

ฉบับที่ 24,758 วันพุธที่ 26 กรกฎาคม พ.ศ. 2560 หน้า 12

จัดเต็มนวัตกรรมถนนยางพารา

● ทล.-ทช.พร้อมใจช่วยชาวสวน

ก่อสร้างแล้ว 8 จังหวัดได้แก่ ลำปาง พิจิตร โลก
นครราชสีมา บึงกาฬ เพชรบุรี ระยอง พังงา
และกระบี่ รวมระยะทาง 11,419 กม. อยู่

นายธานีทร์ สมบูรณ์ อธิบดีกรมทางหลวง(ทล.) เปิด
เผยว่า กรมฯ คอบสนองนโยบายรัฐบาลในการช่วยเหลือ
เกษตรกรชาวสวนยาง นำยางพารามาใช้ในงานทางหลวง ให้
มากขึ้น พร้อมศึกษาวิจัยความเหมาะสมในการนำยางพารามา
เป็นส่วนประกอบให้มากขึ้น มอบหมายสำนักวิจัยและพัฒนา
งานทางสำนักบริหารบำรุงทาง สำนักอำนวยความปลอดภัย
สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบ คิดค้นนวัตกรรมและพัฒนา
ออกแบบสูตรยางให้ใช้ยางพารามากขึ้น ล่าสุดสำนักวิจัยฯ ได้
ร่วมกับชุมนุมสหกรณ์อุตสาหกรรมยางพาราภาคใต้พัฒนา
ออกแบบสูตรยางเบื้องต้นที่มียางพาราเป็นส่วนประกอบได้ถึง
NR 75% พร้อมศึกษาเพิ่มเป็น 80% นอกจากนี้ได้ทดลองผลิต
เสาหลักนำทางขนาดมาตรฐานพบว่าน้ำหนักเสาประมาณ 40
กก. มียางพาราผสม 30 กก. และเนื้อยางพาราดิบเป็นส่วน
ประกอบจริง 12 กก. จะทดลองคุณสมบัติด้านต่าง ๆ และ
ทดลองติดตั้งใช้จริงต่อไป

นายธานีทร์ กล่าวต่อว่า ในงบประมาณปี 60 กรมฯ
ใช้ปริมาณยางพาราทั้งหมด 1,771 ตัน ปริมาณยางดิบ 3,542
ตัน วงเงินรวม 3,253 ล้านบาท สำหรับปี 61 จะใช้ปริมาณ
ยางพาราขึ้น 4,588 ตัน วงเงิน 3,000 ล้านบาท จำแนกเป็น
งานบำรุงรักษาและก่อสร้างทางหลวง 1,171 ตัน งานอุปกรณ์
งานอำนวยความปลอดภัยทางหลวงและยางพาราผสมดินซีเมนต์



3,415 ตัน

ด้านนายพิศักดิ์ จิตวิริยะวศิน อธิบดีกรมทางหลวง
ชนบท(ทช.) เปิดเผยว่า ปี 60 นี้ ทช.นำยางพารามาใช้ก่อสร้าง
และซ่อมบำรุงถนนรวม 557 โครงการ คิดเป็นปริมาณน้ำยาง
ดิบ 7,172 ตัน หรือน้ำยางข้น 5,388 ตัน มูลค่ายางพารา 358.81
ล้านบาท ได้ทดลองเพิ่มปริมาณยางพาราผสมกับยางแอสฟัลต์
ซีเมนต์ให้มากขึ้นเป็นร้อยละ 8 จากเดิมร้อยละ 5 ทดลอง

ระหว่างติดตามคุณลักษณะเชิง
พฤติกรรมของผิวทางหากผลการ
ศึกษาทดลองเป็นที่พอใจ ทช.จะ
ปรับปรุงและพัฒนาเป็นมาตรฐาน
ทางเพื่อดำเนินการก่อสร้างให้มี
ประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้ใน
ปีงบประมาณ 61 ทช.มีแผนใช้
ยางพาราเป็นน้ำยางดิบ 7,530 ตัน
น้ำยางข้น 3,785 ตัน รวมมูลค่า
391.58 ล้านบาท

นายพิศักดิ์ กล่าวต่อว่า ปี
56-60 ทช.ใช้ปริมาณน้ำยางดิบ
22,859 ตัน หรือน้ำยางข้น 11,330
ตัน มูลค่ายางพารา 1,132.98 ล้าน

บาท การนำยางพารามาเป็นส่วนผสมการก่อสร้างหรือปรับปรุง
ถนนช่วยทำให้ถนนรับน้ำหนักจราจรได้สูงกว่า มีความต้านทาน
การเกิดร่องล้อได้ดีและต้านทานการแตกร้าวจากความล้าสูง
เพิ่มความยืดหยุ่นและความขี้ที่ปลอดภัย ด้านทานการสิ้นเปลือง
ได้ดีกว่าโดยรวมแล้วจะทำให้ผิวทางมีอายุการใช้งานยาวนาน
กว่ายางมะตอยธรรมดาส่งผลให้ค่าบำรุงรักษาช่วงอายุการ
ใช้งานลดลงที่สำคัญยังช่วยเกษตรกรชาวสวนยางพาราด้วย.