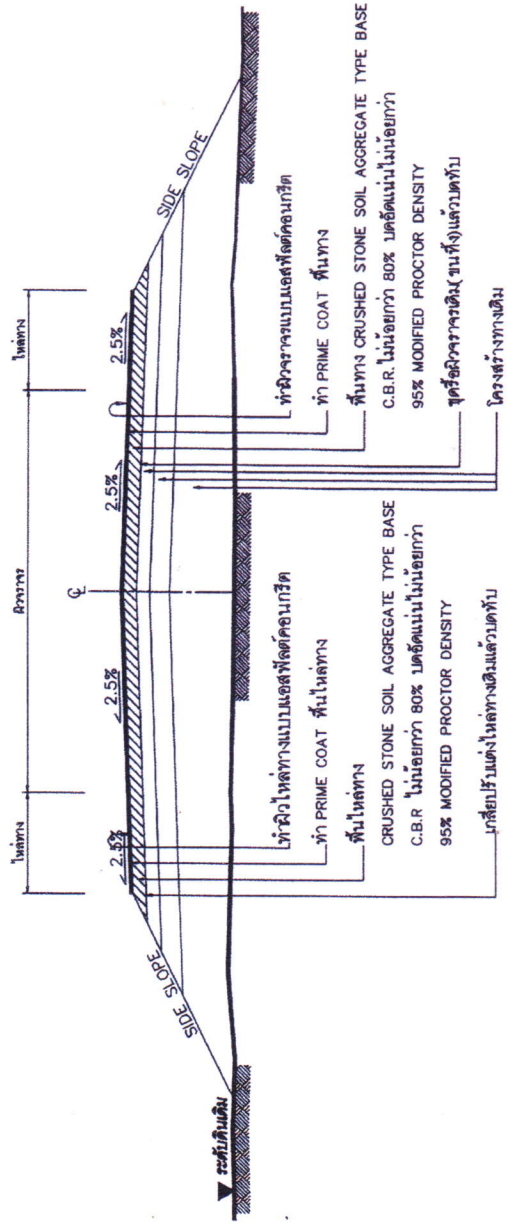




โครงการซ่อมสร้างนิเวศน์แอสฟัลต์ติดคอนกรีต รหัสทางหลวงท้องถิ่น พย.จ.25-026
บ้านคำไพบูลย์ ซอย 3 หมู่ที่ 2 บ้านคำไพบูลย์ ตำบลปง กว้าง 5 เมตร (ไม่มีไหล่ทาง) ยาว 235 เมตร
หนา 0.05 เมตร หรือมีพื้นที่ไม่น้อยกว่า 1,175 ตารางเมตร เทศบาลตำบลแม่ม่ม อำเภอปง จังหวัดพะเยา



รูปตัดโครงสร้างทาง

รายการประกอบแบบ

1. ทำการขุดผิวจราจรเดิม (ชนทั้ง) แล้วบดทับตามมาตรฐานกรมทางหลวงชนบท
2. ทำการกลบผิวปรับให้ลาดเชิงเดิม แล้วบดทับตามมาตรฐานกรมทางหลวงชนบท
3. ลงหินคลุกพื้นทางและพื้นไหล่ทาง บดอัดแน่นไม่น้อยกว่า 95% MODIFIED PROCTOR DENSITY
4. PRIME COAT พื้นทางและพื้นไหล่ทาง
5. ทำผิวจราจรและผิวไหล่ทางแบบ แอสฟัลต์ค้อนกริตและดีเอ็นบีชนิดทางจราจรและเส้นขอบทาง
6. รวกละเอียดตามรูปตัดโครงสร้างทางตามรายละเอียดแก้ไขในด้านเทคนิคและด้านโครงสร้าง ได้ตามความเหมาะสมกับสภาพทางที่จะดำเนินการทั้งนี้ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของผู้จ้าง
7. ภายในช่วงหลักกิโลเมตรตามที่กำหนดไว้ในแบบจะก่อสร้างหรืออาคารสาธารณะ ในระยะไม่เกินเขตทางหลวง หรือทำเพิ่มบริเวณทางแยกสาธารณะทั้งนี้ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของผู้ควบคุมงาน
8. ในกรณีที่ไม่สามารถดำเนินการตามช่วงหลักกิโลเมตรที่กำหนดไว้ในแบบ สามารถเปลี่ยนแปลงแก้ไขได้ โดยพิจารณาว่าดำเนินการในช่วงหลักกิโลเมตรอื่นภายในสายทาง ตามความเหมาะสมทั้งนี้ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของผู้จ้าง
9. การเปลี่ยนแบบเดิมให้ตาม ข้อ 7.8 และ ข้อ 9 จะต้องให้ปริมาณงานตามที่กำหนดไว้ในแบบ
10. ความหนาของหินคลุกพื้นทางและไหล่ทาง จะกำหนดในแบบแต่ละสายทาง
11. ความหนาของผิวจราจรแบบ แอสฟัลต์ค้อนกริต จะกำหนดในแบบแต่ละสายทาง
12. งานซ่อมแซมและทาสีใหม่ หรืองานจัดตั้งเครื่องหมายจราจร หลักกิโลเมตร และ GUARD RAIL จะกำหนดไว้ในแบบแต่ละสายทางซึ่งต้องจัดทำให้อยู่ในสภาพที่เรียบร้อย

หมายเหตุ

แบบงานซ่อมสร้างผิวจราจรแอสฟัลต์ค้อนกริตรับจากแบบมาตรฐานงานบำรุงรักษาทาง แบบที่ 5.1 (มฐ.บ.ร.5.1/2546) ของกรมทางหลวงชนบท

ข้อกำหนดงานซ่อมสร้างผิวจราจรแอสฟัลต์ค้อนกริต

ลำดับที่	รายการ	ข้อกำหนด
1	ไหล่ทาง แอสฟัลต์ค้อนกริต	อ้างถึง " มาตรฐานงานแอสฟัลต์ค้อนกริต " มพท.230-2545
2	ผิวจราจร แอสฟัลต์ค้อนกริต	อ้างถึง " มาตรฐานงานแอสฟัลต์ค้อนกริต " มพท.230-2545
3	PRIME COAT	อ้างถึง " มาตรฐานงานไพรม์โคท " มพท.225-2545
4	พื้นทาง BASE และพื้นไหล่ทาง	ต้องเป็นดินไม่รวม (CRUSHED STONE SOIL AGGREGATE TYPE BASE) ตาม มพท.203-2545 ค่า LL ต้องไม่มากกว่า 25% ค่า PL ไม่มากกว่า 6% ค่าความเสียดทานไม่น้อยกว่า 40% การบดทับต้องบดทับให้มีความหนาแน่นไม่น้อยกว่า 95% MODIFIED PROCTOR DENSITY และบดอัด C.B.R. ไม่น้อยกว่า 80% หรือเท่ากับที่แสดงในแบบรูปตัดโครงสร้าง
5	การติดตั้งจราจรบนผิวทาง	อ้างถึง " แบบมาตรฐานเครื่องหมายจราจรบนผิวจราจร " ทล.3-110(1) - 110(4)

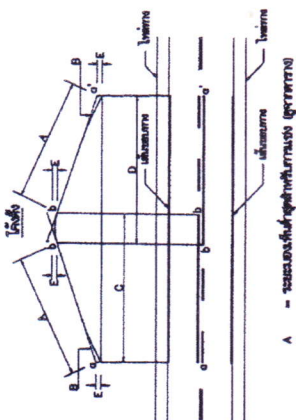


แบบมาตรฐานงานทาง
สำหรับองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

งานซ่อมสร้างผิวจราจรแอสฟัลต์ค้อนกริต

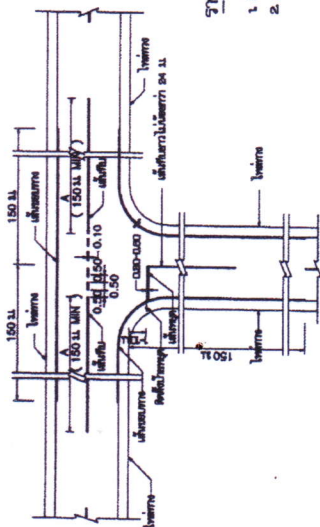
แบบเลขที่ ทบ-7-401 (2)

แผ่นที่ 98



- A = รวมของพื้นที่ใต้เส้นโค้ง (พื้นที่ทั้งหมด)
 B = แนวทางขวา
 C = แนวทางซ้าย
 D = แนวทางบน
 E = แนวทางล่าง
 a, a' = ความยาวของเส้นโค้ง
 b, b' = ความยาวของเส้นโค้ง

การขึ้นสู่อากาศยานได้ทั้ง



การเปลี่ยนแปลงจากแบบ

มูลนิธิส่งเสริมศิลปาชีพในสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ

๓) เพิ่มประสิทธิภาพ

- ၁။ စေ့ကုသ

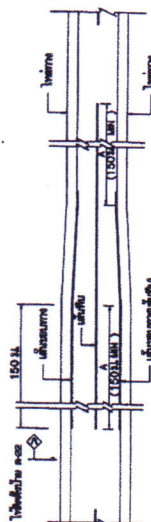
trial: mean uncertainty

0.10

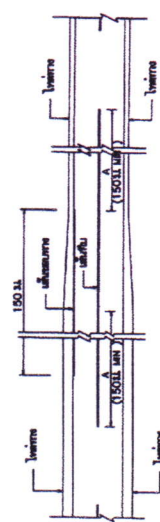
3.00 9.00 3.00 9.00 3.00 9.00

- 0.10

- 3

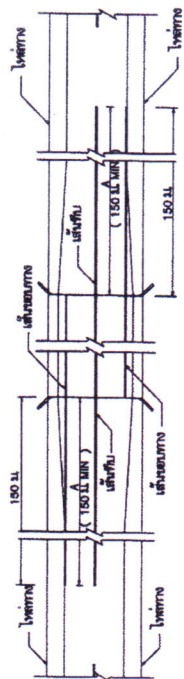


การเปลี่ยนแปลงกระบวนการ

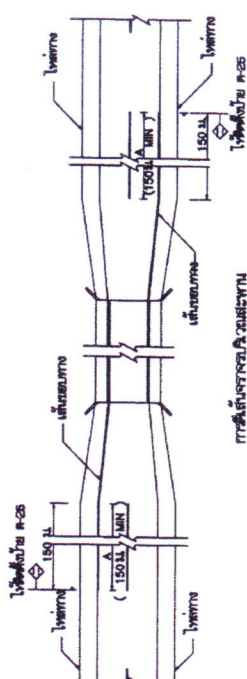


การเปลี่ยนแปลง กระบวนการทางของไหลทางตลอด

การเปลี่ยนแปลงของปริมาณน้ำฝนและอุณหภูมิของอากาศในฤดูร้อน



การเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ



รายการประกอบแบบ

- [illegible]

Journal

แบบเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง (ได้ต้นจาก) ปรับปรุงจากแบบเลขที่ทพ-3-109/15 (แก้ไขครั้งที่ 1.) ของกรมทางหลวงชนบท

ข้อกำหนดการตีเส้นจราจรด้วยสีจราจร (Traffic Paint) และวัสดุเทอร์โมพลาสติก (Thermoplastic) ให้ดำเนินการดังต่อไปนี้

1. วิธีดำเนินการจัดทำ

- 1.1 การเตรียมวิทยากร : วิทยากรที่จะทำการเตรียมหรือเตรียมวิทยากรต้องระดมและนัดหมาย ต้องไม่ทำตามวิทยากรที่ศึกษาปกติ มิใช่รับ หรือสืบแปลจากคนอื่นใด และต้องเก็บประวัติของวิทยากรที่เข้าร่วม การเตรียมงาน ต้องใช้ความเข้าใจต่อความเป็นมาของวิทยากรที่จะทำงาน รวมทั้งเตรียมความพร้อมที่จะสอน ทั้งต้องได้รับความเห็นชอบจากผู้ที่กำกับสอน ในกรณีเตรียมวิทยากรเดิมให้อยู่ในแนววิทยากรเดิมไม่เปลี่ยนผู้บังคับมีหน้าที่รับผิดชอบในการสอนหรือเตรียมวิทยากรเดิมออกโดยสิ้นเชิง
- 1.2 ในการคัดเลือกวิทยากรหรือวิทยากรที่จะสอนใหม่ให้ดำเนินการภายหลังการคัดเลือกแล้วเสร็จไม่น้อยกว่า 1 สัปดาห์
- 1.3 การเตรียมวิทยากรในภาคสด : เพื่อให้สอดคล้องกับเนื้อหาที่เรียนหรือวิธีการสอนภาคประชาสงเคราะห์มาผลิตเนื่องจากวิทยากรต้องเป็นผู้ผลิตภาคนี้ได้ ต้องรู้วิทยากรในภาคสดได้เป็นอย่างดีมีความรอบรู้ในความรู้ที่นักเรียนจะต้องได้ ในความรอบรู้ควรที่จะผู้ผลิตภาคนี้ได้ ในความรอบรู้ได้ผู้ผลิตภาคนี้ได้ ในความรอบรู้ให้ทำหน้าที่ให้หน่วยวิทยากรในภาคสดที่จะสอนหลายหน่วยมากขึ้น 6 ชั่วโมงขึ้นไป

2. ข้อกำหนดคุณสมบัติ

- 2.1 สีจราจร (Traffic Point) หมายถึง สีจราจรที่ใช้ในการจัดท่าหรือหมายจราจร โดยสีที่เห็น เป็นสีหลักบนพื้นท้องถนน ซึ่งแสดงเครื่องหมายจราจรตามกฎจราจร มอก. 415 สีจราจร รหัสที่ 2
- 2.2 รังผึ้งหรือโมเสกติก (Thermoplastic) หมายถึง รังผึ้งหรือโมเสกติกที่ใช้ในการจัดทำเครื่องหมายจราจรโดยสีที่เห็น รีด หรือเป่าลง บนพื้นผิวของพื้นผิวจราจร ซึ่งแสดงเครื่องหมายจราจรตามกฎจราจร มอก. 542 รังผึ้งหรือโมเสกติก รหัสที่ 1 ซึ่งมีคุณสมบัติและอัตราส่วนผสมถูกกำหนดไว้ในส่วนเสริมไปอยู่กว่า 20% โดยน้ำหนักรวมทั้งใช้ระบบแบบเทอร์โมพลาสติก สะท้อนแสงได้จำนวน 400-500 กรัมต่อตารางเมตร
- 2.3 ดูกาว (Glass Beads) ที่ใช้กับรังผึ้งหรือหมายจราจรบนผิวทางเพื่อให้เกิดการสะท้อนแสงเป็นสีหลักบนพื้นท้องถนนซึ่งแสดงเครื่องหมายจราจรตามกฎจราจร มอก. 543 “ไว้ใช้ผลิตภัณฑ์”
- 2.4 รังผึ้งกันน้ำ (Tack Coat หรือ Primer) เป็นน้ำมันที่ใช้ทาบนผิวทางก่อนทำเครื่องหมายจราจรเพื่อช่วยในการยึดเกาะระหว่างรังผึ้งที่เครื่องหมายจราจรกับผิวทาง มีคุณสมบัติตามที่ได้ผลิต

3. การตรวจวัดคุณลักษณะเครื่องหมายจราจร

- 3.1 ความหนาแน่น
 ในระหว่างการปฏิบัติงานให้มีการตรวจวัดความหนาแน่นของสิ่งรบกวนจราจรในปริมาณงานไม่เกิน 100 ตารางเมตร อย่างน้อย 3 ค่า ต่อ 1 ครั้ง โดยเขียนลงในบัญชีวางรูปแบบที่แนบมา
 จะหาพื้นที่หรืออัตราค่าคิดไปบนแผนที่แล้ว ให้มีความหนาแน่นของเครื่องหมายจราจรดังนี้
- (1) สีจราจร (Traffic Point) ความหนาแน่นจราจรและเครื่องหมายจราจรเมื่อตั้งมีความหนาแน่นน้อยกว่า 0.2 มิลลิเมตร
 - (2) วัดอุณหภูมิพลาสติก (Thermoplastic) ความหนาแน่นจราจรและเครื่องหมายจราจรเมื่อตั้งมีความหนาแน่นน้อยกว่า 3.0 มิลลิเมตร หรือน้อยกว่าที่กำหนดไว้ในแบบ
- 3.2 ค่าสัมประสิทธิ์การสะท้อนแสง (Reflectance หรือ Luminance Factor)
 ในระหว่างการปฏิบัติงานให้มีการตรวจวัดค่าการสะท้อนแสงของเครื่องหมายจราจรในปริมาณงานน้อยกว่า 10 ตารางเมตร อย่างน้อย 3 ค่า และในทุกช่วงเวลา 1 ชั่วโมง ให้ตรวจวัดค่ามาตรฐานการปรับเทียบ (Standardization) และปรับค่าให้ถูกต้อง

ตารางที่ 1 แสดงเกณฑ์กำหนดคุณลักษณะที่มาพิจารณา

รายการที่กำหนด	สีจางขาว	วัสดุหรือโมดูลหลัก
1. วัสดุ 1.1 วัสดุแผ่น 1.2 การใช้งาน	มอด. 415-2549 ชนิด 2 พท.	มอด. 452-2530 ชนิด 1 พท. วัสดุหรือโมดูลหลัก
2. ความสอดคล้องกับระบบพลังงาน 2.1 ความหนา สีผิวสี, โมดูลสี พท. วัสดุหรือโมดูลหลัก 2.2 สีผิวการไล่ความยาว (ใบจากหรือสี) กว./ม.ม.	≥ 0.2 — ≥ 400	≥ 3.0 ≥ 3.0 ≥ 400
3. ความสอดคล้องกับระดับสีผิวสีพื้นผิว (ควรระบุงาน) 3.1 ความหนาพื้นผิวสี, โมดูลสี 3.2 การสะท้อนในโมดูลสี 3.2.1 การสะท้อนแสง (Retroreflectivity), mod. m^{-1} สีผิว สีผิวสี	≥ 0.2 ≥ 300 ≥ 200	≥ 3.0 ≥ 300 ≥ 200
4. ความสอดคล้องกับระดับสีใช้งาน (ระบุขนาดประทุน) 4.1 การสะท้อนในโมดูลสีพื้น 4.1.1 การสะท้อนแสง (Retroreflectivity), mod. m^{-1} สีผิว สีผิวสี	6 สีพื้น 1 สีจาง 12 สีพื้น 1 สีจาง	12 สีพื้น 1 สีจาง 24 สีพื้น 1 สีจาง
5. ระบบความปลอดภัย	12 สีพื้น	24 สีพื้น


๒๐ การดำเนินงานเสริมพลังและซ่อมสร้างพลังแห่งจิตตอภีรติ

1. ผู้รับจ้างจะต้องส่งแผนการปฏิบัติงานภายใน 7 วัน นับตั้งากรับลงนามในสัญญาต่อผู้รับจ้าง เพื่อที่จะทำการตรวจสอบและอนุมัติให้เป็นแผนการปฏิบัติงาน
2. ผู้รับจ้างจะต้องประสานกับผู้ควบคุมงานตั้งแต่เริ่มสัญญาทางภายใน 15 วัน นับตั้งากรับลงนามในสัญญา เพื่อตรวจสอบหรือขอแบบชั่วคราวตามมาตรฐานงานทางหลวงกรมท
3. งานดินถมคันทาง
 - 3.1 วัสดุที่ใช้ในงานดินถมคันทางต้องเป็นวัสดุที่ได้คุณภาพตามมาตรฐานวัสดุคันทาง (มทพ 201-2545) ซึ่งได้กำหนดทดสอบและรับรองไว้ได้แล้ว
 - 3.2 วัสดุที่ใช้ทำการทดสอบจะต้องเริ่มทดสอบในชั้นก่อน แล้วพรมน้ำตามจำนวนที่กำหนด ใช้น้ำตามปกติเพื่อให้ความชื้นสม่ำเสมอแก่การทดสอบ
 - 3.3 การถมคันทางให้ถมเป็นชั้นๆ ชั้นหนึ่งๆหนาไม่เกิน 20 เซนติเมตร ทุกชั้นต้องบดอัดแน่นไปน้อกว่าร้อยละ 95% Standard Proctor Density
4. งานเสริมรองพื้นทาง
 - 4.1 วัสดุที่ใช้ในงานเสริมรองพื้นทาง ต้องเป็นวัสดุที่ได้คุณภาพตามมาตรฐานวัสดุรองพื้นทาง (มทพ.202-2545) ซึ่งได้กำหนดทดสอบและรับรองไว้แล้วแล้ว
 - 4.2 แบบผิวจราจรหิน หรือคันทางหิน ถ้ามีหินจะบดและบดอัดในชั้นก่อน แต่หินที่จัดจึ่งหินทางมาบดแล้วบดอัดเป็นชั้นๆ ชั้นหนึ่งหนาไม่เกิน 20 เซนติเมตร และในปีความหนาแน่นจะต้องเป็นน้อยกว่าร้อยละ 95% Modified Proctor Density
5. งานชั้นพื้นทาง
 - 5.1 วัสดุในงานชั้นพื้นทาง ต้องเป็นวัสดุที่ได้คุณภาพตามมาตรฐานวัสดุพื้นทางหินคลุก (มทพ.203-2545) ซึ่งได้กำหนดทดสอบและรับรองให้ไว้ตั้งแต่
 - 5.2 ยอนไดหรือช่องว่างทั่ววัสดุพื้นทางคือการแยกตัว (Segregation) จากการเปลี่ยนแปลงของขนาด (Scatter) ของขนาดและคุณสมบัติในชั้นๆในชั้นๆ หักวัสดุที่ทำการทดสอบในชั้นๆในชั้นๆทั่วจุดเดิมเมื่อไม่ถูกต้องตามวิธีทางให้ปรับวัสดุชั้นนอกและปรับวัสดุชั้นในเดิมให้ถูกต้องตามวิธีทาง
 - 5.3 Control Test จะทำได้ยากตลอดทุกๆ ระยะ 1,000 เมตร และทุกตำแหน่งที่จุดไม่ผ่านการทดสอบเพียง Sieve Analysis และ Compaction เท่านั้นแต่ทั้งนี้ หากมีความสงสัยวัสดุตำแหน่งใด ผู้ควบคุมงานสามารถขอทดสอบทั้งขนาดและคุณสมบัติ General Test ได้
 - 5.4 ทดสอบความแน่นเป็นสนาม (Field Density) ชั้นที่ 450 ตารางเมตรต่อ 1 หุนตัวอย่าง หรือตามที่กำหนดให้เป็นอย่างน้อย
 - 5.5 งาน Prime Coat มทพ.225-2545
 - 5.6 ยางแอสฟัลต์ เป็นชนิด MC-70 หรือ CSS-1 ปริมาณการใช้ 0.80-1.40 ลิตร/ตารางเมตร
 - 5.7 ผิวหน้าชั้นทางจะต้องสะอาดปราศจากฝุ่นและหินที่หลุดหรือรั่วซึมไป โดยมีการกวาดและปาดผิวตลอด
6. งาน Tack Coat มทพ.227-2545
 - 6.1 ยางแอสฟัลต์ เป็นชนิด CRS-2 ปริมาณการใช้ 0.10-0.30 ลิตร/ตารางเมตร
 - 6.2 ก่อนที่จะทำการ Tack Coat จะต้องทำการทดสอบและชั้นที่หลุดออกให้หมดแล้วให้ทิ้งของปาลมาปูนออกให้หมด
 - 6.3 เมื่อเลื่อยยางแอสฟัลต์ในผิวของชั้นที่เก่าประมาณ 10-18 ซม.ในลง ก่อนที่จะทำชั้นต่อไป

- [illegible]

- 8.5 จุ่มหมูหมึลงที่ลดอุณหภูมิ เมื่อถึงสถานที่จุ่มจะจุ่มหมูหมึลงไปในน้ำที่ 132 °C และเมื่ออุณหภูมิในน้ำเย็นกว่า 121 °C ทำการนำหมูหมึและที่จุ่มออกมาล้างน้ำ ที่ 9,000 ความแรง คือ เท้าอย่าง พดลอดาม มทศ (๖)๑๐7-2545 เพื่อหาขนาดและของเหลว และปริมาณของที่จุ่มในน้ำที่ใส่
- 8.7 การแช่ที่ลดอุณหภูมิจะทำได้ตามตามข้อกำหนด และผิวหน้าจะติดผิวกัน ความแน่นของผิวกันตามความและความยาว โดยไม่บวมแข็ง (Tearing) รอยเคลือบผิวในแง่ (Shrinkage) การแยกตัวของส่วนผสมหรือความเสียหายอื่นๆ เกิดขึ้น หากปรากฏมีความเสียหายเกิดขึ้นให้รีบแก้ไขทันที ส่วนผสมที่มีลักษณะจับตัวกันเป็นก้อนแข็งห้ามนำใช้
- 8.8 การลดอุณหภูมิหลังจากที่นำหมูหมึมาลดอุณหภูมิลงมาถึงแล้ว ให้แช่ที่ลดอุณหภูมิลงมาถึง 2 ล้อ หรือ 3 ล้อ ซึ่งมีน้ำหนักประมาณ 8-10 ตัน จำนวน 2 เขียว และใช้จานด้วยกรวยดัดอย่างที่มีน้ำหนักประมาณ 10-12 ตัน ทั้งนี้ เมื่อได้ความหนาแน่นตามที่ต้องการแล้ว ลวพวย ร้องลวดของลดอุณหภูมิ 2 ล้อ อีกครั้งหนึ่ง
- 9 การตรวจสอบและที่ลดอุณหภูมิที่ลดอุณหภูมิที่ก่อสร้างแล้ว

- 9.1. ลึกลับเนื้อผิว (Surface Texture) จะขึ้นอยู่กับความลาดชันแบบ มีลักษณะเป็นวงและลักษณะการแตกหักที่สัมพันธ์กับขนาด ไม่ปรากฏความเลี้ยวเบน เช่น ผิวหน้าหยาบ (Pul) รอยขีด (Scr) ผิวหน้าหลวมหรือแยกตัว (Segregation) เป็นคลื่น (Ripple) หรือความเลี้ยวเบนอื่นๆ การตรวจคลื่นปรากฏว่ามีความเลี้ยวเบนซึ่งลักษณะจะต้องคำนึงถึงการแก้ไข การจะอธิบายหรือหาความสัมพันธ์ตามเป็นสมการ
- 9.2. ความหนาของผิวทางแสงที่ลึกลับเนื้อผิวในแง่ของความหนาทุกๆ ระยะไม่เกิน 250 ไมครอน จำนวน 1 กับตัวอย่าง หรือจำนวน 3 กับตัวอย่าง ในขนาดจางกับขนาดหนา และกับตัวอย่างจะต้องห่างกันไม่น้อยกว่า 2.00 ไมครอน และปานหาทางสังเกตความหนาจะต้องไม่น้อยกว่าที่กำหนดไว้แบบ
- 9.3. ความหนาแน่น (Density) หลังจากที่ได้ทำการทดสอบเพื่อวัดค่าความหนาแน่นแล้วให้ทำการจะบันทึกตัวอย่าง เป็นตัวอย่างหนึ่งทางแสงที่ลึกลับเนื้อผิวในขนาดที่ถ่วงเสร็จเรียบร้อยแล้วจะบันทึกตัวอย่างจำนวน 1 กับตัวอย่าง ทุกๆ ระยะ 250 ไมครอน แล้วบันทึกผลของความหนาแน่น ซึ่งจะต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 98 หรือค่า Marshall Density
- 9.4. การซ่อมแซมผิวจะเกิดขึ้นอย่าง จะต้องพิจารณาและจดบันทึกไว้เป็นระยะ และทำการ Touch Coat ก่อนที่จะซ่อม ความแสงที่ลึกลับเนื้อผิวจะมีอยู่ภายในน้อยกว่า 12 องศา ให้ผิวเรียบและผิวทาง และใช้ความหนาแน่นแบบที่กำหนด
10. การคำนวณการกระจายของระนาบที่ลึกลับเนื้อผิว ในระหว่างทำการทดสอบจะพิจารณาแสงที่ลึกลับเนื้อผิวจะต้องและ ความสูงการกระจายไม่ให้อยู่ผิวทางที่ลึกลับเนื้อผิว จนกว่าผิวทางจะมีความมากที่จะเป็นการกระจายหยาบแล้วจะไม่ทำให้ต้องระบอบผิวทางนั้น โดยจะต้องตั้งปัจจัยการรบกวนการกระจายจากปัจจัย ที่คำนวณที่ผิวทาง กำหนดหรือสังเกตการกระจาย เพื่อคำนวณการกระจายให้แน่นอนซึ่งที่ก่อสร้างได้โดยสะดวกโดยวิธี และให้ทำผิวทาง แสงที่ลึกลับเนื้อผิวหลาย ระยะเป็นเวลาในการปีศาจ เพื่อให้ได้ผลที่ปรากฏของความหนา

	<p>กรมการศึกษานานาชาติ สำหรับองค์การความร่วมมืออาเซียน</p>
<p>งานเสริมชีวิตและชุมชนสิ่งแวดล้อมเพื่อสังคมที่ดี (ข้อกำหนดการก่อสร้าง)</p>	<p>เล่มที่ 100</p>
<p>แบบเลขที่ ทอ-7-601</p>	