



ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ
ສັນຕິພາບ ເອກະລາດ ປະຊາທິປະໄຕ ເອກະພາບ ວັດທະນະຖາວອນ



ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ

ເລກທີ: 585 /ຍທຂ
ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ວັນທີ: 10/6/2019.

ຮຽນ : ທ່ານ ເລຂາທິການສະພາແຫ່ງຊາດ ທີ່ນັບຖື.
ເລື່ອງ: ແຈ້ງຕອບຕໍ່ຄໍາສະເໜີຂອງປະຊາຊົນ ທີ່ມີຕໍ່ຂະແໜງການ ຍທຂ ຜ່ານໂທລະສັບສາຍດ່ວນ
ໃນໄລຍະດໍາເນີນກອງປະຊຸມສະໄໝສາມັນ ເທື່ອທີ 6 ສະພາແຫ່ງຊາດ ຊຸດທີ VIII.

- ອີງຕາມໜັງສືທາງລັດຖະການ ຂອງສະພາແຫ່ງຊາດຊຸດທີ VIII ເລກທີ 0594/ຄລສ, ລົງວັນທີ 27/11/2018; ເລກທີ 0612/ຄລສ, ລົງວັນທີ 30/11/2018; ເລກທີ 0656/ຄລສ, ລົງວັນທີ 11/12/2018; ເລກທີ 0678/ຄລສ, ລົງວັນທີ 17/12/2018; ເລກທີ 737/ຄລສ, ລົງວັນທີ 31/12/2018;

ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ຂໍຖືເປັນກຽດລາຍງານມາຍັງທ່ານຊາບ ກ່ຽວກັບການຕອບ ຄໍາສະເໜີຂອງ ປະຊາຊົນ ທີ່ມີຕໍ່ຂະແໜງການ ຍທຂ ຜ່ານໂທລະສັບສາຍດ່ວນ 156 ໃນໄລຍະດໍາເນີນກອງປະຊຸມສະໄໝສາມັນ ເທື່ອທີ 6 ສະພາແຫ່ງຊາດ ຊຸດທີ VIII ຕາມທີ່ໄດ້ປະສານນໍາພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງທັງສູນກາງ ແລະ ທ້ອງຖິ່ນ ມີລາຍລະອຽດລຸ່ມນີ້:

1. ພະນັກງານ ບ້ານຂາມາຍອຍ, ເມືອງ ໄຊເສດຖາ, ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ສະເໜີບັນຫາເສັ້ນທາງລະຫວ່າງຕະຫຼາດ ຄໍາສະຫວາດ ຫາ ສີ່ແຍກນາຄວາຍ ເຫັນວ່າເປ່ເພຫຼາຍ ແລະ ການກໍ່ສ້າງແກ່ຍາວ, ສະເໜີໃຫ້ພາກສ່ວນທີ່ ກ່ຽວຂ້ອງ ແຕ່ຕັ້ງຄະນະສະເພາະກົດກວດສອບຄືນການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງດັ່ງກ່າວ.
 - ຕອບ: ອີງຕາມການປະສານສົມທົບ ແລະ ການລາຍງານຂອງພະແນກ ຍທຂ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ໃຫ້ຊາບ ວ່າ: ມາຮອດປະຈຸບັນການກໍ່ສ້າງສໍາເລັດປະມານ 70 %, ແຕ່ເນື່ອງຈາກວ່າບໍລິສັດຜູ້ຮັບເໝົາຂາດທຶນໜຸນວຽນ ເຂົ້າໃນການກໍ່ສ້າງ ຈຶ່ງໄດ້ຢຸດເຊົາ ແກ່ຍາວການກໍ່ສ້າງອອກໄປ, ປະຈຸບັນຄະນະຮັບຜິດຊອບແກ້ໄຂວຽກບັນດາ ໂຄງການທີ່ຊັກຊ້າ ຂອງນະຄອນຫລວງວຽງຈັນພວມຄົ້ນຄ້ວາສະຫລຸບສັງລວມສະເໜີຄະນະນໍານະຄອນຫລວງ ວຽງຈັນ ພິຈາລະນາໃຫ້ທົດຊີ້ນໍາແກ້ໄຂ. ກະຊວງ ຍທຂ ໃນນາມເຮັດໜ້າທີ່ຄຸ້ມຄອງມະຫາພາກ ໄດ້ມີໜັງສືທາງ ລັດຖະການ ສະເໜີທ່ານ ເຈົ້າຄອງນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ເພື່ອຊີ້ນໍາພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງຂອງອົງການປົກຄອງ ນະຄອນຫລວງຄົ້ນຄ້ວາວິທີແກ້ໄຂ ຕາມເອກະສານເລກທີ 806/ຍທຂ, ລົງວັນທີ 07 ກໍລະກົດ 2018, ພ້ອມ ດຽວກັນນັ້ນໄດ້ຊີ້ນໍາໃຫ້ກົມຂົວທາງສືບຕໍ່ລົງສົມທົບກັບພະແນກ ຍທຂ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ແລະ ທ້ອງການ ຍທຂ ເມືອງ ລົງກວດກາຕົວຈິງ, ພ້ອມທັງສະເໜີວິທີການແກ້ໄຂຕໍ່ຄະນະນໍານະຄອນຫລວງວຽງຈັນ.
2. ປະຊາຊົນ ບ້ານເມືອງາາ, ເມືອງາາ, ແຂວງອຸດົມໄຊ ສະເໜີໃຫ້ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກວດກາ ແລະ ແກ້ໄຂ ກ່ຽວກັບການຊົດເຊີຍໃຫ້ແກ່ປະຊາຊົນທີ່ຖືກຜົນກະທົບຈາກໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ເນື່ອງຈາກວ່າ ທີ່ດິນປູກສ້າງຂອງປະຊາຊົນ ຈໍານວນ 4.000 ຕາແມັດ ແມ່ນຖືກຜົນກະທົບແຕ່ໂຄງການບໍ່ຊົດເຊີຍຄືນໃຫ້. ສະເໜີໃຫ້ ກະຊວງ ຍທຂ ແລະ ພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງຊກຢູ່, ແກ້ໄຂດ້ວຍ.
 - ຕອບ: ເພື່ອປະຕິບັດຕາມການກໍານົດລາຄາຫົວໜ່ວຍເບີກຈ່າຍຄ່າຊົດເຊີຍສິ່ງກົດຂວາງ ຂອງແຕ່ລະແຂວງ ແລະ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນທີ່ໄດ້ຮັບການຮັບຮອງຈາກສະພາປະຊາຊົນທ້ອງຖິ່ນແລ້ວ, ລັດຖະມົນຕີກະຊວງ ຍທຂ,

ຫົວໜ້າຄະນະຊີ້ນຳໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ໄດ້ອອກຂໍ້ຕົກລົງອະນຸມັດຄູ່ມືແນະນຳການເບີກຈ່າຍຄ່າຊົດເຊີຍສິ່ງກົດຂວາງໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນສະບັບເລກທີ 12501/ຍທຂ, ລົງວັນທີ 11 ມິຖຸນາ 2018 ເພື່ອເປົ້າໝາຍນຳໃຊ້ກັບບຸກຄົນ ແລະ ການຈັດຕັ້ງ ດັ່ງນີ້:

- (1) ປະຊາຊົນທີ່ເປັນເຈົ້າຂອງຊັບສິນ ທີ່ຖືກຜົນກະທົບຈາກໂຄງການທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ.
- (2) ລວມໝູ່ທີ່ເປັນເຈົ້າຂອງຊັບສິນ ຊຶ່ງຖືກຜົນກະທົບຈາກໂຄງການທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ.
- (3) ນິຕິບຸກຄົນທີ່ເປັນເຈົ້າຂອງຊັບສິນ ຊຶ່ງຖືກຜົນກະທົບຈາກໂຄງການທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ.
- (4) ອົງການຈັດຕັ້ງຂອງລັດ ທີ່ເປັນເຈົ້າຂອງຊັບສິນ ຊຶ່ງຖືກຜົນກະທົບຈາກໂຄງການທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ.

ກົນໄກ ແລະ ຂັ້ນຕອນການເບີກຈ່າຍຕາມທີ່ລະບຸໄວ້ໃນຄູ່ມືແນະນຳສະບັບນີ້ຄື: ທີມງານຈາກບໍລິສັດທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ (ໃນນາມຜູ້ສຳປະທານໂຄງການ) ສົມທົບກັບຄະນະຄຸ້ມຄອງໂຄງການ, ຄະນະໄກ່ເກ້ຍຊົດເຊີຍຂອງແຂວງ ແລະ ເມືອງ, ນາຍບ້ານ, ຜູ້ທີ່ຖືກຜົນກະທົບ, ຜູ້ຮັບເໝົາກໍ່ສ້າງ ແລະ ທີ່ປຶກສາໂຄງການ ໄດ້ພ້ອມກັນລົງສຳຫຼວດພື້ນທີ່ ທີ່ຖືກກະທົບຕໍ່ການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນຕົວຈິງ ແລ້ວສັງລວມເປັນບັນຊີແຕ່ລະປະເພດທີ່ຖືກຜົນກະທົບ ເພື່ອຄິດໄລ່ຕາມລາຄາຫົວໜ່ວຍຊົດເຊີຍ ທີ່ທ່ານເຈົ້າແຂວງອະນຸມັດ ລວມທັງໝົດເປັນມູນຄ່າທີ່ຈະຕ້ອງໄດ້ຊົດເຊີຍຂອງແຕ່ລະຄົນ ຫຼັງຈາກນັ້ນຈຶ່ງໄດ້ລົງລາຍເຊັນຍັງຢືນຮ່ວມກັນ ທັງໝົດມີ 7 ຝ່າຍຄື: ຜູ້ກ່ຽວທີ່ຖືກຜົນກະທົບ, ນາຍບ້ານ, ເຈົ້າເມືອງ, ຜູ້ຮັບເໝົາກໍ່ສ້າງ, ບໍລິສັດທີ່ປຶກສາ ແລະ ບໍລິສັດທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ, ຄະນະກຳມະການໄກ່ເກ້ຍ ຂັ້ນແຂວງ, ພາຍຫຼັງສຳເລັດ 7 ລາຍເຊັນແລ້ວແມ່ນໄດ້ສັງລວມເປັນໃບສະເໜີໃຫ້ທ່ານເຈົ້າແຂວງ ຫຼື ເຈົ້າຄອງນະຄອນຫລວງ ລົງລາຍເຊັນຮັບຮອງມູນຄ່າລວມທັງໝົດຂອງແຂວງ/ນະຄອນຫຼວງ ເພື່ອນຳສະເໜີຫາທ່ານ ລັດຖະມົນຕີກະຊວງ ຍທຂ ອະນຸມັດໂອນເງິນເປັນແຕ່ລະງວດທີ່ມີເອກະສານຖືກຕ້ອງຄົບຖ້ວນຕາມທີ່ກຳນົດໃນຄູ່ມື ຈຶ່ງໂອນເງິນຄ່າຊົດເຊີຍດັ່ງກ່າວໄປຫາຄະນະກຳມະການໄກ່ເກ້ຍຂັ້ນແຂວງ/ນະຄອນຫລວງເປັນຜູ້ຈັດຕັ້ງການເບີກຈ່າຍໃຫ້ຜູ້ຖືກຜົນກະທົບ ໂດຍຜ່ານທະນາຄານທຸລະກິດ.

ມາຮອດປັດຈຸບັນນີ້, ວຽກງານການຊົດເຊີຍໄດ້ດຳເນີນການມາທັງໝົດແລ້ວຈຳນວນ 5 ຄັ້ງ, ລວມ 1.204 ຄອບຄົວ, ມູນຄ່າຊົດເຊີຍທັງໝົດ 364.569.917.765 ກີບ, ຊຶ່ງການຊົດເຊີຍໃນໄລຍະຜ່ານມາ ແມ່ນໄດ້ເລັ່ງໃສ່ເຂດບ້ານເຮືອນປະຊາຊົນ ທີ່ຍັງບໍ່ທັນສາມາດມອບພື້ນທີ່ໃຫ້ແກ່ການກໍ່ສ້າງໄດ້. ຖ້າປະຊາຊົນທ່ານໃດສົນໃຈໃນລາຍລະອຽດ ສະເໜີໃຫ້ເຂົ້າໄປພົບກັບຄະນະກຳມະການໄກ່ເກ້ຍຂອງແຂວງ ຫລື ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ຕາມທີ່ສິ່ງກົດຂວາງຂອງໂຄງການທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ດັ່ງຢູ່.

3. ປະຊາຊົນ ບ້ານຄຳຮຸ່ງ, ເມືອງໄຊທານີ, ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ສະເໜີໃຫ້ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງລົງຕິດຕາມກວດກາ ແລະ ສ້ອມແປງເສັ້ນທາງແຕ່ ບ້ານຄຳຮຸ່ງ ຕັດໃສ່ ບ້ານຫ້ວຍຫົງ ອອກໄປຫາໂຮງໝໍແມ່ ແລະເດັກ ບ້ານໜອງພະຍາ, ເມືອງໄຊທານີ, ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ປັດຈຸບັນເຫັນວ່າທາງເສັ້ນທາງດັ່ງກ່າວ ແມ່ນເປັນເຫຼາຍເຮັດໃຫ້ການສັນຈອນ ໄປ-ມາ ລຳບາກ. ສະເໜີໃຫ້ມີການສ້ອມແປງໂດຍດ່ວນໃຫ້ສາມາດນຳໃຊ້ໄດ້ທັງ 2 ລະດູ ເພື່ອຄວາມສະດວກໃນການ ໄປ-ມາຂອງປະຊາຊົນ.

➤ ຕອບ: ອີງຕາມການລາຍງານຂອງພະແນກ ຍທຂ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ໃຫ້ຊາບວ່າ: ການກໍ່ສ້າງມາຮອດປະຈຸບັນສຳເລັດແລ້ວ 75 % ແລະ ຈະໃຫ້ສຳເລັດ 100 % ໃນເດືອນ ມິຖຸນາ 2019 ນີ້.

4. ປະຊາຊົນ ບ້ານວຽງຄຳ, ເມືອງໄຊທານີ, ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ສະເໜີມີ 7 ບັນຫາຄື:
1). ການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງຂອງ ສປປ ລາວ ເຫັນວ່າ: ລາຄາແພງກວ່າມາດຕະຖານສາກົນຫຼາຍເຮັດໃຫ້ປະເທດຊາດເປັນໜີ້ເປັນສິນຢ່າງຫຼວງຫຼາຍ, ຈະແກ້ໄຂແນວໃດ.
➤ ຕອບ: ທ່ານລັດຖະມົນຕີ ໄດ້ຕອບໃນວະລະກອງປະຊຸມສະໄໝສາມັນ ເທື່ອທີ 6 ຂອງສະພາແຫ່ງຊາດຊຸດທີ VIII ຕາມເອກະສານລາຍງານສະບັບເລກທີ : 1430 /ຍທຂ, ລົງວັນທີ: 05/12/2018.
2). ການຄຸ້ມຄອງຫົນທາງ ເຫັນວ່າ: ເສັ້ນທາງຢູ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ແຂວງຕ່າງໆ ທີ່ສ້າງສຳເລັດແລ້ວຖືກປ່ອຍປະລະເລີຍໃຫ້ຫຍ້າຂຶ້ນຕາມແລວກາງທາງ ແລະຂອບທາງ, ຍາມຝົນມີຂີ້ຕົມ, ຍາມແລ້ງມີຂີ້ຝຸ່ນຫຼາຍ ບໍ່ໄປຕາມຄຳຂ້ວນ ສ ສະອາດ ທີ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ວາງອອກ;

➤ **ຕອບ:** ກະຊວງ ຍທຂ ເຮັດໜ້າທີ່ຄຸ້ມຄອງມະຫາພາກ ຮັບຜິດຊອບວຽກງານກໍ່ສ້າງ-ສ້ອມແປງ ແລະ ບໍາລຸງຮັກສາເສັ້ນທາງຫລວງແຫ່ງຊາດໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດ, ສໍາລັບວຽກງານໄມທໍາຄວາມສະອາດ-ຕັດຫຍ້າຕາມແຄມທາງຫລວງແຫ່ງຊາດແມ່ນເຮັດສັນຍາມອບເໝົາເປັນປີ ກັບປະຊາຊົນ ໂດຍການໂອນເງິນໃນແຕ່ລະປີໃຫ້ພະນກ ຍທຂ ແຂວງ ແລະ ມອບໃຫ້ ຍທຂ ເມືອງເປັນເຈົ້າການໃນວຽກດັ່ງກ່າວ, ເປັນຜູ້ຕິດຕາມກວດກາການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຕາມທິດ 3 ສ້າງ. ສໍາລັບທາງຫລວງທ້ອງຖິ່ນແມ່ນຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ ເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບກໍ່ສ້າງສ້ອມແປງທາງຫລວງທ້ອງຖິ່ນ, ລວມທັງຄຸ້ມຄອງ, ປົກປັກຮັກສາ ແລະ ອະນາໄມທໍາຄວາມສະອາດ. ສໍາລັບຢູ່ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ແມ່ນຫ້ອງການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ບໍລິການຕົວເມືອງເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບ. ແຕ່ສິ່ງສໍາຄັນທີ່ສຸດຢາກໃຫ້ເສັ້ນທາງໄດ້ນໍາໃຊ້ກຸ້ມດົນ ຍາວນານ ທັງມີຄວາມສະອາດຕ້ອງໄດ້ຮັບການຮ່ວມມືຈາກປະຊາຊົນທັງໝົດທີ່ເປັນເຈົ້າຂອງປະເທດຊາດ.

3). ເສັ້ນທາງເປ່ເພ ໂດຍສະເພາະລະດູຝົນເສັ້ນທາງຈະເປ່ເພຫຼາຍ ຍ້ອນການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງບໍ່ໄດ້ມາດຕະຖານນໍາໃຊ້ບໍ່ຮອດປີກໍ່ເປ່ເພແລ້ວ ເວລາເສັ້ນທາງເປັນຂຸມນ້ອຍກໍ່ບໍ່ຮີບຮ້ອນສ້ອມແປງຈົນເຮັດໃຫ້ເປັນຂຸມໃຫຍ່. ການເກັບເງິນຄ່າທາງ, ຄ່າຮັກສາທາງ ກໍ່ເກັບທຸກປີ ແຕ່ກໍ່ຍັງຂາດງົບປະມານໃນການສ້ອມແປງຢູ່.

➤ **ຕອບ:** ກະຊວງ ຍທຂ ຂໍຖືເປັນກຽດລາຍງານໃຫ້ຊາບວ່າ: ກ່ຽວກັບສາເຫດທີ່ມີການເປ່ເພຂອງບັນດາເສັ້ນທາງໂດຍສະເພາະໃນຊ່ວງລະດູຝົນ ຍ້ອນມີຜົນກະທົບຫຼາຍດ້ານ ຊຶ່ງມີລາຍລະອຽດດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ສໍາລັບເສັ້ນທາງຫລວງແຫ່ງຊາດຫລາຍເສັ້ນໄດ້ສໍາເລັດການກໍ່ສ້າງໃນໄລຍະປີ 1990-1994-2000 ຕາມລໍາດັບ ພາຍຫຼັງການນໍາໃຊ້ມາຮອດປະຈຸບັນ ອາຍຸຂອງບັນດາເສັ້ນທາງດັ່ງກ່າວເຫັນວ່າຫລາຍກວ່າ 10 ປີ ແລະ ບໍ່ໄດ້ຮັບການປັບປຸງພື້ນຟູຄືນໃໝ່ ຕາມມາດຕະຖານເຕັກນິກທາງປຸຢາງ 2 ຊັ້ນ ມີອາຍຸການໃຊ້ງານ 7-8 ປີ ຕ້ອງໄດ້ຮັບການພື້ນຟູ, ແຕ່ຍ້ອນຂາດງົບປະມານ ຈຶ່ງໄດ້ທໍາການສ້ອມແປງໃນແຕ່ລະປີຕາມງົບປະມານທີ່ມີ;
- ການອອກແບບຮັບນໍ້າໜັກຂອງໂຄງສ້າງເສັ້ນທາງໃນເມື່ອກ່ອນມີພຽງແຕ່ 8,1-9ໂຕນ/ເຟົາ ມາເຖິງປະຈຸບັນໄດ້ເປີດນໍາໃຊ້ໃຫ້ເປັນເສັ້ນທາງຫຼວງຂອງອາຊຽນ (AH) ໃຫ້ຮັບນໍ້າໜັກ 11 ໂຕນ/ເຟົາ ຖືວ່າເສັ້ນທາງໄດ້ຮັບນໍ້າໜັກເກີນການອອກແບບ ແລະ ການກໍ່ສ້າງຕົວຈິງ;
- ນໍ້າແມ່ນສາເຫດຫຼັກທີ່ເຮັດໃຫ້ທາງໄດ້ຮັບຜົນເສຍຫລາຍ, ຊຶ່ງໃນຊ່ວງລະດູຝົນປີ 2018 ໄດ້ເກີດມີຝົນຕົກໜັກຕິດຕໍ່ກັນຫຼາຍວັນ, ຫຼາຍກວ່າທຸກໆປີທີ່ຜ່ານມາເຮັດໃຫ້ຫ້ວຍຮ່ອງຄອງບຶງ ແລະ ແມ່ນໍ້າໃຫຍ່ບໍ່ສາມາດຮອງຮັບປະລິມານນໍ້າທີ່ມີຈໍານວນຫຼວງຫຼາຍໄດ້ ຈຶ່ງພາໃຫ້ເກີດມີນໍ້າລົ້ນອັ່ງຖ້ວມເສັ້ນທາງ ບາງຈຸດເກີດມີນໍ້າຂັງຢູ່ໜ້າທາງເປັນເວລາຫຼາຍວັນ ບວກໃສ່ການຂົນສົ່ງທີ່ບັນທຸກນໍ້າໜັກເກີນກໍານົດ ຈຶ່ງເປັນສາເຫດທີ່ພາໃຫ້ເສັ້ນທາງເປ່ເພໄວຂຶ້ນກວ່າລະດູຝົນປີທີ່ຜ່ານມາ;
- ການສ້ອມແປງເສັ້ນທາງແມ່ນໄດ້ຂຶ້ນແຜນງົບປະມານປະຈໍາປີ(ປີຕໍ່ປີ) ຊ່ວງເວລາຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແມ່ນຢູ່ໃນລະດູແລ້ງ ແລະ ສ້ອມແປງສະເພາະຈຸດ ທີ່ນອນຢູ່ໃນສັນຍາເທົ່ານັ້ນ. ສະເພາະໃນຊ່ວງລະດູຝົນເສັ້ນທາງຈະເປ່ເພຂຶ້ນໃໝ່ເລື້ອຍໆ ແລະ ບໍ່ສາມາດສ້ອມແປງໃຫ້ຍໄດ້, ເຮັດໄດ້ພຽງແຕ່ການຖົມຂຸມແກ້ໄຂການສັນຈອນຊົ່ວຄາວເທົ່ານັ້ນ, ສ່ວນຈຸດເປ່ເພທີ່ເກີດຂຶ້ນໃໝ່ໃນຊ່ວງລະດູຝົນ ແມ່ນໄດ້ເອົາເຂົ້າແຜນສ້ອມແປງໃນສຶກປີຕໍ່ໄປຈຶ່ງເຮັດໃຫ້ປະຊາຊົນເຂົ້າໃຈວ່າເວລາເປັນຂຸມນ້ອຍບໍ່ຮີບຮ້ອນສ້ອມແປງປະໄວເປັນຂຸມໃຫຍ່ຈຶ່ງແປງ ແຕ່ໃນຄວາມຈິງປະກອບມີຫຼາຍເງື່ອນໄຂເປັນຕົ້ນແມ່ນທາງດ້ານເຕັກນິກ, ດິນຟ້າອາກາດ ແລະ ງົບປະມານບໍ່ຕອບສະໜອງໄດ້;
- ງົບປະມານສ້ອມແປງທາງໃນແຕ່ລະປີ ແມ່ນນໍາໃຊ້ງົບປະມານຈາກກອງທຶນທາງ ຊຶ່ງໄດ້ມາຈາກການເກັບລາຍຮັບຈາກຄ່າທໍານຽມນໍາໃຊ້ນໍ້າມັນເຊື້ອໄຟ ຕາມດໍາລັບຂອງນາຍົກລັດຖະມົນຕີ ເລກທີ 130/ລບ, ລົງວັນທີ 01/6/2016, ສາມາດຕອບສະໜອງໃຫ້ວຽກສ້ອມແປງທາງໄດ້ພຽງ 15-30% ຕໍ່ປີ ຂອງມູນຄ່າ

ລວມທັງໝົດວຽກສ້ອມແປງ; ສໍາລັບການເກັບຄ່າທໍານຽມທາງປະຈໍາປີແມ່ນໄດ້ເກັບເຂົ້າງົບປະມານແຫ່ງ ຊາດ, ແຕ່ບໍ່ໄດ້ນໍາໃຊ້ເຂົ້າໃນການສ້ອມແປງເສັ້ນທາງ ຈຶ່ງເຮັດໃຫ້ມີໜີ້ສິນຄຸມເຄື່ອນເລີ່ມແຕ່ປີ 2011-2012 ມາຮອດປະຈຸບັນ ຈໍານວນຫລາຍຮ້ອຍຕື້ກີບ.

4). ໄຟເຍືອງທາງບາງເຂດກໍ່ຕິດຕັ້ງແລ້ວ ແຕ່ຫລາຍບ່ອນກໍ່ບໍ່ໃຕ້ໄຟ:

➤ ຕອບ: ແມ່ນຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງລັດວິສາຫະກິດໄຟຟ້າລາວ, ກະຊວງພະລັງງານ ແລະ ບໍ່ແຮ່ ແລະ ອົງການ ປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ.

5). ການບໍລິການຂົນສົ່ງໂດຍສານ ເຊັ່ນ ລົດເມຂອງລັດ ສັງເກດເຫັນວ່າລົດເມເກົ່າແກ່ຫຼາຍ ແຕ່ຍັງນໍາໃຊ້ຢູ່ ເວລາ ເດີນທາງມັກຈະເປ່ເພ ຫຼື ເຮັດໃຫ້ເກີດອຸປະຕິເຫດຢູ່ກາງທາງສໍາບັນຫາໃຫ້ຜູ້ໂດຍສານ ແລະປະຊາຊົນຕາມທ້ອງ ຖະໜົນ, ຈະແກ້ໄຂແນວໃດ.

➤ ຕອບ: ກະຊວງ ຍທຂ ຖືເປັນກຽດລາຍງານໃຫ້ຊາບວ່າ: ຜ່ານມາກົມຂົນສົ່ງ ໄດ້ອອກແຈ້ງການ ສະບັບເລກທີ 16630/ກຂສ, ລົງວັນທີ 26/11/ 2013 ໃຫ້ລັດວິສາຫະກິດລົດເມນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຢຸດເຊົານໍາໃຊ້ ລົດເມໂດຍສານທີ່ເກົ່າຊຸດໂຊມຂອງຕົນ ໂດຍມອບໃຫ້ພະແນກ ຍທຂ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ເປັນຜູ້ຕິດຕາມ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຈ້ງການດັ່ງກ່າວ, ແຕ່ໃນພາກປະຕິບັດຕົວຈິງແລ້ວລັດວິສາຫະກິດລົດເມນະຄອນຫລວງ ຍັງມີຄວາມຈໍາເປັນຕ້ອງໄດ້ສ້ອມແປງພື້ນຟູລົດເກົ່າທີ່ມີອາຍຸເກີນ 12 ປີ ເພື່ອນໍາໃຊ້ຕໍ່ ແຕ່ຕ້ອງຮັບປະກັນຄວາມ ປອດໄພ, ພາຍຫຼັງພື້ນຟູແລ້ວຕ້ອງຜ່ານການຢັ້ງຢືນສະພາບເຕັກນິກລົດ ຈາກພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ເພື່ອນໍາໃຊ້ຂົນສົ່ງພາຍໃນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ; ສໍາລັບການຂົນສົ່ງ ລະຫວ່າງແຂວງ ແລະ ລະຫວ່າງປະເທດ ລົດຕ້ອງມີຄຸນນະພາບ 80% ຂຶ້ນໄປ ໂດຍແມ່ນກົມຂົນສົ່ງ ເປັນຜູ້ອອກຂໍ້ກໍານົດທາງ ດ້ານເຕັກນິກ ແລະ ມອບໃຫ້ອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນເປັນຜູ້ກວດກາຢັ້ງຢືນເຕັກນິກລົດໃນແຕ່ລະປີ ໂດຍ ປະຕິບັດຕາມ ມາດຕາ 15 ຂອງກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການຂົນສົ່ງທາງບົກສະບັບປັບປຸງໃໝ່ ເລກທີ 24/ສພຊ, ລົງ ວັນທີ 12/12/2012 ຢ່າງເຂັ້ມງວດ.

6). ການສົ່ງເສີມໃຫ້ພາກເອກະຊົນ ເຮັດການບໍລິການຂົນສົ່ງເຮັດບໍ່ໄດ້ດີເທົ່າທີ່ຄວນ ເວລາປະຊາຊົນຕ້ອງການ ຂົນສົ່ງແມ່ນຫຍັງຍາກຫຼາຍ ທີ່ຈະຊອກຫາຜູ້ບໍລິການຂົນສົ່ງ ແລະ ການບໍລິການຂົນສົ່ງທາງລົດເມບາງຄັ້ງກໍ່ມີ ລາຄາແພງເກີນຄວາມເປັນຈິງ.

➤ ຕອບ: ລັດຖະບານມີນະໂຍບາຍເປີດກ້ວາງຊຸກຍູ້ສົ່ງເສີມ ໃນການດໍາເນີນທຸລະກິດຂົນສົ່ງ ພາກເອກະຊົນລາວ ສາມາດລົງທຶນໄດ້ 100%, ຖ້າແມ່ນການລົງທຶນຂອງຕ່າງປະເທດຖືຮຸ້ນບໍ່ເກີນ 49%, ປະຈຸບັນນີ້ເຫັນວ່າກໍາລັງ ການຂົນສົ່ງຂອງລາວເຮົາ ມີຫຼາຍພໍສົມຄວນ, ການເຕົ້າໂຮມກໍາລັງບໍ່ທັນລວມສູນ ມີຢູ່ກະແຈກກະຈາຍ ແຕ່ລະ ແຂວງບໍ່ທັນມີສະມາຄົມເພື່ອເຕົ້າໂຮມເອົາບັນດາຜູ້ປະກອບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ໂດຍສານເພື່ອຕອບສະ ໜອງຄວາມຕ້ອງການຂອງຜູ້ຊົມໃຊ້. ປະຈຸບັນການບໍລິການຂົນສົ່ງໂດຍສານທາງບົກ ແມ່ນມີລົດໂດຍສານ ປະຈໍາທາງ ແລະ ລົດຂົນສົ່ງໂດຍສານບໍ່ປະຈໍາທາງ (ລົດຂົນສົ່ງທ່ອງທ່ຽວ), ໃນນີ້ຂະແໜງ ຍທຂ ຄຸ້ມຄອງ ການບໍລິການລົດໂດຍສານປະຈໍາທາງ, ສ່ວນການຄຸ້ມຄອງການບໍລິການຂົນສົ່ງໂດຍສານ ບໍ່ປະຈໍາທາງ ແມ່ນ ຂະແໜງການທ່ອງທ່ຽວຮັບຜິດຊອບ. ນອກຈາກນີ້ຍັງມີການ ບໍລິການ ລົດຕູ້, ລົດສອງແຖວ ແລະ ລົດຕັກຊີ, ລົດສາມລໍ່ຕຸກງ ຈໍາໂປ້ ທີ່ເປັນການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ແມ່ນອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນຮັບຜິດຊອບຄຸ້ມຄອງ ຕາມທິດ 3 ສ້າງ. ການຄຸ້ມຄອງລາຄາຂົນສົ່ງໂດຍສານ ປະຈຸບັນແມ່ນໄດ້ປະຕິບັດຕາມແຈ້ງການ ຂອງກົມ ຂົນສົ່ງສະບັບ ເລກທີ 01435/ກຂສ, ລົງວັນທີ 28/01/2011 ໂດຍມອບໃຫ້ພະແນກ ຍທຂ ແຂວງ, ນະຄອນຫຼວງ ເປັນຜູ້ຊີ້ນໍາບັນດາຫົວໜ່ວຍທຸລະກິດຂົນສົ່ງໂດຍສານ ຂອງແຂວງຕົນປະຕິບັດຕາມລາຄາທີ່ ກໍານົດໃນແຈ້ງການຢ່າງເຂັ້ມງວດ. ໃນຊ່ວງໄລຍະບຸນປີໃໝ່ລາວແຕ່ລະປີ ກະຊວງ ຍທຂ ຍັງໄດ້ອອກແຈ້ງການ ໃຫ້ພະແນກ ຍທຂ ແຂວງ, ນະຄອນຫຼວງ ຊີ້ນໍາບັນດາບໍລິສັດຂົນສົ່ງໂດຍສານ ຫ້າມບໍ່ໃຫ້ສວຍໂອກາດຂຶ້ນລາ ຄາ, ຖ້າຫາກມີການລະເມີດ ກໍ່ຈະໄດ້ປະຕິບັດວິໄນຕໍ່ຜູ້ກະທໍາຜິດຕາມລະບຽບການ, ກົດໝາຍກ່ຽວຂ້ອງຢ່າງ ເຂັ້ມງວດ.

7). ການເປີດປີທ່ອງທ່ຽວລາວ ເຫັນວ່າເປັນນະໂຍບາຍທີ່ດີເພື່ອສ້າງລາຍຮັບ, ສ້າງວຽກເຮັດງານທຳໃຫ້ປະຊາຊົນ, ແຕ່ການບິນລາວ ໄດ້ຮັບຜົນປະໂຫຍດຈາກປີທ່ອງທ່ຽວລາວບໍ່ໄດ້ດີເທົ່າທີ່ຄວນ.

➢ ຕອບ: ລັດວິສາຫະກິດການບິນລາວ ລາຍງານໃຫ້ຊາບວ່າ: ຍ້ອນສາຍເຫດດັ່ງນີ້ທີ່ບໍ່ສາມາດສ້າງລາຍຮັບເພີ່ມຂຶ້ນຈາກປີທ່ອງທ່ຽວລາວ ຄື: ຈຳນວນນັກທ່ອງທ່ຽວຕ່າງປະເທດ ເຂົ້າມາ ສປປ ລາວ ເກືອບບໍ່ມີການປ່ຽນແປງ ເມື່ອທຽບກັບ ປີ 2017; ມີຫຼາຍສາຍການບິນຕ່າງປະເທດ ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດບິນເຂົ້າມາ ສປປ ລາວ ໂດຍສະເພາະແມ່ນ ສະຫນາມບິນສາກົນວັດໄຕ ແລະ ນະຄອນຫຼວງພະບາງ, ເຊິ່ງໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃຫ້ບິນເຂົ້າມາໃນເວລາທີ່ໃກ້ຄຽງກັບເວລາບິນຂອງການບິນລາວ ແລະ ສ່ວນຫຼາຍແມ່ນສາຍການບິນລາຄາຕໍ່າ (Low cost airlines) ເຮັດໃຫ້ສາຍການບິນລາວ ທີ່ມີຕົ້ນທຶນສູງກວ່າບໍ່ສາມາດແຂ່ງຂັນລາຄາໄດ້; ການກະກຽມໃສ່ປີທ່ອງທ່ຽວລາວ ໃຊ້ເວລາໜ້ອຍເກີນໄປ ແລະ ການຈັດຕັ້ງວາງແຜນຮອງຮັບປີທ່ອງທ່ຽວ ມີລັກສະນະບໍ່ລວມສູນ ສາຍການບິນລາວທີ່ມີບັນຫາຫຍຸ້ງຍາກດ້ານການເງິນຢູ່ແລ້ວບໍ່ສາມາດປັບປຸງແຜນທຸລະກິດຂອງຕົນໃຫ້ທັນກັບສະພາບການຮອງຮັບປີທ່ອງທ່ຽວ, ບໍ່ມີການໂຄສະນາ, ບໍ່ມີແຜນການຕະຫລາດ ເພື່ອສະໜັບສະໜູນປີທ່ອງທ່ຽວ, ບໍ່ມີກິດຈະກຳ ແລະ ບໍ່ມີຜະລິດຕະພັນໃດໆເປັນພິເສດ.

ແຕ່ມາຮອດປະຈຸບັນ ລັດວິສາຫະກິດບິນລາວ ເປີດເສັ້ນບິນ ໄປ ສປ ຈີນ ຕື່ມອີກ ຈາກ 5 ເປັນ 6 ເສັ້ນບິນ ໃນຕົ້ນປີ 2019 ຄື: ວຽງຈັນ-ນະຄອນຊຽງໄຮ-ວຽງຈັນ (ບິນກົງ) ເພື່ອຮອງຮັບປີທ່ອງທ່ຽວລາວ-ຈີນ.

5. ປະຊາຊົນ ບ້ານໜອງສ້າງທ່, ເມືອງໄຊເສດຖາ, ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ສະເໜີກ່ຽວກັບໄຟເຍືອງທາງຮ່ອມບ້ານເຂດບ້ານໜອງສ້າງທ່, ເມືອງໄຊເສດຖາ, ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ໃຊ້ການບໍ່ໄດ້ເປັນເວລາ 2 ປີແລ້ວ ແຕ່ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງບໍ່ມີການສ້ອມແປງຄືນ ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງສະເໜີໃຫ້ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງລົງຕິດຕາມກວດກາ ແລະ ແກ້ໄຂໄຟເຍືອງທາງບາງເຂດກໍ່ມີຕິດຕັ້ງແລ້ວ ແຕ່ບາງບ່ອນກໍ່ບໍ່ໃຕ້ໄຟ.

➢ ຕອບ: ແມ່ນຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງລັດວິສາຫະກິດໄຟຟ້າລາວ, ກະຊວງພະລັງງານ ແລະ ບໍ່ແຮ່ ແລະ ອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ.

6. ປະຊາຊົນ ບ້ານພິມ, ເມືອງໄຊ, ແຂວງອຸດົມໄຊ ສະເໜີກ່ຽວກັບຄອບຄົວ ທີ່ຖືກຜົນກະທົບຈາກໂຄງການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ, ໂດຍແຕ່ລະຄອບຄົວທີ່ຖືກຜົນກະທົບຈາກໂຄງການດັ່ງກ່າວ ແມ່ນຍັງບໍ່ທັນໄດ້ຮັບຄ່າຊົດເຊີຍ ສະເໜີພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງຊຸກຍູ້, ແກ້ໄຂດ້ວຍ.

➢ ຕອບ: ຄຳຕອບຄື ຂໍ້ 2.

7. ນັກທຸລະກິດ, ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນສະເໜີຂໍໃຫ້ພິຈາລະນາຄືນຄຳວ່າໂຈະການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງດ່ວນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຫາ ແຂວງວຽງຈັນ ເຫັນວ່າບໍ່ມີຜົນປະໂຫຍດທາງດ້ານເສດຖະກິດໃຫ້ປະຊາຊົນເທົ່າທີ່ຄວນ.

➢ ຕອບ: ຜ່ານການສຳຫລວດ, ສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ ສາມາດສະຫຼຸບສັງລວມໄດ້ດັ່ງນີ້: ໂຄງການທາງດ່ວນແຕ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຫາ ວັງວຽງ ໄດ້ຜ່ານການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ ແລະ ເຫັນວ່າມີຜົນປະໂຫຍດຕໍ່ການພັດທະນາເສດຖະກິດ ແລະ ສັງຄົມ; ລັດຖະບານ ໄດ້ເຊັນສັນຍາອະນຸມັດໃຫ້ມີການສຳປະທານກໍ່ສ້າງ ແລະ ບໍລິການໂຄງການດັ່ງກ່າວ ໃນວັນທີ 04 ເມສາ 2018 ແລະ ໃນປັດຈຸບັນນີ້ກໍ່ກຳລັງດຳການຊົດເຊີຍສິ່ງກົດ ຂວາງ ແລະ ບາງໜ້າວຽກແມ່ນໄດ້ລົງມືກໍ່ສ້າງແລ້ວ, ຄາດວ່າຈະສຳເລັດໃນ ປີ 2021, ໄລຍະສຳປະທານ 53 ປີ (ລວມທັງໄລຍະການກໍ່ສ້າງ 3 ປີ).ເສັ້ນທາງດັ່ງກ່າວມີຄວາມໝາຍຄວາມສຳຄັນຫລາຍ ດັ່ງໜັງສືພິມປະເທດລາວ ໄດ້ສະເໜີໃນຫົວຂໍ້ “ ລາວ-ຈີນ ຮ່ວມພັດທະນາທາງດ່ວນ ວຽງຈັນ- ບໍ່ແຕ່ນ - ບໍ່ຫານ ” ສະບັບລົງວັນທີ 30/5/2019 ວ່າ: ພິທີເຊັນສັນຍາຮ່ວມມື ວ່າດ້ວຍການພັດທະນາໂຄງການທາງດ່ວນ ຈາກນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ຫາຊາຍແດນສປປ ລາວ ກັບ ສປ ຈີນ (ດ່ານສາກົນ ບໍ່ແຕ່ນ-ບໍ່ຫານ) ໄດ້ມີຂຶ້ນ ໃນວັນທີ 28 ພຶດສະພາ 2019 ຢູ່ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ, ໂດຍມີຜູ້ນຳຂັ້ນສູງຂອງ ສປປ ລາວ ແລະ ສປ ຈີນ ເຂົ້າຮ່ວມ, ໄລຍະທຳອິດແຕ່ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ຫາ ເມືອງວັງວຽງ, ແຂວງວຽງຈັນ ແມ່ນໄດ້ເລີ່ມຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການແລ້ວ, ສ່ວນໄລຍະທີ່ຍັງເຫລືອຈາກເມືອງວັງວຽງ ຫາ ນະຄອນຫລວງພະບາງ ຫາ ແຂວງອຸດົມໄຊ ແລະ ດ່ານສາກົນບໍ່ແຕ່ນ ແຂວງຫລວງນ້ຳທາ ເຊື່ອມຕໍ່ບໍ່ຫານ ສປ ຈີນ ແມ່ນຈະໄດ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການສຶກສາສຳຫລວດຄວາມເປັນໄປໄດ້ ຕາມກອບເວລາທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັນ ບົນພື້ນຖານກົດໝາຍ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຂອງ ສປປ ລາວ, ເຊິ່ງຕ່າງຝ່າຍຕ່າງມີຜົນປະໂຫຍດ. ໂຄງການທາງດ່ວນສາຍນີ້, ຖືເປັນຜົນຮູບປະທຳຂອງການປະສານກັນ ລະຫວ່າງການລິເລີ່ມໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ ແລະ ຍຸດທະ

ສາດລະດັບຊາດ ຫັນປ່ຽນຈາກປະເທດບໍ່ມີທາງອອກສຸ່ທະເລ ໃຫ້ກາຍເປັນປະເທດມີເສັ້ນທາງເຊື່ອມຕໍ່ ຂອງ ສປປ ລາວ.

8. ນັກທຸລະກິດ, ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ສະເໜີຂໍໃຫ້ພິຈາລະນາແກ້ໄຂ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຈາກປະເທດເພື່ອນ ບ້ານ, ສະເໜີບໍ່ໃຫ້ຜ່ານເຂົ້າມາໃນປະເທດ ຄວນໃຫ້ຢຸດຢູ່ເຂດຊາຍແດນແລ້ວຖ່າຍໂອນສິນຄ້ານັ້ນໃຫ້ພາກ ສ່ວນຂົນສົ່ງສິນຄ້າພາຍໃນປະເທດ ນຳເຂົ້າມາ ເພື່ອທີ່ຈະໃຫ້ຄົນລາວເຮົາມີວຽກເຮັດງານທຳ.

➢ ຕອບ: ໂດຍປະຕິບັດຕາມສັນຍາຂົນສົ່ງທັງ 2 ຝ່າຍທີ່ ສປປ ລາວ ໄດ້ລົງນາມຮ່ວມກັບບັນດາປະເທດເພື່ອນ ບ້ານເຊັ່ນ: ຈີນ, ຫວຽດນາມ, ໄທ ແລະ ກຳປູເຈຍ ແມ່ນໄດ້ກຳນົດໃຫ້ສາມາດດຳເນີນການຂົນສົ່ງ ຢູ່ຈຸດໃດໜຶ່ງ ຈາກປະເທດຕົ້ນທາງຫາຈຸດໃດໜຶ່ງ ຂອງປະເທດປາຍທາງ (ປະເທດຄູ່ສັນຍາ) ໂດຍການຜ່ານເຂົ້າ-ອອກ ຕາມ ດ່ານ ແລະ ໄປຕາມເສັ້ນທາງທີ່ໄດ້ກຳນົດຢູ່ໃນອະນຸສັນຍາຂົນສົ່ງ, ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມໃນມາດຕາ 10 ຂອງກົດ ໝາຍວ່າດ້ວຍການຂົນສົ່ງທາງບົກ ສະບັບປັບປຸງປີ 2012 ໄດ້ລະບຸວ່າການຂົນສົ່ງລະຫວ່າງປະເທດ ແມ່ນການ ຂົນສົ່ງ ຈາກ ສປປ ລາວ ໄປຕ່າງປະເທດ ຫຼື ຈາກຕ່າງປະເທດມາຍັງ ສປປ ລາວ, ໝາຍຄວາມວ່າ ລົດຂົນສົ່ງ ສິນຄ້າ ຂອງຕ່າງປະເທດສາມາດຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ມາຮອດຊາຍແດນຂອງ ສປປ ລາວ ເພື່ອເຕົ້າໂຮມຄ່ຽນຖ່າຍ ສິນຄ້າເຂົ້າໃນສູນທຳບົກເຂດບໍລິການດ້ານໂລຈິສຕິກ ເພື່ອແຈກຢາຍສິນຄ້າຕໍ່ໄປໃນ ສປປ ລາວ. ແຕ່ໃນທາງ ປະຕິບັດແລ້ວ, ໃນສະພາບປະຈຸບັນສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກດັ່ງກ່າວນັ້ນແມ່ນຍັງບໍ່ທັນພຽງພໍ ສະນັ້ນ, ລົດ ຂົນສົ່ງຂອງຕ່າງປະເທດ ຈຶ່ງເຂົ້າມາຈຸດປາຍທາງໃດໜຶ່ງ ຕາມຂອບເຂດ ແລະ ເສັ້ນທາງທີ່ກຳນົດໃນອະນຸສັນຍາ ພາຄີ ຢູ່ໃນດິນແດນຂອງ ສປປ ລາວ ແມ່ນສາມາດເຮັດໄດ້. ປະຈຸບັນກະຊວງ ຍຂທ ໄດ້ສົມທົບກັບຂະແໜງ ການກ່ຽວຂ້ອງພວມຄົ້ນຄ້ວາລະບຽບການ, ວິທີການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ການເກັບຄ່າລົດຂົນສົ່ງຕ່າງປະເທດ ເຂົ້າມາ ຂົນສົ່ງສິນຄ້າໃນດິນແດນຂອງ ສປປ ລາວ ເພື່ອຮອງຮັບເຂດທຳບົກ ທີ່ພວມດຳເນີນການກໍ່ສ້າງ ຊຶ່ງຈະເປັນ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກດ້ານໂລຈິສຕິກເຮັດໜ້າທີ່ບໍລິການຍົກຍໍ່ຄ່ຽນຖ່າຍສິນຄ້າ ຈາກລົດຂົນສົ່ງຂອງ ຕ່າງປະເທດໃນເຂດດັ່ງກ່າວມາໃສ່ລົດຂົນສົ່ງຂອງລາວ ແຈກຢາຍສິນຄ້າພາຍໃນປະເທດໄດ້.

9. ປະຊາຊົນ ບ້ານພໍ່ເຂັມ, ເມືອງ ເລົາງາມ, ແຂວງສາລະວັນ ສະເໜີກ່ຽວກັບການສ້າງໂຄງລ່າງພື້ນຖານ ເພື່ອ ພັດທະນາບ້ານຈຳນວນ 5 ບ້ານ ທີ່ຢູ່ເມືອງເລົາງາມ ແຂວງ ສາລະວັນ ຄື: ບ້ານນ້ຳເຂັມ, ບ້ານກອງ 3, ບ້ານນາ ເຊັຍ, ບ້ານໂນນຫີນ ແລະ ບ້ານດອນດູ່ ເຂດບ້ານດັ່ງກ່າວເຫັນວ່າມີພື້ນທີ່ທຳການຜະລິດກະສິກຳ ແລະ ມີແຫຼ່ງ ທ່ອງທ່ຽວທີ່ສວຍງາມ ແຕ່ມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກໃນການພັດທະນາ ຍ້ອນຂາດການຊຸກຍູ້ດ້ານວິຊາການ ແລະ ງົບປະມານນຳພາປະຊາຊົນ ລວມທັງເສັ້ນທາງເຂົ້າສູ່ເຂດທຳການຜະລິດກະສິກຳ ແລະ ເຂດແຫຼ່ງທ່ອງທ່ຽວ ຂອງເຂດກຸ່ມບ້ານດັ່ງກ່າວແມ່ນຫຍຸ້ງຍາກ ບໍ່ມີເສັ້ນທາງທີ່ສາມາດທຽວໄດ້ 2 ລະດູ ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງສະເໜີໃຫ້ ລັດຖະບານ ສົມທົບກັບພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງລົງຕິດຕາມກວດກາ ພ້ອມທັງມີຈຸດສຸມໃສ່ກຸ່ມບ້ານດັ່ງກ່າວ ດ້ວຍ.

➢ ຕອບ: ພະແນກ ຍທຂ ແຂວງສາລະວັນ ລາຍງານໃຫ້ຊາບວ່າ: ຕາມການລົງກວດເບິ່ງສະພາບຕົວຈິງຂອງ ຍທຂ ເມືອງ ເຫັນວ່າ ສະພາບເສັ້ນທາງມີການເປ່ເພ, ເສຍຫາຍຫຼາຍເຊິ່ງເຮັດໃຫ້ມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກ ໃນການ ສັນຈອນ ໄປມາບໍ່ວ່າລະດູແລ້ງ ແລະ ລະດູຝົນ ໂດຍສະເພາະແມ່ນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ທີ່ໄດ້ມາຈາກການຜະລິດກະສິກຳ ອອກສູ່ທ້ອງຕະຫລາດບໍ່ໄດ້ຕາມຄວາມຕ້ອງການ, ສຳລັບສົກປີ 2018 ແມ່ນມີທຶນພັດທະນາ ເມືອງ (GPAR) ຈະສ້ອມແປງແຕ່ຊ່ວງແຍກທາງເລກ 20 ບ້ານແຕມແບ່ງ ຫາ ບ້ານດະເຊັຍ ລວງຍາວ 6 ກິໂລແມັດ ສ່ວນໄລຍະແຕ່ບ້ານດະເຊັຍ ຫາ ບ້ານພໍ່ເຂັມ ລວງຍາວ 10 ກິໂລແມັດ, ແມ່ນບໍ່ທັນມີທຶນສ້ອມແປງ, ປະຈຸບັນ ອຳນາດການປົກຄອງເມືອງ ແລະ ຫ້ອງການ ຍທຂ ເມືອງ ໄດ້ສຳເລັດການຂຽນບົດສະເໜີໂຄງການສິ່ງໃຫ້ພະ ແນກແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນແຂວງ ເພື່ອສະເໜີປະເມີນແລ້ວນຳເຂົ້າແຜນການລົງທຶນຂອງລັດໃນປີ 2019 ແຕ່ບໍ່ທັນໄດ້ຮັບການອະນຸມັດເທື່ອ.

ກະຊວງ ຍທຂ ໃນນາມເຮັດໜ້າທີ່ຄຸ້ມຄອງມະຫາພາກໄດ້ຊີ້ນຳໃຫ້ພະແນກ ຍທຂ ແຂວງສາລະວັນ ລົງ ສົມທົບກັບ ຫ້ອງການ ຍທຂ ເມືອງເລົາງາມ ເອົາໃຈໃສ່ສ້ອມແປງເສັ້ນທາງໃນ 5 ບ້ານດັ່ງກ່າວໃຫ້ທຽວໄດ້ທັງ ສອງລະດູ: ລະດູແລ້ງ ແລະ ລະດູຝົນ ເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນການຄົມມະນາຄົມຂົນສົ່ງ, ການໄປ-ມາ ຂອງປະຊາຊົນໃຫ້ສະດວກປອດໄພ.

10. ປະຊາຊົນ ບ້ານຜາແດງ, ເມືອງວັງວຽງ ແຂວງວຽງຈັນ ສະເໜີກ່ຽວກັບການຊົດເຊີຍຜົນກະທົບຈາກໂຄງການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ເຫັນວ່າມີປະຊາຊົນຈຳນວນ 13 ຄອບຄົວ ຍັງບໍ່ໄດ້ຮັບຄ່າຊົດເຊີຍເທື່ອດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງສະເໜີໃຫ້ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງພິຈາລະນາ ແລະ ແກ້ໄຂ.

ຕອບ: ຄໍາຕອບຄືຂໍ້ 2.

11. ປະຊາຊົນ ບ້ານດອນຕົ້ວ, ເມືອງໄຊທານີ, ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ສະເໜີບັນຫາສະພາບເສັ້ນທາງເລກທີ 13 ໃຕ້ປັດຈຸບັນແມ່ນເປ່ເຫຼາຍ ແລະ ບໍ່ໄດ້ຮັບການສ້ອມແປງ ເຮັດໃຫ້ການສັນຈອນໄປມາພົບຄວາມຫຍຸ້ງຍາກສະເໜີໃຫ້ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງລົງຕິດຕາມ ກວດກາ ແລະ ແກ້ໄຂ.

➢ ຕອບ: ກ່ຽວກັບສາເຫດທີ່ມີການເປ່ເຫຼາຍຂອງບັນດາເສັ້ນທາງເລກທີ 13 ໃຕ້ໂດຍສະເພາະໃນຊ່ວງລະດູຝົນ ຍ້ອນມີຜົນກະທົບຫຼາຍດ້ານ ຊຶ່ງມີລາຍລະອຽດດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ສະພາບເສັ້ນທາງ 13 ໃຕ້ ໄດ້ກໍ່ສ້າງສໍາເລັດໃນປີ 1996 ມາຮອດປະຈຸບັນນໍາໃຊ້ໄດ້ 22 ປີແລ້ວ ໂດຍໜ້າທາງອອກແບບເປັນທາງປູຢາງ 2 ຊັ້ນ, ຊັ້ນທີ 1 ກ້ວາງ 9 ແມັດ, ຊັ້ນທີ 2 ປູຢາງ 7 ແມັດ, ຄວາມອາດສາມາດຮັບນໍ້າໜັກໄດ້ 8,2 ໂຕນ/ເຟົາ.
- ມາຮອດປະຈຸບັນເສັ້ນທາງດັ່ງກ່າວ ໄດ້ກໍານົດໃຫ້ນໍາໃຊ້ເປັນທາງອາຊຽນ (AH11) ຕາມມາດຕະຖານໃຫ້ສາມາດຮັບນໍ້າໜັກໄດ້ 11 ໂຕນ/ເຟົາ, ແຕ່ໃນຕົວຈິງຍັງບໍ່ທັນໄດ້ຮັບການປັບປຸງ ຫຼື ຍົກລະດັບໃຫ້ຮັບນໍ້າໜັກໄດ້ຕາມມາດຕະຖານທາງອາຊຽນເທື່ອ.
- ປະລິມານລົດບັນທຸກໜັກເພີ່ມຂຶ້ນຫຼາຍ ໂດຍບໍ່ໄດ້ມີການຄຸ້ມຄອງນໍ້າໜັກ, ຜູ້ປະກອບການສວຍໂອກາດບັນທຸກນໍ້າໜັກເກີນ ເພື່ອໃຫ້ມີກໍາໄລຫຼາຍຂຶ້ນ.
- ຍ້ອນການປ່ຽນແປງສະພາບດິນ ຟ້າອາກາດ, ຊຶ່ງໃນປີ 2018 ເຮັດໃຫ້ລະດູຝົນມາໄວກ່ອນທຸກປີ (ເດືອນເມສາ ຝົນເລີ້ມຕົກ), ຕົກເປັນເວລາຫຼາຍວັນຕິດຕໍ່ກັນ ເຮັດໃຫ້ເກີດນໍ້າຖ້ວມທາງ 13 ໃຕ້ ຫຼາຍຈຸດ ແລະ ຫຼາຍຄັ້ງ ເຂດແຂວງບໍລິຄໍາໄຊ ການສັນຈອນໂດຍສະເພາະລົດຕໍ່າບໍ່ສາມາດຜ່ານໄດ້ ເປັນເວລາຫຼາຍວັນ.
- ການສ້ອມແປງໃນແຕ່ລະປີ ເນື່ອງຈາກງົບປະມານສ້ອມແປງມີຈໍາກັດ ຈຶ່ງສາມາດສ້ອມແປງໄດ້ສະເພາະຈຸດທີ່ມີການເປ່ເຫຼາຍທີ່ເກີດຂຶ້ນແລ້ວເທົ່ານັ້ນ, ສ່ວນຈຸດນໍ້າເຄີຍຖ້ວມທາງນັ້ນ ຍັງບໍ່ທັນມີງົບປະມານເພື່ອຍົກລະດັບໃຫ້ສູງກ່ວາລະດັບນໍ້າຖ້ວມເທື່ອ, ນອກຈາກນັ້ນຈຸດທີ່ມີຄວາມສ່ຽງຕໍ່ການເປ່ເຫຼາຍຍັງບໍ່ມີງົບປະມານສໍາລັບສິດຢາງທັບເພື່ອປ້ອງກັນບໍ່ໃຫ້ນໍ້າຊຶມເຂົ້າຟື້ນທາງ. ສະນັ້ນ, ໃນຊ່ວງລະດູຝົນໃນແຕ່ລະປີຖ້າຝົນບໍ່ຕົກຫຼາຍ ກໍ່ຈະເຮັດໃຫ້ສະພາບໜ້າທາງຢູ່ໃນສະພາບດີ, ກົງກັນຂ້າມຖ້າປີໃດມີພະຍຸພັດຜ່ານຫຼາຍ, ເກີດຝົນຕົກໜັກ ເຮັດໃຫ້ນໍ້າໄຫຼຊຸ ກໍ່ຈະເຮັດໃຫ້ໜ້າທາງມີການເປ່ເຫຼາຍຂຶ້ນກວ່າເກົ່າ.

12. ປະຊາຊົນ ເມືອງ ໄຊທານີ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ສະເໜີໃຫ້ສ້ອມແປງທາງທີ່ເປັນຂຸມຕາມເຂດທີ່ເປ່ເຫຼາຍ ເພື່ອບໍ່ໃຫ້ເປ່ເຫຼາຍຂຶ້ນ ແລະ ຫຼຸດຜ່ອນງົບປະມານ ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງສະເໜີໃຫ້ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງລົງຕິດຕາມກວດກາ ແລະ ແກ້ໄຂດ້ວຍ.

➢ ຕອບ: ໃນລະຫວ່າງເດືອນ ຕຸລາ 2018 ພາຍຫຼັງສິ້ນສຸດລະດູຝົນ ຄະນະວິຊາການກົມຂົວທາງ ກໍ່ໄດ້ລົງສຶມທົບກັບ ພະແນກ ຍທຂ ນະຄອນຫລວງ/ແຂວງ ໄປກວດກາຕົວຈິງເພື່ອເກັບກໍາບໍລິມາດ, ເກັບກໍາຈຸດເປ່ເຫຼາຍ ແລະ ກໍານົດວິທີການສ້ອມແປງ ໃຫ້ມີຄວາມເປັນເອກະພາບກັນ ໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດ ໂດຍສະເພາະທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດຍາວ 7.730 ກິໂລແມັດ. ຄວາມຕ້ອງການງົບປະມານໃນເບື້ອງຕົ້ນ 1.200 ຕື້ກີບ, ແຕ່ເນື່ອງຈາກງົບປະມານໃນການສ້ອມແປງມີຈໍາກັດ ຈຶ່ງໄດ້ສ້ອມແປງສະເພາະຈຸດທີ່ເປ່ເຫຼາຍໜັກ ແລະ ບາງຈຸດທີ່ມີຄວາມສ່ຽງທີ່ຈະເປ່ເຫຼາຍຈຳນວນໜຶ່ງເທົ່ານັ້ນ. ໃນໄລຍະຜ່ານມາ ກະຊວງ ຍທຂ ໄດ້ນໍາໃຊ້ງົບປະມານໃຫ້ຖືກຕາມວິໃນແຜນການ-ວິໃນການເງິນ, ການຈັດຊື້ຈັດຈ້າງ ຕ້ອງໄດ້ປະຕິບັດຕາມກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການຈັດຊື້-ຈັດຈ້າງ ດ້ວຍທຶນຂອງລັດ ສະບັບ 30/ສພຊ, ລົງວັນທີ 2 ພະຈິກ 2018 ຢ່າງເຂັ້ມງວດ. ການປະມຸນເອົາຜູ້ຮັບເໝົາ ຕ້ອງໄດ້ປະຕິບັດຕາມຂັ້ນຕອນ ແລະ ໃຊ້ເວລາຍາວສົມຄວນ, ປະກາດປະມຸນຢ່າງໜ້ອຍ 20 ວັນ, ການເປີດຊອງ, ການຕີລາຄາການປະມຸນ ໃຊ້ເວລາປະມານ 1 ອາທິດ, ນໍາສະເໜີຂັ້ນເທິງເພື່ອອອກຂໍ້ຕົກລົງອະນຸມັດເຊັນສັນຍາ ໃຊ້ເວລາປະມານ 1 ອາທິດ, ໂຄງການເຊັນສັນຍາ 1 ອາທິດ, ການເຄື່ອນຍ້າຍກົນຈັກ ແລະ ກະກຽມວັດສະດຸ 2 ອາທິດ ລວມທັງໝົດ ກ່ອນຜູ້ຮັບເໝົາຈະລົງມືປະຕິບັດວຽກໄດ້ ກໍ່ປະມານ 2 ເດືອນ. ງົບປະມານຊໍາລະໃຫ້ຜູ້

ຮັບໝົາ ສາມາດສະໜອງໄດ້ພຽງ 15-30 ເປີເຊັນ ຂອງມູນຄ່າສັນຍາທັງໝົດ ຕໍ່ 1 ປີ, ເປັນສາຍເຫດເຮັດໃຫ້ຜູ້ຮັບໝົາຂາດທຶນໝູນວຽນ, ຂາດສະພາບຄ່ອງ ການປະຕິບັດວຽກງານບໍ່ຕໍ່ເນື່ອງ, ຊັກຊ້າ ແລະ ບາງໂຄງການກໍແກ່ຍາວເວລາການສໍາເລັດ. ແຕ່ຫຼາຍບໍລິສັດກໍໄດ້ມີຄວາມເອົາໃຈໃສ່ໃນຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຕົນ ໃນການຕາບຊຸມ, ການຂຸດຮື້ ແລະ ບຸຢາງຄືນ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ສະພາບເສັ້ນທາງທີ່ເປ່ເພກັບຄືນສູ່ສະພາບປົກກະຕິ ໂດຍໄວ, ໂດຍລວມແລ້ວມາຮອດເດືອນ ພຶດສະພາ 2019 ນີ້ ຫຼາຍເສັ້ນທາງແມ່ນໄດ້ຖືກແກ້ໄຂ ໃຫ້ການສັນຈອນໄປມາໄດ້ສະດວກສະບາຍຂຶ້ນເປັນແຕ່ລະໄລຍະ. ສໍາລັບກົນໄກ ເພື່ອໃຫ້ສາມາດຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກ ແກ້ໄຂຈຸດທີ່ເປ່ເພໃຫ້ໄວຂຶ້ນ, ກົມຂົວທາງ ກໍໄດ້ຈັດຕັ້ງຄະນະຄົ້ນຄ້ວາເພື່ອປັບປຸງດ້ານນິຕິກຳຈຳນວນໜຶ່ງເພື່ອເປັນບ່ອນອີງໃນການດຳເນີນຂັ້ນຕອນການສ້ອມແປງ ໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບຄວາມຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການຂອງວຽກງານໄລຍະໄໝ ເພື່ອນໍາສະເໜີຂໍອະນຸມັດຈາກຂັ້ນເທິງ.

➢ ສໍາລັບທາງຫລວງທ້ອງຖິ່ນໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ນັ້ນ : ກະຊວງ ຍທຂ ໄດ້ມີໜັງສືທາງລັດຖະການສະເໜີທ່ານ ເຈົ້າຄອງນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ເພື່ອຊີ້ນໍາພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງຂອງອົງການປົກຄອງນະຄອນຫລວງແກ້ໄຂ ຕາມເອກະສານເລກທີ 806/ຍທຂ, ລົງວັນທີ 07 ກໍລະກົດ 2018, ພ້ອມດຽວກັນນັ້ນ ກະຊວງ ຍທຂ ໃນນາມເຮັດໜ້າທີ່ຄຸ້ມຄອງມະຫາພາກ ໄດ້ຊີ້ນໍາໃຫ້ກົມຂົວທາງລົງສົມທົບກັບພະແນກຍທຂ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ແລະ ຫ້ອງການ ຍທຂ ເມືອງ ລົງກວດກາຕົວຈິງເກັບກຳຂໍ້ມູນ ແລະ ສັງລວມ, ພ້ອມທັງສະເໜີວິທີແກ້ໄຂຕໍ່ຄະນະນຳນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ເພື່ອຮັບປະກັນການຄົມມະນາຄົມຂົນສົ່ງ, ອໍານວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ປະຊາຊົນໄປມາສະດວກສະບາຍ, ພ້ອມດຽວກັນນີ້ໃນ ປີ 2019 ກະຊວງ ຍທຂ ໄດ້ຈັດແບ່ງງົບປະມານກອງທຶນທາງ ຮ່ວງ 20 % ໃຫ້ບັນດາແຂວງ ແລະ ສໍາລັບນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ນໍາໃຊ້ເຂົ້າໃນການບຸລະນະຮັກສາ ສ້ອມແປງທາງທາງຫລວງທ້ອງຖິ່ນ ປະຈຳປີ 2019 ຈຳນວນ 7.488.904.000 ກີບ ຕາມໜັງສືເລກທີ 394/ຍທຂ, ລົງວັນທີ 25/4/2019.

➢ ປະຊາຊົນ ບ້ານນາທົ່ມ, ເມືອງໄຊທານີ, ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ສະເໜີກ່ຽວກັບການກໍ່ສ້າງເສັ້ນ ທາງລົດໄຟ ຄວາມໄວສູງ ລາວ-ຈີນ ທີ່ມີແລວທາງຜ່ານເຂດບ້ານນາທົ່ມ, ເມືອງໄຊທານີ, ນະຄອນ ຫຼວງວຽງຈັນ ວ່າເມື່ອໃດຈະຖືກຍົກຍ້າຍອອກ ແລະ ຈະໄດ້ຄ່າຊົດເຊີຍເທົ່າໃດ? ສະເໜີໃຫ້ພາກ ສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຊີ້ແຈງດ້ວຍ.

➢ ຕອບ: ຄໍາຕອບຄືຂໍ້ 2.

13. ປະຊາຊົນ ເມືອງ ໄຊທານີ ນະຄອນລາວວຽງຈັນ ສະເໜີກ່ຽວກັບການເກັບລາຍຮັບເຂົ້າງົບປະມານຂອງລັດ ສະເໜີໃຫ້ເອົາໃຈໃສ່ຂັ້ນຕົ້ມ ເປັນຕົ້ນການເກັບຄ່ານໍ້າໜັກລົດບັນທຸກເຫັນວ່າມີບາງຄັ້ງລົດບັນທຸກນໍ້າໜັກເກີນພະນັກງານພຽງແຕ່ເອົາເງິນ ແລ້ວກໍປ່ອຍໃຫ້ລົດບັນທຸກ ສາມາດໄປຕໍ່ໄດ້ ໂດຍບໍ່ສາມາດຮູ້ໄດ້ເລີຍວ່າເງິນຈຳນວນ ດັ່ງກ່າວຈະເຂົ້າງົບ ປະມານລັດບໍ່?

➢ ຕອບ: ຕໍ່ກັບບັນຫາດັ່ງກ່າວ, ໃນການປັບໄໝຕໍ່ຜູ້ລະເມີດການບັນທຸກນໍ້າໜັກເກີນ ຫຼື ກະທຳຜິດທີ່ກຳນົດຢູ່ໃນກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການຂົນສົ່ງທາງບົກ, ກະຊວງ ຍທຂ ໄດ້ມອບໃຫ້ພະແນກ ຍທຂ ແຂວງ/ນະຄອນຫລວງ ຊີ້ນໍາຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕົວຈິງ ໂດຍມີພະນັກງານປະຈຳສະຖານີຕິດຊັ່ງນໍ້າໜັກ ຕ້ອງປະຕິບັດທຸກຂັ້ນຕອນ ຕາມລະບຽບຂອງຂະແໜງການເງິນວາງອອກ ແລະ ປະຕິບັດຕາມແຈ້ງການວ່າດ້ວຍການປັບໄໝຕໍ່ຜູ້ລະເມີດການບັນທຸກນໍ້າໜັກເກີນ ສະບັບເລກທີ 2157/ຄຂປກ, 04/07/2000 ຊຶ່ງການປັບໄໝດັ່ງກ່າວ ແມ່ນໄດ້ມີບົດສະຫຼຸບປະຈຳອາທິດ, ປະຈຳເດືອນ, ປະຈຳງວດ, ປະຈຳປີ ໂດຍຜ່ານການກວດກາຈາກອົງການກວດສອບແຫ່ງລັດ ເປັນປະຈຳທຸກໆປີ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ເນື່ອງຈາກຍັງມີທາງສຽງຂອງສັງຄົມ ຕໍ່ກັບຄວາມບໍ່ໂປ່ງໃສຂອງພະນັກງານຈຳນວນນ້ອຍໜຶ່ງ, ເຊິ່ງປະຈຸບັນ ກົມຂົນສົ່ງ ພວມດຳເນີນການພັດທະນາສະຖານີຕິດຊັ່ງ ທີ່ນໍາໃຊ້ລະບົບທັນສະໄໝ ໃນການຄຸ້ມຄອງ, ຕິດຕາມ ແລະ ກວດກາ ຊຶ່ງສາມາດເບິ່ງເຫັນ ຜ່ານກ້ອງ CCTV, ໜ້າຈໍໂທລະພາບ ແລະ ໜ້າຈໍຄອມພິວເຕີ ໄດ້ຢູ່ ພະແນກ ຍທຂ ແຂວງ ແລະ ຢູ່ກົມຂົນສົ່ງ ໃນການເຂົ້າ-ອອກສະຖານີຕິດຊັ່ງຂອງລົດບັນທຸກ, ສາມາດກວດການໍ້າໜັກທີ່ລົດບັນທຸກຂຶ້ນຊຶ່ງຊັ່ງ ແລະ ຮູ້ໄດ້ເຖິງເງິນຄ່າປັບໄໝນໍ້າໜັກເກີນທີ່ຕ້ອງຈ່າຍຢ່າງໂປ່ງໃສ.

ສະຖານີຕິດຊັງນໍ້າໜັກແບບທັນສະໄໝນີ້ແມ່ນລັດຖະບານ ໄດ້ອະນຸມັດໃຫ້ດໍາເນີນການທົດລອງເບື້ອງຕົ້ນ ຢູ່ 3 ຈຸດ ຄື: ສະຖານີຕິດຊັງ ແຫ່ງທີ 1 ຢູ່ ທາງເລກ 9 ບ້ານຄໍາເຕີຍ, ເມືອງອາດສະພັງທອງ, ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ຊຶ່ງປະຈຸບັນ ໄດ້ເປີດນໍາໃຊ້ແລ້ວ, ແຫ່ງທີ 2 ຢູ່ທາງເລກ 13 ໃຕ້ ບ້ານນາອິນ, ເມືອງປາກກະດິງ, ແຂວງບໍລິຄໍາໄຊ ແມ່ນຈະໄດ້ເປີດນໍາໃຊ້ໃນທ້າຍປີ 2019 ນີ້ ແລະ ແຫ່ງທີ 3 ຢູ່ ທາງ R3 ບ້ານນາເຕີຍ, ເມືອງ ແລະ ແຂວງຫຼວງນໍ້າທາ ກໍພວມດໍາເນີນການ. ນອກນັ້ນ, ກໍຍັງມີແຜນຈະຂະຫຍາຍໂຄງການສະຖານີຕິດຊັງນໍ້າໜັກທັນສະໄໝນີ້ ໄປຈຸດອື່ນໆຕາມທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດ ໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດ. ແຕ່ເນື່ອງຈາກວ່າ ການລົງທຶນໃສ່ສະຖານີຕິດຊັງນໍ້າໜັກ ແບບທັນສະໄໝ ຕ້ອງໃຊ້ງົບປະມານຈໍານວນຫຼວງຫຼາຍ ຈຶ່ງຈໍາເປັນໄດ້ສະເໜີໃຫ້ອົງການຈັດຕັ້ງສາກົນ ເຂົ້າມາຊ່ວຍ ດ້ານວິຊາການ ແລະ ງົບປະມານ ຈຶ່ງຕ້ອງໄດ້ລໍຖ້າການເຈລະຈາ ແລະ ຕົກລົງເຫັນດີ ໂດຍຈະໃຊ້ ໄລຍະເວລາພໍສົມຄວນ ຈຶ່ງຈະສາມາດຂະຫຍາຍລະບົບທັນສະໄໝໃຫ້ພຽງພໍໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດ.

14. ປະຊາຊົນ ບ້ານໄຊຍະມິງຄຸນ, ນະຄອນໄກສອນພົມວິຫານ, ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ສະເໜີໃຫ້ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ປະສານສົມທົບກັບ ກະຊວງປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ ຕິດຕາມກວດກາກ່ຽວກັບການອະນຸຍາດ ການນໍາເຂົ້າລົດຈັກທີ່ມີຄວາມແຮງເກີນກົດໝາຍກໍານົດ ເຫັນວ່າປັດຈຸບັນໃນ ສປປ ລາວ ມີລົດຈັກທີ່ມີຄວາມແຮງເກີນກໍານົດຫລາຍ ຊຶ່ງເປັນສາເຫດທີ່ເຮັດໃຫ້ມີອຸປະຕິເຫດເສຍຊີວິດຢ່າງຫຼວງຫຼາຍ ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງສະເໜີໃຫ້ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງມີມາດຕະການຕໍ່ການນໍາເຂົ້າລົດຈັກປະເພດດັ່ງກ່າວຢ່າງເຂັ້ມງວດ ພ້ອມທັງລົງຕິດຕາມກວດກາຫາກພົບເຫັນແມ່ນໃຫ້ຍຶດແລ້ວທໍາລາຍ ແລະ ຍຶດໃບອະນຸຍາດການຂາຍລົດດ້ວຍ.

➢ ຕອບ: ການສະເໜີຂໍນໍາເຂົ້າ ແລະ ການລັກລອບນໍາເຂົ້າລົດຈັກທີ່ແຮງເກີນ 250 ຊີຊີ ໃນ ສປປ ລາວ ແມ່ນເປັນບັນຫາພື້ນເດັ່ນໃນສັງຄົມ, ຕໍ່ບັນຫາດັ່ງກ່າວ ຫ້ອງວ່າການລັດຖະບານ ໄດ້ອອກແຈ້ງການ ສະບັບເລກທີ 536/ຫລ.ກສສ, ລົງວັນທີ 31/05/2015, ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໄດ້ເປັນເຈົ້າການສົມທົບກັບ ບັນດາຂະແໜງການກ່ຽວຂ້ອງ ຄື: ກະຊວງ ອຸດສາຫະກໍາ ແລະ ການຄ້າ, ກະຊວງການເງິນ ແລະ ກະຊວງປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ ຈັດກອງປະຊຸມປຶກສາຫາລືກັນຫຼາຍຄັ້ງ ເພື່ອຄົ້ນຄ້ວາຊອກວິທີແກ້ໄຂ, ຜ່ານການປຶກສາຫາລືໃນກອງປະຊຸມ ແລະ ໄດ້ມີການກວດກາຄືນເງື່ອນໄຂການຊື້ຂາຍລົດຂອງບໍລິສັດນໍາເຂົ້າແມ່ນບໍ່ສອດຄ່ອງກັບເນື້ອໃນຂອງແຈ້ງການຂອງຫ້ອງວ່າການດັ່ງກ່າວ ຈຶ່ງບໍ່ສາມາດແກ້ໄຂໄດ້, ຕາມຜົນການກວດກາຕົວຈິງຂອງຄະນະຮັບຜິດຊອບໃນເດືອນ 5/2015 ໄດ້ພົບເຫັນລົດຈັກທີ່ມີຄວາມແຮງເກີນແຕ່ 600-1500 ຊີຊີ ຄ້າງຢູ່ສາງທ່ານາແລ້ງ ຈໍານວນ 8 ຄັນ ທີ່ຍັງຢູ່ພາຍໃຕ້ການຄວບຄຸມຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີ ແລະ ພະແນກດ້ານ ແລະ ສະກັດກັ້ນການລັກລອບໜີພາສີ ກົມພາສີ, ກະຊວງການເງິນ ໄດ້ກັກລົດຈັກຄວາມແຮງເກີນ ຈາກຜູ້ຊົມໃຊ້ພາຍໃນ ຈໍານວນ 14 ຄັນ. ເພື່ອຜັນຂະຫຍາຍຜົນຂອງກອງປະຊຸມປຶກສາຫາລືຜ່ານມາ ແລະ ເພື່ອຄວາມເປັນເອກະພາບ ໃນການແກ້ໄຂບັນຫາດັ່ງກ່າວ ກະຊວງ ຍທຂ ໄດ້ເຮັດໜັງສືທາງລັດຖະການ ຫາກະຊວງ ປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ ສະບັບເລກທີ 14304/ຍທຂ.ຫກ, ລົງວັນທີ 10/8/2015, ຈາກນັ້ນມີໜັງສືແຈ້ງຕອບຂອງຫ້ອງວ່າການກະຊວງປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ ສະບັບເລກທີ 1327/ຫວກ, ລົງວັນທີ 8/9/2015 ວ່າ: ບໍ່ສິ່ງເສີມໃຫ້ນໍາເຂົ້າລົດຈັກທີ່ມີຄວາມແຮງເກີນ 250 ຊີຊີ ເນື່ອງຈາກສ່ວນໜຶ່ງຂອງບັນຫາຄວາມບໍ່ສະຫງົບ, ຄວາມບໍ່ເປັນລະບຽບຮຽບຮ້ອຍໃນສັງຄົມ ແມ່ນມາຈາກການນໍາໃຊ້ລົດ ທີ່ມີຄວາມແຮງສູງດັ່ງກ່າວ ຂີ່ເປັນກຸ່ມແກ້ງ, ກວນເມືອງ, ເກີດອຸປະຕິເຫດ, ປຸ່ນຈີ່ຊິງຊັບ ແລະ ອື່ນໆ, ແຕ່ຖ້າມີຄວາມຈໍາເປັນແມ່ນໃຫ້ນໍາເຂົ້າບໍ່ເກີນ 500 ຊີຊີ.

ສະນັ້ນ, ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະຂົນສົ່ງ ຈຶ່ງເຫັນດີເປັນເອກະພາບຕາມການຕົກລົງ ຂອງຄະນະພັກ, ຄະນະນໍາກະຊວງປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ ເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມເປັນລະບຽບ ຮຽບຮ້ອຍໃນສັງຄົມ, ສາມາດຄຸ້ມຄອງ ແລະ ກວດກາໄດ້, ພ້ອມກັນນັ້ນ ກໍສະເໜີຂໍຮັກສາຂໍ້ກໍານົດກ່ຽວກັບມາດຕະຖານເຕັກນິກຍານພາຫະນະ ແລະ ສິ້ນສ່ວນຍານພາຫະນະ ທີ່ຈະນໍາເຂົ້າ ສປປ ລາວ ສະບັບເລກທີ 4312/ຄຂປກ, ລົງວັນທີ 11/11/2002 ໃຫ້ມີຜົນສັກສິດໃນການນໍາໃຊ້ຕໍ່ໄປ ຕາມໜັງສືລາຍງານຫ້ອງວ່າການລັດຖະບານສະບັບເລກທີ 00203/ຍທຂ, ລົງວັນທີ 23/2/2016.

ຫ້ວງຈາກນັ້ນ ໄດ້ມີແຈ້ງການຂອງຫ້ວງວ່າການສຳນັກງານນາຍົກລັດຖະມົນຕີ ສະບັບເລກທີ 1111/ ຫສນຍ.ກຄສ, ລົງວັນທີ 27/7/2017 ເລື່ອງ: ທິດຊີ້ນຳ ກ່ຽວກັບການກວດກາແກ້ໄຂລົດນຳເຂົ້າບໍ່ຖືກຕ້ອງ ແລະ ປອມແປງເອກະສານ ເພື່ອປະຕິບັດຕາມການຊີ້ນຳດັ່ງກ່າວ ກະຊວງການເງິນ ໄດ້ເປີດກອງປະຊຸມປຶກສາ ຫາລືເພື່ອຄົ້ນຄ້ວາແກ້ໄຂບັນຫາດັ່ງກ່າວ ໃນວັນທີ 07/06/2018 ໂດຍການເປັນປະທານ ຂອງທ່ານ ຮອງ ລັດຖະມົນຕີກະຊວງການເງິນ ມີຜູ້ຕາງໜ້າຈາກພາກສ່ວນ: ກະຊວງ ອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ, ກະຊວງ ການເງິນ ແລະ ກະຊວງ ປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ, ກະຊວງ ປ້ອງກັນປະເທດ, ກະຊວງ ການຕ່າງປະເທດ ແລະ ກະຊວງ ຍຸຕິທຳ ເຂົ້າຮ່ວມ ເຊິ່ງກອງປະຊຸມໄດ້ຕົກລົງເປັນເອກະພາບກັນດັ່ງນີ້: ການແກ້ໄຂລົດຈັກແຮງມ້າ ເກີນ 250 cc ທີ່ເປັນຄະດີຄົງຢູ່ກົມພາສີຈຳນວນ 32 ຄັນ, ກອງປະຊຸມເຫັນດີເປັນເອກະພາບຄື: ມອບ ໃຫ້ ກົມຂົນສົ່ງ ເປັນເຈົ້າການປະສານສົມທົບກັບພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງເພື່ອປຶກສາຫາລື, ຄົ້ນຄ້ວາວິໃຈກົນໄກ ແລະ ມາດຕະການແກ້ໄຂໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບລະບຽບການຂອງພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ ເພື່ອກຳນົດເປັນມາດ ຕະການແກ້ໄຂລວມສຳລັບລົດຈັກປະເພດດັ່ງກ່າວ ເປັນຕົ້ນການກຳນົດແຮງມ້າ, ເສັ້ນທາງທີ່ໃຊ້ຂັບຂີ່ລົດ ປະເພດດັ່ງກ່າວ, ໃບອະນຸຍາດຂັບຂີ່ລົດປະເພດດັ່ງກ່າວ ແລະ ອື່ນໆຕາມລະບຽບການຂອງຂະແໜງໂຍທາທິ ການ ແລະ ຂົນສົ່ງ; ມອບໃຫ້ກົມສ່ວຍສາອາກອນ ສົມທົບກັບພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງຄົ້ນຄ້ວາ, ກຳນົດອັດຕາ ອາກອນຊົມໃຊ້ ສຳລັບລົດຈັກແຮງມ້າເກີນ 250 cc. ປະຈຸບັນກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ພວມ ຄົ້ນຄ້ວາ-ສັງລວມ ເພື່ອລາຍງານລັດຖະບານ ພິຈາລະນາ ແລະ ຊີ້ນຳໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕໍ່ໄປ.

15. ປະຊາຊົນ ບ້ານຕານມີໄຊ, ເມືອງໄຊທານີ, ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ສະເໜີ 02 ບັນຫາຄື:

- ໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງແຕ່ 4ແຍກໄຟແດງ ບ້ານຕານມີໄຊ, ເມືອງໄຊທານີ, ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຫາ 3 ແຍກ ບ້ານສີເກີດ,ເມືອງນາຊາຍທອງ, ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ໄລຍະທາງປະມານ 9.370ແມັດ ຄວາມກ້ວາງຂອງທາງ 28 ແມັດ, ຄູກາງທາງ 1.50 ແມັດ ແລະ ທາງຄົນຍ່າງ 1,50 ແມັດ ພ້ອມຮ່ອງລະບາຍນ້ຳ ແລະ ໄຟເຍືອງທາງ ໄລຍະກໍ່ສ້າງເລີ່ມແຕ່ວັນທີ 01 ຕຸລາ 2016 ຫາ ວັນທີ 31 ທັນວາ2018. ປັດຈຸບັນເຫັນວ່າໂຄງການດັ່ງກ່າວ ໄດ້ກໍ່ສ້າງໄປແລ້ວປະມານ 6.000 ແມັດກ່ວາ ແລະຍັງສືບຕໍ່ກໍ່ສ້າງ ປະມານ 3.000 ແມັດກ່ວາ ສະເໜີໃຫ້ ພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງລົງທຶນຕາມກວດກາ ແລະ ຊຸກຍູ້ ໃຫ້ການກໍ່ສ້າງສຳເລັດຕາມກຳນົດເວລາດ້ວຍ;

➤ ຕອບ: ອີງຕາມການລາຍງານຂອງພະແນກ ຍທຂ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ໃຫ້ຊາບວ່າ: ນັບແຕ່ໄດ້ເຊັນສັນຍາ ຮັບໝົກໍ່ສ້າງໂຄງການໃນເດືອນ ກັນຍາ 2016 ພະແນກ ຍທຂ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ໄດ້ຊີ້ນຳໃຫ້ບໍລິສັດ ຮັບໝົກໍ່ສ້າງເອົາໃຈໃສ່ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ ຈົນຮອດເດືອນ ກັນຍາ 2018 ໝົດອາຍຸສັນຍາການ ກໍ່ສ້າງ ແລະ ບໍລິສັດຮັບໝົກໍ່ສ້າງຂໍຕໍ່ສັນຍາຕື່ມ 9 ເດືອນ ຮອດເດືອນ ມິຖຸນາ 2019, ມາຮອດປະຈຸບັນ ສາມາດຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກໄດ້ທັງໝົດ 60,05% ທຽບໃສ່ແຜນການລວມ ແມ່ນຫລຸດ 39,95% ຊຶ່ງສາເຫດ ທີ່ພາໃຫ້ໂຄງການຊັກຊ້າຍ້ອນມີບັນຫາດັ່ງນີ້:

- 1) ການຍົກຍ້າຍສິ່ງກົດຂວາງ ທີ່ຢູ່ໃນຂອບເຂດການກໍ່ສ້າງເຊັ່ນ: ລະບົບລະບາຍນ້ຳ, ສາຍໄຍແກ້ວ, ລະບົບ ໄຟຟ້າ ແລະສິ່ງປຸກສ້າງຂອງປະຊາຊົນ ມີຄວາມຫຼ້າຊ້າໃຊ້ເວລາດົນໃນການໄກ່ແກ່ຍເຮັດໃຫ້ການກໍ່ສ້າງ ພົບຄວາມຫຍຸ້ງຍາກ;
- 2) ເສັ້ນທາງດັ່ງກ່າວແມ່ນເສັ້ນທາງໜຶ່ງທີ່ມີປະລິມານການສັນຈອນທີ່ໜ້າແໜ້ນ ໂດຍສະເພາະແມ່ນລົດ ບັນທຸກທີ່ນຳໃຊ້ເສັ້ນທາງດັ່ງກ່າວ ແລະເປັນໂຄງການກໍ່ສ້າງທີ່ບໍ່ມີທາງເວັ້ນ ເຮັດໃຫ້ການກໍ່ສ້າງພົບຄວາມ ຫຍຸ້ງຍາກ;
- 3) ເນື່ອງຈາກວ່າບໍລິສັດຂາດທຶນຮອນໜຸນວຽນໃນການກໍ່ສ້າງ ບໍ່ສາມາດຕອບສະໜອງຕາມແຜນວຽກທີ່ ກຳນົດໄວ້ ແລະ ລັດຖະບານກໍ່ບໍ່ສາມາດຕອບສະໜອງການຊຳລະຄ່າກໍ່ສ້າງທີ່ສຳເລັດແລ້ວ ຕາມສັນຍາ ກຳນົດໄວ້.

ຕໍ່ບັນຫາດັ່ງກ່າວ ລັດຖະບານໄດ້ມີແຈ້ງການ ສະບັບເລກທີ: 360/ຫສນຍ, ລົງວັນທີ 4/3/2019 ໃຫ້

ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ສົມທົບກັບກະຊວງການເງິນ ແລະພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງ ຄົ້ນຄ້ວາ ແລະຊອກທາງອອກ ເພື່ອຊ່ວຍບໍລິສັດ ໃຫ້ສາມາດຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການດັ່ງກ່າວໄດ້ສໍາເລັດຕາມແຜນການ.

ກະຊວງ ຍທຂ ໃນນາມເຮັດໜ້າທີ່ຄຸ້ມຄອງມະຫາພາກໄດ້ລົງຕິດຕາມ ແລະຊຸກຍູ້ຢູ່ພາກສະໜາມ ທັງໄດ້ຊີ້ນໍາໃຫ້ພະແນກ ຍທຂ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນໃນນາມເຈົ້າຂອງໂຄງການ ເອົາໃຈໃສ່ຊີ້ນໍາຊຸກຍູ້ໃຫ້ບໍລິສັດຜູ້ຮັບໜ້າກໍ່ສ້າງເລັ່ງສືບຕໍ່ໜ້າວຽກທີ່ຍັງຄ້າງຄາໃຫ້ສໍາເລັດ, ພ້ອມທັງໃຫ້ປັບປຸງເສັ້ນທາງຊ່ວງທີ່ຍັງບໍ່ທັນໄດ້ກໍ່ສ້າງທີ່ໜ້າທາງເປັນບວກເປັນຊຸມນັ້ນ ກໍ່ໃຫ້ມີການສ້ອມແປງທົດນໍ້າເປັນປົກກະຕິ ເພື່ອອໍານວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການສັນຈອນໄປມາໄດ້ສະດວກ, ປອດໄພ.

- ການປຸກເຮືອນ ຫຼື ສິ່ງປຸກສ້າງ ຕາມແຄມທາງ ໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ເຫັນວ່າບໍ່ເປັນລະບຽບ ຮຽບຮ້ອຍ ແລະ ບໍ່ໄດ້ມາດຕະຖານ ບາງເຂດແມ່ນຖິມດິນລີ້ນອອກມາຕາມເສັ້ນທາງ ເປັນແມັດກໍ່ມີ ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງສະເໜີໃຫ້ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງລົງຕິດຕາມກວດກາ ແລະ ແກ້ໄຂດ້ວຍ.

- ຕອບ: ອີງຕາມການລາຍງານຂອງ ພະແນກ ຍທຂ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ໃຫ້ຊາບວ່າ:
 - 1). ການອະນຸຍາດປຸກສ້າງ, ການຖິມດິນ ຊຸດດິນຕ່າງໆ ໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ໃນປະຈຸບັນແມ່ນໄດ້ອີງໃສ່ນິຕິກຳ ດັ່ງນີ້ : ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການຜັງເມືອງ (ສະບັບປຸງ) ສະບັບເລກທີ 40/ສພຊ, ລົງວັນທີ 16/11/2017; ຂໍ້ຕົກລົງຂອງທ່ານລັດຖະມົນຕີກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ວ່າດ້ວຍການຄຸ້ມຄອງການປຸກສ້າງ (ສະບັບປັບປຸງໃໝ່) ເລກທີ 2241/ຍທຂ, ລົງວັນທີ 31/01/2019; ຄໍາສັ່ງແນະນໍາຂອງທ່ານເຈົ້າຄອງນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ວ່າດ້ວຍການຄຸ້ມຄອງຄວາມເປັນລະບຽບຮຽບຮ້ອຍ ໃນການຈາລະຈອນຕາມເສັ້ນທາງ, ການຄຸ້ມຄອງການປຸກສ້າງ - ສ້ອມແປງ ແລະ ຕິດຕັ້ງປ້າຍໂຄສະນາຕ່າງໆ ໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ເລກທີ 010/ຈນວ, ລົງວັນທີ 13/09/2013; ຂໍ້ແນະນໍາເພີ່ມເຕີມຂອງກົມເຄຫາ ແລະ ຜັງເມືອງກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ປີ 2005; ຂໍ້ກຳນົດບົດແນະນໍາທາງດ້ານເຕັກນິກ ກ່ຽວກັບ ເຕັກນິກການຊຸດດິນ ຫຼື ຖິມດິນຂອງກົມເຄຫາ ແລະ ຜັງເມືອງ, ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ປີ 2013.
 - 2). ມາດຕະການທີ່ເດັດຂາດໃນການແກ້ໄຂ ຕໍ່ພາກສ່ວນຜູ້ລະເມີດ ກ່ຽວກັບບັນຫາການປຸກສ້າງ, ການຊຸດດິນ ຖິມດິນ ແລະ ການບຸກລຸກເຂດສະຫງວນຕ່າງໆ ເຂດສະຫງວນທາງ ມີມາດຕະການ ດັ່ງນີ້ : ນັບແຕ່ເດືອນ 05 ປີ 2017 ເປັນຕົ້ນມາ ພະແນກ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ໄດ້ສ້າງຕັ້ງໜ່ວຍງານຕິດຕາມ, ກວດກາຜັງເມືອງ (ໃນຕໍ່ໜ້າຈະສ້າງເປັນເຈົ້າໜ້າທີ່ຜັງເມືອງຕາມກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການຜັງເມືອງ ສະບັບປັບປຸງກຳນົດ) ເຊິ່ງໜ່ວຍງານດັ່ງກ່າວມີໜ້າທີ່ ລົງປະສານສົມທົບກັບບັນດາຫ້ອງການໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງປະຈຳເມືອງ 9 ຕົວເມືອງ, ອຳນາດການປົກຄອງບ້ານ ແລະພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກ່ຽວຂ້ອງ ຢ່າງເປັນປະຈຳ ເພື່ອລົງຕິດຕາມ, ກວດກາການປຸກສ້າງ, ການຕໍ່ເທີບ - ຕີບ ແລະ ການຊຸດດິນ-ຖິມດິນ ທີ່ບໍ່ຖືກຕ້ອງຕາມລະບຽບຄຸ້ມຄອງຜັງເມືອງ, ລົງຈັດສັນເຮັດບົດບັນທຶກກ່າວເຕືອນ, ປັບໃໝ ແລະ ປະຕິບັດມາດຕະການຢ່າງເດັດຂາດ; ການບຸກລຸກເຂດສະຫງວນທາງ ແລະ ເຂດສະຫງວນຕ່າງໆ ຕ້ອງໄດ້ແກ້ໄຂບັນຫາການອອກໃບຕາດິນ ກວມເອົາເຂດສະຫງວນຂອງທາງ ແລະ ເຂດສະຫງວນຕ່າງໆ ທີ່ບໍ່ສອດສ່ອງຕາມແຜນຜັງເມືອງກຳນົດ; ຈະໄດ້ປັບປຸງລະບຽບການໃນການຄຸ້ມຄອງການຊຸດດິນ-ຖິມດິນໃຫ້ມີຄວາມຈະແຈ້ງ, ຊັດເຈນ ແລະ ຮັດກຸມ ແລະ ມີມາດຕະການທີ່ເຂັ້ມງວດເດັດຂາດກວ່າເກົ່າ ຕໍ່ພາກສ່ວນທີ່ລະເມີດລະບຽບການຄຸ້ມຄອງ.
- 16. ພະນັກງານບໍານານ ບ້ານອຸບມຸງ ,ເມືອງສີໂຄດຕະບອງ ,ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ສະເໜີກ່ຽວກັບຜົນກະທົບຈາກໂຄງການຕະຝັ່ງເຈື່ອນ ເຂດບ້ານເກົ້າລ້ຽວ ຫາ ບ້ານວັດໄຕນ້ອຍ ເມືອງສີໂຄດຕະບອງ ,ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ໂຄງການດັ່ງກ່າວແມ່ນໄດ້ເຮັດສໍາເລັດແລ້ວ ແຕ່ວ່າບໍ່ໄດ້ມາດ ຕະຖານ ເພາະ ວ່າເວລາຝົນຕົກແມ່ນຈະເຮັດໃຫ້ມີນ້ຳອ້າ , ຮ່ອງນ້ຳເສຍບໍ່ລະບາຍ ສົ່ງຜົນໃຫ້ນ້ຳຖ້ວມໃນເຂດບ້ານດັ່ງກ່າວ. ດັ່ງນັ້ນ , ຈຶ່ງສະເໜີໃຫ້ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງລົງຕິດຕາມກວດກາແລະ ແກ້ໄຂ.
- ຕອບ: ອີງຕາມການລາຍງານຂອງພະແນກ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ໃຫ້ຊາບວ່າ: ການອອກແບບກໍ່ສ້າງຄູ່ປ້ອງກັນນ້ຳຖ້ວມ (ໂຄງການປ້ອງກັນຕະຝັ່ງເຈື່ອນ ແລະ ພັດທະນາແຄມຂອງ) ໄດ້ດໍາເນີນການສຶກສາລະອຽດຖີ່ຖ້ວນຕໍ່ກັບຜົນກະທົບທີ່ຈະເກີດຂຶ້ນ, ພື້ນທີ່ດິນເຂດນີ້ເປັນພື້ນທີ່ຕໍ່າ ກ່ອນບໍ່ທັນກໍ່ສ້າງຄູ່ປ້ອງກັນນ້ຳ ນ້ຳກໍ່ອ້າອຸ່ຢູ່ແລ້ວ ປະຊາຊົນກໍ່ໄດ້ເອົາບ້ານດູດນ້ຳລົງສູ່ແມ່ນ້ຳຂອງເອົາເອງ. ສະນັ້ນ ຈຶ່ງໄດ້ອອກແບບກໍ່ສ້າງ

ຮ່ອງລະບາຍນໍ້າລຽບຕາມຕົນຄູ່ປ້ອງກັນນໍ້າຖ້ວມ ແລະ ກໍ່ສ້າງຮ່ອງລະບາຍໃຫ້ຍຸຕິສັນຄູເປັນຈຸດໆອອກໄປລົງ ສູ່ແມ່ນໍ້າຂອງເພື່ອລະບາຍນໍ້າຝົນອອກຈາກພື້ນທີ່ດັ່ງກ່າວ, ຫຼືກລ້ຽງບໍ່ໃຫ້ເກີດບັນຫາກ່ຽວກັບການລະບາຍນໍ້າ ພາຍຫຼັງໂຄງການກໍ່ສ້າງສໍາເລັດແລ້ວ. ນັບແຕ່ປີ 2014 ເປັນຕົ້ນມາການລະບາຍນໍ້າເລີ້ມມີບັນຫາ ຍ້ອນຮ່ອງ ລະບາຍນໍ້າມີສິ່ງອຸດຕັນຄ້າງຄາຢູ່ຕາມຮ່ອງລະບາຍເປັນຈໍານວນຫຼວງຫຼາຍ ເຊັ່ນ: ຂີ້ເຫຍື້ອ, ຕົ້ນໄມ້, ຫຍ້າເກີດ ຂຶ້ນຕາມພື້ນຮ່ອງເປັນຈໍານວນຫຼວງຫຼາຍ ຈຶ່ງເຮັດໃຫ້ນໍ້າໄຫຼບໍ່ສະດວກ, ນອກຈາກນັ້ນກໍ່ແມ່ນການຖິ້ມດິນເພື່ອ ປຸກສ້າງອາຄານຕ່າງໆຢູ່ບໍລິເວນນັ້ນເຮັດໃຫ້ດິນໄຫຼໄປຖິ້ມຮ່ອງເຮັດໃຫ້ພື້ນຮ່ອງລະບາຍນໍ້າສູງຂຶ້ນ ຈຶ່ງເຮັດໃຫ້ ນໍ້າໄຫຼບໍ່ສະດວກ-ໄຫຼບໍ່ທັນໃນເວລາຝົນຕົກແຮງ.

• ວິທີແກ້ໃນໄລຍະສັ້ນ (ກ່ອນຝົນຈະມາໃນປີ 2019 ນີ້).

ພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫຼວງ ຮ່ວມກັບວິຊາການຫ້ອງການໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ເມືອງສີໂຄດຕະບອງ ໄດ້ໄປກວດກາສະຖານທີ່ຕົວຈິງ ແລະ ວັດແທກຈັດລະດັບພື້ນຮ່ອງລະບາຍນໍ້າແຕ່ລະຈຸດ ແລ້ວ ເຫັນວ່າໄດ້ຕາມລະດັບຄວາມຄ້ອຍຊັ້ນຂອງການໄຫຼຂອງນໍ້າແລ້ວ, ສະເໜີໃຫ້ສະມາຊິກສະພາປະຊາຊົນ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນຊ່ວຍຊີ້ແຈງ ແລະ ປະສານໃຫ້ອົງການປົກຄອງເມືອງ ແລະ ນາຍບ້ານຈໍານວນ 4 ບ້ານ ດັ່ງກ່າວ ເພື່ອລະດົມໃຫ້ປະຊາຊົນໃນເຂດດັ່ງກ່າວເຮັດອານາໄມທໍາຄວາມສະອາດ, ຕັດຫຍ້າ, ເກັບຂີ້ເຫຍື້ອ, ຊຸດ ດິນອອກຈາກຮ່ອງລະບາຍນໍ້າໃຫ້ໝົດ ແລ້ວນໍ້າກໍ່ຈະໄຫຼໄດ້ດີ. ສໍາລັບອອກອະນຸຍາດການຖິ້ມດິນ, ປຸກສ້າງໃນ ບໍລິເວນດັ່ງກ່າວ ແມ່ນບໍ່ໃຫ້ອົງການປົກຄອງບ້ານເປັນຜູ້ອະນຸມັດໂດຍພາລະການເພາະມັນຕິດພັນທາງດ້ານເຕັກ ນິກການລະບາຍນໍ້າ ເພື່ອຫລີກລຽງການລະເມີດຖິ້ມດິນຢ່າງຊະຊາຍເຊິ່ງສາຍເຫດຕົ້ນຕໍເຮັດໃຫ້ນໍ້າຖ້ວມຂັງ, ສະນັ້ນທຸກໆກິດຈະການຖິ້ມດິນ ແລະ ການປຸກສ້າງຕ່າງໆ ຕ້ອງໄດ້ປະຕິບັດຕາມລະບຽບວ່າດ້ວຍການຄຸ້ມຄອງ ການປຸກສ້າງທີ່ມີແລ້ວ ໂດຍແມ່ນຫ້ອງການ ຍທຂ ເມືອງ ແລະ ພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນເປັນຜູ້ອະນຸມັດ ຕາມການແບ່ງຂັ້ນຄຸ້ມຄອງຢ່າງເຂັ້ມງວດ.

• ວິທີແກ້ໃນໄລຍະຍາວ .

ປັດຈຸບັນພະແນກ ຍທຂ (ໂຄງການ) ແມ່ນໄດ້ຮັບເງິນກູ້ຈາກ ສ.ເກົາຫຼີເປັນທີ່ຮຽບຮ້ອຍແລ້ວ ເພື່ອນໍາໃຊ້ເຂົ້າໃນ ການກໍ່ສ້າງ ເສັ້ນທາງເບຕົງໃສ່ສັນຄູກັນນໍ້າເລີ້ມແຕ່ຮ້ານອາຫານມຸນດີໄນ ຫາ ບ້ານສີບຸນເຮືອງເຂດໂຮງງານນໍ້າ ປະປາເກົ້າລ້ຽວ ເສັ້ນທາງດັ່ງກ່າວແມ່ນຈະລວມທັງການກໍ່ສ້າງຮ່ອງລະບາຍນໍ້າ ໃຫ້ເປັນຮ່ອງລະບາຍທີ່ ຮັບປະກັນ ແໜ້ນໜາຖາວອນ, ຄາດຄະເນຈະລົງມືກໍ່ສ້າງໃນທ້າຍປີ 2019.

ກະຊວງ ຍທຂ ໃນນາມເຮັດໜ້າທີ່ຄຸ້ມຄອງມະຫາພາກ ໄດ້ຊີ້ນໍາໃຫ້ພະແນກ ຍທຂ ນະຄອນຫລວງ ວຽງຈັນ ສົມທົບກັບຫ້ອງການ ຍທຂ ເມືອງ ໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນເອົາໃຈໃສ່ບັນຫາດັ່ງກ່າວ ຕາມການ ສະເໜີໃນໄລຍະສັ້ນ ແລະ ໄລຍະຍາວເພື່ອສົມທົບກັບຜູ້ໃຫ້ທຶນດໍາເນີນໂຄງການໃຫ້ຖືກມາດຕະຖານເຕັກນິກ, ຮັບປະກັນຄຸນນະພາບ ແລະ ມີປະສິດທິຜົນ ບົນຈິດໃຈເພື່ອຮັບໃຊ້ປະຊາຊົນ.

ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງຮຽນລາຍງານມາຍັງທ່ານ ເພື່ອຊາບຕາມທາງຄວນດ້ວຍ.

- ບ່ອນນໍາສໍາ:
- ທ່ານ ຮອງລັດຖະມົນຕີ ທ່ານລະ
 - ທ່ານ ຫົວໜ້າກົມປະຊາສໍາພັນ ຫສນຍ
 - ສໍາເນົາເກັບມ້ຽນ

- 01 ສະບັບ.
- 01 ສະບັບ.
- 02 ສະບັບ



ດຣ ບຸນຈັນ ສິນທະວົງ