

ดราม่า เรื่อง PM2.5 ตอน ๕ : ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

รองศาสตราจารย์ ดร. ศิริมา ปัญญาเมธิกุล

ศาสตราจารย์กิตติคุณ ดร. ธงชัย พรรณสวัสดิ์

ภาควิชาวิศวกรรมสิ่งแวดล้อม คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

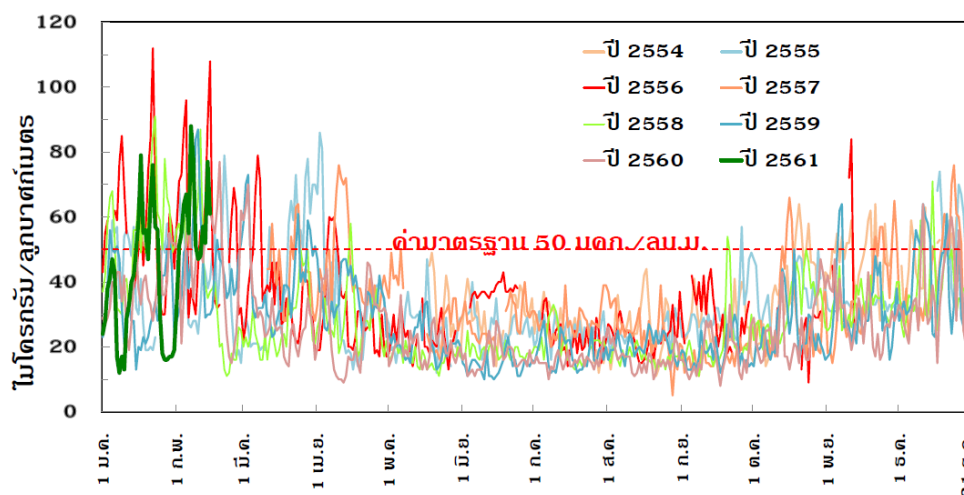
Working group: Environmental management using Geospatial Information Technology (EnvGIT)

FB page: Thailand network center on Air Quality Management (TAQM)

Sirima.P@Chula.ac.th, www.taqm.org

ได้อธิบายไว้ก่อนหน้านี้แล้วว่าเรื่องมลพิษอากาศโดยเฉพาะเรื่องฝุ่นจิ๋ว PM2.5 เป็นเรื่องซับซ้อนที่ทำให้ความเข้าใจได้ไม่ง่าย แต่ในความซับซ้อนนั้นเราก็อยากจะแสดงบทบาทนักวิชาการให้ข้อคิดและข้อเสนอแนะดังนี้

เรื่องแรก มาตรา 157 : เรื่องนี้สำคัญมากสำหรับคนที่ เป็นข้าราชการ เพราะเป็นเรื่องเกี่ยวกับกฎหมายและความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่รัฐ คือเราได้เรียนรู้มาตลอดว่า คุณภาพอากาศของบ้านเรามีอยู่บ่อยครั้งที่มีค่าเกินมาตรฐาน บางกรณีถึงกับขึ้นป้ายแถบสีแดงที่บ่งว่าอันตรายต่อสุขภาพอย่างมากด้วยซ้ำ สำหรับปัญหานี้ประชาชนอาจถามว่าถ้าอากาศไม่สะอาด ไม่ควรหายใจ แล้วความผิดความบกพร่องนี้อยู่ที่ใคร **หากมีคนลุกขึ้นมาฟ้องศาลปกครองด้วยมาตรา 157 อันว่าด้วยการละเลยไม่ปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่รัฐ แล้วเราจะทำอย่างไรกับมัน** เพราะเห็นๆอยู่ว่าเหตุการณ์เช่นนี้เกิดขึ้นในทุกๆปีที่ผ่านมา ดังรูปที่ 1 และยังไม่มีการเด็ดขาดใดๆออกมาเพื่อแก้ปัญหานี้ได้อย่างเบ็ดเสร็จ เพราะถ้ามันแก้ได้จริงป่านนี้เขาคงแก้กันไปหมดแล้ว



รูปที่ 1 ความเข้มข้นของฝุ่นละออง PM2.5เฉลี่ย 24 ชั่วโมงในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปี 2554 - 2561
ที่มา: สุพัตน์ หวังวงศ์วัฒนา. “ฝุ่น PM2.5 แก้อย่างไรให้ตรงจุด.” ทางออกร่วมกันในการลดฝุ่นละออง PM2.5 ใน กทม., กรมควบคุมมลพิษ, 23 มีนาคม 2561.

ถ้าฟ้องแล้วศาลพิจารณาคัดสินว่าเจ้าหน้าที่รัฐผิดตามมาตรา 157 ที่ว่า ! แล้วไงต่อ? ใครได้ประโยชน์จากการพิจารณาคัดสินเช่นนี้? จะให้เจ้าหน้าที่รัฐชดเชยความเสียหายก็ยอมเป็นไปไม่ได้ ในความเห็นเราเจ้าหน้าที่รัฐจึงต้องระมัดระวังตัวและเร่งหามาตรการเด็ดขาด ที่มีขั้นตอนการสั่งการชัดเจน มีกฎหมายรองรับ ให้ทุกหน่วยงานพร้อมนำไปปฏิบัติได้อย่างเคร่งครัดและรวดเร็ว (ดูรายละเอียดในตอนที่ ๔ ของซีรีส์บทความนี้)

มีฉะนั้นเจ้าหน้าที่รัฐก็ต้องเป็นแพะรับบาปเสียเองอย่างสมควรให้เกิดขึ้น

เรื่องที่ 2 ข้อเสนอแนะ : นอกจากมาตรการป้องกันและหรือลดฝุ่นจิ๋ว PM2.5 ตั้งแต่ต้นกำเนิด (ดูมาตรการระยะสั้นและยาวในตอนที่ 4) แล้ว เรายังมีข้อคิดที่อยากขอเสนอแนะให้ภาครัฐ โดยเฉพาะกรมควบคุมมลพิษและกรุงเทพมหานคร นำไปใช้อีก 4 ข้อ คือ

- 1) รัฐควรมีหน่วยหรือทีมงานปฏิบัติการตอบสนองเหตุการณ์ฉุกเฉินอย่างที่มีฝรั่งเรียกว่า **Emergency Response Team** ขึ้นมาสำหรับปัญหาหมอกพิษอากาศเป็นการเฉพาะ โดยเป็นทีมงานที่มีตัวแทนระดับตัดสินใจได้มาจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และเมื่อมีเหตุการณ์รุนแรง เช่น ค่าฝุ่นจิ๋ว PM2.5 เกินมาตรฐานไป 2 เท่าจะต้องทำอะไร, 3 เท่าทำอะไร, และ 4 เท่าทำอะไร เป็นต้น ตามแผนปฏิบัติการที่ได้จัดเตรียมไว้อย่างชัดเจนก่อนล่วงหน้าแล้ว (ดูเรื่องที่ 3 ในตอนที่ ๔)
- 2) รัฐควรมีระบบการสื่อสารที่รวดเร็ว ฉับไว แม่นยำ เทียงตรง เอาไว้อธิบายให้ประชาชนเข้าใจปัญหาที่แท้จริง อย่างแท้จริง แต่เท่าที่ผ่านมาเราเห็นได้ว่ารัฐสอตกในประเด็นนี้อย่างสิ้นเชิง เราจึงอยากเสนอแนะว่า **รัฐต้องมีผู้เชี่ยวชาญด้านสื่อ (media specialists) และที่ปรึกษาด้านสื่อ (media consultants)** ไว้ในทีมงานตามข้อ 1) ข้างต้นด้วย
- 3) ในการแก้ปัญหาให้ถูกจุด ใครก็รู้ว่าต้องแก้ที่ต้นเหตุ และเราค่อนข้างมั่นใจกันในหมู่นักวิชาการแล้วว่าสาเหตุหลักของ PM2.5 ในกรุงเทพมหานครคือมาจากไอเสียรถยนต์ โดยเฉพาะดีเซล โชคดีที่รัฐได้มีโครงการขนส่งมวลชน โดยเฉพาะรถไฟฟ้า (electric train) มาอย่างต่อเนื่องในระยะเวลา 3-4 ปีที่ผ่านมา ซึ่งเมื่อมีได้ครบตามโครงการ ก็หวังกันว่าจะมีคนหันมาใช้ระบบรถไฟฟ้ามากขึ้น แต่ก็มีคนตั้งคำถามว่าความหวังนี้จะจริงหรือไม่ โดยคนตั้งคำถามนั้นได้ให้พวกเราถามตัวเองว่าจะเปลี่ยนพฤติกรรมเลิกขับรถส่วนตัวแล้วหันมาใช้รถไฟฟ้าจริงหรือไม่

อุปสรรคหนึ่งที่ทำให้คนไม่หันมาใช้รถไฟฟ้า คือไม่รู้ว่าจะออกจากบ้านไปที่สถานีรถไฟฟ้าได้อย่างไร จึงจะสะดวกและทำให้ยากเปลี่ยนพฤติกรรม หากเราหันไปมองดูญี่ปุ่นและยุโรปที่ใช้ระบบขนส่งมวลชนทางรางอย่างมาก เราจะรู้ว่าเขาใช้ระบบเดินและจักรยานมาเป็นตัวเสริม ซึ่งก็มีคำถามตามมาว่าแล้วจะเดิน จะขี่จักรยานไปสถานีได้อย่างไร ในเมื่อทางเดินมันเดินไม่ได้และทางจักรยานก็ไม่มี

คำตอบสำหรับคำถามนี้ คือต้องมองไปข้างหน้า อย่างมปลักกับปัญหาที่มีในปัจจุบัน และหามาตรการทำให้มันเดินได้และขี่จักรยานได้ ซึ่งต้องทำให้ได้จริง เพราะวิธีนั้นนอกจากจะลดปัญหาหมอกพิษอากาศ และประหยัดพลังงานของประเทศแล้ว ยังเป็นการเพิ่มจำนวนผู้ใช้โดยสารรถไฟฟ้าให้มากขึ้นได้ ซึ่งทำให้โครงการไม่ขาดทุนและรัฐไม่ต้องจัดงบมาอุดหนุนเป็นสวัสดิการในส่วนนี้อีกด้วย

มีข้อสังเกตด้วยว่าความเร็วของการจราจรหรือการขยับรถยนต์ส่วนตัวในพื้นที่กรุงเทพมหานครเฉลี่ยแล้วไม่เกิน 20 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในขณะที่ชาวบ้านธรรมดาใช้จักรยานบ้านๆธรรมดาๆใช้จักรยาน จะทำความเร็วได้ 15 กิโลเมตรต่อชั่วโมงได้สบายๆ ไม่ว่าจะเป็เด็กหรือคนชรา ขออย่างเดียว ขอให้มึระบบที่ขี่จักรยานได้ปลอดภัยและต่อเนื่องเท่านั้น

- 4) คำถามที่ผู้เขียนได้รับบ่อยมาก คือ แล้วคุณภาพอากาศตามสวนสาธารณะเป็นอย่างไร ไปออกกำลังกายได้หรือไม่ เพราะเห็นกระทรวงสาธารณสุขออกประกาศแนะนำไม่ให้ออกกำลังกายนอกบ้าน เราจึงคิดว่าหน่วยงานรัฐก็ควรพิจารณาจัดหาอุปกรณ์ตรวจวัดคุณภาพอากาศไปติดตั้งที่สวนสาธารณะ และลานกว้างของสถานที่ราชการบางแห่งที่มีประชาชนไปออกกำลังกาย เพื่อจะได้มีข้อมูลมาให้ประชาชนตัดสินใจกับชีวิตตัวเองได้ง่ายขึ้น อย่าลืมนโยบายหลักสำคัญอันหนึ่งของรัฐ โดยเฉพาะกระทรวงสาธารณสุข คือการสนับสนุนให้คนไทยหันมาดูแลสุขภาพตัวเอง เรื่องนี้จึงเป็นเรื่องผลกระทบทางสังคม (social impact) ที่พึงพิจารณาไว้ด้วยก็ดี

เรื่องที่ 3 ฝนชะฝุ่นจิ๋ว PM2.5 ได้ไหม : หลายคนซึ่งรวมถึงนักวิชาการอีกมากคนที่เชื่อว่า เมื่อฝนตก ฝนจะชะเอาฝุ่นออกไปจากชั้นบรรยากาศ ทำให้เราหายใจสะดวกขึ้น ซึ่งก็จริง แต่จริงเฉพาะฝุ่นใหญ่ๆเท่านั้น จากการตรวจวัดของหน่วยงานทั้งทางเฝ้าระวังคุณภาพสิ่งแวดล้อมและทางการศึกษา ยืนยันตรงกันว่า**ฝนไม่ได้ช่วยลดความเข้มข้นของฝุ่นจิ๋ว PM2.5 ในบรรยากาศไปได้มากสักเท่าไร** และเมื่อขนาดฝนตกยังช่วยลดความเข้มข้นของฝุ่นจิ๋วนี้ไม่ได้ การล้างถนนและการฉีดน้ำเป็นละอองฝอยตามถนนหรือที่ต่างๆ ก็ยิ่งไร้ประโยชน์ ฉะนั้นหากจะแก้ปัญหาให้ได้จริง ต้องไม่พึ่งฟ้าฝน แต่ต้องพึ่งตัวเอง และหาทางลดมันที่ต้นกำเนิดให้ได้ ส่วนต้นกำเนิดมาจากไหนนั้นขอให้ย้อนกลับไปดูเรื่องที่ 2 ในตอน ๓

เรื่องที่ 4 จะเชื่อตัวเลขของใครดี : ได้บอกไปแล้วว่ากรมควบคุมมลพิษ (คพ.) มีสถานีตรวจวัดมลพิษอากาศที่มีการตรวจวัด PM2.5 ด้วยอยู่เพียง 6 สถานี (ดังรูปที่ 2) มีมากสถานีกว่านี้ไม่ได้เพราะติดที่ราคาอุปกรณ์มันแพงมาก แต่ไม่ใช่เพียง คพ. เท่านั้นที่มีสถานีตรวจวัด ปัจจุบันกรุงเทพมหานครก้าวหน้าไปกว่าเดิมอย่างมาก ตอนนี้มีสถานีที่ตรวจวัดคุณภาพอากาศกระจายทั่วทุกหม.ทั้งหมด 46 สถานีโดยมีสถานีที่ตรวจวัด PM2.5 ถึง 23 จุด แบ่งเป็นพื้นที่ริมถนน(roadside area) 18 สถานี พื้นที่ทั่วไป(ambient area) 5 สถานี (ดูรูปที่ 3)

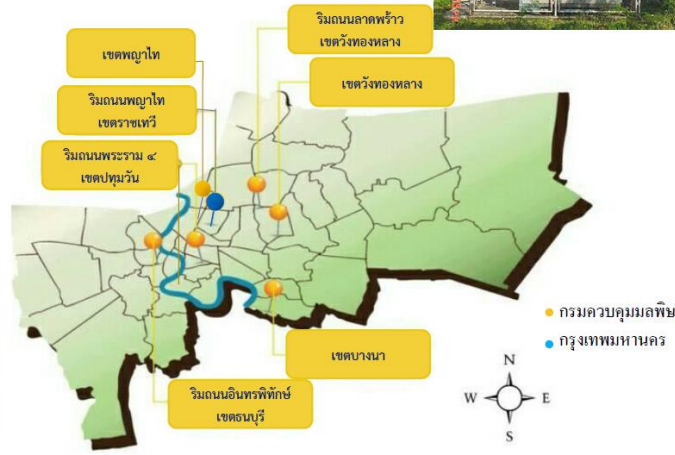
➤ สถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศใน กทม. ที่ตรวจวัด PM_{2.5}

พื้นที่ทั่วไป

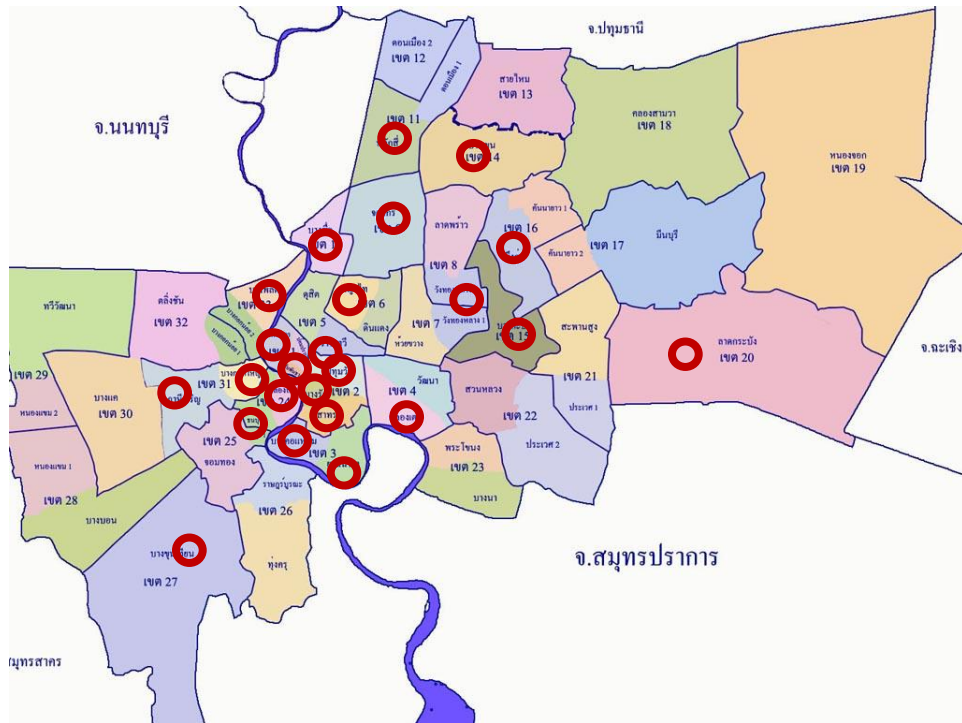
- เขตพญาไท
- บางนา
- วังทองหลาง

พื้นที่ริมถนน

- ริมถนนพระราม 4
- ริมถนนลาดพร้าว
- ริมถนนอินทรพิทักษ์
- ริมถนนพญาไท



รูปที่ 2 สถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศที่ตรวจวัด PM_{2.5} ของกรมควบคุมมลพิษ
 ที่มา: เถลิงศักดิ์ เท๊ะชรัสสุวรรณ. “สถานการณ์และการดำเนินการแก้ปัญหาฝุ่นละออง PM_{2.5} ที่ผ่านมา.” ทางออกร่วมกัน
 ในการลดฝุ่นละออง PM_{2.5} ใน กทม., กรมควบคุมมลพิษ, 23 มีนาคม 2561.



รูปที่ 3 สถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศที่ตรวจวัด PM_{2.5} ของกรุงเทพมหานคร



รูปที่ 4 สถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศแบบมาตรฐานของกรุงเทพมหานคร ที่สำนักงานเขตราชเทวี



รูปที่ 5 สถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศแบบตั้งบนเสาเหล็กของกรุงเทพมหานคร ที่บริเวณริมถนนปทุมวัน

นอกจากนี้ประเทศจีนเคยมีปัญหาค่าPM2.5 ในกรุงปักกิ่ง และไม่ได้แจ้งข้อมูลให้ชาวบ้าน จึงเกิดมีธุรกิจผลิตเครื่องมือวัด PM2.5 แบบง่าย ๆ ออกมาขายในราคาเพียงไม่กี่พันบาท ชาวบ้านสามารถสั่งซื้อทางออนไลน์มาวัดเพื่อหาข้อมูลเอง ในเมืองไทยเข้าใจว่าก็มีกลุ่มคนเช่นตามโรงเรียนดังเริ่มเอามาใช้แล้ว นัยว่าเอาไว้ใช้ป้องกันตัวเอง

ปัญหาคือ เครื่องพวกนี้ราคาถูกแพงต่างกันมาก ซึ่งแน่นอนที่ความแม่นยำในการวัดก็ต้องต่างกัน และเมื่อวัดได้ค่าต่างกัน เราจะเชื่อใคร สำหรับข้อมูลของชาวบ้านที่ใช้เครื่องราคาถูกอาจไม่แม่นยำและมีข้อโต้แย้งได้ แต่ถ้าเป็นหน่วยงานรัฐด้วยกันเอง วัดได้ค่าต่างกันแล้วเราจะแจ้งประชาชนให้ทราบและเชื่อข้อมูลนั้นได้อย่างไร เราจึงอยากเสนอให้หน่วยงานรัฐรวมทั้งหน่วยงานทางการศึกษาฯ และสรุปกันให้รู้เรื่องเสียก่อนตั้งแต่ตอนนี้ เพื่อจะได้เป็นมาตรฐานเดียวกัน อ้างอิงถึงกันและกันได้

เรื่องที่ 5 ผลกระทบต่อการท่องเที่ยว : เรื่องคุณภาพอากาศไม่ใช่เรื่องที่คนท้องถิ่นหรือคนกทม. เท่านั้นที่ต้องพิจารณา หากแต่คนต่างถิ่น โดยเฉพาะคนต่างประเทศ เขาก็พิจารณาหากต้องการจะมาเยือนหรือมาท่องเที่ยว ขอให้ข้อสังเกตว่าโอลิมปิกเมื่อปี ค.ศ. 2008 ที่กรุงปักกิ่งซึ่งเป็นเมืองที่อื้อฉาวเรื่องอากาศไม่สะอาดพอที่จะให้หายใจ อันทำให้หนักกีฬาทุกชาติมีความกังวลและส่งเสียงบ่นปนเรียกร้อง จนผลสุดท้ายบีบให้รัฐบาลปักกิ่งต้องสั่งโรงงานอุตสาหกรรมทั้งในและรอบกรุงปักกิ่งหยุดการผลิตในช่วงก่อนหน้าการเปิดการแข่งขันเป็นเดือน เพื่อปรับปรุงให้คุณภาพอากาศดีขึ้นไว้ต้อนรับนักกีฬาต่างชาติ

สำหรับประเทศไทย โดยเฉพาะกรุงเทพมหานคร เชียงใหม่ ภูเก็ต ฯลฯ ถ้ามีข่าวออกมาบ่อยๆ ว่า PM2.5 เกินมาตรฐาน ค่า AQI เกิน 100 หรือมากกว่ามาตรฐานทั่วโลก สิ่งนี้จะมีผลกระทบต่อการท่องเที่ยว และการท่องเที่ยวในปัจจุบันถือเป็นแหล่งรายได้สำคัญเป็นอันดับสองของประเทศไทยแล้ว หากนักท่องเที่ยวไม่มา เศรษฐกิจไทยก็พังเอาง่ายๆ ซึ่งก็แน่นอนที่ไม่มีใครอยากให้สิ่งนี้เกิดขึ้น มิใช่หรือ

เรื่องทั้งหมดที่เขียนมาหลายตอนนี้เป็นเรื่องซีเรียสและหนักหนาเบาเพื่อที่จะอ่าน ผู้เขียนจึงใคร่ขอแก้ตัวโดยขอตัดท้ายด้วยเรื่องทีออกแนวชวนขันอยู่สองเรื่อง คือ เรื่อง “การเรียกชื่อ PM2.5” และเรื่อง “ดราม่าทุบรถ” เอาเรื่องแรกก่อน สังเกตไหมว่าเราเรียก PM2.5 ว่า**พีเอ็มสองจุดห้า** แต่เราเรียก PM10 ว่า**พีเอ็มเท็น** เหตุใดจึงไม่เรียก PM2.5 ว่า**พีเอ็มทพอยต์ไฟว์** หรือ PM10 ว่า**พีเอ็มสิบ** อันนี้เราไม่มีคำตอบ เพียงแค่อยากเล่าปรากฏการณ์ทางสังคมมาให้ฟังเล่น ส่วนอีกเรื่องคือเรื่องดราม่าทุบรถ ซึ่งเรื่อง PM2.5 นี้ก็เช่นกัน หากไม่มีดราม่าเมื่อต้นปี 2561 แบบดราม่าทุบรถ ผู้คนก็คงไม่สนใจ และผู้เขียนคงไม่ต้องมาตราตรำนั่งอธิบายที่มาที่ไปของมัน เรื่อง ดราม่าทุบรถ**จบลงที่รัฐต้องลงมาแก้ไขปัญหาเชิงโครงสร้างอย่างเป็นระบบ** ซึ่งจะเป็นการแก้ปัญหาในวงกว้างแบบ**เบ็ดเสร็จ** เราก็หวังว่าเรื่องดราม่าฝุ่นจิ๋ว PM2.5 จะทำให้รัฐหันมาสนใจปัญหานี้อย่างจริงจังและหาทางแก้ไขป้องกันมันอย่างจริงๆต่อไปเช่นกัน

ขอขอบพระคุณไว้ล่วงหน้าเลยคะ(ครับ)