

บันทึก

เรื่อง หรือปัญหาข้อกฎหมายเกี่ยวกับทางหลวง (การเปลี่ยนประเภททางหลวง
ประเภทอื่นเป็นทางหลวงสัมปทาน จะกระทำได้ตามประกาศของคณะปฏิวัติ
ฉบับที่ ๒๙๕ (กฎหมายว่าด้วยทางหลวง) หรือไม่ อย่างไร

กรมทางหลวงได้มีหนังสือที่ คค ๐๖๐๖/๑๓๔๘๘ ลงวันที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๒๗ ถึงสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ความว่า คณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๘ พฤษภาคม ๒๕๒๗ เห็นชอบในหลักการที่จะให้สัมปทานแก่เอกชนลงทุนก่อสร้างทางหลวงรวมสามสาย คือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๒ ตอนสระบุรี - นครราชสีมา ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑ และ ๓๒ ตอนบางปะอิน - นครสวรรค์ และทางหลวงพิเศษหมายเลข ๓๕ สายธนบุรี - ปากท่อ ซึ่งกรมทางหลวงเห็นว่า การให้สัมปทานแก่เอกชนลงทุนก่อสร้างทางหลวงทั้งสามสายดังกล่าวนี้ สามารถกระทำได้โดยการเปลี่ยนประเภททางหลวงทั้งสามสายนี้เป็นทางหลวงสัมปทาน ตามความในประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๒๙๕ ลงวันที่ ๒๘ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๑๕ แล้วดำเนินการให้สัมปทานตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ได้รับสัมปทาน พุทธศักราช ๒๕๓๓ แต่ผู้แทนกรมอัยการในคณะกรรมการดำเนินการโครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงโดยวิธีให้สัมปทานแก่เอกชนลงทุนของกระทรวงคมนาคม เห็นว่า หากจะพิจารณาตามบทบัญญัติในพระราชบัญญัติทางหลวงที่ได้รับสัมปทาน พุทธศักราช ๒๕๓๓ โดยเคร่งครัดตามตัวอักษรแล้ว ทางหลวงสัมปทานจะต้องเป็นทางหลวงที่เอกชนสร้างและบำรุงรักษาตามสัมปทานที่ได้จากฝ่ายปกครอง ดังนั้น ทางหลวงประเภทอื่นจึงไม่อาจเปลี่ยนประเภทเป็นทางหลวงสัมปทานได้

กรมทางหลวงจึงขอหารือว่า ความเห็นของกรมทางหลวงที่เห็นว่า การให้สัมปทานแก่เอกชนลงทุนก่อสร้างทางหลวงทั้งสามสายดังกล่าวนี้ สามารถกระทำได้โดยการเปลี่ยนประเภททางหลวงทั้งสามสายที่จะให้สัมปทานนั้นไปเป็นทางหลวงสัมปทานตามความในประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๒๙๕ แล้วดำเนินการให้สัมปทานตามพระราชบัญญัติทางหลวงที่ได้รับสัมปทาน พุทธศักราช ๒๕๓๓ ถูกต้องหรือไม่ประการใด และในการให้สัมปทานแก่เอกชนดังกล่าว กรมทางหลวงควรจะดำเนินการอย่างไรจึงจะเป็นการชอบด้วยกฎหมาย

คณะกรรมการกฤษฎีกา (กรรมการร่างกฎหมาย คณะที่ ๑) ได้พิจารณาข้อหารือของกรมทางหลวงและบทกฎหมายที่เกี่ยวข้อง กับได้รับฟังคำชี้แจงข้อเท็จจริงจากผู้แทนกระทรวงคมนาคม (สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม และกรมทางหลวง) และผู้แทนกระทรวงมหาดไทย (กรมอัยการ) แล้ว ได้ความตามคำชี้แจงของผู้แทนกรมทางหลวงว่า ทางหลวงสามสาย คือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๒ ตอนสระบุรี - นครราชสีมา ระยะทางประมาณ ๑๔๙ กิโลเมตร ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑ และ ๓๒ ตอนบางปะอิน - นครสวรรค์ ระยะทาง

ประมาณ ๑๘๙ กิโลเมตร และทางหลวงพิเศษหมายเลข ๓๕ สายธนบุรี - ปากท่อ ระยะทางประมาณ ๘๔ กิโลเมตร ซึ่งปัจจุบันมีเพียงสองช่องจราจร มีสภาพชำรุดทรุดโทรมและไม่เหมาะสมที่จะสนองความต้องการในการใช้ซึ่งมีปริมาณเพิ่มสูงขึ้น สมควรได้รับการขยายเป็นสี่ช่องจราจร โดยการสร้างทางใหม่สองช่องจราจรคู่ขนานไปกับแนวทางหลวงเดิม และปรับปรุงทางหลวงเดิมที่มีอยู่แล้วให้อยู่ในสภาพเหมาะสมกับการใช้ แต่ในการดำเนินการดังกล่าวจะต้องใช้เงินลงทุนสูงถึง ๓ - ๔ พันล้านบาท อันจะเป็นภาระหนักแก่รัฐบาลถ้ารัฐบาลจะดำเนินการเอง ซึ่งในเรื่องนี้กรมทางหลวงโดยผ่านทางกระทรวงคมนาคมได้นำปัญหาเข้าสู่วิธีการพิจารณาของคณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจ คณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจพิจารณาแล้วเห็นชอบในหลักการให้มีการก่อสร้างทางหลวงทั้งสามสายเป็นสี่ช่องจราจรโดยวิธีให้สัมปทานแก่เอกชน และมอบให้กระทรวงคมนาคมเสนอรายละเอียดวิธีการดำเนินงานให้กระทรวงการคลังพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป

กรมทางหลวงพิจารณาแล้วเห็นว่า การดำเนินการตามมติของคณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจ สามารถกระทำได้โดยการเปลี่ยนประเภททางหลวงทั้งสามดังกล่าวเป็นทางหลวงสัมปทานตามประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ ๒๙๕ ลงวันที่ ๒๘ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๑๕ แล้วให้สัมปทานตามพระราชบัญญัติทางหลวงที่ได้รับสัมปทาน พุทธศักราช ๒๕๑๓ แต่เนื่องจากผู้แทนกรมอัยการซึ่งอยู่ในคณะกรรมการดำเนินการโครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงโดยวิธีให้สัมปทานแก่เอกชนลงทุนของกระทรวงคมนาคม เห็นว่า ปัญหาว่าการเปลี่ยนสภาพทางหลวงประเภทอื่นเป็นทางหลวงสัมปทานจะกระทำได้หรือไม่นั้น อาจตีความได้เป็น ๒ นัย คือ นัยแรกเห็นว่า เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติทางหลวงที่ได้รับสัมปทาน พุทธศักราช ๒๕๑๓ แล้ว ทางหลวงสัมปทานจะต้องเป็นทางหลวงที่เอกชนสร้างและบำรุงรักษาตามสัมปทานที่ได้จากฝ่ายปกครอง ดังนั้น ทางหลวงประเภทอื่นจึงไม่อาจเปลี่ยนไปเป็นทางหลวงสัมปทานได้ นัยที่สองเห็นว่า ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๒๙๕ ไม่มีบทจำกัดไม่ให้มีการเปลี่ยนสภาพทางหลวงประเภทอื่นไปเป็นทางหลวงสัมปทาน และการให้สัมปทานแก่เอกชนไปลงทุนก่อสร้างทางหลวงเป็นประโยชน์แก่ส่วนรวมและไม่มีลักษณะเป็นการละเมิดสิทธิเสรีภาพของประชาชน นอกจากนั้น คำว่า “สร้างและบำรุงรักษา” ตามพระราชบัญญัติทางหลวงที่ได้รับสัมปทาน พุทธศักราช ๒๕๑๓ น่าจะมีความหมายรวมถึงการเข้าปรับปรุง ขยาย ซ่อมแซมทางหลวงที่มีอยู่เดิมได้ เพราะเอกชนต้องเข้ามาลงทุนและเสี่ยงภัยเช่นเดียวกับการสร้างทางขึ้นใหม่เช่นกัน ตามนัยที่สองนี้จึงเห็นว่า การเปลี่ยนประเภททางหลวงประเภทอื่นไปเป็นทางหลวงสัมปทานเพื่อให้เอกชนเข้าทำการปรับปรุง ขยายหรือซ่อมแซม และให้สัมปทานแก่เอกชนในการหาประโยชน์ต่อไปย่อมทำได้โดยชอบด้วยกฎหมาย แต่เนื่องจากปัญหานี้อาจตีความได้เป็น ๒ นัย และยังไม่เคยมีหน่วยงานใดของรัฐให้ความเห็นมาก่อน และการตีความในทางที่ว่าสามารถเปลี่ยนประเภททางหลวงประเภทอื่นไปเป็นทางหลวงสัมปทานได้ จะเป็นปัญหาผูกพันไปหลายปีและผูกพันเงินจำนวนมาก เพื่อความรอบคอบ ผู้แทนกรมอัยการจึงเสนอให้มีการตีความโดยคณะกรรมการกฤษฎีกาก่อนที่จะดำเนินการใด ๆ ต่อไป กรมทางหลวงจึงขอหารือคณะกรรมการกฤษฎีกาว่า ความเห็นของกรมทางหลวงถูกต้องหรือไม่ ประการใด และในการให้สัมปทานแก่

เอกชนลงทุนก่อสร้างทางหลวงทั้งสามสายดังกล่าวกรมทางหลวงจะดำเนินการอย่างไรจึงจะชอบด้วยกฎหมาย

คณะกรรมการกฤษฎีกา (กรรมการร่างกฎหมาย คณะที่ ๑) พิจารณาแล้วมีความเห็นว่า ตามข้อ ๔ แห่งประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๒๔๕ ลงวันที่ ๒๘ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๑๕ ได้กำหนดประเภททางหลวงไว้ ๗ ประเภท คือ

๑. ทางหลวงพิเศษ
๒. ทางหลวงแผ่นดิน
๓. ทางหลวงจังหวัด
๔. ทางหลวงชนบท
๕. ทางหลวงเทศบาล
๖. ทางหลวงสุขาภิบาล
๗. ทางหลวงสัมปทาน

สำหรับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงจังหวัด นั้นกรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษา และต้องมีการลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน หรือทางหลวงจังหวัด ณ กรมทางหลวง ส่วนทางหลวงชนบท ทางหลวงเทศบาล และทางหลวงสุขาภิบาล ราชการบริหารส่วนท้องถิ่น คือ องค์การบริหารส่วนจังหวัด เทศบาล หรือสุขาภิบาลเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงชนบท ทางหลวงเทศบาล หรือทางหลวงสุขาภิบาล ณ ศาลากลางจังหวัด หรือสำนักงานเทศบาลหรือสำนักงานสุขาภิบาล แล้วแต่กรณี ทางหลวงประเภทที่กล่าวมานี้จึงเป็นทางหลวงที่ทางราชการดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษา โดยทางหลวงสามประเภทแรกอยู่ในความดูแลรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม ส่วนทางหลวงสามประเภทหลังอยู่ในความดูแลรับผิดชอบของกระทรวงมหาดไทย

ทางหลวงประเภทสุดท้ายได้แก่ทางหลวงสัมปทาน ซึ่งข้อ ๑๑^๑ แห่งประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๒๔๕ ระบุว่า ได้แก่ทางหลวงที่รัฐบาลได้ให้สัมปทานตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ได้รับสัมปทาน ซึ่งในที่นี้คือ พระราชบัญญัติทางหลวงที่ได้รับสัมปทาน พุทธศักราช ๒๔๗๓ ทางหลวงประเภทนี้ต้องมีการลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงสัมปทาน ณ กรมทางหลวงเช่นกัน จึงเป็นประเภททางหลวงที่อยู่ในความดูแลรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคมเช่นเดียวกับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงจังหวัด และเมื่อพิจารณามาตรา ๓^๒ และมาตรา ๔^๓ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวงที่ได้รับสัมปทาน พุทธศักราช ๒๔๗๓ แล้ว จะเห็นได้ว่า ทาง

^๑ข้อ ๑๑ ทางหลวงสัมปทาน คือทางหลวงที่รัฐบาลได้ให้สัมปทานตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ได้รับสัมปทาน และได้รับลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงสัมปทาน

^๒มาตรา ๓ นอกจากทางหลวงและทางราชการ ตั้งระบไว้ในมาตรา ๑๔๖ แห่งพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พุทธศักราช ๒๔๖๔ นั้น ท่านว่าตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป ให้เอกชนสร้างและบำรุงรักษาทางหลวงภายในบังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้

^๓มาตรา ๔ ห้ามมิให้เอกชนสร้างและบำรุงรักษาทางหลวงในพระราชอาณาจักร เว้นแต่โดย

หลวงสัมปทานเป็นทางหลวงที่เอกชนสร้างและบำรุงรักษา โดยอาศัยอำนาจแห่งสัมปทานที่ได้รับจากรัฐบาล โดยกฎหมายได้กำหนดวิธีการที่เอกชนจะขอรับสัมปทานจากรัฐบาล รวมทั้งหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่ผู้รับสัมปทานต้องปฏิบัติไว้ด้วย

ทางหลวงประเภทต่าง ๆ เมื่อได้ก่อสร้างและลงทะเบียนไว้แล้ว ต่อมาถ้าจะเปลี่ยนประเภทไปเป็นทางหลวงประเภทอื่น ข้อ ๑๕^๔ แห่งประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๒๙๕ กำหนดให้เป็นอำนาจของรัฐมนตรีกว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นผู้มีอำนาจสั่งเปลี่ยนในกรณีของทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงจังหวัด หรือทางหลวงสัมปทาน ส่วนในกรณีของทางหลวงชนบท ทางหลวงเทศบาล หรือทางหลวงสุขาภิบาลกำหนดให้เป็นอำนาจของรัฐมนตรีกว่าการกระทรวงมหาดไทยที่จะสั่งเปลี่ยนประเภททางหลวงได้ แต่ถ้าเป็นการเปลี่ยนประเภททางหลวงที่อยู่ในอำนาจของรัฐมนตรีกว่าการกระทรวงหนึ่ง ไปเป็นประเภททางหลวงที่อยู่ในอำนาจของรัฐมนตรีกว่าการอีกกระทรวงหนึ่ง รัฐมนตรีกว่าการกระทรวงซึ่งเป็นผู้รับการเปลี่ยนประเภททางหลวงเป็นผู้มีอำนาจสั่งเปลี่ยน

ตามข้อหารือของกรมทางหลวง มีปัญหาที่จะต้องพิจารณา ดังนี้

๑. การเปลี่ยนประเภททางหลวงพิเศษและทางหลวงแผ่นดินไปเป็นทางหลวงสัมปทาน จะกระทำได้ตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๒๙๕ หรือไม่

๒. เมื่อได้เปลี่ยนประเภททางหลวงพิเศษและทางหลวงแผ่นดินไปเป็นทางหลวงสัมปทานแล้ว จะดำเนินการให้สัมปทานตามพระราชบัญญัติทางหลวงที่ได้รับสัมปทาน พุทธศักราช ๒๔๗๓ ได้หรือไม่

สำหรับปัญหาที่ว่า การเปลี่ยนประเภททางหลวงพิเศษและทางหลวงแผ่นดินเป็นทางหลวงสัมปทาน จะกระทำได้ตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๒๙๕ หรือไม่นั้น เห็นว่า ตามข้อ ๑๕ วรรคหนึ่ง แห่งประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๒๙๕ ให้อำนาจการสั่งเปลี่ยนประเภททางหลวงตามข้อ ๔ แห่งประกาศของคณะปฏิวัติฉบับนี้แก่รัฐมนตรีดังได้กำหนดไว้ในข้อ ๑๕ (๑) และ (๒) อำนาจสั่งเปลี่ยนประเภททางหลวงของรัฐมนตริดังกล่าว ไม่มีข้อจำกัดหรือข้อห้ามมิให้มีการเปลี่ยนทางหลวงประเภทอื่นไปเป็นทางหลวงสัมปทาน ดังนั้น ในเมื่อทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน เป็นทางหลวงซึ่งอยู่ในอำนาจรัฐมนตรีกว่าการกระทรวงเดียวกันทั้งหมด คือรัฐมนตรีกว่าการกระทรวงคมนาคม อาศัยอำนาจตามข้อ ๑๕ (๑) แห่งประกาศ

อาศัยอำนาจแห่งสัมปทานที่ได้รับจากรัฐบาล

“ข้อ ๑๕ ให้รัฐมนตรีมีอำนาจสั่งเปลี่ยนประเภททางหลวงดังต่อไปนี้

(๑) ทางหลวงที่อยู่ในอำนาจของรัฐมนตรีกว่าการกระทรวงเดียวกันให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงนั้นเป็นผู้มีอำนาจสั่งเปลี่ยน

(๒) ทางหลวงที่อยู่ในอำนาจของรัฐมนตรีกว่าการต่างกระทรวงกันให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงซึ่งเป็นผู้รับการเปลี่ยนประเภททางหลวงเป็นผู้มีอำนาจสั่งเปลี่ยน

เมื่อได้เปลี่ยนประเภททางหลวงตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้แก้ไขทะเบียนให้ถูกต้อง

การสั่งเปลี่ยนทางหลวงประเภทอื่นเป็นทางหลวงพิเศษหรือการสั่งเปลี่ยนทางหลวงพิเศษเป็นทางหลวงประเภทอื่นให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๒๙๕ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมย่อมมีอำนาจสั่งเปลี่ยนประเภททางหลวงพิเศษและทางหลวงแผ่นดินดังกล่าวเป็นทางหลวงสัมปทานได้ และเมื่อได้เปลี่ยนประเภททางหลวงแล้วต้องดำเนินการตามวรรคสองและวรรคสามของข้อ ๑๕ กล่าวคือ ต้องแก้ไขทะเบียนให้ถูกต้อง และในกรณีของทางหลวงพิเศษที่เปลี่ยนประเภทเป็นทางหลวงสัมปทาน ต้องประกาศการเปลี่ยนประเภทดังกล่าวในราชกิจจานุเบกษาด้วย

เมื่อได้มีการเปลี่ยนประเภททางหลวงพิเศษและทางหลวงแผ่นดินไปเป็นทางหลวงสัมปทานแล้ว การดำเนินการให้สัมปทานแก่เอกชนเพื่อสร้างและบำรุงรักษา จะต้องเป็นไปตามพระราชบัญญัติทางหลวงที่ได้รับสัมปทาน พุทธศักราช ๒๔๗๓ ซึ่งยังคงใช้บังคับอยู่ สำหรับในเรื่องนี้ปรากฏว่าทางหลวงที่เป็นปัญหาได้ความตามคำชี้แจงของผู้แทนกรมทางหลวงว่า ได้แก่

๑. ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๒ ตอนสระบุรี - นครราชสีมา
๒. ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑ และ ๓๒ ตอนบางปะอิน - นครสวรรค์
๓. ทางหลวงพิเศษ หมายเลข ๓๕ สายธนบุรี - ปากท่อ

ทางหลวงทั้งสามสายปัจจุบันเป็นทางหลวงสองช่องจราจร และมีสภาพชำรุดทรุดโทรมมากไม่เหมาะสมกับการใช้ สมควรขยายและปรับปรุงเป็นทางหลวงสี่ช่องจราจร โดยสร้างทางใหม่เพิ่มขึ้นสองช่องจราจรคู่ขนานไปกับแนวทางหลวงเดิมและซ่อมแซมทางหลวงเดิมให้มีสภาพเหมาะสมกับการจราจร ซึ่งในการดำเนินการดังกล่าวต้องใช้เงินลงทุนสูง สมควรให้เอกชนเข้ามาลงทุนปรับปรุงและให้ผลประโยชน์ตอบแทนโดยวิธีให้สัมปทาน จากข้อเท็จจริงดังกล่าวนี้ คณะกรรมการกฤษฎีกา(กรรมการร่างกฎหมาย คณะที่ ๑) เห็นว่า ในการลงทุนของเอกชนที่จะได้รับสัมปทานเข้าดำเนินการในทางหลวงทั้งสามสายนี้ จะต้องมีการสร้างทางหลวงขึ้นใหม่อีกสองช่องจราจรคู่ขนานไปกับแนวทางหลวงเดิมที่มีอยู่แล้ว และจะต้องทำการซ่อมแซม ปรับปรุงทางหลวงเดิมที่อยู่ในสภาพชำรุดทรุดโทรมให้เหมาะสมกับสภาพการใช้ ซึ่งรวมทั้งต้องมีการยกระดับทางให้สูงขึ้นและอาจมีการปรับแนวทางหลวงบางตอนเสียใหม่ให้เหมาะสมขึ้นด้วย การก่อสร้างทางหลวงทั้งสามสายเป็นสี่ช่องจราจร และการซ่อมแซมปรับปรุงทางหลวงเดิมทั้งสามสายดังกล่าวข้างต้น ถือได้ว่าเป็นการสร้างทางหลวงขึ้นใหม่โดยวิธีขยายและซ่อมแซมปรับปรุงทางหลวงเดิม การให้เอกชนเข้าลงทุนในลักษณะนี้จึงเป็นการให้สัมปทานเพื่อ”สร้างและบำรุงรักษาทางหลวง” ตามความหมายของพระราชบัญญัติทางหลวงที่ได้รับสัมปทาน พุทธศักราช ๒๔๗๓ ซึ่งเป็นอำนาจที่รัฐบาลสามารถกระทำได้

(ลงชื่อ) อมร จันทรสมบูรณ์

(นายอมร จันทรสมบูรณ์)

เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

กุมภาพันธ์ ๒๕๒๘