



เทศบาลตำบลโคกพุทธา อำเภอโพธิ์ทอง จังหวัดอ่างทอง

ชื่อโครงการ ซ่อมแซมถนนแอสฟัลต์ติกคอนกรีต อท.ถ. 4-034

ปริมาณงาน ผิวจราจรกว้าง 3.50 เมตร ยาว 530 เมตร หนา 0.05 เมตร หรือพื้นที่ไม่น้อยกว่า 1,855 ตารางเมตร

สถานที่ก่อสร้าง ทางหลวงท้องถิ่น อท.ถ. 4-034 สายจากสะพานข้ามวัดโคกพุทธา หมู่ 1 ถึงแยกบ้านนายอนันต์ หมู่ที่ 3 ต.โคกพุทธา อ.โพธิ์ทอง จ.อ่างทอง

เทศบาลตำบลโคกพุทรา
 อำเภอโพธิ์ทอง จังหวัดอ่างทอง
 โครงการซ่อมแซมถนนแอสฟัลท์ติกคอนกรีต อท.ถ.4-034
 (จากสะพานข้ามวัดโคกพุทรา หมู่ 1 ถึงแยกบ้านนายอนันต์ หมู่ 3)
 ตำบลโคกพุทรา อำเภอโพธิ์ทอง จังหวัดอ่างทอง



แบบก่อสร้าง

ซ่อมแซมถนนแอสฟัลท์ติกคอนกรีต อท.ถ.4-034

สถานที่ก่อสร้าง

ทางหลวงท้องถิ่น อท.ถ.4-034
 จากสะพานข้ามวัดโคกพุทรา หมู่ 1 ถึงแยกบ้านนายอนันต์ หมู่ 3
 ตำบลโคกพุทรา อำเภอโพธิ์ทอง จังหวัดอ่างทอง

สำรวจ

นายมนตรี หอมจันทร์
 นายช่างโยธาอาวุโส

เขียนแบบ

นายมนตรี หอมจันทร์
 นายช่างโยธาอาวุโส

ผ่าน

ตรวจ

นายมงคล สถาวร
 ผอ.กองช่าง

เห็นชอบ

๒๖ ๖๖

นางสาวนิสา วงษ์สด
 ปลัดเทศบาลตำบลโคกพุทรา

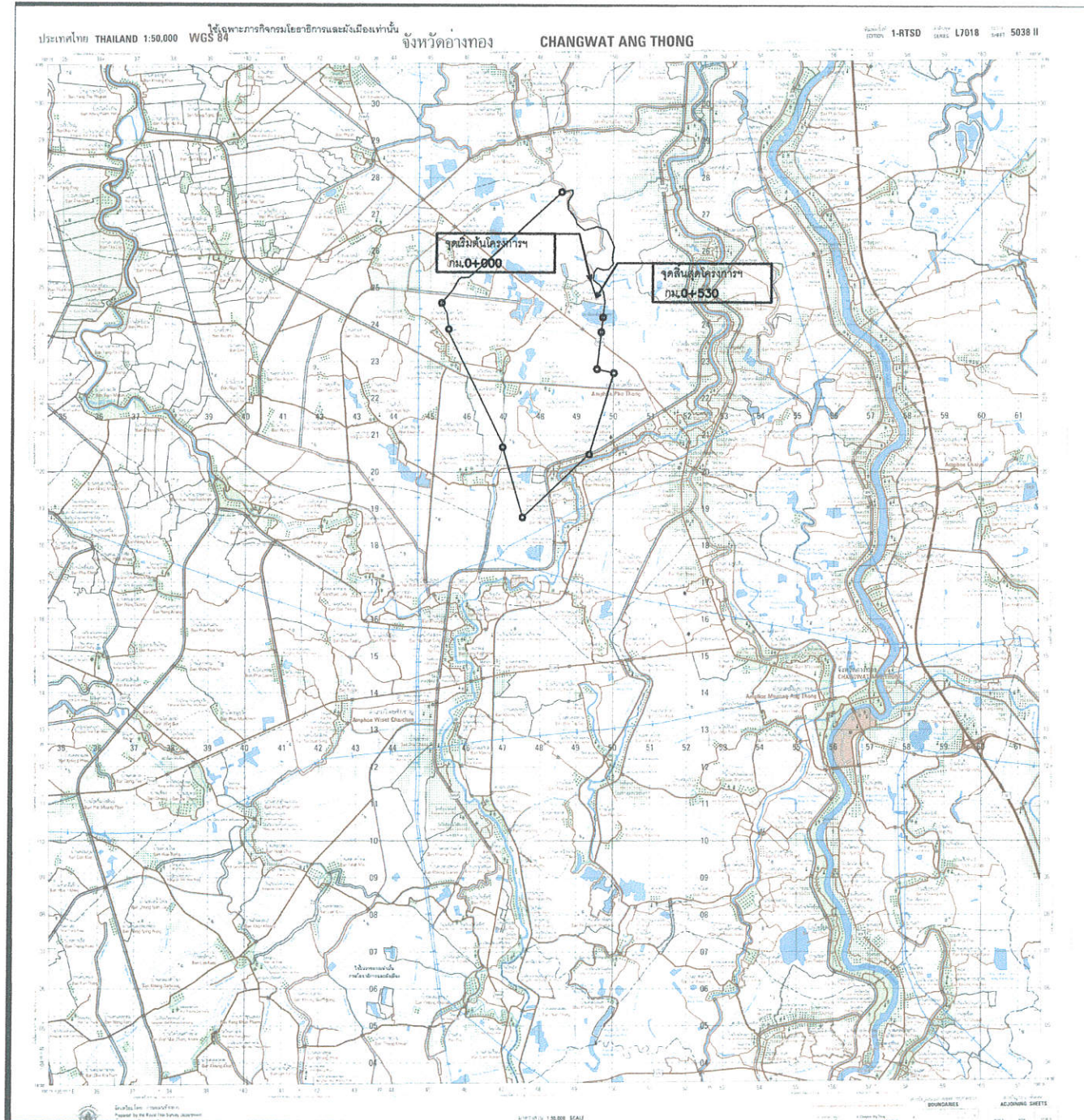
อนุมัติ

นายสุวิน ทองมัน
 นายกเทศมนตรีตำบลโคกพุทรา

วัน/เดือน/ปี

แผ่นที่

แบบเลขที่



เครื่องหมายแผนที่

- เขตเทศบาล
- ถนนเดิม
- ถนนเดิมขยาย
- ถนนโครงการ
- สะพาน
- แม่น้ำ คลอง ห้วย
- อ่างเก็บน้ำ หนอง บึง
- คลองส่งน้ำ คลองระบายน้ำ



แบบก่อสร้าง

ซ่อมแซมถนนแอสฟัลต์ติกคอนกรีต อท.ถ.4-034

สถานที่ก่อสร้าง

ทางหลวงท้องถิ่น อท.ถ.4-034
จากสะพานข้ามวัดโลกพุทรา หมู่ 1 ถึงแยกบ้านนาย
อนันต์ หมู่ 3 ต.โลกพุทรา อ.โพธิ์ทอง จ.อ่างทอง

สำรวจ

นายมนตรี หอมจันทร์
(นายช่างโยธาอาวุโส)

เขียนแบบ

นายมนตรี หอมจันทร์
(นายช่างโยธาอาวุโส)

ตรวจ

นายมงคล สดวาร์
(ผู้อำนวยการกองช่าง)

เห็นชอบ

นางสาวนิศา วงษ์สด
(ปลัดเทศบาลตำบลโลกพุทรา)

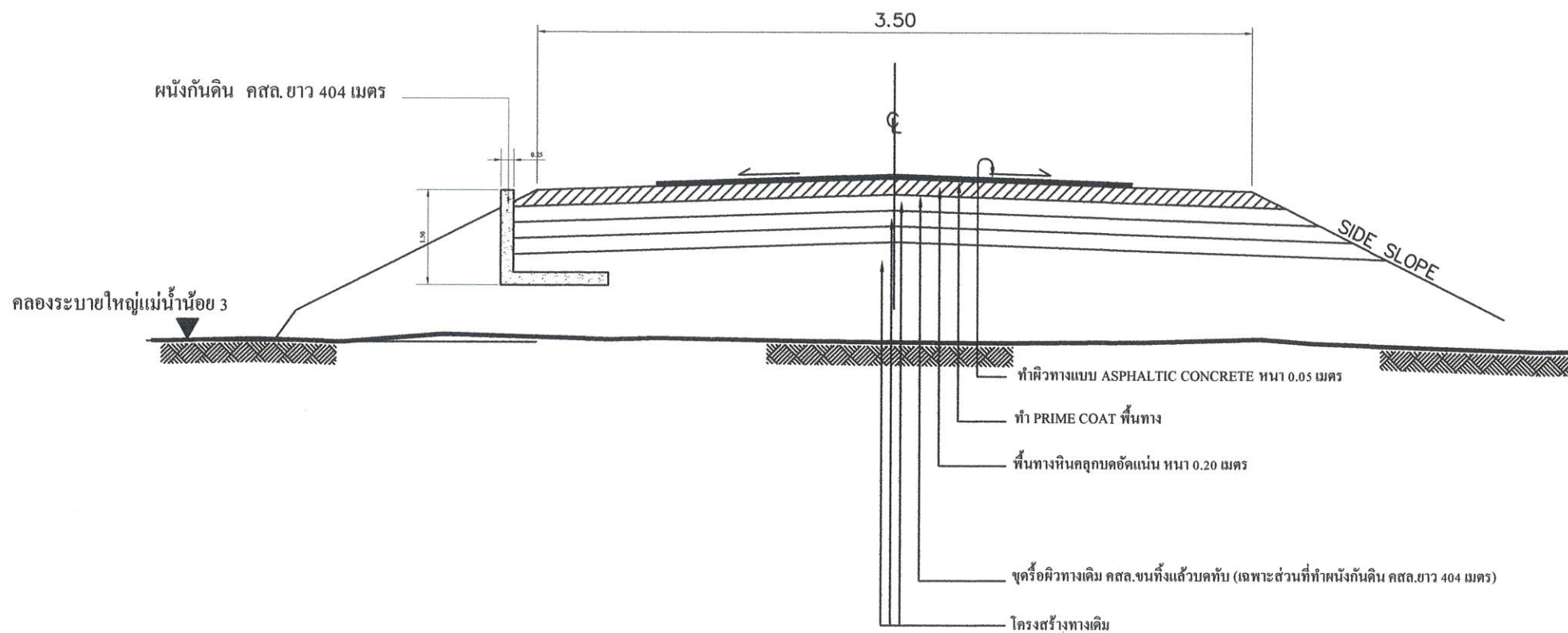
เห็นชอบ

นายสุวิน ทองมัน
(นายกเทศมนตรีตำบลโลกพุทรา)

วัน/เดือน/ปี

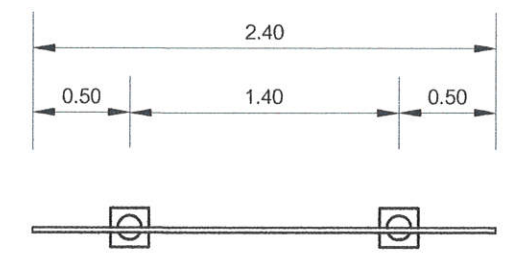
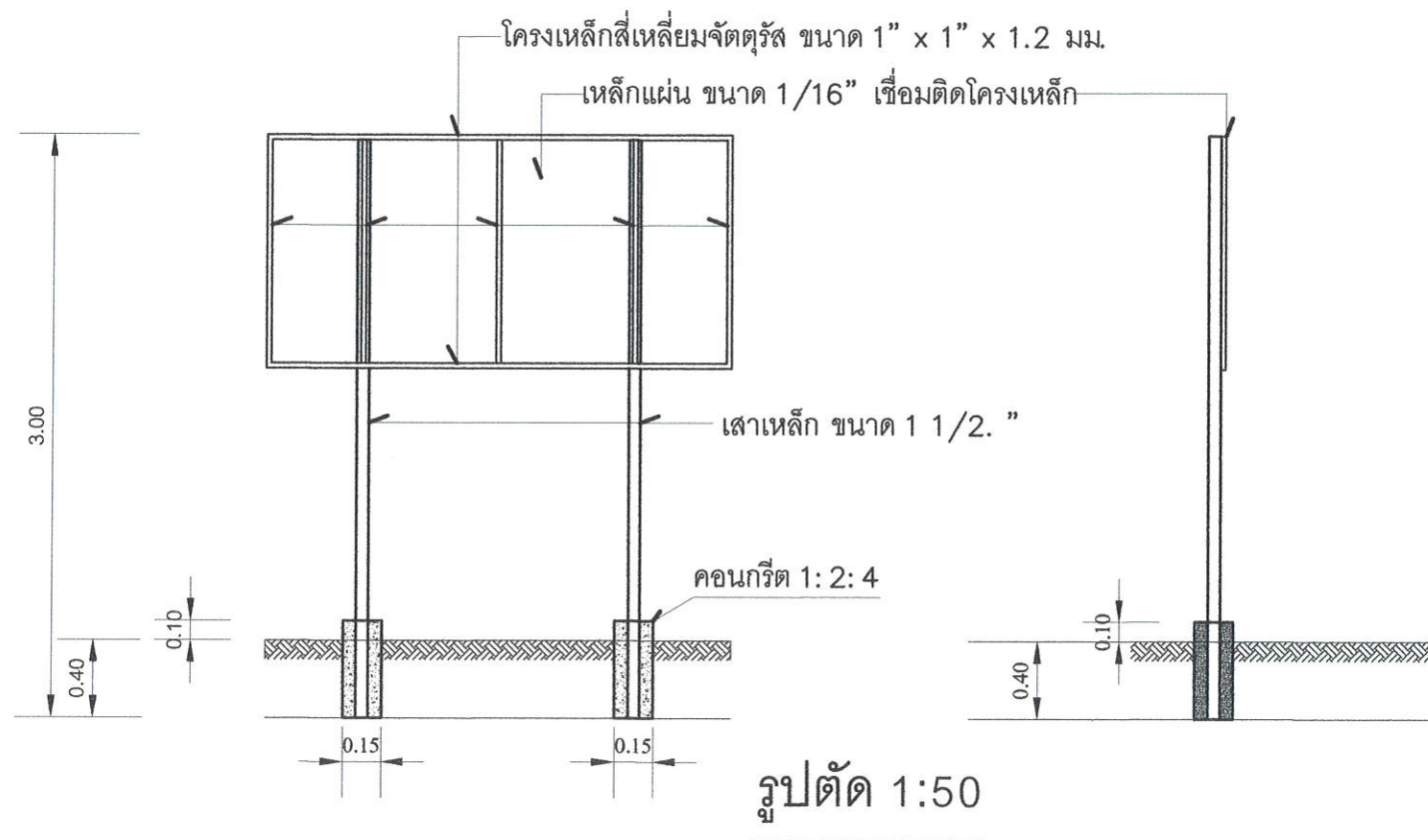
แผ่นที่

แบบเลขที่

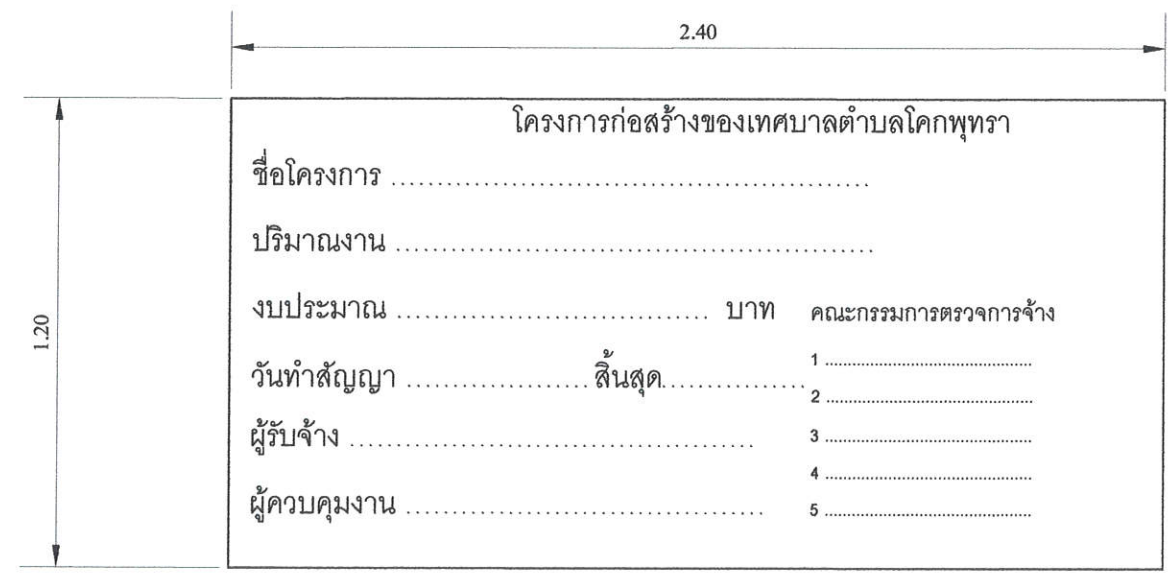


รูปตัดโครงสร้างทาง.
NOT TO SCALE

บัญชีปริมาณงาน				
ลำดับที่	รายการ	ปริมาณงาน	หน่วย	อ้างอิงมาตรฐานงานทาง
1	ผิวทาง ASPHALTIC CONCRETE	1,855	ตรม.	แบบเลขที่ ทถ.-7-401(2).แบบเลขที่ ทถ.-7-601
2	PRIME COAT	1,855	ตรม.	แบบเลขที่ ทถ.-7-401(2).แบบเลขที่ ทถ.-7-601
3	พื้นทางหินคลุกบดอัดแน่นหนา 0.20 เมตร	371	ลบม.	แบบเลขที่ ทถ.-7-401(2).แบบเลขที่ ทถ.-7-601
4	งานรื้อถนน คสล. เดิมพร้อมขนทิ้งวัดทับ	1,855	ตรม.	แบบเลขที่ ทถ.-7-401(2).แบบเลขที่ ทถ.-7-601
5	กำแพงกันดิน คสล.	404	เมตร	แบบเลขที่ ทน.-702/61
6	กำหนดการตีเส้นจราจร.	106	ตรม.	แบบเลขที่ ทถ-3-110(4)
7	Guard Rail	10	เมตร	แบบเลขที่ ทถ-3-201



แบบแปลน 1:50



รูปด้านหน้า 1:25

โครงการก่อสร้างของเทศบาลตำบลโคกพุทรา

ชื่อโครงการ
ปริมาณงาน
งบประมาณ	บาท คณะกรรมการตรวจการจ้าง
วันทำสัญญา	สิ้นสุด..... 1
ผู้รับจ้าง 2
ผู้ควบคุมงาน 3
..... 4
..... 5

แบบก่อสร้าง
 ช่อมแซมถนนแอสฟัลติกคอนกรีต อท.ถ. 4-034

สถานที่ก่อสร้าง
 จากสะพานข้ามวัดโคกพุทรา หมู่ที่ 1 ถึง แยกบ้าน
 นายอนันต์ หมู่ที่ 3

สำรวจ

 นายมนตรี หอมจันทร์
 นายช่างโยธาอาวุโส

เขียนแบบ

 นายมนตรี หอมจันทร์
 นายช่างโยธาอาวุโส

ตรวจ

 นายนัตถ สถาวร
 ผู้อำนวยการกองช่าง

เห็นชอบ

 นางสาวนิสา วงษ์สด
 ปลัดเทศบาลตำบลโคกพุทรา

อนุมัติ

 นายสุวิน ทองมัน
 นายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลโคกพุทรา

วันเดือนปี

แผ่นที่	แบบเลขที่
---------	-----------

ข้อกำหนดการตีเส้นจราจรด้วยสีจราจร (Traffic Paint) และวัสดุเทอร์โมพลาสติก (Thermoplastic) ให้ดำเนินการดังต่อไปนี้

1. วิธีดำเนินการจัดทำ

- 1.1 การเตรียมผิวทาง : ผิวทางจราจรที่ทำการตีเส้นหรือเครื่องหมายจราจรต้องสะอาดและแห้ง ต้องไม่ทำบนผิวทางที่สกปรก มีฝุ่นจับ หรือสิ่งแปลกปลอมอื่นใด และไม่ลงทับไปบนวัสดุจราจรเดิมที่ชำรุด การลงวัสดุรองพื้น ต้องใช้วิธีพ่นเพื่อให้วัสดุติดแน่นกับผิวจราจรสม่ำเสมอ โดยไม่ก่อให้เกิดการเย็บตัวและเปลี่ยนสีเดิม สารวัสดุรองพื้นดังกล่าวต้องสอดคล้องกับผิวจราจรที่จะทำงาน รวมทั้งปริมาณจะต้องเหมาะสม ทั้งนี้ต้องได้รับความเห็นชอบจากผู้ว่าจ้างก่อน ในกรณีที่เครื่องหมายจราจรเดิมไม่อยู่ในแนวหรือรูปแบบที่ถูกต้องกับเครื่องหมายจราจรที่จะทำขึ้นใหม่ ผู้รับจ้างมีหน้าที่รับผิดชอบในการลบเครื่องหมายจราจรเดิมออกโดยใช้เครื่องจักรกล
- 1.2 ในกรณีที่ตีเส้นจราจรหรือเครื่องหมายจราจรบนผิวทางที่ก่อสร้างใหม่ให้ดำเนินการภายหลังการก่อสร้างผิวทางแล้วเสร็จไม่น้อยกว่า 1 สัปดาห์
- 1.3 การเตรียมวัสดุเทอร์โมพลาสติก : เพื่อป้องกันมิให้สีติดพื้นหรือเกิดการแตกเปราะของเทอร์โมพลาสติกเนื่องจากให้ความร้อนสูงเกินกว่าผู้ผลิตกำหนดไว้ ต้องใช้วัสดุเทอร์โมพลาสติกให้เพียงพอกับความร้อนในเตาต้มที่มีการควบคุมอุณหภูมิและจะต้องไม่ให้ความร้อนสูงกว่าที่ผู้ผลิตกำหนดไว้ไม่ว่าขณะใดๆเมื่อวัสดุเหลวแล้วจะต้องรีบใช้ทันทีห้ามมิให้นำวัสดุเทอร์โมพลาสติกที่หลอมเหลวอยู่นานเกิน 6 ชั่วโมงมาใช้งาน
- 1.4 การเตรียมเครื่องมือ : ต้องใช้เครื่องมือ เครื่องจักรกล และอุปกรณ์ต่างๆ ตามลักษณะของวัสดุที่ใช้ทำงาน ปริมาณของวัสดุต้องอยู่ในขอบข่ายที่ผู้ผลิตกำหนดไว้หากมีการทำมากกว่าหนึ่งชิ้นขึ้นไปต้องรอให้ชิ้นแรกแห้งเสียก่อน

2. ข้อกำหนดคุณสมบัติ

- 2.1 สีจราจร (Traffic Paint) หมายถึง สีจราจรที่ใช้ในการจัดทำเครื่องหมายจราจรโดยวิธีพ่น เป็นผลิตภัณฑ์ที่ทำในประเทศไทย ซึ่งแสดงเครื่องหมายมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม มอก. 415 สีจราจร ชนิดที่ 2
- 2.2 วัสดุเทอร์โมพลาสติก (Thermoplastic) หมายถึง วัสดุเทอร์โมพลาสติกที่ใช้ในการจัดทำเครื่องหมายจราจรโดยวิธีพ่น รีด หรือปาดลาก เป็นผลิตภัณฑ์ที่ทำในประเทศไทย ซึ่งแสดงเครื่องหมายมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม มอก. 542 วัสดุเทอร์โมพลาสติก ระดับ 1 ซึ่งมีคุณสมบัติและอัตราส่วนของลูกแก้วในส่วนผสมไม่น้อยกว่า 20% โดยน้ำหนักรวมทั้งใช้โรยบนเส้นเทอร์โมพลาสติก สะท้อนแสงในอัตราส่วน 400-500 กรัมต่อตารางเมตร
- 2.3 ลูกแก้ว (Glass Beads) ที่ใช้กับวัสดุทำเครื่องหมายจราจรบนผิวทางเพื่อให้เกิดการสะท้อนแสงเป็นผลิตภัณฑ์ที่ทำในประเทศไทยซึ่งแสดงเครื่องหมายมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม มอก. 543 วัสดุที่ผลิตกัน
- 2.4 วัสดุรองพื้น (Tack Coat หรือ Primer) เป็นน้ำยาเคมีใช้พ่นบนผิวทางก่อนทำเครื่องหมายจราจรเพื่อช่วยในการยึดเกาะระหว่างวัสดุทำเครื่องหมายจราจรกับผิวทาง มีคุณสมบัติตามที่ผู้ผลิตวัสดุเทอร์โมพลาสติกกำหนด

3. การตรวจวัดคุณลักษณะเครื่องหมายจราจร

3.1 ความหนา

ในระหว่างการปฏิบัติงานให้มีการตรวจวัดความหนาของเครื่องหมายจราจรในปริมาณงานไม่เกิน 100 ตารางเมตร อย่างน้อย 3 ค่า ต่อ 1 ครั้ง โดยให้แผ่นโลหะเรียบวางรับในแนวที่ เครื่องตีเส้นจะผ่าน เมื่อพ่นหรือปาดลากวัสดุไปบนแผ่นโลหะนั้นแล้ว ให้นำมาวัดความหนาของเครื่องหมายจราจรดังนี้

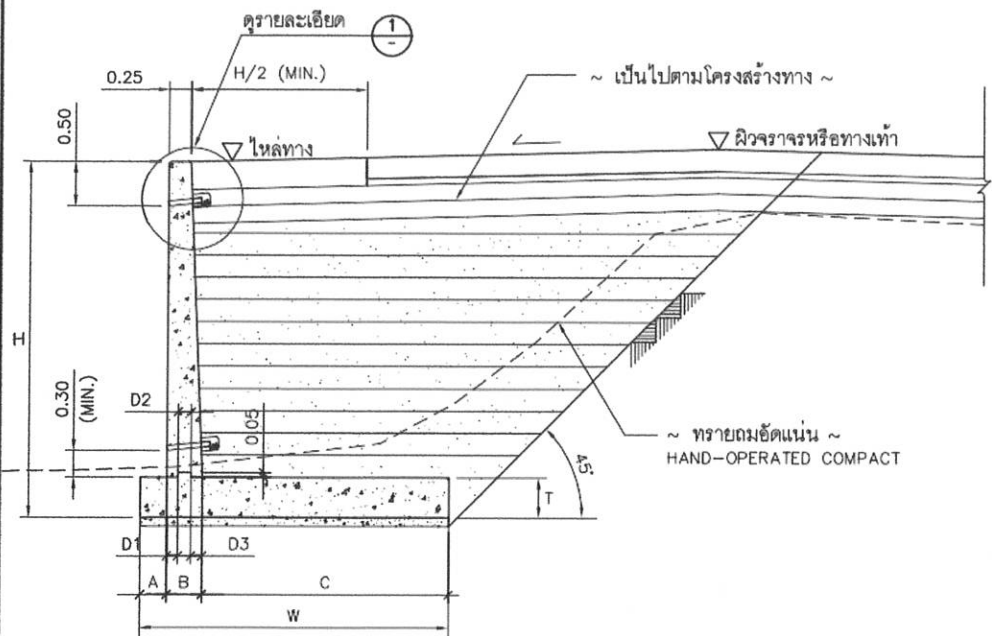
- (1) สีจราจร (Traffic Paint) ความหนาของเส้นจราจรและเครื่องหมายจราจรเมื่อแห้งต้องมีความหนาไม่น้อยกว่า 0.2 มิลลิเมตร
- (2) วัสดุเทอร์โมพลาสติก (Thermoplastic) ความหนาของเส้นจราจรและเครื่องหมายจราจรเมื่อแห้งต้องมีความหนาไม่น้อยกว่า 3.0 มิลลิเมตร หรือไม่น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในแบบ

3.2 ค่าแฟคเตอร์การสะท้อนแสง (Reflectance หรือ Luminance Factor)

ในระหว่างการปฏิบัติงานให้มีการตรวจวัดค่าการสะท้อนแสงของเครื่องหมายจราจรในปริมาณงานไม่น้อยกว่า 10 ตำแหน่ง แต่ละตำแหน่งอย่างน้อย 3 ค่า และในทุกช่วงเวลา 1 ชั่วโมง ให้ตรวจสอบมาตรฐานเครื่องมือ (Standardization) และปรับค่าให้ถูกต้อง

ตารางที่ 1 แสดงเกณฑ์กำหนดคุณลักษณะเครื่องหมายจราจร

รายการที่กำหนด	สีจราจร	วัสดุเทอร์โมพลาสติก
1. วัสดุ 1.1 ข้อกำหนด 1.2 การใช้งาน	มอก.415-2541 ชนิดที่ 2 พ่น	มอก.542-2530 ระดับ 1 พ่น รีดหรือปาดลาก
2. ตรวจสอบคุณลักษณะขณะทำงาน 2.1 ความหนา เมื่อบแห้ง , มิลลิเมตร พ่น รีดหรือปาดลาก 2.2 อัตราการใช้ลูกแก้ว (โรยจากเครื่อง) กรัม/ตร.ม.	≥ 0.2 - ≥ 400	≥ 3.0 ≥ 3.0 ≥ 400
3. ตรวจสอบคุณลักษณะเมื่อเสร็จพื้นที่ (ตรวจรับงาน) 3.1 ความหนาเมื่อแห้ง , มิลลิเมตร 3.2 การมองเห็นในเวลากลางคืน 3.2.1 การสะท้อนแสง (Retroreflectivity) , $\text{mod.lx}^{-1} \cdot \text{m}^{-2}$ สีขาว สีเหลือง	≥ 0.2 ≥ 300 ≥ 200	≥ 3.0 ≥ 300 ≥ 200
4. ตรวจสอบคุณลักษณะหลังใช้งาน (ระยะเวลาประกัน) 4.1 การมองเห็นในเวลากลางคืน 4.1.1 การสะท้อนแสง (Retroreflectivity) , $\text{mod.lx}^{-1} \cdot \text{m}^{-2}$ สีขาว สีเหลือง	6 เดือน 1 ครั้ง 12 เดือน 1 ครั้ง ≥ 150 ≥ 100	12 เดือน 1 ครั้ง 24 เดือน 1 ครั้ง ≥ 150 ≥ 100
5. ระยะเวลาประกัน	12 เดือน	24 เดือน

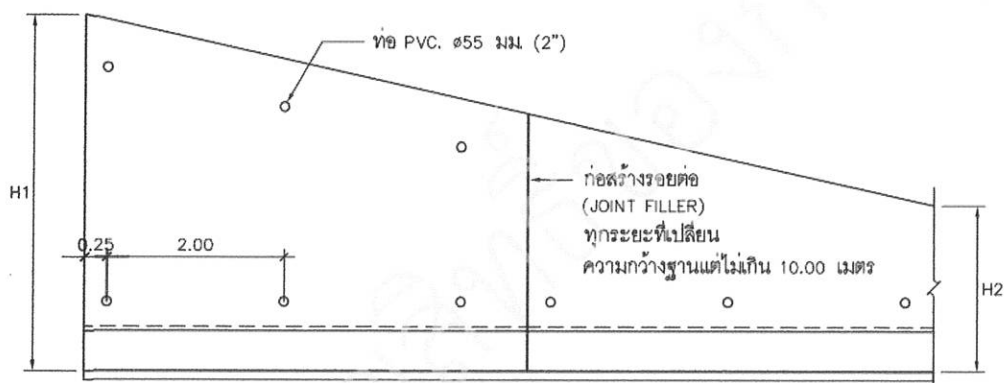


รูปตัดตามขวางของกำแพงกันดินแบบฐานแผ่

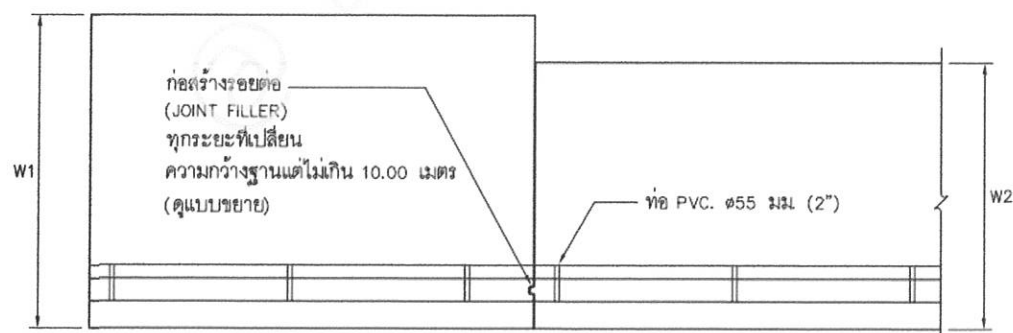
ตารางที่ 1 มิติของกำแพงกันดินและค่ากำลังแบกทานปลอดภัย (Q_{all}) ของดินเดิม

H (m.)	A (m.)	B (m.)	C (m.)	D1 (m.)	D2 (m.)	D3 (m.)	T (m.)	W (m.)	Q_{all} (kN/m ²)
4.00	0.30	0.40	2.80	0.125	0.15	0.125	0.45	3.50	150.00
3.50	0.30	0.375	2.475	0.125	0.15	0.10	0.40	3.15	130.00
3.00	0.20	0.35	2.05	0.10	0.15	0.10	0.35	2.60	124.00
2.50	0.20	0.275	1.725	0.10	0.10	0.075	0.30	2.20	110.00
2.00	0.20	0.25	1.40	0.075	0.10	0.075	0.30	1.85	83.00
1.50	0.20	0.25	1.05	0.075	0.10	0.075	0.25	1.50	60.00

- ในกรณีที่มีความสูง (H) อยู่ระหว่างค่าที่กำหนด ให้ใช้ค่า A, B, C, T, W ของความสูงค่าที่มากกว่า
- ค่ากำลังแบกทานปลอดภัย (Q_{all}) ของดินเดิม ต้องหาโดยใช้ค่า ตัวคูณปลอดภัย (Factor of Safety ; FS.) ไม่น้อยกว่า 3.0



รูปด้านข้างกำแพงกันดินในกรณีที่มีความสูงไม่คงที่

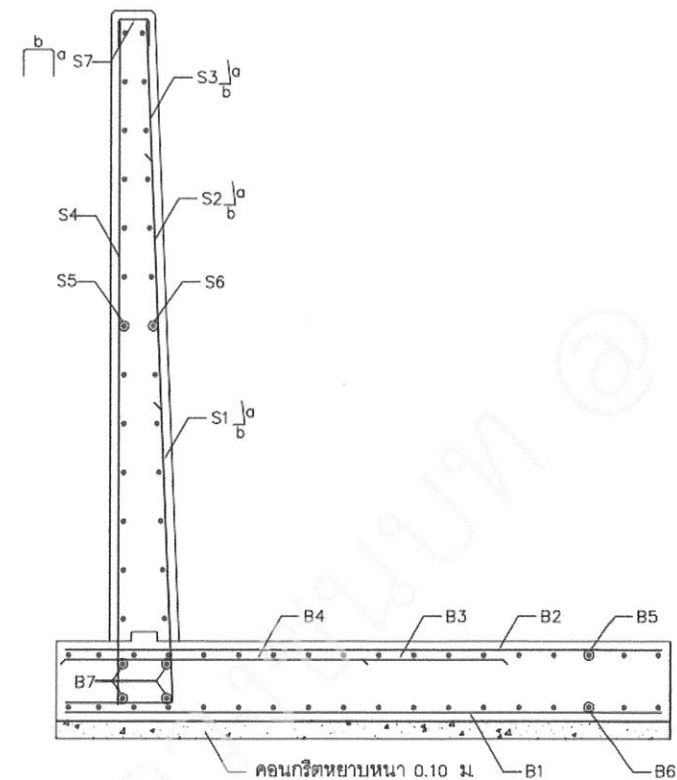


แปลนกำแพงกันดินในกรณีที่มีความสูงไม่คงที่

ตารางที่ 2 ตารางเหล็กเสริมต่อความยาวกำแพง 1.00 เมตร

หมายเลขเหล็ก	φ (มม.)	@ (ม.)	ระยะวัด		ความยาวต่อเส้น (ม.)	หมายเลขเหล็ก	φ (มม.)	@ (ม.)	ระยะวัด		ความยาวต่อเส้น (ม.)		
			a (ม.)	b (ม.)					a (ม.)	b (ม.)			
กำแพงสูงไม่เกิน 1.50 ม						กำแพงสูง 2.00 ม							
เหล็กเสริม	S1					เหล็กเสริม	S1						
กำแพง	S2					กำแพง	S2						
	S3	12	0.175	1.40	0.40	1.80	S3	12	0.175	1.90	0.40	2.30	
	S4	12	0.175	1.40		1.40	S4	12	0.175	1.90		1.90	
	S5	12	0.35	1.00		1.00	S5	12	0.35	1.00		1.00	
	S6	12	0.35	1.00		1.00	S6	12	0.35	1.00		1.00	
	S7	9	0.35	0.15	0.15	0.45	S7	9	0.35	0.15	0.15	0.45	
เหล็กเสริมฐาน	B1	12	0.175	1.75		1.75	เหล็กเสริมฐาน	B1	16	0.20	2.05		2.05
ของ	B2	12	0.175	1.75		1.75	ของ	B2	16	0.20	2.05		2.05
กำแพง	B3	12	0.175	1.20		1.20	กำแพง	B3	16	0.20	2.05		2.05
	B4							B4					
	B5	12	0.35	1.00		1.00		B5	12	0.35	1.00		1.00
	B6	12	0.35	1.00		1.00		B6	12	0.35	1.00		1.00
	B7	16		1.00		1.00		B7	16		1.00		1.00
กำแพงสูง 2.50 ม						กำแพงสูง 3.00 ม							
เหล็กเสริม	S1	12	0.30	1.25	0.42	1.67	เหล็กเสริม	S1	12	0.30	2.00	0.50	2.50
กำแพง	S2						กำแพง	S2					
	S3	16	0.30	2.40	0.42	2.82		S3	16	0.30	2.90	0.50	3.40
	S4	16	0.30	2.40		2.40		S4	16	0.30	2.90		2.90
	S5	12	0.35	1.00		1.00		S5	12	0.30	1.00		1.00
	S6	12	0.35	1.00		1.00		S6	12	0.30	1.00		1.00
	S7	9	0.30	0.15	0.15	0.45		S7	9	0.30	0.15	0.15	0.45
เหล็กเสริมฐาน	B1	16	0.20	2.35		2.35	เหล็กเสริมฐาน	B1	16	0.20	2.65		2.65
ของ	B2	20	0.30	2.35		2.35	ของ	B2	25	0.30	2.65		2.65
กำแพง	B3	20	0.30	1.75		1.75	กำแพง	B3	20	0.30	1.85		1.85
	B4	20	0.30	1.15		1.15		B4	20	0.30	1.05		1.05
	B5	12	0.35	1.00		1.00		B5	12	0.30	1.00		1.00
	B6	12	0.35	1.00		1.00		B6	12	0.30	1.00		1.00
	B7	16		1.00		1.00		B7	16		1.00		1.00
กำแพงสูง 3.50 ม						กำแพงสูง 4.00 ม							
เหล็กเสริม	S1	16	0.30	1.35	0.60	1.95	เหล็กเสริม	S1	16	0.30	1.60	0.65	2.25
กำแพง	S2	16	0.30	2.50	0.60	3.10	กำแพง	S2	16	0.30	3.00	0.65	3.65
	S3	16	0.30	3.40	0.60	4.00		S3	16	0.30	3.90	0.65	4.55
	S4	16	0.30	3.40		3.40		S4	16	0.30	3.90		3.90
	S5	12	0.30	1.00		1.00		S5	12	0.275	1.00		1.00
	S6	12	0.30	1.00		1.00		S6	12	0.275	1.00		1.00
	S7	9	0.30	0.15	0.15	0.45		S7	9	0.30	0.15	0.15	0.45
เหล็กเสริมฐาน	B1	20	0.20	3.00		3.00	เหล็กเสริมฐาน	B1	20	0.20	3.35		3.35
ของ	B2	20	0.30	3.00		3.00	ของ	B2	25	0.30	3.35		3.35
กำแพง	B3	25	0.30	2.30		2.30	กำแพง	B3	25	0.30	2.50		2.50
	B4	25	0.30	1.80		1.80		B4	25	0.30	1.70		1.70
	B5	12	0.275	1.00		1.00		B5	12	0.20	1.00		1.00
	B6	12	0.275	1.00		1.00		B6	12	0.20	1.00		1.00
	B7	16		1.00		1.00		B7	16		1.00		1.00

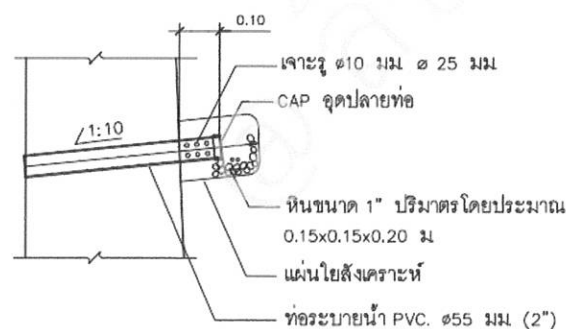
- ในกรณีที่มีความสูง (H) อยู่ระหว่างค่าที่กำหนดให้ลดความยาวเหล็ก S3, S4 ตามความสูงจริง
- เหล็กเสริมทั้งหมดจะต้องเป็นเหล็กข้ออ้อย (ตามมาตรฐาน มอก 24, SD30) ยกเว้นเหล็กที่มีขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางน้อยกว่า 12 มม. ซึ่งอาจใช้เป็นเหล็กเส้นกลม (ตามมาตรฐาน มอก 20, SR24)



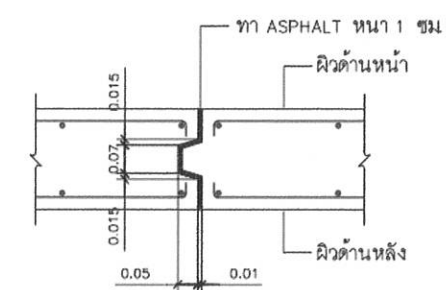
รูปตัดตามขวางแสดงเหล็กเสริมกำแพงและฐาน

รายการประกอบแบบ

- มิติเป็นเมตร นอกจากระบุเป็นอย่างอื่น
- คอนกรีตใช้ประเภท ค3
- ห้ามก่อสร้างกำแพงกันดินแบบไม่มีเสาเข็มตามแบบแผนนี้บนดินเดิมหรือดินถมที่มีชั้นดินเหนียวอ่อน (SOFT CLAY) แทรกอยู่ลึกจากผิวดินน้อยกว่า 1.5 เท่าของความสูงกำแพงกันดิน (H)
- ผู้รับจ้างต้องเสนอวัสดุที่ใช้เป็นทรายถมหลังกำแพง และผลการทดสอบวัสดุให้ผู้ควบคุมงานพิจารณาอนุมัติก่อนดำเนินการ โดยมีคุณสมบัติดังนี้
 1. ทรายถมหลังกำแพงต้องมีคุณสมบัติระบายน้ำได้ดี (FREE DRAINING), ไม่ขยายตัว (NONEXPANSIVE) และไม่ผุสลาย (NONCORROSIVE)
 2. ห้ามใช้ดินแข็งและดินเหนียว (SILT AND CLAY) เด็ดขาด
 3. การบดอัดต้องบดอัดด้วยเครื่องมือชนิดเบา ความหนาไม่เกินชั้นละ 25 ซม
- ผู้รับจ้างต้องส่งผลการสำรวจชั้นดินโดยมีค่ากำลังแบกทานปลอดภัย (ALLOWABLE BEARING CAPACITY) ของดินเดิมไม่ต่ำกว่าที่กำหนดในตารางที่ 1 ให้ผู้ควบคุมงานพิจารณาก่อนดำเนินการก่อสร้าง
- กำแพงกันดินรูปแบบนี้เหมาะที่จะใช้กับงานก่อสร้างใหม่หรือขยายถนนที่ไม่กระทบต่อโครงสร้างถนนเดิม
- กำแพงแบบคสล. และแบบก่ออิฐให้มีรอยต่อการก่อสร้างทุก 10.0 ม. และให้มีวัสดุแผ่นกันรอยต่อ (JOINT FILLER) ตาม มอก.1041



รายละเอียด



รายละเอียดรอยต่อของผนังกำแพง

กรมทางหลวงชนบท สำนักสำรวจและออกแบบ			
แบบมาตรฐาน			
กำแพงกันดินแบบฐานแผ่			
เขียนแบบ	ผู้ออกแบบ	ผู้ควบคุมงาน	ผู้ดำเนินการ
ท.วิ.	ท.วิ.	ท.วิ.	ท.วิ.
ท.วิ.	ท.วิ.	ท.วิ.	ท.วิ.
ท.วิ.	ท.วิ.	ท.วิ.	ท.วิ.
หน้าที่ 25	แบบเลขที่ ธน-702/61	อธิบดี	

รายการประกอบแบบ

1. GUARD RAIL จะต้องมีคุณสมบัติ ดังนี้

1.1. คุณสมบัติทางกล

ชนิด	ชั้น	การดัดแปลงดึง MIN. TENSILE STRENGTH กก./มม.	การยืด ELONGATION ไม่น้อยกว่า (ร้อยละ)	ระยะโก่ง (MAX. DEFLECTION)			
				TRAFFIC FACE UP		TRAFFIC FACE DOWN	
กก.	ระยะโก่ง(มม.)	กก.	ระยะโก่ง(มม.)	กก.	ระยะโก่ง(มม.)	กก.	ระยะโก่ง(มม.)
2	1	41	21	680	50	545	50
2	2	41	21	910	75	720	75

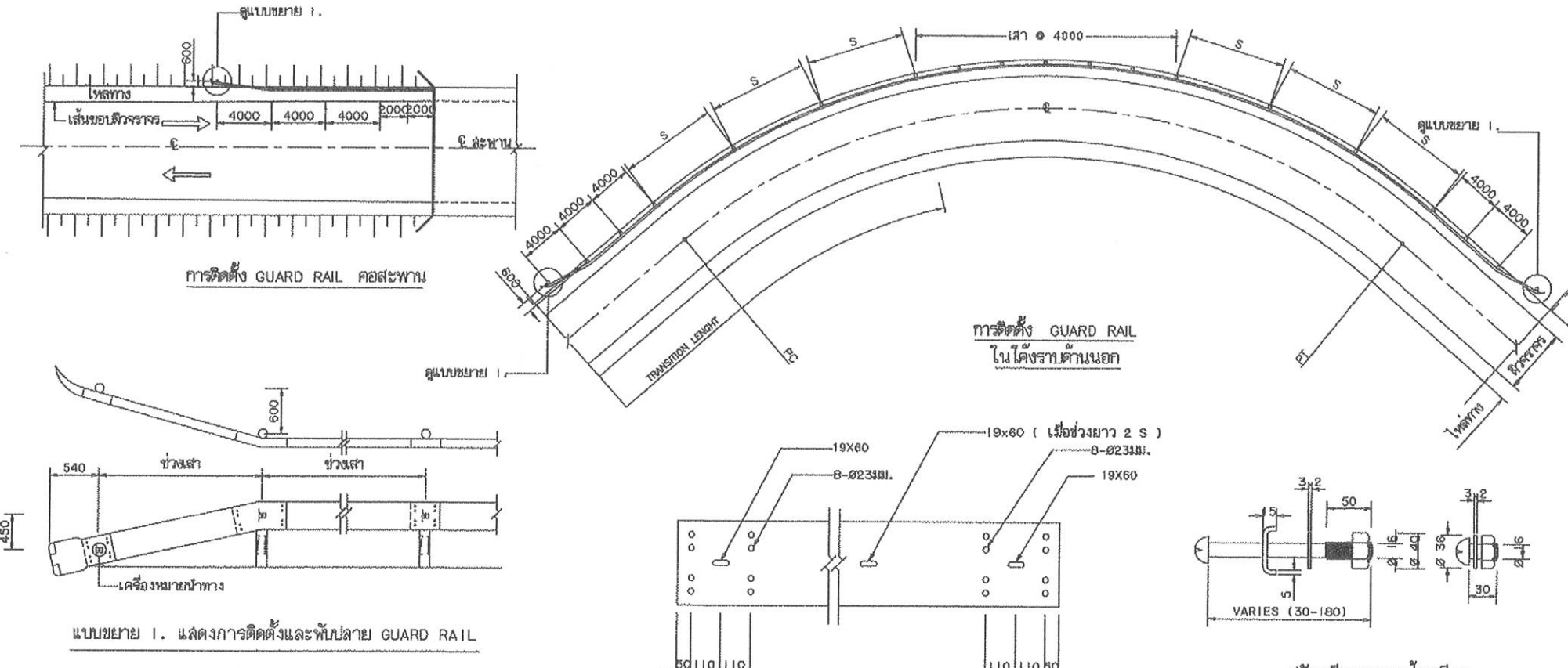
- 1.2. ชั้นของ GUARD RAIL ใช้ชั้นที่ 2. โดยมีความหนาของแผ่นเหล็กที่ใช้ในการผลิตไม่น้อยกว่า 2.5 มิลลิเมตร
- 1.3. ชั้นของ GUARD RAIL แบ่งเป็น 2 ชั้น ดังนี้
 - ชั้นที่ 1. อานสังกะสี อย่างน้อย 550 กรัม/ม²
 - ชั้นที่ 2. อานสังกะสี อย่างน้อย 1,100 กรัม/ม²
 GUARD RAIL ชั้นที่ 2. ใช้ในการป้องกันการกระแทกด้านหน้าการสึกกร่อนเป็นพิเศษ เช่น เส้นทางที่อยู่ติดทะเล
- 1.4. ในกรณีที่ใช้ GUARD RAIL ยาว 2S ม. ให้มี BACK UP PLATE ชั้นและชนิดเดียวกับ GUARD RAIL ยาว 300 มม. ที่ปลายกลาง
2. เล้าเหล็กกลมชุบสังกะสี (GALVANIZED STANDARD STEEL PIPE) ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางไม่น้อยกว่า 100 มม. หนาไม่น้อยกว่า 4 มม.
3. ล็อกเกลียว (BOLT & NUT) รวมทั้งแหวนรองจะต้องอานสังกะสี ตาม มอก. 171 ชั้นคุณสมบัติ 5.8
4. ช่องว่างระหว่างเล้า (S) ให้เป็นไปตามข้อกำหนด ดังนี้

RADIUS OF CURVE R (M)	S (M)
ON TANGENT OR R ≥ 50	4.00
25 ≤ R < 50	3.00
15 ≤ R < 25	2.50
R < 15	2.00

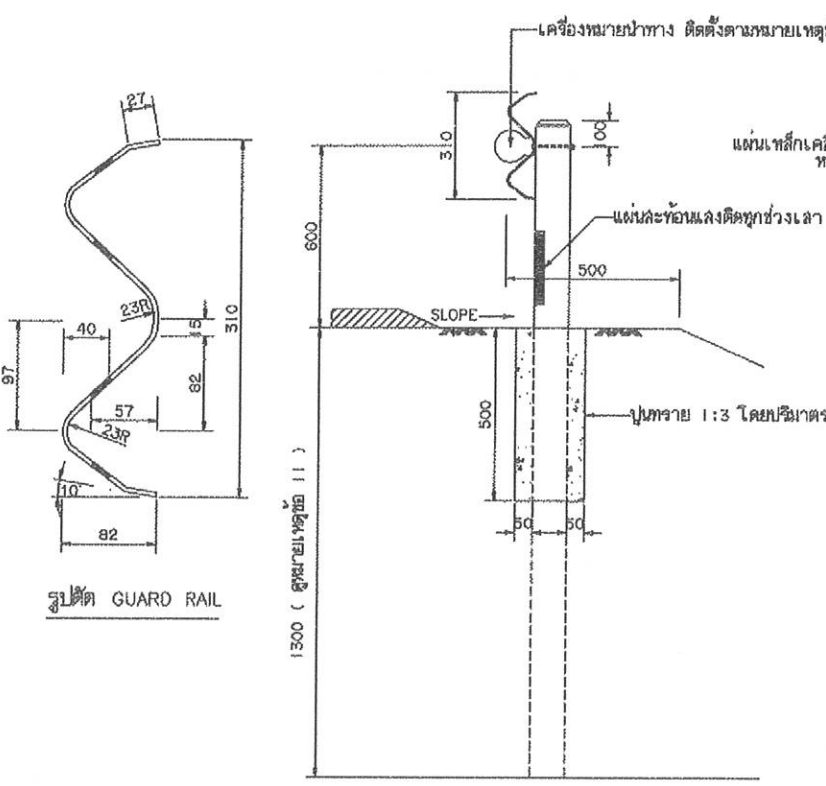
5. บนทางโค้งซึ่งมีรัศมีวงโค้งเกินกว่า 6.00 ม. โค้งจากบริเวณโค้งไม่น้อยกว่า 150 ม. หรือ ด้าน TOE SLOPE ซึ่งร่องน้ำลึกกว่า 1.50 ม. หรือเป็นแนวทำ เป็นดิน ควรใส่ GUARD RAIL แทนหลักนำโค้ง (GUIDE POST) ซึ่งผู้ออกแบบจะระบุชนิดและความยาวไว้ในแบบแปลน
6. GUARD RAIL ในทางโค้ง R < 50 ม. ให้ติดตั้งจากโครงการงาน
7. GUARD RAIL ติดตั้งอยู่ขอบไหล่ทาง
8. มีดัดทั้งหมดเป็นมิลลิเมตร นอกจากที่ระบุไว้เป็นอย่างอื่น
9. รายละเอียดคุณสมบัติเฉพาะ และวิธีการทดสอบที่ไม่ได้กำหนดไว้ในแบบนี้ให้เป็นไปตาม มอก. 248
10. สำหรับโครงการก่อสร้างทางที่โดยทั่วไปให้ใช้ GUARD RAIL ชั้นที่ 2. ชั้นที่ 1. เว้นแต่ผู้ออกแบบจะกำหนดเป็นอย่างอื่น
11. ในกรณีที่ไม่สามารถขุดดินได้ตามระยะที่กำหนด ให้ฝังเล้าเหล็กกลมลงในดินไม่น้อยกว่า 0.50 ม. แล้วมัดด้วยคอนกรีตในชั้นแข็งแรงทั้งนี้จะต้องได้รับความเห็นชอบจากวิศวกรรมการงาน
12. แผ่นสะท้อนแสงสีขาว มีค่าสัมประสิทธิ์การสะท้อนแสงไม่น้อยกว่า ระดับที่ 2. ตาม มอก. 606
13. เครื่องหมายนำทางเป็นลักษณะวงกลม มีเส้นผ่าศูนย์กลาง 10 ซม. ผลิตจากแผ่นเหล็กเคลือบสังกะสี หนาไม่น้อยกว่า 1 มม. ติดแผ่นสะท้อนแสงสีขาวชนิด MICRO PRISMATIC ที่มีสัมประสิทธิ์การสะท้อนแสงสูงคู่ระดับที่ 9. ตาม มอก. 606 โดยส่วนปลายมีการพับซ้อนและเจาะรูขนาด 20 มม. เพื่อใช้ในการร้อยกับลวดสำหรับติดตั้งบนราวกันล้นทราย
14. รูปแบบทางจราจรติดตั้งแผ่นสะท้อนแสงสามารถเปลี่ยนแปลงได้แต่ต้องมีพื้นที่การสะท้อนแสงไม่น้อยกว่า 75 ตร. ซม.
15. ระยะการติดตั้งเครื่องหมายนำทางบน GUARD RAIL บริเวณตลอดแนวติดตั้งทุกระยะ 4 เมตร บริเวณแนวโค้งจากให้ใช้ตามระยะห่างของเล้า หลักนำโค้ง คอนกรีตในโค้ง บริเวณโค้งตั้งหรือทางตรงให้ติดตั้งทุกระยะ 24 เมตรบริเวณทางแยกไม่ควรถ่างเกิน 12 เมตรหรือตามที่ผู้ออกแบบระบุ

หมายเหตุ

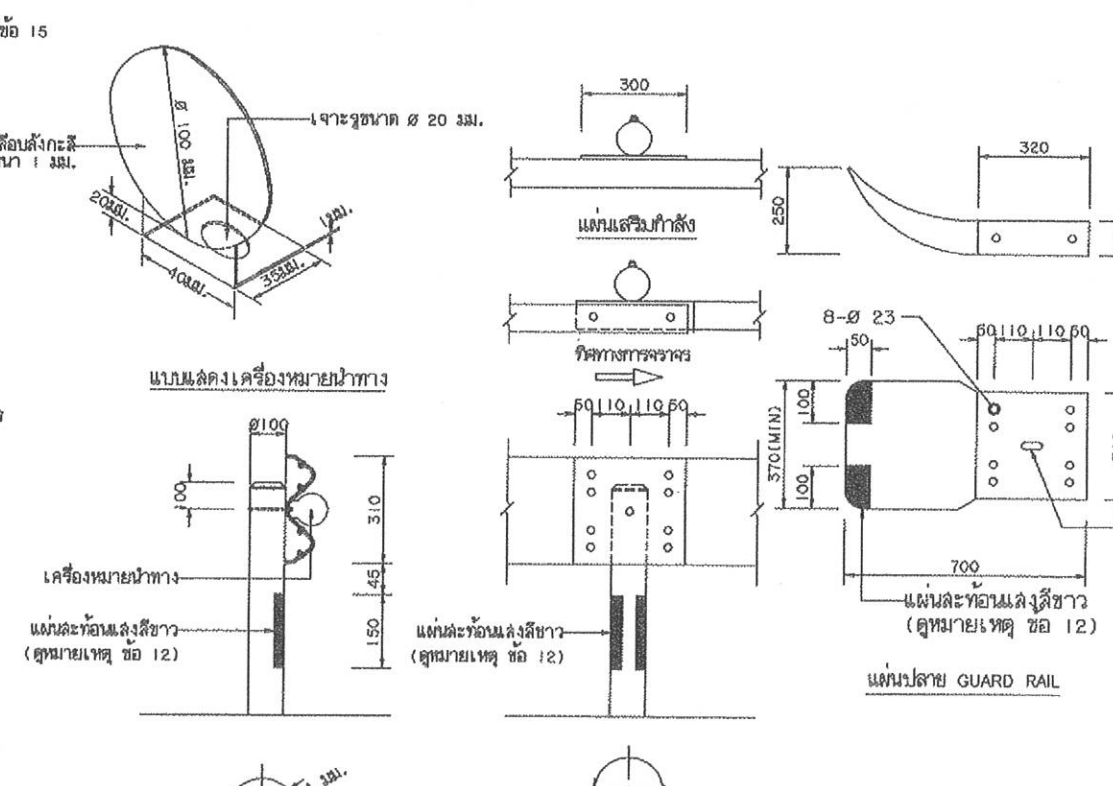
แบบ GUARD RAIL และการติดตั้งปรับปรุงจากแบบเลขที่ กท-3-201/4 (แก้ไขครั้งที่ 1) ของกรมทางหลวงชนบท



แบบขยาย 1. แสดงการติดตั้งและพิ้นปลาย GUARD RAIL

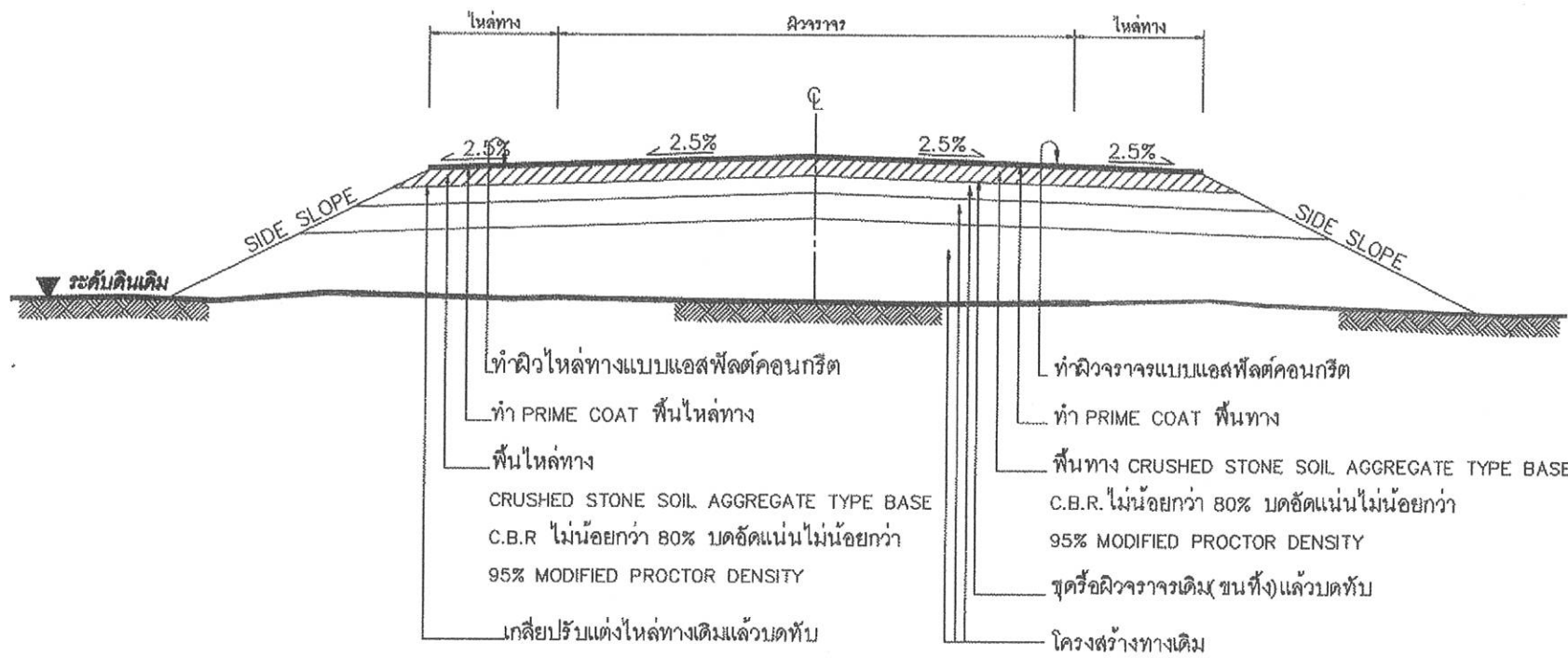


รูปตัด GUARD RAIL



แบบการติดตั้ง GUARD RAIL เข้กับเล้า

	แบบมาตรฐานงานทาง	
	สำหรับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	
GUARD RAIL และการติดตั้ง		
แบบเลขที่ ทม-3-201	แผ่นที่ 68	



รูปตัดโครงสร้างทาง

ข้อกำหนดงานซ่อมสร้างผิวจราจรแอสฟัลติกคอนกรีต


ลำดับที่	รายการ	ข้อกำหนด
1	ไหล่ทาง แอสฟัลต์คอนกรีต	อ้างอิง " มาตรฐานงานแอสฟัลต์คอนกรีต " มทข.230-2545
2	ผิวจราจร แอสฟัลต์คอนกรีต	อ้างอิง " มาตรฐานงานแอสฟัลต์คอนกรีต " มทข.230-2545
3	PRIME COAT	อ้างอิง " มาตรฐานงานไพรม์โคท " มทข.225-2545
4	พื้นทาง BASE และพื้นไหล่ทาง	ต้องเป็นหินไม่รวม (CRUSHED STONE SOIL AGGREGATE TYPE BASE) ตาม มทข.203-2545 ค่า LL. ต้องไม่มากกว่า 25% ค่า PL. ไม่มากกว่า 6% ค่าความสึกหรอไม่มากกว่า 40% การบดทับต้องบดทับให้มีความหนาแน่นไม่น้อยกว่า 95% MODIFIED PROCTOR DENSITY และมีค่า C.B.R. ไม่น้อยกว่า 80% หรือเท่ากับที่แสดงในแบบรูปตัดโครงสร้างทาง
5	การตีเส้นจราจรบนผิวทาง	อ้างอิง " แบบมาตรฐานเครื่องหมายจราจรบนผิวจราจร " ทล-3-110(1) - 110(4)

รายการประกอบแบบ

1. ทำการขุดหรือผิวจราจรเดิม (ชนทั้ง) แล้วบดทับตามมาตรฐานกรมทางหลวงชนบท
2. ทำการเกลี่ยปรับไหล่ทางเดิม แล้วบดทับตามมาตรฐานกรมทางหลวงชนบท
3. ลงหินคลุกพื้นทางและพื้นไหล่ทาง บดอัดแน่นไม่น้อยกว่า 95% MODIFIED PROCTOR DENSITY
4. PRIME COAT พื้นทางและพื้นไหล่ทาง
5. ทำผิวจราจรและผิวไหล่ทางแบบ แอสฟัลต์คอนกรีตและตีเส้นแบ่งทิศทางจราจรและเส้นขอบทาง
6. รายละเอียดตามรูปตัดโครงสร้างทางสามารถเปลี่ยนแปลงแก้ไขในด้านเรขาคณิตและด้านโครงสร้างได้ตามความเหมาะสมกับสภาพทางที่จะดำเนินการทั้งที่อยู่ในดุลยพินิจของผู้ว่าจ้าง
7. ภายในช่วงหลักกิโลเมตรตามที่กำหนดไว้ในแบบอาจจะกำหนดให้ทำการตอนใดก็ได้ตามความเหมาะสม และอาจให้ทำการเพิ่มบริเวณทางเชื่อมเข้าสถานีที่ราชการหรืออาคารสาธารณะ ในระยะไม่เกินเขตทางหลวง หรือทำเพิ่มบริเวณทางแยกสาธารณะทั้งนี้ให้อยู่ในดุลยพินิจของผู้ควบคุมงาน
8. ในกรณีที่ไม่สามารถดำเนินการตามช่วงหลักกิโลเมตรที่กำหนดไว้ในแบบ สามารถเปลี่ยนแปลงแก้ไขได้ โดยพิจารณาดำเนินการในช่วงหลักกิโลเมตรอื่นภายในสายทาง ตามความเหมาะสมทั้งนี้ให้อยู่ในดุลยพินิจของผู้ว่าจ้าง
9. การเปลี่ยนแปลงแก้ไขตาม ข้อ 7,8 และ ข้อ 9 จะต้องให้ได้ปริมาณงานตามที่กำหนดไว้ในแบบ
10. ความหนาของหินคลุกพื้นทางและไหล่ทาง จะกำหนดในแบบแต่ละสายทาง
11. ความหนาของผิวจราจรแบบ แอสฟัลต์คอนกรีต จะกำหนดในแบบแต่ละสายทาง
12. งานซ่อมแซมและทาสีใหม่ หรืองานจัดทำติดตั้งเครื่องหมายจราจร หลักกั้นโค้ง หลักกิโลเมตรและ GUARD RAIL จะกำหนดไว้ในแบบแต่ละสายทางซึ่งต้องจัดทำให้อยู่ในสภาพที่เรียบร้อย


หมายเหตุ

แบบงานซ่อมสร้างผิวจราจรแอสฟัลต์คอนกรีตปรับจากแบบมาตรฐานงานบำรุงรักษาทาง แบบที่ 5.1 (มฐ.บร.5.1/2546) ของกรมทางหลวงชนบท

	แบบมาตรฐานงานทาง สำหรับองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น	
	งานซ่อมสร้างผิวจราจรแอสฟัลต์คอนกรีต	
แบบเลขที่ ทล-7-401 (2)	แผ่นที่ 98	

ข้อกำหนดงานเสริมผิวและซ่อมสร้างผิวแอสฟัลต์คอนกรีต

1. ผู้รับจ้างจะต้องส่งแผนการปฏิบัติงานภายใน 7 วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญาต่อผู้ว่าจ้าง เพื่อที่จะทำการตรวจสอบและอนุมัติให้ใช้เป็นแผนการปฏิบัติงาน
2. ผู้รับจ้างจะต้องประสานกับผู้ควบคุมงานจัดส่งวัสดุงานทางภายใน 15 วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา เพื่อตรวจสอบหรือออกแบบผิวทางตามมาตรฐานงานทางหลวงชนบท
3. งานดินถมคันทาง
 - 3.1 วัสดุที่ใช้ในงานดินถมคันทางต้องเป็นวัสดุที่มีคุณภาพตามมาตรฐานวัสดุดินคันทาง (มทข 201-2545) ซึ่งได้ผ่านการทดสอบและรับรองให้ใช้ได้แล้ว
 - 3.2 วัสดุที่จะทำการบดอัดแต่ละชั้นต้องผสมให้เข้ากันก่อน แล้วพรมน้ำตามจำนวนที่กำหนด ใช้รถเกรดปาดเกลี่ยให้วัสดุมีความชื้นสม่ำเสมอก่อนทำการบดอัดแน่น
 - 3.3 การถมคันทางใหม่เป็นชั้นๆ ชั้นหนึ่งๆ หนาไม่เกิน 20 เซนติเมตร ทุกชั้นต้องบดอัดแน่นไม่น้อยกว่าร้อยละ 95% Standard Proctor Density
4. งานขึ้นรองพื้นทาง
 - 4.1 วัสดุที่ใช้ในงานรองพื้นทาง ต้องเป็นวัสดุที่มีคุณภาพตามมาตรฐานวัสดุรองพื้นทาง (มทข202-2545) ซึ่งได้ผ่านการทดสอบและรับรองให้ใช้ได้แล้ว
 - 4.2 บนผิวจราจรเดิม หรือคันทางใหม่ ถ้ามีหลุมจะต้องกลบและบดอัดให้แน่นก่อน แล้วจึงนำวัสดุรองพื้นทางมาเกลี่ยแผ่บดอัดเป็นชั้นๆ ชั้นหนึ่งหนาไม่เกิน 20 เซนติเมตร และให้ความหนาแน่นแต่ละชั้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 95% Modified Proctor Density
5. งานขึ้นพื้นทาง
 - 5.1 วัสดุในงานพื้นทาง ต้องเป็นวัสดุที่มีคุณภาพตามมาตรฐานวัสดุพื้นทางหินคลุก (มทข203-2545) ซึ่งได้ผ่านการทดสอบและรับรองให้ใช้ได้แล้ว
 - 5.2 บริเวณใดหรือช่วงใดพบว่าวัสดุพื้นทางเกิดการแยกตัว (Segregation) จากการเปลี่ยนแปลงบดอัดจะต้องขุดคุ้ย (Scarify) ออกและผสมคลุกเคล้าให้เข้ากันใหม่ หากวัสดุที่ทำการคลุกเคล้าใหม่นั้นตรวจพบว่าคุณสมบัติไม่ถูกต้องตามข้อกำหนดให้นำวัสดุนั้นออกและนำวัสดุที่มีคุณสมบัติที่ถูกต้องมาใส่แทน
 - 5.3 Control Test จะเก็บตัวอย่างทดสอบทุกๆ ระยะ 1,000 เมตร และทุกตำแหน่งที่วัสดุเปลี่ยนแปลงการทดสอบเพียง Sieve Analysis และ Compaction เท่านั้นแต่ทั้งนี้ หากเกิดความสงสัยวัสดุตำแหน่งใด ผู้ควบคุมงานสามารถทดสอบทั้งหมดเหมือน General Test ได้
 - 5.4 ทดสอบความแน่นในสนาม (Field Density) พื้นที่ 450 ตารางเมตรต่อ 1 หลุมตัวอย่าง หรือตามที่กำหนดไว้เป็นอย่างอื่น
6. งาน Prime Coat มทข225-2545
 - 6.1 ยางแอสฟัลต์ เป็นชนิด MC-70 หรือ CSS-1 ปริมาณการใช้ 0.80-1.40 ลิตร/ตารางเมตร
 - 6.2 ผิวหน้าพื้นทางจะต้องสะอาดปราศจากฝุ่นและหินที่หลุดหรือวัสดุอื่นใด โดยการกวาดและเป่าเศษวัสดุออก
7. งาน Tack Coat มทข227-2545
 - 7.1 ยางแอสฟัลต์ เป็นชนิด CRS-2 ปริมาณการใช้ 0.10-0.30 ลิตร/ตารางเมตร
 - 7.2 ก่อนที่จะทำการ Tack Coat จะต้องทำการกวาดฝุ่นและหินที่หลุดออกให้หมดแล้วใช้เครื่องเป่าลมเป่าฝุ่นออกให้หมด
 - 7.3 เมื่อลาดยางแอสฟัลต์แล้วจะต้องทิ้งไว้ประมาณ 10-18 ชั่วโมง ก่อนที่จะทำผิวชั้นต่อไป
8. งานแอสฟัลต์คอนกรีต
 - 8.1 พื้นผิวที่จะปูแอสฟัลต์คอนกรีตจะต้องทำการ Prime Coat ตาม มทข225-2545 หรือ Tack Coat ตาม มทข227-2545 ก่อน
 - 8.2 พื้นทางจะต้องสะอาดปราศจากฝุ่น หรือวัสดุไม่พึงประสงค์อื่นปะปน
 - 8.3 พื้นทางเดิมที่เกิดการยุบตัว (Depression) หรือเป็นแอ่งเฉพาะแห่ง แต่ไม่ใช่จุดอ่อนตัว (Soft Spot) ถ้าแอ่งลึกไม่เกิน 30 มิลลิเมตร อาจแยกปูเสริมเพื่อปรับระดับเฉพาะส่วนที่ยุบตัวหรือเป็นแอ่งก่อน หรือจะปูรวมไปพร้อมกันกับการปูชั้นทางแอสฟัลต์คอนกรีตก็ได้ โดยให้อยู่ในดุลพินิจของผู้ควบคุมงาน แต่ทั้งนี้ความหนารวมที่จะปูจะต้องไม่เกิน 80 มิลลิเมตร หากความหนาเกิน 80 มิลลิเมตร จะต้องแยกปูเสริมเพื่อปรับระดับเฉพาะส่วนที่ยุบตัวหรือเป็นแอ่งก่อน ถ้าแอ่งลึกเกิน 50 มิลลิเมตร จะต้องปูเสริมปรับระดับเฉพาะส่วนที่ยุบตัวก่อน โดยให้ปูเป็นชั้นๆ หนาไม่เกินชั้นละ 50 มิลลิเมตร
 - 8.4 ผิวพื้นสะพานคอนกรีตจะต้องปูแอสฟัลต์คอนกรีต จะต้องขุดวัสดุยาแนวรอยแตก และรอยต่อส่วนเกินที่ติดอยู่ที่ผิวพื้นคอนกรีตออกให้หมดล้างทำความสะอาดทิ้งไว้ให้แห้งแล้วใช้เครื่องเป่าลมเป่าฝุ่นออกให้หมดแล้วก็ทำ Tack Coat ก่อนปูแอสฟัลต์คอนกรีต
 - 8.5 อุณหภูมิแอสฟัลต์คอนกรีต เมื่อมาถึงสถานที่ก่อสร้างจะต้องมีอุณหภูมิไม่น้อยกว่า 132°C และเมื่อปูบนพื้นทางแล้วจะต้องมีอุณหภูมิไม่น้อยกว่า 121°C
 - 8.6 ทำการเก็บวัสดุแอสฟัลต์คอนกรีตหน้างาน พื้นที่ 9,000 ตารางเมตร ต่อ 1 ตัวอย่าง ทดสอบตาม มทข(ท)607-2545 เพื่อหาขนาดคละของมวลรวมและปริมาณแอสฟัลต์ซีเมนต์ที่ใช้
 - 8.7 การปูแอสฟัลต์คอนกรีตจะต้องได้ความหนาตามข้อกำหนด และผิวหน้าจะต้องมีความเรียบ ความแน่นสม่ำเสมอทั้งทางด้านตามขวางและตามยาว โดยไม่มีรอยฉีก (Tearing) รอยเคสลอนตัวเป็นแอ่ง (Shaving) การแยกตัวของส่วนผสมหรือความเสียหายอื่นๆ เกิดขึ้น หากปรากฏว่ามีความเสียหายเกิดขึ้นให้รีบแก้ไขทันที ส่วนผสมที่มีลักษณะจับตัวกันเป็นก้อนแข็งห้ามนำมาใช้
 - 8.8 การบดอัดทับภายหลังจากที่ได้ปูแอสฟัลต์คอนกรีตลงบนผิวทางแล้ว ให้บดทับครั้งแรกด้วยรถบดล้อเหล็ก 2 ล้อ หรือ 3 ล้อ ที่มีน้ำหนักประมาณ 8-10 ตัน จำนวน 2 เที่ยว แล้วจึงตามด้วยรถบดล้อยางที่น้ำหนักประมาณ 10-12 ตัน ทันที เมื่อได้ความหนาแน่นตามที่ต้องการแล้ว ปล่อยให้รถบดด้วยรถบดล้อเหล็ก 2 ล้อ อีกครั้งหนึ่ง
9. การตรวจสอบแอสฟัลต์คอนกรีตที่ก่อสร้างแล้ว
 - 9.1 ลักษณะผิว (Surface Texture) จะต้องมียกระดับความลาดตามแบบ มีลักษณะผิวและลักษณะการบดอัดที่สม่ำเสมอ ไม่ปรากฏความเสียหาย เช่น ผิวหน้าหลุด (Pull) รอยฉีก (Tear) ผิวหน้าหลวมหรือแยกตัว (Segregation) เป็นคลื่น (Ripple) หรือความเสียหายอื่นๆ หากตรวจสอบแล้วปรากฏว่ามีความเสียหายดังกล่าวจะต้องดำเนินการแก้ไขให้ถูกต้องเรียบร้อยตามผู้ควบคุมงานเห็นสมควร
 - 9.2 ความหนาของผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีตให้เจาะตัวอย่างความหนาทุกๆ ระยะไม่เกิน 250 เมตร จำนวน 1 ก้อนตัวอย่าง หรือจำนวน 3 ก้อนตัวอย่าง ในแนวตั้งจากกับแนวถนน และก้อนตัวอย่างจะต้องห่างกันไม่น้อยกว่า 2.00 เมตร และนำมาหาค่าเฉลี่ยความหนาจะต้องไม่น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในแบบ
 - 9.3 ความแน่น (Density) หลังจากที่ได้ทำการบดอัดแอสฟัลต์คอนกรีตบนผิวทางเรียบร้อยแล้วให้ทำการเจาะก้อนตัวอย่างเป็นตัวแทนของชั้นทางแอสฟัลต์คอนกรีตในสนามที่ก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้วด้วยเครื่องเจาะเก็บตัวอย่างจำนวน 1 ก้อนตัวอย่าง ทุกๆ ระยะ 250 เมตร แล้วนำมาทดสอบหาความหนาแน่น ซึ่งจะต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 98 ของค่า Marshall Density
 - 9.4 การซ่อมหลุมที่เจาะก้อนตัวอย่าง จะต้องทำความสะอาดหลุมให้เรียบร้อย และทำการ Tack Coat ก่อนที่จะปะซ่อมด้วยแอสฟัลต์คอนกรีตที่มีอุณหภูมิไม่น้อยกว่า 121°C ให้ผิวเรียบเสมอผิวทาง และได้ความหนาแน่นตามแบบกำหนด
 10. การอำนวยความสะดวกและควบคุมการจราจรระหว่างก่อสร้าง ในระหว่างการก่อสร้างผิวจราจรแอสฟัลต์คอนกรีตจะต้องจัดและควบคุมการจราจรไม่ให้ผ่านผิวทางที่ก่อสร้างใหม่ จนกว่าผิวทางจะเป็นตัวลงมากพอที่จะเปิดให้การจราจรผ่านแล้วจะไม่ทำให้เกิดร่องรอยบนผิวทางนั้น โดยต้องติดตั้งป้ายจราจรพร้อมอุปกรณ์ควบคุมการจราจรอื่นๆ ที่จำเป็นตามที่ผู้ว่าจ้างกำหนดหรือจัดหาบุคลากร เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผ่านพื้นที่ก่อสร้างได้โดยสะดวกปลอดภัย และไม่ทำให้ผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีตเสียหาย ระยะเวลาในการปิดจราจรให้อยู่ในดุลพินิจของผู้ควบคุมงาน

 กรมทางหลวงชนบท	แบบมาตรฐานงานทาง สำหรับองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น
	งานเสริมผิวและซ่อมสร้างผิวแอสฟัลต์คอนกรีต (ข้อกำหนดการก่อสร้าง)
หมายเลขที่ ทถ-7-601	แผ่นที่ 100