



โครงการ ช่อมสร้างถนนลาดยางแบบแอสฟัลต์ติกคอนกรีต

สาย หนองหมอ - หนองหนักทอง

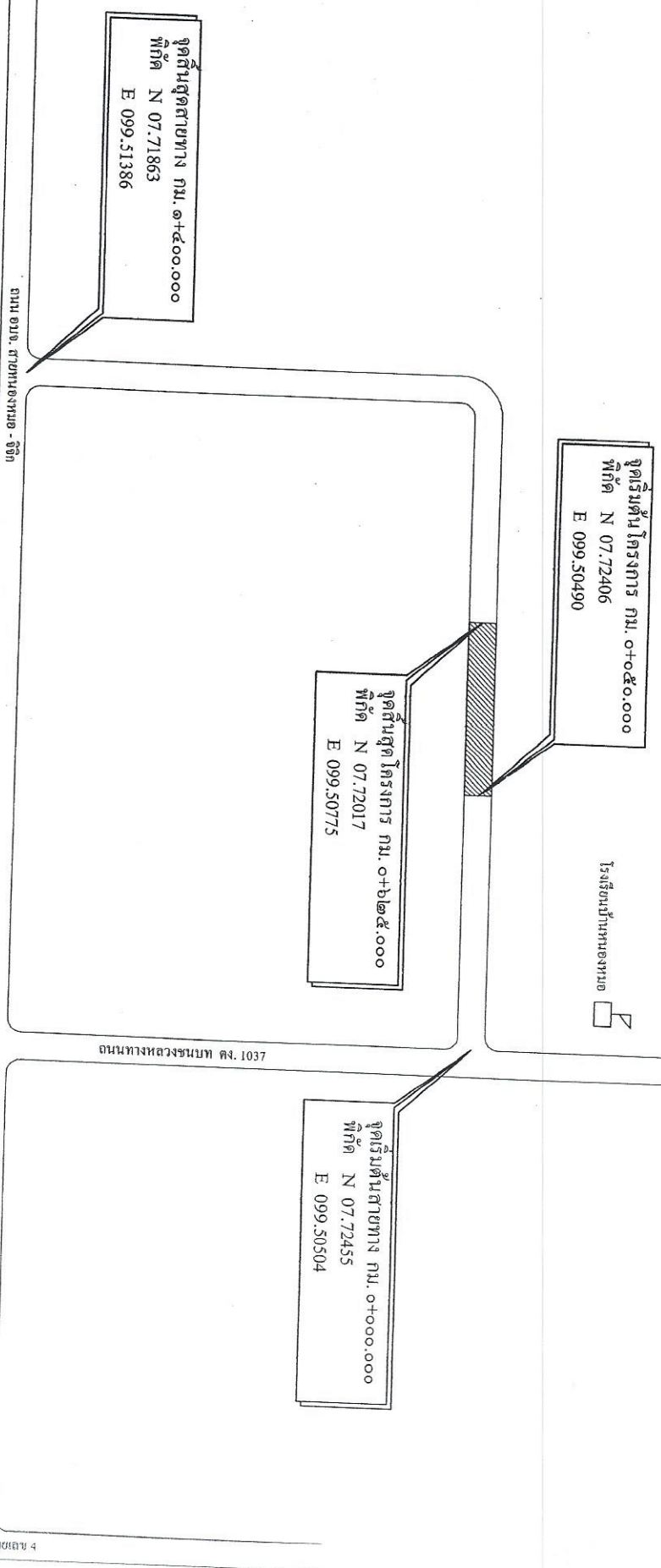
หมู่ที่ ๑ - ๑๑ ตำบลนาหวาง อำเภอห้วยยอด เชื่อมต่อดำบลท่าสะบ้า อำเภอวังวิเศษ จังหวัดตรัง

ผิวจราจรกว้าง ๖.๐๐ เมตร ระยะทาง ๕๗๕ เมตร

(ตามแบบแปลนที่ อบจ.ตรัง กำหนด)



โครงการ: ส่วนส่งเสริมและพัฒนา แบบก่อสร้างอาคาร สายทองทอง - มอ.ทองทอง	สำรวจ	ออกแบบ	เขียนแบบ	ตรวจ	ตรวจ	เก็บรอบ	อนุมัติ	หมายเหตุ	แก้ไข	จำนวน
สถานที่: หมู่ ๑-๑๑ ตำบลทอง อำเภอวังวิเศษ จังหวัดตรัง	นาย ศรยุทธ วัฒนศิริรัตน์ ผู้ควบคุมงาน	นาย ศรยุทธ วัฒนศิริรัตน์ วิศวกรโยธา	นาย ธีรยุทธ วัฒนศิริรัตน์ วิศวกรโยธา	นาย ธีรยุทธ วัฒนศิริรัตน์ วิศวกรโยธา	นาย ธีรยุทธ วัฒนศิริรัตน์ วิศวกรโยธา	นาย ธีรยุทธ วัฒนศิริรัตน์ วิศวกรโยธา	นาย ธีรยุทธ วัฒนศิริรัตน์ วิศวกรโยธา	แบบที่ ๑๐๑/๒๕๖๓	A-02	17
									วันที่ 22 มกราคม 2563	



แผนที่โดยสังเขป

มหาวิทยาลัย

1. รายละเอียดของตัวผลิตภัณฑ์ โครงสร้างทาง ตามารถเปลี่ยนแปลงได้ตามความต้องการ และต้นทุนโครงสร้าง ได้ตามความเหมาะสมกับสภาพทางที่ติดตั้งการ ทั้งนี้เพื่อให้คุณประโยชน์ของ ยานยนต์
2. ภายในระหว่างเหล็กที่เชื่อมรวมกันเป็นแบบ อาจจะทำให้การเชื่อมได้ยากขึ้น อาจมีความเหมาะสม และอาจจะทำให้การเก็บมีรายละเอียดของชิ้นส่วนที่วาง การตรวจสอบและไม่มีเวลาและเอกสารอะไร ในระยะทาง ไม่เกินสองทาง โดยการดำเนินการที่ค่อนข้างง่าย และดีที่มีน้ำหนักเบาติดตั้งงาน และดูคุณสมบัติของวัสดุที่เลือกใช้ตามทางเหล็ก ที่มีน้ำหนัก ความหนาแน่น ไม่ค่อยกว่าหรือเท่ากับทางเหล็กที่หนาแน่น ซึ่งนี้ให้อายุการใช้งานของตัวอุปกรณ์
3. ในกรณีที่ไม่สามารถดำเนินการตามช่วงเวลาที่เลือกได้ ทางเหล็กที่หนาแน่น เป็นแบบ ตามารถเปลี่ยนแปลงได้ง่าย ได้โดยพิจารณาจากค่าในการในช่วงเวลาที่เลือกได้โดยทางเหล็กที่หนาแน่น เป็นแบบ ตามารถเปลี่ยนแปลงได้ง่าย ของ ยานยนต์
4. การเปลี่ยนแปลงแก่ชิ้นส่วน ข้อ 1, 2 และ ข้อ 3 จะต้องให้ตัวรับของระบบที่หนาแน่นเป็นแบบ
5. ความหนาแน่นของทางแบบของเหล็กที่เลือกการ จะกำหนดในแบบแต่ละส่วนของ
6. งานซ่อมแซมและหาที่ใหม่ หรืองานจัดซื้อสินค้าเครื่องของทาง, รถยนต์ใหม่, เหล็กที่เชื่อมรวม และ GALVANIZED จะกำหนดไว้ในแบบแต่ละส่วนของทางซึ่งจะจัดให้โดยผู้ในสถานที่เรียบร้อยแล้ว



โครงการ : ขยายเส้นทางถนน
ถนนสาย ๓๐๓-๓๐๔
ถนนสาย ๓๐๓-๓๐๔
ถนนสาย ๓๐๓-๓๐๔
ถนนสาย ๓๐๓-๓๐๔

วันที่ ๑๑ ธันวาคม ๒๕๖๓
ถนนสาย ๓๐๓-๓๐๔
ถนนสาย ๓๐๓-๓๐๔

นาย อดิศักดิ์ อดิศักดิ์
นาย อดิศักดิ์ อดิศักดิ์

นาย อดิศักดิ์ อดิศักดิ์
นาย อดิศักดิ์ อดิศักดิ์

นาย อดิศักดิ์ อดิศักดิ์
นาย อดิศักดิ์ อดิศักดิ์

นาย อดิศักดิ์ อดิศักดิ์
นาย อดิศักดิ์ อดิศักดิ์

นาย อดิศักดิ์ อดิศักดิ์
นาย อดิศักดิ์ อดิศักดิ์

นาย อดิศักดิ์ อดิศักดิ์
นาย อดิศักดิ์ อดิศักดิ์

นาย อดิศักดิ์ อดิศักดิ์
นาย อดิศักดิ์ อดิศักดิ์

นาย อดิศักดิ์ อดิศักดิ์
นาย อดิศักดิ์ อดิศักดิ์

นาย อดิศักดิ์ อดิศักดิ์
นาย อดิศักดิ์ อดิศักดิ์

นาย อดิศักดิ์ อดิศักดิ์
นาย อดิศักดิ์ อดิศักดิ์

CURVE DATA NO. 1		PI. STA. 0+023.520	
Δ = 05°-55'-15" RT	E = 0.479 M.	D = 16'-00'-00"	SE = 0.479 M.
R = 358.099 M.	TS = 0.479 M.	T = 18.519 M.	SE = 0.479 M.
L = 37.005 M.	W = 0.479 M.	L = 37.005 M.	W = 0.479 M.
SE. ATTAINED STA. -	TO STA. -	SE. ATTAINED STA. -	TO STA. -
SE. REMOVED STA. -	TO STA. -	SE. REMOVED STA. -	TO STA. -

CURVE DATA NO. 2		PI. STA. 0+145.154	
Δ = 31°-02'-53" LT	E = 4.427 M.	D = 49'-00'-00"	SE = 4.427 M.
R = 116.930 M.	TS = 4.427 M.	T = 32.480 M.	SE = 4.427 M.
L = 63.363 M.	W = 4.427 M.	L = 63.363 M.	W = 4.427 M.
SE. ATTAINED STA. -	TO STA. -	SE. ATTAINED STA. -	TO STA. -
SE. REMOVED STA. -	TO STA. -	SE. REMOVED STA. -	TO STA. -

CURVE DATA NO. 3		PI. STA. 0+201.188	
Δ = 25°-11'-10" LT	E = 1.989 M.	D = 71'-00'-00"	SE = 1.989 M.
R = 80.998 M.	TS = 1.989 M.	T = 18.028 M.	SE = 1.989 M.
L = 35.473 M.	W = 1.989 M.	L = 35.473 M.	W = 1.989 M.
SE. ATTAINED STA. -	TO STA. -	SE. ATTAINED STA. -	TO STA. -
SE. REMOVED STA. -	TO STA. -	SE. REMOVED STA. -	TO STA. -

CURVE DATA NO. 4		PI. STA. 0+443.440	
Δ = 05°-41'-53" RT	E = 1.013 M.	D = 7'-00'-00"	SE = 1.013 M.
R = 818.511 M.	TS = 1.013 M.	T = 40.734 M.	SE = 1.013 M.
L = 81.401 M.	W = 1.013 M.	L = 81.401 M.	W = 1.013 M.
SE. ATTAINED STA. -	TO STA. -	SE. ATTAINED STA. -	TO STA. -
SE. REMOVED STA. -	TO STA. -	SE. REMOVED STA. -	TO STA. -

CURVE DATA NO. 5		PI. STA. 0+612.716	
Δ = 05°-35'-25" LT	E = 0.975 M.	D = 7'-00'-00"	SE = 0.975 M.
R = 818.511 M.	TS = 0.975 M.	T = 39.962 M.	SE = 0.975 M.
L = 79.861 M.	W = 0.975 M.	L = 79.861 M.	W = 0.975 M.
SE. ATTAINED STA. -	TO STA. -	SE. ATTAINED STA. -	TO STA. -
SE. REMOVED STA. -	TO STA. -	SE. REMOVED STA. -	TO STA. -

POT. STA. 0+000.000

RP.1 ชุม 217-28-35" ระยะ 11.69 ม. เลี้ยวขวา
RP.2 ชุม 326-17-27" ระยะ 17.11 ม. เลี้ยวขวา

PI. STA. 0+443.440

RP.1 ชุม 274-24-30" ระยะ 10.33 ม. เลี้ยวขวา
RP.2 ชุม 316-49-30" ระยะ 14.00 ม. เลี้ยวขวา

PI. STA. 0+023.520

RP.1 ชุม 216-18-25" ระยะ 10.48 ม. เลี้ยวขวา
RP.2 ชุม 274-53-09" ระยะ 5.42 ม. เลี้ยวขวา

PI. STA. 0+612.716

RP.1 ชุม 249-53-52" ระยะ 6.43 ม. เลี้ยวขวา
RP.2 ชุม 312-36-52" ระยะ 8.47 ม. เลี้ยวขวา

PI. STA. 0+145.154

RP.1 ชุม 172-41-30" ระยะ 16.56 ม. เลี้ยวขวา
RP.2 ชุม 307-22-05" ระยะ 4.47 ม. เลี้ยวขวา

PI. STA. 0+201.188

RP.1 ชุม 169-40-41" ระยะ 5.67 ม. เลี้ยวขวา
RP.2 ชุม 232-13-29" ระยะ 4.29 ม. เลี้ยวขวา



โครงการ : จัดสร้างถนนลาดยาง
แบบแอสฟัลติกคอนกรีต
สายหนองบ่อ - หองหมากทอง

สถานี : หมู่ ๑-๑๓ ตำบลนา
อำเภอวังน้อย จังหวัดสุพรรณบุรี

นาย วิชาญ นานาสุริยกุล
ผู้ควบคุมงาน

นาย สกอต สุวรรณศักดิ์
วิศวกรชั้นโท

นาย สุชาติ งามแก้ว
วิศวกรชั้นโท

นาย นิพนธ์ นิชิต
ผู้ควบคุมงาน

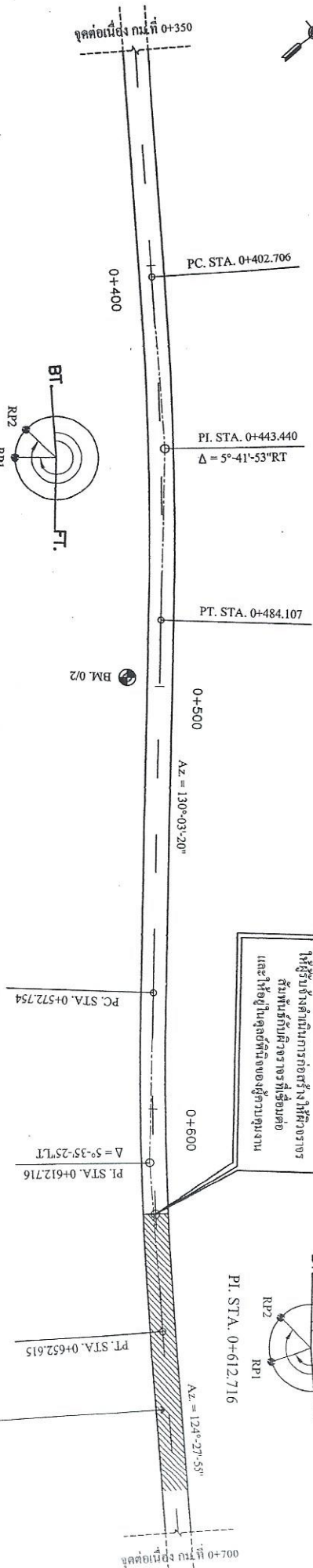
นาย ภาณุ กองกิจ
ผู้ควบคุมงาน

นาย อธิวัฒน์ นิชิต
ผู้ควบคุมงาน

นาย ปุณณ โสภิตาพิสิฐ
ผู้ควบคุมงาน

PLAN PROFILE
กม. 0+350 ถึง กม. 0+625

วันที่ 22 เมษายน 2566

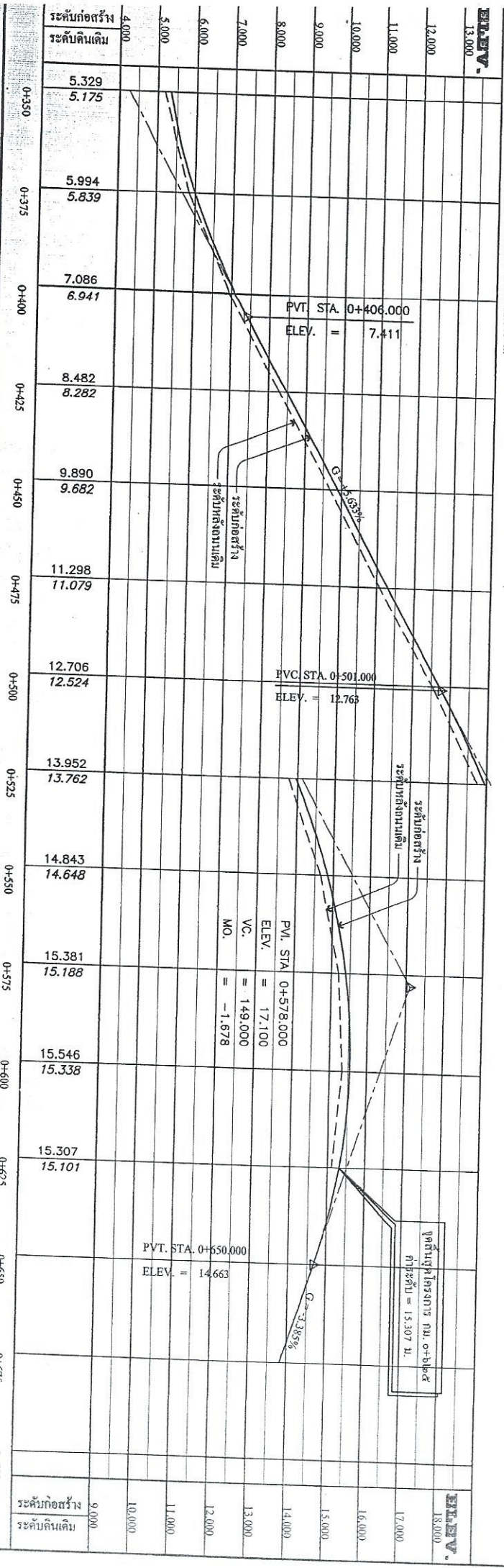


BM 0/2 : หัวตะเภาโคกขางพารา

ทางศูนย์กลางแนวสำรวจ 7.85 ม. ขวาทาง
STA. 0+408.000 ค่าระดับ 12.640 ม.

PI STA. 0+443.440

ทางเชื่อม เดิมผิว Asphaltic concrete หน้า 0.05 ม. ผิว Tack Coat
ผิวจราจรกว้าง 6.00 เมตร ยาว 65.00 เมตร
พื้นที่ไม่น้อยกว่า 390 ตร.ม. ให้ถมดินถนอมผิวจราจรเดิม





โครงการ : งานก่อสร้างถนนสาย
สายหมายเลข ๓๐๓๓๖๖
สถานี : กม. ๐+๐๐ ถึง กม. ๐+๒๕
ลักษณะ : งานปรับปรุงผิวจราจร
และไหล่ทาง

ผู้รับจ้าง : บริษัท
ผู้ควบคุมงาน : นาย
นาย

นาย
นาย

นาย
นาย

นาย
นาย

นาย
นาย

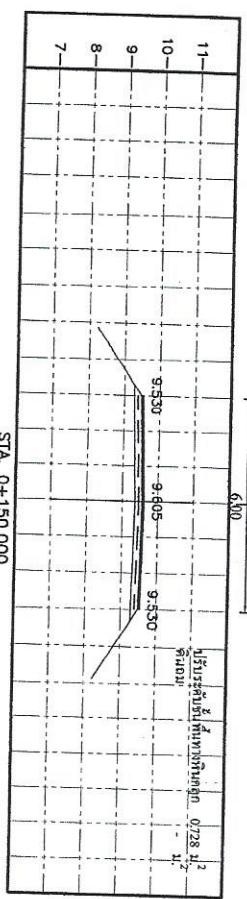
นาย
นาย

นาย
นาย

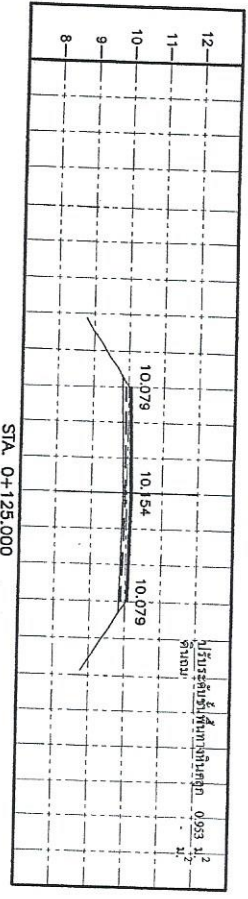
นาย
นาย

CROSS SECTION
กม. ๐+๐๕๐ ถึง กม. ๐+๒๕

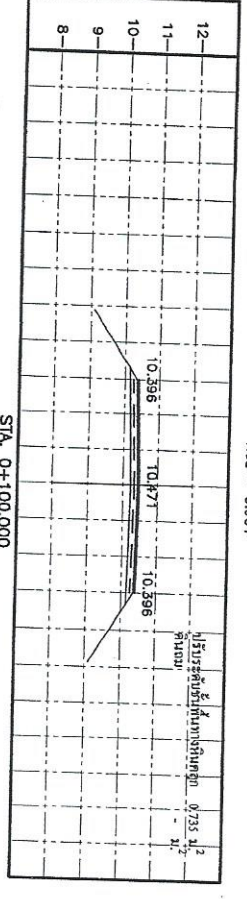
วันที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๖๕



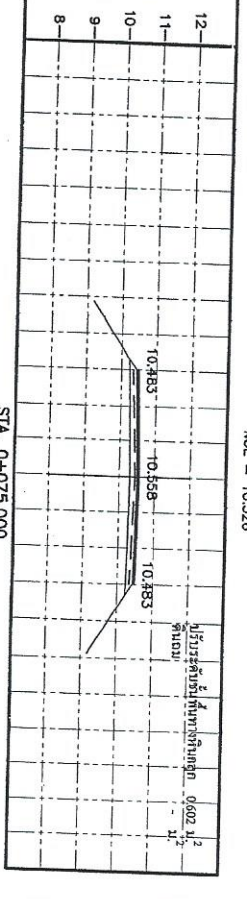
STA 0+150.000
NGL = 9.460



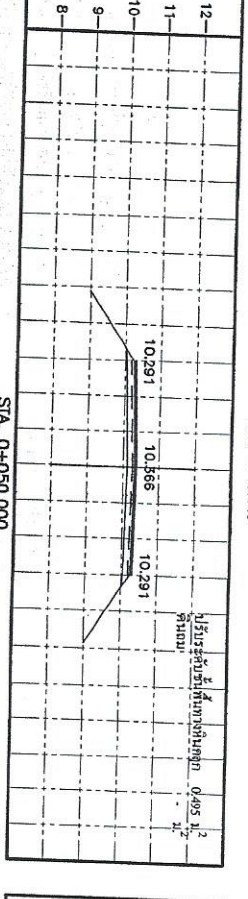
STA 0+125.000
NGL = 9.964



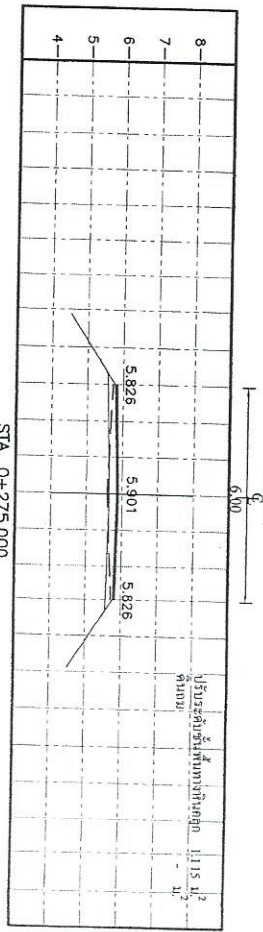
STA 0+100.000
NGL = 10.326



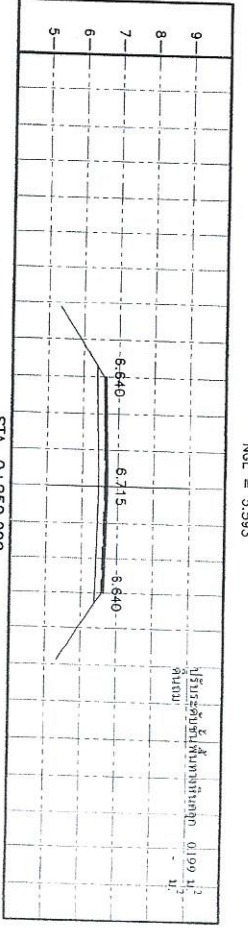
STA 0+075.000
NGL = 10.449



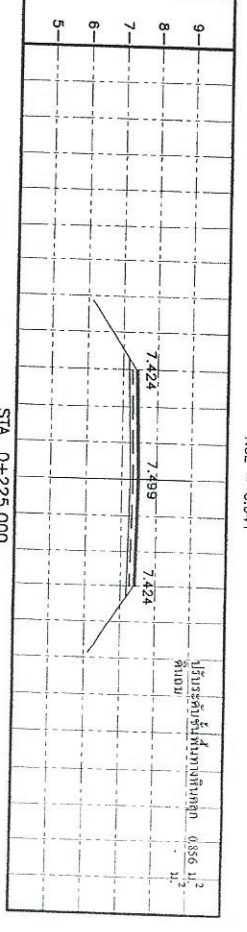
STA 0+050.000
NGL = 10.258



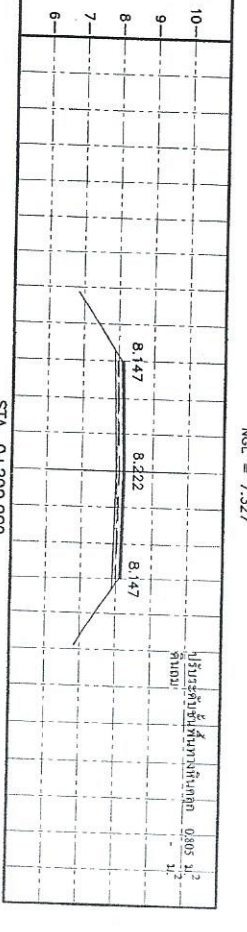
STA 0+275.000
NGL = 5.593



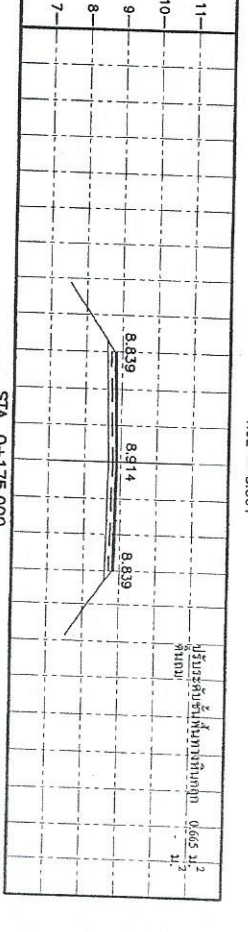
STA 0+250.000
NGL = 6.641



STA 0+225.000
NGL = 7.327



STA 0+200.000
NGL = 8.061



STA 0+175.000
NGL = 8.783



โครงการ : ขยายวงเวียนถนน
แบบก่อสร้างโดย
นาย พงศธร - พงศกร
ถนน : หมู่ ๑-๑๑ ตำบล
ตำบลหนองเต็ง ตำบลบ้านไร่
อำเภอวังน้อย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

ผู้ว่าราชการใน
นาย พงศธร พงศกร
นาย พงศธร พงศกร
นาย พงศธร พงศกร

นาย พงศธร พงศกร
นาย พงศธร พงศกร
นาย พงศธร พงศกร

นาย พงศธร พงศกร
นาย พงศธร พงศกร
นาย พงศธร พงศกร

นาย พงศธร พงศกร
นาย พงศธร พงศกร
นาย พงศธร พงศกร

นาย พงศธร พงศกร
นาย พงศธร พงศกร
นาย พงศธร พงศกร

นาย พงศธร พงศกร
นาย พงศธร พงศกร
นาย พงศธร พงศกร

นาย พงศธร พงศกร
นาย พงศธร พงศกร
นาย พงศธร พงศกร

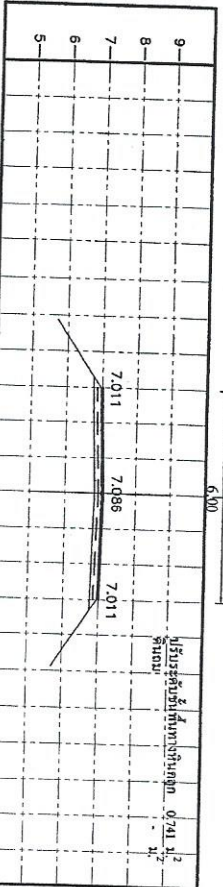
นาย พงศธร พงศกร
นาย พงศธร พงศกร
นาย พงศธร พงศกร

CROSS SECTION
A-08
17

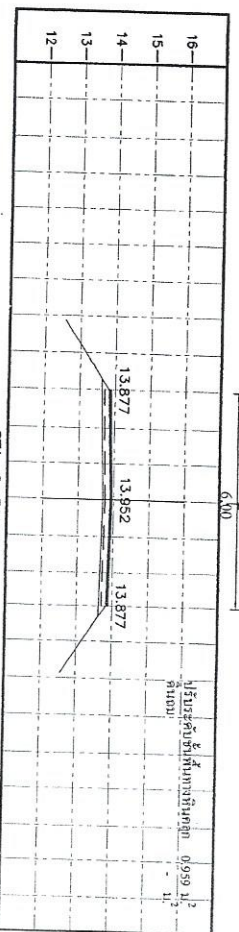
วันที่ 22 เมษายน 2568

6.00

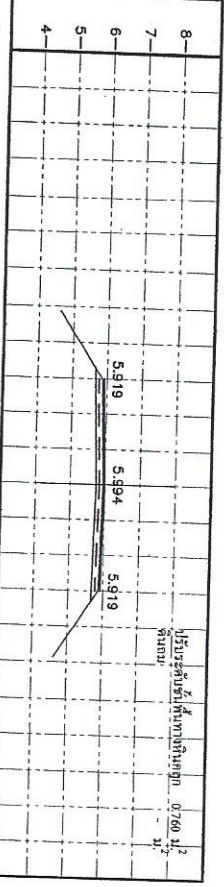
6.00



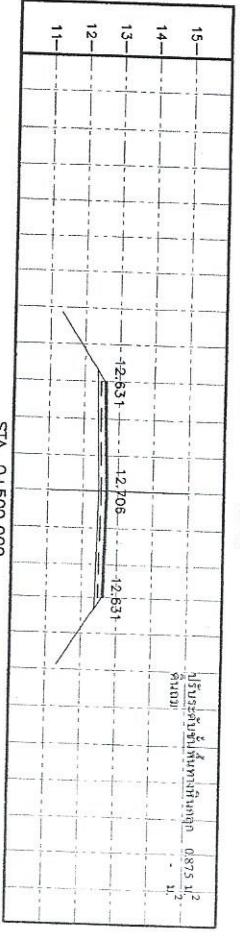
STA. 0+400.000
NGL = 6.941



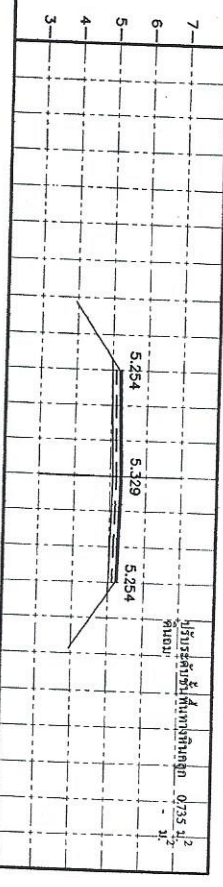
STA. 0+525.000
NGL = 13.762



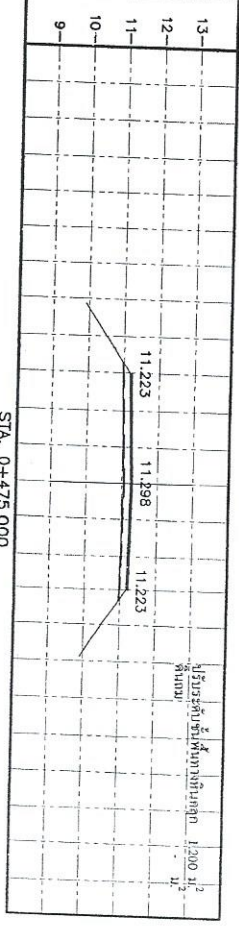
STA. 0+375.000
NGL = 5.839



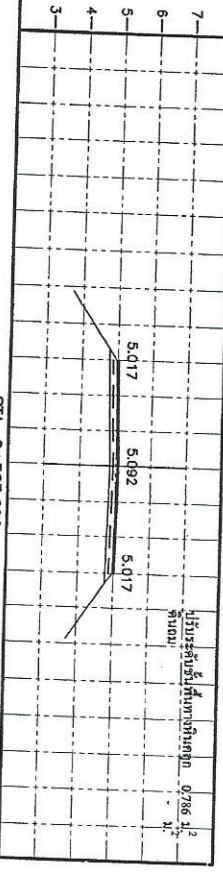
STA. 0+500.000
NGL = 12.524



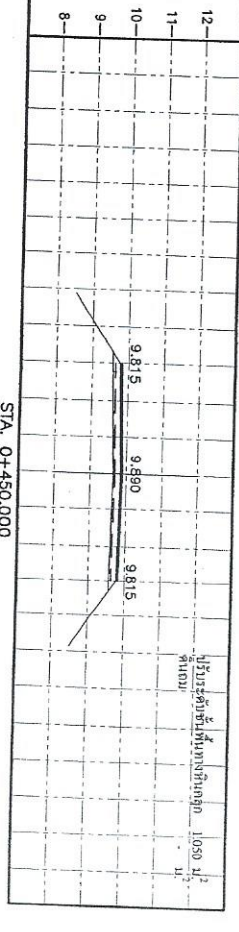
STA. 0+350.000
NGL = 5.175



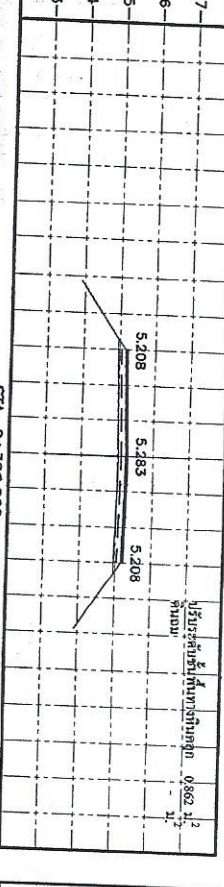
STA. 0+475.000
NGL = 11.079



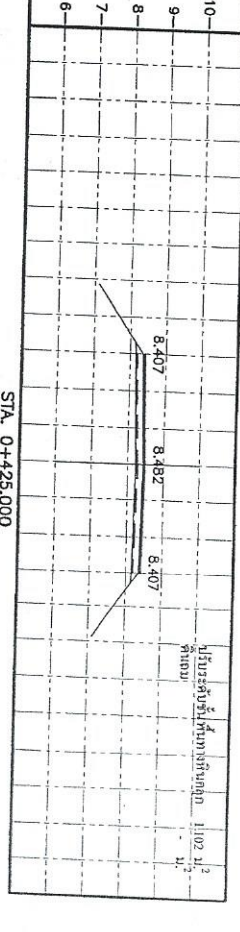
STA. 0+325.000
NGL = 4.931



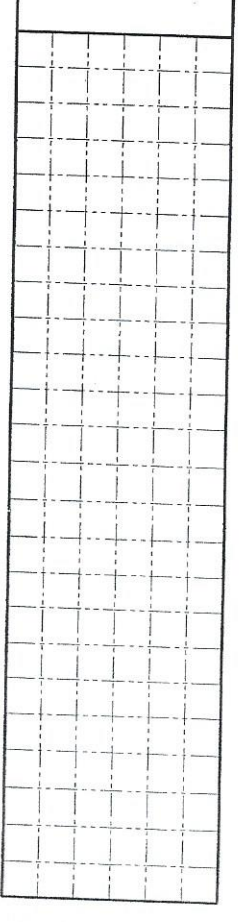
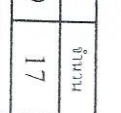
STA. 0+450.000
NGL = 9.682



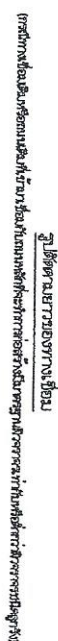
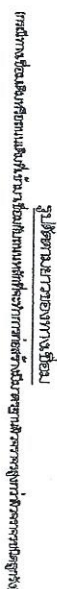
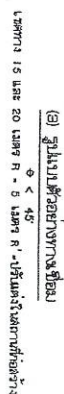
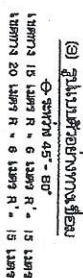
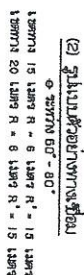
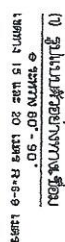
STA. 0+300.000
NGL = 5.111



STA. 0+425.000
NGL = 8.282



คำย่อ	รายละเอียด	คำย่อ	รายละเอียด	สัญลักษณ์	รายละเอียด	สัญลักษณ์	รายละเอียด
A	AREA, พื้นที่	M.M. 2	SQUARE MILLIMETER, ตารางมิลลิเมตร		พื้นที่ราบ		พื้นที่ราบ
ASHTO	THE AMERICAN ASSOCIATION OF STATE HIGHWAY AND TRANSPORTATION OFFICIALS	MAX.	MAXIMUM, มากที่สุด		พื้นที่ราบสูง		พื้นที่ราบสูง
ASTM	AMERICAN SOCIETY FOR TESTING AND MATERIALS	M.O.	MIDDLE ORDIATE		พื้นที่ราบต่ำ		พื้นที่ราบต่ำ
AH.	AHEAD	MIN.	MINIMUM, น้อยที่สุด		พื้นที่ราบสูง		พื้นที่ราบสูง
AZ.	AZIMUTH	N.	HAUL OR NORTH		พื้นที่ราบสูง		พื้นที่ราบสูง
BK.	BACK	N.C.	NORMAL CROWN		พื้นที่ราบสูง		พื้นที่ราบสูง
B.T.	BACK TRAVERSE	NO.	NUMBER		พื้นที่ราบสูง		พื้นที่ราบสูง
B.M. - B.T.	BENCH MARK, จุดระดับที่ถาวร	OPT. M.C.	OPTIMUM MOISTURE CONTENT		พื้นที่ราบสูง		พื้นที่ราบสูง
C	CUT	%	PERCENT		พื้นที่ราบสูง		พื้นที่ราบสูง
CH, CHL	CENTIMETER, เซนติเมตร	P.C.	POINT OF CURVATURE		พื้นที่ราบสูง		พื้นที่ราบสูง
C.B.R.	CALIFORNIA BEARING RATIO	P.I.	POINT OF INTERSECTION HORIZONTAL		พื้นที่ราบสูง		พื้นที่ราบสูง
Δ	DEFLECTION ANGLE OR CENTRAL ANGLE	P.O.T.	POINT ON TANGENT		พื้นที่ราบสูง		พื้นที่ราบสูง
rd	DRY DENSITY	P.O.T.	POINT OF SUE TANGENT		พื้นที่ราบสูง		พื้นที่ราบสูง
D	DIAMETER, เส้นผ่าศูนย์กลาง	P.R.C.	POINT OF REVERSE CURVE		พื้นที่ราบสูง		พื้นที่ราบสูง
D	DEGREE OF CURVE	P.C.C.	POINT OF COMPOUND CURVE		พื้นที่ราบสูง		พื้นที่ราบสูง
E	EXTERNAL DISTANCE OF SIMPLE CURVE OR EAST	P.V.C.	POINT OF VERTICAL CURVE		พื้นที่ราบสูง		พื้นที่ราบสูง
ELEV.	ELEVATION, ระดับ	P.V.L.	POINT OF VERTICAL INTERSECTION		พื้นที่ราบสูง		พื้นที่ราบสูง
F	FILL	P.V.T.	POINT OF VERTICAL TANGENT		พื้นที่ราบสูง		พื้นที่ราบสูง
F.S.	FOOT, SUPERELEVATION	P.V.R.C.	POINT OF VERTICAL REVERSE CURVE		พื้นที่ราบสูง		พื้นที่ราบสูง
F.T.	FEET, FORWARD TRAVERSE	R	RADIUS OF CURVATURE		พื้นที่ราบสูง		พื้นที่ราบสูง
HOM.S.	HALF GROUND	R.C.	REMOVE ADVERSE CROWN		พื้นที่ราบสูง		พื้นที่ราบสูง
H.C.	HALF CROWN	R.P.	REFERENCE POINT, จุดอ้างอิง		พื้นที่ราบสูง		พื้นที่ราบสูง
IN. OR "	INCH, นิ้ว	R.T.	RIGHT, ขวา		พื้นที่ราบสูง		พื้นที่ราบสูง
ID.	INSIDE DIAMETER	S	SOUTH		พื้นที่ราบสูง		พื้นที่ราบสูง
INV.	INVERT	STA.	STATION		พื้นที่ราบสูง		พื้นที่ราบสูง
K.P.H.	KILOMETER PER HOUR, กิโลเมตรต่อชั่วโมง	SE.	SUPERELEVATION		พื้นที่ราบสูง		พื้นที่ราบสูง
K.M., K.M.	KILOMETER, กิโลเมตร	S	SPUR LINE		พื้นที่ราบสูง		พื้นที่ราบสูง
K.G.M.	KILOGRAM, กิโลกรัม	T	TANGENT LENGTH		พื้นที่ราบสูง		พื้นที่ราบสูง
L	LENGTH OF HORIZONTAL CURVE	Tb.	TRANSITION LENGTH		พื้นที่ราบสูง		พื้นที่ราบสูง
LT.	LEFT, ซ้าย	V	VOLUME, SPEED		พื้นที่ราบสูง		พื้นที่ราบสูง
M, M.	METERS, เมตร	V.C.	LENGTH OF VERTICAL CURVE		พื้นที่ราบสูง		พื้นที่ราบสูง
M, M.	SQUARE METER, ตารางเมตร	W	WIDENING OR WEST		พื้นที่ราบสูง		พื้นที่ราบสูง
M, M.	QUADRIC METER, ตารางเมตร	W	WIDENING OR WEST		พื้นที่ราบสูง		พื้นที่ราบสูง



- [illegible]

5. ศึกษาหาความรู้เพิ่มเติมเกี่ยวกับงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
6. ศึกษาหาความรู้เพิ่มเติมเกี่ยวกับวิธีการทำ การสอบเทียบเครื่องมือวัด สัด และ ความไว ไม่แน่นอนและ การวัดซ้ำ (PLAN และ DO/FE)
7. ศึกษาหา ความรู้เพิ่มเติมเกี่ยวกับวิธีการทำ การสอบเทียบเครื่องมือวัด สัด และ ความไว ไม่แน่นอนและการวัดซ้ำ
8. ศึกษาหา ความรู้เพิ่มเติมเกี่ยวกับเครื่องมือวัด สัด และ ความไว ไม่แน่นอนและการวัดซ้ำ
9. ศึกษาหา ความรู้เพิ่มเติมเกี่ยวกับวิธีการทำ การสอบเทียบเครื่องมือวัด สัด และ ความไว ไม่แน่นอนและการวัดซ้ำ
10. ศึกษาหา ความรู้เพิ่มเติมเกี่ยวกับวิธีการทำ การสอบเทียบเครื่องมือวัด สัด และ ความไว ไม่แน่นอนและการวัดซ้ำ
11. ศึกษาหา ความรู้เพิ่มเติมเกี่ยวกับวิธีการทำ การสอบเทียบเครื่องมือวัด สัด และ ความไว ไม่แน่นอนและการวัดซ้ำ
12. ศึกษาหา ความรู้เพิ่มเติมเกี่ยวกับวิธีการทำ การสอบเทียบเครื่องมือวัด สัด และ ความไว ไม่แน่นอนและการวัดซ้ำ

ແມ່ນອົງປະກອບການເພື່ອນຳໃນການປຸງສາພາບມາດຕະຖານ 774-2-20145 ເຂື່ອນການກວດກາປັດໄຈ

0117-5



01-11-14



PA7-15



BRN-20

မေတ္တာ ၊



PM-28

เจ้าอาวาสวัด
เจ้าอาวาสวัด
เจ้าอาวาสวัด

[illegible]

45 081 x 08 176488

(สำหรับพื้นที่ที่มีปัญหาหรืออุปสรรค
อุปสรรคในการติดตั้งป้ายให้รับป้ายของ
ทางก่อสร้างทางด่วนที่ 70-3-301)

အမည်အတိုင်း ၁၈၀ နှစ်၊
၁၈၀ နှစ် ၁၈၀ နှစ်

45 x 180 51

75 x 180 mm 15 mm

หมายเหตุ
แผ่นที่แนบท้ายเล่มนี้ สำหรับสมาชิกท่านใด ที่ไม่ชอบบดสีทำ ทำถัง 3.0 ชม

แสดงการติดต่อฝ่ายวิชาการระหว่าง

1. ระบุตำแหน่งงานไปปฏิบัติหน้าที่ราชการว่า

1.1 מ"מ 70 מ"מ/ש"מ 100 מ"מ/ש"מ

1.2 maximum 70 mm/yr in the direction of 150 mm/yr

1. ปริมาณการบริโภคอาหาร 300 กรัมต่อวัน
2. ปริมาณการบริโภคอาหาร 300 กรัมต่อวัน
3. ปริมาณการบริโภคอาหาร 300 กรัมต่อวัน

ທຸກຂະໜາດ 50 - 60 ເວນຕາມທາງ

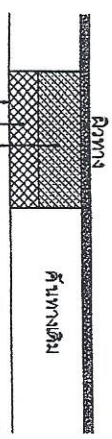
4. ศึกษาและพัฒนาสื่อการเรียนรู้ในโรงเรียน

4.2 มาตรการและขั้นตอนการดำเนินงานของฝ่ายฯ

4.3 มีกิจกรรมที่ช่วยเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับความหมายของคำขวัญ หรือมีกิจกรรมทางนันทนาการที่ส่งเสริมให้เด็กได้เรียนรู้เกี่ยวกับคำขวัญ

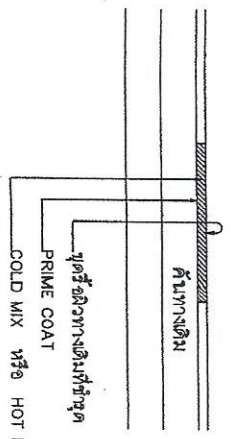
4.9. *การวัดความถี่ของเหตุการณ์และการวัดความถี่ของการเกิดโรค*

ข้อกำหนดงานแก้ไขผิวทางและพื้นทางเดิม

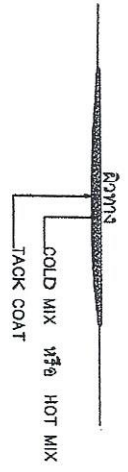


หินคลุกชั้นพื้นทาง
ลูกรังกรณีที่ได้รับหลายสัปดาห์ขึ้นไป
ลูกรังชั้นพื้นทางเดิมถึงชั้นที่เสียหายแล้วแต่ตัว

DEEP PATCH



SKIN PATCH



LEVELLING

1. งานซ่อมผิวทางเดิม (DEEP PATCH)
เป็นการซ่อมแซมแก้ไขผิวทางเดิมที่ไม่แข็งแรง (SOFT) หมายถึง งานซ่อมแซมผิวทางเดิมในบริเวณที่ผิวทางเดิมชำรุดเสียหาย (SOFT SPOT) และไม่สามารถรับน้ำหนักบรรทุกได้ ต้องทำการขุดลอกผิวเดิมที่เสียหาย แล้วเปลี่ยนวัสดุใหม่ที่มีคุณภาพเหมาะสมที่ แล้วทำการบดทับให้ได้รูปร่างและความแน่นตามที่กำหนด
วิธีการก่อสร้าง
1. ขุดลอกผิวทางเดิมและชั้นที่ชำรุดออกจนถึงชั้นโครงสร้างทางที่แข็งแรง คอยควบคุมความกว้างของชั้นทางหรือตามพื้นที่ที่เสียหายตามที่ควบคุมงานกำหนด
2. ทำการบดทับชั้นทางเดิมให้แน่นตามมาตรฐานงานทางหลวงชนบทหรือวิธีปฏิบัติทางนั้นๆ
3. ตรวจสอบความหนาแน่นหรือความชื้นของวัสดุที่นำมาใช้ โดยที่ประมาณว่าให้มีความหนาแน่นที่ OPTIMUM MOISTURE CONTENT $\pm 3\%$
4. เติมน้ำหรือวัสดุอื่นใดที่ แล้วทำการบดทับผิวเดิมหรือบดทับใหม่จนแน่น บดทับจนแน่นจนพอใจได้ความแน่นตามข้อกำหนด การก่อสร้างชั้นพื้นทางต้องก่อสร้างเป็นชั้นๆ โดยให้มีความหนาแน่นตั้งแต่ชั้นละไม่เกิน 200 มิลลิเมตร และทดสอบความแน่นของการบดทับ
5. เติมน้ำหรือวัสดุอื่นใดที่ แล้วบดทับผิวเดิมหรือบดทับใหม่จนแน่น บดทับจนแน่นจนพอใจได้ความแน่นตามข้อกำหนด หรือวิธีทดสอบความแน่นตามนั้น
6. ทำการก่อสร้างชั้นผิวทางตามแบบที่กำหนด
2. งานปะซ่อมผิวทางเดิม (SKIN PATCH)
เป็นงานซ่อมแซมแก้ไขผิวทางเดิมที่ชำรุดเสียหายเล็กน้อย ไม่ถึงถึงขั้นโครงสร้างทาง ผิวทางที่มีลักษณะความเสียหายที่ชำรุดต้องทำการบดทับ (SKIN PATCH) ได้แก่ผิวทางที่มีรอยแตกกว้างไม่เกิน 3 มิลลิเมตร ผิวทางที่มีรอยแตกกว้างจากทางลาดใน (SURFACE CRACKS) เป็นต้น
วิธีการก่อสร้าง
1. ทำเครื่องหมายแสดงขอบเขตบริเวณที่จะทำการซ่อมเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าขนาดตามพื้นที่ควบคุมงานกำหนด
2. ขุดลอกผิวทางเดิมที่เสียหาย บดทับผิวทางเดิมที่จะทำการซ่อมให้สะอาดและแห้งด้วยไม้อัดหรือเครื่องเป่าลม
3. ทา PRIME COAT
4. ปูวัสดุ ผิวทางเดิมที่ชำรุดก่อนการบดทับ (HOT MIX) หรือ (COLD MIX) แล้วบดทับให้แน่นระดับ
5. บดทับด้วยเครื่องบดอัดชั้น (VIBRATING ROLLER) หรือเครื่องจักรที่เหมาะสมจนราบเรียบมีระดับเสมอกับผิวทางบริเวณอื่น
6. ทำการก่อสร้างชั้นผิวทางตามแบบที่กำหนด
3. งานปรับระดับผิวทางเดิม (LEVELLING)
เป็นงานซ่อมแซมปรับระดับผิวทางเดิมให้ราบเรียบมีระดับเสมอกับผิวทางบริเวณอื่นก่อนที่จะทำการก่อสร้างผิวทางเดิมหรือผิวทางเดิมชำรุดที่ชำรุดเล็กน้อย เป็นกรณีปรับระดับผิวทางเดิมที่ชำรุดเล็กน้อย ไม่ถึงถึงขั้นโครงสร้างทาง ผิวทางที่มีลักษณะความเสียหายที่ชำรุดต้องทำการปรับระดับ (LEVELLING) ได้แก่ ผิวทางที่ชำรุดตัวตามแนวร่องน้ำ (GUTTER CUT DEPRESSION) ผิวทางที่ชำรุดตัวในตามแนวร่องน้ำ (RUT) ผิวทางที่ชำรุดตัวเป็นแอ่งมีระดับต่ำกว่าบริเวณอื่น (DEPRESSION) เป็นต้น
วิธีการก่อสร้าง
1. ทำเครื่องหมายแสดงขอบเขตบริเวณที่จะทำการซ่อมเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าขนาดตามพื้นที่ควบคุมงานกำหนด
2. บดทับผิวทางเดิมที่จะทำการซ่อมให้สะอาดและแห้งด้วยไม้อัดหรือเครื่องเป่าลม
3. ทา TACK COAT
4. ปูวัสดุ ผิวทางเดิมที่ชำรุดก่อนการบดทับ (HOT MIX) หรือ (COLD MIX) แล้วบดทับให้แน่นระดับ
5. บดทับด้วยเครื่องบดอัดชั้น (VIBRATING ROLLER)
หรือเครื่องจักรที่เหมาะสมจนราบเรียบมีระดับเสมอกับผิวทางบริเวณอื่น
6. ทำการก่อสร้างชั้นผิวทางตามแบบที่กำหนด

