

รายงานผลการศึกษา

ของ

คณะกรรมการวิสามัญศึกษาแนวทางการป้องกัน
และแก้ไขปัญหามลพิษและการควบคุมฝุ่นละออง
ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

มิถุนายน ๒๕๖๓

รายงานผลการศึกษา
ของคณะกรรมการวิสามัญศึกษาแนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาหลพิษ
และควบคุมฝุ่นละอองในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

ด้วยในคราวประชุมสภากรุงเทพมหานคร สมัยประชุมสามัญ สมัยที่สี่ (ครั้งที่ ๒) ประจำปี พุทธศักราช ๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๙ ตุลาคม ๒๕๖๒ ที่ประชุมได้พิจารณาญัตติของนายพรเทพ ศิริวนารังสรรค์ เรื่อง ขอให้สภากรุงเทพมหานครตั้งคณะกรรมการวิสามัญศึกษาแนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาหลพิษ และควบคุมฝุ่นละอองในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และลงมติเห็นชอบให้ตั้งคณะกรรมการวิสามัญฯ โดยกำหนดระยะเวลาในการศึกษา ๑๕๐ วัน ประกอบด้วย

๑. นายชยาวุธ	ศิริยุทธวัฒนา
๒. นายพรเทพ	ศิริวนารังสรรค์
๓. พลตำรวจโท ธีระศักดิ์	ง่วนบรรจง
๔. พลเอก โกลัญจนาท	จุนณะภาต
๕. นายภาส	ภาสสัทธา
๖. นางสาวเฟื่องฟ้า	เทียนประภาสิทธิ
๗. นายอภิรัตน์	ศิวพรพิทักษ์
๘. นายนิรันดร์	ประดิษฐกุล
๙. นางสาวดวงพร	รุจิเรข
๑๐. นายเถลิงศักดิ์	เพชรสุวรรณ
๑๑. นายสุวิทย์	โตนวม
๑๒. นายศุภมล	ศรีสุขวัฒนา
๑๓. นางสาวพนิตนาฏ	ธนาอภิรัตน์
๑๔. นางเต็มศิริ	จงพูนผล
๑๕. นางวันพร	ศรีเลิศ
๑๖. นายสุรัช	ดิระกุล
๑๗. นายกร	ดีลี

คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้ประชุมครั้งแรก เมื่อวันที่ ๑๕ ตุลาคม ๒๕๖๒ ที่ประชุม มีมติเลือก นายชยาวุธ ศิริยุทธวัฒนา เป็นประธานกรรมการ พลเอก โกลัญจนาท จุนณะภาต เป็นรองประธาน กรรมการ คนที่หนึ่ง พลตำรวจโท ธีระศักดิ์ ง่วนบรรจง เป็นรองประธานกรรมการ คนที่สอง นายเถลิงศักดิ์ เพ็ชรสุวรรณ เป็นรองประธานกรรมการ คนที่สาม และเลือก นางสาวพนิตนาฏ ธนาอภิรัตน์ เป็นเลขานุการ

ในคราวประชุมสภากรุงเทพมหานคร สมัยประชุมสามัญ สมัยที่สอง (ครั้งที่ ๑) ประจำปีพุทธศักราช ๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑ เมษายน ๒๕๖๓ ที่ประชุมมีมติเห็นชอบให้คณะกรรมการวิสามัญฯ ขยายเวลาการศึกษาอีก ๖๐ วัน นับแต่วันครบกำหนด และในคราวประชุมสภากรุงเทพมหานคร สมัยประชุมสามัญ สมัยที่สอง (ครั้งที่ ๒) ประจำปีพุทธศักราช ๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๖๓ ที่ประชุมมีมติเห็นชอบให้คณะกรรมการวิสามัญฯ ขยายเวลาการศึกษาอีก ๙๐ วัน นับแต่วันครบกำหนด

คณะกรรมการวิสามัญฯ มีการประชุมทั้งสิ้น ๑๗ ครั้ง โดยมีผลการศึกษา ดังนี้

ความเป็นมา

กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรมและการเมืองของประเทศ ที่มีโอกาสในการพัฒนาต่างๆ อย่างรวดเร็ว มีการดำเนินกิจกรรมและขยายตัวทางเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม มีแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญหลายแห่ง ทำให้กรุงเทพมหานครเป็นเมืองที่มีความหนาแน่นทั้งในแง่ของที่พักอาศัย อาคารสูงและจำนวนประชากร รวมถึงมีการใช้ระบบคมนาคมขนส่งค่อนข้างสูง มีจำนวนยานพาหนะมากและสภาพการจราจรติดขัด ประกอบกับกิจกรรมอื่นๆ ที่เป็นแหล่งกำเนิดมลพิษนอกเหนือจากยานพาหนะ ที่สำคัญคือการก่อสร้างระบบขนส่งสาธารณะระบบราง ส่งผลให้กรุงเทพมหานครประสบปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงมาอย่างต่อเนื่อง

จากข้อมูลการเฝ้าระวังคุณภาพอากาศในพื้นที่กรุงเทพมหานครโดยกรมควบคุมมลพิษ และสำนักสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร ในปี ๒๕๕๙-๒๕๖๒ พบว่า ฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM_{๒.๕}) บริเวณริมถนน ซึ่งเกิดจากรถยนต์ดีเซล และปัญหาก๊าซโอโซน (O_๓) บริเวณพื้นที่ทั่วไป ยังคงเป็นปัญหาสำคัญและมีค่าเกินมาตรฐาน เนื่องจากสภาพอากาศนิ่ง ทำให้ระดับฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM_{๒.๕}) เฉลี่ย ๒๔ ชั่วโมง และข้อมูลของกรมการขนส่งทางบกในปี ๒๕๖๒ พบว่ามีจำนวนรถยนต์สะสมทุกประเภทที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานครกว่า ๑๐ ล้านคัน ในแต่ละวันยังมีรถยนต์จำนวนมากที่มาจากพื้นที่ต่างๆ อีกด้วย ทำให้สภาพการจราจรในกรุงเทพมหานครถือได้ว่าอยู่ในขั้นวิกฤต การได้รับมลพิษทางอากาศมีความสัมพันธ์กับการเสียชีวิตที่เพิ่มขึ้นจากกลุ่มโรคระบบทางเดินหายใจ กลุ่มโรคระบบหัวใจ และระบบไหลเวียนโลหิต ซึ่งเมื่อเราหายใจสูดดมฝุ่นละออง PM_{๒.๕} อนุภาคของฝุ่นสามารถเข้าไปได้ถึงถุงลมปอด (Alveoli) และเนื้อเยื่อสมอง สามารถก่อให้เกิดโรคมะเร็งปอดและโรคสมองเสื่อมได้ กรุงเทพมหานครได้ตระหนักและให้ความสำคัญ โดยมีการจัดทำแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ.๒๕๕๖-๒๕๗๕) ยุทธศาสตร์มหานครปลอดภัย ประเด็นยุทธศาสตร์ปลอดภัย มลพิษ แผนปฏิบัติการจัดการมลพิษทางอากาศและเสียงในกรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๕๙ เพื่อแก้ไขปัญหาข้างต้น อย่างไรก็ตาม จากการดำเนินการตามนโยบายและแผนปฏิบัติการดังกล่าว ในปี ๒๕๖๐-๒๕๖๑ พบว่ายังคงมีปริมาณฝุ่นละออง PM_{๒.๕} เกินมาตรฐานในบางพื้นที่ โดยเฉพาะพื้นที่กรุงเทพมหานครชั้นใน และหากขาดการวางแผนการจัดการที่มีประสิทธิภาพ ปัญหาอาจจะทวีความรุนแรง ส่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนได้ในอนาคต

สภากรุงเทพมหานครได้เห็นความสำคัญในเรื่องดังกล่าวนี้ จึงได้ตั้งคณะกรรมการวิสามัญศึกษาแนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาหมอกพิษและการควบคุมฝุ่นละอองในพื้นที่กรุงเทพมหานคร เพื่อเป็นการเตรียมพร้อมรับมือกับการป้องกันและแก้ไขปัญหาฝุ่นละออง PM_{๒.๕} อย่างเป็นระบบและยั่งยืน

ขอบเขตการศึกษา

การศึกษานี้เป็นการศึกษาสถานการณ์การดำเนินมาตรการแก้ไขปัญหาฝุ่นละออง PM_{๒.๕} ในพื้นที่กรุงเทพมหานครของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภายในของกรุงเทพมหานคร จำนวน ๑๓ หน่วยงาน ได้แก่ สำนักการโยธา สำนักการจราจรและขนส่ง สำนักอนามัย สำนักการวางผังและพัฒนาเมือง สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย สำนักสิ่งแวดล้อม สำนักงานประชาสัมพันธ์ กลุ่มเขตกรุงเทพมหานคร ๖ กลุ่มเขต และหน่วยงานภายนอกกรุงเทพมหานคร จำนวน ๘ หน่วยงาน ได้แก่ กรมควบคุมมลพิษ กรมอนามัย สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมการขนส่งทางบก สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย สถาบันปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย และสภาวิศวกร ในช่วงเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๒ – กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓

เพื่อนำมาวิเคราะห์และเสนอแนะแนวทางในการป้องกันและแก้ไขปัญหาฝุ่นละออง PM_{๒.๕} ในกรุงเทพมหานคร อย่างยั่งยืน และรองรับสถานการณ์ปัญหาวิกฤตฝุ่นละออง PM_{๒.๕} ในอนาคต

โดยขอบเขตการศึกษาครอบคลุมในทุกประเด็นที่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์ปัญหาวิกฤตฝุ่นละออง PM_{๒.๕} ประกอบด้วย ข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง แหล่งกำเนิด ผลกระทบต่อสุขภาพ มาตรการต่างๆ ที่ได้ดำเนินการมาทั้งในระยะสั้นและระยะยาว เทคโนโลยีในการแก้ไขปัญหาฝุ่นละออง PM_{๒.๕} แผนพัฒนาต่างๆ ของกรุงเทพมหานครที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาฝุ่นละออง PM_{๒.๕} ดังนี้

๑. เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของโลก ๒๐๓๐ ยุทธศาสตร์ชาติ แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร แผนปฏิบัติการราชการกรุงเทพมหานคร และแผนยุทธศาสตร์ของกรุงเทพมหานครในการแก้ไขปัญหาฝุ่นละออง

๑.๑ เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของโลก ๒๐๓๐ ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนงานระดับชาติ

๑.๒ แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ ๒๐ ปี ระยะที่ ๒ และแผนปฏิบัติการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๖๔ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการและมาตรการแก้ไขปัญหาหมลพิษด้านฝุ่นละอองในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

๑.๓ แผนยุทธศาสตร์ของกรุงเทพมหานครในการลดการใช้เครื่องยนต์ดีเซลของหน่วยงานกรุงเทพมหานครเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาหมลพิษในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

๒. แหล่งกำเนิดของฝุ่นละอองจากการจราจรและการเผาในที่โล่ง (Hot spot)

๓. แนวทาง มาตรการ แผนปฏิบัติการขับเคลื่อนวาระแห่งชาติ และนวัตกรรมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาหมลพิษและควบคุมฝุ่นละอองในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

๓.๑ แนวทางและมาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาหมลพิษและควบคุมฝุ่นละอองในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

๓.๒ มาตรการระยะสั้นในการป้องกันและแก้ไขปัญหาหมลพิษฝุ่นละออง สถานการณ์ด้านสุขภาพและมาตรการต่างๆ ที่ดำเนินการ รวมทั้งแนวทางแก้ไขปัญหา

๓.๓. การเตรียมพร้อมในการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการขับเคลื่อนวาระแห่งชาติระยะยาว (กรณีการบังคับใช้มาตรฐานการระบายหมลพิษทางอากาศจากรถยนต์ใหม่)

๓.๔ การนำนวัตกรรมด้านวิศวกรรมมาใช้ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาหมลพิษและฝุ่นละออง

๔. กฎหมาย แนวทางและมาตรการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

๔.๑ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับหมลพิษด้านฝุ่นละออง

๔.๒ แนวทางและมาตรการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรในการป้องกันและแก้ไขปัญหาหมลพิษและควบคุมฝุ่นละอองในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

๕. แผนการประชาสัมพันธ์การป้องกันและแก้ไขปัญหาฝุ่นละออง PM_{๒.๕}

๖. การศึกษาและวิเคราะห์แนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาหมลพิษและการควบคุมฝุ่นละอองในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และข้อเสนอแนะของคณะกรรมการวิสามัญฯ

ผลการศึกษา

จากการประชุมของคณะกรรมการวิสามัญศึกษาแนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาหมอกพิษและควบคุมฝุ่นละอองในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ซึ่งได้เชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ข้อมูลด้านการจัดการปัญหาฝุ่นละออง PM_{๒.๕} มีสาระสำคัญในเรื่องที่ศึกษา สรุปได้ดังนี้

๑. เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของโลก ๒๐๓๐ ยุทธศาสตร์ชาติ แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร แผนปฏิบัติราชการกรุงเทพมหานคร และแผนยุทธศาสตร์ของกรุงเทพมหานครในการแก้ไขปัญหาฝุ่นละออง

๑.๑ เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของโลก ๒๐๓๐ ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนงานระดับชาติ

เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน ๒๐๓๐ (Sustainable Development Goal SDGs)

การแก้ปัญหาของเมืองสามารถตอบโจทย์ความท้าทายระดับโลก นั่นคืองานของท้องถิ่นจำเป็นต้องส่งเสริมการพัฒนาที่ยั่งยืนและรับผิดชอบต่อทรัพยากรและบูรณาการองค์ประกอบด้านสิ่งแวดล้อมกับกระบวนการวางแผนของเมือง โดยเฉพาะการจัดการคุณภาพอากาศของเมือง สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน ๒๐๓๐ (Sustainable Development Goals: SDGs) ซึ่งองค์การสหประชาชาติได้กำหนดเป้าหมายการพัฒนาขึ้นโดยอาศัยกรอบความคิดที่มองการพัฒนาเป็นมิติ (Dimensions) ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ให้มีความเชื่อมโยงกัน ประกอบด้วย ๑๗ เป้าหมาย โดยมีเป้าหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดการคุณภาพอากาศ ได้แก่ เป้าหมายที่ ๓ ลดจำนวนผู้ป่วยและตายจากสารเคมี มลพิษทางอากาศ น้ำ ดิน และการปนเปื้อน และเป้าหมายที่ ๑๑ ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมของเมือง รวมถึงให้ความสำคัญเป็นพิเศษกับคุณภาพอากาศและการจัดการของเสียอื่นๆ

ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๙)

วิสัยทัศน์: ประเทศมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง อนาคตประเทศไทย ปี ๒๕๗๙ ด้านสิ่งแวดล้อม โดยมีความยั่งยืน คือ (๑) การพัฒนาไม่สร้างมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อมจนเกินความสามารถในการรองรับ (๒) การผลิตและการบริโภคเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (๓) มุ่งประโยชน์ส่วนรวมอย่างยั่งยืน และ (๔) ประชาชนทุกภาคส่วนในสังคมยึดถือและปฏิบัติตามปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง

อนาคตประเทศไทย ปี ๒๕๗๙ ด้านสิ่งแวดล้อมคือ เศรษฐกิจและสังคมพัฒนาอย่างเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เป็นประเทศที่มีระบบเศรษฐกิจสีเขียว ระดับการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่ำ มีพื้นที่สีเขียวใหญ่ขึ้น ประชาชนมีพฤติกรรมการผลิตและการบริโภคที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๒ พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔

- ยุทธศาสตร์การเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยแก้ปัญหาวิกฤตสิ่งแวดล้อม สนับสนุนการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในทุกภาคส่วน และพัฒนาระบบการบริหารจัดการและกลไกแก้ไขปัญหาความขัดแย้งด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

- ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ โดยพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง และการพัฒนาด้านพลังงาน

- ยุทธศาสตร์การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ โดยการพัฒนากรุงเทพมหานครและปริมณฑล แก้ไขปัญหาจราจร ชยะ น้ำเสีย น้ำท่วม และมลภาวะทางอากาศ

แผนแม่บทด้านการจัดการคุณภาพอากาศของประเทศระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ.๒๕๖๑-๒๕๘๐)

วิสัยทัศน์คือ อากาศสะอาดเพื่อเราทุกคน (Safe Air for All) โดยมียุทธศาสตร์เพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการคุณภาพอากาศ ลดมลพิษในพื้นที่วิกฤตรวมทั้งกรุงเทพมหานคร และยุทธศาสตร์สนับสนุนการดำเนินงานด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศบนพื้นฐานของผลประโยชน์ร่วมกัน (Co-benefit)

**๑.๒ แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ ๒๐ ปี ระยะที่ ๒ และแผนปฏิบัติการ
กรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๖๔ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการและมาตรการแก้ไขปัญหามลพิษด้านฝุ่นละอองในพื้นที่
กรุงเทพมหานคร**

ผู้ให้ข้อมูล สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล

แผนปฏิบัติการขับเคลื่อนวาระแห่งชาติ “การแก้ไขปัญหามลพิษด้านฝุ่นละออง”

มาตรการที่ ๑ การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการเชิงพื้นที่ (พื้นที่ที่มีปัญหา/พื้นที่เสี่ยง
ต่อปัญหาฝุ่นละอองในช่วงวิกฤต)

มาตรการที่ ๒ ป้องกันและลดการเกิดมลพิษที่ต้นทาง (แหล่งกำเนิด)

มาตรการที่ ๓ การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการมลพิษ

แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ ๒๐ ปี ระยะที่ ๒ (๒๕๖๑-๒๕๖๕) /แผนปฏิบัติการ

กรุงเทพมหานคร ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๔

- ด้านที่ ๑ มหานครปลอดภัย

มิติที่ ๑.๑ ปลอดภัยมลพิษ เป้าหมายที่ ๑.๑.๓ กรุงเทพมหานครมีคุณภาพอากาศอยู่ในเกณฑ์

มาตรฐาน

- ด้านที่ ๒ มหานครสีเขียวสะดวกสบาย

มิติที่ ๒.๒ พื้นที่สวนสาธารณะ พื้นที่สีเขียวกระจายทั่วทุกพื้นที่ เป้าหมายที่ ๒.๒.๑

กรุงเทพมหานครเป็นมหานครมีพื้นที่สวนสาธารณะ มีพื้นที่สีเขียวเพื่อการพักผ่อนเพียงพอตามมาตรฐานสากล

มิติที่ ๒.๓ ระบบขนส่งมวลชนทั่วถึง สะดวกประหยัด การจราจรคล่องตัวและมี

ทางเลือก เป้าหมายที่ ๒.๓.๑ ประชาชนเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ มีทางเลือกในการเดินทางไม่ต้องพึ่งพารถ
ส่วนบุคคล เป้าหมายที่ ๒.๓.๒ การจราจรมีความคล่องตัวไม่แออัด

มิติที่ ๒.๔ การใช้พลังงานที่มีประสิทธิภาพและพลังงานทางเลือก เป้าหมายที่ ๒.๔.๑

กรุงเทพมหานครเป็นเมืองที่ประหยัดพลังงานใช้พลังงานสะอาดที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

๑.๓ แผนยุทธศาสตร์ของกรุงเทพมหานครในการลดการใช้เครื่องยนต์ดีเซลของหน่วยงาน

กรุงเทพมหานครเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

ผู้ให้ข้อมูล สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล

แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ ๒๐ ปี (๒๕๕๖ - ๒๕๗๕)

ประเด็นยุทธศาสตร์/ด้านที่ ๑ มหานครปลอดภัย ประเด็นยุทธศาสตร์ย่อย/มิติที่ ๑.๑ ปลอดภัยมลพิษ

เป้าหมายคุณภาพอากาศและเสียง เป้าประสงค์ที่ ๑.๑.๓ กรุงเทพมหานครมีฝุ่นละอองอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ ๒๐ ปี ระยะที่ ๒ (๒๕๖๑ - ๒๕๖๕)

มิติที่ ๑.๑ ปลอดภัยมลพิษ เป้าหมายที่ ๑.๑.๓ กรุงเทพมหานครมีคุณภาพอากาศและเสียงอยู่ใน

เกณฑ์มาตรฐาน เป้าประสงค์ที่ ๑.๑.๓.๑ ลดจำนวนยานพาหนะที่ปล่อยควันดำเกินมาตรฐาน

แผนปฏิบัติการกรุงเทพมหานคร ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๓

มิติที่ ๑.๑ ปลอดภัยมลพิษ เป้าหมายที่ ๑.๑.๓ กรุงเทพมหานครมีคุณภาพอากาศอยู่ในเกณฑ์

มาตรฐาน เป้าประสงค์ ๑.๑.๓.๑ ลดจำนวนยานพาหนะที่ปล่อยมลพิษเกินมาตรฐาน ด้านที่ ๑ มหานครปลอดภัย

มิติที่ ๑.๑ ปลอดภัยมลพิษ เป้าหมายที่ ๑.๑.๓ กรุงเทพมหานครมีคุณภาพอากาศอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ตัวชี้วัด : ร้อยละ

ของจำนวนยานพาหนะที่ปล่อยมลพิษทางอากาศเกินมาตรฐานลดลงเมื่อเทียบกับปีฐาน (ปีฐาน พ.ศ. ๒๕๕๕

เกินมาตรฐานร้อยละ ๒๓.๓๙) ค่าเป้าหมายลดลง ร้อยละ ๓

๒. แหล่งกำเนิดของฝุ่นละอองจากการจราจรและการเผาในที่โล่ง (Hot spot)

ผู้ให้ข้อมูล กรมควบคุมมลพิษ

นายกรัฐมนตรีได้สั่งการให้ผู้ว่าราชการจังหวัดเป็น Single Command เพื่อให้สามารถจัดการปัญหาตามแผนวาระแห่งชาติเรื่องฝุ่น PM_{๒.๕} ได้อย่างมีประสิทธิภาพ สำหรับการติดตั้งสถานีตรวจวัด PM_{๒.๕} ที่มีกฎหมายกำหนดมาตรฐานในปี ๒๕๕๓ ซึ่งสถานการณ์ฝุ่นละออง PM_{๒.๕} ตั้งแต่ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๒ PM_{๒.๕} เฉลี่ย ๒๔ ชั่วโมง มีระดับไม่เปลี่ยนแปลงมาก ทำให้เห็นว่าปัญหาเกิดจากรถยนต์หรือการเผาไหม้ต่างๆ เนื่องจากประชาชนรับรู้ข่าวสารมากขึ้น จึงเป็นที่มาของวาระแห่งชาติในปี ๒๕๖๓ ในช่วงเดือนมกราคมมีจำนวนวันที่ฝุ่นละอองมีค่าเกินมาตรฐาน ๑๖ วัน ซึ่งน้อยกว่าในปี ๒๕๖๒ ภาพรวมไม่มีการเปลี่ยนแปลงไปมาก บ่งบอกให้เห็นว่าการแก้ไขปัญหาเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนด

จากการตรวจวัดฝุ่นละออง พบว่าฝุ่นละอองจะเพิ่มขึ้นในช่วงเวลากลางคืน และสะสมมากสุดในช่วงเช้า และช่วงสายจะค่อยๆ ลดลง แล้วมาเพิ่มอีกครั้งในช่วงกลางคืน การตรวจวัดเป็นเครื่องมืออัตโนมัติ ได้มาตรฐาน มีการตรวจวัด ๔ ค่าในหนึ่งชั่วโมง ตรวจวัดทุก ๑๕ นาที ช่วงวันหยุดยาวค่าที่ตรวจวัดได้จะน้อย แต่เมื่อคนกลับเข้ามาในกรุงเทพมหานคร ค่าที่ตรวจวัดได้จะเพิ่มสูงขึ้น สะท้อนว่าในกรุงเทพมหานครแหล่งกำเนิดหลักคือรถยนต์ เป็นปัญหาที่ต้องบริหารจัดการ

กรุงเทพมหานครมีการทำงานคล้ายกับจังหวัดภาคเหนือ มีผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครสั่งการเพียงแต่ภาคเหนืออยู่ภายใต้กระทรวงมหาดไทยกำกับโดยตรง เนื่องจากหน่วยงานไม่มีอำนาจสมบูรณ์ด้วยตัวเอง เช่นเดียวกับกรมควบคุมมลพิษ เมื่อตรวจพบต้นเหตุก็ต้องประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประเด็นของกรุงเทพมหานครจึงเป็นความท้าทายในการบูรณาการการทำงาน และ Single Command ต้องเกิดขึ้น จะทำให้ปัญหาลดลงได้

สำหรับเรื่องจุดความร้อน (Hotspot) สำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ (GISTDA) ได้รวบรวมข้อมูลจุดความร้อน (Hotspot) บริเวณกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ตั้งแต่วันที่ ๒๐ มกราคม - ๑๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ จุดความร้อนส่วนใหญ่มีแหล่งกำเนิดจากการเผาไหม้ เช่น การเผาในพื้นที่การเกษตรในที่โล่งหรือการเผาป่า ซึ่งจากแผนที่จะเห็นได้ว่าจุดความร้อนจะเกิดขึ้นในพื้นที่กรุงเทพมหานครรอบนอกและพื้นที่ปริมณฑลเป็นส่วนใหญ่ และเมื่อเปรียบเทียบข้อมูลจุดความร้อนกับฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน ๒.๕ ไมครอน ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล พบว่าข้อมูลทั้งสองไม่มีความสัมพันธ์กัน เนื่องจากในช่วงที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีค่าฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน ๒.๕ ไมครอน ปริมาณสูง แต่จำนวนจุดความร้อนไม่ได้ผันแปรตาม

๓. แนวทาง มาตรการ แผนปฏิบัติการขับเคลื่อนวาระแห่งชาติ และนวัตกรรมในการป้องกันและแก้ไขปัญหา มลพิษและควบคุมฝุ่นละอองในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

๓.๑ แนวทางและมาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหา มลพิษและควบคุมฝุ่นละอองในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ผู้ให้ข้อมูล สำนักสิ่งแวดล้อม สำนักการจราจรและขนส่ง สำนักการวางผังและพัฒนาเมือง สำนักการโยธา และประธานกลุ่มเขต ๖ กลุ่มเขต

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีการดำเนินงานดังนี้

๑. โครงการถนนอากาศสะอาด ๔๕ ถนน ใน ๕๐ เขต ต่อเนื่องจากปี ๒๕๖๐ ถึงปี ๒๕๖๓ มีการกำหนดมาตรการให้ทุกสำนักงานเขตดำเนินการเพื่อลดฝุ่นละออง และรายงานผล

๒. มาตรการควบคุมการก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่ตามรายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) และติดตามตรวจสอบตามมาตรการที่กำหนดไว้ให้ครบ มีการเร่งรัดให้คืนผิวจราจรในถนนที่ไม่มีการก่อสร้าง

๓. การเพิ่มพื้นที่โล่งว่างทำให้ฝุ่นไหลเวียน อาคารสูงในเมืองต้องมีพื้นที่โล่งมากกว่าที่กฎหมายกำหนด ๒๐% พื้นที่โล่งสามารถสร้างพื้นที่สีเขียว พื้นที่น้ำซึมผ่านได้ ที่พักอาศัยต้องมีพื้นที่โล่ง ๓๐% ของพื้นที่ดิน และพื้นที่โล่งเพื่อปลูกต้นไม้

๔. การตรวจสอบคุณภาพอากาศทุกเช้า บ่าย เย็น เพื่อกำหนดมาตรการ เช่น การเก็บขนมูลฝอยให้เสร็จก่อนเวลา ๐๔.๐๐ น. การห้ามเผาในที่โล่ง การตรวจวัดควันดำ การควบคุมฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง การรณรงค์ให้มีการติดตั้งสปริงเกอร์ในอาคารสูง โรงเรียน การล้างคูฝุ่น การควบคุมฝุ่นจากการสร้างรถไฟฟ้า การตรวจสอบเตาเผาศพ รณรงค์การปิ้งย่างให้เปลี่ยนเป็นเตาไร้ควัน เป็นต้น

๕. ขอความร่วมมือบริษัทก่อสร้างอาคารสูงให้ฉีดพ่นน้ำ ๓ เวลา เช้า เที่ยง เย็น ในช่วงที่วิกฤต กำชับให้ผู้รับเหมาทำความสะอาดล้อรถ และดำเนินการตามเงื่อนไขแบบท้ายใบอนุญาต ซึ่งได้กำหนดให้ผู้ได้รับอนุญาตต้องปฏิบัติตามวิธีการและเงื่อนไขในการก่อสร้าง ตามกฎกระทรวง ฉบับที่ ๔ (พ.ศ. ๒๕๒๖) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒ และจะต้องไม่กระทำการใดๆ อันอาจเป็นภัยอันตรายต่อสุขภาพ ชีวิต ร่างกายหรือทรัพย์สิน โดยผู้ได้รับอนุญาตต้องดำเนินการฉีดพ่นละอองน้ำบริเวณรอบอาคาร ขณะก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ เพื่อลดปัญหามลพิษทางอากาศ ส่วนมาตรการต่างๆ ต้องมีการพิจารณาด้านเศรษฐกิจและสังคมเป็นปัจจัยสนับสนุนด้วย

๓.๒ มาตรการระยะสั้นในการป้องกันและแก้ไขปัญหาด้านมลพิษฝุ่นละออง สถานการณ์สุขภาพ และมาตรการต่างๆ ที่ดำเนินการ รวมทั้งแนวทางแก้ไขปัญหา

ผู้ให้ข้อมูล กรมอนามัย กระทรวงสาธารณสุข

สถานการณ์และมาตรการการดำเนินงานเพื่อแก้ไขปัญหามลพิษฝุ่นละออง PM_{๒.๕} ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ดังนี้

๑. สถานการณ์สุขภาพของประชาชนที่เกิดจากมลพิษฝุ่นละอองในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

มีจำนวนผู้ป่วยมารับการรักษาในโรงพยาบาลเครือข่ายจำแนกตามพื้นที่ ระหว่างวันที่ ๑ มกราคม - ๒๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๒ ผู้ป่วยที่มารับการรักษาในโรงพยาบาลเครือข่ายพื้นที่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล (สูงสุด) ดังนี้ เขตสวนหลวง ๑๘๔ ราย เขตภาษีเจริญ ๑๖๑ ราย เขตบางแค ๑๕๘ ราย เขตบางกะปิ ๙๓ ราย เขตหนองจอก ๖๗ ราย เขตพระนคร ๕๘ ราย เขตหนองแขม ๕๐ ราย สมุทรปราการ ๖๑๙ ราย นนทบุรี ๕๓ ราย และปทุมธานี ๒๑ ราย จำนวนผู้ป่วยที่รายงานเข้าสู่ระบบเฝ้าระวังในเดือนธันวาคม ๒๕๖๑ - มกราคม ๒๕๖๒ มีแนวโน้มไปในทิศทางเดียวกัน ในเดือนพฤศจิกายน - กุมภาพันธ์ เป็นช่วงที่มีสถานการณ์ PM_{๒.๕} เกินค่ามาตรฐาน ควรมีการเฝ้าระวังการเจ็บป่วยในช่วงเวลาดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง มกราคม - มีนาคม ๒๕๖๒ มีจำนวนผู้ป่วยสูง

๒. มาตรการต่างๆ ที่ดำเนินการและแนวทางแก้ไขปัญหามลพิษฝุ่นละออง

๒.๑ แผนปฏิบัติการขับเคลื่อนวาระแห่งชาติ “การแก้ไขปัญหามลพิษด้านฝุ่นละออง”

มาตรการที่ ๑ การเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการเชิงพื้นที่

๑. เสริมสร้างความพร้อมของระบบสาธารณสุขและการตอบโต้ภาวะฉุกเฉินด้านสาธารณสุข

๒. ควบคุมการปล่อยฝุ่นละออง โดยใช้กลไกตามพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. ๒๕๓๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ในการควบคุมสถานประกอบการและจัดการเหตุรำคาญ

๓. เฝ้าระวังผลกระทบต่อสุขภาพและการเจ็บป่วยที่อาจเกิดจากมลพิษทางอากาศ

๔. สื่อสารข้อมูลและให้คำแนะนำในการปฏิบัติตนให้แก่ประชาชน โดยเฉพาะกลุ่มเสี่ยง

มาตรการที่ ๒ การป้องกันและลดการเกิดมลพิษที่ต้นทาง (แหล่งกำเนิด)

๑. การควบคุมเตาเผาติดเชื้อของสถานพยาบาล

๒. สนับสนุนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการควบคุมสถานประกอบการ

ตามพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. ๒๕๓๕ (กิจการที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพและกิจการกำจัดมูลฝอย)

มาตรการที่ ๓ การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการมลพิษ

๑. สนับสนุนการพัฒนาฐานข้อมูลสารสนเทศ

๒. ร่วมจัดทำคู่มือการเรียนการสอน

๓. สื่อสาร เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ เพื่อสร้างความตระหนักรู้และความร่วมมือระหว่าง

ภาครัฐ เอกชน ประชาชน

๔. สร้างความเข้มแข็งของประชาชนในการดูแล ป้องกันผลกระทบต่อสุขภาพ

๕. พัฒนางานวิจัย นวัตกรรม

๒.๒ แผนปฏิบัติการเพื่อลดและป้องกันผลกระทบ ๓ ระยะ

ระยะก่อนเกิดเหตุ

- สื่อสารให้ความรู้แก่ประชาชนในการป้องกันตนเอง

- เตรียมความพร้อมของบุคลากร/ระบบบริการสาธารณสุข/เวชภัณฑ์

- จัดทำทะเบียนกลุ่มเสี่ยง ได้แก่ เด็ก หญิงตั้งครรภ์ ผู้สูงอายุ ผู้ที่มีโรคประจำตัว

ระยะเกิดเหตุ

- เผื่อระวัง แจ้งเตือนสถานการณ์

- เผื่อระวังการเจ็บป่วย และสอบสวนโรค

- สื่อสาร สร้างความรอบรู้ในการปฏิบัติตนที่ถูกต้องกับประชาชน

- ดูแลสุขภาพประชาชน จัดบริการสาธารณสุข/คลินิกมลพิษ

- มาตรการทางกฎหมาย

ระยะหลังเกิดเหตุ

- สรุปบทเรียนการดำเนินงาน ปัญหา อุปสรรค

- ประเมินผลการดำเนินงาน

- จัดทำแผนการดำเนินงานต่อไป

ผู้ให้ข้อมูล สำนักอนามัย กรุงเทพมหานคร

สำนักอนามัยมีภารกิจในการดำเนินงานเกี่ยวกับมาตรการลดและป้องกันฝุ่นละอองจากการเผาในที่โล่ง ดังนี้

๑. เตาเผาศพของวัด วัดที่มีเตาเผาศพในกรุงเทพมหานครมีจำนวนทั้งสิ้น ๓๑๐ แห่ง สำนักงานสุขาภิบาลสิ่งแวดล้อมร่วมมือกับ ๕๐ สำนักงานเขต ลงไปตรวจเตาเผาศพครบแล้วทั้งหมด

๒. เตาเผากระดาษของศาลเจ้า ในพื้นที่กรุงเทพมหานครมีศาลเจ้าจำนวนทั้งสิ้น ๗๗ แห่ง ใน ๑๒ เขต โดยได้ให้ความรู้ในเรื่องของมลพิษและอันตรายที่เกิดจากการเผากระดาษเงิน กระดาษทอง และเชิฐชวนในลักษณะให้ลดการใช้รูปและไม้เผาในศาลเจ้า เพื่อลดปัญหาเขม่าควันในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ซึ่งมีความละเอียดอ่อนทางการสื่อสารในเรื่องนี้

กรณีที่ค่า PM_{๒.๕} เกินค่ามาตรฐาน ตั้งแต่ ๗๖ มคก./ลบ.ม. เป็นอำนาจของผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครตามพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. ๒๕๓๕ ในการประกาศพื้นที่ควบคุมเหตุรำคาญ

มาตรการระยะสั้นในการป้องกันและแก้ไขปัญหาด้านมลพิษฝุ่นละอองในพื้นที่กรุงเทพมหานคร พระราชบัญญัติควบคุมโรคจากการประกอบอาชีพและโรคจากสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ๒๕๖๒ ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๖๒ โดยสำนักอนามัยมีการดำเนินการ ดังนี้

๑) การเฝ้าระวังโรคต่างๆ ที่เกิดจากฝุ่น มีการเฝ้าระวังร่วมกับกระทรวงสาธารณสุข มีโรคที่ให้ทางโรงพยาบาลต่างๆ แจ้งข้อมูล ซึ่งพบว่าในวันที่มีปริมาณฝุ่นมาก จะมียอดผู้ป่วยที่เป็นโรคทางเดินหายใจเพิ่มขึ้น ประมาณร้อยละ ๕ ระดับของฝุ่นยังเป็นสีเหลือง สีส้ม หากเข้าสู่สีแดงจะมีผู้ป่วยมากขึ้นหลังจากที่พื้นที่เป็นสีแดง ๑-๒ วัน

๒) มาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษฝุ่นละออง PM_{๒.๕} โดยแยกเป็น ๒ ส่วน คือ ด้านสุขภาพ จะเน้น ๔ มาตรการหลัก ได้แก่ (๑) ติดตามสถานการณ์คุณภาพอากาศในพื้นที่ตนเองเสมอ (๒) ลดเวลาในการทำกิจกรรม หลีกเลี่ยงการออกนอกบ้านหรือนอกอาคาร หากร่างกายมีความผิดปกติควรรีบไปพบแพทย์ (๓) งดกิจกรรมที่ทำให้เกิดฝุ่นละออง เช่น งดสูบบุหรี่ งดการเผาในที่โล่งแจ้ง และ (๔) ย้ำเตือนการสวมหน้ากากอนามัยหรือหน้ากาก N๙๕ หากต้องออกพื้นที่เสี่ยงและเป็นกลุ่มเสี่ยง

มาตรการในการรับมือสถานการณ์ ฝุ่น PM_{๒.๕} ของสำนักอนามัย

๑. แผนปฏิบัติงานเชิงรุก ออกหน่วยแพทย์และสาธารณสุขเคลื่อนที่ให้บริการรักษาโรคเบื้องต้น แจกหน้ากากอนามัย เจลล้างมือ

๒. บูรณาการดำเนินงานแก้ไขปัญหามลพิษ ประสานกระทรวงสาธารณสุขและภาคีเครือข่าย ทั้งภาครัฐ เอกชน และประชาชน ในการประสานข้อมูลและร่วมดำเนินการ

๓. ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้แก่ประชาชน การป้องกันและดูแลตนเองจากภัยอันตรายที่เกิดจากฝุ่น PM_{๒.๕} แก่ประชาชน แจกหน้ากากอนามัย สื่อประชาสัมพันธ์

๔. ติดตามสถานการณ์มลพิษ ประกาศพื้นที่เหตุควบคุมเหตุรำคาญเมื่อค่าฝุ่น เกินมาตรฐาน

๕. ให้สุขศึกษาเชิงรุกในโรงเรียน จัดกิจกรรมให้สุขศึกษา สนับสนุนหน้ากากอนามัย สื่อประชาสัมพันธ์

แผนการรณรงค์ป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษฝุ่นละอองจากร้านอาหารปิ้งย่างในพื้นที่ กรุงเทพมหานคร

๑. จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการลดมลพิษทางอากาศที่เกิดจากการปิ้งย่าง เช่น Infographic เพื่อนำไปเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ทาง website และ Facebook ของสำนักอนามัย

๒. ประสานให้สำนักงานเขต ทำการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้แก่ผู้ประกอบการอาหาร ในเรื่องมลพิษทางอากาศที่เกิดจากการปิ้งย่าง

๓.๓. การเตรียมพร้อมในการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการขับเคลื่อนวาระแห่งชาติระยะยาว (กรณีการบังคับใช้มาตรฐานการระบายมลพิษทางอากาศจากรถยนต์ใหม่)

ผู้ให้ข้อมูล สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย และสถาบันปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย รถยนต์ในประเทศไทยใช้มาตรฐานยูโร เน้นเรื่องควันท่อและไนโตรเจนออกไซด์ เมื่อมีอุณหภูมิสูงในห้องเผาไหม้จะเกิดไนโตรเจนออกไซด์ได้ รถบรรทุกขนาดใหญ่ถ้าเพิ่มมาตรฐานยูโรจะทำให้ราคาสูงขึ้น ปัจจุบันความต้องการของรถไฟฟ้ามีน้อย แต่หากจะบังคับต้องเป็นรถบริการสาธารณะก่อน เช่น รถแท็กซี่ นอกจากนี้ การกำหนดอายุรถในการวิ่งที่เป็นเรื่องยาก ควรกำหนดการบำรุงรักษา มีการตรวจวัดมลพิษ หากรถไม่สามารถบำรุงรักษาได้ เนื่องจากค่าใช้จ่ายสูง ก็ควรให้ยุบสภาพโดยรัฐเข้ามาช่วยเหลือด้วยการบังคับใช้มาตรฐานการระบายมลพิษทางอากาศจากรถยนต์ใหม่

Euro ๕ ภายในปี ๒๕๖๔ และ Euro ๖ ภายในปี ๒๕๖๕ กระทรวงอุตสาหกรรมและกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมได้กำหนดให้มีการปรับมาตรฐานการระบายมลพิษทางอากาศจากรถยนต์ใหม่ โดยมีแผนการบังคับใช้มาตรฐาน Euro ๕ ภายในปี ๒๕๖๔ และ Euro ๖ ภายในปี ๒๕๖๕ และการปรับเปลี่ยนรถยนต์ให้เป็นมาตรฐาน Euro ๕ และ Euro ๖ ควรกำหนดให้มีการจำหน่ายน้ำมันทั่วประเทศที่เป็นไปตามมาตรฐานคุณภาพในระดับเดียวกันกับมาตรฐานมลพิษของรถยนต์ และสอดคล้องกับช่วงเวลาการบังคับใช้มาตรฐานมลพิษของรถยนต์ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการลดมลพิษและป้องกันปัญหาในทางเทคนิค อันเนื่องมาจากการใช้น้ำมันที่ไม่เป็นไปตามคุณภาพ ดังนั้น ในกรณีที่มีการจำหน่ายน้ำมันทั่วประเทศในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ การบังคับใช้มาตรฐานมลพิษระดับ Euro ๕ ของรถยนต์ ควรมีการบังคับใช้หลังจากปี พ.ศ. ๒๕๖๗ และควรพิจารณากำหนดนโยบายพลังงานทางเลือกที่มีความสอดคล้องกับการกำหนดมาตรฐานมลพิษ เนื่องจากข้อจำกัดในด้านการพัฒนาของรถยนต์เพื่อให้เป็นไปตามระดับมาตรฐานมลพิษที่สูงขึ้นตั้งแต่ Euro ๕ ขึ้นไป อาจยังไม่สามารถรองรับน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีอัตราส่วนผสมของน้ำมันเชื้อเพลิงทางเลือกที่สูง เช่น น้ำมันไบโอดีเซล B ๑๐ และ B ๒๐ ได้

การแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศอย่างยั่งยืนและมีประสิทธิภาพสูงสุด ควรต้องมีการควบคุมการปล่อยมลพิษทางอากาศของรถยนต์ที่ใช้แล้วให้เข้มงวดมากยิ่งขึ้น เช่น การตรวจสภาพรถยนต์ประจำปี ทั้งนี้เนื่องจากรถยนต์ที่มีอายุการใช้งานมานาน และไม่มีการดูแลบำรุงรักษาจะก่อให้เกิดมลพิษ ส่วนในเรื่องคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิง กรมธุรกิจพลังงาน กระทรวงพลังงาน ได้ออกมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาฝุ่นละออง PM_{๒.๕} ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยส่งเสริมให้มีการนำน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีกำมะถันไม่เกิน ๑๐ ppm มาใช้ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลก่อนกฎหมายบังคับใช้ และปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีกำมะถันไม่เกิน ๑๐ ppm ให้แล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ และบังคับใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีกำมะถันไม่เกิน ๑๐ ppm ตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๗ เป็นต้นไป อย่างไรก็ตาม การปรับปรุงคุณภาพน้ำมันที่มีกำมะถันไม่เกิน ๑๐ ppm ไม่สามารถดำเนินการได้ทันที จะต้องใช้เวลาในการปรับปรุงโรงกลั่นน้ำมันและปรับเปลี่ยนเครื่องจักรประมาณ ๕ ปี ซึ่งโรงกลั่นทั้ง ๖ แห่ง จะใช้เงินลงทุนสูงถึง ๕๐,๐๐๐ ล้านบาท ในการปรับปรุงโรงกลั่นน้ำมันให้สามารถผลิตน้ำมันเชื้อเพลิง Euro ๕ ได้ ทั้งนี้ การปรับปรุงมาตรฐานน้ำมันดังกล่าว จะมีส่วนช่วยลดปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็กได้ในอนาคต นอกจากนี้ จากการประชุมคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๑๑ กันยายน ๒๕๖๒ มีมติให้บังคับใช้น้ำมันดีเซลบี ๑๐ (น้ำมันดีเซลหมุนเร็วที่มีไบโอดีเซลเป็นส่วนผสมในสัดส่วนร้อยละ ๑๐) เป็นน้ำมันดีเซลหมุนเร็วเกรดพื้นฐาน และให้น้ำมันบี ๗ และบี ๒๐ เป็นทางเลือกสำหรับรถบรรทุก โดยมีผลตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๖๓ เป็นต้นไป กระทรวงพลังงานจึงได้ขับเคลื่อนการใช้น้ำมันดีเซลบี ๑๐ และบี ๒๐ ให้เพิ่มมากขึ้น เนื่องจากน้ำมันดีเซลบี ๑๐ และบี ๒๐ ช่วยลดฝุ่นได้ดีกว่าบี ๗

๓.๔ การนำนวัตกรรมด้านวิศวกรรมมาใช้ในการป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษและฝุ่นละออง

ผู้ให้ข้อมูล สภาวิศวกร และสำนักสิ่งแวดล้อม

๑) การนำนวัตกรรมด้านวิศวกรรมมาใช้ในการป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษและฝุ่นละออง โดยสภาวิศวกร ดังนี้

แนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษและฝุ่นละออง PM_{๒.๕}

๑. ระบบการแจ้งเตือนมลพิษในเมือง
๒. แนวคิดการพัฒนาภาษีฝุ่น
๓. แนวคิด Smart Mobility
๔. กำหนดจุดเสี่ยงและพื้นที่เสี่ยง (Risk Area)
๕. ติดตั้งสปริงเกอร์บนตึกสูง
๖. พัฒนาระบบ Big Data

๗. เตือนกลุ่มเสี่ยง เด็กเล็ก (PM_{๒.๕} ทำลายทรัพยากรมนุษย์)

๘. นโยบายแก้ปัญหาอย่างยั่งยืน

แนวทางการแก้ไขปัญหาฝุ่นสำหรับประชาชน

๑. ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้ชีวิต

๒. ลดกิจกรรมที่เกิดฝุ่นในเขตมลพิษ

๓. การสวมหน้ากากอนามัยชนิด N๙๕

๔. หลีกเลี่ยงการทำกิจกรรมในที่โล่งแจ้ง

แนวทางการแก้ไขปัญหาฝุ่นสำหรับภาครัฐ

๑. การตรวจเข้มข้นพาหนะก่อฝุ่น

๒. การตรวจสอบโครงการก่อสร้าง

๓. การบริหารจัดการยานพาหนะของภาครัฐ

๔. ภาษีฝุ่นหุดมลพิษ

๕. สนับสนุนการใช้รถยนต์พลังงานไฟฟ้า

แนวทางการแก้ไขปัญหาฝุ่นสำหรับภาควิชาการ

๑. การสร้างนวัตกรรมในการให้ความรู้ประชาชนกลุ่มเสี่ยง

๒. การสนับสนุนนโยบาย ๑ ห้อง (ปลอดฝุ่น) ๑ อาคารสาธารณะ

๓. สร้างโครงข่ายเฝ้าระวังและเครือข่ายจุดตรวจวัด PM_{๒.๕}

๒) การทดลองติดตั้งหอฟอกอากาศ

กรุงเทพมหานครโดยสำนักสิ่งแวดล้อม ได้ดำเนินการทดลองติดตั้งหอฟอกอากาศและเครื่องกรองอากาศ จำนวน ๓ แห่ง ได้แก่

๑. หอฟอกอากาศบริเวณศูนย์การค้าเซ็นทรัลเวิลด์ เขตปทุมวัน เริ่มทดลองตั้งแต่เดือนตุลาคม ๒๕๖๒ มีหลักการทำงานโดยใช้พัดลมที่มีกำลังดึงลมสูงดึงอากาศโดยรอบเครื่องให้ไหลผ่านแผ่นกรองอากาศที่ติดตั้งอยู่ภายในและกระจายลมที่สะอาดออกทางด้านบน

๒. เครื่องกำจัดฝุ่นรุ่น GS-๔ บริเวณสำนักงานเขตราชเทวี เริ่มทดลองตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๒ มีหลักการทำงานโดยฝุ่นที่กรองจะถูกดักจับด้วย Cartridge filter ที่มีความละเอียด ๙๙.๙๙ % ที่ ๐.๕ ไมครอน แผ่นกรองที่ใช้มี ๒ ชั้น คือ ชั้นแรก (Pre-Filter) สำหรับดักจับและกรองเศษใบไม้ ฝุ่นละอองขนาด ๑๐ ไมครอน และชั้นที่สองใช้ไส้กรองชนิด “HemiPleat Gold Series filters”

๓. เครื่องบำบัดอากาศที่มีมลพิษและฝุ่นขนาดเล็ก PM_{๒.๕} ต้นแบบ บริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ เขตราชเทวี เริ่มทดลองตั้งแต่เดือนมกราคม ๒๕๖๓ มีหลักการทำงานโดยอากาศจะถูกดูดเข้ามาในเครื่องบำบัดด้วยพัดลมดูดอากาศ ผ่านเข้ามาจะถูกทำให้เกิดการอัดตัวโดยผ่านอุปกรณ์ที่เรียกว่า "เวนทูริสครับเบอร์" ใช้น้ำเป็นตัวกลางในการดักจับฝุ่นละอองขนาดเล็กที่ติดมากับมวล

จากการทดลองบำบัดอากาศโดยให้แต่ละเครื่องเริ่มทดลองบำบัดอากาศในช่วงเวลาที่แตกต่างกัน คือเดือนตุลาคม - พฤศจิกายน ๒๕๖๒ และเดือนมกราคม ๒๕๖๓ เมื่อนำผลการทดลองมาพิจารณาแล้วจะเห็นได้ว่าปัจจัยหลักที่มีผลกับความเข้มข้นของฝุ่นละออง PM_{๒.๕} คือ สภาพอุตุนิยมวิทยา ความกดอากาศทิศทางและความเร็วลม ซึ่งมีผลโดยตรงกับความเข้มข้นของฝุ่นละออง PM_{๒.๕} กล่าวคือ ในวันที่สภาพอุตุนิยมวิทยาไม่ดี มีลมสงบหรือความกดอากาศสูง ปริมาณความเข้มข้นฝุ่นละออง PM_{๒.๕} ในพื้นที่ส่วนใหญ่ของกรุงเทพมหานคร รวมถึงบริเวณที่ทำการทดลองติดตั้งหอฟอกอากาศและเครื่องกรองอากาศ ทั้ง ๓ แห่ง ก็จะสูงตามไปด้วย ในทางตรงกันข้าม หากวันที่สภาพอุตุนิยมวิทยาค่อนข้างดี มีความเร็วลมสูงหรือลมจากทิศใต้ ปริมาณความเข้มข้น

ฝุ่นละออง PM_{๒.๕} ในพื้นที่ส่วนใหญ่ของกรุงเทพมหานคร รวมถึงบริเวณที่ทำการทดลองติดตั้งหอฟอกอากาศและเครื่องกรองอากาศ ทั้ง ๓ แห่ง ก็จะลดต่ำลงเช่นกัน ดังนั้น จึงกล่าวได้ว่าหอฟอกอากาศและเครื่องกรองอากาศนั้นมีผลกับปริมาณความเข้มข้นฝุ่นละออง PM_{๒.๕} ค่อนข้างน้อย เนื่องจากปัจจัยหลักที่ควบคุมปริมาณความเข้มข้นฝุ่นละออง PM_{๒.๕} คือ สภาพอุตสาหกรรมวิทยา

๔. กฎหมาย แนวทางและมาตรการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

๔.๑ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับมลพิษด้านฝุ่นละออง

ผู้ให้ข้อมูล กรมควบคุมมลพิษ

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติมีมติเห็นชอบแผนปฏิบัติการขับเคลื่อนวาระแห่งชาติ “การแก้ไขปัญหาหมอกควันและฝุ่นละออง” เพื่อใช้เป็นแนวทางปฏิบัติในการดำเนินการแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองในภาพรวมของประเทศและในพื้นที่วิกฤต ๓ มาตรการ ได้แก่ (๑) การเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการเชิงพื้นที่ (๒) การป้องกันและลดการเกิดมลพิษที่ต้นทาง (แหล่งกำเนิด) และ (๓) การเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการจัดการมลพิษแหล่งกำเนิดจากยานพาหนะ มีมาตรฐานในการกำกับควบคุม เช่น มาตรฐานควันดำ กรมควบคุมมลพิษได้ออกมาตรฐานสำหรับรถยนต์ขนาดเล็ก รถปิกอัพ ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ เป็นเกณฑ์ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ และรถขนส่งขนาดใหญ่ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ เช่น รถบรรทุก รถโดยสารประจำทาง จะใช้มาตรฐานที่อ้างอิงจากกรมควบคุมมลพิษในการควบคุม ซึ่งหน่วยงานที่ควบคุมเรื่องควันดำ ได้แก่ เจ้าหน้าที่ขนส่งทางบก ตำรวจจราจร เจ้าหน้าที่กรุงเทพมหานคร และกรมควบคุมมลพิษ ในสถานการณ์ที่มีฝุ่นละอองเกินค่ามาตรฐานจะมีการเพิ่มจุดตรวจจับจากเดิมเป็น ๒๐ จุด นอกจากนี้ มีการตรวจสอบตามอุโมงค์โดยสารประจำทาง ส่วนเรื่องการลงโทษรถที่มีค่าเกินมาตรฐาน ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ กรมการขนส่งทางบกจะให้ดำเนินการแก้ไขและห้ามใช้เด็ดขาดหากไม่แก้ไข ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ จะเป็นการติดสติ๊กเกอร์ห้ามใช้ชั่วคราว ซึ่งรถจะวิ่งได้ต่อเมื่อแก้ไขให้เรียบร้อยแล้ว จึงนำรถมาแกะสติ๊กเกอร์ออกไม่มีการลงโทษปรับ การเข้มงวดจะใช้กฎหมาย ๒ ฉบับคือ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ สำหรับเรื่องการเผาในที่โล่ง กระทรวงมหาดไทยได้มีหนังสือถึงผู้ว่าราชการจังหวัดทุกจังหวัดให้กำกับดูแลควบคุมการจุดไฟ โดยให้มีการกำหนดกฎเกณฑ์ห้ามเผา ซึ่งท้องถิ่นจะมีกฎเกณฑ์อยู่แล้ว

จะเห็นได้ว่าในการแก้ไขปัญหาด้านมลพิษทางอากาศเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงาน จึงจำเป็นต้องมีการบูรณาการด้านกฎหมายร่วมกัน

๔.๒ แนวทางและมาตรการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรในการป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษและควบคุมฝุ่นละอองในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

ผู้ให้ข้อมูล สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกรมการขนส่งทางบก

๑. สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) มีแผนบรรเทาฝุ่นละอองช่วงที่เกิดสถานการณ์จะมีการตรวจบำรุงรักษารถโดยสาร มีการตรวจจับรถควันดำโดยมีหน่วยปฏิบัติร่วมกับตำรวจ สำหรับมาตรการระยะสั้นมีการศึกษาเรื่องระบบจุดจอดแล้วจร เรื่องภาษี การพัฒนาระบบขนส่งทางรางให้มีการดำเนินงานไปตามแผน ระบบรถโดยสารต่างๆ NGV สำหรับมาตรการระยะยาวเกี่ยวกับการเดินทางระบบโครงข่ายให้ครบทุกสาย ส่วนราชการจะมีการปรับเปลี่ยนเป็นรถที่มีประสิทธิภาพสูงขึ้น หรือใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่ดีหรือปล่อยมลพิษน้อยลง

๒. กองบังคับการตำรวจจราจร มีหน้าที่ตรวจจัดการทำผิดที่เกี่ยวข้องกับมลพิษทางอากาศ โดยจะบังคับใช้กฎหมาย ๒ ฉบับ เรื่องรถควันดำ ถ้าเป็นรถส่วนบุคคล จะจับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๑๐ ทวิ ในเรื่องรถที่ทำให้เกิดก๊าซควันฝุ่นละอองเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด โดยมีมาตรา ๑๕๒ เป็นบทกำหนดโทษ อัตราโทษปรับไม่เกิน ๑,๐๐๐ บาท ส่วนรถบรรทุกจะปรับตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ มาตรา ๗๑ ตามมาตรา ๑๔๘ จะมีบทกำหนดโทษ ปรับไม่เกิน ๕๐,๐๐๐ บาท โดยท้ายประกาศของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ ตั้งให้พนักงานสอบสวน โดยกองบังคับการตำรวจจราจรเป็นเจ้าของพนักงาน มีอำนาจปรับตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ ในการบังคับใช้กฎหมาย เจ้าหน้าที่ตำรวจออกไปสั่งในข้อหาควันดำให้กับรถ จะปรับอัตราขั้นสูงสุด ๑,๐๐๐ บาท ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ แม้ว่าพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ ที่มีโทษปรับไม่เกิน ๕๐,๐๐๐ บาท ก็กำหนดปรับ ๑,๐๐๐ บาทเช่นกัน แนวทางต่อไปจำเป็นต้องปลูกจิตสำนึกแก่ประชาชน ถ้าเป็นปัญหาที่เครื่องยนต์ดีเซลต้องค่อยๆ ผลักดันให้หยุดการใช้หรือผลัดต่อไป กรณีรถบรรทุกที่ถูกจับกุมข้อหาควันดำจะมีการนำข้อมูลทะเบียนรถ ผู้ขับขี่ เลขที่ใบสั่ง ค่าควันดำ โดยมีหนังสือแจ้งไปยังกรมการขนส่งทางบกให้ทราบว่ามีรถจับกุมกี่ราย และให้ทางกรมการขนส่งทางบกดำเนินการแจ้งไปยังสำนักงานขนส่งจังหวัดให้เฝ้าระวังหรือติดตามตรวจสอบรถที่ถูกจับควันดำ ให้มีการเข้มงวดเป็นพิเศษกรณีมาตรวจสภาพรถ

๓. การบังคับใช้กฎหมายกับรถยนต์ที่ก่อควันดำ รถที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัติรถยนต์ฯ หรือรถขนาดเล็ก เช่น รถยนต์ รถปิกอัพ รถตู้ป้ายขาว หรือรถขนส่ง ๔ ล้อขนาดเล็ก อยู่ภายใต้พระราชบัญญัติรถยนต์ฯ ซึ่งกรมควบคุมมลพิษมีอำนาจหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายด้วยตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ ส่วนรถขนาดใหญ่หรือรถที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ กรมการขนส่งทางบก เป็นเจ้าภาพหลักในการบังคับใช้กฎหมาย เมื่อมีการนำรถควันดำออกมาใช้ตำรวจจะออกไปสั่งแจ้งข้อกล่าวหาว่ามีการกระทำความผิด เพิ่มมาตรการโดยการออกป้ายห้ามใช้รถชั่วคราว ผู้ถูกจับต้องนำรถไปปรับปรุงแก้ไขภายใน ๑ เดือน ในระหว่างนี้ก็ยังสามารถใช้รถอยู่ได้ภายใน ๑ เดือน ซึ่งในข้อเท็จจริงไม่ควรจะได้ใช้รถเนื่องจากมีมลพิษ แต่เนื่องจากกฎหมายไม่เข้มข้น และหลังจาก ๑ เดือนมีการปรับปรุงแก้ไขแล้วเจ้าของรถต้องนำไปตรวจสอบสภาพที่สำนักงานขนส่งจังหวัด กรมควบคุมมลพิษหรือด่านที่ตำรวจตั้งตรวจควันดำเพื่อรับการตรวจสอบ ถ้าผ่านก็จะยกเลิกคำสั่งห้ามใช้รถ แต่ปัจจุบันเนื่องจากพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ แก้ไข พ.ศ. ๒๕๖๒ ห้ามมิให้เรียกเก็บใบอนุญาตไว้ จึงไม่มีสภาพบังคับ ทำให้มีการกระทำความผิดซ้ำและไม่ยอมเสียค่าปรับ ซึ่งถือว่าเป็นปัญหาที่มีการยกเลิกมาตรา ๑๔๐ ที่ไม่ให้มีการเรียกเก็บใบอนุญาต ทำให้มีปริมาณรถที่กระทำความผิดมากขึ้น

๔. มาตรการป้องกันและแก้ไขของกรมการขนส่งทางบก ได้แก่ มาตรการควบคุมการตรวจสภาพรถของสถานตรวจสอบรถเอกชน (ตรอ.) มาตรการกำกับองค์การขนส่งมวลชน (ขสมก.) และบริษัท ขนส่ง จำกัด มาตรการเข้มงวดกวดขันการตรวจวัดควันดำรถยนต์ทุกประเภทที่มาดำเนินการทางทะเบียนและภาษีรถ กรมการขนส่งทางบกและสำนักงานขนส่งทุกแห่งทั่วประเทศ มาตรการให้หน่วยงานในสังกัดกรมการขนส่งทางบกทั่วประเทศเข้มงวดกวดขันการตรวจสภาพรถควันดำ และมาตรการบูรณาการร่วมกับกรมควบคุมมลพิษ ในการออกตรวจวัดควันดำรถยนต์ในพื้นที่ที่มีค่ามลพิษสูง เช่น สถานีขนส่งผู้โดยสารจตุจักร ท่าเรือคลองเตย ถนนวิภาวดีรังสิตบริเวณหน้าสโมสรทหารบก สถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง เป็นต้น

๕. แผนการประชาสัมพันธ์การป้องกันและแก้ไขปัญหาฝุ่นละออง PM_{๒.๕}

ผู้ให้ข้อมูล สำนักงานประชาสัมพันธ์ สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร

กรุงเทพมหานครจัดทำแผนประชาสัมพันธ์การป้องกันและแก้ไขปัญหาฝุ่นละออง PM_{๒.๕} เพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางการประชาสัมพันธ์ สื่อสารข่าวสารภารกิจของกรุงเทพมหานคร ตามแนวนโยบายการป้องกันและแก้ไขปัญหาฝุ่นละออง PM_{๒.๕} ให้กับประชาชนแบบสื่อสารสองทาง สร้างความเข้าใจที่ถูกต้อง เสริมสร้าง

การยอมรับและการมีส่วนร่วมของประชาชนทุกภาคส่วน และให้ความร่วมมือในการดำเนินการของ กรุงเทพมหานคร มีระยะเวลาดำเนินการตามแผนประชาสัมพันธ์ เป็น ๓ ระยะ ได้แก่ ระยะที่ ๑ ชั้นเตรียมการ ก่อนเกิดสถานการณ์วิกฤตฝุ่น PM_{๒.๕} ระยะที่ ๒ ชั้นปฏิบัติการเมื่อเกิดสถานการณ์ และระยะที่ ๓ ชั้นฟื้นฟู เมื่อสถานการณ์ฝุ่นกลับสู่ภาวะปกติ ในชั้นเตรียมการ ได้แก่ ๑) จัดตั้งศูนย์ประสานงานและแก้ไขมลพิษทาง อากาศในกรุงเทพมหานคร ๒) จัดตั้งทีมประสานงานข้อมูลเพื่อการประชาสัมพันธ์การป้องกันและแก้ไขปัญหาฝุ่น ละเอียด PM_{๒.๕} ผ่านช่องทางแอปพลิเคชันไลน์กลุ่ม PM_{๒.๕} Bangkok และกลุ่มผู้วิกฤตฝุ่น ตลอดจนเปิดพื้นที่ ประชาสัมพันธ์การป้องกันและแก้ไขปัญหาฝุ่นละเอียด PM_{๒.๕} ได้แก่ เอกสารข่าว กทม. แอปพลิเคชัน กทม. Connect เว็บไซต์ของหน่วยงานต่างๆ ในสังกัดกรุงเทพมหานคร www.bangkokairquality.com www.air๔bangkok.com www.prbangkok.com Facebook ได้แก่ กองจัดการคุณภาพอากาศและเสียง สำนักสิ่งแวดล้อม และสำนักงาน ประชาสัมพันธ์ กทม. Twitter ฯลฯ

ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการวิสามัญฯ

จากการศึกษาแนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษและควบคุมฝุ่นละเอียดในพื้นที่ กรุงเทพมหานครของหน่วยงานกรุงเทพมหานครและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง คณะกรรมการวิสามัญฯ มีข้อเสนอแนะ ดังนี้

๑. การปรับปรุง ทบทวน แผนยุทธศาสตร์และแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร แนวทางและ มาตรการในการแก้ไขปัญหาฝุ่นละเอียด

๑.๑ แผนยุทธศาสตร์ของกรุงเทพมหานครควรมีการดำเนินการ ดังนี้

๑.๑.๑ กำหนดเรื่องพลังงานสะอาด พลังงานทางเลือก พลังงานไฟฟ้า พลังงานโซลาเซลล์ ให้เป็นเรื่องสำคัญในการแก้ไขปัญหาฝุ่นละเอียดของหน่วยงาน

๑.๑.๒ กำหนดยุทธศาสตร์ให้สอดคล้องกับแผนการแก้ไขปัญหาฝุ่น PM_{๒.๕} ในระดับชาติ และมีการบูรณาการการทำงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยกรุงเทพมหานครเป็นหน่วยงานหลักในการ ประสานงานรวบรวมผลงาน ปัญหาอุปสรรคต่างๆ จะช่วยให้การขับเคลื่อนเป็นรูปธรรมและยั่งยืน

๑.๒ กรุงเทพมหานครควรมีแผนและมาตรการดำเนินงาน ดังนี้

๑.๒.๑ จัดทำแผนการป้องกันและแก้ไขปัญหาฝุ่นละเอียดพร้อมงบประมาณและดำเนินการ อย่างจริงจังและต่อเนื่อง

๑.๒.๒ ควบคุมการเผาที่ทำให้เกิดมลพิษ ได้แก่ แผนการประสานกับวัดและศาลเจ้า เลิกการจุดธูปเทียนและการเผากระดาษเงินกระดาษทองในช่วงสถานการณ์ฝุ่นเกินมาตรฐาน แผนการตรวจ เตาศพทุกวัด ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. ๒๕๓๕ รณรงค์การปิ้งย่างอาหารโดยใช้เตาไฟฟ้า

๑.๒.๓ เพิ่มพื้นที่สีเขียวเป็นแผนหลักในการแก้ไขปัญหาเรื่องคุณภาพอากาศ รวมทั้งส่งเสริม ให้มีพื้นที่สีเขียวแนวตั้งตามอาคารสูง โดยให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วม

๑.๒.๔ ลดปริมาณการจัดซื้อยานพาหนะเครื่องยนต์ดีเซล ส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า ห้ามรถยนต์วิ่งเข้าพื้นที่ในช่วงสถานการณ์ฝุ่นละเอียดเกินเกณฑ์มาตรฐาน ส่งเสริมให้ประชาชนใช้บริการขนส่ง สาธารณะ โดยเฉพาะระบบราง รวมทั้งส่งเสริมการสัญจรทางน้ำ เพื่อสร้างทางเลือกในการเดินทางให้มากขึ้น เพื่อลดปัญหาจราจรติดขัด

๑.๒.๕ บูรณาการการทำงานร่วมกับปริมณฑล เนื่องจากปัญหามลพิษทางอากาศเป็น ปัญหาของพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกัน โดยให้มีคณะทำงานกลุ่มเขตบูรณาการการทำงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๑.๒.๖ แก้ไขปัญหาฝุ่นละเอียดตามแนวเส้นทางรถไฟไฟฟ้า กรณีเกิดปัญหาวิกฤต ฝุ่นละเอียดโดยดำเนินการหรือออกคำสั่งใดๆ เพื่อแก้ไขปัญหาให้ทันต่อสถานการณ์

๑.๒.๗ เร่งรัดดำเนินการตามแนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองตามงบประมาณที่ได้รับ เช่น การจัดซื้ออุปกรณ์ตรวจวัดคุณภาพอากาศ การอบรมสร้างความรู้ความเข้าใจในการป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศของกรุงเทพมหานคร เป็นต้น

๑.๒.๘ นำกรณีศึกษาในต่างประเทศมาประยุกต์ใช้ในการแก้ไขปัญหาฝุ่นละออง เช่น ประเทศจีน ติดตั้งท่อน้ำและฟ่นละอองฝอยในช่วงรถติดบริเวณสี่แยก มีรถพ่นน้ำในระหว่างวันโดยเฉพาะบริเวณเส้นทางก่อสร้าง สั่งให้หยุดการก่อสร้างในช่วงที่มีฝุ่นละอองปริมาณสูงเพื่อให้รถไม่ติดขัด และมีการปลูกต้นไม้เพิ่มขึ้น เป็นต้น

๑.๒.๙ ควบคุมและแก้ปัญหาเรื่องเหตุเดือดร้อนรำคาญจากกิจการที่เป็นอันตรายที่อาจก่อให้เกิดฝุ่นละออง PM_{๒.๕} ให้มีการระงับการดำเนินกิจการในช่วงที่มีวิกฤติการณ์ฝุ่นละออง และดำเนินมาตรการตามพระราชบัญญัติควบคุมโรคจากการประกอบอาชีพและโรคจากสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ๒๕๖๒ เพื่อลดผลกระทบต่อสุขภาพประชาชนอย่างเข้มงวด

๑.๒.๑๐ ส่งเสริมการทำงานที่บ้าน (Work from Home) และการเหลื่อมเวลาทำงาน ในช่วงสภาวะค่าฝุ่นละออง PM_{๒.๕} เกินมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง

๑.๒.๑๑ เผ่าระวังผู้ป่วยโรคหืดหอบ โรคถุงลมโป่งพอง เพื่อวิเคราะห์ผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชน และรวบรวมข้อมูลเชิงสถิติของสถานการณ์ฝุ่นละอองในแต่ละปีที่ผ่านมา นำมาวิเคราะห์เพื่อหาแนวทาง มาตรการในการแก้ไขปัญหาล่วงหน้าก่อนเกิดสถานการณ์

๑.๒.๑๒ ประสานงานงบประมาณจากกองทุนต่างๆ เช่น เงินจากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถเลขสวยที่นำเข้ากองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน มาใช้ในการแก้ปัญหามลพิษทางอากาศ

๑.๒.๑๓ สนับสนุนการลดหย่อนภาษีสำหรับอาคารสูงที่มีการติดตั้งเครื่องพ่นน้ำละอองฝอยเพื่อสร้างแรงจูงใจการติดตั้งหอพอกอากาศขนาดใหญ่ให้ครอบคลุมพื้นที่มากที่สุดหรือเคลื่อนที่ได้

๑.๓ ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้มีแผนและมาตรการดำเนินงาน ดังนี้

๑.๓.๑ สำนักงานตำรวจแห่งชาติออกมาตรการห้ามรถบรรทุก ๑๐ ล้อขึ้นไปวิ่งในช่วงเวลาเร่งด่วน ช่วงที่มีฝุ่นละอองเกินมาตรฐาน

๑.๓.๒ กรมโรงงานอุตสาหกรรมควรขอความร่วมมือโรงงานอุตสาหกรรมให้หยุดการใช้น้ำมันดีเซล ถ่านหิน น้ำมันเตา ในกระบวนการในช่วงเวลาที่เกิดวิกฤตสูง

๑.๓.๓ รัฐบาลควรมีมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศในช่วงสถานการณ์วิกฤต และส่งเสริมให้มีการใช้รถยนต์พลังงานไฟฟ้า

๑.๓.๔ สถาบันปิโตรเลียมควรมีการศึกษานวัตกรรมพลังงานสะอาดเพื่อลดปัญหาฝุ่นละอองจากการเผาไหม้น้ำมันเชื้อเพลิง

๑.๓.๕ สภาวิศวกรควรมีการศึกษานวัตกรรมนำอากาศที่เป็นมลพิษมาผ่านกระบวนการให้เป็นอากาศบริสุทธิ์ ควรเสนอแก้ไขกฎหมายควบคุมอาคารที่กำหนดให้มีพื้นที่สีเขียว ๑๐% ให้เพิ่มขึ้นอีก ๕% เพื่อเพิ่มพื้นที่สีเขียวในการแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และควรมีแผนงาน/โครงการสนับสนุนให้ประชาชนเข้าไปใช้บริการตรวจสภาพเครื่องยนต์เก่าโดยมีค่าใช้จ่ายต่ำ เช่น การเช็คปั๊ม หัวฉีด โอเวอร์ฮอร์น เป็นต้น เพื่อลดการปล่อยควันดำ

๑.๔ ขอให้มีการทบทวน ปรับปรุง แก้ไขแผนเกี่ยวกับการป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้แผนเกิดประสิทธิภาพสอดคล้องกับสภาพปัญหา และมีคณะอนุกรรมการควบคุมมลพิษสิ่งแวดล้อมของกรุงเทพมหานคร เพื่อติดตามการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนยุทธศาสตร์ชาติ โดยกำหนดให้มีหน่วยงานที่รับผิดชอบตามแผนให้ครบถ้วน

**๒. กฎหมาย แนวทาง และมาตรการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและแก้ไข
ปัญหาฝุ่นละอองในพื้นที่กรุงเทพมหานคร**

๒.๑ ประสานงานให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องบูรณาการกฎหมายแต่ละฉบับร่วมกัน เพื่อเพิ่ม
ประสิทธิภาพการทำงาน รวมทั้งมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดและจริงจัง

๒.๒ ควรบูรณาการการทำงานร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยมีหน่วยงานที่มีอำนาจสั่งการ
เพียงหน่วยงานเดียว (Single Command)

๒.๓ กรุงเทพมหานครจะต้องมีแนวทางในการแก้ไขผลกระทบจากการบังคับใช้กฎหมาย
ทันทีในช่วงวิกฤตและให้ยืดหยุ่นตามสถานการณ์

๒.๔ กรุงเทพมหานครร่วมผลักดันให้เกิดพระราชบัญญัติอากาศสะอาด (Clean Air Act) โดยเร็ว
ที่สุด

๓. แผนการประชาสัมพันธ์การป้องกันและแก้ไขปัญหาฝุ่นละออง PM_{๒.๕}

๓.๑ กรุงเทพมหานครควรสื่อสารและประชาสัมพันธ์สร้างความรู้ความเข้าใจแก่ประชาชน
และทุกภาคส่วน พิจารณาช่องทางในการสื่อสารให้ครอบคลุมทุกกลุ่มเป้าหมายอย่างทั่วถึง เพื่อส่งเสริมการมีส่วนร่วม
ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาฝุ่นละออง รวมทั้งวิธีการดูแลสุขภาพร่างกาย

๓.๒ กรุงเทพมหานครควรดำเนินการตามแผนประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ทันต่อ
สถานการณ์ที่เกิดขึ้น และประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับทราบแผนการดำเนินงานของภาครัฐอย่างต่อเนื่อง

๓.๓ กรุงเทพมหานครควรจัดทำคู่มือปฏิบัติการแนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาฝุ่นละออง
โดยระดมความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้หน่วยงานต่างๆ ได้นำไปปฏิบัติเมื่อเกิดสถานการณ์ปัญหา
ฝุ่นละออง

(นายชยวุธ ศิริยุทธ์วัฒนา)

ประธานคณะกรรมการวิสามัญศึกษาแนวทางการป้องกัน
และแก้ไขปัญหามลพิษและควบคุมฝุ่นละอองในพื้นที่กรุงเทพมหานคร