

บันทึกท้ายพระราชบัญญัติ

พระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร ในท้องที่อำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี และเขตทวีวัฒนา เขตตลิ่งชัน เขตบางพลัด เขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๖๐

ความเป็นมา

สืบเนื่องได้มีพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน ในท้องที่อำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี และเขตทวีวัฒนา เขตตลิ่งชัน เขตบางพลัด เขตบางกอกน้อย เขตบางซื่อ และเขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๕๕ เพื่อสร้างทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕ มีกำหนดสี่ปี ในการดำเนินการตามพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนฯ ดังกล่าว การทางพิเศษแห่งประเทศไทย หรือ กทพ. ได้ดำเนินการสำรวจอสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องเวนคืนแล้วปรากฏว่า มีที่ดินที่ถูกเวนคืนทั้งหมดจำนวน ๖๖๐ แปลง โฉนดเจ้าของที่ดินได้มาตกลงทำสัญญาซื้อขายและรับเงินค่าทดแทนจาก กทพ. แล้วจำนวน ๕๖๐ แปลง (เป็นที่ดินของเอกชน ๕๒๙ แปลง ที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย ๓๐ แปลง และที่ดินของกระทรวงการคลัง ๑ แปลง) ส่วนเจ้าของที่ดินที่เหลืออีกจำนวน ๑๐๐ แปลง ไม่สามารถมาตกลงทำสัญญาซื้อขายกับ กทพ. เนื่องจากมีความจำเป็น เช่น ที่ดินติดภาระจำยอม วยายชนม์ ล้มละลาย เป็นต้น ซึ่ง กทพ. ได้ดำเนินการวางเงินค่าทดแทนและเข้าครอบครองใช้อสังหาริมทรัพย์นั้นแล้ว ตามประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง กำหนดให้การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ในท้องที่อำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี และเขตทวีวัฒนา เขตตลิ่งชัน เขตบางพลัด เขตบางกอกน้อย เขตบางซื่อ และเขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร เป็นกรณีที่มีความจำเป็นโดยเร่งด่วน ฉบับลงวันที่ ๔ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๕๕

เมื่อวันที่ ๒๘ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ คณะรัฐมนตรีที่มีพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา เป็นนายกรัฐมนตรี ได้เสนอร่างพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ในท้องที่อำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี และเขตทวีวัฒนา เขตตลิ่งชัน เขตบางพลัด เขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร พ.ศ. ต่อประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ โดยมีหลักการ คือ “เวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ในท้องที่อำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรีและเขตทวีวัฒนา เขตตลิ่งชัน เขตบางพลัด เขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร” และเหตุผล คือ “เนื่องจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ทำการสำรวจที่ดินที่จะต้องเวนคืนเพื่อสร้างทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ในท้องที่อำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี และเขตทวีวัฒนา เขตตลิ่งชัน เขตบางพลัด เขตบางกอกน้อย เขตบางซื่อ และเขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๕๕ เสร็จแล้ว สมควรเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ดังกล่าวต่อไป จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้” เพื่อให้สภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณาและประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติได้บรรจุระเบียบวาระการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๒๕/๒๕๖๐ เป็นพิเศษ วันพุธที่ ๕ เมษายน พ.ศ. ๒๕๖๐

จากนั้น สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ในคราวประชุม ครั้งที่ ๓๑/๒๕๖๐ วันพฤหัสบดีที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๖๐ ได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ในท้องที่อำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี และเขตทวีวัฒนา เขตตลิ่งชัน เขตบางพลัด เขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร พ.ศ. โดยกรรมาธิการเต็มสภา และลงมติเห็นชอบร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว โดยตั้งข้อสังเกตและส่งข้อสังเกตไปยังคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๖๐ ตามนัยแห่งข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๕๗ ข้อ ๑๐๒ วรรคสอง ไว้ ๕ ประการ ดังนี้

๑. การทางพิเศษแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม ควรจะรวบรวม วิเคราะห์เพื่อให้สามารถเสนอแนวทางอย่างเป็นทางการในอันที่จะลดจำนวนผู้ครอบครองอสังหาริมทรัพย์ที่ไม่ยินยอมให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเข้าใช้อสังหาริมทรัพย์ของตน เพื่อให้การดำเนินการของทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล และเป็นธรรมมากยิ่งขึ้นต่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินการของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยต่อไป

๒. รัฐต้องดูแลและเยียวยาความเสียหายให้แก่บุคคลผู้ถูกเวนคืนอย่างเป็นธรรมโดยกำหนดราคาหรือเงินค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืนด้วยราคาที่เป็นธรรมซึ่งไม่ควรต่ำกว่าราคาตลาด

๓. การทางพิเศษแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม ควรดำเนินการตามนโยบายการใช้พื้นที่ใต้ทางด่วนและพื้นที่ว่างใกล้เคียงเพื่อประโยชน์ต่อสังคมและสาธารณะอย่างต่อเนื่องและครอบคลุมทุกพื้นที่ โดยปลูกต้นไม้ จัดทำสวนสาธารณะ สวนหย่อม ลานกีฬา เส้นทางลัด เส้นทางจักรยาน ให้บุคคลหรือนิติบุคคลทั่วไปเข้าเป็นการชั่วคราวสำหรับจอดรถยนต์ส่วนบุคคล รถยนต์เพื่อรับส่งผู้โดยสาร หรือให้เช่าในเชิงพาณิชย์ ตลอดจนดูแลความสงบเรียบร้อยของการใช้พื้นที่ใต้ทางด่วนในการทำกิจกรรมต่าง ๆ และดูแลความสะอาดของพื้นที่ดังกล่าวไม่ให้เกิดภาวะน้ำท่วมขัง เป็นบ่อขยะ หรือเป็นแหล่งเพาะพันธุ์ของยุงลาย เพื่อรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมและสุขภาพอนามัยของประชาชนที่อยู่ใกล้เคียง

๔. วางแผนสำรวจการสร้างทางพิเศษและการกำหนดทางขึ้น - ลงทางพิเศษ จะต้องคำนึงถึงการเชื่อมต่อโครงข่ายทางด่วนที่ต่อเนื่อง ความสะดวกและความคล่องตัวในการใช้บริการ รวมทั้งความปลอดภัยในการใช้รถยนต์ใช้ถนน โดยนำหลักวิศวกรรมจราจรมาใช้ในการวางแผน ออกแบบ และควบคุมกระแสจราจรของถนนย่อย ถนนหลัก ทางหลวง โครงข่ายถนน สถานที่ พื้นที่โดยรอบถนน ความสัมพันธ์ระหว่างการขนส่งประเภทต่าง ๆ ที่มาใช้เส้นทางร่วมกัน ตลอดจนศึกษาพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของประชาชน และวิเคราะห์ถึงผลกระทบต่อระบบการจราจรพื้นราบด้วย เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาการจราจรดั่งเช่นบริเวณทางขึ้นกาญจนาภิเษก ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นโครงการทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ที่กระทบต่อการจราจรของถนนย่อย (ซอยกาญจนาภิเษก ๑๕) ในการเข้าสู่ถนนหลัก (ถนนกาญจนาภิเษก) เนื่องจากจะต้องตัดผ่านช่องทางเข้าทางยกระดับกาญจนาภิเษกเชื่อมต่อทางขึ้นทางพิเศษ (ด้านฉิมพลี) อีกทั้งในบริเวณทางขึ้นดังกล่าวยังมีสะพานลอยคนข้ามซึ่งตั้งอยู่ตรงสามแยกรูปตัววายระหว่างทางเข้าทางยกระดับกาญจนาภิเษกและถนนหลัก และมีจุดกลับรถใกล้กับสะพานลอยคนข้าม ทำให้ไม่มีความสะดวกและไม่มีความปลอดภัยในการใช้ถนน

๕. ปัจจุบันการใช้บริการทางด่วนพบว่าในช่วงเวลาเร่งด่วนตอนเช้าเข้าและในตอนเย็นขาออกจะมีรถวิ่งเป็นจำนวนมาก ดังนั้น เพื่อเป็นการระบายรถ และเพื่อให้มีการใช้ถนนอย่างคุ้มค่าและมีประสิทธิภาพ ควรจัดระบบการจราจรแบบรีเวิร์สซีเบิลเลน (reversible lane) นอกจากนี้ ควรที่จะมีการกำหนดพื้นที่สร้างจุดกลับรถบริเวณเกาะกลางถนนระหว่างตอม่อของทางด่วนเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการใช้ถนน

คณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๐ ได้มีมติรับทราบรายงานผลการดำเนินการตามข้อสังเกตของคณะกรรมการเต็มสภาพิจารณาร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวตามที่กระทรวงคมนาคม เช่น

๑. การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพื่อใช้ในการดำเนินโครงการก่อสร้างทางพิเศษ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะพิจารณาหลักเกณฑ์ที่บัญญัติไว้ในรัฐธรรมนูญจะกำหนดแนวเขตเวนคืนเฉพาะที่จำเป็นและให้ประชาชนได้รับความเดือดร้อนน้อยที่สุด โดยคำนึงถึงความปลอดภัยด้านวิศวกรรมจราจร รวมถึงการบำรุงรักษาทางพิเศษ ทั้งนี้ได้จัดให้มีการศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบด้านต่าง ๆ และรับฟังความคิดเห็นของประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการถูกเวนคืนอสังหาริมทรัพย์และดำเนินการกำหนดค่าทดแทนตามกระบวนการเวนคืนที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ กรณีเจ้าของทรัพย์สินที่ถูกเวนคืนรายใดมีเหตุขัดข้องในการรับเงินค่าทดแทน หรือไม่สามารถทำความเข้าใจตกลงกับผู้ทรงทรัพย์สินสิทธิเหนืออสังหาริมทรัพย์ที่ถูก

เวนคืนได้หรือไม่พอใจราคาค่าทดแทนจะต้องดำเนินการวางเงินค่าทดแทนเพื่อให้เจ้าหน้าที่เวนคืนหรือผู้ได้รับมอบหมายมีอำนาจเข้าครอบครองหรือใช้สิ่งหาริมทรัพย์ดำเนินโครงการก่อสร้างทางพิเศษ และตราพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพื่อให้กรรมสิทธิ์ตกเป็นของรัฐ ดังนั้นจำนวนผู้ครอบครองอสังหาริมทรัพย์ตามบัญชีแนบท้ายพระราชบัญญัติไม่ได้บ่งชี้ถึงจำนวนผู้ถูกเวนคืนที่ไม่พอใจราคาค่าทดแทนแต่เพียงอย่างเดียวแต่รวมถึงผู้มีเหตุขัดข้องประการอื่นด้วย อย่างไรก็ตามกระทรวงคมนาคมจะกำชับหน่วยงานในสังกัดให้พยายามติดตามเจ้าของทรัพย์สินรวมถึงทายาทในกรณีผู้ถูกเวนคืนนายชนม์หรือผู้ทรงทรัพย์สินเหนืออสังหาริมทรัพย์ เพื่อร่วมในการเจรจาและแก้ปัญหาข้อขัดข้องต่าง ๆ ให้สามารถตกลงทำสัญญารับเงินค่าทดแทนภายในกรอบระยะเวลาตามแผนงานที่กำหนดเพื่อลดจำนวนผู้ครอบครองอสังหาริมทรัพย์ที่จะนำเสนอขอตามพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ตามข้อสังเกตของคณะกรรมการเตรียมสภา

๒. การกำหนดค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ได้พิจารณาตามมาตรา ๒๑ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ และคู่มือหลักเกณฑ์การกำหนดค่าทดแทนของกระทรวงคมนาคมที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเห็นชอบให้หน่วยงานในสังกัดถือปฏิบัติโดยคำนึงถึงราคาซื้อขายตามปกติในท้องตลาด ราคาประเมินทุนทรัพย์เพื่อจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรม และความเสียหายอื่น ๆ ที่ผู้ถูกเวนคืนได้รับและได้ตรวจสอบข้อมูลราคาจดทะเบียนจำนวน ราคาเสนอขายที่ดิน ราคาซื้อขายที่ดินในบริเวณใกล้เคียง ราคาของอสังหาริมทรัพย์ที่มีการตีราคาไว้เพื่อการเสียภาษีบำรุงท้องที่ สภาพและทำเลที่ตั้งของอสังหาริมทรัพย์ เหตุและวัตถุประสงค์ของการเวนคืน เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้ถูกเวนคืนและสังคม และเนื่องจากโครงการนี้ อยู่ใกล้เคียงกับโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและสายสีม่วงของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และโครงการก่อสร้างถนนสายเชื่อมต่อถนนราชพฤกษ์ - ถนนกาญจนาภิเษก ของกรมทางหลวงชนบท การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจึงได้นำหลักเกณฑ์การกำหนดค่าทดแทนของทั้งสามโครงการดังกล่าวมาเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาเมื่อพิจารณาแล้วกำหนดค่าทดแทนเบื้องต้นให้ใกล้เคียงกับราคาซื้อขายตามปกติในท้องตลาดโดยใช้ราคาประเมินทุนทรัพย์เพื่อจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรม พ.ศ. ๒๕๕๕ ที่ประกาศใช้อยู่ในวันที่พระราชกฤษฎีกามีผลใช้บังคับเป็นฐานในการกำหนดค่าทดแทนที่ดินและเพิ่มให้อีกร้อยละ ๕๐ ของราคาประเมินทุนทรัพย์ฯ ถือว่าเหมาะสมและเป็นธรรมแก่ผู้ถูกเวนคืนและสังคมแล้ว

๓. กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานในสังกัดได้ดำเนินการตามนโยบายของรัฐบาลที่มุ่งหมายพัฒนาพื้นที่ในเขตทางหลวง ทางพิเศษ และบริเวณสถานีรถไฟ รถไฟฟ้า เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อสังคมและสาธารณะให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ โดยเฉพาะพื้นที่ในเขตทางพิเศษได้ร่วมกับกรุงเทพมหานครจัดทำโครงการสวนสาธารณะเฉลิมพระเกียรติลานกีฬา สถานที่ออกกำลังกาย เส้นทางลัดเพื่อแก้ปัญหาจราจร เส้นทางจักรยานและมอบพื้นที่ให้กระทรวงมหาดไทยจัดทำศูนย์กระจายสินค้าหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์ และใช้พื้นที่เพื่อจัดระเบียบการจอดรถผู้โดยสารสาธารณะตามนโยบายของคณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ นอกจากนี้ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยยังได้นำพื้นที่ในเขตทางพิเศษใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ตามแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษควบคู่ไปกับการพัฒนาใช้ประโยชน์ในเชิงสาธารณะตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๕๔ เพื่อเป็นการดูแลและป้องกันปัญหาการบุกรุกและเป็นการจัดระเบียบการใช้พื้นที่และกำหนดให้มีแผนการตรวจพื้นที่ในเขตทางพิเศษ โดยร่วมมือกับหน่วยงานท้องถิ่นและประชาชนที่พักอาศัยอยู่บริเวณริมเขตทางพิเศษเพื่อพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษร่วมกันให้มีความเป็นระเบียบสะอาดเรียบร้อย ทำให้ประชาชนที่พักอาศัยอยู่บริเวณริมทางพิเศษเกิดความรักความหวงแหนและช่วยสอดส่องดูแลการใช้ประโยชน์ของพื้นที่ในเขตทางพิเศษให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย เป็นต้น (สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา, สืบค้น ๑๗ สิงหาคม ๒๕๖๑ จาก http://web.senate.go.th/bill/bk_data/307-7.pdf)

ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๓๔ ตอนที่ ๖๑ ก วันที่ ๘ มิถุนายน ๒๕๖๐ หน้า ๓

วันเริ่มใช้บังคับ ตั้งแต่วันที่ ๙ มิถุนายน ๒๕๖๐ เป็นต้นไป

ผู้รักษาการ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

เหตุผลในการประกาศใช้

เนื่องจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ทำการสำรวจที่ที่จะต้องเวนคืนเพื่อสร้าง ทางพิเศษศรีรัช – วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ตามพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่ที่จะเวนคืนในท้องที่ อำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี และเขตทวีวัฒนา เขตตลิ่งชัน เขตบางพลัด เขตบางกอกน้อย เขตบางซื่อ และเขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๕๕ เสร็จแล้ว สมควรเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ดังกล่าวต่อไป จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

สาระสำคัญของพระราชบัญญัติ

พระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างทางพิเศษศรีรัช – วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ในท้องที่อำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี และเขตทวีวัฒนา เขตตลิ่งชัน เขตบางพลัด เขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๖๐ มีบทบัญญัติทั้งสิ้น ๖ มาตรา สาระสำคัญสรุปได้ดังนี้

๑. กำหนดให้ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นเจ้าหน้าที่เวนคืน (มาตรา ๓)
๒. กำหนดท้องที่ในการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ให้แก่การทางพิเศษแห่งประเทศไทย เพื่อสร้างทางพิเศษศรีรัช – วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (มาตรา ๔)
๓. กำหนดให้เจ้าหน้าที่เวนคืนเข้าใช้อสังหาริมทรัพย์ที่เวนคืนตามมาตรา ๔ ภายในระยะเวลา ๔ ปี นับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ (มาตรา ๕)

วิเคราะห์ข้อดี

พระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างทางพิเศษศรีรัช – วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ในท้องที่อำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี และเขตทวีวัฒนา เขตตลิ่งชัน เขตบางพลัด เขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๖๐ เป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนงานก่อสร้างทางพิเศษฯ ที่ทำให้สามารถแก้ไขปัญหาจราจรในภาพรวมได้เป็นอย่างดี ทำให้ผู้ใช้รถยนต์มีความสะดวกปลอดภัยถึงที่หมายได้อย่างรวดเร็ว ดังนั้น ประโยชน์ที่ประชาชนและสังคมได้รับทำให้การเดินทางด้วยรถยนต์และการขนส่งในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลมีประสิทธิภาพเชื่อมโยงเข้าถึงกันได้ง่าย เป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวและช่วยประหยัดพลังงาน เชื้อเพลิงและต้นทุนในการขนส่ง และก่อให้เกิดการจ้างงาน การลงทุน เป็นการส่งเสริมระบบสาธารณสุขภาคที่มีความพร้อมเพื่อรองรับกับแผนการพัฒนาประเทศ

นางวนิดา อินทรอำนวย / จัดทำ