



กองช่าง

เทศบาลตำบลกุดชุมพัฒนา

แบบโครงการ	: โครงการขยายผิวจราจรและเสริมผิวจราจรแอสฟัลท์ติกคอนกรีต พร้อมติดตั้งชุดเสาไฟถนนคอนกรีตเสาปักได้โคมไฟแอลอีดีพลังงานแสงอาทิตย์ ซอยเทศบาล 35 (ช่วงที่ 2) บ้านกุดชุมพัฒนา หมู่ที่ 8
แบบเลขที่	: 3/2569
เจ้าของโครงการ	: เทศบาลตำบลกุดชุมพัฒนา
สถานที่ก่อสร้าง	: ซอยเทศบาล 35 บ้านกุดชุมพัฒนา หมู่ที่ 8 ตำบลกุดชุม อำเภอกุดชุม จังหวัดยโสธร



ชุมชน

ไปบ้านเหล้าดำแย

หน้า 8

๘
ไปอำเภอเมืองนกา

ขยายผิวจราจรคอนกรีตเสริมเหล็กฝั่งขวา
ขนาดผิวจราจร กว้าง 1 เมตร ยาว 154.80 เมตร หนา 0.15 เมตร
หรือรวมทั้ง 2 ฝั่ง มีพื้นที่ดำเนินการไม่น้อยกว่า 291.80 ตารางเมตร

เสริมผิวแอสฟัลต์ติกคอนกรีตฝั่งขวา
ขนาดผิวจราจร กว้าง 1 เมตร ยาว 21.80 เมตร หนา 0.05 เมตร
หรือรวมทั้ง 2 ฝั่งมีพื้นดำเนินการไม่น้อยกว่า 43.60 ตารางเมตร

จุดสิ้นสุดโครงการฯ
N 16.037659
E 104.339880

เสริมผิวจราจรแอสฟัลต์ติกคอนกรีต
ขนาดผิวจราจร กว้าง 7.00 เมตร ยาว 133.00 เมตร หนา 0.05 เมตร
หรือมีพื้นที่ดำเนินการไม่น้อยกว่า 931.00 ตารางเมตร

ขยายผิวจราจรคอนกรีตเสริมเหล็กฝั่งซ้าย
ขนาดผิวจราจร กว้าง 1.00 เมตร ยาว 137.00 เมตร ทน 0.15 เมตร

เสริมผิวจราจรแอสฟัลต์ติกคอนกรีตฝั่งซ้าย
ขนาดผิวจราจร กว้าง 1.00 เมตร ยาว 21.80 เมตร ทน 0.05 เมตร

โรงเรียนกุดชุมพูนพัฒนาฯ

ซอยเทศบาล 32

จุดเริ่มต้นโครงการฯ
N 16.03685
E 104.34107



โครงการ

โครงการขยายมิวเซียมและเสริมมิวเซียม
แอลพีทีติดคอนกรีต พร้อมติดตั้งชุดเสาไฟถนนโคมเสาพับ
ได้ โคมไฟแอลอีดีพลังงานแสงอาทิตย์ ชอยทศบาล 35
(ช่วงที่ 2) บ้านกตมพัฒนา หมู่ที่ 8

แสดงแบบ

สำรวจ
เขียนแบบ

ตรวจแบบ

เห็นชอบ

เห็นชอบ

อนุมิต

มาตราส่วน

วัน/เดือน/ปี

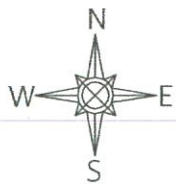
แบบเลขที่

แผ่นที่
1

จำนวนแผ่น

7

12569



ชุมชน

ตำแหน่งติดตั้งชุดเสาไฟ
จำนวน 1 ต้น
N 16.037242
E 104.340426

โรงเรียนกุดชุมพัฒนาฯ

ซอยเทศบาล 32

ซอยเทศบาล 33

ซอยเทศบาล 34

ซอยเทศบาล 35

ซอยเทศบาล 36

ซอยเทศบาล 37

หมู่ 8

วัดสามัคคี

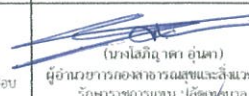
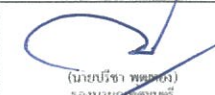
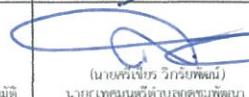
ไปบ้านเหล่าคำแน

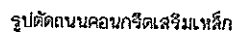
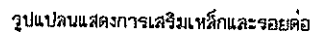
ไปอำเภอสิงหนท

วันที่	รายการแก้ไข
	
โครงการ โครงการขยายผิวจราจรและเสริมผิวจราจร แอสฟัลต์ติกคอนกรีต พร้อมติดตั้งชุดเสาไฟถนนโคมเสาพับ ได้โคมไฟแอลอีดีพลังงานแสงอาทิตย์ ซอยเทศบาล 35 (ช่วงที่ 2) บ้านกุดชุมพัฒนา หมู่ที่ 8	
แนบแบบ	
สำรวจ เขียนแบบ	 (ปรีชา นาคบำรุง) ผู้ช่วยนายช่างโยธา
ตรวจสอบ	จ.ส.อ.  (อุทิศ คุ้มบุญ) นายช่างโยธาปฏิบัติงาน รักษาการแทน ผู้อำนวยการกองช่าง
เห็นชอบ	(นางสาวณิชาดา อุ่นตา) ผู้อำนวยการกองสาธารณสุขและสิ่งแวดล้อม รักษาการแทนนักเทคนิคการแพทย์
เห็นชอบ	(นายวิฑูรย์ คุ้มทอง) รองนายกเทศมนตรี
อนุมัติ	(นายศรีเชษฐ วัชรวิทย์) นายกเทศมนตรีตำบลกุดชุมพัฒนา
มาตราส่วน	
วัน/เดือน/ปี	
แบบเลขที่ /2569	
แผ่นที่	จำนวนแผ่น

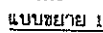
คุณลักษณะของเสาไฟ

- เสาไฟถนนโคมเสาพับได้ มีความสูง 6 เมตร ทำจากวัสดุเหล็กชุบสังกะสี (Hot-Dip Galvanized)
- คุณลักษณะทางกลของเสาไฟถนนโคมเสาพับได้ อ้างอิงวิธีทดสอบมาตรฐาน มอก. 2316 - 2549
 - มีความต้านแรงดึง ไม่น้อยกว่า 442 ± 5 เมกะพาสคัล
 - มีความต้านแรงดึงที่จุดคราก ไม่น้อยกว่า 358 ± 5 เมกะพาสคัล
 - มีความยืด ไม่น้อยกว่าร้อยละ 21 ± 5
- เสาไฟถนนโคมเสาพับได้ โดยฐานเหล็กและห่วงเหล็กขนาดใหญ่ตรงกลางเสา โดยฐานเหล็กมีแผ่นเพลทสองแผ่นประกบกันและใช้บูทเหล็กบานพับเพื่อช่วยรับแรงดึงและใช้ห่วงเหล็กขนาดใหญ่ตรงกลางเสาช่วยผ่อนแรงเพื่อง่ายในการยกเสาโดยใช้เหล็กค้ำยันโดยคนยกเสาอย่าง น้อย 2 คน
- เสาไฟถนนโคมเสาพับได้สามารถรับน้ำหนักได้ 90 ± 10 กิโลกรัม มีความแข็งแรงเพียงพอที่จะสามารถรองรับอุปกรณ์ที่จะนำมาติดบนหัวเสา
- โคมไฟแอลอีดีพลังงานแสงอาทิตย์ มีขนาดประมาณ $789 \times 367 \times 63.5$ มิลลิเมตร และมีน้ำหนักประมาณ 12 ± 3 กิโลกรัม
- โคมไฟแอลอีดีพลังงานแสงอาทิตย์ ใช้แหล่งจ่ายไฟเป็นพลังงานแสงอาทิตย์
- โคมไฟแอลอีดีพลังงานแสงอาทิตย์ มีแผงเซลล์แสงอาทิตย์ประกอบติดกับโคมไฟรับแสงได้ 2 ทิศทาง ซึ่ง กำหนดลักษณะการติดตั้งที่ระยะห่างระหว่างโคม 30 เมตร ความสูง 6 เมตร
- คุณลักษณะทางแสงและสีของโคมไฟแอลอีดีพลังงานแสงอาทิตย์ อ้างอิงวิธีทดสอบมาตรฐาน IES LM-79-08
 - มีค่าประสิทธิภาพความส่องสว่างของดวงโคมไม่ต่ำกว่า 183 ลูเมนต่อวัตต์
 - มีค่าฟลักซ์ส่องสว่างไม่น้อยกว่า 5,662 ลูเมน
 - มีค่าดัชนีความถูกต้องของสีไม่น้อยกว่า 75
- โคมไฟแอลอีดีพลังงานแสงอาทิตย์ ขนาด 30 วัตต์ มีรายงานการคำนวณค่าความส่องสว่างและการกระจายแสงของโคมด้วยโปรแกรม DIALux ซึ่งกำหนดลักษณะการติดตั้งที่ระยะห่างระหว่างโคม 30 เมตร ความสูง 6 เมตร ให้ค่าความส่องสว่างเฉลี่ย 15 ลักซ์ ค่าความส่องสว่างต่ำสุดต่อความสว่าง เฉลี่ย (Uniformity : u_0) = $1/2.5$ และค่าความส่องสว่างต่ำสุดต่อค่าความสว่างสูงสุด (E_{min}/E_{max}) = $1/6$ ผ่านตามมาตรฐานกรมทางหลวง โดยสอดคล้องตามเกณฑ์ความส่องสว่างถนนสายรองและพื้นที่ขานเมือง (นอก เมือง)
- โคมไฟแอลอีดีพลังงานแสงอาทิตย์ มีระดับการป้องกันน้ำและฝุ่น IP66 อ้างอิงวิธีทดสอบมาตรฐาน มอก. 513-2553
- แผงเซลล์แสงอาทิตย์ เป็นชนิด Mono Crystalline มีกำลังไฟฟ้าสูงสุด 70 วัตต์ อ้างอิงวิธีทดสอบมาตรฐาน EN55032, EN61000
- แบตเตอรี่เป็นชนิดลิเทียมฟอสเฟต (LiFePO) มีขนาดไม่น้อยกว่า 12.8 โวลต์ และ 45 แอมแปร์ชั่วโมง อ้างอิงวิธีทดสอบมาตรฐาน มอก. 2217-2548
- ผู้รับจ้างจะต้องรับประกันความชำรุดบกพร่องในระยะเวลา 2 ปี นับถัดจากวันที่เทศบาลตำบลกุดชุมพุงพัฒนา ได้รับมอบงานดังกล่าว ซึ่งความชำรุดบกพร่อง หรือความเสียหายนั้น เกิดจากความชำรุด บกพร่องของผู้รับจ้าง อันเกิดจากการใช้วัสดุที่ไม่ถูกต้อง หรือทำไว้อย่างไม่เรียบร้อย หรือทำไม่ถูกต้องตามมาตรฐานแห่งหลักวิชาชีพ ผู้รับจ้างรับผิดชอบไม่กระทำการดังกล่าว ภายใน 15 วันนับแต่วันที่ได้รับแจ้ง เป็นหนังสือจากผู้ว่าจ้าง หรือไม่ทำการแก้ไขให้ถูกต้องเรียบร้อย ภายในเวลาที่ผู้ว่าจ้างกำหนด ให้ผู้ว่าจ้างมีสิทธิที่จะทำการ นั้นหรือให้ผู้รับจ้างอื่นทำงานนั้น โดยผู้รับจ้างต้องเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายทั้งสิ้น

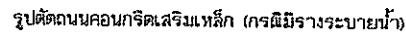
วันที่ รายนามแก้ไข	
	
โครงการ โครงการขยายผิวจราจรและเสริมผิวจราจร เขตพื้นที่เทศบาลตำบล กุดชุมพุงพัฒนา จังหวัดขอนแก่น ได้โคมไฟแอลอีดีพลังงานแสงอาทิตย์ ขอเทศบาล 35 (ช่วงที่ 2) บ้านกุดชุมพุงพัฒนา หมู่ที่ 8	
แสดงแบบ	
สำรวจ เขียนแบบ	 (ปรัชญา นาคบัวรุ่ง) วิศวกรวิชาชีพ
ตรวจแบบ	จ.ส.อ. (สุร คูมสุ) นายช่างโยธาปฏิบัติงาน วิศวกรราชการ ผู้อำนวยการกองช่าง
เห็นชอบ	 (นายอภิชาติ อุ่นตา) ผู้อำนวยการกองช่างและสิ่งแวดล้อม วิศวกรราชการ แผนก วิศวกรรมโยธา
เห็นชอบ	 (นายวิชา พงษ์ทอง) วิศวกรวิชาชีพ
อนุมัติ	 (นายศิริเชษฐ์ วัชรวิวัฒน์) นายกเทศมนตรีตำบลกุดชุมพุงพัฒนา
ม.ร.ท.ส่วน	
วัน/เดือน/ปี	
แบบเลขที่	3/2569
แผนที่	จำนวนแผ่น



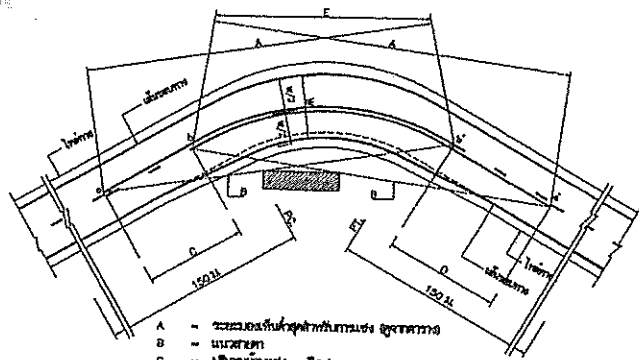
ឧទាហរណ៍ CONSTRUCTION JOINT ឯក CONSTRUCTION JOINT



ขยายรอยต่อ LONGITUDINAL JOINT



	กรมการศึกษานานาชาติ สำนักงานเลขาธิการ	
กระทรวงศึกษาธิการ สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน		
นางสาว อรุณดา นาคประสิทธิ์ (นางสาวมีผลต่อความหมายของชื่อเฉพาะตามกฎกระทรวงศึกษาธิการว่าด้วยการใช้ชื่อเฉพาะ)		
แบบแสดง ที่ กอ-๒ ๒๐๑	วันที่ ๑๕	

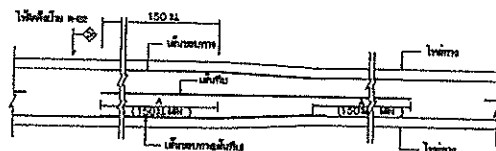


- A = ระยะของเส้นผ่าศูนย์กลางในการแบ่ง จักรวรรดิทาง
- B = แนวสายตา
- C = บริเวณกึ่งกลาง a หรือ b
- D = บริเวณกึ่งกลาง a' หรือ b'
- a, a' = จุดเริ่มต้นของบริเวณกึ่งกลาง
- b, b' = จุดปลายบริเวณกึ่งกลาง
- E = เส้นกึ่งกลางเส้นผ่าศูนย์กลาง

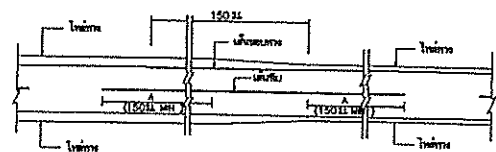
การแบ่งจราจรบริเวณโค้งทาง

ตาราง : ระยะทางของเส้นผ่าศูนย์กลางในการแบ่งจราจร

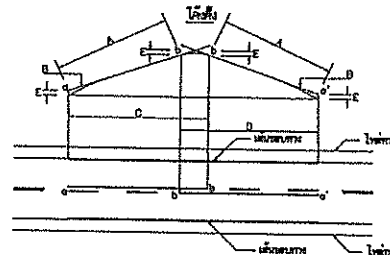
ความกว้าง (ม.)	ระยะของเส้นผ่าศูนย์กลางในการแบ่ง (ม.)
50	150
60	160
70	170
80	180
90	190
100	200



การแบ่งจราจร การเว้นความกว้างของจราจรตรง

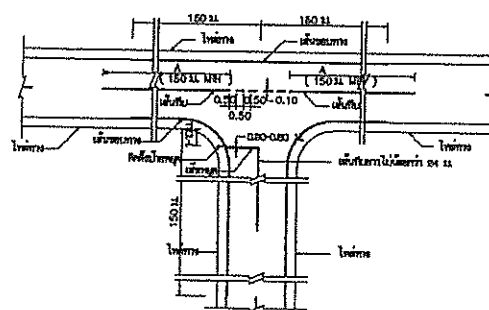


การแบ่งจราจร การเว้นความกว้างของไหล่ทางตรง



- A = ระยะของเส้นผ่าศูนย์กลางในการแบ่ง จักรวรรดิทาง
- B = แนวสายตา
- C = บริเวณกึ่งกลาง a หรือ b
- D = บริเวณกึ่งกลาง a' หรือ b'
- E = ระยะ 30 ม.
- a, a' = จุดเริ่มต้นของบริเวณกึ่งกลาง
- b, b' = จุดปลายบริเวณกึ่งกลาง

การแบ่งจราจรบริเวณโค้งทาง



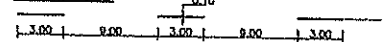
การแบ่งจราจรทางแยก

ขนาดและระยะของเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง

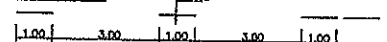
ก) เส้นแบ่งทิศทางจราจร

1. เส้นแบ่ง

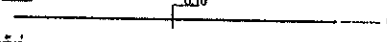
กรณี : ขอบเขตถนน



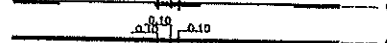
กรณี : ขอบเขตถนน



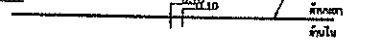
2. เส้นขอบ



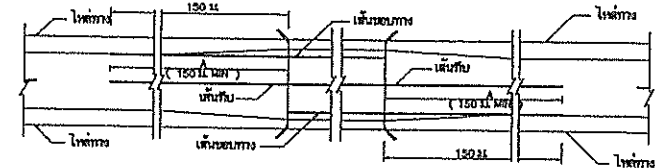
3. เส้นขอบ



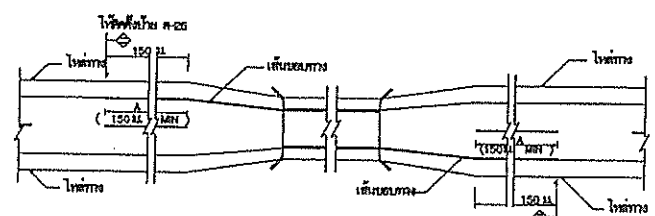
ข) เส้นขอบถนน



การเว้นความกว้างระหว่างเลนจราจรบนผิวทาง



การเว้นความกว้างระหว่างเลนจราจรบนผิวทาง



การแบ่งจราจรบริเวณแยก

รายการประกอบแบบ

1. มีดัดแปลง มีหน่วยเป็นเมตร ยกเว้นเป็นหน่วยอื่น
2. เส้นแบ่งทิศทางจราจร ใช้เส้นสีเหลือง ขนาดกว้าง 10 ซม. ที่เส้นที่ 1 ของการจราจรตรงหน้า
- 2.1 เส้นแบ่งทิศทางจราจร ใช้เส้นสีเหลือง ขนาดกว้าง 10 ซม. ที่เส้นที่ 1 ของการจราจรตรงหน้า
- 2.2 เส้นแบ่งทิศทางจราจร ใช้เส้นสีเหลือง ขนาดกว้าง 10 ซม. ที่เส้นที่ 1 ของการจราจรตรงหน้า
- 2.3 เส้นแบ่งทิศทางจราจร ใช้เส้นสีเหลือง ขนาดกว้าง 10 ซม. ที่เส้นที่ 1 ของการจราจรตรงหน้า
- 2.4 เส้นแบ่งทิศทางจราจร ใช้เส้นสีเหลือง ขนาดกว้าง 10 ซม. ที่เส้นที่ 1 ของการจราจรตรงหน้า
- 2.5 เส้นแบ่งทิศทางจราจร ใช้เส้นสีเหลือง ขนาดกว้าง 10 ซม. ที่เส้นที่ 1 ของการจราจรตรงหน้า
3. เส้นขอบถนน ให้ใช้เส้นสีเทา กว้าง 10 ซม. ที่เส้นที่ 2 ของการจราจร
4. สีทางจราจรที่ใช้สีเหลือง (สีเหลือง, สีเทา, สีขาว, สีดำ) ต้องใช้สีเหลือง

หมายเหตุ

แบบร่างของแบบมาตรฐานจราจร (สีเส้นจราจร) ปรับปรุงจากแบบร่างที่ กข-3-109/45 (แก้ไขครั้งที่ 1) ของกรมทางหลวงชนบท

	แบบมาตรฐานจราจร สำหรับโครงการก่อสร้างทางหลวงชนบท
	เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง (สีเส้นจราจร)
แบบร่างที่ กข-3-110 (1)	แผ่นที่ 49

ข้อกำหนดการติดตั้งจราจรด้วยสีจราจร (Traffic Paint) และวัสดุเทอร์โมพลาสติก (Thermoplastic) ให้ดำเนินการดังต่อไปนี้

1. วิธีดำเนินการจัดทำ

- 1.1 การเตรียมผิวทาง : ผิวทางจราจรที่ทำการติดตั้งหรือเครื่องหมายจราจรต้องสะอาดและแห้ง ต้องไม่ทำบนผิวทางที่สกปรก มีฝุ่นจับ หรือสิ่งแปลกปลอมอื่นใด และในลงกับไปบนวัสดุจราจรเดิมที่ชำรุด การลงวัสดุจราจรใหม่ ต้องใช้วิธีทาเพื่อให้วัสดุติดแน่นกับผิวจราจรส่วนเดิม โดยไม่ก่อให้เกิดการแยกชั้นและเปลี่ยนสีเดิม สารวัสดุจราจรที่นําลงควรต้องสอดคล้องกับผิวจราจรที่จะทำงาน รวมทั้งปริมาณจะเหมาะสม ทั้งนี้ต้องได้รับความเห็นชอบจากผู้ว่าจ้างก่อน ในกรณีที่เครื่องหมายจราจรเดิมไม่อยู่ในแนวหรือรูปแบบที่ถูกต้องกับเครื่องหมายจราจรที่จะทำขึ้นใหม่ ผู้รับจ้างมีหน้าที่รับผิดชอบในการลบเครื่องหมายจราจรเดิมออกโดยให้เสร็จเรียบร้อย
- 1.2 ในกรณีที่พื้นผิวจราจรหรือเครื่องหมายจราจรบนผิวทางที่ก่อสร้างใหม่ให้ดำเนินการภายหลังการก่อสร้างผิวทางแล้วเสร็จไม่น้อยกว่า 1 สัปดาห์
- 1.3 การเตรียมวัสดุเทอร์โมพลาสติก : เพื่อป้องกันมิให้เกิดฝุ่นหรือเกิดการแตกเปราะของเทอร์โมพลาสติกเนื่องจากให้ความร้อนสูงเกินกว่าผู้ผลิตกำหนดไว้ ต้องใช้วัสดุเทอร์โมพลาสติกให้เพียงพอกับความร้อนในเศษขี้ผึ้งที่มีการกวาดถูและจะต้องไม่ให้ความร้อนสูงกว่าที่ผู้ผลิตกำหนดไว้ว่าขณะใด ๆ เมื่อวัสดุเทลงแล้วจะต้องใช้ทันทีที่น้ำมันให้หน้าวัสดุเทอร์โมพลาสติกที่หลอมเหลวอยู่ตามเดิม 6 ชั่วโมงการใช้งาน
- 1.4 การเตรียมเครื่องมือ : ต้องใช้เครื่องมือ เครื่องจักรกล และอุปกรณ์ต่างๆ ตามลักษณะของวัสดุที่ใช้ทำ งาน ปริมาณของวัสดุต้องอยู่ในกรอบขอบข่ายที่ผู้ผลิตกำหนดไว้หากมีการทำมากกว่านี้เพิ่ม

2. ข้อกำหนดคุณสมบัติ

- 2.1 สีจราจร (Traffic Paint) หมายถึง สีจราจรที่ใช้ในการจัดทำเครื่องหมายจราจรโดยวิธีทาสี เป็นผลิตภัณฑ์ที่ทำในประเทศไทย ซึ่งแสดงเครื่องหมายมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม มอก. 415 สีจราจร ชนิดที่ 2
- 2.2 วัสดุเทอร์โมพลาสติก (Thermoplastic) หมายถึง วัสดุเทอร์โมพลาสติกที่ใช้ในการจัดทำเครื่องหมายจราจรโดยวิธีทาสี หรืออัดลง เป็นผลิตภัณฑ์ที่ทำในประเทศไทย ซึ่งแสดงเครื่องหมายมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม มอก. 542 วัสดุเทอร์โมพลาสติก ระดับ 1 ซึ่งมีคุณสมบัติและอัตราส่วนของส่วนผสมในส่วนผสมไม่น้อยกว่า 20% โดยน้ำหนักรวมทั้งใช้ใยบนเส้นเทอร์โมพลาสติก สะท้อนแสงในอัตราส่วน 400-500 กรัมต่อตารางเมตร
- 2.3 ลูกแก้ว (Glass Beads) ที่ใช้กับวัสดุจราจรบนผิวทางเพื่อให้เกิดการสะท้อนแสงเป็นผลิตภัณฑ์ที่ทำในประเทศไทยซึ่งแสดงเครื่องหมายมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม มอก. 543 ไว้ในผลิตภัณฑ์
- 2.4 วัสดุรองพื้น (Tack Coat หรือ Primer) เป็นน้ำมันเคมีใช้ทบบนผิวทางก่อนทาสีหรือเครื่องหมายจราจรเพื่อช่วยในการยึดเกาะระหว่างวัสดุจราจรบนผิวทางกับผิวทาง มีคุณสมบัติตามที่ผู้ผลิตวัสดุเทอร์โมพลาสติกกำหนด

3. การตรวจวัดคุณสมบัติของเครื่องหมายจราจร

3.1 ความหนา

ในระหว่างกระบวนการปฏิบัติงานให้มีการตรวจวัดความหนาของเครื่องหมายจราจรในปริมาณงานไม่เกิน 100 ตารางเมตร อย่างน้อย 3 ค่า ต่อ 1 ครั้ง โดยใช้แผ่นโลหะผิวเรียบวางรับในแนวที่ เครื่องติดตั้งจะผ่าน เพื่อหาบริเวณที่วัดความหนาของเครื่องหมายจราจรดังนี้

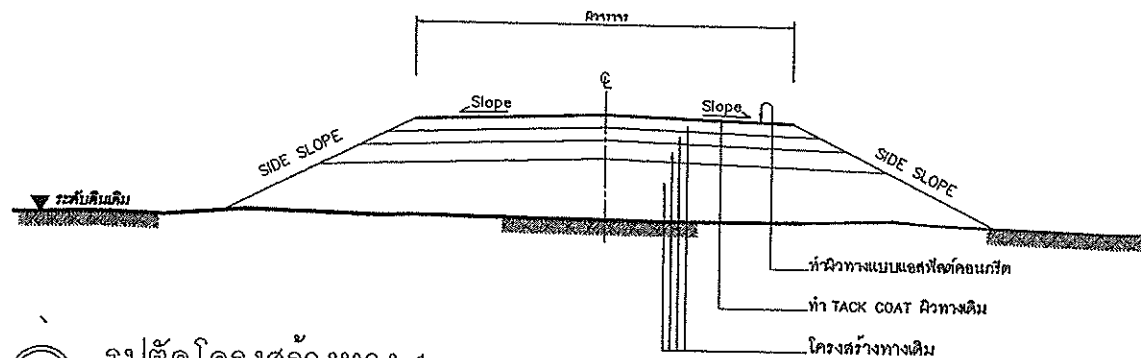
- (1) สีจราจร (Traffic Paint) ความหนาของสีจราจรและเครื่องหมายจราจรเมื่อแห้งต้องมีความหนาไม่น้อยกว่า 0.2 มิลลิเมตร
- (2) วัสดุเทอร์โมพลาสติก (Thermoplastic) ความหนาของสีจราจรและเครื่องหมายจราจรเมื่อแห้งต้องมีความหนาไม่น้อยกว่า 3.0 มิลลิเมตร หรือไม่น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในแบบ

3.2 ค่าสัมประสิทธิ์การสะท้อนแสง (Reflectance หรือ Luminance Factor)

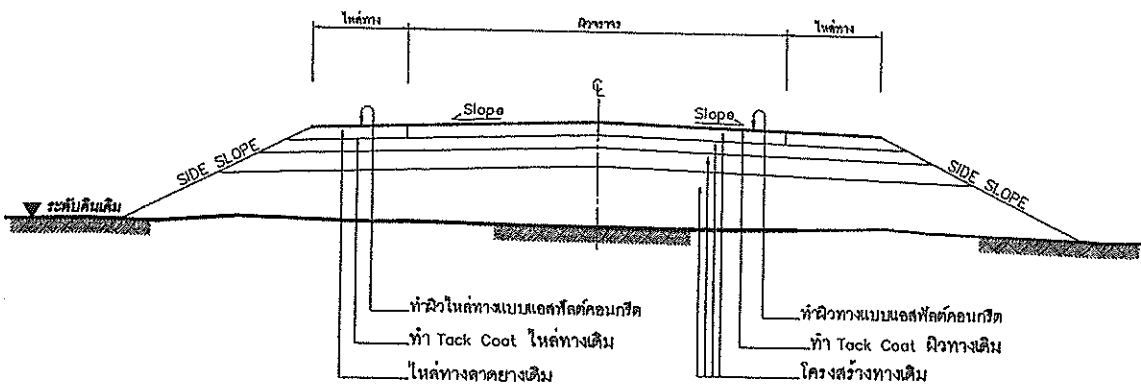
ในระหว่างกระบวนการปฏิบัติงานให้มีการตรวจวัดค่าการสะท้อนแสงของเครื่องหมายจราจรในปริมาณงานไม่น้อยกว่า 10 ตารางเมตร แต่ละตำแหน่งอย่างน้อย 3 ค่า และในทุกช่วงเวลา : ชั่วโมง ให้ตรวจสอบมาตรฐานเครื่องมือ (Standardization) และปรับค่าให้ถูกต้อง

ตารางที่ 1 แสดงเกณฑ์กำหนดคุณสมบัติของเครื่องหมายจราจร

รายการที่กำหนด	สีจราจร	วัสดุเทอร์โมพลาสติก
1. วัสดุ 1.1 ชนิดกำหนด 1.2 การใช้งาน	มอก. 415-2541 ชนิดที่ 2 ทน	มอก. 542-2530 ระดับ 1 ทน หรือทนปกติ
2. ตรวจสอบคุณสมบัติของวัสดุจราจร 2.1 ความหนา เนื้อแห้ง, มิลลิเมตร 2.2 อัตราการใช้ลูกแก้ว (โพลียเอสเตอร์) กรัม/ตร.ม.	≥ 0.2 " ≥ 400	≥ 3.0 ≥ 3.0 ≥ 400
3. ตรวจสอบคุณสมบัติของวัสดุจราจรพื้นผิว (ตรวจสอบรับแรง) 3.1 ความทนทานต่อการเสียดสี, มิลลิเมตร 3.2 การบ่งชี้ในแนวสายตา 3.2.1 การสะท้อนแสง (Retroreflectivity), $\text{mcd.m}^{-1} \text{m}^{-2}$ สีขาว สีเหลือง	≥ 0.2 " ≥ 300 ≥ 200	≥ 3.0 " ≥ 300 ≥ 200
4. ตรวจสอบคุณสมบัติของวัสดุจราจรพื้นผิว (ระยะเวลาประกัน) 4.1 การบ่งชี้ในแนวสายตา 4.1.1 การสะท้อนแสง (Retroreflectivity), $\text{mcd.m}^{-1} \text{m}^{-2}$ 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



รูปตัดโครงสร้างทาง 1



รูปตัดโครงสร้างทาง 2

รายการประกอบแบบ

1. ทำ DEEP PATCHING ผิวทางและผิวไหล่ทางเดิมที่ชำรุดเสียหายจนถึงชั้น โครงสร้างทาง
2. ถ้าวางผิวทางและผิวไหล่ทางเดิมไม่ชำรุดเสียหายแต่ไม่ลึกถึงโครงสร้างทาง ให้ทำ SKIN PATCHING ให้เรียบรอยเสียก่อน
3. ปรับระดับผิวทางและผิวไหล่ทางให้เรียบมีระดับเสมอกับบริเวณอื่น ก่อนที่จะเสริมผิว
4. ทำ TACK COAT ผิวทางและผิวไหล่ทาง
5. ทำผิวไหล่ทางแบบแอสฟัลต์คอนกรีต
6. ทำผิวทางแบบแอสฟัลต์คอนกรีตและตีเส้นแบ่งทิศทางจราจรและเส้นขอบทาง
7. รายละเอียดตามรูปตัดโครงสร้างทาง สามารถเปลี่ยนแปลงแก้ไขในด้านขนาดชนิดและตำแหน่งโครงสร้างได้ตามความเหมาะสมกับสภาพทางที่จะดำเนินการ ทั้งนี้ให้อยู่ในดุลยพินิจของผู้ว่าจ้าง
8. ภายในระหว่างหลักกิโลเมตรตามที่กำหนดไว้ในแบบ อาจกำหนดให้ทำการตอนใดก็ได้ตามความเหมาะสม และอาจจะให้ทำการเพิ่มบริเวณทางเชื่อมเข้าสถานที่ราชการหรืออาคารสาธารณะ ในระยะไม่เกินเขตทางหลวง หรือทำการเพิ่มบริเวณทางแยก เพื่อให้ได้ปริมาณงานตามที่กำหนด ทั้งนี้ให้อยู่ในดุลยพินิจของผู้ควบคุมงาน
9. ในกรณีที่ไม่สามารถดำเนินการตามช่วงหลักกิโลเมตรที่กำหนดไว้ในแบบ สามารถเปลี่ยนแปลงแก้ไขได้ โดยพิจารณาดำเนินการในช่วงหลักกิโลเมตรอื่นภายในสายทาง ตามความเหมาะสม ทั้งนี้ให้อยู่ในดุลยพินิจของผู้ว่าจ้าง
10. การเปลี่ยนแปลงแก้ไขตาม ข้อ 7,8 และ ข้อ 9 จะต้องให้ได้ปริมาณงานตามที่กำหนดไว้ในแบบ
11. ความหนาของผิวทางแบบแอสฟัลต์คอนกรีต จะกำหนดในแบบแต่ละสายทาง
12. งานไหล่ทางจะกำหนดในแบบแต่ละสาย
13. งานซ่อมแซมและทำใหม่ หรืองานจัดทำติดตั้งเครื่องหมายจราจร หลักกั้นโค้ง หลักกิโลเมตรและ GUARD RAIL จะกำหนดไว้ในแบบแต่ละสายทางซึ่งต้องจัดทำให้อยู่ในสภาพที่เรียบร้อย

หมายเหตุ

แบบงานเสริมผิวแอสฟัลต์คอนกรีตปรับปรุงจากแบบมาตรฐานงานบำรุงรักษาทาง แบบที่ 3 (มฐ.บร.3/2545) และแบบที่ 3.2 (มฐ.บร. 3.2/2545) ของกรมทางหลวงชนบท

ข้อกำหนดงานเสริมผิวแอสฟัลต์คอนกรีต

ลำดับที่	รายการ	ข้อกำหนด
1	ไหล่ทาง แอสฟัลต์คอนกรีต	อ้างอิง " มาตรฐานงานแอสฟัลต์คอนกรีต " มทข 230-2545
2	ผิวทาง แอสฟัลต์คอนกรีต	อ้างอิง " มาตรฐานงานแอสฟัลต์คอนกรีต " มทข 230-2545
3	TACK COAT	อ้างอิง " มาตรฐานงานแทคโคท " มทข 227-2545
4	การตีเส้นจราจรบนผิวทาง	อ้างอิง " แบบมาตรฐานเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง " ทล-3-110(1) - 110(4)

	แบบมาตรฐานงานทาง สำหรับรองรับการปกครองส่วนท้องถิ่น
	งานเสริมผิวแอสฟัลต์คอนกรีต
แบบเลขที่ ๗๘-7-2๐๑	หน้าที่ ๑4

ข้อกำหนดงานเสริมผิวและซ่อมสร้างผิวแอสฟัลต์คอนกรีต

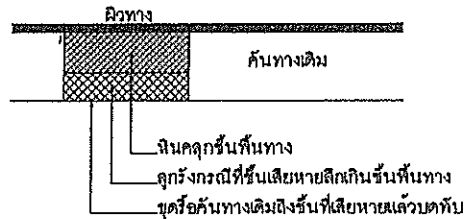
1. ผู้รับจ้างจะต้องส่งแบบการปฏิบัติงานภายใน 7 วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญาต่อผู้ว่าจ้าง เพื่อที่จะทำการตรวจสอบและอนุมัติให้เป็นแผนการปฏิบัติงาน
2. ผู้รับจ้างจะต้องประสานกับผู้ควบคุมงานจัดตั้งวัสดุงานทางภายใน 15 วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา เพื่อตรวจสอบหรือออกแบบผิวทางตามมาตรฐานงานทางหลวงชนบท
3. งานดินถมคันทาง
 - 3.1 วัสดุที่ใช้ในงานดินถมคันทางต้องเป็นวัสดุที่มีคุณภาพตามมาตรฐานวัสดุหินชั้นทาง (มทข 201-2545) ซึ่งได้ผ่านการทดสอบและรับรองให้ใช้ได้แล้ว
 - 3.2 วัสดุที่จะทำการบดอัดแต่ละชั้นต้องแห้งให้เข้ากันก่อน แล้วพรมน้ำตามจำนวนที่กำหนดไว้ตามขนาดพื้นที่ให้วัสดุมีความชื้นสม่ำเสมอก่อนทำการบดอัดแน่น
 - 3.3 การถมคันทางให้ถมเป็นชั้นๆ ชั้นหนึ่งๆ หนาไม่เกิน 20 เซนติเมตร ทุกชั้นต้องบดอัดแน่นไม่น้อยกว่าร้อยละ 95% Standard Proctor Density
4. งานขึ้นรองพื้นทาง
 - 4.1 วัสดุที่ใช้ในงานรองพื้นทาง ต้องเป็นวัสดุที่มีคุณภาพตามมาตรฐานวัสดุรองพื้นทาง (มทข 202-2545) ซึ่งได้ผ่านการทดสอบและรับรองให้ใช้ได้แล้ว
 - 4.2 บนผิวจราจรเดิม หรือคันทางใหม่ ถ้ามีคุณสมบัติของค่าบดอัดในชั้นก่อน แล้วจึงนำวัสดุรองพื้นทางมาเคลือบผิวชั้นหนึ่งๆ ขึ้นหนาไม่เกิน 20 เซนติเมตร และให้มีความหนาแน่นแต่ละชั้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 95% Modified Proctor Density
5. งานขึ้นพื้นทาง
 - 5.1 วัสดุในงานพื้นทาง ต้องเป็นวัสดุที่มีคุณภาพตามมาตรฐานวัสดุพื้นทางหินคลุก (มทข 203-2545) ซึ่งได้ผ่านการทดสอบและรับรองให้ใช้ได้แล้ว
 - 5.2 บริเวณโคยหรือช่องโหว่บริเวณวัสดุพื้นทางเกิดการแยกตัว (Segregation) จากการเปลี่ยนแปลงต้องจัดทุบ (Scorify) ออกและผสมทดแทนให้เข้ากันใหม่ หากวัสดุที่ทำการคลุกคั่วในบ่อนั้นตรวจพบว่ามีคุณสมบัติไม่ถูกต้องตามข้อกำหนดให้นำวัสดุชั้นบนออกและนำวัสดุที่มีคุณสมบัติถูกต้องมาใส่แทน
 - 5.3 Control Test จะนับตัวอย่างทดสอบทุกๆ ระยะ 1,000 เมตร และทุกด้านหนึ่งวัสดุและเปลี่ยนแปลงการทดสอบเพียง Sieve Analysis และ Compaction เท่านั้นแต่ทั้งนี้ หากเกิดความสงสัยวัสดุคั่วบดนั้น ผู้ควบคุมงานสามารถทดสอบทั้งหมดเพื่อเป็น General Test ได้
 - 5.4 ทดสอบความแน่นในสนาม (Field Density) ที่บ่อ 450 ตารางเมตรต่อ 1 หลุมตัวอย่าง หรือตามที่กำหนดไว้เป็นอย่างอื่น
6. งาน Prime Coat มทข 225-2545
 - 6.1 ยางแอสฟัลต์ เป็นชนิด MC-70 หรือ CSS-1 ปริมาณการใช้ 0.80-1.40 ลิตร/ตารางเมตร
 - 6.2 ผิวหน้าพื้นทางจะต้องสะอาดปราศจากฝุ่นและดินที่หลุดหรือวัสดุอื่นใด โดยการกวาดและเป่าเศษวัสดุออก
7. งาน Tack Coat มทข 227-2545
 - 7.1 ยางแอสฟัลต์ เป็นชนิด CRS-2 ปริมาณการใช้ 0.10-0.30 ลิตร/ตารางเมตร
 - 7.2 ก่อนที่จะทำการ Tack Coat จะต้องทำการกวาดฝุ่นและดินที่หลุดออกให้หมดแล้วใช้เครื่องเป่าลมเป่าฝุ่นออกให้หมด
 - 7.3 เมื่อลาดยางแอสฟัลต์แล้วจะต้องทิ้งไว้ประมาณ 10-18 ชั่วโมง ก่อนที่จะทำการขึ้นชั้นต่อไป
8. งานแอสฟัลต์คอนกรีต
 - 8.1 พื้นผิวที่จะปูแอสฟัลต์คอนกรีตจะต้องทำการ Prime Coat ตาม มทข 225-2545 หรือ Tack Coat ตาม มทข 227-2545 ก่อน
 - 8.2 พื้นทางจะต้องสะอาดปราศจากฝุ่น หรือวัสดุไม่พึงประสงค์อื่นปะปน
 - 8.3 พื้นทางเดิมที่เกิดการยุบตัว (Depression) หรือเป็นแอ่งเฉพาะแห่ง แต่ไม่ใช่อ่อนตัว (Soft Spot) ถ้าแข็งลึกไม่เกิน 30 มิลลิเมตร อาจแยกปูเสริมเพื่อปรับระดับเฉพาะส่วนที่ยุบตัวหรือเป็นแอ่งก่อน หรือจะปูรวมไปพร้อมกับ การปูชั้นทางแอสฟัลต์คอนกรีตก็ได้ โดยให้อยู่ในจุดที่ผิวจะอยู่ตามงาน แต่ทั้งนี้ความหนาของชั้นที่จะปูจะต้องไม่เกิน 80 มิลลิเมตร หากความหนาเกิน 80 มิลลิเมตร จะต้องแยกปูเสริมเพื่อปรับระดับเฉพาะส่วนที่ยุบตัวหรือเป็นแอ่งก่อน ถ้าแข็งลึกเกิน 50 มิลลิเมตร จะต้องปูเสริมปรับระดับเฉพาะส่วนที่ยุบตัวก่อน โดยให้อยู่เป็นชั้นๆ หนาไม่เกินชั้นละ 50 มิลลิเมตร
 - 8.4 ผิวที่บดและพ่นคอนกรีตที่จะต้องปูแอสฟัลต์คอนกรีต จะต้องทุบด้วยแรงจลน์ และรื้อออกแล้วนำดินที่ติดอยู่ที่ผิวที่บดและพ่นคอนกรีตออกให้หมดล้างทำความสะอาดให้ผิวให้แห้งแล้วใช้เครื่องเป่าลมเป่าฝุ่นออกให้หมดแล้วจึงทำ Tack Coat ก่อนปูแอสฟัลต์คอนกรีต

- 8.5 อุณหภูมิแอสฟัลต์คอนกรีต เมื่อมาถึงสถานที่ก่อสร้างจะต้องมีอุณหภูมิไม่น้อยกว่า 132°C และเมื่อปูบนพื้นทางแล้วจะต้องมีอุณหภูมิไม่น้อยกว่า 121°C
- 8.6 ทำการเก็บวัสดุแอสฟัลต์คอนกรีตตามปริมาณที่ 9,000 ตารางเมตร ต่อ 1 ตัวอย่าง ทดสอบตาม มทข (พ) 607-2545 เพื่อดำเนินการทดสอบและปริมาณแอสฟัลต์ที่ใช้นั้นได้หรือไม่
- 8.7 การปูแอสฟัลต์คอนกรีตจะต้องใช้ความหนาตามข้อกำหนด และผิวหน้าจะต้องมีความเรียบ ความแน่นสม่ำเสมอทั้งทางด้านความหนาและความยาว โดยไม่มีรอยฉีก (Teoring) รอยย่นหรือตัวเป็นแอ่ง (Shoving) การแยกตัวของส่วนผสมหรือความเสียหายอื่นๆ เกิดขึ้น หากปรากฏว่ามีความเสียหายเกิดขึ้นให้รีบแก้ไขทันที ส่วนผสมที่มีลักษณะจับตัวกันเป็นก้อนแข็งห้ามนำมาใช้
- 8.8 การบดอัดพื้นผิวหลังจากที่ได้ปูแอสฟัลต์คอนกรีตลงบนผิวทางแล้ว ให้บดทับด้วยลูกกลิ้งแบบลูกกลิ้ง 2 ล้อ หรือ 3 ล้อ ที่มีน้ำหนักประมาณ 8-10 ตัน จำนวน 2 เที่ยว แล้วจึงตามด้วยรถกลิ้งอย่างอื่นที่มีน้ำหนักประมาณ 10-12 ตัน ทั้งนี้ เมื่อได้ความหนาแน่นตามที่กำหนดแล้ว รถบดหรือรถกลิ้งด้วยรถกลิ้ง 2 ล้อ อีกครั้งหนึ่ง
9. การตรวจสอบแอสฟัลต์คอนกรีตที่ก่อสร้างแล้ว
 - 9.1 ลักษณะผิว (Surface Texture) จะต้องมีความลาดตามแบบ มีลักษณะผิวและลักษณะการบดอัดที่สม่ำเสมอ ไม่ปรากฏความเสียหาย เช่น ผิวหน้าหลุด (Puff) รอยฉีก (Teor) ผิวหน้าลวมหรือแยกตัว (Segregation) เป็นคลื่น (Ripple) หรือความเสียหายอื่นๆ หากตรวจสอบแล้วปรากฏว่ามีความเสียหายดังกล่าวจะต้องดำเนินการแก้ไขให้ถูกต้องเรียบร้อยแล้วจึงสามารถเริ่มการก่อสร้าง
 - 9.2 ความหนาของผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีตให้เจาะด้วยอย่างความหนาทุกๆ ระยะไม่เกิน 250 เมตร จำนวน 1 ก่อนตัวอย่างหรือจำนวน 3 ก่อนตัวอย่าง ไม่แน่ว่าจากที่บดอัดแน่น และก่อนตัวอย่างจะต้องห่างกันไม่น้อยกว่า 2.00 เมตร และนำความค่าเฉลี่ยความหนาจะต้องไม่น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในแบบ
 - 9.3 ความแน่น (Density) หลังจากที่ได้ทำการบดอัดแอสฟัลต์คอนกรีตบนผิวทางเรียบร้อยแล้วให้ทำการเจาะก่อนตัวอย่างเป็นตัวแทนของชั้นทางแอสฟัลต์คอนกรีตในสนามที่ก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้วด้วยเครื่องเจาะแบบเจาะอย่างจำนวน 1 ก่อนตัวอย่าง ทุกๆ ระยะ 250 เมตร แล้วนำค่าความหนาแน่นมาคำนวณ ซึ่งจะต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 98 ของค่า Marshall Density
 - 9.4 การซ่อมแซมผิวที่จะก่อนตัวอย่าง จะต้องทำการทำความสะอาดให้เรียบร้อย และทำการ Tack Coat ก่อนที่จะซ่อมแซมแอสฟัลต์คอนกรีตที่มีอุณหภูมิไม่น้อยกว่า 121°C ให้ผิวเรียบเสมอกัน และมีความหนาแน่นตามแบบที่กำหนด
10. การอำนวยความสะดวกและควบคุมการจราจรระหว่างก่อสร้าง

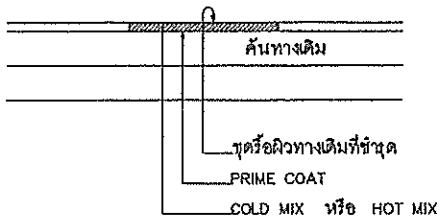
ในระหว่างทำการก่อสร้างผิวจราจรแอสฟัลต์คอนกรีตจะต้องจัดและควบคุมการจราจรไม่ให้ผ่านผิวทางที่ก่อสร้างใหม่ จนกว่าผิวทางจะบดอัดจนกระทั่งเปิดให้การจราจรผ่านแล้วจะไม่ทำให้เกิดร่องรอยบนผิวทางนั้น โดยต้องติดป้ายจราจรหรืออุปกรณ์ควบคุมการจราจรอื่นๆ ที่จำเป็นตามที่ผู้ว่าจ้างกำหนดหรือที่หน่วยงานราชการกำหนดพื้นที่ก่อสร้างได้โดยสะดวกปลอดภัย และไม่ก่อให้เกิดความเสียหายแอสฟัลต์คอนกรีตเสียหาย ระยะเวลาในการปิดจราจรให้อยู่ในดุลยพินิจของผู้ควบคุมงาน

	แบบมาตรฐานงานทาง สำหรับรับรองการปิดจราจรส่วนท้องถิ่น	
งานเสริมผิวและซ่อมสร้างผิวแอสฟัลต์คอนกรีต (หักค่าเช่ารถและค่าจ้าง)		
บทกณฑ์ที่ 7-601	หน้าที่ 100	

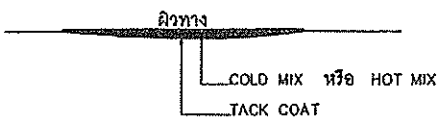
ข้อกำหนดงานแก้ไขผิวทางและพื้นทางเดิม



DEEP PATCH



SKIN PATCH



LEVELLING

1. งานขุดซ่อมผิวทางเดิม (DEEP PATCH)

เป็นการซ่อมแก้ไขโครงสร้างทางที่ไม่แข็งแรง (SOFT) หมายถึง งานขุดชั้นคั่นทางในบริเวณที่ด้านทางเดิมชำรุดเสียหาย (SOFT SPOT) และไม่สามารถรับน้ำหนักบรรทุกได้ ต้องทำการขุดหรือลึกถึงชั้นที่เสียหาย แล้วเปลี่ยนวัสดุใหม่ที่มีคุณภาพเหมาะสมที่ แล้วทำการบดทับให้ได้รูปร่างและความแน่นตามที่กำหนด

วิธีการก่อสร้าง

1. ขุดหรือผิวทางและชั้นทางที่ชำรุดออกจนถึงชั้นโครงสร้างทางที่เสียหาย ตลอดจนความกว้างของชั้นทางหรือตามพื้นที่ที่เสียหายตามที่ผู้ควบคุมงานกำหนด
2. ทำการบดทับคั่นทางเดิมให้แน่นตามมาตรฐานงานทางหลวงชนบทของวัสดุคั่นทางนั้นๆ
3. ลงวัสดุตามชั้นคั่นทางเดิมหรือดีกว่า แล้วใช้เครื่องจักรกลที่เหมาะสม ตีแผ่ เกลี่ยวัสดุ คลุกเคล้า ผสมน้ำโดยที่ประมาณว่าให้ปริมาณน้ำที่ OPTIMUM MOISTURE CONTENT $\pm$ 3%
4. เกลี่ยปรับแต่งวัสดุจนได้ที่ แล้วทำการบดทับด้วยเครื่องมือบดทับที่เหมาะสม บดทับจนสม่ำเสมอจนได้ความแน่นตามข้อกำหนด การก่อสร้างชั้นคั่นทางต้องก่อสร้างเป็นชั้นๆ โดยให้มีความหนาหลังบดทับชั้นละไม่เกิน 200 มิลลิเมตร และทดสอบความแน่นของการบดทับ
5. เกลี่ยปรับแต่งวัสดุให้ได้แนว ระดับ ความลาด ขนาดและรูปตัดตามแบบสายทางจนไม่มีหลุมบ่อ หรือวัสดุหลุดหลวมไม่แน่นอยู่บนผิว
6. ทำการก่อสร้างชั้นผิวทางตามแบบที่กำหนด

2. งานปะซ่อมผิวทางเดิม (SKIN PATCH)

เป็นงานซ่อมแก้ไขผิวทางเดิมที่ชำรุดเสียหายเท่านั้น ไม่ลึกลงไปถึงโครงสร้างทาง ผิวทางที่มีลักษณะความเสียหายที่จะต้องทำการปะซ่อม (SKIN PATCH) ได้แก่ผิวทางที่มีรอยแตกกว้างแบบหนังงู (ALLIGATOR CRACKS) ที่มีรอยแตกกว้างไม่เกิน 3 มิลลิเมตร ผิวทางที่มีรอยแตกกว้างจากการกดไถ (SLIPPAGE CRACKS) เป็นต้น

วิธีการก่อสร้าง

1. ทำเครื่องหมายเพื่อแสดงขอบเขตบริเวณที่จะทำการซ่อมเป็นรูปเหลี่ยมทางเรขาคณิตตามผู้ควบคุมงานกำหนด
2. ขุดหรือผิวทางเดิมที่เสียหาย ปิดกั้นบริเวณที่จะทำการซ่อมให้สะอาดและแห้งด้วยไม้กั้นหรือเครื่องเป่าลม
3. ทำ PRIME COAT
4. ปูวัสดุ ผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีตชนิดผสมร้อน (HOT MIX) หรือ (COLD MIX) แล้วเกลี่ยให้ได้ระดับ
5. บดทับด้วยเครื่องบดอัดสั่นสะเทือน (VIBRATING ROLLER) หรือเครื่องจักรที่เหมาะสมจนเรียบมีระดับเสมอกับผิวทางบริเวณอื่น
6. ทำการก่อสร้างชั้นผิวทางตามแบบที่กำหนด

3. งานปรับระดับผิวทางเดิม (LEVELLING)

เป็นงานซ่อมเพื่อปรับระดับผิวทางเดิมให้เรียบมีระดับเสมอกับผิวทางบริเวณอื่นก่อนที่จะทำการลาดผิวทางตลอดหรือเสริมผิวลาดยางแอสฟัลต์คอนกรีต เป็นการปรับระดับผิวทางเท่านั้น ไม่ลึกลงไปถึงโครงสร้างทางหรือชั้นผิวทาง ผิวทางที่มีลักษณะความเสียหายที่จะต้องทำการปรับระดับ (LEVELLING) ได้แก่ ผิวทางที่ทรุดตัวตามแนวขุดฝังท่อ (UTILITY CUT DEPRESSION) ผิวทางที่ยุบลงไปตามแนวร่องล้อ (SUT) ผิวทางที่ยุบเป็นแอ่งมีระดับต่ำกว่าบริเวณอื่น (DEPRESSION) เป็นต้น

วิธีการก่อสร้าง

1. ทำเครื่องหมายเพื่อแสดงขอบเขตบริเวณที่จะทำการซ่อมตามผู้ควบคุมงานกำหนด
2. ปิดกั้นบริเวณที่จะทำการซ่อมให้สะอาดและแห้งด้วยไม้กั้นหรือเครื่องเป่าลม
3. ทำ TACK COAT
4. ปูวัสดุ ผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีตชนิดผสมร้อน (HOT MIX) หรือ (COLD MIX) แล้วเกลี่ยให้ได้ระดับ
5. บดทับด้วยเครื่องบดอัดสั่นสะเทือน (VIBRATING ROLLER) หรือเครื่องจักรที่เหมาะสมจนเรียบมีระดับเสมอกับผิวทางบริเวณอื่น
6. ทำการก่อสร้างชั้นผิวทางตามแบบที่กำหนด

	แบบมาตรฐานงานทาง สำหรับองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น
งานแก้ไขผิวทางและพื้นทางเดิม (ข้อกำหนดการก่อสร้าง)	
แบบเลขที่ ทท-7-602	แก้ไขที่ 101