



ศูนย์วิจัยMOVEมจร.จัดเสวนาออนไลน์ ระดมความคิดเห็นแก้ปัญหาหมอกพิษทางอากาศ

ศูนย์วิจัย MOVE มจร. จัดเสวนาออนไลน์ระดมความคิดเห็น
การแก้ปัญหาหมอกพิษทางอากาศจากภาคการขนส่งโดย
การใช้ยานยนต์มลพิษต่ำมาตรฐาน Euro6
และยานยนต์ไร้มลพิษ 100% Zero Emission Vehicle (ZEV)



ศูนย์วิจัย Mobility & Vehicle Technology Research Center หรือ MOVE มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี แจ้งข่าวว่า เมื่อเร็วๆ นี้ รศ.ดร.ยศพงษ์ ลออนวล ผู้ช่วยอธิการบดีฝ่ายพัฒนาความยั่งยืน และหัวหน้าศูนย์วิจัย Mobility and Vehicle Technology Research Center (MOVE) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี (มจร.) จัดงานเสวนาออนไลน์รับฟังความคิดเห็นครั้งที่ 2 ภายใต้โครงการวิจัย “การศึกษาความเป็นไปได้ในการทดแทนรถที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซลในปัจจุบันด้วยยานยนต์ไฟฟ้า ยานยนต์ที่ใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ และยานยนต์ที่ได้มาตรฐานค่าไอเสียยูโร 6 ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล เพื่อลดปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM2.5) ในบรรยากาศ” ร่วมกับสถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ และกรมควบคุมมลพิษ ภายใต้การสนับสนุนทุนวิจัยจากสำนักงานการวิจัยแห่งชาติ

การจัดเสวนาในครั้งนี้ได้รับการ

ตอบรับจากผู้ที่เกี่ยวข้องในวงกว้าง ทั้งจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ภาควิชาการ และประชาชนทั่วไป รวมทั้งสิ้นมีผู้เข้าร่วมเสวนามากกว่า 120 ท่าน และได้รับเกียรติจากคุณพันศักดิ์ ภิรมยกุล ผู้อำนวยการสำนักจัดการคุณภาพอากาศและเสียง กรมควบคุมมลพิษ เป็นผู้กล่าวเปิดงาน โดยในการนี้ได้กล่าวถึง

“ประเด็นปัญหาของพื้นที่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ในช่วง 4-5 ปีที่ผ่านมาด้านฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM2.5) ที่มีค่าสูงเกินค่ามาตรฐานของประเทศไทย ส่งผลให้เกิดผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชนในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล นอกจากนี้จากผลการศึกษาของกรมควบคุมมลพิษ

พบว่าฝุ่น PM2.5 ในพื้นที่เขตเมืองมีแหล่งกำเนิดหลักมาจากภาคการขนส่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากการเผาไหม้ของยานยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล กรมควบคุมมลพิษจึงได้ร่วมมือกับศูนย์วิจัย MOVE มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี เพื่อศึกษาแนวทางการลดการระบายฝุ่น PM2.5 จากภาคการขนส่งทางถนนทั้งในระดับประเทศไทย และโดยเฉพาะในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล เพื่อแก้ปัญหาหมอกภาวะทางอากาศจากการระบายฝุ่น PM2.5 ของประเทศไทยได้อย่างยั่งยืน”

ด้าน รศ.ดร.ยศพงษ์ ลออนวล หัวหน้าโครงการฯ ผู้ช่วยอธิการบดีฝ่ายพัฒนาความยั่งยืน และหัวหน้าศูนย์วิจัย Mobility and Vehicle Technology

แนวหน้า

Naew Na
Circulation: 900,000
Ad Rate: 900

Section: First Section/-

วันที่: อาทิตย์ 20 มิถุนายน 2564

ปีที่: 42

ฉบับที่: 14662

หน้า: 11(บน)

Col.Inch: 112.38 Ad Value: 101,142

PRValue (x3): 303,426

คลิป: ชาว-ดำ

หัวข้อข่าว: ศูนย์วิจัยMOVEมจร.จัดเสวนาออนไลน์ระดมความคิดเห็นแก้ปัญหามลพิษทางอากาศ

เทคโนโลยียานยนต์มลพิษต่ำและยานยนต์ไร้มลพิษ
Low Emission and Zero Emission Vehicle Technology

ยานยนต์ใหม่	ยานยนต์เครื่องยนต์ดีเซลที่ใช้วางในปัจจุบัน
เทคโนโลยียานยนต์มลพิษต่ำ <ul style="list-style-type: none"> ยานยนต์มาตรฐานมลพิษยูโร 6 (EURO 6) ยานยนต์ก๊าซธรรมชาติ (NGV) 	<ul style="list-style-type: none"> ติดตั้งอุปกรณ์กรองฝุ่น (DPF) ดัดแปลงเป็นยานยนต์ก๊าซธรรมชาติ (NGV)
เทคโนโลยียานยนต์ไร้มลพิษ <ul style="list-style-type: none"> ยานยนต์ไฟฟ้า (BEV) 	<ul style="list-style-type: none"> ดัดแปลงเป็นยานยนต์ไฟฟ้า (BEV)

ข้อแนะนำการดัดแปลงยานยนต์ไฟฟ้า

การดัดแปลงยานยนต์ไฟฟ้าจะคำนึงถึงความปลอดภัยและมาตรฐานของชิ้นส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ระยะเวลาเปลี่ยนรถด้วยระบบโครงสร้างที่มั่นคงทาง ดังนี้

แบตเตอรี่	มอเตอร์	โครงสร้างรถเดิมที่เพิ่มกำลัง
<ul style="list-style-type: none"> ต้องมีระบบป้องกันการลัดวงจร สามารถรับแรงกระแทกได้ สามารถรับน้ำหนักได้ สามารถป้องกันการลัดวงจร สามารถป้องกันการลัดวงจร 	<ul style="list-style-type: none"> กำลังไฟฟ้า Rated Power มีแรงบิด 15-20 Nm สามารถรับแรงกระแทกได้ สามารถรับน้ำหนักได้ สามารถป้องกันการลัดวงจร สามารถป้องกันการลัดวงจร 	<ul style="list-style-type: none"> สามารถรับแรงกระแทกได้ สามารถรับน้ำหนักได้ สามารถป้องกันการลัดวงจร สามารถป้องกันการลัดวงจร

อ่านข้อมูลเพิ่มเติม

เปรียบเทียบเทคโนโลยี ICE และ BEV

ICE	VS	BEV
ถังน้ำมัน	การกักเก็บพลังงาน	แบตเตอรี่
เครื่องยนต์	ดับกำลัง	มอเตอร์เกียร์
ชุดเกียร์	การทดกำลัง	อินเวอร์เตอร์ และระบบควบคุม
ล้อ	การขับเคลื่อน	ล้อ

อ่านข้อมูลเพิ่มเติม

Research Center (MOVE) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี (มจร.) ได้กล่าวว่า “โครงการการศึกษาความเป็นไปได้ในการทดแทนยานยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซลในปัจจุบัน และอนาคตด้วยยานยนต์ไฟฟ้า ยานยนต์ที่ใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ และยานยนต์ที่ได้มาตรฐานค่าไอเสียยูโร 6 เพื่อลดปริมาณฝุ่นละออง PM2.5 ในบรรยากาศ เป็นโครงการที่จัดทำขึ้นเพื่อสอดคล้องกับมติคณะรัฐมนตรีให้การแก้ไขปัญหามลภาวะด้านฝุ่นละออง เป็นวาระแห่งชาติ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มี

มติเห็นชอบแผนปฏิบัติการ ขับเคลื่อนวาระแห่งชาติ การแก้ไขปัญหาหมอกพิษด้านฝุ่นละออง เพื่อใช้เป็นแนวทางปฏิบัติในการดำเนินการแก้ไขปัญหา ฝุ่นละอองในภาพรวมของประเทศในพื้นที่วิกฤติ และเพื่อมีเครื่องมือที่สามารถใช้ในการประเมินความสำเร็จของมาตรการ แก้ปัญหาฝุ่นละออง PM2.5 โดยการลดการปล่อยมลพิษจากยานยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล”

การเสวนารับฟังความคิดเห็นครั้งที่ 2 ของโครงการฯ นี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อรับฟังความคิดเห็นที่หลากหลายจากทุกภาคส่วน

แนวหน้า

Naew Na
Circulation: 900,000
Ad Rate: 900

Section: First Section/-

วันที่: อาทิตย์ 20 มิถุนายน 2564

ปีที่: 42

ฉบับที่: 14662

หน้า: 11(บน)

Col.Inch: 112.38 Ad Value: 101,142

PRValue (x3): 303,426

คลิป: ชาว-ดำ

หัวข้อข่าว: ศูนย์วิจัยMOVEมจร.จัดเสวนาออนไลน์ระดมความคิดเห็นแก้ปัญหามลพิษทางอากาศ

เพื่อนำมาประมวลผลความเหมาะสม และความ เป็นไปได้ด้านเทคนิค และประโยชน์ความ คุ่มทุน (Cost-Benefit) ในการส่งเสริม ใช้เทคโนโลยี BEV NGV และ Euro 6 ในการทดแทนยานยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ทั้งสำหรับยานยนต์ใหม่ และยานยนต์ที่ใช้งานในปัจจุบัน ซึ่งรวมถึงการติดตั้งอุปกรณ์ กรองฝุ่นละออง DPF (Diesel Particulate Filter) ที่สามารถลดฝุ่นละอองได้มากกว่า 85% โดยการเสวนารับฟัง ความคิดเห็นแบ่ง เป็น 2 ส่วน ได้แก่

ส่วนที่ 1 เป็นการเสวนาประเมิน บัญญัติที่มีผลกระทบกับการใช้เทคโนโลยี BEV NGV และ Euro 6 ด้วยวิธีวิเคราะห์ PESTEL (Political, Economic, Social, Technological, Environmental, Legal)

และส่วนที่ 2 เป็นการเสวนา วิเคราะห์ผลการลดการระบายฝุ่น PM2.5 ภายใต้ภาพฉายที่มีการใช้เทคโนโลยี BEV NGV และ Euro 6 มาทดแทนยานยนต์ที่ ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ทั้งสำหรับยานยนต์ใหม่ และยานยนต์ที่ใช้งานในปัจจุบัน ซึ่งหนึ่งใน ภาพฉายของผลการศึกษาเบื้องต้น คือ

ภาพฉายที่ประเทศไทยจะก้าวสู่การให้ ยานพาหนะใหม่ที่จะจดทะเบียนเป็นยานยนต์ ไร้มลพิษ (Zero Emission Vehicle) 100% ในปี ค.ศ. 2035

ซึ่งจากผลการศึกษาเบื้องต้นของ โครงการฯ พบว่าภายใต้ภาพฉายของการดำเนินการ ตามนโยบายของประเทศไทยเรื่องการบังคับใช้ เชื้อเพลิงดีเซลกำมะถันต่ำ 10 ppm แทน 50 ppm ปีพ.ศ. 2567 ร่วมกับการบังคับใช้ มาตรฐานการระบายไอเสียยูโร 5/6 สำหรับ ยานยนต์ทุกประเภทตั้งแต่ปี พ.ศ. 2564 และการให้ยานพาหนะใหม่ที่จะจดทะเบียน เป็นยานยนต์ไร้มลพิษ (Zero Emission Vehicle) 100% ในปี ค.ศ. 2035 (พ.ศ. 2578) สามารถลดการระบายฝุ่น PM2.5 จากภาค ขนส่งทางถนนของประเทศไทย ได้ถึง 42% โดยเกิดปริมาณฝุ่น PM2.5 อยู่ที่ประมาณ 11.9 กิโลตัน ในปีพ.ศ. 2078 (ค.ศ. 2035) และลดลงได้ถึง 78% โดยเกิดปริมาณฝุ่น PM2.5 อยู่ที่ประมาณ 3.6 กิโลตัน ในปี พ.ศ.2093 (ค.ศ. 2050) เมื่อเทียบกับภาพฉาย ตามสถานการณ์การดำเนินงานปกติ (BAU)