



สก๊อป หน้า 1
ต้นกำเนิดฝุ่นพิษรุนแรง
คร่าชีวิตคนไทย 2 หมื่น/ปี

นับวันยิ่งเป็น
ปัญหาใหญ่ “ฝุ่น
PM 2.5 เกินค่า
★ มีต่อหน้า 5

รับมือฝุ่น PM2.5



สก๊อป หน้า 1



สก๊อป หน้า 1
ต้นกำเนิดฝุ่นพิษรุนแรง
คร่าชีวิตคนไทย 2 หมื่น/ปี

มาตรฐาน” กระทบสุขภาพประชาชนโดยเฉพาะพื้นที่กรุงเทพฯและปริมณฑล รวมถึงภาคเหนือ-ภาคอีสานต้องเผชิญกับมลพิษนี้เมื่อเข้าสู่ฤดูแล้งของทุกปี

ส่วนแหล่งกำเนิดปัญหายังมาจาก “ภูมิประเทศอุษาคเนย์และแหล่งกำเนิด” ที่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศที่เราสูดดมเข้าสู่ร่างกายกลายเป็นค่อยๆคร่าชีวิตผู้คนลงไปอย่างช้าๆกันอยู่ทุกวันนี้

ข้อมูลผลกระทบของฝุ่น PM2.5 ต่อสุขภาพคนไทยจากการศึกษาของธนาคารโลก 2020 มีผู้เจ็บป่วย-พิการ 6.5 หมื่นคน/ปี เสียชีวิต 2.5 หมื่นคน/ปี มูลค่าความเสียหาย 4.5 หมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หรือ 3.89% ของ GDP มูลค่าความเสียหายต่อ “สังคมไทย” ผลกระทบต่อสุขภาพ ค่าเสียโอกาสจากการเจ็บป่วย ค่าซื้ออุปกรณ์ป้องกันและความสุขของครัวเรือน 1.37 ล้านล้านบาท คิดเป็น 8.5% ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศนี้ รศ.วงษ์พันธ์ ลิ้มปเสนีย์ ผอ.ศูนย์วิชาการเพื่อขับเคลื่อนการป้องกันและแก้ไขปัญหาหมอกพิษอากาศ (ศวอ.) ให้ข้อมูลว่า

ความเข้มข้นของฝุ่นละอองมีค่าสูงหรือต่ำขึ้นอยู่กับหลักสำคัญ 3 ปัจจัยคือ “ปัจจัยแหล่งกำเนิด” อย่างเช่น “การจราจรขนส่งอุตสาหกรรม การเผาในที่โล่ง” เป็นจุดเริ่มต้นของการสร้างมลพิษในบรรยากาศนั้น

แล้วหากพื้นที่นั้นมี “ปัจจัยภูมิประเทศ” ที่มีลักษณะปิด เช่น พื้นที่แอ่งกระทะที่โอบล้อมด้วยภูเขาหรืออาคารสูงในเขตเมือง “ฝุ่นละออง” จะสามารถสะสมตัวได้ดีกว่าพื้นที่ที่มีลักษณะเปิดโล่ง

ขณะเดียวกัน “ปัจจัยอุษาคเนย์” อย่างเช่น อุณหภูมิ ความเร็ว และทิศทางลม ความกดอากาศ ความชื้นแสงอาทิตย์ ปริมาณฝน ความสูงผสมล้วนส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงของบรรยากาศทำให้เกิดภาวะอากาศปิด ส่งผลต่อการระบายอากาศน้อยทั้งแนวตั้ง และแนวระนาบได้ด้วยเช่นกัน

อย่างเช่นสถานการณ์ในพื้นที่ที่มีความกดอากาศสูงและลมสงบ ย่อมมีแนวโน้มการระบายอากาศได้ต่ำทั้งแนวตั้งและแนวระนาบ ทำให้ฝุ่นละอองมีความเข้มข้นสูงในพื้นที่นั้น ในทางกลับกันพื้นที่ที่มีความกดอากาศต่ำและ

ลมแรง การระบายอากาศได้ดีทั้งแนวตั้งและแนวระนาบ ส่งผลให้ฝุ่นละอองมีความเข้มข้นต่ำในพื้นที่นั้น

เหตุนี้ในปี 2563-2565 “อันเป็นปีแห่งปรากฏการณ์ลานีญา” ปริมาณฝนตกเยอะทำให้พื้นดินที่ป่าชุ่มชื้นสะสม “โอกาสเกิดไฟป่าหรือการเผาที่โล่งทำได้ยาก” แล้วบวกกับภาครัฐก็มีมาตรการควบคุมการเผาที่เข้มข้นมากขึ้นด้วย ดังนั้นภาพรวมทั่วประเทศ “ในปี 2565-2566 ปัญหาฝุ่น PM2.5” มีแนวโน้มน้อยลงอย่างมีนัย

แต่ว่า “ลานีญามีผลเชิงบวกต่อพื้นที่เขตกรุงเทพฯและปริมณฑลน้อย” เพราะด้วยแหล่งกำเนิดหลักยังมาจาก “การจราจรและรถที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล” ไม่ว่าจะป็นรถบรรทุกขนาดใหญ่ 43% รถบรรทุกขนาดเล็ก ปิกอัพ 30% และรถประจำทาง 17% ทำให้ปริมาณฝุ่น PM2.5 คงมีปริมาณเท่าเดิมทุกปี

ย៉ำด้วยรถส่วนใหญ่มีอายุการใช้งาน 15-20 ปี จำนวน 2 หมื่นกว่าคัน รถบรรทุกมีอายุ 20 ปีขึ้นไป 1.6 หมื่นกว่าคัน และรถที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซลไม่ระบุอีกราว 3 หมื่นกว่าคัน แล้วรถเหล่านี้ล้วนมีมาตรฐานไอเสีย Pre-Euro+Euro 1 ปล่อย PM2.5 มากถึง 55% ของแหล่งกำเนิดที่มาจากทางถนนด้วยซ้ำ สาเหตุเพราะ “ภาครัฐ” ไม่มีมาตรการควบคุมรถอายุเกิน 15-20 ปี ขึ้นไปจริงจึง ทำให้มีรถบรรทุกและรถโดยสารรุ่นเก่ามาตรฐานไอเสียต่ำปล่อย PM2.5 สูงออกวิ่งในกรุงเทพฯและปริมณฑลกันเป็นจำนวนมาก

แล้วประกอบกับเดือน ธ.ค.-ก.พ. เป็นช่วงฤดูหนาวมักเกิดปรากฏการณ์ฝาชึกรอบต่ำและภาวะหมอกเนิบ ส่งผลให้พื้นที่กรุงเทพฯและปริมณฑลเกิดการสะสมฝุ่น PM2.5 คงเดิม แม้ว่าประเทศไทยปรับมาตรฐานไอเสียรถยนต์ต่อเนื่องจากยุโรป 1 เจนมาเป็นยุโรป 4 และมีรถยนต์รุ่นใหม่มาตรฐานเครื่องยนต์ที่ดีเข้ามาแทนรถยนต์รุ่นเก่าแล้วก็ตาม

ในส่วน “ภาคอุตสาหกรรม” มุ่งควบคุมโรงงานขนาดใหญ่ที่มีจำนวนน้อยกว่าโรงงานขนาดกลาง-ขนาดเล็กกระจายอยู่เขตปริมณฑลที่พบค่าฝุ่น PM2.5 เกินมาตรฐานเป็นวงกว้างสูงมาก แต่โชคดี “การเผาในที่โล่ง” ไม่ว่าจะ

เป็นเผาใบไม้ เผาเศษขยะตามพงหญ้าน้อยกว่าปีที่แล้ว อันเป็นองค์ประกอบช่วยลดแหล่งกำเนิดการเผาผลาญ

ดังนั้นพื้นที่กรุงเทพฯและปริมณฑลที่รับอิทธิพลจาก “ไอเสียยานพาหนะและการจราจร” ควรเน้นปรับปรุงมาตรฐานไอเสียรถยนต์ควบคู่กับคุณภาพเชื้อเพลิง และลดจำนวนรถที่ปล่อยมลพิษสูงในเขตเมือง

ถัดมาในช่วงเดือน ก.พ.-เม.ย. “พื้นที่ภาคเหนือและภาคอีสาน” จะเริ่มมีปัญหาฝุ่นพีเอ็ม 2.5 สะสม ทนนาน มีต้นเหตุจาก “การเผาภาคเกษตรกรรม” โดยเฉพาะพื้นที่ภาคอีสานมักเป็นช่วงฤดูการเผาในที่โล่งตั้งแต่การเผาฟางข้าว เผาต้นอ้อย หรือเผาใบข้าวโพดสำหรับเลี้ยงสัตว์เพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ

กระทั่งปัจจุบันนี้ “รัฐบาล” ต้องออกนโยบายแก้ไขปัญหามลพิษไฟไหม้ “ด้วยโครงการช่วยเหลือเกษตรกรชาวไร่อ้อยที่ตัดอ้อยสดเพื่อลดฝุ่น PM 2.5” ตั้งเป้าให้การตัดอ้อยไฟไหม้เป็นศูนย์อันเป็นมาตรการควบคุมการเผาอ้อยข้างชัดเจนแล้วมีผลให้ในภาคเหนือ-ภาคอีสานสามารถลดการเผาอ้อยได้เยอะมาก

ในส่วน “การเผาฟางข้าวหรือข้าวโพดเลี้ยงสัตว์” เป็นปัญหาสำคัญที่ยังต้องได้รับแก้ไขเร่งด่วน “ด้วยเกษตรกรไม่รู้จะนำชีวมวลไปใช้ประโยชน์ด้านใด” ทำให้เกิดการเผาเป็นวิถีกำจัดที่ง่ายไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายต้นทุนแต่ “ภาครัฐ” ก็เริ่มจัดหน่วยงานกลางรับซื้อนำไปแปรรูปส่งใช้เป็นเชื้อเพลิงหรือหมักเป็นปุ๋ยอินทรีย์มากขึ้น

เช่นเดียวกับ “ภาคเหนือ” มีการปลูกข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ และบางส่วนก็ขยายไปในประเทศเพื่อนบ้าน แล้วมีการเตรียมพื้นที่ทำการเกษตรด้วยการเผาเศษวัสดุเหลือใช้และวัชพืช กลายเป็นปัญหาหมอกควันข้ามแดนนั้น ทั้งยังเจอกับการเผาในเขตป่าสงวนแห่งชาติตั้งแต่แนวชายแดนไทย-เมียนมา กลุ่มน้ำปิง กลุ่มเขื่อนศรีนครินทร์อีก

หน้าซ้ำ “มักมีปัญหาด้านข้อกฎหมาย” ด้วยเป็นพื้นที่สงวน “ประชาชนเข้าไปไม่ได้” เมื่อเกิดไฟป่าก็ไม่อาจเข้าไปดับไฟได้ แล้วเจ้าหน้าที่ป่าไม้ก็มีน้อย 1 คน ต้องรับผิดชอบ 5-10 กม./คน ทำให้ไม่สามารถดูแลทั่วถึง ดังนั้นตอนนี้ปัญหาการลักลอบเผาป่าเป็นตัวก่อกำเนิดฝุ่นพีเอ็ม 2.5 สูง มีปริมาณการปล่อยหลายพันตันต่อปี

หากย้อนดู “หมอกควันข้ามแดนตั้งแต่ประเทศเมียนมา สปป.ลาว และกัมพูชา” ในช่วงที่ผ่านมาตามข้อมูลภาพถ่ายดาวเทียมปรากฏพบ “บริเวณพื้นที่เขตกัมพูชาใกล้กับไทย” มีอัตราการเผาในที่โล่งเตรียมพื้นที่การเกษตรค่อนข้างเยอะ สาเหตุเพราะนายทุนต่างชาติเข้าไปร่วมลงทุนด้านการเกษตรกรรมมากขึ้น

เช่นเดียวกับ “เมียนมา” ก็มีกลุ่มนายทุนเข้าไปลงทุนปลูกข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ “เพื่อส่งกลับมายังไทย” เป็นสาเหตุของการก่อมลพิษข้ามพรมแดน แล้วเรื่องนี้ก็นอกเหนือการควบคุมจากรัฐบาลไทยที่จะดำเนินการได้

ประเด็นปี 2566 “ลาญญาออยหลังส่งไม้ต่อให้เอลนีโญ” ที่จะมีความอากาศแห้งแล้งมากขึ้น สิ่งนี้จะเป็นการเปิดโอกาสให้ “เกิดไฟป่าและการเผาในที่โล่งง่ายขึ้น” ส่งผลให้ปัญหาฝุ่นพีเอ็ม 2.5 สะสมรุนแรงกว่าเดิม

ดังนั้นมาตรการที่ทำได้คือ “ห้ามเผา” พร้อมควบคุมมลพิษจากรถยนต์ลดมลพิษโรงงานอุตสาหกรรมโดยเฉพาะเขตกรุงเทพฯและปริมณฑล ต้องควบคุมฝุ่นจากการจราจรมีทางเลือกบังคับใช้เชื้อเพลิง มีก๊าะมณฑลต่ำไม่เกิน 10 ppm รถจดทะเบียนใหม่ต้องเป็นรถไฟฟ้าและเปลี่ยนรถประจำทาง ขสมก. เป็นรถไฟฟ้า

เน้นย้ำการปรับมาตรฐานรถยนต์เป็นยูโร 5 ในปี 2567 พร้อมควบคุมรถเครื่องยนต์ดีเซลมีอายุมากกว่า 20 ปี ในการวิ่งพื้นที่เขตกรุงเทพฯและปริมณฑล แล้วถ้าสามารถนำออกจากถนนทั้งหมดจะลดปริมาณการปล่อยฝุ่น PM2.5 จำนวน 13,000 ตันต่อปี หากนำรถอายุเกิน 15 ปี ออกจากถนนหมดได้ก็จะลดการปล่อย 2 หมื่นตันต่อปี

สิ่งนี้คือผลกระทบต่อสุขภาพ “คนไทย” ที่ต้องทนสูดดมฝุ่นพิษรุนแรงมาตั้งแต่ 2561 “คอยคร่าชีวิตจุดอายุขัยให้สั้นลงเรื่อยๆ” ดังนั้นคงถึงเวลาต้องกระตือรือร้นแก้ไขปัญหามาจริงจังกันเสียที.

เน้นย้ำการปรับมาตรฐานรถยนต์เป็นยูโร 5 ในปี 2567 พร้อมควบคุมรถเครื่องยนต์ดีเซลมีอายุมากกว่า 20 ปี ในการวิ่งพื้นที่เขตกรุงเทพฯและปริมณฑลแล้วถ้าสามารถนำออกจากถนนทั้งหมดจะลดปริมาณการปล่อยฝุ่น PM 2.5 จำนวน 13,000 ตันต่อปี หากนำรถอายุเกิน 15 ปี ออกจากถนนหมดได้ ก็จะลดการปล่อย 2 หมื่นตันต่อปี