

ยื่นแก๊สโซฮอลล์ ไม่ได้กอมลพิษฯ ทำให้เกิดมะเร็ง

■ นำเสนอเมื่อ 24 มี.ค. 2552

หลังจากที่นักวิชาการด้านอากาศ กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม นำเสนอผลวิจัยปริมาณการแพร่กระจายของสารประกอบคาร์บอนิลในอากาศในเขตกรุงเทพมหานคร ระหว่างปี 2549-2551 แล้วพบสารกอมะเร็งในกลุ่มคาร์บอนิล 2 ตัว คือ ฟอรัมาลดีไฮด์ และอะเซทัลดีไฮด์ ใน ปริมาณสูง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในจุดที่มีการจราจรหนาแน่น ซึ่งมีการโยนไปถึงการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ที่เพิ่มมากขึ้นจนอาจสร้างความไขว้เขวและวิตกให้กับผู้ใช้รถที่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอลล์นั้น

ต่อมาเมื่อช่วงสายวันที่ 23 มี.ค. นายเมตตา บันเทิงสุข อธิบดีกรมธุรกิจพลังงาน (ธพ.) กล่าวถึงกรณีดังกล่าว โดยปฏิเสธว่า สารกลุ่มคาร์บอนิลไม่ได้มีอยู่ในแก๊สโซฮอลล์ หรือเอทานอล แต่ในการเผาไหม้ของเครื่องยนต์และท่อไอเสียอาจเกิดสารดังกล่าวขึ้นได้ และปะปนออกมาพร้อมกับไอเสียของรถยนต์

นายบันเทิงกล่าวอีกว่า นโยบายของกระทรวงพลังงานที่รณรงค์ให้มีการใช้แก๊สโซฮอลล์ ก็เพื่อต้องการลดปริมาณสารเบนซินและสารอะโรเมติกส์ ที่มีอยู่ในน้ำมันเบนซิน ซึ่งหากมีการใช้แก๊สโซฮอลล์ 91 ก็เท่ากับว่าจะช่วยลดปริมาณของสารเบนซินและอะโรเมติกส์ลงได้ร้อยละ 10 เมื่อเทียบกับการใช้น้ำมันเบนซินปกติ ขณะที่หากใช้แก๊สโซฮอลล์อี 20 ที่มีส่วนผสมของเอทานอล ร้อยละ 20 ก็จะลดลงได้ร้อยละ 20 หรือหากใช้แก๊สโซฮอลล์อี 85 ที่มีส่วนผสมของเอทานอล ร้อยละ 85 ก็จะลดลงได้ถึงร้อยละ 85 จึงจะเห็นว่าแก๊สโซฮอลล์มีผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนน้อยกว่า น้ำมันเบนซิน เพราะการนำแก๊สโซฮอลล์มาใช้เป็นการช่วยลดปริมาณเบนซินและอะโรเมติกส์ ที่จะออกมากับท่อไอเสียให้ลดลงตามสัดส่วนของเอทานอลที่ไซ้เป็นส่วนผสม รวมทั้งลดการเกิดก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ที่เป็นมลพิษอีกชนิดหนึ่งด้วย

สำหรับสารกลุ่มคาร์บอนิล ที่ถูกระบุว่ามีการระเหยออกมาในอากาศหากใช้แก๊สโซฮอลล์นั้น นายบันเทิงกล่าวว่า ขอยืนยันว่าการใช้น้ำมันเบนซินหรือแก๊สโซฮอลล์ ไม่ได้มีส่วนทำให้เกิดการระเหยของสารกลุ่มคาร์บอนิล แต่สารคาร์บอนิลเกิดขึ้นจากขั้นตอนการเผาไหม้ของเครื่องยนต์ และออกมาจากท่อไอเสียของรถยนต์ ซึ่งหากเป็นรถยนต์ ทั้งรถยนต์เก่า หรือรถยนต์ใหม่ก็จะเป็นการระเหยขึ้น เพราะจะถูกเผาไหม้จนหมด เพราะโรงงานผลิตรถยนต์ทุกยี่ห้อใช้เทคโนโลยีของเครื่องยนต์ปัจจุบัน ที่มีอุปกรณ์พอกไอเสียที่สามารถกำจัดสารดังกล่าวได้ อยู่แล้ว แต่สาเหตุที่ยังมีสารคาร์บอนิลเกิดขึ้นตามผลการวิจัยอาจจะมาจากสภาพของเครื่องยนต์ที่ผ่านการใช้งานมานาน แต่ไม่ได้รับการดูแลรักษา หรือจูนอัพเครื่องยนต์ ตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ในคู่มือการใช้รถยนต์แต่ละคัน

อธิบดีกรมธุรกิจพลังงานกล่าวอีกว่า

ศพ.จะประสานไปยังนักวิชาการที่ใหญ่ข้อมูลดังกล่าวว่าใช้ฐานข้อมูลในการตรวจสอบในจุดใดเป็นหลัก เพื่อหามาตรการแก้ไข เช่น หากพบว่าเป็นเพราะเครื่องยนต์ของรถยนต์คันที่ตรวจสอบพบสารคาร์บอนิล ก็ต้องดูว่ารถยนต์คันนั้นมี การตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์อย่างไร ใช้งานมานานกี่ปี หากไม่มีการปรับแต่งเครื่อง หรือหากอุปกรณ์ฟอกไอเสียไม่ทำงาน หรือทำงานไม่เต็มร้อย ไม่วางจะใช้น้ำมันเบนซิน หรือแก๊สโซฮอล์ก็ยอมจะพบสารคาร์บอนิลระเหยออกมาในอากาศเช่นกัน

ด้านนายพานิช พงศ์พิโรดม อธิบดีกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน (พพ.) กล่าวว่า พพ. ได้ศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการใช้แก๊สโซฮอล์ ในรถยนต์และรถจักรยานยนต์ เช่น ตรวจวัดมลพิษจากรถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่ใช้แก๊สโซฮอล์ 20 โดยตรวจวัดสารพิษที่สำคัญ เช่น ไฮโดรคาร์บอนทั้งหมด (THC) คาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ไนโตรเจนออกไซด์ (NOx) ปรากฏว่าค่า THC ลดลงร้อยละ 5-25 ค่า CO ลดลงร้อยละ 15-30 สำหรับค่า NOx เพิ่มขึ้นเล็กน้อย ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาของประเทศบราซิลที่ระบุว่าค่า THC ลดลงร้อยละ 12 ค่า CO ลดลงร้อยละ 32 สำหรับค่า NOx เพิ่มขึ้นเล็กน้อย

“ดังนั้น การจะเฝ้าระวังมิให้สารพิษเพิ่มมากขึ้น

ในชั้นบรรยากาศจากการใช้แก๊สโซฮอล์จะต้องควบคุมไม่ให้เกิดการระบายสารพิษจากตัวรถ โดยเฉพาะในรถเก่า ต้องตรวจสอบให้เครื่องยนต์มีสภาพที่สมบูรณ์และให้อุปกรณ์ ลดมลพิษสามารถทำงานได้ตามปกติ” นายพานิชกล่าว

วันเดียวกันนางอรพินท์ ชุมพิศ อธิบดีกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กล่าวถึงกรณีงานวิจัยของนางเดซี่ หมอกน้อย นักวิจัยจากศูนย์วิจัยและฝึกอบรมด้านสิ่งแวดล้อม ที่ได้นำเสนอผลงานวิจัยว่าแก๊สโซฮอล์มีสารก่อมะเร็ง ซึ่งเป็นชาวที่ครีโคมในช่วงปลายสัปดาห์ที่ผ่านมา และอาจสร้างความสับสนต่อประชาชนว่า รายงานวิจัยดังกล่าวถือเป็นผลงานของนางเดซี่เท่านั้น ยังไม่ถือเป็นงานวิจัยที่ออกโดยกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม ซึ่งจากการพูดคุยกับนักวิจัยก็รู้สึกตกใจ และยอมรับว่าเป็น การทำสำรวจเบื้องต้น หากจะให้ได้ผลงานวิจัยที่ชัดเจนกว่านี้ จำเป็นต้องตรวจสอบและวิจัยซ้ำ ก่อนที่จะนำไปเผยแพร่ และเป็นที่ยอมรับได้ ทั้งนี้ ตนยังเตรียมจะหารือกับนายสุพัฒน์ หวังวงศ์วัฒนา อธิบดีกรมควบคุมมลพิษ เพื่อร่วมกันทำวิจัยซ้ำใหม่อีกรอบหนึ่ง โดยจะดึงนักวิจัยของกรมควบคุมมลพิษและกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อมมาทำงานวิจัยเรื่องนี้ต่อไป

เมื่อถามว่าการที่กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อมไม่การันตีผลงานของนักวิจัย เป็นเพราะเป็นห่วงว่าจะกระทบนโยบายส่งเสริมการใช้แก๊สโซฮอล์ของรัฐบาลหรือไม่ นางอรพินท์กล่าวว่า ไม่เกี่ยวกัน เพราะผลงานแต่ละชิ้นควรจะออกมาและสามารถนำไปใช้อ้างอิงเชิงนโยบายได้ ต้องตรวจสอบให้แน่ชัดก่อน ดังนั้น ในกรณีนี้หากพบว่ายังมีแง่มุมที่หลายฝ่ายเป็นห่วงว่ามีกรณีวิจัยทางวิชาการหรือไม่ ก็สามารถวิจัยซ้ำได้ แต่อาจมีวิธีการใหม่ที่ทุกฝ่ายยอมรับ

ข่าวที่เกี่ยวข้อง

[แก๊สไฮดรอลิ์ปล่อยสารก่อมะเร็ง](#)