

หน่วยงานภาครัฐกับการบริหารจัดการคลองในเขตกรุงเทพมหานคร
: กรณีศึกษา คลองบางกอกน้อย และคลองด่าน

PUBLIC SECTOR REGARDING CANAL MANAGEMENT IN BANGKOK
: A CASE STUDY ON KLONG BANGKOKNOI AND KLONG DAN

วรรณวีร์ บูลเยฤทธิ
VANAVEE BOONYARIT

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาระดับปริญญาตรี สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

บัณฑิตวิทยาลัย

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

พ.ศ. 2549

ISBN 974-15-2727-6

หน่วยงานภาครัฐกับการบริหารจัดการคลองในเขตกรุงเทพมหานคร
: กรณีศึกษา คลองบางกอกน้อย และคลองด่าน

PUBLIC SECTOR REGARDING CANAL MANAGEMENT IN BANGKOK
: A CASE STUDY ON KLONG BANGKOKNOI AND KLONG DAN

วรรณวีร์ บุญฤทธิ์

VANAVEE BOONYARIT

เลขที่.....
เลขทะเบียน..... 65473
วัน,เดือน,ปี...1.1.๓๓. 2549

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม
บัณฑิตวิทยาลัย
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
พ.ศ. 2549

ISBN 974-15-2727-6

**PUBLIC SECTOR REGARDING CANAL MANAGEMENT IN BANGKOK
: A CASE STUDY ON KLONG BANGKOKNOI AND KLONG DAN**

VANAVEE BOONYARIT

**A THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT
OF THE REQUIREMENT FOR THE DEGREE OF
MASTER OF URBAN AND REGIONAL PLANNING IN URBAN AND
ENVIRONMENTAL PLANNING
SCHOOL OF GRADUATE STUDIES
KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG**

2006

ISBN 974-15-2727-6

COPYRIGHT 2006

SCHOOL OF GRADUATE STUDIES

KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG

หัวข้อวิทยานิพนธ์	หน่วยงานภาครัฐกับการบริหารจัดการคลองในเขต กรุงเทพมหานคร : กรณีศึกษาคลองบางกอกน้อยและคลองด่าน
นักศึกษา	นางสาว วรณวีร์ บุญยฤทธิ์
รหัสประจำตัว	44063001
ปริญญา	การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต
สาขาวิชา	การวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม
พ.ศ.	2549
อาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์	รศ.ดร. นพดล สหชัยศรี

บทคัดย่อ

คลองเป็นองค์ประกอบของเมืองที่ยังคงมีความสำคัญอย่างมาก หากเพียงแต่บทบาทหน้าที่แตกต่างกันไปไม่เด่นชัดเหมือนเช่นอดีต ดังนั้นคลองจึงมักถูกมองข้ามและขาดความตระหนักถึงความสำคัญ การวิจัยนี้ได้ทำการศึกษาถึงสภาพปัญหาทั้งด้านสังคมวัฒนธรรม สิ่งแวดล้อม การคมนาคม และเศรษฐกิจของคลองในปัจจุบัน ประกอบกับบทบาทหน้าที่ของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในการบริหารจัดการคลอง เพื่อเสนอความเป็นไปได้ในการบริหารจัดการและอนุรักษ์คลองให้มีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุด โดยเลือกกรณีศึกษา คลองบางกอกน้อย และคลองด่าน

การศึกษารครั้งนี้ได้พิจารณาจากสภาพปัญหาด้านต่างๆ ของคลองอันส่งผลต่อคุณภาพชีวิต เพื่อนำมาสู่การพิจารณาด้านการบริหารจัดการคลองของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง วิเคราะห์ถึงประเด็นปัญหาที่เกิดจากการจัดการนี้ และความเป็นไปได้ในการบริหารจัดการคลองที่มีประสิทธิภาพเพื่อให้เกิดคุณภาพชีวิตที่ดีต่อไป

เนื่องด้วยต้องการศึกษาปัญหาอันเกิดจาก บทบาทหน้าที่ของหน่วยงานภาครัฐในการบริหารจัดการคลองจึงได้ทำการศึกษาความเปลี่ยนแปลงบทบาทหน้าที่ของคลองในอดีตกับปัจจุบัน เพื่อนำมาสู่การวิเคราะห์ถึงสภาพปัญหาทั่วไปที่เกิดขึ้นในพื้นที่ โดยเชื่อมโยงกับบทบาทหน้าที่ของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการบริหารจัดการคลอง การแบ่งหน้าที่การทำงานระหว่างหน่วยงาน การประสานงานกัน วิเคราะห์ถึงปัญหาและความขัดแย้งที่เกิดขึ้นในกระบวนการการบริหารจัดการคลองของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนี้ นำมาวิเคราะห์และประมวลผลภายใต้กรอบแนวคิดทฤษฎีการวิจัย โดยแบ่งกลุ่มเป้าหมายออกเป็น 3 กลุ่ม คือ 1) ประชากรที่อยู่อาศัยริมคลอง 2) หน่วยงานภาครัฐที่มีส่วนในการบริหารจัดการคลอง 3) ผู้นำชุมชนริมคลอง

จากการศึกษาสามารถสรุปประเด็นปัญหาเป็น 4 ด้านได้ดังนี้ คือ 1.ด้านคมนาคมขนส่ง ได้รับผลกระทบจากเรือหางยาวที่บริการด้านเพื่อการท่องเที่ยวในคลอง ชุมชนริมคลองถูกรบกวน

จากคลื่นและเสียงจากเรือหางยาว รวมถึงการใช้ความเร็วในการเล่นเรือหางยาวขนาดเล็ก 2 ด้าน
สังคมวัฒนธรรมได้รับผลกระทบจากการสร้างเขื่อนริมคลองเพื่อป้องกันน้ำท่วม ซึ่งทำให้รูปแบบ
วิถีชีวิตริมคลองเปลี่ยนไป รวมถึงการขาดความตระหนักในคุณค่าของแม่น้ำลำคลองจากคนใน
ชุมชนริมคลองการได้รับผลกระทบจากการขยายตัวของเมือง ก่อให้เกิดความแออัดส่งผลต่อ
คุณภาพชีวิตและบทบาททางด้านการท่องเที่ยวที่เข้าไปรบกวนวิถีชีวิตดั้งเดิมนี้ด้วย 3.ด้าน
สิ่งแวดล้อมที่ได้รับผลกระทบจากคลื่นที่มีต่อโครงสร้างบ้านริมคลอง น้ำเน่าเสียจากการระบายน้ำที่
ไม่มีระบบบำบัด มลภาวะอันเกิดจากเรือน้ำเที่ยว ทั้งเสียง ควั่น และคลื่น การรुकล้ำน้ำและความ
ไม่ชัดเจนของขอบเขตคลอง และการทิ้งขยะและสิ่งปฏิกูลลงคลอง 4.ด้านเศรษฐกิจได้รับ
ผลกระทบจากการขยายตัวของเมือง ราคาที่ดินที่สูงขึ้นกับความต้องการที่อยู่อาศัยในเขตเมืองที่มี
มากขึ้น ทำให้เกิดความแออัด คุณภาพชีวิตเสื่อมลง และค่าครองชีพที่สูงขึ้น

จากการศึกษาผลกระทบที่มีต่อการจัดการพื้นที่ ในการบริหารจัดการของหน่วยงาน
ภาครัฐพบว่า ปัญหาด้านต่างๆ ที่เกิดขึ้นไม่ได้รับการแก้ไขปัญหาจากต้นเหตุของปัญหาอย่างแท้จริง
เนื่องจากมีความซ้ำซ้อนของอำนาจหน้าที่ของแต่ละหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ในการบริหาร
จัดการคลองและขาดการประสานงานระหว่างหน่วยงาน ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่สะท้อนให้เห็นถึง
ประสิทธิภาพของการจัดการคลองนี้ ทั้งนี้เนื่องจากหน่วยงานที่เข้ามามีบทบาทในการบริหารจัดการ
คลองในปัจจุบันนี้อยู่ภายใต้สังกัดกระทรวงที่แตกต่างกัน ดังนั้นการดำเนินการต่างๆ ภายใน
หน่วยงานย่อมต้องสอดคล้องตามนโยบายหลักของกระทรวงนั้นๆ และดำเนินการตามยุทธศาสตร์
และกลยุทธ์ที่แตกต่างกันไปประกอบกับ ไม่มีหน่วยงานกลางที่เข้ามาดูแลรับผิดชอบคลองโดยตรง
อย่างไรก็ตามนอกจากนี้ยังมีองค์ประกอบที่เป็นปัญหาในการจัดการคลองนี้ นั่นคือความไม่ชัดเจน
ของขอบเขตงานที่แต่ละหน่วยงานรับผิดชอบ ทำให้เจ้าหน้าที่ที่มีหน้าที่นำไปปฏิบัติไม่ทราบถึง
หน้าที่ของตน และขาดเครื่องมือที่มีประสิทธิภาพ คือ กฎหมาย ที่ยังมีความซ้ำซ้อนและไม่ชัดเจน
และที่สำคัญที่แต่ละหน่วยงานต่างมีกฎหมายที่ใช้ในการอ้างอิงที่ต่างกัน

ดังนั้นแนวทางในการบริหารจัดการเพื่ออนุรักษ์คลองต่อไปในอนาคต ควรมีการจัดตั้ง
องค์กรกลางหรือคณะกรรมการเพื่อดำเนินการบริหารจัดการคลอง โดยมีคณะอนุกรรมการที่มาจาก
ตัวแทนหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และจะต้องมีการกำหนดให้ชัดเจนในบทบาทหลักของแต่ละ
องค์กรที่ร่วมดำเนินการพร้อมทั้งกำหนดกฎหมายประกอบการดำเนินการนี้โดยเฉพาะ เพื่อเป็น
เครื่องมือในการบริหารจัดการที่หน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องสามารถอ้างอิงและถือปฏิบัติร่วมกันได้
โดยจะต้องสร้างความตระหนักด้านการอนุรักษ์คลองและแหล่งน้ำ ให้แก่ประชาชนเพื่อการอนุรักษ์
คลองที่ยั่งยืนต่อไป ซึ่งจะต้องมีการร่วมมือกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐและประชาชนในพื้นที่ด้วย

Thesis Title	Public Sector Regarding Canal Management in Bangkok : A Case Study on Klong Bangkoknoi and Klong Dan
Student	Miss Vanavee Boonyarit
Student ID	44063001
Degree	Master of Urban and Regional Planning in Urban and Environment Planning
Programme	Urban and Environmental Planning
Year	2006
Thesis Advisor	Associate Professor Dr. Nopadon Sahachaisaeree

ABSTRACT

The canal is a city infrastructure that has been more important in the past. Its function and role are different nowadays. This research is a study about problems such as social, culture, environmental, transportation and canal economic. In addition, the government organization is concern about canal management in order to get a well preserved canal with high efficiency and advantages. This study is about Klong Bangkok – Noi and Klong Dan.

This study was to consider the canal problems that effect to life quality and to consider the canal management of the government organization. In addition, to analyze the problems from this management and the possibility of effectiveness canal management for good life quality in the future.

To study the problem from the government organization that concern about canal management so that, we study about the changing of canal role in the past and now. In order to analyze the general problem in this area by linking with the role of each organization that concern in canal management, organization function, coordinate activity and the conflict in canal management. After that, analyzed and compiled according to the research theory framework. This study is divided in to 3 target groups as follow

- 1) the population who lives in the canal bank
- 2) the government agency who takes care about canal management
- 3) the leader of canal bank community

The conclusion of this study is 4 parts as follow

1) The transportation that gets impact from the long tail boat for tourism, the canal bank community was disturbed from the long tail boat wave and noise included the speed of small long tail boat.

2) The social culture that gets impact from the construction of retaining wall and made the way of life of the community in canal bank has changed. Moreover, the overcrowded dwelling has impact life quality and the role of tourism because of the people lack of awareness in water value.

3) The environmental impact such as the wave from tourist boat act on the wooden house structure, noise pollution, air pollution, waste water, solid waste, canal trespass and un-distinct of the canal line.

4) The economic impact from expanding city, highly land price, high dwelling need. These get overcrowded dwelling, declined quality of life and high cost of living.

The result of this study is the problem did not rectify at the cause of all the trouble because of the complex and overlap in the canal management and in-cooperative between the organizations. That reflects the efficiency of canal management. Because of the organization who take care the duty are under the different departments so to handle the policy will different too. Besides, the officers do not know their role and do not have the efficiency tools to manage their duty.

Therefore, to conserve the canal in the future should have the center organization or the committee to manage the canal. The committee should come from different organization which concern in canal management. Moreover, the main role of each organization should assign clearly and should have their law. These will be a tool for the organization that can refer and practice for the canal management. Finally, the important for sustainable canals there should have cooperative between government organization and people in this area.

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ สำเร็จลุล่วงได้อย่างดีด้วยการสละเวลาให้คำแนะนำและปรึกษาจาก รศ.ดร. นพดล สหชัยเสรี ซึ่งเป็นอาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ ผู้วิจัยรู้สึกซาบซึ้งในความอนุเคราะห์ จากท่านและขอกราบขอบพระคุณมา ณ โอกาสนี้

ขอขอบพระคุณ ผศ.ดร.นิติชาณู ปลื้มอารมย์ และ ผศ.เลิศวิทย์ รังสิรักษ์ กรรมการสอบ วิทยานิพนธ์ สำหรับทุกๆ คำแนะนำและข้อคิดเห็นอันเป็นประโยชน์ต่อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

ขอขอบพระคุณผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการทำวิจัยทุกๆ ท่าน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเสียสละ เวลาของผู้อยู่อาศัยในชุมชนริมคลองบางกอกน้อยและคลองด่านบริเวณพื้นที่ศึกษา ในการให้ข้อมูล ตัวแทนและผู้นำชุมชนในการให้คำแนะนำและการให้ข้อมูลต่างๆ และเจ้าหน้าที่จากหน่วยงาน ราชการที่เกี่ยวข้องทุกๆ ท่านที่ให้ข้อมูลและคำแนะนำต่างๆ อันเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการวิจัย ครั้งนี้

ท้ายที่สุดขอขอบพระคุณกำลังใจที่ดีที่สุดจากคุณพ่อ คุณแม่ และครอบครัว รวมถึงความ ห่วงใยจากพี่ๆ และความช่วยเหลือจากเพื่อนๆ คุณค่าและประโยชน์อันพึงมีจากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้วิจัยขอมอบแด่ทุกๆ ท่านที่มีส่วนเกี่ยวข้อง มา ณ ที่นี้

วรรณวีร์ บุญฤทธิ์

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	I
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	III
กิตติกรรมประกาศ.....	V
สารบัญ.....	VI
สารบัญตาราง.....	IX
สารบัญรูป.....	X
สารบัญแผนที่.....	XII
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ที่มาและความสำคัญ.....	1
1.2 วัตถุประสงค์การวิจัย.....	4
1.3 กรอบการวิจัย.....	4
1.4 ขอบเขตการศึกษา.....	6
1.5 กรอบแนวคิด.....	7
1.6 ผลที่คาดว่าจะได้รับ.....	8
บทที่ 2 ทบทวนวรรณกรรม.....	9
2.1 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับแหล่งน้ำในเมือง.....	10
2.2 แนวคิดด้านการบริหารจัดการและโครงสร้างระบบราชการ.....	12
2.2.1 แนวคิดด้านการบริหารจัดการ(Management).....	12
2.2.2 แนวคิดด้านการบริหารจัดการแบบระบบราชการ(Max Weber).....	14
2.2.3 หน่วยงานที่ดูแลคลองในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล.....	15
2.2.4 ประเด็นด้านกฎหมาย.....	19
2.3 แนวคิดเกี่ยวกับการคมนาคมขนส่งทางน้ำภายในเมือง.....	22
2.4 แนวคิดเกี่ยวกับเศรษฐศาสตร์.....	23
2.4.1 ความสำคัญของมาตรการด้านเศรษฐศาสตร์.....	23
2.4.2 หลักการทางเศรษฐศาสตร์ในการจัดการปัญหาคลอง.....	25
2.4.3 นโยบายในการควบคุมมลพิษในทางเศรษฐศาสตร์.....	31

สารบัญ(ต่อ)

	หน้า
2.5 แนวคิดเกี่ยวกับสังคมวัฒนธรรมของวิถีชีวิตริมคลอง.....	33
2.5.1 คลองกับวิถีชีวิตของคนไทย.....	33
2.5.2 การเปลี่ยนแปลงบทบาทของคลอง.....	34
2.6 แนวคิดเกี่ยวกับการอนุรักษ์และการท่องเที่ยวแม่น้ำลำคลอง.....	36
2.6.1 แนวคิดในการอนุรักษ์แม่น้ำ คู คลอง.....	36
2.6.2 บทบาทของกรมศิลปากรในการดูแลรักษาคลอง.....	37
2.6.3 แนวคิดในการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์.....	38
2.7 แนวคิดด้านสิ่งแวดล้อม ระบบนิเวศน์ และลักษณะทางกายภาพของแหล่งน้ำในเมือง..	39
2.7.1 แนวคิดด้านระบบนิเวศน์กับคลอง.....	39
2.7.2 แนวคิดด้านการใช้ที่ดินริมแม่น้ำ.....	40
2.8 สรุปแนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง.....	43
บทที่ 3 ระเบียบวิธีดำเนินการวิจัย.....	46
3.1 การกำหนดพื้นที่ศึกษา.....	46
3.2 ตัวแปรและการเชื่อมโยงตัวแปร.....	50
3.3 การเก็บข้อมูลและเครื่องมือการวิจัย.....	53
3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล.....	57
บทที่ 4 ผลการศึกษา.....	59
4.1 สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา.....	59
4.1.1 ที่ตั้งและขอบเขตพื้นที่ศึกษา.....	59
4.1.2 ประวัติความเป็นมาของพื้นที่ศึกษา.....	63
4.1.3 ลักษณะทางกายภาพและสิ่งแวดล้อม.....	66
4.2 ประชากรและครัวเรือนศึกษา.....	75
4.2.1 คุณลักษณะประชากรศึกษา.....	75
4.2.2 คุณลักษณะครัวเรือนศึกษา.....	77
4.2.3 สภาพสังคมวัฒนธรรมของพื้นที่ศึกษา.....	80
4.3 บทบาทและความสำคัญของพื้นที่ศึกษาในปัจจุบัน.....	86

สารบัญ(ต่อ)

	หน้า
4.3.1 ความสำคัญของพื้นที่ศึกษา.....	86
4.3.2 ด้านการคมนาคม.....	87
4.4 บทบาทหน้าที่ของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง.....	92
4.4.1 หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง.....	92
4.4.2 โครงสร้างการบริหารจัดการคลองของหน่วยงาน.....	95
4.4.3 บทบาทความสำคัญของหน่วยงานในพื้นที่ศึกษา.....	98
4.4.4 ผลกระทบที่มีต่อการบริหารจัดการคลอง.....	107
บทที่ 5 สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ.....	110
5.1 สรุปประเด็นปัญหาที่ได้จากการศึกษา.....	110
5.1.1 ด้านคมนาคม.....	110
5.1.2 ด้านสังคมวัฒนธรรม.....	112
5.1.3 ด้านสิ่งแวดล้อม.....	113
5.1.4 ด้านเศรษฐกิจ.....	114
5.2 บทบาทของหน่วยงานภาครัฐที่มีผลกระทบต่อการจัดการคลอง.....	116
5.2.1 โครงสร้างของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง.....	116
5.2.2 บทบาทและความสัมพันธ์ของหน่วยงาน.....	118
5.2.3 ผลกระทบที่มีต่อการจัดการในพื้นที่ศึกษา.....	119
5.3 ข้อเสนอแนะ.....	120
5.3.1 แนวทางในการบริหารจัดการคลองของหน่วยงานภาครัฐ.....	120
5.3.2 ข้อเสนอแนะความเป็นไปได้ในการจัดการเพื่ออนุรักษ์คลอง.....	122
5.3.3 ข้อเสนอแนะสำหรับแนวทางการศึกษาต่อไป.....	124
บรรณานุกรม.....	125
ภาคผนวก.....	128
ประวัติผู้เขียน.....	137

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
3.1-1	ข้อมูลทางกายภาพในการพิจารณาเลือกพื้นที่ศึกษา.....48
3.1-2	การพิจารณาด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยวในการเลือกกรณีตัวอย่างพื้นที่ศึกษา.....49
3.2-1	กลุ่มเป้าหมายการวิจัย.....50
3.2-2	การแปลงนิยามด้านมโนทัศน์(Conceptual Definition) มาเป็นนิยามด้านปฏิบัติการ (Operational Definition).....51
3.3-1	เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....55
4.1.3-1	ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ศึกษาด้านต่างๆ.....68
4.4.3-2	การใช้สาธารณูปโภคสาธารณูปการในพื้นที่ศึกษา.....70
4.2.1-1	คุณลักษณะประชากรศึกษา.....76
4.2.2-1	คุณลักษณะครัวเรือนศึกษา.....77
4.2.3-1	ความสัมพันธ์ของครัวเรือนศึกษากับชุมชนในพื้นที่ศึกษา.....81
4.2.3-2	ความสัมพันธ์ของความเป็นชุมชนกับสภาพปัญหา.....82
4.2.3-3	กิจกรรมและความสัมพันธ์ของพื้นที่ศึกษา.....84
4.3.1-1	คุณลักษณะที่สัมพันธ์กับการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ศึกษา.....88
4.4.3-1	สรุปบทบาทหน้าที่ในการบริหารจัดการคลองของหน่วยงานภาครัฐ.....106
5.1-1	สรุปภาพรวมของประเด็นปัญหาและหน่วยงานหลัก.....115

สารบัญรูป

รูปที่	หน้า
1.3-1	กรอบการวิจัย.....5
1.5-1	กรอบแนวคิด.....7
2.4.2-1	กราฟแสดงความสามารถในการรองรับมลพิษโดยธรรมชาติ.....25
2.4.2-2	กราฟแสดงกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกินความสมดุลที่ธรรมชาติมิให้.....26
2.4.2-3	กราฟแสดงระดับกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เพิ่มขึ้นทำให้เกิดผลทวีคูณเนื่องจาก ความสามารถโดยธรรมชาติลดลง.....26
2.4.2-4	กราฟแสดงการตัดสินใจทางเศรษฐกิจโดยเปรียบเทียบระหว่างคุณภาพของพาเรโต้ กับคุณภาพของธรรมชาติ.....27
2.4.2-5	กราฟแสดงการเปรียบเทียบต้นทุนการกำจัดมลพิษและต้นทุนความเสียหาย.....28
2.4.2-6	กราฟแสดงการเก็บภาษีของปิฏ.....29
2.4.2-7	กราฟแสดงแนวคิดเกี่ยวกับทางออกสำหรับการลดต้นทุน.....30
4.1.3-1	ลักษณะดั่งคอนกรีตที่สร้างขึ้นเองโดยเอกชน.....68
4.1.3-2	ลักษณะดั่งคอนกรีตที่สร้างโดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี(กรมเจ้าท่าเดิม) บริเวณริมคลองด่าน.....69
4.1.3-3	ลักษณะดั่งคอนกรีตที่สร้างโดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี(กรมเจ้าท่าเดิม) บริเวณริมคลองบางกอกน้อย.....69
4.1.3-4	ลักษณะดั่งที่ยังคงเป็นคันดินธรรมชาติดั้งเดิมไม่มีเขื่อนกันไว้.....70
4.1.3-5	ลักษณะดั่งทางฝั่งเหนือของคลองบางกอกน้อยอยู่ในช่วงดำเนินการสร้างเขื่อน.....70
4.1.3-6	รูปแบบการอยู่อาศัยที่เปลี่ยนไปเป็นห้องเช่า.....71
4.1.3-7	เรือของสำนักงานเขตกำลังเก็บขยะ.....73
4.1.3-8	ขยะบริเวณใต้ถนนบ้านริมคลองขณะน้ำลด.....73
4.1.3-9	น้ำจากคลองซอยที่ถูกระบายลงสู่คลองบางกอกน้อย.....74
4.2.3-1	ตัวอาคารที่หันหลังให้กับคลอง.....84
4.2.3-2	ลักษณะของที่อยู่อาศัยริมคลองในปัจจุบันที่ไม่มีทำน้ำ.....85
4.2.3-3	การใช้บริเวณที่ติดกับริมคลองเป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจของครอบครัว.....86
4.2.3-4	ความสัมพันธ์ของครัวเรือนศึกษากับคลองที่เปลี่ยนแปลงไป.....86
4.3.2-1	ลักษณะการเข้าถึงที่อยู่อาศัยโดยการเดินเท้าเท่านั้น.....89
4.3.2-2	เรือขายของที่ยังพบเห็น ตัวอย่างที่ 1.....89

สารบัญญรูป (ต่อ)

รูปที่	หน้า
4.3.2-1	เรือขายของที่ยังพบเห็น ตัวอย่างที่ 2.....90
4.3.2-3	เรือบริการเพื่อการท่องเที่ยวคลอง.....90
4.3.2-4	ความแออัดของเรือบริการเพื่อการท่องเที่ยวคลองในคลองค่านซึ่งเป็นคลอง ขนาดเล็ก.....91
4.3.2-5	โครงสร้างบ้านที่มักจะได้รับผลกระทบจากคลื่นของเรือหางยาวบริการนักท่องเที่ยว...91
5.2.1-1	โครงสร้างหน่วยงานราชการในการบริหารจัดการคลอง.....116
5.3.2-1	แนวทางในการจัดตั้งคณะกรรมการในการจัดการคลอง.....123

สารบัญแนท

แนท	หน้า
4.1.1-1	ที่ตั้งพื้นที่ศึกษา.....60
4.1.1-2	ขอบเขตพื้นที่ศึกษาบริเวณคลองบางกอกน้อย.....61
4.1.1-3	ขอบเขตพื้นที่ศึกษาบริเวณคลองด่าน.....62

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญ

สภาพแวดล้อมเป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่ง ในการกำหนดรูปแบบและชีวิตความเป็นอยู่ของชุมชนในแต่ละพื้นที่ สังคมไทยเรถูกกำหนดด้วยลักษณะภูมิศาสตร์ที่เป็นน้ำ ทั้งนี้ประกอบด้วยในอดีตเทคโนโลยีและความเจริญต่างๆ ยังไม่พัฒนา การเดินทางติดต่อคมนาคมระหว่างพื้นที่นอกจากการเดินทางเท้าแล้ว การใช้ลำน้ำต่างๆ เพื่อการคมนาคมเป็นสิ่งสำคัญยิ่ง โดยเฉพาะกับชุมชนไทยที่ได้ชื่อว่าเป็นอยู่ช้ำวอู่่น้ำ มีแหล่งน้ำมากมาย ทั้งแม่น้ำ ลำธาร ห้วย หนอง บึง รวมถึงคลอง ซึ่งเป็นเหตุให้การตั้งถิ่นฐานของชุมชนไทยในอดีตอยู่บริเวณริมสองฝากฝั่งลำน้ำเหล่านั้น ทั้งนี้มิใช่เหตุผลด้านคมนาคมที่เป็นปัจจัยหลัก หากแต่สิ่งที่สำคัญที่สุดประการหนึ่ง คือการใช้น้ำอุปโภคบริโภค

กล่าวได้ว่า แหล่งน้ำผูกพันแทรกซึมกับวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของสังคมไทยมาช้านาน ในอดีตบริเวณที่ราบลุ่มแม่น้ำ โดยเฉพาะภาคกลางมีทำเลที่ตั้งที่เหมาะสมในการตั้งถิ่นฐานมีความอุดมสมบูรณ์ เป็นศูนย์กลางการเพาะปลูก การค้าและเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศ นอกจากนี้แม่น้ำลำคลองยังมีบทบาทความสำคัญด้านยุทธศาสตร์ ในการป้องกันข้าศึกเป็นรูปแบบการวางผังเมืองในสมัยโบราณ ดังนั้นจะพบว่า แม่น้ำลำคลองมีบทบาทสำคัญในการดำรงชีพของคนไทยซึ่งอาจกล่าวได้ว่า คนไทยในอดีตได้ใช้ประโยชน์จากแม่น้ำลำคลองตั้งแต่เกิดจนตาย

ต่อมาเมื่อความเจริญต่างๆ เข้ามา นำเครื่องจักรเครื่องยนต์มาใช้เป็นเครื่องทุ่นแรง มีการประดิษฐ์คิดค้นรถหรือพาหนะในรูปแบบต่างๆ ประกอบกับเมืองมีการขยายตัวมากขึ้นเรื่อยๆ ความสำคัญของคลองจึงค่อยๆ ลดบทบาทหน้าที่ลง เนื่องจากแม่น้ำคลองไม่สามารถตอบสนองความต้องการของคนได้อย่างเช่นในอดีต กล่าวคือการเดินทางคมนาคมทางน้ำไม่สะดวกอีกต่อไป หากเทียบกับรถบนท้องถนน รวมถึงระยะเวลาในการเดินทาง ความสะดวกในการเข้าถึง นอกจากนี้เมื่อคนเพิ่มมากขึ้นความต้องการใช้น้ำย่อมมากขึ้นด้วย ในขณะที่เดียวกันน้ำเสียจากการใช้อุปโภคบริโภคย่อมมากขึ้นตามไปด้วย ในอดีตที่มีคนน้อยธรรมชาติสามารถที่จะรองรับการใช้ประโยชน์จากแหล่งน้ำได้ ปัญหาต่างๆ ไม่ปรากฏให้เห็นเด่นชัดจึงทำให้คนขาดความตระหนักในด้านสภาพแวดล้อม และเมื่อธรรมชาติไม่สามารถรองรับการใช้ประโยชน์จากแหล่งน้ำของคนที่เพิ่มขึ้นมากอย่างรวดเร็ว โดยขาดความตระหนักถึงปัญหาที่จะตามมาจากผลของการกระทำนั้นได้อีกต่อไป ปัญหาที่เกิดขึ้นจึงค่อย ๆ สังสมทวีความรุนแรงมากขึ้นและยากต่อการแก้ไข ซึ่งปัญหาเหล่านี้ย่อมส่งผลกระทบต่อสิ่งอื่นที่เกี่ยวข้องอีกมากมาย

อย่างไรก็ตามแม้ว่าในปัจจุบันบทบาทของแม่น้ำลำคลอง อาจจะลดความสำคัญไปบ้างไม่เหมือนดังเช่นอดีต โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่เมืองใหญ่ๆ เช่นกรุงเทพมหานคร แม่น้ำลำคลอง อาจจะดูเหมือนไม่มีบทบาทหรือความสำคัญในวิถีชีวิตของคนชาวกรุงเทพฯ ในฐานะที่เป็นเมืองหลวง เป็นศูนย์กลางความเจริญ เป็นแหล่งธุรกิจการค้าต่างๆ สิ่งเหล่านี้แทบจะไม่มี ความเกี่ยวข้องกับแหล่งน้ำเลยก็ว่าได้ ด้วยเหตุนี้ทำให้แหล่งน้ำในเมืองถูกมองข้ามและไม่มี ความสำคัญในสายตาของคนกรุงเทพฯอีกต่อไป แต่ในความเป็นจริงแล้วการถูกมองข้ามนั้นไม่ได้หมายความว่าแหล่งน้ำในเมืองไม่มีความสำคัญ กลับตรงกันข้ามแหล่งน้ำเหล่านี้ยังคงมีความสำคัญและเป็นองค์ประกอบของเมืองอย่างหนึ่งที่มีความสำคัญมากไม่ต่างไปจากอดีต หากเพียงแต่บทบาทหน้าที่นั้นแตกต่างไปรวมถึงอาจจะไม่เด่นชัดเหมือนในอดีต

ด้วยเหตุนี้ การที่มองข้ามความสำคัญของบทบาทหน้าที่ของแม่น้ำลำคลอง ทั้งในด้านคมนาคมที่แตกต่างจากอดีตที่เคยเป็นเส้นทางหลักในการคมนาคม แต่ปัจจุบันเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ น้ำหนักมาก และรวมถึงการหลีกเลี่ยงการจราจรที่คับคั่งติดขัด เรือควั่นจึงเป็นทางเลือกหนึ่งในการประหยัดเวลาในการเดินทาง เหล่านี้เป็นบทบาทใหม่ด้านคมนาคมที่แตกต่างจากอดีต อย่างไรก็ตามบริเวณรอบนอกหรือเขตปริมณฑลของกรุงเทพฯ ยังคงมีบางส่วนที่ใช้คลองเป็นเส้นทางคมนาคมหลัก รวมถึงบทบาททางด้านการระบายน้ำซึ่งสามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภทคือการระบายน้ำเสีย และการระบายน้ำเพื่อป้องกันน้ำท่วมในเมือง สิ่งนี้เป็นบทบาทของแหล่งน้ำมาตั้งแต่อดีตมาถึงปัจจุบัน แต่ข้อแตกต่างคือประการแรกในอดีตปริมาณคนน้อยการใช้น้ำน้อยจึงมีน้ำเสียน้อยธรรมชาติสามารถที่จะบำบัดได้ อีกประการหนึ่งความเจริญความเป็นเมืองทำให้พื้นที่ได้ถูกปรับเปลี่ยนหน้าดินเป็นพื้นคอนกรีตเป็นยางมะตอย รวมถึงต้นไม้ที่แทบจะหาไม่ได้ในเมืองทำให้น้ำไม่อาจจะซึมซับลงสู่ผืนดินได้ จึงได้ไหลมาลงสู่แม่น้ำลำคลองต่างๆ ประการสุดท้ายในทำนองเดียวกัน เมื่อฝนตกหนักปริมาณแม่น้ำเอ่อล้นคั่งหรือน้ำทะเลหนุน คลองได้รับบทบาทเป็นทางระบายน้ำเพื่อป้องกันน้ำท่วมเมือง สำหรับอีกหนึ่งบทบาทของแม่น้ำลำคลองคือการท่องเที่ยว ซึ่งถือเป็นบทบาทใหม่ที่สำคัญประการหนึ่งในปัจจุบัน หากมองด้านเศรษฐกิจจะเป็นแหล่งรายได้ของเมืองและชุมชน หากมองทางด้านสังคมจะพบว่าคนในพื้นที่ที่ยังดำเนินชีวิตริมแม่น้ำลำคลองแบบเดิมยังคงอยู่ได้ ประกอบกับด้านวัฒนธรรมและการอนุรักษ์ทั้งในด้านขนบธรรมเนียมประเพณีสถาปัตยกรรมบ้านเรือนที่อยู่อาศัย ซึ่งเป็นสิ่งล้ำค่าเป็นประวัติศาสตร์ของไทย รวมถึงสิ่งแวดล้อม หากได้รับการเอาใจใส่การควบคุมรูปแบบการท่องเที่ยวจะเป็นแบบยั่งยืน

แต่เนื่องจากการมองข้ามบทบาทความสำคัญข้างต้น ส่งผลให้ปัจจุบันเกิดปัญหาต่างๆ มากมายกับแหล่งน้ำในเมือง โดยเฉพาะอย่างยิ่งลำคลองต่างๆ ที่ไหลผ่านไปในพื้นที่ส่วนต่างๆ ของเมือง กลับพบว่าคลองที่เหลือนั้นกลายเป็นบ่อน้ำดำที่เน่าเสียและส่งกลิ่นเหม็นรุนแรงเพิ่มมากขึ้นทุกวัน ทั้งการทิ้งขยะลงคลอง ตลอดจนน้ำเสียสิ่งโสโครกต่างๆ โดยไม่ได้บำบัด ส่งผลให้เกิดมลพิษทางน้ำในคลอง นอกจากนี้การที่เมืองเจริญความต้องการพื้นที่มีมากขึ้นเพราะที่ดินเริ่มหายาก

จากการที่มีปริมาณคนที่เพิ่มขึ้นมากอย่างทวีคูณนั้น ทำให้คลองและแหล่งน้ำถูกถมเพื่อใช้ประโยชน์ด้านอื่นๆ เช่นเพื่อให้เป็นถนนหรือการสร้างสิ่งปลูกสร้างคร่อมคลอง อันเป็นประโยชน์ส่วนรวม แต่ที่สำคัญคือการบุกรุก การรुकล้ำคลอง สร้างบ้านเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างอื่นยื่นเข้าไปในคลองอันเป็นประโยชน์ส่วนตัวจากคลองสาธารณะ เหล่านี้เกิดขึ้นควบคู่ไปกับการเกิดผลกระทบจากบทบาทหน้าที่ของคลองในปัจจุบัน ทั้งในเรื่องของเสี่ยงที่เกิดจากเรือหางยาว ซึ่งเป็นอันตรายและก่อให้เกิดความเดือดร้อนกับผู้ที่อาศัยอยู่ริมคลองเป็นจำนวนมาก หรือแม้แต่อุปสรรคในการสัญจร อันได้แก่ วัชพืชน้ำที่มีอยู่เป็นจำนวนมากที่สำคัญคือผักตบชวา ซึ่งนอกจากจะเป็นอุปสรรคในการเดินทางแล้วยังจะทำลายแหล่งน้ำธรรมชาติทำให้เกิดน้ำเน่าเสีย อย่างไรก็ตามประการหนึ่งการผันแปรของสภาพภูมิอากาศและสิ่งแวดล้อม ขาดกระบวนการกระจายน้ำที่ดี

อย่างไรก็ตามในปัจจุบันนี้ แม้ว่าได้มีความพยายามจะแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นและป้องกันปัญหาอื่นๆ อันอาจจะเกิดตามมาในอนาคต โดยหน่วยงานภาครัฐซึ่งเป็นองค์กรที่มีบทบาทสำคัญในการบริหารจัดการคลองเหล่านี้ หมายรวมถึงการแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นนี้ด้วย มีหลายหน่วยงานที่เข้ามาดูแลและจัดการด้านต่างๆ เกี่ยวกับแม่น้ำลำคลองนี้ แต่สิ่งที่สะท้อนกลับมานั้นคือปัจจุบันปัญหาต่างๆ กลับทวีความรุนแรงมากขึ้นเรื่อยๆ ในขณะที่หน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องต่างได้พยายามแก้ไขให้ดีขึ้นแล้ว สิ่งนี้ได้ทำให้เกิดข้อสงสัยว่าเหตุใดจึงเป็นเช่นนั้น

ปัญหาต่างๆ เหล่านี้มีอยู่มากมายซึ่งจะต้องหาทางแก้ไขและป้องกันอย่างเร่งด่วน โดยในเบื้องต้นสาเหตุของปัญหาเหล่านี้ จะต้องเข้าพิจารณาบทบาทหน้าที่ของหน่วยงานภาครัฐที่เข้ามาบริหารจัดการคลอง ภาระหน้าที่ความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และการประสานงานของหน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบในส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับคลอง สาเหตุที่แท้จริงของปัญหา จะได้แก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นนี้และป้องกันความรุนแรงของปัญหาในอนาคตต่อไป เพื่อรักษาสิ่งต่างๆ ที่เหลืออยู่ของคลองให้ได้มากที่สุดและเกิดประโยชน์สูงสุด โดยคนในพื้นที่จะสามารถดำเนินชีวิตได้อย่างมีความสุข

ดังนั้นจึงได้ทำการศึกษาหาสาเหตุของปัญหาที่แท้จริง ที่ทำให้คลองได้รับผลกระทบดังเช่นทุกวันนี้ โดยมุ่งเน้นไปที่หน่วยงานภาครัฐที่เข้ามามีบทบาทหน้าที่ในการบริหารจัดการคลองในพื้นที่ เพื่อทราบถึงกระบวนการทำงานด้านต่างๆ ของแต่ละหน่วยงาน แนวทางการดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งเสนอแนะแนวทางการแก้ไขและป้องกันปัญหาที่สามารถบรรลุเป้าหมายได้

1.2 วัตถุประสงค์การวิจัย

- 1.2.1 เพื่อศึกษาปัญหาในด้านสังคมวัฒนธรรม สิ่งแวดล้อม การคมนาคมขนส่ง และเศรษฐกิจ ของคลองในปัจจุบันบริเวณกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษา คลองบางกอกน้อย และคลองด่าน
- 1.2.2 เพื่อศึกษาบทบาทของแต่ละหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง และผลกระทบที่มีต่อการบริหารจัดการกับคลองในพื้นที่ศึกษา
- 1.2.3 เพื่อเสนอความเป็นไปได้ในการจัดการ และการอนุรักษ์คลองให้มีประสิทธิภาพ และเกิดประโยชน์สูงสุด

1.3 กรอบการวิจัย

จากที่มาและความสำคัญของการวิจัยที่ได้กล่าวข้างต้นนั้น จะได้ทำการศึกษาบทบาทหน้าที่ของคลองในอดีตกับบทบาทหน้าที่ของคลองในปัจจุบัน อันนำมาสู่สภาพปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นกับคลองในพื้นที่ศึกษา โดยจะแบ่งประเด็นปัญหาออกเป็น 4 ด้าน คือ ด้านคมนาคมขนส่ง ด้านสังคมวัฒนธรรม ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านเศรษฐกิจ โดยเมื่อเข้าใจถึงสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่แล้ว จากนั้นศึกษาว่ามีหน่วยงานภาครัฐใดบ้างที่เข้ามามีบทบาทในการบริหารจัดการคลองในพื้นที่ศึกษา ในด้านต่างๆ นี้ และศึกษาว่าแต่ละหน่วยงานมีบทบาทหน้าที่การทำงานอย่างไรในการบริหารจัดการคลองในกรุงเทพมหานคร โดยเน้นในพื้นที่ศึกษา คือ คลองบางกอกน้อย และคลองด่าน โดยศึกษาถึงการแบ่งหน้าที่การทำงานของหน่วยงาน การประสานงานระหว่างหน่วยงาน ปัญหาจากหน่วยงานด้านต่างๆ และความขัดแย้งที่เกิดขึ้น เพื่อการนำไปสู่การปรับปรุงจัดการบทบาทหน้าที่ของแต่ละหน่วยงาน และเสนอความเป็นไปได้ในการจัดโครงสร้างการบริหารจัดการและการอนุรักษ์คลอง เพื่อการแก้ไขปัญหาคลองที่เกิดขึ้นนี้ โดยสรุปประเด็นและแนวคิดในการวิจัยได้ตามแผนภาพดัง **รูปที่ 1.3-1**

1.4 ขอบเขตการศึกษา

การวิจัยนี้มีขอบเขตการศึกษาถึงเรื่อง ประเด็นปัญหาของคลองที่เกิดขึ้นในเขตกรุงเทพฯ ที่สามารถจำแนกได้เป็น 4 ประเด็นหลัก โดยเลือกกรณีศึกษา 2 คลองจากคลองทั้งหมดในเขตกรุงเทพมหานคร คือ คลองบางกอกน้อย และคลองด่าน โดยได้อธิบายวิธีการเลือกพื้นที่ศึกษานี้ไว้ในบทที่ 3 หัวข้อ 3.1 การเลือกพื้นที่ศึกษา โดยจำแนกมีประเด็นปัญหาหลักๆ ได้ดังนี้คือ

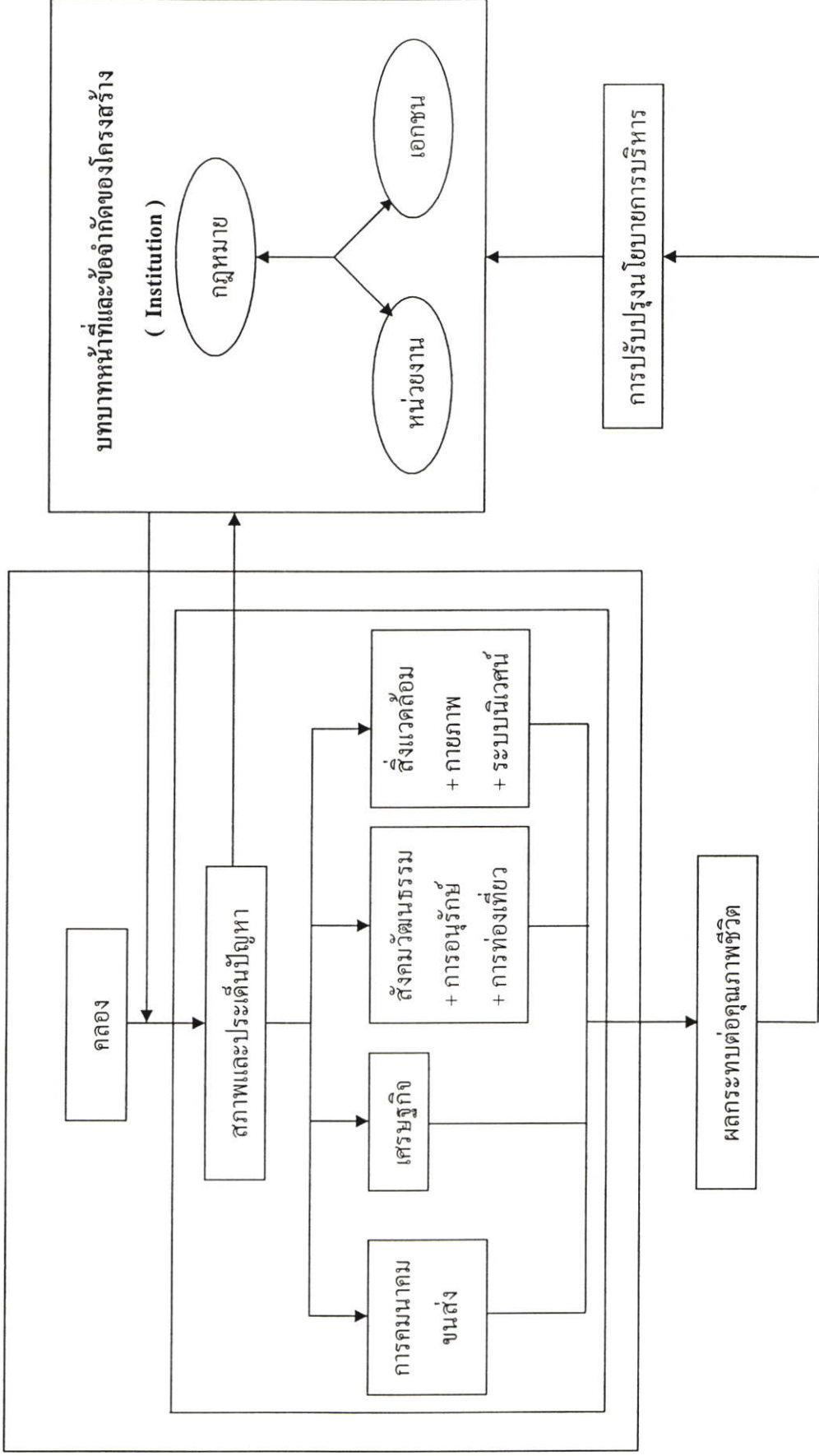
1. **ด้านการคมนาคมขนส่ง** อันได้แก่การสัญจรในลำคลองในรูปแบบต่างๆ ของพื้นที่ศึกษา
2. **ด้านสังคมวัฒนธรรม** ในด้านการดำรงชีพของชีวิตชาวคลอง โดยหมายรวมถึงการอนุรักษ์และการท่องเที่ยวในพื้นที่ศึกษา
3. **ด้านสิ่งแวดล้อม** รวมทั้งระบบนิเวศน์และลักษณะกายภาพของคลองของพื้นที่ศึกษาด้วย
4. **ด้านเศรษฐกิจ** ที่เกี่ยวข้องกับคลองและคนในชุมชนบริเวณริมคลองของพื้นที่ศึกษา

นอกจากนี้ได้ศึกษาถึง บทบาทของหน่วยงานทั้งภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการจัดการคลอง ศึกษาว่ามีหน่วยงานใดบ้างที่เข้ามามีส่วนเกี่ยวข้อง แต่ละหน่วยงานมีบทบาทอย่างไรบ้าง แตกต่างหรือคล้ายคลึงกันอย่างไร หลักการและรูปแบบการจัดการในแต่ละหน่วยงานนั้นเป็นอย่างไร มีความสัมพันธ์หรือความต่อเนื่องกันหรือไม่อย่างไร รวมทั้งการมีส่วนร่วมของคนในชุมชนริมคลองเข้ามามีบทบาทหรือไม่ และการประสานงานระหว่างหน่วยงานกับหน่วยงาน และหน่วยงานกับชุมชนริมคลองของพื้นที่นั้น ๆ เป็นไปในรูปแบบใด

เนื่องจากการวิจัยนี้ เพื่อหาสาเหตุที่แท้จริงของปัญหาทั้งหมดทั้งปวงของคลองโดยเฉพาะในพื้นที่ศึกษา ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเมืองหลวงขนาดใหญ่ นั่นคือ กรุงเทพมหานคร ที่มีแม่น้ำลำคลองมากมายในพื้นที่ ในขณะที่เมืองได้รับการพัฒนาแต่ขณะเดียวกันคลองต่างๆ จากอดีตที่วิถีชีวิตของคนมีความเกี่ยวข้องสัมพันธ์กับคลองอย่างมาก มาในปัจจุบันบทบาทความสำคัญของคลองได้แตกต่างไปจากเดิม นอกจากนี้ยังจะกลับกลายเป็นปัญหาขึ้นมากมายในขณะที่มีหน่วยงานภาครัฐต่างๆ ได้เข้ามาบริหารจัดการคลอง แต่ปัญหากลับทวีความรุนแรงมากขึ้น

ดังนั้นการวิจัยนี้จึงได้มุ่งเน้นไปยังการศึกษาปัญหาด้านต่างๆ ประกอบกับความสัมพันธ์ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนของหน่วยงานภาครัฐในด้านการบริหารจัดการคลองในเขตกรุงเทพฯ โดยเลือกพื้นที่ศึกษา คือคลองบางกอกน้อย และคลองด่าน เน้นด้านการบริหารจัดการของหน่วยงานภาครัฐ และการแก้ไขปัญหาต่างๆ เกี่ยวกับคลอง ทั้งนี้เพื่อให้ทราบถึงสาเหตุเบื้องหลังของปัญหาเหล่านั้น และสามารถเสนอความเป็นไปได้ในการจัดการ โครงสร้างการบริหารจัดการคลอง ให้มีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุด รวมทั้งบรรเทาปัญหาที่เกิดขึ้นและแก้ไขให้หมดไปให้ที่สุด

1.5 กรอบแนวคิด



รูปที่ 1.5-1 กรอบแนวคิด

1.6 ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- 1.6.1 เพื่อเข้าใจสภาพปัญหาในประเด็นต่างๆ ทั้งในด้านการคมนาคมขนส่ง ด้านสังคม วัฒนธรรม ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านเศรษฐกิจของคลองในปัจจุบัน บริเวณเขต กรุงเทพมหานคร ภูมิศึกษา คลองบางกอกน้อย และคลองด่าน
- 1.6.2 เพื่อเข้าใจถึงบทบาทของหน่วยงานภาครัฐที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ต่อการจัดการคลอง ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะในพื้นที่ศึกษา
- 1.6.3 เพื่อทราบถึงปัญหาอันเกิดจาก การจัดการของหน่วยงานภาครัฐที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับคลองในพื้นที่ศึกษา
- 1.6.4 สามารถเสนอแนะความเป็นไปได้ในการจัดการและอนุรักษ์คลองในพื้นที่ศึกษา ให้มีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุด
- 1.6.5 สามารถนำผลที่ได้จากการศึกษามาประยุกต์ใช้ กับการจัดการและอนุรักษ์คลอง ในพื้นที่อื่นๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเขตกรุงเทพมหานคร รวมถึงแหล่งน้ำอื่นๆ อัน อาจเกิดในทำนองเดียวกัน

บทที่ 2

ทบทวนวรรณกรรม

ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาวรรณกรรม ทฤษฎี และแนวคิดต่างๆ ที่เป็นพื้นฐานการวิจัยและเป็นประเด็นในการเชื่อมโยงส่วนต่างๆ ของการวิจัยครั้งนี้ โดยศึกษาแนวคิดด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับประเด็นปัญหาทั้ง 4 ด้านตามที่ได้กล่าวมาข้างต้น และการวิจัยครั้งนี้ได้พยายามเชื่อมโยงความสัมพันธ์ของศักยภาพของคลองในปัจจุบัน กับบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในการจัดการคลอง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนของหน่วยงานราชการที่มีบทบาทหน้าที่รับผิดชอบคลองในเรื่องนั้นๆ รวมถึงเครื่องมือที่ใช้ในการเข้าไปควบคุมดูแลจัดการคลอง คือ กฎหมาย ที่แต่ละหน่วยงานอ้างอิงและใช้ในการดูแลจัดการคลอง โดยการศึกษาครั้งนี้ได้มุ่งเน้นไปยังพื้นที่ศึกษาเป็นหลัก คือ คลองบางกอกน้อยและคลองด่าน โดยทั้งสองคลองนี้เป็นกรณีศึกษาที่ได้คัดเลือกมาเพื่อการวิจัยครั้งนี้ โดยจะกล่าวถึงรายละเอียดที่มาของพื้นที่ศึกษานี้ในบทต่อไป

การวิจัยครั้งนี้ได้รวบรวมเอาแนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องโดยสรุปแนวคิดดังนี้คือ แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับแหล่งน้ำในเมือง โดยได้กล่าวถึงกรณีตัวอย่างที่มีลักษณะคล้ายกับการวิจัยนี้ แนวคิดด้านการบริหารจัดการและโครงสร้างระบบราชการ(Institution) โดยกล่าวถึงภาพรวมบทบาทของแต่ละหน่วยงานภาครัฐที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการบริหารจัดการคลอง ประเด็นทางด้านกฎหมายอันเป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการและกรณีตัวอย่างที่เกิดขึ้น แนวคิดด้านการคมนาคมขนส่งทางน้ำภายในเมือง แนวคิดด้านคมนาคมแบบต่างๆ ไปของการสัญจรทางน้ำ แนวคิดเกี่ยวกับเศรษฐศาสตร์อันได้กล่าวถึงทฤษฎีค่าใช้จ่ายในการบำบัดน้ำเสีย โดยการใช้หลักการทางเศรษฐกิจเป็นเครื่องมือในการจัดการ แนวคิดเกี่ยวกับสังคมวัฒนธรรมของวิถีชีวิตริมคลอง คลองกับวิถีชีวิตคนไทยและการเปลี่ยนแปลงบทบาทของคลองที่เกิดขึ้น แนวคิดเกี่ยวกับการอนุรักษ์และการท่องเที่ยวแม่น้ำลำคลองกล่าวถึงแนวคิดการอนุรักษ์แม่น้ำลำคลอง บทบาทของกรมศิลปกรในการอนุรักษ์คลอง แนวคิดการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ และแนวคิดเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม ระบบนิเวศน์ และลักษณะทางกายภาพของแหล่งน้ำในเมือง กล่าวถึงระบบนิเวศน์ของคลองและแนวคิดการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณริมน้ำ

โดยในแต่ละประเด็นกล่าวถึงภาพรวมของคลองโดยทั่วไป อันเป็นกรณีตัวอย่างที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาครั้งนี้ นอกจากนี้ยังได้รวบรวมสภาพความเป็นจริงที่เกิดขึ้นบางส่วนของกรุงเทพฯ อำนาจหน้าที่ในการจัดการคลองของหน่วยงานภาครัฐที่รับผิดชอบในด้านต่างๆ รวมทั้งแนวคิดด้านที่เกี่ยวข้องกับประเด็นปัญหาทั้ง 4 ประเด็น ทั้งในส่วนของกรมคมนาคมทางน้ำ สังคม วัฒนธรรม สิ่งแวดล้อม และเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้อง มีรายละเอียดดังนี้

2.1 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับแหล่งน้ำในเมือง

พื้นที่น้ำ (Waterspaces) เช่น แม่น้ำและทางน้ำ เป็นส่วนประกอบที่สำคัญสำหรับระบบภูมิศาสตร์เมืองและภูมิภาค The European Commission's European Spatial Development Perspective (European Commission, 1999) ให้ความสำคัญเกี่ยวกับบทบาทของทางน้ำในการพัฒนาเพื่อช่วยสนับสนุนระบบการขนส่งเป็นสิ่งที่ทำทนายอย่างมากในการจัดการทรัพยากรน้ำ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในแม่น้ำขนาดใหญ่ และความสำคัญของแม่น้ำซึ่งเป็นเอกลักษณ์ทางวัฒนธรรม อย่างไรก็ตามในความขัดแย้งของกลไกข้อกำหนดและศักยภาพของที่ดิน ซึ่งเป็นช่องโหว่ให้เกิดข้อโต้แย้งทำให้พื้นที่น้ำ (Waterspaces) ได้รับความสนใจน้อยลง ซึ่งเป็นผลให้ยากที่จะเข้าใจถึงศักยภาพของพื้นที่น้ำ (Waterspaces) โดยเฉพาะอย่างยิ่งในทางที่เกี่ยวของกับกลยุทธ์ทางเศรษฐศาสตร์ การตัดสินใจทางสังคม และความเสมอภาคทางสถานะแวดล้อม (Phil Pinch & Ian Munt, 2002)

พื้นที่น้ำ (Waterspaces) มีหลากหลายหน้าที่และหลายมุมมอง และแม่น้ำในเมืองสามารถสนับสนุนการใช้งานที่หลากหลายในเวลาเดียวกันได้ แม่น้ำในเมืองสนับสนุนเศรษฐกิจท้องถิ่นในรูปแบบของสิ่งอำนวยความสะดวก ทำเรือ และอุตสาหกรรมริมฝั่งน้ำ นอกจากนี้แม่น้ำในเมืองยังสนับสนุนทางด้านเศรษฐศาสตร์ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวและนันทนาการต่างๆ อีกทั้งแม่น้ำยังช่วยในการขนส่งสินค้า คน และวัสดุอื่นๆ อีกด้วย ซึ่งสามารถลำเลียงสินค้าจำนวนมากทางน้ำ ช่วยลดภาระหน้าที่การขนย้ายสินค้าทางรถ และพื้นที่น้ำ (Waterspaces) ยังสามารถช่วยระบบนิเวศวิทยาและผลกระทบทางสถานะแวดล้อมในเมืองได้อีกด้วย พื้นที่น้ำ (Waterspaces) เป็นส่วนสำคัญของระบบนิเวศวิทยา แม่น้ำจะให้ถิ่นที่อยู่กับนกต่างๆ และสัตว์ไม่มีกระดูกสันหลัง และเป็นแหล่งทรัพยากรทางระบบนิเวศที่สำคัญ โดยปกติแล้วป่าในเมืองและ SSSIs (Sites of Special Scientific Interest) จะให้แหล่งทรัพยากรของนิเวศน์เกี่ยวกับที่ดินเป็นหลัก อีกทั้งยังมีส่วนเกี่ยวข้องกับวงจรระบบนิเวศน์อื่นๆ อีกด้วย เช่น ฤดูกาล อากาศ และอื่นๆ

ดังนั้นพื้นที่น้ำ (Waterspaces) มีอิทธิพลในการทำทนายจินตนาการของเราและเป็นตัวแทนของชีวิตในเมือง พื้นที่น้ำ (Waterspaces) จึงควรถูกพิจารณาให้เป็นแหล่งทรัพยากรทางวัฒนธรรม แม่น้ำในเมืองถูกแต่งเติมสีสันซึ่งแสดงให้เห็นภาพของเมืองอย่างชัดเจน และสามารถใช้เป็นบันไดในการแสดงความหมายทางวัฒนธรรม ดังที่ถูกแสดงไว้ในงานเลี้ยงฉลองพันปีของเมืองลอนดอน แม่น้ำและชายฝั่งเป็นสถานที่สำคัญทางโบราณคดีและประวัติศาสตร์ ซึ่งพิพิธภัณฑ์ได้แสดงให้เห็นความเจริญเติบโตและการพัฒนาของเมือง พร้อมกับบทบาทที่เป็นเอกลักษณ์ภายในกระบวนการนี้ นอกจากนี้ตามลักษณะการทำหลายหน้าที่ของพื้นที่น้ำ (Waterspaces) ทำให้พื้นที่น้ำ (Waterspaces) มีวัตถุประสงค์ในการวางแผนที่แตกต่างกัน เพราะเป็นกลยุทธ์และการเคลื่อนไหวโดยธรรมชาติที่มีผลกระทบทั้งในแง่บวกและแง่ลบต่อสังคม เศรษฐศาสตร์ และทางกายภาพ พื้นที่น้ำ (Waterspaces) ได้ถูกกำหนดโดยการไหล การเชื่อมต่อระหว่างกัน และการพึ่งพาอาศัยกัน ผลคือการพัฒนาหรือ

รูปแบบอื่นของการแทรกแซงในพื้นที่หนึ่งสามารถส่งผลกระทบต่ออีกที่อื่นๆ ได้เช่นเดียวกันกับการสร้างสะพานหรือสิ่งอื่นใดที่ล่องล้าไปในน้ำ ก็จะสามารถส่งผลกระทบต่อระบบอุทกวิทยา และถิ่นที่อยู่ของชีวิตที่อยู่ในป่าที่อื่นได้

สำหรับในส่วนของการใช้พื้นที่น้ำ (Waterspaces) ในเมือง เพื่อเป็นเครื่องมือในการวางแผนและการจัดการเมือง ดังตัวอย่างกรณีศึกษาของแม่น้ำเทม (Thames) ที่ไหลผ่านลอนดอน อันเป็นบทเรียนที่แสดงให้เห็นถึงปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการวางแผนกลยุทธ์และการจัดการเมือง (Blue Belts: An Agenda for “Waterspace” Planning in the UK, 2002) โดยมีการพิจารณาความเป็นไปได้ของแถบพื้นที่สีน้ำเงิน (Blue Belts) ซึ่งเป็นเครื่องมือในการวางแผนที่สำคัญแบบใหม่ของแม่น้ำในเมืองอังกฤษ โดยได้ให้ข้อคิดและคำแนะนำในเรื่องของคุณภาพและคุณสมบัติของพื้นที่น้ำ (Waterspaces) และแม่น้ำในเมือง โดยแยกส่วนสำคัญของการเน้นที่ดินเป็นรากฐานทั้งในทางการวิจัยและนโยบาย ซึ่งมีการเกี่ยวข้องสัมพันธ์กันและการพึ่งพาอาศัยซึ่งกันและกัน ระหว่างพื้นที่น้ำ (Waterspaces) และที่ดินอย่างชัดเจน ฐานของเศรษฐกิจ เช่น สะพานท่าเรือ ท่าเรือ สะพาน ชายทะเล และทางอุโมงค์ ในทางที่สัมพันธ์กับการใช้และการพัฒนาพื้นที่น้ำ (Waterspaces) ที่ตั้งบางแห่งสามารถแบ่งแยกเป็นแหล่งพื้นที่สีน้ำเงิน (Bluefield) และกำหนดให้เข้ากับการใช้การพึ่งพาและการยกระดับแม่น้ำได้ อย่างไรก็ตามจุดเริ่มต้นสำหรับการวางแผนเครื่องมือควรเป็นพื้นที่น้ำ (Waterspaces) มากกว่าด้านของที่ดินเอง นอกจากนั้นแม่น้ำในเมืองจะต้องถูกรับรู้ถึงแหล่งที่ตั้งพื้นที่สีน้ำตาล (Brown Belt) ชายฝั่งน้ำ ว่าเป็นพื้นที่ที่เหมาะสมแก่การพัฒนา และดังที่มีการพัฒนาใหม่ในพื้นที่สีเขียว (Green Belt) หรือสภาวะแวดล้อมอื่นที่สำคัญ ดังนั้นจะต้องใส่ใจเป็นพิเศษถึงเนื้อหา จะต้องรับรู้แหล่งที่ตั้งชายฝั่งแม่น้ำจากภาพรวมของแม่น้ำ ซึ่งจะต้องมีการรับรู้ถึงความเป็นเอกลักษณ์ของสภาวะแวดล้อมพื้นที่น้ำ (Waterspaces) และบัญญัติการเมืองรวมถึงโครงสร้างนโยบายการวางแผนใหม่ที่จะใช้น้ำ

จะเห็นได้ว่าแหล่งน้ำในเมืองมีความสำคัญและมีคุณค่าในตัวเอง ซึ่งบางครั้งอาจจะถูกละเลยหรือมองข้ามไป แนวคิดข้างต้นนี้แสดงให้เห็นถึงคุณค่าความสำคัญและสนับสนุนในทุกๆ ด้านอันเป็นที่มาของการวิจัยครั้งนี้เป็นอย่างดี เนื่องจากมีความสำคัญทั้งในด้านการคมนาคมขนส่งมีส่วนในการสนับสนุนทางด้านเศรษฐกิจในท้องถิ่น พร้อมทั้งมีส่วนสำคัญในเรื่องของนิเวศวิทยา สิ่งแวดล้อมและทางกายภาพ อีกทั้งยังเป็นสิ่งที่สะท้อนให้เห็นถึงความเป็นเอกลักษณ์ทางสังคมและวัฒนธรรมอีกด้วย นอกจากนี้ข้อคิดและการเสนอแนะในเรื่องคุณภาพและคุณสมบัติของพื้นที่น้ำ (Waterspaces) และแม่น้ำในเมืองจากตัวอย่างกรณีศึกษาของแม่น้ำเทม (Thames) ที่ไหลผ่านเมืองลอนดอน โดยแสดงให้เห็นถึงปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการวางแผนกลยุทธ์และการจัดการเมืองนั้น เป็นสิ่งที่นำเสนออีกหนึ่งบทบาทของพื้นที่น้ำในเมือง ในรูปแบบของแถบพื้นที่สีน้ำเงิน (Blue Belts) โดยใช้เป็นเครื่องมือในการวางแผนจัดการเมืองแบบใหม่ เหล่านี้คือแนวคิดอันเป็นรากฐานที่สำคัญของการวิจัยในส่วนองหน้าที่และบทบาทความสำคัญของแหล่งน้ำในเมืองของการศึกษารุ่นนี้

2.2 แนวคิดด้านการบริหารจัดการและโครงสร้างระบบราชการ

2.2.1 แนวคิดด้านการบริหารจัดการ(Management)

การให้คำจำกัดความคำว่า “การบริหารจัดการ” นั้นมีอยู่หลากหลาย ซึ่งโดยทั่วไปมักจะมองว่า “การบริหารจัดการ” หมายถึง กระบวนการมุ่งสู่เป้าหมายขององค์การจากการทำงานร่วมกัน โดยใช้บุคคลและทรัพยากรอื่นๆ(Cento. 2000:555) หรือเป็นกระบวนการออกแบบและรักษาสภาพแวดล้อมที่บุคคลทำงานร่วมกันในกลุ่มให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

หากจะให้รายละเอียดที่ลึกลงไป “การบริหารจัดการ (Management)” หมายถึง ชุดของหน้าที่(A Set of functions) ที่กำหนดทิศทางในการใช้ทรัพยากรธรรมชาติทั้งหลายอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลเพื่อให้บรรลุเป้าหมายขององค์กร โดย “การใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ (Efficient)” หมายถึง การใช้ทรัพยากรได้อย่างเฉลียวฉลาดและคุ้มค่า(Cost-Effective) ส่วน “การใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ(Effective)” หมายถึง การตัดสินใจได้อย่างถูกต้อง(Right decision) และมีการปฏิบัติการได้สำเร็จตามแผนที่กำหนดไว้ ดังนั้นผลสำเร็จของการบริหารจัดการจึงต้องมีทั้งประสิทธิภาพและประสิทธิผลควบคู่กัน (Griffin.1997:4)

เมื่อสิ่งแวดล้อมเมืองถูกพิจารณาในแง่ของการขาดแคลนด้านให้บริการและสาธารณูปโภคในเมือง ซึ่งมีผลกระทบทางลบต่อการดำรงชีวิตและสุขภาพของคนยากจนในเมือง การเคลื่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมเมืองถูกนิยามว่าเป็นวิกฤตของการจัดการเมือง(urban crisis management) โดยมุ่งเน้นที่การเอาชนะวิกฤตของการขาดแคลนสาธารณูปโภค และการปรับปรุงด้านการให้บริการแก่ครัวเรือนที่มีรายได้น้อย (Patricia McCARNEY : Four Approaches to the Environment of Cities) ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงความพยายามหันมาสนใจด้านการบริหารจัดการ จากปัญหาต่างๆ ด้านสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในเมือง

ในประเทศที่พัฒนาแล้ว การจัดการสิ่งแวดล้อมเมืองจะเน้นที่การทำให้เป็นไปตามกฎ (regulatory) และการวางแผนทางสิ่งแวดล้อมในระยะยาว แต่วิกฤตการณ์ในการจัดหาบริการในเมืองของโลกที่สาม ได้เปลี่ยนไปจากการวางแผนสิ่งแวดล้อมในระยะยาวให้เป็นการจัดการวิกฤตการณ์เมืองในระยะสั้น ดังนั้นการถกเถียงเกี่ยวกับความสมดุลระหว่างสองวิธีการจึงกลายเป็นการแบ่งออกเป็นสองฝ่ายในบริบทการพัฒนา นั่นคือสิ่งที่สะท้อนให้เห็นถึงการเริ่มถกเถียงถึงวิธีการบริหารจัดการของหน่วยงาน

การขาดแคลนบริการในเมืองอย่างรุนแรง ในฐานะที่เป็นปัญหาการจัดการเป็นเรื่องที่มีการวิจัยเสมอๆ เช่น กรณีศึกษาเกี่ยวกับการจัดการของ Khartoum เมืองหลวงของซูดาน แสดงถึงลักษณะของระบบน้ำประปาที่ไม่สามารถสนองความต้องการที่เพิ่มขึ้นอย่างไม่ขาดสาย และการบริการที่มีอยู่เป็นการประสบจากความล้มเหลวบ่อยๆและการตัดการจัดหา ระบบท่อระบายของเสีย

ของเทศบาลใน Khartoum บริการได้เพียงแค่ 5 % ของพื้นที่เมืองเท่านั้นซึ่งถือว่าไม่มีประสิทธิภาพ และประสบกับความล้มเหลวบ่อยๆ ซึ่งเป็นสาเหตุให้ของเสียถูกระบายลงสู่แม่น้ำหรือพื้นที่เปิดโล่ง ความสนใจในการสร้างและให้บริหารสาธารณูปโภคของเมือง เป็นการกระตุ้นให้พิจารณาถึงมาตรฐานของโครงสร้างสาธารณูปโภคที่ให้บริการในเมืองและความสัมพันธ์ระหว่างประสิทธิภาพของการจัดการเมืองกับการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน

UNDP ได้ระบุว่าความอ่อนแอทางโครงสร้างของรัฐบาลในประเทศกำลังพัฒนาเป็นหนึ่งในอุปสรรคสำคัญต่อการวางแผนทางสิ่งแวดล้อมที่มีประสิทธิภาพ

ถึงแม้ว่านโยบาย กฎหมาย และข้อกำหนดจะเหมาะสม แต่กลไกการบริหารในประเทศกำลังพัฒนาหลายๆ ประเทศที่สามารถนำนโยบายไปปฏิบัตินั้นมีอุปสรรค หน่วยงานทางด้านสิ่งแวดล้อมมีอำนาจในการลงโทษเพียงเล็กน้อย เจ้าหน้าที่จำนวนเล็กน้อยเท่านั้นที่มีความสัมพันธ์กับความรับผิดชอบและมีทักษะที่ดี เนื่องจากการขาดแคลนข้อมูลทางสิ่งแวดล้อมและอุปกรณ์ในการอบรม การบังคับใช้ที่ไม่สม่ำเสมอ

และ UNDP ได้กล่าวต่อไปว่าประเด็นทางด้านสิ่งแวดล้อมเมืองเป็นส่วนหนึ่งของพัฒนาที่มีการจัดการที่ผิด(mismanaged development syndrome) และเป็นผลจากความล้มเหลวในการจัดการอย่างมาก การจัดการสิ่งแวดล้อมเมืองมักถูกโต้แย้งอยู่เสมอว่าเป็นวิกฤตในการพัฒนาเศรษฐกิจ และเป็นการป้องกันคนยากจนในเมืองจากผลของการเสื่อมลงของสิ่งแวดล้อมในประเทศกำลังพัฒนา Carl Barton กล่าวว่าสองเรื่องในการจัดการที่สำคัญที่ต้องการทำให้หนักแน่นคือการเงินท้องถิ่นและการจัดการทางโครงสร้างในการจัดหาบริการ ในทำนองเดียวกัน Joseph Leitmann Bartone และ Janis Bernstein ของ World Bank ได้เน้นถึงความสำคัญของการจัดการทางด้าน สิ่งแวดล้อมเพื่อความสำเร็จในการพัฒนาเมือง และรายชื่อทางเลือกสำหรับการปฏิบัติเกี่ยวกับ สิ่งแวดล้อมในเมือง รายงานจาก UMP ยังได้สรุปกลยุทธ์ในการจัดการทางสิ่งแวดล้อมเมืองเพื่อรับมือกับความต้อการในระยะสั้นที่เร่งด่วนของเมือง และเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงจากการ จัดเตรียมทางด้านสิ่งแวดล้อมเมือง และการรวบรวมตัวชี้วัดทางสิ่งแวดล้อมไปสู่การรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนเพื่อการวางแผนปฏิบัติการทางสิ่งแวดล้อมเมือง

การวิจัยยังเน้นที่การควบคุมละหน้าที่ในการบังคับใช้ของรัฐบาลท้องถิ่น จาก Bartone การบังคับใช้มักเป็นจุดอ่อนในการจัดการทางสิ่งแวดล้อม การควบคุมมลพิษเป็นประเด็นที่สำคัญ ประเด็นหนึ่ง UMP ได้พิจารณาข้อบังคับและเครื่องมือทางเศรษฐกิจว่าเป็น วิธีการที่เป็นทางเลือกในการควบคุมมลพิษและการจัดการของเสีย

ความจำเป็นสำหรับความพยายามที่จะทำให้ประสานกันในส่วนของคุณคน ภาคเอกชน และรัฐบาลในการจัดการสิ่งแวดล้อมเมืองที่ดำเนินไปเกินกว่า การจัดการที่ก่อให้เกิดผลทางเทคนิค แต่เป็นผลทางการเมืองมากกว่าซึ่งมีการสร้างการเกี่ยวพันระหว่างกลุ่ม ความคิดที่ว่า “ผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย” ถูกแทนที่โดยแนวคิดที่ทำให้เกิดอุตสาหกรรม รัฐบาล บุคคลและชุมชนขึ้นพร้อมๆ กัน

แทนที่แนวคิดในการจัดการแบบ top-down และทำให้เกิดการแก้ปัญหาการจัดการสิ่งแวดล้อมเมืองที่สามารถปฏิบัติได้

ซึ่งเหล่านี้ได้สะท้อนให้เห็นว่า ปัจจุบันอันเนื่องมาจากผลของความตระหนักทางด้านสิ่งแวดล้อมเมืองที่เปลี่ยนแปลงไปเนื่องด้วยการพัฒนา ปัญหาสิ่งแวดล้อมด้านต่างๆ ที่เกิดขึ้นในหลายๆ เมืองใหญ่ในโลก ได้ถูกหันกลับมาพิจารณาด้านการบริหารจัดการเพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นนี้ ด้วยการจัดการจะเป็นตัวกำหนดทิศทางในอนาคตของเมืองต่อไป ดังนั้นหากด้านการบริหารจัดการของตัวองค์กรหรือหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบยังไม่ดีพอ จะทำให้ปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นมานี้ไม่สามารถที่จะถูกแก้ไขอย่างมีประสิทธิภาพ นับว่าการบริหารจัดการของหน่วยงานเป็นหัวใจสำคัญของทิศทางของเมืองในอนาคตต่อไป

2.2.2 แนวคิดด้านการบริหารจัดการแบบระบบราชการ(Max Weber)

ระบบราชการ(Bureaucracy) เป็นรูปแบบขององค์กรที่ใช้หลักเหตุผล(Logic) และประสิทธิภาพ(Efficient) โดยยึดอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายระเบียบ(Order) ตรรกวิทยา และอำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย(Legitimate authority) หรือเป็นรูปแบบขององค์กรในอุดมคติ ซึ่งถูกกำหนดโดยนักสังคมวิทยาชาวเยอรมันคือ Max Weber โดยได้ทำการศึกษาระบบโครงสร้างขององค์กรในศตวรรษที่ 20 ศึกษาการทำงานภายในองค์กรและโครงสร้างทางสังคมโดยรวมพบว่า องค์กรขนาดใหญ่ที่มีมากขึ้นในสังคม ได้แก่ องค์กรธุรกิจ ทหาร รัฐบาล การเมือง และองค์กรอื่น โลกของธุรกิจได้แตกต่างจากระบบครอบครัวแบบดั้งเดิม จึงทำให้ Max Weber กำหนดทฤษฎีระบบราชการเพื่อบริหารจัดการให้องค์กรเหล่านั้นมีประสิทธิภาพ โดยแนวคิดด้านการบริหารจัดการโดยกำหนดลักษณะโครงสร้างขององค์กร ซึ่งตำแหน่งและอำนาจหน้าที่ได้มีการกำหนดไว้ตามกฎหมายอย่างชัดเจน และมีหลักเกณฑ์สำหรับนำไปปฏิบัติโดยเชื่อว่า อำนาจของการบริหารจัดการขึ้นอยู่กับตำแหน่งในองค์กรมากกว่าตัวบุคคลในตำแหน่งนั้น ซึ่งองค์กรที่เป็นระบบราชการระบบนี้ใช้วิธีบริหารระบบการบริการซึ่งกำหนดโดย 1)ขั้นตอนและกฎเกณฑ์อย่างละเอียด 2)ลำดับชั้นสายการบังคับบัญชาภายในองค์กรที่ชัดเจน 3)มีความสัมพันธ์อย่างไม่เป็นทางการระหว่างสมาชิกในองค์กร โดยมีลักษณะ

1. การแบ่งงานกันทำ (Clear division of labor) งานทั้งหลายจะถูกแบ่งออกให้ง่ายขึ้น (Simpler) มีความเฉพาะเจาะจงมากขึ้น (More specialized) ทำให้องค์กรสามารถใช้บุคลากรและทรัพยากรได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

2. มีสายบังคับบัญชาชัดเจนตามอำนาจหน้าที่ (Clear hierarchy of authority) องค์กรจะมีโครงสร้างแบบสามเหลี่ยมพีรามิด (Pyramid-shaped hierarchical structure) มีการออก

กฎระเบียบเพื่อเป็นแนวทางสำหรับการปฏิบัติงานขององค์การทั้งหมดที่ชัดเจนและเป็นทางการ โดยผู้ปฏิบัติงานต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด

3. **กฎระเบียบและวิธีการปฏิบัติอย่างเป็นทางการ (Formal rules and procedures)** มีการออกกฎระเบียบ เพื่อเป็นแนวทางสำหรับการปฏิบัติงานขององค์การทั้งหมดที่ชัดเจนและเป็นทางการ โดยผู้ปฏิบัติงานต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด

4. **ความไม่เป็นส่วนตัว (Impersonality)** บุคคลชอบหรือพอใจจะถูกเพิกเฉยในการปฏิบัติงานขององค์การ แต่ผลงานของผู้ปฏิบัติงานจะเป็นเครื่องชี้วัดความก้าวหน้าของตัวเอง และกฎระเบียบจะถูกนำมาใช้กับทุกคนแบบเท่าเทียมกัน ไม่เล่นพรรคเล่นพวก

5. **ความก้าวหน้าในงานอาชีพยึดหลักคุณธรรม (Careers based on merit)** ผู้ปฏิบัติงานทั้งหลายจะได้รับการคัดเลือกโดยยึดความรู้ความสามารถเป็นหลัก และได้รับการเลื่อนขั้นเลื่อนตำแหน่ง โดยพิจารณาจากความสัมพันธ์ระหว่างผลปฏิบัติงานกับงานที่ได้รับมอบหมายว่าทำได้มีประสิทธิภาพมากน้อยเพียงใด

สำหรับแนวคิดด้านการบริหารจัดการแบบระบบราชการนี้ แม้ว่าจะเป็นแนวคิดดั้งเดิมยุคแรกๆ ของการบริหารจัดการ แต่ในความเป็นจริงสิ่งนี้เป็นแนวคิดพื้นฐานที่สำคัญแนวคิดหนึ่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในปัจจุบันนี้ การบริหารจัดการของเมืองทั้งหลายต่างอยู่ภายใต้อำนาจการบริหารจัดการขององค์กรต่างๆ ซึ่งเป็นหน่วยงานภาครัฐทั้งสิ้น หากแม้ระบบการวัดการของหน่วยงานภาครัฐไม่มีประสิทธิภาพที่ดีพอ ย่อมส่งผลกระทบต่อประชาชนในระดับมหภาค ซึ่งเปรียบเสมือนว่าการจัดการของหน่วยงานนี้เป็นตัวกำหนดทิศทางของเมืองในอนาคตต่อไป

2.2.3 หน่วยงานที่ดูแลคลองในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

คลองในฐานะที่เป็นสาธารณะประโยชน์ของแผ่นดิน กรมธนารักษ์จึงเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ดูแลรักษาคลอง แต่เนื่องจากคลองเป็นพื้นที่น้ำ กรมธนารักษ์จึงมอบหมายให้หน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบพื้นที่แหล่งน้ำโดยตรง นั่นคือ กรมชลประทาน สำหรับในบริเวณพื้นที่กรุงเทพฯซึ่งเป็นเมืองหลวงและมหานครขนาดใหญ่ กรมชลประทานจึงได้แบ่งเขตพื้นที่รับผิดชอบออกเป็นพื้นที่ชั้นในและพื้นที่ชั้นนอก และมอบหมายบริเวณพื้นที่ชั้นในให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้ดูแล โดยในทางปฏิบัติยังมีอีกหลายหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับดูแลรักษาคลอง ในเบื้องต้นสรุปหน่วยงานที่มีหน้าที่ดูแลรักษาคลองในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ดังนี้คือ

1. **กรุงเทพมหานคร** เป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ดูแลรักษาคลองโดยตรง ตามที่ได้รับมอบหมายจากกรมชลประทานและกรมธนารักษ์ โดยกำหนดนโยบายให้แต่ละสำนักงานเขตและสำนักการระบายน้ำเป็นผู้ดำเนินการปฏิบัติ ในการดูแลรักษาคลองนั้นๆ โดยกรุงเทพมหานครมีบทบาทสำคัญหลายๆ ดังนี้คือ

- การควบคุมการปล่อยน้ำเสียของอาคารใหญ่ โดยการออกข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง การควบคุมการก่อสร้างอาคาร พ.ศ. 2522 และข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง การควบคุมการระบายน้ำทิ้ง พ.ศ. 2534
- การเก็บขยะตามลำคลองต่าง ๆ
- การรณรงค์แก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศ โดยใช้คลองเป็นเส้นทางเสียงรบกวน คือ เรือควั่น
- การแก้ไขปัญหามลพิษจากลำคลอง โดยการประสานงานกับการเคหะแห่งชาติในการจัดหาที่อยู่อาศัยให้กับผู้รกร้าง
- การเก็บผักตบชวา โดยได้มอบหมายให้สำนักกระบายน้ำเป็นผู้ดูแล

ในส่วนของบทบาทหน้าที่ของ สำนักงานเขต เป็นผู้ดูแลรักษาคลองโดยตรง คือ

- นำเน่าเสียที่เกิดจากชุมชน โรงงานอุตสาหกรรม
- น้ำท่วม
- การรกร้างลำคลอง

นอกจากนี้ยังมีในส่วนของการรณรงค์และประชาสัมพันธ์ ให้กับประชาชนช่วยกันอนุรักษ์และพัฒนาคลอง สำนักงานต่างๆ สามารถกำหนดคปฏิบัติเองได้ โดยจะดูแลคลองในเขตชั้นนอกและคลองเล็กๆ แต่เจ้าหน้าที่ของสำนักงานเขตไม่มีอำนาจหน้าที่ในการบังคับตามกฎหมายทำให้ไม่สามารถปฏิบัติงานได้เท่าที่ควร

อีกหน่วยงาน คือ สำนักกระบายน้ำ มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการวางแผน ควบคุม และดำเนินการเกี่ยวกับ

- การระบายน้ำ
- การป้องกันน้ำท่วม
- การบำรุงรักษาทางระบายน้ำ
- การกำจัดน้ำเสีย

โดยจะดูแลคลองในพื้นที่ชั้นในและคลองสายหลักๆ แต่ในทางปฏิบัติแล้วอำนาจหน้าที่ของสำนักงานเขตและสำนักกระบายน้ำจะคล้ายคลึงกัน จะแตกต่างกันตรงพื้นที่ของคลองที่แยกกันดูแลเท่านั้น

2. กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี (หรือชื่อเดิมคือ กรมเจ้าท่า) แม้ว่ากรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี(กรมเจ้าท่าเดิม) จะไม่ได้ดูแลรับผิดชอบคลองโดยตรง แต่มีส่วนเกี่ยวข้องสัมพันธ์กับคลองอย่างมาก โดยมีหน้าที่ดูแลรับผิดชอบเกี่ยวกับกิจกรรมทางน้ำในแม่น้ำลำคลอง ตาม พ.ร.บ. การเดินเรือในน้ำไทย พ.ศ. 2456 กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี(กรมเจ้าท่าเดิม) มีอำนาจหน้าที่

- ควบคุมการปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดที่รกร้างลำน้ำ
- ควบคุมเกี่ยวกับการทิ้งของเสียลงในแม่น้ำ

- การขุดลอกร่องน้ำ
- ควบคุมการเดินเรือ ทั้งในเรื่องของเสียง กว้าง และความเร็วของเรือ
- กำจัดผักตบชวา

3. การประปานครหลวง ทั้งในส่วนของการประปานครหลวงและการประปาส่วนภูมิภาค มีหน้าที่ดูแลรักษาคลองประปา ซึ่งมีความสำคัญต่อประชาชนที่อยู่ในชุมชนอย่างมากในการอุปโภคบริโภค โดยอยู่ภายใต้การควบคุมของกฎหมาย พ.ร.บ.คลองประปา พ.ศ.2526 โดยจะเน้นด้านคุณภาพและการควบคุมมลพิษของคลองประปา อย่างไรก็ตามปัญหามลพิษส่วนมากมาจากแหล่งต้นน้ำ โดยน้ำในคลองประปาจะเชื่อมโยงกับน้ำในแหล่งธรรมชาติอื่นๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งแม่น้ำเจ้าพระยา ที่นอกเหนือจากการควบคุมของหน่วยงาน

4. กรมชลประทาน โดยทั่วไปกรมชลประทานจะมีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการพัฒนาแหล่งน้ำ เพื่อการเกษตรกรรมเป็นหลัก รวมทั้งเพื่อการอุปโภคบริโภค อุตสาหกรรม และการคมนาคมทางน้ำ เก็บกักรักษาน้ำ การระบายน้ำ เป็นต้น โดยกรมชลประทานจะดูแลรับผิดชอบคลองชลประทานโดยรอบเขตกรุงเทพมหานคร ปรับปรุงคลองส่งน้ำ ขุดลอกคลอง กำจัดวัชพืช และควบคุมและป้องกันมลพิษเพื่อคุณภาพน้ำที่ดีในคลอง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำทั้งในคลองน้ำชลประทาน นอกจากนี้บทบาทของกรมชลประทานยังรวมไปถึงการจัดโครงการต่างๆ เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่อยู่ริมคลองชลประทาน ได้ตระหนักถึงความสำคัญของคลองเพื่อการพัฒนาและอนุรักษ์คลองที่มีประสิทธิภาพ

5. กรมศิลปากร บทบาทหน้าที่ของกรมศิลปากรในการดูแลรักษาคลองที่มีลักษณะเฉพาะคือ คลองประวัติศาสตร์ ซึ่งปัจจุบันมี 3 คลอง คือ คลองหลอด (คลองคูเมืองเดิม) คลองโอ่งอ่าง (คลองรอบกรุง) และคลองผดุงกรุงเกษม โดยมีหน้าที่หลักของกรมศิลปากรในการดูแลรักษาคลองคือ ดูแลรักษาคลองประวัติศาสตร์เหล่านี้ให้คงอยู่สภาพเดิมมากที่สุด

สำหรับตัวอย่างกรณีศึกษาของแม่น้ำเทม (Thames) ที่ไหลผ่านลอนดอนนั้น (Blue Belts: An Agenda for “Waterspace” Planning in the UK, 2002) ได้แสดงให้เห็นถึงประสิทธิผลของการจัดการกลยุทธ์ของแม่น้ำในเมือง ถูกคิดค้นโดยการขาดตัวแทนของหน่วยงานที่มีอำนาจและหน้าที่รับผิดชอบที่ชัดเจน ในการจัดการสถานะแวดล้อมของแม่น้ำเทม(Thames) โดยมีระบบการปกครองจากการจัดการพื้นที่น้ำ (Waterspaces) ที่แตกต่างกัน 5 แบบ ในลอนดอน คือ พีแอลเอ (PLA : Port of London Authority) มีหน้าที่และอำนาจเหนือการเดินเรือและการอนุรักษ์ระบบน้ำขึ้นน้ำลง หน่วยงานด้านสิ่งแวดล้อม (The Environment Agency) มีหน้าที่ความรับผิดชอบการป้องกันภาว่น้ำท่วม มลพิษทางการประมง และการรักษาธรรมชาติของระบบน้ำขึ้นน้ำลงและไม่ใช่ น้ำขึ้นน้ำลงของแม่น้ำเทม (Thames) หน่วยงานด้านทางน้ำของอังกฤษ (British Waterway) มีหน้าที่รับผิดชอบทางการจัดการและการเป็นเจ้าของท่าเรือและทางน้ำอื่นๆ ในลอนดอน สิทธิอำนาจท้องถิ่นอื่นๆ ริมฝั่งแม่น้ำมีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมและการวางแผนการพัฒนาแม่น้ำ

และนายกเทศมนตรีของลอนดอนและจีแอลเอ (GLA : Greater London Authority) มีหน้าที่รับผิดชอบสำหรับการพัฒนากลยุทธ์ 8 ประการ ครอบคลุมสาระสำคัญทางกลยุทธ์ที่ใช้กว้างขวางในลอนดอน ควบคู่ไปกับการนำกลยุทธ์ไปประยุกต์ใช้ในการวางแผน อย่างไรก็ตามระบอบการปกครองพร้อมด้วยหน้าที่ความรับผิดชอบก็เป็นของตัวแทนต่างๆ หลายๆ หน่วย (ซึ่งรวมถึง English Heritage, English Nature, Transport for London) มีผู้สนับสนุนและตัวแทนหลายหน่วยงานที่สนับสนุนด้วยการวิจัย กลยุทธ์ และการก่อร่างขึ้นใหม่

ระบอบการจัดการที่มีหลายๆ ชั้น อาจจะมีปัญหาในเรื่องการสื่อสาร และการสับสนในหน้าที่ความรับผิดชอบได้ ความลำบากที่เผชิญเกี่ยวกับการสื่อสารภายในทำให้การรวบรวมการวางแผนกลยุทธ์ของสภาวะแวดล้อมแม่น้ำเป็นปัญหา

ปัญหาอีกประการหนึ่ง คือการขาดความชัดเจนของขอบเขตหน้าที่ที่กฎหมายบังคับ เช่น หน้าที่ของพีแอลเอ (PLA) มีความคลุมเครือที่เป็นการปฏิบัติหน้าที่ใดๆ ซึ่งได้พิจารณาแล้วว่าเป็นสิ่งจำเป็น โดยความคลุมเครือนี้จะทำให้มีผลกระทบต่อความรับผิดชอบที่ไม่ชัดเจนในการจัดการพื้นที่น้ำ (Waterspaces) สาระสำคัญประการหนึ่ง เช่น การบำรุงรักษาชั้นบันได/สะพาน ลงสู่แม่น้ำ ยังไม่ถูกแก้ไข ทั้งที่เป็นสิทธิอำนาจของริมฝั่งแม่น้ำท้องถิ่น และพีแอลเอ (PLA) ก็ปฏิเสธที่จะยอมรับกฎหมายความรับผิดชอบ และหนีสินในการทำนุบำรุงและการจัดการ ซึ่งเป็นผลทำให้โครงสร้างพื้นฐานของแม่น้ำยังไม่ได้ถูกแก้ไข

ช่องว่างทางการจัดการศักยภาพทางการประสานงาน การวางแผนและการจัดการของแม่น้ำเทม (Thames) คือ จีแอลเอ (GLA) ที่จัดตั้งกลยุทธ์ให้รัฐบาลสำหรับลอนดอน อย่างไรก็ตามลักษณะทางภูมิศาสตร์ของจีแอลเอ (GLA) ก็ถูกจำกัดโดยขอบเขตของลอนดอนด้วย ซึ่งจีแอลเอ (GLA) มีศักยภาพในการประสานงานด้านการจัดการและการวางแผนของการเข้าถึงแม่น้ำเทม (Thames) และปากแม่น้ำเทม (Thames) ซึ่งมีความสำคัญสำหรับระบบนิเวศวิทยาและ ระบบเศรษฐกิจ (ในแง่ของกิจกรรมท่าเรือและการจ้างงาน) กลยุทธ์การพัฒนาที่สำคัญ (London Plan) หนึ่งในกลยุทธ์ให้มองภาพรวมของพื้นที่น้ำ (Waterspaces) ในลอนดอน อย่างไรก็ตามภาพที่เห็นของจีแอลเอ (GLA) ให้การจัดการที่สอดคล้องกันซึ่งดูเหมือนว่าไม่น่าเป็นไปได้ในขณะนี้ ตัวอย่างในการขนส่งในลอนดอน (TFL) ได้กล่าวว่าทีเอฟแอล (TFL) จะไม่ปฏิบัติการใดๆ ไม่หาเงินทุนหรือสิ่งอำนวยความสะดวกด้านลิขสิทธิ์ของการบรรทุก การรักษาแม่น้ำเทม (Thames) หรือการเดินทางเรือและสารด้านความปลอดภัย ซึ่งสิ่งเหล่านี้จะถูกจัดการต่อโดยพีแอลเอ (PLA) ของ Maritime และ Coastguard Agency เพื่อทำให้แน่ใจว่ากฎระเบียบเหล่านี้ จะให้วิธีที่สอดคล้องสำหรับแม่น้ำเทม (Thames) และเป็นสิ่งสำคัญในการจัดการที่มีประสิทธิผลของแม่น้ำ สำหรับระบบการขนส่งในลอนดอน และตัวแทนเหล่านี้ในการพัฒนาการเตรียมการทำงานอย่างใกล้ชิด

สำหรับเหตุผลข้างต้นเป็นคำถามว่าการจัดเตรียมการทำงานอย่างใกล้ชิด ซึ่งเป็นแก่นามธรรมในอดีตจะยังต้องการการอุปการะจากกลยุทธ์รัฐบาลอีกต่อไปหรือไม่ ดังนั้นยังคงต้องการการจัดเตรียมทางการจัดการที่ซับซ้อนซึ่งมุ่งตรงไปยังการให้รากฐานสำหรับการวางแผนกลยุทธ์

2.2.4 ประเด็นด้านกฎหมาย

การพัฒนาเทคโนโลยีการขยายตัวของกิจกรรมต่างๆ ทั้งด้านการค้า อุตสาหกรรม การคมนาคม เหล่านี้ได้ส่งผลกระทบต่อเมืองมากมายทั้งด้านบวกและด้านลบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขาดการวางแผนในการใช้ทรัพยากรธรรมชาติที่อาศัยกฎหมาย ที่เปรียบเสมือนเครื่องมือในการบริหารจัดการ

แม้ว่าประเทศไทย จะมีกฎหมายมากมายหลายฉบับที่เกี่ยวกับการอนุรักษ์และพัฒนาคลอง แต่กฎหมายดังกล่าวไม่สามารถจะป้องกัน หรือแก้ไขปัญหามลพิษคลองได้อย่างมีประสิทธิภาพ ปัญหาทางด้านกฎหมายจึงส่งผลต่อการอนุรักษ์และพัฒนาคลองอย่างมาก ซึ่งต้องพิจารณาด้านกฎหมายต่อไปว่า ในปัจจุบันนี้มีกฎหมายที่เกี่ยวกับมลพิษมากน้อยเพียงใด กฎหมายแต่ละฉบับสามารถป้องกันหรือแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นได้เพียงใด แนวทางแก้ไขทางด้านกฎหมายจะเป็นอย่างไร

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์และรักษามลพิษในคลองมีหลายฉบับ แต่มีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับคลองโดยตรง คือ พระราชบัญญัติรักษาคอง ร.ศ. 121 กฎหมายฉบับนี้ออกใช้บังคับในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการบำรุงรักษาคองมิให้ตื้นเขินและให้มีการใช้คลองให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ที่ขุดขึ้นมา และประชาชนสามารถใช้ได้ จึงได้มีการออกกฎหมายฉบับนี้มาใช้ อย่างไรก็ตามกฎหมายฉบับนี้ออกมาบังคับใช้นานแล้ว จึงเกิดปัญหาทางกฎหมายหลายประเด็น ประการหนึ่งไม่ได้คุ้มครองถึงคุณภาพน้ำในคลองและมีอัตราโทษปรับต่ำ รวมทั้งเป็นกฎหมายเก่าไม่เหมาะสมกับสภาพบ้านเมืองในปัจจุบันที่ได้เปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก ประกอบกับขาดการบังคับใช้กฎหมายที่ดี ขาดเจ้าหน้าที่คอยควบคุมดูแลจึงมีการฝ่าฝืนกันมากสมควรที่จะมีการแก้ไขกฎหมายฉบับนี้อย่างมาก

นอกจากคลองตามธรรมชาติแล้ว คลองประปาเป็นคลองที่มีบทบาทสำคัญต่อประชาชนที่อยู่ในเมือง ในการใช้น้ำเพื่อการอุปโภคบริโภค จึงมี พระราชบัญญัติรักษาคองประปา พ.ศ. 2526 ออกมาคุ้มครองรักษาคองประปาและสิ่งปลูกสร้างในเขตคลองประปา ทั้งของการประปานครหลวง และการประปาส่วนภูมิภาค

แต่อย่างไรก็ตามกฎหมายที่เกี่ยวกับมลพิษคลองมิได้มีเพียง 2 ฉบับที่กล่าวมานี้ ยังมีกฎหมายบางฉบับที่บัญญัติขึ้นมารไม่เกี่ยวข้องกับมลพิษคลองโดยตรง จะมีบางส่วนที่มีการบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์และป้องกันมลพิษคลองอยู่บ้าง และมลพิษของน้ำในคลองนั้นมิได้เกิดจากชุมชนอย่างเดียว แต่อาจเกิดมาจากโรงงานอุตสาหกรรมและการทำเกษตรกรรม ดังนั้นปัญหา

ทางกฎหมายมลพิษน้ำในคลอง มิได้มีเฉพาะกฎหมายมลพิษน้ำในคลอง มิได้มีเฉพาะกฎหมายที่เกี่ยวกับชุมชน แต่ยังมีกฎหมายที่เกี่ยวกับมลพิษจากโรงงานอุตสาหกรรม เกษตรกรรม โดยสามารถแยกพิจารณากฎหมายที่เกี่ยวกับมลพิษตามแหล่งกำเนิด ออกเป็น 3 ประเภท

1. กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมและป้องกันมลพิษจากชุมชน ที่มีใช้โรงงานอุตสาหกรรม
2. กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมและป้องกันมลพิษจากโรงงานอุตสาหกรรม
3. กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมและป้องกันมลพิษจากเกษตรกรรม

ในความเป็นจริง มีมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันมลพิษน้ำในคลองค่อนข้างจะมีการควบคุมอย่างเพียงพอ ทั้งมลพิษจากแหล่งชุมชน โรงงานอุตสาหกรรม และเกษตรกรรม แต่เป็นที่น่าเสียดายว่ากฎหมายแต่ละฉบับไม่สามารถจะให้ครอบคลุมได้ทั้งหมด

ดังนั้นจะเห็นได้ว่ากฎหมายเกี่ยวกับการอนุรักษ์และพัฒนาคลอง มีมากมายหลายฉบับ และปัญหาที่เกิดขึ้นนั้นมีทั้งที่สืบเนื่องมาจาก กฎหมาย การบังคับใช้กฎหมาย องค์กรที่มีหน้าที่บังคับใช้ เจ้าหน้าที่ รวมทั้งประชาชนก็เป็นผู้มีส่วนร่วมในการก่อให้เกิดปัญหาขึ้นมาได้ ดังนั้นนอกจากจะแก้ไขที่เรื่องของตัวบทกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมายเท่านั้น การปฏิบัติตามกฎหมายเป็นเรื่องที่สำคัญ เพราะหากประชาชนไม่ปฏิบัติตามกฎหมายและขาดจิตสำนึกในการที่จะช่วยกันอนุรักษ์และพัฒนาคลอง รวมทั้งทรัพยากรธรรมชาติ ตลอดจนสิ่งแวดล้อมอื่นๆ แล้ว แม้ว่าจะมีกฎหมายที่ดี มีการบังคับใช้กฎหมายที่ดี ปัญหาที่เกิดขึ้นย่อมไม่สามารถที่จะแก้ไขได้

และในกรณีศึกษานี้ ได้หยิบยกในเรื่องของคลองมาเป็นสื่อกลางหรือตัวแทน เพื่อให้ทราบถึงการบริหารจัดการคลองของหน่วยงานภาครัฐที่มีส่วนเกี่ยวข้อง โดยจะเน้นถึงหน้าที่ของแต่ละหน่วยงานนั้นๆ พร้อมทั้งกฎหมายที่หน่วยงานนั้นๆ ใช้เพื่อการจัดการคลองในด้านต่างๆ และพิจารณาในส่วนของการประสานงานระหว่างหน่วยงานภาครัฐด้วยกัน ที่เข้ามามีส่วนเกี่ยวข้อง พร้อมทั้งมองถึงปัญหาอันเกิดขึ้นในการบริหารจัดการคลองในพื้นที่ศึกษานี้ โดยประเด็นด้านการบริหารจัดการนี้เป็นจุดประสงค์หลักในการวิจัยครั้งนี้

จากตัวอย่างของลอนดอนนี้แม้ว่าค่อนข้างจะมีความชัดเจนในการจัดการแหล่งน้ำในเมืองที่ได้แบ่งความรับผิดชอบที่แตกต่างอย่างชัดเจนในแต่ละหน่วยงาน อย่างไรก็ตามยังประสบปัญหาทั้งในเรื่องการสื่อสารและความสับสนในหน้าที่ความรับผิดชอบอันเป็นปัญหาที่เกิดจากการสื่อสารภายใน รวมถึงการขาดความชัดเจนและขอบเขตหน้าที่ของกฎหมายที่บังคับใช้ เหล่านี้จึงเกิดเป็นช่องว่างในด้านการจัดการระหว่างหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบแหล่งน้ำในเมืองด้านต่างๆ เหล่านี้แม้ว่าจะมีการแบ่งอำนาจหน้าที่ในการรับผิดชอบในแต่ละส่วนที่แตกต่างกันออกไป แต่หากขาดศักยภาพของการประสานงานที่ดีของแต่ละหน่วยงานแล้วนั้น ย่อมส่งผลให้การบริหารจัดการแหล่งน้ำในด้านต่างๆ ของแต่ละหน่วยงานประสบปัญหาได้ นั่นคือจะต้องปรับจากรากฐานของโครงสร้างการจัดการที่ซับซ้อนของหน่วยงาน เพื่อสนองต่อการวางแผนยุทธวิธีเพื่อให้สามารถ

บริหารจัดการแหล่งน้ำในเมืองได้อย่างมีประสิทธิภาพ และป้องกันปัญหาอันอาจเกิดขึ้นต่อไปในอนาคตได้

ในส่วนของกรุงเทพมหานครจะเห็นว่าได้ หน่วยงานที่มีหน้าที่ดูแลรักษาคคลองใน กรุงเทพฯและปริมณฑลนั้น มีหลายหน่วยงานที่เข้ามาดูแล หน่วยงานหลักคือ กรุงเทพมหานคร ซึ่งมีหน้าที่กำหนดนโยบาย ส่วนการปฏิบัติงานได้มอบหมายให้สำนักงานเขต และสำนักกระบายน้ำ เป็นผู้นำไปปฏิบัติ นอกจากนี้ยังมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอีก คือ กรมชลประทาน ที่จะดูแลเฉพาะ คลองชลประทาน ซึ่งโดยมากจะอยู่กรุงเทพฯชั้นนอกและปริมณฑล ส่วนกรมศิลปากร และการ ประปานครหลวงก็จะดูแลและเฉพาะคลองประวัติศาสตร์และคลองประปาเท่านั้นตามลำดับ สำหรับ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี(กรมเจ้าท่า) นั้นแม้มิได้ดูแลคลองโดยตรง แต่มีอำนาจหน้าที่ ดูแลกิจกรรมทางน้ำซึ่งส่งผลกระทบต่อปัญหาของคลอง ในการดูแลรักษาคคลองรวมทั้งการอนุรักษ์ และพัฒนาคลองนั้น

แนวคิดด้านการบริหารจัดการและโครงสร้างระบบราชการ เป็นแนวคิดสำคัญประการ หนึ่งสำหรับการวิจัยนี้ ซึ่งจากข้อมูลเบื้องต้นทำให้พอจะทราบถึง หน่วยงานที่เข้ามามีบทบาทใน การดูแลจัดการคลองในเขตกรุงเทพมหานคร หมายรวมถึง อำนาจหน้าที่ของแต่ละหน่วยงานที่เข้า ไปมีบทบาทในการบริหารจัดการคลองนั้นๆ มีข้อแตกต่างกันไป แม้แต่กรณีตัวอย่างของแม่น้ำใน ลอนดอนได้ชี้ชัดให้เห็นว่า แม้ว่าจะมีการแบ่งอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบในการบริหารจัดการ แหล่งน้ำในแต่ละหน่วยงานที่ค่อนข้างชัดเจนและแตกต่างกันออกไป แต่ยังคงในเรื่องของ ศักยภาพในการประสานของแต่ละหน่วยงานนั้น ทำให้ประสิทธิภาพของการบริหารจัดการแหล่งน้ำ นั้นไม่ดีเท่าที่ควร

สิ่งเหล่านี้เป็นพื้นฐานในกระบวนการวิจัยนี้ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าการจัดการแหล่งน้ำให้ บรรลุเพื่อให้เกิดประสิทธิผลนั้น นอกจากนโยบายของการจัดการแล้ว สิ่งสำคัญประการหนึ่งคือ บทบาทหน้าที่ของแต่ละหน่วยงาน ในแง่ความเกี่ยวข้องสัมพันธ์กันระหว่างหน่วยงานที่รับผิดชอบ ในพื้นที่เดียวกัน โดยจะต้องพิจารณาในเชิงลึกของแต่ละหน่วยงานที่มีบทบาทหน้าที่นั้นๆ ในการ บริหารจัดการคลองในพื้นที่ศึกษาซึ่งจะต้องพิจารณาและเชื่อมโยงความเกี่ยวข้องสัมพันธ์ และการ ประสานงานของแต่ละหน่วยงานที่เกิดขึ้นในกรณีศึกษาของการวิจัยนี้ พร้อมทั้งนี้ต้องพิจารณาถึง เครื่องมือที่แต่ละหน่วยงานนำมาใช้ในการจัดการคลองในพื้นที่ศึกษาด้วย อันได้แก่ กฎหมาย ที่มี บทบาทและอำนาจในการจัดการนั้นๆ โดยในแต่ละหน่วยงานอาจจะอ้างอิงกฎหมายที่คล้ายคลึง หรือแตกต่างกัน พร้อมทั้งพิจารณาศักยภาพของตัวกฎหมายกับสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในปัจจุบันว่า สอดคล้องกันหรือไม่อย่างไร

2.3 แนวคิดเกี่ยวกับการคมนาคมขนส่งทางน้ำภายในเมือง

การคมนาคมขนส่ง นับเป็นสิ่งสำคัญในส่วนของ การเคลื่อนย้ายระหว่างพื้นที่ ทั้งในส่วนของคนหรือวัตถุต่างๆ และที่สำคัญคือการคมนาคมขนส่งจะเป็นตัวชีวิตที่ดีที่แสดงให้เห็นที่ความสามารถในการเข้าถึงพื้นที่ อันเป็นสิ่งที่เชื่อมโยงกิจกรรมต่างๆ ในการดำรงชีวิต ในปัจจุบัน หากกล่าวถึงการคมนาคมขนส่งโดยทั่วไปแล้ว สิ่งแรกที่มักจะนึกถึงนั่นคือถนนหนทางที่เป็นเสมือนโครงข่ายที่เชื่อมโยงพื้นที่นั้นๆ ของเมืองเข้าด้วยกัน

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าในปัจจุบันการคมนาคมขนส่งทางบกจะเป็นสิ่งสำคัญที่มักจะนึกถึงเป็นอันดับแรก แต่การคมนาคมขนส่งทางน้ำก็มีความสำคัญไม่ด้อยไปกว่า โดยเฉพาะอย่างยิ่งลักษณะภูมิประเทศที่มีแม่น้ำหรือทางน้ำไหลผ่าน ทางสัญจรทางน้ำก็เป็นสิ่งหนึ่งที่ไม่อาจมองข้ามผ่านไป จากอดีตที่ทางน้ำเหล่านั้นมีความสำคัญอย่างมากสำหรับคนที่อาศัยที่สองฝั่งน้ำ อันเนื่องมาจากบทบาทที่หลากหลายของทางน้ำนั้นๆ ที่นอกจากจะเป็นน้ำกินน้ำใช้ให้กับผู้คนแล้วยังเป็นทางสัญจรที่สะดวกและแทบจะไม่มีค่าใช้จ่ายอีกด้วย หรือบางพื้นที่ที่ไม่มีทางเลือก

สำหรับพื้นที่เมือง ในปัจจุบันเมืองที่มีทางน้ำไหลผ่าน ไม่ว่าจะเป็แม่น้ำน้อยใหญ่ หรือลำคลอง และทางน้ำต่างๆ แม้ว่าบทบาทความสำคัญของแหล่งน้ำเหล่านั้นในแง่การคมนาคมขนส่งจะลดลงไปอย่างมาก โดยเฉพาะกรุงเทพมหานคร ที่ในอดีตใช้การสัญจรทางน้ำเป็นหลัก แต่ในปัจจุบันกลับลดความสำคัญและถูกมองข้ามไป อย่างไรก็ตามการสัญจรทางน้ำในพื้นที่เมืองยังคงหลงเหลืออยู่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่ที่ยากแก่การเข้าถึงโดยการสัญจรทางบก หรือในลักษณะของการใช้ที่ดินบริเวณริมแม่น้ำหรือริมคลอง ชุมชนริมน้ำดั้งเดิมยังคงให้ความสำคัญกับการสัญจรทางน้ำอยู่เช่นเดิม

อย่างไรก็ตามปัจจุบันการสัญจรทางน้ำในเขตพื้นที่เมือง ยังคงมีบทบาทสำคัญอยู่ หากแต่รูปแบบการให้บริการที่แตกต่างจากอดีต เพราะเนื่องจากความแออัดของผู้คนในเมือง แม้ว่าการสัญจรทางบกจะสะดวกและเข้าถึงได้มากกว่า แต่เนื่องจากปริมาณการใช้ถนนนั้นมีมากไม่เพียงพอ กับความต้องการประกอบกับปัจจัยอื่นๆ ส่งผลให้ไม่มีความคล่องตัว โดยเฉพาะชั่วโมงเร่งด่วน ดังนั้นการสัญจรทางน้ำจึงเป็นทางเลือกอีกทางหนึ่งที่รวดเร็วกว่า แม้ว่าจะเข้าถึงได้ยากกว่าก็ตาม

นอกจากนี้การสัญจรทางน้ำในเมืองยังมีอีกหนึ่งบทบาทที่แตกต่างออกไป นั่นคือการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวทางน้ำ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับลักษณะกายภาพและสิ่งแวดล้อม รวมถึงการใช้ที่ดินบริเวณสองฝั่งน้ำอันเป็นสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ ด้วย

สำหรับการวิจัยนี้ การคมนาคมขนส่งทางน้ำในพื้นที่ศึกษา พิจารณาลักษณะการให้บริการในการสัญจรทางน้ำถึงรูปแบบที่ยังคงมีในปัจจุบัน และปัจจัยเบื้องหลังของรูปแบบการสัญจรทางน้ำที่ยังคงอยู่ของพื้นที่ศึกษา พร้อมทั้งศึกษาถึงปัญหาที่เกิดขึ้น และแนวโน้มการสัญจรทางน้ำในอนาคตของพื้นที่ศึกษาด้วย

2.4 แนวคิดเกี่ยวกับเศรษฐศาสตร์

2.4.1 ความสำคัญของมาตรการทางด้านเศรษฐศาสตร์

ความหมายของเศรษฐศาสตร์โดยทั่วไป คือการมองปัญหาพื้นฐานของสังคมนั้น อัน ได้แก่ปัญหาในเรื่องการตัดสินใจและการจัดการในเรื่อง 3 อย่าง คือ อะไร (What) อย่างไร (How) เพื่อใคร (For whom) ได้อย่างไร

อะไร (WHAT) ในเรื่องการผลิตหรือการบริโภคนั้น หน่วยของสังคมนั้นๆ ต้องตัดสินใจว่าจะเลือกอะไรในการผลิตหรือการบริโภคของเขา ถ้าตัดสินใจไม่ได้ กิจกรรมนั้นก็จะเป็นไปไม่ได้

อย่างไร (HOW) ในทำนองเดียวกัน เมื่อหน่วยสังคมนั้นเลือกชนิดสินค้าได้แล้ว เขาต้องตัดสินใจว่าจะกระทำอย่างไรจึงจะได้สินค้าดังกล่าว ทั้งในด้านการผลิตหรือการบริโภคนั้น

เพื่อใคร (FORWHOM) ใครควรจะเป็นผู้ได้สินค้านั้น หรือจะผลิตสินค้านั้นเพื่อใคร

ในทางเศรษฐศาสตร์นั้นการตัดสินใจอาจจะแตกต่างกันบ้างกับสังคมศาสตร์อื่นๆ ก็คือพยายามลดการตัดสินใจที่เป็นเรื่องค่านิยมให้มีน้อยที่สุด (Value free) และวิธีในการได้ข้อมูลเพื่อใช้ในการตัดสินใจนั้นก็นิยมในหลักการวิทยาศาสตร์ แม้จะเป็นปัจจัยในทางสังคมก็ยังมีเรื่องการควบคุมความผิดพลาดโดยใช้หลักความรู้ทางคณิตศาสตร์และสถิติ เป็นต้น ประกอบการใช้ข้อมูล

นั่นคือเศรษฐศาสตร์ เป็นศาสตร์ที่ศึกษาวิธีการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่จำกัด ให้เหมาะสมที่สุดกับความต้องการของมนุษย์สังคมที่มีอยู่ไม่จำกัด

แต่ในเศรษฐศาสตร์สมัยใหม่นั้น คำนี้ถึงหน่วยสังคม หรือหน่วยธุรกิจนั้นว่าทุกคนมีเหตุผลและแสวงหาความพอใจสูงสุด ในแง่ของธุรกิจก็จะแสวงหากำไรสูงสุด ในแง่การผลิตก็พยายามที่จะทำการผลิตให้ได้มากที่สุดโดยเสียต้นทุนต่ำที่สุด ในโลกที่มีการแข่งขันกันนั้น ทุกคนจะสามารถคุ้มครองตัวเองได้ไม่ให้อุปกรณ์เปรียบจากผู้อื่น เมื่อการแข่งขันไม่สมบูรณ์ การหามาตรการแทรกแซงอื่นๆ เพื่อจะทำให้สังคมนั้นยังคงมีสวัสดิการสูงสุดอยู่ต่อไป

สินค้า

สินค้าในแง่เศรษฐศาสตร์แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ สินค้าเอกชน (Private goods) กับสินค้าสาธารณะ (Public goods) ความแตกต่างของสินค้าทั้งสองอย่างนี้อยู่ที่เรื่องของราคา ในเรื่องสินค้าเอกชนนั้นการได้มาของสินค้าโดยการเสนอราคา ใครให้สูงกว่าก็ได้สินค้านั้นไป เช่น เสื้อผ้า อาหาร แต่ว่าการฉ้อโกงของสินค้าสาธารณะนั้นไม่เป็นเช่นนั้น คือ ทุกคนมีสิทธิได้รับบริการจากสินค้านั้น ไม่มีใครมีเอกสิทธิ์เพียงผู้เดียวดังเช่นกรณีแรก เช่น อากาศ น้ำในแม่น้ำลำคลอง เป็นต้น

ผลกระทบภายนอก (Externality)

ในกรณีของสิ่งแวดล้อมซึ่งเป็นสินค้าสาธารณะดังกล่าว การใช้สินค้าสาธารณะ (Public goods) นั้นอาจจะก่อให้เกิดความเสื่อมคุณภาพของสินค้า เช่น ทำให้เกิดมลพิษ ดังนั้น ในการใช้สินค้าดังกล่าวนี้ แล้วยังอาจจะก่อให้เกิดผลกระทบในทางเพิ่มต้นทุน (external costs) แก่ผู้อื่นด้วย

ระบบตลาด (Market mechanisms)

เมื่อกลไกของราคาทำงานเต็มที่ในระบบตลาดที่มีการแข่งขัน หรือเมื่อผู้ซื้อผู้ขายมีจำนวนมากเพียงพอ อำนาจทางการตลาดของผู้ผลิตผู้จำหน่ายไม่ได้แตกต่างกัน คุณภาพของตลาดจะเกิดขึ้นโดยกลไกของราคา หรือที่อุปสงค์พบกับอุปทานของสินค้านั้น และกรณีนี้การจัดสรรทรัพยากรทำได้ดีที่สุดประโยชน์เกิดขึ้นแก่หน่วยทางสังคมธุรกิจที่สุด

แต่ในกรณีที่ตลาดไม่สามารถทำงานได้เต็มที่ เพราะผู้ผลิตน้อยรายมีอำนาจทางการตลาดสูง ผู้บริโภคไม่มีอำนาจในการต่อรอง ซึ่งเป็นกรณีของตลาดแข่งขันไม่สมบูรณ์ การจัดสรรของกลไกราคาทำงานได้ไม่เต็มที่ ทำให้ประโยชน์เกิดขึ้นกับสังคมน้อยกว่าที่ควรจะเป็น หรือน้อยกว่าในกรณีการแข่งขันที่สมบูรณ์

เมื่อตลาดไม่ทำงาน (market failure) ไม่ว่าจะเป็กรณีของตลาดสินค้า หรือตลาดสินค้าสาธารณะดังกล่าวแล้ว การเข้ามาแทรกแซงโดยรัฐเป็นเรื่องที่จำเป็น เพื่อให้การจัดสรรทรัพยากรนั้นเป็นไปได้อย่างใกล้เคียงความสมบูรณ์ต่อไป เป็นเรื่องที่เราเรียกว่าเหมาะสมอันดับสอง (second best)

สวัสดิการของสังคม (social welfare)

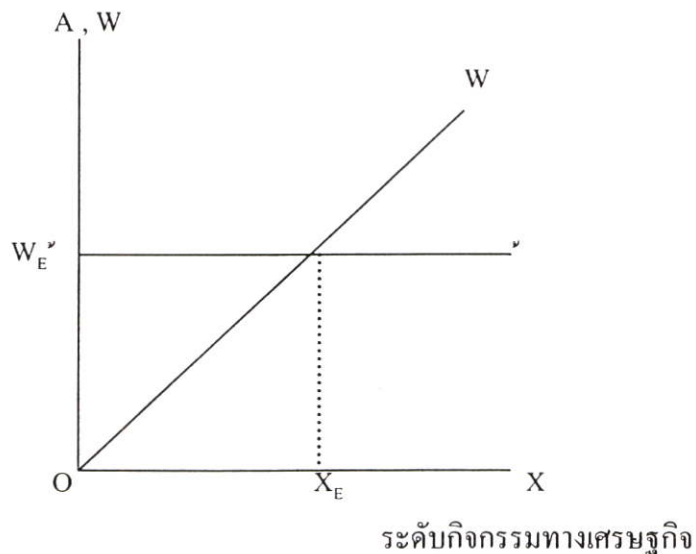
กฎหมายเศรษฐศาสตร์ที่จะทำให้การจัดการทรัพยากรมีประสิทธิภาพที่สุดคือเกิดประโยชน์แก่ผู้ที่เกี่ยวข้องอย่างสมบูรณ์และยุติธรรม โดยพิจารณาทั้งในเรื่องผลประโยชน์ของผู้ผลิตและผู้บริโภค จากอรรถประโยชน์ส่วนเกิน (Utility's surplus) จากหลักการในเรื่องของการวิเคราะห์ค่าตอบแทนของผลกำไร (cost benefit analysis) ด้วยนักทฤษฎีที่สำคัญในเรื่องนี้ คือ พาราโด (Pareto) สร้างกฎที่เรียกว่า พาราได้ออพติมาลิตี (Pareto optimality) ในการตัดสินใจ

หลักการพาราโด (Pareto) คือ ในการตัดสินใจเลือกจุดในการผลิตนั้นจะต้องไม่ทำให้ผู้ผลิตรายใดได้รับความพอใจเพิ่มขึ้น โดยทำให้ผู้ผลิตรายอื่นเท่าเดิม หรือถ้าเป็นไปได้ให้เพิ่มขึ้น การตัดสินใจในการผลิตนั้นจึงเป็นไปตามกฎของความเหมาะสมพาราได้ออ

2.4.2 หลักการทางเศรษฐศาสตร์ในการจัดการปัญหาคลอง

เศรษฐศาสตร์กับสิ่งแวดล้อมโดยธรรมชาติ (ecology)

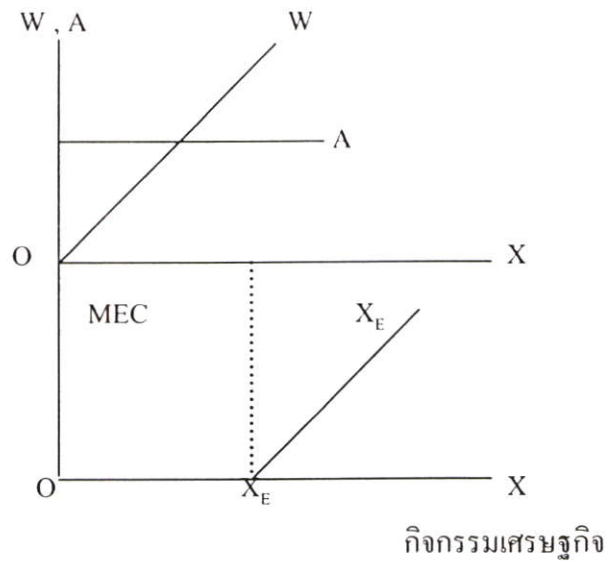
โดยทั่วไปธรรมชาตินั้น มีความสามารถซึมซับเอามลพิษที่เกิดขึ้นจากการใช้ทรัพยากร เช่น คลองอยู่แล้วในระดับหนึ่งโดยไม่ต้องปรับปรุงแก้ไขอะไร ธรรมชาติจะรักษาตัวของมันเองได้ **รูปภาพประกอบ รูปที่ 2.4.2-1**



รูปที่ 2.4.2-1 กราฟแสดงความสามารถในการรองรับมลพิษโดยธรรมชาติ

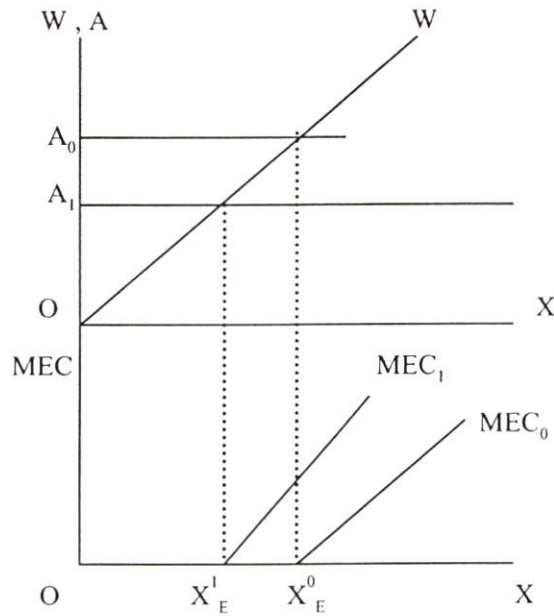
โดย A = ความสามารถในการรองรับ (assimilative capacity)
 W = ขยะ (waste)
 X = ระดับกิจกรรมทางเศรษฐกิจ (level of economic activities)

แต่เมื่อไรการใช้ทรัพยากรนั้นเกินกว่าความสมดุลที่ธรรมชาติจะมีให้ ข่อมจะทำให้เกิดต้นทุนภายนอกเกิดขึ้น (External Cost) **รูปภาพประกอบ รูปที่ 2.4.2-2** ยิ่งการผลิตทางเศรษฐกิจถ้าเกินออกไปแทนที่จะเกิดผลเท่าเดิม กลับจะเกิดผลภายนอกเพิ่มขึ้นทวีคูณ เนื่องจากว่าความสามารถโดยธรรมชาติจะลดลง และทำให้เอ็มอีซี (MEC : marginal external cost) เพิ่มเร็วขึ้นดู **รูปภาพประกอบ รูปที่ 2.4.2-3**



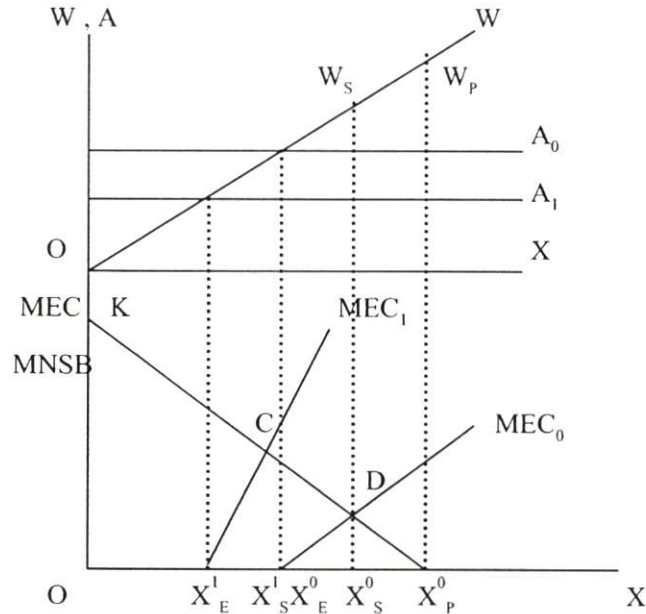
รูปที่ 2.4.2-2 กราฟแสดงกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกินความสมดุลที่ธรรมชาติมีให้

โดย $MEC =$ ต้นทุนจากปัจจัยภายนอก (marginal external costs)



รูปที่ 2.4.2-3 กราฟแสดงระดับกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เพิ่มขึ้นทำให้เกิดผลทวีคูณเนื่องจากความสามารถโดยธรรมชาติลดลง

ดังนั้นการใช้นโยบายทางสังคม เพื่อลดปัญหามลพิษจึงเป็นสิ่งจำเป็น ใน รูปที่ 2.4.2-4 แสดงให้เห็นถึงการตัดสินใจในทางเศรษฐศาสตร์ เพื่อเปรียบเทียบการเลือกเอาระหว่างคุณภาพของพาเรโต้ กับคุณภาพของธรรมชาติ (ecology) X_S แสดงคุณภาพพาเรโต้ แต่ X_E เป็นคุณภาพของธรรมชาติ เป็นต้น



รูปที่ 2.4.2-4 กราฟแสดงการตัดสินใจทางเศรษฐกิจ โดยการเปรียบเทียบระหว่างคุณภาพของพาเรโต้กับคุณภาพของธรรมชาติ

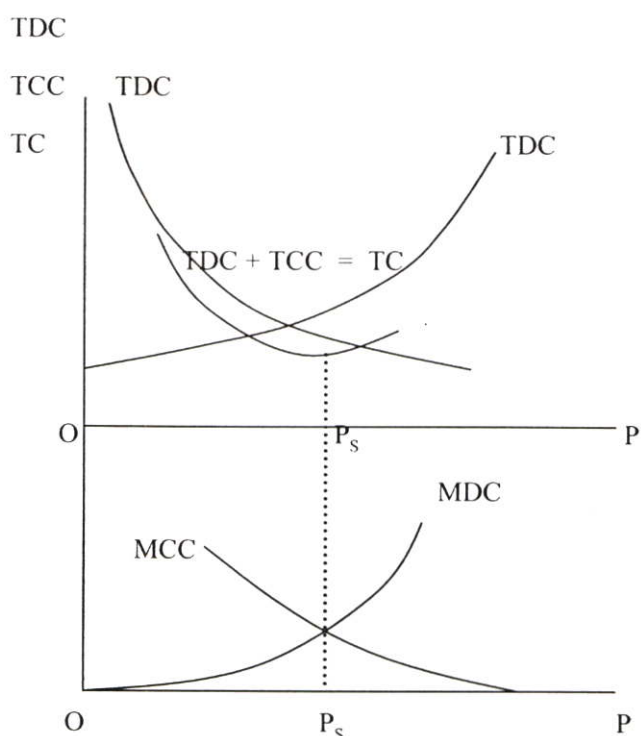
โดย $MNSB$ = ต้นทุนสุทธิเพื่อผลกำไรทางสังคม (marginal net social benefit)
 Shade area = ผลประโยชน์สูงสุดจากปัจจัยภายนอก (optimum externality)
 X_E = คุณภาพของธรรมชาติ (ecology equilibrium)

เครื่องมือที่จะเลือกใช้ในเรื่องคลอง

ก. ต้นทุนการกำจัดมลพิษ (Control costs) และ ค่าความเสียหาย (Damage functions)

ในทางเศรษฐศาสตร์เราพิจารณาในรูปค่าที่เป็นตัวเงินเสมอ ในที่นี้พิจารณาเปรียบเทียบต้นทุนการกำจัดหรือลดมลพิษ (cost of abating pollution เรียกว่า control costs หรือ abatement costs) เปรียบเทียบกับผลประโยชน์ของการกำจัดหรือลดมลพิษนั้น (abatement benefit) หรือคิดอีกอย่างหนึ่งก็คือผลประโยชน์ที่ว่าการลดหรือหลีกเลี่ยงต้นทุนภายนอกที่อาจจะเกิดขึ้น (external costs) หรือเรียกว่าในที่นี้ว่าความเสียหาย (damage costs)

วิธีนี้คือการเปรียบเทียบระหว่างต้นทุนการกำจัดมลพิษ (Control costs) และ ค่าความเสียหาย (Damage functions) นั่นเอง ดู รูปที่ 2.4.2-5

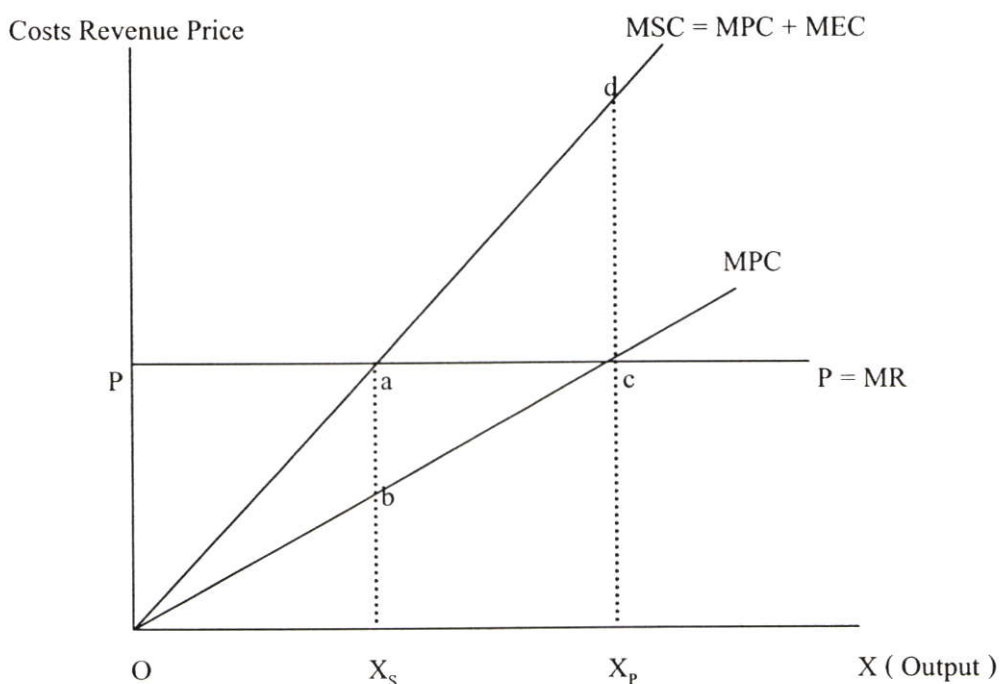


รูปที่ 2.4.2-5 กราฟแสดงการเปรียบเทียบต้นทุนการกำจัดมลพิษและต้นทุนความเสียหาย

- โดย
- TDC = ผลรวมต้นทุนความเสียหาย (total damage cost)
 - TCC = ผลรวมต้นทุนการกำจัดมลพิษ (total control cost)
 - TC = ผลรวมต้นทุนทั้งหมด (total cost)
 - MCC = ต้นทุนการกำจัดมลพิษ (marginal control cost)
 - MDC = ต้นทุนความเสียหาย (marginal damage cost)
 - P = มลพิษที่เกิดขึ้น (amount of pollutants)

ข. การเก็บภาษีตามหลักของพิว (Pigovian taxes)

การเก็บภาษีตามหลักของพิว เพราะคำนึงว่ามลพิษก่อให้เกิดต้นทุนภายนอก คุณภาพที่ไม่คำนึงถึงต้นทุนภายนอกนี้ย่อมจะไม่ทำให้ได้คุณภาพพาราได ในเรื่องนี้พิวได้เสนอให้เก็บภาษีแก่ผู้ก่อให้เกิดมลพิษ ซึ่งทำให้ต้นทุนของเขาเพิ่มสูงขึ้นอีกเท่ากับต้นทุนภายนอก เอ็มอีซี (MEC) และคุณภาพใหม่ก็จะเป็น ผลประโยชน์สูงสุดตามวิธีการของพาราได (Pareto optimality) ดู รูปที่ 2.4.2-6

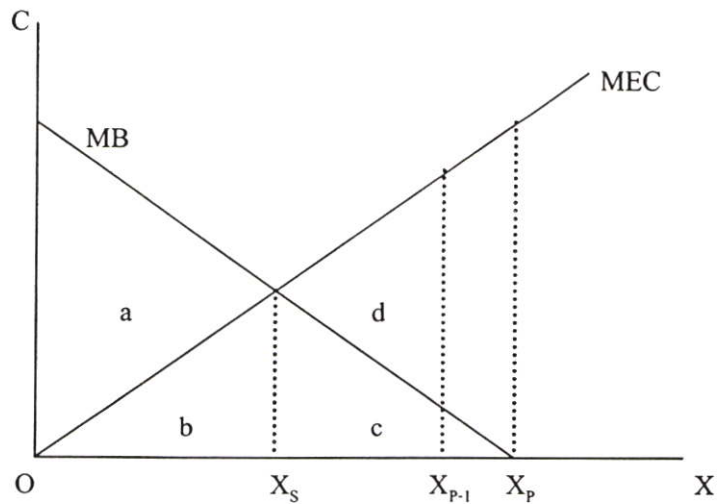


รูปที่ 2.4.2-6 กราฟแสดงการเก็บภาษีตามหลักของพิทู

- โดย
- MSC = ต้นทุนทางสังคม (marginal social cost)
 - MPC = ต้นทุนส่วนบุคคล (marginal private cost)
 - MR = ต้นทุนทางภาษี (marginal revenue)
 - P = ราคา (price)
 - X_s = ระดับสมดุลของสวัสดิการสังคม (social welfare optimal level)
 - X_p = ระดับต้นทุนส่วนบุคคล (private optimal level)

ค. ทางออกสำหรับการลดต้นทุน (Bargaining solutions)

ปัญหาในเรื่องนี้จะเกิดขึ้นเมื่อมีเรื่องของทรัพย์สิน (property right) หรือสิทธิโดยกฎหมายเกิดขึ้นแก่ผู้ก่อให้เกิดมลพิษ (polluter) หรือแก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบ (sufferer) เป็นกรณีที่การเก็บภาษีตามหลักพิทูไม่อาจจะทำได้หรือทำได้ยาก เพราะว่าในระบบกลไกตลาดสามารถจะแสดงหาคุณภาพได้ โดยการจ่ายให้ (bribe) ทดแทนโดยคนหนึ่งคนใดที่ได้ประโยชน์หรือเสียประโยชน์ (ดู coase, 1960) ดู รูปที่ 2.4.2-7



รูปที่ 2.4.2-7 กราฟแสดงแนวคิดเกี่ยวกับทางออกสำหรับการลดต้นทุน

- โดย $MB =$ ต้นทุนของผู้ก่อมลพิษ (marginal benefit of polluters)
 $MEC =$ ต้นทุนของผู้รับผลกระทบ (marginal external cost of sufferers)
 $b + c + d =$ ใช้จ่ายภายนอก (External cost)
 $a + b + c =$ ผลประโยชน์ทางสังคม (Social benefit)
 $a - d =$ ผลประโยชน์สุทธิทางสังคม (net Social benefit)

กรณีที่รัฐจะเข้าแทรกแซงสรุปได้ดังนี้ คือ

1. ถ้า $T < W$ การต่อรองระหว่างสองฝ่ายจะเกิดขึ้น
2. ถ้า $T > W$ การต่อรองระหว่างสองฝ่ายจะไม่เกิดขึ้น
3. การแทรกแซงของรัฐจะเหมาะสมเมื่อเกิดกรณีที่ 2 และต่อเมื่อ $G < T$ และเมื่อ $G < W$

หมายเหตุ	T	ภาษี
	W	สวัสดิการ (welfare)
	G	ค่าใช้จ่ายการบริหารเก็บภาษีของรัฐบาล (administrative costs)

ในการพิจารณาเรื่องการคุ้มครองในการบริหารนี้อาจจะมีปัญหา คือ เช่นเป็นเรื่องสำคัญแต่ว่าไม่คุ้มในระยะสั้นที่จะเข้าไปเก็บภาษี จึงได้มีมาตรการในเรื่องการกำหนดมาตรฐานสิ่งแวดล้อมขั้นต่ำ (environmental standards) เป็นต้น

การที่มาตรการทางเศรษฐศาสตร์จะเป็นประโยชน์ได้นั้น ความรักสามัคคีในการมองปัญหาในเรื่องสิ่งแวดล้อมมลพิษด้านคลอง จะต้องสอดคล้องกันในทุกส่วนที่เกี่ยวข้องกับมาตรการ

เหล่านี้ เศรษฐศาสตร์เป็นทฤษฎีแนวทางการจัดการกิจกรรมทางสังคมและเศรษฐกิจที่มีประสิทธิภาพที่สุด แต่การใช้มาตรการเหล่านี้จะต้องมีความสอดคล้องกันกับผู้อื่นด้วย ผลในการจัดการทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ จึงจะเป็นไปได้ตามหลักการที่นักเศรษฐศาสตร์พาเรโตได้อธิบายไว้

2.4.3 นโยบายในการควบคุมมลพิษในทางเศรษฐศาสตร์

ทีดีอาไอ (TDRI) ได้เสนอแนวทางซึ่งเป็นนโยบายในการควบคุมมลพิษโดยใช้กลยุทธ์ในเชิงเศรษฐศาสตร์ ไว้ 5 ประการ ดังนี้ คือ

1. กำหนดมาตรฐานเพื่อควบคุมมลพิษ (the ambient quality target) ในการกระทำดังกล่าวนี้ทำได้หลายอย่างเช่นกำหนดระดับการทิ้งของเสีย และการกำหนดการบำบัดของโรงงานดังกล่าว ในการกำหนดมาตรฐาน ambient จึงต้องคำนึงในเรื่องการตรวจสอบได้ดีด้วย

2. กำหนดต้นทุนที่ต่ำสุด (the minimum cost principle) ในการกำหนดมาตรฐานการควบคุมมลพิษอุตสาหกรรมนั้นต้องคำนึงเรื่องต้นทุนในทางเศรษฐกิจด้วย ต้นทุนดังกล่าวเช่น

- ต้นทุนในการจัดการของหน่วยงานควบคุม
- ต้นทุนอุตสาหกรรมหรือผู้ก่อมลพิษ ในเรื่องการลดจำนวนผลผลิตและการใช้จ่ายเพิ่มในการลดมลพิษ

ในเรื่องนี้ต้องคำนึงถึงการรั่วไหลในระบบการบริหารแบบไทยด้วย ในการบริหารให้มีประสิทธิภาพ และเสียต้นทุนน้อยดังกล่าว

3. ระบบที่ผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่ายค่ากำจัดมลพิษ (the polluter pay principle) กล่าวได้ว่าเป็นระบบสากลที่ทั่วโลกนำมาใช้ ข้อสำคัญในมาตรการนี้ก็คือเป็นวิธีที่ self-financed และคิดว่าเป็นวิธีที่ให้ความยุติธรรมแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องในการทำมลพิษให้เกิดขึ้นและผู้ที่ต้องได้รับผลกระทบ ในเมื่อค่าใช้จ่ายนั้นจะเก็บมาจากอุตสาหกรรมผู้ก่อมลพิษในขั้นต้น แต่ค่าใช้จ่ายในขั้นสุดท้ายนั้นจะแบ่งกันระหว่างผู้ผลิตและผู้บริโภค กำหนดความมากน้อยระหว่างสองฝ่ายนี้มาจากความยืดหยุ่นของเส้นอุปสงค์ ในกรณีที่เส้นอุปสงค์เพื่อการส่งออกและขายอยู่ในตลาดโลกที่มีการแข่งขันทำให้เส้นอุปสงค์ประเภทนั้นมีลักษณะยืดหยุ่นอย่างไม่มีสิ้นสุด (infinitely elastic demand) ภาระของค่าใช้จ่ายที่เก็บในรูปของความเสียหายมลพิษนี้จะตกอยู่กับผู้ผลิต ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่ผู้ผลิตจะต้องแสวงหาการแข่งขันในตลาดการผลิต เพื่อเฉลี่ยภาระภาษีหรือความเสียหายแก่ผู้ผลิตอื่นด้วย

4. การแข่งขันอย่างเต็มที่ (competitiveness) เป็นสิ่งจำเป็นสำหรับนโยบายในทางด้านเศรษฐกิจในเรื่องสิ่งแวดล้อมนี้ แม้ว่าในการพัฒนาอุตสาหกรรมการเปลี่ยนแปลงในเรื่องขนาดของโครงสร้างเป็นสิ่งที่ไม่หลีกเลี่ยงไม่ได้ ดังนั้นการที่จะยอมให้อุตสาหกรรมมีการแข่งขันไม่สมบูรณ์หรือผูกขาดในระยะยาว ย่อมจะเป็นผลในทางขัดแย้งกันกับการต้องการจะลดมลพิษในสิ่งแวดล้อมของสังคม

5. การเปลี่ยนแปลงนโยบาย(policy transition) ในการเปลี่ยนแปลงในเรื่องส่วนผสมของโครงสร้างทางอุตสาหกรรมในเรื่องอุตสาหกรรมที่มีมลพิษสูงไปสู่มีมลพิษต่ำนั้น เป็นสิ่งสำคัญในเครื่องมือทางนโยบายเพื่อผลในการควบคุมมลพิษอย่างมีประสิทธิภาพในทางเศรษฐศาสตร์ แม้ว่านโยบายในเรื่องการพัฒนาเศรษฐกิจและการลงทุนของเราในอดีตและปัจจุบัน ขอมให้มีมลพิษได้ในการกำหนดเงื่อนไขการลดมลพิษจึงต้องใช้เวลา และการปรับเปลี่ยนโครงสร้างของอุตสาหกรรมหลักในเรื่องความเป็นธรรม กับหลักของประสิทธิภาพ(fairness and efficiency) จึงเป็นสิ่งที่จำเป็นและยินยอมให้ปรับตัวได้แก่อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง นโยบายทางเศรษฐศาสตร์ในด้านสิ่งแวดล้อมนี้จะต้องมีเสถียรภาพ และการคาดการณ์ได้(stability and predictability) เพื่อทำให้การลงทุนของประเทศเราค่อยเปลี่ยนจากอุตสาหกรรมที่มีมลพิษสูง มาสู่อุตสาหกรรมที่มีมลพิษต่ำ

จากแนวคิดทฤษฎีข้างต้นพบว่า ระบบเศรษฐศาสตร์ที่นำมาใช้ในส่วนของการจัดการดูแลคลองนั้น แผลงไว้ซึ่งวัตถุประสงค์ในการแก้ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมของคลอง เพื่อควบคุมมลพิษอันเกิดจากกิจกรรมทางสังคมและเศรษฐกิจต่าง ๆ อย่างไรก็ตามสิ่งเหล่านี้จะแปรผันตามกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ ซึ่งขึ้นอยู่กับความรุนแรงของผลกระทบอันเนื่องมาจากกิจกรรมตามแนวคิดข้างต้นนี้ จำเป็นหรือไม่ในพื้นที่ และมีทางออกที่ดีกว่า เช่นการแก้ปัญหาที่ต้นเหตุหรือไม่

นอกจากนี้แหล่งน้ำในเมืองที่เกี่ยวข้องกับแนวคิดทางด้านเศรษฐศาสตร์ รวมถึงกิจกรรมที่แหล่งน้ำเหล่านี้ได้สนับสนุนในรูปแบบของสิ่งอำนวยความสะดวก ทำเรือ และอุตสาหกรรมริมฝั่งน้ำ ซึ่งในที่นี้หมายรวมอุตสาหกรรมขนาดเล็ก หรืออุตสาหกรรมในครัวเรือน และการนำมาซึ่งรายได้ให้กับชุมชนริมน้ำ นั่นก็คือการท่องเที่ยวทางน้ำและกิจกรรมนันทนาการ อย่างไรก็ตามเหล่านี้จะสัมพันธ์กับพื้นที่โดยตรง โดยเฉพาะชุมชนเก่าแก่อันจะเป็นแหล่งทรัพยากรทางวัฒนธรรม รวมถึงการใช้ที่ดินริมฝั่งอันเป็นโบราณสถานที่สำคัญทางประวัติ อันได้แก่วัดวาอารามต่าง ๆ เหล่านี้จะเป็นปัจจัยบวกในด้านแรงจูงใจกิจกรรมทางท่องเที่ยวทางน้ำในพื้นที่ และย่อมมีอิทธิพลกับระบบเศรษฐกิจภายในชุมชนเหล่านั้นด้วย ทั้งนี้ระบบเศรษฐกิจของชุมชนในพื้นที่ศึกษาขึ้นอยู่กับทั้งปัจจัยภายในชุมชนเองและปัจจัยภายนอก อันได้แก่ นโยบายหรือแผนการบริหารจากภาครัฐ หรือแม้แต่ภาพรวมทางเศรษฐกิจมหภาคเอง ซึ่งจะต้องพิจารณาในทั้งส่วนควบคู่กันไป เพื่อให้สามารถเข้าใจถึงความเป็นมาของลักษณะเศรษฐกิจในชุมชนได้อย่างแท้จริง

สำหรับการวิจัยนี้ จะต้องพิจารณาในส่วนของกิจกรรมทั้งทางด้านสังคมและเศรษฐกิจในพื้นที่ศึกษา ความรุนแรงของปัญหากับทางออกที่น่าจะเป็นไปได้ หมายรวมถึงความจำเป็นตามแนวคิดข้างต้น ในการประยุกต์ใช้กับพื้นที่ศึกษา ที่มากไปกว่านั้น คือ ลักษณะทางกายภาพและวัฒนธรรม รวมถึงกิจกรรมต่างๆ ของพื้นที่ศึกษา อันจะเป็นปัจจัยที่ทำให้มีระบบเศรษฐกิจในพื้นที่แปรผันตามอย่างไรบ้าง หรือมีจุดเด่นจุดค้อยหรือไม่อย่างไร นอกจากนี้อิทธิพลหรือบทบาทของหน่วยงานที่รับผิดชอบในพื้นที่ศึกษา ได้เข้ามามีบทบาทหรือผลักดันทางด้านเศรษฐกิจของชุมชนหรือไม่อย่างไร

2.5 แนวคิดเกี่ยวกับสังคมวัฒนธรรมของวิถีชีวิตริมคลอง

2.5.1 คลองกับวิถีชีวิตของคนไทย

คลองมีบทบาทต่อวิถีชีวิตของคนไทยในชุมชนมากมายทั้งเพื่ออุปโภคบริโภค เป็นเส้นทางคมนาคม และเป็นบ่อเกิดวัฒนธรรมประเพณีที่สั่งสมสืบต่อมาถึงปัจจุบัน ในสมัยที่การเดินทางบกยังทุรกันดารอยู่มาก วิถีชีวิตของผู้คนที่ตั้งบ้านเรือนอยู่ริมคลอง มีความผูกพันเกี่ยวข้องกับลำคลองอย่างใกล้ชิด ไม่ว่าจะเป็นชีวิตประจำวัน การประกอบอาชีพ วัฒนธรรมประเพณี โดยจะพบว่าคลองได้เข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของวิถีชีวิตของคนไทยในทุก ๆ ด้าน ดังนี้ คือ

1. *คลองกับวิถีชีวิตของคนไทยในชีวิตประจำวัน* ผู้คนที่ตั้งถิ่นฐานบ้านเรือนอยู่ริมคลอง จะอาศัยน้ำในลำคลองเป็นน้ำกินน้ำใช้ เป็นเส้นทางคมนาคมไปมาหาสู่กันทางน้ำ โดยใช้เรือเป็นพาหนะและแต่ละบ้านจะมีคลองแยกเข้ามาข้างบ้านเพื่อให้เป็นอู่จอดเรือ

2. *คลองกับวิถีชีวิตของคนไทยในด้านอาชีพ* คนส่วนใหญ่ที่อยู่อาศัยริมคลองจะมีอาชีพเกษตรกรรมทำสวนทำนาเป็นหลัก โดยขุดเป็นร่องน้ำจากคลองเข้าไปในสวน ผู้คนที่ประกอบอาชีพค้าขายจะพายเรือไปขายตามทำนน้ำหน้าบ้านของผู้คนในบริเวณปากคลอง หรือบริเวณจุดเชื่อมต่อกับทางบกจะเป็นแหล่งที่เรือบรรทุกสินค้ามาชุมชนค้าขายกันอย่างหนาแน่นที่เรียกว่า ตลาดน้ำบางแห่ง มีอาคารร้านค้าเรือแพปลูกรวมเป็นกลุ่ม รับซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้า สินค้าที่นำมาได้แก่พืชผลจากสวน นา ของป่า และสินค้าประเภทเสื้อผ้าของกินของใช้จากตัวเมือง

3. *คลองกับวิถีชีวิตของคนไทยในด้านเป็นแหล่งอาหาร* แม่น้ำลำคลองยังเป็นอาหารโปรตีนสำคัญของชุมชน ไม่ว่าจะเป็นปลา กุ้ง หอย ชาวบ้านสามารถจะหาเป็นอาหารประจำวันได้ง่าย หรือประกอบเป็นอาชีพก็ได้ ในอดีตช่วงฤดูน้ำหลากมีปลาชุกชุมมาก ชาวบ้านสามารถจับปลาได้มากจนต้องนำมาทำปลาตากแห้งหมักทำน้ำปลา ทำปลาข้าวหมาก หรืออื่นๆ อีก

4. *คลองกับวิถีชีวิตของคนไทยในด้านเป็นแหล่งระบายน้ำ* ลำคลองเป็นแหล่งระบายน้ำฝนหรือน้ำป่าที่มีประสิทธิภาพในช่วงลมมรสุมฤดูร้อนประมาณเดือนมิถุนายน-กันยายน ฝนตกชุกลำคลองจะทำหน้าที่รับน้ำที่ไหลบ่าจากพื้นดินส่งต่อไปยังแม่น้ำได้อย่างรวดเร็ว ทำให้น้ำไม่ท่วมขังอยู่บนพื้นดินนานๆ มิฉะนั้นพื้นดินจะมีน้ำขังเฉอะแฉะเป็นแหล่งยุงลายซึ่งเป็นอันตรายต่อคน

5. *คลองกับวิถีชีวิตของคนไทยในด้านพักผ่อนหย่อนใจ* ลำคลองเป็นแหล่งที่มีอากาศเย็นสดชื่น บริสุทธิ์ปราศจากมลพิษการพักผ่อนทำได้หลายรูปแบบ อาทิ ปลูกริเวณแพไวนั่งเล่นนอนเล่น หรือพบปะสังสรรค์ที่ศาลาท่าน้ำ หน้าบ้าน พายเรือ ตกปลา หรือเล่นน้ำในคลอง

6. *คลองกับวิถีชีวิตของคนไทยในด้านวัฒนธรรมประเพณี* แม่น้ำลำคลองเป็นบ่อเกิดของวัฒนธรรมประเพณีหลายอย่างของคนไทย อาทิ การแข่งเรือซึ่งมักจะแข่งขันกันบริเวณหน้าวัดต่างๆ

ในเทศกาลทอดกฐิน การลอยเรือเล่นเพลงเรือระหว่างหนุ่มสาว ในเทศกาลวันสำคัญต่างๆ การประดับโคมไฟตามบ้านเรือนแพริมคลองในคืนเพ็ญเดือนสิบสองซึ่งเป็นวันลอยกระทง

วิถีชีวิตที่งดงามของคนไทยที่มีถิ่นฐานอยู่ริมคลอง แสดงออกถึงความสัมพันธ์ระหว่างมนุษย์กับธรรมชาติแวดล้อม ความคิดสร้างสรรค์ในเนื้อร้องเพลงเรือ ความสมัครสมานสามัคคีในการแข่งเรือ จริยธรรมที่งามในการเกี่ยวพาราสีของคนหนุ่มสาว การแสดงความกตัญญูต่อลำน้ำที่ใช้อาบ กิน รวมทั้งการขอภัยพระแม่คงคาด้วยกระทงที่ประดิษฐ์อย่างสวยงาม ชีวิตริมคลองของคนไทยในอดีต จึงเกี่ยวพันกับลำน้ำทั้งสิ้น เป็นวิถีชีวิตที่งดงามน่ารื่นรมย์ กลมกลืนกับสภาพแวดล้อมธรรมชาติในท้องถิ่น

2.5.2 การเปลี่ยนแปลงบทบาทของคลอง

คลองในอดีตมีความสะอาด ร่มรื่น มีจำนวนและความยาวมากกว่าในปัจจุบัน จึงเป็นคลองที่มีประสิทธิภาพ เปรียบเสมือนคนที่มีสุขภาพร่างกายแข็งแรงสมบูรณ์ สามารถปฏิบัติหน้าที่ต่อเมืองได้อย่างเข้มแข็ง ได้ผลดีและอำนวยความสะดวกต่อคนกรุงเทพฯ ซึ่งมีดังนี้ คือ

1. คลองสมัยรัตนโกสินทร์มีบทบาททางยุทธศาสตร์ เป็นคูคลองเมืองเพื่อป้องกันข้าศึกศัตรู โดยเป็นแนวป้องกันถึง 3 ชั้น
2. คลองให้น้ำในการบริโภคอุปโภค
3. คลองเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่ง เปรียบเสมือนเส้นเลือดหล่อเลี้ยงชุมชน และยังบริการด้านสาธารณูปโภค ได้แก่ ตลาดลอยน้ำ โดยมีเรือขึ้นล่องบริการลูกค้าจนถึงชานเรือน รวมถึงตลาดใหญ่ริมน้ำด้วย
4. คลองให้สินในน้ำแก่คน เช่น ปลา กุ้ง หอย เป็นต้น
5. คลองเป็นพื้นที่ว่างเปล่าให้ได้ประโยชน์ในทางเศรษฐกิจ ดิน กรุงเทพฯ ได้ชื่อว่าเป็นดินดีเหมาะแก่การเกษตร การขุดคลองโดยเฉพาะอย่างยิ่งในสมัยหลังสนธิสัญญาเบาริงเป็นการชักนำให้เกิดการตั้งถิ่นฐานและประกอบการเกษตร ชานเมืองเหมาะสมกับสมรรถนะดินตามธรรมชาติ คลองก่อให้เกิดชุมชนริมน้ำ มีการตั้งถิ่นฐานตามแนวเส้น (linear settlement) บริเวณที่ลำคลองตัดกันมักจะเกิดเป็นศูนย์กลางชุมชน
6. คลองเป็นท่อระบายน้ำคุณภาพสูง
7. คลองให้เป็นขอบเขต (boundary) กำหนดย่าน (zoning) ตามผังเมือง ดังจะเห็นชัดเจนคลองในวงรอบราชธานีในสมัยรัตนโกสินทร์
8. คลองเป็นที่รองรับของเสียและสิ่งปฏิกูลจากบ้านเรือน และทำการกำจัดโดยเร็ว โดยการหมุนเวียนถ่ายเทของระแเสน้ำ

9. คลองเป็นสถานที่พักผ่อน ทั้งในด้านทัศนียภาพที่สวยงาม สงบร่มเย็น และเป็นตัวกลางของการพักผ่อน เช่น การใช้พื้นที่ริมฝั่งคลองเป็นที่พักผ่อนหย่อนใจ ใช้พื้นที่ในลำคลองพายเรือท่องเที่ยว อาบน้ำ วาดน้ำ ตลอดจนเป็นสถานที่เล่นเพลงเรือ สักวา ตามประเพณีดั้งเดิมของไทย และการเฉลิมฉลองตามนักซัดถุกซ์ เช่น ลอยกระทง

10. คลองทำให้สภาพแวดล้อมในเมืองร่มรื่น ซึ่งจะเห็นได้จากการตัดถนนในอดีต ซึ่งมักเป็นถนนเล็กมีคลองอยู่สองข้างทาง การมีคลองก่อดินเพราะขุดดินมาทำถนน สองข้างถนนริมคลองมักปลูกต้นไม้ใหญ่ เช่น ต้นก้ามปู ทำให้ถนนร่มรื่นสะดวกสบายทั้งผู้ใช้รถใช้ถนน ต้นไม้ริมคลองยังช่วยยึดดินมิให้ถล่มลงคลอง แนวต้นไม้และคูคลองสองข้างถนนจะช่วยกรองอากาศเสีย และเสียงจากรถยนต์มิให้เข้าไปรบกวนบ้านเรือนซึ่งอยู่ถัดคลองเข้าไป

คลองในปัจจุบันมีลักษณะแตกต่างกับอดีต คลองลดลงทั้งขนาดและจำนวนเนื่องจากถูกถมเสียมากที่เหลืออยู่ส่วนใหญ่ตื้นเขิน โดยเฉพาะคลองในเขตชุมชนหนาแน่น นอกจากนี้น้ำในคลองยังเกิดสภาพมลพิษ ดังนั้นคลองประวัติศาสตร์ในปัจจุบันกำลังเผชิญกับปัญหาต่างๆ ได้แก่

- ปัญหาคุณภาพน้ำ
- การขาดระเบียบการใช้ที่ดินริมคลอง
- การรุกรานลำคลองอันเป็นสาธารณะ
- ปัญหาการถ่ายเทสิ่งโสโครกลงคูคลอง
- การไม่ได้รับการบำรุงรักษาทำให้ตื้นเขิน ถ่ายเทไม่สะดวก

นั่นคือ ในปัจจุบันบทบาทหน้าที่ของคลองจึงลดความสำคัญดังนี้

1. คลองไม่ใช่เส้นทางคมนาคมขนส่งที่สำคัญของกรุงเทพฯ อีกต่อไป เนื่องจากคลองไม่สามารถเดินเรือผ่านไปมาได้โดยตลอดเหมือนเดิม รวมทั้งเรื่องคุณภาพของน้ำ การเดินทางโดยเรือจึงไม่สะดวกและไม่สามารถตอบสนองความต้องการในการเดินทางได้ดีเท่าถนน

2. คลองในเขตชุมชน (บริเวณ Built-up area) ไม่สามารถเป็นแหล่งปลาน้ำจืดอีกต่อไป เนื่องจากความเน่าเสียของคลองทำให้สัตว์และพืชผักน้ำที่เป็นอาหารของคน ไม่สามารถมีชีวิตรอยู่ได้ เฉพาะคลองในเขตชานเมืองเท่านั้นที่ยังเป็นที่อยู่อาศัยของปลาบ้าง แต่นับวันจะลดน้อยลงเพราะการขยายตัวของเมืองรุกรานเมืองในรูปของหมู่บ้านจัดสรรและโรงงานอุตสาหกรรม ทำให้มีการระบายของเสียและน้ำทิ้งลงลำคลองเช่นเดิม

3. คลองไม่สามารถเป็นแหล่งน้ำในการบริโภคอุปโภคได้อีกต่อไป ประชาชนต้องพึ่งพาน้ำประปา ซึ่งปัจจุบันยังให้บริการไม่เพียงพอ ผู้ที่ใช้น้ำคลองจะเกิดโรคร้ายไข้เจ็บเพราะสภาพไม่ถูกสุขลักษณะของคุณภาพน้ำ การพายเรือซื้อขายตามคลองและสภาพตลาดน้ำหมดไปจากคลองใจกลางเมือง คงเหลืออยู่แต่คลองในเขตห่างไกลชุมชนเมืองเท่านั้น

4. คลองไม่สามารถเอื้ออำนวยในเรื่องน้ำเพื่อการเกษตรได้เช่นในอดีต ทั้งนี้นอกจากด้านคุณภาพน้ำแล้ว คูคลองชานเมืองขนาดเล็กจำนวนมากถูกถมหรือปิดกั้นทางน้ำจากการก่อสร้าง

หมู่บ้านจัดสรร โรงงานอุตสาหกรรม รวมทั้งถนนและสะพาน ทำให้ชาวนาชาวสวนไม่สามารถประกอบกรเกษตรได้อีกต่อไป

5. คลองที่มีจำนวนน้อย แคบ ตื้นเขินและตื้นเขิน ไม่สามารถเป็นทางระบายน้ำฝนลงสู่ทะเลอย่างมีประสิทธิภาพ จึงทำให้เกิดปัญหาน้ำท่วมขังที่ทรากันคืออยู่แล้ว

6. คลองส่วนใหญ่ไม่เหมาะแก่การเป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ และเป็นศูนย์กลางทางวัฒนธรรมประเพณีอีกต่อไป ความหนาแน่นของชุมชนริมคลองและการใช้ที่ดินริมคลองของเอกชน ทำให้ชาวเมืองเป็นจำนวนมากหมดโอกาสใช้พื้นที่สองฝั่งคลองเป็นที่พักผ่อน คลายความตึงเครียดทัศนียภาพริมคลองไม่ร่มรื่นเช่นในอดีต น้ำในคลองสกปรกปราศจากการดูแลเอาใจใส่

ดังนั้นจะพบว่าคลองในปัจจุบันมิได้มีความสำคัญเหมือนเส้นแกนชีวิตของกรุงเทพฯ อีกต่อไป บทบาทบางอย่างอาจลดความสำคัญไปตามเวลา ได้แก่บทบาททางยุทธศาสตร์ในฐานะเป็นคลองคูเมือง แต่บางบทบาทเปลี่ยนแปลงไปเนื่องจากการกระทำของคนในยุคนี้ที่ละเลยหลงลืมคุณค่าของคลองทั้งที่ตั้งใจและที่มิได้มีเจตนา คลองที่มีประสิทธิภาพและยังปฏิบัติหน้าที่อย่างเข้มแข็ง ยังคงเหลืออยู่บ้างตามชานเมือง บริเวณรอบนอกเมืองกรุงเทพฯ

การศึกษาสังคมวัฒนธรรมของชุมชนริมคลองในพื้นที่ศึกษา ต้องทราบถึงประวัติความเป็นมาในอดีตของพื้นที่ เพื่อให้เข้าใจถึงที่มาของรูปแบบลักษณะของชุมชน เข้าใจถึงวิถีชีวิต นอกจากนี้เพื่อทราบถึงบทบาทของคลองในอดีตกับบทบาทในปัจจุบันของพื้นที่ศึกษา ว่ามีความคล้ายคลึงหรือแตกต่างจากเดิมไปอย่างไรบ้าง มากน้อยเพียงใด ทั้งนี้จะได้พิจารณาถึงเหตุปัจจัยของการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น หรือหากยังคงไว้ซึ่งเอกลักษณ์ของชุมชนหรือวิถีชีวิตนั้นๆ ไว้ได้ เหตุใดจึงเป็นเช่นนั้น และมีปัจจัยอื่นใดที่ส่งผลกระทบต่อความเป็นสังคมและวัฒนธรรมประเพณีที่เป็นเอกลักษณ์ของชุมชนหรือไม่อย่างไรบ้าง

2.6 แนวคิดเกี่ยวกับการอนุรักษ์และการท่องเที่ยวแม่น้ำลำคลอง

2.6.1 แนวคิดในการอนุรักษ์แม่น้ำ คู คลอง

กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (ทส.) ได้วางนโยบายในการอนุรักษ์และพัฒนาสภาพแวดล้อมแม่น้ำ คู คลอง โดยมีโครงการนำร่องบริเวณลุ่มแม่น้ำปิง เน้นการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน จัดระเบียบชุมชนริมน้ำไม่ให้นุกรุกพื้นที่ริมแม่น้ำ คู คลอง พื้นฟูคุณภาพน้ำ ส่งเสริมให้ใช้ประโยชน์อย่างเหมาะสม เตรียมกิจกรรมวันอนุรักษ์และพัฒนาแม่น้ำ คู คลองแห่งชาติ โดยนโยบายในการอนุรักษ์และพัฒนาสภาพแวดล้อมแม่น้ำ คู คลองมี 7 ประการ คือ

1. กำหนดแนวทางควบคุมการใช้ที่ดินริมแม่น้ำ คู คลอง ให้สอดคล้องกับสภาพแม่น้ำ คู คลอง
2. อนุรักษ์แม่น้ำทางธรรมชาติแหล่งศิลปกรรมมรดกทางวัฒนธรรม รวมทั้งวิถีชีวิตดั้งเดิมของ ชุมชนริมน้ำที่เป็นเอกลักษณ์
3. จัดระเบียบริมแม่น้ำคูคลองไม่ให้มีการบุกรุก อยู่อาศัยในพื้นที่ริมแม่น้ำคูคลอง
4. ฟื้นฟูคุณภาพน้ำแม่น้ำคูคลองโดยลดมลพิษจากแหล่งกำเนิด
5. ส่งเสริมการใช้ประโยชน์แม่น้ำ คูคลองอย่างเหมาะสม คูคลองไม่ให้เกิดผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมและวิถีชีวิตของชุมชนริมฝั่งแม่น้ำ
6. เสริมสร้างความรู้ให้ทุกฝ่ายตระหนักคุณค่าของความสำคัญของแม่น้ำคูคลองและเข้ามามีส่วนร่วมในการอนุรักษ์และพัฒนา
7. กำหนดองค์กรและปรับปรุงกฎหมาย ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์และพัฒนาแม่น้ำคูคลอง ทั้งนี้ ภาครัฐต้องเข้ามามีส่วนร่วมกับทุกภาคส่วนเพื่อทำให้เห็นนโยบายทั้งหมดเกิดผล

2.6.2 บทบาทของกรมศิลปากรในการดูแลรักษาคลอง

กรมศิลปากร มีหน้าที่ดูแลคลองที่เกี่ยวข้องกับประวัติศาสตร์ ในส่วนของแม่น้ำลำคลองในเมือง กรมศิลปากรดูแลในฐานะที่เป็นโบราณสถาน มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ ดังเช่น คลองคูเมือง โดยมีพระราชบัญญัติโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ พ.ศ. 2505 ให้อำนาจหน้าที่ดูแลไว้ นอกจากนี้คลองคูเมืองหน่วยงานที่ดูแล คือ กรมธนารักษ์ และกรุงเทพมหานคร โดยจะดูแลคลองที่เป็นที่ราชพัสดุ ตามกฎหมายที่ราชพัสดุถือว่าคูเมือง กำแพงเมืองเป็นสาธารณประโยชน์ ในขณะที่กรมศิลปากรจะมีหน้าที่ดูแลโบราณสถาน นั่นคือ จะดูแลเฉพาะคลองที่เป็นประวัติศาสตร์ คือ คลองหลอด คลองโง่งอ และคลองผดุงกรุงเกษม โดยการขึ้นทะเบียนไว้ นอกจากนี้หากพบสิ่งมีค่าที่เป็นโบราณวัตถุได้คูคลอง กรมศิลปากรต้องรับผิดชอบดูแลในส่วนนี้เช่นกัน ในกรณีของแม่น้ำเจ้าพระยา กรมศิลปากรไม่สามารถขึ้นทะเบียนได้ การดูแลแม่น้ำเป็นหน้าที่ของกรมเจ้าท่า การใช้ที่ดินริมน้ำ หรือการจอดเรือ แพริมน้ำ กรมศิลปากรไม่มีอำนาจหน้าที่เข้าไปควบคุม

การแก้ไขปัญหาหนี้ ต้องแก้ปัญหาค่าที่ดินเหตุเพื่อเป็นการอนุรักษ์คูคลองให้อยู่ในสภาพที่ดีต่อไปได้นั้น ด้วยการปลูกจิตสำนึกแก่เด็กให้มีความรู้ทางด้านวัฒนธรรม ให้ความรู้สิ่งที่ทำไปนี้จะไปทำลายสิ่งแวดล้อมอะไรหรือไม่อย่างไร ซึ่งวิธีการปลูกฝังจะต้องเป็นลักษณะนอกวิชาเรียนด้วยการพาเที่ยวชมคูคลองสัมผัสกับธรรมชาติต่างๆ จึงจะทำให้เด็กเกิดความรักและซึมซาบถึงสิ่งที่ถูกต้อง การให้เด็กเรียนรู้มากกว่าการปลูกฝังในลักษณะแบบเรียนที่เด็กต้องท่องจำ และเครียดกับความรู้สึที่ที่ต้องเรียนเพื่อการสอบ ไม่ใช่เพื่อนำไปปฏิบัติ

2.6.3 แนวคิดในการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์

ประชากรในกรุงเทพมหานคร มีวิถีชีวิตแบบเมืองที่อยู่กันอย่างแออัดหนาแน่น และเผชิญกับปัญหาสิ่งแวดล้อมหลายประเภท เช่น น้ำเสีย อากาศเสีย เสียงดัง และขยะ เป็นต้น ภาวะจิตใจมีความเครียด การแข่งขัน และต้องการหาทางออก การท่องเที่ยวและการพักผ่อนหย่อนใจจะเป็นสิ่งที่มีความจำเป็นมาก

ในปัจจุบัน กรุงเทพมหานคร ได้ร่วมมือกับกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม และการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยส่งเสริมให้มีการท่องเที่ยวคลองในลักษณะการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ เพื่อต้องการให้ประชาชนได้เห็นความสำคัญของคลอง และร่วมมือกันช่วยรักษาความสะอาดของน้ำในคลอง ปัจจุบันมีผู้ให้ความสำคัญต่อการท่องเที่ยวคลองมากขึ้น ทั้งนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศ แต่ยังคงมีที่ที่ต้องการจัดการแก้ไขต่อไปอีก 2 ประเด็น ได้แก่

1. แก้ปัญหาน้ำเน่าเสียในคลองบางสายเพื่อสร้างความพึงพอใจให้นักท่องเที่ยวมากขึ้น
2. ลดผลกระทบทางลบ จากเสียงและการซัดของคลื่นจากเรือหางยาวที่วิ่งผ่านคลองไปมา เข้าหาบ้านเรือนอย่างแรง ทำให้ประชาชนได้รับความเดือดร้อนและเสียหาย

การแก้ปัญหาทั้ง 2 ปัญหา ต้องอาศัยความรู้หลากหลายสาขาวิชา ทั้งทางวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และสังคมศาสตร์ ประการสำคัญต้องให้ประชาชนในพื้นที่มีส่วนร่วมด้วย ตั้งแต่การวางแผน การดำเนินการแก้ปัญหา การตรวจสอบ การควบคุม และการติดตามผล โดยอาศัยการสนับสนุนร่วมมือจากหน่วยงานอื่นทั้งของรัฐและของเอกชน ซึ่งเรียกว่า การจัดระเบียบสังคม (social organization) อันเป็นแนวทางหนึ่งในการแก้ปัญหาในจำนวนหลายๆ แนวทาง ที่นักบริหารจัดการได้คิดค้นขึ้นมา

ด้านการอนุรักษ์และการท่องเที่ยวคลองในพื้นที่ศึกษาสำหรับการวิจัยนี้ จะทำการศึกษาค้นคว้าไปกับด้านอื่นๆ เนื่องจากการที่จะเป็นแหล่งอนุรักษ์หรือแหล่งท่องเที่ยวได้นั้น จะต้องมี ความสำคัญและความน่าสนใจ ซึ่งทั้งนี้จะต้องประกอบกับปัจจัยอื่นๆ ที่ส่งผลให้เป็นที่น่าสนใจ และมีคุณค่าความสำคัญควรคู่แก่การอนุรักษ์ และดึงดูดให้เกิดการท่องเที่ยวในพื้นที่ ทั้งนี้จะต้องศึกษาว่ากิจกรรมหรือคุณค่าของชุมชนในพื้นที่เป็นมาอย่างไร และก่อให้เกิดความน่าสนใจอย่างไร โดยในปัจจุบันสิ่งใดที่ทำให้สิ่งเหล่านี้ยังคงอยู่ และมีหน่วยงานใดบ้างที่มีบทบาทสำคัญและเกี่ยวข้องกับสัมพันธ์หรือมีส่วนสนับสนุน ทั้งในด้านนโยบายและการปฏิบัติ การส่งเสริมหรือประชาสัมพันธ์ใดๆ หรือแม้แต่วัฒนธรรมที่นำมาใช้ พร้อมทั้งศึกษาถึงปัญหาที่เกิดขึ้นจากบทบาททางด้านนี้ โดยส่งผลกระทบต่ออย่างไรกับพื้นที่ศึกษาบ้าง อาจจะมีทั้งในแง่บวกและแง่ลบ พร้อมทั้งพิจารณาความเป็นไปได้ ในการแก้ไขหรือลดปัญหาที่เกิดขึ้นหรืออาจจะเกิดขึ้นในระยะ เวลาอันใกล้แล้วได้หรือไม่อย่างไรบ้าง รวมทั้งการมีส่วนร่วมของคนในชุมชนเป็นไปในทิศทางใด

2.7 แนวคิดด้านสิ่งแวดล้อม ระบบนิเวศน์ และลักษณะทางกายภาพของแหล่งน้ำในเมือง

2.7.1 แนวคิดด้านระบบนิเวศน์กับคลอง

อาจกล่าวได้ว่า คลอง เป็นแหล่งน้ำหรือทางน้ำที่เชื่อมต่อระหว่างแหล่งน้ำสองแห่งไหลติดต่อกันได้ อาจจะเป็นแม่น้ำกับแม่น้ำ หรือบึงและหนองน้ำต่างๆ กับแหล่งน้ำอื่น ซึ่งรวมไปถึงทะเลด้วย เหล่านี้เป็นลักษณะทางภูมิศาสตร์ของคลองที่เป็นเส้นทางเชื่อมของแหล่งน้ำ คุณสมบัติของน้ำในคลองยังมีความแตกต่างไปจากเส้นทางน้ำชนิดอื่นๆ อีกด้วย เนื่องจากโดยทั่วไป คลองมักจะอยู่ตามที่ลุ่มใกล้ปากแม่น้ำที่ติดต่อกับทะเล ดังนั้นน้ำในคลองจึงมีทั้งคลองน้ำจืด คลองน้ำกร่อย และคลองน้ำเค็ม และในบางคลองอาจจะเป็นคลองที่มีน้ำทั้งสามก็เป็นได้ คลองโดยปกติจะมีสิ่งๆที่เหมือนกันอยู่ประการหนึ่งเป็นประการที่สำคัญมาก นั่นคือ คลองทุกคลองจะต้องมีกระแสน้ำที่ไหลถ่ายเทอยู่ตลอดเวลา ซึ่งจะทำให้แหล่งน้ำที่เรียกว่า “คลอง” นี้ เป็นแหล่งน้ำที่มีระบบนิเวศน์ที่มีคุณค่าและมีบทบาทต่อวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของคนไทยเป็นอย่างมาก

จากความสามารถในการหมุนเวียนและถ่ายเท สสารต่าง ๆ ของระบบนิเวศคลองจึงทำให้คลองเป็นที่พึ่งของมนุษย์ได้หลายประการ คือ

1. เป็นแหล่งน้ำเพื่อใช้ในการอุปโภคและบริโภคที่สำคัญของชุมชนที่อยู่ใกล้คลอง โดยเราอาจจะใช้น้ำจากคลองโดยตรงในการอุปโภคหรืออาจขุดบ่อน้ำขึ้นเพื่อในน้ำในคลองไหลซึมผ่านชั้นดินเข้ามาสู่อบ่อ จึงทำให้น้ำนั้นถูกกรองโดยอนุภาคของดิน รวมทั้งบำบัดโดยจุลินทรีย์ในดินจนทำให้น้ำนั้นมีคุณภาพสะอาดอยู่ที่ระดับหนึ่งที่เราสามารถนำมาใช้ประโยชน์ในกิจกรรมต่างๆ ได้

2. เป็นแหล่งสินในน้ำที่สำคัญ ทั้งพืชน้ำและสัตว์น้ำซึ่งคนไทยเรามีความสามารถและความคุ้นเคยในการที่จะนำสินในน้ำต่างๆ เหล่านี้มาใช้ให้เกิดประโยชน์ต่อชีวิตได้ เช่น เราสามารถนำเอาทุกส่วนของตัวบัวหลวงมาใช้ให้เกิดประโยชน์ได้ ในขณะที่ประเทศอื่นๆ มองว่าบัวหลวงเป็นวัชพืชที่สำคัญชนิดหนึ่งที่ต้องกำจัด เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีบัวสาย ผักบัว ผักกระเฉด รวมทั้งพืชน้ำอื่นๆ อีกมากมายที่เรานำมาประกอบอาหาร รวมทั้งสัตว์น้ำชนิดต่างๆ อีกด้วย

3. เป็นเครื่องมือในการรักษาสิ่งแวดล้อมที่มีประสิทธิภาพสูงสุด เพราะโดยระบบนิเวศของคลองเองสามารถที่จะรองรับและบำบัดของเสียต่างๆ ที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของมนุษย์และเกิดโดยธรรมชาติให้กลับมาเป็นของที่มีประโยชน์กับมนุษย์ได้ในทันที เช่น เปลี่ยนน้ำทิ้งที่ประกอบด้วยปัสสาวะและผงซักฟอกให้กลับกลายเป็นพืชผักนานาชนิดที่ทั้งอวบอโรย ให้เราได้ลิ้มรสและยังเปลี่ยนซากปฏิภูลที่สามารถย่อยสลายได้ต่างๆ ให้กลายเป็นพวกกุ้ง หอย ปู ปลา นานาชนิดให้เราได้ใช้เป็นอาหารได้ต่อไป

4. เป็นเส้นทางคมนาคมที่มีประสิทธิภาพสูงสุด และเหมาะสมที่สุดสำหรับภูมิภาคนี้ เพราะการขนส่งทางน้ำเป็นการขนส่งที่สิ้นเปลืองพลังงานน้อยที่สุด เมื่อเทียบต่อหน่วยน้ำหนักและ

ปลอดภัยที่สุด ที่สำคัญที่สุดคือเป็นระบบการขนส่งที่เกิดมลพิษน้อยที่สุด เมื่อเทียบกับทางบกและทางอากาศ

5. เป็นสถานนันทนาการและสันทนาการที่สำคัญของชุมชน เพราะบริเวณที่ทางน้ำสองสายมาบรรจบกันมันจะเกิดจุดนัดพบของการสัญจรทางน้ำ เช่น ตลาดน้ำ และยังเป็นจุดนัดหมายในการทำกิจกรรมทั้งประเพณีหลวงและประเพณีชาวบ้านต่างๆ อีกด้วย เช่น พระราชพิธีต่างๆ ทางชลมารค และประเพณีลอยกระทง ประเพณีเล่นเรือเพลง และประเพณีไหลเรือไฟ เป็นต้น

2.7.2 แนวคิดด้านการใช้ที่ดินริมน้ำ

การใช้ที่ดินในเมืองมีการศึกษากันมานาน การใช้ที่ดินในเมืองมีความต้องการอย่างมาก โดยมีประชาชนอาศัยรวมตัวกันอยู่อย่างแออัด อย่างไรก็ตามไม่ว่าจะเป็นการใช้ที่ดินในเมืองหรือการใช้ที่ดินในชนบทต่างเกิดขึ้นด้วยความต้องการใช้ ในวิชาการผังเมืองมักจะสนใจแต่การใช้ที่ดินเฉพาะที่มนุษย์เป็นส่วนใหญ่อำนาจเป็นที่จะใช้ ในชนบทต่างๆ ประชากรน้อย การตั้งชุมชนจะกระจัดกระจายออกไปในพื้นที่อันกว้างใหญ่ลักษณะการใช้ที่ดินจึงเป็นไปอย่างเบาบาง มีกิจกรรมอันจำกัด และกิจกรรมที่เกิดขึ้นมักจะเปลี่ยนแปลงค่อนข้างช้า ที่ดินเพื่ออยู่อาศัยซึ่งเป็นการใช้ที่ดินจำนวนมากในเมืองได้มีการพัฒนาไปเป็นรูปแบบที่ทันสมัยมากยิ่งขึ้น เป็นไปตามเทคโนโลยีและความเจริญที่เข้ามา ในขณะที่เดียวกันที่ประชากรเพิ่มมากขึ้นนี้จะมีการใช้ที่ดินเพิ่มมากขึ้นไปด้วย และมีกิจกรรมใหม่ๆ ตามมา ส่วนการใช้ที่ดินในเมืองมีลักษณะที่แตกต่างออกไป จากการใช้ที่ดินเพื่อตั้งถิ่นฐานในชนบท กล่าวคือ มีประชากรหนาแน่นมากมารวมตัวกันอยู่ในพื้นที่ค่อนข้างจำกัด มีกิจกรรมซับซ้อนมากมาย มีการเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว ทั้งเขตใจกลางเมืองและเขตชานเมือง ทำให้การใช้ที่ดินในเมืองมีความหนาแน่นแออัด ซับซ้อน และมีความอ่อนไหวได้ง่าย

ในส่วนของการใช้ที่ดินบริเวณริมน้ำ Roy Mann ได้กล่าวไว้ในหนังสือ Rivers In The City ในเรื่องนี้ โดยให้ความสนใจทางด้านคุณค่าทางสิ่งแวดล้อมพื้นที่ริมน้ำในเขตชุมชนเมือง รวมทั้งการนำเอาที่ดินบริเวณดังกล่าวมาใช้อย่างชาญฉลาด และยกตัวอย่างการใช้ที่ดินคิดประเภทในแต่ละภูมิภาคของยุโรปตะวันตก และสหรัฐอเมริกาแถบตะวันออก โดยเป็นการพิจารณาทางด้าน นิเวศวิทยา สุนทรียศาสตร์ และพัฒนาการของการใช้ที่ดิน

ประเทศต่างๆ ในตะวันตกได้พยายามอนุรักษ์สภาพธรรมชาติบริเวณริมน้ำในเขตศูนย์กลางเมือง หรือบริเวณโดยรอบเมืองใหญ่ เช่น San Antonio และ Hamburg ก็มีการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่บริเวณริมน้ำไปพร้อมๆ กัน โดยการออกแบบและควบคุมการใช้ที่ดินบริเวณ Waterfront เป็นกรณีพิเศษ นอกจากนั้นยังกล่าวถึงมลภาวะทางน้ำของเขตชุมชนเมืองว่าจะมีผลกระทบต่อสุขภาพ และสภาพความเป็นอยู่ของประชากรเมือง รวมทั้งผลกระทบต่อระบบการไหลของน้ำในพื้นที่ริมน้ำและบริเวณลุ่มน้ำทั้งหมด รวมไปถึงน้ำใต้ดิน ทะเล และสิ่งมีชีวิตใน

น้ำ โดยสาเหตุของการเกิดมลภาวะจะมาจากมนุษย์ ที่อยู่อาศัย และการทำมาหากินอยู่บริเวณริมน้ำ และทิ้งสิ่งปฏิกูลลงน้ำ

เมื่อมีการเติบโตทางเศรษฐกิจ และเทคโนโลยีอย่างรวดเร็ว ในขณะที่ความเข้าใจถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของมนุษย์ยังมีน้อย การเติบโตทางอุตสาหกรรมจึงทำให้เกิดปัญหาต่อสิ่งแวดล้อมตามมา ซึ่งเดิมไม่ว่าจะเป็นการเดินทางของคนหรือการขนส่งสินค้าจะใช้ทางน้ำเป็นหลัก พื้นที่ริมแม่น้ำจึงถือเป็นจุดที่มีความสะดวกในการเข้าถึงสูงมาก การใช้ที่ดินของชุมชนเมืองบริเวณริมน้ำจึงมีความหนาแน่นมาก โดยเฉพาะโรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ ซึ่งต้องการความสะดวกในการขนถ่ายวัตถุดิบและผลผลิต และต้องการใช้น้ำในกระบวนการผลิต หรือการถ่ายเทของเสียจากโรงงานไม่ว่าจะจะเป็นโรงงานกำเนิดพลังงาน โรงงานอุตสาหกรรม (เหล็ก เยื่อกระดาษ กระดาษ และ ปิโตรเคมี) โรงบำบัดน้ำเสีย โรงงานกำจัดขยะ และท่าเรือ ล้วนแต่เป็นสาเหตุให้เกิดการเติบโตทางเทคโนโลยีมากขึ้น บริเวณชายฝั่งในเขตชุมชนเมือง และผลกระทบจากการผลิตดังกล่าวได้ทวีความรุนแรงมากขึ้นกว่าที่เคยเป็นในอดีตหลายเท่าตัว ฉะนั้นจุดประสงค์หลักของโครงการแต่ละโครงการก็ต้องเลือกระหว่างการผลิตที่ทำให้เกิดมลภาวะ โดยการทิ้งของเสียลงน้ำโดยตรง หรือการผลิตที่มีการบำบัดของเสียที่ทำให้เกิดมลภาวะก่อนระบายลงสู่แม่น้ำลำคลอง

ดังนั้นจะพบว่า พื้นที่ริมแม่น้ำจะได้รับผลกระทบจากโครงสร้างการใช้ที่ดินบริเวณริมน้ำ ซึ่งอาจจะทำลายระบบนิเวศน์ พื้นที่ันทนาการ และทัศนียภาพที่สวยงามของพื้นที่ริมแม่น้ำ จึงควรที่จะได้รับการดูแลรักษาและป้องกันจากการใช้ที่ดินที่ไม่เหมาะสมและทำลายสภาพแวดล้อม

กิจกรรมหลายๆ อย่าง ต้องการที่ตั้งอยู่ริมแม่น้ำ เพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าใช้ในกรรมวิธีการผลิตหรือถ่ายเทของเสีย แต่ในขณะที่เดียวกันก็มีอุตสาหกรรมอีกหลายอย่างที่มีแม้จะมีความต้องการใช้น้ำแต่ก็ต้องหาพื้นที่ที่อยู่ลึกเข้าไปเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจากการถูกน้ำท่วม ซึ่งแม้ว่าจะเพิ่มต้นทุนการผลิตแต่เมื่อพิจารณาระยะยาวก็จะสามารถก่อให้เกิดความประหยัดได้ ในขณะที่เดียวกันก็สามารถอนุรักษ์สภาพแวดล้อมบริเวณริมแม่น้ำไปในตัว วิธีที่จะช่วยลดปัญหานี้ คือ การก่อให้เกิดจิตสำนึกกว่าที่ตั้งดังที่กล่าวมาจะทำให้เกิดการประหยัดระยะยาว และพยายามกระตุ้นให้สาธารณชนเกิดความสนใจต่อปัญหานี้อย่างกว้างขวาง จนยอมรับเป็นหน้าที่ของคนในการดูแลโลกที่ตนเองอาศัยอยู่ ถือได้ว่าเป็นการวางแผนระยะยาว และหากทุกคนคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม การลงทุนเพื่อให้บริการสังคม และความสูญเสียทางสังคมที่มาจาก การนำเอาทรัพยากรธรรมชาติมาใช้อยู่ตลอดเวลา ก็จะทำให้เกิดข้อตกลงกันของคนในสังคมว่า

- ต้องลดการนำเอาทรัพยากรธรรมชาติมาใช้โดยไม่จำเป็น
- ป้องกันการทำลายคุณภาพน้ำ อากาศ และสภาพภูมิทัศน์
- การนำเอาน้ำและทรัพยากรธรรมชาติอื่นๆ ที่ใช้แล้วมาใช้ใหม่เพื่อให้เกิดประโยชน์

สูงสุด

- กระตุ้นให้มีการรวมตัวของการใช้ที่ดิน แต่ละประเภทให้เป็นกลุ่ม ไม่ว่าจะเป็นการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์ พื้นที่แหล่งงาน และระบบสาธารณูปโภคของชุมชนเมือง และพัฒนาการใช้ที่ดินเหล่านี้ให้มนุษย์สามารถใช้ประโยชน์ร่วมกันได้ โดยคำนึงถึงคุณภาพของสิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติด้วย

จากข้อตกลงทั้ง 4 ข้อ จะสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ได้ ต้องได้รับความร่วมมือจากคนทั้งชุมชนในการแสวงหาเครื่องมือที่จะนำมาใช้ในการจัดการสิ่งแวดล้อม โดยเครื่องมือดังกล่าวได้แก่ กลวิธีทางเศรษฐกิจ กฎข้อบังคับ การวางแผนและเทคโนโลยีใหม่ๆ เช่น การนำเอาเทคโนโลยีใหม่ๆ มาใช้ในการขนถ่าย และจัดวางตู้คอนเทนเนอร์อย่างประหยัดเนื้อที่ การก่อสร้างถนน โดยการคิดวิธีทำอุโมงค์ใต้ดินก็จะช่วยป้องกันการเปิดพื้นที่บริเวณริมแม่น้ำ โดยไม่ทำลายสภาพธรรมชาติบนระดับพื้นผิว หรือขัดแย้งกับการใช้ที่ดินประเภทอื่น

แม่น้ำจึงถือเป็นพื้นที่แห่งสุดท้ายของโลกในเขตชุมชนเมือง ที่ยังหลงเหลือที่ว่างให้มนุษย์สามารถเข้าไปใช้ประโยชน์ในการก่อให้เกิดความสุขของชุมชน และแม่น้ำก็ถือเป็นระบบนิเวศน์ที่ต้องการอนุรักษ์เป็นลำดับแรก พื้นที่ริมแม่น้ำจึงเป็นความหวังสูงสุดของมนุษย์ในการเริ่มต้นสำหรับการชุบชีวิตสิ่งแวดล้อมทางกายภาพของชุมชนเมืองขึ้นมาใหม่

สำหรับในสภาพปัจจุบันนี้ ในส่วนของความเป็นนิเวศวิทยาของคลองในพื้นที่ศึกษาจะเป็นไปตามแนวคิดข้างต้นหรือไม่ มีสิ่งใดบ้างที่คลองยังมีบทบาทสำคัญในเชิงนิเวศน์สำหรับเมืองหลวงอย่างกรุงเทพฯ เช่นนี้ ที่มีแต่ความสับสนวุ่นวายและการเปลี่ยนแปลงมากมาย รวมถึงศักยภาพของคลองในปัจจุบันได้เกื้อหนุนต่อบทบาทหน้าที่ที่ยังคงเหลืออยู่ในเชิงนิเวศน์นั้นๆ อย่างไร โดยสิ่งเหล่านี้จะเชื่อมโยงกับการใช้ประโยชน์ที่ดินริมสองฝั่งคลองในพื้นที่ศึกษา ซึ่งย่อมสัมพันธ์กันในเชิงสิ่งแวดล้อมควบคู่ไปด้วย ทั้งในเรื่องการเปลี่ยนแปลงหรือคงสภาพบทบาทประเภทการใช้ที่ดินที่เหมาะสม หรือเป็นการใช้ที่ดินผิดประเภทอย่างไรบ้าง จะได้ทำการศึกษาในประเด็นนี้โดยพิจารณาในภาพรวมเชิงกว้าง รวมถึงจะเชื่อมโยงกับปัจจัยต่างๆ ที่เกื้อหนุนหรือขัดแย้งกับความเป็นไปที่เกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษานี้อย่างไรบ้าง ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของการพัฒนา และสาธารณูปโภคสาธารณูปการต่างๆ ที่เข้ามาในพื้นที่ สิ่งเหล่านี้ย่อมมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงทั้งในเรื่องการใช้ที่ดิน นิเวศวิทยา และสิ่งแวดล้อม เหล่านี้มีความสัมพันธ์กันที่จะได้ทำการศึกษาต่อไป

โดยสรุปแล้วต้องพิจารณาก่อนว่าในพื้นที่ศึกษา ได้มีการเปลี่ยนแปลงไปในด้านต่างๆ อย่างไร ทั้งในส่วนการใช้ที่ดินบริเวณสองฝั่งริมคลอง โดยจะต้องพิจารณาการใช้ประโยชน์ที่ดินประกอบกับพิจารณาทางด้านสิ่งแวดล้อมและนิเวศน์วิทยาควบคู่กันไป พิจารณาถึงบทบาทหน้าที่ของคลองในด้านเหล่านี้ได้เปลี่ยนไปในรูปแบบใด และจะสามารถเห็นถึงปัญหาที่ตามมาจากปัจจัยเหล่านี้ได้ส่วนหนึ่ง ซึ่งทั้งหมดนี้จะเห็นถึงหน่วยงานภาครัฐต่างๆ ที่เข้ามาเกี่ยวข้องในการบริหารจัดการคลองในส่วนที่เกี่ยวข้องอย่างไรบ้าง และสามารถเข้าถึงส่วนหนึ่งของปัญหาที่เกิดขึ้นอันเป็นที่มาเพื่อการศึกษาวิจัยนี้

2.8 สรุปแนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

จากการทบทวนวรรณกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาครั้งนี้ ที่ได้กล่าวมาข้างต้น สามารถนำแนวคิดเกี่ยวกับแหล่งน้ำในเมืองจากกรณีตัวอย่างของแม่น้ำเทม(Thames) ที่ไหลผ่านเมืองลอนดอน ซึ่งเป็นบทเรียนที่แสดงให้เห็นถึงปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการวางแผนกลยุทธ์และการจัดการเมืองที่สังเกตเห็นถึงบทบาทใหม่ของแหล่งน้ำในเมือง โดยมีองเป็นแถบพื้นที่สีน้ำเงิน (Blue Belts) อันเป็นเครื่องมือที่ใช้ในการวางแผนพัฒนาเมือง จากจุดนี้ทำให้สังเกตเห็นถึงความสัมพันธ์ของพื้นที่น้ำ (Waterspaces) และการใช้ที่ดินบริเวณโดยรอบแหล่งน้ำ ซึ่งควรมุ่งเน้นไปยังพื้นที่น้ำ (Waterspaces) มากกว่าพื้นที่ริมน้ำนั้นๆ แล้วจึงดูความสัมพันธ์การพึ่งพาศักยภาพระหว่างสองสิ่งนี้

แนวคิดที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการ จากการทบทวนวรรณกรรมซึ่งมีแนวคิดเรื่องการบริหารจัดการที่มีความแตกต่างกันระหว่างประเทศที่พัฒนาแล้วกับประเทศกำลังพัฒนา ในการวางแผนจัดการสิ่งแวดล้อมแบบระยะสั้นและระยะยาว ข้อถกเถียงหาความสมดุลระหว่างสองวิถี โดยประเทศกำลังพัฒนามักถูกมองว่าอ่อนแอในด้านโครงสร้างของภาครัฐ ซึ่งเป็นอุปสรรคในการวางแผนจัดการที่มีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะทางด้านสิ่งแวดล้อม โดยการวิจัยนี้ได้หยิบยกคลองมาเป็นสื่อกลาง เพื่อการประสานงานและการวางแผนจัดการบริหารคลองของหน่วยงานภาครัฐ จากนี้พิจารณาไปพร้อมๆ กับตัวบทกฎหมาย ซึ่งเป็นหนึ่งในเครื่องมือที่ใช้ในการบริหารจัดการของหน่วยงานภาครัฐในบทบาทหน้าที่นั้นๆ

แนวคิดด้านโครงสร้างระบบราชการ (Institution) จากการทบทวนวรรณกรรมได้แสดงให้เห็นถึงบทบาทของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในการดูแลจัดการคลองนั้นๆ อันเป็นสภาพความเป็นจริงที่เกิดขึ้นในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประกอบกับกรณีตัวอย่างของแม่น้ำเทม (Thames) ได้สะท้อนให้เห็นถึงปัญหาเรื่องการจัดการที่ขาดตัวแทนของหน่วยงานที่มีอำนาจและหน้าที่รับผิดชอบที่ชัดเจนในการจัดการสภาวะแวดล้อมของแม่น้ำเทม (Thames) นอกจากนี้ยังมีประเด็นของการขาดความชัดเจนของขอบเขตหน้าที่ที่กฎหมายบังคับ ส่งผลให้ขาดความชัดเจนในการรับผิดชอบต่อการจัดการพื้นที่น้ำ (Waterspaces) ซึ่งการทำงานแบบแบ่งหน้าที่กันอย่างชัดเจนแต่หากขาดการประสานงานที่ดีระหว่างหน่วยงาน ก็ย่อมส่งผลต่อการบริหารจัดการแหล่งน้ำต่างๆ ได้เช่นกัน

แนวคิดทางด้านการคมนาคมขนส่งทางน้ำภายในเมืองจากการทบทวนวรรณกรรม พบว่ายังไม่ค่อยมีการศึกษาทางด้านนี้โดยตรง เหตุผลประการหนึ่งอาจเป็นเพราะการคมนาคมทางน้ำภายในเมืองนั้นค่อนข้างที่จะมีข้อจำกัด สิ่งหนึ่งคือในเมืองส่วนมากแถบจะไม่พบการคมนาคมทางน้ำ เนื่องด้วยความเจริญของเมืองที่ทางน้ำไม่อาจจะตอบสนองความต้องการได้ โดยเฉพาะกับเมืองที่ไม่มีทางน้ำยิ่งไม่ต้องกล่าวถึง สำหรับกรุงเทพมหานคร แม่น้ำลำคลองต่างๆ ไหลผ่านเมืองมากมาย แต่ปัจจุบันก็ได้กลายสภาพไปเป็นทางระบายน้ำซึ่งเป็นหน้าที่หลัก และเกิดหน้าที่ใหม่ที่

เป็นทางเลือกสำหรับความแออัดและติดขัดของการจราจรที่คับคั่ง เรือควนจึงเป็นทางเลือกทางหนึ่ง อย่างไรก็ตาม สำหรับบางคลองในเขตกรุงเทพฯ ยังสามารถพบการสัญจรทางน้ำเช่นในอดีตบ้าง แม้ว่าจะไม่มากมายอย่างเช่นในอดีตก็ตาม ซึ่งในกรณีศึกษาของการวิจัยนี้ยังคงพบเห็นสิ่งเหล่านี้ ดังนั้นจะได้ทำการศึกษาถึงสิ่งเบื้องหลังของสิ่งที่ยังคงอยู่

แนวคิดทางเศรษฐศาสตร์ จากการทบทวนวรรณกรรมได้กล่าวถึงหลักการทางด้านการใช้หลักทางเศรษฐศาสตร์ในการจัดการปัญหาคลอง ในแง่ของการกีดกันทุนการกำจัดมลพิษทางน้ำ เพื่อรักษาสมดุลของระบบนิเวศน์ โดยใช้หลักการที่ว่า ผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่ายค่ากำจัดมลพิษนั้น โดยทั้งนี้ต้องมีมาตรฐานในการวัดระดับความรุนแรงของมลพิษ โดยจะพิจารณาจากกรณีศึกษาของการวิจัย ระดับความรุนแรงของปัญหาสิ่งแวดล้อม ประกอบกับหน่วยงานที่เข้ามาดูแลและรับผิดชอบจัดการและควบคุมในส่วนนี้

แนวคิดเกี่ยวกับสังคมวัฒนธรรมของวิถีชีวิตริมคลองที่ได้จากการทบทวนวรรณกรรม ทำให้ทราบถึงภูมิหลังของวิถีชีวิตของผู้คนที่อาศัยอยู่ริมคลองในด้านต่างๆ และการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากอดีตมาเป็นปัจจุบัน ซึ่งจากการเปลี่ยนแปลงในอดีตนี้ ทำให้พบปัญหาโดยทั่วไป ซึ่งมีระดับความรุนแรงแตกต่างกันไปในแต่ละพื้นที่ สำหรับกรณีศึกษาทางการวิจัยนี้ จะได้พิจารณาปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้น เหมือนหรือแตกต่างหรือไม่ ความรุนแรงมากน้อยเพียงใด นอกจากนี้ทำให้ทราบถึงบทบาทหน้าที่ของคลองในปัจจุบันที่ได้ลดความสำคัญลงไป โดยพิจารณาประกอบกับสภาพปัจจุบันของคลองในพื้นที่ศึกษา

แนวคิดทางด้านการอนุรักษ์และการท่องเที่ยวแม่น้ำลำคลอง ในสภาพความเป็นจริง การอนุรักษ์ของหน่วยงานนั้น จะต้องมองเป็นระบบในภาพรวมมองตั้งแต่ระดับใหญ่ตั้งแต่ต้นกำเนิดแหล่งน้ำ พื้นที่ลุ่มน้ำต่างๆ เชื่อมโยงกับส่วนย่อยๆ ทั้งที่เป็นแม่น้ำ ลำคลอง ซึ่งเชื่อมโยงกันและองค์ประกอบอื่นๆ เพื่อการอนุรักษ์และพัฒนาอย่างยั่งยืน สำหรับบทบาทของกรมศิลปกรในการดูแลรักษาลองนั้นจะมุ่งเน้นไปยังคลองประวัติศาสตร์โดยตรง ซึ่งดูแลคลองนั้นๆ ในฐานะที่คลองเป็นโบราณสถาน โดยจะทำการขึ้นทะเบียน สำหรับทางด้านการท่องเที่ยว ได้มีการร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐเพื่อการท่องเที่ยวคลองในลักษณะท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ อย่างไรก็ตามสภาพความเป็นจริงยังมีความต้องการจัดการเพื่อแก้ไขปัญหาที่ขัดแย้งกับการส่งเสริมทางด้านการท่องเที่ยว ซึ่งจะได้พิจารณาจากกรณีศึกษาของการวิจัยนี้ คลองในพื้นที่ศึกษามีบทบาททางด้านการท่องเที่ยวอย่างไร และเกิดผลกระทบอย่างไรบ้างกับผู้ที่เกี่ยวข้อง

ในด้านแนวคิดเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม ระบบนิเวศน์ และลักษณะทางกายภาพของแหล่งน้ำในเมือง จากการทบทวนวรรณกรรมจะพบว่าในแง่ของระบบนิเวศน์คลองทำให้คลองเป็นที่พึ่งของมนุษย์ได้หลายประการซึ่งไม่ได้หมายความว่าเหมือนกันในทุกคลอง โดยขึ้นอยู่กับคุณสมบัติของคลองนั้นๆ ที่แตกต่างกันออกไปตามลักษณะทางภูมิศาสตร์ ส่วนการใช้ที่ดินริมคลองมักจะเกี่ยวข้องสัมพันธ์กับปัจจัยอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะในส่วนของสิ่งแวดล้อมและระบบนิเวศน์

ซึ่งสิ่งเหล่านี้เป็นสิ่งสำคัญอย่างมากประการหนึ่ง ที่เป็นตัวกำหนดรูปแบบการตั้งถิ่นฐานริมคลอง และมักเกิดปัญหาารุกกล้าคลอง หรือการใช้ที่ดินริมคลองผิดประเภทและเกิดปัญหาต่างๆ ตามมามาก ทั้งนี้จะได้พิจารณาลักษณะของการใช้ที่ดินริมคลองของพื้นที่ศึกษาว่ามีรูปแบบและเกิดปัญหาอย่างไรบ้าง

จากการทบทวนวรรณกรรมที่ได้กล่าวมาข้างต้น สามารถสรุปแนวความคิดดัง รูปที่ 1.5-1 กรอบแนวคิด ในบทที่ 1(หน้า 7) กล่าวคือจากคลองซึ่งเป็นพื้นที่ศึกษาทำให้สามารถทราบถึงสภาพและประเด็นปัญหาที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน โดยจะพิจารณาแบ่งประเภทของประเด็นปัญหาต่างๆ ออกเป็น 4 ประเด็นหลัก คือประเด็นแรกด้านการคมนาคมขนส่ง ประเด็นที่สองด้านเศรษฐกิจ ประเด็นที่สามด้านสังคมวัฒนธรรมซึ่งรวมถึงการอนุรักษ์และการท่องเที่ยว ประเด็นสุดท้ายคือด้านสิ่งแวดล้อมซึ่งรวมถึงลักษณะทางกายภาพและระบบนิเวศน์ โดยทั้งสี่ประเด็นปัญหานี้จะพิจารณาควบคู่ไปกับบทบาทหน้าที่และข้อจำกัดด้านโครงสร้างของหน่วยงานภาครัฐ โดยพิจารณาไปถึงกฎหมายอันเป็นเครื่องมือที่ใช้ในการจัดการ จากนั้นสรุปผลกระทบจากปัญหาทั้งหมดที่เกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษา ที่มีต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณริมคลองในพื้นที่ศึกษา เพื่อนำมาแก้ไขและปรับปรุงนโยบายของหน่วยงานภาครัฐ และนำไปประยุกต์ใช้ กับการจัดการโครงสร้างการบริหารและอนุรักษ์คลองเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาดต่อไป

และสรุปประเด็นแนวคิดในการวิจัยข้างต้นมากเป็นกรอบการวิจัยได้ดัง รูปที่ 1.3-1 กรอบการวิจัย ในบทที่ 1(หน้า 5) จากบทบาทหน้าที่ของคลองในอดีตและบทบาทหน้าที่ของคลองในปัจจุบัน ทำให้ทราบปัญหาที่เกิดขึ้นกับคลองในปัจจุบันโดยแยกพิจารณาออกเป็น 4 ประเด็น เช่นเดียวกับกรอบแนวความคิดที่ได้กล่าวมาข้างต้น โดยพิจารณาร่วมกับบทบาทหน้าที่ของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการดูแลบริหารจัดการคลองในพื้นที่ศึกษา โดยเลือกศึกษาบทบาทหน้าที่ของหน่วยงานภาครัฐในการบริหารจัดการคลองในเขตกรุงเทพมหานคร โดยเลือกพื้นที่ศึกษาคลองบางกอกน้อยและคลองด่าน ซึ่งรายละเอียดการเลือกพื้นที่ศึกษาได้กล่าวไว้ใน หัวข้อ 3.1 การกำหนดพื้นที่ศึกษา(หน้า 46) เพื่อนำผลการศึกษาที่ได้ไปปรับปรุงบทบาทหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดูแลบริหารจัดการคลอง และเสนอความเป็นไปได้ในการจัดการโครงสร้างการบริหารและการอนุรักษ์คลองต่อไป

สำหรับตัวแปรที่ได้จากการทบทวนวรรณกรรมนี้ สามารถสรุปได้ดัง ตารางที่ 3.2-2 (หน้า 51) แสดงการแปลงนิยามด้านมโนทัศน์(Conceptual Definition) มาเป็นนิยามด้านปฏิบัติการ (Operational Definition)

บทที่ 3

ระเบียบวิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยนี้เป็นงานวิจัยที่ผสมผสานระหว่างวิธีวิจัยแบบเชิงคุณภาพ(Qualitative Research) และวิธีวิจัยแบบเชิงปริมาณ (Quantitative Research) ในการอธิบายค่าตัวแปรต่างๆ เพื่อให้ได้คำตอบการวิจัยที่ดีที่สุด โดยการกำหนดวิธีและเครื่องมือในการศึกษานี้ได้มาจากการประมวลนิยามด้านมโนทัศน์และนิยามด้านปฏิบัติการสำหรับการวิจัย ซึ่งเป็นการอธิบายต่อเนื่องมาจากกรอบของการวิจัยและเนื้อหาจากการทบทวนวรรณกรรม โดยรายละเอียดของระเบียบวิธีการดำเนินการวิจัยนั้นได้แบ่งเป็น 4 หัวข้อหลักๆ ดังนี้คือ กำหนดพื้นที่ศึกษา ตัวแปรและการเชื่อมโยงตัวแปร การเก็บข้อมูลและเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย และการวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาได้ดำเนินการตามวิธีการและขั้นตอนเพื่อทำตามวัตถุประสงค์ในการวิจัย โดยจะทำการเก็บรวบรวมข้อมูลทั้งในส่วนที่เป็นข้อมูลปฐมภูมิซึ่งจะได้รับการออกสำรวจภาคสนามเก็บแบบสอบถามผู้ที่อาศัยอยู่ในชุมชนบริเวณริมคลองหรือติดกับคลอง รวมถึงการสัมภาษณ์เชิงลึกกับเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานภาครัฐที่เข้าไปดูแลจัดการคลองในพื้นที่ศึกษา และข้อมูลทุติยภูมิที่จะได้รับการสำรวจเอกสารที่เกี่ยวข้อง รวมถึงข้อมูลแผนที่ที่ใช้ประกอบการวิจัยนี้ด้วย เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ต่อไป

3.1 การกำหนดพื้นที่ศึกษา

การเลือกพื้นที่ที่ใช้เป็นกรณีศึกษาสำหรับการวิจัยนี้ ผู้วิจัยได้พิจารณาจากคลองทั้งหมดที่มีที่ตั้งอยู่ภายในเขตกรุงเทพฯ ทั้งฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี เนื่องจากกรุงเทพฯ เป็นเมืองหลวงขนาดใหญ่ที่มีแม่น้ำสายหลักไหลผ่านกลางเมือง และยังมีคลองใหญ่น้อยอีกกว่านับพันคลองที่เชื่อมต่อกันในพื้นที่กรุงเทพฯ ทั้งคลองที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติและที่มนุษย์สร้างขึ้น จนกรุงเทพฯ เคยได้รับสมญานามว่า “เวนิสตะวันออก” อันเนื่องมาจากวิถีชีวิตของชาวบางกอกที่ผูกพันกับสายน้ำ

ปัจจุบันเพื่อให้สอดคล้องกับการศึกษาครั้งนี้ จึงได้พิจารณาตามเกณฑ์ต่างๆ เพื่อให้ผลการศึกษาตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยได้อย่างสมเหตุสมผล ดังนั้นกรณีศึกษาจะต้องมีลักษณะหรือกิจกรรมที่เกี่ยวข้องในด้านต่างๆ ดังนี้

- เป็นคลองที่ในปัจจุบันยังคงมีการคมนาคมทางน้ำ
- บริเวณริมคลองยังคงมีชุมชนริมน้ำ ที่มีวิถีชีวิตสัมพันธ์กับคลองนั้นๆ
- คลองนั้นมีความสำคัญเชิงประวัติศาสตร์
- มีการอนุรักษ์ และการส่งเสริมให้มีการท่องเที่ยวทางน้ำ

ข้อมูลคลองในเขตกรุงเทพมหานครในปัจจุบันไม่สามารถกำหนดตายตัวได้ เนื่องจากหลักฐานข้อมูลต่างๆ ยังไม่ตรงกัน และการสำรวจภาคสนามไม่อาจทำได้ทั้งหมดในการวิจัยนี้ ด้วยข้อจำกัดทางกายภาพของคลอง สภาพแวดล้อม และระยะเวลาที่ใช้ ตลอดจนชื่อคลองที่เปลี่ยนไปตามช่วงเวลาในแต่ละพื้นที่ การวิจัยนี้จึงขออ้างอิงแหล่งข้อมูลจาก “บัญชีคลองแนบท้ายพระราชกฤษฎีกาให้ใช้พระราชบัญญัติรักษาคลองรัตนโกสินทร์สก 121 พุทธศักราช 2485” ซึ่งมีรายชื่อคลองทั้งหมด 96 คลอง และแบ่งออกเป็นคลองที่ตั้งฝั่งพระนคร 64 คลอง ที่ตั้งฝั่งธนบุรี 32 คลอง

จากข้อกำหนดข้างต้นกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน ความทันสมัยและสิ่งอำนวยความสะดวกนานัปการทำให้ริมฝั่งแม่น้ำลำคลองต่างๆ มีวิถีชีวิตที่เปลี่ยนไป โดยเฉพาะฝั่งพระนคร ซึ่งคลองที่มีอยู่โดยมากเป็นคลองขุดเพื่อการระบายน้ำ บทบาทหน้าที่ทางน้ำคลองวิถีชีวิตริมคลองแบบดั้งเดิมเปลี่ยนจากอดีตไปมาก ผู้วิจัยจึงได้เลือกพิจารณาเฉพาะฝั่งธนบุรีเท่านั้น เพื่อให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์การศึกษา เนื่องจากปัจจุบันคลองในฝั่งพระนครแทบจะไม่มีชุมชนแบบดั้งเดิมที่อาศัยอยู่ริมน้ำดังอดีต แต่เกิดเป็นชุมชนรูปแบบใหม่แทนซึ่งไม่สอดคล้องกับการวิจัยนี้

ดังนั้นคลองที่ทำการพิจารณาจากทั้งหมด 96 คลอง จะเหลือเพียง 32 คลองในฝั่งธนบุรี จากคลองทั้งหมด 32 คลองผู้วิจัยจะเลือกเป็นกรณีศึกษา 2 คลอง โดยให้มีลักษณะทางกายภาพที่แตกต่างกัน ปัจจัยที่ใช้ในการพิจารณานี้ คือการเชื่อมต่อของคลองกับแม่น้ำสายหลัก สำหรับกรณีนี้คือ แม่น้ำเจ้าพระยา โดยผู้วิจัยเลือกตัวอย่างที่เป็นคลองที่เชื่อมต่อกับแม่น้ำเจ้าพระยาโดยตรง 1 คลอง และคลองที่ไม่ได้เชื่อมต่อกับแม่น้ำเจ้าพระยาโดยตรงอีก 1 คลอง เมื่อพิจารณาแยกเป็นสองส่วนแล้ว ในกรณีที่เป็นคลองที่เชื่อมต่อกับแม่น้ำเจ้าพระยาโดยตรง ผู้วิจัยได้พิจารณาในส่วนของขนาดคลองเป็นลำดับต่อไป กล่าวคือในส่วนของขนาดคลองนั้น สามารถแบ่งออกได้เป็น 3 ประเภทหลัก คือประเภทแรกคลองสายหลัก มีขนาดความกว้างโดยเฉลี่ยของคลองโดยประมาณมากกว่า 30 เมตรขึ้นไป ประเภทที่สองคลองสายรอง มีความกว้างโดยเฉลี่ยของคลองโดยประมาณระหว่าง 10–30 เมตร ประเภทสุดท้ายคลองสายย่อย มีความกว้างโดยเฉลี่ยของคลองโดยประมาณน้อยกว่า 10 เมตร ซึ่งสำหรับคลองที่เชื่อมต่อกับแม่น้ำเจ้าพระยาโดยตรงจะพิจารณาควบคู่ไปกับคลองที่เป็นคลองสายหลักเท่านั้น และส่วนที่ไม่ได้เชื่อมต่อกับแม่น้ำเจ้าพระยาโดยตรง จะพิจารณาควบคู่ไปกับคลองที่เป็นคลองสายรองเท่านั้น โดยรายละเอียดได้แสดงไว้ใน ตารางที่ 3.1-1 (หน้า 48)

จาก ตารางที่ 3.1-1 จะพบว่าในส่วนแรกที่เป็นคลองที่เชื่อมกับแม่น้ำเจ้าพระยาอันเป็นแม่น้ำสายหลักโดยตรงมีทั้งหมด 12 คลอง และคลองที่ไม่ได้เชื่อมกับแม่น้ำเจ้าพระยา 20 คลอง และเมื่อพิจารณาควบคู่ไปกับประเภทของคลองแล้ว จะพบว่าในส่วนที่เป็นที่เชื่อมกับแม่น้ำเจ้าพระยาโดยตรงและเป็นคลองสายหลัก คือ มีความกว้างของคลองโดยเฉลี่ยมากกว่า 30 เมตร พบว่ามี 2 คลอง คือ คลองบางกอกน้อย และคลองบางกอกใหญ่ ส่วนคลองที่ไม่ได้เชื่อมกับแม่น้ำเจ้าพระยาโดยตรงและเป็นคลองสายรอง คือมีความกว้างของคลองโดยเฉลี่ยระหว่าง 10–30 เมตร พบว่ามี 3 คลอง คือคลองบางขุนเทียน คลองด่าน และคลองภาษีเจริญ

ตารางที่ 3.1-1 ข้อมูลทางกายภาพในการพิจารณาเลือกพื้นที่ศึกษา

ชื่อคลอง	การเชื่อมต่อกับแม่น้ำ (แม่น้ำเจ้าพระยา)		ขนาดของคลอง		
	เชื่อมต่อโดยตรง	ไม่เชื่อม	> 30 เมตร	10 – 30 เมตร	< 10 เมตร
1 คลองบางกอกน้อย	*		*		
2 คลองบางขุนเทียน		*		*	
3 คลองลัดบางขุนสี		*			*
4 คลองบางขุนนนท์		*			*
5 คลองวัดมะลิ		*			*
6 คลองมอญ	*				*
7 คลองบ้านขมิ้น		*			*
8 คลองวัดอรุณ		*			*
9 คลองวัดราชสิทธิ		*			*
10 คลองวัดท้ายตลาด		*			*
11 คลองบางกอกใหญ่	*		*		
12 คลองวัดบุปผาราม		*			*
13 คลองวัดคี่จีน	*				*
14 คลองसान	*				*
15 คลองสมเด็จ	*				*
16 คลองบางไส้ไก่	*				*
17 คลองบางลำภูต่าง	*				*
18 คลองคันไทร	*				*
19 คลองสำเหร่	*				*
20 คลองบางน้ำชล	*				*
21 คลองบางสะแก		*			*
22 คลองบางค้อ		*			*
23 คลองด่าน		*		*	
24 คลองดาวคะนอง	*				*
25 คลองบางหว้า		*			*
26 คลองภาษีเจริญ		*		*	
27 คลองบางจาก		*			*
28 คลองวัดประดู่		*			*
29 คลองวัดปรก		*			*
30 คลองรางบัว		*			*
31 คลองวัดเพลง		*			*
32 คลองตาแผลง		*			*

และปัจจัยสำคัญประการหนึ่ง คือด้านการส่งเสริมให้มีการท่องเที่ยว จากข้อมูลกองการท่องเที่ยวกรุงเทพ สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร ในส่วนของการส่งเสริมการท่องเที่ยวทางน้ำ กรุงเทพมหานคร นั้น จะพบว่าได้มีการส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยแบ่งออกเป็น โซนๆ โดยในปัจจุบันมีทั้งหมด 6 โซน ดังนี้คือ โซนเกาะเกร็ด โซนแม่น้ำเจ้าพระยาตอนบน โซนแม่น้ำเจ้าพระยาตอนล่าง โซนคลองบางกอกน้อย โซนคลองด่าน และโซนคลองบางกอกใหญ่ จากข้อมูลนี้ ผู้วิจัยสามารถตัดโซนที่ไม่สามารถเป็นกรณีศึกษาได้ 3 โซน เนื่องจากเป็นแม่น้ำไม่ใช่คลอง ดังนั้นจะเหลือเพียงโซนคลองบางกอกน้อย โซนคลองด่าน และโซนคลองบางกอกใหญ่ จากโซนทั้งสามนี้ พิจารณาประกอบกับ ตารางที่ 3.1-1 ข้างต้นจะสามารถแสดงความสัมพันธ์ได้ดัง ตารางที่ 3.1-2

ตารางที่ 3.1-2 การพิจารณาด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยวในการเลือกกรณีตัวอย่างพื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษา	ชื่อคลอง	การส่งเสริมให้มีการท่องเที่ยว
กรณีที่ 1 : คลองสายหลัก และเชื่อมต่อกับแม่น้ำเจ้าพระยาโดยตรง	1. คลองบางกอกน้อย	*
	2. คลองบางกอกใหญ่	*
กรณีที่ 2 : คลองสายรอง และไม่เชื่อมต่อกับแม่น้ำเจ้าพระยาโดยตรง	1. คลองบางขุนเทียน	*
	2. คลองด่าน	
	3. คลองภาษีเจริญ	

เมื่อพิจารณาควบคู่ไปกับปัจจัยทางการส่งเสริมการท่องเที่ยวของ กองการท่องเที่ยวกรุงเทพฯ แล้วจะพบว่าในกรณีตัวอย่างที่ 2 จากสามคลอง มีเพียงคลองเดียวที่มีการส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างชัดเจน นั่นคือ คลองด่าน จึงเป็นหนึ่งในสองคลองของกรณีศึกษาที่ ส่วนในกรณีที่ 1 นั้น จะพบว่าทั้งสองคลองมีคุณสมบัติคล้ายๆ กันที่จะเป็นกรณีศึกษาจากปัจจัยต่างๆ ที่ผู้วิจัยได้ยกมาใช้ในการพิจารณาเลือกพื้นที่ศึกษา นี้ อย่างไรก็ตามมีข้อสังเกตว่า เนื่องจากผู้วิจัยพิจารณาจากเหตุผลที่ว่าคลองบางกอกใหญ่กับคลองด่านเป็นคลองที่เชื่อมต่อกัน หากมองในลักษณะเชิงพื้นที่อาจจะกล่าวได้ว่าเป็นพื้นที่เดียวกัน ดังนั้นผู้วิจัยจึงเลือกคลองบางกอกน้อยเป็นกรณีศึกษาในส่วนนี้ ดังนั้นโดยสรุปผู้วิจัยจึงได้กรณีศึกษา คือคลองบางกอกน้อยและคลองด่านจากเหตุผลทั้งปวงข้างต้น โดยจะกล่าวรายละเอียดของพื้นที่ศึกษาทั้งสองคลองนี้ในบทต่อไป (หน้า 59 หัวข้อ 4.1 สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา)

3.2 ตัวแปรและการเชื่อมโยงตัวแปร

จากการทบทวนวรรณกรรมในบทที่ 2 สามารถแบ่งกลุ่มเป้าหมาย(Actor) ได้ 3 กลุ่ม คือ ประชากรในพื้นที่ศึกษา หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง และผู้นำชุมชนที่อยู่ริมคลองในพื้นที่ศึกษา โดยกลุ่มเป้าหมายทั้ง 3 กลุ่มนี้จะสามารถให้ข้อมูลที่ใช้เพื่อการวิจัยดัง ตารางที่ 3.2-1

ตารางที่ 3.2-1 กลุ่มเป้าหมายการวิจัย

กลุ่มเป้าหมาย (Actor)		ความมุ่งหมาย
ตัวแทน	ความหมาย	
1.ประชากรในพื้นที่ศึกษา	ประชากรที่อาศัยอยู่ริมคลอง บางกอกน้อยและคลองด่าน	เพื่อให้ทราบถึงปัญหาและความต้องการเกี่ยวกับคลองของประชาชนในพื้นที่ศึกษา และการได้รับการช่วยเหลือหรือการบริหารจัดการของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการคลองที่ให้บริการแก่ประชาชนในพื้นที่ศึกษา
2.หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง	หน่วยงานภาครัฐที่มีบทบาทในการดูแลจัดการคลองในด้านต่างๆ ของคลองบางกอกน้อยและคลองด่าน	เพื่อทราบถึงบทบาทหน้าที่ของหน่วยงานในการจัดการคลอง และปัญหาจากทางหน่วยงานภาครัฐที่เข้ามาดูแลจัดการคลองในพื้นที่ศึกษาด้านต่างๆ และการร่วมมือการประสานงานระหว่างหน่วยงานภาครัฐ
3.ผู้นำชุมชน	ผู้นำชุมชนที่อยู่ริมคลอง บางกอกน้อยและคลองด่าน	เพื่อเป็นตัวแทนชุมชนในการให้ข้อมูลต่างๆ ปัญหาที่เกิดขึ้น การให้ความร่วมมือของประชาชนในพื้นที่

และสำหรับงานวิจัยนี้สามารถจำแนกตัวแปร ที่แบ่งตามความสัมพันธ์ของตัวแปรในการวิจัยได้เป็น ตัวแปรอิสระ (Independent Variables) และตัวแปรตาม (Dependent Variables) โดยจากการทบทวนวรรณกรรม(บทที่ 2) ตามกรอบแนวคิดในบทที่ 1 (หน้า 7) สามารถสรุปนิยามด้านมโนทัศน์ (Conceptual Definition) และแปลลงมาเป็นนิยามด้านปฏิบัติการ (Operational Definition) ได้ดัง ตารางที่ 3.2-2 มีรายละเอียดดังนี้คือ

ตารางที่ 3.2-2 การแปลงนิยามด้านมโนทัศน์ (Conceptual Definition) มาเป็นนิยามด้านปฏิบัติการ (Operational Definition)

ประเภทตัวแปร	นิยามด้านมโนทัศน์ (Conceptual Definition)	นิยามด้านปฏิบัติการ (Operational Definition)
ตัวแปรอิสระ	1. ลักษณะประชากรและครีวเรียนศึกษา	- เพศ - อายุ - การศึกษา - อาชีพ - รายได้
	2. ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา	- สภาพทั่วไปของคลองในอดีต - สภาพทั่วไปของคลองในปัจจุบัน - การใช้ที่ดินบริเวณริมคลองในอดีต - การใช้ที่ดินบริเวณริมคลองในปัจจุบัน - ลักษณะการเข้าถึง
	3. กิจกรรมและความสำคัญของพื้นที่ศึกษา	- การคมนาคมทางน้ำในอดีต - การคมนาคมทางน้ำในปัจจุบัน - วิถีชีวิตของชุมชนริมคลองในอดีต - วิถีชีวิตของชุมชนริมคลองในปัจจุบัน - บทบาทหน้าที่ของคลองในอดีต - บทบาทหน้าที่ของคลองในปัจจุบัน
	4. บทบาทหน้าที่ของหน่วยงานภาครัฐในพื้นที่ศึกษา	- หน่วยงานภาครัฐที่เข้ามาดูแลรับผิดชอบคลอง - บทบาทหน้าที่ของแต่ละหน่วยงานที่เข้ามาดูแลจัดการคลอง - เครื่องมือและกฎหมายที่ใช้ในการดูแลจัดการคลองของแต่ละหน่วยงาน - ความร่วมมือและการประสานงานระหว่างหน่วยงาน - วิธีการบริหารจัดการและนโยบายที่ใช้ - การประชาสัมพันธ์ร่วมมือกันระหว่างหน่วยงานกับประชาชน
ตัวแปรตาม	1. ปัญหาและการใช้ประโยชน์ที่ดินด้านต่างๆ - ด้านคมนาคมขนส่งทางน้ำ - ด้านสังคมวัฒนธรรม - ด้านสิ่งแวดล้อม - ด้านเศรษฐกิจ	- ลักษณะการสัญจรในคลองปัจจุบัน - ความเปลี่ยนแปลงของสภาพความเป็นอยู่ - ระบบนิเวศและสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนไป - อาชีพที่ทำรายได้ให้ในพื้นที่
	2. ประสิทธิภาพในการดูแลจัดการคลองของหน่วยงานภาครัฐ	- พิจารณาจากทุกๆ ปัจจัยที่ได้ทำการศึกษา ประกอบกัน

1. ตัวแปรอิสระ ซึ่งสามารถแบ่งออกเป็น 4 ประเด็นดังนี้ คือ

- 1.1 ลักษณะประชากรและครัวเรือนที่อาศัยอยู่บริเวณริมคลอง ได้แก่ เพศ อายุ การศึกษา อาชีพ รายได้ และด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวกับสภาพครัวเรือน โดยลักษณะทางประชากรและสภาพครัวเรือนที่แตกต่างกันไป ย่อมมีผลต่อความรู้สึกรู้สึกนึกคิด จิตสำนึก การเอาใจใส่สภาพแวดล้อมที่แตกต่างกันออกไป โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการมองประเด็นปัญหาที่ผู้วิจัยได้ทำการพิจารณาในการศึกษาครั้งนี้ และการเอาใจใส่หรือหวงแหนสาธารณะสมบัติดังเช่นคลอง
- 1.2 ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา อันได้แก่ ลักษณะทางภูมิศาสตร์ การใช้ประโยชน์ที่ดิน ที่อยู่อาศัยและสิ่งปลูกสร้าง สภาพแวดล้อมและระบบนิเวศน์ โดยแบ่งออกเป็นประเด็น ๆ ดังนี้
 - สภาพทั่วไปของคลองในอดีต
 - สภาพทั่วไปของคลองในปัจจุบัน
 - การใช้ที่ดินบริเวณริมคลองในอดีต
 - การใช้ที่ดินบริเวณริมคลองในปัจจุบัน
 - ลักษณะทางการเข้าถึงพื้นที่
- 1.3 กิจกรรมและความสำคัญของพื้นที่ศึกษา โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนที่เป็นการสัญจรทางน้ำ สาธารณูปโภคและสาธารณูปการต่างๆ ในพื้นที่ สภาพสังคม วัฒนธรรมการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น สภาพเศรษฐกิจของคนในพื้นที่ ซึ่งแบ่งออกเป็นประเด็นๆ ได้ดังนี้
 - การคมนาคม, สัญจรในอดีต
 - การคมนาคม, สัญจรในปัจจุบัน
 - วิถีชีวิตของชุมชนริมคลองในอดีต
 - วิถีชีวิตของชุมชนริมคลองในปัจจุบัน
 - บทบาทหน้าที่ของคลองในอดีต
 - บทบาทหน้าที่ของคลองในปัจจุบัน
- 1.4 บทบาทหน้าที่ของหน่วยงานภาครัฐในพื้นที่ศึกษา แบ่งออกเป็น
 - หน่วยงานภาครัฐที่เข้ามาดูแลรับผิดชอบคลองในพื้นที่ศึกษา
 - บทบาทหน้าที่ของแต่ละหน่วยงานที่เข้ามาดูแลจัดการคลอง
 - เครื่องมือ, กฎหมาย และแผนงานที่ใช้ในการดูแลจัดการคลอง
 - วิธีการบริหารจัดการและนโยบายที่ใช้
 - ความร่วมมือและประสานงานระหว่างหน่วยงาน
 - การประชาสัมพันธ์, การร่วมมือกันระหว่างหน่วยงานกับประชาชน

2. ตัวแปรตาม แบ่งออกเป็น 2 ประเด็น หลัก ๆ คือ

2.1 ปัญหาและการใช้ประโยชน์ที่ดินด้านต่างๆ ที่เกิดขึ้นในคลองพื้นที่ศึกษา โดยสามารถแบ่งออกเป็น 4 ประเด็น คือ

- ด้านการคมนาคมขนส่งทางน้ำในพื้นที่ศึกษา
- ด้านสังคมวัฒนธรรม รวมถึงการอนุรักษ์และการท่องเที่ยว
- ด้านสิ่งแวดล้อม ทั้งทางด้านกายภาพและระบบนิเวศน์ของคลอง
- ด้านเศรษฐกิจ

2.2 ประสิทธิภาพในการดูแลและจัดการคลองของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษา

3.3 การเก็บข้อมูลและเครื่องมือการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ทำขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัญหาในด้านการบริหารจัดการของหน่วยงานภาครัฐ โดยอ้างอิงจากประเด็นปัญหาที่เกิดขึ้นจริงในพื้นที่ศึกษา ดังที่ได้แบ่งออกเป็น 4 ประเด็น นั่นคือด้านการคมนาคมขนส่ง ด้านสังคมวัฒนธรรม ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านเศรษฐกิจ โดยข้อมูลพื้นฐานต่างๆ นั้นในการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยแตกออกเป็นประเด็นหลักๆ ดังนี้

1. ลักษณะทางกายภาพ

- ลักษณะทางภูมิศาสตร์
- การใช้ประโยชน์ที่ดิน
- ที่อยู่อาศัยและสิ่งปลูกสร้าง
- การคมนาคมขนส่งทางน้ำ
- สภาพแวดล้อม
- ระบบนิเวศน์

2. ลักษณะทางประชากร เศรษฐกิจ

- ประชากร
- โครงสร้างทางเศรษฐกิจ
- สาธารณูปโภค และสาธารณูปการ

3. สังคมวัฒนธรรม การอนุรักษ์ และการท่องเที่ยว

- ประวัติความเป็นมาของคลอง
- ทรัพยากรการท่องเที่ยวริมคลอง
- รูปแบบการท่องเที่ยวในปัจจุบัน
- ศักยภาพในการอนุรักษ์และฟื้นฟูสภาพแวดล้อมริมคลอง

4. หน่วยงานภาครัฐและการจัดการ

- หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง
- กฎหมาย นโยบาย และแผนงานที่ใช้ในการจัดการ
- การประสานงานระหว่างหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง
- การประชาสัมพันธ์และการร่วมมือกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐกับประชาชน

โดยจากข้างต้นนี้จะเป็นองค์ประกอบของตัวแปรต่าง ๆ ที่ได้เชื่อมโยงกับเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยนี้ โดยมีทั้งส่วนที่ทบทวนจากวรรณกรรม สํารวจภาคสนาม สังเกตการณ์ แบบสอบถาม รวมถึงการสัมภาษณ์เชิงลึก ดังได้แสดงไว้ใน ตารางที่ 3.3-1 นอกจากนี้ยังได้เชื่อมโยงกลุ่มเป้าหมายกับตัวแปรต่างๆ และเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยไว้ในตารางเดียวกันนี้

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยนี้จาก ตารางที่ 3.3-1 นั้น สามารถแบ่งประเภทข้อมูลตามเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยนี้ ได้เป็นสองประเด็นหลักๆ คือ

3.3.1 ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) ข้อมูลที่เก็บได้การวิจัยของกรณีศึกษาครั้งนี้ เป็นการรวบรวมข้อมูลภาคสนาม (Field Data) ซึ่งถือได้ว่าเป็นส่วนประกอบสำคัญในการวิจัย โดยการวิจัยนี้ได้แบ่งประเภทของการรวบรวมข้อมูลภาคสนามออกเป็น 3 กลุ่มคือ

- การสังเกตการณ์ (Observation) และการสำรวจภาคสนาม (Field Survey)

โดยหลักๆ จะเป็นส่วนของลักษณะทางกายภาพต่างๆ สภาพแวดล้อมความเป็นอยู่ของคนในพื้นที่ศึกษา ความยากง่ายในการเข้าถึงและหรือข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องที่ได้พบเจอในขณะที่สำรวจในพื้นที่ศึกษา ซึ่งเป็นการสังเกตแบบที่ผู้สังเกตไม่ได้เข้าไปร่วม (Non-Participant Observation) หรือแม้แต่ปฏิบัติการ การแสดงออกในการให้ความร่วมมือและตระหนักถึงปัญหาเกี่ยวกับคลองในสภาพความเป็นจริง ในแง่ที่คลองเป็นสาธารณะสมบัติที่ใกล้ตัวของคนในพื้นที่ศึกษา หรือการมีส่วนร่วมในกิจกรรมหรือการประชาสัมพันธ์ใดๆ จากหน่วยงานภาครัฐให้กับประชากรในพื้นที่ หรือแม้แต่ทัศนคติและการแสดงออกของคนในชุมชนที่มีต่อหน่วยงานภาครัฐในพื้นที่ศึกษา

- การเก็บแบบสอบถาม (Questionnaire)

โดยจะเป็นแบบสอบถามแบบผสม คือ มีทั้งส่วนที่เป็นแบบสอบถามปลายเปิด (Open Ended Questions or Open Form or Unstructured) และแบบสอบถามปลายปิด (Closed Ended Questions or Structured or Fixed Alternative Questions) ซึ่งมุ่งเน้นไปยังประชากรที่อยู่ในชุมชนบริเวณริมคลองในพื้นที่ศึกษา ทั้งในส่วนของคุณสมบัติและประเด็นปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นกับคลองของชุมชนเหล่านั้น นอกจากนี้ยังแฝงด้วยทัศนคติของคนในชุมชนชนประกอบกับสภาพความเป็นจริงที่เกิดขึ้น โดยแบ่งออกเป็น

3 ประเด็นคือ สภาพปัญหาในปัจจุบันที่ประสบ จิตสำนึกในการอนุรักษ์ธรรมชาติและสมบัติ และหน่วยงานภาครัฐที่เข้ามาดูแลบริหารจัดการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในแง่มุมมองที่คนในชุมชนริมคลองประสบหรือได้รับการบริการจากหน่วยงานภาครัฐอย่างไรบ้าง

- การสัมภาษณ์(Interview)

ซึ่งเป็นการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกหรือเชิงลึก(In-Depth Interview)จะแบ่งออกเป็นสองส่วน คือส่วนแรกจะสัมภาษณ์ผู้นำชุมชนที่อยู่ริมคลอง เนื่องจากมีโอกาสได้รับรู้ข่าวสารและเป็นสื่อกลางระหว่างภาครัฐกับประชาชน ในบางครั้งจะสามารถให้ข้อมูลที่แตกต่างแ่งมุ่มกับคนในชุมชนทั่วไป และผู้นำชุมชนนี้มักเป็นตัวแทนชุมชนเพื่อเข้าไปมีส่วนร่วมต่างๆ กับทางหน่วยงานภาครัฐ สำหรับส่วนที่สองคือหน่วยงานภาครัฐ เพื่อให้ได้มาซึ่งบทบาทหน้าที่ความตามอำนาจหน้าที่และด้วบทกฎหมายของหน่วยงานนั้นๆ ที่ได้รับผิดชอบ รวมถึงทำให้ทราบข้อเท็จจริงบางประการที่ไม่อาจหาได้จากเอกสารต่างๆ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับตัวแทนหน่วยงานที่ให้ข้อเท็จจริง

3.3.2 ข้อมูลทุติยภูมิ(Secondary Data) การเก็บรวบรวมข้อมูลอันเป็นที่มาของแนวคิด ทฤษฎีที่ใช้ประกอบการวิจัย ข้อมูลพื้นฐานต่างๆ ในการศึกษาและวิเคราะห์ จากการทบทวนวรรณกรรม (Literature Review) ทั้งจากเอกสาร หนังสือ วารสาร บทความ งานวิจัยหรือสิ่งพิมพ์ ทั้งที่ได้จากห้องสมุดต่างๆ หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง หรือแม้แต่ข้อมูลจากเทคโนโลยีไร้สาย อย่างอินเทอร์เน็ตก็ตาม ที่สำคัญประการหนึ่งคือข้อมูลด้านแผนที่ (Map) ทั้งที่เป็นเอกสารและดิจิทัลเพื่อประกอบการวิจัย สำหรับการวิจัยครั้งนี้ ข้อมูลทุติยภูมิมีความสำคัญไม่น้อยไปกว่าข้อมูลปฐมภูมิ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรื่องราวหรือบทบาทหน้าที่ และเหตุการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้นในอดีต ซึ่งเป็นที่อ้างอิงและทำให้ทราบภูมิหลังของพื้นที่ศึกษา อันเป็นพื้นฐานสำคัญที่จะทำให้ผู้วิจัยได้เข้าใจและเข้าถึงที่ไปที่มาของพื้นที่ศึกษา โดยสามารถเชื่อมโยงกับสภาพปัจจุบันในสิ่งที่เปลี่ยนแปลงไปและสะท้อนให้เห็นปัญหาที่เกิดขึ้นได้เป็นอย่างดี

3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิจัยนี้การเก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามนั้น ผู้วิจัยได้ใช้โปรแกรม SPSS for Windows ในการบันทึกและประมวลผลข้อมูล และนำข้อมูลที่ได้อมาวิเคราะห์ตีความประกอบกับข้อมูลจากการสังเกตการณ์ การสำรวจภาคสนาม การสัมภาษณ์เชิงลึก และจากข้อมูลเอกสารต่างๆ ตามที่ได้ค้นคว้ามา โดยผู้วิจัยทำการวิเคราะห์ตีความและประมวลผลภายใต้กรอบแนวคิดทฤษฎีการวิจัย เพื่อให้ได้มาซึ่งบทสรุปและบรรลุลวัตถุประสงค์ของการวิจัย

การวิเคราะห์ของการศึกษานี้ เพื่อนำข้อมูลที่ได้ต่าง ๆ มาพิจารณาปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษา โดยข้อมูลส่วนใหญ่ที่นำมาวิเคราะห์ในที่นี้จะ เป็นข้อมูลโดยทั่วไปของการใช้ชีวิตชีวิตริมคลองตามที่ได้ข้อมูลจากการเก็บแบบสอบถาม อันเป็นข้อมูลที่เกิดขึ้นจริงภายในชุมชนริมคลอง อันจะสะท้อนปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นได้เป็นอย่างดี ประกอบกับข้อมูลจากการสำรวจภาคสนาม และการสังเกตการณ์ต่างๆ สำหรับข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก ข้อมูลจากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง และข้อมูลที่ได้จากการการสังเกตการณ์และการศึกษาในพื้นที่ สามารถนำมาวิเคราะห์ตีความ บทบาทหน้าที่ของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการคลองในพื้นที่ศึกษานี้

และนำข้อมูลทั้งสองส่วน มาวิเคราะห์ตีความร่วมกันอีกครั้งเพื่อดูการเชื่อมโยงการทำงาน ของหน่วยงานการบริหารจัดการที่เกิดขึ้น กับการตอบสนองต่อปัญหาทางด้านต่างๆ ที่พบจากการศึกษา สามารถรองรับการแก้ไขปัญหาเหล่านั้นได้หรือไม่ ปัญหาที่แท้จริงของการบริหารจัดการของหน่วยงานคืออะไร และเสนอแนะแนวทางในการแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นนี้ต่อไป

บทที่ 4

ผลการศึกษา

4.1 สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

4.1.1 ที่ตั้งและขอบเขตพื้นที่ศึกษา

คลองบางกอกน้อยและคลองด่าน ตั้งอยู่ฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยาหรือที่เรียกกันว่า ฝั่งธนบุรี โดยคลองบางกอกน้อยเป็นคลองที่ตั้งอยู่ในเขตบางกอกน้อย ส่วนคลองด่านตั้งอยู่ในเขตจอมทอง และมีพื้นที่ติดกับทางฝั่งตะวันออกของเขตภาษีเจริญ และทางฝั่งตะวันตกของเขตธนบุรี การแบ่งเขตการปกครองที่อาศัยเส้นทางน้ำและถนนเป็นขอบเขต(แผนที่ 4.1.1-1) รอยต่อหรือเขตแดนได้มีการกำหนดให้เป็นพื้นที่รับผิดชอบของสำนักงานเขต โดยยึดหลัก “เหนือกับตะวันออก” ในที่นี้หมายถึงหากกรณีที่เกิดใดๆ มีถนนหรือทางน้ำอย่างเช่น คลอง เป็นเส้นแบ่งเขตการปกครอง คลองนั้นจะอยู่ในความดูแลรับผิดชอบของเขตพื้นที่ที่คลองนั้นตั้งอยู่ทางด้านทิศเหนือและ/หรือทิศตะวันออก

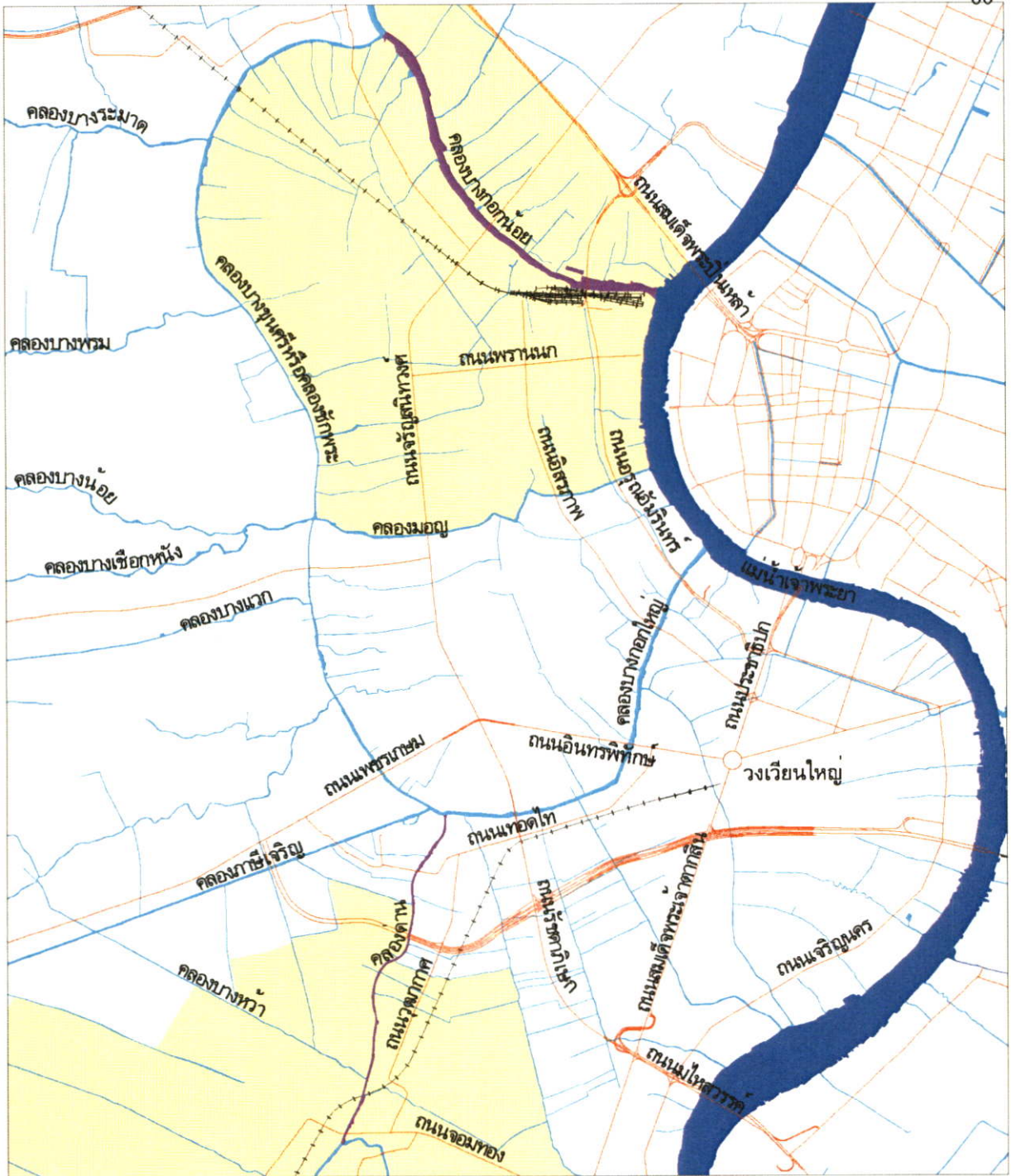
พื้นที่ศึกษาครอบคลุมทั้งสองฝั่งคลองตลอดแนวคลองบางกอกน้อยและคลองด่าน(บทที่ 3 หัวข้อ 3.1 การกำหนดพื้นที่ศึกษา หน้า 46) โดยแต่ละคลองมีการเชื่อมโยงกับแม่น้ำและคลองอื่นๆ ดังนั้นจึงได้กำหนดขอบเขตจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของแต่ละคลอง มีรายละเอียดดังนี้

1) คลองบางกอกน้อย

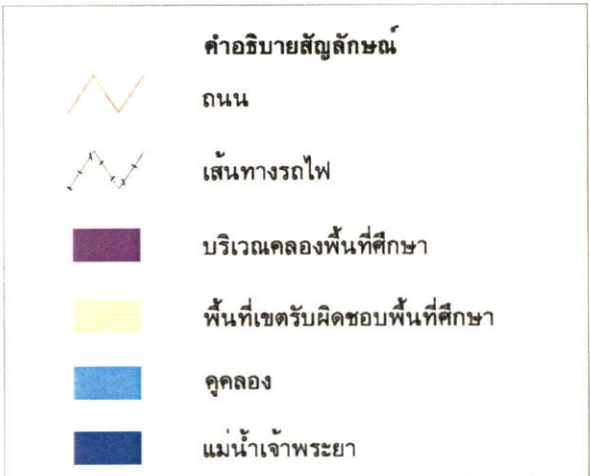
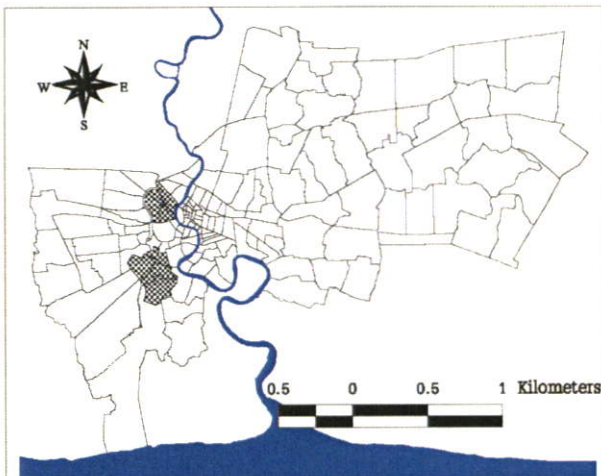
คลองบางกอกน้อยมีจุดเริ่มต้นที่ได้ทำการศึกษารั้งนี้ เริ่มตั้งแต่ปากคลองบางกอกน้อยที่เชื่อมต่อกับแม่น้ำเจ้าพระยาทางเหนือ บริเวณที่ตั้งสถานีรถไฟธนบุรี (สถานีรถไฟบางกอกน้อยเดิม) จนกระทั่งไหลไปเชื่อมกับคลองบางขุนศรีหรือคลองชักพระ ที่บริเวณตรงข้ามกับวัดสุวรรณคีรี (วัดจี้เหล็ก) ถือเป็นจุดสิ้นสุดขอบเขตของคลองบางกอกน้อยที่ได้ทำการศึกษานี้(แผนที่ 4.1.1-2) โดยพื้นที่ศึกษาบริเวณคลองบางกอกน้อยนี้มียาวประมาณ 3.3 กิโลเมตร

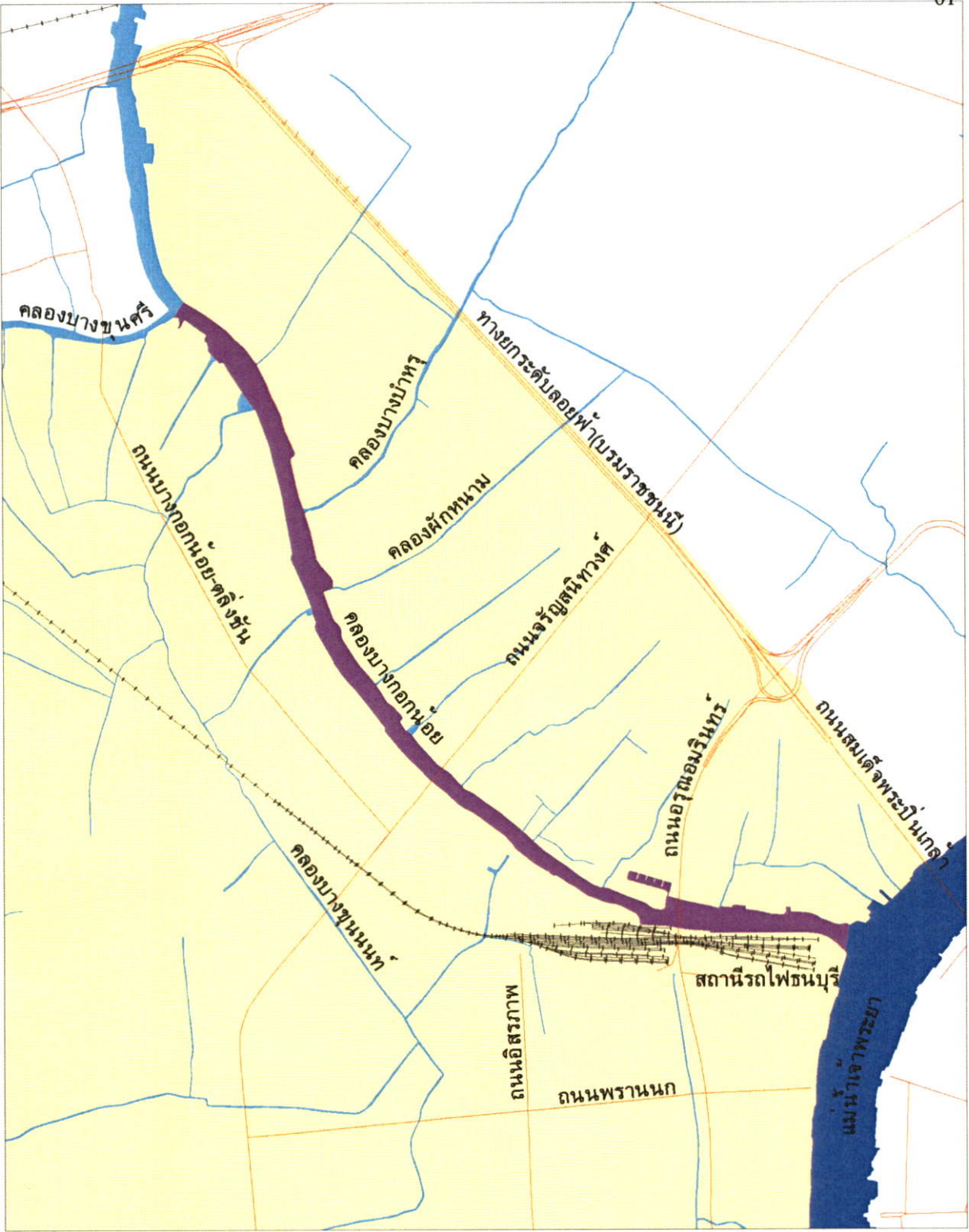
2) คลองด่าน

คลองด่านในการศึกษารั้งนี้ หมายถึง คลองด่านที่ตั้งอยู่ฝั่งธนบุรี หรือโดยทั่วไปมักจะเรียกชื่อคลองสายนี้ว่า คลองด่าน-คลองสนามชัย ซึ่งเป็นการรวมเรียกชื่อคลองที่ไหลมาเชื่อมต่อกัน โดยจุดเริ่มต้นของขอบเขตที่ได้ทำการศึกษารวมคลองด่านนี้ เริ่มตั้งแต่ปากคลองด่านที่แยกมาจากคลองบางกอกใหญ่ ที่บริเวณวัดปากน้ำเขตภาษีเจริญ ปลายคลองจรดคลองบางขุนเทียนและคลองสนามชัย โดยจุดสิ้นสุดขอบเขตที่ได้ทำการศึกษาคือบริเวณตรงทางแยกที่คลองบางขุนเทียนไหลมาบรรจบ(แผนที่ 4.1.1-3) คลองด่านที่ได้ทำการศึกษานี้มียาวประมาณ 3 กิโลเมตร

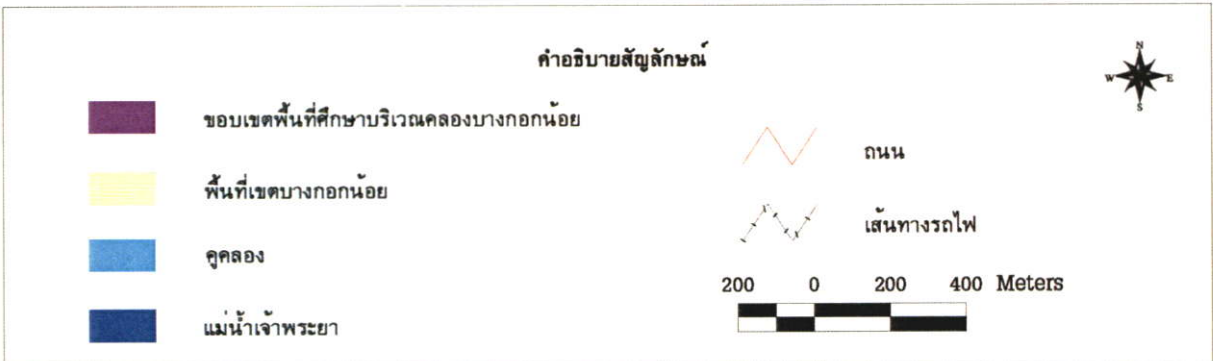


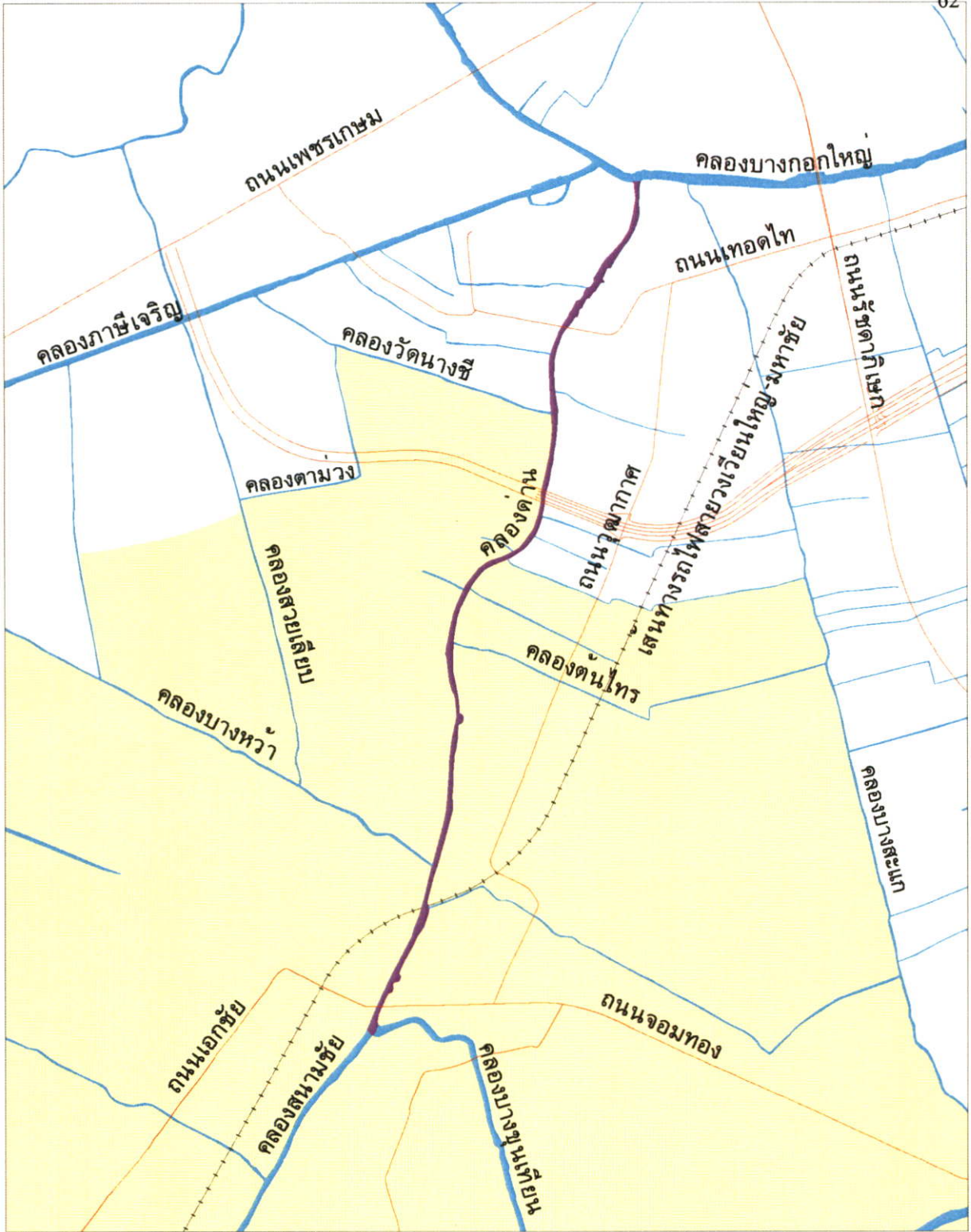
แผนที่ 4.1.1-1 ที่ตั้งพื้นที่ศึกษา





แผนที่ 4.1.1-2 ขอบเขตพื้นที่ศึกษาบริเวณคลองบางกอกน้อย





แผนที่ 4.1.1-3 ขอบเขตพื้นที่ศึกษาบริเวณคลองदान



4.1.2 ประวัติความเป็นมาของพื้นที่ศึกษา

คลองทั้งสองสายนี้ถือได้ว่าเป็นคลองประวัติศาสตร์ มีความสำคัญมาตั้งแต่อดีตโดยเฉพาะอย่างยิ่งในสมัยกรุงศรีอยุธยาเป็นต้นมา เนื่องจากวิถีชีวิตของคนในอดีตจำเป็นต้องพึ่งพาอาศัยแม่น้ำลำคลองต่างๆ รูปแบบการเลือกที่ตั้งถิ่นฐานในอดีตจะอยู่บริเวณสองฟากฝั่งแม่น้ำลำคลอง และความจำเป็นในการพึ่งพาเส้นทางน้ำเพื่อการคมนาคมขนส่ง การเชื่อมต่อของแม่น้ำลำคลองต่างๆ ตลอดจนทางออกสู่ทะเล โดยเฉพาะการทำการค้ากับต่างประเทศ นั่นคือคลองทั้งสองนี้เป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญ โดยจะกล่าวถึงรายละเอียดของประวัติความเป็นมาของแต่ละคลองดังนี้

1) คลองบางกอกน้อย

คลองบางกอกน้อยเป็นคลองเก่าแก่ ซึ่งเดิมเป็นส่วนหนึ่งของแม่น้ำเจ้าพระยาหรือกล่าวอีกนัยหนึ่งว่าคือช่วงหนึ่งของแม่น้ำเจ้าแม่ยาเดิม เนื่องจากในอดีตแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นแม่น้ำสายใหญ่ที่มีความคดเคี้ยว กระแสน้ำได้กัดเซาะตลิ่งไหลคดจนเป็นรูปเกือกม้า (Oxbow Lake) บริเวณช่วงตั้งแต่ที่แม่น้ำไหลมาจากทิศเหนือผ่านเขตจังหวัดนนทบุรีมาถึงสถานีรถไฟบางกอกน้อย ไหลวกไปทางทิศตะวันตกกลายเป็นคลองบางกอกน้อย จนถึงบางระมาดก็ไหลวกลงใต้กลายเป็นคลองบางระมาด มาถึงวัดนวนรนิศและวกมาทางตะวันออกเป็นคลองบางกอกใหญ่(คลองบางหลวง) เมื่อมาถึงวัดอรุณราชวรารามไหลวกเรื่อยลงไปทางทิศใต้จนไหลออกทะเลลงสู่อ่าวไทยที่ปากแม่น้ำ การที่แม่น้ำเจ้าพระยาเดิมไหลคดเคี้ยวเป็นรูปโค้งเกือกม้านี้เอง เป็นเหตุให้สองฟากแม่น้ำคดโค้งกลายเป็นที่ดอนขึ้นมา อันเป็นผลสืบเนื่องมาจากแม่น้ำนำตะกอนจากที่ต่างๆ ทางเหนือมาทับถมทุกปีในฤดูน้ำหลาก จึงเหมาะแก่การตั้งถิ่นฐานบ้านเรือนที่อยู่อาศัย นอกจากนี้ด้วยเหตุที่ว่าแม่น้ำเจ้าพระยาในอดีตเป็นเส้นทางคมนาคมสายหลักที่ติดต่อทั้งภายในประเทศและภายนอกประเทศได้อย่างสะดวก ทำให้ชุมชนย่านบางกอกน้อยมีความเจริญและพัฒนาขึ้นเป็นศูนย์กลางของประเทศได้

การเดินทางจากพื้นที่อื่นๆ ภายในประเทศโดยอาศัยแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นเส้นทางคมนาคมสายหลัก โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการค้าขายกับต่างชาติ จึงจำเป็นต้องเดินทางล่องแม่น้ำมาทางปากแม่น้ำ หรือเมื่อเดินทางเข้าปากแม่น้ำเจ้าพระยาขึ้นมาแล้ว จะถึงชุมชนย่านบางกอกอันเป็นแหล่งพักสินค้าได้ดีที่สุดเพราะเส้นทางน้ำที่จะเดินทางต่อไม่สะดวก เนื่องจากลักษณะคดและโค้งของแม่น้ำเจ้าพระยาเดิมจะต้องเสียเวลาอีกมาก เพราะฉะนั้นจึงต้องจอดพักที่ย่านบางกอกนี้ จนในที่สุดย่านบางกอกก็ยิ่งทวีความสำคัญมากขึ้นและชุมชนก็ยิ่งขยายใหญ่มากขึ้นตามไปด้วย

ต่อมาในสมัยสมเด็จพระไชยราชาธิราชเจ้า ผู้ครองเมืองกรุงศรีอยุธยาในสมัยนั้น (ศักราช 884 ปีมะโรง จัตวาศก ซึ่งคือช่วงที่พระไชยราชาธิราชขึ้นครองราชย์สมบัติในสมัยอยุธยา ปีใดปีหนึ่งระหว่าง พ.ศ. 2072-2089 และไม่อาจจะเทียบ พ.ศ. ได้ถูกต้องเพราะโอกาสคาดเคลื่อนสูง) โปรดให้ขุดคลองลัดบางกอกใหญ่ส่วนที่แคบที่สุด คือ บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาช่วงตั้งแต่ปากคลองบางกอกน้อยไปถึงปากคลองบางกอกใหญ่ และปัจจุบันนี้กลายเป็นแม่น้ำเจ้าพระยาช่วงตั้งแต่หน้า

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์หรือหน้าสถานีรถไฟบางกอกน้อย (สถานีรถไฟธนบุรีในปัจจุบัน) ไปจนถึงวัดอรุณราชวราราม ส่วนแม่น้ำเจ้าพระยาสายดั้งเดิมที่ผ่านย่านบางกอกแคบลงกลายเป็นคลองดังที่เรียกในปัจจุบัน คือ คลองบางกอกน้อย และคลองบางกอกใหญ่

สาเหตุสำคัญที่สมเด็จพระไชยราชาธิราช ได้ทรงโปรดให้ขุดคลองลัดบางกอกใหญ่ขึ้นนี้ เนื่องจากในสมัยนั้นการติดต่อกับต่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศจีนและโปรตุเกส มีความสมำเสมอมากขึ้น ราชสำนักกรุงศรีอยุธยาจึงให้ความสำคัญในการอำนวยความสะดวกเรื่องการค้าคมนาคมเป็นอย่างมาก ดังนั้นจึงโปรดให้ขุดคลองลัดที่ย่านบางกอกนี้ โดยเริ่มตั้งแต่ปากคลองบางกอกน้อยผ่านหน้าโรงพยาบาลศิริราชไปจนถึงคลองบางกอกใหญ่ข้างวัดอรุณราชวราราม เมื่อกระแสน้ำมีร่องให้พุ่งตรงซึ่งจะไหลคล่องกว่าการเลี้ยวลัดคดโค้งไปตามเส้นทางเดิม กระแสน้ำจึงมีกำลังแรงสามารถทำให้คลองลัดขยายกว้างขึ้นด้วยการกัดเซาะทำลายสองฟากตลิ่ง ประกอบกับในฤดูน้ำหลากทุกปีกระแสน้ำไหลเชี่ยวและแรงจนสามารถเซาะตลิ่งพังออกได้คราวละมากๆ จนในที่สุดคลองลัดได้กลายเป็นแม่น้ำเจ้าพระยาขึ้นมาแทน ส่วนแม่น้ำเดิมแคบเข้าจนกลายเป็นคลองดังที่เห็นทุกวันนี้

นอกจากนี้ต่อมาในช่วงสมัยอยุธยาตอนปลาย ได้มีการขุดคลองลัดเพิ่มเติมตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อใช้ในการขนส่งระยะเวลาการเดินทางอีก 4 ครั้ง เริ่มจากสมัยสมเด็จพระมหาจักรพรรดิ ขุดคลองลัดบางกรวย คือบริเวณตั้งแต่วัดสุวรรณคีรี (วัดชีเหล็ก) ไปจนถึงบางกรวยริมวัดชะลอม ต่อมาในสมัยสมเด็จพระเจ้าทรงธรรมขุดคลองลัดที่ห้วยสามโคก คือ บริเวณตั้งแต่ปากคลองลาดพร้าว (คลองบ้านพร้าวปัจจุบัน) ไปจนถึงปากคลองบางหลวงเชียงรากที่เรียกว่าคลองเกร็ดใหญ่ ซึ่งในปัจจุบันได้กลายเป็นส่วนหนึ่งของแม่น้ำเจ้าพระยา ต่อมาในสมัยพระเจ้าปราสาททองขุดคลองลัดเมืองนนท์ คือ บริเวณตั้งแต่ปากคลองแม่น้ำอ้อมเมืองนนทบุรีมาจนถึงบริเวณหน้าวัดเขมาภิรตาราม ปัจจุบันกลายเป็นส่วนหนึ่งของแม่น้ำเจ้าพระยาเช่นกัน และในสมัยสมเด็จพระเจ้าท้ายสระขุดคลองลัดเกร็ด คือบริเวณที่เรียกว่าปากเกร็ดและเกาะเกร็ดในปัจจุบัน

การขุดคลองลัดที่ย่านบางกอกนี้ช่วยขนส่งทางคมนาคมได้อย่างมากเพราะแทนที่จะเสียเวลาพายเรือทั้งวันเพื่ออ้อมไปตามแม่น้ำเจ้าพระยาสายเก่า จะเหลือเพียงชั่วไปทันตั้งหม้อข้าวเดือด (คำเปรียบเทียบสมัยก่อน) ดังนั้นผลที่ตามมาอย่างรวดเร็วคือ ย่านดังกล่าวกลายเป็นเกาะและขยายชุมชนใหญ่ขึ้นเป็นบ้านเรือนมากมาย ในที่สุดก็กลายเป็น “เมือง” อยู่บริเวณสองฟากฝั่งคลองลัดที่กลายเป็นแม่น้ำเจ้าพระยา ส่วนลำแม่น้ำเจ้าพระยาเดิมในปัจจุบันกลายเป็นคลองแยกคลองสาขาต่างๆ ของแม่น้ำเจ้าพระยา รวมไปถึงคลองบางกอกน้อยจากอดีตที่เคยเป็นเส้นทางของแม่น้ำเจ้าพระยา ปัจจุบันคลองบางกอกน้อยเป็นเพียงคลองสาขาของแม่น้ำเจ้าพระยาเท่านั้น

2) คลองด่าน

คลองด่านเป็นคลองโบราณที่มีมาแต่เดิมในสมัยอยุธยา มีหลักฐานว่าในสมัยพระเจ้าเสือได้ใช้เป็นเส้นทางเสด็จประพาสไปยังจังหวัดสมุทรสาคร โดยคลองด่านเชื่อมต่อกับแม่น้ำเจ้าพระยา

สายเก่า (ก่อนที่จะมีการขุดคลองลัดจากปากคลองบางกอกน้อยลงมาจนถึงปากคลองบางกอกใหญ่ และกลายเป็นแม่น้ำเจ้าพระยาในปัจจุบัน) และคลองด่านยังเป็นเส้นทางที่สำคัญ โดยเฉพาะอย่างยิ่งมีการตั้งด่านจุดตรวจเพื่อการจัดเก็บภาษีอากรในการค้าขายกับต่างชาติ และเพื่อความมั่นคงปลอดภัย ในการระวังข้าศึกศัตรูที่จะมารุกรานทางน้ำ ตามข้อสันนิษฐานที่มาของชื่อคลองด่านนี้

นอกจากนี้ ยังได้มีการบันทึกเกี่ยวกับคลองด่านว่าเป็นที่ตั้งของด่านภาษีอากรในหนังสือ “เด็กคลองบางหลวง” ซึ่งเขียนโดยขุนวิจิตรมาตรา ดังนี้

“...คลองที่ด่านตั้งอยู่เดี๋ยวนี้ (2508) นั้นเป็นคลองเดิม โบราณ คลองนั้นแลชื่อคลอง บางหลวงแท้ ก็ลำบางกอกใหญ่นั้นแต่เดิมก็ใหญ่โตเท่ากับคลองบางกอกน้อย แต่เพราะตั้งอยู่ใกล้เมืองธนบุรี คนสร้างเขี้ยวเรือลงมามากปีกมที่ทางออกมาก็ทำให้แคบไป ราษฎรเห็นว่าเล็กกว่าลำบางกอกน้อย ไม่ควรจะเรียกว่าบางกอกใหญ่ เห็นว่าเท่ากับลำบางหลวงเสียแล้ว ก็เรียกว่าคลองบางหลวงเสียทีเดียว แต่ผู้รู้เป็นอันมากไม่ว่าอย่างนั้น ว่าที่เรียกว่าคลองบางหลวงนั้นเรียกเมื่อแผ่นดินเจ้าตาก เพราะเจ้าตากไปตั้งวังอยู่ที่วังกรมหลวงวงษาเดี๋ยวนี้คนก็เรียกว่าวังหลวง ก็ในคลองนั้นเจ้าตากให้ไปไต่บ้านราษฎรเป็นอันมากเอาเป็นที่หลวง ประทานขุนนางแลเจ้านายในแผ่นดินไป แลคนจะเดินเรือทางนั้นก็ต้องระวังตัวต่างๆ คนจึงเรียกว่าคลองบางหลวงไป เพราะเป็นคลองริมวังหลวงเหมือนกับจีนแต่จิวในแผ่นดินนั้น คนเรียกว่าจีนหลวง เพราะเป็นเมืองเดียวพวกเขาเดียวกันกับเจ้าตาก แต่ในกระบวนราชการแล้วเคยขาดหมายเพศทูลว่าบางกอกใหญ่เสมออยู่ไม่ใช่บางหลวงเลย ใช้คลองบางหลวงตั้งแต่ด่านเลี้ยวเข้าไปข้างวัดปากน้ำ นอกนั้นออกมายังคงเป็นบางกอกใหญ่...” (เด็กคลองบางหลวง เล่ม 1 น.8)

ในปัจจุบันชื่อเรียกคลองสายนี้ เชื่อมระหว่างแม่น้ำเจ้าพระยา (โดยผ่านคลองบางกอกใหญ่) และแม่น้ำท่าจีนนี้มีหลายชื่อ โดยช่วงแรกที่เชื่อมคลองบางกอกใหญ่ (คลองบางหลวง) เรียกว่า คลองด่าน ช่วงกลางเรียกว่า คลองสนามชัย และช่วงสุดท้ายเรียกว่า คลองมหาชัย (คลองมหาชัยชลมารค) สำหรับชื่อที่ชาวบ้านเรียกกันทั่วไปนั้นมักเรียกตามพื้นที่ที่ลำคลองตัดผ่าน กล่าวคือช่วงที่ผ่านบางขุนเทียนจะเรียกว่า คลองบางขุนเทียน ช่วงที่ผ่านบางกระดีจะเรียกว่า คลองบางกระดี และช่วงที่ผ่านแสมดำ เรียกว่า คลองแสมดำ เป็นต้น

ในอดีตคลองเป็นเส้นทางหลักที่มีความสำคัญสูง ในการสัญจรระหว่างชุมชนห่างไกล และชุมชนละแวกใกล้เคียง การตัดเส้นทางคลองสายใหม่เพื่อการสัญจรในช่วงต้นรัตนโกสินทร์นั้น เรียกได้ว่าเป็นหัวใจในการพัฒนาบ้านเมือง ต่อมาภายหลังเมื่อมีการตัดถนนมากขึ้นในกรุงเทพฯ คลองจึงเริ่มลดบทบาทด้านการคมนาคมลง ในปัจจุบันคลองมีสภาพไม่ต่างจากทางระบายน้ำทิ้งของบ้านเรือน กลายเป็นแหล่งรับน้ำเสียและมลพิษทางน้ำ

4.1.3 ลักษณะทางกายภาพและสิ่งแวดล้อม

ดังที่ได้กล่าวมาแล้ว คลองทั้งสองคลองนี้เป็นคลองที่ตั้งอยู่ฝั่งธนบุรีหรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือตั้งอยู่ฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา คลองบางกอกน้อยจะเชื่อมต่อกับแม่น้ำเจ้าพระยาโดยตรง ส่วนคลองค่านจะเป็นคลองสาขาที่แยกมาจากคลองบางกอกใหญ่ (คลองบางหลวง) โดยที่คลองบางกอกใหญ่เชื่อมต่อกับแม่น้ำเจ้าพระยากับคลองบางกอกน้อย โดยผ่านคลองบางระมาดมาบรรจบกับคลองบางกอกน้อยบริเวณตรงข้ามกับวัดสุวรรณคีรี (วัดชีเหล็ก) ซึ่งในอดีตคลองบางกอกใหญ่เป็นส่วนหนึ่งของแม่น้ำเจ้าพระยาเดิมเช่นกัน

1) ลักษณะทางภูมิศาสตร์

สภาพโดยทั่วไปของพื้นที่ศึกษาตั้งอยู่บนที่ราบลุ่มริมแม่น้ำ ทางด้านฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา มีความอุดมสมบูรณ์เหมาะแก่การทำเกษตร โดยคลองบางกอกน้อยเชื่อมต่อกับแม่น้ำเจ้าพระยาโดยตรงนั้นคืออยู่ติดกับแม่น้ำเจ้าพระยาในขณะที่คลองค่านห่างจากแม่น้ำเจ้าพระยาประมาณ 2 กิโลเมตร โดยคลองทั้งสองนี้เป็นเส้นทางน้ำที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติ มีความสูงจากระดับน้ำทะเลปานกลางประมาณ 1.50 เมตร ดังนั้นบริเวณนี้จึงเกิดน้ำท่วมอยู่เสมอในช่วงฤดูน้ำหลากประมาณช่วงเดือนตุลาคมถึงเดือนธันวาคม และจากการที่เกิดน้ำท่วมในพื้นที่อยู่เสมอ บริเวณดังกล่าวนี้จึงกลายเป็นพื้นที่ดินดอนสามเหลี่ยมปากแม่น้ำ ทำให้ลักษณะดินบริเวณสองฝั่งคลองทั้งสองนี้ เกิดการทับถมของตะกอนตามธรรมชาติเหมาะแก่การทำเกษตรอย่างมาก อย่างไรก็ตามเนื่องจากปัจจุบันพื้นที่ศึกษาได้รับอิทธิพลของการขยายตัวของเมือง ดังนั้นแม้ว่าพื้นที่จะเหมาะสมแก่การทำเกษตรมากเพียงใดก็ตามแต่ความต้องการที่อยู่อาศัยและราคาที่ดินที่เพิ่มสูงขึ้น ส่งผลให้พื้นที่ริมคลองที่ได้ทำการศึกษาในปัจจุบันแทบจะไม่เหลือพื้นที่เพื่อการทำเกษตรมากนัก

สภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษา มีลักษณะเช่นเดียวกับสภาพอากาศกรุงเทพฯ โดยทั่วไป กล่าวคือ มีลักษณะภูมิอากาศแบบร้อนชื้นอยู่ในเขตแนวร่องมรสุม ได้รับอิทธิพลของลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ ระหว่างเดือนพฤษภาคม ถึง เดือนตุลาคม ลมมรสุมจะพัดมาจากมหาสมุทรอินเดีย ทำให้เกิดฝนตก และได้รับอิทธิพลของลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ ระหว่างเดือนพฤศจิกายน ถึง เดือนมีนาคม ลมมรสุมจะพัดมาจากบริเวณแผ่นดิน นำความหนาวเย็นและแห้งแล้งมาให้ แต่จะไม่หนาวมากนักเพราะได้รับอิทธิพลของทะเลอ่าวไทยด้วย

อย่างไรก็ตามพื้นที่ศึกษาจะได้รับผลกระทบจากปัญหาน้ำท่วม เนื่องด้วยระดับน้ำที่เพิ่มสูงมากในช่วงประมาณเดือนกันยายน ถึง เดือนพฤศจิกายน ทั้งนี้ปริมาณน้ำท่วมจะสูงมากหรือน้อยนั้นขึ้นอยู่กับปริมาณน้ำฝนที่ตกในพื้นที่ภาคเหนือของประเทศและขึ้นอยู่กับภาวะน้ำทะเลหนุน

2) ลักษณะทางกายภาพ

คลองบางกอกน้อยและคลองค่านเป็นเส้นทางน้ำธรรมชาติ โดยคลองบางกอกน้อยมีความกว้างประมาณ 40 เมตร ยาวประมาณ 3.3 กิโลเมตร เดิมเคยเป็นส่วนหนึ่งของแม่น้ำเจ้าพระยา จาก

คลองสามเสนแม่น้ำเจ้าพระยาจะไหลเข้าคลองบางกอกน้อย คลองบางขุนศรีหรือคลองชักพระ และไปออกคลองบางกอกใหญ่ (ได้กล่าวถึงรายละเอียดในหัวข้อ 4.1.2 ประวัติความเป็นมาของพื้นที่ศึกษา หน้า 63) ส่วนคลองด้านกว้างประมาณ 12 เมตร และมีความยาวประมาณ 3 กิโลเมตร โดยมีการเชื่อมต่อเส้นทางน้ำตามธรรมชาติที่เกิดขึ้นมากมายหลายสาย ประกอบกับคลองที่ขุดขึ้นเพิ่มเติมทำให้เกิดการเชื่อมโยงกับพื้นที่ จนกลายเป็นโครงข่ายขนาดใหญ่ครอบคลุมพื้นที่ตอนล่างทางฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา และส่งผลให้พื้นที่บริเวณดังกล่าวนี้มีความอุดมสมบูรณ์

สภาพพื้นที่ศึกษาในอดีตจากที่มีลักษณะเป็นพื้นที่ชนบท ซึ่งประชากรส่วนใหญ่ประกอบอาชีพทางด้านเกษตรกรรม ประชากรเบาบางกระจายตัวอยู่ตามริมสองฝั่งคลอง แต่ปัจจุบันเนื่องด้วยความเจริญเข้ามาความเป็นเมืองได้เข้ามาครอบคลุมพื้นที่ศึกษา บ้านพักอาศัยบริเวณริมคลองมีความหนาแน่นขึ้นประชากรเพิ่มมากขึ้น มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินริมคลอง จากพื้นที่ทำการเกษตร ไปเป็นพื้นที่ที่มีสภาพความเป็นเมืองมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งพื้นที่ที่ติดต่อกับเขตพื้นที่เมืองและบริเวณที่มีการคมนาคมเข้าถึงสะดวก จากเดิมที่ต้องอาศัยคลองหรือทางน้ำเป็นเส้นทางสัญจรหลัก แต่ปัจจุบันพบว่าครัวเรือนศึกษาที่อยู่ริมคลองสามารถเข้าถึงโดยทางเท้าหรือรถได้ กล่าวคือความสะดวกในการเข้าถึงตัวบ้านของครัวเรือนศึกษามีมากขึ้น โดยพบว่ามี 24 ครัวเรือนหรือร้อยละ 15.6 ของครัวเรือนศึกษาทั้งหมดที่รถยนต์สามารถเข้าถึงตัวบ้านได้ และมีจำนวน 85 ครัวเรือนหรือร้อยละ 55.2 ที่รถมอเตอร์ไซด์สามารถเข้าถึงตัวบ้านได้เท่านั้น และอีก 45 ครัวเรือนหรือร้อยละ 29.2 ที่เข้าถึงโดยการเดินเท้าเท่านั้น (ดังแสดงใน ตารางที่ 4.1.3-1)

เนื่องจากสภาพพื้นที่ในปัจจุบันบริเวณริมคลองบางกอกน้อยและคลองด้าน ปัจจัยด้านลักษณะทางกายภาพมีอิทธิพลต่อการอยู่อาศัยอย่างมากต่อครัวเรือนศึกษา คือ ลักษณะตลิ่งริมคลอง ซึ่งส่งผลกระทบต่อหลายๆ ด้านทั้งเรื่องของน้ำท่วม น้ำล้นตลิ่ง หรือแม้แต่ความสัมพันธ์ใกล้ชิดกับคลองที่จะแตกต่างกันออกไปขึ้นอยู่กับลักษณะตลิ่งริมคลองนี้ด้วย ที่เห็นได้ชัด คือ ทำน้ำ และการซื้อสินค้าจากเรือขายสินค้า โดยพบว่าตลิ่งริมคลองของครัวเรือนศึกษานี้เป็นคันดินธรรมชาติคิดเป็นร้อยละ 63.6 รองลงมาเป็นคอนกรีตร้อยละ 33.1 เป็นแบบหินทิ้งร้อยละ 2.6 และเป็นไม้ร้อยละ 0.6 ซึ่งครัวเรือนที่มีตลิ่งเป็นคอนกรีตจะพบว่าเป็นตลิ่งที่ทำขึ้นมาใหม่ แบ่งออกเป็นสองส่วน คือ ครัวเรือนศึกษาที่ทำเขื่อนคอนกรีตเองเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาน้ำกัดเซาะตลิ่งพัง ส่วนมากจะเป็นบ้านที่มีการสร้างใหม่ (ดังแสดงใน รูปที่ 4.1.3-1) และส่วนที่สองจะเป็นเขื่อนคอนกรีตที่กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี(กรมเจ้าท่าเดิม) สร้างขึ้น เพื่อแก้ไขปัญหาน้ำกัดเซาะตลิ่งและป้องกันปัญหาน้ำท่วมในฤดูน้ำหลาก (ดังแสดงใน รูปที่ 4.1.3-2 และ 4.1.3-3)

อย่างไรก็ตามแม้ว่าการพยายามป้องกันน้ำท่วม หรือการสร้างความแข็งแรงคงทนของเขื่อนหรือตลิ่งริมคลองนี้ แต่สิ่งนี้กลายเป็นข้อจำกัดที่สำคัญประการหนึ่งที่มีผลต่อวิถีชีวิตของคนที่อาศัยอยู่ริมคลองนี้อย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในคลองบางกอกน้อยซึ่งเป็นคลองขนาดใหญ่ ดังนั้นรูปแบบเขื่อนริมคลองจึงเป็นสิ่งที่แบ่งแยกหรือเป็นอุปสรรคในการพึ่งพิงแม่น้ำลำคลองนี้

ตารางที่ 4.1.3-1 ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ศึกษาด้านต่าง ๆ

ลักษณะทางกายภาพ		จำนวน (154)	ร้อยละ
1.ความสะดวกในการเข้าถึง	รถยนต์/รถกระบะ	24	15.6
	มอเตอร์ไซด์เท่านั้น	85	55.2
	เดินเท้าเท่านั้น	45	29.2
2.ลักษณะของตลิ่งริมคลอง	คันดินธรรมชาติ	98	63.6
	ไม้	1	0.6
	คอนกรีต	51	33.1
	หิน	4	2.6
3.ทำน้ำ	มี	42	27.3
	ไม่มี	112	72.7
4.ทางออกสู่คลอง	มี	122	79.2
	ไม่มี	32	20.8
5.ทิศทางการหันหน้าบ้าน	หันหน้าเข้าหาคลอง	67	43.5
	หันข้างให้คลอง	51	33.1
	หันหลังให้คลอง	36	23.4



รูปที่ 4.1.3-1 ลักษณะตลิ่งคอนกรีตที่สร้างขึ้นเองโดยเอกชน



รูปที่ 4.1.3-2 ลักษณะตลิ่งคอนกรีตที่สร้างขึ้นเองโดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี (กรมเจ้าท่าเดิม) บริเวณริมคลองด่าน



รูปที่ 4.1.3-3 ลักษณะตลิ่งคอนกรีตที่สร้างขึ้นเองโดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี (กรมเจ้าท่าเดิม) บริเวณริมคลองบางกอกน้อย

ส่วนที่ยังคงเป็นคันดินธรรมชาตินั้นเป็นตลิ่งแต่ดั้งเดิมไม่ได้สร้างเขื่อนกันไว้ ทำให้ประสบปัญหาน้ำเซาะตลิ่งพังเสียหายกินพื้นที่เข้าไปในพื้นที่ดิน (ดังแสดงใน รูปที่ 4.1.3-4) สร้างความเดือนร้อนให้กับประชาชนที่อาศัยอยู่ริมคลองบริเวณนั้นเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะครัวเรือนศึกษาที่อาศัยอยู่ทางฝั่งเหนือของคลองบางกอกน้อยซึ่งกำลังอยู่ในช่วงดำเนินการสร้างเขื่อน (ดังแสดงใน รูปที่ 4.1.3-5) สำหรับฝั่งทางด้านใต้ของคลองบางกอกน้อย กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี(กรมเจ้าท่าเดิม) ได้สร้างเขื่อนคอนกรีตแล้วตลอดแนวคลองบางกอกน้อย ส่วนในคลองด่านมีการสร้างเขื่อนคอนกรีตแล้วเสร็จเป็นระยะๆ แต่ยังคงครบถ้วนตลอดแนวคลอง



รูปที่ 4.1.3-4 ลักษณะตลิ่งที่ยังคงเป็นคันดินธรรมชาติดั้งเดิมไม่ได้สร้างเขื่อนกันไว้



รูปที่ 4.1.3-5 ลักษณะตลิ่งทางฝั่งเหนือของคลองบางกอกน้อยอยู่ในช่วงดำเนินการสร้างเขื่อน

อย่างไรก็ตามในความสำคัญของความเร่งด่วนพบว่า คลองบางกอกน้อยมีความต้องการเขื่อนคอนกรีตมากกว่า เนื่องจากคลองบางกอกน้อยเป็นคลองขนาดใหญ่และเชื่อมต่อกับแม่น้ำสายหลักโดยตรง ดังนั้นความรุนแรงของกระแสน้ำทำให้เกิดความเสียหายอย่างมากกับโครงสร้างฐานรากของบ้านริมคลอง ส่วนคลองด้านนั้นเป็นคลองสาขาที่มีขนาดเล็กกว่า และหลายช่วงของคลองได้มีการสร้างเขื่อนคอนกรีตเป็นระยะๆ

นอกจากนี้ในการศึกษาพบว่าปัจจุบันครัวเรือนศึกษาแม่จะอยู่บริเวณริมคลอง แต่มีเพียงร้อยละ 27.3 ยังคงมีทำนน้ำอยู่ และร้อยละ 72.7 ปัจจุบันไม่มีทำนน้ำ (ดังแสดงใน ตารางที่ 4.1.3-1) แม้แต่บ้านที่มีทำนน้ำก็ตามแต่จากสภาพของทำนน้ำและการสอบถามเจ้าของบ้าน พบว่าปัจจุบันแทบจะไม่ได้ใช้ทำนน้ำเลยหรือไม่ได้เลย สิ่งนี้ได้แสดงให้เห็นว่าลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ที่แสดงให้

เห็นในปัจจุบัน สะท้อนถึงการดำเนินชีวิตที่ค่อยๆ ลดความสัมพันธ์ระหว่างครัวเรือนศึกษากับคลอง นอกจากนี้ยังพบได้จากลักษณะทางออกสู่คลองซึ่งพบว่าร้อยละ 20.8 ไม่มีทางออกสู่คลอง มีหลายสาเหตุด้วยกัน อาทิเช่น ถูกปิดกั้นจากบ้านหลังอื่นที่อยู่ริมด้านนอก หรือบางกรณีบ้านที่ติดทางโดยปิดทางไว้เป็นที่ส่วนตัว ในขณะที่บางบ้านตัดขาดความสัมพันธ์กับคลองโดยการก่อกำแพงปิดกั้นระหว่างบ้านกับคลองไว้ แม้ว่าร้อยละ 79.2 มีทางออกสู่คลอง จากการศึกษาพบว่าส่วนมากแม้จะมีประตูทางออกสู่คลองแต่จากไม่ค่อยได้ถูกใช้งานเท่าที่ควร แม้แต่ทิศทางการหันหน้าบ้านพบว่า ร้อยละ 33.1 หันข้างให้คลอง ร้อยละ 23.4 หันหลังให้คลอง และร้อยละ 43.5 หันหน้าให้คลอง จากอดีตที่คลองยังมีบทบาทความสำคัญทุกบ้านจะการหันหน้าบ้านเข้าหาคลอง ปัจจุบันได้เปลี่ยนไป โดยจะเห็นได้ชัดจากบ้านที่สร้างขึ้นใหม่ภายหลังจากส่วนบ้านเดิม ในขณะที่บางหลังไม่ได้มีการเปลี่ยนแปลงตัวโครงสร้างบ้าน แต่เปลี่ยนรูปแบบการจัดวางสิ่งของและการใช้ประตูทางเข้าของตัวบ้านที่ต่างไปจากเดิมไม่ได้ใช้ทางเข้าตัวบ้านด้านที่หันหน้าเข้าคลองอีกต่อไป นั่นคือลักษณะทางกายภาพเหล่านี้ได้สะท้อนให้เห็นถึงความสัมพันธ์ของคลองกับวิถีชีวิตริมคลองที่ค่อยๆ เลือนไป

3) สิ่งแวดล้อม

ปัจจุบันการขยายตัวของเมืองที่เพิ่มขึ้นอย่างมาก จำนวนประชากรที่มากขึ้นทำให้ความต้องการพื้นที่ในการอยู่อาศัยมีมากขึ้น พื้นที่บริเวณโดยรอบคลองจึงกลายเป็นบริเวณหนึ่งที่รองรับการกระจายตัวของคนในเมืองที่ต้องการที่อยู่อาศัยมากขึ้น ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบที่อยู่อาศัยบริเวณริมคลองไปเป็นการอยู่อาศัยแบบสังคมเมืองมากขึ้น คือ บ้านเช่า ห้องเช่า หอพัก (ดังแสดงใน รูปที่ 4.1.3-6) เนื่องจากพื้นที่ศึกษาทั้งคลองบางกอกน้อยและคลองด่านอยู่ไม่ไกลจากศูนย์กลางเมือง การเดินทางและสาธารณูปโภคและสาธารณสุขขั้นพื้นฐานมีความพร้อมสมบูรณ์ ไฟฟ้า โทรศัพท์ น้ำประปา การเก็บขยะ อันเป็นการยกระดับมาตรฐานของชุมชนให้มีความสะดวกสบายมากขึ้น แม้กระทั่งพื้นที่ริมคลองจากที่เคยขาดต่อการเข้าถึง แต่ปัจจุบันมีถนนหรือทางเท้าเข้าถึงทุกพื้นที่ การสัญจรทางเรือจึงลดความสำคัญลงไป



รูปที่ 4.1.3-6 รูปแบบการอยู่อาศัยที่เปลี่ยนไปเป็นห้องเช่า

อย่างไรก็ตามแม้ว่าการสิ่งอำนวยความสะดวกด้านสาธารณูปโภคต่างๆ เข้าถึงพื้นที่ศึกษา โดยทุกบ้านที่อยู่ริมคลอง มีทั้งไฟฟ้าและน้ำประปา (ตารางที่ 4.1.3-2) สำหรับโทรศัพท์ครอบคลุมทุกพื้นที่ขึ้นอยู่กับความต้องการของแต่ละบ้าน การเก็บขยะจากการจัดการของหน่วยงานมี 2 ส่วน คือการจัดเก็บทางน้ำจะมีเรือขยะมาเก็บทุกเช้าและรถขยะมาเก็บในที่ที่จัดเตรียมไว้ โดยร้อยละ 48.7 ของครัวเรือนศึกษาทั้งหมดกำจัดขยะโดยใช้บริการเรือเก็บขยะ (ดังแสดงในรูปที่ 4.1.3-7) ร้อยละ 46.1 ทิ้งขยะที่ทิ้งขยะของชุมชน ร้อยละ 3.2 กำจัดขยะทั้งสองวิธี และอีกร้อยละ 1.9 ทิ้งลงคลองโดยตรง ซึ่งในความเป็นจริงจะพบว่ามีขยะถูกทิ้งอยู่ใต้ถุนบ้านเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะขยะที่ไม่สามารถย่อยสลายได้ อันได้แก่องค์ประกอบต่างๆ ของบ้านที่ผุพัง เช่น คอห่าน เศษพื้นปูน เศษอิฐ กระเบื้อง เป็นต้น (ดังแสดงใน รูปที่ 4.1.3-8) สิ่งเหล่านี้ได้ถูกปล่อยปะละเลยขาดการดูแลเอาใจใส่จากทั้งประชากรศึกษาและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ตารางที่ 4.1.3-2 การใช้สาธารณูปโภคสาธารณูปการในพื้นที่ศึกษา

สาธารณูปโภคสาธารณูปการ		จำนวน (154)	ร้อยละ
1. ไฟฟ้า	มี	154	100.0
	ไม่มี	0	0.0
2. น้ำ	น้ำประปา	153	99.4
	ซื้อน้ำค่อจากเพื่อนบ้าน	1	0.6
3. โทรศัพท์	มี	135	87.7
	ไม่มี	19	12.3
4. กำจัดขยะ	เรือของเขตมาเก็บขยะ	75	48.7
	ทิ้งที่ทิ้งขยะของชุมชน	70	46.1
	ทิ้งลงคลอง	3	1.9
	ทิ้งทิ้งเรือเขตและขยะชุมชน	5	3.2
5. การกำจัดน้ำเสีย	ปล่อยลงท่อระบายน้ำเสียของชุมชน	15	9.7
	ปล่อยลงคลองโดยบำบัดน้ำเสียก่อน/มีบ่อบำบัด	15	9.7
	ปล่อยลงสู่พื้นดินธรรมชาติ	25	16.2
	ปล่อยลงคลองโดยตรง	99	64.3
6. การใช้ประโยชน์จากน้ำ ในคลอง	ใช้	71	46.1
	ไม่ใช้	83	53.9



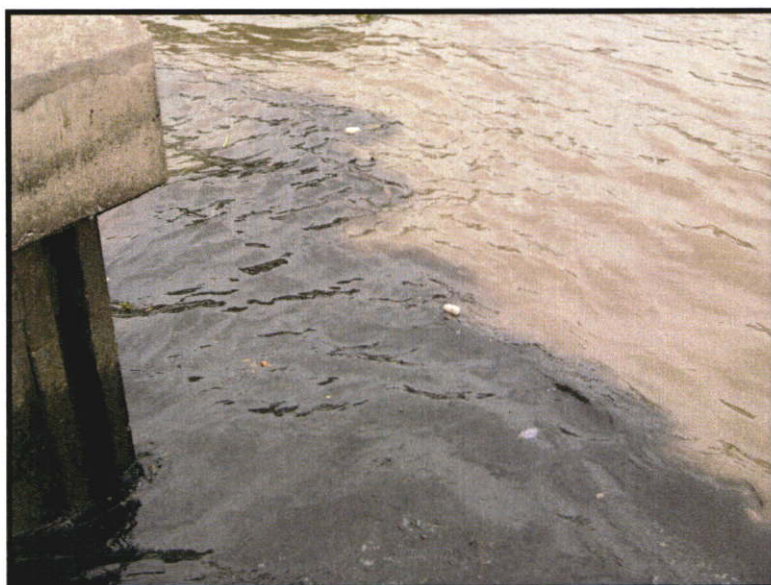
รูปที่ 4.1.3-7 เรือของสำนักงานเขตกำลังเก็บขยะ



รูปที่ 4.1.3-8 ขยะบริเวณใต้ถุนบ้านริมคลองขณะน้ำลด

และปัญหาที่พบอีกประการหนึ่งที่สำคัญคือเรื่องการระบายน้ำเสีย บ้านที่อยู่ริมคลองไม่มีทางเลือกสภาพพื้นที่ที่ได้ตัวอาคารที่พักอาศัยนี้เป็นน้ำ ใต้พื้นบ้านคือน้ำจากคลองที่กักเซาะตลิ่งเข้ามาในพื้นที่ดินยากต่อการเดินท่อระบายน้ำ จึงไม่มีทางเลือกในการกำจัดน้ำเสียวิธีอื่น รวมถึงการจัดการระบบบำบัดน้ำเสียของส่วนกลางยังไม่ครบวงจรอยู่ในระหว่างการจัดการระบบ ซึ่งจากศึกษาพบว่าร้อยละ 64.3 กำจัดน้ำเสียโดยการปล่อยลงคลองโดยตรง ร้อยละ 16.2 กำจัดน้ำเสียโดยการปล่อยลงสู่พื้นดินธรรมชาติ ร้อยละ 9.7 กำจัดน้ำเสียโดยการปล่อยลงคลองโดยบำบัดน้ำเสียก่อนหรือมีบ่อกัก และร้อยละ 9.7 กำจัดน้ำเสียโดยการปล่อยลงสู่ท่อระบายน้ำเสียของชุมชน ซึ่งนอกจากการระบายน้ำเสียจากบ้านเรือนที่อยู่ริมคลองนี้แล้ว จากการศึกษายังพบว่าคลองในเขต

เมืองทุกวันนี้ต้องรับบทหนักในการรองรับน้ำเสียจากบ้านเรือนในกรุงเทพฯ โดยมีได้ผ่านระบบบำบัดน้ำเสียแต่อย่างใด ในการสำรวจพื้นที่ศึกษาจะพบเห็นได้ชัดเจนในทุกคลองย่อยที่เชื่อมต่อกับคลองหลักอันเป็นคลองที่ทำการศึกษา การระบายน้ำเสีกลงคลองนั้นทั้งสี่และกลิ่นที่รุนแรงถูกระบายลงคลองโดยตรง (ดังแสดงใน รูปที่ 4.1.3-9) ทำให้สภาพแวดล้อมของบริเวณริมคลองไม่น่าอยู่อาศัยเหมือนอดีต รวมไปถึงสัตว์น้ำต่างๆ ค่อยๆ ลดน้อยลงไป ที่ยังพบเห็นโดยมากจะเป็นปลาต่างๆ ที่สามารถปรับตัวให้เข้ากับสภาพน้ำในคลองนี้ได้ และสัตว์น้ำที่พบในคลองทุกวันนี้ในส่วนหนึ่งเป็นผลมาจาก ด้วยที่ตั้งของวัดส่วนใหญ่อยู่ริมน้ำ ความเชื่อเรื่องการปล่อยสัตว์น้ำที่เป็นการทำบุญหรือสะเดาะเคราะห์นั้น จึงทำให้คลองบริเวณหน้าวัดจะพบปลาหรือสัตว์น้ำได้ไม่ยากนัก



รูปที่ 4.1.3-9 น้ำจากคลองซอยที่ถูกระบายลงสู่คลองบางกอกน้อย

ดังนั้นจะเห็นว่าการกำจัดน้ำเสียโดยการปล่อยสู่คลองโดยตรงนี้ เป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่งที่ทำให้คุณภาพน้ำในคลองด้อยคุณภาพไป เนื่องจากธรรมชาติไม่อาจจะบำบัดได้ดังเช่นในอดีตเพราะปริมาณน้ำเสียที่เพิ่มมากขึ้นสืบเนื่องจากขนาดประชากรที่เพิ่มมากขึ้น อย่างไรก็ตามในปัจจุบันระบบบำบัดน้ำเสียของประเทศไทยยังไม่ครอบคลุมทุกพื้นที่ อยู่ในระหว่างการดำเนินการ ดังนั้นการระบายน้ำเสียในปัจจุบันจึงอาศัยคลองเป็นทางระบายน้ำเสียจากบ้านเรือนต่างๆ ภายในเมือง โดยไม่มีการบำบัดก่อนปล่อยลงสู่คลองส่งผลให้น้ำในคลองเน่าเสีย ซึ่งปัญหานี้นับได้ว่าเป็นปัญหาในระดับชาติที่ต้องเร่งดำเนินการแก้ไข อย่างไรก็ตามในอนาคตหากระบบบำบัดน้ำเสียที่ทางสำนักระบายน้ำกำลังดำเนินการอยู่นี้สำเร็จจนครบวงจร ปัญหาการระบายน้ำลงคลองเช่นทุกวันนี้ น่าจะบรรเทาเบาบางลงไปบ้าง

4.2 ประชากรและครัวเรือนศึกษา

ในการศึกษานี้ ได้เน้นความสำคัญไปที่ภาครวมของแต่ละครัวเรือนมากกว่าตัวบุคคล เพื่อศึกษาความสัมพันธ์กับความเปลี่ยนแปลงของวิถีชีวิตริมคลอง และวิเคราะห์ปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้น อย่างไรก็ตามในการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม ข้อมูลที่ได้มานี้เป็นการให้ข้อมูลจากตัวแทนของครัวเรือนที่ได้ทำการศึกษา ดังนั้นจึงได้สรุปข้อมูลพื้นฐานโดยแยกออกเป็นสามส่วน คือ ประชากรศึกษาซึ่งเป็นตัวแทนครัวเรือนที่ให้ข้อมูลในการศึกษา ส่วนที่สองคือครัวเรือนศึกษา ซึ่งจะเป็นข้อมูลหลักที่จะทำมาวิเคราะห์เชื่อมโยงความสัมพันธ์กับปัจจัยอื่นๆ และส่วนสุดท้ายจะกล่าวถึงสภาพสังคมวัฒนธรรมของพื้นที่ศึกษาในปัจจุบัน โดยมีรายละเอียดดังนี้

4.2.1 คุณลักษณะประชากรศึกษา

ประชากรศึกษาของคลองบางกอกน้อยและคลองด่านในการศึกษารั้งนี้ ทั้งหมด 154 คน โดยเป็นเพศชายและเพศหญิงในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกันคือ เพศชาย 74 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 48.1 และเพศหญิง 80 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 51.9 (ดังแสดงใน ตารางที่ 4.2.1-1) อายุเฉลี่ยของประชากรศึกษาคือ 44.29 ปี โดยประชากรศึกษาส่วนใหญ่อยู่ในช่วงอายุ 50-59 ปี หรือร้อยละ 24.0 และ 40-49 ปี หรือร้อยละ 23.4 มีสถานภาพสมรสร้อยละ 57.1 เป็น โสดร้อยละ 34.4 และเป็นหม้ายหรือหย่าร้างร้อยละ 8.4 ประชากรส่วนใหญ่ในพื้นที่ศึกษานับถือศาสนาพุทธร้อยละ 81.2 และส่วนที่เหลือนับถือศาสนาอิสลามร้อยละ 18.8 สำหรับระดับการศึกษาหากเปรียบเทียบระดับการศึกษาเป็นจำนวนปีที่ได้รับการศึกษา โดยให้ผู้ที่ไม่ได้รับการศึกษามีจำนวนปีที่ได้รับการศึกษาเป็นศูนย์ปี พบว่าประชากรศึกษาได้รับการศึกษาโดยเฉลี่ย 11.60 ปี หรือเทียบได้ว่ารับการศึกษาโดยเฉลี่ย เทียบเท่ากับระดับมัธยมศึกษา โดยส่วนใหญ่ได้รับการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนปลายหรือ อปวช.ร้อยละ 29.8 ได้รับการศึกษาในระดับปริญญาตรีร้อยละ 22.7 และได้รับการศึกษาในระดับ ประถมศึกษา ร้อยละ 20.8 สำหรับประชากรศึกษาที่ไม่ได้รับการศึกษาคิดเป็นร้อยละ 1.9

อาชีพของประชากรศึกษาร้อยละ 26 เป็นพ่อบ้านแม่บ้านหรือเกษียณ รับราชการหรือ รัฐวิสาหกิจร้อยละ 15.6 อาชีพรับจ้างทั่วไปร้อยละ 14.9 เป็นพนักงานบริษัทร้อยละ 13.0 ประกอบ อาชีพค้าขายร้อยละ 10.4 ซึ่งเท่ากับสัดส่วนนักเรียนนักศึกษา ประกอบธุรกิจส่วนตัวร้อยละ 6.5 และร้อยละ 3.2 ของประชากรศึกษาทั้งหมดว่างงาน

รายได้เฉลี่ยของประชากรในพื้นที่ศึกษาประมาณ 11,405.84 บาท/เดือน โดยมีผู้ไม่มี รายได้คิดเป็นร้อยละ 31.8 ประชากรศึกษาที่มีรายได้ร้อยละ 68.2 รายได้สูงสุด 100,000 บาทต่อ เดือน และรายได้ต่ำสุด 3,000 บาทต่อเดือน ประชากรศึกษาจากทั้งหมด 154 คน เป็นหัวหน้า ครอบครั คิดเป็นร้อยละ 33.8 และผู้อยู่อาศัยร้อยละ 66.2 ของประชากรศึกษาทั้งหมด

ตารางที่ 4.2.1-1 คุณลักษณะประชากรศึกษา

คุณลักษณะประชากรศึกษา		จำนวน (154)	ร้อยละ	หมายเหตุ
1.เพศ	ชาย	74	48.1	
	หญิง	80	51.9	
2.อายุ(ปี)	< 19 ปี	10	6.5	Mean = 44.29
	19 – 29 ปี	22	14.3	
	30 – 39 ปี	25	16.2	
	40 – 49 ปี	36	23.4	
	50 – 59 ปี	37	24.0	
	> 59 ปี	24	15.6	
3.สถานภาพ	โสด	53	34.4	
	สมรส	88	57.1	
	หม้าย/หย่าร้าง	13	8.4	
4.ศาสนา	พุทธ	125	81.2	
	อิสลาม	29	18.8	
5.ระดับการศึกษา จำนวนปีที่ได้รับการศึกษา(ปี)	(0) ไม่ได้รับการศึกษา	3	1.9	Mean = 11.60
	6 ประถมศึกษา	32	20.8	
	9 มัธยมศึกษาตอนต้น	17	11.0	
	12 มัธยมศึกษาตอนปลาย / ปวช.	46	29.8	
	14 ปวส. / อนุปริญญา	35	22.7	
	16 ปริญญาตรี	12	7.8	
	18 สูงกว่าปริญญาตรี	9	5.8	
6.อาชีพ	รับราชการ / รัฐวิสาหกิจ	24	15.6	
	พนักงานบริษัท	20	13.0	
	รับจ้าง	23	14.9	
	ค้าขาย	16	10.4	
	ธุรกิจส่วนตัว	10	6.5	
	นักเรียน / นักศึกษา	16	10.4	
	พ่อบ้าน-แม่บ้าน / เกษียณ	40	26.0	
	ว่างงาน	5	3.2	
7.รายได้(บาท/เดือน)	มีรายได้	105	68.2	Mean = 11,405.84 Min. = 3,000 Mix. = 100,000
	ไม่มีรายได้	49	31.8	
8.สถานภาพในครอบครัว	หัวหน้าครอบครัว	52	33.8	
	ผู้อยู่อาศัย	102	66.2	

4.2.2 คุณลักษณะครัวเรือนศึกษา

จำนวนสมาชิกในครอบครัวจากประชากรศึกษาทั้งหมด 154 ครัวเรือน มีจำนวนสมาชิก โดยเฉลี่ยครอบครัวหนึ่งๆ จะมีจำนวนสมาชิกประมาณ 5 คน หรืออยู่ในช่วง 3 – 6 คน ถึงร้อยละ 70.8 มีสมาชิกในครอบครัวมากกว่า 6 คน ร้อยละ 18.2 และมีจำนวนสมาชิก 1-2 คน ร้อยละ 11 (ดังแสดงใน ตารางที่ 4.2.2-1) โดยจำนวนสมาชิกในครัวเรือนมากสุดมี 17 คน และน้อยสุดคือ 1 คน โดยจะมีสมาชิกในครัวเรือน 4 คน มีความถี่สูงสุดคือร้อยละ 21.4 รองลงมาคือ 5 คน และ 3 คน คิดเป็นร้อยละ 20.8 และ ร้อยละ 18.2 ของครัวเรือนศึกษาทั้งหมดตามลำดับ และที่อาศัยอยู่คนเดียว คิดเป็นร้อยละ 4.5

ตารางที่ 4.2.2-1 คุณลักษณะครัวเรือนศึกษา

คุณลักษณะครัวเรือนศึกษา		จำนวน (154)	ร้อยละ	หมายเหตุ
1.จำนวนสมาชิก	1 – 2 คน	17	11.0	Mean = 5
	3 – 6 คน	109	70.8	Min. = 1
	มากกว่า 6 คน	28	18.2	Mix. = 17
2.ภูมิลำเนา	อาศัยอยู่ตั้งแต่บรรพบุรุษ	98	63.6	ย้ายถิ่น 36.4 %
	ย้ายภายในกรุงเทพฯ	28	18.2	
	ย้ายมาจากต่างจังหวัด	28	18.2	
3.เหตุผลที่ย้ายมา	หางานทำ	16	28.6	n = 56
	แต่งงาน	17	30.4	
	ย้ายตามพ่อแม่	12	21.4	
	เหตุผลอื่นๆ	11	19.6	
4.บ้านที่อาศัยเป็น	บ้านเดิมตั้งแต่แรก	99	64.3	
	สร้างใหม่	22	14.3	
	ต่อเติมบางส่วน	33	21.4	
5.บ้านหลังที่สอง	ไม่มี	107	69.5	
	มีหนึ่งแห่งในกทม.และปริมณฑล	24	15.6	
	มีหนึ่งแห่งอยู่ต่างจังหวัด	20	13.0	
	มีสองแห่งในกทม.และปริมณฑล	2	1.3	
	มีทั้งในกทม.และต่างจังหวัด	1	0.6	

ตารางที่ 4.2.2-1 (ต่อ)

คุณลักษณะครัวเรือนศึกษา		จำนวน (154)	ร้อยละ	หมายเหตุ
6.สิทธิในการ ครอบครองที่อยู่ อาศัย	บ้านและที่ดินเป็นของครอบครัว	73	47.4	
	เช่าบ้านอาศัย	32	20.8	
	เช่าที่ดินปลูกบ้าน	42	27.3	
	ของกรมธนารักษ์(ไม่ต้องเสียค่าเช่า)	7	4.5	
7.แนวโน้มการย้ายที่ อยู่ในอนาคต	ย้าย	29	18.8	
	ไม่ย้าย	71	46.1	
	ไม่แน่ใจ/ยังไม่ได้คิด	54	35.1	
8.การใช้ประโยชน์ จากตัวบ้าน	อยู่อาศัยอย่างเดียว	129	83.8	
	อยู่อาศัยและค้าขาย	13	8.4	
	อยู่อาศัยและรับงานมาทำที่บ้าน	8	5.2	
	อยู่อาศัยและเช่าบ้าน/เช่าที่จอดรถ	4	2.6	
9.ความสะดวกในการ เข้าถึงตัวบ้าน	รถยนต์ / รถกระบะ	24	15.6	
	มอเตอร์ไซด์	85	55.2	
	เดินเท่านั้น	45	29.2	
10.การครอบครอง พาหนะ	ไม่มีพาหนะ	66	42.9	
	มอเตอร์ไซด์	32	20.7	
	รถยนต์ / รถกระบะ	41	26.6	
	มอเตอร์ไซด์และรถยนต์ / รถกระบะ	15	9.7	
11.การจอดพาหนะ	จอดบริเวณบ้าน	50	56.8	n = 88
	เช่าพื้นที่จอด	25	28.4	
	ฝากบ้านคนรู้จัก	8	9.1	
	จอดที่สาธารณะ	5	5.7	
12.จำนวนชั้นของบ้าน	บ้านชั้นเดียว	84	54.5	
	บ้านสองชั้น	69	44.8	
	บ้านสามชั้น	1	0.6	
13.วัสดุที่ใช้ในการ สร้างบ้าน	วัสดุไม่ถาวร	118	76.6	
	วัสดุถาวร	16	10.4	
	วัสดุกึ่งถาวร	20	13.0	

ภูมิฐานะของครัวเรือนศึกษานี้ โดยส่วนใหญ่จะอาศัยอยู่บริเวณริมคลองนี้มาตั้งแต่สมัย บรรพบุรุษร้อยละ 63.6 และได้ย้ายมาอาศัยอยู่ภายหลังร้อยละ 36.4 ซึ่งกลุ่มที่ย้ายมาอยู่ภายหลังนี้ แบ่งออกเป็น 2 ส่วนที่เท่ากัน คือ ย้ายมาจากที่อื่นภายในกรุงเทพฯ และปริมณฑล เป็นสัดส่วนที่ เท่ากับครัวเรือนที่ย้ายมาจากต่างจังหวัดคิดเป็นร้อยละ 18.2 โดยในส่วนที่ย้ายมาอยู่ภายหลังนั้นจะ พบว่าโดยมากย้ายเข้าเนื่องจากแต่งงานร้อยละ 30.4 ของจำนวนผู้ที่ย้ายถิ่น รองลงมาย้ายเข้ามาเพื่อ หางานทำร้อยละ 28.6 ย้ายตามพ่อแม่และครอบครัวร้อยละ 21.4 และที่เหลือย้ายมาด้วยเหตุผลอื่นๆ อีกร้อยละ 19.6 อันได้แก่บ้านเดิมไฟไหม้ หรือโดนไล่ที่มาจากที่อื่น เป็นต้น

ลักษณะบ้านที่อยู่อาศัยส่วนมากจะเป็นบ้านดั้งเดิมตั้งแต่แรก หรืออาจจะมีการต่อเติม บางส่วน โดยที่เป็นบ้านเดิมที่สร้างตั้งแต่แรกถึงร้อยละ 64.3 เป็นบ้านที่มีการต่อเติมบางส่วนร้อยละ 21.4 และเป็นบ้านที่สร้างขึ้นใหม่ทั้งหลังร้อยละ 14.3 และจากการศึกษาพบว่าครัวเรือนศึกษาไม่มี บ้านแห่งอื่นอีกนอกจากบ้านที่อาศัยอยู่ริมคลองปัจจุบันนี้เท่านั้นคิดเป็นร้อยละ 69.5 บางส่วนมีบ้าน แห่งอื่นที่อยู่ในเขตกรุงเทพฯ ร้อยละ 15.6 บางส่วนมีอีกแห่งหนึ่งที่อยู่ต่างจังหวัด ร้อยละ 13.0 ซึ่ง ในกรณีนี้หมายรวมถึงบ้านเกิดด้วย นอกจากนี้ยังพบว่าบางครัวเรือนศึกษามีบ้านแห่งอื่นอีกภายใน เขตกรุงเทพฯ ร้อยละ 1.3 และมีบ้านแห่งอื่นอีกทั้งในเขตกรุงเทพฯ และที่อยู่ต่างจังหวัดร้อยละ 0.6

สิทธิการครอบครองที่อยู่อาศัยโดยมากบ้านและที่ดินจะเป็นของครอบครัว ร้อยละ 47.4 เป็นการเช่าที่ดินปลูกบ้าน ร้อยละ 27.3 การเช่าบ้านอยู่อาศัย ร้อยละ 20.8 นอกนั้นปลูกบ้าน อาศัยอยู่บนที่ดินของกรมธนารักษ์โดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่าย ร้อยละ 4.5 และความเป็นไปได้ใน อนาคตสำหรับการย้ายที่อยู่อาศัยนี้ ครัวเรือนศึกษาไม่คิดจะย้ายไปอยู่ที่อื่นมากถึงร้อยละ 46.1 และ ครัวเรือนศึกษาที่ตั้งใจจะย้ายไปอยู่ที่อื่นแน่นอน ร้อยละ 18.8 นอกนั้นครัวเรือนศึกษายังไม่แน่ใจ หรือไม่เคยคิดเรื่องการย้ายที่อยู่คิดเป็นร้อยละ 35.1 ในอนาคตอาจจะย้ายหรือไม่ย้ายก็ได้

สำหรับการใช้ประโยชน์จากตัวบ้านที่อยู่อาศัยนี้ ครัวเรือนศึกษาส่วนใหญ่ใช้ประโยชน์ จากบ้านเพื่อการอยู่อาศัยอย่างเดียวร้อยละ 83.8 สำหรับครัวเรือนศึกษาบางส่วนนอกจากการอยู่ อาศัยแล้วยังประกอบการค้าปลีกที่บ้านพักอาศัยนี้ด้วยร้อยละ 8.4 บางครัวเรือนศึกษารับงานมาทำ ที่บ้านร้อยละ 5.2 และครัวเรือนศึกษาส่วนหนึ่งนอกจากการใช้ประโยชน์จากตัวบ้านในการพัก อาศัย ได้แบ่งบางส่วนเป็นห้องเช่าหรือบ้านเช่า และแบ่งที่ดินบางส่วนในบริเวณบ้านให้บริการเช่า ที่จอดรถ ร้อยละ 2.6 ซึ่งในบริเวณพื้นที่ศึกษาจะเห็นได้ชัดว่าความต้องการที่จอดรถเป็นสิ่งสำคัญ ประการหนึ่ง ด้วยข้อจำกัดของการเข้าถึงและขนาดที่ดินที่มีจำกัด แม้จะมีรถยนต์ส่วนตัวแต่ปัญหา เรื่องที่จอดรถเป็นข้อจำกัดประการหนึ่งของการมีพาหนะในครอบครอง

จากการศึกษาพบว่าครัวเรือนศึกษาไม่มีพาหนะร้อยละ 42.9 และมีครัวเรือนที่มีพาหนะ ร้อยละ 57.1 โดยครัวเรือนศึกษาที่มีพาหนะสามารถแบ่งประเภทได้เป็น มีรถยนต์ไร้ไซค์ ร้อยละ 20.7 มีรถยนต์ร้อยละ 26.6 และมีทั้งรถยนต์และมอเตอร์ไซค์ร้อยละ 9.7 หากพิจารณาเรื่องการ จอดพาหนะดังที่ได้กล่าวข้างต้น ที่จอดเป็นข้อจำกัดประการหนึ่งที่มีผลต่อการครอบครองพาหนะ

โดยเฉพาะรถยนต์ จะพบว่าจอร์ดาไว้บริเวณบ้านร้อยละ 56.8 ของจำนวนครัวเรือนศึกษาที่มีพาหนะ ซึ่งโดยส่วนมากจะเป็นมอเตอร์ไซด์ที่สามารถจอดบริเวณบ้านได้ เข้าพื้นที่จอร์ดาร้อยละ 28.4 ของจำนวนครัวเรือนศึกษาที่มีพาหนะ ซึ่งการเข้าพื้นที่จอร์ดาจะเป็นพาหนะประเภทรถยนต์ทั้งหมด ฝากบ้านคนรู้จักร้อยละ 9.1 ของจำนวนครัวเรือนศึกษาที่มีพาหนะในกรณีนี้มีส่วนที่เป็นรถยนต์และรถมอเตอร์ไซด์ และจอดในที่สาธารณะร้อยละ 5.7 ของจำนวนครัวเรือนศึกษาที่มีพาหนะ ซึ่งโดยมากจะเป็นบริเวณใต้สะพานข้ามคลองใกล้ๆ บริเวณที่อยู่อาศัยนั้น

นอกจากนี้จากการศึกษาพบว่าลักษณะที่อยู่อาศัยของครัวเรือนศึกษา โดยส่วนใหญ่จะเป็นบ้านชั้นเดียวร้อยละ 54.5 รองลงมาเป็นบ้านสองชั้นร้อยละ 44.8 และบ้านสามชั้นร้อยละ 0.6 และหากพิจารณาถึงวัสดุของตัวอาคารที่อยู่อาศัยนี้ พบว่าส่วนใหญ่โครงสร้างจะเป็นวัสดุไม่ถาวร โดยจะสร้างจากไม้เป็นหลักมีมากถึงร้อยละ 76.6 ซึ่งนอกจากไม้แล้วบางหลังสร้างจากไม้ฝาเซอล่า และแผ่นอิปซัม เป็นองค์ประกอบหลังของตัวอาคาร นอกจากนี้โครงสร้างจะเป็นวัสดุถาวร ได้แก่ โครงสร้างบ้านที่มีลักษณะเป็นปูนทั้งหลังจากการศึกษาพบร้อยละ 10.4 และนอกนั้นจะมีโครงสร้างอาคารที่เป็นลักษณะกึ่งถาวร ได้แก่ ลักษณะอาคารที่เป็นครึ่งปูนครึ่งไม้ ซึ่งส่วนมากจะเป็นบ้าน 2 ชั้น จะพบร้อยละ 13 ของครัวเรือนศึกษาทั้งหมด

4.2.3 สภาพสังคมวัฒนธรรมของพื้นที่ศึกษา

วิถีชีวิตเริ่มนำจากอดีตที่เคยพึ่งพาอาศัยสายน้ำเป็นหลัก ในการดำเนินชีวิตประจำวัน โดยเฉพาะการใช้น้ำอุปโภคบริโภคและการสัญจร ปัจจุบันได้เปลี่ยนรูปแบบการดำเนินชีวิตไปเนื่องด้วยความเจริญและเทคโนโลยีต่างๆ ได้เข้ามาเพิ่มมากขึ้น การเดินทางคมนาคมไม่จำเป็นต้องอาศัยทางน้ำอีกต่อไป เพราะมีถนนที่สามารถเข้าถึงสะดวกกว่า รวดเร็วกว่า นอกจากนี้การอยู่อาศัยร่วมกันในละแวกบ้านก็เปลี่ยนไปด้วย จากเคยอยู่แบบพึ่งพาอาศัยกันและมักมีกิจกรรมภายในชุมชนร่วมกัน ปัจจุบันจะพบว่าสิ่งเหล่านี้ค่อยๆ ลดน้อยลงไป

จากการศึกษาพบว่าปัจจุบันนี้การอยู่ร่วมกันเป็นชุมชนมีน้อยลง มีการอยู่อาศัยร่วมกันเป็นชุมชนเพียงร้อยละ 57.1 (ตารางที่ 4.2.3-1) และการความรู้จักคุ้นเคยกับเพื่อนบ้านที่อาศัยอยู่ข้างเคียงนั้นพบว่าความคุ้นเคยการรู้จักกันเป็นอย่างดีในละแวกบ้านที่อยู่อาศัยนั้นพบร้อยละ 83.1 มีความรู้จักคุ้นเคยแต่ไม่สนิทกันพบร้อยละ 16.9 ซึ่งความรู้จักคุ้นเคยกันนี้สะท้อนให้เห็นถึงสภาพสังคมความเป็นอยู่ที่มีลักษณะเป็นสังคมเมืองมากขึ้น คือ แบบต่างคนต่างอยู่ ประกอบหากพิจารณาถึงสถานภาพทางสังคมในชุมชนพบว่าครัวเรือนศึกษาไม่ได้เป็นสมาชิกของชุมชนมากถึงร้อยละ 68.2 และการรับรู้ข่าวสารต่างๆ จากชุมชนนั้นส่วนมากจะได้รับรู้ข่าวสารบ้างร้อยละ 61.0 ส่วนกลุ่มที่ไม่เคยได้รับรู้ข่าวสารใดๆ จากชุมชนเลยมีร้อยละ 18.2 จากชุมชนเลย และกลุ่มที่ได้รับข่าวสารจากชุมชนอย่างสม่ำเสมอมีร้อยละ 20.8

สำหรับกิจกรรมที่ทางชุมชนจัดขึ้นนั้น ไม่ค่อยได้รับความร่วมมือจากครัวเรือนศึกษาเท่าที่ควรมีเพียงร้อยละ 33.1 ของครัวเรือนศึกษาทั้งหมด ที่เข้าร่วมกิจกรรมของชุมชนโดยมากจะเป็นกิจกรรมที่จัดขึ้นตามเทศกาลงานบุญต่างๆ วันสำคัญทางศาสนา โดยมากจะจัดที่วัดใกล้ๆ ชุมชน ซึ่งมักเป็นกิจกรรมที่ไม่ได้ทำเพื่อชุมชน และพบว่าในปัจจุบันแทบจะไม่มีกิจกรรมใดๆ ของชุมชนเลยที่เกี่ยวข้องกับคลองที่อยู่ติดกับชุมชนนั้น และโดยส่วนใหญ่ไม่เคยร่วมกิจกรรมใดๆ มีร้อยละ 66.9 บางกลุ่มไม่รู้ด้วยซ้ำว่าตนอยู่ในชุมชนหรืออยู่ในชุมชนใด ซึ่งส่วนมากกลุ่มนี้จะเป็นบ้านเดี่ยว

ตารางที่ 4.2.3-1 ความสัมพันธ์ของครัวเรือนศึกษากับชุมชนในพื้นที่ศึกษา

ลักษณะความเป็นชุมชนของครัวเรือนศึกษา		จำนวน (154)	ร้อยละ
1.ความเป็นชุมชน	อยู่ในชุมชน	66	42.9
	ไม่อยู่ในชุมชน	88	57.1
2.การรู้จักเพื่อนบ้าน	รู้จักกันเป็นอย่างดี	128	83.1
	รู้จักแต่ไม่สนิท	26	16.9
3.สถานภาพทางสังคม	ผู้นำชุมชน	1	0.6
	กรรมการชุมชน	6	3.9
	สมาชิกชุมชน	42	27.3
	ไม่ได้เป็นสมาชิกชุมชน	105	68.2
4.การรับรู้ข่าวสารในชุมชน	ไม่เคยรับรู้ข่าวสาร	28	18.2
	ได้รับรู้บ้าง	94	61.0
	ได้รับรู้สม่ำเสมอ	32	20.8
5.การร่วมกิจกรรมของชุมชน	ไม่เคยร่วมกิจกรรม	103	66.9
	เคยร่วมกิจกรรม	51	33.1

และเมื่อศึกษาถึงความสัมพันธ์ของความเป็นชุมชนกับปัญหาด้านต่างๆ จะพบว่าการที่ไม่ได้อยู่อาศัยร่วมกันเป็นชุมชนทำให้ขาดการดูแลเอาใจใส่สภาพแวดล้อมของชุมชน การรับรู้ข่าวสารไม่ทั่วถึงไม่เคยได้รับรู้ปัญหา ดังเช่นครัวเรือนศึกษาที่ไม่ได้อยู่กันเป็นชุมชนจะไม่เคยพบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ชนบ้านมากถึงร้อยละ 72.7 ของครัวเรือนศึกษาที่ไม่ได้เป็นชุมชนทั้งหมด(ตารางที่ 4.2.3-2) ซึ่งในที่นี้ไม่ได้หมายความว่า จะไม่มีขโมยขึ้นบ้านในทำนองเดียวกันหรือร้อยละ 80.3 ของครัวเรือนศึกษาที่ไม่ได้เป็นชุมชนทั้งหมดไม่เคยพบอุบัติเหตุทางน้ำ และร้อยละ 80.3 ของครัวเรือนศึกษาที่ไม่ได้เป็นชุมชนทั้งหมดไม่พบว่าคลองตันเงิน นั่นคือสิ่งเหล่านี้ได้สะท้อนให้เห็น

ความสัมพันธ์ของความเป็นชุมชนในการอาศัยอยู่ร่วมกันนี้ ทำให้ความใส่ใจกับปัญหาต่างๆ นั้นแตกต่างไปจากเดิม หากมีความเป็นชุมชนจะใส่ใจและรับรู้ถึงปัญหาต่างๆ มากกว่าการอยู่อาศัยแบบไม่เป็นชุมชน อย่างไรก็ตามสิ่งเหล่านี้ไม่อาจจะเป็นตัวชี้วัดสภาพปัญหาด้านต่างๆ ที่เกิดขึ้นในพื้นที่ได้ แต่สะท้อนให้เห็นถึงสภาพความเป็นอยู่แบบพึ่งพาที่เปลี่ยนไป

ตารางที่ 4.2.3-2 ความสัมพันธ์ของความเป็นชุมชนกับสภาพปัญหา

อุบัติเหตุ / ปัญหา		ความเป็นชุมชน				รวม		Sig.
		ไม่เป็นชุมชน		เป็นชุมชน				
		จำนวน (66)	%	จำนวน (88)	%	จำนวน (154)	%	
1. ขโมยชิ้นบ้าน	ไม่เคยพบ	48	72.3	55	62.5	103	66.9	0.122
	เคยพบ	18	27.3	33	37.5	51	33.1	
2. อุบัติเหตุตกน้ำ	ไม่เคยพบ	37	56.1	33	37.5	70	45.5	0.17
	เคยพบ	29	43.9	55	62.5	84	54.5	
3. นำน้ำเสียน้ำสกปรก เหม็น	ไม่เคยพบ	23	34.8	21	23.9	44	28.6	0.095
	เคยพบ	43	65.2	67	76.1	110	71.4	
4. โรคระบาด	ไม่เคยพบ	62	93.9	80	90.9	142	92.2	0.353
	เคยพบ	4	6.1	8	9.1	12	7.8	
5. ยาเสพติด	ไม่เคยพบ	43	65.2	39	44.3	82	53.2	0.008
	เคยพบ	23	34.8	49	55.7	72	46.8	
6. อุบัติเหตุทางน้ำ	ไม่เคยพบ	53	80.3	63	71.6	116	75.3	0.146
	เคยพบ	13	19.7	25	28.4	38	24.7	
7. น้ำท่วม	ไม่เคยพบ	6	9.1	9	10.2	15	9.7	0.520
	เคยพบ	60	90.9	79	89.8	139	90.3	
8. คลอดเงิน	ไม่เคยพบ	53	80.3	58	65.9	111	72.1	0.036
	เคยพบ	13	19.7	30	34.1	43	27.9	

อย่างไรก็ตามแม้ว่า ค่าระดับความเชื่อมั่นแบบมีนัยสำคัญของข้อมูลด้านความสัมพันธ์ของความเป็นชุมชนกับอุบัติเหตุการของครัวเรือนศึกษาบางค่าที่ไม่มีความสัมพันธ์กัน แต่เนื่องจากความสัมพันธ์ข้างต้นนี้ไม่ได้แสดงให้เห็นถึงการเกิดขึ้นจริงของอุบัติเหตุ แต่สะท้อนให้เห็นถึงรูปแบบวิถีชีวิตของครัวเรือนศึกษาในการอยู่อาศัยร่วมกัน เป็นชุมชนที่แตกต่างไปจากเดิม หากยังคงอยู่อาศัยร่วมกันเป็นชุมชนจะใส่ใจกับสภาพแวดล้อมของที่อยู่อาศัยมากกว่า

ดังนั้นจะพบว่า การอยู่อาศัยร่วมกันของชุมชนริมคลองบางกอกน้อยและคลองค่านี้นี้ ปัจจุบันรูปการอยู่อาศัยแบบอยู่ร่วมกันพึ่งพาอาศัยกันแบบอดีตได้เริ่มเปลี่ยนแปลงไป ไม่ค่อยได้อยู่ร่วมกันเป็นชุมชนที่มีความคุ้นเคยกัน หรือร่วมกันทำกิจกรรมของชุมชนเหมือนเช่นอดีต ความสัมพันธ์กันในชุมชนเริ่มไม่แน่นแฟ้นอยู่อาศัยแบบตัวใครตัวมัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งครอบครัวที่เพิ่งย้ายเข้ามาใหม่ภายหลัง ส่วนครัวเรือนดั้งเดิมที่อาศัยอยู่มาตั้งแต่บรรพบุรุษยังคงอยู่กันเป็นกลุ่มเครือญาติมีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกัน อย่างไรก็ตามวิถีชีวิตได้เปลี่ยนไปโดยปัจจัยหลักคือการเดินทางสัญจรที่การเดินทางที่ไม่ได้พึ่งพิงทางน้ำเป็นหลักอีกต่อไปสามารถเข้าถึงจากถนน ซึ่งประเด็นนี้มีอิทธิพลอย่างมาก ที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบวิถีชีวิตของชุมชนที่อาศัยอยู่ริมคลอง รวมถึงความเป็นเมืองที่แผ่ขยายออกไปทุกทิศทุกทางของเมืองมหานครอย่างกรุงเทพฯ ที่หากขาดการควบคุมดูแลอย่างเข้มงวด อนาคตอันใกล้จะพบความเปลี่ยนแปลงที่อาจจะเกิดปัญหาทางสังคมตามมา

หากพิจารณาด้านความสัมพันธ์ของครัวเรือนศึกษากับคลอง ปัจจุบันพบว่าปฏิสัมพันธ์ระหว่างครัวเรือนศึกษากับคลองแทบจะไม่ผูกพันและพึ่งพิงกันเหมือนเช่นอดีต สิ่งหนึ่งที่สะท้อนให้เห็นได้ชัดเจนคือ การซื้อขายสินค้าทางเรือได้ลดบทบาทลงไป ปัจจุบันครัวเรือนศึกษาร้อยละ 51.9 ไม่เคยซื้อสินค้าจากเรืออีกเลย ครัวเรือนศึกษาที่ยังคงซื้อสินค้าจากเรืออยู่ทุกวันนี้มีเพียงร้อยละ 5.2 นอกนั้นแทบจะไม่ได้ใช้บริการจากเรือขายสินค้าเลยโดยพบว่า มีการซื้อสินค้าประมาณ 1-3 ครั้งต่อสัปดาห์หรือร้อยละ 1.3 มีการซื้อสินค้าประมาณ 1.3 ครั้งต่อเดือนหรือร้อยละ 14.9 มีการซื้อสินค้าประมาณ 2-3 เดือนครั้งหรือร้อยละ 4.5 และมีการซื้อสินค้าประมาณ 1-3 ครั้งต่อปีหรือร้อยละ 10.4 (ดังแสดงใน 4.2.3-3) เมื่อความต้องการซื้อสินค้าจากเรือขายสินค้านี้น้อยลงเรื่อยๆ อนาคตอันใกล้อาจจะไม่เหลือเรือขายสินค้าเพื่อการอุปโภคบริโภคตามแม่น้ำลำคลองอีกต่อไป

สำหรับการใช้ประโยชน์จากน้ำในคลองนั้น พบว่าครัวเรือนศึกษาไม่ได้ใช้ประโยชน์จากน้ำในคลองแล้วร้อยละ 53.9 และยังคงใช้ประโยชน์จากน้ำในคลองอยู่บ้างร้อยละ 46.1 ทั้งนี้การใช้ประโยชน์จากน้ำในคลองนี้โดยมากเพื่อรดน้ำต้นไม้เท่านั้น มีเพียงบางบ้านที่ใช้น้ำในคลองเพื่อทำความสะอาดพื้นบ้านภายนอกอาคารอยู่บ้าง โดยแหล่งน้ำหลักที่ครัวเรือนศึกษาใช้ในการอุปโภคมาจากน้ำประปาทั้งหมด เนื่องจากความเจริญที่เข้าถึงพื้นที่ทำให้การให้บริการด้านสาธารณูปโภคพื้นฐานมีอย่างทั่วถึง ประกอบกับคุณภาพน้ำในคลองที่เน่าเหม็น ไม่อาจจะให้ประโยชน์ได้หลากหลายดังเช่นอดีต

นอกจากนี้ สิ่งที่สะท้อนให้เห็นถึงความสัมพันธ์ระหว่างครัวเรือนศึกษากับคลองได้เปลี่ยนไปคือลักษณะการหันหน้าบ้านของตัวอาคารที่อยู่อาศัยของครัวเรือนศึกษา จากเดิมที่วิถีชีวิตของชุมชนริมน้ำที่ต้องพึ่งพิงคลองทุกหลัง จะหันหน้าเข้าหาคลองแต่ปัจจุบันพบว่ามีเพียงร้อยละ 43.5 ที่ยังคงหันหน้าบ้านเข้าหาคลอง นอกนั้นจะหันด้านข้างของอาคารพักอาศัยนี้เข้าหาคลองร้อยละ 33.1 และสุดท้ายอาคารหันหลังให้กลับคลองร้อยละ 23.4 (ดังแสดงใน รูปที่ 4.2.3-1)

ตารางที่ 4.2.3-3 กิจกรรมและความสัมพันธ์ของพื้นที่ศึกษา

กิจกรรมและความสัมพันธ์ของพื้นที่ศึกษา		จำนวน (154)	ร้อยละ
1.การซื้อสินค้าจากเรือขายสินค้า	ทุกวัน	8	5.2
	1-3 ครั้ง / สัปดาห์	20	13.0
	1-3 ครั้ง / เดือน	23	14.9
	2-3 เดือน / ครั้ง	7	4.5
	1-3 ครั้ง / ปี	16	10.4
	ไม่เคยเลย	80	51.9
2.การใช้ประโยชน์จากน้ำในคลอง	ไม่ได้ใช้แล้ว	83	53.9
	ใช้อยู่บ้าง	71	46.1
3.การหันหน้าบ้านของตัวอาคาร	หันหน้าเข้าหาคลอง	67	43.5
	หันข้างให้คลอง	51	33.1
	หันหลังให้คลอง	36	23.4
4.ทำน้ำ	ไม่มี	112	72.7
	มี	42	27.3
5.ทางออกสู่คลอง	ไม่มี	32	20.8
	มี	122	79.2



รูปที่ 4.2.3-1 ต้วอาคารที่หันหลังให้กับคลอง

นอกจากนี้ ทำน้ำ ยังเป็นตัวที่สะท้อนให้เห็นความสัมพันธ์ของครัวเรือนศึกษากับคลองที่สำคัญอีกประการหนึ่ง จากอดีตที่ต้องอาศัยการสัญจรทางน้ำเป็นหลัก ทำน้ำจึงเป็นองค์ประกอบที่สำคัญในอดีตระหว่างคลองกับครัวเรือนริมคลองแต่ปัจจุบันเมื่อการสัญจรทางน้ำไม่ใช่เส้นทางหลักในการสัญจรของการดำรงชีวิตอีกต่อไป ดังนั้นพบว่าครัวเรือนศึกษาโดยส่วนใหญ่ในพื้นที่ไม่มีทำน้ำริมคลองมากถึงร้อยละ 72.7 (ดังแสดงใน รูปที่ 4.2.3-2) นั่นคือครัวเรือนศึกษาที่มีทำน้ำริมคลองและยังคงอยู่ในสภาพที่ใช้งานได้เพียงร้อยละ 27.3 เท่านั้น อย่างไรก็ตามจากสภาพของทำน้ำพบว่าแทบจะไม่มีการใช้ทำน้ำเพื่อขึ้นลงเรืออีกเลย มีเพียงไม่กี่ครัวเรือนเท่านั้นที่ยังคงใช้ประโยชน์จากทำน้ำนั้นอยู่แต่ไม่ใช่เส้นทางหลักในการเดินทางอีกต่อไป



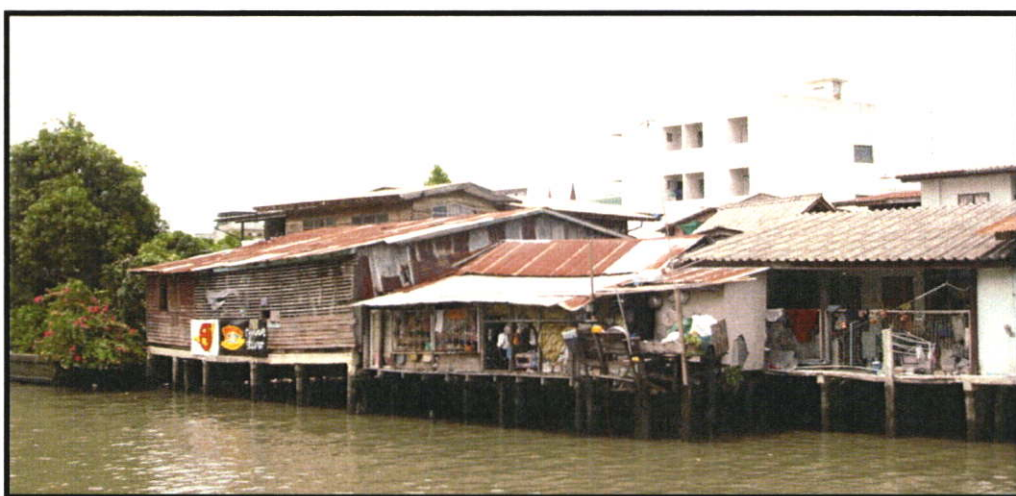
รูปที่ 4.2.3-2 ลักษณะของที่อยู่อาศัยริมคลองในปัจจุบันที่ไม่มีทำน้ำ

หรือแม้แต่ทางออกสู่คลอง พบว่าที่พักอาศัยของครัวเรือนศึกษาในปัจจุบันส่วนใหญ่ไม่มีทางออกสู่คลองเลยมากถึงร้อยละ 79.2 มีเพียงส่วนหนึ่งที่ยังคงมีทางออกสู่คลองอยู่ร้อยละ 20.8 โดยในความเป็นจริงทางออกสู่คลองนี้ใช้ประโยชน์หลักๆ เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ (ดังแสดงใน รูปที่ 4.2.3-3) มีเพียงไม่กี่หลังที่ยังคงใช้ทำน้ำและทางออกสู่คลองนี้อยู่ โดยใช้เพื่อการค้าขายและบริการเป็นหลัก อันได้แก่ ครัวเรือนที่ขายสินค้าของที่ระลึกให้กับนักท่องเที่ยวในคลองบางกอกน้อยเท่านั้นหรือให้บริการข้ามฟาก

ดังนั้นจะพบว่ารูปแบบวิถีชีวิตริมคลอง ได้เปลี่ยนไปจากอดีตอย่างมาก มีหลายสิ่งหลายอย่างที่สะท้อนให้เห็นถึงช่องว่างที่เพิ่มมากขึ้น ระหว่างความสัมพันธ์ของครัวเรือนศึกษากับคลองที่แทบจะไม่ได้พึ่งพิงกันเลย (ดังแสดงใน รูปที่ 4.2.3-4) ทุกวันนี้คลองเปรียบเสมือนพื้นที่โล่งเพื่อการพักผ่อนหรือผ่อนคลายเท่านั้น ซึ่งสามารถสังเกตได้อย่างชัดเจนจากสภาพกายภาพที่สะท้อนออกมาโดยทั่วไปในพื้นที่ศึกษา ถึงปฏิสัมพันธ์ของประชาชนในพื้นที่กับคลอง



รูปที่ 4.2.3-3 การใช้บริเวณที่ติดกับริมคลองเป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจของครอบครัว



รูปที่ 4.2.3-4 ความสัมพันธ์ของครัวเรือนศึกษากับคลองที่เปลี่ยนแปลงไป

4.3 บทบาทและความสำคัญของพื้นที่ศึกษาในปัจจุบัน

4.3.1 บทบาทและความสำคัญในปัจจุบัน

เนื่องด้วยมีมติของคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 13 มิถุนายน พ.ศ. 2510 ได้ประกาศให้คลองบางกอกน้อยและคลองด่านเป็นคลองสำคัญซึ่งจะต้องอนุรักษ์ไว้ โดยปัจจุบันบทบาทหน้าที่หลักที่สำคัญของคลองทั้งสองคือ เป็นคลองระบายน้ำทั้งในด้านการระบายน้ำเสียและการระบายน้ำจากน้ำทางเหนือที่ไหลลงสู่ทะเลทางด้านใต้ที่อ่าวไทย เพื่อการป้องกันน้ำท่วมในเขตเมือง นอกจากนี้ยังเป็นคลองที่ยังคงใช้เพื่อการสัญจร และการท่องเที่ยว ซึ่งแม้ว่าปัจจุบันรูปแบบการเดินทางคมนาคม

หลักๆ จะไม่ใช่ทางน้ำอีกต่อไป อย่างไรก็ตามการสัญจรทางน้ำยังคงมีบทบาทสำคัญอยู่แต่รูปแบบเปลี่ยนไป โดยจากอดีตที่เป็นการสัญจรหลักของประชาชนโดยทั่วไป มาในปัจจุบันนี้รูปแบบการสัญจรทางน้ำหลักๆ ดังเช่นในอดีตได้กลายเป็นทางเลือกสำหรับคนเมืองที่ต้องการหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรติดขัดบนท้องถนน โดยการใช้บริการเรือด่วนหรือเรือข้ามฟากที่มีเฉพาะบางเส้นทางเท่านั้น นอกจากนี้การสัญจรทางน้ำกลับได้รับความสนใจอีกครั้งจากกลุ่มคนที่เดินทางมาท่องเที่ยวคลอง จึงมีรูปแบบของเรือนำเที่ยวล่องแม่น้ำลำคลองไว้คอยให้บริการ อย่างไรก็ตามแม้ว่ารูปแบบวิถีชีวิตริมคลองจะเปลี่ยนไป แต่ด้วยความเป็นเอกลักษณ์ที่ยังพอจะมีเหลืออยู่บ้างทำให้ได้รับความสนใจจนกลายเป็นสถานที่ท่องเที่ยวเพื่อชมรูปแบบการอยู่อาศัยริมคลอง

หมายเหตุ การอนุรักษ์คลองตามมติคณะรัฐมนตรีที่ได้กล่าวถึงข้างต้นนั้น เกิดจากในอดีตยุคต้นของกรุงรัตนโกสินทร์ เนื่องด้วยการคมนาคมติดต่อกายในอาศัยแม่น้ำลำคลองเป็นหลัก เนื่องจากพื้นที่ของกรุงรัตนโกสินทร์เป็นที่ลุ่มมีคลองและคลองซอยมาก ถนนและรถสำหรับการคมนาคมทางบกมีน้อย การสัญจรทางเรือจึงสะดวกและเหมาะสมที่สุดแก่สภาพบ้านเมือง ลักษณะดังกล่าวนี้ทำให้กรุงรัตนโกสินทร์ได้รับสมญานามจากชาวต่างประเทศว่าเป็น “เวนิซตะวันออก” คลองเหล่านี้นอกจากจะเป็นประโยชน์ในการป้องกันประเทศ การคมนาคม และเศรษฐกิจแล้ว ยังมีความสำคัญต่อการเกษตร วัฒนธรรม และสภาพแวดล้อมของกรุงรัตนโกสินทร์ ทางราชการได้ตระหนักถึงความสำคัญของคุณคลองเป็นอย่างดี จึงพยายามดำเนินการอนุรักษ์คลองให้อยู่ในสภาพสะอาดเรียบร้อย โดยประกาศเป็นกฎหมายเพื่อรักษาความสะอาด ชุดซ่อมหรือขุดลอกเพื่อให้คุณคลองที่ต้นเงินมีการระบายน้ำได้สะดวก ทำให้น้ำถ่ายเทได้ไม่เน่าเสีย ต่อมาความเจริญของบ้านเมืองได้เป็นเหตุให้มีการถมคุณคลองเพื่อทำถนนเป็นจำนวนมาก รัฐบาลแห่งพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดชสยามินทราธิราช รัชกาลปัจจุบัน ได้กำหนดรายชื่อคลองสำคัญซึ่งจะต้องอนุรักษ์ไว้สืบไป พร้อมด้วยขนาดความกว้างของคลอง เป็นมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 13 มิถุนายน 2510

4.3.2 ด้านการคมนาคม

คลองมีอิทธิพลอย่างมากต่อรูปแบบการตั้งถิ่นฐานของชุมชนริมคลองในอดีต เนื่องจากการแสวงหาที่ทำกินและการเดินทางสะดวก ถนนหนทางยังไม่สะดวกเข้าไม่ถึงพื้นที่จึงต้องอาศัยทางน้ำเป็นการสัญจรหลัก แต่ในปัจจุบันรูปแบบการเดินทางที่เปลี่ยนไปเมื่อความเจริญได้เข้ามาทำให้การเดินทางโดยอาศัยคลองไม่สะดวกอีกต่อไป เนื่องด้วยการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่ง

ทางบก ทำให้เกิดการขยายตัวของที่อยู่อาศัยตามแนวถนนซึ่งมีสาธารณูปโภคสาธารณูปการและการใช้ทางสัญจรทางบกสะดวกรวดเร็วกว่าทางน้ำ จากอดีตที่อาจกล่าวได้ว่าทุกครัวเรือนมีน้ำจะมีเรือเป็นพาหนะหลักประจำครอบครัว แต่เมื่อทุกอย่างเปลี่ยนไปความจำเป็นที่จะมีเรือเป็นพาหนะในครอบครัวจึงเปลี่ยนไปด้วยเช่นกันและความสามารถในการเข้าถึงตัวบ้านจากทางเท้าหรือทางบกมีความสะดวกสบายมากขึ้น สามารถเข้าถึงพื้นที่จากทางบกได้ทุกที่ จากการศึกษาพบว่าปัจจุบันครัวเรือนศึกษาที่ยังคงมีเรืออยู่ในครอบครัวยังมีร้อยละ 2.6 (ตารางที่ 4.3.2-1) โดยความสามารถเข้าถึงตัวบ้านได้โดยรถยนต์มีร้อยละ 15.6 สามารถเข้าถึงตัวบ้านโดยมอเตอร์ไซค์มี ร้อยละ 55.2 และสามารถเข้าถึงตัวบ้านได้โดยการเดินเท้าเท่านั้นมีร้อยละ 29.2 (รูปที่ 4.3.2-1) อย่างไรก็ตามลักษณะการเข้าถึงตัวบ้านไม่ได้แสดงให้เห็นถึงการมีพาหนะครอบครอง แม้ว่าจะไม่สามารถนำรถเข้าบ้านได้ หรือบริเวณไม่มีที่จอดรถ โดยจะพบว่ามีการจัดเก็บหรือจอดพาหนะแบ่งได้ 4 รูปแบบ คือ 1)จอดไว้บริเวณบ้านได้ 2)ฝากบ้านคนรู้จัก 3)เช่าพื้นที่จอด และ4)จอดที่สาธารณะ ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นในหัวข้อ 4.2.2 คุณลักษณะครัวเรือนศึกษา

ตารางที่ 4.3.2-1 คุณลักษณะที่สัมพันธ์กับการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ศึกษา

คุณลักษณะที่สัมพันธ์กับการคมนาคมในพื้นที่ศึกษา		จำนวน (154)	ร้อยละ
1.ความสามารถในการเข้าถึงตัวบ้าน	รถยนต์	24	15.6
	มอเตอร์ไซค์	85	55.2
	เดินเท้า	45	29.2
2.ความถี่ในการซื้อสินค้าหรือบริการ จากเรือขายของ	ทุกวัน	8	5.2
	1-3 ครั้ง / สัปดาห์	20	13.0
	1-3 ครั้ง / เดือน	23	14.9
	2-3 เดือน / ครั้ง	7	4.5
	1-3 ครั้ง / ปี	16	10.4
	ไม่เคยเลย	80	51.9
3.ลักษณะตลิ่งริมคลอง	คันดินธรรมชาติ	98	63.6
	ไม้	1	0.6
	คอนกรีต	51	33.1
	หิน	4	2.6
4.ความคิดเห็นเกี่ยวกับการท่องเที่ยว คลอง	เห็นด้วย	17	11.0
	ไม่เห็นด้วย	137	89.0



รูปที่ 4.3.2-1 ลักษณะการเข้าถึงที่อยู่อาศัยโดยการเดินเท้าเท่านั้น

นอกจากรูปแบบการเดินทางของครัวเรือนศึกษาที่เปลี่ยนไปนั้น ยังพบว่าการสัญจรอื่นๆ ทางน้ำก็เปลี่ยนแปลงไปด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งการซื้อขายสินค้าจากเรือที่คอยให้บริการขายสินค้าต่างๆ จากการศึกษพบว่าเรือพายขายสินค้านั้นลดลงไปมากหรืออาจกล่าวได้ว่าแทบจะไม่เหลือให้เห็นในปัจจุบัน แต่ยังสามารถพบได้ในคลองเล็กๆ (รูปที่ 4.3.2-2 และ รูปที่ 4.3.2-3) โดยครัวเรือนศึกษาร้อยละ 51.9 ของครัวเรือนศึกษาทั้งหมดไม่เคยซื้อสินค้าจากเรือขายสินค้าอีกเลย เนื่องจากการเดินทางสะดวกมากขึ้นสามารถไปเลือกซื้อสินค้าที่ตลาดได้โดยตรง ทำให้การใช้บริการซื้อสินค้าจากเรื่อน้อยลง หรือแทบจะไม่ได้ใช้บริการอีกเลย



รูปที่ 4.3.2-2 เรือขายของที่ยังพบเห็น ตัวอย่างที่ 1



รูปที่ 4.3.2-3 เรือขายของที่ยังพบเห็น ตัวอย่างที่ 2

ประกอบกับรูปแบบการสัญจรทางน้ำที่เปลี่ยนไป จากอดีตที่การสัญจรหลักคือการเดินทางของบ้านที่อยู่ริมน้ำ แต่ปัจจุบันการสัญจรทางน้ำที่ยังพบเห็นได้ทั่วไปกลับกลายมาเป็นการบริการทางด้านการท่องเที่ยวแม่น้ำลำคลอง(รูปที่ 4.3.2-4) ซึ่งเป็นสิ่งที่ก่อให้เกิดผลกระทบอย่างมากในการดำรงชีวิตของครัวเรือนศึกษา โดยเฉพาะคลองขนาดเล็กดังเช่นคลองดำเนิน (รูปที่ 4.3.2-5) ได้รับผลกระทบอย่างมากจากเรือที่ให้บริการนักท่องเที่ยว เนื่องจากเรือบริการเพื่อการท่องเที่ยวเป็นเรือหางยาวมีตั้งแต่ขนาดกลางไปจนถึงขนาดใหญ่ เพื่อรองรับปริมาณกลุ่มนักท่องเที่ยวโดยเฉพาะนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ต้องการความปลอดภัยสูง ดังนั้นการใช้เรือลำใหญ่จะทำให้นักท่องเที่ยวรู้สึกปลอดภัยมากกว่าแม้ว่าจะมีผู้โดยสารสองสามคนก็ตาม ด้วยเหตุนี้การสัญจรของเรือที่ให้บริการด้านการท่องเที่ยวทำให้เกิดคลื่นขนาดใหญ่ส่งผลต่อเรือพายขายของ ที่คลื่นทำให้เกิดความเสียหายเรือโคลงบ้าง น้ำคลองซัดเข้ามาในเรือบ้าง ซึ่งเป็นเหตุผลหนึ่งที่ทำให้เรือขายของลดน้อยลงไป



รูปที่ 4.3.2-4 เรือบริการเพื่อการท่องเที่ยวคลอง



รูปที่ 4.3.2-5 ความแออัดของเรือบริการเพื่อการท่องเที่ยวคลองในคลองค่านซึ่งเป็นคลองขนาดเล็ก

นอกจากนี้บริเวณบ้านที่ตลิ่งยังเป็นคันทินธรรมชาติยังไม่มีเขื่อนคอนกรีต (รูปที่ 4.3.2-6) จะได้รับผลกระทบอย่างมากจากคลื่นของเรือหางยาวนี้ ซึ่งมีมากถึงร้อยละ 63.6 นั่นคือคลื่นจะไปกัดเซาะโครงสร้างฐานรากของบ้านริมคลองเหล่านั้น โดยเฉพาะวัตถุที่ทำจากไม้ ทั้งในส่วนที่เป็นเสาบ้านและพื้นบ้าน ทำให้ต้องคอยซ่อมแซมตลอดเวลา



รูปที่ 4.3.2-6 โครงสร้างบ้านที่มักจะได้รับผลกระทบจากคลื่นของเรือหางยาวบริการนักท่องเที่ยว

นอกจากนี้เสียงเรือที่ดังรบกวน จากเสียงเครื่องยนต์เรือหางยาวและการใช้ไม้ค้ำเพื่ออธิบายนักท่องเที่ยวบนเรือที่ให้บริการด้านการท่องเที่ยวนี้ ซึ่งในแต่ละวันมีหลายสิบลำสับเปลี่ยนหมุนเวียนทั้งวัน ไม่ใช่เฉพาะช่วงวันหยุดเสาร์อาทิตย์เท่านั้น เนื่องจากนักท่องเที่ยวส่วนมากเป็นชาวต่างชาติที่เดินทางมาท่องเที่ยวตลอดเวลา อย่างไรก็ตามปัญหาทางด้านเสียงนี้แม้ว่าจะดังมากแต่ในปัจจุบันครัวเรือนศึกษาส่วนใหญ่เริ่มชินกับเสียงเหล่านี้

ทางด้านทัศนคติของครัวเรือนศึกษาเกี่ยวกับการท่องเที่ยวแม่น้ำลำคลองนี้ แม้ว่าจะได้รับผลกระทบทั้งจากเสียงเครื่องยนต์ของเรือหางยาว และเสียงไม้ค้ำที่ใช้บรรยายด้านการท่องเที่ยวที่ดังรบกวนเป็นระยะๆ ทั้งวัน แต่ครัวเรือนศึกษาเหล่านี้ส่วนมากยังคงเห็นด้วยกับการท่องเที่ยวแม่น้ำลำคลอง โดยจากการศึกษาพบว่า มีสัดส่วนของครัวเรือนศึกษาที่เห็นด้วยนี้มากถึงร้อยละ 89.0 เนื่องจากเห็นว่าวิถีชีวิตและการอยู่อาศัยริมคลองนี้เป็นเอกลักษณ์ที่ดี ควรค่าแก่การอนุรักษ์และส่งเสริมให้มีการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ อย่างไรก็ตามจะต้องมีการปรับปรุงหรือมีมาตรการกำกับเพื่อการควบคุมการใช้เรือหางยาว หรือแก้ไขปัญหาเรื่องกลิ่นที่เกิดจากเรือหางยาวเพื่อการท่องเที่ยว และเสียงในการอธิบายบนเรือเพื่อการบริหารด้านการท่องเที่ยวนี้ ในขณะเดียวกันครัวเรือนศึกษาอีกส่วนหนึ่งไม่เห็นด้วยกับการท่องเที่ยวในแม่น้ำลำคลองนี้ คือ ที่เหลือร้อยละ 11.0 เนื่องจากไม่สามารถรับสภาพและปรับให้ชินกับการถูกรบกวนที่เกิดขึ้นนี้ได้ ประกอบกับเห็นว่าวิถีชีวิตริมคลองทุกวันนี้ได้เปลี่ยนไปจากเดิมแล้วไม่หลงเหลืออะไรให้นำเที่ยวชมอีกต่อไป จึงไม่เหมาะที่จะให้มีการท่องเที่ยวคลองดังเช่นปัจจุบันนี้

4.4 บทบาทหน้าที่ของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง

หน่วยงานภาครัฐมีความสำคัญอย่างมาก ต่อการบริหารจัดการคลองในพื้นที่ศึกษา เนื่องจากหน้าที่หลักหรือบทบาทหลักของคลองในเขตกรุงเทพมหานครในปัจจุบันนี้ คือ การระบายน้ำ ทั้งในส่วนของน้ำดีและน้ำเสีย ดังนั้นการควบคุมระดับน้ำจึงเป็นสิ่งสำคัญในการจัดการคลองนี้ เพื่อรักษาระดับน้ำในเขตพื้นที่เมืองหลวงและปริมณฑลโดยรอบ ดังนั้นในหัวข้อนี้จะแบ่งเนื้อหาออกเป็น 4 ส่วนหลักๆ คือ ส่วนแรกจะกล่าวถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการบริหารจัดการคลองในพื้นที่ศึกษาโดยตรง ส่วนที่สองได้กล่าวถึงประกอบด้วยโครงสร้างการบริหารจัดการคลองของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ส่วนที่สามบทบาทความสำคัญของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษา และส่วนที่สี่กล่าวถึงผลกระทบที่มีต่อการบริหารจัดการคลองในพื้นที่ศึกษา มีรายละเอียดดังนี้ คือ

4.4.1 หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง

บทบาทหลักในการบริหารจัดการคลองในพื้นที่ศึกษาซึ่งได้แก่ คลองบางกอกน้อย และคลองด่าน มีหน่วยงานหลักที่ดูแลจัดการคลองทั้งสองนี้ สามารถแบ่งออกเป็นสองส่วนหลักๆ คือ หน่วยงานปกครองส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานจากส่วนกลาง โดยหน่วยงานในระดับท้องถิ่นประกอบไปด้วยหน่วยงานหลัก คือ กรุงเทพมหานคร และหน่วยงานจากส่วนกลางที่ดูแลจัดการคลองในเขตกรุงเทพมหานครหลักๆ คือ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี(กรมเจ้าท่าเดิม)

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบดูแลคลองบางกอกน้อยและคลองด่าน คือ กรุงเทพมหานคร ซึ่งกรุงเทพมหานครเองเป็นหน่วยงานส่วนท้องถิ่น ในฐานะที่กรุงเทพเป็นจังหวัดหนึ่งของประเทศ โดยการปกครองภายในจังหวัดกรุงเทพฯ ได้มีส่วนแบ่งพื้นที่เป็นหน่วยการปกครองที่เรียกว่าเขต หรือ คือ สำนักงานเขต ที่ปัจจุบันมีทั้งหมด 50 เขตในกรุงเทพมหานคร

เนื่องจากการแบ่งเขตการปกครอง ที่โดยมากอาศัยลักษณะทางกายภาพที่มีขอบเขตแน่นอน และมีถูกแบ่งแยกอย่างชัดเจนกำหนดให้เป็นขอบเขต เพื่อความสะดวกในการดูแลจัดการ โดยขอบเขตหรือเส้นแบ่งที่สำคัญได้แก่ ถนน และทางน้ำ ซึ่งหมายรวมถึงคลองด้วย สำหรับกรณีของคลองในการศึกษานี้ ในส่วนของคลองบางกอกน้อยในขอบเขตที่ได้ทำการศึกษา อยู่ในเขตของบางกอกน้อยทั้งหมด และไม่ได้เป็นพรมแดนแบ่งขอบเขต แต่ในกรณีของคลองด่าน จะอยู่ระหว่างรอยต่อของ 3 เขต คือ เขตภาษีเจริญ เขตธนบุรี และเขตจอมทอง ในกรณีนี้ได้มีข้อกำหนดว่า ทางน้ำหรือถนนที่เป็นตัวแบ่งเขตที่อยู่ด้านเหนือและตะวันออกของเขตนั้นจะอยู่ในความรับผิดชอบของเขตนั้นๆ ดังนั้นคลองด่านจะอยู่ในความรับผิดชอบของพื้นที่เขตจอมทองเป็นหลัก

นอกจากการดูแลจัดการพื้นที่โดยรอบคลอง ด้านการจัดการน้ำในคลองยังมีหน่วยงานท้องถิ่นที่ดูแลจัดการคลองด้านนี้โดยตรง เนื่องจากปัจจุบันบทบาทหลักของคลองในเขตกรุงเทพฯ เพื่อการระบายน้ำเป็นสำคัญ ทั้งด้านการระบายน้ำเสียจากน้ำใช้ในพื้นที่เมืองและการระบายน้ำเพื่อป้องกันน้ำท่วมและการควบคุมระดับน้ำในฤดูน้ำหลาก ซึ่งการจัดการในส่วนนี้ กรุงเทพมหานคร ให้มอบหมายให้สำนักระบายน้ำดูแลจัดการคลองโดยตรง สำหรับกิจกรรมต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นกับคลองนั้น โดยเฉพาะด้านการขนส่งทางน้ำ จะอยู่ภายใต้การดูแลจัดการของหน่วยงานภาครัฐจากส่วนกลางโดยตรง คือ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี(กรมเจ้าท่าเดิม)

ดังนั้นสามารถสรุปหน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบคลองบางกอกน้อยและคลองด่านได้ดังนี้ คือ

1. การปกครองส่วนท้องถิ่น มี 2 หน่วยงาน คือ
 - 1) สำนักระบายน้ำ
 - 2) สำนักงานเขต
 - เขตบางกอกน้อย จะดูแลรับผิดชอบในบริเวณพื้นที่ คลองบางกอกน้อย
 - เขตจอมทอง จะดูแลรับผิดชอบในบริเวณพื้นที่ คลองด่าน
2. การปกครองจากส่วนกลาง มี 1 หน่วยงาน คือ
 - 1) กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี(กรมเจ้าท่าเดิม)

นอกจากหน่วยงานที่ได้กล่าวไปข้างต้นนี้ ในทางปฏิบัติงานจะต้องมีการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ให้การสนับสนุนด้านต่างๆของการดำเนินงานนั้นอีกหลายหน่วยงาน ซึ่งเป็นผลมาจากส่วนแบ่งของกระบวนการทำงานของหน่วยงานภาครัฐ ที่แบ่งส่วนรับผิดชอบเฉพาะเรื่อง

ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับโครงการที่ดำเนินการกับความเกี่ยวข้องสัมพันธ์กับหน่วยงานภาครัฐอื่นๆ เพื่อการประสานความร่วมมือให้การทำงานเกิดประสิทธิภาพและบรรลุเป้าหมาย

สำหรับหน่วยงานรองรายสาขาทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง จะช่วยสนับสนุนหน่วยงานประสานงานรวมถึงเอื้อข้อมูลเพื่อการดำเนินด้านนั้นๆ หากโดยหน่วยงานหลักข้างต้นต้องการใช้ในการดำเนินงาน โครงการต่างๆ จะได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานตามสาขาที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน อาทิเช่น

การทำงานของสำนักกระแสน้ำในการดำเนินโครงการเพื่อการป้องกันน้ำท่วม ในกรณีนี้สำนักกระแสน้ำ จะได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องดังนี้

- กรมอุตุนิคมวิทยา
 - * ด้านเครื่องมือเตือนภัยน้ำฝน (เรดาร์)
 - * การสื่อสารการพยากรณ์อากาศอย่างรวดเร็ว โดยผ่านวิทยุสื่อสารเฉพาะกลุ่ม
 - * การวางแผนแลกเปลี่ยนข้อมูลทางโทรมาตร (Telemetry)
- กรมชลประทาน
 - * ให้ข้อมูลข่าวสารเรื่องน้ำในพื้นที่ต่างๆ ที่มีอิทธิพลต่อพื้นที่กรุงเทพมหานคร
 - * ร่วมกันดำเนินการป้องกัน โดยกระแสน้ำบริเวณรอบนอกให้ออกสู่ทะเล
 - * อนุญาตให้ กทม. มีส่วนร่วมเสนอและเปิดปิดประตูระบายน้ำ รวมถึงการสูบน้ำในส่วนที่เกี่ยวข้อง
 - * ควบคุมการระบายน้ำจากทางเหนือเพื่อแก้ไขความเดือดร้อนของ กทม. ทั้งด้านน้ำท่วมและป้องกันน้ำเค็ม (น้ำทะเลหนุน)
- กองทัพเรือ
 - * ข้อมูลการทำนายน้ำขึ้นเต็มที่และน้ำลงเต็มที่จากกรมอุทกศาสตร์
- กองทัพบก
 - * ร่วมทำงานเพื่อลำเลียงน้ำทางด้านตะวันออกของ กทม. ลงสู่ทะเล
 - * เมื่อเกิดวิกฤตน้ำท่วม ทหารจะเข้ามาช่วยเหลือประชาชนผู้ประสบภัย
- จังหวัดสมุทรปราการ
 - * ช่วยขุดลอกคลองเพื่อให้น้ำจาก กทม. ไหลผ่านจังหวัดสมุทรปราการ ไปออกสู่ทะเลได้สะดวก
 - * วางแผนและปรับแผนการระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วมอย่างสอดคล้องกัน
- กรมทางหลวง
 - * มอบพื้นที่ถนนของกรมทางหลวงในเขต กทม. ให้ กทม. เป็นผู้ดูแลเรื่องการระบายน้ำ

- การไฟฟ้านครหลวง * ติดตั้งกระแสไฟฟ้าให้แก่เครื่องสูบน้ำของ กทม. ด้วยการบริการที่รวดเร็ว
- * แก้ไขกระแสไฟฟ้าขัดข้องที่สถานีสูบน้ำของ กทม. อย่างรวดเร็วด้วยหน่วยเคลื่อนที่
- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
 - * แจ้งจุดที่เกิดเหตุน้ำท่วมให้ กทม.
 - * อนุญาตให้ กทม. เข้าทำการล้างและปรับปรุงท่อระบายน้ำในผิวการจราจร

จากตัวอย่างข้างต้น แสดงให้เห็นว่าการสนับสนุนด้านต่างๆ ราชการของทุกภาคส่วนมีความสำคัญในการดำเนินโครงการเพื่อการบริหารจัดการคลอง ให้บรรลุวัตถุประสงค์และเกิดประโยชน์สูงสุด เนื่องจากความชำนาญเฉพาะด้านเฉพาะสาขาของแต่ละหน่วยงานย่อยๆ นี้มีประสิทธิภาพมากกว่า และสามารถเอื้อประโยชน์ด้านข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความร่วมมือจากการประสานงานแลกเปลี่ยนข้อมูล และความรวดเร็วในการดำเนินการเป็นสิ่งสำคัญในกรณีที่มีความเร่งด่วนในการปฏิบัติงาน หากต้องดำเนินการทุกอย่างเป็นไปตามขั้นตอนของระบบราชการ อาจจะไม่ทันการณ์ ดังนั้นจึงควรมีความยืดหยุ่นในระบอบระเบียบราชการระหว่างหน่วยงานด้วยกัน และมักจะถูกจำกัดภายใต้กรอบของนโยบายการทำงานของแต่ละหน่วยงานที่แตกต่างกันไป ขึ้นอยู่กับหน่วยงานหลักในสังกัดที่ได้วางกรอบการทำงานไว้

4.4.2 โครงสร้างการบริหารจัดการคลองของหน่วยงาน

แม้ว่า คลอง จะเป็นพื้นที่สาธารณะประโยชน์ส่วนกลางของแผ่นดิน ที่จะต้องอยู่ภายใต้การดูแลของกรมธนารักษ์ แต่เนื่องจากคลองเป็นพื้นที่น้ำซึ่งหน้าที่การบริหารจัดการน้ำหลักของประเทศจะอยู่ภายใต้การดูแลของกรมชลประทาน ดังนั้นกรมธนารักษ์จึงมอบหมายให้เป็นผู้ดูแลจัดการคลอง โดยกรมชลประทานจะมีหน้าที่พัฒนาแหล่งน้ำเพื่อการเกษตรกรรมเป็นหลัก และรวมไปถึงด้านการอุปโภคบริโภค ด้านอุตสาหกรรม ด้านคมนาคมทางน้ำ การเก็บกักรักษาน้ำ และการระบายน้ำด้วย ทั้งนี้ในทางปฏิบัติได้มีการแบ่งส่วนราชการในระดับย่อยโดยกรมชลประทานจะรับผิดชอบในส่วนที่เป็นส่วนกลางของทั้งประเทศและในส่วนของกรุงเทพฯ กรมชลประทานมอบหมายให้หน่วยงานส่วนท้องถิ่น คือ กรุงเทพมหานคร เป็นผู้ดูแลรับผิดชอบ ซึ่งการดำเนินการบริหารจัดการคลองในเขตกรุงเทพมหานคร ขึ้นอยู่กับภาคส่วนความรับผิดชอบภายใต้องค์การปกครองท้องถิ่นของกรุงเทพมหานคร

ดังที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้น หน่วยงานส่วนท้องถิ่นที่ดูแลจัดการคลองบางกอกน้อยและคลองด่าน มี 2 ส่วนหลัก ๆ คือ

1. สำนักงานเขต
2. สำนักกระบายน้ำ

อย่างไรก็ตามในด้านการบริหารจัดการคลองโดยทั่วไป มีหน่วยงานภาครัฐที่มีบทบาทในการบริหารจัดการคลองมีโครงสร้างของหน่วยงานที่มาจากหลายส่วนราชการ ซึ่งสังกัดกระทรวงที่หลากหลายภายใต้กรอบนโยบายของกระทรวงนั้นๆ ที่ส่งผลถึงยุทธศาสตร์ในการดำเนินงานของแต่ละหน่วยงานในการจัดการคลองภายใต้กรอบใหญ่จากระดับสูงที่แตกต่างกัน ดังนี้

กรมธนารักษ์	อยู่ภายใต้	กระทรวงการคลัง
กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี	อยู่ภายใต้	กระทรวงคมนาคม
กรุงเทพมหานคร	อยู่ภายใต้	กระทรวงมหาดไทย
กรมชลประทาน	อยู่ภายใต้	กระทรวงเกษตรและสหกรณ์
กรมควบคุมมลพิษ	อยู่ภายใต้	กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม	อยู่ภายใต้	กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
กรมศิลปากร	อยู่ภายใต้	กระทรวงวัฒนธรรม

จะพบว่าแทบจะไม่มีหน่วยงานไหนที่จะอยู่ภายใต้กระทรวงเดียวกันเลย อันเป็นข้อจำกัดในการบริหารจัดการคลอง ซึ่งนอกจากกรอบนโยบายจากกระทรวงที่แตกต่างกันแล้ว แต่ละหน่วยงานอ้างอิงกฎหมายที่นำมาใช้ในการบริหารจัดการคลองที่แตกต่างกัน ทำให้เกิดความไม่สอดคล้องกัน

โดยจากการศึกษาแม้ว่าจะไม่มีความชัดเจน ของบทบาทหน้าที่ของแต่ละหน่วยงานในการบริหารจัดการคลอง แม้ว่าจากการรวบรวมข้อมูลและการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ ได้รับทราบข้อมูลของบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบที่ไม่แตกต่างกันของสำนักงานเขตและสำนักกระบายน้ำ โดยแตกต่างเฉพาะพื้นที่ส่วนแบ่งความรับผิดชอบคลองที่แตกต่างกัน จากการแบ่งคลองในความรับผิดชอบออกเป็นสองส่วนหลัก ๆ คือ คลองที่เป็นเส้นทางระบายน้ำสายหลัก จะอยู่ในความรับผิดชอบภายใต้การดูแลจัดการของสำนักกระบายน้ำโดยตรง ในขณะที่คูคลองย่อยอื่นๆ จะอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของสำนักงานเขตในพื้นที่นั้นๆ

แต่ในความเป็นจริงสามารถวิเคราะห์ถึง ความเชื่อมโยงของการทำงานระหว่างหน่วยงานสำนักงานเขตและสำนักกระบายน้ำได้ว่า มีความสัมพันธ์ด้านการประสานงานกันเพียงบางส่วนที่มีความเกี่ยวข้องกัน เนื่องจากบทบาทหลักของสำนักงานเขตจะมุ่งเน้นไปในเรื่องของกลุ่มบุคคล

ชุมชน หรือการจัดการเพื่อประชาชนในพื้นที่รับผิดชอบเป็นหลัก ในขณะที่สำนักกระบายน้ำมุ่งเน้นการบริหารจัดการเชิงพื้นที่ หรือด้านกายภาพเป็นสำคัญ ซึ่งการแยกการจัดการเช่นนี้เป็นกระบวนการของส่วนแบ่งทางราชการ แต่ในทางปฏิบัติทั้งสองสิ่งไม่สามารถที่จะแยกออกจากกันได้ ดังนั้นในการจัดการจึงต้องมีการทำงานร่วมกันอยู่เสมอ โดยสำนักงานเขตไม่ค่อยมีบทบาทด้านการจัดการคลองที่ชัดเจน แต่จะเป็นตัวกลางคอยประสานระหว่างสำนักกระบายน้ำกับประชาชนในพื้นที่เป็นหลัก ในการแจ้งข่าว ร้องทุกข์ ยื่นคำร้อง ขออนุญาตต่างๆ เท่านั้น

ในทำนองเดียวกัน บทบาทของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี(กรมเจ้าท่าเดิม) หลักๆ จะดูแลจัดการด้านการขนส่งทางน้ำเป็นหลัก และรวมไปถึงการรुकู้ทางน้ำต่างๆ ในระดับมหภาคครอบคลุมทั้งประเทศ รวมไปถึงพรมแดนที่เป็นน่านน้ำในมหาสมุทร สำหรับการจัดการคลอง ซึ่งเทียบได้เป็นเพียงพื้นที่เล็กๆ ของส่วนรับผิดชอบภายในหน่วยงาน ดังนั้นการให้ความสำคัญด้านการจัดการหลักๆ จึงมุ่งเน้นเพียงกิจกรรมทางน้ำและการคมนาคมขนส่งทางน้ำของคลองเท่านั้น มิได้ดูแลจัดการคลองโดยตรง

ดังนั้นจะพบว่า นอกจากสำนักงานเขตจะมีหน้าที่ประสานงานระหว่างประชาชนในพื้นที่กับสำนักกระบายน้ำ สำนักงานเขตจะต้องคอยประสานงานระหว่างกรมการขนส่งทางบกและพาณิชยนาวี(กรมเจ้าท่าเดิม) กับประชาชนในพื้นที่รับผิดชอบของสำนักงานเขตด้วยเช่นกัน

โดยสรุปแล้วความสัมพันธ์ของหน่วยงานทั้ง 3 นี้ จะพบว่าหน่วยงานหลักที่ทำหน้าที่เป็นตัวกลางระหว่างพื้นที่และชุมชนในพื้นที่คือ สำนักงานเขต โดยจะต้องประสานกับสำนักกระบายน้ำในด้านการจัดการน้ำในคลองเป็นหลัก และประสานกับกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี(กรมเจ้าท่าเดิม) ในด้านกิจกรรมทางน้ำ และการคมนาคมขนส่งทางน้ำ ที่เกิดขึ้นในคลองของพื้นที่รับผิดชอบ และเป็นหน่วยงานกลางในการประสานงานระหว่างสำนักกระบายน้ำและกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี(กรมเจ้าท่าเดิม) ในฐานะเจ้าของพื้นที่และเพื่อการให้บริการประชาชนในพื้นที่เขตรับผิดชอบ

หากพิจารณาโดยแยกประเภทความรับผิดชอบหลักของหน่วยงานภาครัฐดังที่ได้เสนอมาย่างต้นนี้จะสามารถแบ่งแยกได้ดังนี้

1. ด้านกายภาพและสภาพแวดล้อม
 - การจัดการเกี่ยวกับน้ำในคลอง จะเป็นหน้าที่หลักของสำนักกระบายน้ำ
 - การจัดการกิจกรรมและการคมนาคมทางน้ำในคลอง จะเป็นหน้าที่หลักของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี(กรมเจ้าท่าเดิม)
2. ด้านสังคมความเป็นอยู่
 - การจัดการการอยู่อาศัย บริการด้านสาธารณสุขโลก จะเป็นหน้าที่ของสำนักงานเขต รวมถึงการประสานงานระหว่างหน่วยงานกับประชาชนในพื้นที่ และระหว่างหน่วยงานด้วยกัน

ในความเป็นจริงการบริหารจัดการคลองในพื้นที่ จากการศึกษาพบว่ายังไม่มี ความชัดเจนของขอบเขตหน้าที่การงานของแต่ละหน่วยงานเท่าที่ควร โดยเฉพาะเจ้าหน้าที่ดูแลรับผิดชอบงานที่ได้รับมอบหมาย มักไม่เข้าใจในบทบาทที่แท้จริงของตน จะทราบเฉพาะหน้าที่ที่รับมอบหมายอย่างชัดเจนเท่านั้น กล่าวคือ รู้เฉพาะส่วนที่ตนรับผิดชอบแต่ไม่เข้าใจถึงความสำคัญและกระบวนการทำงานทั้งระบบภายในองค์กรที่ตนสังกัด

โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การขอข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบของฝ่ายงาน ภายในหน่วยงาน มักจะถูกปฏิเสธโดยทันทีทันใด ว่าไม่เกี่ยวข้องกับใดๆ กับฝ่ายงานนั้นๆ ซึ่งในความเป็นจริง บทบาทหน้าที่ที่แฝงอยู่ภายในฝ่ายงานนั้นเกี่ยวข้องกับโดยตรง แต่เจ้าหน้าที่กลับไม่เข้าใจความสำคัญของงานที่รับผิดชอบอยู่รวมถึงความเชื่อมโยงของกระบวนการทำงานและข้อมูลที่มีในฝ่ายงาน และการประสานงานเพื่อกระบวนการทำงานในขั้นต่อไป ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญประการหนึ่งที่มีผลต่อประสิทธิภาพของกระบวนการทำงานภายในหน่วยงาน นอกจากนี้กระบวนการของระบบงานที่สลับซับซ้อนหลายขั้นตอนของหน่วยงานราชการ เป็นอุปสรรคที่สำคัญประการหนึ่งในการประสานระหว่างหน่วยงาน

4.4.3 บทบาทความสำคัญของหน่วยงานในพื้นที่ศึกษา

การบริหารจัดการคลองของหน่วยงานภาครัฐในปัจจุบัน ได้มีการแบ่งส่วนรับผิดชอบในแต่ละพื้นที่ และหน้าที่รับผิดชอบในแต่ละหน่วยเพื่อให้สะดวกในการจัดการ ดังที่ได้กล่าวข้างต้น โดยกล่าวถึงบทบาทและความสำคัญของแต่ละหน่วยงานที่มีหน้าที่จัดการส่วนต่างๆ ในพื้นที่ศึกษา โดยแยกตามหน่วยงานหลักทั้ง 3 หน่วยงานดังนี้ คือ

1) สำนักระบายน้ำ

เนื่องจากบทบาทหน้าที่ของคลองในกรุงเทพมหานครทุกวันนี้ ได้เปลี่ยนบทบาทความสำคัญไปจากเดิม ไม่ได้เป็นเส้นทางคมนาคมหลักเหมือนดังเช่นอดีต แต่บทบาทที่สำคัญในปัจจุบันก็คือการระบายน้ำ ทั้งในส่วนที่เป็นการระบายน้ำเสียจากชุมชนในเมือง และการระบายน้ำเพื่อป้องกันน้ำท่วม ดังนั้นหน่วยงานหลักที่เข้ามาดูแลจัดการคลองในเขตกรุงเทพมหานครจึงเป็นสำนักระบายน้ำ

หน้าที่และความรับผิดชอบหลักของสำนักระบายน้ำ

1. ควบคุมดูแลและบำรุงรักษาท่อระบายน้ำ คู คลอง รวมทั้งสิ่งก่อสร้างอื่นๆ ที่เกี่ยวกับการระบายน้ำ
2. พัฒนา ก่อสร้าง และปรับปรุง ท่อระบายน้ำ คู คลอง รวมทั้งสิ่งก่อสร้างอื่นๆ ที่เกี่ยวกับการระบายน้ำ

3. ปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขเหตุการณ์น้ำท่วมกรุงเทพมหานครประจำปี
4. ควบคุมดูแลการปฏิบัติการ และบำรุงรักษาโรงงานกำจัดน้ำเสียต่างๆ ในเขต กรุงเทพมหานคร
5. วางโครงการและแผนระยะสั้น แผนระยะปานกลาง และแผนระยะยาว สำหรับการระบายน้ำ ป้องกันน้ำท่วมและกำจัดน้ำเสีย
6. เป็นหน่วยงานวิชาการที่กำหนดมาตรฐาน และออกแบบสิ่งก่อสร้างต่างๆ ที่เกี่ยวกับการระบายน้ำ
7. ดำเนินการรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับระบบป้องกันน้ำท่วมในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล จากเครือข่าย ซึ่งตั้งอยู่ที่สถานีบังคับน้ำต่างๆ กระจายอยู่ทั่วพื้นที่กรุงเทพฯ ผ่านเครือข่ายสื่อสารด้านคอมพิวเตอร์ และข่ายสื่อสารจากรายงานของผู้ปฏิบัติการ รวมทั้งแผนปฏิบัติงานสำหรับการป้องกันน้ำท่วม

การจัดการคลองของสำนักระบายน้ำนี้ ในส่วนของภายในสำนักระบายน้ำ แบ่งออกเป็นหน่วยงานย่อยๆ เพื่อความสะดวกในการบริหารจัดการด้านต่างๆ โดยหน่วยงานหลักที่ดูแลคลองโดยตรง คือ “กองระบบคลอง” ซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการวางแผนงาน โครงการต่างๆ เกี่ยวกับการบำรุงรักษาคลอง การปรับปรุงขุดลอกคลอง ตรวจสอบการขออนุญาต การร้องเรียนเกี่ยวกับคลอง การเปิด-ปิดประตูทวนบไม้ การบำรุงรักษาแหล่งรับน้ำ ตลอดจนการป้องกันและแก้ไขปัญหาน้ำท่วมในส่วนที่เกี่ยวข้องกับระบบคลอง และปฏิบัติหน้าที่อื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยแบ่งส่วนความรับผิดชอบตามพื้นที่เป็น 2 ส่วน คือ ส่วนที่หนึ่งคือฝั่งพระนคร(กองระบบคลอง 1) และส่วนที่สองคือฝั่งธนบุรี(กองระบบคลอง 2) เป็นที่ตั้งของพื้นที่ศึกษาในครั้งนี้ ซึ่งมีบทบาทหน้าที่ทำนองเดียวกันดังนี้คือ

บทบาทหน้าที่ของฝ่ายบำรุงรักษาคลอง 1-2

- บำรุงรักษาทางระบายน้ำ คู คลอง เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาน้ำท่วม
- ตรวจสอบสภาพสิ่งรูก่อทางระบายน้ำ คู คลอง
- รักษาความสะอาด เก็บขยะ กำจัดวัชพืช
- ขุดลอกดินเลน เปิดทางน้ำไหล
- ซ่อมแซมบำรุงรักษาประตูระบายน้ำตามทวนบไม้
- ควบคุมดูแลการสัญจรทางน้ำ
- ส่งเสริมกิจกรรมในการอนุรักษ์ประเพณีวัฒนธรรมทางน้ำ
- และปฏิบัติหน้าที่อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

สำนักกระบายน้ำแม้จะเป็นเพียงหน่วยงานหนึ่งของกรุงเทพมหานคร แต่เป็นหน่วยงานหลักที่สำคัญมากหน่วยงานหนึ่งในการบริหารจัดการคลอง ด้วยบทบาทหน้าที่หลักของคลองในปัจจุบันเพื่อการระบายน้ำ ดังนั้นการควบคุมระดับน้ำในช่วงต่างๆ จึงเป็นสิ่งสำคัญที่สำนักกระบายน้ำได้เข้ามาดูแลจัดการอย่างใกล้ชิด โดยเฉพาะคลองที่เป็นคลองหลักในแผนโครงข่ายการระบายน้ำอย่างเช่นคลองบางกอกน้อยและคลองด่าน ซึ่งทั้งสองคลองนี้เป็นคลองที่มีหน้าที่หลักในการระบายน้ำเพื่อป้องกันน้ำท่วมและรักษาระดับน้ำในขณะที่น้ำทะเลหนุน

อย่างไรก็ตาม มักพบปัญหาด้านงบประมาณไม่เพียงพอ เจ้าหน้าที่มีน้อยไม่สามารถทำงานได้อย่างทั่วถึง และความล่าช้าในการปฏิบัติงานอันเนื่องมาจากขั้นตอนที่มากมายของระบบราชการ

2) สำนักงานเขต

โดยกรุงเทพมหานครได้แบ่งส่วนราชการในการปกครองพื้นที่ ออกเป็น 50 เขต โดยแต่ละสำนักงานเขตมีหน้าที่หลักและการดำเนินการภายใต้นโยบายและกรอบยุทธศาสตร์หลักเดียวกัน โดยแต่ละสำนักงานเขตได้แบ่งออกเป็นฝ่ายหน้าที่รับชอบ โดยส่วนที่มีความเกี่ยวข้องกับการจัดการคลอง ประกอบด้วย 4 ฝ่ายงานคือ

1. ฝ่ายโยธา โดยฝ่ายโยธาจะตรวจสอบดูแลประสานงานการขออนุญาตสิ่งก่อสร้างต่างๆ โดยอาศัยกฎหมายควบคุมอาคาร และส่งเรื่องต่อให้กับหน่วยงานหลักที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขออนุญาตสร้างเขื่อนหรือท่าเรือ บริเวณริมคลอง ฝ่ายโยธาจะประสานงานกับกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี(กรมเจ้าท่าเดิม) และทำการดำเนินเรื่องต่อไป
2. ฝ่ายรักษาความสะอาด หน้าที่หลักในการจัดการคลองคือ การเก็บขยะตามบ้านโดยใช้เรือ(ดังรูปที่ 4.1.3-7 หน้า 71)
3. ฝ่ายพัฒนาชุมชนและสวัสดิการสังคม ดูแลชุมชนริมคลอง รมรงค์ ประชาสัมพันธ์ การดูแลรักษาคลองในพื้นที่ นอกจกนี้ส่งเสริมและจัดกิจกรรมเกี่ยวกับประเพณีต่างๆ ที่ยังคงมีความผูกพันกับสายน้ำ เช่น ประเพณีลอยกระทง การแห่เทียนพรรษาทางน้ำ เป็นต้น
4. ฝ่ายสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ ดูแลจัดการด้านสภาพแวดล้อมและคุณภาพชีวิตของชุมชนริมคลอง รวมไปถึงการประสานงานและตรวจสอบคุณภาพน้ำในคลองด้วย

จากการศึกษาพบว่า บทบาทของสำนักงานเขตในการบริหารจัดการคลองไม่เด่นชัดมาก แม้ว่าจะได้รับการมอบหมายจากกรุงเทพมหานคร ให้ดูแลรับผิดชอบคลองในเขตพื้นที่ของตนที่ นอกเหนือจากความรับผิดชอบของสำนักกระบายน้ำ โดยส่วนมากสำนักงานเขตจะดูแลรับผิดชอบ

ในส่วนของคุณคลองชั้นนอกคุณคลองขนาดเล็ก คลองย่อย ซึ่งโดยหลักๆของบทบาทหน้าที่สำนักงานเขตนั้น ทั้งในด้านการจัดการน้ำเน่าเสียที่เกิดจากชุมชน โรงงานอุตสาหกรรม การจัดการปัญหาน้ำท่วม การรื้อล้าคลอง

อย่างไรก็ตามเจ้าหน้าที่ของสำนักงานเขตไม่มีอำนาจหน้าที่ในการบังคับตามกฎหมาย ทำให้ไม่สามารถปฏิบัติงานได้เท่าที่ควร นอกจากนี้ปัญหาในทำนองเดียวกับสำนักขายน้ำ คือ ด้านงบประมาณไม่เพียงพอ จำนวนเจ้าหน้าที่ที่มีน้อย และความล่าช้าในการประสานงานตามขั้นตอนและกระบวนการทางระบบราชการที่ทำให้เกิดความล่าช้าและยุ่งยากในการดำเนินงาน

3) กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี(กรมเจ้าท่าเดิม)

กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี(กรมเจ้าท่าเดิม) มีอำนาจหน้าที่ในการควบคุมและบริหารงานเกี่ยวกับทางน้ำโดยทั่วไป โดยเฉพาะอย่างยิ่งกิจกรรมต่างๆ อันได้แก่ การเดินเรือ การลำเลียงขนส่งทางน้ำ การนำร่อง การจดทะเบียนเรือ การใช้เรือหรือยานพาหนะอื่นๆ ทางน้ำ การปรับปรุงดูแลรักษาร่องน้ำแม่น้ำลำคลองหรือเส้นทางน้ำทั่วไปให้สามารถใช้เป็นเส้นทางลำเลียงขนส่งหรือใช้เดินเรือสัญจรไปมารวมกันเป็นทางสาธารณะ รวมทั้งควบคุมดูแลเกี่ยวกับมลพิษทางน้ำและอำนวยความสะดวกต่างๆ ในการเดินเรือและการขนส่ง ควบคู่ไปกับกฎหมาย ข้อบังคับ และระเบียบต่างๆ

- พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456
- พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ.2481
- พระราชบัญญัติป้องกันเรือ โคนกัน พ.ศ.2522
- ข้อตกลงและอนุสัญญาระหว่างประเทศ(Convention)
- กฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งพระราชกฤษฎีกา กฎกระทรวง และกฎข้อบังคับหรือระเบียบต่างๆ ที่ออกตามความในพระราชบัญญัตินั้นๆ

ภายใต้หน้าที่การทำงานความรับผิดชอบของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี(กรมเจ้าท่าเดิม) ดังนี้

1. ควบคุมการตรวจตราการเดินเรือ และการลำเลียงขนส่งทางน้ำภายในประเทศและระหว่างประเทศ ให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อกำหนดโดยเคร่งครัด ตลอดจนควบคุมตรวจตราพิจารณาอนุญาตและให้คำแนะนำเกี่ยวกับการทำสิ่งล่องล้าลำน้ำทุกชนิด เช่น ท่าเรือ สถานีขนส่งทางน้ำ อุเรือ การปลูกสร้างอาคารและสิ่งต่างๆ ในน้ำ การกั้นเรือจม การอุดหรือขุดลอกทรายและสิ่งอับจากแม่น้ำลำคลอง การวางท่อหรือสายเคเบิลใต้น้ำหรือข้ามแม่น้ำลำคลองทางเดินเรือ เป็นต้น เพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัยในการเดินเรือและความรวดเร็วในการลำเลียงขนส่งทางน้ำ และเป็นการรักษาแนวขอบฝั่งให้อยู่ในสภาพเรียบร้อย

2. ดำเนินการขุดลอกร่องน้ำ เพื่อพัฒนาปรับปรุงและบำรุงรักษาเพื่อการเดินเรือและการลำเลียงขนส่งทางน้ำได้โดยสะดวกรวดเร็วและปลอดภัย นอกจากนี้ยังทำการติดตั้งจัดวางเครื่องหมายการเดินเรือ กระจงไฟและทุ่นไฟ ตลอดจนเครื่องหมายบังคับร่องน้ำทางเดินเรือ

3. ทำการชี้แนวฝั่งเพื่อแสดงกรรมสิทธิ์ที่ดินริมฝั่ง

4. ทำการจดทะเบียนเรือและนิติกรรมเกี่ยวกับเรือ เพื่อคุ้มครองกรรมสิทธิ์เรือภายในขอบเขตแห่งอำนาจหน้าที่ที่กฎหมายกำหนด

5. ควบคุมและคุ้มครองการประกอบอาชีพของคนประจำเรือ และการประมงให้เป็นไปตามกฎหมายหลักแห่งความยุติธรรมถูกต้องตามหลักวิชาการและเกิดความมั่นคงในอาชีพ

6. กำหนดหลักสูตรความรู้ของคนประจำเรือ และมาตรฐานพื้นฐานความรู้ของผู้สอบเพื่อให้ทันต่อความเจริญก้าวหน้าทางวิชาการ เทคนิค และทางวัตถุของเรือสมัยใหม่ กำหนดอัตราคนประจำเรือ คุณสมบัติและคุณวุฒิของคนประจำเรือ แตกต่างกันไปในแต่ละตำแหน่งหน้าที่ของเรือแต่ละประเภท แต่ละขนาด เพื่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และเพื่อการจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมทางน้ำ

7. ทำการสอบและฝึกอบรมคนประจำเรือทุกระดับชั้น ตามหลักสูตรมาตรฐานสากลขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ เพื่อไปประกอบอาชีพในเรือสินค้าเดินระหว่างประเทศและบรรดาเรือต่างๆ ซึ่งเป็นการสนับสนุนกิจการพาณิชย์และการขนส่งทางน้ำของประเทศด้านกำลัง

8. ทำการจดทะเบียนการประกอบการขนส่งทางน้ำ และอุปกรณ์การขนส่งทางน้ำ รวมทั้งการจัดระเบียบการขนส่งทางน้ำ และตรวจตราควบคุมให้เป็นไปตามระเบียบหรือข้อกำหนดที่ให้ไว้ ตลอดจนการพิจารณาอนุญาตให้ประกอบการขนส่งทางน้ำนั้นด้วย เพื่อบังเกิดผลส่งทางด้านเศรษฐกิจเป็นธรรมและเกิดความสงบสุขเรียบร้อยปลอดภัยแก่ประชาชนผู้โดยสาร

9. ดำเนินการเกี่ยวกับการนำร่อง เพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัยแก่เรือที่มีความยาวตลอดลำตั้งแต่ 165 ฟุตขึ้นไป ที่เข้าออกยังเขตท่าเรือที่บังคับให้ผู้นำร่อง และท่าเรืออื่นที่ได้รับการร้องขอจากเรือหรือตัวแทนเรือ เพื่อความสะดวกรวดเร็วในการขนส่งสินค้าทางน้ำและความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนบริเวณริมฝั่งแม่น้ำ นอกจากนี้ยังรวมไปถึงการควบคุมการสื่อสารในกิจการทางเรือ

10. กำหนดจำนวน ชนิด มาตรฐานคุณภาพของอุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้ภายในเรือตามชนิดของขนาดเรือ เช่น เครื่องช่วยชีวิต เครื่องป้องกันบรรเทาความเสียหาย อุปกรณ์การสื่อสาร อุปกรณ์การเดินเรือ และอุปกรณ์เพื่อสุขภาพของคนประจำเรือ

11. ทำการตรวจเรือ เพื่อความปลอดภัยมั่นคงแข็งแรงของตัวเรือ ตรวจเครื่องจักรเครื่องกลต่างๆ ทั้งหมดภายในเรือ ตรวจเครื่องอุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ต่างๆ ภายในเรือเพื่อให้มีคุณภาพและสมรรถนะที่กำหนด

12. กำหนดอัตราค่าบริการรถ ตรวจสอบแนวน้ำบรรทุก และการบรรทุกของเรือทั้งนี้เพื่อความปลอดภัยของเรือและคนประจำเรือ

13. ทำการทดสอบความรู้ความสามารถของผู้สมัครเป็นผู้นำร่อง และคนประจำเรือทั้งฝ่ายเดินเรือและฝ่ายช่างกล และออกประกาศนียบัตรให้เมื่อสามารถสอบได้ตามมาตรฐานที่กำหนด

14. ทำการสอบสวนพิจารณาความผิดต่างๆ ที่เกิดจากกระทำการละเมิดกฎหมายการเดินเรือในน่านน้ำไทยหรือกฎข้อบังคับต่างๆ ที่ได้กำหนดไว้

15. สำรวจข้อมูลต่างๆ และเก็บสถิติเกี่ยวกับเรือ การขนส่งทางน้ำและสินค้าที่ขนส่งทางน้ำ ผู้โดยสาร เพื่อนำมาวิเคราะห์หวัจจัยและพิจารณาในการพัฒนาปรับปรุงให้การขนส่งทางน้ำเจริญสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยยิ่งขึ้น

16. รับผิดชอบในการแก้ไขปรับปรุงเพิ่มเติมกฎหมาย และระเบียบปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับงานสิ่งแวดล้อมทางน้ำ จัดทำบทวิเคราะห์รายงานการศึกษา และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม กำหนดเงื่อนไขท้ายใบอนุญาตให้แก่ผู้ประกอบการที่ต้องขอต่อใบอนุญาตจากกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี(กรมเจ้าท่าเดิม) เช่น เจ้าของท่าเทียบเรือต่างๆ ในส่วนที่เกี่ยวกับการดูแลรักษาสภาพแวดล้อมทางน้ำ

17. พิจารณาปรับปรุงตัวบทกฎหมาย ตลอดจนข้อบังคับต่างๆ ให้ทันต่อเหตุการณ์ทันต่อสภาพแห่งความเจริญก้าวหน้าทางวิทยาการและเทคนิคต่างๆ เพื่อให้เหมาะสมกับสภาพท้องถิ่นหรือการเปลี่ยนแปลง และสอดคล้องหรือเป็นไปตามพันธกิจ ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นสมาชิกและเข้าเป็นภาคีเกี่ยวกับการใช้เรือ การเดินเรือ การใช้ทะเล การบรรทุกขนส่งสินค้าชนิดต่างๆ และการป้องกันรักษาน้ำทะเลมิให้เป็นพิษ

18. ให้ความร่วมมือกับหน่วยงานราชการอื่นๆ หรือองค์การรัฐวิสาหกิจ ตลอดจนเอกชนเกี่ยวกับการให้การปรึกษา คำแนะนำ ประสานงาน หรือสนับสนุนส่งเสริมอำนวยความสะดวกให้เท่าที่จะกระทำได้ภายในขอบเขตหน้าที่และวิสัยสามารถ

จากการศึกษาจะพบว่า กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี(กรมเจ้าท่าเดิม) บทบาทหน้าที่หลักโดยทั่วไปจะมีหน้าที่รับผิดชอบในกิจกรรมทางน้ำในแม่น้ำ ลำคลอง โดยอาศัยอำนาจ “เจ้าท่า” ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 และฉบับที่แก้ไขเพิ่มเติม โดยส่วนใหญ่มีบทบาทการจัดการกิจกรรมในแม่น้ำ ส่วนลำคลองเหมือนอย่างกรณีศึกษานี้ หน้าที่หลักโดยตรงของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี(กรมเจ้าท่าเดิมในการจัดการคลอง สามารถแยกได้ดังนี้ คือ

1. ควบคุมเกี่ยวกับการปลูกสร้างอาคารและสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ กรณีของลำคลองเนื่องจากเดิมประชาชนได้ใช้ลำคลองเป็นทางสัญจรไปมา ดังนั้นบ้านเรือที่ปลูกสร้างอยู่ริมน้ำจึงมักจะทำการปลูกสร้างศาลาท่าน้ำไว้สำหรับขึ้นลงเรือ หรือสำหรับลงอาบนํ้า หรือดักน้ำขึ้นมาใช้ ประกอบกับ

แต่เดิมยังไม่มีการห้ามการทำการปลูกสร้างลงในลำคลอง โดยเริ่มออกกฎเมื่อวันที่ 18 ม.ค. 2515 แต่ในสมัยนั้นยังไม่มียุทธศาสตร์สำหรับการสำรวจตรวจตราได้เพียงพอ กระทั่งปี พ.ศ.2535 ได้มีกฎหมายกำหนดให้ผู้กระทำความผิดต้องชดเชยค่าตอบแทน ดังนั้นผู้ล่องลำน้ำจะต้องยื่นคำร้องเพื่อการตรวจสอบว่าจะอนุญาตให้ทำได้หรือไม่ หรือถ้าหากเป็นการกีดขวางหรือเป็นมลพิษ จะต้องรื้อถอนออกไป หรือหากชำระไม่อนุญาตให้ซ่อมอีก โดยมีบทบัญญัติในการเสียค่าตอบแทนเป็นรายปี

2. **ควบคุมเกี่ยวกับการเทและการทิ้งของเสีย** หากพบผู้ใดกระทำความผิด จะดำเนินการลงโทษผู้กระทำความผิดซึ่งได้แก่ ผู้สัญจรไปมา ผู้อาศัยอยู่ริมฝั่งคลอง และผู้ที่พักอาศัยอยู่ในเรือ

3. **ควบคุมเกี่ยวกับการขุดลอกร่องน้ำ** เนื่องจากการขุดลอกจะมีผลต่อขอบฝั่งลำคลอง ผู้ใดที่ต้องการขุดลอกจะต้องทำการขออนุญาตจากกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี(กรมเจ้าท่าเดิม) ก่อนจะทำการใดๆ โดยหาผู้ใดฝ่าฝืนจะถูกลงโทษภายใต้ พรบ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ฉบับแก้ไขพรบ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2535

4. **ควบคุมการเดินเรือ** การเดินเรือมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อม โดยเฉพาะบริเวณริมแม่น้ำลำคลอง ซึ่งการเดินเรือมักจะก่อให้เกิดความเดือนร้อนในด้านต่างๆ ทั้งมลพิษทางเสียงจากเครื่องยนต์ มลพิษทางอากาศจากควัน รวมไปถึงการพังทลายของตลิ่งที่ถูกคลื่นที่เกิดจากการแล่นเรือ

5. **ควบคุมเกี่ยวกับผักตบชวา** อันเป็นอุปสรรคต่อการสัญจรทางน้ำอย่างมาก เนื่องจากผักตบชวาเป็นพืชที่ค่อยข้างเจริญเติบโตได้ดีไม่ว่าจะอยู่ในคุณภาพใดก็สามารถปรับได้เสมอ ซึ่งบางครั้งก็ส่งผลให้เกิดน้ำเน่าเสีย เนื่องจากความหนาแน่นของผักตบที่มีมากเกินไป

อย่างไรก็ตามในความเป็นจริง ปัจจุบันพบว่าบ้านเรือน อาคารต่างๆ ที่อยู่ริมคลองโดยทั่วไปเกือบทั้งหมดยังไม่มีการบำบัดน้ำเสียก่อนระบายลงสู่ท่อต่างๆ บ้างก็ปล่อยสู่คลองโดยตรง โดยเฉพาะอย่างยิ่งชุมชนที่อยู่ริมคลองฝั่งด้านเหนือ ที่ยังไม่มียุทธศาสตร์พื้นที่ได้ทุนบ้านถูกคลื่นกัดเซาะจนส่วนใหญ่ได้พื้นบ้านไม่สามารถมองเห็นพื้นดินได้ นั่นคือความไม่สะดวกในการระบายน้ำที่ถูกต้อง ประชาชนส่วนใหญ่หรือเกือบทั้งหมดเลือกที่จะระบายน้ำสู่คลองโดยตรง ด้วยความสะดวกรวดเร็วและประหยัด อย่างไรก็ตามน้ำเสียที่ระบายสู่ท่อระบายน้ำก็จะถูกรวบรวมโดยคูน้ำต่างๆ และไหลลงสู่แม่น้ำและคลองในที่สุด นั่นคือไม่แตกต่างกันตรงใดที่ยังไม่มีการบำบัดน้ำเสียก่อนระบายสู่แหล่งน้ำธรรมชาติดังเช่นคลอง แม้แต่โรงงานอุตสาหกรรมที่ถูกควบคุมให้มีการจัดการทำการบำบัดน้ำเสียซึ่งมักจะมีการละเลยไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดของทางราชการที่ว่า ให้ทำการบำบัดน้ำเสียตามกรรมวิธีต่างๆ ก่อนจะปล่อยให้ไหลลงสู่ลำคลอง ทั้งนี้ก็เพื่อเป็นการประหยัดค่าใช้จ่ายของโรงงานนั้นๆ

ดังนั้นพอจะสรุปได้ว่าหน่วยงานภาครัฐในการบริหารจัดการคลองในพื้นที่ศึกษาหลักมี 3 หน่วยงาน คือสำนักงานเขต สำนักงานระบายน้ำ และกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี(กรมเจ้าท่า)

ซึ่งหน่วยงานทั้งสามจากที่ได้ทำการศึกษามานี้จะพบว่าทั้ง 3 หน่วยงานค่อนข้างมีความไม่ชัดเจนของหน้าที่การงานที่หน่วยงานนั้นๆ รับผิดชอบตามระเบียบแบบแผนที่ได้กำหนดไว้ เนื่องจากหากพิจารณาหน้าที่ของแต่ละหน่วยงานตามข้อมูลที่ได้มาจากการศึกษา จะพบว่าทุกหน่วยงานต่างก็ดูแลรักษาคลอง แม้ว่าจะบอกถึงข้อแตกต่างหรือลักษณะเฉพาะของแต่ละหน่วยงานในบทบาทของการจัดการคลองที่หน่วยงานนั้นๆ รับผิดชอบ แต่ในทางปฏิบัติยากต่อการแยกขาดจากกัน ในกระบวนการทำงาน ดังเช่น ข้อแตกต่างระหว่างหน่วยงานในสังกัดเดียวกันที่แบ่งความรับผิดชอบให้กับสองหน่วยงานย่อย นั่นคือ การที่กรุงเทพมหานครได้แบ่งพื้นที่คลองให้สำนักงานเขตและสำนักกระบายน้ำดูแลจัดการ แม้จะมีหลายลักษณะอักษรที่จัดเจนในการแบ่งแยกคลองในความรับผิดชอบ แต่ในทางปฏิบัติแล้ว ทั้งสองหน่วยงานต่างไม่สามารถที่จะดูแลให้ทุกเรื่องในแต่ละพื้นที่คลองในความรับผิดชอบของตนได้ ซึ่งขัดกับส่วนแบ่งทางราชการที่ได้วางไว้ โดยพบว่าแม้ว่าคลองที่สำนักงานเขตไม่ได้ดูแลรับผิดชอบ แต่กิจกรรมบริเวณริมคลองในพื้นที่รับผิดชอบของสำนักงานเขต ย่อมส่งผลกระทบต่อคลอง หรือปฏิสัมพันธ์ระหว่างชุมชนริมคลองกับคลองย่อมส่งผลถึงกันและไม่อาจจะแยกจากกันได้ ดังนั้นจึงพบว่าในทางปฏิบัติแล้วการทำงานของหน่วยงานทั้งสองมีส่วนที่คล้ายคลึงและคาบเกี่ยวกัน และไม่ได้เป็นไปตามรูปแบบที่ได้กำหนดไว้

ในทำนองเดียวกันกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี(กรมเจ้าท่าเดิม) เช่นเดียวกัน แม้ว่าบทบาทหน้าที่ที่จะดูแลที่เน้นไปทางกิจกรรมและการสัญจรทางน้ำเป็นหลัก แต่มักจะเกี่ยวข้องกับสัมพันธ์กับส่วนรับผิดชอบของสำนักงานเขตและสำนักกระบาย แม้จะมีการแบ่งแยกชัดเจนเช่นเดียวกับสำนักงานทั้งสอง คือ ซ้อยกเว้นของแม่น้ำเจ้าพระยาหรือ คลองบางกอกน้อยที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี(กรมเจ้าท่าเดิม) ซึ่งทั้งนี้ไม่มีความชัดเจนของการแบ่งแยกคลองภายใต้การดูแลรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงาน อย่างไรก็ตามในทางปฏิบัติพบว่าการทำงานของสำนักงานเขตย่อมสัมพันธ์กับพื้นที่รับผิดชอบของตน แม้ว่าจะซ้อนทับกับหน่วยงานอื่น เนื่องจากสำนักงานเขตเน้นการบริการเพื่อประชาชนหรือชุมชนในพื้นที่ ดังนั้นคลองที่เป็นกายภาพ ย่อมแตกต่างกับกิจกรรมบนพื้นที่ สำนักงานเขตบางกอกน้อยแม้จะไม่ได้ดูแลรับผิดชอบคลองบางกอกน้อย แต่การเก็บขยะตามครัวเรือนริมคลอง คือหน้าที่ที่ยังคงต้องปฏิบัติ รวมถึงการประสานงานระหว่างหน่วยงานเมื่อมีการร้องขอในการขออนุญาตต่างๆ เกี่ยวกับกิจกรรมในคลองบางกอกน้อย ซึ่งทางสำนักงานเขตจะส่งเรื่องต่อไปยังกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี(กรมเจ้าท่าเดิม) เพื่อการดำเนินการต่อไป ในทำนองเดียวกันคลองด่านอยู่ในความรับผิดชอบของสำนักกระบายน้ำ แต่การดูแลเพื่อการบริการและสนับสนุนกิจกรรมของชุมชนริมคลองบริเวณคลองด่านจะอยู่ภายใต้ในความดูแลของคลองด่าน และสำนักงานเขตจอมทองจะเป็นผู้ประสานงานกับการขออนุญาตต่างๆ ในทำนองเดียวกับสำนักงานเขตบางกอกน้อยหากแต่หน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงคือสำนักกระบายน้ำ

ดังนั้นจะเห็นว่า เกิดความซับซ้อนและซ้ำซ้อนของบทบาทหน้าที่ของแต่ละหน่วยงาน นอกจากนี้ยังก่อให้เกิดความล่าช้าของการดำเนินงานต่างๆ ที่ต้องมีการส่งต่อไปยังหน่วยงานอื่น นอกพื้นที่ และกระบวนการส่วนแบ่งทางราชการเช่นในพื้นที่ศึกษานี้ ชุมชนในพื้นที่เองก็มีได้ เข้าใจถึงขั้นตอนหรือรูปแบบการจัดการแต่อย่างใด เพียงแต่หากมีปัญหาใด ต่างก็เข้าใจว่าสามารถ ไปติดต่อได้ทุกเรื่องในพื้นที่สำนักงานเขตที่ตนอยู่ การให้คำปรึกษาหรือข้อเสนอแนะเกี่ยวกับปัญหา หรือข้อสงสัยใดๆ ที่นอกเหนือความรับผิดชอบของสำนักงานเขต จะไม่สามารถทำได้ นอกจากส่ง เรื่องต่อไปให้หน่วยงานต้นสังกัดเจ้าของเรื่อง

จากการศึกษา สามารถสรุปบทบาทหน้าที่ในการบริหารจัดการคลองของหน่วยงานต่างๆ ได้ดัง ตารางที่ 4.4.3-1 โดยสามารถแบ่งบทบาทหน้าที่ออกเป็นสองส่วนหลักๆ คือ บทบาทที่เป็น การบังคับ และบทบาทที่เป็นด้านการให้บริการ ซึ่งแต่ละหน่วยงานจะมีหน้าที่แตกต่างกัน และ อาจจะมีทั้งการให้บริการและการบังคับใช้ ซึ่งแต่ละหน่วยงานอาจจะมีหลายหน้าที่ดังที่ได้แสดงใน ตาราง อย่างไรก็ตามหน่วยงานหนึ่งมักจะมีความถนัดที่แตกต่างกันจากการศึกษาพบว่าแต่ละ หน่วยงานมีความเหมาะสมในการจัดการที่แตกต่างกันดังที่ได้แสดงเครื่องหมายไว้แตกต่างกัน โดย บทบาทหลักของหน่วยงานนั้นๆ จะแสดงไว้ด้วยเครื่องหมายกากบาท

ตารางที่ 4.4.3-1 สรุปบทบาทหน้าที่ในการบริหารจัดการคลองของหน่วยงานภาครัฐ

หน่วยงาน	บทบาทหน้าที่								
	การบังคับ				การบริการ				
	การรुकกล้า	การ สัจจร ทางน้ำ	การทิ้งของ เสียและ สิ่งปฏิกูล	การ ควบคุม คุณภาพน้ำ	การ ระบาย น้ำ	การขุด ลอก	การ กำจัด ขยะ	การ จัดการ ผักตบ	การ อนุรักษ์ คลอง
กรมธนารักษ์	x								
กรมชลประทาน	*		x		*	*	*		
สำนักกระบายน้ำ	*		x		x	*	*	x	
สำนักงานเขต	*					x	x		
กรมการขนส่งทางน้ำ	*	x			*	*		*	
กรมศิลปากร									x
กรมควบคุมมลพิษ				x					
กรมส่งเสริมคุณภาพ สิ่งแวดล้อม			x	*					

ปัญหาที่เกิดขึ้นนอกจากกระบวนการทำงานแล้วนั้น เจ้าหน้าที่ที่คอยดูแลประสานงาน โดยมากจะเข้าใจเฉพาะกระบวนการทำงานในส่วนรับผิดชอบของตนเท่านั้น ไม่สามารถเชื่อมโยงกับส่วนอื่นๆ นอกเหนือความรับผิดชอบได้ ซึ่งทำให้การทำงานนั้นไม่มีเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงานหรือองค์กรที่เกี่ยวข้อง หรือมีการทำงานที่ซ้ำซ้อนกัน เช่นการเก็บข้อมูลในเรื่องเดียวกัน พื้นที่เดียวกันของสองหน่วยงาน ซึ่งนอกจากจะทำให้เสียเวลาในการดำเนินการ ยังสิ้นเปลืองงบประมาณโดยไม่จำเป็นอีกด้วย และบางครั้งข้อมูลที่ได้มีข้อแตกต่างกัน ทำให้ผู้นำไปใช้ไม่สามารถตัดสินใจความน่าเชื่อถือระหว่างข้อมูลจากทั้งสองหน่วยงานได้

4.4.4 ผลกระทบที่มีต่อการบริหารจัดการคลอง

การจัดการของหน่วยงานภาครัฐมีอิทธิพลอย่างมากต่อพื้นที่ศึกษา โดยเฉพาะในส่วน ของนโยบายโครงการแผนงานต่างๆ ซึ่งจะเป็นแนวทางในการกำหนดทิศทางการพัฒนาพื้นที่ และมีศักยภาพสูงในการแก้ไขปัญหา เนื่องจากตัวนโยบายจะเป็นกรอบในการดำเนินงาน หรือการจัดการต่างๆ ในพื้นที่ อย่างไรก็ตามเนื่องจากคลองในพื้นที่ศึกษามีบทบาทหน้าที่หลักในการระบาย น้ำที่เชื่อมโยงกับแม่น้ำสายหลักอย่างแม่น้ำเจ้าพระยาโดยตรง ดังนั้นการจัดการในระดับท้องถิ่น อาจจะไม่มีศักยภาพเพียงพอ เนื่องจากการวางแผนการดำเนินงานจะเกี่ยวข้องกับสัมพันธ์กับระบบ ใหญ่ของทั้งประเทศ นั่นคือพื้นที่ลุ่มน้ำทางตอนเหนือที่จะไหลบ่าลงมาในฤดูน้ำหลาก ซึ่งในส่วน น้ำหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องประสานงานกับหน่วยงานส่วนกลาง ที่ดูแลภาพรวมของพื้นที่น้ำ และการจัดการน้ำของทั้งประเทศด้วย

บทบาทการทำงานของหน่วยงานภาครัฐในการบริหารจัดการคลองในพื้นที่ศึกษา จาก ส่วนแบ่งการทำงานที่ไม่ค่อยชัดเจน คลุมเครือทำให้ปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่ไม่ได้รับความสนใจ เท่าที่ควร ดังเช่นผลกระทบที่เกิดจากกิจกรรมการท่องเที่ยวล่าคลอง ที่เกิดจากรือหางยาวบริการ แก่นักท่องเที่ยว ซึ่งการดูแลจัดการกิจกรรมทางน้ำแม้ว่าอำนาจหน้าที่ตามหลักการจะเป็นของ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี(กรมเจ้าท่าเดิม) แต่เนื่องจากผลกระทบที่เกิดเป็นผลทางอ้อม นอกเหนือการควบคุมหรือขาดการใส่ใจ การเกิดคลื่นจากรือหางยาว แม้ว่าผลที่เกิดจะไม่ชัดเจน แต่ในระยะยาวมีผลต่อโครงสร้างรากฐานของอาคารบ้านเรือนที่อยู่ริมน้ำ โดยเฉพาะบริเวณคลอง บางกอกน้อย ซึ่งเป็นคลองขนาดใหญ่และยังมีเขื่อนคอนกรีตไม่ครบตลอดแนวสองฝั่งคลอง และ ในพื้นที่โดยส่วนใหญ่เสาของบ้านทำจาก ประชาชนต้องคอยระวังตรวจสอบ เนื่องจากคลื่นจากรือ หางยาวจากกิจกรรมการท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นทุกวันและตลอดทั้งวัน ส่งผลให้อายุการใช้งานความ คงทนของวัสดุสั้นลง ตลอดจนเสียงรือเสียดเครื่องขยายเสียงจากรือเพื่อการท่องเที่ยวเหล่านี้ ไม่ได้ รับการดูแลจัดการพร้อมกับธุรกิจการท่องเที่ยวในคลองนี้ ประชาชนในพื้นที่เองต้องทนอยู่ใน สภาพจนแทบจะเกิดความเคยชิน แม้จะราคาถูหรือเดือนร้อนแต่กลับจ้านกับสภาพที่เกิดขึ้น

เนื่องด้วยไม่ทราบว่าจะต้องให้หน่วยงานใดเข้ามาดูแลจัดการ สำหรับกฎกติกาการขยาดการสัญจรทางน้ำ แม้ว่าทางกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวิ(กรมเจ้าท่าเคิม) ได้มีการกำหนดคกฎเกณฑ์ไว้ เช่น ในขณะที่เรือหางยาวหรือเรือยนต์ใดๆวิ่งสวนกับเรือพายจะต้องดับเครื่องหรือชะลอและรอให้เรือพายหรือเรือเล็กวิ่งสวนผ่านไปก่อน แล้วจึงก่อนเร่งเครื่องและเดินหน้าต่อไป แต่ในทางปฏิบัติแทบจะไม่ได้ปฏิบัติตามดังเช่นกติกาที่ได้ตั้งไว้ โดยเฉพาะเรือหางยาวขนาดใหญ่ที่บริการนักท่องเที่ยว ยิ่งในคลองค่านซึ่งเป็นคลองขนาดเล็ก ยิ่งจะเกิดคลื่นที่แรงและกระทบต่อเรือพายอย่างมาก ในกรณีที่เรือพายขายของน้ำในคลองมักจะกระเด็นเข้าเรือ ทำให้สินค้าได้รับความเสียหาย ด้วยเหตุนี้ก็เป็นปัจจัยที่สำคัญประการหนึ่งที่เรือพายขายของในพื้นที่ศึกษาบ่อยๆ ลดน้อยลงไป จนแทบจะหาไม่ได้อีก ซึ่งสิ่งเหล่านี้เป็นช่องโหว่ของการจัดการของหน่วยงาน ซึ่งเข้ามาดูแลไม่ทั่วถึงและความไม่ชัดเจนของบทบาทหน้าที่รับผิดชอบ ที่ในทางปฏิบัติกับตัวกฎระเบียบไม่ค่อยจะสอดคล้องกัน ทำให้พื้นที่ศึกษาไม่ได้รับการแก้ไขปัญหาเท่าที่ควร

นอกจากนี้การพยายามส่งเสริมกิจกรรมทางการท่องเที่ยวของหน่วยงาน เพื่อการดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้ามาในพื้นที่ โดยการวางแผนการจัดการที่ดีพอ ดังเช่นที่ได้กล่าวข้างต้น ซึ่งนอกจากพื้นที่ที่จะได้รับผลกระทบจากปัญหาที่คาดไม่ถึงแล้ว ความคาดหวังที่จะให้พื้นที่ของดนมียรายได้จากการท่องเที่ยว แต่ในความเป็นจริงรายได้ของกิจกรรมทางการท่องเที่ยวมีเพียงส่วนหนึ่งเท่านั้นที่กลับมาขงชุมชนบริเวณแหล่งท่องเที่ยว ซึ่งอาจจะไม่คุ้มกับปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อชุมชนในพื้นที่ ดังนั้นการผลักดันจากนโยบายของหน่วยงาน โดยไม่คำนึงถึงผลทางด้านลบที่อาจจะเกิดตามมา

หน่วยงานที่มีหน้าที่ในการจัดการคลองในพื้นที่ศึกษา แม้ว่าจะมีการประสานงานกันระหว่างหน่วยงาน แต่ในความเป็นจริงเป็นเพียงการส่งต่องาน หรือเป็นเพียงขั้นตอนหนึ่งในกระบวนการทำงานต่อกัน ไม่ใช่การร่วมมือกันทำงานหรือร่วมกันจัดการพื้นที่ดังที่ควรจะเป็นตามศักยภาพขององค์กรที่มีศักยภาพการจัดการดีกว่าการปฏิบัติงานจริงที่ออกมา

สำหรับสำนักงานเขตที่น่าจะเป็นเจ้าของพื้นที่ และคอยประสานกับหน่วยงานสาขาอื่นๆ ในการดูแลจัดการคลองในด้านต่างๆ แต่อำนาจหน้าที่มิได้ครอบคลุม และเมื่อมีการแบ่งแยกจัดเจนเรื่องการบริหารจัดการคลองต่างๆ ซึ่งไม่ได้ระบุดึงความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงานที่มีต่อคลองซึ่งหน่วยงานต่างๆ มักจะยึดหลักการดูแลจัดการคลองโดยทั่วไปของหน่วยงานของตน ซึ่งแต่ละหน่วยงานมีทั้งบทบาทที่คล้ายคลึงกันและแตกต่างกันชัดเจน ทำให้การจัดการของหน่วยงานต่อคลองแตกต่างกันไปในแต่พื้นที่ ขึ้นอยู่กับการดูแลภายใต้หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบคลองนั้นๆ ดังนั้นในทางปฏิบัติการบริหารจัดการคลองที่เกิดขึ้นจริงในพื้นที่ จึงยังมีปัญหาที่ยังไม่ได้รับการแก้ไขอีกมาก

ดังนั้นความสำคัญของการจัดการคลองและพื้นที่ นอกเหนือจากมีหน่วยงานที่ดูแลทุกๆ ด้านในพื้นที่ศึกษาแล้ว จะต้องพิจารณาระบบการทำงานของแต่ละหน่วยงานที่มีผลต่อกัน แต่หาก

ไม่มีความชัดเจนของขอบเขตการทำงานของหน่วยงาน จะทำให้การปฏิบัติงานจริงเกิดความสับสน จากทั้งตัวเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานและประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ รวมทั้งเมื่อเกิดปัญหาจะไม่ได้รับการแก้ไขดังที่ควรจะเป็น

โดยทั่วไปคลองในเขตกรุงเทพและปริมณฑลแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ 1) คลองในเขตชั้นนอกจะอยู่ภายใต้การดูแลของกรมชลประทานโดยตรง 2) คลองในเขตชั้นในจะอยู่ภายใต้การดูแลของกรุงเทพมหานคร สำหรับในส่วนของกรุงเทพมหานครซึ่งดูแลในเขตชั้นในนี้ ยังสามารถแบ่งหน่วยงานออกเป็นอีก 2 ส่วนงานย่อย ที่ดูแลควบคู่กันไป และได้มีการแบ่งพื้นที่รับผิดชอบดูแลระหว่างหน่วยงานทั้งสอง ซึ่งหน้าที่โดยรวมจะคล้ายๆกัน อย่างไรก็ตามยังมี กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี(กรมเจ้าท่าเดิม)อีกหน่วยงานหนึ่งที่มีบทบาทในการจัดการคลองเช่นกัน โดยจะเน้นไปทางด้านกิจกรรมและการสัญจรทางน้ำเป็นหลัก ซึ่งทั้งนี้ด้วยอำนาจหน้าที่ของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี(กรมเจ้าท่าเดิม)แล้วยังครอบคลุมไปถึงการสร้างเขื่อน คลอง ริมคลอง แต่ในการปฏิบัติงานของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี(กรมเจ้าท่าเดิม) ไม่ได้ดูแลเฉพาะในส่วนของกรุงเทพฯเท่านั้น โดยมีอำนาจหน้าที่ดูแลจัดการการสัญจรทางน้ำทั้งหมดและกิจกรรมอื่นๆที่เกี่ยวข้อง โดยจะรวมไปถึงพื้นที่คลองในเขตชั้นนอก ซึ่งกรมชลประทานไม่มีอำนาจหน้าที่ในการจัดการในเรื่องนี้ หรือแม้แต่บทบาทของสำนักกระบายน้ำ แม้ว่าจะไม่ได้รับผิดชอบคลองทั้งหมดในเขตพื้นที่ชั้นใน แต่หน้าที่การรักษาความสะอาด การเก็บขยะ ในคลอง สำนักกระบายน้ำมีหน้าที่โดยตรงในการจัดการเรื่องนี้ ในขณะที่สำนักรักษาความสะอาดของกรุงเทพมหานคร หรือแม้แต่นักงานเขตต่างก็มีหน้าที่รักษาความสะอาดในเขตพื้นที่ ที่สำนักงานเขตมีหน้าที่ดูแลรับผิดชอบเช่นกัน

บทที่ 5

สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาสามารถจำแนกผลการศึกษาแบ่งออกได้เป็น 3 กลุ่ม คือ กลุ่มแรกจะกล่าวถึงประเด็นปัญหาต่างๆ ที่ได้จากการศึกษา โดยจะกล่าวย่อในรายละเอียดของแต่ละกลุ่มงานที่แจกแจงออกเป็น 4 ประเด็น คือ ด้านคมนาคม ด้านสังคมวัฒนธรรม ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านเศรษฐกิจ กลุ่มที่สองจะถึงผลกระทบจากบทบาทหน้าที่ในการบริหารจัดการคลองของหน่วยงานภาครัฐที่พบจากการศึกษา และกลุ่มสุดท้ายได้เสนอแนวทางในการบริหารจัดการของหน่วยงานในการดูแลรักษาคลอง และเสนอแนะความเป็นไปได้ในการบริหารจัดการคลองและอนุรักษ์คลอง เพื่อให้การจัดการคลองนั้นมีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนในภาครวม พร้อมทั้งเสนอแนะแนวทางในการทำวิจัยเพิ่มเติมต่อไป

5.1 สรุปประเด็นปัญหาที่ได้จากการศึกษา

ปัญหาที่ได้จากการศึกษาเกี่ยวกับคลองครั้งนี้ ภายใต้อาณาเขตออกเป็น 4 ด้าน จากกรณีศึกษาของคลองบางกอกน้อยและคลองด่าน สามารถวิเคราะห์และสรุปประเด็นปัญหาด้านต่างๆ ที่ได้จากการศึกษาดังนี้ คือ

5.1.1 ด้านคมนาคม

การคมนาคมขนส่งในพื้นที่ศึกษา พบว่าในปัจจุบันการเดินทางของคนในชุมชนบริเวณริมคลองบางกอกน้อยและคลองด่านใช้เส้นทางบกเป็นทางสัญจรหลัก แม้ว่ารถยนต์หรือมอเตอร์ไซด์ยังไม่สามารถเข้าถึงตัวอาคารบ้านพักอาศัยได้ทุกบริเวณในพื้นที่ศึกษา แต่ในขณะเดียวกันการเดินทางเท้าจากถนนสายหลักสามารถเข้าถึงได้ในทุกพื้นที่บริเวณริมคลอง ดังนั้นการสัญจรทางน้ำที่ไม่สะดวกสบายดังเช่นอดีตจึงไม่ใช่เส้นทางหลักของการเดินทางระหว่างพื้นที่ของคนในชุมชนริมคลองไปยังสถานที่อื่นๆ อีกต่อไป ส่งผลให้มีการพัฒนาเส้นทางถนนเพื่อเชื่อมโยงการเข้าถึงพื้นที่มากขึ้น ดังนั้นรูปแบบของการสัญจรทางน้ำ โดยเฉพาะเรือพาย เรือแจว อาจจะสูญหายไปจากคลองทั้งสองนี้ไปในที่สุด

นอกจากนี้ เนื่องด้วยบริเวณพื้นที่ศึกษาเป็นพื้นที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ ด้วยความเป็นชุมชนเก่าแก่มีการอยู่อาศัยมาหลายชั่วอายุคน และปัจจุบันยังคงมีร่องรอยของศิลปวัฒนธรรมในสมัยต่างๆ ให้ได้ศึกษาและชื่นชม โดยเฉพาะอย่างยิ่งวัดต่างๆ ที่ตั้งอยู่บริเวณริมคลองทั้งในส่วน

ของคลองบางกอกน้อยและคลองค่าน ประกอบกับร่องรอยของวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของชุมชนริมน้ำ ก่อให้เกิดการท่องเที่ยวเพื่อศึกษาศิลปวัฒนธรรมตามเส้นทางของคลอง จึงเกิดการคมนาคมขนส่ง ทางน้ำในรูปแบบใหม่ ไม่ใช่เพื่อการดำรงชีวิตหรือการเดินทางระหว่างพื้นที่เท่านั้น แต่รูปแบบ ที่เกิดขึ้นได้แก่ การบริการเรือหางยาวรับจ้างเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวแม่น้ำลำคลอง ซึ่งในปัจจุบัน พบว่าเรือหางยาวที่คอยให้บริการนักท่องเที่ยว นั้น ก่อให้เกิดปัญหาต่างๆ ตามมา ซึ่งส่งผลกระทบต่อ ชุมชนที่อาศัยอยู่บริเวณริมคลองโดยตรง ประการแรกคือเสียงที่ดังรบกวนเป็นระยะๆ ทั้งเสียง จากเครื่องยนต์ของเรือหางยาว เสียงจากเครื่องกระจายเสียงที่ใช้บรรยายสิ่งต่างๆ บนเรือหางยาว เพื่อการท่องเที่ยว นอกจากเสียงแล้วเรือหางยาวเพื่อการค้าบริการด้านการท่องเที่ยวนี้ยังส่งผลกระทบต่อ รูปแบบการดำเนินชีวิตของคนริมคลอง โดยเฉพาะคลองค่านที่เป็นคลองขนาดกลาง ความกว้าง ของคลองไม่มากนัก เมื่อเรือหางยาวแล่นมาด้วยความเร็วขณะสวนทางกับเรือพายลำเล็ก ย่อมเกิด คลื่นสร้างความเสียหายอย่างมากกับเรือพาย ซึ่งปัจจุบันเรือพายที่พบมักเป็นเรือขายของเพื่อการ อุปโภคแก่ชุมชนริมคลอง ดังนั้นในอนาคตอาจจะไม่เหลือเรือพายขายของให้เห็นอีก อันเป็นเหตุ หนึ่งของการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตริมคลองจากอดีตไป และปัญหาจากเรือหางยาวเพื่อการค้า บริการ ด้านการท่องเที่ยวที่สำคัญอีกประการหนึ่งคือ คลื่นที่เกิดจากการแล่นเรือส่งผลกระทบต่อ โครงสร้าง ของอาคารบ้านเรือนริมคลองเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะบริเวณตลิ่งที่ไม่มีเขื่อนคอนกรีตกัน ทำให้ คริวเรือนริมคลองต้องมั่นตรวจสอบความมั่นคงของโครงสร้างอาคาร โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่เป็นไม้ ซึ่งจะผุพังเร็วกว่าที่ควรเป็นอย่างมาก ซึ่งนอกจากนี้แล้วคลื่นยังมีส่วนทำให้ขยะและสิ่งปฏิกูลที่ลอย ในลำคลองต่างๆ ถูกพัดเข้าหาฝั่งอยู่เสมอๆ ส่งผลให้เกิดขยะสะสมบริเวณใต้พื้นบ้านที่อยู่ริมคลอง โดยเฉพาะที่ยังไม่มีเขื่อนกันตลิ่งตั้งสมเป็นเวลานาน โดยขาดการดูแลเอาใจใส่ทั้งจากประชาชนใน พื้นที่เอง และเจ้าหน้าที่ที่มีส่วนดูแลรับผิดชอบซึ่งอาจจะเกิดจากการดูแลไม่ทั่วถึง

ดังนั้นจะพบว่าในปัจจุบัน เกิดการสัญจรทางน้ำแบบดั้งเดิมถูกรบกวนโดยการสัญจรใน รูปแบบใหม่ นั่นคือการบริการเรือหางยาวเพื่อการท่องเที่ยว คลื่นที่เกิดจากการแล่นเรือขนาดใหญ่ ด้วยความเร็วประกอบกับการเคารพกฎกติกาและมารยาทของผู้ขับเรือ ซึ่งมีข้อกำหนดในเรื่องการ ขับเรือสวนกัน เรือหางยาวจะต้องชะลอความเร็วเพื่อให้เรือเล็กผ่านไปก่อนแล้วจึงเร่งเครื่องยนต์ และเดินทางต่อไป ซึ่งในปฏิบัติจากการศึกษามันจะพบการไม่ปฏิบัติตามกฏกติกามารยาทอยู่เสมอๆ โดยเฉพาะคลองขนาดเล็ก ส่งผลให้เรือพายแบบดั้งเดิมซึ่งมีขนาดเล็ก และใช้พลังงานการเคลื่อนที่ จากมนุษย์ไม่อาจจะต้านแรงของคลื่นจากเครื่องยนต์ของเรือหางยาวได้ รวมไปถึงการควบคุม ความเร็วแม้จะมีข้อกำหนดข้อห้าม แต่ในทางปฏิบัติอาจจะใช้ได้จริงในพื้นที่ศึกษาเลย ด้วยเป็น เส้นทางการท่องเที่ยวทางน้ำที่ค่อข้างจะมีนักท่องเที่ยวต่างชาติเป็นจำนวนมาก ก่อให้เกิดความเสียหายในทรัพย์สินของผู้ที่สัญจรไปมาในคลอง ซึ่งเหล่านี้ควรได้รับการดูแลอย่างทั่วถึง และมี มาตรการรวมไปถึงบทลงโทษที่ชัดเจนและเข้มงวด จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรง คือ กรมการ พานิชยนาวิ(กรมเจ้าท่าเดิม)

5.1.2 ด้านสังคมและวัฒนธรรม

เนื่องด้วยอิทธิพลความเป็นเมืองที่แผ่ขยายเข้าไปในทุกพื้นที่ของกรุงเทพฯ ที่ขาดการควบคุมดูแล ทำให้ความเป็นเมืองที่เกิดขึ้นนี้ขาดประสิทธิภาพเป็นการพัฒนาแบบก้าวกระโดด รากฐานทางสังคมยังไม่ได้มีการพัฒนาเท่าที่ควร กรุงเทพมหานครในฐานะเมืองหลวงของประเทศ ศูนย์รวมของศูนย์กลางด้านต่างๆ ทั้งเทคโนโลยี แหล่งงาน การศึกษา เหล่านี้เป็นปัจจัยดึงดูดให้เกิดการย้ายถิ่นที่อยู่เข้ามาอาศัยอยู่ในเมืองมากขึ้น โดยที่ความสามารถในการรองรับของกรุงเทพฯ ย่อมมีข้อจำกัด ดังนั้นจึงเกิดความแออัดและการรุกรามพื้นที่อื่นๆ จากบริเวณใจกลางเมืองแผ่ขยายออกไปสู่พื้นที่โดยรอบ แม้แต่บริเวณที่อยู่อาศัยริมคลอง จากเดิมเปรียบเสมือนที่ตาบอด ยกแก่ การเข้าถึงจากทางบก ปัจจุบันเมื่อมีถนนเชื่อมโยงกับชุมชนในทุกหลังคาเรือนบริเวณริมคลองนี้ ส่งผลให้เกิดความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่มากขึ้น รูปแบบการอยู่อาศัยของคนบริเวณริมคลองจึงค่อยๆ เปลี่ยนไป กลายเป็นชุมชนของสังคมเมือง มีการแบ่งห้องให้เช่า ให้เช่าบ้าน เช่าที่ปลูกบ้าน ดังนั้นรูปแบบความเป็นอยู่ของชุมชนริมคลองจึงเริ่มเปลี่ยนไปความคุ้นเคยและการพึ่งพาของคนในชุมชนค่อยๆ เริ่มเบาบางลงไปเกิดเป็นสังคมสมัยใหม่ที่ต่างฝ่ายต่างคึกคะนองไม่ค่อยมีปฏิสัมพันธ์กัน ในชุมชนเท่าที่ควร เกิดความแออัดและแตกแยกในชุมชนมากขึ้น ชุมชนริมน้ำไม่น่าอยู่อีกต่อไปในอนาคตอันใกล้อาจจะพบเห็นความเป็นอยู่ของวิถีชีวิตคนที่อาศัยอยู่ริมน้ำได้ยาก หากขาดการส่งเสริมการอนุรักษ์และจัดการความเป็นอยู่และคุณภาพชีวิตของคนที่อยู่ริมคลองที่ดี

ในทำนองเดียวกับผลกระทบด้านการคมนาคม แม้ว่าการสนับสนุนทางด้าน การท่องเที่ยวทางน้ำเป็นสิ่งที่ดีต่อพื้นที่บริเวณดังกล่าวนั่นเอง และเป็นแหล่งรายได้ โดยเฉพาะชาวต่างประเทศนี้ แต่หากการจัดการด้านการท่องเที่ยวไม่ดีพอ ในอนาคตอันใกล้จะเกิดผลเสียหายต่อชุมชนในพื้นที่มากกว่าที่จะได้ผลประโยชน์จากการท่องเที่ยวนี้ ซึ่งในเรื่องนี้ควรจะมีการจัดการที่ดีหรือมาตรการด้านการส่งเสริมให้เป็นการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์และเป็นแบบยั่งยืน เพื่อให้ตระหนักถึงผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม โดยเฉพาะอย่างยิ่งต่อคนในชุมชนริมคลอง ซึ่งสิ่งนี้นับได้ว่าเป็นจุดขายประการหนึ่งด้านการท่องเที่ยว นั่นคือวิถีชีวิตริมคลอง ซึ่งปัจจุบันมีให้พบเห็นน้อยลงไปเรื่อยๆ และอนาคตอาจจะเลือนหายไป หากไม่ได้รับการดูแลและแก้ไขป้องกันที่ดีพอ

ด้วยความสำคัญของบทบาทหน้าที่ของคลองในปัจจุบันนี้ ด้านการระบายน้ำซึ่งรวมไปถึงการควบคุมระดับน้ำในฤดูน้ำหลาก ดังนั้นการสร้างแนวป้องกันน้ำท่วมบริเวณริมตลิ่ง หรือการสร้างเขื่อนริมน้ำนั้นแม้จะเป็นนโยบายเพื่อการป้องกันน้ำท่วมและสร้างความมั่นคงของโครงสร้างตลิ่งริมคลองที่ทางกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี(กรมเจ้าท่าเดิม) ได้ดูแลเพื่อการแก้ไข ปัญหาให้กับประชาชนที่อยู่อาศัยริมคลองโดยเฉพาะ อย่างไรก็ตามในความเป็นจริงสิ่งนี้ได้ส่งผลต่อวิถีชีวิตความเป็นอยู่ริมน้ำแบบเดิมอย่างมาก เนื่องจากกระยะห่างและความใกล้ชิดคลองโดยอุปสรรคของเขื่อนริมน้ำนี้ทำให้ความผูกพันกับสายน้ำลดน้อยลงไปมาก หรืออาจจะกล่าวได้ว่า

แทบจะไม่มี ความผูกพันกันเลย ซึ่งการสร้างเขื่อนนี้แม้จะเป็นการแก้ไขปัญหาคความเค็มร้อนให้กับประชาชนในพื้นที่ แต่ในขณะเดียวกันกลับก่อเป็นสิ่งที่แบ่งแยกความสัมพันธ์ของชุมชนดั้งเดิมริมคลองกับสายน้ำไปพร้อมๆกัน ซึ่งในประเด็นนี้อาจจะต้องขอความร่วมมือจากหลายๆฝ่าย เพื่อช่วยกันหาแนวทางหรือรูปแบบของการป้องกันน้ำท่วมที่ดี และอาจจะร่วมกันหาแนวทางที่จะช่วยให้ความสัมพันธ์ของสายน้ำกับวิถีชีวิตริมคลองไม่ให้เลือนหายไป โดยจะต้องได้รับความร่วมมือจากสำนักงานเขตที่จะเป็นหน่วยงานในการประสานระหว่างชุมชนริมคลอง สำนักงานระบายน้ำ และกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี(กรมเจ้าท่าเดิม) เพื่อหาทางออกที่ดีที่สุดต่อไป

5.1.3 ด้านสิ่งแวดล้อม

โดยรวมด้านสภาพแวดล้อมของพื้นที่ศึกษาสามารถแบ่งออกเป็น 2 ส่วนหลักๆ คือ ส่วนแรกเป็นส่วนของสภาพน้ำในคลอง ซึ่งปัจจุบันพบว่า มีสีดำ บางครั้งส่งกลิ่นเหม็น ส่วนที่สองเป็นส่วนของสภาพการอยู่อาศัยของชุมชนริมคลอง โดยรูปแบบการอยู่อาศัยริมคลองมีความหลากหลายตลอดสองฝั่งคลองทั้งสอง ซึ่งโดยมากแล้วจะพบลักษณะที่เป็นชุมชนแออัดหนาแน่นบริเวณริมคลองบางกอกน้อยฝั่งด้านทิศเหนือ โดยเฉพาะที่ยังไม่ได้สร้างเขื่อนริมคลอง บ้านเรือนส่วนใหญ่เป็นโครงสร้างบ้านที่ไม่ถาวร บางส่วนมีการรुकล้ำขอบเขตของคลองบางกอกน้อยขึ้นไปในน้ำซึ่งปัจจุบันไม่สามารถกำหนดขอบเขตริมคลองได้อย่างแน่ชัด เนื่องจากตลิ่งเดิมที่เป็นคันดินธรรมชาติถูกคลื่นน้ำซัดเซาะฝั่งไปในแผ่นดิน จึงไม่มีความชัดเจนในการกำหนดขอบเขตให้แก่ประชาชนที่อยู่ริมน้ำ บ้างก็ทำไปโดยรู้เท่าไม่ถึงการณ์บ้างก็ตั้งใจใช้ความไม่ชัดเจนดังกล่าวนี้เพื่อผลประโยชน์ส่วนตัว แต่อย่างไรก็ตามปัจจุบันกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี(กรมเจ้าท่าเดิม) อยู่ในระหว่างการดำเนินการจัดสร้างเขื่อนริมคลองป้องกันน้ำท่วมให้ครอบคลุมทุกพื้นที่และมีการวางวัดขอบเขตที่ชัดเจนถูกต้องในการกำหนดเขตริมคลอง และดำเนินการให้ผู้บุกรุกหรือถอนส่วนที่ขึ้นล้ำ ลักษณะรูปแบบการอยู่อาศัยของชุมชนริมคลองด้าน พบว่าในพื้นที่ที่มีชุมชนที่อาศัยรวมตัวกันอยู่อย่างหนาแน่นเป็นจุดๆ ไปไม่เด่นชัดเหมือนริมคลองบางกอกน้อย นอกนั้นจะเป็นลักษณะของบ้านเดี่ยวที่สร้างใหม่ภายหลังและบ้านเดี่ยวที่เป็นบ้านสวนเดิม กระจายอยู่ทั่วไปริมสองฝั่งคลอง โดยจะพบบ้านเดี่ยวที่เป็นบ้านสวนเดิมทางด้านทิศตะวันตกของคลองด้าน ที่ยังพอจะพบเห็นพื้นที่ทางการเกษตรอยู่บ้าง

สำหรับสภาพน้ำในคลองซึ่ง เป็นปัญหาที่สำคัญประการหนึ่งที่ส่งผลกระทบต่ออยู่อาศัยของชุมชนริมคลองเป็นอย่างมาก มีผลต่อวิถีชีวิตริมคลองที่เปลี่ยนไป การใช้ประโยชน์จากน้ำในคลองไม่สามารถใช้ได้อีกต่อไป ทำได้เพียงรดน้ำต้นไม้เท่านั้น ทั้งนี้ก็เนื่องจากการขาดการจัดการเรื่องการบำบัดน้ำเสียที่ดีของประเทศ คลองกลายเป็นแหล่งรองรับและระบายน้ำเสียจากทั้งส่วนจากชุมชน การเกษตรกรรม และโรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ ซึ่งปัญหาน้ำเน่าเสียส่งกลิ่นเหม็น

ในแม่น้ำลำคลองในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครนับวันยิ่งทวีความรุนแรงมากขึ้นเป็นลำดับ แม้ว่าปัจจุบันสำนักกระบายน้ำกำลังเร่งดำเนินการจัดทำระบบบำบัดน้ำเสียรวม ณ จุดต่างๆ ทั่วบริเวณพื้นที่กรุงเทพฯ แต่ยังไม่เสร็จสมบูรณ์

อย่างไรก็ตามในระยะสั้น ควรมีการดำเนินโครงการแก้ไขปัญหาน้ำเสียระยะสั้นเป็นการชั่วคราว โดยเฉพาะจุดปล่อยน้ำเสียหลักๆ ของพื้นที่ เพื่อบรรเทาปัญหาและป้องกันความรุนแรงของปัญหาน้ำในอนาคต และวางแผนโครงการระยะยาวในอนาคตในการจัดการน้ำเสียก่อนระบายลงสู่คลอง เพื่อการแก้ไขปัญหาค่อยๆ โดยหน่วยงานหลักที่ควรเข้ามาดูแลจัดการคือ กระทรวงทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม และความร่วมมือจากหน่วยงานทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง รวมไปถึงประชาชนในพื้นที่ โดยเฉพาะเรื่องจิตสำนึกและความร่วมมือในการช่วยปฏิบัติ เพื่อให้ปัญหาลดลงค่อยๆ บรรเทาและหมดไปในที่สุด

5.1.4 ด้านเศรษฐกิจ

สภาพเศรษฐกิจของพื้นที่ศึกษา เนื่องด้วยการขยายตัวของเมืองที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็วและแผ่ขยายออกไปทุกทิศทุกทางในพื้นที่ชานเมือง ซึ่งจากพื้นที่เกษตรกรรมดั้งเดิมไปเป็นพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัย การค้าและบริการ และอุตสาหกรรม การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องส่งผลให้โครงสร้างทางเศรษฐกิจของพื้นที่ศึกษาในปัจจุบันขึ้นอยู่กับสาขาเศรษฐกิจที่สำคัญ ได้แก่ การค้า การบริการ อุตสาหกรรม ในขณะที่พื้นที่เกษตรกรรมจากที่เคยเป็นสวนผสมและไม่ขึ้นดิน สวนผัก สวนหมากและสวนมะพร้าว ลดน้อยลงไปมากในช่วงเวลาอันสั้น และเปลี่ยนไปเป็นที่อาศัยในรูปแบบต่างๆ มากมาย

อย่างไรก็ตามสำหรับการให้บริการด้านการท่องเที่ยวคลองในพื้นที่ศึกษา ซึ่งถือว่าเป็นข้อได้เปรียบเชิงเศรษฐกิจอย่างหนึ่ง ที่สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวทั้งในส่วนของคนไทยและชาวต่างประเทศ เป็นการสร้างรายได้สร้างอาชีพ แต่ในความเป็นจริงจากการศึกษาพบว่า ผู้ที่ประกอบอาชีพเพื่อการท่องเที่ยวริมคลองนี้ โดยมากมักเป็นคนจากถิ่นอื่นที่เข้ามาทำงานรับจ้างเรือ หรือคอยให้ความสะดวกและให้บริการด้านการท่องเที่ยวนี้ ซึ่งมีทั้งจากคนภายในพื้นที่ใกล้เคียงและจากถิ่นอื่นที่เข้ามาทำงาน สิ่งนี้ได้สะท้อนให้เห็นว่าการดูแลทางเศรษฐกิจที่รายได้ของกิจกรรมในพื้นที่ได้กระจายออกสู่พื้นที่อื่น ซึ่งคนในพื้นที่ส่วนน้อยที่ได้รับผลประโยชน์จากกิจกรรมในพื้นที่นี้ ในขณะที่เดียวกันยังส่งผลกระทบต่อทั้งด้านมลภาวะทางเสียง และการทำให้เกิดความเสื่อมโทรมของโครงสร้างบ้านพักอาศัยในชุมชนริมคลองนี้ด้วย

จากปัญหาทั้ง 4 ด้านข้างต้นสามารถสรุปภาพรวมของประเด็นปัญหาและบทบาทของหน่วยงานหลักที่มีหน้าที่ดูแลจัดการคลองได้ดัง ตารางที่ 5.1-1 คือ

ตารางที่ 5.1-1 สรุปภาพรวมของประเด็นปัญหาและหน่วยงานหลัก

	ประเด็นปัญหา	หน่วยงาน
ด้านคมนาคม	1) เรือหางยาวเพื่อการบริหารจัดการ ท้องเที่ยวในคลอง - การเคารพกติการายาทของพนักงาน ขับเรือ - ความเร็วที่ใช้ในการเล่นเรือ โดยเฉพาะคลองขนาดเล็ก 2) รูปแบบของเรือพายที่ไม่อาจจะทนต่อ คลื่นที่เกิดจากเรือขนาดใหญ่	- กรมการขนส่งทางน้ำ และพาณิชย์นาวี(กรม เจ้าท่าเดิม) - สำนักงานเขต
ด้านสังคมวัฒนธรรม	1) ขาดความตระหนักในคุณค่าของคลอง 2) เชื้อนริมคลองมีผลต่อวิถีชีวิตริมคลองที่ เปลี่ยนไป 3) คุณภาพชีวิตและความแออัดจากความเป็น เมืองบอบบาททางด้านการท่องเที่ยวเข้าไป รบกวนชีวิตดั้งเดิม	- สำนักงานเขต - กองการท่องเที่ยว กรุงเทพฯ
ด้านสิ่งแวดล้อม	1) ผลกระทบจากคลื่นต่อ โครงสร้างบ้าน และตลิ่งริมคลอง 2) น้ำเน่าเสีย โดยเฉพาะการรองรับการ ระบายน้ำเสีย 3) มลภาวะอันเกิดจากเรือเพื่อการท่องเที่ยว ได้แก่ เสียง ควั่น และคลื่น 4) การรुक้ำลำน้ำ และความไม่ชัดเจนของ ขอบเขตคลอง 5) การทิ้งขยะและสิ่งปฏิกูลลงคลอง	- กรมการขนส่งทางน้ำ และพาณิชย์นาวี(กรม เจ้าท่าเดิม) - สำนักกระบายน้ำ - สำนักงานเขต - กรมธนารักษ์ - กรมควบคุมมลพิษ
ด้านเศรษฐกิจ	1) ผลกระทบจากการขยายตัวเมือง 2) การส่งเสริมการให้มีรายได้ในพื้นที่มีได้ ตอบสนองกับกลุ่มเป้าหมาย 3) ราคาที่ดินสูงขึ้น กับความต้องการที่อยู่ อาศัยในเขตเมือง 4) คุณภาพชีวิตกับอัตราค่าครองชีพที่สูงขึ้น	- สำนักงานเขต

5.2 บทบาทของหน่วยงานภาครัฐที่มีผลกระทบต่อการจัดการคลอง

หน่วยงานภาครัฐที่มีส่วนในการบริหารจัดการคลองของพื้นที่ศึกษา ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น โดยจะสรุปออกเป็น 3 ประเด็น คือ โครงสร้างของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง บทบาทและความสัมพันธ์ของหน่วยงาน และผลกระทบที่มีต่อการจัดการในพื้นที่ศึกษา โดยมีรายละเอียดดังนี้

5.2.1 โครงสร้างของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

หน่วยงานภาครัฐที่มีบทบาทในการบริหารจัดการคลอง มีโครงสร้างของหน่วยงานที่มาจากหลายส่วนราชการ ที่มีสังกัดมาจากหลายกระทรวง ซึ่งแต่ละหน่วยงานต่างอยู่ภายใต้ นโยบาย และแผนของกระทรวงนั้นๆ(รูปที่ 5.2.1-1) ดังนั้นโครงสร้างของหน่วยงานที่มาจากกระทรวงที่ต่างกันนี้ย่อมมีผลต่อการจัดการคลองของแต่ละหน่วยงาน ตามกรอบยุทธศาสตร์หลักของกระทรวงที่หน่วยงานสังกัดอยู่

<u>กระทรวง</u>		<u>หน่วยงาน</u>
กระทรวงการคลัง	—————>	กรมธนารักษ์
กระทรวงคมนาคม	—————>	กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
กระทรวงมหาดไทย	—————>	กรุงเทพมหานคร - สำนักระบายน้ำ - สำนักงานเขต - กองการท้องถิ่นทั่วกรุงเทพ
กระทรวงเกษตรและสหกรณ์	—————>	กรมชลประทาน
กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	—————>	กรมควบคุมมลพิษ กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม
กระทรวงวัฒนธรรม	—————>	กรมศิลปากร

รูปที่ 5.2.1-1 โครงสร้างหน่วยงานราชการในการบริหารจัดการคลอง

โครงสร้างของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่สามารถแบ่งออกเป็น หน่วยงานส่วนท้องถิ่นและ หน่วยงานจากส่วนกลาง โดยการแบ่งส่วนราชการหน้าที่ความรับผิดชอบที่แตกต่างกันไป จาก ความสำคัญของคลองที่เป็นสมบัติสาธารณะเป็นของส่วนกลาง จะต้องอยู่ในความดูแลรับผิดชอบ ของกรมธนารักษ์ที่ดูแลจัดการทรัพย์สินของชาติ แต่เนื่องจากลักษณะเฉพาะของคลองที่เป็นพื้นที่ น้ำ กรมธนารักษ์จึงมอบหมายให้กับหน่วยงานที่ดูแลจัดการพื้นที่แหล่งน้ำของประเทศโดยเฉพาะ คูแถมั้นคือกรมชลประทาน แต่เนื่องจากพื้นที่ศึกษาอยู่ในเขตเมืองขนาดใหญ่ เมืองหลวงของ ประเทศอย่างกรุงเทพมหานคร เพื่อการจัดการที่ดีกรมชลประทานจึงมอบหมายพื้นที่คลองชั้นใน ให้กรุงเทพมหานครดูแล และโดยกรุงเทพมหานครรับมาและแจกแจงเป็นสองส่วนให้สำนักงาน เขตและสำนักการระบายน้ำเป็นผู้ปฏิบัติจากกรอบนโยบายการทำงานที่ทางกรุงเทพมหานครวางไว้

นอกจากนี้ยังมีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี(กรมเจ้าท่าเดิม) อีกหนึ่งหน่วยงาน หลักที่ดูแลจัดการคลองในพื้นที่ศึกษา เป็นการจัดการเฉพาะเรื่อง โดยเน้นไปยังกิจกรรมของทางน้ำ ในพื้นที่ ซึ่งครอบคลุมทุกองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับการสัญจรและกิจกรรมอื่นๆ

นั่นคือความสับสนซับซ้อนของโครงสร้างองค์กร ที่ต้องมีที่ไปที่มาจากความสำคัญของ พื้นที่และบทบาทขององค์กรในการจัดการ โดยการมอบหมายให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดูแล จัดการ โดยแบ่งส่วนย่อย โดยพิจารณาจากหน่วยงานที่เป็นหน่วยงานกลางรายสาขาในการจัดการ เฉพาะเรื่อง และหน่วยงานท้องถิ่นในการจัดการเชิงพื้นที่ภายใต้การปกครองในพื้นที่รับผิดชอบ ซึ่งในกรณีนี้หน่วยงานท้องถิ่นที่รับผิดชอบพื้นที่ คือ สำนักงานเขต และหน่วยงานจากส่วนกลางที่ ดูแลเฉพาะเรื่องคือ สำนักกระบายน้ำ และกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี(กรมเจ้าท่าเดิม) กรณีของสำนักกระบายน้ำอาจจะมียกข้อยกเว้นว่าเป็นหน่วยงานท้องถิ่นหรือไม่ แต่หากพิจารณา บทบาทของหน่วยงาน จะพบว่าสำหรับสำนักกระบายน้ำแม้จะอยู่ภายใต้การปกครองส่วนท้องถิ่น แต่ในการปฏิบัติงานจะเป็นการปฏิบัติงานแบบองค์กรส่วนกลางของท้องถิ่น เนื่องจากการระบาย น้ำจะควบคุมเฉพาะคลองใดคลองหนึ่งมิได้ จะต้องควบคุมทั้งระบบโครงข่าย อันเนื่องมาจากการ ถ่ายเทของน้ำที่เป็นของเหลวย่อมส่งผลถึงกันทั้งระบบ เป็นต้น ดังนั้นถึงพิจารณาแยกสำนักกระบาย น้ำเป็นหน่วยงานจากส่วนกลางในระดับท้องถิ่น ที่มีบทบาทเฉพาะด้านในการดูแลจัดการคลองใน พื้นที่ศึกษาเช่นเดียวกับกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี(กรมเจ้าท่าเดิม) ที่เป็นหน่วยงานจาก ส่วนกลางในระดับประเทศในการดูแลจัดการคลองเฉพาะด้านเช่นกัน

5.2.2 บทบาทและความสัมพันธ์ของหน่วยงาน

หน่วยงานที่มีบทบาทหน้าที่ในการจัดการคลองของพื้นที่ศึกษา สามารถแบ่งออกเป็นหน่วยงานหลักที่ดูแลรับผิดชอบโดยตรง และหน่วยงานรองที่ให้การสนับสนุน ประสานงานต่างๆ รวมถึงเอื้อข้อมูลเพื่อการดำเนินงานนั้นๆ แม้ว่าหลักๆ จะมีเพียง 3 หน่วยงานที่มีบทบาทหน้าที่ในการบริหารจัดการคลอง แต่ในทางปฏิบัติย่อมต้องขอความร่วมมือจากหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ดังที่ได้ยกตัวอย่างแล้วในหัวข้อ 4.4.3 บทบาทความสำคัญของหน่วยงานในพื้นที่ศึกษา (หน้า 96) ดังนั้นการประสานงานระหว่างหน่วยงานจึงเป็นสิ่งสำคัญและจำเป็นในการปฏิบัติงานเพื่อให้เกิดประโยชน์และมีประสิทธิภาพสูงสุด

อย่างไรก็ตามแม้ว่าความจำเป็นในส่วนแบ่งราชการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในการบริหารจัดการคลองของพื้นที่ศึกษา เพื่อความสะดวกในการปฏิบัติงานได้อย่างทั่วถึงและมีประสิทธิภาพ แต่หากยังมีความไม่ชัดเจนในขอบเขตการทำงานที่เข้าใจตรงกันในทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่เดียวกันนี้ จะส่งผลให้พื้นที่ที่ได้รับการดูแลได้ไม่ดีเท่าที่ควร

หน่วยงานแต่ละหน่วย ต่างมีความถนัดในบทบาทหน้าที่ที่แตกต่างกัน ซึ่งทั้งนี้จากข้อสรุปในตารางที่ 4.4.3-1 (บทที่ 4 หน้า 106) บทบาทของหน่วยงานที่ควรรับผิดชอบในการบริหารจัดการคลองในแต่ละหน่วยงานมีดังนี้คือ

กรมชนารักษ์	รับผิดชอบด้านการรูกกล้า
กรมชลประทาน	รับผิดชอบด้านการทิ้งสิ่งของเสียและปฏิกูด
สำนักระบายน้ำ	รับผิดชอบด้านการทิ้งสิ่งของเสียและปฏิกูด การระบายน้ำ และ การกำจัดผักตบชวา
สำนักงานเขต	รับผิดชอบด้านการขุดลอก และการกำจัดขยะ
กรมการขนส่งน้ำ	รับผิดชอบด้านการสัญจรทางน้ำ
กรมศิลปากร	รับผิดชอบด้านการอนุรักษ์คลอง
กรมควบคุมมลพิษ	รับผิดชอบด้านการควบคุมคุณภาพน้ำ
กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม	รับผิดชอบด้านการทิ้งของเสียและสิ่งปฏิกูด

หากหน่วยงานต่างๆ มีบทบาทหน้าที่หลักในการจัดการคลองได้อย่างเหมาะสม มีหน้าที่รับผิดชอบที่ชัดเจนในการจัดการ และมีการร่วมมือและประสานงานกันอย่างมีประสิทธิภาพ จะทำให้การทำงานมีประสิทธิภาพ เกิดผลดีต่อองค์กรและประชาชน และสภาพแวดล้อม หน่วยงานทุกหน่วยงานมีความสำคัญเท่ากัน ดังนั้นการประสานงานกันร่วมกันทำงานเป็นสิ่งสำคัญในการจัดการ ดังนั้นการประสานงานระหว่างหน่วยงานจึงเป็นปัญหาสำคัญที่ต้องเร่งแก้ไข และจะสามารถลดปัญหาเรื่องความซ้ำซ้อนในการทำงานด้วย

5.2.3 ผลกระทบที่มีต่อการจัดการในพื้นที่ศึกษา

การจัดการของหน่วยงานภาครัฐมีอิทธิพลอย่างมากต่อพื้นที่ศึกษา โดยเฉพาะนโยบาย โครงการแผนงานต่างๆ อันเป็นกรอบและแนวทางในการกำหนดทิศทางการพัฒนาพื้นที่ และมี ศักยภาพสูงในการบริหารจัดการและแก้ไขปัญหาต่างๆ

บทบาทการทำงานของหน่วยงานภาครัฐในการบริหารจัดการคล่องในพื้นที่ศึกษา จาก ส่วนแบ่งการทำงานที่ไม่ค่อยชัดเจน คลุมเครือทำให้ปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่ไม่ได้รับความสนใจ เท่าที่ควร หน่วยงานที่มีหน้าที่ในการจัดการคล่องในพื้นที่ศึกษา แม้ว่าจะมีการประสานงานกัน ระหว่างหน่วยงาน แต่ในความเป็นจริงเป็นเพียงการส่งต่องาน หรือเป็นเพียงขั้นตอนหนึ่งใน กระบวนการทำงานต่อกัน ไม่ใช่การร่วมมือกันทำงานหรือร่วมกันจัดการพื้นที่ดังที่ควรจะเป็นตาม ศักยภาพขององค์กรที่มีศักยภาพการจัดการดีกว่าการปฏิบัติงานจริงที่ออกมา

ดังนั้นความสำคัญของการจัดการคล่องและพื้นที่ นอกเหนือจากมีหน่วยงานที่ดูแลทุกๆ ด้านในพื้นที่ศึกษาแล้ว จะต้องพิจารณาระบบการทำงานของแต่ละหน่วยงานที่มีผลต่อกัน แต่หาก ไม่มีความชัดเจนของขอบเขตการทำงานของหน่วยงาน จะทำให้การปฏิบัติงานจริงเกิดความสับสน จากทั้งตัวเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานและประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ รวมทั้งเมื่อเกิดปัญหาจะไม่ได้รับการ แก้ไขดังที่ควรจะเป็น

โดยข้างต้นนี้สามารถสรุปผลกระทบที่มีต่อการจัดการในพื้นที่ศึกษา สรุปประเด็นได้ ดังนี้คือ

- ปัญหาที่เกิดขึ้นด้านต่างๆ ไม่ได้รับการแก้ไขจากต้นเหตุของปัญหาอย่างแท้จริง
- ความไม่ชัดเจนของขอบเขตงานที่แต่ละหน่วยงานรับผิดชอบ ทำให้เจ้าหน้าที่ที่มี หน้าที่นำไปปฏิบัติไม่ทราบถึง หน้าที่ของตน
- จากการจัดการที่ขาดเครื่องมือที่มีประสิทธิภาพ คือ “กฎหมาย”
- ความซ้ำซ้อนอำนาจหน้าที่ของหน่วยงาน
- ขาดการประสานงานในด้านต่างๆ ระหว่างหน่วยงาน

ดังที่ได้ยกตัวอย่างข้างต้น จากหน้าที่ที่ดูแลในด้านที่มีความซ้ำซ้อน ทั้งที่อยู่ในพื้นที่ เดียวกันและต่างพื้นที่กัน ดังนั้นการบริหารจัดการคล่องที่ผ่านมาจึงไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร หรือไม่สามารถแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นกับคล่องได้ รวมถึงการประสานงานในความเป็นจริงค่อนข้างจะ มีอุปสรรคอย่างมาก และมีความซ้ำซ้อนของแผนงานในแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยแต่ละ หน่วยงานกระจายอยู่ภายใต้การบริหารจัดการของหลายกระทรวง ส่งผลให้ขาดเอกภาพของ นโยบายและแผนงานดำเนิน ซึ่งนอกจากจะทำให้งานไม่มีประสิทธิภาพแล้ว ยังเป็นการสิ้นเปลือง และขาดประสิทธิภาพในการใช้งบประมาณ

5.3 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาสามารถสรุปข้อเสนอแนะด้านต่างๆ 3 ด้าน คือ ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางในการจัดการคลองของหน่วยงานภาครัฐ ข้อเสนอแนะความเป็นไปได้ในการจัดการเพื่อการอนุรักษ์คลอง และข้อเสนอแนะสำหรับแนวทางในการศึกษาต่อไป โดยมีรายละเอียดดังนี้

5.3.1 แนวทางในการจัดการคลองของหน่วยงานภาครัฐ

จากการศึกษาพบว่าแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในปัจจุบันแม้ว่าจะมีบทบาทหน้าที่กระจัดกระจายไปในด้านต่างๆ อย่างไรก็ตามแต่ละหน่วยงานมีความเหมาะสมในการจัดการในบทบาทหลักๆ ที่เกี่ยวข้องกับองค์กรและจะสามารถดำเนินการจัดการคลองได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะต้องพิจารณาถึงบทบาทหลักที่เหมาะสมของแต่ละหน่วยงาน เพื่อการแก้ไขปัญหาความซ้ำซ้อนของการจัดการคลองจากหน่วยงาน และมีความชัดเจนในด้านการจัดการแต่ละด้าน

เพื่อการบริหารจัดการคลองให้มีประสิทธิภาพ จึงควรมีหน่วยงานกลางที่เป็นหน่วยงานหลักในการประสานงานด้านการจัดการคลองโดยตรง เนื่องจากปัจจุบันมีหลายหน่วยงานมีบทบาทหน้าที่ดูแลจัดการ หน่วยงานหลักๆ ในพื้นที่ศึกษาได้แก่ สำนักงานเขต สำนักระบายน้ำ กรมการขนส่งทางบกและพาณิชย์นาวี(กรมเจ้าท่าเดิม) และหน่วยงานอื่นๆที่เกี่ยวข้องอันได้แก่ สำนักรักษาความสะอาด กรมชลประทาน กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องอีกมากมาย ซึ่งแต่ละหน่วยงานมีหน้าที่บริหารจัดการคลองที่แตกต่างกัน ในขณะที่เดียวกัน มีทั้งหน่วยงานที่ดูแลเฉพาะด้านที่ครอบคลุมทุกพื้นที่ และหน้าที่บางด้านที่ดูแลเฉพาะบางคลอง ซึ่งแต่ละหน่วยงานต่างฝ่ายต่างปฏิบัติหน้าที่ในขอบเขตหน้าที่ความรับผิดชอบของตนเท่านั้น มีบางเรื่องบางโอกาสและบางหน่วยงานที่มีการประสานงานกัน ซึ่งการทำงานของแต่ละหน่วยงานเหล่านี้ต่างต้องขึ้นอยู่กับหน่วยงานส่วนกลางที่ตนสังกัด ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงความยุ่งยากในการจัดการและดำเนินงานที่สลับซับซ้อนอย่างมาก

แนวทางในการจัดตั้งหน่วยงานภาครัฐในการบริหารจัดการคลองในอนาคต ในความเป็นจริงควรจัดตั้งองค์กรใหม่ โดยการยุบรวมหรือรวมหน่วยงานราชการที่มีภาระหน้าที่คล้ายคลึงกัน แม้ว่าในความเป็นจริง ระบบราชการดังเช่นทุกวันนี้ มีความเป็นไปได้น้อยมาก รวมไปถึงการปรับปรุงหรือจัดตั้งหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบข้อมูลส่วนกลางในทุกๆภาคส่วนของประเทศ ให้อยู่ในระบบฐานข้อมูลเดียวกันที่สามารถอ้างอิงได้ในทุกภาคส่วน เนื่องจากในปัจจุบันระบบการจัดเก็บข้อมูลของหน่วยงานภาครัฐในประเทศไทยยังมีจุดอ่อนอยู่มาก ทำให้การนำไปประยุกต์ใช้มีอุปสรรคด้านการเปรียบเทียบและวิเคราะห์ที่ต้องใช้ข้อมูลจากหลากหลายหน่วยงาน ซึ่งนอกจากจะทำให้การนำข้อมูลไปประยุกต์ใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้นแล้ว ยังจะช่วยประหยัด

งบประมาณแผ่นดินในการจัดเก็บข้อมูลซ้ำซ้อนในแต่ละหน่วยงาน และไม่อาจจะยึดถือข้อมูลของหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งเป็นมาตรฐานได้ ดังนั้นหากมีการจัดเก็บข้อมูลที่เป็นระบบมากขึ้นบนฐานข้อมูลเดียวกันจากหน่วยงานกลางของประเทศ สิ่งเหล่านี้จะสนับสนุนให้การทำงานของหน่วยงานมีประสิทธิภาพมากขึ้นด้วย ซึ่งสามารถสรุปแนวทางในการจัดการคลังของหน่วยงานภาครัฐได้ดังนี้ คือ

1. ปรับปรุงประสิทธิภาพในการดำเนินงานของหน่วยงานที่มีหน้าที่ดูแลจัดการคลัง
2. ปรับปรุงกฎหมาย อันเปรียบเสมือนเครื่องมือของหน่วยงานที่ใช้ในการบริหารจัดการคลัง
3. จัดตั้งองค์กรระดับชาติ ที่มีหน้าที่ดูแลบริหารจัดการคลังและแหล่งน้ำโดยเฉพาะ
4. ปรับด้านโครงสร้างของระบบราชการในการประสานงานระหว่างหน่วยงานเพื่อให้เกิดการทำงานที่มีประสิทธิภาพ

สำหรับเครื่องมือที่ใช้ในการจัดการที่สำคัญประการหนึ่ง นั่นคือ กฎหมาย ซึ่งในปัจจุบันหน่วยงานต่างๆ มีระเบียบกฎหมายของตนเองที่บังคับใช้มาเป็นเวลานาน ก่อนข้างมีความล้าหลังไม่ทันต่อสถานการณ์ปัจจุบัน และยังมีช่องโหว่ให้เกิดการเลี่ยงกฎหมายในทางปฏิบัติอีกมาก ดังนั้นจึงไม่ควรละเลยที่จะปรับปรุงประมวลกฎหมายเกี่ยวกับการจัดการแหล่งน้ำ และบทลงโทษที่เกี่ยวข้อง ควบคู่ไปกับการจัดการระบบการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพหน่วยงานภาครัฐด้วย และสามารถสรุปแนวทางการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นได้ดังนี้ คือ

1. จัดตั้งหน่วยงานกลางที่มีบทบาทหน้าที่ดูแลจัดการ โครงข่ายระบบคลังโดยตรงทั้งระบบที่เชื่อมโยงกัน เพื่อให้เกิดการบริหารจัดการได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงการเป็นหน่วยงานกลางในการประสานระหว่างหน่วยงานรายสาขาที่เกี่ยวข้อง
2. บัญญัติ กฎหมายแม่บทหลัก เพื่อการบริหารจัดการคลังเนื่องจากแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จะอ้างอิงหรืออยู่ภายใต้การดำเนินงานของกฎหมายที่แตกต่างกัน โดยแต่ละกฎหมายจะมีข้อกำหนดเกี่ยวกับการบริหารจัดการแม่ข่าย ถ้าคลังแฝงอยู่ โดยที่บางกรณีมีความซ้ำซ้อนกัน โดยอ้างอิงกฎหมายที่แตกต่างกันไป
3. การให้การศึกษาและความรู้ความเข้าใจ ด้านการอนุรักษ์และพัฒนาคลัง ให้ตระหนักถึงความสำคัญ

5.3.2 ข้อเสนอแนะความเป็นไปได้ในการจัดการเพื่ออนุรักษ์คลอง

เพื่อให้คลองสามารถดำรงอยู่ได้อย่างยั่งยืน จะต้องวางแผนระบบการจัดการคลองให้มีประสิทธิภาพ โดยเสนอความเป็นไปได้ในการจัดการคลอง ดังนี้

1. จัดตั้งหน่วยงานองค์กรกลางในการบริหารจัดการคลองโดยตรง และจัดสรรหน่วยงานย่อยเป็น 2 ส่วนเพื่อให้มีการจัดการในสองระดับ ระดับชาติ และท้องถิ่น
2. การให้ความชัดเจนต่อบทบาทหน้าที่ของแต่ละหน่วยงานในการบริหารจัดการและการประสานงานระหว่างหน่วยงาน
3. บัญญัติกฎหมายแม่บทเพื่อการอนุรักษ์และจัดการคลอง พร้อมบทลงโทษจากการฝ่าฝืนหรือละเว้นไม่ปฏิบัติตาม
4. การสร้างความตระหนักรู้ด้านการอนุรักษ์คลองแก่ประชาชนเพื่อการอนุรักษ์ที่ยั่งยืน

นอกจากการคัดเลือกหน่วยงานกลางที่มีประสิทธิภาพ ในการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่มีบทบาทหน้าที่ในการดูแลจัดการคลอง เครื่องมือที่สำคัญประการหนึ่งที่จะสามารถสนับสนุนให้สามารถควบคุมและแก้ไขปัญหาได้จริง นั่นคือ กฎหมาย เนื่องด้วยที่ผ่านมากฎหมายที่ใช้ในด้านการบริหารจัดการคลองนั้น ค่อยข้างจะล้าสมัย และยังเป็นช่วงโหว่ที่ทำให้เกิดการเล็งฎหมาย บทลงโทษยังไม่หนักมากนัก ซึ่งสิ่งเหล่านี้ถ้าปล่อยให้ผ่านไป ในอนาคตอันใกล้อาจจะเกิดความเสียหายที่ตามมาอีกมากหากไม่รีบแก้ไข

สำหรับด้านการจัดการคุณภาพน้ำในคลอง ในปัจจุบันแม้ว่าระบบบำบัดน้ำเสียของกรุงเทพมหานคร ยังไม่สามารถรองรับการให้บริการได้ทั่วทั้งกรุงเทพฯ ในขั้นต้นควรมีการควบคุมอย่างเคร่งครัดในบำบัดน้ำเสียเบื้องต้นของครัวเรือนและอาคารต่างๆ ก่อนจะระบายสู่คูคลองหรือท่อระบายน้ำ และจัดกิจกรรมด้านการรณรงค์การอนุรักษ์น้ำและคุณภาพน้ำ ประกอบกับสะท้อนผลกระทบที่อาจจะเกิดความรุนแรงส่งผลกระทบต่อประชาชนโดยตรง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการปลูกฝังกับเยาวชนรุ่นใหม่ๆ เพื่อการแก้ไขปัญหาในระยะยาวต่อไป

เพื่อการแก้ไขปัญหาความขัดแย้งในการบริหารจัดการคลองนี้ ผู้วิจัยขอเสนอให้จัดตั้งคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการ ซึ่งจะต้องมีตัวแทนจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในการบริหารจัดการคลอง มาเป็นคณะอนุกรรมการด้านต่างๆ ตามหน้าที่หลักที่แต่ละหน่วยงานจะต้องรับผิดชอบและประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานทุกภาคส่วนที่มีส่วนเกี่ยวข้อง(รูปที่ 5.3.2-1)

<u>หน่วยงานหลัก</u>	<u>บทบาทหลัก</u>
กรมธนารักษ์	การรูดค่า
กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี	การสัญจรทางน้ำ
กรมชลประทาน	การระบายน้ำและการขุดลอกแม่น้ำและ คูคลองนอกเขตเมือง
สำนักกระบายน้ำ	การระบายน้ำและการขุดลอกเฉพาะคูคลอง ในเขตเมือง
สำนักงานเขต	การทิ้งของเสีย สิ่งปฏิกูล การกำจัดขยะ และการจัดการฝักตบ
กรมศิลปากร	การอนุรักษ์คูคลอง
กรมควบคุมมลพิษ	คุณภาพน้ำในคลอง
กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม	สภาพแวดล้อมและระบบนิเวศน์คูคลอง

รูปที่ 5.3.2-1 แนวทางในการจัดตั้งคณะอนุกรรมการในการจัดการคลอง

อย่างไรก็ตามปัญหาทั้งหมดที่เกิดขึ้น แม้ว่าจะได้รับการส่งเสริมหรือแก้ไขในด้านต่างๆ แต่ที่สำคัญที่สุดที่ต้องคำนึงนั่นคือ พื้นฐานจิตสำนึกของประชาชนในการดูแล ป้องกัน อนุรักษ์ ทรัพยากรน้ำ ซึ่งหากแม้จะสามารถดูแลจัดการทั้งในด้านระบบ องค์กร หน่วยงาน เจ้าหน้าที่ และการประสานงานที่ดี แต่หากไม่ได้แก้ปัญหาค้นเหตุกับผู้ก่อมลพิษหรือมลภาวะที่เกิดขึ้นโดยตรง ทั้งประชาชนที่อาศัยอยู่ริมคลองและที่มีได้อาศัยอยู่ริมคลอง ต่างมีส่วนต้องร่วมมือกันรับผิดชอบต่อสภาพแวดล้อมที่ได้รับผลกระทบอันเนื่องมาจากกิจกรรมของมนุษย์ ที่ธรรมชาติไม่อาจจะปรับสมดุลกับปริมาณความต้องการที่มากขึ้นนี้ได้ ซึ่งในที่นี้หมายรวมถึงจิตสำนึกของเจ้าหน้าที่ที่คอยดูแลจัดการ องค์กรภาคเอกชนต่างๆ ในการร่วมมือกันรณรงค์การรักษาแม่น้ำลำคลอง การประหยัดน้ำ การปลูกป่า สนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ที่มีประโยชน์ต่อการอนุรักษ์และพัฒนาสิ่งแวดล้อมรวมถึงคลองด้วย เนื่องจากเหล่านี้เป็นปัญหาของส่วนร่วมที่ต้องช่วยกันรับผิดชอบดูแล ช่วยสังคมแก้ไข ปัญหาของสิ่งแวดล้อม ปัญหาเกี่ยวกับแหล่งน้ำ แม่น้ำ ลำคลอง ในการอนุรักษ์ที่สามารถดำเนินการควบคู่ไปกับการพัฒนาได้อย่างลงตัว ดังนั้นความตระหนักโดยจิตใต้สำนึกจึงเป็นที่สำคัญ ประกอบกับความร่วมมือจากทุกๆ ฝ่าย ให้การแก้ไขปัญหามาตรถุล่วงได้จริง เพื่อการไปสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืนต่อไปในอนาคต

5.3.3 ข้อเสนอแนะสำหรับแนวทางการศึกษาต่อไป

สำหรับการศึกษาคั้งนี้ มีข้อจำกัดหลายประการในการศึกษาบทบาทหน้าที่ของหน่วยงานภาครัฐ เพื่อให้เกิดการจัดการที่มีประสิทธิภาพ จึงควรมีการศึกษาด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องประกอบกันไป โดยมีแนวทางดังนี้คือ

1. ศึกษากระบวนการบริหารจัดการแหล่งน้ำของระดับประเทศ เพื่อให้สามารถเข้าใจถึงระบบโครงสร้างของหน่วยงานภาครัฐทั้งระบบ ในระดับประเทศที่สัมพันธ์กับระดับท้องถิ่นได้
2. ศึกษาด้านการบริหารจัดการด้านอื่นๆ ของหน่วยงานภาครัฐ ถึงประสิทธิภาพของระบบการทำงาน และข้อดีข้อเสียจากรูปแบบการบริหารจัดการด้านนั้นๆ
3. ศึกษาเปรียบเทียบรูปแบบการบริหารจัดการระหว่างหน่วยงานภาครัฐกับองค์กรอิสระ ด้านประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ

บรรณานุกรม

- กึ่งนภา จันทร์ดีและคณะ. 2532. การศึกษาสภาพแวดล้อมเพื่อการอนุรักษ์โบราณสถานบริเวณ
คลองด่านธนบุรี(วัดหนัง, วัดนางนอง, วัดนางชี, วัดราชโอรสาราม). กรุงเทพฯ: ภาควิชา
โบราณคดี คณะโบราณคดี มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- กึ่งเพชร ลีพหิวัระ. 2529. “การศึกษาศักยภาพของคลองเพื่อแก้ปัญหาฝั่งเมืองกรุงเทพมหานคร”
วิทยานิพนธ์ผังเมืองมหาบัณฑิต. กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
กรมเจ้าท่า. 2534. ประวัติกรมเจ้าท่าและระเบียบกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการให้สร้างสิ่ง
ล่วงล้ำลำน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา พ.ศ. 2534 การพิจารณาและการออกใบอนุญาตให้เรือเดิน
ประจำทาง พ.ศ. 2534 คนประจำเรือเดินทะเล พ.ศ. 2534 (กรมเจ้าท่าแจกเป็นวิทยาทาน
งานกฐินพระราชทานกรมเจ้าท่า พ.ศ. 2534 ณ วัดพระพุทธบาทตากผ้า อ.ป่าซาง จ.ลำพูน
วันที่ 15 พ.ย. 34. กรุงเทพฯ : กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม.
- กรมเจ้าท่า. 2542. แนวทางการวางแผนพัฒนาท่าเรือในประเทศไทย(รายละเอียดขั้นต่ำ) กันยายน
2542. กรุงเทพฯ : กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม.
- กุลทรัพย์ ชื่นรุ่งโรจน์. 2504. บทกวีนิราศตามคลองบางกอกน้อยถึงบางกอกใหญ่. กรุงเทพฯ: (ม.
ป.ท.)
- กองบริการรักษาคลองสะอาด. 2546. คู่มือประชาชน คนรักคลอง. กรุงเทพฯ : สำนักรักษาความ
สะอาด กรุงเทพมหานคร.
- คำรบลักข์ สุรัชสวัสดิ์, ดร. 2543. การศึกษาและการวิจัยเพื่อชี้แนะและกำหนดกรอบนโยบายการ
พัฒนาเมือง “กรุงเทพมหานครและปริมณฑล” กับการแก้ปัญหาจราจร. กรุงเทพฯ :
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- จรรยาพันธ์ บรรจงภาค. 2546. วิวัฒนาการของความสัมพันธ์ระหว่างน้ำและชุมชนพักอาศัยริมน้ำ
กรณีศึกษาคลองบางกอกน้อย. กรุงเทพฯ: สาขาวิชาสถาปัตยกรรมศาสตร์ ภาควิชา
สถาปัตยกรรม บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- ฉัตรชัย พงษ์ประยูร. 2527. ภูมิศาสตร์เมือง. กรุงเทพฯ: ไทยวัฒนาพานิชย์.
- ชาญชัย ลิ้มปียากร. 2536. คลอง : สายน้ำที่รอคอยความหวังใย. กรุงเทพฯ: สมาคมเทคโนโลยีที่
เหมาะสม.
- ดิน ปรัชญาพทธรย์,ดร. 2538. ทฤษฎีองค์กร. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช (พิมพ์ครั้งที่ 3)
- เนาวรัตน์ บวรทรัพย์. 2547,22 มีนาคม. “คลองด่าน คลองประวัติศาสตร์เขตจอมทอง.”
สยามรัฐ. หน้า 10.

- ธรรมบุญ โรจนะบุรานนท์, เปรมจิตต์ แทนสถิตย์ และคณะ. 2526. ผลงานวิจัยจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ลำดับที่ 11 การศึกษาสภาวะแวดล้อมทางน้ำในคลองหลักของกรุงเทพมหานคร. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. พฤศจิกายน.
- ปิยนาก บุญนาค, ดวงพร นพคุณ, สุวัฒนา ธาदानิติ. 2525. คลองในกรุงเทพมหานคร รายงานผลการวิจัยเงินทุนเพื่อเพิ่มพูนและพัฒนาประสิทธิภาพทางราชการ เนื่องในโอกาสสมโภชกรุงรัตนโกสินทร์ 200 ปี (2325 – 2525). กรุงเทพฯ :
- ปิยะพร กัญชนะ. 2537. ตลาดน้ำย่านชุมชนริมน้ำในสังคมเมืองสยาม. กรุงเทพฯ: เมืองโบราณ.
- มานพ พงศทัต. 2527. รายงานการวิจัยเรื่องการขนส่งทางน้ำของกรุงเทพมหานคร(Water Transportation of Bangkok Metropolitan Area). กรุงเทพฯ: สถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ถือชัย ครุฑน้อย. 2838. “ความสัมพันธ์ระหว่างการพัฒนาเมืองกับแหล่งน้ำ กรณีศึกษาเมืองสกลนคร-หนองหาน” วิทยานิพนธ์ผังเมืองมหาบัณฑิต. บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สุดใจ ทูลพานิชย์กิจ. 2547. หลักการพัฒนาเศรษฐกิจ(Principles of Economic Development). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สกุณี ฉัฐพลวัฒน์. 2541. คลองและเส้นทางเดินเรือในอดีต. กรุงเทพฯ : ศูนย์เสริมปัญญาไทย. สถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อม. 2537. คลอง อาศรมความคิดเรื่องคลองในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สมบัติ พลายน้อย. 2534. ชีวิตตามคลอง. กรุงเทพฯ: ดันอ้อ.
- สำนักการระบายน้ำ. 2547.หน้าที่ความรับผิดชอบของสำนักงานจัดการคุณภาพน้ำ. [Online]. Available: <http://dds.bma.go.th/frame-m10.htm>
- สุมาน สุดโต. 2547,21 มีนาคม. “ตลาดน้ำวัดไทร-อดีตที่รุ่งโรจน์.” โพลด์ทูเดย์. หน้า 4.
- เสน่ห์ ญาณสาร. 2541. ภูมิศาสตร์เมือง. เชียงใหม่: ภาควิชาภูมิศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- โสมสกา เพชรานนท์. 2547. เศรษฐศาสตร์เมือง(Urban Economics). ภาควิชาเศรษฐศาสตร์ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- ศิริวรรณ เสรีรัตน์ และคณะ. 2545. องค์กรและการจัดการ(O&M organization and Management) ฉบับสมบูรณ์. กรุงเทพฯ: Diamond In Business World.
- อรศิริ ปาณันท์ และคณะ. 2527. ลักษณะอาคารพักอาศัยย่านคลองบางกอกน้อย. กรุงเทพฯ: คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

อรุณ รัชธรรม และปรัชัช เปี่ยมสมบูรณ์. 2536. การบริหารความขัดแย้งในองค์กร. เอกสาร
 การศึกษารัฐประศาสนศาสตร์ อันดับี่46. กรุงเทพฯ: คณะรัฐประศาสนศาสตร์
 สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์(พิมพ์ครั้งที่ 2)

Hellstorm, D. et. al. 2000. A Framework for Systems Analysis of Sustainable Urban Water
 Management. **Environmental Impact Assessment Review**. 20 : 311-321.

Nahoum Cohen. 2001. "Chapter Twenty Three River and Seashores." **Urban Planning
 Conservation and Preservation**. New York : McGraw-Hill Companies.

McCarney, P. 1995. **Perspective on the City : Four approaches to the Environmental of
 Cities**. University of Toronto : Center for Urban and Community Studies. Chapter 7 :
 229-268.

Phil Pinch and Ian Munt. "Blue Belts : An Agenda for Waterspace Planning in the UK."
Planning Practice and Research. vol.17, no.2, 2002. pp.159-174.

ภาคผนวก

ชุดที่.....

แบบสอบถามผู้อยู่อาศัยริมคลองบางกอกน้อยและคลองด่าน ① คลองบางกอกน้อย ② คลองด่าน
เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาหลักสูตรปริญญาโท ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
สาขาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ข้อมูลทั่วไป

1. เพศ 1. ชาย 2. หญิง
2. อายุ.....ปี
3. สถานภาพ 1. โสด 2. สมรส 3. หย่าร้าง/หม้าย
4. ศาสนา 1. พุทธ 2. อิสลาม 3. คริสต์
5. ระดับการศึกษา
1. ไม่ได้รับการศึกษา 2. ประถมศึกษา 3. มัธยมศึกษาตอนต้น
4. มัธยมศึกษาตอนปลาย 5. ปวช. 6. ปวส. / อนุปริญญา
7. ปริญญาตรี 8. สูงกว่าปริญญาตรี
6. อาชีพ (รายได้หลัก/งานประจำ)
1. รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ 2. พนักงานบริษัทเอกชน 3. รับจ้าง.....
4. ก้าขาย..... 5. ธุรกิจส่วนตัว..... 6. นักเรียน/นักศึกษา
7. พ่อบ้าน-แม่บ้าน / เกษียณ 8.ว่างงาน 9. อื่น ๆ.....
7. รายได้.....บาท/เดือน
8. สถานภาพในครอบครัว
1. หัวหน้าครอบครัว 2. ผู้อยู่อาศัย 3. อื่น ๆ.....
9. จำนวนสมาชิกในครอบครัว.....คน
10. บ้านของท่านอยู่ในเขต 1. เขตบางกอกน้อย 2. เขตจอมทอง
3. เขตธนบุรี 4. เขตภาษีเจริญ

ข้อมูลด้านที่อยู่อาศัย

11. ภูมิลำเนาของครอบครัวท่าน
1. ย้ายมาจาก(กรุณาตอบข้อ 12 และ 13) 2. อยู่ที่นี่ตั้งแต่บรรพบุรุษ(ข้ามไปตอบข้อ 14)
- 1.1 ที่อื่นภายในบริเวณกรุงเทพฯและปริมณฑล คือ เขต.....จังหวัด.....
- 1.2 ต่างจังหวัด คือ อำเภอ.....จังหวัด.....
12. ระยะเวลาที่ครอบครัวท่านอาศัยในบ้านหลังนี้.....ปี

13. เหตุผลที่ย้ายมาอยู่ที่นี่

1. หางานทำ 2. แต่งงาน 3. ย้ายตามพ่อแม่ 4. อื่นๆ.....

14. ครอบครัวของท่านมีบ้านแห่งอื่นหรือไม่ 1. ไม่มี 2. มีแห่ง

2.1 มีที่ (อำเภอ/เขต).....จังหวัด.....

2.2 มีที่ (อำเภอ/เขต).....จังหวัด.....

15. บ้านที่อาศัยอยู่ปัจจุบันนี้

1. บ้านเดิมตั้งแต่แรก 2. สร้างใหม่ 3. มีการต่อเติมบางส่วน

16. การครอบครองที่อยู่อาศัย

1. บ้านและที่ดินเป็นของครอบครัว 2. เช่าบ้านอาศัย
 3. เช่าที่ดินปลูกบ้าน 4. อื่นๆ

17. ในอนาคตครอบครัวของท่านมีแนวโน้มจะย้ายออกจากบ้านนี้หรือไม่

1. ย้ายประมาณ.....ปี ย้ายเพราะ.....
 2. ไม่ย้ายเพราะ.....
 3. ยังไม่เคยคิด/ไม่แน่ใจ

18. ปัจจุบันใช้ประโยชน์จากตัวบ้านอย่างไร

1. อยู่อาศัยอย่างเดียว 2. อยู่อาศัยและค้าขาย ได้แก่.....
 3. อยู่อาศัยและรับงานมาทำที่บ้าน..... 4. อยู่อาศัยและอื่นๆ

19. การเข้าถึงตัวบ้านของท่าน สามารถเดินทางได้โดยวิธีใดบ้าง

1. รถยนต์/รถกระบะ 2. รถมอเตอร์ไซด์
 3. เดินเท้า 4. เรือเท่านั้น

20. ครอบครัวของท่านมีพาหนะหรือไม่ อย่างไร

1. ไม่มี 2. มี (กรุณากรอกตาราง)

พาหนะ	การครอบครอง		จำนวน	ลักษณะการเก็บ / จอด		
	มี	ไม่มี		บริเวณบ้าน	เช่าพื้นที่จอด	ฝากบ้านคนรู้จัก
1. เรือ						
2. รถมอเตอร์ไซด์						
3. รถยนต์/รถกระบะ						
4. อื่นๆ.....						

ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับคลอง

21. คลองหน้าบ้านท่าน ยังสามารถพบเรือขายของประเภทใดบ้าง 1. ไม่พบ(ข้ามไปข้อ 23)
2. เรือขายกล้วยเขียว 3. เรือขายไอศกรีม 4. เรือขายขนม
5. เรือขายน้ำ(โอเลี้ยง/น้ำอัดลม) 6. เรือขายผัก / ผลไม้ 7. เรือขายอาหารสด
8. เรือขายอาหารแห้ง 9. เรือขายของใช้ในครัวเรือน 10. เรืออื่นๆ.....
22. ท่านใช้บริการเรือขายของบ่อยแค่ไหน (โดยประมาณ)
1. ทุกวัน 2. 1-3 ครั้ง / สัปดาห์ 3. 1-3 ครั้ง / เดือน
4. 2-3 เดือน / ครั้ง 5. 1-3 ครั้ง / ปี 6. ไม่เคยเลย
23. ท่านยังพบสัตว์น้ำในคลองอีกหรือไม่
1. ไม่พบ 2. พบ คือ.....
24. ท่านยังใช้ประโยชน์จากน้ำคลองอยู่หรือไม่
1. ไม่ได้ใช้ 2. ใช้ เพื่อ.....
25. ท่านเห็นว่าความกว้างของคลองเปลี่ยนแปลงจากอดีตหรือไม่ อย่างไร
1. กว้างขึ้นประมาณ.....ม. 2. แคบลงประมาณ.....ม. 3. แทบจะไม่แตกต่าง

ข้อมูลด้านสาธารณูปโภคสาธารณูปการ

26. บริการสาธารณูปโภคสาธารณูปการทางเรือที่ท่านพบเห็น/ใช้บริการ คือ
1. เรือไปรษณีย์ 2. เรือเก็บขยะตามบ้าน 3. เรือเก็บขยะในคลอง
4. เรือตำรวจน้ำ 5. เรือธนาคาร 6. เรือห้องสมุด
7. อื่นๆ..... 8. อื่นๆ..... 9. อื่นๆ.....
27. บ้านของท่านมีไฟฟ้าใช้หรือไม่
1. ไม่มี(ข้ามไปตอบข้อ 28)
2. มี ใช้มาแล้ว.....ปี ใช้ไฟฟ้าจากแหล่งใด
- 2.1 การไฟฟ้า 2.2 พ่วงจากเพื่อนบ้าน
- 2.3 บังไฟใช้เอง
28. ครอบครัวยของท่านใช้น้ำจากแหล่งใด
1. น้ำประปา 2. น้ำซื้อเป็นถังหรือต่อมาจากเพื่อนบ้าน
3. น้ำฝน 4. น้ำในคลอง
29. ครอบครัวยของท่านกำจัดน้ำเสียอย่างไร
1. ปล่อยลงท่อระบายน้ำเสียของชุมชน 2. ปล่อยลงคลองโดยบำบัดน้ำเสีย/มีบ่อพัก
3. ปล่อยลงสู่พื้นดินตามธรรมชาติ 4. ปล่อยลงคลองโดยตรง

30. ครอบครัวยของท่านจำกัดขยะ โดยวิธีใด

1. เรือของเขตมาเก็บขยะ 2. มีรถขยะมาเก็บ / ทิ้งที่ทิ้งขยะของชุมชน
3. ทิ้งลงคลอง 4. เผา / ฝัง

31. ครอบครัวยของท่านเคยประสบปัญหาน้ำท่วมหรือไม่

1. ไม่เคย(ข้ามไปตอบข้อ 35)
2. เคย 2.1 ทุกปีช่วงเดือน.....
- 2.2 เป็นบางปีช่วงเดือน..... ท่วมครั้งสุดท้าย พ.ศ.....
- 2.3 เคยท่วมในอดีตแต่ปัจจุบันไม่ท่วมแล้ว ท่วมครั้งสุดท้าย พ.ศ.....

32. หากท่านเคยน้ำท่วม นานแค่ไหนกว่าน้ำจะลด

1. ไม่กี่ชั่วโมง 2. ไม่กี่วัน
3. 1-2 สัปดาห์ 4. ประมาณ 1 เดือน
5. มากกว่า 1 เดือน(ประมาณ.....เดือน)

33. หากท่านเคยน้ำท่วม ระดับน้ำสูงสุดที่เคยท่วมประมาณ.....(เซนติเมตร/เมตร)

34. ในช่วงที่น้ำท่วม ครอบครัวยของท่านอยู่อาศัยกันอย่างไร

1. อาศัยอยู่ที่เดิมในส่วนที่น้ำท่วมไม่ถึง 2. อาศัยบ้านญาติ / คนรู้จัก ชั่วคราว
3. อาศัยอยู่ในที่ทางรัฐจัดให้ชั่วคราว 4. อื่นๆ

35. เวลาที่น้ำท่วม ท่านทราบหรือไม่ว่าหน่วยงานใดบ้างที่เข้ามาให้การช่วยเหลือ

1. ไม่ทราบ
2. ทราบ คือ
- 2.1 หน่วยงาน.....ช่วยในเรื่องของ.....
- 2.2 หน่วยงาน.....ช่วยในเรื่องของ.....

36. บ้านของท่านมีโทรศัพท์หรือไม่

1. มี ใช้เป็นระยะเวลา.....ปี 2. ไม่มีเพราะ.....

ข้อมูลเกี่ยวกับชุมชน

37. บ้านของท่านอยู่ในชุมชน.....

38. ท่านรู้จักเพื่อนบ้านใกล้เคียงหรือไม่

1. รู้จักกันเป็นอย่างดี 2. รู้จักแต่ไม่สนิท 3. ไม่เคยคุยกันเลย

39. สถานภาพทางสังคมของท่านในชุมชน

1. ผู้นำชุมชน 2. กรรมการชุมชน
3. สมาชิกชุมชน 4. ไม่ได้เป็นสมาชิกชุมชน

48. ในความเห็นของท่านเห็นด้วยหรือไม่กับการอนุรักษ์คลอง

1. เห็นด้วย เพราะ.....

2. ไม่เห็นด้วย เพราะ.....

49. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ กับการท่องเที่ยวคลองในชุมชนของท่าน

1. เห็นด้วย เพราะ.....

2. ไม่เห็นด้วย เพราะ.....

50. ในชุมชนของท่านประสบเหตุการณ์ / อุบัติการณ์เหล่านี้บ้างหรือไม่

อุบัติเหตุที่เกิดในชุมชน	เหตุการณ์ที่เคยประสบ		หน่วยงานที่เข้ามาดูแลจัดการ
	เคย	ไม่เคย	
1. ขโมยขึ้นบ้าน			
2. อุบัติเหตุเด็กตกน้ำ			
3. น้ำเน่าเสีย / ส่งกลิ่นเหม็น			
4. เสียงเรือดังรบกวน			
5. โรคระบาด			
6. ยาเสพติด			
7. อุบัติเหตุทางน้ำ			
8. น้ำท่วม			
9. คลองตื้นเขิน			

51. มีสิ่งใดบ้างที่ท่านเคยชินกับการอาศัยอยู่ริมคลองอย่างเช่นทุกวันนี้

1.

2.

3.

4.

52. ท่านคิดว่าปัจจุบันท่านยังสามารถใช้ประโยชน์จากคลองได้อย่างไรบ้าง

1.

2.

3.

4.

53. ท่านคิดว่าคลองของในชุมชนของท่านมีการเปลี่ยนแปลงจากอดีตอย่างไรบ้าง

1.
2.
3.
4.

54. ท่านคิดว่าคลองของในชุมชนของท่านประสบปัญหาใดบ้าง (เรียงตามลำดับความสำคัญ)

1.
2.
3.
4.

ขอบพระคุณที่กรุณาให้ข้อมูล

ประวัติผู้เขียน

นางสาว วรรณวีร์ บุญฤทธิ์ เกิดเมื่อวันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2523 ที่กรุงเทพมหานคร สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรีวิทยาศาสตร์บัณฑิต(ภูมิศาสตร์) จากมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ เมื่อปีการศึกษา 2543

ปี พ.ศ.2544 เข้าศึกษาต่อในหลักสูตรการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต สาขาวิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม ภาควิชาผังเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ปี พ.ศ.2546 ทำงานที่ กองสำรวจและแผนที่ สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร ตำแหน่ง นักวิชาการแผนที่(พค.2546-สค.2546)

ปี พ.ศ.2547 ทำงานที่ บริษัท กฤษณาทราเวล จำกัด(มค.2547-กย.2547)

ปี พ.ศ.2548 ทำงานที่ บริษัท พิสุทธิ์เทคโนโลยี จำกัด ตำแหน่งนักผังเมือง (กย.2548-ปัจจุบัน)