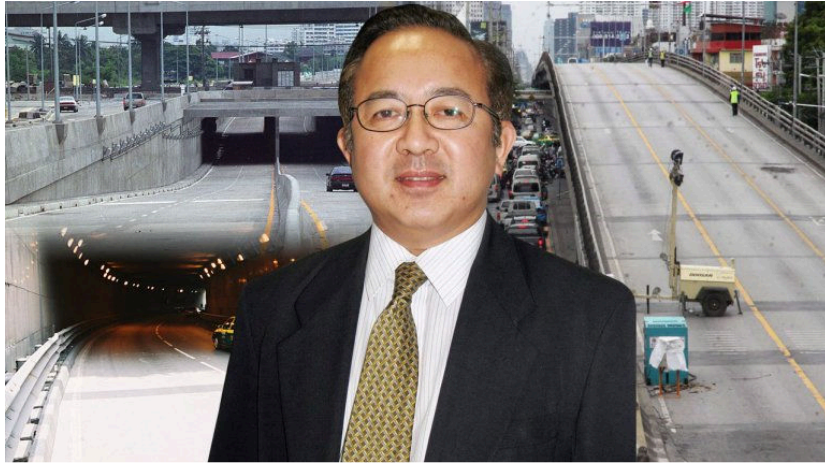


ข่าวประจำวันพุธที่ 11 พฤษภาคม พ.ศ.2559

ข่าวจากหนังสือพิมพ์ ไทยรัฐ

มอเตอร์ไซค์ไม่มีสิทธิ คนจนมีสิทธิมั้ยครับ



ถ้าจำไม่ผิด...ราวต้นเดือนเมษายน ที่ผ่านมา...มีคำสั่ง ห้ามไม่ให้ “รถจักรยานยนต์” ใช้สะพานลอยข้ามแยก 39 แห่งและห้ามลงอุโมงค์ 9 แห่ง พุดง่าย ๆ...“มอเตอร์ไซค์ไม่มีสิทธิ”

อดีตรัฐมนตรี อิศรางกูร ณ อยุธยา ที่ปรึกษาสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย ให้ทัศนะว่า ที่จริงเรื่องนี้ก็ไม่มีอะไรมากและไม่ควรนำไปโยงกับเรื่องความปลอดภัยหรือกฎหมายจราจรใดๆ ให้เสียเวลา

“คำสั่งห้ามมอเตอร์ไซค์ขึ้นสะพานลอยและห้ามลงอุโมงค์ มีที่มาที่ไปอยู่อย่างเดียวละครับ คือสังคมไทยเป็นสังคมแห่งความเหลื่อมล้ำ มีการเอารัดเอาเปรียบผู้มีรายได้น้อยและมีความไม่เท่าเทียมกัน คนจนที่มีรายได้น้อยที่ใช้มอเตอร์ไซค์เป็นยานพาหนะจึงไม่มีความสำคัญในสังคมนี้...ไม่มีสิทธิ”

การเป็นห่วงเป็นใยความปลอดภัยผู้ขับขี่มอเตอร์ไซค์บนท้องถนนก็เป็นสิ่งที่ฟังลำบากจริง ๆ แต่ก็ยังเอาสีข้างแถมกันไปได้หน้าซื่อ ๆ หากไม่ปลอดภัยแล้วทำไมไม่ออกคำสั่งห้ามมอเตอร์ไซค์ขึ้นสะพานลอยทั่วประเทศไทย สะพานนวรัฐที่เชียงใหม่ สะพานสารสินที่ภูเก็ต สะพานศรีสุราษฎร์ที่สุราษฎร์ธานีก็มีมอเตอร์ไซค์ขึ้นลงทุกวัน ไม่เห็นมีใครเป็นห่วงเป็นใยบ้างเลย ส่วนการลงอุโมงค์ก็เช่นกัน หากมอเตอร์ไซค์ลงอุโมงค์แล้วมีอุบัติเหตุ...ก็น่าจะประกาศห้ามมอเตอร์ไซค์ลงอุโมงค์ทั่วประเทศไปเลย รวมทั้งอุโมงค์ดินแดงหรืออุโมงค์ลอดต่างๆที่เชียงใหม่ด้วย

แต่ที่สะท้อนใจมากที่สุดและเป็นคำสรุปในตัวเองคือคำตอบที่บอกว่า “สะพานลอยข้ามแยกและอุโมงค์” เหล่านี้ไม่ได้ออกแบบมาเพื่อมอเตอร์ไซค์...จบมัย “ประโยคนี้นี้ฟังแล้วต้องบอกเลยว่าอึ้งจริง ๆ และไม่เคยคิดเลยว่าข้าราชการของประชาชนจะพูดคำเช่นนี้ออกมาได้ ความหมายคือว่า...ประชาชนคนไทยด้วยกันที่มีรายได้น้อยและใช้มอเตอร์ไซค์ทั่วประเทศไม่เคยอยู่ในความสนใจของผู้บริหารบ้านเมืองเลย”

การออกแบบถนน สะพาน อุโมงค์จึงไม่ได้สนใจเลยว่าคนขี่มอเตอร์ไซค์ที่ต้องตากแดดตากฝนหาเช้ากินค่ำเขาจะเดินทางกันยังไง จะมีเลนมอเตอร์ไซค์ให้เขามั้ย หรือจะแบ่งช่องทางการใช้ถนนอย่างเป็นธรรมกันอย่างไร เหมือนกับจะบอกว่าท้องถนนในเมืองนี้สร้างมาเพื่อคนรวยที่เป็นเจ้าของรถยนต์เท่านั้น

ส่วนมอเตอร์ไซค์ไม่มีสิทธิ์ ในทุกจังหวัดมอเตอร์ไซค์เป็นยานพาหนะที่สำคัญสำหรับคนไทย ครอบครัวคนไทยจำนวนมากกว่าครึ่งใช้มอเตอร์ไซค์เพื่อการเดินทางเป็นหลัก บางบ้านพ่อใช้มอเตอร์ไซค์ไปทำงาน มีลูกนั่งกลางแล้วให้แม่ซ้อนท้าย ภาพแบบนี้มีให้เห็นทั่วไปในประเทศไทย สำหรับคนหนุ่มสาวที่เริ่มมีรายได้ มอเตอร์ไซค์ก็เป็นพาหนะที่ราคาประหยัดสามารถหาซื้อกันได้ไม่แพงนัก นักเรียน นักศึกษารวมทั้งเกษตรกรจำนวนมากก็ใช้มอเตอร์ไซค์เพื่อการเดินทาง นอกจากนั้น การใช้มอเตอร์ไซค์ยังเป็นการประหยัดพลังงานของประเทศ ประหยัดพื้นที่บนท้องถนน และลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ใจน...ในสายตาผู้บริหารประเทศ มอเตอร์ไซค์กลับไม่มีความสำคัญ

ข้อมูลของกลุ่มสถิติ กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก พบว่า ยานพาหนะที่นิยมใช้ในประเทศไทยมี 3 ประเภทเท่านั้น ได้แก่ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล หรือปิกอัพ รถจักรยานยนต์ โดย ณ วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2558 ประเทศไทยมีจำนวนยานพาหนะจดทะเบียนสะสมทั้งหมดประมาณ 34 ล้านคัน

หากพิจารณาความสำคัญของมอเตอร์ไซค์แล้วพบว่าสัดส่วนรถจักรยานยนต์ต่อรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนบวกกับรถบรรทุกส่วนบุคคลนั้นสูงถึงร้อยละ 60 และถึงแม้พิจารณาเฉพาะกรุงเทพฯ สัดส่วนการจดทะเบียนรถจักรยานยนต์อยู่ที่ประมาณ 3 ล้านกว่าคัน หรือร้อยละ 40

ดังนั้น ถ้าจะมาบอกว่าสะพานข้ามแยกและอุโมงค์ไม่ได้ถูกออกแบบมาเพื่อรองรับผู้เป็นเจ้าของยานพาหนะที่เป็นจักรยานยนต์ร้อยละ 40-60 ของประเทศ ย่อมสะท้อนจิตใจของผู้บริหารประเทศที่ว่า “ผู้มีรายได้ น้อย” ไม่มีความสำคัญ คนจนเก็บหน่อไม้ในป่า...ก็ถูกปรับ คนจนเอาซีดีที่ใช้แล้วมาวางขาย...ก็ถูกจับ

“แต่...ลูกคนรวยขับรถชนคนตายกลับไม่ต้องรับโทษ แม้แต่จะขอตรวจแอลกอฮอล์ยังไม่กล้าเลย ทั้งๆที่คนธรรมดาที่ไม่ได้ขับรถชนใครตายยังโดนตรวจแอลกอฮอล์อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้”

ลองมาฟังเหตุผลของทางราชการดูว่าวิธีคิดของเขาเป็นอย่างไร มีความเที่ยงธรรมหรือไม่ การที่บอกว่ามอเตอร์ไซค์ขึ้นสะพานข้ามแยกแล้วเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งก็เป็นการใช้เหตุผลที่แปลกๆ คำถามคือแล้วทำไมเวลามอเตอร์ไซค์ขึ้นสะพานข้ามคลองจึงไม่เกิดอุบัติเหตุ แล้วอุบัติเหตุที่เกิดบนสะพานข้ามแยกมีสาเหตุมาจากอะไร?

...มีสาเหตุมาจากเฉพาะมอเตอร์ไซค์บางคันขับขึ้นอย่างประมาทขณะขึ้นสะพาน หรือเกิดเพราะรถยนต์ใช้ความเร็วสูงขณะอยู่บนสะพาน หรือมอเตอร์ไซค์โดนรถใหญ่เบียด การเกิดอุบัติเหตุกับมอเตอร์ไซค์บนสะพานนั้นมีจริง แต่สาเหตุคงไม่ใช่เป็นเพราะมอเตอร์ไซค์ขึ้นสะพานข้ามแยก แต่คงเป็นเพราะปัจจัยอื่นๆมากกว่า ที่ต้องได้รับการแก้ไข ไม่ว่าจะเป็นเรื่อง...ใช้ความเร็วเกินที่กฎหมายกำหนด การขับขึ้นพร้อมเส้นจราจร หรือการแซงบนสะพาน

สิ่งเหล่านี้ต้องมีการควบคุมจับปรับอย่างเคร่งครัดไม่ว่าผู้กระทำผิดจะเป็นรถยนต์ รถบรรทุก รถเบนซ์ หรือมอเตอร์ไซค์ หมายความว่า...หากรถยนต์และมอเตอร์ไซค์ล้วนขึ้นสะพานข้ามแยกและลงอุโมงค์ด้วยความเร็วที่กฎหมายกำหนดและขับขึ้นในช่องจราจรอย่างถูกต้อง ไม่แซงซ้ายขวา รับรองเลยว่า...จะไม่เกิดอุบัติเหตุแน่นอน

“การมาอ้างว่ามอเตอร์ไซค์ที่ขึ้นสะพานข้ามแยกหรือลงอุโมงค์เป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุจึงเป็นการใช้เหตุผลแบบเอาสีข้างเข้าอุ้งใจจริงๆ เหมือนกับจะบอกว่าต้นตอของอุบัติเหตุที่แท้จริงคืออะไรไม่สนใจ แต่สนใจอย่างเดียว...ต้องการห้ามไม่ให้มอเตอร์ไซค์ขึ้นสะพานข้ามแยก ห้ามลงอุโมงค์ เพราะอะไรก็คิดกันเอาเอง”

ประเด็นสำคัญ...อีกประการหนึ่งคือ “กรณีสะพานภูมิพลข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา” ที่อ้างมีปัญหาแหลมแรง...นำไปสู่อุบัติเหตุบนสะพาน ในประเด็นนี้ผู้ออกแบบสะพานก็ออกมายืนยันแล้วว่าหากมีการแบ่งช่องทางเดินรถให้รถบรรทุก หรือมอเตอร์ไซค์โดยเฉพาะ และมีการควบคุมความเร็วให้เหมาะสม ปัญหาอุบัติเหตุก็ไม่น่าจะเกิดขึ้น

ส่วนเรื่องการเปลี่ยนแปลงในช่วงแยกสามทางบนกลางสะพานนั้น จะมาอ้างว่าหากมอเตอร์ไซค์ที่ใช้ความเร็วต่ำต้องมาเปลี่ยนช่องทางตรงกลางสะพานและจะนำไปสู่อุบัติเหตุก็จะเกิดคำถามตามมาว่า...แล้วทำไมรถบรรทุกจำนวนมากที่ใช้ความเร็วต่ำขณะอยู่บนสะพานภูมิพลก็ต้องเปลี่ยนช่องทางกลางสะพานเช่นกัน...แต่ทำไมรถบรรทุกทำได้และไม่เกิดอุบัติเหตุ แต่ทำไมมอเตอร์ไซค์จึงเปลี่ยนแปลงไม่ได้ การที่หน่วยงานภาครัฐอ้างว่าจากการรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุบนสะพานภูมิพล พบว่าร้อยละ 21 ของอุบัติเหตุที่เกิดบนสะพานภูมิพลเกิดจากรถจักรยานยนต์ จึงจำเป็นต้องแก้ไขเพราะถือว่าเป็นอัตราการเกิดอุบัติเหตุที่สูง และเป็นสาเหตุของการห้ามรถจักรยานยนต์ขึ้นสะพานภูมิพล เหตุผลนี้ก็ฟังไม่ขึ้นอีกเช่นกัน

อดิสร อิศรางกูร ณ อยุธยา ย้ำว่า หากร้อยละ 21 ของอุบัติเหตุเกิดกับจักรยานยนต์เป็นอัตราที่สูงและต้องแก้ไข ผมก็อยากทราบว่าแล้วอุบัติเหตุที่เหลืออีกร้อยละ 79 ก็ต้องเป็นอุบัติเหตุที่เกิดกับรถยนต์และ...หรือรถบรรทุกที่ขึ้นสะพานภูมิพลไม่เป็นอัตราที่สูงกว่าจักรยานยนต์ถึง 3 เท่าหรือ

“ถ้าเป็นเช่นนี้ทำไมภาครัฐไม่ประกาศห้ามรถยนต์ และ...หรือ รถบรรทุกขึ้นสะพานภูมิพลไปด้วย หากไม่ใช่เพราะความลำเอียง ความไม่เห็นความสำคัญของผู้มีรายได้น้อย และความไม่เป็นธรรมของภาครัฐ ก็ไม่รู้จะหาเหตุผลอะไรมาอธิบายเรื่องนี้ได้”

ท้ายสุดอยากวิวอนว่ากฎหมายต้องไม่เอื้อประโยชน์เฉพาะคนมีฐานะดีที่ขับรถเบนซ์หรือรถอะไรก็ตาม แต่กฎหมายต้องให้สิทธิ์กับทุกคนอย่างเท่าเทียมกันไม่ว่าจะเป็นรถยนต์ มอเตอร์ไซค์ จักรยาน คนเดินเท้า

ประโยคหนึ่งที่ได้ฟังมาและคิดว่าเป็นข้อคิดสำคัญสำหรับกรณีนี้คือ... “ท่านเจ้าของรถยนต์ทั้งหลาย ท่านเป็นเพียงเจ้าของรถนะครับ ท่านไม่ใช่เจ้าของถนน...ถนนต้องเป็นของคนไทยทุกคน ไม่ใช่เพราะพวกเราเสียภาษี ดังนั้นพวกเราจึงมีสิทธิ์ แต่เป็นเพราะเราเป็นคนเหมือนกัน” ...กฎหมายจึงต้องให้ความเป็นธรรมกับทุกคนอย่างเท่าเทียมกัน ถึงแม้ในใจลึกๆของผู้บริหารประเทศนี้จะรักใคร่คนรวยมากกว่าคนจนก็ตาม?

โลกร้อน..แล้งขย่มไทย จะเก็บน้ำยังไงให้มีพอใช้



อุณหภูมิสูงเกินกว่า 40 องศาเซลเซียส มีให้พบเจอกันเป็นรายวัน...พายุฤดูร้อนถล่มหนักและถี่กว่าทุกปี เป็นสัญญาณบอกให้คนไทยได้รู้สึกสำนึกจริงๆ กันเสียที ภัยโลกร้อนนั้นเป็นเช่นไร แต่แน่แค่เพิ่งเริ่มต้นเท่านั้นเอง ร้อนแค่นี้ยังลำบากเรื่องน้ำกินน้ำใช้น้ำเพื่อการเกษตรสำหรับดำรงชีพเกษตรกรต้องถูกทอดทิ้ง...เพื่อเตรียมรับมืออนาคตร้อนแล้งยิ่งกว่าที่จะมาแน่ เราจะบริหารจัดการน้ำ เก็บกักน้ำยังไงให้คนไทยอยู่กันได้อย่างมีความสุข

“สังเกตได้ลุ่มน้ำไหนมีการเก็บกักน้ำได้น้อยกว่า 30% ของปริมาณน้ำท่าในลุ่มน้ำนั้น นอกจากจะมีปัญหาขาดสนเรื่องน้ำกินน้ำใช้ในหน้าแล้งแล้ว ฤดูฝนก็ยังมีปัญหาน้ำท่วมเป็นประจำทุกปี”



ดร.สมเกียรติ ประจำวงษ์ รองอธิบดีฝ่ายวิชาการกรม ชลประทาน ยกตัวอย่าง ลุ่มน้ำยม จะมีปริมาณน้ำท่า หรือปริมาณน้ำฝนที่ตกลงมาแล้วไหลลงห้วย ลำคลองสาขา และแม่น้ำยม เฉลี่ยปีละ 5,260.91 ล้าน ลบ.ม. แต่มีเหมืองฝาย กักเก็บน้ำได้ 472.15 ล้าน ลบ.ม. หรือกักเก็บได้ 8.97% ในขณะที่ ลุ่มน้ำน่าน ลุ่มน้ำฝายแฝดที่อยู่เคียงคู่ขนานกัน มีปริมาณน้ำท่าเฉลี่ยปีละ 17,454.12 ล้าน ลบ.ม. มีแหล่งกักเก็บน้ำได้ 10,502.61 ล้าน ลบ.ม. หรือเก็บกักได้ 60.17%



วันนี้ไปดูกันได้ แม่น้ำยมแห่งแรก...แม่น้ำน่านยังมีน้ำรินไหล แต่แจกจ่ายไปให้เกษตรกรในลุ่มน้ำใช้ไม่ได้ เพราะต้องแบ่งปันมาใช้ลุ่มน้ำเจ้าพระยาที่ช่วยเหลือตัวเองไม่ได้ เพราะมีน้ำท่าเฉลี่ยปีละ 4,224.63 ล้าน ลบ.ม. แต่มีแหล่งเก็บกักน้ำได้แค่ 3.98%...ไม่ต้องสงสัยทำไมเจ้าพระยามีน้ำไหลลงอ่าวไทยได้ นั่นเพราะแหล่งเก็บน้ำในพื้นที่ลุ่มน้ำอื่น ๆ ส่งมาช่วย ไม่อย่างนั้นเจ้าพระยาเต็มปีเต็มไปด้วยน้ำทะเลแล้ว และในภาพรวมทั้งประเทศ เรามีลุ่มน้ำด้วยกันทั้งสิ้น 25 ลุ่มน้ำ มีน้ำท่ารวมกันเฉลี่ยปีละ 285,227.18 ล้าน ลบ.ม. กักเก็บไว้ได้แค่ 27.61% แต่การเก็บกักน้ำทำให้ได้ไม่น้อยกว่า 30% ดร. สมเกียรติ บอกว่า นั่นแค่ช่วยทุเลาปัญหาไม่ให้รุนแรงเท่านั้น...ถ้าจะให้มีน้ำได้ใช้อย่างไม่มีปัญหา แต่ละลุ่มน้ำต้องมีแหล่งเก็บกักน้ำท่าไว้ได้ 60-70%



“เพราะวันนี้พฤติกรรมของฝนเปลี่ยนไป บ้านเรามีฤดูฝนนาน 4-5 เดือน เมื่อก่อนฝนจะค่อยเฉลี่ยกันตกทุกเดือน แต่ในช่วง 10 ปีหลัง ปริมาณน้ำฝน 70-80% จะมาตกหนักเฉพาะในช่วง 2 เดือนสุดท้ายของฤดูฝน”

ปัญหาที่ตามมา ฝนมีโอกาสซึมลงดินได้น้อยลง และกลายเป็นน้ำท่ามากขึ้นกว่าเดิม ถ้าเราไม่เก็บน้ำไว้ให้มาก น้ำท่าจะไหลลงทะเลไปหมด ซึ่งต่างจากในอดีตฝนทยอยตก น้ำมีโอกาสซึมลงดินได้นานและมากและป่าจะช่วยอุ้มน้ำไว้ส่วนหนึ่งแต่เดี๋ยวนี้เวลาให้น้ำฝนซึมลงดินมีน้อย แถมป่ายังน้อยอีก ฝนตกลงมาที่ ไหลพรวดลงทะเลได้เร็วและมากกว่าเดิม ถ้าไม่รักษาที่ทางมากักเก็บไว้...แล้วจะเอาน้ำที่ไหนมาใช้กัน

ชาติชาย ศิริพัฒน์

ข่าวจากหนังสือพิมพ์คมชัดลึก

ทำไมบิกตูต้องปิดเหมืองทอง



สร้างเซอร์ไพรส์พอสมควร สำหรับมติคณะรัฐมนตรีไม่พิจารณาต่อใบอนุญาตการทำสัมปทานเหมืองแร่ทองคำ หลังจากชาวบ้านในพื้นที่ผู้ได้รับผลกระทบจากการทำเหมืองได้ต่อสู้กันมานานนับสิบปี เพราะเหตุใดรัฐบาลจึงมีมติเช่นนั้น “สมลักษณ์ หุตานุวัตร” ได้นำเสนอข้อมูลเอาไว้อย่างละเอียดใน นสพ. คม ชัด ลึก

“แร่ทองคำ” ทรัพยากรสมบัติคู่บ้านคู่เมืองที่เป็นมรดกตกทอดของชนชาวไทยมาตั้งแต่วันสร้างชาติ เมื่อ 700 ปีที่ผ่านมา จวบจนปัจจุบันทองคำบริสุทธิ์ได้ผืนดินไทยยังคงเหลืออยู่เป็นจำนวนไม่น้อยกว่า 700 ตัน (รายงานข่าวกรมทรัพยากรธรณี <https://app.box.com/s/pkfqiwyre5jwsq7tf6q8eeli7aqj22mw>)

มลพิษจากเหมืองทอง

พิษของไซยาไนด์

สารเคมี ไซยาไนด์ มีความเป็นพิษสูง พบได้ทั่วไปในสิ่งแวดล้อมหรืออาจมาจากกระบวนการทางธรรมชาติ และกิจกรรมต่างๆ ในอุตสาหกรรม ไซยาไนด์เข้าสู่มนุษย์ได้ทั้งทางปาก การหายใจ และการดูดซึมผ่านผิวหนังและตา

ระดับความรุนแรงจากพิษไซยาไนด์ขึ้นกับ 4 ปัจจัย คือ ปริมาณของไซยาไนด์ ระยะเวลาที่ได้รับ ปริมาณที่ได้รับ และเส้นทางการได้รับ เช่น การหายใจ การกลืน หรือการฉีด

ผลกระทบ เมื่อสัมผัสหรือสูดดมไซยาไนด์ปริมาณสูงที่กระจัดอยู่ในอากาศแค่เพียงเวลาสั้นๆ จะส่งผลต่อการทำงานของสมองและหัวใจ เพราะสารเคมีชนิดนี้รวมตัวกับเอนไซม์ที่มีชื่อว่า cytochrome oxidase ซึ่งทำหน้าที่ขนส่งอิเล็กตรอนในกระบวนการสังเคราะห์ ATP (Adenosine Triphosphate) กลายเป็นสารเชิงซ้อนที่มีความเสถียรสูง ทำให้เอนไซม์ไม่สามารถให้ออกซิเจนที่ละลายอยู่ในกระแสเลือดได้เต็มที่ จนกระบวนการเผาผลาญของร่างกายหยุดชะงักเนื่องจากขาดออกซิเจน เป็นผลทำให้เอนไซม์ตาย ทำให้เกิดการสะสมแลคเตทในอวัยวะต่างๆ ออกซิเจนเกิดการกดระบบประสาทส่วนกลาง ทำให้การหายใจหยุดชะงักและเสียชีวิตได้ในที่สุด

การสัมผัสกับไซยาไนด์ แม้เพียงเล็กน้อย แต่ถ้าเป็นเวลานานก็จะทำให้เกิดอาการหายใจติดขัด ปวดหัวใจ อาเจียน ปวดศีรษะ และต้องรีบพบแพทย์ทันที อย่านำมือและเท้ามาทำความสะอาด เพราะจะทำให้ คาพราวี และอื่นๆ

บท ชีวเคมีไม่มีการดูดซับน้ำซึ่งอาจอยู่ในน้ำและปลา เป็นสิ่งมีชีวิตที่มีความไวต่อไซยาไนด์มาก ปลาหลายชนิดอาจมีความสามารถในการว่ายน้ำและการขับพิษได้สูง ระบบการหายใจจึงต้อง ระบบการเจริญเติบโตปกติ และตกเป็นเหยื่อได้

การผลิตทองคำด้วยไซยาไนด์

1. บดแร่ให้ละเอียดตามขนาดที่ต้องการ
2. ผ่านกระบวนการทางเคมีเพื่อแยกโลหะ เช่น ทองคำ เงิน และทองแดง ออกจากสินแร่
3. นำโลหะผสมที่สกัดได้ไปหลอม (smelting)
4. แยกทองคำให้บริสุทธิ์ (refining)
5. นำไปใช้ในอุตสาหกรรมต่างๆ

เหมืองแร่ทองคำ

หมายเหตุ - ข้อมูลจาก บริษัท อารูธวาระเศรษฐ : ไซยาไนด์ในอุตสาหกรรมเหมืองแร่ทองคำ กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ (พ.ศ.2550)

ความจริง การสำรวจและได้สิทธิ์ขาดในการทำเหมืองในไทย มีปัญหานั้นแต่กฎหมายที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็น พ.ร.บ.แร่ พ.ศ.2510 และพ.ร.บ.ส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ) ซึ่งทำให้ประเทศเสียเปรียบอย่างร้ายแรง เป็นการใช้อำนาจของกฎหมายเพื่อเปิดทางให้ต่างชาติได้รับข้อยกเว้นสำคัญหลายประการ

ส่วนหน่วยงานที่ถือว่าเป็นต้นเหตุของปัญหา หน่วยงานแรกที่ต้องกล่าวถึงคือ กระทรวงอุตสาหกรรม โดยในสมัยที่ พล.ต.สนั่น ขจรประศาสน์ เป็นรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม อันเป็นช่วงของการออกประทานบัตร ได้ลดค่าภาคหลวงทองคำจากร้อยละ 10 ให้เหลือเพียงร้อยละ 2.5 จนกระทั่งปี 2550 จึงมีการเปลี่ยนเป็นอัตราก้าวหน้า เป็นร้อยละ 2.5-20 แต่ในความเป็นจริงเหมืองทองคำไม่เคยจ่ายค่าภาคหลวงให้รัฐเกินร้อยละ 10 มีหน้าซ้ายังไม่ต้องจ่ายภาษีตามสิทธิบีโอไอด้วย

ต่อมาใน ยุค คสช. ปี 2557-2558 กรรมการเหมืองแร่ทองคำได้เข้ามาเป็นรัฐมนตรีในรัฐบาล หลังจากลาออกจากกรรมการเหมืองเพียง 7 วัน และได้เสนอนโยบายขยายเหมืองแร่ทองคำไปอีก 12 จังหวัด จนเป็นเหตุให้เกิดการเดินขบวนประท้วงของชาวบ้าน และนำไปสู่การตั้งคณะกรรมการระดับชาติ ตรวจสอบข้อเท็จจริง ผลกระทบจากการทำเหมืองทองคำ ซึ่งยังอยู่ระหว่างการดำเนินการ

หน่วยงานที่สอง คือ กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ หรือ “กพร.” ผู้มีอำนาจตัดสินใจ รับผิดชอบการออกประทานบัตรและใบอนุญาตประกอบโลหกรรม เป็นหน่วยงานที่จะได้รับเงินอุดหนุนพิเศษตลอดอายุประทานบัตรรวมเป็นเงินไม่น้อยกว่า 50 ล้านบาท เพื่อเป็นทุนการศึกษาให้แก่ข้าราชการของ กพร.เพียงกรมเดียว ย่อมถือว่าเป็นประโยชน์ต่างตอบแทนโดยนัย หรือเป็นสินบนที่ถูกกฎหมายนั่นเอง

หน่วยงานอื่นๆ ไม่ว่าจะเป็น กรมควบคุมมลพิษ (คพ.) สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) กรมควบคุมโรค กรมโรงงานอุตสาหกรรม กรมทรัพยากรน้ำบาดาล และสถาบันการศึกษาหลายแห่ง ฯลฯ หน่วยงานรับผิดชอบล้วนทำงานด้วยความกลัว เขียนรายงานสรุปให้ดูหน้าหน้าการปนเปื้อนอันตรายจากรายงานของห้องปฏิบัติการ และจำกัดตนในขอบเขตที่แคบสุดเท่าที่จะทำได้ เพื่อให้พ้นไปจากการถูกฟ้องจากทั้งฝ่ายบริษัทและประชาชนผู้เดือดร้อนเสียหาย แม้จะพบว่ามี การสร้างโรงงานประกอบโลหกรรมก่อนได้รับอนุญาต ซึ่งมีหลักฐานแสดงให้เห็นว่าจงใจทำผิดกฎหมาย โดยยอมเสียค่าปรับเนื่องจากอัตราโทษต่ำมาก (สรุปรายงานผลการพิจารณาเรื่องร้องเรียน เมื่อ 2552 โดย กมธ. วุฒิสภา <https://app.box.com/s/7d6hq89719n10k3dsoz1un0tckgkx658>)

ส่วนหน่วยงานที่ตรวจสอบและจัดทำรายงาน การพบสารพิษปนเปื้อนในสิ่งแวดล้อมรอบเหมืองทองคำ ที่ต้องเสนอรายงานอย่างตรงไปตรงมาเกี่ยวกับการพบสารโลหะหนักเกินค่ามาตรฐาน ก็พบว่า รายงานท้ายเอกสารแทบทุกฉบับตลอดหลายปี มักบอกว่าไม่สามารถตรวจวัดไซยาไนด์ เนื่องจากไม่ได้รับการสนับสนุนเครื่องมือในการตรวจ

จนที่สุดเมื่อ พ.ศ.2552 จึงถูกสั่งให้เลิกปฏิบัติหน้าที่ (สำนักงานอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่เขต 3 เชียงใหม่ ถูกสั่งให้เลิกตรวจสิ่งแวดล้อมรอบเหมืองทอง และโอนงานที่เกี่ยวกับเหมืองทองทั้งหมดไปยังเขต 5 โดยไม่มีการกิจในการตรวจเหมืองทองคำต่อไปแต่อย่างใด)

ในรายงานการตรวจคุณภาพสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ แม้จะมีรายงานการปนเปื้อนสารพิษในสิ่งแวดล้อม ดิน น้ำ พืช หรือมีค่าโลหะหนักเกินมาตรฐานมากบ้างน้อยบ้าง (สารเคมีที่ใช้ในการทำเหมืองแร่ทองคำ และรายงานการปนเปื้อนสารพิษในสิ่งแวดล้อมเหมืองทองคำ

<https://app.box.com/s/xh7dcm yy7r87ty8r35mb5jiq0k3b7efo>)

ประชาชนต้องรับบริจาค่น้ำดื่มน้ำใช้ พืชผักในการประกอบอาหาร และแม้จะมีรายงานการพบสารโลหะหนักในร่างกายของประชาชนเกินค่ามาตรฐานครั้งแล้วครั้งเล่า แต่ก็ยังไม่ก่อให้เกิดการระงับยับยั้งการแพร่กระจายของแหล่งมลพิษ ทั้งๆ ที่ผู้ประกอบการในพื้นที่นั้นมีเพียงรายเดียว นั่นเพราะหน่วยงานของรัฐจ้านต้อข้ออ้างของเหมืองว่า สารพิษต่างๆ นั้น เป็นเพื่อนแร่ ซึ่งย่อมมีอยู่แล้วในพื้นที่ที่มีทองคำ จึงเป็นธรรมดาที่จะตรวจพบ โดยไม่ตระหนักว่า หากไม่มีการไปรบกวนด้วยการระเบิดและทำเหมืองในพื้นที่กว่า 7,200 ไร่ สารพิษเหล่านั้นก็ยากที่จะเข้าสู่ร่างกายคน ดิน น้ำ และพืชผักริมรั้ว

รายงานล่าสุดพบว่า ประชาชนรอบพื้นที่กว่าร้อยละ 55 และเด็กถึงร้อยละ 63 มีสารโลหะหนักเกินค่ามาตรฐานตามผลการตรวจเลือดครั้งสุดท้ายจำนวน 1,004 คน ในปี 2558 (แถลงผลตรวจเลือดศาลากลางจังหวัดพิจิตร 10 มีนาคม 2559

<https://app.box.com/s/7bc7xbmj2uydimgz066t53qjmgup7z8q>)

ในขณะที่ปรากฏการณ์ทางกายภาพ พบว่าประชาชนและเด็กในพื้นที่รอบเหมืองทองคำ เกิดทุกขภาวะ มีสภาพร่างกายที่ผิดปกติ เด็กๆ มีการเจริญวัยที่ต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐาน

นี่เอง จึงนำมาสู่ข้อเสนอที่ว่า รัฐบาลควรปฏิรูปการบริหารจัดการเหมืองแร่ทองคำ พร้อมข้อเรียกร้องให้ไม่ต่อใบอนุญาตให้แก่ บริษัท อัคราฯ ที่จะสิ้นสุดลงในวันที่ 13 พฤษภาคม 2559