



แฉแบร์ริเออร์แปะยางพารา'ศักดิ์สยาม' ผิดมาตรฐาน AASHTO-รถชนแท่นไฟลุกพริบ!

SPECIAL SCOOP

เบื้องหลังเปลี่ยน 'เกาะสี่-เกาะยก' เป็นแบร์ริเออร์แปะยางพารา มาวางกั้นเลนระหว่างถนนแทน ตามนโยบาย 'ศักดิ์สยาม' คาดจะดำเนินการเปลี่ยนประมาณ 5 พันกิโลเมตร วงเงิน 10,833 ล้านบาท ด้านวิศวกร ทั้ง ทล.และ ทช. ระบุ มีการปรับเปลี่ยนรูปแบบแบร์ริเออร์ที่ใช้ตามมาตรฐาน AASHTO ที่มีส่วนว่า ปลอดภัยกว่าแบบใหม่ ซึ่งยังไม่มีมาตรฐานรองรับ ยืนยันการใช้แผ่นยางพาราธรรมชาติ มีความเสี่ยงต่อการติดไฟสูง และอันตรายถึงชีวิตจากการสูบควัน แจงถ้าเป็นยางพาราสังเคราะห์ ราคาสูง และเกษตรกรไม่สามารถผลิตได้ เชื่อ 'ศักดิ์สยาม' จะหาทางออกเรื่องนี้ได้

นโยบายของนายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ที่สั่งให้ยกเลิกสร้างเกาะกลางถนน (Road Medians) ทั้งของกรมทางหลวง (ทล.) กรมทางหลวงชนบท (ทช.) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) เปลี่ยนมาใช้แบร์ริเออร์แปะแผ่นยางพาราแทน (Rubber Buffer Barrier) มาวางกั้นเลนระหว่างถนนแทน โดยเริ่มใช้ในถนนทุกสายที่ก่อสร้างตามงบประมาณปี 2563

สำหรับเหตุผลในการเปลี่ยนดังกล่าวจะช่วยลดงบประมาณก่อสร้างถนน และบำรุงรักษาถนนทั่วประเทศได้ ด้วยการนำงบประมาณที่จะใช้ก่อสร้างเกาะกลางถนนไปใช้ขยายถนน 4 เลนเพิ่มได้ อีกทั้งแบร์ริเออร์จากยางพาราจะช่วยลดอุบัติเหตุและไม่ทำให้ถนนเสียหาย และสามารถรองรับการใช้ความเร็วของรถที่ 120 กม.ต่อชั่วโมงได้ด้วย

ที่สำคัญนโยบายเปลี่ยนมาใช้แบร์ริเออร์จากยางพาราแทนเกาะแท่งของ นายศักดิ์สยามนั้น จะเป็นการช่วยเกษตรกรชาวสวนยางให้ขายยางพาราได้มากขึ้น ตั้งเป้าเพิ่มปริมาณยางกึ่งงานก่อสร้างเป็น 2 แสนตัน ซึ่งกระทรวงคมนาคมจะเข้าไปสอนชาวบ้านเรื่องเทคโนโลยีและนวัตกรรมการผลิตอีกด้วย

แหล่งข่าวจากกระทรวงคมนาคม ระบุว่า การยกเลิกสร้างเกาะกลางถนนนั้น นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รมว.คมนาคม ในสมัยรัฐบาล คสช. ได้สั่งการให้เปลี่ยนเกาะสี่ของถนนกรมทางหลวงและถนนทางหลวงชนบททั่วประเทศประมาณ 4,000 กว่ากิโลเมตร ให้เป็นเกาะกลางแบบยก (Raised Median) เพราะสามารถลดอุบัติเหตุและมีความปลอดภัยกับประชาชนที่ใช้ถนนมากกว่า

'เกาะสี่จะมีเรื่องอุบัติเหตุบ่อย ไม่สามารถป้องกันการชนของรถที่วิ่งสวนกัน ใครคิดจะกลับรถตรงไหนก็ทำได้เลย ทำให้จราจรติดขัดอุบัติเหตุง่าย คนข้ามถนนก็มีปัญหา เพราะไม่มีเกาะกลางพิกหลบในการข้าม มีปัญหาต่อการตั้งเสาสะพานลอยคนข้าม เสาไฟฟ้าแสงสว่าง ต้องคอยดูแลดีเส้นที่เกาะกลางเมื่อสีจาง และไม่เหมาะกับถนนสายหลักถนนที่มีปริมาณการจราจรมาก ใช้ความเร็วสูง และบริเวณที่สองข้างทางเป็นย่านชุมชนหนาแน่น'

ด้วยสารพันปัญหาของเกาะสี่ ทำให้นายอาคมมีนโยบายเปลี่ยนเป็นเกาะยก เพราะจะใช้ประโยชน์จากแนวทางเดิมได้มาก ประหยัดค่าก่อสร้าง อีกทั้งสามารถปรับปรุงเพิ่มช่องจราจรได้ง่ายกว่า ให้สอดคล้องกับรูปแบบการขยายใน Ultimate Stage คือสุดเขตทาง



แต่ปัจจุบันได้มีการเสนอเปลี่ยนเกาะสี่ ที่ถูกเปลี่ยนเป็นเกาะยก 4,000 กว่ากิโลเมตร ที่เป็นนโยบายของนายอาคม บวกกับเกาะสี่ในงบก่อสร้างปี 2563 ประมาณพันกว่ากิโลเมตร รวมแล้วประมาณ 5,000 กว่ากิโลเมตรในการประชุมทบทวนปริมาณการใช้ยางพาราในโครงการก่อสร้างของกระทรวงคมนาคม ที่มีนายศักดิ์สยาม เป็นประธาน เป็นแบริเออร์ที่ผลิตด้วยยางพารา แต่เพราะงบประมาณในการทำแบริเออร์ยางพาราสูงมาก จึงได้มีการเปลี่ยนเป็นแบริเออร์คอนกรีตแต่มีการนำแผ่นยางพารามาแปะที่ตัวแบริเออร์แทน

“การเปลี่ยนจากเกาะยกที่เป็นนโยบายนายอาคม มาเป็นแบริเออร์ในปัจจุบัน ถ้าจะพูดถึงงบประมาณไม่ได้ต่างกันมาก แต่เรื่องความปลอดภัยยังเป็นเรื่องที่ต้องคำนึง และที่กลุ่มวิศวกรทั้ง ทล.และ ทช. รวมทั้งบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาตั้งข้อสังเกตคือการใช้ยางพารามาแปะที่แบริเออร์ ด้วยการใช้กาวแปะติด ในด้านวิศวกรรมไม่มีใครเห็นด้วย แต่ก็ต้องรอบทสรุปว่า คณะทำงานคิดถึงปัญหาที่จะเกิดตามมาหรือไม่ และจะมีคำสั่งเป็นทางการให้ใช้เมื่อใด”

แหล่งข่าวกระทรวงคมนาคม ระบุว่า แบริเออร์ของเดิมนั้น จะมีฐานเข้าเพื่อ Clearance ที่ปลอดภัย ซึ่งหมายถึงช่องว่างที่รถจะเบียดผ่าน หากเกิดการชนแบริเออร์ โดยฐานล้อจะเบียดฐานแบริเออร์ แต่ตัวถังจะมีระยะห่างตามแบบมาตรฐานของ ทล.และทช.ซึ่งจะยึด AASHTO (American Association of State Highway and Transportation Officials) ของอเมริกาคือรูปแบบ New Jersey Type และจัดทำเป็นแบบมาตรฐานกรมทางหลวงที่เกี่ยวข้องกับงานก่อสร้างที่ใช้อยู่ในปัจจุบันนี้

“วิศวกร ทล.ทช.บริษัทที่ปรึกษา เราต้องยึดหลักมาตรฐานการออกแบบ AASHTO ซึ่งได้ผ่านการวิจัย ทดสอบจากห้องปฏิบัติการที่ใช้ในการชน การปะทะ ที่มีความเร็ว แต่ขณะนี้เห็นหน่วยงานจะใช้แบริเออร์

ที่ขึ้นรูปกันมาเป็นแบบเรียบๆ ฐานก็เล็กกว่าของเดิม เพราะถ้าเป็นแบบเว้า จะมีปัญหาเรื่องการแปะยางพาราจึงมีการพูดกันว่ากระทรวงจะเปลี่ยนรูปทรงแท่นแบริเออร์กันใหม่เป็นแบบเรียบ”

แหล่งข่าวคนเดิม ย้ำด้วยว่า มีการพูดกันในแวดวงวิศวกรของ ทล.และ ทช. เรื่องของแบริเออร์ที่จะถูกนำมาใช้นั้น ยังอยู่ระหว่างการทดสอบ แต่ขั้นตอนและวิธีการทดสอบยังคงเป็นเรื่องของการใช้แรงกระแทกเท่านั้น ที่ยังไม่เพียงพอต่อการจะใช้เป็นแบบมาตรฐาน เพราะเวลาที่รถชนนั้นรถจะวิ่งมาด้วยความเร็วสูงสุด ตรงนี้ทำให้กลุ่มวิศวกรไม่มั่นใจ

“มีผู้ใหญ่สั่งการไปทุกเขต ทุกแขวง ให้ทำตามนโยบายรัฐมนตรีศักดิ์สยาม พวกเราก็บอกวิศวกรที่ปรึกษาให้แก้แบบ แต่ก็มีกรคุยกันว่าใครจะกล้าเสี่ยงเซ็นแบบหากไม่ผ่านมาตรฐาน หากเกิดอุบัติเหตุขึ้นมา มีหวังถูกถอนใบ กว.หมดสิทธิ์ประกอบวิชาชีพวิศวกร”

อย่างไรก็ดี สิ่งที่บรรดาวิศวกรทั้ง 2 หน่วยงาน มีความเป็นห่วงมากที่สุดเวลานี้ไม่ใช่แค่แบริเออร์รูปทรงใหม่ที่อยู่ระหว่างการทดสอบการกระแทกที่บอกว่าการติดตั้งแผ่นยางพาราจะลดความเสียหายได้ถึง 30% นั้น ข้อเท็จจริงได้มีการคำนวณการสะท้อนกลับของแรงกระแทก เหมือนการตีไม้ปิงปองก็จะเห็น Rebound ชัดเจน ตัวอย่างชัดๆ คือกรณีรถคันหน้าที่เกิดอุบัติเหตุและกระเด็นออกมา (Rebound) จากแผ่นยางที่แปะไว้ได้ จึงต้องคำนึงถึงรถคันที่ขับตามมาด้วยเช่นกัน

“แบริเออร์ต้องได้มาตรฐาน เพราะจุดอันตรายที่สุดบนถนน คือ บริเวณเกาะกึ่งกลางเพราะอยู่ใกล้กับช่องจราจรที่ใช้ความเร็วสูง ทุกอย่างผู้ใช้รถใช้ถนนต้องปลอดภัยไว้ก่อน”

โดยเฉพาะการนำยางพารามาติดที่แผ่นแบริเออร์นั้น ก็อยากให้รัฐมนตรีศักดิ์สยาม นำข้อมูลที่เคยเกิดขึ้นมาวิเคราะห์ก่อนตัดสินใจประกาศใช้อย่างเป็นทางการ เพราะจริงๆ แล้วการติดตั้งแผ่นยางพาราที่แบริเออร์ใน

ด้านความปลอดภัยยังไม่มีการทดสอบว่าจะลดอุบัติเหตุหรือทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัยมากขึ้น

“ที่เห็นได้ประโยชน์ชัดๆ คือการช่วยเหลือเกษตรกรชาวสวนยาง แต่ในด้านวิศวกรรม ด้านการขนส่ง ยังเป็นเรื่องที่รัฐมนตรีศักดิ์สยามต้องละเอียดและรอบคอบ เพราะไม่เช่นนั้นอาจเกิดโศกนาฏกรรมได้”

แหล่งข่าวจากวิศวกรที่ปรึกษา อธิบายว่า ต้องเข้าใจถึงคุณสมบัติของแบรีเออร์ก่อน เพราะคนส่วนใหญ่เข้าใจว่าแบรีเออร์คือ เเกะกลาง ซึ่งความจริงแล้วแบรีเออร์เป็นแค่ตัวแบ่งช่องจราจร (Lane Separator) โดยเฉพาะถนน 4 ช่องหรือ 6 ช่องจราจรจะสมบูรณ์ได้ต้องมีเเกาะกลาง หากมีนโยบายให้เอาออกแล้ว ใส่แผ่นแบรีเออร์หรือแผ่นแบ่งช่องจราจรอย่างเดียว ในด้านวิศวกรรมแล้วถือว่าถนนนั้นไม่ปลอดภัยต่อผู้ใช้ถนน เพราะผู้ใช้ถนนไม่ได้มีพาหนะรถอย่างเดียว แต่จะมีคนข้ามถนนด้วย ซึ่งเเกาะกลางจะเป็นที่หยุดพักรถที่ปลอดภัย ไม่โดนรถเฉี่ยวได้

ส่วนที่สาหัสกว่านั้น เมื่อนำแบรีเออร์มาเป็นช่องแบ่งเเกาะกลาง และเอาวัสดุติดไฟ (ยางพารา) ไปแปะแบรีเออร์ที่ติดกับช่องจราจรที่ใช้ความเร็วสูง ยิ่งเพิ่มความอันตราย ทั้งทำให้แผ่นคอนกรีตที่ถูกยางเผาไหม้ก็เหมือนไฟไหม้ติด ทำให้ปูนเสียดลหลุดไปได้ และจากก๊าซพิษ เมื่อยางติดไฟในเวลาเพียง 1-3 นาทีก็หมดสติได้ และถ้าผ่านไป 30 นาทีอาจเสียชีวิตได้

“ปกติ เวลาถนนแบรีเออร์จะมีประกายไฟลุกอยู่แล้ว ถ้าใช้ยางพาราก็จะเป็นเชื้อไฟอย่างดี และถ้าติดไฟก็จะลามไปอย่างรวดเร็ว คนที่ใช้รถใช้ถนนบริเวณนั้นจะไม่ปลอดภัย”

นอกจากนี้ หากใช้ยางพาราธรรมชาติ และใช้กาวติดแบรีเออร์ จะไม่คงทนถาวร จะอยู่ได้กี่ปี ทั้งโดนน้ำโดนฝน โดนแดด ก็จะยุบพังได้ง่าย ซึ่งหน่วยงานต้นสังกัดจะต้องตั้งงบประมาณในขนาดเท่ากัน อีกทั้งเคยมีการทดลองถนนภาคใต้เพียงไม่กี่เดือนแผ่นยางพาราที่เสียหายแล้ว

“ที่ภาคใต้ที่เคยใช้ยางพาราไปหุ้มการ์ดเรล (Guard Rail) ราวกันตกที่สร้างตามมาตรฐานเพียงไม่กี่เดือนยางที่หุ้มก็บวมเสียหายจากการตากแดด ตากฝน”

นักวิชาการด้านวัสดุศาสตร์ ระบุว่า หากต้องการแก้ไขให้ยางพาราเป็นเชื้อไฟได้ง่าย ก็ต้องใส่สารกันไฟและสารประกอบอื่นๆ อีกหลายตัว ซึ่งคาดว่าเกษตรกรไม่น่าจะผลิตได้ ก็เหมือนการไปทำยางรถยนต์ที่ต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ ส่งผลให้ต้นทุนในการนำยางสังเคราะห์ที่จะมาติดแบรีเออร์มีราคาที่สูงไปด้วย ว่ากันว่ามีการประมาณการคล้ายๆ แบรีเออร์ 1 แท่น บวกกับแผ่นยางพาราที่ยังไม่ได้มีการกล่าวถึงการใส่สารกันไฟ จะอยู่ประมาณแท่นละ 6,500 บาท

ดังนั้นหากมีการก่อสร้างแบรีเออร์ติดแผ่นยางพารา ประมาณ 5,000 กิโลเมตร จะต้องใช้แท่นแบรีเออร์ 1.67 ล้านแท่น ซึ่งจะต้องใช้งบประมาณ 10,833.33 ล้านบาท ก็ขึ้นอยู่กับว่ารัฐมนตรีจะสั่งให้ใช้งบดำเนินการภายในกี่ปี แต่ถ้าเปลี่ยนเป็นแบรีเออร์แบบปกติไม่ต้องติดแผ่นยางพารา ค่าใช้จ่ายจะไม่แตกต่างกับการเปลี่ยนเเกาะสีเป็นเเกาะยก ซึ่งจะมีความปลอดภัยสูงกว่าตามมากด้วย

ทั้งหมดนี้จึงอยู่ที่นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีคมนาคม จะตัดสินใจอย่างไร โดยได้ย้ำให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปศึกษาหาแนวทางที่ดีที่สุดเพื่อความปลอดภัยของประชาชนแล้ว!