

# แบบเสริมพัฒนาสมองสำหรับเด็กอนุบาล

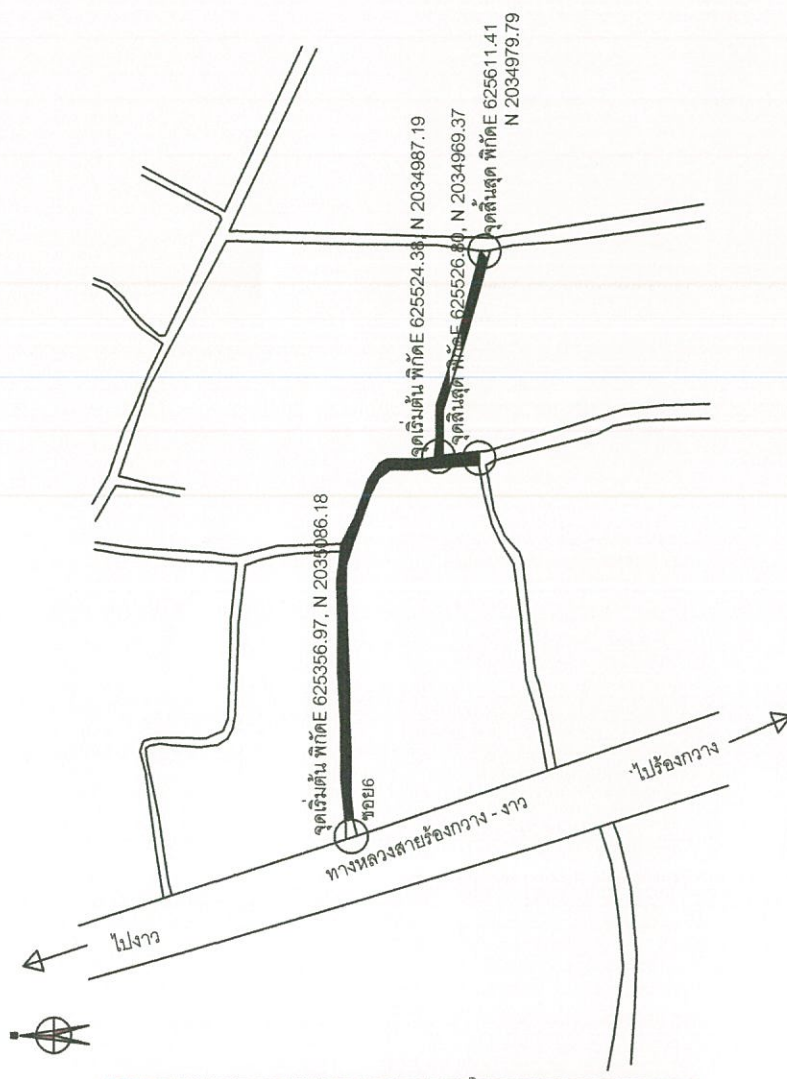
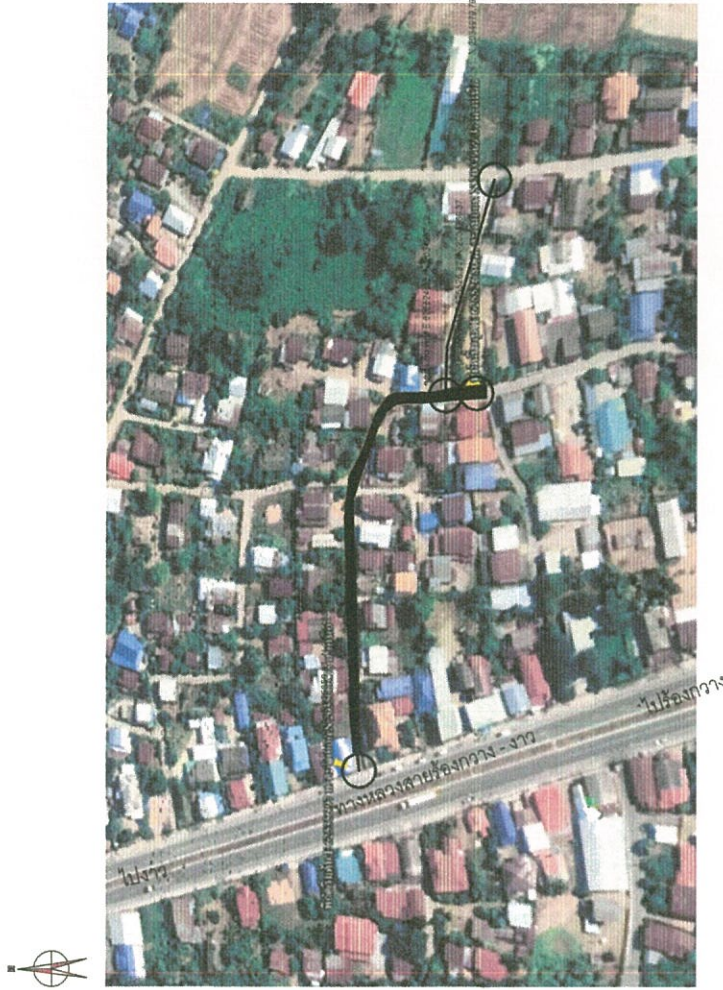
สถาบันที่บ้านทุ่งนาว หมู่ที่ 2 ตำบลทุ่งนาว อำเภอสอง จังหวัดแพร่

แผนที่ภาพถ่ายทางอากาศ และแผนที่โดยสังเขป

จุดที่ตั้งโครงการก่อสร้างถนนแอสฟัลต์คอนกรีต

จากพิกัดเริ่มต้นจุดที่ 1 E 625356.97, N 2035086.18 ถึงพิกัดสิ้นสุดจุดที่ 1 E 625526.80, N 2034969.37  
จุดเริ่มต้นจุดที่ 2 พิกัด E 625524.38, N 2034987.19 จุดสิ้นสุดจุดที่ 2 พิกัด E 625611.41, N 2034979.79

บ้านทุ่งนาวหมู่ที่ 2 ตำบลทุ่งนาว อำเภอสอง จังหวัดแพร่



กองช่าง  
องค์การบริหารส่วนตำบลทุ่งนาว

แบบเสริมบริเวณแอสฟัลต์คอนกรีต  
สถานที่ บ้านทุ่งนาว หมู่ที่ 2 ตำบลทุ่งนาว อำเภอสอง จังหวัดแพร่

สำรวจ/ออกแบบ นายสมนึก ขุนพิทักษ์ นายช่างโยธาชำนาญพิเศษ  
เขียนแบบ นายสมนึก ขุนพิทักษ์ นายช่างโยธาชำนาญพิเศษ  
วิศวกรโครงสร้าง อนุมัติ

ตรวจสอบ  
เห็นชอบ  
อนุมัติ

นายวิเชียร ดวงแก้ว ผู้อำนวยการกองช่าง  
นางสุจารี หล้าแก้ว หัวหน้าสำนักปลัด รักษาการนายอำเภอ  
นางสาวอภิญญา พิชัยภานุรักษ์ นายกองัดการบริหารส่วนตำบลทุ่งนาว

*Signature*

แผนที่

# รายการประกอบแบบงานเสริมผิวและซ่อมเสริมผิวและซ่อมเสริมผิว

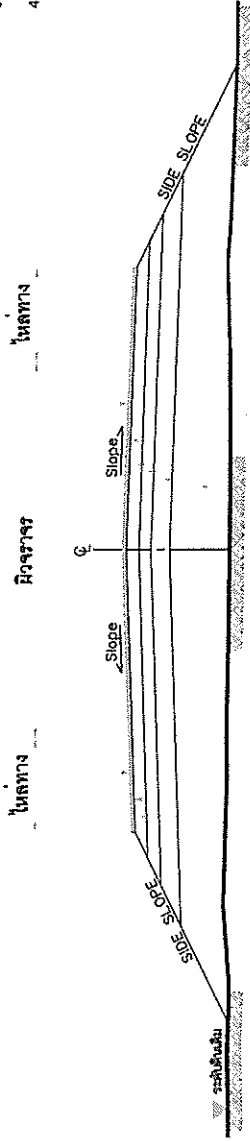
1. ผู้รับจ้างจะต้องส่งแผนการปฏิบัติงานภายใน 7 วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญาต่อสำนักผู้ว่าจ้าง เพื่อให้ทำการตรวจสอบและอนุมัติให้ไม่  
แผนการปฏิบัติงาน
2. ผู้รับจ้างจะต้องประสานกับผู้ควบคุมงานช่างวิศวกรรมในสัญญา เพื่อตรวจสอบหรือออกแบบผิวทาง  
ตามมาตรฐานกรมทางหลวงชนบท
3. งานดินถมคันทาง
  - 3.1. วัสดุที่ใช้ในบริเวณคันทางต้องเป็นวัสดุที่มีคุณภาพตามมาตรฐานวัสดุของคันทาง (มพช. 201-2545) ซึ่งได้ผ่านการทดสอบและรับรองให้  
ใช้ได้แล้ว
  - 3.2. วัสดุที่จะทำการบดอัดและชั้นเชื่อมผิวให้เข้ากันก่อน แล้วผสมน้ำตามจำนวนที่ต่อมการ ใช้รถเกรดลาดเกลียวให้รัศมีความชันสม่ำเสมอ  
ตามที่ทำการบดอัดแล้ว
  - 3.3. การถมคันทางให้เต็มเป็นชั้นๆ ชั้นหน้า ทบหน้าไม่เกิน 20 เซนติเมตร ทุกชั้นต้องบดอัดแน่นไม่น้อยกว่าร้อยละ 95 Standard Proctor Density  
4. งานรับรองพื้นทาง
    - 4.1. วัสดุที่ใช้ในบริเวณรองพื้นทาง ต้องเป็นวัสดุที่มีคุณภาพตามมาตรฐานวัสดุของพื้นทาง (มพช.202-2545) ซึ่งได้ผ่านการทดสอบและรับรอง  
ให้ใช้ได้แล้ว
    - 4.2. บดผิวจราจรเดิม หรือชั้นทางใหม่ ถ้ามีหลุมจะต้องกลบและบดอัดใหม่เมื่อก่อน แล้วจึงนำวัสดุรองพื้นทางมาเกลี่ยแผ่บดอัดเป็นชั้นๆ ชั้นหน้า  
หนาไม่เกิน 20 ซม. และให้มีความหนาแน่นและชั้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 95 Modified Proctor Density
5. งานรับรองพื้นทาง
  - 5.1. วัสดุในทางรับรองพื้นทาง ต้องเป็นวัสดุที่มีคุณภาพตามมาตรฐานวัสดุของพื้นทาง ชนิดหินคลุก (มพช.203-2545) ซึ่งได้ผ่านการทดสอบและรับรอง  
ให้ใช้ได้แล้ว
  - 5.2. บริเวณไหล่หรือร่องในทางรับรองพื้นทางบริเวณลาดเอียง (segregation) จากกรมการขนส่งและรถบรรทุก (Scarfing) ออกและผสม  
คลุกเคล้าให้เข้ากันใหม่หากวัสดุที่ใช้การควบคุมไม่ดี ผู้ควบคุมงานสามารถทดสอบทั้งหมดเหมือน General Test ได้
  - 5.3. Control Test จะเก็บตัวอย่างมาทดสอบทุกๆ ระยะ 1,000 เมตร และทุกตำแหน่งที่วัสดุแปรเปลี่ยนการทดสอบเพียง Sieve Analysis และ  
Composition เท่านั้น แต่ยังมี หากเกิดความสงสัยวัสดุแต่ละชนิด ผู้ควบคุมงานสามารถทดสอบทั้งหมดเหมือน General Test ได้
  - 5.4. ทดสอบความแน่นในสนาม (Field Density) จะทดสอบทุกๆ ระยะ 50 เมตรต่อ 1 หลุมตัวอย่าง หรือตามที่กำหนดไว้เป็นอย่างอื่น
  - 5.5. งาน Prime Coat มพช.225-2545
    - 6.1. ยางเอสฟัลต์ เป็นชนิด MC-70 หรือ CSS-1 ปริมาณการใช้ 0.80-1.40 ตีตราสารมาตร
    - 6.2. ผิวพ่นน้ำพื้นที่ทางจะต้องสะอาดปราศจากฝุ่นและหินที่หลุดหรือวัสดุอื่นใด โดยการกวาดและเป่าเศษวัสดุออก
  6. งาน Tack Coat มพช. 227-2545
    - 7.1. ยางเอสฟัลต์ เป็นชนิด CRS-2 ปริมาณการใช้ 0.10-0.30 ตีตราสารมาตร
    - 7.2. ก่อนที่จะทำการ Tack Coat จะต้องทำการกวาดฝุ่นและหินที่หลุดออกให้หมดแล้วใช้เครื่องเป่าลมเป่าฝุ่นออกให้หมด
    - 7.3. เมื่อลาดยางเอสฟัลต์แล้วจะต้องทิ้งไว้ประมาณ 10-18 ชั่วโมง ก่อนที่จะทำผิวชั้นต่อไป
  8. งานเอสฟัลต์ติดคอนกรีต
    - 8.1. พื้นผิวที่จะเป็นเอสฟัลต์ติดคอนกรีตจะต้องทำการ Prime Coat ตาม มพช.225-2545 หรือ Tack Coat ตาม มพช.227-2545 ก่อน
    - 8.2. พื้นทางจะต้องสะอาดปราศจากฝุ่น หรือวัสดุไม่พึงประสงค์อื่นเป็น
    - 8.3. พื้นทางเดิมที่เกิดการยุบตัว (Depression) หรือเป็นแอ่งจะแห้ง แต่ไม่ใช่จุดอ่อนตัว (Soft Spot) ถ้าแอ่งลึกไม่เกิน 30 มิลลิเมตร  
ถ้าแอ่งลึกเกิน 30 มิลลิเมตร จะต้องนำวัสดุที่ยุบตัวหรือแอ่งก่อน หรือจะปูรวมไปพร้อมกันกับ การปูชั้นทางเอสฟัลต์ติดคอนกรีตก็ได้  
โดยให้อยู่ในจุดพิสัยของผู้ควบคุมงาน แต่ทั้งนี้ความหนารวมที่จะปูจะต้องไม่เกิน 80 มิลลิเมตร หากความหนาเกิน 80 มิลลิเมตร  
จะต้องแยกปูเสริมเพื่อรับแรงดันเฉพาะส่วนที่ยุบตัวหรือเป็นแอ่งก่อน ถ้าแอ่งลึกเกิน 50 มิลลิเมตร จะต้องปูเสริมปรับระดับเฉพาะส่วน  
ที่ยุบตัวก่อน โดยให้เป็นชั้นๆ หนาไม่เกินชั้นละ 50 มิลลิเมตร
    - 8.4. ผิวที่สะพานคอนกรีตจะต้องปูเอสฟัลต์ติดคอนกรีต จะต้องวัสดุคุณภาพมาตรฐาน และรอยต่อส่วนเกินที่ติดอยู่ที่ผิวพื้น  
คอนกรีตออกให้หมดแล้วทำความสะอาดผิวให้เรียบร้อยแล้วใช้เครื่องเป่าลมเป่าฝุ่นออกให้หมดแล้วทำการ Tack Coat ก่อน  
ปูเอสฟัลต์ติดคอนกรีต

- 8.5. อุณหภูมิของส่วนผสมเอสฟัลต์ติดคอนกรีตขณะไปตรวจสอบลาดคือต้องไปตรวจสอบลาดก่อน ไปจากอุณหภูมิ เมื่อออกจากโรงงาน  
ผสมที่ทำการเกินกว่า 14 °C แต่ที่นี้จะต้องไม่ต่ำกว่า 120 °C
- 8.6. ทำการเก็บวัสดุเอสฟัลต์ติดคอนกรีตมางาน พื้นที่ 9,000 ตารางเมตร ต่อ 1 ตัวอย่าง ทดสอบตาม  
มพช.ท0607-2545 เพื่อหาขนาดของมวลรวม และปริมาณเอสฟัลต์ที่ผสมเข้าใช้
- 8.7. การปูเอสฟัลต์ติดคอนกรีตจะต้องได้รับความหนาตามข้อกำหนด และผิวหน้าจะต้องมีความเรียบ ความแน่น  
สม่ำเสมอ ที่ทำการคำนวณความหนาและขนาดยาว โดยไม่ใช้รอยเอียง (Tearing) รอยเคืองต้องเป็นแอ่ง (Shoving)  
การแยกผิวของมวลรวมหรือความเรียบอื่นๆ เกิดขึ้น หากปรากฏว่ามีความเสียหายเกิดขึ้นให้ปรับแก้ไข  
ทันที ส่วนผสมที่มีลักษณะจับตัวกันเป็นก้อนแข็งห้ามนำเข้าไปใช้
- 8.8. การปรับอัตราส่วนผสมหลังจากที่ได้เอสฟัลต์ติดคอนกรีตแบบผิวทางแล้ว ให้ปรับกับครั้งแรกจนรถเคลื่อนที่  
2 ล้อ หรือ 3 ล้อ ที่มีน้ำหนักบรรทุกประมาณ 8-10 ตัน จำนวน 2 เที่ยว แล้วจึงตามด้วยรถบดอัดที่น้ำหนัก  
ประมาณ 10-12 ตัน ทั้งนี้ เมื่อได้ความหนาแน่นตามที่ต้องการแล้ว ลบรอยร่องรอยรถบด  
ล้นหลัก 2 ล้อ อีกครั้งหนึ่ง
- 9 การตรวจสอบเอสฟัลต์ติดคอนกรีตที่ก่อสร้างแล้ว
  - 9.1. ลักษณะผิว (Surface Texture) จะต้องมีความลาดตามแบบ มีลักษณะผิวและลักษณะการบดอัดที่  
สม่ำเสมอ ไม่ปรากฏความเรียบหาย เช่น ผิวหน้าหยาบ (cup) รอยเอียง (Tear) ผิวหน้าหยาบหรือแยกตัว  
(Segregation) เป็นคลื่น (ripple) หรือความเรียบหายอื่นๆ หากตรวจสอบแล้วปรากฏว่ามีความเรียบหาย  
ดังกล่าวจะต้องดำเนินการแก้ไขให้ถูกต้องเรียบร้อยแล้วความหนาตามข้อกำหนด ความหนาแน่นที่คำนวณ  
ความหนาแน่นของผิวทางเอสฟัลต์ติดคอนกรีตในแง่ของความหนาทุกๆ ระยะไม่เกิน 250 เมตร จำนวน  
จำนวน 3 ก่อน ตัวอย่าง ความหนาที่ไม่ยอมอยู่ที่กำหนดไว้แบบ หากความหนาต่ำกว่าที่กำหนดให้เจาะตัวอย่าง  
อนุญาตให้มีควมหนาที่ต่ำกว่าที่กำหนดไว้แบบ ในรอยกวาดระยะ 85 ของความหนาที่กำหนดและจำนวน  
ค่าเฉลี่ยความหนาจะต้องไม่น้อยกว่าที่กำหนดไว้ทั้งหมด
  - 9.3 ความแน่น (Density) หลังจากที่ได้ทำการบดอัดแล้วเอสฟัลต์ติดคอนกรีตเรียบร้อยแล้วทำการเจาะ  
ก่อนตัวอย่างเช่นตัวอย่างของผิวทางเอสฟัลต์ติดคอนกรีตในสนามที่ก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้วจะต้อง  
เห็นตัวอย่างจำนวน 1 ก่อนตัวอย่าง ทุกๆ ระยะ 250 เมตร แล้วนำมาทดสอบหาความหนาแน่น ซึ่ง  
จะต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 98 ของค่า Marshall Density
  - 9.4 การซ่อมแซมผิวเอสฟัลต์ติดคอนกรีตที่มีอุณหภูมิต่ำกว่า 120 °C ให้ผิวเรียบเสมอผิวทาง และ  
ให้ความหนาแน่นตามแบบที่กำหนด
- 10 การอำนวยความสะดวกในการจราจรระหว่างก่อสร้าง ในระหว่างทำการก่อสร้างผิวจราจรเอสฟัลต์ติดคอนกรีต  
ในการจราจรมาแต่จะไม่ทำให้เกิดรอยรบบนผิวทางขึ้น โดยต้องติดตั้งป้ายจราจรหรืออุปกรณ์ควบคุม  
การจราจรอื่นๆ ที่ดำเนินการที่กรมทางหลวงชนบทกำหนดหรือร่วมจัดทำโครงการ เพื่อให้ดำเนินการจราจรให้ผ่าน  
จะต้องจัดและควบคุมการจราจรไม่ให้เกิดอุบัติเหตุที่ก่อสร้างใหม่ จนกว่าผิวทางจะมีผิวจราจรที่  
พื้นที่ก่อสร้างได้ โดยสะดวกปลอดภัย และไม่ทำให้เกิดความแออัดติดคอนกรีตเสียหาย  
ระยะเวลาในการปิดจราจรให้อยู่ในดุลยพินิจของผู้ควบคุมงาน

<b>กรมทางหลวงชนบท</b>	
แบบพิมพ์ รายงานการประเมินผล การก่อสร้าง โครงการ ปรับปรุง ผิวทาง จราจร	แบบพิมพ์ รายงานการ ประเมินผล การก่อสร้าง โครงการ ปรับปรุง ผิวทาง จราจร
วันที่: 20/11/2563	วันที่: 20/11/2563
ชื่อ: นายสมชาย ใจดี	ชื่อ: นายสมชาย ใจดี
ตำแหน่ง: วิศวกร	ตำแหน่ง: วิศวกร
ชื่อ: นายสมชาย ใจดี	ชื่อ: นายสมชาย ใจดี
ตำแหน่ง: วิศวกร	ตำแหน่ง: วิศวกร
ชื่อ: นายสมชาย ใจดี	ชื่อ: นายสมชาย ใจดี
ตำแหน่ง: วิศวกร	ตำแหน่ง: วิศวกร
ชื่อ: นายสมชาย ใจดี	ชื่อ: นายสมชาย ใจดี
ตำแหน่ง: วิศวกร	ตำแหน่ง: วิศวกร

**ขั้นตอนเสริมผิวลาดยางแอสฟัลติกคอนกรีต**

1. ทำ DEEP PATCHING ผิวทางและผิวไหล่ทางเดิมที่ชำรุดและโครงสร้างไม่แข็งแรง
2. อัดระดับผิวทางและผิวไหล่ทางเดิมไม่ให้มีน้ำ SKIN PATCHING หรือ Levelling ให้เรียบพร้อมเสียบก่อน
3. ทำ TACK COAT ผิวทางและผิวไหล่ทาง
4. ทำผิวทางและผิวไหล่ทางแบบ ASPHALTIC CONCRETE และตีเส้นแบ่งทิศทางจราจร



**หมายเหตุ**

1. รายละเอียดตามรูปตัดโครงการสามารถเปลี่ยนแปลงแก้ไขได้ตามเรขาคณิตและตามโครงการโดยความเหมาะสมกับสภาพทางที่จะดำเนินการที่มีอยู่ในคู่มือปฏิบัติงานของสำนักงานวิศวกรรมจราจร
2. ภายในช่วงหลักกิโลเมตรตามที่กำหนดไว้ในแบบ อาจจะมีการแก้ไขการตบดินให้ได้ตามความเหมาะสม และอาจให้ทำการเพิ่มบริเวณทางเชื่อมเข้าสถานีที่จราจร อาคารสาธารณะและบริเวณทางแยกต่างๆ ในระยะไม่เกินเขตทางหลวง โดยการดำเนินการบริเวณดังกล่าวจะต้องมีขั้นตอนการดำเนินงาน และคุณสมบัติของวัสดุเช่นเดียวกับทางสายหลัก พร้อมทั้งมีความหนาเฉลี่ยไม่น้อยกว่าหรือเท่ากับทางสายหลักที่กำหนดไว้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับคุณสมบัติของผู้ควบคุมงาน
3. ในกรณีที่ไม่สามารถปฏิบัติตามหลักกิโลเมตรที่กำหนดไว้ในแบบ สามารถเปลี่ยนแปลงแก้ไขได้ โดยพิจารณาเป็นการในช่วงหลักกิโลเมตรอันภายในสายทางตามความเหมาะสมซึ่งขึ้นอยู่กับเงื่อนไขของปริมาณจราจรสำหรับผิวจราจร
4. การเปลี่ยนแปลงแก้ไขตาม ข้อ 1, 2 และ ข้อ 3 จะต้องให้ได้รับมาผลงานตามที่กำหนดไว้ในแบบ
5. ความหนาของผิวทางแบบ ASPHALTIC CONCRETE จะกำหนดในแบบแต่ละสายทาง
6. งานซ่อมแซมและทาสีใหม่ หรือปรับลัดทำ ติดตั้งเครื่องหมายจราจร, หลักกิโลเมตร, หลักกิโลเมตรและ GUIDE RAIL จะกำหนดไว้ในแบบแต่ละสายทางซึ่งต้องจัดทำอยู่ในสภาพที่เรียบร้อย
7. แบบนี้ใช้ร่วมกับแบบเลขที่ บจ-102

**ข้อกำหนดในการเสริมผิวลาดยางแอสฟัลติกคอนกรีต**

ลำดับที่	รายการ	ข้อกำหนด
1	ผิวทางและผิวไหล่ทาง ASPHALTIC CONCRETE	อ้างถึง • มาตรฐานงานแอสฟัลติกคอนกรีต ASPHALTIC CONCRETE • มทพ.230-2545
2	TACK COAT	อ้างถึง • มาตรฐานงานทาสี (TACK COAT) • มทพ.227-2545
3	เส้นแบ่งทิศทางจราจร	อ้างถึง • มาตรฐานงานตีเส้นจราจรและเครื่องหมายจราจร •

**กรมทางหลวงชนบท สำนักกรุงเทพ**

แบบประจำ  
งานเสริมผิวลาดยางแอสฟัลติกคอนกรีต

ชื่อ: สุวิทย์ วัฒนวิทย์      ตำแหน่ง: ผู้ควบคุมงาน  
 ชื่อ: สมชาย วัฒนวิทย์      ตำแหน่ง: ผู้ควบคุมงาน  
 ชื่อ: สมชาย วัฒนวิทย์      ตำแหน่ง: ผู้ควบคุมงาน  
 วันที่: 16      มทพ.บจ-102 (1/2545)

**ข้อกำหนดการติดตั้งควารวดด้วยสีจราจร (Traffic Paint) และวัสดุเทอร์โมพลาสติก (Thermoplastic) ให้ตรงกับการติดตั้งต่อไปนี้**

**1. วิธีติดตั้งในการจัดท่า**

- 1.1 การเตรียมผิวจราจร: ผิวจราจรที่ทำการติดตั้งหรือซ่อมแซมควรมีความแข็งแรงพอสมควรและแห้งสนิท โดยไม่มีความชื้นหรือความชื้นที่มากเกินไป และไม่มีคราบน้ำมันหรือสิ่งสกปรกอื่น ๆ ติดอยู่บริเวณที่จะติดตั้ง วัสดุที่นำมาใช้ควรเป็นวัสดุที่มีคุณภาพและมีความทนทานต่อสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ได้เป็นอย่างดี
- 1.2 ในกรณีที่ต้องเตรียมผิวจราจรใหม่หรือซ่อมแซมผิวจราจรเดิม ควรเตรียมผิวจราจรใหม่โดยมีความหนาแน่นของผิวจราจรที่ติดตั้งใหม่ ผู้รับจ้างติดตั้งต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดของกรมการช่างจราจรและกรมการช่างเทคนิค
- 1.3 การเตรียมวัสดุเทอร์โมพลาสติก: วัสดุเทอร์โมพลาสติกที่ใช้ในการติดตั้งควรมีคุณสมบัติที่ทนทานต่อสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ได้เป็นอย่างดี และมีความทนทานต่อสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ได้เป็นอย่างดี
- 1.4 การเตรียมสีจราจร: สีจราจรที่ใช้ในการติดตั้งควรมีคุณสมบัติที่ทนทานต่อสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ได้เป็นอย่างดี และมีความทนทานต่อสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ได้เป็นอย่างดี
2. ข้อกำหนดการติดตั้งในลักษณะอื่น ๆ
  - 2.1 สีจราจร (Traffic Paint) หมายถึง สีจราจรที่ใช้ในการจัดท่าหรือซ่อมแซมผิวจราจร โดยวิธีที่ทนทาน เป็นสีที่ทนทานต่อสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ได้เป็นอย่างดี และมีความทนทานต่อสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ได้เป็นอย่างดี
  - 2.2 วัสดุเทอร์โมพลาสติก (Thermoplastic) หมายถึง วัสดุเทอร์โมพลาสติกที่ใช้ในการจัดท่าหรือซ่อมแซมผิวจราจร โดยวิธีที่ทนทาน เป็นวัสดุที่ทนทานต่อสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ได้เป็นอย่างดี และมีความทนทานต่อสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ได้เป็นอย่างดี
  - 2.3 อุปกรณ์ (Accessories) ที่ใช้ร่วมกับสีจราจรหรือวัสดุเทอร์โมพลาสติก เช่น อุปกรณ์ที่ใช้ในการจัดท่าหรือซ่อมแซมผิวจราจร โดยวิธีที่ทนทาน เป็นอุปกรณ์ที่ทนทานต่อสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ได้เป็นอย่างดี และมีความทนทานต่อสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ได้เป็นอย่างดี
  - 2.4 วัสดุจราจร (Traffic Primer) เป็นวัสดุที่ใช้ในการจัดท่าหรือซ่อมแซมผิวจราจร โดยวิธีที่ทนทาน เป็นวัสดุที่ทนทานต่อสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ได้เป็นอย่างดี และมีความทนทานต่อสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ได้เป็นอย่างดี

**3. การตรวจวัดคุณภาพการติดตั้ง**

- 3.1 ความหนาแน่น
 

ในระหว่างการทำงานให้ตรวจสอบความหนาแน่นของสีจราจรหรือวัสดุเทอร์โมพลาสติกที่ใช้ในการจัดท่าหรือซ่อมแซมผิวจราจรเป็นประจำในแผนที่ เครื่องวัดความหนาแน่น จะอ่าน เครื่องวัดหรือเครื่องวัดความหนาแน่นที่ใช้ในการจัดท่าหรือซ่อมแซมผิวจราจร โดยวิธีที่ทนทาน เป็นวัสดุที่ทนทานต่อสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ได้เป็นอย่างดี และมีความทนทานต่อสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ได้เป็นอย่างดี

  - (1) สีจราจร (Traffic Paint) ความหนาแน่นของสีจราจรหรือวัสดุเทอร์โมพลาสติกที่ใช้ในการจัดท่าหรือซ่อมแซมผิวจราจร โดยวิธีที่ทนทาน เป็นวัสดุที่ทนทานต่อสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ได้เป็นอย่างดี และมีความทนทานต่อสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ได้เป็นอย่างดี
  - (2) วัสดุเทอร์โมพลาสติก (Thermoplastic) ความหนาแน่นของวัสดุเทอร์โมพลาสติกที่ใช้ในการจัดท่าหรือซ่อมแซมผิวจราจร โดยวิธีที่ทนทาน เป็นวัสดุที่ทนทานต่อสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ได้เป็นอย่างดี และมีความทนทานต่อสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ได้เป็นอย่างดี
- 3.2 ค่าสัมประสิทธิ์การสะท้อนแสง (Reflectance หรือ Luminance Factor)
 

ในระหว่างการทำงานให้ตรวจสอบค่าสัมประสิทธิ์การสะท้อนแสงของสีจราจรหรือวัสดุเทอร์โมพลาสติกที่ใช้ในการจัดท่าหรือซ่อมแซมผิวจราจรเป็นประจำในแผนที่ เครื่องวัดค่าสัมประสิทธิ์การสะท้อนแสง จะอ่าน เครื่องวัดหรือเครื่องวัดค่าสัมประสิทธิ์การสะท้อนแสงที่ใช้ในการจัดท่าหรือซ่อมแซมผิวจราจร โดยวิธีที่ทนทาน เป็นวัสดุที่ทนทานต่อสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ได้เป็นอย่างดี และมีความทนทานต่อสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ได้เป็นอย่างดี

**ตารางที่ 1 แสดงเกณฑ์การทดสอบคุณสมบัติของสีจราจร**

วิธีทดสอบ	รายละเอียดการทดสอบ	สีจราจร	วัสดุเทอร์โมพลาสติก
1.1 การยึดเกาะ	ทดสอบการยึดเกาะของสีจราจรหรือวัสดุเทอร์โมพลาสติกกับผิวจราจร	ตามข้อ 1.1 และ 1.2	ตามข้อ 1.1 และ 1.2
2.1 ความทนทานต่อสภาพแวดล้อม	ทดสอบความทนทานต่อสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ของสีจราจรหรือวัสดุเทอร์โมพลาสติก	ตามข้อ 2.1 และ 2.2	ตามข้อ 2.1 และ 2.2
3.1 ความทนทานต่อสภาพแวดล้อม	ทดสอบความทนทานต่อสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ของสีจราจรหรือวัสดุเทอร์โมพลาสติก	ตามข้อ 3.1 และ 3.2	ตามข้อ 3.1 และ 3.2
4.1 การสะท้อนแสง	ทดสอบการสะท้อนแสงของสีจราจรหรือวัสดุเทอร์โมพลาสติก	ตามข้อ 4.1 และ 4.2	ตามข้อ 4.1 และ 4.2