

## องค์การบริหารส่วนจังหวัดพะเยา กระทรวงมหาดไทย

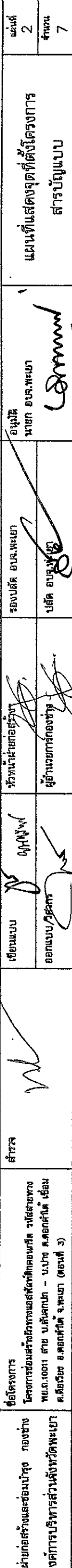
โครงการซ่อมสร้างผิวทางแอสฟัลติกคอนกรีต รหัดสายทาง พย.ถ.10011 สาย บ.สันจกปก - บ.ปาง ต.ดอกคำใต้ เชื่อม ต.คือเวียง อ.ดอกคำใต้ จ.พะเยา (ตอนที่ 3)

ผิวทางกว้างเฉลี่ย 6.00 - 8.00 เมตร ระยะทาง 3,500.00 เมตร

ช่วงที่ 1 ช่วง กม. 4+465 ถึง กม. 6+215 หรือมีพื้นที่ไม่น้อยกว่า 12,250.00 ตร.ม.

ช่วงที่ 2 ช่วง กม. 8+105 ถึง กม. 9+855 หรือมีพื้นที่ไม่น้อยกว่า 12,250.00 ตร.ม.

หรือมีพื้นที่รวมกันไม่น้อยกว่า 24,500.00 ตารางเมตร รายละเอียดตามประมาณการและแบบแปลน อบจ.พะเยา



ฝ่ายก่อสร้างและช่าง กองช่าง	ชื่อโครงการ โครงการซ่อมแซมผิวทางแอสฟัลติกคอนกรีต พ.ย.๑๐๐๓ สาย บ.ลำดวน - บ.ปาง ด.ดอกคำใต้ เขื่อน ค.ดีอู่เข็ญ อ.ดอกคำใต้ จ.พะเยา (ตอนต่อ 3)		ลายแบบ		เขียนแบบ
ดำเนินการบริหารส่วนจังหวัดพะเยา			ออกแบบ/วิศวกร		ผู้อำนวยราชการกองช่าง
					หรือหัวหน้าแยกส่วนงาน
					รองปลัด อบจ.พะเยา
					ปลัด อบจ.พะเยา
					นายก อบจ.พะเยา
					อนุมัติ
					แผนทีแสดงจุดที่ตั้งโครงการ
					สำรับรูปแบบ

โครงการซ่อมสร้างผิวทางแอสฟัลต์ติกคอนกรีต รหัสสายทาง พย.ธ.10011 สาย บ.สังกะปก - บ.ปาง ต.ดอกคำใต้ เขื่อนม ต.คือเรียง อ.ดอกคำใต้ จ.พะเยา (ตอนที่ 3)

สารบัญ	
แผ่นที่	รายการ
1	หน้าปกแบบก่อสร้าง
2	รายละเอียดโครงการ , สารบัญแบบ
3	แผนที่โดยสังเขป
4	แบบแสดงรูปตั้งงานซ่อมสร้างผิวทาง ๑ และตารางแสดงปริมาณงาน
5	แบบมาตรฐานเลขที่ ทถ-7-401 แผ่นที่ 98 (งานซ่อมสร้างผิวจราจรแอสฟัลท์ติกคอนกรีต)
6	แบบมาตรฐานเลขที่ ทถ-7-601 แผ่นที่ 100 (งานเสริมผิวและซ่อมสร้างผิวจราจรแอสฟัลท์ติกคอนกรีต (ข้อกำหนดการก่อสร้าง))
7	แบบมาตรฐานเลขที่ ทถ-3-110 (4) แผ่นที่ 52 (เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง (ข้อกำหนดการก่อสร้าง))

\*\*\*หมายเหตุ\*\*\*

1. ปริมาณงานและรายละเอียดดำเนินการ ต้องพิจารณาจากประเภทการและแบบแปลนควบคู่กัน
2. ตำแหน่งหรือรูปแบบ บางรายการ หากไม่สามารถดำเนินการได้ตามรูปแบบที่กำหนดไว้ ให้คณะกรรมการพิจารณาทำการติดตั้ง และ / หรือ ให้ทำการติดตั้งยังจุดที่กำหนดไว้ ทั้งนี้ปริมาณงานต้องไม่น้อยกว่าที่กำหนดไว้ ฯ
3. ข้อกำหนดประกอบรูปแบบและรายการภายในโครงการ ฯ
  - 3.1 ให้ผู้รับจ้าง " ใช้วัสดุประเภทเหล็กหรือครุภัณฑ์ที่จะใช้ในงานก่อสร้างเป็นวัสดุที่ผลิตภายในประเทศโดยต้องใช้ไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบของมูลค่าที่ใช้ในงานก่อสร้างทั้งหมดตามสัญญา" และดำเนินการตามเงื่อนไขข้างต่อไปนี้เป็นต้นไป"
    - 3.1.1 ให้ใช้เหล็กหรือเหล็กกล้าที่เป็นวัสดุส่งเสริมการผลิตภายในประเทศก่อนซึ่งต้องไม่น้อยกว่าร้อยละเก้าสิบของมูลค่า
    - 3.1.2 หากการใช้เหล็กหรือเหล็กกล้าตาม ข้อ 1. ยังไม่ครบร้อยละของมูลค่าหรือปริมาณที่กำหนดให้ใช้วัสดุส่งเสริมการผลิตภายในประเทศผู้รับจ้างใช้วัสดุส่งเสริมมูลค่าหรือปริมาณที่เหลือที่กำหนดไว้ในกรณีที่ไม่มีส่วนการใช้วัสดุส่งเสริมการผลิตภายในประเทศได้ตามอัตราที่กำหนดหน่วยงานของรัฐต้องได้รับอนุมัติจากผู้มีอำนาจเหนือขึ้นไปหนึ่งชั้นก่อน
    - 3.3. ให้ผู้รับจ้างรายงานมูลค่าหรือปริมาณการใช้วัสดุส่งเสริมการผลิตภายในประเทศให้หน่วยงานของรัฐที่เป็นคู่สัญญารายrap ตามแบบรายงานที่กำหนด ภายใน 30 วัน นับตั้งแต่วันที่กำหนด



ฝ่ายก่อสร้างและซ่อมบำรุง กองช่าง  
องค์การบริหารส่วนจังหวัดพะเยา

ชื่อโครงการ  
โครงการขุดสร้างผิวทางของสถานีวิทยุโทรทัศน์  
พ.ศ. ๒๕๖๑ สาย บ.สีชมพู - บ.ปาง จ.พะเยา (ตอนที่ ๖)  
ด.สีชมพู อ.ดอกคำใต้ จ.พะเยา (ตอนที่ ๖)

สำรวจ

เขียนแบบ  
ออกแบบ/ตรวจสอบ

หัวหน้าช่างก่อสร้าง  
ผู้อำนวยการกองช่าง

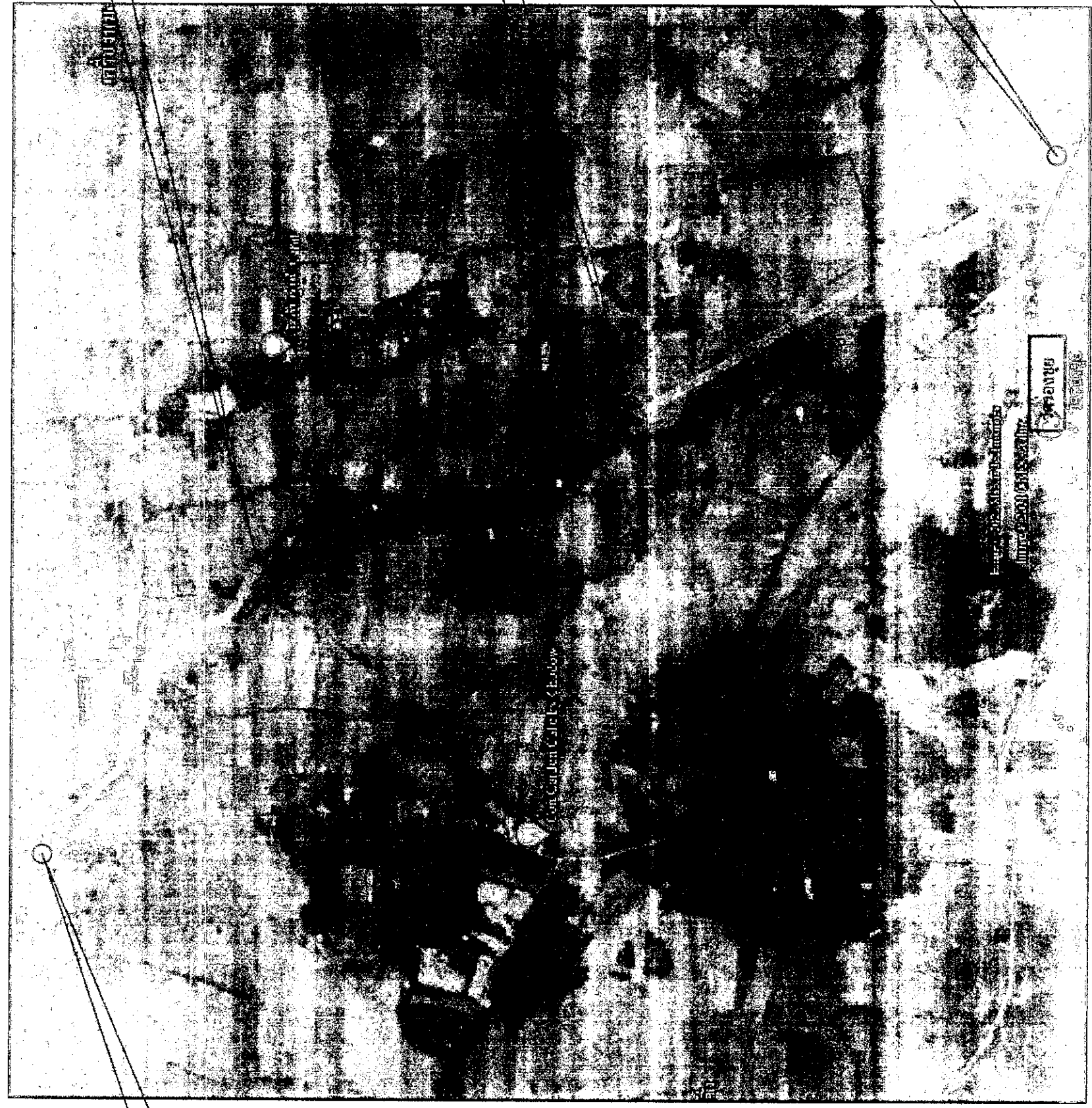
รองปลัด อบต.พะเยา  
ปลัด อบต.พะเยา

อนุมัติ  
นายก อบต.พะเยา

แผนที่แสดงจุดที่ตั้งโครงการ

แผ่นที่ 3  
จำนวน 7

น.



จุดเริ่มต้นโครงการก่อสร้าง  
ช่วงที่ 1 กม. 4+465  
N 2114968  
E 601386

จุดสิ้นสุดโครงการก่อสร้าง  
ช่วงที่ 1 กม. 6+215  
N 2113930  
E 602665

จุดเริ่มต้นโครงการก่อสร้าง  
ช่วงที่ 2 กม. 8+105  
N 2112324  
E 603282

จุดสิ้นสุดโครงการก่อสร้าง  
ช่วงที่ 2 กม. 9+855  
N 2110800  
E 604186

หมายเหตุ\*\*\* ในครั้งที่ 2 ให้ดำเนินการขุดบริเวณของคลองชลประทานแต่ได้เกิดความยาวรวมกันตลอดช่วงที่ 2 โดยต้องได้พื้นที่ไม่น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในครั้งที่ 2

แผนที่โดยสังเขป



ฝ่ายก่อสร้างและซ่อมบำรุง กองช่าง  
องค์การบริหารส่วนจังหวัดพะเยา

ชื่อโครงการ  
โครงการซ่อมสร้างผิวทางแอสฟัลติกคอนกรีต รหัสสายทาง  
พย.ม.10011 สาย บ.สันตปกา - บ.ปาง ด.ดอกคำใต้ เข้ม  
ด.ดงเรือ อ.ดอกคำใต้ จ.พะเยา (ตอนที่ 3)

สำรวจ

เขียนแบบ

หัวหน้างานก่อสร้าง  
ผู้ควบคุมการก่อสร้าง

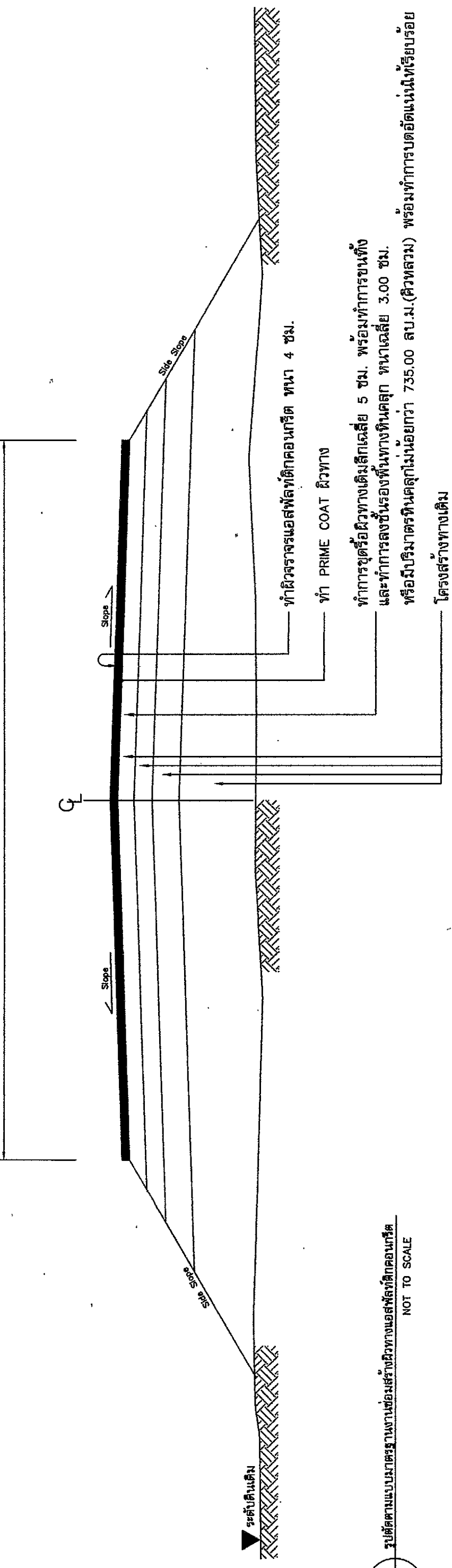
รองปลัด อบต.พะเยา  
ปลัด อบต.พะเยา

อนุมัติ  
นายก อบต.พะเยา

แบบแสดงรูปตัดงานซ่อมสร้างผิวทาง ฯ  
และตารางแสดงปริมาณงาน

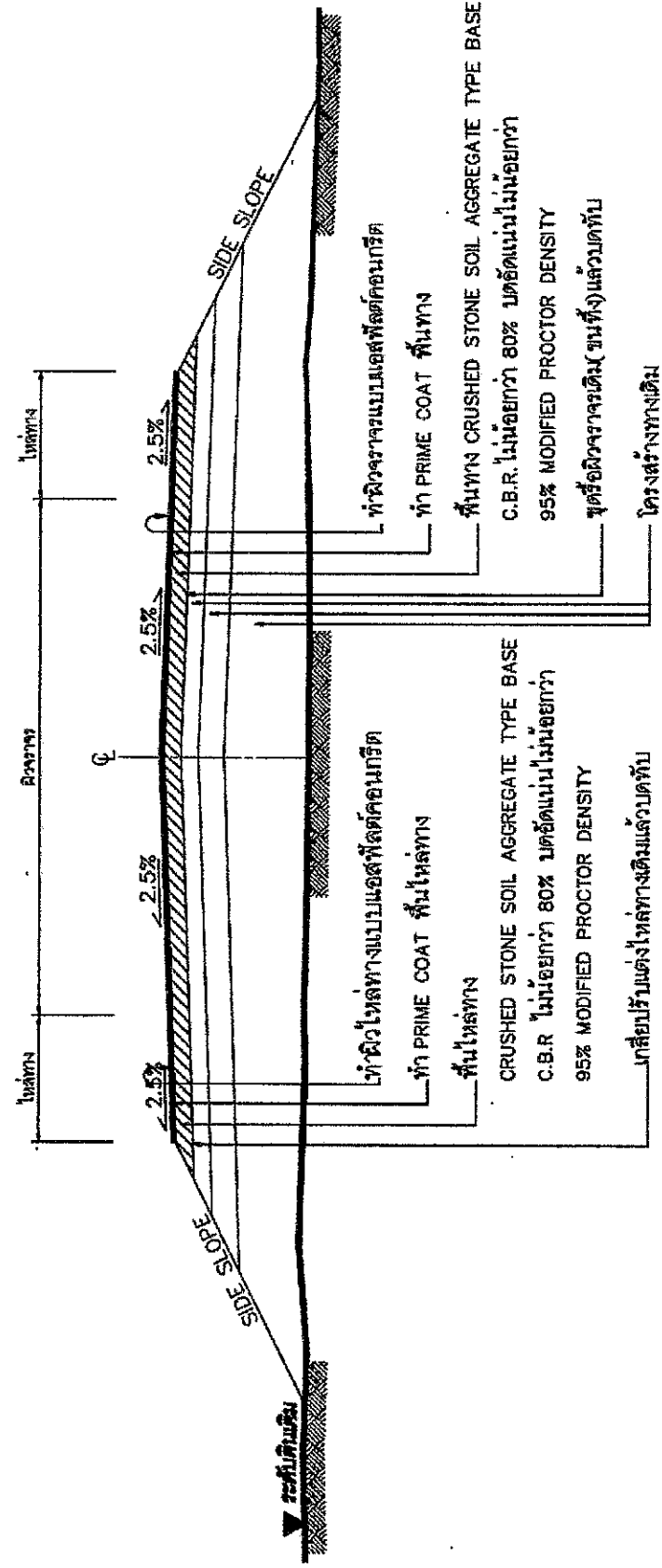
แผ่นที่  
4  
จำนวน  
7

ผิวจราจรกว้างเฉลี่ย 6.00 - 8.00 เมตร



รูปตัดตามแบบมาตรฐานงานซ่อมสร้างผิวทางแอสฟัลติกคอนกรีต  
NOT TO SCALE

บัญชีปริมาณงาน					
ที่	รายการ	หน่วย	ปริมาณงาน	หมายเหตุ	
1	ขุดรื้อผิวทางและไหล่ทางเดิม ขนทิ้งหรือแล้วแต่ที่	ตร.ม.	24,500.00		
2	LEVELING	ตร.ม.	-		
3	หินคลุกปรับระดับ (คิ่วหลวม)	ลบ.ม.	735.00	3 ซม.	
4	PRIME COAT	ตร.ม.	24,500.00		
5	TACK COAT	ตร.ม.	-		
6	ผิวทาง ASPHALTIC CONCRETE ปูบน PRIME COAT	ตร.ม.	24,500.00	4 ซม.	
7	ผิวทาง ASPHALTIC CONCRETE ปูบน TACK COAT	ตร.ม.	-		
8	ป้ายจราจรแบบ บ.1.	ป้าย	-	(ป้ายหยุด)	
9	ป้ายจราจร บ.3 - บ.55 (ทดแทนป้ายเดิม)	ป้าย	-	(ป้าย 21 ต้น)	
10	ป้ายจราจร แบบ ต.13 และ ต.14	ป้าย	-	(ป้าย ต.13)	
11	งานตีเส้นจราจร สีเทอร์โมพลาสติก	ตร.ม.	787.00	(3 เส้น กว้าง 10 ซม.)	
12	เสาไฟฟ้าส่องสว่างพลังงานแสงอาทิตย์ (จุดที่สำคัญ)	ชุด	-	(กำหนดจุดติดตั้งภายหลัง)	



## รูปตัดโครงสร้างทาง

### รายการประกอบแบบ

1. ทำการขุดหรือจักรจรเดิม (จนทิ้ง) แล้วปรับตามมาตรฐานกรมทางหลวงชนบท
2. ทำการเกลี่ยปรับให้ตรงเดิม แล้วปรับตามมาตรฐานกรมทางหลวงชนบท
3. ลงหินคลุกพื้นทางและพื้นไหล่ทาง บดอัดแน่นไม่น้อยกว่า 95% MODIFIED PROCTOR DENSITY
4. PRIME COAT พื้นทางและพื้นไหล่ทาง
5. ทำผิวจราจรและผิวไหล่ทางแบบ แอสฟัลต์ค้อนกริตและดีไซน์แบ่งทิศทางจราจรและเส้นขอบทาง
6. รายละเอียดตามรูปตัดโครงสร้างทางสามารถเปลี่ยนแปลงแก้ไขในด้านขนาดชนิดและด้านโครงสร้างได้ตามความเหมาะสมกับสภาพทางที่จะดำเนินการทั้งนี้ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของผู้ว่าจ้าง
7. ภายในช่วงหลักกิโลเมตรตามที่กำหนดไว้ในแบบอาจจะกำหนดให้ทำการตอมนได้ก็ได้ตามความเหมาะสม และอาจให้ทำการเพิ่มบริเวณทางเชื่อมเข้าสถานที่ราชการหรืออาคารสาธารณะ ในระยะไม่เกินเขตทางหลวง หรือทำเพิ่มบริเวณทางแยกสาธารณะทั้งนี้ให้อยู่ในดุลยพินิจของผู้ว่าจ้าง
8. ในกรณีที่ไม่สามารถดำเนินการตามช่วงหลักกิโลเมตรที่กำหนดไว้ในแบบ สามารถเปลี่ยนแปลงแก้ไขได้ โดยพิจารณาตามเงื่อนไขการในระหว่างหลักกิโลเมตรภายในสายทาง ตามความเหมาะสมทั้งนี้ให้อยู่ในดุลยพินิจของผู้ว่าจ้าง
9. การเปลี่ยนแปลงแก้ไขตาม ข้อ 7.8 และ ข้อ 9 จะต้องให้ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานที่กำหนดไว้ในแบบ
10. ความหนาของหินคลุกพื้นทางและไหล่ทาง จะกำหนดในแบบแต่ละสายทาง
11. ความหนาของผิวจราจรแบบ แอสฟัลต์ค้อนกริต จะกำหนดในแบบแต่ละสายทาง
12. งานซ่อมแซมและทาสีใหม่ หรืองานจัดทำติดตั้งเครื่องหมายจราจร หลักกิโลเมตร หลักกิโลเมตรและ GUARD RAIL จะกำหนดไว้ในแบบแต่ละสายทางซึ่งต้องจัดทำให้อยู่ในสภาพที่เรียบร้อย

### หมายเหตุ

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

### ข้อกำหนดงานซ่อมสร้างผิวจราจรแอสฟัลต์ค้อนกริต

ลำดับที่	รายการ	ข้อกำหนด
1	ไหล่ทาง แอสฟัลต์ค้อนกริต	อ้างถึง " มาตรฐานงานแอสฟัลต์ค้อนกริต " มทพ.230-2545
2	ผิวจราจร แอสฟัลต์ค้อนกริต	อ้างถึง " มาตรฐานงานแอสฟัลต์ค้อนกริต " มทพ.230-2545
3	PRIME COAT	อ้างถึง " มาตรฐานงานไพรม์โคท " มทพ.225-2545
4	พื้นทาง BASE และพื้นไหล่ทาง	ต้องบดอัดแน่นไม่รวม (CRUSHED STONE SOIL AGGREGATE TYPE BASE) ตาม มทพ.203-2545 ค่า L.L. ต้องไม่มากกว่า 25% ค่า P.L. ไม่มากกว่า 6% ค่าความตึกหรือไม่น้อยกว่า 40% การบดอัดต้องบดทับให้ความหนาแน่นไม่น้อยกว่า 95% MODIFIED PROCTOR DENSITY และมีค่า C.B.R. ไม่น้อยกว่า 80% หรือเท่ากับที่แสดงในแบบรูปตัดโครงสร้างทาง
5	การตีเส้นจราจรบนผิวทาง	อ้างถึง " แบบมาตรฐานเครื่องหมายจราจรบนผิวจราจร " ทล-3-110(1) - 110(4)



แบบมาตรฐานงานทาง  
สำหรับโครงการก่อสร้างส่วนท้องถิ่น

งานซ่อมสร้างผิวจราจรแอสฟัลต์ค้อนกริต


แบบเลขที่ ทล-7-401 (2)

หน้าที่ 98

# ข้อกำหนดงานเสริมผิวและซ่อมสร้างผิวแอสฟัลต์คอนกรีต

- ผู้รับจ้างจะต้องส่งแผนการปฏิบัติงานภายใน 7 วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญาต่อผู้ว่าจ้าง เพื่อที่จะทำการตรวจสอบและอนุมัติให้เป็นแผนการปฏิบัติงาน
- ผู้รับจ้างจะต้องประสานงานกับผู้ควบคุมงานจัดสร้างผิวจราจรทางภายใน 15 วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา เพื่อตรวจสอบหรือออกแบบผิวจราจรตามมาตรฐานงานทางหลวงชนบท
- งานดินถมคันทาง
  - วัสดุที่ใช้ในงานดินถมคันทางต้องเป็นวัสดุที่มีคุณภาพตามมาตรฐานวัสดุดินคันทาง (มทข 201-2545) ซึ่งได้ผ่านการทดสอบและรับรองให้ใช้ได้แล้ว
  - วัสดุที่จะทำการบดอัดแต่ละชั้นต้องผสมให้เข้ากันก่อน แล้วพรมน้ำตามจำนวนที่กำหนด วิศวกรตรวจปล่อยให้วัสดุมีความชื้นสม่ำเสมอก่อนทำการบดอัดแน่น
  - การถมคันทางให้ถมเป็นชั้นๆ ขึ้นหนาแน่น 20 เซนติเมตร ทุกชั้นต้องบดอัดแน่น ไม่น้อยกว่าร้อยละ 95% Standard Proctor Density
  - งานขึ้นรูปช่องพื้นทาง
    - วัสดุที่ใช้ในงานรองพื้นทาง ต้องเป็นวัสดุที่มีคุณภาพตามมาตรฐานวัสดุรองพื้นทาง (มทข 202-2545) ซึ่งได้ผ่านการทดสอบและรับรองให้ใช้ได้แล้ว
    - บนผิวจราจรเสริม หรือคันทางใหม่ ถ้ามีหลุมจะต้องกลบและบดอัดให้แน่นก่อน แล้วจึงนำวัสดุรองพื้นทางมาเกลี่ยแผ่บดอัดเป็นชั้นๆ ขึ้นหนาแน่น 20 เซนติเมตร และให้ความหนาแน่นแบบบดอัดขึ้น ไม่น้อยกว่าร้อยละ 95% Modified Proctor Density
    - งานขึ้นรูปพื้นทาง
      - วัสดุในงานพื้นทาง ต้องเป็นวัสดุที่มีคุณภาพตามมาตรฐานวัสดุพื้นทางหินผุ (มทข 203-2545) ซึ่งได้ผ่านการทดสอบและรับรองให้ใช้ได้แล้ว
      - บริเวณใดหรือช่วงใดพบว่าวัสดุพื้นทางเกิดการแยกตัว (Segregation) จากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนของวัสดุ (Scarify) ซอยและผสมลงคลาใหม่เข้ากันใหม่ หากวัสดุที่ทำทำการคลาคลาใหม่นั้นตรวจพบว่าคุณสมบัติไม่ถูกต้องตามข้อกำหนดให้นำวัสดุนั้นออกและนำวัสดุที่มีคุณสมบัติที่ถูกต้องมาใหม่แทน
      - Control Test จะทำตัวอย่างทดสอบทุกๆ ระยะ 1,000 เมตร และทุกชั้นหนาแน่นที่วัสดุเปลี่ยนแปลงตามการทดสอบ Sieve Analysis และ Compaction เท่าที่นั่นแต่ทั้งนี้ หากมีความสงสัยวัสดุต้องนำหนึ่งใด ผู้ควบคุมงานสามารถทดสอบที่หน่วยงานอื่น General Test ได้
      - ทดสอบความแน่นในสนาม (Field Density) พื้นที่ 450 ตารางเมตรต่อ 1 หลุมตัวอย่าง หรือตามที่กำหนดให้เป็นอย่างน้อย 6. งาน Prime Coat มทข 225-2545
        - ยางแอสฟัลต์ เป็นชนิด MC-70 หรือ CSS-1 ปริมาณการใช้ 0.80-1.40 ลิตร/ตารางเมตร
        - ผิวหน้าพื้นทางจะต้องสะอาดปราศจากฝุ่นและหินที่หลุดหรือวัสดุอื่นใด โดยการกวาดและปาดวัสดุออก
        - งาน Tack Coat มทข 227-2545
          - ยางแอสฟัลต์ เป็นชนิด CRS-2 ปริมาณการใช้ 0.10-0.30 ลิตร/ตารางเมตร
          - ก่อนที่จะทำการ Tack Coat จะต้องทำการกวาดฝุ่นและหินที่หลุดออกให้หมดแล้วจึงโรยเครื่องปาดฝุ่นออกให้หมด
          - เมื่อสาดยางแอสฟัลต์แล้วจะต้องทิ้งไว้ประมาณ 10-18 ชั่วโมง ก่อนที่จะทำผิวชั้นต่อไป
    - งานแอสฟัลต์คอนกรีต
      - พื้นผิวที่จะปูแอสฟัลต์คอนกรีตจะต้องทำการ Prime Coat ตาม มทข 225-2545 หรือ Tack Coat ตาม มทข 227-2545 ก่อน
      - พื้นที่ทางจะต้องสะอาดปราศจากฝุ่น หรือวัสดุไม่พึงประสงค์อื่นปะปน
      - คันทางเดิมที่เกิดการยุบตัว (Depression) หรือเป็นแอ่งเฉพาะแห่ง แต่ไม่ใช่รูตื้นผิว (Soft Spot) ถ้าแอ่งลึกไม่เกิน 30 มิลลิเมตร อาจแยกปูเสริมเพื่อปรับระดับเฉพาะส่วนที่ยุบตัวหรือเป็นแอ่งก่อน หรือจะปูรวมไปพร้อมกันกับการปูชั้นทางแอสฟัลต์คอนกรีตก็ได้ โดยให้อยู่ในดุลยพินิจของผู้ควบคุมงาน แต่ทั้งนี้ความหนาแน่นที่จะปูจะต้องไม่น้อยกว่า 80 มิลลิเมตร หากความหนาแน่น 80 มิลลิเมตร จะต้องแยกปูเสริมเพื่อปรับระดับเฉพาะส่วนที่ยุบตัวหรือเป็นแอ่งก่อน ถ้าแอ่งลึกเกิน 50 มิลลิเมตร จะต้องปูเสริมปรับระดับเฉพาะส่วนที่ยุบตัวก่อน โดยไม่ปูเป็นชั้นๆ หนาแน่นขึ้นและ 50 มิลลิเมตร
      - ผิวพื้นสะพานคอนกรีตที่จะต้องปูแอสฟัลต์คอนกรีต จะต้องขูดผิวสะพานคอนกรีต และรอยต่อส่วนเกินที่ติดอยู่ที่ผิวพื้นคอนกรีตออกให้หมด ถ้าทั้งความสะอาดทั้งไว้ให้แห้งแล้วจึงโรยเครื่องปาดฝุ่นออกให้หมดแล้วจึงทำ Tack Coat ก่อนปูแอสฟัลต์คอนกรีต

- อุณหภูมิแอสฟัลต์คอนกรีต เมื่อเทถึงสถานที่ก่อสร้างจะต้องมีอุณหภูมิไม่น้อยกว่า 132 °C และเมื่อปูบนพื้นทางแล้วจะต้องมีอุณหภูมิไม่น้อยกว่า 121 °C
- ทำการเก็บวัสดุแอสฟัลต์คอนกรีตหน้างาน พื้นที่ 9,000 ตารางเมตร ต่อ 1 ตัวอย่าง ทดสอบตาม มทข (ท) 607-2545 เพื่อหาขนาดของมวลรวมและปริมาณแอสฟัลต์ที่ใช้นั้นได้
- การปูแอสฟัลต์คอนกรีตจะต้องได้รับความหนาแน่นที่ถูกต้อง และผิวหน้าจะต้องมีความเรียบ ความแน่นต้นจะต้องมีความหนาแน่นตามยาวโดยไม่รอยลึก (Tearing) รอยเคสลับตัวเป็นแอ่ง (Shoving) การแยกตัวของส่วนผสมหรือความเสียหายอื่นๆ เกิดขึ้น หากปรากฏว่ามีความเสียหายเกิดขึ้นให้เริ่มแก้ไขทันที ส่วนผสมที่มีลักษณะจับตัวกันเป็นก้อนแข็งแห้งในทันที
- การบดอัดท้ายภายหลังจากที่ได้ปูแอสฟัลต์คอนกรีตลงบนผิวทางแล้ว ให้บดท้ายด้วยรถบดอัดเหล็ก 2 ล้อ หรือ 3 ล้อ ที่มีน้ำหนักประมาณ 8-10 ตัน จำนวน 2 เที่ยว แล้วจึงตามด้วยรถบดอัดอย่างอื่นน้ำหนักประมาณ 10-12 ตัน ทั้งนี้ เมื่อได้ความหนาแน่นตามที่ต้องการแล้ว ปล่อยให้รอถึงสัปดาห์ละ 2 ล้อ อีกครั้งหนึ่ง
- การตรวจวัดแอสฟัลต์คอนกรีตที่ก่อสร้างแล้ว
  - ลักษณะผิว (Surface Texture) จะต้องมีการวัดความลาดตามแบบ มีลักษณะผิวและลักษณะการบดอัดที่สม่ำเสมอ ไม่ปรากฏความเสียหาย เช่น ผิวหน้าหลุด (Pull) รอยลึก (Tear) ผิวหน้าหลวมหรือแยกตัว (Segregation) เป็นคลื่น (ripple) หรือความเสียหายอื่นๆ หากตรวจพบแล้วปรากฏว่ามีความเสียหายดังกล่าวจะต้องดำเนินการแก้ไข
  - ผู้ต้องเตรียมรายงานผลการตรวจเห็นสมควร
  - ความหนาแน่นของผิวแอสฟัลต์คอนกรีตให้เจาะตัวอย่างความหนาแน่น และก่อนที่ผิวแอสฟัลต์จะแห้งทั้งนี้ไม่น้อยกว่า 200 เมตร และหรือจำนวน 3 กิโลเมตร ในแนวตั้งฉากกับแนวถนน และก่อนที่ผิวแอสฟัลต์จะแห้งทั้งนี้ไม่น้อยกว่า 200 เมตร และนำมากำหนดค่าความหนาแน่นจะต้องไม่น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในแบบ
  - ความแน่น (Density) หลังจากที่ได้ทำการบดอัดแอสฟัลต์คอนกรีตบนผิวทางเรียบร้อยแล้วให้ทำการเจาะกลั่นตัวอย่าง เป็นความหนาแน่นของชั้นทางแอสฟัลต์คอนกรีตในสนามที่ก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้วด้วยเครื่องเจาะกลั่นตัวอย่างจำนวน 1 กิโลเมตรอย่าง ทุกๆ ระยะ 250 เมตร แล้วนำมาทดสอบหาความหนาแน่น ซึ่งจะไม่น้อยกว่าร้อยละ 98 ของค่า Marshall Density
  - การซ่อมแซมผิวแอสฟัลต์คอนกรีตที่ชำรุดเสียหาย จะต้องทำความสะอาดหลุมให้เรียบร้อย และทำการ Tack Coat ก่อนที่จะซ่อมแซมผิวแอสฟัลต์คอนกรีตที่มีอุณหภูมิไม่น้อยกว่า 121 °C ให้ผิวเรียบและผิวทาง และให้ความหนาแน่นแบบตามแบบกำหนด
  - การซ่อมแซมผิวแอสฟัลต์คอนกรีตและการซ่อมแซมผิวแอสฟัลต์คอนกรีตที่ชำรุดเสียหาย ในระหว่างที่ก่อสร้างผิวจราจรแอสฟัลต์คอนกรีตจะจัดและควบคุมการจราจรไม่ให้ผ่านผิวทางที่ก่อสร้างใหม่ จนกว่าผิวทางจะยึดตัวลงมากพอที่จะเปิดให้การจราจรผ่านแล้วจะไม่ทำในกรณีจราจรอยู่บนผิวทางนั้น โดยต้องติดตั้งป้ายจราจรหรืออุปกรณ์ควบคุมการจราจรอื่นๆ ที่จำเป็นตามที่ได้กล่าวถึงกำหนดพร้อมกับการปิดการจราจร เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผ่านพื้นที่ก่อสร้างได้โดยสะดวกปลอดภัย และไม่ทำให้ผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีตเสียหาย ระยะเวลาก่อนเปิดการจราจรให้อยู่ในดุลยพินิจของผู้ควบคุมงาน

	กรมการช่าง สำนักงานช่าง
งานเสริมผิวและซ่อมสร้างผิวแอสฟัลต์คอนกรีต (ข้อกำหนดการก่อสร้าง)	
แบบเลขที่ ทด-7-601	แผ่นที่ 100



