

กระทรวงศึกษาธิการ
สำนักงานเลขาธิการสภาการศึกษา
ศูนย์ปฏิบัติการ

ดำเนินการของ สำนักงานเลขาธิการสภาการศึกษา

ปีงบประมาณ ๒๕๖๓ ๔.๐๐ - ๗.๐๐ เดือน

พิธีเปิดงานวันวิชาการ ๒๕๖๓ ๑๕.๐๐ - ๑๖.๐๐

สำเนาเอกสาร

นายวิชาญ วัฒนกุล (เลขาธิการ)

รักษาการเลขาธิการสภาการศึกษา

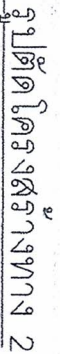
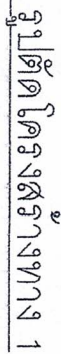
ประธานกรรมการ

กรรมการ

กรรมการ

กรรมการ

กรรมการ



ข้อกำหนดงานเสรีภาพแอฟฟิเคียนคนอเมริกัน

ԱՄՍԵՐԴՆ ԴՐ-7-201

ԱՍԻՄԴՆ 94

^๒ การดำเนินงานเพื่อเสริมสร้างและคุ้มครองสุขภาพของประชาชนให้ปลอดภัยจากอุบัติเหตุจราจรทางบก

1. ผู้รับจ้างจะต้องส่งผลการปฏิบัติงานภายใน 7 วัน นับตั้งแต่วันที่มอบงานไปให้ผู้ควบคุมตรวจทาง เพื่อที่จะทำการตรวจสอบและอนุมัติให้ไปเป็นแผนการปฏิบัติงาน
2. ผู้รับจ้างจะต้องส่งค่าเบี้ยผู้ควบคุมงานสูงสุดส่งงานทางภายใน 15 วัน นับตั้งแต่วันที่มอบงานไปให้ผู้รับจ้าง เพื่อบริการตรวจสอบหรือขอแนบค่าจ้างตามมาตรฐานงานทางหลวงชนบท
3. งานคืนเงินค้ำทาง
3.1 วัสดุที่ใช้ในงานคืนเงินค้ำทางต้องเป็นวัสดุที่มีคุณภาพตามมาตรฐานวัสดุคืนเงินค้ำทาง (มทศ 201-2545) ซึ่งผู้รับจ้างหรือผู้ควบคุมงานต้องนำวัสดุไปคืนแล้ว
3.2 วัสดุที่จะทำการนำวัสดุคืนจะต้องนำขึ้นชั่งกันก่อน แล้วพรมน้ำตามจำนวนที่กำหนด ใช้รถกวาดปัดเกลี่ยให้วัสดุมีความชื้นสม่ำเสมอก่อนทำการนำวัสดุคืน
3.3 การขนส่งทางให้รถเป็นรถ 4 ล้อขึ้นไป ขนาดไม่เกิน 20 ตันตันบรรทุก วัสดุต้องนำรถคืนโดยไม่เสียค่าหัวรถเข็น
4. งานรับเงินค้ำทาง
4.1 วัสดุที่ใช้ในงานรับเงินค้ำทาง ต้องเป็นวัสดุที่มีคุณภาพตามมาตรฐานวัสดุรับเงินค้ำทาง (มทศ 202-2545) ซึ่งผู้รับจ้างหรือผู้ควบคุมงานต้องนำวัสดุไปคืนแล้ว
4.2 บริษัทรับเงินค้ำทาง หรือผู้รับเงินค้ำทางใหม่ ถ้ามีหลักฐานชัดเจนและขอคืนเงินค้ำทางแล้ว แต่ยังไม่ได้รับเงินค้ำทางมาคืนแล้ว บริษัทรับเงินค้ำทาง ขึ้นเงินค้ำทางไม่เกิน 20 แสนบาท และให้มีความหนาแน่นและพื้นที่ไม่น้อยกว่าร้อยละ 95% Modified Proctor Density
5. งานรับเงินค้ำทาง
5.1 วัสดุในงานรับเงินค้ำทาง ต้องเป็นวัสดุที่มีคุณภาพตามมาตรฐานวัสดุรับเงินค้ำทาง (มทศ 203-2545) ซึ่งผู้รับจ้างหรือผู้ควบคุมงานต้องนำวัสดุไปคืนแล้ว
5.2 บริเวณที่ผิวของผิวจราจรวัสดุที่นำมาใช้ควรเป็นวัสดุ (Sealcoat) จากสารละลายแอสฟัลต์และยางมะตอย (Sealant) ออกและผสมจากค่าอัตราให้ใช้กันใหม่ หากวัสดุที่ทำจากจุลินทรีย์ใหม่ในโครงการว่ากันลงบนผิวไม่ถูกต้องตามข้อกำหนดให้นำวัสดุที่ไม่ออกและนำวัสดุที่มีคุณภาพคืนให้ผู้ควบคุมงานได้
5.3 Control Test จะทำขึ้นอย่างน้อยจะทดสอบการกระจาย 1,000 เมตร และทำชุดความถี่หรือการกระจายของ Sieve Analysis และ Compaction เท่ากันแต่ทำในทางที่มีความละเอียดหรือวัสดุแน่นได้ ผู้ควบคุมงานสามารถทดสอบทั้งแบบเหมือน General Test ได้
5.4 ทดสอบความแน่นในสนาม (Field Density) ขึ้นที่ 450 ตารางเมตรต่อ 1 หลุมตัวอย่าง หรือตามที่กำหนดไว้ในข้อกำหนด
6. งาน Prime Coat มทศ 225-2545
6.1 ขางแอสฟัลต์ เป็นชนิด MC-70 หรือ CSS-1 ใช้ขนาดการให้ 0.80-1.40 ลิตร/ตารางเมตร
6.2 ผิวหน้าทั้งที่ทางจะต้องส่งเอกสารค่าผสมและหินที่ทดสอบให้แนบมาส่งผู้รับจ้างมาส่งผู้ควบคุมงาน
7. งาน Tack Coat มทศ 227-2545
7.1 ขางแอสฟัลต์ เป็นชนิด CRS-2 ใช้ขนาดการให้ 0.10-0.30 ลิตร/ตารางเมตร
7.2 ก่อนที่จะทำการ Tack Coat จะต้องทำการการทดสอบและหินที่ทดสอบให้แนบมาส่งผู้รับจ้างมาส่งผู้ควบคุมงาน
- 7.3 เมื่อทดสอบแอสฟัลต์แล้วจะขอส่งให้ไปประมาณ 10-18 ชั่วโมง ก่อนที่จะทำการขึ้นเคลือบ
8. งานแอสฟัลต์คอนกรีต
8.1 หินผิวที่จะไปแอสฟัลต์คอนกรีตจะต้องทำการ Prime Coat ตาม มทศ 225-2545 หรือ Tack Coat ตาม มทศ 227-2545 ก่อน
8.2 ที่ทางจะต้องส่งเอกสารค่าผสม หรือวัสดุไม่เชิงประจักษ์เป็นไป
8.3 ที่ทางค่าที่ออกการขุด (Displacement) หรือเป็นเอกสารแนบมา ส่งให้ผู้ควบคุมงาน
8.4 งานแอสฟัลต์คอนกรีตจะต้องส่งผู้ควบคุมงาน แต่ทั้งนี้ความยาวของแอสฟัลต์คอนกรีตไม่เกิน 80 มิลลิเมตร หากความหนาเกิน 80 มิลลิเมตรโดยให้อยู่ในจุดที่รับแรงรับผู้ควบคุมงาน แต่ทั้งนี้ความยาวของแอสฟัลต์คอนกรีตไม่เกิน 80 มิลลิเมตร หากความหนาเกิน 80 มิลลิเมตรจะต้องแยกแอสฟัลต์คอนกรีตเป็นระดับชั้นๆ หรือเป็นชั้นๆ ถ้าแอสฟัลต์เกิน 50 มิลลิเมตร จะต้องนำแอสฟัลต์คอนกรีตไปทำเป็นชั้นๆ โดยให้ทำเป็นชั้นๆ หนาไม่เกินชั้นละ 50 มิลลิเมตร
8.5 ผิวที่ส่งเอกสารค่าผสมแอสฟัลต์คอนกรีต จะต้องส่งค่าผสมแอสฟัลต์คอนกรีต และรายละเอียดการขึ้นผิวแอสฟัลต์คอนกรีตให้แนบมาส่งผู้ควบคุมงาน
- 8.6 ผิวที่ส่งเอกสารค่าผสมแอสฟัลต์คอนกรีต จะต้องส่งค่าผสมแอสฟัลต์คอนกรีต และรายละเอียดการขึ้นผิวแอสฟัลต์คอนกรีตให้แนบมาส่งผู้ควบคุมงาน

- [illegible]

ประธานกรรมการ

..การรวมการ

0524015

05591075

20010220



แบบมาตรฐานงานทาง
รับองค์ประกอบของส่วนท้องถิ่น

(ข้อกำหนดการก่อสร้าง)

เอกสารแนบที่ นธ-7-0

100 100%

ข้อกำหนดงานแก้ไขผิวทางและพื้นทางเดิม

1. งานซ่อมผิวทางเดิม (DEEP PATCH)

เป็นการซ่อมแซมแก้ไขโครงสร้างทางที่ไม่แข็งแรง (SOFT) หมายถึง งานซ่อมผิวชั้นทางในบริเวณที่ต้นทางเดิมชำรุดเสียหาย (SOFT SPOT) และไม่สามารถรับน้ำหนักบรรทุกได้ ต้องทำการขุดลอกผิวชั้นที่เสียหาย แล้วเปลี่ยนวัสดุใหม่ที่มีคุณภาพเหมาะสม ที่ และการถมทับให้ได้ รูปร่างและคำแนะนำที่กำหนด

วิธีการก่อสร้าง

1. ขุดผิวทางเดิมและชั้นทางที่ชำรุดออกเป็นชั้น โครงสร้างทางที่เสียหาย ตลอดจนความกว้างของชั้นทางหรือความพื้นที่ที่เสียหายตามที่ควบคุมงานกำหนด
2. ทำการถมทับด้วยดินเหนียวในชั้นตามมาตรฐานงานทางหลวงชนบทหรือวัสดุที่ทางนั้นๆ
3. ลงวัสดุตามชั้นนั้นทางเดิมหรือดีกว่า แล้วใช้เครื่องจักรกลที่เหมาะสม เช่น กลิ้งเหล็ก ลูกบดกลิ้ง ผลบดกลิ้งโดยที่ระยะการวิ่งให้ไม่เกิน 30 CM MOISTURE CONTENT \pm 3%
4. เกลี่ยปรับแต่งวัสดุจนได้ที่ แล้วทำการบดทับด้วยเครื่องบดทับที่เหมาะสม บดทับจนสม่ำเสมอจนได้ความแน่นตามข้อกำหนด การก่อสร้างชั้นนั้นทางต้องก่อสร้างเป็นชั้นๆ โดยให้มีความหนาแน่นบดทับนั้นไม่เกิน 200 มิลลิเมตร และวัดสอบความแน่นของการบดทับ
5. เกลี่ยปรับแต่งวัสดุให้ได้แนว ระดับ ความลาด หนาแน่นและรูปที่ได้ตามแบบสายทางงานไม่หลุมบ่อ หรือวัสดุหลุดหลวมไม่แน่นอนบนผิว
6. ทำการก่อสร้างชั้นผิวทางตามแบบที่กำหนด

2. งานปะผิวชั้นผิวทางเดิม (SKIN PATCH)
เป็นงานซ่อมแซมแก้ไขผิวทางเดิมที่ชำรุดเสียหายเท่านั้น ไม่ถึงลงไปถึงโครงสร้างทาง ผิวทางที่มีลักษณะความเสียหายที่ละเอียดกว่าการ
ปะซ่อม (SKIN PATCH) ได้แก่ผิวทางที่มีรอยแตกกว้างไม่เกิน 3 มิลลิเมตร ผิวทางที่มีรอยแตกกว้างจากการกัดไน (SPACE CRACKS) เป็นต้น

วิธีการก่อสร้าง

1. ทำผิวช่องบนผิวเดิมแสดงขอบเขตบริเวณที่จะทำการซ่อมเป็นรูปเหลี่ยมทางขนาดตามที่ควบคุมงานกำหนด
2. ขุดผิวทางเดิมที่เสียหาย บดผิวทางบริเวณที่จะทำการซ่อมให้สะอาดและแห้งด้วยไม้กวาดหรือเครื่องเป่าลม
3. ทา PRIME COAT
4. ปูวัสดุ ผิวทางและผิวเดิมที่ชำรุดเสียหาย (HOT MIX) หรือ (COLD MIX) แล้วกลิ้งให้เรียบ
5. บดทับด้วยเครื่องบดอัดแน่นและเรียบ (VIBRATING ROLLER) หรือเครื่องจักรที่เหมาะสมจนเรียบมีระดับเสมอกับผิวทางบริเวณอื่น
6. ทำการก่อสร้างชั้นผิวทางตามแบบที่กำหนด

3. งานปรับระดับผิวทางเดิม (LEVELLING)
เป็นงานซ่อมแซมผิวชั้นผิวทางเดิมให้เรียบมีระดับเสมอกับผิวทางบริเวณอื่นก่อนที่จะทำการงานผิวทางเดิมหรือผิวชั้นผิวทางเดิมที่ชำรุดเสียหาย
เป็นการปรับระดับผิวทางเดิมที่ชำรุดเสียหาย ไม่ถึงลงไปถึงโครงสร้างทางหรือชั้นผิวทาง ผิวทางที่มีลักษณะความเสียหายที่ละเอียดกว่าการปรับระดับ (LEVELLING) ได้แก่ ผิวทางที่ทรุดตัวตามแนวร่องน้ำ (GULLY CUT DEPRESSION) ผิวทางที่ยุบลงไปตามแนวร่องน้ำ (BUT) ผิวทางที่ยุบเป็นแอ่งมีระดับต่ำกว่าบริเวณอื่น (DEPRESSION) เป็นต้น

วิธีการก่อสร้าง

1. ทำผิวช่องบนผิวเดิมแสดงขอบเขตบริเวณที่จะทำการซ่อมตามที่ควบคุมงานกำหนด
2. บดผิวทางเดิมที่จะทำการซ่อมให้สะอาดและแห้งด้วยไม้กวาดหรือเครื่องเป่าลม
3. ทา TACK COAT
4. ปูวัสดุ ผิวทางและผิวเดิมที่ชำรุดเสียหาย (HOT MIX) หรือ (COLD MIX) แล้วกลิ้งให้เรียบ
5. บดทับด้วยเครื่องบดอัดแน่นและเรียบ (VIBRATING ROLLER)
6. ทำการก่อสร้างชั้นผิวทางตามแบบที่กำหนด


ประธานกรรมการ

กรรมการ

กรรมการ

กรรมการ

กรรมการ

	
แบบมาตรฐานทาง	สำหรับโครงการก่อสร้าง
งานแก้ไขผิวทางและพื้นทางเดิม (ข้อกำหนดการก่อสร้าง)	
หน้าเลขที่ ทบ-7-602	หน้า 101