

รายงานการศึกษาส่วนบุคคล  
(Individual Study)

เรื่อง การเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมคุณภาพอากาศ  
ที่เกิดจากยานพาหนะของสถานประกอบการขนาดใหญ่  
พื้นที่เขตบางแค

จัดทำโดย นางสาว ภาณุพัชระ สายกระสุน

ตำแหน่ง เจ้าพนักงานสาธารณสุขชำนาญงาน

ฝ่ายสิ่งแวดล้อมและสุขาภิบาล สำนักงานเขตบางแค

รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม

หลักสูตรนักบริหารมหานครระดับต้น รุ่นที่ ๓๕

สถาบันพัฒนาข้าราชการกรุงเทพมหานคร

ประจำปีงบประมาณ

## คำนำ

รายงานการศึกษาส่วนบุคคลฉบับนี้ เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรมหลักสูตรนักบริหารมหานคร ระดับต้น รุ่นที่๓๕ จัดทำขึ้นเพื่อเป็นการถอดบทเรียนและการนำความรู้ที่ได้จากการอบรมนำมาจัดทำรายงานการศึกษาส่วนบุคคล ซึ่งเป็นการรวบรวมแนวคิดและวิชาการด้านการบริหารจัดการองค์การที่ได้จากการอบรมนำมาประยุกต์ใช้ ผสมกับความรู้อื่นๆจากประสบการณ์การทำงานและข้อมูลวิชาการในการทำงาน

ในโครงการศึกษาส่วนบุคคลนี้เป็นการศึกษาปัญหาที่เกิดขึ้นในสถานประกอบการ พื้นที่เขตบางแคในการเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมคุณภาพอากาศที่เกิดจากการใช้ยานพาหนะของสถานประกอบการขนาดใหญ่ โดยการตรวจวัดค่าควันดำรถบรรทุกในสถานประกอบการขนาดใหญ่เพื่อแนะนำให้ความรู้ในการ

**ป้องกันและแก้ไขปัญหาเครื่องยนต์ดีเซลมีค่าควันดำเกินมาตรฐาน**สร้างเครือข่ายและซึ่งผู้ศึกษาได้รวบรวมข้อมูล

วิชาการ ข้อมูลยุทธศาสตร์ของกรุงเทพมหานคร และข้อมูลทางการบริหารจัดการจากการอบรมตามหลักสูตรข้างต้น จัดทำขึ้นเพื่อประโยชน์ในการบริหารจัดการและแก้ไขปัญหาในพื้นที่และและเป็นประโยชน์ต่อการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นและสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนากทม.กรุงเทพมหานคร

ผู้ศึกษาหวังเป็นอย่างยิ่งว่าโครงการศึกษานี้ จะเป็นประโยชน์ต่อผู้สนใจ และเป็นประโยชน์ต่อการบริหารจัดการของกรุงเทพมหานคร และผู้ต้องการศึกษาค้นคว้าทุกๆท่าน ขอขอบพระคุณคณาจารย์ในการอบรมครั้งทุกท่านที่ได้ถ่ายทอดความรู้ เจ้าหน้าที่ฝ่ายพัฒนานักบริหาร ส่วนการพัฒนากิจการสถาบันพัฒนาข้าราชการ กรุงเทพมหานครที่ได้อำนวยความสะดวกและดูแลผู้เข้ารับการอบรมเป็นอย่างดีเพื่อนๆที่เป็นกำลังใจให้กัน และขอขอบพระคุณอาจารย์ที่ปรึกษาที่ได้ให้แนวคิดและตรวจสอบความสมบูรณ์ของโครงการศึกษานี้

นางสาวภรณ์พัชระ สายกระสุน

เลขที่ ๔๙

ผู้จัดทำ



## สารบัญ

หลักการและเหตุผล	๑
วัตถุประสงค์	๓
เป้าหมาย	๔
ความรู้ที่นำมาใช้ในการจัดทำรายงาน	
Swot Analysis	๔
การดำเนินการตามหลัก PDCA	๖
แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการบริหาร	๗
หลักการสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชน	๘
หลักธรรมาภิบาลด้านการมีส่วนร่วม	๙
ความรู้ด้านมนุษยสัมพันธ์	๙
ทฤษฎี Benchmarking	๑๐
แนวคิดการจัดการควบคุมคุณภาพอากาศจากควันดำ	๑๐
กรอบแนวทางการดำเนินการและผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง	๑๔
ระยะเวลาดำเนินการ	๑๔
งบประมาณ	๑๔
แนวทางการติดตามและประเมินผล	๑๖
ข้อเสนอแนะ	๑๗
บรรณานุกรม	
ภาคผนวก	

๑.ชื่อเรื่อง การเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมคุณภาพอากาศที่เกิดจากยานพาหนะของสถานประกอบการขนาดใหญ่พื้นที่เขตบางแค

## ๒.หลักการและเหตุผล

ปัจจุบันมลพิษทางอากาศ เป็นปัญหาสำคัญที่เกิดขึ้นในกรุงเทพมหานคร ความหนาแน่นของรถยนต์ส่วนบุคคลที่วิ่งในเขตพื้นที่ กรุงเทพมหานครนั้น ส่งผลให้มลพิษทางอากาศในกรุงเทพมหานครเกิดความวิกฤติขึ้นได้เนื่องจากปริมาณ PM๑๐ และสารมลพิษอื่นๆ เช่น CO ก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ (NO) NO๒ O๓ ที่เกิดขึ้นนั้นส่งผลต่อสุขภาพ ของคนกรุงเทพมหานครที่ต้องสูดเอาฝุ่นละอองหรืออากาศเป็นพิษเข้าไปในปอดด้วย ประกอบกับในช่วงฤดูหนาวของทุกปีสภาพอุตุนิยมวิทยาในบางวันและบางเวลาจะมีสภาพอากาศนิ่ง ลมสงบ ส่งผลให้เกิดการสะสมของมลพิษในบรรยากาศ ทำให้มีการสะสมของฝุ่นละอองในอากาศเพิ่มขึ้นอยู่ในระดับเริ่มมีผลกระทบต่อสุขภาพ ด้วยขนาดของฝุ่นละอองเล็กมากจนสามารถเข้าสู่ร่างกายได้ตั้งแต่ทางจมูก คอ หลอดลม และถุงลม รวมถึงมีงานวิจัยที่สนับสนุนว่าสามารถเข้าสู่เส้นเลือดได้ เมื่อร่างกายได้รับสิ่งแปลกปลอม ทำให้มีผลกระทบต่อสุขภาพโดยตรง ยิ่งกับผู้ที่มีความเสี่ยงด้านสุขภาพ เช่น โรคมะเร็ง และโรคหัวใจ จะยิ่งรุนแรง หรือผู้ที่มีสุขภาพปกติแต่ได้รับฝุ่นละอองขนาดเล็กเข้าไปในปริมาณมาก ก็ส่งผลให้การตอบสนองของร่างกายเกิดการเปลี่ยนแปลง ซึ่งสนับสนุนผลจากข้อมูลสถิติ การเจ็บป่วยที่กองวิชาการสำนักการแพทย์กรุงเทพมหานคร พบว่า แนวโน้มโรคระบบทางเดินหายใจมีแนวโน้มเพิ่มสูงมากขึ้นทุกๆ ปี เฉลี่ยปีละ ๒๐,๐๐๐-๓๐,๐๐๐ ราย เช่น โรคมะเร็ง โรคหอบหืด เป็นต้น

จากการตรวจวัดคุณภาพอากาศ โดยสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศแบบถาวรและรายงานข้อมูลคุณภาพอากาศดังกล่าวได้อย่างเป็นปัจจุบัน (Real-time) ของกรุงเทพมหานครพบว่าฝุ่นละอองอนุภาคขนาดไม่เกิน ๑๐ (PM๑๐) และ ๒.๕ ไมครอน (PM๒.๕) เกินค่ามาตรฐานในพื้นที่กรุงเทพมหานครอย่างต่อเนื่อง โดยสาเหตุหลักมาจากรถยนต์ดีเซล โดยเฉพาะอย่างยิ่งควันดำจากรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซลซึ่งเกิดจากการเผาไหม้ที่ไม่สมบูรณ์ของเครื่องยนต์ ดังนั้นมาตรการการห้ามใช้รถยนต์ที่มีควันดำเกินค่ามาตรฐาน ก็จะเป็นแนวทางหนึ่งที่จะสามารถลดปริมาณฝุ่นละอองในกรุงเทพมหานครได้

ควันดีเซลคือการปล่อยไอเสียของเครื่องยนต์ดีเซล (ที่รู้จักกันทั่วไปว่าเป็น 'ควันดำดีเซล') มีส่วนผสมของก๊าซ,ไอระเหย,ละอองของเหลวและสารที่สร้างขึ้นจากอนุภาค ซึ่งประกอบด้วยสารที่เกิดจากการเผาไหม้รวมถึงคาร์บอน (เขม่า) ,ก๊าซไนโตรเจน ,น้ำ ,คาร์บอนมอนอกไซด์ ,แอลดีไฮด์ ,ออกไซด์ของไนโตรเจน ,ออกไซด์ของซัลเฟอร์, พอลิไซคลิกแอโรแมติกไฮโดรคาร์บอน อนุภาคคาร์บอนหรือเขม่า ประกอบด้วยขนาดอนุภาคที่แตกต่างกันตั้งแต่ ๖๐% ถึง ๘๐% ขึ้นอยู่กับเชื้อเพลิงที่ใช้และประเภทของเครื่องยนต์ สารปนเปื้อนส่วนใหญ่จะถูกดูดซับเข้าสู่เขม่า ปริมาณและองค์ประกอบอาจแตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับ

กับคุณภาพของน้ำมันเชื้อเพลิงดีเซลที่ใช้, ประเภทของเครื่องยนต์ เช่น มาตรฐาน, เทอร์โบ หรือ หัวฉีด, สถานะของการปรับแต่งเครื่องยนต์ตั้งค่าการบีมน้ำมันเชื้อเพลิง, ความต้องการของปริมาณงานต่อเครื่องยนต์, อุณหภูมิของเครื่องยนต์, เครื่องยนต์ได้รับการบำรุงรักษาอย่างสม่ำเสมอหรือไม่ การหายใจภายใต้ควันดีเซลสามารถส่งผลกระทบต่อสุขภาพและการสัมผัสกับควันยังสามารถก่อให้เกิดอาการระคายเคืองต่อดวงตา หรือทางเดินหายใจ ผลเหล่านี้โดยทั่วไปจะเกิดขึ้นในระยะสั้นและจะหายไปเมื่อออกจากแหล่งที่ได้รับการสัมผัสอย่างไรก็ตาม, การสัมผัสกับควันดีเซลติดต่อกันเป็นระยะเวลานาน, โดยเฉพาะอย่างยิ่งควันสีน้ำเงินหรือสีดำ, อาจนำไปสู่อาการไอ, โรคเกี่ยวกับทรวงอกและหอบ มีหลักฐานว่าการสัมผัสกับควันดีเซลอย่างต่อเนื่องในช่วงระยะเวลาประมาณ ๒๐ ปีอาจเพิ่มความเสี่ยงของโรคมะเร็งปอด

กรุงเทพมหานครได้จัดทำแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ ๒๐ ปี เพื่อให้เมืองกรุงเทพฯ ก้าวสู่การเป็นมหานครแห่งเอเชีย ในปี พ.ศ.๒๕๓๗ และในปีปัจจุบันอยู่ในช่วงแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ ๒๐ ปี (ระยะที่ ๒ พ.ศ.๒๕๖๑-๒๕๖๔) ซึ่งยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องได้แก่ประเด็นยุทธศาสตร์ ด้านที่ ๑ มหานครปลอดภัย มิติปลอดภัย เป้าหมายที่ ๑.๑.๓ กรุงเทพมหานครมีฝุ่นละอองอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน เป้าประสงค์ที่ ๑.๑.๓.๑ ลดจำนวนยานพาหนะที่ปล่อยควันดำเกินมาตรฐาน โดยสภาพปัจจุบัน ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเขตกรุงเทพมหานครจะมีแนวโน้มดีขึ้น แต่ก็ยังคงจำเป็นต้องดำเนินมาตรการควบคุมอัตราการระบายสารมลพิษออกสู่บรรยากาศจากปริมาณรถยนต์ที่เพิ่มสูงขึ้นควบคู่กันไปด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งการควบคุมแหล่งปล่อยมลพิษจากยานพาหนะที่เป็นต้นเหตุสำคัญของปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็กในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ได้แก่ รถเครื่องยนต์ดีเซล อาทิ รถบรรทุก รถปิกอัพ รถตู้ เป็นต้น เพื่อให้รถดังกล่าววิ่งปล่อยควันดำบนท้องถนน ซึ่งเป็นแนวทางในการช่วยลดปัญหามลพิษทางอากาศจากการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครอีกทางหนึ่ง กรุงเทพมหานครมองสภาพในปี พ.ศ.๒๕๖๕ รถบรรทุกและรถโดยสารสาธารณะที่วิ่งในกรุงเทพมหานคร ต้องไม่มีควันดำให้เห็นด้วยตาเปล่า ในส่วนของรถเมล์โดยสารที่อยู่ในความรับผิดชอบขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) กระทรวงคมนาคมมีแผนการที่จะซื้อรถเมล์โดยสารใหม่ซึ่งจะช่วยบรรเทาปัญหามลพิษทางอากาศในพื้นที่กรุงเทพมหานครได้ในระดับหนึ่งและมีมาตรการเพิ่มปริมาณการร่วมตรวจสอบตรวจจับรถยนต์ควันดำ ในปี ๒๕๖๓ หน่วยวัด ร้อยละ ๑๕ มาตรการผลักดันให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการจับปรับเมื่อพบการกระทำผิด หน่วยวัดในปี ๒๕๖๓ ร้อยละ ๑๕

กรุงเทพมหานครได้ดำเนินมาตรการตรวจวัดรถยนต์ควันดำร่วมกับกองบังคับการตำรวจจราจรและหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง ตั้งแต่ปี ๒๕๔๒ เป็นต้นมา โดยผู้บริหารกรุงเทพมหานครมีนโยบายให้สำนักงานเขตจัดเจ้าหน้าที่ร่วมออกปฏิบัติงานตรวจวัดมลพิษ (ควันดำเสียงดัง) จากรถยนต์ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ซึ่งในกรณีสำนักงานเขตบางแค ตั้งจุดตรวจวัดรถยนต์ควันดำในพื้นที่ ๒ จุดคือบริเวณถนนกาญจนาภิเษกและถนนเพชรเกษม และจากสถิติในปี ๒๕๕๙-๒๕๖๑ พบว่ารถยนต์ควันดำเกินมาตรฐานส่วนใหญ่เป็นประเภทรถบรรทุก ผู้ศึกษาซึ่งปฏิบัติงานเป็นเจ้าหน้าที่ฝ่ายสิ่งแวดล้อมและสุขาภิบาล เป็น

หน่วยงานรับผิดชอบในการตรวจร่วมวัดรถยนต์ควันดำตามนโยบายดังกล่าว จึงเห็นความสำคัญในการพัฒนางานโดยทำการศึกษาในหัวข้อการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมคุณภาพอากาศที่เกิดจากยานพาหนะของสถานประกอบการขนาดใหญ่ พื้นที่เขตบางแค ให้ความสำคัญกับรถบรรทุกที่มีในสถานประกอบการ โดยผู้ศึกษากำหนดเป้าหมายคือสถานประกอบการขนาดใหญ่ที่มีคนงานตั้งแต่ ๑๐๐ คนขึ้นไป ตามข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครเรื่องกิจการค้าที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพ พ.ศ.๒๕๔๔ ในพื้นที่เขตบางแค มีจำนวนทั้งสิ้น ๒๕ แห่ง และพบว่ามียานยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซลประเภทรถบรรทุก จำนวน ๕๗๙ คัน ซึ่งอยู่ในอำนาจหน้าที่ของฝ่ายสิ่งแวดล้อมและสุขาภิบาล ในการควบคุม กำกับ ออกใบอนุญาตสถานประกอบการโดยใช้พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ.๒๕๓๕ ดังนั้นหากมีการตรวจวัดค่าควันดำจากเครื่องยนต์ดีเซลและให้ความรู้เรื่องการป้องกันและแก้ไขมลพิษจากควันดำจะสามารถเป็นแนวทางหนึ่งที่จะสามารถลดปริมาณฝุ่นละอองในพื้นที่เขตบางแค ทำให้มีการควบคุมคุณภาพอากาศที่เกิดจากทำงานรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล และสามารถสร้างเครือข่ายการเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมคุณภาพอากาศที่เกิดจากยานพาหนะได้ซึ่งเป็นโครงการที่สอดคล้องกับแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ.๒๕๕๖-๒๕๗๕) แผนปฏิบัติการราชการกรุงเทพมหานคร ประจำปี ๒๕๖๒ ด้านที่ ๑ มหานครปลอดภัย มิติปลอดภัย เป้าหมายที่ ๑.๑.๓ กรุงเทพมหานครมีคุณภาพอากาศอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน และสอดคล้องกับนโยบายของรองผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร (นายจักกพันธุ์ ผิวงาม) ด้านการจัดการปัญหาฝุ่นละอองในพื้นที่กรุงเทพมหานครที่กำหนดให้ทุกสำนักงานเขตดำเนินมาตรการตามโครงการถนนอากาศสะอาด เขตละ ๑ ถนน

### ๓. วัตถุประสงค์

๓.๑ เพื่อตรวจสอบวัดค่าควันดำ รถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซลประเภทรถบรรทุก ในสถานประกอบการขนาดใหญ่ พื้นที่เขตบางแค

๓.๒ เพื่อให้มีความรู้เรื่องการป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษจากควันดำให้กับผู้แทนสถานประกอบการขนาดใหญ่ พื้นที่เขตบางแค

๓.๓ เพื่อสร้างเครือข่ายการเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมคุณภาพอากาศที่เกิดจากยานพาหนะในสถานประกอบการขนาดใหญ่ พื้นที่เขตบางแค

## ๔.เป้าหมาย

๔.๑ รถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซลประเภทบรรทุกทุกในสถานประกอบการขนาดใหญ่ พื้นที่เขตบางแค จำนวน ๕๗๙ คัน ไม่มีค่าควันดำเกินมาตรฐาน ภายใน ๓ เดือนหลังการดำเนินโครงการฯ

๔.๒ ตัวแทนสถานประกอบการขนาดใหญ่ ๒๕ แห่ง มีความรู้เรื่องการป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษจากควันดำรถยนต์

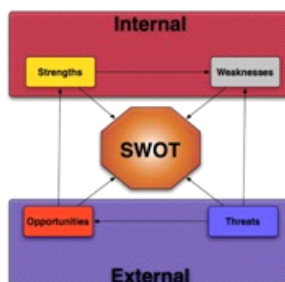
๔.๓ มีเครือข่ายการเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมคุณภาพอากาศที่เกิดจากยานพาหนะในสถานประกอบการขนาดใหญ่ พื้นที่เขตบางแค

## ๕.ความรู้นำมาใช้ในการจัดทำรายงานฯ

### ๕.๑แนวคิดทฤษฎี SWOT ANALYSIS

สำหรับหลักการสำคัญของ SWOT ก็คือการวิเคราะห์โดยการสำรวจจากสภาพการณ์ ๒ ด้าน คือ สภาพการณ์ภายในและสภาพการณ์ภายนอก ดังนั้นการวิเคราะห์ SWOTจึงเรียกได้ว่าเป็นการวิเคราะห์สภาพการณ์ (situation analysis) ซึ่งเป็นการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน เพื่อให้รู้ตนเอง (รู้เรา) รู้จักสภาพแวดล้อม (รู้เขา) ชัดเจน และวิเคราะห์โอกาส-อุปสรรค การวิเคราะห์ปัจจัยต่าง ๆ ทั้งภายนอกและภายในองค์กร ซึ่งจะช่วยให้ผู้บริหารขององค์กรทราบถึงการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นภายนอกองค์กร ทั้งสิ่งที่ได้เกิดขึ้นแล้วและแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงในอนาคต รวมทั้งผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ที่มีต่อองค์กรธุรกิจ และจุดแข็ง จุดอ่อน และความสามารถด้านต่าง ๆ ที่องค์กรมีอยู่ ซึ่งข้อมูลเหล่านี้จะเป็นประโยชน์อย่างมากต่อการกำหนดวิสัยทัศน์ การกำหนดกลยุทธ์และการดำเนินตามกลยุทธ์ขององค์กรระดับองค์กรที่เหมาะสมต่อไป

๒. องค์ประกอบของSWOT





S มาจาก Strengths หมายถึง จุดเด่นหรือจุดแข็งหรือข้อได้เปรียบ เป็นข้อดีที่เกิดจากสภาพแวดล้อมภายในบริษัท เช่น จุดแข็งด้านการเงิน จุดแข็งด้านการผลิต จุดแข็งด้านทรัพยากรบุคคล บริษัทจะต้องใช้ประโยชน์จากจุดแข็งในการกำหนดกลยุทธ์การตลาด

W มาจาก Weaknesses หมายถึง จุดด้อยหรือจุดอ่อนหรือข้อเสียเปรียบ ที่เกิดจากสภาพแวดล้อมภายในต่างๆขององค์กร ซึ่งองค์กรจะต้องหาวิธีในการแก้ปัญหาที่นั้นสถานการณ์ภายในองค์กรที่เป็น

O มาจาก Opportunities หมายถึง โอกาส การที่สภาพแวดล้อมภายนอกขององค์กรเอื้อประโยชน์หรือส่งเสริมการดำเนินงานขององค์กร โอกาสแตกต่างจากจุดแข็งตรงที่โอกาสนั้นเป็นผลมาจากสภาพแวดล้อมภายนอก แต่จุดแข็งนั้นเป็นผลมาจากสภาพแวดล้อมภายในซึ่งจะต้องเสาะแสวงหาโอกาสอยู่เสมอและใช้ประโยชน์จากโอกาสนั้นเช่น การเมือง การปกครอง กฎหมาย ราคาน้ำมัน ค่าเงินบาท คู่แข่ง เป็นต้น

T มาจาก Threats หมายถึง อุปสรรค ข้อจำกัด ซึ่งเกิด จากสภาพแวดล้อมภายนอก บางครั้งการจำแนกโอกาสและอุปสรรคเป็นสิ่งที่ทำได้ยาก เพราะทั้งสองสิ่งนี้สามารถเปลี่ยนแปลงไป ซึ่งการเปลี่ยนแปลงอาจทำให้สถานการณ์ที่เคยเป็นโอกาสกลับกลายเป็นอุปสรรคได้ เช่น ค่าเงินบาท คู่แข่ง เป็นต้น

**โดยมีรายละเอียดการพิจารณา SWOT ANALYSIS ของสำนักงานเขตบางแค ในการดำเนินโครงการฯ ดังนี้**

-จุดเด่นหรือจุดแข็ง S-Strengths

๑.จุดแข็งหรือข้อได้เปรียบในการทำโครงการเพิ่ม เพราะฝ่ายสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ มีการควบคุม กำกับ ออกใบอนุญาตสถานประกอบการโดยใช้พระราชบัญญัติ การสาธารณสุข พ.ศ.๒๕๓๕ และ ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องกิจการค้าที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพ พ.ศ. ๒๕๔๔ ทำให้สามารถกำกับควบคุม สถานประกอบการ ให้ปฏิบัติตามหลัก กฎหมายที่กล่าวไว้ข้างต้น ซึ่งหากพบว่า บกพร่อง อาจมีผลต่อการต่ออายุใบอนุญาตหรือข้อบังคับบัญญัติกรุงเทพมหานคร

๒.นโยบายผู้บริหารกรุงเทพมหานครสนับสนุนการดำเนินกิจกรรมโดยมีประกาศ กรุงเทพมหานคร เรื่องกำหนดพื้นที่ควบคุมเหตุรำคาญ อาศัยตามมาตรา ๒๘/๑ วรรค ๒ แห่งพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ.๒๕๓๕ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัติการสาธารณสุข ฉบับที่ ๓ พ.ศ.๒๕๖๐ ประกอบข้อ ๔ แห่งประกาศกระทรวงสาธารณสุข เรื่องหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขการประกาศพื้นที่ควบคุมเหตุรำคาญ พ.ศ.๒๕๖๑ เจ้าพนักงานท้องถิ่นออกประกาศไว้ในข้อ ๒ .๑ รถยนต์ดีเซลที่มีค่าควันดำเกินมาตรฐานเป็นแหล่งก่อเหตุรำคาญในพื้นที่และข้อ๓.๑ ห้ามมิให้นำรถเครื่องยนต์ดีเซลที่มีค่าควันดำเกินมาตรฐานมาวิ่งใช้บนถนน ข้อ ๕ หากผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามประกาศฉบับนี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือนหรือปรับไม่เกินสองหมื่นห้าพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ตามมาตรา ๗๔ แห่ง

พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ.๒๕๓๕ซึ่งแก้ไขซึ่งแก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัติการสาธารณสุข ฉบับที่ ๓ พ.ศ.๒๕๖๐

๓. มีทรัพยากรบุคคลและเครื่องมือวัดค่าควันดำรถยนต์ที่ใช้รถยนต์ดีเซลซึ่งเป็นเครื่องมือสำคัญในการดำเนินโครงการ

๔. มีเป้าหมายรถยนต์ที่ใช้รถยนต์ดีเซลประเภทบรรทุกทุกในสถานประกอบการขนาดใหญ่สำหรับดำเนินโครงการ

๕. ปัจจุบันกรุงเทพมหานครประสบภัยเรื่องฝุ่นละอองมีการประชาสัมพันธ์วิถีฤกษ์ภาวะฝุ่นละออง ขนาดไม่เกิน ๑๐ (PM๑๐) และ ๒.๕ ไมครอน (PM๒.๕) เกินค่ามาตรฐาน มีรายงานทุกวันและประชาชนสามารถทราบปริมาณฝุ่นละอองดังกล่าวในจุดที่ตนเองอยู่จึงเป็นจุดแข็งในภาวะวิกฤตดังกล่าวที่ช่วยให้ประชาชนให้ความร่วมมือในการดำเนินโครงการ

-จุดด้อยหรือจุดอ่อน Weaknesses

จุดอ่อนหรือข้อเสียเปรียบ เครื่องตรวจวัดควันดำที่มีในฝ่ายสิ่งแวดล้อมและสุขภาพมีจำนวนน้อยคือ ๑ เครื่องและสามารถตรวจสอบได้เฉพาะรถยนต์ที่ใช้รถยนต์ดีเซลเท่านั้น

-โอกาส Opportunities

โอกาสที่จะดำเนินการโครงการได้เนื่องจากปัจจุบันภาวะฝุ่นละอองที่เกินมาตรฐานทำให้คุณภาพอากาศของกรุงเทพมหานครมีมลพิษซึ่งปัจจุบันประชาชนตื่นตัวในเรื่องดังกล่าวประกอบกับสถานประกอบการอยู่ภายใต้การควบคุม ตามพระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ.๒๕๓๕ มีความจำเป็นต้องมีการควบคุมป้องกันการดูแลเครื่องจักรให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์เสมอ การดูแลรถยนต์เพื่อไม่ให้มีค่าควันดำถือว่าเป็นการดูแลเครื่องมือเครื่องใช้ในการประกอบกิจการเพื่อมิให้เกิดมลพิษและอาจเกิดความไม่ปลอดภัยต่อตัวพนักงาน

-อุปสรรค Threats ข้อจำกัดหรือปัจจัยคุกคาม

การดำเนินงานของโครงการอาจมีความไม่เข้าใจหรือการไม่ให้ความร่วมมือของผู้บริหารของสถานประกอบการเพราะอาจจะมองว่าทำให้เสียเวลาในการประกอบกิจการจากการดำเนินกิจกรรมของโครงการ

**๕.๒ การดำเนินโครงการตามหลัก PDCA** - เป็นแนวคิดที่ไม่ได้ให้ความสำคัญเพียงแต่การวางแผนแต่แนวคิดนี้เน้นให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างมีระบบโดยมีเป้าหมายให้เกิดการพัฒนาอย่างต่อเนื่องประกอบด้วย

๑. Plan คือการวางแผน ขั้นตอนการวางแผนครอบคลุมถึงการกำหนดกรอบหัวข้อที่ต้องการปรับปรุง เปลี่ยนแปลง ซึ่งรวมถึงการพัฒนาสิ่งใหม่ๆ การแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติงาน ฯลฯ

การวางแผนยังช่วยให้เราสามารถคาดการณ์สิ่งที่เกิดขึ้นในอนาคต และช่วยลดความสูญเสียที่อาจเกิดขึ้นได้ โดยสรุปแล้ว การวางแผนช่วยให้รับรู้ข้อมูลเป็นปัจจุบัน พร้อมกำหนดสภาพที่ต้องการให้เกิดขึ้นในอนาคต ด้วยการผสมผสานประสบการณ์ ความชำนาญทักษะอย่างลงตัว

๒. Do คือการปฏิบัติตามแผนงานที่วางไว้

๓. Check คือการตรวจสอบ ติดตามและประเมินผล

๔ Act คือ การนำข้อสรุปจากการประเมินมาปรับปรุงดำเนินการอย่างเหมาะสมหรือการจัดทำมาตรฐานใหม่ซึ่งถือเป็นพื้นฐานของการยกระดับคุณภาพซึ่งในการศึกษาทำโครงการดังกล่าว อาจทำให้เป็นข้อบังคับหรือข้อกำหนดในการยื่นต่ออายุใบอนุญาตประกอบกิจการตามข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครเรื่อง กิจการที่อาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพให้มีเอกสารในการตรวจสอบคุณภาพของรถยนต์ให้มีค่าควันดำไม่เกินมาตรฐานใช้ในการประกอบการ และการส่งเสริมการควบคุมคุณภาพอากาศที่สถานประกอบการต้องมีส่วนร่วมในการควบคุมจากแหล่งกำเนิด

### ๕.๓ แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการบริหาร

การบริหารส่วนใหญ่จะนึกถึงการบริหารราชการ คำศัพท์ที่ใช้มีอยู่ ๒ คำ คือการบริหาร (Administration) นิยมใช้กับการบริหารราชการหรือการจัดการเกี่ยวนโยบาย ศัพท์อีกคำคือเพื่อการจัดการ (Management) นิยมใช้กับการบริหารธุรกิจเอกชนหรือการดำเนินนโยบายตามที่กำหนดไว้อย่างไรก็ตาม คำว่าการบริหารกับคำว่าจัดการมีความหมายเหมือนกัน จึงจำเป็นต้องใช้ทั้งศาสตร์และศิลปะ เพื่อเอาคนและทรัพยากรที่มีอยู่มารวมกันแล้วอำนวยความสะดวกให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามที่ต้องการ

การบริหารจัดการมี ๔ องค์ประกอบ คือ การวางแผนเป็นกระบวนการทำหน้าที่เกี่ยวกับการกำหนดเป้าหมายและการตัดสินใจเลือกที่ดีที่สุด เพื่อมุ่งผลสัมฤทธิ์ของเป้าหมายที่ได้ตั้งไว้การจัดการองค์การเป็นกระบวนการ ทำหน้าที่เกี่ยวกับทรัพยากรมนุษย์ และทรัพยากรอื่น ๆ ที่ไม่ใช่มนุษย์เพื่อให้แผนที่วางไว้สามารถดำเนินการให้บรรลุผลสำเร็จได้ การเป็นผู้นำกระบวนการต้องทำหน้าที่เกี่ยวกับการสร้างแรงจูงใจให้ผู้อื่นทำงานมุ่งสู่เป้าหมายขององค์กรเป็นสำคัญการควบคุมเป็นกระบวนการที่มุ่งไปสู่การออกกฎระเบียบ วิธีปฏิบัติในการทำกิจกรรมขององค์กรให้ได้ผลลัพธ์ตามมาตรฐานและเป้าหมายที่องค์กรพึงประสงค์มีขั้นตอนที่สำคัญดังนี้

๑. การวางแผน (Planning) หมายถึง การวางแผนหรือกำหนดการทำงานขององค์กรไว้ล่วงหน้าว่าจะทำอะไร ในการบริหารงานใด ๆ จำเป็นต้องวางแผนเป็นประการแรก เพื่อเป็นแนวทางการปฏิบัติ การวางแผนจะต้องจัดทำทั้งแผนระยะสั้นและระยะยาว สิ่งที่ต้องคำนึงเสมอจะทำอะไร (What) จะทำอย่างไร (How) จะใช้เงินเท่าใด (How Many) จะให้ใครเป็นผู้นำ (Who) จะกระทำที่ไหน(Where) และทำเมื่อไร(When)

๒. การจัดองค์กร (Organizing) หมายถึงการจัดองค์การหรือจัดหน่วยงานโดยการจัดแม่ของขององค์การหรือของหน่วยงานพร้อมทั้งกำหนดวัตถุประสงค์ กำหนดอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงานพร้อมทั้งกำหนดวัตถุประสงค์ กำหนดอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงานและกำหนดสายการบังคับบัญชาในลักษณะของหน่วยงานหลัง (Line) หน่วยงานที่ปรึกษา (Staff) และหน่วยงานช่วย (Auxiliary) การจัดองค์การอาจจะแสดงไว้ในรูปแบบแผนภูมิองค์การเพื่อให้เกิดการสื่อความเข้าใจในองค์การเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ ความรับผิดชอบสายการบังคับบัญชาและการติดต่อสื่อสาร

๓. การนำ (Leading) หมายถึง การที่ผู้นำใช้การโน้มน้าวให้สมาชิกองค์การปฏิบัติตามคำสั่งของตนเอง เพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการทำงาน นอกจากนี้ยังรวมถึงการติดต่อสื่อสาร การสั่งการและการจูงใจในองค์การ

๔. การควบคุม (Control) หมายถึง กระบวนการในการตรวจสอบการปฏิบัติงานขององค์การว่าสมาชิก องค์การที่เป็นผู้ปฏิบัติงานได้ปฏิบัติเป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้หรือไม่โดยดูจากการปฏิบัติงานจริงเมื่อเปรียบเทียบกับมาตรฐานและแผนในการทำงาน

#### ๕.๔ หลักการสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชน

หลักการส่งเสริมการมีส่วนร่วม หมายถึงการเปิดโอกาสให้ประชาชนและผู้เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนของสังคมได้เข้ามามีส่วนร่วมกับภาครัฐ ซึ่งสามารถแบ่งระดับของการสร้างมีส่วนร่วมของประชาชนออกเป็น ๕ ระดับ ดังนี้

๑. การให้ข้อมูล (Inform) คือเป็นการมีส่วนร่วมของประชาชนในระดับต่ำที่สุดแต่เป็นระดับที่สำคัญ เพราะเป็นก้าวแรกของการที่ภาครัฐจะเปิดโอกาสให้ประชาชน เข้าสู่กระบวนการการมีส่วนร่วมในเรื่องต่าง ๆ วิธีการให้ข้อมูลสามารถใช้ช่องทางต่าง ๆ เช่น เอกสารสิ่งพิมพ์ การเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารผ่านทางสื่อต่าง ๆ การจัดนิทรรศการ จัดหมายข่าวจัดการแถลงข่าว การติดประกาศและการให้ข้อมูลต่าง ๆ ทางเว็บไซต์

๒. การรับฟังความคิดเห็น (Consult) เป็นกระบวนการที่เปิดให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการให้ข้อมูลข้อเท็จจริงและความเห็น เพื่อประกอบการตัดสินใจของหน่วยงานภาครัฐด้วยวิธีต่าง ๆ เช่น การรับฟังความคิดเห็น การสำรวจความคิดเห็น การจัดเวทีสาธารณะ การแสดงความคิดเห็นผ่านทางเว็บไซต์

๓. การเกี่ยวกัน (Involve) เป็นการเปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการปฏิบัติงานหรือร่วมเสนอแนะทางที่จะนำไปสู่การตัดสินใจ เพื่อสร้างความมั่นใจให้ประชาชนว่าข้อมูลความคิดเห็นและความต้องการของประชาชนจะถูกนำไปพิจารณา เป็นทางเลือกในการบริหารงานของภาครัฐ เช่น การ

ประชุมเชิงปฏิบัติการ เพื่อพิจารณาประเด็นนโยบายสาธารณะประชาพิจารณ์ การตั้งคณะเพื่อเสนอแนะประเด็นนโยบาย

๔. ความร่วมมือ (Collaboration) เป็นการให้กลุ่มประชาชนผู้แทนภาคสาธารณะมีส่วนร่วมโดยเป็นหุ้นส่วนกับภาครัฐในทุกขั้นตอนของการตัดสินใจ และมีการดำเนินกิจกรรมร่วมกันอย่างต่อเนื่อง เช่น คณะกรรมการที่มีฝ่ายประชาชนร่วมเป็นกรรมการ

๕. การเสริมอำนาจแก่ประชาชน (Empower) เป็นขั้นที่บทบาทประชาชนในระดับสูงที่สุด โดยให้ประชาชนเป็นผู้ตัดสินใจ เช่น การลงมติในประเด็นสาธารณะต่าง ๆ การมีส่วนร่วมของประชาชนจึงเป็นเรื่องละเอียดอ่อนต้องมีการพัฒนาให้ความรู้ ความเข้าใจในการให้ข้อมูลข่าวสารที่ถูกต้อง

ดังนั้น ทั้งทางภาครัฐและภาคประชาชนควรมีการสร้างหลักการมีส่วนร่วมเข้าด้วยกันเพราะทำให้ต่างฝ่ายได้รับรู้ถึงปัญหาและความต้องการไปพร้อมกัน ประชาชนก็จะได้มีส่วนร่วมมากในการทำกิจกรรมและการพัฒนายานพาหนะในสถานประกอบการหรือของตนเองให้ปลอดภัย เพราะการมีส่วนร่วมมากจะเป็นหลักประกันที่สำคัญที่จะทำให้ประชาชนทุกคนดำเนินชีวิตที่ดีและอย่างยั่งยืน

#### ๕.๕ หลักธรรมาภิบาลด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

หลักการมีส่วนร่วม (Participation) เป็นหนึ่งในหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดีหรือที่เรียกว่า หลักธรรมาภิบาล (Good Governance) ซึ่งหลักธรรมาภิบาลนี้ เป็นแนวทางหนึ่งในการแก้ปัญหาการทำงานของภาครัฐ (Public Sector) ภาคเอกชน (Private Sector) หรือองค์กรสังคมต่าง ๆ (Civil Society) ธรรมาภิบาล หมายถึง หลักการบริหารบ้านเมืองที่ดี มีประสิทธิภาพ มีความเป็นธรรมทางสังคม สามารถตอบสนองความต้องการของประชาชนได้ มีระบบการทำงานอย่างมีหลักการ และมีความรับผิดชอบต่อส่วนรวม มีระบบราชการที่เคารพในสิทธิของพลเมืองและมีกระบวนการทำงานที่โปร่งใสสามารถตรวจสอบได้ ธรรมาภิบาลทำหน้าที่เป็นกลไก เครื่องมือและแนวทางการดำเนินงานที่เชื่อมโยงกันของภาคเศรษฐกิจ สังคมและการเมือง เน้นความจำเป็นของการสร้างความร่วมมือจากภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนอย่างจริงจังและต่อเนื่อง

ซึ่งสรุปได้ว่าในการดำเนินโครงการฯจะเป็นการแสดงความรับผิดชอบต่อหน่วยงานของรัฐและประชาชนในการช่วยเหลือหรือร่วมมือในการแก้ไขปัญหาวิกฤตคุณภาพอากาศฝุ่นละอองที่เป็นพิษในขณะนี้

## ๕.๖ ความรู้ด้านมนุษยสัมพันธ์

มนุษยสัมพันธ์ คือ วิชาที่ว่าด้วยศาสตร์และศิลปะ เพื่อเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างบุคคลเพื่อให้เกิดความร่วมมือ ร่วมใจในการทำงานสำเร็จตามวัตถุประสงค์ เทคนิคการสร้างมนุษยสัมพันธ์ เช่น ยิ้มแย้มแจ่มใส ปราศรัยด้วยไมตรี มีความจริงใจ ให้ความสำคัญสัมพันธ์พร้อมมารยาท สถานงานเป็นทีม

ในการดำเนินโครงการฯ จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องนำความรู้ด้านมนุษยสัมพันธ์มาใช้เพื่อให้เกิดประโยชน์ในด้านการสื่อสารเพื่อให้ทางผู้บริหารสถานประกอบการให้ความสนใจในการดำเนินโครงการฯ หรือแม้กระทั่งนำมาใช้กับพนักงานในสถานประกอบการหรือประชาชนที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการดำเนินงาน การทำงานร่วมมือร่วมใจในการดำเนินโครงการฯ เพื่อช่วยการแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศ

## ๕.๗ ทฤษฎี Benchmarking

Benchmarking คือกระบวนการแลกเปลี่ยนความรู้ แลกเปลี่ยนประสบการณ์และแลกเปลี่ยนวิธีปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practices) กับองค์กรอื่นภายใต้กฎกติกาสากล

โดยมีแนวคิดว่าองค์กรใดองค์กรหนึ่งนั้นไม่ได้เก่งไปทุกเรื่องมีองค์กรที่เก่งกว่าในบางเรื่อง

ดังนั้นการศึกษาจากประสบการณ์ตรงขององค์กรอื่นแล้วนำมาประยุกต์ให้เหมาะสมจะช่วยประหยัดเวลา

และลดการดำเนินงานแบบลองผิดลองถูกทำให้ทราบถึงศักยภาพหรือขีดความสามารถที่แท้จริงขององค์กรของตนเองทำให้สามารถเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานและเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน

Benchmarking จึงเป็นเส้นทางลัดสู่ความเป็นเลิศอย่างก้าวกระโดด ผลที่ได้รับจากการทำ Benchmarking คือทำให้รู้ว่าใครหรือองค์กรใดเป็นผู้ปฏิบัติได้ดีที่สุดและมีวิธีปฏิบัติอย่างไร เพื่อองค์กรอื่นจะนำมาปรับปรุงผลการดำเนินงานของตนโดยเลือกสรรและนำวิธีปฏิบัติที่เป็นเลิศเหล่านั้นไปประยุกต์ใช้ในกระบวนการทำงานของตนเองซึ่งไม่ใช่การลอกเลียนแบบแต่เป็นการสร้างสรรค์ผลงานใหม่ๆ อันเกิดจากการเรียนรู้

## ศึกษาตัวอย่างการดำเนินการของหน่วยงานอื่นๆ

### ๑. กรมควบคุมมลพิษ การตรวจสอบตรวจจับและห้ามใช้รถยนต์ควันดำ

กรมควบคุมมลพิษ ร่วมกับกองบังคับการตำรวจจราจร และกรุงเทพมหานคร จะขยายพื้นที่การตรวจสอบตรวจจับและห้ามใช้รถยนต์ควันดำ ตามจุดตรวจสอบตรวจจับของกองบังคับการตำรวจจราจรที่มีอยู่วันละประมาณ ๓๐ จุด ตั้งแต่วันที่ ๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๗ เป็นต้นไป โดยใน ๒ เดือนแรก กรมควบคุมมลพิษจะส่งชุดปฏิบัติการตรวจสอบตรวจจับหมุนเวียนไปตามจุดตรวจสอบตรวจจับของกองบังคับการตำรวจจราจรซึ่งจะตรวจสอบตรวจจับและห้ามใช้รถยนต์ควันดำได้วันละ ๔ จุด จากทั้งหมด ๓๐ จุด เพื่อเตรียมความพร้อมให้แก่กองบังคับการตำรวจจราจร หลังจากนั้น กองบังคับการตำรวจจราจรจะตรวจสอบตรวจจับและห้ามใช้รถยนต์ควันดำให้ครบทั้ง ๓๐ จุดต่อวัน ทั่วพื้นที่กรุงเทพมหานคร การยกเลิกคำสั่งห้ามใช้รถยนต์

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้จัดตั้งสถานที่ยกเลิกคำสั่งห้ามใช้รถยนต์ ๗ แห่งทั่ว กทม. โดย

- กรมควบคุมมลพิษ ดำเนินการ ๒ แห่ง ได้แก่ กรมควบคุมมลพิษ และสถานีตำรวจนครบาลคูขนานลอยฟ้า
- กรุงเทพมหานคร ดำเนินการ ๕ แห่ง ดังนี้

๑. กองโรงงานช่างกล ถนนมิตรไมตรี ใกล้ศูนย์เยาวชนกรุงเทพมหานคร
๒. ศูนย์บริการกองโรงงานช่างกล สาขาประเวศ ถนนศรีนครินทร์
๓. ศูนย์บริการกองโรงงานช่างกล สาขาราชบุรีบูรณะ บริเวณสำนักงานเขต ราชบุรีบูรณะ
๔. ศูนย์บริการกองโรงงานช่างกล สาขาบางกะปิ ถนนสุขุมวิท ๑
๕. ศูนย์บริการกองโรงงานช่างกล สาขาภาษีเจริญ ถนนพุทธมณฑลสาย ๓

ปัจจุบันอาจกล่าวได้ว่ามีกฎหมายหลักอย่างน้อย ๔ ฉบับที่ใช้สำหรับกำกับดูแลรถยนต์ที่ก่อให้เกิดควันดำ รวมทั้งมลพิษอื่นๆ ที่เกิดจากรถยนต์ ได้แก่ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๑๖ ลงวันที่ ๙ ธันวาคม ๒๕๑๔ ดังนั้น จึงมีหน่วยงานที่มีบทบาทอำนาจหน้าที่ที่เกี่ยวข้องหลายหน่วยงานตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายต่างๆ เหล่านี้ ได้แก่

- ๑) กองบังคับการตำรวจจราจร มีอำนาจหน้าที่ในฐานะเจ้าพนักงานจราจร และพนักงานเจ้าหน้าที่ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๑๖ ลงวันที่ ๙ ธันวาคม ๒๕๑๔ ในการควบคุมรถยนต์ทุกชนิด
- ๒) กรมการขนส่งทางบก มีอำนาจหน้าที่ในฐานะผู้ตรวจการตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ในการควบคุมรถยนต์ขนาดใหญ่ เช่น รถโดยสารประจำทาง รถบรรทุก ๑๐ ล้อ เป็นต้น
- ๓) กรมควบคุมมลพิษ และกรุงเทพมหานคร มีอำนาจหน้าที่ในฐานะพนักงานเจ้าหน้าที่ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ ในการควบคุมรถยนต์ขนาดเล็ก (รถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์) เช่น รถกระบะหรือรถปิ๊กอัพ รถตู้ส่วนบุคคล เป็นต้น

Q๑: ผลการดำเนินงานการตรวจสอบตรวจจับและห้ามใช้รถยนต์ควันดำ ระยะที่ ๑ บนถนนสมเด็จพระเจ้าตากสินเป็นอย่างไร

A๑: จากรถยนต์ที่ถูกเรียกตรวจทั้งหมด ๖๓๑ คัน มีรถยนต์ที่ถูกคำสั่ง “ห้ามใช้ชั่วคราว” ทั้งสิ้น ๓๒๑ คัน และจากการดำเนินการยกเลิกเครื่องหมายห้ามใช้ ณ สถานีตำรวจนครบาลคูขนานลอยฟ้า ถนนบรมราชชนนี ระหว่างวันที่ ๑๘ กันยายน ๒๕๔๖ – ๑๙ มกราคม ๒๕๔๗ พบว่า ได้มีผู้ขับขึ้นารถยนต์ไปขอยกเลิกคำสั่งแล้ว ๒๘๘ คัน หรือคิดเป็นร้อยละ ๙๐ ดังนั้น จึงคงเหลือรถยนต์ที่ถูกคำสั่งห้ามใช้ชั่วคราวจำนวน ๓๓ คัน หรือคิดเป็นร้อยละ ๑๐ ซึ่งขณะนี้รถยนต์ดังกล่าวได้ครบกำหนดให้แก้ไขปรับปรุงสภาพเครื่องยนต์ที่กำหนดไว้ ๓๐ วันแล้ว ทั้งนี้ กรมควบคุมมลพิษ ได้มีหนังสือแจ้งไปยังเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถยนต์ดังกล่าวให้นำรถยนต์ที่อยู่ระหว่างถูกคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะมาตรวจสอบเพื่อดำเนินการยกเลิกคำสั่ง ณ สถานีตำรวจนครบาลคูขนานลอยฟ้าโดยเร็ว มิฉะนั้นอาจถูกดำเนินการทางกฎหมายหากยังคงใช้รถนั้น

ต่อไป ซึ่งในขณะนี้ กรมควบคุมมลพิษ ยังมิได้มีการออกคำสั่ง “ห้ามใช้เต็ดขาด” เนื่องจากยังไม่พบว่ามีเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถยนต์ที่พ้นกำหนดให้แก้ไขปรับปรุงสภาพเครื่องยนต์ นำรถนั้นมาใช้ในทาง และจากการประเมินผลการดำเนินการด้วยการสุ่มตรวจรถยนต์ที่วิ่งผ่านถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ก็พบว่า มีจำนวนรถยนต์ที่มีค่าควันดำเกินมาตรฐานลดลงถึงร้อยละ ๓๗

## ๒.กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (ทส.)

**นายวิจารณ์ สิมาฉายา ปลัดทส.** เป็นประธานการประชุมเร่งรัดและทบทวนมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน ๒.๕ ไมครอน หรือ PM๒.๕ ในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยมีหน่วยงานต่างๆ ได้แก่ กรมควบคุมมลพิษ กองบังคับการตำรวจจราจร กรมอนามัย กรมควบคุมโรค กระทรวงมหาดไทย กรมฝนหลวงและการบินเกษตร กรมอุตุนิยมวิทยา กระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางบก องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.) เข้าร่วมประชุมในวันที่ ๑๖ มกราคม ๒๕๖๒ โดยมีรายละเอียด ดังนี้ ฝุ่น PM๒.๕ มาจากการจราจรเป็นหลัก โดยเป็นรถยนต์ดีเซลที่ปล่อยควันดำเพราะการเผาไหม้ไม่สมบูรณ์ ซึ่งมลพิษเหล่านี้มีเท่าเดิม แต่ในช่วงนี้อากาศไม่เอื้ออำนวยทำให้เกิดการสะสมของฝุ่นจนเกินมาตรฐาน อยู่ในระดับที่มีผลกระทบต่อสุขภาพ ซึ่งปัญหาดังกล่าวทส.และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ร่วมหารือกันตั้งแต่วันที่ ๑๙ ธ.ค. ๖๑ โดยดำเนินการมาตรการป้องกันและลดผลกระทบที่เกิดขึ้นมาอย่างต่อเนื่อง

**นายประลอง ดำรงค์ไทย อธิบดีกรมควบคุมมลพิษ (คพ.)** กล่าวว่า สำหรับ คพ. ได้ติดตามตรวจสอบและเฝ้าระวังสถานการณ์ฝุ่นละออง รวมทั้งเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารอย่างต่อเนื่องผ่านเว็บไซต์ [www.airthai.pcd.go.th/](http://www.airthai.pcd.go.th/) HYPERLINK "http://www.airthai.pcd.go.th/"& HYPERLINK "http://www.airthai.pcd.go.th/thai.pcd.go.th" และ แอปพลิเคชัน airthai จึงอยากให้ประชาชนติดตามข้อมูลที่นำเชื่อถือจากทางภาครัฐ " สถานการณ์ฝุ่นละออง PM ๒.๕ วันนี้ จาก ๔๒ สถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศ ค่าเฉลี่ยของฝุ่น PM ๒.๕ ลดลงจากเมื่อวันที่ ๑๕ ม.ค. ทุกจุด แสดงว่าการทำฝนเทียมให้ กทม.สำเร็จ จากระดับสีส้ม เริ่มมีผลกระทบต่อสุขภาพเป็นสีเหลือง สถานการณ์ดีขึ้น อย่างไรก็ตาม จากการประชุมผลจากการประชุมครั้งนี้ได้ประสาน ๕ จังหวัดปริมณฑล ได้แก่ จ.นนทบุรี นครปฐม ปทุมธานี สมุทรปราการ และสมุทรสาคร. ห้ามเผาในที่โล่งอย่างเด็ดขาด ตลอด ๒ เดือน " นายประลองกล่าว

**พญ.พรรณพิมล วิบุลากร อธิบดีกรมอนามัย** เผยว่า ขณะนี้สถานการณ์ฝุ่นอยู่ในระดับสีส้ม คือ เริ่มมีผลกระทบต่อสุขภาพ หลากๆคน จึงหาหน้ากาก N๙๕ มาใช้ แม้จะป้องกันได้ร้อยละ ๙๐ แต่ต้องใส่ให้แน่น



มากจะอึดอัด ถ้าใส่แล้วสบายดีแสดงว่าไม่ถูกวิธี บางคนใส่ไม่เกิน ๒๐ นาที ก็ทนไม่ไหว สุดท้ายต้องถอดออก ดังนั้น การใช้ N๙๕ ประชาชนต้องศึกษาการใช้งานอย่างถูกวิธี หรือเลือกใส่ในช่วงเวลาที่เหมาะสม เช่น การเดินอยู่ริมถนน เป็นต้น ซึ่งจริงๆ แล้วหน้ากากอนามัยแบบธรรมดาสามารถนำมาใช้ได้ เพียงแต่ใส่ที่ขลุ่ยไปอีก ๒-๓ ชั้นก็มีประสิทธิภาพใกล้เคียงกันและ ได้แจ่งเตือนไปยังโรงเรียนที่อยู่ในพื้นที่เสี่ยงให้งดกิจกรรมกลางแจ้ง แต่ยังไม่ถึงต้องหยุดเรียน เพราะยังไม่ถึงระดับสีแดง คือ มีผลกระทบต่อสุขภาพ

**นพ.ชวรงค์ดี แก้วจรัส รองอธิบดีกรมควบคุมโรค** ระบุว่า จากการเปรียบเทียบสถิติผู้ป่วยโรคทางเดินหายใจ เช่น หอบหืด ถุงลมโป่งพอง เส้นเลือดตีบ ไม่พบว่าผู้ป่วยมากขึ้นกว่าปีก่อน และบางโรคมีผู้ป่วยจำนวนลดลง ซึ่งสถานการณ์ฝุ่นละอองในขณะนี้จึงยังไม่มีผลกระทบต่อสุขภาพอย่างเป็นนัยยะสำคัญ

**พล.ต.ต.นิธิธร จินตกานนท์ ผู้บัญชาการกองบังคับการตำรวจจราจร** กล่าวว่า มาตรการแก้ปัญหาฝุ่นละออง PM ๒.๕ จะเพิ่มจุดตรวจจับรถควันดำอีก ๘ จุด จากเดิมมี ๑๒ จุด รวมเป็น ๒๐ จุด โดยประสานกรมควบคุมมลพิษนำเครื่องมือมาตรวจจับ โดยเมื่อวาน(๑๕ม.ค.) ได้ตั้งด่านควันดำ จับควันดำเกินมาตรฐานได้ ๖๕๑ คัน สำหรับรถเล็กจะใช้อำนาจ คพ. ติดสติ๊กเกอร์ห้ามใช้ชั่วคราว ๓๐ วัน จนกว่าจะปรับเปลี่ยน และผ่านการตรวจวัดสภาพอีกครั้ง รถทั้งหมดจะอยู่นอกระบบ เข้า กทม.ไม่ได้ ช่วยลดฝุ่น นอกจากนี้ จะบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด ห้ามจอดรถยนต์ในถนนสายหลัก ๒๔ ชั่วโมง จะกำชับและสั่งการด่วนไปยังสถานีตำรวจต่างๆ จะส่งผลให้รถเคลื่อนตัวได้ง่าย มลพิษลดลง

**นางพริ้มเพรา วงศ์สุทธิรัตน์ ผู้ช่วยผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ** กล่าวว่า ปัจจุบันมีรถเมล์ขสมก. ให้บริการ ๒,๘๐๐ คัน เป็นรถโดยสาร NGV ๗๐๐-๘๐๐ คัน รถดีเซล ๒,๐๐๐ คัน ซึ่งปกติใช้น้ำมัน B๗ เมื่อเกิดปัญหาฝุ่น จึงมีมาตรการป้องกัน โดยเมื่อวันที่ ๑๕ ม.ค. เปลี่ยนเป็นน้ำมัน B๒๐ จำนวน ๘๐๐ คัน ที่เหลืออีก ๑,๒๐๐ คัน ขสมก.จะเร่งรัดปรับเปลี่ยนโดยเร็วที่สุด ส่วนการแก้ไขในระยะยาวในปี ๒๕๖๕ รถโดยสารเก่า ๒,๐๐๐ คันจะหมดไป จะเป็นรถโดยสาร NGV รถโดยสารไฟฟ้า และรถโดยสารไฮบริดเข้ามาแทน " รถเมล์ปัจจุบันอายุใช้งาน ๑๐-๒๐ ปี มีบริษัทเหมาซ่อม ขสมก.จะกวาดขันบริษัททั้งหมด และปรับจำนวนเที่ยวในช่วงนอกเวลาเร่งด่วน เพื่อไม่ให้กระทบผู้ใช้บริการ ปกติ ๔ เที่ยว ลดเหลือวิ่ง ๓ เที่ยว แต่ทุกมาตรการต้องสอดคล้องความต้องการของผู้บริโภค " นางพริ้มเพรา กล่าว

๖. กรอบแนวทางการดำเนินการและผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง

ลำดับ	แนวทางการดำเนินการ	ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง	ระยะเวลา
๑.	จัดทำโครงการการเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมคุณภาพอากาศที่เกิดจากยานพาหนะของสถานประกอบการขนาดใหญ่ พื้นที่เขตบางแคเพื่อเสนอขออนุมัติโครงการ	-เจ้าหน้าที่ฝ่ายสิ่งแวดล้อมและสุขาภิบาลเป็นผู้จัดทำโครงการ -หัวหน้าฝ่ายสิ่งแวดล้อมและสุขาภิบาลเสนอโครงการ -ผู้อำนวยการเขต ผู้อนุมัติโครงการ	๑-๑๐ ตุลาคม ๒๕๖๒
๒.	<u>ขั้นตอนเตรียมงาน</u> -แต่งตั้งคณะทำงานประกอบด้วย ๑.แต่งตั้งเจ้าหน้าที่ดำเนินการ ๒.ประชุมชี้แจงความสำคัญ ความจำเป็นและแนวทางการดำเนินการ ๓. ข้อมูลรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซลประเภทรถบรรทุก ของสถานประกอบการ ๔. วิธีการตรวจวัดค่าควันดำของยานพาหนะของสถานประกอบการ ๕. เกณฑ์มาตรฐานค่าควันดำตามประกาศเกณฑ์และวิธีการตรวจสอบค่าควันดำจากไอเสียรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ๕ ต.ค.๒๕๔๑ ๖. จัดทำแผนสุ่มตรวจวัดค่าควันดำและให้ความรู้ในสถานประกอบการ	๑. ผู้อำนวยการเขตบางแคเป็นประธาน ๒. ผู้ช่วยผู้อำนวยการเขตที่ได้รับมอบหมายเป็นรองประธาน ๓. หัวหน้าฝ่ายทุกฝ่ายเป็นกรรมการ ๔. หัวหน้าฝ่ายสิ่งแวดล้อมและสุขาภิบาลเป็นกรรมการและเลขานุการ ๕. เจ้าหน้าที่ฝ่ายสิ่งแวดล้อมฯ เป็นกรรมการและ ผู้ช่วยเลขานุการ	๑๑-๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๒
๓.	<u>ขั้นดำเนินการ</u> ๑. ดำเนินการสุ่มตรวจสอบวัดค่าควันดำ รถยนต์		

ลำดับ	แนวทางการดำเนินการ	ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง	ระยะเวลา
	ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซลและให้ความรู้เรื่องการป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษจากควันดำในสถานประกอบการขนาดใหญ่ พื้นที่เขตบางแค ทุกแห่ง ๒. ดำเนินการติดตามและประเมินผลรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซลประเภทรถบรรทุกในสถานประกอบการขนาดใหญ่ทั้ง ๒๕ แห่งจำนวน ๕๗๙ คัน	-คณะทำงาน  -ฝ่ายสิ่งแวดล้อมและ สุขาภิบาล	๑ พ.ย๖๒ -๑มิ.ย๖๓  ๑ พ.ย๖๒ -๑มิ.ย๖๓
๔.	<b>สรุปข้อมูลและประเมินผล</b> ๑. การติดตามและประเมินผลเพื่อรายงานให้ผู้บังคับบัญชาทราบ นำข้อที่บกพร่องไปปรับปรุงพัฒนาดำเนินการต่อไป ๒. ให้สถานประกอบการในกลุ่มเป้าหมายเป็นผู้ประเมิน และให้ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ สำหรับการนำไปปรับปรุงพัฒนาโครงการต่อไป	-ฝ่ายสิ่งแวดล้อมและ สุขาภิบาล	๑ก.ค -๓๑ก.ย ๒๕๖๓

### ๗. ระยะเวลาดำเนินการ

๑ ตุลาคม ๒๕๖๒ - ๓๑ กันยายน ๒๕๖๓

### ๘. งบประมาณ

ประมาณการค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน เป็นเงิน ๓๑๙,๐๐๐.-บาท รายละเอียด ดังนี้

๑. ค่าใช้จ่ายการตอบแทนบุคคลากรฝ่ายสิ่งแวดล้อมและสุขาภิบาลในการปฏิบัติงาน ออกสุ่มตรวจควันดำและให้ความรู้เรื่องการป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษจากควันดำ เป็นเงิน ๒๔๐,๐๐๐.-บาท

-เจ้าหน้าที่ฝ่ายสิ่งแวดล้อมและสุขาภิบาล ๔ คน ( ๒๐๐ บาท x ๒๔๐ วัน x ๓คน )

เป็นระยะเวลา ๒๔๐ วัน

เป็นเงิน

๑๔๔,๐๐๐.๐๐ บาท

๒.ค่าวัสดุ อุปกรณ์ที่ใช้ขณะซ่อมตรวจวัดค่าควันดำรถยนต์ เช่นหน้ากากM๙๕ ถุงมือ  
เป็นเงิน ๒๐,๐๐๐.๐๐ บาท

๓.เอกสารและป้ายให้ความรู้การป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษจากควันดำ  
ป้ายไว้นิลขนาด๑\*๑ เมตร จำนวน ๑,๕๕๐ ป้าย  
เป็นเงิน ๑๕๕,๐๐๐.๐๐ บาท

รวมเป็นเงิน ๓๑๙,๐๐๐.-บาท (สามแสนหนึ่งหมื่นเก้าพันบาทถ้วน)

#### ๙.แนวทางการติดตามและประเมินผล

๙.๑ ตัวชี้วัดความสำเร็จระดับผลผลิต (Output) และตัวชี้วัดระดับผลลัพธ์ (Outcome)

๙.๒ วิธีการและเครื่องมือในการติดตามและประเมินผลความสำเร็จ รายละเอียดตามตาราง  
เปรียบเทียบตัวชี้วัดความสำเร็จ ดังต่อไปนี้

เป้าหมาย/วัตถุประสงค์	ตัวชี้วัด	วิธีการ/เครื่องมือ
<b>เป้าหมาย(ผลผลิต/ Output)</b> ๑. รถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ประเภทรถบรรทุกในสถาน ประกอบการขนาดใหญ่ พื้นที่เขต บางแค ไม่มีค่าควันดำเกินมาตรฐาน ภายใน ๓ เดือนหลังการดำเนิน โครงการฯ	-กลุ่มเป้าหมายร้อยละ ๘๐	- ดำเนินการตรวจวัดค่าควันดำ -รายงานผลการตรวจวัดค่าควันดำ ของรถยนต์ในสถานประกอบการ หลังการดำเนินโครงการ
๒.ตัวแทนสถานประกอบการขนาดใหญ่ มีความรู้เรื่องการป้องกันและ แก้ไขปัญหามลพิษจากควันดำ รถยนต์	-กลุ่มเป้าหมายร้อยละ ๑๐๐	-แบบทดสอบความรู้ก่อน-หลังให้ ความรู้
๓. มีเครือข่ายการเพิ่ม ประสิทธิภาพการควบคุมคุณภาพ อากาศที่เกิดจากยานพาหนะใน สถานประกอบการ พื้นที่เขตบาง แค	เอกสารการจัดตั้งเครือข่าย	-รายงานการจัดตั้งเครือข่าย

<p><b>วัตถุประสงค์(ผลลัพธ์/Outcome)</b></p> <p>๑.ตรวจวัดค่าควันดำรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซลประเภทบรรทุกจำนวน ๕๗๙ คันในสถานประกอบการพื้นที่เขตบางแค</p> <p>๒.ตัวแทนสถานประกอบการขนาดใหญ่ ๒๕ แห่งมีความรู้เรื่องการป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษจากควันดำรถยนต์</p> <p>๓.เพื่อสร้างเครือข่ายการเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมคุณภาพอากาศที่เกิดจากยานพาหนะในสถานประกอบการ พื้นที่เขตบางแค</p>	<p>ได้รับตรวจวัดค่าควันดำร้อยละ๑๐๐</p> <p>ได้รับความรู้เรื่องการป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษจากควันดำรถยนต์ ร้อยละ๑๐๐</p> <p>มีการจัดตั้งเครือข่าย</p>	<p>ผลค่าควันดำจากการตรวจวัด</p> <p>มีกิจกรรมการป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษจากควันดำรถยนต์ในสถานประกอบการ</p> <p>รายงานการจัดตั้งเครือข่าย</p>
--	---	---

## ๑๐. ข้อเสนอแนะ

๑๐.๑ การดำเนินงานโครงการฯนี้ ควรดำเนินการอย่างเร่งด่วนและต่อเนื่องให้สอดคล้องกับแผนพัฒนากรุงเทพมหานครระยะ ๒๐ ปี (ระยะที่๒ พ.ศ.๒๕๖๑-๒๕๖๔)ซึ่งยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องได้แก่ประเด็นยุทธศาสตร์ ด้านที่ ๑ มหานครปลอดภัย มิติปลอดภัย มลพิษ เป้าหมายที่๑.๑.๓ กรุงเทพมหานครมีฝุ่นละอองอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน เป้าประสงค์ที่๑.๑.๓.๑ ลดจำนวนยานพาหนะที่ปล่อยควันดำเกินมาตรฐาน โดยมีการกำหนดตัวชี้วัดร้อยละ๒๐ ซึ่งต้องดำเนินการให้ต่อเนื่องไปจนถึงเป้าหมายให้ได้เนื่องจากปัญหาคุณภาพอากาศจะแย่ขึ้นทุกปีหากไม่มีมาตรการที่แก้ไขอย่างชัดเจน และร่วมกันทุกภาคส่วน การแก้ไขปัญหาจากแหล่งกำเนิดในทุกด้านของมลพิษทางอากาศ

๑๐.๒ ควรวางแผนสำหรับขยายโครงการฯไปสู่กลุ่มเป้าหมายอื่น ๆ ที่มีการใช้ยานพาหนะ รถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ประเภทบรรทุกในสถานประกอบการอื่นๆเช่น สถานที่จำหน่ายอาหาร สถานที่จำหน่ายอาหารที่มีการส่งอาหารเดลิเวอรี่ ห้างสรรพสินค้า ร้านขายส่ง หรือสถานประกอบการขนส่งขนาดเล็ก เช่นคอร์รี่ตามศูนย์บริการที่มีในพื้นที่

๑๐.๓ ใช้มาตรการในการสร้างแรงจูงใจ เช่นการได้รับใบประกาศนียบัตรชื่นชมในการควบคุมคุณภาพอากาศในเรื่องควันดำจากรถยนต์และการตระหนักถึงผลกระทบของปัญหาที่มีผลต่อสุขภาพประชาชนเพื่อให้ผู้ประกอบการเข้าร่วมโครงการ

๑๐.๔ กำหนดเสนอมาตรการการจัดทำรายงานการควบคุมมลพิษอากาศจากค่าควันดำในรถยนต์ที่ใช้ในการประกอบการเพื่อใช้ประกอบเป็นเอกสารในการยื่นขอต่ออายุใบอนุญาตสถานประกอบการ

๑๐.๕ กรุงเทพมหานครและรัฐบาลควรมีการแก้ไขปัญหาเรื่องมลพิษฝุ่นละอองที่เกิดขึ้นจากสาเหตุการใช้รถยนต์ที่ไม่มีประสิทธิภาพและก่อให้เกิดมลพิษและมีการใช้มาตรการทางกฎหมายอย่างเคร่งครัด

๑๐.๖ สถานประกอบการทุกแห่ง ทุกประเภทควรมีความรับผิดชอบต่อสังคมไม่ก่อให้เกิดมลพิษจากแหล่งกำเนิดใดๆตลอดจนให้ความรู้แก่พนักงานให้ถ่ายทอดไปใช้ในชีวิตประจำวันเพื่อเป็นการช่วยกันทุกด้านเพื่อลดมลพิษที่เป็นปัญหาในขณะนี้

## บรรณานุกรม

สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล แผนพัฒนากรุงเทพมหานครระยะ ๒๐ ปี ระยะที่๒( พ.ศ.๒๕๖๑-๒๕๖๕), ไม่ปรากฏสถานที่พิมพ์,๒๕๖๑

กรมควบคุมมลพิษ การตรวจสอบตรวจจับและห้ามใช้รถยนต์ควัน  
,<http://www.pcd.go.th>

มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช การวิเคราะห์ SWOT Analysis  
<http://www.stou.ac.th/Offices/rdec/headquater>

The Guardian “UK legal claims grow over exposure at work to toxic diesel fumes” (๑๖ September ๒๐๑๗).

## ภาคผนวก

- แผนการปฏิบัติงานตรวจวัดรถยนต์ควันดำร่วมกับกองบังคับการตำรวจจราจร เดือน มกราคม ๒๕๖๒
- แผ่นพับประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับรถยนต์ควันดำ
- ผลการปฏิบัติงานตรวจวัดรถยนต์ควันดำร่วมกับกองบังคับการตำรวจจราจรปี๒๕๕๙-๒๕๖๑
- การตรวจสอบและตรวจจ้บรถยนต์ควันดำ