

ສາລະບານ

I. ທິດທາງແກ້ໄຂສະພາບການສັນຈອນແອອັດ ແລະສະພາບອຸປະຕິເຫດ ຢູ່ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ແລະບັນດາຕົວເມືອງໃຫຍ່

II. ທິດທາງແກ້ໄຂສະພາບອຸປະຕິເຫດ ຢູ່ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ແລະບັນດາຕົວເມືອງໃຫຍ່

III. ມາດຕະການຄຸ້ມຄອງການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງທີ່ມີສ່ວນຮ່ວມ ຂອງປະຊາຊົນ ຢູ່ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ

2

I. ທິດທາງແກ້ໄຂສະພາບການສັນຈອນ ແລະ ອຸປະຕິເຫດ(1)

1. ສະພາບຄວາມແອອັດໃນບັດຈຸບັນປະກອບມີ 3 ປະກົດການ:

1)ຈະລາຈອນແອອັດຫລາຍແມ່ນໃນເວລາເລັ່ງດ່ວນ;

2)ຊ່ວງເວລາລົດຕິດແຕ່ລະປີແມ່ນແກ່ຍາວອອກຫລາຍຂຶ້ນເລື້ອຍໆ;

3)ອຸປະຕິເຫດໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນ;

3

I. ທິດທາງແກ້ໄຂສະພາບການສັນຈອນ ແລະ ອຸປະຕິເຫດ(2)

2. ສາຍເຫດຕົ້ນຕໍ ພາໃຫ້ເກີດການແອອັດ

1) ພາຫະນະເພີ່ມຂຶ້ນ ສະເລ່ຍ 15% ຕໍ່ປີ;

2)ມີການຈອດລົດແຄມທາງຫລາຍ;

3)ບໍ່ລະບົບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ດີ;

4)ລະບົບການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນບໍ່ເປັນລະບົບຄົບຊຸດ;

5)ສະຕິຕໍ່ລະບຽບກົດໝາຍ ຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ບໍ່ທັນສູງ

4

6 ໜ້າວຽກ ຂອງໂຄງການຂົນສົ່ງແບບ ຍືນຍົງ ຂອງ ADB

1. ລົດເມດ່ວນ (BRT)

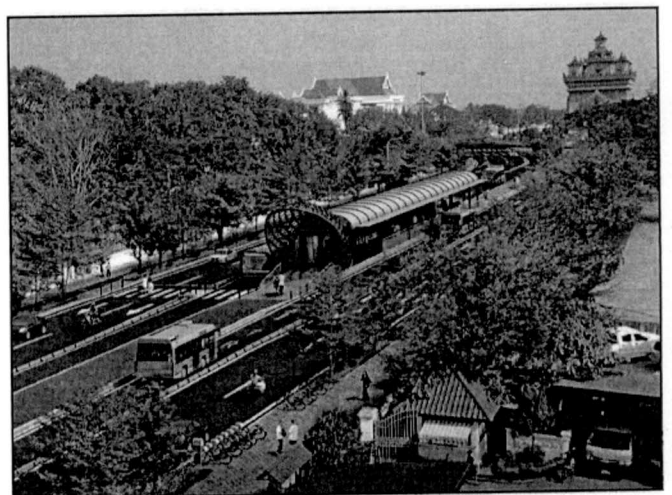
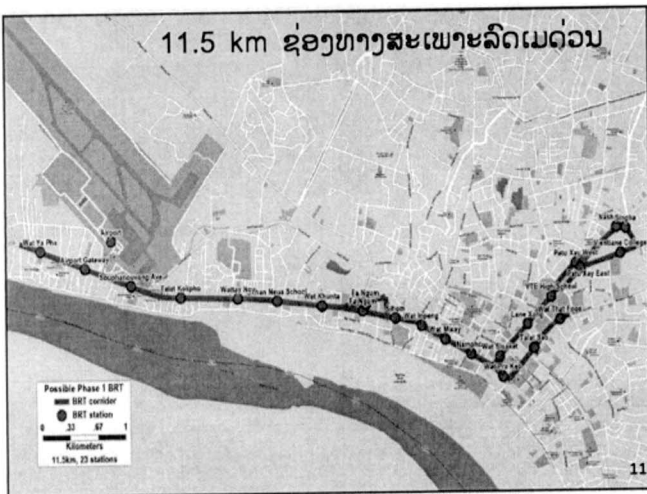
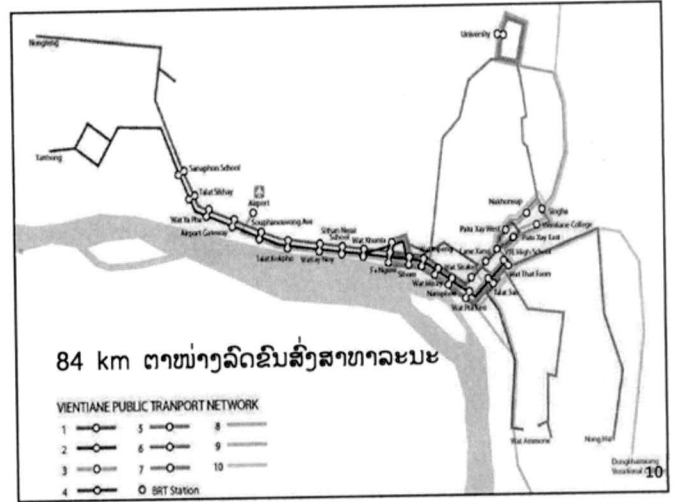
1. ກໍ່ສ້າງສະຖານີຈອດລົດໃນຕົວເມືອງ
2 ແຫ່ງ & ອຸສົມແປງ 1 ແຫ່ງ

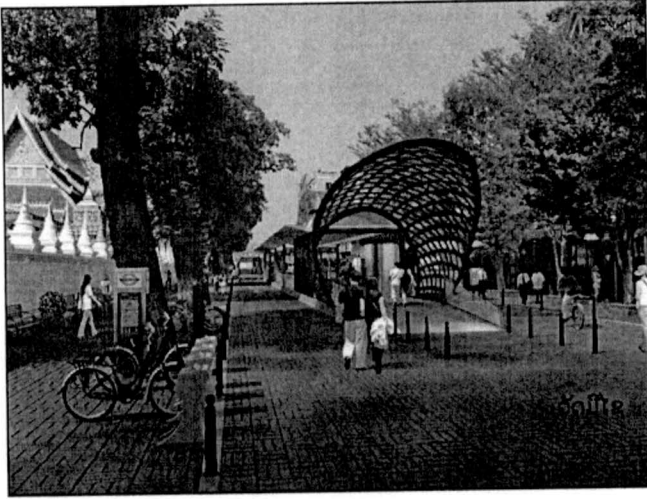
1. ປັບປຸງບ່ອນຈອດລົດໃນຕົວເມືອງ

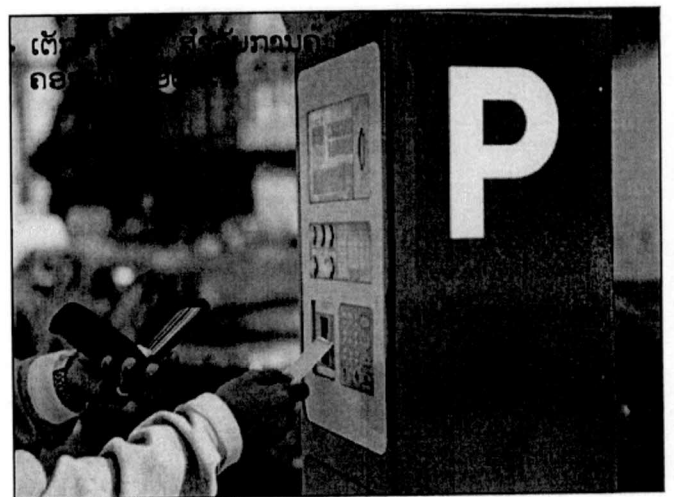
1. ປັບປຸງລະບົບຄຸ້ມຄອງຈະລາຈອນ ແບບລວມສູນ

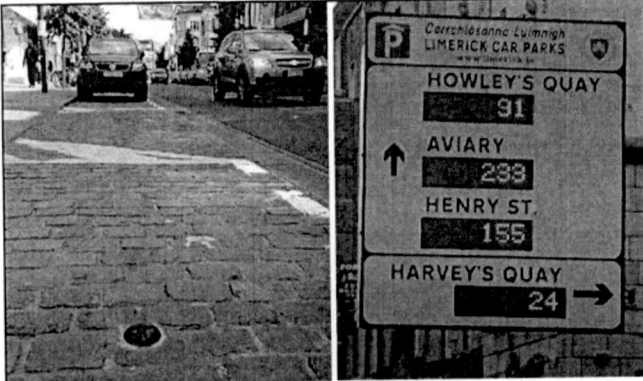
1. ປັບປຸງແຄມທາງ ແລະທາງຍ່າງ ໃຫ້ ຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພ

1. ປັບປຸງລະບົບການຈັດຕັ້ງ ເພື່ອໃຫ້ມີ ຄວາມສາມາດໃນການຄຸ້ມຄອງ









ໃຊ້ເຊັນເຊີ ສຳລັບບອກບ່ອນຈອດລົດ

ບອກຂໍ້ມູນບ່ອນຈອດລົດ



ລະບົບຂຶ້ນທະບຽນພາຫະນະເອເລັກໂຕຣນິກ



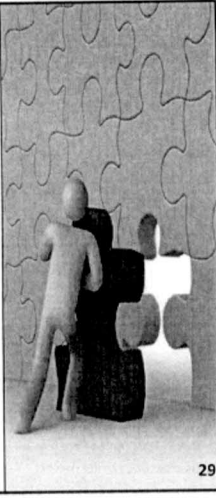


ອົງປະກອບ (ໂຄງການ)	ອົງປະກອບຍອຍ	ມູນຄ່າ (ລ້ານ \$)
1. ລົດເມດວນ	ໂຄງສ້າງ ຂອງລົດເມດວນ	17.97
	ຊີ້ລົດເມ	13.27
	ລະບົບບີ້	7.20
2. ການຈັດສັນການສັນຈອນ	ດິນ ແລະໜ່ວຍງານຄຸ້ມຄອງ	1.36
	ປ້າຍ ແລະໄຟອຳນາດ	1.15
3. ລະບົບຈອດລົດ	ສູນຄວບຄຸມການສັນຈອນ	2.20
	ການບໍລິຫານການຈອດລົດ	4.38
4. ທາງຍາງ ແລະແຄມທາງ	ການຂຶ້ນທະບຽນພາຫະນະເອເລັກໂຕຣນິກ	4.19
	ໂຄງສ້າງ	1.82
5. ສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງ	ການປົກຄຸມສົມ	1.26
6. ການບໍລິຫານ	ຄະນະປະສານງານໂຄງການ	0.30
7. ການຕິດຕາມໂຄງການ	ອອກແບບລະອຽດ ແລະການຕິດຕາມ	7.47
8. ເງິນແຮ	ເງິນແຮໂຄງການ	17.90
9. ຄ່າທຳນຽມຕ່າງໆ	ຄ່າທຳນຽມໄລຍະກໍ່ສ້າງໂຄງການ	1.90
		82.27

ແຫລ່ງທຶນ		
ແຫລ່ງທຶນ	ຈຳນວນ (ລ້ານ \$)	%
ທະນາຄານພັດທະນາອາຊີ ADB	35.00	42.4
ກອງທຶນ OPEC	15.00 - 20.00	18.2
ທະນາຄານລົງທຶນເອີຣົບ EIB	15.00 - 20.00	18.2
ກອງທຶນສິ່ງແວດລ້ອມໂລກ GEF	2.00	2.4
ການລົງທຶນ ຂອງພາກເອກະຊົນ	8.57	10.4
ລັດຖະບານສົມທົບ	7.26	8.8
	82.27	100.0

ຄາດຄະເນແຜນດຳເນີນງານໂຄງການ

1. ລັດຖະບານອະນຸມັດ 24/06/2014 ກະຊວງການເງິນກຳລັງດຳເນີນຕາມຂັ້ນຕອນ
1. ກັນຍາ 2014 ADB ພິຈາລະນາອະນຸມັດ
- 1.2015-2016 ສຳຫລວດ-ອອກແບບ ລະອຽດ & ປະມູນຜູ້ຮັບເໝົາກໍ່ສ້າງ
- 1.2017-2018 ດຳເນີນການກໍ່ສ້າງ, ຖ້າໄປຕາມແຜນຈະສຳເລັດໃນທ້າຍປີ 2018



29

ຜົນປະໂຫຍດຈາກໂຄງການຂົນສົ່ງແບບຍືນຍົງ

1. ຈະແກ້ໄຂສະພາບການຈະລາຈອນແອອັດໃນຕົວເມືອງໄດ້ໂດຍພື້ນຖານ ຈາກການສ້າງລະບົບຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ມີຄວາມສະດວກ ແທນການນຳໃຊ້ພາຫະນະສ່ວນຕົວເທື່ອລະກ້າວ;
1. ຈະມີບ່ອນຈອດລົດໃນຕົວເມືອງ ໂດຍມີການຈັດສັນ ແລະຄຸ້ມຄອງໃຫ້ເຂົ້າສູ່ລະບຽບ;
1. ບັບປຸງລະບົບທາງຍ່າງ ແລະແຄມທາງໃຫ້ມີຄວາມປອດໄພ ແລະສວຍງາມ;
1. ເປັນການບັບປຸງທັດສະນີຍະພາບຕົວເມືອງໃຫ້ສວຍງາມຂຶ້ນ.

30

II. ທິດທາງແກ້ໄຂອຸປະຕິເຫດໃນຕົວເມືອງ (1)

1. ສາຍເຫດມີ 3 ປັດໄຈ:
 - 1) ເກີດມາຈາກຜູ້ຂັບຂີ່;
 - 2) ເກີດມາຈາກພາຫະນະ;
 - 3) ເກີດມາຈາກເສັ້ນທາງ ແລະສະພາບແວດລ້ອມອື່ນໆຈຳນວນໜຶ່ງ;

31

II. ທິດທາງແກ້ໄຂອຸປະຕິເຫດໃນຕົວເມືອງ (2)

2. ສະພາບອຸປະຕິເຫດເກີດຢູ່ ສປປ ລາວ:
 - 1) ຕາມການລາຍງານ ຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ຕໍາຫລວດ ແລະການວິໄຈ ຂອງຊ່ວງຊານສາກົນ, 60-70% ເກີດຈາກປັດໄຈຄົນ ຕື່ມເຫລື້າແລ້ວຂັບຂີ່;
 - 2) ຊ່ວງເວລາທີ່ມັກເກີດອຸປະຕິເຫດແມ່ນ 19-22 ໂມງ;
 - 3) ປະເພດລົດທີ່ມັກເກີດອຸປະຕິເຫດແມ່ນລົດຈັກ 75%;

32

II. ທິດທາງແກ້ໄຂອຸປະຕິເຫດໃນຕົວເມືອງ (3)

3. ສະເລັຍອຸປະຕິເຫດທີ່ເກີດຂຶ້ນ:

- 1) ຈຳນວນອຸປະຕິເຫດສະເລັຍ 6,500 ຄັ້ງ/ປີ;
- 2) ຈຳນວນຜູ້ເສຍຊີວິດເພີ່ມຂຶ້ນ 7%/ປີ ແລະປີ 2013 ເສຍຊີວິດ 910 ຄົນ ;
- 3) ມູນຄ່າການເສຍຫາຍຈາກອຸປະຕິເຫດ ສະເລັຍ 50 ຕື້ກີບຕໍ່ປີ;

II. ທິດທາງແກ້ໄຂອຸປະຕິເຫດໃນຕົວເມືອງ (4)

ມາດຕະການແກ້ໄຂສະເພາະໜ້າ

- 1) ໄດ້ສົມທົບກັບເຈົ້າໜ້າທີ່ຕ່າງໜ່ວຍ ຈັດຕັ້ງການກວດກາບາງຄັ້ງຄາວ ຍາມບຸນ , ກວດທາດເຫລົ້າ, ໃບຂັບຂີ່ ແລະຄວາມໄວ;
- 2) ກວດກາເຕັກນິກຍານພາຫະນະ, ທົ່ວປະເທດມີ 13 ແຫ່ງ;
- 3) ຕີເສັ້ນຈະລາຈອນໃນຕົວເມືອງ, ໃສ່ປ້າຍເຕືອນ, ຫ້າມ ແລະໄຟອຳນາດ;
- 4) ສຶກສາອົບຮົມ, ຈັດສຳມະນາໃຫ້ນັບຂັບຂີ່;
- 5) ບັບປຸງ ແລະປົວແປງເສັ້ນທາງ ບໍ່ໃຫ້ເປັນຂຸມເປັນບວກ, ໄລຍະແນມເຫັນ

II. ທິດທາງແກ້ໄຂອຸປະຕິເຫດໃນຕົວເມືອງ (5)

ມາດຕະການແກ້ໄຂຍາວນານ

- 1) ສ້າງປຶ້ມຄູ່ມືການຂັບຂີ່ ແລະເອົາເຂົ້າຫລັກສູກໂຮງຮຽນ;
- 2) ບັບປຸງຄືນດຳລັດ 188/ນຍ ວ່າດ້ວຍການບັບໃໝ ແລະມາດຕະການຕ່າງໆ
- 3) ເພີ່ມມາດຕະການກວດກາເຕັກນິກຍານພາຫະນະ, ບັດຈຸບັນມີລົດເຂົ້າກວດກາເຕັກນິກພຽງ 30 %
- 4) ເພີ່ມທະວີການບັບປຸງເສັ້ນທາງໃຫ້ສັບປະກັນຄວາມປອດໄພ;
- 5) ຍົກລະດັບໂຮງຮຽນສອນຂັບລົດ ແລະລະບຽບສອບເສັງໃບຂັບຂີ່ ໃຫ້ໄດ້ມາດຕະຖານສາກົນເທື່ອລະກ້າວ.

III. ມາດຕະການຄຸ້ມຄອງການສ້າງເສັ້ນທາງທີ່ມີສ່ວນຮ່ວມຂອງປະຊາຊົນ ຢູ່ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ (1)

1. ນະໂຍບາຍ:

- 1) ເລີ່ມເຮັດຢູ່ ອພບ ໃນປີ 2005-2009 ໂດຍທຶນກູ້ຢືມຈາກ ADB
- 2) 3 ປະເພດຄື: ປະຊາຊົນ 10% , ລັດຖະບານ 28% & ADB 62%
- 3) ວິທີຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ:
 - ① ມີການສຳຫລວດ ແລະປະເມີນມູນຄ່າ
 - ② ປຶກສາກັບປະຊາຊົນ
 - ③ ແຕ່ງຫົວໜ້າໂຄງການ
 - ④ ປະມູນ
 - ⑤ ບ້ານວ່າຈ້າງວິສະວະກອນທີ່ປຶກສາ

III. ມາດຕະການຄຸ້ມຄອງການສ້າງເສັ້ນທາງທີ່ມີສ່ວນຮ່ວມຂອງປະຊາຊົນ ຢູ່ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ (2)

4) ຜ່ານການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຮອດປີ 2009:

- ① ກາຍເປັນໂຄງການຕົວແບບທີ່ດີ ຂອງ ADB
- ① ໄດ້ສະເໜີບົດຢູ່ມະນີລາໂດຍຜ່ານ VDO Conference ເຜີຍແຜ່ໃຫ້ທຸກປະເທດທີ່ປະຕິບັດໂຄງການ ADB

ສະຫລຸບລວມແລ້ວ: ນະໂຍບາຍດັ່ງກ່າວແມ່ນດີ, ຖືກກັບທິດ ຂອງພັກທີ່ວ່າ "ລັດກັບປະຊາຊົນພ້ອມກັນເຮັດ"

III. ມາດຕະການຄຸ້ມຄອງການສ້າງເສັ້ນທາງທີ່ມີສ່ວນຮ່ວມຂອງປະຊາຊົນ ຢູ່ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ (3)

5) ຈາກນັ້ນ, ຄະນະປະຈຳພັກ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ຈຶ່ງຕົກລົງສືບຕໍ່

- ① ມີຄວາມຍາວທັງໝົດ 165 ກິໂລແມັດ
- ① ກວມເອົາ 5 ເມືອງ
- ② ປີ 2011 ເພີ່ມການປະກອບສ່ວນ ຂອງປະຊາຊົນເປັນ 30 %
- ③ ມອບໃຫ້ເມືອງເປັນເຈົ້າຂອງໂຄງການ
- ④ ກະຊວງ ຍທຂ ໄດ້ມອງໃຫ້ພະແນກ ຍທຂ ຊີ້ນຳດ້ານວິຊາການ ຕາງໜ້າໃຫ້ກະຊວງ ປະຈຳຢູ່ທ້ອງຖິ່ນ

III. ມາດຕະການຄຸ້ມຄອງການສ້າງເສັ້ນທາງທີ່ມີສ່ວນຮ່ວມຂອງປະຊາຊົນ ຢູ່ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ (4)

2. ສະພາບທີ່ເກີດຂຶ້ນໃນປັດຈຸບັນ:

- 1) ປະຊາຊົນບໍ່ມີທຶນປະກອບສ່ວນ ເພາະຕົກເປັນເງິນຫລາຍລ້ານຕໍ່ຄອບຄົວ
 - 2) ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ເອງກໍບໍ່ມີງົບປະມານສຳລະໃຫ້ບໍລິສັດ
 - 3) ເສັ້ນທາງຈຳນວນໜຶ່ງ ກໍ່ສ້າງບໍ່ໄດ້ມາດຕະຖານ (ປະຊາຊົນບໍ່ຍອມຈ່າຍເງິນ)
- ອັນນີ້ແມ່ນສະພາບທີ່ເກີດຂຶ້ນກັບໂຄງການ 30%-70% ຢູ່ນະຄອນຫລວງ

III. ມາດຕະການຄຸ້ມຄອງການສ້າງເສັ້ນທາງທີ່ມີສ່ວນຮ່ວມຂອງປະຊາຊົນ ຢູ່ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ (5)

3. ມາດຕະການແກ້ໄຂ:

- 1) ກະຊວງ ຈະສົມທົບກັບຄະນະນຳນະຄອນຫລວງ ປຶກສາຫາລືຄືນ ຕາມລະບຽບການກໍ່ສ້າງ, ພາກສ່ວນໃດເຊັ່ນສັນຍາ, ດຳເນີນການແກ້ໄຂ ກັບຄູ່ສັນຍາແລະປະຊາຊົນ
- 2) ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃນຕໍ່ໜ້າ ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມລະບຽບ ADB
 - ① ຕ້ອງມີການສຳຫລວດອອກແບບຄິດໄລ່ມູນຄ່າ
 - ② ຕ້ອງປຶກສາຫາລືກັບປະຊາຊົນ ຜູ້ທີ່ຈະຈ່າຍເງິນ ມີຄວາມສາມາດຫລີບ
 - ③ ຕ້ອງມີການປະມຸນເອົາຜູ້ຮັບເໝົາ ແລະມີຜູ້ຕິດຕາມກວດກາ
 - ④ ຕ້ອງແມ່ນປະຊາຊົນພາຍໃນບ້ານເປັນເຈົ້າຂອງໂຄງການ ເຊັ່ນສັນຍາ
 - ⑤ ກ່ອນຈະດຳເນີນໂຄງການ ຕ້ອງຄຳນຶງເຖິງງົບປະມານຂອງລັດ ມີ ຫລື ບໍ່

IV. 3 ໂຄງການຖືກໂຈະຢູ່ແຂວງໄຊຍະບູລີ (1)

- 1) ໂຈະແຕ່ປີ 2013-2014 ໄດ້ມີການລົງຕິດຕາມ ກວດກາຕົວຈິງ ແລະໄດ້ຮັບ ພັງຄວາມເຫັນ ຂອງທ່ານເຈົ້າເມືອງຈຳນວນໜຶ່ງ ໂດຍສະເພາະແມ່ນເມືອງ ທົ່ງ ມີໄຊ
- 2) 2 ກໍລະກົດ 2014 ກະຊວງ ຍທຂ ໄດ້ເຊີນບັນດາທ່ານຮອງເຈົ້າແຂວງທີ່ຖືກ ໂຈະ ຈຳນວນ 32 ໂຄງການ ໃນປີ 2013-2014 ມາປຶກສາຫາລື
- 3) ໂຄງການຈຳນວນໜຶ່ງກຳລັງກໍ່ສ້າງ ແລະຈຳນວນຫລາຍໂຈະຍ້ອນບໍ່ມີສາ ລະ ບານງົບປະມານປີ 2013-2014
- 4) ສຳລັບ 3 ໂຄງການຢູ່ແຂວງໄຊຍະບູລີແມ່ນ:
 - ① ປາກລາຍ-ທົ່ງມີໄຊ, 68.8 km ສຳເລັດແລ້ວ 50%
 - ② ໄຊຍະບູລີ-ໄຊສະຖານ, 65 km ສຳເລັດແລ້ວ 84%
 - ③ ເມືອງເງິນ-ຊຽງຮ່ອນ, 118 km ສຳເລັດແລ້ວ 85%

IV. 3 ໂຄງການຖືກໂຈະຢູ່ແຂວງໄຊຍະບູລີ (2)

- ໃນສົກ 2014-2015 ກະຊວງ ຍທຂ ໄດ້ເອົາເຂົ້າແຜນໃຫ້ແລ້ວ ດ້ວຍເຫດຜົນ:
- 1) ເສັ້ນທາງແມ່ນກໍ່ສ້າງຊັ້ນພື້ນທາງ ແລະປູຢາງຊັ້ນ 1 ແລ້ວ, ຖ້າປະໄວ້ດົນ ຈະເຮັດໃຫ້ຊັ້ນຜິວທາງຖືກນຳຝົນເຊາະ ຈະເສຍເງິນຫລາຍກວ່າເກົ່າ....
 - 2) ເປັນເສັ້ນທາງທີ່ໄປສູ່ເຂດຍຸດທະສາດ, ປາກລາຍ-ເມືອງທົ່ງມີໄຊ
 - 3) ເປັນເສັ້ນທາງຕໍ່ເນື່ອງ ນຳໄຊເງິນກູ້ NEDA ກໍ່ສ້າງຈາກຊາຍແດນໄທ-ຊຽງ ຮ່ອນ ຈຳສຳເລັດໃນປີ 2016

V. ສະໜາມບິນອຸດົມໄຊ

- 1) ບັດຈຸບັນໄດ້ສຳເລັດການປະມູນເອົາຜູ້ຮັບເໝົາ, ຄາດຄະເນຈະລົງມື ສອມແປງພາຍໃນອາທິດຈະມານີ້ ແລະຈະສຳເລັດໃນທ້າຍເດືອນ 7/2014
- 2) ການປັບປຸງສະໜາມບິນເພື່ອຮັບໃຊ້ກິລາ ຈະໄດ້ສົມທົບກັບບໍລິສັດ CAMC ຕຶມອີກ ເພາະສະເໜີລາຄາສູງຫລາຍ ບໍ່ສາມາດຮັບໄດ້

VI. ຄ່າຍົກຍ້າຍ ແລະເວນຄືນທີ່ດິນ ໂຄງການກໍ່ສ້າງສະໜາມ ບິນ ຫລວງພະບາງ

- 1) ເງິນຈຳນວນດັ່ງກ່າວ ເປັນເງິນປະກອບສ່ວນ ຂອງຝ່າຍລາວ ແຕ່ງົບປະມານ ສົມທົບພາຍໃນບໍ່ມີ ຈິງຄ້າງຈາຍ
- 2) ວິທີແກ້ໄຂ: ຈະສົມທົບກັບຝ່າຍຈີນ ເພື່ອຂໍເອົາເງິນຮ່ວງນີ້ເຂົ້າແຜນເງິນກູ້ EXIM Bank ຈີນ ໃນໂຄງການກໍ່ສ້າງສະໜາມບິນຊຽງຂວາງ ເພື່ອມາຊຳລະ ໃຫ້ຄ່າເວນຄືນດັ່ງກ່າວ.

ຂໍຂອບໃຈ