

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาเรื่อง ความรับผิดชอบต่อสังคมด้านการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม ของผู้ประกอบการรถเอกซเรย์บริการ ชสมก. ผู้ศึกษาได้ศึกษาและทบทวนแนวคิด รวมถึงวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาครั้งนี้ คือ

1. แนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคม
2. แนวคิดเรื่องสิ่งแวดล้อม
3. นโยบาย กฎหมายและแผนที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษสิ่งแวดล้อม
4. ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับรถเอกซเรย์บริการ ชสมก.
5. ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
6. กรอบแนวคิดที่ใช้ในการศึกษา

1. แนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคม

ความรับผิดชอบต่อสังคม (Social Responsibility) เป็นสิ่งที่องค์กรมีเงื่อนไขที่พึงปฏิบัติต่อสังคม เพื่อธำรงรักษาสังคมไว้และสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นให้แก่คนในสังคมนั้น ๆ โดยจะเป็นการดำเนินการต่าง ๆ นอกเหนือจากการดำเนินการตามหน้าที่ปกติเพื่อที่จะบรรลุเป้าหมายขององค์กร ซึ่งจะต้องได้รับความร่วมมือกันอย่างดีกับผู้ที่เกี่ยวข้องหลายฝ่ายด้วยกัน ซึ่งในการศึกษานี้ได้แบ่งแนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคมที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาไว้ดังนี้

- 1.1 ความหมายของความรับผิดชอบต่อสังคม
- 1.2 องค์ประกอบความรับผิดชอบต่อสังคม
- 1.3 ขนาดของความรับผิดชอบต่อสังคม
- 1.4 ขอบเขตความรับผิดชอบต่อสังคม
- 1.5 ความรับผิดชอบต่อธุรกิจ
- 1.6 แนวทางการเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคม ในการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม

1.1 ความหมายของความรับผิดชอบต่อสังคม

มีนักวิชาการได้ให้ความหมายของความรับผิดชอบต่อสังคมไว้ดังนี้

ริกกี ดับเบิลยู กริฟฟิน (Griffin, 1996, p. 11) ได้ให้ความหมายของความรับผิดชอบต่อสังคมว่า เป็นข้อผูกพันและเป็นหน้าที่ขององค์กรที่มีหน้าที่ในการปกป้องและให้ประโยชน์ต่อสภาพแวดล้อมรอบข้าง

อาร์ เวน มอนดี้ (Mondy, 1980, p. 22) ได้กล่าวว่าหมายถึง ข้อผูกมัดของผู้บริหารในการหาวิธีที่จะรักษาหรือปกป้องผลประโยชน์ของส่วนรวมมากกว่าผลประโยชน์ขององค์กรเพียงอย่างเดียว

สมยศ นาวิก (2530, น. 35) ได้ให้ความหมายของความรับผิดชอบต่อสังคมไว้ว่าเป็นการพิจารณาถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการตัดสินใจของธุรกิจต่อกลุ่มต่าง ๆ ทั้งหมด ภายในสังคมนั้น ภายหลังจากพิจารณาถึงผลกระทบดังกล่าวแล้ว ผู้บริหารควรจะทำการตัดสินใจในลักษณะที่เป็นประโยชน์ต่อบุคคลส่วนมาก คือ ให้ความยุติธรรมกับกลุ่มต่าง ๆ ภายในสังคมมากที่สุด

เสนาะ ตีเยาว์ (2544, น. 36) ได้ให้ความหมายของความรับผิดชอบต่อสังคม คือ ภาระที่บริษัทจะต้องดำเนินงานที่ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อทั้งผู้ถือหุ้นหรือเจ้าของบริษัทและต่อชุมชนภายนอกด้วย ความรับผิดชอบต่อบริษัทจึงเป็นภาระที่บริษัทมีต่อผู้มีส่วนร่วมในบริษัท

พัชรี นิวัฒน์เจริญกุล (2546, น. 21) ได้ให้ความหมายของความรับผิดชอบต่อสังคมไว้ว่า เป็นเรื่องของบทบาท ภาระหน้าที่ ตลอดจนคุณธรรมและจริยธรรมของบุคคล กลุ่มบุคคล สมาชิกของสังคม หรือของประเทศ รวมถึงนโยบาย กิจกรรม ที่องค์กรภาคธุรกิจได้จัดขึ้น เพื่อให้ความช่วยเหลือ ปรับปรุง และส่งเสริมให้สภาพสังคมโดยรวมดีขึ้น ขณะเดียวกันประชาชนเองก็มีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น

วอเรน อาร์ พลังเกตต์ (Plunkett, 1994, p. 819 อ้างถึงใน มนตรี เลิศสกุลเจริญ, 2547, น. 10) ได้ให้ความหมายความรับผิดชอบต่อสังคมว่า เจตนาที่ไม่เพียงพอจะสร้างทางธุรกิจของบุคคลและองค์กรของคนฝ่ายเดียวแต่ยังป้องกันและสร้างสรรค์ผลประโยชน์นั้น ๆ ให้แก่บุคคลอื่นและให้แก่สังคม รวมถึงความพยายามหลีกเลี่ยงไม่กระทำการใด ๆ ให้บุคคลอื่นและสังคมต้องเสียหายอีกด้วย

ซึ่งจากความหมายของนักวิชาการดังกล่าว สามารถสรุปความหมายของความรับผิดชอบต่อสังคมได้ดังนี้ ความรับผิดชอบต่อสังคม หมายถึง บทบาทหน้าที่หรือข้อผูกพันของบุคคลหรือองค์กร ซึ่งต้องตระหนักถึงความสำคัญในการดำเนินธุรกิจขององค์กร โดยไม่สร้าง

ความเดือดร้อนแก่สังคมและสิ่งแวดล้อม ต้องพยายามหลีกเลี่ยงไม่กระทำการใด ๆ ให้นุ้บุคคลอื่น และสังคมต้องเสียหายด้วย รวมทั้งปกป้องและยังผลประโยชน์ต่อสังคมโดยรวมเพื่อให้ประชาชนมี คุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นด้วย

1.2 องค์ประกอบความรับผิดชอบต่อสังคม

ศิริวรรณ เสรีรัตน์ และคณะ (2539, น. 57-61) ได้กล่าวถึง ความรับผิดชอบต่อสังคม ขององค์การ ประกอบด้วย องค์ประกอบ 4 ด้าน ดังนี้

1. ความรับผิดชอบด้านเศรษฐกิจ (Economic Responsibility) เป็นการพิจารณาว่า องค์การจะต้องมีความรับผิดชอบต่อสังคม นอกเหนือจากการแสวงหากำไร
2. ความรับผิดชอบด้านกฎหมาย (Legal Responsibility) เป็นกิจกรรมที่จะต้องปฏิบัติตามกฎหมาย และข้อกำหนดทั้งหมด
3. ความรับผิดชอบด้านจรรยาบรรณ (Ethical Responsibility) เป็นภาระความ รับผิดชอบต่อองค์การเกี่ยวกับหลักศีลธรรมและค่านิยม ซึ่งควบคุมการทำงานและการตัดสินใจ ขององค์การ
4. ความรับผิดชอบในการใช้ดุลยพินิจ (Discretionary Responsibility) ความ รับผิดชอบต่อด้านนี้ขึ้นอยู่กับวิจารณญาณ และทางเลือกส่วนตัว โดยคิดว่าบริษัทควรมี ซึ่งไม่ได้ เกี่ยวข้องกับกฎหมาย

จินตนา บุญบงการ (2544, น. 34-36) ได้เสนอระดับความรับผิดชอบต่อสังคมได้เป็น 4 ระดับ คือ

1. ความรับผิดชอบทางเศรษฐกิจ (Economic Responsibility) เพื่อผลิตสินค้าและ บริการตามที่ประชาชนต้องการ และนำมาขายเพื่อให้เกิดกำไรแก่เจ้าของกิจการ (ในกรณีที่เป็น องค์การทำเพื่อกำไร) นับได้ว่าเป็นความรับผิดชอบหลักและความรับผิดชอบดั้งเดิมของการ ดำเนินการจนอาจกล่าวได้ว่า นอกจากความรับผิดชอบด้านเศรษฐกิจแล้ว ผู้บริหารในอดีตบางคน ไม่เคยคำนึงถึงความรับผิดชอบในด้านอื่นเลย
2. ความรับผิดชอบทางกฎหมาย (Legal Responsibility) เพื่อดำเนินกิจการไปตาม ครรลองของกฎหมายและกฎข้อบังคับต่าง ๆ อย่างไรก็ตามกฎหมายของกฎข้อบังคับไม่สามารถจะ ครอบคลุมการกระทำทุกอย่างที่องค์กรกระทำได้ การกระทำบางอย่างไม่ผิดกฎหมาย แต่องค์กร ควรจะกระทำหรือไม่ก็นั้นขึ้นอยู่กับความรับผิดชอบของผู้บริหารองค์กรนั้น ๆ

3. ความรับผิดชอบทางจริยธรรม (Ethical Responsibility) การกระทำบางอย่างไม่ใช่สิ่งที่กฎหมายบังคับ แต่ถ้าองค์กรไม่ทำก็ไม่ผิดกฎหมาย แต่องค์กรเลือกกระทำเพราะเห็นว่าเป็นความรับผิดชอบทางจริยธรรม เช่น การให้สวัสดิการด้านเสื้อผ้า ที่อยู่อาศัย เงินกู้ยืม อาหารกลางวัน รถรับส่งพนักงาน การจัดนำเที่ยว เป็นต้น

4. ความรับผิดชอบในการใช้ดุลยพินิจ (Discretionary Responsibility) ความรับผิดชอบในระดับนี้เป็นความสมัครใจของผู้บริหารองค์กรโดยตรง และขึ้นอยู่กับ การตัดสินใจเลือกกระทำของผู้บริหารแต่ละคน ความรับผิดชอบนี้ไม่ได้บังคับไว้เป็นกฎหมาย หรือเป็นสิ่งที่พนักงานคิดว่าควรได้รับตามหลักจริยธรรม เช่น ผู้บริหารไม่สนับสนุนให้พนักงานทำงานล่วงเวลา แต่กลับจ้างพนักงานเพิ่ม เพิ่มเครื่องจักร เพิ่มเงินเดือน ทั้งนี้เพราะผู้บริหารพิจารณาอย่างสุขุมแล้วว่า การทำงานล่วงเวลาทำให้สุขภาพของพนักงานเสื่อมโทรม และเป็นการบั่นทอนคุณภาพชีวิต

1.3 ขนาดของความรับผิดชอบต่อสังคม

การพิจารณาเกี่ยวกับระดับความรับผิดชอบต่อสังคมของหน่วยงานธุรกิจว่า ควรมีมากน้อยเพียงใดและอย่างไรนั้น จะใช้วิธีพิจารณา “ระดับของการตระหนักถึงปัญหาทางสังคม” (Social Responsiveness) หรือระดับความมากน้อยในการตระหนักถึงพันธะข้อผูกพันขององค์กรที่พึงมีต่อสังคม โดยการติดตามดูว่า ธุรกิจได้ดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าว เพื่อปลดปล่อยข้อปัญหาทางสังคมที่ธุรกิจมีภาระผูกพันอยู่และควรต้องเข้าช่วยเหลือแก้ไขได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลเพียงใด สามารถแบ่งออกเป็น 3 แบบคือ (ธงชัย สันติวงษ์, 2546, น. 96-98)

1. การรับผิดชอบต่อสังคมตามข้อผูกพัน (Social Obligation Approach) หรือการรับผิดชอบต่อเฉพาะเท่าที่เป็นขั้นต่ำสุดตามบังคับของกฎหมายเท่านั้น กิจกรรมที่มีแนวความคิดแบบนี้จะเสียสละทรัพยากรขององค์กรเฉพาะเพียงเท่าที่กฎหมายบังคับให้ต้องทำเท่านั้น แต่การจะหวังให้มีการเสียสละสมัครใจเพื่อเข้าช่วยเหลือแก้ไขปัญหาดังคมนั้น

2. การรับผิดชอบต่อสังคม (Social Responsibility Approach) คือ การยอมรับว่าธุรกิจมีความรับผิดชอบต่อสองทางคู่กัน คือ การทำกำไรทางเศรษฐกิจ และการรับผิดชอบต่อสังคมในแง่ของความรับผิดชอบต่อทางเศรษฐกิจนั้นคือ การมุ่งทำกำไร และเพิ่มส่วนทุนของผู้ถือหุ้นให้สูงขึ้น ส่วนอีกทางหนึ่งคือ ความรับผิดชอบต่อสังคม ซึ่งหมายถึง การมุ่งสนใจต่อปัญหาทางสังคมที่กำลังเกิดขึ้นในขณะนั้น แต่ขอบเขตการเข้าไปช่วยเหลือแก้ปัญหาดังคมนั้นจะถูกจำกัดโดยจะมี

เฉพาะภายในกรอบที่จะไม่ทำให้องค์กรต้องสูญเสียประโยชน์ทางเศรษฐกิจจนเกิดความเสียหายขึ้น

ตามรูปแบบนี้ องค์กรจะยอมรับในบทบาทของกลุ่มต่าง ๆ ที่ทำกิจกรรมทางสังคม และ/หรืออาจเข้าไปสนับสนุนโดยตรง พร้อมกับการส่งเสริมให้ทั้งผู้บริหาร และพนักงานของตน ออกไปร่วมมือกับบทบาทช่วยสังคมในทำนองเดียวกันด้วย การแก้ปัญหาสังคมตามรูปแบบนี้ กระทำโดยการเข้าไปปฏิบัติตอบ เพื่อให้เกิดการปรับแก้ปัญหาลงไปในตัวพร้อมกันตลอดเวลา

3. การระงับระงับต่อปัญหาในสังคม (Social Responsiveness Approach) โดยเน้นว่าธุรกิจมิใช่จะมีความรับผิดชอบในทางเศรษฐกิจและทางสังคมคู่กันเท่านั้น แต่จะต้องมองการณ์ไกลออกไป โดยคาดหมายถึงปัญหาในทางสังคมที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตไว้ล่วงหน้าและอุทิศทรัพยากรขององค์กรเพื่อช่วยแก้ไขปัญหานั้นที่จะเกิดขึ้นในอนาคตด้วย วิธีการลักษณะแบบนี้จะเป็นการกระทำแบบ “กันไว้ดีกว่าแก้” โดยคาดหมายปัญหาที่จะเกิดขึ้นในอนาคต แล้วรีบเข้าไปลงมือแก้ไขในทันที

1.4 ขอบเขตความรับผิดชอบต่อสังคม

ขอบเขตความรับผิดชอบต่อสังคม (Areas of social Responsibility) มีทั้งหมด 7 ด้าน โดยมีรายละเอียด ดังนี้ (ศิริวรรณ เสรีรัตน์ และคณะ, 2545, น. 95)

1. ด้านชุมชน (The Community) องค์กรที่รับผิดชอบต่อสังคมจะต้องสร้างจุดเด่นขึ้นในชุมชน เช่น เป็นผู้นำในการช่วยเหลือและแก้ปัญหาให้สังคม

2. ด้านสุขภาพและสวัสดิการ (Health and welfare) องค์กรมีความเชื่อว่าการลงทุนในสุขภาพและการจัดสวัสดิการให้กับชุมชน เป็นความรับผิดชอบต่อสังคมที่มีคุณค่าและจำเป็นสำหรับพนักงาน บริษัท และชุมชนขนาดใหญ่ ตัวอย่างโครงการด้านสุขภาพและสังคมจะสร้างค่านิยมในชุมชน ซึ่งจะทำให้บริษัทมีอิทธิพลต่อผู้ลงทุนและสร้างภาพที่ดีให้กับบริษัทด้วย

3. ด้านการศึกษา (Education) องค์กรจำนวนมากมีความสนใจในความรับผิดชอบต่อสังคม ด้านการศึกษา ผู้บริหารมีความตระหนักว่าจำเป็นต้องปรับปรุงการศึกษาทั้งระดับประถมศึกษา มัธยมศึกษา วิทยาลัย และมหาวิทยาลัย ทั้งในด้านการบริจาคเงินด้านการศึกษา การประชาสัมพันธ์ และด้านอื่น ๆ

4. ด้านสิทธิมนุษยชน (Human rights) บางองค์กรมุ่งความรับผิดชอบต่อสังคมในการรณรงค์สิทธิมนุษยชน เช่น ความเท่าเทียมกันของเพศชายและเพศหญิงในการได้รับการจ้างงาน

5. ด้านสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ (The natural environment) องค์กรจำนวนมากได้ตัดสินใจเลือก การแก้ปัญหาด้านสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ การอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ และการสร้างจิตสำนึกในการรักษาสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ เช่น ผลิตภัณฑ์ที่ไม่เป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อม ได้แก่ การไม่ใช้สาร CFC เครื่องปรับอากาศและตู้เย็น

6. ด้านสิทธิของผู้บริโภค (Consumer rights) บางองค์กรได้เน้นในเรื่องของสิทธิผู้บริโภค โดยคำนึงถึงผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพ มีความปลอดภัย และการโฆษณาที่เป็นความจริง (Truthful advertising)

7. ด้านวัฒนธรรม (Culture) เป็นการเรียนรู้และการคิดร่วมกัน ตลอดจนการแสดงออกระหว่างกลุ่มบุคคลหรือสังคม ธุรกิจที่ให้การสนับสนุนด้านศิลปวัฒนธรรมเชื่อว่าเป็นรูปแบบหนึ่งของความรับผิดชอบต่อสังคม ซึ่งสามารถส่งเสริมการรู้จักบริษัท ตลอดจนสร้างความรู้สึกลึกซึ้งและทัศนคติที่ดีให้กับบริษัทได้ แนวคิดที่ให้การสนับสนุนเหตุการณ์ด้านวัฒนธรรมถือว่าการลงทุนด้านคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นสำหรับลูกค้าชุมชนในท้องถิ่น บุคลากร และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับองค์กร ถือว่าสามารถสร้างวัฒนธรรมที่ดีให้กับกลุ่มเหล่านี้ได้

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ผู้ศึกษาได้ทำการศึกษา ความรับผิดชอบต่อสังคมด้านการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม ของผู้ประกอบการรถเอกซเรย์ร่วมบริการ ขสมก. โดยผู้ศึกษาสนใจที่จะศึกษาถึงความรับผิดชอบต่อสังคมในด้านสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

ด้านสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ ผู้ประกอบการรถร่วมบริการซึ่งเป็นผู้บริหารองค์กรธุรกิจต้องให้ความสำคัญและคำนึงถึงการดำเนินธุรกิจที่รับผิดชอบต่อสังคมที่ไม่ก่อให้เกิดผลเสียหรือเป็นการทำลายสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ โดยต้องตระหนักถึงการแก้ปัญหาด้านสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ รวมถึงการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและการสร้างจิตสำนึกในการรักษาสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติควบคู่กันไปด้วย รวมถึงการไม่ก่อมลพิษต่าง ๆ ซึ่งเป็นอันตรายต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนโดยทั่วไป อันมีผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของคนในสังคมโดยรวมด้วย

1.5 ความรับผิดชอบของธุรกิจ

เมื่อธุรกิจได้ดำเนินการผลิตสินค้าและบริการแล้ว ก็จะต้องนำสินค้าหรือบริการออกจำหน่ายสู่สังคม ซึ่งธุรกิจจำเป็นต้องคำนึงถึงอยู่ตลอดเวลา ในเรื่องความรับผิดชอบต่อผู้บริโภค ผู้บริหารและต่อพนักงาน รวมทั้งต่อสังคมโดยรวมด้วย ดังนั้นธุรกิจจึงไม่ควรมุ่งหวังกำไรสูงสุดเพียงอย่างเดียว ควรจะให้ความสำคัญและรับผิดชอบต่อสังคม มิฉะนั้นธุรกิจก็ไม่สามารถดำเนินการอยู่ได้ ด้วยเหตุผลดังกล่าวธุรกิจจึงควรรับผิดชอบต่อสังคม ซึ่งสามารถแบ่งความรับผิดชอบต่อธุรกิจออกเป็น 2 ประเภท (รัตนา อัทธภูมิสุวรรณ, 2542, น. 4-6) คือ

1. ความรับผิดชอบต่อสังคมภายในธุรกิจ ซึ่งเป็นความรับผิดชอบที่เจ้าของกิจการหรือผู้ร่วมลงทุน สามารถควบคุมดูแล ไม่ว่าจะเป็นวัสดุอุปกรณ์ แรงงาน ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ อาจกล่าวได้ว่าความรับผิดชอบต่อสังคมภายในธุรกิจ มีดังนี้

1.1 ความรับผิดชอบต่อผู้ลงทุน ผู้ที่นำเงินมาลงทุนในกิจการ ไม่ว่าจะเป็นเจ้าของผู้ร่วมหุ้นส่วน ก็ต้องการผลตอบแทน หรือส่วนแบ่งกำไรที่พอประมาณและเหมาะสม เพื่อจูงใจให้ผู้ลงทุนได้ดำเนินกิจการต่อไป

1.2 ความรับผิดชอบต่อผู้บริหาร โดยทั่วไปผู้บริหารระดับต่าง ๆ ทั้งหัวหน้างาน ผู้จัดการฝ่ายต่าง ๆ พวกเขาเหล่านั้นต้องการเงินเดือน ค่าตอบแทนในอัตราที่เหมาะสมแล้ว อาจจะต้องการความมั่นคงในการทำงาน ความก้าวหน้าในอาชีพ และสามารถพัฒนาความรู้ความสามารถให้เหมาะสมกับตำแหน่งงานของผู้บริหารด้วยเช่นกัน

1.3 ความรับผิดชอบต่อพนักงานและลูกจ้าง เจ้าของกิจการ หรือผู้บริหาร ต้องการว่าจ้างบุคคลต่าง ๆ เข้ามาช่วยทำงาน และต้องจ่ายค่าตอบแทนหรือค่าจ้าง ดังนั้นการกำหนดค่าตอบแทนควรมีเกณฑ์ที่เหมาะสม และทำให้เขาสามารถดำรงชีวิตอยู่ได้ตามควรแก่ฐานะตำแหน่งงาน นอกจากนี้การเลื่อนขั้น หรือขึ้นเงินเดือนก็ต้องมีหลักเกณฑ์ที่มีความยุติธรรม และควรมีสวัสดิการต่าง ๆ เพื่อเป็นสิ่งจูงใจ เช่น การจัดความปลอดภัยและสุขภาพของคนงาน การจัดสภาพการทำงานให้เหมาะสม ทั้งบรรยากาศในการทำงาน การอำนวยความสะดวกเครื่องมือเครื่องจักร การจัดกิจกรรมนันทนาการในการพักผ่อนหย่อนใจต่าง ๆ การให้สวัสดิการเกี่ยวกับเงินกู้ยืมแก่พนักงาน เป็นต้น

2. ความรับผิดชอบต่อสังคมภายนอกธุรกิจ เป็นสิ่งแวดล้อมที่อยู่ภายนอกกิจการ แต่เป็นส่วนที่มีผลกระทบต่อการทำงานภายในธุรกิจ ดังนั้นผู้บริหารจึงควรมีความรับผิดชอบต่อสังคมภายนอก ได้แก่

2.1 ความรับผิดชอบที่มีต่อผู้บริโภค ความซื่อสัตย์ทั้งในด้านการตั้งราคา การโฆษณาชวนเชื่อ การเลือกใช้วัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตสินค้าต้องให้ได้มาตรฐาน

2.2 ความรับผิดชอบต่อรัฐบาลและหน่วยงานของรัฐ ธุรกิจต้องให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับ ตามมาตรการของหน่วยงานของรัฐ ทั้งในเรื่องภาษีอากร การจ่ายค่าจ้างแรงงาน เป็นต้น

2.3 ความรับผิดชอบต่อสาธารณชน โดยธุรกิจควรเข้ามาช่วยเหลือสังคมในด้านต่าง ๆ เช่น การส่งเสริมการศึกษา การส่งเสริมการวิจัย การสร้างโรงพยาบาล การสงเคราะห์แก่ผู้ยากไร้ เป็นต้น

2.4 ความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม ธุรกิจเมื่อมีการผลิตสินค้าหรือบริการแล้ว ไม่ใช่เพียงเพื่อให้ได้กำไรหรือผลตอบแทนเท่านั้น ควรจะคำนึงถึงผลกระทบจากการดำเนินงานที่จะส่งไปยังชุมชนรอบข้าง เช่น ปัญหาน้ำเสีย ปัญหาอากาศเป็นพิษ ปัญหาขยะมูลฝอย

2.5 ความรับผิดชอบต่อทรัพยากรธรรมชาติ โดยการเลือกใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างประหยัดและคุ้มค่า เช่น การไม่จับสัตว์น้ำในฤดูวางไข่ การไม่ใช้เครื่องมือการประมงที่ผิดกฎหมาย การไม่ทำลายป่าไม้ การไม่ทำลายหน้าดิน เป็นต้น

การศึกษาครั้งนี้ ผู้ศึกษาเห็นว่า การดำเนินธุรกิจร่วมนั้น เป็นธุรกิจการให้บริการแก่สาธารณชน ซึ่งผู้ประกอบการร่วมนั้น จำเป็นต้องคำนึงอยู่ตลอดเวลา ในเรื่องความรับผิดชอบต่อผู้รับบริการ และสังคมโดยรวมด้วย ดังนั้นผู้ประกอบการร่วมนั้นจึงไม่ควรมุ่งหวังกำไรสูงสุดเพียงอย่างเดียว ควรจะให้ความสำคัญและรับผิดชอบต่อสังคม มิฉะนั้นธุรกิจก็ไม่สามารถดำเนินการอยู่ได้ ฉะนั้นผู้ประกอบการร่วมนั้นควรให้ความสำคัญกับความรับผิดชอบต่อสังคมของธุรกิจด้วย

ความรับผิดชอบต่อสังคมภายนอกธุรกิจเป็นสิ่งแวดล้อมที่อยู่ภายนอกกิจการ แต่เป็นส่วนที่มีผลกระทบต่อการดำเนินงานภายในธุรกิจ ดังนั้นผู้ประกอบการร่วมนั้นควรให้ความสำคัญกับปัญหามลพิษในสิ่งแวดล้อม โดยควรมีการแสดงถึงความรับผิดชอบต่อสังคมในด้านสิ่งแวดล้อมด้วย ไม่ใช่เพียงดำเนินธุรกิจเพื่อให้ได้กำไรหรือผลตอบแทนเท่านั้น ควรจะคำนึงถึงผลกระทบจากการดำเนินธุรกิจที่จะส่งไปยังชุมชนรอบข้าง ซึ่งอาจทำให้สภาพแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติเสียไป และยังส่งผลเป็นอันตรายต่อสุขภาพอนามัยของคน รวมถึงทำให้คุณภาพชีวิตของคนในสังคมโดยรวมลดลงด้วย ดังนั้นหากผู้ประกอบการร่วมนั้นหวังจะดำเนินธุรกิจต่อไปอีกในระยะยาว ควรต้องคำนึงถึงความรับผิดชอบต่อสังคมที่มีต่อสิ่งแวดล้อมด้วย ธุรกิจร่วมนั้นจึงจะสามารถดำเนินการอยู่ได้ และสิ่งนี้จะเป็นสิ่งบ่งชี้ให้เห็นถึงควมมีจริยธรรมของธุรกิจ อันจะนำไปสู่การพัฒนาสังคม และคุณภาพชีวิตที่ดีของทุกคนในสังคม

1.6 แนวทางการเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคม ในการแก้ไขปัญหาลพิษสิ่งแวดล้อม

การที่ประชาชนจะมีส่วนร่วมในเรื่องปัญหาสิ่งแวดล้อมได้ ประชาชนจะต้องมีจิตสำนึกในเรื่องสิ่งแวดล้อมก่อน จิตสำนึกในที่นี้จะเป็นลักษณะของจิตที่มีทั้งความตระหนัก และความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมนั้นจะอยู่บนพื้นฐานที่มนุษย์เห็นความสำคัญของตนเองต่อสังคม มีความเชื่อในอำนาจของตนเองและเห็นความสำคัญของสิทธิส่วนรวม คือ รู้จักตนเองตามความจริง เข้าใจสังคมและเข้าใจบทบาทของตนเองต่อสังคม (รัตนาวลี จันทนสมิต, 2546, น. 31-33)

ปัญหามลพิษในสิ่งแวดล้อมเป็นปัญหาใหญ่ที่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนโดยรวม การดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมมิให้เกิดมลพิษต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกฝ่าย เพราะมนุษย์เป็นผู้ร่วมสร้างความสกปรกให้กับสิ่งแวดล้อมร่วมกัน การดูแลป้องกันมิให้เกิดมลพิษเป็นวิธีการที่ดีและยั่งยืนที่สุดในการดูแลสิ่งแวดล้อมให้คงสภาพที่ดีตลอดไป ซึ่งประชาชนจำเป็นต้องเข้ามามีบทบาทสำคัญในการเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันรักษา คอยสอดส่องเฝ้าระวังสิ่งแวดล้อมในท้องถิ่นของตน ซึ่งการมีส่วนร่วมดังกล่าวมานี้เป็นการแสดงถึงการมีความรับผิดชอบต่อสังคมในการแก้ไขปัญหาลพิษสิ่งแวดล้อมนั่นเอง

ซึ่งการที่จะเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคมในการแก้ไขปัญหาลพิษสิ่งแวดล้อมนั้น รัฐควรเข้ามามีบทบาทในการส่งเสริมให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมและมีความรับผิดชอบต่อสังคมในการแก้ไขปัญหาลพิษสิ่งแวดล้อมด้วย โดยรัฐควรมีการกำหนดแนวทางการจัดการสิ่งแวดล้อมในอนาคต โดยใช้เครื่องมือทางสังคม กล่าวคือ เครื่องมือทางสังคมที่ใช้กันแพร่หลายมากที่สุด คือ การประชาสัมพันธ์ เนื่องจากคนที่มีความตั้งใจดี เห็นแก่ประโยชน์ส่วนรวมและมีความรับผิดชอบต่อสังคม บางครั้งก็อยากที่จะมีเครื่องแสดงให้ผู้อื่นได้รับรู้รับทราบเช่นกัน หรืออย่างน้อยก็ทำให้ตนเองรู้สึกดี ซึ่งมีบุคคลและองค์กรที่สนใจเรื่องนี้ไม่น้อย โดยมองว่าความตั้งใจดีเห็นแก่ประโยชน์ส่วนรวมและมีความรับผิดชอบต่อสังคม และการแสดงให้ผู้อื่นได้รับรู้ด้วย เป็นเทรนด์ในยุคสมัยนี้ และกำลังเป็นกระแสของโลก องค์กรส่วนใหญ่โดยเฉพาะอย่างยิ่งองค์กรทางธุรกิจและการค้าต้องการที่จะโปรโมทให้ทุกคนได้รับรู้ รับทราบว่าองค์กรของตนกำลังทำในสิ่งที่ดีที่ถูกต้อง เพื่อต้องการความเชื่อมั่นและไว้วางใจจากสังคม

แต่ยังมีเครื่องมือทางสังคมอื่น ๆ กระตุ้นให้เกิดประชาคมเมือง เกิดการมีส่วนร่วมของประชาชน หรือเกิดแรงกดดันทางสังคมให้เกิดการบริหารจัดการที่ถูกต้อง ตัวอย่างเครื่องมือเหล่านี้ได้แก่ (ปราณีจิต กุลไชยวัฒน์, 2547, น. 13-15)

- ระบบข้อมูลที่ประชาชนเข้าถึงและเข้าใจได้ เป็นระบบข้อมูลที่มีเครื่องชี้วัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมของเมืองที่ประชาชนเข้าใจได้ และเมื่อเข้าใจแล้วก็สามารถกดดันผู้แทนทางการเมือง นักบริหาร ให้ดำเนินการจัดการดูแลสิ่งแวดล้อม

- การเปิดลานบ้านลานเมืองเป็นการจัดสถานที่ในชุมชน ให้มีการแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการสิ่งแวดล้อมเมือง ซึ่งอาจจะให้มีการแสดงความคิดเห็นในประเด็นต่าง ๆ สลับกับการละเล่นของเด็ก ๆ จากโรงเรียนในชุมชน เป็นต้น

- การใช้สื่อหนังสือพิมพ์ หรือใช้สื่อประชาสัมพันธ์ของรัฐ เช่น สถานีวิทยุ โทรทัศน์ ให้มีการสื่อสารความคิดเห็นระหว่างประชาชนกับรัฐมากขึ้น โดยที่รัฐสามารถสร้างความเข้าใจให้ข้อมูลที่สำคัญเกี่ยวกับประเด็นที่ต้องการได้รับความเห็นจากประชาชน

- สร้างเครือข่ายสิ่งแวดล้อมกับชุมชน เช่น เครือข่ายการเฝ้าระวังคุณภาพสิ่งแวดล้อมเมืองใช้แรงจูงใจ เช่น การประกวดชุมชนพัฒนา การเดินทางดูงานเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างชุมชนในการจัดการสิ่งแวดล้อมเมือง ดังได้เกิดตัวอย่างของเครือข่ายสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ที่มีขึ้นในปัจจุบันนี้ ที่เกิดขึ้นจากการพยายามผลักดันของหน่วยงานรัฐ องค์กร ประชาชน และภาคธุรกิจที่ต้องการแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสบความสำเร็จมากขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์รวมกันเพื่อ

1. รวบรวมองค์กรที่มีความตั้งใจที่จะทำงานเพื่อแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมในการดำเนินงานร่วมกันภายใต้ความร่วมมือในลักษณะเครือข่าย
2. ขับเคลื่อนการรณรงค์ และแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมเฉพาะประเด็นที่มีความเร่งด่วนและสำคัญก่อน โดยองค์กรในเครือข่ายทำงานในทิศทางเดียวกัน เพื่อให้เกิดพลังในการผลักดัน
3. เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารด้านสิ่งแวดล้อมและกิจกรรมของเครือข่าย ผ่านสื่อขององค์กรสมาชิกที่มีอยู่แล้วแต่เพิ่มความเข้มแข็ง และให้สามารถเผยแพร่ไปกว้างขวางยิ่งขึ้น
4. กระตุ้นให้ประชาชนซึ่งเป็นผู้รับผลโดยตรงจากคุณภาพสิ่งแวดล้อมเกิดความตระหนักและหันมามีส่วนร่วม และมีบทบาทมากขึ้นในการลดและแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อม
5. เสริมสร้างสนับสนุนแนวทางการพัฒนาที่ยั่งยืนโดยประชาชนมีส่วนร่วมและมีการบริหารจัดการแบบธรรมรัฐ

บัณฑิตา ทรัพย์กลม (2544, น. 84) ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง ความรับผิดชอบต่อสังคมของ องค์กรภาคธุรกิจ : ศึกษาเฉพาะกรณี โรงงานอุตสาหกรรมเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร มีข้อเสนอแนะที่ได้จากการศึกษา คือ รัฐบาลควรให้การสนับสนุนแก่หน่วยงานที่ทำประโยชน์ให้แก่สังคม ในด้านการประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ให้สังคมได้รับรู้ เพื่อเป็นการสร้างกำลังใจให้แก่

องค์กร และให้เป็นตัวอย่างแก่องค์กรอื่น ๆ และรัฐควรประชาสัมพันธ์แนวคิดบรรษัทภิบาลของเครือซีเมนต์ไทยให้มีการเผยแพร่ออกไปในทุกองค์กร เพื่อประชาชนจะได้รับประโยชน์จากแนวคิดดังกล่าวมากที่สุด

สรุปได้ว่า ความรับผิดชอบต่อสังคม เป็นบทบาทหน้าที่หรือข้อผูกพันของบุคคลหรือองค์กร ซึ่งต้องตระหนักถึงความสำคัญในการดำเนินธุรกิจขององค์กร โดยไม่สร้างความเดือดร้อนแก่สังคมและสิ่งแวดล้อม ต้องพยายามหลีกเลี่ยงไม่กระทำการใด ๆ ให้นุคคลอื่นและสังคมต้องเสียหายด้วย รวมทั้งปกป้องและยังผลประโยชน์ต่อสังคมโดยรวมเพื่อให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นด้วย ซึ่งความรับผิดชอบต่อสังคมนั้นมีบทบาทสำคัญมากกับองค์กร เป็นการแสดงออกของพฤติกรรมองค์กรต่อสังคมภายนอก อันจะเป็นการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีต่อองค์กร ทำให้เกิดทัศนคติที่ดีต่อองค์กร จนเกิดการยอมรับจากสังคม โดยเป็นสิ่งที่องค์กรพึงปฏิบัติต่อสังคม เพื่ออำรงสังคมไว้และสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นให้แก่คนในสังคมนั้น ๆ ที่นอกเหนือจากการบรรลุเป้าหมายของตนเอง โดยความรับผิดชอบต่อสังคมจะต้องอยู่ในความยุติธรรม มีความเป็นธรรมและจริยธรรม ซึ่งจะมาถึงความพอใจร่วมกันของทุกฝ่าย

การมีความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อมของผู้ประกอบการรวม ต้องตระหนักถึงการดำเนินธุรกิจที่ไม่ส่งผลเสียต่อสภาพแวดล้อม และไม่เป็นการทำลายทรัพยากรทางธรรมชาติ อันเป็นมรดกที่ควรอยู่คู่กับสังคมชั่วลูกชั่วหลานต่อไป โดยต้องคำนึงถึงผลกระทบจากการดำเนินธุรกิจที่จะส่งไปยังชุมชนรอบข้าง และต้องมีการแก้ปัญหาด้านสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ รวมถึงต้องมีส่วนร่วมในการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสร้างจิตสำนึกในการรักษาสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติด้วย

2. แนวคิดเรื่องสิ่งแวดล้อม

คำว่า “สิ่งแวดล้อม” มีความหมายกว้างขวางมาก โดยมากก็จะหมายถึงสิ่งที่อยู่รอบตัวมนุษย์ เช่น อากาศ น้ำ พื้นดิน บ้านที่อยู่อาศัย เสียง ต้นไม้ ฯลฯ ปัจจุบันมนุษย์ทำให้สิ่งแวดล้อมเกิดโทษแก่มนุษย์เอง จนมีการเรียกกันว่า “สิ่งแวดล้อมเป็นพิษ” ส่งผลกระทบต่อการดำรงชีวิตของมนุษย์ในปัญหารูปแบบต่าง ๆ

สุธีลา ตูลยะเสถียร และคณะ (2544, น. 20) ได้ให้ความหมายของสิ่งแวดล้อม หมายถึง สิ่งที่เกิดขึ้นโดยธรรมชาติและมนุษย์สร้างขึ้น ซึ่งให้ประโยชน์และโทษ เห็นและไม่เห็นด้วยตาเปล่า เป็นรูปธรรมและนามธรรม และสิ่งเป็นพิษและไม่เป็นพิษ โดยสรุปก็คือ “สิ่งต่าง ๆ ที่อยู่รอบตัวเรา”

ประเทศไทยได้บัญญัติความหมายของ “สิ่งแวดล้อม” ไว้ในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ซึ่งเป็นกฎหมายสิ่งแวดล้อมที่มีลักษณะเบ็ดเสร็จไว้ในมาตรา 4 คือ สิ่งแวดล้อม หมายถึง สิ่งต่าง ๆ มีลักษณะทางกายภาพและชีวภาพ ที่อยู่รอบตัวมนุษย์ ซึ่งเกิดขึ้นโดยธรรมชาติและสิ่งที่มนุษย์ได้ทำขึ้น

วินัย วีระวัฒนานนท์ (2541, น. 193) และ วิเรืองรอง รัตนวิไลสกุล (2542, น. 1) ได้ให้ความหมายของสิ่งแวดล้อมคล้ายคลึงกันว่า คือ ทุกสิ่งที่อยู่รอบตัวมนุษย์ เพราะการดำรงชีวิตของมนุษย์นั้นมีวิชาวิทยาศาสตร์ สังคมศาสตร์ มนุษยศาสตร์ และวิชาอื่นๆ มาผสมผสานกันทั้งหมด รวมทั้งปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในปัจจุบันล้วนเกิดจากสาเหตุที่เป็นรูปธรรมและนามธรรม

จากการศึกษาความหมายของสิ่งแวดล้อมข้างต้น สามารถให้คำจำกัดความว่า สิ่งแวดล้อมคือ สิ่งต่าง ๆ มีลักษณะทางกายภาพและชีวภาพ ที่อยู่รอบตัวเรา โดยเป็นสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติและมนุษย์ใช้ความรู้สร้างขึ้นมา ทั้งสิ่งที่ไม่มีชีวิตและมีชีวิต

2.1 มลพิษทางอากาศ (Air Pollution)

มีผู้ให้คำจำกัดความของมลพิษทางอากาศไว้ ดังนี้คือ

องค์การอนามัยโลก ได้ให้ความหมายของอากาศเป็นพิษไว้ว่า เป็นสภาพอากาศที่มีสารต่าง ๆ ปะปนอยู่เป็นจำนวนมากจนเป็นอันตรายต่อร่างกายเราเมื่อหายใจเข้าไป หรือเป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมรอบตัวเรา

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (2528, น. 54) ได้ให้ความหมายของมลพิษทางอากาศไว้ว่า หมายถึง สภาวะที่มีสิ่งเจือปนอยู่ในอากาศเป็นปริมาณมากจนถึงระดับที่จะเป็นอันตรายต่อมนุษย์และทรัพย์สิน ตลอดจนสัตว์หรือพืชทั่วไป สิ่งเจือปนในอากาศมีอยู่ประเภท เช่น ก๊าซบางชนิด ฝุ่นละออง กลิ่น คว้น เขม่า และกัมมันตรังสี เช่น ออกไซด์ของคาร์บอน ออกไซด์ของกำมะถัน ออกไซด์ของไนโตรเจน ไฮโดรคาร์บอน สารปรอท ตะกั่ว และละอองกัมมันตรังสี

มีชัย วรสายันต์ (2535, น. 120) กล่าวว่า มลพิษทางอากาศ หมายถึง ภาวะของอากาศที่มีการเจือปนของสารพิษในปริมาณที่อาจเป็นอันตรายต่อมนุษย์ สัตว์ พืช และทรัพย์สินทั้งทางตรงและทางอ้อม สิ่งเจือปนเหล่านี้ ได้แก่ ก๊าซต่าง ๆ ฝุ่นละออง เขม่า คว้น สารกัมมันตรังสี เป็นต้น

รัตนาวลี จันทนสมิต (2546, น. 40) กล่าวว่า มลพิษทางอากาศ เป็นปัญหาที่เห็นได้ชัดเจนเกิดขึ้นในเขตชุมชน และบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงกับโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งนับวันมลพิษทาง

อากาศจะทวีความรุนแรงมากขึ้น จนถึงระดับก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญ และเป็นอันตรายต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนในท้องถิ่นที่อาศัยโดยรอบ พบว่าสารมลพิษที่เป็นปัญหาหลัก ได้แก่ ฝุ่นละออง ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ฯลฯ สารมลพิษและสิ่งเจือปนเหล่านี้จะถูกพัดพาไปยังที่อื่น ๆ โดยมีลมเป็นตัวกลางในการกระจาย หากมนุษย์สูดดมเข้าไป หรือสัมผัสสารพิษในอากาศจะทำปฏิกิริยากับร่างกาย ตั้งแต่การระคายเคืองไปจนถึงเป็นอันตรายถึงแก่ชีวิต ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับชนิดของสิ่งเจือปน ความเข้มข้น ตลอดจนระยะเวลา

2.2 แหล่งกำเนิดมลพิษทางอากาศ

โดยปกติมลพิษทางอากาศมีแหล่งกำเนิดทั้งโดยธรรมชาติ เช่น ลมที่พัดพาฝุ่นละอองให้ฟุ้งกระจายขึ้นไปในอากาศ ไอน้ำที่ทำให้เกิดปฏิกิริยาของสารบางชนิดในอากาศ ฝุ่นผงในอากาศ กลิ่นและก๊าซที่เกิดขึ้นโดยธรรมชาติ แต่ไม่รุนแรง และเกิดจากกิจกรรมของมนุษย์นี้เองที่ได้เป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้อากาศเสีย ซึ่งมีแหล่งกำเนิดต่าง ๆ ดังนี้

1. จากการคมนาคมขนส่ง เกิดจากยานพาหนะที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์ เช่น รถยนต์ เรือยนต์ เครื่องบิน และยานพาหนะที่เพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมากนี้ทำให้มีไอเสียออกสู่บรรยากาศอย่างมากมาย ก๊าซพิษสำคัญที่ออกจากไอเสียของยานพาหนะได้แก่ คาร์บอนมอนอกไซด์ ไฮโดรคาร์บอน ออกไซด์ของไนโตรเจน และออกไซด์ของกำมะถัน เป็นต้น

2. จากโรงงานอุตสาหกรรม โรงงานอุตสาหกรรมเป็นแหล่งสำคัญที่ปล่อยสิ่งเจือปนออกมาสู่บรรยากาศทำให้อากาศเสีย เช่น โรงงานอุตสาหกรรมเคมี โรงงานอุตสาหกรรมโลหะ โรงงานปูนซีเมนต์ โรงงานอุตสาหกรรมน้ำมัน โรงงานอุตสาหกรรมอาหาร ซึ่งจากกระบวนการผลิตจะปล่อยสารมลพิษออกมาในรูปของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ออกไซด์ของกำมะถัน ไฮโดรคาร์บอน ออกไซด์ของไนโตรเจน ฝุ่นละออง เขม่าควัน ไอของสารประกอบประเภทตะกั่ว และไอของกรด เป็นต้น

3. จากกระบวนการผลิตที่ทำให้เกิดฝุ่น เช่น การบด การก่อสร้าง โรงไม้หินและการระเบิดหินทำให้เกิดเศษผงละอองในบรรยากาศ

4. เกิดจากกิจกรรมด้านการเกษตร เช่น การฉีดยาฆ่าแมลง ยาปราบศัตรูพืชและการเผาไร่นา ทำให้เกิดฝุ่นละอองและสารพวกไฮโดรคาร์บอน

5. เกิดจากการระเหยของก๊าซบางชนิด เช่น น้ำมันเชื้อเพลิง สี แลคเกอร์ในการพ่นสีรถยนต์ พบว่า มีปริมาณของไฮโดรคาร์บอนระเหยจากสีถึง 560 กก./ตัน

2.3 ผลกระทบของมลพิษทางอากาศ

วีเรื่องรอง รัตนวิไลสกุล (2542, น. 188) ได้กล่าวว่า ผลกระทบของมลพิษทางอากาศ มีดังนี้

1. อันตรายต่อสุขภาพอนามัยของมนุษย์ ผู้ที่ได้รับอันตรายจากสารพิษในอากาศอาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพใน 2 ลักษณะ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับปริมาณและชนิดของสารที่ได้รับ คือ

1.1 ทำให้ระคายเคืองต่อระบบประสาทที่รับรู้สีกต่อร่างกาย ตา จมูก คอ เกิดการระคายเคือง หรือเจ็บ นอกจากนี้อากาศที่มีกลิ่นเหม็นจะทำให้การหายใจไม่เป็นปกติเพราะอากาศมีสารพวกฝุ่นละอองที่มีพิษที่มาจากโรงงานอุตสาหกรรม และเผาไหม้ของรถยนต์

1.2 ทำให้เกิดโรคในระบบต่าง ๆ ภายในร่างกาย อาการที่เกิดขึ้นบางโรคจะเกิดอย่างเฉียบพลัน อากาศที่มีสารหรือก๊าซพิษบางชนิดมีปริมาณมากพอ ทำให้ร่างกายของเราเกิดโรคได้อย่างรวดเร็ว หากได้รับในปริมาณมาก ๆ จะเป็นอันตรายถึงชีวิตได้ทันที หรืออาจเกิดอาการเรื้อรัง โดยที่สารพิษสะสมอยู่ในร่างกายเป็นเวลานาน ส่วนมากมีสาเหตุมาจากฝุ่น

1.3 ละอองจากโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งมีสารพิษต่าง ๆ ปะปนออกมาด้วย ทำให้เกิดโรคทางระบบหายใจ ระบบประสาท โรคมะเร็ง หรือก่อให้เกิดความพิการตลอดชีวิต โดยในระยะแรก ๆ จะยังไม่ทำอันตรายให้กับร่างกายถึงเจ็บป่วยหรือแสดงอาการออกมา ถ้าร่างกายได้รับสารเหล่านี้ในปริมาณน้อยแต่บ่อยครั้ง และเป็นระยะเวลายาวนาน

2. ความเสียหายต่อทรัพย์สิน เนื่องจากสิ่งเจือปนในอากาศมีอยู่หลายชนิดด้วยกัน แต่ชนิดใดก่อให้เกิดปฏิกิริยาทางเคมีที่แตกต่างกันออกไป เช่น การผุกร่อนของโลหะ ตลอดจนทำความสกปรกแก่พื้นผิวต่าง ๆ

3. ทำอันตรายต่อพืช

4. ทำให้ท้องฟ้ามืด ทำให้การมองเห็นลดลง ความเข้มของแสงถูกปิดกั้น

2.4 ผลกระทบของมลพิษทางอากาศต่อคุณภาพชีวิตประชาชน

มนุษย์นำทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมมาประดิษฐ์เป็นเครื่องอำนวยความสะดวกสำหรับการดำรงชีวิต ทวีปริมาณมากขึ้น ๆ ตามจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว และตามพัฒนาการของเทคโนโลยีทางด้านวิทยาศาสตร์ อุตสาหกรรม เกษตรกรรม ฯลฯ เป็นเหตุให้เกิดปัญหาการเสื่อมโทรมและขาดแคลนทรัพยากรธรรมชาติ ขาดความสมดุลทางนิเวศวิทยา เกิด

มลพิษสิ่งแวดล้อมจะด้วยความรู้เท่าไม่ถึงการณ์หรือความเห็นแก่ตัวของมนุษย์ การดิ้นรนแก่งแย่งแข่งขันเอาตัวรอดเอาเปรียบกันก็ตาม ทำให้สารพิษแพร่กระจายรุนแรงมากขึ้นทุกที ไม่ว่าจะเป็นมลพิษทางน้ำ (Water Pollution) มลพิษทางอากาศ (Air Pollution) มลพิษทางเสียง (Noise Pollution) มลพิษทางดิน (Soil Pollution) ขยะมูลฝอยและขยะพิษ (Toxin and Solid waste) มลพิษทางอุณหภูมิ (Thermal Pollution) มลพิษต่าง ๆ เหล่านี้เราเรียกรวม ๆ กันว่า มลพิษสิ่งแวดล้อม (สุธีลา ตูลยเสถียร และคณะ, 2544)

ปัญหามลพิษทางอากาศเป็นส่วนหนึ่งของปัญหาสิ่งแวดล้อมเป็นพิษ ซึ่งนับวันจะทวีปัญหามากขึ้น และปัจจุบันก็จัดว่าเป็นปัญหาทางสิ่งแวดล้อมของโลกที่มีความสำคัญยิ่งในการควบคุมและป้องกัน ทั้งนี้เป็นผลเนื่องมาจากจำนวนประชากรโลกที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว การนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้เป็นเครื่องอำนวยความสะดวกแก่มนุษย์ ขบวนการผลิตทางอุตสาหกรรมที่เพิ่มขยายมากขึ้นทั้งประเภทและปริมาณโดยที่ประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกได้หันมาสนใจการพัฒนาประเทศมาสู่ระบบอุตสาหกรรมมากขึ้น รวมทั้งจำนวนยานพาหนะบนท้องถนนที่นับว่าเป็นตัวการสำคัญในการทำให้เกิดมลพิษทางอากาศ จากควันเสียและก๊าซพิษในเขตเมืองหลวงของประเทศต่าง ๆ (มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี, www.sut.ac.th.)

คุณภาพของอากาศในกรุงเทพมหานครในบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่นอยู่ในระดับที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพดังเช่นที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเคยรายงานว่าคุณภาพอากาศในบริเวณการจราจรติดขัดหลายแห่งอยู่ในระดับที่น่าก่อให้เกิดอันตรายเมื่อหายใจเข้าไป เนื่องจากมีเขม่าควันจากรถยนต์ สารตะกั่ว ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ฯลฯ อยู่ในปริมาณสูง ซึ่งอาจสังเกตได้จากผู้ที่ไม่เคยชินกับสภาพอากาศเป็นพิษ เมื่อจำเป็นต้องเดินทางเข้าไปในเขตกรุงเทพฯ ที่มีการจราจรหนาแน่นและติดขัด จะมีอาการอ่อนเพลีย วิงเวียนศีรษะ ปวดศีรษะ คอแห้ง หายใจไม่สะดวก เนื่องมาจากการหายใจเอาอากาศที่เป็นพิษเข้าไป (สุธีลา ตูลยเสถียร และคณะ, 2544)

กรุงเทพมหานคร มีประชากรประมาณ 10 ล้านคน ลมหายใจของทุกคนมีอันตรายจากควันพิษ ต้นตอแห่งมลภาวะอากาศเป็นพิษถูกรุมทำร้ายสุขภาพชีวิตอย่างซ่อนเร้น รุนแรงอย่างยิ่ง มลพิษทางอากาศในกรุงเทพฯ เกิดจากการเพิ่มของจำนวนยานพาหนะ ความหนาแน่นของสภาพจราจร การขนส่ง ซึ่งประกอบด้วยฝุ่นละออง ควันพิษและเขม่าที่เกิดจากการขยายตัวของกิจการก่อสร้าง คุณภาพของน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีสารตะกั่ว มีเขม่าควันสูง สภาพเครื่องยนต์ที่ขาดการดูแล

คนกรุงเทพฯ มีรถยนต์ 1.7 ล้านคัน จักรยานยนต์ 8 แสนคัน ทำให้เกิดควันดำ ฝุ่นเขม่า ควันพิษคลุ้งทั่วกรุงเทพฯ เกิดขึ้นจากการเผาไหม้ของน้ำมันเชื้อเพลิงไม่หมด ก็คือ มลพิษทางอากาศที่เป็น ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) สูงเกินมาตรฐาน ก๊าซไฮโดรคาร์บอน (HC) และก๊าซ

ไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) สารตะกั่ว สารกำมะถัน หรือก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ก็มีมากจนเป็นพิษต่อสุขภาพ (อุดม ศุภกิจ, www.judiciary.go.th)

ตารางที่ 2.1

แหล่งกำเนิดสารมลพิษในท้องถนนและปัญหาต่อสุขภาพ

ชนิดของมลพิษ	แหล่งกำเนิด	ผลต่อสุขภาพ
ฝุ่นละอองแขวนลอย	การจราจร ครวันดำ การเผาไหม้ไม่สมบูรณ์ รถจักรยานยนต์ เครื่อง 2 จังหวะ	นำสารต่าง ๆ เข้าสู่ร่างกาย ก่อโรคภูมิแพ้ ลดความต้านทานโรค ทำให้เกิดความสกปรก รบกวนการมองเห็น
คาร์บอนมอนอกไซด์	รถยนต์ใช้น้ำมันเบนซิน การเผาไหม้ไม่สมบูรณ์	เลือดไม่สามารถนำออกซิเจนไปเลี้ยงร่างกาย เกิดอาการวิงเวียนศีรษะ และอาการโรคหัวใจรุนแรง
สารตะกั่ว	รถยนต์ใช้น้ำมันเบนซิน	โลหิตจาง โรคพิษสารตะกั่วเรื้อรัง ไอคิวของเด็กตกต่ำ
โอโซน	ไอเสียรถยนต์ทุกชนิดทำปฏิกิริยาเคมีในแสงแดด	แสบตา ระคายเคืองทางเดินอากาศหายใจ
ไนตริกออกไซด์	รถยนต์ทุกชนิด	ระคายเคืองต่อทางเดินอากาศหายใจ
ไฮโดรคาร์บอน กลิ่นไอเสีย	รถยนต์ทุกชนิดที่สำคัญ คือ รถใช้น้ำมันดีเซล และรถเครื่องยนต์ 2 จังหวะ	มะเร็งปอด อันตรายต่อสุขภาพจิต

ที่มา: ประภาวิน ฉายโหมเลิศ, 2542, น. 34

ส่วนฝุ่นละอองที่เกิดจากควันดำจากท่อไอเสียรถยนต์ การจราจรและการอุตสาหกรรม นั้นฝุ่นที่ถูกสูดเข้าไปในระบบทางเดินหายใจ ทำให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพ รบกวนการมองเห็น และทำให้สิ่งต่าง ๆ สกปรกเสียหายได้ในบริเวณที่พักอาศัยปริมาณฝุ่นละอองร้อยละ 30 เกิดจากกิจกรรมของมนุษย์ ส่วนบริเวณที่อยู่อาศัยใกล้ถนนฝุ่นละอองร้อยละ 70 - 90 เกิดจากการกระทำ

ของมนุษย์ และพบว่าฝุ่นละอองมีสารตะกั่วและสารประกอบโบไมด์สูงกว่าบริเวณนอกเมือง อันเนื่องมาจากมลพิษที่เกิดจากยานพาหนะ ฝุ่นละอองเมื่อแยกตามขนาด พบว่าร้อยละ 60 โดยประมาณ จะเป็นฝุ่นที่มีขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอนซึ่งฝุ่นประเภทนี้เกิดจากรถประจำทางและรถบรรทุกที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล (อุดม ศุภกิจ, www.judiciary.go.th)

2.5 วิธีการป้องกันและแก้ไขมลพิษทางอากาศ

แนวทางป้องกันและแก้ไขมลพิษทางอากาศ อาจทำได้โดยการป้องกันที่ต้นกำเนิด เช่น การออกกฎหมายโดยมุ่งหมายที่จะใช้เป็นกฎเกณฑ์ และมาตรการบังคับใช้ โดยที่กฎหมายหรือกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ที่ออกมานั้นจะต้องมีความเหมาะสม และสัมพันธ์กับทางวิชาการเสมอ การแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศได้แก่ การจัดระบบขนส่งมวลชนที่ดี กำจัดรถยนต์ที่เสื่อมสภาพ โดยหน่วยงานที่ทำการตรวจสอบรถยนต์ประจำปี ห้ามรถบรรทุกเข้าเมืองโดยการจัดถนนรอบนอกให้ เป็นต้น วิธีการต่าง ๆ ที่กล่าวมาแล้วไม่อาจสำเร็จได้หากรัฐบาลปล่อยปละละเลย รัฐบาลต้องออกกฎหมายใช้บังคับอย่างมีประสิทธิภาพ จัดการเก็บภาษีผู้ประกอบการที่ปล่อยสารพิษ เพื่อให้ผู้ที่เป็นต้นเหตุได้เพิ่มความรับผิดชอบตระหนักถึงผลเสียที่จะมีต่อส่วนรวม รวมทั้งรัฐบาลเองก็ต้องไม่มุ่งพัฒนาประเทศในด้านเศรษฐกิจโดยไม่คำนึงถึงสภาพแวดล้อมและสุขภาพของประชาชน (รวิวรรณ ชินะตระกูล, 2540, น. 34-36)

2.6 มลพิษทางอากาศจากการจราจร

สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ คำนึงถึงปัญหามลพิษทางอากาศที่ได้ทวีความรุนแรงขึ้น โดยเฉพาะตามเส้นทางจราจรในกรุงเทพมหานคร แหล่งสำคัญที่ก่อให้เกิดปัญหาอากาศ ได้แก่ ยานพาหนะบนเส้นทางจราจรนั่นเอง ดังนั้นการกำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศที่ล้อมรอบตัวเราถึงเป็นสิ่งจำเป็น มิให้เป็นอันตรายต่อสุขภาพอนามัย ตลอดจนใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงและแก้ไขมาตรฐานอากาศจากแหล่งกำเนิดดังกล่าว (ดร.สวัสดิ์ เลอวงศ์รัตน์, 2539, น. 28-32)

สารพิษในอากาศที่เป็นอันตรายสูงสุดต่อสุขภาพของคนกรุงเทพฯ กว่า 8 ล้านคน ได้แก่ ฝุ่นละออง (Particulate matter) สารตะกั่ว (Lead) และสารพิษในอากาศ (Toxin Air Pollution) เช่น ซัลเฟอร์ไดออกไซด์ คาร์บอนมอนอกไซด์ ไนโตรเจนไดออกไซด์ เป็นต้น ประมาณร้อยละ

80 – 85 มีแหล่งกำเนิดจากรถยนต์ ฝุ่นพิษในบรรยากาศทั่วไปพบว่า สูงเกินกว่ามาตรฐาน และประมาณกันว่าทำให้คนกรุงเทพฯ ป่วยและหยุดงาน เนื่องจากฝุ่นพิษและตายด้วยสาเหตุฝุ่นพิษถึงปีละ 1,400 คน (สุธีลา ตูยเสถียร และคณะ, 2544, น. 71, 98)

สถานการณ์มลพิษทางอากาศในประเทศไทยปี 2543 (กรมควบคุมมลพิษ, 2543, น. 8-26) จากการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในประเทศไทย ของกองจัดการคุณภาพอากาศและเสียง กรมควบคุมมลพิษ พบว่า ฝุ่นละอองยังคงเป็นปัญหาหลักของมลพิษทางอากาศ เช่นเดียวกับปีที่ผ่านมา แต่มีแนวโน้มลดลง ปัญหารองลงมา คือ ก๊าซโอโซน ซึ่งพบว่ามีแนวโน้มลดลง สำหรับก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์พบเกินมาตรฐานเล็กน้อยในบางพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร ส่วนสารมลพิษอื่น ๆ ได้แก่ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ และสารตะกั่ว ยังมีปริมาณอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน โดยพบว่า กรุงเทพมหานครเป็นบริเวณที่ตรวจพบว่ามีปริมาณสารมลพิษทางอากาศสูงกว่าพื้นที่อื่น จากการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศอย่างต่อเนื่อง ทั้งในบริเวณพื้นที่ทั่วไปและบริเวณริมถนน ในปี 2543 พบว่า บริเวณริมถนนมีปริมาณสารมลพิษทางอากาศสูงกว่าในบริเวณพื้นที่ทั่วไป

2.7 แหล่งที่มาสำคัญของฝุ่นละออง

ศูนย์สิ่งแวดล้อม สถาบันราชภัฏสวนดุสิต(2546, น. 103 -106) ได้กล่าวไว้ว่า แหล่งที่มาของฝุ่นละอองในบรรยากาศโดยทั่วไปมี 2 ประเภทใหญ่ ๆ คือ ฝุ่นละอองที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติ และฝุ่นละอองที่เกิดจากกิจกรรมของมนุษย์ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1) ฝุ่นละอองที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติ (Natural Particle) เกิดการกระแสดมที่พัดผ่านตามธรรมชาติทำให้เกิดฝุ่น เช่น ดิน หิน ทราย ละอองน้ำ เขม่าจากควันไฟป่า ฝุ่นเกล็ดจากทะเล

2) ฝุ่นละอองที่เกิดจากกิจกรรมมนุษย์ (Man-made Particle) ได้แก่

การคมนาคมขนส่ง ได้แก่ รถประเภทต่าง ๆ ซึ่งมีหลายขนาดและหลายประเภท โดยแต่ละชนิดจะมีลักษณะการทำงานและการใช้เชื้อเพลิงที่แตกต่างกัน จึงทำให้ประเภทและปริมาณของสารมลพิษที่เกิดแตกต่างกัน โดฝุ่นเป็นสารมลพิษทางอากาศประเภทหนึ่งที่เกิดขึ้น และระบายออกมาทางท่อไอเสียในรูปของควัน ทั้งในรูปของควันดำและควันขาว ยานพาหนะที่เป็นแหล่งกำเนิดฝุ่นที่สำคัญคือ รถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ซึ่งจะระบายฝุ่นในรูปของควันดำที่หลงเหลือจากการสันดาปที่ไม่สมบูรณ์ของน้ำมันดีเซลในเครื่องยนต์ และรถจักรยานยนต์ 2 จังหวะ

ก็ระบายฝุ่นออกมาในรูปของควันขาวเป็นละอองไอน้ำมันหล่อลื่น นอกจากนี้เครื่องยนต์ที่ขาดการบำรุงดูแลรักษา การบรรทุกเกินน้ำหนัก และการเติมน้ำมันหล่อลื่นผสมกับน้ำมันเบนซิน ก็ทำให้เกิดฝุ่นเช่นกัน

2.8 สาเหตุของควันดำและการแก้ไข

ฝ่ายตรวจและบังคับการ กรมควบคุมมลพิษ (2548, น. 10 - 12) ได้กล่าวไว้ว่า

สาเหตุหลักของการเกิดควันดำ

1. ระบบจ่ายน้ำมันไม่เหมาะสม
2. ใต้กรองอากาศสกปรก เกิดการอุดตัน
3. เครื่องยนต์เก่า ชำรุด ขาดการดูแลและบำรุงรักษา
4. บรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดที่กำหนด
5. คุณภาพน้ำมัน

การบำรุงรักษา

1. เปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่องตามกำหนดเวลา
2. หมั่นทำความสะอาดห้องกรองอากาศไม่ให้อุดตัน
3. ตรวจสอบการทำงานของเครื่องยนต์ว่าอยู่ในสภาพที่สมบูรณ์หรือไม่
4. ตั้งองศาการจุดระเบิดตามมาตรฐานของบริษัทผู้ผลิต
5. ตรวจสอบอุปกรณ์การฉีดน้ำมันตามกำหนดเวลาหรือเมื่อเครื่องยนต์มีอาการ

ผิดปกติ เช่น เร่งเครื่องไม่ตอบสนองหรือตอบสนองช้า

6. ปรับแต่งหัวฉีดเพื่อให้ฉีดน้ำมันได้เป็นฝอยละอองละเอียด ซึ่งจะทำให้เครื่องยนต์เผาไหม้ได้สมบูรณ์ไม่เกิดควันดำ

7. ตรวจสอบและทำความสะอาดระบบน้ำมันเชื้อเพลิง

8. หลีกเลี่ยงการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัด

9. เปลี่ยนเกียร์ตามความเร็วของรอบเครื่องยนต์

10. นำรถเข้ารับการตรวจสอบกำลังอัดในกระบอกสูบ เพื่อตรวจสอบว่าเครื่องยนต์สึกหรอมากแล้วหรือไม่ เครื่องยนต์ที่สึกหรอมากจะมีกำลังอัดต่ำ และการเผาไหม้จะไม่สมบูรณ์ ซึ่งจะก่อให้เกิดมีควันดำมาก

2.9 การป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศจากการจราจรบนท้องถนนในเขตกรุงเทพมหานคร

ดร.สวัสดิ์ เลอวงส์รัตน์ (2539, น. 104 -105) ได้กล่าวว่า การป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศจากการจราจรบนท้องถนนในเขตกรุงเทพมหานคร ได้แก่

1. จัดหาอุปกรณ์ป้องกันมลพิษทางอากาศให้เพียงพอ เช่น หน้ากากป้องกัน หรือใช้ผ้า
2. แก้ไขกฎหมายเพิ่มโทษผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับรถที่ทำให้เกิดควันดำ โดยเฉพาะรถโดยสารประจำทาง รถมินิบัส และรถจักรยานยนต์
3. กวดขันจับกุมผู้กระทำผิดกฎหมายที่นำรถควันดำมาใช้ในทาง
4. ลดจำนวนรถยนต์ให้น้อยลงและเพิ่มพื้นที่ผิวจราจร
5. ให้รถทุกคันตรวจสภาพทุกปีโดยเจ้าหน้าที่ขนส่งกวดขันอย่างจริงจัง
6. รณรงค์ให้ผู้ขับรถ ใช้ถนนมาใช้รถจักรยานถีบสองล้อไปทำงานแทนรถยนต์
7. ให้เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบและผู้เกี่ยวข้องร่วมมือกันป้องกัน แก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศและเสียง โดยเฉพาะประชาชนผู้ซึ่งใช้รถ ใช้ถนนไม่นำรถที่มีควันดำมาใช้บนถนน

2.10 การแก้ไขมลพิษทางอากาศ

ดร.สวัสดิ์ เลอวงส์รัตน์ (2539, น. 102) ได้กล่าวไว้ว่า การแก้ไขมลพิษทางอากาศ มีดังนี้คือ

มาตรการระยะสั้น

1. มาตรการปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเบนซินและดีเซลเพื่อลดมลพิษ เช่น ตะกั่ว คาร์บอนมอนอกไซด์ ซัลเฟอร์ไดออกไซด์ และควันดำ ซึ่งรัฐบาลได้ดำเนินการไปแล้วตามประกาศของกระทรวงพาณิชย์ ฉบับที่ 2 และ 3 พ.ศ.2535
2. มาตรการบังคับให้รถยนต์ติดตั้งเครื่องกรองไอเสีย (Catalytic Convertor) ซึ่งรัฐบาลได้ดำเนินการไปแล้วสำหรับรถยนต์ใหม่ตั้งแต่ปี พ.ศ.2536 เป็นต้นไป
3. ควรมีการศึกษาความเป็นไปได้ของการใช้เครื่องกรองไอเสียกับรถยนต์เก่าด้วย เนื่องจากรถยนต์เก่าอยู่บนท้องถนนเป็นจำนวนมาก
4. เข้มงวดกวดขันจับกุมยานพาหนะที่มีสภาพไม่สมบูรณ์ เช่น ควันดำ เสียงดัง โดยเฉพาะรถดัดแปลงผิดกฎหมาย

5. ปรับปรุงผังการใช้ที่ดินบริเวณริมเส้นทางจราจรหนาแน่น เช่น จัดให้มีการปลูกต้นไม้เพื่อช่วยดูดซับมลพิษ

มาตรการระยะยาว

1. ปรับปรุงมาตรฐานไอเสียรถใหม่ของรถยนต์เบนซิน รถยนต์ดีเซล และรถจักรยานยนต์ให้มีมาตรฐานที่เข้มงวดขึ้น เพื่อให้ผู้ผลิตรถยนต์ใหม่ได้ปฏิบัติตาม

2. เมื่อมีการกำหนดมาตรฐานไอเสียยานพาหนะใหม่แล้ว ควรมีการกำหนดมาตรฐานไอเสียสำหรับยานพาหนะที่กำลังใช้งานมารองรับด้วย

3. ควรให้มีการตรวจสอบสภาพยานพาหนะเป็นประจำทุกปี โดยสนับสนุนให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการรับตรวจสอบสภาพรถยนต์

4. ควรสร้างสวนสาธารณะในทุกพื้นที่ ที่ทำได้เฉพาะย่านการจราจรคับคั่ง

5. ควรมีการควบคุมการสร้างอาคารสูงในย่านการจราจรแออัด เพื่อไม่ให้มีกลุ่มอาคารสูงมากเกินไป ที่อาจจะทำให้ขัดขวางการระบายอากาศในพื้นที่นั้น ๆ ได้

6. ปรับปรุงระบบการเก็บข้อมูลคุณภาพอากาศ โดยจัดสรรงบประมาณให้พอเพียงต่อการจัดหาเครื่องมือ อุปกรณ์ที่ทันสมัย มีคุณภาพสูง สำหรับติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในกรุงเทพมหานคร

2.11 มาตรการในการแก้ไขและควบคุมคุณภาพอากาศ

ปัญหาเรื่องอากาศนับวันจะทวีความรุนแรงเพิ่มขึ้นตามการขยายตัวของความเจริญเติบโตของเมือง การจราจร การอุตสาหกรรม โดยเฉพาะตามเมืองใหญ่ ๆ ซึ่งมีการจราจรหนาแน่น มีโรงงานอุตสาหกรรมจำนวนมาก มีประชากรอาศัยอยู่แออัด จำเป็นต้องมีการป้องกันแก้ไข และควบคุมโดยตรงที่แหล่งกำเนิดมลพิษและดำเนินการปฏิบัติอย่างจริงจังโดยหน่วยงานของภาครัฐ ที่มีหน้าที่ควบคุมดูแลแหล่งกำเนิดมลพิษ เช่น กระทรวงอุตสาหกรรม, กระทรวงคมนาคม โดยกรมการขนส่งทางบกและกรมเจ้าท่า, กระทรวงมหาดไทย โดยกรมการปกครอง กระทรวงสาธารณสุข โดยกรมอนามัย และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เป็นต้น โดยมีแนวทางแก้ไขปัญหาดังนี้ (สุธีลา ตูลยเสถียร และคณะ, 2544, น. 124 - 128)

ภาครัฐ

1. การเฝ้าระวังคุณภาพอากาศ

การตรวจวัดคุณภาพอากาศด้วยหน่วยเคลื่อนที่ ติดตามตรวจสอบศึกษาแนวโน้มคุณภาพอากาศตามจุดต่าง ๆ ทำการสำรวจตรวจสอบคุณภาพอากาศตามแหล่งกำเนิดและย่านต่าง ๆ เป็นประจำ เช่น ย่านจราจรคับคั่ง

การติดตั้งสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศ เป็นการเฝ้าระวังที่ติดตั้งสถานีตรวจวัดแบบถาวรเพื่อเฝ้าระวังคุณภาพอากาศในทุก ๆ ย่าน หากพบว่าคุณภาพอากาศในย่านใดเปลี่ยนแปลงไปในทางที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพอนามัยของประชาชน พืช สัตว์ และทรัพย์สินต่าง ๆ จะได้หาทางป้องกันและแก้ไขมิให้เกิดผลเสียหายอีกต่อไป

2. การกำหนดนโยบายและวางแผนเพื่อควบคุมมลพิษทางอากาศ

2.1 การแบ่งแยกเขตเฉพาะ การกำหนดผังเมืองออกเป็นย่านต่าง ๆ จะช่วยให้สามารถควบคุมและปฏิบัติงานเกี่ยวกับมลภาวะอากาศได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2.2 การควบคุมกิจกรรมต่าง ๆ กิจกรรมที่เป็นแหล่งก่อให้เกิดสารที่เป็นต้นเหตุทำให้เกิดสภาวะอากาศเป็นพิษจะต้องได้รับการควบคุมอย่างใกล้ชิดเพื่อให้การดำเนินกิจกรรมนั้นอยู่ในมาตรฐานที่ถูกต้องตามหลักวิชาการ

2.3 การให้การศึกษาและเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ เกี่ยวกับเรื่องอากาศเสียแก่ประชาชน ซึ่งจะต้องจัดทำในหลายระดับ หลายรูปแบบ และให้กับกลุ่มชนทุกกลุ่ม รวมทั้งการให้ข้อมูลข่าวสารกับมวลชนในวาระต่าง ๆ โดยอาศัยสื่อมวลชนในรูปแบบต่าง ๆ เช่น เกร็ดความรู้ วิธีการลดควันดำ เป็นต้น

2.4 กำหนดเขตควบคุม และจำกัดจำนวนแหล่งมลพิษไม่ให้มีมากขึ้น จนเป็นเหตุในการเกิดปัญหามลพิษ

3. การเพิ่มพื้นที่สีเขียวเพื่อเป็นแหล่งผลิตอากาศบริสุทธิ์ เช่น การสร้างสวนสาธารณะ การปลูกต้นไม้ในเขตเมือง เป็นต้น

4. การกำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศ ต้องครอบคลุมสารมลพิษอากาศทุกประเภทจากแหล่งก่อมลพิษประเภทต่าง ๆ มีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนและสิ่งแวดล้อมเป็นสำคัญ

5. การออกกฎหมาย ต้องมีความเหมาะสมและถูกต้องตามหลักวิชาการเสมอ รวมทั้งเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติต้องสามารถบังคับให้เป็นไปตามที่กำหนดบัญญัติไว้ได้

6. นอกจากมีการกำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศ และบังคับใช้แล้ว ต้องทำการสำรวจตรวจสอบคุณภาพอากาศตามสถานที่ต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง กำหนดบทลงโทษต่อผู้กระทำผิดอย่างรุนแรง และต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด

7. สนับสนุนให้มีการปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิง และออกกฎหมายให้ใช้เฉพาะน้ำมันที่ช่วยลดมลพิษทางอากาศ

8. สนับสนุนให้มีการติดตั้งอุปกรณ์ที่ช่วยลดมลพิษทางอากาศ ทั้งยานพาหนะและในโรงงานอุตสาหกรรม ให้เลือกใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสมแทนวิธีเดิมที่ก่อให้เกิดก๊าซพิษ

- ลดหย่อนภาษีอากรการนำเข้าอุปกรณ์ที่ช่วยลดปัญหามลพิษทางอากาศ
- ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนเห็นความสำคัญในการใช้อุปกรณ์ที่ช่วยลดปัญหามลพิษทางอากาศ เผยแพร่ ให้ประชาชนทราบทั่วกันเกี่ยวกับอันตรายและวิธีแก้ไข
- ออกกฎหมายควบคุม บังคับใช้อุปกรณ์ช่วยลดปัญหามลพิษทางอากาศ และควบคุมให้ปฏิบัติอย่างเคร่งครัด มีระเบียบวิธี ที่ควบคุมที่รัดกุมสามารถใช้ปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ

- การควบคุมเขม่าควันดำของเครื่องยนต์ เจ้าพนักงานกรมการขนส่งทางบก ควรใช้เครื่องตรวจเขม่าควันของเครื่องยนต์อย่างเคร่งครัดสม่ำเสมอ

9. ปรับปรุงสภาพการจราจร โดยเฉพาะเร่งรัดพัฒนาระบบขนส่งมวลชนเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร อันมีส่วนช่วยลดปัญหามลพิษทางอากาศ

- ให้รถประจำทาง ใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิงช่วยลดควันดำและก๊าซมลพิษต่าง ๆ หรือลดปริมาณสารมลพิษในน้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันหล่อลื่น เช่น ลดกำมะถันในน้ำมันดีเซล
- ควบคุมการเพิ่มจำนวนยานพาหนะส่วนบุคคลและสนับสนุนโครงการระบบขนส่งมวลชน

- การใช้รถไฟฟ้าในระบบขนส่งมวลชน

10. สนับสนุนให้มีการจัดตั้งศูนย์ตรวจสอบและบำรุงรักษายานพาหนะ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนในการนำยานพาหนะมาตรวจสอบและแก้ไขบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพดี

11. สนับสนุนการพัฒนาเทคโนโลยีที่ใช้พลังงานรูปแบบใหม่ ๆ แล้วไม่ก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศ เช่น พลังงานแสงอาทิตย์ พลังงานลม พลังงานน้ำ เป็นต้น

12. ส่งเสริมสนับสนุนให้มีการศึกษา วิจัย ประชุมสัมมนาเกี่ยวกับอากาศเสีย

ภาคเอกชน

1. ประชาชนมีจิตสำนึกในการรับผิดชอบต่อสังคม โดยให้ความร่วมมือกับภาครัฐ ในการแก้ปัญหามลพิษทางอากาศทุก ๆ ด้าน เช่น

- ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบที่รัฐกำหนด
- สนับสนุนผลิตภัณฑ์ที่สามารถช่วยลดมลพิษทางอากาศ เป็นต้น

2. เผยแพร่ความรู้ และชักชวนบุคคลอื่นให้เห็นความสำคัญของปัญหามลพิษทางอากาศ ให้ความรู้ ชี้แจงให้ประชาชน เจ้าของโรงงานอุตสาหกรรม เจ้าของยานพาหนะ ตระหนักถึงอากาศเป็นพิษและให้ความร่วมมือป้องกันเพื่อลดปริมาณอากาศเป็นพิษ

3. หมั่นดูแลตรวจสภาพ บำรุงรักษาเครื่องยนต์ในส่วนเกี่ยวกับการเผาไหม้ เจ้าของยานพาหนะต้องหมั่นดูแลรักษาเครื่องยนต์ให้อยู่ในสภาพดี

4. พยายามเลือกใช้วัตถุดิบและเชื้อเพลิงที่ไม่ก่อมลพิษทางอากาศ เลือกใช้น้ำมันที่มีคุณภาพมาตรฐานสากล ช่วยลดมลพิษ เชื้อเพลิงชนิดใดเป็นเหตุที่ทำให้เกิดอากาศเป็นพิษ ควรเปลี่ยนเป็นชนิดที่ทำให้อากาศสกปรกหรือเป็นพิษน้อยที่สุด

5. ขับรถในความเร็วไม่เกิน 90 กม./ชม. ไม่เร่งเครื่องในขณะจอด

6. โรงงานที่ใช้น้ำมันเตา ควรใช้สารปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเพื่อช่วยในการเผาไหม้ให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น ทำป่องให้สูงมาก ๆ ทำให้ลดควันดำ

7. พยายามกำจัดมลพิษก่อนปล่อยสู่อากาศ ติดตั้งระบบบำบัดหรือปรับปรุงอุปกรณ์การกำจัดมลพิษทางอากาศให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ

8. ปรับปรุงคุณภาพวัตถุดิบหรือเชื้อเพลิงที่ใช้ในกระบวนการผลิตให้มีองค์ประกอบของสารที่อาจก่อให้เกิดสารเป็นพิษขึ้นในภายหลังน้อยที่สุด

9. ปรับปรุงแก้ไขวิธีการในกระบวนการผลิตให้สามารถช่วยลดการเกิดสารมลพิษจากขั้นตอนการผลิตให้เหลือน้อยหรือไม่มีเลย

10. ประชาชนทั่วไปพบหรือสังเกตเห็นสิ่งผิดปกติเกี่ยวกับคุณภาพอากาศ เช่น เห็นหมอกควัน ควรรีบแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ

2.12 การแก้ปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมของกรุงเทพมหานคร

กรุงเทพมหานครได้กำหนดแผนพัฒนาด้านสิ่งแวดล้อม สำหรับให้ผู้บริหารนำไปแก้ไขปัญหา เพื่อลดความรุนแรงของสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ โดยกำหนดไว้ในแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร

โดยแบ่งออกเป็น 5 ด้านด้วยกัน คือ ด้านการพัฒนาสภาวะแวดล้อม ด้านการป้องกันน้ำท่วมและการระบายน้ำ ด้านการกำจัดน้ำเสีย ด้านการจัดการมูลฝอย สิ่งปฏิกูลและของเสียอันตราย และด้านมลพิษทางอากาศและเสียง ในที่นี้จะกล่าวเฉพาะด้านมลพิษทางอากาศและเสียง มีเป้าหมายในการดำเนินการดังนี้ (สุนันท์ นิลบุตร, 2544, น. 39-42)

การป้องกันและแก้ไขมลพิษทางอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน ได้มีการกำหนดแผนการป้องกันและแก้ไขมลพิษทางอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนของกรุงเทพมหานครไว้ดังนี้

- 1) ควบคุมแหล่งกำเนิดมลพิษทางอากาศ เสียง และสั่นสะเทือนให้เป็นไปตามมาตรฐาน
- 2) พัฒนาศักยภาพเจ้าหน้าที่ให้มีความรู้ ความสามารถในการตรวจสอบและควบคุมมลพิษทางอากาศและเสียง อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
- 3) จัดให้มีการอบรม สัมมนา และประชาสัมพันธ์ ให้ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับหลักเกณฑ์และวิธีการในการก่อสร้างและสาธารณูปโภคแก่เจ้าของอาคาร ผู้ประกอบการ และผู้ควบคุมงานด้านการก่อสร้าง
- 4) จัดให้มีการอบรม สัมมนา และประชาสัมพันธ์ ให้ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายแก่เจ้าหน้าที่และผู้ประกอบกิจการรถบรรทุกหิน ดิน ทราย และอื่น ๆ
- 5) รณรงค์ประชาสัมพันธ์ เผยแพร่ข่าวสารด้านสิ่งแวดล้อมแก่ประชาชน โดยเฉพาะอย่างยิ่งคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน
- 6) จัดให้มีศูนย์ประสานงานการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมในเขตกรุงเทพมหานคร
- 7) พัฒนาระบบเฝ้าระวังคุณภาพอากาศและเสียงให้ครอบคลุมพื้นที่ โดยจัดให้มีระบบเฝ้าระวังอย่างน้อยสำนักงานเขตละ 1 ชุด

ดังนั้นในการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมในกรุงเทพมหานคร จึงต้องได้รับความร่วมมือจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง อาทิ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน และผู้ประกอบการขนส่งต่าง ๆ ตลอดจนการควบคุมดูแลและเข้มงวดของเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้อง ในการศึกษาครั้งนี้ ผู้ศึกษาพิจารณาว่าผู้ประกอบการ ที่ใช้รถประเภทต่าง ๆ และมีส่วนสำคัญในการก่อให้เกิดปัญหามลพิษ ซึ่งในฐานะที่ผู้ศึกษาเป็นผู้ปฏิบัติงานด้านจราจรนี้ จะพบว่ารถยนต์ที่ผู้ประกอบการนำมาใช้ในการดำเนินธุรกิจนั้น ส่วนใหญ่เป็นรถยนต์ที่มีสภาพที่ไม่สมบูรณ์ บางคันมีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงและไม่สมควรนำมาใช้ในการขนส่งได้อีกต่อไป

ผู้ศึกษาจึงต้องการศึกษาว่า ผู้ประกอบการรถร่วมบริการ มีความคิดเห็นต่อเรื่องความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อมอย่างไร มีลักษณะการดำเนินธุรกิจรถร่วมที่เป็นการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมอย่างไรบ้าง รวมถึงผู้ประกอบการมีความต้องการ การสนับสนุนเพื่อแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมอย่างไรบ้าง ซึ่งจากการทบทวนแนวคิดข้างต้น สรุปได้ว่าผู้ประกอบการรถร่วมบริการ ควรมีลักษณะการดำเนินธุรกิจ ที่เป็นการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม 5 ประการ ดังนี้

- 1) ตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างสม่ำเสมอ
- 2) แก้ไขปรับปรุงระบบควันดำของยานพาหนะ
- 3) แสวงหาความรู้ในการแก้ไขปัญหามลพิษจากยานพาหนะ
- 4) พัฒนานักงานให้มีความรู้ ความสามารถในการตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์และการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ
- 5) อบรม สัมมนา และประชาสัมพันธ์ ให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะแก่พนักงาน

ดังนั้น ผู้ประกอบการรถร่วมบริการ ในฐานะเจ้าขององค์ธุรกิจหรือผู้มีส่วนร่วมในการดำเนินธุรกิจ ซึ่งต้องใช้รถยนต์ในการดำเนินธุรกิจ และอาจก่อให้เกิดปัญหาเรื่องมลพิษต่าง ๆ ที่เกิดจากรถยนต์ที่มีสภาพที่ไม่เหมาะสมสำหรับการใช้งาน แล้วนำออกมาวิ่งบนถนนหนทาง เช่น เรื่องควันดำจากท่อไอเสียรถยนต์ที่เกินมาตรฐาน ทำให้อากาศเป็นพิษ จากก๊าซต่าง ๆ ที่เป็นอันตราย ทำให้สภาพแวดล้อมเสียไป โดยควันดำดังกล่าวซึ่งเป็นฝุ่นละอองขนาดใหญ่ ยังเป็นอันตรายต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนทั่วไป โดยหากต้องสัมผัสบ่อย ๆ และนาน ๆ ก็จะมีผลทำให้เกิดโรคเกี่ยวกับระบบทางเดินหายใจขึ้นได้ เกิดเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินชีวิตอย่างปกติสุขของประชาชนทั่วไป อีกทั้งยังมีผลทำให้คุณภาพชีวิตของคนในสังคมแย่ลงอีกด้วย ดังนั้นการดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการรถร่วมบริการ จึงควรเล็งเห็นและให้ความสำคัญต่อปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมดังกล่าว เนื่องจากต้องมีประชาชนจำนวนมากได้รับเดือดร้อนจากการดำเนินธุรกิจรถร่วม และในฐานะที่เป็นผู้ประกอบการรถร่วมและเกี่ยวข้อง กับปัญหามลพิษโดยตรง จึงควรคำนึงถึงการดำเนินธุรกิจ ที่เป็นการร่วมกันแก้ไขปัญหามลพิษนี้อย่างจริงจังด้วย

ผู้ประกอบการรถร่วมบริการ จึงควรให้ความสำคัญเกี่ยวกับเรื่องความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อม ไม่ใช่เพียงดำเนินธุรกิจเพื่อให้ได้กำไรหรือผลตอบแทนเท่านั้น ควรจะตระหนักถึงการดำเนินธุรกิจที่ไม่ส่งผลเสียต่อสภาพแวดล้อม และไม่เป็นการทำลายทรัพยากรทางธรรมชาติ อันเป็นมรดกที่ควรอยู่คู่กับสังคมชั่วลูกชั่วหลานต่อไป โดยต้องคำนึงถึงผลกระทบจาก

การดำเนินธุรกิจที่จะส่งไปยังชุมชนรอบข้าง และต้องมีการแก้ปัญหาด้านสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ รวมถึงต้องมีส่วนช่วยในการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสร้างจิตสำนึกในการรักษาสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติด้วย ควรดำเนินธุรกิจเพื่อการแก้ปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม เพื่อเป็นการสร้างสรรค์และดำรงสังคมไว้ ทั้งยังเป็นการสร้างคุณภาพที่ดีขึ้นให้แก่คนในสังคมนั้น ๆ เพื่อนำมาซึ่งพอใจร่วมกันของทุกฝ่าย

3. นโยบาย กฎหมายและแผนที่เกี่ยวข้องกับการควบคุม

มลพิษสิ่งแวดล้อม

การควบคุมปัญหามลพิษทางอากาศ เพื่อจะกำกับดูแลปริมาณควันดำจากยานพาหนะให้อยู่ในระดับที่ไม่เกินมาตรฐาน มีบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกำหนดควบคุมไว้ด้วยกันหลายฉบับ แต่ในการศึกษาครั้งนี้จะขอกล่าวถึงเฉพาะบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษทางอากาศที่เกิดจากรถเอกชนร่วมบริการ ขสมก. เท่านั้น

ผู้ศึกษาในฐานะผู้ปฏิบัติหน้าที่งานจราจร ในส่วนของการตรวจพิสูจน์มลภาวะที่เกิดจากยานพาหนะ พบว่า จะอาศัยกฎหมายเพียงอย่างเดียวเพื่อจะใช้ในการแก้ไขปัญหามลพิษในกรุงเทพมหานคร คงไม่สามารถแก้ปัญหามลพิษที่มีอยู่ในปัจจุบันนี้ได้อย่างแน่นอน แต่ต้องอาศัยความมีจิตสำนึกเพื่อสังคม ของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ที่ต้องเข้ามาร่วมมือกันแก้ไขอย่างจริงจัง ต้องมองว่าเป็นปัญหาสาธารณะ ที่ทุกคนต้องร่วมกันแก้ไขเพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ซึ่งกฎหมายที่เกี่ยวข้อง สามารถสรุปฐานความผิด และอัตราโทษได้ดังนี้ คือ

บทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการตรวจพิสูจน์รถที่ก่อเกิดมลภาวะความผิดของรถยนต์ที่ก่อมลพิษทางอากาศและเสียง บัญญัติอยู่ใน 3 พระราชบัญญัติ ดังนี้.-

3.1 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ฐานความผิด “นารถที่มีเครื่องยนต์ก่อให้เกิดก๊าซ ฝุ่น ควัน ละอองเคมี หรือเสียงเกินเกณฑ์ที่อธิบดีกำหนดมาใช้ในทางเดินรถ (ควันดำ.....%) (เสียงดัง.....เดซิเบล เอ)”

มีความผิดตาม พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ม.10 ทวิ

มาตรา 10 ทวิ ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่เครื่องยนต์ก่อให้เกิดก๊าซ ฝุ่น ควัน ละอองเคมี หรือเสียงเกินเกณฑ์ที่อธิบดีกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษามาใช้ในทางเดินรถ

อัตราโทษ ต้องระวางโทษ ปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท ตาม ม. 152

มาตรา 152 ผู้ใดฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 7 มาตรา 10 ทวิ

ถ้าไม่เป็นความผิดที่กำหนดโทษไว้แล้ว ในพระราชบัญญัตินี้ต้องระวางโทษปรับครั้งละ ไม่เกินหนึ่งพันบาท

3.2 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

ฐานความผิด “นำรถที่มีเครื่องอุปกรณ์ส่วนควบ ไม่นั่นคงแข็งแรงมาใช้ในการทางเดินรถ ตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง (คว้นด้า.....%) (เสียงดัง.....เดซีเบล เอ)”

มีความผิดตาม พ.ร.บ.การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ม.71 วรรคแรก

มาตรา 71 รถที่ใช้ในการขนส่งต้องมีสภาพมั่นคงแข็งแรง มีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบ ถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวงกับได้จดทะเบียนตามมาตรา 73 และเสียภาษีตามมาตรา 85 แล้ว

รถที่ใช้ในการขนส่งที่เสียภาษีตามพระราชบัญญัตินี้แล้ว ให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องเสีย ภาษีรถยนต์ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

อัตราโทษ ตาม ม.148 ปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท

มาตรา 148 ผู้ใดใช้รถโดยไม่ปฏิบัติตามมาตรา 71 หรือฝ่าฝืนคำสั่งของผู้ตรวจการหรือนายทะเบียนตามมาตรา 83 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท

3.3 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535

ฐานความผิด “นำยานพาหนะที่ก่อให้เกิดมลพิษเกินกว่ามาตรฐานที่กำหนดจาก แหล่งกำเนิดมาใช้ในทางเดินรถ (คว้นด้า.....%) (เสียงดัง.....เดซีเบล เอ)”

มีความผิดตาม พ.ร.บ. ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ม. 65

มาตรา 65 ในกรณีที่พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจพบว่าได้มีการใช้ยานพาหนะ โดยฝ่าฝืน ตามมาตรา 64 ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจออกคำสั่งห้ามใช้ยานพาหนะนั้นโดยเด็ดขาด หรือ จนกว่าจะได้มีการแก้ไขปรับปรุงให้เป็นไปตามมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดตาม มาตรา 55

มาตรา 64 ยานพาหนะที่จะนำมาใช้จะต้องไม่ก่อให้เกิดมลพิษเกินกว่ามาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดที่กำหนดตามมาตรา 55

มาตรา 55 ให้รัฐมนตรีโดยคำแนะนำของคณะกรรมการควบคุมมลพิษและโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษา กำหนดมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิด สำหรับควบคุมการระบายน้ำทิ้ง การปล่อยทิ้งอากาศเสีย การปล่อยทิ้งของเสีย หรือมลพิษอื่นใดจากแหล่งกำเนิดออกสู่สิ่งแวดล้อม เพื่อรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้ได้มาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้

อัตราโทษ ต้องระวางโทษตาม ม.102 ปรับไม่เกินห้าพันบาท

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) เป็นองค์กรหลักในการให้บริการขนส่งมวลชน เพื่อให้นโยบายการกำกับดูแลมาตรฐานและความปลอดภัยในการให้บริการ รถร่วมเอกชนเป็นไปอย่างเข้มงวดประกอบกับคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้มีมติให้ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ดำเนินการตามนโยบายของกระทรวงคมนาคมอย่างเคร่งครัด เพื่อให้กิจการขององค์การดำเนินไปด้วยความเป็นระเบียบเรียบร้อย คณะกรรมการบริหารกิจการ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จึงอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 20(12) แห่งพระราชกฤษฎีกา จัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ.2519 ออกระเบียบไว้เรียกว่า “ ระเบียบองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ว่าด้วย มาตรฐานการกำกับดูแลรถเอกชนร่วมบริการ พ.ศ.2547 ” ใช้บังคับเมื่อ วันที่ 20 ตุลาคม 2547 เพื่อกำกับดูแลมาตรฐานการให้บริการและมาตรฐานความปลอดภัยของรถ เอกชนร่วมบริการที่มาร่วมดำเนินกิจการด้วย โดยในระเบียบนี้ได้กำหนดมาตรฐานการให้บริการที่ เกี่ยวกับสภาพเครื่องยนต์ของรถโดยสารที่นำเข้าร่วมเดินรถกับองค์การ ว่าจะต้องมีสภาพมั่นคง แข็งแรง ไม่ชำรุดทรุดโทรม และไม่ก่อให้เกิดควันดำหรือเสียงดัง อันจะเกิดเป็นปัญหามลพิษต่อไป ได้ โดยได้กำหนดไว้ดังนี้

หมวด 1 มาตรฐานการให้บริการ

ข้อ 5 ผู้ประกอบการจะต้องจัดการเดินรถให้เป็นไปตามสัญญาเข้าร่วมประกอบการ และตามเงื่อนไขใบอนุญาตประกอบการขนส่งอย่างเคร่งครัด

หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ต่อไปนี้ ให้ถือเป็นหน้าที่ที่ผู้ประกอบการและพนักงาน ประจำรถ จะต้องยึดถือปฏิบัติโดยเคร่งครัดเช่นเดียวกัน

(1) รถโดยสารที่นำเข้าร่วมเดินรถกับองค์การ จะต้องมีสภาพตัวถังรถแข็งแรงมั่นคง ปลอดภัยต่อผู้โดยสาร หรือไม่ชำรุดทรุดโทรม สภาพเครื่องยนต์ไม่ก่อให้เกิดควันดำ หรือเสียงดัง เกินมาตรฐานที่กำหนด ผู้ประกอบการจะต้องดูแลให้มีอุปกรณ์ส่วนควบของรถครบถ้วนถูกต้อง

และรักษาความสะอาดทั้งภายในและภายนอกรถ ตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ หรือคำสั่งของราชการ หรือตามสัญญาและใบอนุญาตประกอบการขนส่ง (องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ, 2547)

ต่อมาองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จึงได้ออก “ระเบียบองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ว่าด้วย มาตรฐานการกำกับดูแลรถเอกชนร่วมบริการ (แก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่ 1) พ.ศ.2548” เพื่อปรับปรุงแก้ไขระเบียบว่าด้วย มาตรฐานการกำกับดูแลรถเอกชนร่วมบริการ พ.ศ.2547 โดยมีการกำหนดการลงโทษรถเอกชนร่วมบริการให้เป็นไปตามมาตรการกำกับดูแล การลงโทษ รถเอกชนร่วมบริการ เน้นทำระเบียบดังกล่าวข้างต้น โดยมีการกำหนดการลงโทษกรณีฝ่าฝืนเกี่ยวกับการประกอบการขนส่ง ใช้รถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง มีอุปกรณ์หรือส่วนควบตามที่กำหนด ไว้ดังนี้

การกำกับดูแลให้ผู้เข้าร่วมเดินรถปฏิบัติ

ข้อ 1 เกี่ยวกับการประกอบการขนส่ง

1.3. รถมีสภาพมั่นคงแข็งแรง มีอุปกรณ์ หรือส่วนควบตามที่กำหนด

(ก) กรณีมีเครื่องอุปกรณ์ และ/หรือส่วนควบไม่ครบตามสาระสำคัญที่กำหนดในกฎกระทรวง การลงโทษกรณีฝ่าฝืน สำหรับรถร่วมบริการขนาดใหญ่ ดังนี้

- ครั้งแรกว่ากล่าวตักเตือนเป็นลายลักษณ์อักษร และพักการเดินรถเพื่อแก้ไขให้ถูกต้องภายใน 30 วัน

- หากกระทำผิดในกรณีเดียวกับครั้งแรกให้ปรับตั้งแต่ 200 – 1,000 บาท และพักการเดินรถเพื่อแก้ไขให้ถูกต้องภายใน 30 วัน

กรุงเทพมหานคร ได้มีมาตรการที่เกี่ยวกับการควบคุมปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม ดังนี้

1. มูลนิธิป้องกันควันพิษและพิทักษ์สิ่งแวดล้อม เพื่อร่วมกันแก้ไขปัญหา มลพิษทางอากาศใน กทม. มูลนิธิฯ ได้ร่วมมือกับบริษัทน้ำมัน บริษัทผลิตรองเท้ากีฬา และบริษัทผลิตฟิล์มถ่ายรูป เชิญชวนประชาชนถ่ายรูปรถที่กำลังปล่อยควันดำได้ชัดเจน เพื่อรวบรวมตัวเลขว่ามีรถคันใด สายใดมีควันดำมากน้อยเท่าใด ของบริษัทใด ซึ่งมูลนิธิจะรวบรวมตัวเลข หลักฐานที่ฟ้องด้วยภาพ เพื่อเสนอให้รัฐต้องใช้มาตรการที่เข้มงวด เด็ดขาด แจกใบเหลือง คาดโทษไว้ และให้แจกใบแดงยกเลิกสัมปทานสำหรับรถที่มีชาวบ้านส่งรูปรถปล่อยควันดำจำนวนมาก ส่วนรถประเภทอื่น ๆ จะได้นำเสนอเป็นหลักฐานต่อกรมการขนส่งทางบก เพื่อไม่ให้ต่อทะเบียนประจำปีต่อไป

2. มีด้านตรวจจับและห้ามใช้รถยนต์ที่ปล่อยควันดำเกินมาตรฐาน ซึ่งเจ้าหน้าที่ได้ติดสติ๊กเกอร์ห้ามใช้ชั่วคราว และให้เวลาแก้ไข 30 วัน หากฝ่าฝืนมีโทษปรับ 5,000 บาท และถูกติดสติ๊กเกอร์ห้ามใช้เด็ดขาด ส่วนวิธีการวัดค่าควันดำทำได้โดยเก็บตัวอย่างควันดำวัดค่าควันดำสองครั้งโดยให้ใช้ค่าสูงสุดของที่วัดได้เป็นเกณฑ์ตัดสิน ค่าควันดำที่ได้ต้องไม่เกินร้อยละ 50 และจะถูกติดเครื่องหมายดใช้ชั่วคราว และหากไม่ปรับปรุงเครื่องยนต์ภายใน 30 วันจะถูกสั่งห้ามใช้เด็ดขาด ผู้ใดฝ่าฝืนลบเครื่องหมายห้ามใช้ที่พ้นไวน้ำรถออก จับปรับไม่เกิน 10,000 บาท และหากฝ่าฝืนนำรถออกมาใช้จับปรับไม่เกิน 50,000 บาท อีกทั้งยังมีรางวัลนำจับสำหรับผู้ให้เบาะแสรถควันดำด้วยจำนวนร้อยละ 35 ของค่าปรับโดยติดต่อโทร 1584

3. มีอาสาสมัครแจ้งเบาะแสควันดำ เป็นการเปิดบทบาทให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการรักษาคุณภาพอากาศให้ดีขึ้น โดยจะใช้เบอร์กลางของ กทม. โทร.1555 ทั้งนี้บทบาทของหน่วยพิทักษ์ควันดำจะแบ่งเป็น 2 ลักษณะ คือ 1.บุคคลทั่วไปที่สนใจอยากเข้ามามีส่วนร่วมในการรักษาสภาพอากาศก็สามารถสมัครเข้ามาเป็นสมาชิกได้ 2.จัดอบรมให้ความรู้กับอาสาสมัครอย่างจริงจังเพื่อที่จะออกไปตามถนนหนทางต่าง ๆ และแจ้งเบาะแสดกลับมา รวมทั้งพยายามผลักดันให้มีผลต่อการที่จะไปควบคุมการต่อทะเบียนรถ

4. มีการควบคุมคุณภาพของรถที่เจ้าของรถต้องดูแลไม่ให้เกิดมลพิษก่อนที่จะนำมาใช้บนท้องถนน โดย กทม.จะทำงานประสานร่วมกันกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งขนส่ง กรมควบคุมมลพิษ ซึ่งจะต้องทำงานร่วมกันในการแก้ไขปัญหาที่ต้นเหตุคือการเข้าไปให้บริการตรวจเช็คสภาพรถถึงอยู่เลย แทนที่จะมารอจับบนท้องถนนก็จะเป็นการแก้ไขปัญหาที่ปลายเหตุ ซึ่งจะเป็นกิจกรรมที่เพิ่มขึ้นมา โดยทุกกิจกรรมก็มุ่งเน้นที่จะแก้ปัญหาสภาพอากาศในกรุงเทพมหานคร

4. ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับรถเอกชนร่วมบริการ ขสมก.

กิจการรถเมล์ได้ถือกำเนิดเป็นครั้งแรกในเมืองหลวง โดย พระยาภักดีนครเสฐรัฐ (เลิศ เศรษฐบุตร) ในปี พ.ศ. 2450 ช่วงแรกเป็นรถเทียมม้า ต่อมาเป็นรถยนต์ สามล้อ ยี่ห่อฟอร์ด มีที่นั่งยาวเป็นสองแถว กิจการรถเมล์เจริญ ขึ้นเป็นลำดับ และขยายเส้นทางออกไป ทัวพระนครในปี พ.ศ. 2476

กิจการรถเมล์ได้เจริญเติบโตขึ้นพร้อมกับความเจริญรุ่งเรืองของเมืองหลวงและการเพิ่มของประชากร เมื่อมีบริษัทรถเมล์ มากขึ้น เส้นทางวิ่งก็มากขึ้น และขยายไกลออกไป ลักษณะ

เส้นทาง จะวอนขับซ้อน การจราจรจะเริ่ม คับคั่งติดขัด เพราะเป็นรถเมล์เอกชน ที่ต่างก็มุ่งบริการ เพื่อแสวงหาผลกำไร เพียงอย่างเดียว โดยไม่พยายามปรับปรุงด้าน การบริการ ต่อมาระหว่างปี พ.ศ. 2516-2518 เกิดภาวะเงินเฟ้อ ผู้ประกอบการเริ่มเรียกร้องให้มีการปรับปรุง ค่าโดยสารและใช้ แรงงานเป็นเครื่องมือ แรงกดดันรัฐบาล จนในที่สุดรัฐบาลต้องมารับภารกิจในด้านการขนส่งเอง

ในปี พ.ศ. 2514 ผู้เชี่ยวชาญของรัฐบาลเยอรมัน ได้ทำการสำรวจภาวะ การจราจรใน กรุงเทพมหานคร เสนอแนะให้รวม รถเมล์เอกชน ขณะนั้นมีจำนวน 24 บริษัท และของรัฐอีก 2 แห่ง มีรถ ประจำการ 3,773 คัน ควรรวมเป็นรายเดียวกัน จะเป็นเอกชนหรือรัฐบาล หรือเอกชนร่วมกับรัฐก็ได้ ถ้าเอกชนรวมกันไม่ได้ รัฐควรเป็น ผู้ดำเนินการรวมเสียเอง โดยการรับซื้อรถยนต์เก่าและงดต่อ ใบอนุญาต ซึ่งหมดสัญญาในวันที่ 30 กันยายน 2518

จุดเริ่มต้นของการรวมรถเมล์อย่างจริงจัง คือในสมัย ม.ร.ว. คึกฤทธิ์ ปราโมช เป็น นายกรัฐมนตรี ได้เสนอแผน การที่จะขจัด ปัญหาความยากจน ของประชาชนในเมืองหลวง ให้ผู้มี รายได้ต่ำและบุตรหลาน นักเรียน นักศึกษา ไม่ต้องเสีย ค่าโดยสารรถเมล์ จากเหตุผลดังกล่าว รัฐบาลจึงตัดสินใจ รวมรถเมล์เป็นรูป บริษัท รัฐวิสาหกิจ "บริษัท มหานครขนส่ง จำกัด" เริ่มกิจการ เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2518 เป็นกิจการสาธารณูปโภค ด้านการบริการประชาชน โดยไม่หวังผลกำไร

จากปัญหา ข้อกฎหมาย และการเปลี่ยนแปลง รัฐบาลใหม่ รัฐบาลจึงให้ยกเลิก การดำเนินการในรูปบริษัท มหานครขนส่ง จำกัด เป็นองค์การ ในรูปรัฐวิสาหกิจ จัดตั้งโดย พระราชกฤษฎีกา จัดตั้งเป็น "องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ" เมื่อ วันที่ 18 สิงหาคม 2519 และเริ่ม ดำเนิน กิจการตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2519 เป็นต้นมา โดยมีวัตถุประสงค์ เดินรถโดยสารประจำทาง ให้บริการประชาชนในเขต 6 จังหวัด คือ กรุงเทพมหานคร นนทบุรี นครปฐม ปทุมธานี สมุทรสาคร และสมุทรปราการ (องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ, www.members.tripod.com)

ปัจจุบันมีบริษัทรถเอกชนร่วมบริการ อีกจำนวน 62 บริษัท มาร่วมดำเนินการขนส่ง มวลชนกรุงเทพด้วย โดยมีรถร่วมบริการรวม 127 สาย แบ่งเป็น รถโดยสารปรับอากาศ (รถ ปอ.) จำนวน 50 เส้นทาง จำนวน 944 คัน และรถโดยสารธรรมดา จำนวน 79 เส้นทาง จำนวน 2,556 คัน รวมทั้งสิ้น 3,500 คัน โดยในจำนวน 62 บริษัทนั้น มีผู้ประกอบการ จำนวน 145 ราย เนื่องจาก มีทั้งผู้ประกอบการที่เป็นเจ้าของบริษัทแต่เพียงผู้เดียว และผู้ประกอบการที่เป็นเจ้าของรถร่วม บริการ และนำรถของแต่ละคนมาร่วมดำเนินธุรกิจในรูปแบบของบริษัท โดยมีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 2.2

ภาพรวมผู้ประกอบการรถเอกชนร่วมบริการ ขสมก.

ลำดับ	บริษัท	สายรถ	จำนวนรถ (คัน)	ผู้ประกอบการ (คน)
1	บริษัท นิธิทัศน์แลนด์ทรานสปอร์ต จำกัด	69, 104, 150, ปอ.69, ปอ.104, ปอ.150	112	1
2	บริษัท ธิติวัชรขนส่ง จำกัด	6, 88	39	1
3	บริษัท ไทยบัสขนส่ง จำกัด	8	26	11
4	บริษัท ธนนครขนส่ง จำกัด	10	20	2
5	บริษัท ทีอาร์ปี่มอเตอร์ จำกัด	14, 99, ปอ.99	51	1
6	บริษัท กรุงเทพบัสแลนด์ทรานสปอร์ต จำกัด	17	25	1
7	บริษัท สยามบัสขนส่ง จำกัด	19	30	1
8	บริษัท กิตติสุนทร จำกัด	33, 90	85	1
9	บริษัท อาร์ทีทรานสปอร์ต จำกัด	35	22	1
10	บริษัท สหขนส่งธนบุรี จำกัด	29, 39, 57, 146, 149, 157, 159, 163, 164, 169	368	1
11	บริษัท วังศกาญจน์กิจ จำกัด	528, 529, 544, 548, ปอ.157, ปอ.170, ปอ.171, ปอ.172, ปอ.173,ปอ.174, ปอ.177, ปอ.183	310	1
12	บริษัท หลีกภัยขนส่ง จำกัด	39	20	1

ตารางที่ 2.2 (ต่อ)

ลำดับ	บริษัท	สายรถ	จำนวนรถ (คัน)	ผู้ประกอบบริการ (คน)
13	บริษัท ไทชนะกิจ จำกัด	46	40	7
14	บริษัท สหายนต์ จำกัด	51, 52	63	1
15	บริษัท สุพรรณยานยนต์ จำกัด	64, ปอ.64	55	1
16	บริษัท กรุงเทพไฟฟ้สตาร์ทธาน สปอร์ต จำกัด	89, 162	47	4
17	บริษัท เทพนมิตรขนส่ง	92, 131, 144	78	1
18	บริษัท ษารินทร์เซอร์วิส จำกัด	175	26	1
19	บริษัท กรุงเทพมหานครขนส่ง จำกัด	109, 110, 113, 115, 116, 124, 125, 127, ปอ.113	291	20
20	บริษัท สันติมิตรขนส่ง จำกัด	132, 133	85	1
21	บริษัท ลาดกระบังขนส่ง จำกัด	143, 151, 152	43	1
22	บริษัท กรุงเทพรถร่วมบริการ จำกัด	146, 147, 149	94	2
23	บริษัท สหศรีสุพรรณยานยนต์ จำกัด	98, 154	33	2
24	บริษัท เอส.เค ทัวร์แอนด์เซอร์วิส จำกัด	504, 506, 507, 538, ปอ.29, ปอ.38, ปอ.92, ปอ.184	203	3
25	บริษัท ธนบุรีบัสเซอร์วิส จำกัด	AB 1, 2, 3, 4	48	1
26	บริษัท ยูเนี่ยนบัสเซอร์วิส จำกัด	187, 188, 523, 532, 533, 534, 547, ปอ.7, ปอ.68, ปอ.84	183	2

ตารางที่ 2.2 (ต่อ)

ลำดับ	บริษัท	สายรถ	จำนวนรถ (คัน)	ผู้ประกอบการ (คน)
27	บริษัท ไทยเทรลเลอร์ทรานสปอร์ต จำกัด	85	15	2
28	บริษัท ไบรท์สตาร์ซัพพลาย (1999) จำกัด	30	35	1
29	บริษัท ต.สยามวิศวายนต์ (1999) จำกัด	9	30	1
30	บริษัท มอเตอร์บัส จำกัด	126	22	1
31	บริษัท บี.ที.ดี. (2001) ขนส่ง จำกัด	5, 74	32	1
32	บริษัท บางกอกทรานสิทฟิตเตอร์ จำกัด	6, 27, 35, 52, 132	65	1
33	บริษัท เลิศสุวรรณเดินรถ จำกัด	28, 38, 108	31	1
34	บริษัท คณะสยามยานยนต์ จำกัด	537 (ปอ.43)	11	1
35	บริษัท ชัยวิเศษแทรนสปอท จำกัด	542	34	1
36	บริษัท ไพศิริเดินรถ จำกัด	38	69	10
37	ห้างหุ้นส่วนจำกัด ที.พี.การเดินรถ	27, 58	49	2
38	ห้างหุ้นส่วนจำกัด เทพนครบริการ	545	39	1
39	ห้างหุ้นส่วนจำกัด จงรุ่งทิว์	201	20	1
40	ห้างหุ้นส่วนจำกัด 539 รุ่งเรือง	539 (ปอ.45)	22	2
41	คุณเจีย รุ่งเจริญ	8	20	1
42	คุณทวีศักดิ์ ทรัพย์บุญเรือง	8	27	1
43	บริษัท จ. เพชรสุพรรณทรานสปอร์ต จำกัด	25, 92	26	1
44	บริษัท พรวิวัฒน์เดินรถ จำกัด	28, 56, ปอ.28	50	20
45	คุณพิเชษฐ กำมัชพล	28, 43, 83, 108, 120, 167	116	2

ตารางที่ 2.2 (ต่อ)

ลำดับ	บริษัท	สายรถ	จำนวนรถ (คัน)	ผู้ประกอบการ (คน)
46	คุณภาสินี รุ่งมณีธรรมคุณ	56	23	1
47	บริษัท รถรุ่งโรจน์ จำกัด	120	27	1
48	คุณพยนต์ ธารณา	123	36	1
49	บริษัท ไฟศาลสามัคคีขนส่ง จำกัด	92, 139, 207, ปอ.139, ปอ.207	37	3
50	คุณเชาว์ กระแสร์ชล	182, 207, ปอ.207	72	1
51	คุณภูมิ สุขคันธรักษ์	ปอ.140	20	1
52	คุณดอกไม้ สายสนั่น	ปอ.44	10	1
53	คุณหาญ พูลมี	ปอ.44	14	1
54	บริษัทออนซอนทรานสปอร์ตเซอร์วิส เชส จำกัด	40	35	2
55	จำเอย เสวก แสงสว่างสถิตย์	25, 48	56	1
56	คุณเพียว อ่อนบางน้อย	81	21	1
57	คุณพัชรินทร์ กสิวิริยะวงศ์	81	24	1
58	คุณสมเกียรติ วรสันตติพงษ์	524	15	1
59	บริษัท กำมัทพล จำกัด	ปอ.28	12	2
60	บริษัท รวีโชค จำกัด	44, 122	34	1
61	บริษัท วิริยะวงศ์รถร่วมบริการ จำกัด	147	35	3
62	บริษัท สหมีชัยขนส่ง จำกัด	92	4	2

ที่มา: ฝ่ายการเดินรถเอกชนร่วมบริการ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ, 2549

สรุป บริษัทรถเอกชนร่วมบริการ ขสมก.	62	บริษัท
ผู้ประกอบการ ทั้งหมด	145	ราย
รถปรับอากาศ 50	เส้นทาง	จำนวน 944 คัน
รถธรรมดา 79	เส้นทาง	จำนวน 2,556 คัน
รวม ทั้งหมด 127	เส้นทาง	จำนวน 3,500 คัน

5. ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

วิชัย เอกพลากกร และคณะ (2534) ได้ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการทำงานของตำรวจจราจรในบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่นในกรุงเทพมหานคร กับการเกิดอาการของระบบหายใจในช่วงเดือนธันวาคม พ.ศ.2533 ถึง มกราคม พ.ศ.2534 เปรียบเทียบกับตำรวจชานเมือง ผลการศึกษาแสดงว่า ตำรวจจราจร กรุงเทพมหานคร มีอัตราเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางระบบการหายใจ และโรคหลอดลมอักเสบสูงกว่าตำรวจชานเมือง 2.4 เท่า และเมื่อจำแนกอุบัติเหตุการจราจรตามระยะเวลาการทำงาน พบว่า ผู้ทำงาน 3 -14 ปี มีอัตราเสี่ยงต่อการเป็นโรคหลอดลมอักเสบสูงกว่า 3.4 เท่า และผู้ที่ทำงาน 15 - 29 ปี มีอัตราเสี่ยงสูงกว่าถึง 6 เท่า จากการทดสอบสมรรถภาพปอดพบว่า ตำรวจจราจร กรุงเทพมหานคร มีค่าปริมาตรการหายใจออกเต็มแรง ส่วนร้อยละ 25 – 27 (FEF 25-27 เปอร์เซ็นต์) ต่ำกว่าตำรวจจราจรชานเมืองอย่างมีนัยสำคัญ ได้บ่งชี้ว่าตำรวจจราจรเหล่านั้นเริ่มมีพยาธิสภาพในทางเดินหายใจส่วนล่าง (Small Airways Disease) แล้ว

อนุทิน ปลื้มมาลี (2542, น. 134) ศึกษาเรื่องข้อเท็จจริงในการจัดสวัสดิการแรงงานช่วงภาวะเศรษฐกิจชะลอตัวและแนวโน้มในอนาคต ได้ทำการศึกษาทัศนคติของสถานประกอบการต่อการคืนกำไรสู่สังคม พบว่า สถานประกอบการควรมีโครงการคืนกำไรสู่สังคม ทั้งนี้เพราะสถานประกอบการส่วนหนึ่งได้มุ่งการดำเนินธุรกิจเพื่อแสวงหาผลกำไร เนื่องจากการดำเนินกิจกรรมการผลิตและสถานประกอบการได้ทำลายทรัพยากรจากธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และก่อให้เกิดมลภาวะ ดังนั้น สถานประกอบการจึงตระหนักในเรื่องนี้ และสถานประกอบการมีทัศนคติระดับปานกลางต่อการให้ธุรกิจขนาดใหญ่ ระดับแนวหน้าของประเทศเท่านั้นที่จะมีส่วนร่วมในการพัฒนาสังคม หรือทำโครงการคืนกำไรสู่สังคม ในขณะที่สถานประกอบการมีทัศนคติที่เห็นด้วยอยู่ในระดับสูง ที่จะให้สถานประกอบการเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาหรือคืนกำไรสู่สังคม ส่วนสถานประกอบการที่ทำการศึกษาก็จัดให้มีกิจกรรมหรือโครงการต่าง ๆ ที่มีส่วนร่วมในการพัฒนาสังคม ร้อยละ 44.5

ได้จัดให้มีแล้ว ตั้งแต่ 1-7 โครงการ ในขณะที่ร้อยละ 55.5 ยังไม่มีโครงการหรือกิจกรรมใด ๆ และในจำนวนนั้น ร้อยละ 34.1 จะจัดให้มีในอนาคต

บัณฑิตา ทรัพย์กมล (2544, น. 76 -79) ได้ศึกษาเรื่อง ความรับผิดชอบต่อสังคมขององค์กรธุรกิจ : ศึกษากรณีโรงงานอุตสาหกรรมเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร วัดอุปประสงค์เพื่อศึกษาทัศนคติของผู้บริหารต่อความรับผิดชอบต่อสังคม นโยบายขององค์กรและแนวโน้มการจัดกิจกรรมในองค์กรจากการศึกษาพบว่า ทัศนคติของผู้บริหารต่อความรับผิดชอบต่อสังคมภายในองค์กรเห็นด้วยต่อการจัดกิจกรรมให้แก่ลูกจ้างมากที่สุด ส่วนทัศนคติของผู้บริหารต่อความรับผิดชอบต่อสังคมภายนอกองค์กรเห็นด้วยต่อการให้บริการที่ซื่อสัตย์ต่อผู้บริโภคมากที่สุด รองลงมาคือการไม่จ้างแรงงานที่ผิดกฎหมาย และทัศนคติของผู้บริหารต่อขอบเขตความรับผิดชอบต่อสังคม ในภาพรวมผู้บริหารเห็นด้วยในเรื่องสิทธิของผู้บริโภค ในด้านของนโยบายพบว่า ส่วนใหญ่มีนโยบายด้านการส่งเสริมอาชีพและการผลิตสินค้าและบริการมากที่สุด รองลงมาคือ นโยบายด้านการรักษาสภาพแวดล้อม และแนวโน้มของการจัดกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบต่อสังคม พบว่าแนวโน้มที่ผู้บริหารจะจัดกิจกรรมในด้านการผลิตสินค้าที่ดีและมีคุณภาพมากที่สุด รองลงมาคือการรักษาสภาพแวดล้อมการบริจาคเงินหรือสิ่งของ ในงานสาธารณกุศลต่าง ๆ

พัชรี นิวัฒน์เจริญชัยกุล (2546, น. 96-101) ได้ศึกษาเรื่อง การมีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อสังคมของพนักงานบริษัท เทเลคอมเอเชียคอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัทในเครือ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษารูปแบบกิจกรรมที่พนักงานเข้าร่วม ปัจจัยที่ส่งเสริมและเป็นอุปสรรคต่อการมีส่วนร่วมในกิจกรรมและศึกษาทัศนคติของพนักงานต่อแนวทางการมีส่วนร่วม จากการศึกษาพบว่าพนักงานในบริษัทได้เข้าร่วมกิจกรรมเพื่อสังคม อันได้แก่ โครงการบริจาคเงินหรือสิ่งของช่วยเหลือแก่สถานสงเคราะห์มากที่สุด รองลงมาได้แก่ โครงการบริจาคเงินหรือสิ่งของช่วยเหลือผู้ประสบภัย ปัจจัยที่เข้าร่วมกิจกรรมของพนักงานส่วนใหญ่เข้าร่วมในกิจกรรมเพื่อสังคม เพราะต้องการให้สังคมดีขึ้นและอุปสรรคในที่ชัดเจนต่อกิจกรรม ด้านกลวิธี ผู้บริหารควรเข้าร่วมกิจกรรมกับพนักงาน ด้านการประชากรเข้าร่วมกิจกรรม เพราะพนักงานไม่เห็นประโยชน์ของการทำกิจกรรมและไม่เห็นความสำคัญของการทำกิจกรรม ส่วนในเรื่องแนวทางการส่งเสริมการมีส่วนร่วมในกิจกรรม พนักงานบริษัทส่วนใหญ่มีทัศนคติเห็นด้วยต่อการมีส่วนร่วม ซึ่งแบ่งได้เป็น 5 ด้าน ด้านนโยบายองค์กร บริษัทควรมีนโยบายสัมพันธ์ บริษัทควรมีการเผยแพร่ข่าวสาร/การประชาสัมพันธ์ ที่เกี่ยวกับการจัดกิจกรรมเพื่อสังคมเป็นระยะ ๆ ด้านการเปิดโอกาสให้พนักงานแสดงความคิดเห็น โดยพนักงานส่วนใหญ่เห็นควรให้พนักงานแสดงความคิดเห็น และด้านรางวัลจูงใจ พนักงาน

ส่วนใหญ่ไม่เห็นด้วยกับแนวทางการส่งเสริมด้านรางวัลใจ ที่ทำให้พนักงานตัดสินใจเข้ามามีส่วนร่วมในกิจกรรมเพื่อสังคม

มนตรี เลิศสกุลเจริญ (2547, น. 105-111) ศึกษาเรื่อง แนวทางการพัฒนาความรับผิดชอบต่อสังคมขององค์กรธุรกิจภาคอุตสาหกรรมในจังหวัดนนทบุรี มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาทัศนะของผู้บริหารองค์กรธุรกิจที่มีต่อความรับผิดชอบต่อสังคม และการจัดกิจกรรมหรือบริการที่สะท้อนถึงความรับผิดชอบต่อสังคม เพื่อเป็นแนวทางการพัฒนาความรับผิดชอบต่อสังคมขององค์กรธุรกิจ โดยศึกษาทัศนะของผู้บริหารองค์กรธุรกิจภาคอุตสาหกรรมในจังหวัดนนทบุรี พบว่าผู้บริหารองค์กรธุรกิจมีความเห็นด้วยกับแนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคมทางด้านเศรษฐกิจ กฎหมาย จริยธรรม และการใช้ดุลยพินิจ ในภาพรวม อยู่ในระดับมากทั้ง 4 ด้าน และมีความเห็นด้วยต่อการจัดกิจกรรมหรือบริการที่สะท้อนถึงความรับผิดชอบต่อสังคมทั้ง 6 ด้าน คือ ด้านสุขภาพอนามัย สิ่งแวดล้อม สิทธิผู้บริโภค และวัฒนธรรม อยู่ในระดับมาก โดยผู้บริหารให้ความสำคัญทางด้านสิทธิผู้บริโภคมากที่สุด และแนวทางการพัฒนาความรับผิดชอบต่อสังคมขององค์กรธุรกิจ ผู้บริหารองค์กรธุรกิจ ควรมีการกำหนดนโยบายขององค์กรให้ครอบคลุมถึงความรับผิดชอบต่อสังคมด้านต่าง ๆ และจัดกิจกรรมให้เหมาะสมกับความต้องการของลูกค้า และสอดคล้องกับวัฒนธรรมของชุมชนอย่างแท้จริง โดยใช้การบริหารแบบมีส่วนร่วมจากฝ่ายต่าง ๆ ขององค์กรธุรกิจ เพื่อให้การจัดกิจกรรมตอบสนองต่อความต้องการของทุกฝ่ายอย่างเป็นรูปธรรม และสร้างความเชื่อถือให้กับลูกค้าและชุมชนภายนอก

ธนศักดิ์ วิศรี (2547, น. 163-164) ศึกษาเรื่อง ผลกระทบของการจราจรต่อปริมาณสารมลพิษจากรถยนต์ บนถนนสายหลักเขตกรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะการจราจรกับปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ที่ปล่อยออกมาจากรถยนต์และคาดการณ์ผลกระทบด้านการจราจรโดยใช้แบบจำลอง BECM และมลพิษทางอากาศโดยใช้แบบจำลอง CALINE4 ในกรณีที่มีและไม่มีระบบโครงข่ายถนนและระบบราง เมื่อสิ้นสุดแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2544) ฉบับที่ 9 (พ.ศ.2549) และฉบับที่ 10 (พ.ศ.2554) ตลอดจนเปรียบเทียบผลกระทบทางเศรษฐศาสตร์จากการจราจรและมลพิษทางอากาศ พบว่า ปริมาณจราจร และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ยมีปริมาณลดลงเมื่อพื้นที่รัศมีอยู่ห่างจากจุดศูนย์กลางธุรกิจ และจะเพิ่มขึ้นอีกครั้งเมื่อพื้นที่รัศมีอยู่ระหว่าง 8-10 กม. และ 15-20 กม. และลดลงเมื่อรัศมีของพื้นที่มากกว่า 20 กม. ซึ่งสาเหตุมาจากความหนาแน่นของโครงข่ายถนนในช่วงพื้นที่รัศมีดังกล่าวมีน้อยกว่าพื้นที่รัศมีส่วนใน และพบว่าค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลผู้ป่วยเนื่องจากมลพิษทางอากาศ ในกรณีที่ไม่มี

โครงการด้านการจราจรและขนส่งตามแผนฯ ในปี พ.ศ.2544 มีมูลค่าประมาณ 15,000 ล้านบาท/ปี หรือประมาณร้อยละ 19 ของค่าใช้จ่ายด้านการจราจร และมีมูลค่าเพิ่มขึ้นเป็น 70,000 ล้านบาท/ปี และ 134,000 ล้านบาท/ปี ที่ปี พ.ศ.2549 และ 2554 ตามลำดับ แต่ถ้าเปิดโครงการต่าง ๆ ตามแผนฯ จะช่วยลดค่าใช้จ่ายลงเหลือ 37,000 ล้านบาท/ปี และ 102,000 ล้านบาท/ปี ในปี พ.ศ.2549 และ 2554 ตามลำดับ

จากการทบทวนวรรณกรรมและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง สรุปได้ว่า ความรับผิดชอบต่อสังคม หมายถึง บทบาทหน้าที่หรือข้อผูกพันของบุคคลหรือองค์กร ซึ่งต้องตระหนักถึงความสำคัญในการดำเนินธุรกิจขององค์กร โดยไม่สร้างความเดือดร้อนแก่สังคมและสิ่งแวดล้อม ต้องพยายามหลีกเลี่ยงไม่กระทำการใด ๆ ใ้บุคคลอื่นและสังคมต้องเสียหายด้วย รวมทั้งปกป้องและยังผลประโยชน์ต่อสังคมโดยรวมเพื่อให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นด้วย

ผู้ประกอบการรถเอกชนร่วมบริการ ขสมก. ในฐานะเจ้าขององค์กรธุรกิจที่ต้องใช้ยานพาหนะในการดำเนินธุรกิจ ซึ่งมีส่วนก่อให้เกิดปัญหาเรื่องมลพิษสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ อันเป็นปัญหาของสังคมโดยรวม จึงควรให้ความสำคัญต่อปัญหาดังกล่าว เนื่องจากต้องมีประชาชนจำนวนมากได้รับเดือดร้อนจากการดำเนินธุรกิจ ผู้ประกอบการจึงต้องตระหนักถึงการมีรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อมด้วย ไม่ใช่เพียงดำเนินธุรกิจเพื่อให้ได้กำไรหรือผลตอบแทนเท่านั้น ควรคำนึงถึงผลกระทบจากการดำเนินธุรกิจที่จะส่งไปยังชุมชนรอบข้าง ที่อาจทำให้สภาพแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติเสียไป และยังส่งผลเป็นอันตรายต่อสุขภาพอนามัยของคน อีกทั้งยังทำให้คุณภาพชีวิตของคนในสังคมลดลงด้วย นอกจากนี้ยังต้องตระหนักถึงการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและการสร้างจิตสำนึกในการรักษาสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติควบคู่กันไป ด้วย อันเป็นการแสดงออกหรือประพฤติกปฏิบัติตามระเบียบ กฎหมาย ข้อบังคับ ซึ่งจะไม่สร้างความเดือดร้อนแก่สังคมและสิ่งแวดล้อม

การแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมในกรุงเทพมหานครนั้น จำเป็นต้องได้รับความร่วมมือจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็นประชาชน ผู้ใช้รถใช้ถนน ผู้ประกอบการขนส่งต่าง ๆ รวมถึงเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้อง โดยในส่วนของผู้ประกอบการ ที่ผู้ศึกษาสนใจทำการศึกษาค้นคว้านี้ เนื่องจากต้องใช้ยานพาหนะ ในการดำเนินธุรกิจและมีส่วนสำคัญในการก่อปัญหามลพิษ ดังนั้น เพื่อแสดงถึงการมีความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อมในการดำเนินธุรกิจ ผู้ประกอบการควรมีลักษณะการดำเนินธุรกิจ ที่เป็นการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม 5 ประการ ดังนี้

- 1) ตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างสม่ำเสมอ
- 2) แก้ไขปรับปรุงระบบควันดำของยานพาหนะ

- 3) แสวงหาความรู้ในการแก้ไขปัญหามลพิษจากยานพาหนะ
- 4) พัฒนาพนักงานให้มีความรู้ ความสามารถในการตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์และการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ
- 5) อบรม สัมมนา และประชาสัมพันธ์ ให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะแก่พนักงาน โดยได้สรุปเป็นกรอบแนวคิดในการศึกษา ได้ดังนี้



6. กรอบแนวคิดที่ใช้ในการศึกษา

