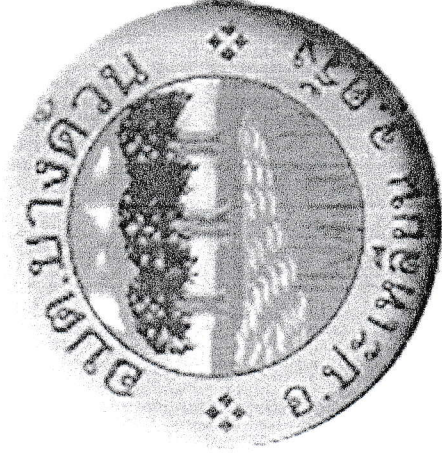




โครงการ ปรับปรุงผิวจราจรพาราเอสพลัทติกคอนกรีต

ชื่อสายทาง : สายบางด่วน - มาบป๋วย

สถานที่ : บ้านมาบป๋วย ตำบลบางด่วน อำเภอปะเหลียน จังหวัดตรัง

ปริมาณงาน : ผิวจราจร กว้าง 5.00 เมตร (กม.ที่ 0+000 - 1+350)

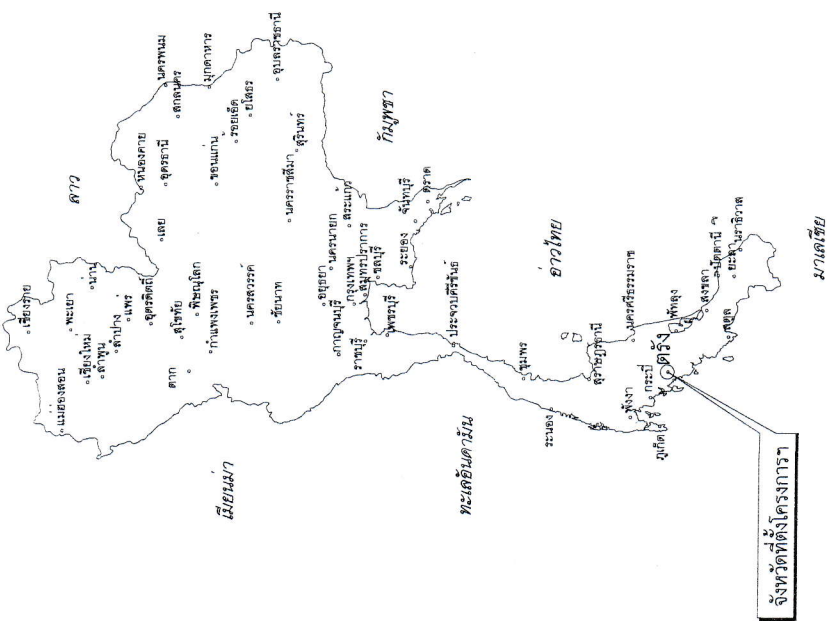
ผิวจราจร กว้าง 6.00 เมตร (กม.ที่ 1+350 - 2+000)

ระยะทาง 2,000 เมตร (หรือพื้นที่ผิวจราจรไม่น้อยกว่า 10,650 ตารางเมตร)

 โครงการ ปรับปรุงสิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติและ ชื่อสายทาง : สายบางสวน - บ้านบูด สถานที่ : บ้านมาบูนุด ตำบลบางสวน อำเภอสว่างแดนดิน จังหวัดศรีสะเกษ	สำรอง, เขียนแบบ บังสาวิทย์ พงษ์พิทักษ์ ผู้ควบคุมงาน	ตรวจสอบ นายวิชาญ นามะ นายวิชาญ นามะ นายวิชาญ นามะ	อนุมัติ นายวิชาญ นามะ นายวิชาญ นามะ	แบบแสดง แผนที่สิ่งปลูก วันที่	จำนวน 1 6
--	---	--	---	-------------------------------------	-----------------

จุดสิ้นสุดโครงการและก่อสร้าง
 กม.ที่ 2+000
 7.328586 N. 99.706449 E.

จุดเริ่มต้นโครงการและก่อสร้าง
 กม.ที่ 0+000
 7.326620 N. 99.721628 E.



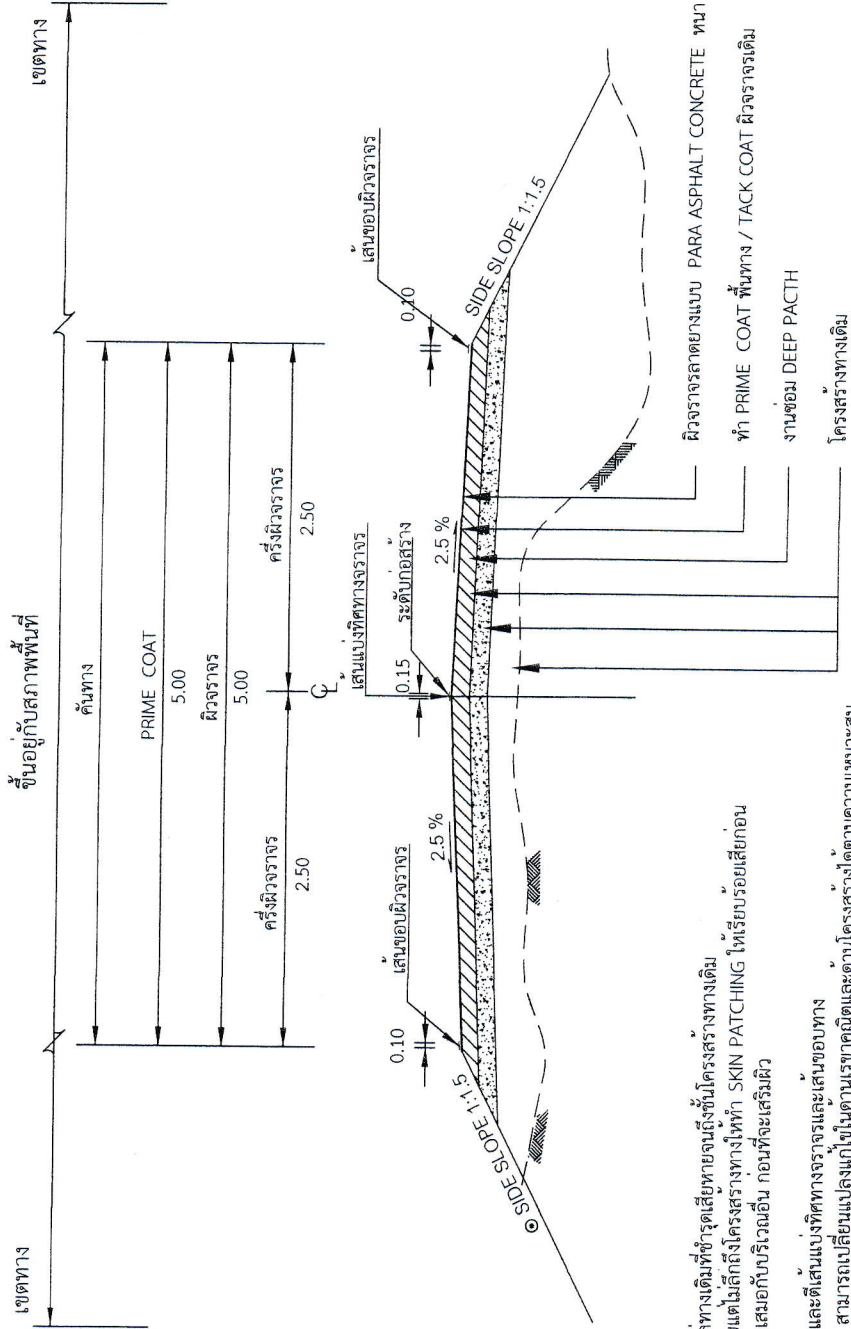
แผนที่ประเทศไทย

แผนที่สิ่งปลูก

นายวิชาญ นามะ
 ๗๖.๗๖๕๕

หมายเหตุ - ตำแหน่งจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดสายทางเป็นค่าพิกัดที่วัดได้จากการใช้เครื่องมือ GPS มือถือ
 ซึ่งเป็นค่าโดยประมาณเพื่อความสะดวกในการค้นหาตำแหน่งที่ตั้งโครงการเท่านั้น

	โครงการ ปรับปรุงผิวจราจรทางหลวงพื้ลัดคอกมกริต	สำรวจ, เขียนแบบ	ตรวจสอบ	อนุมัติ	แบบแสดง	จำนวน
	ชื่อสายทาง : สายบางควน - มานุด สถานที่ : บ้านมูปุด ตำบลบางควน อำเภอบึงเหลียน จังหวัดศรีสะเกษ	นางสาววิไล คุ้มทรัพย์ ผู้ควบคุมงาน	นายวิชาญ พันธ์ศิริพันธ์ รองอธิบดีกรมการจราจรและขนส่ง อธิบดีกรมการจราจรและขนส่ง	นายอนุชิต แสงเดียว นายช่างเทคนิคการจราจรและขนส่ง	รูปตัดโครงสร้างถนน	หน้า 2 วันที่



รายการประกอบแบบ

1. ทำ DEEP PATCH ผิวจราจรและผิวไหล่ทางเดิมที่ชำรุดเสียหายจนถึงชั้นโครงสร้างทางเดิม
2. กระจายตัวผิวจราจรเดิมในชั้นผิวจราจรเดิมให้เข้ากันได้กับผิวจราจรเดิม
3. ปรับระดับผิวจราจรให้เรียบรอยมีระดับเสมอกับบริเวณอื่น ก่อนที่จะเสริมผิว
4. ทำ TACK COAT ผิวจราจร
5. ทำผิวจราจรและผิวไหล่ทางเดิมที่ชำรุดเสียหายจนถึงชั้นโครงสร้างทางเดิม
6. ระบายเอียงตามรูปตัดโครงสร้างทาง สามารถเปลี่ยนแปลงแก้ไขได้ตามความต้องการ
7. ภายใต้อาคารหรืออาคารที่ชำรุดเสียหายหรืออาคารที่ชำรุดเสียหาย
8. ในกรณีที่ไม่สามารถดำเนินการซ่อมแซมผิวจราจรเดิมได้ให้ทำการแก้ไขผิวจราจรเดิม
9. ในกรณีที่ไม่สามารถดำเนินการซ่อมแซมผิวจราจรเดิมได้ให้ทำการแก้ไขผิวจราจรเดิม
10. ความหนาแน่นของผิวจราจรและผิวไหล่ทางเดิมที่ชำรุดเสียหาย
11. งานซ่อมแซมผิวจราจรและผิวไหล่ทางเดิมที่ชำรุดเสียหาย

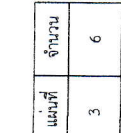
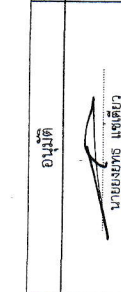
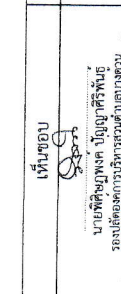
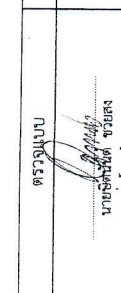
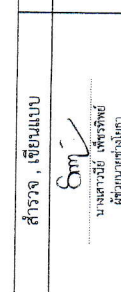
หมายเหตุ

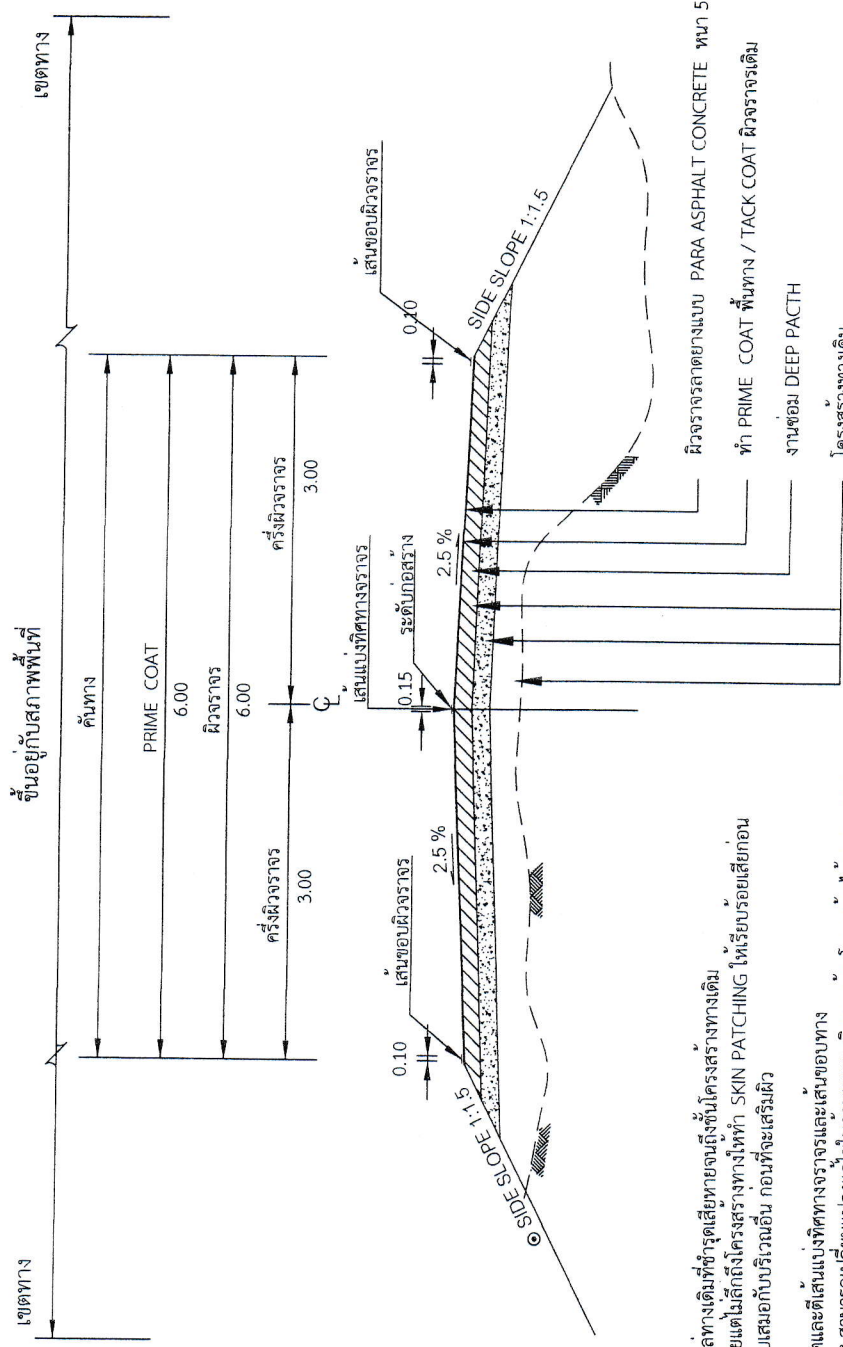
1. งานซ่อมแซมผิวจราจรและผิวไหล่ทางเดิมที่ชำรุดเสียหาย
2. งานซ่อมแซมผิวจราจรและผิวไหล่ทางเดิมที่ชำรุดเสียหาย
3. งานซ่อมแซมผิวจราจรและผิวไหล่ทางเดิมที่ชำรุดเสียหาย
4. งานซ่อมแซมผิวจราจรและผิวไหล่ทางเดิมที่ชำรุดเสียหาย
5. งานซ่อมแซมผิวจราจรและผิวไหล่ทางเดิมที่ชำรุดเสียหาย
6. งานซ่อมแซมผิวจราจรและผิวไหล่ทางเดิมที่ชำรุดเสียหาย
7. งานซ่อมแซมผิวจราจรและผิวไหล่ทางเดิมที่ชำรุดเสียหาย
8. งานซ่อมแซมผิวจราจรและผิวไหล่ทางเดิมที่ชำรุดเสียหาย
9. งานซ่อมแซมผิวจราจรและผิวไหล่ทางเดิมที่ชำรุดเสียหาย
10. งานซ่อมแซมผิวจราจรและผิวไหล่ทางเดิมที่ชำรุดเสียหาย
11. งานซ่อมแซมผิวจราจรและผิวไหล่ทางเดิมที่ชำรุดเสียหาย

หมายเหตุ

แบบงานเสริมผิวจราจรและผิวไหล่ทางเดิมที่ชำรุดเสียหาย

รูปตัดโครงสร้างทางปรับปรุงผิวจราจร สำหรับ กม.ที่ 0+000 - 1+350

	โครงการ ปรับปรุงผิวทางพาราเอสท์ลีดคองกรีต ชื่อสายทาง : สายบางคว้น - มวกุด	สำรอง , เขียนแบบ  นายสมชัย ชัยสิทธิ์ วิศวกรโยธา	ตรวจสอบ  นายสมชัย ชัยสิทธิ์ วิศวกรโยธา	เห็นชอบ  นายสมชัย ชัยสิทธิ์ วิศวกรโยธา	อนุมัติ  นายสมชัย ชัยสิทธิ์ วิศวกรโยธา	แบบแสดง รูปตัดโครงสร้างถนน	จำนวน 3 วันที่
--	--	---	---	--	--	-------------------------------	----------------------



- รายการประกอบแบบ
- 1.ทำ DEEP PATCH ผิวทางเดิมที่ชำรุดเสียหายจนถึงชั้นโครงสร้างทางเดิม
 - 2.ยกระดับผิวทางเดิมให้ระดับผิวจราจรเดิม
 - 3.ปรับระดับผิวทางให้เรียบรอยมีระดับเสมอกับบริเวณอื่น ก่อนที่จะเสริมผิว
 - 4.ทำ TACK COAT ผิวทาง
 - 5.ทำผิวทางพาราเอสท์ลีดคองกรีตและตีเส้นแบ่งทิศทางจราจรและเส้นขอบทาง
 - 6.รายละเอียดตามรูปตัดโครงสร้างทาง สามารถเปลี่ยนแปลงแก้ไขในด้านราคาชนิดและด้านโครงสร้างได้ตามเหมาะสม
 - 7.ภายในระยะทางกิโลเมตรตามที่กำหนดไว้ในแบบ อาจจะมีการเพิ่มทางเชื่อมเข้าสถานที่ราชการ หรืออาคารสาธารณะในระยะทางไม่เกินเขตทางหลวง หรือทำการเพิ่มบริเวณทางแยก เพื่อให้ได้ปริมาณงานตามที่กำหนดโดยพิจารณาจากปริมาณการจราจรในสายทาง
 - 8.ในการนี้ไม่สามารถดำเนินการตามข้อ 7 ได้ทั้งหมดได้กำหนดไว้ในแบบ สามารถเปลี่ยนแปลงแก้ไขได้ โดยพิจารณาจากปริมาณการจราจรในสายทางตามความเหมาะสม ทั้งนี้ให้อยู่ในดุลยพินิจของผู้จ้าง
 - 9.การเปลี่ยนแปลงแก้ไขตาม ข้อ 7, 8 และข้อ 9 จะต้องให้ปริมาณงานตามที่กำหนดไว้ในแบบ
 - 10.ความหนาแน่นของผิวทางแบบพาราเอสท์ลีดคองกรีตหน้า 5 ซม.
 - 11.งานซ่อมแซมและทาสีใหม่ หรืองานจัดทำติดตั้งเครื่องหมายจราจร หลักกิโลเมตรและ GUARD RAIL จะกำหนดไว้ในแบบแต่ละสายทาง

รื้อถอนทำให้อยู่ในสภาพที่เรียบร้อย

หมายเหตุ

แบบงานเสริมผิวทางพาราเอสท์ลีดคองกรีตปรับปรุงแบบมาตรฐานงานบำรุงรักษาทาง แบบที่ 3 (ม.บ.ร.3/2546) และแบบที่ 3.2 (ม.บ.ร.3.2/2546) ของกรมทางหลวงชนบท

พื้นที่ดำเนินการปรับปรุงผิวจราจรสามารถปรับเปลี่ยนได้ตามความจำเป็นโดยอยู่ในดุลยพินิจของผู้ควบคุมงาน

นายสมชัย ชัยสิทธิ์ วิศวกรโยธา

นายสมชัย ชัยสิทธิ์ วิศวกรโยธา

รูปตัดโครงสร้างทางปรับปรุงผิวทาง สำหรับ กม.ที่ 1+350 - 2+000

๙ ขอบำบัดงานแก้ไขผิวทางและฟื้นฟูทางเดิม

1. งานอุดซ่อมผิวทางเดิม (DEEP PATCH)

เป็นการซ่อมแซมแก้ไขโครงสร้างทางที่ไม่แข็งแรง (SOFT) หมายถึง งานอุดชั้นคันทางในบริเวณที่คันทางเดิมชำรุดเสียหาย (SOFT SPOT) และไม่สามารรับน้ำหนักบรรทุกได้ ต้องทำการขุดรื้อถึงชั้นที่เสียหาย แล้วเปลี่ยนวัสดุใหม่ที่มีคุณภาพเหมาะสมที่ แล้วทำการบดทับให้ได้รูปร่างและความแน่นตามที่กำหนด

วิธีการก่อสร้าง

1. ขุดผิวทางและชั้นคันทางที่ชำรุดออกจนถึงชั้นโครงสร้างทางที่เสียหาย ตลอดจนกว้างของชั้นทางหรือตามพื้นที่ที่เสียหายตามผู้ควบคุมงานกำหนด
2. ทำการบดทับคันทางเดิมให้แน่นตามมาตรฐานงานทางหลวงชนบทของวัสดุคันทางนั้นๆ
3. ลงวัสดุคันชั้นคันทางเดิมหรือดีกว่า แล้วใช้เครื่องจักรกลที่เหมาะสม ดิน 60% วัสดุ 40% ผลักหน้าผสมจนได้ความแน่นตามข้อกำหนด การก่อสร้างชั้นคันทางต้องก่อสร้างเป็นชั้นๆ
4. เปลี่ยนปรับแต่งวัสดุจนได้ที แล้วทำการบดทับด้วยเครื่องมือบดทับที่เหมาะสม บดทั้งบนและด้านล่างของชั้นคันทางเดิม การก่อสร้างชั้นคันทางต้องก่อสร้างเป็นชั้นๆ

โดยให้มีความหนาแน่นของวัสดุคันชั้นคันทางเดิมไม่น้อยกว่า 200 กิโลกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และทดสอบความแน่นของงานบดทับ

5. เปลี่ยนปรับแต่งวัสดุให้แน่นพอ ระดับ ความลาด ขนาดและรูปตัดตามแบบทางงานไม่มีหลุมบ่อ หรือวัสดุหลุดหลวมในแนวนอนอยู่บนผิว
6. ทำการก่อสร้างชั้นผิวทางตามแบบที่กำหนด

2. งานบะซัอมผิวทางเดิม (SKIN PATCH)

เป็นงานซ่อมแซมแก้ไขผิวทางเดิมที่ชำรุดเสียหายเท่านั้น ไม่ถึงลงไปถึงโครงสร้างทาง ผิวทางที่มีลักษณะความเสียหายที่จะต้องทำการปะซ่อม (SKIN PATCH) ได้แก่ผิวทางที่มีรอยแตกกว้างแบบพริ้วๆ (ALLIGATOR CRACKS) ที่มีรอยแตกกว้างไม่เกิน 3 มิลลิเมตร ผิวทางที่มีรอยแตกกว้างจากการกัดโดย (SLIPPAGE CRACKS) เป็นต้น

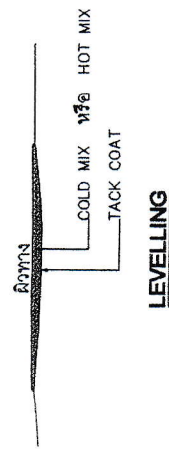
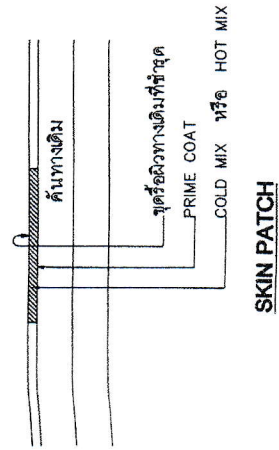
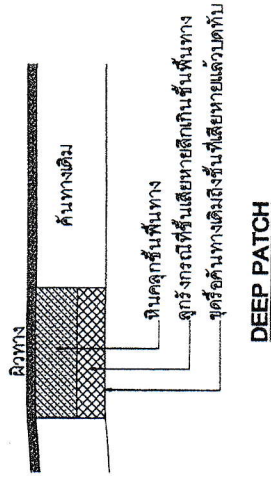
วิธีการก่อสร้าง

1. ทำเครื่องนกดเพื่อแสดงขอบเขตบริเวณที่จะทำการซ่อมเป็นรูปสี่เหลี่ยมทางขนาดตามที่ผู้ควบคุมงานกำหนด
 2. ขุดรื้อผิวทางเดิมที่เสียหาย ปิดกวาดบริเวณที่จะทำการซ่อมให้สะอาดและแห้งด้วยไม้กวาดหรือเครื่องเป่าลม
 3. ทำ PRIME COAT
 4. ปูวัสดุ ผิวทางเอสเทลต์คอนกรีตชนิดผสมร้อน (HOT MIX) หรือ (COLD MIX) แล้วกลิ้งให้เรียบ
 5. บดทับด้วยเครื่องบดอัดเส้นสะเทือน (VIBRATING ROLLER) หรือเครื่องจักรที่เหมาะสมจนราบเรียบมีระดับเสมอกับผิวทางบริเวณเดิม
 6. ทำการก่อสร้างชั้นผิวทางตามแบบที่กำหนด
3. งานปรับระดับผิวทางเดิม (LEVELLING)

เป็นงานซ่อมแซมปรับระดับผิวทางเดิมให้ราบเรียบมีระดับเสมอกับผิวทางบริเวณเดิมก่อนที่จะทำการขุดผิวทางหรือเสริมผิวลาดยางเอสเทลต์คอนกรีต เป็นการปรับระดับผิวทางเท่านั้น ไม่ถึงลงไปถึงโครงสร้างทางหรือชั้นผิวทาง ผิวทางที่มีลักษณะความเสียหายที่จะต้องทำการปรับระดับ (LEVELLING) ได้แก่ ผิวทางที่หุบตัวตามแนวจุดฝังท่อ (UTILITY CUT DEPRESSION) ผิวทางที่ยุบลงไปตามแนวร่องล้อ (RUT) ผิวทางที่ยุบเป็นแอ่งมีระดับต่ำกว่าบริเวณเดิม (DEPRESSION) เป็นต้น

วิธีการก่อสร้าง

1. ทำเครื่องนกดเพื่อแสดงขอบเขตบริเวณที่จะทำการซ่อมตามผู้ควบคุมงานกำหนด
2. ปิดกวาดบริเวณที่จะทำการซ่อมให้สะอาดและแห้งด้วยไม้กวาดหรือเครื่องเป่าลม
3. ทำ TACK COAT
4. ปูวัสดุ ผิวทางเอสเทลต์คอนกรีตชนิดผสมร้อน (HOT MIX) หรือ (COLD MIX) แล้วกลิ้งให้เรียบ
5. บดทับด้วยเครื่องบดอัดเส้นสะเทือน (VIBRATING ROLLER) หรือเครื่องจักรที่เหมาะสมจนราบเรียบมีระดับเสมอกับผิวทางบริเวณเดิม
6. ทำการก่อสร้างชั้นผิวทางตามแบบที่กำหนด



	แบบมาตรฐานงานทาง	
	สำหรับองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น	
งานแก้ไขผิวทางและฟื้นฟูทางเดิม (ข้อกำหนดการก่อสร้าง)		งานแก้ไขผิวทางและฟื้นฟูทางเดิม (ข้อกำหนดการก่อสร้าง)
แบบเลขที่ ทก-7-602		แผ่นที่ 101

