนื่องจากที่เดิมเป็นที่ลุ่มและน้ำท่วมขังเป็นประจำ จึงย้ายมายังพื้นที่ที่สูงกว่า (ประสิทธิ์ รัตนถาวร, 2534) การเติบโตของเมืองฝั่งตะวันออกของสถานีรถไฟ จึงได้เริ่มขึ้นนับแต่นั้นมา

การจับจองที่ดินและการจัดสรรพื้นที่เริ่มขยายออกไปจากตัวสถานีรถไฟไปทางฝั่งตะวันออกของเมือง ผู้รับเหมาและแรงงานชาวจีนที่รับจ้างสร้างทางรถไฟเข้ามาตั้งถิ่นฐานบริเวณดังกล่าว พร้อมกับการอพยพโยกย้ายของประชากรที่อยู่ใกล้เคียงเริ่มเข้ามาเจ้าของที่ดินจึงมีทั้งชาวจีนอพยพ ข้าราชการชั้นผู้ใหญ่ และผู้มีฐานะในขณะนั้น





การเป็นเมืองชุมทางเป็นการเปิดโอกาสในการแลกเปลี่ยนสินค้า นักลงทุนที่มาจากต่างพื้นที่ การประกอบอาชีพที่หลากหลาย ชาวจีนที่มาพร้อมการสร้างสถานีรถไฟมีส่วนสำคัญที่ทำให้เมืองหาดใหญ่ก้าวกระโดดอย่างรวดเร็ว ความเป็นเชื้อสายจีนก่อให้เกิดความสัมพันธ์อันดีกับชาวจีนในประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์ ทำให้เมืองหาดใหญ่มีความได้เปรียบเมื่อเทียบกับเมืองอื่นๆ ในขณะนั้น ทั้งการค้าขาย สินค้า เทคโนโลยี และความรู้ อิทธิพลจากประเทศเพื่อนบ้านส่งผลต่อการจัดรูปที่ดินและรูปแบบการตัดถนน บริเวณถนนนิพัทธ์อุทิศ 1-3 จึงเป็นไปตามแบบเมืองอีโป ประเทศมาเลเซีย

อนึ่ง การขยายเมืองมาทางฝั่งตะวันออกนั้น มีความเชื่อมโยงกับความเชื่อของชาวจีนเกี่ยวกับเรื่องของ “ฮวงจุ้ย” ทั้งนี้ การตั้งถิ่นฐานของชาวจีนจะพิจารณาพื้นที่จากความอุดมสมบูรณ์ ซึ่งลักษณะทางกายภาพของทางฝั่งตะวันออกประกอบด้วยเขาคอหงส์ ที่ทอดยาวอยู่ด้านทิศตะวันออกและมีคลองที่ไหลผ่านเมือง กลายเป็นลักษณะพื้นที่ที่ดีเหมาะกับการตั้งถิ่นฐาน ขณะเดียวกันนั้น การขยายตัวของเมืองมายังทิศทางดังกล่าว สามารถติดต่อกับเมืองสงขลาและประเทศมาเลเซียได้ด้วย

“...เขาคอหงส์เปรียบเสมือนมังกร ขณะที่อีกฝั่งเป็นคลองอยู่ตะเภา ถือเป็นลักษณะที่ดี เป็นเหมือนมังกรเขียวที่นำมาซึ่งความอุดมสมบูรณ์...”

“...แต่ตอนนี้ เขาคอหงส์มีการขุดหน้าดิน ทำลายป่า ความเป็นสีเขียวที่หมายถึงความอุดมสมบูรณ์ก็เริ่มหายไป บริเวณเขาคอหงส์ฝั่งที่ไปทางตำบลน้ำน้อยเป็นตำแหน่งของหัวมังกร ถูกทำลาย เปรียบเสมือนสมอง ความทรงจำเกี่ยวกับเรื่องบรรพบุรุษของเมืองเริ่มหายไป คนรุ่นใหม่จะไม่รู้จักว่าใครเป็นผู้สร้างเมือง เขาคอหงส์โดนทำลายมากขึ้น มีผลต่อฮวงจุ้ยของเมือง ทำให้ตอนนี้เมืองหาดใหญ่เริ่มเจอปัญหามากขึ้นเรื่อยๆ...”

(ตัวแทนนักธุรกิจในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่, 2557)

ความเจริญของเมืองหาดใหญ่เติบโตไปพร้อมกันระหว่างการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพและโครงสร้างทางสังคม การขยายตัวของโครงข่ายถนนที่ขยายไปพร้อมกับการก่อสร้างอาคารบ้านเรือน ห้องแถว และการเกิดสถานศึกษา โดยถนนเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อระหว่างใจกลางของเมืองกับอาคารสถานที่ต่างๆ ภายในเมือง กล่าวคือ เกิดการติดต่อจากศูนย์กลางของเมืองออกไปยังพื้นที่โดยรอบของเมือง

การพัฒนาเมืองนอกจากการพัฒนาโดยหน่วยงานภาครัฐแล้ว ประชาชนได้มีส่วนในการสร้างเมือง โดยการอุทิศที่ดินเพื่อตัดถนนสายหลักของหาดใหญ่ ได้แก่ ถนนจิระนคร ถนนนิพัทธ์สงเคราะห์ 1,2,3,4,5 ถนนธรรมานุญูวิถิ ถนนนิพัทธ์ภักดี ถนนจิระอุทิศ ตรอกจิระพันธ์ รวมทั้งถนนสายอื่นๆ ที่มีคหบดีท่านอื่นร่วมบริจาคที่ดินเพื่อตัดถนนเพิ่ม

นอกจากโครงข่ายถนนแล้วยังมีการบริจาคที่ดินเพื่อสร้างสถานที่สำคัญๆ เช่น โรงเรียนแสงทองวิทยา โรงเรียนศรีนคร มูลนิธิมิตรภาพสงเคราะห์ สร้างโรงพระ รวมไปถึงการบริจาคที่ดินผืนใหญ่เพื่อสร้างมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์



## สาย 1 สาย 2 สาย 3 : หัวใจของเมืองหาดใหญ่

ใจกลางของเมืองหาดใหญ่ นับจากสถานีรถไฟมาทางฝั่งตะวันออกของเมือง เป็นย่านพาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัยปะปนกัน บริเวณถนนนิพัทธ์อุทิศ 1,2 และ 3 ตัดกับถนนธรรมานุญูวิถี ถนนประชาธิปไตย และถนนศุภสารรังสรรค์ คนในพื้นที่เรียก “สาย 1 สาย 2 สาย 3” และเป็นที่ตั้งของย่านการค้าสำคัญ ที่ผู้คนทั่วไปรู้จักในย่านนั้นว่า “ตลาดกิมหยง” และ “ตลาดสันติสุข” บริเวณดังกล่าวมีร้านค้า โรงแรม สถานบันเทิง ธนาคาร ร้านขายยา คลินิก ร้านอาหาร แผงอุปกรณ์ไฟฟ้า และสินค้าเลี้ยงอาชีพ

แต่หากเป็นบริเวณใกล้สถานีรถไฟไปทางทิศเหนือ มีถนนมนตรี 1 และ 2 และถนนเพชรเกษมจนถึงวงเวียนน้ำพุ บริเวณนั้นเป็นตลาดสด เรียกว่า “ตลาดสดปลาซ่า” เป็นแหล่งรวมสินค้าที่ขนส่งมาจากทั่วสารทิศและเป็นที่กระจายสินค้าเพื่อขายปลีก

การขยายตัวภายในเมืองหาดใหญ่เป็นลักษณะของการขยายตัวออกจากศูนย์กลาง ถนนจะตัดออกจากใจกลางของเมืองออกมา การตั้งถิ่นฐานของคนจะไปตามเส้นทางคมนาคมที่ขยายออกไป ซึ่งทุกเส้นทางมีความเชื่อมโยงกับใจกลางเมืองหาดใหญ่ เนื่องจากกิจกรรมสำคัญส่วนใหญ่อยู่ในใจกลางเมือง (ภาพที่ 1)

ณ ปัจจุบัน (ปี พ.ศ. 2557) การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินของเมืองอย่างเห็นได้ชัด คือ ลักษณะอาคาร สืบเนื่องจากที่ดินที่มีอยู่อย่างจำกัดและมีราคาสูง ที่อยู่อาศัยมีแนวโน้มการขยายตัวเป็นอาคารสูงแนวตั้งมากกว่าแนวราบ รูปแบบการขยายตัวของอาคารร้านค้า จากห้องแถวอาคารไม้เปลี่ยนมาเป็นตึกแถว 2-3 ชั้น และเป็นแบบอาคารสูง กลุ่มอาคารใหญ่แบบห้างสรรพสินค้า มีคอนโดมิเนียมเพิ่มขึ้น

ส่วนพื้นที่นอกเขตเทศบาลนครหาดใหญ่ มีการเปลี่ยนจากพื้นที่ว่าง พื้นที่เกษตรกรรมเป็นอาคารพักอาศัยและอุตสาหกรรม เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคต (บริษัท เอ-เซเว่น คอร์ปอเรชั่น จำกัด, 2549)

ผลที่เกิดขึ้น คือ พื้นที่ที่ใช้เพื่อเป็นที่พักอาศัยเพิ่มมากขึ้น ขณะที่พื้นที่เกษตรกรรมลดลง อีกนัยหนึ่ง คือ การใช้ที่ดินส่วนใหญ่กลายเป็นที่อยู่อาศัย การพาณิชย์และพื้นผิวจราจร ส่วนที่ดินที่หายไป ได้แก่ บริเวณที่ว่างเปล่า หนอง คลอง และบึง

ส่วนใจกลางเมืองหาดใหญ่เป็นบริเวณที่มีความหนาแน่น ทั้งคน เต็มไปด้วยสิ่งปลูกสร้าง รถและถนน ไม่มีพื้นที่สีเขียว ไม่มีพื้นที่จอดรถสาธารณะ และมีปัญหาจราจรติดขัดโดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน



ที่มา: ประยุกต์จากแผนที่เทศบาลนครหาดใหญ่

ภาพที่ 1 การขยายตัวออกจากศูนย์กลางไปทุกทิศทาง

“...อาคารสูง บ้านจัดสรรมีมากขึ้น เส้นทางคมนาคมที่สะดวกทำให้รถมีมากขึ้น ทั้งการมีร้านค้า ตลาด ศูนย์การค้า อนาคตเมืองหาดใหญ่จะเจอปัญหาการจราจรติดขัดเยอะขึ้น...”

“การใช้ประโยชน์พื้นที่ของเมืองไม่เป็นระบบระเบียบ พุดบาทกลายเป็นที่ขายของสำหรับพ่อค้าแม่ค้า มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ของพื้นที่ริมคลอง”

“พื้นที่ในเมืองหาดใหญ่มีการใช้ประโยชน์หมดแล้ว คนที่ต้องการที่อยู่อาศัยจึงกระจายไปอยู่รอบนอกเมือง หาดใหญ่”

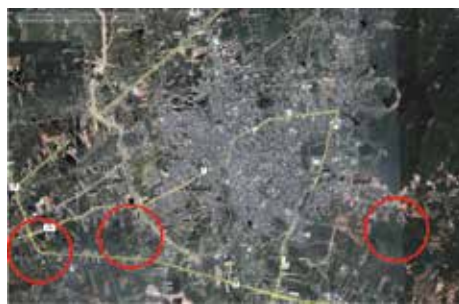
“พื้นที่พักผ่อนของเมืองมีไม่เพียงพอ พื้นที่สีเขียวยังจำเป็นเพราะเป็นปอดของเมือง ชุมชนที่อยู่ใกล้สวนสาธารณะรวมตัวกันไปทำกิจกรรมออกกำลังกาย ในเมืองไม่มีพื้นที่ ได้แต่อาศัยทำกิจกรรมตามสถานที่ราชการ หลังเวลาราชการ ลานจอดรถศูนย์การค้า ครั้งใดมีการใช้สถานที่ ก็ไม่ได้ทำกิจกรรม บ่อยครั้งเข้าก็เลิกการทำกิจกรรมกันไป เพราะไม่ได้ทำต่อเนื่อง”

(ตัวแทนชุมชนในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่, 2557)

การขยายตัวของเมืองหาดใหญ่จะอยู่รอบๆ รอยต่อกับเขตองค์กรปกครองท้องถิ่นอื่น โดยพบว่าพื้นที่ที่โตเร็วของเมืองหาดใหญ่ เป็นบริเวณที่น้ำท่วมไม่ถึง และส่วนใหญ่เป็นที่ตั้งของที่อยู่อาศัย สถานประกอบการ และศูนย์การค้า เช่น บริเวณสถานีขนส่ง ซึ่งอยู่ทางตะวันออกก่อนมาทางใต้ของเมือง เป็นพื้นที่ที่ติดกับเขตเทศบาลเมืองคอหงส์และสามารถเดินทางไปยังพื้นที่เขตเทศบาลเมืองบ้านพรุได้ (ภาพที่ 2)



ภาพที่ 2  
พื้นที่ที่มีการขยายตัวออกจาก  
เทศบาลนครหาดใหญ่



ภาพที่ 3 การเปลี่ยนแปลงของ  
เมืองหาดใหญ่ พ.ศ.2549



ภาพที่ 4 การเปลี่ยนแปลงของ  
เมืองหาดใหญ่ พ.ศ.2553

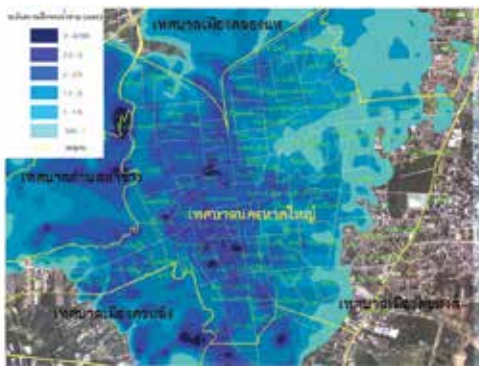
ที่มา: ศูนย์วิจัยภัยพิบัติทางธรรมชาติภาคใต้ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

พื้นที่รอยต่อที่แสดงให้เห็นการขยายตัวของชุมชนได้ชัดเจนที่สุดคือ บริเวณถนนปูลุณณกัณฑ์ ที่เป็นที่ตั้งของมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ ซึ่งเป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างเทศบาลนครหาดใหญ่กับเทศบาลเมืองคอหงส์ บริเวณที่ดินบริเวณรอบๆ เป็นพื้นที่สูง น้ำท่วมไม่ถึง ประกอบกับที่ดินภายในเมืองหาดใหญ่มีอยู่จำกัด ปัจจุบันมีการขยายตัวของชุมชนไปยังบริเวณเทศบาลเมืองคอหงส์มากขึ้น (ภาพที่ 3 และภาพที่ 4)

ขณะที่เมืองหาดใหญ่กำลังเผชิญกับความแออัด และปัญหาของเมือง องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นรอบเขตเทศบาลนครหาดใหญ่ ได้แก่ เทศบาลเมืองบ้านพรุ เทศบาลเมืองคอหงส์ เทศบาลเมืองควนลัง เทศบาลเมืองคลองแห เทศบาลตำบลท่าช้าง และเทศบาลตำบลน้ำน้อย มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพและโครงสร้างพื้นฐานทางสังคมมากขึ้นกว่าแต่ก่อน ประกอบกับบางแห่งมีเป็นพื้นที่ที่น้ำท่วมไม่ถึง และราคาที่ดินที่ไม่สูงเมื่อเทียบกับเมืองหาดใหญ่ พื้นที่ที่อยู่ติดกับเมืองหาดใหญ่จึงกลายเป็นทางเลือกสำหรับการเข้าไปอยู่อาศัยมากขึ้น โดยที่ยังมีเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมโยงกับเมืองหาดใหญ่ จึงใช้เวลาในการเดินทางไม่นานนักหากจะเข้าสู่ตัวเมืองหาดใหญ่ ทำให้ดึงดูดประชากรให้เข้ามาอยู่อาศัยในพื้นที่มากขึ้น

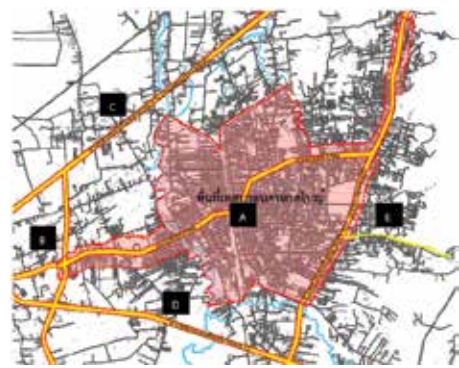
อย่างไรก็ตาม ประเด็น “น้ำท่วม” ไม่ได้มีผลต่อคนในเมืองหาดใหญ่มากนัก เนื่องจากคนรุ่นเก่าเรียนรู้ที่จะอยู่กับน้ำ ด้วยวิถีชีวิตและประสบการณ์ โดยต่างจากคนในรุ่นปัจจุบันที่แม้ไม่ได้มีวิถีชีวิตเกี่ยวข้องกับน้ำมากนัก แต่รับรู้สถานการณ์น้ำท่วมของเมือง ทั้งช่วงเวลาที่เกิดน้ำท่วม น้ำไม่ได้ท่วมชงนาน และไม่ได้เกิดบ่อย บางส่วนมีการเตรียมความพร้อมเพื่อให้อยู่ท่ามกลางสภาวะขณะนั้นได้

นอกจากนี้ เมืองหาดใหญ่เป็นเมืองที่มีบทบาททางเศรษฐกิจ พื้นที่ที่น้ำท่วมมีความสำคัญในการทำธุรกิจและค้าขาย ผู้คนจึงไม่ได้มุ่งหาที่อยู่อาศัยแห่งใหม่ มีเพียงบางกลุ่มเท่านั้น โดยทำเลสำหรับที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน หรือ “บ้านหลังที่สอง” สำหรับคนบางกลุ่มนั้น มักเป็นบริเวณพื้นที่ที่น้ำไม่ท่วม รวมถึงบริเวณที่อยู่รอบนอกเขตเทศบาลนครหาดใหญ่ (ภาพที่ 5)



ภาพที่ 5 พื้นที่ที่น้ำท่วมและระดับความลึกของน้ำท่วมในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่

ที่มา: สถาบันวิจัยสารสนเทศภูมิศาสตร์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ศูนย์ภูมิภาคเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ ภาคใต้ (2557)



ภาพที่ 6 ที่ดินที่มีราคามูลค่าเพิ่มขึ้น

ที่มา: ประยุกต์จากบริษัท เอ-เซเว่น คอร์ปอเรชั่น จำกัด (2549)  
หมายเหตุ A ใจกลางเมืองหาดใหญ่, B ทางไปสนามบิน, C บริเวณถนนลพบุรีราเมศวร์ D ทางไปอำเภอนาหม่อม และ E บริเวณถนนปทุมณกัณฑ์



## เทศบาลนครหาดใหญ่กับนโยบายการพัฒนาเมือง

หาดใหญ่เจริญมากขึ้น นับแต่มีชุมทางรถไฟเกิดขึ้น จนในที่สุดทางการได้ประกาศยกฐานะขึ้นเป็นอำเภอ ชื่อว่า อำเภอเหนือ และเปลี่ยนเป็นชื่อ อำเภอหาดใหญ่ ในพ.ศ.2460 ต่อมาเลื่อนเป็นอำเภอชั้นเอกเมื่อพ.ศ.2471 ยกฐานะเป็นเทศบาลตำบลหาดใหญ่เมื่อพ.ศ.2478 เป็นเทศบาลเมืองหาดใหญ่เมื่อพ.ศ.2492 และเป็นเทศบาลนครหาดใหญ่เมื่อพ.ศ.2538 (กิมหยงดอตคอม (ม.ป.ป.)) ซึ่งขนาดพื้นที่ได้เพิ่มจาก 5 ตารางกิโลเมตร เป็น 8, 13 และ 21 ตารางกิโลเมตรตามลำดับ

อำเภอหาดใหญ่มีพื้นที่ 660 ตารางกิโลเมตร ในส่วนของเทศบาลมีพื้นที่ 21 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 3.18 ของพื้นที่อำเภอหาดใหญ่

เทศบาลนครหาดใหญ่นั้น ตั้งอยู่ที่อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา ซึ่งมีระยะห่างจากตัวเมืองสงขลา 30 กิโลเมตร รอบเขตเทศบาลติดกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอื่นๆ ได้แก่ เทศบาลเมืองคลองแห เทศบาลเมืองคอหงส์ และเทศบาลเมืองควนลัง นอกจากนี้ มีการคมนาคมที่ติดต่อกับพื้นที่อื่นๆ ได้ทั้งทางหลวงแผ่นดิน สถานีรถไฟชุมทางหาดใหญ่ และท่าอากาศยานหาดใหญ่ (เทศบาลนครหาดใหญ่, 2557)



### เมื่อมองลึกถึงนโยบายการพัฒนาเมืองขนาดใหญ่ อาจกล่าวได้ว่า

ในยุคแรกนั้น นโยบายการจัดการเมืองเน้นการสร้างสาธารณสมบัติ โครงสร้างพื้นฐาน เช่น ระบายน้ำ ถนน สวนสาธารณะ อุปกรณ์บรรเทาสาธารณภัย (สัมภาระผู้อำนวยความสะดวก, 2526) อ้างถึงใน ธีรชัย ภูไพบุลย์, 2526)) โดยให้ความสำคัญกับงานด้านสุขาภิบาล (เช่น งานกำจัดขยะ งานบำบัดน้ำเสีย) และงานโยธา (เช่น งานสาธารณสุขปโภค สาธารณูปการ เส้นทางคมนาคมขนส่ง) เป็นอันดับต้นๆ เนื่องจากทิศทางการพัฒนาบ้านเมืองในช่วงเวลานั้นเป็นการพัฒนาเมืองในขั้นพื้นฐานเพื่อให้เมืองมีความพร้อมสำหรับการพัฒนาในด้านอื่นๆ ต่อไป โดยหลักคิดการพัฒนาในขณะนั้น เป็นความพยายามทำให้หาทใหญ่มีความพร้อมในการดำเนินชีวิตขั้นพื้นฐานของประชาชน **“น้ำไหล ไฟสว่าง ทางสะดวก”** จึงถือเป็นแนวทางการพัฒนาเมืองขนาดใหญ่ในช่วงเวลาดังกล่าว

ต่อมานโยบายการพัฒนาเมืองเริ่มหันไปเน้นการพัฒนาด้านสังคมเพื่อให้คนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น โดยเน้นเรื่องบริการและตอบสนองความต้องการของประชาชนเป็นหลัก เช่น ในเรื่องการศึกษา ที่เกิดโครงการทำให้โรงเรียนของเทศบาลเป็นโรงเรียนแห่งความสุข (School of Happiness) มีการสร้างและปรับปรุงแหล่งเรียนรู้ เช่น โครงการหอศิลป์นครหาดใหญ่เฉลิมพระเกียรติฯ พิพิธภัณฑ์นครหาดใหญ่ ศูนย์วิทยาศาสตร์ดาราศาสตร์ (หอดูดาว) โครงการห้องสมุดมีชีวิต

ด้านสาธารณสุขให้เพิ่มจำนวนรถพยาบาลฉุกเฉินเคลื่อนที่ 24 ชั่วโมง ด้านสาธารณสุข เน้นการทำหาทใหญ่ชีวกรรม ซึ่งเป็น การให้บริการตรวจรักษาโรค บำบัดและพักฟื้น

ด้านการพัฒนาชุมชนและสวัสดิการ จะดำเนินการพัฒนาปรับปรุงสภาพแวดล้อมของชุมชน ให้เป็น **“ชุมชนแห่งความสุข”** (Community of Happiness) ทั้งระบบสาธารณสุขปโภค สวัสดิการ และนันทนาการ

นอกเหนือจากภารกิจประจำแล้ว ยังมีนโยบายที่แก้ปัญหาเมืองเร่งด่วน โดยเฉพาะในช่วงที่เกิดน้ำท่วม และสถานการณ์ความไม่สงบที่เกิดขึ้นในพื้นที่สามจังหวัดชายแดนภาคใต้และในสี่อำเภอของจังหวัดสงขลา

สำหรับปัญหาน้ำท่วมนั้น นโยบายของผู้บริหารเทศบาลนครหาดใหญ่ได้ให้ความสำคัญการพัฒนาด้านทรัพยากรธรรมชาติมากยิ่งขึ้น มีการปรับปรุงโครงสร้างทางกายภาพของเมือง การก่อสร้างปรับปรุงการคมนาคม การจัดการน้ำเสีย โดยงบประมาณส่วนใหญ่นำไปใช้ในการแก้ปัญหาน้ำท่วม (เทศบาลนครหาดใหญ่, 2547)

ส่วนสถานการณ์ความไม่สงบ มีการออกมาตรการรักษาความปลอดภัย เพื่อสร้างความมั่นใจในการดำเนินชีวิตให้แก่ประชาชนในเมือง รวมทั้งนักท่องเที่ยวและนักลงทุนด้วย เพื่อให้กลับเข้าสู่ภาวะปกติโดยเร็ว เช่น มีศูนย์ควบคุมสั่งการ CCTV เพียงแห่งเดียวในพื้นที่ เพื่อความเป็นเอกเทศในการปฏิบัติงานกรณีฉุกเฉิน มีสายตรวจนครหาดใหญ่ (Hat Yai City Cops) มีเครือข่ายแนวร่วมของประชาชนเป็นหูเป็นตาในการแจ้งเตือนภัยหรือโครงการตาสับปรด เป็นต้น

ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ไม่เพียงแต่การนโยบายที่พัฒนาเมืองในเรื่องต่างๆ แล้ว หากเป็นเรื่องที่ส่งผลกระทบต่อเมือง นโยบายที่ออกมาจะเป็นนโยบายเร่งด่วนเพื่อบรรเทาปัญหาที่เกิดขึ้นในทันที



สิ่งที่เกิดขึ้นของเมืองหาญใหญ่ หากได้นำมาคลี่ดู จะพบว่า มีการเปลี่ยนแปลงเป็นไปในหลากหลายมิติ กล่าวคือ

ด้านกายภาพของเมือง ทำให้เห็นภาพของการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมที่นับวันจะมีมากขึ้น เนื่องจากเมืองนี้เป็นเมืองศูนย์กลางพาณิชยกรรมที่สำคัญของภาคใต้ ลักษณะเด่นของเมืองและรูปแบบการใช้ที่ดินของเมืองคือ จะมีทั้งสถานประกอบการที่เป็นทั้งธุรกิจค้าปลีก ค้าส่ง บริการ และส่วนที่เป็นที่พัก สิ่งอำนวยความสะดวกและบริการแก่นักท่องเที่ยว

สำหรับเมืองหาญใหญ่ บริเวณดังกล่าวอยู่ทางทิศตะวันออกของสถานีรถไฟหาญใหญ่ ระหว่างถนนนิพัทธ์อุทิศ 1-3 ซึ่งเป็นย่านธุรกิจเก่าแก่ของเมืองที่ยังคงมีอยู่ในปัจจุบัน ขณะเดียวกันร้านค้ามีจำนวนเพิ่มขึ้น จากข้อมูลในเขตเทศบาลนครหาญใหญ่ เมื่อ พ.ศ.2556 พบว่า ในเมืองหาญใหญ่มีศูนย์การค้า 7 แห่ง แผงลอย 1,062 แห่ง ตลาด 10 แห่ง และบริษัททัวร์ 156 แห่ง

ด้วยความแออัด ที่ดินที่มีจำกัดและราคาสูง ก่อให้เกิดที่อยู่อาศัยรูปแบบอื่นๆ ทั้งคอนโดมิเนียม บ้านเดี่ยวหรือทาวน์เฮาส์ ในพ.ศ.2556 พบว่าในเมืองหาญใหญ่มีคอนโดมิเนียม 10 แห่ง หอพัก 18 แห่ง รีสอร์ท 98 แห่ง อีกหลายโครงการสร้างอยู่รายล้อมเมืองหาญใหญ่ และการขยายตัวของธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ดังกล่าวจึงมีส่วนทำให้ราคาที่ดินในบริเวณรอบเมืองหาญใหญ่ขยับตัวขึ้นด้วย

ในเขตเมืองหาญใหญ่ สภาพแวดล้อมของพื้นที่เปลี่ยนแปลงไป ทั้งคลองอุตะเถาและคลองเตยมีสภาพเสื่อมโทรม ต้นเขิน จำเป็นต้องปรับปรุง ขุดลอก และก่อสร้างระบบระบายน้ำเพิ่มเติม เพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วมในช่วงน้ำหลาก และยังคงพบว่าพื้นที่สองฟากถนนกาญจนวนิชย์และถนนลพบุรีราเมศวร์ ที่เคยรองรับน้ำท่าในฤดูน้ำหลากเปลี่ยนสภาพโดยการถมที่เพื่อก่อสร้าง ตะกอนจากการก่อสร้างทำให้ความสามารถในการรองรับน้ำลดน้อยลงตามลำดับ อาจทำให้ปัญหาการระบายน้ำของเมืองมีความยากลำบากมากยิ่งขึ้น (บริษัท เอ-เซเว่น คอร์ปอเรชั่น จำกัด, 2549)

ด้านเศรษฐกิจของเมือง ภาพลักษณ์ของเมืองหาญใหญ่ที่เป็นเมืองชุมทางการคมนาคมขนส่ง เมืองการค้า ปัจจุบันเมืองหาญใหญ่ยังคงมีบทบาทที่สำคัญเหล่านี้อยู่

อย่างไรก็ตาม เศรษฐกิจของเมืองหาญใหญ่มีความเชื่อมโยงกับเศรษฐกิจระดับประเทศและระดับจังหวัดสงขลา พี่ชผลทางการเกษตรที่สำคัญคือยางพาราและผลผลิตจากการประมง เป็นผลผลิตที่สร้างรายได้ให้กับจังหวัดมากที่สุด และเป็นสินค้าออกที่สำคัญของจังหวัดสงขลา พร้อมกับการส่งเสริมจากหน่วยงานภาครัฐจากส่วนกลาง

ขณะที่นโยบายจากภาครัฐที่ส่งเสริมอุตสาหกรรมการผลิต ให้มีการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมและการสร้างท่าเรือน้ำลึกขึ้นที่จังหวัดสงขลา และพัฒนาอุตสาหกรรมรอบๆ เมืองหาญใหญ่ ทำให้การพัฒนาดังกล่าวส่งผลต่อสถานภาพทางเศรษฐกิจของเมืองหาญใหญ่ด้วย เนื่องจากประชากรมีการเดินทางไปมาและทำกิจกรรมระหว่างเมืองหาญใหญ่กับพื้นที่อื่นๆ ซึ่งการเคลื่อนไหวดังกล่าวมีผลต่อรายได้ของเมืองหาญใหญ่

ด้านสังคม ประชากรที่อยู่ในเมืองหาญใหญ่มีจำนวนมาก ทั้งคนดั้งเดิม คนที่อพยพและตั้งถิ่นฐานมาอย่างยาวนาน ประชากรแฝงที่เข้ามาทำกิจกรรมในเมือง ทั้งการศึกษา การประกอบอาชีพและการท่องเที่ยว โดยบางส่วนเข้ามาอยู่อาศัยในช่วงระยะเวลาอันสั้น หรือมาเช่าและกลับในตอนเย็น

ที่เห็นได้ชัดเจน คือ รูปแบบการใช้ชีวิตของคนหาญใหญ่เป็นแบบสังคมเมือง อีกทั้งกระแสความเป็นเมือง ทำให้ลักษณะที่อยู่อาศัยภายในเมืองเป็นแนวตั้งมากขึ้น

ในขณะที่สถานการณ์ความไม่สงบทั้งในและต่างประเทศเป็นทั้งแรงดึงดูดของประชากรจากต่างถิ่นโดยเฉพาะประชากรจาก 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ให้เข้ามาทำมาหากิน และเล่าเรียนในเมืองหาญใหญ่

เช่นเดียวกันกับเหตุการณ์น้ำท่วมที่ผลักดันให้คนในเมืองออกไปหาที่อยู่อาศัยรอบนอกเขตเทศบาลเพื่อใช้เป็นบ้านหลังที่สอง นอกจากนี้ การเคลื่อนไหวของประชากรเข้า-ออกเมืองอยู่ตลอดเวลา มีผลต่อการทำงานของหน่วยงานภาครัฐ โดยเฉพาะข้อมูลจากประชากรแฝงที่ค่อนข้างติดตามยาก



## ปัจจัยที่ขับเคลื่อนเมืองขนาดใหญ่

“คน” ถือเป็นปัจจัยเร่งหลักที่ทำให้เมืองขนาดใหญ่ มีความเจริญเติบโตในด้านต่าง ๆ

ในที่นี้จะแบ่งการอธิบายความสำคัญของคนเหล่านี้ออกเป็น 3 ยุค ได้แก่ คนในยุคสร้างเมือง คนในยุคเคลื่อนเมือง และคนในเมือง ณ วันนี้

**คนในยุคสร้างเมือง** ที่เห็นได้ชัดเจนที่สุด คือ ความสัมพันธ์เชื้อสายจีนระหว่างชาวจีนอพยพในขนาดใหญ่กับชาวจีนในมาเลเซีย และสิงคโปร์ ก่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนกันทางสินค้า อาชีพ วิถีชีวิต ตลอดจนเมืองขนาดใหญ่ได้รับอิทธิพลเรื่องผังเมือง

คนในยุคสร้างเมือง ทั้งคนไทยที่อยู่เดิมในพื้นที่ ข้าราชการและชาวจีนอพยพได้อุทิศที่ดินเพื่อสร้างถนนและสถานที่ที่เป็นประโยชน์แก่เมือง โดยเฉพาะสถานศึกษา ขณะที่หน่วยงานภาครัฐมีบทบาทในการพัฒนาเมืองด้านโครงสร้างทางกายภาพของเมือง เช่น สะพาน ถนน และระบบไฟฟ้า

บุคคลที่มีส่วนในการพัฒนาเมืองขนาดใหญ่ อาทิ ขุนนิพัทธ์จินนคร พระเสน่หามนตรี (ชื่น สุนทรหงส์) เป็นนายอำเภอคนแรกของเมือง พระยาอรุณภักดีสุนทร เป็นข้าราชการจากส่วนกลางมารับราชการที่หัวเมืองภาคใต้ และนายซีกิมหยง เป็นลูกของนายซีฮิซาน ผู้รับเหมา เส้นทางรถไฟสายใต้

สาธารณสมบัติที่คนในยุคสร้างเมืองทำไว้ ได้แก่ ถนนเจียกซี 1,2,3 (ถนนนิพัทธ์อุทิศ 1,2,3 ในปัจจุบัน) และยังอุทิศที่ดินเพื่อตัดถนนสายหลักของขนาดใหญ่ ได้แก่ ถนนจิระนคร ถนนนิพัทธ์สงเคราะห์ 1,2,3,4,5 ถนนธรรมานุญาติ ถนนนิพัทธ์ภักดี ถนนจิระอุทิศ ตรอกจิระพันธ์ ถนนราษฎร์ยินดี (รู้จักกันในชื่อ ถนน 30 เมตร) ถนนราษฎร์อุทิศ ถนนศรีภูวนารถ นอกจากนี้ มีบริจาคที่ดินเพื่อสร้างมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ โรงเรียนแสงทองวิทยา โรงเรียนศรีนคร มูลนิธิมิตรภาพสงเคราะห์ และสร้างโรงพระ เป็นต้น

**คนในยุคเคลื่อนเมือง** คือ คนที่ทำธุรกิจอยู่ในเมืองขนาดใหญ่จากอดีตจนถึงปัจจุบัน ความสัมพันธ์อันดีระหว่างประเทศไทยและมาเลเซีย ส่งเสริมระบบเศรษฐกิจซึ่งกันและกันมีการแลกเปลี่ยนและพึ่งพาระหว่างกัน ซึ่งแสดงให้เห็นการเป็นเมืองการค้าของเมืองขนาดใหญ่ที่มีมาตั้งแต่อดีต

กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่สำคัญในอดีต ได้แก่ ธุรกิจรับซื้อแร่ดีบุกเพื่อรับซื้อแร่ส่งไปถลุงที่ปิ้ง ประเทศมาเลเซียและประเทศสิงคโปร์ ธุรกิจค้าสัตว์เป็นสินค้าส่งออกไปยังประเทศมาเลเซียธุรกิจรับซื้อแร่ ยางพารา และสินค้าส่งออก ได้แก่ แร่ ยาง ไม้สัก และสินค้าพื้นเมืองทุกชนิด ส่วนสินค้านำเข้า ได้แก่ เครื่องจักรกล เครื่องมือเกษตร เครื่องเหล็ก เครื่องสุขภัณฑ์ ปุ๋ย และการประกันภัย เป็นต้น

นอกจากนี้ เส้นทางคมนาคมที่สะดวกส่งเสริมให้ขนาดใหญ่เป็นผู้กระจายสินค้าไปยังพื้นที่อื่นๆ เพราะขนาดใหญ่เป็นสถานีสุดท้ายก่อนถึงหัวเมืองมลายู จึงดึงดูดพ่อค้าชาวจีนจากมลายูเข้ามาทำการค้าที่ขนาดใหญ่

การพัฒนาและจัดสรรที่ดินของพ่อค้า ข้าราชการ และประชาชนที่อยู่อาศัยดั้งเดิมล้วนปัจจัยที่มีส่วนส่งเสริมการขยายตัวของเมืองขนาดใหญ่ ซึ่งทำให้ขนาดใหญ่เป็นเมืองการค้าสืบเนื่องมาจนถึงทุกวันนี้ ขณะเดียวกันในปัจจุบัน ประชากรแฝงมีบทบาทต่อเมืองขนาดใหญ่ในฐานะการขับเคลื่อนกิจกรรมต่างๆ ซึ่งมีผลต่อเศรษฐกิจของเมืองขนาดใหญ่

คนในเมือง ณ วันนี้ จากการตั้งข้อสังเกตของผู้วิจัย ประชากรร้อยละ 20 เป็นคนดั้งเดิมในพื้นที่ ขณะที่ร้อยละ 80 เป็นคนที่อพยพมาจากพื้นที่อื่น ในความเป็นเมืองขนาดใหญ่ถือเป็นตัวดึงดูดประชากรให้เข้ามาในพื้นที่ เดิมทีคนที่เข้ามาในเมืองเป็นคนนอกพื้นที่ เป็นกลุ่มที่หลากหลายและย้ายเข้ามาใช้ชีวิตในเมือง แต่ปัจจุบันการย้ายเข้ามาของประชากรในรุ่นหลัง ส่วนหนึ่งมีข้อสังเกตว่าเป็นประชากรที่มาจากสามจังหวัดชายแดนภาคใต้ เนื่องจากเหตุการณที่เกิดขึ้นในพื้นที่ของตน รวมทั้งความเชื่อมั่นในความปลอดภัย ทั้งนี้ สังเกตจากการซื้อขายที่อยู่อาศัยในเขตเมืองขนาดใหญ่และโดยรอบมีจำนวนมากขึ้น

แต่ขณะเดียวกันปัญหาของเมืองก็ทวีความรุนแรงเพิ่มขึ้นตามจำนวนประชากรที่มากขึ้น เช่น รถติดมากขึ้น และการใช้ระยะเวลาการเดินทางมากขึ้น จึงไม่แปลกที่จะเห็นการเคลื่อนไหวของคนเข้าและออกเมืองขนาดใหญ่ในช่วงเวลาเช้าและเย็นของทุกวัน

เส้นทางคมนาคมที่สะดวกเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญในการเชื่อมโยงประชากร ทรัพยากรและกิจกรรมระหว่างเมืองเข้าด้วยกัน อันเป็นปัจจัยที่ส่งเสริมการขยายตัวของเมือง

แม้หาดใหญ่จะเป็นเมืองที่ประชากรมาจากหลายพื้นที่ ความหลากหลายของเชื้อชาติ ศาสนา และภูมิลำเนา ทำให้เกิดความหลากหลายทางวัฒนธรรมและวิถีชีวิตความเป็นอยู่ ประชากรที่มีเชื้อชาติจีนหรือเชื้อสายจีน และชาวมุสลิมจะมีการรวมตัวกันเป็นกลุ่มในรูปแบบของชมรม สมาคมเพื่อดูแลพวกพ้องหรือสมาชิกของตนเอง

คนในเมืองหาดใหญ่มีคุณภาพชีวิตความเป็นอยู่แบบสังคมเมืองมากขึ้น แต่บางส่วนยังคงมีร่องรอยของวิถีชีวิตที่เรียบง่ายแฝงอยู่ ขณะเดียวกันพื้นที่ที่เป็นรอยต่อของเขตเทศบาลยังคงความเป็นอยู่แบบเครือญาติ มีการช่วยเหลือและดูแลกัน



ที่มา: บริษัท เอ-เซเวน คอร์ปอเรชั่น จำกัด (2549)

## ภาพที่ 7 เส้นทางคมนาคมที่เชื่อมระหว่าง เมืองหาดใหญ่กับพื้นที่โดยรอบ



### ศักยภาพของเมืองหาดใหญ่

เมื่อได้นำประเด็นต่างๆ มาวิเคราะห์หาศักยภาพของเมืองหาดใหญ่โดยอาศัยตัวแทนภาครัฐ ภาคประชาชน ภาคธุรกิจ และภาคประชาสังคม โดยใช้ SWOT (จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และสิ่งคุกคาม) เป็นกรอบเบื้องต้น พบว่า

จุดแข็งของเมือง คือ กายภาพของเมืองและประชากร

ในด้านกายภาพของเมือง ได้แก่ ความพร้อมของเมือง ตำแหน่งของเมืองที่เป็นศูนย์กลาง แต่ก็ยังเป็นจุดอ่อนของเมืองเช่นกัน กล่าวคือ เมืองไม่สามารถขยายได้ เนื่องจากติดพื้นที่ท้องถนนที่อยู่ใกล้เคียง การจัดโซนเมืองไม่ได้มีการกำหนดชัดเจน กิจกรรมของเมืองอยู่ปะปนกัน แต่ติดต่อการเข้าถึงกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ขาดการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนที่ดี กังวลกระทบต่อรับจ้างในเมือง พื้นที่ต่ำ น้ำท่วมในเมือง แต่ไม่ท่วมขัง มีวิกฤติจราจร สถานศึกษา ย่านเศรษฐกิจ ศูนย์การค้า ช่องทางเข้าออกหลายทาง เกี่ยวพันกับความปลอดภัย

ส่วนจุดแข็งของเมืองด้านประชากร ได้แก่ เมืองหาดใหญ่มีบุคลากรที่มีศักยภาพ ทั้งบทบาทของคนดั้งเดิมและคนต่างถิ่นในการพัฒนาเมืองมาตั้งแต่อดีต คนมีจิตอาสา มีเครือข่ายประสานระหว่างภาครัฐและประชาชนมากขึ้น คนที่อยู่อาศัยมีความกลมเกลียว ทั้งชาวจีนที่ค้าขายและคนที่อยู่เดิม รวมทั้งชาวมุสลิม เมืองที่มีทรัพยากรบุคคลดี ดูจากมีสถานศึกษาในเมืองจำนวนมาก และมีชื่อเสียง รวมทั้งพฤติกรรมที่ชอบศึกษาเล่าเรียน ขณะเดียวกันประชากรหนาแน่น ประชากรต่างถิ่นหลากหลายที่มาถือเป็นจุดอ่อนของเมืองเช่นกัน

จุดอ่อนของเมืองหาดใหญ่ เป็นเรื่องของการที่เมืองเติบโต แต่การพัฒนาของภาครัฐไม่ทันภาคเอกชน ส่งผลให้เมืองโตอย่างไร้ทิศทาง ขาดการจัดการ ทำให้เกิดปัญหาในเมืองทั้งทางกายภาพ มลภาวะ ขาดพื้นที่ทางสังคม ขาดสื่อที่สะท้อนสภาพของเมืองหาดใหญ่ที่แท้จริง เมืองยังเต็มไปด้วยแหล่งอบายมุข ธุรกิจสีเทา



โอกาสของเมืองหาดใหญ่ ได้แก่ ความเป็นศูนย์กลาง ประชากร และเมืองที่ติดกับชายแดน ในความเป็นศูนย์กลางของเมือง ทำให้มีโอกาสในด้านคมนาคมขนส่ง ด้านเศรษฐกิจ ศูนย์กลางทางการเงิน และการบริการ

ตัวแทนภาคประชาสังคมสะท้อนมุมมองว่า เมืองหาดใหญ่เป็นที่ตั้งของตลาดหลักทรัพย์ มีการซื้อขายหลักทรัพย์เป็นรองจากกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นตัวบ่งชี้ว่าเมืองหาดใหญ่มีความเหนือชั้นกว่าเมืองอื่นๆ ขณะที่ประชากรของเมืองในแต่ละยุคสมัยมีส่วนในการขับเคลื่อนเมืองไปข้างหน้า ได้แก่ บทบาทของคนจีนอพยพที่มีการจัดสรรที่ดิน สร้างถนน ความสัมพันธ์อันดีระหว่างคนจีนในเมืองหาดใหญ่กับคนจีนในประเทศเพื่อนบ้าน เป็นต้น

ที่สำคัญคือ ตำแหน่งของเมืองที่ติดชายแดน ทำให้เมืองมีการแลกเปลี่ยนกับประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งสินค้าที่มีความหลากหลาย การเข้ามาท่องเที่ยว เมืองหาดใหญ่จึงมีลักษณะเศรษฐกิจที่จำเพาะ โดยเฉพาะสินค้าหนีภาษี

นอกจากนี้ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ช่วยเปิดประเทศมากขึ้น เอื้อต่อระบบโลจิสติกส์ ช่วยให้เกิดการส่งออกของสินค้า มีการจับจ่ายสินค้าชายแดน คนเดินทางไปมาหาสู่กันสะดวกขึ้น รวมถึงมีการแลกเปลี่ยนทางการศึกษา

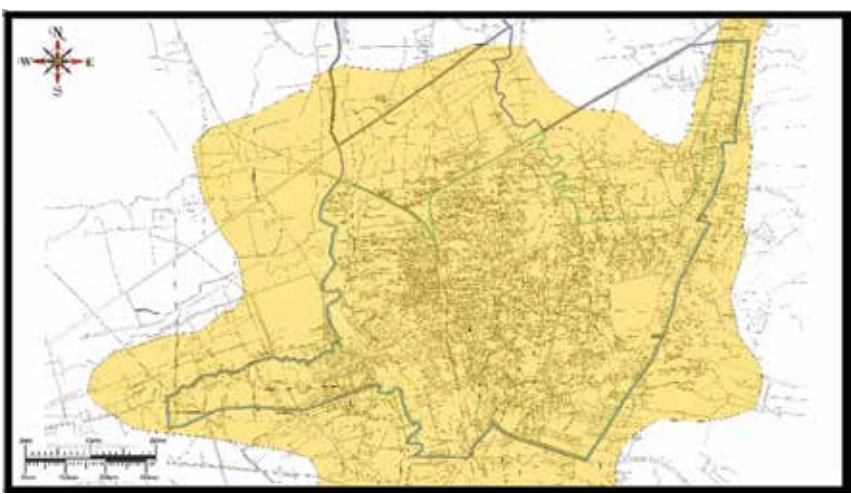
สิ่งคุกคามที่มีผลต่อเมืองหาดใหญ่ ได้แก่ การผ่อนปรนในพื้นที่ที่มากเกินไป โดยไร้มาตรฐาน ทำให้เกิดการเสียเปรียบกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น การเสียเปรียบด้านการขนส่ง เนื่องจากราคาน้ำมันที่สูง ทำให้ต้นทุนการขนส่งของประเทศไทยเสียเปรียบประเทศเพื่อนบ้าน การเสียเปรียบด้านการท่องเที่ยว กล่าวคือ รถโดยสารจากมาเลเซียเข้ามาในประเทศไทยได้

ด้านเศรษฐกิจ ได้แก่ ความเฟื่องฟูเศรษฐกิจของเมืองผันแปรตามราคาสินค้าเกษตร กล่าวคือ หากสินค้าเกษตรที่อยู่รอบนอกของเมืองมีราคาตกต่ำ พฤติกรรมการเข้ามาจับจ่ายสินค้าและบริการต่างๆ ในเมืองหาดใหญ่จะลดลง ซึ่งนั่นหมายความว่ารายได้ของเมืองหาดใหญ่ด้วย

ที่สำคัญคือ ประชากรที่อพยพเข้ามามากขึ้น ล้วนแต่ส่งผลกระทบต่อความเป็นอยู่ของคนเมือง เช่น เกิดการแย่งชิงทรัพยากร ความต่างทางวัฒนธรรม และวิถีชีวิต รวมทั้งปัญหาสังคมอื่นๆ นอกจากนี้ ยังส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการหลักๆ ที่เป็นคนในท้องถิ่นไม่สามารถยืนหยัดต่อสู้กับนักลงทุนต่างชาติและทุนต่างถิ่นที่เข้ามาเบียดเบียนทุนท้องถิ่นเดิมในพื้นที่

นอกจากนี้ เมืองหาดใหญ่ยังต้องเผชิญกับภัยธรรมชาติอย่างน้ำท่วมและภัยจากความไม่สงบทั้งในเมืองและพื้นที่ใกล้เคียงดังที่กล่าวไปในข้างต้น

 เมืองหาดใหญ่ที่หลากหลาย คนอยากเห็น



การตั้งถิ่นฐานกระจายไปตามพื้นที่เขตเทศบาลนครหาดใหญ่

ในขั้นตอนของการวิจัยเก็บข้อมูล คำถามที่ทีมวิจัยตั้งตรงต่อพ้องคำถามมากที่สุด คือ คำถามที่ถามคนเมืองหาดใหญ่ว่า “ท่านอยากเห็นเมืองหาดใหญ่เป็นเมืองอย่างไร”

สิ่งที่ได้จากการเก็บข้อมูลภาคสนาม รวมถึงการจัดเวทีเพื่อระดมความคิดเห็นของตัวแทนประชาชนจากภาคส่วนต่างๆ ทำให้เห็นว่า คนหาดใหญ่ได้สะท้อนภาพ “เมืองที่ตนอยากให้เป็น” มาในหลากหลายมุมมอง กล่าวคือ เป็นเมืองที่ปรับตัวกับภัยพิบัติ เมืองมีระเบียบ เมืองที่มีระบบขนส่งสาธารณะ เมืองเศรษฐกิจท่องเที่ยว เมืองเศรษฐกิจสร้างสรรค์ เมืองสุขภาพ เมืองสงบสุข-ปลอดภัย

เมืองแห่งการเรียนรู้-ข้อมูล-การสื่อสาร เมืองมีอัตลักษณ์ และเมืองแห่งการเอื้ออาทร (ภาพที่ 8)

ซึ่งทิศทางดังกล่าวนี้ ครบคลุมทั้งมิติสังคม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม โดย 5 ใน 10 เป็นทิศทางการพัฒนาด้านสังคม ซึ่งแสดงให้เห็นว่าแม้ว่าเมืองได้รับการพัฒนาในเรื่องต่างๆ แต่ในขณะนี้คนส่วนใหญ่เริ่มให้ความสำคัญกับประเด็น “คุณภาพชีวิต” มากขึ้น



ภาพที่ 8 ทิศทางการพัฒนาเมืองขนาดใหญ่



## เมืองน่าอยู่: เมืองในฝันของคนขนาดใหญ่

จากเสียงสะท้อนเมืองขนาดใหญ่ที่คนในเมืองอยากเห็น ดังที่นำเสนอไปแล้ว หากได้ลองนำแนวคิดการจัดการเมืองเพื่อความเป็นเมืองน่าอยู่ จะเห็นได้อย่างชัดเจนว่า ตัวแทนของคนขนาดใหญ่ได้สะท้อนความต้องการของคนในการที่จะเคลื่อนเมืองขนาดใหญ่ให้เป็นเมืองน่าอยู่สำหรับทุกคน

ผู้วิจัยอาศัยกรอบแนวคิดเรื่องเมืองน่าอยู่หรือ Livable City ที่เสนอโดย Mike Douglass (2004) ที่อธิบายความน่าอยู่ของเมืองไว้อย่างน่าสนใจว่า

“เมืองที่น่าอยู่นั้น มิได้มองเพียงแค่การมีดีกรีมบ้านช่องหรือสภาพทางกาย สภาพแวดล้อม ถนนหนทางของเมืองเท่านั้น หากต้องมองถึง “คน อีกนัยหนึ่ง คือ คุณภาพชีวิต” อาทิ การดูแลสุขภาพ การศึกษาและความปลอดภัยของคนร่วมด้วย

แต่สิ่งที่น่าสนใจที่สุด คือ แม้เมืองจะมีสภาพแวดล้อมดี สภาพทางกายภาพเหมาะสม คนมีคุณภาพชีวิตที่ดี ยังต้องอาศัยองค์ประกอบที่สำคัญกว่านั้น คือ ความมีชีวิตชีวาของเมือง หรือ Life World ของคนในเมืองผสมแทรกอยู่ในนั้นด้วย (Douglass, 2004)

เมื่อนำเสียงสะท้อนของคนเมืองขนาดใหญ่มาคลี่ดู พร้อมนำแนวคิดเมืองน่าอยู่มาจับ จะเห็นได้อย่างชัดเจนว่า ทิศทางที่คนขนาดใหญ่ต้องการจะเห็น คือ การทำให้เมืองขนาดใหญ่มีความน่าอยู่อย่างครบองค์ประกอบทั้ง 3 กล่าวคือ

### 1) เมืองสิ่งแวดล้อมดี (Environmental well-being)

เมืองสิ่งแวดล้อมดี ที่คนขนาดใหญ่อยากเห็น คือ เป็นเมืองที่มีการดูแลสุขภาพแวดล้อมในเมืองอย่างดี เมืองที่ปรับตัวกับภัยพิบัติที่เป็นสิ่งคุกคามเมือง และเมืองที่มีระบบขนส่งสาธารณะ



การขยายตัวของเมืองหาดใหญ่ ขยายออกไปรอบนอกมากขึ้น

(1) เมืองที่มีการดูแลสภาพแวดล้อมในเมืองอย่างดี ในเมืองมีต้นไม้ร่มรื่น น้ำในคลองใสสะอาด มีการจัดการพื้นที่สีเขียวที่มีอยู่ในเมืองให้คนในเมืองได้ใช้ประโยชน์มากขึ้น มีระบบจัดการขยะ มีมาตรการลดปริมาณขยะของเมือง การดูแลท่อระบายน้ำไม่ให้อุดตันด้วยขยะ

นอกจากนี้ ยังหมายรวมถึงการจ้ดระเบียบการใช้พื้นที่ต่างๆ เช่น บริเวณพื้นที่ที่การรถไฟเป็นเจ้าของ พื้นที่ที่เป็นจุดเสี่ยงของเมือง ป้ายโฆษณา สายไฟฟ้า การจ้ดระบบการจราจรในเมือง และการคืนพื้นที่สำหรับรถและคนเดินเท้า

(2) เมืองที่ปรับตัวกับภัยพิบัติที่เป็นสิ่งคุกคามเมือง ในด้านกายภาพของเมืองต้องมีโครงสร้างพื้นฐานบรรเทาอุทกภัย มีการดูแลเส้นทางระบายน้ำของเมืองให้สามารถระบายน้ำได้ในช่วงวิกฤติ และมีพื้นที่รองรับน้ำของเมืองหาดใหญ่เพื่อบรรเทาอุทกภัยและป้องกันภัยแล้งของเมือง นอกจากนี้ เมืองต้องมีกฎระเบียบ มาตรการ ที่ช่วยลดความความรุนแรงและมีการบังคับใช้อย่างจริงจัง ขณะที่คนในเมืองมีความสามารถในการปรับตัวให้อยู่ท่ามกลางอุทกภัยได้

(3) เมืองที่มีระบบขนส่งสาธารณะ เมืองมีระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพที่เชื่อมตัวเมืองกับพื้นที่รอบๆ เมืองได้ มีพื้นที่จอดรถสำหรับผู้ที่ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดภายในเมือง และเพิ่มทางเลือกในการเดินทางโดยจัดการจราจรทางน้ำที่สอดคล้องกับระบบนิเวศของเมือง

## 2) เมืองคนอยู่ดีมีสุข (Personal Well-being)

คนอยู่ดีมีสุข มีนัยยะถึงการมีคุณภาพชีวิตที่ดีของคนเมืองในด้านต่างๆ กล่าวคือ เมืองเศรษฐกิจทั่วไปและเมืองเศรษฐกิจสร้างสรรค์ เมืองสุขภาพ เมืองสงบสุขปลอดภัย และเมืองแห่งการเรียนรู้

(1) เมืองเศรษฐกิจทั่วไปและเมืองเศรษฐกิจสร้างสรรค์ เมืองเศรษฐกิจทั่วไปเป็นลักษณะเศรษฐกิจที่เน้นการสร้างรายได้ ทำให้คนในเมืองสามารถประกอบอาชีพได้ มีรายได้เพียงพอต่อการดำรงชีวิต ขณะที่การทำให้เมืองไม่หลับ มีชีวิตชีวาและคึกคักตลอดการจัดให้มีกิจกรรมและงานเทศกาล เพื่อเป็นสิ่งดึงดูดให้คนรู้สึกอยากกลับมาเที่ยวในเมืองอีก

ส่วนเมืองเศรษฐกิจสร้างสรรค์ เป็นลักษณะเศรษฐกิจที่คำนึงถึงหลักคุณธรรม ในเมืองไม่มีแหล่งอบายมุข มีการผลักดันแหล่งท่องเที่ยวประเภทอื่นๆ เช่น แหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ แหล่งท่องเที่ยวที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ วัฒนธรรมและภูมิปัญญาท้องถิ่น นอกจากนี้ มีการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่สร้างความเป็นธรรมแก่นักท่องเที่ยว เช่น ราคาของรถโดยสารที่เป็นธรรม

(2) เมืองสุขภาพ เป็นเมืองที่คนในเมืองสามารถเข้าถึงบริการสุขภาพและมีทางเลือกในการดูแลสุขภาพมากขึ้น มีอาหารที่ปลอดภัยบริโภค มีพื้นที่สำหรับคนรักสุขภาพ เช่น พื้นที่สำหรับออกกำลังกาย ตลาดนัดสุขภาพ สภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการดำรงชีวิต ไม่มีมลพิษ มีแหล่งผลิตอาหารทำให้เมืองพึ่งตนเองได้

ที่สำคัญคือ การใส่ใจ ดูแล และให้ความสำคัญกับสุขภาพคนเมืองเฉพาะกลุ่มเป็นพิเศษ เช่น กลุ่มผู้สูงอายุ กลุ่มผู้ป่วยเรื้อรัง เป็นต้น



### การตั้งถิ่นฐานช่วงที่มีสถานีรถไฟขนาดใหญ่และเริ่มมีการตัดถนน

(3) เมืองสงบสุขปลอดภัย ความสงบสุขของเมืองอันประกอบด้วย คนในเมือง ทั้งผู้มีอำนาจและคนในสังคมต้องมีคุณธรรม มีจิตสำนึก ตรวจสอบได้ มีศีลธรรม โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้นำต้องเป็นตัวอย่างที่ดี โดยสถาบันต่างๆ ในสังคม ทั้งในระดับครัวเรือน โรงเรียน วัด โบสถ์ มัสยิด ต้องมีบทบาทในการปลูกฝังเรื่องดังกล่าวแก่เด็ก เยาวชน และคนในสังคม

ส่วนความปลอดภัยในเมืองจะต้องไม่มียาเสพติด มีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ความปลอดภัยด้านจราจร และปลอดภัยจากการก่อการร้าย

(4) เมืองแห่งการเรียนรู้ คุณลักษณะเมืองแห่งการเรียนรู้ประกอบด้วย มาตรฐานการศึกษาตั้งแต่เริ่มต้น และต้องเป็นมาตรฐานสำหรับคนทุกกลุ่ม มีโรงเรียนที่สร้างจิตสำนึก สร้างให้คนมีจิตวิญญาณรักบ้านรักเมือง มีหลักสูตรท้องถิ่น มีวิชาหน้าที่พลเมือง มีการสอนวิธีการอยู่ท่ามกลางปัญหาของเมืองที่ถาโถมเข้ามา และส่งเสริมให้คนในเมืองทุกวัยมีนิสัยรักการอ่านเพิ่มขึ้น

นอกจากนี้ เมืองแห่งการเรียนรู้ควรมีคุณลักษณะของเมืองแห่งข้อมูลและเมืองแห่งการสื่อสารด้วย ได้แก่ เมืองที่มีช่องทางในการสื่อสารหรือให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์แก่คนในเมือง และทุกคนสามารถเข้าถึงข้อมูลเหล่านั้นได้

### 3) เมืองแห่งความมีชีวิตชีวา (Lifeworlds) ซึ่งมีนัยยะถึงความมีอัตลักษณ์ของเมือง และเมืองแห่งการเอื้ออาทร

(1) เมืองมีอัตลักษณ์ เป็นเมืองที่มีความเป็นตัวตน มีสัญลักษณ์ของเมือง มีสถานที่แสดงความรักแห่งเมือง เช่น พิพิธภัณฑสถาน การส่งเสริมประเพณี/วัฒนธรรมสำหรับคนในเมือง โดยอาศัยภูมิปัญญาของคนในท้องถิ่นมาหล่อหลอมและสร้างความเป็นเมือง มีการค้นหามิติทางประวัติศาสตร์ของเมือง อาทิ กลุ่มคนที่สร้างเมือง การศึกษาประวัติของบุคคลสำคัญ และสถานที่ที่มีความสำคัญต่อเมือง อนุรักษ์สถานที่เก่าแก่ของเมืองไว้เพื่อให้คนรุ่นหลังได้ศึกษา เช่น วัด โรงเรียน เป็นต้น

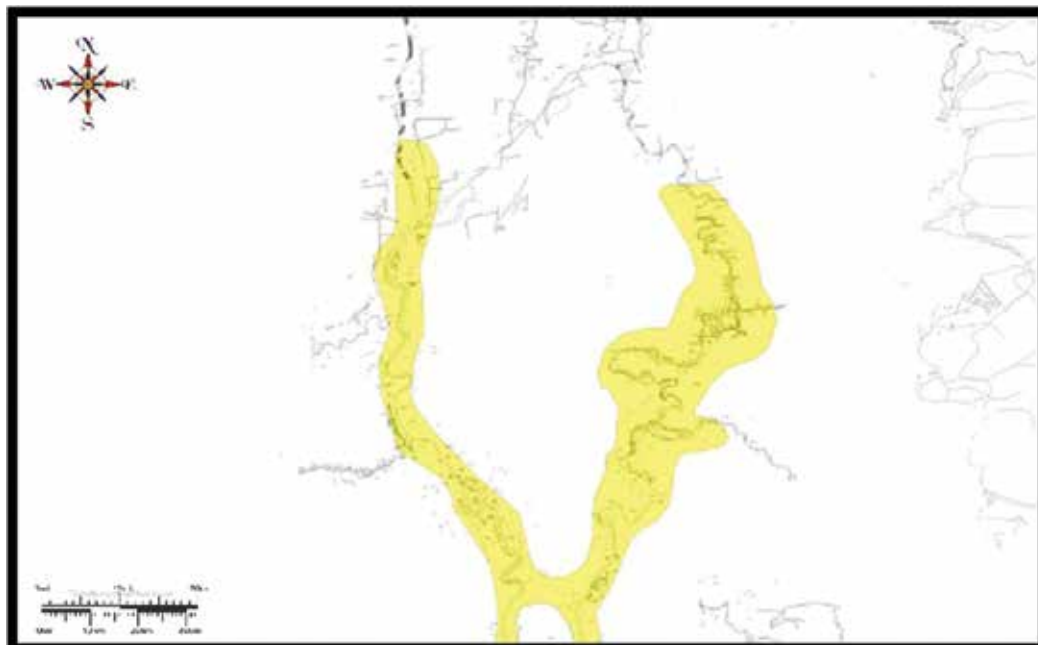
นอกจากนี้ ยังรวมไปถึงการท่องเที่ยว ที่รูปแบบกิจกรรมมีทั้งความสนุกสนานสำหรับนักท่องเที่ยว และมีกิจกรรมทางประเพณี วัฒนธรรมควบคู่กันไป

ขณะที่คนในเมืองสามารถทำให้เมืองมีอัตลักษณ์ที่เป็นที่รู้จักได้ทั่วกัน เช่น มีน้ำใจ รู้รักแห่งของตนเอง มีความสมานฉันท์ ประสานเป็นหนึ่งเดียว ไม่ว่าจะคนไทยพุทธ ไทยมุสลิม และไทยเชื้อสายจีน

(2) เมืองแห่งการเอื้ออาทร เป็นเมืองที่ให้ความสำคัญและดูแลสวัสดิการของคนกลุ่มต่างๆ ในเมืองมากขึ้น ที่สำคัญคือ ต้องเป็นเมืองที่ให้ความสำคัญกับทุกคนเท่าเทียมกัน ในทุกเพศ ทุกวัย ทั้งเด็ก คนชรา ผู้พิการ คนชายขอบ และผู้ด้อยโอกาสในสังคม

ในมิติของการพัฒนาเมืองขนาดใหญ่ ต้องให้ความสำคัญกับพื้นที่โดยรอบ อาทิ การดูแลทรัพยากรธรรมชาติที่อยู่บนพื้นที่ร่วมกันกับท้องถิ่นอื่นๆ เช่น ป่าต้นน้ำ แหล่งน้ำ เป็นต้น เนื่องจากเมืองขนาดใหญ่ต้องพึ่งพาและใช้ทรัพยากรธรรมชาติดังกล่าวด้วย

ที่สำคัญ คือ การจะทำให้เมืองเป็นที่ที่ ทำให้คนที่อยู่แล้ว รู้สึกอบอุ่น มีสุนทรียะในการใช้ชีวิตที่คำนึงถึงคนในเมืองด้วยกัน ไม่ได้มุ่งเน้นการพัฒนาเมืองเพื่อนักท่องเที่ยวเพียงฝ่ายเดียว นอกจากนี้ ยังหมายรวมถึงการพึ่งพาอาศัยและความเอื้ออาทรที่มีต่อกันระหว่างเมืองอื่นๆ ด้วย



การตั้งถิ่นฐานตามเส้นทางคมนาคมทางน้ำ



การตัดถนนออกจากสถานีรถไฟขนาดใหญ่



อาจกล่าวได้ว่า การพัฒนาเมืองและปัญหาของเมือง แสดงให้เห็นว่าเมืองขนาดใหญ่ต้องอยู่ท่ามกลางปัญหาทั้ง ปัญหาภายในเมือง ภัยธรรมชาติ และภัยจากสถานการณ์ ความไม่สงบ

**...เราจะต้องอยู่กับเมืองแบบนี้ อีกนานแค่ไหน?**

ขณะเดียวกัน เมืองขนาดใหญ่ยังมีศักยภาพของเมืองที่เป็นจุดแข็งและโอกาสที่เป็นต้นทุนของเมืองที่จะนำพาให้เมืองยังคงอยู่ และพัฒนาต่อไปได้

ณ ตอนนี้ สิ่งที่เมืองกำลังเผชิญ ไม่ได้มีแต่เพียงเมืองขนาดใหญ่เพียงเมืองเดียวเท่านั้น บางเรื่อง บางประเด็นเป็นผลกระทบ ต่อเนื่องกับหลายๆ เมือง โดยเฉพาะภัยธรรมชาติ ดังนั้น การแก้ปัญหาเมืองปัจจุบัน ต้องมองให้เห็นเป็นภาพใหญ่เพื่อให้การทำงาน เป็นภาพรวม ไม่ได้จำกัดให้อยู่ในขอบเขตพื้นที่หนึ่งหรือพื้นที่ใด

บางประเด็น บางปัญหา องค์กรปกครองท้องถิ่นไม่ได้มองเห็น ไม่เคยคิดว่าเป็นสิ่งที่ต้องทำในพื้นที่ ที่ผ่านจึงมุ่งเน้นการแก้ปัญหา เฉพาะหน้าหรืองานที่มีความเร่งด่วน ซึ่งนั่นก็เป็นความจำเป็น

ทิศทางการพัฒนาเมืองขนาดใหญ่ข้างต้น เป็นแนวทางเพื่อเป็นตัวเลือก ไม่ว่าจะเมืองใหญ่จะถูกพัฒนาไปในทางไหน สิ่งสำคัญ คือ “คนที่อยู่ในเมือง” อย่างน้อยที่สุด การได้ฟังเสียงคนในเมืองมากขึ้น จะทำให้เราเห็นทิศทางการพัฒนาเมืองที่ชัดเจน

**....หรือเราจะรอให้ใครมาช่วย?**

สิ่งที่คนในเมืองสะท้อนมา ล้วนตรงตามทฤษฎีที่ว่าด้วยการทำให้เมืองให้น่าอยู่แทบทั้งสิ้น จึงไม่แปลกใจว่า การที่จะทำเมืองขนาดใหญ่ ให้มีความน่าอยู่นั้น ผู้บริหารควรมีทิศทางการพัฒนาเมืองโดยฟังเสียงคนในเมืองถึง “สิ่งที่คนอยากให้เป็น”

ที่สุดแล้ว เมืองขนาดใหญ่ไม่ได้ถูกกำหนดทิศทางการพัฒนาด้วยผู้มีอำนาจคนหนึ่งคนใด หรือกลุ่มคนบางกลุ่ม แต่ต้องหล่อหลอม จากทุกมิติ แล้วก็ต้องมองเห็น “คน” ที่อยู่ในเมืองด้วย



Douglass, Mike, et al. 2004. "The Livability of Mega-Urban Regions in Southeast Asia-Bangkok, Ho Chi Minh City, Jakarta and Manila Compared". Honolulu: GRC and DURP.

กิมหยงดอทคอม. เพ็องนคร. ม.ป.ป. "หาดใหญ่นี้มีที่มา". (ออนไลน์) [http://www.gimyong.com/old\\_story/hatyai.php](http://www.gimyong.com/old_story/hatyai.php) [15 กันยายน 2557]

เทศบาลนครหาดใหญ่. 2557. "ข้อมูลพื้นฐานหาดใหญ่ (ออนไลน์) <http://www.hatyacity.go.th/content/15> [15 กันยายน 2557]

ธีรชัย ภูไพบูลย์. 2526. รายงานการศึกษาวิจัยเรื่อง การวินิจฉัยสภาพปัจจุบันและสภาพที่พึงปรารถนาขององค์การเพื่อการพัฒนา กรณี เทศบาลเมืองหาดใหญ่ จ.สงขลา. คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์. (ลำเนา)

บริษัท เอ-เซเวน คอร์ปอเรชั่น จำกัด. 2549. การจัดทำแผนแม่บทการปรับปรุงภูมิทัศน์และผังพัฒนาพื้นที่เฉพาะ: เทศบาลนครหาดใหญ่. สำนักงานเทศบาลนครหาดใหญ่.

ประสิทธิ์ รัตนถาวร. 2534. หาดใหญ่วันนี้ .ม.ป.พ.: ม.ป.ท.

พิชัย ศรีใส. 2549. "เล่าเรื่องเมืองหาดใหญ่". (ออนไลน์) <http://www.khlong-u-taphao.com> [15 กันยายน 2557]

ศุภิมา นฤมล วงศ์สุภาพ. 2547. รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ โครงการวิจัยชุด ประวัติศาสตร์ท้องถิ่นลุ่มน้ำทะเลสาบสงขลา เรื่อง เมืองหาดใหญ่: คนจีนกับการสร้างเมืองการค้าในภาคใต้. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)