



● “รายงานวันจันทร์”-ทางหลวงใช้เลเซอร์วัดความเรียบถนน ถนนคอนกรีตแบบไร้รอยต่อ

ถนนคอนกรีตไร้รอยต่อ (Continuously Reinforced Concrete Pavement) ชื่อนี้อาจจะยังไม่คุ้นหูคนไทยมากนัก เพราะเป็นนวัตกรรมการก่อสร้างถนนรูปแบบใหม่ของกรมทางหลวง ที่ผิวถนนจะเรียบเสมอกันไม่ขรุขระ

ล่าสุด กรมทางหลวงนำมาใช้ก่อสร้างถนนสาย 311 (สัทหีบ-พนมสารคาม) และถนนมอเตอร์เวย์สาย 7 ช่วงพัทลุง-มาบตาพุด...รายละเอียดเป็นอย่างไร



“รายงานวันจันทร์” มีข้อมูลจากอธิบดีกรมทางหลวง ชานินทร์ สมบูรณ์ มานำเสนอ

ถาม-ถนนคอนกรีตไร้รอยต่อ มีที่มาอย่างไร

ชานินทร์-การก่อสร้างถนนในบ้านเราหลักๆจะมี 2 แบบ คือ ถนนคอนกรีต กับถนนแอสฟัลต์ เมื่อผ่านการใช้งานนานๆถนนจะเริ่มขยุบ ผิวหลุดร่อน ถนนขรุขระเป็นลูกคลื่น ทำให้สิ้นเปลืองงบประมาณซ่อมบำรุง ดังนั้น กรมทางหลวงจึงเริ่มปรับปรุงวิธีการก่อสร้างถนนใหม่ให้ทางมีคุณภาพมีความเรียบ โดยใช้เทคโนโลยีในการตรวจสอบด้วยการติดตั้งเครื่องตรวจวัดความขรุขระของผิวถนนด้วยเลเซอร์ (Laser Profilometer) ซึ่งใช้วัดดัชนีความเรียบขรุขระสากล (International Roughness Index, IRI) ที่เป็นไปตามมาตรฐานสากลและคำแนะนำของธนาคารโลกก่อนหน้านี้ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ได้นำมาใช้ก่อสร้างทางด่วน แต่เป็นระยะทางสั้นๆ

ถาม-วิธีการตรวจสอบทำอย่างไร

ชานินทร์-การตรวจสอบความเรียบของถนนนั้นเริ่มจากขั้นตอนการเทคอนกรีต จะต้องมีการวัดระดับและปรับผิวให้เรียบเสมอกัน เมื่อคอนกรีตแห้งดีแล้ว จะใช้รถตู้ซึ่งติดตั้งเครื่องตรวจวัดความขรุขระด้วยแสงเลเซอร์บริเวณกันชนด้านหน้า โดยเชื่อมกับคอมพิวเตอร์ เพื่อประมวลผล ทดลองวิ่งเพื่อวัดหาความขรุขระ หากพบจุดใดเรียบไม่ได้มาตรฐาน เครื่องจะแสดงข้อมูลให้ทราบเพื่อแก้ไขทันที ซึ่งตอนนี้



กรมทางหลวงนำมาใช้ถนนสาย 311 (สัทหีบ-พนมสารคาม) และมอเตอร์เวย์สาย 7 ช่วงพัทลุง-มาบตาพุด ซึ่งจะช่วยรองรับรถบรรทุกสินค้าในเส้นทาง



โซนตะวันออก จากท่าเรือแหลมฉบัง นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด มุ่งสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้เป็นอย่างดี ในอนาคตเตรียมขยายไปใช้ถนนสายอื่นต่อไป

ถาม-เทคนิคนี้มีข้อดี ข้อเสียอย่างไร

ชานินทร์-ข้อเสีย คือ ราคาแพงกว่าปกติประมาณ 20% แต่จะช่วยประหยัดค่าซ่อมบำรุงถนนในระยะยาว เพราะอายุถนนจะยาวขึ้นเป็น 20 ปี จากเดิมต้องซ่อมบำรุงใหญ่ทุกๆ 7 ปี นอกจากนี้ ยังช่วยลดการนำเข้าวัสดุยางแอสฟัลต์จากต่างประเทศได้อีกด้วย อย่างไรก็ตาม ขณะนี้รัฐบาลพยายามรณรงค์ให้ใช้ยางพาราในประเทศแทนอาจจะกระทบชาวสวนยางพาราบ้าง หากดำเนินการอย่างจริงจังก็จะต้องมีการพิจารณาปรับสัดส่วนการใช้วัสดุให้เกิดความเหมาะสมอีกครั้งเพื่อไม่ให้ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งได้รับผลกระทบมากเกินไป โดยพิจารณาถึงผลประโยชน์ของประชาชนผู้ใช้เส้นทางเป็นหลัก.