



งานบำรุงรักษาระบบโครงข่ายประจําปิงปวงประมาณปี ๒๕๖๘

โครงการ ก่อสร้างถนนลาดยางสายบ้านปากกลางตำบลปากกลาง - น้ำสาว ตำบลยม
กว้าง ๕ เมตร ยาว ๗๐๐ เมตรหนาเฉลี่ย ๐.๐๕ เมตร หรือมีพื้นที่ดำเนินการ

ไม่น้อยกว่า ๓,๕๐๐ ตารางเมตร

องค์การบริหารส่วนตำบลปากกลาง อำเภอปัว จังหวัดน่าน

สถานที่ก่อสร้าง
บ้านปากกลาง หมู่ที่ ๗

ต.ปากกลาง อ.ปัว จ.น่าน



งานบำรุงรักษาแบบโครงข่ายประจำปีงบประมาณปี 2568

โครงการ ก่อสร้างถนนลาดยางสายบ้านปากกลางตำบลปากกลาง - น้ำขาว ตำบลม
พิจิตรจระก้าง กว้าง 5 เมตร ยาว 700 เมตร หนาเฉลี่ย 0.05 เมตร หรือพื้นที่

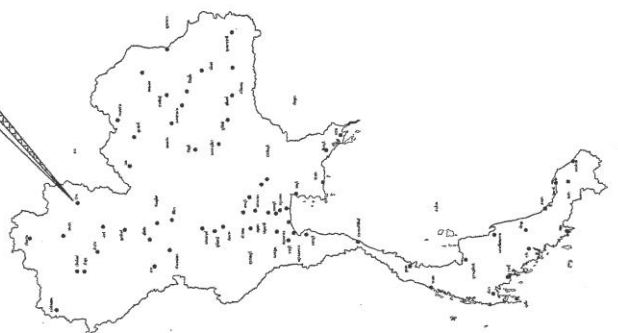
ดำเนินการไม่น้อยกว่า 3,500 ตารางเมตร

องค์การบริหารส่วนตำบลปากกลาง อำเภอป่าโมก จ.อ่างทอง

ผิวจราจรแบบ ASPHALTIC CONCRETE กว้างเฉลี่ย 5.00 ม.

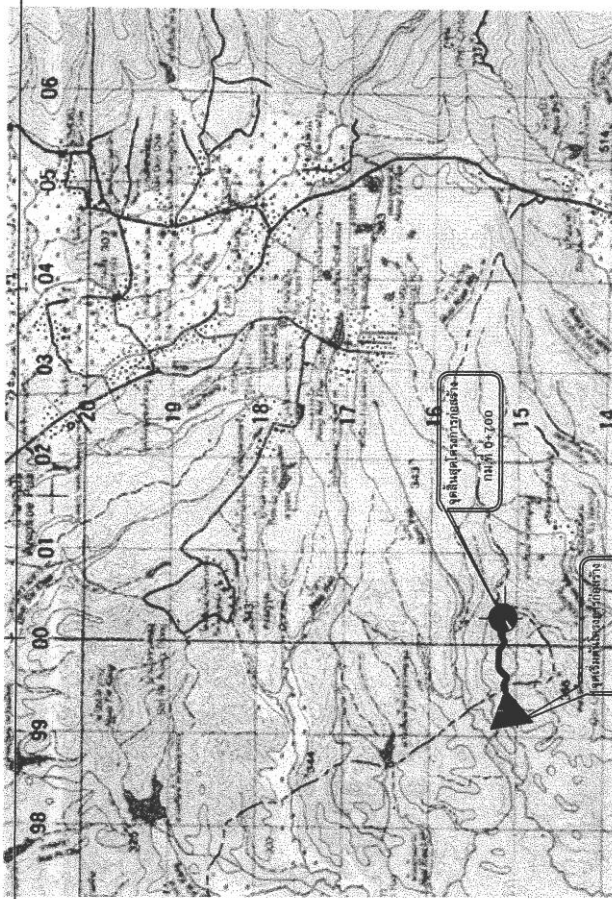
ยาว 700 เมตร หนาเฉลี่ย 0.05 เมตร หรือพื้นที่ผิวจราจร ไม่น้อยกว่า 3,500 ตารางเมตร
ระยะทางรวม 700 เมตร

จังหวัดที่โครงการ



มาเลเซีย

แผนที่ประเทศไทย



กม.ที่ 0+000

แผนที่สังเขป

มาตราส่วน 1:50,000

ทางหลวงแผ่นดิน (กรมทางหลวง)

ทางโครงการ ที่จะทำการก่อสร้าง (กรมทางหลวงชนบท)

แม่น้ำ , ลำคลอง

หนองน้ำ , ห้วย

หมู่บ้าน

วัด , สุเหร่า , โรงเรียน

ที่ตั้ง จังหวัด , อำเภอ

คำพิถัด โครงการ

ลำดับที่	รายการ	คำพิถัด			
		จุดเริ่มต้น		จุดสิ้นสุด	
		Latitude	Longitude	Latitude	Longitude
1.	ก่อสร้างถนนลาดยางสายบ้านปากกลาง - น้ำขาว (หน.ถ. 57-012)	19.119961	100.892571	19.121899	100.898252

หมายเหตุ - ตำแหน่งจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดสายเป็นคำพิถัดที่ได้จากการใช้เครื่องมือ GPS มีถัด
ซึ่งเป็นค่าโดยประมาณเพื่อความสะดวกในการดำเนินการด้านแผนที่ตั้งโครงการเท่านั้น

นายยุทธพงษ์ วงศ์สวัสดิ์
วิศวกรโยธา สย. 12648

หมายเลขที่ ๒๕/๒๕๖๘
แผ่นที่ ๒/๗

อำนาจหน้าที่
ผู้อำนวยการกองช่างโยธา



NOT TO SCALE

ข้อมูลต้นเดิมการ	นิวเคลียร์ กัว	ใส่ทาง กัว	หมายเหตุ
กม. 0+000 - กม. 0+700	เฉลี่ย 5.00 ม.	-	

๕. ขั้นตอนซ่อมสร้างผิวทางแอสฟัลติกคอนกรีต

1. งานเทพื้นเดิมรับกับพื้นเดิมและบดอัดไม่น้อยกว่า 95% STANDARD PROCTOR DENSITY
2. งานรองพื้นทาง ทนถลวย -- ซม. SOIL AGGREGATE CBR > 25% บดอัดไม่น้อยกว่า 95% MODIFIED PROCTOR DENSITY
3. งานชั้นลูกหินทาและพื้นให้ทาง บดอัดไม่น้อยกว่า 95% MODIFIED PROCTOR DENSITY
4. ทำ PRIME COAT ยึดทางและผิวให้ต่าง
5. ทำชั้นทาแนว ASPHALTIC CONCRETE และดีเอ็นเอบังคับทางจราจร

หน้า ๒๒

1. รายละเอียดตามรูปตัดโครงสร้างสามารถเปรียบเทียบเอาเข้าด้านขนาด และค่าโครงสร้างได้ตามความเหมาะสมกับกรวยทางวิ่งด้านในข้างในอยู่ โดยข้อดีของวิธีนี้คือความหยาบและการรวมกรวยทางวิ่งที่ต่ำ
2. ภายในช่วงที่หลักที่กั้นทางเดินแบบ จะแยกตัวให้ทาง ตอนใดก็ตามความเหมาะสม และอาจให้ทำการเพิ่มทางตอนเข้า ส่วนที่รวกกรวย อาจหาสายแฉะบริเวณทางสายแฉะนั้น เพราะไม่พบแต่ทางรถไฟ ได้ดำเนินการไว้บนดักสายแฉะด้วยสไลเดอร์ทาง ด้านเข้ามาและจุดของล้ออยู่จุดเช่นเดียวกับทางสายหลัก พยายามให้มีความหนาแน่นไม่ก่อให้เกิดการตกบนทางสายหลักที่กั้นทางไว้ ซึ่งขึ้นอยู่กับชนิดของวัสดุคุณภาพ
3. การเสียดสีไม่สามารรถป้องกันการตกบนทางสายหลักที่กั้นทางได้แบบ
4. การเปลี่ยนแบบให้ตามข้อ 1 และข้อ 3 จะต้องให้ไว้บริเวณทางตามที่กั้นทางไว้แบบ
5. ความหนาของหินทางแบบ ASPHALTIC CONCRETE จะกำหนดแบบแต่ละสายทาง
6. งานเชื่อมและทาสีผิว หรืองานตัดทำ ติดตั้งเคื่องหมายจราจร หลักที่กั้นทางได้หลักที่เชื่อมและ
- GUARD RAIL จะกำหนดแบบแต่ละสายทางจะต้องจัดทำอยู่ในสภาพที่เรียบร้อย
7. ความหนาของเหล็กที่ทางและพื้นให้ทาง จะต้องกำหนดให้ตามแบบแต่ละสายทาง

1. 1.000
 2. 1.000
 3. 1.000
 4. 1.000
 5. 1.000
 6. 1.000
 7. 1.000
 8. 1.000
 9. 1.000
 10. 1.000
 11. 1.000
 12. 1.000
 13. 1.000
 14. 1.000
 15. 1.000
 16. 1.000
 17. 1.000
 18. 1.000
 19. 1.000
 20. 1.000
 21. 1.000
 22. 1.000
 23. 1.000
 24. 1.000
 25. 1.000
 26. 1.000
 27. 1.000
 28. 1.000
 29. 1.000
 30. 1.000
 31. 1.000
 32. 1.000
 33. 1.000
 34. 1.000
 35. 1.000
 36. 1.000
 37. 1.000
 38. 1.000
 39. 1.000
 40. 1.000
 41. 1.000
 42. 1.000
 43. 1.000
 44. 1.000
 45. 1.000
 46. 1.000
 47. 1.000
 48. 1.000
 49. 1.000
 50. 1.000
 51. 1.000
 52. 1.000
 53. 1.000
 54. 1.000
 55. 1.000
 56. 1.000
 57. 1.000
 58. 1.000
 59. 1.000
 60. 1.000
 61. 1.000
 62. 1.000
 63. 1.000
 64. 1.000
 65. 1.000
 66. 1.000
 67. 1.000
 68. 1.000
 69. 1.000
 70. 1.000
 71. 1.000
 72. 1.000
 73. 1.000
 74. 1.000
 75. 1.000
 76. 1.000
 77. 1.000
 78. 1.000
 79. 1.000
 80. 1.000
 81. 1.000
 82. 1.000
 83. 1.000
 84. 1.000
 85. 1.000
 86. 1.000
 87. 1.000
 88. 1.000
 89. 1.000
 90. 1.000
 91. 1.000
 92. 1.000
 93. 1.000
 94. 1.000
 95. 1.000
 96. 1.000
 97. 1.000
 98. 1.000
 99. 1.000
 100. 1.000
 101. 1.000
 102. 1.000
 103. 1.000
 104. 1.000
 105. 1.000
 106. 1.000
 107. 1.000
 108. 1.000
 109. 1.000
 110. 1.000
 111. 1.000
 112. 1.000
 113. 1.000
 114. 1.000
 115. 1.000
 116. 1.000
 117. 1.000
 118. 1.000
 119. 1.000
 120. 1.000
 121. 1.000
 122. 1.000
 123. 1.000
 124. 1.000
 125. 1.000
 126. 1.000
 127. 1.000
 128. 1.000
 129. 1.000
 130. 1.000
 131. 1.000
 132. 1.000
 133. 1.000
 134. 1.000
 135. 1.000
 136. 1.000
 137. 1.000
 138. 1.000
 139. 1.000
 140. 1.000
 141. 1.000
 142. 1.000
 143. 1.000
 144. 1.000
 145. 1.000
 146. 1.000
 147. 1.000
 148. 1.000
 149. 1.000
 150. 1.000
 151. 1.000
 152. 1.000
 153. 1.000
 154. 1.000
 155. 1.000
 156. 1.000
 157. 1.000
 158. 1.000
 159. 1.000
 160. 1.000
 161. 1.000
 162. 1.000
 163. 1.000
 164. 1.000
 165. 1.000
 166. 1.000
 167. 1.000
 168. 1.000
 169. 1.000
 170. 1.000
 171. 1.000
 172. 1.000
 173. 1.000
 174. 1.000
 175. 1.000
 176. 1.000
 177. 1.000
 178. 1.000
 179. 1.000
 180. 1.000
 181. 1.000
 182. 1.000
 183. 1.000
 184. 1.000
 185. 1.000
 186. 1.000
 187. 1.000
 188. 1.000
 189. 1.000
 190. 1.000
 191. 1.000
 192. 1.000
 193. 1.000
 194. 1.000
 195. 1.000
 196. 1.000
 197. 1.000
 198. 1.000
 199. 1.000
 200. 1.000
 201. 1.000
 202. 1.000
 203. 1.000
 204. 1.000
 205. 1.000
 206. 1.000
 207. 1.000
 208. 1.000
 209. 1.000
 210. 1.000

นายยุทธพงษ์ วงศ์สวัสดิ์
วิศวกรโยธา สย. 12648

แบบเลขที่ 28/2568 แก้ไข 6/7

รายการประกอบแบบ

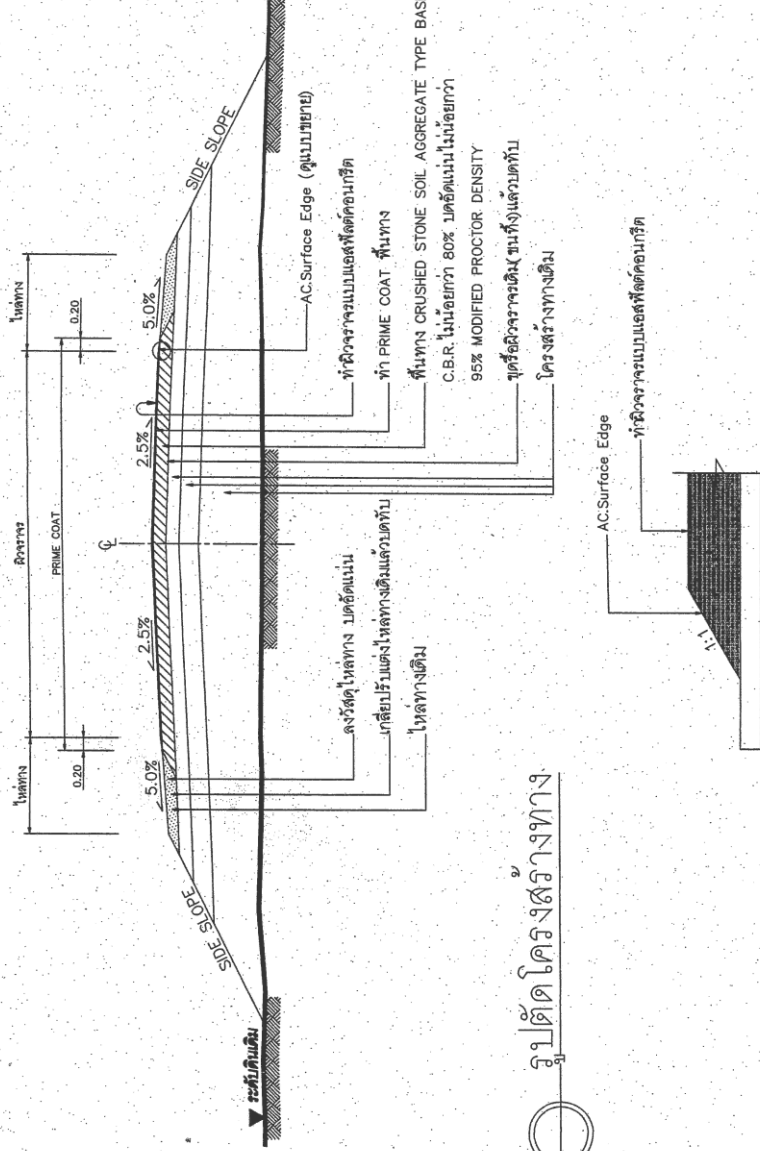
1. ทำการขุดหรือฉีกรวดหิน (บนที่) แล้วรดทับถมถมตามกรมทางหลวงชนบท
2. ทำการเกลี่ยปรับแต่งให้ตรงตามแบบ แล้วรดทับถมถมตามกรมทางหลวงชนบท
3. ลงหินคลุกพื้นทาง บดอัดแน่นไม่น้อยกว่า 95% MODIFIED PROCTOR DENSITY
4. ลงวัสดุให้ทาง บดอัดแน่นไม่น้อยกว่า 95% MODIFIED PROCTOR DENSITY
5. PRIME COAT พื้นทาง
6. ทำผิวจราจรทางแบบแอสฟัลต์ค้อนกริต และตีเส้นแบ่งทิศทางจราจรและเส้นขอบทาง
7. กรณีทำ AC Surface Edge จะกำหนดในแบบแต่ละสายทาง
8. รายละเอียดตามรูปตัดโครงสร้างทางสามารถเปลี่ยนแปลงแก้ไขได้ตามชนิดและด้านโครงสร้างได้ด้วยความเหมาะสมกับสภาพทางที่จะดำเนินการทั้งนี้ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของผู้จ้าง
9. ภายในช่วงหลักกิโลเมตรตามที่กำหนดไว้ในแบบจะกำหนดให้ทำการบดอัดให้ได้ตามความเหมาะสม และอาจให้ทำการเพิ่มบริเวณทางเชื่อมเข้าสถานที่ราชการหรืออาคารสาธารณะ ในระยะไม่เกินเขตทางหลวง หรือทำการเพิ่มบริเวณทางแยกสาธารณะทั้งนี้ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของผู้ควบคุมงาน
10. ในกรณีที่ในส่วนของคั่นเนินการตามช่วงหลักกิโลเมตรที่กำหนดไว้ในแบบ สามารถเปลี่ยนแปลงแก้ไขได้ โดยพิจารณาต้นทุนการในช่วงหลักกิโลเมตรภายในสายทาง ตามความเหมาะสมทั้งนี้ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของผู้จ้าง
11. การเปลี่ยนแปลงแก้ไขตามข้อ 8.9 และ ข้อ 10 จะต้องได้รับรองงานตามที่กำหนดไว้ในแบบ
12. ความหมายของหินคลุกพื้นทางจะกำหนดในแบบแต่ละสายทาง
13. ความหมายของผิวจราจรแบบแอสฟัลต์ค้อนกริตจะกำหนดในแบบแต่ละสายทาง
14. งานให้ทางจะกำหนดในแบบแต่ละสายทาง
15. งานซ่อมแซมและทาสีใหม่ หรืองานจัดติดตั้งเครื่องหมายจราจรหลักกิโลเมตรหลักกิโลเมตรและ GUARD RAIL จะกำหนดไว้ในแบบแต่ละสายทางซึ่งต้องจัดทำให้อยู่ในสภาพที่เรียบร้อย

หมายเหตุ

แบบงานซ่อมสร้างผิวจราจรแอสฟัลต์ค้อนกริตให้ทางลูกรังปรับปรุงจากแบบมาตรฐานงานบำรุงรักษาทางแบบที่ 5 (มฐ.บร. 5/2564) ของกรมทางหลวงชนบท

นายยุทธพงษ์ วงศ์สวัสดิ์
วิศวกรโยธา สย. 12648

		แบบมาตรฐานงาน สำหรับองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น งานซ่อมสร้างผิวจราจรแอสฟัลต์ค้อนกริตให้ทางลูกรัง
กรมการขนส่งทางบก		แบบเลขที่ ทอ-7-401 (1)
หน้า 1		หน้า 97



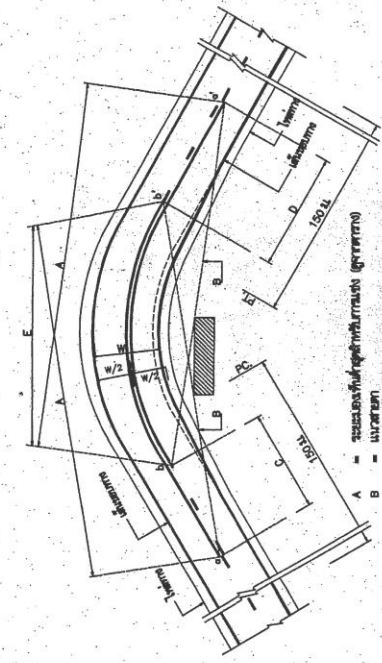
รูปตัดโครงสร้างทาง

แบบขยาย AC Surface Edge

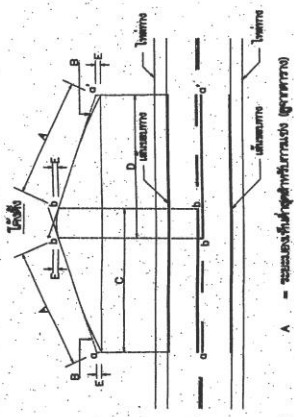
ข้อกำหนดงานซ่อมสร้างผิวจราจรแอสฟัลต์ค้อนกริตให้ทางลูกรัง

ลำดับที่	รายการ	ข้อกำหนด
1	ให้ทาง	อ้างอิง " มาตรฐานงานให้ทาง " มทพ.205-2545
2	ผิวจราจร แอสฟัลต์ค้อนกริต	อ้างอิง " มาตรฐานงานผิวจราจรแบบแอสฟัลต์ค้อนกริต " มทพ.230-2545
3	PRIME COAT	อ้างอิง " มาตรฐานงานไพรม์โคท " มทพ.225-2545
4	พื้นทาง BASE	ต้องเป็นหินไม่รวม (CRUSHED STONE SOIL AGGREGATE TYPE BASE) มทพ.203-2545 ค่า LL ต้องไม่เกินกว่า 25% ค่า PI. ไม่เกินกว่า 6% ค่าความเสียน้ำหรือในน้ำกว่า 40% การบดทับต้องบดทับให้มีความหนาแน่นไม่น้อยกว่า 95% MODIFIED PROCTOR DENSITY และมีค่า C.B.R. ไม่น้อยกว่า 80% หรือเท่ากับที่แสดงในแบบรูปตัดโครงสร้างทาง
5	การตีเส้นจราจรบนผิวทาง	อ้างอิง " แบบมาตรฐานเครื่องหมายจราจรบนผิวจราจร " ทด.-3-110(1) - 110(4)

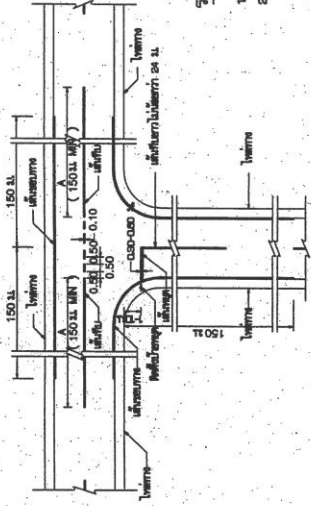
หมายเลข 28/2568 วันที่ 9/9



- ตาราง : ระยะการเบี่ยงเบนที่เข้าสู่อำเภอ ลำปาง การเบี่ยงเบนที่เข้าสู่อำเภอ
- | ความกว้าง (ม.) | ระยะการเบี่ยงเบนที่เข้าสู่อำเภอ (ม.) |
|----------------|--------------------------------------|
| 50 | 50 |
| 60 | 60 |
| 70 | 70 |
| 80 | 80 |
| 90 | 90 |
| 100 | 100 |



การตั้งระดับจราจร



การตั้งระดับจราจร

ขนาดและระยะการตั้งระดับจราจร

1. เริ่มต้น

ระยะการตั้งระดับจราจร (ม.)	ระยะการตั้งระดับจราจร (ม.)
1.00	3.00
3.00	9.00
9.00	3.00
3.00	1.00

2. เริ่มต้น

ระยะการตั้งระดับจราจร (ม.)	ระยะการตั้งระดับจราจร (ม.)
1.00	3.00
3.00	9.00
9.00	3.00
3.00	1.00

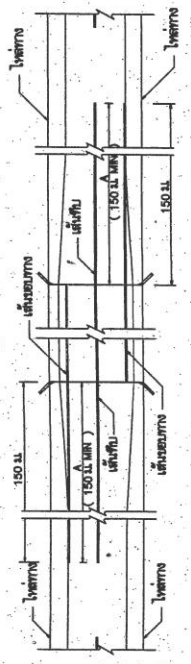
3. เริ่มต้น

ระยะการตั้งระดับจราจร (ม.)	ระยะการตั้งระดับจราจร (ม.)
1.00	3.00
3.00	9.00
9.00	3.00
3.00	1.00

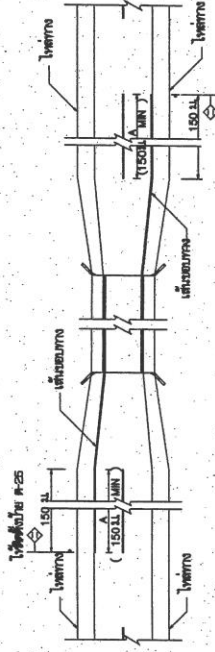
4. เริ่มต้น

ระยะการตั้งระดับจราจร (ม.)	ระยะการตั้งระดับจราจร (ม.)
1.00	3.00
3.00	9.00
9.00	3.00
3.00	1.00

การตั้งระดับจราจร



การตั้งระดับจราจร



การตั้งระดับจราจร

1. เริ่มต้น
2. เริ่มต้น
3. เริ่มต้น
4. เริ่มต้น
5. เริ่มต้น
6. เริ่มต้น
7. เริ่มต้น
8. เริ่มต้น
9. เริ่มต้น
10. เริ่มต้น
11. เริ่มต้น
12. เริ่มต้น
13. เริ่มต้น
14. เริ่มต้น
15. เริ่มต้น
16. เริ่มต้น
17. เริ่มต้น
18. เริ่มต้น
19. เริ่มต้น
20. เริ่มต้น
21. เริ่มต้น
22. เริ่มต้น
23. เริ่มต้น
24. เริ่มต้น
25. เริ่มต้น
26. เริ่มต้น
27. เริ่มต้น
28. เริ่มต้น
29. เริ่มต้น
30. เริ่มต้น
31. เริ่มต้น
32. เริ่มต้น
33. เริ่มต้น
34. เริ่มต้น
35. เริ่มต้น
36. เริ่มต้น
37. เริ่มต้น
38. เริ่มต้น
39. เริ่มต้น
40. เริ่มต้น
41. เริ่มต้น
42. เริ่มต้น
43. เริ่มต้น
44. เริ่มต้น
45. เริ่มต้น
46. เริ่มต้น
47. เริ่มต้น
48. เริ่มต้น
49. เริ่มต้น

นายแพทย์พงษ์ วงศ์สวัสดิ์
วิศวกรโยธา สย. 12648

