

การจราจรทางน้ำของกรุงเทพมหานคร

Water Transportation in Bangkok Metropolitan Administration

ผู้วิจัย: ดร.สีบพงศ์ สุขสม อาจารย์สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยเวสเทิร์น

บทคัดย่อ

การใช้เส้นทางน้ำเพื่อการคมนาคมขนส่งในกรุงเทพมหานครไม่ใช่เป็นเรื่องเพื่อฝันหากมองย้อนอดีตของเมืองบางกอกไปสัก 200 ปีก็จะเห็นสิ่งมหัศจรรย์ของชุมชนแห่งนี้ มีเส้นทางเพื่อการสัญจรของผู้คนที่ใช้ทางน้ำเป็นหลัก การที่จะทำให้กรุงเทพมหานครได้ย้อนกลับมาเป็นเวนิสตะวันออกได้หรือไม่ ผู้วิจัยได้ค้นหาคำตอบโดยการวิจัยเชิงคุณภาพที่มีผู้เชี่ยวชาญด้านต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ การเมือง การขนส่ง และการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากร ซึ่งเห็นว่ามีความเป็นไปได้สูงที่สามารถพัฒนาให้การสัญจรทางน้ำเป็นอีกทางเลือกหนึ่งของชาวเมืองในอนาคต

คำหลัก : การสัญจรทางน้ำในกรุงเทพฯ กรุงเทพมหานครเวนิสตะวันออก เส้นทางน้ำกับเมืองบางกอก

Abstract

Transportation by boat in the canal of Bangkok Metropolitan Administration was not the dream. In fact we could look back about 200 years ago, would see how in credible of this community that people travel by boat in the canal . This Research went to bring back Bangkok Metropolitan Administration to be East Vanish, Could we don it? We had to fine the answer from the qualitative research by 25 specialists in economic, political, transportation and increase of population which all of this had agreed that we could bring back Bangkok Metropolitan Administration 200 years ago while road traffic was jam-packd and at a standstill during peak hours.

Key words : Tranportation in Bangkok by boat , East Vanish, The canal in Bangkok

1. บทนำ

การสัญจรทางน้ำความจริงในอดีตของเมืองบางกอกกับความฝันที่ใกล้ความเป็นจริงของกรุงเทพมหานคร เมื่อมหานครแห่งการสัญจรทางน้ำทั่วโลกได้รับการยอมรับและมีชื่อเสียงกลายเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมสูง อาทิเช่น เมืองเวนิสต้นแบบเมืองน้ำอันงดงามของประเทศอิตาลี

เป็นมหานครเมืองน้ำที่สวยงาม บ้านเมืองตั้งอยู่บนเกาะ 117 เกาะ ล้อมรอบด้วยคลอง 177 สาย การเดินทางภายในเมืองเวนิสใช้เรือและการเดินเท้าเป็นหลัก โดยจะมีทางรถไฟและถนนรถวิ่งอยู่ทางด้านเหนือของเมืองเท่านั้น การสัญจรในคลองของเมืองเวนิสมีทั้งเรือโดยสาร (vaporetti) และเรือท่องเที่ยว (Gondola)

กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษเป็นมหานครหนึ่งที่มีการบูรณาการระบบการขนส่งทางน้ำและทางบกเข้าด้วยกัน โดยใช้เส้นทางเรือโดยสารมาเติมเต็มระบบขนส่งมวลชน ในพื้นที่ที่รถไฟหรือเรือรถยนต์ไม่สามารถเข้าถึงหรือมีปริมาณการจราจรติดขัด

กรุงอัมสเตอร์ดัม ประเทศเนเธอร์แลนด์เป็นเมืองหนึ่งที่มีโครงข่ายคลองโยงใยเป็นใยแมงมุม โดยแบ่งกรุงอัมสเตอร์ดัมเป็นเกาะเล็กๆ ประมาณ 90 เกาะมีสะพานเชื่อมเกาะต่างๆเหล่านี้เข้าด้วยกัน ซึ่งคลองต่างๆเหล่านี้เคยเป็นเส้นทางสัญจรหลัก แต่ปัจจุบันใช้เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าและเส้นทางล่องเรือท่องเที่ยวชมความสวยงามของเมืองมากกว่าเป็นเส้นทางเรือโดยสาร

เมืองโอซากา ประเทศญี่ปุ่น มีเรือโดยสารสายกัปตัน (Captain Line) ที่เดินเรือระหว่างพิพิธภัณฑสถานน้ำKaiyukanกับ Universal City Port และ Dream Shuttle ที่ล่องระหว่างNanko Ferry Port – Universal City Port ซึ่งทั้งเส้นทางสามารถเชื่อมต่อกับสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญและในระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ อาทิ รถไฟ ได้อย่างสะดวกสบาย

กรุงปารีส ประเทศฝรั่งเศส เป็นอีกเมืองหนึ่งที่มีการสัญจรทางน้ำผ่านจุดสำคัญของเมือง ไม่ว่าจะเป็นหอไอเฟล ประตูชัย พิพิธภัณฑสถานออร์แซ พิพิธภัณฑสถานลูฟวร์ และย่านสำคัญต่างๆ เรือโดยสารมีหลังคาเป็นกระจกทำให้สามารถชมทัศนียภาพอันสวยงามในเมืองระหว่างเดินทาง จึงได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวเป็นจำนวนมาก

เมืองบางกอกเมื่อประมาณ 200 ปีด้วยวิถีชีวิตของชาวสยามผูกพันกับสายน้ำมาแต่อดีตกาล การสร้างบ้านแปงเมืองของผู้นำอาณาจักร นับเนื่องจากสุโขทัย อยุธยา ธนบุรีจวบจนรัตนโกสินทร์หรือเมืองหลวงของไทยปัจจุบันนี้เคยมีสิ่งมหัศจรรย์ของชุมชนแห่งนี้ด้วยวิถีชีวิตของชาวเมืองกรุงเทพมหานครความเป็นอยู่ สถาปัตยกรรม และสถาปัตยกรรมริมฝั่งตรงที่เรียงรายอยู่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาและลำคลองต่างๆที่ขุดขึ้นตั้งแต่ครั้งสร้างบ้านแปงเมือง กอปรกับการใช้เรือเป็นพาหนะหลักในการสัญจร ทำให้กรุงเทพมหานคร ได้รับสมญานามจากชาวตะวันตกว่าเป็น “เวนิสแห่งตะวันออก” จากหนังสือการเดินทางรอบโลก ตอนประเทศสยาม กอง เดอ โบวัวร์ (พ.ศ.2410) ได้บันทึกไว้ดังนี้ “..... พอพ้นโค้งน้ำ เราก็สามารถเห็นเมืองบางกอกได้ทั้งเมืองข้าพเจ้าไม่คิดว่าจะมีทิวทัศน์ใดจะยิ่งใหญ่และน่าประทับใจมากกว่านี้ในโลก ความสวยงามของเมืองเวนิสแห่งเอเชียนี้ กระจายอยู่บนพื้นที่กว่า 8 ไมล์ ลำน้ำที่ไหลผ่านกว้างและสง่างาม มีเรือขนาดใหญ่ทอดสมออยู่เป็นจำนวนกว่าหกสิบลำ ทั้งสองฝั่งแม่น้ำเรียงรายไปด้วยเรือนแพจำนวนเป็นพันๆ หลัง...”

ความงามของทัศนียภาพ สถาปัตยกรรมอันงามสง่าที่ตั้งตระหง่านอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา และวิถีชีวิตที่ผูกพันกับสายน้ำ ทั้งด้านการใช้เป็นเส้นทางสัญจร ด้านการใช้น้ำเพื่อการอุปโภคบริโภค รวมถึงการใช้เป็นที่ตั้งบ้านเรือน สร้างความประทับใจให้แก่ผู้พบเห็นอย่างมิรู้เลือน ทำให้ “บางกอก” หรือกรุงเทพมหานคร เมื่อวันวานได้รับการขนานนามจากชาวตะวันตกว่าเป็น “เวนิสตะวันออก” ในเวลานั้น แต่ในกาลต่อมาความเจริญเติบโตของเมืองในทุกๆด้าน การเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรในกรุงเทพมหานครจากชุมชนเล็กๆในอดีตกลายเป็นชุมชนเมืองขนาดใหญ่จากเมืองแห่งสายน้ำกลายมาเป็นเมืองครึ่งบกครึ่งน้ำ ในฤดูน้ำหลาก กรุงเทพมหานครจะถูกน้ำท่วมขัง ในยามปกติก็จะมีปัญหาการจราจรคับคั่งติดขัดเป็นอย่างมาก มีเส้นทางน้ำเหลืออยู่เพียงไม่กี่สายที่ยังพอให้ประชาชนใช้เป็นทางเลือกเพื่อการเดินอยู่บ้าง แต่ก็ยังน้อยเกินไปไม่เพียงพอกับความต้องการของประชาชนในปัจจุบัน กรุงเทพมหานครกับการสัญจรทางน้ำในปัจจุบัน มีเรือโดยสารเปิดให้บริการทั้งในแม่น้ำเจ้าพระยา ได้แก่ เรือด่วนเจ้าพระยา เรือยนต์ข้ามฟาก เรือยนต์เฟลวาใบจักรยาว และตามลำคลองสายต่างๆ ได้เรือโดยสารคลองแสนแสบ เรือโดยสารคลองพระโขนง และเรือโดยสารคลองบ้านป่า จากสถิติของกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม จำนวนผู้โดยสารทางเรือเพิ่มขึ้นจาก 82 ล้านเที่ยวใน พ.ศ.2554 เป็น 106 ล้านเที่ยวในปี พ.ศ.2555 โดยใช้เรือบริการข้ามฟากมากที่สุด รองลงมาคือ เรือโดยสารคลองแสนแสบ และเรือด่วนเจ้าพระยา

ปัญหาที่สำคัญของการจราจรบนท้องถนนที่คับคั่งในเมืองใหญ่ของกรุงเทพมหานครในปัจจุบัน มีความจำเป็นที่จะต้องแสวงหาทางออกที่ดีกว่าเป็นสาเหตุหนึ่งที่ประชาชนหันมาเลือกใช้ระบบขนส่งมวลชนมากขึ้น เรือโดยสารทางน้ำจึงเป็นทางเลือกในการเดินทางอีกเส้นทางหนึ่ง แนวทางการพัฒนาการสัญจรทางน้ำโดยเรือขนส่งมวลชนในคลองฝั่งตะวันออกเพื่อเชื่อมกับระบบขนส่งทางบกได้แก่รถยนต์ รถไฟ รถไฟฟ้าใต้ดิน หรือรถไฟฟ้าบีทีเอส (2551) มีความสะดวกและรวดเร็ว ประหยัด มีระยะเวลาเดินทางที่แน่นอน สามารถเชื่อมกับระบบขนส่งมวลชนอื่น มีความถี่ในการให้บริการสูง และอยู่ใกล้ชุมชนและสถานที่สำคัญทางเศรษฐกิจและสังคมบนเส้นทางน้ำเพื่อการคมนาคมขนส่งทางเลือกลำสำหรับการแก้ปัญหาจราจรนโยบายการใช้เส้นทางกรุงเทพมหานครไม่ใช่เป็นเรื่องเพื่อฝันอีกต่อไป

2.วัตถุประสงค์ของการวิจัย

การวิจัยเรื่องการจราจรทางน้ำในกรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้

1. เพื่อศึกษาทางเลือกใหม่ในการคมนาคมทางน้ำของประชาชนชาวกรุงเทพมหานครและพิจารณาถึงความเป็นธรรมชาติทั้งในอดีตและปัจจุบันที่พร้อมจะพัฒนาใช้เป็นเส้นทางสัญจรเพื่อการเดินทางในชีวิตประจำวัน

2. เพื่อศึกษาถึงความเชื่อมโยงในนโยบายของรัฐและความน่าจะเป็นในการดำเนินการให้การสัญจรทางน้ำเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยว การอนุรักษ์ศิลปวัฒนธรรมและสิ่งแวดล้อมในแหล่งน้ำของกรุงเทพมหานคร

3. เพื่อนำเสนอผลการวิจัยนี้ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ทราบถึงข้อเสนอแนะเพื่อประโยชน์ในการนำไปพัฒนาและปรับปรุงในโครงการบรรลุผลสำเร็จ

3. กรอบแนวความคิดในการวิจัย



จากกรอบแนวคิดการวิจัยได้แสดงให้เห็นตัวแปรต่างๆที่ส่งผลให้เกิดเงื่อนไขอื่นตามมาซึ่งมีความสัมพันธ์โดยตรงที่ผู้วิจัยได้กำหนดขึ้นภายใต้เงื่อนไขของความน่าจะเป็นและใช้ระเบียบวิธีวิจัยในการค้นคว้าแนวคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องที่ กล่าวคือแนวคิดการพัฒนาเมืองและชุมชนขนาดใหญ่ แนวคิดด้านผังเมือง การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม แนวคิดด้านการเมืองและการบริหารจัดการเมืองที่น่าอยู่ ตลอดจนถึงแนวคิดด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

4.วิธีการการวิจัย

การวิจัยเรื่องการสัญจรทางน้ำทางเลือกใหม่ของคนกรุงเทพมหานครเป็นการวิจัยเชิงคุณภาพซึ่งใช้แบบสัมภาษณ์เป็นเครื่องมือเพื่อการสัมภาษณ์เชิงลึกเพื่อเก็บข้อมูลและทำความเข้าใจในบริบทของขอบเขตการวิจัยและพฤติกรรมในกลุ่มตัวอย่างในการค้นหาประเด็นปัญหาจุดเน้น (focus) คือปัญหาการเดินทางในการสัญจรของประชาชนชาวกรุงเทพมหานครที่ประสบความเดือดร้อนอันเนื่องมาจากการจราจรบนท้องถนนที่ติดขัดหนาแน่นเต็มไปด้วยยานพาหนะที่ไม่สอดคล้องกับเส้นทางในการคมนาคมขนส่งทางเลือกใหม่เพื่อแก้ไขปัญหาซึ่งเป็นเรื่องธรรมชาติที่มนุษย์จะต้องคิดค้นต่อสู้เพื่อให้ได้มาซึ่งสิ่งที่ดีกว่าในการใช้ระบบขนส่งทางเลือกของการวิจัยเป็นระบบขนส่งทางเลือกตามแนวคิดหลังปฏิฐานนิยม (postpositivism) คือเห็นว่า ความจริงและความรู้ตามข้อเท็จจริงที่ได้ค้นพบ ล้วนเป็นสิ่งที่ถูกสร้างขึ้น เป็นภาพสร้าง (construct) ความจริง/ความรู้จึงไม่ได้มีเพียงหนึ่งเดียวแต่มีความหลากหลาย ขึ้นอยู่กับบุคคลและบริบท ดังนั้นจึงมีลักษณะจำเพาะเจาะจง (ชาย โปธิสิตา, 2556)

วิธีการเก็บข้อมูล ผู้วิจัยได้ใช้วิธีเก็บข้อมูลโดยวิธีค้นคว้าจากเอกสารวิชาการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาการของกรุงเทพมหานครจากเมืองน้ำมาสู่เมืองบกในปัจจุบัน และจากการสัมภาษณ์เชิงลึกด้วยคำถามกึ่งโครงสร้าง(In-deptinterviewSemi structures)จากผู้เชี่ยวชาญจำนวน 25 คนจากผู้บริหารของกรุงเทพมหานคร นักวิชาการ นักธุรกิจและผู้ชุมชนและการสนทนากลุ่มของผู้นำชุมชนในพื้นที่ที่มีการสัญจรทางน้ำ ตลอดจน การวิเคราะห์ข้อมูล เป็นเรื่องของการวางแผนรวบรวมข้อมูลสำคัญในเชิงคุณภาพ(ชาย โปธิสิตา,2556)

5.สรุปผลการวิจัย

นโยบายการบริหารจัดการบ้านเมืองของกรุงเทพมหานครมีความไม่สอดคล้องกับการแก้ไขปัญหาด้านการคมนาคมขนส่งของกรุงเทพมหานครเพียงพอโดยเฉพาะการพัฒนาการจราจรทางน้ำในพื้นที่ของกรุงเทพมหานครกล่าวคือจากการศึกษาข้อมูลทั่วไปที่เกี่ยวกับการจราจรทางน้ำ มีระบบการจัดทำเรือที่ตียังน้อยมากเพียงจะมีโครงการนำร่องเพียง 5 คลอง ได้แก่ 1) คลองภาษีเจริญ เส้นทางจาก

วัดปากน้ำภาษีเจริญ – ท่าเพชรเกษม 69 จำนวน 16 ท่า ระยะทาง 12 กิโลเมตร โดยมีการปรับปรุงท่าเทียบเรือในคลองบางกอกใหญ่ 3 ท่า ก่อสร้างใหม่ในคลองภาษีเจริญ 15 ท่า รวม 18 ท่า 2) คลองแสนแสบ ส่วนต่อขยาย จากวัดศรีบุญเรือง – เขตมีนบุรี ก่อสร้างท่าเทียบเรือ ค.ส.ล. จำนวน 14 ท่า ระยะทาง 11.5 กิโลเมตร 3) คลองลาดพร้าว จากสะพานพระโขนง – ตลาดยิ่งเจริญ ก่อสร้างท่าเทียบเรือ ค.ส.ล. จำนวน 15 ท่า ระยะทาง 24 กิโลเมตร 4) คลองผดุงกรุงเกษม จากหัวลำโพง –ท่าเทเวศน์ ก่อสร้างท่าเทียบเรือ ค.ส.ล.จำนวน 8 ท่า ระยะทาง 7 กิโลเมตร 5) คลองเปรมประชากร จากท่าบางซื่อ – ท่า สน.ดอนเมือง ก่อสร้างท่าเทียบเรือ ค.ส.ล. จำนวน 21 ท่า ระยะทาง 18 กิโลเมตร และเส้นทางเดินเรือในคลองภาษีเจริญวัดปากน้ำภาษีเจริญ – ท่าเพชรเกษม 69 เปิดใช้งานแล้ว ส่วนอีก 4 โครงการ อยู่ระหว่างการดำเนินการ เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนในกรุงเทพมหานครทั้งสิ้นมีถึง 1,161 คลอง มีความยาวรวมกันได้ถึง 2,272 กิโลเมตร ซึ่งมีระยะทางยาวกว่าพื้นที่ประเทศไทยจากเหนือสุดถึงใต้สุดที่มีระยะทางประมาณ 1,650 กิโลเมตรเท่านั้น (ทศวรรษใหม่คลองเมืองกรุง, 2556)

การเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจและสังคม การวางผังเมืองในเชิงยุทธศาสตร์จากอดีตมาถึงปัจจุบันได้ส่งผลให้การจราจรทางน้ำของกรุงเทพมหานครเปลี่ยนแปลงในทางที่ไร้ทิศทางและขาดการดูแลเอาใจใส่จากผู้บริหารระดับสูงของบ้านเมือง และได้รับความสนใจจากสังคมลดน้อยลงซึ่งกระแสนการพัฒนาถูกบดบังภายใต้แนวคิดในระบบพึ่งพา และแนวคิดทฤษฎีภาวะทันสมัย การสร้างเมืองในอดีตคลองเป็นองค์ประกอบสำคัญด้านยุทธศาสตร์ที่เน้นการใช้เส้นทางน้ำเป็นแนวป้องกันและต่อสู้กับข้าศึกที่คาดว่าจะมารุกราน การใช้เส้นทางน้ำเพื่อการคมนาคมเป็นเพียงความรู้ความเข้าใจที่อาศัยธรรมชาติที่มีอยู่แต่เดิมให้สอดคล้องกับวิถีชีวิตประจำวันจากผลงานทางวิชาการของ ศรีศักร วัลลิโภดม และสุจิตต์ วงษ์เทศ (2525) พบว่าแต่ก่อนนั้นพื้นดินกรุงเทพฯกับกรุงธนบุรี(บางกอก)ก็ยังเป็นผืนเดียวกันสมเด็จพระชัยราชาได้โปรดเกล้าฯให้ขุดคลองลัดเพื่อย่นระยะทางตั้งแต่บริเวณคลองบางกอกน้อยไปจรดปากคลองบางกอกใหญ่ ต่อมาในรัชสมัยการสร้างกรุงรัตนโกสินทร์ พระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกได้มีการกำหนดผังเมืองใช้เส้นทางน้ำเป็นเส้นทางคมนาคม สามารถเปลี่ยนเมืองเกษตรกรรมมาเป็นชุมชนที่สมบูรณ์ประกอบด้วยอาคารบ้านเรือน คูคลอง ถนน และกำแพงเมืองที่มีป้อมปราการที่แข็งแรงในระยะเวลาเพียง 4-5 ปี ในปี พ.ศ.2328 โปรดเกล้าฯให้รื้อกำแพงริมคลองคูเมืองสมัยธนบุรีและซ่อมคลองให้ลึกและกว้างขึ้นเพื่อเป็นคูพระนครด้านตะวันออก และมีการขุดคูเมืองขึ้นอีกชั้นจากบางลำพูมาออกเหนือวัดสามปลื้มเรียกว่าคลองรอบกรุงทำให้ได้เป็นทั้งปราการป้องกันพระนครและขยายเขตพระนครจากเดิม 1,125 ไร่ เป็น 2,539 ไร่ ในปีเดียวกันได้มีการขุดคลองลัดวัดราชันด์ตาดคลองลัดวัดราชบพิตร และคลองมหานาค เพื่อเชื่อมคลองคูเมืองและคลองรอบกรุงจาก (ทศวรรษใหม่คลองเมืองกรุง , 2556)

นโยบายของรัฐบาลในยุคระบอบสมบูรณาญาสิทธิราชที่มีพระมหากษัตริย์เป็นผู้บริหารในการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในสมัยรัชกาลที่ 6 และรัชกาลที่ 7มุ่งไปที่การสร้างถนนเพิ่มขึ้นรัฐจึงเลือกการ

ถมคลองส่วนหนึ่งให้กลายเป็นถนน เนื่องจากไม่ต้องเสียเวนคืนที่ดิน กอปรกับเจ้าของที่ดินบางส่วนที่เคยอยู่ริมคลองก็ต่างได้ประโยชน์จากการที่สามารถเดินทางได้สะดวกที่ที่ดินมีราคาสูงขึ้น การถมคลองให้เป็นถนนทำให้เกิดผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมตามมา ในทางเศรษฐกิจ ทำให้การขนส่งสินค้าจากหัวเมืองนอกเขตพระนครมีความยากลำบากกว่าเดิมและมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น เนื่องเรือสินค้าไม่สามารถเข้าถึงย่านการค้าได้เช่นเดิม ในทางสังคม เกิดปัญหาขาดแคลนน้ำเพื่อการอุปโภคบริโภคเนื่องจากการใช้น้ำประปาซึ่งอยู่ในบริเวณจำกัด ประชาชนส่วนใหญ่ยังต้องพึ่งพาน้ำจากแม่น้ำลำคลองเป็นสำคัญ ประสิทธิภาพการระบายน้ำลดลง และเกิดปัญหาการขาดแคลนน้ำในการดับไฟ ในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 7 นโยบายเกี่ยวกับคลองและการคมนาคมขนส่งเป็นไปเช่นเดียวกับสมัยรัชกาลที่ 6 คลองขนาดเล็กขาดการบำรุงจนตื้นเขิน เรือไม่สามารถสัญจรผ่านได้ จนถมเป็นถนนเป็นจำนวนมาก จึงเหลือแต่คลองสายสำคัญๆ เพื่อใช้ในการคมนาคมและการระบายน้ำ เช่นคลองหลอด คลองโอ่งอ่าง หรือคลองบางลำพู คลองผดุงกรุงเกษม คลองมหานาค คลองบางกะปิ คลองหัวลำโพงหรือคลองเตย คลองสามเสน คลองบางซื่อ คลองสวัสดิ์ เปรมประชากร คลองบางเขน คลองประเวศน์บุรีรัมย์ คลองบางกอกใหญ่ คลองบางกอกน้อย และคลองมอญในยุคนั้นความเจริญในแถบประเทศตะวันตกเป็นช่วงของการปฏิวัติอุตสาหกรรม และการล่าอาณานิคมเพื่อขยายฐานทางการผลิตและแสวงหาวัตถุดิบเพื่อป้อนโรงงานอุตสาหกรรม ประเทศในกลุ่มอาเซียนปัจจุบันส่วนใหญ่ตกอยู่ภายใต้อิทธิพลของประเทศตะวันตกทั้งสิ้น การพัฒนาประเทศตามทฤษฎีพึ่งพา และทฤษฎีภาวะทันสมัยการด้อยการศึกษา ขาดการพัฒนาที่สมดุล จึงส่งผลกระทบต่อการพัฒนาชุมชนเมืองและส่งผลตามมาถึงปัจจุบันในเรื่องการพัฒนาในระดับโครงสร้างพื้นฐาน เกิดช่องว่างในเรื่องการกระจายรายได้ มีชุมชนแออัดเกิดขึ้นมากมายตามเมืองใหญ่ๆเนื่องจากการอพยพย้ายถิ่นฐานของประชากรเพื่อเข้ามาหางานทำในเมืองใหญ่

6.อภิปรายผล

ทางเลือกของประชาชนในกรุงเทพมหานครที่จะใช้เส้นทางสัญจรมีหลากหลายเส้นทาง โดยธรรมชาติในทางภูมิศาสตร์กรุงเทพมหานครมีเส้นทางน้ำคือลำคลอง 1,161 สาย กระจายอยู่ทั่วทุกพื้นที่แต่ละสายมีความเชื่อมโยงซึ่งกันและกันเป็นเครือข่ายใยแมงมุม ดังนั้นนโยบายการพัฒนาเส้นทางน้ำให้เป็นเส้นทางคมนาคมจึงสามารถทำได้โดยการปรับปรุงเส้นทางน้ำที่มีอยู่แล้วให้ดีขึ้นสามารถใช้เรือแล่นผ่านได้โดยสะดวก การใช้เส้นทางน้ำในกรุงเทพมหานครจึงเป็นการจัดการจราจรทางอีกเส้นทางหนึ่งที่รัฐไม่จำเป็นต้องลงทุนในเรื่องการเวนคืนที่ดิน หรือการโยกย้ายแหล่งที่อยู่อาศัยของประชาชนอยู่ก่อนแล้วออกไป เพียงแต่การใช้มาตรการบังคับทางกฎหมายเรื่องการรักษาแหล่งน้ำ คูคลองให้สะอาด ไม่มีการรุกร้ำพื้นที่ริมคลอง จึงเป็นเรื่องไม่แปลกนักเนื่องจากกรุงเทพมหานครเป็นเมืองน้ำมาก่อน 233 ปีของรัตนโกสินทร์หรือกรุงเทพมหานครได้มีการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมทั้งในทางภูมิศาสตร์และสภาพสังคม ในปัจจุบันจะเห็นได้ว่าชาวเมืองต้องเผชิญกับปัญหาต่างๆ

นานับประการจนในบางครั้งผู้ที่มาทำหน้าที่บริหารประเทศ หรือผู้บริหารท้องถิ่นของกรุงเทพมหานครเองที่เข้ามารับหน้าที่ในช่วงเวลาสั้นไม่สามารถจะสร้างผลงานให้ปรากฏในด้านการนำนโยบายไปปฏิบัติให้บรรลุตามเป้าหมายได้ แต่หากพิจารณาจากความเป็นจริงของปัญหาที่เกิดขึ้นในแง่ของการเป็นอัมพาตของปัญหาการจราจรและเราจะพบว่า เดิมกรุงเทพมหานครเป็นเมืองน้ำมีเส้นทางน้ำแม่น้ำลำคลองผ่านทุกพื้นที่ถึงแม้ว่าได้มีการถมคลอง ถมแหล่งน้ำแปลสภาพเป็นพื้นดินไปแล้วมากมาย ปัจจุบันก็ยังคงมีลำคลองทั้งสายหลักและคลองสายรองหรือคลองซอยไว้เป็นเส้นทางระบายน้ำอยู่ทั่วกรุงเทพมหานคร ในจำนวนคลองทั้งหมดนี้ปัจจุบัน กรุงเทพมหานครได้สำรวจเส้นทางสัญจรในคลองต่างๆ ซึ่งมีศักยภาพเพียงพอที่จะพัฒนาการสัญจรให้เป็นเส้นทางเดินเรือได้ 28 คลองซึ่งน้อยมากเมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนคลองที่มีอยู่ (ทศวรรษใหม่คลองเมืองกรุง, 2556)

หากย้อนอดีตออกไปจะพบว่า คลองในยุคจักรวรรดินิยมตะวันตกในสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 ยังคงเน้นเพื่อยุทธศาสตร์และการคมนาคม และขยายพระนคร เช่นขุดคลองผดุงกรุงเกษม ไปทางตะวันออกถึงบริเวณทุ่งวัวลำพอง ทุ่งส้มป่อย และทุ่งสามเสน ทำให้พระนครเพิ่มพื้นที่มากขึ้นกว่า 3 เป็น 5,552 ไร่ เหตุการณ์เริ่มผันแปรไปเมื่อเกิดการรุกรานของลัทธิจักรวรรดินิยมตะวันตก (Western Imperialism) วัตถุประสงค์ของการขุดคลองเปลี่ยนแปลงไปหลังจากการทำสนธิสัญญาเบาริงกับอังกฤษ เป็นการขุดคลองเพื่อเปิดพื้นที่ทางการเกษตรให้ประชาชนมาตั้งบ้านเรือนและประกอบกิจกรรมเพื่อประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ มีการขุดคลองเพิ่มขึ้นตลอดรัชกาลคือ คลองถนนตรง คลองสีลม คลองเจดีย์บูชา คลองมหาสวัสดิ์ คลองภาษีเจริญ คลองดำเนินสะดวก คลองบาลี และคลองลัดขุนเมืองสมุทรปราการ และคลองแก้ว 1 คลอง คือคลองลัดบางยี่สาน

การสร้างถนนตามแบบตะวันตกที่สามารถใช้ได้ทุกฤดูกาล ปรับพื้นถนนด้วยการฝังอิฐ ได้แก่ ถนนเจริญกรุง ถนนสีลม ถนนตรง (สร้างพร้อมกับการขุดคลอง) ถนนบำรุงเมือง และถนนเฟื่องนคร ทำให้ยานการค้าขยายตัวมายังเขตถนน นอกจากนี้ยังมีการสร้างทางระบายน้ำนอกเหนือจากคลองอีกด้วย พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงสานต่อเจตนารมณ์ของพระบรมชนกนาถด้วยการพัฒนาโครงข่ายการเดินทางและขนส่งทั้งทางน้ำและทางบก ได้โปรดเกล้าฯ ให้ขุดคลองเป็นจำนวนมาก ทั้งการขุดคลองหลักและคลองสาขา ในระยะเวลานั้นการค้าข้าวมีความสัมพันธ์โดยตรงต่อการขุดคลอง หากช่วงไหนที่ข้าวราคาดีรัฐบาลก็จะเร่งขยายพื้นที่เพาะปลูกข้าวด้วยการขุดคลอง ทำให้ได้พื้นที่นาและเกิดชุมชนขึ้นตามบริเวณริมคลอง เป็นการขยายอาณาเขตเมืองให้กว้างขวางออกไป การขุดคลองในรัชกาลนี้ ได้เปิดโอกาสให้ราษฎรร่วมออกทุนขุดคลอง โดยให้จับจองที่ริมคลองเพื่อทำกิจกรรมเป็นการตอบแทน คลองขุดใหม่ที่สำคัญสมัยนี้คือ คลองสวัสดิ์เปรมประชากร คลองนครเนื่องเขต คลองประเวศบุรีรมย์ คลองทวีวัฒนา คลองนราภิรมย์ คลองเปรมฯ คลองหลวงแพ่ง คลองอุดมชลจร คลองรังสิตประยูรศักดิ์ คลองพระราชทาน คลองพระยาบรรณาธิการ คลองสาทร คลองบางพลีใหญ่ คลองนิคมยาตรา คลองราชดำริห์และคลองไฟสิงห์โต

นอกจากการขุดคลองแล้วพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวยังโปรดเกล้าฯให้พัฒนาโครงข่ายโทรคมนาคมทางบกทั้งถนนและทางรถไฟ ส่งผลให้ศูนย์กลางเศรษฐกิจการค้า อาทิ ตลาดน้ำต่างๆ เริ่มขยายขึ้นมานับไม่ถ้วน ไม่ว่าจะเป็นตลาดปากคลองตลาด ตลาดท่าเตียน ตลาดมหานาค ตลาดบ้านหม้อ ตลาดยอดบางลำพู ถึงแม้ว่าจะมีการตัดถนนและสร้างสะพานข้ามคลองเป็นจำนวนมาก ประชาชนส่วนใหญ่ก็ยังนิยมใช้การสัญจรทางน้ำเป็นหลักเมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนการจดทะเบียนเรือที่จดทะเบียนรถและเรือ ในปี พ.ศ. 2448 มีจำนวนเรือที่จดทะเบียนถึง 2,155 ลำ และเริ่มมีจำนวนรถยนต์จดทะเบียน 251 คัน (ทศวรรษใหม่คลองเมืองกรุง, 2556) อาจถือได้ว่าเป็นสร้างเครือข่ายทางด้านคมนาคมขนส่งที่เริ่มมีความเชื่อมโยงระหว่างทางน้ำที่มีอยู่เดิมกับการคมนาคมทางบกเป็นครั้งแรกในสยามประเทศ

เมื่อพิจารณาในสถานการณ์ปัจจุบันประโยชน์ของการส่งเสริมการเดินทางเรือในคลองเพื่อเชื่อมโยงการเดินทางกับระบบขนส่งมวลชนอื่นและเป็นการร่นระยะทางลง และเวลาในการเดินทางลดเมื่อเทียบกับการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ลดปัญหาจราจรริมฝั่งคลองและใกล้เคียงได้รับความสะดวกในการเดินทาง เมื่อผู้บริหารกรุงเทพมหานครชุดเก่าหมดวาระลงไปผู้บริหารกรุงเทพมหานครชุดใหม่ที่มาจากการเลือกในปัจจุบัน (ปี 2558) มีการส่งเสริมหรือพัฒนาเส้นทางการจราจรทางน้ำเพิ่มเติม มีนโยบายพัฒนาการจราจรขนส่งทางน้ำที่ยั่งยืน มาตรการสำคัญดังกล่าวเป็นเรื่องการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการสัญจรในคลองคือมีการปรับปรุงท่าเทียบเรือ การเข้าถึง (Access) การเชื่อมต่อกับระบบอื่นๆ ด้านภูมิทัศน์ สามารถที่จะพัฒนาเส้นทางน้ำเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางน้ำให้เป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยวทั้งที่เป็นชาวไทยและชาวต่างชาติ อีกทั้งเป็นการผลักดันในเรื่องของการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม การบำบัดน้ำเสีย การทิ้งขยะมูลฝอยลงในแม่น้ำลำคลองและการพัฒนาเรือโดยสารให้สอดคล้องและมีความปลอดภัยกับเส้นทางน้ำแต่ละสายด้วย (Sukhumbhand Paribatra, 2011)

7. ข้อเสนอแนะ

1. การสัญจรทางน้ำต้องการการมีส่วนร่วมของประชาชน มาตรการการสัญจรทางน้ำจะประสบความสำเร็จได้ ต้องอาศัยความร่วมมือร่วมใจจากประชาชนทุกภาคส่วนของสังคมในการพัฒนาแม่น้ำลำคลองอย่างเป็นระบบ ต่อเนื่อง

2. การสำรวจและปรับปรุงเส้นทางเดินเรือตามคลองต่างๆในพื้นที่กรุงเทพมหานครที่ใช้เดินเรือได้ พร้อมทั้งสำรวจเส้นทางการเชื่อมโยงระหว่างท่าเทียบเรือกับถนนตรอก ซอยต่างๆที่ประชาชนสามารถเดินทางจากเส้นทางต่างๆไปยังท่าเทียบเรือได้สะดวก

3. รัฐจะต้องมีการลงทุนในการจัดเส้นทางเดินเรือเสมือนเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งมวลชนบนบกให้มีความสำคัญเช่นเดียวกับระบบขนส่งมวลชนอื่น เช่นรถไฟฟ้าบนดิน หรือใต้ดิน ซึ่งมีการใช้ประมาณลงทุนและระยะเวลาอันยาวนานและต้องใช้เวลาขั้นตอนในการเตรียมการที่ยุ่งยากและซับซ้อน

4. ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้ทราบถึงโครงข่ายทางน้ำของกรุงเทพมหานครเพื่อให้ทราบข้อมูลและศึกษาเส้นทางที่ประชาชนจะได้เดินทางไปตามเส้นทางที่ต้องการได้รวดเร็วและประหยัดปลอดภัย

5. การพัฒนาคลองในเขตของกรุงเทพมหานครของแต่ละเขตเป็นสิ่งเสริมการเดินทางโดยทางน้ำที่ประชาชนสามารถใช้เรือขนาดเล็กเป็นพาหนะเดินทางเป็นการลดความหนาแน่นของการจราจรบนท้องถนนได้ เช่นการใช้เรือพายเพื่อการสัญจรในระยะทางใกล้ๆ

6. จัดเตรียมเรือโดยสารที่เหมาะสมกับเส้นทางและเตรียมความพร้อมด้านบุคลากร เครื่องอำนวยความสะดวกอื่นที่จำเป็นในการเดินทางเส้นทางน้ำ

8. เอกสารอ้างอิง

กรุงเทพมหานคร ทั้งชีวิต-เราดูแล (2556) ทศวรรษใหม่ คลองเมืองกรุง คู่มือสัญจรทางน้ำของชาวกรุงเทพฯยุคใหม่ สำนักการจราจรขนส่ง กรุงเทพมหานคร

กรุงเทพมหานคร (2549) 33 ปีกรุงเทพมหานคร กองประชาสัมพันธ์ ฝ่ายแผนงานและผลิตสื่อ กรุงเทพมหานคร

กรมทรัพยากรน้ำ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2556) การบริหารจัดการลุ่มน้ำ

กรุงเทพมหานคร (2558) แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขปัญหาน้ำท่วมกรุงเทพมหานคร ประจำปี 2558 ในส่วนรับผิดชอบของสำนักการระบายน้ำ กรุงเทพมหานคร

กรุงเทพมหานคร (2554) 2 ปีของการบริหารงานกรุงเทพมหานครของหม่อมราชวงศ์สุขุมพันธุ์ บริพัตร กรุงเทพมหานคร

ศรีศักร วัลลิโภดม สุจิตต์ วงษ์เทศ (2525) ศิลปวัฒนธรรม เสนอ ฉลอง 200 ปี รัตนโกสินทร์ ด้วยคำถาม กรุงเทพฯ มาจากไหน กรุงเทพฯ ศิลปวัฒนธรรม

ชาย โพธิ์สิตา (2556) พิมพ์ครั้งที่ 6 ศาสตร์และศิลป์แห่งการวิจัยเชิงคุณภาพ อมรินทร์พริ้นติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง กรุงเทพฯ

สืบพงศ์ สุขสม (2557) การบริหารการพัฒนา เอกสารประกอบการสอนวิชา PA6108 มหาวิทยาลัยเวสเทิร์นกรุงเทพฯ

SukhumbhandParibatra Governor of Bangkok (2011) Water Transportation With a Blink of an Eye during Rush Hours ,Bangkok Metropolitan Administration ,Thailand.