



ศักดิ์สยาม ชิดชอบ

ชาวสวนยางเฮ!..รัฐจัดงบซื้อตรง

“ศักดิ์สยาม” จัดให้ 3 ปี อย่างต่ำ 3.36 แสนตัน

นโยบายแรกๆ ที่ “ศักดิ์สยาม ชิดชอบ” สมว.คมนาคม ประกาศ คือ ต้องใช้ประโยชน์จากยางพาราเพิ่มจากการใช้ผสมเพื่อปูผิวทาง หรือผิวทางแบบพาราสลอร์ซีล (Para Slurry Seal) วัสดุในการทำผิวถนน เช่น ใช้กับอุปกรณ์ต่างๆ นอกจากผิวถนน เช่น แบรริเออร์ หลักกับโค้ง โดยมีเป้าหมายเพื่อช่วยเหลือเกษตรกรยางพารา ให้มีรายได้เพิ่มอย่างยั่งยืนนั้น หลังจากผ่านการวิเคราะห์ทดสอบ ความคืบหน้าล่าสุด ผ่านการทดสอบมาตรฐานความปลอดภัยและถือว่า เดินมาถูกทาง...ไม่ได้พูดลอยๆ

โดยหลังจากที่กรมทางหลวงชนบท (ทช.) ได้รับนโยบายการนำยางพาราไปใช้ในงานก่อสร้าง และอุปกรณ์อำนวยความสะดวก เช่น การนำ Rubber Fender Barriers (แบรริเออร์คอนกรีตหุ้มยางพารา) มาใช้เพื่อลดโอกาสการชนกันของรถยนต์ และให้พิจารณาองค์ประกอบแบบเกาะหลุมสำหรับโครงการก่อสร้างถนนในอนาคต ยกเว้นในพื้นที่ชุมชนหรือพื้นที่ที่ต้องการความสวยงามเพื่อลดงบประมาณด้านการบำรุงรักษา

ซึ่ง ทช.ได้ร่วมกับสถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย (วท.) ในการทดสอบ Rubber Fender Barriers (RFB) ทั้งตัวแผ่นยางที่หุ้มแบรริเออร์ ตัวคอนกรีตแบรริเออร์ ผ่านการทดสอบในการรับน้ำหนัก การคงทนสภาพ ในห้องปฏิบัติการ (lab) จากนั้น ได้ส่งไปทดสอบต่อที่สถาบัน KATRI (Korea Automobile Testing & Research Institute) ประเทศเกาหลี เมื่อเดือน ก.พ. 2563

ผลปรากฏว่ารถกระบะขับเคลื่อน ด้วยความเร็ว 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง ที่มุมชน 20 องศา ทำให้รถกระบะแล่นไปตามแนว Rubber Fender Barriers ซึ่งโดยปกติการชนในลักษณะนี้กับแบรริเออร์คอนกรีตที่ไม่ได้หุ้มยางพารา รถจะชนทะลุแท่งคอนกรีต นอกจากนี้ยังพบว่า Rubber Fender Barriers สามารถรับแรงกระแทกได้

ดีโดยหุ่น dummy ในรถกระบะไม่กระเด็นเปลี่ยนทิศทาง (รับแรงกระแทกน้อยกว่า 60g)

โดยแผ่นยางบนแท่งคอนกรีตเสียหายเพียง 4 แผ่น บางแผ่นสามารถนำกลับมาใช้งานได้ใหม่ ซึ่ง ทีมงานวิจัยได้พัฒนารูปแบบการติดตั้ง RFB โดยใช้กาว epoxy ติดแผ่นยางกับแบรริเออร์ ทำให้แผ่นยางติดแน่นและมีอายุการใช้งานมากกว่า 5 ปี ส่วนรถยนต์ พบเสียหายด้านชนเพียงด้านเดียว และไม่พลิกคว่ำ รถไม่เห็นข้าม RFB เหมือนแบรริเออร์ประเภทอื่น

สรุปได้ว่า Rubber Fender Barriers กับความเร็วของรถยนต์ ที่ 120 กม./ชม. มีความปลอดภัย ในการใช้ถนนเพิ่มขึ้น ส่วนการใช้ปริมาณยางพารา ของ Rubber Fender Barriers เป็นอย่างไร?

ซึ่งข้อมูลก่อนหน้านี้พบว่า กรณีการใช้ยางพาราผสมเพื่อปูผิวทาง (ถนน) หรือเป็นผิวทางแบบพาราสลอร์ซีล (Para Slurry Seal) ซึ่งวัสดุในการทำผิวถนน ใน 100% ใช้ยางพารา 5% ใน 5% ถือว่าน้อยมาก ขณะที่เมื่อเปรียบเทียบการใช้ยางพาราต่อ ถนน 1 ตารางเมตร จะมีเงินไปถึงเกษตรกรเพียง 13 บาทเท่านั้น

● “ศักดิ์สยาม” วางแผนดำเนินงาน 3 ปี “แบรริเออร์หุ้ม



ยางพารา-หลักนำทาง

นายกิตติสยาม ชิดชอบ รมว.คมนาคม กล่าวว่า นโยบายการใช้ยางพาราในการกิจของกระทรวงคมนาคมในทางถนนนั้น มีเป้าหมายหลักคือ สร้างความต้องการในการใช้น้ำยางพาราเพิ่มขึ้น และทำให้ราคายางพารามีเสถียรภาพ ซึ่งได้มีการศึกษาวิจัย มุ่งนำยางพารามาใช้กับอุปกรณ์ความปลอดภัยทางถนน คือ แบร็เอร์หุ้มยางพารา และหลักนำทาง ซึ่งกำหนดแผนงานระยะแรก 3 ปี (2563-2565) ใช้แบร็เอร์หุ้มยางพารา บริเวณเกาะกลางถนนเป็นหลัก เพื่อแบ่งกันทิศทางการวิ่ง สำหรับถนน มีขนาดตั้งแต่ 2 ช่องจราจร (4 ช่องจราจรไป/กลับ) ขึ้นไป

โดยปัจจุบัน ถนนในความรับผิดชอบของ กรมทางหลวงชนบท (ทช.) ที่มีขนาด 4 ช่องจราจรขึ้นไป มีระยะทางรวม 48,597.753 กม. ซึ่งพบว่า จะสามารถปรับปรุงใช้แบร็เอร์หุ้มยางพารา กันเกาะกลางถนน ที่ระยะทาง 749.035 กม. (ปี 2563 ระยะทาง 100 กม. ปี 2564 ระยะทาง 280.811 กม. ปี 2565 ระยะทาง 368.224 กม.)

ขณะที่แผนการดำเนินงานในส่วนของการติดตั้งเสาหลักนำทางยางพารา รวม 705,112 ตัน (ปี 2563 จำนวน 200,000 ตัน ปี 2564 จำนวน 200,000 ตัน ปี 2565 จำนวน 305,112 ตัน)

ขณะที่ถนนในความรับผิดชอบของ กรมทางหลวง (ทล.) ที่มีขนาด 4 ช่องจราจรขึ้นไป มีระยะทางรวม 52,085.745 กม. ซึ่งพบว่า จะสามารถปรับปรุงใช้แบร็เอร์หุ้มยางพารา กันเกาะกลางถนน ที่ระยะทาง 1,029.7 กม. (ปี 2563 ระยะทาง 100 กม. ปี 2564 ระยะทาง 400 กม. ปี 2565 ระยะทาง 529.7 กม.) ขณะที่มีแผนที่จะใช้แบร็เอร์หุ้มยางพารา กับถนนเดิมที่เป็นเกาะร่อง เกาะยก เกาะแบร็เอร์เดิมด้วย โดยจะทำให้มีระยะทางเพิ่มเป็น 11,277.225 กม. ในอนาคต

ส่วนแผนการดำเนินงานในส่วนของการติดตั้งเสาหลักนำทางยางพารา รวม 414,509 ตัน (ปี 2563 จำนวน 103,627 ตัน ปี 2564 จำนวน 155,441 ตัน ปี 2565 จำนวน 155,441 ตัน)

สำหรับต้นทุนในการก่อสร้าง จากการวิเคราะห์ต้นทุนช่วงราคายางแผ่นรมควันชั้นที่ 3 (RSS3) ที่ 35-40 บาทต่อกก. ต้นทุนค่าผลิตแบร็เอร์หุ้มยางพาราขนาด 1 เมตร จะอยู่ที่ 3,344 บาท โดยจะมีเงินเป็นรายได้ให้เกษตรกรชาวสวนยาง ถึง 2,167.22 บาท หรือคิดเป็น 69% ของต้นทุนค่าแบร็เอร์

หากราคายางพาราอยู่ในช่วง 40-45 บาทต่อกก. ต้นทุนค่าผลิตแบร็เอร์หุ้มยางพาราขนาด 1 เมตร จะอยู่ที่ 3,507 บาท โดยจะมี

เงินเป็นรายได้ให้เกษตรกรชาวสวนยาง เพิ่มขึ้น 2,319.34 บาท หรือคิดเป็น 71% ของต้นทุนค่าแบรีเออร์

แต่หากราคายางพาราเพิ่มไปมากกว่า 55-60 บาทต่อกก. ต้นทุนค่าผลิตแบรีเออร์หุ้มยางพาราขนาด 1 เมตร จะอยู่ที่ 3,995 บาท โดยจะมีเงินเป็นรายได้ให้เกษตรกรชาวสวนยาง เพิ่มขึ้น 2,775.69 บาท หรือคิดเป็น 74% ของต้นทุนค่าแบรีเออร์ **เงินจะถึง**

มือเกษตรกรเพิ่มมากขึ้นแค่ไหน ขึ้นกับราคายางแผ่นรมควันชั้น 3

เมื่อเห็นตัวเลขนี้แล้ว ทุกหน่วยงานก็ต้องปรับการใช้งบประมาณ ให้เต็มประสิทธิภาพที่สุด เนื่องจากในอดีตที่ดำเนินการนำยางพารา มาใช้ในการก่อสร้างถนน ปลูกถนนนั้น พบว่าต้นทุนต่อตารางเมตร สูงถึงมือเกษตรกรน้อยมาก โดยหากลงทุน 80 บาทต่อตารางเมตร เงินถึงมือเกษตรกรเพียง 13 บาท หรือไม่ถึง 20% แต่ **“รูปแบบนี้ เกษตรกรจะได้รับเงินน้อยสุด 69% สูงสุด 74%”**

ในส่วนของเสาหลักนำทางนั้น มีการทำตารางการวิเคราะห์ช่วง ราคายางความเข้มข้น (DRC 60%) ช่วงราคายางพาราที่ 25-30 บาทต่อกก. จะมีต้นทุนเสาหลักนำทางที่ 1,719 บาท โดย เกษตรกรจะได้รับเงินที่ 1,162.58 บาท หรือ 72%

ราคายางที่ 40-45 บาทต่อกก. จะมีต้นทุนเสาหลักนำทางที่ 2,158 บาท โดย เกษตรกรจะได้รับเงินที่ 1,572.98 บาท หรือ 78%

หากราคายางที่ 55-60 บาทต่อกก. จะมีต้นทุนเสาหลักนำทางที่ 2,378 บาท โดย เกษตรกรจะได้รับเงินที่ 1,778.18 บาท หรือ 80%

“เป็น 2 เรื่องที่ให้นโยบายไปดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนน และสามารถใช้งบประมาณได้อย่างมีประสิทธิภาพ คຸ້ມຄ່າช่วยเหลือเกษตรกร” นายศักดิ์สยามกล่าว

โดยแบรีเออร์หุ้มยางพาราขนาด 1 เมตร ใช้น้ำยางประมาณ 28 กก. ดังนั้น แบรีเออร์ 1,000 เมตร ต้องการใช้อย่างพารา 28,000 กก. หรือ 28 ตัน ดังนั้นหากสามารถดำเนินการได้ตามพื้นที่เป้าหมาย ถนนของทล.และ ทช. ระยะทางรวมที่ 12,306.925 กม. คูณกับ ปริมาณยางพารา 28 กก. เท่ากับจะต้องใช้ปริมาณน้ำยางถึง 336,000 ตัน ภายในเวลา 3 ปี หรือเฉลี่ยปีละประมาณ 1 แสนตัน ซึ่งเป็น ปริมาณยางพาราที่มากกว่า การนำมาใช้ปลูกถนน และยังใช้งบประมาณ ถูกกว่า เมื่อเปรียบเทียบกับ การก่อสร้างเกาะกลางถนนประเภทอื่นๆ อีกด้วย

เช่นถนนที่ก่อสร้างเป็นเกาะยก มีต้นทุน 10,000 บาทต่อ 1 เมตร หรือ 1 กม. ต้องใช้งบ 10 ล้านบาท ขณะที่ใช้แบรีเออร์หุ้มยางพาราระยะทาง 1 กม.มีต้นทุนเพียง 7 ล้านบาท ประหยัดงบประมาณได้ถึง 30%

“ภายใน 2 สัปดาห์นี้ผมจะประชุมร่วมกับกระทรวงเกษตร และสหกรณ์ เพื่อหารือในหลักเกณฑ์การใช้น้ำยางพารา การแปรรูป และปริมาณยางที่กระทรวงคมนาคมต้องการ พร้อมกับแผนการซื้อ ตรงกับเกษตรกรชาวสวนยาง และกำหนดแผนดำเนินการแล้วเสร็จ ภายใน 3 ปีแน่นอน” .