

โครงการการลดมลพิษจากรถยนต์โดยสารสาธารณะในพื้นที่เขตจตุจักร

๑. หลักการและเหตุผล

กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางแหล่งธุรกิจและความเจริญ ด้านเศรษฐกิจ สังคม การศึกษา การเมือง ทำให้มีจำนวนประชากรอาศัยอยู่อย่างหนาแน่น ความต้องการในการเดินทางและการขนส่งทางบกมากยิ่งขึ้น มีการใช้ระบบการคมนาคมขนส่งค่อนข้างสูง มีจำนวนยานพาหนะมากและสภาพการจราจรติดขัด ประกอบกับกิจกรรมอื่นที่เป็นแหล่งกำเนิดมลพิษนอกเหนือจากยานพาหนะ ได้แก่ อุตสาหกรรม กิจกรรมการก่อสร้างและการเผาในที่โล่ง เป็นต้น ส่งผลให้กรุงเทพมหานครยังคงประสบปัญหามลพิษทางอากาศมาอย่างต่อเนื่อง

มลพิษทางอากาศ หมายถึงสภาพบรรยากาศที่มีการเปลี่ยนแปลงไปจากสภาพปกติตามธรรมชาติโดยมีองค์ประกอบของก๊าซชนิดต่างๆ เปลี่ยนแปลงไปเนื่องจากมีสิ่งแปลกปลอมหรือสิ่งปนเปื้อนเข้าไป การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวทำให้สภาพความสมดุลของสิ่งมีชีวิตและสภาพแวดล้อมขาดสมดุลจนเกิดผลกระทบต่อสุขภาพของมนุษย์และสิ่งแวดล้อม สาเหตุของมลพิษทางอากาศ

สารมลพิษทางอากาศแบ่งเป็น ๓ รูปแบบได้แก่ อนุภาค ก๊าซ และไอ สำหรับชนิดของสารมลพิษที่สำคัญซึ่งพบมากในสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ฝุ่น ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ไฮโดรคาร์บอนและออกไซด์ของไนโตรเจน ซึ่งผลกระทบดังกล่าวเกิดขึ้นได้ทั้งต่อสุขภาพของมนุษย์ พืช และสัตว์ และระบบนิเวศน์ โดยมีผลแตกต่างกันไปตามชนิดของมลพิษ

สาเหตุของมลพิษทางอากาศส่วนหนึ่งเกิดจากยานพาหนะที่ใช้เครื่องยนต์ประเภทดีเซล สารที่ออกจากรถยนต์ที่สำคัญ ได้แก่ คาร์บอนมอนอกไซด์ ไฮโดรคาร์บอน ออกไซด์ของไนโตรเจน และออกไซด์ของกำมะถัน โดยแบ่งเป็น สารพวกไฮโดรคาร์บอนนั้น ประมาณ ๕๕ % ออกมาจากท่อไอเสีย ๒๕ % ออกมาจากห้องเพลลา ขั้วเหวี่ยง และอีก ๒๐ % เกิดจากการระเหยในคาร์บูเรเตอร์ และถังเชื้อเพลิง ออกไซด์ของไนโตรเจน คือ ไนตริกออกไซด์ (NO) ไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) และไนตรัสออกไซด์ (N₂O) เกือบทั้งหมดออกมาจากท่อไอเสียเป็นพิษต่อมนุษย์โดยตรง

รถยนต์ที่ใช้น้ำมันดีเซลก่อให้เกิดปัญหาควันดำซึ่งไอเสียและเขม่าควันที่ออกจากรถยนต์ประกอบด้วยไอน้ำ (Vapour) คาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon) ซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (Sulfur dioxide) พวกลัลดีไฮด์ (Aldehyde) ออกซิเจน (Oxygen) ไฮโดรเจน (Hydrogen) และไนโตรเจน (Nitrogen)

คาร์บอนมอนอกไซด์ เป็นก๊าซที่ไม่มีสี ไม่มีกลิ่น ถ้าสูดหายใจเข้าไปอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสุขภาพอย่างรุนแรง โดยจะไปจับตัวเม็ดเลือดแดงอย่างรวดเร็ว ซึ่งจะลดความสามารถของเลือดในการนำออกซิเจนไปเลี้ยงร่างกาย ซึ่งผู้มีอาการระบบหัวใจและหลอดเลือดถ้าได้รับก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในระดับสูงจะมีความเสี่ยงถึงแก่ชีวิต

ออกไซด์ของไนโตรเจน กลิ่นของไนโตรเจนไดออกไซด์ หากสูดดมไปในระดับความเข้มข้น ๑๔๐ ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ทำให้ความสามารถของสายตาลดลง ปรับสายตาให้เข้ากับความมืดได้ไม่ดีเท่าเดิม

สารโฟโตเคมีคัลออกซิแดนท์ เช่นโอโซน จะเป็นตัวเร่งปฏิกิริยาเม็ดเลือดแดงที่มีต่อการรับรังสีเอ็กซ์เรย์และทำลายโครโมโซมได้ รวมทั้งการทำให้เม็ดเลือดเปราะและเกิดผลร้ายต่อระบบเอ็นไซม์ในเซลล์และอาจทำให้การทำงานของปอดผิดปกติ

ฝุ่นละอองเป็นอนุภาคมวลสารที่สำคัญมากที่สุด โดยเฉพาะฝุ่นละอองที่มีขนาดเล็กซึ่งเกิดจากการเผาไหม้ของเครื่องยนต์ดีเซล ความเข้มข้นของฝุ่นละอองมีผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยในระดับสูง เพราะมีขนาดเล็กจึงสามารถแทรกตัวเข้าไปอยู่ในปอด

สาเหตุของการเกิดควันดำฝุ่นละอองที่ลอยอยู่ในอากาศส่วนหนึ่งมีสาเหตุมาจากควันดำซึ่งเป็นผงเขม่าสีดำขนาดเล็กที่หลุดจากการเผาไหม้ที่ไม่สมบูรณ์ของเครื่องยนต์ดีเซล โดยควันดำที่เกิดจากรถยนต์นั้น มาจากระบบจ่ายน้ำมันไม่เหมาะสม ใส้กรองอากาศสกปรก เกิดการอุดตันเครื่องยนต์เก่า ชำรุด ขาดการบำรุงรักษา บรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กำหนด การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่ไม่ได้มาตรฐาน

เขตจตุจักรมีพื้นที่ขนาดใหญ่และเป็นที่ตั้งของสถานียขนส่งหมอชิตและกรมขนส่งทางบกซึ่งเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนาดใหญ่และ การทำธุรกรรมเกี่ยวกับรถ ซึ่งส่งผลให้ที่มีผลให้ปริมาณรถที่เข้าออกในพื้นที่เขตจตุจักรจำนวนมาก มีอยู่โดยประมาณในพื้นที่ยานยนต์ จำนวน ๑๑ แห่ง จากการสำรวจพบว่ามีข้อมูลจำนวนรถยนต์โดยสารสาธารณะที่อยู่ในพื้นที่ทั้งสิ้น ๑,๘๓๘ คัน ซึ่งรถโดยสารประจำทางจะต้องผ่านการตรวจสอบตามมาตรฐานจากกรมขนส่งทางบก ซึ่งรวมถึง การตรวจค่าควันดำ ซึ่งจะต้องไม่เกินค่าตามที่มาตรฐานกำหนด ซึ่งหากทำการตรวจวัดแล้วไม่เป็นไปตามมาตรฐานอาจก่อให้เกิดปัญหามลพิษขึ้นได้ เพื่อเป็นการป้องกันปัญหามลพิษที่เกิดจากรถยนต์โดยสารสาธารณะประเภทเครื่องยนต์ดีเซล การดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าวต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกภาคส่วนในการแก้ไขปัญหา ได้แก่ ฝ่ายสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ ฝ่ายเทศกิจ ภาคประชาชน รวมทั้งตัวผู้ประกอบการในพื้นที่เขตจตุจักร การบูรณาการทำงานร่วมกันจึงเป็นกลไกให้การดำเนินการลดมลพิษจากรถยนต์โดยสารสาธารณะในพื้นที่เขตจตุจักรให้บรรลุเป้าหมายได้

ตารางแสดงการสำรวจจำนวนรถยนต์สาธารณะและจำนวนรถยนต์โดยสารสาธารณะ จำนวน ๑๑ แห่ง
ในพื้นที่เขตจตุจักร ปีพ.ศ.๒๕๕๘

ลำดับ	สถานที่	ที่ตั้ง	จำนวนรถทั้งหมด
๑	บริษัทเชิดชัย ทัวร์ จำกัด	๗/๗๐๐ ซ.วิภาวดีรังสิต ๓๖ แขวงจตุจักร	๒๐๐
๒	ห้างหุ้นส่วนจำกัด. รุ่งประเสริฐทัวร์	๕๗๕-๕๗๗ ถ.เสนานิคม ๑ แขวงเสนานิคม	๓๐
๓	บริษัทสวีสถานส์จำกัด	๒๑/๓-๕ ซ.ร่วมศิริมิตรแขวงจอมพล	๑๕๐
๔	บริษัทสยามเฟิสท์ ทัวร์ จำกัด	๘๘/๕๖ ถ.เทศบาลสงเคราะห์ แขวงลาดยาว	๒๓
๕	บริษัทธนบุรีพานิช โค้ช แอนด์ ทรีค จำกัด	๙๙๙/๑๘ ถ.กำแพงเพชร ๖ แขวงลาดยาว	๘๐
๖	บริษัทธนบุรีพานิช โค้ช แอนด์ ทรีค จำกัด	๑๒๕/๖ ซ.วิภาวดีรังสิต ๑๗ แขวงจตุจักร	๖๘
๗	บริษัทสหพันธ์ ร้อยเอ็ดทัวร์ จำกัด	๖/๗๓ ซ.วิภาวดีรังสิต ๑๗ แขวงจตุจักร	๗๕
๘	บริษัทเทพสมบัติ จำกัด (สมบัติทัวร์)	๒๓/๒๑ ถ.วิภาวดีรังสิต แขวงลาดยาว	๓๐๐
๙	บริษัทเชิดชัย ทัวร์ จำกัด	๕๐/๒ ถ.กำแพงเพชร ๖ แขวงจตุจักร	๕๐๐
๑๐	บริษัทนครชัยแอร์จำกัด	๑๐๙ ถ.วิภาวดีรังสิตแขวงลาดยาว	๓๘๒
๑๑	บริษัทพรทิพย์ทราเวล จำกัด	๑๐๖๔/๓-๔ ถ.วิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล	๓๐
		รวม	๑,๘๓๘

*หมายเหตุ จำนวนรถยนต์ทั้งหมดใช้เชื้อเพลิงประเภทน้ำมันดีเซล

พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพ.ศ.๒๕๓๕ มีบทบัญญัติที่ให้อำนาจแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งได้รับการแต่งตั้งจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมกำกับควบคุมรถที่ระบายมลพิษเกินกว่าที่มาตรฐานกำหนดโดยการออกคำสั่งทางปกครองเพื่อห้ามเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถคันดังกล่าวจนกว่าจะได้มีการปรับปรุงให้เป็นไปตามมาตรฐานกรมควบคุมมลพิษ ได้แก่ การออกคำสั่งห้ามใช้ชั่วคราว หรือคำสั่งห้ามใช้เด็ดขาดตามมาตรา ๖๕-๖๗ แต่อำนาจหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่มีอยู่อย่างจำกัด กล่าวคือสามารถบังคับการหรือสั่งห้ามการใช้รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์เท่านั้น(เช่น รถเก๋ง รถกระบะหรือรถปิกอัพ รถจักรยานยนต์ รถตู้ส่วนบุคคล เป็นต้น)ไม่อาจครอบคลุมไปถึงรถที่จดทะเบียนตามกฎหมายอื่นได้แก่ รถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยกรมขนส่งทางบกซึ่งเป็นรถที่ใช้เพื่อการขนส่งหรือการพาณิชย์ เช่น รถโดยสารประจำทาง รถบรรทุก เป็นต้น

มาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อม หมายความว่าค่ามาตรฐานคุณภาพของคุณภาพ น้ำ อากาศ เสียงและสถานะอื่นๆของสิ่งแวดล้อม ซึ่งกำหนดเป็นเกณฑ์ทั่วไปสำหรับการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม

มลพิษ หมายความว่า ของเสีย วัตถุอันตรายและมลสารอื่นๆรวมทั้งกาก ตะกอน หรือสิ่งที่ตกค้างจากสิ่งเหล่านั้น ที่ถูกปล่อยทิ้งจากแหล่งกำเนิดมลพิษหรือที่อยู่ในสิ่งแวดล้อมตามธรรมชาติ ซึ่งก่อให้เกิดหรืออาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมหรือภาวะที่เป็นพิษภัยอันตรายต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนได้ และให้หมายรวมถึง รังสี ความร้อน แสง เสียง กลิ่น ความสั่นสะเทือน หรือเหตุรำคาญอื่นๆที่ปล่อยออกจากแหล่งกำเนิดมลพิษ

ตามประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม ฉบับที่ ๒ พ.ศ.๒๕๔๐ เรื่อง กำหนดค่ามาตรฐานค่าควันดำจากท่อไอเสียของรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล

"รถยนต์" หมายความว่า รถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล

"เครื่องมือวัดควันดำระบบกระดาชกรอง (Filter)" หมายความว่า เครื่องมือตรวจวัดควันดำโดยใช้กระดาชกรองและวัดค่าของแสงที่สะท้อนจากกระดาชกรอง ซึ่งวัดค่าเป็นหน่วยร้อยละ

"ระยะความยาวของทางเดินแสง (Optical Path Length)" หมายความว่า ระยะความยาวของทางเดินแสงที่ถูกปิดกั้นด้วยควันดำในขณะตรวจวัด

"เครื่องมือวัดควันดำระบบความทึบแสง แบบไหลผ่านทั้งหมด (Full Flow Opacity)" หมายความว่า เครื่องมือตรวจวัดควันดำที่ให้ควันดำทั้งหมดไหลผ่านช่องวัดแสง และวัดค่าของแสงที่ทะลุผ่านควันดำ โดยวัดค่าเป็นหน่วยร้อยละ ที่ระยะความยาวของเดินแสงที่ ๗๖ มิลลิเมตร หรือเทียบเท่า

"เครื่องมือวัดควันดำระบบความทึบแสง แบบไหลผ่านบางส่วน (Partial Flow Opacity)" หมายความว่า เครื่องมือตรวจวัดควันดำที่ให้ควันดำไหลผ่านช่องวัดแสงบางส่วน และวัดค่าของแสงที่ทะลุผ่านควันดำ โดยวัดค่าเป็นหน่วยร้อยละ ที่ระยะความยาวของเดินแสงที่ ๔๓๐ มิลลิเมตร หรือเทียบเท่า

ข้อ ๓ ให้กำหนดมาตรฐานค่าควันดำจากท่อไอเสียของรถยนต์ขณะเครื่องยนต์ไม่มีภาระไว้ดังต่อไปนี้

(๑) ค่าควันดำสูงสุดไม่เกินร้อยละ ๔๕ ที่ระยะความยาวของทางเดินแสงมาตรฐานเมื่อตรวจวัดด้วยเครื่องมือวัดควันดำระบบวัดความทึบแสง

(๒) ค่าควันดำสูงสุดไม่เกินร้อยละ ๕๐ เมื่อตรวจวัดด้วยเครื่องมือวัดควันดำระบบกระดาชกรอง

ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ฉบับที่ ๕ พ.ศ.๒๕๔๙ เรื่อง แต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพ.ศ.๒๕๓๕ กำหนดให้ผู้ดำรงตำแหน่งดังต่อไปนี้ ปฏิบัติการตามมาตรา ๖๕ , ๖๖ และ ๖๗ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.๒๕๓๕ เฉพาะในเขตท้องที่ของตน ดังนี้

- (๑) ผู้อำนวยการเขต
- (๒) ผู้ช่วยผู้อำนวยการเขต
- (๓) หัวหน้าฝ่ายสิ่งแวดล้อมและสุขาภิบาล สำนักงานเขต
- (๔) หัวหน้าฝ่ายเทศกิจ สำนักงานเขต
- (๕) ข้าราชการในสังกัดฝ่ายสิ่งแวดล้อมและสุขาภิบาล สำนักงานเขต ซึ่งดำรงตำแหน่งนักวิชาการสุขาภิบาลหรือเจ้าหน้าที่อนามัย ตั้งแต่ระดับ ๓ ขึ้นไป
- (๖) ข้าราชการในสังกัดฝ่ายเทศกิจ สำนักงานเขต ซึ่งดำรงตำแหน่งเจ้าพนักงานปกครอง พนักงานปกครองหรือเจ้าหน้าที่ปกครอง ตั้งแต่ระดับ ๓ ขึ้นไป

มาตรา ๖๕ ในกรณีที่พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจพบว่าได้มีการใช้ยานพาหนะโดยฝ่าฝืนตามมาตรา ๖๔ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจออกคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะนั้นโดยเด็ดขาดหรือจนกว่าจะได้มีการแก้ไขปรับปรุงให้เป็นไปตามมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดที่กำหนดตามมาตรา ๕๕

มาตรา ๖๖ ในการออกคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะตามมาตรา ๖๕ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ผู้ออกคำสั่งทำเครื่องหมายให้เห็นปรากฏเด่นชัดเป็น ตัวอักษรที่มีข้อความว่า "ห้ามใช้เด็ดขาด" หรือ "ห้ามใช้ชั่วคราว" หรือเครื่องหมายอื่นใดซึ่งเป็นที่รู้และเข้าใจของประชาชนโดยทั่วไปว่ามีความหมายอย่างเดียวกันไว้ ณ ส่วนใดส่วนหนึ่งของยานพาหนะนั้นด้วย

การทำและการยกเลิกเครื่องหมายห้ามใช้ตามวรรคหนึ่ง หรือการใช้ยานพาหนะในขณะที่มีเครื่องหมายดังกล่าว ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๖๗ ในการปฏิบัติหน้าที่ตามตามมาตรา ๖๕ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ยานพาหนะหยุดเพื่อตรวจสอบหรือเข้าไปในยานพาหนะหรือกระทำการใดๆ ที่จำเป็นต้องตรวจสอบเครื่องยนต์หรืออุปกรณ์ของยานพาหนะได้

มาตรา ๑๐๒ ผู้ใดฝ่าฝืนห้ามใช้ยานพาหนะของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา ๖๕ ต้องระวางโทษจำคุก ปรับไม่เกินห้าพันบาท

มาตรา ๑๐๓ ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามคำสั่งพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา ๖๗ ต้องระวางโทษจำคุก ปรับไม่เกินหนึ่งเดือนหรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ

พระราชบัญญัติสาธารณสุข พ.ศ. ๒๕๓๕ ตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ มีการกำหนดขอบเขตให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นสามารถที่จะเข้ามาควบคุมดูแล กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการสาธารณสุขในด้านต่างๆ โดยกำหนดมาตรการกำกับดูแลและป้องกันเกี่ยวกับการอนามัยสิ่งแวดล้อม ในกรณีที่เกิดเหตุรำคาญ

มาตรา ๒๕ ในกรณีที่มีเหตุอันอาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่ผู้อยู่อาศัยในบริเวณใกล้เคียง หรือผู้ที่ต้องประสบกับเหตุนั้นดังต่อไปนี้ ให้ถือว่าเป็นเหตุรำคาญ

(๑) แหล่งน้ำ ทางระบายน้ำ ที่อาบน้ำ ส้วม หรือที่ใส่มูลหรือเถ้า หรือสถานที่อื่นใด ซึ่งอยู่ในทำเลไม่เหมาะสมสกปรก มีการสะสมหรือหมักหมมสิ่งของ มีการทิ้งสิ่งใดเป็นเหตุให้มีกลิ่นเหม็นหรือ ละอองสารเป็นพิษ หรือเป็นหรือน่าจะเป็นที่เพาะพันธุ์พาหะนำโรค หรือก่อให้เกิดความเสื่อมหรืออาจเป็น อันตรายต่อสุขภาพ

(๒) การเลี้ยงสัตว์ในที่หรือโดยวิธีใด หรือมีจำนวนเกินสมควรจนเป็นเหตุให้เสื่อมหรืออาจเป็น อันตรายต่อสุขภาพ

(๓) อาคารอันเป็นที่อยู่ของคนหรือสัตว์ โรงงานหรือสถานที่ประกอบการใดไม่มีการระบาย อากาศ การระบายน้ำ การกำจัดสิ่งปฏิกูล หรือการควบคุมสารเป็นพิษ หรือมีแต่ไม่มีการควบคุมให้ปราศจาก กลิ่นเหม็นหรือละอองสารเป็นพิษอย่างพอเพียง จนเป็นเหตุให้เสื่อมหรืออาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพ

(๔) การกระทำใดๆ อันเป็นเหตุให้เกิดกลิ่น แสง รังสี เสียง ความร้อน สิ่งมีพิษ ความสั่น สะเทือน ฝุ่น ละอองเขม่า เถ้า หรือกรณีอื่นใด จนเป็นเหตุให้เสื่อมหรืออาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพ

(๕) เหตุอื่นใดที่รัฐมนตรีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา ๒๖ ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจห้ามผู้หนึ่งผู้ใดมิให้ก่อเหตุรำคาญในที่หรือทาง สาธารณะหรือสถานที่เอกชนรวมทั้งการระงับเหตุรำคาญด้วย ตลอดจนการดูแล ปรับปรุง บำรุงรักษา บรรดา ถนน ทางบก ทางน้ำ รางระบายน้ำ คู คลอง และสถานที่ต่าง ๆ ในเขตของตนให้ปราศจากเหตุรำคาญ ในการนี้ ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือเพื่อระงับ กำจัดและควบคุมเหตุรำคาญต่างๆ ได้

ตารางแสดงสถิติข้อมูลคุณภาพอากาศจากสถานีตรวจคุณภาพอากาศระหว่างเดือน ม.ค.- มี.ค.๒๕๕๘

บริเวณพื้นที่ริมถนนสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศ กรมขนส่งทางบก เขตจตุจักร

ลำดับ	พารามิเตอร์	ค่า มาตรฐาน std.	ผลการตรวจวัด								
			เดือนมกราคม ๒๕๕๘			เดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๕๘			เดือนมีนาคม ๒๕๕๘		
			ค่าสูงสุด	ค่าต่ำสุด	ครั้ง>std.	ค่าสูงสุด	ค่าต่ำสุด	ครั้ง>std.	ค่าสูงสุด	ค่าต่ำสุด	ครั้ง>std.
๑	ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์(SO ₂) ค่าเฉลี่ย ๑ ชั่วโมง(ppb)	๓๐๐	๑๑	๐	๐/๕๑๓*	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
๒	ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์(NO ₂) ค่าเฉลี่ย ๑ ชั่วโมง(ppb)	๑๗๐	๗๓	๐	๐/๗๐๘	๕๗	๐	๐/๖๔๓	๑๔	๐	๐/๒๖๖**
๓	ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์(CO) ค่าเฉลี่ย ๑ ชั่วโมง(ppm)	๓๐	๓.๓	๐	๐/๗๐๖	๒.๖	๐	๐/๖๔๓	๒.๓	๐.๓	๐/๗๑๑
๔	ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์(CO) ค่าเฉลี่ย ๘ ชั่วโมง(ppm)	๙	๒.๓๑	๐.๐๓	๐/๗๓๕	๑.๙๖	๐.๐๖	๐/๖๗๒	๑.๗๓	๐.๓๙	๐/๗๓๗
๕	ก๊าซโอโซน(O ₃) ค่าเฉลี่ย ๑ ชั่วโมง(ppb)	๑๐๐	๙๒	๐	๐/๗๐๕	๑๑๐	๒	๑/๒๘๔**	N/A	N/A	N/A
๖	ก๊าซโอโซน(O ₃) ค่าเฉลี่ย ๘ ชั่วโมง(ppb)	๗๐	๖๔	๑	๐/๗๓๕	๗๑	๓	๑/๒๙๘	N/A	N/A	N/A
๗	ฝุ่นขนาดเล็กกว่า ๑๐ ไมครอน ค่าเฉลี่ย ๒๔ ชั่วโมง(Ug/m ^๓)	๑๒๐	๙๙	๖๕	๐/๑๐**	๘๑	๓๕	๐/๒๓	๙๗	๔๒	๐/๓๑

N/A : เครื่องมือขัดข้อง : ไม่มีการตรวจวัด

*ข้อมูลร้อยละ ๕๐ - ๗๕ ของจำนวนครั้งที่ทำการตรวจวัด

*ข้อมูลร้อยละ ๕๐ ของจำนวนครั้งที่ทำการตรวจวัด

จากตารางแสดงสถิติข้อมูลคุณภาพอากาศจากสถานีตรวจคุณภาพอากาศพื้นที่ริมถนนบริเวณ กรมขนส่งทางบก เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ระหว่างเดือนมกราคมถึง มีนาคม ๒๕๕๘ พบว่า เดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ ก๊าซโอโซน(O₃) เกินมาตรฐานและฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า ๑๐ ไมครอน มีแนวโน้ม จะเกินค่ามาตรฐาน เนื่องจากบริเวณดังกล่าว มีการจราจรติดขัดมีปริมาณรถผ่านเข้าออกจำนวนมาก ทั้งรถยนต์ส่วนบุคคลและรถยนต์โดยสารสาธารณะ เพื่อเป็นการควบคุมแหล่งกำเนิดมลพิษจากยานพาหนะ ประเภทต่างๆให้ครอบคลุม ฝ่ายสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ ซึ่งมีหน้าที่ร่วมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจกองบังคับการ ตำรวจจราจรและฝ่ายเทศกิจ ตรวจสอบ ตรวจจับ และห้ามใช้ยานพาหนะซึ่งก่อมลพิษ โดยตั้งจุดตรวจในพื้นที่ เขตจตุจักรจำนวน ๒ แห่ง คือ บริเวณถนนประเสริฐมนูกิจและหน้ากรมขนส่งทางบก แต่อำนาจพนักงาน เจ้าหน้าที่มีอยู่อย่างจำกัด จึงได้คิดหาวิธีดำเนินการจัดการมลพิษในเชิงรุกโดยเน้นป้องกันมากกว่าแก้ปัญหา เตรียมการรองรับในพื้นที่ที่สำคัญให้ทันต่อสถานการณ์และการพัฒนาประเทศ แก้ไขปัญหามลพิษในพื้นที่ที่ยังมี ปัญหาให้สำเร็จ เพื่อเกิดผลสร้างความมั่นใจกับประชาชน และนำไปสู่การปฏิบัติตามมาตรฐานสิ่งแวดล้อม ผู้ทำการศึกษาได้นำแนวคิดต่าง ๆ มาเป็นหลักในการดำเนินการตรวจวัดควันทาม เพื่อลดมลพิษในรถยนต์โดยสาร สาธารณะที่เข้าจอดโดยมีสถานที่พักรถในพื้นที่ทั้งที่มีใบอนุญาตและไม่มีใบอนุญาต ซึ่งการแก้ไขปัญหามลพิษในพื้นที่ เขตจตุจักรไม่สามารถดำเนินการเบ็ดเสร็จได้ด้วยฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง จำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกภาคส่วน ในการแก้ไข ปัญหามลพิษร่วมกันซึ่งได้แก่ ฝ่ายสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ ฝ่ายเทศกิจรวมถึงกองบังคับการ ตำรวจจราจรหรือกรมขนส่งทางบก รวมทั้งตัวผู้ประกอบการและผู้ขับขี่ยานพาหนะเอง การบูรณาการทำงาน ร่วมกันจึงเป็นอีกหนึ่งกลไกในการดำเนินการให้บรรลุเป้าหมายได้ การลดมลพิษในรถยนต์โดยสารสาธารณะ ในพื้นที่เขตจตุจักรนั้น ผู้ทำการศึกษาได้นำแนวคิดต่าง ๆ มาเป็นหลักในการดำเนินการดังนี้

๑. การบูรณาการที่ใช้กันอยู่ในเชิงบริหารจัดการ (Integrated) หมายถึง การรวมตัวกัน ประสานกันเป็นการอธิบายปรากฏการณ์ที่ธุรกิจพยายามรวมตัวกันเพื่อเพิ่มสรรพกำลังในการสร้าง ความได้เปรียบทางการแข่งขันและอำนาจต่อรอง แต่โดยรวมแล้วมีจุดร่วมกันคือเป็นการผสมผสานทรัพยากร ที่มีอยู่มาบริหารจัดการเพื่อให้เกิดการพัฒนาหรือทำให้ดีขึ้น

การดำเนินโครงการด้วยการบูรณาการข้อมูลของหน่วยงาน วิธีการคัดเลือกโครงการและ การประเมินผลของโครงการอย่างเหมาะสม ตามหลักการกำกับดูแลที่ดี(Governance) ตามคำจำกัดความใหม่ ที่เน้นการสร้างคุณค่าเพิ่ม (Value Creation)

เสาหลักในการขับเคลื่อนและวางกรอบการกำกับอย่างเป็นกระบวนการที่ดีนั้นจะยึดหลัก Governance and Value Creation เพื่อ Stakeholders อย่างได้ดุลยภาพกับความต้องการของผู้มี ผลประโยชน์ร่วมหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียรวมทั้งการมีกฎหมาย สนับสนุนรองรับทุกมุมมองที่เกี่ยวข้องกับ การขับเคลื่อนมีการกำหนดมาตรฐานต่างๆ (Standard) ที่จำเป็นต้องใช้ (Best Practice) ข้อมูลกระบวนการ การนำไปใช้ประโยชน์ในการขับเคลื่อนและควรมีโครงสร้างกำกับดูแลโครงการที่ดี โดยบริหารแบบบูรณาการ ตามหลักการของ ISACA-COBIT ๕ ที่มีองค์ประกอบหลักๆดังนี้

๑. การตอบสนองต่อความต้องการของผู้มีส่วนได้เสีย
๒. ครอบคลุมตามแผน
๓. ประยุกต์ใช้กรอบการดำเนินการที่บูรณาการเป็นหนึ่งเดียว
๔. เอื้อให้วิธีปฏิบัติแบบองค์รวมสัมฤทธิ์ผล
๕. การแบ่งแยกการกำกับดูแลออกจากการบริหารจัดการ

ทฤษฎีทางเศรษฐศาสตร์เห็นว่าภาษีสิ่งแวดล้อมน่าจะเป็นรูปแบบการแทรกแซงที่เหมาะสมที่สุด เนื่องจากภาษีที่จัดเก็บเพื่อให้กิจกรรมเป็นไปอย่างถูกต้อง(Corrective Tax)โดยนำหลักผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย(Polluters Pay Principle PPP) มาประยุกต์ใช้ในสิ่งแวดล้อม

๒. การบริหารราชการแบบมีส่วนร่วมที่เปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามีส่วนร่วมในภาครัฐอาจจะดำเนินการได้ในหลายมิติตามความเหมาะสมและความต้องการพื้นฐานของประชาชนในแต่ละสังคม องค์กรที่เรียกตนเองว่า International Association for Public Participation (IAP๒) ซึ่งเป็นสถาบันนานาชาติได้ศึกษาและกำหนดระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนไว้ ๕ ระดับ ดังนี้

ระดับที่ ๑ การให้ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนเกี่ยวกับกิจกรรมต่างๆ ของหน่วยงานภาครัฐ (To Inform) เป็นระดับ ที่ประชาชนเข้ามีส่วนร่วมน้อยที่สุดซึ่งเป็นสิทธิพื้นฐานของประชาชนในการได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับงานของภาครัฐ โดยหน่วยงานภาครัฐมีหน้าที่เสนอข้อมูลที่เป็นจริงถูกต้องทันสมัยและประชาชนสามารถเข้าถึงได้

ระดับที่ ๒ การเปิดให้ประชาชนแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับการดำเนินการ/การปฏิบัติงานของหน่วยงานของรัฐ อย่างเป็นอิสระและเป็นระบบ โดยหน่วยงานภาครัฐจัดให้มีกระบวนการรับฟังความคิดเห็น การปรึกษาหารือ ทั้งที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการและนำข้อเสนอแนะความคิดเห็น ประเด็นที่ประชาชนเป็นห่วงไปเป็นแนวทางการปรับปรุงนโยบาย การตัดสินใจและพัฒนาการปฏิบัติงานในหน่วยงาน (To Consult)

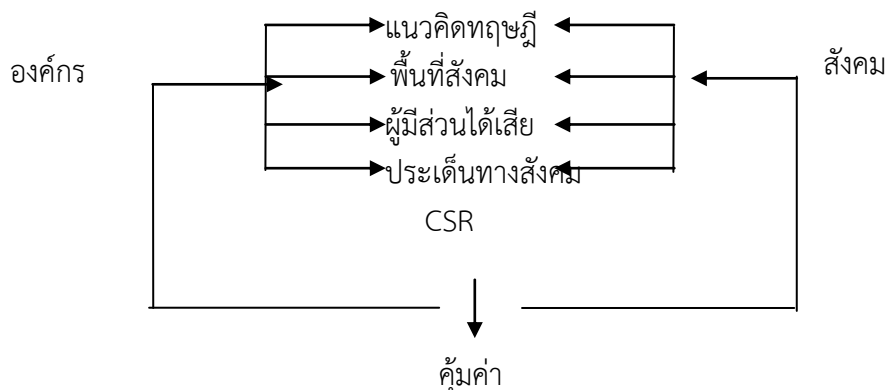
ระดับที่ ๓ เป็นระดับ ที่หน่วยงานภาครัฐเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามีส่วนร่วมหรือเกี่ยวข้องในกระบวนการกำหนดนโยบาย การวางแผนงานโครงการและวิธีการทำงาน โดยหน่วยงานภาครัฐมีหน้าที่อำนวยความสะดวกยอมรับการเสนอแนะและการตัดสินใจร่วมกับภาคประชาชน (To Involve) การมีส่วนร่วมระดับดำเนินการในรูปแบบกรรมการที่มีตัวแทนภาคประชาชนเข้าร่วม

ระดับที่ ๔ การที่หน่วยงานภาครัฐเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามีส่วนร่วมมีบทบาทเป็นหุ้นส่วนหรือภาคีในการดำเนินกิจกรรมของหน่วยงานภาครัฐ (To Collaborate)

ระดับที่ ๕ การเสริมอำนาจประชาชน (To Empower) เป็นระดับที่เปิดโอกาสให้ประชาชนมีบทบาทเต็มในการตัดสินใจ การบริหารงาน และการดำเนินกิจกรรมใดๆ เพื่อเข้ามาทดแทนการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐดำเนินการหรือปฏิบัติงานอย่างใดอย่างหนึ่ง ระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนในระดับสูงสุดเน้นให้ประชาชนเป็นเจ้าของดำเนินการกิจและ ภาครัฐมีหน้าที่ในการส่งเสริมสนับสนุนเท่านั้น

๓. แนวคิดนี้เป็นแนวคิดพื้นฐานการสร้างความรู้ความเข้าใจเพื่อเป็นแนวทางการทำ CSR เพราะเปลี่ยนแปลงแนวคิดทั้งในเรื่องของการดำเนินธุรกิจหรือแม้แต่การดำเนินกิจกรรม CSR เองก็ตามจากการที่องค์กรเป็นศูนย์กลาง เป็นผู้มุ่งเน้นว่าจะทำอะไร ทำอย่างไร ไปสู่รูปแบบที่เป็นความต้องการหรือความคาดหวังของสังคมเป็นหลักเพื่อคงไว้ซึ่งสิทธิอันชอบธรรมในการคงอยู่ในสังคมต่อไปแนวคิด ทฤษฎีพื้นที่ทางสังคมผู้มีส่วนได้ส่วนเสียประเด็นทางสังคม CSR คุณค่าองค์กร สังคมหลักสำคัญของการดำเนินกิจกรรม CSR ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่า สิ่งที่เราควรทำนั้นคือสิ่งที่สังคมต้องการ หรือสิ่งที่องค์กรทำนั้นต้องเป็นการผสานประโยชน์ให้เกิดขึ้นกับทั้งองค์กรและสังคมอย่างแท้จริง ดังนั้น สิ่งที่ต้องทราบก็คือเป้าหมายที่ต้องรับผิดชอบนั้นเป็น “ใคร” และ “อยู่ที่ไหน” ความหมายอีกนัยหนึ่งก็คือการกำหนดความหมายของ “สังคม” และ “ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย” ว่าอยู่ที่ไหนและเป็นใครนั่นเอง อย่างไรก็ตาม เนื่องจากคำว่า “สังคม” มีอาณาบริเวณที่กว้างขวางและที่สำคัญ โดยบริบททางสังคมของแต่ละองค์กรย่อมมีความแตกต่างกันโดยเบื้องต้น เราควรเริ่มกำหนดจากพื้นที่ขยายไปสู่พื้นที่ที่กว้างหรือสังคมไกลออกไป

ซึ่งโดยทั่วไปแล้วพื้นที่สังคมภายในก็คือตัวองค์กรเองแต่ที่จะมีความแตกต่างกันที่การระบุพื้นที่สังคมใกล้เคียงและสังคมใกล้เคียงซึ่งอาจมีความเหมือนหรือแตกต่างกันขึ้นอยู่กับมิติที่แต่ละองค์กรใช้เป็นตัวกำหนด เช่น ระยะทาง ความสัมพันธ์ ความร่วมมือ ผลกระทบจากการดำเนินธุรกิจ ข้อผูกพันทางการค้าและกฎหมาย เป็นต้น ทั้งนี้องค์กรยังสามารถกำหนดพื้นที่ทางสังคมได้มากกว่า ๓ พื้นที่เบื้องต้น ขึ้นอยู่กับกรอบการพิจารณาความใกล้ชิดกับองค์กรด้วยปัจจัยดังกล่าว หลังจากการชี้แจงกำหนดพื้นที่ทางสังคมได้แล้ว สิ่งที่ต้องพิจารณาต่อมาก็คือ การหากลุ่มเป้าหมาย คือ การพิจารณาถึงผู้มีส่วนได้-ส่วนเสียในวงสังคมนั้นว่าประกอบไปด้วยใครบ้าง ทั้งนี้ก็เพื่อให้องค์กรสามารถกำหนดความรับผิดชอบได้อย่างชัดเจน



๔. นโยบายการพัฒนากองทัพ ๖ นโยบาย ภายใต้คำขวัญ “รักกรุงเทพฯ ร่วมสร้างกรุงเทพฯ” ของผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร “มหานครสีเขียว” ตามยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนากองทัพมหานครแห่งสิ่งแวดล้อมมุ่งเน้นให้เป็นเมืองที่มีสิ่งแวดล้อมที่ดี มีความสะอาด มีความเป็นระเบียบ สวยงาม และร่มรื่น มลพิษที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพของประชาชนลดลง

๕. หลักกฎหมายเกี่ยวกับมลพิษจากยานพาหนะตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ หลักการของการจัดการตามพระราชบัญญัตินี้มีลักษณะเช่นเดียวกับ หลักการของพระราชบัญญัติรถยนต์ แหล่งกำเนิดมลพิษยานพาหนะที่นำมาใช้ในการขนส่งอาจจะเป็นแหล่งกำเนิดมลพิษที่สามารถผลิตมลพิษได้มากกว่ายานพาหนะทั่วไป แต่ในขณะเดียวกัน ภายใต้อำนาจของรัฐตามพระราชบัญญัตินี้สามารถที่จะนำมาเพื่อรณรงค์ประชาสัมพันธ์ส่งเสริมความรู้ด้านการลดมลพิษจากยานพาหนะประเภท รถยนต์โดยสารสาธารณะเพื่อนำมาใช้ในการแก้ไข ปัญหามลพิษจากแหล่งกำเนิดจากรถยนต์ได้ ด้วยการส่งเสริมให้เกิดการใช้ระบบการขนส่งมวลชนมากขึ้น อีกทั้งยังสามารถที่จะสร้างมาตรการต่างๆ ภายใต้พระราชบัญญัตินี้ ซึ่งต้องไม่ก่อให้เกิดเหตุเดือดร้อนรำคาญ รบกวน และไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด มาตรการความปลอดภัยดังกล่าวนี้สามารถใช้เป็นเครื่องมือในการดำเนินการ เพื่อแก้ปัญหาเรื่องมลพิษทางอากาศจากยานพาหนะได้เป็นอย่างดี

๒.วัตถุประสงค์

- ๑ เพื่อสร้างความตระหนักความรับผิดชอบต่อสังคมและประชาสัมพันธ์ส่งเสริมความรู้ด้านการดูแลรักษาเครื่องยนต์เพื่อมลพิษจากรถยนต์โดยสารสาธารณะ แก่ผู้ประกอบการและผู้เกี่ยวข้อง
- ๒ เพื่อตรวจวัดควันดำรถยนต์โดยสารสาธารณะและควบคุมให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน
๓. เพื่อลดปัญหามลพิษทางอากาศในพื้นที่เขตจตุจักร

๓.เป้าหมาย

๑. อู่รถยนต์โดยสารสาธารณะในพื้นที่เขตจตุจักร จำนวน ๑๑ แห่งจำนวนรถทั้งสิ้น ๑,๘๓๘ คัน ได้รับการตรวจวัดควันดำและส่งเสริมความรู้ความเข้าใจถึงความสำคัญในการดูแลรักษาเครื่องยนต์อย่างน้อยแห่งละ ๑ ครั้ง(กรณีการตรวจวัดครั้งแรกผ่านเกณฑ์)

๒. ผลการตรวจวัดค่าควันดำครั้งที่ ๓ ของรถยนต์โดยสารสาธารณะในอุ้งทุกแห่งในพื้นที่ผ่านเกณฑ์มาตรฐานร้อยละ ๑๐๐ ค่าควันดำสูงสุดไม่เกินร้อยละ ๔๕ ที่ระยะความที่ระยะความยาวของทางเดินแสงมาตรฐาน ผลการตรวจวัดควันดำของรถยนต์โดยสารสาธารณะครั้งที่ ๒ มีผลดีขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๐ (เมื่อเทียบกับผลการตรวจวัดครั้งที่ ๑)

๓. ผู้เข้าร่วมโครงการมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการลดมลพิษจากยานพาหนะและการดูแลรักษาเครื่องยนต์เพิ่มขึ้นอย่างน้อยร้อยละ ๘๐ เมื่อเทียบกับความรู้ก่อนเข้าร่วมกิจกรรม(โดยการใช้แบบทดสอบความรู้ก่อน - หลังเข้าร่วมกิจกรรม)

๔. สร้างเครือข่ายจากอู่รถยนต์โดยสารสาธารณะในพื้นที่เขตจตุจักรอย่างน้อย ๑ เครือข่าย

๕. ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศจากสถานีตรวจคุณภาพอากาศลดลงอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดโดยเฉพาะค่าคาร์บอนมอนนอกไซด์ไม่เกินจากการตรวจวัดที่ผ่านมา และค่าฝุ่นขนาดกว่า๑๐ไมครอนลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐ ของการตรวจวัดที่ผ่านมา

๔.ปัจจัยแห่งความสำเร็จ

การลดมลพิษจากรถยนต์โดยสารสาธารณะในพื้นที่เขตจตุจักรให้บรรลุเป้าหมายอาศัยองค์ประกอบดังนี้

๔.๑ ผู้บริหารเขตจตุจักร เห็นความสำคัญและตระหนักถึงการบูรณาการการมีส่วนร่วมในการลดมลพิษจากยานพาหนะของสถานประกอบการในพื้นที่เขตจตุจักร

๔.๒ การรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้เกี่ยวกับการลดมลพิษจากยานพาหนะของสถานประกอบการประเภทอู่รถยนต์โดยสารสาธารณะในพื้นที่เขตจตุจักร และบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังกับผู้ฝ่าฝืน

๔.๓ เจ้าหน้าที่ทำการตรวจวัดมลพิษจากยานพาหนะของสถานประกอบการอู่รถยนต์โดยสารสาธารณะในพื้นที่เขตจตุจักรได้ครบตามเป้าหมายที่ได้กำหนดไว้

๔.๔ ผู้ประกอบการให้ความร่วมมือและเห็นความสำคัญในการลดมลพิษจากยานพาหนะ

๕. แผนปฏิบัติการ ระยะเวลาดำเนินการ

๕.๑ ขั้นตอนการปฏิบัติงาน

ระยะก่อนดำเนินโครงการ

- รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลสภาพปัญหา
- ประชุมเจ้าหน้าที่ฝ่ายสิ่งแวดล้อมละสุขาภิบาล เพื่อชี้แจง พิจารณาข้อมูลที่เกี่ยวข้องและร่วมกัน วางแผนการดำเนินโครงการ ชี้แจงโครงการ
- สํารวจกลุ่มเป้าหมายได้แก่อู่รถยนต์โดยสารสาธารณะในพื้นที่เขตจตุจักร
- จัดทำโครงการขออนุมัติดำเนินการ
- แต่งตั้งคณะทำงานดำเนินการตามโครงการ

ระยะดำเนินโครงการ

ภาคสถานประกอบการ

- ทำหนังสือขอความร่วมมือกลุ่มเป้าหมายเข้าร่วมโครงการ
- จัดประชุมกลุ่มเป้าหมายเพื่อชี้แจงวัตถุประสงค์ของโครงการวิธีการดำเนินโครงการ
- ดำเนินการตรวจวัดควันดำของรถยนต์โดยสารสาธารณะภายในพื้นที่เขตจตุจักรโดยใช้เครื่องมือวัดควันดำระบบวัดความทึบแสงทุกแห่งที่เข้าร่วมโครงการ อย่างน้อยแห่งละ ๑ ครั้ง (ครั้งแรกก่อนเข้ารับการอบรมส่งเสริมความรู้)
- จัดอบรมส่งเสริมความรู้ด้านการการบำรุงรักษาเครื่องยนต์เพื่อลดมลพิษจากยานพาหนะประเภท รถยนต์โดยสารสาธารณะแก่เจ้าของและผู้ขับขี่ยานพาหนะเพื่อนำมาใช้ในการแก้ไขในกรณีรถยนต์ที่เข้ารับการตรวจวัดไม่เป็นไปตามมาตรฐานจากการตรวจวัดครั้งแรก
- ผู้เข้าร่วมโครงการมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการลดมลพิษจากยานพาหนะและการดูแลรักษาเครื่องยนต์เพิ่มขึ้นอย่างน้อยร้อยละ ๘๐ เมื่อเทียบกับความรู้ก่อนเข้าร่วมกิจกรรม (โดยการใช้แบบทดสอบความรู้ก่อน - หลังเข้าร่วมกิจกรรม)
- ดำเนินการตรวจวัดควันดำของรถยนต์โดยสารสาธารณะครั้งที่ ๒ (ผลการตรวจวัดควันดำของรถยนต์โดยสารสาธารณะครั้งที่ ๒ ต้องมีผลดีขึ้นไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๙๐ ของจำนวนรถที่เข้าร่วมโครงการ เมื่อเทียบกับผลการตรวจวัดครั้งที่ ๑ กรณีที่ยังมีรถยนต์ที่เข้ารับการตรวจวัดไม่เป็นไปตามมาตรฐานจากการตรวจวัดครั้งที่ ๒
- ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและติดตามผลให้เป็นไปตามเป้าหมาย หากมีการฝ่าฝืนให้บังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด
- ภายหลังสิ้นสุดโครงการรถยนต์โดยสารสาธารณะที่เข้าร่วมโครงการมีค่าควันดำผ่านเกณฑ์มาตรฐานร้อยละ ๑๐๐ ของจำนวนรถที่เข้าร่วมโครงการ
- รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลสภาพปัญหา

ภาคประชาชน

- ประชาสัมพันธ์โครงการให้ประชาชนในพื้นที่เขตจตุจักรรับทราบ
- สสำรวจความพึงพอใจของประชาชนที่ใช้บริการรถยนต์โดยสารสาธารณะ

ระยะหลังดำเนินโครงการ

- ประเมินผลโครงการทั้งผลผลิตผลลัพธ์
- สรุปและรายงานผลการดำเนินโครงการ
- นำผลการดำเนินงานและประเมินผลมาจัดทำแผนงาน/โครงการในปีต่อไป

๕.๒ ระยะเวลาดำเนินการ

เดือนตุลาคม ๒๕๕๘ - กันยายน ๒๕๕๙

๕.๓ ผู้รับผิดชอบโครงการ

ฝ่ายสิ่งแวดล้อมและสุขาภิบาล สำนักงานเขตจตุจักร

ตารางแสดงแผนการดำเนินโครงการและระยะเวลาดำเนินการ

ลำดับ	กิจกรรม	ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ ๒๕๕๙)												งบประมาณ (บาท)	ความเสี่ยง /การควบคุม	ผู้รับผิดชอบ กิจกรรม
		ปี พ.ศ.๒๕๕๘			ปี พ.ศ.๒๕๕๙											
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.			
๕	จัดอบรมส่งเสริมความรู้ด้านการบำรุงรักษาเครื่องยนต์ เพื่อลดมลพิษจากยานพาหนะประเภท รถยนต์โดยสารสาธารณะแก่ผู้เข้าร่วมเครือข่ายโครงการแต่ละแห่ง เพื่อนำมาใช้ในการแก้ไข โดยกำหนดแห่งละ ๔ คน รวมเจ้าหน้าที่ดำเนินการ								↔					๑๓,๖๐๐	ผู้ประกอบการไม่เข้าใจ และไม่เห็นความสำคัญ ในการลดมลพิษจาก ยานพาหนะ	ฝ่ายสิ่งแวดล้อม และสุขภาพ
๖	ดำเนินการตรวจวัดควันดำของรถยนต์โดยสารสาธารณะ ครั้งที่ ๒ พร้อมทั้งทดสอบความรู้และการอบรม หากมี ผลการตรวจวัดเกินค่ามาตรฐานจัดทำหนังสือประสาน หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง กองบังคับการตำรวจจราจร									↔				-	-	ฝ่ายสิ่งแวดล้อม และสุขภาพ

ตารางแสดงแผนการดำเนินโครงการและระยะเวลาดำเนินการ

ลำดับ	กิจกรรม	ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ ๒๕๕๙)												งบประมาณ (บาท)	ความเสี่ยง /การควบคุม	ผู้รับผิดชอบ กิจกรรม
		ปี พ.ศ.๒๕๕๘			ปี พ.ศ.๒๕๕๙											
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.			
๗	ดำเนินการตรวจวัดค่าควันดำครั้งที่ ๓ ภายหลังสิ้นสุดโครงการรถยนต์โดยสารสาธารณะที่ เข้าร่วมโครงการมีค่าควันดำผ่านเกณฑ์มาตรฐาน ร้อยละ ๑๐๐ ของจำนวนที่เข้าร่วมโครงการ										↔			-	-	ฝ่ายสิ่งแวดล้อม และสุขภาพ
๘	กรณีมีรถที่ไม่ผ่านการตรวจวัดควันดำครั้งที่ ๓ ให้ติดตามผลการดำเนินงานจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง											↔			ผู้ประกอบการอาจไม่ ดำเนินการแก้ไขตาม คำแนะนำของเจ้าหน้าที่ กรณีผลการตรวจควันดำ เกินมาตรฐาน(การวัด ครั้งสุดท้ายเมื่อสิ้นสุด โครงการ)	ฝ่ายสิ่งแวดล้อม และสุขภาพ กองบังคับการ ตำรวจจราจร (บก.จร.)
๙	สำรวจความพึงพอใจของประชาชนที่ใช้บริการ รถยนต์โดยสารสาธารณะ											↔		-	-	ฝ่ายสิ่งแวดล้อม และสุขภาพ

ตารางแสดงแผนการดำเนินโครงการและระยะเวลาดำเนินการ

ลำดับ	กิจกรรม	ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ ๒๕๕๙)												งบประมาณ (บาท)	ความเสี่ยง /การควบคุม	ผู้รับผิดชอบ กิจกรรม
		ปี พ.ศ.๒๕๕๘			ปี พ.ศ.๒๕๕๙											
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.			
๓.ระยะหลังดำเนินการ																
๑	ประเมินผลโครงการทั้งผลผลิตและผลลัพธ์											↔		-	-	ฝ่ายสิ่งแวดล้อม และสุขภาพ
๒	สรุปและรายงานผลการดำเนินโครงการ											↔		-	-	
๓	นำผลการดำเนินงานและประเมินผลมาจัดทำแผนงาน/ โครงการในปีต่อไป											↔		-	-	

๖.งบประมาณ

ขอรับการสนับสนุนงบประมาณจากกรุงเทพมหานคร เพื่อใช้ดำเนินการตามโครงการโดยมีรายละเอียด ดังนี้

๖.๑ การประชุมคณะกรรมการเครือข่ายเพื่อลดมลพิษจากรถยนต์โดยสารสาธารณะในพื้นที่เขตจตุจักรประกอบด้วย ผู้อำนวยการเขตจตุจักร ผู้ช่วยผู้อำนวยการเขตจตุจักร(ฝ่าย ๒) ผู้แทนผู้รถยนต์โดยสารสาธารณะในพื้นที่เขตจตุจักร จำนวน ๑๑ แห่งๆละ ๒ คนจำนวน ๒๒ คน เจ้าหน้าที่ฝ่ายสิ่งแวดล้อมและสุขาภิบาล สำนักงานเขตจตุจักร จำนวน ๔ คน และฝ่ายเทศกิจ จำนวน ๒ คน รวม ๓๐ คน

- ค่าอาหารว่างและเครื่องดื่มสำหรับรับรองการประชุมเครือข่ายฯ จำนวน ๒ ครั้ง

(๒๕ บาท X ๓๐ คน X ๒ ครั้ง) เป็นเงิน ๑,๕๐๐.-บาท

๖.๒ การอบรมเพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการลดมลพิษทางอากาศให้แก่ผู้เข้าร่วมเครือข่ายโครงการ เกี่ยวกับความรู้เกี่ยวกับการดูแลรักษาเครื่องยนต์เพื่อลดมลพิษจำนวน ๑ ครั้ง

๖.๒.๑ ค่าสมนาคุณวิทยากร

(๒ คน x ๖๐๐ บาท x ๓ ชม. x ๑ วัน) เป็นเงิน ๓,๖๐๐.- บาท

๖.๒.๒ ค่าอาหารไม่ครบมื้อพร้อมอาหารว่าง

(๖๐ คน x ๑๕๐ บาท x ๑ วัน) เป็นเงิน ๙,๐๐๐.- บาท

รวมเป็นเงิน ๑๒,๖๐๐ บาท

กิจกรรมการรณรงค์ประชาสัมพันธ์

๖.๒.๓ ค่าจ้างเหมาทำป้ายแบนเนอร์ประชาสัมพันธ์โครงการ ขนาด ๑x๒ เมตร จำนวน ๑๒ ผืนๆละ๒๕๐.-บาท (๑๒ ผืนx๒๕๐) เป็นเงิน ๓,๐๐๐.- บาท

๖.๒.๔ ค่าวัสดุอุปกรณ์สำหรับการจัดกิจกรรม เป็นเงิน ๕,๐๐๐.- บาท

รวมเป็นเงิน ๘,๐๐๐.- บาท

รวมเป็นเงินทั้งสิ้น ๒๒,๑๐๐ บาท(สองหมื่นสองพันหนึ่งร้อยบาทถ้วน)

๗.แนวทางบริหารความเสี่ยง

การพิจารณาแนวทางการบริหารความเสี่ยง เพื่อให้การดำเนินการโครงการบรรลุเป้าหมายสรุปได้ดังนี้

ลำดับที่	ความเสี่ยง/ปัญหาที่อาจเกิดขึ้น	แนวทางบริหารความเสี่ยง	หน่วยงาน/บุคคลที่เกี่ยวข้อง
๑	งบประมาณอาจไม่ได้รับอนุมัติตามที่เสนอขอ	พิจารณาหาแหล่งงบประมาณสนับสนุนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักสิ่งแวดล้อม	- ฝ่ายสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ สำนักงานเขตจตุจักร - สำนักสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร
๒	ผู้ประกอบการอาจไม่ให้ความร่วมมือเข้าร่วมกิจกรรม	- สร้างความรู้ความเข้าใจให้แก่ผู้ประกอบการ - สร้างแรงจูงใจ โดยชี้แนะให้เห็นประโยชน์ในการเข้าร่วมโครงการลดมลพิษจากรถยนต์โดยสารสาธารณะ	ฝ่ายสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ สำนักงานเขตจตุจักร
๓	ผู้ประกอบการไม่เข้าใจและไม่เห็นความสำคัญในการลดมลพิษจากยานพาหนะ	- สร้างความตระหนักให้ผู้ประกอบการเห็นความสำคัญในการลดมลพิษจากยานพาหนะและผลประโยชน์ได้คือการประหยัดค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงรักษาเครื่องยนต์	ฝ่ายสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ สำนักงานเขตจตุจักร
๔	ผู้ประกอบการอาจไม่ดำเนินการแก้ไขตามคำแนะนำของเจ้าหน้าที่กรณีผลการตรวจควันดำเกินมาตรฐาน (การวัดครั้งสุดท้ายเมื่อสิ้นสุดโครงการ)	- ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่มีหน้าที่บังคับการตามกฎหมาย เช่น กองบังคับการตำรวจจราจร กรมขนส่งทางบก - ติดตามผลการดำเนินการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	- ฝ่ายสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ สำนักงานเขตจตุจักร - กองบังคับการตำรวจจราจร - กรมขนส่งทางบก

๘.การประเมินผล และข้อเสนอแนะ

การประเมินผลตัวชี้วัดความสำเร็จ พิจารณาได้ ดังนี้

๘.๑ การประเมินผล

๑) ผลผลิต

ตัวชี้วัดความสำเร็จ ประกอบด้วย

๑. สร้างเครือข่ายเพื่อลดมลพิษทางอากาศจากรถยนต์โดยสารสาธารณะในพื้นที่เขตจตุจักร ๑ เครือข่าย
๒. มีกิจกรรมการอบรมเพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการลดมลพิษทางอากาศให้แก่เครือข่าย จำนวนแต่ละ ๑ ครั้ง

๓. การตรวจวัดควันดำให้กับรถยนต์โดยสารสาธารณะที่เข้าร่วมโครงการครบทุกแห่งจำนวน ๓ ครั้ง

วิธีประเมินผล

๑. ทดสอบความรู้ของเครือข่ายเกี่ยวกับการการบำรุงรักษาเครื่องยนต์ในการลดมลพิษ
๒. จำนวนกิจกรรมการอบรมเพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการลดมลพิษทางอากาศให้แก่สมาชิกเครือข่าย จำนวนแต่ละ ๑ ครั้ง
๓. การตรวจวัดควันดำของรถยนต์โดยสารสาธารณะในพื้นที่เขตจตุจักรด้วยเครื่องมือวัดควันดำระบบวัดความทึบแสงเป็นไปตามเป้าหมาย

๒) ผลลัพธ์

ตัวชี้วัดความสำเร็จ ประกอบด้วย

๑. มีทำเนียบเครือข่ายเพื่อลดมลพิษจากรถยนต์โดยสารสาธารณะในพื้นที่เขตจตุจักรอย่างน้อย ๑ เครือข่าย
๒. สมาชิกเครือข่ายมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการดูแลรักษาเครื่องยนต์เพื่อลดมลพิษจากรถยนต์โดยสารสาธารณะ เพิ่มขึ้นอย่างน้อยร้อยละ ๘๐ เมื่อเทียบกับก่อนเข้ารับการอบรม
๓. ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศจากสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศเป็นไปตามเป้าหมาย
๔. เมื่อสิ้นสุดโครงการผลการตรวจวัดค่าควันดำรถยนต์โดยสารสาธารณะทุกแห่งที่เข้าร่วมโครงการผ่านเกณฑ์มาตรฐาน

วิธีประเมินผล

๑. จัดอบรมให้กับตัวแทนเครือข่ายมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการการดูแลรักษาเครื่องยนต์เพื่อลดมลพิษ
๒. แบบทดสอบความรู้เกี่ยวกับการลดมลพิษจากรถยนต์โดยสารสาธารณะและการดูแลรักษาเครื่องยนต์เพื่อลดมลพิษทางอากาศ(ก่อน - หลังเข้าร่วมกิจกรรม)
๓. ติดตามผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศจากกองจัดการคุณภาพอากาศ สำนักสิ่งแวดล้อม
๔. จากผลการตรวจวัดค่าควันดำรถยนต์โดยสารสาธารณะทุกแห่งที่เข้าร่วมโครงการผ่านเกณฑ์มาตรฐาน

๘.๒ ข้อเสนอแนะ

๘.๒.๑ ประชาสัมพันธ์โครงการและจัดตั้งกลุ่มเครือข่ายเพื่อลดมลพิษจากรถยนต์โดยสารสาธารณะของกรุงเทพมหานคร

๘.๒.๒ มีการจัดทำระบบฐานข้อมูลรถยนต์โดยสารสาธารณะทั่วกรุงเทพมหานคร

๘.๒.๓ ควรมีการขยายผลการดำเนินให้ครอบคลุมผู้รถยนต์โดยสารสาธารณะให้ครบทุกแห่งทั่วกรุงเทพมหานคร

๘.๒.๔ มีมาตรการส่งเสริมให้รางวัลหรือมอบเกียรติบัตรแก่ผู้ประกอบการรถยนต์โดยสารสาธารณะที่เข้าร่วมโครงการ

๘.๒.๕ ส่งเสริมการใช้นานพาหนะที่ปลอดภัยในการดำเนินกิจกรรมต่างๆของกรุงเทพมหานคร