



มาตรฐานชั้นทางสำหรับ ทางหลวงท้องถิ่น

บรรยายโดย
กลุ่มมาตรฐานทางหลวงท้องถิ่น
สำนักส่งเสริมการพัฒนาทางหลวงท้องถิ่น
กรมทางหลวงชนบท

1. ที่มาของการพัฒนามาตรฐานชั้นทาง

ถนน 6 ช่อง
ผิวคอนกรีต
มีเกาะกลาง

เราจะสร้าง “ถนนดี”

ถนน 4 ช่อง
มีทางเท้า
มีทางระบายน้ำ



1. ที่มาของการพัฒนามาตรฐานชั้นทาง

- เพื่อสร้าง **มาตรฐานชั้นทาง** ที่สามารถใช้งานได้กับ
ทางหลวงท้องถิ่นรูปแบบต่างๆ ที่มีอยู่ทั่วทั้งประเทศ
- เพื่อให้ **การอ้างอิงประเภท** ของทางหลวงท้องถิ่น ทั่วประเทศโดยใช้ **มาตรฐานเดียวกัน**
อันจะทำให้การทำงานทั้งภายในหน่วยงานหรือระหว่างหน่วยงาน
มีความเป็นระบบ ลดความสับสนลง

2. มาตรฐานชั้นทาง

การกำหนดชั้นทาง

คือ การแบ่งประเภทของ “ทางหลวงท้องถิ่น” ออกเป็นกลุ่มๆ ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดขึ้น

เพื่อใช้สำหรับ

- การซ่อมบำรุง
- การวางแผนพัฒนา
- การพิจารณาออกแบบ
- การพิจารณาความปลอดภัย

3. ประโยชน์ของการแต่งตั้งชั้นทาง

ทางหลวงท้องถิ่นที่ได้รับการแต่งตั้งชั้นทาง จะสามารถ

- พิจารณางบประมาณในการบำรุงรักษาทางหลวงท้องถิ่น

ชั้นทาง จะเป็นตัวช่วยชี้ถึงงบประมาณที่เหมาะสม

- พิจารณางบประมาณในการวางแผนพัฒนาทางหลวงท้องถิ่น

ชั้นทาง จะช่วยให้ทราบจำนวนทางหลวงท้องถิ่นที่ยังไม่ได้รับการพัฒนา หรือพัฒนาไม่ครบทั้งสายได้อย่างชัดเจนและง่ายมากขึ้น

4. ขั้นตอนการพัฒนามาตรฐานชั้นทาง

4.1 ศึกษามาตรฐานชั้นทางของหน่วยงานต่างๆ

จากทั้งในประเทศและต่างประเทศซึ่งประกอบด้วย

มาตรฐานชั้นทางของ...

- กรมทางหลวง
- กรมทางหลวงชนบท
- องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น
- ประเทศญี่ปุ่น
- ASSHTO

4. ขั้นตอนการพัฒนามาตรฐานชั้นทาง

4.2 เปรียบเทียบหลักเกณฑ์ในมาตรฐานชั้นทางต่างๆ

หลักเกณฑ์	กรมทางหลวง	กรมทางหลวงชนบท	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	ประเทศญี่ปุ่น	ASSHTO
จำนวนชั้นทาง	1 + 5 + 2	4	4	4 + 2 5 + 4	4 + 6 (3 + 3)
1. อัตราความเร็วที่ใช้อย่างเหมาะสม	/	/	/	/	/
2. ความลาดชันสูงสุด	/	/	/		/
3. ประเภทผิวจราจร	/	/	/		
4. ความกว้างของผิวจราจร	/	/	/		/
5. ความกว้างของไหล่ทาง	/	/	/		/
6. ความกว้างของเขตทาง	/	/	/		/
7. ยกโค้งราบสูงสุด	/	/	/		
8. การรับน้ำหนักบรรทุก		/	/		/
9. รัศมีความโค้งที่หัวมุมทางแยก		/	/		
10. ความสูงช่องลอด		/	/		/
11. การเชื่อมทางเข้าออกกับถนน			/		
12. ทางระบายน้ำ			/		/
13. การควบคุมการเข้าออก				/	
14. ปริมาณการจราจร				/	/
15. จำนวนช่องจราจร		/	/		
16. ชั้นทางในเมือง/นอกเมือง			/	/	/

4. ขั้นตอนการพัฒนามาตรฐานชั้นทาง

4.2 เปรียบเทียบข้อกำหนดในมาตรฐานชั้นทางต่างๆ (ต่อ)

หลักเกณฑ์	กรมทางหลวง	กรมทางหลวงชนบท	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	ประเทศญี่ปุ่น	ASHTO
จำนวนชั้นทาง	1 + 5 + 2	4	4	4 + 2 5 + 4	4 + 6 (3 + 3)
1. อัตราความเร็วที่ใช้ออกแบบ	/	/	/	/	/
2. ความลาดชันสูงสุด	/	/	/		/
3. ประเภทผิวจราจร	/	/	/		
4. ความกว้างของผิวจราจร	/	/	/		/
5. ความกว้างของไหล่ทาง	/	/	/		/

4. ขั้นตอนการพัฒนามาตรฐานชั้นทาง

4.2 เปรียบเทียบข้อกำหนดในมาตรฐานชั้นทางต่างๆ (ต่อ)

หลักเกณฑ์	กรมทางหลวง	กรมทางหลวงชนบท	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	ประเทศญี่ปุ่น	ASSHTO
จำนวนชั้นทาง	1 + 5 + 2	4	4	4 + 2 5 + 4	4 + 6 (3 + 3)
6. ความกว้างของเบดทาง	/	/	/		/
7. ชลได้รียบสูงสุด	/	/	/		
8. การรับน้ำหนักบรรทุก		/	/		/
9. รัศมีความโค้งที่หัวมุมทางแยก		/	/		
10. ความสูงช่องลอด		/	/		/

4. ขั้นตอนการพัฒนามาตรฐานชั้นทาง

4.2 เปรียบเทียบข้อกำหนดในมาตรฐานชั้นทางต่างๆ (ต่อ)

หลักเกณฑ์	กรมทางหลวง	กรมทางหลวงชนบท	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	ประเทศญี่ปุ่น	ASSHTO
จำนวนชั้นทาง	1 + 5 + 2	4	4	4 + 2 5 + 4	4 + 6 (3 + 3)
11. การเชื่อมทางเข้าออกกับถนน			/		
12. ทางระบายน้ำ			/		/
13. การควบคุมการเข้าออก				/	
14. ปริมาณการจราจร				/	/
15. จำนวนช่องจราจร		/	/		
16. ชั้นทางในเมือง/นอกเมือง			/	/	/

4. ขั้นตอนการพัฒนามาตรฐานชั้นทาง

4.3 กำหนดจำนวนชั้นทาง

ทางหลวงท้องถิ่นในเขตเมืองหรือในเขตชุมชนแบ่งออกเป็น 5 ชั้นทาง ได้แก่

- ทางหลวงท้องถิ่นชั้นพิเศษ
- ทางหลวงท้องถิ่นชั้นที่ 1
- ทางหลวงท้องถิ่นชั้นที่ 2
- ทางหลวงท้องถิ่นชั้นที่ 3
- ทางหลวงท้องถิ่นชั้นที่ 4

4. ขั้นตอนการพัฒนามาตรฐานชั้นทาง

4.3 กำหนดจำนวนชั้นทาง (ต่อ)

ทางหลวงท้องถิ่นนอกเขตเมืองหรือนอกเขตชุมชนแบ่งออกเป็น 7 ชั้นทาง ได้แก่

- ทางหลวงท้องถิ่นชั้นพิเศษ
- ทางหลวงท้องถิ่นชั้นที่ 1
- ทางหลวงท้องถิ่นชั้นที่ 2
- ทางหลวงท้องถิ่นชั้นที่ 3
- ทางหลวงท้องถิ่นชั้นที่ 4
- ทางหลวงท้องถิ่นชั้นที่ 5
- ทางหลวงท้องถิ่นชั้นที่ 6

4. ขั้นตอนการพัฒนามาตรฐานชั้นทาง

4.3 กำหนดจำนวนชั้นทาง (ต่อ)

ความแตกต่างระหว่าง “เขตเมือง” กับ “นอกเขตเมือง” ดูจาก

- เขตเมืองหรือเขตชุมชน มีสิ่งปลูกสร้างตั้งแต่ 500 หลัง ขึ้นไป
- นอกเขตเมืองหรือนอกเขตชุมชน มีสิ่งปลูกสร้างน้อยกว่า 500 หลัง ลงมา

โดยมีหลักเกณฑ์ในการพิจารณา คือ

- นับเฉพาะสิ่งปลูกสร้างนี้ต้องมีคนพักอาศัยอยู่เป็นประจำ
- นับรวมสิ่งปลูกสร้างที่อยู่ห่างจากเขตทางเข้าไปในพื้นที่ไม่เกิน 100 เมตร

ทั้งนี้อาจใช้เกณฑ์จำนวนประชากรที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ซึ่งสายทางตัดผ่านแทนจำนวนบ้าน

ทางในเขตเมือง = ทางที่มีทางระบายน้ำ

4. ขั้นตอนการพัฒนามาตรฐานชั้นทาง

4.4 วิเคราะห์และกำหนดหลักเกณฑ์ที่จะนำมาใช้

จากหลักเกณฑ์ของมาตรฐานชั้นทางของหน่วยงานต่างๆ

1. อัตราความเร็วที่ใช้ออกแบบ	9. รัศมีความโค้งที่หัวมุมทางแยก
2. ความลาดชันสูงสุด	10. ความสูงช่องลอด
3. ประเภทผิวจราจร	11. การเชื่อมทางเข้าออกกับถนนเขตเมือง
4. ความกว้างของผิวจราจร	12. ทางระบายน้ำ
5. ความกว้างของไหล่ทาง	13. การควบคุมการเข้าออก
6. ความกว้างของเขตทาง	14. ปริมาณการจราจร
7. ยกโค้งราบสูงสุด	15. จำนวนช่องจราจร
8. การรับน้ำหนักบรรทุก	16. ชั้นทางในเนื้อเมือง/นอกเนื้อเมือง

4. ขั้นตอนการพัฒนามาตรฐานชั้นทาง

4.5 พัฒนารายละเอียด

ประเภทชั้นทาง		นำหน้การออกถนน	ความเร็วรถออกแบบ (กม.ชม)			ความลาดชันสูงสุด (%)			หมายเหตุ
			ทางราบ	ทางขึ้น	ทางลง	ทางราบ	ทางขึ้น	ทางลง	
เขตเมือง	บริเวณเขตชุมชน	ชั้นพิเศษ							ไม่เกินร้อยละ 12 ไม่เกินร้อยละ 10 (ขย.10 มัด) ไม่เกินร้อยละ 8 (ขย.5 มัด)
		ชั้นที่ 1	90	80	70	4	6	8	
		ชั้นที่ 2							
		ชั้นที่ 3	ไม่น้อยกว่า 60 กม.ชม			ความลาดชันไม่เกิน 12			
		ชั้นที่ 4	30-50			ความลาดชันไม่เกิน 15			
นอกเขตเมือง	บริเวณเขตชุมชน	ชั้นพิเศษ							
		ชั้นที่ 1	100	90	70				
		ชั้นที่ 2				4	6	8	
		ชั้นที่ 3							
		ชั้นที่ 4	90	80	70				
		ชั้นที่ 5	80	60	50				
		ชั้นที่ 6	60	50	30	4	8	12	

ประเภทชั้นทาง	ระดับชั้นทาง	พื้นที่ผิว	พื้นที่ผิวรวม	ความกว้าง (ม)			ทางระบายน้ำ	ช่องออกแนวตั้ง(ม)	ผิวจราจร	จำนวนช่องจราจรต่อทิศทาง
				ผิวจราจร	ไหล่ทาง	แนวเขตทาง				
เขตเมือง	บริเวณเขตชุมชน	ชั้นพิเศษ		ช่องจราจร 3.25	ไหล่ทาง 2.50	1/45	มี	1/5.00	คอนกรีตหรือแอสฟัลต์	1/3
		ชั้นที่ 1		ช่องจราจร 3.25	ไหล่ทาง 2.00	1/30	มี			1/2
		ชั้นที่ 2		ช่องจราจร 3.25	ไหล่ทาง 1.50	1/16	มี			1/2
		ชั้นที่ 3		ช่องจราจร 3.00	ไหล่ทาง 1.00	1/8	มี			1/1
		ชั้นที่ 4		1/4 ช่องจราจร 3.00	-	ตามความเหมาะสม	ควรมี			-
นอกเขตเมือง	บริเวณเขตชุมชน	ชั้นพิเศษ		ช่องจราจร 3.25	ไหล่ทาง 2.5	1/45	-	1/5.00	คอนกรีตหรือแอสฟัลต์	1/3
		ชั้นที่ 1		ช่องจราจร 3.25	ไหล่ทาง 2.0	1/30	-			1/2
		ชั้นที่ 2		ช่องจราจร 3.25	ไหล่ทาง 2.0	1/25	-			1/2
		ชั้นที่ 3		ช่องจราจร 3.25	ไหล่ทาง 1.5	1/15	-			1/1
		ชั้นที่ 4		ช่องจราจร 3.00	ไหล่ทาง 1.0	1/10	-			1/1
		ชั้นที่ 5		ช่องจราจร 3.00	-	ตามความเหมาะสม	-		ลูกรัง	1/1
		ชั้นที่ 6		1/4 ช่องจราจร 3.00	-	ตามความเหมาะสม	-			-

4. ขั้นตอนการพัฒนามาตรฐานชั้นทาง

4.5 พัฒนารายละเอียด (ต่อ)

เขตเมือง
หรือเขต
ชุมชน

ประเภทชั้นทาง	พื้นที่ผิว	พื้นที่ผิวรวม	ความเร็วรถออกแบบ (กม.ชม.)			ความลาดชันสูงสุด (%)			หมายเหตุ
			ทางตรง	ทางโค้ง	ทางลาด	ทางตรง	ทางโค้ง	ทางลาด	
เขตเมือง บริเวณเขตชุมชน	ชั้นที่ 1		90	80	70	4	6	8	ไม่เกิน 5 ชั้น ไม่น้อยกว่า 10 ชั้น (รวม 10 ชั้น) (รวม 10 ชั้น)
	ชั้นที่ 2								
	ชั้นที่ 3								
	ชั้นที่ 4								
	ชั้นที่ 5								
นอกเขตเมือง บริเวณเขตชุมชน	ชั้นที่ 1		100	90	70		6	8	ไม่น้อยกว่า 10 ชั้น ไม่น้อยกว่า 10 ชั้น (รวม 10 ชั้น) (รวม 10 ชั้น)
	ชั้นที่ 2					4			
	ชั้นที่ 3		90	80	70				
	ชั้นที่ 4		80	60	50				
	ชั้นที่ 5					4	8	12	
	ชั้นที่ 6		60	50	30				

ประเภทชั้นทาง	พื้นที่ผิว	พื้นที่ผิวรวม	ความกว้าง (ม.)			ทางตรง	ทางโค้ง	ทางลาด	ทางตรง	ทางโค้ง	ทางลาด
			ความกว้าง	ความกว้าง	ความกว้าง	ความกว้าง	ความกว้าง	ความกว้าง	ความกว้าง	ความกว้าง	ความกว้าง
เขตเมือง บริเวณเขตชุมชน	ชั้นที่ 1		3.25	3.25	3.25	IV 45	IV 30	IV 15	IV 3	IV 2	IV 1
	ชั้นที่ 2		3.25	3.25	3.25	IV 45	IV 30	IV 15	IV 3	IV 2	IV 1
	ชั้นที่ 3		3.25	3.25	3.25	IV 45	IV 30	IV 15	IV 3	IV 2	IV 1
	ชั้นที่ 4		3.25	3.25	3.25	IV 45	IV 30	IV 15	IV 3	IV 2	IV 1
	ชั้นที่ 5		3.00	3.00	3.00	IV 45	IV 30	IV 15	IV 3	IV 2	IV 1
นอกเขตเมือง บริเวณเขตชุมชน	ชั้นที่ 1		3.25	3.25	3.25	IV 45	IV 30	IV 15	IV 3	IV 2	IV 1
	ชั้นที่ 2		3.25	3.25	3.25	IV 45	IV 30	IV 15	IV 3	IV 2	IV 1
	ชั้นที่ 3		3.25	3.25	3.25	IV 45	IV 30	IV 15	IV 3	IV 2	IV 1
	ชั้นที่ 4		3.25	3.25	3.25	IV 45	IV 30	IV 15	IV 3	IV 2	IV 1
	ชั้นที่ 5		3.00	3.00	3.00	IV 45	IV 30	IV 15	IV 3	IV 2	IV 1
	ชั้นที่ 6		3.00	3.00	3.00	IV 45	IV 30	IV 15	IV 3	IV 2	IV 1

นอกเขตเมือง
หรือนอกเขต
ชุมชน

4. ขั้นตอนการพัฒนามาตรฐานชั้นทาง

4.6 พัฒนารายละเอียดของแต่ละหลักเกณฑ์

ประเภทชั้นทาง		น้ำหนักบรรทุก ออกแบบ	ควมเร็วออกแบบ (กม/ชม)			ควมลดชั้นสูงสุด (%)			หมายเหตุ
			ทางรวม	ทางเดิน	ทางเขา	ทางรวม	ทางเดิน	ทางเขา	
เขตเมือง หรือเขตชุมชน	ชั้นพิเศษ	น้ำหนักลดเพลาล้อเดี่ยวและล้อคู่ ตามที่กฎหมายกำหนด	90	80	70	4	6	8	น้ำหนักลดเพลาล้อเดี่ยว 5 ตัน น้ำหนักลดเพลาล้อคู่ 10 ตัน (รค 10 ล้อ) น้ำหนักลดเพลาล้อคู่ 11 ตัน (รค 6 ล้อ)
	ชั้นที่ 1								
	ชั้นที่ 2								
	ชั้นที่ 3								
	ชั้นที่ 4								
นอกเขตเมือง หรือนอกเขตชุมชน	ชั้นพิเศษ		ไม่น้อยกว่า 60 กม/ชม			ตามสภาพพื้นที่แต่ไม่เกิน 12			
	ชั้นที่ 1		30-50			ตามสภาพพื้นที่แต่ไม่เกิน 15			
	ชั้นที่ 2		100	90	70	4	6	8	
	ชั้นที่ 3								
	ชั้นที่ 4								
	ชั้นที่ 5	90	80	70	4	8	12		
	ชั้นที่ 6	80	60	50					
		60	50	30					

4. ขั้นตอนการพัฒนามาตรฐานชั้นทาง

4.6

พัฒนารายละเอียด
ของแต่ละ
หลักเกณฑ์ (ต่อ)

ประเภทชั้นทาง		ความกว้าง (ม)			ทาง ระบาย น้ำ	ช่องลอด แอมลิ้ง(ม)	ผิวจราจร แนะนำ	จำนวนช่อง จราจรต่อ ทิศทาง
		ผิวจราจร	ไหล่ทาง	แนวเขตทาง				
เขตเมือง หรือเขตชุมชน	ชั้นพิเศษ	ช่องละ 3.25	ทางเท้า ข้างละ 2.50	≥ 45	มี	≥ 5.00	คอนกรีต หรือ แอสฟัลต์	≥ 3
	ชั้นที่ 1	ช่องละ 3.25	ทางเท้า ข้างละ 2.00	≥ 30	มี			≥ 2
	ชั้นที่ 2	ช่องละ 3.25	ทางเท้า ข้างละ 1.50	≥ 16	มี			≥ 2
	ชั้นที่ 3	ช่องละ 3.00	ทางเท้า ข้างละ 1.00	≥ 8	มี			≥ 1
	ชั้นที่ 4	$\leq$ ช่องละ 3.00	-	ตามความ เหมาะสม	ควรมี			-
นอกเขตเมือง หรือนอกเขตชุมชน	ชั้นพิเศษ	ช่องละ 3.25	ข้างละ 2.5	≥ 45	-	≥ 5.00	คอนกรีต หรือ แอสฟัลต์	≥ 3
	ชั้นที่ 1	ช่องละ 3.25	ข้างละ 2.0	≥ 30	-			≥ 2
	ชั้นที่ 2	ช่องละ 3.25	ข้างละ 2.0	≥ 25	-			≥ 2
	ชั้นที่ 3	ช่องละ 3.25	ข้างละ 1.5	≥ 15	-			≥ 1
	ชั้นที่ 4	ช่องละ 3.00	ข้างละ 1.0	≥ 10	-			≥ 1
	ชั้นที่ 5	ช่องละ 3.00	-	ตามความ เหมาะสม	-		ลูกรัง	≥ 1
	ชั้นที่ 6	$\leq$ ช่องละ 3.00	-	ตามความ เหมาะสม	-			-

5. การแต่งตั้งชั้นทางสำหรับ สายทางเก่า

พิจารณาจาก “ข้อกำหนดหลัก” ดังต่อไปนี้

- ชนิดของผิวจราจร
- ความกว้างของผิวจราจร
- จำนวนช่องจราจรต่อทิศทาง
- ความกว้างไหล่ทาง

โดยสายทางเก่าอาจยังมีลักษณะไม่เป็นไป

ตามข้อกำหนดส่วนที่เหลืออื่นๆ ก็ได้

แต่ควรปรับปรุงให้ตรงตามรายละเอียดที่ระบุไว้

(หรือปรับให้ดีกว่า)

ประเภทชั้นทาง	น้ำหนักรถ ออกเกณฑ์	ความเร็วรถเกณฑ์ (กม/ชม)			ความลาดชันสูงสุด (%)			หมายเหตุ
		ทางราบ	ทางขึ้น	ทางลง	ทางราบ	ทางขึ้น	ทางลง	
เบี่ยง วิธีแบบจุดศูนย์กลาง	ชั้นที่เลข	90	80	70	4	6	8	ไม่เกินสองชั้นสำหรับ ไม่เกินสองชั้นสำหรับ ไม่เกินสองชั้นสำหรับ ไม่เกินสองชั้นสำหรับ ไม่เกินสองชั้นสำหรับ ไม่เกินสองชั้นสำหรับ
	ชั้นที่ 1							
	ชั้นที่ 2							
	ชั้นที่ 3							
เบี่ยง วิธีแบบจุดศูนย์กลาง	ชั้นที่ 4							
	ชั้นที่ 5							
	ชั้นที่ 6							
	ชั้นที่ 7							
	ชั้นที่ 8							
	ชั้นที่ 9							
	ชั้นที่ 10							
	ชั้นที่ 11							
	ชั้นที่ 12							
	ชั้นที่ 13							
	ชั้นที่ 14							
	ชั้นที่ 15							

ประเภทชั้นทาง	น้ำหนักรถ ออกเกณฑ์	ความเร็วรถเกณฑ์ (กม/ชม)			ทาง ระบาย น้ำ	ช่องออก แนวตั้ง(ม)	ผิวจราจร แนวตั้ง	จำนวนช่อง จราจรต่อ ทิศทาง
		ทางราบ	ทางขึ้น	ทางลง				
เบี่ยง วิธีแบบจุดศูนย์กลาง	ชั้นที่เลข	ไม่น้อยกว่า 3.25	ไม่น้อยกว่า 3.25	ไม่น้อยกว่า 3.25	มี	≥ 5.00	คอนกรีต หรือ แอสฟัลต์	≥ 3
	ชั้นที่ 1	ไม่น้อยกว่า 3.25	ไม่น้อยกว่า 3.25	ไม่น้อยกว่า 3.25				
	ชั้นที่ 2	ไม่น้อยกว่า 3.25	ไม่น้อยกว่า 3.25	ไม่น้อยกว่า 3.25				
	ชั้นที่ 3	ไม่น้อยกว่า 3.25	ไม่น้อยกว่า 3.25	ไม่น้อยกว่า 3.25				
เบี่ยง วิธีแบบจุดศูนย์กลาง	ชั้นที่ 4	ไม่น้อยกว่า 3.00	ไม่น้อยกว่า 3.00	ไม่น้อยกว่า 3.00	ควรมี	≥ 5.00	คอนกรีต หรือ แอสฟัลต์	≥ 1
	ชั้นที่ 5	ไม่น้อยกว่า 3.00	ไม่น้อยกว่า 3.00	ไม่น้อยกว่า 3.00				
	ชั้นที่ 6	ไม่น้อยกว่า 3.00	ไม่น้อยกว่า 3.00	ไม่น้อยกว่า 3.00				
	ชั้นที่ 7	ไม่น้อยกว่า 3.00	ไม่น้อยกว่า 3.00	ไม่น้อยกว่า 3.00				
	ชั้นที่ 8	ไม่น้อยกว่า 3.00	ไม่น้อยกว่า 3.00	ไม่น้อยกว่า 3.00				
	ชั้นที่ 9	ไม่น้อยกว่า 3.00	ไม่น้อยกว่า 3.00	ไม่น้อยกว่า 3.00				
	ชั้นที่ 10	ไม่น้อยกว่า 3.00	ไม่น้อยกว่า 3.00	ไม่น้อยกว่า 3.00				
	ชั้นที่ 11	ไม่น้อยกว่า 3.00	ไม่น้อยกว่า 3.00	ไม่น้อยกว่า 3.00				
	ชั้นที่ 12	ไม่น้อยกว่า 3.00	ไม่น้อยกว่า 3.00	ไม่น้อยกว่า 3.00				
	ชั้นที่ 13	ไม่น้อยกว่า 3.00	ไม่น้อยกว่า 3.00	ไม่น้อยกว่า 3.00				
	ชั้นที่ 14	ไม่น้อยกว่า 3.00	ไม่น้อยกว่า 3.00	ไม่น้อยกว่า 3.00				
	ชั้นที่ 15	ไม่น้อยกว่า 3.00	ไม่น้อยกว่า 3.00	ไม่น้อยกว่า 3.00				

6. การแต่งตั้งชั้นทางสำหรับ สายทางใหม่

พิจารณาจาก “ข้อกำหนดหลัก” ดังต่อไปนี้

- ชนิดของผิวจราจร
- ความกว้างของผิวจราจร
- จำนวนช่องจราจรต่อทิศทาง
- ความกว้างไหล่ทาง

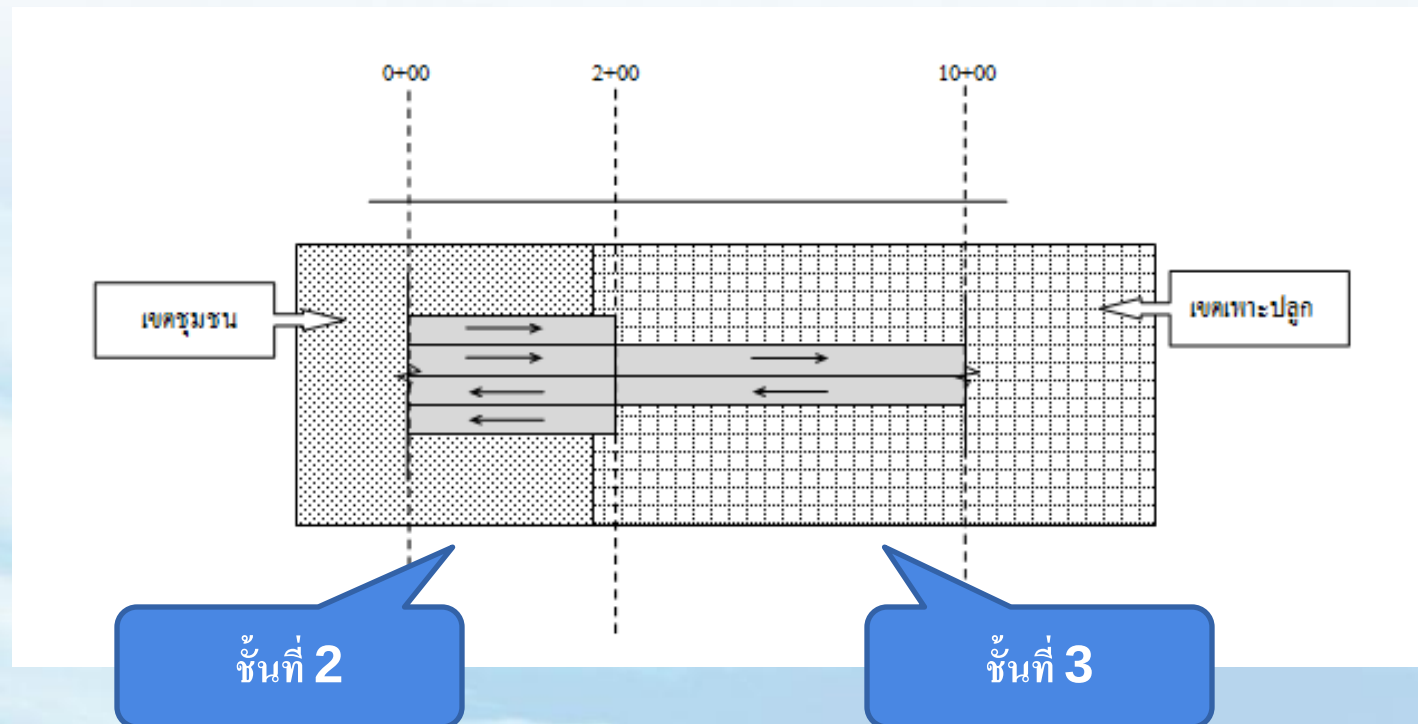
โดยข้อกำหนดส่วนที่เหลือจะใช้
สำหรับประกอบการออกแบบ เช่น

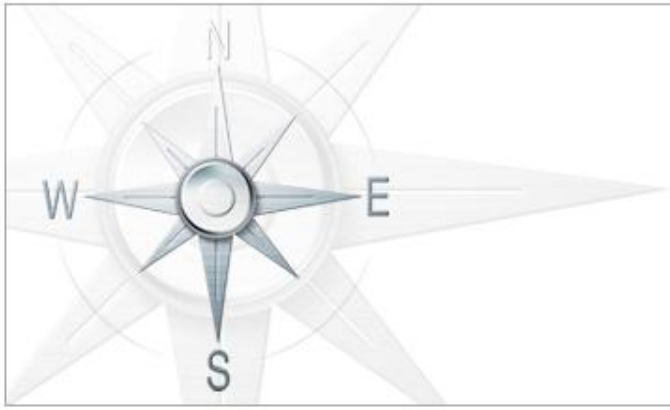
ประเภทชั้นทาง	น้ำหนักรถ ออกแบบ	ความเร็วรถออกแบบ (กม.ชม)			ความลาดชันสูงสุด (%)			หมายเหตุ
		ทางราบ	ทางเนิน	ทางขาล	ทางราบ	ทางเนิน	ทางขาล	
เบี่ยง วิธีแบบผสม	ชั้นพิเศษ	90	80	70	4	6	8	ไม่เกินสองชั้นผิวจราจร ไม่เกินสองชั้นผิวจราจร (รวม 10 ชั้น) ไม่เกินสองชั้นผิวจราจร (รวม 10 ชั้น)
	ชั้นที่ 1							
	ชั้นที่ 2							
	ชั้นที่ 3							
เบี่ยง วิธีแบบผสม	ชั้นที่ 4							
	ชั้นที่ 5							
	ชั้นที่ 6							
	ชั้นที่ 7							
	ชั้นที่ 8							
	ชั้นที่ 9							
	ชั้นที่ 10							
	ชั้นที่ 11							
	ชั้นที่ 12							
	ชั้นที่ 13							
	ชั้นที่ 14							
	ชั้นที่ 15							

ประเภทชั้นทาง	น้ำหนักรถ ออกแบบ	ความเร็วรถออกแบบ (กม.ชม)			ทาง ระบาย น้ำ	ช่องออก แนวตั้ง (ม)	ผิวจราจร แนวตั้ง	จำนวนช่อง จราจรต่อ ทิศทาง
		ทางราบ	ทางเนิน	ทางขาล				
เบี่ยง วิธีแบบผสม	ชั้นพิเศษ	ไม่น้อยกว่า 60 กม.ชม	ไม่น้อยกว่า 60 กม.ชม	ไม่น้อยกว่า 60 กม.ชม	มี	≥ 5.00	คอนกรีต หรือ แอสฟัลต์	≥ 3
	ชั้นที่ 1	ไม่น้อยกว่า 60 กม.ชม	ไม่น้อยกว่า 60 กม.ชม	ไม่น้อยกว่า 60 กม.ชม				
	ชั้นที่ 2	ไม่น้อยกว่า 60 กม.ชม	ไม่น้อยกว่า 60 กม.ชม	ไม่น้อยกว่า 60 กม.ชม				
	ชั้นที่ 3	ไม่น้อยกว่า 60 กม.ชม	ไม่น้อยกว่า 60 กม.ชม	ไม่น้อยกว่า 60 กม.ชม				
เบี่ยง วิธีแบบผสม	ชั้นที่ 4	ไม่น้อยกว่า 60 กม.ชม	ไม่น้อยกว่า 60 กม.ชม	ไม่น้อยกว่า 60 กม.ชม	มี	≥ 5.00	คอนกรีต หรือ แอสฟัลต์	≥ 3
	ชั้นที่ 5	ไม่น้อยกว่า 60 กม.ชม	ไม่น้อยกว่า 60 กม.ชม	ไม่น้อยกว่า 60 กม.ชม				
	ชั้นที่ 6	ไม่น้อยกว่า 60 กม.ชม	ไม่น้อยกว่า 60 กม.ชม	ไม่น้อยกว่า 60 กม.ชม				
	ชั้นที่ 7	ไม่น้อยกว่า 60 กม.ชม	ไม่น้อยกว่า 60 กม.ชม	ไม่น้อยกว่า 60 กม.ชม				
	ชั้นที่ 8	ไม่น้อยกว่า 60 กม.ชม	ไม่น้อยกว่า 60 กม.ชม	ไม่น้อยกว่า 60 กม.ชม				
	ชั้นที่ 9	ไม่น้อยกว่า 60 กม.ชม	ไม่น้อยกว่า 60 กม.ชม	ไม่น้อยกว่า 60 กม.ชม				
	ชั้นที่ 10	ไม่น้อยกว่า 60 กม.ชม	ไม่น้อยกว่า 60 กม.ชม	ไม่น้อยกว่า 60 กม.ชม				
	ชั้นที่ 11	ไม่น้อยกว่า 60 กม.ชม	ไม่น้อยกว่า 60 กม.ชม	ไม่น้อยกว่า 60 กม.ชม				
	ชั้นที่ 12	ไม่น้อยกว่า 60 กม.ชม	ไม่น้อยกว่า 60 กม.ชม	ไม่น้อยกว่า 60 กม.ชม				
	ชั้นที่ 13	ไม่น้อยกว่า 60 กม.ชม	ไม่น้อยกว่า 60 กม.ชม	ไม่น้อยกว่า 60 กม.ชม				
	ชั้นที่ 14	ไม่น้อยกว่า 60 กม.ชม	ไม่น้อยกว่า 60 กม.ชม	ไม่น้อยกว่า 60 กม.ชม				
	ชั้นที่ 15	ไม่น้อยกว่า 60 กม.ชม	ไม่น้อยกว่า 60 กม.ชม	ไม่น้อยกว่า 60 กม.ชม				

7. จำนวนของชั้นทางในถนนเส้นเดียวกัน

- ถนนหนึ่งเส้นควรจะระบุชั้นทางเพียง หนึ่ง ชั้นทาง โดยจะระบุชั้นทางต่ำสุด ของเส้นทางสายหลัก





Thank You !



การกำหนดมาตรฐานชั้นทางหลวงท้องถิ่น

- ▶ กรมฯ ได้จัดทำประกาศเรื่องมาตรฐานและลักษณะชั้นทางหลวงท้องถิ่น พ.ศ. 2550
- ▶ กรมฯ ได้มีหนังสือที่ คค.0728/9896 ลง วันที่ 22 ตุลาคม 2550 แจ้ง สถ. ใช้เป็นแนวทางปฏิบัติให้แก่ อปท.

ประกาศเรื่องมาตรฐานและลักษณะชั้นทางหลวงท้องถิ่น พ.ศ. 2550

หน้า ๑๑

เล่ม ๑๒๔ ตอนพิเศษ ๑๕๘ ง

ราชกิจจานุเบกษา

๑๘ ตุลาคม ๒๕๕๐

ประกาศกรมทางหลวงชนบท

เรื่อง มาตรฐานและลักษณะของทางหลวง รวมทั้งกำหนดเขตทางหลวง
ที่จอดรถ ระยะแนวต้นไม้ และเสาพาดสายเกี่ยวกับทางหลวงท้องถิ่น

พ.ศ. ๒๕๕๐

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๒๖ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ แก้ไข
เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๘ อันเป็นพระราชบัญญัติที่มีบทบัญญัติ
บางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๘ ประกอบกับมาตรา ๓๓

ประกาศกรมทางหลวงชนบท

เรื่อง มาตรฐานและลักษณะของทางหลวง รวมทั้งกำหนดเขตทางหลวง
ที่จอดรถ ระยะแนวคันไม้ และเสาพาดสายเกี่ยวกับทางหลวงท้องถิ่น

พ.ศ. ๒๕๕๐

2550 (ต่อ)

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๒๖ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๕ อันเป็นพระราชบัญญัติที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๘ ประกอบกับมาตรา ๓๓ มาตรา ๓๔ และมาตรา ๔๑ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย อธิบดีกรมทางหลวงชนบทจึงออกประกาศไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ประกาศนี้เรียกว่า “ประกาศกรมทางหลวงชนบท เรื่อง มาตรฐานและลักษณะของทางหลวง รวมทั้งกำหนดเขตทางหลวง ที่จอดรถ ระยะแนวคันไม้ และเสาพาดสายเกี่ยวกับทางหลวงท้องถิ่น พ.ศ. ๒๕๕๐”

ข้อ ๒ ประกาศนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ข้อ ๓ บรรดาประกาศอื่นใดในส่วนที่ได้กำหนดไว้แล้วในประกาศนี้ หรือซึ่งขัด หรือแย้งกับประกาศนี้ ให้ใช้ประกาศนี้แทน

ข้อ ๔ ให้ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมการพัฒนาทางหลวงท้องถิ่น เป็นผู้รักษาการตามประกาศนี้

ข้อ ๕ ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นใช้มาตรฐานและลักษณะของทางหลวง รวมทั้งกำหนดเขตทางหลวง ที่จอดรถ ระยะแนวคันไม้ และเสาพาดสาย เกี่ยวกับทางหลวงท้องถิ่น ในการออกแบบ กำกับ ตรวจสอบ และอำนวยความสะดวก ตามประกาศนี้

หมวด ๑

การแบ่งชั้นทางหลวง

ข้อ ๖ ทางหลวงท้องถิ่นในเขตเมืองและในเขตชุมชน แบ่งออกเป็น ๕ ชั้น คือ

(๑) ทางหลวงท้องถิ่นชั้นพิเศษ

(๒) ทางหลวงท้องถิ่นชั้นที่ ๑

- (๓) ทางหลวงท้องถิ่นชั้นที่ ๒
- (๔) ทางหลวงท้องถิ่นชั้นที่ ๓
- (๕) ทางหลวงท้องถิ่นชั้นที่ ๔
- ข้อ ๗ ทางหลวงท้องถิ่นนอกเขตเมืองและนอกเขตชุมชน แบ่งออกเป็น ๗ ชั้น คือ
 - (๑) ทางหลวงท้องถิ่นชั้นพิเศษ
 - (๒) ทางหลวงท้องถิ่นชั้นที่ ๑
 - (๓) ทางหลวงท้องถิ่นชั้นที่ ๒
 - (๔) ทางหลวงท้องถิ่นชั้นที่ ๓
 - (๕) ทางหลวงท้องถิ่นชั้นที่ ๔
 - (๖) ทางหลวงท้องถิ่นชั้นที่ ๕
 - (๗) ทางหลวงท้องถิ่นชั้นที่ ๖

หมวด ๒

มาตรฐานและลักษณะของทางหลวง
รวมทั้งเขตทางหลวงของทางหลวงท้องถิ่น

ข้อ ๘ ทางหลวงท้องถิ่นชั้นพิเศษ ในเขตเมืองและในเขตชุมชน ต้องประกอบด้วย

- (๑) ลักษณะผิวจราจรแนะนำเป็นคอนกรีต หรือแอสฟัลต์
- (๒) สามารถรับน้ำหนักรถและน้ำหนักลงเพลารถได้ไม่น้อยกว่าน้ำหนักตามประกาศที่ผู้อำนวยการทางหลวงท้องถิ่นกำหนด ตามมาตรา ๖๑ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๕
 - (๓) ช่องทางจราจรไม่น้อยกว่า ๓ ช่องทางต่อทิศทาง และแต่ละช่องทางกว้างช่องทางละไม่น้อยกว่า ๓.๒๕ เมตร
 - (๔) ทางเท้าหรือไหล่ทางทั้งสองข้าง กว้างข้างละไม่น้อยกว่า ๒.๕๐ เมตร
 - (๕) มีทางระบายน้ำ
 - (๖) เขตทางหลวง (RIGHT OF WAY) ไม่น้อยกว่า ๔๕.๐๐ เมตร
 - (๗) ความเร็วที่ใช้ในการออกแบบ (DESIGN SPEED)
 - (ก) ทางราบ ๕๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

- (ข) ทางเนิน ๘๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง
- (ค) ทางเขา ๗๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง
- (๘) การยกระดับของถนนบนทางโค้ง (SUPER ELEVATION) ไม่เกินร้อยละ ๔
- (๙) ความลาดชันของถนน (GRADIENT)
 - (ก) ทางราบไม่เกินร้อยละ ๔
 - (ข) ทางเนินไม่เกินร้อยละ ๖
 - (ค) ทางเขาไม่เกินร้อยละ ๘

(๑๐) ทางแยกหัวมุมถนนซึ่งเกิดจากการเชื่อมหรือตัดกันของถนน ให้ขอบผิวจราจรด้านในมีรัศมีความโค้งไม่น้อยกว่า ๕.๐๐ เมตร

- (๑๑) ช่องลอดของถนน ต้องมีระยะลอดในแนวดิ่งไม่น้อยกว่า ๕.๐๐ เมตร

ข้อ ๘ ทางหลวงท้องถิ่นชั้นที่ ๑ ในเขตเมืองและในเขตชุมชน ต้องประกอบด้วย

- (๑) ลักษณะผิวจราจรแนะนำเป็นคอนกรีต หรือแอสฟัลต์
- (๒) สามารถรับน้ำหนักรถและน้ำหนักลงเพลาของรถได้ไม่น้อยกว่าน้ำหนักตามประกาศที่ผู้อำนวยการทางหลวงท้องถิ่นกำหนด ตามมาตรา ๖๑ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๕

(๓) ช่องทางจราจรไม่น้อยกว่า ๒ ช่องทางต่อทิศทาง และแต่ละช่องทางกว้างไม่น้อยกว่า ๓.๒๕ เมตร

- (๔) ทางเท้าหรือไหล่ทางทั้งสองข้าง กว้างข้างละไม่น้อยกว่า ๒.๐๐ เมตร

(๕) มีทางระบายน้ำ

- (๖) เขตทางหลวง (RIGHT OF WAY) ไม่น้อยกว่า ๓๐.๐๐ เมตร

(๗) ความเร็วที่ใช้ในการออกแบบ (DESIGN SPEED)

- (ก) ทางราบ ๕๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง
- (ข) ทางเนิน ๘๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง
- (ค) ทางเขา ๗๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง
- (๘) การยกระดับของถนนบนทางโค้ง (SUPER ELEVATION) ไม่เกินร้อยละ ๔
- (๙) ความลาดชันของถนน (GRADIENT)
 - (ก) ทางราบไม่เกินร้อยละ ๔

(ข) ทางเนินไม่เกินร้อยละ ๖

(ค) ทางเขาไม่เกินร้อยละ ๘

(๑๐) ช่องลอดของถนน ต้องมีระยะลอดในแนวตั้งไม่น้อยกว่า ๕.๐๐ เมตร

ข้อ ๑๐ ทางหลวงท้องถิ่นชั้นที่ ๒ ในเขตเมืองและในเขตชุมชน ต้องประกอบด้วย

(๑) ลักษณะผิวจราจรแนะนำเป็นคอนกรีต หรือแอสฟัลต์

(๒) สามารถรับน้ำหนักรถและน้ำหนักลงเพลากรวดได้ไม่น้อยกว่าน้ำหนักตามประกาศ

ที่ผู้อำนวยการทางหลวงท้องถิ่นกำหนด ตามมาตรา ๖๑ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕
แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๕

(๓) ช่องทางจราจรไม่น้อยกว่า ๒ ช่องทางต่อทิศทาง และแต่ละช่องทางกว้างไม่น้อยกว่า ๓.๒๕ เมตร

(๔) ทางเท้าหรือไหล่ทางทั้งสองข้าง กว้างข้างละไม่น้อยกว่า ๑.๕๐ เมตร

(๕) มีทางระบายน้ำ

(๖) เขตทางหลวง (RIGHT OF WAY) ไม่น้อยกว่า ๑๖.๐๐ เมตร

(๗) ความเร็วที่ใช้ในการออกแบบ (DESIGN SPEED)

(ก) ทางราบ ๕๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

(ข) ทางเนิน ๔๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

(ค) ทางเขา ๓๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

(๘) การยกกระดิมของถนนบนทางโค้ง (SUPER ELEVATION) ไม่เกินร้อยละ ๔

(๙) ความลาดชันของถนน (GRADIENT)

(ก) ทางราบไม่เกินร้อยละ ๔

(ข) ทางเนินไม่เกินร้อยละ ๖

(ค) ทางเขาไม่เกินร้อยละ ๘

(๑๐) ทางแยกหัวมุมถนนซึ่งเกิดจากการเชื่อมหรือตัดกันของถนน ให้ขอบผิวจราจรด้านในมีรัศมี
ความโค้งไม่น้อยกว่า ๕.๐๐ เมตร

(๑๑) ช่องลอดของถนน ต้องมีระยะลอดในแนวตั้งไม่น้อยกว่า ๕.๐๐ เมตร

ข้อ ๑๑ ทางหลวงท้องถิ่นชั้นที่ ๓ ในเขตเมืองและในเขตชุมชน ต้องประกอบด้วย

(๑) ลักษณะผิวจราจรแนะนำเป็นคอนกรีต หรือแอสฟัลต์

- (๒) สามารถรับน้ำหนักรถและน้ำหนักลงเพลารถได้ไม่น้อยกว่าน้ำหนักตามประกาศที่ผู้อำนวยการทางหลวงท้องถิ่นกำหนด ตามมาตรา ๖๑ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๕
- (๓) ช่องทางจราจรไม่น้อยกว่า ๑ ช่องทางต่อทิศทาง แต่ละช่องทางกว้างไม่น้อยกว่า ๓ เมตร
- (๔) ทางเท้าหรือไหล่ทางทั้งสองข้าง กว้างข้างละไม่น้อยกว่า ๑.๐๐ เมตร
- (๕) มีทางระบายน้ำ
- (๖) เขตทางหลวง (RIGHT OF WAY) ไม่น้อยกว่า ๘.๐๐ เมตร
- (๗) ความเร็วที่ใช้ในการออกแบบ (DESIGN SPEED)
- (ก) ทางราบ ๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง
- (ข) ทางเนิน ๕๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง
- (ค) ทางเขา ๓๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง
- (๘) การยกระดับของถนนบนทางโค้ง (SUPER ELEVATION) ไม่เกินร้อยละ ๔
- (๙) ความลาดชันของถนน (GRADIENT) ตามสภาพพื้นที่แต่ไม่เกินร้อยละ ๑๒
- (๑๐) ทางแยกหัวมุมถนนซึ่งเกิดจากการเชื่อมหรือตัดกันของถนน ให้ขอบผิวจราจรด้านในมีรัศมีความโค้งไม่น้อยกว่า ๕.๐๐ เมตร
- (๑๑) ช่องลอดของถนน ต้องมีระยะลอดในแนวตั้งไม่น้อยกว่า ๕.๐๐ เมตร
- ข้อ ๑๒ ทางหลวงท้องถิ่นชั้นที่ ๔ ในเขตเมืองและในเขตชุมชน ต้องประกอบด้วย
- (๑) ลักษณะผิวจราจรแนะนำเป็นคอนกรีต หรือแอสฟัลต์
- (๒) สามารถรับน้ำหนักรถและน้ำหนักลงเพลารถได้ไม่น้อยกว่าน้ำหนักตามประกาศที่ผู้อำนวยการทางหลวงท้องถิ่นกำหนด ตามมาตรา ๖๑ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๕
- (๓) ช่องจราจรไม่น้อยกว่า ๑ ช่องทางต่อทิศทาง และแต่ละช่องทางกว้างไม่เกิน ๓ เมตร
- (๔) ควรมีทางระบายน้ำ
- (๕) เขตทางหลวง (RIGHT OF WAY) ตามความเหมาะสม
- (๖) ความเร็วที่ใช้ในการออกแบบ (DESIGN SPEED)
- (ก) ทางราบ ๕๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง
- (ข) ทางเนิน ๔๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

(ค) ทางเขา ๓๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

(๗) การยกกระดิมของถนนบนทางโค้ง (SUPER ELEVATION) ไม่เกินร้อยละ ๔

(๘) ความลาดชันของถนน (GRADIENT) สภาพพื้นที่แต่ไม่เกินร้อยละ ๑๕

(๘) ทางแยกหัวมุมถนนซึ่งเกิดจากการเชื่อมหรือตัดกันของถนน ให้ขอบผิวจราจรด้านในมีรัศมีความโค้งไม่น้อยกว่า ๕.๐๐ เมตร

(๑๐) ช่องลอดของถนน ต้องมีระยะลอดในแนวดิ่งไม่น้อยกว่า ๕.๐๐ เมตร

ข้อ ๑๓ ทางหลวงท้องถิ่นชั้นพิเศษ นอกเขตเมืองและนอกเขตชุมชน ต้องประกอบด้วย

(๑) ลักษณะผิวจราจรแนะนำเป็นคอนกรีต หรือแอสฟัลต์

(๒) สามารถรับน้ำหนักรถและน้ำหนักลงเพลารถได้ไม่น้อยกว่าน้ำหนักตามประกาศที่ผู้อำนวยการทางหลวงท้องถิ่นกำหนด ตามมาตรา ๖๑ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๕

(๓) ช่องทางจราจรไม่น้อยกว่า ๓ ช่องทางต่อทิศทาง และแต่ละช่องทางกว้างไม่น้อยกว่า ๓.๒๕ เมตร

(๔) ไหล่ทางทั้งสองข้าง กว้างข้างละไม่น้อยกว่า ๒.๕๐ เมตร

(๕) เขตทางหลวง (RIGHT OF WAY) ไม่น้อยกว่า ๔๕.๐๐ เมตร

(๖) ความเร็วที่ใช้ในการออกแบบ (DESIGN SPEED)

(ก) ทางราบ ๑๐๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

(ข) ทางเนิน ๘๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

(ค) ทางเขา ๗๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

(๗) การยกกระดิมของถนนบนทางโค้ง (SUPER ELEVATION) ไม่เกินร้อยละ ๑๐

(๘) ความลาดชันของถนน (GRADIENT)

(ก) ทางราบไม่เกินร้อยละ ๔

(ข) ทางเนินไม่เกินร้อยละ ๖

(ค) ทางเขาไม่เกินร้อยละ ๘

(๘) ทางแยกหัวมุมถนนซึ่งเกิดจากการเชื่อมหรือตัดกันของถนน ให้ขอบผิวจราจรด้านในมีรัศมีความโค้งไม่น้อยกว่า ๕.๐๐ เมตร

(๑๐) ช่องลอดของถนน ต้องมีระยะลอดในแนวดิ่งไม่น้อยกว่า ๕.๐๐ เมตร

ข้อ ๑๔ ทางหลวงท้องถิ่นชั้นที่ ๑ นอกเขตเมืองและนอกเขตชุมชน ต้องประกอบด้วย

(๑) ลักษณะผิวจราจรแนะนำเป็นคอนกรีต หรือแอสฟัลต์

(๒) สามารถรับน้ำหนักรถและน้ำหนักลงเพลารถได้ไม่น้อยกว่าน้ำหนักตามประกาศ
ที่ผู้อำนวยการทางหลวงท้องถิ่นกำหนด ตามมาตรา ๖๑ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕
แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๕

(๓) ช่องทางจราจรไม่น้อยกว่า ๒ ช่องทางต่อทิศทาง และแต่ละช่องทางกว้างไม่น้อยกว่า
๓.๒๕ เมตร

(๔) ไหล่ทางทั้งสองข้าง กว้างข้างละไม่น้อยกว่า ๒.๐๐ เมตร

(๕) เขตทางหลวง (RIGHT OF WAY) ไม่น้อยกว่า ๓๐.๐๐ เมตร

(๖) ความเร็วที่ใช้ในการออกแบบ (DESIGN SPEED)

(ก) ทางราบ ๑๐๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

(ข) ทางเนิน ๘๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

(ค) ทางเขา ๗๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

(๗) การยกกระดิมของถนนบนทางโค้ง (SUPER ELEVATION) ไม่เกินร้อยละ ๑๐

(๘) ความลาดชันของถนน (GRADIENT)

(ก) ทางราบไม่เกินร้อยละ ๔

(ข) ทางเนินไม่เกินร้อยละ ๖

(ค) ทางเขาไม่เกินร้อยละ ๘

(๙) ทางแยกหัวมุมถนนซึ่งเกิดจากการเชื่อมหรือตัดกันของถนน ให้ขอบผิวจราจรด้านในมีรัศมี
ความโค้งไม่น้อยกว่า ๕.๐๐ เมตร

(๑๐) ช่องลอดของถนน ต้องมีระยะลอดในแนวตั้งไม่น้อยกว่า ๕.๐๐ เมตร

ข้อ ๑๕ ทางหลวงท้องถิ่นชั้นที่ ๒ นอกเขตเมืองและนอกเขตชุมชน ต้องประกอบด้วย

(๑) ลักษณะผิวจราจรแนะนำเป็นคอนกรีต หรือแอสฟัลต์

(๒) สามารถรับน้ำหนักรถและน้ำหนักลงเพลารถได้ไม่น้อยกว่าน้ำหนักตามประกาศ
ที่ผู้อำนวยการทางหลวงท้องถิ่นกำหนด ตามมาตรา ๖๑ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕
แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๕

(๓) ช่องทางจราจรไม่น้อยกว่า ๒ ช่องทางต่อทิศทาง และแต่ละช่องทางกว้างไม่น้อยกว่า

๓.๒๕ เมตร

(๔) ไหล่ทางทั้งสองข้าง กว้างข้างละไม่น้อยกว่า ๒ เมตร

(๕) เขตทางหลวง (RIGHT OF WAY) ไม่น้อยกว่า ๒๕.๐๐ เมตร

(๖) ความเร็วที่ใช้ในการออกแบบ (DESIGN SPEED)

(ก) ทางราบ ๕๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

(ข) ทางเนิน ๘๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

(ค) ทางเขา ๗๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

(๗) การยกกระดิมของถนนบนทางโค้ง (SUPER ELEVATION) ไม่เกินร้อยละ ๑๐

(๘) ความลาดชันของถนน (GRADIENT)

(ก) ทางราบไม่เกินร้อยละ ๔

(ข) ทางเนินไม่เกินร้อยละ ๖

(ค) ทางเขาไม่เกินร้อยละ ๘

(๙) ทางแยกหัวมุมถนนซึ่งเกิดจากการเชื่อมหรือตัดกันของถนน ให้ขอบผิวจราจรด้านในมีรัศมีความโค้งไม่น้อยกว่า ๕.๐๐ เมตร

(๑๐) ช่องลอดของถนน ต้องมีระยะลอดในแนวตั้งไม่น้อยกว่า ๕.๐๐ เมตร

ข้อ ๑๖ ทางหลวงท้องถิ่นชั้นที่ ๓ นอกเขตเมืองและนอกเขตชุมชน ต้องประกอบด้วย

(๑) ลักษณะผิวจราจรแนะนำเป็นคอนกรีต หรือแอสฟัลต์

(๒) สามารถรับน้ำหนักรถและน้ำหนักลงเพลารถได้ไม่น้อยกว่าน้ำหนักตามประกาศที่ผู้อำนวยการทางหลวงท้องถิ่นกำหนด ตามมาตรา ๖๑ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๕

(๓) ช่องทางจราจรไม่น้อยกว่า ๑ ช่องทางต่อทิศทาง และแต่ละช่องทางกว้างไม่น้อยกว่า ๓.๒๕ เมตร

(๔) ไหล่ทางทั้งสองข้าง กว้างข้างละไม่น้อยกว่า ๑.๕๐ เมตร

(๕) เขตทางหลวง (RIGHT OF WAY) ไม่น้อยกว่า ๑๕.๐๐ เมตร

(๖) ความเร็วที่ใช้ในการออกแบบ (DESIGN SPEED)

(ก) ทางราบ ๕๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

(ข) ทางเนิน ๘๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

- (ค) ทางเขา ๗๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง
- (๗) การยกกระดิมของถนนบนทางโค้ง (SUPER ELEVATION) ไม่เกินร้อยละ ๑๐
- (๘) ความลาดชันของถนน (GRADIENT)
 - (ก) ทางราบไม่เกินร้อยละ ๔
 - (ข) ทางเนินไม่เกินร้อยละ ๖
 - (ค) ทางเขาไม่เกินร้อยละ ๘

(๕) ทางแยกหัวมุมถนนซึ่งเกิดจากการเชื่อมหรือตัดกันของถนน ให้ขอบผิวจราจรด้านในมีรัศมีความโค้งไม่น้อยกว่า ๕.๐๐ เมตร

(๑๐) ช่องลอดของถนน ต้องมีระยะลอดในแนวตั้งไม่น้อยกว่า ๕.๐๐ เมตร

ข้อ ๑๗ ทางหลวงท้องถิ่นชั้นที่ ๔ นอกเขตเมืองและนอกเขตชุมชน ต้องประกอบด้วย

(๑) ลักษณะผิวจราจรแนะนำเป็นคอนกรีต หรือแอสฟัลต์

(๒) สามารถรับน้ำหนักรถและน้ำหนักลงเพลารถได้ไม่น้อยกว่าน้ำหนักตามประกาศที่ผู้อำนวยการทางหลวงท้องถิ่นกำหนด ตามมาตรา ๖๑ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๕

(๓) ช่องทางจราจรไม่น้อยกว่า ๑ ช่องทางต่อทิศทาง และแต่ละช่องทางกว้างไม่น้อยกว่า ๓.๐๐ เมตร

(๔) ไหล่ทางทั้งสองข้าง กว้างข้างละไม่น้อยกว่า ๑.๐๐ เมตร

(๕) เขตทางหลวง (RIGHT OF WAY) ไม่น้อยกว่า ๑๐.๐๐ เมตร

(๖) ความเร็วที่ใช้ในการออกแบบ (DESIGN SPEED)

(ก) ทางราบ ๘๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

(ข) ทางเนิน ๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

(ค) ทางเขา ๕๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

(๗) การยกกระดิมของถนนบนทางโค้ง (SUPER ELEVATION) ไม่เกินร้อยละ ๑๐

(๘) ความลาดชันของถนน (GRADIENT)

(ก) ทางราบไม่เกินร้อยละ ๔

(ข) ทางเนินไม่เกินร้อยละ ๘

(ค) ทางเขาไม่เกินร้อยละ ๑๒

(๕) ทางแยกหัวมุมถนนซึ่งเกิดจากการเชื่อมหรือตัดกันของถนน ให้ขอบผิวจราจรด้านในมีรัศมีความโค้งไม่น้อยกว่า ๕.๐๐ เมตร

(๑๐) ช่องลอดของถนน ต้องมีระยะลอดในแนวตั้งไม่น้อยกว่า ๕.๐๐ เมตร

ข้อ ๑๘ ทางหลวงท้องถิ่นชั้นที่ ๕ นอกเขตเมืองและนอกเขตชุมชน ต้องประกอบด้วย

(๑) ลักษณะผิวจราจรแนะนำเป็นลูกวิ่ง

(๒) สามารถรับน้ำหนักรถและน้ำหนักลงเพลารถได้ไม่น้อยกว่าน้ำหนักตามประกาศที่ผู้อำนวยการทางหลวงท้องถิ่นกำหนด ตามมาตรา ๖๑ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๕

(๓) ช่องทางจราจรไม่น้อยกว่า ๑ ช่องทางต่อทิศทาง และแต่ละช่องทางกว้างไม่น้อยกว่า ๓.๐๐ เมตร

(๔) เขตทางหลวง (RIGHT OF WAY) ตามความเหมาะสม

(๕) ความเร็วที่ใช้ในการออกแบบ (DESIGN SPEED)

(ก) ทางราบ ๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

(ข) ทางเนิน ๕๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

(ค) ทางเขา ๓๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

(๖) การยกกระดิมของถนนบนทางโค้ง (SUPER ELEVATION) ไม่เกินร้อยละ ๑๐

(๗) ความลาดชันของถนน (GRADIENT)

(ก) ทางราบไม่เกินร้อยละ ๔

(ข) ทางเนินไม่เกินร้อยละ ๘

(ค) ทางเขาไม่เกินร้อยละ ๑๒

(๘) ทางแยกหัวมุมถนนซึ่งเกิดจากการเชื่อมหรือตัดกันของถนน ให้ขอบผิวจราจรด้านในมีรัศมีความโค้งไม่น้อยกว่า ๕.๐๐ เมตร

(๙) ช่องลอดของถนน ต้องมีระยะลอดในแนวตั้งไม่น้อยกว่า ๕.๐๐ เมตร

ข้อ ๑๙ ทางหลวงท้องถิ่นชั้นที่ ๖ นอกเขตเมืองและนอกเขตชุมชน ต้องประกอบด้วย

(๑) ลักษณะผิวจราจรแนะนำเป็นลูกวิ่ง

(๒) สามารถรับน้ำหนักรถและน้ำหนักลงเพลารถได้ไม่น้อยกว่าน้ำหนักตามประกาศที่ผู้อำนวยการทางหลวงท้องถิ่นกำหนด ตามมาตรา ๖๑ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๕

- (๓) ช่องจราจรไม่น้อยกว่า ๑ ช่องทางต่อทิศทาง และแต่ละช่องทางกว้างไม่เกิน ๓.๐๐ เมตร
- (๔) เขตทางหลวง (RIGHT OF WAY) ตามความเหมาะสม
- (๕) ความเร็วที่ใช้ในการออกแบบ (DESIGN SPEED)
 - (ก) ทางราบ ๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง
 - (ข) ทางเนิน ๕๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง
 - (ค) ทางเขา ๓๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง
- (๖) การยกระดับของถนนบนทางโค้ง (SUPER ELEVATION) ไม่เกินร้อยละ ๑๐
- (๗) ความลาดชันของถนน (GRADIENT)
 - (ก) ทางราบไม่เกินร้อยละ ๔
 - (ข) ทางเนินไม่เกินร้อยละ ๘
 - (ค) ทางเขาไม่เกินร้อยละ ๑๒
- (๘) ทางแยกหัวมุมถนนซึ่งเกิดจากการเชื่อมหรือตัดกันของถนน ให้ขอบผิวจราจรด้านในมีรัศมีความโค้งไม่น้อยกว่า ๕.๐๐ เมตร
- (๙) ช่องลอดของถนน ต้องมีระยะลอดในแนวตั้งไม่น้อยกว่า ๕.๐๐ เมตร

หมวด ๓

มาตรฐานที่จอดรถ ระยะแนวต้นไม้
และเสาพาดสายของทางหลวงท้องถิ่น

ข้อ ๑๕ มาตรฐานที่จอดรถ ระยะแนวต้นไม้และเสาพาดสายของทางหลวงท้องถิ่น

(๑) ที่จอดรถ ต้องเป็นที่ซึ่งทางราชการกำหนดให้ หรือที่ซึ่งไม่กีดขวางทางจราจรแต่ไม่ใช่ทางโค้งบนสะพาน เจริงสะพาน ทางแยก หรือในที่คับขัน

(๒) ระยะแนวต้นไม้ หากเป็นทางหลวงท้องถิ่นในเขตเมืองและในเขตชุมชน ต้องห่างจากขอบผิวจราจรไม่น้อยกว่า ๐.๕๐ เมตร หากเป็นทางหลวงท้องถิ่นนอกเขตเมืองและนอกเขตชุมชน ต้องห่างจากขอบผิวจราจรไม่น้อยกว่า ๕.๐๐ เมตร

(๓) เสาพาดสาย ต้องปักห่างจากแนวเขตทางหลวงเข้ามาทางด้านในไม่น้อยกว่า ๐.๕๐ เมตร แต่ไม่เกิน ๑.๕๐ เมตร หรือที่ซึ่งทางราชการกำหนดให้ และสายต้องพาดสูงจากผิวดินไม่น้อยกว่า ๓.๐๐ เมตร ส่วนที่ต้องพาดสายข้ามถนนต้องสูงจากผิวทางไม่น้อยกว่า ๕.๕๐ เมตร

ประกาศ ณ วันที่ ๒๘ กันยายน พ.ศ. ๒๕๕๐

ระพีพันธ์ จารุตุล

อธิบดีกรมทางหลวงชนบท

ประเภทของมาตรฐานชั้นทางหลวงท้องถิ่น

จัดแบ่งเป็น 2 ประเภท

(1) ประเภทในเขตเมือง/ในเขตชุมชน 5 ชั้น
ชั้นพิเศษ และชั้นที่ 1-4

(2) ประเภทนอกเขตเมือง/นอกเขตชุมชน 7 ชั้น
ชั้นพิเศษ และชั้นที่ 1-6

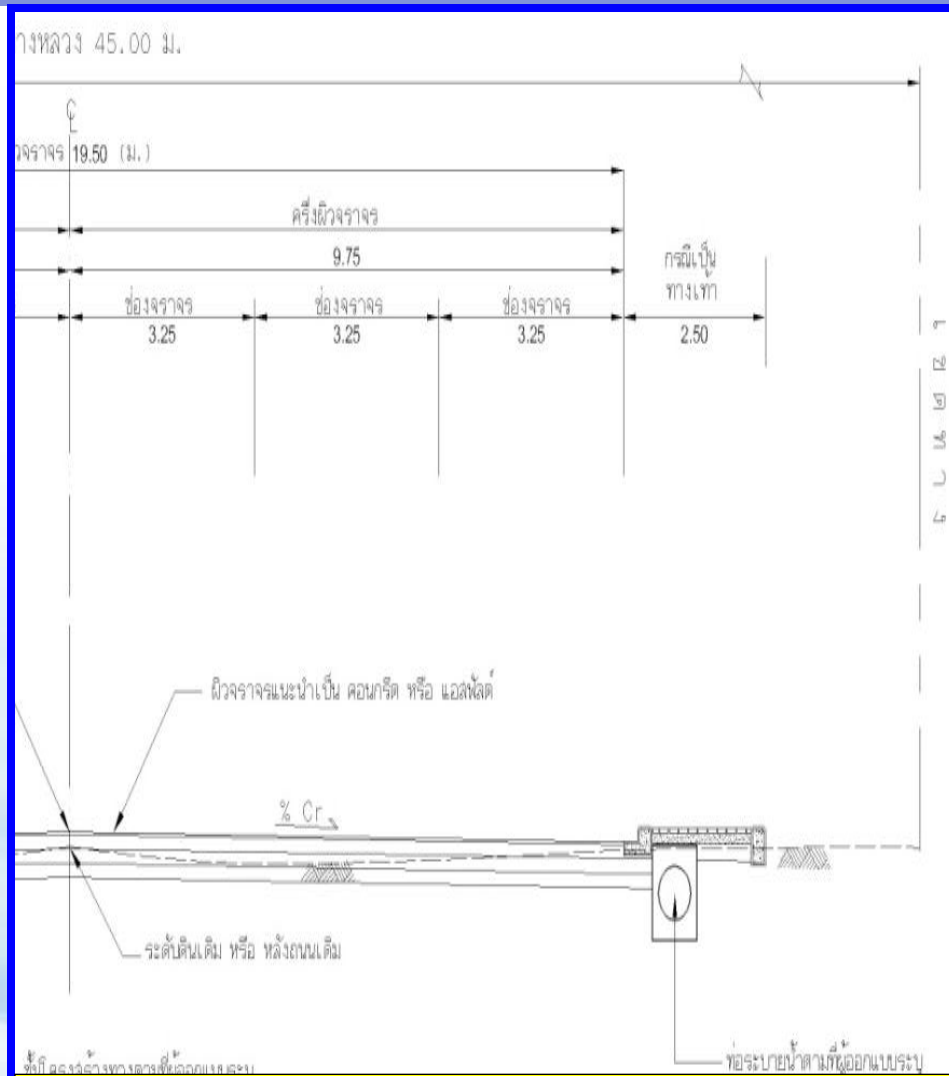
องค์ประกอบของมาตรฐานชั้นทางหลวงท้องถิ่น

- ❖ ลักษณะผิวจราจร
 - ❖ กำลังรับน้ำหนักกองเพลลา
 - ❖ จำนวน/ความกว้าง ช่องจราจร
 - ❖ ความกว้างทางเท้า/ไหล่ทาง
 - ❖ RIGHT OF WAY
 - ❖ DESIGN SPEED
 - ❖ Max. S.E.
- ความลาดชัน
 - ทางระบายน้ำ
 - รัศมีโค้งทางเชื่อม
 - ช่องลอดแนวตั้ง

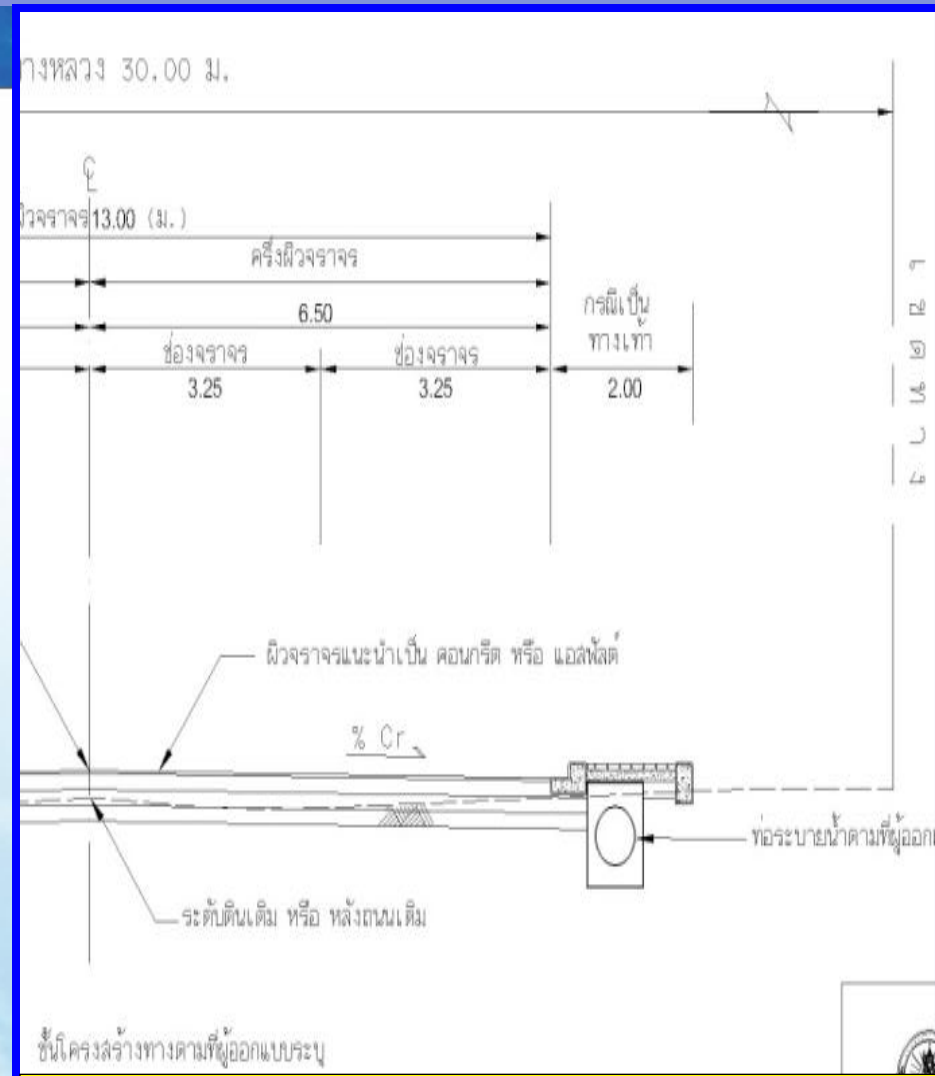
สรุปชั้นทางหลวงท้องถิ่น ในเขตเมือง/ในเขตชุมชน 5 ชั้นทาง

ข้อกำหนด	ประเภทชั้นทาง				
	พิเศษ	1	2	3	4
ประเภทผิวจราจร	Conc , Asphalt				
นน.บรรทุก และนน.ลงเพลลา	N.A.(Comment 25 Ton)				
จำนวนช่องจราจรต่อทิศทาง / ขนาด ความกว้างของช่องจราจร (ม)	3/3.25	2/3.25	2/3.25	1/3.00	1/≤3.00
ทางเท้า/ไหล่ทาง (ม)	≥2.50	≥2.00	≥1.50	≥1.00	< 1.00
ทางระบายน้ำ	มี				ควรมี
เขตทางหลวง (ม)	≥45.00	≥30.00	≥16.00	≥8.00	ตามเหมาะสม
ความเร็วที่ใช้ในทางหลวง (กม/ชม)	70-90			30-60	30-50
SUPER ELEVATION (%)	≤4				
ความลาดชันของถนน (%)	4 - 8			≤12	≤15
รัศมีโค้งทางเชื่อมหรือทางตัดกัน (ม)	≥5.00				
ช่องลอดแนวตั้ง (ม)	≥ 5.00				
ตามประกาศกรมฯข้อ	8	9	10	11	12

มาตรฐานชั้นทางหลวงท้องถิ่น ในเขตเมือง/ในเขตชุมชน

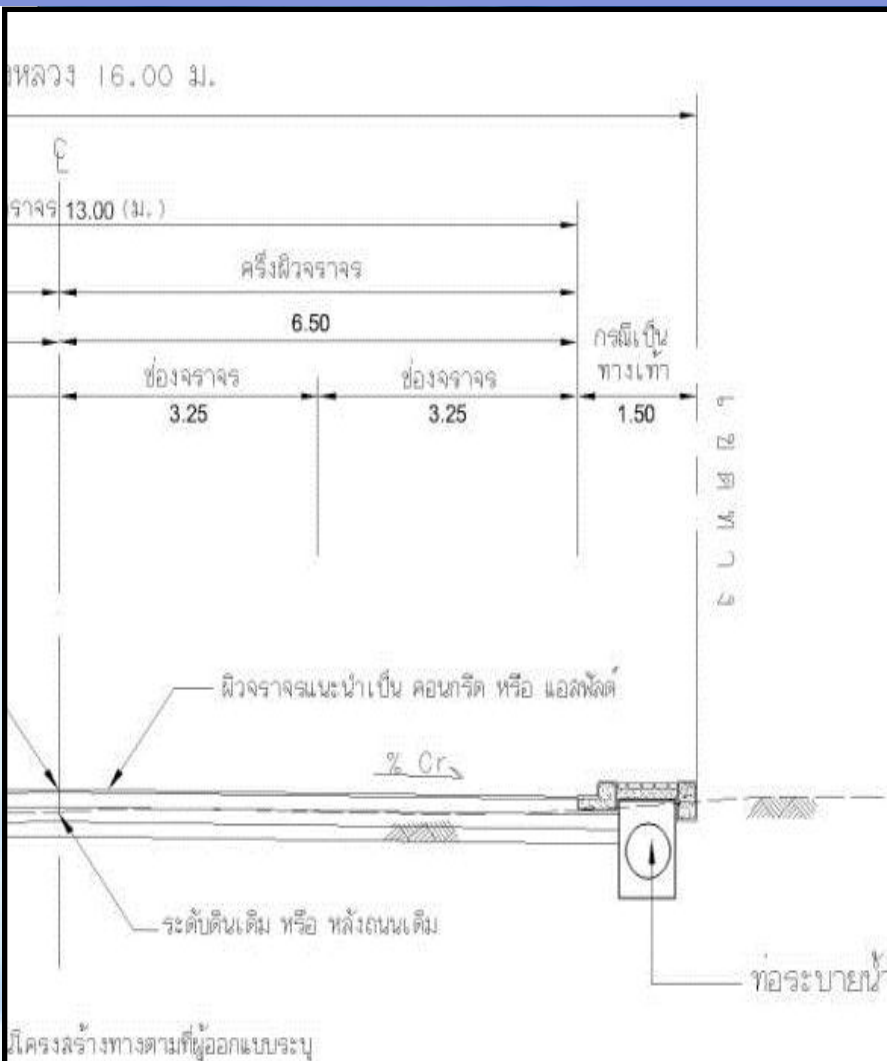


รูปตัดทางหลวงท้องถิ่นชั้นพิเศษ

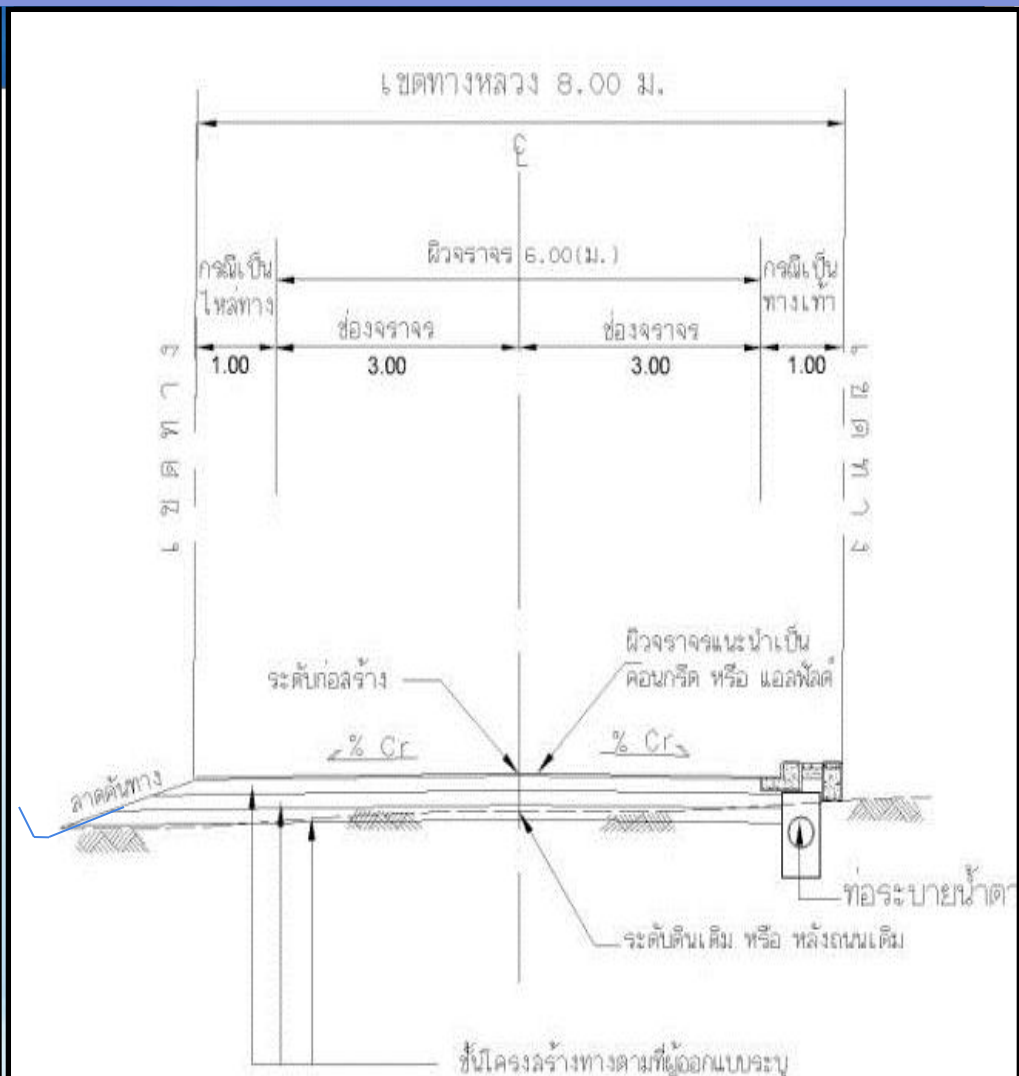


รูปตัดทางหลวงท้องถิ่นชั้นที่ 1

มาตรฐานชั้นทางหลวงท้องถิ่น ในเขตเมือง/ในเขตชุมชน(ต่อ)



รูปตัดทางหลวงท้องถิ่นชั้นที่ 2



รูปตัดทางหลวงท้องถิ่นชั้นที่ 3

มาตรฐานชั้นทางหลวงท้องถิ่น ในเขตเมือง/ในเขตชุมชน(ต่อ)

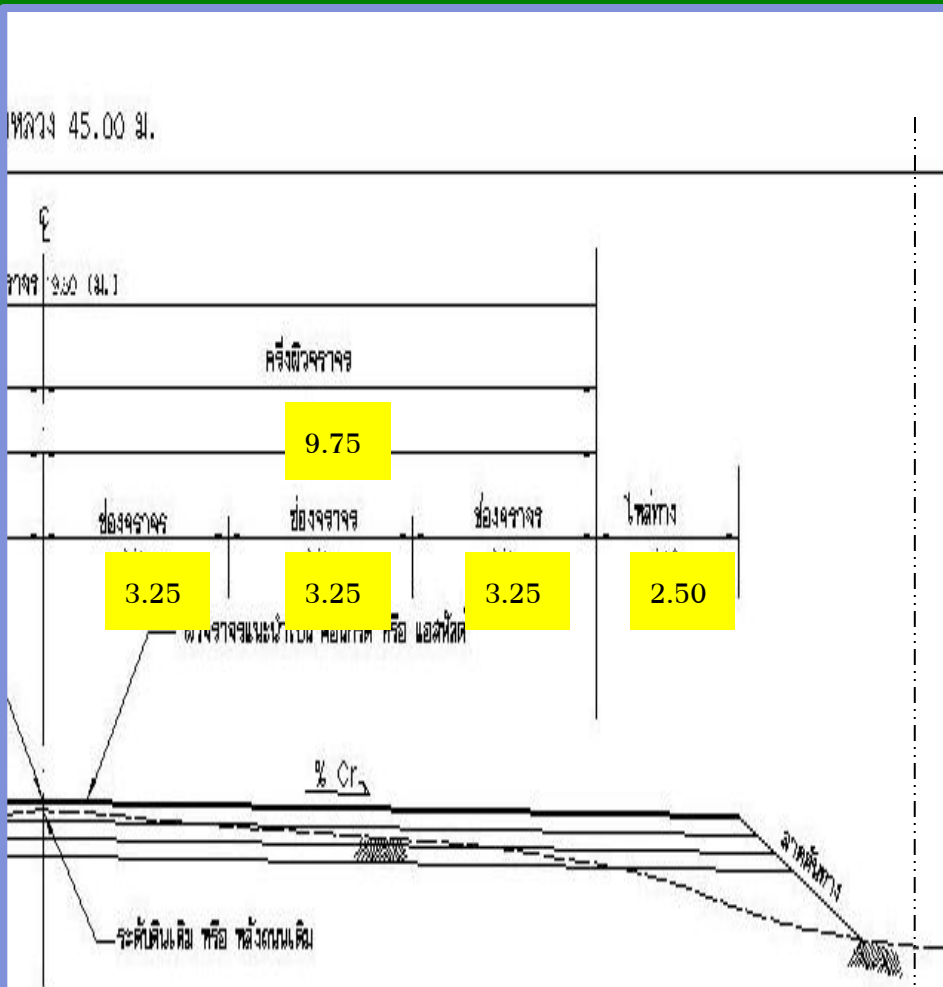


รูปตัดทางหลวงท้องถิ่นชั้นที่ 4

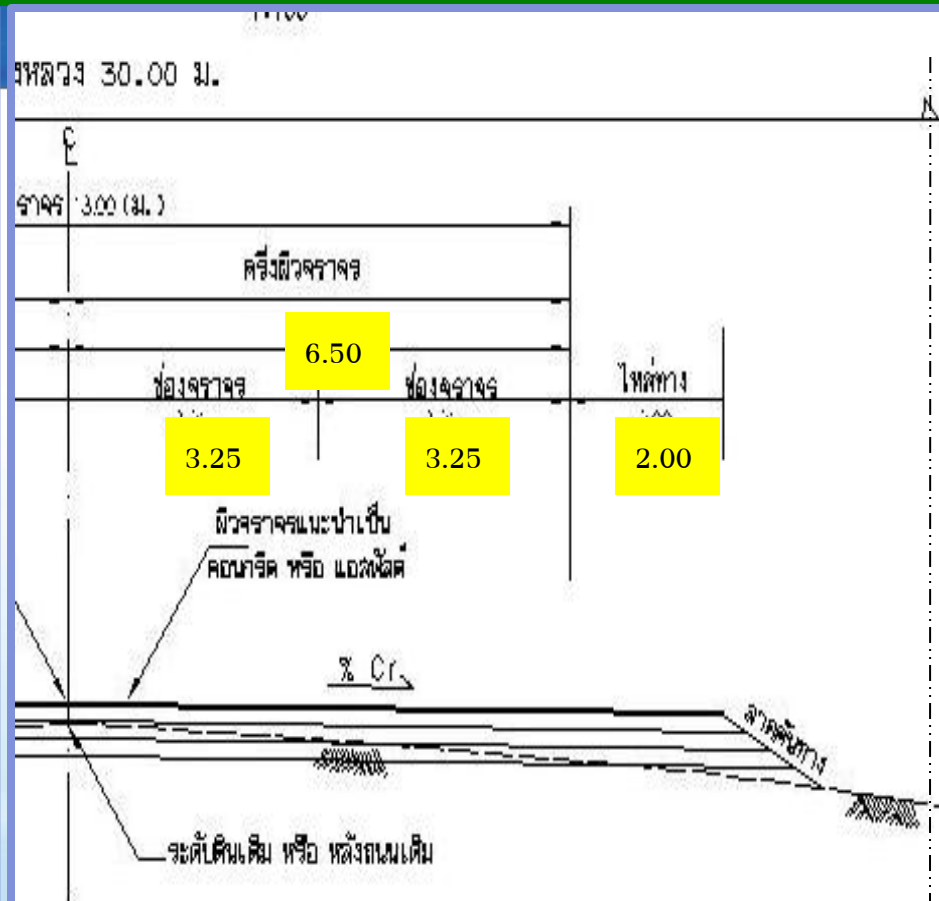
สรุปชั้นทางหลวงท้องถิ่น นอกเขตเมือง/นอกเขตชุมชน 7 ชั้นทาง

ข้อกำหนด	ประเภทชั้นทาง						
	พิเศษ	1	2	3	4	5	6
ลักษณะผิวจราจร	Conc. ,asphalt.	Conc. ,asphalt	Conc. ,asphalt	Conc. ,asphalt	Conc. ,asphalt	Conc. Asphalt Lat.	Conc. Asphalt Lat.
นน.บรรทุก และนน.ลงเพลา	N.A.						
จำนวนช่องจราจรต่อทิศทาง / ขนาดความกว้างของช่องจราจร (ม)	3/3.25	2/3.25	2/3.25	1/3.25	1/3.00	1/3.00	1/<3.00
ไหล่ทาง (ม)	≥2.50	≥2.00		≥1.50	≥1.00	< 1.00	
เขตทางหลวง (ม)	≥ 45.00	≥30.00	≥ 25.00	≥ 15.00	≥ 10.00	ตามเหมาะสม	
ความเร็วที่ใช้ในทางหลวง (กม/ชม)	70-100		70-90		50-80	30-60	
SUPER ELEVATION (%)	≤10						
ความลาดชันของถนน (%)	4 - 8				4 - 12		
รัศมีโค้งทางเชื่อมหรือทางตัดกัน (ม)	≥ 5.00						
ช่องลอดแนวตั้ง (ม)	≥ 5.00						
ตามประกาศกรมฯข้อ	13	14	15	16	17	18	19

มาตรฐานชั้นทางหลวงท้องถิ่น นอกเขตเมือง/นอกเขตชุมชน

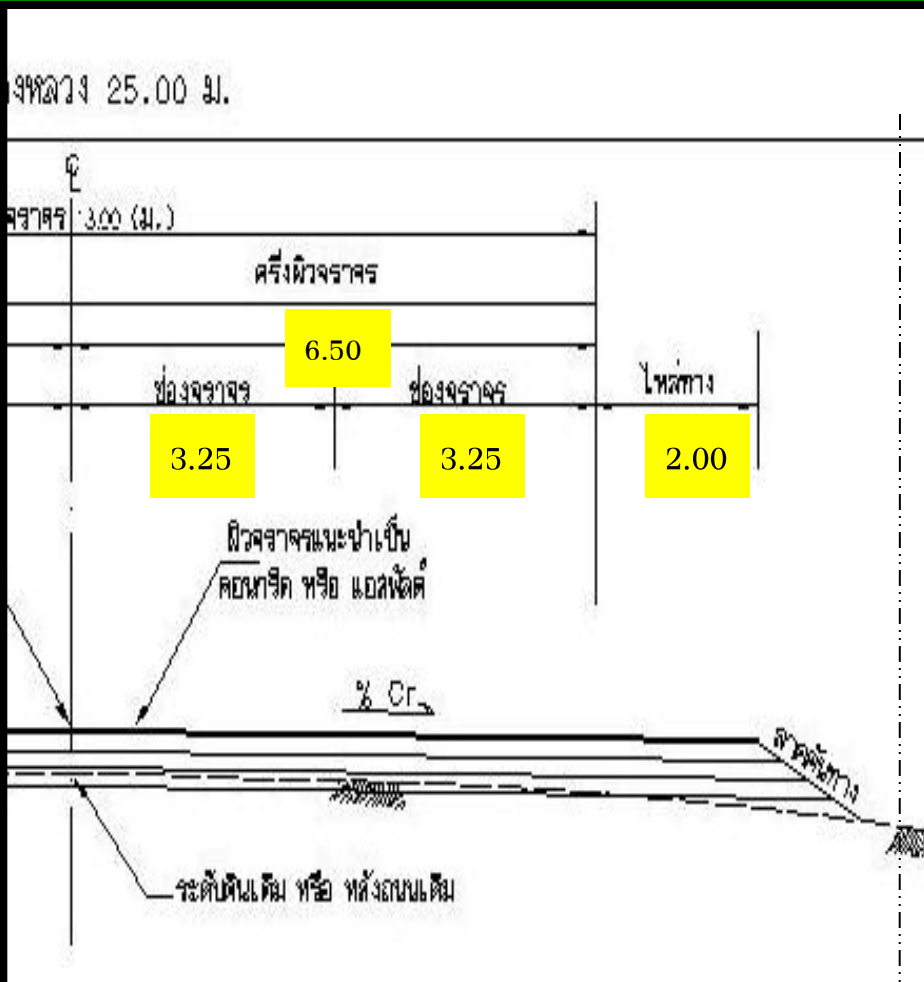


รูปตัดทางหลวงท้องถิ่นชั้นพิเศษ

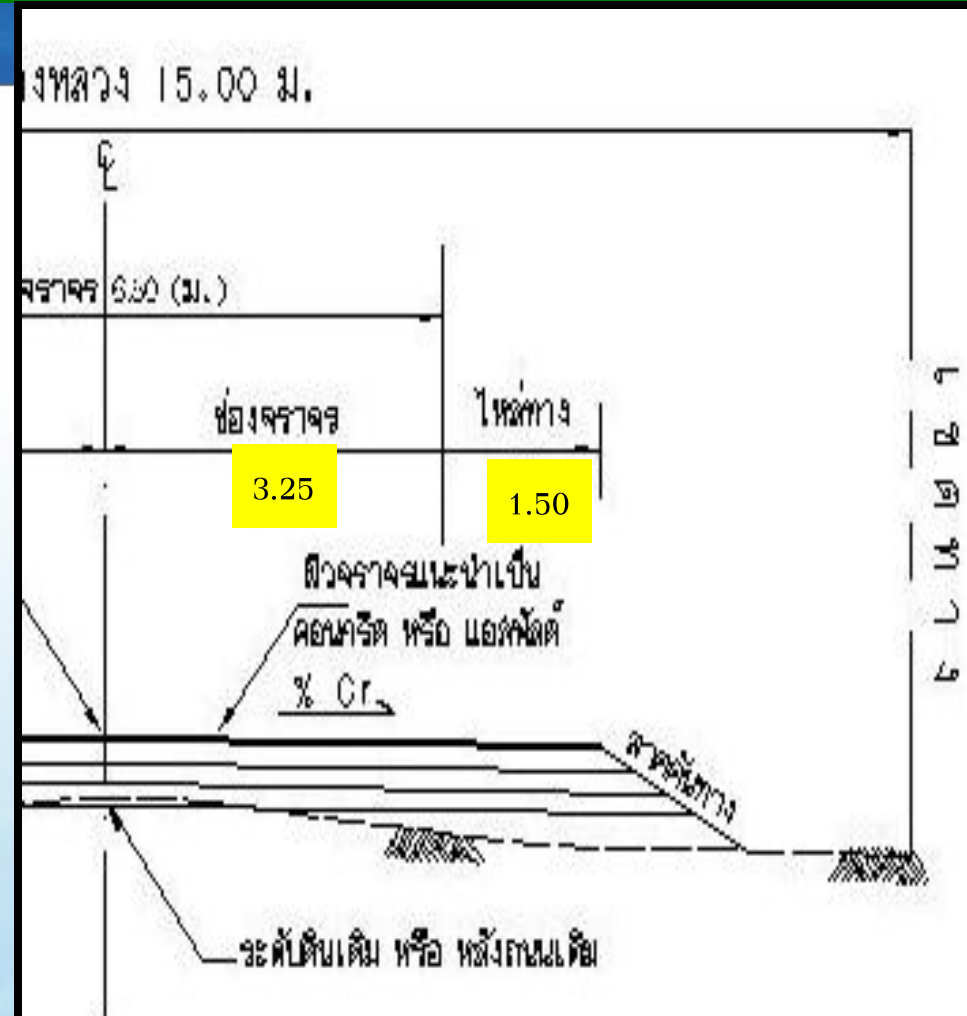


รูปตัดทางหลวงท้องถิ่นชั้นที่ 1

มาตรฐานชั้นทางหลวงท้องถิ่น นอกเขตเมือง/นอกเขตชุมชน(ต่อ)

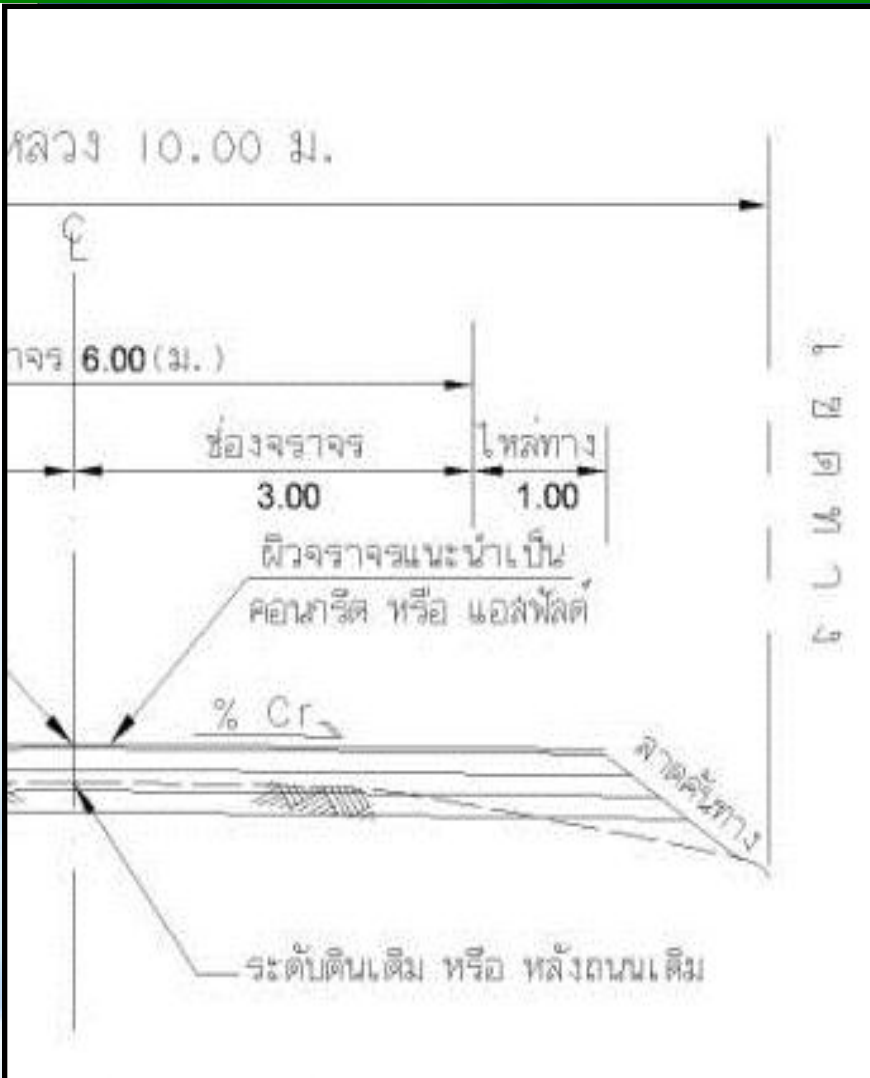


รูปตัดทางหลวงท้องถิ่นชั้นที่ 2



รูปตัดทางหลวงท้องถิ่นชั้นที่ 3

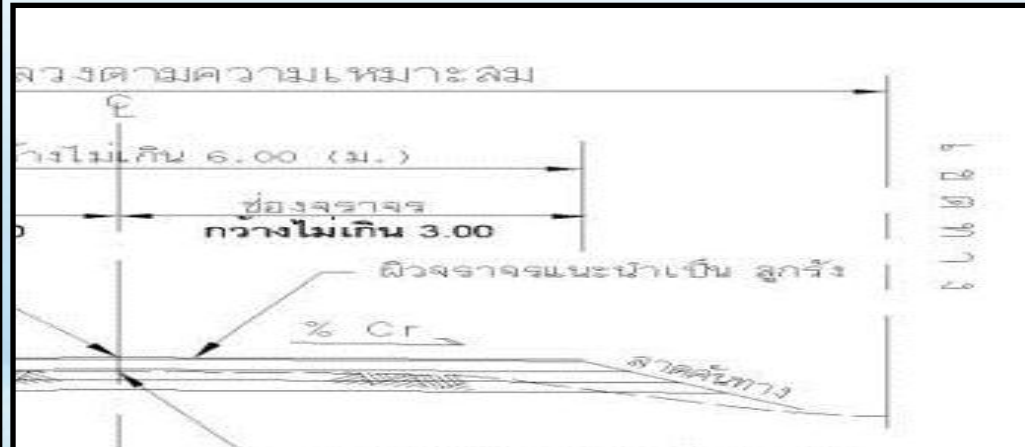
มาตรฐานชั้นทางหลวงท้องถิ่น นอกเขตเมือง/นอกเขตชุมชน(ต่อ)



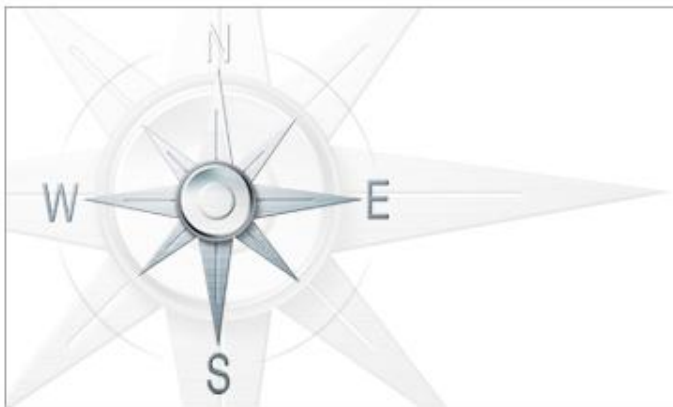
รูปตัดทางหลวงท้องถิ่นชั้นที่ 4



รูปตัดทางหลวงท้องถิ่นชั้นที่ 5



รูปตัดทางหลวงท้องถิ่นชั้นที่ 6



Thank You !

ท่านดาวน์โหลดข้อมูลเพิ่มเติมได้จาก
เว็บไซต์ สำนักส่งเสริมการพัฒนาทางหลวงท้องถิ่น
กรมทางหลวงชนบท

<http://localroaddev.drr.go.th/>