

บทที่ 6  
สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

การศึกษาสภาพการอยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ที่อยู่อาศัยในเรือในเขตกรุงเทพมหานครครั้งนี้ ใช้แบบสัมภาษณ์ผู้ที่อยู่อาศัยในเรือ ในเขตกรุงเทพมหานครจำนวน 303 ลำ ซึ่งทำการศึกษาจำแนกตามวัตถุประสงค์ทั้งสามข้อคือ

ส่วนแรกเป็นการศึกษาข้อมูลทั่วไปทางด้านประชากร เศรษฐกิจและสังคม ของผู้ที่อยู่อาศัยในเรือ

ส่วนที่สองเป็นการศึกษา สภาพที่อยู่อาศัยปัจจุบัน และปัญหาการอยู่อาศัย ของผู้ที่อยู่อาศัยในเรือ

ส่วนที่สามเป็นการเสนอแนะแนวทางการพัฒนาที่อยู่อาศัย ของผู้ที่อยู่อาศัยในเรือ ซึ่งต้องสอบถามความคิดเห็นในเรื่องการวางแผนที่อยู่อาศัยในอนาคตและปัจจัยอื่นๆ ที่มีผลต่อการมีที่อยู่อาศัยในเรือ

ผลสรุปของการศึกษาสภาพที่อยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ที่อยู่อาศัยในเรือ ในเขตกรุงเทพมหานคร ในแต่ละวัตถุประสงค์ที่ต้องการศึกษา มีดังต่อไปนี้

6.1 ข้อมูลทั่วไปทางด้านประชากร เศรษฐกิจและสังคมของผู้ที่อยู่อาศัยในเรือ

กลุ่มตัวอย่างของผู้ที่อยู่อาศัยในเรือ ส่วนใหญ่จะอยู่เป็นครอบครัว โดยมีจำนวนผู้ที่อยู่ในเรือ 2 คนต่อลำ ประกอบด้วยสามีและภรรยา โดยพบว่า ในลำที่มีบุตร ส่วนใหญ่จะนำไปฝากให้ญาติที่อยู่บนฝั่งเลี้ยง หรือจะเลี้ยงบุตรในเรือในขณะที่ยังไม่ถึงเกณฑ์เรียนหนังสือเท่านั้น ภูมิลำเนาเดิมส่วนใหญ่จะอยู่ภาคกลาง

ระดับการศึกษา กลุ่มตัวอย่างผู้ที่อยู่อาศัยในเรือ ส่วนใหญ่จะจบการศึกษาระดับประถมศึกษาตอนต้น โดยพบว่าในส่วนของการศึกษาของบุตร ของผู้ที่อยู่อาศัยในเรือ จะมีการศึกษาที่สูงกว่าพ่อแม่ กล่าวคือจะได้เรียนต่อถึงระดับ ประกาศนียบัตรวิชาชีพ และปริญญาตรี

เป็นข้อสังเกตว่า บุตรหลานของคนเรื่อ เริ่มได้รับการศึกษาที่ดีขึ้น แต่ยังเป็นสัดส่วนที่ไม่มาก หากพิจารณาจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 8 ที่เน้นพัฒนาคุณภาพของคนและการศึกษา น่าจะทำให้บุตรหลานชาวเรื่อได้รับการศึกษามากขึ้น เช่นอาจจะขยายเวลาการเรียนภาคบังคับจนถึงมัธยมปลาย จะเป็นการส่งเสริมให้บุคคลากรในการขนส่งทางน้ำมีประสิทธิภาพมากขึ้น

สำหรับรายได้รวมครอบครัวของคนเรื่อ ส่วนใหญ่จะมีรายได้ต่อครอบครัวต่อเดือนระหว่าง 7,001-10,000 บาท รายจ่ายครอบครัวต่อเดือน อยู่ระหว่าง 5,001-7,000 บาท สำหรับเงินออม ส่วนใหญ่จะมีเงินพอใช้ แต่ไม่เหลือให้เกิดออม ในรายที่มีเงินเหลือเก็บออมจะมีจำนวนระหว่าง 1,001-2,000 บาทต่อเดือน และจะเลือกวิธีเก็บออมโดยเก็บเป็นเงินสดและฝากธนาคาร

วิธีการแก้ปัญหาเมื่อรายได้ไม่พอใช้มีหลายวิธี แต่ส่วนใหญ่จะแก้ปัญหาด้วยการยืมเงินจากนายจ้าง ในส่วนของเรื่อลำเลียงติดเครื่องยนต์จะยืมจากญาติพี่น้อง เนื่องจากไม่มีนายจ้างเพราะส่วนใหญ่เป็นเจ้าของเรื่อเอง และพบว่าไม่มีการแก้ปัญหาโดยการกู้เงินจากธนาคาร เนื่องจากไม่เคยกู้เงินจากธนาคารและคิดว่าธนาคารคงไม่ปล่อยเงินกู้ให้ สำหรับหนี้สินของคนเรื่อส่วนใหญ่แล้วจะไม่มีหนี้สิน มีเพียงร้อยละ 0.33 เท่านั้นที่ตอบว่ามีหนี้มากกว่า 100,000 บาท

อาชีพเดิมก่อนที่จะมาเป็นคนเรื่อนั้น ส่วนใหญ่ตอบว่าเป็นคนเรื่อมาตั้งแต่แรก รองลงมาได้แก่เกษตรกร สำหรับสินค้าที่บรรทุกส่วนใหญ่จะเป็นวัสดุก่อสร้าง เช่น ทราย หิน อิฐ เป็นต้น และเส้นทางที่ใช้เดินเรือเป็นประจำส่วนใหญ่จะใช้เส้นทาง กรุงเทพฯ-นนทบุรี ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินเรือ 1 เทียว (รวมขาขึ้น-ลง)จะขึ้นอยู่กับเส้นทางการเดินเรือ เช่น กรุงเทพฯ-สมุทรปราการ ใช้เวลา 4-5 วัน เส้นทาง กรุงเทพฯ-นนทบุรี ใช้เวลา 6-10 วัน เส้นทางกรุงเทพฯ-ปทุมธานี ใช้เวลา 6-10 วัน เส้นทาง กรุงเทพฯ-อ่างทอง ใช้เวลา 20-30วัน เส้นทาง กรุงเทพฯ-อยุธยา ใช้เวลา 11-15 วัน เส้นทางกรุงเทพฯ-อุทัยธานี ใช้เวลา 20-30 วัน เส้นทางกรุงเทพฯ-ชัยนาท ใช้เวลา 20-30 วัน เส้นทางกรุงเทพฯ-เกาะสีชัง ใช้เวลา 6-10 วัน เส้นทาง กรุงเทพฯ-สมุทรสงคราม ใช้เวลา 4-5 วัน

การศึกษาของบุตรคนเรือ พบว่าส่วนใหญ่จะมีบุตรที่กำลังเรียนอยู่ แต่ไม่ได้อาศัยอยู่ในเรือ โดยจะฝากไว้กับญาติที่อยู่บนฝั่งและให้เรียนหนังสือที่โรงเรียนใกล้บ้านญาติ หรือให้เรียนที่โรงเรียนสงเคราะห์วิทยา อำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี ซึ่งเป็นโรงเรียนของคนเรือนิยมให้บุตรหลานมาเรียนที่นี่ รองลงมาคือมีบุตรแต่ไม่ได้เรียนหนังสือ และสาเหตุของบุตรคนเรือที่ไม่ได้เรียนหนังสือ พบว่าส่วนใหญ่มาจากไม่มีค่าเล่าเรียนและบุตรโตหมดแล้ว

โรงเรียนที่ชาวเรือโยง เรือยนต์ลากจูง หรือเรือลำเลียงสินค้า ในบริเวณลุ่มเจ้าพระยาตอนล่างและใกล้เคียง นิยมนำบุตรหลานมาเล่าเรียนคือโรงเรียนศึกษาสงเคราะห์บางกรวย (วัดลุ่ม) ตั้งอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา ตรงข้ามท่าน้ำพิบูลสงคราม อำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี สังกัดกองการศึกษาพิเศษ กรมสามัญศึกษา กระทรวงศึกษาธิการ

โรงเรียนศึกษาสงเคราะห์บางกรวย (วัดลุ่ม) แต่เดิมรับนักเรียนเข้าเรียนตั้งแต่ชั้นประถมศึกษา 1 ถึงชั้นประถมศึกษา 6 ปัจจุบันขยายถึงชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 มีนักเรียนประมาณ 600 คน เป็นโรงเรียนประจำ แนวความคิดในการจัดตั้งโรงเรียนแต่แรกนั้น เป็นความประสงค์ของหม่อมหลวงปิ่น มาลากุล ณ อยุธยา เนื่องจากเล็งเห็นถึงความยากลำบากในการเล่าเรียนของลูกหลานชาวเรือ จากการสัมภาษณ์ปัจจุบันมีลูกหลานชาวเรือมาเรียนน้อยลงไปมาก เนื่องจากไม่ได้รับความนิยมนิยม และวิถีชีวิตชาวเรือเปลี่ยนไป

สำหรับจังหวัดที่จดทะเบียนเรือ ส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่างจะจดทะเบียนเรือที่กรุงเทพมหานคร รองลงมาได้แก่ ปทุมธานี ซึ่งสอดคล้องกับการสำรวจข้อมูลของ กองวิชาการกรมเจ้าท่า (2535) ในเรื่องของสถิติจำนวนเรือทั่วประเทศที่ขึ้นทะเบียนเรือที่กรุงเทพมหานครมากที่สุด

ลักษณะการครอบครองเรือของคนเรือ พบว่าแตกต่างกันไปตามลักษณะของเรือ โดยที่เรือต่อเหล็กส่วนใหญ่จะเป็นเรือของนายจ้าง ส่วนเรือลำเลียงที่ติดเครื่องยนต์ในตัวและเรือยนต์ลากจูงที่ส่วนใหญ่จะเป็นเจ้าของเรือเอง ระยะเวลาที่อาศัยในเรือ ส่วนใหญ่ จะอยู่อาศัยเป็นเวลา 26-30 ปี

## 6.2 สภาพที่อยู่อาศัยปัจจุบันของผู้อยู่อาศัยในเรือ

ที่อยู่อาศัยบนฝั่งของคนเรือ ส่วนใหญ่จะไม่มีที่อยู่อาศัยบนฝั่ง สำหรับขนาดของส่วนพักอาศัยในเรือ พบว่ามีขนาดแตกต่างกันไปตามลักษณะของเรือ กล่าวคือส่วนใหญ่จะมีขนาดของส่วนพักอาศัยประมาณ 15.10-20.00 ตารางเมตร ซึ่งหากเปรียบเทียบกับ มาตรฐานที่อยู่อาศัยของสถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทยซึ่งกำหนดพื้นที่ใช้สอยสำหรับครอบครัว 5 คน ควรมีพื้นที่ไม่น้อยกว่า 28 ตารางเมตร จะพบว่าขนาดของส่วนพักอาศัยในเรือจะมีขนาดที่ต่ำกว่ามาตรฐาน แต่เนื่องจากจำนวนผู้อยู่อาศัยในเรือ ส่วนใหญ่จะอาศัยกัน 2-3 คน และยังสามารถใช้พื้นที่ส่วนอื่นของเรือสำหรับพักผ่อนหรือประกอบกิจกรรมอื่นได้ด้วย

สิ่งอำนวยความสะดวกในเรือ ส่วนใหญ่จะมีหม้อหุงข้าวไฟฟ้า รองลงมาได้แก่พัดลมและโทรทัศน์ มีเพียงส่วนน้อยที่ตอบว่ามีตู้เย็น และพบว่าสภาพที่พักอาศัยในเรือจะมีสิ่งอำนวยความสะดวกในชีวิตประจำวันน้อยกว่าที่อยู่อาศัยทั่ว ๆ ไป เนื่องจากปัญหาในการใช้ไฟฟ้าและประปาในเรือ มีความสะดวกน้อยกว่าบนฝั่งนั่นเอง

การใช้ห้องน้ำ-ห้องส้วมของคนเรือ ส่วนใหญ่จะถ่ายลงน้ำ ยกเว้นในกรณีที่เรือขนส่งสินค้าถึงจุดหมายปลายทางแล้ว ก็จะใช้ห้องน้ำ-ห้องส้วมบนฝั่งบ้างแต่หากว่าเรือที่กำลังเดินทางอยู่ก็จะถ่ายลงน้ำ

แหล่งน้ำดื่ม-น้ำใช้ในเรือ ส่วนใหญ่จะซื้อน้ำใช้ รองลงมาได้แก่ ใช้น้ำจากแม่น้ำ โดยจะใช้น้ำบริเวณจังหวัดอ่างทองขึ้นไปเนื่องจากมีคุณภาพดีกว่าน้ำในกรุงเทพมหานคร นำมาแกว่งสารส้มแล้วเก็บใช้ในเรือต่อไป เมื่อเรือเดินทางถึงจุดขนถ่ายสินค้าแล้วจะต่อน้ำประปาจากฝั่งใช้แทน

ไฟฟ้าที่ใช้ในเรือ ส่วนใหญ่จะใช้ไฟฟ้าจากแบตเตอรี่ จะมีบางส่วนเท่านั้นที่ใช้ไฟฟ้าจากตะเกียงน้ำมันก๊าด ในเรือต่อไม้และเรือลำเลียงที่ติดเครื่องยนต์ในตัว เมื่อเรือเดินทางถึงจุดขนถ่ายสินค้าแล้ว จะต่อไฟฟ้าจากฝั่งใช้แทน

ปัญหาในการอยู่อาศัยในเรือ ส่วนใหญ่จะตอบว่าชินแล้วกับการอยู่อาศัยในเรือ รองลงมาได้แก่ ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน การจับจ่ายซื้อของและที่อยู่อาศัยคับแคบ ตามลำดับ

ด้านการกู้เงินเพื่อซื้อที่อยู่อาศัยของผู้ที่อยู่อาศัยในเรือ ส่วนใหญ่ไม่เคยกู้เงินเพื่อซื้อที่อยู่อาศัยมาก่อน เนื่องจากไม่เคยกู้เงินประเภทนี้มาก่อนและไม่กล้าไปกู้เงิน

ข้อได้เปรียบของการอยู่อาศัยในเรือ ส่วนใหญ่จะเป็นเรื่องการไม่ต้องเสียค่าเช่าบ้าน ประหยัดค่าน้ำ-ค่าไฟ และสะดวกเย็นสบายตามลำดับ

### 6.3 การเสนอแนะแนวทางพัฒนาที่อยู่อาศัยสำหรับผู้อยู่อาศัยในเรือ

การวางแผนการอยู่อาศัยในอนาคตของคนเรือ พบว่าส่วนใหญ่ต้องการที่จะขึ้นไปอยู่บนฝั่ง และในส่วนของเรือที่คิดว่าต้องการจะย้ายไปอยู่บนฝั่ง พบว่าส่วนใหญ่จะกลับไปอยู่กับญาติก่อนแล้วค่อยหาซื้อบ้านในภูมิลำเนาเดิม มีเพียงร้อยละ 9.69 เท่านั้น ที่ตอบว่าต้องการที่อยู่อาศัยในกรุงเทพมหานคร

ด้านความช่วยเหลือจากรัฐบาลที่คนเรือต้องการ ส่วนใหญ่ต้องการให้รัฐบาลหาแหล่งเงินกู้ดอกเบี้ยถูกให้ เนื่องจากคนเรือส่วนใหญ่มีการศึกษาน้อย ไม่มีความรู้ในการกู้ยืมกับสถาบันการเงิน ทำให้เกิดข้อจำกัดในการมีที่อยู่อาศัย จัดหาที่จอดเรือในเขตกรุงเทพมหานคร เนื่องจากเวลาที่เรือเริ่มแล่นเข้ามาในเขตกรุงเทพมหานคร จะหาที่จอดเรือได้ยาก เพราะที่ที่ดินริมแม่น้ำได้รับการพัฒนาปลูกสร้างเป็นอาคารต่างๆ เช่น โรงแรม บ้านพักอาศัยริมน้ำ โกดังเก็บสินค้า อยู่เต็มบริเวณริมฝั่งแม่น้ำ ลำคลอง ทำให้เรือจะหาที่จอดได้ยาก ให้ความช่วยเหลือการเล่าเรียนของบุตร และการจัดหาที่อยู่อาศัยบนฝั่งให้

ลักษณะที่อยู่อาศัยที่ต้องการของคนเรือ ส่วนใหญ่ต้องการบ้านเดี่ยวไม้ รองลงมาได้แก่บ้านครึ่งตึกครึ่งไม้ โดยที่ราคาที่อยู่อาศัยที่พอจะซื้อได้ในอนาคต (เทียบกับราคา

ปัจจุบัน)ของคนเรือ พบว่าส่วนใหญ่ตอบว่าราคาที่พอซื้อได้อยู่ที่ น้อยกว่า 200,000 บาท รองลงมาได้แก่ 200,001-400,000 บาท

ผลการวิจัยครั้งนี้พบว่า ที่อยู่อาศัยภายในเรือเป็นที่อยู่อาศัยที่เกิดขึ้นจากความจำเป็นในการประกอบอาชีพประเภทหนึ่ง ซึ่งมีความสำคัญและเอื้อประโยชน์ต่อคนกลุ่มหนึ่งโดยเฉพาะ มีลักษณะเป็นทั้งที่อยู่อาศัยประเภทเคลื่อนที่และเป็นสถานที่ประกอบอาชีพพร้อม ๆ กัน ที่อยู่อาศัยในลักษณะดังกล่าวยังคงจะมีอยู่ต่อไปในอนาคต เพราะความได้เปรียบของการขนส่งทางน้ำ ที่มีต้นทุนถูกและขนส่งสินค้าได้จำนวนมากต่อเที่ยว ที่อยู่อาศัยในเรือ มีข้อดีในส่วนของผู้อยู่อาศัยเองหลายประการ เช่น ต้นทุนการอยู่อาศัยต่ำ ประหยัดค่าน้ำไฟ และไม่เสียเวลาในการเดินทางระหว่างที่ทำงานและที่อยู่อาศัย แต่มีผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในเรื่องของการขับถ่ายของเสียลงแหล่งน้ำ การจอดเรือกีดขวางการสัญจรทางน้ำ ปัญหาสังคมในเรื่องครอบครัวต้องแยกกันอยู่ ไม่สามารถนำที่อยู่อาศัยในเรือไปจดทะเบียนบ้านเหมือนบ้านบนฝั่งได้ ซึ่งเป็นอุปสรรคในการพัฒนาที่อยู่อาศัยในเรือให้เป็นที่อยู่อาศัยแบบถาวร จำนวนที่อยู่อาศัยในเรือยังมีจำนวนน้อย อย่างไม่มีนัยสำคัญเมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนครัวเรือนโดยรวมทั้งระบบและปัญหาที่อยู่อาศัยในอนาคตสำหรับลูกจ้างหรือคนงานในเรือ หลังจากที่ไม่ได้ทำงานในเรือแล้ว เนื่องจากคนเหล่านี้ไม่มีเงินออมและการวางแผนการอยู่อาศัย เป็นต้น ฉะนั้น แนวทางการพัฒนาที่อยู่อาศัยในเรือ จึงควรทำในลักษณะของที่อยู่อาศัยชั่วคราวสำหรับช่วงทำงาน โดยมีการปรับปรุงให้ได้มาตรฐานที่อยู่อาศัยและให้ถูกสุขลักษณะ มีการจัดระเบียบและปรับปรุงสถานที่จอดเรือขณะขนถ่ายสินค้าเพื่อป้องกันการจอดเรือกีดขวางการสัญจรทางน้ำ การจัดหาร้านค้าบนฝั่งสำหรับชาวเรือ ขณะจอดรอขนถ่ายสินค้า ปรับปรุงระบบสุขาภิบาลให้ถูกสุขลักษณะ มีระบบการขนถ่ายสิ่งปฏิกูลออกจากเรือ โดยไม่ถ่ายลงน้ำโดยตรง ระบบไฟฟ้า และประปาภายในเรือที่พอเพียงและปลอดภัย ซึ่งมาตรการต่าง ๆ เหล่านี้ จะต้องได้รับความร่วมมือกันอย่างจริงจังและเป็นรูปธรรมทั้งจากภาครัฐบาล ผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำ เจ้าของเรือ และผู้อยู่อาศัยในเรือเอง เพื่อส่งเสริมให้เกิดลักษณะการอยู่อาศัยที่มีมาตรฐานถูกหลักสุขาภิบาลและไม่สร้างปัญหาแก่สังคมและสิ่งแวดล้อม พร้อม ๆ ไปกับการสนับสนุนให้มีการวางแผนที่อยู่อาศัยระยะยาว โดยกระตุ้นให้เกิดการออมทรัพย์ เพื่อสะสมไว้ซื้อที่อยู่อาศัยในอนาคต เนื่องจากผู้อยู่อาศัยในเรือส่วนใหญ่ไม่มีเงินเหลือให้พอเก็บออม

## 6.4 ข้อเสนอแนะ

จากผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์ที่ได้ตั้งไว้ ได้ขอค้นพบเพื่อการเสนอแนะแนวทางการแก้ปัญหาด้านเศรษฐกิจ สังคม แนวทางการพัฒนาด้านที่อยู่อาศัย สำหรับผู้ที่อยู่อาศัยในเรือดังนี้

### 1. การปรับปรุงสภาพที่พักอาศัยและระบบสุขาภิบาลภายในเรือ

ทางรัฐบาลโดยกรมเจ้าท่าควรออกระเบียบใช้บังคับกับเจ้าของเรือหรือนายจ้างให้มีการปรับปรุงสภาพที่พักอาศัยและระบบสุขาภิบาลภายในเรือให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน มีรูปแบบชัดเจน เช่น จัดเป็นที่พักอาศัยสำหรับเจ้าหน้าที่ในเรือ (Crew Housing) เพื่อเป็นที่พักอาศัยขณะปฏิบัติงานในเรือ

### 2. การจัดระเบียบและปรับปรุงสถานที่จอดเรือเพื่อขนถ่ายสินค้าหรือจุดพักเรือ

กรมเจ้าท่าควรขอความร่วมมือหรือกำหนดเป็นระเบียบปฏิบัติสำหรับเจ้าของท่าเทียบเรือหรือท่าขนส่งสินค้าริมน้ำ ให้มีการจัดระเบียบการจอดเรือ ปรับปรุงสถานที่จอดเรือ และหาจุดพักเรือ ขณะขนถ่ายสินค้า เพื่อป้องกันการจอดเรือกีดขวางการสัญจรทางน้ำ รวมถึงการจัดหาร้านค้าบนฝั่งสำหรับชาวเรือ ซึ่งหากมีจำนวนมากพอ ก็อาจตั้งเป็นสหกรณ์เพื่อเพิ่มรายได้ให้กับครอบครัว การจัดการระบบรับถ่ายของเสียในเรือ เช่น เรือบริการดูดสิ่งปฏิกูลในเรือ หรือทำท่อดูดจากบนฝั่ง เพื่อนำไปทำประโยชน์บนฝั่ง และการจัดระบบไฟฟ้า ประปา จากฝั่งอย่างปลอดภัย และมีระเบียบ

### 3. การสนับสนุนให้มีการวางแผนที่อยู่อาศัยระยะยาว

เนื่องจากผู้ที่อยู่อาศัยในเรือส่วนใหญ่ไม่มีเงินเหลือให้พอเก็บออม ดังนั้นภาครัฐบาลและผู้ประกอบการจึงควรร่วมมือกันสนับสนุนหรือให้ความช่วยเหลือและกระตุ้นให้เกิดการออม เพื่อสะสมไว้ซื้อที่อยู่อาศัยบนฝั่งในอนาคต เช่น การฝึกอบรมอาชีพเสริมให้คู่สมรสและตัวเองขณะเดินเรือเพื่อหารายได้เสริมให้กับครอบครัว เป็นต้น

สำหรับคนเรือบางส่วนที่ยังคงต้องการอยู่ในเรือต่อไป โดยเฉพาะเรือที่จอดอยู่กับที่ เรือขำรูดที่จอดอยู่ริมแม่น้ำ ซึ่งมีลักษณะรुक้าทางน้ำสาธารณประโยชน์ หรือกีดขวางการสัญจร

ทางน้ำ ทางรัฐบาลควรมีมาตรการในการผลักดันหรือชักจูงคนเรือเหล่านั้นขึ้นมาอยู่อาศัยบนฝั่ง หรือหากต้องการที่จะอยู่ในเรือต่อไป ก็ควรจะจัดหาที่จอดเรือเฉพาะที่ที่ทางการเตรียมไว้โดยเฉพาะ โดยไม่กีดขวางการสัญจรทางน้ำ ไม่สร้างมลภาวะทางน้ำ มีระเบียบและสุขอนามัยสำหรับการอยู่อาศัย ซึ่งจะง่ายต่อการจัดเตรียมสาธารณูปโภคสาธารณูปการที่จำเป็นต่อการอยู่อาศัย มีการดัดแปลงพื้นที่พักอาศัยภายในเรือให้ดีขึ้น

ในเรื่องอื่นๆ ที่รัฐบาลควรสนับสนุนอาชีพเรือลำเลียงแม่น้ำภายในประเทศ ได้แก่ ควบคุมราคาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเรือยนต์ลากจูงให้มีราคาถูกเพื่อลดต้นทุนการขนส่ง การส่งเสริมการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ เนื่องจากมีต้นทุนต่ำกว่าการขนส่งทางอื่น การดูแลรักษาแม่น้ำลำคลอง

#### 6.5 ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

1. ศึกษาการอยู่อาศัยในเรือแทนบ้านโดยเฉพาะ หมายถึงคนเรือที่ใช้เป็นที่อยู่อาศัยอย่างเดียว แต่ทำงานบนฝั่ง ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นเรือที่จอดอยู่กับที่
2. ศึกษาสภาพที่อยู่อาศัยปัจจุบันบนฝั่งของคนเรือ ซึ่งจากการศึกษาค้างนี้พบว่า ยังมีคนเรือส่วนหนึ่งที่มีบ้านบนฝั่ง ทั้งนี้เพื่อเสนอแนะแนวทางการวางแผนในเรื่องที่อยู่อาศัยในอนาคตบนฝั่งของคนเรือส่วนใหญ่ที่ยังไม่มีบ้านบนฝั่ง