

ฝ่าทางรอด 'วิกฤติฝุ่นพิษ'



ปรากฏการณ์ครั้งแรกที่ฝุ่นจิ๋ว PM2.5 โจมตีกรุงเทพฯ และปริมณฑล ปกคลุมจนทำให้ทั้งเมืองกลายเป็น "เมืองในหมอก" และคาดว่าสภาพฝุ่นหนาแน่นจะอยู่จนถึงเดือนมีนาคม

ปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM 2.5 ปกคลุมทั่วเมือง กรุงเทพฯ และปริมณฑลในช่วงสัปดาห์ที่ผ่านมา ชาว กรุงเทพฯ ที่เดินทางออกจากบ้านต่างสวมหน้ากากอนามัย หน้ากาก N95 โดยหลายพื้นที่ระดับฝุ่นพิษเกินค่ามาตรฐานจาก ระดับที่องค์การอนามัยโลกระบุไว้ที่ 25 ไมโครกรัม ผู้คนกังวลกับ สถานการณ์ที่เกิดขึ้น เพราะฝุ่นพิษปกคลุมจนทัศนวิสัยของเมือง ทั้งเมืองเป็นสีเทา กลายเป็นเมืองในหมอก (ฝุ่น) ซึ่งแนวโน้มเป็น อันตรายต่อสุขภาพอย่างร้ายแรง

สำหรับมลพิษทางอากาศ PM 2.5 เป็นฝุ่นที่มีเส้นผ่าน ศูนย์กลางไม่เกิน 2.5 ไมครอน เกิดทั้งจากการเผาไหม้ยานพาหนะ การเผาวัสดุทางการเกษตร ไฟป่า และกระบวนการอุตสาหกรรม ฝุ่นจิ๋วนี้สามารถทะลุทะลวงเข้าไปถึงถุงลมในปอดและเข้าสู่กระแส โลหิตได้ ส่งผลให้เกิดโรคทางเดินหายใจและโรคปอดต่างๆ ถ้าได้รับ ปริมาณมากหรือสะสมต่อเนื่องเป็นเวลานาน เป็นตัวการก่อให้เกิด ผลเสียต่อสุขภาพ เช่น โรคมะเร็งปอด โรคหัวใจ

หน่วยงานรัฐได้ตอบสนองต่อความหวาดวิตกของประชาชน ด้วยการออกมาตรการระยะสั้นในช่วงวิกฤติดังกล่าว เพิ่มความเข้ม ข้นของงานป้องกันและแก้ปัญหาฝุ่นจิ๋ว ทั้งการสั่งเพิ่มด่านตรวจ จับควันดำไม่váรรถเล็กหรือรถใหญ่ ประกาศห้ามเผาในที่โล่งเด็ด ขาดตลอด 2 เดือนทั้งกรุงเทพฯ และ 5 จังหวัดปริมณฑล ได้แก่ จ.นนทบุรี, นครปฐม, ปทุมธานี, สมุทรปราการ และสมุทรสาคร ห้ามจอดรถบนถนนสายหลักตลอด 24 ชั่วโมง เพื่อให้มีพื้นที่ผิวจราจร รองรับรถที่สัญจร ชลสมกได้ปรับเปลี่ยนคุณภาพน้ำมันรถเมล์จำนวน 800 คัน ใช้ปี 20 แพนปี 7 ลดฝุ่นลดมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม ตั้งแต่วันที่ 15 ม.ค.ที่ผ่านมา นอกจากนี้ ด้านกรมฝนหลวงและการบิน

เกษตรก็ติดตามสภาพอากาศ วิเคราะห์ หากฟ้าอากาศเอื้อหน่วย เคลื่อนที่เร็วเริ่มปฏิบัติการทำฝนเทียมให้กรุงเทพฯ ทันที

ขณะที่กรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม และกรมอุตุนิยมวิทยา คาดการณ์ว่าจะเผชิญ สถานการณ์ฝุ่นละออง PM 2.5 จากนั้นไปอีก 1-2 เดือน คนกรุงเทพฯ ต้องทนอยู่ในสภาพอากาศปิดเช่นนี้

ปัญหาหมอกพิษทางอากาศถือว่าก่อปัญหาอย่างเป็นรูปธรรมครั้ง แรกในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล แต่ถ้าเทียบกับเชียงใหม่และ ภาคเหนืออีกหลายจังหวัดล้วนเคยเจอกับมลภาวะจากฝุ่นควันมา แล้วทั้งสิ้น แต่ความแตกต่างอยู่ที่ฝุ่นควันภาคเหนือ ส่วนใหญ่ไม่ใช่ ฝุ่นจิ๋ว หรือมีขนาดเล็ก 2.5 ไมครอน เหมือนในเขตกรุงเทพฯ ที่ฝุ่น ระดับ PM2.5 เกินค่าความปลอดภัย เนื่องจากมีการเผาไหม้จาก รถยนต์เครื่องดีเซลหนาแน่นมากกว่าพื้นที่ต่างจังหวัด และเมื่อ คนกรุงเทพฯ ต้องเผชิญกับสภาพมลภาวะแย่นี้ครั้งแรก จึงอยู่ใน สภาพตื่นตระหนก เกิดคำถามมากมาย เรียกร้องให้รัฐหามาตรการ รับมือและแนวทางแก้ไข แก้ปัญหาที่ชัดเจนตรงจุด อีกทั้งยังตั้ง ประเด็นไปถึงอนาคตด้วยว่า คนกรุงเทพฯ ต้องลี้ภัยหนีพิษอีกหรือไม่ รวมทั้งประเทศไทยตั้งเป้าควบคุมคุณภาพอากาศอย่างไร

รศ.ดร.มานะ โลหะพานนท์ ผู้อำนวยการสถาบันขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย กล่าวว่า การขนส่งเป็นสาเหตุหลักของฝุ่น PM 2.5 ที่กรุงเทพฯ กำลังเผชิญปัญหา จากการที่สภาพอากาศปิด ฝุ่นจิ๋วไม่สามารถระบายออกไปได้ ปัญหานี้จะเกิดขึ้นเป็นประจำทุกปี ถ้าต้นเหตุยังไม่ได้รับการแก้ไข โดยเฉพาะมลพิษจากเครื่องยนต์รถที่ เพลาลาญไม่สมบูรณ์ รถเก่าที่ไม่บำรุงรักษา รถดีเซล ในอียูมีหลาย ประเทศสนับสนุนห้ามใช้รถดีเซลเพื่อควบคุมคุณภาพอากาศ ระยะ



ภาครัฐต้องฉีดน้ำขึ้นสู่ท้องฟ้าเพื่อแก้ปัญหาลดระดับฝุ่น นอกเหนือจากการทำฝนเทียม

เร่งด่วนการแก้ปัญหา คือ การลดการเดินทาง ลดใช้ยานพาหนะ ส่งเสริมการใช้ระบบรางทั้งบีทีเอส เอ็มอาร์ที และจักรยาน ส่วนรถโดยสารเก่าลดจำนวนเที่ยวลงเพื่อลดฝุ่นควันให้ออกจากวิกฤติไปได้ก่อน

“ในระยะยาวต้องยกระดับมาตรฐานเครื่องยนต์และเชื้อเพลิง เพราะจะช่วยลดฝุ่น PM 2.5 ได้ชัดเจน อีกแนวทางต้องส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า หรือเอ็นวี อย่างเป็นระบบ ส่งเสริมพัฒนาเมืองให้คนใช้จักรยานและเดินมากขึ้น เพื่อจะไม่ใช้เครื่องยนต์ ซึ่งจะต้องสร้างทางเดินที่มีหลังคา ให้การเดินร่มรื่นกันแดดกันฝนยิ่งขึ้น ระยะกลาง ให้เข้มงวดเรื่องตรวจสภาพรถยนต์ บังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง รวมถึงส่งเสริมให้คนใช้ระบบขนส่งสาธารณะอย่างเป็นระบบ รัฐต้องเชื่อมต่อตั้งแต่รถไฟฟ้า รถเมล์ รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง แต่ที่สำคัญคือ ต้องปลอดภัย ตรงเวลา ปรับปรุงรถเมล์ให้ได้มาตรฐาน รถเมล์เก่าควรถูกห้ามวิ่งบริการ ส่วนมหาวิทยาลัยต่างๆ ต้องนำรถชุดเตอร์บัสพลังงานไฟฟ้ามาบริการทั้งนักศึกษา บุคลากร และประชาชนที่สัญจรในมหาวิทยาลัย ในส่วนของจุฬาฯ ก็ทำได้แล้ว” รศ.ดร.มาโนช กล่าว

ด้าน รศ.ดร.ศิริมา ปัญญาเมธิกุล อาจารย์ภาควิชาวิศวกรรมสิ่งแวดล้อม คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาฯ กล่าวว่า ปัญหาฝุ่นพิษมาจาก 2 ปัจจัย คือ มลพิษจากแหล่งกำเนิดและวิกฤติสภาพอากาศปิด ซึ่งปัจจัยหลังเราทำอะไรไม่ได้ ต้องรอให้สภาพอากาศดีขึ้นเท่านั้น เหตุนี้

หน่วยงานรัฐและกรุงเทพมหานครได้ออกมาตรการแก้ปัญหาที่แหล่งกำเนิด อย่างไรก็ตาม การลดมลพิษอากาศต้องใช้เวลา ที่ผ่านมามีไทยทำเรื่องฝุ่น PM 10 ใช้เวลา 10-20 ปี ถึงจะลดระดับฝุ่นประเภทนี้ได้ ขณะที่การตรวจวัดฝุ่นขนาดเล็ก PM 2.5 ในประเทศไทย เพิ่งถูกผนวกเมื่อ ค.ศ.61 ทำให้ปีที่ผ่านมาการสะท้อนปัญหาหมอกควันกรุงเทพฯ และปริมณฑลจากอากาศทำให้ชาวกรุงเทพฯ ตื่นตัวมากขึ้น หลายหน่วยงานก็วางแผนทาง เปลี่ยนรถเก่า ปรับปรุงคุณภาพน้ำมัน รวมถึงกรมโรงงานจัดทำร่างกฎหมายปรับปรุงคุณภาพเชื้อเพลิงในโรงงาน โดยจะกวดค่าเชื้อเพลิงที่ปล่อยมลพิษให้ลดลง ซึ่งถ้ากฎหมายออกมาจะมีผลบังคับใช้ จะส่งผลให้ลดมลพิษที่แหล่งกำเนิดภาคอุตสาหกรรม

“รถยนต์ 10 ล้านคันที่วิ่งในกรุงเทพฯ สร้างมลพิษทางอากาศมหาศาล ทุกคนเป็นแหล่งกำเนิด ก่อเกิดมลพิษ เป็นปัญหาระดับชาติที่ต้องร่วมมือซึ่งกันและกัน ไม่รวมหมอกควันที่ข้ามพรมแดนกลายเป็นปัญหาระดับภูมิภาค ทั้งหมดนี้ต้องอาศัยความร่วมมือซึ่งกันและกัน อย่าโทษใคร แต่คนกรุงต้องช่วยลดควันจะดีกว่าและเร็วกว่ารอให้เพื่อนบ้านลดฝุ่นละอองอย่างแน่นอน” รศ.ดร.ศิริมา กล่าว

สำหรับมาตรการฉีดพ่นน้ำในอากาศเพื่อลดฝุ่นละออง ซึ่งกทม.ดำเนินการทุกวันในช่วงวิกฤติ เธอเห็นว่า ฝุ่น PM 2.5 บางกว่าเส้นผมของมนุษย์ 20 เท่า การฉีดพ่นช่วยลดฝุ่นขนาดใหญ่ได้ส่วนหนึ่ง แต่ฝุ่นละอองจิ๋วจะไม่หายไป ถ้าจะให้ค่าฝุ่นลงตามค่า



ประชาชนที่สัญจรเดินทางใส่หน้ากากอนามัยเยาะอย่างที่ไม่เคยมีมาก่อน

มาตรฐานของ คพ. คือ 50 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตรได้ ททม.มี 50 เขต พื้นที่ 1,500 ตารางเมตร ต้องใช้เครื่องฉีดพ่นราว 3 หมื่น ตัว ฝุ่นละอองถึงจะลง

“เรื่องคุณภาพอากาศยังยืนยันว่ารัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรประกาศตัวเลขค่าฝุ่นละอองขนาดเล็กที่เป็นตัวแทนเรื่องมลพิษหรือสุขภาพ เพื่อให้ประชาชนมีสิทธิเลือกที่จะอยู่บนความเสี่ยง จะใส่หน้ากากหรือไม่ใส่ หรือจะอยู่ให้ห่างไกลจากแหล่งกำเนิดมลพิษ ซึ่งการตัดสินใจรับมีปัญหาคือต้องได้ข้อมูลที่ถูกต้องเป็นสำคัญ” นักวิชาการจุฬาฯ ผากถึงรัฐ

แน่นอนว่า ฝุ่นพิษเวลานี้กว่าครึ่งมาจากควันดำรถ แต่แหล่งกำเนิดรถลงมาเป็นโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งเป็นผลร้ายของการพัฒนา เหตุนี้มีนักวิชาการชี้ให้ตรวจสอบอุตสาหกรรมรอบกรุงเทพฯ และปริมณฑล

รศ.ดร.กุลยศ อุดมวงศ์เสรี ผู้อำนวยการสถาบันวิจัยพลังงาน จุฬาฯ กล่าวประเด็นนี้ว่า มีโรงไฟฟ้าขนาดใหญ่รอบกรุงเทพฯ ส่วนใหญ่ใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิง แม้จะปล่อยมลพิษต่ำเมื่อเทียบกับโรงไฟฟ้าถ่านหิน แต่ก็มีฝุ่น หน่วยงานรัฐต้องติดตามมอนิเตอร์ระบบดักจับฝุ่นและระบบวัดการปลดปล่อยมลพิษให้ทำงานอย่างเต็มประสิทธิภาพ แต่ที่น่ากังวลเป็นโรงไฟฟ้าขนาดเล็ก มีข้อสงสัย

ว่า ระบบดักจับฝุ่นได้มาตรฐานหรือไม่ แล้วที่ไม่ฟันธงว่าเป็นตัวการ ฝุ่นละออง มีโรงงานอุตสาหกรรมใช้น้ำมันเตาเป็นเชื้อเพลิงสำหรับ Boiler ที่กระจายตัวในภาคกลางและกรุงเทพฯ แต่มีแนวโน้มใกล้เคียงกับพื้นที่การกระจายตัวของฝุ่น PM 2.5

ปัญหาฝุ่นละอองในทัศนะของ ดร.สุพัฒน์ หวังวงศ์วัฒนา คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ กล่าวว่า ไม่เพียงประเทศไทยเท่านั้นที่คนกำลังประสบฝุ่นควันคลุมเมือง เพราะเมืองใหญ่อื่นๆ ทางซีกโลกเหนือเผชิญสภาพปัญหานี้เช่นกัน กรุงโซล เกาหลีใต้ประสบฝุ่นพิษสูง รัฐบาลก็ออกมาตรการฉุกเฉินรับมือ ซึ่งแต่ละเมืองจะใช้มาตรการควบคุมมลพิษทางอากาศจากแหล่งกำเนิดเข้มข้นต่างกัน การเพิ่มความเข้มข้นแก้ปัญหาฝุ่นกระทบผู้ใช้รถในการเดินทาง แต่ต้องทำ เพราะลดมลพิษจากเครื่องยนต์ที่เผาผลาญไม่สมบูรณ์ ถ้าจะช่วยให้อากาศในเมืองสะอาดมากขึ้นทุกภาคส่วนต้องทำ จะลดฝุ่นได้มาก การฉีดพ่นน้ำหรือทำฝนเทียมบรรเทาได้เพียง 10% เท่านั้น อย่างไรก็ตาม ช่วงสถานการณ์หมอกควันห่มกรุง ส่งผลกระทบทั้งระยะสั้น แสบ เคือง แดง ผื่นคัน จาม ไอ จนถึงไอหอบ หากวันไหนพิษสะสมจะป่วยด้วยโรค

มะเร็งปอด หลอดลมเรื้อรัง เส้นสมองตีบ ขอ
ให้หลีกเลี่ยงกิจกรรมกลางแจ้ง โดยเฉพาะ
ช่วงเย็นถึงเที่ยงคืน เพราะอากาศปิด ปัญหา
ฝุ่นจะมากขึ้น

“ต้นเหตุฝุ่น PM2.5 เกิดจากรถติดขัด
และปล่อยมลพิษมาก แนวทางต้องทำให้
การจราจรคล่องตัวขึ้น ซึ่งมีข้อเสนอจากนัก
วิชาการให้ใช้มาตรการรถวิ่งเข้าเมืองได้ตาม
ป้ายทะเบียนเลขคู่เลขคี่ เพื่อลดจำนวนรถเข้า
เมือง แต่ถ้าใช้มาตรการนี้ทันทีจะมีคนต่อต้าน
เพราะเป็นการเปลี่ยนแปลงที่กระทบชีวิต
ประจำวันประชาชน ซึ่งต้องพยายามสร้าง

ความเข้าใจ ปัญหาฝุ่นเป็นปัญหาใหญ่ระดับชาติ ต้องร่วมมือกัน
คนละเล็กละน้อย อีกแนวทางหนึ่งซึ่งแก้ปัญหาคือได้ทันทีคือ ขอความ
ร่วมมือจากภาครัฐและเอกชน โดยให้ข้าราชการ พนักงาน สลับกัน
ทำงานที่บ้าน Work at home เพราะลักษณะงานบางอย่างสามารถ
ทำที่บ้านได้ ส่งงานผ่านอินเทอร์เน็ต ลดการเดินทาง แต่งานบริการ
ประชาชนต้องมา แนวทางนี้รองรับนโยบายไทยแลนด์ 4.0 ของ
รัฐบาล” ดร.สุพัฒน์เสนอทางออกของปัญหา

ขณะที่ ผศ.ดร.สุรัตน์ บัวเลิศ คณบดีคณะสิ่งแวดล้อม
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ กล่าวว่า ปีหน้ากรุงเทพฯ และปริมณฑล
จะเผชิญปัญหาฝุ่นละอองอย่างแน่นอน แต่จะหนักหรือเบาขึ้นกับ
สภาพอากาศ ณ ช่วงเวลานั้น ปีที่แล้วก็ประชุมหามาตรการป้องกัน
PM 2.5 ปีนี้ก็จะระดมทุกหน่วยงานประชุมวางแผนทางแก้ปัญหา จะ
ฝ่าวิกฤติฝุ่นจี้ได้ ต้องสื่อสารข้อเท็จจริง ภาวะวิกฤติคุณภาพอากาศ
มาจากการเผาไหม้รถดีเซล รถเก่า รถที่ก่อควันดำเหล่านี้ต้องเอา
ออกจากระบบ ต้องไม่อนุญาตให้วิ่งในเมืองหลวง

“รถดีเซลเป็นพระเอกของเรื่องนี้ ต้องปรับเปลี่ยน มีมาตรการ
กวดขันอย่างเข้มงวด รวมทั้งส่งเสริมการใช้น้ำมันบี 20 เพราะการ
เผาไหม้เครื่องยนต์สมบูรณ์ ช่วยลดฝุ่นละออง แต่สุดท้ายโลกนี้

ไม่มีเทคโนโลยีใดที่มีประสิทธิภาพ 100% ทุกเชื้อเพลิงมีข้อจุดอ่อน
และข้อบกพร่อง สิ่งที่ดีที่สุดคือ การลดใช้รถยนต์ ฝุ่นทุกเม็ดมา
จากกิจกรรมของมนุษย์ ฉะนั้น ทุกคนต้องมีส่วนร่วมลดฝุ่นควัน รัฐ
ต้องส่งเสริมคนเข้าสู่ระบบขนส่งสาธารณะให้ได้ มีทางเลือกให้คน
กรุงเดินทางแทนขับรถออกจากบ้าน ควบคู่กับการจัดทำโซนนิ่ง มี
ผังเมืองชัดเจนในการพัฒนา นักวิชาการบางคนเสนอให้ใช้ยาแรง
เลยแก้ปัญหาฝุ่นเหมือนต่างประเทศ แต่บริบทของประเทศไทยอาจ
ใช้ไม่ได้ มีข้อจำกัดหลายด้าน รวมถึงต้นทุนที่รัฐ ประชาชน ต้อง
แบกรับเมื่อมีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลง” คณบดีคณะสิ่งแวดล้อม
มก.กล่าวทิ้งท้าย พร้อมฝากให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและทุกภาคส่วน
ร่วมกันตั้งเป้าหมายควบคุมคุณภาพอากาศระยะยาว และร่วมกัน
ปฏิบัติการกิจตามภาระหน้าที่ให้เกิดผลสำเร็จ เพื่อสภาพอากาศและ
คุณภาพชีวิตที่ยั่งยืนของคนไทย

อย่างไรก็ตาม นักวิชาการส่วนใหญ่เห็นตรงกันในประเด็นการ
ติดตามสถานการณ์ฝุ่นละออง PM 2.5 จากแหล่งที่มาเชื้อถือ เป็น
สิ่งสำคัญและอย่าตื่นตระหนก โดยแนะนำให้ติดตามตรวจสอบและ
เฝ้าระวังสถานการณ์ฝุ่นละออง รวมทั้งข้อมูลข่าวสารผ่านเว็บไซต์
www.air4thaipcd.go.th และแอปพลิเคชัน air4thai เพราะได้
มาตรฐานและน่าเชื่อถือ ซึ่งประชาชนสามารถดาวน์โหลดฟรีทั้ง
ระบบ ios และ Android.