



**เอกสารประกอบการสัมมนาระดมความคิดเห็น
เรื่อง แผนแม่บทการจัดการคุณภาพอากาศและเสียง
พ.ศ. 2548 - 2559**

**จัดทำโดย
สำนักจัดการคุณภาพอากาศและเสียง
กรมควบคุมมลพิษ
กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม**

วันอังคารที่ 28 ธันวาคม 2547

เวลา 9.00 – 16.30 น.

ณ ห้องประชุมใหญ่ ชั้น 2 กรมควบคุมมลพิษ

(เอกสารชุดนี้ใช้ประกอบการสัมมนาระดมความคิดเห็น (ร่าง) แผนการจัดการคุณภาพอากาศและเสียงเท่านั้น ไม่ควรนำไปอ้างอิง)

สารบัญ

	หน้า
บทที่ 1 บทนำ	4
บทที่ 2 สถานการณ์ การดำเนินงานที่ผ่านมาและแนวโน้มในอนาคต	7
2.1 สถานการณ์คุณภาพอากาศ	7
2.2 สถานการณ์มลพิษทางเสียง	11
2.3 การดำเนินงานที่ผ่านมา	12
2.4 แนวโน้มในอนาคต	22
บทที่ 3 สภาพปัญหาและอุปสรรค	23
3.1 ด้านการบริหารจัดการ	23
3.2 ด้านการดำเนินงานในเขตชุมชนเมืองและพื้นที่เฉพาะ	24
3.3 ด้านกฎหมายและการกำกับดูแล	25
3.4 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	25
บทที่ 4 ยุทธศาสตร์และกลยุทธ์	26
4.1 ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบริหารจัดการแบบบูรณาการเชิงรุก	26
4.2 ยุทธศาสตร์ที่ 2 การแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศและเสียง ในพื้นที่เฉพาะและชุมชนเมือง	28
4.3 ยุทธศาสตร์ที่ 3 การเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย	29
4.4 ยุทธศาสตร์ที่ 4 การส่งเสริมการมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วน	31
บทที่ 5 การแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติ	33
ภาคผนวก กฎระเบียบและนโยบายที่เกี่ยวข้อง	35

คำนำ

การพัฒนาเปลี่ยนแปลงทางสังคมและเศรษฐกิจของประเทศไทยจากเดิมในอดีตที่พึ่งพาภาคเกษตรกรรมเป็นหลักไปสู่ความเป็นประเทศอุตสาหกรรมมากขึ้น จำเป็นต้องมีการนำทรัพยากรธรรมชาติมาใช้เป็นปัจจัยพื้นฐานสำหรับการผลิตทั้งภาคอุตสาหกรรม การบริการ และกิจกรรมในชุมชน ส่งผลให้เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมต่างๆ ตามมาอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัญหามลพิษทางอากาศและเสียง ซึ่งมีระดับความรุนแรงเพิ่มขึ้นตามอัตราการเจริญเติบโตของชุมชนเมืองและการขยายตัวของอุตสาหกรรม ผลกระทบของมลพิษทางอากาศที่เกิดขึ้นนั้น ไม่จำกัดแต่เฉพาะในระดับท้องถิ่นเท่านั้นแต่ยังสามารถแพร่กระจายไปสู่ระดับภูมิภาคและระดับโลกได้

แผนแม่บทการจัดการคุณภาพอากาศและเสียง พ.ศ. 2548–2559 เป็นแผนระดับชาติจัดทำขึ้น เพื่อใช้เป็นกรอบและแนวทางการดำเนินงานสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนเพื่อใช้ในการจัดการคุณภาพอากาศและเสียง โดยให้มีความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 9 พ.ศ. 2545 – 2549 นโยบายและยุทธศาสตร์ของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2546 รวมทั้งเป็นไปตามเจตนารมณ์ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.2540 ซึ่งให้ความสำคัญของการมีส่วนร่วมจากประชาชนโดยมุ่งเน้นให้มีการบริหารจัดการแบบบูรณาการเชิงรุกเพื่อให้การบริหารจัดการปัญหามลพิษเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพควบคู่ไปกับการพัฒนาอย่างยั่งยืน

กรมควบคุมมลพิษ
กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
ธันวาคม 2547

บทที่ 1

บทนำ

1.1 หลักการและเหตุผล

ปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงเป็นปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เห็นได้ชัดเจนในเขตชุมชนขนาดใหญ่และพื้นที่พัฒนาที่มีขยายตัวอย่างรวดเร็วของกิจกรรมอุตสาหกรรม การคมนาคมขนส่งและการจราจร และกิจกรรมอื่น ๆ เช่น การก่อสร้าง และการเผาในที่โล่ง เป็นต้น โดยเฉพาะในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และเมืองขนาดใหญ่ต่างๆ เช่น ลำปาง (อำเภอแม่เมะ) สระบุรี (ตำบลหน้าพระลาน อำเภอเฉลิมพระเกียรติ) เชียงใหม่ ชลบุรี ระยอง นครราชสีมา สงขลา และภูเก็ต เป็นต้น

ประเทศไทย ได้มีการดำเนินการมาตรการควบคุมแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้สารมลพิษทางอากาศบางประเภทที่เคยเป็นปัญหาในทศวรรษที่ผ่านมา มีปริมาณลดลงจนอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ได้แก่ สารตะกั่ว และก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ส่วนปัญหาฝุ่นละอองแม้ว่าในบางพื้นที่ได้ลดระดับความรุนแรงลงก็ตามแต่ในอีกหลายพื้นที่ยังคงมีปัญหาในระดับรุนแรง นอกจากนี้ปัญหามลพิษทางเสียงและมลพิษทางกลิ่นบริเวณริมเส้นทางจราจรมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น รวมทั้งปัญหามลพิษทางอากาศและเสียง ยังเป็นปัญหามลพิษที่มีสถิติการร้องเรียนจากประชาชนมากที่สุด ซึ่งการควบคุมและแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงจำเป็นต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่องและจริงจัง

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยกรมควบคุมมลพิษ ได้จัดทำแผนแม่บทการจัดการคุณภาพอากาศและเสียงฉบับนี้ขึ้นตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 โดยให้มีความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 9 พ.ศ. 2545 – 2549 นโยบายและยุทธศาสตร์ของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2546 ตลอดจนได้ให้ความสำคัญของการมีส่วนร่วมจากประชาชนซึ่งเป็นไปตามเจตนารมณ์ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2540 เพื่อใช้เป็นกรอบและแนวทางการดำเนินงานสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนในการจัดการคุณภาพอากาศและเสียง ทั้งนี้ แผนแม่บทฯ อาจมีการปรับบทวนเป็นระยะเพื่อความเหมาะสมต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์

- 1.2.1 เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำนโยบายและยุทธศาสตร์ ตามแผนแม่บทการจัดการคุณภาพอากาศและเสียงไปใช้เป็นกรอบและแนวทางการดำเนินงานด้านการจัดการคุณภาพอากาศและเสียงให้มีประสิทธิภาพ และเกิดประโยชน์สูงสุด ในการควบคุม ป้องกัน ลด และแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศและเสียง
- 1.2.2 เพิ่มศักยภาพของหน่วยงานทั้งส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น องค์กรเอกชน และประชาชน ในการบริหารจัดการคุณภาพอากาศและเสียง เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน

1.3 พื้นที่ที่ต้องมีการเฝ้าระวังปัญหามลพิษทางอากาศและเสียง

- 1.3.1 ชุมชนเมือง ได้แก่ กรุงเทพมหานคร สมุทรปราการ สมุทรสาคร นนทบุรี ปทุมธานี ราชบุรี เชียงใหม่ นครราชสีมา ขอนแก่น สงขลา และภูเก็ต
- 1.3.2 พื้นที่เฉพาะ ได้แก่ ตำบลหน้าพระลาน จังหวัดสระบุรี อำเภอแม่เมาะ จังหวัดลำปาง และพื้นที่เขตอุตสาหกรรม ได้แก่ ชลบุรี ระยอง และลำพูน

1.4 เป้าหมาย

- 1.4.1 รักษาระดับคุณภาพอากาศและเสียงในพื้นที่ที่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน¹ ไม่ให้เสื่อมโทรมลง
- 1.4.2 ปรับปรุงคุณภาพอากาศในพื้นที่ที่มีมลพิษเกินเกณฑ์มาตรฐาน ดังนี้
 - 1) ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM₁₀)
 - 1.1 ค่าเฉลี่ยรายปีอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานภายในปี 2554 ยกเว้นจังหวัดสมุทรปราการอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานภายในปี 2559
 - 1.2 ร้อยละของค่าเฉลี่ย 24 ชั่วโมง อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ประกอบด้วย

¹ มาตรฐาน หมายถึง มาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตาม มาตรา 32 พ.ร.บ.ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 ได้แก่ มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป มาตรฐานระดับเสียงทั่วไป และมาตรฐานเสียงรบกวน

- กรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และเชียงใหม่ อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานอย่างน้อยร้อยละ 98 และ 99.5 ภายในปี 2549 และ 2554 ตามลำดับ
- สมุทรปราการ อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานอย่างน้อยร้อยละ 80 90 และ 99.5 ภายในปี 2549 2554 และ 2559 ตามลำดับ
- สระบุรี อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานอย่างน้อยร้อยละ 95 98 และ 99.5 ภายในปี 2549 2554 และ 2559 ตามลำดับ

2) ก๊าซโอโซน จำนวนวัน²ที่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานอย่างน้อยร้อยละ 92 96 และ 99.5 ภายในปี 2549 2554 และ 2559 ตามลำดับ

3) ระดับเสียง ควบคุมระดับเสียงในพื้นที่ที่มีระดับเสียงเกินเกณฑ์มาตรฐาน ดังนี้

- 3.1 พื้นที่พักอาศัย จำนวนวันที่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานอย่างน้อยร้อยละ 95 และ 98 ภายในปี 2554 และ 2559 ตามลำดับ
- 3.2 พื้นที่ริมถนน จำนวนวันที่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานอย่างน้อยร้อยละ 80 และ 85 ภายในปี 2554 และ 2559 ตามลำดับ

² จำนวนวันที่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน หมายถึง จำนวนวันที่พบก๊าซโอโซนไม่เกินค่ามาตรฐานฯ โดยที่จำนวนวันที่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานฯ อย่างน้อยร้อยละ 92 หมายถึง จำนวนวันที่เกินมาตรฐานฯ ไม่เกิน 25 วัน ร้อยละ 96 หมายถึง ไม่เกิน 15 วัน และ ร้อยละ 99.5 หมายถึง ไม่เกิน 2 วัน

บทที่ 2

สถานการณ์ การดำเนินงานที่ผ่านมา และแนวโน้มในอนาคต

2.1 สถานการณ์คุณภาพอากาศ

ปัญหามลพิษทางอากาศ เป็นปัญหาสิ่งแวดล้อมสำคัญที่ประเทศไทยประสบมาอย่างต่อเนื่องนานนับสิบปี แม้ว่าในปัจจุบันปัญหาดังกล่าวจะลดระดับความรุนแรงลงแล้วก็ตาม แต่ก็ยังคงพบสารมลพิษบางประเภทที่ยังมีปริมาณเกินเกณฑ์มาตรฐานซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนได้ โดยเฉพาะปัญหาฝุ่นละออง ซึ่งยังพบเกินมาตรฐานในหลายพื้นที่ ได้แก่ สมุทรปราการ กรุงเทพมหานคร สระบุรี ลำปาง นครราชสีมา และเชียงใหม่ เป็นต้น ทั้งนี้สภาพปัญหาและระดับความรุนแรงจะแตกต่างกันตามแหล่งกำเนิดที่มีอยู่ในพื้นที่นั้น ๆ ปัญหาโรงกลั่นมาคือ ก๊าซโอโซน ซึ่งเป็นสารมลพิษทางอากาศที่เกิดจากปฏิกิริยาระหว่างออกไซด์ของไนโตรเจนและก๊าซไฮโดรคาร์บอนโดยมีแสงแดดเป็นตัวเร่ง พบปริมาณเกินมาตรฐานในบางพื้นที่ สำหรับสารมลพิษทางอากาศบางประเภทที่เคยเป็นปัญหาในอดีต ได้แก่ สารตะกั่ว และก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในกรุงเทพมหานคร และก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ในพื้นที่แม่เมาะ จังหวัดลำปาง ปัจจุบันมีปริมาณอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาลักษณะโดยทั่วไปของสภาพปัญหาในแต่ละปีจะพบว่าปัญหามลพิษทางอากาศจะมีความรุนแรงในช่วงฤดูหนาว (พฤศจิกายน - มีนาคม) และจะมีแนวโน้มต่ำลงในช่วงฤดูฝน ทั้งนี้หากพื้นที่ใดมีลักษณะภูมิประเทศเป็นแอ่งหรือหุบเขาหรือถูกล้อมรอบด้วยตึกสูงนั้นจะทำให้เกิดการสะสมของสารมลพิษทางอากาศ เนื่องจากสภาพอากาศไม่กระจายตัวได้อย่างเต็มที่ ส่งผลให้บริเวณดังกล่าวมีปริมาณมลพิษสูงกว่าบริเวณอื่นๆ สำหรับสถิติการร้องเรียนปัญหามลพิษพบว่า มลพิษทางอากาศและเสียง เป็นปัญหาที่ได้รับการร้องเรียนจากประชาชนมากที่สุดถึงร้อยละ 76 โดยพบว่าส่วนใหญ่จะเป็นปัญหาฝุ่นละอองและกลิ่นถึงร้อยละ 66 และมลพิษทางเสียงร้อยละ 10

2.1.1 คุณภาพอากาศในกรุงเทพมหานคร

มลพิษทางอากาศที่เป็นปัญหาหลักในกรุงเทพมหานคร คือ ฝุ่นละออง โดยเฉพาะในบริเวณริมถนนจะมีปัญหามากกว่าบริเวณพื้นที่ทั่วไปซึ่งเป็นที่อยู่อาศัยของประชาชน แต่เมื่อพิจารณาแนวโน้มผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศอย่างต่อเนื่องหลายปีที่ผ่านมา พบว่ามีปริมาณลดลงอย่างเห็นได้ชัดเจน แต่ยังพบสูงเกินมาตรฐานในบางพื้นที่ แหล่งกำเนิดสำคัญของมลพิษทางอากาศเหล่านี้คือยานพาหนะที่สัญจรไปมา ปัญหาโรงกลั่นมาคือ ก๊าซโอโซน ซึ่งเป็นปัญหาในบริเวณพื้นที่ทั่วไปมากกว่าบริเวณริมถนน พบว่ามีแนวโน้มไม่เปลี่ยนแปลงมากนักเมื่อเทียบกับหลายปีที่ผ่านมา โดยจากสถิติของกรมการขนส่งทางบกพบว่ามียอดรถทุกประเภทที่จดทะเบียนและใช้งานในเขตกรุงเทพมหานคร ณ

วันที่ 31 ธันวาคม 2546 มีจำนวนทั้งสิ้นถึง 5.5 ล้านคัน โดยมีอัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.5 ต่อปี และคาดว่าในอีก 10 ปีจะมีรถประมาณ 6.4 ล้านคัน

ฝุ่นขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอนเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ส่วนใหญ่จะพบสูงเกินมาตรฐานในบริเวณริมถนนที่มีการจราจรหนาแน่นโดยเฉพาะเขตพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานคร ในปี 2545 พบค่าสูงสุด 300 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร (มกก./ลบ.ม.) ซึ่งสูงกว่ามาตรฐานถึง 1.5 เท่า และพบเกินมาตรฐานร้อยละ 3.8 ถนนสายที่มีปัญหาฝุ่นขนาดเล็กได้แก่ ถนนสุขุมวิท เพชรบุรี ราชปรารภ พระรามที่ 3 บำรุงเมือง และพระรามที่ 6 เป็นต้น อย่างไรก็ตามพิจารณาแนวโน้มปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอนบริเวณริมถนนในกรุงเทพมหานครพบว่าแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่องซึ่งสัมพันธ์กับค่าทัศนวิสัยที่เริ่มดีขึ้นตั้งแต่ปี 2539 เป็นต้นมา

จากการศึกษาผลกระทบของฝุ่นขนาดเล็กต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนในประเทศไทยเมื่อปี 2539 พบว่า โดยเฉลี่ยแล้วในวันที่ระดับของฝุ่นขนาดเล็กเพิ่มขึ้น 10 มกก./ลบ.ม. มีความสัมพันธ์กับการเข้ารับรักษาตัวในโรงพยาบาลประจำวันอันเนื่องมาจากการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบทางเดินหายใจ ร้อยละ 0.5 - 3.4 นอกจากนี้จากการประเมินพบว่าการเพิ่มขึ้นของระดับฝุ่นขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอนเฉลี่ยรายปีทุก ๆ 10 มกก./ลบ.ม. จะทำให้อัตราการเสียชีวิตก่อนเวลาอันควรเพิ่มขึ้นอย่างน้อย 700 ราย/ปี อัตราผู้ป่วยโรคทางเดินหายใจเรื้อรังเพิ่มขึ้นอย่างน้อย 3,000 ราย/ปี และสูญเสียค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนคิดเป็นมูลค่าอย่างน้อย 56,000 ล้านบาท/ปี (1 เหรียญสหรัฐต่อ 40 บาท)

ก๊าซโอโซนเฉลี่ย 1 ชั่วโมงส่วนใหญ่จะเกินมาตรฐานบริเวณพื้นที่ทั่วไปซึ่งเป็นที่อยู่อาศัยของประชาชนห่างจากถนนมากกว่า 30 เมตร โดยในปี 2546 พบปริมาณสูงสุด 169 ส่วนในพันล้านส่วน (ppb) ซึ่งสูงกว่ามาตรฐาน 0.6 เท่า และตรวจพบเกินมาตรฐานทั้งสิ้น 32 วัน ทั้งนี้ บริเวณย่านรามคำแหง เป็นพื้นที่ที่มีปัญหาก๊าซโอโซนมากที่สุด

สารตะกั่วในบรรยากาศ ซึ่งในอดีตเคยเป็นปัญหาสำคัญโดยเฉพาะบริเวณริมถนนในกรุงเทพมหานครเคยตรวจพบสารตะกั่วรายเดือนสูงสุดถึง 5.7 มกก./ลบ.ม. หรือสูงกว่ามาตรฐานถึง 2.8 เท่า (มาตรฐานเฉลี่ย 1 เดือนเท่ากับ 1.5 มกก./ลบ.ม.) และรัฐบาลได้ดำเนินมาตรการยกเลิกการใช้สารตะกั่วในน้ำมันเบนซินอย่างเป็นทางการเป็นขั้นตอน โดยได้มีการยกเลิกการใช้สารตะกั่วในน้ำมันเบนซินโดยสิ้นเชิงในปี 2539 ซึ่งส่งผลให้ปริมาณสารตะกั่วในบรรยากาศมีปริมาณลดลงตามลำดับและปัจจุบันพบปริมาณต่ำกว่ามาตรฐานมาก

ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ในอดีตที่ผ่านมาบริเวณริมถนนในกรุงเทพมหานครจะมีปริมาณสูงเกินมาตรฐานมาก โดยพบค่าเฉลี่ย 1 ชั่วโมงสูงสุด 46.6 มก./ลบ.ม. ในปี 2532 บริเวณย่านแมนศรี ริมถนนบำรุงเมือง และในปี 2533 บริเวณย่านประตูน้ำ ริมถนนราชปรารภ แต่ในปัจจุบันปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ส่วนใหญ่จะอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ยกเว้นบริเวณริมถนนบางสายที่มีการจราจรหนาแน่นและติดขัดเท่านั้นที่ยังคงพบเกินมาตรฐานเป็นครั้งคราว

2.1.2 คุณภาพอากาศในพื้นที่ต่าง ๆ

คุณภาพอากาศในพื้นที่ต่าง ๆ ทั้งในเขตปริมณฑลและพื้นที่ต่างจังหวัด มีสถานการณ์เช่นเดียวกับกรุงเทพมหานคร กล่าวคือ ฝุ่นขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน เป็นปัญหาหลัก รองลงมา คือ ก๊าซโอโซน โดยปัญหาฝุ่นขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน มีปริมาณสูงเกินมาตรฐานในหลายพื้นที่ โดยเฉพาะในเขตเมืองและบริเวณที่มีแหล่งอุตสาหกรรม ซึ่งพื้นที่ที่มีปัญหาฝุ่นขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอนมากที่สุด คือ จังหวัดสมุทรปราการ โดยในปี 2546 พบปริมาณสูงสุด 331.4 มก./ลบ.ม. ซึ่งเกินมาตรฐานถึง 1.8 เท่า และมีจำนวนข้อมูลที่สูงเกินมาตรฐานถึงร้อยละ 30 ส่วนพื้นที่อื่น ๆ ได้แก่ ตำบลหน้าพระลาน อำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสระบุรี มีปัญหาฝุ่นละอองจากกิจกรรมไม่ บด หรือย่อยหิน และอุตสาหกรรมปูนซีเมนต์ เป็นต้น

ในพื้นที่ต่างจังหวัด พบปริมาณก๊าซโอโซนสูงเกินมาตรฐานเป็นบางครั้งคราวในบางจังหวัด โดยในปี 2546 พบปริมาณสูงสุด 187 ส่วนในพันล้านส่วน หรือสูงเกินมาตรฐาน 0.9 เท่า โดยส่วนใหญ่จะพบเกินมาตรฐานในเขตพื้นที่ปริมณฑล เช่น สมุทรสาคร ปทุมธานี และ นนทบุรี สำหรับในพื้นที่ต่างจังหวัดอื่น ๆ ได้แก่ เชียงใหม่ ลำปาง สระบุรี ราชบุรี ชลบุรี และระยอง

สำหรับพื้นที่ภาคตะวันออกในจังหวัดชลบุรีและระยองพบว่าปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในปัจจุบันยังมีปริมาณอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน แต่มีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นเล็กน้อย และมีค่าสูงสุดบางค่าที่ใกล้เคียงกับมาตรฐาน ซึ่งจากสถิติการใช้เชื้อเพลิงช่วงปี 2542-2545 จากกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน ปี 2547 นั้นปริมาณการใช้ก๊าซธรรมชาติมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นต่อไป และอาจจะทำให้ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ สูงขึ้นได้ในอนาคต

2.1.3 สถานการณ์ปัญหาหมอกควันจากการเผาในที่โล่ง

ในช่วง 4 - 5 ปี ที่ผ่านมา ในบริเวณพื้นที่ภาคใต้ตอนล่างประเทศไทยได้ประสบกับปัญหาฝุ่นขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน ที่สูงเกินมาตรฐานเป็นครั้งคราวในช่วงเดือนมิถุนายน – กรกฎาคม ในปี 2545 โดยพบค่าเฉลี่ย 24 ชั่วโมงสูงสุด 152 มคก./ลบ.ม. เนื่องจากได้รับผลกระทบจากปัญหาหมอกควันข้ามแดน (Transboundary Haze Pollution) ที่เกิดจากเหตุการณ์ไฟไหม้ป่าในประเทศอินโดนีเซียซึ่งเกิดขึ้นเป็นประจำเกือบทุกปี ส่วนในพื้นที่ภาคเหนือตอนบนของประเทศไทยก็ได้รับผลกระทบจากไฟไหม้ป่าในประเทศเพื่อนบ้าน เช่น พม่า และ ลาว เช่นกัน สำหรับปัญหาการเผาในที่โล่งที่เกิดขึ้นในประเทศไทยนั้น ส่วนใหญ่เป็นการเผาทำลายเศษวัสดุเหลือใช้จากการเกษตรเพื่อเตรียมพื้นที่เพาะปลูก ได้แก่ ข้าวนาปี 57 ล้านไร่ ข้าวนาปรัง 8.7 ล้านไร่ ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ 7.3 ล้านไร่ และอ้อย 7.1 ล้านไร่ ซึ่งจะก่อให้เกิดเศษวัสดุประมาณ 48 2.8 6.6 และ 10 ล้านตัน/ปี ตามลำดับ ถ้าหากเผาเศษวัสดุจะทำให้เกิดฝุ่นละออง 283,926 ตัน/ปี ทั้งนี้การเผาเศษวัสดุทางการเกษตรส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นในหน้าแล้ง (เดือนธันวาคมถึงกุมภาพันธ์) ซึ่งเป็นช่วงที่สภาพอากาศมีสภาวะนิ่ง ความกดอากาศสูง ไม่เอื้ออำนวยต่อการกระจายตัวของสารมลพิษทางอากาศ ส่งผลให้ปริมาณฝุ่นละอองสูงขึ้น

สำหรับสถานการณ์ไฟไหม้ป่าซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งของปัญหาฝุ่นละอองนั้น จากสถิติพื้นที่ป่าไม้ที่ถูกไฟไหม้ปี 2545 พบว่ามีพื้นที่ป่าไม้ที่ถูกไฟไหม้ทั่วประเทศถึง 871,181.1 ไร่ โดยพื้นที่ภาคเหนือเป็นบริเวณที่เกิดไฟไหม้ป่ามากที่สุด

2.1.4 สถานการณ์ปัญหาการตกสะสมของกรดในประเทศไทย

จากการติดตามสถานการณ์ปัญหาการตกสะสมของกรดในประเทศไทย โดยได้ดำเนินการตรวจสอบค่าความเป็นกรด - ด่าง (pH) ของน้ำฝน ตั้งแต่ปี 2539 เป็นต้นมา ซึ่งได้ศึกษาใน 5 พื้นที่ ได้แก่ กรุงเทพมหานคร ปทุมธานี กาญจนบุรี สมุทรปราการ และเชียงใหม่ และต่อมาในปี 2545 ได้ขยายพื้นที่ศึกษาเพิ่มอีก 5 พื้นที่ ได้แก่ นครปฐม อยุธยา ชลบุรี นครราชสีมา และสงขลา จากผลการตรวจสอบพบว่าในพื้นที่เขตเมือง (กรุงเทพมหานคร) โดยส่วนใหญ่มีค่าความเป็นกรด - ด่าง ตรวจวัดได้อยู่ในช่วง 5 - 6 ซึ่งเมื่อวิเคราะห์ร่วมกับปริมาณการตกสะสมของสารกรดต่าง ๆ พบว่าประเทศไทยยังไม่มี ความรุนแรงของปัญหาอันเนื่องมาจากฝนกรด

2.2 สถานการณ์มลพิษทางเสียง

มลพิษทางเสียง เป็นปัญหาสิ่งแวดล้อมที่สำคัญอีกปัญหาหนึ่งที่เกิดขึ้นในเขตชุมชนเมืองหรือแหล่งอุตสาหกรรม โดยเฉพาะมลพิษทางเสียงในบริเวณริมถนนที่เกิดขึ้นจากยานพาหนะประเภทต่างๆ ยังคงมีแนวโน้มอยู่ในระดับเกินเกณฑ์มาตรฐาน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อทำให้ประชาชนสูญเสียการได้ยินก่อนวัยอันควรได้หากได้รับเป็นระยะเวลาต่อเนื่องหลายปี จากผลการตรวจวัดระดับเสียงจากรถยนต์ที่ใช้งานในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี 2541-2546 พบว่ารถยนต์ที่มีระดับเสียงเกินเกณฑ์มาตรฐานส่วนใหญ่ ได้แก่ รถโดยสารประจำทางมินิบัส รถโดยสารประจำทางระหว่างจังหวัด และรถโดยสารไม่ประจำทาง โดยพบเกินมาตรฐานร้อยละ 78.8 60.9 และ 50.1 ตามลำดับ ส่วนบริเวณพื้นที่ทั่วไป พบว่าการร้องเรียนเหตุเดือดร้อนรำคาญที่เกี่ยวข้องมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น

จากสถิติการร้องเรียนเหตุเดือดร้อนรำคาญเกี่ยวกับมลพิษทางเสียงในช่วงที่ผ่านมาพบว่าแหล่งกำเนิดเสียงที่ก่อให้เกิดการรบกวนมากที่สุด คือ สถานบันเทิง อยู่ติดแปลงหรือซ่อมรถยนต์ หรือรถจักรยานยนต์ รองลงมาคือ สถานประกอบการหรือโรงงานเกี่ยวกับเหล็กและผลิตภัณฑ์โลหะ เช่น โรงหล่อหลอมและกลึงโลหะ เป็นต้น นอกจากนี้โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างหรือกิจกรรมต่าง ๆ ที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบันได้ก่อให้เกิดเสียงรบกวนและมีการร้องเรียนจากประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณใกล้เคียงมายังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพิ่มขึ้น เช่น โครงการก่อสร้างถนน ทางรถไฟ อาคารที่พักอาศัยขนาดใหญ่ ท่าอากาศยาน และโรงงานอุตสาหกรรม เป็นต้น

2.2.1 ระดับเสียงในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

สถานการณ์ปัญหามลพิษทางเสียงในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ในช่วงปี 2539 - 2546 พบว่าในบริเวณพื้นที่ทั่วไปมีระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ตรวจวัดได้อยู่ในช่วง 55 - 75 เดซิเบลเอ และมีค่าเฉลี่ย 62 เดซิเบลเอ ซึ่งส่วนใหญ่ยังอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน (มาตรฐานไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ) และมีแนวโน้มลดลงในพื้นที่ปริมณฑล สำหรับพื้นที่บริเวณริมถนนมีระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ตรวจวัดได้อยู่ในช่วง 60 - 90 เดซิเบลเอ และค่าเฉลี่ย 72 เดซิเบลเอ โดยในปี 2546 มีระดับเสียงเพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมา 3 เดซิเบลเอ ส่วนบริเวณริมถนนที่มีการจราจรหนาแน่นจะมีระดับเสียงเกินมาตรฐานทุกวัน โดยบริเวณที่มีปัญหามากได้แก่ ถนนลาดพร้าว แยกมไหสวรรค์ แยกถนนพระราม 9 แยกลำสาตี แยกถนนอรุณอมรินทร์-พรานนก ถนนสุขุมวิท และถนนบำรุงเมือง สำหรับบริเวณริมถนนที่มีการจราจรเบาบางพบว่ามีระดับเสียงเกินมาตรฐานร้อยละ 20 ของจำนวนวันที่ตรวจวัด นอกจากนี้ ระดับเสียงบริเวณที่พักอาศัยของประชาชนที่ตั้งอยู่บริเวณริมคลองแสนแสบ และคลองพระโขนง ในกรุงเทพมหานคร ที่มีการเดินเรือโดยสาร พบว่าค่าเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ตรวจวัดได้อยู่ในช่วง 60 - 70 เดซิเบลเอ ซึ่งระดับเสียงยังอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

2.2.2 ระดับเสียงในพื้นที่ต่างจังหวัด

บริเวณพื้นที่ทั่วไปในพื้นที่ต่างจังหวัด ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ตรวจวัดได้อยู่ในช่วง 55 - 70 เดซิเบลเอ และมีค่าเฉลี่ย 59 เดซิเบลเอ ซึ่งยังอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานและมีแนวโน้มไม่เปลี่ยนแปลง ส่วนบริเวณริมถนนมีค่าระดับเสียงอยู่ในช่วง 55 - 75 เดซิเบลเอ มีค่าเฉลี่ย 64 เดซิเบลเอ และมีแนวโน้มไม่เปลี่ยนแปลงเช่นเดียวกัน ทั้งนี้ระดับความรุนแรงของปัญหามลพิษทางเสียงบริเวณริมถนนในพื้นที่ต่างจังหวัดจะน้อยกว่าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

2.3 การดำเนินงานที่ผ่านมา

การดำเนินงานแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงที่ผ่านมา ได้มีการดำเนินนโยบายในการเร่งรัดการลดมลพิษทางอากาศจากยานพาหนะ อุตสาหกรรม กิจกรรมการก่อสร้าง และแหล่งกำเนิดอื่น เช่น สถานีบริการน้ำมัน คลังน้ำมัน และการเผาในที่โล่ง เป็นต้น การรักษาคุณภาพอากาศในพื้นที่ที่มีคุณภาพอากาศอยู่แล้วไม่ให้เสื่อมโทรมลงไป และส่งเสริมให้หน่วยงานภาครัฐ เอกชน และประชาชน ได้มีส่วนร่วมในการรักษาคุณภาพอากาศให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศของประเทศไทย เขตอุตสาหกรรม และชุมชนทั่วไป ได้รับการควบคุมรักษา ระดับปริมาณสารมลพิษทางอากาศให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน โดยเฉพาะก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ก๊าซออกไซด์ของไนโตรเจน ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ และสารตะกั่ว

2.3.1 การจัดการมลพิษจากยานพาหนะ

การจัดการปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงจากยานพาหนะ ได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาคุณภาพของยานพาหนะและคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล ซึ่งจะเห็นได้จากการกำหนดบังคับใช้มาตรฐานการระบายมลพิษจากยานพาหนะใหม่ และมาตรฐานคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีการนำเอามาตรฐานของประเทศในกลุ่มยุโรปมาใช้เป็นมาตรฐานอ้างอิงสำหรับประเทศไทย ดังนี้

1) การกำหนดมาตรฐานมลพิษทางอากาศและเสียงจากยานพาหนะใหม่และใช้งาน โดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ.2511 และพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535

1.1) มาตรฐานมลพิษทางอากาศจากยานพาหนะใหม่ ประเทศไทย ได้เริ่มนำมาตรฐานการระบายไอเสียของยุโรปมาใช้เป็นมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมสำหรับรถยนต์ที่ผลิต

ในประเทศไทย 4 ประเภท ได้แก่ รถยนต์เบนซิน รถยนต์ดีเซลขนาดเล็ก รถยนต์ดีเซลขนาดใหญ่ และรถจักรยานยนต์ โดยได้มีการบังคับใช้มาตรฐานการระบายมลพิษตามมาตรฐาน EURO 1 ในปี 2538 และบังคับใช้มาตรฐานการระบายมลพิษตามมาตรฐาน EURO 2 ในปี 2540 ทั้งนี้ มาตรฐาน EURO 3 สำหรับรถยนต์เบนซินและรถยนต์ดีเซลขนาดเล็กจะเริ่มบังคับใช้ในเดือนมกราคม 2548 ส่วนมาตรฐาน EURO 3 สำหรับรถดีเซลขนาดใหญ่คาดว่าจะบังคับใช้ประมาณเดือนมกราคม 2550 การดำเนินการดังกล่าว ทำให้คุณภาพของยานพาหนะที่ผลิตใหม่ในประเทศไทยมีการพัฒนาในด้านการลดการระบายมลพิษในไอเสียอย่างต่อเนื่อง และมีมาตรฐานทัดเทียมกับของนานาประเทศ สามารถส่งออกไปแข่งขันจำหน่ายและเป็นที่ยอมรับในต่างประเทศ

ส่วนการบังคับมาตรฐานการระบายมลพิษจากรถจักรยานยนต์ตั้งแต่มาตรฐานระดับที่ 3 ไม่ได้นำมาตรฐานของยุโรปมาใช้ เนื่องจาก รถจักรยานยนต์ในประเทศไทยมีความแตกต่างและมีจำนวนมากว่าที่ใช้ในยุโรปมาก ดังนั้น การผลิตรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยจึงใช้มาตรฐานของไต้หวันที่มีความเข้มงวดสูงกว่าของยุโรป ทำให้อุตสาหกรรมการผลิตรถจักรยานยนต์เปลี่ยนแปลงการผลิตให้มีความเข้มงวดมากขึ้น ส่งผลให้มีการเปลี่ยนการผลิตรถจักรยานยนต์แบบ 2 จังหวะที่มีการระบายก๊าซไฮโดรคาร์บอนในไอเสียสูง มาเป็นแบบ 4 จังหวะที่มีการควบคุมมลพิษในไอเสียอย่างเข้มงวด โดยในปี 2546 ร้อยละ 98 ของรถจักรยานยนต์ที่ผลิตใหม่และจำหน่ายในประเทศไทยเป็นแบบ 4 จังหวะ การกำหนดมาตรฐานมลพิษจากรถจักรยานยนต์ ได้มีการบังคับใช้มาตรฐานระดับที่ 4 ตั้งแต่วันที่ 30 กรกฎาคม 2544 และได้เริ่มบังคับใช้มาตรฐานระดับที่ 5 ตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2547

1.2) มาตรฐานมลพิษทางอากาศจากยานพาหนะใช้งาน ได้แก่ มาตรฐานควันดำจากท่อไอเสียของรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล มาตรฐานก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์และก๊าซไฮโดรคาร์บอนจากท่อไอเสียรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์เบนซิน มาตรฐานก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ก๊าซไฮโดรคาร์บอนและควันขาวจากท่อไอเสียจากรถจักรยานยนต์และรถสามล้อเครื่อง เป็นต้น

1.3) มาตรฐานมลพิษทางเสียง ได้แก่ มาตรฐานระดับเสียงของรถจักรยานยนต์ใหม่และใช้งาน ซึ่งได้ปรับลดลงไม่ให้เกิน 95 เดซิเบลเอ มาตรฐานระดับเสียงรถใหม่ขณะวิ่ง ซึ่งได้กำหนดให้รถทุกประเภทที่มีการผลิต หรือจำหน่ายเพื่อการใช้งานบนท้องถนนภายในประเทศจะต้องได้รับการตรวจรับรองแบบจากทางราชการเสียก่อน ว่ามีระดับเสียงขณะใช้งานไม่สูงเกินกว่าที่กำหนดไว้ และ มาตรฐานระดับเสียงของรถยนต์ และเรือใช้งาน ขณะเร่งเครื่องอยู่กับที่

2) การปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงและเชื้อเพลิงทางเลือก

2.1) น้ำมันเบนซิน ประเทศไทยได้มีการยกเลิกการใช้น้ำมันเบนซินที่มีสารตะกั่วทั้งหมดตั้งแต่ปี 2539 เป็นต้นมา ส่งผลให้ปริมาณสารตะกั่วในบรรยากาศลดลงอย่างรวดเร็ว และรถยนต์ใหม่สามารถติดตั้งอุปกรณ์กำจัดมลพิษในไอเสียที่ช่วยลดปริมาณการระบายก๊าซคาร์บอน มอนอกไซด์ และก๊าซไฮโดรคาร์บอนออกสู่บรรยากาศ นอกจากนี้ได้มีการลดปริมาณกำมะถันจากเดิมที่

กำหนดให้มีปริมาณไม่เกิน 1,000 ส่วนในล้านส่วน ปรับลดเป็นไม่เกิน 500 ส่วนในล้านส่วนในปี 2545 รวมทั้งได้ดำเนินการลดปริมาณสารเบนซีนและสารอะโรมาติก เพื่อลดปริมาณสารพิษในไอเสียของรถยนต์

2.2) น้ำมันดีเซล ประเทศไทยได้กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำมัน โดยได้มีการลดปริมาณกำมะถัน เพื่อลดปริมาณฝุ่นละอองควันดำในไอเสียของรถยนต์ดีเซล จากเดิมที่กำหนดให้มีปริมาณไม่เกิน 10,000 ส่วนในล้านส่วน ปรับลดเป็นไม่เกิน 5,000 ส่วนในล้านส่วนในปี 2536 และ ไม่เกิน 500 ส่วนในล้านส่วนในปี 2542 ตามลำดับ ทำให้สามารถบังคับใช้มาตรฐานไอเสียรถยนต์ดีเซล ระดับ EURO 2 ได้ และตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2547 ปริมาณกำมะถันลดลงเหลือไม่เกิน 350 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งสอดคล้องกับการบังคับใช้มาตรฐาน EURO 3 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2548

2.3) น้ำมันเตา ประเทศไทยได้มีการยกเลิกการใช้ น้ำมันเตาที่มีปริมาณกำมะถันสูงเกินร้อยละ 2 และบังคับใช้น้ำมันเตาที่มีปริมาณกำมะถันต่ำร้อยละ 0.5 - 2 ทั่วประเทศตั้งแต่ปี 2546

2.4) เชื้อเพลิงทางเลือก ยุทธศาสตร์การพัฒนาพลังงานทดแทนอย่างยั่งยืน กำหนดเป้าหมายในการเพิ่มสัดส่วนของการใช้พลังงานหมุนเวียนในเชิงพาณิชย์ ด้วยการพัฒนาเชื้อเพลิงเหลวชีวมวล (Biofuel) ได้แก่ เอทานอล และไบโอดีเซล โดยกำหนดส่วนประกอบของเอทานอลในน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 ไม่เกินร้อยละ 10 แม้ว่าการเผาไหม้น้ำมันแก๊สโซฮอล์จะทำให้ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ลดลงได้ แต่จะก่อให้เกิดฟอร์มาลดีไฮด์ และอะเซตทาลดีไฮด์ ซึ่งเป็นสารพิษ (Air Toxics) และเป็นสารตั้งต้นที่ทำให้เกิดก๊าซโอโซนเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งจะต้องดำเนินการตรวจสอบ ติดตาม และประเมินผลกระทบที่มีต่อสิ่งแวดล้อมซึ่งเกิดจากการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ต่อไป สำหรับไบโอดีเซล รัฐบาลได้กำหนดเป้าหมายการใช้ร้อยละ 3 ของการใช้น้ำมันดีเซลในปี 2554 หรือประมาณวันละ 2.4 ล้านลิตร โดยผสมในอัตราร้อยละ 2 เฉพาะพื้นที่เป้าหมายภายในปี 2549-2553 และทั่วประเทศตั้งแต่ปี 2553

นอกจากนี้ รัฐบาลยังได้มีนโยบายสนับสนุนการใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับรถยนต์ โดยกำหนดให้ราคาขายก๊าซธรรมชาติถูกกว่าราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลร้อยละ 50 จนถึงปี 2549 และภายในปี 2547 ได้เพิ่มจำนวนสถานีบริการก๊าซธรรมชาติเพื่อรองรับความต้องการที่เพิ่มขึ้น ไม่น้อยกว่า 50 แห่ง

3) การควบคุมยานพาหนะขณะใช้งาน กรมการขนส่งทางบกได้มีการออกกฎระเบียบ ข้อกำหนดการตรวจสภาพรถยนต์ประจำปี โดยได้มีการอนุญาตให้ภาคเอกชนจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชน (ตรอ.) เข้าร่วมดำเนินการตรวจสภาพรถยนต์และรถจักรยานยนต์ตาม พ.ร.บ. รถยนต์ นอกจากนี้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ส่วนราชการท้องถิ่น กรมการขนส่งทางบก สำนักงาน

ตำรวจแห่งชาติ และกรมควบคุมมลพิษ ได้ร่วมกันตรวจสอบตรวจจับยานพาหนะเป็นประจำอย่างต่อเนื่อง โดยเข้มงวดกวัดกันตรวจสอบตรวจจับยานพาหนะที่เป็นแหล่งกำเนิดมลพิษฝุ่นละอองและมีอัตราการวิ่งใช้งานสูงในแต่ละวัน เช่น รถโดยสารประจำทาง รถบรรทุก รถตู้ และรถปิคอัพ เป็นต้น ตลอดจนมีการห้ามใช้ยานพาหนะที่มีมลพิษเกินมาตรฐานริมถนน โดยใช้คำสั่ง “ห้ามใช้ชั่วคราว” หรือ “ห้ามใช้เด็ดขาด” ตั้งแต่ปี 2546 สำหรับในกรุงเทพมหานคร ได้มีจัดระบบจัดการสิ่งแวดล้อมของรถโดยสารประจำทาง เช่น การควบคุมดูแลรักษารถโดยสารให้มีสภาพสมบูรณ์อยู่เสมอ การใช้เชื้อเพลิงสะอาด รวมทั้งการพิจารณาใช้รถโดยสารใหม่ทดแทนรถเก่า เป็นต้น

4) การดำเนินงานด้านการจัดระบบการจราจร เป็นมาตรการสำคัญที่ต้องมีการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง เพื่อลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลและอำนวยความสะดวกในการเดินทางให้กับผู้ใช้รถยนต์โดยสารสาธารณะในเขตเมือง การพัฒนาและขยายเครือข่ายการให้บริการระบบขนส่งมวลชนรวมยังเป็นมาตรการที่มีประสิทธิภาพในการเดินทางในเขตเมือง เช่นรถไฟฟ้า (BTS) ซึ่งได้ให้บริการตั้งแต่ปี 2542 เป็นต้นมา รถไฟฟ้าใต้ดิน เริ่มให้บริการประมาณกลางปี 2547 รวมทั้งการส่งเสริมให้ภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชนทั่วไปทั้งที่เป็นผู้ก่อมลพิษและผู้ได้รับมลพิษ ได้มีส่วนร่วมในการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม

5) มาตรการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร มาตรการที่สำคัญ ได้แก่ มาตรการด้านบริหารจัดการ มาตรการบังคับใช้กฎหมาย เช่น การตรวจสอบและตรวจจับรถที่มีระดับเสียงเกินมาตรฐาน การกวัดกันจับกุมร้านค้าที่จำหน่ายท่อไอเสียที่ไม่ได้มาตรฐาน และร้านที่รับดัดแปลงท่อไอเสีย รวมทั้งมาตรการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ เป็นต้น

6) มาตรการจัดการมลพิษทางเสียงจากสนามบินนานาชาติ กรอบมาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงจากสนามบิน ได้รับมติเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเมื่อวันที่ 19 เมษายน 2547 ประกอบด้วย 3 มาตรการหลัก ได้แก่ มาตรการจัดการที่แหล่งกำเนิดเสียง มาตรการด้านการจัดการ และมาตรการจัดการที่ผู้รับเสียง ซึ่งมาตรการเหล่านี้มีตั้งแต่การกำหนดประเภทของเครื่องบินที่จะอนุญาตให้นำมาใช้ การกำหนดช่วงระยะเวลาในการใช้สนามบิน การกำหนดเส้นทางในการบินให้ผ่านชุมชนน้อยที่สุดการติดตามตรวจสอบระดับเสียงรอบสนามบิน และการกำหนดเกณฑ์การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

2.3.2 การจัดการมลพิษจากอุตสาหกรรม

การจัดการปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงจากอุตสาหกรรม ได้ให้ความสำคัญกับการกำหนดประเภทแหล่งกำเนิดมลพิษที่ต้องควบคุมการระบายอากาศเสียออกสู่บรรยากาศ และการเข้มงวดกับการกำหนดมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิด

1) **การกำหนดมาตรฐานมลพิษทางอากาศจากอุตสาหกรรม** ในการควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดประเภทอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ตั้งแต่ปี 2536-2547 ได้มีการกำหนดมาตรฐานต่าง ๆ ได้แก่ มาตรฐานควบคุมการปล่อยทิ้งอากาศเสียจากโรงไฟฟ้า มาตรฐานควบคุมการปล่อยทิ้งอากาศเสียจากโรงไฟฟ้าเก่า มาตรฐานควบคุมการปล่อยทิ้งอากาศเสียจากโรงไฟฟ้าแม่เมาะ มาตรฐานควบคุมการปล่อยฝุ่นละอองจากโรงไม้ บด หรือย่อยหิน มาตรฐานควบคุมการปล่อยทิ้งอากาศเสียจากโรงงานเหล็ก มาตรฐานมลพิษทางอากาศจากโรงปูนซีเมนต์ มาตรฐานควบคุมปล่อยทิ้งอากาศเสียจากสถานประกอบกิจการหลอมและตีทองคำ มาตรฐานควบคุมการปล่อยทิ้งอากาศเสียจากเตาเผามูลฝอย มาตรฐานมลพิษทางอากาศจากเตาเผามูลฝอยติดเชื้อ มาตรฐานค่าความทึบแสงของเตาเผาศพ และมาตรฐานค่าความทึบแสงจากปล่องปล่อยทิ้งอากาศเสียของโรงสีข้าวที่ใช้หม้อไอน้ำ เป็นต้น

2) **การกำกับดูแลและตรวจสอบมลพิษจากแหล่งกำเนิด** การพัฒนาระบบเครือข่ายการติดตามตรวจสอบการระบายมลพิษทางอากาศจากอุตสาหกรรมอย่างต่อเนื่อง (Continuous Emission Monitoring Network : CEM Network) เพื่อเป็นการติดตามตรวจสอบการระบายมลพิษทางอากาศจากแหล่งกำเนิดมลพิษขนาดใหญ่ที่ต้องติดตั้งเครื่องมือตรวจวัดการระบายมลพิษทางอากาศจากปล่องอย่างต่อเนื่อง ได้เริ่มดำเนินการตั้งแต่ปี 2539 ในการกำหนดแผนการขยายเชื่อมต่อระบบเครือข่ายกับแหล่งกำเนิดมลพิษให้มากขึ้น และพัฒนาศักยภาพของหน่วยงานราชการท้องถิ่นในการจัดทำระบบเครือข่าย เพื่อถ่ายโอนภารกิจด้านการตรวจสอบแหล่งกำเนิดมลพิษสู่หน่วยงานท้องถิ่น พร้อมทั้งการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารผ่านทางระบบอินเทอร์เน็ต และมีการพัฒนาโปรแกรมคอมพิวเตอร์ในการรับส่งข้อมูลให้มีประสิทธิภาพและสะดวกต่อการปฏิบัติงานมากยิ่งขึ้น

3) การกำหนดมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมในพื้นที่เฉพาะ

3.1) มาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษในบริเวณตำบลหน้าพระลาน จังหวัดสระบุรี โดยได้ประกาศให้เป็นเขตควบคุมมลพิษ ซึ่งต้องดำเนินการตามแผนลดและขจัดมลพิษ โดยเฉพาะปัญหามลพิษที่มีแหล่งกำเนิดหลักจากอุตสาหกรรมไม้ บด หรือย่อยหิน และอุตสาหกรรมปูนซีเมนต์

3.2) มาตรการแก้ไขปัญหาก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์บริเวณพื้นที่อำเภอแม่เมะ

จังหวัดลำปาง โดยมีแหล่งกำเนิดหลักจากโรงไฟฟ้าพลังงานความร้อนของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยซึ่งใช้ถ่านหินลิกไนต์ที่มีสารกำมะถันเป็นองค์ประกอบสูงถึงร้อยละ 3 โดยน้ำหนัก เป็นเชื้อเพลิง ส่งผลให้มีการระบายก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ออกสู่บรรยากาศมากกว่า 5 แสนตัน/ปี หากไม่มีการควบคุม ประกอบกับสภาพภูมิประเทศที่เป็นที่ราบหุบเขามีภูเขาล้อมรอบเกือบทุกด้าน สภาพภูมิอากาศไม่เอื้ออำนวยต่อการกระจายตัวมลพิษทางอากาศ จึงทำให้เกิดการสะสมของก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ปัญหาดังกล่าวได้รับการแก้ไขอย่างต่อเนื่องจนทำให้ปริมาณก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตั้งแต่ในปี 2542 เป็นต้นมา ซึ่งมาตรการต่าง ๆ ที่ได้ดำเนินการ ได้แก่ การติดตั้งระบบกำจัดก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ การกำหนดค่าการระบายก๊าซที่ปล่อยซัลเฟอร์ไดออกไซด์จากปล่องโรงไฟฟ้าในรูปมวลรวม (loading) ในปี 2544 โดยมีค่ามาตรฐานเท่ากับ 11 ตัน/ชั่วโมง การปรับลดค่ามาตรฐานก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ในบรรยากาศค่าเฉลี่ย 1 ชั่วโมงจากเดิมซึ่งกำหนดไว้ 1,300 มกก./ลบ.ม. เหลือ 780 มกก./ลบ.ม. รวมทั้งการติดตามตรวจสอบปริมาณระบายมลพิษจากปล่องโรงไฟฟ้าอย่างต่อเนื่อง และรายงานผลมายังกรมควบคุมมลพิษและโรงพยาบาลแม่เมะ เป็นต้น

3.3) มาตรการจัดการปัญหามลพิษทางอากาศในพื้นที่พัฒนาอุตสาหกรรม ในการพัฒนาพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด และนิคมอุตสาหกรรมอ่าวอุดมและแหลมฉบัง ได้มีการศึกษาและประเมินศักยภาพการรองรับมลพิษ มาตรการป้องกันแก้ไขปัญหามลพิษในการรองรับการระบายมลพิษอากาศ โดยพิจารณาชนิดและปริมาณมลพิษที่อุตสาหกรรมปล่อยออกมา การกำหนดเกณฑ์การจัดสรรการระบายมลพิษทางอากาศจากแหล่งกำเนิดอุตสาหกรรม และการใช้กลไกทางตลาดด้านการแลกเปลี่ยนสิทธิการระบายมลพิษทางอากาศ (Emission Trading) นอกจากนี้ยังมีการจัดทำแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด

2.3.3 การจัดการแหล่งกำเนิดประเภทอื่นๆ

การจัดการแหล่งกำเนิดประเภทอื่นๆ ได้แก่ การควบคุมฝุ่นละอองจากกิจกรรมการก่อสร้าง การควบคุมการเผาในที่โล่ง และการควบคุมไอระเหยน้ำมันเบนซิน เป็นต้น

1) การควบคุมฝุ่นละอองจากกิจกรรมการก่อสร้าง ได้มีการจัดทำระเบียบและข้อปฏิบัติในการควบคุมฝุ่นละอองจากการก่อสร้างประเภทต่างๆ เช่น อาคาร ถนนและระบบสาธารณูปโภค รวมทั้งจากการบรรทุกและขนส่งวัสดุ เพื่อให้หน่วยงานภาครัฐ เอกชน และผู้ประกอบการใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติเพื่อควบคุมและป้องกันฝุ่นละอองที่เกิดจากกิจกรรมก่อสร้างไม่ให้เกิดผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยกับประชาชนและสิ่งแวดล้อม

2) มาตรการควบคุมการเผาในที่โล่ง ได้มีการจัดทำแผนปฏิบัติการตามแผนแม่บทแห่งชาติว่าด้วยการควบคุมการเผาในที่โล่ง (พ.ศ.2547-2551) ประกอบด้วย 7 ยุทธศาสตร์ตามแผนแม่บทแห่งชาติ ได้แก่ การรองรับข้อตกลงอาเซียนเรื่องมลพิษจากหมอกควันข้ามแดน การจัดการเศษวัสดุเหลือใช้จากภาคการเกษตร การจัดการขยะมูลฝอยชุมชน การจัดการไฟฟ้า การส่งเสริมการใช้พลังงานหมุนเวียน การส่งเสริมและประชาสัมพันธ์ และการใช้มาตรการทางด้านกฎหมาย สำหรับการแก้ไขปัญหาไฟป่า นั้น ได้มีการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การแก้ไขปัญหาไฟป่า ปี 2547 ประกอบด้วยการบริหารจัดการไฟฟ้าโดยการมีส่วนร่วมของประชาชนตามแนวทางภูมิปัญญาท้องถิ่น เปลี่ยนความขัดแย้งในการแก้ไขปัญหาไฟป่าให้เป็นความร่วมมือบนพื้นฐานของความเข้าใจอันดีและการประสานผลประโยชน์ร่วมกัน และพัฒนาเทคโนโลยีการใช้ไฟให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการรักษาสมดุลธรรมชาติของระบบนิเวศป่าไม้

3) การควบคุมไอระเหยน้ำมันเบนซิน ต้องมีการปรับปรุงติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมไอระเหยน้ำมันเบนซิน ดังนี้

- คลังน้ำมันเชื้อเพลิง ต้องมีการติดตั้งระบบควบคุมไอระเหยน้ำมันเบนซินระดับที่ 1เอ (Stage1A) และดัดแปลงระบบการจ่ายน้ำมันให้กับรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงจากระบบ Top Loading เป็นระบบ Bottom Loading
- รถบรรทุกน้ำมัน ต้องติดตั้งอุปกรณ์เก็บไอน้ำมันเบนซินระดับที่ 1เอ (Stage1A) เพื่อใช้ในการเก็บกักไอน้ำมันเบนซิน ขณะที่มีการรับหรือจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงที่คลังน้ำมันเชื้อเพลิง หรือ สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง และดัดแปลงระบบรับ/จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงจากระบบ Top Loading เป็นระบบ Bottom Loading
- สถานีบริการน้ำมัน
 - ต้องติดตั้งอุปกรณ์เก็บไอน้ำมันเบนซินระดับที่ 1 บี (Stage 1B) ที่ถังเก็บน้ำมันใต้ดินเพื่อให้มีการเก็บกักไอระเหยน้ำมันเบนซินกลับไปสู่รถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง ขณะที่รับน้ำมันเชื้อเพลิงจากรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง และดัดแปลงระบบรับ/จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงจากระบบ Top Loading เป็นระบบ Bottom Loading
 - ต้องติดตั้งอุปกรณ์เก็บไอน้ำมันเบนซินระดับที่ 2 (Stage2) สำหรับสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงที่อยู่บนถนนแคบ (8-12 เมตร) เพื่อเก็บไอน้ำมันเบนซินกลับสู่ถังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงใต้ดิน ขณะที่มีการเติมน้ำมันเบนซินให้กับรถยนต์

2.3.4 การรายงานข้อมูลและสถานการณ์มลพิษทางอากาศและเสียง

การรายงานข้อมูลและสถานการณ์มลพิษทางอากาศและเสียง เพื่อให้ประชาชนได้รับทราบถึงข้อมูลและสถานการณ์ปัจจุบันของปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงทั่วประเทศไทย โดยได้มีการรายงานคุณภาพอากาศในพื้นที่ต่าง ๆ จำนวน 19 จังหวัด ได้แก่ กรุงเทพมหานคร สมุทรปราการ สมุทรสาคร นนทบุรี ปทุมธานี อุทัยธานี ฉะเชิงเทรา ระยอง ชลบุรี ราชบุรี สระบุรี นครสวรรค์ เชียงใหม่ ลำปาง ขอนแก่น นครราชสีมา สุราษฎร์ธานี ภูเก็ต และสงขลา การรายงานระดับเสียงทั่วไปจำนวน 12 พื้นที่ ได้แก่ กรุงเทพมหานคร นนทบุรี สมุทรสาคร ระยอง ชลบุรี สระบุรี เชียงใหม่ ลำปาง ขอนแก่น นครราชสีมา ภูเก็ต และสงขลา รายงานการติดตามตรวจสอบการตกสะสมของกรด 9 พื้นที่ ได้แก่ กรุงเทพมหานคร ปทุมธานี นครปฐม อุทัยธานี ชลบุรี กาญจนบุรี เชียงใหม่ นครราชสีมา และสงขลา โดยได้มีการรายงานข้อมูลคุณภาพอากาศและระดับเสียงรายวันในรูปแบบของความเข้มข้นของสารมลพิษรวมทั้งในรูปแบบดัชนีคุณภาพอากาศและเสียงรายวันผ่านสื่อต่างๆ ได้แก่ อินเทอร์เน็ต เช่น www.pcd.go.th และ www.thaisnews.prd.go.th เป็นต้น หนังสือพิมพ์บางกอกโพสต์ หนังสือพิมพ์มติชน วิทยุของกรมประชาสัมพันธ์ และสถานีโทรทัศน์ช่อง 11 และช่อง 9 เป็นต้น สำหรับในกรุงเทพมหานคร ยังได้มีการรายข้อมูลคุณภาพอากาศรายชั่วโมงจากสถานีตรวจวัดในกรุงเทพมหานครผ่านจอแสดงผล 4 แห่ง ได้แก่ แยกลาดพร้าว ถนนวิบูลย์ แยกลำสาละ และถนนตากสิน

นอกจากนี้ กรมควบคุมมลพิษ ยังได้จัดส่งข้อมูลคุณภาพอากาศรายเดือนให้หน่วยงานต่าง ๆ เป็นประจำอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ ผู้ว่าราชการจังหวัดและหน่วยงานที่เป็นเจ้าของพื้นที่ที่เป็นที่ตั้งสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศ สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาค สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัด และได้มีการจัดพิมพ์รายงานสถานการณ์และจัดการปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงและรายงานสถานการณ์มลพิษของประเทศไทยเป็นประจำทุกปี

2.3.5 ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชนในการรักษาสีสิ่งแวดล้อม

การส่งเสริมและสนับสนุนให้ชุมชนในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากแหล่งกำเนิดมลพิษ ได้มีส่วนร่วมในการรับรู้ถึงสภาพปัญหา การติดตามตรวจสอบ รวมถึงการแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อม เป็นกลไกอย่างหนึ่งในการผลักดันให้สามารถป้องกันและควบคุมปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น

- การศึกษาด้านชุมชนสัมพันธ์ในพื้นที่มาบตาพุด จังหวัดระยอง เป็นส่วนหนึ่งของโครงการศึกษาศักยภาพการรองรับมลพิษทางอากาศบริเวณพื้นที่มาบตาพุด ซึ่งเป็นการศึกษาความสัมพันธ์ของชุมชน ความคิดเห็นของประชาชนและความใส่ใจต่อสภาพแวดล้อมด้านอากาศใน

พื้นที่ศึกษา สภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขเพื่อเป็นข้อมูลประกอบในการวางแผนและกำหนดกลยุทธ์การประชาสัมพันธ์

- กิจกรรมด้านชุมชนสัมพันธ์ของหน่วยงานภาครัฐ เอกชน และการจัดการปัญหามลพิษทางอากาศในอำเภอแม่เมาะ จังหวัดลำปาง ได้ให้การสนับสนุนการติดตามความก้าวหน้าในการควบคุมป้องกันและแก้ไขปัญหาหazardous ที่ได้รับผลกระทบมลพิษทางอากาศ จากการดำเนินการของเหมืองลิกไนต์และกระบวนการผลิต กระแสไฟฟ้าโดยใช้ถ่านหิน โดยจัดให้มีกิจกรรมต่าง ๆ เช่น การประชุมเป็นประจำทุกเดือน การตั้งคณะทำงาน ซึ่งมีผู้แทนจากส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง ทำหน้าที่ในการตรวจสอบปัญหามลพิษจากการดำเนินงานของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย(แม่เมาะ) และมาตรการต่าง ๆ ที่ใช้ในการควบคุมและแก้ปัญหา และมีการจัดตั้งคณะทำงานไตรภาคี เพื่อติดตามการตรวจสอบปัญหาฝุ่นละอองในพื้นที่แม่เมาะ รวมทั้งการศึกษาวิจัยเรื่องแหล่งกำเนิดของฝุ่นละอองในพื้นที่แม่เมาะ

2.3.6 การจัดทำฐานข้อมูลมลพิษทางอากาศ

กรมควบคุมมลพิษ ได้มีการจัดทำฐานข้อมูลแหล่งกำเนิดมลพิษทางอากาศ ได้แก่ ฐานข้อมูลแหล่งกำเนิดมลพิษทางอากาศในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี 2535 ฐานข้อมูลแหล่งกำเนิดมลพิษทางอากาศสำหรับเมืองใหญ่ 11 เมืองและเขตควบคุมมลพิษ 12 เขต ในปี 2537 และการปรับปรุงฐานข้อมูลแหล่งกำเนิดมลพิษทางอากาศในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในปี 2540 แล้วเสร็จในปี 2542 ทั้งนี้ได้มีแผนที่จะดำเนินการปรับปรุงฐานข้อมูลแหล่งกำเนิดมลพิษทางอากาศอีกครั้งในปี 2547 เพื่อให้เป็นฐานข้อมูลที่ทันต่อเหตุการณ์โดยจะปรับปรุงฐานข้อมูลที่มีอยู่เดิมและการคาดการณ์ในอนาคตให้สอดคล้องกับเป้าหมายการจัดทำแผนจัดการคุณภาพอากาศของประเทศไทย

2.3.7 การศึกษาวิจัย และการพัฒนาเทคโนโลยีในการจัดการมลพิษทางอากาศและเสียง

การศึกษาและวิจัยด้านการจัดการคุณภาพอากาศและเสียง ได้มีการศึกษา วิจัย เพื่อใช้เป็นข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการวางแผนและมาตรการจัดการคุณภาพอากาศและเสียง ได้แก่ การศึกษาผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนอันเนื่องมาจากมลพิษทางอากาศ การจัดตั้งห้องปฏิบัติการตรวจวัดปริมาณการระบายมลพิษจากยานพาหนะ ที่บริเวณคลองหก อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี ซึ่งดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพและประสิทธิภาพการทำงานของเครื่องยนต์ การติดตามตรวจสอบปริมาณการระบายมลพิษจากไอเสียรถประเภทต่าง ๆ 4 ประเภท คือ รถจักรยานยนต์ รถยนต์เบนซิน รถยนต์ดีเซลขนาดเล็ก และรถยนต์ดีเซลขนาดใหญ่ รวมทั้งดำเนินการศึกษาวิจัยพัฒนา

ระบบ รูปแบบ และวิธีการที่เหมาะสมในการลดมลพิษจากยานพาหนะ ตลอดจนเป็นสถานที่ตรวจสอบและรับรองคุณภาพตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม

นอกจากนี้ ยังได้มีการศึกษา วิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีทางเลือกในการลดปัญหามลพิษทางอากาศและเสียง เช่น การพัฒนายานพาหนะที่มีการระบายมลพิษทางอากาศต่ำ ได้แก่ รถสามล้อไฟฟ้า รถจักรยานยนต์ไฟฟ้าและรถเมล์ไฟฟ้า ซึ่งได้มีการพัฒนารถต้นแบบ และศึกษาความเป็นไปได้และความคุ้มค่าในเชิงเศรษฐศาสตร์

2.3.8 การรณรงค์และประชาสัมพันธ์

การรณรงค์และประชาสัมพันธ์ เพื่อให้ความรู้แก่ประชาชน เจ้าของหรือผู้ขับขี่ยานพาหนะและเจ้าของ/ผู้ประกอบการกิจกรรมต่างๆ ที่เป็นแหล่งกำเนิดมลพิษทางอากาศและเสียงอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้ประชาชนรับทราบข้อมูลและกระตุ้นให้เห็นปัญหาที่เกิดขึ้น ได้แก่ โครงการคลินิกไอเสียเป็นการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ การจัดอบรมและการสร้างเครือข่ายการดำเนินงานของเอกชนในการแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศจากยานพาหนะ การจัดกิจกรรม Car Free Day การผลิตสื่อสิ่งพิมพ์ต่าง ๆ ได้แก่ โปสเตอร์ แผ่นพับ คู่มือประชาชน และสื่อประชาสัมพันธ์ต่าง ๆ เป็นต้น

2.3.9 ความร่วมมือกับต่างประเทศ

ประเทศไทยได้มีส่วนร่วมในการดำเนินงานด้านความร่วมมือกับต่างประเทศในการจัดการคุณภาพอากาศ ทั้งในระดับท้องถิ่น ระดับภูมิภาคเอเชีย และระดับโลก ตัวอย่างเช่น การเข้าร่วมเป็นเครือข่ายความร่วมมือด้านอากาศสะอาดของภูมิภาคเอเชียในโครงการ Clean Air Initiative for Asia (CAI-Asia) ซึ่งเป็นโครงการที่ริเริ่มและผลักดันโดยธนาคารโลกและธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย และมีโครงการย่อยที่เป็นประโยชน์ร่วมกับต่อสมาชิกของเครือข่ายหลายโครงการ ทั้งด้านการศึกษาวิจัย การเสริมสร้างศักยภาพของบุคลากร การแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ระหว่างสมาชิกของเครือข่าย ตัวอย่างโครงการภายใต้ความร่วมมือดังกล่าว ได้แก่ โครงการพัฒนายุทธศาสตร์การลดมลพิษจากดีเซลสำหรับเมืองใหญ่ (Developing Integrated Emission Strategies for Existing Land Transport; DIESEL) ซึ่งกรุงเทพมหานคร ได้รับเลือกให้เป็นเมืองต้นแบบ โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องต่อการเกิดมลพิษทางอากาศจากรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ประเมินปริมาณมลพิษที่เกิดขึ้น และนำเสนอทางเลือกในการลดมลพิษจากรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซลได้อย่างถูกต้องและเหมาะสม ซึ่งผลจากการดำเนินโครงการจะนำไปขยายผลในเมืองใหญ่อื่น ๆ ในภูมิภาคเอเชียและลาตินอเมริกาต่อไป

(เอกสารชุดนี้ใช้ประกอบการสัมมนาระดมความคิดเห็น (ร่าง) แผนแม่บทการจัดการคุณภาพอากาศและเสียงเท่านั้น ไม่ควรนำไปอ้างอิง)

2.4 แนวโน้มในอนาคต

ปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงของประเทศไทยในอนาคต สามารถคาดการณ์ได้ว่า ในเมืองใหญ่ เช่น กรุงเทพมหานคร สมุทรปราการ สระบุรี นครราชสีมา เชียงใหม่ และหาดใหญ่ ยังคงต้องประสบปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะปัญหาฝุ่นละอองที่เกินเกณฑ์มาตรฐาน รวมทั้งก๊าซโอโซนและก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ทั้งนี้เนื่องมาจากการจราจรและยานพาหนะ การขยายตัวภาคอุตสาหกรรม ซึ่งในอนาคตประเทศไทยจะเป็นฐานการผลิตสินค้า ทำให้ผู้ประกอบการ จำนวนโรงงานและนิคมอุตสาหกรรมที่เพิ่มมากขึ้น ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่ต้องให้ความสำคัญในการกำกับ ดูแล และจัดการมลพิษจากอุตสาหกรรม ในพื้นที่ที่มีโรงงานอุตสาหกรรมหนาแน่น อย่างเช่น พื้นที่จังหวัดสมุทรปราการ และสระบุรี หรือพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก เป็นต้น

ส่วนมลพิษทางอากาศในชุมชนเมืองที่อยู่ใกล้พื้นที่เกษตรกรรม หากเกษตรกรไม่ได้รับการส่งเสริมและสนับสนุนมีระบบการจัดการเศษวัสดุทางการเกษตรอย่างถูกวิธี ในอนาคตอาจประสบกับปัญหาฝุ่นละอองและหมอกควันจากการเผาเศษวัสดุทางการเกษตรเหลือใช้

สำหรับสถานการณ์ระดับเสียงในสิ่งแวดล้อมนั้น มีแนวโน้มสูงขึ้น โดยเฉพาะในเขตเมือง เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากร ตลอดจนการขยายตัวของคมนาคมขนส่ง และกิจกรรมด้านอุตสาหกรรมต่าง ๆ เป็นปัจจัยที่ก่อให้เกิดปัญหามลพิษทางเสียง ซึ่งคาดว่าจะมีปัญหาที่ต่อเนื่องและอาจมากขึ้นในอนาคต ดังนั้น จึงมีความจำเป็นที่ทุกส่วนจะต้องเข้ามามีส่วนร่วมในการวางแผน และกำหนดมาตรการเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาคู่ที่จะเกิดขึ้น

บทที่ 3

สภาพปัญหาและอุปสรรค

การดำเนินการป้องกันแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงในระยะ 10 ปีที่ผ่านมา แม้หน่วยงานภาครัฐได้มีการกำหนดนโยบายและดำเนินการป้องกัน แก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศและเสียง มาโดยลำดับและสามารถลดระดับความรุนแรงของปัญหาได้ในระดับหนึ่ง เช่น การลดระดับปริมาณสารตะกั่วในบรรยากาศบริเวณริมถนนในเขตกรุงเทพมหานคร การแก้ไขปัญหาก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์จากโรงไฟฟ้าแม่เมาะ จังหวัดลำปาง การแก้ไขปัญหาคันขาวจากรถจักรยานยนต์ เป็นต้น แต่ในการดำเนินการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมส่งผลให้ชุมชนเมืองขยายตัว มีความต้องการใช้พลังงานสำหรับทุกกิจกรรมมากขึ้น ทำให้ปัญหามลพิษทางอากาศและเสียง ยังคงเป็นปัญหาที่สำคัญของเมืองใหญ่และพื้นที่เฉพาะ และทวีความรุนแรงยิ่งขึ้น ทั้งนี้ เนื่องมาจากมลพิษทางอากาศและเสียงมีความซับซ้อนและยุ่งยากในการควบคุมมากขึ้น เช่น ปัญหาฝุ่นละอองและก๊าซโอโซนซึ่งพบเกินเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศในหลายพื้นที่ ปัญหาระดับเสียงในบริเวณริมถนนซึ่งพบเกินเกณฑ์มาตรฐานเกือบทุกสาย ปัญหามลพิษจากหมอกควันข้ามแดนและปัญหาฝุ่นละอองที่เกิดจากการเผาในที่โล่ง รวมทั้งปัญหาร้องเรียนด้านมลพิษทางอากาศและเสียงยังมีสถิติสูงกว่ามลพิษด้านอื่นๆ และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ดังนั้น จึงมีความจำเป็นที่จะต้องมีการพิจารณา กำหนดนโยบายและมาตรการจัดการคุณภาพอากาศและเสียงที่มีความสอดคล้องกับสภาพปัญหาในปัจจุบันและเพิ่มความเข้มงวดในการควบคุม ป้องกัน และแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศและเสียง เพื่อสงวนและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมเพื่อให้เกิดความสมดุลควบคู่ไปกับการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและสังคมอย่างยั่งยืนต่อไป

ปัญหาและอุปสรรคของการจัดการมลพิษทางอากาศและเสียง สามารถวิเคราะห์และจำแนกได้เป็น 4 ด้าน ดังนี้

3.1 ด้านการบริหารจัดการ

- (1) นโยบายและมาตรการจัดการคุณภาพอากาศและเสียงของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน ขาดการประสานงานและการบูรณาการ
- (2) การจัดการมลพิษทางอากาศและเสียงมุ่งเน้นเฉพาะการแก้ไขปัญหาและเป็นการดำเนินงานในเชิงรับไม่มีการนำหลักบริหารจัดการเชิงพื้นที่มาใช้ประกอบการกำหนดแผนและมาตรการให้เกิดผลในทางปฏิบัติ

(เอกสารชุดนี้ใช้ประกอบการสัมมนาระดมความคิดเห็น (ร่าง) แผนแม่บทการจัดการคุณภาพอากาศและเสียงเท่านั้น ไม่ควรนำไปอ้างอิง)

(3) หน่วยงานส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่นยังไม่สามารถดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดผลสำเร็จในทางปฏิบัติ เนื่องจากข้อจำกัดด้านศักยภาพของบุคลากร และงบประมาณ

(4) แผนการพัฒนามลพิษของภาครัฐเพื่อให้มีทักษะ ความรู้ ความสามารถ ด้านมลพิษทางอากาศและเสียง ไม่มีความต่อเนื่อง ทำให้งานด้านการควบคุมมลพิษทางอากาศและเสียงไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร

(5) การวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีในการจัดการคุณภาพอากาศและเสียงยังขาดการส่งเสริมและสนับสนุนอย่างจริงจัง เช่น มาตรฐานและวิธีการตรวจวัดคุณภาพอากาศและเสียงอย่างง่าย เทคโนโลยีสะอาดสำหรับอุตสาหกรรมแต่ละประเภท การใช้ยานพาหนะและเชื้อเพลิงที่มีมลพิษต่ำ

(6) การจัดการระบบฐานข้อมูลแหล่งกำเนิดมลพิษทางอากาศและเสียงยังไม่มี การดำเนินการที่เป็นระบบเพื่อนำไปใช้ประโยชน์ในการวิเคราะห์และกำหนดแนวทางป้องกันและแก้ไข ปัญหา

(7) มาตรการทางเศรษฐศาสตร์ในการจัดการมลพิษทางอากาศและเสียงยังไม่มี ประสิทธิภาพเพียงพอในการจูงใจให้ประชาชนซึ่งเป็นผู้บริโภคและบริการ รวมทั้งผู้ประกอบการ ดำเนินการปรับปรุงพัฒนาคุณภาพสินค้าและการให้บริการที่ช่วยส่งเสริมการลดการระบายสารมลพิษ ออกสู่สิ่งแวดล้อม

(8) อุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อม ขาดความสามารถและทุนสนับสนุน ในการจัดการปัญหามลพิษทางอากาศและเสียง

3.2 ด้านการดำเนินงานในเขตชุมชนเมืองและพื้นที่เฉพาะ

(9) การใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตชุมชนเมืองยังไม่มี การควบคุมให้เป็นไปตามผังเมืองและไม่มีการกำหนดแนวกันชนโดยรอบพื้นที่อุตสาหกรรม ทำให้มีแหล่งกำเนิดมลพิษตั้งรวมอยู่กับที่พักอาศัยซึ่งยากต่อการควบคุมปัญหา

(10) การประเมินความสามารถในการรองรับมลพิษทางอากาศมีความซับซ้อนในการรวบรวมข้อมูล วิเคราะห์และประเมินผล จึงยังไม่มี การนำมาใช้ประกอบการกำหนดแนวทางและ มาตรการที่สอดคล้องกับศักยภาพของแต่ละพื้นที่

(11) ปัญหาการจราจรในเขตเมืองยังไม่สามารถแก้ไขได้อย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากยานพาหนะมีจำนวนเพิ่มขึ้น รวมทั้ง ระบบขนส่งมวลชนยังไม่ครอบคลุมและตอบสนอง ความต้องการเดินทางของประชาชน

(12) การควบคุมและตรวจสอบการระบายมลพิษจากยานพาหนะในเขตชุมชนเมือง ยังมีประสิทธิภาพไม่เพียงพอ

3.3 ด้านกฎหมายและการกำกับดูแล

(13) กฎหมายที่ใช้กำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อมมีหลายฉบับและกระจายอยู่ในหลายหน่วยงาน ส่งผลให้การปฏิบัติงานมีความซ้ำซ้อนและก่อให้เกิดความสับสนในการปฏิบัติตามกฎหมาย เช่น การกำหนดมาตรฐานการระบายมลพิษจากแหล่งกำเนิด และการกำหนดบทลงโทษผู้กระทำความผิด เป็นต้น

(14) หน่วยงานที่มีภารกิจหลักในการจัดการมลพิษทางอากาศและเสียงไม่มีอำนาจเบ็ดเสร็จในการควบคุมดูแลและแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงจากแหล่งกำเนิด ในขณะที่หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงในการควบคุม กำกับ ดูแลแหล่งกำเนิดมลพิษ ไม่มีภารกิจหลักในการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม

(15) กฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อบังคับด้านการจัดการมลพิษทางอากาศและเสียงยังไม่เอื้ออำนวยต่อการนำมาตราการหรือวิธีการมาประยุกต์ใช้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น หลักการผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย การให้ใบอนุญาตการระบายมลพิษ การใช้กลไกทางการตลาดในการแลกเปลี่ยนสิทธิการระบายมลพิษ การตรวจจับยานพาหนะขณะใช้งานและมาตรการจัดการยานพาหนะที่มีมลพิษเกินมาตรฐานฯ รวมทั้ง หลักเกณฑ์และแนวทางปฏิบัติที่ไม่ชัดเจนและครอบคลุมการปฏิบัติงานจริง

(16) การบังคับใช้กฎหมายยังไม่เข้มงวดและมีประสิทธิภาพเพียงพอที่จะผลักดันให้เจ้าของแหล่งกำเนิดมลพิษมีการปรับปรุงแก้ไขเพื่อลดการระบายมลพิษ ตลอดจนยังไม่มีหลักเกณฑ์การประเมินความเสียหายด้านสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากภาวะมลพิษ และแนวทางปฏิบัติในการเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้ที่ทำให้เกิดภาวะมลพิษ

(17) กฎหมายบางฉบับไม่สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน ส่งผลให้เกิดช่องว่างในการปฏิบัติ จึงจำเป็นต้องมีการปรับปรุง

3.4 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

(18) การดำเนินงานของภาครัฐยังมีข้อจำกัดในเรื่องของรูปแบบ แนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนทำให้ไม่สามารถสร้างทัศนคติที่ดีและการให้ความร่วมมือในการป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศและเสียง

(19) การพัฒนาเครือข่ายประชาชนด้านสิ่งแวดล้อมยังไม่ได้รับการสนับสนุนอย่างต่อเนื่อง ทำให้การเฝ้าระวังปัญหามลพิษในพื้นที่ยังไม่มีความเข้มแข็งเพียงพอ การเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ยังไม่สามารถสื่อสารและกระตุ้นให้ประชาชนมีจิตสำนึกและตระหนักถึงความสำคัญของปัญหามลพิษทางอากาศและเสียง รวมทั้งปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเพื่อรักษาสภาพแวดล้อม

บทที่ 4

ยุทธศาสตร์และกลยุทธ์

การจัดการปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงของประเทศไทยเพื่อให้บรรลุตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ รวมทั้งให้มีความเชื่อมโยงสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 9 และแผนยุทธศาสตร์การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จำเป็นต้องมีการกำหนดแผนการดำเนินงาน ยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ให้ครอบคลุมสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นควบคู่ไปกับการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน

4.1 ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบริหารจัดการแบบบูรณาการเชิงรุก

เป้าหมาย : เพิ่มประสิทธิภาพระบบบริหารจัดการคุณภาพอากาศและเสียงของประเทศไทย

4.1.1 กลยุทธ์ที่ 1 การจัดทำมาตรการจัดการคุณภาพอากาศและเสียงแบบบูรณาการ

- (1) เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการคุณภาพอากาศและเสียงแบบบูรณาการอย่างเป็นระบบ ทั้งในระดับกระทรวงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- (2) สนับสนุนให้องค์กรปกครองท้องถิ่น องค์กรเอกชน และชุมชน นำแผนการจัดการคุณภาพอากาศและเสียงไปใช้เป็นกรอบการดำเนินงานจัดการคุณภาพอากาศและเสียง
- (3) สนับสนุนและส่งเสริมการใช้หลักบริหารจัดการเชิงพื้นที่ในการจัดการมลพิษจากแหล่งกำเนิด รวมทั้ง สนับสนุนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ที่มีปัญหามลพิษทางอากาศและเสียง ซึ่งส่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัย ให้มีการจัดทำแผนงาน มาตรการ และการกำหนดมาตรฐานที่มีความเข้มงวดมากกว่ามาตรฐานกลางที่กำหนด
- (4) พัฒนาระบบฐานข้อมูลการระบายมลพิษทางอากาศและเสียง ระบบฐานข้อมูลด้านความเสี่ยงและผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยอย่างต่อเนื่อง เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการจัดทำมาตรการจัดการคุณภาพอากาศและเสียง การติดตามและประเมินผลสำเร็จ
- (5) พัฒนาเครื่องมือและกลไกการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการทำงานอย่างเป็นระบบ

4.1.2 กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาศักยภาพขององค์กรและบุคลากรด้านการจัดการคุณภาพอากาศและเสียง

- (6) จัดสรรอัตรากำลังและงบประมาณของหน่วยงานส่วนภูมิภาคและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้มีความเหมาะสมและเพียงพอในการปฏิบัติหน้าที่ด้านบริหารจัดการคุณภาพอากาศและเสียงในพื้นที่
- (7) พัฒนาศักยภาพของบุคลากรอย่างต่อเนื่อง ทั้งในส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และท้องถิ่น ในด้านทักษะ ความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ด้านการจัดการคุณภาพอากาศและเสียง
- (8) พัฒนาศักยภาพหน่วยงานส่วนภูมิภาคและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการติดตามตรวจสอบสถานการณ์คุณภาพอากาศและเสียงและสถานการณ์มลพิษจากแหล่งกำเนิด
- (9) เพิ่มศักยภาพและความสามารถในการเป็นศูนย์กลางด้านการจัดการคุณภาพอากาศและเสียงในระดับภูมิภาค และการประสานความร่วมมือในระดับนานาชาติ โดยการสร้างทีมงานด้านการจัดการคุณภาพอากาศและเสียงระหว่างประเทศที่ได้รับการยอมรับและมีศักยภาพในการเจรจาต่อรองในเวทีระหว่างประเทศเพื่อการรักษาผลประโยชน์ของประเทศ
- (10) สนับสนุนการจัดตั้งและส่งเสริมการดำเนินงานของสถาบันหรือองค์กรเพื่อการพัฒนาและถ่ายทอดเทคโนโลยี ความรู้ ทักษะ ด้านการบริหารจัดการคุณภาพอากาศและเสียงที่มีความทันสมัย ให้กับบุคลากรที่เกี่ยวข้องทั้งในส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และท้องถิ่น

4.1.3 กลยุทธ์ที่ 3 การส่งเสริมการศึกษาวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหา มลพิษทางอากาศและเสียง

- (11) ให้การสนับสนุนการศึกษาวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีที่เหมาะสมในการจัดการมลพิษทางอากาศและเสียง การพัฒนาวิธีการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม การใช้ภูมิปัญญาท้องถิ่นเพื่อลดการนำเข้าและส่งเสริมการส่งออกในเชิงพาณิชย์ รวมทั้ง การศึกษาวิจัยด้านผลกระทบต่อสุขภาพอนามัย
- (12) ส่งเสริมการวิจัยพัฒนาเทคโนโลยีการควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิด และการใช้เทคโนโลยีสะอาดโดยเฉพาะอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อม รวมทั้งสถานประกอบการขนาดเล็ก
- (13) ปรับปรุงและพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ และศูนย์ข้อมูลระดับประเทศด้านมลพิษทางอากาศและเสียงที่ทันสมัย เพื่อใช้ในการจัดการคุณภาพอากาศและเสียง โดยให้มีความเชื่อมโยงกันทั้งในส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และท้องถิ่น

(14) พัฒนาและประยุกต์ใช้เทคโนโลยีแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ให้มีความเหมาะสมกับการใช้งานเพื่อการจัดการมลพิษทางอากาศและเสียง รวมทั้งประเมินความสามารถในการรองรับมลพิษของพื้นที่ที่มีความเสี่ยง

4.1.4 กลยุทธ์ที่ 4 การใช้มาตรการเศรษฐศาสตร์ในการจัดการมลพิษทางอากาศและเสียง

(15) กำหนดนโยบายและมาตรการทางเศรษฐศาสตร์ มาตรการด้านภาษี การพัฒนากลไกการตลาด เพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และการจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ดี เช่น การเก็บภาษีการระบายมลพิษ การซื้อขายแลกเปลี่ยนสิทธิการระบายมลพิษทางอากาศ

(16) พัฒนากลไกสนับสนุนในการจัดการมลพิษทางอากาศและเสียงสำหรับการดำเนินงานของอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อม เช่น การให้สิทธิประโยชน์ทางภาษี การส่งเสริมการลงทุนสำหรับเทคโนโลยีการลดมลพิษ

(17) สนับสนุนส่งเสริมการใช้มาตรการทางเศรษฐศาสตร์ เพื่อการบริหารจัดการด้านการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพและประหยัด การใช้พลังงานจากธรรมชาติและพลังงานหมุนเวียน การใช้เทคโนโลยีและเชื้อเพลิงสะอาด

(18) พัฒนาส่งเสริมการสร้างกลไกการตลาด เพื่อการเสริมสร้างทัศนคติและแรงจูงใจในการผลิตสินค้าและการบริโภคสินค้า/การบริการที่สะอาด ตลอดจนใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสมในการลดการระบายมลพิษจากแหล่งกำเนิด

4.2 ยุทธศาสตร์ที่ 2 การป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงในพื้นที่เฉพาะและชุมชนเมือง

เป้าหมาย : ลดปริมาณการระบายมลพิษทางอากาศและเสียงจากแหล่งกำเนิดมลพิษในพื้นที่เฉพาะและชุมชนเมือง เพื่อป้องกันผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชน

4.2.1 กลยุทธ์ที่ 5 การแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงจากแหล่งกำเนิดอุตสาหกรรมและแหล่งกำเนิดแบบพื้นที่

(19) กำหนดประเภทของกิจกรรมที่เป็นแหล่งกำเนิดมลพิษ และ มาตรการเพื่อป้องกัน แก้ไข ลดและขจัดมลพิษ รวมทั้งเข้มงวดในการตรวจสอบกิจกรรมที่เป็นแหล่งกำเนิด มลพิษให้มีการดำเนินงานตามมาตรการที่กำหนดอย่างต่อเนื่องโดยเฉพาะแหล่งกำเนิดมลพิษในเขตชุมชน

(20) ผลักดันให้มีการนำแผนปฏิบัติการตามแผนแม่บทแห่งชาติว่าด้วยการควบคุมการเผาในที่โล่งไปใช้อย่างต่อเนื่อง

(21) จัดทำระบบฐานข้อมูลมลพิษจากแหล่งกำเนิด เพื่อใช้ในการประเมินสภาพปัญหาและกำหนดมาตรการควบคุมปัญหามลพิษที่เหมาะสมกับพื้นที่

(22) การนำแนวทางและมาตรการด้านเศรษฐศาสตร์มาประยุกต์ใช้กับพื้นที่เฉพาะที่มีแนวโน้มการเกิดปัญหามลพิษทางอากาศ เช่น การออกใบอนุญาตการระบายมลพิษ การเก็บค่าธรรมเนียมการระบายมลพิษ

(23) การให้การสนับสนุนอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อมในการจัดการปัญหามลพิษทางอากาศและเสียง

4.2.2 กลยุทธ์ที่ 6 การแก้ไขปัญหาหมอกควันทางอากาศและเสียงจากการจราจรและการขนส่ง

(24) เพิ่มประสิทธิภาพของระบบจราจรและการขนส่งในชุมชนเมืองเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด เช่น การสร้างระเบียบวินัยการจราจร การจัดระเบียบการจอดรถในที่สาธารณะ และ การปรับปรุงถนนและไหล่ทาง

(25) พัฒนาเครือข่ายการให้บริการระบบขนส่งมวลชนรวมให้มีความเชื่อมโยงของทุกระบบ

(26) กำหนดมาตรการควบคุมมลพิษจากการจราจรในพื้นที่ที่มีการจราจรหนาแน่นและมีปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงสูงเกินเกณฑ์มาตรฐาน เช่น การกำหนดพื้นที่ควบคุมปริมาณการจราจร การจำกัดพื้นที่จอดรถในเขตเมือง และ การเก็บค่าธรรมเนียมการใช้รถในเขตพื้นที่ที่มีการจราจรหนาแน่น

(27) สนับสนุนส่งเสริมและให้สิทธิประโยชน์การผลิตหรือใช้งานยานพาหนะที่มีมลพิษต่ำ รวมทั้งการใช้เชื้อเพลิงสะอาด

(28) กำหนดแนวทางและมาตรการการควบคุมจำนวนยานพาหนะ และอายุการใช้งานของยานพาหนะประเภทต่าง ๆ รวมทั้ง การบำรุงรักษาสภาพยานพาหนะ

4.3 ยุทธศาสตร์ที่ 3 การเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายและการกำกับ ดูแล

เป้าหมาย : เพิ่มประสิทธิภาพในการติดตาม ตรวจสอบ กำกับดูแล แหล่งกำเนิดมลพิษให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย

4.3.1 กลยุทธ์ที่ 7 เพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย

(29) ปรับปรุง กฎหมาย เกี่ยวกับบทบาท อำนาจหน้าที่และภารกิจของหน่วยงาน ในการควบคุมและแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงให้ชัดเจน และ ลดความซ้ำซ้อนในการ ปฏิบัติงาน

(30) ปรับปรุง พัฒนา แนวทางการปฏิบัติงานและการบังคับใช้กฎหมายอย่าง เข้มงวด มีความชัดเจน และสามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม เพื่อควบคุมและแก้ไขปัญหา มลพิษทางอากาศและเสียง

(31) บูรณาการการปฏิบัติงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการควบคุม กำกับ ดูแลแหล่งกำเนิดมลพิษเพื่อให้มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพและเป็นที่ยอมรับของทุกฝ่าย

4.3.2 กลยุทธ์ที่ 8 การปรับปรุงมาตรฐาน กฎ ระเบียบ ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัญหา

(32) ปรับปรุงและกำหนดมาตรฐาน ได้แก่ มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ มาตรฐานระดับเสียงทั่วไป มาตรฐานเสียงรบกวน มาตรฐานเสียงชุมชน มาตรฐานมลพิษจาก แหล่งกำเนิด มาตรฐานคุณภาพเชื้อเพลิง ให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ทางเศรษฐกิจ สังคม และ การพัฒนาเทคโนโลยี

(33) พัฒนาและปรับปรุงกฎหมาย กฎ ระเบียบการจัดการสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง กับมลพิษทางอากาศและเสียง ตามลักษณะการใช้ประโยชน์ของพื้นที่ และระดับความสำคัญของ ปัญหา เพื่อให้มีความเหมาะสมกับการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม เช่น กฎหมายเฉพาะด้านอากาศและ เสียง การออกใบอนุญาตการระบายมลพิษ การเก็บค่าธรรมเนียมการระบายมลพิษและการแลกเปลี่ยน สิทธิการระบายมลพิษ

(34) จัดทำหลักเกณฑ์ทั่วไปและข้อกำหนดเพื่อเป็นแนวทางในการประเมินความ เสี่ยงของสิ่งแวดล้อมจากผลกระทบของมลพิษทางอากาศและเสียง อันเนื่องมาจากการดำเนิน กิจกรรมประเภทต่าง ๆ รวมทั้งการเรียกร้องและชดเชยความเสียหาย

4.3.3 กลยุทธ์ที่ 9 กำกับ ดูแล เฝ้าระวังปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงและปัญหาสุขภาพอนามัย

(35) กำหนดแนวทางปฏิบัติของหน่วยงานภาครัฐที่มีหน้าที่ในการอนุญาต กำกับ ดูแล ควบคุม ป้องกัน และแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศและเสียง เพื่อติดตามตรวจสอบและเฝ้าระวัง สถานการณ์คุณภาพอากาศและเสียง และมลพิษจากแหล่งกำเนิด

(36) กำหนดแนวทางและมาตรการรองรับกรณีภาวะวิกฤตด้านมลพิษทางอากาศ เช่น กรณีปัญหาหมอกควัน (Haze)

(37) สนับสนุนหน่วยงานส่วนภูมิภาค และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ในการติดตามตรวจสอบและเฝ้าระวังสถานการณ์คุณภาพอากาศและเสียง รวมทั้งการควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิด

(38) กำกับ ดูแล และเฝ้าระวังปัญหาผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยที่เกิดจากมลพิษทางอากาศและเสียง อย่างต่อเนื่อง

(39) กำหนดแนวทาง กฎ ระเบียบ ข้อกำหนด บทลงโทษ สำหรับเจ้าของแหล่งกำเนิดมลพิษ ในการควบคุม ติดตาม ตรวจสอบ และเฝ้าระวังมลพิษจากแหล่งกำเนิดให้มีการระบายมลพิษอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

(40) ประสานงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในการเข้มงวดกวดขันการตรวจจับยานพาหนะที่มีมลพิษเกินมาตรฐาน โดยเน้นให้มีการปรับปรุงแก้ไขให้เป็นไปตามมาตรฐาน ก่อนการนำมาวิ่งใช้งานบนเส้นทางจราจร ตลอดจนสร้างเครือข่ายประชาชน ในการรายงานแจ้งเหตุกรณีพบเห็นการใช้งานยานพาหนะที่มีมลพิษเกินมาตรฐาน

(41) ปรับปรุงระบบการตรวจสภาพยานพาหนะประจำปีด้านมลพิษ ให้มีความเข้มงวดและมีประสิทธิภาพในการควบคุมการระบายมลพิษจากยานพาหนะ

(42) พัฒนาและเชื่อมโยงระบบเครือข่ายการติดตามตรวจสอบมลพิษจากแหล่งกำเนิดมลพิษอุตสาหกรรมอย่างต่อเนื่อง เพื่อนำมาใช้ในการติดตามและเฝ้าระวังปัญหาหมอกควันทางอากาศ และการกำหนดให้เจ้าของผู้ประกอบการแหล่งกำเนิดมลพิษต้องมีการรายงานผลการระบายมลพิษอย่างต่อเนื่อง

4.4 ยุทธศาสตร์ที่ 4 ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน

เป้าหมาย : เสริมสร้างความรู้ ความเข้าใจ และจิตสำนึกให้ทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศและเสียง

4.4.1 กลยุทธ์ที่ 10 เสริมสร้างความพร้อมและการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน

(43) ส่งเสริมการสร้างกระบวนการเรียนรู้ของภาคประชาชน ภาคเอกชน องค์กรพัฒนาเอกชน ให้มีความพร้อมในการมีส่วนร่วมการบริหารจัดการคุณภาพอากาศและเสียง

(44) เสริมสร้างความรู้ ความเข้าใจ ในการจัดการคุณภาพอากาศและเสียงเพื่อให้ชุมชนมีความตระหนักและเข้าใจปัญหาของชุมชน สร้างจิตสำนึกและการมีส่วนร่วมในการป้องกันควบคุม และแก้ไขปัญหามลพิษ

(45) เสริมสร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐ เอกชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น องค์กรพัฒนาเอกชน และประชาชน ในการควบคุม ป้องกัน ลด และขจัดมลพิษทางอากาศและเสียง เพื่อการพัฒนาคุณภาพอากาศและเสียงที่ดีของชุมชน

(46) เสริมสร้างเครือข่ายชุมชนให้เกิดความเข้มแข็ง และมีการดำเนินการอย่างต่อเนื่องในการติดตามเฝ้าระวังสถานการณ์คุณภาพอากาศ และการติดตามตรวจสอบสถานการณ์การระบายมลพิษจากแหล่งกำเนิด

(47) สนับสนุนศูนย์ศึกษาชุมชนให้มีการศึกษาและถ่ายทอดความรู้ความเข้าใจ ทางด้านการจัดการคุณภาพอากาศและเสียง

(48) อำนวยความสะดวกและเพิ่มช่องทางในการแจ้งเหตุหรือกรณีร้องเรียนปัญหามลพิษทางอากาศและเสียง รวมทั้ง การติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลสำเร็จ ในการแก้ไขปัญหา ร้องเรียนของประชาชน

4.4.2 กลยุทธ์ที่ 11 ประชาสัมพันธ์เชิงรุก

(49) พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการประชาสัมพันธ์ การเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร ด้านการจัดการคุณภาพอากาศและเสียง ข้อมูลคุณภาพอากาศ ข้อมูลมลพิษจากแหล่งกำเนิด ข้อมูลผลกระทบต่อสุขภาพอนามัย โดยการประสานความร่วมมือผ่านสื่อมวลชน สื่อประชาสัมพันธ์ สถาบันการศึกษา ทั้งภาครัฐ และเอกชน

(50) พัฒนารูปแบบสื่อประชาสัมพันธ์ให้เหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมาย มีความน่าเชื่อถือ และรณรงค์ประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง

(51) เผยแพร่ข้อมูลที่ได้จากระบบการพยากรณ์สถานการณ์คุณภาพอากาศ เพื่อเตรียมรับสถานการณ์และการป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อสุขภาพอนามัยของประชาชน

(52) เปิดเผยข้อมูลข่าวสาร ส่งเสริมการเข้าถึงและการรับรู้ข้อมูลข่าวสารของประชาชนและผู้ประกอบการอย่างต่อเนื่อง เพื่อปลูกสร้างจิตสำนึกในการให้เกิดความร่วมมือและมีส่วนร่วมในการจัดการมลพิษทางอากาศและเสียง รวมทั้งเสริมสร้างกระบวนการและกลไกลดความขัดแย้งระหว่างชุมชนและผู้ประกอบการ

(53) รณรงค์ ให้เจ้าของแหล่งกำเนิดมลพิษเกิดความตระหนักและมีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศและเสียง อย่างต่อเนื่อง

บทที่ 5

การแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติ

การนำแผนยุทธศาสตร์การจัดการคุณภาพอากาศและเสียง ไปประยุกต์ใช้ในทางปฏิบัติ มีความจำเป็นต้องดำเนินการแปลงแผนยุทธศาสตร์ให้เป็นแผนปฏิบัติการ เพื่อให้สามารถนำไปบังคับใช้ในทางปฏิบัติได้อย่างสอดคล้องต่อเนื่องกันและมีผลลัพธ์ที่เป็นรูปธรรม ซึ่งมีความจำเป็นต้องได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน ในการจัดทำแผนการดำเนินโครงการ/กิจกรรม ทั้งในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว ให้มีความสอดคล้องและส่งเสริมการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ที่กำหนดไว้ โดยกำหนดหน่วยงานที่รับผิดชอบ ระยะเวลาการดำเนินงานงบประมาณ ตัวชี้วัดความสำเร็จ และการติดตามประเมินผลการดำเนินงาน โดยขั้นตอนการแปลงแผนยุทธศาสตร์เพื่อนำไปสู่การปฏิบัติที่เป็นรูปธรรมมีแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

1. เสริมสร้างความรู้ความเข้าใจถึงเหตุผลความจำเป็นในการนำยุทธศาสตร์และ กลยุทธ์ตามแผนแม่บทการจัดการคุณภาพอากาศและเสียงไปใช้ให้เกิดผลในทางปฏิบัติ โดยจัดการประชุมเพื่อชี้แจงทำความเข้าใจ แนะนำแนวทางการนำไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม ส่งเสริมการสร้างกระบวนการเรียนรู้ การเผยแพร่องค์ความรู้เพื่อการปฏิบัติจริง รวมทั้งการใช้สื่อประชาสัมพันธ์ที่เหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมายแต่ละกลุ่ม

2. พัฒนากลไกและกระบวนการในการนำแผนแม่บทการจัดการคุณภาพอากาศและเสียง ไปสู่การดำเนินงานในทางปฏิบัติ โดยจัดทำแผนปฏิบัติการภายใต้แผนแม่บทการจัดการคุณภาพอากาศและเสียง ที่เป็นการประสานการดำเนินงานร่วมกันระหว่างผู้ที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน กำหนดแผนการดำเนินโครงการ/กิจกรรม ระยะเวลา หน่วยงานรับผิดชอบ เป้าหมาย ผลผลิต และงบประมาณ ที่เป็นการมุ่งเน้นผลงานตามยุทธศาสตร์ที่กำหนด

3. ผลักดันการนำแผนแม่บทการจัดการคุณภาพอากาศและเสียงไปใช้เป็นแผนพัฒนาจังหวัด ในการบริหารจัดการคุณภาพอากาศและเสียง เช่น การติดตามตรวจสอบสถานการณ์ การใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสมในการจัดการคุณภาพอากาศและเสียง การใช้ทรัพยากรธรรมชาติและภูมิปัญญาท้องถิ่น การพัฒนาศักยภาพของส่วนราชการท้องถิ่น การพัฒนากลไกลดความขัดแย้ง โดยให้สอดคล้องกับสถานการณ์ความรุนแรงของสภาพปัญหามลพิษทางอากาศและเสียง

4. ผลักดันการสร้างภาคีหลักในท้องถิ่นในการจัดทำแผนปฏิบัติการจัดการคุณภาพอากาศและเสียงระดับท้องถิ่น โดยให้ความสำคัญกับกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในการวางแผนและตัดสินใจ ในการกำหนดแผนงาน เป้าหมาย ผลผลิต และตัวชี้วัดความสำเร็จที่ชัดเจน เพื่อการพัฒนาคุณภาพอากาศและเสียงอย่างยั่งยืน โดยให้มีความสอดคล้องเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการภายใต้แผนแม่บทการจัดการคุณภาพอากาศและเสียง

5. สนับสนุนให้จังหวัดจัดทำแผนปฏิบัติการ(ประจำปี) ภายใต้แผนแม่บทการจัดการคุณภาพอากาศและเสียงในพื้นที่เป้าหมาย โดยเฉพาะพื้นที่ชุมชนเมืองและพื้นที่เฉพาะ

6. จัดทำระบบการประสานการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลสำเร็จการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการฯ เพื่อนำมาใช้ในการตรวจสอบความก้าวหน้าและความสัมฤทธิ์ของโครงการ การประเมินสภาพปัญหาและอุปสรรค การปรับปรุงพัฒนาแผนปฏิบัติการฯ ให้มีประสิทธิภาพและประสบผลสำเร็จตามเป้าหมายที่ตั้งไว้

7. รณรงค์ประชาสัมพันธ์สร้างความเข้าใจและทัศนคติที่ดีของประชาชน ในการให้ความร่วมมือสนับสนุนในการดำเนินแผนงานและมาตรการที่กำหนด เปิดโอกาสและช่องทางการให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนากำหนดรูปแบบการดำเนินงานและเป้าหมายที่ชัดเจน

ภาคผนวก

กฎระเบียบและนโยบายที่เกี่ยวข้อง

1. กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

กฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการจัดการปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงมีหลายฉบับและเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงาน สรุปได้ดังนี้

1.1 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535

พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 ได้กำหนดกรอบบริหารจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม ดังนี้

(1) การจัดทำแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม เพื่อให้หน่วยงานท้องถิ่นระดับจังหวัดที่อยู่ในท้องที่เขตพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม หรือเขตควบคุมมลพิษ นำไปจัดทำแผนปฏิบัติการ เพื่อจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระดับจังหวัด นำเสนอต่อ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ ในกรณีจังหวัดที่ไม่อยู่ในเขตพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมหรือเขตควบคุมมลพิษ แต่ประสงค์จะดำเนินการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมในจังหวัดของตน สามารถจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระดับจังหวัด เสนอขอความเห็นชอบด้วยก็ได้

(2) การประกาศกำหนดเขตพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมหรือเขตควบคุมมลพิษเพื่อประโยชน์ในการปกป้องคุ้มครองพื้นที่ที่ต้องมีการอนุรักษ์คุ้มครองสิ่งแวดล้อม และการควบคุม ลดและขจัดมลพิษในพื้นที่ที่มีแนวโน้มปัญหามลพิษ ที่อาจจะก่อให้เกิดความร้ายแรงต่อสิ่งแวดล้อมหรือเป็นอันตรายต่อสุขภาพอนามัยของประชาชน

(3) การกำหนดมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อม เพื่อประโยชน์ในการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม เช่น มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป และค่าระดับเสียงรบกวน เป็นต้น

(4) การกำหนดมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิด เพื่อการควบคุมและลดการระบายสารมลพิษทางอากาศและเสียงจากแหล่งกำเนิดออกสู่บรรยากาศ อันที่จะเป็นอันตรายต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อมและชุมชน เช่น มาตรฐานมลพิษจากยานพาหนะและอุตสาหกรรม เป็นต้น

(5) การกำกับดูแลควบคุมการระบายมลพิษจากแหล่งกำเนิด เพื่อการติดตามควบคุมแหล่งกำเนิดมลพิษไม่ให้มีการระบายมลพิษเกินเกณฑ์มาตรฐานออกสู่สิ่งแวดล้อม เช่น การติดตาม

ตรวจสอบมลพิษจากแหล่งกำเนิด การกำหนดให้เจ้าของผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษต้องมีการติดตั้งเครื่องมืออุปกรณ์ในการบำบัดมลพิษ และมีการรายงานสถิติข้อมูลผลการทำงานตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด การออกคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะที่มีการระบายสารมลพิษเกินกว่ามาตรฐานที่กำหนด “ห้ามใช้ชั่วคราว” หรือ “ห้ามใช้เด็ดขาด”

1.2 พระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535

เป็นพระราชบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการประกอบกิจการโรงงาน โดยให้อำนาจในการควบคุม ดูแล การป้องกันเหตุเดือดร้อนรำคาญ ที่เป็นอันตรายต่อประชาชนและสิ่งแวดล้อม การติดตามตรวจสอบและการกำหนดบทลงโทษ รายละเอียดดังนี้

(1) การกำหนดประเภทของการประกอบกิจการโรงงาน เพื่อประโยชน์ในการควบคุม ดูแล และการป้องกันเหตุเดือดร้อนรำคาญ และความเสียหายที่จะเกิดต่อประชาชนและสิ่งแวดล้อม โดยการกำหนดประเภทของโรงงานออกเป็น 3 ประเภท คือ โรงงานประเภทที่ 1 เป็นโรงงานที่สามารถประกอบกิจการได้ทันทีตามความประสงค์ของผู้ประกอบการ โรงงานประเภทที่ 2 เป็นโรงงานที่จะประกอบกิจการต้องแจ้งให้ผู้อนุญาตทราบก่อน โรงงานประเภทที่ 3 จะต้องได้รับใบอนุญาตก่อนจึงจะดำเนินการได้

(2) การกำหนดหลักเกณฑ์ต่างๆ เพื่อให้เป็นประโยชน์ในการควบคุมการประกอบกิจการโรงงาน ได้แก่ การกำหนดตำแหน่งที่ตั้ง สภาพแวดล้อม การกำหนดลักษณะประเภท ชนิดของเครื่องจักร การกำหนดมาตรฐานและวิธีการควบคุมการระบายของเสีย ที่มีผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม การกำหนดให้มีการรายงานการดำเนินงานของการประกอบกิจการเป็นครั้งคราวหรือตามระยะเวลาที่กำหนด รวมทั้งการกำหนดมาตรการอื่น ๆ เพื่อคุ้มครองความปลอดภัย ป้องกันหรือบรรเทาเหตุที่เกิดจากการประกอบกิจการโรงงานที่มีผลต่อประชาชน และสิ่งแวดล้อม

(3) การให้อำนาจในการเข้าตรวจสอบสถานประกอบการ โรงงาน อาคารสถานที่ เพื่อตรวจสอบสภาพของโรงงาน ที่อาจมีการกระทำที่ฝ่าฝืนพระราชบัญญัตินี้ โดยให้เข้าตรวจสอบในเวลาระหว่างพระอาทิตย์ขึ้นถึงพระอาทิตย์ตก และเมื่อพบว่ามีการกระทำผิดให้ดำเนินการตามกฎหมายได้

(4) การให้อำนาจในการระงับการกระทำที่ฝ่าฝืนหรือแก้ไขปรับปรุงหรือปฏิบัติให้ถูกต้องหรือเหมาะสมภายในระยะเวลาที่กำหนด เมื่อพบว่าผู้ประกอบการกระทำผิดที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อทรัพย์สิน บุคคลที่อยู่ในโรงงาน และที่อยู่บริเวณโดยรอบใกล้เคียงกับโรงงาน และดำเนินการแจ้งต่อผู้ประกอบการให้ดำเนินการแก้ไขความบกพร่องนั้นให้แล้วเสร็จในระยะเวลาที่กำหนดจึงจะเปิดดำเนินการได้ดังเดิม

(5) การกำหนดบทลงโทษแก่ผู้ประกอบการโรงงาน ที่ละเมิดพระราชบัญญัตินี้ในกรณีต่าง ๆ เช่น ตามมาตรา 50 ผู้ใดประกอบกิจการโรงงานจำพวกที่ 3 โดยไม่ได้รับใบอนุญาต หรือ

ตั้งโรงงานโดยไม่ได้รับใบอนุญาต ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับไม่เกินสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ เป็นต้น

1.3 พระราชบัญญัติผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ. 2511

เป็นพระราชบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดและควบคุมคุณภาพมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมรวมทั้งการส่งออกและการนำเข้าผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมบางอย่างจากต่างประเทศเพื่อประโยชน์ในการส่งเสริมอุตสาหกรรม เพื่อความปลอดภัย หรือป้องกันความเสียหายอันเกิดแก่ประชาชนหรือแก่กิจการอุตสาหกรรมหรือเศรษฐกิจของประเทศ

1.4 พระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2543

พระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2543 กำหนดการควบคุมผู้ประกอบการค้าน้ำมันเป็น 3 ระดับ ได้แก่ ผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่ ผู้ค้าน้ำมันรายย่อย และสถานบริการน้ำมันโดยเพิ่มมาตรการควบคุมผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่ให้เข้มงวดยิ่งขึ้น เพื่อใช้ควบคุมการค้าน้ำมัน และการปลอมปนน้ำมัน รวมทั้งปรับปรุงมาตรการบางอย่างให้สามารถคุ้มครองผู้บริโภคได้อย่างมีประสิทธิภาพ

1.5 พระราชบัญญัติควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2542

พระราชบัญญัติควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2542 ให้อำนาจในการควบคุมจัดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้มีความปลอดภัย โดยมีการควบคุมคลังน้ำมันเชื้อเพลิงและระบบการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงทางท่อ และบทบัญญัติในเรื่องสัมปทาน รวมทั้งให้มีการกำหนดรายละเอียดต่าง ๆ เกี่ยวกับการควบคุมดูแลการประกอบกิจการ การเก็บรักษาและการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง พร้อมทั้งปรับปรุงบทบัญญัติความผิดและโทษทางอาญาให้เหมาะสมยิ่งขึ้น

1.6 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

เป็นพระราชบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการใช้รถยนต์ประเภทต่าง ๆ โดยให้อำนาจในการควบคุมการจดทะเบียนรถยนต์ และการต่อทะเบียนรถยนต์ และบทลงโทษ กล่าวคือ

(1) การกำหนดลักษณะของรถยนต์ที่จะนำมาขึ้นทะเบียนหรือต่อทะเบียน ได้จะต้องเป็นรถยนต์ที่มีส่วนควบและมีเครื่องมืออุปกรณ์สำหรับรถยนต์ครบถ้วนถูกต้อง ตามที่กำหนดใน

กฎกระทรวง และต้องผ่านการตรวจสภาพรถยนต์จากนายทะเบียน หรือสถานตรวจสภาพที่ได้รับอนุญาต ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ในเวลาที่ของจดทะเบียนแล้ว

(2) การกำหนดรายละเอียดของการตรวจสภาพรถยนต์ที่จะนำมาจดทะเบียน ซึ่งรวมถึงไอเสียและระบบเครื่องระงับเสียงด้วย รายละเอียดของการดำเนินการตรวจสภาพและเกณฑ์การวินิจฉัยผลการตรวจสภาพรถให้เป็นไปตามระเบียบที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดด้วย เช่น การก่อให้เกิดก๊าซ ฝุ่น คาร์บอนมอนอกไซด์ และเสียงจากเครื่องยนต์ รวมทั้งความดังของแตรสัญญาณด้วย

(3) การกำกับควบคุมดูแลและสามารถระงับการใช้รถยนต์ เมื่อรถยนต์มีสภาพที่ไม่เป็นไปตามกฎกระทรวงข้างต้น

1.7 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

เป็นพระราชบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการขนส่งทางบก โดยให้อำนาจในการควบคุมดูแลและป้องกันอันตรายและเหตุเดือดร้อนรำคาญที่เป็นอันตรายต่อประชาชนและสิ่งแวดล้อม กล่าวคือ

(1) การกำหนดคุณลักษณะของรถยนต์ที่จะนำมาใช้ในการประกอบกิจการขนส่งทางบกเพื่อประโยชน์ในการควบคุมดูแลการใช้งานรถยนต์ให้ถูกต้องกับการขนส่งทางบก รวมทั้งมีมาตรฐานปลอดภัย และไม่ก่อให้เกิดเหตุเดือดร้อนรำคาญและอันตรายแก่ประชาชนและสิ่งแวดล้อม เช่น เครื่องกำเนิดพลังงานจะต้องไม่ทำให้เกิดก๊าซ ฝุ่นละออง คาร์บอนมอนอกไซด์ และเสียงดังเกินเกณฑ์มาตรฐานที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด

(2) การควบคุมกำกับดูแล การติดตามตรวจสอบ โดยให้อำนาจแก่ผู้ตรวจการสามารถสั่งระงับการใช้รถยนต์ชั่วคราวได้เมื่อพบว่ารถคันดังกล่าว ก่อให้เกิดควันดำหรือฝุ่นละอองมาก จนอาจทำให้เกิดอันตรายต่อประชาชนและสิ่งแวดล้อมได้และหลังจากนั้นให้แจ้งต่อนายทะเบียนเพื่อดำเนินการตามกฎหมายต่อไป

1.8 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522

เป็นพระราชบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการจราจรทางบก โดยให้อำนาจในการควบคุมดูแลและป้องกันอันตราย และเหตุเดือดร้อนรำคาญที่เป็นอันตรายต่อประชาชนและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งบทลงโทษ กล่าวคือ

(1) การกำหนดกฎกระทรวงว่าด้วยการนำรถยนต์มาใช้ในทางเดินรถสาธารณะ เพื่อกำหนดเป็นข้อบังคับใช้ในพระราชบัญญัติฉบับนี้ เช่น การออกข้อกำหนดเกณฑ์มาตรฐานควันดำ

ก๊าซ และระดับเสียง ที่ยินยอมให้นำมาใช้ในทางสาธารณะ ตลอดจนการตรวจสอบและวิธีการตรวจวัด ให้เป็นไปตามประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

(2) การบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการใช้รถยนต์ในทางเดินรถโดยห้ามมิให้ผู้ใดนำรถยนต์ที่มีสภาพรถไม่แข็งแรงหรืออาจก่อให้เกิดอันตราย หรืออาจเสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสาร หรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ

(3) การกำหนดบทลงโทษแก่ผู้ที่กระทำการฝ่าฝืนพระราชบัญญัตินี้ เช่น ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่เครื่องยนต์ก่อให้เกิดก๊าซ ฝุ่นละออง คาร์บอนมอนอกไซด์ หรือเสียงเกินเกณฑ์ที่อธิบดีกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา มาใช้ในทางเดินรถ ผู้ใดฝ่าฝืนมีโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

1.9 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535

เป็นพระราชบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดและควบคุมกำกับดูแลด้านสาธารณสุข โดยให้อำนาจในการออกกฎกระทรวงที่เกี่ยวข้องกับสวัสดิภาพของประชาชน การกำหนดมาตรฐานสภาวะความเป็นอยู่ที่เหมาะสมกับการดำรงชีพของประชาชน วิธีดำเนินการเพื่อตรวจสอบ ควบคุมและดูแลหรือแก้ไขสิ่งที่มีผลกระทบต่อสภาวะความเป็นอยู่ที่เหมาะสมกับการดำรงชีพของประชาชน กล่าวคือ

(1) การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และมาตรการในการควบคุมหรือกำกับดูแลสำหรับกิจการหรือการดำเนินการในเรื่องต่าง ๆ ตามพระราชบัญญัตินี้ รวมทั้งกำหนดมาตรฐานสภาวะความเป็นอยู่ที่เหมาะสมกับการดำรงชีพของประชาชน และวิธีการตรวจสอบควบคุมหรือกำกับดูแล หรือแก้ไขสิ่งที่จะมีผลกระทบต่อสภาวะความเป็นอยู่ที่เหมาะสมกับการดำรงชีพของประชาชน

(2) การให้อำนาจราชการท้องถิ่นในการออกเทศบัญญัติหรือข้อกำหนดท้องถิ่นเพื่อการควบคุมเกี่ยวกับเหตุเดือดร้อนรำคาญ และการควบคุมกิจการที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพ สามารถนำมาใช้ในการป้องกัน แก้ไขและควบคุมมลพิษอากาศและเสียง กล่าวคือ การกระทำใด ๆ อันเป็นเหตุให้เกิดกลิ่น แสง รังสี เสียง ความร้อน สิ่งมีพิษ ความสั่นสะเทือน ฝุ่น ละออง เขม่า เถ้า หรือกรณีอื่นจนเป็นเหตุให้เสื่อมหรืออาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพถือว่าเป็นเหตุเดือดร้อนรำคาญและเมื่อปรากฏว่ามีเหตุเดือดร้อนรำคาญเกิดขึ้น กฎหมายนี้ให้อำนาจแก่เจ้าพนักงานท้องถิ่นในการจัดการ ระงับ หรือป้องกันเหตุเดือดร้อนรำคาญขึ้นภายในเขตของตน

2. นโยบายที่เกี่ยวข้อง

2.1 นโยบายของรัฐบาลด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

คณะรัฐมนตรีและนายกรัฐมนตรี พันตำรวจโท ทักษิณ ชินวัตร แถลงนโยบายต่อรัฐสภาในวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2544 ถึงแนวนโยบายของรัฐบาลด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยกล่าวว่า รัฐบาลมีนโยบายในการฟื้นฟูสภาพและคุณภาพ การป้องกันการเสื่อมโทรม หรือการสูญสิ้นไป และการนำกลับมาใช้ใหม่ ซึ่งทรัพยากรธรรมชาติและความหลากหลายทางชีวภาพ ให้เอื้ออำนวยต่อการดำรงชีวิตเกิดความสมดุลในการพัฒนา และเป็นรากฐานในการพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมของประเทศอย่างยั่งยืนดังนี้

- (1) บริหารและจัดการสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติและความหลากหลายทางชีวภาพ แบบบูรณาการโดยยึดหลักธรรมาภิบาลและการมีส่วนร่วมของประชาชนและชุมชนท้องถิ่นดั้งเดิม
- (2) ส่งเสริมและสนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชนและชุมชนในการควบคุม และกำจัดมลภาวะที่มีผลต่อสุขภาพอนามัย สวัสดิภาพ และคุณภาพชีวิตของประชาชน
- (3) สนับสนุนให้นำต้นทุนทางสังคมมาพิจารณาในการศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ในกรณีการดำเนินโครงการที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ และผลักดันการนำหลักการผู้ก่อมลภาวะเป็นผู้จ่ายและระบบกรรมสิทธิ์ร่วมมาใช้ในการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ
- (4) สนับสนุนการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของไทยสำหรับการแสวงหาการบริหารจัดการ การอนุรักษ์และฟื้นฟูสิ่งแวดล้อม และการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติทุกแหล่ง รวมถึงมานำสิ่งของหรือเศษวัสดุเหลือใช้กลับมาใช้ใหม่
- (5) กำหนดมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมของประเทศ โดยคำนึงถึงความเหมาะสมและสอดคล้องกับระดับของการพัฒนาทางด้านวิทยาศาสตร์ เศรษฐกิจ และสังคมของประเทศควบคู่ไปกับมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศ
- (6) สร้างมาตรการในการควบคุมการนำเข้าสารเคมี สารพิษ และวัตถุอันตราย โดยยึดถือมาตรฐานสากลของประเทศที่พัฒนาแล้วเพื่อไม่ให้ประเทศไทยเป็นสถานที่ทดลองหรือจำหน่ายสารและวัตถุอันตรายที่ต่ำกว่ามาตรฐานของประเทศผู้จำหน่าย

2.2 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 9 พ.ศ. 2545-2549

เพื่อให้การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมตอบสนองต่อการปรับโครงสร้างการพัฒนาประเทศให้เข้าสู่สมดุล เน้นการพัฒนาในเชิงคุณภาพ โดยการใช้ทรัพยากร-

ธรรมชาติอย่างประหยัด และคุ้มค่าไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ให้ความสำคัญต่อความเป็นธรรมในสังคม วัฒนธรรมและวิถีชีวิต ตลอดจนการเพิ่มขีดความสามารถของชุมชนในการได้รับประโยชน์และการมีส่วนร่วมเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยมีเป้าหมายการพัฒนาดังนี้

(1) ปฏิรูประบบการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้มีประสิทธิภาพในการกำกับดูแล มีความโปร่งใส ตรวจสอบได้ รวมทั้งให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติ การป้องกัน รวมทั้งการเฝ้าระวังรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมและการก่อกมลพิษ

(2) อนุรักษ์ฟื้นฟูรักษาสภาพแวดล้อมชุมชน ศิลปวัฒนธรรม และแหล่งท่องเที่ยวให้เกื้อหนุนต่อคุณภาพชีวิตและเป็นรากฐานการพัฒนาเศรษฐกิจของชุมชน

(3) รักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมโดยให้ความสำคัญกับการลดมลพิษ เพื่อให้เมืองและชุมชนมีความน่าอยู่ ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี และลดต้นทุนทางเศรษฐกิจในการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

(4) คัดกรอง ป้องกัน ฟื้นฟู และอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมของแหล่งมรดกทางวัฒนธรรม ไม่ต่ำกว่าปีละ 50 แห่ง และแหล่งท่องเที่ยวไม่ต่ำกว่าปีละ 15 แห่ง

2.3 นโยบายและยุทธศาสตร์กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

นโยบายและยุทธศาสตร์กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2546 ประกอบด้วยนโยบายหลัก 3 ประการ ได้แก่ นโยบายด้านทรัพยากรธรรมชาติ นโยบายด้านสิ่งแวดล้อม และนโยบายด้านการจัดการมลพิษ ในด้านที่เกี่ยวข้องกับแผนจัดการคุณภาพอากาศและเสียง มีดังนี้

2.3.1 นโยบายด้านสิ่งแวดล้อม

(1) ดำเนินการให้ชุมชนทั้งในชนบทและในเมืองมีสภาพแวดล้อมและคุณภาพชีวิตที่ดี โดยประสานการวางผังเมืองและจัดระเบียบชุมชนให้สอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่

(2) ป้องกัน รักษา และฟื้นฟูคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้ดีขึ้นและอยู่ในระดับมาตรฐานที่ไม่เป็นอันตรายต่อสุขภาพอนามัยของประชาชน ตลอดจนใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสมในการจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม

(3) ดำเนินการป้องกันและควบคุมสถานะความเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับสุขภาพอนามัยที่จะมีผลกระทบต่อการดำรงชีวิต และส่งเสริมการสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีเพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน

(4) สร้างกระบวนการเรียนรู้เพื่อให้ชุมชนสามารถปกป้อง กลุ่มครองและฟื้นฟู สิ่งแวดล้อมชุมชน สิ่งแวดล้อมธรรมชาติ สิ่งแวดล้อมศิลปกรรมที่เกี่ยวข้องกับประวัติศาสตร์ โบราณคดี วัฒนธรรม ประเพณี วิถีชีวิต และภูมิปัญญาท้องถิ่น เพื่อให้เป็นมรดกสืบทอดไปยังอนุชนรุ่นต่อไป

2.3.2 นโยบายด้านการจัดการมลพิษ

(1) บริหารจัดการและพัฒนาทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อมแบบบูรณาการโดยยึดหลักธรรมาภิบาลบนพื้นฐานการจัดการเชิงพื้นที่ การมีส่วนร่วมและการกระจายอำนาจ

(2) เติมภูมิปัญญาประชาชนทุกระดับ และเสริมสร้างขีดความสามารถขององค์กร ทุกระดับอย่างต่อเนื่อง

(3) พัฒนานวัตกรรมให้รู้ทักษะเพื่อให้สอดคล้องกับบทบาทและภาระกิจของ กระทรวง

(4) พัฒนาระบบและมาตรฐานในการบริหารจัดการ และจัดทำฐานข้อมูลโดยใช้เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพ และสามารถเชื่อมโยงเครือข่ายกับระบบ ฐานข้อมูลสารสนเทศหลักของประเทศได้

(5) ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาเพื่อสนับสนุนการกำหนดนโยบาย การวางแผน และการปฏิบัติงานทุกระดับ

(6) รณรงค์และสร้างจิตสำนึกของประชาชนทุกฝ่าย รวมทั้งสร้างเครือข่ายการมีส่วนร่วมในการดำเนินงานอย่างจริงจังและต่อเนื่อง

(7) ติดตามแก้ไขข้อร้องเรียนของราษฎรด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งพัฒนาเครื่องมือและกลไกในการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้มีประสิทธิภาพ มากขึ้น

(8) สร้างแรงจูงใจโดยใช้มาตรการทางเศรษฐศาสตร์ สังคม และกฎหมาย

(9) พัฒนากลไกลดความขัดแย้งในการใช้ทรัพยากรธรรมชาติและการแก้ไขปัญหา สิ่งแวดล้อม ส่งเสริมกลไกการตลาดเพื่อสังคม เพื่อสร้างความสมดุลระหว่างอุปสงค์และ อุปทานในการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

(10) ปรับปรุง แก้ไข เสนอร่างกฎหมายใหม่เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการดำเนินการ และสามารถบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องให้งานสัมฤทธิ์ผลสอดคล้องกับสถานภาพ

(11) เพิ่มบทบาทด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในเวทีโลก เพื่อพัฒนาความร่วมมือและพิทักษ์ผลประโยชน์ของประชาชนและประเทศชาติ

(12) ติดตามตรวจสอบและประเมินผลการดำเนินงานโดยมีตัวชี้วัดผลสัมฤทธิ์ชัดเจน

3. มาตรฐานด้านมลพิษทางอากาศและเสียง

มาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการปัญหามลพิษทางอากาศและเสียง ทั้งมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อม และมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิด ซึ่งกำหนดขึ้นตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 มีดังนี้

3.1 มาตรฐานควบคุมการระบายมลพิษจากยานพาหนะ

1. ประกาศกระทรวงวิทย์ฯ เรื่อง กำหนดมาตรฐานก๊าซไฮโดรคาร์บอนจากท่อไอเสียของของรถจักรยานยนต์ (ประกาศในพระราชกิจจานุเบกษา เล่ม 110 ตอนที่ 38 วันที่ 31 มีนาคม 2536)
2. ประกาศกระทรวงวิทย์ฯ ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2537) เรื่องกำหนดมาตรฐานค่าก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์จากท่อไอเสียของรถจักรยานยนต์ (ประกาศในพระราชกิจจานุเบกษา เล่ม 111 ตอนพิเศษ 442 วันที่ 7 ตุลาคม 2537)
3. ประกาศกระทรวงวิทย์ฯ ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2540) เรื่อง การกำหนดมาตรฐานค่าควันดำจากท่อไอเสียของรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล (ประกาศในพระราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 76ง วันที่ 23 กันยายน 2540)
4. ประกาศกระทรวงวิทย์ฯ ฉบับที่ 4 (พ.ศ.2541) เรื่อง การกำหนดมาตรฐานค่าควันดำจากท่อไอเสียของรถยนต์ดีเซล (ประกาศในพระราชกิจจานุเบกษา เล่ม 115 ตอนพิเศษ 100ง วันที่ 27 ตุลาคม 2541)
5. ประกาศกระทรวงวิทย์ฯ ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2540) เรื่อง การกำหนดมาตรฐานค่าก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์และก๊าซไฮโดรคาร์บอนจากท่อไอเสียรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์แก๊สโซลีน (ประกาศในพระราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 76ง วันที่ 22 กันยายน 2540)
6. ประกาศกระทรวงวิทย์ฯ เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าควันขาวจากท่อไอเสียของรถจักรยานยนต์ (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 116 ตอนที่ 28ง วันที่ 8 เมษายน 2544)
7. ประกาศกระทรวงวิทย์ฯ เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ และ ก๊าซไฮโดรคาร์บอนจากท่อไอเสียรถยนต์สามล้อใช้งาน (ประกาศในพระราชกิจจานุเบกษา เล่ม 118 ตอนพิเศษ 20ง วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2544)
8. ประกาศกระทรวงวิทย์ฯ เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าควันขาวจากท่อไอเสียของรถจักรยานยนต์ (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับประกาศทั่วไป เล่ม 119 ตอนที่ 87ง วันที่ 29 ตุลาคม 2545)

9. ประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เรื่อง กำหนดระดับเสียงของเรือ (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 111 ตอนที่ 45ง วันที่ 20 กันยายน 2537)
10. ประกาศกระทรวงทรัพยากรฯ เรื่อง กำหนดระดับเสียงของรถยนต์ (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับประกาศทั่วไป เล่ม 120 ตอนที่ 87ง วันที่ 8 สิงหาคม 2546)

3.2 มาตรฐานควบคุมการระบายมลพิษจากอุตสาหกรรม

1. ประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการปล่อยทิ้งอากาศเสียจากเตาเผา มูลฝอย (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 63ง วันที่ 7 สิงหาคม 2540)
2. ประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการปล่อยฝุ่นละอองจากโรงโม่ บด หรือย่อยหิน (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 6ง วันที่ 21 มกราคม 2540)
3. ประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการปล่อยทิ้งอากาศเสียจากโรงไฟฟ้าเก่า (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 116 ตอนพิเศษ 108ง ลงวันที่ 27 ธันวาคม 2542)
4. ประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการปล่อยทิ้งอากาศเสียจากโรงไฟฟ้าใหม่ (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 113 ตอนที่ 9ง ลงวันที่ 30 มกราคม 2539)
5. ประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการปล่อยทิ้งอากาศเสียจากโรงไฟฟ้าแม่เมาะ (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 118 ตอนพิเศษ 24ง ลงวันที่ 16 มีนาคม 2544)
6. ประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการปล่อยทิ้งอากาศเสียจากโรงงานเหล็ก (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 118 ตอนพิเศษ 37ง ลงวันที่ 8 พฤษภาคม 2544)
7. ประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการปล่อยทิ้งไอน้ำมันเบนซินจากคลังน้ำมันเชื้อเพลิง (ประกาศในพระราชกิจจานุเบกษา ฉบับประกาศทั่วไป เล่ม 118 ตอนพิเศษ 58ง วันที่ 20 มิถุนายน 2544)
8. ประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2545) เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการปล่อยทิ้งไอน้ำมันเบนซินจากคลังน้ำมันเชื้อเพลิง (ประกาศในพระราชกิจจานุเบกษา ฉบับประกาศทั่วไป เล่ม 119 ตอนพิเศษ 27ง วันที่ 22 มีนาคม 2545)
9. ประกาศกระทรวงทรัพยากรฯ เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าความทึบแสงของเขม่าควันจากปล่องเตาเผา (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 120 ตอนพิเศษ 130ง ลงวันที่ 10 พฤศจิกายน 2546)
10. ประกาศกระทรวงทรัพยากรฯ เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการปล่อยทิ้งอากาศเสียจากเตาเผามูลฝอยมูลฝอยติดเชื้อ (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 120 ตอนพิเศษ 157ง ลงวันที่ 25 ธันวาคม 2546)
11. ประกาศกระทรวงทรัพยากรฯ เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการปล่อยทิ้งอากาศเสียจากโรงงานปูนซีเมนต์ (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนพิเศษ 12ง ลงวันที่ 30 มกราคม 2547)

(เอกสารชุดนี้ใช้ประกอบการสัมมนาระดมความคิดเห็น (ร่าง) แผนแม่บทการจัดการคุณภาพอากาศและเสียงเท่านั้น ไม่ควรนำไปอ้างอิง)

12. ประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมระดับเสียงและความสั่นสะเทือนจากการทำเหมืองหิน (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 5 ง วันที่ 16 มกราคม 2540)

3.3 มาตรฐานคุณภาพอากาศและเสียงโดยทั่วไป

1. ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2538) เรื่อง มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป (ประกาศในพระราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 112 ตอนที่ 42 ง วันที่ 25 พฤษภาคม 2538)

2. ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไปในเวลา 1 ชั่วโมง (ประกาศในพระราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 114 ตอนพิเศษ 27 ง วันที่ 13 กรกฎาคม 2538)

3. ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานเสียงโดยทั่วไป (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 114 ตอนที่ 94 ง วันที่ 25 พฤศจิกายน 2540)

4. ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 117 (พ.ศ.2543) เรื่อง ค่าระดับเสียงรบกวน (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับทั่วไป เล่มที่ 117 ตอนพิเศษ 66 ง วันที่ 4 กรกฎาคม 2543)

5. ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ.2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป (ประกาศในพระราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 112 ตอนที่ 42 ง วันที่ 25 พฤษภาคม 2538)
