



ต้นแบบถนน'ทนเรียบกร๊อบ'ที่สุดในไทย

- มอเตอร์เวย์พัทธา-มาบตาพุด
- ใช้เครื่องวัดความนิ่มครั้งแรก

ผู้สื่อข่าวรายงานความคืบหน้าโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) หมายเลข 7 ช่วงพัทธา-มาบตาพุด ระยะทาง 82 กม. งบประมาณ 14,200 ล้านบาท ซึ่งได้ผลงานก่อสร้างเกือบ 100% อยู่ระหว่างตรวจสอบระบบความปลอดภัยต่าง ๆ กรมทางหลวง (ทล.) เจ้าของโครงการมีแผนเปิดบริการให้ประชาชนทดลองใช้ฟรีจากต้นทางที่ด่านพัตทาจจนถึงปลายทางด้านอุตะเกา 3 เดือนตั้งแต่ปลายเดือน พ.ค.นี้จนถึงปลายเดือน ส.ค. 63

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า รูปแบบการก่อสร้างมอเตอร์เวย์สายนี้มีความพิเศษเป็นโครงการต้นแบบที่ได้ควบคุมการก่อสร้างให้มีมาตรฐานสูง โดยพื้นถนนมีความเรียบของผิวทางอยู่ในเกณฑ์เทียบเท่ากับมาตรฐานถนนในสหรัฐอเมริกา ทั้งผิวทาง



แอสฟัลต์ (ลาดยาง) คอนกรีต และผิวทางคอนกรีต ส่วนที่เป็นแอสฟัลต์คอนกรีต สภาพความเรียบของผิวทางได้กำหนดค่าดัชนีความขรุขระสากล (International Roughness Index : IRI) ไม่เกิน 2 เมตร ต่อ กม. สำหรับผิวทางคอนกรีตสภาพความเรียบของผิวทาง ต้องมีค่าดัชนีความขรุขระสากลไม่เกิน 2.5 เมตร ต่อ กม. มีความเรียบกร๊อบเทียบเท่ากับทางพิเศษอุดรรัถยา หรือ ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)

แต่มอเตอร์เวย์ ช่วงพัทธา-มาบตาพุด จะใช้เทคโนโลยี

เครื่องมือวัดค่าความเรียบด้วยระบบอัตโนมัติตามค่ามาตรฐานที่กำหนด ซึ่งต้องตรวจวัดระหว่างการก่อสร้างอย่างต่อเนื่อง และเมื่อตรวจรับงานก็ต้องได้มาตรฐานไม่ต่ำกว่าเกณฑ์. จะสั่งให้เรือและสร้างใหม่จนกว่าจะได้มาตรฐานตามค่าที่กำหนดและผ่านการตรวจวัด ซึ่งถือเป็นถนนสายแรกของไทยที่ใช้เครื่องวัดจากเดิมใช้มาตรฐานการวัดความเรียบด้วยระบบแมนนวลหรือใช้คนวัด โดยยังไม่สามเหลี่ยมวัดระยะห่างจากผิวว่ามีค่ายุบเท่าไร แล้วนำมารวมกัน เพื่อคำนวณให้ได้ตามค่ามาตรฐานที่ตั้งไว้ให้ตามหลักการมาตรฐานเหมือนกันทั้งหมด

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า มอเตอร์เวย์พัทธา-มาบตาพุดมีรูปแบบปูผิวจราจร 2 แบบ คือ 1.ทางพื้นราบผิวทางเป็นคอนกรีต เนื่องจากพื้นราบสภาพดินมีการปรับระดับกันทาง

เดลินิวส์

Daily News
Circulation: 500,000
Ad Rate: 2,100

Section: First Section/-

วันที่: ศุกร์ 27 มีนาคม 2563

ปีที่: - ฉบับที่: 25733

Col.Inch: 73.79 Ad Value: 154,959

หัวข้อข่าว: ต้นแบบถนน'ทนเรียบกร๊อบ'ที่สุดในไทย

หน้า: 1(บน), 8

PRValue (x3): 464,877

คลิป: สีสี่



สามารถปูผิวให้เรียบได้ง่ายไม่มีความจำเป็นต้องปูผิวจราจร แอสฟัลต์ทับอีกชั้น โดยผิวคอนกรีตมีอายุการใช้งาน 15-20 ปี และเสียหายเสื่อมสภาพตามการเวลา เมื่อเสื่อมสภาพแล้วจะปรับปรุงผิวจราจรด้วยแอสฟัลติกคอนกรีต (โอเวอร์เลย์) เพื่อให้ผิวทางมีความราบเรียบและจับขึ้นสบายขึ้น ผิวทางที่ปูใหม่ใช้งานได้อีก 5-10 ปี ขึ้นอยู่กับสภาพผิวทางที่ต้องรับน้ำหนักของแต่ละประเภทรถ ถ้าเป็นรถขนาดใหญ่ เช่น รถบรรทุกน้ำหนักมาก อาจทำลายความเสียหายผิวทางเร็วขึ้นและใช้งานได้น้อย ถ้าเป็นรถขนาดเล็ก ไม่มีปัญหาใช้งานได้นานขึ้น ช่วงพื้นราบจึงเลือกปูผิวทางคอนกรีตทั้งหมด เนื่องจากอยู่ในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) เชื่อมโยงกับท่าเรือแหลมฉบัง และนิคมอุตสาหกรรมต่าง ๆ ทำให้รถบรรทุกใช้งานจำนวนมาก

และ 2.ทางยกระดับจะเป็นผิวทางคอนกรีตและแอสฟัลต์ เนื่องจากทางยกระดับเป็นโครงสร้างที่มีลวดอัดแรงข้างใน เวลาอัดแรง

เข้าไป ทำให้โครงสร้างบางส่วนโก่งขึ้น และโก่งลง ทำให้ความราบเรียบของผิวทางไม่สม่ำเสมอ ดังนั้นเมื่อปูผิวคอนกรีตแล้วต้องปูผิวแอสฟัลต์ที่มีความหนา 5 ซม. ทับอีกชั้น เพื่อปรับระดับผิวจราจรให้เรียบ นอกจากนี้โครงสร้างทางยกระดับจะใช้เหล็กในการรับน้ำหนักเมื่อใช้งานเป็นเวลานาน ทำให้ผิวจราจรเกิดการเสื่อมสภาพ หลังจากนั้นต้องปรับปรุงด้วยการชุบไสแอสฟัลต์ที่ได้รับความสะดวกแล้วปูผิวใหม่ความหนา 5 ซม. แทน เพื่อให้ถนนมีความเรียบตลอดเวลา โดยผิวใหม่ที่ปูใหม่จะมีการใช้งานอยู่ที่ 5-10 ปี ขึ้นอยู่กับสภาพผิวทางที่ต้องรับน้ำหนักของแต่ละประเภทรถเช่นกัน ดังนั้นจะสังเกตได้ว่าสีผิวทางราบและบนทางยกระดับจะแตกต่างกันคือพื้นคอนกรีตสีขาวกับแอสฟัลต์สีเข้ม

ผู้สื่อข่าวรายงานด้วยว่า ทล.ใช้ค่ามาตรฐานความเรียบกับมอเตอร์เวย์และทางหลวงอื่น ๆ ตามมาตรฐานเดียวกัน แต่ที่ผ่านมามีค่าความเรียบด้วยคน ดังนั้นโครงการในอนาคตจะใช้มาตรฐานที่วัดค่าด้วยระบบอัตโนมัติทั้งหมดทำให้ค่าความเรียบได้มาตรฐานยิ่งขึ้น.