

# เสาหลักนำทางยางพาราชนไม่ตาย

- ทล.วิจัยเพิ่มฟังก์ชันใช้งานช่วยเกษตรกร
- ชี้อน้ำยางทุกปี 4 พันล้านบาทกว่า 2 หมื่นตัน

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ อธิบดีกรมทางหลวง (ทล.) เปิดเผยว่า ทล. อยู่ระหว่างทำข้อสรุปแผนงานที่จะนำยางพารามาใช้ในปี 63 โดยมอบหมายสำนักวิจัยและพัฒนาทางไปศึกษาวิจัยเพื่อนำยางพาราไปใช้เป็นส่วนผสมในอุปกรณ์ต่าง ๆ ด้านงานทางเพิ่มขึ้นมากกว่าการนำยางพาราไปเป็นส่วนผสมเป็นอุปกรณ์หลักนำทางเท่านั้น ตามนโยบายภาครัฐที่ชัดเจน ชัดชอบ รวบรวมกฎหมายที่ให้ ทล.นำยางพาราไปใช้เป็นส่วนผสมของอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยต่าง ๆ เช่น แฉกกันจราจร (แบริเออร์) และงานก่อสร้างในโครงการของ ทล. เพื่อส่งเสริมการใช้ยางพาราภายในประเทศและช่วยสร้างรายได้ให้แก่เกษตรกรชาวสวนยาง

นายอานนท์ กล่าวต่อว่า คาดว่าอีก 1-2 เดือนจะได้ข้อสรุปแผนที่ชัดเจน นำมาใช้ให้สอดคล้องกับงานก่อสร้างของ ทล. ในปีงบประมาณ 63 ด้วย ทั้งนี้ในปี 62 ได้นำยางพาราไปใช้ในอุปกรณ์ด้านงานทางคือ หลักนำทางประมาณ 1 แสนกว่าตัน งบประมาณ 500 ล้านบาท ยืนยันว่าจะยังนำยางพาราไปใช้เป็นส่วนผสมในหลักนำทางเหมือนเดิมแต่จะขยายมาใช้ในงานก่อสร้างด้วย เมื่อ ทล. มีแผนจะนำยางพาราไปใช้จำนวนมากขึ้นจะทำให้เป็นประโยชน์กับเกษตรกรชาวสวนยางเพราะมีการใช้ปริมาณยางพาราเพิ่มมากขึ้นด้วย

รายงานข่าวจาก ทล. แจ้งว่าจากข้อมูลตามนโยบายโครงการส่งเสริมการใช้ยางพาราของหน่วยงานภาครัฐ พบว่า ในปี 62 ทล. ได้นำยางพาราไปใช้ประมาณ 22,657.58 ตัน (สด) ขณะที่ปี 61 ใช้ยางพารา 2,481.15 ตัน (สด) แต่ในปีซึ่งงบประมาณช่วยซื้อยางพาราเกษตรกร 3-4 พันล้านบาท ทั้งนี้เสาหลักนำทางคอนกรีตตันทุน 800 บาทต่อต้น แต่เสาหลักนำทางยางพาราตันทุน 2,600-2,700 บาทต่อต้น น้ำหนักประมาณ 40-42 กก. ใช้ยางแผ่น 15 กก. 750 บาท ส่วนที่เหลือเป็นเนื้อ

ปูนและสารผสม แม้ต้นทุนเสาหลักนำทางยางพาราแพงกว่าแต่หากเทียบกับการใช้ยางก็จะช่วยประหยัดงบประมาณได้มาก อีกทั้ง



ข้อดีของเสาหลักนำทางยางพาราหากเกิดอุบัติเหตุรถ จยย.เฉี่ยวชนเสาเสาแตกหักไม่เสียชีวิตเหมือนเสาคอนกรีตทำให้ปลอดภัยมากขึ้น ส่วนอายุการใช้งานเท่าเดิม

ด้านนายมานพ สุสิงห์ รองอธิบดีกรมทางหลวงชนบท (ทช.) เปิดเผยว่า ทช. ได้พัฒนาสายทาง ลาดยางพาราแอสฟัลติกคอนกรีต ถนนทางหลวงชนบทสาย สก. 4019 แยกทางหลวงหมายเลข 2085-บ้านโนนศรีไศล อ.กันทรารมย์ จ.ศรีสะเกษ ถนนสายนี้เปิดใช้งานมานาน มีสภาพชำรุดเสียหายทำให้ประชาชนเดินทางด้วยความยากลำบาก จึงซ่อมสร้างถนน (Pavement in place Recycling) แบบพาราแอสฟัลติกคอนกรีตขนาด 2 ช่องจราจร กว้าง 6 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 0.50 เมตร ช่วง กม.ที่ 0+795 ถึง 6+045 รวมระยะทาง 5.250 กม. พร้อมเครื่องหมายจราจรและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ โดยใช้งบประมาณในการก่อสร้างทั้งสิ้น 11.6 ล้านบาท ทำให้ผู้ใช้เส้นทางได้รับความสะดวกและความปลอดภัยในการเดินทางมากยิ่งขึ้น.