



สภาพถนนพาราซอยล์ซีเมนต์สายบ้านคัมภีร์บ้านป่าแก้ว หมู่ 3 ต.โพธิ์สูง อ.ไชยวาน จ.อุตรธานี เมื่อปลายเดือนสิงหาคมที่ผ่านมา ก่อนหน้านั้นเคยปรากฏเป็นข่าวร้องเรียนล่าสุดผู้รับเหมาเข้าไปแก้ไขแล้ว

ถนนยางพังกไรผิด? เมื่อ'สูตร'ที่ปิดควรเปิดเผย

ทำพิสูจน์ความโปร่งใส

ผลสืบเนื่องจากเดือนธันวาคม 2561 รัฐบาลในขณะนั้นประกาศเดินหน้าโครงการดังกล่าว โดยสนับสนุนให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น นำน้ำยางพาราไปใช้สร้างถนนพาราซอยล์ซีเมนต์ทั่วประเทศ จำนวน 75,032 หมู่บ้าน หมู่บ้านละ 1 กิโลเมตร รวมระยะทาง 75,032 กิโลเมตร ก่อสร้างถนนที่มีความหนา 15 เซนติเมตร กว้าง 6 เมตร ด้วยหวังให้เกิดการใช้ภายในประเทศมากขึ้น

ทว่า ผู้ประกอบการหลายรายไม่เพียง คว้าลิขชีวิตรวมตัวกันที่ศูนย์บริการประชาชน สำนักปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี ช่วงกลางเดือนสิงหาคมที่ผ่านมา เสนอหนังสือเรียกร้องความเป็นธรรม และเรียกร้องเอาผิดกับเจ้าหน้าที่ของ การยางแห่งประเทศไทย (กยท.) และผู้เกี่ยวข้องกับการเขียนหลักเกณฑ์ทดสอบน้ำยางพาราถนน แสดงให้เห็นถึงการเอื้อประโยชน์กับบางบริษัท พร้อมขอความเป็นธรรมจากรัฐบาลในการเปิดให้ผู้รับเหมารายเล็กเข้าร่วมประมูลการทำถนน และยกเลิกหลักเกณฑ์ประกาศประกวดราคา 3 ข้อ คือ

- 1.ต้องมีเอกสารรับรองการใช้น้ำยางพาราผสมสารผสมเพิ่มที่ได้มาตรฐานจากบริษัท หรือหน่วยงานที่ผ่านมาตรฐานการตรวจรับรองมาตรฐานวัสดุ และไม่เป็นพิษต่อสิ่งแวดล้อม (กรณีแต่งตั้งตัวแทน)
- 2.เอกสารรับรองคุณสมบัติน้ำยางพาราผสมสารผสมเพิ่มว่าคุณสมบัติเป็นไปตามระบุในคู่มือควบคุมคุณภาพน้ำยางพาราผสมสารผสมเพิ่ม จากที่คณะกรรมการตรวจรับรองมาตรฐานวัสดุกระทรวงเกษตรและสหกรณ์
- และ 3.เอกสารรับรองว่าน้ำยางพาราผสมสารผสมเพิ่มผลิตจากโรงงานที่ดีรับรองมาตรฐาน ISO 9001 : 2015 มีกระบวนการผลิตที่



รศ.ดร.ระพีพันธ์ แดงตันกี

ไม่ต้องรอให้น้ำจากอุทกภัยลด "ตอ" ก็ผุดขึ้นมา (นาน) แล้วเปลา่เลย ไม่ได้หมายถึง "ตอ" ที่แปลว่าโคนของต้นไม้ที่ลำต้นถูกตัดหรือหักลงแล้ว แต่เปรียบเปรยถึง "ถนนยางพารา" ที่ก่อสร้างขึ้นตามนโยบายรัฐบาลและคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ซึ่งบางแห่งพังและทะเลหลังการก่อสร้างเสร็จราว 1 เดือน บางแห่งเสียหายจากฝนตกในพื้นที่เพียงไม่กี่วัน จนรถเล็กไม่สามารถสัญจรได้ ปัญหาดังกล่าวปรากฏข้อร้องเรียนตามหนังสือเรื่อยมา บ้างก็ว่ามีการ ล็อกสเปก โครงการ 1 หมู่บ้าน 1 กิโลเมตร เพื่อเอื้อประโยชน์ให้บริษัทที่ผ่านการรับรองมาตรฐานวัสดุน้ำยางพาราผสมสารผสมเพิ่มสำหรับการก่อสร้างถนนดินซีเมนต์ปรับปรุงคุณภาพด้วยยางธรรมชาติ อย่างไรก็ตาม โครงการถนนยางพารา 1 หมู่บ้าน 1 กิโลเมตร เป็น



การทำถนนตามขั้นตอนของ มจพ.

ได้ตามมาตรฐานอุตสาหกรรมน้ำยาง

ร้อนถึง **ณกรณ์ ตรกรวิวัฒน์** รองผู้อำนวยการ กยท. ต้องรีบออกมาชี้แจง พร้อมยืนยันหนักแน่น **ไม่มีการลือกลสเปกแต่อย่างใด**

“เบื้องต้น มีผู้ที่ผ่านคุณสมบัติทั้งหมด 11 บริษัท แต่ในขณะนี้ มีผู้ที่ผ่านคุณสมบัติเชิงวิศวกรรมที่ต้องผ่านการตรวจสอบจากกรมทางหลวงทั้งสิ้น 5 บริษัท ส่วนอีก 6 บริษัทที่เหลือทาง กยท.ได้เข้าไปตรวจสอบคุณภาพน้ำยางในเบื้องต้นแล้ว แต่ต้องรอให้ผ่านคุณสมบัติเชิงวิศวกรรมก่อนถึงจะเข้าร่วมโครงการได้อย่างถูกต้องต่อไป และมั่นใจว่าทั้ง 5 บริษัทที่ผ่านคุณสมบัติแล้วมีกำลังการผลิตเพียงพอต่อความต้องการใช้แน่นอน” รองผู้อำนวยการ กยท.กล่าว

ยืนยันถนนพังกไรไม่ใช่สูตรของสถาบัน

ผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการไม่ได้มีเพียงเท่านั้น เพราะอีกหนึ่ง

บุคคลสำคัญอย่าง **รศ.ดร.ระพีพันธ์ แดงตันกี** รองผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนางานวิจัยและอุตสาหกรรมสัมพันธ์ สำนักวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ (มจพ.) ในฐานะ **ผู้บุกเบิกนวัตกรรมงานวิจัย “ถนนยางพาราดีนซีเมนต์”** ตั้งแต่ปลายปี 2556 ที่สำนักงานนวัตกรรมยังได้รับการจดอนุสิทธิบัตร เลขที่ 11828 ตั้งแต่ปี 2559 ก็ออกอาการร้อนๆ หนาวๆ ไปด้วย

ไม่นานมานี้ รศ.ดร.ระพีพันธ์นำเอกสารจำนวนหนึ่งเพื่อชี้แจงกับ **มติชน** ว่า ต้นเหตุของถนนยางพาราพังกไรตามที่ปรากฏในสื่อมีใช้การผลิตตามสูตรของ มจพ.แต่อย่างใด นอกจากนี้ เขายังเรียกร้องให้บริษัทที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน **เปิดเผยส่วนประกอบ** พร้อมดำเนินการสอบสวนที่มาที่ไปของโครงการอย่างจริงจัง

“โครงการถนนยางพาราดีนซีเมนต์ของ มจพ.มีการทำแล็บมานานกว่า 2 ปี จากนั้นในปีที่ 3 เราถึงเริ่มทำถนนต้นแบบ เพราะมั่นใจว่า 2 ปีที่ทำมาได้รับทราบพฤติกรรมของยางพาราที่มาใช้ทำถนนแล้ว ถ้าอธิบายตามหลักวิชาการง่ายๆ คือ โดยปกติของยางพารา ดิน และซีเมนต์ จะไม่เข้ากัน จำเป็นต้องมีสารผสมเพิ่มหรือน้ำยาตัดแปร เพื่อตัดแปรโครงสร้างของยางพาราให้เข้ากับซีเมนต์ เราไล่ตามสเต็ป ดังนั้น จึงมั่นใจว่าถนนที่ทำมาจะไม่พังก เพราะโครงสร้างทางเคมีของยางมีความพิเศษ และการทำถนนประเภทนี้ไม่ใช่ว่าเอาอะไรเทๆ ลง

ไปแล้วใช้ได้หมด

“สิ่งสำคัญที่สุดคือ มจพ.ไม่ได้ลงไปทำถนนทางภาคใต้เลย แต่ถนนพังกไร เมื่อถนนพังกไร เราบอกว่ามันเป็นถนนยางพาราของ มจพ. ซึ่งเรายืนยันว่าถ้าเป็นถนนยางพาราของ มจพ.ที่ทำจริงจึงคือสำนักบริหารพื้นที่อนุรักษ์ที่ 16 (เชียงใหม่) ยาวกว่า 20 กิโลเมตร ขอให้ไปดูได้ว่าถนนพังกไรหรือไม่ หรือมีปัญหาอะไรบ้าง ดังนั้น หากทำงานด้วยความถูกต้อง ควรเปิดเผยว่าน้ำยาเหล่านั้นคืออะไร ไล่ไปเท่าไร โครงสร้าง คุณสมบัติเป็นอย่างไร ต่างจาก มจพ.ที่เปิดเผยชัดเจนว่าเราใส่อะไรลงไปบ้าง”

อาจารย์ผู้บุกเบิกนวัตกรรมกล่าว ก่อนเน้นย้ำใน 3 สิ่งที่ต้องการว่า 1.ต้องดำเนินการสอบสวนที่มาที่ไปของโครงการนี้ซึ่งมีขอบ เพราะไม่มีหลักวิชาการ ไม่มีงานวิจัยรับรอง นอกจากนี้ ยังมาเป็นนโยบายของรัฐ ซึ่งนำมาใช้งานแล้วเกิดปัญหา แต่ตอนนี้ถือว่ายังไม่เยอะ แต่หากท้องถิ่นทั้งหมดนำไปใช้ อาจเกิดความเสียหายหลักพันล้านบาท

2.ให้บริษัทเหล่านั้นระบุสูตร หรือส่วนผสมที่ถูกต้องตามหลักวิชาการ เพื่อให้ผู้ใช้รู้ว่าใส่อะไรลงไปบ้าง มิฉะนั้นคนที่กลายเป็นเหยื่อจริงๆ คือผู้รับเหมาและนายช่างของท้องถิ่นทั้งหมด

และ 3.ต้องการให้การคิดราคา หมายถึงราคามาตรฐานของถนนประเภทนี้โน้มน้าวให้เกษตรกรที่เข้ามาอยู่ในโครงการได้ราคาเพิ่มขึ้น สามารถล้มตาอากาศได้ และจงใจให้เกษตรกรนำยางพาราเข้ามาร่วมโครงการ



ตัวอย่างถนนยางพารา



เมื่อการไร้ชื่อใน 'กรรมกร' ไม่ใช่เหตุแห่งปัญหา?

ทั้งนี้ หากอ้างอิง คำสั่งกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ที่ 674/2560 พบว่า มีการแต่งตั้งมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือเป็นหนึ่งในคณะกรรมการอำนวยการศึกษาด้านการนำยางพารามาใช้ในงานก่อสร้าง ต่อมา มี คำสั่งกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ที่ 347/2562 แต่งตั้งคณะกรรมการชุดใหม่ ใช้ชื่อว่า "คณะกรรมการพิจารณารับรองมาตรฐานวัสดุน้ำยางพาราผสมเพิ่มและสารผสมเพิ่ม สำหรับการก่อสร้างถนนดินซีเมนต์ปรับปรุงคุณภาพด้วยยางธรรมชาติ" และไม่มีชื่อ มจพ.เป็นหนึ่งในการกรรมการแล้ว

รศ.ดร.ระพีพันธ์อธิบายว่า ส่วนหนึ่งที่มีปัญหาเพราะเมื่อ มจพ.ลงไปทำถนนทุกแห่งทั่วประเทศจะใช้ น้ำยางสด จากชาวบ้านที่นำมาส่งให้สหกรณ์ ทว่า กยท.กลับบอกว่าน้ำยางสดมีปัญหา ต้องใช้น้ำยางชั้น ซึ่งน้ำยางชั้นมีต้นทุนแพงกว่าราว 35-40 เปอร์เซ็นต์

"ไม่ว่าด้วยเหตุผลอะไรก็ตาม เริ่มเกิดความไม่เชื่อมั่นในสูตรของ มจพ. จึงมีการนำสูตรเทียบเคียงประมาณ 3-4 สูตร แล้วให้ผู้อื่นทดสอบ ซ้ำร้ายกว่านั้น แทนที่เขาจะคิดสูตรหรือทดสอบเอง กลับให้เอกชนเข้ามา ณ วันนั้นจนถึงวันนี้ ผมก็ยังไม่ได้รับผลทดสอบอย่างเป็นทางการ รู้ตัวอีกทีคือเขาตั้งคณะกรรมการชุดใหม่ขึ้นมาเป็นมาตรฐานแล้ว" อาจารย์แห่ง มจพ.กล่าว

ขณะที่ ณพรรัตน์ วิชิตชลชัย รองผู้ว่าการ กยท. ซึ่งแจ้งต่อจากรศ.ดร.ระพีพันธ์ว่า ถนนจะมีความแข็งแรงหรือทนทานตามมาตรฐานขึ้นอยู่กับ 3 ปัจจัย ประกอบด้วย 1.วัสดุที่ใช้ได้มาตรฐานหรือไม่ เช่น น้ำยางผสมสารผสมเพิ่ม (พรีเบลนด์) หรือตัวสารผสมเพิ่ม (สูตรแบบ มจพ.) 2.สัดส่วนการผสม ได้แก่ Jobmix ซึ่งกำหนดตามชนิดของดินในพื้นที่ที่จะดำเนินการ และ 3.วิธีการทำถนนได้ตามมาตรฐานหรือไม่ เช่น การใช้รถเกรดต้องใช้คนที่มีความชำนาญเพียงพอในการผสมหน้างาน รวมทั้งสภาพขณะที่ทำต้องไม่มีฝนตก

ณพรรัตน์ระบุว่า ในการรับรองนี้ไม่ได้กำหนดว่าจะต้องใช้น้ำยางพรีเบลนด์เพียงอย่างเดียว สามารถใช้แบบที่ผสมหน้างานตามแบบของ มจพ.ได้ แต่สารผสมเพิ่มนั้นผ่านการรับรองมาตรฐานแล้ว ซึ่ง มจพ.ไม่ได้มาขอรับการรับรอง ทั้งนี้ ในการดำเนินการ หาก มจพ.ยืนยันว่าถนนที่ทำจากสูตร มจพ.แข็งแรงตามที่ว่าก็สามารถดำเนินการได้ แต่ต้องสามารถพิสูจน์หรือยืนยันได้ทางวิทยาศาสตร์และวิศวกรรม โดยจะใช้สูตรไหนหรือวิธีการใดก็ได้ หากผ่านตามเกณฑ์ที่กำหนดนี้ในคู่มือก็สามารถดำเนินการได้ทั้งหมด

ทั้งนี้ ประเด็นที่ มจพ.ไม่ได้เป็นคณะกรรมการ รองผู้ว่าการ กยท.ระบุว่า ไม่เกี่ยวข้อง เนื่องจากการกำหนดมาตรฐานคู่มือมาจากกระทรวงคมนาคมซึ่งเป็นหน่วยงานกลาง โดยคณะกรรมการพิจารณา

มาจากหน่วยราชการเป็นส่วนใหญ่ อีกทั้งในขณะนั้น มจพ.ได้มีการจำหน่ายสารผสมเพิ่มในทางการค้า จึงไม่ได้เข้ามาอยู่ในคณะกรรมการ

'ยางไทยไปไหน?' โครงการใหม่ที่ควรมี

ในฐานะผู้บุกเบิกนวัตกรรมงานวิจัยถนนยางพาราตินซีเมนต์ รศ.ดร.ระพีพันธ์ให้ข้อมูลว่า ณ ปัจจุบันนี้ได้ลงไปสร้างถนนในพื้นที่ต่างๆ ยกเว้นทางภาคใต้ อาทิ จ.เชียงใหม่ ตาก ลำปาง อุตรดิตถ์ หนองบัวลำภู บึงกาฬ ขอนแก่น จันทบุรี ฯลฯ และทุกแห่งไร้ปัญหาใดๆ ตามมา โดยถนนความยาว 1 กิโลเมตร กว้าง 6 เมตร ใช้น้ำยางพาราสดจำนวน 12,000 กิโลกรัม หรือ 12 ตัน

นอกจากนี้ ยังพัฒนาผิวถนนกันสั่นอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งผลิตบล็อกปูทางเท้า ตลอดจนคอนกรีตมวลเบาที่พัฒนาต่อเนื่องจากยางพารา

เมื่อลองถามว่า มีโครงการส่งเสริมการใช้ยางพาราไทยเช่นนี้ ควรณรงค์ให้ชาวบ้านปลูกยางเพิ่มเติมหรือไม่? เขากล่าวเสียงดังฟังชัด ไม่ควร เนื่องจากการบริหารจัดการวัตถุดิบยังไม่ดีพอ ที่สำคัญยังแนะนำให้ตั้งโครงการเพื่อสืบหาว่า ยางไทยไปไหน?

"หากเราทำได้จริงๆ ก็จะต้องรู้ว่าเป็น 'ผู้ใช้งาน' ยางพาราในไทย ทุกวันนี้กว่ากลไกของยางพาราจะไปถึงผู้ใช้งานจริงมีประมาณ 4-5 ต่อ โฉตั้งแต่เกษตรกรส่งไปที่สหกรณ์ สหกรณ์ขายให้บริษัท บริษัทนำไปแปรรูปเบื้องต้น จากนั้นส่งต่อไปที่บริษัทส่งออก ก่อนจะขับไปที่ท่าเรือ หลังจากนั้นจะมีโบรกเกอร์ต่อไปอีก และสุดท้ายถึงเป็นผู้ใช้งาน ดังนั้น เฉพาะรูปที่ไปก็ยาวแล้ว ถ้าบวกเพิ่มทีละ 20 เปอร์เซ็นต์ เท่ากับว่าเพิ่มไป 100 เปอร์เซ็นต์แล้ว

"ฉะนั้น การบริหารจัดการของรัฐควรรู้ว่าเขาใช้ยางพาราของเราเท่าไร หากใช้ยางแล้วราคาสมเหตุสมผล ก็ไม่ต้องไปยุ่ง รัฐบาลควรหันไปดูที่เกษตรกร เขาแทบไม่เหลืออะไรเลย" รศ.ดร.ระพีพันธ์เน้นย้ำ

แม้จะมีการชี้แจงชัดเจนว่า "ไม่มีการล๊อคสเปก" บริษัทที่ผ่านการรับรองมาตรฐานวัสดุน้ำยางพาราผสมสารผสมเพิ่ม สำหรับการก่อสร้างถนนดินซีเมนต์ปรับปรุงคุณภาพด้วยยางธรรมชาติแต่อย่างใด ทว่า จากวันนั้นถึงวันนี้ก็ยังไม่มีการ "เปิดเผย" สูตรหรือส่วนผสมดังกล่าว ที่สำคัญ มติคณะรัฐมนตรีได้เห็นชอบอนุมัติงบประมาณกว่า 2.5 พันล้านบาท ดำเนินโครงการสนับสนุนการใช้ยางพาราในหน่วยงานภาครัฐ จำนวน 670 เส้นทาง ระยะทางรวม 1,744.138 กิโลเมตรแล้วเมื่อเดือนกรกฎาคมที่ผ่านมา

จากนี้คงต้องติดตามว่า หากสถานการณ์น้ำจากอุทกภัยทั่วประเทศคลี่คลาย จะมี "ตอ" ผุดขึ้นที่ไหนอีก และใครควรเป็นผู้รับผิดชอบ?

ชนากานต์ ปานอ่ำ