

วิจารณ์และสรุปผลการวิจัย



ในการออกแบบการเสริมความหนาแน่น นอกจากจะทำการออกแบบให้ค่าของความหนาอย่างเพียงพอต่อการใช้งานแล้ว การออกแบบดังกล่าวบังควรที่จะพิจารณาในแง่ของการเป็นไปได้และปัญหาอื่นๆ ที่จะเกิดขึ้นอันเนื่องมาจากการเสริมความหนา ปัญหาดังกล่าวอาจจะได้แก่การทรุดตัวของผิวจราจร เดิมภายหลังที่ได้ทำการเสริมความหนาแล้ว หรือ การเป็นไปได้ในการใช้เทคนิคต่างๆ ของการปรับปรุงคุณภาพของดินหรือวัสดุที่อยู่ภายใต้ผิวจราจร เดิม เป็นต้น

จากวัตถุประสงค์ของการวิจัยที่ได้กล่าวมาแล้วนั้นผลของการวิจัยพอสรุปได้ดังนี้คือ

1. ขั้นตอนของการออกแบบเสริมความหนาจะประกอบไปด้วยขั้นตอนที่สำคัญ 4 ขั้นตอนคือ ขั้นตอนหนึ่ง เป็นขั้นตอนของการเก็บรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ขั้นตอนที่สอง เป็นขั้นตอนของการวิเคราะห์เพื่อตัดสินใจในการเลือกใช้ค่าตัวแปรต่าง ๆ ขั้นตอนที่สามเป็นขั้นตอนของการออกแบบ และขั้นตอนที่สี่เป็นขั้นตอนของการติดตามเพื่อประเมินผล
2. ชนิดของการเสริมความหนาที่เหมาะสมต่อบริเวณฐานรองค้ำทำอากาศยานสากลกรุงเทพฯ ควร เป็นการเสริมความหนาผิวจราจร เดิมด้วยคอนกรีต
3. วิธีการและลักษณะของการเสริมความหนาควร เป็นการเสริมความหนาผิวจราจรด้วยคอนกรีตลงบนผิวจราจร เดิมโดยตรง (Partially Bonded Overlay)
4. การหาค่าความหนาของการเสริมแน่นอัดด้วยสูตรที่ได้จากการพัฒนาของ FAA และ Corps of Engineers กรณีที่ค่ากำลังเบ้มของคอนกรีตเดิมและคอนกรีตใหม่มีค่าแตกต่างกันมากกว่า 100 ปอนด์ต่อตารางนิ้ว
5. วิธีการออกแบบความหนาของผิวจราจรที่เหมาะสม จากการศึกษาวิธีการ

ออกแบบความหนาของนิวจราจรแบบคอนกรีตของสนามบินแต่ละวิธีนั้นจะให้
ค่าความหนาออกมาใกล้เคียงกัน แต่จากการพิจารณาในแง่อื่น ๆ ประกอบ
การออกแบบความหนาของนิวจราจรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กรุงเทพฯ ควรจะ
ใช้วิธีการออกแบบของ FAA

6. ค่าความหนาของคอนกรีตที่นำมาเสริมในแต่ละชั้นที่ของดานจอกมีค่าอยู่
ระหว่าง 0.15 - 0.38 เมตร