



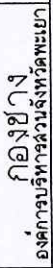
องค์การบริหารส่วนจังหวัดพะเยา
กระทรวงมหาดไทย

โครงการเสริมผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีต

รหัสลายทาง พย.ธ.10009 บ้านแพทย - โรงพยาบาลเชียงราย
สถานที่ตั้ง ต.บ้านม่วง เขื่อน ต.เชียงม่วน อ.เชียงม่วน จ.พะเยา
ขนาดผิวทางกว้าง 6.00 ม. ระยะดำเนินการ 3.430 ก.ม.

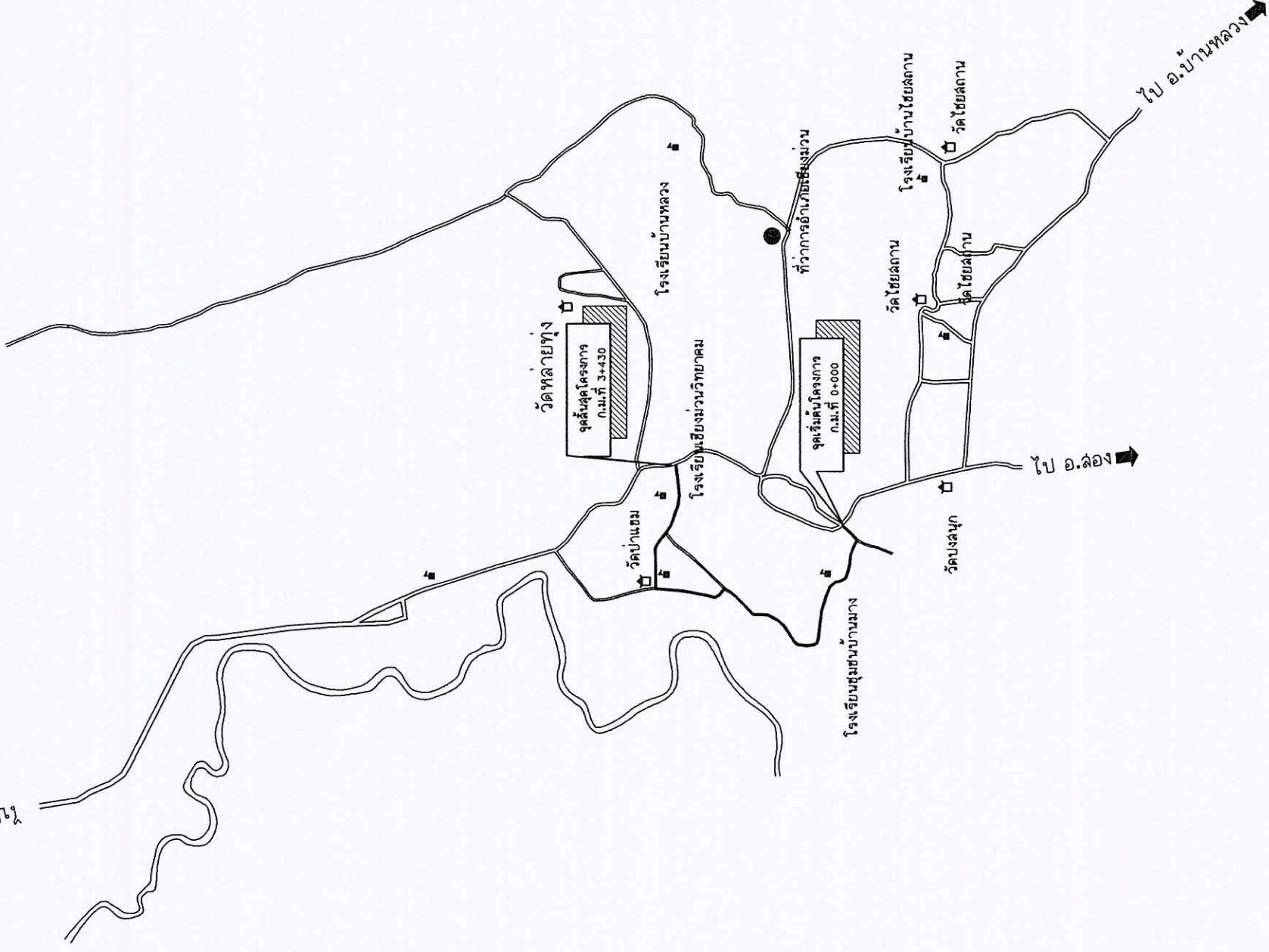
หรือมีพื้นที่รวมกันไม่น้อยกว่า 20,580.00 ตร.ม.

รายละเอียดตามประมาณการและแบบแปลน อบจ.พะเยา



92.

← ଏ.ପି. ମି



ไม่กำหนดมาตราส่วน

<div><div><div><div><div></div></div></div><div><div><div></div></div><div><div></div></div></div><div><div><div></div></div><div><div></div></div></div></div></div> <div>กองช่าง องค์การบริหารส่วนจังหวัดพะเยา</div>	<div>ชื่อโครงการ</div> <div>โครงการเสริมผิวทางแอสฟัลติกอนกรีต</div> <div>รหัสลายทาง พย.ถ.10009 บ้านแพทย์ – โรงพยาบาลเชียงใหม่</div> <div>ด.บ้านมาง เขื่อน ต.เชียงม่วน อ.เชียงม่วน จ.พะเยา</div>	<div>สำรวจ</div> <div><div><div><div></div></div></div></div>	<div>เขียนแบบ</div> <div><div><div><div></div></div></div></div> <div>ออกแบบ/วิศวกร</div>	หัวหน้าฝ่าย	อนุมัติ	<div>แบบมาตรฐาน</div> <div>รายการประกอบแบบงานเสริมผิวและซ่อมสร้าง</div> <div>แบบเลขที่ปร-102/56</div>	หน้าที่
				ปลัด อบจ.พะเยา	นายก อบจ.พะเยา		

รายการประกอบแบบงานเสริมผิวและซ่อมสร้างแอสฟัลติกอนกรีต

1. ผู้รับจ้างจะต้องส่งแผนการปฏิบัติงานภายใน 7 วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญาต่อสำนักผู้ว่าจ้าง เพื่อที่จะทำการตรวจสอบและอนุมัติให้ชี้แจงแผนการปฏิบัติงาน

2. ผู้รับจ้างจะต้องประสานกับผู้ควบคุมงานจัดสร้างวัสดุงานทางภายใน 15 วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา เพื่อตรวจสอบหรือออกแบบผิวทางตามมาตรฐานกรมทางหลวงชนบท

3. งานดินถมคันทาง

3.1 วัสดุที่ใช้ในงานดินถมคันทางต้องเป็นวัสดุที่มีคุณภาพตามมาตรฐานวัสดุถมคันทาง (มทข 201–2545) ซึ่งได้ผ่านการทดสอบและรับรองให้ใช้ได้แล้ว

3.2 วัสดุที่จะทำการบดอัดแต่ละชั้นต้องผสมให้เข้ากันก่อน แล้วพรมน้ำตามจำนวนที่ต้องการ ใช้รถเกรดปาดเกลี่ยให้วัสดุมีความชื้นสม่ำเสมอ ก่อนทำการบดอัดแน่น

3.3 การถมคันทางให้ถมเป็นชั้นๆ ชั้นหนึ่งๆ หนาไม่เกิน 20 เซนติเมตร ทุกชั้นต้องบดอัดแน่นไม่น้อยกว่าร้อยละ 95 Standard Proctor Density

4. งานขึ้นรองพื้นทาง

4.1 วัสดุที่ใช้ในงานรองพื้นทาง ต้องเป็นวัสดุที่มีคุณภาพตามมาตรฐานวัสดุรองพื้นทาง (มทข 202–2545) ซึ่งได้ผ่านการทดสอบและรับรองให้ใช้ได้แล้ว

4.2 บนผิวจราจรเดิม หรือคันทางใหม่ ถ้ามีหลุมจะต้องกลบและบดอัดให้แน่นก่อน แล้วจึงนำวัสดุรองพื้นทางมาเกลี่ยแบบอัดเป็นชั้นๆ ชั้นหนึ่งหนาไม่เกิน 20 ซม และให้ความหนาแน่นแต่ละชั้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 95 Modified Proctor Density

5. งานขึ้นพื้นทาง

5.1 วัสดุในงานพื้นทาง ต้องเป็นวัสดุที่มีคุณภาพตามมาตรฐานวัสดุพื้นทาง ชนิดหินคลุก (มทข 203–2545) ซึ่งได้ผ่านการทดสอบและรับรองให้ใช้ได้แล้ว

5.2 บริเวณใต้หรือช่องใต้พบว่ามีวัสดุพื้นทางเกิดการแยกตัว (Segregation) จากการเกลี่ยแบบอัดจะต้องขุดด้วย (Scarify) ออกและผสมคลุกเคล้าให้เข้ากันใหม่หากวัสดุที่ทำการคลุกเคล้าใหม่นั้นตรวจพบว่าคุณสมบัติไม่ถูกต้องตามข้อกำหนด จะต้องนำวัสดุนี้ขึ้นออกและนำวัสดุที่มีคุณสมบัติที่ดีต้องมาใหม่

5.3 Control Test จะเก็บตัวอย่างทดสอบทุกๆ ระยะ 1.000 เมตร และทุกตำแหน่งที่วัสดุแปรเปลี่ยนการทดสอบเพียง Sieve Analysis และ Compaction เท่านั้น แต่ทั้งนี้ หากเกิดความสงสัยวัสดุตำแหน่งใด ผู้ควบคุมงานสามารถทดสอบทั้งหมดยกเว้น General Test ได้

5.4 ทดสอบความแน่นในสนาม (Field Density) จะทดสอบทุกๆระยะ 50 เมตรต่อ 1 หลุมตัวอย่าง หรือตามที่กำหนดให้เป็นอย่างอื่น

6. งาน Prime Coat มทข 225–2545

6.1 ยางแอสฟัลต์ เป็นชนิด MC-70 หรือ CSS-1 ปริมาณการใช้ 0.80–1.40 ลิตร/ตารางเมตร

6.2 ผิวหน้าพื้นทางจะต้องสะอาดปราศจากฝุ่นและหินที่หลุดหรือวัสดุอื่นใด โดยการกวาดและปาดเศษวัสดุออก

7. งาน Tack Coat มทข 227–2545

7.1 ยางแอสฟัลต์ เป็นชนิด CRS-2 ปริมาณการใช้ 0.10–0.30 ลิตร/ตารางเมตร

7.2 ก่อนที่จะทำการ Tack Coat จะต้องทำการกวาดฝุ่นและหินที่หลุดออกให้หมดแล้วโรยเครื่องปาดฝุ่นออกให้หมด

7.3 เมื่อลาดยางแอสฟัลต์แล้วจะต้องทิ้งไว้ประมาณ 10–18 ชั่วโมง ก่อนที่จะทำผิวชั้นต่อไป

8. งานแอสฟัลติกอนกรีต

8.1 พื้นผิวที่จะปูแอสฟัลติกอนกรีตจะต้องทำการ Prime Coat ตาม มทข 225–2545 หรือ Tack Coat ตาม มทข 227–2545 ก่อน

8.2 พื้นทางจะต้องสะอาดปราศจากฝุ่น หรือวัสดุไม่พึงประสงค์อื่นปะปน

8.3 พื้นทางเดิมที่เกิดการยุบตัว (Depression) หรือเป็นแอ่งเฉพาะแห่ง แต่ไม่ใช่จุดอ่อนตัว (Soft Spot) ถ้าแอ่งลึกไม่เกิน 30 มิลลิเมตร อาจแยกแอสฟัลต์เพื่อปรับระดับเฉพาะส่วนที่ยุบตัวหรือแอ่งก่อน หรือจะปูลงไปพร้อมกันกับ การปูชั้นทางแอสฟัลติกอนกรีตก็ได้ โดยให้อยู่ในจุดกึ่งกลางของผิวควบคุมงาน แต่ทั้งนี้ความหนาจริงที่จะปูจะต้องไม่เกิน 80 มิลลิเมตร หากความหนาเกิน 80 มิลลิเมตร จะต้องแยกแอสฟัลต์เพื่อปรับระดับเฉพาะส่วนที่ยุบตัวหรือเป็นแอ่งก่อน ถ้าแอ่งลึกเกิน 50 มิลลิเมตร จะต้องปูเสริมปรับระดับเฉพาะส่วนที่ยุบตัวก่อน โดยให้เป็นชั้นๆ หนาไม่เกินชั้นละ 50 มิลลิเมตร

8.4 ผิวพื้นสะพานคอนกรีตที่จะต้องปูแอสฟัลติกอนกรีต จะต้องขุดวัสดุแนวรอยแตก และรอยต่อส่วนเกินที่ติดอยู่ที่ผิวพื้นคอนกรีตออกให้หมดล้างทำความสะอาดทิ้งไว้ให้แห้งแล้วโรยเครื่องปาดฝุ่นออกให้หมดแล้วโรย Tack Coat ก่อน

ปูแอสฟัลติกอนกรีต

- 8.5 อุณหภูมิของส่วนผสมแอสฟัลติกอนกรีตขณะปูไม่ควรลดเคลื่อนไปจากอุณหภูมิ เมื่อออกจากโรงงานผสมที่ที่กำหนดเกินกว่า 14 °C แต่ทั้งนี้จะต้องไม่ต่ำกว่า 120 °C

8.6 ทำการเก็บวัสดุแอสฟัลติกอนกรีตหน้างาน พื้นที่ 9,000 ตารางเมตร ต่อ 1 ตัวอย่าง ทดสอบตาม มทข (ท) 607–2545 เพื่อหาขนาดกะของมวลรวม และปริมาณแอสฟัลต์ที่เหมาะสมที่ใช้

8.7 การปูแอสฟัลติกอนกรีตจะต้องได้รับความเห็นชอบจากเทศบาล และมีความรู้และต้องมีความเชี่ยวชาญ (Showing) ส่วนผสม ทั่วทั้งทางด้านวิชาการและตามยาว โดยไม่มีรอยฉีก (Tearing) รอยร้าวหรือเป็นแอ่ง (Shoving) การแยกตัวของส่วนผสมหรือความเสียหายอื่นๆ เกิดขึ้น หากปรากฏว่ามีความเสียหายเกิดขึ้นให้รับแก้ไขทันที ส่วนผสมที่มีลักษณะจับตัวกันเป็นก้อนแข็งหนาแน่นมาใช้

8.8 การบดอัดทับภายหลังจากที่ได้นำแอสฟัลติกอนกรีตลงบนผิวทางแล้ว ให้บดทับครั้งแรกด้วยรถบดล้อเหล็ก 2 ล้อ หรือ 3 ล้อ ที่มีความหนักประมาณ 8–10 ตัน จำนวน 2 เที่ยว แล้วจึงตามด้วยรถบดล้อยางที่น้ำหนักประมาณ 10–12 ตัน ทั้งนี้ เมื่อได้ความหนาแน่นตามที่ต้องการแล้ว ปล่อยให้รถบดล้อด้วยรถบดล้อเหล็ก 2 ล้อ อีกครั้งหนึ่ง

9 การตรวจสอบแอสฟัลติกอนกรีตที่ก่อสร้างแล้ว

9.1 ลักษณะผิว (Surface Texture) จะต้องมีการวัดตามแบบ มีลักษณะผิวและลักษณะการบดอัดที่ผสมเสมอ ไม่ปรากฏความเสียหาย เช่น ผิวหน้าหลุด (Pull) รอยฉีก (Tear) ผิวหน้าหลวมหรือแยกตัว (Segregation) เป็นคลื่น (Ripple) หรือความเสียหายอื่นๆ หากตรวจสอบแล้วปรากฏว่ามีความเสียหายดังกล่าวจะต้องดำเนินการแก้ไขให้ถูกต้องเรียบร้อยตามผู้ควบคุมงานเห็นสมควร

9.2 ความหนาของผิวทางแอสฟัลติกอนกรีตให้เจาะด้วยความหนาทุกๆ ระยะไม่เกิน 250 เมตร จำนวน 1 ก่อน ตัวอย่าง ความหนาไม่น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในแบบ หากความหนาต่ำกว่าที่กำหนดให้เจาะตัวอย่างจำนวน 3 ก่อน ตัวอย่างในแนวตั้งจากกับถนน และก่อนตัวอย่างจะต้องห่างกันไม่น้อยกว่า 2.00 ม ทั้งนี้ อนุญาตให้มีความหนาก่อนตัวอย่างต่ำสุดไม่น้อยกว่าร้อยละ 85 ของความหนาที่กำหนดและนำมาหาค่าเฉลี่ยความหนาจะต้องไม่น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในแบบ

9.3 ความแน่น (Density) หลังจากที่ได้ทำการบดอัดแอสฟัลติกอนกรีตบนผิวทางเรียบร้อยแล้วให้ทำการเจาะก่อนตัวอย่างเป็นพื้นทางแอสฟัลติกอนกรีตในสนามที่ก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้วด้วยเครื่องเจาะเก็บตัวอย่างจำนวน 1 ก่อนตัวอย่าง ทุกๆ ระยะ 250 เมตร แล้วนำมาทดลองหาความหนาแน่น ซึ่งจะต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 98 ของค่า Marshall Density

9.4 การซ่อมหลุมที่เจาะก่อนตัวอย่าง จะต้องทำความสะอาดหลุมให้เรียบร้อย และทำการ Tack Coat ก่อนที่จะปะซ่อมด้วยแอสฟัลติกอนกรีตที่มีอุณหภูมิไม่น้อยกว่า 120 °C ให้ผิวเรียบเสมอดีทาง และได้ความหนาแน่นตามแบบกำหนด

10 การอำนวยความสะดวกในการจราจรระหว่างก่อสร้าง ในระหว่างทำการก่อสร้างผิวจราจรแอสฟัลติกอนกรีต ให้การจราจรผ่านแล้วจะไม่ทำให้จราจรยอเยบนผิวทางนั้น โดยต้องติดตั้งป้ายจราจรพร้อมอุปกรณ์ควบคุมการจราจรอื่นๆ ที่จำเป็นตามที่กรมทางหลวงชนบทกำหนดพร้อมเจ้าหน้าที่ควบคุมการ เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผ่านจะต้องจัดและควบคุมการจราจรไม่ให้ผ่านผิวทางที่ก่อสร้างใหม่ จนกว่าผิวทางจะเย็นตัวลงมากพอที่จะเปิดพื้นที่ก่อสร้างได้โดยสะดวกปลอดภัย และไม่ทำให้ผิวทางแอสฟัลติกอนกรีตเสียหาย

ระยะเวลาในการปิดจราจรให้อยู่ในดุลพินิจของผู้ควบคุมงาน

ข้อกำหนดกรณีโรงงานผสมแอสฟัลต์คอนกรีต ผู้รับจ้างต้องปฏิบัติตาม ดังนี้

1. ต้องมีโรงงานผสมแอสฟัลต์คอนกรีต หรือมีเอกสารยินยอมให้ใช้ผลิตกับทุกจากโรงงานผสมแอสฟัลต์คอนกรีตที่ไม่ใช่ผู้ยื่นเสนอ


2. ต้องมีสำเนาใบอนุญาตประกอบกิจการโรงงาน (ร.ง.4) จากกรมโรงงานอุตสาหกรรมของผู้นายเสนอ หรือผู้ให้ยินยอมใช้ผลิตกับที่ ทั้งนี้ ใบอนุญาตประกอบการโรงงาน (ร.ง.4) จากกรมโรงงานอุตสาหกรรมต้องไม่หมดอายุ ถูกสั่งพักใช้ หรือเพิกถอน

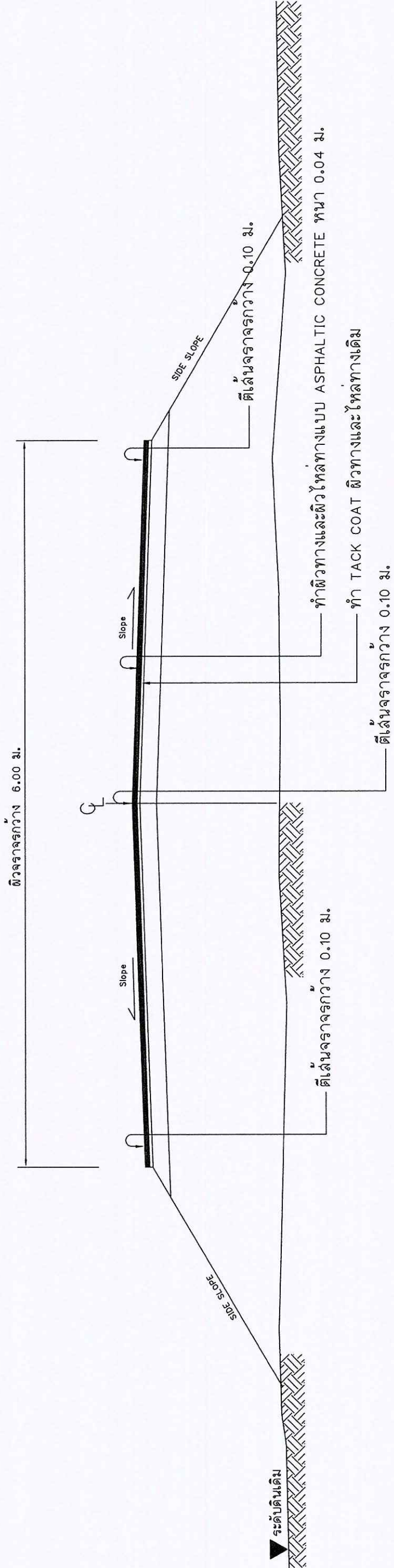
3. กรณีไม่มีใบอนุญาตประกอบการโรงงาน (ร.ง.4) จากกรมโรงงานอุตสาหกรรมต้องไม่หมดอายุ ถูกสั่งพักใช้ หรือเพิกถอน จากหน่วยงานในสังกัดกรมโรงงานอุตสาหกรรมและผู้ยื่นเสนอ หรือผู้ให้ความยินยอมใช้ผลิตกับที่ ทั้งนี้ หนังสือรับรองกล่าวต้องไม่หมดอายุ ถูกสั่งพักใช้ หรือเพิกถอน

4. ต้องมีแผนที่แสดงที่ตั้งโรงงานผสมแอสฟัลต์คอนกรีตและเส้นทางคมนาคมจากโรงงานถึงที่ก่อสร้างของโครงการผลิต (Rated Capacity โดยกรมแผนที่ทหารบก) ให้ถือปฏิบัติตาม มทข 230–2563 และต้องมีกำลังการผลิต (Rated Capacity โดยกรมแผนที่ทหารบก) ให้ดำเนินการตามข้อ 1 และ 2) ไม่น้อยกว่า 60 ตันต่อชั่วโมง

5. ในกรณีที่ใช้โรงงานผสมแอสฟัลต์คอนกรีตแบบเคลื่อนที่(Mobile Asphalt Concrete Plant) ให้ดำเนินการตามข้อ 1 และ 2

6. หนังสือเรื่องแจ้งยืนยันการให้ความยินยอมให้ใช้ผลิตกับที่แอสฟัลต์คอนกรีตของโรงงานผสมแอสฟัลต์คอนกรีต

 <p>กองช่าง องค์การบริหารส่วนจังหวัดพะเยา</p>	<p>ชื่อโครงการ โครงการเสริมผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีต รหัดลำยทาง พย.ถ.10009 บ้านแพย์ - โรงพยาบาลเชียงม่วน ต.บ้านปาง เขื่อนม ต.เชียงม่วน อ.เชียงม่วน จ.พะเยา</p>	<p>สำรวจ</p>	<p>เขียนแบบ</p> <p>ออกแบบผิวทาง</p>	<p>หัวหน้าฝ่าย</p> <p>ผอ.กองช่าง</p>	<p>รองปลัด อบจ.พะเยา</p> <p>ปลัด อบจ.พะเยา</p>	<p>อนุมัติ</p> <p>นายก อบจ.พะเยา</p>	<p>แบบแสดงรูปตัดตามขวาง งานเสริมผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีต</p>	<p>แผ่นที่ 6</p> <p>จำนวน 8</p>
---	--	--------------	-------------------------------------	--------------------------------------	--	--------------------------------------	---	---------------------------------



รูปตัดตามขวางเสริมผิวถนนลาดยางผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีต

NOT TO SCALE

ชุดกำหนดการสีเส้นจราจรด้วยสีจราจร (Traffic Paint) และวัสดุเทอร์โมพลาสติก (Thermoplastic) ใหม่นี้เป็นการดังต่อไปนี้

1. วิธีดำเนินการจัดทำ

- 1.1.1 การเตรียมผิวทาง : ผิวทางจราจรที่ทำการติดตั้งหรือเครื่องหมายจราจรต้องสะอาดและแห้ง ต้องไม่ทำบนผิวทางที่สกปรก มีฝุ่นจับ หรือสิ่งแปลกปลอมอื่นใด และไม่ลงทับไปบนวัสดุจราจรเดิมที่ชำรุด การลงวัสดุรองพื้น ต้องใช้วิธีที่แน่นเพื่อให้วัสดุติดแน่นกับผิวจราจรสม่ำเสมอ โดยไม่ก่อให้เกิดการเยิ้มตัวและเปลี่ยนสีเดิม สารวัสดุรองพื้นดังกล่าวต้องสอดคล้องกับผิวจราจรที่จะทำงาน รวมทั้งปริมาณจะเหมาะสม ทั้งนี้จะต้องได้รับความเห็นชอบจากวิศวกรจราจร ไม่อยู่ในแนวหรือรูปแบบที่ถูกต้องกับเครื่องหมายจราจรที่จะขึ้นใหม่ ผู้รับจ้างมีหน้าที่รับผิดชอบในการลงเครื่องหมายจราจรเดิมออกโดยใช้เครื่องจักรกล
- 1.2 ในกรณีที่ดีเส้นจราจรหรือเครื่องหมายจราจรบนผิวทางที่ก่อสร้างใหม่ให้ดำเนินการภายหลังการก่อสร้างผิวทางแล้วเสร็จไม่น้อยกว่า 1 สัปดาห์
- 1.3 การเตรียมวัสดุเทอร์โมพลาสติก : เพื่อป้องกันมิให้สีเดิมเพี้ยนหรือเกิดการแตกเปราะของเทอร์โมพลาสติกเนื่องจากความร้อนสูงเกินกว่าผู้ผลิตกำหนดไว้ ต้องใช้วัสดุเทอร์โมพลาสติกให้เพียงพอกับความร้อนในเตาต้มที่มีการรวมอุณหภูมิและจะต้องไม่ให้ความร้อนสูงกว่าที่ผู้ผลิตกำหนดไว้ไม่ว่าขณะใดๆ เมื่อวัสดุหล่อแล้วจะต้องรีบใช้ทันทีห้ามมิให้ทำให้วัสดุเทอร์โมพลาสติกที่หลอมเหลวอยู่นานเกิน 6 ชั่วโมงงาใช้งาน
- 1.4 การเตรียมเครื่องมือ : ต้องใช้เครื่องมือ เครื่องจักรกล และอุปกรณ์ต่างๆ ตามลักษณะของวัสดุที่ใช้ทำงาน ปริมาณของวัสดุต้องอยู่ในกรอบขอบข่ายที่ผู้ผลิตกำหนดไว้หากมีการทำมากกว่าหนึ่งชิ้นขึ้นไปต้องขอให้ยื่นรายการเสียก่อน
- ข้อกำหนดคุณลักษณะ
- 2.1 สีจราจร (Traffic Paint) หมายถึง สีจราจรที่ใช้ในการจัดทำเครื่องหมายจราจรโดยวิธีพ่น เป็นผลิตภัณฑ์ที่ทำในประเทศไทย ซึ่งแสดงเครื่องหมายมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม มอก 415 สีจราจร ชนิดที่ 2
- 2.2 วัสดุเทอร์โมพลาสติก (Thermoplastic) หมายถึง วัสดุเทอร์โมพลาสติกที่ใช้ในการจัดทำเครื่องหมายจราจรโดยวิธีพ่น วัสดุพลาสติก เป็นพลาสติกที่ทำในประเทศไทย ซึ่งแสดงเครื่องหมายมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม มอก 542 วัสดุเทอร์โมพลาสติก ระดับ 1 ซึ่งมีคุณสมบัติและอัตราส่วนของส่วนผสมไม่น้อยกว่า 20% โดยน้ำหนักรวมทั้งที่ใช้ระบบเส้นเทอร์โมพลาสติก สะท้อนแสงในอัตราส่วน 400-500 กรัมต่อตารางเมตร
- 2.3 ลูกแก้ว (Glass Beads) ที่ใช้กับวัสดุที่เครื่องหมายจราจรบนผิวทางเพื่อให้เกิดการสะท้อนแสงเป็นผลิตภัณฑ์ที่ทำในประเทศไทยซึ่งแสดงเครื่องหมายมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม มอก 543 วัสดุพลาสติก
- 2.4 วัสดุรองพื้น (Tack Coat หรือ Primer) เป็นน้ำยาเคมีใช้พ่นบนผิวทางก่อนทำเครื่องหมายจราจรเพื่อช่วยในการยึดเกาะระหว่างวัสดุที่นำเครื่องหมายจราจรกับผิวทาง มีคุณสมบัติตามผู้ผลิต
- วัสดุเทอร์โมพลาสติกกำหนด
- การตรวจวัดคุณลักษณะเครื่องหมายจราจร
- 3.1 ความหนา
- ในระหว่างทำการปฏิบัติงานให้มีการตรวจวัดความหนาของเครื่องหมายจราจรในปริมาณงานไม่เกิน 10 ตารางเมตร อย่างน้อย 3 ค่า ต่อ 1 ครั้ง โดยใช้แผ่นโลหะวัดความหนาของเครื่องหมายจราจรดังนี้
- จะผ่าน เมื่อพ่นหรือปาดลงวัสดุไปบนแผ่นโลหะนั้นแล้ว ให้นำวัดความหนาของเครื่องหมายจราจรเมื่อแห้งต้องมีความหนาไม่น้อยกว่า 0.2 มิลลิเมตร
- (1) สีจราจร (Traffic Paint) ความหนาของเส้นจราจรและเครื่องหมายจราจรเมื่อแห้งต้องมีความหนาไม่น้อยกว่า 3.0 มิลลิเมตร หรือไม่น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในแบบ
- (2) วัสดุเทอร์โมพลาสติก (Thermoplastic) ความหนาของเส้นจราจรและเครื่องหมายจราจรเมื่อแห้งต้องมีความหนาไม่น้อยกว่า 3.0 มิลลิเมตร หรือไม่น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในแบบ
- 3.2 ค่าแฟกเตอร์การสะท้อนแสง (Reflectance หรือ Luminance Factor)
- ในระหว่างทำการปฏิบัติงานให้มีการตรวจวัดค่าการสะท้อนแสงของเครื่องหมายจราจรในปริมาณงานไม่น้อยกว่า 10 ตำแหน่ง แต่ละตำแหน่งอย่างน้อย 3 ค่า และในทุกช่วงเวลา 1 ชั่วโมง ให้ตรวจมาตรฐานเครื่องมือ (Standardization) และปรับค่าให้ถูกต้อง

ตารางที่ 1 แสดงเกณฑ์กำหนดคุณลักษณะเครื่องหมายจราจร

รายการที่กำหนด	วิธีการ	วิธีทดสอบเพื่อหลีกเลี่ยง
1. วิธีดัด 1.1 ขยักหน้า 1.2 การไขว้กัน	มท.541-2541 ชนิดที่ 2 พท	มท.542-2530 ชนิด 1 พท หรือปกติ
2. ตรวจสอบคุณสมบัติของระบบ 2.1 ความหนา เมื่อแห้ง, มิติเมื่อ พท วิธีหรือปกติ	≥ 0.2 - ≥ 400	≥ 3.0 ≥ 3.0 ≥ 400
3. ตรวจสอบคุณสมบัติของเนื้อซีเมนต์ที่ (ตรวจสอบงาน) 3.1 ความหนาเมื่อแห้ง, มิติเมื่อ 3.2 การบดหรือบดในเวลาเดียวกัน 3.2.1 การสะท้อนแสง (Retractivelectivity), $\text{mod} \times 10^{-2}$ สีขาว สีเหลือง	≥ 0.2 ≥ 300 ≥ 200	≥ 3.0 ≥ 300 ≥ 200
4. ตรวจสอบคุณสมบัติของสิ่งฝังงาน (ระยะเวลาประกัน) 4.1 การบดหรือบดในเวลาเดียวกัน 4.1.1 การสะท้อนแสง (Retractivelectivity), $\text{mod} \times 10^{-1}$ สีขาว สีเหลือง	8 เดือน 1 ครั้ง 12 เดือน 1 ครั้ง ≥ 150 ≥ 100	12 เดือน 1 ครั้ง 24 เดือน 1 ครั้ง ≥ 150 ≥ 100
5. ระยะเวลาประกัน	12 เดือน	24 เดือน

