

องค์การบริหารส่วนจังหวัดพะเยา กระทรวงมหาดไทย

โครงการซ่อมสร้างผิวทางแอสฟัลต์ติกคอนกรีต รหัสสายทาง พย.ถ.10042 สาย บ.ถ้ำ - บ.ปิ่น ต.บ้านถ้ำ เชื่อม ต.บ้านปิ่น อ.ดอกคำใต้ จ.พะเยา (ตอนที่ 2)

ผิวทางกว้างเฉลี่ย 6.00 เมตร ระยะทาง 4,000.00 เมตร

ช่วงที่ 1 ช่วง กม. 0+440 ถึง กม. 2+240 หรือมีพื้นที่ไม่น้อยกว่า 13,200.00 ตร.ม.

ช่วงที่ 2 ช่วง กม. 3+800 ถึง กม. 5+600 หรือมีพื้นที่ไม่น้อยกว่า 10,800.00 ตร.ม.

หรือมีพื้นที่รวมกันไม่น้อยกว่า 24,000.00 ตารางเมตร รายละเอียดตามประมาณการและแบบแปลน อบจ.พะเยา



สำนักงานและซ่อมบำรุง กองช่าง
องค์การบริหารส่วนจังหวัดพะเยา

ชื่อโครงการ
โครงการซ่อมสร้างฝายทางหลวงชนบทจังหวัดน่าน รหัสสายทาง
พย.ถ.10042 สาย บ.ถ้ำ - บ.ปิ่น ต.บ้านต๋อน อ.ดอกคำใต้ จ.พะเยา (ตอนที่ 2)

สำเนา
เอกสาร

เขียนแบบ
ออกแบบ/ตรวจสอบ

หัวหน้าฝ่ายก่อสร้าง
ผู้อำนวยการกองช่าง

รองปลัด อบจ.พะเยา
ปลัด อบจ.พะเยา

อนุมัติ
นายก อบจ.พะเยา

แผนที่แสดงจุดที่ได้โครงการ
สารบัญแบบ

แผ่นที่
2
จำนวน
7

องค์การบริหารส่วนจังหวัดพะเยา กระทรวงมหาดไทย

โครงการซ่อมสร้างฝายทางหลวงชนบทจังหวัดน่าน รหัสสายทาง พย.ถ.10042 สาย บ.ถ้ำ - บ.ปิ่น ต.บ้านต๋อน อ.ดอกคำใต้ จ.พะเยา (ตอนที่ 2)

ผิวทางกว้างเฉลี่ย 6.00 เมตร ระยะทาง 4,000.00 เมตร
ช่วงที่ 1 ช่วง กม. 0+440 ถึง กม. 2+240 หรือมีพื้นที่ไม่น้อยกว่า 13,200.00 ตร.ม.
ช่วงที่ 2 ช่วง กม. 3+800 ถึง กม. 5+600 หรือมีพื้นที่ไม่น้อยกว่า 10,800.00 ตร.ม.

หรือมีพื้นที่รวมกันไม่น้อยกว่า 24,000.00 ตารางเมตร รายละเอียดตามประมาณการและแบบแปลน อบจ.พะเยา

สารบัญ	
แผ่นที่	รายการ
1	หน้าปกแบบก่อสร้าง
2	รายละเอียดโครงการ , สารบัญแบบ
3	แผนที่โดยสังเขป
4	แบบแสดงรูปตัดงานซ่อมสร้างผิวทาง ฯ และตารางแสดงปริมาณงาน
5	แบบมาตรฐานเลขที่ ทถ-7-401 แผ่นที่ 98 (งานซ่อมสร้างผิวจราจรแอสฟัลต์ติกคอนกรีต)
6	แบบมาตรฐานเลขที่ ทถ-7-601 แผ่นที่ 100 (งานเสริมผิวและซ่อมสร้างผิวจราจรแอสฟัลต์ติกคอนกรีต (ข้อกำหนดการก่อสร้าง))
7	แบบมาตรฐานเลขที่ ทถ-3-110 (4) แผ่นที่ 52 (เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง (ข้อกำหนดการก่อสร้าง))

หมายเหตุ

- ปริมาณงานและรายละเอียดดำเนินการ ต้องพิจารณาจากประมาณการและแบบแปลนควบคู่กัน
- ตำแหน่งหรือรูปแบบ บางรายการ หากไม่สามารถดำเนินการได้ตามรูปแบบที่กำหนดไว้ ให้คณะกรรมการพิจารณาการดำเนินการตามข้อ 3.1 หรือ 3.2 ให้ทำการติดตั้งยังจุดที่กำหนดไว้ ทั้งนี้ปริมาณงานต้องไม่น้อยกว่าที่กำหนดไว้
- ข้อกำหนดประกอบรูปแบบและรายการภายในโครงการ
3.1 ให้ผู้รับจ้าง " ใช้วัสดุประเภทวัสดุหรือครุภัณฑ์ที่จะใช้ในงานก่อสร้างเป็นวัสดุที่ผลิตภายในประเทศโดยต้องใช้น้อยกว่าร้อยละหกสิบของมูลค่าของวัสดุ และดำเนินการตามเงื่อนไขข้อดังต่อไปนี้
3.1.1 ให้ใช้เหล็กหรือเหล็กกล้าที่เป็นวัสดุส่งเสริมการผลิตภายในประเทศก่อนซึ่งต้องไม่น้อยกว่าร้อยละหกสิบของมูลค่า
3.1.2 หากการใช้เหล็กหรือเหล็กกล้าเป็นวัสดุส่งเสริมการผลิตภายในประเทศก่อนซึ่งต้องไม่น้อยกว่าร้อยละหกสิบของมูลค่าหรือปริมาณที่กำหนดให้ใช้วัสดุส่งเสริมการผลิตภายในประเทศให้ผู้รับจ้างใช้วัสดุส่งเสริมการผลิตภายในประเทศประเภทอื่นใดก็ได้ตามดุลยพินิจของผู้รับจ้าง
3.2 ในกรณีที่ไม่สามารถใช้วัสดุส่งเสริมการผลิตภายในประเทศได้ตามอัตราที่กำหนดหน่วยงานของรัฐต้องได้รับอนุมัติจากผู้มีอำนาจเหนือขึ้นไปหนึ่งชั้นก่อน
3.3 ให้ผู้รับจ้างรายงานมูลค่าหรือปริมาณการใช้วัสดุส่งเสริมการผลิตภายในประเทศให้หน่วยงานของรัฐที่เป็นคู่สัญญาทราบ ตามแบบรายงานที่กำหนด ภายใน 30 วัน นับถัดจากวันที่ได้ลงนามในสัญญาจ้าง



ฝ่ายก่อสร้างและซ่อมบำรุง กองช่าง
องค์การบริหารส่วนจังหวัดพะเยา

ชื่อโครงการ
โครงการซ่อมแซมรั้วกำแพงและรั้วที่ดินของพื้นที่ รหัสสายทาง
พย.ด.10042 สาย บก. - น.น.น. ด.น.น.น. ด.น.น.น.
ออกครั้งที่ ๑ จ.พะเยา (ฉบับที่ ๒)

สำรวจ

เขียนแบบ
ออกแบบ/ผู้ทำ

หัวหน้าฝ่ายก่อสร้าง
ผู้อำนวยการกองช่าง

รองปลัด อบจ.พะเยา
ปลัด อบจ.พะเยา

อนุมัติ
นายก อบจ.พะเยา

แผนที่แสดงจุดที่ติดตั้งโครงการ

แผ่นที่ 3
จำนวน 7

น.



จุดสิ้นสุดโครงการก่อสร้าง
ช่วงที่ 1 กม. 2+640
N 2109299
E 609423

จุดเริ่มต้นโครงการก่อสร้าง
ช่วงที่ 2 กม. 3+800
N 2108157
E 609654

จุดเริ่มต้นโครงการก่อสร้าง
ช่วงที่ 1 กม. 0+440
N 2109593
E 611191

จุดสิ้นสุดโครงการก่อสร้าง
ช่วงที่ 2 กม. 5+600
N 2106720
E 610333

แผนที่โดยสังเขป



ฝ่ายก่อสร้างและซ่อมบำรุง กองช่าง
องค์การบริหารส่วนจังหวัดพะเยา

ชื่อโครงการ
โครงการซ่อมสร้างผิวทางแอสฟัลติกคอนกรีต รหัสสายทาง
พย.ธ.10042 สาย บ.ถ้ำ - บ.อิน ด.บ้านถ้ำ เข้ม ด.บ้านอิน
อ.ดอกคำใต้ จ.พะเยา (ตอนที่ 2)

สำรวจ

เขียนแบบ
ออกแบบ/วิศวกร

หัวหน้าฝ่ายก่อสร้าง
ผู้อำนวยการกองช่าง

รองปลัด อบ.พะเยา
ปลัด อบ.พะเยา

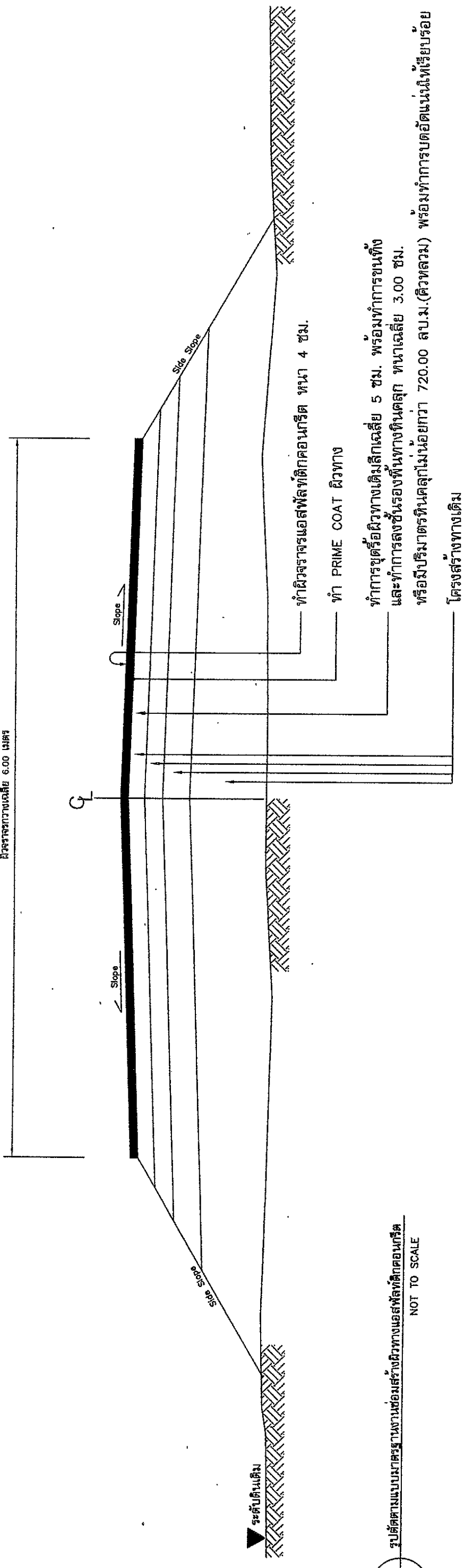
อนุมัติ
นายก อบ.พะเยา

แบบแสดงรูปตัดงานเชื่อมสร้างผิวทาง ๓
และตารางแสดงปริมาณงาน

แผ่นที่
4

จำนวน
7

ผิวจราจรกว้างเฉลี่ย 6.00 เมตร



รูปตัดตามแบบมาตรฐานงานเชื่อมสร้างผิวทางแอสฟัลติกคอนกรีต
NOT TO SCALE

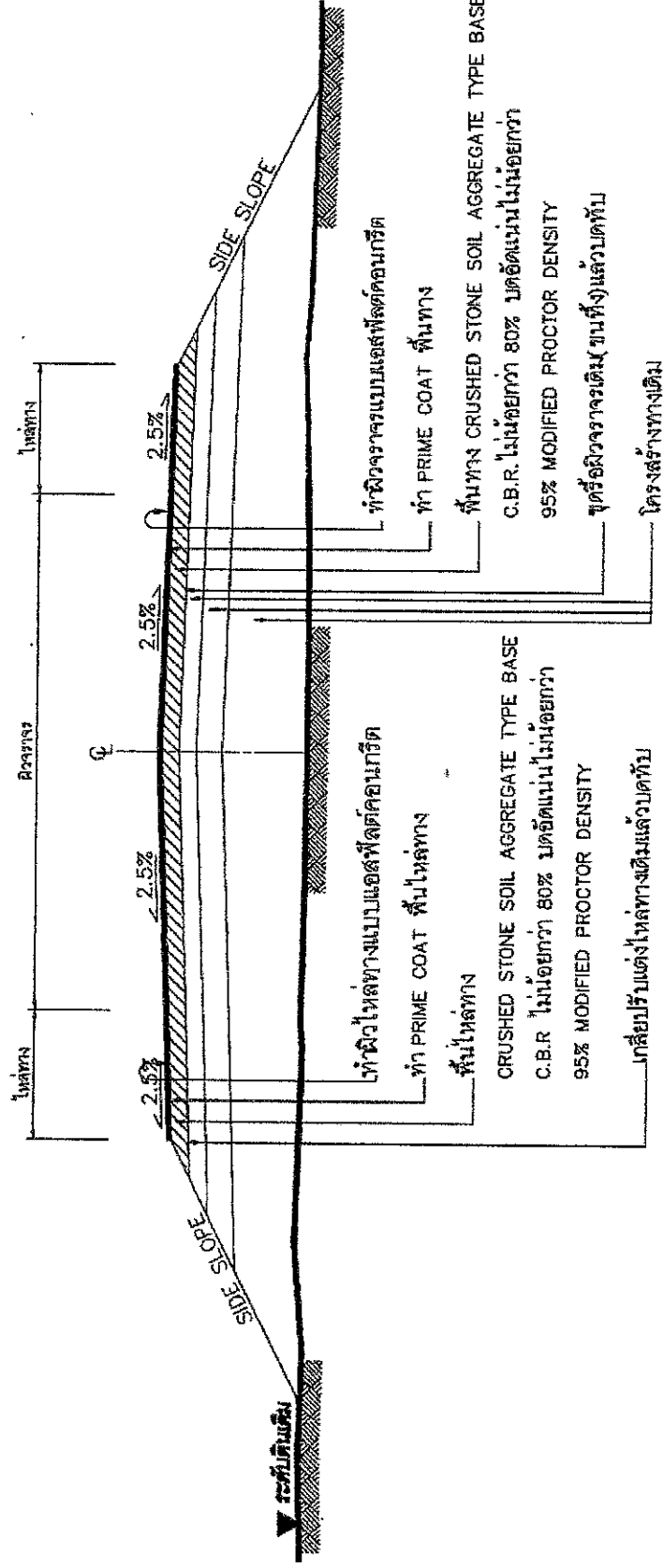
บัญชีปริมาณงาน					
ที่	รายการ	หน่วย	ปริมาณงาน	หมายเหตุ	
1	ขุดรื้อผิวทางและไหล่ทางเดิม ขนทิ้งหรือแล้วบดทับ	ตร.ม.	24,000.00		
2	LEVELING	ตร.ม.	-		
3	ดินคลุกปรับระดับ (คิวหลวม)	ลบ.ม.	720.00	3 ซม.	
4	PRIME COAT	ตร.ม.	24,000.00		
5	TACK COAT	ตร.ม.	-		
6	ผิวทาง ASPHALTIC CONCRETE ปูบน PRIME COAT	ตร.ม.	24,000.00	4 ซม.	
7	ผิวทาง ASPHALTIC CONCRETE ปูบน TACK COAT	ตร.ม.	-		
8	ป้ายจราจรแบบ บ1.	ป้าย	-	(ป้ายหยุด)	
9	ป้ายจราจร บ3 - บ55 (ทดแทนป้ายเดิม)	ป้าย	-	(ป้าย 21 ต้น)	
10	ป้ายจราจร แบบ ต13 และ ต 14	ป้าย	-	(ป้าย ต13)	
11	งานตีเส้นจราจร สีเทอร์โมพลาสติก	ตร.ม.	900.00	(3 เส้น กว้าง 10 ซม.)	
12	เสาไฟฟ้าส่องสว่างพลังงานแสงอาทิตย์ (จุดที่สำคัญ)	ชุด	-	(กำหนดจุดติดตั้งภายหลัง)	

การประเมินผล

1. ทำการขุดรื้อผิวจราจรเดิม (บนทั้ง) แล้วปรับระดับตามมาตรฐานกรมทางหลวงชนบท
2. ทำการเกลี่ยปรับไหล่ทางเดิม แล้วปรับระดับตามมาตรฐานกรมทางหลวงชนบท
3. ลงหินคลุกพื้นทางและพื้นไหล่ทาง บดอัดแน่นไม่น้อยกว่า 95% MODIFIED PROCTOR DENSITY
4. PRIME COAT พื้นทางและพื้นไหล่ทาง
5. ทำผิวจราจรและผิวไหล่ทางแบบ แอสฟัลต์คอนกรีตและดีเอ็นบีชนิดทางจราจรและเดินขอบทาง
6. วางละอียึดตามรูปตัดโครงสร้างทางสามารถเปลี่ยนแปลงแก้ไขในด้านเรขาคณิตและด้านโครงสร้างได้ตามความเหมาะสมกับสภาพทางที่จะดำเนินการทั้งนี้อยู่ในดุลยพินิจของผู้จ้าง
7. ภายในช่วงหลักกิโลเมตรตามที่กำหนดไว้ในแบบอาจจะกำหนดให้ทำการตอนได้ก็ได้ตามความเหมาะสม และอาจให้ทำการเพิ่มบริเวณทางเชื่อมเข้าสู่สถานที่ราชการหรืออาคารสาธารณะ ในระยะไม่เกินกิโลเมตรทางหลวง หรือทำเพิ่มบริเวณทางแยกสาธารณะทั้งนี้ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของผู้ควบคุมงาน
8. ในกรณีที่ผู้สำรวจกำหนดดำเนินการตามช่วงหลักกิโลเมตรที่กำหนดไว้ในแบบ สามารถเปลี่ยนแปลงแก้ไขได้ โดยพิจารณาต้นทุนการในช่วงหลักกิโลเมตรอื่นภายในสายทาง ตามความเหมาะสมรวมทั้งนี้อยู่ในดุลยพินิจของผู้จ้าง
9. การเปลี่ยนแปลงแก้ไขตาม ข้อ 7, 8 และ ข้อ 9 จะต้องให้ได้ปริมาณงานตามที่กำหนดไว้ในแบบ
10. ความหนาของหินคลุกพื้นทางและไหล่ทาง จะกำหนดในแบบแต่ละสายทาง
11. ความหนาของผิวจราจรแบบ แอสฟัลต์คอนกรีต จะกำหนดในแบบแต่ละสายทาง
12. งานซ่อมแซมและทาสีใหม่ หรืองานจัดทาสีหรือติดตั้งเครื่องหมายจราจร หลักกั้นโค้ง หลักกิโลเมตรและ GUARD RAIL จะกำหนดไว้ในแบบแต่ละสายทางซึ่งต้องจัดทำให้อยู่ในสภาพที่เรียบร้อย

இதன்மூலம்

แผนงานซ่อมสร้างผิวจราจรแอสฟัลต์คอนกรีตปรับปรุงคุณภาพตามบัญชีทาง แบบที่ 5.1 (มธ.บร.5.1/2546) ของกรมทางหลวงชนบท



รูปตัดโค้งสร้างทาง


๒/ ๐ ๕
ขอกราบเรียนขอแสดงความยินดีที่สำเร็จการศึกษาในระดับ

ลำดับที่	รายการ	ข้อกำหนด
1	ไหล่ทาง แอสฟัลต์คอนกรีต	ข้างถึง " มาตรฐานงานแอสฟัลต์คอนกรีต " มพท.230-2545
2	ผิวจราจร แอสฟัลต์คอนกรีต	ข้างถึง " มาตรฐานงานแอสฟัลต์คอนกรีต " มพท.230-2545 ✓
3	PRIME COAT	ข้างถึง " มาตรฐานงานไพรม์โคท " มพท.225-2545
4	พื้นทาง BASE และพื้นไหล่ทาง	ต้องเป็นหินไม่วัสดุรวม (CRUSHED STONE SOIL AGGREGATE TYPE BASE) ตาม มพท.203-2545 ค่า LL. ต้องไม่มากกว่า 25% ค่า PL. ไม่มากกว่า 6% ค่าความเสียดทานไม่ต่ำกว่า 40% การบดที่บดต้องบดทำให้มีความหนาแน่นไม่น้อยกว่า 95% MODIFIED PROCTOR DENSITY และมีค่า C.B.R. ไม่น้อยกว่า 80% หรือเท่ากับที่แสดงในแบบรูปตัดโค้งสร้างทาง
5	การติดตั้งจราจรบนผิวทาง	ข้างถึง " แบบมาตรฐานเครื่องหมายจราจรบนผิวจราจร " ทล.-3-110(1) - 110(4)

ข้อกำหนดงานเสริมผิวและซ่อมสร้างผิวเอสพีลต์คอนกรีต

- ผู้รับจ้างจะต้องส่งแผนการปฏิบัติงานภายใน 7 วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญาต่อผู้ว่าจ้าง เพื่อที่จะทำการตรวจสอบและอนุมัติให้เป็นแผนการปฏิบัติงาน
- ผู้รับจ้างจะต้องประสานงานจัดสร้างวัสดุงานทางภายใน 15 วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา เพื่อตรวจสอบหรือออกแบบผิวทางตามมาตรฐานงานทางหลวงชนบท
- งานดินถมคันทาง
 - วัสดุที่ใช้ในงานดินถมคันทางต้องเป็นวัสดุที่มีคุณภาพตามมาตรฐานวัสดุดินคันทาง (มทพ 201-2545) ซึ่งได้ผ่านการทดสอบและรับรองให้ใช้ได้แล้ว
 - วัสดุที่จะทำการบดอัดแต่ละชั้นจะต้องผสมให้เข้ากันก่อน แล้วพรมน้ำตามจำนวนที่กำหนด ในรถบรรทุกปาดเสียให้วัสดุมีความชื้นสม่ำเสมอก่อนทำการบดอัดแน่น
 - การถมคันทางให้ถมเป็นชั้นๆ ชั้นหนึ่งๆหนาไม่เกิน 20 เซนติเมตร ทุกชั้นต้องบดอัดแน่นไม่น้อยกว่าร้อยละ 95% Standard Proctor Density
 - งานชั้นรองพื้นทาง
 - วัสดุที่ใช้ในงานรองพื้นทาง ต้องเป็นวัสดุที่มีคุณภาพตามมาตรฐานวัสดุรองพื้นทาง (มทพ202-2545) ซึ่งได้ผ่านทดสอบและรับรองให้ใช้ได้แล้ว
 - บนผิวจราจรเดิม หรือคันทางใหม่ ถ้ามีหลุมจะต้อกลบและบดอัดให้แน่นก่อน แล้วจึงนำวัสดุรองพื้นทางมาเกลี่ยแผ่บดอัดเป็นชั้นๆ ชั้นหนึ่งหนาไม่เกิน 20 เซนติเมตร และให้ความหนาแน่นแต่ละชั้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 95% Modified Proctor Density
 - งานชั้นพื้นทาง
 - วัสดุในงานพื้นทาง ต้องเป็นวัสดุที่มีคุณภาพตามมาตรฐานวัสดุพื้นทางหินคลุก (มทพ203-2545) ซึ่งได้ผ่านการทดสอบและรับรองให้ใช้ได้แล้ว
 - บริเวณโดยรอบช่องโหว่พบว่าวัสดุพื้นทางเกิดการแยกตัว (Segregation) จากการกลิ้งแบบดรัมจะต้องจัดซื้อวัสดุ (Scarfing) ออกและผสมคลุกเคล้าให้เข้ากันใหม่ หากวัสดุที่ทำการศึกษาคลุกเคล้าใหม่มีนครวจพบว่าคุณสมบัติไม่ถูกต้องตามข้อกำหนดให้นำวัสดุใหม่ออกและนำวัสดุที่มีคุณสมบัติที่ถูกต้องมาใส่แทน
 - Control Test จะเก็บตัวอย่างทดสอบทุกๆ ระยะ 1,000 เมตร และทุกตำแหน่งที่วัสดุแปรเปลี่ยนการทดสอบเพียง Sieve Analysis และ Compaction เท่านั้นแต่ทั้งนี้ หากเกิดความสงสัยวัสดุตัวใหม่ใด ผู้ควบคุมงานสามารถทดสอบทั้งหมดเหมือน General Test ได้
 - ทดสอบความแน่นบนสนาม (Field Density) พื้นที่ 450 ตารางเมตรต่อ 1 หลุมตัวอย่าง หรือตามที่กำหนดไว้เป็นอย่างอื่น
 - งาน Prime Coat มทพ225-2545
 - ยางแอสฟัลต์ เป็นชนิด CRS-2 ปริมาณการใช้ 0.80-1.40 ลิตร/ตารางเมตร
 - ก่อนที่จะทำการ Tack Coat จะต้องทำการกวาดฝุ่นและหินที่หลุดออกให้หมดแล้วใช้เครื่องปาดแม่ปูนออกให้หมด
 - เมื่อลาดยางแอสฟัลต์แล้วจะต้องทิ้งไว้ประมาณ 10-18 ชั่วโมง ก่อนที่จะทำผิวชั้นต่อไป
 - งานแอสฟัลต์คอนกรีต
 - พื้นผิวที่จะปูแอสฟัลต์คอนกรีตจะต้องทำการ Prime Coat ตาม มทพ225-2545 หรือ Tack Coat ตาม มทพ227-2545 ก่อน
 - พื้นที่ทางจะต้องสะอาดปราศจากฝุ่น หรือวัสดุไม่พึงประสงค์อื่นปะปน
 - พื้นที่ทางเดิมที่เกิดการยุบตัว (Depression) หรือเป็นแอ่งเฉพาะแห่ง แต่ไม่ใช่จุดแอ่งตัว (Scal Spot) ถ้าแอ่งลึกไม่เกิน 30 มิลลิเมตร อาจแยกปูเสริมเพื่อปรับระดับเฉพาะส่วนที่ยุบตัวหรือเป็นแอ่งก่อน หรือจะปูรวมไปพร้อมกับ การปูชั้นทางแอสฟัลต์คอนกรีตก็ได้ โดยให้อยู่ในดุลพินิจของผู้ควบคุมงาน แต่ทั้งนี้ความหนาแน่นที่จะปูจะต้องไม่เกิน 80 มิลลิเมตร หากความหนาแน่น 80 มิลลิเมตร จะต้องแยกปูเสริมเพื่อปรับระดับเฉพาะส่วนที่ยุบตัวหรือเป็นแอ่งก่อน ถ้าแอ่งลึกเกิน 50 มิลลิเมตร จะต้องปูเสริมปรับระดับเฉพาะส่วนที่ยุบตัวก่อน โดยให้ปูเป็นชั้นๆ หนาไม่เกินชั้นละ 50 มิลลิเมตร
 - ผิวที่รับและพ่นคอนกรีตจะต้องปูแอสฟัลต์คอนกรีต จะต้องปูด้วยคุณภาพรวมยอดก และรอยต่อส่วนเกินที่จัดอยู่ผิวพื้นคอนกรีตออกให้หมด ถ้าหากความสะอาดทั้งไว้ให้แห้งแล้วใช้เครื่องปาดแม่ปูนออกให้หมดแล้วก็ทำ Tack Coat ก่อนปูแอสฟัลต์คอนกรีต

- อุณหภูมิแอสฟัลต์คอนกรีต เมื่อมาถึงสถานที่ก่อสร้างจะต้องมีอุณหภูมิไม่น้อยกว่า 132^oc และเมื่อปูบนพื้นทางแล้วจะต้องมีอุณหภูมิไม่น้อยกว่า 121^oc
- ทำการเก็บวัสดุแอสฟัลต์คอนกรีตหน้างาน พื้นที่ 9,000 ตารางเมตร ต่อ 1 ตัวอย่าง ทดสอบตาม มทพ(พ)607-2545 เพื่อหาขนาดและขนาดรวมและปริมาณแอสฟัลต์ที่เติมเบตให้ใช้
- การปูแอสฟัลต์คอนกรีตจะต้องได้ความหนาแน่นตามที่กำหนด และผิวหน้าจะต้องมีความเรียบ ความแน่นสม่ำเสมอทั้งทางด้านขวางและตามยาว โดยไม่ใช่วอยซิก (Voicing) วอยซิกคือตัวบั่นแอ่ง (Sponging) การแยกตัวหรือช่องว่างผสมหรือความเสียหายอื่นๆ เกิดขึ้น หากปรากฏว่ามีความเสียหายเกิดขึ้นให้รีบแก้ไขทันที ส่งมอบพื้นที่มีลักษณะจับตัวกันเป็นก้อนแข็งห้ามนำรถเข้า
- การบดอัดหน้าบทยหลังจากที่ได้ปูแอสฟัลต์คอนกรีตลงบนผิวทางแล้ว ให้บดทับครั้งแรกด้วยรถบดล้อเล็ก 2 ล้อ หรือ 3 ล้อ ที่มีความหนักประมาณ 8-10 ตัน จำนวน 2 เที่ยว แล้วจึงตามด้วยรถบดล้อยางที่น้ำหนักประมาณ 10-12 ตัน ทันที เมื่อได้ความหนาแน่นตามที่ต้องการแล้ว ปล่อยให้ร่องล้อรถบดล้อเล็ก 2 ล้อ อีกครั้งหนึ่ง
- การตรวจสอบแอสฟัลต์คอนกรีตที่ก่อสร้างแล้ว
 - ลักษณะผิว (Surface Texture) จะต้องมีการทดสอบแบบ มีลักษณะผิวและลักษณะการบดอัดที่ดีสม่ำเสมอ ไม่ปรากฏความเสียหาย เช่น ผิวหน้าหลุด (Pull) วอยซิก (Teor) ผิวหน้าหลวมหรือแยกตัว (Segregation) เป็นคลื่น (Ripple) หรือความเสียหายอื่นๆ หากตรวจสอบแล้วปรากฏว่ามีความเสียหายดังกล่าวจะต้องดำเนินการแก้ไข
 - อุณหภูมิของผู้ควบคุมงานเห็นสมควร
 - ความหนาแน่นของผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีตให้จะต้องอย่างความหนาแน่นทุกๆ ระยะไม่เกิน 250 เมตร จำนวน 1 ก่อนตัวอย่าง หรือจำนวน 3 ก่อนตัวอย่าง ในแนวตั้งจากริมกับแนวกั้น และก่อนตัวอย่างจะต้องห่างกันไม่น้อยกว่า 200 เมตร และนำหน้าค่าเฉลี่ยความหนาแน่นจะต้องไม่น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในแบบ
 - ความแน่น (Density) หลังจากที่ได้ทำการบดอัดแอสฟัลต์คอนกรีตบนผิวทางเรียบร้อยแล้วให้ทำการเจาะก่อนตัวอย่าง เป็นครึ่งหนึ่งของชั้นทางแอสฟัลต์คอนกรีตในส่วนที่ก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้วด้วยเครื่องเจาะเก็บตัวอย่างจำนวน 1 ก่อนตัวอย่าง ทุกๆ ระยะ 250 เมตร แล้วนำค่าทดสอบหาความหนาแน่น ซึ่งจะต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 98 ของค่า Marshall Density
 - การซ่อมแซมที่เจาะก่อนตัวอย่าง จะต้องทำการผสมหตุไม่ให้เรียบร้อย และทำการ Tack Coat ก่อนที่จะปูซ่อม ด้วยแอสฟัลต์คอนกรีตที่มีอุณหภูมิไม่น้อยกว่า 121^oc ให้ผิวเรียบเสมอผิวทาง และให้ความหนาแน่นตามแบบกำหนด
- การคำนวณการและความคุ้มค่าการจราจรระหว่างก่อสร้าง ในระหว่างทำการก่อสร้างผิวจราจรจะแอสฟัลต์คอนกรีตจะต้องจัดและควบคุมการจราจรไม่ให้ผ่านผิวทางที่ก่อสร้างใหม่ จนกว่าผิวทางจะเย็นตัวลงมากพอที่จะเปิดให้การจราจรผ่านแล้วจะไม่ทำให้เกิดร่องรอยบนผิวทางนั้น โดยต้องติดตั้งป้ายจราจรพร้อมอุปกรณ์ควบคุมการจราจรอื่นๆ ที่จำเป็นตามที่ผู้ว่าจ้างกำหนดพร้อมจัดทำบุคลากร เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผ่านพื้นที่ก่อสร้างได้โดยสะดวกปลอดภัย และไม่ทำให้ผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีตเสียหาย ระยะเวลากในการปิดจราจรให้อยู่ในดุลพินิจของผู้ควบคุมงาน

	กรมการช่าง
กรมการช่าง	
หน้าเว็บและข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับกรมการช่าง	
หน้าเว็บและข้อมูลเกี่ยวกับกรมการช่าง	
หน้าเว็บและข้อมูลเกี่ยวกับกรมการช่าง	หน้าเว็บและข้อมูลเกี่ยวกับกรมการช่าง

