

ชื่นชม 'ศักดิ์สยาม' ช่วยชาวสวนยาง รื้อ 2 โครงการใหญ่ใช้อย่างพาราแทนปูน



SPECIAL SCOOP

เลขาธิการเครือข่ายสถาบันเกษตรกรฯ เสนอ นโยบายนำยางพารามาใช้ในงานก่อสร้างของ 'ศักดิ์สยาม ชิดชอบ' ทั้งเรื่องยกเลิกเกาะกลางถนนมาใช้แบรริเออร์ครอบยางพารา นาร่องลีดแรก 6,000 ล้านบาท และเปลี่ยนเสาหลักนำทางใช้อย่างพาราแทนเสาปูน 700,000 ต้น ล้วนสร้างรายได้และดันราคาสูงขึ้น ขณะที่ผลการทดสอบแบรริเออร์รูปแบบใหม่ที่เกาหลี พร้อมนำมาพัฒนาและเดินหน้าผลิต!

นโยบายยกเลิกเกาะกลางถนน เปลี่ยนมาใช้แบรริเออร์ครอบยางพารา หรือ Rubber Fender Barrier : RFB กันกระแทกกับถนนเส้นใหม่ใช้งบปี 2563 ของนายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ถือเป็นโครงการนำร่องตามนโยบายที่ต้องการเพิ่มปริมาณการใช้อย่างพาราในงานก่อสร้าง และอุปกรณ์อื่นๆ โดยใช้วัสดุทดแทนที่ผลิตจากยางพารา เช่นวัสดุกันถนน เกาะกลางถนน หลักเขตทาง เป็นต้น

ทั้งนี้การนำยางพารามาใช้ในการก่อสร้างจะส่งผลดีต่อราคายางของเกษตรกร ซึ่งกำลังประสบปัญหาราคายางตกต่ำ แต่การจะนำมาแปรรูปและใช้ในรูปแบบของแบรริเออร์ปูนที่ครอบด้วยยางพาราได้นั้น จะต้องผ่านการทดสอบในเรื่องของความปลอดภัยเป็นหลัก

“เรื่องนี้กระทรวงคมนาคมจึงตั้งคณะทำงานศึกษาและวิจัย มีหน่วยงานกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท นักวิชาการด้านวิศวกรรมวัสดุ สถาบันเกษตรกรแปรรูปยางพาราจากมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย (วว.) เข้าร่วมทำการทดสอบ”

ในการทดสอบนั้นจะใช้แบรริเออร์แบบเรียบ (Single-Slope Barrier) ที่ได้มีการออกแบบใหม่ ซึ่งต่างจากแบรริเออร์เดิมซึ่งเป็นคอนกรีตแบรริเออร์ (New Jersey Type) ที่กรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท ใช้อยู่เดิม พร้อมครอบด้วยยางพาราและทดสอบตามหลักวิศวกรรมทั้งในเรื่องของแรงกระแทก แรงอัด ที่สามารถรองรับการใช้ความเร็วของรถที่ 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมงได้ด้วย

สำหรับการทดสอบจะมีทั้งที่ห้องแล็บของ วว. และที่สถานีวิจัยลำตะคอง สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา

“การทดสอบรถที่วิ่งมาด้วยความเร็วเกิน 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เมื่อชนเบรีย่งเข้าที่แบรริเออร์ครอบยางพาราที่แรงสูงสุดจะมีการขยับหรือเบี่ยงประมาณ 90 เซนติเมตร ขณะที่แท่นแบรริเออร์ปูนเดิมจะขยับไปที่ 120 เซนติเมตร ช่วงที่เป็นรอยต่อ (Shear Key) จะขยับประมาณ 50 เซนติเมตร ซึ่งรถที่ชนก็จะไม่เห็นข้ามเลน ส่วนรถที่ตามหลังก็จะเอาอยู่”

ส่วนตำแหน่งคนขับเมื่อชนแท่น RFB จะอยู่ในตำแหน่งเดิม ขณะที่แท่นแบรริเออร์เดิมจะมีแรงกระแทกมาก ทำให้คนขับคอหักได้ แต่แท่น RFB จะสามารถรองรับแรงกระแทกได้ดี แต่จะมีปัญหาที่ตรงที่หากวิ่งมาด้วยความเร็วเกิน 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เมื่อชนกระแทกที่แท่น RFB จะทำให้แผ่นยางหลุดลอยออกไปด้วยความเร็ว 25 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จะทำให้อุบัติเหตุเกิดขึ้นทันที

แหล่งข่าวจากกระทรวงคมนาคม บอกว่า อุบัติเหตุตรงนี้จะเกิดจากการที่แผ่นยางหลุดลอยออกมา ซึ่งแผ่นยางจะหลุดม้วนงอ เมื่อกระเด็นไปฝังตรงข้ามและกระแทกกระจกกระจกแตกทันที แต่ถ้ารถเหยียบทับแผ่นยาง รถที่วิ่งมาจะเกิดอุบัติเหตุพลิกคว่ำได้ ดังนั้น คณะทำงานโดยเฉพาะ วว. ได้มีการไปปรับวัสดุหรือกาที่นำมาติดจะทนทานและติดนาน ซึ่งจะมีอายุการใช้ประมาณ 5 ปี

“เราไม่ได้ทดสอบเฉพาะเรื่องของกาวยังมีการศึกษาถึงรูปแบบของยางพาราว่าแบบไหนจะไม่กระเด็นหลุดออกไปได้ จึงมีการออกแบบเป็นแบบครอบแบรริเออร์ปูน ซึ่งเมื่อเกิดอุบัติเหตุและแรงกระแทกก็จะมีเศษยางหลุดปลิวออกไป และคณะทำงานยังได้มีการวิจัยและปรับปรุงในเรื่องของสารทนไฟที่จะนำมาผสมในยางพารา เพื่อป้องกันไฟไหม้เวลาที่รถชนแบรริเออร์”

เมื่อคณะทำงานได้ข้อสรุปจากการศึกษาและวิจัยทั้งหมด พร้อมทำตัวอย่างแบรริเออร์ครอบยางพาราที่จะนำมาใช้ตามมาตรฐานโลก จึงมีการนำตัวอย่างชนขึ้นรื้อเพื่อส่งไปทดสอบการชนเพื่อประเมินสมรรถนะความปลอดภัยของ Rubber Fender Barrier : RFB ที่สถาบัน KATRI-Korea Automobile Testing & Research Institute ประเทศเกาหลีใต้ ซึ่งเป็นสถาบันที่ใช้มาตรฐานเดียวกับอเมริกาและเป็นที่ยอมรับทั่วโลก

ในการทดสอบที่เกาหลีเมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ที่ผ่านมา มีการใช้รถกระบะขับเคลื่อนด้วยระบบUNMAN โดยควบคุมด้วยระบบคลื่นแม่เหล็ก ด้วยความเร็วในการชน 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง มุมชน 20 องศา ซึ่งมีน้ำหนักรถกระบะ 2,000 กิโลกรัม ตามมาตรฐาน EN13146-3 (Euro Code)

ผลการทดสอบในครั้งนี้ปรากฏว่า

1. สามารถทำให้รถกระบะแล่นตามแนว RFB-Rubber Fender Barriers (Redirection)
2. ค่า Deflection เกิดขึ้น 50 เซนติเมตร
3. ยาง Rubber Fender สามารถ Absorb แรงกระแทกได้ ซึ่งสังเกตจากหุ่น Dummy ไม่กระเด็นเปลี่ยนทิศทาง (<60g)
4. แผ่นยางเสียหาย 4 แผ่น บางแผ่นสามารถนำมาใช้ใหม่ได้
5. รถยนต์ เสียหายด้านชนด้านเดียว และไม่พลิกคว่ำ Roll Over (ไม่มีการเห็นของรถเหมือน Concrete Barrier ชนิดอื่น ซึ่งจะทำให้รถเสียหายมาก)

อย่างไรก็ดี เมื่อได้ผลทดสอบจากเกาหลีแล้ว จะนำไปต่อยอดและพัฒนา RFB ซึ่งในอนาคตถนนที่มีการก่อสร้างใหม่จะใช้แบรริเออร์แบบ Single-Slope ที่ครอบด้วยยางพาราทั้งหมด โดยมีการออกแบบแท่นแบรริเออร์ปูนแบบ Single-Slope เป็นแท่นยาวขนาด 3 เมตร 2 เมตร และ 1 เมตร ส่วนความสูงประมาณ 80 เซนติเมตร ส่วนตัวยางพาราที่นำไปครอบนั้น ได้มีการออกแบบและขึ้นแม่พิมพ์ไว้แล้ว จะมีขนาดที่ครอบลงไปประมาณ 50 เซนติเมตร มีความหนาประมาณ 5 เซนติเมตร

“แท่นแบรริเออร์จะมี 3 ขนาด เพราะวัตถุประสงค์ใช้ต่างกัน 3 เมตร จะใช้ในส่วนที่เราเคลื่อนย้ายสะดวก 2 เมตร และ 1 เมตร ช่วงเข้าโค้ง เข้ามุม ระยะตัดทอน ต้องได้ขนาดนี้ไปช่วย”

ด้าน ภัทรพล ไชยสัจ เลขาธิการเครือข่ายสถาบันเกษตรกรแปรรูปยางพาราไทย บอกว่า นโยบายในเรื่องการนำยางพารามาใช้ในงานก่อสร้างของรัฐมนตรียกศักดิ์สยาม ชิดชอบ นั้น จะเกิดประโยชน์กับเกษตรกรและชาวสวนยางมากที่สุด เพราะนโยบายนี้จะทำให้มีการใช้ยางพารามากขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้ราคายางเพิ่มสูงขึ้นและทำให้ชาวสวนมีงานทำจากการแปรรูปผลิตภัณฑ์ยางไปใช้ในการก่อสร้าง

โดยเฉพาะเรื่องของผลิตภัณฑ์ยางพารา เพื่อไปครอบแบรีเออร์นั้น บรรดาสหกรณ์ฯ ต่างๆ ที่มีเครื่องจักรพร้อมที่จะทำการผลิตมีทั้งที่ภาคใต้ เหนือ และภาคอีสาน มีกำลังผลิตเพียงพอแน่นอน เพียงแต่ว่าถ้ารัฐบาลหรือหน่วยงานที่รับผิดชอบจะให้สหกรณ์ฯ ไปเข้าประมูลโครงการสู้กับบริษัทเอกชนที่ทำธุรกิจผลิตภัณฑ์ยางพารานั้น สหกรณ์ฯ ไม่มีทุนทรัพย์ที่จะไปวางค่าประกัน

อีกทั้งรัฐมนตรียกศักดิ์สยาม ต้องการจะช่วยเกษตรกรชาวสวนยางโดยตรงจึงมีนโยบายที่จะให้กรมทางหลวงชนบททำ MOU กับสหกรณ์ฯ โดยตรง เพื่อผลิตยางพาราที่จะนำไปครอบแบรีเออร์ซึ่งถือเป็นข่าวดีสำหรับชาวสวนยาง

“รัฐมนตรียกศักดิ์สยาม ทำโครงการนี้เพื่อช่วยเกษตรกรสวนยาง ราคายางจะดีขึ้น โครงการนี้ได้กล่อ้ง ได้ผลงานจริงๆ ไม่มีเรื่องผลประโยชน์เข้ามาเกี่ยวข้อง เพราะเน้นการสร้างงาน เกิดการแปรรูปผลิตภัณฑ์จากยางพารา จากภาคเกษตร ต้นน้ำสู่ปลายน้ำ ซึ่งมีการนำร่องประมาณ 2,000 กิโลเมตร คาดว่าใช้เงินประมาณ 6 พันล้านบาท”

เลขาธิการเครือข่ายสถาบันเกษตรกรฯ บอกอีกว่า ยางแบรีเออร์ 1 เมตรหนัก 70 กิโลกรัม ในนั้นจะมียางธรรมชาติ 60% นอกนั้นเป็นส่วนผสมอื่นๆ นั้นหมายความว่ายางแบรีเออร์ 1 เมตร จะใช้ยางประมาณ 42 กิโลกรัม ซึ่งการก่อสร้างถนน 1 กิโลเมตร ก็ต้องมี 1,000 ท่อน และการก่อสร้างถนนก็ไม่ได้มีสายเดียว โดยเฉพาะถ้าเป็นทางหลวงชนบทก็จะมีก่อสร้างทุกปี

“มีการก่อสร้างถนนใหม่ทุกปี ส่วนถนนเก่าก็มีการรื้อแบรีเออร์เดิม รวมทั้งเปลี่ยนแนวกันต่าง ๆ ทุกๆ ปี เกษตรกรสวนยางก็ได้ขายน้ำยาง สหกรณ์ฯ ก็จะได้ผลิตเป็นผลิตภัณฑ์ออกมา แล่นชาวสวนยางก็มีงานทำตลอดไป”

ปัจจุบันได้มีการพัฒนาในส่วนของสหกรณ์ฯ ว่าจะสามารถทำให้แผ่นยางแบรีเออร์ทนไฟได้นานและปลอดภัยมากที่สุดได้อย่างไร จะต้องเติมสารตัวไหนบ้าง โดยที่จะไม่กระทบต่อต้นทุนในการผลิตหรือทำให้ราคาผลิตภัณฑ์สูงขึ้นจนเป็นปัญหาต่องบประมาณแผ่นดิน

ขณะเดียวกัน รัฐมนตรียกศักดิ์สยาม ยังได้มีนโยบายให้กรมทางหลวงชนบท กรมทางหลวงไปหารือให้มีการใช้ยางพารามาผลิตเสาหลักนำทางแทนเสาปูน ซึ่งเราจะเห็นติดตั้งตามแนวขอบถนนมองเห็นได้ในระยะไกล กลางวันดำๆ ลายๆ แต่กลางคืนจะมีแสงส่องสว่าง หากหลุดโค้งก็จะไปชนเสาหลักนำทางนี้ ซึ่งระยะการติดตั้งเท่าใดนั้นจะอยู่ที่ความเหมาะสมและลักษณะกายภาพของถนนสายนั้นๆ

เบื้องต้นคาดว่าจะในปี 2563 กรมทางหลวงชนบทจะมีการเปลี่ยนเสาปูนมาใช้เสา ยางพาราทดแทนจำนวน 100,000 ต้น วงเงินประมาณ 200 กว่าล้านบาท ตรงนี้เกษตรกรสวนยางจะได้ประโยชน์มากเพราะมีการใช้น้ำยางดิบ 60-70% และจะให้มีการจัดซื้อโดยตรงจากสหกรณ์ฯ ทั่วประเทศ

“เสานี้จะสูงประมาณ 140 เซนติเมตร เมื่อฝังดินลงไป 60 เซนติเมตร จะโผล่สูงขึ้นมาประมาณ 80 เซนติเมตร เป็นแท่งสี่เหลี่ยมขนาด 15 คูณ 15 เซนติเมตร ซึ่งกรมทางหลวงชนบทจะมีหลักนำทางและหลักกิโลกว่า 700,000 ต้น”

ดังนั้น นโยบายนำยางพารามาใช้เพื่อการก่อสร้าง ทั้งเรื่องของแบรีเออร์ครอบยางพารา และการผลิตเสาหลักนำทางเพื่อมาใช้แทนเสาปูนของนายศักดิ์สยาม ชิดชอบ จึงเป็นที่ชื่นชมของบรรดาเกษตรกรชาวสวนยาง และเครือข่ายสถาบันเกษตรกรแปรรูปยางพาราไทยซึ่งมีสหกรณ์ฯ ในสังกัดอยู่เป็นจำนวนมาก ตังมั่นใจว่าวิธีนี้จะทำให้ราคายางดีขึ้นและเกษตรกรได้ประโยชน์โดยตรง! .