

บทที่ 6

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

1. บทสรุป

แม้ว่ากิจกรรมการท่องเที่ยวชมตลาดน้ำยามเย็น ที่เที่ยวชมเส้นทางวิถีชีวิตชุมชนรอบเกาะอัมพวา และที่สำคัญคือกิจกรรมการท่องเที่ยวชมหิ่งห้อยในเวลาค่ำคืน จะสร้างรายได้ให้กับผู้ประกอบการเรือท่องเที่ยว รวมทั้ง สร้างรายได้ให้แก่คนในท้องถิ่นเป็นอย่างมากก็ตาม แต่คงจะปฏิเสธไม่ได้ว่า กิจกรรมการท่องเที่ยวดังกล่าวนั้นก็นำมาซึ่งความขัดแย้งอันเนื่องมาจากการแย่งชิงการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติระหว่างกันเอง และนำมาซึ่งปัญหาที่สำคัญที่สุดที่ส่งผลกระทบต่อคนในชุมชนบริเวณรอบเกาะอัมพวา นั่นก็คือ ปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ที่วิ่งในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา จากปัญหามลพิษดังกล่าวได้ก่อให้เกิดผลกระทบอื่นๆ ตามมาอีกมากมาย

จากการศึกษาแนวนโยบายแห่งรัฐ มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนั้น ทำให้สามารถวิเคราะห์ได้ว่าปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาในปัจจุบันนี้มีสาเหตุเนื่องมาจาก มาตรการทางกฎหมายที่จะสามารถนำมาปรับใช้ในการควบคุมปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาที่มีอยู่ในปัจจุบันนั้นยังมีน้อยเกินไป นอกจากนั้นแล้ว และมีมาตรการบังคับทางกฎหมาย หรือสภาพบังคับที่ไม่เหมาะสมกับสภาพปัญหาในปัจจุบัน ซึ่งส่งผลให้ไม่สามารถนำมาใช้เพื่อควบคุมปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือที่ใช้ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาได้อย่างมีประสิทธิภาพ กล่าวคือ

1.1 ปัญหาเกี่ยวกับแนวนโยบายแห่งรัฐ

1.1.1 ปัญหาเกี่ยวกับการไม่มีนโยบายบังคับ และความไม่ชัดเจนของนโยบาย

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550-2554) จะพบว่ามีการกำหนดยุทธศาสตร์ในการจัดการมลพิษสอดคล้องกับแนวความคิดทางสิ่งแวดล้อม คือ หลักการมีส่วนร่วมของประชาชน เนื่องจาก มีการสนับสนุนให้มีการเพิ่มประสิทธิภาพในการกำจัดมลพิษขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งเท่ากับว่าเป็นการส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างหนึ่ง เพื่อให้ประชาชนในท้องถิ่นร่วมจัดการและดำเนินการปัญหามลพิษที่เกิดขึ้นในชุมชนกันเอง อย่างไรก็ตาม ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550-2554) ได้กำหนดถึงการจัดการเพื่อลด

มลพิษอย่างกว้างๆ เท่านั้น แต่ไม่ได้เจาะจงเรื่องการจัดการ และการควบคุมปัญหามลพิษทางเสียง โดยตรงอันส่งผลให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติต่อมาถึงปัจจุบัน

นอกจากนั้นแล้ว นโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2540 – 2559 นี้จะเป็นนโยบายกว้างๆ กล่าวถึงการป้องกันและขจัดมลพิษโดยกำหนดเป็นนโยบายหลัก นโยบายหนึ่งที่ต้องถูกพิจารณากำหนดไว้ในแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมต่อไป แต่ก็ไม่ได้กล่าวลงรายละเอียดว่าหมายถึงมลพิษในด้านใดบ้าง ดังนั้น ก็ถือได้ว่าเป็นความไม่ชัดเจนของนโยบายแห่งรัฐ เช่นกัน

1.1.2 ปัญหาเกี่ยวกับมาตรการบังคับของนโยบาย

ในแผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัด สมุทรสงคราม พ.ศ. 2551-2554 ที่ได้ให้ความสำคัญกับปัญหามลพิษทางเสียง โดยจัดลำดับเรื่องปัญหามลพิษทางเสียงไว้เป็นปัญหาลำดับที่ 6 ของปัญหาทั้งหมดของจังหวัด เนื่องจากเสียงนั้นมีความดังเกินค่ามาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนด โดยชี้ให้เห็นว่าเสียงรบกวนนั้นมาจากเครื่องยนต์เรือที่นำนักท่องเที่ยวชมหิ่งห้อย ดังนั้น ในแผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัด สมุทรสงคราม พ.ศ. 2551-2554 ฉบับนี้จึงได้มีการวางกลยุทธ์ และเสนอให้มีมาตรการในการใช้เครื่องยนต์นำเที่ยวให้มีเสียงดังอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน โดยกำหนดให้มีการออกระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับเสียงของเครื่องยนต์ที่ติดอยู่ท้ายเรือ และให้เปลี่ยนเครื่องยนต์ของเรือให้เกิดเสียงดังไม่เกินค่ามาตรฐาน นอกจากนั้นแล้ว ยังกำหนดกลยุทธ์ในการส่งเสริมให้มีการใช้เครื่องยนต์ที่มีเสียงเบาสำหรับเรือชมหิ่งห้อย และกำหนดให้สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดสมุทรสงคราม สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 8 ราชบุรี องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น และภาคประชาชนในจังหวัดสมุทรสงครามเป็นผู้รับผิดชอบและมีส่วนร่วมในการผลักดันแผนปฏิบัติการฯ ไปสู่การปฏิบัติ

อย่างไรก็ตาม แผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัด สมุทรสงคราม พ.ศ. 2551-2554 ไม่มีสภาพเป็นกฎหมาย หรือไม่มีมาตรการบังคับใดๆ ที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างๆ ต้องนำแผนปฏิบัติการฉบับนี้ไปปฏิบัติตาม รวมทั้งไม่มีบทกำหนดโทษหากไม่มีการนำนโยบายตามที่กำหนดในแผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัด สมุทรสงคราม พ.ศ. 2551-2554 ฉบับนี้ไปดำเนินการปฏิบัติด้วย

1.2 ปัญหาเกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมาย

1.2.1 ปัญหาเกี่ยวกับการไม่มาตรการทางกฎหมายเพื่อใช้บังคับ

1.2.1.1 การกำหนดค่ามาตรฐานระดับเสียงจากเรือที่มีอยู่ในปัจจุบันนี้ให้มีอัตราไม่เกิน 100 เดซิเบลเอ ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ฉบับลงวันที่ 4 มกราคม 2553 นั้นย่อมสามารถอนุมานได้ว่านำไปใช้บังคับกับเรือยนต์ทุกพื้นที่ในประเทศไทย ไม่จำกัดว่าแล่นอยู่ที่ใด ซึ่งโดยลักษณะของปัญหาแล้ว การเดินเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวานั้นมีความแตกต่าง และหนาแน่นกว่าการเดินเรือในบริเวณแม่น้ำ ลำคลองอื่นๆ เนื่องจากมีเรือยนต์ให้บริการนักท่องเที่ยวเป็นจำนวนมาก แม้เมื่อวัดระดับเสียงของเรือยนต์แต่ละลำจะไม่เกินมาตรฐาน 100 เดซิเบลเอ แต่เมื่อเรือกลดังกล่าวมารวมตัวกันอย่างหนาแน่น ณ บริเวณใดบริเวณหนึ่ง เวลาใดเวลาหนึ่ง ย่อมต้องก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงเพิ่มมากขึ้น แต่การกำหนดมาตรฐานระดับเสียงจากเรือยนต์ดังกล่าวจึงไม่อาจสอดคล้องกับการดำเนินกิจกรรมและลักษณะทางกายภาพของพื้นที่อย่างแท้จริง

ในปัจจุบัน ยังไม่มีมาตรการทางกฎหมายที่ออกมาเพื่อควบคุมระดับเสียงของเรือกลที่แล่นเฉพาะพื้นที่ในเขตเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวา จังหวัดสมุทรสงครามแต่อย่างใด ซึ่งหากมีมาตรการทางกฎหมายที่กำหนดมาตรฐานระดับเสียงของเรือยนต์เป็นการเฉพาะให้เหมาะสมกับลักษณะ และจำนวนเรือยนต์ในพื้นที่เส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวา

1.2.1.2 จากการพิจารณาตามรายงานการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากการท่องเที่ยวทางน้ำ จังหวัดสมุทรสงคราม ปี พ.ศ. 2550-2552 พิจารณาได้ว่า ประเภทเรือที่นำมาใช้ในกิจกรรมการท่องเที่ยวทางน้ำมี 2 ประเภท กล่าวคือ เรือเครื่องท้าย (เรือหางยาว) และเรือเครื่องนอนท้อง ซึ่งการใช้เรือเครื่องท้าย (เรือหางยาว) จะก่อให้เกิดเสียงดังในระดับที่มากกว่าเรือประเภทเครื่องนอนท้อง ซึ่งจากการผลการสำรวจไม่พบว่าเรือเครื่องนอนท้องมีระดับเสียงดังเกินมาตรฐาน 100 เดซิเบลเอ

ในปัจจุบัน ยังไม่มีมาตรการทางกฎหมายที่ออกมาใช้บังคับว่าเรือประเภทใดที่ได้รับอนุญาตให้นำมาให้บริการนักท่องเที่ยวในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาได้บ้าง ดังนั้น จึงเห็นควรในการกำหนดให้เรือยนต์ที่จะนำมาให้บริการนักท่องเที่ยวควรเป็นเรือเครื่องนอนท้องเท่านั้น ทั้งนี้ เพื่อลดปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ลงด้วย

1.2.1.3 เนื่องจากจำนวนนักท่องเที่ยวที่ล้นหลามเข้ามาเพื่อเยี่ยมชมตลาดน้ำ ชมวิถีชีวิต และชมหิ่งห้อยมีจำนวนมาก ดังนั้น เพื่อเป็นการตอบสนองความต้องการอันมีอยู่อย่างมากมายของนักท่องเที่ยวจึงส่งผลให้ผู้ประกอบการเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาต้องแล่นเรือด้วยความเร็ว สลับกับการจอดเพื่อให้นักท่องเที่ยวชมหิ่งห้อย และใช้ความเร็วเรือมากในการเล่นหา

กลับเพื่อไปรับนักท่องเที่ยวกลุ่มต่อไป ซึ่งการเล่นเรือยนต์ด้วยความเร็วต้องเร่งเครื่องยนต์และส่งผลกระทบต่อระดับเสียงของเรือยนต์อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ แม้ในปัจจุบันสำนักงานการขนส่งทางน้ำที่ 3 จังหวัดสมุทรสงคราม ได้ออกข้อบังคับควบคุมการเดินเรือท้องถิ่นแห่งจังหวัดสมุทรสงคราม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2480 ลงวันที่ 30 ธันวาคม 2480 และ ข้อบังคับควบคุมการเดินเรือท้องถิ่นแห่งจังหวัดสมุทรสงคราม (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2496 ลงวันที่ 24 พฤศจิกายน 2496 เพื่อกำหนดให้เรือยนต์ที่แล่นในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาต้องเดินผ่านกำลังลงให้เบา โดยแล่นช้าๆ พอสมควรแก่การเดินเรืออย่างระมัดระวัง แต่ไม่ได้กำหนดอัตราความเร็วที่แน่นอนเอาไว้

ในปัจจุบัน ยังไม่มีมาตรการทางกฎหมายในการกำหนดความเร็วของเรือยนต์ที่แล่นในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาไว้อย่างเฉพาะเจาะจงเป็นการชัดเจน จึงส่งผลให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติ ดังนั้น จึงเห็นควรให้มีการกำหนดอัตราความเร็วของเรือยนต์ที่แล่นในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาว่าควรจะมีอัตราความเร็วไม่เกินเท่าใด ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความชัดเจน และเป็นรูปธรรมในทางปฏิบัติ

1.2.1.4 ระยะเวลาแล่นเรือเพื่อเที่ยวชมวิถีชีวิต ตลาดน้ำ และหิ้งห้อยตามเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวานั้นโดยส่วนใหญ่เริ่มตั้งแต่เวลา 18.00 น. เป็นต้นไป และช่วงเวลากลางคืนจะมีการเล่นเรือมากมายเที่ยวเป็นพิเศษเพื่อตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยว แต่ไม่มีกำหนดระยะเวลาของการออกเรือเที่ยวสุดท้าย ซึ่งจากการลงพื้นที่ของผู้เขียนพบว่าเรือยนต์ที่ตลาดน้ำอัมพวายังเปิดให้บริการนักท่องเที่ยวอยู่ โดยเที่ยวสุดท้ายออกจากท่าเรืออัมพวาในเวลาประมาณ 23.00 น. – 23.30 น. และกลับถึงท่าเรืออัมพวาหลังเวลา 24.00 น. ของวันอาทิตย์ ซึ่งเวลาดังกล่าวเป็นเวลาของการพักผ่อนหลับนอนของชุมชนริมน้ำ จึงไม่สมควรเป็นอย่างยิ่งที่จะอนุญาตให้แล่นเรือโดยไม่มีกำหนดเวลาแล่นเรืออย่างในปัจจุบัน

ดังนั้น การกำหนดมาตรการทางกฎหมายเพื่อกำหนดระยะเวลาในการเล่นเรือยนต์เพื่อเที่ยวชมเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาจึงมีความสำคัญมาก แต่ในปัจจุบันยังไม่มีมาตรการทางกฎหมายในการกำหนดระยะเวลาแล่นเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาไว้อย่างชัดเจนว่าการเดินเรือให้บริการนักท่องเที่ยวต้องสิ้นสุดลงภายในเวลาใด

1.2.2 ปัญหาเกี่ยวกับบทลงโทษของมาตรการทางกฎหมาย

บทลงโทษของกฎหมายที่เกี่ยวข้องสำหรับผู้ฝ่าฝืนบทบัญญัติของกฎหมายโดยส่วนใหญ่เป็นการกำหนดมาตรการทางกฎหมายอาญา คือโทษจำคุก ซึ่งจำนวนเงินค่าปรับและโทษจำคุกตามที่กำหนดในกฎหมายบางฉบับนั้นมีจำนวนน้อยเมื่อเทียบกับค่าเงินปัจจุบัน และสถานการณ์ของสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป

1.2.2.1 กรมเจ้าท่าได้ออกข้อบังคับควบคุมการเดินเรือท้องถิ่นแห่งจังหวัดสมุทรสงคราม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2480 และ ข้อบังคับควบคุมการเดินเรือท้องถิ่นแห่งจังหวัดสมุทรสงคราม (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2496 เพื่อกำหนดให้เรือยนต์ที่แล่นในเส้นทางท้องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาต้องเดินผ่านกำลังลงให้เบา โดยแล่นช้าๆ พอสมควรแก่การเดินเรืออย่างระมัดระวัง และได้กำหนดสภาพบังคับไว้อย่างชัดเจนทั้งโทษทางอาญา และมาตรการทางปกครอง โดยผู้ที่ฝ่าฝืนข้อบังคับที่ออกตามมาตรา 68 วรรคสอง ต้องระวางโทษตามที่กำหนดไว้ใน มาตรา 69 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ซึ่งเป็นการให้อำนาจในการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่กรมเจ้าท่า หรือสำนักงานขนส่งทางน้ำในการพิจารณาลงโทษปรับกับผู้ฝ่าฝืนข้อบังคับที่ออกตามมาตรา 68 วรรคสอง คือ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 500 บาทถึง 5,000 บาท ซึ่งส่งผลให้ขาดความชัดเจนในการใช้ดุลพินิจลงโทษปรับ

1.2.2.2 เสี่ยงเรือยนต์ที่แล่นในเส้นทางท้องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวานั้นถือว่าเป็น “เหตุรำคาญ” ตามความในมาตรา 25 (4) แห่งพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 ซึ่งเจ้าพนักงานท้องถื่นมีอำนาจในการห้ามเจ้าของ หรือผู้ครอบครองเรือยนต์มิให้ก่อเหตุรำคาญ และระงับเหตุรำคาญโดยการออกคำสั่งเป็นหนังสือเพื่อระงับ กำจัดและควบคุมเหตุรำคาญได้ ตามความในมาตรา 26 และมีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือให้บุคคลซึ่งเป็นต้นเหตุหรือเกี่ยวข้องทำการระงับหรือป้องกันเหตุรำคาญภายในเวลาอันสมควรตามที่ระบุไว้ในคำสั่ง หรือออกคำสั่งให้มีการระงับ กำจัดและควบคุมเหตุรำคาญได้ ตามความในมาตรา 27 โดยผู้ที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานท้องถื่นต้องรับโทษตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 74 คือต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกิน 2,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

อย่างไรก็ตาม การพิจารณาลงโทษปรับตามมาตรา 74 ดังกล่าวเป็นการให้อำนาจในการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานส่วนท้องถื่นในการพิจารณาลงโทษปรับกับผู้ฝ่าฝืน ซึ่งส่งผลให้ขาดความชัดเจนในการปฏิบัติงานเช่นกัน เนื่องจาก เจ้าพนักงานส่วนท้องถื่นสามารถกำหนดโทษปรับได้ในจำนวนน้อยเท่าใดก็ได้ อันจะส่งผลให้ขาดความชัดเจนในการปฏิบัติงาน

1.3 ปัญหาอันเนื่องมาจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ปัญหาอันเนื่องมาจากการขาดแคลนกำลังเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เนื่องจาก มาตรการทางกฎหมายที่สามารถนำมาปรับใช้กับการจัดการมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท้องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาได้ อาทิ มาตรการตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ซึ่งเป็นกฎหมายที่ต้องมีเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจรับผิดชอบและบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย อย่างไรก็ตาม เจ้าหน้าที่ของกระทรวง

ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่มีอำนาจในการดำเนินการ หรือบังคับการให้เป็นไปตามมาตรการทางกฎหมายที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มาตรา 65 มาตรา 66 และมาตรา 67 หรือเจ้าหน้าที่กรมเจ้าท่า และสำนักงานขนส่งทางน้ำที่ 3 จังหวัดสมุทรสงครามที่อาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 นั้นอาจมีจำนวนไม่เพียงพอต่อการจัดการ หรือควบคุมเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา เพราะจำนวนเรือมีจำนวนมากในระหว่างที่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องมีจำนวนไม่เพียงพอต่อการดำเนินการติดตามควบคุมเรือยนต์ที่มีมาตรฐานระดับเสี่ยงเกินกว่ามาตรฐานที่กฎหมายกำหนด

2. ข้อเสนอแนะ

เมื่อพิจารณาแนวนโยบายแห่งรัฐ มาตรการทางกฎหมาย และอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแล้ววิเคราะห์ได้ว่ามาตรการทางกฎหมายที่จะสามารถนำมาปรับใช้ในการควบคุมปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาที่มีอยู่ในปัจจุบันมีน้อยเกินไป และมีมาตรการบังคับทางกฎหมาย หรือสภาพบังคับที่ไม่เหมาะสมกับสภาพปัญหาในปัจจุบัน ดังนั้น ผู้เขียนจึงขอเสนอแนะแนวทางและมาตรการในการแก้ไขปัญหา เพื่อให้การจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวามีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ดังต่อไปนี้

2.1 ข้อเสนอแนะของปัญหาอันเนื่องมาจากแนวนโยบายแห่งรัฐ

2.1.1 การกำหนดนโยบายของรัฐทั้งส่วนกลาง และส่วนท้องถิ่นอย่างชัดเจน

แนวนโยบายแห่งรัฐให้ความสำคัญเฉพาะการป้องกันและการควบคุมปัญหามลพิษอย่างกว้างๆ โดยไม่เจาะจงว่าหมายถึงมลพิษประเภทใด ซึ่งในความเป็นจริงมลพิษทางเสียงเป็นปัญหาที่ได้รับความสนใจจากหน่วยงานของรัฐค่อนข้างน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับปัญหามลพิษทางน้ำ และปัญหามลพิษทางอากาศ นอกจากนั้นแล้ว แม้ในแนวนโยบายท้องถิ่นที่ปรากฏในแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม จังหวัดสมุทรสงครามจะได้กล่าวถึงปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาอย่างชัดแจ้ง และยังมีการกำหนดนโยบายหรือทิศทางการแก้ไขปัญหาไว้อย่างชัดเจนแล้ว อย่างไรก็ตาม เนื่องจากแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม จังหวัดสมุทรสงครามไม่มีฐานะเป็นกฎหมาย ดังนั้น จึงไม่มีสภาพบังคับให้หน่วยงานต่างๆ ที่มีหน้าที่รับผิดชอบต้องปฏิบัติตาม ดังนั้น จึงเห็นควรให้มีการกำหนดแนวนโยบายแห่งรัฐให้ชัดเจนโดยมุ่งเน้นไปในรายละเอียดอันเกี่ยวกับการจัดการ หรือควบคุมปัญหามลพิษทางเสียงจากยานพาหนะไว้ให้ชัดเจน และควรกำหนดมาตรการบังคับ

เพื่อการดำเนินการตามแนวนโยบายที่กำหนดไว้ในแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม จังหวัดสมุทรสงคราม ทั้งนี้ เพื่อให้แก่งานที่เกี่ยวข้องได้นำแนวนโยบายดังกล่าวไปปรับใช้และพิจารณาออกมาตรการทางกฎหมายมารองรับให้สอดคล้องกับแนวนโยบายต่อไป

2.1.2 การกำหนดอำนาจของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่ให้ซ้ำซ้อนกัน

ปัญหามลพิษทางเสียงจากเรือในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวานั้นไม่ใช่จะสามารถแก้ไขให้ลุล่วงไปได้โดยการทำงาน หรือการดำเนินงานของหน่วยงานใดแต่เพียงหน่วยงานเดียว หากแต่ต้องอาศัยการประสานงาน หรือการปรึกษาหารือร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงจะสามารถดำเนินการแก้ไขปัญหาเรื่องมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้น จึงเห็นควรกำหนดอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานต่างๆ ไว้ในแนวนโยบายแห่งรัฐโดยให้มีความสอดคล้องกัน ไม่ซ้ำซ้อนกันในการปฏิบัติงาน และเพื่อให้เป็นไปตามหลักการทางสิ่งแวดล้อมเรื่องการบูรณาการทางสิ่งแวดล้อมด้วย

2.2 ข้อเสนอแนะของปัญหาอันเนื่องมาจากมาตรการทางกฎหมาย

2.2.1 การกำหนดมาตรการทางกฎหมายใหม่

2.2.1.1 การกำหนดกฎหมายเพิ่มเติมเกี่ยวกับค่ามาตรฐานคุณภาพระดับเสียงโดยให้มีความสัมพันธ์กับประเภทและลักษณะของเขตพื้นที่ต่างๆ

การกำหนดมาตรฐานระดับเสียงของเรือยนต์ให้มีความสัมพันธ์กับการใช้ประโยชน์อย่างแท้จริงในพื้นที่ และให้เหมาะสมกับลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ต่างๆ ย่อมส่งผลให้การควบคุมมาตรฐานระดับเสียงจากเรือยนต์มีมาตรฐานกว่า และเป็นการแก้ไขผลกระทบจากมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ผู้เขียนจึงเสนอให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 55 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ออกประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงของเรือกล โดยพิจารณาระดับเสียงตามเกณฑ์พื้นที่ใช้ประโยชน์ เพื่อแยกแยะมาตรฐานระดับเสียงจากเรือกลให้ชัดเจน และเหมาะสมกับลักษณะของแต่ละพื้นที่ ยกตัวอย่างเช่น ในประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมควรกำหนดให้ชัดเจนว่า

เขตพื้นที่ประเภทที่ 1 เขตการเดินเรือในน่านน้ำไทยทั่วไป ควรกำหนดมาตรฐานระดับเสียงของเรือยนต์ขณะเดินเครื่องยนต์อยู่กับที่ ไม่รวมเสียงแตรสัญญาณ ต้องไม่เกิน X เดซิเบลเอ

เขตพื้นที่ประเภทที่ 2 เขตการเดินเรือในแม่น้ำ และลำคลองโดยทั่วไป ควรกำหนดมาตรฐานระดับเสียงของเรือยนต์ขณะเดินเครื่องยนต์อยู่กับที่ ไม่รวมเสียงแตรสัญญาณ ต้องไม่เกิน X เดซิเบลเอ

เขตพื้นที่ประเภทที่ 3 เขตการเดินเรือบริเวณแหล่งท่องเที่ยวที่มีการจราจรหนาแน่น หรือบริเวณที่มีที่อยู่อาศัยห่างจากจุดศูนย์กลางของแม่น้ำลำคลองไม่เกิน x เมตร ควรกำหนดมาตรฐานระดับเสียงของเรือยนต์ขณะเดินเครื่องยนต์อยู่กับที่ ไม่รวมเสียงแตรสัญญาณ ต้องไม่เกิน XX เดซิเบลเอ (แต่ต้องมีมาตรฐานระดับเสียงต่ำกว่า 100 เดซิเบลเอ)

ซึ่งสำหรับกรณีของเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาเยี่ยมชมเข้าเกณฑ์ของเขตพื้นที่ประเภทที่ 3 ที่มีเขตการเดินเรือบริเวณแหล่งท่องเที่ยวที่มีการจราจรหนาแน่น หรือเป็นบริเวณที่มีที่อยู่อาศัย หรือชุมชนห่างจากจุดศูนย์กลางของแม่น้ำ หรือลำคลองไม่เกินระยะที่กฎหมายกำหนด ระดับเสียงของเขตพื้นที่ประเภทที่ 3 ต้องมีมาตรฐานต่ำกว่า 100 เดซิเบลเอ ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ สำนักงานขนส่งทางน้ำที่ 3 จังหวัดสมุทรสงครามต้องรับแนวทางตามประกาศนี้ไปปฏิบัติในการควบคุม หรือตรวจสอบเรือกลที่มีมาตรฐานระดับเสียงเกินไปจากที่กฎหมายกำหนดด้วย โดยอาจจะใช้อำนาจตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 เพื่อออกข้อบังคับการเดินเรือท้องถิ่นกำหนดมาตรฐานระดับเสียงเพื่อให้สอดคล้องกับประกาศของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ก็จะเป็นมาตรการทางกฎหมายที่ช่วยแก้ไขปัญหारेื่องมลพิษทางเสียงจากเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาได้อย่างตรงจุดอีกมาตรการหนึ่ง

2.2.1.2 การกำหนดมาตรการทางกฎหมายในการควบคุมประเภทของเรือที่แล่นรอบเกาะอัมพวา

เมื่อพิจารณาความตามมาตรา 68 วรรคสองแห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 กำหนดว่า “ให้เจ้าท่าหรือข้าหลวงประจำจังหวัดในท้องถิ่นที่ไม่มีเจ้าท่า มีอำนาจออกข้อบังคับควบคุมการเดินเรือในแม่น้ำและลำคลองใดๆ ซึ่งอยู่ในเขตท้องถิ่นของตนได้ ข้อบังคับนั้นเมื่อได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีเจ้านาย และได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้” ดังนั้น จึงเห็นควรให้สำนักงานขนส่งทางน้ำที่ 3 จังหวัดสมุทรสงคราม โดยการได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกข้อบังคับควบคุมการเดินเรือท้องถิ่น จังหวัดสมุทรสงคราม เพื่อกำหนดประเภทของเรือยนต์ที่สามารถนำมาให้บริการนักท่องเที่ยวในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวา ว่าจะต้องเป็นเรือประเภทเครื่องนอนท้อง หรือเรือพาย หรือเรือหางยาวที่มีการติดตั้งอุปกรณ์ลดระดับเสียงอย่างถูกต้องแล้วเท่านั้น หากเป็นเรือประเภทอื่นๆ เช่น เรือหางยาวที่ยังไม่มีการติดตั้งอุปกรณ์ลดระดับเสียงจะไม่ได้รับอนุญาตให้นำมาใช้แล่นในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาได้ ซึ่งในส่วนนี้

หากเป็นผู้ประกอบการเรือที่ต้องการจะจดทะเบียนเรือใหม่ก็ต้องดำเนินการให้เป็นไปตามหลักการนี้ และหากเป็นผู้ประกอบการเรือหางยาวที่มีอยู่แล้ว ก็จะต้องดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์ลดระดับเสียงให้ถูกต้อง และไม่เกินมาตรฐานระดับเสียงที่กำหนด คือ 100 เดซิเบลเอ ผู้ที่ฝ่าฝืนข้อบังคับควบคุมการเดินเรือท้องถิ่นจังหวัดสมุทรสงคราม จะต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าร้อยบาทถึงห้าพันบาท ทั้งนี้ตามที่มาตรา 69 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 กำหนดไว้

2.2.1.3 การกำหนดมาตรการทางกฎหมายในการควบคุมความเร็วของเรือที่แล่นรอบเกาะอัมพวา

ให้กรมเจ้าท่า หรือสำนักงานการขนส่งทางน้ำที่ 3 จังหวัดสมุทรสงคราม โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 68 วรรค 2 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ออกข้อบังคับควบคุมการเดินเรือท้องถิ่นจังหวัดสมุทรสงครามเพิ่มเติม เพื่อกำหนดอัตราความเร็วของเรือยนต์ที่แล่นในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาว่าควรจะมีอัตราความเร็วไม่เกิน x กิโลเมตร/ชั่วโมง หรือใช้เวลาในการเดินเรือรอบเกาะอัมพวาประมาณ x ชั่วโมง ต่อบรรทุกการเดินเรือ 1 รอบให้เกิดความชัดเจน และเป็นรูปธรรมในทางปฏิบัติ ทั้งนี้ ผู้ที่ฝ่าฝืนข้อบังคับควบคุมการเดินเรือท้องถิ่นจังหวัดสมุทรสงคราม จะต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าร้อยบาทถึงห้าพันบาท ทั้งนี้ตามที่มาตรา 69 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456

2.2.1.4 การกำหนดมาตรการทางกฎหมายในการควบคุมระยะเวลาแล่นเรือรอบเกาะอัมพวา

ให้กรมเจ้าท่า หรือสำนักงานการขนส่งทางน้ำที่ 3 จังหวัดสมุทรสงคราม โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 68 วรรค 2 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ออกข้อบังคับควบคุมการเดินเรือท้องถิ่น จังหวัดสมุทรสงคราม เพื่อกำหนดระยะเวลาแล่นของเรือยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาโดยควรที่จะกำหนดให้เรือยนต์ที่จะแล่นออกจากท่าเรือหน้าตลาดน้ำอัมพวาออกเรือเที่ยวสุดท้ายได้ไม่เกิน 21.00 น. และกลับถึงท่าเรือไม่เกิน 22.30 น. เท่านั้น และสำหรับเรือยนต์ที่ไม่ได้รับนักท่องเที่ยวจากตลาดน้ำ แต่รับนักท่องเที่ยวจากรีสอร์ตหรือโฮมสเตย์โดยตรงก็ต้องปฏิบัติตามมาตรการทางกฎหมายนี้อย่างเคร่งครัดด้วยเช่นกัน กล่าวคือ แล่นเรือออกจากรีสอร์ตหรือโฮมสเตย์เที่ยวสุดท้ายต้องไม่เกิน 21.00 น. และต้องแล่นกลับถึงรีสอร์ตหรือโฮมสเตย์ไม่เกิน 22.00 น. ผู้ที่ฝ่าฝืนข้อบังคับที่ออกตามมาตรา 68 วรรคสอง ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 500 บาทถึง 5,000 บาท ทั้งนี้ เป็นไปตามที่มาตรา 69 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456

2.2.2 การแก้ไขเพิ่มเติมบทลงโทษของมาตรการทางกฎหมาย

2.2.2.1 การเพิ่มเติมบทลงโทษทางกฎหมายตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456

มาตรา 69 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ซึ่งเป็นการให้อำนาจในการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่กรมเจ้าท่า หรือสำนักงานขนส่งทางน้ำในการพิจารณาบทลงโทษปรับกับผู้ฝ่าฝืนข้อบังคับที่ออกตามมาตรา 68 วรรคสอง ซึ่งส่งผลให้ขาดความชัดเจนในการใช้ดุลพินิจลงโทษปรับ ดังนั้น จึงเห็นควรมีการบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมอัตราโทษปรับขั้นต่ำของมาตรา 69 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 จากเดิมคือต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 500 บาท ถึง 5,000 บาท โดยเพิ่มเติมให้เป็นต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 2,000 บาท ถึง 5,000 บาท ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้ที่ฝ่าฝืนมีความยำเกรง และเคารพต่อกฎหมายมากยิ่งขึ้น

2.2.2.2 การเพิ่มเติมบทลงโทษทางกฎหมายตามพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535

เนื่องจากเจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจในการห้ามเจ้าของ หรือผู้ครอบครองรถยนต์มิให้ก่อเหตุรำคาญ และระงับเหตุรำคาญ โดยการออกคำสั่งเป็นหนังสือเพื่อระงับ กำจัดและควบคุมเหตุรำคาญได้ ตามความในมาตรา 26 และมาตรา 27 ซึ่งได้มีการกำหนดบทลงโทษไว้สำหรับผู้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่ง ตามมาตรา 74 คือต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกิน 2,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ แต่การพิจารณาบทลงโทษปรับตามมาตรา 74 ส่งผลให้ขาดความชัดเจนในการปฏิบัติงานเช่นกัน เนื่องจาก เจ้าพนักงานส่วนท้องถิ่นสามารถกำหนดโทษปรับได้ในจำนวนน้อยเท่าใดก็ได้ ดังนั้น จึงเห็นควรมีการบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมอัตราโทษปรับขั้นต่ำตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 74 จากเดิมต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกิน 2,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ให้แก้ไขเป็น ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 2,000 บาทขึ้นไป ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายมากยิ่งขึ้น

2.3 ข้อเสนอแนะของปัญหาอันเนื่องมาจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

2.3.1 การกระจายอำนาจที่กำหนดไว้ในกฎหมายองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

2.3.1.1 การมอบอำนาจ “เจ้าท่า” ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ให้อธิบดีกรมเจ้าท่า (อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี) ในฐานะ “เจ้าท่า” ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มอบอำนาจ “เจ้าท่า” ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่ง “องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น” ที่จะได้รับมอบอำนาจในที่นี้หมายถึง องค์การบริหารส่วนจังหวัดสมุทรสงคราม องค์การบริหารส่วนตำบล และเทศบาลเมืองอัมพวา โดยให้มีอำนาจดังต่อไปนี้

1. มอบหมายให้ประสานงานเรื่องการมีคำสั่งห้ามใช้เรือยนต์ การเข้าไปตรวจค้น การยึดใบอนุญาต การไม่ออกใบอนุญาต การไม่ต่อทะเบียนเรือยนต์ หรือการยึดหรืออายัดเรือยนต์ที่มีระดับเสียงเกินกว่า 100 เดซิเบลเอ ซึ่งเป็นมาตรฐานการวัดระดับเสียงเรือกลตามที่ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ฉบับลงวันที่ 4 มกราคม 2553 กำหนดไว้

2. มอบหมายให้มีอำนาจในการตรวจ และติดตามตรวจสอบเรือยนต์ การตรวจวัดระดับเสียง เพื่อให้ดำเนินการให้เป็นไปตามบทกฎหมายที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 และข้อบังคับการเดินเรือท้องถิ่น จังหวัดสมุทรสงครามที่ออกตามความในมาตรา 68 วรรคสองด้วย

3. เมื่อองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นได้ดำเนินการตามที่ได้รับมอบอำนาจแล้ว ให้สำเนารายงานการดำเนินงานให้สำนักงานขนส่งทางน้ำที่ 3 จังหวัดสมุทรสงครามรับทราบด้วยทุกครั้ง ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นไปในทางเดียวกัน ไม่ขัดแย้งกัน

2.3.1.2 การแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นพนักงานเจ้าหน้าที่ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535

เมื่อพิจารณาแล้วจะเห็นว่ามาตรการทางกฎหมายตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และกฎกระทรวงที่เกี่ยวข้องนั้นมีสภาพบังคับที่เหมาะสม และจะสามารถนำมาปรับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพหากมีพนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจดำเนินการตามพระราชบัญญัติฉบับนี้เพียงพอ ดังนั้น จึงขอเสนอแนะให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 11 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 แต่งตั้งผู้ดำรงตำแหน่งดังต่อไปนี้ เป็นพนักงาน

เจ้าหน้าที่เพื่อปฏิบัติราชการตามมาตรา 65 มาตรา 66 และมาตรา 67 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เฉพาะในเขตพื้นที่ของตน ดังนี้

1. หัวหน้าองค์การบริหารส่วนจังหวัดสมุทรสงคราม
2. หัวหน้าองค์การบริหารส่วนตำบลในอำเภออัมพวา และอำเภอเมืองอัมพวา
3. นายกเทศบาลเมืองอัมพวา

ทั้งนี้ เพื่อเป็นการมอบอำนาจให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นได้ร่วมประสานงานในการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากรถยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวาด้วย

สรุปได้ว่า หากนำข้อเสนอแนะของผู้เขียนไปปรับใช้เพื่อออกมาตรการทางกฎหมายในส่วนที่ยังไม่มีกฎหมายใช้บังคับในปัจจุบัน อาทิ การกำหนดอัตราความเร็วของรถยนต์ การกำหนดระยะเวลาแล่นของรถยนต์ การกำหนดประเภทของรถยนต์ และการวางมาตรฐานระดับเสียงจากรถยนต์ให้มีความเหมาะสมกับสภาพการท่องเที่ยว และสถานการณ์ปัญหามลพิษทางเสียงจากรถยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวรอบเกาะอัมพวา รวมทั้ง เพิ่มเติม หรือแก้ไขบทลงโทษของมาตรการทางกฎหมายที่มีบังคับใช้อยู่แล้วให้มีความเข้มงวดมากยิ่งขึ้น และนอกจากนั้น หากมีการกระจายอำนาจทั้งตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2546 และตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 แล้ว ย่อมสามารถช่วยให้ปัญหามลพิษทางเสียงจากรถยนต์ในเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำรอบเกาะอัมพวาลดน้อยลงได้อย่างมาก