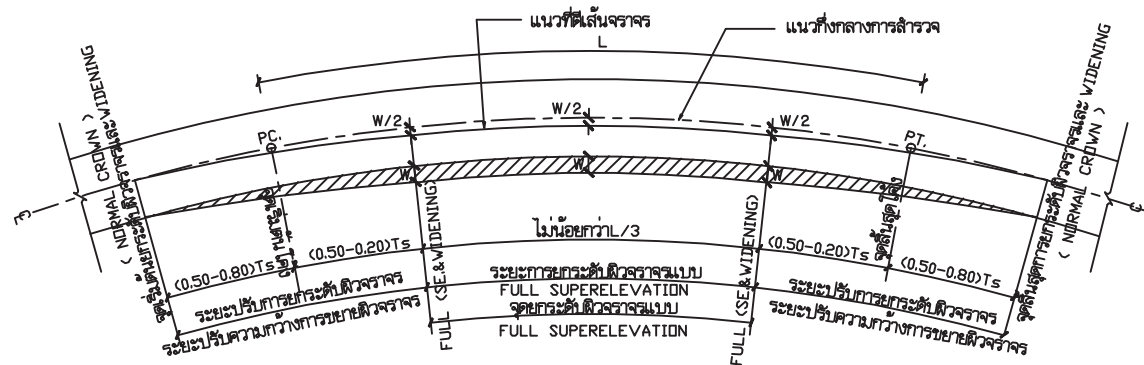
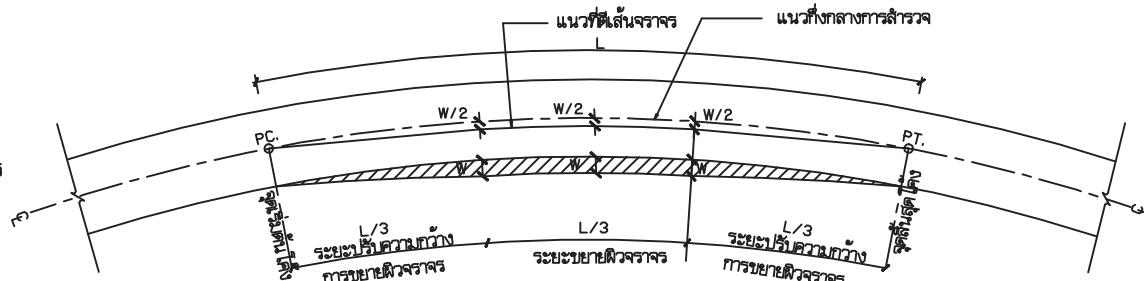


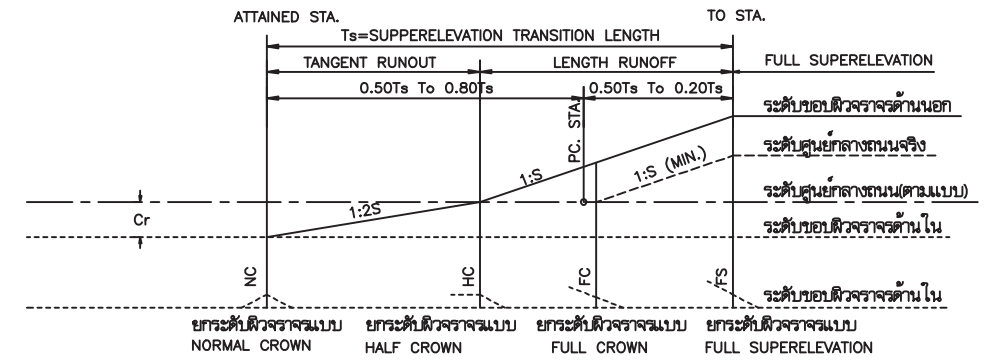
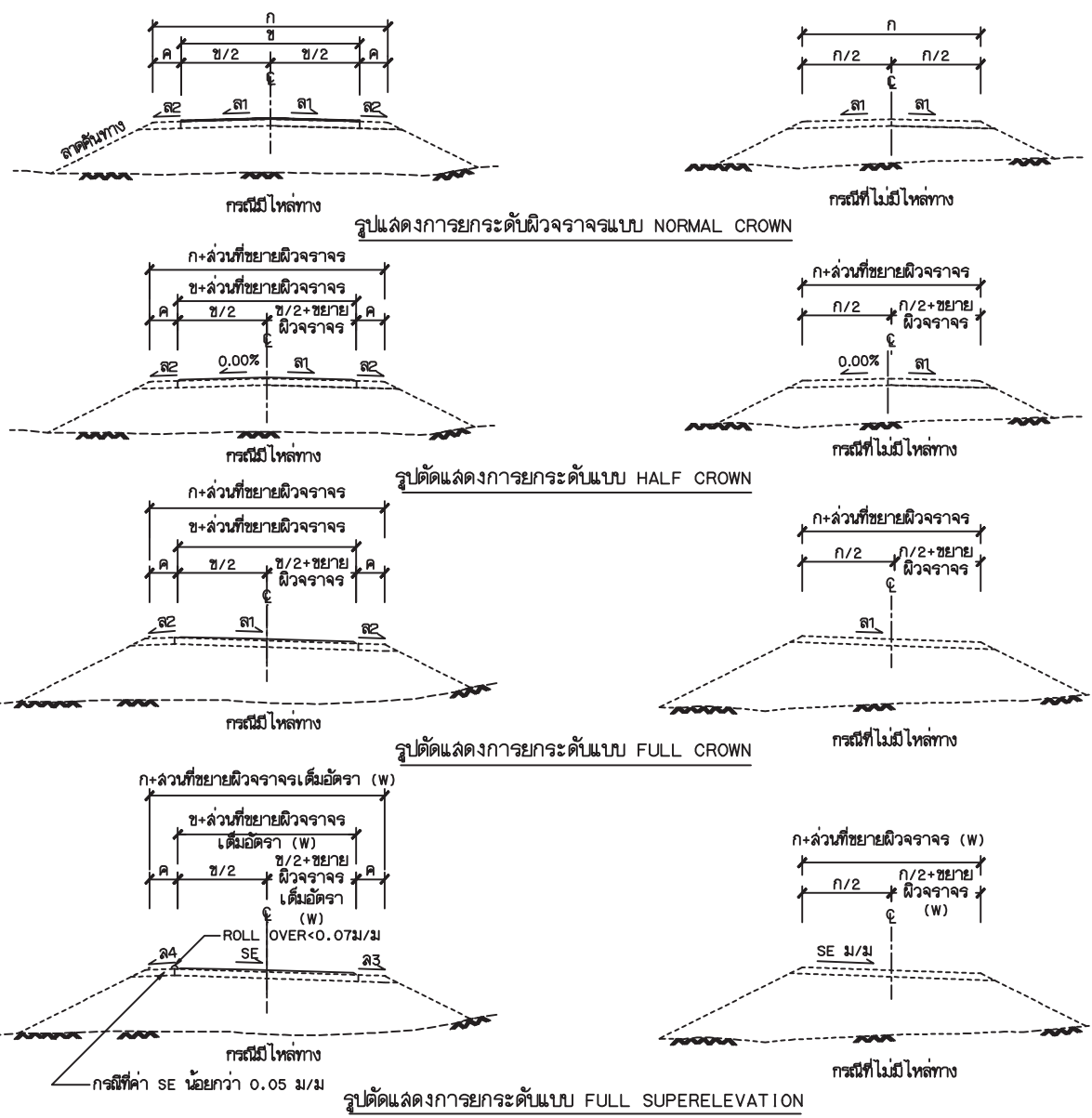
แบบที่ 1 กรณีมีการยกผิวจราจร SUPERELEVATION (SE)



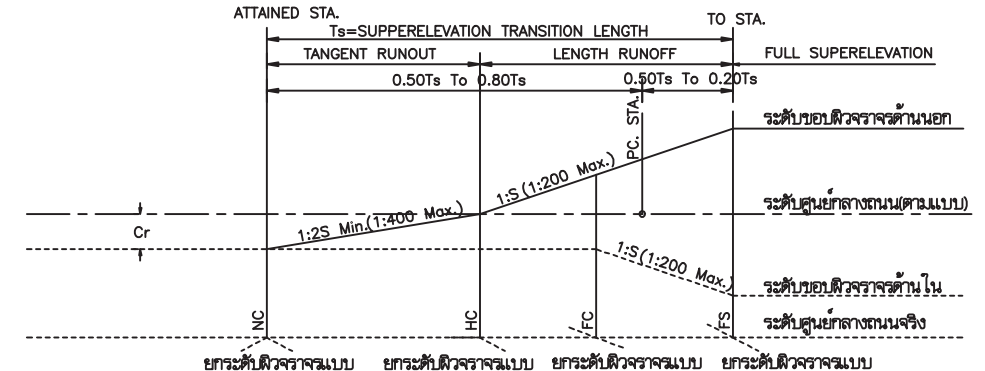
แบบที่ 2 กรณีไม่มีกการยกผิวจราจร NORMAL CROWN (NC)



แปลนแสดงการยกระดับผิวจราจรและ WIDENING บนทางโค้ง



ผังแสดงการยกระดับผิวจราจรบนทางโค้ง (โดยวิธีหมุน โครงสร้างทางรอบขอบผิวจราจรด้านในโค้ง)



ผังแสดงการยกระดับผิวจราจรบนทางโค้ง (โดยวิธีหมุน โครงสร้างทางรอบศูนย์กลางถนน)

รายการประกอบแบบ

1. n = ความกว้างคันทาง
2. x = ความกว้างผิวจราจร ดูรายละเอียดในรูปตัดโครงสร้างทาง
3. c = ความกว้างไหล่ทาง
4. sl_1 = ลาดผิวจราจรตามปกติ ดูรายละเอียดในรูปตัดโครงสร้างทาง
5. sl_2 = ลาดไหล่ทางปกติ
6. sl_3 = ลาดผิวจราจรกรณี FULL SUPERELEVATION ดังแสดงไว้ในแปลนและรูปตัดตามยาว
7. sl_4 = ลาดไหล่ทางกรณี FULL SUPERELEVATION
8. w = ส่วนที่ขยายผิวจราจร เริ่มวัดจากคึ่งแฉ่งไว้ในแปลนและรูปตัดตามยาว
9. sl_4 เพื่อให้ความ ROLL OVER ไม่เกิน 0.07 m./m. (ค่า ROLL OVER เท่ากับผลต่างของ SLOPE ลาดไหล่ทางและลาดผิวทาง)
10. ค่า w (WIDENING) และ se (SUPERELEVATION RATE) แสดงใน DATA CURVE ของแบบแปลนในแต่ละสายทาง
11. การยกระดับผิวจราจรและการขยายผิวจราจรจะแสดงในรูปตัดตามขวาง, แปลนและรูปตัดตามยาวของแต่ละสายทาง
12. แบบที่แสดงนี้ใช้สำหรับโค้งวงกลมและในการยกระดับผิวจราจรบนทางโค้งนั้น โดยทั่วไปแล้วให้ยกโดยวิธีหมุนโครงสร้างรอบศูนย์กลางถนน (ในรูปข้างบนนี้แสดงเฉพาะระดับผิวจราจรบนทางโค้งสำหรับโค้งเดียวขวา) กรณีที่ความสูงต่ำกว่า 1.00 ม. อาจยกระดับผิวจราจรบนทางโค้งโดยวิธีหมุนโครงสร้างทางรอบผิวจราจรด้านในโค้งได้โดยผูกแบบจะพิจารณาในแต่ละสายทาง
13. ในกรณีทางเข้า ถ้าหากภาคยกผิวระดับผิวจราจรบนทางโค้ง โดยวิธีหมุนโครงสร้างทางรอบศูนย์กลางถนนแล้ว ดินเชิงลาดของคันทางด้านดินถมตกลงไปในร่องน้ำ หรือลาดคันทางเกือบขนานกับไหล่ทาง ให้พิจารณาให้พิจารณาเปลี่ยนเป็นยกระดับผิวจราจรบนทางโค้ง โดยวิธีหมุนโครงสร้างทางรอบในหรือขอบนอก อย่างไรก็ตามหนึ่งตามความเหมาะสมของภูมิประเทศ
14. กรณีที่ไหล่ทางและผิวจราจรเป็นผิวชนิดเดียวกัน ให้ $sl_1 = sl_2$ และ $sl_3 = sl_4 = SE$ (กรณี FULL SUPERELEVATION) เมื่อกรณีที่มี $se > 0.05$ m./m.
15. ในกรณีแปลนและรูปตัดตามยาว ระบุให้มี WIDENING ในโค้งที่มีค่า se เท่ากับ NC (NORMAL CROWN) ให้เชื่อม WIDENING ที่จุดเริ่มโค้ง (PC) และจุดสิ้นสุด (PT) และ FULL WIDENING ที่ระยะ $L/3$


ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างความเร็วที่ออกแบบกับความลาดตามแนว PROFILE

ความเร็ว (กม./ชม.)	1 : S (M) min.
30	1 : 120
35	1 : 128
40	1 : 135
45	1 : 143
50	1 : 150
60	1 : 165
70	1 : 180
80 หรือมากกว่า	1 : 200

$S = 75 + 1.5V$

หมายเหตุ

แบบวิธียกโค้งและการขยายผิวจราจรทางโค้งปรับปรุงจากแบบเลขที่ข.2-104/45 ของกรมทางหลวงชนบท

 กรมทางหลวงชนบท	แบบมาตรฐานงานทาง สำหรับองค์ประกอบโครงสร้างส่วนท้องถิ่น
	วิธีการยกโค้งและการขยายผิวจราจรทางโค้ง
แบบเลขที่ ทด-2-104	แผ่นที่ 10