

สรุปสถานการณ์ มลพิษของประเทศไทย

พ.ศ. 2546



กรมควบคุมมลพิษ
POLLUTION CONTROL DEPARTMENT

กรมควบคุมมลพิษ
กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม



คำนำ

สรุปสถานการณ์มลพิษของประเทศไทย พ.ศ. 2546 เป็นการสรุปเหตุการณ์และประมวลข้อมูลสถานการณ์คุณภาพแหล่งน้ำ คุณภาพอากาศและมลพิษทางเสียง กากของเสีย สารอันตราย รวมทั้งเหตุการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้นในรอบปีที่ผ่านมา เพื่อเป็นการเผยแพร่แก่หน่วยงานภาครัฐ องค์กรเอกชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สถานศึกษา และประชาชนทั่วไป กรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม หวังเป็นอย่างยิ่งว่า สรุปสถานการณ์ฉบับนี้จะเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานในภาครัฐ ภาคเอกชน นักวิชาการ สถาบันการศึกษาต่างๆ และประชาชนทั่วไป ในการเพิ่มการรับรู้ข้อมูลข่าวสารด้านมลพิษอย่างถูกต้องและทันต่อเหตุการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป นอกจากนี้ ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 กำหนดให้คณะกรรมการควบคุมมลพิษ มีหน้าที่จัดทำรายงานเกี่ยวกับสถานการณ์มลพิษเสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติปีละหนึ่งครั้ง ซึ่งหากการจัดทำรายงานสถานการณ์มลพิษของประเทศไทย พ.ศ. 2546 ฉบับสมบูรณ์ผ่านการเสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้ว กรมควบคุมมลพิษ จะทำการเผยแพร่ต่อไป

กรมควบคุมมลพิษ

มีนาคม 2547



สารบัญ

1. สถานการณ์คุณภาพแหล่งน้ำ	3
1.1 คุณภาพน้ำแหล่งน้ำจืด	3
1.2 คุณภาพน้ำทะเลชายฝั่ง	6
1.3 พบคราบน้ำมันขึ้นฝั่ง...ที่ชุมพร	10
2. สถานการณ์คุณภาพอากาศและมลพิษทางเสียง	12
2.1 คุณภาพอากาศ	12
2.2 การควบคุมการเผาในที่โล่งของประเทศไทย	17
2.3 การตรวจสอบตรวจจับและห้ามใช้รถยนต์ควันดำ	19
2.4 การลดกำมะถันในน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว	21
2.5 มลพิษทางเสียง	24
3. สถานการณ์กากของเสีย	26
3.1 ขยะมูลฝอย	26
3.2 แผนการจัดการขยะมูลฝอยแห่งชาติ	27
3.3 การใช้ประโยชน์ของเสีย	29
3.4 ของเสียอันตราย	31
3.5 การจัดการของเสียอันตราย : ซากแบตเตอรี่และโทรศัพท์มือถือ	33
4. สถานการณ์สารอันตราย	34
4.1 สารอันตราย	34
4.2 อุบัติภัยจากสารเคมี	37
5. สถานการณ์การร้องเรียนปัญหามลพิษ	39
5.1 การร้องเรียนปัญหามลพิษ	39



สถานการณ์คุณภาพแหล่งน้ำ

คุณภาพแหล่งน้ำจืด ปี 2546

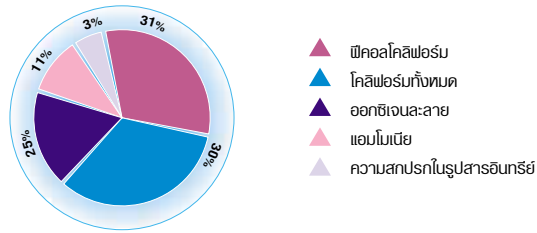
ปี 2546 (มกราคม-ตุลาคม 2546) ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำในแม่น้ำสายสำคัญ 49 สาย และแหล่งน้ำนิ่ง 4 แหล่ง ได้แก่ กว๊านพะเยา บึงบอระเพ็ด หนองหาน และลุ่มน้ำทะเลสาบสงขลา (ได้แก่ ทะเลน้อย ทะเลหลวง และทะเลสาบสงขลา) พบว่า ร้อยละ 31 ของแหล่งน้ำที่ตรวจสอบมีคุณภาพน้ำอยู่ในเกณฑ์ดี ร้อยละ 37 อยู่ในเกณฑ์พอใช้ ร้อยละ 26 อยู่ในเกณฑ์เสื่อมโทรม และร้อยละ 6 อยู่ในเกณฑ์เสื่อมโทรมมาก

ตารางแสดงเกณฑ์คุณภาพน้ำแหล่งน้ำทั่วประเทศปี 2546

คุณภาพน้ำ	ภาคเหนือ	ภาคกลาง	ภาคตะวันออก	ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	ภาคใต้	
ดี	บึงบอระเพ็ด อึง แม่แจ่ม	แควน้อย แควใหญ่ เพชรบุรีตอนบน สะแกกรัง	ตราด เวฬุ	หนองหาน ลำชี เสียว สงคราม อุน ชี	ตาปีตอนบน ทะเลน้อย ทะเลหลวง สายบุรี	31
พอใช้	กว๊านพะเยา ลี้ บึง กก	แม่กลอง เจ้าพระยาตอนบน กุยบุรี ปรานบุรี น้อย ทำจันทอนบน	บางปะกง ปราจีนบุรี พังราด ประแสร์ จันทบุรี นครนายก	ทอง ลำปาว มูล	ตาปีตอนล่าง พุมดวง ตรัง ปัตตานีตอนบน	37
เสื่อมโทรม	กวาง ยม วัง น่าน	เจ้าพระยาตอนกลาง ท่าจีนตอนกลาง ลพบุรี ป่าสัก เพชรบุรีตอนล่าง	ระยอง	ลำตะคองตอนบน เลข	ปากพนัง หลังสวน ชุมพร ปัตตานีตอนล่าง	26
เสื่อมโทรมมาก	-	เจ้าพระยาตอนล่าง ท่าจีนตอนล่าง	-	ลำตะคองตอนล่าง	ทะเลสาบ สงขลา	6

หมายเหตุ

คุณภาพน้ำ	เกณฑ์ชี้วัดคุณภาพน้ำ			การใช้ประโยชน์
	DO (มก./ล.)	BOD (มก./ล.)	FCB (หน่วย)	
ดี	ไม่ต่ำกว่า 4.0	ไม่เกินกว่า 1.5	ไม่เกินกว่า 1,000	การอนุรักษ์สัตว์น้ำ การประมง การว่ายน้ำ กีฬาทางน้ำ การอุปโภคและบริโภค โดยต้องทำการฆ่าเชื้อโรคและปรับปรุง คุณภาพน้ำก่อน
พอใช้	ไม่ต่ำกว่า 3.0	ไม่เกินกว่า 2.0	ไม่เกินกว่า 4,000	การเกษตร การอุปโภคและบริโภคโดย ต้องทำการฆ่าเชื้อโรคและปรับปรุง คุณภาพน้ำก่อน
เสื่อมโทรม	ไม่ต่ำกว่า 2.0	ไม่เกินกว่า 4.0	ไม่เกินกว่า 60,000	การอุตสาหกรรม การอุปโภคและบริโภค โดยต้องทำการฆ่าเชื้อโรคและปรับปรุง คุณภาพน้ำเป็นพิเศษก่อน
เสื่อมโทรมมาก	น้อยกว่า 2.0	มากกว่า 4.0	มากกว่า 60,000	การคมนาคม



รูปที่ 1 ร้อยละของปัญหาคุณภาพน้ำทั่วประเทศ ปี 2546

แหล่งน้ำที่เสื่อมโทรมมาก ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยาตอนล่าง ตั้งแต่ อำเภอเมืองนนทบุรี กรุงเทพมหานครและสมุทรปราการ แม่น้ำท่าจีนตอนล่าง ตั้งแต่เมืองนครปฐม ถึง จังหวัดสมุทรสาคร แม่น้ำลำตะคองตอนล่าง พื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา และทะเลสาบสงขลา พื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดสงขลา โดยน้ำทั้งจากกิจกรรมของชุมชนเมือง ที่มีจำนวนมหาศาลตามประชากรที่เพิ่มขึ้นทุกปี ส่วนใหญ่ไม่ได้ผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำให้ได้ตามมาตรฐานก่อนปล่อยลงสู่แหล่งน้ำ

ภาคเหนือ ปัญหาที่สำคัญคือ การปนเปื้อนแบคทีเรียจากชุมชนสูง ในพื้นที่ชุมชนหนาแน่น ของแม่น้ำ ปิง วัง ยม น่าน กวง ได้แก่ เมืองเชียงใหม่ ลำปาง แพร่ ลำพูน และพิษณุโลก และมีความขุ่นสูงในช่วงน้ำหลาก เนื่องจากเป็นพื้นที่สูง

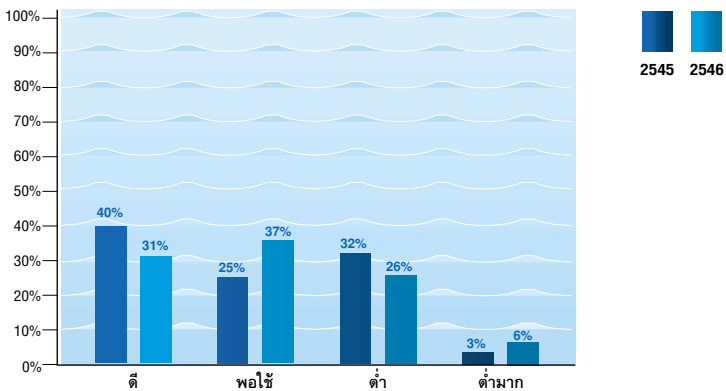
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ แม่น้ำส่วนใหญ่อยู่ในเกณฑ์ดี ไม่มีปัญหาคุณภาพน้ำที่รุนแรงพบการปนเปื้อนของแบคทีเรียจากชุมชนสูงในบริเวณ อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา อำเภอเมือง จังหวัดอุบลราชธานี และอำเภอเมือง จังหวัดเลย โดยอำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา มีคุณภาพน้ำอยู่ในเกณฑ์เสื่อมโทรมมาก มาตลอด

ภาคกลาง ปัญหาคุณภาพน้ำที่สำคัญ ได้แก่ ค่าออกซิเจนละลาย การปนเปื้อนของแบคทีเรียบริเวณที่เป็นปัญหา เจ้าพระยาตอนล่างช่วงตั้งแต่อำเภอเมือง จังหวัดนนทบุรี ผ่านกรุงเทพฯ ถึงอำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ แม่น้ำท่าจีนตอนล่างตั้งแต่อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม ถึง อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาคร อำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี แม่น้ำแม่กลอง อำเภอเมือง จังหวัดสระบุรี แม่น้ำป่าสัก และอำเภอเมือง จังหวัดเพชรบุรี แม่น้ำเพชรบุรี

ภาคตะวันออก แม่น้ำส่วนใหญ่อยู่ในเกณฑ์พอใช้ ปัญหาที่สำคัญคือการรुक้าของน้ำทะเลในช่วงฤดูแล้ง และการปนเปื้อนของแบคทีเรีย บริเวณที่เป็นปัญหา ได้แก่ อำเภอเมือง จังหวัดฉะเชิงเทรา แม่น้ำบางปะกง อำเภอเมือง จังหวัดระยอง แม่น้ำระยอง อำเภอแกลง จังหวัดระยอง แม่น้ำประแสร์ และอำเภอเมือง จังหวัดจันทบุรี แม่น้ำจันทบุรี

ภาคใต้ ตัวชี้วัดคุณภาพน้ำที่สำคัญส่วนใหญ่เป็นปัญหา คือ บริเวณอำเภอเมือง จังหวัดสงขลา แหล่งน้ำทะเลสาบสงขลา บริเวณที่เป็นปัญหาการปนเปื้อนของแบคทีเรีย ได้แก่ ปากน้ำ อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี แม่น้ำปัตตานี ปากน้ำอำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร แม่น้ำหลังสวน อำเภอเมือง จังหวัดชุมพร แม่น้ำชุมพร และปากน้ำ อำเภอปากพนัง จังหวัดนครศรีธรรมราช แม่น้ำปากพนัง

คุณภาพน้ำแหล่งน้ำทั่วประเทศโดยรวม ปี 2546 (รูปที่ 2) ส่วนใหญ่อยู่ในเกณฑ์พอใช้ และ ปี 2545 ส่วนใหญ่อยู่ในเกณฑ์ดี เนื่องจากปริมาณน้ำฝนที่มากเกือบทั่วประเทศ (จากเหตุการณ์น้ำท่วมในหลายจังหวัด) ทำให้แหล่งน้ำส่วนใหญ่มีปริมาณน้ำมากและเกิดการเจือจางของของเสียจากกิจกรรมต่างๆ คุณภาพน้ำแม่น้ำโดยรวมจึงดีขึ้น ทั้งนี้คุณภาพน้ำในแต่ละแหล่งน้ำย่อมเปลี่ยนแปลงได้ในแต่ละปี เพราะขึ้นอยู่กับหลายปัจจัย เช่น ปริมาณน้ำฝนในแต่ละฤดูกาล อัตราการไหลของน้ำในขณะที่ยกเก็บ ช่วงเวลาในขณะที่ยกเก็บ ฯลฯ มีข้อสังเกตว่าแหล่งน้ำที่อยู่ในเกณฑ์เสื่อมโทรมมาก เป็นแหล่งน้ำที่เหมือนกันเกือบทุกปี



รูปที่ 2 แสดงเปอร์เซ็นต์คุณภาพน้ำแหล่งน้ำทั่วประเทศ เปรียบเทียบ ปี 2545 และ 2546



ทำให้ระบบนิเวศเสียสมดุล โดยพบว่ามีการปนเปื้อนสูงเกินเกณฑ์มาตรฐานที่ US EPA และมาตรฐานกลุ่มประเทศอาเซียนกำหนด (ไม่เกินกว่า 10 นาโนกรัม/ลิตร) ในหลายพื้นที่ที่เป็นท่าเทียบเรือขนาดใหญ่

จากการเปรียบเทียบกับข้อมูลปีที่ผ่านมา พบว่า คุณภาพน้ำมีแนวโน้มเสื่อมโทรมลง เนื่องจากคุณภาพน้ำดีมากและดี ลดลง จากร้อยละ 83 เป็น 68 คุณภาพน้ำในเกณฑ์พอใช้เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 11 เป็น 29 คุณภาพน้ำในเกณฑ์เสื่อมโทรมลดลงจากร้อยละ 6 เป็น 3 โดยบริเวณปากแม่น้ำสายหลัก 4 สาย ยังคงมีสภาพเสื่อมโทรมกว่าพื้นที่อื่นๆ แต่มีสถานีที่อยู่ในเกณฑ์เสื่อมโทรมลดลงโดยปัญหาที่พบยังคงเป็นปริมาณออกซิเจนละลายต่ำและปริมาณแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดมีค่าไม่เป็นไปตามมาตรฐานคุณภาพน้ำทะเลชายฝั่ง (1,000 หน่วย)

อ่าวไทยตอนใน (บริเวณปากแม่น้ำสายหลัก 4 สาย)

ส่วนใหญ่มีค่าเป็นไปตามมาตรฐาน ยกเว้นออกซิเจนละลายซึ่งมีค่าต่ำกว่ามาตรฐานที่บริเวณปากแม่น้ำท่าจีน และเจ้าพระยา (1.8-3.5 มก./ล.) และบริเวณปากคลอง 12 ธันวาคม ที่มีค่าต่ำที่สุด (0.3 มก./ล.) แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์ม ทั้งหมดสูงเกินมาตรฐานบริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยา ท่าจีน และแม่กลอง (900-16,000 เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มล. (หน่วย) สำหรับแบคทีเรียชนิด *Vibrio parahaemolyticus* ซึ่งสามารถทำให้เกิดโรคทางเดินอาหารและท้องร่วงนั้น มีค่าสูงที่ปากแม่น้ำบางปะกง (70 CFU/มล.)

สารอาหารทั้งไนโตรเจนและฟอสฟอรัสมีค่าสูงที่ปากแม่น้ำเจ้าพระยา และท่าจีน แมงกานีสสูงเกินมาตรฐานที่บริเวณปากแม่น้ำท่าจีน (162-226 มคก./ล.) ปากคลอง 12 ธันวาคม (301 มคก./ล.) เจ้าพระยา (102 มคก./ล.) และบางปะกง (369-547 มคก./ล.) และพบโครเมียมเกินมาตรฐาน บริเวณปากคลอง 12 ธันวาคม (161 มคก./ล.)

ส่วนการปนเปื้อนของ TBT พบมีค่าสูงในหลายสถานีที่ปากแม่น้ำแม่กลอง (13-22 นาโนกรัม/ล.) ท่าจีน (17-23 นาโนกรัม/ล.) และเจ้าพระยา (18 นาโนกรัม/ล.) นอกจากนี้พบว่ามีความขุ่นสูงบริเวณปากคลอง 12 ธันวาคม (97 มก./ล.) และปากแม่น้ำบางปะกง (79-203 มก./ล.)



อ่าวไทยฝั่งตะวันออก

ส่วนใหญ่มีค่าเป็นไปตามมาตรฐาน ยกเว้นค่าออกซิเจนละลายที่บริเวณปากแม่น้ำระยอง (3.1 มก./ล.) และท่าเรือแหลมฉบัง (3.5 มก./ล.) ซึ่งต่ำกว่ามาตรฐานฯ แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดมีค่าสูงเกินมาตรฐานที่ท่าเรือแหลมฉบัง (1,700-16,000 หน่วย) แหลมฉบัง จังหวัดตราด (16,000 หน่วย) แบคทีเรียชนิด *Vibrio parahaemolyticus* มีค่าสูงที่สุดบริเวณฟาร์มหอยนางรมอ่าวชลบุรี (1,300 CFU/มล.) และอ่างศิลา (3,400 CFU/มล.)

ฟอสเฟตสูงบริเวณหาดทรายทอง (58.2 มคก./ล.) แมงกานีสสูงเกินมาตรฐานบริเวณท่าเทียบเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี (581 มคก./ล.) และปากคลองใหญ่ จังหวัดตราด (122 มคก./ล.) เหล็กสูงเกินมาตรฐานบริเวณปากแม่น้ำเวฬุ จังหวัดจันทบุรี (2,500 มคก./ล.) และปากคลองใหญ่ จังหวัดตราด (2,200 มคก./ล.)

ส่วน TBT ในน้ำทะเล พบว่ามีค่าสูงบริเวณอ่าวชลบุรี (13.2 นาโนกรัม/ล.) อ่าวอุดม (45-52 นาโนกรัม/ล.) ท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี (12-43 นาโนกรัม/ล.) และมาบตาพุด จังหวัดระยอง (15 นาโนกรัม/ล.) สารแขวนลอยมีค่าสูงที่ท่าเรือแหลมฉบัง (130 มก./ล.) ปากแม่น้ำจันทบุรี (123 มก./ล.) ปากแม่น้ำเวฬุ (112 มก./ล.) ท่าเรือแหลมฉบัง (148 มก./ล.) และปากคลองใหญ่ (122 มก./ล.) เนื่องมาจากการกัดเซาะชายฝั่งที่รุนแรง

อ่าวไทยฝั่งตะวันตก

ส่วนใหญ่เป็นไปตามมาตรฐาน ยกเว้นแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดสูงเกินมาตรฐานบริเวณปากคลองบ้านบางตะบูน ปากคลองบ้านแหลม จังหวัดเพชรบุรี อ่าวประจวบฯ ตอนกลาง ปากคลองบางสะพานน้อย จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ปากแม่น้ำชุมพร ปากแม่น้ำหลังสวน จังหวัดชุมพร ตลาดแม่น้ำ เกาะสมุย อ่าวหาดรีน เกาะพะงัน ปากคลองท่าเคย ปากคลองท่าสูง จังหวัดสุราษฎร์ธานี ปากแม่น้ำปัตตานี (2,400-16,000 หน่วย) และปากคลองบางนรา จังหวัดนราธิวาส แบคทีเรียชนิด *Vibrio parahaemolyticus* มีค่าสูง บริเวณบ้านบางตะบูน แมงกานีสสูงเกินมาตรฐานบริเวณปากคลองบ้านแหลม (268 มคก./ล.) ปากคลองบ้านบางตะบูน (118 มคก./ล.) ปากคลองบ้านบางสะพานน้อย (142 มคก./ล.) และปากคลองท่าเคย (211 มคก./ล.) เหล็กสูงเกินมาตรฐานเกือบทุกสถานี

ส่วน TBT ในน้ำทะเล มีการปนเปื้อนสูงมากบริเวณท่าเรือเพอริ์เกาะสมุย (20 นาโนกรัม/ล.) ปากแม่น้ำหลังสวน (15 นาโนกรัม/ล.) และปากแม่น้ำปัตตานี (14 นาโนกรัม/ล.)

นอกจากนี้บางพื้นที่พบว่ามีสารแขวนลอยสูงมาก เช่น ปากคลองท่าเคย (195-406 มก./ล.) หาดสำเริง (235-274 มก./ล.)



ฝิ่งอันดามัน

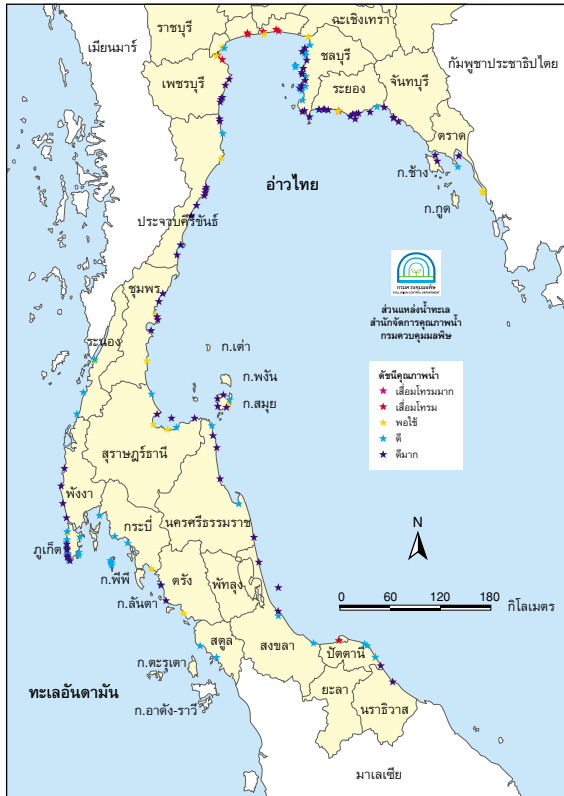
ส่วนใหญ่เป็นไปตามมาตรฐาน ยกเว้น บริเวณหาดชายูดำริ จังหวัดระนอง และหาดโนหาน จังหวัดภูเก็ต พบปริมาณออกซิเจนละลายต่ำกว่ามาตรฐาน (2.8-3.0 มก./ล.) แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดสูงเกินมาตรฐาน (16,000 หน่วย) บริเวณหาดชายูดำริ จังหวัดระนอง หาดโนยาง ป่าตอง และราไวย์ จังหวัดภูเก็ต บ้านแหลมลึก จังหวัดพังงา อ่าวตันไทร เกาะพีพี หาดนพรัตน์ธารา จังหวัดกระบี่

เหล็กสูงเกินมาตรฐานทุกสถานี ส่วนการปนเปื้อนของ TBT ในน้ำทะเลพบว่ามีการปนเปื้อนสูงมากบริเวณท่าเทียบเรือ อ่าวตันไทร เกาะพีพี จังหวัดกระบี่ (33 นาโนกรัม/ล.) ส่วนปริมาณสารแขวนลอยมีค่า 3-43 มก./ล. ซึ่งต่ำกว่าพื้นที่อื่นๆ

คุณภาพสิ่งแวดล้อมชายหาดท่องเที่ยวและเกาะ

คุณภาพสิ่งแวดล้อมชายหาดท่องเที่ยวและเกาะที่สำรวจทั้งสิ้น 14 หาดทั่วประเทศ ประเมินจากองค์ประกอบ 4 ด้าน คือ คุณภาพน้ำทะเลชายฝั่ง ปริมาณขยะตกค้าง ความสมบูรณ์ของชายหาด และการใช้ประโยชน์ที่ดิน พบว่า หาดทรายแก้ว หาดหัวหิน หาดละไม หาดเจง หาดป่าตอง หาดกะรน หาดโล๊ะดาลัม และหาดยาว อยู่ในเกณฑ์ดี ส่วนหาดบางแสน หาดพัทยา หาดจอมเทียน หาดชะอำ หาดตันไทร และหาดวอนนภา อยู่ในเกณฑ์พอใช้ ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับคุณภาพสิ่งแวดล้อมชายหาดท่องเที่ยวที่สำรวจในปี 2545 พบว่าเปลี่ยนแปลงดีขึ้น โดยหาดจอมเทียนเปลี่ยนแปลงจากต่ำเป็นปานกลาง ส่วนหาดป่าตองและหาดโล๊ะดาลัมเปลี่ยนแปลงจากปานกลางเป็นดี แต่อย่างไรก็ดียังพบว่าในฤดูท่องเที่ยวชายหาดบางแห่งมีขยะตกค้างสูงและยังมีแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดสูงในบางช่วงของการสำรวจ

องค์ประกอบ 4 ด้าน คือ คุณภาพน้ำทะเลชายฝั่ง พิจารณาค่าแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด และความขุ่นในรูปสารแขวนลอย ปริมาณขยะตกค้าง พิจารณาปริมาณขยะตกค้างในน้ำ บนชายหาด และชุมชนชายทะเล ความสมบูรณ์ของชายหาด พิจารณาสันทราย (Sand dune) สภาพปะการัง การกัดเซาะชายหาด และ การใช้ประโยชน์ที่ดิน พิจารณาการรุกรานชายหาด



รูปที่ 2 ดัชนีคุณภาพน้ำทะเลชายฝั่ง ฤดูร้อน ปี 2546

พบคราบน้ำมันขึ้นฝั่งที่ชุมพร

เมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2546 กรมควบคุมมลพิษ ได้รับแจ้งจากสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดชุมพร (ทส.จ.ชุมพร) ว่าเกิดเหตุการณ์คราบน้ำมันขึ้นฝั่งบริเวณชายหาดบ่อเมา จังหวัดชุมพร หลังจากได้รับแจ้งเหตุได้ประสานไปยังกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี กองทัพเรือและหน่วยงานในพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง ออกสำรวจพื้นที่เกิดเหตุและดำเนินการขจัดคราบน้ำมัน ซึ่งจากการสำรวจชายหาดต่างๆ โดย ทส.จ.ชุมพร ร่วมกับสำนักงานขนส่งทางน้ำที่ 4 สาขาชุมพร บริเวณชายหาดบ่อเมา หาดบ้านแหลมแท่น บ้านชายทะเลหาดทุ่งวัวแล่น อ่าวพังกัด ระยะทางประมาณ 35 กิโลเมตร พบคราบน้ำมันมีลักษณะหนืดสีดำและกระจายตัวเป็นหย่อมๆ ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางประมาณ 6-12 นิ้ว หนาแน่นบริเวณ



ชายหาดบ่อเมา และบริเวณอ่าวพั้งดัก คาดว่าเป็นน้ำมันที่รั่วไหลมาแล้วเป็นเวลานานกว่า 2 วัน โดยสันนิษฐานว่า อาจเกิดการรั่วไหลจากการขนถ่ายน้ำมันระหว่างเรือ หรือ อาจมาจากการลักลอบปล่อยทิ้งออกมาจากเรือที่สัญจรไปมา เนื่องจาก บริเวณดังกล่าวเป็นเส้นทางเดินเรือระหว่าง

กรุงเทพฯ และจังหวัดสงขลา จากการตรวจสอบทางอากาศยานโดยกองเรือภาคที่ 1 กองทัพเรือ ไม่พบเรือต้องสงสัยหรือผู้กระทำความผิด ทั้งนี้กรมควบคุมมลพิษได้ให้คำแนะนำแก่ ทส.จ.ชุมพร ในเรื่องการจัดเก็บ โดยให้เก็บรวบรวมคราบน้ำมันใตูกุ้งขยะสีดำ แล้วนำไปฝังกลบในพื้นที่ที่จะไม่ปนเปื้อนแหล่งน้ำ และได้เก็บตัวอย่างคราบน้ำมันจากหาดต่างๆ จำนวน 8 ตัวอย่าง เพื่อนำไปวิเคราะห์หาชนิดและองค์ประกอบคาร์บอนของน้ำมันโดยวิธีโครมาโตแกรม รวมทั้งใช้เป็นหลักฐานเพื่อตรวจสอบหาแหล่งที่มา พบว่าเป็นน้ำมันชนิดเดียวกัน เนื่องจากมีองค์ประกอบคาร์บอนของน้ำมันคล้ายคลึงกันและคาดว่า เป็นน้ำมันดิบ (Crude Oil) ที่มาจากแหล่งเดียวกันแต่ไม่สามารถระบุชื่อน้ำมันได้ เนื่องจากน้ำมันดังกล่าวได้รั่วไหลลงสู่แหล่งน้ำเป็นเวลาหลายวันแล้ว ทำให้องค์ประกอบคาร์บอนของน้ำมันเปลี่ยนแปลงไปมาก สำหรับการตรวจสอบหาแหล่งที่มาของน้ำมันที่รั่วไหลนั้น ในปัจจุบัน ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับเรือ เช่น เส้นทางเดินเรือของเรือแต่ละลำ เวลาที่เริ่มออกเดินทางจากต้นทางไปยังปลายทาง ยังขาดการรวบรวมอย่างเป็นระบบ ทำให้การตรวจสอบว่ามีเรืออะไรบ้างที่แล่นอยู่ในช่วงเวลาดังกล่าวทำได้ลำบาก จึงไม่สามารถเก็บตัวอย่างน้ำมันจากเรือต้องสงสัย เพื่อเปรียบเทียบองค์ประกอบคาร์บอนกับคราบน้ำมันที่พบบนชายฝั่งได้

สำหรับเหตุการณ์ดังกล่าว เป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอยู่เสมอ ซึ่งกรมควบคุมมลพิษ ได้รับเรื่องร้องเรียนอยู่บ่อยครั้ง เช่น กรณีจังหวัดภูเก็ต ที่จะเกิดเหตุการณ์ดังกล่าวเป็นประจำทุกปีในช่วงเวลาเดียวกัน วิธีการป้องกันและแก้ไขวิธีการหนึ่งก็คือ การจัดเตรียมอุปกรณ์รองรับของเสียปนน้ำมันจากเรือ (Reception Facility) ของท่าเทียบเรือ และนำไปกำจัดอย่างถูกวิธี ซึ่งจะทำให้การปล่อยทิ้งของเสียสู่ทะเลลดน้อยลง

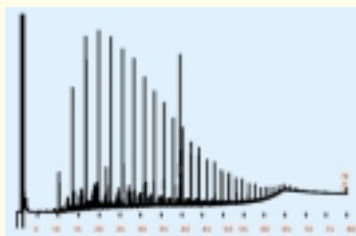
ในปัจจุบันกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีได้กำหนดให้เขตท่าเรือกรุงเทพ เขตท่าเรือศรีราชา เขตท่าเรือมาบตาพุด เขตท่าเรือสงขลาและเขตท่าเรือภูเก็ต เป็นเขตท่าเรือที่ต้องจัดการบริการจัดเก็บและบำบัดของเสียจากเรือโดยผู้ให้บริการที่มีคุณสมบัติตามที่กำหนด ซึ่งปัจจุบันมีหน่วยงานภาคเอกชนอยู่ 9 แห่ง เป็นผู้ดำเนินการอยู่



สําหรับการจัตเตรียมอุปกรณ์รองรับของเสียปนน้ำมันจากเรือั้น เป็นข้อบังคับที่กำหนดเป็นเกณฑ์สําหรับการควบคุมและป้องกันสิ่งแวดล้อมทางน้ำจากการปล่อยหรือทิ้งของเสียจากเรือซึ่งเป็นสาระสำคัญของอนุสัญญาาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL 73/78) ดังนั้นจึงควรผลักดันให้มีการเร่งรัดให้มีการอนุวัติอนุสัญญา MARPOL 73/78 เพื่อให้ถือปฏิบัติตามกฎเกณฑ์สําหรับการควบคุมและป้องกันสิ่งแวดล้อมทางน้ำจากการปล่อยหรือทิ้งของเสียจากเรือต่อไป



การจัตเก็บคราบน้ำมันบริเวณชายหาด



ลักษณะองค์ประกอบคาร์บอนของตัวอย่างน้ำมัน (Chromatogram)

สทการณัคุณภาพอากาศและมลพิษทางเสียง

คุณภาพอากาศ



สทการณัคุณภาพอากาศของประเทศไทย ปี 2546 พบว่าปัญหาหลักยังคงเป็นฝุ่นขนาดเล็ก (PM₁₀) ซึ่งมีปริมาณสูงเกินมาตรฐานในหลายพื้นที่เช่นเดียวกับปีที่ผ่านมาและส่วนใหญ่จะเป็นพื้นที่เดิม ได้แก่ จังหวัดสมุทรปราการ กรุงเทพมหานคร และอำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสระบุรี เป็นต้น

ปัญหารองลงมา คือ ก๊าซโอโซน¹ ซึ่งพบเกินมาตรฐานในบางพื้นที่ ได้แก่ กรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และภาคตะวันออกเฉียงใต้ พบเกินมาตรฐานเฉพาะบริเวณริมถนนบางสายในกรุงเทพมหานคร สําหรับสารมลพิษประเภทอื่น ๆ ได้แก่ ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ยังมีปริมาณอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

¹ ก๊าซโอโซนเป็นสารทวยภูมิที่เกิดขึ้นจากปฏิกิริยาระหว่างไฮโดรคาร์บอนและออกไซด์ของไนโตรเจน โดยมีแสงแดดเป็นตัวเร่ง



คุณภาพอากาศในกรุงเทพมหานคร

สารมลพิษทางอากาศที่พบเกินมาตรฐานในกรุงเทพมหานคร ได้แก่ ฝุ่นขนาดเล็ก ก๊าซโอโซน และฝุ่นรวม และเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมาพบว่าปัญหาดังกล่าวมีความรุนแรงมากขึ้น ส่วนสารมลพิษอื่นยังมีปริมาณอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน โดยสาเหตุหลักของปัญหาฝุ่นละออง คือ ยานพาหนะที่สัญจรไปมาบนท้องถนนที่เพิ่มขึ้นทุกปี ซึ่งจากข้อมูลสถิติของกรมการขนส่งทางบก พบว่ามีรถยนต์ทุกประเภทที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานครสะสมจนถึงปี 2545 มีจำนวนทั้งสิ้นถึง 5.4 ล้านคัน และในปี 2546 มีรถใหม่ที่จดทะเบียนจำนวน 514,530 คัน ส่งผลให้ในบริเวณริมถนนจะมีปัญหามลพิษทางอากาศมากกว่าบริเวณพื้นที่ทั่วไปซึ่งเป็นชุมชนหรือที่พักอาศัย

บริเวณพื้นที่ทั่วไป

บริเวณพื้นที่ทั่วไปในกรุงเทพมหานคร มีสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศ 10 สถานี จากการตรวจวัดพบว่าฝุ่นขนาดเล็กและก๊าซโอโซนมีปริมาณสูงขึ้นเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา ส่วนสารมลพิษประเภทอื่นๆ ได้แก่ ฝุ่นรวม ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ และก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ยังมีปริมาณอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน (ตารางที่ 1)

ตารางที่ 1 คุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ทั่วไปในกรุงเทพมหานครปี 2546

สารมลพิษ	ช่วงค่าที่วัดได้	เปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 95	ค่าเฉลี่ย	ค่ามาตรฐาน	จำนวนครั้งที่เกินมาตรฐาน/จำนวนครั้งที่ตรวจวัด(ร้อยละ)
ฝุ่นรวมเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (มก./ลบ.ม.)	0.01 - 0.24	0.20	0.09	0.33	0/434 (0)
ฝุ่นขนาดเล็กเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (มกก./ลบ.ม.)	20.5 - 189.0	101.0	54.5	120	36/1,680 (2.1)
ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (ppm)	0 - 7.0	2.0	0.7	30	0/74,991 (0)
ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 8 ชั่วโมง (ppm)	0 - 4.4	1.7	0.7	9	0/77,643 (0)
ก๊าซโอโซนเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (ppb)	0 - 169.0	55.0	15.7	100	155/61,789 (0.25)
ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (ppb)	0 - 104.0	13.0	4.7	300	0/77,176 (0)
ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์เฉลี่ย 24 ชั่วโมง (ppb)	0 - 31.9	9.9	4.7	120	0/3,206 (0)
ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (ppb)	0 - 169.0	56.0	23.0	170	0/78,041 (0)

ฝุ่นขนาดเล็กเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ตรวจวัดได้อยู่ในช่วง 20.5-189.0 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร (มกก./ลบ.ม.) พบเกินมาตรฐานทั้งสิ้น 36 ครั้ง จากการตรวจวัดทั้งหมด 1,680 ครั้ง หรือร้อยละ 2.1 (มาตรฐาน 120 มกก./ลบ.ม.) โดยบริเวณที่มีปัญหามากที่สุด คือ เขตบางขุนเทียน โรงเรียนสิงหราชพิทยาคม



ก๊าซโอโซนเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ตรวจวัดได้อยู่ในช่วง 0 - 169.0 ส่วนในพันล้านส่วน (ppb) ตรวจพบเกินมาตรฐาน 155 ครั้งจากการตรวจวัดทั้งหมด 61,789 ครั้งหรือร้อยละ 0.25 (มาตรฐาน 100 ppb) โดยพบปริมาณสูงสุดบริเวณมหาวิทยาลัยรามคำแหงและส่วนใหญ่จะพบเกินมาตรฐานที่บริเวณนี้

บริเวณริมถนน

บริเวณริมถนนในกรุงเทพมหานคร มีสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศ 7 สถานี และจุดตรวจวัดแบบชั่วคราว 21 จุด พบว่าปัญหาหลัก ได้แก่ ฝุ่นขนาดเล็ก และ ฝุ่นรวม นอกจากนี้ยังพบก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ และก๊าซโอโซน เกินมาตรฐานเป็นครั้งคราวบริเวณริมถนนบางสายเท่านั้น ส่วนก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ยังมีปริมาณอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน (ตารางที่ 2)

ตารางที่ 2 คุณภาพอากาศบริเวณริมถนนในกรุงเทพมหานคร ปี 2546

สารมลพิษ	ช่วงค่า ที่วัดได้	เปอร์เซ็นต์ ที่ 95	ค่าเฉลี่ย	ค่ามาตรฐาน	จำนวนครั้งที่เกินมาตรฐาน/ จำนวนครั้งที่ตรวจวัด(ร้อยละ)
ฝุ่นรวมเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (มก./ลบ.ม.)	0.04 - 0.48	0.30	0.16	0.33	24/588 (4.1)
ฝุ่นขนาดเล็กเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (มกก./ลบ.ม.)	12.7 - 208.9	119.8	61.4	120	108/2,152 (5.0)
ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (ppm)	0 - 22.5	5.5	2.0	30	0/65,389 (0)
ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 8 ชั่วโมง (ppm)	0 - 13.0	5.2	2.0	9	281/65,927 (0.43)
ก๊าซโอโซนเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (ppb)	0 - 145.0	42.0	11.8	100	13/24,905 (0.05)
ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (ppb)	0 - 75.0	17.0	7.1	300	0/24,244 (0)
ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์เฉลี่ย 24 ชั่วโมง (ppb)	0.7 - 22.0	12.4	7.1	120	0/1,050 (0)
ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (ppb)	0 - 166.0	74.0	35.3	170	0/24,621 (0)

สถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศ

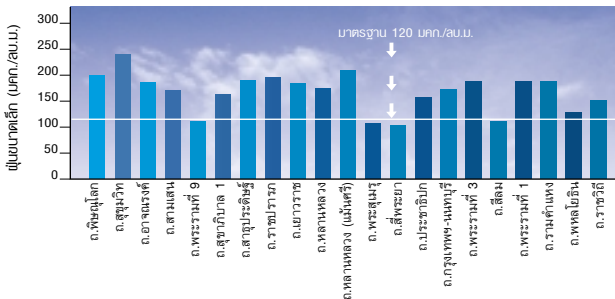
จากการตรวจวัดคุณภาพอากาศ โดยสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณริมถนนอย่างต่อเนื่องตลอดปีจำนวน 7 สถานี พบว่าฝุ่นขนาดเล็กเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ตรวจวัดได้อยู่ในช่วง 12.7-208.9 มกก./ลบ.ม. พบเกินมาตรฐาน 108 ครั้ง จากการตรวจวัดทั้งหมด 2,152 ครั้งหรือร้อยละ 5.0 โดยพบสูงสุดริมถนนพระรามที่ 6 บริเวณกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี

ก๊าซโอโซนเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ตรวจวัดได้อยู่ในช่วง 0-145.0 ppb โดยพบเกินมาตรฐาน 13 ครั้ง จากการตรวจวัดทั้งหมด 24,905 ครั้ง หรือคิดเป็นร้อยละ 0.05 ส่วนใหญ่พบเกินมาตรฐานที่ริมถนนอินทรพิทักษ์ บริเวณการไฟฟ้าอยุธยาธนบุรี

จุดตรวจวัดแบบชั่วคราว

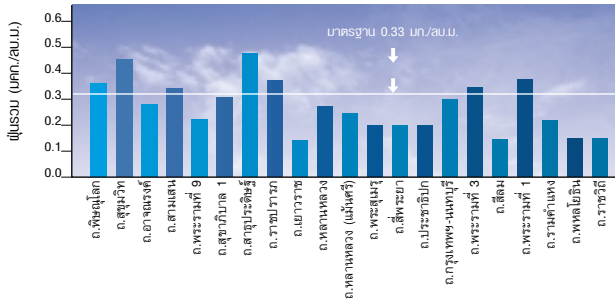
จากการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณริมถนนย่านที่มีการจราจรหนาแน่น โดยจุดตรวจวัดคุณภาพอากาศแบบชั่วคราว 21 จุดๆ ละ 2-3 สัปดาห์ ตรวจวัดสารมลพิษ 3 ประเภท ได้แก่ ฝุ่นขนาดเล็ก ฝุ่นรวม และก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ พบว่าฝุ่นขนาดเล็กมีปริมาณเกินมาตรฐานหลายแห่ง สำหรับฝุ่นรวมและก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์พบปริมาณเกินมาตรฐานในบริเวณริมถนนบางสาย

ฝุ่นขนาดเล็กเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ตรวจวัดได้อยู่ในช่วง 39.2-241.0 มคก./ลบ.ม. พบสูงสุดริมถนนสุขุมวิท บริเวณสามแยกปากซอยอ่อนนุช และพบว่าริมถนนพระรามที่ 3 บริเวณสี่แยกถนนตกมีฝุ่นขนาดเล็กสูงเกินมาตรฐานทุกวัน นอกจากนี้ยังพบถนนหลายสายมีปัญหาฝุ่นขนาดเล็ก ได้แก่ ถนนหลานหลวง แยกแมนศรี ถนนราชวิถี บริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ถนนพิษณุโลก แยกยมราช ถนนสามเสน สี่แยกศรียาน ถนนเยาวราช แยกราชวงศ์ ถนนราชปรารภ ย่านประตูน้ำ ถนนสาธุประดิษฐ์ บริเวณไปรษณีย์โทรเลขสาธุประดิษฐ์ และถนนพระรามที่ 1 บริเวณสี่แยกมาบุญครอง โดยมีสาเหตุเนื่องจากสภาพการจราจรที่ติดขัดและหนาแน่น (รูปที่ 1)



รูปที่ 1 ฝุ่นขนาดเล็ก เฉลี่ย 24 ชั่วโมงสูงสุด จากจุดตรวจวัดบริเวณริมถนนแบบชั่วคราวใน กทม. ปี 2546

ฝุ่นรวมเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ตรวจวัดได้อยู่ในช่วง 0.06-0.48 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร (มก./ลบ.ม.) โดยพบค่าสูงสุดริมถนนสาธุประดิษฐ์ บริเวณไปรษณีย์โทรเลขสาธุประดิษฐ์ นอกจากนี้ยังพบเกินมาตรฐานเป็นครั้งคราวในบริเวณริมถนนบางสาย (มาตรฐาน 0.33 มก./ลบ.ม.) ได้แก่ ถนนสุขุมวิท สามแยกปากซอยอ่อนนุช ถนนพระรามที่ 1 สี่แยกมาบุญครอง ถนนราชปรารภ ย่านประตูน้ำ ถนนสามเสน สี่แยกศรียาน ถนนพระรามที่ 3 สี่แยกถนนตก และถนนพิษณุโลก แยกยมราช (รูปที่ 2)



รูปที่ 2 ผุ่นรวมเฉลี่ย 24 ชั่วโมงสูงสุดจากจุดตรวจวัดบริเวณริมถนนแบบชั่วคราวใน กทม. ปี 2546

ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ยังมีปริมาณอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน แต่ค่าเฉลี่ย 8 ชั่วโมง ซึ่งพบสูงเกินมาตรฐานเป็นครั้งคราวในบริเวณริมถนนบางสาย เนื่องจากสภาพการจราจรที่ติดขัดส่งผลให้เกิดการสะสมของก๊าซชนิดนี้ โดยตรวจวัดได้อยู่ในช่วง 0.3-13.0 ส่วนในล้านส่วน (ppm) บริเวณที่พบเกินมาตรฐาน (มาตรฐาน 9 ppm) ได้แก่ ถนนประชาธิปไตย ย่านวงเวียนใหญ่ ถนนสุขุมวิท สามแยกปากซอยอ่อนนุช ถนนกรุงเทพ-นนทบุรี สีแยกวงศ์สว่าง ถนนสี่พระยา แยกสี่พระยา ถนนหลานหลวง สีแยกแม่น้ำศรี และถนนพรวนที่ 1 สีแยกมาบุญครอง

สำหรับแนวทางการแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศจากยานพาหนะ ได้แก่ การปรับปรุงมาตรฐานการระบายไอเสียจากรถใหม่และรถเก่าหรือรถใช้งานให้มีความเข้มงวดมากขึ้น การปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงโดยการลดปริมาณกำมะถัน การตรวจสอบ/ตรวจจับยานพาหนะที่มีมลพิษเกินมาตรฐาน และการแก้ไขปัญหามลพิษจากรถโดยสารประจำทาง เป็นต้น

คุณภาพอากาศในเขตปริมณฑล

จากการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเขตปริมณฑลทั้ง 4 จังหวัด จำนวน 10 สถานี ได้แก่ สมุทรปราการ สมุทรสาคร ปทุมธานี และนนทบุรี พบว่ามีฝุ่นขนาดเล็กและก๊าซโอโซนเป็นปัญหาหลัก โดยมีความรุนแรงมากกว่าปีที่ผ่านมา สำหรับสารมลพิษอื่นยังมีปริมาณอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

ฝุ่นขนาดเล็กเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ตรวจวัดได้อยู่ในช่วง 11.6-331.4 มคก./ลบ.ม. บริเวณที่มีปัญหามากที่สุด คือ จังหวัดสมุทรปราการ โดยพบข้อมูลที่เกินมาตรฐาน 420 ครั้งจากการตรวจวัดทั้งหมด 1,533 ครั้ง หรือคิดเป็นร้อยละ 27.4 สูงกว่าปีที่ผ่านมาซึ่งพบจำนวนข้อมูลที่เกินมาตรฐานร้อยละ 18.4



ก๊าซโอโซนเฉลี่ย 1 ชั่วโมง พบปริมาณสูงเกินมาตรฐานหลายครั้งในทุกสถานี โดยตรวจวัดได้อยู่ในช่วง 0-187.0 ppb พบสูงสุดบริเวณแขวงการทางสมุทรสาคร อำเภอกระทุ่มแบน จังหวัดสมุทรสาคร

คุณภาพอากาศในพื้นที่ต่างจังหวัด

พื้นที่ต่างจังหวัดของประเทศไทยมีฝุ่นขนาดเล็กเป็นปัญหาหลัก และเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมาพบว่าส่วนใหญ่เกือบทุกพื้นที่ยังคงไม่เปลี่ยนแปลง ยกเว้นบริเวณอำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสระบุรี ที่มีปัญหาเพิ่มขึ้นเล็กน้อย ปัญหารองลงมา คือ ก๊าซโอโซน สำหรับสารมลพิษอื่นยังมีปริมาณอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

ฝุ่นขนาดเล็กเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ตรวจวัดได้อยู่ในช่วง 10.9-388.5 มคก./ลบ.ม. โดยพบสูงสุดอำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสระบุรี และพบเกินมาตรฐาน 46 ครั้ง จากการตรวจวัดทั้งหมด 307 ครั้งหรือคิดเป็นร้อยละ 15.0 เนื่องจากบริเวณพื้นที่ดังกล่าวมีอุตสาหกรรมไม้ บด และย่อยหิน และอุตสาหกรรมปูนซีเมนต์ เป็นแหล่งกำเนิดหลักของฝุ่นละอองเหล่านั้น ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้จัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองในพื้นที่สระบุรี สำหรับบริเวณพื้นที่อื่นๆ ที่มีปัญหาฝุ่นละอองเล็กน้อย ได้แก่ อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี จังหวัดลำปาง จังหวัดนครราชสีมา และจังหวัดเชียงใหม่ เป็นต้น

ก๊าซโอโซนเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ตรวจวัดได้อยู่ในช่วง 0 - 134.8 ppb โดยส่วนใหญ่จะพบสูงเกินมาตรฐานบริเวณภาคตะวันออกเฉียงเหนือในจังหวัดชลบุรี และระยอง สำหรับจังหวัดราชบุรี สระบุรี เชียงใหม่ และนครสวรรค์ มีปริมาณเกินมาตรฐานเป็นบางครั้งคราวเท่านั้น

การควบคุมการเผาในที่โล่งของประเทศไทย

ประเทศไทยเป็นประเทศเกษตรกรรมที่มีการปลูกพืชในพื้นที่ต่างๆ ทั่วประเทศ ทำให้มีเศษวัสดุเหลือใช้จากภาคเกษตรในปริมาณสูงทุกปี การเผาทำลายเศษวัสดุเป็นวิธีที่เกษตรกรมักจะใช้ในการกำจัดเศษวัสดุเพื่อเตรียมพื้นที่เพาะปลูกเนื่องจากเป็นวิธีที่สะดวกและประหยัด การเผาในที่โล่ง (Open Burning) เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดสารมลพิษทางอากาศ โดยเฉพาะ ฝุ่นละออง เถ้า และเขม่าควัน ซึ่งส่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัย ก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญ บดบังทัศนวิสัยในการขับรถ อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน และหากเกิดการลุกลามอาจเป็นสาเหตุให้เกิดไฟป่าเผาไหม้ทำลายแหล่งทรัพยากรธรรมชาติ นอกจากนี้การเผายังเป็นการทำลายหน้าดินและลดคุณภาพดิน ทำให้ผลผลิตทางการเกษตรลดลง

ในปี 2546 รัฐบาลได้ให้ความสำคัญกับปัญหาการเผาในที่โล่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเปลี่ยนทัศนคติของเกษตรกรและประชาชนทั่วไปให้เลิกเผาเศษวัสดุและเลือกใช้วิธีที่เหมาะสมในการกำจัดเศษวัสดุแทน เช่น การทำปุ๋ยหมัก การไถกลบตอซัง เป็นต้น โดยคณะรัฐมนตรี ได้มีมติเมื่อวันที่ 22 กรกฎาคม 2546 เห็นชอบแผนแม่บทแห่งชาติว่าด้วยการควบคุมการเผาในที่โล่ง



และมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปจัดทำแผนปฏิบัติการตามแผนแม่บทฯ ต่อไป แผนแม่บทแห่งชาติว่าด้วยการควบคุมการเผาในที่โล่ง มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการเตรียมแผนงานและมาตรการรองรับข้อตกลงอาเซียน เรื่องมลพิษจากหมอกควันข้ามแดน และเพื่อให้มีการนำ “นโยบายควบคุมการเผาในที่โล่ง”

ไปใช้เป็นยุทธศาสตร์ให้ทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการปฏิบัติเพื่อการป้องกัน ลด และแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศที่เกิดจากการเผาในที่โล่ง และเป็นกรอบการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน และสอดคล้องเชื่อมโยงกัน โดยเป้าหมายหลัก คือ

- ลดพื้นที่ไฟไหม้ป่าให้เหลือเพียงไม่เกินปีละ 300,000 ไร่
- จัดการเศษวัสดุเหลือใช้จากภาคการเกษตรทดแทนการเผาในพื้นที่อย่างน้อย 600,000 ไร่ ในปี 2550
- นำเอาเศษวัสดุเหลือใช้จากภาคการเกษตรมาใช้เป็นพลังงานชีวมวล ทดแทนการใช้พลังงานในเชิงพาณิชย์ คิดเป็นร้อยละ 21 และ 25 ของความต้องการใช้พลังงานในปี 2549 และ ปี 2554 ตามลำดับ
- ลดการเผาขยะมูลฝอยในที่โล่งโดยจัดให้มีการกำจัดขยะมูลฝอยอย่างถูกหลักวิธี และปลอดภัยไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ของจังหวัดทั้งหมด และมีการใช้ประโยชน์มูลฝอยไม่ต่ำกว่าร้อยละ 30 ของปริมาณมูลฝอยที่เกิดขึ้นในปี 2549

เพื่อให้นโยบายและมาตรการในการควบคุมการเผาในที่โล่งมีผลในทางปฏิบัติ กรมควบคุมมลพิษ ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จึงได้จัดทำแผนปฏิบัติการตามแผนแม่บทแห่งชาติว่าด้วยการควบคุมการเผาในที่โล่ง (พ.ศ.2547-2551) ประกอบด้วย 7 ยุทธศาสตร์ตามแผนแม่บทแห่งชาติ ได้แก่ การรองรับข้อตกลงอาเซียนเรื่องมลพิษจากหมอกควันข้ามแดน การจัดการเศษวัสดุเหลือใช้จากภาคการเกษตร การจัดการขยะมูลฝอย ชุมชน การจัดการไฟป่า การส่งเสริมการใช้พลังงานหมุนเวียน การส่งเสริมและประชาสัมพันธ์ และการใช้มาตรการทางด้านกฎหมาย ซึ่งขณะนี้ อยู่ระหว่างการปรับปรุงแก้ไขแผนปฏิบัติการฯ เพื่อนำเสนอขอความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ต่อไป

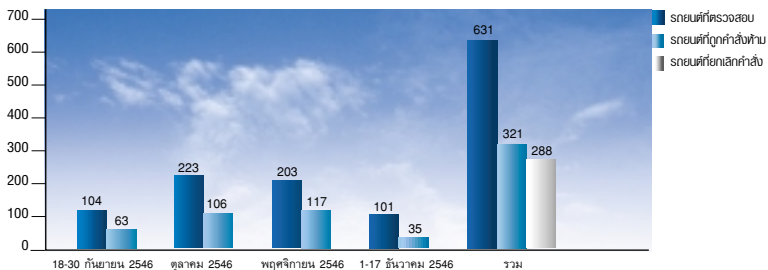
การตรวจสอบตรวจจับและห้ามใช้รถยนต์ควันดำ



กองบังคับการตำรวจจราจร ร่วมกับกรุงเทพมหานคร และ กรมควบคุมมลพิษ ดำเนินการตรวจสอบตรวจจับและห้ามใช้รถยนต์ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ซึ่งดำเนินการได้เฉพาะกับรถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ อาทิเช่น รถกระบะ รถตู้ เป็นต้น ในลักษณะเป็นมาตรการนำร่องบนถนน

สมเด็จพระเจ้าตากสิน รวมระยะเวลา 3 เดือนระหว่างวันที่ 18 กันยายน-17 ธันวาคม 2546 เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและส่งเสริมประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบถึงมาตรการของหน่วยงานภาครัฐ โดยมีผลการดำเนินงาน สรุปได้คือ จากรถยนต์ที่ถูกเรียกตรวจทั้งหมด 631 คัน มีรถยนต์ที่ถูกคำสั่ง “ห้ามใช้ชั่วคราว” ทั้งสิ้น 321 คัน ซึ่งรถยนต์ที่ถูกคำสั่งห้ามใช้ชั่วคราวนี้ จะต้องนำรถยนต์แก้ไขปรับปรุงสภาพเครื่องยนต์ และนำไปให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบค่าควันดำเพื่อขอยกเลิกคำสั่งห้ามใช้ชั่วคราวภายใน 30 วัน มิฉะนั้น ถ้าหากเจ้าหน้าที่ตรวจพบบนท้องถนนอีกครั้งจะถูกคำสั่ง “ห้ามใช้เด็ดขาด” และจากการดำเนินการตรวจสอบเพื่อขอยกเลิกคำสั่งห้ามใช้ ณ สถานีตำรวจนครบาลคูขุนานลอยฟ้า ถนนบรมราชชนนี ระหว่างวันที่ 18 กันยายน - 31 ธันวาคม 2546 พบว่า ได้มีผู้ขับขี้นำรถยนต์ไปขอยกเลิกคำสั่งแล้ว 288 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 90 ดังนั้น จึงคงเหลือรถยนต์ที่ถูกคำสั่งห้ามใช้ชั่วคราวจำนวน 33 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 10 โดยกรมควบคุมมลพิษ ได้มีหนังสือแจ้งเตือนไปยังเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถให้นำรถยนต์มาขอยกเลิกคำสั่งห้ามใช้แล้ว ในระหว่างการดำเนินการนี้ ยังไม่มีรถยนต์ที่ถูกคำสั่ง “ห้ามใช้เด็ดขาด” เนื่องจากยังตรวจไม่พบว่า มีเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถยนต์ที่พ้นกำหนดให้แก้ไขปรับปรุงสภาพเครื่องยนต์ นำรถนั้นมาใช้ในทาง

ผลการตรวจจับและห้ามใช้รถยนต์ควันดำ บนถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535





นอกจากนี้ กรมการขนส่งทางบก ร่วมกับกรมควบคุมมลพิษ ดำเนินการตรวจสอบตรวจจับและห้ามใช้รถตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 อาทิเช่น รถยนต์ขนาดใหญ่ โดยเฉพาะรถโดยสารประจำทาง สัปดาห์ละ 3 วัน คือ จันทร์ พุธ และศุกร์ โดยการพ่นเครื่องหมายคำสั่ง “ห้ามใช้” แก่รถที่มีค่าควันดำเกิน

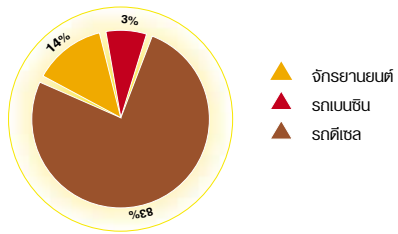
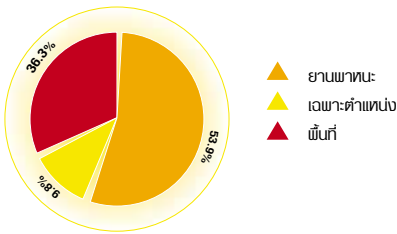
มาตรฐาน ระหว่างวันที่ 18 กันยายน - 31 ธันวาคม 2546 พบว่า จากรถที่ถูกเรียกตรวจสอบจำนวนทั้งสิ้น 953 คัน ถูกพ่นเครื่องหมายคำสั่งห้ามใช้เป็นจำนวนทั้งสิ้น 120 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 12.6 แบ่งเป็นรถโดยสารประจำทาง 111 คัน รถโดยสารระหว่างจังหวัด 2 คัน และรถอื่นๆ 7 คัน และจากการตรวจสอบยังไม่พบว่ามีรถฝ่าฝืนคำสั่งห้ามใช้

ในปี 2547 การดำเนินการตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีแผนการดำเนินงานที่จะขยายพื้นที่การตรวจสอบตรวจจับและห้ามใช้รถยนต์ควันดำให้ครอบคลุมกรุงเทพมหานครวันละประมาณ 30 จุด ตามจุดตรวจสอบตรวจจับของกองบังคับการตำรวจจราจร และจะเพิ่มสถานที่สำหรับยกเลิกคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะเป็น 7 แห่ง ได้แก่ กรมควบคุมมลพิษ สถานีตำรวจนครบาลคูขนานลอยฟ้า และกองโรงงานช่างกลของกรุงเทพมหานคร 5 แห่ง ส่วนการดำเนินการตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 นั้น กรมควบคุมมลพิษได้ประสานไปยังองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ให้เข้าร่วมดำเนินการด้วย โดยกรมการขนส่งทางบกจะออกคำสั่งห้ามใช้แก่รถโดยสารประจำทางที่มีค่าควันดำเกินมาตรฐานและหากว่ารถโดยสารประจำทางดังกล่าวเป็นรถร่วมบริการ ขสมก. จะดำเนินการโดยใช้กฎระเบียบและเงื่อนไขท้ายสัญญาประกอบการ ตั้งแต่การแจ้งเตือนเป็นลายลักษณ์อักษรจนถึงการบอกเลิกสัญญาประกอบการเดินทาง



การลดกำมะถันในน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว

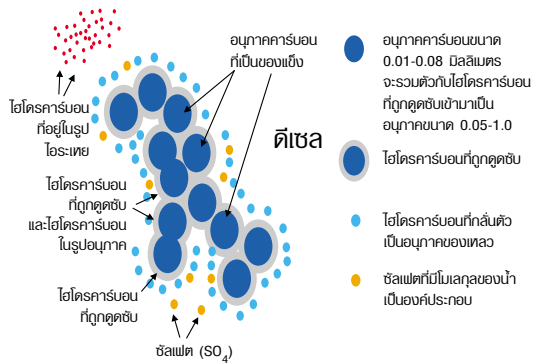
กรุงเทพมหานครและปริมณฑลยังคงประสบปัญหาภาวะมลพิษทางอากาศ โดยเฉพาะฝุ่นละอองขนาดเล็ก ซึ่งมีแหล่งกำเนิดที่สำคัญมาจากยานพาหนะ โดยมีสัดส่วนการระบายฝุ่นละอองขนาดเล็กถึงร้อยละ 54 ของแหล่งกำเนิดฝุ่นละอองทั้งหมด (รูปที่ 1) โดยเฉพาะรถที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซลมีการระบายฝุ่นขนาดเล็กถึงร้อยละ 83 ของฝุ่นละอองขนาดเล็กที่เกิดจากยานพาหนะทั้งหมด (รูปที่ 2)



รูปที่ 1 การระบายฝุ่นละอองจากแหล่งกำเนิดต่างๆ

รูปที่ 2 การระบายฝุ่นละอองขนาดเล็กจากยานพาหนะ

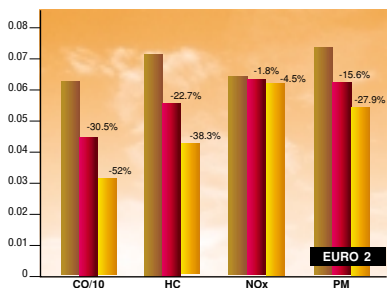
ฝุ่นละอองจากรถยนต์ดีเซลเกิดจากอะตอมของคาร์บอนและไฮโดรคาร์บอนซึ่งเป็นองค์ประกอบในน้ำมันดีเซลถูกเผาไหม้ไม่สมบูรณ์เกิดการรวมตัวกันเป็นโมเลกุลที่ใหญ่ขึ้นและเกาะกันเป็นเม็ด (agglomeration) รวมตัวกับสารประกอบซัลเฟตที่เกิดจากกำมะถันในน้ำมันและไฮโดรคาร์บอนที่เป็นของเหลวเกิดเป็นเขม่าควันดำขนาดเล็ก (รูปที่ 3)



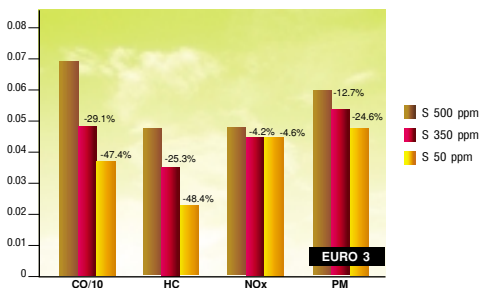
รูปที่ 3 องค์ประกอบของฝุ่นละอองจากรถดีเซล

จากการศึกษาผลของกำมะถันในน้ำมันดีเซลต่อการระบายมลพิษในรถยนต์ดีเซลที่ผลิตใหม่ตามมาตรฐาน EURO 2 และมาตรฐาน EURO 3 ในประเทศไทย (คาดว่า จะบังคับใช้กลางปี 2547) ซึ่งมีความเข้มงวดกว่ามาตรฐาน EURO 2) พบว่า การระบายมลพิษทุกชนิดมีแนวโน้มลดลงเมื่อปริมาณกำมะถันในน้ำมันลดลง (รูปที่ 4)

ปริมาณการระบายมลพิษ (กรัม/กิโลเมตร)



ปริมาณการระบายมลพิษ (กรัม/กิโลเมตร)



รูปที่ 4 ผลของกัมมันต์ในน้ำมันดีเซลต่อการระบายมลพิษจากรถดีเซลมาตรฐาน EURO 2 และ EURO 3

อย่างไรก็ตาม การศึกษาดังกล่าวมีข้อจำกัดในการทดสอบ ไม่สามารถหารถยนต์ตัวอย่างที่เป็นเครื่องยนต์ระบบเดียวกันได้ โดยรถยนต์มาตรฐาน EURO 2 เป็นเครื่องยนต์ระบบ Direct Injection มีอัตราส่วนกำลังอัดสูงกว่า เกิดความร้อนสูงมากในการเผาไหม้ทำให้เกิดก๊าซออกไซด์ของไนโตรเจน (NOx) สูง และก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ต่ำมาก จึงทำให้ CO จากรถยนต์ตัวอย่างตามมาตรฐาน EURO 2 ต่ำกว่า รถยนต์มาตรฐาน EURO 3 ที่ใช้ระบบ Indirect Injection

สำหรับการบังคับใช้รถยนต์ดีเซลมาตรฐาน EURO 3 นั้น คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในคราวประชุมครั้งที่ 6/2546 เมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2546 มีมติเห็นชอบให้ปรับปรุงมาตรฐานมลพิษจากยานพาหนะใหม่ สำหรับรถยนต์ดีเซลขนาดเล็กระดับที่ 6 และรถยนต์เบนซินระดับที่ 7 อ้างอิงตามมาตรฐาน EURO 3 โดยมอบหมายให้สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม(สมอ.) ประกาศบังคับใช้เป็นมาตรฐานต่อไป ซึ่งรถดีเซลขนาดเล็กระดับที่ 6 มีความจำเป็นต้องปรับลดปริมาณกัมมันต์ในน้ำมันดีเซลจาก 500 ส่วนในล้านส่วนให้เหลือไม่เกิน 350 ส่วนในล้านส่วน เพื่อให้ลดมลพิษได้ตามมาตรฐาน จึงให้กรมธุรกิจพลังงาน ปรับปรุงคุณภาพน้ำมันดีเซลโดยการปรับลดกัมมันต์ในน้ำมันดีเซลให้เหลือไม่เกิน 350 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2547

การปรับลดปริมาณกัมมันต์ในน้ำมันดีเซลจาก 500 ส่วนในล้านส่วนให้เหลือไม่เกิน 350 ส่วนในล้านส่วน คาดว่าจะเกิดผลประโยชน์ทั้งทางด้านสิ่งแวดล้อมและด้านสุขภาพ ดังนี้

ด้านสิ่งแวดล้อม : ลดระดับฝุ่นละอองขนาดเล็กในบรรยากาศ

จากการคาดการณ์อัตราการระบายฝุ่นละอองจากยานพาหนะ ในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ปี 2545 พบว่า ยานพาหนะทุกประเภทระบายฝุ่นละออง 13,985 ตันต่อปี แต่



เนื่องจากฝุ่นละอองร้อยละ 83 มีแหล่งกำเนิดมาจากรถยนต์ดีเซล ดังนั้น รถยนต์ดีเซลจะระบายฝุ่นละออง 11,608 ตันต่อปี การลดกำมะถันในน้ำมันดีเซลจะช่วยให้การระบายฝุ่นจากรถดีเซลที่วิ่งใช้งานบนถนนซึ่งส่วนใหญ่เป็นรถยนต์มาตรฐาน EURO 2 ลดลง ร้อยละ 15.6 หรือ 1,741.3 ตันต่อปี

จากฐานข้อมูลปี 2540 การระบายฝุ่นขนาดเล็กจากแหล่งกำเนิดประเภทต่างๆ ในกทม.และปริมณฑลเท่ากับ 38,192 ตัน/ปี และค่าความเข้มข้นเฉลี่ยรายปีของฝุ่นขนาดเล็ก 24 ชั่วโมง บริเวณริมถนน เขต กทม. ปี 2540 เท่ากับ 89.32 มคก./ลบ.ม. ดังนั้น หากฝุ่นขนาดเล็กลดลง 1,741.3 ตันต่อปี จากการลดกำมะถันในน้ำมันดีเซลจาก 500 ส่วนในล้านส่วน ให้เหลือไม่เกิน 350 ส่วนในล้านส่วน จะทำให้ฝุ่นขนาดเล็กในบรรยากาศลดลงเหลือ 85.29 มคก./ลบ.ม. (ค่าความเข้มข้นลดลงจากเดิม 4.07 มคก./ลบ.ม.)

ด้านสุขภาพอนามัย : ลดผลกระทบทางด้านสุขภาพอนามัย

จากโครงการศึกษาผลกระทบของฝุ่นละอองต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เมื่อปี 2541 พบว่า ถ้าฝุ่นขนาดเล็กในบรรยากาศลดลงทุกๆ 10 มคก./ลบ.ม. จะส่งผลในการลดปัญหาสุขภาพของประชาชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้อย่างมาก อย่างไรก็ตาม การลดกำมะถันในน้ำมันดีเซลจาก 500 ส่วนในล้านส่วน ให้เหลือไม่เกิน 350 ส่วนในล้านส่วน จะทำให้ฝุ่นขนาดเล็กในบรรยากาศลดลง 4.07 มคก./ลบ.ม. ก็ยังคงสามารถลดปัญหาสุขภาพของประชาชนได้เช่นกัน สำหรับผลการเปรียบเทียบประโยชน์ด้านสุขภาพอนามัยจากการลดฝุ่นขนาดเล็กในบรรยากาศ แสดงในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 เปรียบเทียบผลประโยชน์ด้านสุขภาพอนามัยจากการลดฝุ่นขนาดเล็กในบรรยากาศ

ผลด้านสุขภาพอนามัย	ฝุ่นขนาดเล็กในบรรยากาศลดลง ทุก 10 มคก./ลบ.ม.	ฝุ่นขนาดเล็กในบรรยากาศลดลง 4.07 มคก./ลบ.ม.
- การตายก่อนเวลาอันควรลดลง	700 - 2,000 ราย/ปี	285 - 814 ราย/ปี
- ผู้ป่วยรายใหม่โรคทางเดินหายใจเรื้อรังลดลง	3,000 - 9,300 ราย/ปี	1,221 - 3,785 ราย/ปี
- การเข้ารับการรักษาตัวในโรงพยาบาลด้วยโรคระบบทางเดินหายใจและหลอดเลือดหัวใจลดลง	560 - 1,570 ราย/ปี	228 - 638 ราย/ปี
- ลดวันที่มีอาการทางระบบทางเดินหายใจรุนแรงจนไม่สามารถทำกิจกรรมประจำวันได้ตามปกติ	โดยเฉลี่ย 0.52-16.29 วัน/คน/ปี หรือ 2,900,000-9,100,000วัน/ปี	โดยเฉลี่ย 0.21 - 0.66 วัน/คน/ปี หรือ 1,180,300 - 3,703,700 วัน/ปี
- ลดจำนวนวันที่มีอาการระบบทางเดินหายใจเล็กน้อย	โดยเฉลี่ย 3.9 - 13.25 วัน/คน/ปี หรือ 22,000,000-74,000,000 วัน/ปี	โดยเฉลี่ย 1.6 - 5.39 วัน/คน/ปี หรือ 8,954,000-30,118,000 วัน/ปี
ผลกระทบต่อสุขภาพคิดเป็นมูลค่า	56,000 -140,000 ล้านบาท/ปี	22,792 - 56,980 ล้านบาท/ปี

มลพิษทางเสียง



สทกนการณบผขทางเสียงในปี 2546 พบวําริมถนน ยํงคงเป็นพื้นที่ที่เป็นบํวุทหลักเนื่องจากระดับเสียงส่วนใหญ่มีคํ่าเกินมาตรฐาน (70 dBA) โดยสาเหตุของบํวุทมาจาก การจราจร ส่วนพื้นที่ท่วไป (ห่างจากถนนเกินกว่า 50 เมตร) ระดับเสียงส่วนใหญ่ยํงอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณริมถนน ริมคลอง และพื้นที่ท่วไป ในกรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และ 9 จังหวัต ศูนย์กกลางความเจริญ มีรายละเอียดโดยสรุปดังน้

ระดับเสียงในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

บํวุทมลพิษทางเสียงในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล มีความรุนแรงในบริเวณพื้นที่ริมถนน ผลการตรวจวัดระดับเสียงพบว่า คํ่าระดับเสียงเฉลี่ย (L_{eq}) 24 ชั่วโมง อยู่ในช่วง 66-86 dBA โดยร้อยละ 88 ของจํานวนวันที่ตรวจวัดมีระดับเสียงเกินมาตรฐานระดับเสียงโดยท่วไป และคํ่าเฉลี่ยของระดับเสียงเฉลี่ย (L_{eq}) 24 ชั่วโมง ของทุกจุดตรวจวัด มีคํ่าประมาณ 73 dBA (รูปที่ 1) บริเวณริมถนนที่เป็นบํวุทมาก ได้แก่ ถนนลาดพร้าว ซึ่งพบคํ่าระดับเสียงเฉลี่ย (L_{eq}) 24 ชั่วโมง 86 dBA สูงกว่าบริเวณอื่น ส่วนริมถนนตากสิน ถนนสุขุมวิท ถนนบํารุงเมือง แยกถนนพระราม 9 แยกลําสาลี และแยกถนนอรุณอัมรินทร์ มีระดับเสียงเฉลี่ย (L_{eq}) เกิน 80 dBA ทุกวัน

ส่วนพื้นที่ท่วไปมีคํ่าระดับเสียงเฉลี่ย (L_{eq}) 24 ชั่วโมง อยู่ในช่วง 54-71 dBA (รูปที่ 1) บริเวณที่มีระดับเสียงเกินมาตรฐานมีน้อยมากไม่เกินร้อยละ 1 ได้แก่ สทกนนิมหาวิทยาลัยรามคํ่าแหง และโรงเรียนสิงหราชพิทยฯ และคํ่าเฉลี่ยของระดับเสียงเฉลี่ย (L_{eq}) 24 ชั่วโมง ของทุกจุดตรวจวัด มีคํ่าประมาณ 60 dBA

นอกจากน้ ระดับเสียงบริเวณที่พักอาศัยของประชาชนริมคลองแสนแสบที่ดํารับเสียงจากการเดินเรือโดยสาร พบวํามีคํ่าระดับเสียงเฉลี่ย (L_{eq}) 24 ชั่วโมง อยู่ในช่วง 57-63 dBA คํ่าเฉลี่ยของระดับเสียงเฉลี่ย (L_{eq}) 24 ชั่วโมง ของทุกจุดตรวจวัดมีคํ่าประมาณ 61 dBA ซึ่งระดับเสียงยํงอยู่ในเกณฑ์ไม่เป็นอันตรายต่อสุขภาพ

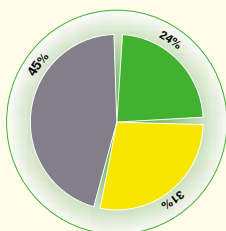
สถานการณ์กากของเสีย

ขยะมูลฝอย



ปัญหาขยะมูลฝอยชุมชนยังคงเป็นปัญหาสำคัญของประเทศในเขตชุมชนและท้องถิ่นทุกระดับรวมทั้งกรุงเทพมหานคร ปริมาณขยะมูลฝอยชุมชนไม่เปลี่ยนแปลงมากนัก โดยในปี 2546 พบว่าประเทศไทยมีปริมาณขยะมูลฝอยเกิดขึ้นทั่วประเทศประมาณปีละ 14.4 ล้านตัน เฉพาะในเขตกรุงเทพมหานครมีปริมาณขยะมูลฝอยเกิดขึ้น

ประมาณวันละ 9,340 ตัน ซึ่งลดลงจากปี 2545 ประมาณ 300 ตัน ในขณะที่ปริมาณขยะมูลฝอยในเขตเทศบาลและเมืองพัทยาเกิดขึ้นประมาณวันละ 12,100 ตัน และนอกเขตเทศบาลซึ่งครอบคลุมพื้นที่องค์การบริหารส่วนตำบลทั้งหมดเกิดขึ้นประมาณวันละ 17,800 ตัน ทั้งนี้ การที่ปริมาณขยะมูลฝอยในเขตกรุงเทพมหานครลดลง อาจเนื่องมาจากได้มีการส่งเสริมให้ประชาชนคัดแยกขยะมูลฝอยเพื่อลดปริมาณขยะมูลฝอยและขยะมูลฝอยส่วนหนึ่งได้ถูกนำกลับมาใช้ประโยชน์ใหม่มากขึ้น ส่วนปริมาณขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นในเขตเทศบาลและนอกเขตเทศบาลเพิ่มขึ้นเล็กน้อย ตามปัจจัยการเพิ่มขึ้นและย้ายถิ่นฐานของจำนวนประชากร การขยายตัวของชุมชนอันเนื่องมาจากการกระจายอำนาจสู่ท้องถิ่นมากขึ้น การกระตุ้นเศรษฐกิจจากภาครัฐบาลทำให้ภาคธุรกิจต่างๆ ขยายตัว การส่งเสริมและการพัฒนาการท่องเที่ยว รวมทั้งการส่งเสริมหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์ ซึ่งจากปัจจัยเหล่านี้ส่งผลให้การบริโภคและอุปโภคของประชาชนเพิ่มมากขึ้น เป็นเหตุให้ปริมาณขยะมูลฝอยเพิ่มมากขึ้นตามไปด้วย

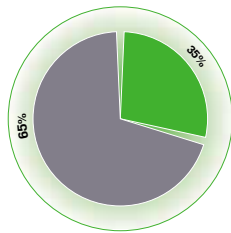


- ▲ กรุงเทพมหานคร 9,340 ตัน/วัน
- ▲ เทศบาลและเมืองพัทยา 12,100 ตัน/วัน
- ▲ นอกเขตเทศบาล 17,800 ตัน/วัน

รูปที่ 1 สัดส่วนปริมาณขยะมูลฝอยตามลักษณะพื้นที่ ปี 2546



สำหรับการจัดการขยะมูลฝอยนั้น กรุงเทพมหานครได้ว่าจ้างให้เอกชนขนส่งขยะมูลฝอยด้วยวิธีการฝังกลบอย่างถูกหลักสุขาภิบาลทั้งหมด โดยนำไปฝังกลบที่อำเภอกำแพงแสน จังหวัดนครปฐมและที่ตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ สำหรับการจัดการขยะมูลฝอยของชุมชนระดับเทศบาลและเมืองพัทยา นั้นสามารถเก็บขนขยะมูลฝอยประมาณร้อยละ 70-90 และมีระบบการกำจัดขยะมูลฝอยที่ออกแบบถูกหลักสุขาภิบาล 100 แห่ง โดยเป็นระบบฝังกลบอย่างถูกหลักสุขาภิบาล 97 แห่ง ระบบเตาเผา 3 แห่ง ส่วนการหมักทำปุ๋ยเป็นระบบกำจัดเสริมซึ่งกระจายไปตามชุมชนต่างๆ ซึ่งปริมาณขยะมูลฝอยที่สามารถกำจัดได้อย่างถูกหลักสุขาภิบาลประมาณ 4,200 ตัน คิดเป็นร้อยละ 35 ของปริมาณขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นในเขตเทศบาลทั่วประเทศ ส่วนพื้นที่นอกเขตเทศบาลนั้น ส่วนใหญ่ยังไม่มีสถานที่กำจัดที่ถูกหลักสุขาภิบาล โดยจะกำจัดโดยการกองทิ้งกลางแจ้ง หรือเผากลางแจ้ง มีเพียงไม่กี่แห่งที่นำขยะมูลฝอยไปกำจัดอย่างถูกหลักสุขาภิบาลร่วมกับเทศบาลที่มีระบบกำจัด ส่วนชุมชนที่เป็นชนบทประชาชนจะนำขยะมูลฝอยไปกำจัดกันเองภายในชุมชน



- ▲ กำจัดถูกหลักสุขาภิบาล 4,200 ตัน/วัน
- ▲ กำจัดไม่ถูกหลักสุขาภิบาล 7,900 ตัน/วัน

รูปที่ 2 สัดส่วนการกำจัดขยะมูลฝอยในเขตเทศบาลและเมืองพัทยา

แผนการจัดการขยะมูลฝอยแห่งชาติ

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมโดยกรมควบคุมมลพิษได้ยกร่างแผนการจัดการขยะมูลฝอยแห่งชาติขึ้นตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 21 มกราคม 2546 เพื่อใช้เป็นการรอบและแนวทางในการแก้ไขปัญหามลพิษจากการจัดการขยะมูลฝอยในภาพรวมของประเทศ ซึ่งในการยกร่างแผนการจัดการฯ ดังกล่าวได้มีการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นและส่งเสริมกระบวนการมีส่วนร่วมแบบบูรณาการกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ เอกชน องค์กรพัฒนาเอกชน และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ทั้งนี้เพื่อให้แผนการจัดการขยะมูลฝอยแห่งชาติมีมาตรการและ

แนวทวงนในการดําเนนงานที่สออดคลอ้งกับภารกจและการปฏิบัติงานจรนงของหนวยงานที่เกี่ยวข้อง เป้าหมายที่สำคัญของแผนการจ้ดการขยะมูลฝอยแห่งชาตที่จ้ดทำขึ้นคือ การควบคุม อ้ดราการเกดขยะมูลฝอยจากชุมชนให้น้อยลง ควบคุมปรมาณขยะมูลฝอยตค้างจากการเก็บขน สนับสนุนการใช้ประโยชน์จากขยะมูลฝอย และสนับสนุนการจ้ดตั้งศูนย์จ้ดการขยะมูลฝอยรวม แบบครบวงจร โดยภายใต้แผนการจ้ดการด้ดงล้่าวนี้ ปรกอบด้วมาตรการหล้กรวม 4 ด้าน ได้แก่

- 1) มาตรการด้านสังคม** ซึ่งเน้นการใช้กลุ่ทุร้ส่งเสริมการมีส่วนร่วมในด้านต่าง ๆ ระหว่าง ภาครฐั อกชน ผู้ปรกอบการ และภาคประชาชน เพื่อลดปรมาณการเกดขยะมูลฝอยให้น้อยลง รวมทั้งให้มีการนำขยะมูลฝอยกลับมาใช้ประโยชน์มากขึ้น
- 2) มาตรการด้านเศรษฐศาสตร์** เน้น การใช้กลุ่ทุร้ส่งเสริมการลงทุนแก่ภาคอกชนเพื่อดําเนนธุรกิจด้านการจ้ดการขยะมูลฝอย และการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจ้ดการขยะมูลฝอยขององค์กรปรกครองส่วนทอ้งถัน รวมถึงการใช้มาตรการทางภาษ้ควบคุมสินค้าหรือบรรจุภัณฑ์ที่จ้ดจ้ดยากและส่งผลกระทบตอ้สิ่งแวดล้อม
- 3) มาตรการด้านกฎหมาย** เน้นการใช้กลุ่ทุร้ปรบปรนง แก้ไข เพิ่มเตมกฎหมาย รวมทั้งระเบียบ ข้อบ้ดบ้ดต่าง ๆ ตลอดจนให้ความสําคัญในการบ้ดบ้ดใช้กฎหมายเพื่อให้การบริหารจ้ดการขยะ มูลฝอยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และ
- 4) มาตรการด้านการสนับสนุนอื่ง** เน้นการใช้กลุ่ทุร้ สนับสนุนการศึกษา วิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีที่เหมาะสมเพื่อผลดสินค้าที่เป็นมิตรตอ้สิ่งแวดล้อมและสินค้าที่ผลดจากวัสดุเหลือใช้ ตลอดจนสนับสนุนให้เกดกลไกการแลกเปล่ยนของ เส่ยจากระบวนการผลดระหว่างโรงงาน



กรมควบคุมมลพิษได้นำร่างแผนการจ้ดการขยะมูลฝอย แห่งชาติเสนอต่อคณะกรรมาการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติใน คราวประชุมครั้งที่ 6/2546 เมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2546 และคณะกรรมาการล้่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 มกราคม 2547 ซึ่งคณะกรรมาการฯ ทั้งสองคณะได้มี มติเห็นชอบต่อร่างแผนการจ้ดการขยะมูลฝอยแห่งชาติ และให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบและมอบนโยบายสั่งการให้กระทรวงทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมโดยกรมควบคุมมลพิษเป็นหนวยงานหล้กในการประสานกับหนวยงาน ที่เกี่ยวข้องจ้ดทำแผนปฏิบัติการให้แล้วเสร็จภายใน 3 เดือน และรายงานผลการดําเนนงานให้ คณะรัฐมนตรีทราบทุก 6 เดือน

การใช้ประโยชน์ของเสีย

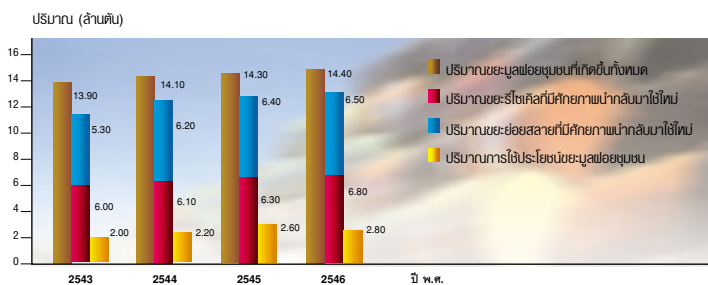


ในปี 2546 ภาวะเศรษฐกิจของประเทศไทยมีแนวโน้มดีขึ้นจากปีที่แล้ว เป็นผลมาจากปัจจัยสนับสนุน ได้แก่ การใช้จ่ายของภาคเอกชนทั้งส่วนของอุปโภคและบริโภคที่สูงขึ้น กับอัตราดอกเบี้ยที่อยู่ในระดับต่ำ และเงื่อนไขทางการเงินผ่อนปรน รวมทั้งการกระตุ้นการใช้เงินจากหน่วยงานภาครัฐที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้เกิดการขยายตัวทางภาคอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้นกว่าในปีที่ผ่านมา จากเหตุผลดังกล่าวทำให้ปริมาณของเสียที่เกิดขึ้นในประเทศไทยโดยรวมเพิ่มมากขึ้น ในขณะที่เดียวกันก็มีการนำของเสียกลับมาใช้ประโยชน์เพิ่มมากขึ้นเป็นต้น

การใช้ประโยชน์ขยะมูลฝอยชุมชน

ในปี 2546 มีปริมาณขยะมูลฝอยชุมชนที่เกิดขึ้นทั่วประเทศประมาณ 14.4 ล้านตัน โดยมีสัดส่วนขยะมูลฝอยที่มีศักยภาพในการนำกลับมาใช้ประโยชน์ใหม่ ซึ่งประกอบด้วยขยะรีไซเคิล และขยะย่อยสลาย (อินทรีย์สาร) ประมาณ 13.3 ล้านตัน คิดเป็นร้อยละ 93 ของขยะมูลฝอยชุมชนที่เกิดขึ้นทั้งหมด แบ่งเป็นขยะย่อยสลายที่เหมาะสมแก่การทำปุ๋ยอินทรีย์/ปุ๋ยน้ำชีวภาพ ประมาณ 6.8 ล้านตัน และประเภทขยะรีไซเคิล (แก้ว กระดาษ พลาสติก เหล็ก อลูมิเนียมและยางรถยนต์) อีกประมาณ 6.5 ล้านตัน ซึ่งมีปริมาณการนำขยะมูลฝอยที่คัดแยกได้จากชุมชนกลับมาใช้ประโยชน์ใหม่ ประมาณ 2.8 ล้านตัน คิดเป็นร้อยละ 19 ของปริมาณขยะมูลฝอยชุมชนที่เกิดขึ้นทั้งหมด (รูปที่ 1) ปริมาณดังกล่าวมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากปี 2545 ประมาณ 200,000 ตัน ทั้งนี้เป็นผลสืบเนื่องจากหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง ดำเนินการลดและใช้ประโยชน์ขยะมูลฝอยทั้งในด้านการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ การเผยแพร่ความรู้ทางด้านเทคนิควิชาการ การกำหนดกฎเกณฑ์ ระเบียบและข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนการสนับสนุนงบประมาณและการวิจัยพัฒนาเทคโนโลยีการคัดแยกและใช้ประโยชน์ขยะมูลฝอยเพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ประชาชนกลุ่มผู้คัดแยกนอกระบบ และองค์กรเอกชน (NGOs) เช่น สมาคมสร้างสรรค์ไทย มูลนิธิศูนย์สื่อเพื่อการพัฒนา มูลนิธิเพื่อการพัฒนาสิ่งแวดล้อมและพลังงานได้ตระหนักถึงปัญหาด้านการจัดการขยะมูลฝอยและได้ให้ความร่วมมือกับภาครัฐในการดำเนินการมากขึ้นซึ่งส่วนหนึ่งก็ได้รับ

งบประมาณสนับสนุนจากภาครัฐในการดำเนินกิจกรรมที่จะส่งเสริมให้มีการลด คัดแยก และนำขยะมูลฝอยกลับมาใช้ประโยชน์ใหม่ จึงก่อให้เกิดกิจกรรมการคัดแยกและใช้ประโยชน์ขยะมูลฝอยหลากหลายรูปแบบในภูมิภาคต่างๆ ทั่วประเทศ อาทิ การจัดตั้งธนาคารวัสดุเหลือใช้ หรือธนาคารขยะ การจัดกิจกรรมผ้าป่ารีไซเคิล ขยะแลกไข่และการนำขยะมูลฝอยย่อยสลายมาทำปุ๋ยหมักอินทรีย์หรือน้ำสกัดชีวภาพ เป็นต้น



รูปที่ 1 ปริมาณการใช้ประโยชน์ขยะมูลฝอยชุมชน ระหว่างปี 2543-2546

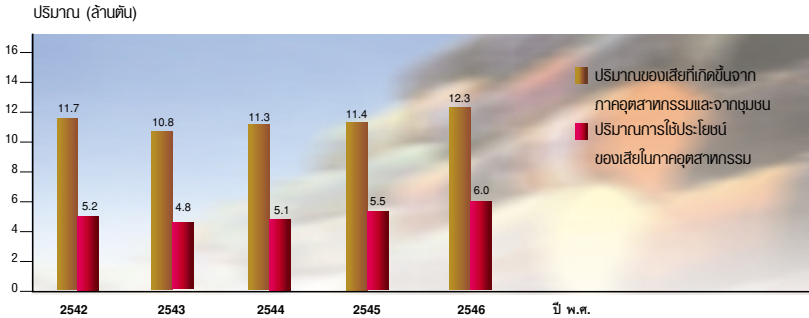
ที่มา : ประมวลผลข้อมูลจากกรุงเทพมหานคร เมืองพัทยา เทศบาล องค์การบริหารส่วนตำบล สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 1-16 และกรมควบคุมมลพิษ

การใช้ประโยชน์ของเสียในภาคอุตสาหกรรม



ในปี 2546 ปริมาณของเสียภาคอุตสาหกรรม ซึ่งประกอบด้วยของเสียที่เป็นกระดาษ แก้ว พลาสติก เหล็ก อลูมิเนียม และยางมีประมาณ 12.3 ล้านตัน โดยปริมาณการใช้ประโยชน์ของเสียในภาคอุตสาหกรรมดังกล่าว ส่วนมากเป็นการเรียกคืนผลิตภัณฑ์/บรรจุภัณฑ์และวัสดุเหลือใช้ โดยกลุ่มผู้ผลิต ผู้นำเข้า หรือผู้จำหน่ายสินค้า ซึ่งดำเนินงานผ่านรูปแบบต่างๆ อาทิ ระบบแลกเปลี่ยนของเสีย (Waste exchange system) ระบบมัดจำ (Deposit-refund system) การจัดกิจกรรมชิงโชคผ่าน

ตัวแทนจำหน่าย ตลอดจนการรับซื้อของเสียจากกลุ่มผู้ประกอบการรับซื้อของเก่า เป็นต้น สำหรับปริมาณการใช้ประโยชน์ของเสียในภาคอุตสาหกรรม ในปี 2546 มีประมาณ 6.0 ล้านตัน คิดเป็นร้อยละ 49 ของปริมาณของเสียในภาคอุตสาหกรรมที่เกิดขึ้นทั้งหมด (รูปที่ 2) ซึ่งมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2545 ประมาณร้อยละ 9



รูปที่ 2 ปริมาณการใช้ประโยชน์ของเสียในภาคอุตสาหกรรม ระหว่างปี พ.ศ. 2542 - 2546
ที่มา : ประมวลข้อมูลจากธนาคารแห่งประเทศไทย สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม และกรมควบคุมมลพิษ

ของเสียอันตราย

จากแนวโน้มการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศไทยที่เพิ่มขึ้น (จากรายงานของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติสรุปอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจ GDP ในไตรมาสที่ 2 ของปี 2546 ร้อยละ 6.2) กรมควบคุมมลพิษได้ประมาณการณปริมาณของเสียอันตรายทั้งหมดในปี 2546 จะมีประมาณ 1.8 ล้านตัน โดยเพิ่มขึ้นจากปี 2545 คิดเป็นร้อยละ 1.5 โดยปริมาณของเสียอันตรายจากอุตสาหกรรมมีอัตราเพิ่มขึ้น ประมาณร้อยละ 0.7 หรือประมาณ 10,000 ตัน และปริมาณของเสียอันตรายจากชุมชน มีอัตราเพิ่มขึ้น ร้อยละ 3 หรือ ประมาณ 13,000 ตัน

พื้นที่	อุตสาหกรรม ล้านตัน/ปี	ชุมชน ล้านตัน/ปี	รวมร้อยละ
กทม.และปริมณฑล	0.921	0.138	58.8
ภาคกลาง	0.108	0.068	9.8
ภาคตะวันออก	0.111	0.020	7.3
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	0.043	0.079	6.8
ภาคเหนือ	0.116	0.051	9.3
ภาคใต้	0.101	0.044	8.0
รวม	1.4	0.4	100

การจัดการของเสียอันตรายจากอุตสาหกรรม คาดว่าปริมาณของเสียอันตรายที่ถูกส่งเข้ากำจัดมีประมาณร้อยละ 20 ของปริมาณของเสียอันตรายทั้งหมด หรือเพิ่มขึ้นจากปีที่แล้วประมาณ 28,000 ตัน ปัจจุบันสำนักเทคโนโลยีสิ่งแวดล้อมโรงงาน กรมโรงงานอุตสาหกรรมได้ประกาศรายชื่อโรงงาน ซึ่งได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการรับบริการกำจัดสิ่งปฏิกูล หรือวัสดุไม่ใช้แล้วจำนวนทั้งสิ้น 39 โรงงาน (ข้อมูล ณ เดือนกุมภาพันธ์ 2546) สำหรับการจัดการของเสียอันตรายจากชุมชน ของเสียอันตรายจากชุมชนส่วนใหญ่ยังคงทิ้งรวมไปกับขยะมูลฝอยทั่วไป และในปี 2546 กรมควบคุมมลพิษได้มีมาตรการจัดทำโครงการเรียกคืน



ซากผลิตภัณฑ์เครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ โดยมีโครงการเรียกคืนซากแบตเตอรี่โทรศัพท์มือถือเป็นโครงการแรก และได้มีการประชุมหารือกับหน่วยงานที่ให้บริการในด้านโทรศัพท์มือถือ ทั้งผู้นำเข้าและผู้ให้บริการเครือข่าย ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างพิจารณาแนวทางและวิธีขั้นตอนปฏิบัติ และมีการนำเสนอผลการศึกษาจากโครงการศึกษาเพื่อการจัดตั้งศูนย์กำจัดของเสีย

อันตรายจากชุมชน เพื่อรองรับปริมาณของเสียอันตรายในพื้นที่กรุงเทพฯ ปริมาณพลและภาคกลางฝั่งตะวันตก รวม 18 จังหวัด โดยขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินงาน ทั้งนี้ กรมควบคุมมลพิษได้เสนอแนวทางการจัดการของเสียอันตรายจากชุมชนและผนวกแนวทางการจัดการมูลฝอยติดเชื้อของกระทรวงสาธารณสุขรวมเข้าไว้ในแผนการจัดการขยะมูลฝอยแห่งชาติด้วยแล้ว

สำหรับสถานการณ์ด้านมูลฝอยติดเชื้อ กรมควบคุมมลพิษประมาณการณ์ว่าในปี 2546 มีปริมาณมูลฝอยติดเชื้อทั่วประเทศ ประมาณ 22,500 ตัน โดยในพื้นที่กรุงเทพมหานครมีปริมาณมูลฝอยติดเชื้อประมาณ 1,658.04 ตัน (ข้อมูล ณ วันที่ 30 เมษายน 2546) ซึ่ง กทม. ได้มีการว่าจ้างให้เอกชนรับไปดำเนินการกำจัดด้วยวิธีเผาในที่เตาเผาขยะติดเชื้อ โรงงานกำจัดมูลฝอยอ่อนนุช สำหรับในภูมิภาคมีการจัดการโดยกระทรวงสาธารณสุข

การจัดการของเสียอันตราย : ซากแบตเตอรี่และโทรศัพท์มือถือ



การติดต่อสื่อสารเป็นสิ่งจำเป็นอันหนึ่งของชนในสังคม การพัฒนาเทคโนโลยีการสื่อสารอย่างต่อเนื่องทำให้กิจกรรมการสื่อสารเป็นไปได้ง่ายและสะดวกยิ่งขึ้น โทรศัพท์เป็นอุปกรณ์อย่างหนึ่งที่ได้รับพัฒนา จากการที่ต้องติดต่อทางสาย จนถึงปัจจุบัน ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา ประเทศไทยมีผู้ใช้โทรศัพท์มือถือในช่วงต้น เพียง 340,000 เครื่อง ปัจจุบันมีผู้ใช้เครื่องโทรศัพท์มือถือ ประมาณ 12 ล้านเครื่อง แบ่งเป็นเครื่องทดแทน 3 ล้านเครื่อง อีก 9 ล้านเครื่องเป็นเครื่องใหม่ โดยมีแหล่งพลังงานของโทรศัพท์มือถือ คือ แบตเตอรี่ชนิดต่างๆ จากเดิมแบตเตอรี่ของโทรศัพท์มือถือรุ่นแรกจะเป็นชนิดนิกเกิลแคดเมียม (Ni-Cd) ชนิดนิกเกิลเหล็ก (Ni-Fe) และชนิดนิกเกิลมลทัลไฮไดรต์ (Ni-MH) จนมาถึงปัจจุบันนิยมใช้แบตเตอรี่ชนิดลิเทียมไอออน (Li-ion) จากสถิติการนำเข้าของกรมศุลกากร พบว่า แบตเตอรี่ชนิด Ni-Cd และ Ni-Fe มีปริมาณลดลง แต่ยังมีแบตเตอรี่ชนิดอื่น ๆ ซึ่งกำลังได้รับความนิยมเป็นลำดับ (ได้แก่ ลิเทียมไอออน (Li-ion), ลิเทียมโพลิเมอร์ (Li-polymer), ซิลเวอร์ออกไซด์ (AgO), Air-Zn และประเภทอื่นๆ) ซึ่งในอนาคตปริมาณซากแบตเตอรี่ชนิดต่างๆ ที่ถูกทิ้งจะต้องมีปริมาณเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก เครื่องโทรศัพท์มือถือมีอายุประมาณ 3-5 ปี และค่าเฉลี่ยของอายุการใช้แบตเตอรี่ของโทรศัพท์มือถือ ประมาณ 12-18 เดือน ซึ่งเมื่อผู้ใช้โทรศัพท์มือถือต้องการเปลี่ยนแบตเตอรี่ โดยเมื่อทิ้งแบตเตอรี่ของโทรศัพท์มือถือปะปนไปกับขยะมูลฝอยชุมชน ส่วนเปลือกห่อหุ้มของแบตเตอรี่จะเสื่อมสภาพหรือฟุ้งร่อน สารพิษภายในก็เข้าสู่ระบบนิเวศและระบบห่วงโซ่อาหารผ่านสิ่งแวดล้อมทางดิน น้ำ และอากาศ เช่น พิษจากแคดเมียมทำให้เกิดพิษต่อไต โรควิตีโต-อิตี พิษต่อระบบเลือดเข้าสู่หัวใจ พิษจากนิกเกิลโดยนิกเกิลถูกจัดว่าเป็นสารก่อมะเร็ง พิษจากสังกะสี เป็นสาเหตุของโรคปอดบวม และอาการไข้จากการรับไอของโลหะ เป็นต้น

เพื่อเป็นการป้องกันการแพร่กระจายมลพิษจากแบตเตอรี่มือถือ ภาครัฐ ได้แก่ กรุงเทพมหานคร กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม และกรมควบคุมมลพิษ ร่วมกับภาคเอกชน (ผู้ให้บริการโทรศัพท์มือถือ ผู้จำหน่ายและนำเข้าเครื่องโทรศัพท์มือถือ) ได้แก่ AIS, DTAC, Nokia และ MBK center ฯลฯ ได้หารือในแนวทางแก้ไขปัญหามลพิษจากโทรศัพท์มือถือ โดยกำหนดให้มีโครงการเรียกคืนซากแบตเตอรี่และโทรศัพท์มือถือ ซึ่งเป็นการร่วมมือกัน



แก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมอย่างเป็นทางการเป็นรูปธรรม โดยประสานนำผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและรับผิดชอบของทุกส่วนที่ต้องปฏิบัติมิใช่ผู้ใดผู้หนึ่งแต่เพื่อความอยู่รอดปลอดภัยของสภาพแวดล้อมและอนาคตที่ดีในวันข้างหน้า กำหนดให้ในวันสิ่งแวดล้อม วันที่ 4 ธันวาคม 2546 เป็นวันเริ่มต้นโครงการ ภายในงานมีกิจกรรมนำซากแบตเตอรี่หรือโทรศัพท์ที่ไม่ใช้แล้วมาแลกกับของรางวัลและของที่ระลึก และกำหนดให้ในปี 2547 เป็นปีรวบรวมซากแบตเตอรี่และโทรศัพท์มือถือระหว่างรัฐและเอกชน โดยซากแบตเตอรี่และโทรศัพท์มือถือที่สามารถเก็บรวบรวมได้นั้น ทางผู้ให้บริการโทรศัพท์มือถือ AIS, DTAC และผู้จำหน่ายเครื่องโทรศัพท์มือถือ Nokia เป็นผู้รับผิดชอบในการจัดการที่ถูกต้องต่อไป โครงการนี้เป็นโครงการแรกของภาครัฐและเอกชนในการร่วมมือกันป้องกันการแพร่กระจายสารพิษจากแบตเตอรี่และโทรศัพท์มือถือซึ่งโครงการดังกล่าวจักได้ดำเนินการขยายผลสู่ภูมิภาคและเผยแพร่ขอความร่วมมือจากผู้ใช้บริการ เพื่อรักษาสีสิ่งแวดล้อมไว้ในอนาคตช่วงนานเท่านั้น

สถานการณ์สารอันตราย

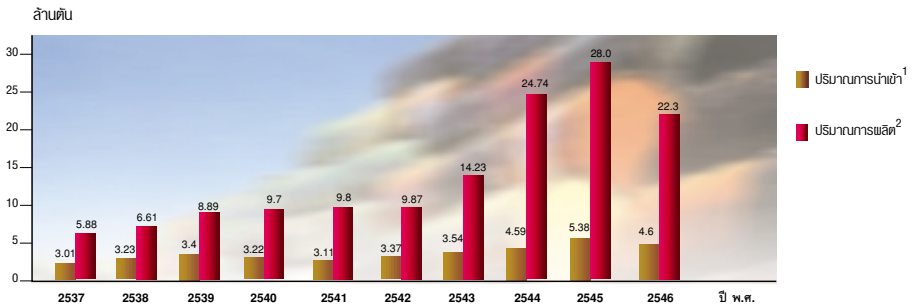
สารอันตราย



จากสถิติข้อมูลการนำเข้าสารอันตรายกลุ่มสารอินทรีย์และสารอนินทรีย์ในปี 2546 ของกรมศุลกากร และปริมาณการผลิตที่ขอขึ้นทะเบียนกับกรมโรงงานอุตสาหกรรมและการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นโรงงานอุตสาหกรรมในลำดับที่ 42(1) (2) ประเภทโรงงานประกอบกิจการเกี่ยวกับเคมีภัณฑ์ สารเคมีหรือวัตถุอันตราย พบว่า มีปริมาณนำเข้าสารอันตราย

จากต่างประเทศ¹ จำนวน 4.6 ล้านตัน และผลิตในประเทศประมาณ 22.3 ล้านตัน คิดเป็นปริมาณสารอันตรายรวมทั้งสิ้น 26.9 ล้านตัน เมื่อเทียบกับปี 2545 ลดลงร้อยละ 19 (รูปที่ 1) สารอันตรายที่ถูกนำมาใช้ในกิจกรรมดังกล่าวนั้น พบว่าได้ส่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชน คนทำงานในโรงงานอุตสาหกรรม รวมทั้งเกษตรกร ดังรายงานของสำนักกระบวนวิชากระทรวงสาธารณสุข พบว่าในปี 2546 มีผู้เจ็บป่วยจากสารอันตรายรวมทั้งสิ้น 2,565 ราย

และเสียชีวิต 6 ราย จำแนกเป็นผู้ป่วยที่ได้รับก๊าซพิษและไอระเหย และสารโลหะหนัก เช่น แมงกานีส โปรท สารหนู และสารตะกั่ว จำนวน 216 ราย และผู้เจ็บป่วยที่ได้รับสารเคมีป้องกันกำจัดศัตรูพืชและสัตว์ จำนวน 2,349 ราย และผู้เสียชีวิตจากพิษของสารเคมีป้องกันกำจัดศัตรูพืชและสัตว์ จำนวน 6 ราย นอกจากนี้ยังพบปัญหาการร้องเรียนและการเกิดอุบัติเหตุจากสารอันตรายในรอบปี 2546 ถึง 28 ครั้ง



รูปที่ 1 ปริมาณการนำเข้าและผลิตสารอันตรายในประเทศไทยตั้งแต่ปี 2537-2546

หมายเหตุ ¹ข้อมูลปริมาณการนำเข้าจากกรมศุลกากร
²ปริมาณการผลิต หมายถึง กำลังผลิตสูงสุดที่โรงงานแข่งขันทะเบียนกับกรมโรงงานอุตสาหกรรม และการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

แผนปฏิบัติการและงบประมาณปี 2547-2549 ภายใต้แผนแม่บทพัฒนาความปลอดภัยด้านเคมีวัตถุแห่งชาติ ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2545-2549

กระทรวงมหาดไทยโดยกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเป็นหน่วยงานหลักในการบูรณาการแผนปฏิบัติการและงบประมาณภายใต้แผนแม่บทพัฒนาความปลอดภัยด้านเคมีวัตถุแห่งชาติ มาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาภัยพิบัติจากสารเคมี และการจัดการพื้นที่เสี่ยงภัยจากสารเคมี ตามมติคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2546 ซึ่งในการบูรณาการแผนดังกล่าวได้มีการประชุมหารือร่วมกันระหว่างหน่วยงานหลักตามยุทธศาสตร์ หน่วยงานที่รับผิดชอบ และสำนักงบประมาณ เพื่อพิจารณาแผนงาน/โครงการและปรับลดงบประมาณให้เหมาะสมสอดคล้องกับพันธกิจ

แผนปฏิบัติการและงบประมาณปี 2547-2549 ภายใต้แผนแม่บทพัฒนาความปลอดภัยด้านเคมีวัตถุแห่งชาติ ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2545-2549 ประกอบด้วยยุทธศาสตร์หลักรวม 5 ด้าน ได้แก่ **1) การพัฒนาเครือข่ายข้อมูลสารเคมีแห่งชาติ** เป็นการควบคุม กำกับ ดูแลตัวสารเคมีให้เป็นไปตามกฎหมาย จัดทำและพัฒนาเครือข่ายข้อมูลสารเคมี เพื่อใช้ประโยชน์ร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย โดยมีกรมโรงงานอุตสาหกรรมเป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลัก **2) การพัฒนาระบบการจัดการป้องกันอุบัติเหตุจากเคมีวัตถุ** กำหนดให้คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติเป็นองค์กรหลักกำหนดนโยบาย แนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาภัยพิบัติจากสารเคมี โดยมีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเป็นหน่วยประสานหลักในระดับการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องปฏิบัติงานไปในทิศทางเดียวกัน และในระดับปฏิบัติการมีจังหวัดและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นหน่วยดำเนินการตามกฎหมาย โดยกรมควบคุมมลพิษสนับสนุนทางวิชาการและผู้เชี่ยวชาญ **3) การส่งเสริมศักยภาพการจัดการของเสียเคมีวัตถุ** มีกรมโรงงานอุตสาหกรรมและกรมควบคุมมลพิษเป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลัก เพื่อการลดปริมาณการเพิ่มของเสียเคมีวัตถุ เพิ่มประสิทธิภาพการกำจัดของเสียเคมีวัตถุ รวมทั้งควบคุม ดูแล การปล่อยกากของเสียไม่ให้สร้างความเสียหายแก่สาธารณสุข **4) การพัฒนา**



เครือข่ายศูนย์พิษวิทยาแห่งชาติ มีกรมการแพทย์เป็นหน่วยงานหลักในการพัฒนาระบบการรักษาและฟื้นฟูผู้เจ็บป่วยจากสารเคมี และ **5) การศึกษาวิจัยและพัฒนา** มีสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัยเป็นหน่วยงานหลักในการประสาน ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยได้นำร่างแผนปฏิบัติการ

และงบประมาณปี 2547-2549 ภายใต้แผนแม่บทพัฒนาความปลอดภัยด้านเคมีวัตถุแห่งชาติ ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2545-2549 เสนอต่อคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติในคราวการประชุมครั้งที่ 4/2546 เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2546 และคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2547 ซึ่งทั้งสองคณะได้มีมติเห็นชอบในหลักการของยุทธศาสตร์/มาตรการภายใต้แผนแม่บทพัฒนาความปลอดภัยด้านเคมีวัตถุแห่งชาติ ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2545-2549 โดยงบประมาณในแต่ละแผน/โครงการตามยุทธศาสตร์และมาตรการ ให้หน่วยงานหลักและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำรายละเอียดเพื่อเสนอขอรับการสนับสนุนงบประมาณจากสำนักงบประมาณต่อไป

อุบัติเหตุจากสารเคมี



จากสถิติที่กรมควบคุมมลพิษรวบรวม พบว่า ในปี 2546 มีอุบัติเหตุด้านสารเคมีเกิดขึ้นจำนวน 28 ครั้ง เป็นอุบัติเหตุจากการลักลอบทิ้งกากของเสียหรือสารเคมี 15 ครั้ง จากการขนส่งสารเคมี 6 ครั้ง จากโรงงานอุตสาหกรรม 4 ครั้ง จากโกดังเก็บสารเคมี 2 ครั้ง และอื่นๆ (ก๊าซผุดขึ้นเองตามธรรมชาติ) 1 ครั้ง และหากจำแนกตามลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุ จะพบว่าเป็นเหตุการณ์ที่เกิดจากการรั่วไหลของสารเคมี 16 ครั้ง เพลิงไหม้จากสารเคมี 3 ครั้ง และเป็นอุบัติเหตุอื่นๆ ที่เกิดขึ้นแต่ยังไม่ก่ออันตรายต่อสุขภาพประชาชน และสิ่งแวดล้อม 9 ครั้ง โดยมีแนวโน้มสูงขึ้นจากปี 2545 ทั้งนี้ สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากสารเคมีส่วนใหญ่เกิดจากความรู้อันไม่ถึงการดูแล ความประมาทเล็กน้อย ขาดความตระหนักด้านอันตรายจากสารเคมี รวมถึงผู้ประกอบการยังขาดความรับผิดชอบต่อสังคมดังเช่นกรณีการลักลอบทิ้งกากสารเคมีที่เกิดขึ้นในหลายพื้นที่โดยความจงใจ

จากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งปี มีผู้บาดเจ็บจากการรับสารเคมีและก๊าซพิษทั้งสิ้น 35 ราย แต่ไม่มีผู้เสียชีวิต ทรัพย์สินเสียหายคิดเป็นมูลค่าประมาณ 150 ล้านบาท ซึ่งหากวิเคราะห์ระดับความรุนแรงของสถานการณ์ จะพบว่ามีความรุนแรงลดลง จากปี 2545 ซึ่งมีผู้บาดเจ็บถึง 92 ราย มีผู้เสียชีวิต 4 ราย และทรัพย์สินเสียหายมูลค่ากว่า 600 ล้านบาท ทั้งนี้ คาดว่าระดับความรุนแรงที่ลดลงอาจเป็นผลพวงมาจากหน่วยงานทั้งภาครัฐ เอกชนและประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดการแก้ไขปัญหาในเชิงบูรณาการ มีการประสานงานอย่างเป็นระบบ และแบ่งปันทรัพยากรร่วมกันทั้งทางด้านบุคลากร และอุปกรณ์เครื่องมือมากยิ่งขึ้น ส่งผลให้สุขภาพอนามัยและทรัพย์สินของประชาชน ตลอดจนคุณภาพสิ่งแวดล้อมได้รับการปกป้องและฟื้นฟูอย่างทันท่วงที ยกตัวอย่างเช่น กรณีเกิดเพลิงไหม้โรงงานผลิตโฟมทำกล่องอาหารในนิคมอุตสาหกรรมลาดกระบัง กรมควบคุมมลพิษได้ประสานกับเจ้าหน้าที่โรงงาน การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และศูนย์อุบัติเหตุกรุงเทพมหานคร ในการควบคุมและป้องกันการแพร่กระจายน้ำเสียจากการดับเพลิงไม่ให้ไหลลงสู่แหล่งน้ำ ซึ่งการแก้ไขปัญหาดังกล่าวลุล่วงไปด้วยดี



เพื่อให้ปัญหาอุบัติเหตุจากสารเคมีได้รับการแก้ไขได้ทันที่และเป็นไปอย่างมีระบบมากขึ้น กรมควบคุมมลพิษจึงได้ดำเนินการพัฒนาบุคลากรด้านการจัดการอุบัติเหตุจากสารเคมี ดังนี้

1. อบรมเชิงปฏิบัติการหลักสูตร “การจัดทำแผนปฏิบัติการฉุกเฉินจากสารเคมี” ให้กับผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำแผนป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยตามพระราชบัญญัติป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน พ.ศ. 2522 ของจังหวัดพื้นที่เสี่ยงอุบัติเหตุจากสารเคมีภาคกลาง และภาคเหนือ ได้แก่ พระนครศรีอยุธยา สุพรรณบุรี สระบุรี กาญจนบุรี ราชบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ลำปาง และเชียงใหม่ เพื่อให้มีการจัดทำแผนปฏิบัติการฉุกเฉินจากสารเคมีในระดับจังหวัดที่เหมาะสมของพื้นที่และสอดคล้องกับสถานการณ์อุบัติเหตุจากสารเคมีและสามารถตอบโต้เหตุฉุกเฉินจากสารเคมีได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยผู้เข้ารับการอบรมประกอบด้วย ผู้แทนหน่วยงานจากปกครองจังหวัด ฝ่ายความมั่นคง สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัด สำนักงานสาธารณสุข สำนักงานสวัสดิการคุ้มครองแรงงานจังหวัด กองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัด และสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัด จำนวนประมาณ 35 ท่าน

2. อบรมหลักสูตร “การระงับอุบัติเหตุฉุกเฉินจากสารเคมี” ซึ่งมีระยะเวลา 6 วัน ให้กับเจ้าหน้าที่ทั้งระดับบริหารและระดับปฏิบัติการในจังหวัดปทุมธานี นนทบุรี และนครปฐม ประกอบด้วยอุตสาหกรรมจังหวัด อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน เจ้าหน้าที่ดับเพลิงสาธารณสุขจังหวัด สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาค นักวิชาการสุขาภิบาลของเทศบาลต่างๆ จำนวนประมาณ 100 ท่าน เพื่อเพิ่มทักษะและขีดความสามารถของหน่วยงานท้องถิ่นในการระงับอุบัติเหตุให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น และเตรียมความพร้อมในการเผชิญเหตุที่อาจเกิดขึ้น

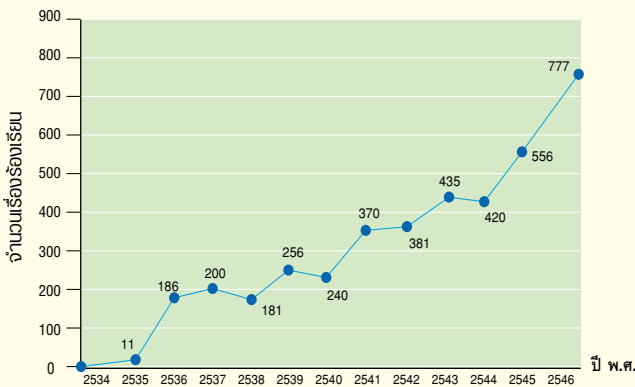
3. อบรม “การประเมินสถานการณ์อุบัติเหตุสารเคมีเบื้องต้น” ซึ่งมีระยะเวลา 1 วัน ให้กับเจ้าหน้าที่ส่วนภูมิภาคในสังกัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และกรุงเทพมหานคร จำนวนประมาณ 180 ท่าน รวมทั้งอบรมเจ้าหน้าที่ศูนย์ควบคุมไฟป่าในจังหวัดกาญจนบุรี เชียงใหม่ และนครราชสีมา รวมทั้งสิ้น 120 ท่าน เพื่อเป็นหน่วยตอบโต้อุบัติเหตุสารเคมีเบื้องต้นในพื้นที่ส่วนภูมิภาค และเป็นเครือข่ายร่วมกับกรมควบคุมมลพิษในการสนับสนุนหน่วยงานท้องถิ่นจัดการปัญหาอุบัติเหตุสารเคมีในอนาคตต่อไป

อย่างไรก็ตามการดำเนินงานดังกล่าวยังเป็นการแก้ไขปัญหาที่ปลายเหตุ รัฐจำเป็นต้องออกมาตรการป้องกันและเข้มงวดกับผู้ประกอบการให้นำไปใช้ในการปฏิบัติอย่างจริงจัง เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ

สถานการณ์การร้องเรียนปัญหามลพิษ

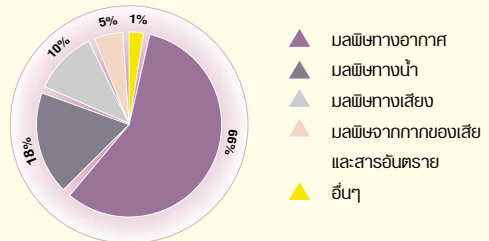
การร้องเรียนปัญหามลพิษ

การร้องเรียนปัญหามลพิษ มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2546 มีจำนวนทั้งสิ้น 777 ราย สามารถดำเนินการแก้ไขปัญหาลงไปแล้ว 596 เรื่อง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 จะสังเกตได้ว่าจำนวนเรื่องร้องเรียนมีการเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในปี 2545 และ 2546 มีอัตราการเพิ่มขึ้นสูงมาก (รูปที่ 1) ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากประชาชนสามารถรับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับสิทธิและหน้าที่ของตนตามกฎหมายและวิธีการแจ้งเหตุร้องเรียนได้มากขึ้น ยกตัวอย่างเช่น เว็บไซต์กระทรวงฯ จากใจนายกรัฐมนตรีนัฐ ปณ. 1234 ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ สายด่วน 1650 ของกรมควบคุมมลพิษ เป็นต้น



รูปที่ 1 จำนวนการร้องเรียนปัญหามลพิษระหว่างปี 2535-2546

ปัญหามลพิษที่ได้รับการร้องเรียนมากที่สุด คือ ปัญหามลพิษทางอากาศ คิดเป็นร้อยละ 66 รองลงมาคือ มลพิษทางน้ำ มลพิษทางเสียง และมลพิษจากกากของเสียและสารอันตราย คิดเป็นร้อยละ 18 ร้อยละ 10 และร้อยละ 5 ตามลำดับ ดังแสดงในรูปที่ 2



รูปที่ 2 สัดส่วนประเภทปัญหามลพิษที่มีการร้องเรียนปี 2546



ในบรรดาเรื่องร้องเรียนข้างต้นนี้ พบว่า จังหวัดที่มีการร้องเรียนสูงสุด 5 ลำดับแรก ได้แก่ กรุงเทพมหานคร สมุทรปราการ นครปฐม สมุทรสาคร และนนทบุรี ตามลำดับ โดยมีจำนวนเรื่องร้องเรียนรวม 518 เรื่อง คิดเป็นร้อยละ 77 ของเรื่องร้องเรียนปัญหามลพิษของทั้งประเทศ (ตารางที่ 1)

ตารางที่ 1 จังหวัดที่มีจำนวนเรื่องร้องเรียนมากที่สุด 5 อันดับแรก ปี 2546

จังหวัด	จำนวน (เรื่อง)	ร้อยละ
1. กรุงเทพมหานคร	294	38
2. สมุทรปราการ	115	15
3. นครปฐม	43	6
4. สมุทรสาคร	38	5
5. นนทบุรี	28	4
รวมลำดับ 1 - 5	518	67
จังหวัดอื่นๆ	259	33
รวม	777	100

สำหรับกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นจังหวัดที่มีเรื่องร้องเรียนมากที่สุด กล่าวคือ 294 เรื่อง หรือคิดเป็นร้อยละ 38 ของทั้งหมด ตารางที่ 2 แสดงเขตที่มีการร้องเรียนสูงสุด 5 ลำดับแรก

ตารางที่ 2 เขตพื้นที่ของกรุงเทพมหานครที่มีการร้องเรียนมากที่สุด ปี 2546

เขต	จำนวน(เรื่อง)
บางขุนเทียน	19
จตุจักร	11
จอมทอง	10
บางเขน	10
ดอนเมือง	9
บางคอแหลม	8
บางแค	8
บางซื่อ	8
รวม	83
เขตที่เหลือ	185
รวมทั้งหมด	268

หมายเหตุ : ไม่รวมถึงการร้องเรียนวันดีจากรถยนต์



กรมควบคุมมลพิษ
POLLUTION CONTROL DEPARTMENT

92 ซอยพหลโยธิน 7 ถนนพหลโยธิน
แขวงสามเสนใน เขตพญาไท กทม. 10400
โทร. 0 2298 2000 โทรสาร 0 2298 2002

www.pcd.go.th



คพ. 01-003 ISBN 974-9669-16-9

กรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ ในเอกสารฉบับนี้