

## บทที่ ๑

### ปัญหาและแนวทางการพัฒนาการระบบการสัญจรทางน้ำ

จากการศึกษาในบทที่ผ่านมา ทำให้ทราบว่าแม่น้ำเจ้าพระยาและคลองยังคงมีบทบาทเป็นเส้นทางสัญจรสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร โดยทำหน้าที่เป็นเส้นทางที่ช่วยเสริมเส้นทางบกให้มีความคล่องตัวในการสัญจรมากขึ้น ในขณะที่กรุงเทพฯต้องประสบกับปัญหาความคับคั่งของการจราจรทางบกยากที่จะแก้ไข นอกจากนี้คลองยังทำหน้าที่เป็นเส้นทางหลัก สำหรับการสัญจรของประชาชนในพื้นที่ขาดแคลน เส้นทางคมนาคมทางบก

แต่กระนั้นก็ตาม การสัญจรทางน้ำยังมีปัญหาและอุปสรรค ซึ่งทำให้ประชาชนเริ่มหมดความนิยมในการใช้เส้นทางน้ำลดลง ซึ่งถ้ายังไม่มีมาตรการการแก้ไขก็อาจหมดความสำคัญสัญจรได้ ปัญหาและอุปสรรคดังกล่าวพอจะสรุปได้ดังนี้

#### 1. ปัญหาและอุปสรรคของการสัญจรทางน้ำ

จากการศึกษาเรื่องการใช้เส้นทางน้ำเป็นเส้นทางสัญจรในอดีตและปัจจุบันพบว่า สาเหตุที่ทำให้การสัญจรทางน้ำลดน้อยลง มีสาเหตุที่สำคัญ 2 ประการคือ

##### 1.1 ปัญหาทางด้านกายภาพ

##### 1.2 ปัญหาด้านการให้บริการ

##### 1.1 ปัญหาทางด้านกายภาพ

ปัจจุบันไม่อาจดำเนินการขนส่งผู้โดยสารทางน้ำได้อย่างกว้างขวางตามเส้นทางน้ำที่มีอยู่ เพราะมีปัญหาทางด้านกายภาพดังนี้

1.1.1 ขนาดทางน้ำ แม้ว่ากรุงเทพฯ จะมีเส้นทางน้ำเชื่อมโยงเป็นโครงข่ายเหมือนระบบถนน แต่ปัจจุบันมีเส้นทางน้ำส่วนหนึ่งตื้นเขิน และแคบลง โดยเฉพาะเส้นทางน้ำที่มีขนาดกลางและขนาดเล็กในบริเวณใจกลางกรุงเทพมหานคร และบริเวณที่อยู่อาศัยหนาแน่น เส้นทางเหล่านี้ได้กลายสภาพเป็นที่ทิ้งขยะ ที่ระบายน้ำโสโครก และยังถูกบุกรุกโดย

อาคารบ้านเรือนของราษฎร อีกทั้งไม่ได้รับการดูแลเอาใจใส่จากรัฐบาล ดังนั้น เส้นทางน้ำพวกนี้ จึงหมดสภาพจากการเป็นเส้นทางสัญจร

1.1.2 การถมคูคลอง เนื่องจากนโยบายพัฒนากรุงเทพฯ ในด้านระบบโครงข่ายการขนส่งทางบก จึงมีการถมคูคลองเพื่อขยายถนน เช่น คลองอรชร คลองตรง ทำให้จำนวนคลองลดน้อยลง

1.1.3 สะพานข้ามคลอง เป็นอุปสรรคที่สำคัญสำหรับการสัญจรทางน้ำ เนื่องจากการก่อสร้างสะพานข้ามคลอง ถ้าเป็นสะพานสูงมากเกินไป ค่าก่อสร้าง จะสูงและไม่สะดวกต่อรถที่วิ่งทับสะพาน จึงมักก่อสร้างสะพานเตี้ยที่เรือลอดไม่ได้หรือลอดได้ แต่ต้องระมัดระวังมิให้เรือชนสะพาน โดยเฉพาะในฤดูน้ำมาก สะพานเตี้ยมักพบอยู่ในบริเวณใจกลางเมืองในเขตชั้นใน

1.1.4 ประตูน้ำ ได้มีการสร้างประตูน้ำเป็นครั้งแรกในสมัยรัชกาลที่ 5 เพื่อควบคุมระดับน้ำที่เปลี่ยนแปลง ตรงบริเวณประตูน้ำปทุมวันในคลองแสนแสบ เมื่อปี 2448<sup>1</sup> และให้มีการสร้างเพิ่มเติมเรื่อยมาปัจจุบันประตูน้ำสร้างขึ้นตามแผนป้องกันน้ำท่วม

ประตูน้ำที่สร้างมี 2 ชนิด

- ประตูน้ำเป็นแบบประตูควบคุมระดับน้ำชนิดที่มีประตู 2 ด้าน มีอ่างเก็บน้ำอยู่ตรงกลางระหว่างประตูน้ำ 2 ด้าน เรือสามารถผ่านประตูน้ำชนิดนี้ได้ ถึงแม้ว่าระดับน้ำทั้ง 2 ด้านของประตูน้ำแตกต่างกันแต่ต้องใช้เวลาในการปรับระดับน้ำ ซึ่งก่อให้เกิดความล่าช้าในการรอคอย

- ประตูระบายน้ำ เป็นประตูควบคุมน้ำชนิดที่มีประตูด้านเดียว เรือไม่อาจผ่านประตูชนิดนี้ได้ ถ้าระบายน้ำต่างกัน ประตูต้องได้รับการออกแบบให้มีความกว้าง หอที่จะผ่านได้ ถ้าขนาดประตูน้ำแคบเกินไป เรือก็ผ่านไม่ได้

ประตูน้ำส่วนใหญ่ จะอยู่ทางพื้นที่ฝั่งด้านตะวันออกของแม่น้ำ

<sup>1</sup> เจ้าพระยาวงษาอนุประพันธ์ ( บก ) , ประวัติกระทรวงเกษตรราธิราชพิมพ์ครั้งที่ 2. ( พระนคร : โรงพิมพ์โสภณพิพรรณาการ, 2468 ) , หน้า 158.



เจ้าพระยา ( คูแผนที 6.1 ) ซึ่งก่อให้เกิดการกีดขวางทางสัญจรทางน้ำ เช่น คลองบางลำภู - โองอ่าง คลองแสนแสบ คลองเปรมประชากร คลองผดุงกรุงเกษม เป็นต้น.

1.1.5 ผักตบชวา ปัญหาผักตบชวามีมาตั้งแต่อดีต นับตั้งแต่ได้มีการนำผักตบชวามาจากเกาะชวา ผักตบชวาก็ได้เริ่มแพร่หลายไปยังแม่น้ำลำคลองเป็นที่กีดขวางจราจรทำความเดือดร้อนให้กับราษฎรอย่างมาก จะต้องมีการตราพระราชบัญญัติกำจัดผักตบชวาชั้นในปี ๑456<sup>1</sup> ปัจจุบันปัญหาเรื่องผักตบชวาก็ยังคงมีอยู่โดยเฉพาะลำคลองในเขตชั้นนอก เช่น เขตหนองจอก มีนบุรี บางขุนเทียน. ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการสัญจรทางน้ำเป็นอย่างมาก.

#### 1.1.6 ปัญหาจุดต่อ เชื่อมของทางน้ำและทางบก

ปัญหาของจุดต่อ เชื่อม สามารถพิจารณาได้หลายลักษณะคือ

1.1.6.1 ลักษณะจุดต่อ เชื่อม หมายถึงท่าเรือ ท่าเรือที่มีอยู่เป็นท่าเรือประเภทหลุกขบว โป๊ะคอนกรีต เสริมเหล็ก โป๊ะเหล็กปูพื้นไม้ ซึ่งบางท่าสภาพของท่าเรืออยู่ในสภาพของท่าเรืออยู่ในสภาพที่ทรุดโทรมบางท่ามีขนาดเล็กและแคบเกินไป บางท่ามีโป๊ะท่าอยู่ติดกันมาก ทำให้เกิดความไม่สะดวกในการจอดรับส่งผู้โดยสาร

1.1.6.2 ส่วนที่พิกผู้โดยสาร ท่าเรือส่วนใหญ่ไม่มีที่พิกผู้โดยสาร หรือบางท่ามีที่พิกผู้โดยสารแต่ถูกรุกไล่จากร้านค้าหาบเร่ ที่ยึดเอาที่พิกผู้โดยสาร เป็นที่ค้าขายของตน เช่นที่ท่าช้าง

1.1.6.3 ปัญหาเรื่องความสะดวกในการเข้าถึง บริเวณท่าเรือมีท่าเรือหลายแห่ง ที่ไม่มีรถประจำทางหรือรถขนส่งสาธารณะอื่น เข้าถึงท่าเรือ

<sup>1</sup> สุรพล สุตารา และคณะ, " ประวัติปัญหาสภาวะแวดล้อมในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ " ในการพัฒนากรุงเทพมหานครแบบผสมผสานกับสิ่งแวดล้อม, ( กรุงเทพมหานคร : สถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อมจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2525 ) , หน้า 30.

เพราะท่าเรือเหล่านี้มีเพียงถนนแคบ ๆ ซึ่งรถยนต์ไม่สามารถเข้าถึงได้ ผู้ใช้บริการที่ท่าเรือ จึงต้องเดินจากท่าเรือออกไปสู่ถนน เพื่อต่อยานพาหนะทางบก แต่ท่าเรือนี้มักจะอยู่ไม่ไกลจาก ถนนมากนัก อยู่ในระยะทางเดินภายใน 5 นาที

สำหรับท่าที่มีถนนขนาดใหญ่เข้าถึงท่า แต่รถไม่สามารถเข้าถึงได้ เพราะได้มีการใช้พื้นที่แหล่งนั้นเป็นที่จอดรถบ้าง ค่าขายบ้างในการ ใช้พื้นที่บริเวณท่าเรือ เพื่อวัตถุประสงค์อื่น เช่นค่าขายหรือเป็นจอดรถนั้นนอกจากจะกีดขวาง การเดินทางของผู้โดยสารแล้ว ยังทำให้เกิดมุมมองของริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ไม่สวยงาม ด้วย เช่น ท่าเตียน

## 1.2 ปัญหาด้านบริการ

การบริการผู้โดยสารเรือทั้ง 3 ประเภทยังมีข้อบกพร่องซึ่งพอจะสรุป ได้ดังนี้

1.2.1 เรือที่ใช้บริการผู้โดยสาร มีจำนวนไม่เพียงพอต่อความต้องการ ของผู้โดยสาร โดยเฉพาะเส้นทางที่มีผู้โดยสารมาก และในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน เช่นที่ท่าพระจันทร์ เทปอ - วังหลังซึ่งเป็นท่าเรือข้ามฟาก หรือเส้นทางท่าช้าง - บางใหญ่ ซึ่งเป็นเส้นทาง ของเรือหางยาว

1.2.2 อัตราค่าโดยสารแพง ไม่มีกฎหมายใดให้อำนาจกรมเจ้าท่า ผู้มีหน้าที่รับผิดชอบในด้านการขนส่งทางน้ำในกรุงเทพฯ ในการพิจารณากำหนดราคาหรือควบคุมอัตราค่าโดยสาร ได้ตามที่ตนต้องการ

1.2.3 การมีตารางเวลาไม่แน่นอน โดยเฉพาะนอกชั่วโมงเร่งรีบ

1.2.4 เสียงดัง ระบบเรือที่มีปัญหาเรื่องเสียงดัง คือ เรือด่วน กับเรือหางยาว นอกจากจะรบกวนผู้ที่อาศัยอยู่ตามริมคลองและแม่น้ำแล้ว ยังเป็นปัญหาสำหรับผู้โดยสารด้วย แม้ว่าทางกรมเจ้าท่าจะออกกฎหมายควบคุมเสียงจากเรือ และมีการตรวจทุกปี แต่ก็ไม่สามารถทำได้ทั่วถึง

ตารางที่ ๖.๑ สรุปปัญหาของการสัญจรทางน้ำ

ระบบ เรือ ปัญหาและอุปสรรค	เรือข้ามฟาก	เรือด่วน	เรือหางยาว
<b>ปัญหาทางกายภาพ</b>			
1. ขนาดทางน้ำ			x
2. สะพานข้ามคลอง			x
3. การถมคูคลอง			x
4. ประตุน้ำ			x
5. มีกตบชวา	x	x	x
6. ท่าเรือ	x	x	x
7. ที่พักผู้โดยสาร	x	x	x
8. ความสะดวกในการเข้าถึงท่าเรือ	x	x	x
<b>ปัญหาด้านบริการ</b>			
9. จำนวนเรือไม่เพียงพอ	x	x	x
10. อัตราค่าโดยสารแพง		x	x
11. ตารางเวลาไม่แน่นอน	x		x
12. เสียงดัง		x	x



## 2. แนวทางการพัฒนาระบบการสัญจรทางน้ำ

จากการศึกษารูปแบบการสัญจรทางน้ำของกรุงเทพมหานคร พบว่าการสัญจรทางน้ำมีบทบาทในการช่วยบรรเทาปัญหาความคับคั่งของการจราจรทางบกและ เป็น เส้นทางสัญจรของประชาชนในการเดินทางจากบริเวณที่อยู่อาศัยมายังแหล่งงาน จึง เห็นควรให้มีการปรับปรุงการสัญจรทางน้ำดังนี้

### 2.1 ปรับปรุงรูปแบบการสัญจรทางน้ำที่มีอยู่ในปัจจุบัน

#### 2.1.1 ปรับปรุงด้านกายภาพ สภาพกายภาพของเส้นทางน้ำที่ควรได้รับการปรับปรุงคือ

##### 2.1.1.1 ขนาดของเส้นทางน้ำ แม่น้ำและลำคลองมักจะถูกรุกล้ำจากราษฎรโดยการสร้างอาคารบ้านเรือน ทำให้คลองแคบไม่สะดวกในการสัญจร เช่น คลองพระโขนง คลองมอญ บางคลองมีการจอดเรือทั้ง 2 ฝั่งคลอง เป็นการกีดขวางการสัญจรมาก เช่น คลองบางกอกใหญ่ จึงควรมีมาตรการในการควบคุมการปลูกสร้างอาคารและการจอดเรือในคลอง

##### 2.1.1.2 ควรมีการขุดลอกคลอง อุปสรรคของการสัญจรทางน้ำอย่างหนึ่งที่เกิดขึ้นคือการตื้นเขิน เนื่องจากไม่ได้รับการขุดลอก เมื่อถึงฤดูแล้งการสัญจรทางน้ำจึงเป็นไปด้วยความลำบาก คลองเหล่านี้ส่วนใหญ่เป็นคลองสายย่อย เช่น คลองบางน้อย คลองบาง เชือกหนัง

##### 2.1.1.3 คุณภาพของน้ำ คลองใดที่มีโรงงานอุตสาหกรรมมาก จะทำให้น้ำในคลองเน่าคั่ง เช่นคลองภาษีเจริญ มีโรงงานอุตสาหกรรมอยู่ถึง 52 แห่ง โรงงานอุตสาหกรรมเหล่านี้จะปล่อยของเสียลงสู่ลำคลอง ดังนั้นควรหามาตรการในการแก้ไขปัญหาคุณภาพของน้ำโดยเร่งด่วน และใช้นโยบายควบคุมการใช้ที่ดินริมคลองเพื่อป้องกันน้ำเสียจากโรงงานอุตสาหกรรม

##### 2.1.1.4 กำจัดผักตบชวา ควรมีโครงการเพื่อเร่งกำจัดผักตบชวาที่มักก่อกีดขวางการสัญจรทั้งในแม่น้ำและลำคลอง โดยการสนับสนุนให้มีการทำหัตถกรรมจากผักตบชวามากขึ้น

## 2.1.2 ปรับปรุงด้านการบริการ

2.1.2.1 เส้นทาง ควรมีการเพิ่มหรือลดเส้นทางของระบบ เรือ ทั้ง 3 ชนิดให้เหมาะสม โดยเพิ่มเส้นทางในพื้นที่ที่มีประชากรและกิจกรรมหนาแน่นบน เส้นทางนั้น แล้วใช้ระบบการส่งเสริมโดยการประชาสัมพันธ์ เช่น เส้นทางเรือด่วน ควรเพิ่มไปจนถึงอำเภอ ปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี เพราะประชาชนที่อยู่ในจังหวัดนนทบุรีส่วนใหญ่เดินทางมายังแหล่ง งานในกรุงเทพมหานคร

### 2.1.2.2 จำนวนเที่ยวเรือและเรือ

จัดเพิ่มเรือให้เพียงพอกับจำนวนผู้โดยสาร โดยเฉพาะ ในเวลาเร่งรีบ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยและความสะดวกแก่ผู้โดยสารในเส้นทางที่มีจำนวน ผู้โดยสารมาก เช่น ท่าช้าง-วังหลัง พระจันทร์เหนือ-พรานนก ซึ่งเป็นเส้นทางเรือข้ามฟากที่ มีผู้โดยสารใช้บริการมากทั้งช่วงเช้าและ เย็น หรือเส้นทางเรือหางยาว เช่น ท่าช้าง-บางใหญ่ ท่าเตียน-บางน้อย ก็มักประสบกับปัญหาจำนวนเรือไม่เพียงพอกับจำนวนผู้โดยสาร ซึ่งก่อให้เกิด การรอคอยที่ยาวนาน หรือจำนวนผู้โดยสารเกินอัตราอาจเป็นอันตรายได้

จัดให้มีเรือ ที่มีการพัฒนาทางด้านเทคโนโลยี เช่น เรือข้ามฟาก ควรเป็น เรือที่มีขนาดและความปลอดภัย มีที่บังคับ เรืออยู่ทั้งหัวเรือและท้ายเรือ เพื่อสะดวกแก่การจอดและออกจากท่า ส่วนเรือด่วนและ เรือหางยาว ควรได้รับการพัฒนาให้ใช้ เครื่องยนต์ที่มี เครื่องเก็บ เสียง หรือรูปแบบที่สามารถป้องกันฝนได้

2.1.2.3 อัตราค่าโดยสาร ควรให้สัมพันธ์กับราคาของการขนส่ง สาธารณะอื่น ๆ และรัฐบาลควรเข้ามามีบทบาทในการกำหนดราคาด้วย โดยเฉพาะ เรือหางยาว ควรให้ราคาต่ำสุดเท่ากับรถประจำทาง

2.1.2.4 ความปลอดภัย ระบบเรือทั้ง 3 ชนิดควรจัดระบบความ ปลอดภัยให้กับผู้โดยสาร โดยมีเครื่องมือในการช่วยชีวิตประจำเรือแต่ละลำ เช่น ท่วงชูชีพ

2.1.2.5 เวลา ควรกำหนดเวลาเข้าออกจากท่าให้ผู้โดยสาร ทราบอย่างชัดเจน ในบางเส้นทางเช่น เรือหางยาว ท่าช้าง-บางใหญ่ ควรเพิ่มเวลาให้บริการ



### 2.1.3 ปรับปรุงจุดต่อ เชื่อมระหว่าง เส้นทางน้ำกับ เส้นทางบก

เพื่อให้ระบบการสัญจรทางน้ำ เชื่อมโยงกับระบบการขนส่งทางบกได้เป็นอย่างดี ควรมีการปรับปรุงจุดต่อ เชื่อมของทั้ง 2 ระบบนี้ให้มีความสะดวกมากยิ่งขึ้น

2.1.3.1 ที่ตั้งท่าเรือ ควรปรับปรุงตำแหน่งที่ตั้งท่าเรือให้สัมพันธ์กับเส้นทางของการขนส่งมวลขนทางบก ในกรณีของเรือหางยาว ควรมีจุดท่าเรือ ณ บริเวณที่เชื่อมต่อกับถนนในพื้นที่นั้น ๆ เช่น บริเวณเชิงสะพานข้ามคลอง เพื่อเน้นบทบาทในด้านเป็นการสัญจรภายในเขตด้วย

2.1.3.2 ท่าเรือ ควรมีความแข็งแรงพอที่จะรองรับปริมาณผู้โดยสารจำนวนมากได้ และควรแยกโป๊ะที่จอดเรือของเรือแต่ละชนิด เพื่อความปลอดภัย และไม่เสียเวลาในการรอคอย เช่นที่ท่าช้าง ท่าเตียน ซึ่งเป็นท่าจอดเรือค้ำร่วมกับเรือหางยาว หรือท่าที่เรือค้ำจอดร่วมกับเรือข้ามฟาก เช่น ท่าเทเวศน์

2.1.3.3 บริเวณท่าเรือ ควรมีการจัดระเบียบกิจกรรมบริเวณท่าเรือ เพื่อให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดีซึ่งจะมีผลถึงความสุนทรีย์ภาพในมุมมองจากแม่น้ำเจ้าพระยาด้วย เช่นที่ท่าช้าง ท่าเตียน นอกจากนั้นควรจัดให้มีบริเวณที่พักผู้โดยสารอย่างเป็นสัดส่วน เพราะท่าเรือส่วนใหญ่ไม่มีที่พักผู้โดยสาร โดยเฉพาะท่าเรือค้ำและท่าเรือหางยาว เช่น ท่าวัดเขียน

### 2.2 ปรับปรุงเส้นทางน้ำที่มีศักยภาพในการ เป็น เส้นทางสัญจร

เป็นแนวทางในการปรับปรุงเส้นทางน้ำที่ไม่มีระบบการขนส่งผู้โดยสารทางน้ำในปัจจุบัน แต่มีศักยภาพพอที่จะปรับปรุงให้มีระบบการขนส่งผู้โดยสารทางน้ำขึ้นได้ ทั้งนี้ควรพิจารณาได้จาก

#### 2.2.1 มีขนาดความกว้างเหมาะสม เพื่อการสัญจรทางน้ำ

เส้นที่เป็นหลักควรมีความกว้าง 15 เมตรขึ้นไป คลองสายรองควรมีขนาดความกว้างระหว่าง 9-15 เมตร

คลองที่มีขนาดและความกว้างตั้งแต่ 15 เมตรขึ้นไปที่เชื่อมโยงพื้นที่หลายพื้นที่เข้าด้วยกัน ได้แก่

คลองสำเหร่ คลองดาวคะนอง คลองสามเสน คลองแสนแสบ  
คลองบางประแก้ว คลองราษฎร์บูรณะ คลองพระโขนง คลองประเวศบุรีรมย์

#### 2.2.2 เส้นทางที่เชื่อมระหว่างแหล่งงานภายในเมืองกับที่อยู่อาศัย

เส้นทางที่เชื่อมระหว่างแหล่งงานภายในเมืองกับที่อยู่อาศัยมี  
คลองแสนแสบ เชื่อมพื้นที่ในเขตหนองจอก มีนบุรี พระโขนง  
บางกะปิ ห้วยขวาง พญาไท และปทุมวัน

คลองมหานาค เป็นคลองที่เชื่อมคลองแสนแสบกับพื้นที่ชั้นใน  
คลองพระโขนง คลองประเวศบุรีรมย์ เชื่อมพื้นที่จังหวัด  
สมุทรปราการกับ เขตพระโขนงในกรุงเทพมหานคร

คลองบางประแก้ว เป็นคลองทางฝั่งตะวันตก เชื่อมพื้นที่เขต  
ราษฎร์บูรณะ บางขุนเทียน กับพื้นที่ทางฝั่งตะวันออกบริเวณเขตยานนาวา

2.2.3 เส้นทางสายหลักส่วนใหญ่จะผ่านศูนย์ชุมชนย่อย เพราะการตั้งถิ่นฐานเดิมของชาวกรุงเทพฯ มักจะ เกาะตัวอยู่ตามเส้นทางน้ำ บริเวณที่เป็นแหล่งรวมของการซื้อขาย จึงมักจะเป็นบริเวณต่อเชื่อมของเส้นทางน้ำด้วย เช่น ชุมชนบางกะปิ ชุมชนพระโขนง ชุมชนตลาดพลู ชุมชนดาวคะนอง ซึ่งชุมชนเหล่านี้เป็นศูนย์กลางของการต่อเชื่อมระหว่างการค้าคมนาคมทางบกด้วยกันเองด้วย

2.2.4 เป็นเส้นทางที่สามารถผ่อนคลาปัญหาการจราจรในถนนบริเวณใกล้เคียงได้ เส้นทางน้ำสายหลักมัก เป็นเส้นทางที่คู่ขนานไปกับเส้นถนนที่เป็นริศมีห่างจากใจกลางเมือง เช่น คลองแสนแสบขนานกับถนนเพชรบุรีตัดใหม่ ถ้าพัฒนาคลองให้เป็นเส้นทางสัญจรควบคู่ไปกับเส้นทางบก ก็จะสามารถช่วยผ่อนคลาปัญหาการจราจรบนถนนนั้น ๆ ได้





### 3. สรุปและ เสนอแนะ

นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2500 เป็นต้นมา เมื่อรัฐบาลได้เริ่มโครงการเศรษฐกิจ ส่งเสริมการลงทุนในด้านการก่อสร้าง กรุงเทพมหานครก็ได้เริ่มขยายตัว จนกลายเป็นเมืองใหญ่เพียงเมืองเดียวของประเทศไทย และใหญ่กว่าเมืองอันดับสอง คือเมืองเชียงใหม่ ถึง 22 เท่า กรุงเทพมหานครกลายเป็นศูนย์กลางของความเจริญในทุก ๆ ด้าน การเจริญเติบโตของกรุงเทพมหานครนั้น มีสาเหตุหนึ่งมาจากการขยายตัวของประชากร จากตัวเลขการเพิ่มประชากร กรุงเทพมหานครพบว่า ในพ.ศ. 2490 กรุงเทพมหานครมีประชากรเพียง 750,500 คน แต่เมื่อถึงปี 2525 ประชากรกรุงเทพมหานครเพิ่มขึ้นเป็น 5,462,955 คน และในปี 2526 กรุงเทพมหานครมีประชากร 5,018,327 คน โดยมีความหนาแน่นเฉลี่ย 3,199 คนต่อตารางกิโลเมตร บริเวณที่มีความหนาแน่นจะเป็นเขตชั้นใน และบริเวณถนนสายหลักในเขตชั้นกลางและชั้นนอก นับตั้งแต่ พ.ศ. 2518-2526 พบว่าการเปลี่ยนแปลงประชากรจะเพิ่มมากขึ้นบริเวณชั้นกลาง เช่น บางกะปิ บางเขน พระโขนง และเขตชั้นในคือ เขตห้วยขวาง ส่วนเขตชั้นใน ได้แก่ เขตพระนคร ป้อมปราบ สัมพันธวงศ์ ซึ่งให้เห็นถึงการอพยพของประชากรจากเขตชั้นในที่มีความแออัดมากขยายไปยังเขตบริเวณรอบ ๆ ซึ่งกลายเป็นแหล่งที่พักอาศัยที่มีแนวโน้มของการขยายตัวของประชากรมากยิ่งขึ้น ในขณะที่เดียวกันเขตชั้นในหนาแน่นไปด้วยกิจกรรมทางการค้ากลายเป็นแหล่งงานที่สำคัญ การเดินทางเข้าออกในบริเวณนี้มีตลอดวัน และจะหนาแน่นมากในช่วงเช้าและเย็น

ในการเดินทางสัญจรนี้เป็นการสัญจรโดยรูปแบบทั้งทางบกและทางน้ำ ในการสัญจรทางบก ส่วนใหญ่ประสบกับปัญหาการจราจรคับคั่ง ดังนั้นประชาชนส่วนหนึ่งได้หลีกเลี่ยงกับปัญหานี้ไปใช้การสัญจรทางน้ำ ซึ่งมีความสะดวกและรวดเร็วกว่า แต่จากการศึกษาพฤติกรรมของผู้เดินทางแล้วพบว่า ในการสัญจรทางน้ำยังมีปัญหาในด้านบริการ ถ้าได้มีการปรับปรุงให้ดีขึ้นก็สามารถจะดึงดูดให้ประชาชนมาใช้บริการมากขึ้น นอกจากนั้นยังพบว่าการที่ประชาชนส่วนหนึ่งหันมาใช้การบริการทางเรือ ยังเป็นการช่วยแบ่งเบาปัญหาการจราจรในถนนที่มุ่งเข้าสู่เมือง ดังนั้นในข้อเสนอดังต่อไปนี้ จึงขอเสนอแนะทางปรับปรุงระบบการสัญจรทางน้ำที่มีอยู่และเสนอทางใหม่ ซึ่งอาจช่วยบรรเทาปัญหาของกรุงเทพฯ ได้

ข้อ เสนอแนะ

เพื่อให้แนวทางในการพัฒนาระบบการสัญจรสัมฤทธิ์ผล ควรมีมาตรการดังต่อไปนี้

1. รัฐควรมีนโยบายในการพัฒนาการสัญจรทางน้ำอย่างชัดเจนโดยบรรจุในแผนพัฒนาระดับกรุงเทพมหานคร และให้อำนาจแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมเจ้าท่า กรุงเทพมหานคร ในการจัดการเกี่ยวกับระบบการสัญจรมากขึ้น
2. รัฐควรมีนโยบายมุ่งเน้นระบบการขนส่งสาธารณะทั้งทางบกและทางน้ำ
3. ควรเร่งปรับปรุงระบบการขนส่งมวลชนทางน้ำให้มีประสิทธิภาพ และให้สอดคล้องกับระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ เช่น พิจารณาเกี่ยวกับที่ตั้งท่าเรือให้สัมพันธ์กับถนน
4. ส่งเสริมให้มีการขุดลอกคลองเพื่อเพิ่มเส้นทาง โดยให้สอดคล้องกับโครงการอื่น ๆ เช่น โครงการป้องกันน้ำท่วม ซึ่งอาจต้องมีการปรับปรุงประตูน้ำให้เหมาะสมเพื่อใช้ประโยชน์ในการสัญจร และเป็นโครงข่ายรวมกับแม่น้ำเจ้าพระยา โดยแยกออกเป็น 3 ระยะคือ

#### 4.1 ระยะเร่งด่วนปรับปรุงคลองหลัก

คลองหลักที่จะต้องปรับปรุงในระยะแรกคือ คลองแสนแสบที่เชื่อมบริเวณที่อยู่กับแหล่งงาน

งานที่จะต้องปรับปรุงได้แก่

- ปรับปรุงประตูน้ำ ให้สามารถใช้ประโยชน์ในการสัญจรทางน้ำได้
- ปรับปรุงคุณภาพน้ำในคลอง โดยการขุดลอก
- สร้างสถานีหลักหรือท่าเรือสาธารณะ ในบริเวณที่เป็นชุมชน เช่น

บริเวณบางกะปิ หน้ารามคำแหง คลองตัน ประตูน้ำปทุมวัน

#### 4.2 ระยะ เสริมระบบคลองหลัก

- ให้มีการต่อ เชื่อมคลองที่สำคัญโดยการขุดลอกคลอง
- แก้ไขการบุกรุกพื้นที่ 2 ผังตามลำน้ำที่สำคัญ

#### 4.3 ระบบปรับโครงข่ายรวม

- ต่อเชื่อมโครงข่ายทางฝั่งธนบุรี ให้เข้ากับโครงข่ายทางฝั่งกรุงเทพฯ โดยการปรับปรุงประตูน้ำในบริเวณปากคลองให้เรือสามารถผ่านได้สะดวก เช่น ปากคลองพระโขนง ปากคลองผดุงกรุงเกษม ปากคลองบางลำภู

ข้อเสนอการศึกษาต่อไป สิ่งที่จะต้องทำคือ ศึกษาเทคโนโลยีการขนส่งทางน้ำ เพื่อพัฒนาให้รูปแบบการสัญจรทางน้ำทันสมัยขึ้น