

จดหมายข่าว HTAPC

ฉบับที่ 13 ประจำเดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2568



ประเด็นจดหมายข่าว

กิจกรรมที่ดำเนินการที่ผ่านมาหน้าที่ 2

- การเสวนาในหัวข้อ “ไขข้อสงสัย มีสารอะไรบ้างอยู่ในฝุ่น PM_{2.5} ที่พบ ในประเทศไทย”
- การฝึกอบรม “Training of the Trainer” ด้านมลพิษอากาศและภูมิอากาศ รุ่นที่สอง
- Exploring the PM_{2.5} Trader Concept: Accountability and Technological Innovations for Air Quality and Health

การเผยแพร่ความรู้ของศูนย์รวมผู้เชี่ยวชาญฯหน้าที่ 3

- มาตรการตรวจจับควันดำไร้ประสิทธิภาพในการแก้ไขปัญหามลพิษ PM_{2.5} เพราะอะไร?

ติดตามข่าวสาร
เพิ่มเติมที่นี่



กิจกรรมที่ดำเนินการผ่านมา ของศูนย์รวมผู้เชี่ยวชาญฯ (HTAPC)

ฉบับที่
13

Exploring the PM_{2.5} Trader Concept: Accountability and Technological Innovations for Air Quality and Health



ดร.สุพจน์ ห่วงวงศ์วัฒนา ผู้อำนวยการศูนย์รวมผู้เชี่ยวชาญฯ เข้าร่วมการประชุมบรรยายในหัวข้อ PM_{2.5} Control Efforts by Thai Governments and Civil Societies ซึ่งมีการกล่าวถึงมาตรการ นโยบาย และการดำเนินการของหน่วยงานภาครัฐ รวมถึงบทบาทของภาคประชาชนในการลดปัญหาฝุ่น PM_{2.5} เพื่อให้เกิดความร่วมมือของภาครัฐและประชาชนในการแก้ไขปัญหา PM_{2.5} ในประเทศไทย

การเสวนาในหัวข้อ “ไขข้อสงสัย มีสารอะไรบ้างอยู่ในฝุ่น PM_{2.5} ที่พบ ในประเทศไทย”



วันที่ 29 มกราคม 2568 ศูนย์รวมผู้เชี่ยวชาญด้านมลพิษอากาศและภูมิอากาศ (Hub of Talents on Air Pollution and Climate, HTAPC) ภายใต้สำนักงานการวิจัยแห่งชาติ (วช.) กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (อว.) ได้เข้าร่วมประชุมวิชาการ PMAC Side Meeting ในหัวข้อ Exploring the PM_{2.5} Trader Concept: **Accountability and Technological Innovations for Air Quality and Health** ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ และบางกอกคอนเวนชันเซ็นเตอร์ เซ็นทรัลเวิลด์ กรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์เพื่อแบ่งปันข้อมูลเกี่ยวกับแนวโน้มของปัญหา PM_{2.5} และผลกระทบต่อสุขภาพในปัจจุบัน เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการตรวจสอบการระบายฝุ่น PM_{2.5} และการประเมินความเป็นไปได้ในการนำหลักการ “ผู้ก่อมลพิษต้องเป็นผู้จ่าย” ไปใช้จริงในมิติทางเศรษฐศาสตร์ รัฐศาสตร์ และกฎหมาย

วันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2568 ศูนย์รวมผู้เชี่ยวชาญด้านมลพิษอากาศและภูมิอากาศ (Hub of Talents on Air Pollution and Climate, HTAPC) ภายใต้สำนักงานการวิจัยแห่งชาติ (วช.) กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (อว.) ได้จัดการเสวนา “ไขข้อสงสัย มีสารอะไรบ้างอยู่ในฝุ่น PM_{2.5} ในประเทศไทย” ภายใต้งาน “วันนักประดิษฐ์” ประจำปี 2568 ณ เวทีกิจกรรมกลาง Event Hall 103 ศูนย์นิทรรศการและการประชุมไบเทคบางนา กรุงเทพมหานคร และผู้เข้าร่วมการเสวนาทางออนไลน์ผ่านระบบ Zoom Meeting และถ่ายทอดสดทาง Facebook Live

ดร.วิภารัตน์ ด้อยง ผู้อำนวยการ วช. ให้เกียรติเข้าร่วมและกล่าวเปิดงาน ท่านกล่าวว่า วช. ในฐานะผู้สนับสนุนทุนวิจัยและนวัตกรรมตามแผนงานสำคัญของประเทศ และให้ความสำคัญกับ “การแก้ไขปัญหามลพิษด้านฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM_{2.5}” มาอย่างต่อเนื่อง ซึ่งในช่วงที่ผ่านมา ประชาชนมีความกังวลเกี่ยวกับแหล่งกำเนิดและองค์ประกอบของสารปนเปื้อนที่มากับฝุ่น PM_{2.5} ดังนั้น วช. จึงให้ความสำคัญของการเผยแพร่ความรู้ที่ถูกต้องสู่สาธารณะผ่านผู้เชี่ยวชาญในสาขาที่เกี่ยวข้อง เพื่อเสริมสร้างความรู้ ความเข้าใจให้แก่ประชาชน

การเสวนาในครั้งนี้ **ดร.สุพจน์ ห่วงวงศ์วัฒนา** ผู้อำนวยการศูนย์รวมผู้เชี่ยวชาญฯ เป็นผู้ดำเนินรายการ พร้อมด้วย **รองศาสตราจารย์ ดร.เนเรศ เชื้อสุวรรณ** มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี **รองศาสตราจารย์ ดร.สุรัตน์ บัวเลิศ** หัวหน้ากลุ่มวิจัยวิทยาศาสตร์บรรพชีวินวิทยา **รองศาสตราจารย์ ดร.สมพร จันทร** หัวหน้าศูนย์วิจัยวิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ และ **ดร.ปกรณ เพ็ชรประยูร** ผู้อำนวยการสำนักพัฒนานวัตกรรมภูมิสารสนเทศ สำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ (องค์การมหาชน) (สกอ.-GISTDA) เข้าร่วมการเสวนาเพื่อไขข้อสงสัยเกี่ยวกับประเด็นดังกล่าว ซึ่งประกอบด้วยหัวข้อดังต่อไปนี้ วิธีหาองค์ประกอบของฝุ่น PM_{2.5} ทำกันอย่างไร สารที่พบในฝุ่น PM_{2.5} บอกอะไรกับเราได้ มีสารอะไรบ้างในฝุ่น PM_{2.5} ที่พบในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และมีสารอะไรบ้างในฝุ่น PM_{2.5} ที่พบในจังหวัดเชียงใหม่ การเสวนาดังกล่าว มีส่วนสำคัญในการให้ข้อมูลที่ถูกต้องแก่ประชาชนและผู้ที่เกี่ยวข้องกับฝุ่น PM_{2.5} ในประเทศไทย รวมถึงแหล่งกำเนิดและผลกระทบต่อสุขภาพและสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการกำหนดนโยบายและมาตรการแก้ไขปัญหามลพิษอากาศในอนาคต ทั้งนี้ วช. และ ศูนย์รวมผู้เชี่ยวชาญฯ ยังคงมุ่งมั่นสนับสนุนการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมด้านการจัดการปัญหาฝุ่นละออง PM_{2.5} ควบคู่ไปกับการเผยแพร่ความรู้แก่ประชาชน เพื่อเสริมสร้างความเข้าใจและแนวทางในการลดผลกระทบจากมลพิษอากาศในระยะยาว



การฝึกอบรม “Training of the Trainer” ด้านมลพิษอากาศและภูมิอากาศ รุ่นที่สอง

วันที่ 17-21 กุมภาพันธ์ 2568 ศูนย์รวมผู้เชี่ยวชาญด้านมลพิษอากาศและภูมิอากาศ (Hub of Talents on Air Pollution and Climate, HTAPC) ภายใต้สำนักงานการวิจัยแห่งชาติ (วช.) กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (อว.) ได้จัดการฝึกอบรมหลักสูตร “Training of the Trainer” ด้านมลพิษอากาศและภูมิอากาศ รุ่นที่สอง ณ โรงแรม VIC กรุงเทพมหานคร โดยหลักสูตรการฝึกอบรมด้านมลพิษอากาศครอบคลุมเนื้อหาหลักที่สำคัญ ได้แก่ ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับมลพิษอากาศและสารมลพิษที่ส่งผลกระทบต่อภูมิอากาศในระยะสั้น (Short-Lived Climate Pollutants, SLCP)

สถานการณ์มลพิษอากาศในปัจจุบัน มาตรฐานและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง แหล่งกำเนิดมลพิษหลัก การเรียนรู้แนวทางการควบคุมมลพิษอากาศ เช่น ระบบระบายอากาศ การควบคุมฝุ่น ก๊าซ โอโซน และกลิ่นจากภาคอุตสาหกรรม การจัดทำบัญชีแหล่งกำเนิดมลพิษ การใช้แบบจำลองคณิตศาสตร์เพื่อประเมินผลกระทบ ตลอดจนการตรวจวัดมลพิษอากาศ และผู้เข้าร่วมได้ฝึกพัฒนาข้อเสนอโครงการวิจัยด้านมลพิษอากาศ เป็นต้น เพื่อยื่นขอรับทุนสนับสนุนจากแหล่งเงินทุนต่างๆ



มาตรการตรวจจับควันดำไร้ประสิทธิภาพในการแก้ไข ปัญหาฝุ่น PM_{2.5} เพราะอะไร?

ฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM_{2.5} เป็นภัยคุกคามหลักต่อสุขภาพของประชาชนไทย มาเป็นเวลานานมากกว่าทศวรรษแล้ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งในฤดูกาลฝุ่นสูงที่มีช่วงสภาพอากาศแห้งแล้ง ตั้งแต่เดือน พฤศจิกายน จนถึง เดือน เมษายน ของทุกปี และมีสภาพอุตุนิยมวิทยาที่ไม่เอื้อต่อการระบายอากาศและการแพร่กระจายของฝุ่น PM_{2.5} เช่น ความกดอากาศสูง ความเร็วลมต่ำ และการผกผันของอุณหภูมิของชั้นบรรยากาศ (Temperature Inversion) เป็นต้น ทำให้ฝุ่น PM_{2.5} ในอากาศมีความเข้มข้นสูงเกินค่ามาตรฐานของประเทศไทย ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชน ได้แก่ กลุ่มโรคหัวใจและหลอดเลือด และ กลุ่มโรคทางเดินหายใจ โดยเฉพาะในกลุ่มเปราะบาง เช่น เด็ก ผู้สูงอายุ และผู้มีโรคหอบหืดและโรคภูมิแพ้ ที่จะได้รับผลกระทบต่อสุขภาพมากกว่ากลุ่มประชาชนทั่วไป

การคมนาคมขนส่งเป็นแหล่งกำเนิดสำคัญของฝุ่น PM_{2.5} ในเขตเมือง โดยเฉพาะอย่างยิ่งรถดีเซลประเภทต่าง ๆ ที่มีการปล่อยควันดำจากท่อไอเสีย มาตรการหนึ่งของรัฐบาลในการลดปัญหาฝุ่น PM_{2.5} ที่มาจากควันดำของรถดีเซล คือ การตรวจจับรถดีเซลที่วิ่งไปมาบนท้องถนนที่มีการปล่อยควันดำเกินค่ามาตรฐานที่กำหนด โดยนอกจากจะมีการปรับเป็นพินัยแล้ว เจ้าหน้าที่จะออกคำสั่งห้ามใช้รถที่มีควันดำเกินกว่าค่ามาตรฐานที่กำหนดจนกว่าจะได้รับการปรับปรุงแก้ไขให้ควันดำอยู่ต่ำกว่าค่ามาตรฐาน ซึ่งหากเป็นเช่นนี้รถที่วิ่งไปมาบนท้องถนนที่มีควันดำเกินค่ามาตรฐานน่าจะจำนวนน้อยลง แต่ทำไมเราจึงยังเห็นรถที่ปล่อยควันดำจำนวนมากวิ่งไปมาบนท้องถนน มาดูคำตอบกัน

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ปรับปรุงแก้ไข ปี พ.ศ. 2565 มาตรา 10 ทวิ ระบุว่า “ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่เครื่องยนต์ก่อให้เกิด ควัน ฝุ่น ละออง เเค็ม เเก็น เกลน ที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดมาใช้ในท้องถนน” ในการห้ามใช้รถที่มีควันดำเกินค่ามาตรฐาน เจ้าหน้าที่งานจราจรจะอาศัยอำนาจตาม มาตรา 143 ซึ่งมีอยู่ 2 อนุมาตรา ด้วยกัน คือ



143 (1) ระบุว่า “(1) ในกรณีที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงและหากให้ใช้รถต่อไปอาจเกิดอันตรายได้โดยชัดเจน ให้เจ้าพนักงานจราจรสั่งห้ามการใช้รถ ในกรณีนี้ ผู้ขับขี่ต้องนำรถดังกล่าวให้พ้นทางเดินรถโดยเร็วที่สุด หากผู้ขับขี่ไม่ดำเนินการ ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากเจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจเคลื่อนย้ายรถนั้น

143 (2) ระบุว่า “(2) ในกรณีที่มีสภาพไม่ถึงกับไม่ปลอดภัยในการใช้ ให้เจ้าพนักงานจราจรสั่งระงับการใช้รถเป็นการชั่วคราว โดยให้เจ้าของรถ ผู้ครอบครองรถ หรือผู้ขับขี่นำรถดังกล่าวไปซ่อมแซมหรือปรับปรุงให้ถูกต้องตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก แล้วแต่กรณี ทั้งนี้ ภายในระยะเวลาที่กำหนดแต่ต้องไม่น้อยกว่าสิบห้าวันและไม่เกินหกสิบวัน ตามสภาพความปลอดภัยของรถนั้น โดยในระหว่างระยะเวลาดังกล่าวให้ใช้รถได้ไปพลางก่อน”

ในทางปฏิบัติ เจ้าพนักงานจราจรจะใช้อำนาจตาม มาตรา 143 (2) ในการออกคำสั่งห้ามใช้รถที่มีควันดำเกินค่ามาตรฐาน นั่นหมายความว่า ถึงแม้ว่ารถคันดังกล่าวจะได้รับคำสั่งห้ามใช้รถแล้วก็ตาม ก็ยังสามารถนำรถคันดังกล่าวมาใช้ไปพลางก่อนได้อีกไม่น้อยกว่า 15 วัน ไปถึง 60 วัน ขึ้นอยู่กับที่เจ้าพนักงานจราจรจะเป็นผู้กำหนด ซึ่งในทางปฏิบัติจะเป็น 30 วัน ดังนั้น เราจึงยังเห็นรถที่มีควันดำเกินค่ามาตรฐานที่ได้รับการปรับปรุงแก้ไขแล้ว ยังคงถูกนำมาใช้และวิ่งไปมาและปล่อยควันดำอยู่บนถนน

เราก็คงจะไม่ปฏิเสธว่ารถที่มีควันดำเกินค่ามาตรฐานเป็นรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงและหากให้ใช้รถต่อไปอาจเกิดอันตรายได้โดยชัดเจน โดยเฉพาะอย่างยิ่งอันตรายกับประชาชนที่สัญจรไปมาที่ต้องหายใจเอาฝุ่น PM_{2.5} ที่ปล่อยออกมาจากรถที่มีควันดำเกินค่ามาตรฐานเข้าไป หากปล่อยให้ใช้งานต่อไป จึงเข้าองค์ประกอบของ มาตรา 143 (1) ดังนั้น แทนที่เจ้าพนักงานจราจรจะออกคำสั่งห้ามใช้รถที่มีควันดำเกินค่ามาตรฐานโดยอาศัยอำนาจตาม มาตรา 143 (2) ควรจะอาศัยอำนาจตาม มาตรา 143 (1) ในการออกคำสั่งห้ามใช้รถที่มีควันดำเกินค่ามาตรฐาน ไม่ให้นำมาใช้ได้ไปพลางก่อนจนกว่าจะได้รับการปรับปรุงแก้ไขให้ควันดำอยู่ต่ำกว่าค่ามาตรฐานก่อน เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการแก้ไขปัญหา PM_{2.5} อย่างแท้จริง

ผู้เขียน:
ดร.สุพัฒน์ หวังวงศ์วัฒนา, ปิยะธิดา หอมยก และพิชชานันท์ ขจรเพ็ช

ศูนย์รวมผู้เชี่ยวชาญด้านมลพิษอากาศและภูมิอากาศ (Hub of Talents on Air Pollution and Climate-HTAPC)

ขอเชิญเข้าร่วมเป็นส่วนหนึ่งกับเรา

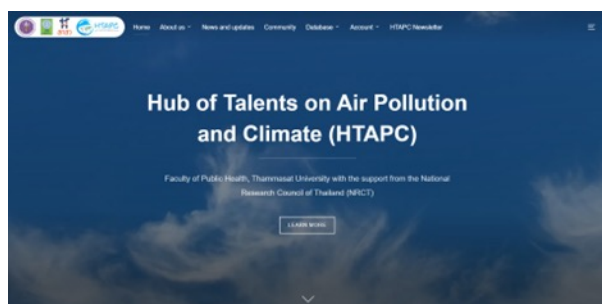
ศูนย์รวมผู้เชี่ยวชาญด้านมลพิษอากาศและภูมิอากาศ

แบบฟอร์มเข้าร่วม HTAPC สำหรับผู้เชี่ยวชาญฯ



เว็บไซต์ Hub of Talents on Air Pollution and Climate (HTAPC)

<https://www.htapc.info>



จดหมายข่าวฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของ
โครงการศูนย์รวมผู้เชี่ยวชาญด้านมลพิษอากาศและภูมิอากาศ
ภายใต้การอุดหนุนทุนวิจัยจาก สำนักงานการวิจัยแห่งชาติ (วช.)



จดหมายข่าวรายเดือน

โดย ศูนย์รวมผู้เชี่ยวชาญด้าน
มลพิษอากาศและภูมิอากาศ (HTAPC)

ที่อยู่ ห้อง 507 ชั้น 5 อาคารปิยชาติ
99 หมู่ 18 ต.คลองหนึ่ง อ.คลองหลวง
จ.ปทุมธานี 12121

ที่ปรึกษาจดหมายข่าว

- ☐ อาจารย์ ดร.สุพัฒน์ หวังวงศ์วัฒนา
ผู้อำนวยการ ศูนย์รวมผู้เชี่ยวชาญ
ด้านมลพิษอากาศและภูมิอากาศ
- ☐ ดร.วนิสา สุรพิพิธ
รองผู้อำนวยการ ศูนย์รวมผู้เชี่ยวชาญ
ด้านมลพิษอากาศและภูมิอากาศ

คณะผู้จัดทำ

- ☐ รังสรรค์ คำคอน
- ☐ ณิชนันท์ นันตาวงศ์
- ☐ ปิยะธิดา หอมยก
- ☐ พิชชานันท์ ขจรเพชร
- ☐ กันตชัย ไพจิตรโยธี
- ☐ แพรพลอย ญารักษ์

ช่องทางติดต่อ

เว็บไซต์: <https://htapc.info>

อีเมล: htapc.th@gmail.com

เฟซบุ๊ก: Hub of Talents on Air Pollution and
Climate (HTAPC)

