

แบบเสริมพัฒนาเอสพีลท์ติกคอนกรีต

สถาบันที่บ้านเด่นนางพื่อน หมู่ที่ 4 ตำบลทุ่งน้าว อำเภอสอง จังหวัดแพร่

ภาพถ่ายทางอากาศแสดงจุดที่ตั้งโครงการเสริมผิวถนนแอสฟัลต์ติกคอนกรีต
 สถานที่บ้านเด่นนางพื่อน หมู่ที่ 4 ตำบลทุ่งน้าว อำเภอสอง จังหวัดแพร่



กองช่าง
 องค์การบริหารส่วนตำบลทุ่งน้าว

แบบเสริมผิวถนนแอสฟัลต์ติกคอนกรีต
 สถานที่ บ้านเด่นนางพื่อน หมู่ที่ 4 ตำบลทุ่งน้าว อำเภอสอง จังหวัดแพร่

สำรวจ/ออกแบบ
 เขียนแบบ
 วิศวกรโครงสร้าง

นายสมนึก ขุนพิทักษ์
 นายสมนึก ขุนพิทักษ์

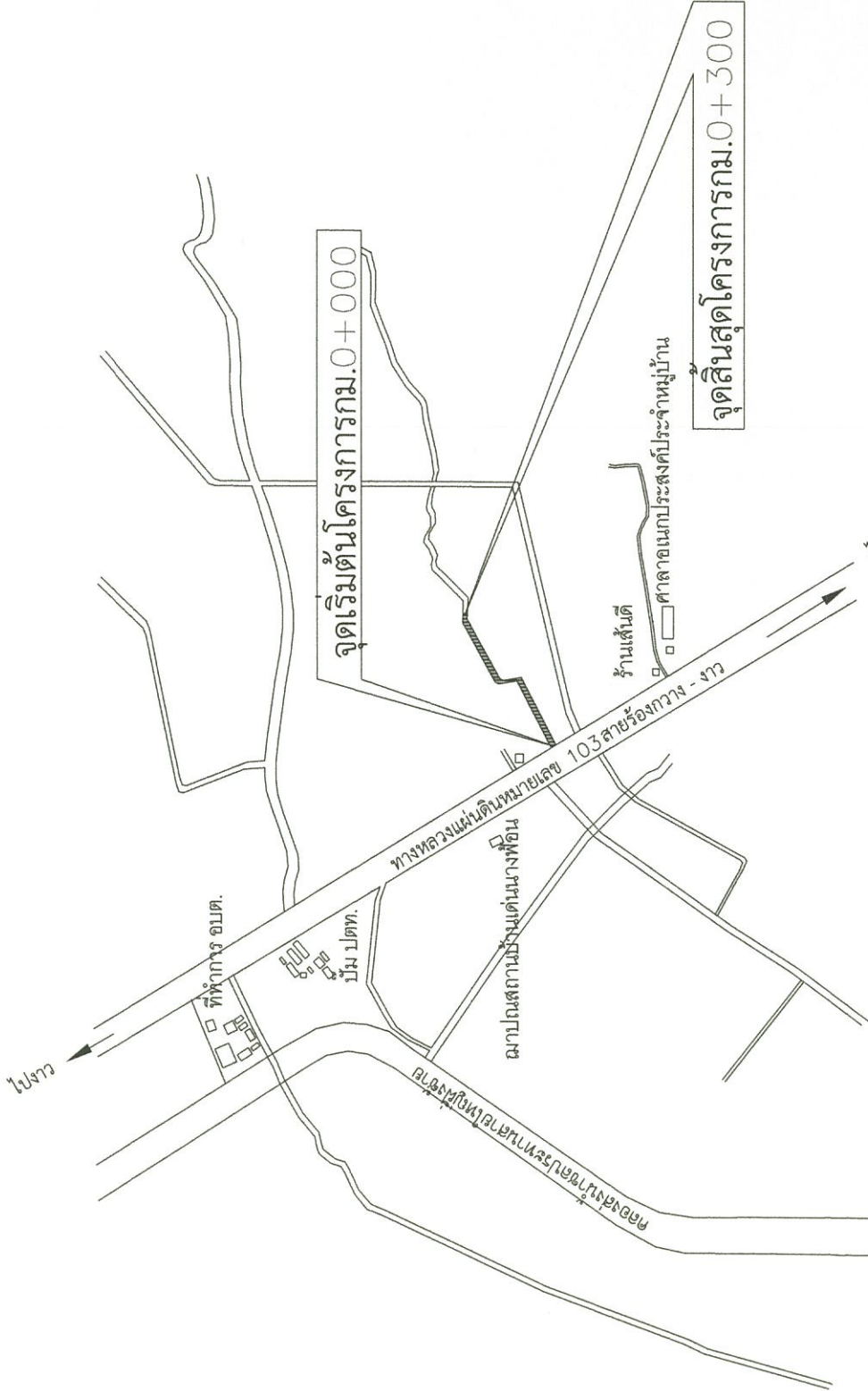
ตรวจสอบ
 เห็นชอบ
 อนุมัติ

นายวิเชียร ขวัญแก้ว ผู้ควบคุมการก่อสร้าง
 นายปริญญาชัย นันทพงษ์ วิศวกรควบคุมการก่อสร้าง
 นางสาวกัญฉิมา นพรัตน์ วิศวกรควบคุมการก่อสร้าง

นายก อบจ.แพร่
 นายก อบจ.แพร่

แผนที่

ผังบริเวณแสดงจุดที่ตั้งโครงการเสริมผิวถนนแอสฟัลต์ติกคอนกรีต
 สถานที่บ้านเด่นนางพื่อน หมู่ที่ 4 ตำบลทุ่งน้าว อำเภอสอง จังหวัดแพร่



(Handwritten signature in blue ink)

กองช่าง องค์การบริหารส่วนตำบลทุ่งน้าว	แบบเสริมผิวถนนแอสฟัลต์ติกคอนกรีต สถานที่ บ้านเด่นนางพื่อน หมู่ที่ 4 ตำบลทุ่งน้าว อำเภอสอง จังหวัดแพร่	สำรวจ/ออกแบบ	นายสมนึก ขุนพิทักษ์	ตรวจสอบ	นายเชิธร ราชูแก้ว	แผนที่
		เขียนแบบ	นายสมนึก ขุนพิทักษ์	เห็นชอบ	นางวิเศษณ์ นู่อึ้งงู	
		วิศวกรโครงสร้าง		อนุมัติ	นางสาวสมิลาณี พิชยามณีชัย	แผนที่
					นายองการการบริหารส่วนตำบลทุ่งน้าว	

รายการประกอบแบบงานเสริมผิวและซ่อมสร้างพีแอลซีติกคอนกรีต

1. ผู้รับจ้างจะต้องส่งแบบการปฏิบัติงานภายใน 7 วัน นับตั้งจากวันลงนามในสัญญาต่อสำนักผู้จ้าง เพื่อที่จะทำการตรวจสอบและอนุมัติให้ใช้แบบการปฏิบัติงาน
2. ผู้รับจ้างจะต้องประสานกับผู้ควบคุมงานจัดซื้อวัสดุที่ปฏิบัติงานภายใน 15 วัน นับตั้งจากวันลงนามในสัญญา เพื่อตรวจสอบหรือออกแบบผิวทางตามมาตรฐานของทางหลวงชนบท
3. งานดินถมคันทาง
 - 3.1 วัสดุที่ใช้ในงานดินถมคันทางต้องเป็นวัสดุที่มีคุณภาพตามมาตรฐานวัสดุถมคันทาง (มทช. 201-2545) ซึ่งได้ผ่านการตรวจสอบและรับรองให้ใช้ได้แล้ว
 - 3.2 วัสดุที่จะทำการบำบัดและขึ้นต้องผสมให้เข้ากันก่อน แล้วผสมน้ำตามส่วนที่ mongkar ใช้รองเกรดปกติให้วัสดุมีความชื้นสม่ำเสมอ ก่อนทำการอัดแน่น
 - 3.3 การถมคันทางให้ใหม่เป็นชั้นๆ ชั้นหน้ำ 20 เซนติเมตร ทุกชั้นต้องบดอัดแน่นไม่น้อยกว่าร้อยละ 95 Standard Proctor Density
4. งานชั้นรองพื้นทาง
 - 4.1 วัสดุที่ใช้ในงานรองพื้นทาง ต้องเป็นวัสดุที่มีคุณภาพตามมาตรฐานวัสดุรองพื้นทาง (มทช. 202-2545) ซึ่งได้ผ่านการตรวจสอบและรับรองให้ใช้ได้แล้ว
 - 4.2 บนผิวจราจรเสริม หรือคันทางใหม่ ถ้ามีฝุ่นจะต้องกลบและบดอัดให้แน่นก่อน แล้วจึงนำวัสดุรองพื้นทางมาเกลี่ยแต่บดอัดเป็นชั้นๆ ชั้นหน้ำ หนาไม่เกิน 20 ซม. และให้ความหนาแน่นแต่ละชั้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 95 Modified Proctor Density
5. งานชั้นพื้นทาง
 - 5.1 วัสดุในในงานพื้นทาง ต้องเป็นวัสดุที่มีคุณภาพตามมาตรฐานวัสดุพื้นทาง ชนิดหินคลุก (มทช. 203-2545) ซึ่งได้ผ่านการทดสอบและรับรองให้ใช้ได้แล้ว
 - 5.2 บริเวณผิวหรือช่องโหว่หน้าวัสดุพื้นทางเกิดจากแยกตัว (Segregation) จากการเกลี่ยแต่บดอัดจะต้องเติมวัสดุ (scority) ออกและผสมคลุกคลีให้เข้ากันใหม่หากวัสดุที่ทำกรคลุกคลีใหม่มีบริเวณพบว่ามีคุณสมบัติไม่ถูกต้องตามข้อกำหนด จะต้องนำวัสดุชั้นนอกและนำวัสดุที่มีคุณสมบัติที่ถูกต้องมาใส่แทน
 - 5.3 Control Test จะใช้ตัวอย่างทดสอบทุกๆ ระยะ 1,000 เมตร และทดสอบแบบเตรียมการทดสอบเปียก Sieve Analysis และ Composition เท่านั้น แต่ทั้งนี้ หากเกิดความสงสัยวัสดุค่าแห้งใด ผู้ควบคุมงานสามารถทดสอบทั้งหมดพร้อม General Test ได้
 - 5.4 ทดสอบความแน่นในสนาม (Field Density) จะทดสอบทุกๆ ระยะ 50 เมตรต่อ 1 หมู่ตัวอย่าง หรือตามที่กำหนดไว้เป็นอย่างดี
6. งาน Prime Coat มทช. 225-2545
 - 6.1 ยางแอสฟัลต์ เป็นชนิด MC-70 หรือ CSS-1 ปริมาณการใช้ 0.80-1.40 ลิตร/ตารางเมตร
 - 6.2 ผิวหน้ำที่ทางจะต้องสะอาดปราศจากฝุ่นและหินที่หลุดหรือวัสดุอื่นใด โดยการกวาดและเป่าเศษวัสดุออก
7. งาน Tack Coat มทช. 227-2545
 - 7.1 ยางแอสฟัลต์ เป็นชนิด CRS-2 ปริมาณการใช้ 0.10-0.30 ลิตร/ตารางเมตร
 - 7.2 ก่อนที่จะทำการ Tack Coat จะต้องทำการกวาดฝุ่นและหินที่หลุดออกให้หมดแล้วให้เตรียมนำตมเป่าฝุ่นออกให้หมด
 - 7.3 เมื่อลาดยางแอสฟัลต์แล้วจะต้องทิ้งไว้ประมาณ 10-18 ชั่วโมง ก่อนที่จะทำผิวชั้นต่อไป
8. งานเอสพีซีติกคอนกรีต
 - 8.1 พื้นผิวที่จะปูเอสพีซีติกคอนกรีตจะต้องมีการ Prime Coat ตาม มทช. 225-2545 หรือ Tack Coat ตาม มทช. 227-2545 ก่อน
 - 8.2 พื้นทางจะต้องสะอาดปราศจากฝุ่น หรือวัสดุ ไม่มีส่วนประกอบเช่น ปะปน
 - 8.3 พื้นทางเดิมที่เกิดการยุบตัว (Depression) หรือเป็นแอ่งกะแ้ง แต่ไม่ใช่ร่องน้ำ (Soft Spot) ถ้าแอ่งลึกไม่เกิน 30 มิลลิเมตร อาศัยปูนเสริมเพื่อปรับระดับเฉพาะส่วนที่ยุบตัวหรือแอ่งกะแ้ง หรือเป็นร่องน้ำตื้นหรือเป็นแอ่งกะแ้งที่ตื้นกว่า 30 มิลลิเมตร โดยไม่ต้องปูเสริมในร่องน้ำของผิวคอนกรีต แต่ทั้งนี้ตามขนาดความหนาของผิวคอนกรีต จะต้องมีปูนเสริมไม่เกิน 80 มิลลิเมตร หากความหนาเกิน 80 มิลลิเมตร จะต้องแยกเป็นสองระดับเฉพาะส่วนที่ยุบตัวหรือเป็นแอ่งกะแ้ง ถ้าแอ่งลึกเกิน 50 มิลลิเมตร จะต้องปูเสริมปรับระดับเฉพาะส่วนที่ยุบก่อน ถ้าแอ่งลึกเกิน 50 มิลลิเมตร โดยให้ปูเป็นชั้นๆ หนาไม่เกินชั้นละ 50 มิลลิเมตร
- 8.4 ผิวที่ระดับหน้าคอนกรีตจะต้องเป็นเอสพีซีติกคอนกรีต จะต้องปูผิววัสดุยานแอรอเรียค และรอยต่อส่วนเกินที่ติดอยู่ที่ผิวพื้นคอนกรีตออกให้หมดตามทังแนวและผิวหน้าปูนออกให้หมดแล้วทำการ Tack Coat ก่อนปูเอสพีซีติกคอนกรีต

- 8.5 ผู้หญิงหรือส่วนผสมแอสฟัลติกคอนกรีตจะปูไม่ควรลดเคลื่อนไปจากอุณหภูมิ เมื่อออกจากโรงงานผสมที่กำหนดเกินกว่า 14 ºC แต่ทั้งนี้จะต้องไม่ต่ำกว่า 12 ºC
- 8.6 หากการเก็บวัสดุเอสพีซีติกคอนกรีตทางงาน พื้นที่ 9,000 ตารางเมตร ต่อ เดือนๆ ทดสอบตาม มทช. (ทอ) 607-2545 เพื่อหาขนาดของมวลรวม และปริมาณแอสฟัลต์ที่เหมาะสมที่ใช้
- 8.7 การปูเอสพีซีติกคอนกรีตจะต้องให้ความหนาตามข้อกำหนด และผิวหน้าจะต้องมีความเรียบ ความแน่นสม่ำเสมอ ทั้งทางด้านความยาวและความยาว โดยไม่ร้อยยึก (Teorling) รอยแยกผิวผิวเป็นแฉ่ง (Stoving) การยกผิวผิวของผิวผสมหรือความเรียบเรียบที่ เกิดขึ้น หากปรากฏว่ามีความเรียบเรียบที่ผิวผิว แต่ใช้พื้นที่ ส่วนผสมที่ปริมาณและจับตัวกับพื้นผิวแห้งที่มากเกินไปใช้
- 8.8 การบดอัดที่ภายหลังจากที่ได้ปูเอสพีซีติกคอนกรีตจนผิวผิวทางแล้ว ให้บดอัดที่ครั้งแรกด้วยรถบดล้อเหล็ก 2 ล้อ หรือ 3 ล้อ ที่มีน้ำหนักประมาณ 8-10 ตัน จำนวน 2 เที่ยว แล้วจึงบดอัดด้วยรถบดล้อยางที่น้ำหนักประมาณ 10-12 ตัน ทั้งนี้ เมื่อได้ความหนาแน่นตามที่ต้องการแล้ว รถบดล้อยางด้วยรถบดล้อเหล็ก 2 ล้อ อีกครั้งหนึ่ง
9. การตรวจสอบแบบเอสพีซีติกคอนกรีตที่ก่อสร้างแล้ว
 - 9.1 ลักษณะผิว (Surface Texture) จะต้องมีความลาดตามแบบ มีลักษณะผิวและลักษณะการบดอัดที่สม่ำเสมอ ไม่ปรากฏความเสียหาย เช่น ผิวหน้าหลุด (Pud) รอยยึก (Teor) ผิวหน้าหลวมหรือแยกตัว (Segregation) เป็นคลื่น (Ripple) หรือความเสียหายอื่นๆ หากตรวจแล้วปรากฏว่ามีความเสียหายดังกล่าวจะต้องดำเนินการแก้ไขให้ถูกต้องเรียบร้อยตามผู้ควบคุมงานเห็นสมควร
 - 9.2 ความหนาของผิวหน้าเอสพีซีติกคอนกรีตให้เจาะด้วยกระสวยความหนาทุกๆ ระยะไม่เกิน 250 เมตร จำนวน 1 ก้อน ตัวอย่าง ความหนาไม่น้อยกว่าที่กำหนดไว้แบบ หากความหนาต่ำกว่าที่กำหนดให้เจาะตัวอย่าง จำนวน 3 ก้อน ตัวอย่างในแนวตั้งจากที่ก้นบด และยื่นตัวอย่างจะต้องห่างกันไม่น้อยกว่า 2.00 ม. ทั้งนี้ อยู่จุดให้มีความหนาของผิวหน้าสูงที่สุด ไม่น้อยกว่าร้อยละ 85 ของความหนำที่กำหนดและนำมาหา ค่าเฉลี่ยความหนำจะต้องไม่น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในแบบ
 - 9.3 ความแน่น (Density) หลังจากที่ได้ทำการบดอัดแล้วให้วัดความหนาด้วยรถบดล้อเหล็ก 2 ล้อ ก่อนตัวอย่าง จำนวน 1 ก้อนตัวอย่าง ทุกๆ ระยะ 250 เมตร แล้วนำมาหาผลของหน้าหนาแน่น ซึ่งจะต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 98 ของค่า Marshall Density
 - 9.4 การบดอัดที่ผิวหน้าจะต้องทำอย่าง จะต้องทำความสะอาดให้เรียบร้อย และทำการ Tack Coat ก่อนที่จะบดอัดด้วยเอสพีซีติกคอนกรีตที่มีอุณหภูมิไม่น้อยกว่า 120 ºC ให้ผิวเรียบเสมอผิวทาง และ ได้ความหนาแน่นตามแบบกำหนด
 10. การอำนวยความสะดวกความคมของผิวจราจรจะระหว่างการก่อสร้างผิวจราจรเอสพีซีติกคอนกรีตให้การจราจรผ่านแล้วจะไม่ได้ให้เกิดรอยของผิวทางขึ้น โดยต้องติดตั้งป้ายจราจรพร้อมอุปกรณ์ควบคุมการจราจรอื่น ๆ ที่จำเป็นตามที่กรมทางหลวงชนบทกำหนดหรือจัดหามาเอง เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผิวจราจรจะตรงไปข้างหน้าตามผิวผิวทางที่ก่อสร้างใหม่ จนกว่าผิวผิวทางจะเย็นตัวลงมากพอที่จะเปิดพื้นที่ก่อสร้างได้ โดยสะดวกปลอดภัย และไม่ทำให้ผิวผิวทางเอสพีซีติกคอนกรีตเสียหาย ระยะเวลาในการปิดจราจรให้อยู่ในจุดปฏิบัติงานของผู้ควบคุมงาน

กรมทางหลวงชนบท
 กรมทางหลวงชนบท

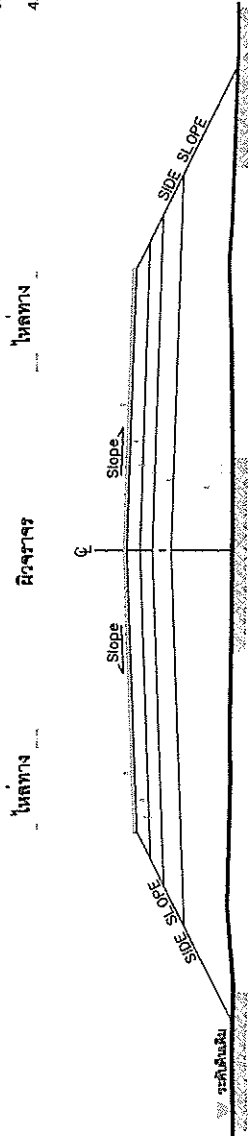
แบบสารบบ
 หมายเลขสารบบ : 001
 หมายเลข : 001

ผู้ควบคุมงาน :
 ตำแหน่ง : วิศวกร
 ผู้ตรวจงาน :
 ตำแหน่ง : วิศวกร

วันที่ : 2
 หมายเลขสารบบ : 001

ชั้นคอนกรีตเสริมผิวลาดยางแอสฟัลติกคอกอนกรีต

1. ทำ DEEP PATCHING ผิวทางและผิวไหล่ทางเดิมที่ชำรุดและโครงสร้างไม่แข็งแรง
2. ถ้าระดับผิวทางและผิวไหล่ทางเดิมไม่ดีให้ทำ SKIN PATCHING หรือ Levelling ให้เรียบรอยต่อเชื่อม
3. ทำ TACK COAT ผิวทางและผิวไหล่ทาง
4. ทำผิวทางและผิวไหล่ทางแบบ ASPHALTIC CONCRETE และตีเส้นแบ่งที่ทางจราจร



หมายเหตุ

1. รายละเอียดตามรูปตัดโครงการสร้างทางสามารถเปลี่ยนแปลงแก้ไขได้ตามรายละเอียดและฐานโครงการ โดยความเหมาะสมกับสภาพทางที่จะดำเนินการนี้ อยู่ในดุลยพินิจของผู้เกี่ยวข้องผู้ว่าจ้าง
2. ภายในช่วงหลักกิโลเมตรตามที่กำหนดไว้ในแบบ อาจจะมีการแก้ไขทำการตอนใดก็ได้ตามความเหมาะสม และอาจให้ทำการเพิ่มปริมาณทางเชื่อมเข้าสถานีราชการ อาคารสาธารณะและบริเวณทางแยกต่างๆ ในระยะไม่เกินเขตทางหลวง โดยการดำเนินการบริเวณดังกล่าวจะต้องมีขั้นตอนการดำเนินงาน และดูแลปฏิบัติงานดูแลตั้งแต่ตั้งหลักจะดำเนินการพร้อมทั้งมีความหมายเจตจำนงเกี่ยวกับทางสายหลักที่กำหนดไว้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของผู้ควบคุมงาน
3. ในกรณีที่ไม่สามารถดำเนินการตามช่วงหลักกิโลเมตรที่กำหนดไว้ในแบบ สามารถเปลี่ยนแปลงแก้ไขได้ โดยมีจุดเริ่มต้นในการในช่วงหลักกิโลเมตรอื่นภายในสายทางตามความเหมาะสมซึ่งขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของผู้เกี่ยวข้องผู้ว่าจ้าง
4. การแก้ไขแบบแก้ไขตาม ข้อ 1 ,2 และ ข้อ 3 จะต้องให้ได้รับอนุญาตที่กำหนดไว้ในแบบ
5. ความหนาของผิวทางแบบ ASPHALTIC CONCRETE จะกำหนดในแบบแต่ละสายทาง
6. งานซ่อมแซมและทาสีใหม่ หรืองานจัดทำ ติดตั้งเครื่องหมายจราจร, หลักรับโค้ง หรือในสถานที่เรียบรอย
7. แบบนี้ใช้ร่วมกับแบบเลขที่ นร-102

ข้อกำหนดในกาสรเสริมผิวลาดยางแอสฟัลติกคอกอนกรีต

ลำดับที่	รายการ	ข้อกำหนด
1	ผิวทางและผิวไหล่ทาง ASPHALTIC CONCRETE	อ้างอิง : มาตรฐานงานแอสฟัลติกคอกอนกรีต ASPHALTIC CONCRETE * มทข230-2545
2	TACK COAT	อ้างอิง : มาตรฐานงานทาแอสฟัลติก (TACK COAT) * มทข227-2545
3	เส้นแบ่งที่ทางจราจร	อ้างอิง : มาตรฐานงานตีเส้นจราจรและเครื่องหมายจราจร *

กรมทางหลวงชนบท สำนักงานกรุงเทพฯ

แบบและนำ
งานเสริมผิวลาดยางแอสฟัลติกคอกอนกรีต

ผู้ว่าจ้าง: *[Signature]*
 วิศวกร: *[Signature]*
 วิศวกรควบคุม: *[Signature]*
 วิศวกรช่าง: *[Signature]*
 วิศวกรผู้ว่าจ้าง: *[Signature]*

หน้า: 16
 แบบเลขที่: นร-102 (1/1/15)
 015

ข้อกำหนดการขึ้นวางด้วยสีจราจร (Traffic Paint) และวัสดุเทอร์โมพลาสติก (Thermoplastic) ให้ดำเนินการดังต่อไปนี้

1. วิธีดำเนินการจัดทำ
 - 1.1 การเตรียมผิวทาง : ผิวจราจรที่ก่อตัวขึ้นหรือจะขึ้นใหม่หรือจะซ่อมแซมเดิม ต้องไม่มีความชื้นหรือความเปียกเกินไป และต้องแห้งสนิทเสียก่อน และต้องทำความสะอาดผิวจราจรด้วยเครื่องดูดฝุ่นหรือเครื่องเป่าลม เพื่อไม่ให้มีสิ่งสกปรกหรือสิ่งกีดขวางการติดผิวจราจร โดยไม่ก่อให้เกิดการปนเปื้อนหรือสิ่งสกปรกติดผิวจราจรที่สะอาด และต้องทำความสะอาดผิวจราจรให้สะอาดก่อน ในกรณีที่มีความชื้นหรือความเปียกเกินไปหรือมีความชื้นสูงเกินไป ควรใช้วิธีเป่าลมหรือใช้เครื่องเป่าลมเพื่อไล่ความชื้นออกไปก่อน
 - 1.2 ในกรณีที่ผิวจราจรที่ก่อตัวขึ้นใหม่หรือจะขึ้นใหม่หรือจะซ่อมแซมเดิม ต้องใช้ผิวจราจรที่ก่อตัวขึ้นใหม่หรือจะขึ้นใหม่ หรือใช้ผิวจราจรที่ก่อตัวขึ้นใหม่หรือจะขึ้นใหม่
 - 1.3 การเตรียมผิวพลาสติก : เพื่อไม่ให้ผิวพลาสติกเกิดความชื้นหรือความเปียกเกินไป ควรใช้วิธีเป่าลมหรือใช้เครื่องเป่าลมเพื่อไล่ความชื้นออกไปก่อน
 - 1.4 การเตรียมผิวสีจราจร : ต้องใช้สีจราจรที่มีคุณภาพ และต้องเตรียมผิวสีจราจรให้สะอาดก่อน
2. ข้อกำหนดเทคนิคในการใช้
 - 2.1 สีจราจร (Traffic Paint) หมายถึง สีจราจรที่ใช้ในการจัดทำเครื่องหมายจราจรโดยวิธีทาสี เป็นสีที่ทาสีบนผิวจราจรที่แห้งสนิทแล้ว และใช้สำหรับทำเครื่องหมายจราจร
 - 2.2 วัสดุเทอร์โมพลาสติก (Thermoplastic) หมายถึง วัสดุเทอร์โมพลาสติกที่ใช้ในการจัดทำเครื่องหมายจราจรโดยวิธีพ่น หรือฉีดลงบนผิวจราจร โดยวิธีพ่น หรือฉีดลงบนผิวจราจรที่แห้งสนิทแล้ว
 - 2.3 ถูแมว (Gum Bed) ที่ใช้กับวัสดุที่ก่อตัวขึ้นหรือจะขึ้นใหม่หรือจะซ่อมแซมเดิม หรือใช้กับวัสดุที่ก่อตัวขึ้นหรือจะขึ้นใหม่หรือจะซ่อมแซมเดิม
 - 2.4 วัสดุรองพื้น (Track Coat หรือ Primer) เป็นวัสดุที่ทาใช้ก่อนการขึ้นวางสีจราจรเพื่อช่วยในการยึดเกาะระหว่างวัสดุที่ขึ้นวางสีจราจรกับผิวทาง วัสดุรองพื้นผิวจราจรที่ผู้ผลิต
3. การตรวจวัดคุณภาพและวิธีการ
 - 3.1 ความหนา

ในระหว่างการทำปฏิบัติงานในการตรวจวัดความหนาของสีจราจรหรือพลาสติกที่ใช้ในการจัดทำเครื่องหมายจราจรในบริเวณงานไม่เกิน 100 ตารางเมตร อย่างน้อย 3 จุด คือ 1 ครั้ง โดยยึดตามเงื่อนไขของระเบียบจราจรในเขตที่รับผิดชอบ

จะวัดตาม วิธีการวัดความหนาของสีจราจรหรือพลาสติกที่ใช้ในการจัดทำเครื่องหมายจราจร

 - (1) สีจราจร (Traffic Paint) ความหนาของสีจราจรหรือพลาสติกที่ใช้ในการจัดทำเครื่องหมายจราจรโดยวิธีพ่น หรือฉีดลงบนผิวจราจรไม่น้อยกว่า 0.2 มิลลิเมตร
 - (2) วัสดุเทอร์โมพลาสติก (Thermoplastic) ความหนาของสีจราจรหรือพลาสติกที่ใช้ในการจัดทำเครื่องหมายจราจรโดยวิธีพ่น หรือฉีดลงบนผิวจราจรไม่น้อยกว่า 3.0 มิลลิเมตร หรือไม่น้อยกว่าที่คำนวณได้โดยนวม
 - 3.2 ค่าสัมประสิทธิ์การสะท้อนแสง (Reflectance หรือ Luminance Factor)

ในระหว่างการทำปฏิบัติงานในการตรวจวัดค่าการสะท้อนแสงของสีจราจรหรือพลาสติกที่ใช้ในการจัดทำเครื่องหมายจราจรในบริเวณงานไม่น้อยกว่า 10 ตารางเมตร อย่างน้อย 3 จุด และในทุกทิศทาง 1 ครั้งใน 1 ครั้งของจุดตรวจ

มาตรฐานที่สัมประสิทธิ์การสะท้อนแสง (Standardization) และวิธีวัดค่าที่ผู้ผลิต

ตารางที่ 1 แสดงเกณฑ์กำหนดคุณสมบัติของแบบจราจร

รายละเอียด	รายการกำหนด	สีจราจร	วัสดุเทอร์โมพลาสติก
1.1 ชนิดวัสดุ	สีจราจร	สีจราจร	วัสดุเทอร์โมพลาสติก
1.2 การใช้งาน	สีจราจร	สีจราจร	วัสดุเทอร์โมพลาสติก
2.1 คุณสมบัติ	สีจราจร	สีจราจร	วัสดุเทอร์โมพลาสติก
2.2 สีจราจร	สีจราจร	สีจราจร	วัสดุเทอร์โมพลาสติก
3.1 คุณสมบัติ	สีจราจร	สีจราจร	วัสดุเทอร์โมพลาสติก
3.2 คุณสมบัติ	สีจราจร	สีจราจร	วัสดุเทอร์โมพลาสติก
4.1 คุณสมบัติ	สีจราจร	สีจราจร	วัสดุเทอร์โมพลาสติก
4.2 คุณสมบัติ	สีจราจร	สีจราจร	วัสดุเทอร์โมพลาสติก
5. วิธีดำเนินการ	สีจราจร	สีจราจร	วัสดุเทอร์โมพลาสติก