

ลดใช้รถส่วนตัว ไม่เสี่ยงฝุ่นพิษ เลี่ยงปัญหาสุขภาพ



|เอกชัย จันทอง

จากปัญหาฝุ่นละออง PM 2.5 ไมครอน เริ่มทำลายสุขภาพประชาชนและกำลังขยายวงกว้างกระทบกับสุขภาพคนกรุงเทพฯ และปริมณฑล กลายเป็นเรื่องเร่งด่วนที่ทุกภาคส่วนกำลังแก้ปัญหา จนมาสู่เวที “จุฬาฯ ฝ่าวิกฤตรับมือฝุ่น PM 2.5” เพื่อหาทางออกปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก

ศิริมา ปัญญาเมธิกุล อาจารย์ภาควิชาวิศวกรรมสิ่งแวดล้อม คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย กล่าวว่า มี 2 ปัจจัยที่ทำให้เกิดฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM 2.5 หรือฝุ่นจิ๋ว คือ 1.การเผาไหม้ เช่น คมนาคม ภาคการขนส่ง อุตสาหกรรมฯ และ 2.ปัจจัยธรรมชาติ

ถือว่าเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นในช่วงนี้และกำลังส่งผลกระทบต่อประชาชน

สำหรับปัจจัยธรรมชาติ คือเรื่องของ “สภาพอากาศปิด” ที่เราไม่สามารถควบคุมจัดการได้ รวมถึงสภาพอากาศที่ปิดจึงเกิดเป็นวิกฤต ทำให้ไม่สามารถระบายในทิศทางแนวตั้งได้ เนื่องจากสภาพเมืองที่มีตึกสูงจำนวนมาก โดยเฉพาะในกรุงเทพฯ ทำให้การระบายของอากาศไม่สะดวก

“ยอมรับว่าเรื่องของค่าฝุ่นละอองขนาดเล็กเป็นเรื่องเกิดขึ้นมานานแล้ว สาเหตุจากรถเผาไหม้ สภาพอากาศปิด แต่เราเพิ่งมาให้ความสนใจกับปัญหานี้ ผนวกกับหลักฐานในการตรวจเชิงประจักษ์ที่เกิดขึ้น ทำให้เราตื่นตัวกับปัญหาฝุ่นละอองขึ้นมา มาตรการทางออกควรมี

มาตรการล่วงหน้า เนื่องจากต้องใช้เวลานาน ถ้ารถยนต์ 10 ล้านคันออกจากกรุงเทพฯ ปัญหาฝุ่นละอองอาจลดลงรวดเร็วเหมือนช่วงปีใหม่” ศิริมา กล่าว

ศิริมา ระบุด้วยว่า การทำฝนเทียมสามารถช่วยได้แต่ต้องอาศัยความชื้น ส่วนการใช้เครื่องฉีดน้ำต้องฉีดให้เป็นละอองฝอยที่เล็กกว่าฝุ่นละอองขนาด 2.5 ไมครอน ทั้งนี้หากต้องการให้ฝุ่น 60 ไมครอนลดลงเหลือ 50 ไมครอนในพื้นที่กรุงเทพฯ 50 เขต ต้องใช้เครื่องฉีดน้ำ 3 หมื่นตัวพร้อมกันจึงจะลดปริมาณฝุ่นละอองลงได้

กุลยศ อุดมวงศ์เสรี ผู้อำนวยการสถาบันวิจัยพลังงาน จุฬาฯ อธิบายว่า ข้อถกเถียงที่ว่าโรงไฟฟ้าเป็นต้นกำเนิดฝุ่นละอองอาจไม่ใช่ขนาดนั้นทั้งหมด

ทั้งนี้ กรุงเทพฯ และปริมณฑล มีการผลิตไฟฟ้าประมาณ 3,000 เมกะวัตต์ ใช้กระบวนการเชื้อเพลิงธรรมชาติเป็นหลัก มีผลกระทบเรื่องฝุ่นละอองไม่มาก ต่างจากโรงไฟฟ้าถ่านหิน ที่พบมากและอยู่ในพื้นที่ภาคตะวันออก

อย่างไรก็ตาม ปัญหาอยู่ที่กลุ่ม “โรงไฟฟ้าชีวมวล” ที่ดำเนินการโดยการเผาไหม้ ตั้งกระจายอยู่ทั่วไปในพื้นที่ภาคกลาง ตรงนี้เป็นห่วงมากควรมีการเฝ้าระวัง โดยเฉพาะในโรงไฟฟ้าขนาดเล็กที่กระจายอยู่จำนวนมากต้องมีการเข้าไปตรวจสอบว่ามีการดักจับฝุ่นด้วยหรือไม่

มาโนช โล่ห์เตพานนท์ ผู้อำนวยการสถาบันการขนส่ง จุฬาฯ ระบุว่าภาคการขนส่งมีผลกระทบต่อปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็กมาตลอดอยู่แล้ว เพียง

แต่บรรยากาศ

ช่วงนี้ตรงกับช่วง

สภาพอากาศปิด ผสม

กับรถยนต์ที่มีอายุการใช้งานเก่ามาก ยิ่งเฉพาะกลุ่มรถเครื่องยนต์ดีเซลที่เผาไหม้ไม่สมบูรณ์ทำให้เกิดฝุ่นละอองได้

การแก้ไขปัญหาระยะยาวนั้น เช่น ในยุโรป ที่พยายามยกมาตรฐานให้สูงขึ้นถึงน้ำมันยูโร 5-6 แต่ประเทศไทยอยู่ที่ยูโร 4 เท่านั้น คาดว่าต้องใช้เวลานานพอสมควรในการเปลี่ยนแปลงเหมือนยุโรป แต่สิ่งที่ภาครัฐทำได้คือรณรงค์ให้ประชาชนเดิน ชีรรถจักรยาน ส่งเสริมการใช้รถสาธารณะ โดยสร้างสภาพแวดล้อมให้เหมาะสม ออกมาตรการที่ส่งเสริมให้เกิดการใช้ เพราะไม่เช่นนั้นเมื่อเข้าสู่เดือน ธ.ค.-ม.ค.ของทุกปีจะ

เกิดปัญหาแบบเดิม

ผู้อำนวยการสถาบันการขนส่ง จุฬาฯ กล่าวว่า การบังคับใช้กฎหมายกับรถควันดำไม่ผ่านเกณฑ์มาตรฐานอย่างจริงจัง แม้จะจับปรับ แต่ยังไม่มีความตระหนักรายยาวมาแก้ไข เรื่องการลดใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเพื่อลดปัญหาการเผาไหม้ลงได้ก็ไม่คืบหน้า แล้วเราจะทำอะไร ปัจจุบันการรณรงค์เรื่องการใช้บริการระบบราง

ที่มีอยู่อาจยังไม่สมบูรณ์ต้องเชื่อม

โยงให้ครอบคลุม ส่วนระบบ

ขนส่งทางรถเมล์พบว่ายัง

ไม่น่าใช้บริการ ที่สำคัญ

รถเมล์ก็มีปัญหาเรื่องการ

เผาไหม้อย่างมาก ต้นตอ

ทำให้เกิดฝุ่นละออง ทั้งนี้

มาตรการให้หยุดเรียน

ถือว่าน่าสนใจ โดยเฉพาะ

กลุ่มเสี่ยงเด็กวัยเรียน

นพ.เกียรติ รักษ์รุ่งธรรม

รองอธิการบดีด้านวิจัย จุฬาฯ แพทย์ผู้เชี่ยวชาญโรคภูมิแพ้ ภาควิชาอายุรศาสตร์ คณะแพทยศาสตร์ จุฬาฯ กล่าวถึงผลกระทบทางสุขภาพว่า ระยะสั้นจะเกิดอาการแสบ เคือง แดง ผื่น คัน เจ็บคอ ไอ ระบบทางเดินหายใจ โดยเฉพาะในกลุ่มเด็กเล็กต่ำกว่า 5 ขวบ เสี่ยงต่อปอดอักเสบอย่างมาก ฝุ่นจะเข้าไปทำลายระบบภูมิป้องกันของทางเดินหายใจ ทำลายสายพันธุ์กรรมของเซลล์ หากระบบซ่อมแซมผิดพลาดจะเกิดเป็นมะเร็งได้ ที่น่าห่วงคือกลุ่มทารกในครรภ์มีความเสี่ยงต่อเรื่องการพัฒนาการทางสมอง ปอด ของทารกได้เช่นกัน ■