

ชื่อโครงการ	การตรวจควันดำในสถานที่ต้นทางของรถโดยสารสาธารณะ
หน่วยงาน	สำนักงานสิ่งแวดล้อมยั่งยืน สำนักสิ่งแวดล้อม
ปีงบประมาณ	พ.ศ. ๒๕๖๐

๑. หลักการและเหตุผล

กรุงเทพมหานครประสบปัญหาฝุ่นละออง PM_{2.5} มีค่าเฉลี่ย ๒๔ ชั่วโมง เกินมาตรฐานในช่วงฤดูหนาว ตั้งแต่เดือนพฤศจิกายนถึงเดือนมีนาคมของทุกปี ซึ่งแหล่งกำเนิดฝุ่นละออง PM_{2.5} ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ส่วนใหญ่เกิดจากการเผาไหม้เชื้อเพลิงในรถยนต์ดีเซลร้อยละ ๕๗ รองลงมาเป็นฝุ่นทุติยภูมิที่เกิดจาก ปฏิกิริยาทางเคมีของสารมลพิษในอากาศร้อยละ ๑๖ การเผาไหม้ชีวมวลร้อยละ ๑๕ การเผาไหม้เชื้อเพลิงในรถ เครื่องยนต์เบนซินร้อยละ ๘ และอื่น ๆ ร้อยละ ๔ ตามลำดับ (คณะสิ่งแวดล้อม มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์) ประกอบกับสภาพทางอุตุนิยมวิทยาในช่วงฤดูหนาวมีความกดอากาศสูง ลมอ่อน ส่งผลให้ระดับเพดานการ ลอยตัวและการกระจายตัวของฝุ่นละอองอยู่ในระดับต่ำการไหลเวียนและถ่ายเทของอากาศไม่ดี จึงทำให้เกิด การสะสมของฝุ่นละอองในบรรยากาศและมีปริมาณเพิ่มสูงขึ้นจนอยู่ระดับที่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของ ประชาชน โดยเฉพาะประชาชนกลุ่มเสี่ยง ได้แก่ เด็กเล็ก ผู้สูงอายุ หญิงตั้งครรภ์ กลุ่มที่มีโรคประจำตัว เช่น โรค ระบบทางเดินหายใจ โรคหัวใจและหลอดเลือด เป็นต้น

กรุงเทพมหานครจึงได้ดำเนินการควบคุมแหล่งกำเนิดฝุ่นละออง PM_{2.5} เพื่อลดปริมาณการสะสม ของฝุ่น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการควบคุมยานพาหนะซึ่งเป็นแหล่งกำเนิดที่มีสัดส่วนสูงที่สุด โดยออกตรวจวัด รถยนต์ควันดำประเภทเครื่องยนต์ดีเซลมาอย่างต่อเนื่อง ทั้งการตรวจร่วมกับกองบังคับการตำรวจจราจร (บกจร.) กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) กรมควบคุมมลพิษ (คพ.) และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ควบคู่กับการประชาสัมพันธ์และส่งเสริมให้มีการบำรุงรักษาเครื่องยนต์เพื่อลดมลพิษ รวมถึงการตรวจวัดมลพิษ จากระถางการในสังกัดกรุงเทพมหานคร อย่างไรก็ตาม ในช่วงวิกฤตฝุ่นละออง PM_{2.5} กรุงเทพมหานครได้รับการ แจ้งเบาะแสจากประชาชนพบรถโดยสารสาธารณะปล่อยควันดำผ่านแอปพลิเคชัน Traffy Fondue เป็น จำนวนมาก ดังนั้น นอกจากกิจกรรมการตรวจวัดรถยนต์ควันดำดังกล่าวข้างต้นแล้ว กิจกรรมตรวจควันดำใน สถานที่ต้นทางของรถโดยสารสาธารณะจึงมีความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง เพื่อควบคุมแหล่งกำเนิดฝุ่นและป้องปราม ไม่ให้นารถโดยสารสาธารณะที่มีควันดำออกมาวิ่งรับส่งผู้โดยสาร โดยเฉพาะในช่วงที่ฝุ่นละออง PM_{2.5} มีค่าเกิน เกณฑ์มาตรฐานและมีแนวโน้มจะเป็นอันตรายต่อสุขภาพของประชาชน ตั้งแต่เดือนมกราคม - มีนาคมของทุกปี

๒. วัตถุประสงค์

๒.๑ เพื่อควบคุมไม่ให้รถโดยสารสาธารณะที่มีค่าควันดำเกินมาตรฐานวิ่งให้บริการประชาชนใน พื้นที่กรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะช่วงวิกฤตฝุ่นละออง PM_{2.5} ตั้งแต่เดือนมกราคม - มีนาคม

๒.๒ เพื่อสร้างความตระหนักให้ทุกภาคส่วนร่วมกันลดมลพิษทางอากาศ

๓. เป้าหมาย

ช่วงวิกฤตฝุ่นละออง PM_{2.5} ตั้งแต่เดือนมกราคม - มีนาคม ดำเนินการตรวจควันดำรถโดยสาร สาธารณะที่ออกขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ทั้ง ๑๔ แห่ง

๘. ความเสี่ยงของโครงการและแนวทางการบริหารความเสี่ยง

ความเสี่ยง	การประเมินความเสี่ยง			แนวทางการบริหารความเสี่ยง
	โอกาสที่จะเกิด	ผลกระทบ	ระดับของความ เสี่ยง	
เครื่องมือตรวจวัดควัน ค่าขีดข้องขณะ ปฏิบัติงาน	๑	๒	น้อยมาก	ตรวจสอบเครื่องมือก่อน ออกปฏิบัติงานทุกครั้ง

๙. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. อยู่รอดโดยสาธารณะขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้รับการตรวจควันดำทุกแห่ง
๒. ปริมาณฝุ่นละออง PM_{2.5} ในพื้นที่กรุงเทพมหานครลดลงจากปีที่ผ่านมา

๑๐. การติดตามประเมินผล

๑๐.๑ ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย	ประเภทตัวชี้วัด	วิธีการคำนวณ/เครื่องมือในการใช้วัด	ระยะเวลา
ร้อยละของสถานที่ต้นทางของรถสาธารณะได้รับการตรวจควันดำ	ร้อยละ ๑๐๐	ผลผลิต	<u>วิธีคำนวณ</u> นับจำนวนอยู่ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ที่ได้รับการตรวจสอบควันดำ ในช่วงวิกฤตฝุ่นละออง (ม.ค. - มี.ค.) <u>สูตรคำนวณ</u> ร้อยละของสถานที่ต้นทางของรถสาธารณะที่ได้รับการตรวจควันดำ = (จำนวนผู้ที่ได้เข้าตรวจ x ๑๐๐) / ๑๔ <u>หมายเหตุ</u> : มีอยู่ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ที่ตั้งอยู่ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร จำนวน ๑๔ แห่ง	๑ ปี

๑๐.๒ การติดตามความก้าวหน้า

รายงานความก้าวหน้าในการดำเนินโครงการเป็นรายเดือนและรายไตรมาส

๑๐.๓ การประเมินผลโครงการ

วิเคราะห์ผลการดำเนินงานตามเป้าหมาย และตัวชี้วัดที่กำหนด เพื่อรายงานผลการดำเนินโครงการต่อผู้อนุมัติโครงการ

ลงชื่อ ผู้เสนอโครงการ
(นางนันทพร จงลมประสงฆ์)
ผู้อำนวยการสำนักงานสิ่งแวดล้อมยั่งยืน
สำนักสิ่งแวดล้อม

ลงชื่อ ผู้อนุมัติโครงการ
()