

การศึกษานโยบายและแผนด้านการขนส่งสาธารณะสำหรับผู้สูงอายุของ

กรุงเทพมหานคร

กรณีศึกษาการสัญจรทางน้ำในคลองผดุงกรุงเกษมและคลองแสนแสบ

(ช่วงวัดศรีบุญเรือง – สำนักงานเขตมีนบุรี)

THE STUDY OF PUBLIC TRANSPORTATION POLICY AND PLANS
FOR THE ELDERLY IN BANGKOK: A CASE STUDY OF WATER
TRANSPORTATION IN KHLONG PHADUNG KRUNG KASEM AND
KHLONG SAEN SAEB (WAT SRI BOONRUANG PIER – MINBURI
DISTRICT OFFICE PIER)

วีรกมล บุญรัตน์¹

นฤมล นิ่มนวล²

บทคัดย่อ

การศึกษานี้เพื่อศึกษานโยบายและแผนพัฒนาด้านการบริการขนส่งสาธารณะ ประเภทการสัญจรทางน้ำ (เรือโดยสาร) ที่อยู่ในความรับผิดชอบของสำนักการจราจรและขนส่ง (สจส.) กรุงเทพมหานคร บริเวณคลองผดุงกรุงเกษมและคลองแสนแสบ (ช่วงวัดศรีบุญเรือง – สำนักงานเขตมีนบุรี) และเพื่อเสนอแนะแนวทางการพัฒนานโยบายและแผนเกี่ยวกับการสัญจรทางน้ำที่ส่งเสริมต่อการบริการผู้สูงอายุในเขตกรุงเทพมหานคร วิธีการศึกษาในครั้งนี้ใช้ระเบียบวิธีการวิจัยเอกสาร (Documentary Research) จากนโยบาย แผน บทความ วิจัย เอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาเป็นข้อมูลในการวิเคราะห์ โดยมีการนำแนวคิดการออกแบบเพื่อทุกคน (Universal Design) และแนวคิดนโยบายสาธารณะเป็นกรอบในการศึกษา ซึ่งจากการศึกษาพบว่า กรุงเทพมหานครยังไม่มีนโยบาย หรือแผนงานที่รองรับการเดินทางสำหรับผู้สูงอายุที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางทางน้ำ และยังไม่มีระบบขนส่งสาธารณะที่เอื้อสำหรับการเดินทางของผู้สูงอายุ นอกจากนี้ทำเทียบเรือก็ไม่ได้เอื้อให้ผู้สูงอายุสามารถใช้งานได้อย่างสะดวก

¹ นักวิชาการอิสระ

² อาจารย์ประจำหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรบัณฑิต วิทยาลัยพัฒนามหานคร มหาวิทยาลัยนวมินทราธิราช

E-mail: narumon.nim@nmu.ac.th

จึงได้เสนอให้มีการนำหลักการออกแบบเพื่อคนทุกคน Universal Design เพื่อให้เกิดการออกแบบท่าเทียบเรือที่
ผู้สูงอายุสามารถใช้งานได้อย่างสะดวกและปลอดภัย

คำสำคัญ: การสัญจรทางน้ำ, คลองผดุงกรุงเกษม, คลองแสนแสบ

Abstract

The objective of this research is to study policies and plans for the development of public transport services; the case study of boat routes and services that are under the responsibility of Traffic and Transportation Department Bangkok were the routes of Khlong Padung Krung Kasem and Khlong Saen Saep (Wat Sri Boonreung Pier - Minburi District Office Pier) and to propose guidelines for the development of policies and plans on water transportation that promote services for the elderly in Bangkok. The research methodology in this study used documentary research from policies, plans, research, and various related documents to be used as data for analysis. The concept of universal design and public policy were used as a framework for the study. The study found that Bangkok does not have a policy or plan to support travel for the elderly related to water transportation, and there is no public transportation system that is conducive to travel for the elderly. In addition, piers are not convenient for the elderly to use. Therefore, the Universal Design principle has been proposed to design piers that the elderly can use conveniently and safely.

Keywords: Water Transport, Khlong Padung Krung Kasem, Khlong Saen Saep

บทนำ

ประเทศไทยมีแนวโน้มผู้สูงอายุหรือผู้ที่มีอายุตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไปเพิ่มขึ้นในอัตราที่รวดเร็ว โดยปี 2566 มีผู้สูงอายุ 60 ปีขึ้นไปคิดเป็น 1 ใน 5 ของจำนวนประชากรทั้งประเทศหรือประมาณ 13 ล้านคน ของประชากรไทยทั้งประเทศ (อรมน ทรัพย์ทวีธรรม, 2567) นอกจากนี้ยังมีการคาดการณ์ว่าในปี 2583 ประเทศไทยก้าวเข้าสู่ระดับสังคมผู้สูงอายุอย่างเต็มตัว ผู้สูงอายุต้องพึ่งพาตนเองในการใช้ชีวิตประจำวันโดยการใช้บริการขนส่งสาธารณะในการเดินทาง อาทิ การพบแพทย์ การซื้อของ ฯลฯ แต่การเดินทางของผู้สูงอายุประสบกับปัญหาที่ยากลำบากในการใช้บริการขนส่งมวลชนสาธารณะที่ไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้สูงอายุในการใช้บริการ รวมถึงนโยบายที่ไม่ได้ให้ความสำคัญกับการบริการขนส่งสาธารณะสำหรับผู้สูงอายุ ส่วนใหญ่จะพัฒนาเศรษฐกิจเป็นอันดับต้น ๆ และแผนพัฒนาประเทศในภาพรวม ทำให้การจัดสรรบริการขนส่งสาธารณะสำหรับผู้สูงอายุยังไม่ชัดเจน ดังนั้นต้องมีการกำหนดนโยบาย แผนที่เกี่ยวข้องกับการใช้บริการขนส่งสาธารณะได้อย่างสะดวก ปลอดภัยและเท่าเทียมเหมือนกับประชาชนโดยทั่วไปเป็นหลัก

ในอดีต คลองมีบทบาทสำคัญต่อการดำเนินวิถีชีวิตของคนไทยเป็นอย่างมาก ทั้งการคมนาคมทางน้ำ การนำน้ำไปใช้ทางการเกษตร การระบายน้ำป้องกันน้ำท่วมขัง และการนำน้ำไปใช้ในการอุปโภคบริโภคของคนที่มีอาศัยอยู่ริมคลอง ปัจจุบันกรุงเทพมหานครเป็นเมืองที่มีการขยายตัวทั้งทางด้านประชากร เศรษฐกิจ สังคม

การศึกษา ฯลฯ และมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องตามนโยบายของภาครัฐเพื่อเป็นการเพิ่มศักยภาพและขีดความสามารถให้กับเมือง ทำให้ประชาชนเข้ามาพักอาศัยในเขตเมืองเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้เกิดปัญหาความแออัด การจราจรติดขัด โดยโครงข่ายถนนที่มีอยู่ไม่สามารถรองรับความต้องการในการเดินทางของประชาชนได้ รวมทั้งยังไม่มีมีการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะทุกรูปแบบที่ดีเพียงพอทำให้ประชาชนใช้รถยนต์ส่วนตัวเพิ่มมากขึ้น จึงทำให้ปัญหาการจราจรติดขัดรุนแรงส่งผลต่อสังคม คุณภาพชีวิตของประชาชน และระบบขนส่งยังไม่ได้รับการวางแผนและพัฒนาไปในทิศทางเดียวกัน เน้นระบบขนส่งทางบกโดยการก่อสร้างระบบโครงข่ายถนน ระบบขนส่งสาธารณะทางราง อาทิ รถไฟฟ้า (BTS, MRT, BRT) แต่การพัฒนาระบบขนส่งทางน้ำและการให้บริการอื่น ๆ ที่จำเป็นยังถูกละเลย แม้จะมีนโยบายภาครัฐในการเชื่อมต่อการเดินทาง “ล้อ ราง เรือ” ในแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2556 – 2575) โดยปัจจุบันอยู่ใน ระยะที่ 3 (พ.ศ. 2566 – 2570) มีเป้าหมายในการพัฒนา คือ การมีระบบขนส่งมวลชนที่ทั่วถึง เพื่อเพิ่มทางเลือกในการเดินทางให้สะดวก ประหยัด การจราจรคล่องตัวตลอดจนการเข้าถึงพื้นที่ต่าง ๆ เพื่อรองรับการเดินทาง ยังมีแผนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องแต่ก็ยังขาดการเชื่อมต่อและการวางแผนและพัฒนาในทิศทางเดียวกัน

เนื่องด้วยโครงสร้างทางกายภาพของกรุงเทพฯ ที่มีแม่น้ำหลายสายเชื่อมกับคลองสายต่าง ๆ เข้าด้วยกัน เมื่อเมืองขยายตัวส่งผลให้คลองถูกลดบทบาททั้งที่คลองเอื้อให้เป็นเส้นทางสัญจรทางน้ำอย่างเรือโดยสารก็ไม่ได้ได้รับความสำคัญเท่าที่ควรในการพัฒนา ซึ่งหากสามารถพัฒนาให้เป็นเส้นทางสัญจรทางน้ำได้จะเป็นการสร้างและเพิ่มทางเลือกในการเดินทางให้กับประชาชนที่มีการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งทางน้ำให้สามารถเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นได้ แต่การสัญจรทางน้ำกลับไม่ได้รับความสำคัญและผู้สูงอายุไม่เลือกใช้การเดินทางทางน้ำในการเดินทาง ถึงแม้กรุงเทพมหานครจะมีนโยบายและแผนในการเพิ่มบทบาทและศักยภาพของการสัญจรทางน้ำโดยการก่อสร้าง ปรับปรุงท่าเรือและการให้บริการ ประกอบกับการพัฒนาคลองเพื่อให้เป็นการเดินเรือโดยสารสำหรับประชาชน แต่การสัญจรทางน้ำอย่างเช่น เรือโดยสาร กลับไม่ได้รับความสำคัญในการพัฒนาเท่าที่ควร คลองหลายสายยังถูกละเลยทั้งที่สามารถพัฒนาเป็นโครงข่ายสัญจรทางน้ำได้ ดังนั้น การศึกษาครั้งนี้จึงเน้นศึกษานโยบายและแผนของกรุงเทพมหานครเกี่ยวกับระบบขนส่งสาธารณะทางน้ำ

เรือโดยสารที่อยู่ในความรับผิดชอบของสำนักการจราจรและขนส่ง (สจส.) กรุงเทพมหานคร บริเวณคลองผดุงกรุงเกษมและคลองแสนแสบ (ช่วงวัดศรีบุญเรือง – สำนักงานเขตมีนบุรี) เพื่อเป็นข้อเสนอแนะในการพัฒนาการให้บริการเรือโดยสารที่มีคุณภาพและมีความเหมาะสมต่อการใช้งานสำหรับผู้สูงอายุเพิ่มมากขึ้น รวมถึงประชาชนที่ต้องเดินทางด้วยเรือโดยสาร ทำให้การพัฒนาเรือโดยสารในคลองมีมาตรฐาน สามารถเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นได้จะทำให้การเดินทางมีความสะดวก เพิ่มความรวดเร็วในการเดินทาง ลดการจราจรติดขัด และยังทำให้คลองที่มีอยู่เดิมได้รับการพัฒนาเป็นเส้นทางสัญจรทางน้ำได้อย่างสมบูรณ์แบบ โดยการศึกษานี้จะใช้แนวคิด Universal Design เป็นการส่งเสริมการเดินทางทุกรูปแบบที่คำนึงถึงการใช้งานที่เหมาะสม สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้ สะดวกต่อการใช้งานสำหรับผู้สูงอายุและผู้พิการ มีการออกแบบทางลาดเอียงที่เหมาะสมต่อการใช้งาน หลักการสำคัญของแนวคิด Universal Design การเข้าถึงบริการที่สะดวกสบาย ปลอดภัย และเท่าเทียมกันทุกคน

โดยไม่มีการดัดแปลงพิเศษหรือเฉพาะเจาะจงเพื่อบุคคลกลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง เพื่อให้ทุกคนสามารถใช้ประโยชน์จากสิ่งเหล่านี้ได้อย่างเต็มที่ คัมค่าและเท่าเทียม (ATO Team, 2544) โดยคำนึงถึงองค์ประกอบ 7 ด้าน คือ การใช้สอยของผู้ใช้งาน ความยืดหยุ่นในการใช้งาน ความเรียบง่ายในการใช้งาน การสื่อความหมายเป็นที่เข้าใจง่าย การออกแบบระบบป้องกันการผิดพลาดหรืออันตรายในการใช้งาน ใช้แรงงาน และมีขนาดและพื้นที่ที่เหมาะสมกับการเข้าถึงและการใช้งาน โดยเชื่อมโยงกับแนวคิดนโยบายสาธารณะ ที่เป็นเครื่องมือสำคัญของรัฐในการบริการและพัฒนาประเทศทั้งด้านสังคม เศรษฐกิจ และการเมือง แต่นโยบายจะมีความสมบูรณ์ก็ต่อเมื่อได้รับการนำไปปฏิบัติให้ปรากฏเป็นจริง จำแนกได้ 2 ประเภท 1.การนำนโยบายของรัฐไปปฏิบัติโดยหน่วยงานที่รับผิดชอบได้ทันที ไม่ต้องมีการวางแผนระยะยาว 2. การนำนโยบายของรัฐบาลไปปฏิบัติโดยหน่วยงานที่รับผิดชอบจะต้องวางแผนรองรับอย่างเป็นระยะยาว (สมบัติ อารังธัญวงศ์, 2543) การวิเคราะห์การจัดทำนโยบายและแผนที่เกี่ยวข้องกับการสัญจรทางน้ำ ของสองส.กรุงเทพมหานคร ให้มีความสอดคล้องและช่วยส่งเสริมให้เกิดการจัดการบริการสาธารณะแก่ผู้สูงอายุ ตามองค์ประกอบของแนวคิดการออกแบบเพื่อคนทุกคน

1. ระเบียบวิธีวิจัย

1.1 ขอบเขตด้านเนื้อหาการวิจัย

1.1.1 ขอบเขตด้านแหล่งข้อมูล

การศึกษาและทบทวนข้อมูลจากนโยบายและแผนของกรุงเทพมหานครที่เกิดขึ้นและสอดคล้องกับการพัฒนา การสัญจรทางน้ำและแผนพัฒนาท่าเทียบเรือที่อยู่ในความดูแลของสำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร และแผนเกี่ยวกับผู้สูงอายุ ประกอบด้วย (1) แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 1 พ.ศ. 2520 – 2524 ฉบับที่ 2 พ.ศ.2525 – 2529 ฉบับที่ 3 พ.ศ.2530 – 2534 ฉบับที่ 4 พ.ศ.2535 – 2539 ฉบับที่ 5 พ.ศ.2540 – 2544 ฉบับที่ 6 พ.ศ.2545 – 2549 ฉบับที่ 12 พ.ศ.2552 – 2563 (2) แผนการบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 – 2560 (3) แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี พ.ศ. 2566 – 2570 (4) นโยบายของผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร นโยบาย 9 ด้าน 9 ดี (เฉพาะด้านเดินทางดี) (5) แผนปฏิบัติราชการประจำปี พ.ศ. 2567 และ พ.ศ. 2568 สำนักงานการจราจรและขนส่ง (6) แผนปฏิบัติการด้านผู้สูงอายุกรุงเทพมหานคร ระยะที่ 3 พ.ศ. 2566 – 2580 กรมกิจการผู้สูงอายุ กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงมนุษย์ (8) แผนพัฒนาเส้นทางการสัญจรและจุดเชื่อมต่อการเดินทางตามตัวชี้วัดร้อยละความสำเร็จของคลองในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ได้รับการปรับปรุงทัศนียภาพเพื่อสร้างอัตลักษณ์ให้กับพื้นที่ประจำปี พ.ศ. 2566 (9) รายงานทบทวนการศึกษาการเดินทางในพื้นที่กรุงเทพมหานครให้สอดคล้องกับแผนแม่บทการเดินทางทางน้ำ (W-MAP) (10) การจัดทำแผนพัฒนาเส้นทางสัญจร (ทางน้ำ) และจุดเชื่อมต่อการเดินทางที่เหมาะสมเพิ่มเติม (11) ร่างแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. 2566 – 2575 ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งจราจร (12) โครงการจัดทำแผนพัฒนาท่าเทียบเรือในความดูแลของสำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร (13) โครงการจัดทำแผนพัฒนาเส้นทางสัญจรทางน้ำ เส้นทางคลองผดุงกรุงเกษม สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร พร้อมทั้ง

ศึกษางานวิจัยและเอกสารที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งสาธารณะด้านการสัญจรทางน้ำและการเลือกใช้บริการขนส่งสาธารณะของผู้สูงอายุ เพื่อนำมาสนับสนุนการศึกษาวิจัย

1.1.2 วิธีการศึกษา

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ใช้ระเบียบวิธีการวิจัยเอกสาร (Documentary research) โดยเลือกศึกษานโยบายและแผนด้านการสัญจรทางน้ำ บริเวณคลองผดุงกรุงเกษมและคลองแสนแสบ (ช่วงวัดศรีบุญเรือง - สำนักงานเขตมีนบุรี) เนื่องจากการเดินเรือในคลองดังกล่าวอยู่ในความรับผิดชอบของ สจส. กรุงเทพมหานคร และเลือกศึกษาเฉพาะประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการจัดบริการสาธารณะให้แก่ผู้สูงอายุ

2. ผลการวิจัย

3.1 แผนพัฒนากรุงเทพมหานครและการให้บริการการสัญจรทางน้ำ

กรุงเทพมหานครมีการจัดทำแผนพัฒนากรุงเทพฯ มาตั้งแต่ พ.ศ. 2520 มีแผนพัฒนาทั้งหมด 8 ฉบับ เริ่มตั้งแต่แผนพัฒนากรุงเทพฯ ฉบับที่ 1 พ.ศ. 2520 – 2524 ต่อเนื่องถึง แผนยุทธศาสตร์กรุงเทพฯ ระยะยาว 12 ปี พ.ศ. 2552 – 2563 และแผนพัฒนากรุงเทพฯ ระยะ 20 ปี พ.ศ. 2556 – 2575 ปัจจุบันกรุงเทพฯ ใช้แผนพัฒนากรุงเทพฯ ระยะ 20 ปี ระยะที่ 3 พ.ศ. 2566 – 2570 สำหรับแผนพัฒนากรุงเทพฯ แต่ละฉบับจะมีวัตถุประสงค์โครงการ เป้าหมายของแผนที่แตกต่างกัน ในการศึกษาครั้งนี้จะศึกษานโยบายและแผนพัฒนากรุงเทพมหานครที่เกี่ยวข้องกับการสัญจรทางน้ำ

แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2520 – 2524) ถือเป็นแผนฉบับแรกที่จัดทำขึ้น มีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดแนวทางในการพัฒนาเมืองอย่างเป็นระบบ ครอบคลุมทั้งด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม และการบริหารราชการ โดยมีชโล ธรรมศิริ และ เขาวนัศ สุตอาภา ดำรงตำแหน่งผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร ในช่วงเวลาดังกล่าว แผนพัฒนาฉบับนี้มุ่งเน้นการจัดระเบียบโครงสร้างเมือง เพื่อรองรับการขยายตัวอย่างรวดเร็วของประชากร กิจกรรมทางเศรษฐกิจ ประเด็นสำคัญในการดำเนินการ คือ การวางผังเมืองเพื่อใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างเป็นระบบ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ได้แก่ ถนน ระบบระบายน้ำ การประปา การแก้ไขปัญหามลภาวะ การจราจรติดขัด เน้นการขยายโครงข่ายถนนสายหลักและการพัฒนาทางเลือกในการเดินทาง แม้แผนดังกล่าวจะให้ความสำคัญกับระบบคมนาคมเป็นลำดับต้น ๆ แต่ยังคงเน้นระบบขนส่งทางบกเป็นหลัก หลังจากแผนพัฒนาฉบับแรกสิ้นสุดลง กรุงเทพฯ ได้จัดทำแผนพัฒนาฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2525 – 2529) ขึ้น โดยมี พลเรือเอก เทียม มกรานนท์ ดำรงตำแหน่งผู้ว่าราชการกรุงเทพฯ แผนฉบับนี้สานต่อการวางรากฐานการพัฒนาเมืองในด้านต่าง ๆ ควบคู่กับการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานให้ทันการเติบโตของประชากรและเศรษฐกิจในเขตเมือง ในด้านกายภาพ และระบบสาธารณสุข มีการจัดการสิ่งแวดล้อม รวมถึงการวางแผนการพัฒนาโครงข่ายถนน เพื่อรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มสูงขึ้น มีการพัฒนาถนนสายหลักและรอง เพื่อรองรับการขยายตัวของเมือง ต่อเนื่องมาถึง แผนพัฒนากรุงเทพฯ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2530 – 2534) ตรงกับช่วง พลตรี จำลอง ศรีเมือง แผนฉบับนี้มีบทบาทสำคัญในการกำหนดทิศทางการพัฒนาเมืองในเชิงพื้นที่และโครงสร้าง มุ่งเน้นการบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่เมือง

ชั้นใน การปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อมในเขตเมือง การสนับสนุนให้มีการวางแผนระบบขนส่งสาธารณะอย่างครอบคลุมจะยังคงเน้นการพัฒนาโครงข่ายถนน และมีการพัฒนาแนวคิดระบบขนส่งมวลชนรูปแบบอื่น ๆ โดยเฉพาะระบบรถไฟฟ้าและการพัฒนาเส้นทางคมนาคมใหม่ เพื่อรองรับการเดินทางที่หลากหลายมากขึ้น ต่อมา แผนพัฒนากรุงเทพฯ ฉบับที่ 4 อยู่ภายใต้การบริหารของ พลตรี จำลอง ศรีเมือง มีการสานต่อแนวคิดจากฉบับก่อน โดยเน้นการพัฒนาเมืองอย่างเป็นระบบมากยิ่งขึ้น มีการจัดทำผังเมืองรวมกรุงเทพฯ มีการผลักดันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และการเพิ่มพื้นที่สีเขียว ในแผนพัฒนากรุงเทพฯ ฉบับที่ 4 มีแนวนโยบายการสนับสนุนให้มีระบบคมนาคมขนส่งในหลากหลายรูปแบบ ทั้งทางบก ทางราง และทางน้ำ เพื่อประสิทธิภาพในการแก้ปัญหาการจราจรติดขัด ต่อมาถึง แผนพัฒนากรุงเทพฯ ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2540 – 2544) ตรงกับช่วง ดร.พิจิตต รัตตกุล เป็นช่วงที่เมืองขยายตัวอย่างรวดเร็วในทุกมิติ ทั้งประชากร เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม ฯลฯ โดยต้องการให้กรุงเทพฯ เป็น “เมืองที่น่าอยู่” สำหรับทุกคน โดยมีเป้าหมาย คือ การพัฒนาระบบขนส่งให้มีประสิทธิภาพและยั่งยืน การจัดการสิ่งแวดล้อมเมือง และการส่งเสริมคุณภาพชีวิตประชาชน สำหรับการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนให้ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพฯ มากขึ้น โดยมีการสนับสนุนให้มีระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน รวมทั้งส่งเสริมให้มีการขนส่งทางน้ำด้วยการเปิดเส้นทางเดินเรือในคลอง รวมถึงมีโครงการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ โดยการเปิดและขยายเส้นทางเดินเรือโดยสารในคลองต่าง ๆ และปรับปรุงเรือ ท่าเทียบเรือ ให้มีมาตรฐานและปลอดภัย เพื่อรองรับความต้องการเดินทางของประชาชน และในปี พ.ศ. 2545 – 2549 กรุงเทพฯ ภายใต้การบริหารของ สมคิด สุนทรเวช ผู้ว่าราชการกรุงเทพฯ ในขณะนั้น มีการจัดทำแผนพัฒนากรุงเทพฯ ฉบับที่ 6 มุ่งเน้น “การพัฒนาอย่างยั่งยืน” ได้กำหนดนโยบายครอบคลุมมิติต่าง ๆ ทั้งเศรษฐกิจ สังคม การคมนาคม และสิ่งแวดล้อม มีการกำหนดด้านคมนาคม การขนส่ง และสาธารณูปโภคไว้ คือ การก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าขานเมืองรอบกรุงเทพฯ และการเพิ่มโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทั้งทางบกและทางน้ำ เพื่อเป็นตัวเลือกในการเดินทางให้ประชาชน

สำหรับนโยบายของผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร สมัย ม.ร.ว.สุขุมพันธุ์ บริพัตร แผนพัฒนากรุงเทพฯ ระยะ 12 ปี (พ.ศ. 2552 – 2563) มีนโยบายการพัฒนากรุงเทพมหานคร 6 นโยบาย ภายใต้คำขวัญ “รักกรุงเทพฯ ร่วมสร้างกรุงเทพ” ได้แก่ (1) การทำให้กรุงเทพมหานครเป็นมหานครแห่งความปลอดภัยเพิ่มขึ้น (2) การทำให้กรุงเทพมหานครเป็นมหานครแห่งความสุขมากขึ้น (3) ทำให้กรุงเทพมหานครเป็นมหานครสีเขียวด้วยการเพิ่มพื้นที่สีเขียวอีก 5,000 ไร่ (4) ทำให้กรุงเทพมหานครเป็นมหานครแห่งการเรียนรู้ (5) ทำให้กรุงเทพมหานครเป็นมหานครแห่งโอกาสของทุกคน และ (6) ทำให้กรุงเทพมหานครเป็นมหานครแห่งอาเซียน สำหรับการจราจร การขนส่ง ได้แก่ นโยบายที่ 2 การทำให้กรุงเทพมหานครเป็นมหานครแห่งความสุขมากขึ้น โดยทำให้การเดินทางสะดวก การจราจรคล่องตัว มีการเพิ่มเส้นทางรถไฟฟ้า 5 เส้นเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนทุกประเภท รวมถึงการเพิ่มทางเลือกการเดินทางด้วยเรือโดยสาร โดยเริ่มต้นที่คลองภาษีเจริญ

ตารางที่ 1 แสดงกลยุทธ์นโยบายมหานครแห่งความสุข

กลยุทธ์	ตัวชี้วัดหลัก	มาตรการ/โครงการ
เพิ่มและปรับปรุงท่าเรือ เส้นทางเดินเรือ และพื้นที่ไปยังท่าเรือ	ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางเพิ่มขึ้นอย่างน้อย 1 เส้นทาง ได้แก่ เรือโดยสารคลองภาษีเจริญ	ปรับปรุงท่าเรือ และโครงการทดลองเดินเรือในคลองภาษีเจริญ

ที่มา: ประมวลผลโดยผู้วิจัย

ตารางที่ 2 แสดงกลยุทธ์การปรับปรุงการสัญจรทางน้ำ

กลยุทธ์	มาตรการ/โครงการ
เพิ่มท่าเรือโดยสารและปรับปรุงทางเดินเส้นทางไปยังท่าเรือโดยสารให้มีความปลอดภัย	ศึกษาเพิ่มเติมเส้นทางเดินเรือสร้างสถานีเรือโดยสารและประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้มีการขยายเส้นทางเดินเรือปรับปรุงพื้นที่รอบท่าเรือ ให้มีการเชื่อมโยงอย่างมีประสิทธิภาพ ติดไฟฟ้าแสงสว่าง มีป้ายแผนที่ มีที่พัสดุโดยสาร

ที่มา: ประมวลผลโดยผู้วิจัย

แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2556 – 2575) สมัยพล.ต.อ.อัศวิน ขวัญเมือง และชัชชาติ สิทธิพันธุ์ มีวิสัยทัศน์กรุงเทพฯ 2575 ที่ประกอบด้วย 6 มิติ ได้แก่ (1) มหานครปลอดภัย (2) มหานครสีเขียว สะดวกสบาย (3) มหานครสำหรับทุกคน (4) มหานครกะทัดรัด (5) มหานครประชาธิปไตย และ (6) มหาครแห่งเศรษฐกิจและการเรียนรู้

ในสมัยของ พล.ต.อ.อัศวิน ขวัญเมือง ดำรงตำแหน่งผู้ว่าราชการกรุงเทพฯ มีนโยบาย โดยประกาศ “1 ภารกิจ พิเศษ 5 นโยบายทันใจ และ 19 ภารกิจผลักดันทันที” ภายใต้แนวคิด “ผลักดันทันใจ แก้ไขทันที และ NOW ทำจริง เห็นผลจริง” โดยมีการกักพิเศษ คือ การบริหารจัดการมณฑลพิธีท้องสนามหลวงและอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนที่เดินทางมากราบพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช ส่วน 5 นโยบายทันใจ ประกอบด้วย (1) สะอาด: บ้านเมืองสะอาด การบริหารราชการใสะอาด (2) สะดวก: เดินทางสะดวก ใช้ชีวิตสะดวก ข้อมูลสะดวก (3) ปลอดภัย: ชีวิตปลอดภัย ทรัพย์สินปลอดภัย ชุมชนและสังคมปลอดภัย (4) คุณภาพชีวิต: ดูแลคุณภาพชีวิตประชาชน สิ่งแวดล้อม และระบบนิเวศ และ (5) วิถีพอเพียง: ภูมิใจในรากฐานไทย พอใจในความเป็นอยู่

ในสมัยชัชชาติ สิทธิพันธุ์ ผู้ว่าราชการกรุงเทพฯ คนปัจจุบัน มีการกำหนดนโยบาย 9 ด้าน 9 ดี 216 นโยบาย ให้กรุงเทพฯ เป็นเมืองน่าอยู่ 9 ด้าน 9 ดี ประกอบด้วย (1) ปลอดภัยดี (2) เดินทางดี (3) สุขภาพดี (4) สร้างสรรค์ดี (5) สิ่งแวดล้อมดี (6) โครงสร้างดี (7) เรียนดี (8) เศรษฐกิจดี และ (9) บริหารจัดการดี มี 217 นโยบาย ส่วนเกี่ยวข้องกับการสัญจรทางน้ำ นโยบาย ด้านเดินทางดี ได้แก่ นโยบายท่าเรือเข้าสะดวก ออกสบาย เชื่อมต่อปลอดภัย และพิจารณาเดินเรือ เพิ่มตัวเลือกเชื่อมต่อการเดินทาง

3.2 นโยบายและแผนการสัญจรทางน้ำ สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

การสัญจรทางน้ำในพื้นที่กรุงเทพฯ มี 4 เส้นทางหลัก ได้แก่ เส้นแม่น้ำเจ้าพระยา เส้นคลองแสนแสบ เส้นคลองผดุงกรุงเกษม และคลองประเวศบุรีรมย์ รองรับการเดินทางของประชาชนประมาณ 61,129 คนต่อวัน ตามร่างแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. 2566 – 2575) ของ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) โดยกรุงเทพมหานครให้บริการเดินเรือโดยสาร อยู่ 2 เส้นทาง ได้แก่ คลองแสนแสบ และคลองผดุงกรุงเกษม ซึ่งสามารถเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะได้ อาทิ รถโดยสารประจำทาง (รถเมล์) รถไฟฟ้า การเดินทางทางน้ำเป็นการเดินทางที่มีเส้นทางเป็นของตัวเอง ทำให้สามารถควบคุมเวลาได้ ตามแผนโครงข่ายการเดินทางทางน้ำ (W-Map) ที่จัดทำโดยสำนักงานนโยบายและแผนขนส่งและจราจร (สนข.) รายงานถึงคลองที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นเส้นทางเดินเรือ 14 คลอง แต่กรุงเทพฯ เดินเรือเพียง 2 เส้นทาง ได้แก่

1) คลองแสนแสบ (ช่วงท่าเรือวัดศรีบุญเรืองถึงสำนักงานเขตมีนบุรี) เริ่มเปิดให้บริการตั้งแต่ 19 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2565 มีบริษัท ครอบครัวขนส่ง (2002) จำกัด เป็นผู้ประกอบการเดินเรือเพียงรายเดียว ระยะทาง 17.24 กิโลเมตร แม้คลองแสนแสบจะเป็นเส้นทางที่ช่วยเพิ่มทางเลือกในการเดินทางของประชาชน แต่ก็ยังมีปัญหาและอุปสรรคหลายอย่าง ทั้งปัญหาทางกายภาพ เช่น น้ำในคลองดำ ปัญหาขยะจากในคลอง ปัญหาท่าเรือโดยสารที่มีสภาพเก่าชำรุด ไม่ปลอดภัยต่อการใช้งาน ขาดสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน เช่น ที่นั่งพัก หลังคา กันแดด กันฝน ฯลฯ นอกจากนี้ ความเปลี่ยนแปลงของเมืองอย่างรวดเร็ว การพัฒนาเส้นทางรถไฟฟ้าที่ตัดผ่านแนวคลอง อาจส่งผลต่อจำนวนผู้ใช้บริการในอนาคตอีกด้วย (แผนพัฒนาเส้นทางสัญจรและจุดเชื่อมต่อการเดินทาง ตามตัวชี้วัดร้อยละความสำเร็จของคลองในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ได้รับการปรับปรุงให้ทันสมัยเพื่อสร้างอัตลักษณ์ให้กับพื้นที่, 2566)

2) คลองผดุงกรุงเกษม ได้รับการพัฒนาเป็นเส้นทางเดินเรือโดยสาร เพื่อลดปัญหาการจราจรในพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพฯ รวมถึงส่งเสริมการท่องเที่ยว โดยมีบริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด เป็นผู้ให้บริการเดินเรือหลัก เส้นทางเดินเรือเริ่มจากท่าตลาดเทวราชไปยังสถานีรถไฟหัวลำโพง ทั้งหมด 11 ท่าเรือ ระยะทางรวมประมาณ 5 กิโลเมตร แม้จะมีการพัฒนาเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง แต่คลองผดุงกรุงเกษมยังพบปัญหาและอุปสรรคหลายอย่าง ทั้งปัญหาทางกายภาพ เช่น ระดับน้ำที่บางครั้งสูงจนเรือลัดได้สะพานได้ลำบาก ปัญหาความสะอาดจากขยะในคลอง รวมไปถึงสภาพของท่าเรือที่ยังไม่เอื้อต่อการใช้งานอย่างสะดวกและปลอดภัย โดยหลายท่าขาดสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน เช่น ที่นั่งพัก แผนที่ ตารางเวลา กล้องวงจรปิด หรือเสื้อชูชีพ อีกทั้งบางจุดยังพบว่ามีรถยนต์จอดกีดขวางทางขึ้น - ลงเรือ และมีคนไร้บ้านอาศัยอยู่บริเวณท่าเรือ ทำให้ผู้โดยสารรู้สึกไม่ปลอดภัยต่อการใช้บริการเรือโดยสาร (แผนพัฒนาเส้นทางสัญจรและจุดเชื่อมต่อการเดินทาง ตามตัวชี้วัดร้อยละความสำเร็จของคลองในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ได้รับการปรับปรุงให้ทันสมัยเพื่อสร้างอัตลักษณ์ให้กับพื้นที่, 2566)

3.3 การพัฒนาการสัญจรทางน้ำ จากอดีตสู่ปัจจุบัน

ด้วยความหนาแน่นของประชากรในเขตเมืองมากขึ้นและเกิดปัญหาการจราจรติดขัดเรื้อรัง ทำให้ภาครัฐหันกลับมาให้ความสนใจต่อระบบขนส่งทางน้ำอีกครั้ง โดยเฉพาะ ในปี พ.ศ. 2533 เป็นต้นมา กรุงเทพมหานครได้

เริ่มให้บริการเรือโดยสารในคลองแสนแสบ ซึ่งกลายเป็นต้นแบบของการฟื้นฟูการเดินทางทางน้ำในเขตเมือง การสัญจรทางน้ำถูกนำกลับมาเป็นหนึ่งทางเลือกการเดินทาง ตั้งแต่ พ.ศ. 2561 มีการให้ความสำคัญกับการเพิ่มบริการขนส่งในแม่น้ำและคลอง การเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางอื่นในลักษณะ “ล้อ ราง เรือ” ที่มีเป้าหมายเพื่อเชื่อมโยงระบบขนส่งมวลชนให้ครอบคลุมและสะดวกต่อการใช้งาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริบทของเมืองที่ต้องการลดปัญหาการจราจรและเป็นทางเลือกในการเดินทางของประชาชนที่อาศัยอยู่ในกรุงเทพฯ

กรุงเทพมหานครใน 20 ปีข้างหน้า มีวิสัยทัศน์กรุงเทพฯ พ.ศ. 2575 เป็น “มหานครแห่งเอเชีย” ประกอบด้วย 7 ยุทธศาสตร์ ได้แก่ (1) มหานครปลอดภัย (2) มหานครสีเขียว สะดวกสบาย (3) มหานครสำหรับทุกคน (4) มหานครกะทัดรัด (5) มหานครประชาธิปไตย (6) มหานครแห่งเศรษฐกิจและการเรียนรู้ (7) การบริหารจัดการ โดยแบ่งเป็น 4 ระยะ ระยะละ 5 ปี คือ ช่วงที่ 1 ระหว่างปี พ.ศ. 2566 – 2570 ช่วงที่ 2 ระหว่างปี พ.ศ. 2571 – 2575 ช่วงที่ 3 ระหว่างปี พ.ศ. 2576 – 2580 ช่วงที่ 4 ระหว่างปี พ.ศ. 2581 – 2585 ซึ่งมีจำนวนร้อยละของผู้สัญจรทางน้ำเพิ่มขึ้นในทุกระยะของแผน โดยเน้นเรื่องความปลอดภัยในการเดินทางทางน้ำ มีกลยุทธ์ในการเพิ่มท่าเรือโดยสารและปรับปรุงทางเดินเส้นทางไปยังท่าเรือให้มีความปลอดภัย

จากแผนบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2566 – 2570 นำไปสู่การนำแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี ระยะที่ 1 ไปสู่การปฏิบัติ พ.ศ. 2566 – 2570 การวางแผนปฏิบัติการภายใต้แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร วิสัยทัศน์กรุงเทพฯ 6 ประเด็นยุทธศาสตร์ สำหรับประเด็นการสัญจรทางน้ำอยู่ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 มหานครสีเขียว สะดวกสบาย ประเด็นยุทธศาสตร์ย่อย 2.3 - ระบบขนส่งมวลชนทั่วถึง สะดวก ประหยัด การจราจรคล่องตัวและมีทางเลือกเป้าประสงค์ 2.3.3 เพิ่มทางเลือกในการเดินทาง ตัวชี้วัด ร้อยละของผู้สัญจรทางน้ำร้อยละ 2

แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี ระยะที่ 2 พ.ศ. 2571 – 2575 สำหรับการสัญจรทางน้ำอยู่ในด้านที่ 2 มหานครสีเขียว สะดวกสบาย ในมิติที่ 2.3 ระบบขนส่งมวลชนทั่วถึง สะดวก ประหยัด การจราจรคล่องตัวและมีทางเลือก “เมืองกรุงเทพฯ มีระบบขนส่งมวลชน และระบบการคมนาคมทางเลือกต่าง ๆ อย่างทั่วถึง ประหยัด และสะดวกสบาย การจราจรมีความคล่องตัวและมีหลากหลายทางเลือก ทั้ง ทางเรือ จักรยาน และทางเดิน” เป้าประสงค์: ประชาชนเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ มีทางเลือกในการเดินทางไม่ต้องพึ่งพาส่วนบุคคล โดยการเดินทางทางน้ำด้วยเรือสาธารณะเป็นอีกทางเลือกหนึ่งของคนกรุงเทพฯ

แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี ระยะที่ 3 พ.ศ. 2576 – 2580 ยุทธศาสตร์ที่ 4 การเชื่อมโยงเมืองที่มีความคล่องตัวและระบบบริการสาธารณะแบบบูรณาการ ยุทธศาสตร์ย่อยที่ 2.4 กรุงเทพมหานครมีระบบขนส่งมวลชนทั่วถึง สะดวก ประหยัด การจราจรคล่องตัวและมีทางเลือก มุ่งเน้นการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนที่มีการเชื่อมต่อระหว่างกันทั้งระบบ “ล้อ ราง เรือ” เพื่ออำนวยความสะดวกให้ประชาชนทุกกลุ่มสามารถสัญจรได้หลากหลาย และมีความปลอดภัย มีกลยุทธ์การเพิ่มทางเลือกในการเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชนทางน้ำให้ครอบคลุมพื้นที่มากขึ้น ผ่านตัวชี้วัดเรื่องความเป็นไปได้ของการเพิ่มเส้นทางใหม่ ร้อยละของการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน และจำนวน

โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาท่าเรือเพื่อเชื่อมโยงการเดินทางในชุมชน ซึ่งอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของสำนักงานการจราจรและขนส่ง (สจส.) กรุงเทพมหานคร ดังแสดงให้เห็นในตารางที่ 3

ตารางที่ 3 แสดงกลยุทธ์การเพิ่มทางเลือกในการเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชนทางน้ำให้ครอบคลุมพื้นที่มากขึ้น

ตัวชี้วัดระดับกลยุทธ์	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570	หน่วยงาน
1. การศึกษาความเป็นไปได้ของเส้นทางในการจัดทำระบบขนส่งมวลชนทางน้ำ (เส้นใหม่)		ในช่วง 5 ปี ไม่น้อยกว่า 1 โครงการ				สำนักการจราจรและขนส่ง (สจส.)
2. ร้อยละของการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางน้ำให้ครอบคลุมพื้นที่ที่ได้มีการศึกษา	ร้อยละ 100	ร้อยละ 100	ร้อยละ 100	ร้อยละ 100	ร้อยละ 100	สำนักการจราจรและขนส่ง (สจส.)
3. จำนวนโครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาท่าเรือสาธารณะเพื่อเชื่อมโยงการเดินทางในชุมชน		ในช่วง 5 ปี ไม่น้อยกว่า 1 โครงการ				สำนักการจราจรและขนส่ง (สจส.)

ปัจจุบันมีการให้บริการเดินเรือ 2 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางคลองผดุงกรุงเกษม และเส้นทางคลองแสนแสบ ส่วนต่อขยาย (ช่วงวัดศรีบุญเรือง – สำนักงานเขตมีนบุรี) นอกจากนี้ กรุงเทพฯ ยังมีแนวคิดจะขยายเส้นทางให้บริการในคลองสายอื่น ๆ รวมถึงมีการปรับปรุงทางเข้า - ออก การดูแลความปลอดภัยท่าเรือ รวมทั้งความร่วมมือและส่งเสริมให้เอกชนให้บริการเดินเรืออีกด้วย

นโยบายผู้ว่าราชการกรุงเทพฯ นโยบาย 9 ด้าน 9 ดี มีนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการสัญจรทางน้ำ การเดินทางดี เพิ่มความคล่องตัวในการเดินทาง สร้างเมืองเดินดี รถสาธารณะถูกและเข้าถึงครอบคลุม การมีนโยบายท่าเรือสะดวก สบาย เชื่อมต่อปลอดภัย มีนโยบายพิจารณาเดินเรือ เพิ่มตัวเลือกเชื่อมต่อการเดินทาง

ตารางที่ 4 แสดงนโยบายผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครที่เกี่ยวข้องกับการสัญจรทางน้ำ

รหัสนโยบาย (3 หลัก)	คนกรุงเทพฯ ได้อะไร	รายละเอียด
006: ทำเรือ สะดวก สบาย เชื่อมต่อ ปลอดภัย	- ทางเข้าท่าเรือสว่าง ปลอดภัย - ทางเข้าท่าเรือมีข้อมูล - ทางเข้าท่าเรือเชื่อมต่อ ขนส่งสาธารณะอื่น	การเดินทางในกรุงเทพฯ 4 เส้นทางหลัก ได้แก่ เส้นทางเจ้าพระยา เส้นทางคลองแสนแสบ เส้นทางคลองผดุงกรุงเกษม และเรือข้ามฟากซึ่งกระจายอยู่ทั่วพื้นที่กรุงเทพฯ รวมแล้วมีท่าเรือทั้งสิ้น 102 ท่า การเดินทางทางน้ำเป็นการเดินทางที่มีช่องทางเป็นของตัวเอง (Right of way) ทำให้เป็นการเดินทางที่ควบคุมเวลาได้แต่ข้อจำกัดในการเข้าออกท่าเรือ ความปลอดภัยบริเวณท่าเรือ ความสะดวกสบายในการเข้าออก ยังคงเป็นข้อจำกัดในการเดินทางทางน้ำ กล่าวคือ ท่าเรือจำนวนหนึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่ของเอกชนหรือวัด จึงอาจมีอุปสรรคในการพัฒนา ในส่วนการเดินทางเรือ แม้เรือและท่าเรือสามารถรองรับคนพิการได้ แต่ทางเข้าท่าเรือยังไม่รองรับทุกคน ทำให้การเดินทางที่ทุกคนเข้าถึงได้ยังไม่เกิดขึ้นจริง ดังนั้น กรุงเทพฯจะพัฒนาทางเข้าท่าเรือร่วมกับภาคเอกชน วัด รัฐ ฯลฯ เพื่อให้การพัฒนาทางเข้าท่าเรือเกิดขึ้นตั้งแต่ริมถนนจนถึงท่าเรือ ดังนี้ - พัฒนาทางเข้า- ออกท่าเรือให้สว่างและปลอดภัย - พัฒนาทางเดินให้เรียบสะดวกถูกหลักการออกแบบเพื่อทุกคน (Universal design) - มีข้อมูลการเดินทางทั้งระบบที่เข้าถึงง่ายเพื่อการเชื่อมต่อการเดินทางเป็นไปได้อย่างจริงและส่งเสริมการเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะ
007: พิจารณา เดินเรือ เพิ่ม ตัวเลือก เชื่อมต่อการ เดินทาง	-ประชาชนเข้าถึงระบบขนส่ง สาธารณะได้มากขึ้นและมี คุณภาพยิ่งขึ้นเนื่องจากการ เดินทางทางเรือสามารถ คำนวณเวลาได้	ตามแผนโครงข่ายการเดินทางทางน้ำ (W-Map) ที่จัดทำโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้รายงานถึงคลองที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นเส้นทางเดินเรือกว่า 30 คลอง ระยะทางกว่า 400 กม.แต่ทุกวันนี้ กรุงเทพฯ มีการเดินเรืออย่างเป็นกิจจะลักษณะเพียง 4 สายเท่านั้น ได้แก่ 1.แม่น้ำเจ้าพระยา (เรือด่วนเจ้าพระยา เรือโดยสาร MINE เรือเอกชนท่าสาทร – บิ๊กซี ราษฎร์บูรณะ และเรือข้ามฟาก) 2.คลองแสนแสบ 3.คลองผดุงกรุงเกษม 4.คลองภาษีเจริญ (ปัจจุบันกรุงเทพฯ เคยเรือตั้งแต่ปี 2560 ได้ยกเลิกการให้บริการไปในช่วงต้นปี 2565) ดังนั้น กรุงเทพฯจะพิจารณาทบทวนเส้นทางเดิม เส้นทางเดินเรือตามแผน (W-Map) หรือเพิ่มเส้นทางใหม่ที่เหมาะสมโดยให้บริการเรือในเส้นทางคลองศักยภาพที่สามารถเชื่อมต่อบนขนส่งสาธารณะหลักได้ เช่น รถไฟฟ้า, รถเมล์ เป็นต้น ให้บริการด้วยเรือไฟฟ้าที่ออกแบบตามหลักอารยสถาปัตย์ (Universal Design) ไม่ก่อมลพิษอากาศและเสียงติดตามตำแหน่งเรือแบบเรียลไทม์พัฒนาท่าเรือให้ออกแบบตามหลักอารยสถาปัตย์ (Universal Design) รวมถึงการพัฒนาทางเข้าทางออกให้เข้าสะดวก ออกสบาย เชื่อมต่อปลอดภัย ลดค่าใช้จ่ายผู้โดยสารที่ใช้บริการเรือและต่อด้วยระบบขนส่งสาธารณะที่กรุงเทพฯ เป็นเจ้าของ โดยไม่ต้องเสียค่าแรกเข้าเพิ่ม รวมถึงพัฒนาระบบตั๋วร่วมในรูปแบบ E-ticket ที่สามารถเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางได้ภายในเวลาที่กำหนดโดยไม่เสียค่าโดยสารเพิ่มหรือไม่เสียค่าแรกเข้าซ้ำ เพิ่มเติมรูปแบบการจ่ายเงินให้หลากหลายทั้งการ Scan, Wallet, EMV เป็นต้น

แผนปฏิบัติการด้านผู้สูงอายุ ระยะที่ 3 (พ.ศ. 2566 – 2580) กรมกิจการผู้สูงอายุ กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ เป็นแผนปฏิบัติการระยะเร่งด่วน 5 ปีแรก ต้องการให้ความสำคัญกับผู้สูงอายุที่อาศัยอยู่ในเมือง ได้มีการพัฒนาระบบที่รองรับความต้องการของผู้สูงอายุในเมือง ด้วยการยกระดับคุณภาพชีวิตผู้สูงอายุด้านสภาพแวดล้อมสร้างระบบทางสัญจรและการคมนาคมที่เอื้อต่อคนทุกวัย โดยการปรับปรุงทางเดินเท้าและทางข้ามที่ปลอดภัย มีป้ายรถประจำทาง/สถานีขนส่งผู้โดยสารรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่/รถโดยสารประจำทาง/รถไฟฟ้า) การปรับปรุงด้วยยานพาหนะให้ผู้สูงอายุสามารถใช้ได้อย่างสะดวกและปลอดภัย มีระบบการเชื่อมต่อบริการสาธารณะในระยะไมไกลและสะดวกกับผู้สูงอายุ ซึ่งแผนปฏิบัติการด้านผู้สูงอายุกรุงเทพมหานคร ระยะที่ 3 (พ.ศ. 2566 – 2570) ต้องการยกระดับคุณภาพชีวิตผู้สูงอายุด้วยเช่นกัน โดยการสร้างระบบทางสัญจรและการคมนาคมทางบกที่เอื้อต่อคนทุกวัย นอกจากนี้ ในแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี ต้องการปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคให้ผู้พิการ ผู้สูงอายุ และ ผู้ด้อยโอกาส สามารถเข้าถึงได้อย่างเท่าเทียม และจัดสวัสดิการสังคมสำหรับคนทุกกลุ่ม

แผนแม่บทการพัฒนาการเดินทางทางน้ำ (W-MAP) ของ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร มีการเสนอเส้นทางและจัดลำดับความสำคัญของคลองที่เหมาะสมในการพัฒนาเส้นทางสัญจร และได้จัดทำเป็นแผนพัฒนา 3 ระยะ ได้แก่ ระยะเร่งด่วน (พ.ศ.2566 – 2570) ระยะกลาง (พ.ศ.2571 – 2575) ระยะยาว (พ.ศ.2576 – 2580) เพื่อพัฒนาทางเลือกในการเดินทางที่มีประสิทธิภาพและรองรับการเดินทาง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เฉพาะเส้นทางที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรุงเทพมหานคร ตามแผนมีทั้งหมด 9 เส้นทาง ทั้งนี้ การพัฒนาคลองผดุงกรุงเกษมและคลองแสนแสบ มีดังนี้

ตารางที่ 5 แสดงผลการพัฒนาการสัญจรทางน้ำตั้งแต่ปี พ.ศ. 2566 – 2585

	แผนระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2566 - 2570	แผนระยะกลาง พ.ศ. 2571 - 2575	แผนระยะยาว พ.ศ. 2576 - 2585
การส่งเสริมการเพิ่มหรือจัดให้บริการเดินเรือเพื่อการสัญจรในเส้นทางเดินเรือที่มีศักยภาพเพื่อให้ครอบคลุมพื้นที่บริการได้มากขึ้นและลดจำนวนต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทาง			
เส้นทางเดินเรือในคลองแสนแสบส่วนต่อขยายช่วง วัดศรีบุญเรืองถึงถนนสุวินทวงศ์ (ระยะทาง 12 กิโลเมตร) เส้นทางเดินเรือในคลองบางลำพู ช่วง สะพานผ่านฟ้าลีลาศถึงป้อมพระสุเมรุ (ระยะทาง 1.5 กิโลเมตร)	ดำเนินการแล้ว	กำลังเริ่มดำเนินการ	จะดำเนินการใน ระยะยาว
คลองผดุงกรุงเกษม	พัฒนาพื้นที่และจุดเชื่อมต่อ ล้อ-ราง-เรือ ท่าเรือสถานี รถไฟหัวลำโพง		

3. การอภิปรายผลการวิจัย

3.1 นโยบายและแผนด้านการสัญจรทางน้ำ (ทางเรือ) ของกรุงเทพมหานครในการจัดบริการสาธารณะให้แก่ผู้สูงอายุ และแนวคิดการออกแบบเพื่อทุกคน (Universal Design)

การสัญจรทางน้ำเคยเป็นระบบขนส่งหลักของกรุงเทพมหานคร แต่ถูกลดความสำคัญลงอย่างมากเนื่องจากมีข้อจำกัดทางพื้นที่และการเปลี่ยนแปลงสภาพของแม่น้ำ ลำคลอง แต่การสัญจรทางน้ำก็ยังสามารถให้บริการได้ในพื้นที่ที่มีแม่น้ำ ลำคลองเข้าถึง และยังเป็นระบบขนส่งสาธารณะที่มีเส้นทางเฉพาะ ทำให้สามารถขนส่งผู้คนที่อย่างรวดเร็วระบบขนส่งสาธารณะมีส่วนช่วยสนับสนุนการขยายตัวของพื้นที่เมืองออกไป ทั้งนี้การเดินทางมีหลากหลายรูปแบบทั้งการขนส่งทางบก ทางราง และทางน้ำ ต้องมีการเชื่อมต่อการเดินทางทุกรูปแบบเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง

นับตั้งแต่มีการให้ความสำคัญกับการเพิ่มบริการขนส่งในแม่น้ำ ลำคลอง จึงมีการเชื่อมต่อการเดินทาง “ล้อ ราง เรือ” เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางให้กับประชาชนอย่างไร้รอยต่อ โดยแผนพัฒนากรุงเทพมหานครทั้งหมดยุคที่ 3 (พ.ศ. 2566 – 2580) และแผนปฏิบัติการด้านผู้สูงอายุกรุงเทพมหานคร ยุคที่ 3 (พ.ศ. 2566 – 2570) จะเห็นได้ว่า มีการพัฒนาการสัญจรทางน้ำ แบ่งการพัฒนาเป็นช่วง ๆ เท่านั้น ยังไม่มีการกล่าวถึงการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะให้แก่ผู้สูงอายุโดยตรง เป็นเพียงการกล่าวถึงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในภาพรวมที่ต้องการตอบสนองการเดินทางของประชาชนทั่วไป สำหรับการพัฒนาการสัญจรทางน้ำก็เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงการเดินทางทางน้ำได้ด้วยการปรับปรุง ก่อสร้างท่าเรือ และการขยายเส้นทางเดินเรือ รวมถึงการเชื่อมต่อการเดินทาง “ล้อ ราง เรือ” นอกจากนี้ไม่มีการกล่าวถึงการปรับปรุงหรือการพัฒนาการบริการขนส่งสาธารณะเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้สูงอายุ เป็นการให้ความสำคัญกับการเดินทางของผู้สูงอายุเพียงกล่าวถึงการคมนาคมทางบกที่เอื้อต่อทุกคน โดยคลองผดุงกรุงเกษมและคลองแสนแสบ (ช่วงท่าเรือวัดศรีบุญเรือง – สำนักงานเขตมีนบุรี) อยู่ในความรับผิดชอบของสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ได้มีโครงการพัฒนาการสัญจรทางน้ำ การปรับปรุงท่าเรือ ซึ่งมีแต่โครงการที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างและการพัฒนาระบบเดินเรือในคลองเป็นแผนระยะยาว ไม่ได้มีการกล่าวถึงการเดินเรือโดยสารสำหรับผู้สูงอายุ และไม่มีโครงการที่จะตอบโจทย์การใช้งานสำหรับผู้สูงอายุ ยังไม่มีแผนหรือการพัฒนาการเดินทางสำหรับผู้สูงอายุ เป็นเพียงการพัฒนาการสัญจรทางน้ำให้ทั่วถึงสอดคล้องกับนโยบายของผู้ว่าราชการกรุงเทพฯ ได้มีการใช้นโยบายเป็นเครื่องมือในการพัฒนาเส้นทางสัญจรทางน้ำและให้ความสำคัญกับการลงทุนในการก่อสร้าง ปรับปรุงท่าเรือ รวมถึงการขยายเส้นทางเดินเรือ ซึ่งเป็นการพัฒนาเพียงภาพรวม เมื่อจำนวนผู้สูงอายุที่เพิ่มอย่างต่อเนื่องยังไม่ได้มีการเตรียมความพร้อมในการรองรับการเดินทางของผู้สูงอายุ ยังไม่ได้มีแผนในการส่งเสริมการเดินทางของผู้สูงอายุ เป็นการมุ่งเน้นการพัฒนา ระบบขนส่งมวลชนทางบก ทางราง ซึ่งยังขาดการพัฒนาเส้นทางสัญจรทางน้ำที่เกี่ยวข้องกับผู้สูงอายุ

จากการศึกษาแนวคิดเกี่ยวกับการออกแบบเพื่อทุกคน (Universal design) การออกแบบสภาพแวดล้อม และสิ่งอำนวยความสะดวก ให้มีความปลอดภัยต่อการใช้งานและเป็นการออกแบบเพื่อให้บริการทุกคนอย่างเท่าเทียม เช่น ผู้สูงอายุ ผู้พิการ เด็ก ฯลฯ โดยมีหลักสำคัญ 7 ประการ (ATO Team, 2554) ดังนี้ (1) ความเสมอภาค

ความเท่าเทียม (Equitable Use) (2) ความยืดหยุ่นในการใช้งาน (Flexible Use) (3) ความเรียบง่ายในการใช้งาน (Simple and Intuitive Use) (4) การสื่อความหมายเป็นที่เข้าใจง่าย (Perceptible Information) (5) การออกแบบระบบป้องกันการผิดพลาดหรืออันตรายในการใช้งาน (Tolerance for Error) (6) ใช้แรงน้อย (Low Physical Effort) (7) มีขนาดและพื้นที่ที่เหมาะสมกับการเข้าถึงและใช้งาน (Size and Space for Approach) ในส่วนของการสัญจรทางน้ำสำหรับผู้สูงอายุในกรุงเทพฯ ผู้สูงอายุไม่ใช้การเดินทางทางน้ำ เนื่องจากการขึ้น - ลงเรือค่อนข้างลำบาก ไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับการใช้งานสำหรับผู้สูงอายุ (วรรัชพล วิจิตรสาร, 2565)

หากมีการนำหลักการออกแบบเพื่อทุกคนเข้ามาปรับใช้กับการออกแบบท่าเทียบเรือจะเป็นการสร้างความสะดวกและความเท่าเทียมในสังคมได้ ในการออกแบบท่าเทียบเรือสำหรับผู้สูงอายุต้องมีความยืดหยุ่นในการใช้งานได้อย่างเหมาะสม สามารถใช้งานได้ทั้งมือซ้ายและมือขวา หรือใช้งานได้สะดวกสำหรับผู้ที่ใช้วีลแชร์และสามารถปรับเปลี่ยนการใช้งานตามการเคลื่อนไหวได้ การออกแบบต้องใช้งานได้ง่าย มีการให้ข้อมูลการใช้งานที่ชัดเจน โดยการออกแบบป้ายบอกสัญลักษณ์ การใช้พื้นผิวต่างสัมผัสหรือการใช้สีที่ตัดกัน เพื่อให้ผู้สูงอายุสามารถเข้าใจง่าย และต้องสื่อสารได้ เช่น การใช้อักษรเบรลล์สำหรับผู้พิการทางสายตา หรือใช้สัญญาณเสียงประกอบด้วยท่าเทียบเรือที่ใกล้ชุมชนต้องมีการออกแบบพื้นผิวต่าง ๆ หรือการใช้สีที่แตกต่างกัน การทำป้ายบอกสัญลักษณ์ต่าง ๆ ที่สื่อความหมายชัดเจน ตอนก้าวขึ้น - ลงเรือ ต้องมีป้ายสัญลักษณ์บอกให้ระมัดระวัง เพื่อให้ผู้สูงอายุสามารถสังเกตได้ง่ายและสามารถเดินได้อย่างปลอดภัย การออกแบบต้องคำนึงถึงการป้องกันอันตรายในการใช้งาน ต้องออกแบบการเตือนอันตรายที่อาจเกิดขึ้น ท่าเทียบเรือที่มีทางลาดสำหรับเดินลงโป๊ะเรือต้องมีการออกแบบพื้นผิวแบบเตือนอันตรายไว้ก่อนถึงทางลาด หรือการออกแบบราวจับให้สำหรับผู้สูงอายุใช้จับขณะเดินขึ้น - ลงท่าเทียบเรือต้องออกแบบทางลาดให้ได้มาตรฐานและต้องออกแบบให้สะดวกต่อการใช้งานด้วยกำลังตามปกติ ไม่ต้องออกแรงหลายครั้ง สำหรับผู้ใช้วีลแชร์ไม่ต้องออกแรงเข็นวีลแชร์มากจนเกินไป ในการออกแบบท่าเทียบเรือที่เหมาะสมต่อการใช้งานสำหรับผู้สูงอายุต้องมีขนาด พื้นที่ที่เหมาะสมในการเข้าถึงและใช้งาน คือ การออกแบบท่าเทียบเรือที่ผู้สูงอายุเข้าถึงได้สะดวก ไม่ต้องเดินทางไกล เพื่อมาขึ้นเรือต้องออกแบบในจุดสำคัญ สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน และต้องออกแบบให้เหมาะสมกับผู้ที่ใช้วีลแชร์ ควรมีการจัดพื้นที่สำหรับผู้ที่ใช้วีลแชร์หรือผู้สูงอายุที่ใช้ไม้เท้าให้มีขนาดพื้นที่ที่เหมาะสมในการนั่งโดยไม่รบกวนผู้อื่น นอกจากนี้การออกแบบเรือก็ควรเอื้อให้กับผู้สูงอายุเช่นเดียวกัน โดยตัวเรือไม่ควรสูงจนผู้สูงอายุไม่สามารถก้าวขึ้น - ลงได้ ควรมีความสูงที่พอดีกับผู้สูงอายุที่จะทำให้ผู้สูงอายุเกิดความปลอดภัย ความสะดวกต่อการใช้งาน ตามกรอบแนวคิดการออกแบบเพื่อทุกคน การปรับท่าเทียบเรือต้องมีการคำนึงถึงให้ครอบคลุมผู้สูงอายุ ต้องมีการคิดอย่างเป็นระบบตั้งแต่ต้นทาง ระหว่างทาง และปลายทาง ซึ่งการคิดตั้งแต่ต้นทาง คือ บ้าน ระหว่างทาง คือ การสัญจร ระบบขนส่งสาธารณะต่าง ๆ และปลายทาง คือ พื้นที่สาธารณะ โดยการให้ทุกพื้นที่เกิดความเหมาะสมต่อการใช้งาน มีความยืดหยุ่น ความเรียบง่าย ใช้แรงน้อยในการใช้งาน มีขนาดพื้นที่ที่เหมาะสมสามารถเข้าถึงได้อย่างสะดวกและต้องมีข้อมูลที่ชัดเจน เพื่อการสื่อสารให้ผู้สูงอายุสามารถเข้าใจได้ง่าย ซึ่งหากมีการปรับและพัฒนาการสัญจรทางน้ำที่นำหลัก Universal Design เข้ามาปรับใช้ก็จะทำให้ผู้สูงอายุสามารถเลือกใช้บริการทางน้ำเพิ่มมากขึ้น และตามนโยบายของผู้ว่าราชการกรุงเทพฯ ที่มีการให้บริการเรือไฟฟ้า

ที่มีการออกแบบตามหลัก Universal Design ด้วยเรื่องจะไม่ก่อมลพิษทางอากาศและเสียง และยังเป็นการพัฒนาท่าเรือให้ออกแบบตามหลัก Universal Design เพื่อส่งเสริมการสัญจรทางน้ำสำหรับผู้สูงอายุและเกิดการพัฒนา ระบบขนส่งสาธารณะที่ออกแบบเพื่อการใช้งานของทุกคนต่อไป

3.2 ความสัมพันธ์ของตัวแสดงที่มีอิทธิพลต่อการกำหนดนโยบายในการสัญจรทางน้ำของ กรุงเทพมหานคร

การจัดนโยบายสาธารณะเป็นหน้าที่หลักของภาครัฐที่ต้องจัดการสาธารณะให้ตอบสนองความต้องการของประชาชน โดยความสัมพันธ์ของตัวแสดงที่มีอิทธิพลต่อการกำหนดนโยบายในการสัญจรทางน้ำของกรุงเทพฯ พบว่า ความสัมพันธ์ระหว่างภาครัฐกับเอกชนที่ทำให้เกิดการดำเนินงานร่วมกัน สำนักงานจราจรและขนส่ง กรุงเทพฯ เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบคลองผดุงกรุงเกษมและคลองแสนแสบ (ช่วงท่าเรือวัดศรีบุญเรือง – สำนักงาน เขตมีนบุรี) มีการเดินเรือโดยให้ภาคเอกชนจัดการเดินเรือทั้ง 2 คลองอยู่ในการกำกับดูแลของสำนักงานจราจรและขนส่ง กรุงเทพฯ เกิดเป็นความร่วมมือที่ได้ประโยชน์ทั้งสองฝ่าย นอกจากนี้ กรุงเทพฯ เป็นผู้ที่กำหนดนโยบายหรือมาตรการ เป็นการใช้อำนาจอธิปไตยในการกำหนดนโยบายจะขึ้นอยู่กับสายบังคับบัญชาเพื่อเป็นการควบคุมการตัดสินใจให้ยอมรับนโยบาย

ความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงานรัฐกับหน่วยงานรัฐ พบว่า การบริหารจัดการที่เกี่ยวข้องกับการสัญจรทางน้ำและผู้สูงอายุของกรุงเทพฯ มีการทำงานซ้ำซ้อนหลายหน่วยงาน ขาดการบูรณาการและการวางแผนในการทำงานร่วมกัน ในการเก็บข้อมูลผู้ใช้บริการการเดินทางทางน้ำกรมเจ้าท่าจะเป็นหน่วยงานที่เก็บข้อมูลซึ่งการทำงานจะเกิดความซ้ำซ้อนกับทางสจส. และภารกิจที่เกี่ยวข้องกับงานบริการสาธารณะแก่ผู้สูงอายุยังขาดการประสานงานระหว่างหน่วยงาน จึงควรมีการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐอย่างกรมกิจการผู้สูงอายุ สังกัดกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์และกรุงเทพมหานคร เพื่อให้ผู้สูงอายุได้รับบริการอย่างมีคุณภาพ และเพื่อเป็นการขับเคลื่อนนโยบายให้เป็นไปอย่างต่อเนื่องต้องมีการวางแผนการทำงานร่วมกันของทุกหน่วยงานเกี่ยวข้อง เพื่อผลลัพธ์ที่ดีและลดผลกระทบที่เกิดจากการทำงาน

ความสัมพันธ์ระหว่างรัฐกับประชาชน ในการจัดนโยบายสาธารณะ ภาครัฐควรเปิดโอกาสให้ทุกภาคส่วนเข้ามามีส่วนร่วมเกี่ยวกับระบบขนส่งสาธารณะทั้งล้อ-ราง-เรือ จะทำให้ประชาชนใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มมากขึ้น และเป็นการแก้ปัญหา การจราจรได้อีกด้วย นอกจากนี้ในการนำนโยบายไปปฏิบัติ (Policy Implementation) เป็นขั้นตอน การลงมือปฏิบัติตามแนวทางที่กำหนดไว้ในนโยบายสาธารณะ เพื่อเป็นการแก้ปัญหาต่าง ๆ จะออกเป็นกฎระเบียบ ข้อบังคับหรือโครงการต่าง ๆ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะเป็นผู้นำนโยบายไปปฏิบัติตามที่ได้รับมอบหมายต่อไป การจัดนโยบายสาธารณะต้องทั่วถึงและตอบสนองความต้องการของประชาชนได้ จากการศึกษาพบว่า การดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับการสัญจรทางน้ำสำหรับผู้สูงอายุยังไม่ได้มีนโยบายหรือแผนที่กำหนดไว้อย่างชัดเจน หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง ควรมีการปรับปรุงให้มีการบริหารงานที่มีความพร้อมรองรับผู้สูงอายุมากขึ้นและต้องสามารถแก้ปัญหาที่เกี่ยวข้องกับผู้สูงอายุระดับสมบูรณ์ที่เกิดขึ้นในปัจจุบันให้ได้

4. สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

การพัฒนาเส้นทางสัญจรทางน้ำทำให้เมืองมีระบบขนส่งสาธารณะหลากหลาย เพิ่มตัวเลือกในการเดินทางให้ประชาชน และยังเป็นการแก้ปัญหาจราจรติดขัดที่เป็นปัญหาเรื้อรังของกรุงเทพฯ เริ่มมีการสัญจรทางน้ำมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2533 เพื่อตอบสนองปัญหาการจราจรติดขัด ถึงแม้การสัญจรทางน้ำจะไม่ได้ถูกให้ความสำคัญแต่ก็ยังมี การกล่าวถึงในแผนพัฒนากรุงเทพฯ ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันแต่นโยบายดังกล่าวไม่ได้ถูกดำเนินการอย่างเป็น รูปธรรม อาจมาจากหลายปัญหาดังบบประมาณหรือการบริหารจัดการในขณะนั้น ระบบขนส่งสาธารณะมีความ จำเป็นต่อการเดินทางประชาชน ขณะที่กรุงเทพฯเป็นเมืองศูนย์กลางความเจริญทุกด้านทำให้ผู้คนเข้ามาอาศัยอยู่ เพิ่มขึ้น ส่งผลระบบขนส่งสาธารณะที่มีอยู่ไม่สามารถรองรับความต้องการของประชาชนที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้เกิดปัญหา การจราจร ได้มีการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะทั้งทางบก ทางราง ทางเรือ เพื่อให้มีระบบขนส่งสาธารณะที่เพิ่ม มากขึ้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้บริหารจัดการในการแก้ปัญหาด้วยการเพิ่มตัวเลือกการเดินทางให้ประชาชน ซึ่งการเดินทางทางน้ำเป็นตัวเลือกที่ประชาชนใช้บริการ ซึ่งจากการศึกษาพบว่า กรุงเทพมหานครยังไม่มีนโยบาย หรือแผนงานที่รองรับการเดินทางสำหรับผู้สูงอายุที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางทางน้ำ และยังไม่มียระบบขนส่งสาธารณะ ที่เอื้อสำหรับการเดินทางของผู้สูงอายุ นอกจากนี้ทำเทียบเรือก็ไม่ได้เอื้อให้ผู้สูงอายุสามารถใช้งานได้อย่างสะดวก

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

กรุงเทพมหานครควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้กับผู้สูงอายุมากกว่านี้ ไม่ใช่เน้น การพัฒนาในภาพรวม การมีนโยบายหรือแผนที่เกี่ยวข้องกับผู้สูงอายุให้มากขึ้นและควรพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ ให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้สูงอายุด้วยเช่นกัน รวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับผู้สูงอายุควรให้ความสำคัญกับ ความต้องการของผู้สูงอายุด้วยเช่นกัน รวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับผู้สูงอายุควรให้ความสำคัญด้วยการกำหนด นโยบายเพื่อผู้สูงอายุอย่างเป็นรูปธรรม และควรพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะทุกระบบพร้อม ๆ กันหรือควรมีการวาง แผนการพัฒนาไปในทิศทางเดียวกัน เพื่อลดความซ้ำซ้อนของการทำงานและลดปัญหาที่จะเกิดขึ้นกับการพัฒนา ในอนาคต ควรกำหนดหน่วยงานรับผิดชอบหลักในการดำเนินนโยบายในพื้นที่กรุงเทพมหานคร รวมถึงการปรับ โครงสร้างของหน่วยงานที่มีหน้าที่หรือภารกิจที่ซ้ำซ้อนกัน และควรมีการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกัน ในการพัฒนาเส้นทางสัญจรทางน้ำในทิศทางเดียวกัน นอกจากนี้ การพัฒนาการเชื่อมต่อการเดินทาง โดยการ พัฒนาการสัญจรทางน้ำให้เป็นระบบรอง ควรมีการดำเนินงานในโครงสร้างทางกายภาพ สิ่งอำนวยความสะดวก และระบบขนส่งสำหรับผู้สูงอายุให้มีทิศทางเดียวกัน มีการอำนวยความสะดวกสำหรับผู้สูงอายุทั้งท่าเทียบเรือและ การเชื่อมต่อกับพื้นที่สาธารณะโดยรอบตามหลักการออกแบบเพื่อทุกคน (Universal Design) จะเป็นการส่งเสริม การเข้าถึงความเท่าเทียมของประชาชนทุกคนและการบริการอย่างเหมาะสมต่อการใช้งานแก่ผู้สูงอายุ ผู้พิการ เด็ก ฯลฯ เพื่อสร้างเมืองที่น่าอยู่และพร้อมสำหรับความเป็นเมืองผู้สูงอายุโดยสมบูรณ์ต่อไป

เอกสารอ้างอิง

- กรุงเทพมหานคร. (2567). นโยบายของผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร: นโยบาย 9 ด้าน 9 ดี. กรุงเทพมหานคร.
https://webportal.bangkok.go.th/public/user_files_editor/130/Governor%20Policy/215Policy_Edit650909.pdf
- กรุงเทพมหานคร. (2556). แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2556 – 2575). กรุงเทพมหานคร.
<https://infocenter.oic.go.th/FILEWEB/CABINFOCENTER9/DRAWER045/GENERAL/DATA0000/00000186.PDF>
- กรุงเทพมหานคร. (2561). แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร 20 ปี ระยะ 2 (พ.ศ. 2561 – 2565). กรุงเทพมหานคร.
[https://webportal.bangkok.go.th/public/user_files_editor/130/BMA-developmentplan/P20ys_phase2\(2561-2565\).pdf](https://webportal.bangkok.go.th/public/user_files_editor/130/BMA-developmentplan/P20ys_phase2(2561-2565).pdf)
- กรุงเทพมหานคร. (2566). แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร 20 ปี ระยะ 3 (พ.ศ. 2566 – 2570). กรุงเทพมหานคร.
https://webportal.bangkok.go.th/public/user_files_editor/354/aboutcpud/plan/phase3%202566-2570.pdf
- กรุงเทพมหานคร. (2552). แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 12 ปี (พ.ศ. 2552 – 2563). กรุงเทพมหานคร.
[https://webportal.bangkok.go.th/public/user_files_editor/130/BMA-developmentplan/P12ys\(2552-2563\).pdf](https://webportal.bangkok.go.th/public/user_files_editor/130/BMA-developmentplan/P12ys(2552-2563).pdf)
- กรุงเทพมหานคร. แผนปฏิบัติการด้านผู้สูงอายุกรุงเทพมหานคร ระยะที่ 3. กรุงเทพมหานคร.
https://webportal.bangkok.go.th/user_files/116/142650039764a28d34a03ea4.99185430.pdf
- กรุงเทพมหานคร. (2556). แผนบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 – 2560. กรุงเทพมหานคร.
<https://infocenter.oic.go.th/FILEWEB/CABINFOCENTER9/DRAWER051/GENERAL/DATA0000/00000081.PDF>
- ขจิต เมตตาเมธา. (2565). การออกแบบเพื่อมวลชน (Universal Design). ครอบรู้เทคโนโลยี สสวท.
<https://www.ipst.ac.th/knowledge/knowledge-article/article-dt/25227/universal-design.html>
- วรรัชพล วิจิตรสาร. (2565). ขวนทำความเข้าใจ “อารยสถาปัตย์” แนวคิดสำคัญที่ทุกพื้นที่จำเป็นต้องมี. Design Something. <https://dsignsomething.com/2022/03/02/universal-design-siampiwat/>
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งจราจร กระทรวงคมนาคม. (2565). ร่างแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาการเดินทาง ทางน้ำใน เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. 2566 – 2575. กรุงเทพฯ: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งจราจร กระทรวงคมนาคม.
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งจราจร กระทรวงคมนาคม. (2565). รายงานทบทวนการศึกษาการเดินทางเรือในพื้นที่ กรุงเทพมหานครให้สอดคล้องกับแผนแม่บทการเดินทางทางน้ำ (W-MAP). กรุงเทพฯ: สำนักงานนโยบายและ แผนการขนส่งจราจร กระทรวงคมนาคม.

สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร. (2566). แผนพัฒนาเส้นทางการสัญจรและจุดเชื่อมต่อการเดินทางตาม ตัวชี้วัดร้อยละความสำเร็จของคลองในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ได้รับการปรับปรุงทัศนียภาพเพื่อสร้างอัตลักษณ์ ให้กับพื้นที่. กรุงเทพมหานคร.

สำนักนโยบายและแผนกรุงเทพมหานคร. (2520-2524). แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 1. กรุงเทพมหานคร.

สำนักนโยบายและแผนกรุงเทพมหานคร. (2525-2529). แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 2. กรุงเทพมหานคร.

สำนักนโยบายและแผนกรุงเทพมหานคร. (2530-2534). แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 3. กรุงเทพมหานคร.

สำนักนโยบายและแผนกรุงเทพมหานคร. (2535-2539). แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 4. กรุงเทพมหานคร.

สำนักนโยบายและแผนกรุงเทพมหานคร. (2540-2544). แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 5. กรุงเทพมหานคร.

สำนักนโยบายและแผนกรุงเทพมหานคร. (2545-2549). แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 6. กรุงเทพมหานคร.

สมบัติ อารังอุวงศ์. (2543). นโยบายสาธารณะ: แนวความคิด การวิเคราะห์และกระบวนการ. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์เสมาธรรม.

อรมน ทรัพย์ทวีธรรม. (2567). Aging Society ไทยเข้าสู่สังคม “แก่เต็มขั้น” สวนทางเด็กเกิดน้อย. Thai PBS. <https://www.thaipbs.or.th/news/content/335743>

ATO Team. (2554). การออกแบบเพื่อมวลชน Universal Design. APO Digest. https://www.ftpi.or.th/download/%E0%B8%A7%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B8%AA%E0%B8%B2%E0%B8%A3_apo_digest/APODigest_vol19.pdf