

บทที่ 4

บทสรุป

4.1 สรุป

จากข้อสมมติฐานเบื้องต้นที่ว่า "เรือกลที่ใช้ในคลองแสนแสบ เป็นต้นเหตุของปัญหาสิ่งแวดล้อมที่ก่อให้เกิดปัญหาเสียงและความสั่นสะเทือน ตลอดจนน้ำและอากาศเป็นพิษ รวมถึงการพังทลายของดินริมตลิ่งและเมื่อพิจารณาถึงกฎหมายที่ใช้ในปัจจุบัน พบว่า มีความซ้ำซ้อนและเนื้อหาของกฎหมายยังไม่เพียงพอต่อการนำไปใช้แก้ปัญหาที่เกิดขึ้นได้ในปัจจุบัน นอกจากนี้หน่วยงานของรัฐหลายหน่วยงาน เช่น กรมเจ้าท่า กรุงเทพมหานครและกรมตำรวจ ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ซ้ำซ้อน ขาดประสิทธิภาพในการแก้ไขปัญหา ดังนั้นหากได้มีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายที่ใช้บังคับเหล่านั้นให้สอดคล้องกัน โดยกำหนดบทบัญญัติที่เหมาะสมทั้งในเนื้อหาสาระและบทกำหนดโทษ จะทำให้ปัญหาที่เกิดจากเรือกลลดน้อยลงไปได้"

ผลการวิจัยปรากฏว่า สมมติฐานที่กำหนดขึ้น เพื่อการศึกษาวิเคราะห์ นั้นมีความถูกต้อง อย่างไรก็ตาม มาตรการทางกฎหมายเพียงอย่างเดียวไม่สามารถแก้ไขปัญหาให้สำเร็จได้ เพราะการจัดการกับปัญหามลพิษจากเรือกลมีอุปสรรคและปัญหาที่เป็นเงื่อนไข ดังต่อไปนี้

1. สภาพปัญหา

เรือกลที่วิ่งในคลองแสนแสบปัจจุบันมีอยู่ 2 ประเภท คือ เรือหางยาว และเรือเครื่องกลางลำ เรือทั้งสองประเภทใช้เครื่องยนต์เก่ามาดัดแปลง ส่วนใหญ่เป็นเครื่องยนต์ดีเซลท่อไอเสียที่นิยมใช้มีลักษณะ เป็นท่อตรงปัญหามลพิษอันเกิดจากเรือกลที่มีต่อมนุษย์และสิ่งแวดล้อมมีอยู่หลายประการ ซึ่งอาจจะลำดับถึงความรุนแรงของปัญหาได้ ดังนี้ 1. มลพิษทางเสียงและอากาศ

2. มลพิษทางน้ำ 3. การพังทลายของดิน 4. อุบัติเหตุ จากผลการวิจัยระดับเสียงของคณะวิทยาศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยและกรมควบคุมมลพิษ ปรากฏว่า เรือกลส่วนใหญ่มีระดับเสียงเกินกว่ามาตรฐานที่กำหนด นอกจากนี้ยังมีการร้องเรียนเรื่องเสียงดังรบกวนจากเรือกลในคลองแสนแสบด้วย สำหรับปัญหามลพิษทางน้ำเกิดจากการเททิ้ง น้ำมันจากเรือกล ซึ่งทำให้คลองสกปรก ส่วนการพังทลายของดินเกิดจากระลอกคลื่นของเรือที่ไปกัดเซาะดินริมตลิ่ง ทำให้เจ้าของที่ดินได้รับความเสียหายในเรื่องอุบัติเหตุนั้น จากการสำรวจความคิดเห็นประชากรกลุ่มตัวอย่าง ปรากฏว่าการเดินเรือและการโดยสารเรือมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ้าง เช่น เรือชนกัน, เรือชนเขื่อน, เรือชนบ้าน, คนตกน้ำ เป็นต้น จากสภาพปัญหาที่กล่าวมาทั้งหมดนี้ จึงทำการวิเคราะห์ต่อไปในเรื่องของกฎหมายที่ใช้บังคับว่ามีอยู่หรือไม่ เหมาะสมมากน้อยเพียงใด และมีการใช้กฎหมาย

2. สภาพการบังคับใช้กฎหมาย

ปัจจุบันมีกฎหมายที่บังคับใช้โดยตรง และสามารถนำมาตีความเพื่อปรับใช้ได้ ดังนี้

1. พระราชบัญญัติรักษาคลอง ร.ศ. 121
2. พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456 และแก้ไขปรับปรุงใหม่ (ฉบับที่ 14) พุทธศักราช 2535
3. ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 16
4. พระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พุทธศักราช
5. พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พุทธศักราช 2535
6. พระราชบัญญัติรักษาความสะอาด และความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พุทธศักราช 2535
7. ประมวลกฎหมายอาญา
8. ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา
9. พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พุทธศักราช 2535



จากสมมติฐานที่ได้กำหนดขึ้นเพื่อการวิจัยนั้น
ปรากฏผล ดังต่อไปนี้

การวิเคราะห์ศึกษา

เนื้อหาของกฎหมาย วิเคราะห์ได้ว่า

1. ล้าสมัย ได้แก่ พระราชบัญญัติรักษาคล่อง ร.ศ. 121 ซึ่งบังคับใช้มาเป็นเวลานาน แต่มิได้มีการแก้ไขปรับปรุงแต่อย่างใดทำให้ไม่สามารถควบคุมปัญหาที่เกิดขึ้นกับล้าคล่องได้
2. ขาดรายละเอียด ได้แก่ พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พุทธศักราช 2535 ซึ่งยังขาดมาตรฐานเสียงรบกวนในชุมชนที่จะนำมาใช้เป็นเกณฑ์เพื่อที่จะออกข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยระดับเสียงอันเป็นเหตุรำคาญ

ความซ้ำซ้อนของกฎหมาย ได้แก่

1. ปัญหามลพิษทางเสียงและอากาศ มีกฎหมายที่สามารถใช้บังคับได้ 3 ฉบับ คือ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456 มาตรา 68 ซึ่งกรมเจ้าท่าได้อาศัยอำนาจตามมาตราดังกล่าว ออกข้อบังคับควบคุมการเดินเรือท้องถิ่นแห่งกรุงเทพมหานครบังคับให้เรือกลทุกลำเดินม่อนกำลังในบริเวณที่กำหนด, ประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 16 ซึ่งกำหนดมาตรฐานระดับเสียงและคว้นจากเรือกล, พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พุทธศักราช 2535 ว่าด้วยเสียงคว้นอันเป็นเหตุรำคาญ
2. ปัญหามลพิษทางน้ำ มีกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ 3 ฉบับ คือ พระราชบัญญัติรักษาคล่อง ร.ศ. 121 มาตรา 6, พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 14) พุทธศักราช 2535 มาตรา 119 ทวิ และพระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พุทธศักราช 2535 มาตรา 33

จากข้อบกพร่องในเนื้อหาของกฎหมายและความซ้ำซ้อนของกฎหมายส่งผลให้การปฏิบัติหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ไม่สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ยังมีเงื่อนไขอีกหลายประการที่ขัดขวางการแก้ไขปัญหามีให้บรรลุผล ดังต่อไปนี้

3. การดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

จากข้อสมมติฐานว่า หน่วยงานที่รับผิดชอบมีอำนาจหน้าที่ซ้ำซ้อน ขาดประสิทธิภาพในการแก้ไขปัญหา ผลการวิเคราะห์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องแต่ละ แห่ง ปรากฏดังนี้

1. กรมเจ้าท่า

เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงต่อปัญหาต่าง ๆ อันจะเกิดจาก เรือทุกชนิด การปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานฝ่ายตรวจการเดินเรือและฝ่าย สิ่งแวดล้อมในเรือมลพิษทางเสียงและอากาศ มลพิษทางน้ำจากเรือกล มีอุปสรรค ต่าง ๆ ดังนี้

- 1) กำลังคน ถึงแม้การปฏิบัติหน้าที่จะใช้เจ้าพนักงานทั้ง 2 ฝ่าย แล้วก็ตาม แต่ขอบเขตความรับผิดชอบที่มีอยู่มากและครอบคลุมพื้นที่กว้างขวาง ทำให้ไม่สามารถควบคุม ดูแลปัญหาที่เกิดขึ้นได้อย่างทั่วถึง
- 2) ยานพาหนะ เรือยนต์ที่ใช้ตรวจการมีอำนาจน้อยและชำรุด ทรุดโทรมเป็นอันมาก ทำให้ขาดประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน
- 3) เครื่องมือสื่อสาร คือ วิทยุมือถือที่ใช้ติดต่อกับประสบปัญหา เช่นเดียวกับข้อ 2
- 4) ขาดความร่วมมือจากเจ้าของเรือ เมื่อเจ้าพนักงานไปทำการ ตรวจสอบ เจ้าของเรือก็จะไม่แสดงตน หรือไม่นำเรือเข้ามาเทียบท่าเพื่อทำการ ตรวจสอบทำให้ไม่สามารถตรวจวัดได้
- 5) เจ้าของเรือหรือผู้ประกอบการมักลักลอบเท ทิ้ง น้ำมันลงคลอง ซึ่งการตรวจจับกระทำได้ยาก
- 6) กรณีเรือโดยสาร หากเจ้าของเรือหยุดให้บริการ ประชาชน ก็จะประสบความเดือดร้อน
- 7) เจ้าของเรือหรือผู้ประกอบการส่วนใหญ่ มีความเข้าใจว่าการที่ เรือมีเสียงดัง แสดงว่าเครื่องยนต์มีกำลังดี จึงไม่สนใจที่จะปรับปรุงเครื่องยนต์ ให้มีระดับเสียงลดลง
- 8) ผู้ขับเรือส่วนใหญ่ละเลย เพิกเฉย ต่อคำแนะนำที่ให้จัดหาที่

ครอบหุ เพื่อป้องกันเสียงมิให้เป็นอันตรายต่อหุ เนื่องจากอันตรายที่เกิดขึ้นกับหุ มิได้เกิดทันที แต่เป็นไปในลักษณะค่อยเป็นค่อยไป

2. กรุงเทพมหานคร

เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบพื้นที่ต่าง ๆ ในเขตกรุงเทพมหานคร เนื่องจากอยู่ในฐานะราชการส่วนท้องถิ่น ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายต่าง ๆ ที่ให้อำนาจในการรักษาและพัฒนาสิ่งแวดล้อม ข้อขัดข้องของการปฏิบัติหน้าที่ ได้แก่

1) แผนงานป้องกันการแก้ไขมลพิษทางอากาศและเสียง ซึ่งเป็นหัวข้อหนึ่งในแผนสาขาสังแวดล้อม ตามแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2535-2539) มิได้ถูกนำมาใช้กับการคมนาคมทางน้ำ โดยที่เจ้าพนักงานกรุงเทพมหานครให้เหตุผลว่า เรือกลอยู่ในความดูแลรับผิดชอบของกรมเจ้าท่า ซึ่งการอ้างเช่นนี้ มิได้ทำให้กรุงเทพมหานครจะปฏิเสธความรับผิดชอบต่อปัญหาที่เกิดขึ้นได้ เพราะการเดินทางเรือเป็นการกระทำอย่างหนึ่งที่สร้างความเดือดร้อนรำคาญให้กับประชาชน ดังนั้นความซ้ำซ้อนของอำนาจหน้าที่ดังกล่าว จึงทำให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเกิดความรับผิดชอบเป็นไปตามสมมติฐานที่ได้กำหนดไว้

2) แผนงานกำจัดน้ำเสีย กรุงเทพมหานครมีโครงการสร้างระบบบำบัดน้ำเสียคลองแสนแสบ ช่วงกรมโยธาธิการถึงหน้าวัดศรีบุญเรือง ระยะทาง 16.2 กิโลเมตร เพื่อปรับปรุงคุณภาพน้ำคลองมหานาคและคลองแสนแสบ หากโครงการนี้เปิดดำเนินการเมื่อไหร่ เชื่อว่าน้ำในคลองแสนแสบจะมีคุณภาพดีขึ้น อย่างไรก็ตาม ปัญหาการเททิ้ง น้ำมันจากเรือกลลงคลองนั้น เจ้าพนักงานก็ไม่สามารถดำเนินการจับกุมได้เช่นเดียวกับเจ้าพนักงานของกรมเจ้าท่า เพราะเจ้าของเรือหรือผู้ครอบครองมักลักลอบกระทำ การตรวจจับจึงทำได้ยาก

3. กรมตำรวจ

เป็นหน่วยงานที่เข้ามารับผิดชอบต่อปัญหาเรือหางยาวส่งเสียงดัง ตามดำริของ ฯพณฯ ชวน หลีกภัย นายกรัฐมนตรี โดยคำสั่งกรมตำรวจที่ 690/2536 แต่งตั้งคณะกรรมการแก้ไขปัญหา ซึ่งมี พล.ต.ท. ธงไชย

ไชยรักษ์ เป็นหัวหน้าคณะทำงาน สำหรับการดำเนินการนั้น หัวหน้าคณะทำงานมีนโยบายที่จะประชาสัมพันธ์ให้รู้ตัวล่วงหน้า โดยขอความร่วมมือจากผู้ประกอบการเรือโดยสารในคลองแสนแสบ ซึ่งมีเรือกลวิ่งบริการเป็นจำนวนมาก ได้ใช้ความพยายามในการลดเสียงดังจากเรือให้น้อยลง ผู้ประกอบการก็ได้ตกลงที่จะดำเนินการให้โดยขอเวลาระยะหนึ่ง ปรากฏว่าเรือโดยสารมีเสียงดังลดลงจริง แต่เฉพาะช่วงท่าประตูน้ำถึงท่าวัดศรีบุญเรือง ซึ่งนำเรือเครื่องกลางลำมาใช้ แต่ช่วงท่าผ่านฟ้าลีลาศถึงท่าประตูน้ำ ยังคงดังอยู่เช่นเดิม เพราะสภาพคลองเช่นนี้ แคบเกินไปไม่สามารถใช้เรือเครื่องกลางลำได้ ดังนี้ การแก้ไขปัญหาระยะยาว จำเป็นจะต้องอาศัยมาตรการทางวิศวกรรม เช่น การใช้หม้อพักท่อไอเสีย การสร้างฉนวนครอบเครื่องยนต์เพื่อป้องกันและดูดซับเสียง เป็นต้น มาใช้แก้ปัญหาด้วย

ปัญหาการพังทลายของดินริมตลิ่ง ไม่มีหน่วยงานใดเข้ามาดำเนินการ เนื่องจากไม่มีกฎหมายให้อำนาจไว้ ความเสียหายของเจ้าของที่ดินอาจเรียกร้องได้ตามกฎหมายแพ่ง แต่ไม่ใช่วิธีการที่จะแก้ไขและป้องกันปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ ผู้วิจัยเห็นด้วยกับการนำหลักผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย (P.P.P) มาปรับใช้โดยจัดตั้งเป็นกองทุนคลอง ตามที่ได้อธิบายโดยละเอียดในบทที่ 3

ปัญหาอีกประการ คือ ความปลอดภัยในการโดยสารเรือ ปรากฏว่าอุบัติเหตุจากเรือกลในคลองส่วนใหญ่ เกิดจากผู้ขับเรือซึ่งประมาทหรือไม่มีความชำนาญพอ จากการสัมภาษณ์เจ้าของกิจการเรือโดยสารในคลองแสนแสบ พบว่า ได้มีการจัดอบรมผู้ขับเรือและผู้เก็บค่าโดยสารอยู่เสมอ นอกจากนี้ยังกวดขันผู้ขับเรือที่ขับด้วยความดิคคะนองโดยการสั่งพักงานหรือไล่ออก เป็นต้น นอกจากนี้ท่าเรือในปัจจุบันส่วนใหญ่ไม่มีความมั่นคง แข็งแรงและการโดยสารเรือในเวลาเร่งด่วน ช่วงเวลาไปทำงานตอนเช้าและเลิกงานตอนเย็นนั้น ผู้โดยสารจะแย่งกันลงเรือ ซึ่งอาจเกิดอุบัติเหตุได้ ประกอบกับน้ำหนักบรรทุกเกิน ซึ่งจะทำให้เรือล่มได้

อย่างไรก็ดี จากบทสรุปทั้ง 3 ข้อดังกล่าวทำให้เห็นถึงบุคคลกลุ่มต่าง ๆ ที่ต้องได้รับผลกระทบจากปัญหามลพิษที่เกิดขึ้น คือ 1. รัฐ 2. ผู้ประกอบอาชีพเรือกล 3. ประชาชนซึ่งแยกได้เป็น (1) ผู้อาศัยริมคลองและ (2) ประชาชน

ผู้โดยสาร รัฐเป็นคนกลางที่จะต้องประสานประโยชน์สาธารณะกับประโยชน์ของเอกชนให้ไปด้วยกันโดยไม่เกิดความเสียหายแก่ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งมากเกินไป ปัญหามลพิษที่เกิดขึ้น จำเป็นต้องได้รับการแก้ไข แต่การดำเนินการอย่างเคร่งครัดจะทำให้ผู้ประกอบการอาชีพเรือกลและประชาชนผู้โดยสารต้องเดือดร้อนขณะเดียวกัน การละเลยต่อปัญหามลพิษที่เกิดขึ้นก็จะทำให้สิ่งแวดล้อมถูกทำลายไป นอกจากนี้ผู้อาศัยริมคลองต้องได้รับความเดือดร้อนรำคาญจากผลกระทบของปัญหาที่เกิดขึ้นตลอดจนความจำเป็นในการใช้เรือกลและการดำเนินการของรัฐ ทำให้เกิดข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

ข้อเสนอแนะ

1. แก้ไขปรับปรุงกฎหมายแม่บทและกฎหมายลำดับรอง

โดยให้มีความเหมาะสมและทันสมัยต่อการแก้ไขปัญหามลพิษอันเกิดจากเรือกลทั้งในระยะสั้นและระยะยาว ดังนี้

(1) มลพิษทางเสียงและอากาศ

ระยะสั้น

ก. กรมเจ้าท่าควรออกข้อบังคับควบคุมการเดินเรือท้องถิ่นแห่งกรุงเทพมหานคร ควบคุมการเดินเรือมิให้ใช้ความเร็วสูงในสถานที่ที่อ่อนไหวต่อเสียงมาก เช่น โรงเรียน โรงพยาบาล เป็นต้น โดยอาจจะทำสัญลักษณ์ใด ๆ ขึ้น ในบริเวณนั้น เพื่อให้ผู้ขับเรือได้สังเกตและสามารถลดความเร็วลง

ข. กรมเจ้าท่าควรออกข้อบังคับ ให้เรือกลติดตั้งหม้อพักท่อไอเสียแบบใดแบบหนึ่ง ดังนี้

- Absorptive Muffler

- Dissipative Muffler

- Reactive Muffler (แบบนี้ในปัจจุบันกรมเจ้าท่า

กำหนดให้ใช้กับเรือเครื่องกลางลำ)

เนื่องจากหม้อพักทั้ง 3 แบบ สามารถลดระดับเสียงลงได้ดีกว่าแบบท่อตรง (Straight through) ที่ใช้ในปัจจุบัน นอกจากนี้ยังมีราคาที่ไม่แพงเกินไป และสามารถที่จะผลิตได้ง่าย ส่วนความเหมาะสมที่จะนำมาใช้นั้น ตามที่คณะ

วิทยาศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยได้ทดลองไว้ คือ $Q = 40$ high-grade quieting (Q คือระดับความเงียบ) ซึ่งมีขนาดวงรี 9 นิ้ว x 6 นิ้ว และยาว 18 นิ้ว เป็นขนาดที่สามารถเก็บเสียงได้พอสมควรและเหมาะสมกับตัวเรือมากที่สุด

ระยะยาว

ก. แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2535 ให้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการควบคุมปัญหาเรื่องเสียงดังจากเรือ เพราะในปัจจุบันกฎหมายฉบับนี้ไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับมลพิษทางเสียงจากเรือแต่ประการใด

ข. ประกาศใช้มาตรฐานเสียงรบกวนในชุมชน (ขณะนี้อยู่ในระหว่างเสนอเพื่อให้ความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ โดยกรมควบคุมมลพิษเป็นผู้ยกร่าง) เพื่อที่จะให้กฎหมายฉบับอื่น เช่น พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 นำมาตรฐานระดับเสียงมาใช้เป็นเกณฑ์ในการออกข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยเหตุรำคาญ

ค. เพิ่มโทษปรับสองร้อยบาทสำหรับเรือกลตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 16 เป็นหนึ่งพันบาท เพื่อให้ผู้ขับเรือได้พยายามดูแลเครื่องยนต์มิให้มีระดับเสียงเกินกว่ามาตรฐานที่กำหนด การเพิ่มโทษขึ้นเป็นหนึ่งพันบาทนี้ได้อาศัยระวางโทษปรับหนึ่งพันบาท ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 397 มาเป็นเกณฑ์

ง. ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาที่ครอบคลุมเครื่องยนต์ของเรือกล เนื่องจากการทำงานของเครื่องยนต์ จะก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนและปล่อยความร้อนออกมาทำให้ผู้ที่อยู่ใกล้เครื่องยนต์โดยเฉพาะผู้ขับเรือเกิดอันตรายได้ โดยสำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ควรจัดให้มีเงินอุดหนุนในการวิจัยหาวัสดุหรือฉนวนที่สามารถดูดซับเสียงและป้องกันความร้อน ตลอดจนลดการสั่นสะเทือนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

จ. จูงใจให้ผู้ขับเรือหันมาใช้เครื่องป้องกันหูเฉพาะบุคคล (Personal Ear Protector) เนื่องจากการออกเป็นข้อบังคับอาจจะไม่ได้ผลเพราะมีตัวอย่างให้เห็นอยู่ คือ การบังคับสวมหมวกกันน็อคซึ่งมีปัญหากับผู้ขับซีรคจักรยานยนต์

ฉ. สนับสนุนการใช้เรือเครื่องกลางลำ เนื่องจากสามารถลดปัญหาเรื่องเสียงดังได้พอสมควร แต่ทั้งนี้ ต้องพิจารณาสภาพของคลองด้วย เพราะถ้า

คลองนั้น ๆ เล็กหรือแคบเกินไปก็ไม่สามารถนำเรือชนิดนี้มาใช้ได้

(2) มลพิษทางน้ำ

ก. พระราชบัญญัติรักษาคลอง ร.ศ. 121 เป็นกฎหมายเพียงฉบับเดียวที่เนื้อหาของบทบัญญัติและบทกำหนดโทษ ไม่สอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบันการกำหนดบทบัญญัติเกี่ยวกับการป้องกันมลพิษทางน้ำเป็นเพียงส่วนหนึ่งของกฎหมายที่ต้องได้รับการปรับปรุงแก้ไข สภาพปัจจุบันของคลองต่าง ๆ นั้น น้ำได้เน่าเสียเกือบหมดแล้ว การ ته ทิ้ง น้ำมันจากเรือกลก็เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ลำคลองสกปรก การร่างพระราชบัญญัติรักษาคลองขึ้นมาใหม่คงเป็นเรื่องใหญ่ซึ่งต้องใช้เวลาในการพิจารณาอย่างมาก อย่างไรก็ตามการปรับปรุงกฎหมายดังกล่าวขึ้นมาใหม่นี้ ควรจะต้องให้ความสำคัญกับเรือกลต่าง ๆ มากพอสมควร เพราะความสำคัญของเรือที่เป็นยานพาหนะทางน้ำ เริ่มกลับมามีบทบาทขึ้นอีกครั้งในยุคที่กรุงเทพมหานครประสบภาวะวิกฤตการจราจรทางบก

(3) การพังทลายของดิน

เป็นปัญหาที่เกิดจากระลอกคลื่นของเรือที่วิ่งไปมาในคลอง การป้องกันและแก้ไขกระทำโดยการสร้างเขื่อนปูน ซึ่งในปัจจุบันเสียค่าใช้จ่ายในราคาเมตรละ 5,000 บาท หากต้องสร้างตลอดสองฝั่งคลองตั้งแต่ ผ่านฟ้าลีลาศถึงวัดศรีบุญเรือง ระยะทางประมาณ 16 กิโลเมตร ในบริเวณที่ยังมิได้สร้างเขื่อนปูนไว้จะต้องใช้งบประมาณเป็นจำนวนมาก สำหรับแนวทางการจัดตั้งกองทุนคลอง ไม่ว่าจะแนวคิด วัตถุประสงค์และการบริหารและการจัดการกองทุนคลอง ได้อธิบายไว้โดยละเอียดในบทที่ 3 หัวข้อที่ 3.2 ประเด็นที่ควรจะต้องพิจารณาเป็นอันดับแรก เพื่อให้ "กองทุนคลอง" ซึ่งเป็นเพียงแนวคิดได้กำเนิดขึ้น คือ แนวทางการจัดเก็บเงิน ซึ่งมีทางเลือกอยู่ 2 แนวทาง ได้แก่

แนวทางที่หนึ่ง จัดเก็บจากผู้ก่อมลพิษให้กับลำคลอง เช่น ร้านอาหาร ชุมชน โรงงานอุตสาหกรรม เรือกล ฯลฯ เป็นต้น

แนวทางที่สอง จัดเก็บจากผู้ก่อมลพิษตามแนวทางข้อแรกและรัฐ

หากการจัดตั้งกองทุนคลองเป็นความจริงขึ้นได้ นอกจากจะป้องกันและแก้ไขปัญหาด้านริมตลิ่งพังทลายแล้ว ยังก่อให้เกิดประโยชน์อีกหลายประการ เช่น พื้นพสุภาน้ำ, ส่งเสริมการคมนาคมทางน้ำ, ส่งเสริมการท่องเที่ยวในคลอง, ทำให้คลองเป็นแหล่งพักผ่อนอีกประเภทหนึ่งของคนในกรุงเทพมหานคร เป็นต้น

มีแนวคิดอีกประการที่จะช่วยพัฒนาคลองได้ คือ การสร้างรถไฟใต้ดินตามแนวคลอง ผลของการสร้างรถไฟใต้ดินนี้ จะทำให้เกิดผนังถาวรของทั้งสองฝั่งคลองและเมื่อวางระบบรับน้ำทิ้งจากทั้งสองฝั่งคลองและผันน้ำจากแม่น้ำเข้ามาแล้ว จะทำให้น้ำในคลองกลับมาใสสะอาดเหมือนกับในอดีต

2. ปรับปรุงการดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

การปฏิบัติหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับปัญหามลพิษ อันได้แก่ กรมเจ้าท่า กรุงเทพมหานครและกรมตำรวจ ควรประสานงานกันโดยกำหนดแผนปฏิบัติงานทั้งในระยะสั้นและระยะยาว ดังนี้

ระยะสั้น

ก. กรมเจ้าท่า กรุงเทพมหานครและกรมตำรวจควรประสานงาน เพื่อแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงและอากาศ ตลอดจนอุบัติเหตุทางน้ำ ร่วมกันโดย

- กรมเจ้าท่าควรจัดอบรมการเดินเรือให้แก่ผู้ขับเรือ และผู้เก็บค่าโดยสารเพื่อความปลอดภัยในการโดยสารเรือ

- กรุงเทพมหานครควรจัดสร้างท่าเรือให้มีความมั่นคง แข็งแรงมากกว่าเดิมและเพิ่มจำนวนท่ามากขึ้น ซึ่งการเพิ่มจำนวนท่าจะก่อให้เกิดประโยชน์ 2 ประการ คือ การเพิ่มจุดบริการประชาชนและทำให้เรือต้องใช้ความเร็วต่ำอยู่เสมอ

- กรมเจ้าท่าและกรมตำรวจ ควรจับกุมเจ้าของเรือที่มีเจตนาในการก่อให้เกิดมลพิษทางเสียง เพื่อให้เกิดความสำนึก

ข. กรมเจ้าท่าและกรุงเทพมหานคร ควรประสานงานกันในการแก้ไข
ปัญหามลพิษทางน้ำโดย

- กรุงเทพมหานครควรจัดให้มีสถานที่ที่จะนำน้ำมันทิ้งจากเรือมาเท
ทิ้งเป็นการเฉพาะ ซึ่งอาจสร้างเป็นบ่อหรือใช้เป็นถังหรือวัสดุกักเก็บอย่างอื่นก็ได้

- กรมเจ้าท่าและกรุงเทพมหานครควรใช้มาตรการจูงใจ มิให้
เจ้าของเรือกลทิ้งน้ำมันลงคลอง

- ประสานงานกับคณะกรรมการปิโตรเลียม จัดให้มีน้ำมันดีเซล
คุณภาพสากล คือมีจุดกลั่นที่ 320 องศาเซลเซียส ถึง 338 องศาเซลเซียสแทน
จุดกลั่นที่ 357 องศาเซลเซียส ที่ใช้ในปัจจุบันและให้มีจุดวาบไฟที่ 52 องศา-
เซลเซียส เท่านั้น ควันค่าก็จะลดลงได้ 70% ของปัจจุบัน ส่วนค่าใช้จ่ายในการ
ดำเนินการปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงนั้น ผู้รับภาระก็คือผู้ใช้ น้ำมัน ซึ่งเป็นไป
ตามหลักผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย