

ปัญหาฝุ่น PM2.5 ต้องการการจัดการอย่างจริงจังและต่อเนื่อง

ปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM2.5) มีสาเหตุหลักมาจากการเผาไหม้เชื้อเพลิงฟอสซิลจากรถยนต์ และการเผาซากวัสดุทางการเกษตร แม้ว่าการแก้ไขปัญหาดังกล่าวจะถูกกำหนดเป็นวาระแห่งชาติ ซึ่งเน้นมาตรการทั้งระยะสั้นและระยะยาว แต่คนไทยยังต้องเผชิญกับปัญหาฝุ่น PM2.5 เหมือนปีที่ผ่านมาๆ ดังนั้น การรับรู้ปัญหาอย่างตรงจุด การสื่อสารและให้ข้อมูลที่ถูกต้อง ตลอดจนการจัดการอย่างจริงจังและต่อเนื่อง ถือเป็นปัจจัยแห่งความสำเร็จในการจัดการปัญหาฝุ่น PM 2.5 ที่ยั่งยืน

“

ฝุ่น PM2.5 เพิ่มความเสี่ยงต่อการเป็นโรคซึมเศร้า และฆ่าตัวตายสูงขึ้น

”

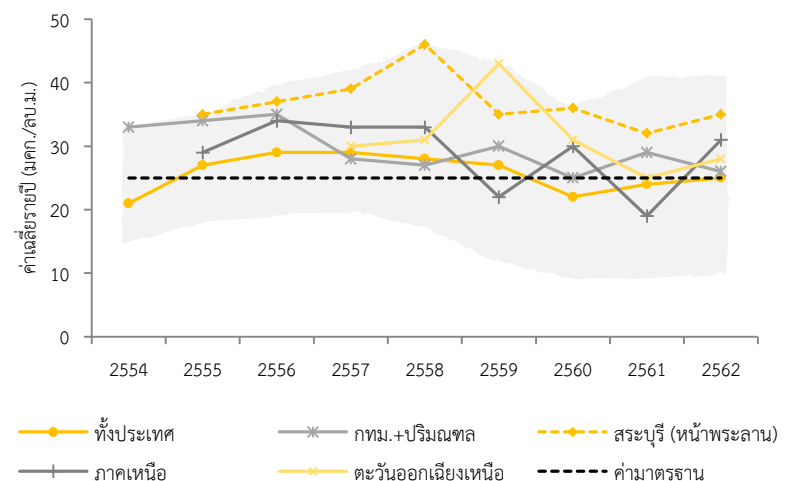
ปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็กเส้นผ่าศูนย์กลางไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM2.5) สามารถส่งผลกระทบต่อสุขภาพและคุณภาพชีวิตของคนได้ จากรายงานผลการศึกษาขององค์การอนามัยโลก (WHO) พบว่า ฝุ่น PM2.5 เพิ่มความเสี่ยงต่อการเป็นโรคซึมเศร้า และฆ่าตัวตายสูงขึ้น หากลดระดับฝุ่น PM2.5 ที่ระดับ 10 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร จะช่วยลดอัตราซึมเศร้าได้ถึงร้อยละ 2.5 อีกทั้งส่งผลเกี่ยวข้องกับการอักเสบของสมอง ทำลายเยื่อประสาท และการเปลี่ยนแปลงฮอร์โมน โดยที่เด็ก คนสูงวัย และกลุ่มประชากรที่เสี่ยงในสังคมมีโอกาสได้รับผลกระทบมากที่สุด รวมทั้งข้อมูลงานวิจัยทางการแพทย์ของจีนเกี่ยวกับการติดเชื้อโควิด-19 ชี้ว่าฝุ่น PM2.5 กับไวรัสเป็นปัจจัยเกี่ยวพันกัน เนื่องจากฝุ่น PM2.5 ทำให้เกิดอาการระคายเคือง เยื่อบุตา ปาก ทางเดินหายใจ เมื่อเกิดการอักเสบแล้ว ไวรัสจะสามารถเข้าสู่ร่างกายได้ง่าย หลายประเทศที่เผชิญวิกฤตฝุ่น PM2.5 อย่างหนักได้ดำเนินมาตรการลดฝุ่นละอองอย่างจริงจัง และได้ผลดี อาทิ ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนสามารถลดปริมาณฝุ่น PM2.5 ในปี 2018 ได้ร้อยละ 9.3 เหลือ 39 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร โดยใช้มาตรการหลักในการเพิ่มคุณภาพน้ำมันดีเซลให้ปล่อยซัลเฟอร์ได้ไม่เกิน 10 ppm จากเดิม 50 ppm ประเทศเกาหลีใต้ผ่านร่างกฎหมายการจัดการมลพิษทางอากาศ และปัญหาฝุ่น PM2.5 เป็นวาระแห่งชาติที่ทุกฝ่ายรวมถึงภาคประชาชนจะต้องร่วมมือกันหยุดยั้งให้ได้

สำหรับประเทศไทย คุณภาพอากาศในช่วงฤดูหนาวตั้งแต่เดือนธันวาคมของทุกปี จะเกิดมลพิษทางอากาศหรือฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM2.5) เกินค่ามาตรฐานหลายพื้นที่ ข้อมูลสถานการณ์มลพิษของประเทศไทย ปี 2562 ค่าเฉลี่ย 24 ชั่วโมงสูงสุดในแต่ละจุดตรวจวัด อยู่ในช่วง 15-357 มคก./ลบ.ม. เฉลี่ย 24 ชั่วโมงเท่ากับ 103 มคก./ลบ.ม. (ค่ามาตรฐาน 50 มคก./ลบ.ม.) สำหรับค่าเฉลี่ยรายปีอยู่ในช่วง 10-41 มคก./ลบ.ม. เฉลี่ยเท่ากับ 25 มคก./ลบ.ม. (ค่ามาตรฐาน 25 มคก./ลบ.ม.) มีแนวโน้มลดลงตั้งแต่ปี 2558 แต่ในปี 2562 จำนวนวันที่เกินค่ามาตรฐานและค่าเฉลี่ยรายปีเพิ่มขึ้นจากปีก่อน



ในช่วงต้นปี 2563 สถานการณ์ฝุ่น PM2.5 กลับมามีความรุนแรงอีกครั้งในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ข้อมูลดัชนีคุณภาพอากาศของ AQICN.ORG พบค่าเฉลี่ยเกิน 100 มคก./ลบ.ม. เป็นระยะเวลาติดต่อกันตั้งแต่ต้นปี โดยในวันที่ 11 มกราคม 2563 ค่าเฉลี่ยฝุ่นละอองสูงถึง 180 มคก./ลบ.ม. นอกจากนี้ ในพื้นที่ภาคกลางและภาคเหนือตอนบนเริ่มมีปัญหาฝุ่นละอองเกินมาตรฐานในหลายพื้นที่ สาเหตุการเกิดฝุ่น PM2.5 ที่สำคัญคือ การเผาซากวัสดุทางการเกษตรของอุตสาหกรรมเกษตร การเผาไหม้ของเชื้อเพลิงฟอสซิลของรถยนต์ การเผาซากวัสดุทางการเกษตรในที่โล่งแจ้งของประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งสภาพภูมิอากาศตามฤดูกาลที่กักเก็บฝุ่นควันให้สะสมอยู่ในพื้นที่และพัดฝุ่นควันให้กระจายไปอีกพื้นที่หนึ่ง

แผนภาพ 22 ปริมาณฝุ่นละออง PM2.5 เฉลี่ยรายปี 2554 - 2562



“

การรับรู้ปัญหาอย่างตรงจุด
การสื่อสารและให้ข้อมูลที่ถูกต้อง
การจัดการทั้งระบบอย่าง
จริงจังและต่อเนื่อง เป็นปัจจัย
แห่งความสำเร็จในการจัดการ
ปัญหาฝุ่น PM 2.5 ที่ยั่งยืน

”

ภาครัฐได้ให้ความสำคัญกับการป้องกันปัญหาฝุ่นละออง โดยดำเนินการตามมาตรการเร่งด่วนในการแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM2.5 และมาตรการป้องกันผลกระทบต่อสุขภาพ โดยการเฝ้าติดตามตรวจสอบ เฝ้าระวังและแจ้งเตือนสถานการณ์ผ่านช่องทางต่างๆ การให้ความรู้ สร้างความเข้าใจกับสื่อมวลชนและประชาชน ควบคุมและลดมลพิษจากยานพาหนะ โดยเพิ่มจุดตรวจจับรถควันดำและบังคับใช้กฎหมาย ฯลฯ ทั้งนี้ การแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM2.5 รัฐบาลได้กำหนดให้เป็น "วาระแห่งชาติ" โดยมติ ครม. เมื่อวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2562 เพื่อใช้เป็นแนวทางปฏิบัติในการดำเนินการแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองในภาพรวมของประเทศและในพื้นที่วิกฤตโดยบูรณาการทำงานร่วมกันทุกภาคส่วนทั้งระยะสั้นและระยะยาวใน 3 มาตรการ ได้แก่ (1) การเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการเชิงพื้นที่ (2) การป้องกันและลดการเกิดมลพิษที่ต้นทาง (แหล่งกำเนิด) และ (3) การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการมลพิษ อีกทั้งจากสถานการณ์ฝุ่นละอองเกินค่ามาตรฐานที่มีความรุนแรงขึ้น ทำให้เมื่อวันที่ 21 มกราคม 2563 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบใน 12 มาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาหมอกควันจากฝุ่นละอองในช่วงสถานการณ์วิกฤติ โดยการจำกัดจำนวนและลดการระบายมลพิษจากแหล่งกำเนิดในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลมาจากยานพาหนะโดยเฉพาะที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล โรงงานอุตสาหกรรม รวมทั้งการเผาในที่โล่ง

ความสำเร็จของการแก้ปัญหาฝุ่นควันจะเกิดผลได้ขึ้นอยู่กับ (1) การรับรู้ปัญหาอย่างตรงจุดด้วย Big Data เพื่อให้การวางแผนและสร้างมาตรการแก้ปัญหาฝุ่นควันได้อย่างแม่นยำ เช่น ปัญหาฝุ่นควันของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลส่วนใหญ่เป็นผลจากการเผาไหม้ของเชื้อเพลิงฟอสซิลหรือจากการเผาซากวัสดุทางการเกษตรของอุตสาหกรรมเกษตรรอบนอก เพื่อการตัดสินใจและการวางแผนการใช้ทรัพยากรในการแก้ปัญหาได้มีประสิทธิภาพ (2) การสื่อสารให้ประชาชนรับรู้ถึงผลได้และผลเสียจากปัญหาฝุ่นควัน เพื่อสร้างความกดดันทางสังคมให้คนที่สร้างปัญหาและได้ประโยชน์จากปัญหาฝุ่นควันให้เกิดสำนึกความรับผิดชอบต่อส่วนรวม และ (3) การร่วมกันของหน่วยงานที่รับผิดชอบบูรณาการการแก้ปัญหาฝุ่นควันทั้งระบบอย่างจริงจังและต่อเนื่อง

12 มาตรการ แก้ปัญหา ฝุ่น PM 2.5



	ขยายเขตพื้นที่ จำกัดรถบรรทุกเข้ากรุงเทพฯ		ไม่ให้มีการเผาในที่โล่งในพื้นที่ กรุงเทพฯ และปริมณฑล
	ห้ามรถบรรทุกเข้าพื้นที่ชั้นใน ของ กรุงเทพฯ ในวัน ระหว่างเดือน ม.ค.-ก.พ. 63		ลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว มาทำงาน
	ตรวจสอบควันดำ เพื่อเพิ่มชุด ตรวจเป็น 50 ชุด ครอบคลุมทุกเขต ของกรุงเทพฯ		ตรวจสอบโรงงานพร้อม สั่งปรับปรุงแก้ไขหรือสั่ง หยุดการประกอบกิจการ
	กำกับให้การก่อสร้างรถไฟฟ้า และก่อสร้างอื่นๆ ไม่ทำให้เกิด ฝุ่นและปัญหาการจราจร		สนับสนุนโครงการ เปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่อง รถที่มีอายุเกิน 5 ปี
	จังหวัดและองค์กรปกครอง ส่วนท้องถิ่นเข้มงวดการ ควบคุมยานพาหนะ		ลดราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ มีปริมาณกำมะถันไม่เกิน 10 PPM
	ตรวจสอบ ตรวจจับ รถควันดำ เพื่อออกคำสั่งห้ามใช้รถ		สร้างการรับรู้และเข้าใจ แก่ประชาชนเรื่องฝุ่น

ที่มา: มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 21 มกราคม 2563

แผนปฏิบัติการขับเคลื่อนวาระแห่งชาติ การแก้ไขปัญหาฝุ่นละออง PM2.5

การดำเนินการแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองในภาพรวมของประเทศและในพื้นที่วิกฤต โดยบูรณาการทำงานร่วมกันทุกภาคส่วน มีขั้นตอนการปฏิบัติงาน 3 มาตรการ ได้แก่

1. การเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการเชิงพื้นที่ในช่วงระหว่างเกิดสถานการณ์วิกฤต (ธันวาคม-เมษายน) เป็นขั้นปฏิบัติการช่วงปริมาณ PM2.5 เกินมาตรฐานเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องหรือผู้มีอำนาจหน้าที่สามารถปฏิบัติได้ทันทีตามการเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์ฝุ่นละออง
2. การป้องกันและลดการเกิดมลพิษที่ต้นทาง มุ่งให้ความสำคัญควบคุมและลดการระบายมลพิษทางอากาศจากแหล่งกำเนิด รวมถึงลดจำนวนแหล่งกำเนิดมลพิษ มีทั้งมาตรการระยะสั้น (พ.ศ. 2562-2564) และมาตรการระยะยาว (พ.ศ. 2565-2567)
 - (1) การควบคุมและลดมลพิษจากยานพาหนะ **มาตรการระยะสั้น** เช่น ส่งเสริมให้มีการนำน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีกำมะถันไม่เกิน 10 ppm มาจำหน่ายก่อนกฎหมายมีผลบังคับใช้ บังคับใช้มาตรฐานการระบายมลพิษทางอากาศจากรถยนต์ใหม่ Euro 5 ภายในปี 2564 ให้เร่งรัดให้มีการเชื่อมโยงโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งสาธารณะ **มาตรการระยะยาว** เช่น ปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีกำมะถันไม่เกิน 10 ppm ให้แล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. 2566 และบังคับใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีกำมะถันไม่เกิน 10 ppm ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2567 เป็นต้นไป บังคับใช้มาตรฐานการระบายมลพิษทางอากาศจากรถยนต์ใหม่ Euro 6 ภายในปี 2565 สนับสนุนส่งเสริมการผลิตและการใช้รถยนต์ไฟฟ้า
 - (2) การควบคุมและลดมลพิษจากการเผาในที่โล่ง/ภาคการเกษตร **มาตรการระยะสั้น** เช่น ส่งเสริมให้มีการจัดการเศษวัสดุทางการทำเกษตร โดยการนำมาใช้ประโยชน์อย่างมีประสิทธิภาพ ห้ามไม่ให้มีการเผาในที่ชุมชน ริมหาง และเผาขยะโดยเด็ดขาด **มาตรการระยะยาว** เช่น ให้มีการกำหนดระเบียบหรือแนวปฏิบัติในการจัดการเศษวัสดุจากการทำเกษตรประเภทต่างๆ พิจารณาการพัฒนากระบวนการหรือยกระดับโดยผนวกมิติด้านสิ่งแวดล้อมเข้าไปในกระบวนการกำหนดมาตรฐานสินค้าเกษตร
 - (3) การควบคุมและลดมลพิษจากการก่อสร้างและผังเมือง **มาตรการระยะสั้น** เช่น กำหนดกฎระเบียบมาตรการและเกณฑ์ปฏิบัติที่ดีในการควบคุมฝุ่นละอองจากการก่อสร้างประเภทต่างๆ **มาตรการระยะยาว** เช่น ส่งเสริมการก่อสร้างที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพิ่มพื้นที่สีเขียวในเขตเมืองให้ได้ตามมาตรฐานสากล
 - (4) การควบคุมและลดมลพิษจากอุตสาหกรรม **มาตรการระยะสั้น** เช่น กำหนดมาตรฐานการระบายมลพิษทางอากาศในรูป Loading ในพื้นที่ที่มีปัญหาฝุ่นละออง **มาตรการระยะยาว** เช่น ทบทวนและปรับปรุงมาตรฐานการระบายมลพิษทางอากาศจากโรงงานอุตสาหกรรมให้เทียบเท่ามาตรฐานสากล
 - (5) การควบคุมและลดมลพิษจากภาคครัวเรือน โดยเป็นการดำเนินงานต่อเนื่องในการสนับสนุนการใช้พลังงานสะอาดในครัวเรือน
3. การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการมลพิษ เป็นการพัฒนาระบบ เครื่องมือ กลไกในการบริหารจัดการ รวมถึงการศึกษาวิจัยเพื่อพัฒนาองค์ความรู้ด้านต่างๆ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจ และกำหนดแนวทางมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาในอนาคต

ที่มา: กรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม