



ໂຄງການເພື່ອສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງລະບົບການຂົນສົ່ງ ພາຍໃນຕົວເມືອງແບບຍືນຍົງ ຢູ່ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ

ກອງປະຊຸມຄະນະຮ່ວມຊີ້ນຳ ຄັ້ງທີ I (JCC)

ຄັ້ງວັນທີ 1 ເມສາ 2019

ອົງການຮ່ວມມືສາກົນຍີ່ປຸ່ນ

KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL
INTERNATIONAL DEVELOPMENT CENTER OF JAPAN
ORIENTAL CONSULTANTS GLOBAL



ເນື້ອໃນກອງປະຊຸມ

1. ໂຄງຮ່າງຂອງໂຄງການ
2. ການທົບທວນຄືນກ່ຽວກັບແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ
ສະບັບ ປີ 2008
3. ບັນດາຂໍ້ຄົງຄ້າງກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງ ໃນ ນະຄອນຫຼວງ
ວຽງຈັນ
4. ກິດຈະກຳການເຄື່ອນໄຫວຂອງໂຄງການ
5. ແບບໂຄງການ (Project Design Matrix)
6. ຕາຕະລາງການເຄື່ອນໄຫວ

1. ໂຄງຮ່າງຂອງໂຄງການ

1. ການອະທິບາຍໂຄງການໂດຍລວມ

ເປົ້າໝາຍລວມ

ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດບັນດາມາດຕະການຂອງສະຖາບັນ ແລະ ບັນດາໂຄງການສໍາຄັນທີ່ໄດ້ສະເໜີໃນແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ຢູ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ພາຍໃຕ້ການນໍາພາຂອງ ລັດຖະບານ ແຫ່ງ ສປປ ລາວ.

ຈຸດປະສົງຂອງໂຄງການ

- ເພື່ອຍົກລະດັບຄວາມສາມາດຂອງສະຖາບັນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໃນການສ້າງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ຂອງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ
- ເພື່ອສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງກ່ຽວກັບການຈັດຕັ້ງບໍລິຫານ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງຄວາມສາມາດ ເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດບັນດານະໂຍບາຍການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ໂດຍອີງຕາມແຜນແມ່ບົດ

1. ໂຄງຮ່າງຂອງໂຄງການ

1. ການອະທິບາຍໂຄງການໂດຍລວມ

ຜົນໄດ້ຮັບ

1. ໄດ້ສ້າງກົນໄກໃນການປຶກສາຫາລື ແລະ ແບ່ງບັນຄວາມຄິດເຫັນ ກ່ຽວກັບບັນດາຂໍ້ຄົງຄ້າງ ດ້ານການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ.
2. ໄດ້ສ້າງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ແລະ ໄດ້ສະໜອງການຝຶກອົບຮົມເພື່ອສ້າງຄວາມອາດສາມາດ ໃຫ້ແກ່ຄະນະຄູ່ຮ່ວມງານ (ລວມທັງ OJT).
3. ໂຄງການທົດລອງ (ຫຼາຍກວ່າໜຶ່ງໂຄງການ) ໄດ້ຖືກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ບັນດາຂໍ້ຄົງຄ້າງທີ່ເປັນເປົ້າໝາຍ ແມ່ນ ໄດ້ ບັນເທົາລົງ/ຫຼຸດຜ່ອນລົງ.

ກິດຈະກຳ

1. ການສ້າງກົນໄກໃນການຕັດສິນໃຈກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ
2. ປັບປຸງແຜນແມ່ບົດ ແລະ ການພັດທະນາຄວາມສາມາດ
3. ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ

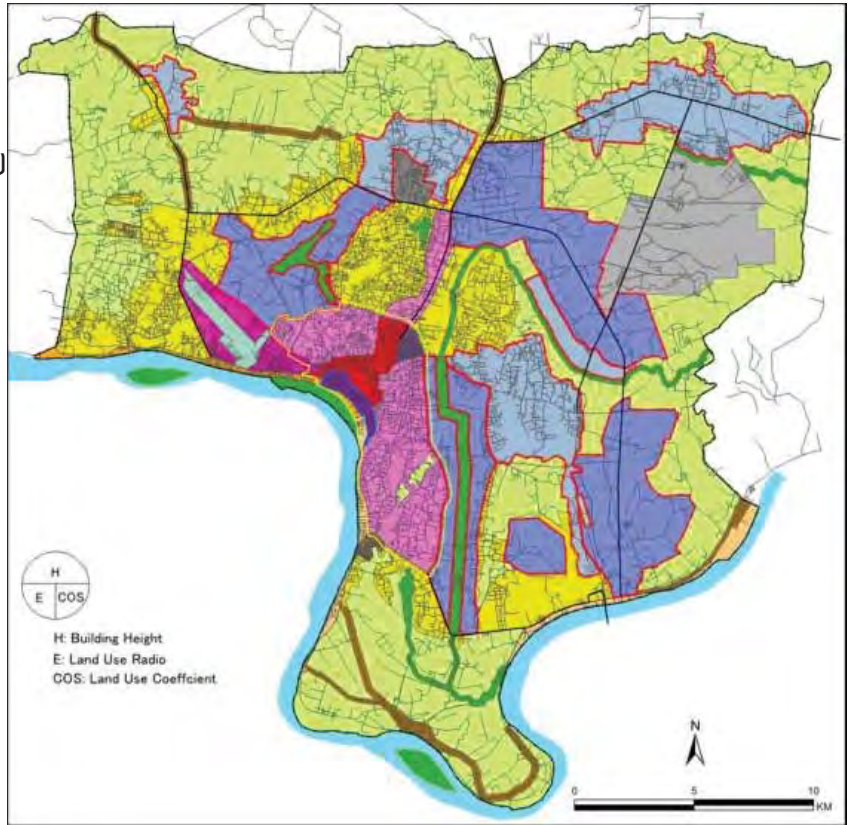
1. ໂຄງຮ່າງຂອງໂຄງການ

2. ເຂດເປົ້າໝາຍ

ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ສປປ ລາວ
 ເນື້ອທີ່ຜັງເມືອງ: 62,000 ເຮັກຕາ
 ປະຊາກອນ: ປະມານ 820,940 ຄົນ
 (ສຳຫຼວດປະຊາກອນ ປີ 2015)

3. ໄລຍະໂຄງການ

ທັນວາ 2018 ຫາ ທັນວາ 2021
 (3 ປີ)



The Project for Institutional Capacity Building for Sustainable Urban Transport System in Lao People's Democratic Republic

1. ໂຄງຮ່າງຂອງໂຄງການ

4. ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກ້າ (JET)

	ຕຳແໜ່ງ	ຊື່
1	ຫົວໜ້າທີ່ປຶກສາ / ນະໂຍບາຍດ້ານການຂົນສົ່ງ / ອົງການ	Mr. Tatsuyuki SAKURAI
2	ຮອງຫົວໜ້າທີ່ປຶກສາ / ນະໂຍບາຍດ້ານການຂົນສົ່ງ / ອົງການ	Mr. Keisuke TAKEDA
3	ແຜນຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ	Mr. Masato WATANABE
4	ການວິເຄາະ ດ້ານສັງຄົມ-ເສດຖະສາດ	Ms. Andra MIJARES
5	ແຜນຕາງໜ່າງເສັ້ນທາງ / ແຜນຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ	Mr. Hiroshi WARITA
		Mr. Kurato ENDO
6	ແຜນຂົນສົ່ງສາທາລະນະ	Mr. Naoki MURAYAMA
7	ສຳຫຼວດການສັນຈອນ / ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການດ້ານການສັນຈອນ 1	Mr. Yoshiyuki ARITA
8	ສຳຫຼວດການສັນຈອນ / ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການດ້ານການສັນຈອນ 2	Mr. Masato WATANABE
9	ການວິເຄາະພື້ນທີ່ດ້ວຍ GIS (GIS)	Ms. Kayoko MIYAO
10	ການວິເຄາະດ້ານການເງິນ / ແຜນການລົງທຶນ	Mr. Teruaki TANAKA
11	ການພິຈະລະນາເຖິງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ	Mr. Takanori HAYASHIDA
12	ແຜນໂຄງການທົດລອງ / ການແນະນຳເລື່ອງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ	Mr. Kongkeo PHAMAVANH
		Mr. Makoto NOZAWA
13	ການຄຸ້ມຄອງຄວາມປອດໄພ / ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນການສັນຈອນ / IoT	Mr. Makoto NOZAWA
14	ການພັດທະນາຕົວເມືອງ / ແຜນນຳໃຊ້ທີ່ດິນ / ລະບົບນິຕິກຳ	Mr. Jun KUWABARA
15	ແຜນພັດທະນາຄວາມສາມາດ / ການຄຸ້ມຄອງຝຶກອົບຮົມ / ການປະເມີນສະຖາບັນ	Mr. Makoto TANAKA
16	ການຕິດຕາມ / ການປະເມີນຜົນ	Ms. Junko TAGUCHI
17	ຜູ້ປະສານງານໂຄງການ / ສະໜັບສະໜູນດ້ານການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການດ້ານການສັນຈອນ	Mr. Isaac GARCIA

1. ໂຄງຮ່າງຂອງໂຄງການ

5. ຄະນະຄູ່ຮ່ວມງານ

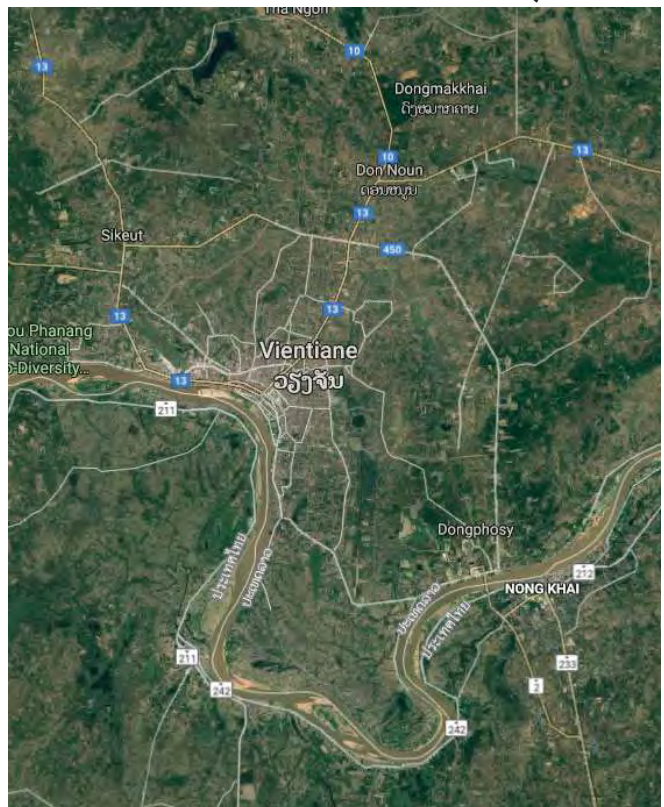
ຊື່ ແລະ ນາມສະກຸນ	ຕຳແໜ່ງ	ອົງການ
1 ທ່ານນາງ ສຸພານິ ເຮືອງແກ້ວ	ຮອງຫົວໜ້າ, ພະແນກຂົນສົ່ງໂດຍສານທາງບົກ	ກຊສ,ກຊ ຍທຂ
2 ທ່ານ ເດດມະນີ ອິວນສຸວັນ	ຮອງຫົວໜ້າ, ພະແນກຄວບຄຸມການສັນຈອນ	ກຊສ,ກຊ ຍທຂ
3 ທ່ານນາງ ວັນດາວອນ ກິດຕະວົງ	ວິຊາການ	ກຊສ,ກຊ ຍທຂ
4 ທ່ານ ພຸດທະວັນ ພິມມະຈັກ	ວິຊາການ	ກຊສ,ກຊ ຍທຂ
5 ທ່ານ ຄຳພອນມິໄຊ ພິມມະທັດ	ຮອງຫົວໜ້າ, ພະແນກຄົ້ນຄວ້າ-ເຕັກນິກ ການຂົນສົ່ງ	ສຄຍທຂ, ກຊ ຍທຂ
6 ທ່ານ ໄມເຄນ ວັນເຮືອງ	ວິຊາການ	ສຄຍທຂ, ກຊ ຍທຂ
7 ທ່ານ ສຸລາວັນ ຄຳພິທູນ	ວິຊາການ	ສຄຍທຂ, ກຊ ຍທຂ
8 ທ່ານ ລຳຄຳ ໄຊຍະສານ	ຮອງຫົວໜ້າ, ຂະແໜງຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງ	ພະແນກ ຍທຂ.ນວ
9 ທ່ານ ແບ່ງຈັນ ພູມມິຈັນ	ຫົວໜ້າ, ໜ່ວຍງານພັດທະນາຂົນສົ່ງ	ພະແນກ ຍທຂ.ນວ
10 ທ່ານນາງ ຢາດອາລຸນ ແກ້ວພິລາວົງ	ຮອງຫົວໜ້າ, ໜ່ວຍງານພັດທະນາຂົນສົ່ງ	ພະແນກ ຍທຂ.ນວ
11 ທ່ານ ອາດ ເນົາວະລົງສີ	ວິຊາການ	ພະແນກ ຍທຂ.ນວ
12 ທ່ານ ພັທ ເພັງສະຫວັນ ທຳມະບູນ	ຫົວໜ້າ	ຕຳຫຼວດຈະລາຈອນ
13 ທ່ານ ພັທ ບຸນມາກ ສູນດາໄລ	ຮອງຫົວໜ້າ	ຕຳຫຼວດຈະລາຈອນ
14 ທ່ານ ພັຕ ສິງຄົມ ພິມມະລາດ	ຮອງຫົວໜ້າ	ຕຳຫຼວດຈະລາຈອນ
15 ທ່ານ ພັຕ ໄຊອຸດົມ ສຸທຳມະວົງ	ຫົວໜ້າ, ກອງຕຳຫຼວດຈະລາຈອນ	ຕຳຫຼວດຈະລາຈອນ
16 ທ່ານ ພັຕ ເພັດດາວເຮືອງ ແສງມະນີ	ຫົວໜ້າ, ກອງຕຳຫຼວດທາງຫຼວງ	ຕຳຫຼວດຈະລາຈອນ
17 ທ່ານ ປທ ພິງສະຫວັນ ອິນທະວົງສາ	ອາຈານສອນ	ມຊ
18 ທ່ານ ປທ ອານຸສອນ ອຸໄທລັດສະດີ	ອາຈານສອນ	ມຊ
19 ທ່ານ ປອ ອານຸສັກ ທຳມະວົງ	ອາຈານສອນ	ມຊ
20 ທ່ານ ປຕ ຈັນດາວອນ ທຳມະວົງ	ພະນັກງານ	ມຊ
21 ທ່ານ ປຕ ພຸດມິນາ ຈັນທະນາສິນ	ພະນັກງານ	ມຊ

2. ທົບທວນຄືນແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ປີ 2008

1-1. ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງທີ່ໄດ້ສະເໜີ



1-2. ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງໃນປະຈຸບັນ



2. ທົບທວນຄືນແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ປີ 2008

2-2. ຕາໜ່າງລົດເມທີ່ໄດ້ສະເໜີ

2-2. ຕາໜ່າງລົດເມໃນປະຈຸບັນ



The Project for Institutional Capacity Building for Sustainable Urban Transport System in Lao People's Democratic Republic

3. ບັນດາຂໍ້ຄົງຄ້າງກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງ ໃນ ນະຄອນຫຼວງ

ບັນດາຂໍ້ຄົງຄ້າງກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

ການສັນຈອນທີ່ແອອັດ



ຄວາມຕ້ອງການດ້ານການຈະລາຈອນ ມີລັກສະນະຫຼາຍເກີນໄປ



ການຈະລາຈອນທີ່ປະສົມປະສານ ກັນຂອງ ລົດໃຫຍ່ ແລະ ລົດຈັກ



ຂະໜາດທາງສີ່ແຍກກວ້າງບໍ່ ພຽງພໍ



ຈອດຍານພາຫະນະຕາມແຄມທາງ ທີ່ບໍ່ຖືກຕ້ອງຕາມກົດລະບຽບ



ການຄວບຄຸມເສັ້ນທາງສີ່ແຍກທີ່ບໍ່ມີປະສິດຕະພາບ

The Project for Institutional Capacity Building for Sustainable Urban Transport System in Lao People's Democratic Republic

3. ບັນດາຂໍ້ຄົງຄ້າງກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງ ໃນ ນະຄອນຫຼວງ

ບັນດາຂໍ້ຄົງຄ້າງກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງ ໃນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ



ການບໍລິການລົດເມຍັງຢູ່ໃນລະດັບຕໍ່າ



ການບໍລິການ ລົດແທ້ກຊີ ແລະ ການຂົນສົ່ງຍ່ອຍ (ສອງແຖວ, ຕຸກງ, ຈໍາໂປ້) ຍັງຢູ່ໃນລະດັບຕໍ່າ



ຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະໜົນ



ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງອຸປະຕິເຫດດ້ານການສັນຈອນ



ຄວາມປອດໄພໃນການໃຊ້ທາງຍ່າງຍັງບໍ່ພຽງພໍ



The Project for Institutional Capacity Building for Sustainable Urban Transport System in Lao People's Democratic Republic

3. ບັນດາຂໍ້ຄົງຄ້າງກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງ ໃນ ນະຄອນຫຼວງ

ບັນດາຂໍ້ຄົງຄ້າງດ້ານການຈັດຕັ້ງບໍລິຫານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ

ຂໍ້ຄົງຄ້າງຂອງອົງການ

ການສ້າງແຜນ ແລະ ການຮັບຮອງ

- ຂັ້ນຕອນໃນການປຶກສາຫາລືຂໍ້ຄົງຄ້າງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ແລະ ເພື່ອການສ້າງແຜນ ລວມໄປເຖິງການຮັບຮອງເອົາແຜນດັ່ງກ່າວ ແມ່ນຍັງບໍ່ທັນຖືກສ້າງຂຶ້ນມາ.
- ພະແນກ, ໜ່ວຍງານ ຫຼື ຫ້ອງການ ທີ່ຮັບຜິດຊອບໃນການວາງແຜນ ແມ່ນຍັງບໍ່ທັນຈະແຈ້ງ.

ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ

- ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ແມ່ນ ບໍ່ເປັນໄປຕາມແຜນທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້.

ຂໍ້ຄົງຄ້າງດ້ານວິຊາການ

ຄວາມສາມາດໃນການວາງແຜນ / ຄວາມຊຳນານດ້ານວິຊາການ

- ການປັບປຸງດ້ານການວາງແຜນຄວາມສາມາດ
- ການປັບປຸງກ່ຽວກັບຄວາມຊຳນານດ້ານວິຊາການ
- ຍົກລະດັບຄວາມສາມາດບຸກຄະລະກອນດ້ານວິຊາການ

ຄວາມສາມາດໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

- ຄວາມສາມາດໃນການກຳນົດ ແລະ ວິເຄາະ ບັນຫາດ້ານການສັນຈອນ/ການຂົນສົ່ງ
- ຄວາມສາມາດໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມາດຕະການຕ່າງໆ

ເຄື່ອງມື

- ຄອມພິວເຕີ, ຊອບແວ, ອຸປະກອນການຄົ້ນຄວ້າ ແລະ ອື່ນໆ ແມ່ນຍັງບໍ່ພຽງພໍ.

3. ບັນດາຂໍ້ຄົງຄ້າງກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງ ໃນ ນະຄອນຫຼວງ

ຂໍ້ຄົງຄ້າງກ່ຽວກັບການວາງແຜນຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ

ປັບປຸງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ໂດຍໃຊ້ ບັນດາແຜນແມ່ບົດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ແລະ ຜົນຕາມມາຂອງໂຄງການ

- ການປັບປຸງບັນດາພາກສ່ວນທີ່ຈະນໍາໃຊ້ ແລະ ສິ່ງທີ່ຈໍາຕ້ອງໄປປັບປຸງ
- ການຈັດໜ້າວຽກຮັບຜິດຊອບ ແລະ ຖອດຖອນບົດຮຽນຈາກ ບັນດາແຜນແມ່ບົດ
- ແຜ່ກະຈາຍທີ່ສຸມໃສ່ການພັດທະນາ, ແນ່ໃສ່ການປັບປຸງກັບສາປະຫວັດສາດ ແລະ ແບບຕົວເມືອງ

ການໂອນຖ່າຍເຕັກໂນໂລຊີ

- ການຮ່ວມມືດ້ານວິຊາການແບບມີປະສິດທິພາບ
- ການສ້າງແນວທາງ ກ້າວໄປສູ່ ຄວາມເປັນເຈົ້າຂອງຝ່າຍລາວ
- ການກະກຽມບັນດາບຸກຄົນ
- ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດບັນດາມາດຕະການພັດທະນາຄວາມສາມາດ

ນະໂຍບານການຂົນສົ່ງ

- ຍືດພັນ ວິໄສທັດການພັດທະນາວຽງຈັນ, ຂັ້ນຕອນການພັດທະນາ ແລະ ນະໂຍບານພື້ນຖານຂອງ ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ສະບັບປັບປຸງ.
- ແກ້ໄຂບັນຫາ ປະເພດທີ່ຂຶ້ນກັບຄວາມຕ້ອງການ

ບັນດາໂຄງການອື່ນໆທີ່ກໍາລັງຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

- ໃຫ້ມີຄວາມສອດຄ່ອງກັບບັນດາໂຄງການອື່ນໆ

ຂັ້ນຕອນການຮັບຮອງເອົາແຜນແມ່ບົດ

- ການຍັງຢືນ ຂັ້ນຕອນການຮັບຮອງເອົາແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ຢ່າງເປັນທາງການ ໂດຍ ສະຖາບັນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຂອງຝ່າຍລາວ

4. ກິດຈະກຳໂຄງການ

ກິດຈະກຳ 1: ການສ້າງກົນໄກໃນການຕັດສິນໃຈກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ

【ຜົນໄດ້ຮັບ 1】 ການສ້າງກົນໄກ ເພື່ອການປຶກສາຫາລື ແລະ ແບ່ງບັນຄວາມຄິດເຫັນ ກ່ຽວກັບບັນດາຂໍ້ຄົງຄ້າງດ້ານການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ

1-1. ໄດ້ແຕ່ງຕັ້ງ ຄະນະກຳມະການຍ່ອຍ ເຊິ່ງປະກອບດ້ວຍ ຕາງໜ້າສະຖາບັນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງດ້ານລະບົບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ພາຍໃຕ້ CTMC.

1-2. ສະໜັບສະໜູນກິດຈະກຳການເຄື່ອນໄຫວຂອງ CTMC ດັ່ງລຸ່ມນີ້:

1-2-1. ການປຶກສາຫາລື ແລະ ການຕັດສິນໃຈດ້ານວິຊາການ, ການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານ ແລະ ຂໍ້ຄົງຄ້າງຂອງສະຖາບັນ ກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ.

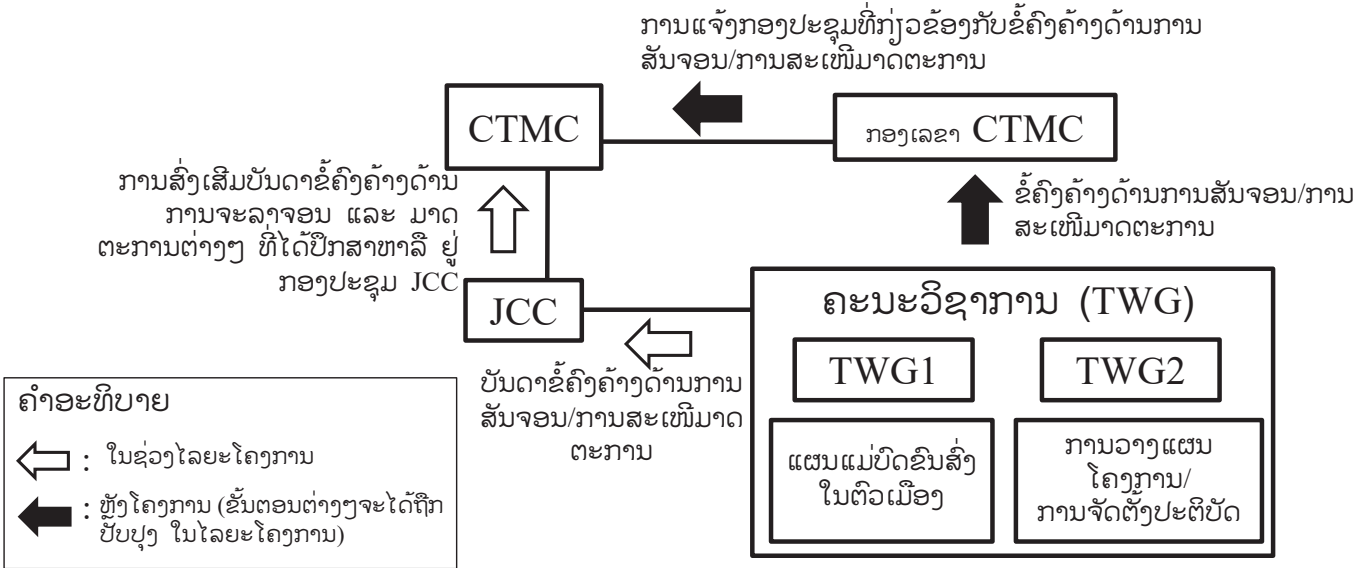
1-2-2. ການບອກກ່າວສະຖາບັນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ກ່ຽວກັບຜົນໄດ້ຮັບຈາກການປຶກສາຫາລື ແລະ ການປະຕິບັດທີ່ຈຳເປັນ

1-2-3. ການຕິດຕາມຄວາມຄືບໜ້າ ກ່ຽວກັບການປະຕິບັດທີ່ຈຳເປັນ ເຊິ່ງໄດ້ຖືກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂດຍສະຖາບັນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

4. ກິດຈະກຳ ໂຄງການ

ກິດຈະກຳ 1-1. ການສ້າງຄະນະວິຊາການ (TWG)

- ຄູ່ຮ່ວມງານ ແລະ ທີມງານໂຄງການ ເຮັດວຽກດ້ວຍກັນ ໃນ ຄະນະວິຊາການ ແລະ ລາຍງານຂໍ້ຄົງຄ້າງດ້ານການຂົນສົ່ງ ຕໍ່ ກອງປະຊຸມ JCC.
- JCC ລາຍງານ ຜົນການປຶກສາຫາລື ຕໍ່ກັບ CTMC ແລະ ຫຼັງຈາກນັ້ນ CTMC ຕັດສິນໃຈ ກ່ຽວກັບການປະຕິບັດພາຍໜ້າ.



The Project for Institutional Capacity Building for Sustainable Urban Transport System in Lao People's Democratic Republic

4. ກິດຈະກຳ ໂຄງການ

ກິດຈະກຳ 2: ປັບປຸງແຜນແມ່ບົດ ແລະ ການພັດທະນາຄວາມສາມາດ

[ຜົນໄດ້ຮັບ 2] ການສ້າງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ແລະ ການສະໜອງການຝຶກອົບຮົມເພື່ອສ້າງຄວາມສາມາດ (ລວມທັງ OJT) ໃຫ້ແກ່ຄະນະຄູ່ຮ່ວມງານ

- 2-1. ໄດ້ປະເມີນຄວາມສາມາດທີ່ມີຢູ່ຂອງສະຖາບັນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການວາງແຜນຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ແລະ ໄດ້ກຳນົດບັນດາເຂດທີ່ຕ້ອງການປັບປຸງໃຫ້ດີຂຶ້ນ.
- 2-2. ໄດ້ກະກຽມແຜນພັດທະນາຄວາມສາມາດ ສຳລັບ ການວາງແຜນຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ.
- 2-3. ແຜນການຝຶກອົບຮົມແມ່ນໄດ້ຖືກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ໄດ້ປະເມີນຜົນຂອງຫຼັກສູດການຝຶກອົບຮົມ.
- 2-4. ໄດ້ກະກຽມຄູ່ມືການວາງແຜນຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ (ການສ້າງແຜນແມ່ບົດ) ໂດຍຜ່ານຂັ້ນຕອນການປັບປຸງແຜນແມ່ບົດ.
- 2-5. ໄດ້ວິເຄາະ (ໄດ້ສຶກສາ) ສະຖານະປະຈຸບັນ ກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ຢູ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ໄດ້ກຳນົດຂໍ້ຄົງຄ້າງ.
- 2-6. ໄດ້ທົບທວນຄືນ ບັນດາໂຄງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບລະບົບຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງວຽງຈັນ, ລວມໄປເຖິງບັນດາໂຄງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ເຊັ່ນ: ໂຄງການ BRT ແລະ ໂຄງການເພື່ອປັບປຸງການບໍລິການລົດເມ.
- 2-7. ໄດ້ປັບປຸງເນື້ອໃນ ແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງ ຂອງປີ 2008.
- 2-8. ໄດ້ກະກຽມແຜນປະຕິບັດ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ເນື້ອໃນແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ ປະກົດຜົນເປັນຈິງ.

The Project for Institutional Capacity Building for Sustainable Urban Transport System in Lao People's Democratic Republic

4. ກິດຈະກຳ ໂຄງການ

ກິດຈະກຳ 2-1: ການປະເມີນຄວາມສາມາດ

ການສຳຫຼວດຫຼາຍປະເພດດັ່ງລຸ່ມນີ້ ແມ່ນຈະໄດ້ຖືກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໃນ ຕອນຕົ້ນຂອງໂຄງການ.

1. ແບບສອບຖາມ ພະນັກງານຫຼາຍປະເພດ.
2. ສຳພາດ ພະນັກງານອະວຸໂສ ດ້ານການຄຸ້ມຄອງ ກ່ຽວກັບ ຂໍ້ຄົງຄ້າງຂອງອົງການ.
3. ການສອບເສັງທັດສະຄວາມຮູ້ຂອງແຕ່ລະພະແນກ.

ກິດຈະກຳ 2-3: ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນຝຶກອົບຮົມດ້ານການພັດທະນາຄວາມສາມາດ

		ເນື້ອໃນ
OJT		ເຮັດວຽກດ້ວຍກັນກັບທີມງານໂຄງການໄຈກ້າ ໃນການພັດທະນາແຜນແມ່ບົດ, ການວາງແຜນ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ.
Off-JT	ການຝຶກອົບຮົມ ຢູ່ ຍີ່ປຸ່ນ	ຮຽນຮູ້ລະບົບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ຢູ່ ຍີ່ປຸ່ນ.
	ການຝຶກອົບຮົມ ຢູ່ ລາວ	ຈະໄດ້ກຳນົດເນື້ອໃນໂດຍອີງຕາມຜົນການປະເມີນຄວາມສາມາດ.

The Project for Institutional Capacity Building for Sustainable Urban Transport System in Lao People's Democratic Republic

4. ກິດຈະກຳ ໂຄງການ

ກິດຈະກຳ 2-3: ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນຝຶກອົບຮົມດ້ານການພັດທະນາຄວາມສາມາດ

ຫົວຂໍ້	ຫົວຂໍ້ຍ່ອຍ	ອົງການເຂົ້າຮ່ວມ				
		ກຊ ຍທຂ	ພະແນກ ຍທຂ	ສຄຍທຂ	ລລມ	ຕຳ ຫຼວດ
ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການດ້ານການສັນຈອນ	ການສຳຫຼວດດ້ານການສັນຈອນ ແລະ ການສຳຫຼວດ PT ທີ່ຈຳເປັນຕໍ່ການສ້າງແຜນແມ່ບົດ	○	○	○		
	ວິທີການຄາດຄະເນ ສີ່ຂັ້ນຕອນ ແລະ STRADA	○	○	○		
ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ/ແຜນປະຕິບັດງານ	ກົດລະບຽບຈະລາຈອນ ທີ່ຊ່ວຍໃນການຫຼຸດພົ້ນຄວາມແອອັດ, ມາດຕະການຄວບຄຸມຄວາມຕ້ອງການຄວບຄຸມສັນຍານຈະລາຈອນ ໂດຍພື້ນຖານ ແລະ ຂັ້ນສູງ	○	○			○
	ຄວບຄຸມຈະລາຈອນທີ່ຊ່ວຍຕໍ່ກັບຄວາມປອດໄພໃນການສັນຈອນ ແລະ ຫຼຸດຜ່ອນການສັນຈອນທີ່ແອອັດ				○	○
ການວາງແຜນອຳນວຍຄວາມສະດວກດ້ານການຂົນສົ່ງ	ຜົນກະທົບຕໍ່ການຕິດຕັ້ງເສັ້ນທາງສະເພາະສຳລັບລົດເມ				○	○
	ການປະເມີນຜົນກະທົບດ້ານປະລິມານໃນການປັບປຸງສີ່ແຍກ (ໂຄງສ້າງການປັບປຸງ)	○	○	○		
ມາດຕະການດ້ານງົບປະມານ ແລະ ການເຈລະຈາວິເຄາະການເງິນ, ການເກັບສະສົມ, ການວາງແຜນການລົງທຶນ	ປ້າຍລໍຖ້າລົດເມ, ທາງຍ່າງ, ພື້ນທີ່ສະຖານີ	○	○		○	○
	ກວດກາບັນດາແຜນລົງທຶນ, ການຮ່າງ ງົບປະມານ ສະບັບຮ່າງ, ການເຈລະຈາດ້ານງົບປະມານ	○	○			
ການສັນຈອນ ໂດຍລວມ	ວິເຄາະການເງິນ, ການຄາດຄະເນໃນອະນາຄົດ, ຄວາມສາມາດໃນການສ້າງແຜນລົງທຶນ				○	○
	ການຄາດການອັດຕາສ່ວນການຂົນສົ່ງ, ສົ່ງເສີມການຂົນສົ່ງສາທາລະນະແຜນໂຄງການຂົນສົ່ງ	○	○		○	
ອື່ນໆ	ຄາດຄະເນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ	○	○	○		
	ການວິເຄາະເສດຖະສາດ ແລະ ການປະເມີນຜົນທຸລະກິດ	○				
	ລະບົບຂໍ້ມູນດ້ານພູມສັນຖານ (GIS)	○		○		

※ ຈະພິຈາລະນາ ຜູ້ເຂົ້າຮ່ວມຈາກມະຫາວິທະຍາໄລແຫ່ງຊາດລາວ ໂດຍອີງຕາມ ຫົວຂໍ້ .

The Project for Institutional Capacity Building for Sustainable Urban Transport System in Lao People's Democratic Republic

4. ກິດຈະກຳ ໂຄງການ

ກິດຈະກຳ 3: ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ

【ຜົນໄດ້ຮັບ 3】 ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ ແລະ ການຫຼຸດຜ່ອນບັນດາຂໍ້ຄົງຄ້າງທີ່ເປັນເປົ້າໝາຍ

- 3-1. ໄດ້ເລືອກໂຄງການທົດລອງ #1 ແລະ #2.
- 3-2. ໄດ້ກະກຽມແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ #1 ແລະ #2 , ລວມທັງການອອກແບບ.
- 3-3. ໂຄງຮ່າງຂອງໂຄງການທົດລອງ ແມ່ນໄດ້ອະທິບາຍ ແລະ ເຜີຍແຜ່ ໃຫ້ຜູ້ມີສ່ວນຮ່ວມ ຮັບຮູ້ ແລະ ເຂົ້າໃຈ ແລະ ໄດ້ຮັບຄວາມເປັນເອກະພາບນຳພວກເຂົາ.
- 3-4. ໄດ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ #1 ແລະ #2.
- 3-5. ໄດ້ປະເມີນຜົນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ #1 ແລະ #2.
- 3-6. ໄດ້ກະກຽມຄູ່ມືການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ໂດຍຜ່ານ ຂັ້ນຕອນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ #1 ແລະ #2 .
- 3-7. ການຝຶກອົບຮົມກ່ຽວກັບຄູ່ມືການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ແມ່ນໄດ້ສະໜອງໃຫ້ພະນັກງານສະຖາບັນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ທີ່ມີສ່ວນຮ່ວມໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນປະຕິບັດທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ ໃນ ແຜນແມ່ບົດ ສະບັບປັບປຸງ.

4. ກິດຈະກຳ ໂຄງການ

ກິດຈະກຳ 3-1: ການເລືອກໂຄງການທົດລອງ #1 ແລະ #2

ໂຄງການທົດລອງ	ປະເພດໂຄງການ (ໄດ້ສະເໜີ)	ຜູ້ຮັບເໝາຍຍອມ
#1	ການປະຕິບັດທັນທີ ຕໍ່ກັບ ຈະລາຈອນທີ່ແອອັດ (ຕົວຢ່າງ: ການປັບປຸງທາງສີ່ແຍກ)	ທີ່ປຶກສາທ້ອງຖິ່ນ
#2	ການປັບປຸງດ້ວຍເຕັກໂນໂລຊີທີ່ກ້າວໜ້າ (ຕົວຢ່າງ: ລະບົບຄວບຄຸມສັນຍານການສັນຈອນ)	ທີ່ປຶກສາທ້ອງຖິ່ນ + ບໍລິສັດຍີ່ປຸ່ນ

ການກຳນົດຂໍ້ຄົງຄ້າງ ແລະ ການປະເມີນການສູນເສຍຄວາມແອອັດໂດຍໃຊ້ແຜນທີ່ຂໍ້ມູນການສັນຈອນຂອງ Google (ຕົວຢ່າງຢູ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ)

ການເລືອກສະຖານທີ່ສຳລັບໂຄງການທົດລອງໂດຍອີງໃສ່ຂໍ້ຄົງຄ້າງທີ່ສຳຄັນທີ່ສຸດ (ຕົວຢ່າງຢູ່ຈາກາຕ້າ)

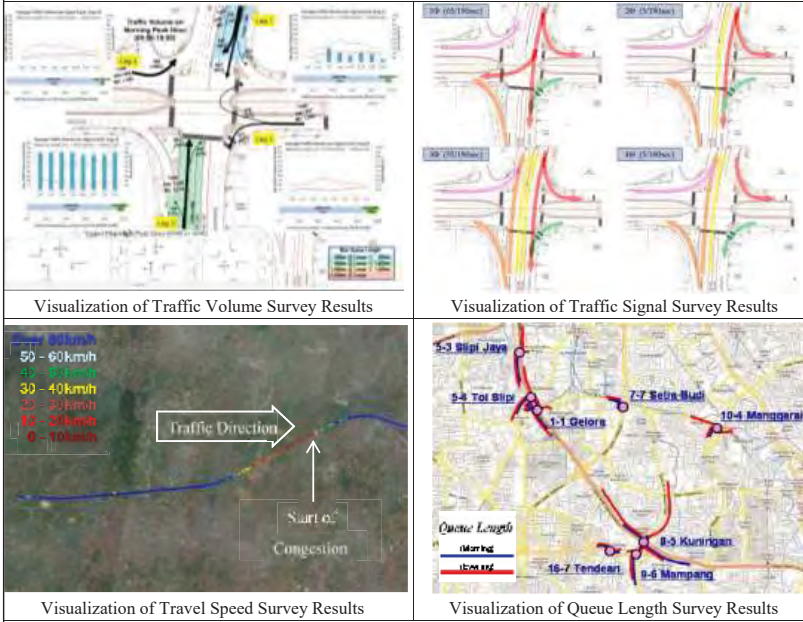


4. ກິດຈະກຳ ໂຄງການ

ກິດຈະກຳ 3-2: ແຜນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ (ລວມເຖິງການອອກແບບ) ໂຄງການທົດລອງ #1 ແລະ #2

ການລົງສຳຫຼວດການສັນຈອນ ແລະ ການສະແດງຜົນ (ຕົວຢ່າງຢູ່ຈາກາຕ້າ)

ຮູບການສັງເກດຈາກສະຖານທີ່ສູງ (ຕົວຢ່າງຢູ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ)



ການຖ່າຍຮູບທາງອາກາດ ໂດຍໃຊ້ drone (ຕົວຢ່າງຢູ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ)



The Project for Institutional Capacity Building for Sustainable Urban Transport System in Lao People's Democratic Republic

5. ແບບ ໂຄງການ

【ເປົ້າໝາຍລວມ】 ບັນດາມາດຕະການດ້ານສະຖາບັນ ແລະ ໂຄງການສຳຄັນທີ່ໄດ້ສະເໜີໃນແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ແມ່ນໄດ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຢູ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ພາຍໃຕ້ ການນຳພາຂອງ ລັດຖະບານ ແຫ່ງ ສປປ ລາວ

1. ຫຼາຍກວ່າ **X** ໂຄງການ ແລະ/ຫຼື ບັນດານະໂຍບາຍທີ່ໄດ້ສະເໜີໃນແຜນແມ່ບົດ ແມ່ນສະທ້ອນໃຫ້ເຫັນໃນແຜນປະຈຳປີຂອງກະຊວງ ຍທຂ, ກຂສ ຫຼື ອົງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ກັບ ການຈັດສັນງົບປະມານ.
2. ຫຼາຍກວ່າ **X** ໂຄງການ ແລະ/ຫຼື ບັນດານະໂຍບາຍທີ່ໄດ້ສະເໜີໃນແຜນແມ່ບົດ ແມ່ນຢູ່ພາຍໃຕ້ການປຶກສາຫາລື ກັບ ແຫຼ່ງທຶນ ເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ.
3. ຫຼາຍກວ່າ **X** ໂຄງການ ແລະ/ຫຼື ບັນດານະໂຍບາຍທີ່ໄດ້ສະເໜີໃນແຜນແມ່ບົດ ແມ່ນປະກົດຜົນເປັນຈິງ (ພາຍໃຕ້ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຫຼື ໄດ້ສຳເລັດແລ້ວ)
4. ຕົວຊີ້ວັດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງການສັນຈອນໃນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ໄດ້ຮັບການປັບປຸງດ້ວຍ **X** ເບີເຊັ່ນ ຫຼື ຫຼາຍກວ່າ.
5. ໄດ້ສ້າງພາລະບົດບາດຂອງ CTMC ແລະ ໄດ້ປຶກສາຫາລື ຫຼາຍກວ່າ **X** ຂໍ້ຄົງຄ້າງ ຕໍ່ກັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແຜນແມ່ບົດ ໃນກອງປະຊຸມ CTMC ປະຈຳປີ

(**X**: ຈະໄດ້ກຳນົດ ໃນ 6 ເດືອນທຳອິດ ຂອງປີສຸດທ້າຍຂອງໂຄງການ)

The Project for Institutional Capacity Building for Sustainable Urban Transport System in Lao People's Democratic Republic

5. ແບບໂຄງການ

【ຈຸດປະສົງຂອງໂຄງການ】 ໄດ້ຍົກລະດັບຄວາມສາມາດ ຂອງ ສະຖາບັນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ໃນການຮັບຜິດຊອບການສ້າງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ຢູ່ ວຽງຈັນ ແລະ ການຈັດຕັ້ງບໍລິຫານ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງຄວາມສາມາດຂອງພວກເຂົາ ໃນ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ນະໂຍບາຍການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ຈາກແຜນແມ່ບົດ ແມ່ນມີຄວາມແໜ້ນແຟ້ນຂຶ້ນ.

1. ຄູ່ຮ່ວມງານ ທີ່ໄດ້ເຂົ້າຮ່ວມການຝຶກອົບຮົມ ຈຳນວນຫຼາຍຄັ້ງ ກ່ຽວກັບ ການສ້າງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ແມ່ນໄດ້ປັບປຸງເຖິງຄວາມເຂົ້າໃຈໃນບັນດາຂໍ້ຄົງຄ້າງ ແລະ ຜົນໄດ້ຮັບ ຫຼາຍກວ່າ **X%** ໃນ ຄະແນນສອບເສັງ ຫຼັງຈາກ -ການຝຶກອົບຮົມ
2. ຄູ່ຮ່ວມງານ ທີ່ໄດ້ເຂົ້າຮ່ວມການຝຶກອົບຮົມ (ຫຼາຍກວ່າໜຶ່ງຄັ້ງ) ກ່ຽວກັບຄູ່ມືການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ, ເຊິ່ງການຝຶກອົບຮົມນີ້ ແມ່ນໄດ້ປັບປຸງ ເຖິງ ຄວາມເຂົ້າໃຈ ແລະ ຜົນໄດ້ຮັບ ຫຼາຍກວ່າ **X%** ໃນ ຄະແນນສອບເສັງ ຫຼັງຈາກ-ການຝຶກອົບຮົມ
3. ກະຊວງ ຍທຂ, ກຂສ ແລະ ພະແນກ ຍທຂ ຫຼື ບັນດາສະຖາບັນກ່ຽວຂ້ອງ ຮັບຮອງເອົາ ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ແລະ ແຜນປະຕິບັດ ຢ່າງເປັນທາງການ (ຈະໄດ້ກຳນົດ "ບັນດາສະຖາບັນອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ" ເຊິ່ງມີໜ້າທີ່ຮັບຜິດຊອບເຖິງ ການຮັບຮອງເອົາ ແຜນແມ່ບົດ ແລະ ແຜນປະຕິບັດ", ຖ້າຈຳເປັນ)

(**X**: ຈະໄດ້ກຳນົດຫຼັງຈາກ ການສຶກສາຂັ້ນພື້ນຖານ)

【ຜົນໄດ້ຮັບ 1】 ໄດ້ສ້າງກົນໄກໃນການປຶກສາຫາລື ແລະ ແບ່ງບັນຄວາມຄິດເຫັນ ກ່ຽວກັບບັນດາຂໍ້ຄົງຄ້າງ ດ້ານການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ.

1. ຫຼາຍກວ່າ **X** ຂໍ້ຄົງຄ້າງທີ່ໄດ້ກຳນົດໃນຊ່ວງໄລຍະທຳອິດຂອງໂຄງການ ແມ່ນໄດ້ຖືກປຶກສາຫາລື ໃນ CTMC
2. ຫຼາຍກວ່າ **X** ຂໍ້ຄົງຄ້າງທີ່ໄດ້ກຳນົດໃນຊ່ວງໄລຍະທຳອິດຂອງໂຄງການ ແລະ ສິ່ງທີ່ໄດ້ປຶກສາຫາລືກັນ ໃນ CTMC ແມ່ນໄດ້ປະຕິບັດໂດຍ ສະຖາບັນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ພ້ອມທັງ ຕິດຕາມ ກິດຈະກຳການເຄື່ອນໄຫວ

(**X**: ຈະໄດ້ກຳນົດໃນກອງປະຊຸມ JCC ຄັ້ງທີ 2)

5. ແບບໂຄງການ

【ຜົນໄດ້ຮັບ 2】 ໄດ້ສ້າງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ແລະ ການຝຶກອົບຮົມ (ລວມທັງ OJT) ແມ່ນໄດ້ສະໜອງໃຫ້ແກ່ ຄູ່ຮ່ວມງານຝ່າຍລາວ ເພື່ອສ້າງຄວາມສາມາດໃຫ້ແກ່ພວກເຂົາ.

1. ຫຼາຍກວ່າ **X** ຄູ່ຮ່ວມງານ (C/Ps) ຮັບການຝຶກອົບຮົມ ກ່ຽວກັບການສ້າງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ
2. ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ຂອງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນໄດ້ສ້າງຂຶ້ນ ໂດຍປັບປຸງ ຈາກ ສະບັບ ປີ 2008.

(**X**: ຈະໄດ້ກຳນົດໃນກອງປະຊຸມ JCC ຄັ້ງທີ 2)

【ຜົນໄດ້ຮັບ 3】 ໄດ້ສ້າງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ແລະ ການຝຶກອົບຮົມ (ລວມທັງ OJT) ແມ່ນໄດ້ສະໜອງໃຫ້ແກ່ ຄູ່ຮ່ວມງານຝ່າຍລາວ ເພື່ອສ້າງຄວາມສາມາດໃຫ້ແກ່ພວກເຂົາ.

1. ຫຼາຍກວ່າ **X** ຄູ່ຮ່ວມງານ ປະຕິບັດຕາມພາລະບົດບາດ ສະເພາະດ້ານການວາງແຜນ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ (**X**: ຈະໄດ້ກຳນົດເມື່ອໂຄງການທົດລອງໄດ້ຖືກກຳນົດໃຫ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ)
2. ຫຼາຍກວ່າ **X** ຄູ່ຮ່ວມງານ ຮັບການຝຶກອົບຮົມ ກ່ຽວກັບຄູ່ມືໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ (**X**: ຈະໄດ້ກຳນົດໃນກອງປະຊຸມ JCC ຄັ້ງທີ 1)
3. ຕົວຊີ້ວັດ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການສັນຈອນໃນຕົວເມືອງ ແມ່ນໄດ້ປັບປຸງ ໂດຍສະເລ່ຍ **X** ເບີເຊັນ ໃນພື້ນທີ່ໂຄງການທົດລອງ (“ຕົວຊີ້ວັດ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການສັນຈອນໃນຕົວເມືອງ” ແລະ **X**: ຈະໄດ້ກຳນົດເມື່ອໂຄງການທົດລອງໄດ້ຖືກກຳນົດໃຫ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ).

Discussion

Counterparts assignment

- In order to be effective capacity development, it is important that proper organizations are assigned to the proper phase of the project intensively based on the role of each organization in the future MP update.

Fields in the future MP update	Organization	Person in charge
Transportation Policy	Ex. DOT, MPWT	Xxxx XXXXXX
Urban Transport Plan	DPWT	Xxxx XXXXXX
Socio-Economic Analysis	PTRI, MPWT	Xxxx XXXXXX
Road Network Plan		
Traffic Management Plan		
Public Transport Plan		
Traffic Survey/Traffic Demand Forecast		
Geospatial Analysis (GIS)		
Financial Analysis/Investment Plan		
Environmental and Social Considerations		
⋮ and so on		

To be filled

The Project for Institutional Capacity Building for Sustainable Urban Transport System in Lao People's Democratic Republic

29



ໂຄງການເພື່ອສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງລະບົບການຂົນສົ່ງ
ພາຍໃນຕົວເມືອງແບບຍືນຍົງ ຢູ່
ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ

ກອງປະຊຸມຄູ່ນະຮ່ວມຊີ້ນຳໂຄງການ
ຄັ້ງທີ II (JCC)

27 ກັນຍາ 2019



JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY
KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL
INTERNATIONAL DEVELOPMENT CENTER OF JAPAN
ORIENTAL CONSULTANTS GLOBAL



ເນື້ອໃນກອງປະຊຸມ

1. ໂຄງການໂດຍລວມ
2. ການສ້າງກຸ່ມວິຊາການ (WG)
3. ການປ່ຽນແປງເຂດເປົ້າໝາຍ
4. ກິດຈະກຳການເຄື່ອນໄຫວຂອງໂຄງການ
5. ບົດລາຍງານຈາກໂຄງການລົດເມ
“ການທົດລອງຄວບຄຸມໄຟຈະລາຈອນເພື່ອໃຫ້ບູລຸມະສິດແກ່ລົດເມ”
6. ຕາຕະລາງການເຄື່ອນໄຫວ
7. ແບບໂຄງການ (Project Design Matrix)
8. ການປຶກສາຫາລື

1. ກຽວກັບ ໂຄງການ ໂດຍລວມ

1. ກອບວຽກງານໂຄງການ

ເປົ້າໝາຍລວມ

ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດບັນດາມາດຕະການຂອງສະຖາບັນ ແລະ ບັນດາໂຄງການສຳຄັນທີ່ໄດ້ສະເໜີໃນແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ຢູ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ພາຍໃຕ້ການນຳພາຂອງ ລັດຖະບານ ແຫ່ງສປປ ລາວ.

ຈຸດປະສົງໂຄງການ

- ເພື່ອຍົກລະດັບຄວາມສາມາດຂອງສະຖາບັນທີ່ກຽວຂ້ອງໃນການສ້າງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ
- ເພື່ອສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງກຽວກັບການຈັດຕັ້ງບໍລິຫານ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງຄວາມສາມາດ ເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດບັນດານະໂຍບາຍການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງໂດຍອີງຕາມແຜນແມ່ບົດ

1. ກຽວກັບ ໂຄງການ ໂດຍລວມ

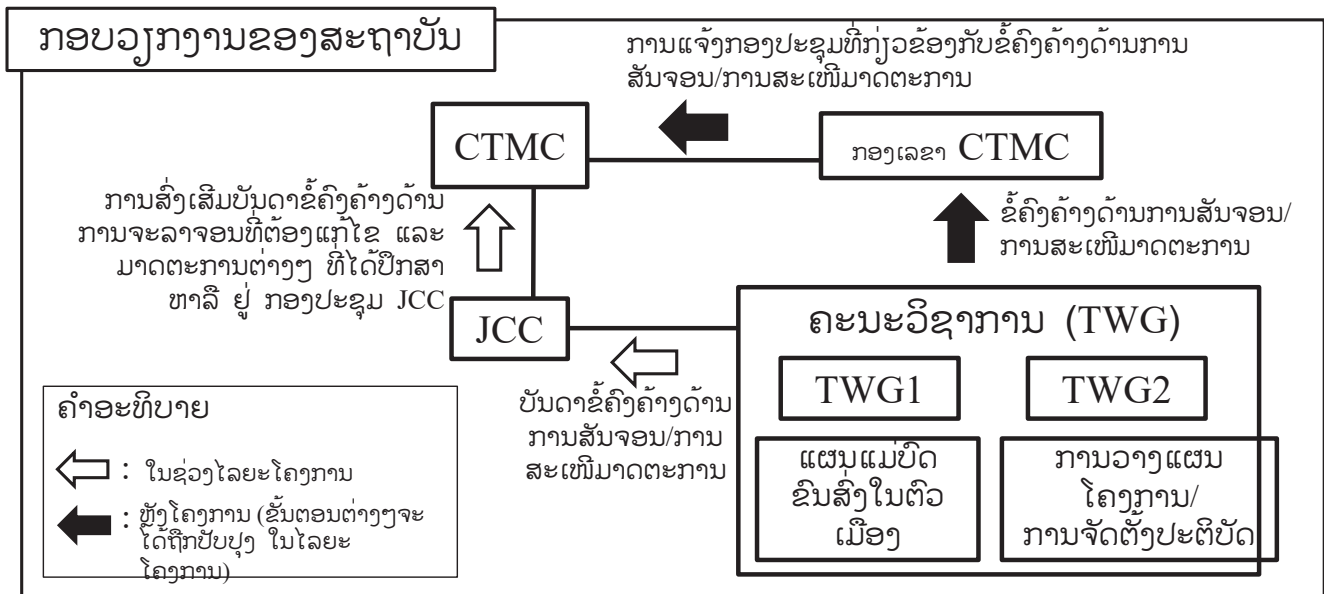
1. ກອບວຽກງານ ໂຄງການ

ຜົນໄດ້ຮັບ

1. ໄດ້ສ້າງກົນໄກໃນການປຶກສາຫາລື ແລະ ແບ່ງບັນຄວາມຄິດເຫັນ ກຽວກັບບັນດາຂໍ້ຄົງຄ້າງ ດ້ານການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ.
2. ໄດ້ສ້າງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ແລະ ໄດ້ສະໜອງການຝຶກອົບຮົມເພື່ອສ້າງຄວາມອາດສາມາດ ໃຫ້ແກ່ຄະນະຮູ່ຮ່ວມງານ (ລວມທັງ OJT).
3. ໂຄງການທົດລອງ (ຫຼາຍກວ່າໜຶ່ງໂຄງການ) ໄດ້ຖືກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ບັນດາຂໍ້ຄົງຄ້າງທີ່ເປັນເປົ້າໝາຍ ແມ່ນ ໄດ້ບັນເທົາລົງ/ຫຼຸດຜ່ອນລົງ.

1. ກຽວກັບ ໂຄງການ ໂດຍລວມ

ກິດຈະກຳການເຄື່ອນໄຫວເພື່ອ “ສ້າງຄວາມສາມາດຂອງສະຖາບັນ”

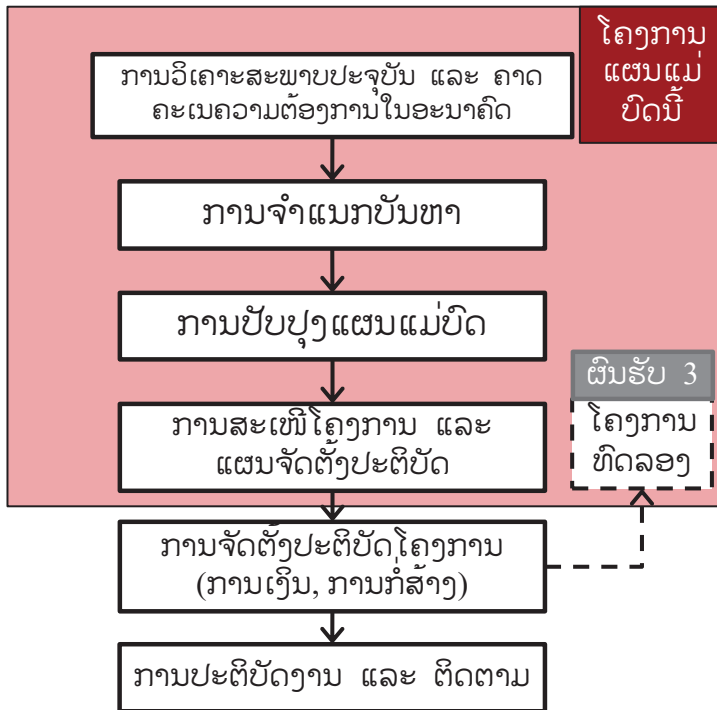


- ຄະນະຮ່ວມງານ ແລະ ທີມງານໂຄງການ ເຮັດວຽກຮ່ວມກັນ ໃນ TWG ແລະ ລາຍງານບັນດາຂໍ້ຄົງຄ້າງກຽວກັບການຂົນສົ່ງ ຕໍ່ JCC.
- JCC ລາຍງານຜົນການປຶກສາຫາລື ຕໍ່ CTMC ແລະ CTMC ເປັນຜູ້ຕັດສິນໃຫ້ມີການປະຕິບັດງານຄັ້ງຕໍ່ໄປ.

1. ກຽວກັບ ໂຄງການ ໂດຍລວມ

ກິດຈະກຳການເຄື່ອນໄຫວເພື່ອ “ປັບປຸງແຜນແມ່ບົດ ແລະ ການພັດທະນາຄວາມສາມາດ”

ຂັ້ນຕອນແຜນແມ່ບົດ ແລະ ການວາງແຜນໂຄງການ



ໂຄງການແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງແມ່ນ;

- i) ການວິເຄາະສະພາບການຂົນສົ່ງໃນປະຈຸບັນ ແລະ ຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການດ້ານການສັນຈອນໃນອະນາຄົດ,
- ii) ການຈຳແນກບັນຫາທີ່ມີຢູ່ ແລະ ຈະເກີດຂຶ້ນໃນອະນາຄົດ,
- iii) ການສະເໜີລະບົບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງທີ່ເໝາະສົມ (ສະບັບປັບປຸງ) ລວມໄປເຖິງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ, ຕາໜາງເສັ້ນທາງ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ
- iv) ການສະເໜີມາດຕະການແກ້ໄຂ (ໂຄງການ) ແລະ ແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ.
- v) ການສະເໜີ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ.

1. ກຽວກັບ ໂຄງການ ໂດຍລວມ

ກິດຈະກຳການເຄື່ອນໄຫວເພື່ອ “ໂຄງການທົດລອງ ທີ່ #1 ແລະ #2”

- ສອງໂຄງການທົດລອງ ຈະຖືກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃນໂຄງການນີ້.
- ໂຄງການທົດລອງ ທີ່ #1 ແມ່ນເນັ້ນໃສ່ການແກ້ໄຂບັນຫາການສັນຈອນແອອັດ ໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ສາມາດພິຈາລະນາເພື່ອໃຫ້ມີການແກ້ໄຂດ້ວຍມາດຕະການຂະໜາດນ້ອຍ ແລະ ຄາດວ່າຈະຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ເພື່ອແກ້ໄຂ ໃນ ໄລຍະສັ້ນ.
- ໃນທາງດຽວກັນນັ້ນ, ໂຄງການທົດລອງ ທີ່ #2 ແມ່ນ ເພື່ອແກ້ໄຂຂໍ້ຄົງຄ້າງທີ່ມີລັກສະນະ ໄລຍະກາງ ຫຼື ໄລຍະຍາວ ແລະ ການສຶກສາເຫຼົ່ານີ້ແມ່ນຈະຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃນປີທີສອງຂອງໂຄງການ.

2. ການສ້າງກຸ່ມວິຊາການ

ການສ້າງກຸ່ມວິຊາການ

ກຸ່ມວິຊາການໄດ້ສ້າງຂຶ້ນໂດຍປະກອບມີກຸ່ມ 1 ຫາ 12 ແລະ ຄະນະຮ່ວມງານຂອງເຮົາ ແມ່ນໄດ້ຖືກແຕ່ງຕັ້ງເຂົ້າໃນແຕ່ລະກຸ່ມວິຊາການ. ຄະນະຮ່ວມງານ ແລະ ຊ່ຽວຊານໄຈກ້າ ໄດ້ເລີ່ມປະຕິບັດໜ້າວຽກຕາມແຕ່ລະກຸ່ມວິຊາການ.



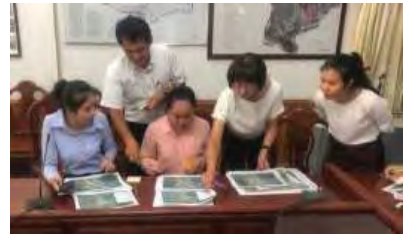
ກອງປະຊຸມວິຊາການ ຄັ້ງທີ 1



ການລົງສຳຫຼວດຕົວຈິງ



ການເຄື່ອນໄຫວປະຊຸມກຸ່ມວິຊາການ ແລະ ຝຶກອົບຮົມ



ການປະຊຸມກຸ່ມວິຊາການ ດ້ວຍການບອກກ່າວ

2. ການສ້າງກຸ່ມວິຊາການ

Areas of Responsibility	Group		Group 1	Group 2	Group 3	Group 4	Group 5	Group 6	Group 7	Group 8	Group 9	Group 10	Group 11	Group 12
			Transportation Policy / Organization	Urban Transport Plan	Public Transport Plan	Road Network Plan/Traffic Management Plan	Traffic Survey/Traffic Demand Forecast	Socio-Economic Analysis	Financial Analysis / Investment Plan	Geospatial Analysis (GIS)/ Database	Environmental and Social Considerations	Urban Development/ Land Use Plan/ Legislation System	Pilot Project Plan/ Implementation Supervision	Safety Management / Traffic Facilities / IoT
	JICA Expert	Main Sub	Takeda M. Tanaka	Watanabe Murayama	Murayama Watanabe	Warita Endo	Arita Endo	Andra T.Tanaka	Andra T.Tanaka	Miya o Arita	Haya shida Isaac	Kuwabara Miya o	Nozawa Warita	Nozawa Warita
CP	Leader	Souphany Lamkhar	Souphany Lamkhar	Souphany Bengchanh	Dethmany Lamkhar	Dethmany Ath	Bengchanh Soulavanh	Vandavone Soulavanh	YardAloun YardAloun	Khamphon emixay YardAloun	Maikhen YardAloun	Khamphon emixay Maikhen	Bengchanh Phouthavanh	Dethmany Ath
CP	Member	Phouthavanh - - -	Anousone Bounmark Khamphon emixay	Phongsavanh Phengsavanh Sangkhom	Phoutmina Phengsavanh Phetdaohe uang	Anousone Anousak	Vandavone -	Soulavanh -	YardAloun -	Chandavone Phoutmina Maikhen	Anousone -	Ath Soulavanh	Bounmark -	Chandavone Sangkhom
TWG 1			●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
TWG 2			○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
1	Transportation Policy / Organization		●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
2	Urban Transport Plan		○	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
3	Public Transport Plan		○	○	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○
4	Road Network Plan		○	○	○	●	○	○	○	○	○	○	○	○
4	Traffic Management Plan		○	○	○	●	○	○	○	○	○	○	○	○
5	Traffic Survey		○	○	○	○	●	○	○	○	○	○	○	○
5	Traffic Demand Forecast		○	○	○	○	●	○	○	○	○	○	○	○
6	Socio-Economic Analysis		○	○	○	○	○	●	○	○	○	○	○	○
7	Financial Analysis / Investment Plan		○	○	○	○	○	○	●	○	○	○	○	○
8	Geospatial Analysis (GIS)/ Database		○	○	○	○	○	○	○	●	○	○	○	○
9	Environmental and Social Considerations		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
10	Urban Development/ Land Use Plan/ Legislation System		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
11	Pilot Project Plan/ Implementation Supervision		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
12	Safety Management / Traffic Facilities / IoT		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○

●: Working (Target capacity to be developed)
○: Take part in meeting/discussion when invited

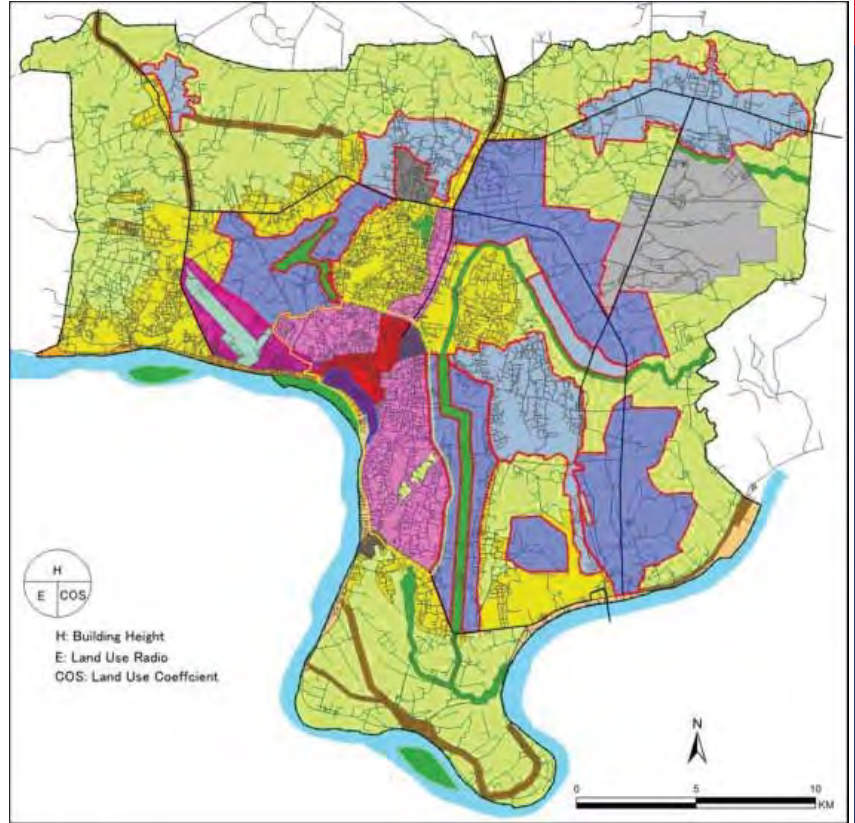
3. ການປ່ຽນແປງເຂດເປົ້າໝາຍສຶກສາ

ເຂດເປົ້າໝາຍປະຈຸບັນ

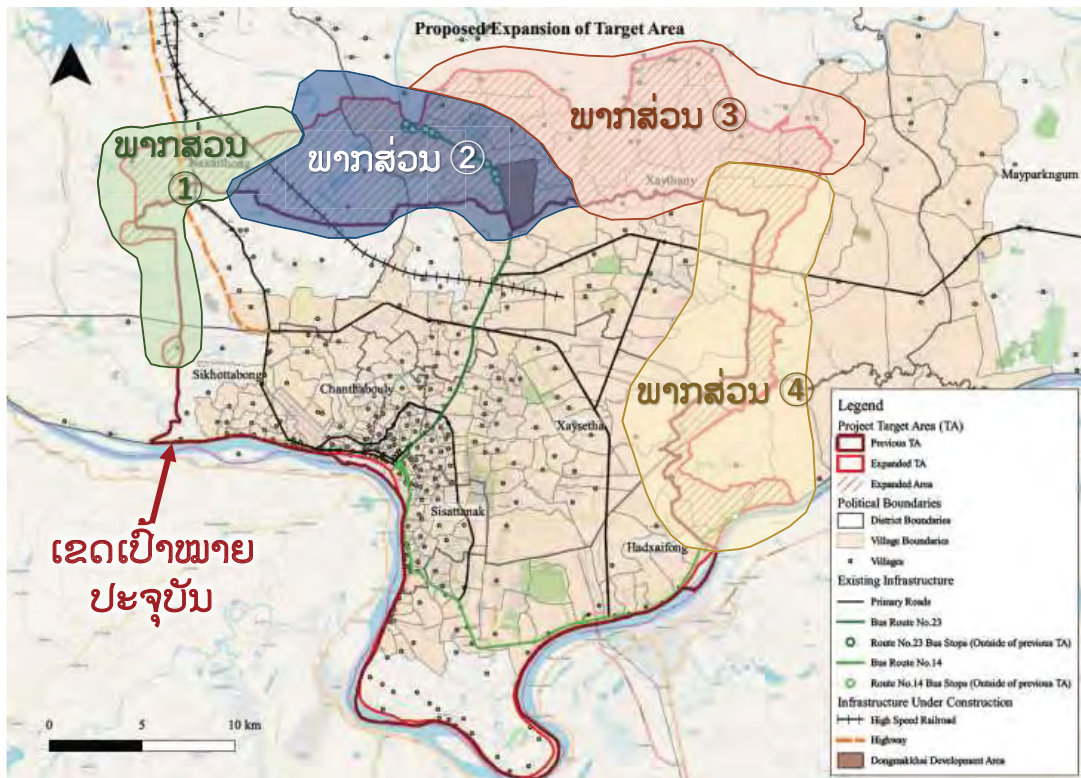
ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ສປປ ລາວ
ເນື້ອທີ່ຜັງເມືອງ: 62,000 ເຮັກຕາ

ປະຊາກອນ:

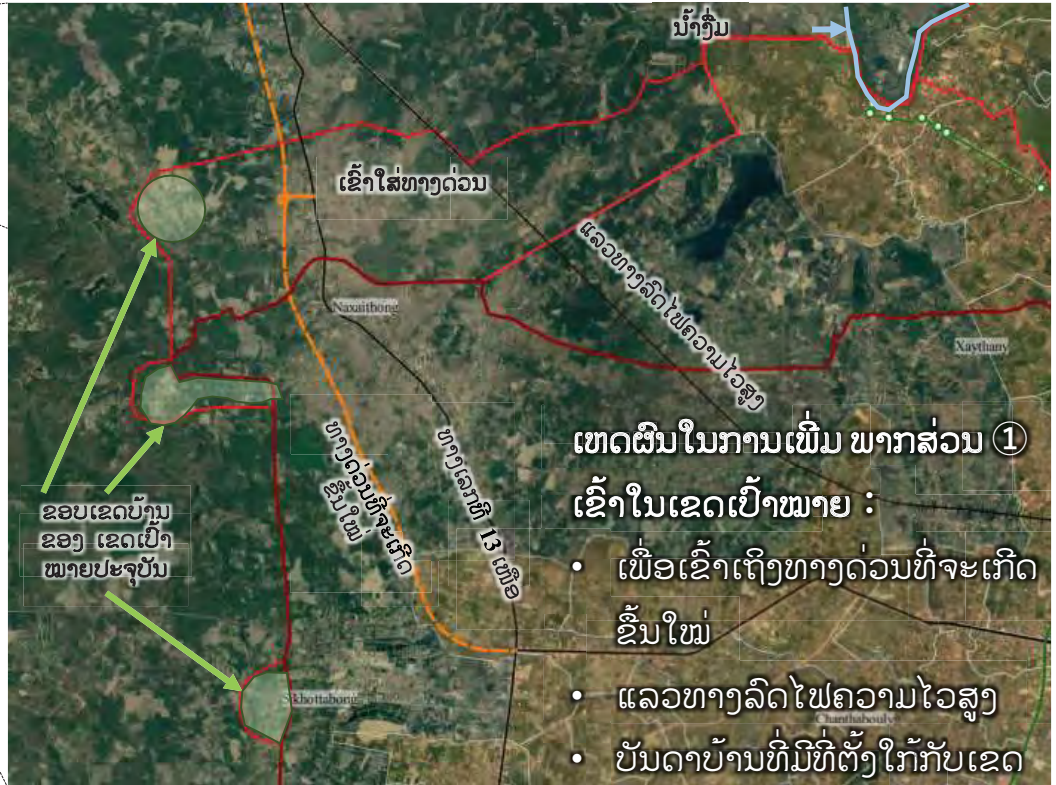
ປະມານ 820,940 ຄົນ (ສຳຫຼວດ
ປະຊາກອນ ປີ 2015)



3. ການປ່ຽນແປງເຂດເປົ້າໝາຍສຶກສາ



3. ການປ່ຽນແປງເຂດເປົ້າໝາຍສຶກສາ



ເຫດຜົນໃນການເພີ່ມ ພາກສ່ວນ ①

ເຂົ້າໃນເຂດເປົ້າໝາຍ :

- ເພື່ອເຂົ້າເຖິງທາງດ່ວນທີ່ຈະເກີດຂຶ້ນໃໝ່
- ແລວທາງລົດໄຟຄວາມໄວສູງ
- ບັນດາບ້ານທີ່ມີທີ່ຕັ້ງໃກ້ກັບເຂດເປົ້າໝາຍກ່ອນໜ້ານີ້

ເປົ້າໝາຍກ່ອນໜ້ານີ້

3. ການປ່ຽນແປງເຂດເປົ້າໝາຍສຶກສາ



ເຫດຜົນໃນການເພີ່ມພາກສ່ວນ ② ເຂົ້າໃນເຂດເປົ້າໝາຍ

- ລົດເມສາຍທາງ 23 ໃຫ້ບໍລິການໄປຮອດເຂດທ່າງ່ອນ
- ມີເຂດແດນຕິດກັບນ້ຳຈື່ມໄປທາງທິດເໜືອ
- ເຂດພັດທະນາດົງໝາກຄາຍ

3. ການປ່ຽນແປງເຂດເປົ້າໝາຍສຶກສາ



ເຫດຜົນໃນການເພີ່ມພາກສ່ວນ ③ ໃນເຂດເປົ້າໝາຍ :

- ໄດ້ຈຳແນກເຫັນບັນດາບ້ານທີ່ມີທ່າພັດທະນາສູງ ໃນເຂດນີ້

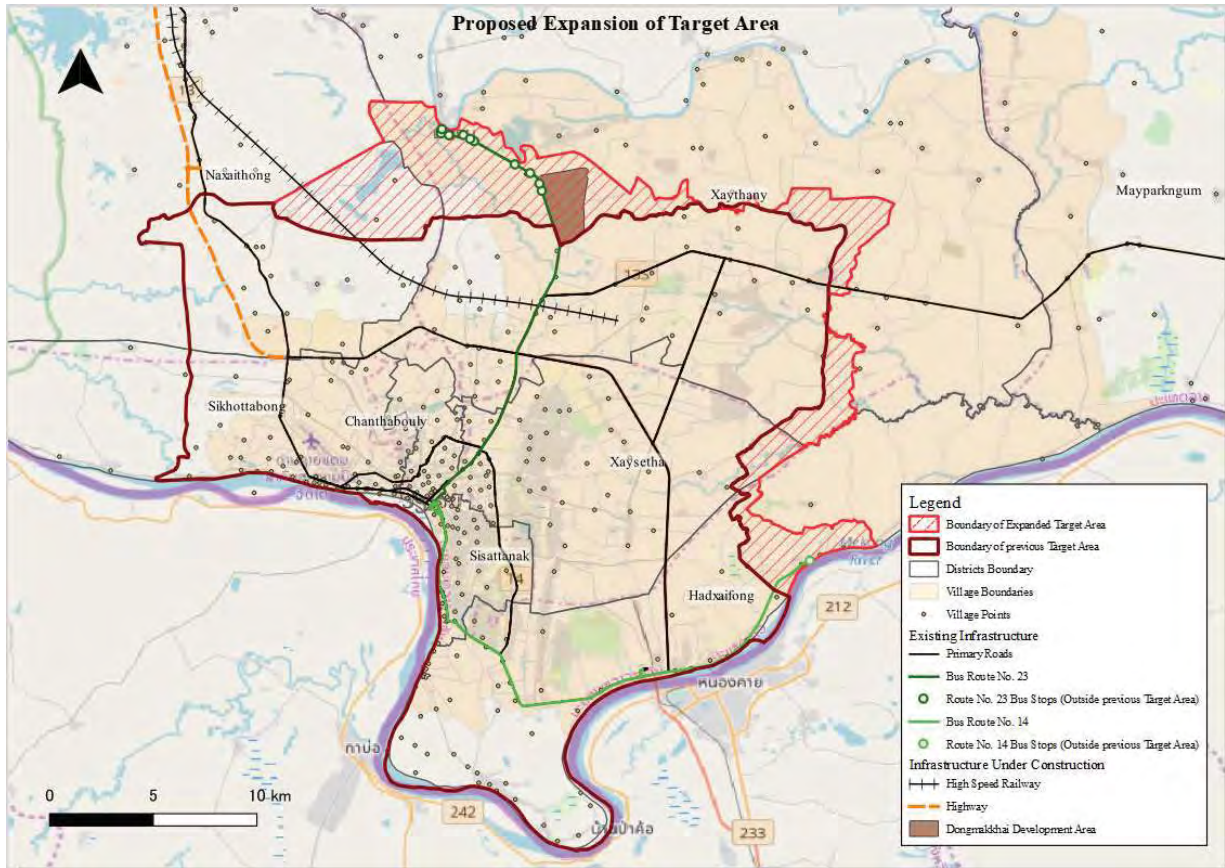
3. ການປ່ຽນແປງເຂດເປົ້າໝາຍສຶກສາ



ເຫດຜົນໃນການເພີ່ມພາກສ່ວນ ④ ໃນເຂດເປົ້າໝາຍ :

- ປັບປ່ຽນຂອບເຂດບ້ານປະຈຸບັນ ໃຫ້ເຂົ້າກັບຂອບເຂດບ້ານທີ່ມີຢູ່
- ການລວມເອົາເຂດບໍລິການລົດເມ ສາຍທາງ 14.
- ການລວມເອົາການພັດທະນາເຂດແຄມຂອງ.

3. ການປ່ຽນແປງເຂດເປົ້າໝາຍສຶກສາ



4. ກິດຈະກຳການເຄື່ອນໄຫວຂອງໂຄງການ

4.1 ການສຳຫຼວດການສັນຈອນ

ບັນດາການສຳຫຼວດການສັນຈອນເພື່ອຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການດ້ານການສັນຈອນແມ່ນໄດ້ມີການວາງແຜນ ແລະ ກະກຽມ ແລະ ຄາດວ່າຈະເລີ່ມຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃນເດືອນ ຕຸລາ 2019. ການສຳຫຼວດການສັນຈອນປະກອບມີດັ່ງລຸ່ມນີ້:

(1) ການສຳຫຼວດການເດີນທາງບຸກຄົນ

ການສຳຫຼວດການເດີນທາງຂອງບຸກຄົນ (PT) ແມ່ນການສຳຫຼວດທີ່ສຳຄັນສຳລັບການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການດ້ານການສັນຈອນ ໃນການວາງແຜນການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ. ການສຳຫຼວດ PT ແມ່ນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດດ້ວຍການລົງຢ້ຽມຢາມ ແລະ ສຳພາດ 4,700 ຄົວເຮືອນ ໃນເຂດສຶກສາ.

ລາຍການສຳຫຼວດແມ່ນລວມມີ:

- ຂໍ້ມູນພົນລະເມືອງສາດຂອງຄົວເຮືອນ ແລະ ເງື່ອນໄຂເສດຖະກິດຂອງຄົວເຮືອນ (ຈຳນວນ ຍານພາຫະນະທີ່ເປັນເຈົ້າຂອງ, ປະເພດເຄື່ອງໝາຍ, ລາຍຮັບຂອງຄົວເຮືອນ);
- ຄຸນລັກສະນະຂອງບຸກຄົນ (ສະຖານະທາງສັງຄົມ, ລາຍຮັບ ແລະ ອື່ນໆ) ຂອງ ສະມາຊິກແຕ່ລະຄົນ ໃນຄົວເຮືອນ ທີ່ມີອາຍຸ 6 ປີ ຫຼື ຫຼາຍກວ່າ;
- ຂໍ້ມູນການເດີນທາງຂອງສະມາຊິກແຕ່ລະຄົນໃນຄົວເຮືອນ ແລະ
- ນອກນັ້ນ, ຍັງສຳຫຼວດເຖິງຄຸນລັກສະນະໃນການໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ກິດຈະກຳປະຈຳວັນໃນ 7 ມື້ ຂອງສະມາຊິກແຕ່ລະຄົນໃນຄົວເຮືອນ ທີ່ມີອາຍຸ 6 ປີ ຫຼື ຫຼາຍກວ່າ. ແລະ ພຽງແຕ່ກຳນົດການສຳຫຼວດ 100 ຄົວເຮືອນ ຈາກ ຂະໜາດສຳຫຼວດ 4700 ຄົວເຮືອນ.

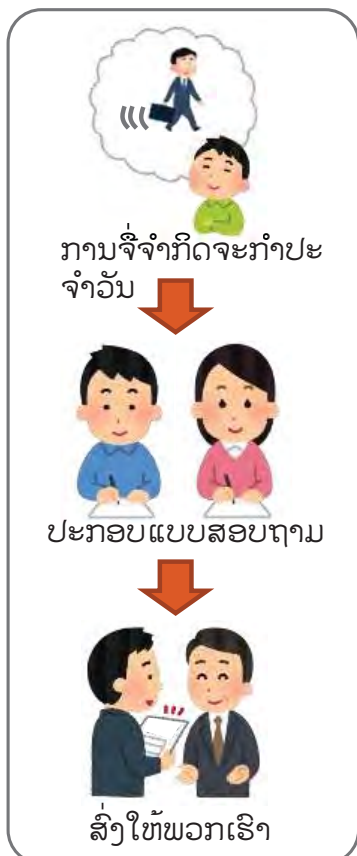
4. ກິດຈະກຳການເຄື່ອນໄຫວຂອງໂຄງການ

4.1 ການສຳຫຼວດການສັນຈອນ

ໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ໃຜ, ຈັກໂມງ, ຈຸດປະສົງຫຍັງ, ຈາກໃສໄປຫາໃສ, ດ້ວຍວິທີໃດ, ຜູ້ຄົນທີ່ເຄື່ອນໄຫວ?



4. ກິດຈະກຳການເຄື່ອນໄຫວຂອງໂຄງການ



ປ້ອນຂໍ້ມູນ



ຈຳແນກວ່າມີຈັກຜູ້ຄົນທີ່ເຄື່ອນທີ່ຈາກບ່ອນໜຶ່ງໄປຫາບ່ອນອື່ນ.

4. ກິດຈະກຳການເຄື່ອນໄຫວຂອງໂຄງການ

(2) ການສຳຫຼວດ Cordon Line

Cordon Line ແມ່ນ ຂອບເຂດ/ເຂດແດນ ຂອງເຂດສຶກສາ ແລະ ການສຳຫຼວດ cordon line survey ແມ່ນການສຳຫຼວດເພື່ອເກັບກຳ ປະລິມານການສັນຈອນ (ຫຼື ຜູ້ໂດຍສານ) ແລະ ຄຸນລັກສະນະຂອງ ການເດີນທາງ ເຂົ້າມາໃນຕົວເມືອງ/ອອກນອກຕົວເມືອງ ຫຼາ/ຈາກ ເຂດ ສຶກສາ. ການສຳຫຼວດ Cordon line ແມ່ນສາມາດເກັບກຳຂໍ້ມູນການ ເດີນທາງ ທີ່ສ້າງຂຶ້ນໂດຍ ຜູ້ທີ່ບໍ່ໄດ້ຢູ່ອາໄສ ໃນເຂດນັ້ນ ເຊັ່ນ: ຄົນ ຕ່າງປະເທດ.

ລາຍການສຳພາດແມ່ນລວມມີຮູບແບບການຂົນສົ່ງ, ຕົ້ນທາງ ແລະ ປາຍທາງຂອງການເດີນທາງ, ຈຸດປະສົງເດີນທາງ ແລະ ອື່ນໆ.

(3) ການສຳຫຼວດ Screen Line

Screen line ແມ່ນການຂີດເສັ້ນສົມມຸດຖານ ເຊັ່ນ: ແມ່ນ້ຳ ຫຼື ທາງ ລົດໄຟ ເຊິ່ງ ແບ່ງເຂດສຶກສາ ເປັນ 2-3ເຂດ, ແລະ ການສຳຫຼວດ screen line ແມ່ນການສຳຫຼວດການນັບການສັນຈອນຕາມເສັ້ນທາງ ທີ່ ເດີນທາງຜ່ານເສັ້ນສົມມຸດຖານ (ເຊັ່ນ: ຂົວຂ້າມແມ່ນ້ຳ). ຜົນການສຳ ຫຼວດ screen line ຈະຖືກໃຊ້ເຂົ້າເພື່ອວັດແທກຄວາມຕ້ອງການດ້ານ ການສັນຈອນໃນປະຈຸບັນ ທີ່ໄດ້ປະເມີນໂດຍການສຳຫຼວດການ ເດີນທາງບຸກຄົນ. ລາຍການສຳຫຼວດແມ່ນປະລິມານການສັນຈອນຕາມ ທິດທາງການສັນຈອນ ແລະ ປະເພດຍານພາຫະນະ.

ສະຖານທີ່ສຳຫຼວດ Cordon Line

ລ.ດ	ຊື່ສະຖານທີ່ (ຊົ່ວຄາວ)
1	CL01: ຂົວມິດຕະພາບ
2	CL02: ວັດຊຽງຄວນ
3	CL03: NH13S
4	CL04: ບ້ານນາມິນ
5	CL05: NH10 ຂົວທ່າງອນ
6	CL06: ທາງເວີນຄຳ
7	CL07: NH13N
8	CL08: ໜອງປາ ໜອງແຕງ
9	CL09: ບ້ານໃໝ່
10	CL10: ສະໜາມບິນວັດໂຕ
11	CL11: ສະຖານີລົດເມສາຍເໜືອ
12	CL12: ສະຖານີລົດເມສາຍໃຕ້
13	CL13: ສະຖານີລົດເມຕະຫຼາດເຊົ້າ



4. ກິດຈະກຳການເຄື່ອນໄຫວຂອງໂຄງການ

(4) ການສຳຫຼວດການນັບການສັນຈອນ ໃນ ຊົ່ວໂມງເລັ່ງດ່ວນ

ການສຳຫຼວດການນັບການສັນຈອນໃນຊ່ວງໂມງເລັ່ງດ່ວນ ຕອນເຊົ້າ/ແລງ ຈະສຳຫຼວດຢູ່ 27 ຈຸດ/ບ່ອນ ໃນເຂດສຶກສາ (ຍົກເວັ້ນຈຸດສຳຫຼວດ cordon line ແລະ screen line) ເພື່ອເກັບກຳປະລິມານການສັນຈອນ ດ້ວຍການນັບຈຳ ນວນຍານພາຫະນະ ໂດຍອີງຕາມປະເພດຍານພາຫະນະ.

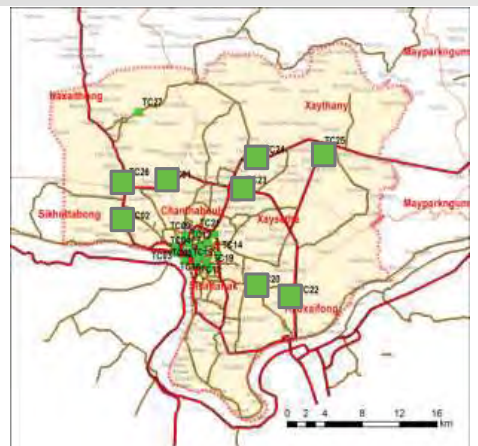
ຜົນການສຳຫຼວດ ໂດຍຫຼັກແມ່ນຈະໃຊ້ເພື່ອປຽບທຽບກັບການສຳຫຼວດໃນຄັ້ງ ຜ່ານມາ ປີ 2007.

(5) ການສຳຫຼວດໂດຍສຳພາດຜູ້ຈອດ

ຍານພາຫະນະ

ຈຸດປະສົງການສຳຫຼວດໂດຍສຳພາດຜູ້ຈອດຍານພາຫະນະ ແມ່ນສາມາດ ເຂົ້າໃຈເຖິງຄຸນລັກສະນະຂອງຜູ້ຈອດຍານພາຫະນະເຊັ່ນ: ຈຸດປະສົງ ແລະ ໄລຍະເວລາໃນການຈອດ ແລະ ເພື່ອເກັບກຳຄວາມຄວາມຕ້ອງການໃນການ ໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ.

ການສຳຫຼວດໂດຍສຳພາດຜູ້ຈອດຍານພາຫະນະ ແມ່ນກວມເຖິງການຈອດ ລົດຈັກ ແລະ ການຈອດລົດໂດຍສານ ຢູ່ຕາມເສັ້ນທາງ/ນອກເໜືອຈາກ ເສັ້ນທາງ. ຂະໜາດການສຳຫຼວດທີ່ຄາດໄວ້ ແມ່ນ ຜູ້ຈອດຍານພາຫະນະ ຈຳນວນ 400ທ່ານ .



4. ກິດຈະກຳການເຄື່ອນໄຫວຂອງໂຄງການ

4.2 ໂຄງການທົດລອງ ທີ່ 1

ໂຄງການທົດລອງແມ່ນໄດ້ວາງແຜນດັ່ງລຸ່ມນີ້:

1. ການເລືອກເອົາສະຖານທີ່ທົດລອງ

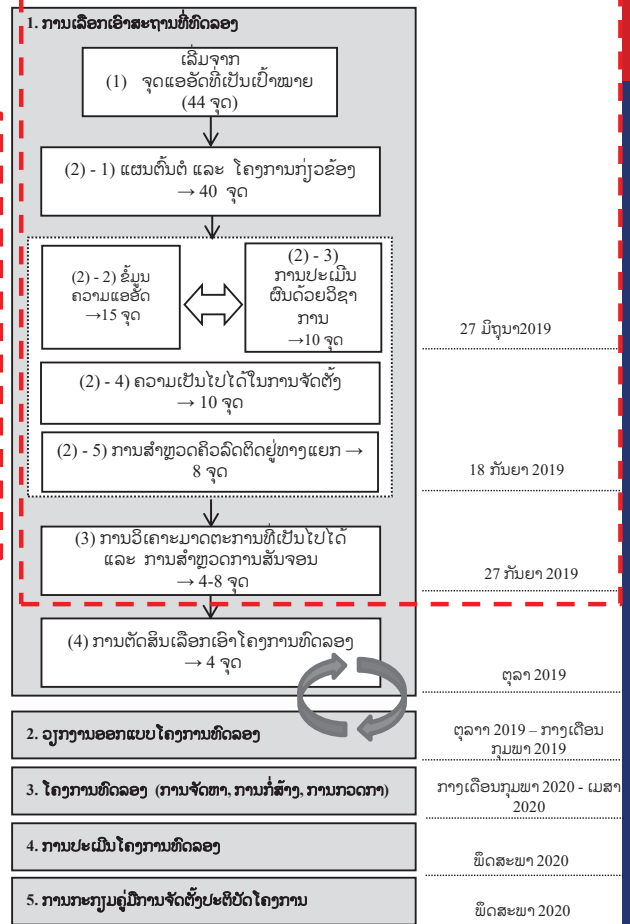
- (1) ເລືອກເອົາສະຖານທີ່ຈຸດການສັນຈອນແອອັດເພື່ອແກ້ໄຂ
- (2) ການຈັດລຽງບຸລິມະສິດສະຖານທີ່
 - 1) ການຄັດເລືອກອີງຕາມແຜນຂັ້ນຕົ້ນ ແລະ ໂຄງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ
 - 2) ການຈັດລຽງບຸລິມະສິດອີງຕາມຂໍ້ມູນການສັນຈອນແອອັດທາງ google (google earth)
 - 3) ການຈັດລຽງບຸລິມະສິດອີງຕາມການປະເມີນຜົນຈາກວິຊາການ ພະແນກ/ກະຊວງ ຍທຂ
 - 4) ການຄັດເລືອກອີງຕາມຄວາມເປັນໄປໄດ້ໃນການຈັດຕັ້ງໂຄງການທົດລອງ
 - 5) ການຈັດລຽງບຸລິມະສິດອີງຕາມຜົນສຳຫຼວດຄິວລົດຕິດຢູ່ທາງແຍກ “queue length survey”

(3) ການວິເຄາະມາດຕະການທີ່ເປັນໄປໄດ້ ແລະ ການສຳຫຼວດການສັນຈອນ

(4) ຕັດສິນເອົາສະຖານທີ່ເພື່ອຈັດຕັ້ງໂຄງການທົດລອງ

2. ວຽກງານອອກແບບໂຄງການທົດລອງ
3. ໂຄງການທົດລອງ (ການຈັດຫາ, ການກໍ່ສ້າງ, ການກວດກາ)
4. ການປະເມີນໂຄງການທົດລອງ
5. ການກະກຽມຄູ່ມືການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ

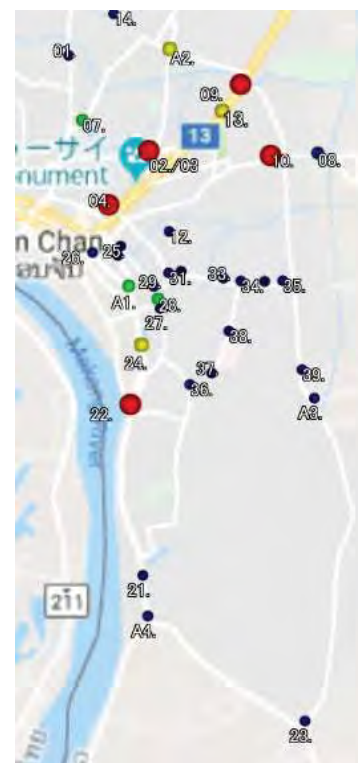
ໂຄງຮ່າງການເລືອກໂຄງການທົດລອງ ຕາຕະລາງຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ



4. ກິດຈະກຳການເຄື່ອນໄຫວຂອງໂຄງການ

4.2 ໂຄງການທົດລອງ ທີ່ 1

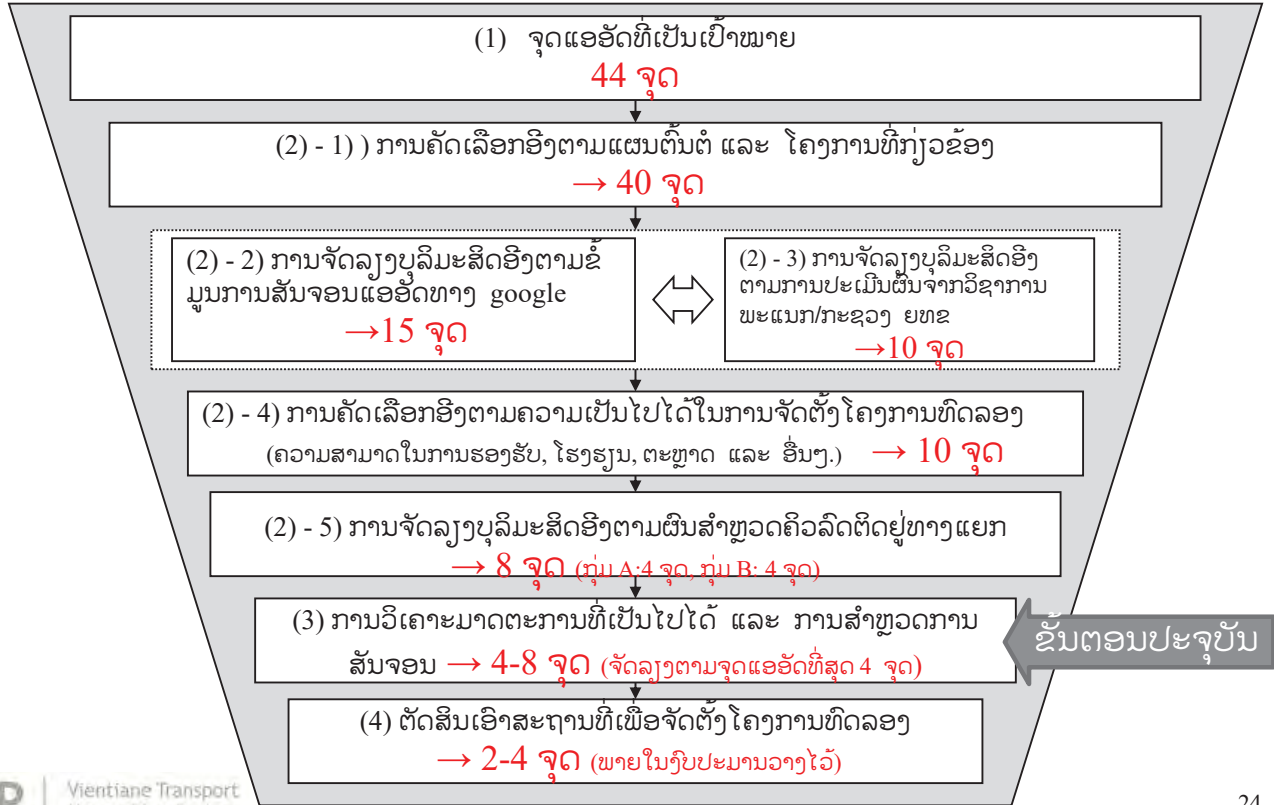
44 ຈຸດ ສຳລັບ ໂຄງການທົດລອງ



4. ກິດຈະກຳການເຄື່ອນໄຫວຂອງໂຄງການ

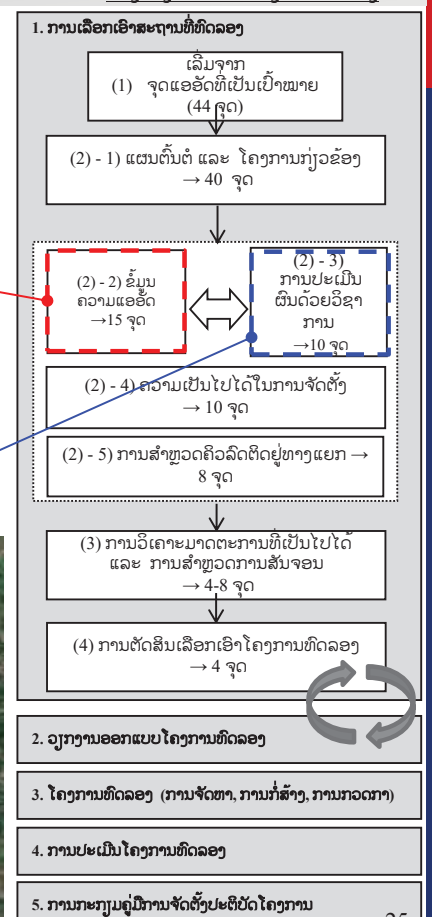
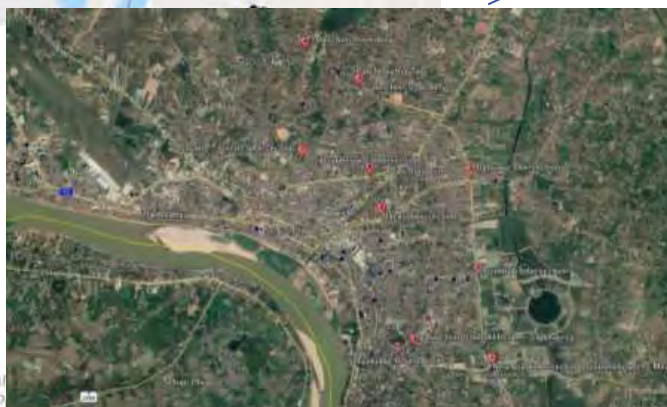
ຂັ້ນຕອນການເລືອກໂຄງການທົດລອງ

ຂັ້ນຕອນການເລືອກໂຄງການທົດລອງແມ່ນມີດັ່ງລຸ່ມນີ້:



4. ກິດຈະກຳການເຄື່ອນໄຫວຂອງໂຄງການ

ໂຄງຮ່າງການເລືອກໂຄງການທົດລອງ



4. ກິດຈະກຳການເຄື່ອນໄຫວຂອງໂຄງການ

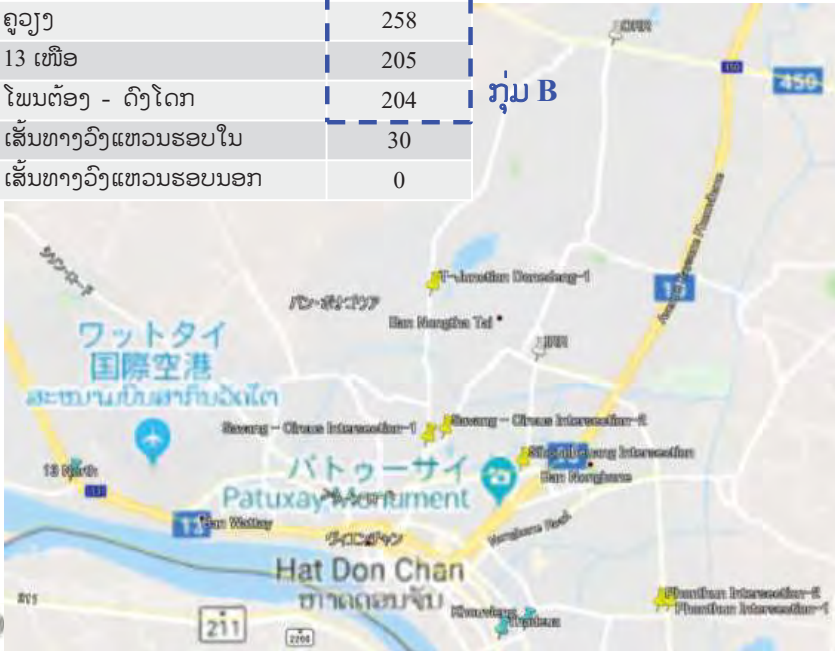
ໂຄງຮ່າງການລຶກໂຄງການທົດລອງ

ຜົນສຳຫຼວດຄົວລົດຕິດຢູ່ຕາມທາງແຍກ

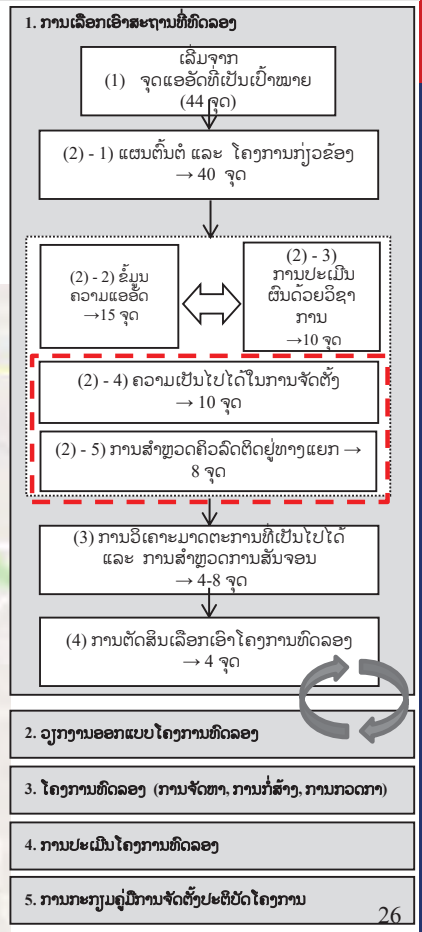
ລຳດັບ	ສະຖານທີ່	ຄິວ (ແມັດ)
1	ຖະໜົນອາຊຽນ/ສີບຸນເຮືອງ	750
2	ສະຫວ່າງ - ສີ່ແຍກກາຍຍະສິນ	600
3	ສາມແຍກດອນແດງ	548
4	ສີ່ແຍກໂພນທັນ	450
5	ທ່າເດືອ	288
6	ຄູວຽງ	258
7	13 ເໜືອ	205
8	ໂພນຕ້ອງ - ດົງໂດກ	204
9	ເສັ້ນທາງວົງແຫວນຮອບໃນ	30
10	ເສັ້ນທາງວົງແຫວນຮອບນອກ	0

ກຸ່ມ A

ກຸ່ມ B



VTMP



26

4. ກິດຈະກຳການເຄື່ອນໄຫວຂອງໂຄງການ

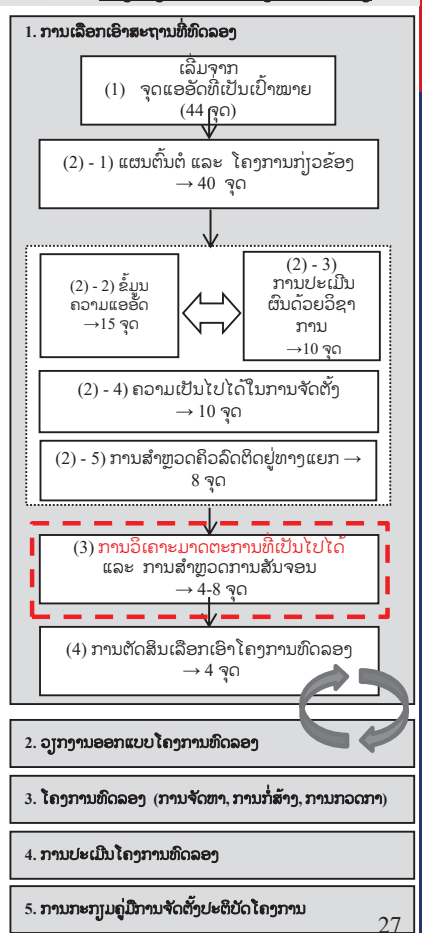
ໂຄງຮ່າງການລຶກໂຄງການທົດລອງ

ມາດຕະການແກ້ໄຂທີ່ເປັນໄປໄດ້ ສຳລັບ ກຸ່ມ A

ລ.ດ	ສະຖານທີ່	ເຫດຜົນ	ມາດຕະການແກ້ໄຂ	ຄິວ (m)
1	ຖະໜົນອາຊຽນ/ສີບຸນເຮືອງ	ລົດລ້ຽວກັບແມ່ນຫຼຸດຜ່ອນຄວາມສາມາດໃນການຮອງຮັບການສັນຈອນ	ຕັ້ງດອນກາງໃຫ້ຍາວອອກໄປອີກ	750
2	ສະຫວ່າງ - ສີ່ແຍກກາຍຍະສິນ	ຜົນກະທົບຈາກຄິວລໍຖ້າໄຟຈະລາຈອນເຮັດໃຫ້ສີ່ແຍກການຕິດຄັດ	ປັບເວລາໄຟຈະລາຈອນ ປັບຮູບແບບທາງສີ່ແຍກ	600
3	ສາມແຍກດອນແດງ	ບໍ່ມີທາງລ້ຽວຊ້າຍສະເພາະ ບໍ່ມີໄຟອຳນາດ	ການຕິດຕັ້ງໄຟອຳນາດ ຂີດເສັ້ນລ້ຽວຊ້າຍສະເພາະ	548
4	ສີ່ແຍກໂພນທັນ	ຄິວລົດຕິດຈາກທາງສີ່ແຍກເບື້ອງເທິງ ສົ່ງຜົນໃຫ້ລົດຕິດຢູ່ຈຸດສີ່ແຍກນີ້	ການຂີດຊ່ອງສັນຈອນຕິດຕັ້ງໄຟແດງຢູ່ຈຸດສີ່ແຍກເບື້ອງເທິງ ໃຫ້ ເຊື່ອມກັນກັບ ຈຸດສີ່ແຍກນີ້	450

ມາດຕະການແກ້ໄຂທີ່ເປັນໄປໄດ້ ສຳລັບ ກຸ່ມ B

ລ.ດ	ສະຖານທີ່	ເຫດຜົນ	ມາດຕະການແກ້ໄຂ	ຄິວ (m)
5	ທ່າເດືອ	ມີການສັນຈອນລ້ຽວຊ້າຍຫຼາຍ	ປັບເວລາໄຟຈະລາຈອນ	288
6	ຄູວຽງ	ບໍ່ໃຫ້ສິດລົດຢູ່ວົງວຽນສົ່ງຜົນຊ່ອງທາງສັນຈອນອິນແອອັດ	ຂະຫຍາຍວົງວຽນໃຫ້ກວ້າງອອກ	258
7	13 ເໜືອ	ມີການສັນຈອນລ້ຽວຊ້າຍຫຼາຍ	ປັບເວລາໄຟຈະລາຈອນ	205
8	ໂພນຕ້ອງ-ດົງໂດກ	ຄິວລົດຕິດຈາກຈຸດສີ່ແຍກແອອັດ	ປັບເວລາໄຟຈະລາຈອນ ປັບທາງສີ່ແຍກ	204



27

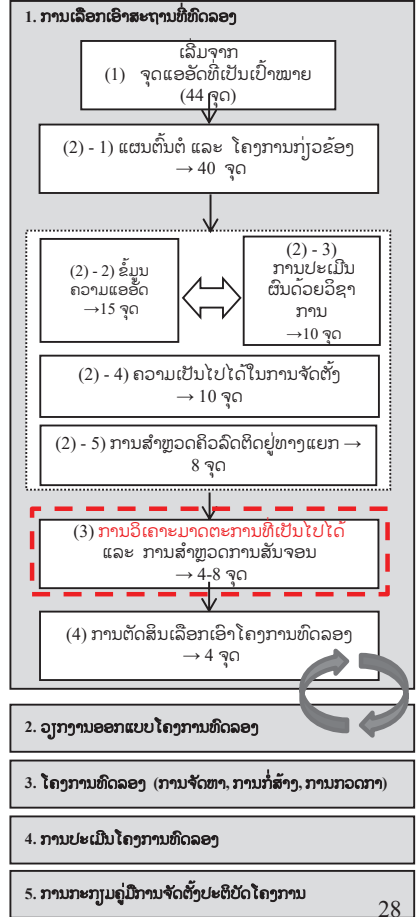
4. ກິດຈະກຳການເຄື່ອນໄຫວຂອງໂຄງການ

ປະເພດມາດຕະການແກ້ໄຂສຳລັບຈຸດແອອັດທີ່ເປັນເປົ້າໝາຍ

ມາດຕະການເປົ້າ
- ການປັບເວລາໄຟຈະລາຈອນ

ມາດຕະການໜັກ
- ການແຈກຍາຍຊ່ອງທາງດ້ວຍການຂີດເສັ້ນພາຍໃນຄວາມກວ້າງຂອງທາງທີ່ມີຢູ່
- ການຕິດຕັ້ງ/ການປັບຊ່ອງທາງທີ່ຄັບແຄບ
- ການຕິດຕັ້ງໄຟຈະລາຈອນ
- ການຕັ້ງດອນກາງ
- ແລະ ອື່ນໆ
ໂດຍຜ່ານການທົດສອບສະຖານທີ່ (ເພື່ອໃຫ້ມວນຂົນຍອມຮັບ)

ໂຄງຮ່າງການເລືອກໂຄງການທົດລອງ



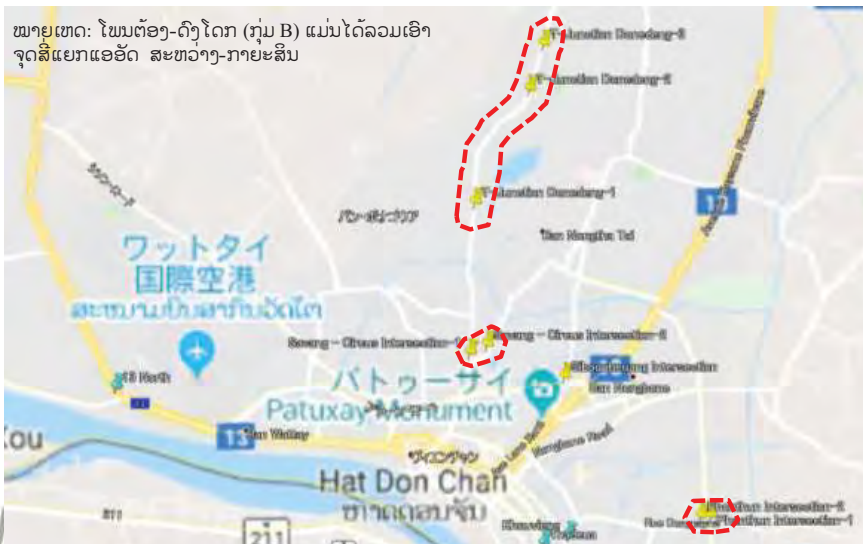
ກຸ່ມ	ມາດຕະການເປົ້າ	ມາດຕະການໜັກ (ທົດສອບສະຖານທີ່ຈິງ)	ມາດຕະການໜັກ
A	ສີ່ແຍກສະຫວ່າງ - ກາຍະສິນ	ສີ່ແຍກສີບຸນເຮືອງ	ສາມແຍກດອນແດງ
			ສີ່ແຍກໂພນທັນ
B	ສາມແຍກທາງ 13 ເໜືອ		ຄູວຽງ
	ສີ່ແຍກທ່າເດືອ		ໂພນຕ້ອງ-ດົງໂດກ

4. ກິດຈະກຳການເຄື່ອນໄຫວຂອງໂຄງການ

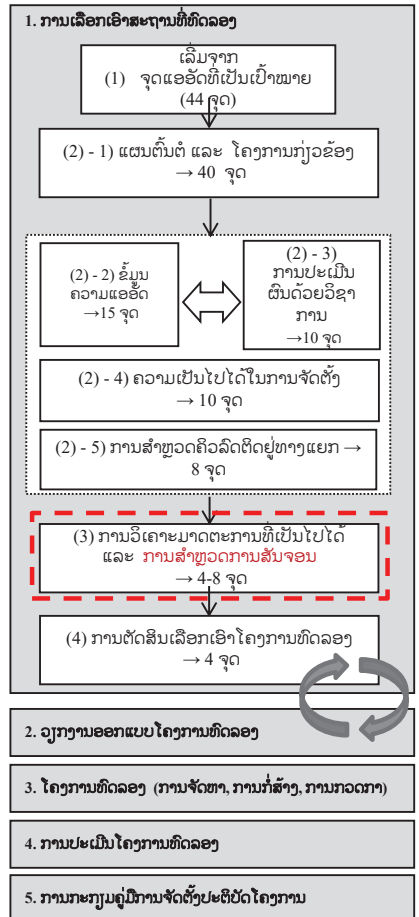
ການຈັດລຽງບຸລິມະສິດ ສຳລັບ ການສຳຫຼວດການສັນຈອນ

ລ.ດ	ສະຖານທີ່	ກຸ່ມ	ສຳຫຼວດການສັນຈອນ
1	ຖະໜົນອາຊຽນ/ສີບຸນເຮືອງ	A	1 ສະຖານທີ່
2	ສະຫວ່າງ - ສີ່ແຍກກາຍະສິນ	A	2 ສະຖານທີ່
3	ສາມແຍກດອນແດງ	A	3 ສະຖານທີ່
4	ສີ່ແຍກໂພນທັນ	A	2 ສະຖານທີ່
5	ທ່າເດືອ	B	1 ສະຖານທີ່
6	ຄູວຽງ	B	1 ສະຖານທີ່
7	13 ເໜືອ	B	1 ສະຖານທີ່

ໝາຍເຫດ: ໂພນຕ້ອງ-ດົງໂດກ (ກຸ່ມ B) ແມ່ນໄດ້ລວມເອົາຈຸດສີ່ແຍກແອອັດ ສະຫວ່າງ-ກາຍະສິນ



ໂຄງຮ່າງການເລືອກໂຄງການທົດລອງ



4. ກິດຈະກຳການເຄື່ອນໄຫວຂອງໂຄງການ

4.3 ການຝຶກອົບຮົມ ຢູ່ ປະເທດຍີ່ປຸ່ນ

(1) ຫົວຂໍ້ຝຶກອົບຮົມ

ການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ

(2) ສະຖານທີ່ຝຶກອົບຮົມ

ເມືອງ ໂຕຢະມະ

- ຈຳນວນປະຊາກອນ: 420,000
- ເນື້ອທີ່ຜັງເມືອງ: 340,000ຮຕ

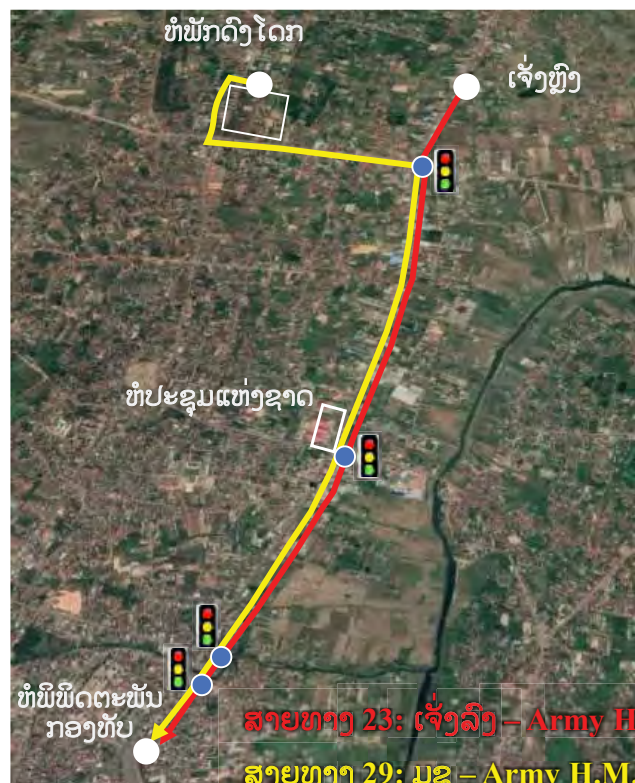
(3) ໄລຍະການຝຶກອົບຮົມ

16 ພະຈິກ 2019 ~ 24 ພະຈິກ 2019



5. ການລາຍງານຈາກໂຄງການລົດເມ

- ການທົດລອງຄວບຄຸມໄຟຈະລາຈອນເພື່ອໃຫ້ບຸລຸມະສິດລົດເມ -
ແຜນທີ່ຈຸດທົດລອງ



5. ການລາຍງານຈາກໂຄງການລົດເມ

ແຜນຕາຕະລາງທົດລອງ

MAY 2019						
SUN	MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
	ສໍາຫຼວດພື້ນທີ່		★	★		
19	20	21	22	23	24	25
		WG		ອົບຮົມຕໍາຫຼວດ		
26	27	28	29	30	31	
	ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕົວຈິງ					

JUNE 2019						
SUN	MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT
						1
2	3	4	5	6	7	8
	ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕົວຈິງ					
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

★ : ສໍາຫຼວດ

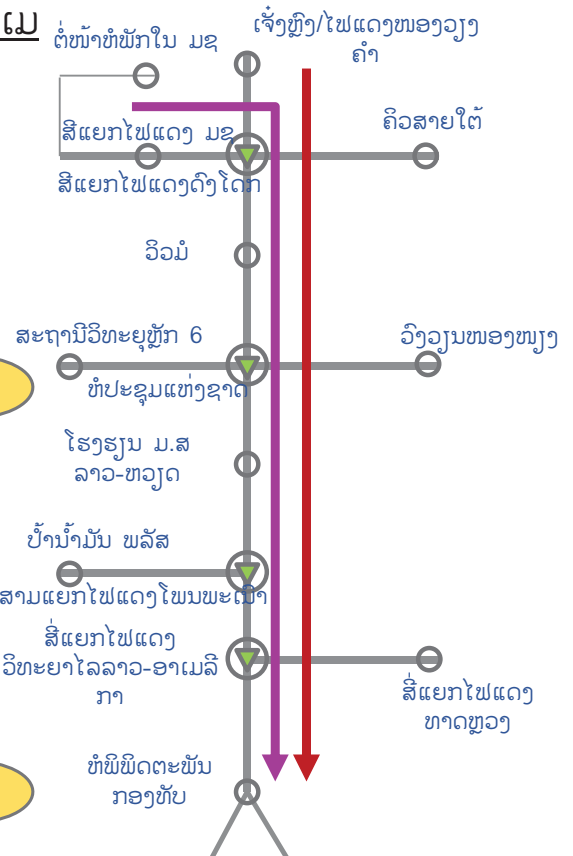


5. ການລາຍງານຈາກໂຄງການລົດເມ

ເວລາການເດີນທາງ ແລະ ການຈັບຄວາມໄວຂອງລົດເມ

	ເວລາການເດີນທາງ (ນາທີ)	
	ສາຍທ່າງ່ອນ ↓	ສາຍດົງໂດກ ↓
ກ່ອນການທົດລອງ	30.2	33.2
ທົດລອງຕົວຈິງ	18.7	25.1
ປະຢັດເວລາ	-11.4	-8.1
	38% ດີຂຶ້ນ	24% ດີຂຶ້ນ

	ຄວາມລ່າຊ້າຕາມຈຸດທາງແຍກ (ນາທີ)	
	ສາຍທ່າງ່ອນ ↓	ສາຍດົງໂດກ ↓
ກ່ອນການທົດລອງ	8.7	7.4
ທົດລອງຕົວຈິງ	3.1	3.7
ການຫຼຸດຜ່ອນເວລາຄວາມລ່າຊ້າຕາມຈຸດທາງແຍກ.	-5.6	-3.7
	64% ດີຂຶ້ນ	50% ດີຂຶ້ນ



5. ການລາຍງານຈາກໂຄງການລົດເມ

ສິ່ງທີ່ຄົ້ນພົບ ແລະ ຄໍາແນະນຳ

■ ສິ່ງທີ່ຄົ້ນພົບ

- ✓ ການເພີ່ມເວລາຂອງໄຟຊຽວໃນເສັ້ນທາງລົດເມໃຫ້ບໍລິການສົ່ງຜົນໃຫ້ລົດເມແລ່ນຜ່ານສະດວກ ແລະ ໄວຂຶ້ນ. ນອກຈາກນັ້ນ, ກໍບໍ່ມີການຈາລະຈອນຕິດຂັດທີ່ເຄັ່ງຕຶງ ຕໍ່ຊ່ອງທາງການສັນຈອນອື່ນ.
- ✓ ການທົດລອງຊີ້ໃຫ້ເຫັນວ່າການຄວບຄຸມໄຟຈາລະຈອນໂດຍເຈົ້າໜ້າທີ່ຕໍາຫຼວດຈາລະຈອນ ແມ່ນໄດ້ເພີ່ມວິນາທີການປ່ອຍປະລິມານການສັນຈອນຂຶ້ນເຊິ່ງເຮັດໃຫ້ການຄວບຄຸມຈາລະຈອນມີປະສິດທິພາບຂຶ້ນ.
- ✓ ດັ່ງນັ້ນ, ການທົດລອງດັ່ງກ່າວ ຖືວ່າເປັນໜຶ່ງໃນວິທີການແກ້ໄຂການຈາລະຈອນຕິດຂັດດ້ວຍການເພີ່ມວິນາທີດັ່ງກ່າວ.

5. ການລາຍງານຈາກໂຄງການລົດເມ

ສິ່ງທີ່ຄົ້ນພົບ ແລະ ຄໍາແນະນຳ

■ ຄໍາແນະນຳ

- ✓ ເຖິງແມ່ນວ່າການຄວບຄຸມໄຟຈາລະຈອນ ດັ່ງ ການທົດລອງ ຈະໄດ້ຮັບປະສິດທິພາບເປັນຢ່າງດີ ຕໍ່ ກັບປະລິມານການສັນຈອນໃນປະຈຸບັນ, ແຕ່ກໍອາດຈະຍັງເຮັດໃຫ້ເກີດມີການສັນຈອນທີ່ແອອັດຕາມຈຸດສີ່ແຍກ ໃນໄລຍະເວລາໃດໜຶ່ງ, ເນື່ອງຈາກວ່າ ໃນອະນາຄົດຄວາມຕ້ອງການດ້ານການສັນຈອນຈະມີການເພີ່ມຂຶ້ນ.
- ✓ ເມື່ອບໍລິມາດການຈາລະຈອນເພີ່ມຂຶ້ນໄປເຖິງຈຸດຄວາມສາມາດໃນການຮອງຮັບ ແລະ ຈະສົ່ງເກດເຫັນຄວາມແອອັດຕາມຈຸດສີ່ແຍກໄຟແດງ, ໄລຍະເວລາຂອງໄຟຊຽວທີ່ກຳນົດໄວ້ສຳລັບລົດເມຄວນຈະຮັກສາໄວ້ ເຖິງແມ່ນວ່າຈະເຮັດໃຫ້ມີຄວາມແອອັດເພີ່ມຂຶ້ນໃນຊ່ອງທາງການສັນຈອນອື່ນ, ແຕ່ທັງນີ້ກໍເພື່ອ ສ້າງຈິດສຳນຶກໃຫ້ປະຊາຊົນເຫັນວ່າ ການໃຊ້ລົດເມສາທາລະນະແມ່ນມີຄວາມສະດວກ ແລະ ໄວກວ່າຍານພາຫະນະສ່ວນຕົວ.
- ✓ ເມື່ອຄຳນຶງເຖິງຄວາມສະດວກ ແລະ ວ່ອງໄວ, ກໍຈະເຮັດໃຫ້ການນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະມີຄຸນປະໂຫຍດທີ່ໜ້າສົນໃຈ ແລະ ສາມາດຊຸກຍູ້ປະຊາຊົນຫັນມາໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ.
- ການປຶກສາຫາລື
 - ເຮົາຍັງສືບຕໍ່ຮັກສາການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຄວບຄຸມໄຟຈາລະຈອນສຳລັບລົດເມບໍ່?
 - ເຮົາຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃນຮູບແບບໃດ?

5. ການລາຍງານຈາກໂຄງການລົດເມ

ຮູບພາບຈາກສື່ຂ່າວກ່ຽວກັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ການເຜີຍແຜ່ສູ່ສາທາລະນະ



6. ຮູບແບບໂຄງການ

【ຈຸດປະສົງໂຄງການ】 ຄວາມສາມາດ ຂອງ ສະຖາບັນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ໃນການຮັບຜິດຊອບການສ້າງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ຢູ່ ວຽງຈັນ ແມ່ນໄດ້ຮັບການຍົກລະດັບຂຶ້ນ ແລະ ການຈັດຕັ້ງບໍລິຫານ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງຄວາມສາມາດຂອງພວກເຂົາ ໃນ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ນະໂຍບາຍການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ຈາກແຜນແມ່ບົດ ແມ່ນມີຄວາມ ແໜ້ນແຟ້ນຂຶ້ນ.

1. ຄະນະຮ່ວມງານທີ່ໄດ້ເຂົ້າຮ່ວມການຝຶກອົບຮົມ (ຫຼາຍຄັ້ງ) ກ່ຽວກັບ ການສ້າງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ, ການຝຶກອົບຮົມດັ່ງກ່າວແມ່ນໄດ້ປັບປຸງໂດຍເຂົາໃຈເຖິງໃນບັນດາຂໍ້ຄົງຄ້າງ ແລະ ມີຜົນຮັບ ຫຼາຍກວ່າ **X%** ໃນ ຄະແນນສອບເສັງ ຫຼັງ-ຝຶກອົບຮົມ
2. ຄະນະຮ່ວມງານທີ່ໄດ້ເຂົ້າຮ່ວມການຝຶກອົບຮົມ (ຫຼາຍຄັ້ງ) ກ່ຽວກັບຄຸ້ມຄອງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ, ການຝຶກອົບຮົມດັ່ງກ່າວແມ່ນໄດ້ປັບປຸງ ເຖິງ ຄວາມເຂົ້າໃຈ ແລະ ມີຜົນຮັບ ຫຼາຍກວ່າ **X%** ໃນ ຄະແນນສອບເສັງ ຫຼັງ-ການຝຶກອົບຮົມ.
3. ກະຊວງ ຍທຂ, ກຂສ ແລະ ພະແນກ ຍທຂ ຫຼື ບັນດາສະຖາບັນກ່ຽວຂ້ອງ ຮັບຮອງເອົາ ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ແລະ ແຜນປະຕິບັດ ຢ່າງເປັນທາງການ (ຈະໄດ້ກຳນົດ "ບັນດາສະຖາບັນອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ" ເຊິ່ງມີໜ້າທີ່ຮັບຜິດຊອບເຖິງ ການຮັບຮອງເອົາ ແຜນແມ່ບົດ ແລະ ແຜນປະຕິບັດ", ຖ້າຈຳເປັນ)

(X: ຈະໄດ້ກຳນົດຫຼັງຈາກ ການສຶກສາຂັ້ນພື້ນຖານ)

【ຜົນໄດ້ຮັບ 1】 ໄດ້ສ້າງກົນໄກໃນການປຶກສາຫາລື ແລະ ແບ່ງບັນຄວາມຄິດເຫັນ ກ່ຽວກັບບັນດາຂໍ້ຄົງຄ້າງ ດ້ານການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ.

1. ຫຼາຍກວ່າ **X** ຂໍ້ຄົງຄ້າງໄດ້ກຳນົດໃນຊ່ວງໄລຍະທຳອິດຂອງໂຄງການ ແມ່ນໄດ້ຖືກປຶກສາຫາລື ໃນ CTMC
2. ຫຼາຍກວ່າ **X** ຂໍ້ຄົງຄ້າງທີ່ໄດ້ກຳນົດໃນຊ່ວງໄລຍະທຳອິດຂອງໂຄງການ ແລະ ສິ່ງທີ່ໄດ້ປຶກສາຫາລືກັນ ໃນ CTMC ແມ່ນໄດ້ປະຕິບັດໂດຍ ສະຖາບັນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ພ້ອມທັງ ໄດ້ຕິດຕາມບັນດາກິດຈະກຳການເຄື່ອນໄຫວ

(X: ຈະໄດ້ກຳນົດໃນກອງປະຊຸມ JCC ທີ່ 3)

6. ຮູບແບບໂຄງການ

[ຜົນໄດ້ຮັບ 2] ໄດ້ສ້າງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ແລະ ການຝຶກອົບຮົມ (ລວມທັງ OJT) ແມ່ນໄດ້ສະໜອງໃຫ້ແກ່ຄະນະຮ່ວມງານຝ່າຍລາວ ເພື່ອສ້າງຄວາມສາມາດໃຫ້ແກ່ພວກເຂົາ.

1. ຫຼາຍກວ່າ 18 ທ່ານ ຮັບການຝຶກອົບຮົມ ກ່ຽວກັບການສ້າງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ
2. ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ຂອງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນໄດ້ສ້າງຂຶ້ນ ໂດຍປັບປຸງ ຈາກ ສະບັບ ປີ 2008.

(X: ຈະໄດ້ກຳນົດໃນກອງປະຊຸມ JCC ຄັ້ງທີ 2)

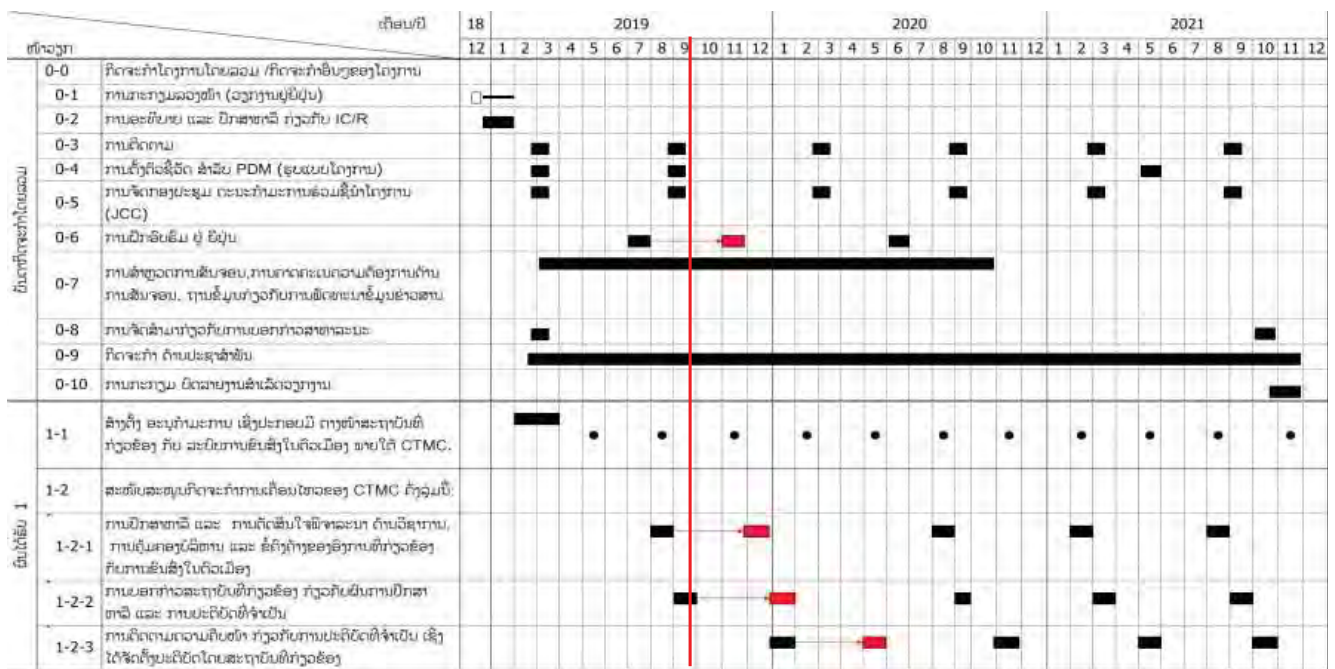
[ຜົນໄດ້ຮັບ 3] ໄດ້ສ້າງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ແລະ ການຝຶກອົບຮົມ (ລວມທັງ OJT) ແມ່ນໄດ້ສະໜອງໃຫ້ແກ່ຄະນະຮ່ວມງານຝ່າຍລາວ ເພື່ອສ້າງຄວາມສາມາດໃຫ້ແກ່ພວກເຂົາ.

1. ຫຼາຍກວ່າ X ທ່ານ ປະຕິບັດຕາມພາລະບົດບາດ ສະເພາະດ້ານການວາງແຜນ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ (X: ຈະໄດ້ກຳນົດເມື່ອໂຄງການທົດລອງໄດ້ກຳນົດໃຫ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ)
2. ຫຼາຍກວ່າ 18 ທ່ານ ຮັບການຝຶກອົບຮົມກ່ຽວກັບຄູ່ມືໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ (X: ຈະໄດ້ກຳນົດໃນກອງປະຊຸມ JCC ຄັ້ງທີ 2)
3. ຕົວຊີ້ວັດ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການສັນຈອນໃນຕົວເມືອງ ແມ່ນໄດ້ປັບປຸງ ໂດຍສະເລ່ຍ X ເບີເຊັ່ນ ໃນພື້ນທີ່ໂຄງການທົດລອງ (“ຕົວຊີ້ວັດ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການສັນຈອນໃນຕົວເມືອງ” ແລະ X: ຈະໄດ້ກຳນົດເມື່ອໂຄງການທົດລອງໄດ້ກຳນົດໃຫ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ).

2-1, 3-1: 18 ທ່ານ
ໂດຍສະເລ່ຍທັງໝົດການເຂົ້າຮ່ວມກອງປະຊຸມວິຊາການແມ່ນຄາດວ່າຈຳນວນ 80% ຫຼື ຫຼາຍກວ່າ.

7. ຕາຕະລາງການເຄື່ອນໄຫວ

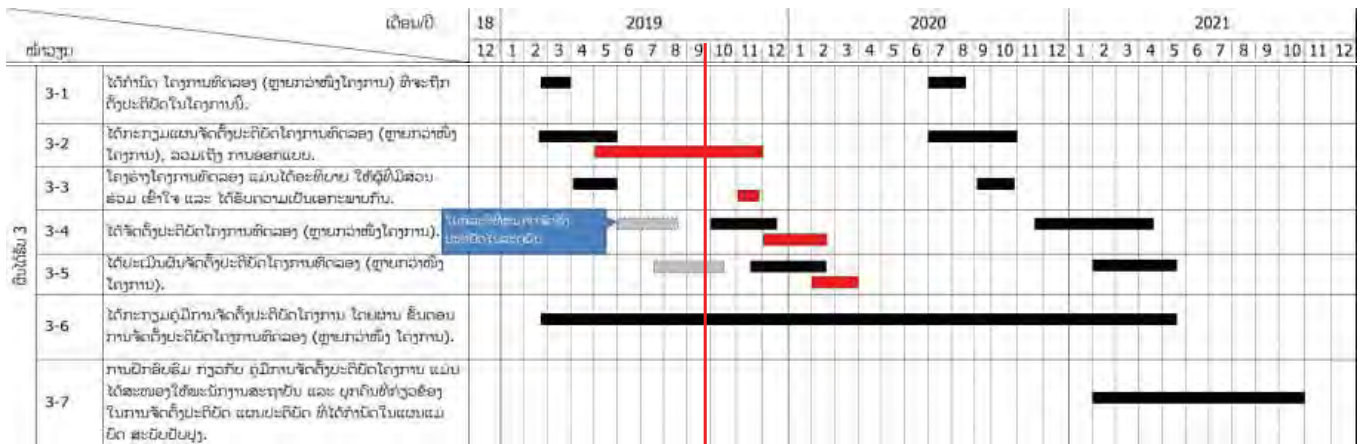
ຜົນໄດ້ຮັບ 1



■ : ຕາຕະລາງຕົ້ນສະບັບ
■ : ຕາຕະລາງສະບັບປັບປຸງ

7. ຕາຕະລາງການເຄື່ອນໄຫວ

ຜືນໄດ້ຮັບ 3



- : ຕາຕະລາງຕົ້ນສະບັບ
- : ຕາຕະລາງສະບັບປັບປຸງ

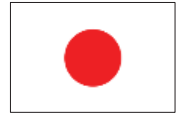
8. ການປຶກສາຫາລື

ຫົວຂໍ້ປຶກສາຫາລື

1. ການປ່ຽນແປງເຂດເປົ້າໝາຍ (Target area amendment)
Further discussion in the WG and the result will be shared to JCC members.
1. ນະໂຍບາຍການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ (Policy for Public transport)
✓ ບັນດາພາລະບົດບາດຂອງຫຼາຍຮູບແບບການຂົນສົ່ງເຊັ່ນ: ສອງແຖວ ແລະ ຕຸກກຸງ

ຫົວຂໍ້ລາຍງານຕໍ່ຄະນະກຳມະການເພື່ອແກ້ໄຂຄວາມແອອັດ (CTMC)

1. ໂຄງການທົດລອງ
2. ການຄວບຄຸມໄຟຈະລາຈອນເພື່ອໃຫ້ບຸລຸມະສິດລົດເມ



ຂໍຂອບໃຈ



44



ໂຄງການເພື່ອສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງລະບົບການຂົນສົ່ງ ພາຍໃນຕົວເມືອງແບບຍືນຍົງ

ແຜນປະຕິບັດເລັ່ງດ່ວນ ແລະ ຄວາມຄືບໜ້າກ່ຽວກັບໂຄງການ ທົດລອງ

11 ກຸມພາ 2020

JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY
KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL

INTERNATIONAL DEVELOPMENT CENTER OF JAPAN INCORPORATED
ORIENTAL CONSULTANTS GLOBAL



ເນື້ອໃນກອງປະຊຸມ

0. ການອະທິບາຍໂດຍລວມ

1. ແຜນປະຕິບັດເລັ່ງດ່ວນ

Immediate Action Plan (IAP)

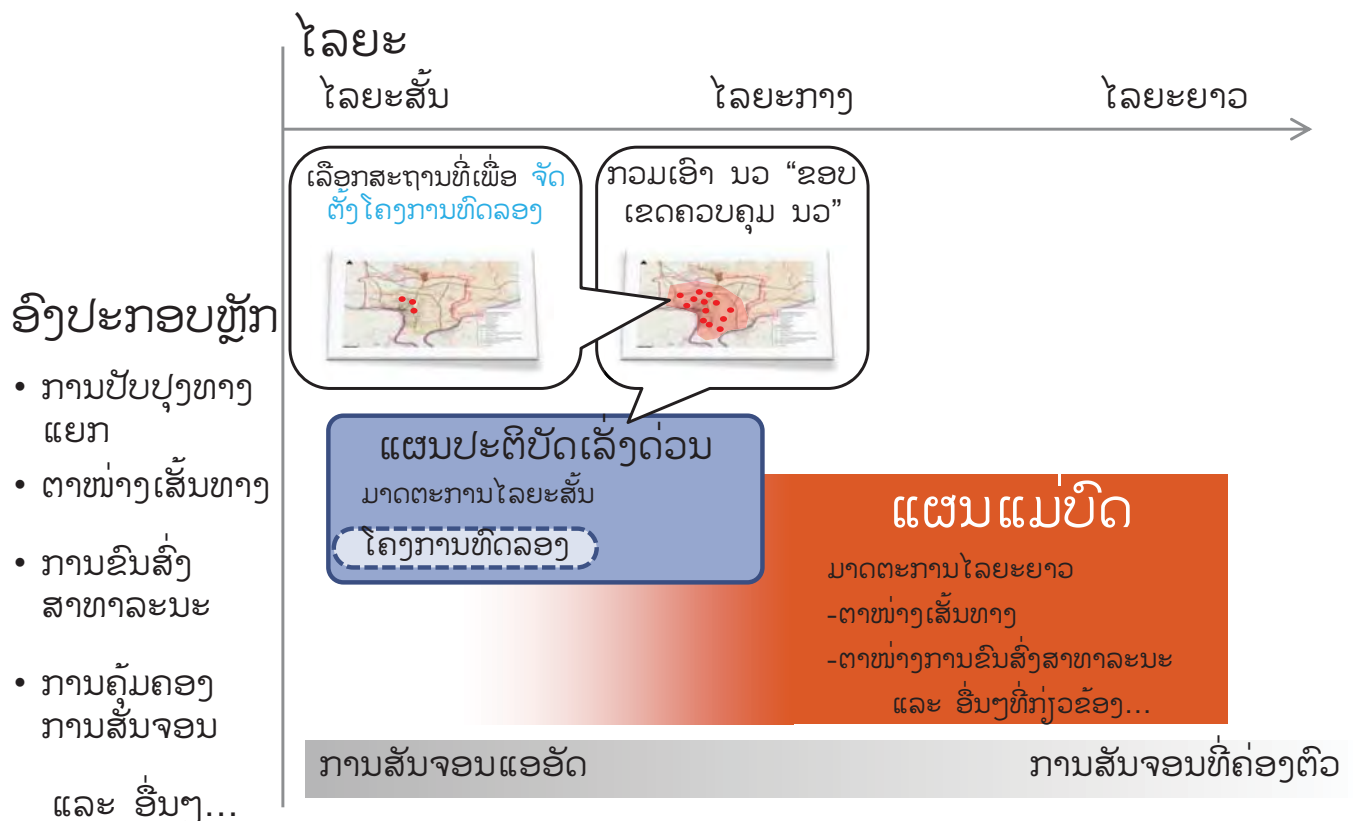
2. ໂຄງການທົດລອງ

3. ຕາຕະລາງການເຄື່ອນໄຫວ

4. ປຶກສາຫາລື

ການອະທິບາຍໂດຍລວມ

ແຜນປະຕິບັດເລັ່ງດ່ວນແມ່ນຫຍັງ (Immediate Action Plan)?



1. ແຜນປະຕິບັດເລັ່ງດ່ວນ

1. ແຜນປະຕິບັດເລັ່ງດ່ວນ (IAP)

1. ຈຸດປະສົງ & ເນື້ອໃນ

ຈຸດປະສົງ

- ເພື່ອຮັບຮູ້ເຖິງພາບລວມຂອງສະພາບການສັນຈອນທີ່ແອອັດໃນປະຈຸບັນ ຢູ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ຈັດແບ່ງມາດຕະການແກ້ໄຂໃຫ້ເປັນໄລຍະສັ້ນ, ໄລຍະກາງ ແລະ ໄລຍະຍາວ ເຊິ່ງສາມາດເຮັດໃຫ້ເຫັນຢ່າງຊັດເຈນວ່າຄວນເລີ່ມຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂດຍທັນທີ ຢູ່ໃສ ແລະ ບ່ອນໃດສາມາດເອົາເຂົ້າເປັນມາດຕະການໃນແຜນແມ່ບົດ.

ເນື້ອໃນ

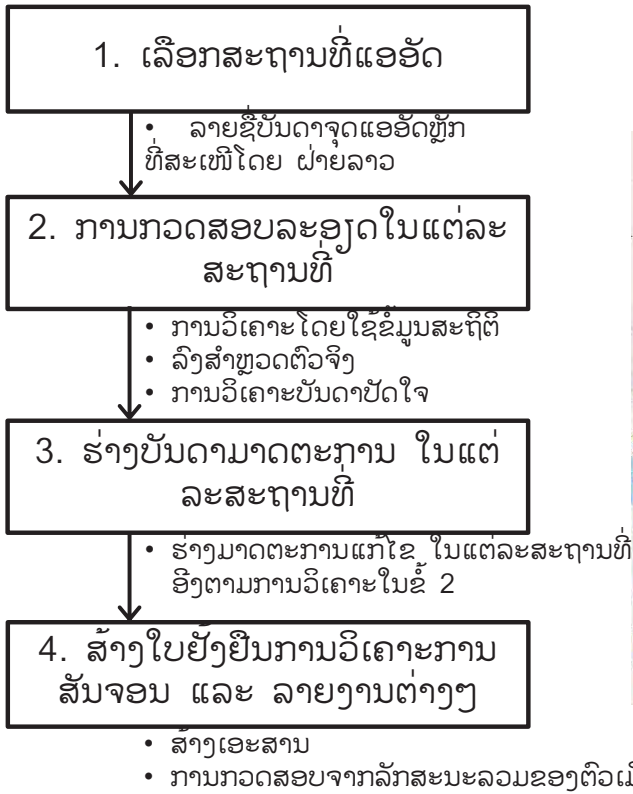
- ໂດຍອີງຕາມການສັນຈອນທີ່ແອອັດຕາມຖະໜົນ, ບັນດາເອກະສານທີ່ວິເຄາະສະພາບການຂອງແຕ່ລະຈຸດ ແລະ ລວບລວມເຂົ້າກັນເປັນແຜນມາດຕະການແກ້ໄຂ

ການນຳໃຊ້

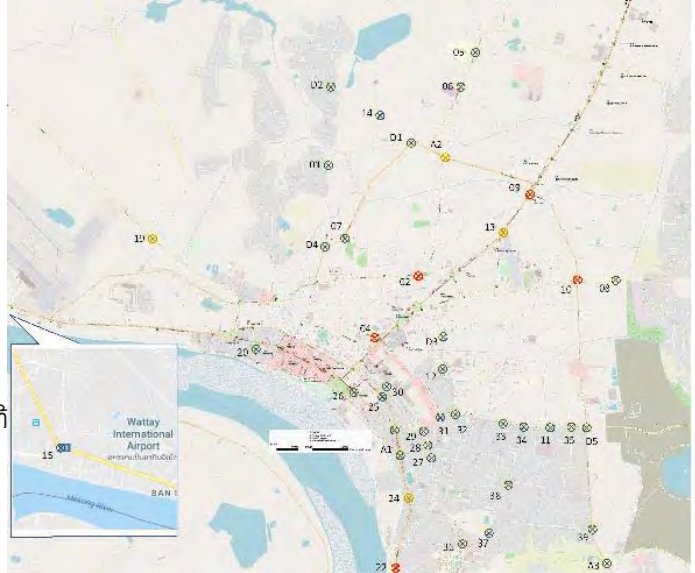
- ພາກສ່ວນຂອງໂຄງການຫຼັກ
- ບັນດາໂຄງການທີ່ລອງຈະຖືກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໂດຍອີງຕາມເນື້ອໃນຂອງ IAP ຫຼັງຈາກເລືອກສະຖານທີ່ ແລະ ການກວດສອບລະອຽດໃນຕໍ່ໜ້າ

1. ແຜນປະຕິບັດເລັ່ງດ່ວນ (IAP)

2. ຂະບວນການວາງແຜນ



ບັນດາຈຸດແອອັດຫຼັກ ທີ່ສະເໜີໂດຍ ຝ່າຍລາວ
 + ພາກສ່ວນຄະນະວິຊາການ
 + ພາກສ່ວນທີມຊ່ວຍການໄຈກ້າ



[ບັນດາສະຖານທີ່ແອອັດ]

1. ແຜນປະຕິບັດເລັ່ງດ່ວນ (IAP)

3. ລັກສະນະ

【ບັນຫາທີ່ພົບພໍ້ໃນເວລາສ້າງແຜນຫຼຸດຜ່ອນຄວາມແອອັດ】

- ສະຖານທີ່ໃດຄວນໄດ້ຮັບການແກ້ໄຂ ແລະ ໃນທາງໃດ?
- ບໍ່ສາມາດວາງແຜນງົບປະມານ (ເນື່ອງຈາກວ່າ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທີ່ສຳຄັນ ແລະ ຈຳເປັນ ຍັງບໍ່ທັນຊັດເຈນ)
- ຄວາມຊ້ອງໃຈ, ກັງວົນ; ຈະສາມາດຫຼຸດຜ່ອນການສັນຈອນທີ່ແອອັດໄດ້ແທ້ໆ ຖ້າສືບຕໍ່ໃຊ້ມາດຕະການໃນສະຖານທີ່ນັ້ນໆ ແລະ ສະຖານທີ່ນັ້ນໆແມ່ນສະແດງໃຫ້ເຫັນໂດຍຊັດເຈນບໍ່ ?



【IAP】

- ລະບຸໄລຍະການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດບັນດາມາດຕະການ (ໄລຍະສັ້ນ, ໄລຍະກາງ, ໄລຍະຍາວ)
- ບັນດາມາດຕະການທີ່ແຕກຕ່າງກັນ ລວມທັງ ມາດຕະການໜັກ ແລະ ເບົາ (ຕົວຢ່າງ) ມາດຕະການໜັກ :ການຕິດຕັ້ງໄຟອຳນາດ, ມາດຕະການເບົາ: ການປັບປຸງໄລຍະເວລາຂອງໄຟອຳນາດ
- ດ້ວຍການຈັດລຳດັບ, ສະພາບຄວາມແອອັດ, ປັດໃຈ ແລະ ບັນດາມາດຕະການແກ້ໄຂ ທີ່ສາມາດເບິ່ງເຫັນ ແລະ ປຸງປຸງດ້ວຍການແນມເຫັນ



1. ແຜນປະຕິບັດເລັ່ງດ່ວນ (IAP)

4. ອົງປະກອບ

ຈຸດແອອັດ

- ຂໍ້ມູນລາຍການຈຸດສັນຈອນແອອັດ ຈຳນວນ 50 ຈຸດ ຢູ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (ລວມທັງປັດໃຈທີ່ກໍ່ໃຫ້ເກີດການສັນຈອນແອອັດ ແລະ ບັນດາມາດຕະການແກ້ໄຂ)

Location of Traffic Congestion

No.	Name of Road	Location	Type	Direction	Time of Day	Remarks	Remarks	Remarks	Remarks	Remarks	Remarks	Remarks	Remarks	Remarks	Remarks	Remarks	Remarks	Remarks
1	Phaxay	Phaxay	Provincial	North-South	08:00-16:30	Heavy traffic	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

ໃບຢັ້ງຢືນການວິເຄາະການສັນຈອນ

- ຂໍ້ມູນລະອຽດເຊັ່ນ: ບັນດາຜົນສໍາຫຼວດການສັນຈອນ ແລະ ມາດຕະການທີ່ໄດ້ສະເໜີດ້ວຍຮູບພາບປະກອບ ໃນແຕ່ລະຈຸດແອອັດ

2 ຈຸດ ສໍາລັບແຕ່ລະຈຸດການສັນຈອນແອອັດ



The Project for Institutional Capacity Building for Sustainable Urban Transport System

1. ແຜນປະຕິບັດເລັ່ງດ່ວນ (IAP)

No.	28	District	Sisattanak	Village	Phaxay
Landmark	Small roundabout				
Road (Main)	Name		Road (Sub)		
Name	Khuviang	Name	Thatkhao		
Class	Provincial	Class	Municipality		
No. of Lanes	1+1	No. of Lanes	1+1		
Operator	DPWT				
Crossing Type	Roundabout				
Traffic Condition	T				
Cause	F				
Peak Hour	morning (8:00-8:30), evening (16:00-16:30)				
Seriousness (1-5)	(4)				
Countermeasures - Difficulty (1-5)	Improvement of roundabout shape (3) Install traffic light (3)				
Traffic volume (Daily, Hourly, Motorcycle, heavy Vehicle, etc.)					
Traffic Direction: From Khuviang			Traffic Direction: From Roundabout Coeseter Collage		
Duration	Motorcycle	Car (Sedan, Pick-up, Minivan, Jeep)	Truck	Bus	Remarks
08:00 - 08:30	1034	371	0	2	
16:00 - 16:30	620	301	0	1	
Total	1654	672	0	3	
Traffic Direction: From Phaxay or Thatkhao Intersection					
Duration	Motorcycle	Car (Sedan, Pick-up, Minivan, Jeep)	Truck	Bus	Remarks
08:00 - 08:30	413	270	0	2	
16:00 - 16:30	294	176	1	1	
Total	707	446	1	3	
Traffic Accident					
Yearly	Unknown	Injury	Unknown	Main Type	Unknown
Traffic Signal					
Police Box	N/A	Control Box	N/A	CCTV Camera	N/A
Cycle Time					
1st Green	2nd Green	3rd Green	4th Green		
Normal	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

ສາເຫດທີ່ເຮັດໃຫ້ການສັນຈອນແອອັດ & ມາດຕະການແກ້ໄຂ

ຂໍ້ມູນການສໍາຫຼວດການສັນຈອນ

Location (Area & Enlarged)

ຂໍ້ມູນສະຖານທີ່


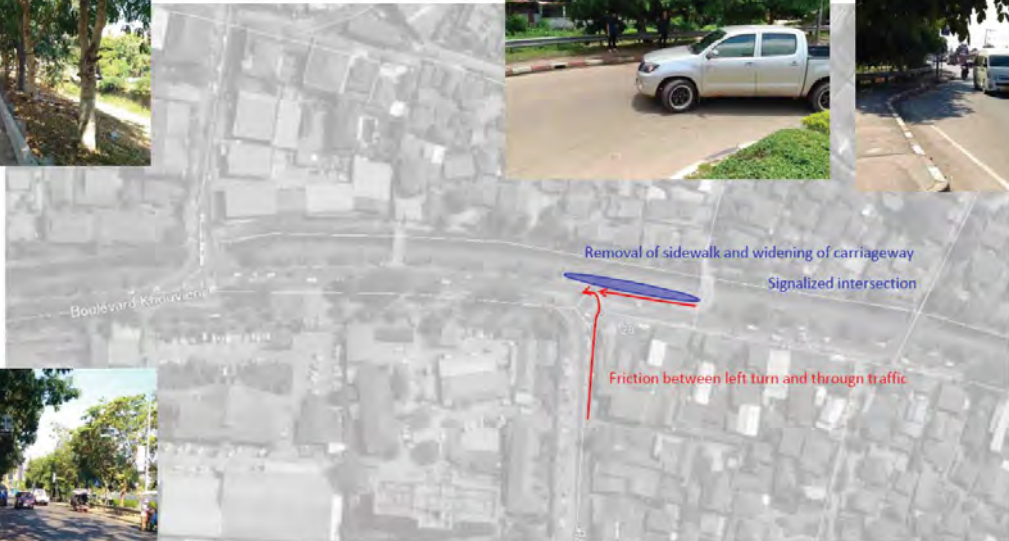


Pictures

Road Drawing

The Project for Institutional Capacity Building for Sustainable Urban Transport System

1. ແຜນປະຕິບັດເລັ່ງດ່ວນ (IAP)

No.	28	District	Sisattanak	Village	Phaxay
Landmark	Phaxay Temple				
Cause	•Friction between left turn vehicle and through vehicle				
Countermeasures	- Difficulty: (1-5) •Improvement of roundabout shape (Removal of sidewalk and widening of carriageway) •Signalized intersection				

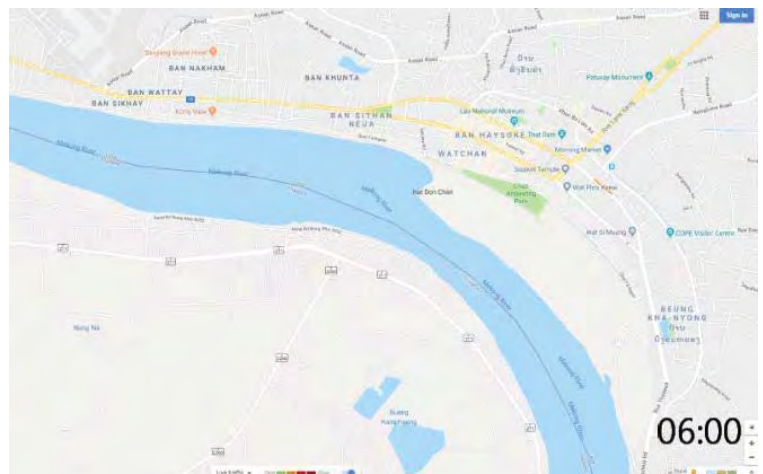





ຮູບພາບລະອຽດກ່ຽວກັບສາເຫດທີ່ເຮັດໃຫ້ການສັນຈອນແອອັດ & ມາດຕະການແກ້ໄຂ

1. ແຜນປະຕິບັດເລັ່ງດ່ວນ (IAP)

5. ການວິເຄາະ

- ອີງຕາມການສຳຫຼວດສະຖານທີ່ຕົວຈິງ, ການສັນຈອນຫຼັກແມ່ນສະແດງດັ່ງລຸ່ມນີ້
- ຊົ່ວໂມງເລັ່ງດ່ວນ: ຕອນເຊົ້າ 7:30-8:30, ຕອນແລງ 4:30-6:30



1. ແຜນປະຕິບັດເລັ່ງດ່ວນ (IAP)

5. ການວິເຄາະ

- ບາງການສັນຈອນທີ່ແອອັດແມ່ນເກີດຂຶ້ນ ຍ້ອນຮູບຮ່າງລັກສະນະຂອງເສັ້ນທາງ, ການຄຸ້ມຄອງໃນການຄວບຄຸມໄຟຟ້າອຳນາດ ແລະ ອື່ນໆ. ເຊິ່ງຍ້ອນເຫດນີ້ ເສັ້ນທາງ ໄດ້ຖືກນຳໃຊ້ເທົ່າທີ່ຄວນ.
- ການປະຕິບັດໂດຍເລັ່ງດ່ວນ ແມ່ນເພື່ອ ຄາດການແກ້ໄຂໂດຍທັນທີ. ➔ IAP



- ໃນທາງດຽວກັນນັ້ນ, ຖ້າບໍ່ມີການປະຕິບັດໃດໆ, ກໍ່ຈະສົ່ງຜົນໃຫ້ມີການແອອັດເພີ່ມຂຶ້ນ ແລະ ກະທົບຕໍ່ການສັນຈອນ ຢູ່ຈຸດອື່ນໆ, ສະນັ້ນ ຄວາມແອອັດກໍ່ຈະຄວບຄຸມໃນຂອບເຂດທີ່ກວ້າງອອກ.
- ຈົ່ງພາກັນນຳໃຊ້ IAP ເພື່ອມາດຕະການແກ້ໄຂ ໄລຍະສັ້ນ ແລະ ສ້າງ ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ເພື່ອເປັນມາດຕະການ ໄລຍະຍາວ ໃນການສົ່ງເສີມການສ້າງເສັ້ນທາງ, ການປັບປຸງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ, ການຄວບຄຸມການສັນຈອນທີ່ດີຂຶ້ນ.



Example of Packed Road in another City

1. ແຜນປະຕິບັດເລັ່ງດ່ວນ (IAP)

5. ໝາຍເຫດ

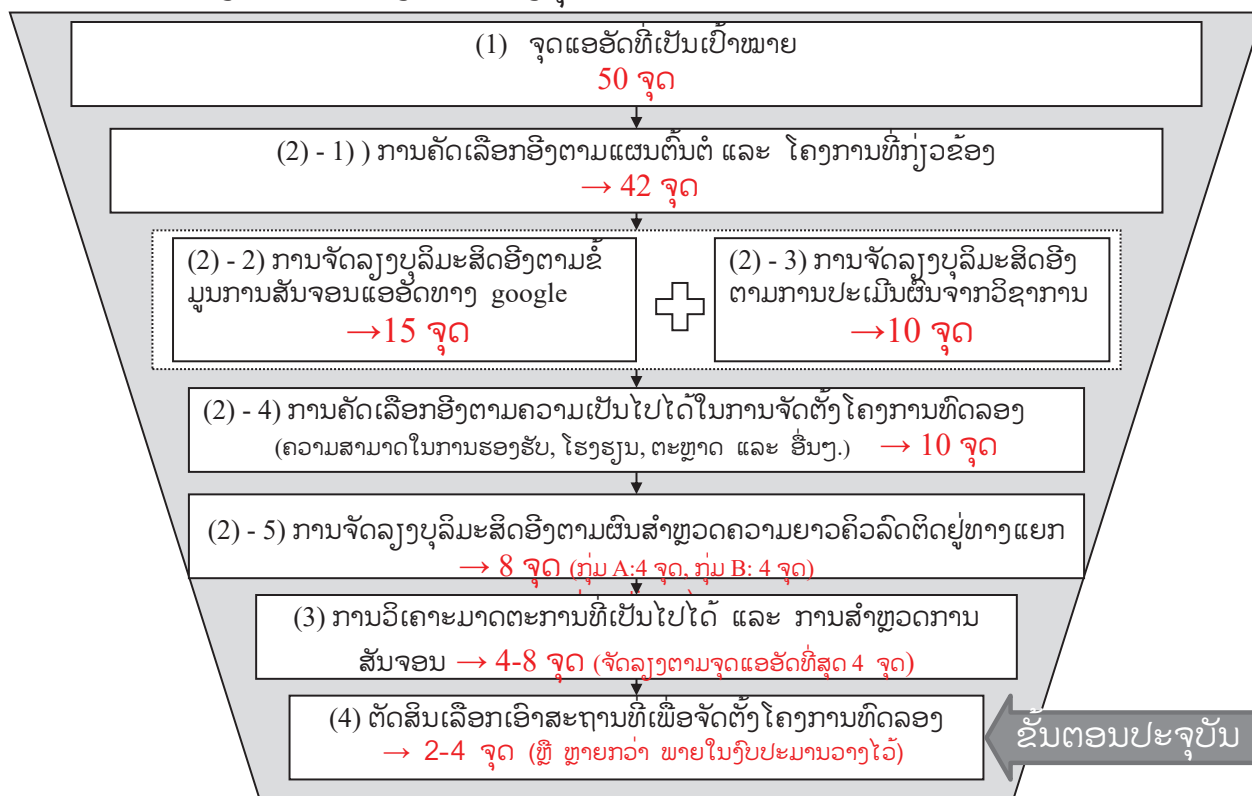
- ຄວນອັບເດດ ຫຼື ປັບປຸງ ຂໍ້ມູນ ອີງຕາມ “ການປ່ຽນແປງສະພາບການສັນຈອນເປັນປະຈຳ” ແລະ “ຄວາມຄືບໜ້າຂອງການສຳຫຼວດ”
- ແຜນດັ່ງກ່າວແມ່ນເປັນເຄື່ອງມື, ບໍ່ແມ່ນເປົ້າໝາຍ. ສະນັ້ນ, ການນຳໃຊ້ໃບຢັ້ງຢືນການວິເຄາະແມ່ນເປັນສິ່ງສຳຄັນ ແລະ ສ້າງແຜນມາດຕະການແກ້ໄຂຄວາມແອອັດຕາມງົບປະມານ.
- ເພື່ອການນຳໃຊ້ໃຫ້ດີຂຶ້ນແມ່ນໃຫ້ມີການປັບປຸງ, ຕົວຢ່າງ:
 - ການພິຈາລະນາຂໍ້ມູນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ເຊິ່ງຊ່ວຍໃຫ້ພວກເຮົາສາມາດຄິດໄລ່ຂະໜາດງົບປະມານ.
 - ການພິຈາລະນາຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບ “ຫຼັງຈາກເຫດການ” ເພື່ອໃຊ້ເປັນເຄື່ອງມື PDCA.

2. ໂຄງການທົດລອງ

2. ໂຄງການທົດລອງ

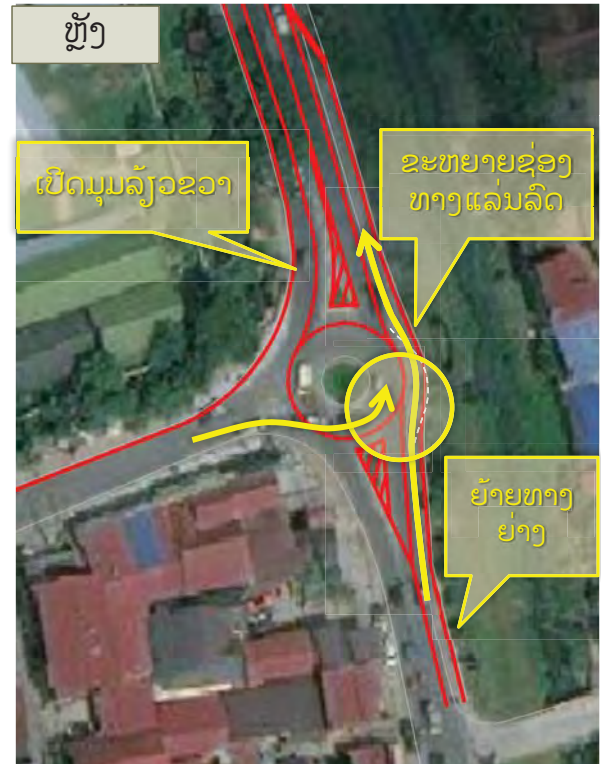
ຂັ້ນຕອນການເລືອກໂຄງການທົດລອງ

ຂັ້ນຕອນການເລືອກໂຄງການທົດລອງແມ່ນມີດັ່ງລຸ່ມນີ້:



2. ໂຄງການທົດລອງ

ສະຖານທີ່: 28

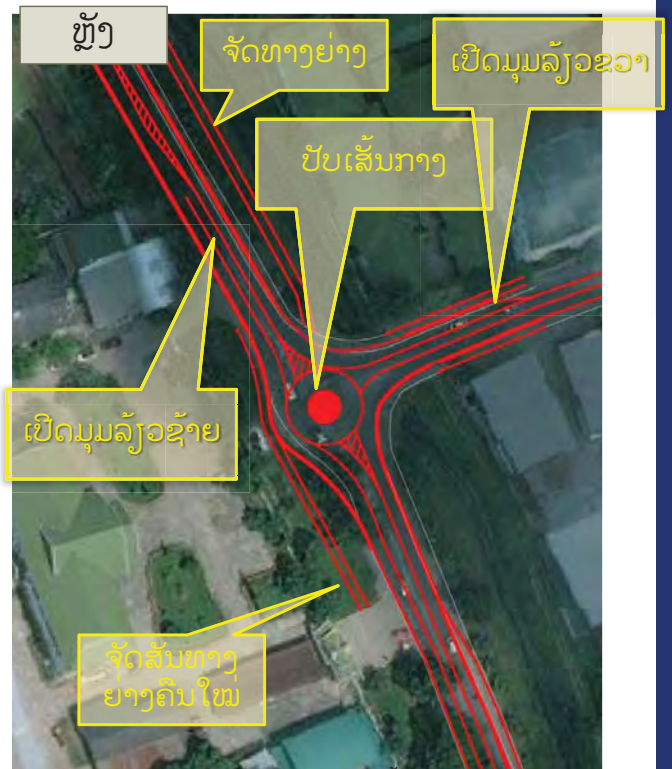


*Finally, design based on Traffic survey and Topographic data
 ** Width of canal is checked by Japanese standards or locus 16

The Project for Institutional Capacity Building for Sustainable Urban Transport System

2. ໂຄງການທົດລອງ

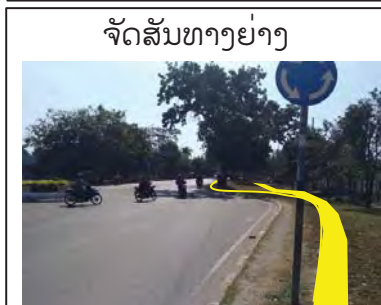
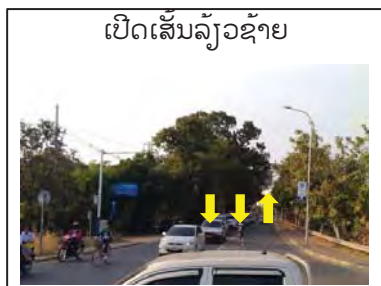
ສະຖານທີ່: 29



*ສູດທ້າຍແລ້ວການອອກແບບອີງຕາມການສຳຫຼວດການສັນຈອນ ແລະ ຂໍ້ມູນ Topographic data
 ** ຄວາມກວ້າງຂອງຮ່ອງລະບາຍນໍ້າແມ່ນກວດດ້ວຍມາດຕະຖານຍີ່ປຸ່ນ ຫຼື locus chart

The Project for Institutional Capacity Building for Sustainable Urban Transport System

2. ໂຄງການທົດລອງ




2. ໂຄງການທົດລອງ

ສະຖານທີ່: D4




2. ໂຄງການທົດລອງ

ໄຟເຕືອນເພື່ອຄວາມປອດໄພ
ວັດສະດຸກັນຄວາມຮ້ອນ

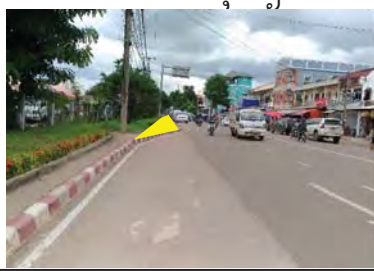


ການໝາຍບອກ




ການປັບປຸງນຸ່ງຊ່ອງທາງ


ຕໍ່ຄວາມຍາວເປີດມຸມລ້ຽວຂວາ



ສ້າງເສັ້ນລ້ຽວຊ້າຍ



ຕໍ່ດອນກາງຍາວອອກໄປອີກ



The Project for Institutional Capacity Building for Sustainable Urban Transport System

2. ໂຄງການທົດລອງ

ກ່ອນ



ປ່ຽນຮູບຮ່າງທາງແຍກ
ຈາກສີ່ແຍກ ເປັນ
ສາມແຍກ

ໝາຍບອກ "ບໍ່ໃຫ້ຢຸດ"

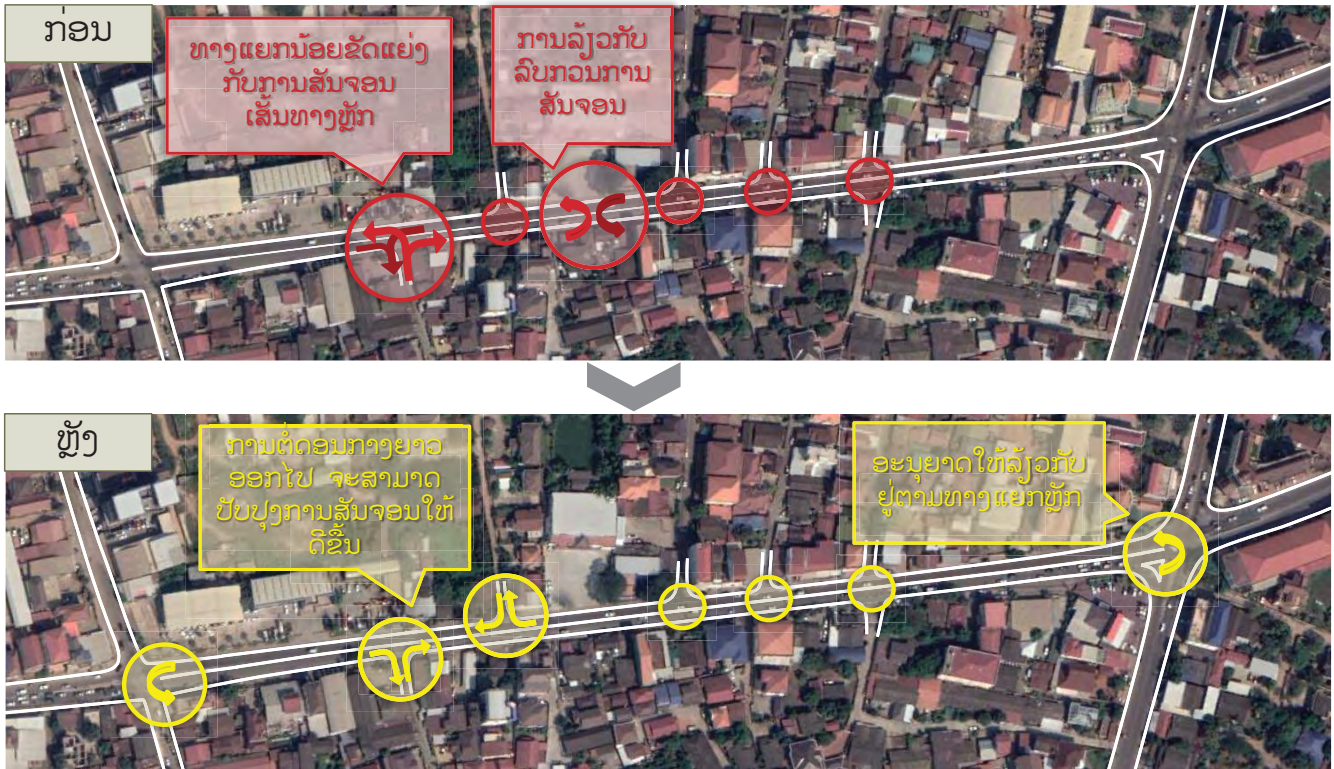
➔

ຫຼັງ



2. ໂຄງການທົດລອງ

➤ ທົດລອງການຂະຫຍາຍດອນກາງທີ່ຍາວອອກ



3. ຕາຕະລາງການເຄື່ອນໄຫວ

3. ຕາຕະລາງການເຄື່ອນໄຫວ

- ໂຄງການທົດລອງຈະຖືກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດອີງຕາມເນື້ອໃນກຳນົດໃນ IAP ເຊິ່ງຟັງຈາກເລືອກສະຖານທີ່ ແລະ ກວດສອບລະອຽດໃນຕໍ່ໜ້າ.
⇒ IAP ແມ່ນຕິດພັນກັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ
- ຕາຕະລາງການເຄື່ອນໄຫວ:
 - 11 ກຸ່ມພາ: JCC
 - 12 ກຸ່ມພາ: CTMC
 - ~ກາງເດືອນມີນາ: ການສຶກສາລະອຽດໃນຕໍ່ໜ້າສໍາລັບໂຄງການທົດລອງ
 - ~ທ້າຍເດືອນມີນາ: ເລີ່ມການຈັດຈ້າງ ແລະ ການກໍ່ສ້າງ ສໍາລັບໂຄງການທົດລອງ

4. ການປຶກສາຫາລື

IAP

- ເນື້ອໃນ

ໂຄງການທົດລອງ

- ສະຖານທີ່ເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ

THANK YOU FOR YOUR ATTENTION



**ໂຄງການເພື່ອສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງລະບົບການ
ຂົນສົ່ງພາຍໃນຕົວເມືອງແບບຍືນຍົງ ຢູ່
ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ**

**ກອງປະຊຸມຄະນະຮ່ວມຊື້ນຳໂຄງການ
ຄັ້ງທີ 4 (JCC)**

1 ທັນວາ 2021



JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY
KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL
INTERNATIONAL DEVELOPMENT CENTER OF JAPAN
ORIENTAL CONSULTANTS GLOBAL



1. ການທົບທວນຄືນ
2. ຄວາມຄືບໜ້າຂອງໂຄງການ
3. ຕາຕະລາງການເຄື່ອນໄຫວຂອງໂຄງການ
4. ແບບຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ

1. ທົບທວນໂຄງການ

1. ກອບວຽກຂອງໂຄງການ

ຈຸດປະສົງຂອງໂຄງການ

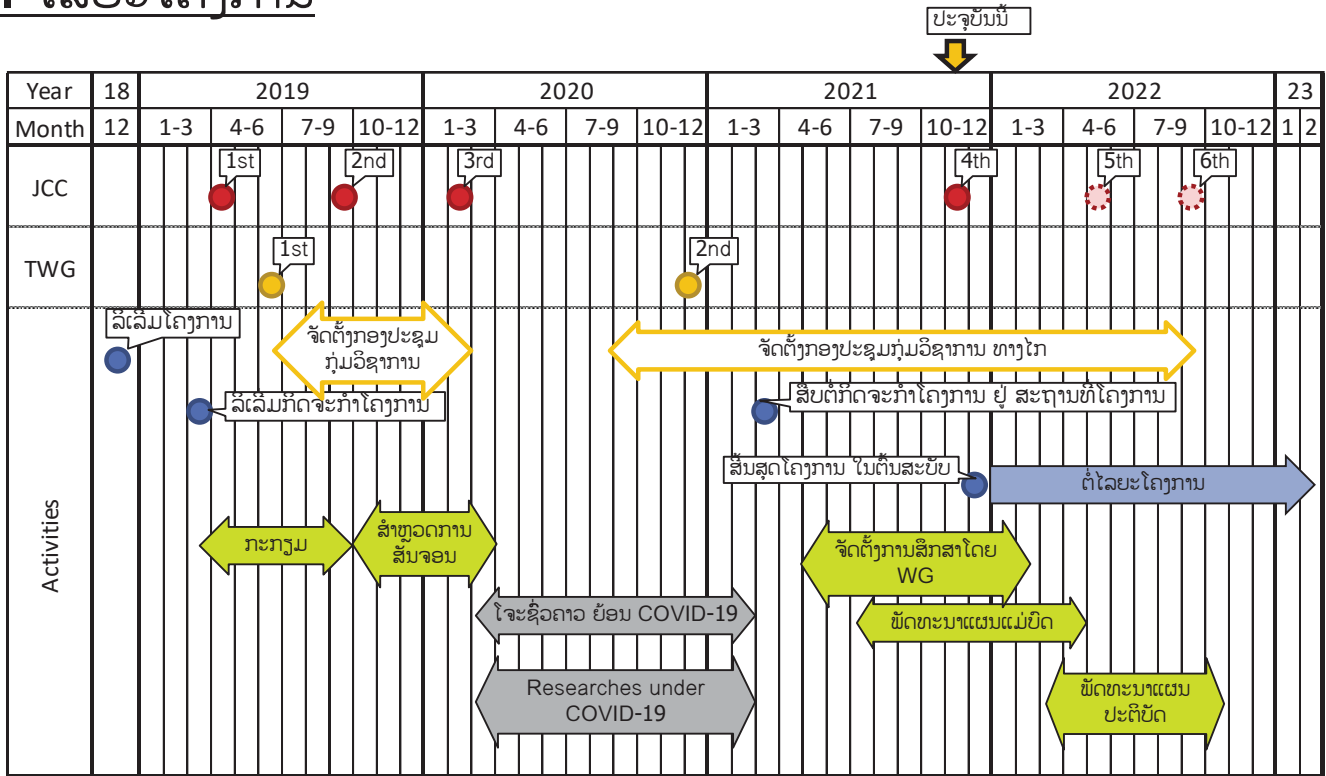
- ເພື່ອຍົກລະດັບຄວາມສາມາດຂອງສະຖາບັນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການສ້າງແຜນແມ່ບົດຂຶ້ນສິ່ງໃນຕົວເມືອງວຽງຈັນ
- ເພື່ອເສີມສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງດ້ານການບໍລິຫານ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດບັນດານະໂຍບາຍຂຶ້ນສິ່ງໃນຕົວເມືອງ ທີ່ກຳນົດໃນແຜນແມ່ບົດຂຶ້ນສິ່ງ

ເປົ້າໝາຍລວມ (ເປົ້າໝາຍຫຼັງຈາກໂຄງການສໍາເລັດແລ້ວ)

ເພື່ອການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດບັນດາມາດຕະການຂອງອົງການ ແລະ ໂຄງການບຸລິມະສິດ ທີ່ສະເໜີໃນແຜນແມ່ບົດຂຶ້ນສິ່ງໃນຕົວເມືອງ ຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ພາຍໃຕ້ການນໍາພາຂອງ ລັດຖະບານ ແຫ່ງ ສປປ ລາວ

1. ທົບທວນໂຄງການ

2. ໄລຍະໂຄງການ



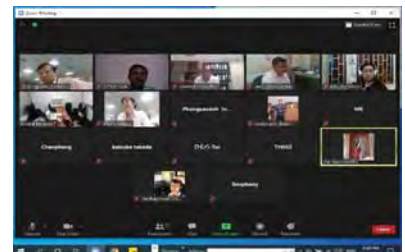
2. ຄວາມຄືບໜ້າຂອງໂຄງການ

ກອງປະຊຸມກຸ່ມວິຊາການ ຢູ່ສະຖານທີ່ຈິງ/ທາງໄກ

ແຕ່ລະກຸ່ມວິຊາການໄດ້ຈັດກອງປະຊຸມທາງໄກ ໃນຊ່ວງ COVID-19. ແລະ ໄດ້ເລີ່ມຈັດກອງປະຊຸມຢູ່ສະຖານທີ່ຈິງ ພາຍຫຼັງທີ່ມີມາດຕະການຜ່ອນຜົນ.



ກອງປະຊຸມວິຊາການຄັ້ງທີ 2



ກອງປະຊຸມກຸ່ມວິຊາການທາງໄກ



ກອງປະຊຸມກຸ່ມວິຊາການຢູ່ສະຖານທີ່ຈິງ



ການຝຶກອົບຮົມ



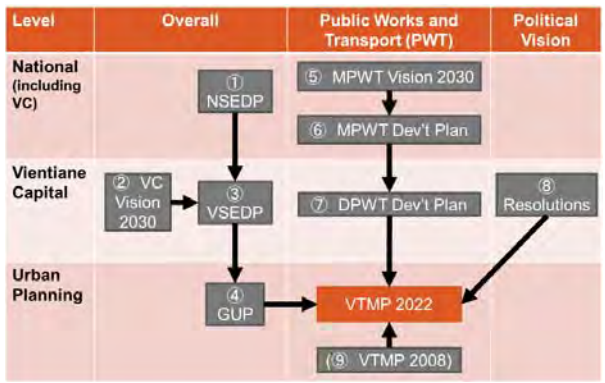
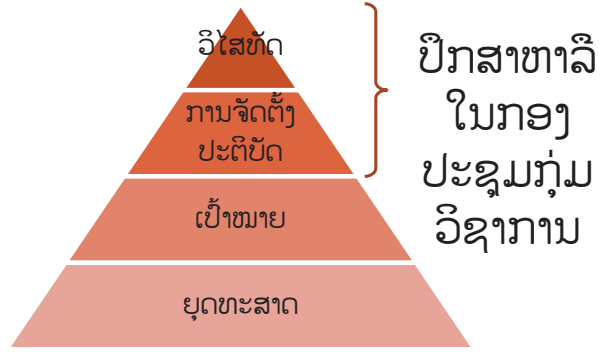
ການລົງສໍາຫຼວດ

ກຸ່ມວິຊາການ 1,2 ນະໂຍບາຍຂົນສົ່ງ/ແຜນຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ

ບັນທຶກກອງປະຊຸມກຸ່ມວິຊາການ			
1	7 ເມສາ 2021		
2	21 ເມສາ 2021		
3	18 ພະຈິກ 2021		

ເນື້ອໃນກອງປະຊຸມກຸ່ມວິຊາການ

- ປຶກສາຫາລືກ່ຽວກັບຈຸດດີ ແລະ ຂໍ້ຄົງຄ້າງ ໃນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ໂດຍໃຊ້ຄຳສັບ
- ຈຸດດີ: ສີຂຽວ, ທິວທັດຕົວເມືອງເກົ່າທີ່ສວຍງາມ, ຜ່ອນຄາຍ, ໃກ້ກັບທຳມະຊາດ
- ຂໍ້ຄົງຄ້າງ: ບໍ່ສະດວກສະບາຍ ແລະ ມີການບໍລິການຂົນສົ່ງທີ່ຈຳກັດ, ພຶດຕິກຳການສັນຈອນທີ່ວຸ້ນວາຍ
- ທົບທວນບັນດາແຜນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງ
- ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ ຄວນສອດຄ່ອງກັບແຜນລະດັບສູງການ, ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ການວາງຜັງເມືອງ
- ວິໄສທັດ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ
- ກຳນົດວິໄສທັດ ແລະ mission ດ້ວຍຄຳສັບທີ່ໃຊ້ໃນບັນດາແຜນການທີ່ມີຢູ່ ແລະ ປຶກສາໃກ້ນນກອງປະຊຸມ

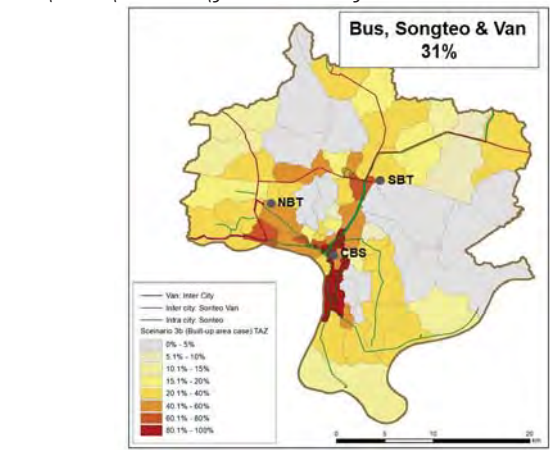
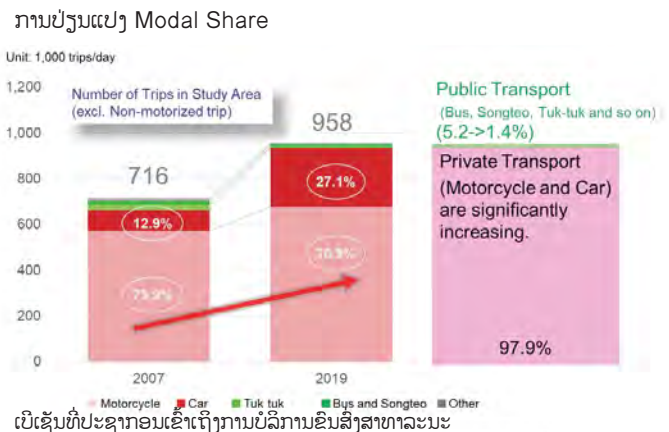


Structure of Existing Plan

ກຸ່ມວິຊາການ 3 ແຜນຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

ບັນທຶກກອງປະຊຸມກຸ່ມວິຊາການ			
1	20 ມິຖຸນາ 2019	6	25 ມີນາ 2021
2	2 ສິງຫາ 2019	7	1 ເມສາ 2021
3	9 ສິງຫາ 2019	8	24 ມິຖຸນາ 2021
4	6 ຕຸລາ 2020	9	24 ມິຖຸນາ 2021
5	5 ມັງກອນ 2021		

- ທົບທວນນະໂຍບາຍ ແລະ ແຜນຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ມີຢູ່
- ເກັບກຳຂໍ້ມູນສະຖິຕິ
- ວິເຄາະຜົນກະທົບຂອງ COVID-19
- ວິເຄາະການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນປະຈຸບັນ ໂດຍໃຊ້ຂໍ້ມູນທີ່ໄດ້ເກັບກຳ ແລະ ຜົນສຳຫຼວດຂົນສົ່ງ
- ອັດຕາສ່ວນການໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະແມ່ນຫຼຸດລົງ ຈາກ 5.2 % ໃນປີ 2007 ເປັນ 1.4 % ໃນປີ 2019 (ບໍ່ລວມເອົາຖ້ຽວທີ່ໃຊ້ຮູບແບບການຂົນສົ່ງທີ່ບໍ່ແມ່ນເຄື່ອງຈັກ)
- ປະຊາກອນທີ່ເຂົ້າເຖິງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ໃນ ເຂດສຶກສາແມ່ນມີພຽງແຕ່ 31% (ພາຍໃນລັດສະໝີວົງອ້ອມ 500m)
- ຈຳແນກໃຫ້ເຫັນຂໍ້ຄົງຄ້າງຂອງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນປະຈຸບັນ

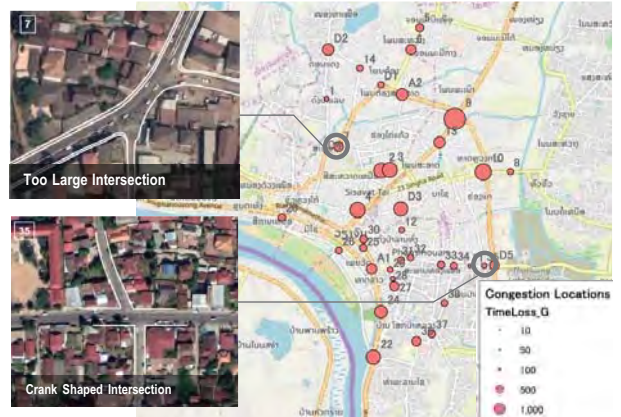


ກຸ່ມວິຊາການ 4 ແຜນຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ/ແຜນຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ

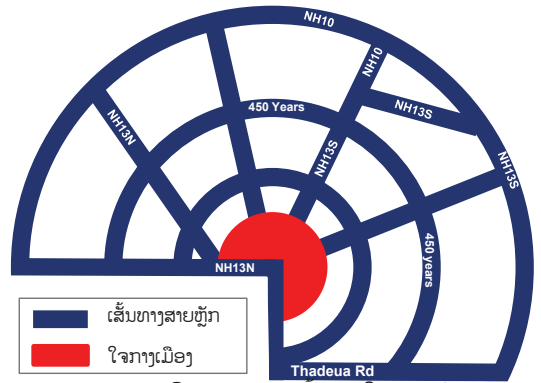
ບັນທຶກກອງປະຊຸມກຸ່ມວິຊາການ			
1	9 ສິງຫາ 2019	5	14 ຕຸລາ 2021
2	30 ມັງກອນ 2020	6	28 ຕຸລາ 2021
3	29 ມີນາ 2021	7	4 ພະຈິກ 2021
4	25 ພຶດສະພາ 2021		

ເນື້ອໃນກອງປະຊຸມກຸ່ມວິຊາການນີ້

- ແຜນປະຕິບັດເລັ່ງດ່ວນ (Immediate Action Plan)
 - ໄດ້ສ້າງ JAP (ເຊັ່ນ: ການປັບປຸງທາງແຍກ) ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນການສັນຈອນທີ່ແອອັດ.
- ການວາງແຜນຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ
 - ໄດ້ທົນທວນບັນດາແນວຄວາມຄິດຫຼັກ ແລະ ຂະບວນການວາງແຜນຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ.
- ຂໍ້ຄົງຄ້າງຂອງຕາໜ່າງເສັ້ນທາງປະຈຸບັນນີ້
 - ເຫັນວ່າ: ປະສິດທິພາບຂອງເສັ້ນທາງບໍ່ພຽງພໍກັບຄວາມຕ້ອງການຂອງການສັນຈອນ ແລະ ມີການສ້າງຕາໜ່າງເສັ້ນທາງທີ່ບໍ່ເໝາະສົມຕໍ່ກັບບັນດາແຜນພັດທະນາ.
- ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງໃນອະນາຄົດ
 - ໄດ້ສະເໜີແນວຄວາມຄິດ ແລະ ສ້າງແຜນຕາໜ່າງເສັ້ນທາງໃນອະນາຄົດສະບັບຮ່າງ ເຊິ່ງລວມມີການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງທີ່ມີລວງຍາວທັງໝົດ 240 ກມ.



ສະຖານທີ່ ທີ່ມີການສັນຈອນແອອັດ



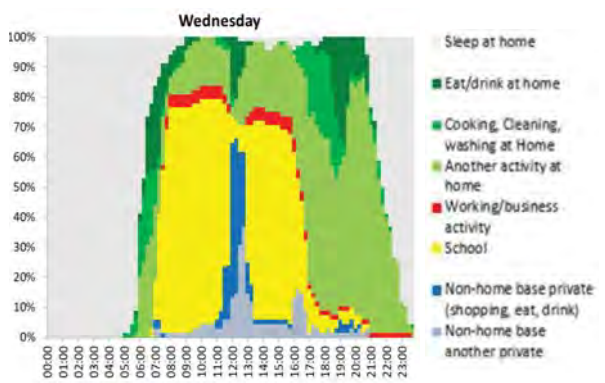
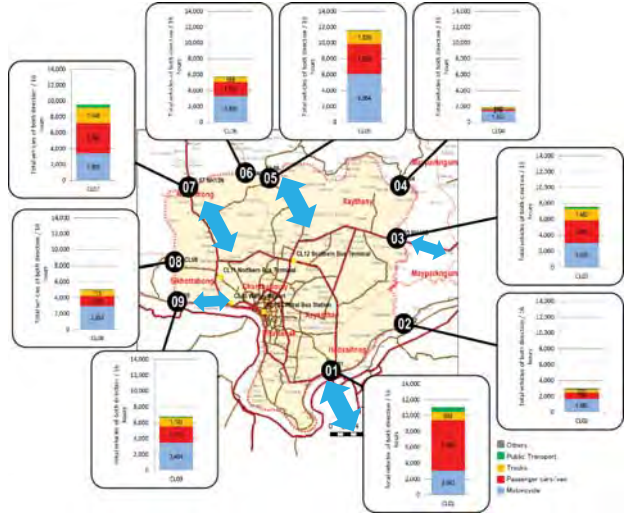
ແນວຄວາມຄິດຂອງຕາໜ່າງເສັ້ນທາງໃນອະນາຄົດ

ກຸ່ມວິຊາການ 5 ຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການດ້ານການສັນຈອນ/ສໍາຫຼວດການສັນຈອນ

ບັນທຶກກອງປະຊຸມກຸ່ມວິຊາການ			
1	5, Feb, 2021	7	13, May, 2021
2	2, Mar, 2021	8	21, May, 2021
3	10, Mar, 2021	9	16, Jun, 2021
4	17, Mar, 2021	10	24, Jun, 2021
5	23, Apr, 2021	11	6, Jul, 2021
6	7, May, 2021	12	14, Jul, 2021

ກິດຈະກຳການເຄື່ອນໄຫວ ແລະ ໝາກຜົນ:

- ວິເຄາະຜົນສໍາຫຼວດການເຄື່ອນໄຫວໃນຊີວິດປະຈຳວັນ(ADS survey)
 - ໄດ້ແນະນຳໃນການວາງກຸ່ມນັກຮຽນເປົ້າໝາຍເພື່ອຈັດກິດຈະກຳຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງ (Mobility Management)
- ປຶກສາຫາລືກ່ຽວກັບຜົນສໍາຫຼວດການສັນຈອນ
 - ໂດຍສະເລ່ຍ, ໃນປີ 2019 ປະລິມານການສັນຈອນຂອງປະເພດໂດຍສານໃນຊ່ວງໂມງເລັ່ງດ່ວນ ເພີ່ມຂຶ້ນປະມານ 4.4%. ແຕ່ໃນທາງກັບກັນນັ້ນ, ປະລິມານການສັນຈອນຂອງລົດແມ່ນຫຼຸດລົງ 14.1% ທຽບໃສ່ປີ 2007
- ປຶກສາຫາລືກ່ຽວກັບຜົນສໍາຫຼວດການສັນຈອນໃນຊ່ວງຜົນກະທົບຂອງ COVID-19
 - ໂດນສະເລ່ຍແລ້ວ ແມ່ນເຫັນວ່າປະລິມານການສັນຈອນມີການປ່ຽນໃນຊ່ວງລະດັບ 10% ຂອງປີ 2019
- ນຳສະເໜີການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການດ້ານການສັນຈອນ
 - ໄດ້ທົນທວນບັນດາແນວຄວາມຄິດຫຼັກ ແລະ ນຳສະເໜີການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການດ້ານການສັນຈອນ (ຍັງເຫຼືອອີກ 2 ຫົວຂໍ້)



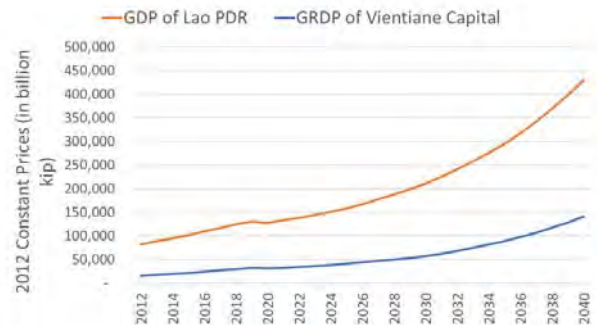
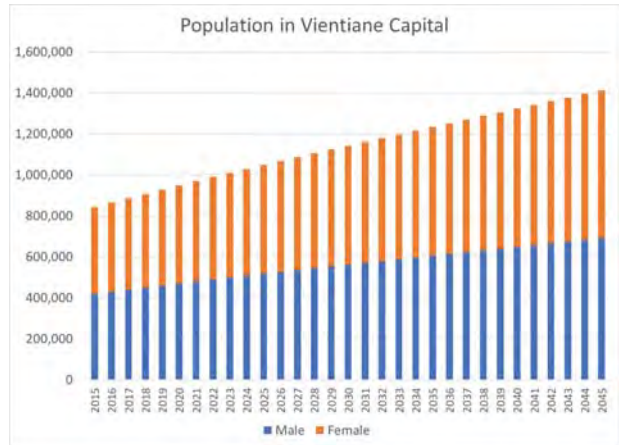
ກຸ່ມວິຊາການ 6 ດ້ານການວິເຄາະເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ

ບັນທຶກກອງປະຊຸມກຸ່ມວິຊາການ

1	12 ສິງຫາ 2019	4	6 ພຶດສະພາ 2021
2	3 ຕຸລາ 2019	5	12 ພຶດສະພາ 2021
3	17 ກຸມພາ 2020	6	20 ພຶດສະພາ 2021

ເນື້ອໃນກອງປະຊຸມກຸ່ມວິຊາການນີ້

- ນຳສະເໜີບັນດາແນວຄວາມຄິດຫຼັກ ແລະ ວິທີການວິເຄາະເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ
 - ໄດ້ນຳສະເໜີແນວຄວາມຄິດຫຼັກກ່ຽວກັບພົນລະເມືອງ, GDP ຂອງປະເທດລາວ, GDP ທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ວິທີການຄາດຄະເນ
- ທົບທວນຂໍ້ມູນເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ
 - ໄດ້ເກັບກຳຂໍ້ມູນເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ແລະ ບົດລາຍງານ ລວມໄປເຖິງທົບທວນບັນດາເນື້ອໃນ, ຂໍ້ສົມມຸດຖານ ແລະ ອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.
- ການກະກຽມກອບບວງກເສດຖະກິດ-ສັງຄົມໃນປະຈຸບັນ
 - ໄດ້ກະກຽມເນື້ອໃນດ້ານຈຳນວນພົນລະເມືອງ, ເສດຖະກິດທົ່ວປະເທດ (GDP) ແລະ ເສດຖະກິດນະຄອນຫຼວງ (GRDP) ຂອງປີຕາມ ອີງຕາມຂໍ້ມູນທີ່ໄດ້ເກັບກຳ
- ສ້າງຄວາມເປັນເອກະພາບກັນໃນການວາງກອບເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ພາຍໃນກຸ່ມວິຊາການ 6
 - ໄດ້ເຫັນດີກ່ຽວກັບຂໍ້ສົມມຸດຖານໃນການວາງກອບເສດຖະກິດ-ສັງຄົມໃນອະນາຄົດ ອີງຕາມສະຖິຕິທີ່ຜ່ານມາ



ກຸ່ມວິຊາການ 8 Geographic Information System (GIS)

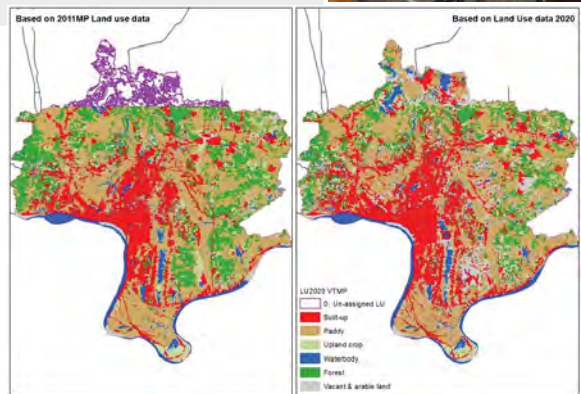
ບັນທຶກກອງປະຊຸມກຸ່ມວິຊາການ

ລຳດັບ	ວັນທີ	ເນື້ອໃນກອງປະຊຸມ/ການຝຶກອົບຮົມ
1	25 ມິຖຸນາ 2019	ອະທິບາຍໂຄງຮ່າງຂອງກຸ່ມວິຊາການ 8 (ຮ່ວມກັນກັບກຸ່ມ 10)
2	5 ພະຈິກ 2019	GIS ໃນການວາງແຜນຂົນສົ່ງ
3	28 ພະຈິກ 2019	QGIS ໂດຍລວມ
4	6 ກຸມພາ 2020	ທົບທວນ QGIS
5	11 ກຸມພາ 2020	ການດັດແກ້ຂໍ້ມູນໂດຍ GIS (ພື້ນຖານ 1)
6	21 ກໍລະກົດ 2021	ການນຳໃຊ້ທີ່ດິນໃນປະຈຸບັນ ແລະ ສິ່ງທີ່ພົບເຫັນ (ຮ່ວມກັນກັບກຸ່ມວິຊາການ 10)
7	28 ກໍລະກົດ 2021	ຝຶກອົບຮົມ QGIS/ ການດັດແກ້ຂໍ້ມູນດ້ວຍ GIS (ພື້ນຖານ 2)
8	3 ສິງຫາ 2021	ກວດຂໍ້ມູນທີ່ບໍ່ຖືກຕ້ອງ ແລະ ທຳຄວາມສະອາດຂໍ້ມູນ ໂດຍ GIS
9	10 ສິງຫາ 2021	ການວິເຄາະພື້ນທີ່ໂດຍພື້ນຖານ



ກິດຈະກຳການເຄື່ອນໄຫວຂອງກຸ່ມວິຊາການນີ້:

- ການນຳໃຊ້ GIS ເປັນເຄື່ອງມືໃນການວາງແຜນຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ
 - ເຂົ້າໃຈໃນການໃຊ້ GIS ເຂົ້າໃນການວາງແຜນຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ
 - ການເກັບກຳ/ ກະກຽມຂໍ້ມູນ (ການດັດແກ້ຂໍ້ມູນ)
 - ການວິເຄາະພື້ນທີ່
 - ຂໍ້ມູນທີ່ສົມຈິງ (ສ້າງແຜນທີ່)
 - ຈັດການຝຶກອົບຮົມ GIS
- ໄດ້ອົບຮົມຂໍ້ມູນການນຳໃຊ້ທີ່ດິນ ອີງຕາມແຫລ່ງຂໍ້ມູນຂອງການເກັບກຳຂໍ້ມູນ



ກຸ່ມວິຊາການ 9 ການພິຈາລະນາເຖິງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ

➤ ການປະເມີນສິ່ງແວດລ້ອມແບບຍຸດທະສາດ (SEA) ສໍາລັບ ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

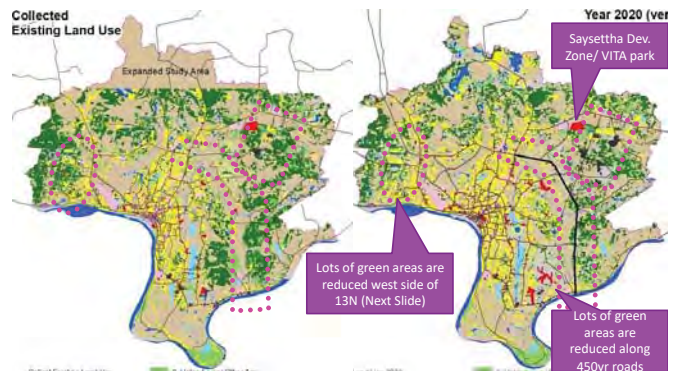
ນິຕິກຳທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການປະເມີນສິ່ງແວດລ້ອມແບບຍຸດທະສາດ ຢູ່ ສປປ ລາວ

- ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການປົກປັກຮັກສາສິ່ງແວດລ້ອມ, ເລກທີ 29/ສພຊ (ລົງວັນທີ18 ທັນວາ 2012), ມາດຕາ 19 (ສະບັບປັບປຸງ) ທີ່ຮັບຮອງໂດຍ ປະທານສະພາແຫ່ງ ຊາດ
- ຂໍ້ຕົກລົງວ່າດ້ວຍການປະເມີນສິ່ງແວດລ້ອມແບບຍຸດທະສາດ, ເລກທີ 0483/ກຊສ (ລົງວັນທີ 06 ກຸມພາ 2017), ຮັບຮອງໂດຍທ່ານ ລມຕ ກຊສ
- ຄູ່ມືແນະນຳວ່າດ້ວຍການປະເມີນສິ່ງແວດລ້ອມແບບຍຸດທະສາດ, ຮັບຮອງໂດຍ ທ່ານ ລມຕ ກຊສ, ເລກທີ 6616/ກຊສ (31 ທັນວາ 2018)
- ◆ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການມີສ່ວນຮ່ວມເຂົ້າໃນ SEA ຂອງ ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ (ທັນວາ2021 – ມິຖຸນາ 2022)
- ກຸ່ມວິຊາການ 9 ໄດ້ຈັດກອງປະຊຸມທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບ SEA ເປັນຈຳນວນຫຼາຍຄັ້ງ (ກັນຍາ 2021 – ຕຸລາ 2021)
- ສ້າງ SEA-ToR (ຕຸລາ 2021 – ຕຸລາ 2021)
- ເລືອກເຟັ້ນບໍລິສັດທີ່ປຶກສາດ້ານ SEA (ພະຈິກ 2021)

ກຸ່ມວິຊາການ 10 ການພັດທະນາຕົວເມືອງ/ການນຳໃຊ້ທີ່ດິນ/ ນິຕິກຳ

ບັນທຶກກອງປະຊຸມກຸ່ມວິຊາການ

1	21, Jun, 2019	7	16, Sep, 2021
2	03, Oct 2019	8	29, Sep, 2021
3	27, Jan, 2020	9	13, Oct, 2021
4	3, Feb 2020	10	28, Oct, 2021
5	21, Jul 2021	11	11, Nov, 2021
6	09, Sep, 2021	12	18, Nov. 2021



ກິດຈະກຳການເຄື່ອນໄຫວ ແລະ ໝາກຜົນ:

ອັບເດດຂໍ້ມູນການນຳໃຊ້ທີ່ດິນ

→ ຂໍ້ມູນການນຳໃຊ້ທີ່ດິນ ອັບເດດໂດຍຄະນະວິຊາການ.

• ແຜນນຳໃຊ້ທີ່ດິນ ແລະ ເນັ້ນການພັດທະນາ

→ ເຂົ້າໃຈແນວຄວາມຄິດຂອງແຜນນຳໃຊ້ທີ່ດິນ ຢູ່ ນວ.

• ຄຸນລັກສະນະຂອງການປ່ຽນແປງຂອງການນຳໃຊ້ທີ່ດິນ ຈາກ 2010 -2020

→ສະຫຼຸບການປ່ຽນແປງພື້ນຖານ. (ດັ່ງຮູບ)

• ການກະກຽມຂໍ້ສົມມຸດຖານໃນການພັດທະນາ

→ ໄດ້ກະກຽມ 5 ຂໍ້ສົມມຸດຖານໃນການຄາດຄະເນພົນລະເມືອງ ແລະ ໄດ້ເລືອກເຟັ້ນເອົາຂໍ້ສົມມຸດຖານແລ້ວ.

Area	Population (2019)	Scenario 1 Current Trend Modified	Scenario2 Average Growth	Scenario 3 Sub Center development	Scenario 4 Sub Center +Outer Urban Oriented	Scenario 5 Moderate development
Historic Conservation	14,200	15,800	20,700	15,800	15,800	15,800
Inner Urban Zone	224,900	249,700	327,100	249,700	249,700	249,700
Outer Urban Zone	187,600	349,000	347,800	231,200	386,300	315,100
Outskirts Zone	174,500	324,600	272,900	215,100	238,600	238,600
Suburban	31,200	47,300	45,400	117,100	64,300	86,900
Suburban	12,100	18,300	17,600	45,400	24,900	33,700
Suburban	34,600	52,400	50,300	129,800	71,300	96,400
Suburban	5,800	8,800	8,400	21,800	11,900	16,200
Suburban	7,200	10,900	10,500	27,000	14,800	20,100
Suburban	4,900	5,400	7,100	5,400	7,400	6,000
Target Area Total	692,074	1,076,800	1,006,700	1,052,900	1,077,600	1,072,500
Outside Urban Cluster	10,500	11,700	15,200	11,700	15,900	12,300
Outside of the urban Area	235,649	261,700	342,700	261,700	290,400	261,700
Vientiane Capital(Total)	927,723	1,338,500	1,349,400	1,314,600	1,368,000	1,334,200

ກຸ່ມວິຊາການ 11 ແຜນໂຄງການທົດລອງ/ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

ກຸ່ມວິຊາການ 12 ການຄຸ້ມຄອງຄວາມປອດໄພ/ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກດ້ານການສັນຈອນ/ IoT

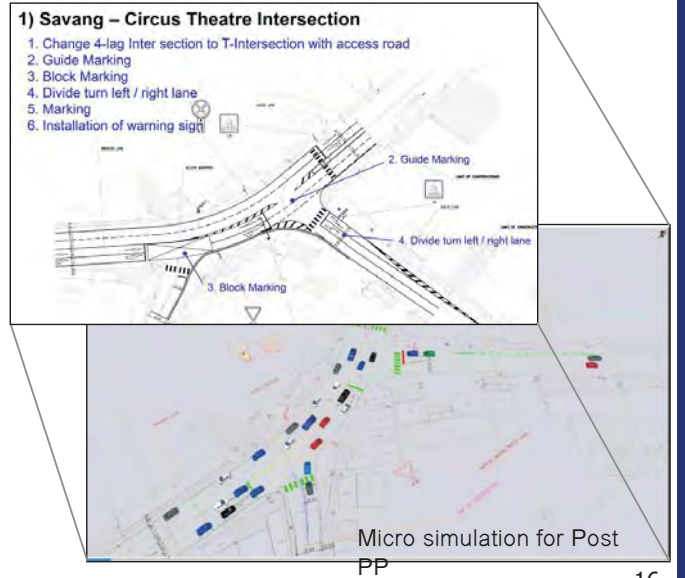
ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດກອງປະຊຸມກຸ່ມວິຊາການ

1	27 ມິຖຸນາ 2019	7*	ມີນາ, ເມສາ 2021
2	3-15 ກັນຍາ 2019	8*	ກໍລະກົດ 2021
3*	15 ມັງກອນ 2020	9	12 ກໍລະກົດ 2021
4*	21 ມັງກອນ 2020	10	
5*	16 ພະຈິກ 2020	11	
6*	27 ພະຈິກ 2020	12	

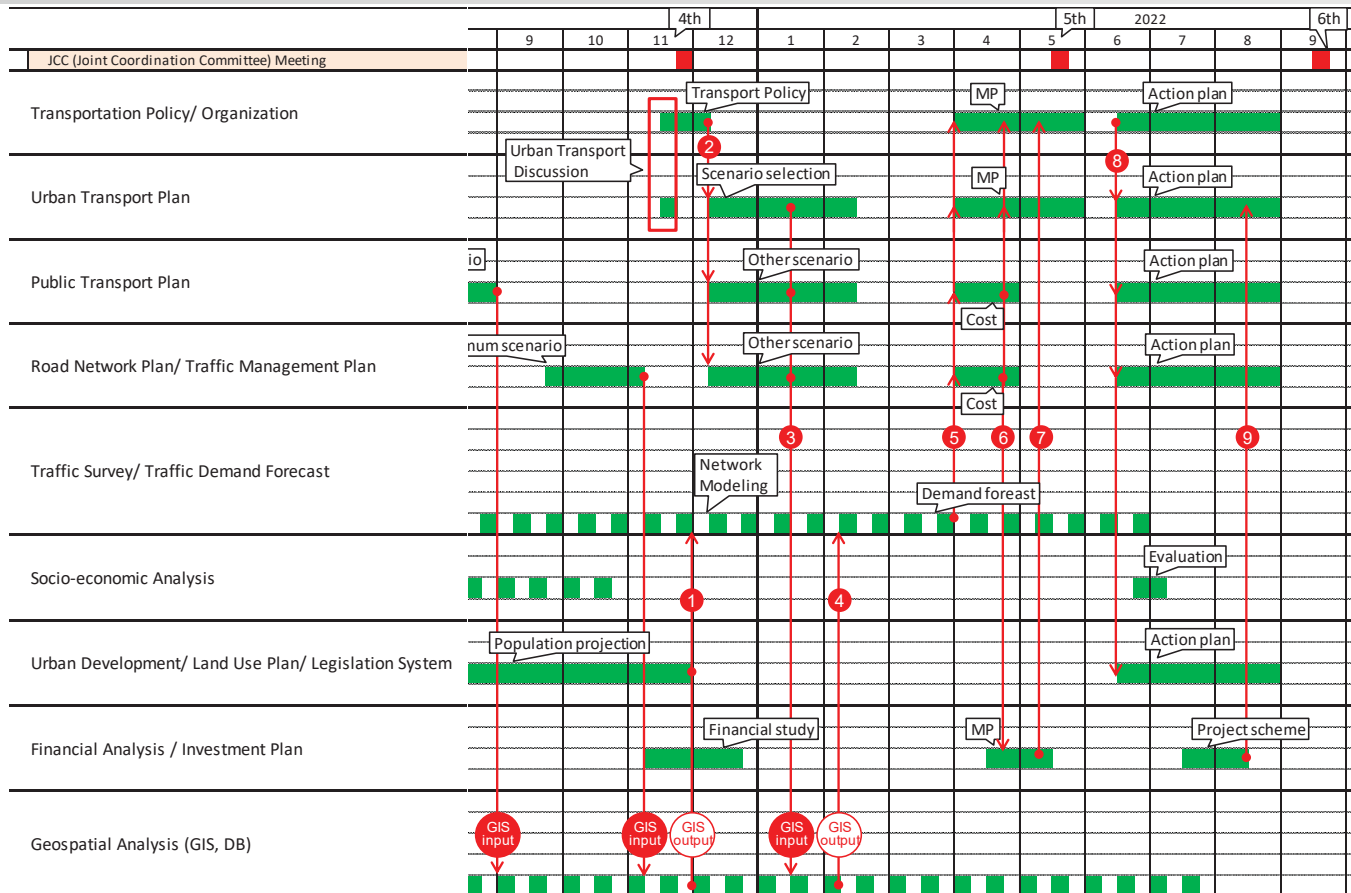
*ກອງປະຊຸມປຶກສາຫາລື ສະເພາະແຕ່ວິຊາການບາງທ່ານ

< ເນື້ອໃນກອງປະຊຸມກຸ່ມວິຊາການ >

- ການຈັດລຽງບຸລິມະສິດໂຄງການທົດລອງ (PP)
 - ການຈັດລຽງບຸລິມະສິດ ອີງຕາມຂໍ້ມູນການສັນຈອນ google traffic ແລະ ການສຳຫຼວດຄວາມຍາວຂອງລົດຕິດ ໂດຍກຸ່ມວິຊາການ
- ການອະທິບາຍບັນດາມາດຕະການທົ່ວໄປ
 - ມາດຕະການແກ້ໄຂການສັນຈອນທີ່ແອອັດ.
- ສະເໜີສະຖານທີ່ປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ
 - ເລືອກສະຖານທີ່ ແລະ ແຜນໂຄງການທົດລອງ ອີງຕາມມາດຕະການ.
- ການສະແດງພາບຈຳລອງ
 - ໄດ້ຈຳລອງການສັນຈອນ ໃນໄລຍະ ກ່ອນ ແລະ ຫຼັງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ



3. ຕາຕະລາງການເຄື່ອນໄຫວຂອງໂຄງການ



4. ແບບໂຄງການ

[ຈຸດປະສົງໂຄງການ] ໄດ້ຍົກລະດັບຄວາມສາມາດ ຂອງ ສະຖາບັນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ໃນການຮັບຜິດຊອບການສ້າງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ຢູ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ເສີມສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃນການບໍລິຫານ ແລະ ຄຸ້ມຄອງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດນະໂຍບາຍຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ທີ່ກຳນົດໃນແຜນແມ່ບົດ.

1. ຄວາມເຂົ້າໃຈຂອງຄະນະວິຊາການທີ່ເຂົ້າຮ່ວມການຝຶກອົບຮົມດ້ານການສ້າງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ຕໍ່ກັບຂໍ້ຄົງຄ້າງໄດ້ບັນລຸ **70%** ອີງຕາມການປະເມີນຫຼັງຈາກການຝຶກອົບຮົມ
2. ຄວາມເຂົ້າໃຈຂອງຄະນະວິຊາການທີ່ເຂົ້າຮ່ວມການຝຶກອົບຮົມ ຕໍ່ກັບຄູ່ມືການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ໄດ້ບັນລຸ **70%** ອີງຕາມການປະເມີນຫຼັງຈາກການຝຶກອົບຮົມ
3. ກະຊວງ ຍທຂ, ກຂສ ແລະ ພະແນກ ຍທຂ ຫຼື ບັນດາສະຖາບັນກ່ຽວຂ້ອງ ຮັບຮອງເອົາ ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ແລະ ແຜນປະຕິບັດ ຢ່າງເປັນທາງການ (ຈະໄດ້ກຳນົດ "ບັນດາສະຖາບັນອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ" ເຊິ່ງມີໜ້າທີ່ຮັບຜິດຊອບໃນ ການຮັບຮອງເອົາ ແຜນແມ່ບົດ ແລະ ແຜນປະຕິບັດ", ຖ້າຈຳເປັນ)

[ໝາກຜົນ 1] ໄດ້ສ້າງກົນໄກໃນການປຶກສາຫາລື ແລະ ແບ່ງບັນຄວາມຄິດເຫັນ ກ່ຽວກັບບັນດາຂໍ້ຄົງຄ້າງດ້ານການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ.

1. ໄດ້ປຶກສາຫາລື ຫຼາຍກວ່າ **3** ຂໍ້ຄົງຄ້າງທີ່ໄດ້ກຳນົດໃນຊ່ວງໄລຍະທຳອິດຂອງໂຄງການ ໃນ CTMC
2. ຫຼາຍກວ່າ **3** ຂໍ້ຄົງຄ້າງທີ່ໄດ້ກຳນົດ ແລະ ປຶກສາຫາລືກັນ ໃນຊ່ວງໄລຍະທຳອິດຂອງໂຄງການ ໃນ CTMC ແມ່ນໄດ້ປະຕິບັດໂດຍ ສະຖາບັນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ພ້ອມທັງ ຕິດຕາມ ກິດຈະກຳການເຄື່ອນໄຫວນັ້ນໆ

4. ແບບໂຄງການ

[ໝາກຜົນ 2] ໄດ້ສ້າງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ແລະ ມອບການຝຶກອົບຮົມ (ລວມທັງການຝຶກອົບຮົມ OJT) ໃຫ້ແກ່ຄະນະວິຊາການຝ່າຍລາວ ເພື່ອສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃຫ້ແກ່ພວກເຂົາ.

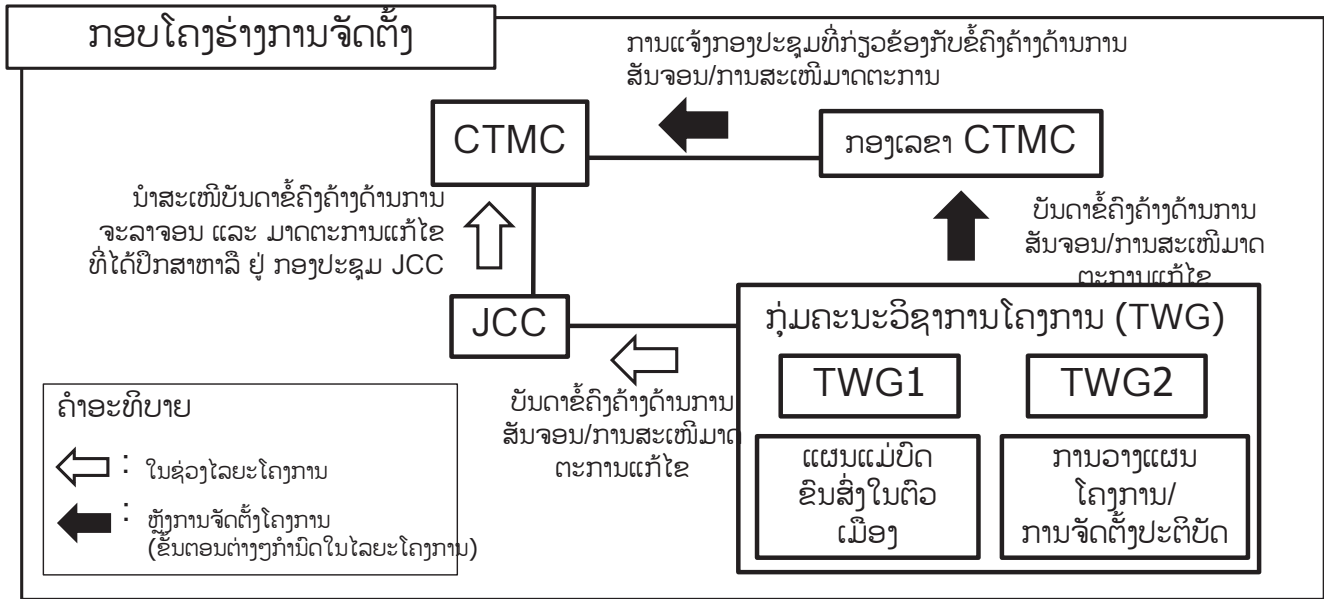
1. ຄະນະວິຊາການຫຼາຍກວ່າ 18 ທ່ານ ໄດ້ຮັບການຝຶກອົບຮົມກ່ຽວກັບ ການສ້າງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ຄະນະວິຊາການຫຼາຍກວ່າ **70%** ໄດ້ຮັບການຝຶກອົບຮົມກ່ຽວກັບການສ້າງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ
2. ໄດ້ສ້າງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ຂອງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ໂດຍປັບປຸງ ຈາກ ສະບັບ ປີ 2008.

[ໝາກຜົນ 3] ໄດ້ສ້າງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ແລະ ມອບການຝຶກອົບຮົມ (ລວມທັງການຝຶກອົບຮົມ OJT) ໃຫ້ແກ່ຄະນະວິຊາການຝ່າຍລາວ ເພື່ອສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃຫ້ແກ່ພວກເຂົາ.

1. ຄະນະວິຊາການຫຼາຍກວ່າ **3** ທ່ານ ມີພາລະບົດບາດໃນການວາງແຜນ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ
2. ຄະນະວິຊາການຫຼາຍກວ່າ 18 ທ່ານ ໄດ້ຮັບການຝຶກອົບຮົມກ່ຽວກັບຄູ່ມືການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ຄະນະວິຊາການຫຼາຍກວ່າ **70%** ໄດ້ຮັບການຝຶກອົບຮົມກ່ຽວກັບຄູ່ມືການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ
3. ຕົວຊີ້ວັດ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການສັນຈອນໃນຕົວເມືອງ ແມ່ນໄດ້ປັບປຸງ ໂດຍສະເລ່ຍ **X** ເບີເຊັນ ໃນພື້ນທີ່ໂຄງການທົດລອງ ("ຕົວຊີ້ວັດ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການສັນຈອນໃນຕົວເມືອງ" ແລະ **X**: ຈະໄດ້ກຳນົດເມື່ອໂຄງການທົດລອງໄດ້ຖືກກຳນົດໃຫ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ).

4. ແບບໂຄງການ

ໜ້າວຽກດ້ານ “ການເສີມສ້າງຄວາມເຂັ້ມຂອງສະຖາບັນ”



- ຄະນະວິຊາການ ແລະ ທີມງານໂຄງການເຮັດວຽກຮ່ວມກັນ ກຸ່ມຄະນະວິຊາການໂຄງການ (TWG) ແລະ ລາຍງານຂໍ້ຄົງຄ້າງດ້ານການຂົນສົ່ງຕໍ່ກອງປະຊຸມ JCC.
- JCC ລາຍງານຜົນການປຶກສາຫາລື ຕໍ່ CTMC ແລະ CTMC ກໍານົດ ແຜນວຽກໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ.



Thank you





ໂຄງການເພື່ອສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງລະບົບການ ຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງແບບຍືນຍົງ ໃນ ສປປ ລາວ

ວຽກງານໃນການສ້າງນະໂຍບາຍ ພາກ 1: ວິໄສທັດ

ຄັ້ງວັນທີ 1 ທັນວາ 2021

JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY

KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL

INTERNATIONAL DEVELOPMENT CENTER OF JAPAN INCORPORATED

ORIENTAL CONSULTANTS GLOBAL



ທົບທວນກອງປະຊຸມກຸ່ມວິຊາການຄັ້ງທີ່ຜ່ານມາ

ດ້ານດີຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

ສີຂຽວ

ປະສົມປະສານ/
ຫຼາກຫຼາຍ

ທົວທັດຕົວ
ເມືອງເກົ່າທີ່ດີ

ຜ່ອນຄາຍ

ເປັນສູນກາງ
ເພື່ອການສຶກສາ

ໃກ້ຊິດກັບທຳ
ມະຊາດ

ທົບທວນກອງປະຊຸມກຸ່ມວິຊາການຄັ້ງທີ່ຜ່ານມາ

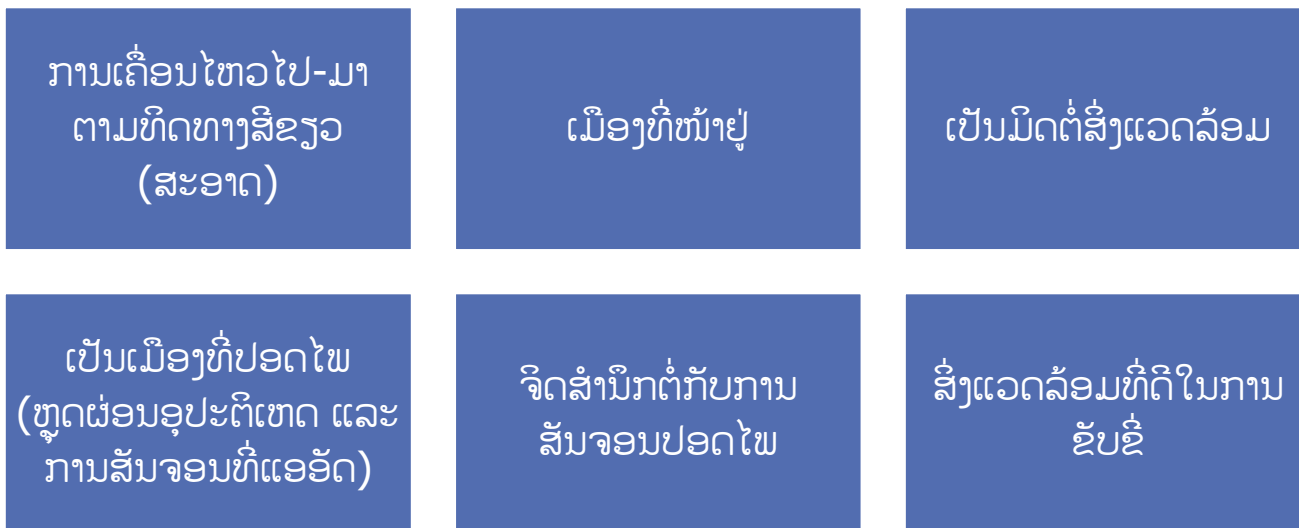
ບັນຫາ/ຂໍ້ຄົງຄ້າງ ໃນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ



The Project for Institutional Capacity Building for Sustainable Urban Transport System

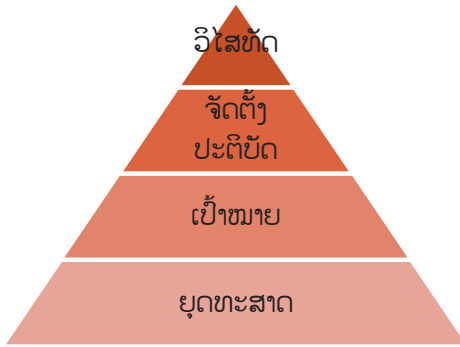
ທົບທວນກອງປະຊຸມກຸ່ມວິຊາການຄັ້ງທີ່ຜ່ານມາ

ຄວາມຕ້ອງການ (ວິໄສທັດ) ຂອງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ - ຮັກສາດ້ານດີ ແລະ ແກ້ໄຂບັນຫາ/ຂໍ້ຄົງຄ້າງ ໃນ ນວ



The Project for Institutional Capacity Building for Sustainable Urban Transport System

ກອບວຽກການວາງນະໂຍບາຍ



	ຜົນຕອບຮັບທີ່ຕ້ອງການ	ຫຼັກການດ້ານທົດຊື້ນຳ
ໂດຍລວມ	ວິໄສທັດ ພວກເຮົາຄາດຫວັງຕົວເມືອງວຽງຈັນໃຫ້ເປັນຕົວເມືອງແນວໃດໃນອະນາຄົດ ?	ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ພາລະບົດບາດຂອງແຜນແມ່ບົດຂຶ້ນສິ່ງ ໃນການເຮັດວິໄສທັດໃຫ້ບັນລຸຜົນເປັນຈິງ ແມ່ນຫຍັງ?
ສະເພາະ/ລະອຽດ	ເປົ້າໝາຍ ແມ່ນຫຍັງທີ່ເປັນເປົ້າໝາຍກຳນົດໄວ້ ແລະ ຊື່ວັດເຖິງຄວາມສຳເລັດ? ເປົ້າໝາຍດັ່ງກ່າວຄວນຈະບັນລຸຜົນສຳເລັດໃນເມື່ອໃດ?	ຍຸດທະສາດ ພວກເຮົາຈະບັນລຸເປົ້າໝາຍໄດ້ແນວໃດ? ມີຍຸດທະວິທີຫຍັງແນ່ທີ່ຄວນເອົາເຂົ້າໃນແຜນປະຕິບັດວຽກງານ?

The Project for Institutional Capacity Building for Sustainable Urban Transport System

ແຜນພັດທະນາທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງ ໃນ ນວ

ແຜນການ	ຂຽນຫຍໍ້	ສ້າງໂດຍ	ປີ
① ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມແຫ່ງຊາດ 5ປີ ຄັ້ງທີ 9 9 th 5-Year National Socio-Economic Development Plan (2021-2025)	NSEDP	ກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ	ກັນຍາ 2020 (ພຶດສະພາ 2021, ປັບປຸງ)
② ວິໄສທັດ 2030 ຂອງ ນວ	VC Vision 2030	ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ	ສິງຫາ 2018
③ ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ 5ປີ ຄັ້ງທີ 9 ຂອງ ນວ 9 th 5-Year Vientiane Capital Socio-Economic Development Plan (2021-2025)	VSEDP	ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ	ທັນວາ 2020
④ ຕັ້ງເມືອງລວມ 2030 ຂອງ ນວ General Urban Plan of Vientiane Capital 2030	GUP	ສະພາແຫ່ງຊາດ	ພະຈິກ 2020
⑤ ວິໄສທັດ 2030 ແລະ ຍຸດທະສາດພັດທະນາຂະແໜງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໃນໄລຍະ 10ປີ (2016-2025) Vision 2030 and 10-Year Development Strategy on Public Works and Transport Sector (2016-2025)	MPWT Vision 2030	ກະຊວງ ຍທຂ	ທັນວາ 2016
⑥ ແຜນພັດທະນາຂະແໜງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໃນໄລຍະ 5ປີ (2021-2025) 5-Year Development Plan of Public Works and Transport Sector (2021-2025)	MPWT Dev't Plan	ກະຊວງ ຍທຂ	ທັນວາ 2020
⑦ ທິດທາງແຜນ5ປີ ຂອງ ພະແນກ ຍທຂ (2016-2025) Direction of 9th Five-Year Plan of DPWT in Vientiane Capital	DPWT Dev't Plan	ພະແນກ ຍທຂ ນວ	ມີນາ 2021
⑧ ມະຕິວ່າດ້ວຍການພັດທະນານະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ໃນໄລຍະໃໝ່ Resolutions of Development of Vientiane Capital in 2020	Resolutions	ກົມການເມືອງສູນກາງພັກ	ເມສາ 2020
⑨ ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ 2008 Vientiane Transport Master Plan 2008	VTMP 2008	JICA	ກັນຍາ 2008

The Project for Institutional Capacity Building for Sustainable Urban Transport System

ແຜນພັດທະນາທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງ ໃນ ນວ

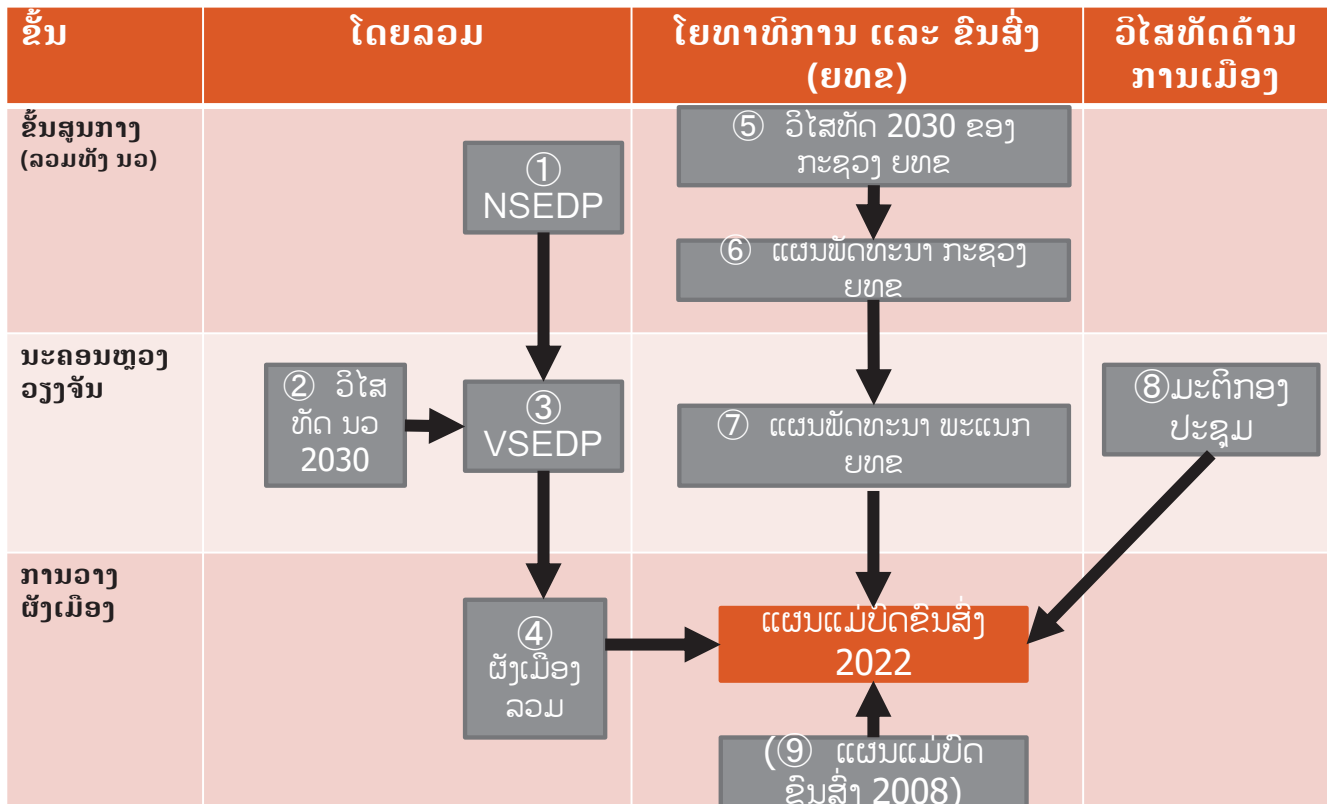
ປີທີ່ເຜີຍແຜ່ ແລະ ປີເປົ້າໝາຍຂອງບັນດາແຜນພັດທະນາ

ສ້າງໂດຍ	ແຜນການ	'08	...	'16	'17	'18	'19	'20	'21	'22	'23	'24	'25	'26	'27	'28	'29	'30
MPI	① NSEDP							●	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
VC	② VC Vision 2030					●			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	③ VSEDP							●	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
NA	④ GUP							●	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
MPWT	⑤ MPWT Vision 2030			●	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	⑥ MPWT Dev't Plan							●	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
DPWT	⑦ DPWT Dev't Plan								●	■	■	■	■	■	■	■	■	■
CP	⑧ Resolutions							●	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
JICA	⑨ VTMP 2008	●	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

● ປີທີ່ເຜີຍແຜ່
■ ປີເປົ້າໝາຍ

ແຜນພັດທະນາທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງ ໃນ ນວ

ຄວາມສໍາພັນລະຫວ່າງບັນດາແຜນພັດທະນາ



ການທົບທວນບັນດາວິໄສທັດ, ແຜນການ ແລະ ນະໂຍບາຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

① ກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ / ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມແຫ່ງຊາດ 5 ປີ ຄັ້ງທີ IX (2021-2025)

ທິດທາງ

- ມີຄຸນນະພາບສູງ, ສີຂຽວ, ຍືນຍົງ, ສຸມໃສ່ການຂະຫຍາຍຕົວ

ບັນດາຈຸດສຸມທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງ

- **ເຊື່ອມໂຍງ/ເຊື່ອມຈອດ:** ຫັນປ່ຽນປະເທດລາວຈາກປະເທດບໍ່ມີທາງອອກສູ່ທະເລເປັນປະເທດເຊື່ອມຈອດທາງບົກໂດຍຜ່ານການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດບັນດາໂຄງການໃຫຍ່ ແລະ ການກໍ່ສ້າງ, ຍົກລະດັບ, ການຮັກສາພື້ນຖານໂຄງລ່າງການຂົນສົ່ງ 2,800 ກິໂລແມັດຕາມແລວທາງເສດຖະກິດ
- **ສະອາດ:** ສົ່ງເສີມການນໍາໃຊ້ຍານພະຫະນະພະລັງງານສະອາດ ເຊັ່ນ ຍານພາຫະນະໄຟຟ້າທີ່ນໍາໃຊ້ພະລັງງານນໍ້າ/ແສງອາທິດ, ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນການນໍາເຂົ້ານໍ້າມັນເຊື້ອໄຟ ແລະ ການປ່ອຍອາຍພິດເຮືອນແກ້ວ
- **ປະສິດທິພາບ/ປະສິດທິຜົນ:** ປັບປຸງການບໍລິການດ້ານການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນນະຄອນວຽງຈັນໂດຍຜ່ານໂຄງການປັບປຸງລັດວິສາຫະກິດລົດເມນະຄອນຫຼວງ (VCSBE Reform Project) ເພື່ອຮັບປະກັນຄຸນນະພາບການບໍລິການ ແລະ ການເຂົ້າເຖິງທີ່ເປັນລັກສະນະສາກົນສໍາລັບຜູ້ໂດຍສານ
- **ອັດສະລິຍະ/ທັນສະໄໝ:** ດໍາເນີນການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ສໍາລັບຕົວເມືອງອັດສະລິຍະຢູ່ບ້ານໜອງແປນໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

ເປົ້າໝາຍເສດຖະກິດ

- ຫຼຸດພື້ນຈາກສະຖານະປະເທດດ້ອຍພັດທະນາ(LDC)
- ກາຍເປັນປະເທດທີ່ມີລາຍຮັບປານກາງຂຶ້ນສູງໃນປີ2030:
 - ເສດຖະກິດຂະຫຍາຍຕົວເພີ່ມຂຶ້ນ 6.5-7% ຕໍ່ປີ ເຮັດໃຫ້ອັດຕາການຂະຫຍາຍຕົວຂອງປະຊາກອນເພີ່ມຂຶ້ນ 1.7% ຕໍ່ປີ
 - ລວມຍອດຜະລິດຕະພັນພາຍໃນ ສະເລ່ຍຕໍ່ຫົວຄົນໃຫ້ໄດ້ 4,000 ໂດລາ

ເປົ້າໝາຍຂົນສົ່ງ

- ການຂະຫຍາຍຕົວຂອງບໍລິມາດການຈໍລະຈອນຂອງສິນຄ້າ ແລະ ຜູ້ໂດຍສານເພີ່ມຂຶ້ນ 8% ຕໍ່ປີ
- ຍານພະຫະນະພະລັງງານສະອາດມີອັດຕາສ່ວນເພີ່ມຂຶ້ນ 14%
- ສຸມໃສ່ການບັນລຸເປົ້າໝາຍການພັດທະນາທີ່ຍືນຍົງລໍາດັບທີ 11 (ຕົວເມືອງ ແລະ ຊຸມຊົນທີ່ຍືນຍົງ)

ການທົບທວນບັນດາວິໄສທັດ, ແຜນການ ແລະ ນະໂຍບາຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

② ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ/ ວິໄສທັດ 2030 ຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

ວິໄສທັດ 2030

ຕົວເມືອງທີ່ສະຫງົບສຸກ ໃນໄລຍະໃໝ່ທາງດ້ານການເມືອງ, ຄວາມເປັນລະບຽບຮຽບຮ້ອຍທາງສັງຄົມ, ເສດຖະກິດ, ສະພາບແວດລ້ອມທາງດ້ານສັງຄົມ, ການດໍາລົງຊີວິດ ແລະ ການພັດທະນາທີ່ຍືນຍົງ

ເປົ້າໝາຍຍຸດທະສາດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງ

- **ປະສິດທິພາບ/ປະສິດທິຜົນ:** ການສັນຈອນທີ່ໂລ່ງລ່ຽນບໍ່ມີຄວາມແອອັດ (ມີໂຄງລ່າງພື້ນຖານການຂົນສົ່ງ, ລະບົບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ຕອບສະໜອງຄວາມຕ້ອງການຂອງປະຊາຊົນ, ມີລະບົບສະຖານີ ແລະ ບ່ອນຈອດລົດສໍາລັບພາຫະນະຂອງທັງທາງພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນ, ມີປ້າຍໃຫ້ຂໍ້ມູນຂ່າວສານ ແລະ ກິດຈະກຳປະຊາສໍາພັນທີ່ພຽງພໍ)
- **ປອດໄພ:** ຄວາມປອດໄພສາທາລະນະ (ຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະໜົນສໍາລັບຜູ້ຂັບຂີ່, ຜູ້ໂດຍສານ, ຜູ້ຂີ່ລົດຖີບ, ຄົນຍ່າງ ແລະ ອື່ນໆ.)
- **ຄວາມເທົ່າທຽມ:** ຄວາມສຸກ/ຊີວິດການເປັນຢູ່ທີ່ດີ (ສຸຂະພາບແຂງແຮງ/ສະຫວັດດີການດີ)

ເປົ້າໝາຍ

- ການນໍາໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະເພີ່ມຂຶ້ນ 10% ຕໍ່ປີ
- ຍານພະຫະນະສວນຕົວມີອັດຕາສ່ວນທີ່ຫຼຸດລົງ 10% ຕໍ່ປີ
- ສະຖານີລົດເມເພີ່ມຂຶ້ນ 7 ສະຖານີ (5 ສະຖານີຍ່ອຍ ແລະ 2 ສະຖານີໃຫຍ່)
- ຫຼຸດຜ່ອນເວລາຂອງການເດີນທາງໄປວຽກບໍ່ໃຫ້ກາຍ 45 ນາທີ
- ຫຼຸດຜ່ອນການໃຊ້ຄວາມໄວບໍ່ໃຫ້ກາຍ 30 ກິໂລແມັດ/ຊົ່ວໂມງ



ການທົບທວນບັນດາວິໄສທັດ, ແຜນການ ແລະ ນະໂຍບາຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

③ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ/ ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ 5 ປີ ຄັ້ງທີ່ IX ຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (2021-2025)

ບັນດາຈຸດສຸມທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງ

- **ທັນສະໄໝ, ມີປະສິດຕິພາບ/ປະສິດຕິຜົນ, ປອດໄພ, ສະເໝີພາບກັນ:** ປັບປຸງລະບົບການຂົນສົ່ງມວນຊົນໃຫ້ທັນສະໄໝ, ມີຄວາມສະດວກວ່າອື່ນໄວ ແລະ ປອດໄພຂຶ້ນກ່ອນເກົ່າ, ເພື່ອຕອບສະໜອງຄວາມຕ້ອງການຂອງປະຊາຊົນ ແລະ ຫຼຸດຜ່ອນຊ່ອງຫວ່າງໃນການເຂົ້າເຖິງບັນດາພື້ນຖານໂຄງລ່າງ ແລະ ການບໍລິການ
- **ເຊື່ອມໂຍງ/ເຊື່ອມຈອດ:** ພື້ນຖານໂຄງລ່າງມີການເຊື່ອມໂຍງ-ເຊື່ອມຈອດພາຍໃນ, ພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ ເພື່ອອໍານວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການຜະລິດ, ການບໍລິການ ແລະ ການລົງທຶນ

ເປົ້າໝາຍຂົນສົ່ງ

- ສູ້ຊິນຂົນສົ່ງໂດຍສານໃຫ້ໄດ້ 72 ລ້ານເທື່ອຄົນພາຍໃນ 5 ປີ
- ສະເລ່ຍບໍລິມາດການຈໍລະຈອນໂດຍສານ 16.16 ລ້ານຄົນ/ກມ

ເປົ້າໝາຍເສດຖະກິດ

ລວມຍອດຜະລິດຕະພັນພາຍໃນພາກພື້ນໃຫ້ບັນລຸໄດ້ 84,916 ຕື້ກີບ (2025)

- ເສດຖະກິດຂະຫຍາຍຕົວເພີ່ມຂຶ້ນສະເລ່ຍ 7-8% ຕໍ່ປີ
- ລວມຍອດຜະລິດຕະພັນພາຍໃນພາກພື້ນ ສະເລ່ຍຕໍ່ຫົວຄົນໃຫ້ບັນລຸໄດ້ 8.750 ໂດລາ
- ການຂະຫຍາຍຕົວຂອງເສດຖະກິດຂອງແຕ່ລະຂະແໜງການ:
 - ຂະແໜງການກະສິກໍາ: 4-4.5% ຕໍ່ປີ
 - ຂະແໜງການອຸດສາຫະກໍາ: 11.5% ຕໍ່ປີ
 - ຂະແໜງການບໍລິການ: 6.5% ຕໍ່ປີ

ໂຄງການໃຫຍ່ລະດັບຊາດຢູ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ



ທາງດ່ວນວຽງຈັນ-ວັງວຽງ



ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ (ສະຖານີວຽງຈັນ)

ການທົບທວນບັນດາວິໄສທັດ, ແຜນການ ແລະ ນະໂຍບາຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

④ ສະພາແຫ່ງຊາດ/ ຜັງເມືອງລວມ ຂອງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ 2030

ເປົ້າໝາຍ

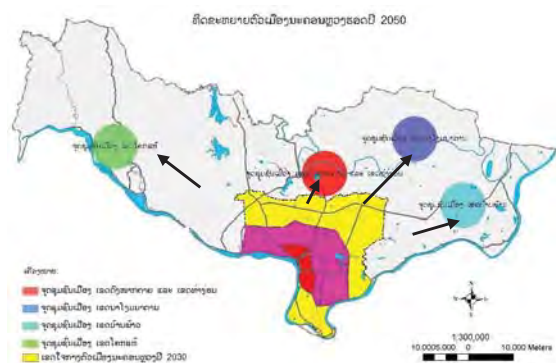
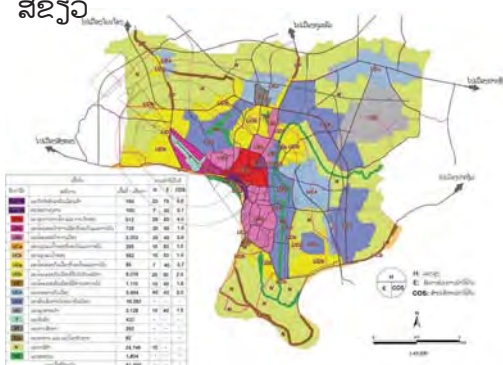
ສ້າງແຜນນໍາໃຊ້ທີ່ດິນລວມ ທົ່ວນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ແຜນນໍາໃຊ້ທີ່ດິນລະອຽດ ສໍາລັບເຂດຕົວເມືອງຊັ້ນໃນ ແລະ ເຂດປົກປັກຮັກສາຕົວເມືອງເກົ່າ ທີ່ສອດຄ່ອງກັບການພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ, ການປົກປັກຮັກສາທາງດ້ານສະຖາປັດຕະຍະກໍາ, ການພັດທະນາພື້ນຖານໂຄງລ່າງ, ແລະ ຄວາມຍືນຍົງ

ທິດທາງການພັດທະນາ

- ໜ້າຢູ່, ຍືນຍົງ, ອັດສະລິຍະ, ການຫັນເປັນຕົວເມືອງ (ຕາມທິດດຽວກັນກັບມະຕິການພັດທະນາ ໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ)

ເນື້ອໃນຂອງຜັງເມືອງລວມ

- ແຜນຈັດສັນ ສໍາລັບການແບ່ງເຂດນໍາໃຊ້ທີ່ດິນ, ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ, ລະບົບການລະບາຍນໍ້າ, ສວນສາທາລະນະ, ພື້ນທີ່ສີຂຽວ



ເຂດໃຈກາງເມືອງຈາກປັດຈຸບັນຫາປີ 2030

ການພັດທະນາຕົວເມືອງແບບຫຼາກຫຼາຍ ການຂະຫຍາຍເຂດໃຈກາງເມືອງຮອດປີ 2050

ການທົບທວນບັນດາວິໄສທັດ, ແຜນການ ແລະ ນະໂຍບາຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

⑤ ກະຊວງ ຍທຂ/ ວິໄສທັດຮອດປີ 2030 ແລະ ແຜນຍຸດທະສາດການພັດທະນາຂອງຂະແໜງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໄລຍະ 10-ປີ (2016-2025)

ວິໄສທັດ 2030

ພັດທະນາຂອງຂະແໜງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງໃຫ້ເປັນປາຍແຫຼມ, ມີປະສິດຕິຜົນສູງ, ທັນສະໄໝ, ປອດໄພ, ດ້ານທານກັບການປ່ຽນແປງດິນຟ້າອາກາດ, ເຊື່ອມໂຍງ-ເຊື່ອມຈອດ ແລະ ຍືນຍົງ

ທິດທາງລວມ

- ປອດໄພ, ມີປະສິດຕິພາບ/ປະສິດຕິຜົນ, ທັນສະໄໝ: ສູ້ຊົນຍົກລະດັບ/ກໍ່ສ້າງພື້ນຖານໂຄງລ່າງ ແລະ ລະບົບການຂົນສົ່ງທີ່ມີຄຸນນະພາບສູງ, ປອດໄພ, ສີຂຽວ, ຍືນຍົງ, ແລະ ສອດຄ່ອງກັບມາດຕະຖານອາຊຽນ (ASEAN standards)
- ເຊື່ອມໂຍງ/ເຊື່ອມຈອດ: ປັບປຸງກຳລັງການຂົນສົ່ງພາຍໃນໃຫ້ມີຄວາມເຂັ້ມແຂງຮອບດ້ານເພື່ອສາມາດແຂ່ງຂັນກັບບັນດາປະເທດອ້ອມຂ້າງໃນເງື່ອນໄຂແຫ່ງການເຊື່ອມໂຍງ-ເຊື່ອມຈອດກັບພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ



ລະບົບການຂົນສົ່ງແບບເຊື່ອມໂຍງ ແລະ ຍືນຍົງ



ຈາກປະເທດບໍ່ມີທາງອອກສູ່ທະເລເປັນປະເທດເຊື່ອມຈອດ:

ການເຊື່ອມຈອດ ແລະ ການເຊື່ອມໂຍງ

The Project for Institutional Capacity Building for Sustainable Urban Transport System

ເປົ້າໝາຍ

- ການໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະມີອັດຕາສ່ວນ 20% ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (ປີ 2025)

ສະພາບການໃນປັດຈຸບັນ

- ອັດຕາສ່ວນການນໍາໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະມີ 1.4 % ໃນພື້ນທີ່ສຶກສາ (ປີ 2019)

ການທົບທວນບັນດາວິໄສທັດ, ແຜນການ ແລະ ນະໂຍບາຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

⑥ ກະຊວງ ຍທຂ/ ແຜນພັດທະນາ 5 ປີ (2021-2025)

ວິໄສທັດ 2030

ພັດທະນາຂອງຂະແໜງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງໃຫ້ເປັນປາຍແຫຼມ, ມີປະສິດຕິຜົນສູງ, ທັນສະໄໝ, ປອດໄພ, ດ້ານທານກັບການປ່ຽນແປງດິນຟ້າອາກາດ, ເຊື່ອມໂຍງ-ເຊື່ອມຈອດ ແລະ ຍືນຍົງ

ເປົ້າໝາຍລວມ

- ການເຊື່ອມໂຍງພາກພື້ນ ແລະ ພາຍໃນ, ບໍລິການຂົນສົ່ງທີ່ມີປະສິດຕິພາບ, ຮັບມືກັບການປ່ຽນແປງດິນຟ້າອາກາດໄດ້, ປອດໄພ, ການພັດທະນາຕົວເມືອງທີ່ຍືນຍົງ, ການພັດທະນາສັງຄົມ, ການເຕີບໂຕຂອງເສດຖະກິດຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ, ການພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມທີ່ດຸ່ນດ່ຽງ, ການປັບປຸງທາງດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ

ແຜນວຽກ

- ເຊື່ອມໂຍງ/ເຊື່ອມຈອດ: ການພັດທະນາພື້ນຖານໂຄງລ່າງສໍາລັບການເຊື່ອມໂຍງພາກພື້ນ
- ປະສິດຕິພາບ/ປະສິດຕິຜົນ: ການພັດທະນາລະບົບການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກ
- ອັດສະລິຍະ, ທັນສະໄໝ, ການກາຍເປັນຕົວເມືອງ: ການພັດທະນາຕົວເມືອງອັດສະລິຍະດ້ວຍການວາງແຜນຄົບຖ້ວນ
- ປອດໄພ, ໜ້າຢູ່: ການປັບປຸງຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະໜົນ ແລະ ການສັນຈອນທີ່ແອອັດ

ນະໂຍບາຍ

- ຫັນປ່ຽນຮູບແບບການພັດທະນາຂອງພື້ນຖານໂຄງລ່າງທາງດ້ານສາທາລະນະ ແລະ ຂົນສົ່ງຢ່າງລົງເລິກ
- ປັບປຸງການບໍລິການຕ່າງໆ ລວມເຖິງການບໍລິການເຄື່ອນຖ່າຍຜູ້ໂດຍສານ ທັງທາງດ້ານປະລິມານ ແລະ ຄຸນນະພາບ ໂດຍເລັ່ງໃສ່ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຂອງໂຄງການພື້ນຖານໂຄງລ່າງຂະໜາດໃຫຍ່ ເຊັ່ນ ທາງລົດໄຟ, ທາງດ່ວນ, ສະໜາມບິນ, ລະບົບການຂົນສົ່ງ ແລະ ສະຖານີເຄື່ອນຖ່າຍຜູ້ໂດຍສານ

ເປົ້າໝາຍ

- ຫຼຸດຜ່ອນອຸບັດຕິເຫດຕາມທ້ອງຖະໜົນໃຫ້ໄດ້ 10% ລວມຍອດຜະລິດຕະພັນພາຍໃນໃຫ້ຂະຫຍາຍຕົວເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງໜ້ອຍ 7% ຕໍ່ປີ

ການທົບທວນບັນດາວິໄສທັດ, ແຜນການ ແລະ ນະໂຍບາຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

⑦ ພະແນກ ຍທຂ/ ທິດທາງຂອງແຜນ 5 ປີ ຄັ້ງທີ IX ຂອງພະແນກ ຍທຂ ໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (2021-2025)

ທິດທາງການພັດທະນາ

- ການປັບປຸງ ແລະ ການກໍ່ສ້າງລະບົບຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ແລະ ການຂົນສົ່ງໃຫ້ມີຄວາມທັນສະໄໝ, ປອດໄພ, ມີຄວາມສະດວກ ແລະ ສະບາຍ, ສອດຄ່ອງກັບການພັດທະນາທີ່ຍືນຍົງ.
- ການແກ້ໄຂບັນຫາທາງດ້ານການສັນຈອນທີ່ແອອັດໃນຊົ່ວໂມງເລັ່ງດ່ວນ ແລະ ການຈອດລົດຊະຊາຍ

ໂຄງການຈຸດສຸມ

- ການຄຸ້ມຄອງຂົວ-ທາງ (23 ໂຄງການທີ່ມີຄວາມຍາວທັງໝົດ 290 ກວ່າກິໂລແມັດ)
- ການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງ ແລະ ຍານພາຫະນະ
- ການເພີ່ມປະສິດທິພາບພື້ນຖານໂຄງລ່າງຂອງການຂົນສົ່ງ



ປະສິດທິພາບ/ປະສິດທິຜົນ: ແຜນການຄຸ້ມຄອງຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ການຈັດສັນເຂດບໍລິການ

ເປົ້າໝາຍ

- ການຫຼຸດຜ່ອນອຸບັດຕິເຫດຕາມທ້ອງຖະໜົນໃຫ້ໄດ້30%



ຄວາມເທົ່າທຽມ/ປອດໄພ: ການປຸກຈິດສໍານຶກທາງດ້ານຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະໜົນ ແລະ ການສົ່ງເສີມການນໍາໃຊ້ຂົນສົ່ງສາທາລະນະ



ເຊື່ອມໂຍງ/ເຊື່ອມຈອດ: ໂຄງການບ່ອນຈອດລົດອັດສະລິຍະໃນຕົວເມືອງ (Smart Urban Parking Projects)

ການທົບທວນບັນດາວິໄສທັດ, ແຜນການ ແລະ ນະໂຍບາຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

⑧ ກົມການເມືອງສູນກາງພັກ/ມະຕິກ່ຽວກັບການພັດທະນານະຄອນຫຼວງວຽງຈັນປີ 2020

ທັດສະນະດ້ານການຂົນສົ່ງ

ເພື່ອພັດທະນາລະບົບໂຄງລ່າງພື້ນຖານ ແລະ ການຂົນສົ່ງທີ່ເປັນນະວັດຕະກຳ ແລະ ທັນສະໄໝທີ່ສອດຄ່ອງກັບມາດຕະຖານອາຊຽນ (ASEAN standards), ໃຫ້ປະສານກົມກຽວກັບສະຖາປັດຕະຍະກຳລາວ (ເຊິ່ງອະນຸລັກໄວ້), ແລະ ເພື່ອຕອບສະໜອງຄວາມຕ້ອງການຂອງພົນລະເມືອງ

ທິດທາງການພັດທະນາ

- ຕົວເມືອງໜ້າຢູ່ (ສະຫງົບ, ສະອາດ, ສີຂຽວ, ສະຫວ່າງ, ສະເໝີ ແລະ ສີວິໄລ; ບໍ່ມີການສັນຈອນທີ່ແອອັດ)
- ຕົວເມືອງຍືນຍົງ (ທົນທານ, ສະເໝີພາບກັນ, ເປັນມິດຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ)
- ຕົວເມືອງອັດສະລິຍະ (ການນໍາໃຊ້ ICT ແລະ ເຕັກໂນໂລຊີທີ່ກ້າວໜ້າ)
- ການຫັນເປັນຕົວເມືອງ (ພື້ນຖານໂຄງລ່າງທີ່ທັນສະໄໝ, ຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ເຊື່ອມຈອດກັນ)



ເປົ້າໝາຍ

- ກ້າວເຂົ້າສູ່ລະດັບການພັດທະນາທີ່ໃກ້ຄຽງກັບບັນດາເມືອງຫຼວງຂອງບັນດາປະເທດອາຊຽນ (ASEAN capital cities) ທີ່ມີຄວາມທັນສະໄໝໃນລະດັບປານກາງຮອດປີ 2030 (ສະເຫຼີມສະຫຼອງຄົບຮອບ 470 ປີ ຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ)
- ລວມຍອດຜະລິດຕະພັນພາຍໃນພາກພື້ນ ສະເລ່ຍຕໍ່ຫົວຄົນໃຫ້ໄດ້10,000 ໂດລາໃນປີ 2025 ແລະ 15,000 ໃນປີ 2030

ການທົບທວນບັນດາວິໄສທັດ, ແຜນການ ແລະ ນະໂຍບາຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

⑨ JICA, MPWT/ ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງທີ່ຄົບຖ້ວນ ໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (VTMP 2008)

ວິໄສທັດ

ຕົວເມືອງສະອາດ ແລະ ປອດໄພທີ່ເປັນຮູບແບບເມືອງຫຼວງທີ່ທັນສະໄໝ

ເປົ້າໝາຍເພື່ອບັນລຸວິໄສທັດ

- **ມີປະສິດທິພາບ/ປະສິດທິຜົນ:** ສະພາບແວດລ້ອມຂອງການສັນຈອນທີ່ໂລ່ງລ່ຽນ ແລະ ປອດໄພ
- **ໜ້າຢູ່:** ສະພາບແວດລ້ອມໃນການດຳລົງຊີວິດທີ່ດີ
- **ປອດໄພ, ສະເໝີພາບກັນ:** ການຂົນສົ່ງທີ່ປອດໄພ ແລະ ສະດວກສະບາຍສຳລັບຜູ້ດ້ອຍໂອກາດ
- **ກາຍເປັນຕົວເມືອງ:** ສົ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນຕົວເມືອງສົມບູນດີ

ຍຸດທະສາດເພື່ອບັນລຸເປົ້າໝາຍ

- **ເຊື່ອມໂຍງ/ເຊື່ອມຈອດ:** ການພັດທະນາຕາໜ່າງຂົນສົ່ງ
- ການປັບປຸງ ແລະ ຍົກລະດັບລະບົບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ
- ການປັບປຸງການຄຸ້ມຄອງຈະລາຈອນ
- ການປັບປຸງສະພາບແວດລ້ອມຂອງຕົວເມືອງ ແລະ ການສັນຈອນ

ເປົ້າໝາຍ

- ຫັນປ່ຽນອັດຕາສ່ວນ 40% ຂອງການເດີນທາງດ້ວຍລົດຈັກ ແລະ ລົດສ່ວນຕົວໃຫ້ເປັນການຂົນສົ່ງສາທາລະນະພາຍໃນປີ 2025
- ຈັດຊື້ລົດເມ 352 ຄັນ ເພື່ອບັນລຸເປົ້າໝາຍໃນການຫັນປ່ຽນການນຳໃຊ້ຍານພາຫະນະສ່ວນຕົວມາເປັນການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ (modal shift)
- ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ 50 ໂຄງການເສັ້ນທາງ, 5 ໂຄງການຂົວ ແລະ 7 ໂຄງການປັບປຸງທາງແຍກ

ປີເປົ້າໝາຍ:

ໄລຍະສັ້ນ: 2009-2013

ໄລຍະກາງ: 2014-2018

ໄລຍະຍາວ: 2019-2025



ບັນດາໂຄງການໄລຍະສັ້ນ, ກາງ ແລະ ຍາວທີ່ໄດ້ສະເໜີ

ວິໄສທັດ

ຄຳສັບທີ່ໃຊ້ເປັນສ່ວນຫຼາຍ ໃນບັນດາແຜນພັດທະນາ

ເຊື່ອມຈອດ/ເຊື່ອມໂຍງ	ການຫັນເປັນຕົວເມືອງ	ສະອາດ	ສະເໝີພາບກັນ
ປະສິດທິພາບ/ ປະສິດທິຜົນ	ປອດໄພ	ໜ້າຢູ່	ທຶນທານຕໍ່ກັບການປ່ຽນແປງດິນຟ້າອາກາດ
ອັດສະລິຍະ	ທັນສະໄໝ	ປັກປັກຮັກສາ (ສະຖາປະຕະຍະກຳທີ່ເກົ່າແກ່)	ສະຫງົບ

ຄຳສັບໃນບັນດາແຜນການທີ່ມີຢູ່

ຄຳສັບທີ່ສຳຄັນ	① NSEDP	② ວິໄສທັດ ນວ 2030	③ ແຜນເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ນວ	④ ແຜນຜັງເມືອງລວມ	⑤ ວິໄສທັດກະຊວງຍທຂ 2030	⑥ ແຜນພັດທະນາກະຊວງຍທຂ	⑦ ແຜນພັດທະນາພະແນກຍທຂ	⑧ ມະຕິກອງປະຊຸມ	⑨ ແຜນແມ່ຍົດຂົນສົ່ງ 2008
ເຊື່ອມຈອດ/ເຊື່ອມໂຍ່ງ	✓		✓		✓	✓	✓		
ເປັນຕົວເມືອງ				✓				✓	
ສະອາດ	✓								✓
ສະເໝີພາບກັນ	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
ປະສິດທິພາບ/ປະສິດທິຜົນ	✓	✓	✓		✓	✓	✓		✓
ປອດໄພ		✓	✓		✓	✓	✓		✓
ໜ້າຢູ່				✓				✓	
ທຶນທານຕໍ່ການປ່ຽນແປງດິນຟ້າອາກາດ					✓	✓			
ອັດສະລິຍະ	✓			✓			✓	✓	
ທັນສະໄໝ			✓		✓	✓	✓	✓	✓
ປົກປັກຮັກສາ(ສະຖາປະຕະຍະກຳທີ່ເກົ່າແກ່)								✓	
ສະຫງົບ		✓							

ວິໄສທັດ

ຄວາມຕ້ອງການຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ(ວິໄສທັດ) ອີງຕາມກອງປະຊຸມກຸ່ມວິຊາການຄັ້ງທີ່ຜ່ານມາ

ການເຄື່ອນໄຫວໄປ-ມາ
ຕາມທິດທາງສີຂຽວ
(ສະອາດ)

ເມືອງໜ້າຢູ່

ເປັນມິດຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ

ເປັນເມືອງທີ່ປອດໄພ
(ຫຼຸດຜ່ອນອຸປະຕິເຫດ ແລະ
ການສັນຈອນທີ່ແອອັດ)

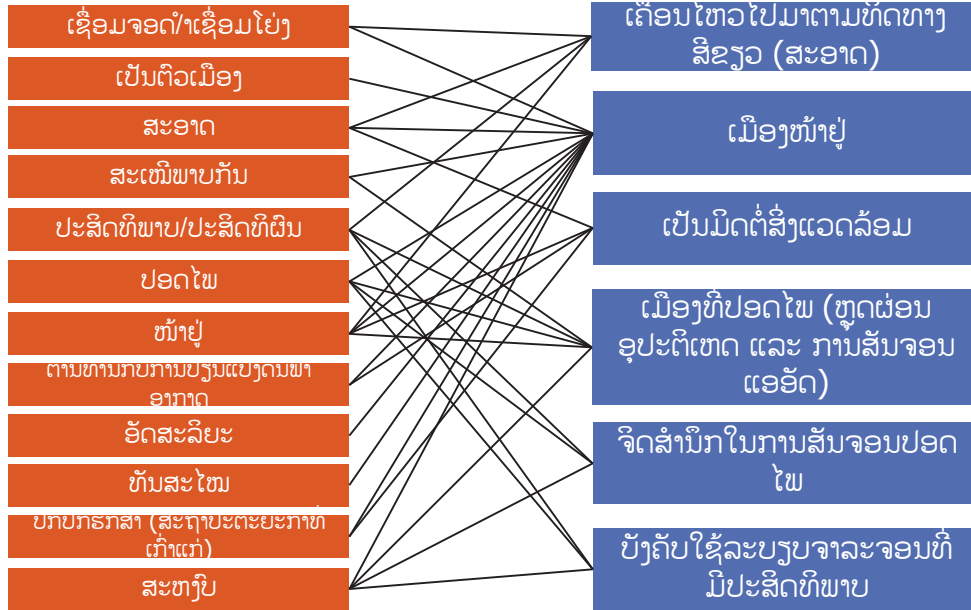
ຈິດສຳນຶກຕໍ່ກັບການ
ສັນຈອນປອດໄພ

ສິ່ງແວດລ້ອມທີ່ດີໃນການ
ຂັບຂີ່

ວິໄສທັດ

ຄໍາສັບທີ່ໃຊ້ເປັນສ່ວນຫຼາຍ ໃນ
ບັນດາແຜນພັດທະນາ

ຄໍາແນະນຳຈາກກອງປະຊຸມຄັ້ງທີ່
ຜ່ານມາ



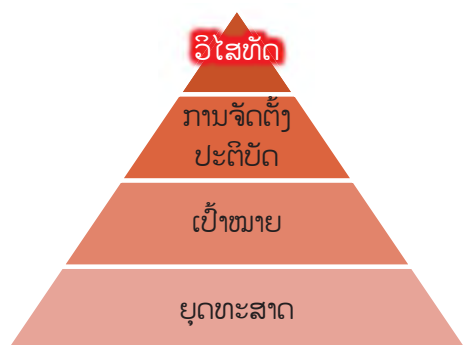
ວິໄສທັດ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ



ວິໄສທັດ

ສະເໜີວິໄສທັດ

ກ້າວເປັນເມືອງທີ່ທຸກຄົນສາມາດເຂົ້າເຖິງ,
ກ້າວເປັນເມືອງໜ້າຢູ່ ແລະ ຍືນຍົງ ສໍາລັບທຸກຄົນ
ໃນ ປີ 2040

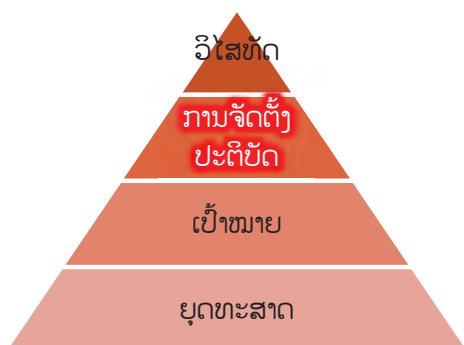


*ພວກເຮົາຄາດຫວັງຕົວເມືອງວຽງຈັນໃຫ້ເປັນເມືອງ
ແນວໃດໃນອະນາຄົດ?*

ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

ສະເໜີການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

ສ້າງລະບົບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງເພື່ອທຸກຄົນ, ແບບຍືນຍົງ
ແລະ ທັນສະໄໝ ຄຽງຄູ່ກັບ ສິ່ງເສີມການຍ່າງໃນຕົວເມືອງ
ແບບເພີດເພີນ



*ພາລະບົດບາດຂອງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ ໃນການເຮັດ
ວິໄສທັດໃຫ້ບັນລຸຜົນເປັນຈິງ ແມ່ນຫຍັງ?*

ຍິນຍົງ (ເພື່ອທຸກຄົນ ແລະ ສ່ວນລວມ, ເປັນມິດຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ, ເມືອງເສດຖະກິດ)



ເມືອງທີ່ມີມົນລະພິດຍ້ອນຄວັນລົດ (New Delhi)



ລົດເມສາທາລະນະປອດສິ່ງກົດຂວາງເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກແກ່ຜູ້ພິການ (ຍີປຸ່ນ)



ການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງແບບພິເສດໃຊ້ກະເຊົາລອຍຟ້າ ໃນເຂດທີ່ເຂົ້າບໍ່ເຖິງ (Medellin)



ເນັ້ນການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ການຂົນສົ່ງທີ່ບໍ່ໃຊ້ເຄື່ອງຈັກ ແບບຍິນຍົງ (Copenhagen)



ລົດເມໄຟຟ້າທີ່ເປັນມິດຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ (Singapore)



ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ບໍ່ເສຍຄ່າບໍລິການ (Luxembourg)

ທັນສະໄໝ (ລະບົບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ)



ຜູ້ໂດຍສານລໍຖ້າການບໍລິການ (MRT-3 in Manila)



ລົດເມຂະໜາດກາງ ສຳລັບບໍລິການຢູ່ທາງທີ່ແຄບນ້ອຍ (Mu Bus in Tokyo)



Maas (Mobility as a Service) - ບໍລິການຂົນສົ່ງ



ການບໍລິການລົດເມຕາມຊົ່ວໂມງຕາຕະລາງ (ສາຍສະໜາມບິນ ຢູ່ ນວ)



ໃຊ້ລົດນ້ອຍສະອາດ (E-jeepneys in Manila)



BRT ທີ່ຮັບຜູ້ໂດຍສານໄດ້ຫຼາຍ (Transmilenio in Bogota)

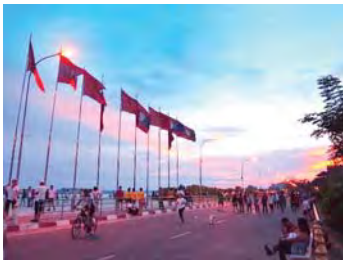
ເພີດເພີນໃນການຍ່າງ (ເມືອງໜ້າຍ່າງ)



ການນໍາໃຊ້ທາງຍ່າງ ແລະ ປ້າຍຈອດລົດເມ ທີ່ບໍ່ເໝາະ ສົມ (ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ)



ການຈັດສັນອົງປະກອບຂອງເສັ້ນທາງຄົນໃໝ່ (Kobe)



ຍ່າງຫຼິ້ນ ແລະ ເສັ້ນທາງປອດ ລົດ ລຽບຕາມແຄມແມ່ນໍ້າ ຂອງ (ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ)



ປັບປຸງພື້ນທີ່ທາງຍ່າງ ແລະ ບ່ອນຈອດລົດ (ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ)



ທາງຍ່າງທີ່ມີແລວກັ້ນ ແລະ ຫຼັງຄາ ເຊື່ອມໃສ່ອາຄານ (Manila)

ເພີດເພີນໃນການຍ່າງ (ເມືອງໜ້າຍ່າງ)



ຄວາມແອອັດຢູ່ສະຖານີ ໃນ ຊ່ວງເວລາເລັ່ງດ່ວນ (BTS in Bangkok)



ຖະໜົນຕະຫຼາດກາງຄືນ (ຫຼວງພະບາງ)



ສະຫວັນຂອງຄົນຍ່າງ ໃນ ຫ້າຍອາທິດ (Ginza)



ທາງຍ່າງ ແລະ ສວນສາທາລະນະ ລຽບຕາມແຄມແມ່ນໍ້າ (Phnom Penh)



ສະຖານທີ່ປະຫວັດສາດທີ່ໄດ້ ປົກປັກຮັກສາ ແລະ ພື້ນຟູ (Tokyo)

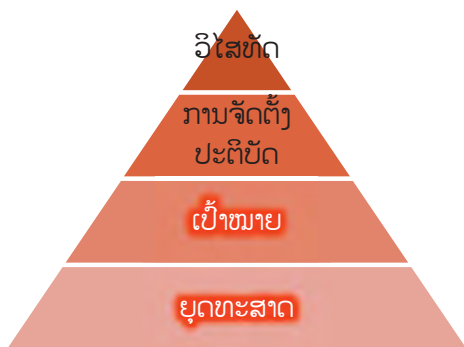


ສະຖານີລົດເມໃໝ່ຢູ່ ສູນ ການຄ້າ ລາວ-ໄອເຕັກ (ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ)

ບາດກ້າວຕໍ່ໄປ

ຂັ້ນຕອນການກຳນົດເປົ້າໝາຍ ແລະ ຍຸດທະສາດ

ອີງຕາມວິໄສໄທດ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ, ບາດກ້າວຕໍ່ໄປ ແມ່ນຈະໄດ້ປຶກສາກ່ຽວກັບບັນດາເປົ້າໝາຍ ແລະ ຍຸດທະສາດ.



ເປົ້າໝາຍ

ແມ່ນຫຍັງທີ່ເປັນເປົ້າໝາຍກຳນົດໄວ້ ແລະ ຊື່ວັດເຖິງຄວາມສຳເລັດ? ເປົ້າໝາຍດັ່ງກ່າວຄວນຈະບັນລຸຜົນສຳເລັດໃນເມື່ອໃດ?

ຍຸດທະສາດ

ພວກເຮົາຈະບັນລຸເປົ້າໝາຍໄດ້ແນວໃດ? ມີຍຸດທະວິທີຫຍັງແນ່ທີ່ຄວນເອົາເຂົ້າໃນແຜນປະຕິບັດວຽກງານ?



ໂຄງການເພື່ອສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງລະບົບການ
ຂົນສົ່ງພາຍໃນຕົວເມືອງແບບຍືນຍົງ ຢູ່
ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ

ກອງປະຊຸມຄະນະຮ່ວມຊື່ນຳໂຄງການ
ຄັ້ງທີ 5 (JCC)

14 ກັນຍາ 2022

JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY
KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL
INTERNATIONAL DEVELOPMENT CENTER OF JAPAN
ORIENTAL CONSULTANTS GLOBAL



1. ແບບໂຄງການ

ຈຸດປະສົງຂອງໂຄງການ

ຍົກລະດັບຄວາມເຂັ້ມແຂງ ຂອງ ສະຖາບັນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ແລະ ຄະນະຮັບຜິດຊອບໃນການສ້າງແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ຢູ່ ວຽງຈັນ. ນອກນັ້ນ, ການຈັດຕັ້ງບໍລິຫານ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງຄວາມສາມາດຂອງພວກເຂົາ ສໍາລັບ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ນະໂຍບາຍການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ຈາກແຜນແມ່ບົດ ແມ່ນແໜ້ນແຟ້ນຂຶ້ນ.

1. ຄວາມເຂົ້າໃຈຕໍ່ກັບບັນດາຂໍ້ຄົງຄ້າງຂອງຄະນະວິຊາການທີ່ໄດ້ເຂົ້າຝຶກອົບຮົມ ກ່ຽວກັບການສ້າງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ໄດ້ ຮັບການປັບປຸງ ແລະ ມີຜົນໄດ້ຮັບຫຼາຍກວ່າ **70%** ໃນ ຄະແນນສອບເສັງ ຫຼັງການຝຶກອົບຮົມ

→ **ບັນລຸຜົນສໍາເລັດແລ້ວ**

2. ຄວາມເຂົ້າໃຈຂອງຄະນະວິຊາການທີ່ໄດ້ເຂົ້າຝຶກອົບຮົມ (ຈໍານວນຫຼາຍຄັ້ງ) ກ່ຽວກັບຄຸ້ມຄອງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ໄດ້ ຮັບການປັບປຸງ ແລະ ມີຜົນໄດ້ຮັບຫຼາຍກວ່າ **70%** ໃນ ຄະແນນສອບເສັງ ຫຼັງການຝຶກອົບຮົມ

→ **ກໍານົດໃນປີ 2022**

3. ກະຊວງ ຍທຂ, ກຂສ ແລະ ພະແນກ ຍທຂ ຫຼື ບັນດາສະຖາບັນກ່ຽວຂ້ອງ ຮັບຮອງເອົາ ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ແລະ ແຜນປະຕິບັດ ຢ່າງເປັນທາງການ (ຈະໄດ້ກໍານົດ "ບັນດາສະຖາບັນອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ" ເຊິ່ງມີໜ້າທີ່ຮັບຜິດຊອບໃນ ການຮັບຮອງເອົາ ແຜນແມ່ບົດ ແລະ ແຜນປະຕິບັດ", ຖ້າຈໍາເປັນ)

→ **ກໍານົດໃນປີ 2023**

1. ແບບໂຄງການ

ໝາກຜົນ 1

ສ້າງກົນໄກ ການປຶກສາຫາລື ແລະ ການແບ່ງບັນຄວາມຄິດເຫັນ ກ່ຽວກັບບັນດາຂໍ້ຄົງຄ້າງ ດ້ານການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ.

1. ຫຼາຍກວ່າ **3** ຂໍ້ຄົງຄ້າງທີ່ໄດ້ກໍານົດໃນຊ່ວງໄລຍະທໍາອິດຂອງໂຄງການ ແມ່ນໄດ້ຖືກປຶກສາຫາລື ໃນກອງປະຊຸມຄະນະຮັບຜິດຊອບການແກ້ໄຂຄວາມແອອັດ, ການປ້ອງກັນອຸປະຕິເຫດ ໃນການສັນຈອນຕາມເສັ້ນທາງ ແລະ ຄຸ້ມຄອງການຈັດສັນຄວາມເປັນລະບຽບຮຽບຮ້ອຍໃນຕົວເມືອງ ແລະ ຊານເມືອງ ຂອງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (CTMC)

→ **ກໍານົດໃນປີ 2022**

2. ຫຼາຍກວ່າ **3** ຂໍ້ຄົງຄ້າງທີ່ໄດ້ກໍານົດ ແລະ ປຶກສາຫາລືກັນ ໃນຊ່ວງໄລຍະທໍາອິດຂອງໂຄງການ ໃນ CTMC ແມ່ນໄດ້ປະຕິບັດໂດຍ ສະຖາບັນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ພ້ອມທັງ ຕິດຕາມກິດຈະກໍາການເຄື່ອນໄຫວນັ້ນໆ

→ **ກໍານົດໃນປີ 2022**

1. ແບບໂຄງການ

ໝາກຜົນ 2

ສ້າງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ແລະ ຈັດການຝຶກອົບຮົມ (ລວມທັງ ການຝຶກອົບຮົມກັບທີ່ OJT) ໃຫ້ແກ່ ຄະນະວິຊາການຝ່າຍລາວ ເພື່ອສ້າງຄວາມສາມາດໃຫ້ແກ່ພວກເຂົາ.

1. ຄະນະວິຊາການຫຼາຍກວ່າ 18 ທ່ານ ຮັບການຝຶກອົບຮົມ ກ່ຽວກັບການສ້າງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ຄະນະວິຊາການ ຫຼາຍກວ່າ 70% ຮັບການຝຶກອົບຮົມ ກ່ຽວກັບການສ້າງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ

→ ບັນລຸຜົນສໍາເລັດແລ້ວ

2. ສ້າງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ຂອງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນໂດຍປັບປຸງ ຈາກ ສະບັບ ປີ 2008.

→ ກໍາລັງຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

1. ແບບໂຄງການ

ໝາກຜົນ 3

ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ (ຫຼາຍກວ່າໜຶ່ງໂຄງການ) ແລະ ຂໍ້ຄົງຄ້າງທີ່ເປັນເປົ້າໝາຍໄດ້ຫຼຸດຜ່ອນລົງ.

1. ຄະນະວິຊາການຫຼາຍກວ່າ 3 ທ່ານມີພາລະບົດບາດໃນການວາງແຜນ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ
→ ບັນລຸຜົນສໍາເລັດແລ້ວ

2. ຄະນະວິຊາການຫຼາຍກວ່າ 3 ທ່ານ ຮັບການຝຶກອົບຮົມ ກ່ຽວກັບຄຸ້ມໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ຄະນະວິຊາການຫຼາຍກວ່າ 70% ຮັບການຝຶກອົບຮົມ ກ່ຽວກັບຄຸ້ມໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ

→ ກໍາມິດໃນປີ 2022

3. ຕົວຊີ້ວັດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການສັນຈອນໃນຕົວເມືອງ ແມ່ນໄດ້ປັບປຸງ ດ້ວຍ ຄວາມໄວໃນການເດີນທາງໂດຍສະເລ່ຍ +5 km/h ໃນ ພື້ນທີ່ໂຄງການທົດລອງ.

→ ໂຄງການທົດລອງບາງສ່ວນແມ່ນປະສົບຜົນສໍາເລັດ

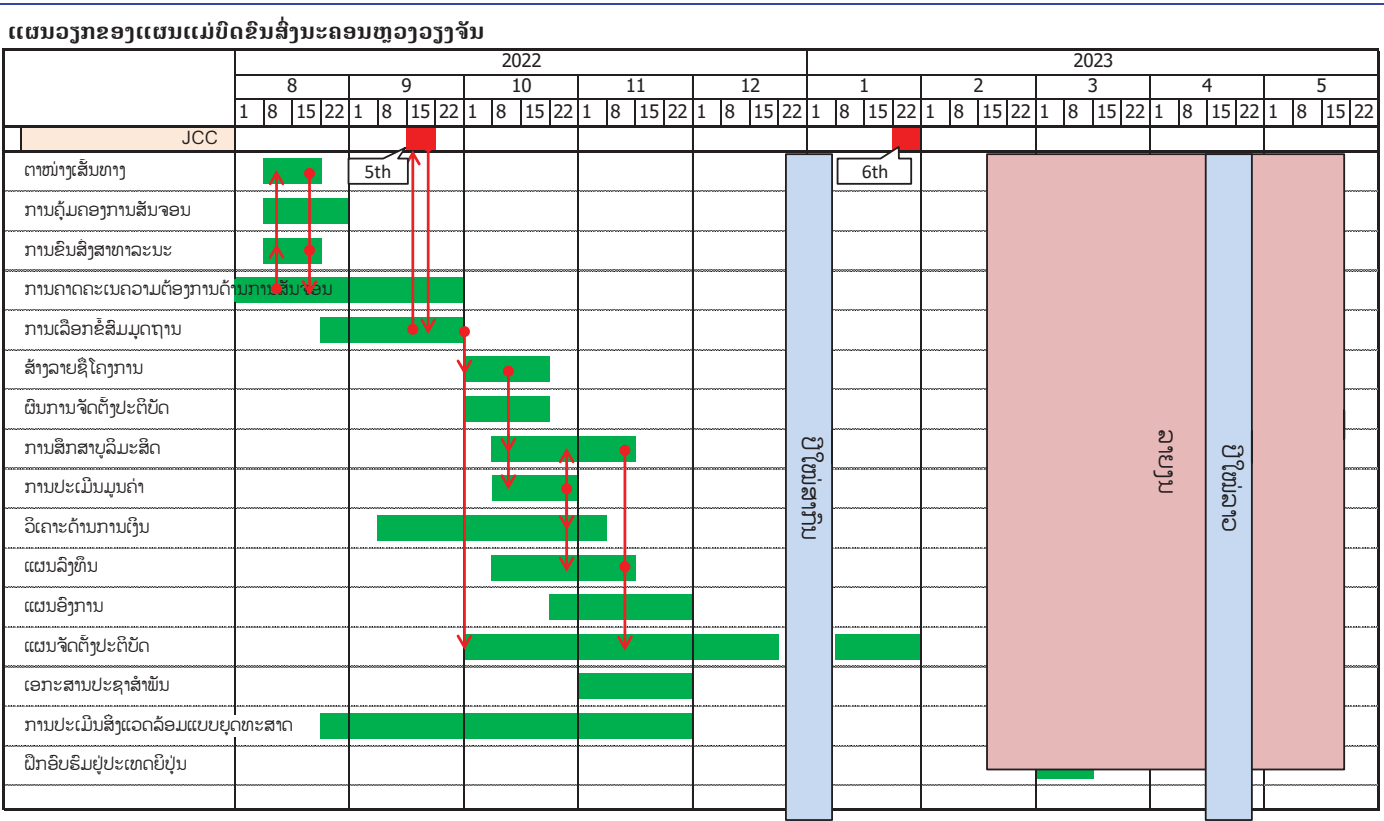
1. ແບບໂຄງການ

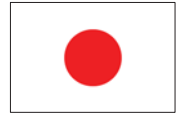
ເປົ້າໝາຍລວມ

ບັນດາມາດຕະການດ້ານສະຖາບັນ ແລະ ໂຄງການສໍາຄັນທີ່ໄດ້ສະເໜີໃນແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ແມ່ນໄດ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຢູ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ພາຍໃຕ້ ການນໍາພາຂອງ ລັດຖະບານ ແຫ່ງ ສປປ ລາວ

1. ຫຼາຍກວ່າ **3 ໂຄງການ** ແລະ/ຫຼື ບັນດານະໂຍບາຍທີ່ໄດ້ສະເໜີໃນແຜນແມ່ບົດ ແມ່ນປະກອບເຂົ້າໃນໃນແຜນປະຈຳປີຂອງກະຊວງ ຍທຂ, ກຂສ ຫຼື ອົງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ກັບ ການຈັດສັນງົບປະມານ.
2. ຫຼາຍກວ່າ **2 ໂຄງການ** ແລະ/ຫຼື ບັນດານະໂຍບາຍທີ່ໄດ້ສະເໜີໃນແຜນແມ່ບົດ ແມ່ນຢູ່ພາຍໃຕ້ການປຶກສາຫາລື ແລະ ພິຈາລະນາເຖິງຜູ້ໃຫ້ທຶນ ເພື່ອການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ.
3. ຫຼາຍກວ່າ **5 ໂຄງການ** ແລະ/ຫຼື ບັນດານະໂຍບາຍທີ່ໄດ້ສະເໜີໃນແຜນແມ່ບົດ ແມ່ນປະກົດຜົນເປັນຈິງ (ພາຍໃຕ້ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຫຼື ໄດ້ສໍາເລັດແລ້ວ)
4. ຕົວຊີ້ວັດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງການສັນຈອນໃນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ໄດ້ຮັບການປັບປຸງດ້ວຍ **X** ເບີເຊັນ ຫຼື ຫຼາຍກວ່າ.
→ ຈໍານວນຜູ້ໂດຍສາຍລົດແມ່ນເປັນຕົວຊີ້ວັດໃຫ້ແກ່ X%.
5. ສ້າງພາລະບົດບາດຂອງຄະນະຮັບຜິດຊອບການແກ້ໄຂຄວາມແອອັດ, ການປ້ອງກັນອຸປະຕິເຫດ ໃນການສັນຈອນຕາມເສັ້ນທາງ ແລະ ຄຸ້ມຄອງການຈັດສັນຄວາມເປັນລະບຽບຮຽບຮ້ອຍໃນຕົວເມືອງ ແລະ ຊານເມືອງຂອງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (CTMC) ແລະ ໄດ້ປຶກສາຫາລື ຫຼາຍກວ່າ **2 ຂໍ້ຄົງຄ້າງ** ຕໍ່ກັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນແມ່ບົດ ໃນກອງປະຊຸມ CTMC ປະຈຳປີ.

2. ຕາຕະລາງ





ຂໍຂອບໃຈ



ໂຄງການເພື່ອສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງລະບົບການ
ຂົນສົ່ງພາຍໃນຕົວເມືອງແບບຍືນຍົງ ຢູ່
ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ

ກອງປະຊຸມຄະນະຮ່ວມຊື້ນຳໂຄງການ
ຄັ້ງທີ 5 (JCC)

14 ກັນຍາ 2022

JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY
KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL
INTERNATIONAL DEVELOPMENT CENTER OF JAPAN
ORIENTAL CONSULTANTS GLOBAL



ເນື້ອໃນກອງປະຊຸມ

1. ທົບທວນກອງປະຊຸມ JCC ໃນຄັ້ງທີ່ຜ່ານມາ
2. ແຜນພັດທະນາ
3. ການເລືອກຂໍ້ສົມມຸດຖານຂອງແຜນແມ່ບົດ
4. ແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

1. ທົບທວນກອງປະຊຸມ JCC ໃນຄັ້ງທີ່ຜ່ານມາ

ວິໄສທັດ

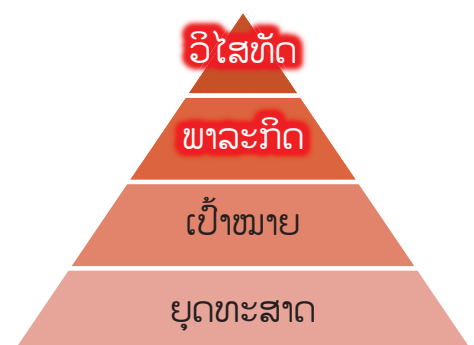
*ພວກເຮົາຄາດຫວັງຕົວເມືອງວຽງຈັນໃຫ້ເປັນ
ຕົວເມືອງແນວໃດໃນອະນາຄົດ?*

ຫັນເປັນຕົວເມືອງທີ່ໜ້າຢູ່, ສາມາດ
ເຂົ້າເຖິງ ແລະ ຍືນຍົງ ສໍາລັບທຸກຄົນ
ໃນປີ 2040

ພາລະກິດ

*ພາລະບົດບາດຂອງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ ໃນການ
ບັນລຸວິໄສທັດໃຫ້ປະກົດຜົນເປັນຈິງ ແມ່ນຫຍັງ?*

ສ້າງລະບົບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງສໍາ
ລັບທຸກຄົນ ແບບຍືນຍົງ, ຫັນສະໄໝ
ຄຽງຄູ່ກັບ ສະພາບແວດລ້ອມທີ່ໜ້າ
ຍ່າງແບບເພີດເພີນ



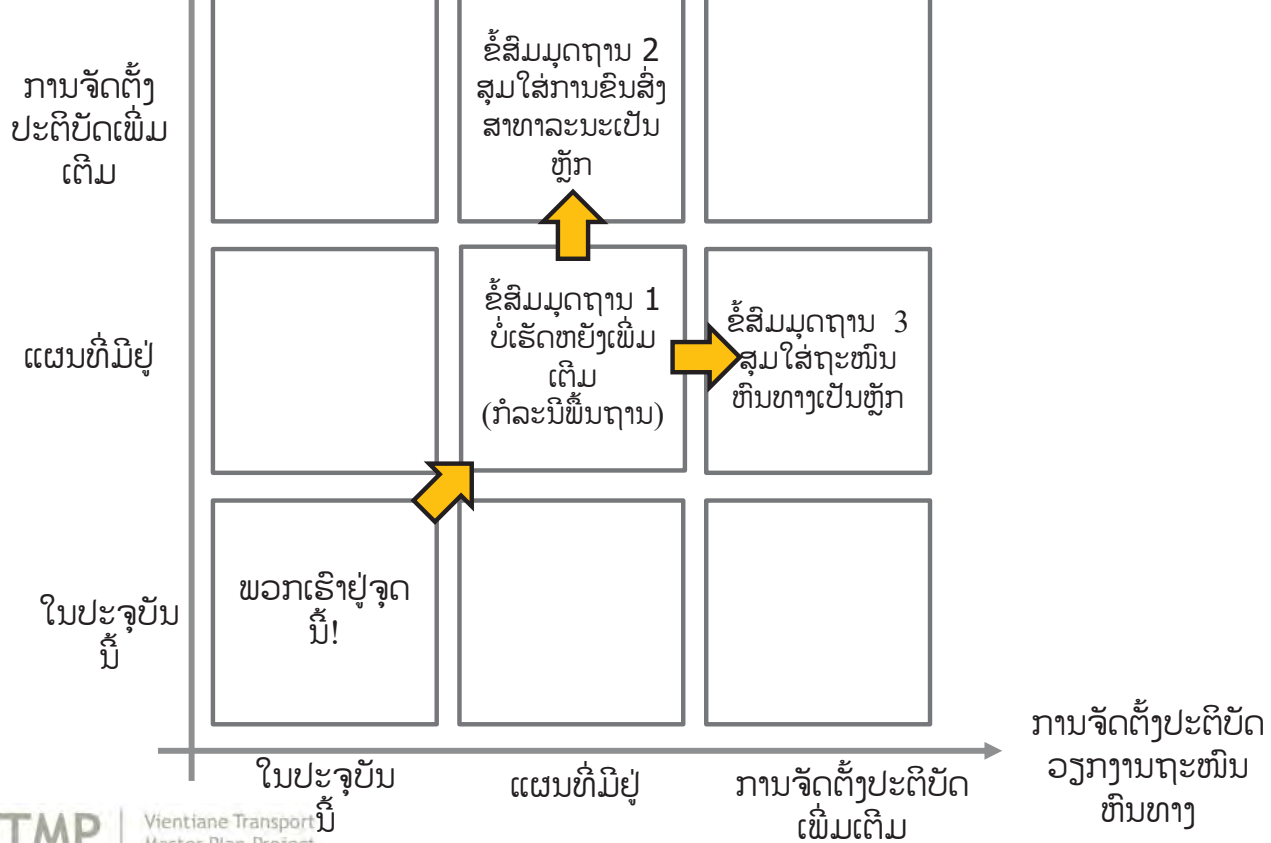
3. ການສຶກສາຂໍສົມມຸດຖານ

ຂໍສົມມຸດຖານ (ເຫັນດີໃນກອງປະຊຸມວິຊາການ ຄັ້ງທີ່ຜ່ານມາ)

- ຂໍສົມມຸດຖານ 1**
 - ບໍ່ເຮັດຫຍັງເພີ່ມເຕີມ
- ຂໍສົມມຸດຖານ 2**
 - ສຸມໃສ່ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະເປັນຫຼັກ
- ຂໍສົມມຸດຖານ 3**
 - ສຸມໃສ່ຖະໜົນຫົນທາງເປັນຫຼັກ

3. ການເລືອກຂໍສົມມຸດຖານ

ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ





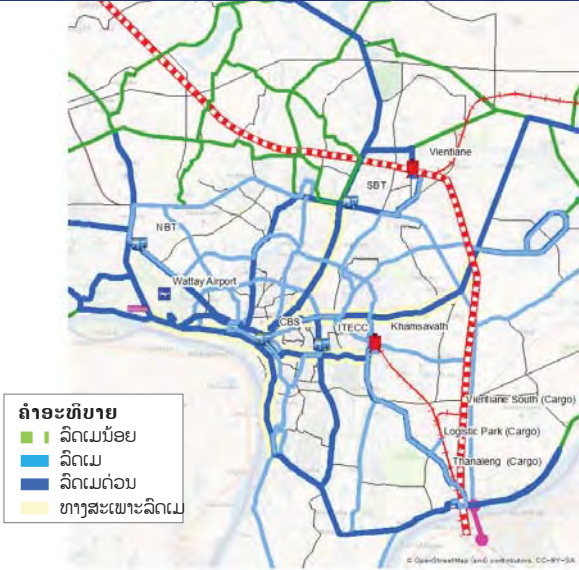
ການເລືອກຂໍ້ສົມມຸດຖານ



3. ການເລືອກຂໍ້ສົມມຸດຖານ

ຂໍ້ສົມມຸດຖານ 2 ສຸມໃສ່ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະເປັນຫຼັກ

ຂໍ້ສົມມຸດຖານ 3 ສຸມໃສ່ຖະໜົນຫົນທາງເປັນຫຼັກ



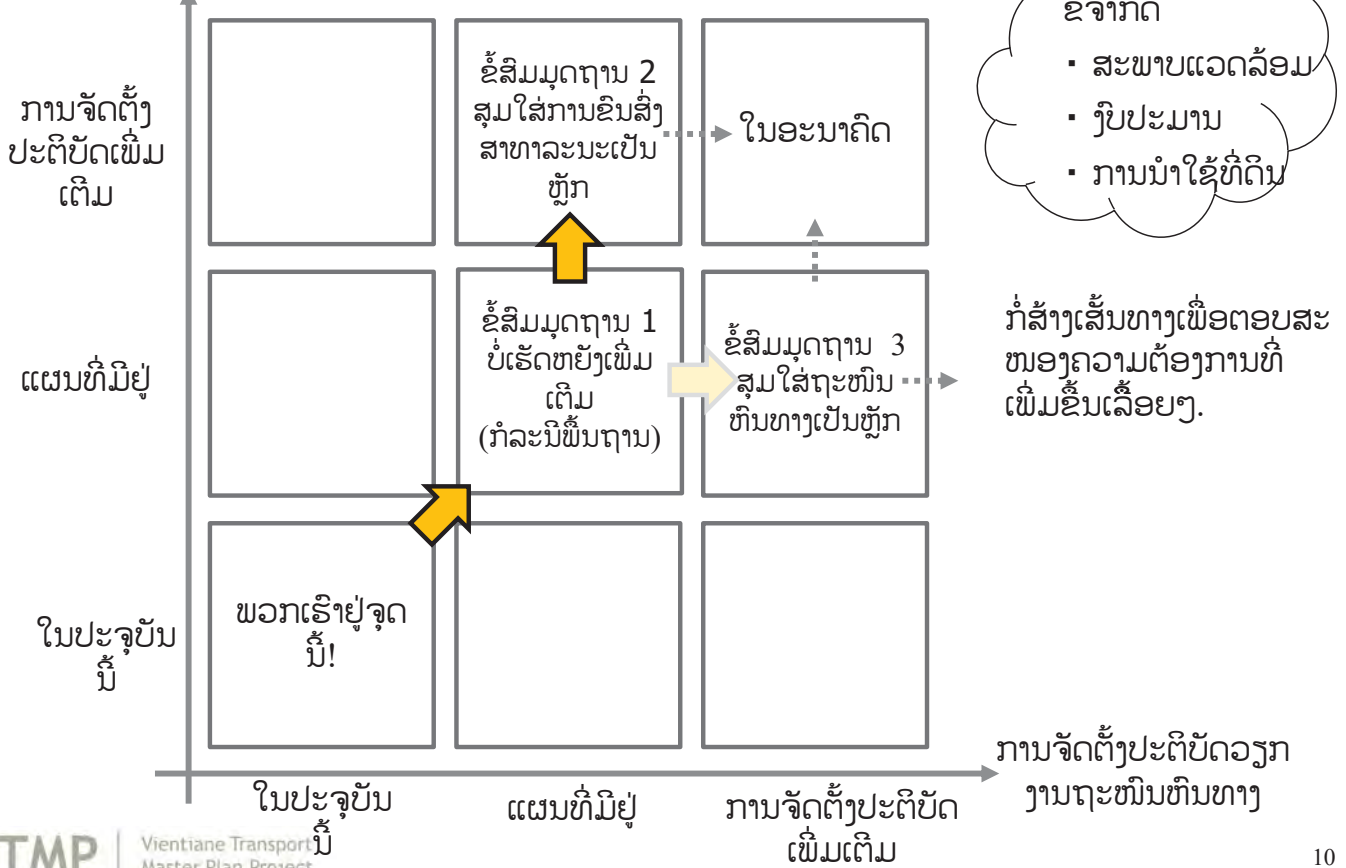
ຕາໜ່າງໃດສອດຄ່ອງກັບ ວິໄສທັດ ແລະ ພາລະກິດ?

➔ ຂໍ້ສົມມຸດຖານ 2

ສຸມໃສ່ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະເປັນຫຼັກ

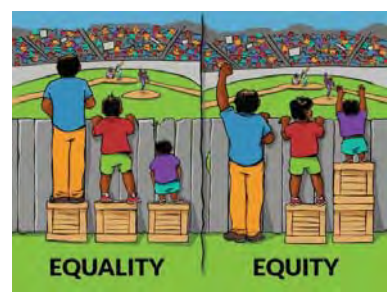
3. ການເລືອກຂໍສົມມຸດຖານ

ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານການຂົນສົ່ງ
ສາທາລະນະ



3. ການເລືອກຂໍສົມມຸດຖານ

- ຈະເກີດຫຍັງຂຶ້ນໃນອະນາຄົດເມື່ອພວກເຮົາອາໄສແຕ່ການສ້າງຖະໜົນຫົນທາງເປັນຫຼັກເພື່ອຮອງຮັບປະລິມານການສັນຈອນ.
 - ຕ້ອງໄດ້ຂະຫຍາຍປະສິດທິພາບຂອງຖະໜົນຫົນທາງ
 - ມີການເວັ້ນຄືນທີ່ດິນເປັນຈຳນວນຫຼວງຫຼາຍໃນການຂະຫຍາຍເສັ້ນທາງ
 - ມູນຄ່າກໍ່ສ້າງເພີ່ມຂຶ້ນສຳລັບທາງຍົກລະດັບ
 - ມີທາງເລືອກໜ້ອຍໃຫ້ແກ່ຜູ້ຄົນທີ່ບໍ່ມີລົດ
 - ເຊິ່ງບໍ່ສາມາດສ້າງໃຫ້ສັງຄົມເພື່ອທຸກຄົນໄດ້.



Dhaka, Bangladesh



Source: <http://www.dhakatribune.com/op-ed/2015/jan/31/true-cost-cars>

Ho Chi Minh City, Vietnam



Source (Picture): <http://peteralanlloyd.com/back-part-2/related-regional-articles/ho-chi-minh-city-saigon-by-any-other-name/>
Source (Movie): tkimsing <https://www.youtube.com/watch?v=azxQx1tX-0o>

Hanoi City, Vietnam



Jakarta, Indonesia



Source: <http://www.brilio.net/life/8-keuntungan-jika-kamu-tak-hidup-di-jakarta-keuntungan-tak-tinggal-di-jakarta-1504251.html>

Shenzhen city, China



<http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/asia/china/9578774/Gridlock-as-China-begins-its-Golden-Week-holidays.html>

Bogota, Colombia (ຕົວເມືອງທີ່ເນັ້ນໃສ່ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ)

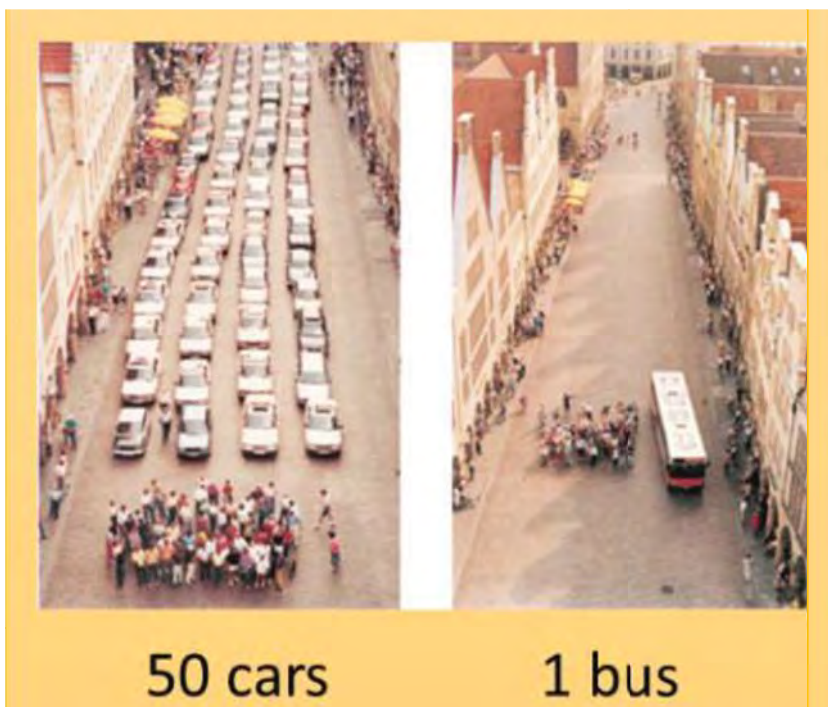


Tokyo M., Japan (ຕົວເມືອງທີ່ເນັ້ນໃສ່ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ)



3. ການເລືອກຂໍ້ສົມມຸດຖານ

ການນໍາໃຊ້ພື້ນທີ່ຕາມຖະໜົນຫົນທາງຂອງຍານພາຫະນະ



4. ແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສໍາລັບຂໍ້ສົມມຸດຖານທີ 2

1. ວິທີການຂະແໜງການດ້ານຍຸດທະສາດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ

ວິທີການຂອງບັນດາຂະແໜງການດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- a. ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ,
- b. ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງດ້ານການສັນຈອນ,
- c. ທາງຍ່າງ,
- d. ການຂົນສົ່ງທີ່ບໍ່ໃຊ້ເຄື່ອງຈັກ: NMT,
- e. ຜູ້ສູງອາຍຸ, ຜູ້ພິການທາງດ້ານຮ່າງກາຍ ແລະ ບຸກຄົນອື່ນທີ່ມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກໃນການໃຊ້ການຂົນສົ່ງ ແລະ
- f. ການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳຂອງຜູ້ຄົນ

4. ແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສໍາລັບຂໍ້ສົມມຸດຖານທີ 2

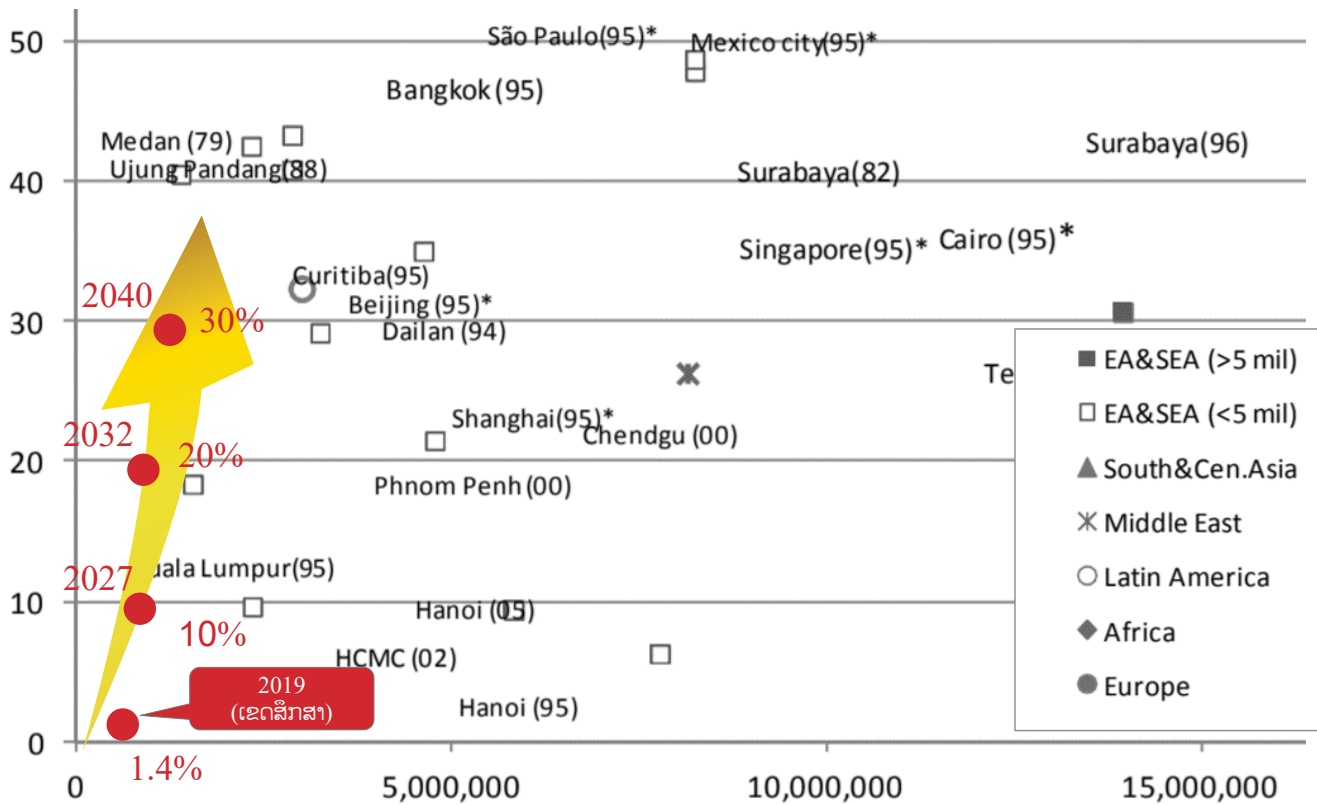
2. ວິທີການຕໍ່ກັບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

ການສ້າງຕາໜ່າງຂົນສົ່ງສາທາລະນະແບບເປັນລໍາດັບ



4. ແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສໍາລັບຂໍ້ສົມມຸດຖານທີ 2

2. ວິທີການຕໍ່ກັບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ



4. ແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສໍາລັບຂໍ້ສົມມຸດຖານທີ 2

2. ວິທີການຕໍ່ກັບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

ລດ	ຕົວຊີ້ວັດ/ ກິດຈະກຳ	ປີ 2019	ເປົ້າໝາຍໃນໄລຍະສັ້ນ (-2027)	ເປົ້າໝາຍໃນໄລຍະກາງ (-2032)	ເປົ້າໝາຍໃນໄລຍະຍາວ (-2040)
1	ສັດສ່ວນການນໍາໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ	1.4%	10%	20%	30%
2	ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຄອບຄຸມການເຂົ້າເຖິງຂອງປະຊາກອນໃນໄລຍະ 500m	31%	40%	50%	60%

ຕົວຢ່າງການກຳນົດໃນແຜນຜ່ານມາ

ເອກະສານອ້າງອີງ 1: ກະຊວງ ຍທຂ/ ວິໄສທັດ 2030 ແລະ ຍຸດທະສາດການພັດທະນາ 10 ປີ ຂອງຂະແໜງ ຍທຂ (2016-2025)

ເປົ້າໝາຍ

- ຜູ້ຄົນໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຢູ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນກວມເອົາ 20% ໃນປີ 2025

ເອກະສານອ້າງອີງ 2: JICA, ກະຊວງ ຍທຂ/ ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (VTMP 2008)

ເປົ້າໝາຍ

- ຜູ້ຄົນໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຢູ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນກວມເອົາ 40% ໃນປີ 2025

ປີ 2027: ຕາໜ່າງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ໃນ ຂໍ້ສົມມຸດຖານ 2

ຕາໜ່າງບໍລິການ
ລົດເມດ່ວນ



ຕາໜ່າງຂົນສົ່ງສາທາລະນະ
ເຕັມຮູບແບບ



ປີ 2032: ຕາໜ່າງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ໃນ ຂໍ້ສົມມຸດຖານ 2

ຕາໜ່າງບໍລິການ
ລົດເມດ່ວນ

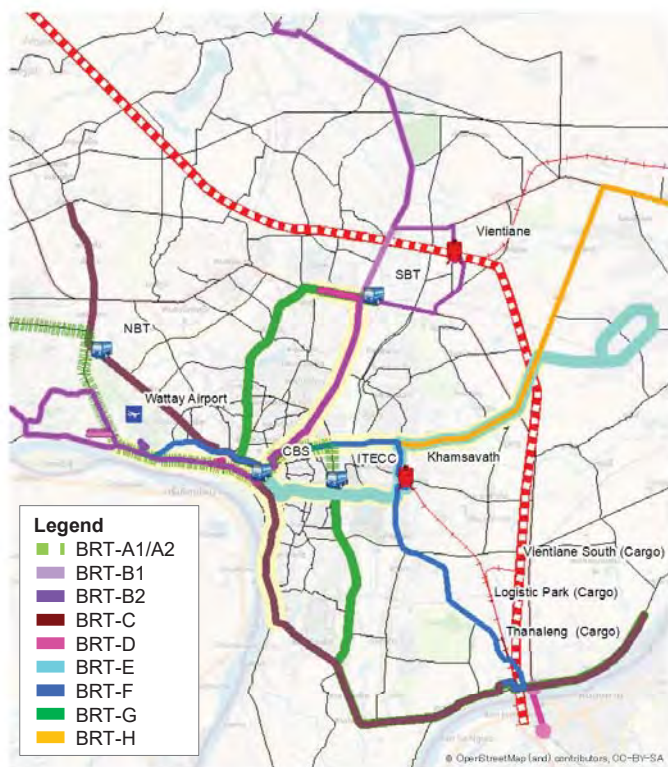


ຕາໜ່າງຂົນສົ່ງສາທາລະນະ
ເຕັມຮູບແບບ



ປີ 2040: ຕາໜ່າງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ໃນ ຂໍ້ສົມມຸດຖານ 2

ຕາໜ່າງບໍລິການ
ລົດເມດ່ວນ



ຕາໜ່າງຂົນສົ່ງສາທາລະນະ
ເຕັມຮູບແບບ



4. ແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສໍາລັບຂໍ້ສົມມຸດຖານທີ 2

2. ວິທີການຕໍ່ກັບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

ລະບົບການຈັດລຽງບຸລິມະສິດການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

- ທາງສະເພາະລົດເມດ່ວນ BRT
- ເສັ້ນທາງໃຫ້ບຸລິມະສິດລົດເມໄປກ່ອນ
- ລະບົບໄຟອໍານາດໃຫ້ບຸລິມະສິດລົດເມ/ ການໃຫ້ບຸລິມະສິດໄຟອໍານາດແກ່ການປ່ຽນຖ່າຍຜູ້ໂດຍສານ/ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ (TSP-Transit Signal Priority)
- ສະຖານີປ່ຽນຖ່າຍຜູ້ໂດຍສານ



ທາງລົດເມດ່ວນສະເພາະ ຢູ່ Jakarta
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: Wikipedia



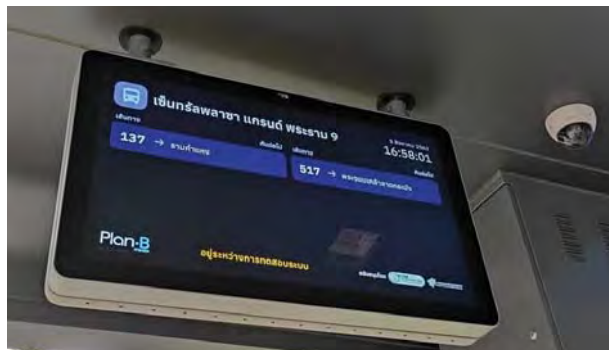
ທາງບຸລິມະສິດລົດເມ ຢູ່ ສິງກະໂປ
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: Google street map

4. ແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສໍາລັບຂໍ້ສົມມຸດຖານທີ 2

2. ວິທີການຕໍ່ກັບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

ການປ່ຽນຖ່າຍຜູ້ໂດຍສານທີ່ໂລ່ງລ່ຽນ

- ສໍາເລັດການກໍ່ສ້າງສະຖານີລົດເມຕະຫຼາດເຊົ້າ
- ລະບົບການບອກກ່າວຂໍ້ມູນທີ່ທັນສະໄໝ
- ລະບົບ ຈອດລົດສ່ວນຕົວ & ຂໍ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະເຂົ້າມາໃນຕົວເມືອງ (park and ride) ລວມໄປເຖິງລົດຖີບ ແລະ ລົດຈັກ
- ລະບົບຄ່າໂດຍສານທີ່ທັນສະໄໝ (ຄວາມຄ່ອງຕົວໃນການໃຫ້ບໍລິການ MaaS: Mobility as a Service)



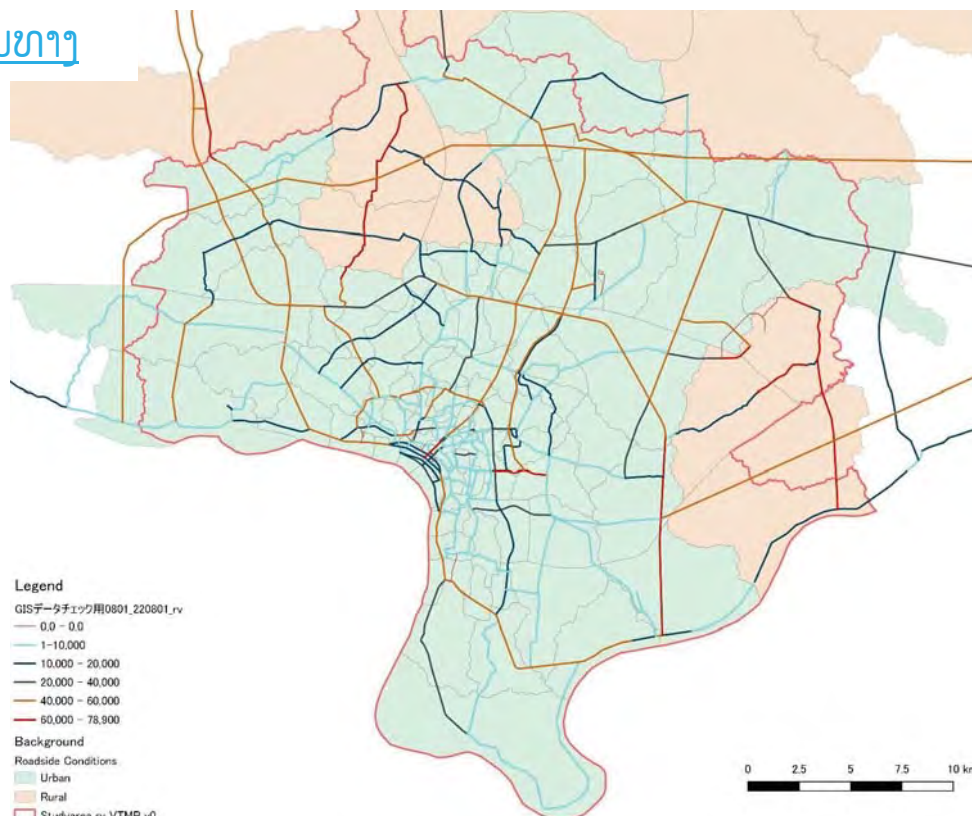
ລົດເມທັນສະໄໝ ຢູ່ ບາງກອກ, ປະເທດໄທ

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: THAILAND HYPERLINKS website (<https://www.thaich.net/bangkoktsushin/bt20200806ui.htm>)

4. ແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສໍາລັບຂໍ້ສົມມຸດຖານທີ 2

3. ວິທີການຕໍ່ກັບຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ

ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ



4. ແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສໍາລັບຂໍ້ສົມມຸດຖານທີ 2

3. ວິທີການຕໍ່ກັບຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ

ຂະຫຍາຍປະສິດທິພາບຂອງເສັ້ນທາງ

- ຂາດຕາໜ່າງເສັ້ນທາງທີ່ເຊື່ອມຈອດກັນ
- ການປັບປຸງທາງແຍກ (ຕິດຕັ້ງໄຟອໍານາດຢູ່ເສັ້ນທາງແຍກ ແລະ ສ້າງທາງຍົກລະດັບ)
- ຍົກຍ້າຍການຈອດຍານພາຫະນະລຽບຕາມຖະໜົນຫົນທາງ



ການປັບປຸງທາງແຍກ ຢູ່ ປະເທດ ຍີ່ປຸ່ນ
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: Japan Society of Civil Engineering HP



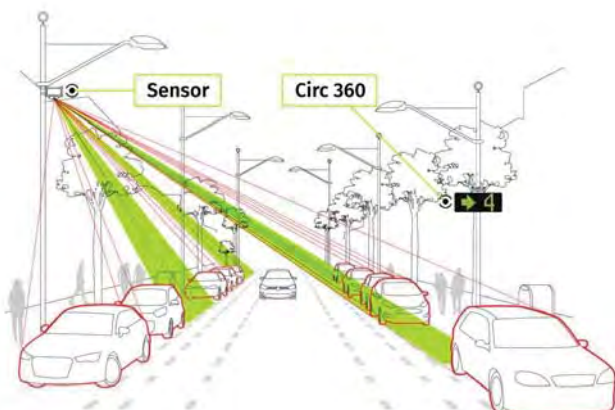
ທາງຍົກລະດັບ ຢູ່ ໂຕກຽວ
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: Tokyo Metropolitan Government HP

4. ແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສໍາລັບຂໍ້ສົມມຸດຖານທີ 2

3. ວິທີການຕໍ່ກັບຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ

ຫຼຸດຜ່ອນຄວາມຕ້ອງການດ້ານການສັນຈອນ (ການໃຊ້ຍານພາຫະນະສ່ວນຕົວ)

- ການບັງຄັບໃຊ້ລະບຽບຢ່າງເຂັ້ມງວດຂອງເຈົ້າໜ້າຕໍາຫຼວດ ຕໍ່ກັບຜູ້ລະເມີດການສັນຈອນ. (ການຈອດລົດທີ່ບໍ່ຖືກຕ້ອງຕາມລະບຽບ, ເມົາແລ້ວຂັບ)
- ເພີ່ມຄ່າຈອດລົດ



ການຈອດລົດທີ່ທັນສະໄໝດ້ວຍລະບົບເຊັນເຊີ
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: Cleverciti website (<https://www.cleverciti.com>)



ການບັງຄັບໃຊ້ລະບຽບເມົາແລ້ວຂັບ ຢູ່ ຍີ່ປຸ່ນ
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: Tokyo Metropolitan Police Department HP

4. ແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສໍາລັບຂໍ້ສົມມຸດຖານທີ 2

4. ວິທີການຕໍ່ກັບທາງຍ່າງ

ສະພາບແວດລ້ອມການຍ່າງທີ່ປອດໄພ ແລະ ສະດວກສະບາຍ

- ມີທາງຍ່າງໃໝ່
- ປັບປຸງທາງຍ່າງທີ່ມີຢູ່ (ຂະຫຍາຍທາງຍ່າງໃຫ້ກວ້າງອອກ, ບໍ່ໃຫ້ມີລະດັບພື້ນທີ່ຕ່າງກັນ, ບໍ່ໃຫ້ມີສິ່ງກົດຂວາງ, ກັນລົດບໍ່ໃຫ້ເຂົ້າມາທາງຍ່າງ ແລະ ອື່ນໆ)
- ປູກຕົ້ນໄມ້ ແລະ ສ້າງທາງຍ່າງທີ່ຮົ່ມ ເພື່ອກັນແດດ ແລະ ຝົນ



ທາງຍ່າງທີ່ມີຮົ່ມ ແລະ ຕົ້ນໄມ້
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: Wikimedia



ເສົາກັນບໍ່ໃຫ້ລົດເຂົ້າມາທາງຍ່າງ
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: <https://www.cmpionline.com>

4. ແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສໍາລັບຂໍ້ສົມມຸດຖານທີ 2

4. ວິທີການຕໍ່ກັບທາງຍ່າງ

ການສັນຈອນທີ່ສະຫງົບ

- ທາງສະເພາະຄົນຍ່າງເທົ່ານັ້ນ ແລະ ສະຖານີປ່ຽນຖ່າຍຜູ້ໂດຍສານ
- ຄວບຄຸມການໃຊ້ຄວາມໄວຂອງຍານພາຫະນະ (ສ້າງຄື້ນເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນຄວາມໄວ, ຈໍາກັດຄວາມໄວ)
- ຫຼຸດຜ່ອນການສັນຈອນຂອງຍານພາຫະນະ
- ຄວບຄຸມການຈອດລົດແຄມທາງ



ສະຖານີປ່ຽນຖ່າຍຜູ້ໂດຍສານ ຢູ່ Oakland
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: American Planning Association HP



ມື້ປອດຍານພາຫະນະ ຢູ່ ໂຕກຽວ
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: Wikipedia

4. ແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສໍາລັບຂໍ້ສົມມຸດຖານທີ 2

5. ວິທີການຕໍ່ກັບການຂົນສົ່ງທີ່ບໍ່ໃຊ້ເຄື່ອງຈັກ (NMT: Non-motorized Transport)

ການປັບປຸງພື້ນທີ່ສໍາລັບການໃຊ້ລົດຖີບ

- ທາງ/ພື້ນທີ່ສໍາລັບລົດຖີບ
- ພື້ນທີ່ຈອດລົດຖີບ ຢູ່ ໃນໃຈກາງເມືອງ ແລະ ບ່ອນເຮັດວຽກ
- ພື້ນທີ່/ລະບົບ ຈອດ & ຂີ່ລົດຖີບ



ທາງລົດຖີບ ຢູ່ Siem Reap, ກໍາປູເຈຍ
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: JICA Expert Team



Bike-n-Ride Shelter in USA
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: <https://bouldercounty.gov>

4. ແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສໍາລັບຂໍ້ສົມມຸດຖານທີ 2

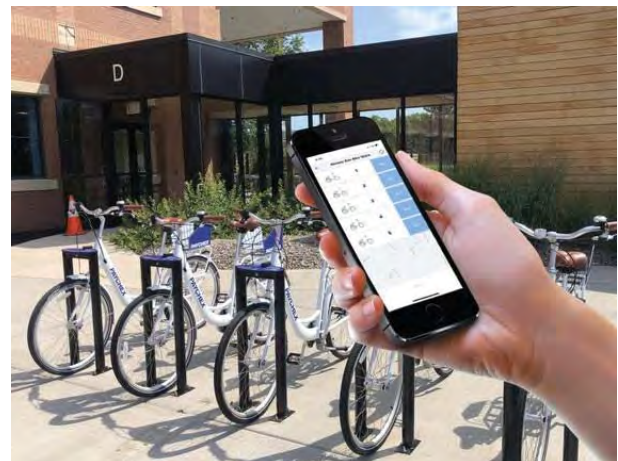
5. ວິທີການຕໍ່ກັບການຂົນສົ່ງທີ່ບໍ່ໃຊ້ເຄື່ອງຈັກ (NMT: Non-motorized Transport)

ການສົ່ງເສີມໃຊ້ລົດຖີບ

- ກິດຈະກຳການໃຫ້ຄວາມຮູ້ ຫຼື ປູກຈິດສໍານຶກ
- ນະໂຍບາຍສິດທິພິເສດສໍາລັບຜູ້ຄົນເດີນທາງດ້ວຍລົດຖີບ
- ລະບົບຂີ່ລົດຖີບຮ່ວມກັນ + MaaS



ກິດຈະກຳປູກຈິດສໍານຶກໃນການໃຊ້ລົດຖີບ
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: <https://roadsafewestgate.org.au>



ລະບົບຂີ່ລົດຖີບຮ່ວມກັນ
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: <https://onbikeshare.com>

4. ແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສໍາລັບຂໍ້ສົມມຸດຖານທີ 2

6. ວິທີການຕໍ່ຜູ້ສູງອາຍຸ, ຜູ້ພິການທາງດ້ານຮ່າງກາຍ ແລະ ບຸກຄົນອື່ນທີ່ມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກໃນການໃຊ້ການຂົນສົ່ງ

ປັບປຸງສະພາບແວດລ້ອມໃນການເຄື່ອນໄຫວໄປ-ມາ

- ການຮັກສາ ຄວາມກວ້າງທີ່ຈໍາເປັນສໍາລັບທາງຢ່າງ
- ການເຂົ້າເຖິງ ການປອດສິ່ງກົດຂວາງ ອ້ອມຮອບສູນກາງຂົນສົ່ງຫຼັກ
- ບໍ່ອກນໍາທາງສໍາລັບຜູ້ພິການທາງສາຍຕາ
- ລົດເມທີ່ບໍ່ມີຂັ້ນໄດ

ກົດໝາຍ/ ກົດລະບຽບ

- ກົດໝາຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການປອດສິ່ງກົດຂວາງ
- ກົດລະບຽບສໍາລັບການຂົນສົ່ງຕາມຄວາມຕ້ອງການ



ທາງຢ່າງທີ່ກວ້າງ ແລະ ມີບໍ່ອກນໍາທາງສໍາລັບຜູ້ພິການທາງສາຍຕາ ຢູ່ Siem Reap, ກໍາປູເຈຍ
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: JICA Expert Team

4. ແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສໍາລັບຂໍ້ສົມມຸດຖານທີ 2

7. ວິທີການຕໍ່ກັບການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳຂອງຜູ້ຄົນ

ຮູບແບບການເຮັດວຽກ

- ການປັບປ່ຽນເວລາໃນການເຮັດວຽກ
- ເຮັດວຽກຢູ່ບ້ານ

ຮູບແບບການເດີນທາງ

- P&R (ຈອດ ແລະ ຂີ່: ຈອດລົດສ່ວນຕົວ ແລະ ຂີ່ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະເຂົ້າມາໃນຕົວເມືອງ)
- ສິ່ງເສີມລົດໂຮງຮຽນ
- ການໃຊ້ລົດຮ່ວມກັນ
- ຫຼຸດຜ່ອນການໃຫ້ອັດຕາເດີນທາງແກ່ຜູ້ໃຊ້ລົດໃຫຍ່ ແລະ ເພີ່ມອັດຕາດັ່ງກ່າວໃຫ້ເປັນການໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

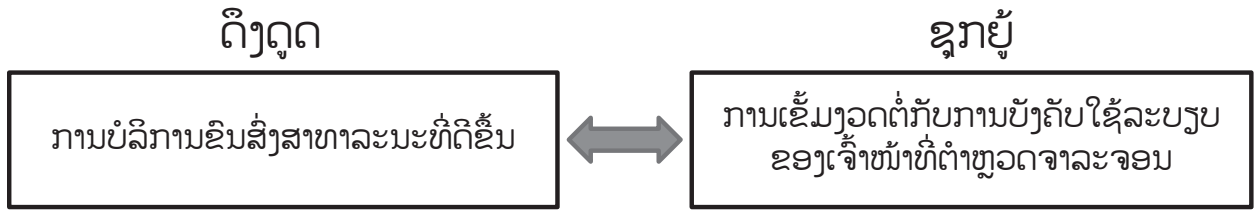
ການສຶກສາ

- ການນໍາສະເໜີຕໍ່ໂຮງຮຽນ (ພຶດຕິກຳທີ່ເປັນມິດຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ, ລະບຽບການສັນຈອນ, ພຶດຕິກຳຕໍ່ກັບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ອື່ນໆ.)

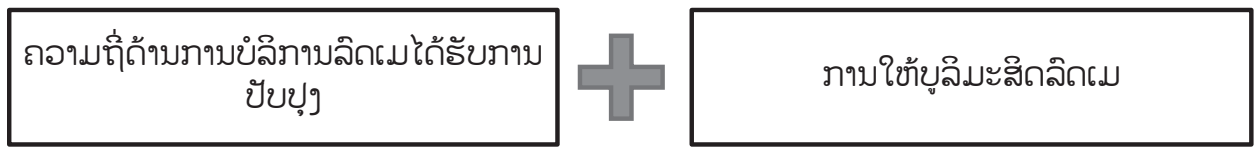
4. ແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສໍາລັບຂໍ້ສົມມຸດຖານທີ 2

8. ຍຸດທະສາດການເຊື່ອມໂຍ່ງ

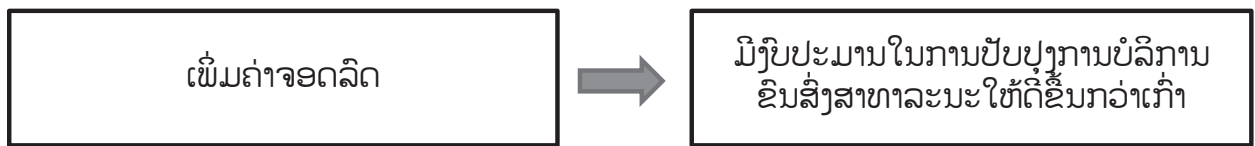
ການປະສົບປະສານຂອງປັດໄຈຊຸກຍູ້-ດຶງດູດ



ການປະສົບປະສານທີ່ຄົບຖ້ວນ ແລະ ສົມບູນ

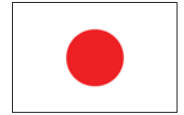


ການປະສົມປະສານດ້ານການເງິນ



ຂໍຂອບໃຈ





ໂຄງການເພື່ອສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງລະບົບການ ຂົນສົ່ງພາຍໃນຕົວເມືອງແບບຍືນຍົງ ຢູ່ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ

ກອງປະຊຸມຄະນະຮ່ວມຊື້ນຳໂຄງການ ຄັ້ງທີ 6 (JCC)

21 ກຸມພາ 2023

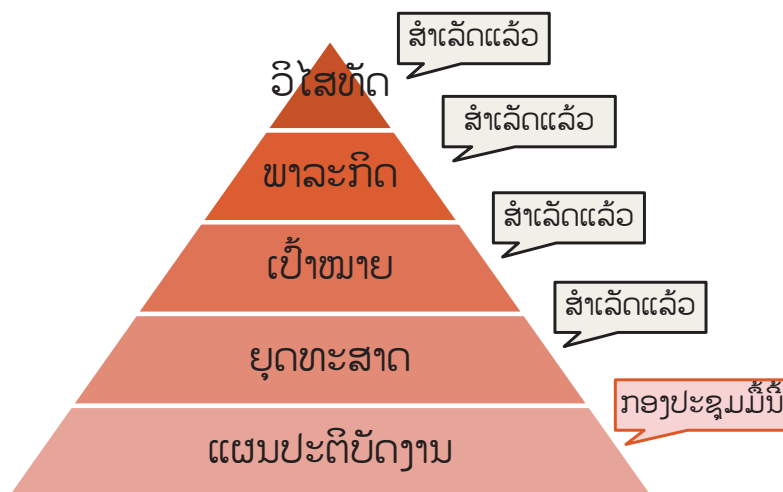


JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY
KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL
INTERNATIONAL DEVELOPMENT CENTER OF JAPAN
ORIENTAL CONSULTANTS GLOBAL



ໂຄງຮ່າງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ

ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ



ເນື້ອໃນກອງປະຊຸມ

- ແຜນປະຕິບັດງານ (Action Plan)
 1. ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ
 2. ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ
 3. ການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳ



ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

ຍຸດທະສາດ

1. ເພີ່ມການປັບປຸງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ເພື່ອຍົກລະດັບການບໍລິການ
2. ການແບ່ງຂັ້ນຕາໜ່າງບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະອີງຕາມລະບົບລົດເມດ່ວນ BRT ແລະ ການບໍລິການທີ່ເຊື່ອມໂຍ່ງກັນ
3. ການຮ່ວມມືຢ່າງແໜ້ນແຟ້ນກັບການບໍລິການຂົນສົ່ງຍ່ອຍ ແລະ ການຂະຫຍາຍຕາໜ່າງບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ
4. ລະບົບການຄຸ້ມຄອງການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ການປະສານງານຂອງອົງການທີ່ຍືນຍົງ
5. ການພັດທະນາຮູບແບບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະແບບລວມສູນ (TOD) ຄຽງຄູ່ກັບການວາງແຜນນໍາໃຊ້ທີ່ດິນທີ່ມີປະສິດທິພາບ

ແຜນປະຕິບັດງານ

1. **ເພີ່ມການປັບປຸງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະເພື່ອຍົກລະດັບການບໍລິການ**
<ລົດເມດ່ວນ BRT>
 - ສ້າງທາງລົດເມສະເພາະ
 - ລະບົບການໃຫ້ໄຟອໍານາດແກ່ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ (PTPS) ລຽບຕາມທາງລົດເມ
 - ການຈັດຊື້ຍານພາຫະນະໃໝ່ ແລະ ອາໄຫລ່
 - ສ້າງສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ການສະໜອງຂໍ້ມູນຂົນສົ່ງສາທາລະນະ
 - ສ້າງອຸ່ລົດເມ ແລະ ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກໃນການບໍາລຸງຮັກສາ ແລະ ສູນຄວບຄຸມ
 - ລະບົບເກັບຄ່າໂດຍສານອັດຕະໂນມັດ<ລົດເມ>
 - ການຈັດຊື້ຍານພາຫະນະໃໝ່ ແລະ ອາໄຫລ່
 - (ລົດເມ/ ລົດເມຂະໜາດນ້ອຍ/ ລົດເມໂຮງຮຽນ)
 - ສ້າງສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ການສະໜອງຂໍ້ມູນຂົນສົ່ງສາທາລະນະ
 - ສ້າງອຸ່ລົດເມ ແລະ ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກໃນການບໍາລຸງຮັກສາ ແລະ ສູນຄວບຄຸມ
 - ການຝຶກອົບຮົມພະນັກງານຂັບລົດເມ
 - ສ້າງສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ການສະໜອງຂໍ້ມູນຂົນສົ່ງສາທາລະນະ
 - ການປັບປຸງສະຖານີລົດເມທີ່ມີຢູ່ (ຄົວລົດເມຕະຫຼາດເຊົ້າCBS)
 - ລະບົບເກັບຄ່າໂດຍສານອັດຕະໂນມັດ
 - ລະບົບສະຖານທີ່ລົດເມສໍາລິດລົດເມສາທາລະນະ

ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

ຍຸດທະສາດ

1. ເພີ່ມການປັບປຸງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ເພື່ອຍົກລະດັບການບໍລິການ
2. ການແບ່ງຂັ້ນຕາໜ່າງບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະອີງຕາມລະບົບລົດເມດ່ວນ BRT ແລະ ການບໍລິການທີ່ເຊື່ອມໂຍ່ງກັນ
3. ການຮ່ວມມືຢ່າງແໜ້ນແຟ້ນກັບການບໍລິການຂົນສົ່ງຍ່ອຍ ແລະ ການຂະຫຍາຍຕາໜ່າງບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ
4. ລະບົບການຄຸ້ມຄອງການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ການປະສານງານຂອງອົງການທີ່ຍືນຍົງ
5. ການພັດທະນາຮູບແບບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະແບບລວມສູນ (TOD) ຄຽງຄູ່ກັບການວາງແຜນນໍາໃຊ້ທີ່ດິນທີ່ມີປະສິດທິພາບ

ແຜນປະຕິບັດງານ

2. **ການແບ່ງຂັ້ນຕາໜ່າງບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະອີງຕາມລະບົບລົດເມດ່ວນ BRT ແລະ ການບໍລິການທີ່ເຊື່ອມໂຍ່ງກັນ**
 - ການຈັດສາຍທາງບໍລິການລົດເມຄົ້ນໃໝ່ໂດຍພິຈາລະນາການບໍລິການລົດເມດ່ວນ BRT
3. **ການຮ່ວມມືຢ່າງແໜ້ນແຟ້ນກັບການບໍລິການຂົນສົ່ງຍ່ອຍ ແລະ ການຂະຫຍາຍຕາໜ່າງບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ**
 - ໂຄງການຮ່ວມມືບໍລິການລົດສອງແຖວ (ຂັ້ນຕອນ1)
 - ໂຄງການເຊື່ອມໂຍ່ງບໍລິການສອງແຖວ (ຂັ້ນຕອນ 2)
 - ໂຄງການປ່ຽນລົດສອງແຖວໃໝ່ (ຂັ້ນຕອນ 3)
 - ຈັດຊື້ຍານພາຫະນະທີ່ບໍ່ໃຊ້ກິນຈັກໃໝ່ (E-Pedi cab)
4. **ລະບົບການຄຸ້ມຄອງການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ການປະສານງານຂອງອົງການທີ່ຍືນຍົງ**
 - ໂຄງການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃຫ້ແກ່ຂະແໜງຄຸ້ມຄອງ (UTMS)
 - “ໂຄງການເຊື່ອມໂຍ່ງການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ (MaaS) ແລະ ການປະສານງານຂອງອົງການ”
5. **ການພັດທະນາຮູບແບບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ (TOD) ຄຽງຄູ່ກັບການວາງແຜນນໍາໃຊ້ທີ່ດິນທີ່ມີປະສິດທິພາບ**
 - ການພັດທະນາສູນໃສ່ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ (TOD) ຄຽງຄູ່ກັບການລົງທຶນຂອງ BRT
 - ປະຕິຮູບການວາງຜັງເມືອງ ແລະ ກົດໝາຍການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບ TOD

ບ່ອນອື່ງ: ໂຄງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະລະຫວ່າງປະເທດ/ ລະຫວ່າງແຂວງ

 - ທາງລົດໄຟຄວາມໄວສູງ ລາວ-ຈີນ (ຂ່ວງຕໍ່ເຕີມ): ສະຖານີ ນວ - ປະເທດໄທ
 - ທາງລົດໄຟຄວາມໄວສູງ ລາວ-ຈີນ (ຂ່ວງຕໍ່ເຕີມ): ສະຖານີວຽງຈັນໃຕ້ - ສະຖານີທ່າບຶກ ທ່ານາແລ້ງ
 - ທາງລົດໄຟລາວ-ໄທ ໄລຍະ 2 : ທ່ານາແລ້ງ – ສະຖານີຄໍາສະຫວາດ
 - ທາງລົດໄຟ ນວ - Vung Ang (ຫວຽດນາມ)
 - ກະເຊົາລອຍຟ້າ: ທ່ານາແລ້ງ – ປະເທດໄທ

ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

1. ວິທີການເພີ່ມການປັບປຸງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະເພື່ອຍົກລະດັບການບໍລິການ

ລົດເມດ່ວນ BRT

1. ສ້າງທາງລົດເມສະເພາະ
2. ລະບົບໄຟອຳນາດແກ່ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ (PTPS) ລຽບຕາມທາງລົດເມສະເພາະ
3. ການຈັດຊື້ຍານພາຫະນະໃໝ່ ແລະ ອາໄຫລ່
4. ສ້າງສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ການສະໜອງຂໍ້ມູນຂົນສົ່ງສາທາລະນະ
5. ສ້າງອຸ່ລົດເມ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນການບຳລຸງຮັກສາ ແລະ ສູນຄວບຄຸມ
6. ລະບົບເກັບຄ່າໂດຍສານອັດຕະໂນມັດ

ລະບົບການໃຫ້ບຸລິມະສິດລົດເມ (Nagoya, Japan)



ບ່ອນລໍຖ້າລົດເມ (Hanoi, Vietnam)

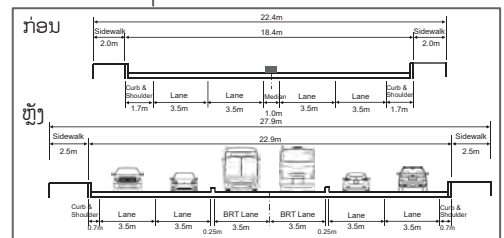


ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

ຕາຕະລາງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

Proposed Project	ສະຖານະ	ໜ້າທີ່ອຳນວຍການ	Short-term 2022~2027	Middle-term 2028~2032	Long-term 2033~2040	Unit
Strategy 1: Increase public transport in proven to enhance the level of services						
BRT related Projects						
PS1-01 Installation of Busway	-					
1) -Busway-01, 11.5km	Ongoing	ADB	▶			
2) -Busway-02, 4.0 km	Middle			▶		
3) -Busway-03, 6.2 km	Middle			▶		
4) -Busway-04, 6.1 km	Long				▶	
PS1-02 Traffic signaling System (PTPS)	-					
1) -Busway-01, 11.5km	Ongoing	ADB	▶			
2) -Busway-02, and 03	Middle	UTMS		▶		
3) -Busway-04	Long	UTMS			▶	
PS1-03 Procurement of new BRT vehicles and spare parts	-					
1) -Line A1, B1, B2 and D by ADB	Ongoing	ADB	▶			55
2) -Line C and additional vehicles for A1, B1, B2 and D	Short	UTMS		▶		77
3) -Line A2, E, and additional vehicles to increase frequencies	Middle	UTMS		▶		49
4) -Line A3, F, and additional vehicles to increase frequencies	Long	UTMS			▶	196
PS1-04 Transit facility development for BRT and information provision	-					
1) -Short: Median Stations	Short	ADB	▶			23
2) -Short: Curbside Stations	Short	ADB	▶			5
3) -Short: Median Stations	Short	UTMS		▶		2
4) -Short: Curbside Stations	Short	UTMS		▶		199
5) -Middle: Median Stations	Middle	UTMS		▶		28
6) -Middle: Curbside Stations	Middle	UTMS		▶		62
7) -Long: Median Stations	Long	UTMS			▶	12
8) -Long: Curbside Stations	Long	UTMS			▶	0
PS1-05 Development of BRT depot & maintenance facilities and the Control Center	-					
1) -Short (ADB)	Ongoing	ADB	▶			1
2) -Short	Short	VCSBE		▶		1
3) -Middle	Middle	VCSBE		▶		1
4) -Long	Long	VCSBE			▶	1
PS1-06 Intelligent Transport System and Station Services	Ongoing	ADB	▶			
PS1-07 Automatic Fare Collection System	-					
1) -Short (ADB)	Ongoing	ADB	▶			55
2) -Short	Short	VCSBE		▶		77
3) -Middle	Middle	VCSBE		▶		49
4) -Long	Long	VCSBE			▶	196

ສ້າງທາງລົດເມສະເພາະ ແລະ PTPS



ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

1. ວິທີການເພີ່ມການປັບປຸງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະເພື່ອຍົກລະດັບການບໍລິການ

ລົດເມ/ ລົດເມຂະໜາດນ້ອຍ/ ລົດເມໂຮງຮຽນ

1. ການຈັດຊື້ຍານພາຫະນະໃໝ່ ແລະ ອາໄຫລ່ (ລົດເມ/ ລົດເມຂະໜາດນ້ອຍ/ ລົດເມໂຮງຮຽນ)
2. ສ້າງສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ການສະໜອງຂໍ້ມູນຂົນສົ່ງສາທາລະນະ
3. ສ້າງອຸ່ລົດເມ ແລະ ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກໃນການບໍາລຸງຮັກສາ ແລະ ສູນຄວບຄຸມ
4. ການຝຶກອົບຮົບການຂັບຂີ່ໃຫ້ແກ່ພະນັກງານຂັບລົດເມ
5. ສ້າງສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ການສະໜອງຂໍ້ມູນຂົນສົ່ງສາທາລະນະ
6. ການປັບປຸງສະຖານີລົດເມທີ່ມີຢູ່ (ຄົວລົດເມຕະຫຼາດເຊົ້າCBS)
7. ລະບົບເກັບຄ່າໂດຍສານອັດຕະໂນມັດ
8. ລະບົບສະຖານທີ່ລົດເມສໍາລິດລົດເມສາທາລະນະ
9. ການຈັດສັນສາຍທາງລົດເມຄືນໃໝ່ໂດຍພິຈາລະນາເຖິງການບໍລິການລົດເມດ່ວນ

ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

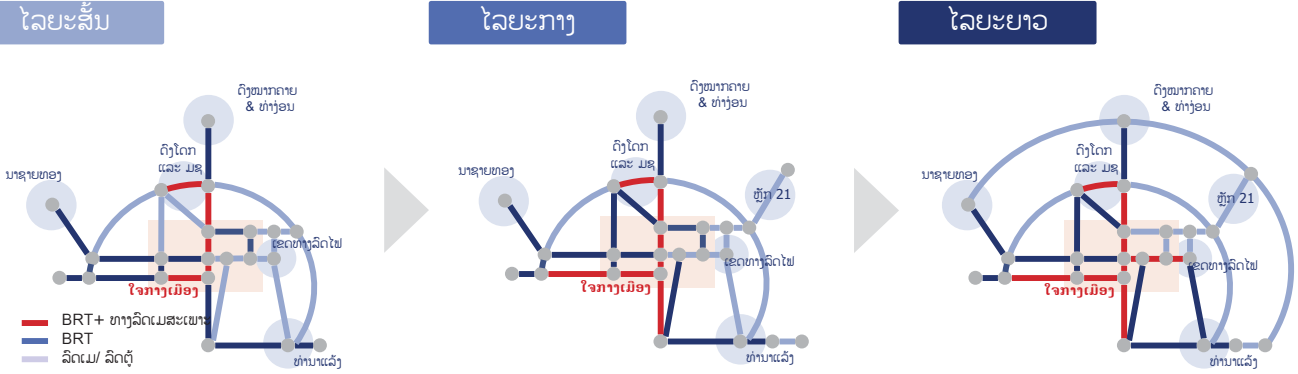
ຕາຕະລາງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

Proposed Project	Staus	Implementing Authority	Short-term 2022~2027	Middle-term 2028~2032	Long-term 2033~2040	Unit
Strategy 1: Incremental public transport improvement to enhance the level of services						
Bus related Projects						
PS1-08 Procurement of new Bus vehicles and spare parts						
1) -Short: Buses	Short	VCSBE	▶			122
2) -Middle: Buses	Middle	VCSBE		▶		41
3) -Long: Buses	Long	VCSBE			▶	122
PS1-09 Procurement of new Minibus vehicles and spare parts						
1) -Short: Minibuses (JP Embassy)	Ongoing	JP Embassy	▶			52
2) -Middle: Minibuses	Middle	VCSBE		▶		167
3) -Long: Minibuses	Long	VCSBE			▶	158
PS1-10 Procurement of new SchoolBus vehicles and spare parts						
1) -Short: SchoolBuses	Short	MPWT-DOT	▶			50
2) -Middle: SchoolBuses	Middle	MPWT-DOT		▶		100
3) -Long: SchoolBuses	Long	MPWT-DOT			▶	200
PS1-11 Bus Driver Training						
-Driving Simulator+ Training	Ongoing	JP Embassy	▶			
PS1-12 Transit facility development for Bus and information provision						
1) -Short	Short	VCSBE	▶			390
2) -Middle	Middle	VCSBE		▶		75
3) -Long	Long	VCSBE			▶	106
PS1-13 Renovation of existing bus terminals (CBS)	Ongoing	Vientiane Capital	▶			
PS1-14 Bus location system for public buses						
1) -Short	Short	VCSBE	▶			174
2) -Middle	Middle	VCSBE		▶		208
3) -Long	Long	VCSBE			▶	280
PS1-15 Automatic Fare Collection System						
1) -Short	Short	VCSBE	▶			174
2) -Middle	Middle	VCSBE		▶		208
3) -Long	Long	VCSBE			▶	280

ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

2. ການແບ່ງຂັ້ນຕາໜ່າງບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະອີງຕາມລະບົບລົດເມດ່ວນ BRT ແລະ ການບໍລິການທີ່ເຊື່ອມໂຍ່ງກັນ

1. ການຈັດສັນສາຍທາງລົດເມຄືນໃໝ່ໂດຍພິຈາລະນາເຖິງການບໍລິການລົດເມດ່ວນ



Proposed Project	Status	In plan on the Authority	Short-term 2022~ 2027	Middle-term 2028~ 2032	Long-term 2033~ 2040	Unit
Strategy 3: Hierarchical public transport network based on BRT system and service integration						
PS3-01 Rearrangement of bus lines for BRT	-	-				
1) -Short	Short	VCSBE	▶			5
2) -Middle	Middle	VCSBE		▶		5
3) -Long	Long	VCSBE			▶	8

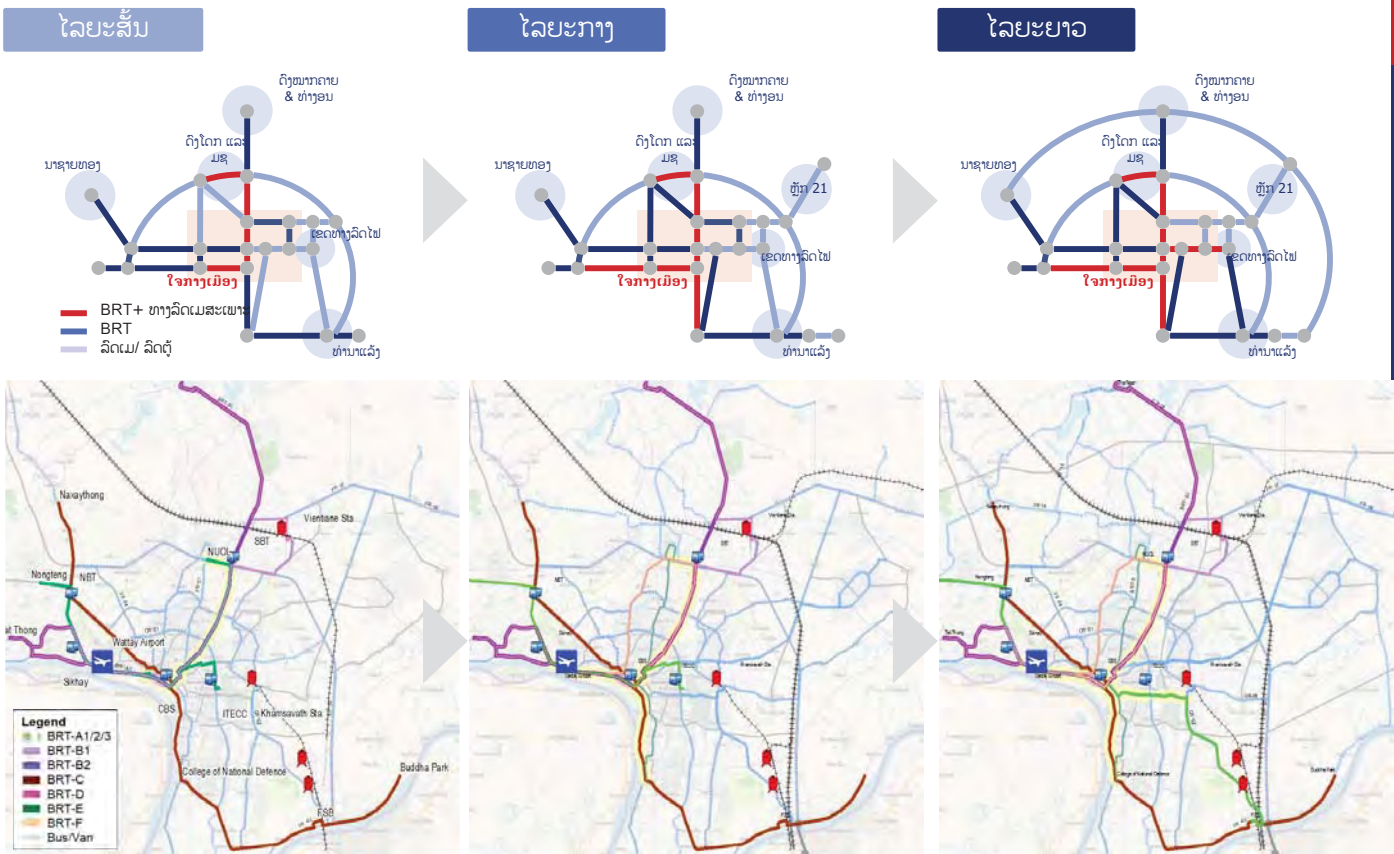
ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

2. ການແບ່ງຂັ້ນຕາໜ່າງບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະອີງຕາມລະບົບລົດເມດ່ວນ BRT ແລະ ການບໍລິການທີ່ເຊື່ອມໂຍ່ງກັນ

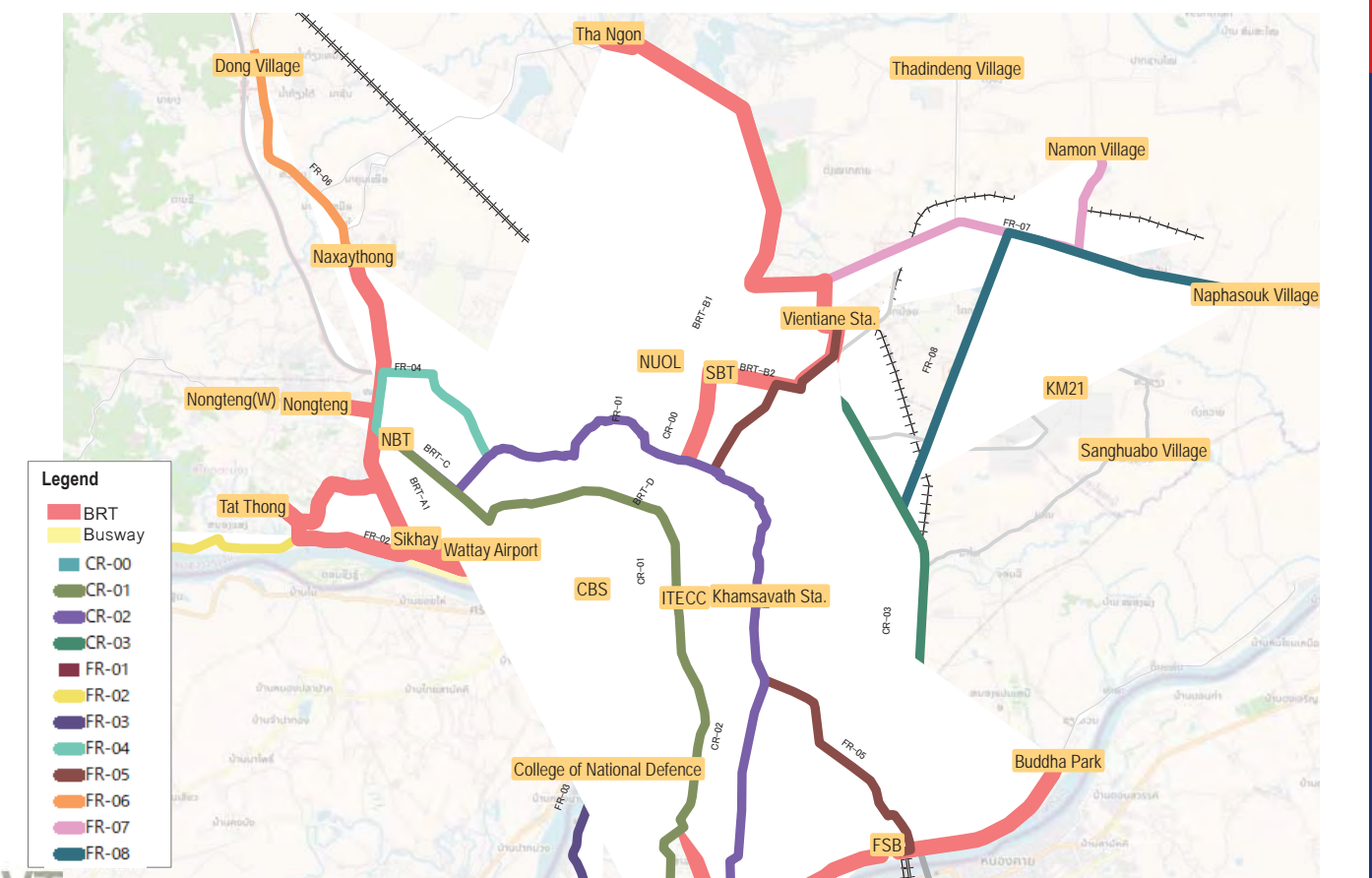
- CR-01: ຄົວລົດເມສາຍເໜືອ/ ບ້ານສະຫວ່າງ
- CR-02: ຄົວລົດເມສາຍເໜືອ/ ບ້ານນາໂຮ
- CR-03: ຄົວລົດເມສາຍເໜືອ/ ທ່ານແລ້ງ
- FR-02: ບ້ານໃໝ່/ ສີໄຄ
- FR-03: ຂົວມິດຕະພາບ/ ຈີນາຍໂມ້
- FR-04: ຄົວລົດເມຕະຫຼາດເຊົ້າ/ ຄົວລົດເມສາຍເໜືອ
- FR-05: ຂົວມິດຕະພາບ/ ສະຖານີລົດໄຟ ນວ
- FR-06: ຄົວລົດເມສາຍເໜືອ/ ບ້ານດົງ
- FR-07: ຄົວລົດເມສາຍໃຕ້/ ບ້ານນາມິນ
- FR-08: ໄອເຕັກ/ ບ້ານນາຜາສຸກ
- FR-09: ໄອເຕັກ/ ບ້ານຊ່າງຫົວບໍ່
- FR-10: ຄົວລົດເມສາຍໃຕ້ / ບ້ານທ່າດິນແດງ
- FR-11: ຄົວລົດເມຕະຫຼາດເຊົ້າ/ ຫຼັກ 21
- FR-12: ຄົວລົດເມສາຍໃຕ້/ ທ່າງອນ
- FR-13: ສະໜາມບິນ/ ຂົວມິດຕະພາບ
- FR-14: ຄົວລົດເມສາຍໃຕ້/ ນາຊາຍທອງ
- FR-15: ຄົວລົດເມຕະຫຼາດເຊົ້າ/ ຫຼັກ 21
- CR-04: ຂົວມິດຕະພາບ/ ທ່າງອນ
- CR-05: ສີໄຄ/ ທ່າງອນ
- FR-16: ຄົວລົດເມສາຍເໜືອ/ ທ່າງອນ
- FR-17: ຄົວລົດເມຕະຫຼາດເຊົ້າ/ ບ້ານນາຜາສຸກ



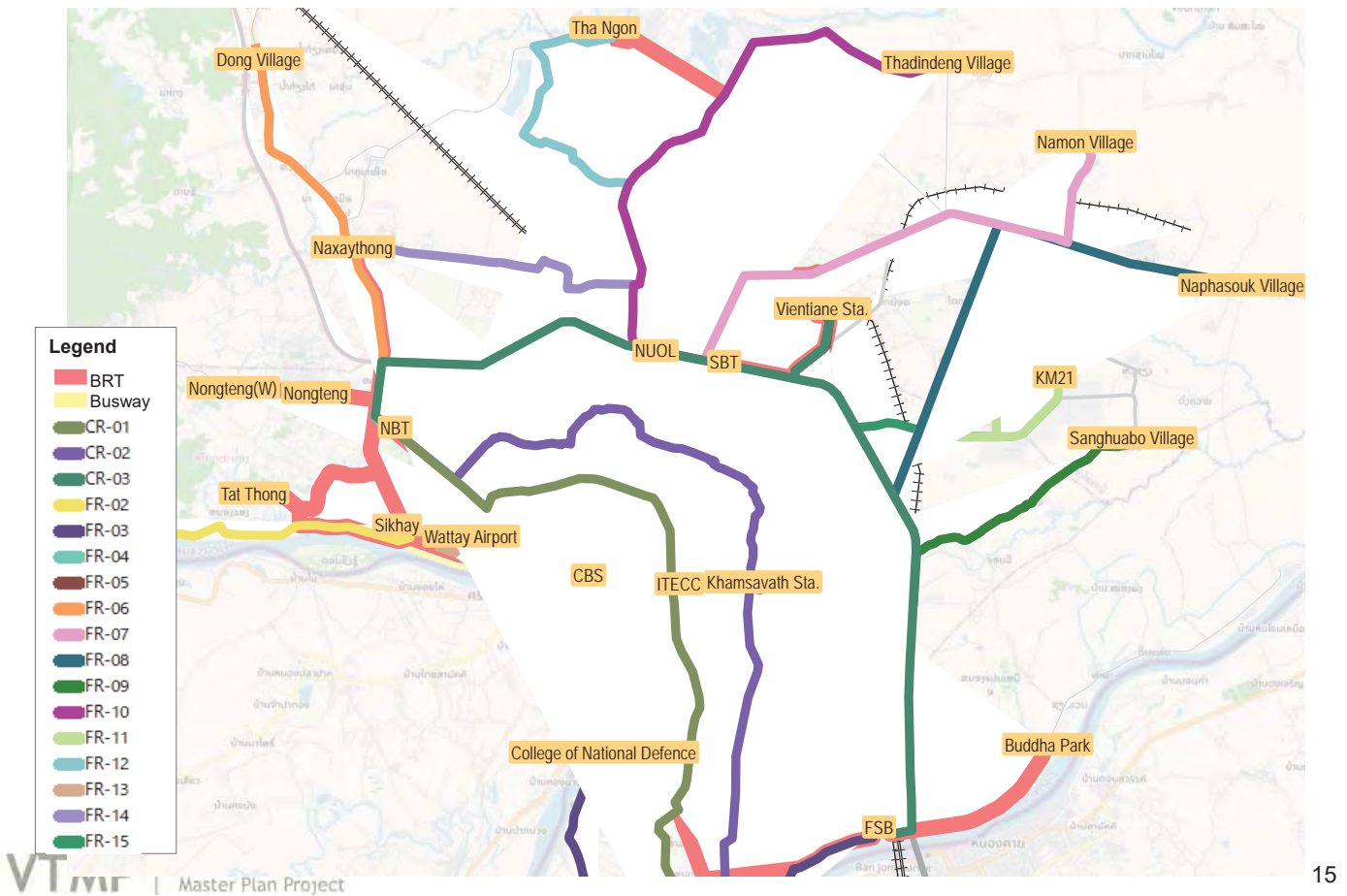
ໄລຍະການພັດທະນາທີ່ກຳນົດໄວ້



ປີ 2027: ຕາໜ່າງຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນຂໍ້ສົມມຸດຖານ ທີ 2

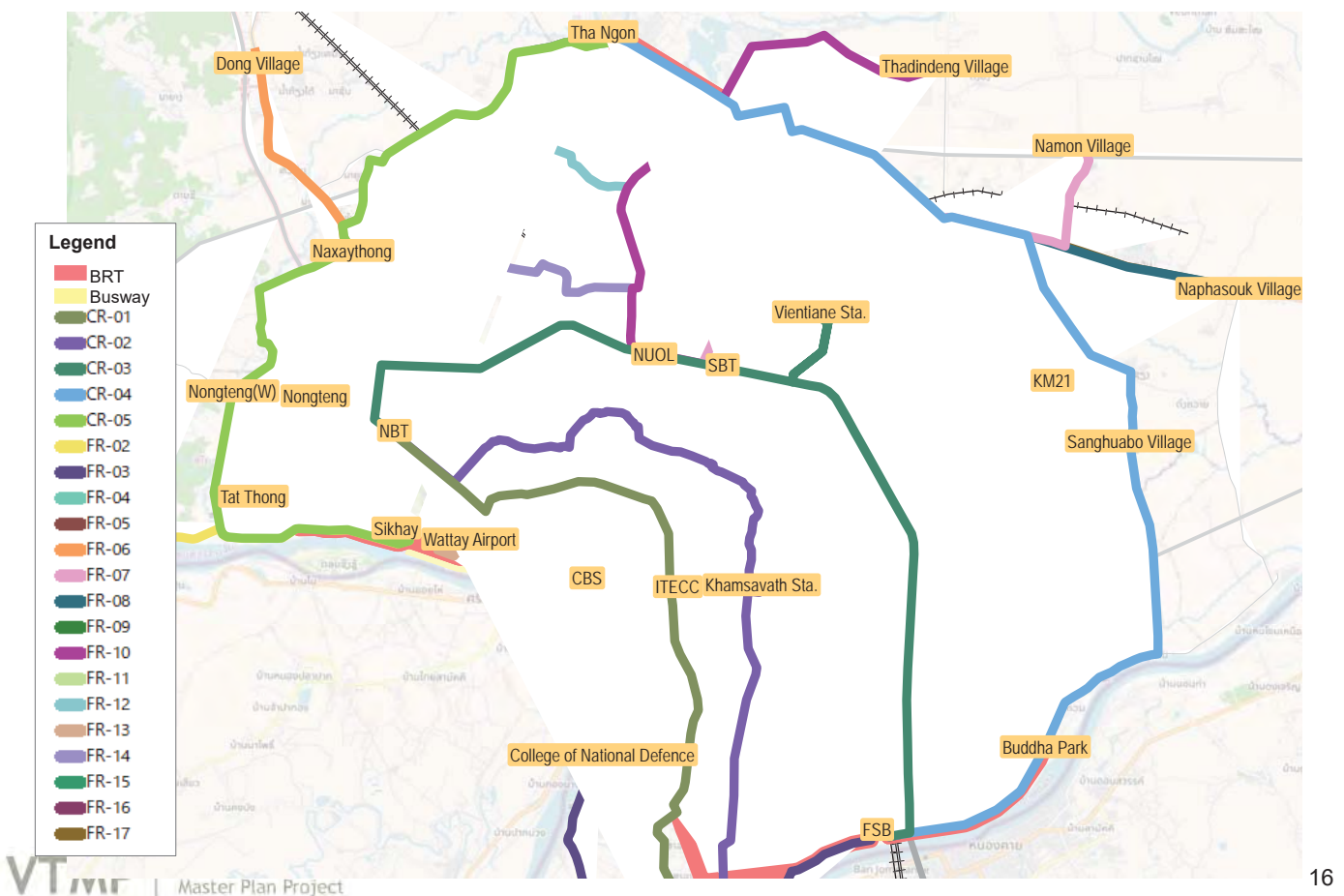


ປີ 2032: ຕາໜ່າງຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນຂໍ້ສົມມຸດຖານ ທີ 2



15

ປີ 2040: ຕາໜ່າງຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນຂໍ້ສົມມຸດຖານ ທີ 2



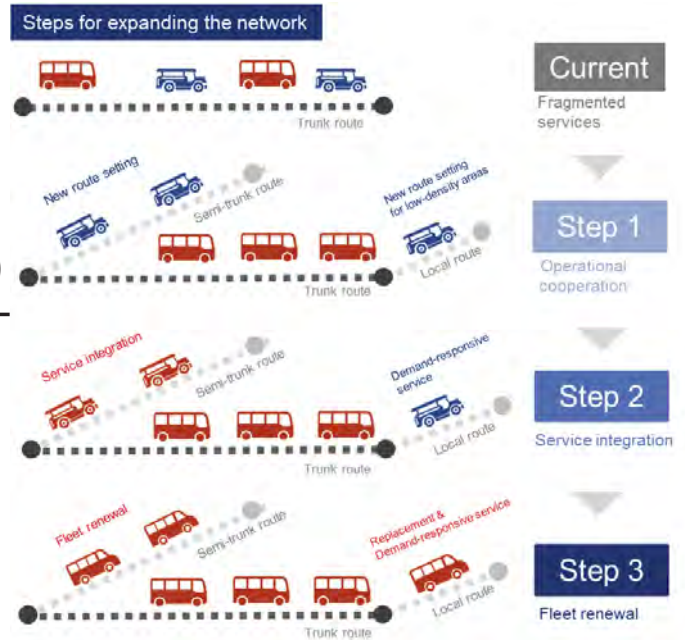
16

ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

3. ການຮ່ວມມືຢ່າງແໜ້ນແຟ້ນກັບການບໍລິການຂົນສົ່ງຍ່ອຍ ແລະ ການຂະຫຍາຍຕາໜ່າງບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

ແຜນປະຕິບັດງານ

1. ໂຄງການຮ່ວມມືບໍລິການຂົນສົ່ງສອງແຖວ (ບາດກ້າວ 1)
2. ໂຄງການເຊື່ອມໂຍ່ງບໍລິການຂົນສົ່ງສອງແຖວ (ບາດກ້າວ 2)
3. ໂຄງການປ່ຽນລົດສອງແຖວໃໝ່ (ບາດກ້າວ 3)
4. ຈັດຊື້ຍານຫາພະນະນະທີ່ບໍ່ໃຊ້ກົນຈັກໃໝ່ (E-Pedi cab)
5. ການປັບປຸງລະບຽບສໍາລັບການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃໝ່ (DRT, BRT ແລະ e-pedicab ແລະ ອື່ນໆ)



ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

4. ລະບົບການຄຸ້ມຄອງການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ການປະສານງານຂອງອົງການທີ່ຍືນຍົງ

ແຜນປະຕິບັດງານ

1. ໂຄງການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃຫ້ແກ່ຂະແໜງຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ (UTMS)
2. “ໂຄງການເຊື່ອມໂຍ່ງການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ (MaaS) ແລະ ການປະສານງານຂອງອົງການ”



Source: Sochor et al., 2017

ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

5. ການພັດທະນາສຸມໃສ່ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ (TOD) ຄຽງຄູ່ກັບ ການວາງແຜນນໍາໃຊ້ທີ່ດິນທີ່ມີປະສິດທິພາບ

ແຜນປະຕິບັດງານ

1. ການພັດທະນາສຸມໃສ່ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ (TOD) ສອດຄ່ອງກັບການລົງທຶນຂອງລົດເມດ່ວນ
 - 1) ໂຄງການພັດທະນາຕົວເມືອງໃໝ່ໜອງປີງ
 - 2) ໂຄງການພັດທະນາຈັດສັນຕົວເມືອງໃໝ່ໜອງທາ
 - 3) ໂຄງການພັດທະນາລຽບຕາມເສັ້ນທາງ 450 ປີ ຕອນເໜືອ
 - 4) ໂຄງການພັດທະນາລຽບຕາມເສັ້ນທາງ 450 ປີ ຕອນກາງ
 - 5) ໂຄງການພັດທະນາລຽບຕາມເສັ້ນທາງ 450 ປີ ຕອນໃຕ້
 - 6) ໂຄງການພັດທະນາເສດຖະກິດພິເສດບຶງທາດຫຼວງ
 - 7) ໂຄງການພັດທະນາຕົວເມືອງໃໝ່ດົງໂພສີ
 - 8) ໂຄງການພັດທະນາອານານິຄົມອຸດສາຫະກຳ
 - 9) ໂຄງການພັດທະນາກວມລວມໄຊເສດຖາ
 - 10) ໂຄງການພັດທະນາເຂດອຸດສາຫະກຳວຽງຈັນ
2. ປະຕິຮູບການວາງຜັງເມືອງ ແລະ ກົດໝາຍການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບການພັດທະນາ TOD

ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ

ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ

ແຜນປະຕິບັດງານ

ຍຸດທະສາດ

- ການຈັດລຳດັບບັນດາຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ແລະ ການບໍລິການທີ່ເຊື່ອມໂຍງກັບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ
 - ຈຳແນກພາລະບົດບາດຂອງແຕ່ລະເສັ້ນທາງ
 - ສ້າງຕາໜ່າງເສັ້ນທາງທີ່ແຂງແກ່ນ ແລະ ມີການສັນຈອນທີ່ໂລງລ່ຽນ
- ປັບປຸງການບໍລິການຂົນສົ່ງທີ່ມີຢູ່ດ້ວຍການບຳລຸງຮັກສາ ແລະ ຄຸ້ມຄອງທີ່ດີ
 - ປັບປຸງການບໍລິການຂອງເສັ້ນທາງ ແລະ ຄວາມປອດໄພຂອງເສັ້ນທາງທີ່ມີຢູ່
- ຫຼຸດຜ່ອນການສັນຈອນທີ່ແອອັດດ້ວຍການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນທີ່ເໝາະສົມ
 - ຫຼຸດຜ່ອນການສັນຈອນທີ່ແອອັດດ້ວຍການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ ແລະ ການປັບປຸງເສັ້ນທາງທີ່ດີ
- ສະພາບແວດລ້ອມການສັນຈອນທີ່ປອດໄພ ແລະ ສະດວກສະບາຍໃຫ້ແກ່ທຸກຄົນ
 - ພື້ນທີ່ທາງຢ່າງທີ່ສະດວກສະບາຍ ແລະ ປອດໄພ ຕາມເສັ້ນທາງ
 - ການສັນຈອນທີ່ປອດໄພ ແລະ ສະດວກສະບາຍ ສຳລັບ ທຸກຄົນ

ແຜນປະຕິບັດງານ

- 1. ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ**
 - ການເຊື່ອມຈອດຂອງຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ
 - ການຂະຫຍາຍເສັ້ນທາງ
 - ປັບປຸງແລວທາງການສັນຈອນ
 - ການປັບປຸງລະບົບໄຟອຳນາດຕາມທາງແຍກ
- 2. ການຄຸ້ມຄອງ & ບຸລະນະຮັກສາເສັ້ນທາງ**
 - ການບຳລຸງຮັກສາ ແລະ ຄຸ້ມຄອງທີ່ດີ ຕໍ່ກັບ ທາງປູຢາງ, ການແຕ້ມເສັ້ນທາງ ແລະ ອຸປະກອນລະບາຍນ້ຳ
- 3. ການຄວບຄຸມການສັນຈອນ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງຄວາມຕ້ອງການດ້ານການສັນຈອນ/ເດີນທາງ**
 - ສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃຫ້ແກ່ຕໍາຫຼວດຈາລະຈອນ & UTMS
 - ເພີ່ມຄ່າຈອດລົດ & ປັບໄໝ
 - ການປັບປຸງບັນດາເຄື່ອງມືການບັງຄັບໃຊ້ລະບຽບ
 - ນິຕິກຳສຳລັບການຂົນສົ່ງທີ່ຕອບສະໜອງຄວາມຕ້ອງການ

ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ

ແຜນປະຕິບັດງານ

ຍຸດທະສາດ

- ການຈັດລຳດັບບັນດາຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ແລະ ການບໍລິການທີ່ເຊື່ອມໂຍງກັບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ
 - ຈຳແນກພາລະບົດບາດຂອງແຕ່ລະເສັ້ນທາງ
 - ສ້າງຕາໜ່າງເສັ້ນທາງທີ່ແຂງແກ່ນ ແລະ ມີການສັນຈອນທີ່ໂລງລ່ຽນ
- ປັບປຸງການບໍລິການຂົນສົ່ງທີ່ມີຢູ່ໂດຍມີການບຳລຸງຮັກສາ ແລະ ຄຸ້ມຄອງທີ່ດີ
 - ປັບປຸງການບໍລິການຂອງເສັ້ນທາງ ແລະ ຄວາມປອດໄພຂອງເສັ້ນທາງທີ່ມີຢູ່
- ຫຼຸດຜ່ອນການສັນຈອນທີ່ແອອັດດ້ວຍການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນທີ່ເໝາະສົມ
 - ຫຼຸດຜ່ອນການສັນຈອນທີ່ແອອັດດ້ວຍການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ ແລະ ການປັບປຸງເສັ້ນທາງທີ່ດີ
- ສະພາບແວດລ້ອມການສັນຈອນທີ່ປອດໄພ ແລະ ສະດວກສະບາຍໃຫ້ແກ່ທຸກຄົນ
 - ພື້ນທີ່ທາງຢ່າງທີ່ສະດວກສະບາຍ ແລະ ປອດໄພ ຕາມເສັ້ນທາງ
 - ການສັນຈອນທີ່ປອດໄພ ແລະ ສະດວກສະບາຍ ສຳລັບ ທຸກຄົນ

ແຜນປະຕິບັດງານ

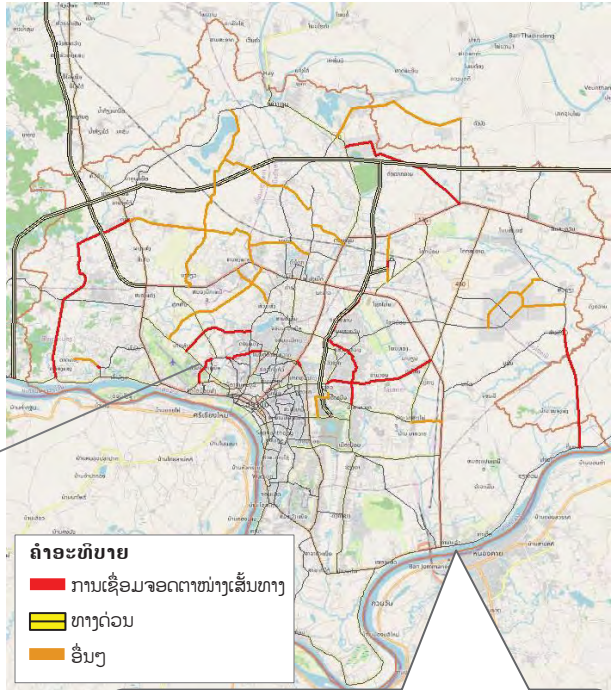
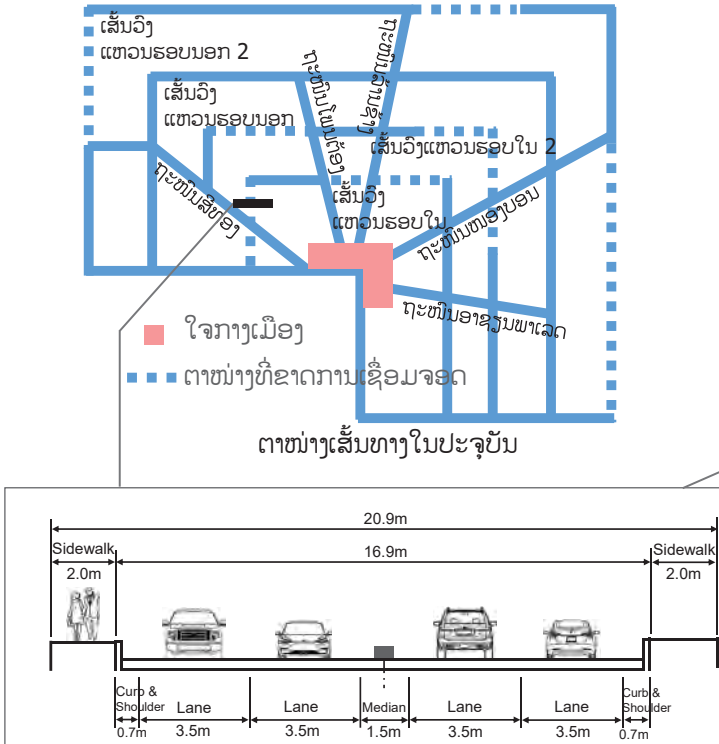
- 4. ທາງຍ່າງ (ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ & ສະພາບແວດລ້ອມ)**
 - ການປັບປຸງ ແລະ ສ້າງທາງຍ່າງ
 - ການຄວບຄຸມຄວາມໄວຂອງຍາພາຫະນະ (ລູກລະນາດ, ຈຳກັດຄວາມໄວ)
- 5. ການຂົນສົ່ງ “ທີ່ບໍ່ໃຊ້ກົນຈັກ” (ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ແລະ ການສົ່ງເສີມ)**
 - ການສ້າງທາງສະເພາະລົດຖີບ
 - ກິດຈະກຳກ່ຽວກັບການໃຫ້ຄວາມຮູ້
 - ນະໂຍບາຍທີ່ເພີ່ມໃຈໃຫ້ແກ່ຜູ້ທີ່ເດີນທາງດ້ວຍລົດຖີບ
 - ລະບົບການໃຊ້ລົດຖີບຮ່ວມກັນ
- 6. ຜູ້ຄົນທີ່ມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກໃນການເດີນທາງ**
 - ການເຂົ້າເຖິງການປອດສິ່ງກົດຂວາງໃກ້ກັບສະຖານີຂົນສົ່ງປ່ຽນຖ່ຍູ່ໂດຍສານຫຼັກ
 - ນິຕິກຳສຳລັບການເຂົ້າເຖິງການປອດສິ່ງກົດຂວາງ

ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ

1.1 ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງທີ່ໜັ້ນຄົງ ແລະ ການສັນຈອນທີ່ໂລ່ງລ່ຽນ

- ການເຊື່ອມຈອດຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ

ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງລະອຽດ ໃນ ຂໍ້ສົມມຸດຖານ 2 ໄລຍະຍາວ



ເສັ້ນທາງເປົ້າໝາຍ
 • ເສັ້ນທາງທີ່ວາງແຜນຈະກໍ່ສ້າງໃນເບື້ອງຕົ້ນ
 • ວາງແຜນທີ່ຈະພັດທະນາການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

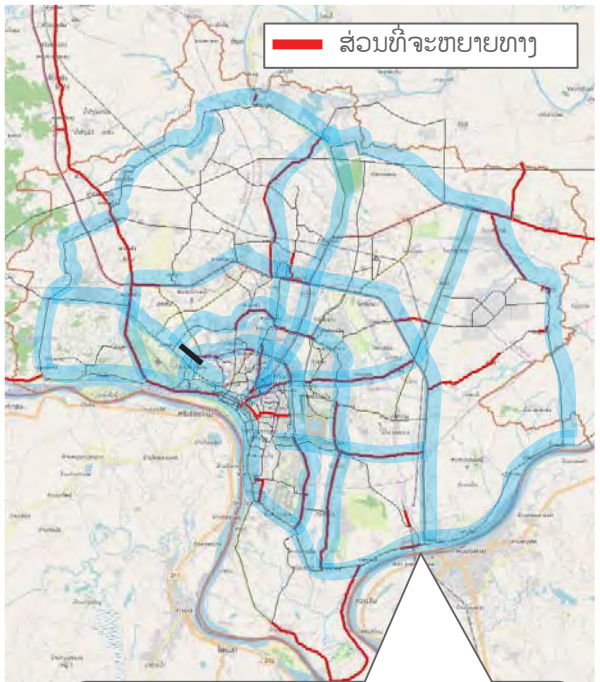
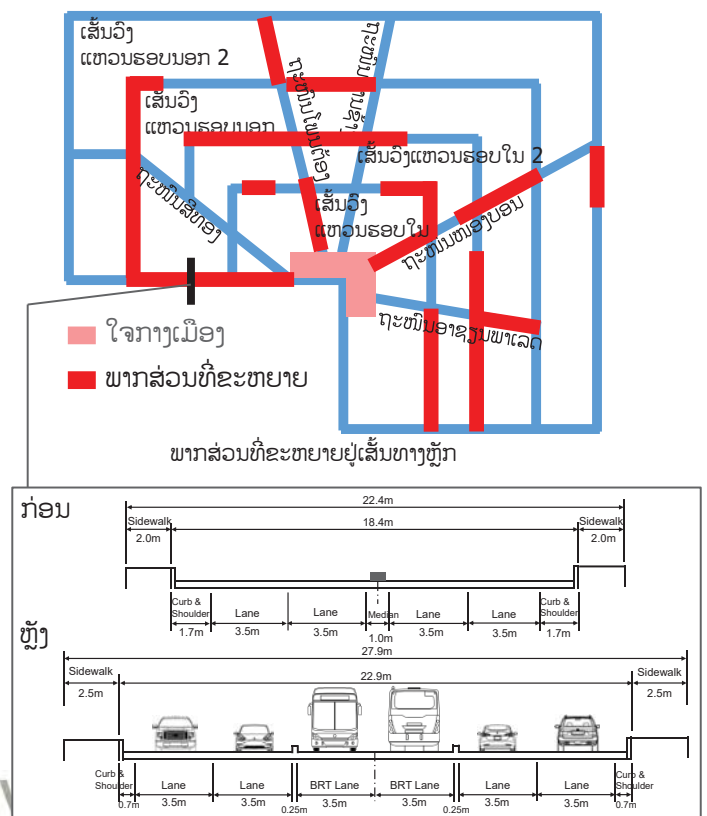
VTMP | Vientiane Transport Master Plan Project

ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ

1.1 ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງທີ່ໜັ້ນຄົງ ແລະ ການສັນຈອນທີ່ໂລ່ງລ່ຽນ

- ການຂະຫຍາຍເສັ້ນທາງ

ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງລະອຽດ ໃນ ຂໍ້ສົມມຸດຖານ 2 ໄລຍະຍາວ

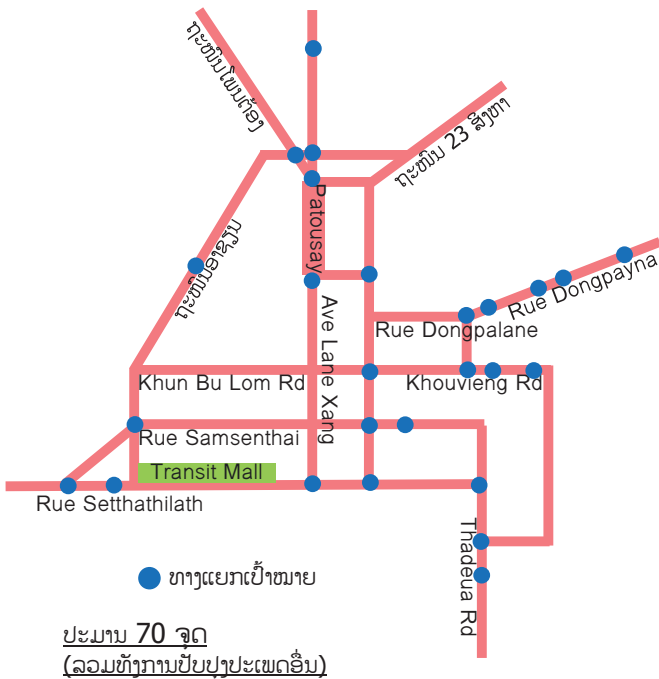


ພາກສ່ວນເສັ້ນທາງຂະຫຍາຍ
 • ເສັ້ນທາງທີ່ວາງແຜນຈະກໍ່ສ້າງໃນເບື້ອງຕົ້ນ
 • ວາງແຜນທີ່ຈະພັດທະນາສ້າງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ

1.2 ການປັບປຸງທາງແຍກ

- ລະບົບໄຟອຳນາດຂອງທາງແຍກ

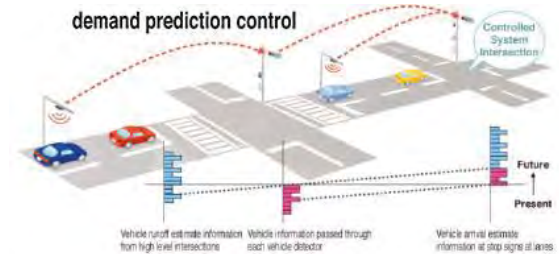


1. ນຳສະເໜີໃຊ້ລະບົບໄຟອຳນາດຂອງທາງແຍກ



ລະບົບໄຟອຳນາດຂອງທາງແຍກ ຢູ່ ຍີ່ປຸ່ນ
Source: Japan Society of Civil Engineering HP

2. ນຳສະເໜີໃຊ້ລະບົບໄຟອຳນາດຂອງທາງແຍກ ເຊື່ອມກັບທາງແຍກອື່ນ

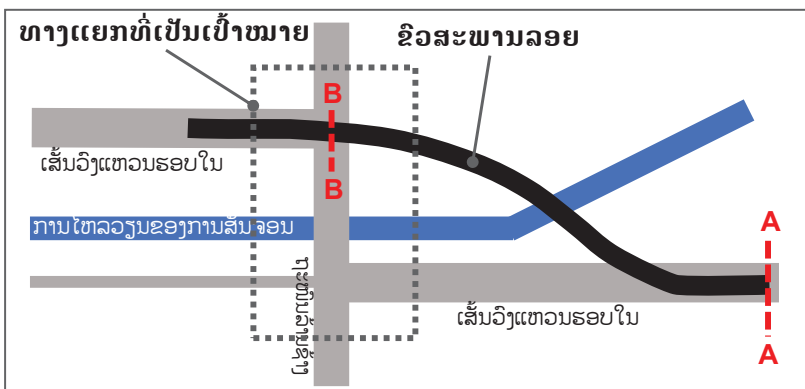


ລະບົບໄຟອຳນາດທາງແຍກ
Source: https://www.seiss.co.jp/en/products/its/traffic_control/ 25

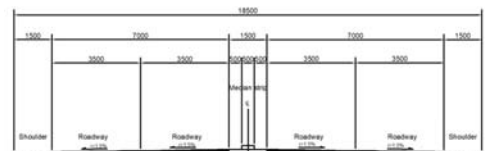
ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ

1.2 ການປັບປຸງທາງແຍກ

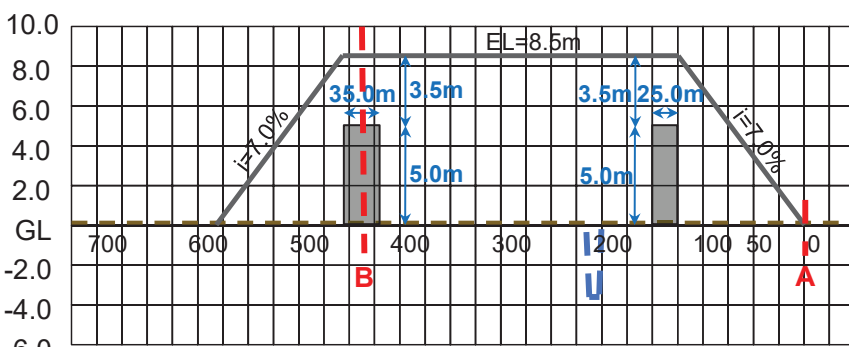
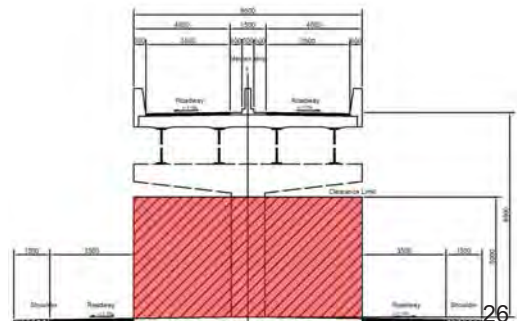
- ການກໍ່ສ້າງສະພານລອຍລົດແລ່ນ



ສະພານລອຍ ຢູ່ ໂຕກຽວ
Source: Tokyo Metropolitan Government HP
ແບບເຕັກນິກ A-A



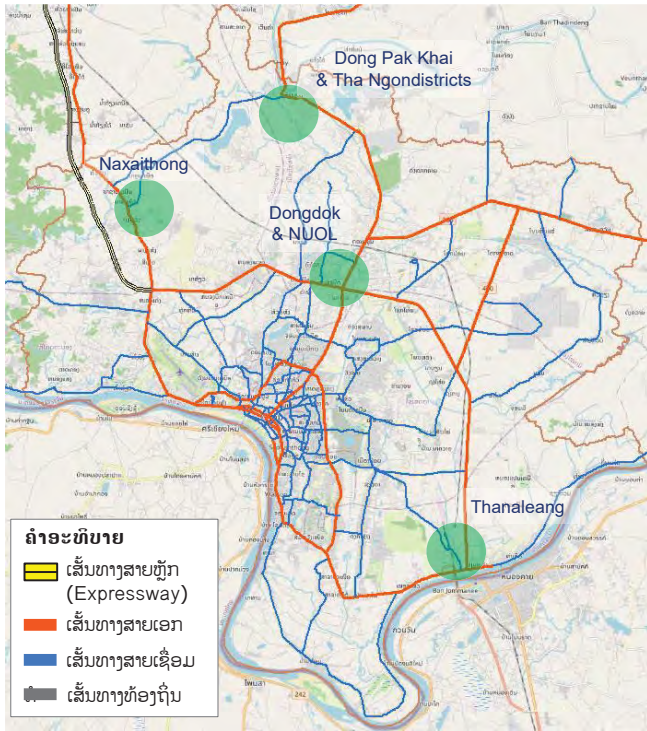
ແບບເຕັກນິກ B-B



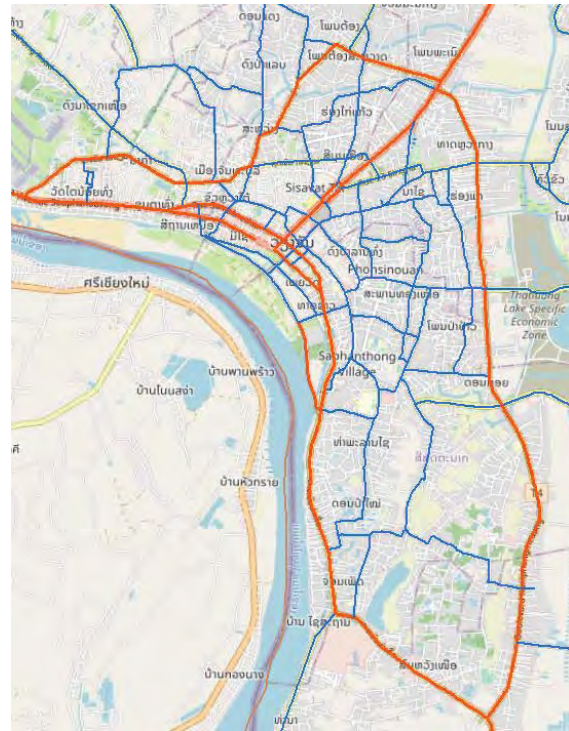
ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ

ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງໃນປະຈຸບັນ

ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ



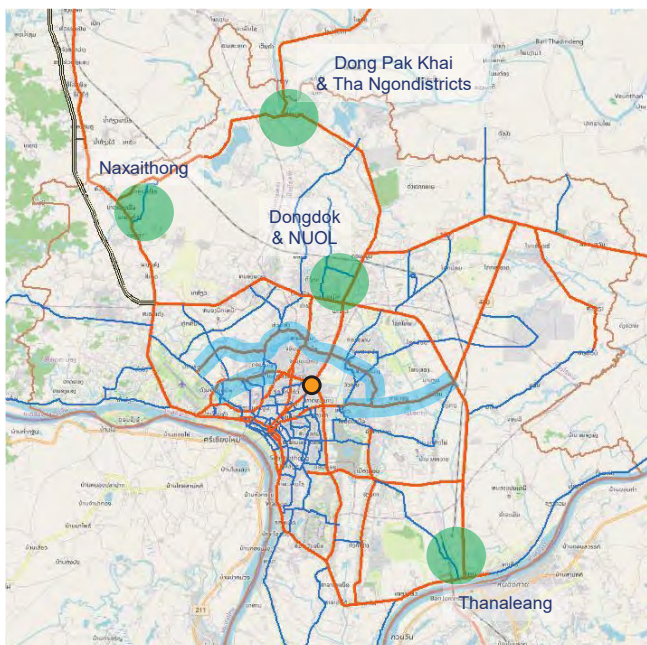
ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງໃນໃຈກາງເມືອງ



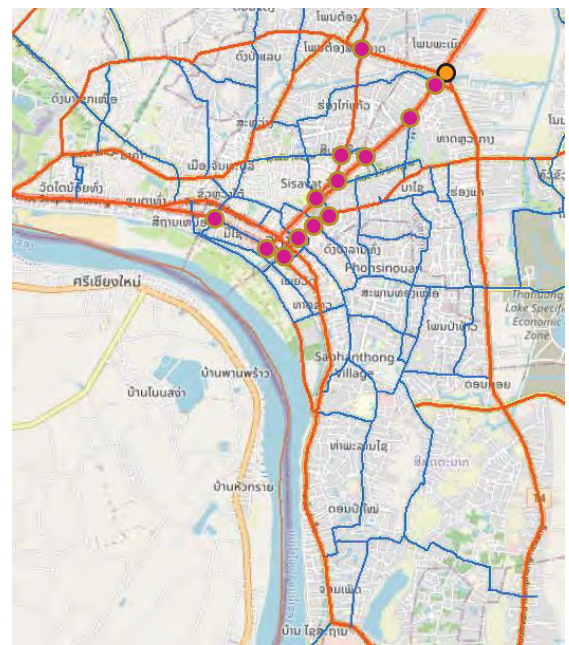
ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ

ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ປີ 2027 (ຂໍ້ສົມມຸດຖານ 2 ໄລຍະສັ້ນ)

ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ



ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງໃນໃຈກາງເມືອງ

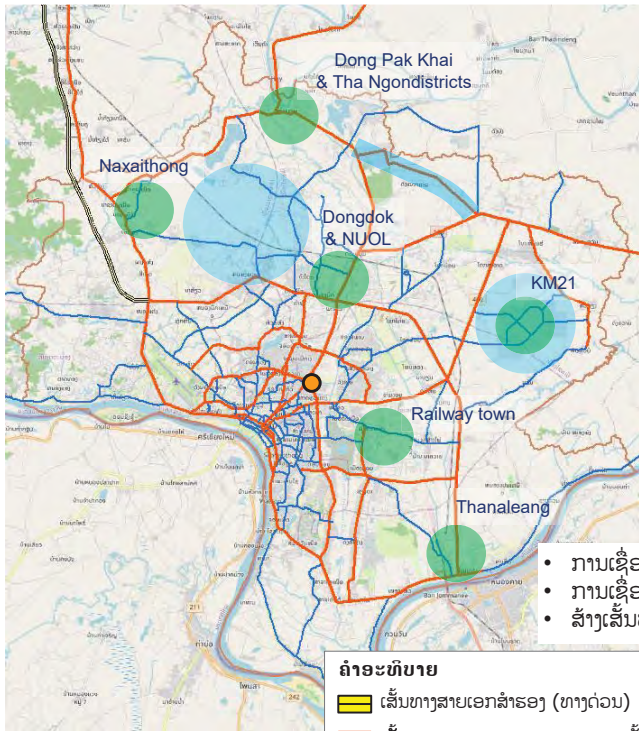


- ການເຊື່ອມຈອດຕາໜ່າງທີ່ບໍ່ເຊື່ອມ
- ເສັ້ນທາງທີ່ໄດ້ມີການແບ່ງຂັ້ນ

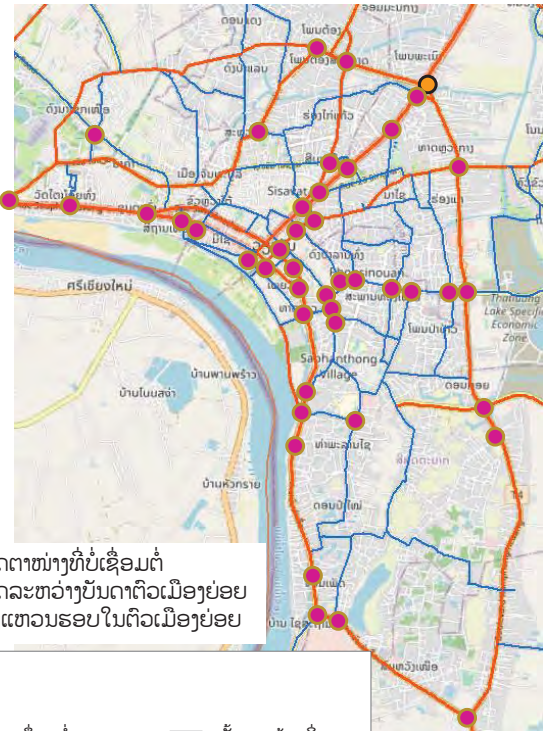
ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ

ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ປີ 2032 (ຂໍ້ສົມມຸດຖານ 2 ໄລຍະກາງ)

ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ



ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງໃນໃຈກາງເມືອງ



- ການເຊື່ອມຈອດຕາໜ່າງທີ່ບໍ່ເຊື່ອມຕໍ່
- ການເຊື່ອມຈອດລະຫວ່າງບັນດາຕົວເມືອງຍ່ອຍ
- ສ້າງເສັ້ນທາງວົງແຜ່ນຮອບໃນຕົວເມືອງຍ່ອຍ

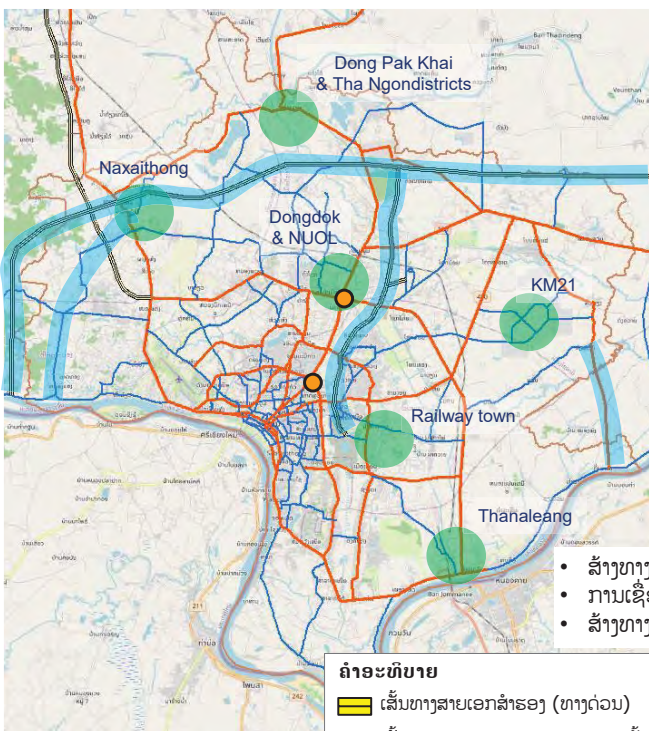
ຄຳອະທິບາຍ

- ເສັ້ນທາງສາຍເອກສຳຮອງ (ທາງດ່ວນ)
- ເສັ້ນທາງສາຍເອກ
- ເສັ້ນທາງສານເຊື່ອມຕໍ່
- ເສັ້ນທາງທ້ອງຖິ່ນ
- ປັບປຸງໄພອຳນາດ (ຢູ່ ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງໃນໃຈກາງເມືອງ)
- ສະພາບລອຍລືດແລ່ນ

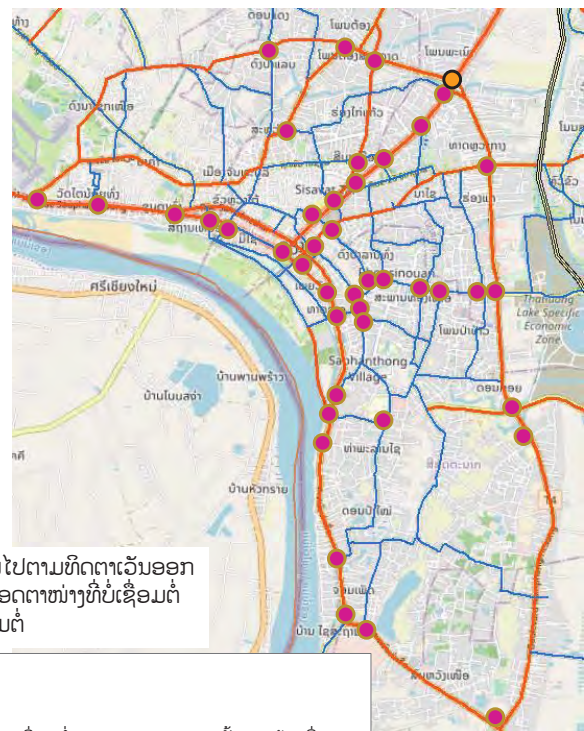
ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ

ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ປີ 2040 (ຂໍ້ສົມມຸດຖານ 2 ໄລຍະຍາວ)

ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ



ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງໃນໃຈກາງເມືອງ



- ສ້າງທາງດ່ວນໄປຕາມທິດຕາເວັນອອກ
- ການເຊື່ອມຈອດຕາໜ່າງທີ່ບໍ່ເຊື່ອມຕໍ່
- ສ້າງທາງເຊື່ອມຕໍ່

ຄຳອະທິບາຍ

- ເສັ້ນທາງສາຍເອກສຳຮອງ (ທາງດ່ວນ)
- ເສັ້ນທາງສາຍເອກ
- ເສັ້ນທາງສານເຊື່ອມຕໍ່
- ເສັ້ນທາງທ້ອງຖິ່ນ
- ປັບປຸງໄພອຳນາດ (ຢູ່ ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງໃນໃຈກາງເມືອງ)
- ສະພາບລອຍລືດແລ່ນ

ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ

ຕາຕະລາງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

Action Plan	Project type	Length (km)	Timing		
			Short	Middle	Long
1. Hierarchical road networks and service integration with public transport					
5 The project to build a road parallel to the Kaisone Rd - That Luang Lake Special Economic Zone - Nongnieng - 450 Year Rd -	Construction	3.7	●		
7 Road Construction project from Dongluang village (R. 13 N)-Dong Xieng Di- Nongphaya	Construction	9.5		●	
9-1 Asphalt Road Construction project from KM29 (R.13 South)-Dong Khwai - Simano (R.11 South).	Construction	3.4		●	
9-2 Asphalt Road Construction project from KM29 (R.13 South)-Dong Khwai - Simano (R.11 South).	Construction	9.4			●
10 Construction of Concrete Road from Nong Buek traffic light-Dong Bong - Tha Savang-Hai village, Xaithany district	Construction	10.7			●
12 Concrete Road Construction Project from Donnoun-Huay Dan Muang	Construction	2.5		●	
13 Concrete Road Construction Project from Huay Dan Muang - DonTiew (Road No. 10).	Construction	2.3		●	
15 450years to No.3	Construction	1.9		●	
20 outside of Central Ring Road Near No.20	Construction	3.6		●	
21-1 collector street between inner and central	Construction	3.6	●		
21-2 collector street between inner and central	Construction	1.4			●
23 Central Ring road	Construction	6.4		●	
27 Radial Road between Inner and Central	Construction	5.2	●		
28 Inner Ring Road	Construction	3.9	●		
29 Outer Ring Road (Eastern Part)	Construction	7.4			●
30 Outer Ring Road (Notrem Part)	Construction	8.7		●	
31 Collector Street between Inner and Central	Construction	4.7	●		
32 collector street between central and Outer ring road	Construction	3.8		●	
33 collector street between central and Outer ring road	Construction	2.9			●
35 collector street between central and Outer ring road	Construction	6.6		●	
36 collector street outside of Outer ring road	Construction	17.8		●	
39 Development with Lao-China Railway Station	Construction	4.9	●		
41 collector street between central and Outer ring road	Construction	1.7	●		
42 Widening (Inner Ring Road)	Widening	1.6	●		
46 Widening (2nd Outer Ring Rd. east)	Widening	0.8	●		

ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ

ຕາຕະລາງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

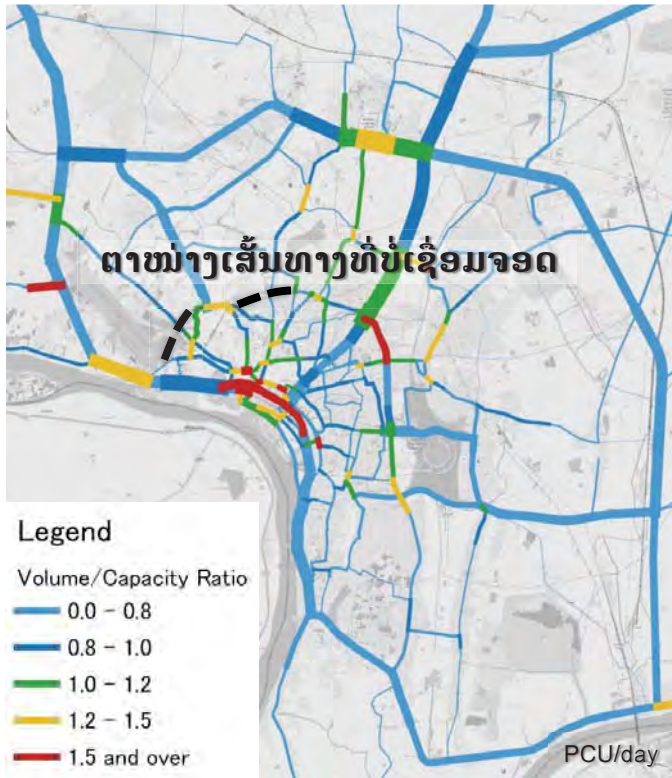
55 Inner roads in KM21	Construction	6.0		●	
56 Expressway project (east direction)	Construction	82.1			●
57 Expressway project (north direction)	Construction	18.1			●
58 Widening for PT project (Around Patousay)	Widening	1.4	●		
59 Widening for PT project (Inner ring Rd.)	Widening	1.2	●		
60 Widening for BRT project (Setthathilath Rd.)	Widening	0.5	●		
61 Widening for PT project (Asean Rd.)	Widening	0.1	●		
62 Widening for PT project (2nd Inner ring Rd.)	Widening	6.0	●		
63 Widening for PT project (Inner ring Rd. south)	Widening	6.1	●		
64 Widening for PT project (2nd Inner ring Rd. south)	Widening	12.9	●		
65 Widening for PT project (Riverside Rd. south)	Widening	15.0	●		
66 Widening for PT project (Outer ring Rd. south)	Widening	1.2	●		
67 Widening for PT project (Road in front of Thanaleng station)	Widening	1.0	●		
68 Widening for PT project (Asean palace Rd.)	Widening	5.4	●		
69 Widening for PT project (Radial Rd. from Outer ring to 2nd Outer ring)	Widening	6.0	●		
70 Widening for PT project (Radial Rd. from Outer ring to 450 Khoksa-Ath Rd.)	Widening	2.2	●		
71 Widening for PT project (Outer ring Rd. from Ave. Lang Xang to NUOL)	Widening	1.8	●		
72 Widening for PT project (Outer ring Rd. west)	Widening	10.3	●		
73 Widening for PT project (NH13 from Vang Vieng Expw. entrance to north)	Widening	4.2	●		
74 Widening for BRT project (Khouvieng Rd. in front of CBS)	Widening	1.1		●	
75 Widening for BRT project (Setthathilath Rd. west to the airport direction)	Widening	3.8		●	
76 Widening for PT project (Phonetong Rd.)	Widening	2.3		●	
77 Widening for PT project (Radial Rd. north from Outer ring to 2nd Outer ring)	Widening	10.5		●	
78 Widening for PT project (Radial Rd. north on the right of NUOL)	Widening	1.7		●	
79 Widening for BRT project (Rue. Dongpayna)	Widening	2.2		●	
80 Widening for PT project (NH13 from Vang Vieng Expw. entrance to north extension)	Widening	15.2			●
81 Widening for PT project (2nd Outer ring Rd. east)	Widening	5.8			●
82 Widening for PT project (Radial Rd. from 2nd Outer ring Rd.)	Widening	7.5			●

ບ່ອນອີງ: ຜົນການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການດ້ານການສັນຈອນ

ຕົວຢ່າງຂອງຜົນການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການດ້ານການສັນຈອນ

S 1 ບໍ່ເຮັດຫຍັງເພີ່ມເຕີມ (2040)

S2 ສຸມໃສ່ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ (2040)



ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ

2.1 ການບໍາລຸງຮັກສາ & ຄຸ້ມຄອງທາງປູຢາງ

- ການບໍາລຸງຮັກສາ & ການຄຸ້ມຄອງທາງປູຢາງ, ການເຕັມເສັ້ນທາງ ແລະ ຮອງລະບາຍນໍ້າຕາມເສັ້ນທາງທີ່ດີ

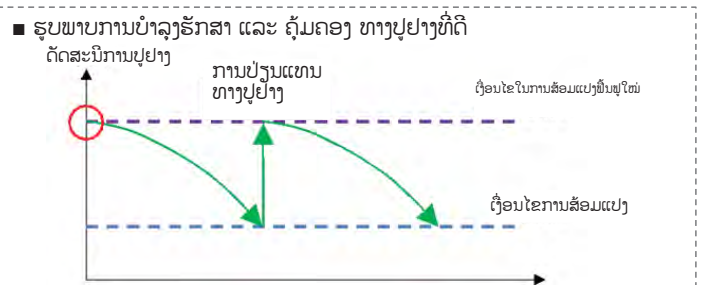


• ຮອງລະບາຍທີ່ໃຊ້ການບໍ່ໄດ້

- ທາງຢາງທີ່ເສຍຫາຍ
- ເສັ້ນແບ່ງທາງການສັນຈອນທີ່ແນມບໍ່ເຫັນ

ແຜນບໍາລຸງຮັກສາທີ່ດີ

- ການກວດກາແຕ່ລະໄລຍະ
 - ການທໍາຄວາມສະອາດແຕ່ລະໄລຍະ
 - ເຄື່ອງມື/ ອຸປະກອນທີ່ທັນທານ
- ການບໍາລຸງຮັກສາເສັ້ນທາງທີ່ດີ ເຮັດໃຫ້ມີຄວາມປອດໄພຕາມເສັ້ນທາງ ແລະ ປະສິດທິພາບຂອງເສັ້ນທາງທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນ



ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ

3.1 ຄວບຄຸມການສັນຈອນເພື່ອເສີມສ້າງຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະໜົນ

- ສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່
- ປັບປຸງເຄື່ອງມືໃນການບັງຄັບໃຊ້ລະບຽບການສັນຈອນ



ເຄື່ອງມືທີ່ດີໃນການບັງຄັບລະບຽບເມົາແລ້ວຂັບ



ເຄື່ອງມືທີ່ດີໃນການບັງຄັບລະບຽບຈຳກັດຄວາມໄວ

- ສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃຫ້ແກ່ UTMS ຄຸ້ມຄອງການຈອດຍານພາຫະນະຕາມສາຍທາງ BRT



Parking sign



ການໃຫ້ບໍລິການເທິງມືຖື ຕໍ່ ກັບການບໍລິການເຂົ້າເຖິງບ່ອນຈອດລົດ

ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ

3.2 ການຄຸ້ມຄອງຄວາມຕ້ອງການດ້ານການສັນຈອນ & ຄຸ້ມຄອງປະສິທິພາບຂອງເສັ້ນທາງ

- ການຄຸ້ມຄອງຄວາມຕ້ອງການດ້ານການສັນຈອນ ເພີ່ມຄ່າຈອດລົດ
- ຄຸ້ມຄອງປະສິທິພາບຂອງເສັ້ນທາງ
 - ການບັງຄັບໃຊ້ລະບຽບຈອດລົດຊະຊາຍຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ເປັນປະຈຳ

Parking charges for 2020
Proposed increases in Tonbridge & Malling

SHORT STAY	CURRENT	PROPOSED
30 minutes	£0.70	£0.70
1 hour	£1.30	£1.40
2 hours	£2.30	£2.50
3 hours	£3.10	£3.40
4 hours	£3.80	£4.20

LONG STAY	CURRENT	PROPOSED
1 hour	£1.30	£1.40
2 hours	£2.30	£2.50
3 hours	£3.10	£3.40
6 hours	£4.70	£5.30
All day	£5.90	£6.70

Source: <https://www.kentonline.co.uk/malling/news/parking-fees-set-to-increase-in-new-year-219280/>



Source: <https://totallymotor.co.uk/where-to-store-your-car-in-london/>

- ນິຕິກຳສຳລັບການຂົນສົ່ງທີ່ຕອບສະໜອງຄວາມຕ້ອງການ ສ້າງນິຕິກຳສຳລັບ ບໍລິການເອີ້ນລົດ RHS ໃຫ້ເປັນການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ.

2. ເພີ່ມຄ່າປັບໄໝໃນການຈອດລົດ

HIGHER FINES FOR ILLEGAL PARKING
EFFECTIVE JANUARY 7, 2019

	OLD	NEW
Attended vehicles	P200	P1,000
Unattended vehicles	P500	P2,000
Road obstruction	P150	P1,000

Parking is prohibited on:

- All national highways
- Major bus lanes
- All public roads except subdivisions and roads covered by existing parking ordinances.

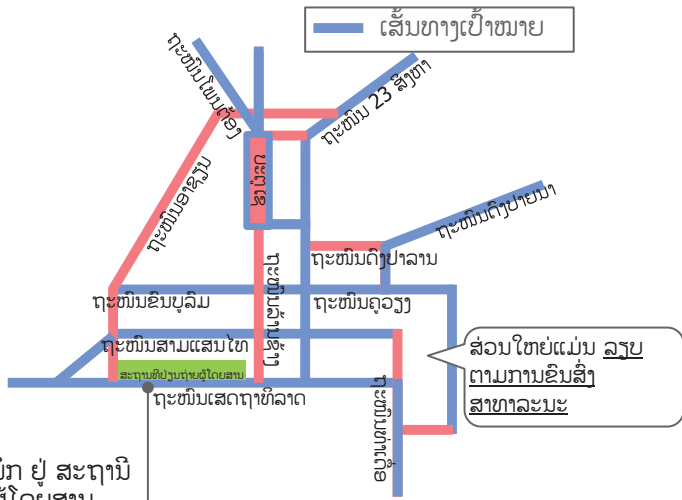
ABS-CBN NEWS | ABS-CBN NEWS

Source: <https://news.abs-cbn.com/>

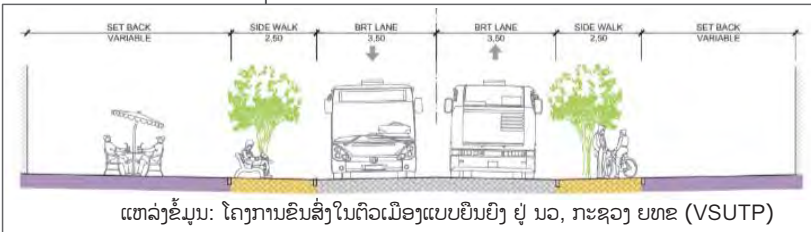
ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ

4.1.2 ການປັບປຸງທາງຍ່າງທີ່ມີຢູ່

- ພາກສ່ວນທີ່ປັບປຸງທາງຍ່າງ



ແບບເຕັກນິກ ຢູ່ ສະຖານີ ປ່ຽນຖ່າຍຜູ້ໂດຍສານ



- ພາບລວມຂອງທາງຍ່າງໃນອະນາຄົດລຽບຕາມການຂົນສົ່ງສາທາລະນະສະພາບປະຈຸບັນ



ຫຼັງຈາກການພັດທະນາ

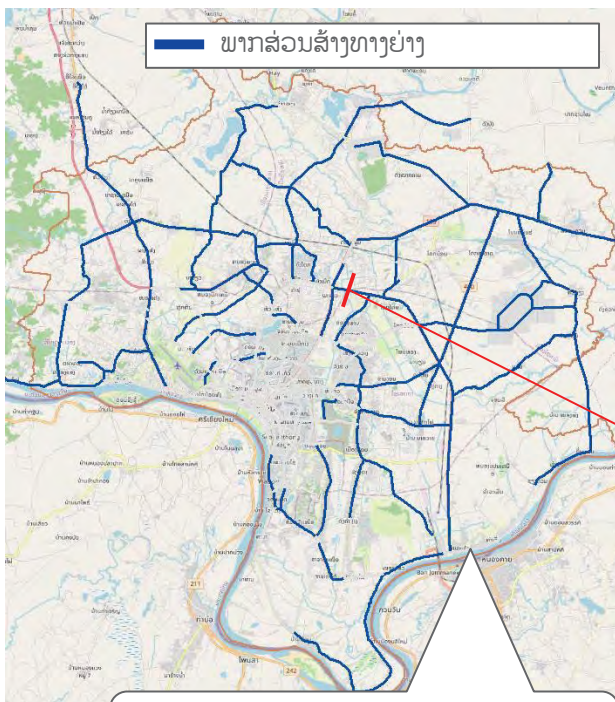


ແຕ່ລ່ງຂໍ້ມູນ: ກະຊວງ ຍທຂ, ແຜນຜັງເມືອງລວມ ນວ 2030

ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ

4.1.1 ການສ້າງທາງຍ່າງໃໝ່

- ພາກສ່ວນຂອງທາງຍ່າງໃໝ່

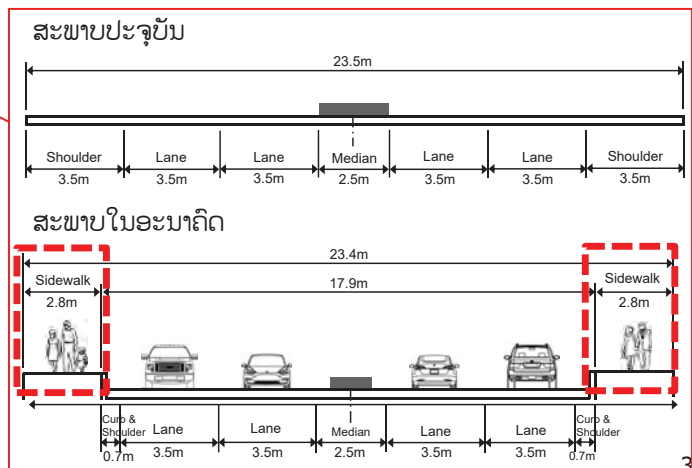


ການສ້າງທາງຍ່າງທີ່ເປັນເປົ້າໝາຍ ໃນ ສ່ວນທີ່
• ວາງແຜນຈະສ້າງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ



ການສ້າງທາງຍ່າງ

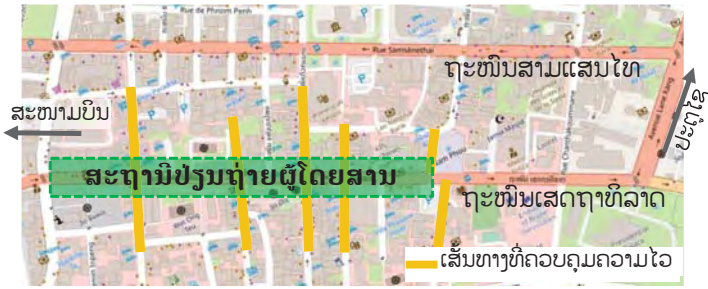
Source: <https://www.clintonnc.com/news/12068/sidewalk-construction-seeks-to-improve-clinton-connectivity>



ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ

4.2.1 ຖະໜົນຄົນເດີນ & ຄວບຄຸມຄວາມໄວຂອງລົດແລ່ນ

- ຖະໜົນຄົນເດີນ (ສະຖານີປ່ຽນຖ່າຍຜູ້ໂດຍສານ)



ສະຖານີປ່ຽນຖ່າຍໂດຍສານ ຢູ່ Oakland
Source: American Planning Association HP

- ການຄວບຄຸມຄວາມໄວຂອງລົດແລ່ນ

ລູກລະນາດ

ຈຳກັດຄວາມໄວ



- ຄວບຄຸມການຈອດລົດຕາມແຄມທາງ

ການບັງຄັບໃຊ້ລະບຽບການສັນຈອນ

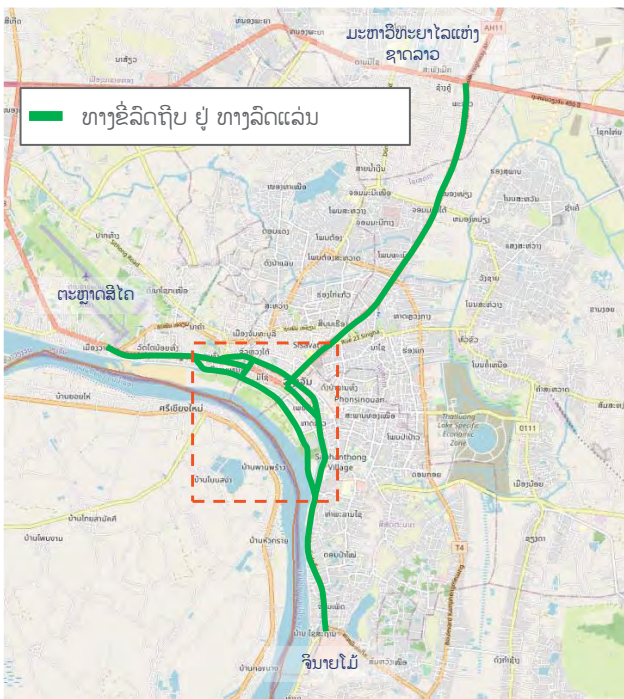


ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ

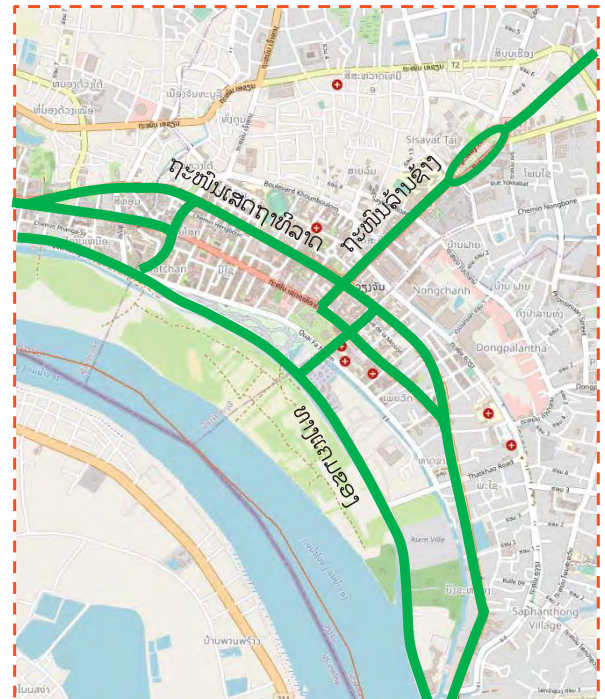
5.1.1 ທາງລົດຖີບ

- ທາງລົດຖີບ

ແຜນທີ່ສຳລັບທາງລົດຖີບທັງໝົດ



ແຜນທີ່ສຳລັບທາງລົດຖີບທັງໝົດ ຢູ່ ໃຈກາງຕົວເມືອງ



ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ

5.1.2 ບ່ອນຈອດລົດຖີບ ແລະ ພື້ນທີ່ຂີ່ລົດຖີບ

- ພື້ນທີ່ບ່ອນຈອດ ແລະ ຂີ່ລົດຖີບ
 - ຕ້ອງໄດ້ສ້າງ/ພັດທະນາໃຫ້ກັບສະຖານີຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ຢູ່ ເຂດຕົວເມືອງຢ່ອຍ
 - ຜູ້ເດີນທາງເປັນປະຈຳດ້ວຍລົດຖີບສາມາດເຂົ້າເຖິງສະຖານີຂົນສົ່ງສາທາລະນະໄດ້ຢ່າງງ່າຍດາຍ
- ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນການຂີ່ ແລະ ຈອດລົດຖີບ



ສະຖານີຈອດ ແລ້ວ ຂີ່ລົດຖີບ ຢູ່ USA
Source: <https://bouldercounty.gov>



ພື້ນທີ່ຈອດລົດຖີບ
Source: <https://cycle-works.com/products/junior-bike-parking/>

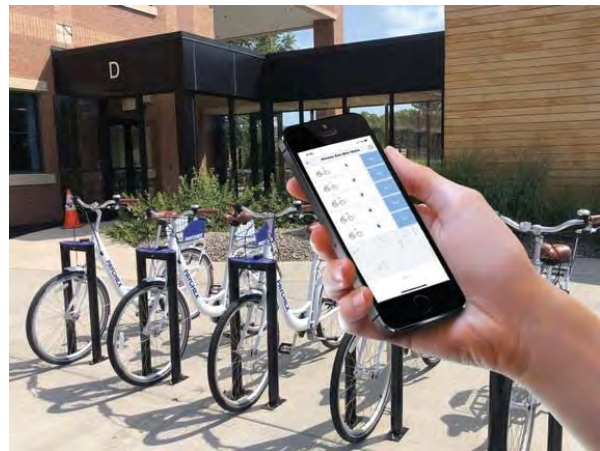
ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ

5.2.1 ກິດຈະກຳການປູກຈິດສຳນຶກ & ລະບົບໃຊ້ລົດຖີບຮ່ວມກັນ + MaaS

- ກິດຈະກຳປູກຈິດສຳນຶກ
ການຊ່ວຍເຫຼືອດ້ານວິຊາການໃຫ້ແກ່ເຈົ້າໜ້າທີ່ຕໍາຫຼວດ
- ລະບົບໃຊ້ລົດຖີບຮ່ວມກັນ
ການສ້າງນິຕິກຳ



ກິດຈະກຳປູກຈິດສຳນຶກ ຢູ່ ສະຖາບັນສຶກສາ
Source: <https://roadsafewestgate.org.au>



ລະບົບໃຊ້ລົດຖີບຮ່ວມກັນ
Source: <https://onbikeshare.com>

- ນະໂຍບາຍທີ່ເໝາະສົມສຳລັບຜູ້ທີ່ເດີນທາງດ້ວຍລົດຖີບເປັນປະຈຳ
ໃຫ້ສ່ວນຫຼຸດໃນການໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ຈອດ ແລະ ຂີ່ລົດເມເປັນປະຈຳ

ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ

6.1 ການປອດສິ່ງກົດຂວາງຢູ່ອ້ອມຮອບສະຖານີໂດຍສານຫຼັກ

- ການປອດສິ່ງກົດຂວາງຢູ່ອ້ອມຮອບສະຖານີໂດຍສານຫຼັກ
- ຄວາມກວ້າງທີ່ເໝາະສົມສໍາລັບທາງຢ່າງ
- ແນະນໍາລົດເມທີ່ບໍ່ມີຂັ້ນໄດ
- ນິຕິກຳສໍາລັບການປອດສິ່ງກົດຂວາງ



ການປອດສິ່ງກົດຂວາງຢູ່ສະຖານີໂດຍສານ
ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທະນາຄານໂລກ

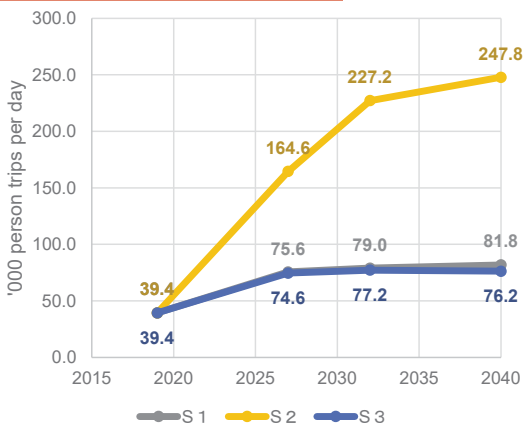


ທາງຢ່າງທີ່ກວ້າງ ຢູ່ ຍີ່ປຸ່ນ
ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: Minato-city

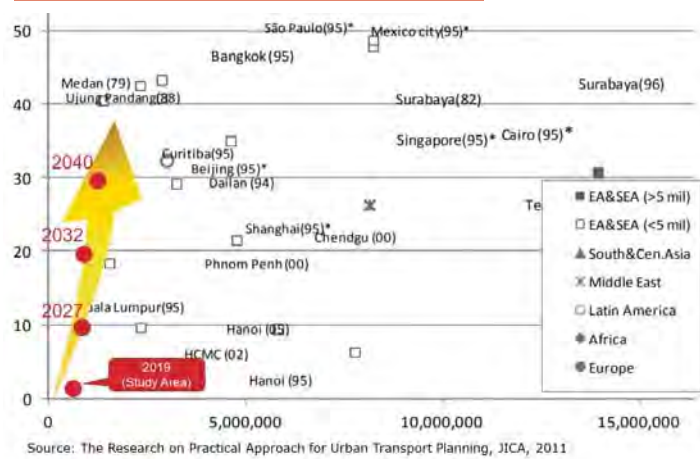
ການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳ

ລ	ຕົວຊີ້ວັດ/ ກິດຈະກຳ		ປີ 2019	ເປົ້າໝາຍໃນໄລຍະສັ້ນ (-2027)	ເປົ້າໝາຍໃນໄລຍະກາງ (-2032)	ເປົ້າໝາຍໃນໄລຍະຍາວ (-2040)
1	ອັດຕາສ່ວນການນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ	ເປົ້າໝາຍ	1.4%	10.0%	20.0%	30.0%
		ຜົນວິເຄາະ	1.4%	10.9%	14.0%	14.2%
2	ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຄອບຄຸມການເຂົ້າເຖິງຂອງປະຊາກອນໃນໄລຍະ 500m	ເປົ້າໝາຍ	45.9%	50.0%	55.0%	60.0%
		ຜົນວິເຄາະ	45.9%	53.6%	60.8%	62.4%

ບ່ອນອີງ: ຈຳນວນຜູ້ໂດຍສານປະຈຳວັນ



ເປົ້າໝາຍອັດຕາສ່ວນການນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ



ເປັນຫຍັງ “ການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳ” ຈຶ່ງມີຄວາມຈຳເປັນ?

- ຜົນການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການດ້ານການສັນຈອນ ຊື່ໃຫ້ເຫັນວ່າ ເຖິງແມ່ນວ່າບັນດາໂຄງການທີ່ສະເໜີທັງໝົດໃນແຜນແມ່ບົດຖືກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ກໍຍັງເຫັນວ່າມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກທີ່ຈະບັນລຸອັດຕາສ່ວນຜູ້ໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃຫ້ໄດ້ 30% ໃນອະນາຄົດ.

*ການວິເຄາະນີ້ແມ່ນຍັງບໍ່ທັນໄດ້ພິຈາລະນາເຖິງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມາດຕະການເປົ້າເຊັ່ນ: ການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງ MM

- ສະນັ້ນ, ເພື່ອບັນລຸເປົ້າໝາຍທີ່ກຳນົດໄວ້ ສຳຄັນແມ່ນເຮັດໃນສິ່ງທີ່ເຮົາສາມາດປ່ຽນທັດສະນະຄະຕິ/ຄວາມຄິດ ຂອງຜູ້ຄົນທີ່ອາໄສໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ເຊັ່ນ ສືບຕໍ່ຈັດຕັ້ງ MM.

ການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳ

ແຜນປະຕິບັດງານ

ຍຸດທະສາດ

1. ຍຸດທະສາດຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງ (mobility management) ແລະ ມາດຕະການຄວບຄຸມຄວາມຕ້ອງການດ້ານການເດີນທາງ ເພື່ອຫັນມາໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

ແຜນປະຕິບັດງານ

1. ການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳຂອງຜູ້ຄົນ

- ໂຄງການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງ
- ໂຄງການສ້າງການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃຫ້ເປັນທີ່ນິຍົມ
- ໂຄງການຫັນມາໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະດ້ວຍການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງ
- ສ້າງສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກ ແລະ ສິ່ງເສີມ ຈອດ ແລ້ວ ຈອນ (P&R)
- ສະຖານີປ່ຽນຖ່າຍຜູ້ໂດຍສານ/ ຖະໜົນຄົນເດີນ ທີ່ໜ້າຢ່າງ ຢູ່ ເຂດໃຈກາງຕົວເມືອງ

2. ການຄຸ້ມຄອງຄວາມຕ້ອງການດ້ານການສັນຈອນ

- ການປັບປ່ຽນໂມງເຂົ້າ-ອອກວຽກ
- ເຮັດວຽກຢູ່ບ້ານ
- ການຂີ່ລົດຮ່ວມກັນ
- ຫຼຸດຜ່ອນອັດຕາເດີນທາງຂອງລົດສ່ວນຕົວ ແລະ ເພີ່ມເຂົ້າໃນການໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

3. ການສຶກສາ

- ການສຶກສາຢູ່ໂຮງຮຽນກ່ຽວກັບການເດີນທາງ ແລະ ລະບຽບຈາລະຈອນ
- ສິ່ງເສີມລົດເມໂຮງຮຽນ

ການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳ

1. ສິ່ງເສີມການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

ແຜນປະຕິບັດງານ

1. ໂຄງການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງ
2. ໂຄງການສ້າງການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃຫ້ເປັນທີ່ນິຍົມ
3. ໂຄງການຫັນມາໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະດ້ວຍການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງ
4. ສ້າງສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກ ແລະ ສິ່ງເສີມ ຈອດ ແລ້ວ ຈອນ (P&R)
5. ສະຖານີປ່ຽນຖ່າຍຜູ້ໂດຍສານ/ ຖະໜົນຄົນເດີນ ທີ່ໜ້າຢ່າງ ຢູ່ ເຂດໃຈກາງຕົວເມືອງ

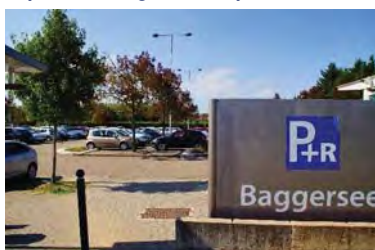
ການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງ (MM) ກິດຈະກຳ (VTMP)



ການອອກແບບເຊື່ອມໂຍ່ງລະບົບລົດເມ (Osaka, Japan)



ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກ ຈອດ ແລ້ວ ຈອນ (Strasbourg, France)



ເຂດຖະໜົນຄົນເດີນ (Metz, France)



ການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳ

2. ການຄຸ້ມຄອງຄວາມຕ້ອງການດ້ານການສັນຈອນ

1. ການປັບປ່ຽນໂມງເຂົ້າ-ອອກວຽກ
2. ເຮັດວຽກຢູ່ບ້ານ
3. ການຂີ່ລົດຮ່ວມກັນ
4. ຫຼຸດຜ່ອນອັດຕາເດີນທາງຂອງລົດສ່ວນຕົວ ແລະ ເພີ່ມເຂົ້າໃນການໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

3. ການສຶກສາ

1. ການສຶກສາຢູ່ໂຮງຮຽນກ່ຽວກັບການເດີນທາງ ແລະ ລະບຽບຈາລະຈອນ
2. ສົ່ງເສີມລົດເມໂຮງຮຽນ

Public transport education for kids



Public transport education at Universities



ການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳ

ຕາຕະລາງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

Proposed Project	Status	Implementing Authority	Short-term 2022~2027	Middle-term 2028~2032	Long-term 2033~2040	Unit
Strategy 2: Strategic mobility management and travel demand and control measures for modal shift to public transport						
PS2-01 Mobility management programs (for residents, workers, and students)	-					
1) -Short	Short	VCSBE	▶			5
2) -Middle	Middle	VCSBE		▶		5
3) -Long	Long	VCSBE			▶	8
PS2-02 Branding public transport services Projects (integrated design, resident and user program, education program)	-					
1) -Short	Short	VCSBE	▶			5
2) -Middle	Middle	VCSBE		▶		5
3) -Long	Long	VCSBE			▶	8
PS2-03 Modal shift programs with MM (Commuting allowance policy revision, commuting bus operations, school bus operations, public events)	-					
1) -Short	Short	VCSBE	▶			5
2) -Middle	Middle	VCSBE		▶		5
3) -Long	Long	VCSBE			▶	8
PS2-04 Park and Ride (P&R) facility development and promotion program	Short		▶	▶	▶	
PS2-05 Transit mall/Pedestrianized street for walkability at the CBD	Short	ADB				

ວິທີການຄົບຖ້ວນ

- ◆ ບໍ່ມີການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ດີ ກໍ່ບໍ່ສາມາດບັງຄັບໃຊ້ລະບຽບຢ່າງເຂັ້ມງວດໄດ້.
- ◆ ບໍ່ມີການບັງຄັບໃຊ້ລະບຽບເຂັ້ມງວດ ກໍ່ບໍ່ສາມາດບັນລຸການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ດີໄດ້.
- ◆ ກ່ອນການເປີດບໍລິການລົດເມດ່ວນ BRT ແມ່ນຈັດຕັ້ງການປຶກສາຫາລືກັນຢ່າງລະອຽດ ແລະ ກົງໄປກົງມາ ເພື່ອເພີ່ມປະສິດຜົນຂອງການບັງຄັບໃຊ້ລະບຽບ



ພື້ນຖານໂຄ່ງລ່າງ

- ✓ ຕາໜ່າງລົດເມດ່ວນ BRT/ລົດເມ
- ✓ ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ



ມາດຕະການເບົາ

- ✓ ການຄຸ້ມຄອງການຈອດລົດ
- ✓ ການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງ



ກົດລະບຽບ/ ການບັງຄັບໃຊ້ກົດລະບຽບ

- ✓ ຈອດລົດບໍ່ຖືກລະບຽບ
- ✓ ເມົາແລ້ວຂັບ

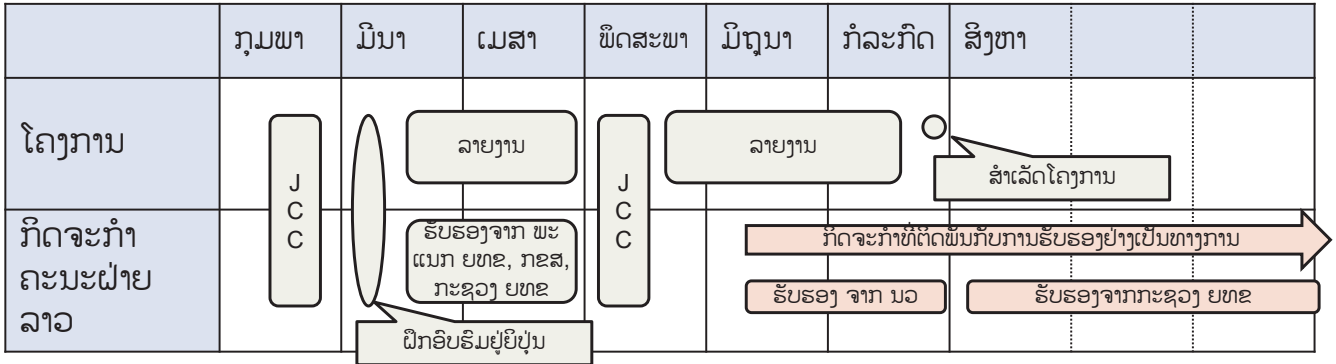


ຜົນສໍາເລັດ!

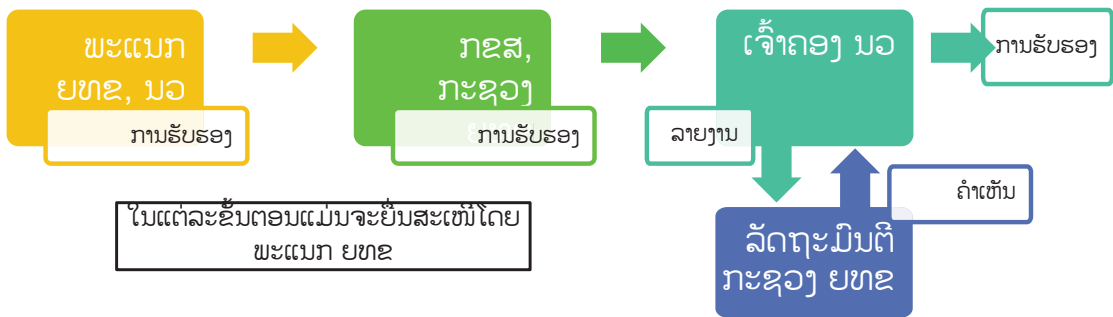
ລະບົບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ຍືນຍົງ

ແຜນວຽກ

1. ຕາຕະລາງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

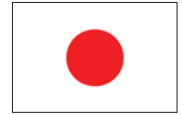


2. ຂະບວນການຮັບຮອງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ ນວ



Thank you





ໂຄງການເພື່ອສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງລະບົບການ ຂົນສົ່ງພາຍໃນຕົວເມືອງແບບຍືນຍົງ ຢູ່ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ

ກອງປະຊຸມຄະນະຮ່ວມຊື້ນຳໂຄງການ ຄັ້ງທີ 6 (JCC)

21 ກຸມພາ 2023



JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY
KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL
INTERNATIONAL DEVELOPMENT CENTER OF JAPAN
ORIENTAL CONSULTANTS GLOBAL



ແບບແຜນໂຄງການ

ຈຸດປະສົງຂອງໂຄງການ

ຍົກລະດັບຄວາມເຂັ້ມແຂງ ຂອງ ສະຖາບັນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ແລະ ຄະນະຮັບຜິດຊອບໃນການສ້າງແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ຢູ່ ວຽງຈັນ. ນອກນັ້ນ, ການຈັດຕັ້ງບໍລິຫານ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງຄວາມສາມາດຂອງພວກເຂົາ ສຳລັບ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ນະໂຍບາຍການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ຈາກແຜນແມ່ບົດ ແມ່ນມີຄວາມແໜ້ນແຟ້ນຂຶ້ນ.

1. ຄວາມເຂົ້າໃຈຕໍ່ກັບບັນດາຂໍ້ຄົງຄ້າງຂອງຄະນະວິຊາການທີ່ໄດ້ເຂົ້າຝຶກອົບຮົມ ກ່ຽວກັບການສ້າງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ໄດ້ ຮັບການປັບປຸງ ແລະ ມີຜົນໄດ້ຮັບຫຼາຍກວ່າ 70% ໃນ ຄະແນນສອບເສັງ ຫຼັງການຝຶກອົບຮົມ

→ **ບັນລຸຜົນສຳເລັດແລ້ວ**

2. ຄວາມເຂົ້າໃຈຂອງຄະນະວິຊາການທີ່ໄດ້ເຂົ້າຝຶກອົບຮົມ (ຈຳນວນຫຼາຍຄັ້ງ) ກ່ຽວກັບຄຸ້ມຄອງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ໄດ້ ຮັບການປັບປຸງ ແລະ ມີຜົນໄດ້ຮັບຫຼາຍກວ່າ 70% ໃນ ຄະແນນສອບເສັງ ຫຼັງການຝຶກອົບຮົມ

→ **ບັນລຸຜົນສຳເລັດແລ້ວ**

3. ກະຊວງ ຍທຂ, ກຂສ ແລະ ພະແນກ ຍທຂ ຫຼື ບັນດາສະຖາບັນກ່ຽວຂ້ອງ ຮັບຮອງເອົາ ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ແລະ ແຜນປະຕິບັດ ຢ່າງເປັນທາງການ (ຈະໄດ້ກຳນົດ "ບັນດາສະຖາບັນອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ" ເຊິ່ງມີໜ້າທີ່ຮັບຜິດຊອບໃນ ການຮັບຮອງເອົາ ແຜນແມ່ບົດ ແລະ ແຜນປະຕິບັດ", ຖ້າຈຳເປັນ)

→ **ຄາດວ່າຈະບັນລຸຜົນສຳເລັດພາຍໃນໄລຍະການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ.**

ແບບແຜນໂຄງການ

ໝາກຜົນ 1

ສ້າງກົນໄກ ການປົກສາຫາລື ແລະ ການແບ່ງບັນຄວາມຄິດເຫັນ ກ່ຽວກັບບັນດາຂໍ້ຄົງຄ້າງ ດ້ານການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ.

1. ຫຼາຍກວ່າ 3 ຂໍ້ຄົງຄ້າງທີ່ໄດ້ກຳນົດໃນຊ່ວງໄລຍະທຳອິດຂອງໂຄງການ ແມ່ນໄດ້ຖືກປົກສາຫາລື ໃນກອງປະຊຸມຄະນະຮັບຜິດຊອບການແກ້ໄຂຄວາມແອອັດ, ການປ້ອງກັນອຸປະຕິເຫດ ໃນການສັນຈອນຕາມເສັ້ນທາງ ແລະ ຄຸ້ມຄອງການຈັດສັນຄວາມເປັນລະບຽບຮຽບຮ້ອຍໃນຕົວເມືອງ ແລະ ຊານເມືອງ ຂອງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (CTMC)

→ **ພາຍໃຕ້ການຄວບຄຸມຂອງໂຄງການ: ບັນລຸຜົນສຳເລັດແລ້ວ**

2. ຫຼາຍກວ່າ 3 ຂໍ້ຄົງຄ້າງທີ່ໄດ້ກຳນົດ ແລະ ປົກສາຫາລືກັນ ໃນຊ່ວງໄລຍະທຳອິດຂອງໂຄງການ ໃນ CTMC ແມ່ນໄດ້ປະຕິບັດໂດຍ ສະຖາບັນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ພ້ອມທັງ ຕິດຕາມກົດຈະກຳການເຄື່ອນໄຫວນັ້ນໆ

→ **ພາຍໃຕ້ການຄວບຄຸມຂອງໂຄງການ: ບັນລຸຜົນສຳເລັດແລ້ວ**

ແບບແຜນໂຄງການ

ໝາກຜົນ 2

ສ້າງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ແລະ ຈັດການຝຶກອົບຮົມ (ລວມທັງ ການຝຶກອົບຮົມກັບທີ່ OJT) ໃຫ້ແກ່ຄະນະວິຊາການຝ່າຍລາວ ເພື່ອສ້າງຄວາມສາມາດໃຫ້ແກ່ພວກເຂົາ.

1. ຄະນະວິຊາການ ຫຼາຍກວ່າ 70% ຮັບການຝຶກອົບຮົມ ກ່ຽວກັບການສ້າງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ

→ **ບັນລຸຜົນສຳເລັດແລ້ວ**

2. ສ້າງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ຂອງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນໂດຍປັບປຸງ ຈາກ ສະບັບ ປີ 2008.

→ **ກຳລັງຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ**

3. ສ້າງແຜນປະຕິບັດງານເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ.

→ **ກຳລັງຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ**

ແບບແຜນໂຄງການ

ໝາກຜົນ 3

ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ (ຫຼາຍກວ່າໜຶ່ງໂຄງການ) ແລະ ຂໍ້ຄົງຄ້າງທີ່ເປັນເປົ້າໝາຍໄດ້ຫຼຸດຜ່ອນລົງ.

1. ຄະນະວິຊາການຫຼາຍກວ່າ 3 ທ່ານມີພາລະບົດບາດໃນການວາງແຜນ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ
→ **ບັນລຸຜົນສໍາເລັດແລ້ວ**

2. ຄະນະວິຊາການຫຼາຍກວ່າ 18 ທ່ານ ຮັບການຝຶກອົບຮົມ ກ່ຽວກັບຄຸ້ມຄອງໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ
ຄະນະວິຊາການຫຼາຍກວ່າ 70% ຮັບການຝຶກອົບຮົມ ກ່ຽວກັບຄຸ້ມຄອງໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ
→ **ບັນລຸຜົນສໍາເລັດແລ້ວ**

3. ຕົວຊີ້ວັດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການສັນຈອນໃນຕົວເມືອງ ແມ່ນໄດ້ປັບປຸງ ດ້ວຍ ຄວາມໄວໃນການເດີນທາງໂດຍສະເລ່ຍ +5 km/h ໃນ ພື້ນທີ່ໂຄງການທົດລອງ.
→ **ບັນລຸຜົນສໍາເລັດໃນບາງສ່ວນ**

ແບບແຜນໂຄງການ

ເປົ້າໝາຍລວມ

ບັນດາມາດຕະການດ້ານສະຖາບັນ ແລະ ໂຄງການສໍາຄັນທີ່ໄດ້ສະເໜີໃນແຜນແມ່ບົດຂຶ້ນສິ່ງໃນຕົວເມືອງ ແມ່ນໄດ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຢູ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ພາຍໃຕ້ ການນໍາພາຂອງ ລັດຖະບານ ແຫ່ງ ສປປ ລາວ

1. ຫຼາຍກວ່າ 3 ໂຄງການ ແລະ/ຫຼື ບັນດານະໂຍບາຍທີ່ໄດ້ສະເໜີໃນແຜນແມ່ບົດ ແມ່ນປະກອບເຂົ້າໃນໃນແຜນປະຈໍາປີຂອງກະຊວງ ຍທຂ, ກຂສ ຫຼື ອົງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ກັບ ການຈັດສັນງົບປະມານ.

2. ຫຼາຍກວ່າ 2 ໂຄງການ ແລະ/ຫຼື ບັນດານະໂຍບາຍທີ່ໄດ້ສະເໜີໃນແຜນແມ່ບົດ ແມ່ນຢູ່ພາຍໃຕ້ການປຶກສາຫາລື ແລະ ພິຈາລະນາເຖິງຜູ້ໃຫ້ທຶນ ເພື່ອການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ.

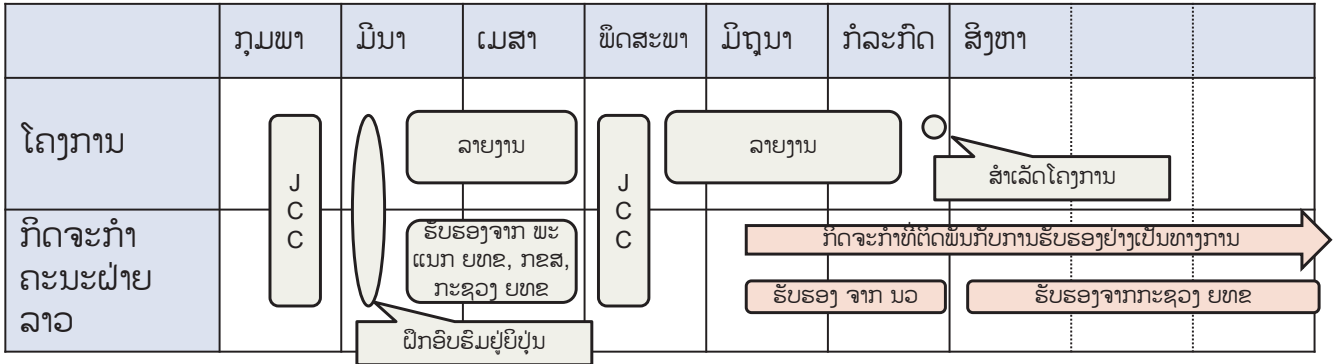
3. ຫຼາຍກວ່າ 5 ໂຄງການ ແລະ/ຫຼື ບັນດານະໂຍບາຍທີ່ໄດ້ສະເໜີໃນແຜນແມ່ບົດ ແມ່ນປະກົດຜົນເປັນຈິງ (ພາຍໃຕ້ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຫຼື ໄດ້ສໍາເລັດແລ້ວ)

4. ຕົວຊີ້ວັດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການສັນຈອນ, ຈໍານວນຜູ້ໂດຍສານລົດເມ ໃນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ໄດ້ຮັບການປັບປຸງ 370 ເປີເຊັນ ຫຼື ຫຼາຍກວ່າ.

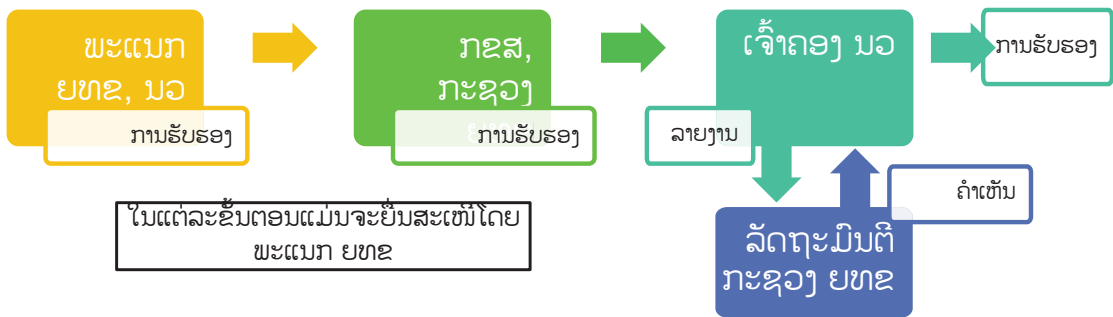
5. ສ້າງພາລະບົດບາດຂອງຄະນະຮັບຜິດຊອບການແກ້ໄຂຄວາມແອອັດ, ການປ້ອງກັນອຸປະຕິເຫດ ໃນການສັນຈອນຕາມເສັ້ນທາງ ແລະ ຄຸ້ມຄອງການຈັດສັນຄວາມເປັນລະບຽບຮຽບຮ້ອຍໃນຕົວເມືອງ ແລະ ຊານເມືອງຂອງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (CTMC) ແລະ ໄດ້ປຶກສາຫາລື ຫຼາຍກວ່າ 2 ຂໍ້ຄົງຄ້າງ ຕໍ່ກັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນແມ່ບົດ ໃນກອງປະຊຸມ CTMC ປະຈໍາປີ.

ແຜນວຽກ

1. ຕາຕະລາງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

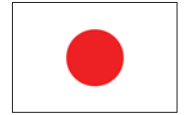


2. ຂະບວນການຮັບຮອງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ ນວ



Thank you





ໂຄງການເພື່ອສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງລະບົບການຂົນສົ່ງ ພາຍໃນຕົວເມືອງແບບຍືນຍົງ ຢູ່ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ

ກອງປະຊຸມຄະນະຮ່ວມຊື້ນຳໂຄງການ ຄັ້ງທີ 7 (JCC)

ຕຸລາ 2023



JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY
KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL
INTERNATIONAL DEVELOPMENT CENTER OF JAPAN
ORIENTAL CONSULTANTS GLOBAL



1. ບົດລາຍງານແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ

ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງແມ່ນຫຍັງ?

"ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ" ແມ່ນວິໄສທັດສຳລັບລະບົບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງໃນອະນາຄົດ ທີ່ກຳນົດ ໂດຍອີງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງອີງຕາມຜົນສຳຫຼວດການເດີນທາງສ່ວນບຸກຄົນ ແລະ ຂໍ້ມູນອື່ນໆ ພ້ອມທັງຄຳເຫັນຈາກ ປະຊາຊົນ ແລະ ຜູ້ບໍລິການຂົນສົ່ງ ເພື່ອແກ້ໄຂບັນຫາການຂົນສົ່ງໃນປະຈຸບັນ ແລະ ອະນາຄົດ ໃນ ເຂດຕົວ ເມືອງ.

ເປົ້າໝາຍຂອງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ

- ກວມເອົາ:
ເຂດຕົວເມືອງໃນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (780 km²)
- ຈຳນວນປະຊາກອນ: 648,976 (ອີງຕາມຜົນສຳຫຼວດ ພົນລະເມືອງ ໃນປີ 2015)

ປີເປົ້າໝາຍ

- 2040

ພາກສ່ວນຮັບຜິດຊອບ

- ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ
- ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ



1. ບົດລາຍງານແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ

ຂະບວນການສ້າງແຜນແມ່ບົດ



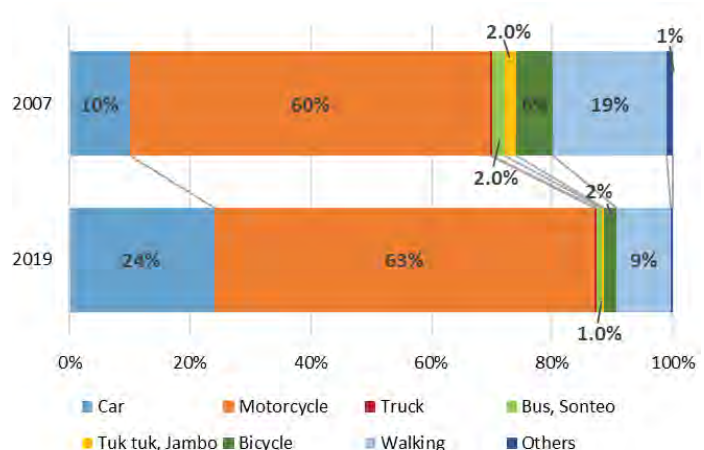
1. ບົດລາຍງານແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ

ສະພາບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ແລະ ສິ່ງທ້າທາຍ ຂອງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນກຳລັງປະເຊີນກັບການນຳໃຊ້ຍານພາຫະນະຢ່າງຫຼວງຫຼາຍ. ພາຫະນະສ່ວນຕົວໄດ້ກາຍເປັນຮູບແບບການຂົນສົ່ງຫຼັກ ແລະ ອັດຕານຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແມ່ນຫຼຸດລົງຈາກ 4.0% ໃນປີ 2007 ເປັນ 1.4% ໃນປີ 2019. ເຮັດໃຫ້ເກີດມີການສັນຈອນທີ່ແອອັດໃນທົ່ວຕົວເມືອງວຽງຈັນ.



ການສັນຈອນທີ່ແອອັດ ໃນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ



ອັດຕານຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ຕໍ່າ (ເຂດເປົ້າໝາຍ)

1. ບົດລາຍງານແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ

ສະພາບການສັນຈອນໃນອະນາຄົດ ຢູ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

ຖ້າຫາກບໍ່ມີການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດເພື່ອແກ້ໄຂສິ່ງທ້າທາຍດ້ານການຂົນສົ່ງສາທາລະນະນີ້, ອັດຕາການນໍາໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະແມ່ນຄາດວ່າຈະຫຼຸດລົງເລື້ອຍໆ ແລະ ການສັນຈອນກໍ່ຈະມີສະພາບທີ່ແອອັດ ແລະ ຮຸນແຮງຂຶ້ນ ໃນ ປີ 2040 ດັ່ງທີ່ສັງເກດເຫັນໃນບັນດາຕົວເມືອງອາຊຽນ.



ສະພາບການສັນຈອນໃນອະນາຄົດ ຢູ່ ນວ (ປີ 2040 ໃນກໍລະນີບໍ່ມີການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານຂົນສົ່ງ)



ຜົນສະທ້ອນຂອງການໃຊ້ພາຫະນະສ່ວນຕົວຫຼາຍເກີນໄປ ໂດຍບໍ່ມີການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ເໝາະສົມ (Jakarta, Indonesia)

1. ບົດລາຍງານແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ

ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ 2040 (VTMP2040)

ວິໄສທັດ

ຫັນເປັນຕົວເມືອງທີ່ໜ້າຢູ່, ສາມາດເຂົ້າເຖິງ ແລະ ຍິນຍົງສໍາລັບທຸກຄົນ ໃນປີ 2040

ພາລະກິດ

ສ້າງລະບົບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງສໍາລັບທຸກຄົນ ແບບຍິນຍົງ, ຫັນສະໄໝ ຄຽງຄູ່ກັບສະພາບແວດລ້ອມທີ່ໜ້າຢາຍ



1. ບົດລາຍງານແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ

ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ 2040 (VTMP2040)

ເປົ້າໝາຍ



1. ບົດລາຍງານແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ

ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ 2040 (VTMP2040)

ຍຸດທະສາດ

ຍຸດທະສາດທີ່ເປັນເສົາຫຼັກຂອງການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງວຽງຈັນ ແມ່ນການປັບໂຄງສ້າງ “ການຂົນສົ່ງ ສາທາລະນະ” ຄືນໃໝ່. ເພື່ອສົ່ງເສີມການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດນີ້, ແມ່ນໄດ້ສ້າງບັນດາຍຸດທະສາດສໍາລັບ “ຕາ ໜ່າງເສັ້ນທາງ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ”. ສິ່ງທີ່ສໍາຄັນທີ່ສຸດຕໍ່ຄວາມຍືນຍົງຂອງລະບົບການ ຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງໃໝ່ແມ່ນ “ປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳການເດີນທາງ”.



1. ບົດລາຍງານແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ

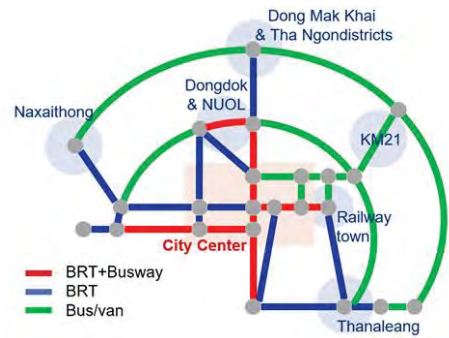
ການພັດທະນາລົດເມດ່ວນ BRT ເພື່ອ ພື້ນຟູລະບົບຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

ການແບ່ງຂັ້ນຕາໜ່າງບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

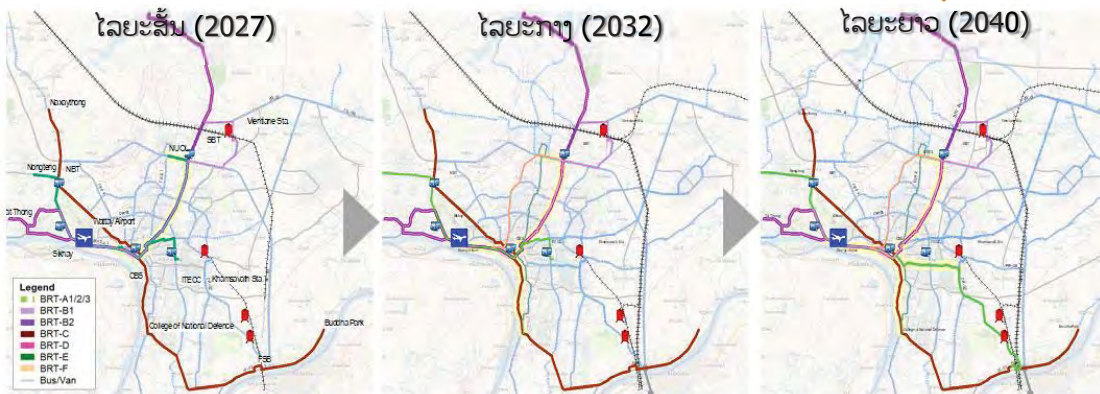
ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນອະນາຄົດຈະປະກອບເປັນຕາໜ່າງການບໍລິການທີ່ມີການແບ່ງຂັ້ນບໍລິການ ເຊິ່ງ ປະກອບມີຫຼາກຫຼາຍບໍລິການອີງຕາມລະບົບ BRT ເຊິ່ງເປັນລະບົບການຂົນສົ່ງຫຼັກ.

ໂຄງການບຸລິມະສິດ ຊຸດ A: ລະບົບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ດ້ວຍລົດເມດ່ວນ BRT ເຊິ່ງເປັນແຖນຫຼັກຂອງການຂົນສົ່ງ

ບັນດາໂຄງການທີ່ແນ່ໃສ່ການປັບໂຄງສ້າງຕາໜ່າງຂົນສົ່ງສາທາລະນະດ້ວຍລົດເມດ່ວນ BRT ແລະ ລົດເມປ້ອນຜູ້ໂດຍສານແມ່ນຖືກຈັດໃຫ້ເປັນໂຄງການບຸລິມະສິດ ຊຸດ A



ການແບ່ງຂັ້ນຕາໜ່າງບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ຢູ່ ນວ ໃນ ປີ 2040

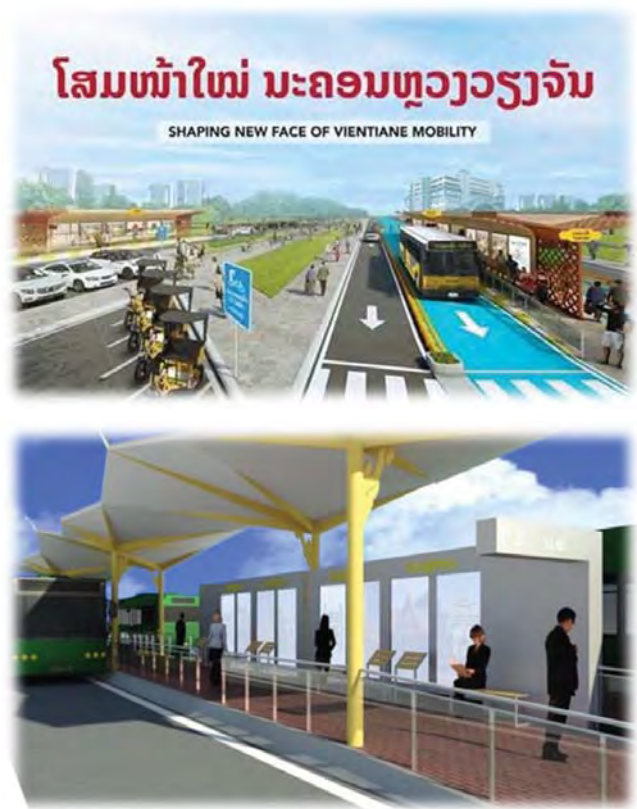


1. ບົດລາຍງານແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ

ການພັດທະນາລົດເມດ່ວນ BRT ເພື່ອ ພື້ນຟູລະບົບຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

ໂຄງການ ຊຸດ A

ໂຄງການ/ ກິດຈະກຳ	ໄລຍະສັ້ນ (ສອດປີ 2027)	
	ເປີດບໍລິການລົດເມດ່ວນ (2024)	ເປີດບໍລິການເສັ້ນແຂງ
ໂຄງການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງຂອງໜ່ວຍງານດຸ້ມຕອງການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ (UTMS)	ສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງ	
ການປັບປຸງລະບົບການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນໃໝ່		
ຈັດສົ່ງລົດເມດ່ວນ BRT/ລົດເມ/ ລົດເມນ້ອຍ	ສາຍທາງ BRT ສາຍ A1, B1, B2, D ແລະ ລົດເມນ້ອຍ	ສາຍທາງ BRT ສາຍ C ແລະ ລົດເມ
ການຈັດສັນສາຍທາງບໍລິການລົດເມ/ ສອງແຖວ ໃນໃໝ່ ເພື່ອການບໍລິການ BRT		
ສ້າງອຸລັດເມ & ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນການສົ່ງແຍ່ງ ແລະ ສູນຄວບຄຸມ		
ປົກຄຸມເສັ້ນທາງສາຍລົດເມ		
ທາງລົດເມສະເພາະ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນການປ່ຽນຖ່າຍຜູ້ໂດຍສານ	ສະຖານີປ່ຽນຖ່າຍຜູ້ໂດຍສານ (ຕາມພື້ນສາມແຜນໂທ)	ສະໜອງຄ່າທຳນຽມ ຫາ ມາ, ຕົວລົດເມ
PTPS, ການບໍລິການຜູ້ສະຖານີ, ສ້າງລະບົບຄ່າໂດຍສານ		
ເພີ່ມປະສິດທິພາບຂອງການດຸ້ມຕອງການສັນຈອນ / ການປັບປຸງໃຊ້ລະບົບ (ສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງ)	ການຈັດການ	ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ
ການປັບປຸງລະບົບແວດລ້ອມຂອງທາງປ່າງ (ປອດສິ່ງກົດຂວາງ)	ການປັບປຸງສິ່ງກົດຂວາງ ສະຖານີປ່ຽນຖ່າຍຜູ້ໂດຍສານ	ສິ່ງກົດ (ເພີ່ມຈຳນວນການຈັດສັນສາຍທາລະນະໃນໃໝ່)
ໂຄງການດຸ້ມຕອງການຂົນສົ່ງ		
ໂຄງການສ້າງການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃຫ້ເປັນທີ່ນິຍົມ		
ໂຄງການຫັນມານຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະດ້ວຍການດຸ້ມຕອງການຂົນສົ່ງ		



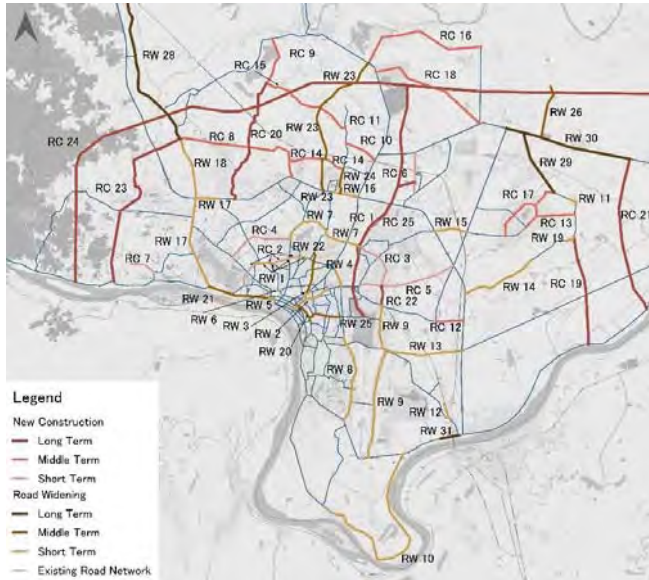
ໂສມໜ້າໃໝ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ
SHAPING NEW FACE OF VIENTIANE MOBILITY

1. ບົດລາຍງານແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ

ການພັດທະນາຕາໜ່າງເສັ້ນທາງເພື່ອສ້າງເສີມການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

ການແກ້ໄຂຊ່ອງຫວ່າງດ້ານພື້ນຖານໂຄງລ່າງເພື່ອສ້າງເສີມການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

ວາງແຜນພັດທະນາຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ເພື່ອ ສ້າງຕາໜ່າງຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ມີການແບ່ງຂັ້ນບໍລິການ. ລວມມີ ການເຊື່ອມຈອດຂອງຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ (ການກໍ່ສ້າງໃໝ່), ການຂະຫຍາຍເສັ້ນທາງທີ່ມີຢູ່ ແລະການປັບປຸງທາງ ແຍກ.



ການພັດທະນາຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ



ຈຸດປັບປຸງທາງແຍກ

1. ບົດລາຍງານແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ

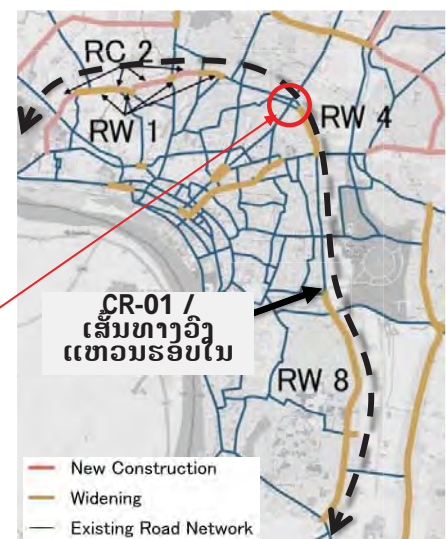
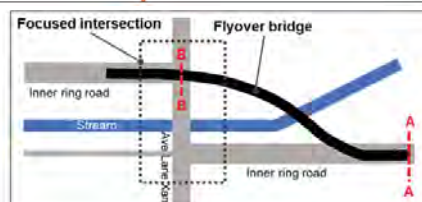
ການພັດທະນາຕາໜ່າງເສັ້ນທາງເພື່ອສ້າງເສີມການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

ໂຄງການບູລິມະສິດ ຊຸດ B: ສາຍທາງບໍລິການລົດເມທີ່ອ້ອມຮອບເສັ້ນທາງວົງແຫວນຮອບໃນ

ໂຄງການບູລິມະສິດ ຊຸດ B ແມ່ນຊຸດການພັດທະນາຕາໜ່າງເສັ້ນທາງເພື່ອສ້າງການບໍລິການລົດເມທີ່ອ້ອມຮອບ ເສັ້ນທາງວົງແຫວນຮອບໃນ ລວມທັງ ການພັດທະນາສ້າງຕາໜ່າງເສັ້ນທາງໃຫ້ເຊື່ອມຈອດກັນ, ການຂະຫຍາຍ ເສັ້ນທາງ ແລະ ການປັບປຸງທາງແຍກ.

ແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ຊຸດ B

ໂຄງການ/ ກິດຈະກຳ	ໄລຍະສິ້ນ (ຮອດປີ 2027)
ກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງວົງແຫວນຮອບໃນ ເສັ້ນໃໝ່ (ເພື່ອການເຊື່ອມຈອດຂອງ ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ)	ເປີດບໍລິການລົດເມດ່ວນ
ຂະຫຍາຍໜ້າທາງຂອງເສັ້ນທາງວົງ ແຫວນຮອບໃນ (ຝາກຕາເວັນຕົກ)	
ຂະຫຍາຍໜ້າທາງຂອງເສັ້ນທາງວົງ ແຫວນຮອບໃນ (ຖະໜົນອາຊຽນ, ຖະໜົນແຄມຂອງ ຕອນໃຕ້)	
ກໍ່ສ້າງຂົວລວຍເພື່ອລະບາຍການ ສັນຈອນ (ເສັ້ນທາງວົງແຫວນຮອບ ໃນ ແລະ ຖະໜົນໄກສອນ ພົມວິຫານ)	



1. ບົດລາຍງານແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ

ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ ເພື່ອ ຊີວິດການເປັນຢູ່ທີ່ດີຂຶ້ນ

ມາດຕະການທີ່ເປັນໄປໄດ້ແບບທັນການ ເພື່ອ ສະພາບແວດລ້ອມການສັນຈອນທີ່ດີຂຶ້ນສໍາລັບ ຜູ້ຂັບຂີ່ ແລະ ຜູ້ໃຊ້ທາງຍ່າງ

- ເພີ່ມປະສິດທິພາບຂອງເສັ້ນທາງໂດຍບໍ່ໃຫ້ຈອດລົດຕາມແຄມທາງ
- ປັບປຸງການເຂົ້າເຖິງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ໂດຍບໍ່ໃຫ້ຈອດລົດຢູ່ບໍລິເວນບ່ອນລໍຖ້າລົດເມ
- ສ້າງສະພາບແວດລ້ອມທາງຍ່າງໃຫ້ທີ່ດີຂຶ້ນໂດຍບໍ່ໃຫ້ລົດຈອດຢູ່ເທິງທາງຍ່າງ



1. ບົດລາຍງານແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ

ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ ເພື່ອ ຊີວິດການເປັນຢູ່ທີ່ດີຂຶ້ນ

ລົບລ້າງພຶດຕິກຳເມົາ-ແລ້ວ-ຂັບ ເພື່ອປົກປ້ອງຊີວິດຂອງຊາວນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

- ການບັງຄັບໃຊ້ລະບຽບຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ຕໍາຫຼວດຈາລະຈອນ
- ການໃຫ້ຄວາມຮູ້ ຫຼື ໂຄສະນາ ເພື່ອ ປູກຈິດສໍານຶກໃຫ້ແກ່ພົນລະເມືອງ
- ຂະຫຍາຍຊົ່ວໂມງບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ



Source: LOCA website

ວິທີການຊຸກຍູ້ & ດຶງດູດ

ເພື່ອສົ່ງເສີມການນໍາໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ໃຫ້ມີປະສິດທິພາບຍິ່ງຂຶ້ນ, ແມ່ນຄວນສົ່ງເສີມ ວິທີການຊຸກຍູ້ ແລະ ດຶງດູດ (PUSH & PULL).

ປັດໄຈດຶງດູດແມ່ນຕິດພັນກັບການສ້າງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ໃຫ້ດີຂຶ້ນດ້ວຍການບໍລິການລົດເມທີ່ມີຄວາມຖີ່ການບໍລິການເພີ່ມຂຶ້ນ, ຫຼຸດຄ່າໂດຍສານ ແລະ ອື່ນໆ.

ປັດໄຈດຶງດູດແມ່ນຕິດພັນກັບການສ້າງຂໍ້ຫຍຸ້ງຍາກໃຫ້ແກ່ຜູ້ໃຊ້ພາຫະນະສ່ວນຕົວ ດ້ວຍການເຂັ້ມງວດການຈອດລົດ, ເກັບຄ່າທໍານຽມທີ່ເຮັດໃຫ້ມີຄວາມແອອັດໃນການສັນຈອນ ແລະ ອື່ນໆ .

ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງເປັນສິ່ງຈໍາເປັນທີ່ຈະປະຕິບັດມາດຕະການທີ່ປະສົມປະສານເຫຼົ່ານີ້.



ຊຸກ (ຍູ້)

ດຶງ (ດູດ)

ຍູ້ຜູ້ໃຊ້ລົດສ່ວນຕົວອອກຈາກລົດ ຕົວຢ່າງ: ເຂັ້ມງວດໃນການຈອດລົດ

ດຶງຜູ້ໃຊ້ລົດສ່ວນຕົວມາໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ຕົວຢ່າງ: ການບໍລິການທີ່ມີຄວາມຖີ່ສູງ

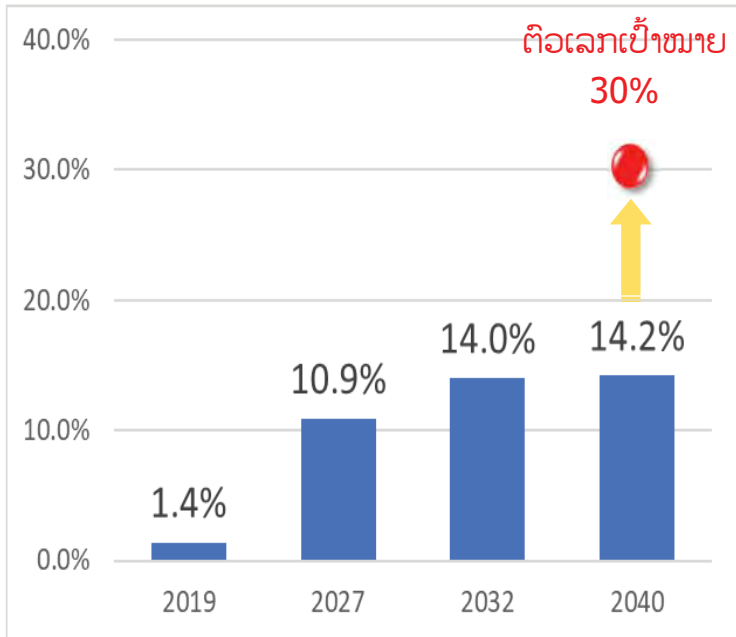
1. ບົດລາຍງານແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ

ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ ເພື່ອ ຊີວິດການເປັນຢູ່ທີ່ດີຂຶ້ນ

ຄວາມສໍາຄັນຂອງການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳການເດີນທາງ

ດ້ວຍການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ VTMP 2040 ທີ່ເໝາະສົມ ແມ່ນສາມາດບັນລຸວິໄສທັດ ການຂົນສົ່ງທີ່ເຂົ້າເຖິງ, ເມືອງທີ່ໜ້າຢູ່ ແລະ ຍືນຍົງໃນປີ 2040 ໄດ້.

ເຖິງວ່າຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ຖ້າບໍ່ມີການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳການເດີນທາງ ກໍ່ຈະເຮັດໃຫ້ອັດຕາສ່ວນການນໍາໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະບໍ່ມີການປ່ຽນແປງ ແລະ ຢູ່ໃນລະດັບ 14.2% ໃນ 2040 ເຊິ່ງ ບໍ່ສາມາດບັນລຸເປົ້າໝາຍ 30% ໄດ້. ສະນັ້ນ, ຮຽກຮ້ອງໃຫ້ທຸກຄົນປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳການເດີນທາງຮ່ວມກັນ ເພື່ອບັນລຸເປົ້າໝາຍທີ່ກຳນົດໄວ້.



ອັດຕາສ່ວນການນໍາໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ຄາດໄວ້

1. ບົດລາຍງານແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ

ການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳການເດີນທາງເປັນກຸນແຈສູ່ຄວາມສໍາເລັດ

ຄວາມສໍາຄັນຂອງການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳການເດີນທາງ

ຄວາມສໍາຄັນຂອງການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳຂອງການເດີນທາງບໍ່ພຽງແຕ່ສ້າງລະບົບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະເທົ່ານັ້ນ ແຕ່ເປັນການຮັບປະກັນການນໍາໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະແບບຍືນຍົງ. ເຖິງແມ່ນວ່າຈະມີການພັດທະນາໂຄງສ້າງພື້ນຖານທີ່ດີ, ຖ້າຫາກບໍ່ມີການປະກອບສ່ວນຢ່າງຫ້າວຫັນໃນການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳການເດີນທາງ, ລະບົບເຫຼົ່ານີ້ອາດຈະຫາຍໄປ. ສະນັ້ນ, ສິ່ງສໍາຄັນແມ່ນການຮັບຮູ້ພາລະບົດບາດຂອງການນໍາພາດ້ານບໍລິຫານ ແລະ ການສະໜັບສະໜູນຈາກຊຸມຊົນໃນທ້ອງຖິ່ນ.



ທ່ານຜູ້ນໍາ ແລະ ລົດເມໃໝ່

ເປັນຕົວຢ່າງໃນການນໍາພາຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ:

- ✓ ໜ່ວຍງານບໍລິຫານ ແລະ ທ່ານຜູ້ນໍາ ເປັນຜູ້ນໍາພາໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ຍຸດພຶດຕິກຳຈອດລົດຕາມແຄມທາງ, ເປັນຕົວຢ່າງໃຫ້ພົນລະເມືອງ.

ການປະເມີນຜົນ ແລະ ການປັບປຸງຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ:

- ✓ ລວບລວມຄໍາຕິຊົມຂອງຜູ້ໃຊ້ ແລະ ປັບປຸງການບໍລິການຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ.

ການໂຄສະນາຂໍ້ມູນຂ່າວສານ ແລະ ການໃຫ້ຄວາມຮູ້:

- ✓ ຈັດຕັ້ງກິດຈະກຳສຶກສາອົບຮົມກ່ຽວກັບຜົນປະໂຫຍດ ແລະ ການນໍາໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ.
- ✓ ຈັດກິດຈະກຳທີ່ສະໜອງປະສົບການອັນມ່ວນຊື່ນຂອງການນໍາໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ.

ແຮງຈູງໃຈດ້ານຄ່າໂດຍສານ:

- ✓ ໃຫ້ສ່ວນຫຼຸດ ແລະ ສິດທິປະໂຫຍດເພື່ອຊຸກຍູ້ການນໍາໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ.

ການປັບປຸງຄຸນນະພາບ ແລະ ແກ້ໄຂການບໍລິການຮອດປາຍທາງສຸດທ້າຍ:

- ✓ ສະໜອງການບໍລິການທີ່ສະດວກສະບາຍ ແລະ ເຊື່ອຖືໄດ້, ປັບປຸງການເຂົ້າເຖິງຈາກສະຖານທີ່ຢູ່ອ້ອມຮອບເຂດ.



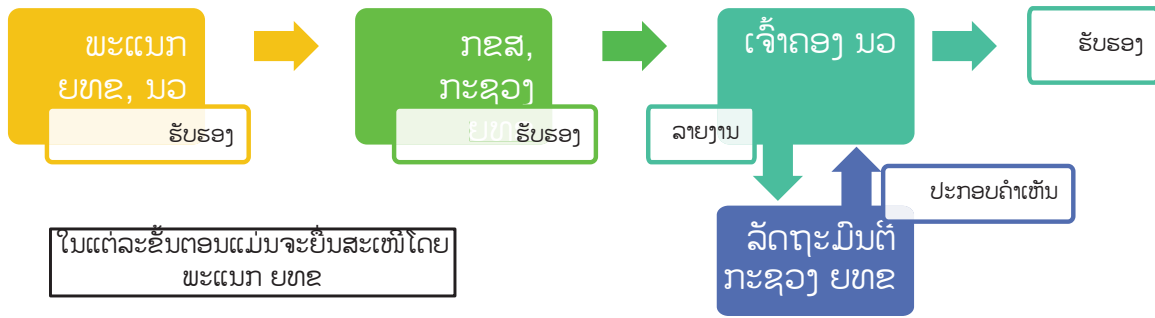
ການສຳຫຼວດພຶດຕິກຳການເດີນທາງຂອງຜູ້ໃຊ້ລົດເມ



ກິດຈະກຳປຸກຈິດສຳນຶກໃຫ້ແກ່ນັກຮຽນ

1. ບົດລາຍງານແຜນແມ່ບົດຂຶ້ນສິ່ງ

ຂະບວນການຮັບຮອງ



ຕາຕະລາງ

	ຕຸລາ	ພະຈິກ	ທັນວາ	ມັງກອນ
ໂຄງການ	J C C		ໂຄງການສິ້ນສຸດ	
ຂະບວນການ ໂດຍຝ່າຍລາວ		ຮັບຮອງຈາກ ພະແນກ ຍທຂ ແລະ ກົມ ຂຶ້ນສິ່ງ, ກະຊວງ ຍທຂ	ຂະບວນການຮັບຮອງຢ່າງເປັນທາງການ		ຮັບຮອງໂດຍ ນວ



Thank you



ໂຄງການເພື່ອສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງລະບົບການ ຂົນສົ່ງພາຍໃນຕົວເມືອງແບບຍືນຍົງ ຢູ່ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ

ກອງປະຊຸມຄະນະຮ່ວມຊື້ນຳໂຄງການ ຄັ້ງທີ 7 (JCC)
ກິດຈະກຳໂຄງການ | ແບບແຜນໂຄງການ

ຕຸລາ 2023

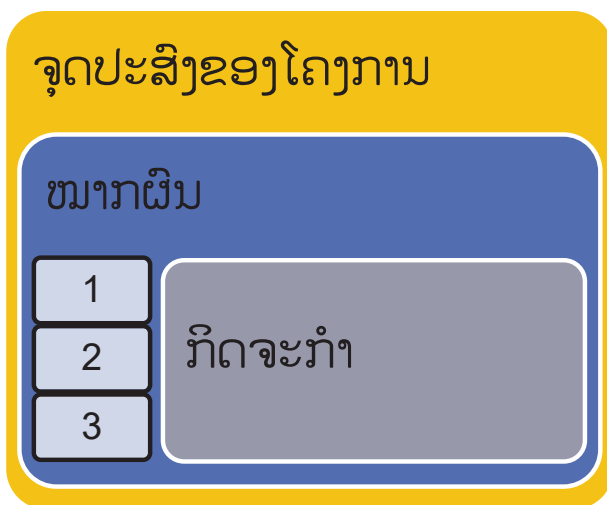


JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY
KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL
INTERNATIONAL DEVELOPMENT CENTER OF JAPAN
ORIENTAL CONSULTANTS GLOBAL



2. ກິດຈະກຳໂຄງການ | ແບບແຜນໂຄງການ

ແບບແຜນໂຄງການປະກອບມີ;



ເບົ້າໜາຍລວມ
(ໃນອີກສາມປີຂ້າງໜ້າ)

ນອກນັ້ນ, ໃນຈຸດປະສົງຂອງໂຄງການ ແລະ ໜາກຜິນຂອງໂຄງການ ແມ່ນ ມີຕົວຊີ້ວັດຢັ້ງຢືນຄວາມຖືກຕ້ອງ (OVI) ເພື່ອປະເມີນໂຄງການ.

2. ກິດຈະກຳໂຄງການ | ແບບແຜນໂຄງການ

ຈຸດປະສົງຂອງໂຄງການ

ຍົກລະດັບຄວາມເຂັ້ມແຂງ ຂອງ ສະຖາບັນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ແລະ ຄະນະຮັບຜິດຊອບໃນການສ້າງແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ນອກນັ້ນ, ຍັງເສີມສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງດ້ານການຈັດຕັ້ງບໍລິຫານ ແລະ ຄຸ້ມຄອງ ເພື່ອຈັດຕັ້ງນະໂຍບາຍການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງຂອງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ.

1. ຄວາມເຂົ້າໃຈຕໍ່ກັບບັນດາຂໍ້ຄົງຄ້າງຂອງຄະນະວິຊາການທີ່ໄດ້ເຂົ້າຝຶກອົບຮົມ ກ່ຽວກັບການສ້າງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ໄດ້ ຮັບການປັບປຸງ ແລະ ຜົນທົດສອບຫຼັງການຝຶກອົບຮົມ ແມ່ນ ຫຼາຍກວ່າ 70%
→ **ບັນລຸຜົນສຳເລັດ (76.0%)**
2. ຄວາມເຂົ້າໃຈຂອງຄະນະວິຊາການທີ່ໄດ້ເຂົ້າຝຶກອົບຮົມ (ຈຳນວນຫຼາຍຄັ້ງ) ກ່ຽວກັບຄຸ້ມຄອງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ໄດ້ ຮັບການປັບປຸງ ແລະ ຜົນທົດສອບຫຼັງການຝຶກອົບຮົມ ແມ່ນ ຫຼາຍກວ່າ 70%
→ **ບັນລຸຜົນສຳເລັດ (88.2%)**
3. ກະຊວງ ຍທຂ, ກຂສ ແລະ ພະແນກ ຍທຂ ຫຼື ບັນດາສະຖາບັນກ່ຽວຂ້ອງ ຮັບຮອງເອົາ ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ແລະ ແຜນປະຕິບັດ ຢ່າງເປັນທາງການ (ຈະໄດ້ກຳນົດ "ບັນດາສະຖາບັນອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ" ເຊິ່ງມີໜ້າທີ່ຮັບຜິດຊອບໃນ ການຮັບຮອງເອົາ ແຜນແມ່ບົດ ແລະ ແຜນປະຕິບັດ", ຖ້າຈຳເປັນ).
→ **ຄາດວ່າຈະບັນລຸຜົນສຳເລັດພາຍໃນໄລຍະການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ.**

2. ກິດຈະກຳໂຄງການ | ແບບແຜນໂຄງການ

ຈຸດປະສົງໂຄງການ | ການຈັດຕັ້ງໜ່ວຍງານວິຊາການ

12 ໜ່ວຍງານວິຊາການ (WG) ທີ່ກວມເອົາຫຼາກຫຼາຍຂອບເຂດໜ້າທີ່ຮັບຜິດຊອບ ແມ່ນໄດ້ປະກອບເຂົ້າໃນແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ:

- ແຕ່ລະໜ່ວຍງານວິຊາການແມ່ນນຳພາໂດຍ ພະແນກ ຍທຂ ແລະ ເຂົ້າຮ່ວມໂດຍຄະນະວິຊາການທີ່ມີໜ້າທີ່ຮັບຜິດຊອບທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ



2. ກິດຈະກຳໂຄງການ | ແບບແຜນໂຄງການ

ຈຸດປະສົງໂຄງການ | ການຈັດຕັ້ງໜ່ວຍງານວິຊາການ



ຈັດກອງປະຊຸມໜ່ວຍງານວິຊາການຈຳນວນ **120** ຄັ້ງ ໃນໂຄງການ:

- ຮ່ວມມືຢ່າງແໜ້ນແຟ້ນກັບ ຄະນະວິຊາການໂຄງການ ໃນ ການລົງລາຍລະອຽດແຜນແມ່ບົດ
- ຖ່າຍທອດດ້ານວິຊາການ ຜ່ານ ການລົງສຳຫຼວດພື້ນທີ່ຕົວຈິງ ແລະ ຝຶກອົບຮົມ

2. ກິດຈະກຳໂຄງການ | ແບບແຜນໂຄງການ

ຈຸດປະສົງໂຄງການ | ການຈັດຕັ້ງໜ່ວຍງານວິຊາການ: ການທົດສອບທັດສະຄວາມຮູ້

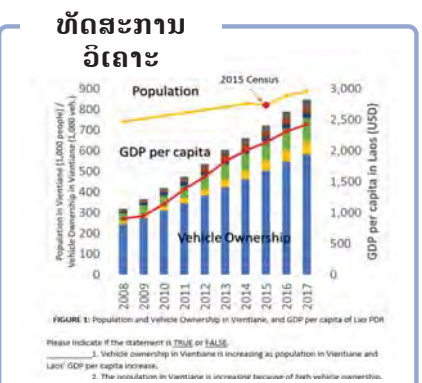


ທັດສະດ້ານການວາງແຜນແນວຄວາມຄິດ

Q1. Raise some of study items in the land-use working group which are needed for formulation of transportation master plan? Please select suitable activity for green arrows A) to C), you can select from 1) to 6).

Master plan formulation flow Activities of Land-use

- 1) Post project Evaluation
- 2) Preparation of Current Status
- 3) Planning of transit oriented development
- 4) Projection of future target
- 5) Feasibility Study
- 6) Resettlement Action Plan



ທັດສະການໃຊ້ຊອບເວ

by the road capacity? (Slide 10)

76% ແມ່ນຄະແນນສະເລ່ຍຫຼັງຈາກການຝຶກອົບຮົມ ໃນ ການສ້າງແຜນແມ່ບົດ

88.2% ແມ່ນຄະແນນສະເລ່ຍຫຼັງຈາກການຝຶກອົບຮົມ ກ່ຽວກັບ ຄຸ້ມຄອງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ

2. ກິດຈະກຳໂຄງການ | ແບບແຜນໂຄງການ

ໝາກຜົນ 1

ສ້າງກົນໄກ ການປຶກສາຫາລື ແລະ ການແບ່ງບັນຄວາມຄິດເຫັນ ກ່ຽວກັບບັນດາຂໍ້ຄົງຄ້າງ ດ້ານການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ.

1. ໃນຊ່ວງໄລຍະທຳອິດຂອງໂຄງການ ແມ່ນ ໄດ້ປຶກສາຫາລື ຫຼາຍກວ່າ 3 ຂໍ້ຄົງຄ້າງໃນກອງປະຊຸມຄະນະຮັບຜິດຊອບການແກ້ໄຂຄວາມແອອັດ, ການປ້ອງກັນອຸປະຕິເຫດ ໃນການສັນຈອນຕາມເສັ້ນທາງ ແລະ ຄຸ້ມຄອງການຈັດສັນຄວາມເປັນລະບຽບຮຽບຮ້ອຍໃນຕົວເມືອງ ແລະ ຊານເມືອງ ຂອງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (CTMC)

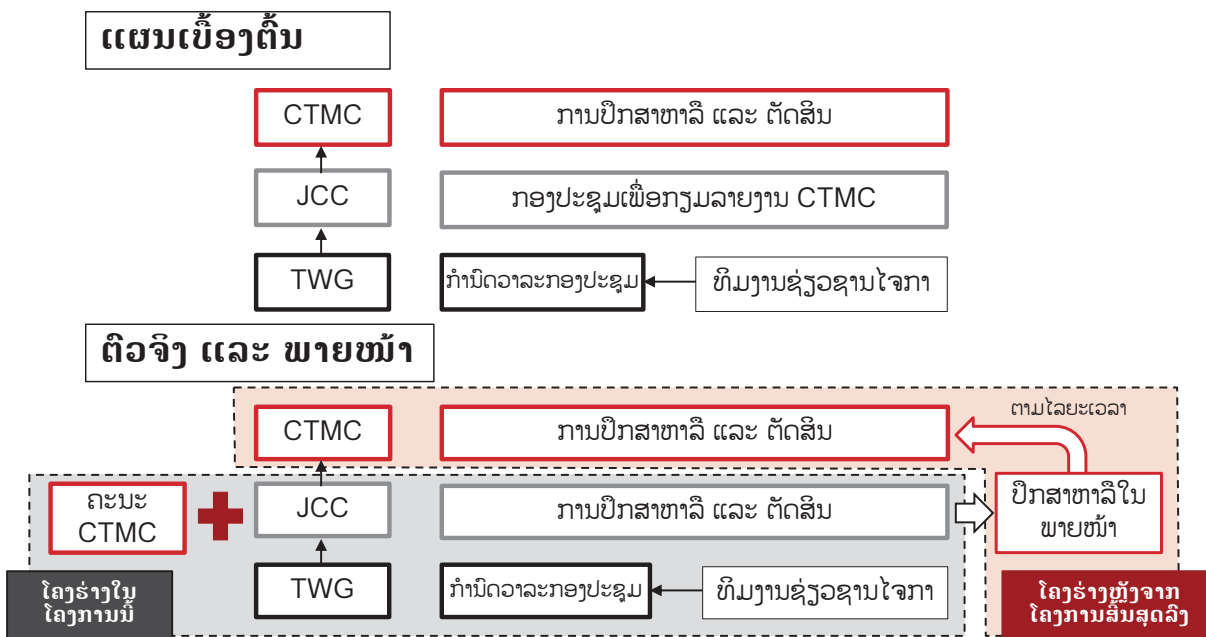
→ ຄະນະກຳມະການຮ່ວມຊື່ນຳ ພ້ອມທັງ ຄະນະ ໃນ CTMC ໄດ້ປຶກສາຫາລືກັນກ່ຽວກັບບັນດາຂໍ້ຄົງຄ້າງ: **ບັນລຸຜົນສຳເລັດ**

2. ຫຼາຍກວ່າ 3 ຂໍ້ຄົງຄ້າງທີ່ໄດ້ກຳນົດ ແລະ ປຶກສາຫາລືກັນ ໃນ CTMC ແມ່ນຮັບຜິດຊອບໂດຍ ສະຖາບັນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ພ້ອມທັງ ຕິດຕາມກິດຈະກຳການເຄື່ອນໄຫວນັ້ນໆ

→ ໄດ້ຈັດຕັ້ງບັນດາກິດຈະກຳຕ່າງໆ ທີ່ໄດ້ປຶກສາຫາລືກັນໃນຄະນະກຳມະການຮ່ວມຊື່ນຳ: **ບັນລຸຜົນສຳເລັດ**

2. ກິດຈະກຳໂຄງການ | ແບບແຜນໂຄງການ

ໝາກຜົນ 1 ໂຄງຮ່າງການປຶກສາຫາລື ແລະ ກ່ຽວກັບວຽກງານຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ



• ໃນໂຄງການນີ້, JCC ພ້ອມທັງ ຄະນະໃນ CTMC ໄດ້ປຶກສາຫາລືກັນກ່ຽວກັບຂໍ້ຄົງຄ້າງ ແລະ ກິດຈະກຳຕ່າງໆທີ່ໄດ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ.

ຂໍ້ຄົງຄ້າງຫຼັກ: ຄວາມຍືນຍົງຂອງເວທີປຶກສາຫາລື; ພາກສ່ວນໃດຈະເປັນປະທານໃນການປຶກສາຫາລື? ດິນປານໃດຈຶ່ງປຶກສາຫາລືເທື່ອໜຶ່ງ?

2. ກິດຈະກຳໂຄງການ | ແບບແຜນໂຄງການ

ໝາກຜົນ 2

ສ້າງແຜນແມ່ບົດຂຶ້ນສິ່ງໃນຕົວເມືອງ ແລະ ຈັດການຝຶກອົບຮົມ (ລວມທັງ ການຝຶກອົບຮົມກັບທີ່ OJT) ເພື່ອສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃຫ້ແກ່ຄະນະວິຊາການຝ່າຍລາວ.

1. ຫຼາຍກວ່າ 70% ຂອງຈຳນວນຄະນະວິຊາການ ໄດ້ຮັບການຝຶກອົບຮົມ ກ່ຽວກັບການສ້າງແຜນແມ່ບົດຂຶ້ນສິ່ງໃນຕົວເມືອງ
→ **ບັນລຸຜົນສຳເລັດ (75.3%)**

2. ສ້າງແຜນແມ່ບົດຂຶ້ນສິ່ງໃນຕົວເມືອງ ຂອງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນໂດຍປັບປຸງ ຈາກ ສະບັບ ປີ 2008.
→ **ບັນລຸຜົນສຳເລັດ**

3. ສ້າງແຜນປະຕິບັດງານເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນແມ່ບົດຂຶ້ນສິ່ງ.
→ **ບັນລຸຜົນສຳເລັດ**

2. ກິດຈະກຳໂຄງການ | ແບບແຜນໂຄງການ

ໝາກຜົນ 2 | ອັດຕາການເຂົ້າຮ່ວມກອງປະຊຸມຂອງຄະນະວິຊາການໂຄງການ



		Attendance Rate for Working Group (WG) Sessions						Weighted Average (%)
Group No.	Group Name	Year						
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	
Individual Sessions (One group only)	1	Transportation Policy/Organization						100.0
	2	Urban Transport Plan						100.0
	3	Public Transport Plan						85.2
	4	Road Network Plan/ Traffic Management Plan						90.9
	5	Traffic Survey/Traffic Demand Forecast						53.8
	6	Socio-Economic Analysis (SEA)						86.7
	7	Financial Analysis/Investment Plan						62.5
	8	Geospatial Analysis (GIS)/Database						83.7
	9	Environmental and Social Considerations						63.0
	10	Urban Development/Land Use Plan/Legislation System						82.2
	11	Pilot Project Plan/Implementation Supervision						80.0
	12	Safety Management/Traffic Facilities/IoT						91.7
Joint Sessions (Multiple groups)	1,2	Transport Policy						82.4
	1,2,3	Mobility Management						64.3
	2,5	Urban Transport/Traffic Surveys						75.0
	3,4	COVID-19 Impact Analysis on Public Transport						100.0
	4,5	Road Network/Traffic Demand Forecast						66.7
	11,12	Pilot Project Plan/Safety Management						100.0
	4,11	Road Network/Pilot Project						60.0
	4,11,12	Road Network/Pilot Project/Safety Management						60.0
6,8,10	SEA/GIS/Urban Development						40.0	
8,10	GIS/Urban Development						93.8	
Attendance Rate for WG Sessions							75.3	

ອັດຕາການເຂົ້າຮ່ວມກອງປະຊຸມຂອງໜ່ວຍງານວິຊາການແມ່ນ **75.3%**

- ບັນລຸເປົ້າໝາຍທີ່ກຳນົດໄວ້ 70% ຂອງຄະນະວິຊາການທັງໝົດ ໄດ້ຮັບການຝຶກອົບຮົມໃນການສ້າງແຜນແມ່ບົດ.

2. ກິດຈະກຳໂຄງການ | ແບບແຜນໂຄງການ

ໝາກຜົນ 2 | ສ້າງແຜນແມ່ບົດ & ແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ



ສ້າງແຜນແມ່ບົດ ແລະ ແຜນປະຕິບັດງານ (Action plan) ເທື່ອລະກ້າວ ດ້ວຍການ
ປຶກສາຫາລື ກັບ ຄະນະວິຊາການໂຄງການ ແລະ ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໂດຍຜ່ານ:
ກອງປະຊຸມໜ່ວຍງານວິຊາການ ຈຳນວນ **120** ຄັ້ງ
ກອງປະຊຸມຄະນະວິຊາການ ຈຳນວນ **3** ຄັ້ງ
ກອງປະຊຸມຜູ້ມີສ່ວນຮ່ວມຂອງບັນດາຂະແໜງການ ສຳລັບ SEA ຈຳນວນ **8** ຄັ້ງ
ກອງປະຊຸມຄະນະກຳມະການຊີ້ນຳໂຄງການ ຈຳນວນ **7** ຄັ້ງ

2. ກິດຈະກຳໂຄງການ | ແບບແຜນໂຄງການ

ໝາກຜົນ 3

ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ (ຫຼາຍກວ່າໜຶ່ງໂຄງການ) ແລະ ຂໍ້ຄົງຄ້າງທີ່ເປັນເປົ້າໝາຍໄດ້ຫຼຸດຜ່ອນລົງ.

1. ຄະນະວິຊາການຫຼາຍກວ່າ 3 ທ່ານມີພາລະບົດບາດໃນການວາງແຜນ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ
→ **ບັນລຸຜົນສຳເລັດ**

2. ຄະນະວິຊາການຫຼາຍກວ່າ 18 ທ່ານ ໄດ້ຮັບການຝຶກອົບຮົມ ກ່ຽວກັບຄູ່ມືໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ
ຫຼາຍກວ່າ 70% ຂອງຈຳນວນຄະນະວິຊາການໂຄງການ ໄດ້ຮັບການຝຶກອົບຮົມ ກ່ຽວກັບຄູ່ມືໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ
→ **ບັນລຸຜົນສຳເລັດ (72.7%)**

3. ຕົວຊີ້ວັດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການສັນຈອນໃນຕົວເມືອງ ແມ່ນໄດ້ປັບປຸງ ດ້ວຍ ຄວາມໄວໃນການເດີນທາງໂດຍສະເລ່ຍ +5
km/h ໃນ ພື້ນທີ່ໂຄງການທົດລອງ.
→ **ບັນລຸຜົນສຳເລັດໃນບາງສ່ວນ**

2. ກິດຈະກຳໂຄງການ | ແບບແຜນໂຄງການ

ໜາກຜົນ 3

ການເຂົ້າຮ່ວມຢ່າງຕັ້ງໜ້າຂອງຄະນະວິຊາການໂຄງການ ໃນ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ



ການຝຶກອົບຮົມກ່ຽວກັບຄູ່ມືການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ



72.7% ແມ່ນອັດຕາການເຂົ້າຮ່ວມຝຶກອົບຮົມ
ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ

2. ກິດຈະກຳໂຄງການ | ແບບແຜນໂຄງການ

ໜາກຜົນ 3 | ຜົນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ

ແຍກໂຮງກາຍະສິນ | ຖະໜົນເຈົ້າອານ



+18.6 km/h

ຄວາມໄວໃນການເດີນທາງເພີ່ມຂຶ້ນ ໃນ ຊ່ວງ
ໂມງເລັ່ງດ່ວນຕອນເຊົ້າ ຢູ່ ທິດທາງຕອນໃຕ້
ແລະ ຕອນເໜືອ

+4.2 km/h

ຄວາມໄວໃນການເດີນທາງເພີ່ມຂຶ້ນ ໃນ ຊ່ວງ
ໂມງເລັ່ງດ່ວນຕອນແລງ ຢູ່ ທິດທາງຕອນໃຕ້
ແລະ ຕອນເໜືອ

ແຍກໂຮງກາຍະສິນ | ຖະໜົນເຈົ້າອານ ຫາ ຖະໜົນ
ສະຫວ່າງ.



+18.7 km/h

ຄວາມໄວໃນການເດີນທາງເພີ່ມຂຶ້ນ ໃນ ຊ່ວງ
ໂມງເລັ່ງດ່ວນຕອນເຊົ້າ ຢູ່ ທິດທາງຕາເວັນ
ອອກ-ຕອນເໜືອ

-5.8 km/h

ຄວາມໄວໃນການເດີນທາງເພີ່ມຂຶ້ນ ໃນ ຊ່ວງ
ໂມງເລັ່ງດ່ວນຕອນແລງ ຢູ່ ທິດທາງຕາເວັນ
ອອກ-ຕອນເໜືອ

ວົງວຽງຄູວຽງ ຄອມເຊັ່ນເຕີ



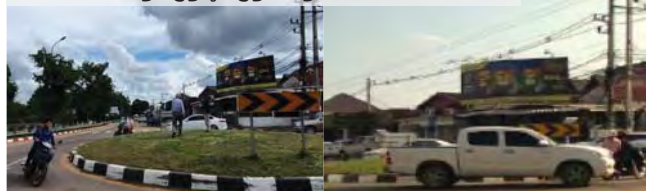
-2.4 km/h

ຄວາມໄວໃນການເດີນທາງຫຼຸດລົງ ໃນ ຊ່ວງໂມງ
ເລັ່ງດ່ວນຕອນເຊົ້າ ຢູ່ ທິດທາງຕາເວັນຕົກ-
ຕາເວັນອອກ

+2.6 km/h

ຄວາມໄວໃນການເດີນທາງເພີ່ມຂຶ້ນ ໃນ ຊ່ວງ
ໂມງເລັ່ງດ່ວນຕອນແລງ ຢູ່ ທິດທາງຕາເວັນຕົກ-
ຕາເວັນອອກ

ວົງວຽງຄູວຽງ ໂຮງໝໍ 109



-3.2 km/h

ຄວາມໄວໃນການເດີນທາງຫຼຸດລົງ ໃນ ຊ່ວງໂມງ
ເລັ່ງດ່ວນຕອນເຊົ້າ ຢູ່ ທິດທາງຕາເວັນຕົກ-
ຕາເວັນອອກ

+6.6 km/h

ຄວາມໄວໃນການເດີນທາງເພີ່ມຂຶ້ນ ໃນ ຊ່ວງ
ໂມງເລັ່ງດ່ວນຕອນແລງ ຢູ່ ທິດທາງຕາເວັນຕົກ-
ຕາເວັນອອກ

ແບບແຜນໂຄງການ

ເປົ້າໝາຍລວມ (ເປົ້າໝາຍແມ່ນ 3ປີຂ້າງໜ້າ)

ການປະເມີນຜົນໂຄງການແມ່ນຈະດຳເນີນໃນອີກ 3 ປີຂ້າງໜ້າ ເພື່ອປະເມີນຄວາມຄືບໜ້າຂອງເປົ້າໝາຍທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້.

ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດບັນດາມາດຕະການດ້ານສະຖາບັນ ແລະ ໂຄງການສຳຄັນທີ່ໄດ້ສະເໜີໃນແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ພາຍໃຕ້ ການນຳພາຂອງ ລັດຖະບານ ແຫ່ງ ສປປ ລາວ

1. ຫຼາຍກວ່າ 3 ໂຄງການ ແລະ/ຫຼື ບັນດານະໂຍບາຍທີ່ໄດ້ສະເໜີໃນແຜນແມ່ບົດ ແມ່ນປະກອບເຂົ້າໃນໃນແຜນປະຈຳປີຂອງ ກະຊວງ ຍທຂ, ກຂສ ຫຼື ອົງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ພ້ອມທັງ ການຈັດສັນງົບປະມານ.

2. ປົກສາຫາລິ ຫຼາຍກວ່າ 2 ໂຄງການ ແລະ/ຫຼື ບັນດານະໂຍບາຍທີ່ໄດ້ສະເໜີໃນແຜນແມ່ບົດ ກັບ ຜູ້ໃຫ້ທຶນ ເພື່ອການຈັດຕັ້ງ ປະຕິບັດ.

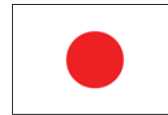
3. ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຫຼາຍກວ່າ 5 ໂຄງການ ແລະ/ຫຼື ບັນດານະໂຍບາຍທີ່ໄດ້ສະເໜີໃນແຜນແມ່ບົດ (ພາຍໃຕ້ການຈັດຕັ້ງ ປະຕິບັດ ຫຼື ໄດ້ສຳເລັດແລ້ວ)

4. ຕົວຊີ້ວັດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງການສັນຈອນ, ຈຳນວນຜູ້ໂດຍສານລົດເມ ໃນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ໄດ້ຮັບການປັບປຸງ 370 ເບີເຊັນ ຫຼື ຫຼາຍກວ່າ.

5. ສ້າງພາລະບົດບາດຂອງຄະນະຮັບຜິດຊອບການແກ້ໄຂຄວາມແອອັດ, ການປ້ອງກັນອຸປະຕິເຫດ ໃນການສັນຈອນຕາມ ເສັ້ນທາງ ແລະ ຄຸ້ມຄອງການຈັດສັນຄວາມເປັນລະບຽບຮຽບຮ້ອຍໃນຕົວເມືອງ ແລະ ຊານເມືອງ ຂອງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (CTMC) ແລະ ໄດ້ປົກສາຫາລິ ຫຼາຍກວ່າ 2 ຂໍ້ຄົງຄ້າງ ຕໍ່ກັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນແມ່ບົດ ໃນກອງປະຊຸມ CTMC ປະ ຈຳປີ.



Thank you



ໂຄງການເພື່ອສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງລະບົບການ ຂົນສົ່ງພາຍໃນຕົວເມືອງແບບຍືນຍົງ ຢູ່ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ

ກອງປະຊຸມຄະນະຮ່ວມຊື້ນຳໂຄງການ ຄັ້ງທີ 7 (JCC)

ຕຸລາ 2023



JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY
KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL
INTERNATIONAL DEVELOPMENT CENTER OF JAPAN
ORIENTAL CONSULTANTS GLOBAL



3. ການປະເມີນໂຄງການ

ຕົວຊີ້ວັດໃນການປະເມີນຜົນ

ລາຍການ	ການປະເມີນຜົນ
ຄວາມກ່ຽວຂ້ອງ	ປານກາງ
ຄວາມສອດຄ່ອງ	ສູງ
ປະສິດທິຜົນ	ປານກາງ
ປະສິດທິພາບ	ປານກາງ
ຜົນກະທົບ	ປານກາງ
ຄວາມຍືນຍົງ	ປານກາງ

Relevance	Extent to which the aid activity is suited to the priorities and policies of the target group, recipient and donor.
Coherence	Consistency with the development cooperation policy of the Japanese government and JICA, synergies and interconnections with other JICA projects, and coherence of results with the support from other Japanese projects and aid from other organizations, as well as alignment with international frameworks and norms/standards/initiatives.
Effectiveness	Extent to which an aid activity attains its objectives.
Efficiency	Measure comparing the inputs, project period, cost estimations, and the actual results.
Impact	Positive and negative indirect and long-term effects caused by the development intervention.
Sustainability	<ul style="list-style-type: none"> •Sustainability of the effects produced by the project. •Situation related to organizational and structural conditions, technical aspects, finances, environmental and social aspects, risk response, and operation and maintenance status.

3. ການປະເມີນໂຄງການ

ຄວາມກ່ຽວຂ້ອງ: ປານກາງ

ຄວາມກ່ຽວຂ້ອງກັບແຜນ ແລະ ຄວາມຕ້ອງພັດທະນາ:

- ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນໄດ້ປະເຊີນກັບການປ່ຽນແປງຢ່າງວ່ອງໄວໃນເຂດຕົວເມືອງ, ຈຳນວນປະຊາກອນ, ຈຳນວນຍານພາຫະນະຂຶ້ນທະບຽນ ແລະ ປັດໄຈອື່ນໆ.
- ດັ່ງທີ່ກ່າວມາຂ້າງເທິງ, ລະບົບການຂົນສົ່ງຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນຄາດວ່າຈະມີການປ່ຽນແປງທີ່ສຳຄັນໃນອະນາຄົດ. ດັ່ງນັ້ນ, ການປັບປຸງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ ສະບັບປີ 2008 ແມ່ນມີຄວາມຈຳເປັນ.

ຄວາມເໝາະສົມຂອງແຜນການ ແລະ ວິທີການຂອງໂຄງການ:

- ຄະນະກຳມະການຊີ້ນຳຂອງໂຄງການນີ້ແມ່ນກຳນົດໃຫ້ເປັນອະນຸກຳມະການ ພາຍໃຕ້ ກອງປະຊຸມຄະນະຮັບຜິດຊອບການແກ້ໄຂຄວາມແອອັດ, ການປ້ອງກັນອຸປະຕິເຫດ ໃນການສັນຈອນຕາມເສັ້ນທາງ ແລະ ຄຸ້ມຄອງການຈັດສັນຄວາມເປັນລະບຽບຮຽບຮ້ອຍໃນຕົວເມືອງ ແລະ ຊານເມືອງ ຂອງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (CTMC).
- ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ການກຳນົດຕາຕະລາງຈັດຕັ້ງກອງປະຊຸມ CTMC ແລະ ຂໍ້ຈຳກັດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບ COVID-19 ເຮັດໃຫ້ຄວາມພະຍາຍາມກຳນົດຕາຕະລາງມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກ.
- ສະນັ້ນ, ໃນກອງປະຊຸມ ຄະນະກຳມະການຊີ້ນຳຂອງໂຄງການ (JCC) ຄັ້ງທີ 6 ໄດ້ເຫັນດີໃຫ້ສືບຕໍ່ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃນຮູບແບບດຽວກັນທີ່ກຳນົດໃນເບື້ອງຕົ້ນຂອງ CTMC ເພື່ອຮັບປະກັນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນແມ່ບົດປະຈຸບັນ.

3. ການປະເມີນໂຄງການ

ຄວາມສອດຄ່ອງ: ສູງ

ຄວາມສອດຄ່ອງກັບນະໂຍບາຍການຮ່ວມມືການພັດທະນາຂອງລັດຖະບານຍີ່ປຸ່ນ/JICA:

- ສອດຄ່ອງກັບຂົງເຂດບຸລິມະສິດທີ 1, “ການພັດທະນາພື້ນຖານໂຄງລ່າງເສດຖະກິດ ແລະ ສັງຄົມ,” ໃນ 4 ຂົງເຂດບຸລິມະສິດ (ເປົ້າໝາຍກາງ) ທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນນະໂຍບາຍການຊ່ວຍເຫຼືອຂອງຍີ່ປຸ່ນໃຫ້ແກ່ລາວ.
- ຄາດວ່າໂຄງການດັ່ງກ່າວຈະປະກອບສ່ວນສຳຄັນເຂົ້າໃນສິ່ງທ້າທາຍຂອງການພັດທະນາທີ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນປະເຊີນຢູ່.

ຄວາມສອດຄ່ອງກັບໂຄງການ JICA ແລະ ໂຄງການອື່ນໆໂດຍຜູ້ໃຫ້ທຶນຈາກພາກສ່ວນອື່ນ:

- ໂຄງການນີ້ຄາດວ່າຈະສ້າງຜົນກະທົບດ້ານບວກຮ່ວມກັນກັບໂຄງການ JICA ແລະ ໂຄງການອື່ນໆຈາກຜູ້ໃຫ້ທຶນໂດຍພາກສ່ວນອື່ນ ໂດຍການແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນການສັນຈອນ ແລະ ຄວາມຮູ້ທີ່ໄດ້ເກັບກຳຈາກແຕ່ລະພາກສ່ວນ, ນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນນັ້ນໆໃຫ້ເກີດປະໂຫຍດສູງສຸດ ແລະ ແກ້ໄຂບັນຫາການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ.
- ໄດ້ມີການປະສານງານກັບ ລລມ ແລະ ໂຄງການ VSUTP ເພື່ອແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນ ແລະ ຫຼີກລ່ຽງການຊ່ວຍເຫຼືອທີ່ທັບຊ້ອນກັນລະຫວ່າງບັນດາໂຄງການ.

3. ການປະເມີນໂຄງການ

ປະສິດທິຜົນ: ປານກາງ

ຈຸດປະສົງໂຄງການ	ຍົກລະດັບຄວາມເຂັ້ມແຂງ ຂອງ ສະຖາບັນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ແລະ ຄະນະຮັບຜິດຊອບໃນການສ້າງແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ຢູ່ ວຽງຈັນ. ນອກນັ້ນ, ຍັງເສີມສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງດ້ານການຈັດຕັ້ງບໍລິຫານ ແລະ ຄຸ້ມຄອງ ເພື່ອຈັດຕັ້ງນະໂຍບາຍການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງຂອງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ.	
ຕົວຊີ້ວັດການຢັ້ງຢືນຄວາມຖືກຕ້ອງ	ຄວາມເຂົ້າໃຈຕໍ່ກັບບັນດາຂໍ້ຄົງຄ້າງຂອງຄະນະວິຊາການທີ່ໄດ້ເຂົ້າຝຶກອົບຮົມກ່ຽວກັບການສ້າງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ໄດ້ ຮັບການປັບປຸງ ແລະ ຜົນທົດສອບຫຼັງການຝຶກອົບຮົມ ແມ່ນ ບັນລຸຫຼາຍກວ່າ 70%	ບັນລຸຜົນສໍາເລັດ
	ຄວາມເຂົ້າໃຈຂອງຄະນະວິຊາການທີ່ໄດ້ເຂົ້າຝຶກອົບຮົມ (ຈຳນວນຫຼາຍຄັ້ງ) ກ່ຽວກັບຄຸ້ມຄອງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ໄດ້ ຮັບການປັບປຸງ ແລະ ຜົນທົດສອບຫຼັງການຝຶກອົບຮົມ ແມ່ນ ບັນລຸຫຼາຍກວ່າ 70%	ບັນລຸຜົນສໍາເລັດ
	ກະຊວງ ຍທຂ, ກຂສ ແລະ ພະແນກ ຍທຂ ຫຼື ບັນດາສະຖາບັນກ່ຽວຂ້ອງ ຮັບຮອງເອົາ ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ແລະ ແຜນປະຕິບັດ ຢ່າງເປັນທາງການ (ຈະໄດ້ກຳນົດ "ບັນດາສະຖາບັນອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ" ເຊິ່ງມີໜ້າທີ່ຮັບຜິດຊອບໃນ ການຮັບຮອງເອົາ ແຜນແມ່ບົດ ແລະ ແຜນປະຕິບັດ", ຖ້າຈຳເປັນ).	(ຄາດວ່າ) ບັນລຸຜົນສໍາເລັດ

- ຕິດພັນກັບຂະບວນການຮັບຮອງ, ຕາມກອງປະຊຸມ JCC ຄັ້ງທີ 6 ແມ່ນຝ່າຍລາວຈະສືບຕໍ່ດຳເນີນບັນດາຂະບວນການທີ່ຈຳເປັນເພື່ອໃຫ້ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ ແລະ ແຜນປະຕິບັດງານ ຖືກຮັບຮອງ.
- ນອກເໜືອຈາກຜົນໄດ້ຮັບທາງດ້ານປະລິມານ, ການປັບປຸງຄວາມສາມາດຂອງຄະນະວິຊາການໂຄງການແມ່ນໄດ້ຖືກຍືນຍັນຈາກທັດສະນະດ້ານຄຸນນະພາບ.

3. ການປະເມີນໂຄງການ

ປະສິດທິພາບ: ປານກາງ

ປະສິດທິພາບແມ່ນທົບທວນຈາກ:

I. ໄລຍະເວລາໂຄງການ

- ໃນເບື້ອງຕົ້ນໄດ້ກຳນົດໄລຍະເວລາໂຄງການ ນັບແຕ່ເດືອນ 2018/12 ຫາ 2021/12 (37 ເດືອນ) ແຕ່ເນື່ອງຈາກມີສະພາບຂັດຂ້ອງຍາກທີ່ເກີດຈາກພະຍາດໂຄວິດ-19 ແລະ ຂໍ້ຈຳກັດການເປີດປະເທດ/ຊາຍແດນເຮັດໃຫ້ ການສຳຫຼວດການສັນຈອນ ແລະ ການກະກຽມແຜນແມ່ບົດມີຄວາມລ່າຊ້າ ລວມໄປເຖິງການປັບປຸງບົດລາຍງານແຜນແມ່ບົດ, ສະນັ້ນ, ໄລຍະເວລາໂຄງການຈຶ່ງໄດ້ຂະຫຍາຍອອກໄປຕື່ມ, ເພີ່ມທັງໝົດ 23 ເດືອນ.

II. ມູນຄ່າໂຄງການ

- ມູນຄ່າໂຄງການສຸດທ້າຍແມ່ນ 122% ຂອງ ມູນຄ່າໂຄງການທີ່ຂຶ້ນງົບປະມານໄວ້.
- ເຖິງແມ່ນວ່າຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການເດີນທາງຫຼຸດລົງ ແຕ່ເນື່ອງມາຈາກ ຂໍ້ຈຳກັດຂອງ COVID-19 ທີ່ມາຊຸ່ງວຽນຈຶ່ງໄດ້ປັບປ່ຽນໜ້າວຽກທີ່ຈະໄດ້ເຮັດຢູ່ສະຖານທີ່ໂຄງການ ມາເປັນຢູ່ໃນຍີ່ປຸ່ນແທນ, ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍເພີ່ມຂຶ້ນເນື່ອງຈາກການຂະຫຍາຍພື້ນທີ່ໂຄງການ / ພື້ນທີ່ເປົ້າໝາຍຂອງການສຶກສາ, ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍເຂົ້າໃນໂຄງການທົດລອງ 1, ດຳເນີນການສຳຫຼວດການສັນຈອນເພີ່ມເຕີມທີ່ຈຳເປັນເພື່ອກວດເບິ່ງຜົນກະທົບຂອງ COVID-19 ແລະ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍອື່ນໆທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນ.

ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວ, ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທີ່ໃຊ້ເຂົ້າໃນໂຄງການແມ່ນມີປະສິດທິພາບ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ໃນໄລຍະເວລາຂອງໂຄງການ, ເຖິງແມ່ນວ່າບາງປັດໃຈແມ່ນຢູ່ນອກເໜືອການຄວບຄຸມຂອງໂຄງການ ແຕ່ກໍຍັງຄົງເປັນຂໍ້ຄົງຄ້າງທີ່ຕິດພັນກັບຄວາມຄືບໜ້າຂອງການເຮັດວຽກ.

3. ການປະເມີນໂຄງການ

ຜົນກະທົບ: ປານກາງ

ຄວາມເປັນໄປໄດ້ຂອງການບັນລຸເປົ້າໝາຍລວມຂອງໂຄງການ:

- ທີມງານໂຄງການ ແລະ ຄະນະວິຊາການໂຄງການໄດ້ເຮັດວຽກຮ່ວມກັນຢ່າງໃກ້ຊິດ ໃນການປຶກສາຫາລືເນື້ອໃນຂອງການຈັດຕັ້ງໂຄງການ ແລະ ສະເໜີໂຄງການໂດຍອີງໃສ່ຄວາມເປັນໄປໄດ້, ນອກຈາກນັ້ນ, ກິດຈະກຳຂອງ CTMC ແມ່ນຈະຖືກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂດຍການສະໜັບສະໜູນຂອງຄະນະກຳມະການຊີ້ນຳ JCC. ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງມີຄວາມເປັນໄປໄດ້ສູງທີ່ຈະບັນລຸເປົ້າໝາຍລວມທີ່ໄດ້ອະທິບາຍໄວ້ໃນວາລະກິດຈະກຳຂອງໂຄງການ.

ຄວາມເປັນໄປໄດ້ຂອງຜົນກະທົບດ້ານບວກ / ດ້ານລົບໂດຍທາງອ້ອມ:

- ການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳການເດີນທາງເຊັ່ນ: ປ່ຽນການເດີນທາງຂອງປະຊາຊົນຈາກການໃຊ້ລົດສ່ວນຕົວເປັນການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ຈະຊ່ວຍຫຼຸດຜ່ອນສະພາບການສັນຈອນທີ່ແອອັດ, ຫຼຸດຜ່ອນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສິ່ງຜົນກະທົບດ້ານບວກ.
- ການປັບປຸງທາງແຍກໂດຍການປັບປ່ຽນຮູບແບບທາງແຍກ ທີ່ໄດ້ຈັດຕັ້ງໃນໂຄງການທົດລອງ, ໃນເບື້ອງຕົ້ນແມ່ນເຮັດໃຫ້ຜູ້ໃຊ້ຖະໜົນເກີດຄວາມສັບສົນ, ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງສົ່ງຜົນກະທົບດ້ານລົບຊົ່ວຄາວ.

ຜົນກະທົບທີ່ອາດຈະມີຕໍ່ລະບົບ ແລະ ບັນດາມາດຕະຖານທາງສັງຄົມ, ສະຫວັດດີການຂອງປະຊາຊົນ, ສິດທິມະນຸດ, ຄວາມເທົ່າທຽມກັນ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ:

- ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນທີ່ເໝາະສົມຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ດຳຫຼວດຈະລາຈອນຄາດວ່າຈະຫຼຸດຜ່ອນການຈອດລົດທີ່ບໍ່ຖືກລະບຽບ/ ຈອດລົງຊະຊາຍ, ລວມໄປເຖິງການປັບປຸງທາງຢ່າງ ແລະ ຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະໜົນ ສຳລັບ ທຸກເພດ, ທຸກໄວ ແລະ ຜູ້ທີ່ບໍ່ສາມາດຊ່ວຍເຫຼືອຕົນເອງໄດ້.

ແບບແຜນໂຄງການ

ເປົ້າໝາຍລວມ

ການປະເມີນໂຄງການນີ້ແມ່ນຈະດຳເນີນສາມປີຫຼັງຈາກໂຄງການສິ້ນສຸດລົງ ເພື່ອປະເມີນຄວາມຄືບໜ້າຂອງເປົ້າໝາຍທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້.

ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດບັນດາມາດຕະການດ້ານສະຖາບັນ ແລະ ໂຄງການສຳຄັນທີ່ໄດ້ສະເໜີໃນແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ພາຍໃຕ້ ການນຳພາຂອງ ລັດຖະບານ ແຫ່ງ ສປປ ລາວ

1. ຫຼາຍກວ່າ 3 ໂຄງການ ແລະ/ຫຼື ບັນດານະໂຍບາຍທີ່ໄດ້ສະເໜີໃນແຜນແມ່ບົດ ແມ່ນປະກອບເຂົ້າໃນໃນແຜນປະຈຳປີຂອງກະຊວງ ຍທຂ, ກຂສ ຫຼື ອົງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ພ້ອມທັງ ການຈັດສັນງົບປະມານ.
2. ປຶກສາຫາລື ຫຼາຍກວ່າ 2 ໂຄງການ ແລະ/ຫຼື ບັນດານະໂຍບາຍທີ່ໄດ້ສະເໜີໃນແຜນແມ່ບົດ ກັບ ຜູ້ໃຫ້ທຶນເພື່ອການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ.
3. ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຫຼາຍກວ່າ 5 ໂຄງການ ແລະ/ຫຼື ບັນດານະໂຍບາຍທີ່ໄດ້ສະເໜີໃນແຜນແມ່ບົດ (ພາຍໃຕ້ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຫຼື ໄດ້ສຳເລັດແລ້ວ)
4. ຕົວຊີ້ວັດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງການສັນຈອນ, ຈຳນວນຜູ້ໂດຍສານລົດເມ ໃນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ໄດ້ຮັບການປັບປຸງ 370 ເບີເຊັນ ຫຼື ຫຼາຍກວ່າ.
5. ສ້າງພາລະບົດບາດຂອງຄະນະຮັບຜິດຊອບການແກ້ໄຂຄວາມແອອັດ, ການປ້ອງກັນອຸປະຕິເຫດ ໃນການສັນຈອນຕາມເສັ້ນທາງ ແລະ ຄຸ້ມຄອງການຈັດສັນຄວາມເປັນລະບຽບຮຽບຮ້ອຍໃນຕົວເມືອງ ແລະ ຊານເມືອງຂອງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (CTMC) ແລະ ໄດ້ປຶກສາຫາລື ຫຼາຍກວ່າ 2 ຂໍ້ຄົງຄ້າງ ຕໍ່ກັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນແມ່ບົດ ໃນກອງປະຊຸມ CTMC ປະຈຳປີ.

3. ການປະເມີນໂຄງການ

ຄວາມຍືນຍົງ: ປານກາງ

I. ດ້ານອົງການ

- ຄະນະກຳມະການຮ່ວມຊື້ນຳ ທີ່ນຳພາໂດຍ ພະແນກ ຍທຂ ຈະດຳເນີນການປຶກສາຫາລືທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ ເຊິ່ງ ມີພາລະບົດບາດເປັນອະນຸກຳມະການຂອງ CTMC.
- ຄະນະວິຊາການທັງໝົດໄດ້ຍັງຢືນເຖິງການຮ່ວມມືໃນການຈັດຕັ້ງພາຍໜ້າ

II. ດ້ານວິຊາການ

- ເສີມສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງ ແລະ ຄວາມສາມາດຂອງຄະນະວິຊາການ ໂດຍຜ່ານກອງປະຊຸມ ແລະ ການນຳສະເໜີບັນດາກິດຈະກຳຕ່າງໆ ໃນກອງປະຊຸມ JCC.
- ໄດ້ປັບປຸງການປະສານສົມທົບ ກັບ ວິຊາການຂອງພາກສ່ວນອື່ນໆ ແລະ ຄະນະວິຊາການມີການປະກອບສ່ວນຢ່າງທ້າວທັນ ໃນຕະຫຼອດການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ.

3. ການປະເມີນໂຄງການ

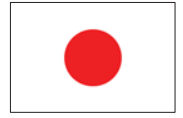
ຄວາມຍືນຍົງ: ປານກາງ

III. ດ້ານນະໂຍບາຍ ແລະ ສະຖາບັນ

- ສ້າງບັນດາເອກະສານດ້ານນະໂຍບາຍ ໂດຍຮ່ວມມືກັບຄະນະວິຊາການ. ໂດຍສະເພາະແມ່ນສຸມໃສ່ “ການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳການເດີນທາງ” ເຊິ່ງເປັນສິ່ງທີ່ບໍ່ໄດ້ເອົາໃຈໃສ່ໃນໄລຍະຜ່ານມາ ແລະ ຄາດວ່າຄວາມຍືນຍົງດ້ານນະໂຍບາຍ ແລະ ສະຖາບັນຂອງແຜນແມ່ບົດຈະໄດ້ຮັບການປັບປຸງ.

IV. ດ້ານການເງິນ

- ໂດຍພິຈາລະນາເຖິງສະພາບການເງິນຂອງລັດຖະບານລາວໃນປະຈຸບັນ, ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງນີ້ແມ່ນໄດ້ສະເໜີບັນດາໂຄງການທີ່ສາມາດຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໄດ້ດ້ວຍງົບປະມານຕໍ່າ.
- ນອກນັ້ນ, ຍັງພິຈາລະນາເຖິງການຮ່ວມມືຊ່ວຍເຫຼືອຈາກຜູ້ໃຫ້ທຶນ ເຊິ່ງບໍ່ພຽງແຕ່ຈຳກັດມາດຕະການດ້ານການເງິນຂອງຝ່າຍລາວເທົ່ານັ້ນ, ແຕ່ຍັງໄດ້ຄົ້ນຄວ້າຢ່າງກວ້າງຂວາງກ່ຽວກັບຄວາມເປັນໄປໄດ້ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ.



Thank you



ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ

**ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ
ຂອງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ**

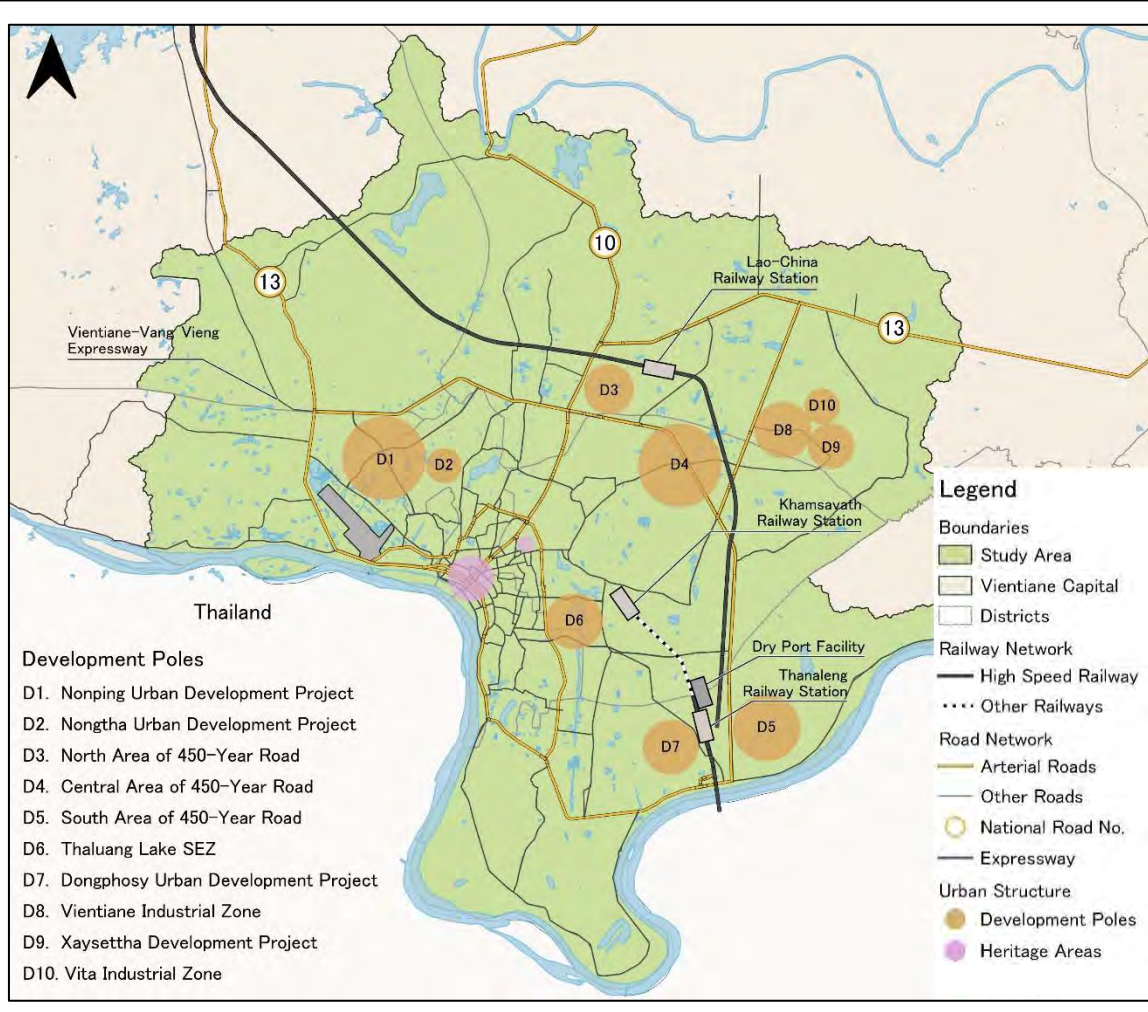
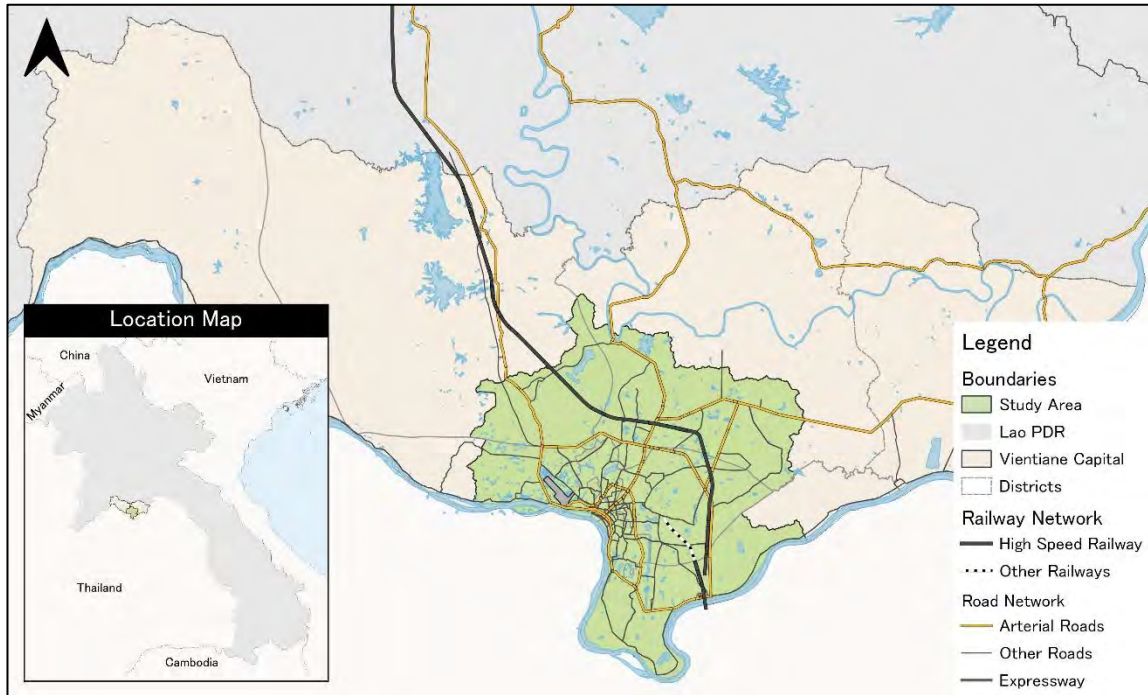
ບົດລາຍງານສຸດທ້າຍ

ມີນາ 2023

JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY (JICA)

**KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL
INTERNATIONAL DEVELOPMENT CENTER OF JAPAN
ORIENTAL CONSULTANTS GLOBAL**

Location Map of Project Area



ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ຂອງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ສາລະບານ

ແຜນທີ່ຕັ້ງ
ສາລະບານ
ລາຍການຮູບ
ລາຍການຕາຕະລາງ
ຕົວຫຍໍ້

ໜວດທີ 1 ບົດນຳສະເໜີ.....	1-1
1.1 ຄວາມເປັນມາ ແລະ ຈຸດປະສົງຂອງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງຕົວເມືອງຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (VTMP2040).....	1-1
1.1.1 ການພັດທະນາເສດຖະກິດ ແລະ ການຫັນເປັນຕົວເມືອງ ຢູ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ	1-1
1.1.2 ຄວາມສຳຄັນຂອງການປັບປຸງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ	1-1
1.2 ການເຊື່ອມໂຍ່ງຂອງບັນດາແຜນພັດທະນາ	1-2
1.3 ໜາກຜົນຂອງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ 2008 ແລະ ແນວຄວາມຄິດຂອງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ 2040	1-3
1.3.1 ໜາກຜົນຂອງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ 2008.....	1-3
1.3.2 ບາດກ້າວພາຍໜ້າດ້ວຍແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ 2040	1-8
1.4 ພາບລວມຂອງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ 2040	1-9
1.4.1 ຂອບເຂດແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ 2040	1-9
1.4.2 ໂຄງຮ່າງຂອງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ.....	1-11
1.4.3 ຂະບວນການສ້າງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ	1-11
1.5 ອົງປະກອບຂອງບົດລາຍງານແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ	1-11
ໜວດທີ 2 ແຜນພັດທະນາ ແລະ ໂຄງການພັດທະນາ.....	2-1
2.1 ແຜນພັດທະນາທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງຕົວເມືອງ.....	2-1
2.2 ສະຫຼຸບແຜນພັດທະນາ	2-3
2.2.1 ກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ/ ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມແຫ່ງຊາດ 5ປີ ຄັ້ງທີ IX (2021-2025) (NSED).....	2-3
2.2.2 ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ/ ວິໄສທັດ 2030 ຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ.....	2-4
2.2.3 ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ/ ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດສັງຄົມ 5 ປີ ຄັ້ງທີ IX ຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງ ຈັນ (2021-2025) (VSED)	2-5
2.2.4 ສະພາແຫ່ງຊາດ/ ແຜນຜັງເມືອງລວມ ຂອງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ 2030	2-6
2.2.5 ກະຊວງ ຍທຂ /ວິໄສທັດຮອດປີ 2030 ແລະ ແຜນຍຸດທະສາດການພັດທະນາຂອງຂະແໜງໂຍ ທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໄລຍະ 10-ປີ (2016-2025).....	2-8
2.2.6 ກະຊວງ ຍທຂ/ ແຜນພັດທະນາ 5 ປີ (2021-2025)	2-9
2.2.7 ພະແນກ ຍທຂ/ ທິດທາງແຜນ 5ປີ ຄັ້ງທີ 9 ຂອງ ພະແນກ ຍທຂ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (2021- 2025)	2-10
2.2.8 ກົມການເມືອງສູນກາງພັກ/ ມະຕິກ່ຽວກັບການພັດທະນານະຄອນຫຼວງວຽງຈັນປີ 2030.....	2-10
2.2.9 ອົງການຮ່ວມມືສາກົນຍີ່ປຸ່ນ (JICA), ກະຊວງ ຍທຂ/ ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ໃນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ສະບັບປີ 2008 (ແຜນແມ່ບົດ 2008)	2-11
ໜວດທີ 3 ຄວາມເປັນມາຂອງເຂດເປົ້າໝາຍໂຄງການ.....	3-1
3.1 ຄວາມເປັນມາດ້ານກາຍະພາບ.....	3-1

3.1.1	ອຸຕຸນິຍົມວິທະຍາ.....	3-1
3.1.2	ພູມມິປະເທດ.....	3-2
3.1.3	ອຸທິກກະສາດ.....	3-3
3.2	ການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນ ແລະ ການຫັນເປັນຕົວເມືອງ.....	3-5
3.2.1	ການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນ.....	3-5
3.2.2	ສະພາບການຫັນເປັນຕົວເມືອງ.....	3-13
3.3	ກອບເສດຖະກິດ-ສັງຄົມໃນປະຈຸບັນ ແລະ ອະນາຄົດ.....	3-15
3.3.1	ສະພາບເສດຖະກິດ-ສັງຄົມໃນປະຈຸບັນ.....	3-15
3.3.2	ກອບເສດຖະກິດ-ສັງຄົມໃນອະນາຄົດ.....	3-19
3.4	ພາບລວມຂອງລະບົບຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ.....	3-25
ໜວດທີ 4	ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນປະຈຸບັນ.....	4-1
4.1	ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນປະຈຸບັນ.....	4-1
4.2	ຈໍານວນຍານພາຫະນະຂົນສົ່ງສາທາລະນະ.....	4-2
4.3	ການບໍລິຫານຄຸ້ມຄອງ ແລະ ຜູ້ໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ.....	4-2
4.4	ການບໍລິການລົດເມພາຍໃນຕົວເມືອງ.....	4-4
4.4.1	ສາຍທາງບໍລິການ ແລະ ການໃຫ້ບໍລິການລົດເມ.....	4-4
4.4.2	ຄວາມຕ້ອງການຂອງຜູ້ໂດຍສານລົດເມ.....	4-5
4.4.3	ຜູ້ໃຫ້ບໍລິການລົດເມ.....	4-6
4.5	ການຂົນສົ່ງຍ່ອຍ ແລະ ຂົນສົ່ງສາທາລະນະທາງບົກອື່ນໆ.....	4-8
4.6	ອາຄານໂດຍສານຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ປ້າຍລໍຖ້າລົດເມ.....	4-11
ໜວດທີ 5	ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງທີ່ມີຢູ່.....	5-1
5.1	ການຈັດປະເພດເສັ້ນທາງ.....	5-1
5.1.1	ການຈັດປະເພດຮູບແບບການໃຊ້ເສັ້ນທາງ.....	5-2
5.2	ສະພາບເສັ້ນທາງທີ່ມີຢູ່.....	5-4
5.2.1	ເຕັກນິກຂອງເສັ້ນທາງ.....	5-4
5.2.2	ປະເພດໜ້າທາງ ແລະ ສະພາບເສັ້ນທາງ.....	5-5
ໜວດທີ 6	ສະພາບການສັນຈອນ.....	6-1
6.1	ສະພາບປະຈຸບັນ.....	6-1
6.1.1	ການສໍາຫຼວດການສັນຈອນ.....	6-1
6.1.2	ຜົນການສໍາຫຼວດການສັນຈອນ.....	6-1
6.1.3	ການສັນຈອນທີ່ແອອັດໃນປະຈຸບັນ.....	6-13
6.2	ການສັນຈອນແອອັດທີ່ຮ້າຍແຮງ ໃນ ອະນາຄົດ.....	6-15
6.2.1	ສະພາບການສັນຈອນ ໃນກໍລະນີ ບໍ່ເຮັດຫຍັງເພີ່ມເຕີມ.....	6-15
ໜວດທີ 7	ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ ແລະ ຄວາມປອດໄພດ້ານການສັນຈອນ.....	7-1
7.1	ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ.....	7-1
7.1.1	ຈຸດປະສົງຂອງການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ.....	7-1
7.1.2	ການສັນຈອນທີ່ແອອັດໃນປັດຈຸບັນ.....	7-1
7.1.3	ໃບຢັ້ງຢືນການວິເຄາະການສັນຈອນ.....	7-3
7.2	ຄວາມປອດໄພດ້ານການສັນຈອນ.....	7-4
7.2.1	ອຸປະຕິເຫດ ແລະ ການບັງຄັບໃຊ້ກົດລະບຽບ.....	7-4

ໝວດທີ 8	ການພິຈາລະນາດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ	8-1
8.1	ນິຕິກຳດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ	8-1
8.1.1	ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍສິ່ງແວດລ້ອມ ຢູ່ ສປປ ລາວ.....	8-1
8.1.2	ການທົດແທນຄ່າເສຍຫາຍ ແລະ ຍົກຍ້າຍຖິ່ນຖານຂອງ ໂຄງການພັດທະນາ ຢູ່ ສປປ ລາວ.....	8-1
8.2	ລະບົບການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ	8-2
8.2.1	ອົງການຈັດຕັ້ງ.....	8-3
8.2.2	ມາດຕະຖານດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ	8-3
8.3	ຄຸນລັກສະນະດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ຢູ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ	8-3
8.3.1	ເຂດປ້ອງກັນ.....	8-3
8.3.2	ສະພາບແວດລ້ອມທາງທຳມະຊາດ.....	8-4
8.3.3	ສະພາບແວດລ້ອມທາງສັງຄົມ	8-4
8.3.4	ຂໍ້ຈຳກັດດ້ານການພັດທະນາຕົວເມືອງ.....	8-5
8.4	ການອອກແບບທາງພູມສາດ	8-7
ໝວດທີ 9	ສະພາບດ້ານການເງິນ	9-1
9.1	ລະບົບຈັດສັນງົບປະມານ	9-1
9.1.1	ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍງົບປະມານແຫ່ງລັດ.....	9-1
9.1.2	ການກະກຽມງົບປະມານ	9-1
9.1.3	ພາລະບົດບາດຂອງລັດຖະບານຂັ້ນສູນກາງ ດ້ານການເງິນຂອງລັດຖະບານທ້ອງຖິ່ນ.....	9-1
9.1.4	ການຈັດສັນດ້ານການເງິນເພື່ອການພັດທະນາຕົວເມືອງ.....	9-2
9.2	ການເງິນ ແລະ ແຫຼ່ງທຶນເພື່ອການພັດທະນາ.....	9-3
9.2.1	ເປົ້າໝາຍດ້ານເສດຖະກິດມະຫາພາກ	9-3
9.2.2	ການຮ່ວມມືລະຫວ່າງພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນ	9-3
ໝວດທີ 10	ຂໍ້ຄົງຄ້າງກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ	10-1
10.1	ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ	10-1
10.1.1	ການໃຊ້ພາຫະນະກົນຈັກ, ການແຜ່ລະບາດເຊື້ອ COVID-19 ແລະ ຜູ້ໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ຫຼຸດລົງ.....	10-3
10.1.2	ການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ບໍ່ສະດວກສະບາຍ ແລະ ບໍ່ສາມາດຄາດຄະເນໄດ້.....	10-4
10.1.3	ການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ບໍ່ສະໜ້າສະເໝີສິ່ງຜົນເຮັດໃຫ້ມີການຫຼຸດໂຕນັ້ນໃນສັງຄົມ.....	10-5
10.1.4	ຕາໜ່າງການຂົນສົ່ງທີ່ບໍ່ເຂັ້ມແຂງ ແລະ ອາໄສແຕ່ການຂົນສົ່ງທີ່ມີລັກສະນະບໍ່ຍືນຍົງ.....	10-5
10.1.5	ລະບົບການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ການປະສານງານທີ່ບໍ່ເຂັ້ມແຂງ ຕໍ່ກັບການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ຜູ້ປະກອບການ.....	10-7
10.1.6	ການກາຍເປັນຕົວເມືອງ ແລະ ຂາດຍຸດທະສາດການເຊື່ອມໂຍງກັບການພັດທະນາຕົວເມືອງ	10-7
10.2	ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ແລະ ສະພາບເສັ້ນທາງ	10-9
10.2.1	ຂໍ້ຄົງຄ້າງຂອງຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ.....	10-9
10.2.2	ຂໍ້ຄົງຄ້າງຂອງສະພາບເສັ້ນທາງ.....	10-9
10.3	ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງການຈອດຍານພາຫະນະ	10-9
10.3.1	ຂໍ້ຄົງຄ້າງຂອງການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ	10-9
10.4	ຄວາມປອດໄພໃນການສັນຈອນ	10-10
10.5	ຂໍ້ຄົງຄ້າງດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ	10-10
10.5.1	ຄວາມຮັບຜິດຊອບດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ.....	10-10
10.5.2	ການອະນຸລັກຮັກສາສະພາບແວດລ້ອມຕົວເມືອງ.....	10-10

10.6	ຂໍ້ຄົງຄ້າງດ້ານສະຖາບັນ ແລະ ລະບົບນິຕິກຳ.....	10-11
10.6.1	ການຄຸ້ມຄອງຄວາມຮູ້-ຄວາມສາມາດ.....	10-11
10.6.2	ອຸປະກອນ.....	10-11
10.6.3	ໂຄງຮ່າງການຮ່ວມມືຂອງອົງການ:.....	10-11
10.7	ສະພາບດ້ານການເງິນ	10-12
10.8	ການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳການເດີນທາງ.....	10-12
ໝວດທີ 11	ໂຄງຮ່າງແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ	11-1
11.1	ວິໄສທັດ ແລະ ພາລະກິດ	11-1
11.1.1	ຂະບວນການວາງວິໄສທັດ ແລະ ພາລະກິດ	11-1
11.1.2	ລະບົບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ແລະ ມາດຕະການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບຄຳສັບສຳຄັນ.....	11-3
11.2	ການຄັດເລືອກຂໍ້ສົມມຸດຖານ.....	11-6
11.2.1	ຂໍ້ສົມມຸດຖານ.....	11-6
11.2.2	ການຄັດເລືອກຂໍ້ສົມມຸດຖານ	11-7
11.2.3	ປັດໃຈຫຼັກສຳລັບຂໍ້ສົມມຸດຖານທີ 2 (ຂໍ້ສົມມຸດຖານ ສຸມໃສ່ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະເປັນຫຼັກ).....	11-9
11.3	ເປົ້າໝາຍ ແລະ ຍຸດທະສາດ.....	11-10
11.3.1	ເປົ້າໝາຍ ແລະ ຍຸດທະສາດໂດຍລວມ	11-10
11.3.2	ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ.....	11-11
11.3.3	ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ.....	11-21
ໝວດທີ 12	ໂຄງການ ແລະ ແຜນປະຕິບັດງານ.....	12-1
12.1	ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ	12-2
12.1.1	ແຜນພັດທະນາການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ	12-2
12.1.2	ໂຄງການລົດເມດ່ວນ BRT.....	12-13
12.1.3	ການສະເໜີໂຄງການລົດເມ ແລະ ລົດເມນ້ອຍ.....	12-18
12.1.4	ສະເໜີໂຄງການລົດເມໂຮງຮຽນ	12-21
12.1.5	ການສະເໜີໂຄງການຂົນສົ່ງຍ່ອຍ.....	12-22
12.1.6	ລະບົບຄວບຄຸມ ແລະ ໂຄງການປະສານງານຂອງອົງການຈັດຕັ້ງ.....	12-23
12.1.7	ໂຄງການພັດທະນາທີ່ແນໃສ່ການຂົນສົ່ງໂດຍຄຳນຶງເຖິງຜັງເມືອງ.....	12-24
12.2	ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ	12-26
12.2.1	ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ແລະ ໂຄງການເສັ້ນທາງທີ່ໄດ້ສະເໜີ.....	12-26
12.2.2	ການປັບປຸງທາງແຍກ (ສີ່ແຍກໄຟແດງ ແລະ ຂົວລອຍເພື່ອລະບາຍການສັນຈອນ)	12-34
12.2.3	ການບຳລຸງຮັກສາ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງເສັ້ນທາງທີ່ເໝາະສົມ	12-35
12.2.4	ການຄວບຄຸມການສັນຈອນ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງຄວາມຕ້ອງການດ້ານການສັນຈອນ.....	12-36
12.2.5	ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ແລະ ສະພາບແວດລ້ອມຂອງທາງຢ່າງ.....	12-37
12.2.6	ສິ່ງເສີມການຂົນສົ່ງທີ່ບໍ່ໃຊ້ກິນຈັກ (NMT).....	12-38
12.2.7	ການປອດສິ່ງກົດຂວາງອ້ອມຮອບສະຖານີປ່ຽນຖ່າຍຜູ້ໂດຍສານຫຼັກ.....	12-39
12.3	ການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳການເດີນທາງ.....	12-42
12.4	ແຜນປະຕິບັດງານ.....	12-48
12.4.1	ໄລຍະສັ້ນ (ຮອດປີ 2027).....	12-48
12.4.2	ໄລຍະສັ້ນ (ຮອດປີ 2032).....	12-58
12.4.3	ໄລຍະຍາວ (ຮອດປີ 2040).....	12-58
12.4.4	ການຕິດຕາມການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ປັບປຸງ VTMP2040.....	12-58

12.4.5	ໂຄງການ.....	12-60
12.5	ການປັບປຸງສະພາບການສັນຈອນທີ່ຄາດໄວ້.....	12-64
12.5.1	ສະພາບການສັນຈອນ ພາຍໃຕ້ ສໍາເລັດຈັດຕັ້ງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງແບບເຕັມຮູບແບບ ...	12-64
12.5.2	ສະພາບການສັນຈອນ ພາຍໃຕ້ການປັບປຸງຕາໜ່າງເສັ້ນທາງພຽງເລັກນ້ອຍ.....	12-68
12.6	ການປະເມີນຜົນດ້ານເສດຖະກິດ.....	12-73
12.6.1	ພາບລວມ.....	12-73
12.6.2	ວິທີການ.....	12-73
12.6.3	ຜົນວິເຄາະຜົນຕອບແທນທາງດ້ານການເງິນພາຍໃນ (FIRR).....	12-73
12.6.4	ມູນຄ່າການລົງທຶນທີ່ຈໍາເປັນສໍາລັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ.....	12-74
ໝວດທີ 13 ລະບົບສາລະສິນເທດທາງພູມສາດ (GIS).....		13-1
13.1	ຂໍ້ມູນພື້ນຖານ GIS.....	13-1
13.2	ຂໍ້ມູນ GIS.....	13-1
13.3	ຊຸດຂໍ້ມູນ GIS ຂອງ ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ.....	13-1
ໝວດທີ 14 ຄໍາແນະນໍາ.....		14-1

ລາຍການຮູບ

ຮູບ 1.2-1 ການເຊື່ອມໂຍ່ງຂອງບັນດາແຜນພັດທະນາທີ່ມີຢູ່..... 1-2

ຮູບ 1.3-1 ຕາໜ່າງບໍລິການລົດເມ ແລະ ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ທີ່ໄດ້ສະເໜີໃນແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ 2008 1-3

ຮູບ 1.3-2 ທາງລົດເມສະເພາະ 1-4

ຮູບ 1.3-3 ງົບປະມານທີ່ຈຳເປັນໃນການຈັດຊື້ລົດເມ..... 1-5

ຮູບ 1.3-4 ຈຳນວນຜູ້ໂດຍສານ 1-5

ຮູບ 1.3-5 ບົດລາຍງານທາງດ້ານການເງິນປະຈຳປີ ຂອງ ລລມ..... 1-5

ຮູບ 1.3-6 ຕາໜ່າງບໍລິການລົດເມສະເໜີໃນແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ 2008 ແລະ ຕາໜ່າງບໍລິການລົດເມໃນປະຈຸບັນ 1-6

ຮູບ 1.3-7 ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງສະເໜີໃນ ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ ສະບັບປີ 2008 ແລະ ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງໃນປະຈຸບັນ 1-7

ຮູບ 1.3-8 ເສັ້ນທາງທີ່ໄດ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕາມການສະເໜີໃນແຜນແມ່ບົດ 1-7

ຮູບ 1.4-1 ເຂດເປົ້າໝາຍຂອງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ 2040..... 1-9

ຮູບ 1.4-2 ເຂດເປົ້າໝາຍຂອງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ ສະບັບປີ 2008, ແຜນຜັງນຳໃຊ້ທີ່ດິນ ແລະ ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ
ຮອດປີ 2040..... 1-10

ຮູບ 1.4-3 ປີເປົ້າໝາຍ ແລະ ໄລຍະການວາງແຜນ 1-10

ຮູບ 1.4-4 ໂຄງຮ່າງຂອງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ..... 1-11

ຮູບ 1.5-1 ອົງປະກອບຂອງບົດລາຍງານແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ..... 1-12

ຮູບ 2.1-1 ປີເຜີຍແຜ່ ແລະ ປີເປົ້າໝາຍ 2-2

ຮູບ 2.2-1 ແນວຄວາມຄິດໃນການອອກແບບລົດເມດ່ວນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (BRT)..... 2-4

ຮູບ 2.2-2 ທາງດ່ວນວຽງຈັນ-ວັງວຽງ..... 2-6

ຮູບ 2.2-3 ທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ (ສະຖານີນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ) 2-6

ຮູບ 2.2-4 ເຂດໃຈກາງເມືອງ ຈາກປັດຈຸບັນ ຫາ ປີ 2030 2-7

ຮູບ 2.2-5 ການພັດທະນາຕົວເມືອງແບບຫຼາກຫຼາຍ, ການຂະຫຍາຍເຂດໃຈກາງເມືອງຮອດປີ 2050..... 2-7

ຮູບ 2.2-6 ລະບົບການຂົນສົ່ງແບບເຊື່ອມໂຍ່ງ ແລະ ຍືນຍົງ..... 2-8

ຮູບ 2.2-7 ຈາກປະເທດບໍ່ມີທາງອອກສູ່ທະເລເປັນປະເທດເຊື່ອມຈອດ: 2-8

ຮູບ 2.2-8 ກິດຈະກຳປັບປຸງລົດເມ..... 2-10

ຮູບ 2.2-9 ການອອກແບບແນວຄວາມຄິດການພັດທະນາສຳລັບນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ 2-11

ຮູບ 2.2-10 ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ໃນໄລຍະສັ້ນ, ໄລຍະກາງ ແລະ ໄລຍະຍາວທີ່ ໄດ້ສະເໜີໃນແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວ
ເມືອງ ສະບັບປີ 2008..... 2-12

ຮູບ 3.1-1 ເຂດເປົ້າໝາຍ (TA) 3-1

ຮູບ 3.1-2 ສະພາບດິນຟ້າອາກາດ ໃນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ..... 3-2

ຮູບ 3.1-3 ສະພາບພູມມິປະເທດ ແລະ ຄວາມຄ້ອຍຊັນ ໃນ ເຂດເປົ້າໝາຍ (TA)..... 3-3

ຮູບ 3.1-4 ສະພາບອຸທິກກະສາດໃນເຂດເປົ້າໝາຍ (2021/2017) 3-4

ຮູບ 3.1-5 ບຶງທາດຫຼວງ..... 3-5

ຮູບ 3.2-1 ການນຳໃຊ້ທີ່ດິນທີ່ມີຢູ່ ໃນ ເຂດເປົ້າໝາຍ (TA)..... 3-6

ຮູບ 3.2-2 ແນວຄວາມຄິດການພັດທະນາຕົວເມືອງທີ່ຫຼາກຫຼາຍ ໃນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ..... 3-7

ຮູບ 3.2-3 ເຂດວາງຜັງເມືອງ ຢູ່ ເຂດເມືອງຍ່ອຍ..... 3-8

ຮູບ 3.2-4 ແຜນຜັງການແບ່ງເຂດນຳໃຊ້ທີ່ດິນ ຂອງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ 3-10

ຮູບ 3.2-5 ບັນດາເຂດທີ່ຮັບຮອງ ເພື່ອ ການພັດທະນາ..... 3-11

ຮູບ 3.2-6 ສົມທຽບການນຳໃຊ້ທີ່ດິນ ລະຫວ່າງ ແຜນແມ່ບົດພັດທະນາຕົວເມືອງ 2011 ແລະ ຂໍ້ມູນນຳໃຊ້ທີ່ດິນ
ຂອງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (2020) ສຳລັບ ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ... 3-12

ຮູບ 3.2-7 ອົງປະກອບການນຳໃຊ້ທີ່ດິນ: ແຜນແມ່ບົດພັດທະນາຕົວເມືອງ 2011 ແລະ ຂໍ້ມູນນຳໃຊ້ທີ່ດິນຂອງແຜນ
ແມ່ບົດຂົນສົ່ງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (2020) ສຳລັບ ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ 3-13

ຮູບ 3.2-8	ການຂະຫຍາຍຕົວຂອງເຂດພັດທະນາ ໃນລະຫວ່າງ 2017 ແລະ 2021	3-14
ຮູບ 3.2-9	ອົງປະກອບຂອງທີ່ດິນຄອບຄຸມ ໃນລະຫວ່າງ ປີ 2017 ແລະ 2021	3-14
ຮູບ 3.3-1	ຄວາມໜ້າແໜ້ນຂອງປະຊາກອນ ໃນປີ 2015	3-16
ຮູບ 3.3-2	GDP ຂອງ ສປປ ລາວ ອີງຕາມໂຄງປະກອບເສດຖະກິດ ນັບແຕ່ 2012-2019	3-17
ຮູບ 3.3-3	GDP ໃນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (GRDP) ຕາມຂະແໜງເສດຖະກິດ ນັບແຕ່ປີ 2012-2019	3-18
ຮູບ 3.3-4	ຈຳນວນຍານພາຫະນະຂັ້ນທະບຽນ ຢູ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ.....	3-19
ຮູບ 3.3-5	ຮູບທາດປະຊາກອນໃນເຂດເປົ້າໝາຍໂຄງການ ໃນປີ 2019 ແລະ ປີ 2040	3-20
ຮູບ 3.3-6	ຄວາມໜ້າແໜ້ນຂອງປະຊາກອນ ໃນປີ 2019 (ປີຖານ).....	3-21
ຮູບ 3.3-7	ຄວາມໜ້າແໜ້ນຂອງປະຊາກອນ ໃນປີ 2040 (ປີເປົ້າໝາຍໄລຍະຍາວ).....	3-21
ຮູບ 3.4-1	ການເຊື່ອມໂຍງດ້ານການຂົນສົ່ງທີ່ເຂົ້າເຖິງ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຫຼັກ.....	3-25
ຮູບ 3.4-2	ການເຊື່ອມໂຍງ ລະຫວ່າງ ຂົນສົ່ງທີ່ເຂົ້າເຖິງ ແລະ ຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ.....	3-26
ຮູບ 3.4-3	ຮູບແບບຂົນສົ່ງຫຼັກ ຢູ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ	3-27
ຮູບ 4.1-1	ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ຢູ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ໃນປະຈຸບັນ	4-1
ຮູບ 4.2-1	ຈຳນວນການຂຶ້ນທະບຽນຍານພາຫະນະຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ຕັ້ງແຕ່ປີ 2010 – 2019	4-2
ຮູບ 4.4-1	ສາຍທາງບໍລິການຂອງລົດເມພາຍໃນຕົວເມືອງ.....	4-4
ຮູບ 4.4-2	ອັດຕາສ່ວນການນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ຖ້ຽວເດີນທາງ	4-6
ຮູບ 4.4-3	ຈຳນວນຜູ້ໂດຍສານລົດເມປະຈຳປີ (ລລມ)	4-6
ຮູບ 4.4-4	ລາຍຮັບ, ລາຍຈ່າຍ ແລະ ກຳໄລຂອງ ລລມ	4-8
ຮູບ 4.5-1	ຮູບລົດສອງແຖວ	4-8
ຮູບ 4.5-2	ສາຍທາງບໍລິການລົດສອງແຖວ	4-9
ຮູບ 4.6-1	ຮູບສະຖານີລົດເມຕະຫຼາດເຊົ້າ.....	4-12
ຮູບ 4.6-2	ຄິວລົດສອງແຖວສີ່ໄຄ.....	4-12
ຮູບ 5.1-1	ການແບ່ງຂັ້ນການຄຸ້ມຄອງ ໃນປີ 2017	5-2
ຮູບ 5.1-2	ການແບ່ງຂັ້ນການຄຸ້ມຄອງໃນແຜນແມ່ບົດ 2008.....	5-2
ຮູບ 5.1-3	ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງໃນປະຈຸບັນ.....	5-3
ຮູບ 5.2-1	ຮູບເຕັກນິກເສັ້ນທາງຂອງຖະໜົນລ້ານຊ້າງ.....	5-4
ຮູບ 5.2-2	ຮູບເຕັກນິກເສັ້ນທາງຂອງຖະໜົນດົງປາຍນາ	5-4
ຮູບ 5.2-3	ການແບ່ງປະເພດໜ້າທາງ ໃນປີ 2017.....	5-5
ຮູບ 5.2-4	ການແບ່ງປະເພດໜ້າທາງໃນແຜນແມ່ບົດ 2008.....	5-5
ຮູບ 6.1-1	ຂະໜາດຄົວເຮືອນໂດຍສະເລ່ຍ.....	6-2
ຮູບ 6.1-2	ລາຍຮັບຂອງຄົວເຮືອນໂດຍສະເລ່ຍ ຕໍ່ເດືອນ.....	6-2
ຮູບ 6.1-3	ຍານພາຫະນະທີ່ຄົວເຮືອນເປັນເຈົ້າຂອງ ອີງຕາມລາຍຮັບຂອງຄົວເຮືອນສະເລ່ຍໃນເດືອນ	6-2
ຮູບ 6.1-4	ການສົມທຽບອັດຕາສ່ວນຮູບແບບການນຳໃຊ້ຍານພາຫະນະ ໃນ ປີ 2007 ແລະ 2019.....	6-4
ຮູບ 6.1-5	ເວລາທີ່ໃຊ້ໃນການເດີນທາງໂດຍສະເລ່ຍອີງຕາມຕາມຈຸດປະສົງຂອງການເດີນທາງ.....	6-4
ຮູບ 6.1-6	ການແຈກຢາຍການເດີນທາງ.....	6-5
ຮູບ 6.1-7	ຜົນການນັບປະລິມານການສັນຈອນຢູ່ເສັ້ນວົງນອກ.....	6-6
ຮູບ 6.1-8	ຜົນການນັບປະລິມານການສັນຈອນຢູ່ເສັ້ນວົງໃນ (ຕະຫຼອດ 16ຊົ່ວໂມງ).....	6-7
ຮູບ 6.1-9	ຜົນນັບປະລິມານການສັນຈອນໃນຊົ່ວໂມງເລັ່ງດ່ວນຕອນເຊົ້າ (ຢູ່ເສັ້ນນອກ)	6-8
ຮູບ 6.1-10	ຜົນນັບປະລິມານການສັນຈອນໃນຊົ່ວໂມງເລັ່ງດ່ວນຕອນເຊົ້າ (ຢູ່ເສັ້ນໃນ)	6-8
ຮູບ 6.1-11	ປະລິມານການສັນຈອນໃນຊົ່ວໂມງເລັ່ງດ່ວນຕອນບ່າຍ (ຢູ່ ເສັ້ນນອກ).....	6-9
ຮູບ 6.1-12	ປະລິມານການສັນຈອນໃນຊົ່ວໂມງເລັ່ງດ່ວນຕອນບ່າຍ (ຢູ່ ເສັ້ນໃນ)	6-10
ຮູບ 6.1-13	ຈຸດປະສົງການຈອດລົດຕາມປະເພດບ່ອນຈອດລົດ ແລະ ຮູບແບບການຂົນສົ່ງ.....	6-12
ຮູບ 6.1-14	ໄລຍະເວລາໃນການຈອດລົດ ຕາມ ປະເພດບ່ອນຈອດລົດ.....	6-12

ຮູບ 6.1-15 ໄລຍະການຍ່າງໄປຫາບ່ອນຈອດລົດ ຕາມປະເພດບ່ອນຈອດລົດ	6-13
ຮູບ 6.1-16 ສະພາບການສັນຈອນ: ໃນບີຖານ(2019).....	6-14
ຮູບ 6.1-17 ສະພາບການສັນຈອນໃນເຂດຕົວເມືອງວຽງຈັນ: ບີຖານ (2019)	6-14
ຮູບ 6.2-1 ສະພາບການສັນຈອນ: ກໍລະນີບໍ່ເຮັດຫຍັງເພີ່ມເຕີມ (2027)	6-16
ຮູບ 6.2-2 ສະພາບການສັນຈອນໃນໃຈກາງເມືອງ: ກໍລະນີບໍ່ເຮັດຫຍັງເພີ່ມເຕີມ (2027).....	6-16
ຮູບ 6.2-3 ສະພາບການສັນຈອນ: ກໍລະນີບໍ່ເຮັດຫຍັງເພີ່ມເຕີມ (2032)	6-17
ຮູບ 6.2-4 ສະພາບການສັນຈອນໃນໃຈກາງເມືອງ: ກໍລະນີບໍ່ເຮັດຫຍັງເພີ່ມເຕີມ (2032).....	6-17
ຮູບ 6.2-5 ສະພາບການສັນຈອນ: ກໍລະນີບໍ່ເຮັດຫຍັງເພີ່ມເຕີມ (2040)	6-18
ຮູບ 6.2-6 ສະພາບການສັນຈອນໃນໃຈກາງເມືອງ: ກໍລະນີບໍ່ເຮັດຫຍັງເພີ່ມເຕີມ (2040).....	6-18
ຮູບ 7.1-1 ຈຸດສັນຈອນທີ່ແອອັດໃນປະຈຸບັນ.....	7-2
ຮູບ 7.1-2 ໃບຢັ້ງຢືນວິເຄາະການສັນຈອນ.....	7-3
ຮູບ 7.2-1 ຈຳນວນອຸບັດຕິເຫດ	7-4
ຮູບ 7.2-2 ຈຳນວນຜູ້ບາດເຈັບ/ຜູ້ເສຍຊີວິດຈາກອຸບັດຕິເຫດ	7-5
ຮູບ 7.2-3 ຈຳນວນຜູ້ບາດເຈັບ/ຜູ້ເສຍຊີວິດຕາມສາເຫດການເກີດອຸບັດຕິເຫດ	7-5
ຮູບ 7.2-4 ອັດຕາສ່ວນຂອງອຸບັດຕິເຫດຕາມອາຍຸ.....	7-6
ຮູບ 7.2-5 ອັດຕາສ່ວນຂອງອຸບັດຕິເຫດຕາມປະເພດເສັ້ນທາງ	7-6
ຮູບ 7.2-6 ອັດຕາສ່ວນຂອງອຸບັດຕິເຫດຕາມປະເພດຍານພາຫະນະ ແລະ ສິ່ງກົດຂວາງ.....	7-6
ຮູບ 7.2-7 ອຸບັດຕິເຫດຕາມຊ່ວງເວລາ	7-7
ຮູບ 7.2-8 ຈຳນວນລະເມີດກົດຈະລາຈອນ.....	7-8
ຮູບ 7.2-9 ອັດຕາສ່ວນຂອງການລະເມີດກົດຈະລາຈອນ	7-8
ຮູບ 8.3-1 ເຂດມໍລະດົກ ຢູ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ.....	8-5
ຮູບ 8.3-2 ເຂດມໍລະດົກ ຢູ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ.....	8-5
ຮູບ 8.4-1 ຂັ້ນຕອນການອອກແບບທັດສະນີຍະພາບ (Steinitz et. al., 1996).....	8-7
ຮູບ 9.2-1 ດຳລັດວ່າດ້ວຍການຮ່ວມມືລະຫວ່າງພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນ	9-3
ຮູບ 10.1-1 ການປ່ຽນແປງອັດຕາສ່ວນການນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ຍ້ອນການໃຊ້ພສຫະນະສ່ວນຕົວ ແລະ COVID-19	10-3
ຮູບ 10.1-2 ກະແສຕອບໂຕ້ທາງລົບຂອງການນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ.....	10-4
ຮູບ 10.1-3 ການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ບໍ່ສະດວກສະບາຍ ແລະ ບໍ່ສາມາດຄາດຄະເນໄດ້.....	10-5
ຮູບ 10.1-4 ຈຳນວນພາຫະນະບໍລິການຫຼຸດລົງ ຫຼັງຈາກ COVID-19.....	10-6
ຮູບ 10.1-5 ຜົນກະທົບໂດຍກົງ ແລະ ທາງອ້ອມຂອງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ.....	10-7
ຮູບ 10.1-6 ໂຄງການພັດທະນາຕົວເມືອງໃນອະນາຄົດ	10-8
ຮູບ 11.1-1 ຄຳສັບທີ່ສຳຄັນ ຈາກ ກອງປະຊຸມປຶກສາຫາລື.....	11-2
ຮູບ 11.1-2 ຄຳສັບທີ່ສຳຄັນເພື່ອວາງວິໄສທັດ ແລະ ພາລະກິດ.....	11-2
ຮູບ 11.2-1 ຂໍ້ສົມມຸດຖານທີ່ໄດ້ກຳນົດຂຶ້ນມາ.....	11-6
ຮູບ 11.2-2 ຄວາມສຳພັນຂອງບັນດາຂໍ້ມູດຖານ	11-7
ຮູບ 11.2-3 ການສັນຈອນທີ່ແອອັດໃນຕົວເມືອງອື່ນໆ	11-8
ຮູບ 11.2-4 ປັດໃຈທີ່ຈຳເປັນໃນການຈັດສັນປະສິດທິພາບຂອງເສັ້ນທາງຄົນໃໝ່.....	11-9
ຮູບ 11.3-1 ເປົ້າໝາຍ ແລະ ຍຸດທະສາດຂອງ VTMP2040.....	11-10
ຮູບ 11.3-2 ການກ່ຽວໂຢ່ງລະຫວ່າງ ເປົ້າໝາຍ ແລະ ຍຸດທະສາດ	11-13
ຮູບ 11.3-3 ການບໍລິການຄອບຄຸມການເຂົ້າເຖິງຂອງປະຊາກອນໃນປີ 2019	11-14
ຮູບ 11.3-4 ການບໍລິການຄອບຄຸມການເຂົ້າເຖິງຂອງປະຊາກອນໃນປີ 2040	11-14
ຮູບ 11.3-5 ຜົນຕອບຮັບທີ່ດີຂອງການໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ	11-15
ຮູບ 11.3-6 ກົນໄກໃນການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງ	11-15

ຮູບ 11.3-7 ການສົມທຽບຮູບແບບການຂົນສົ່ງ ດ້ວຍຈຳນວນຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ຄວາມໄວໃນການບໍລິການ.....	11-16
ຮູບ 11.3-8 ຂອບເຂດການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ.....	11-17
ຮູບ 11.3-9 ການພັດທະນາເທື່ອລະກ້າວ ຂອງ ສາຍທາງຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ຢູ່ ຕາມເສັ້ນທາງສາຍຫຼັກ.....	11-18
ຮູບ 11.3-10 ສະເໜີກອບໂຄງຮ່າງການຈັດຕັ້ງລະບົບຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ໃນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ.....	11-20
ຮູບ 11.3-11 ເສີມສ້າງການນຳໃຊ້ຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ດ້ວຍ TOD.....	11-21
ຮູບ 11.3-12 ການກ່ຽວໂຢ່ງລະຫວ່າງ ເປົ້າໝາຍ ແລະ ຍຸດທະສາດ.....	11-24
ຮູບ 11.3-13 ປະເພດເສັ້ນທາງ.....	11-24
ຮູບ 11.3-14 ການແຕ້ມເສັ້ນແບ່ງການສັນຈອນທີ່ບໍ່ເຫັນແຈ້ງ.....	11-25
ຮູບ 11.3-15 ຮ່ອງລະບາຍນ້ຳຕາມແຄມທາງບໍ່ພຽງພໍ.....	11-25
ຮູບ 11.3-16 ການບຳລຸງຮັກສາ ແລະ ຄຸ້ມຄອງ ທາງປູຢາງທີ່ດີ.....	11-25
ຮູບ 11.3-17 ຈອດລົດຊະຊາຍ ຢູ່ ບ່ອນລໍຖ້າລົດເມ.....	11-26
ຮູບ 11.3-18 ເພີ່ມຄ່າຈອດລົດ.....	11-26
ຮູບ 11.3-19 ບ່ອນຮົ່ມ ແລະ ປູກຕົ້ນໄມ້.....	11-26
ຮູບ 11.3-20 ຖະໜົນຄົນເດີນ.....	11-26
ຮູບ 11.3-21 ທາງລົດຖີບ.....	11-27
ຮູບ 11.3-22 ບ່ອນນຳທາງເພື່ອຜູ້ພິການທາງສາຍຕາ.....	11-27
ຮູບ 12.1-1 ວິໄສທັດຂອງການພັດທະນາຕາໜ່າງຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ໃນ ໄລຍະຍາວ.....	12-2
ຮູບ 12.1-2 ການພັດທະນາສາຍທາງບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຕາມເສັ້ນທາງສາຍຫຼັກ ໃນຮູບແບບເທື່ອລະບາດ ກ້າວ.....	12-5
ຮູບ 12.1-3 ຕາໜ່າງຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນປະຈຸບັນ (2019).....	12-8
ຮູບ 12.1-4 ການພັດທະນາຕາໜ່າງຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ໃນ ໄລຍະສັ້ນ (2027).....	12-9
ຮູບ 12.1-5 ການພັດທະນາຕາໜ່າງຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ໃນ ໄລຍະກາງ (2032).....	12-10
ຮູບ 12.1-6 ຕາໜ່າງຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ໃນ ໄລຍະຍາວ (2040).....	12-11
ຮູບ 12.1-7 ຕາໜ່າງຂົນສົ່ງສາທາລະນະເຕັມຮູບແບບ (2040).....	12-12
ຮູບ 12.1-8 ໂຄງຮ່າງຄ່າໂດຍສານຕາມຂົງເຂດ.....	12-13
ຮູບ 12.1-9 ຕາໜ່າງສາຍທາງບໍລິການ BRT ໃນ ໄລຍະສັ້ນ-, ໄລຍະກາງ- ແລະ ໄລຍະຍາວ.....	12-14
ຮູບ 12.1-10 ການພັດທະນາທາງລົດເມສະເພາະ.....	12-15
ຮູບ 12.1-11 ແບບແນວຄວາມຄິດສະຖານີ BRT.....	12-16
ຮູບ 12.1-12 ທີ່ຕັ້ງອຸ່ລົດເມດ່ວນ.....	12-17
ຮູບ 12.1-13 ຮູບພາບຂອງລະບົບເກັບຄ່າໂດຍສານອັດຕະໂນມັດ.....	12-17
ຮູບ 12.1-14 ລົດເມນ້ອຍໃໝ່ທີ່ໄດ້ຮັບການຊ່ວຍເຫຼືອລ້າຈາກລັດຖະບານຍີ່ປຸ່ນ.....	12-20
ຮູບ 12.1-15 ຮູບພາບລະບົບຕິດຕາມຕຳແໜ່ງລົດເມ.....	12-21
ຮູບ 12.1-16 ຕົວຢ່າງແຜນທີ່ລົດເມ ລວມທັງຂົນສົ່ງຍ່ອຍ (ປະເທດຟິລິບປິນ).....	12-22
ຮູບ 12.1-17 ແນວຄວາມຄິດຂອງຍານພາຫະນະທີ່ບໍ່ໃຊ້ກົນຈັກ (E-pedicab).....	12-23
ຮູບ 12.1-18 ເທັກໂນໂລຊີ 5 ລະດັບຂອງ MaaS.....	12-24
ຮູບ 12.1-19 ການສະເໜີຂົງເຂດພັດທະນາໂຄງການ TOD.....	12-25
ຮູບ 12.2-1 ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງທີ່ໄດ້ສະເໜີ.....	12-26
ຮູບ 12.3-1 ປັດໃຈທີ່ສົ່ງຜົນໃຫ້ແກ່ການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳຂອງການເດີນທາງ.....	12-42
ຮູບ 12.3-2 ກົນໄກຂອງການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳການເດີນທາງ.....	12-44
ຮູບ 12.3-3 ຕົວຢ່າງກິດຈະກຳຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງ.....	12-45
ຮູບ 12.3-4 ຕົວຢ່າງສະຖານີປ່ຽນຖ່າຍຜູ້ໂດຍສານ ຢູ່ Denver, Colorado.....	12-46
ຮູບ 12.4-1 ເຂດວາງແຜນ ໃນ ເຂດຕົວເມືອງຫຼັກ.....	12-58
ຮູບ 12.4-2 ວົງຈອນການຄຸ້ມຄອງໂຄງການ ແລະ ອົງການຮັບຜິດຊອບ.....	12-59

ຮູບ 12.5-1 ສະພາບການສັນຈອນໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (2027).....	12-65
ຮູບ 12.5-2 ສະພາບການສັນຈອນໃນເຂດໃຈກາງເມືອງ (2027)	12-66
ຮູບ 12.5-3 ສະພາບການສັນຈອນໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (2032)	12-66
ຮູບ 12.5-4 ສະພາບການສັນຈອນໃນເຂດໃຈກາງເມືອງ (2032)	12-67
ຮູບ 12.5-5 ສະພາບການສັນຈອນໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (2040)	12-67
ຮູບ 12.5-6 ສະພາບການສັນຈອນໃນເຂດໃຈກາງເມືອງ (2040)	12-68
ຮູບ 12.5-7 ສະພາບການສັນຈອນໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ : ດ້ວຍການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຂັ້ນພື້ນຖານ (2027).....	12-70
ຮູບ 12.5-8 ສະພາບການສັນຈອນໃນເຂດໃຈກາງເມືອງ: ດ້ວຍການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຂັ້ນພື້ນຖານ (2027)	12-70
ຮູບ 12.5-9 ສະພາບການສັນຈອນໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ : ດ້ວຍການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຂັ້ນພື້ນຖານ (2032).....	12-71
ຮູບ 12.5-10 ສະພາບການສັນຈອນໃນເຂດໃຈກາງເມືອງ: ດ້ວຍການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຂັ້ນພື້ນຖານ (2032)	12-71
ຮູບ 12.5-11 ສະພາບການສັນຈອນໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ: ດ້ວຍການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຂັ້ນພື້ນຖານ (2040).....	12-72
ຮູບ 12.5-12 ສະພາບການສັນຈອນໃນເຂດໃຈກາງເມືອງ: ດ້ວຍການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຂັ້ນພື້ນຖານ (2040)	12-72
ຮູບ 12.6-1 ມູນຄ່າການລົງທຶນທັງໝົດ.....	12-75
ຮູບ 13.3-1 ໂຄງສ້າງຊຸດຂໍ້ມູນ GIS ສໍາລັບ ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ.....	13-2

ລາຍການຕາຕະລາງ

ຕາຕະລາງ 2.1-1	ແຜນພັດທະນາທີ່ມີຢູ່.....	2-1
ຕາຕະລາງ 3.1-1	ຂໍ້ມູນດິນຟ້າອາກາດປະຈຳເດືອນ ໃນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ.....	3-2
ຕາຕະລາງ 3.1-2	ຕາຕະລາງສະຫຼຸບລະດັບຄວາມສູງຈາກໜ້າດິນ ໃນ ເຂດເປົ້າໝາຍ.....	3-3
ຕາຕະລາງ 3.2-1	ສະຫຼຸບປະເພດການນຳໃຊ້ທີ່ດິນທີ່ມີຢູ່.....	3-6
ຕາຕະລາງ 3.2-2	ທິດທາງການພັດທະນາແຕ່ລະເຂດ.....	3-8
ຕາຕະລາງ 3.2-3	ແນວຄວາມຄິດການພັດທະນາຕົວເມືອງຍ່ອຍ.....	3-9
ຕາຕະລາງ 3.2-4	ສະຫຼຸບການປ່ຽນແປງປະເພດທີ່ດິນ ລະຫວ່າງ ປີ 2017 ແລະ 2021.....	3-15
ຕາຕະລາງ 3.2-5	ເຂດເສດຖະກິດພິເສດ ໃນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ.....	3-15
ຕາຕະລາງ 3.3-1	ການປ່ຽນແປງຂອງປະຊາກອນແຕ່ປີ 2005 ຫາ 2015 ຢູ່ ສປປ ລາວ ແລະ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ.....	3-16
ຕາຕະລາງ 3.3-2	ອັດຕາການຈ້າງງານ ແລະ ເຂົ້າຮຽນ ໃນ ສສປ ລາວ ແລະ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ.....	3-18
ຕາຕະລາງ 3.3-3	ການຄາດຄະເນຈຳນວນປະຊາກອນ ໃນປີຖານ ແລະ ປີເປົ້າໝາຍ.....	3-20
ຕາຕະລາງ 3.3-4	ອັດຕາການຂະຫຍາຍຕົວເສດຖະກິດ ທີ່ປັບໃຊ້ເຂົ້າໃນ GDP ແລະ ການຄາດຄະເນ GRDP.....	3-23
ຕາຕະລາງ 3.3-5	GDP, GRDP ແລະ ໂຄງປະກອບເສດຖະກິດ ຂອງ ປີຖານ ແລະ ປີເປົ້າໝາຍ.....	3-23
ຕາຕະລາງ 3.3-6	ການຄາດຄະເນອັດຕາການຈ້າງງານ ແລະ ອັດຕາເຂົ້າຮຽນ ໃນເຂດເປົ້າໝາຍ.....	3-24
ຕາຕະລາງ 4.3-1	ການບໍລິຫານຄຸ້ມຄອງ ແລະ ຜູ້ໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ.....	4-2
ຕາຕະລາງ 4.4-1	ສາຍທາງ ແລະ ຕາຕະລາງບໍລິການລົດເມພາຍໃນຕົວເມືອງ ຢູ່ ສະຖານີຕະຫຼາດເຊົ້າ (ລລມ).....	4-5
ຕາຕະລາງ 4.4-2	ຈຳນວນລົດເມຂອງ ລລມ ທີ່ມີຢູ່ໃນປະຈຸບັນ.....	4-7
ຕາຕະລາງ 4.5-1	ຄິວລົດໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ.....	4-10
ຕາຕະລາງ 5.1-1	ການແບ່ງຂັ້ນການຄຸ້ມຄອງ & ປະເພດໜ້າທາງໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ປີ 2017 (ລວມມີ 9 ເມືອງ; ຫົວໜ່ວຍ ກິໂລແມັດ (km)).....	5-1
ຕາຕະລາງ 5.1-2	ການແບ່ງຂັ້ນການຄຸ້ມຄອງ & ປະເພດໜ້າທາງຢູ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ໃນແຜນແມ່ບົດ 2008 (ລວມມີ 9 ເມືອງ; ຫົວໜ່ວຍ ກິໂລແມັດ (km)).....	5-1
ຕາຕະລາງ 6.1-1	ໂຄງຮ່າງການສຳຫຼວດການສັນຈອນ.....	6-1
ຕາຕະລາງ 6.1-2	ຕາຕະລາງສົມທຽບອັດຕາຖ້ຽວເດີນທາງ (ການສຳຫຼວດ PT ໃນປີ 2019 ແລະ 2007).....	6-3
ຕາຕະລາງ 6.1-3	ການສົມທຽບປະລິມານການສັນຈອນ ຢູ່ ຕາມຈຸດສຳຫຼວດ (2019-2020).....	6-11
ຕາຕະລາງ 7.1-1	ຈຸດປະສົງຂອງການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ ແລະ ບັນດາມາດຕະການທົ່ວໄປ.....	7-1
ຕາຕະລາງ 8.1-1	ກົດໝາຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບສິ່ງແວດລ້ອມທີ່ປະກາດໃຊ້ລ່າສຸດ ຢູ່ ສປປ ລາວ.....	8-1
ຕາຕະລາງ 8.1-2	ນິຕິກຳຫຼັກກ່ຽວກັບການເວັ້ນຄືນທີ່ດິນ ແລະ ການຍົກຍ້າຍຖິ່ນຖານ.....	8-1
ຕາຕະລາງ 8.2-1	ອົງການ ແລະ ສະຖາບັນດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມຫຼັກ ຢູ່ໃນແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (VTMP).....	8-3
ຕາຕະລາງ 8.3-1	ລາຍລະອຽດກ່ຽວກັບປ່າໄມ້ ຢູ່ ສປປ ລາວ.....	8-3
ຕາຕະລາງ 8.3-2	ບັນຊີລາຍຊື່ເຂດປົກປັກຮັກສາ ຢູ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ.....	8-3
ຕາຕະລາງ 10.1-1	ຂໍ້ຄົງຄ້າງ ແລະ ສິ່ງທ້າທາຍຂອງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ.....	10-1
ຕາຕະລາງ 11.3-1	ຕົວຊີ້ວັດເປົ້າໝາຍ.....	11-14
ຕາຕະລາງ 11.3-2	ໂຄງຮ່າງການບໍລິການຂອງສອງແຖວ.....	11-19
ຕາຕະລາງ 12.1-1	ການກຳນົດສາຍທາງ ແລະ ຄວາມຖີ່ໃນການບໍລິການ.....	12-7
ຕາຕະລາງ 12.1-2	ສາຍທາງບໍລິການລົດເມດ່ວນ ໃນ ໄລຍະສັ້ນ, ໄລຍະກາງ ແລະ ໄລຍະຍາວ.....	12-13
ຕາຕະລາງ 12.1-3	ການສະເໜີໂຄງການ BRT.....	12-15
ຕາຕະລາງ 12.1-4	ສະເໜີໂຄງການລົດເມ ແລະ ລົດເມນ້ອຍ.....	12-18
ຕາຕະລາງ 12.1-5	ການສະເໜີໂຄງການລົດເມໂຮງຮຽນ.....	12-21

ຕາຕະລາງ 12.1-6	ສະເໜີໂຄງການຂົນສົ່ງຍ່ອຍ	12-22
ຕາຕະລາງ 12.1-7	ລະບົບບໍລິຫານຄຸ້ມຄອງ ແລະ ໂຄງການປະສານງານອົງການຈັດຕັ້ງ	12-23
ຕາຕະລາງ 12.2-1	ບັນຊີໂຄງການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງໃໝ່	12-29
ຕາຕະລາງ 12.2-2	ບັນຊີໂຄງການຂະຫຍາຍເສັ້ນທາງ	12-30
ຕາຕະລາງ 12.2-3	ລາຍລະອຽດມູນຄ່າໂຄງການເສັ້ນທາງທີ່ໄດ້ສະເໜີ	12-33
ຕາຕະລາງ 12.3-1	ໂຄງການເພື່ອປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳການເດີນທາງຂອງຜູ້ຄົນ.....	12-47
ຕາຕະລາງ 12.5-1	ອັດຕາສ່ວນການນຳໃຊ້ແຕ່ລະຮູບແບບຂົນສົ່ງ ຂອງ ປີເປົ້າໝາຍ ພາຍຕັ້ງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງຢ່າງເຕັມຮູບແບບ	12-65
ຕາຕະລາງ 12.5-2	ອັດຕາສ່ວນການນຳໃຊ້ແຕ່ລະຮູບແບບຂົນສົ່ງ ຂອງ ປີເປົ້າໝາຍ ການສົມທຽບລະຫວ່າງ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງຢ່າງເຕັມຮູບແບບ ແລະ ຂັ້ນພື້ນຖານ.....	12-69
ຕາຕະລາງ 12.6-1	ການລົງທຶນເບື້ອງຕົ້ນໃນແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ	12-74
ຕາຕະລາງ 12.6-2	ມູນຄ່າໃນການຄຸ້ມຄອງບໍລິການ ແລະ ສ້ອມແປງ ໃນ ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ	12-74
ຕາຕະລາງ 12.6-3	ມູນຄ່າລົງທຶນທັງໝົດທີ່ຈຳເປັນສຳລັບແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ	12-74
ຕາຕະລາງ 13.3.1	ເນື້ອໃນຫຼັກຂອງຂໍ້ມູນ GIS ຕາມປະເພດຂໍ້ມູນ.....	13-2

ຕົວຫຍໍ້

ABM	ໂມເດລອີງຕາມການເດີນທາງ
ADB	ທະນາຄານພັດທະນາອາຊີ
ADS	ການສໍາຫຼວດການເຄື່ອນໄຫວປະຈໍາວັນ
ASEAN	ສະມາຄົມປະຊາຊາດອາຊີຕາເວັນອອກສຽງໃຕ້
Aw	ການຈັດປະເພດ "Equatorial, ລະດ ຫນາວແຫ້ງ" ຂອງການຈັດປະເພດອາກາດ Köppen-Geiger
BRT	ລົດເມດ່ວນ
CBD	ເມືອງໃຈກາງທຸລະກິດ
CBS	ຄົວລົດເມຕະຫຼາດເຊົ່າ
CDR	ບັນທຶກລາຍລະອຽດການໂທ
CP	ຄະນະວິຊາການໂຄງການ
CTMC	ຄະນະຮັບຜິດຊອບການແກ້ໄຂຄວາມແອອັດ, ການປ້ອງກັນອຸປະຕິເຫດໃນການສັນຈອນຕາມເສັ້ນທາງ ແລະ ຄຸ້ມຄອງການຈັດສັນຄວາມເປັນລະບຽບຮຽບຮ້ອຍໃນຕົວເມືອງ ແລະ ຊານເມືອງ ຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ
DOT	ກົມຂົນສົ່ງ, ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ
DPWT	ພະແນກ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ
DTP	ພະແນກ ຕໍາຫຼວດຈະລາຈອນ
EIRR	ອັດຕາຜົນຕອບແທນທາງເສດຖະກິດພາຍໃນ
EST	ການຂົນສົ່ງແບບຍືນຍົງທີ່ເປັນມິດຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ
FS	ການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້
GDP	ລວມຍອດຜະລິດຕະພັນພາຍໃນ
GIS	ລະບົບສາລະສົນເທດທາງພູມສາດ
GNI	ລວມຍອດລາຍຮັບລວມແຫ່ງຊາດ
GOJ	ລັດຖະບານຍີ່ປຸ່ນ
GOL	ລັດຖະບານແຫ່ງ ສປປ ລາວ
GRDP	ລວມຍອດຜະລິດຕະພັນພາຍໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ
GUP	ແຜນຜັງເມືອງລວມ ຂອງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ 2030
HAI	ດັດຊະນີຊັບສິນມະນຸດ
IC card	ບັດລົດເມທີ່ເຊື່ອມໂຍ່ງຫຼາຍຮູບແບບການຂົນສົ່ງ (contactless smartcard)
ICT	ເຕັກໂນໂລຊີຂໍ້ມູນຂ່າວສານ ແລະ ການສື່ສານ
ITECC	ສູນການຄ້າ ລາວ-ໄອເຕັກ
IRR	ອັດຕາຜົນຕອບແທນພາຍໃນ
JCC	ຄະນະກຳມະການຮ່ວມຊື່ນຳໂຄງການ
JICA	ອົງການຮ່ວມມືສາກົນຍີ່ປຸ່ນ
Lao PDR	ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ
LDC	ປະເທດດ້ອຍພັດທະນາ
LoS	ລະດັບການບໍລິການ
LRT	ການຂົນສົ່ງດ້ວຍລົດໄຟຟ້າຂະໜາດເບົາ
LSB	ສູນສະຖິຕິ ແຫ່ງຊາດລາວ
MLIT	ກະຊວງ ທ່ຳດິນ, ພື້ນຖານໂຄງລ່າງ ແລະ ຂົນສົ່ງ

MM	ການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງ
MOF	ກະຊວງ ການເງິນ
MP	ແຜນແມ່ບົດ
MPI	ກະຊວງ ແຜນການ ແລະ ລົງທຶນ
MPWT	ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ
NBT	ສະຖານີລົດເມສາຍເໜືອ
NMT	ການຂົນສົ່ງທີ່ບໍ່ໃຊ້ເຄື່ອງຈັກ
NPO	ອົງການທີ່ບໍ່ຫວັງຜົນກຳໄລ
NR13	ເສັ້ນທາງເລກທີ 13
NSEDP	ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມແຫ່ງຊາດ 5ປີ ຄັ້ງທີ 9 (2021-2025)
NUOL	ມະຫາວິທະຍາໄລແຫ່ງຊາດລາວ
OD interview	ການສຳພາດຕົ້ນທາງ-ປາຍທາງຂອງການເດີນທາງ
ODA	ການຊ່ວຍເຫຼືອພັດທະນາຢ່າງເປັນທາງການ
Off-JT	ການຝຶກອົບຮົມນອກສະຖານທີ່
OJT	ການຝຶກອົບຮົມກັບທີ່
P & R	ຈອດແລ້ວຈອນ
PDCA	ວາງແຜນ-ປະຕິບັດ-ກວດສອບ-ປັບປຸງ
PDM	ແບບແຜນໂຄງການ
PO	ແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ
PPP	ການຮ່ວມມືພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນ
PT surveys	ການສຳຫຼວດການເດີນທາງສ່ວນບຸກຄົນ
PTI	ສະຖາບັນ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ
PR	ປະຊາສຳພັນ
R/D	ບົດບັນທຶກການປຶກສາຫາລື
RHS	ບໍລິການເອີ້ນລົດ
SA	ຂອບເຂດສຶກສາ
SBT	ສະຖານີລົດເມສາຍເໜືອ
SDGs	ເປົ້າໝາຍການພັດທະນາແບບຍືນຍົງຂອງສະຫະປະຊາຊາດ
SNS	ບໍລິການເຄື່ອນຍ້າຍສັງຄົມ
SP	ຄວາມຕ້ອງການທີ່ກຳນົດໄວ້
STRADA	ລະບົບວິເຄາະຄວາມຕ້ອງການດ້ານການສັນຈອນ
S1	ຂໍ້ສົມມຸດຖານ 1: ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຂັ້ນພື້ນຖານ
S2	ຂໍ້ສົມມຸດຖານ 2: ສຸມໃສ່ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະເປັນຫຼັກ
S3	ຂໍ້ສົມມຸດຖານ 3: ສຸມໃສ່ຖະໜົນຫົນທາງເປັນຫຼັກ
TA	ຂອບເຂດເປົ້າໝາຍ
TAZ	ເຂດວິເຄາະການສັນຈອນ
TDM	ການຄຸ້ມຄອງຄວາມຕ້ອງການດ້ານການຂົນສົ່ງ
TOD	ການພັດທະນາທີ່ສຸມໃສ່ການຂົນສົ່ງ
TWG	ໜ່ວຍງານວິຊາການ
UN	ສະຫະປະຊາຊາດ
UNFPA	ກອງທຶນປະຊາກອນຂອງສະຫະປະຊາຊາດ
Urban MP 2011	ແຜນແມ່ບົດພັດທະນາຕົວເມືອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ໃນ ປີ 2011
UTMS	ໜ່ວຍງານຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ

VC	ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ
VC Vision	ວິໄສທັດຮອດປີ 2030 ຂອງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ
VCSBE	ລັດວິສາຫະກິດລົດເມນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ
VSEDP	ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ 5ປີ ຄັ້ງທີ 9 ຂອງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (2021-2025)
VSUTP	ໂຄງການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງແບບຍືນຍົງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ
VSUTP PIC	ທີມງານທີ່ປຶກສາໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ສໍາລັບ ໂຄງການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງແບບຍືນຍົງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ
VTMP	ໂຄງການແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ
VTMP2040	ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຮອດປີ 2040
WBS	ໂຄງຮ່າງການແບ່ງໜ້າວຽກ
WG	ກຸ່ມວິຊາການ
2008MP	ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ຂອງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ສະບັບປີ 2008



ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ 2040 (VTMP 2040)

ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, 2023



ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງແມ່ນຫຍັງ?

"ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ" ແມ່ນວິໄສທັດສໍາລັບລະບົບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງໃນອະນາຄົດທີ່ກໍານົດໂດຍອົງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງອີງຕາມຜົນສໍາຫຼວດການເດີນທາງສ່ວນບຸກຄົນ ແລະ ຂໍ້ມູນອື່ນໆ ພ້ອມທັງຄໍາເຫັນຈາກປະຊາຊົນ ແລະ ຜູ້ບໍລິການຂົນສົ່ງ ເພື່ອແກ້ໄຂບັນຫາການຂົນສົ່ງໃນປະຈຸບັນ ແລະ ອະນາຄົດ ໃນ ເຂດຕົວເມືອງ.

ເປົ້າໝາຍຂອງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ

- ກວມເອົາ: ເຂດຕົວເມືອງ ໃນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (780 km²)
- ຈໍານວນປະຊາກອນ: 648,976 (ອີງຕາມຜົນສໍາຫຼວດພົນລະເມືອງໃນປີ 2015)

ປີເປົ້າໝາຍ

- ຮອດປີ 2040

ພາກສ່ວນຮັບຜິດຊອບ

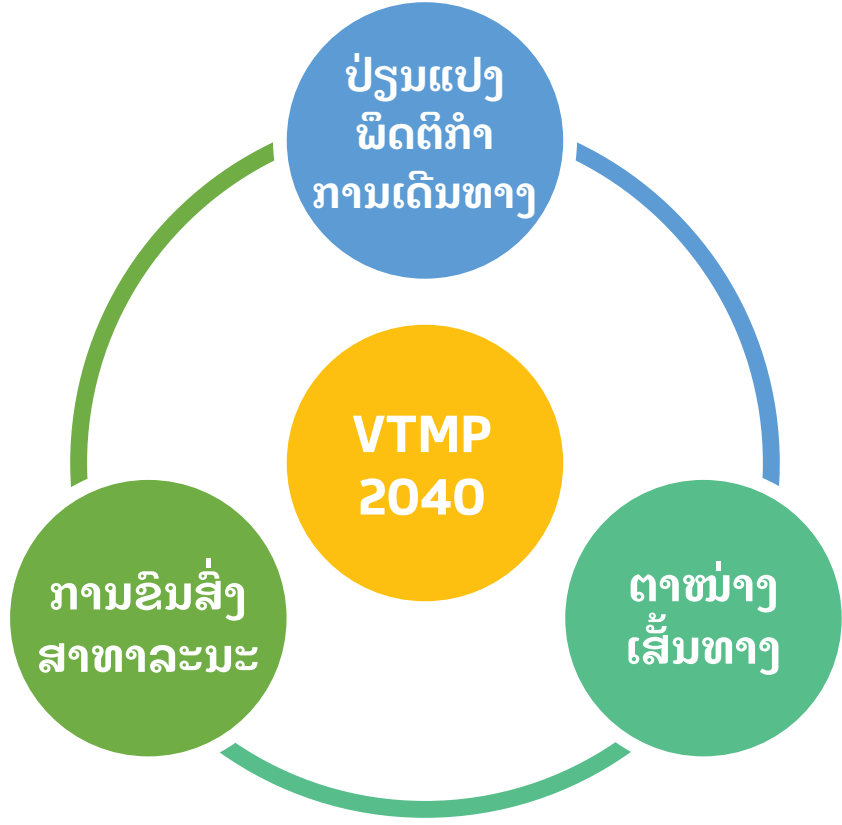
- ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ
- ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ



ເຂດເປົ້າໝາຍ

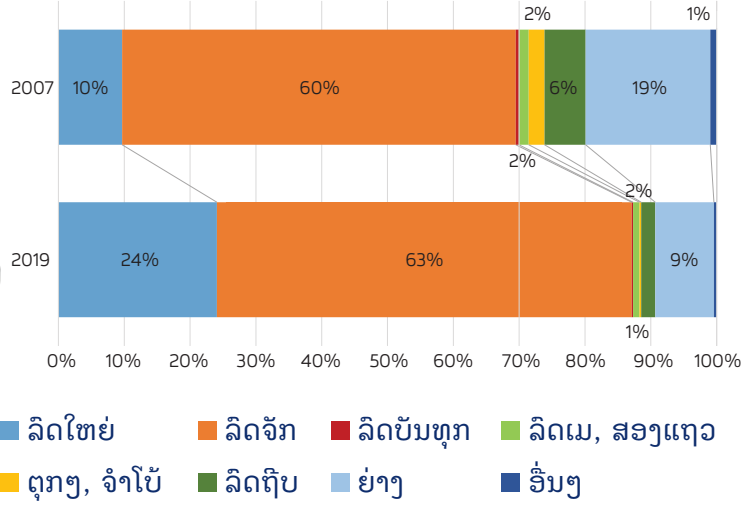
ຂະບວນການສ້າງແຜນແມ່ບົດ

- ການຄົ້ນຄວ້າວິທະຍາສາດ (ການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງປະຊາຊົນ) ສໍາຫຼວດການເດີນທາງສ່ວນບຸກຄົນ, ສໍາຫຼວດແບບສໍາພາດຕາມແຄມທາງ
- ການວິເຄາະຂໍ້ມູນ ສະພາບປະຈຸບັນ, ຄວາມຕ້ອງການ ດ້ານການສັນຈອນໃນອະນາຄົດ
- ການປຶກສາຫາລື ແລະ ການປະສານງານ ຄະນະວິຊາການ, ຄະນະຊີ້ນຳ
- ການສ້າງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ ວິໄສທັດ, ພາລະກິດ, ຍຸດທະສາດ, ໂຄງການ
- ການຮັບຮອງຢ່າງເປັນທາງການ ເຈົ້າຄອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ
- ຄົ້ນຄວ້າ ແລະ ຕິດຕາມ ກວດສອບຄວາມຄືບໜ້າໂດຍ GIS



ສະພາບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ແລະ ສິ່ງທ້າທາຍ ຂອງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນກຳລັງປະເຊີນກັບການນຳໃຊ້ຍານພາຫະນະຢ່າງຫຼວງຫຼາຍ. ພາຫະນະສ່ວນຕົວໄດ້ກາຍເປັນຮູບແບບການຂົນສົ່ງຫຼັກ ແລະ ອັດຕານຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແມ່ນຫຼຸດລົງຈາກ 4.0% ໃນປີ 2007 ເປັນ 1.4% ໃນປີ 2019. ເຮັດໃຫ້ເກີດມີການສັນຈອນທີ່ແອອັດໃນທົ່ວຕົວເມືອງວຽງຈັນ.

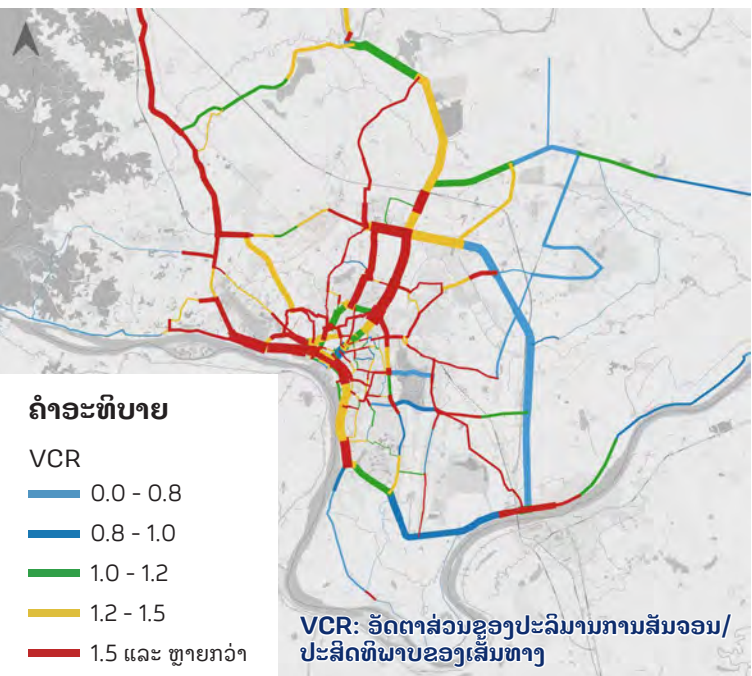


ການສັນຈອນທີ່ແອອັດ ໃນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

ການນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ຢູ່ໃນອັດຕາສ່ວນທີ່ຕໍ່າ (ເຂດເປົ້າໝາຍ)

ສະພາບການສັນຈອນໃນອະນາຄົດ ຢູ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

ຖ້າຫາກບໍ່ມີການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດເພື່ອແກ້ໄຂສິ່ງທ້າທາຍຂອງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະນີ້, ອັດຕາການນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະແມ່ນຄາດວ່າຈະຫຼຸດລົງເລື້ອຍໆ ແລະ ການສັນຈອນກໍ່ຈະມີສະພາບທີ່ແອອັດ ແລະ ຮຸນແຮງຂຶ້ນ ໃນ ປີ 2040 ດັ່ງທີ່ສັງເກດເຫັນໃນບັນດາຕົວເມືອງອາຊຽນ.



ສະພາບການສັນຈອນໃນອະນາຄົດ ຢູ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (ປີ 2040 ໃນກໍລະນີບໍ່ມີການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານຂົນສົ່ງ)

ຜົນສະທ້ອນຂອງການໃຊ້ພາຫະນະສ່ວນຕົວຫຼາຍເກີນໄປ ໂດຍບໍ່ມີການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ເໝາະສົມ (ຈາກາຕ້າ, ອິນໂດເນເຊຍ)

ວິໄສທັດ

ຫັນເປັນຕົວເມືອງທີ່ໜ້າຢູ່, ສາມາດເຂົ້າເຖິງ ແລະ ຍິນຍົງ ສໍາລັບທຸກຄົນ ໃນປີ 2040

ພາລະກິດ

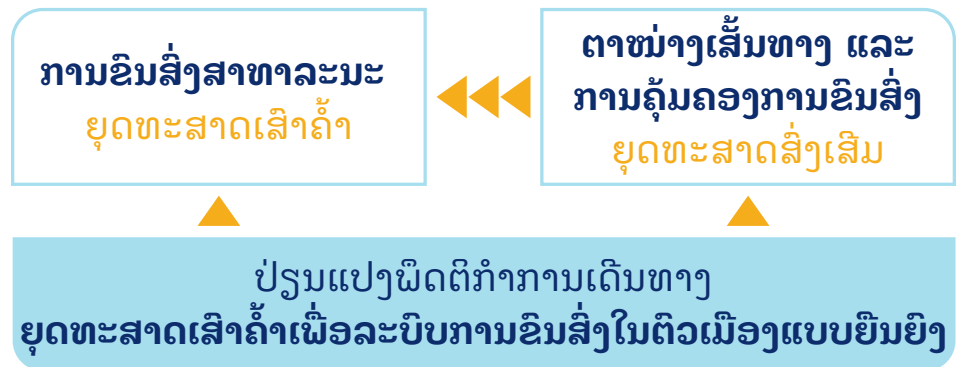
ສ້າງລະບົບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ສໍາລັບທຸກຄົນແບບຍິນຍົງ, ຫັນສະໄໝ ຄຽງຄູ່ກັບສະພາບແວດລ້ອມທີ່ໜ້າຢ່າງ

ເປົ້າໝາຍ



ຍຸດທະສາດ

ເສົາຄໍ້າຂອງຍຸດທະສາດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງວຽງຈັນແມ່ນການປັບໂຄງສ້າງ “ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ” ຄົນໃໝ່. ເພື່ອສົ່ງເສີມການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດນີ້, ແມ່ນໄດ້ສ້າງບັນດາຍຸດທະສາດສໍາລັບ “ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ”. ສິ່ງສໍາຄັນທີ່ສຸດຕໍ່ຄວາມຍິນຍົງຂອງລະບົບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງໃໝ່ ແມ່ນ “ປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳການເດີນທາງ”.



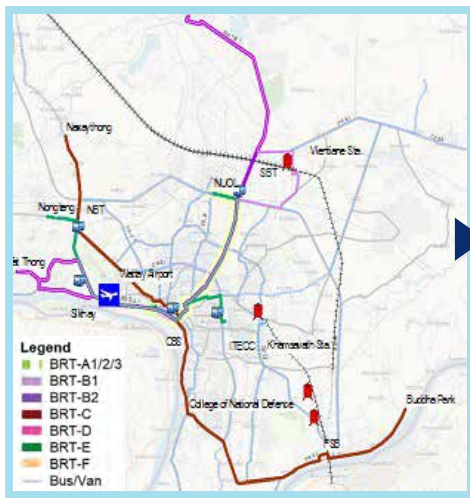
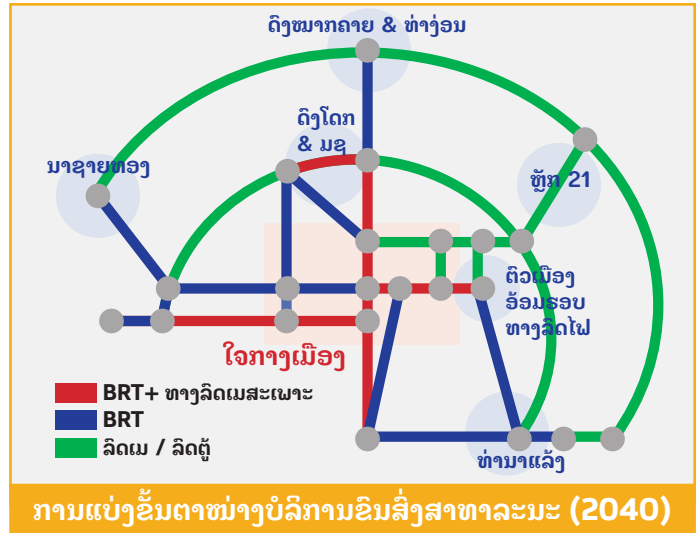
ການພັດທະນາລົດເມດ່ວນ BRT ເພື່ອຟື້ນຟູລະບົບຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

ການແບ່ງຂັ້ນຕາໜ່າງບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນອະນາຄົດຈະປະກອບເປັນຕາໜ່າງການບໍລິການທີ່ມີການແບ່ງຂັ້ນບໍລິການ ເຊິ່ງປະກອບມີຫຼາກຫຼາຍບໍລິການອີງຕາມລະບົບ BRT ເຊິ່ງເປັນລະບົບການຂົນສົ່ງຫຼັກ.

ໂຄງການບູລິມະສິດ ຊຸດ A: ລະບົບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະດ້ວຍ ລົດເມດ່ວນ BRT ເຊິ່ງເປັນລະບົບການຂົນສົ່ງຫຼັກ

ບັນດາໂຄງການທີ່ແນ່ໃສ່ການປັບໂຄງສ້າງຕາໜ່າງຂົນສົ່ງສາທາລະນະດ້ວຍລົດເມດ່ວນ BRT ແລະລົດເມປ້ອນຜູ້ໂດຍສານແມ່ນຖືກຈັດໃຫ້ເປັນໂຄງການບູລິມະສິດ ຊຸດ A.



ໄລຍະສັ້ນ (2027)



ໄລຍະກາງ (2032)



ໄລຍະຍາວ (2040)

ການພັດທະນາລະບົບລົດເມດ່ວນ BRT ໃນແຕ່ລະໄລຍະ

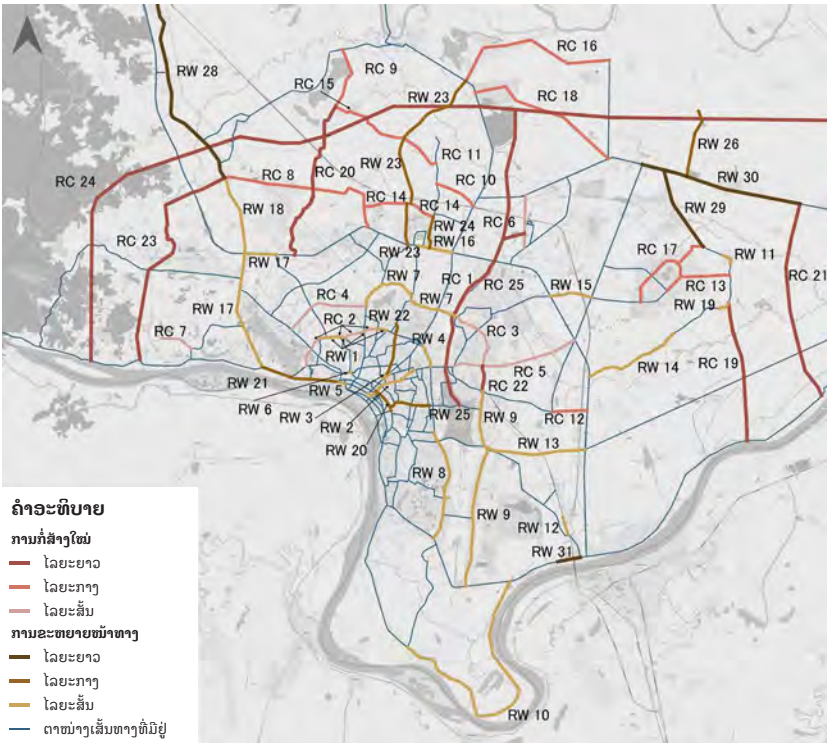
ໂຄງການ / ກິດຈະກຳ	ໄລຍະສັ້ນ (ຮອດປີ 2027)	
	▼ ເປີດບໍລິການລົດເມດ່ວນ (2024)	
ໂຄງການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງຂອງໜ່ວຍງານຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ (UTMS)	ແຕ່ງຕັ້ງໜ່ວຍງານຮັບຜິດຊອບ	ແຕ່ງຕັ້ງໜ່ວຍງານຮັບຜິດຊອບ
ການປັບປຸງລະບຽບການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຄົນໃໝ່		
ຈັດຊື້ລົດເມດ່ວນ BRT/ ລົດເມ / ລົດເມນ້ອຍ	ສາຍທາງ BRT ສາຍ A1, B1, B2, D	ສາຍທາງ BRT ສາຍ C ແລະ ລົດເມ
ການຈັດສັນສາຍທາງບໍລິການລົດເມ / ສອງແຖວ ຄົນໃໝ່ ເພື່ອການບໍລິການ BRT		
ສ້າງອຸ່ມລົດເມ & ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນການສ້ອມແປງ ແລະ ສູນຄວບຄຸມ		
ຝຶກອົບຮົມພະນັກງານຂັບລົດເມ		
ທາງລົດເມສະເພາະ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນການປ່ຽນຖ່າຍຜູ້ໂດຍສານ	ສະຖານີປ່ຽນຖ່າຍຜູ້ໂດຍສານ (ຖະໜົນສາມແສນໂທ)	ສວນເຈົ້າຝ້າງຸ່ມ ຫາ ມຊຸ, ຄົວລົດເມຕະຫຼາດເຊົ້າ
PTPS, ການບໍລິການຢູ່ສະຖານີ, ສ້າງລະບົບຄ່າໂດຍສານ		
ເພີ່ມປະສິດທິພາບຂອງການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ / ການບັງຄັບໃຊ້ລະບຽບ (ສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງ)	ກະກຽມ/ແຈ້ງການ	ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ
ການປັບປຸງສະພາບແວດລ້ອມຂອງທາງຍ່າງ (ປອດສິ່ງກົດຂວາງ)	ການປັບປຸງສິ່ງທີ່ຢູ່ ລວມທັງສະຖານີປ່ຽນຖ່າຍຜູ້ໂດຍສານ	ສ້າງໃໝ່ (ເລີ່ມຈາກການຈັດສັນເສັ້ນທາງຄົນໃໝ່)
ໂຄງການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງ		
ໂຄງການສ້າງການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃຫ້ເປັນທີ່ນິຍົມ		
ໂຄງການຫັນມານຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະດ້ວຍການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງ		



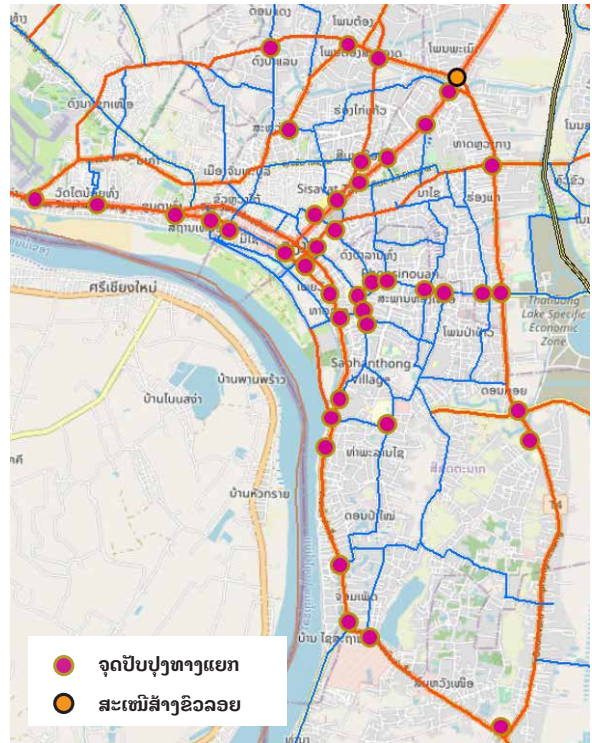
ການພັດທະນາຕາໜ່າງເສັ້ນທາງເພື່ອສົ່ງເສີມການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

ການແກ້ໄຂຊ່ອງຫວ່າງດ້ານພື້ນຖານໂຄງລ່າງເພື່ອສົ່ງເສີມການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

ວາງແຜນພັດທະນາຕາໜ່າງເສັ້ນທາງເພື່ອສ້າງຕາໜ່າງຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ມີການແບ່ງຂັ້ນບໍລິການລວມມີການເຊື່ອມຈອດຂອງຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ (ການກໍ່ສ້າງໃໝ່), ການຂະຫຍາຍເສັ້ນທາງທີ່ມີຢູ່ ແລະ ການປັບປຸງທາງແຍກ.



ການພັດທະນາຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ



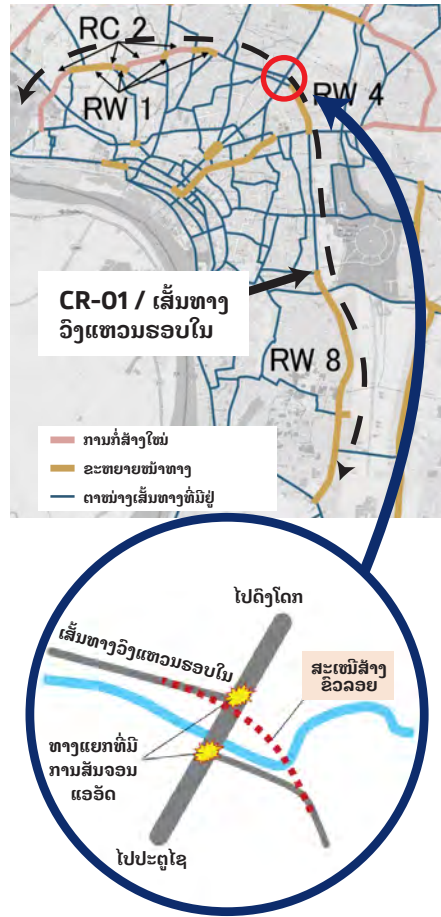
ຈຸດປັບປຸງທາງແຍກ

ໂຄງການບູລິມະສິດ ຊຸດ B: ສາຍທາງບໍລິການລົດເມທີ່ອ້ອມຮອບເສັ້ນທາງວົງແຫວນຮອບໃນ

ໂຄງການບູລິມະສິດ ຊຸດ B ແມ່ນການພັດທະນາຕາໜ່າງເສັ້ນທາງເພື່ອສ້າງການບໍລິການລົດເມທີ່ອ້ອມຮອບເສັ້ນທາງວົງແຫວນຮອບໃນ ລວມທັງ ການພັດທະນາສ້າງຕາໜ່າງເສັ້ນທາງໃຫ້ເຊື່ອມຈອດກັນ, ການຂະຫຍາຍເສັ້ນທາງ ແລະ ການປັບປຸງທາງແຍກ.

ແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ຊຸດ B

ໂຄງການ / ກິດຈະກຳ	ໄລຍະສັ້ນ (ຮອດປີ 2027)	
	▼ ເປີດບໍລິການລົດເມດ່ວນ (2024)	
ກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງວົງແຫວນຮອບໃນເສັ້ນໃໝ່ (ເພື່ອການເຊື່ອມຈອດຂອງຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ)	[Green bar]	
ຂະຫຍາຍໜ້າທາງຂອງເສັ້ນທາງວົງແຫວນຮອບໃນ (ຝາກຕາເວັນຕົກ)	[Green bar]	
ຂະຫຍາຍໜ້າທາງຂອງເສັ້ນທາງວົງແຫວນຮອບໃນ (ຖະໜົນອາຊຽນ, ຖະໜົນແຄມຂອງຕອນໃຕ້)	[Green bar]	
ກໍ່ສ້າງຂົວລວຍເພື່ອລະບາຍການສັນຈອນ (ເສັ້ນທາງວົງແຫວນຮອບໃນ ແລະ ຖະໜົນໂກສອນພິມວິຫານ)	[Green bar]	



ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນເພື່ອຊີວິດການເປັນຢູ່ທີ່ດີຂຶ້ນ

ມາດຕະການທີ່ເປັນໄປໄດ້ແບບທັນການ ເພື່ອສະພາບແວດລ້ອມການສັນຈອນທີ່ດີຂຶ້ນສໍາລັບ ຜູ້ຂັບຂີ່ ແລະ ຄົນຢ່າງ

- ເພີ່ມປະສິດທິພາບຂອງເສັ້ນທາງໂດຍບໍ່ໃຫ້ຈອດລົດຕາມແຄມທາງ
- ປັບປຸງການເຂົ້າເຖິງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ໂດຍບໍ່ໃຫ້ຈອດລົດຢູ່ບໍລິເວນບ່ອນລໍຖ້າລົດເມ
- ສ້າງສະພາບແວດລ້ອມທາງຍ່າງທີ່ດີຂຶ້ນ ໂດຍບໍ່ໃຫ້ລົດຈອດຢູ່ທາງຍ່າງ



ລິບລ້າງພຶດຕິກຳເມົາແລ້ວຂັບ ເພື່ອປົກປ້ອງຊີວິດຂອງຊາວນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

- ການບັງຄັບໃຊ້ລະບຽບຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ຕໍາຫຼວດຈະລາຈອນ
- ການໃຫ້ຄວາມຮູ້ ຫຼື ໂຄສະນາ ເພື່ອ ປູກຈິດສໍານຶກໃຫ້ແກ່ພົນລະເມືອງ
- ຂະຫຍາຍຊົ່ວໂມງບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ



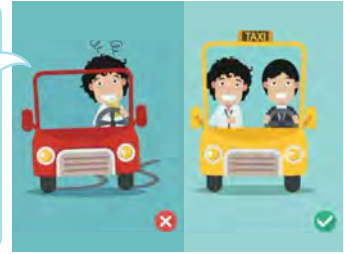
ຜົນເສຍຂອງທາດເຫຼົ້າຕໍ່ການຂັບຂີ່

- ເຮັດໃຫ້ການເຮັດວຽກຂອງສະໝອງ ແລະ ການຕອບສະໜອງຊ້າລົງ
- ເຮັດໃຫ້ບໍ່ຮູ້ສຶກໂດວ່າໃຊ້ຄວາມໄວເກີນໄປ
- ຄວາມຮັບຜິດຊອບໜ້ອຍລົງໃນທຸກໆດ້ານ
- ຄວາມສາມາດໃຫ້ການແນມເຫັນຫຼຸດລົງ
- ເຮັດໃຫ້ເຫງົາງອນ



ຖ້າຕ້ອງການດິນແບບມ່ວນເຕັມທີ່ຄວນຫຼີກລ້ຽງການຂັບລົດເດັດຂາດ, ວິທີຫຼີກລ້ຽງ:

- ບໍ່ເອົາລົດໄປ, ຈອດໄວ້ຢູ່ເຮືອນ
- ວາງແຜນເພື່ອກຽມເດີນທາງດ້ວຍວິທີອື່ນ
- ໃຊ້ບໍລິການ Taxi
- ນອນຢູ່ເຮືອນໝູ່ (ປອດໄພທີ່ສຸດ)
- ໃຫ້ໝູ່ຜູ້ທີ່ບໍ່ໄດ້ດື່ມຂັບແທນ
- ໃຫ້ໝູ່ ຫຼື ຄົນໃນຄອບຄົວມາຮັບ



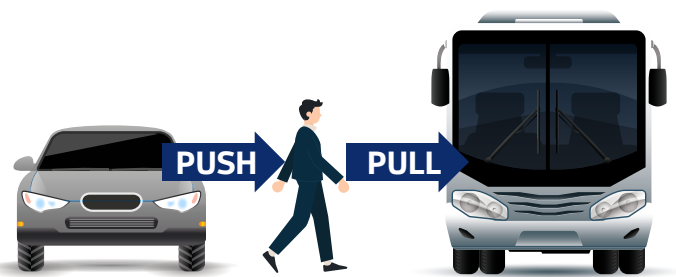
ວິທີການຊຸກຍູ້ & ດຶງດູດ

ເພື່ອສົ່ງເສີມການນໍາໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃຫ້ມີປະສິດທິພາບຍິ່ງຂຶ້ນ, ແມ່ນຄວນສົ່ງເສີມ ວິທີການຊຸກຍູ້ ແລະ ດຶງດູດ (PUSH & PULL).

ປັດໄຈດຶງດູດແມ່ນຕິດພັນກັບການສ້າງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ໃຫ້ດີຂຶ້ນດ້ວຍການບໍລິການລົດເມທີ່ມີຄວາມຖີ່ເພີ່ມຂຶ້ນ, ຫຼຸດຄ່າໂດຍສານ ແລະ ອື່ນໆ.

ປັດໄຈຊຸກຍູ້ແມ່ນຕິດພັນກັບການສ້າງຄວາມຫຍຸ້ງຍາກໃຫ້ແກ່ຜູ້ໃຊ້ພາຫະນະສ່ວນຕົວ ດ້ວຍການເຂັ້ມງວດການຈອດລົດ, ເກັບຄ່າທໍານຽມທີ່ເຮັດໃຫ້ມີຄວາມແອອັດໃນການສັນຈອນ ແລະ ອື່ນໆ.

ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງເປັນສິ່ງຈໍາເປັນທີ່ຈະປະຕິບັດມາດຕະການທີ່ປະສົມປະສານເຫຼົ່ານີ້.



ຊຸກ (ຍູ້)

ຍູ້ຜູ້ໃຊ້ລົດສ່ວນຕົວອອກຈາກລົດ

ຕົວຢ່າງ: ເຂັ້ມງວດໃນການຈອດລົດ

ດຶງ (ດູດ)

ດຶງໃຫ້ຜູ້ຄົນມາໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

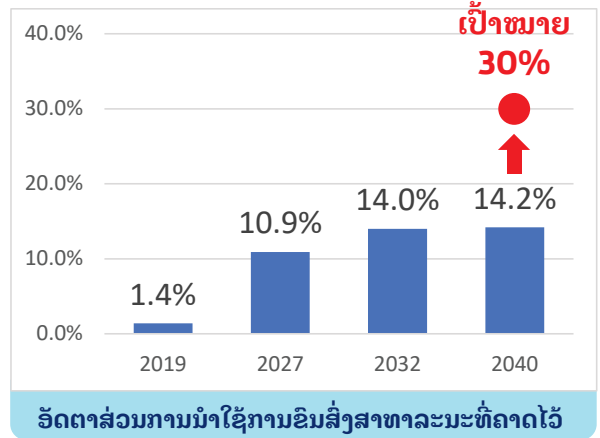
ຕົວຢ່າງ: ການບໍລິການທີ່ມີຄວາມຖີ່ສູງ

ການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳການເດີນທາງເປັນກຸນແຈສູ່ຄວາມສຳເລັດ

ຄວາມສຳຄັນຂອງການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳການເດີນທາງ

ດ້ວຍການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ VTMP2040 ທີ່ເໝາະສົມ ແມ່ນສາມາດບັນລຸວິໄສທັດ ການຂົນສົ່ງທີ່ເຂົ້າເຖິງ, ເມືອງທີ່ໜ້າຢູ່ ແລະ ຍືນຍົງ ໃນປີ 2040 ໄດ້.

ເຖິງວ່າຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ຖ້າບໍ່ມີການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳການເດີນທາງກໍ່ຈະເຮັດໃຫ້ອັດຕາສ່ວນການນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະບໍ່ມີການປ່ຽນແປງແລະຢູ່ໃນລະດັບ 14.2% ໃນ 2040 ເຊິ່ງບໍ່ສາມາດບັນລຸເປົ້າໝາຍ 30%ໄດ້. ສະນັ້ນ, ຮຽກຮ້ອງໃຫ້ທຸກຄົນປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳການເດີນທາງຮ່ວມກັນ ເພື່ອບັນລຸເປົ້າໝາຍທີ່ກຳນົດໄວ້.



ຄວາມສຳຄັນຂອງການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳການເດີນທາງບໍ່ພຽງແຕ່ສ້າງລະບົບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະເທົ່ານັ້ນ, ແຕ່ຍັງເປັນການຮັບປະກັນການນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະແບບຍືນຍົງ. ເຖິງແມ່ນວ່າຈະມີການພັດທະນາໂຄງສ້າງພື້ນຖານທີ່ດີ, ຖ້າຫາກບໍ່ມີການປະກອບສ່ວນຢ່າງຫ້າວຫັນໃນການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳການເດີນທາງ, ລະບົບເຫຼົ່ານີ້ອາດຈະຫາຍໄປ. ສະນັ້ນ, ສິ່ງສຳຄັນແມ່ນການຮັບຮູ້ພາລະບົດບາດຂອງການນຳພາດ້ານບໍລິຫານ ແລະ ການສະໜັບສະໜູນຈາກຊຸມຊົນໃນທ້ອງຖິ່ນ.

ຕົວແບບໃນການນຳພາຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ:

✓ ໜ່ວຍງານບໍລິຫານ ແລະ ທ່ານຜູ້ນຳ ເປັນຜູ້ນຳພາໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ຢຸດພຶດຕິກຳຈອດລົດຕາມແຄມທາງ, ເປັນຕົວແບບໃຫ້ພົນລະເມືອງ

ການປະເມີນຜົນ ແລະ ການປັບປຸງຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ:

✓ ລວບລວມຄຳຕິຊົມຂອງຜູ້ໃຊ້ ແລະ ປັບປຸງການບໍລິການຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ

ການໂຄສະນາຂໍ້ມູນຂ່າວສານ ແລະ ການໃຫ້ຄວາມຮູ້:

✓ ຈັດຕັ້ງກິດຈະກຳສຶກສາອົບຮົມກ່ຽວກັບຜົນປະໂຫຍດ ແລະ ການນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ.

✓ ຈັດກິດຈະກຳທີ່ແບ່ງປັນປະສົບການອັນມ່ວນຊື່ນຂອງການນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ.

ແຮງຈູງໃຈດ້ານຄ່າໂດຍສານ:

✓ ໃຫ້ສ່ວນຫຼຸດ ແລະ ສິດທິປະໂຫຍດເພື່ອຊຸກຍູ້ການນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ.

ການປັບປຸງຄຸນນະພາບ ແລະ ການແກ້ໄຂການບໍລິການຮອດປາຍທາງສຸດທ້າຍ:

✓ ສະໜອງການບໍລິການທີ່ສະດວກສະບາຍ ແລະ ເຊື່ອຖືໄດ້, ປັບປຸງການເຂົ້າເຖິງຈາກສະຖານີໃກ້ຄຽງ.



ຮູບ: ທ່ານ ວິຊິຕະ ມາຊະໂຕະຊີ, ເລຂາ ໂທສະຖານທູດຍີ່ປຸ່ນ ປະຈຳ ສປປ ລາວ ທ່ານຜູ້ນຳ ແລະ ລົດເມໃໝ່



ການສຳຫຼວດພຶດຕິກຳການເດີນທາງຂອງຜູ້ໃຊ້ລົດເມ



ກິດຈະກຳປູກຈິດສຳນຶກໃຫ້ນັກຮຽນ

ຕິດຕໍ່ພົວພັນທີ່: ພະແນກ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ
ຖະໜົນເສດຖາທິລາດ, ບ້ານ ເກົ້າຍອດ, ເມືອງ ສີສັດຕະນາກ, ເລກທີໄປສະນີ: 2787,
ໂທ: 021-212 629

ໝວດທີ 1 ບົດນໍາສະເໜີ

1.1 ຄວາມເປັນມາ ແລະ ຈຸດປະສົງຂອງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງຕົວເມືອງຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (VTMP2040)

1.1.1 ການພັດທະນາເສດຖະກິດ ແລະ ການຫັນເປັນຕົວເມືອງ ຢູ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

ໃນສປປ ລາວ ມີປະຊາກອນທັງໝົດປະມານ 6,8 ລ້ານຄົນ ເຊິ່ງໃນນັ້ນ 800,000ຄົນ ແມ່ນອາໄສຢູ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ໂດຍອີງຕາມ ຂໍ້ມູນການສໍາຫຼວດປະຊາກອນ ແລະ ທີ່ຢູ່ອາໄສ ປີ 2015. ຈໍານວນປະຊາກອນໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນຄາດວ່າຈະເພີ່ມຂຶ້ນເປັນ 1.4ລ້ານຄົນ ໃນປີ 2030. ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງປະຊາກອນນີ້ແມ່ນເກີດມາຈາກການຫັນເປັນຕົວເມືອງ ເຊິ່ງເຮັດໃຫ້ຈໍານວນຍານຫາະນະເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງໄວວາ ແລະ ສົ່ງຜົນໃຫ້ມີການສັນຈອນທີ່ແອອັດຕາມເສັ້ນທາງສາຍຫຼັກໃນຊ່ວງຊົ່ວໂມງເລັ່ງດ່ວນຕອນເຊົ້າ ແລະ ຕອນແລງ.

ພາຍໃຕ້ຄວາມເປັນມານີ້, ບັນດາແຜນພັດທະນາແຫ່ງຊາດໄດ້ແກ້ໄຂບັນຫານີ້ດ້ວຍຫຼາກຫຼາຍທັດສະນະທີ່ແຕກຕ່າງກັນ. ແຜນຍຸດທະສາດທີ່ຕິດພັນກັບການສ້າງໂຄງລ່າງພື້ນຖານ ໄດ້ຈັດເປັນໂຄງການພັດທະນາບຸລິມະສິດແຫ່ງຊາດ ທີ່ລະບຸໃນແຜນພັດທະນາແຫ່ງຊາດ “ວິໄສທັດ 2030”. ໃນ “ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມແຫ່ງຊາດ ຄັ້ງທີ 8 (2016–2020)” ຍັງຈໍາແນກໃຫ້ເຫັນເຖິງໜຶ່ງໃນບັນຫາຫຼັກກໍ່ຄືການປັບປຸງ ແລະ ຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ. ນອກນັ້ນ, ແຜນ 5ປີຂອງກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ (ກະຊວງ ຍທຂ) ໄດ້ກໍານົດການປັບປຸງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະເປັນໜຶ່ງໃນບັນດາບຸລິມະສິດທີ່ສໍາຄັນສູງສຸດ. ໃນຂະແໜງການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ, ການຂົນທີ່ເປັນມິດຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມແບບຍືນຍົງ (EST) ໄດ້ຮັບການສົ່ງເສີມໃຫ້ເປັນຍຸດທະສາດເພື່ອສົ່ງເສີມການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນຕົວເມືອງທີ່ເປັນມິດຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ. ນອກຈາກນີ້, ແຜນຍຸດທະສາດ 10 ປີ ຂອງ ກະຊວງ ຍທຂ ຍັງໄດ້ກ່າວເຖິງການພັດທະນານະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ໃຫ້ເປັນຕົວເມືອງທີ່ມີຄວາມເປັນລະບຽບຮຽບຮ້ອຍ ແລະ ເປັນແບບຢ່າງໃນການພັດທະນາຕົວເມືອງຂະໜາດໃຫຍ່ໃນທົ່ວປະເທດ ເຊິ່ງຈະບັນລຸຜົນສໍາເລັດໄດ້ດ້ວຍການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດລະບົບຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງທີ່ຄົບຖ້ວນ ແລະ ສົມບູນ ເພື່ອປັບປຸງການເດີນທາງໄປ-ມາໃຫ້ມີຄວາມສະດວກສະບາຍ, ຫຼຸດຜ່ອນການສັນຈອນທີ່ແອອັດ, ເພີ່ມປະສິດທິພາບຂອງການເຂົ້າເຖິງແບບເຊື່ອມໂຍ່ງ-ເຊື່ອມຈອດ ແລະ ຊຸກຍູ້ການຈະເລີນເຕີບໂຕແບບຍືນຍົງ.

1.1.2 ຄວາມສໍາຄັນຂອງການປັບປຸງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ

ໃນ “ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງຕົວເມືອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ” (ຕໍ່ຈາກນີ້ເອີ້ນວ່າ ແຜນແມ່ບົດ 2008), ທີ່ໄດ້ສ້າງຂຶ້ນດ້ວຍການສໍາຫຼວດທີ່ຈັດຕັ້ງ ໃນປີ 2007–2008 ໂດຍຊ່ວຍເຫຼືອດ້ານວິຊາຈາກອົງການຮ່ວມມືສາກົນຍີ່ປຸ່ນ (JICA), ແຜນແມ່ບົດ 2008 ແມ່ນມີປະເທິກໝາຍຮອດ 2025 ແລະ ໄດ້ສະເໜີບັນດາວຽກງານບຸລິມະສິດຕ່າງໆເຊັ່ນ: ການພັດທະນາຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ, ການປັບປຸງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ການປັບປຸງການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ. ອີງຕາມຂໍ້ສະເໜີໃນແຜນແມ່ບົດ 2008 ແມ່ນມີຫຼາຍໂຄງການທີ່ສຸມໃສ່ການ ປັບປຸງການບໍລິການລົດເມ ແລະ ໄດ້ຖືກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມາແຕ່ປີ 2011, ລວມທັງການສະໜອງລົດເມຂະໜາດໃຫຍ່ພາຍໃຕ້ “ແຜນການປັບປຸງການຂົນສົ່ງລົດເມຢູ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (2011–2012),” ແລະ ການຊ່ວຍເຫຼືອດ້ານວິຊາການພາຍໃຕ້ໂຄງການ “ເພີ່ມປະສິດທິພາບລັດວິສາຫະກິດລົດເມນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (ລລມ) (2012–2015)” ແລະ “ເພີ່ມປະສິດທິພາບລັດວິສາຫະກິດລົດເມ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ໄລຍະ 2 (2016–2020)”. ນອກຈາກນີ້, ແຜນແມ່ບົດ 2008 ຍັງໄດ້ສະເໜີແຜນຕາໜ່າງຂົນສົ່ງ (ທີ່ຄອບຄຸມເຂດວາງຜັງເມືອງ) ແລະ ສ້າງແຜນຜັງນໍາໃຊ້ທີ່ຄົນລວມ ພາຍໃຕ້ “ໂຄງການແຜນແມ່ບົດການພັດທະນາຕົວເມືອງວຽງຈັນ (2010–2011)” ແລະ “ໂຄງການພັດທະນາຂອງລັດຖະບານແຫ່ງຊາດລາວ (2017).”

ໃນຂະນະທີ່ຫຼາຍໆໂຄງການທີ່ສະເໜີໃນແຜນແມ່ບົດ 2008 ໄດ້ມີການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ, ແຕ່ສະພາບຈະລາຈອນໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນກໍຍັງຮ້າຍແຮງຂຶ້ນ. ຈໍານວນພາຫະນະໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນປະມານ 690.000 ຄັນ, ເຊິ່ງໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນເກີນ 490.000 ຄັນ ຕາມທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນໃນປີ 2025 ໂດຍແຜນແມ່ບົດປີ 2008. ຍິ່ງໄປກວ່ານັ້ນ, ການນໍາໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຍັງບໍ່ມີທ່າທາງຈະເພີ່ມຂຶ້ນຕາມທີ່ຄາດໄວ້ ແລະ ນັບມື້ນັບນ້ອຍລົງ ເຊິ່ງເຮັດໃຫ້ຜູ້ຄົນນໍາໃຊ້ລົດສ່ວນຕົວຫຼາຍຂຶ້ນ ແລະ ຍັງເປັນສິ່ງທ້າທາຍທີ່ສໍາຄັນຕໍ່ກັບຄວາມຍືນຍົງ. ໃນໄວ້ນີ້, ທະນາຄານພັດທະນາອາຊີ (ADB) ນໍາສະເໜີການຂົນສົ່ງລົດເມດ່ວນ (BRT) ເຊິ່ງຄາດວ່າຈະມີການປ່ຽນແປງທີ່ສໍາຄັນໃນການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ. ບັນຫາ

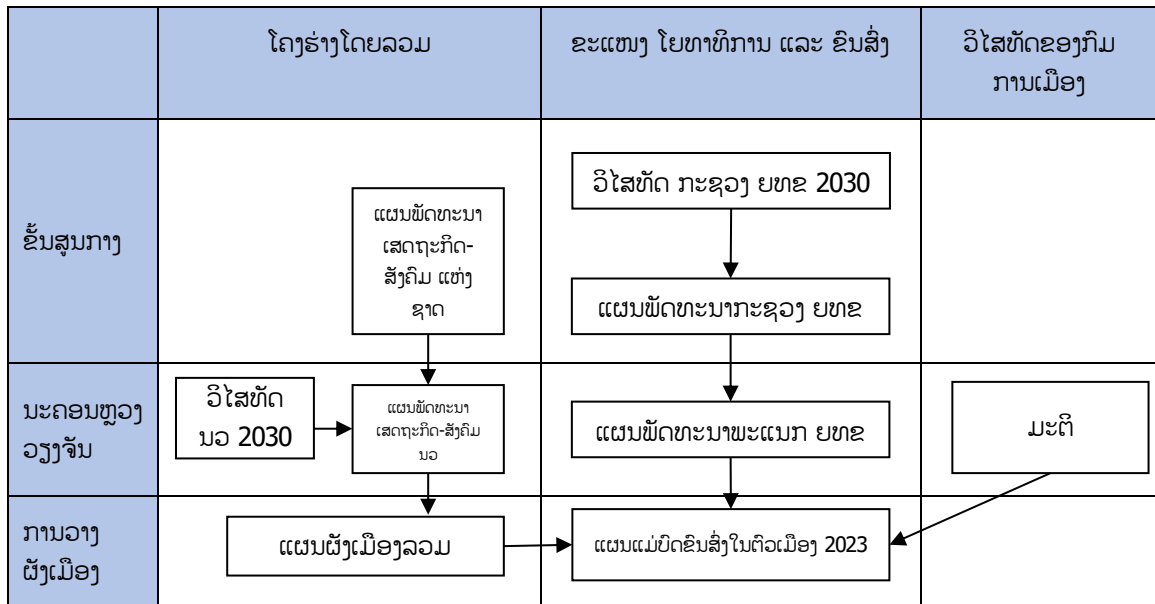
ເຫຼົ່ານັ້ນໄດ້ກາຍເປັນສິ່ງສໍາຄັນໃນການປັບປຸງ ແລະ ພິຈາລະນາແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງຄືນໃໝ່ໂດຍມີຈຸດປະສົງໃນການສ້າງລະບົບການຂົນສົ່ງແບບຍືນຍົງ.

ກ່ອນຈະປັບປຸງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງນີ້, ສະພາແຫ່ງຊາດລາວ ໄດ້ຮັບຮອງເອົາແຜນແມ່ບົດການພັດທະນາຕົວເມືອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ປະກາດໃຊ້ຢ່າງເປັນທາງການ ເພື່ອເປັນແນວທາງ ແລະ ເຄື່ອງມືດ້ານຫຼັກການໃນການພັດທະນາຕົວເມືອງໃນອະນາຄົດ. ອີງຕາມແຜນແມ່ບົດພັດທະນາຕົວເມືອງລວມຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງສະບັບນີ້ ມີຈຸດປະສົງເພື່ອເສີມຂະຫຍາຍອົງປະກອບການຂົນສົ່ງຕົວເມືອງໃນການວາງແຜນໃນອະນາຄົດ ແລະ ລົງລາຍລະອຽດເພີ່ມເຕີມກ່ຽວກັບການຂະຫຍາຍຕົວຂອງການຂົນສົ່ງຕົວເມືອງ..

ເນື້ອໃນຂອງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງແມ່ນສັງລວມໂດຍຄະນະວິຊາການຂອງພະແນກການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຂອງຝ່າຍລາວ ຮ່ວມກັບທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ ແລະ ຄາດວ່າຈະໄດ້ຮັບການຮັບຮອງຈາກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນໂດຍທັນທີ.

1.2 ການເຊື່ອມໂຍ່ງຂອງບັນດາແຜນພັດທະນາ

ແຜນພັດທະນາທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ແລະ ການຈັດປະເພດແຜນພັດທະນາ ແມ່ນມີລາຍລະອຽດດັ່ງລຸ່ມນີ້. ຂໍ້ສະຫຼຸບຂອງແຕ່ລະແຜນພັດທະນາແມ່ນໄດ້ອະທິບາຍໃນໝວດທີ 2.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ຮູບ 1.2-1 ການເຊື່ອມໂຍ່ງຂອງບັນດາແຜນພັດທະນາທີ່ມີຢູ່

1.3 ໜາກຜົນຂອງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ 2008 ແລະ ແນວຄວາມຄິດຂອງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ 2040

1.3.1 ໜາກຜົນຂອງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ 2008

(1) ສັງລວມແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ ສະບັບປີ 2008

ວິໄສທັດ

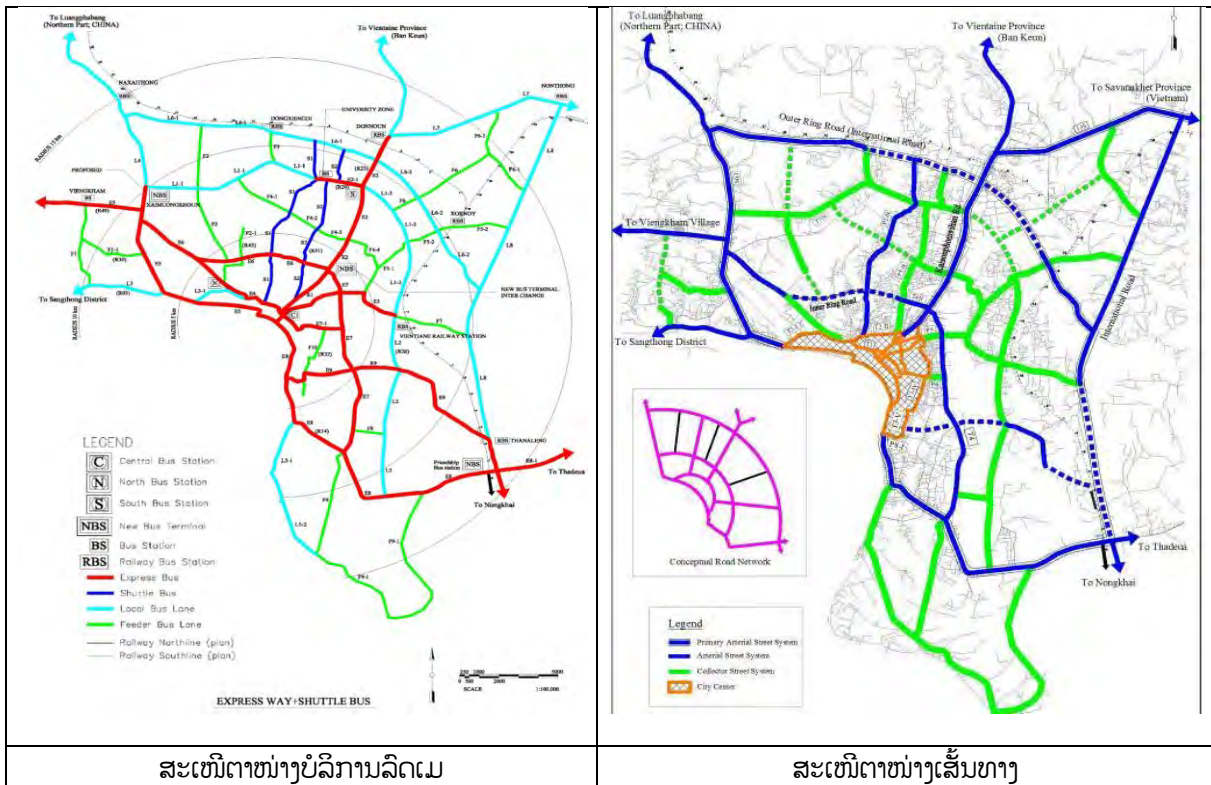
- ຕົວເມືອງສະອາດ ແລະ ປອດໄພ

ເປົ້າໝາຍ

- ປະສິດທິພາບ/ ປະສິດທິຜົນ: ສະພາບແວດລ້ອມຂອງການສັນຈອນທີ່ໂລ່ງລ່ຽນ ແລະ ປອດໄພ
- ໜ້າຢູ່: ສະພາບແວດລ້ອມຂອງການເປັນຢູ່ທີ່ດີ
- ປອດໄພ ແລະ ຄວາມສະເໝີພາບ: ການຂົນສົ່ງທີ່ສະດວກສະບາຍ ແລະ ປອດໄພ ໃຫ້ແກ່ຜູ້ດ້ອຍໂອກາດ
- ຕົວເມືອງ: ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກໃນຕົວເມືອງທີ່ດີເລີດ

ຍຸດທະສາດ

- ເຊື່ອມໂຍ່ງ/ ເຊື່ອມຈອດ: ການພັດທະນາຕາໜ່າງຂົນສົ່ງ
- ປັບປຸງ ແລະ ຍົກລະດັບລະບົບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ
- ປັບປຸງການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ
- ປັບປຸງສະພາບແວດລ້ອມຂອງຕົວເມືອງ ແລະ ການສັນຈອນ



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ 2008

ຮູບ 1.3-1 ຕາໜ່າງບໍລິການລົດເມ ແລະ ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ທີ່ໄດ້ສະເໜີໃນແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ 2008

(2) ທົບທວນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດທີ່ລະບຸໃນແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ ສະບັບປີ 2008

ໃນເວລາສ້າງແຜນແມ່ບົດ ສະບັບປີ 2008, ຄວາມແອອັດໃນການສັນຈອນຕາມທ້ອງຖະໜົນຖືວ່າຍັງບໍ່ທັນຮ້າຍແຮງຫຼາຍເມື່ອທຽບໃສ່ບັນດານະຄອນຫຼວງໃນອາຊີ, ສະນັ້ນ, ຄວາມຕ້ອງການ ແລະ ຄວາມຮີບດ່ວນໃນການປັບປຸງເສັ້ນທາງຍັງຂ້ອນຂ້າງຕໍ່າ. ດ້ວຍເຫດນັ້ນ, ແຜນແມ່ບົດປີ ສະບັບປີ 2008 ໄດ້ສຸມໃສ່ “ບັນດາມາດຕະການການຈັດຕັ້ງຢ່າງຫ້າວຫັນ”, ໃຫ້ບຸລິມະສິດໃນການພັດທະນາການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຫຼາຍກວ່າການເພີ່ມປະສິດທິພາບຂອງເສັ້ນທາງ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ 2008

ຮູບ 1.3-2 ທາງລົດເມສະເພາະ

1) ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

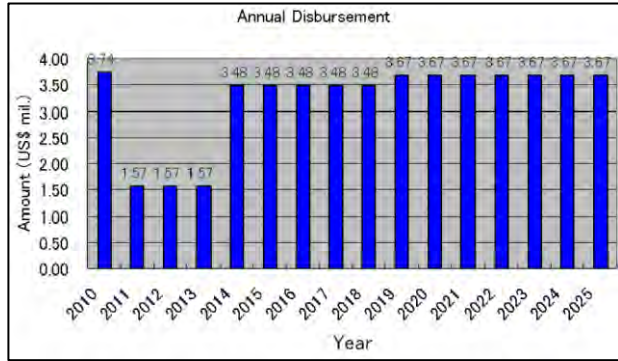
ມາດຕະການທີ່ສະເໜີ: ເສີມຂະຫຍາຍການບໍລິການລົດເມ, ເພີ່ມຈຳນວນລົດເມ, ປັບປຸງບ່ອນຈອດ/ ລໍຖ້າລົດເມ, ການແນະນຳເສັ້ນທາງລົດເມສະເພາະ, ໂດຍມີຈຸດປະສົງເພີ່ມເຕີມເພື່ອນຳສະເໜີການບໍລິການຂອງລົດເມດ່ວນ (BRT).

ຕິດພັນກັບການເພີ່ມຈຳນວນລົດເມ, ໃນເບື້ອງຕົ້ນໄດ້ຮຽກຮ້ອງໃຫ້ເພີ່ມລົດເມຈຳນວນ 100 ຄັນ, ຖັດມາແມ່ນຈັດຊື້ລົດເມຈຳນວນ 55 ຄັນໃນແຕ່ລະປີ. ຮອດປີ 2013, ຄາດຄະເນວ່າຈະມີລົດເມ 264 ຄັນໃຫ້ບໍລິການ. ດັ່ງສະແດງໃນ ຮູບ 1.3-3 ມູນຄ່າທີ່ຄາດຄະເນໄວ້ສຳລັບການລິເລີ່ມນີ້ແມ່ນ 1.5 ຫາ 3.7 ລ້ານໂດລາສະຫະລັດຕໍ່ປີ, ມູນຄ່າເຫຼົ່ານີ້ຖືວ່າມີຄວາມເປັນໄປໄດ້ໃນການຈັດສັນງົບປະມານສຳລັບ ລັດຖະບານ ສປປ ລາວ. ນອກຈາກນັ້ນ, ຍັງໄດ້ສະເໜີໃຫ້ລັດຖະມົນຕີວ່າການກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ (ກະຊວງ ຍທຂ) ບໍ່ພຽງແຕ່ສະໜອງງົບປະມານດ້ານຈຳນວນລົດເມເທົ່ານັ້ນ ແຕ່ຍັງເປັນການເສີມສ້າງຄວາມສາມາດໃນການຄຸ້ມຄອງຂອງບໍລິສັດລົດເມອີກດ້ວຍ.

ເພື່ອຕອບສະໜອງກັບຄວາມຕ້ອງການທີ່ກ່າວມາກ່ອນນີ້, ໃນປີ 2012 ແມ່ນໄດ້ເລີ່ມສະໜອງລົດເມຂະໜາດໃຫຍ່ຈຳນວນ 42ຄັນ ຜ່ານໂຄງການຊ່ວຍເຫຼືອລ້າຂອງ JICA ແລະ ຫຼັງຈາກນັ້ນ, ກໍ່ເລີ່ມຈັດຕັ້ງໂຄງການຊ່ວຍເຫຼືອດ້ານວິຊາການລົດເມ. ສືບເນື່ອງມາຈາກການສະໜອງລົດເມບໍລິການ ແລະ ການຊ່ວຍເຫຼືອດ້ານວິຊາການ ເຮັດໃຫ້ ລລມ ມີຈຳນວນຜູ້ໂດຍສານທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນ.

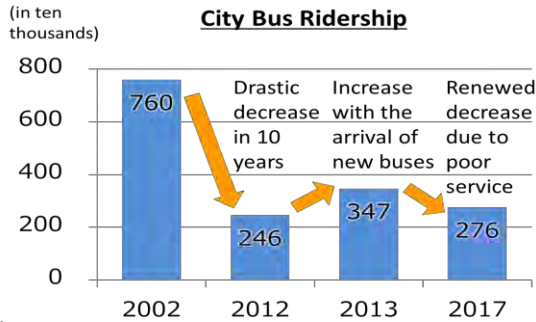
ຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ຍ້ອນການຂາດທຶນຮອນໃນການຈັດຊື້ລົດເມໃໝ່, ເຮັດໃຫ້ຈຳນວນລົດເມໃຫ້ບໍລິການຍັງຄົງຢຸດຢູ່ທີ່ 42ຄັນ ເຊິ່ງເຮັດໃຫ້ຈຳນວນຜູ້ໂດຍສານຫຼຸດລົງໄປເທື່ອລະກ້າວຕາມກາລະເວລາ. ແລະ ຍ້ອນສິ່ງທ້າທາຍເຫຼົ່ານັ້ນ, ບໍລິສັດລົດເມກໍ່ປະສົບບັນຫາກັບການບໍລິການທີ່ຂາດທຶນ ແລະ ການສະໜັບສະໜູນດ້ານການເງິນຂອງລັດຖະບານລາວຍັງບໍ່ແມ່ນທາງເລືອກທີ່ເໝາະສົມ ເນື່ອງຈາກມີຂໍ້ຈຳກັດດ້ານງົບປະມານໃນປະເທດ. ສະນັ້ນ, ການບັນລຸການບໍລິການທີ່ກຸ້ມຕົນເອງໄດ້ ຈຶ່ງກາຍເປັນສິ່ງຈຳເປັນສຳລັບການປັບປຸງການບໍລິການລົດເມ.

ດ້ວຍທຶນຮອນໃນການຊ່ວຍເຫຼືອຈາກໂຄງການຊ່ວຍເຫຼືອດ້ານວິຊາການ, ລລມ ໄດ້ພະຍາຍາມເຕັມທີ່ໃນການປັບປຸງສະພາບການເງິນ ແລະ ຄຸ້ມຄອງຂອງຕົນໃຫ້ມີສະພາບທີ່ຄ່ອງແຄ້ວຂຶ້ນ. ສະນັ້ນ, ຮອດປີ 2019, ບໍລິສັດລົດເມໄດ້ມີກຳ



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ 2008

ຮູບ 1.3-3 ງົບປະມານທີ່ຈຳເປັນໃນການຈັດຊື້ລົດເມ



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ລລມ

ຮູບ 1.3-4 ຈຳນວນຜູ້ໂດຍສານ

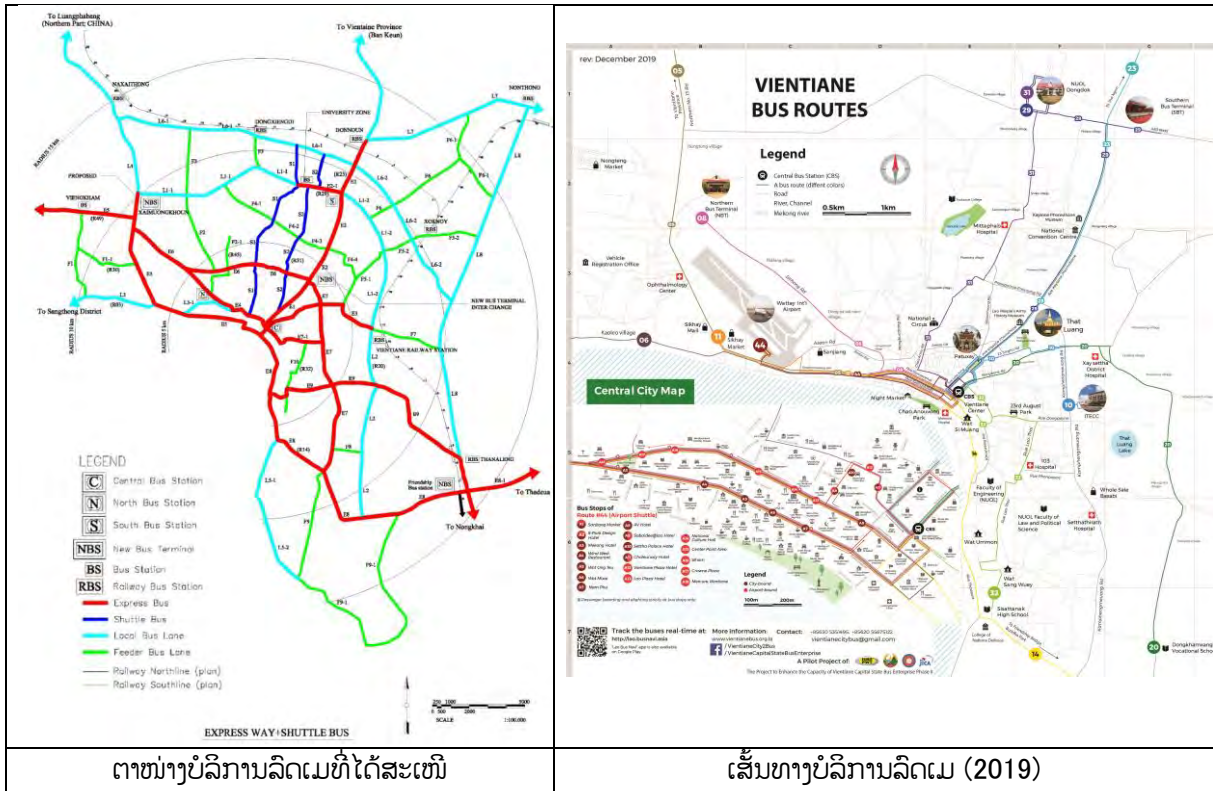
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Flux
Total Revenue	32,241	30,337	25,865	28,012	33,464	33,735	271
Total Cost	37,226	33,703	30,910	28,801	34,042	33,150	△892
Net Profit/Loss	△4,985	△3,366	△5,045	△789	△578	585	1,163
Cost ratio (%)	115%	111%	120%	103%	102%	98%	



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ໂຄງການເພື່ອເພີ່ມປະສິດທິພາບລັດວິສາຫະກິດລົດເມນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ໄລຍະ II

ຮູບ 1.3-5 ບົດລາຍງານທາງດ້ານການເງິນປະຈຳປີ ຂອງ ລລມ

ໄລຈາກການບໍລິການສາຍທາງ.



ຕາໜ່າງບໍລິການລົດເມທີ່ໄດ້ສະເໜີ

ເສັ້ນທາງບໍລິການລົດເມ (2019)

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ແຜນແມ່ບົດ 2008 ແລະ ລລມ

ຮູບ 1.3-6 ຕາໜ່າງບໍລິການລົດເມສະເໜີໃນແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ 2008 ແລະ ຕາໜ່າງບໍລິການລົດເມໃນປະຈຸບັນ

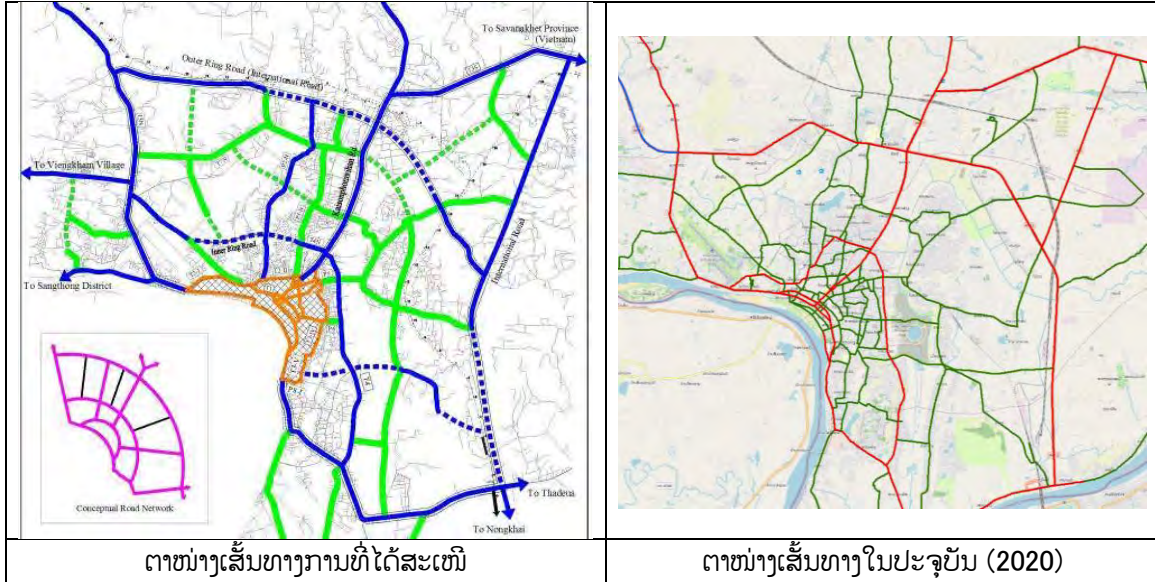
ເຖິງວ່າຈະມີການປັບປຸງເຫຼົ່ານີ້, ຈຳນວນຜູ້ໂດຍສານຂົນສົ່ງສາທາລະນະຍັງຕໍ່າ. ອີງຕາມການສຳຫຼວດການເດີນທາງສ່ວນບຸກຄົນ ໃນປີ 2019, ອັດຕາສ່ວນຜູ້ໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະມີພຽງແຕ່ 1.4% ເຊິ່ງຕໍ່າກວ່າເປົ້າໝາຍທີ່ຄາດໄວ້ 40% ໃນປີ 2025.

ການນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ: ເປົ້າໝາຍ ແລະ ສະພາບປະຈຸບັນ

ອັດຕາສ່ວນການໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນປີເປົ້າໝາຍ 2025	40.0%
ອັດຕາສ່ວນການໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຕົວຈິງ ອີງຕາມການສຳຫຼວດການເດີນທາງສ່ວນບຸກຄົນໃນປີ 2019	1.4%

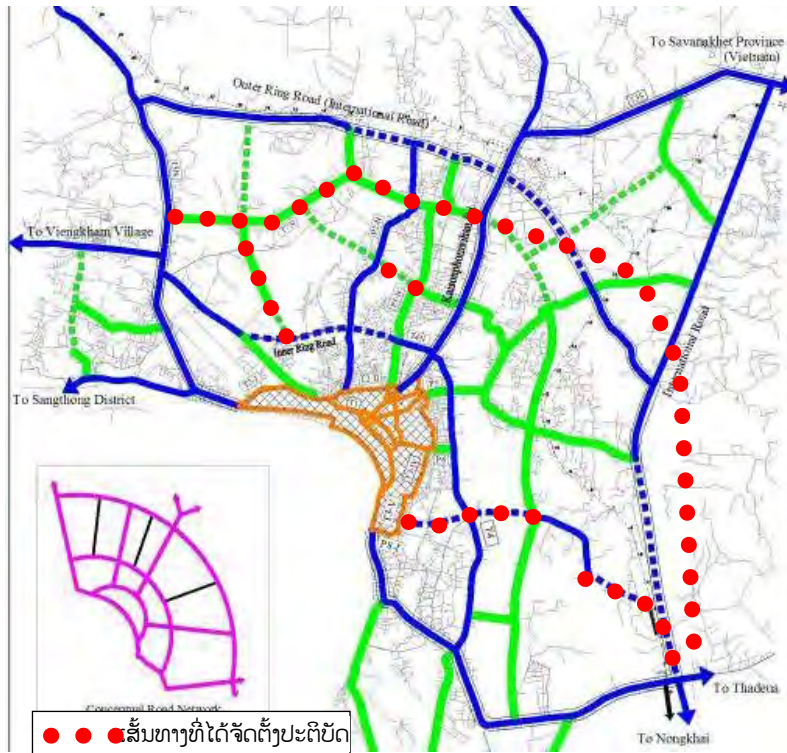
1) ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ

ໃນຂົງເຂດໂຄງການເສັ້ນທາງ, ຂໍ້ຈຳກັດທາງດ້ານການເງິນແມ່ນຖືວ່າເປັນສິ່ງທ້າທາຍຫຼາຍ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ດ້ວຍການຮ່ວມມືຂອງຜູ້ໃຫ້ທຶນ ແລະ ການຈັດສັນງົບປະມານພາຍໃນປະເທດ ເສັ້ນທາງບາງສ່ວນ ແລະ ເສັ້ນທາງວົງແຫວນຮອບນອກ ແມ່ນໄດ້ຮັບການຈັດຕັ້ງໂດຍປະສິບຜົນສຳເລັດ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ແຜນແຜ່ມິດ 2008 ແລະ ທິມງານຊ່ຽວຊານ

ຮູບ 1.3-7 ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງສະເໜີໃນ ແຜນແຜ່ມິດຂົນສົ່ງ ສະບັບປີ 2008 ແລະ ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງໃນປະຈຸບັນ



ຮູບ 1.3-8 ເສັ້ນທາງທີ່ໄດ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕາມການສະເໜີໃນແຜນແຜ່ມິດ

2) ຄຳແນະນຳອີງໃສ່ການທົບທວນແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ ສະບັບປີ 2008

ເຊັ່ນດຽວກັບສະພາບແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ ສະບັບປີ 2008, ການຮັບປະກັນການລົງທຶນຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງຜ່ານງົບປະມານແຫ່ງລັດຍັງຄົງເປັນສິ່ງທ້າທາຍຫຼັກ. ແລະ ການລິເລີ່ມໃນອະນາຄົດຍັງຄົງເປັນວາງແຜນພັດທະນາການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ນອກຈາກສຸມໃສ່ການກໍ່ສ້າງພື້ນຖານໂຄງລ່າງແລ້ວ ແມ່ນຈຳເປັນຕ້ອງມີການລິເລີ່ມທີ່ສິ່ງເສີມການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳການເດີນທາງຂອງປະຊາຊົນ ແລະ ນຳໃຊ້ບຸກຄະລະກອນທ້ອງຖິ່ນ. ສະນັ້ນ, ກອບແນວຄວາມຄິດສຳລັບການລິເລີ່ມເຫຼົ່ານີ້ແມ່ນຈະອະທິບາຍໃນພາກຕໍ່ໄປ.

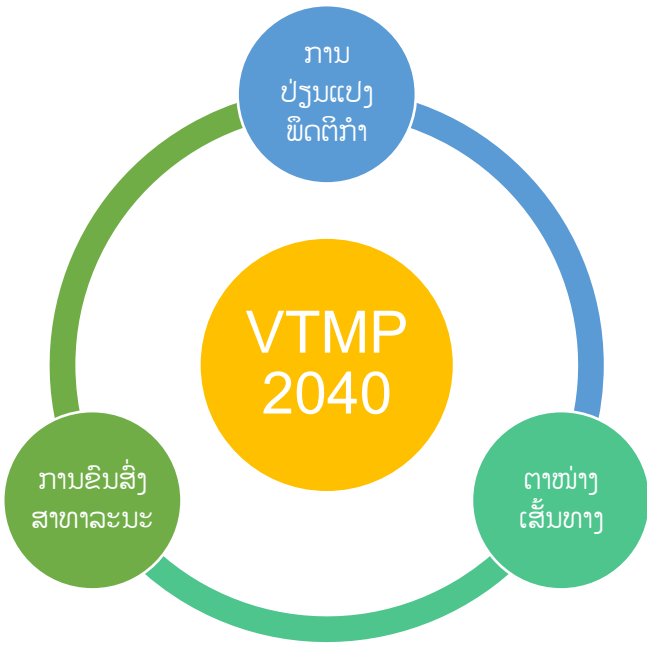
1.3.2 ບາດກ້າວພາຍໜ້າດ້ວຍແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ 2040

ໃນແຜນແມ່ບົດທີ່ຜ່ານມາ (ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ 2008), ໄດ້ມີການສະເໜີການພັດທະນາເສັ້ນທາງ ແລະ ມາດຕະການການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ, ແຕ່ມີພຽງບາງສ່ວນເທົ່ານັ້ນທີ່ໄດ້ຖືກປະຕິບັດ. ໂດຍລວມແລ້ວ, ຄວາມຄືບໜ້າຍັງບໍ່ທັນບັນລຸຕາມແຜນການທີ່ວາງໄວ້. ນອກຈາກນັ້ນ, ສະຖານະການທີ່ບໍ່ໄດ້ຄາດຄິດຂອງການລະບາດຂອງເຊື້ອພະຍາດໂຄວິດ-19 ໄດ້ເຮັດໃຫ້ມີການປົດການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ເຊິ່ງເຮັດໃຫ້ເກີດຄວາມເສຍຫາຍຢ່າງຫຼວງຫຼາຍຕໍ່ກັບການຂະຫຍາຍການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ.

ໂດຍພິຈາລະນາເຖິງສະພາບການເຫຼົ່ານັ້ນ, ພວກເຮົາໄດ້ດຳເນີນການສ້າງແຜນແມ່ບົດໃໝ່. ໃນການປຶກສາຫາລືລະຫວ່າງຄະນະວິຊາການຝ່າຍລາວ ແລະ ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ ກ່ຽວກັບສະຖານະການປະຈຸບັນ ແລະ ວິໄສທັດໃນອະນາຄົດ ໄດ້ສະຫຼຸບວ່າ ພູມສັນຖານທີ່ມີຢູ່ ແລະ ຄວາມອຸດົມສົມບູນສີຂຽວຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນສ່ວນໜຶ່ງຂອງສະເໜ່ວຽງຈັນ ແລະ ຄວນຮັກສາໄວ້ຕະຫຼອດການ ລວມທັງໃນຊ່ວງໄລຍະການພັດທະນາຕາໜ່າງຂົນສົ່ງ. ສະນັ້ນ, ການພັດທະນາໃນອະນາຄົດ ແມ່ນສຸມໃສ່ການພັດທະນາທີ່ຜົນກະທົບນ້ອຍທີ່ສຸດຕໍ່ກັບທັດສະນີຍະພາບທີ່ເກີດຈາກການຂະຫຍາຍຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ, ໃນຂະນະດຽວກັນນັ້ນ, ກໍ່ນຳໃຊ້ຖະໜົນຫົນທາງທີ່ມີຢູ່ຢ່າງມີປະສິດທິພາບ ເພື່ອເພີ່ມຂີດຄວາມສາມາດໃນການສັນຈອນດ້ວຍການພັດທະນາຕາໜ່າງຂົນສົ່ງສາທາລະນະ. ນອກນີ້, ສຳລັບປະຊາຊົນແລ້ວ, ການຊຸກຍູ້ການນຳໃຊ້ລົດໂດຍສານສາທາລະນະມີຜົນດີຢ່າງຫຼວງຫຼາຍ ເຊັ່ນ: ຫຼຸດຜ່ອນພາລະທາງດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ, ຫຼຸດຜ່ອນການສັນຈອນແອອັດ, ສຸຂະພາບທີ່ດີຂຶ້ນ, ຫຼຸດຜ່ອນພາລະຄ່າບຳລຸງຮັກສາພາຫະນະ.

ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຈະອາໄສແຕ່ການພັດທະນາຕາໜ່າງຂົນສົ່ງສາທາລະນະແມ່ນບໍ່ພຽງພໍ; ເພື່ອຮັກສາ ແລະ ເພີ່ມການນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແມ່ນ ການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳການເດີນທາງຂອງປະຊາຊົນ. ສະນັ້ນ, 3 ເສົາຫຼັກຂອງມາດຕະການໃນອະນາຄົດແມ່ນການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳ, ການເພີ່ມປະສິດທິພາບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ການພັດທະນາຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ.

ໃນບາດກ້າວພາຍໜ້າແມ່ນມີຄວາມປາດຖະໜາຢາກໃຫ້ມີການປັບປຸງ ໂດຍນຳໃຊ້ທັງງົບປະມານແຫ່ງຊາດ ແລະ ການຊ່ວຍເຫຼືອຈາກຜູ້ໃຫ້ທຶນ ດ້ວຍການເນັ້ນໜັກເຖິງບັນດາຍຸດທະສາດທີ່ສາມາດປະຕິບັດໄດ້ຢ່າງໜັ້ນຄົງ, ໃນແຜນແມ່ບົດສະບັບນີ້ ໄດ້ເນັ້ນໜັກເຖິງການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳການເດີນທາງຂອງຜູ້ຄົນເຊິ່ງເປັນວຽກງານທີ່ໃຊ້ງົບປະມານຕໍາ ຖ້າທຽບໃສ່ການກໍ່ສ້າງພື້ນຖານໂຄງລ່າງ ແລະ ການລົງທຶນອຸປະກອນທີ່ສາມາດປະຕິບັດໄດ້ພາຍໃນງົບປະມານຂອງປະເທດລາວເອງ. ຂໍ້ພິຈາລະນານີ້ແມ່ນໄດ້ອະທິບາຍໃນໝວດທີ 11.

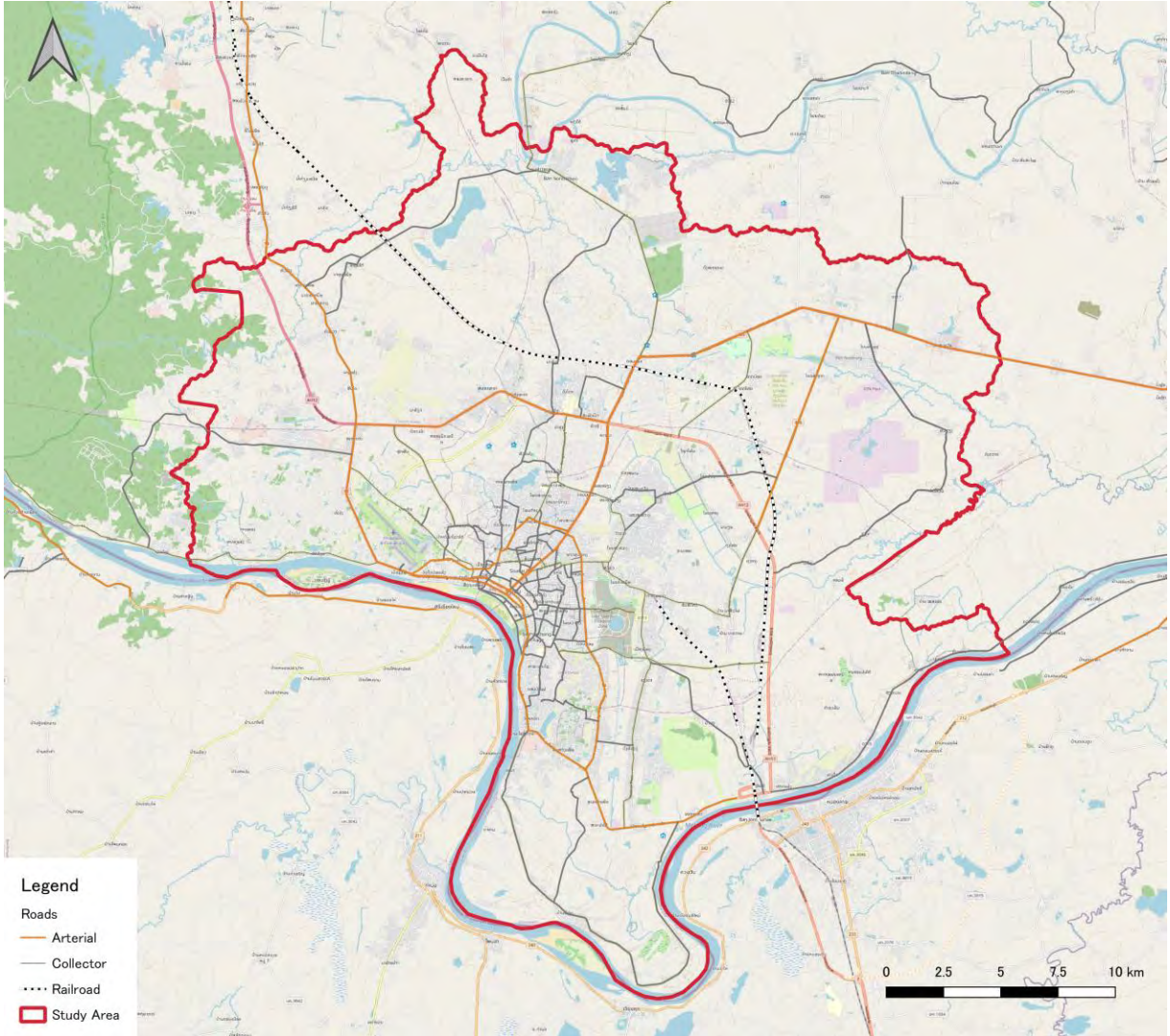


1.4 ພາບລວມຂອງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ 2040

1.4.1 ຂອບເຂດແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ 2040

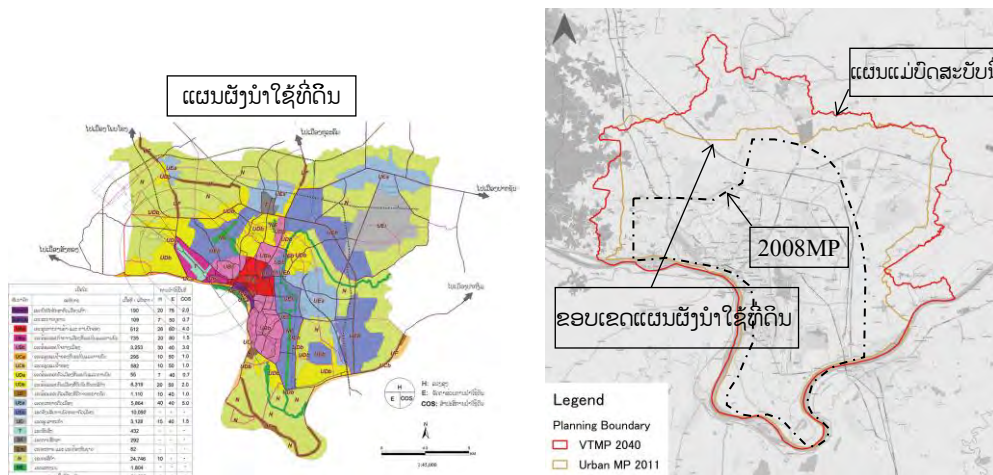
(1) ເຂດເປົ້າໝາຍ

ຂອບເຂດເປົ້າໝາຍສໍາລັບແຜນແມ່ບົດສະບັບນີ້ແມ່ນສະແດງຢູ່ໃນຮູບລຸ່ມນີ້. ນອກຈາກເຂດທີ່ໄດ້ກຳນົດໃນແຜນຜັງການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນທີ່ລະບຸໃນແຜນພັດທະນາແລ້ວ, ເຂດເປົ້າໝາຍຍັງລວມມີເຂດຕອນເໜືອ ຂອງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (ທ່າງອນ), ເຊິ່ງແມ່ນຢູ່ໃນຂອບເຂດການບໍລິການລົດເມໃນຕົວເມືອງ.



ຮູບ 1.4-1 ເຂດເປົ້າໝາຍຂອງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ 2040

ໂດຍພື້ນຖານແລ້ວ, ເຂດເປົ້າໝາຍຂອງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງນີ້ແມ່ນຄືກັນກັບແຜນຜັງນໍາໃຊ້ທີ່ດິນ ແຕ່ເພີ່ມເຂດຕອນເໜືອຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (ທ່າງອນ) ເຂົ້າໃນເຂດເປົ້າໝາຍເຕີມໂດຍອີງຕາມຂອບເຂດການບໍລິການລົດເມ. ຂອບເຂດເປົ້າໝາຍແມ່ນປັບຕາມຂອບເຂດບ້ານ. ຮູບ 1.4-2 ສະແດງໃຫ້ເຫັນຄວາມແຕກຕ່າງລະຫວ່າງ ຂອບເຂດເປົ້າໝາຍຂອງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ ສະບັບປີ 2008, ແຜນຜັງນໍາໃຊ້ທີ່ດິນ ແລະ ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ ຮອດປີ 2040.



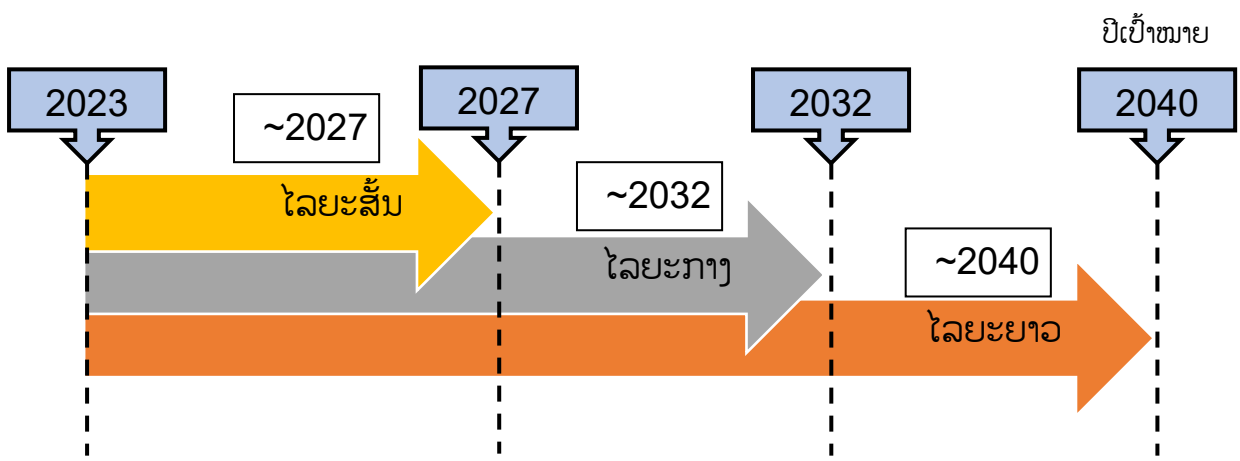
ຮູບ 1.4-2 ເຂດເປົ້າໝາຍຂອງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ ສະບັບປີ 2008, ແຜນຜັງນໍາໃຊ້ທີ່ດິນ ແລະ ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ ຮອດປີ 2040

(2) ປີເປົ້າໝາຍ

ປີເປົ້າໝາຍຂອງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ ສະບັບນີ້ແມ່ນ ຮອດປີ 2040 ນັ້ນກໍ່ຄື 17 ປີຫຼັງການຮັບຮອງ/ເຜີຍແຜ່ ເຊິ່ງມີໄລຍະຄືກັນກັບແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງປີ 2008 ທີ່ກໍານົດປີເປົ້າໝາຍຮອດ 2025. ແລະ ເພື່ອໃຫ້ເປັນໜ້າໝາຍອັນສໍາຄັນໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ, ແຜນແມ່ບົດນີ້ໄດ້ກໍານົດປີເປົ້າໝາຍທຸກໆ 5ປີ ເຊິ່ງ ປີເປົ້າໝາຍໄລຍະສັ້ນ ແມ່ນ ຮອດປີ 2027 ແລະ ໄລຍະກາງຮອດປີ 2032.

ໃນເບື້ອງຕົ້ນແມ່ນໄດ້ວາງແຜນວ່າຈະປັບປຸງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃຫ້ສໍາເລັດໃນປີ 2022 ແລະ ປີເປົ້າໝາຍໄລຍະສັ້ນ ຮອດ 2027, ເຊິ່ງແມ່ນ 5 ປີຕໍ່ມາ. ເຖິງວ່າຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ໃນຂະນະທີ່ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງສ້າງແລ້ວ ໃນປີ 2023, ເປົ້າໝາຍໃນໄລຍະສັ້ນຮອດ 2027 ແມ່ນເປັນເວລາ 4 ປີ .

ນອກນັ້ນ, ຍັງໄດ້ແນະນໍາໃຫ້ມີການຕິດຕາມກວດກາ ຄວາມຄືບໜ້າ ແລະ ການປ່ຽນແປງຂອງສະຖານະການໃນແຕ່ລະໄລຍະ ໂດຍມີການປັບປຸງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງເລັກນ້ອຍອີງຕາມຄວາມຈໍາເປັນ.

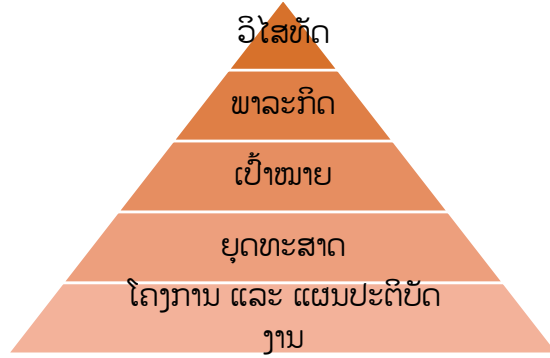


ຮູບ 1.4-3 ປີເປົ້າໝາຍ ແລະ ໄລຍະການວາງແຜນ

1.4.2 ໂຄງຮ່າງຂອງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ

ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງປະກອບດ້ວຍວິໄສທັດ, ພາລະກິດ, ເປົ້າໝາຍ ແລະ ຍຸດທະສາດ. ອີງຕາມຍຸດທະສາດ ແມ່ນ ໄດ້ຖືກສະເໜີຫຼາກຫຼາຍໂຄງການ ແລະ ໄດ້ສ້າງແຜນປະຕິບັດງານ ຕາມຄວາມເໝາະສົມ ດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ວິໄສທັດ: ພວກເຮົາຄາດຫວັງຕົວເມືອງວຽງຈັນ ໃຫ້ເປັນຕົວເມືອງແນວໃດໃນອະນາຄົດ?
- ພາລະກິດ: ພາລະບົດບາດຂອງແຜນແມ່ບົດ ຂົນສົ່ງ ໃນການບັນລຸວິໄສທັດໃຫ້ປະກົດຜົນ ເປັນຈິງ ແມ່ນຫຍັງ?
- ເປົ້າໝາຍ: ແມ່ນຫຍັງທີ່ເປັນເປົ້າໝາຍກຳນົດໄວ້ ແລະ ຕົວຊີ້ວັດເຖິງຄວາມສຳເລັດ? ເປົ້າໝາຍ ດັ່ງກ່າວຄວນຈະບັນລຸຜົນສຳເລັດໃນເມື່ອໃດ?
- ຍຸດທະສາດ: ພວກເຮົາຈະບັນລຸເປົ້າໝາຍໄດ້ ແນວໃດ? ມີຍຸດທະວິທີຫຍັງແນ່ນອນທີ່ຄວນເອົາ ເຂົ້າໃນແຜນປະຕິບັດງານ?



ຮູບ 1.4-4 ໂຄງຮ່າງຂອງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ ໃນຕົວເມືອງ

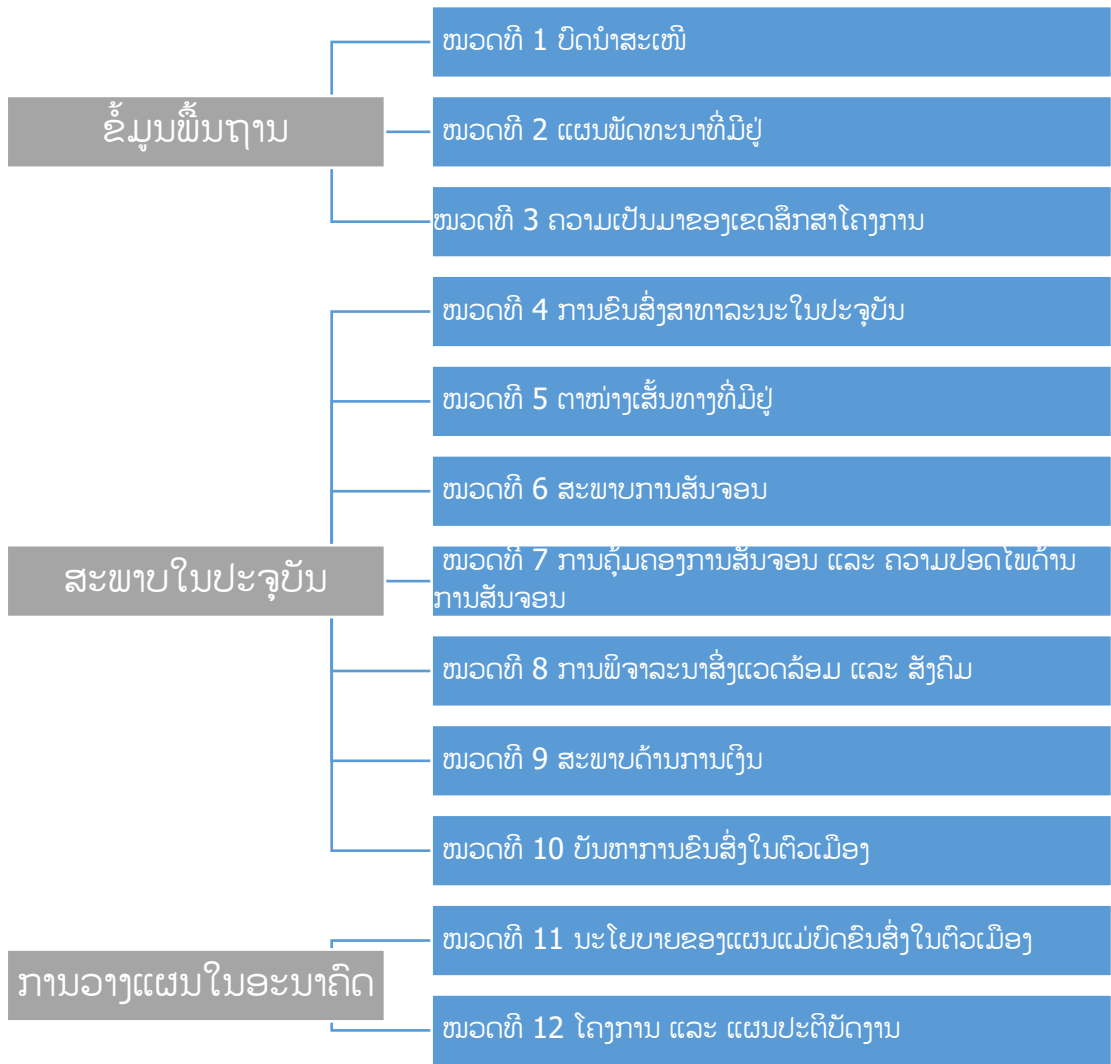
1.4.3 ຂະບວນການສ້າງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ

ແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງແມ່ນຖືກສ້າງຂຶ້ນໂດຍຜ່ານຂະບວນການປຶກສາຫາລືຫຼາຍຄັ້ງ ກັບ ພາກສ່ວນທີ່ ກ່ຽວຂ້ອງ ໂດຍອີງໃສ່ຜົນຂອງການສຳຫຼວດການເດີນທາງສ່ວນບຸກຄົນ ແລະ ຂໍ້ມູນອື່ນໆ ແລະ ການປະກອບຄໍາຄິດຄໍາ ເຫັນຂອງພົນລະເມືອງ ແລະ ຜູ້ປະກອບການຂົນສົ່ງ ເພື່ອແກ້ໄຂບັນຫາການຂົນສົ່ງໃນປະຈຸບັນ ແລະ ໃນອະນາຄົດໃນ ເຂດເປົ້າໝາຍ.

ໂດຍສະເພາະແມ່ນການປຶກສາຫາລືດ້ານວິຊາການໃນກອງປະຊຸມຂອງແຕ່ລະໜ່ວຍງານຮັບຜິດຊອບ ແລະ ຜົນຂອງການ ປຶກສາຫາລືແມ່ນສະຫຼຸບໃນກອງປະຊຸມວິຊາການ (TWG). ນອກຈາກນັ້ນ, ກອງປະຊຸມຄະນະກຳມະການຮ່ວມຊື່ນຳ (JCC) ກໍ່ໄດ້ຈັດຂຶ້ນທຸກໆຫົກເດືອນ ເພື່ອ ອະທິບາຍ ແລະ ຮັບຮອງເອົາວິໄສທັດ, ຍຸດທະສາດ ແລະ ແຜນປະຕິບັດງານ ໃນພາຍໜ້າ ກ່ຽວກັບການວາງແຜນຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ.

1.5 ອົງປະກອບຂອງບົດລາຍງານແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ

ບົດລາຍງານແຜນແມ່ບົດນີ້ ປະກອບມີເນື້ອໃນດັ່ງທີ່ສະແດງຢູ່ໃນຮູບລຸ່ມນີ້ ເຊິ່ງປະກອບມີ ຂໍ້ມູນພື້ນຖານ, ສະພາບປະຈຸ ບັນ ແລະ ແຜນການໃນອະນາຄົດ.



ຮູບ 1.5-1 ອົງປະກອບຂອງບົດລາຍງານແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ

ໝວດທີ 2 ແຜນພັດທະນາ ແລະ ໂຄງການພັດທະນາ

ໃນໝວດນີ້ແມ່ນໄດ້ສະຫຼຸບບັນດາແຜນພັດທະນາທີ່ໄດ້ພິຈາລະນາເຂົ້າໃນການສ້າງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງນີ້.

2.1 ແຜນພັດທະນາທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງຕົວເມືອງ

ແຜນພັດທະນາທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງຕົວເມືອງມີດັ່ງລຸ່ມນີ້. ບັນດາແຜນການນັ້ນແມ່ນໄດ້ສະຫຼຸບໄວ້ໃນໝວດທີ 2.

ຕາຕະລາງ 2.1-1 ແຜນພັດທະນາທີ່ມີຢູ່

	ເນື້ອໃນແຜນການ	ຕົວຫຍໍ້	ພາກສ່ວນ	ປີເຜີຍແຜ່
1	ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມແຫ່ງຊາດ 5 ປີ ຄັ້ງທີ IX (2021-2025)	NSEDP	ກະຊວງ ແຜນການ ແລະ ການ ລົງທຶນ	ກັນຍາ 2020 (ປັບປຸງເດືອນ ພຶດສະພາ 2021)
2	ວິໄສທັດ 2030 ຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ	ວິໄສທັດ ນວ 2030	ນະຄອນຫຼວງ ວຽງຈັນ	ສິງຫາ 2018
3	ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ 5 ປີ ຄັ້ງທີ IX ຂອງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (2021-2025)	VSEDP	ນະຄອນຫຼວງ ວຽງຈັນ	ທັນວາ 2020
4	ແຜນຜັງເມືອງລວມ ຂອງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ 2030	GUP	ສະພາແຫ່ງຊາດ	ພະຈິກ 2020
5	ວິໄສທັດຮອດປີ 2030 ແລະ ແຜນຍຸດທະສາດການ ພັດທະນາຂອງຂະແໜງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໄລຍະ 10 ປີ (2016-2025)	ວິໄສທັດຂອງ ກະຊວງ ຍທຂ 2030	ກະຊວງ ຍທຂ	ທັນວາ 2016
6	ແຜນພັດທະນາ 5 ປີ ຂອງຂະແໜງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ (2021-2025)	ແຜນພັດທະນາ ກະຊວງ ຍທຂ	ກະຊວງ ຍທຂ	ທັນວາ 2020
7	ທິດທາງແຜນ 5ປີ ຄັ້ງທີ 9 ຂອງ ພະແນກ ຍທຂ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (2021-2025)	ແຜນພັດທະນາ ພະແນກ ຍທຂ	ພະແນກ ຍທຂ	ມີນາ 2021
8	ມະຕິກ່ຽວກັບການພັດທະນານະຄອນຫຼວງວຽງຈັນປີ 2020	ມະຕິ	ກົມການເມືອງ ສູນກາງພັກ	ເມສາ 2020
9	ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງຕົວເມືອງ ຢູ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ສະບັບປີ 2008	ແຜນແມ່ບົດ 2008	JICA	ກັນຍາ 2008

ຂໍ້ມູນ: ທີມຊ່ຽວຊານໄຈກາ.

ປີເຜີຍແຜ່ ແລະ ປີເປົ້າໝາຍຂອງແຕ່ລະແຜນພັດທະນາທີ່ກ່າວມາຂ້າງເທິງແມ່ນສະແດງຢູ່ໃນຮູບ 2.1-1.

ພາກສ່ວນ	ແຜນການ	'08	...	'16	'17	'18	'19	'20	'21	'22	'23	'24	'25	'26	'27	'28	'29	'30
ກຜລ	ແຜນພັດທະນາ ເສດຖະກິດ-ສັງຄົມແຫ່ງ ຊາດ							●	■	■	■	■	■					
ນວ	ວິໄສທັດ ນວ 2030					●			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

	ແຜນພັດທະນາ ເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ນວ								●	■	■	■	■	■	■					
ສພຊ	ແຜນແຜງເມືອງລວມ								●	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
ກະຊວງ ຍທຂ	ວິໄສທັດ ຂອງ ກະຊວງ ຍທຂ 2030			●	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	ແຜນພັດທະນາຂອງ ກະຊວງ ຍທຂ								●	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
ພະແນກ ຍທຂ	ແຜນພັດທະນາຂອງ ພະ ແນກ ຍທຂ									●	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
ກມສພ	ມະຕິກອງປະຊຸມ								●	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
JICA	ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ 2008	●	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

●: ປິເຜີຍແຜ່

■: ປິເປົ້າໝາຍ

ຂໍ້ມູນ: ທີມຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ຮູບ 2.1-1 ປິເຜີຍແຜ່ ແລະ ປິເປົ້າໝາຍ

2.2 ສະຫຼຸບແຜນພັດທະນາ

ພາກຕໍ່ໄປນີ້ຈະນຳສະເໜີການສະຫຼຸບຂອງແຜນການພັດທະນາທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ໃນລະຫວ່າງການປຶກສາຫາລືກ່ຽວກັບການກຳນົດວິໄສທັດຂອງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນໄດ້ພິຈາລະນາບັນດາຄຳສັບສຳຄັນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງ ໃນແຕ່ລະແຜນພັດທະນາ ແລະ ຈະອະທິບາຍໃນໝວດທີ 11.

2.2.1 ກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ/ ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມແຫ່ງຊາດ 5ປີ ຄັ້ງທີ IX (2021–2025) (NSED P)

(1) ທິດທາງ

ມີຄຸນນະພາບສູງ, ສີຂຽວ, ຍືນຍົງ, ສຸມໃສ່ການຂະຫຍາຍຕົວ

(2) ບັນດາຈຸດສຸມທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງ

- **ເຊື່ອມໂຍງ/ເຊື່ອມຈອດ:** ຫັນປ່ຽນປະເທດລາວຈາກປະເທດບໍ່ມີທາງອອກສູ່ທະເລເປັນປະເທດເຊື່ອມຈອດທາງບົກ ໂດຍຜ່ານການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດບັນດາໂຄງການຂະໜາດໃຫຍ່ ແລະ ການກໍ່ສ້າງ, ຍົກລະດັບ, ການຮັກສາພື້ນຖານໂຄງລ່າງການຂົນສົ່ງ 2,800 ກິໂລແມັດຕາມແລວທາງເສດຖະກິດ
- **ສະອາດ:** ສົ່ງເສີມການນຳໃຊ້ຍານພະຫະນະພະລັງງານສະອາດ ເຊັ່ນ ຍານພາຫະນະໄຟຟ້າທີ່ນຳໃຊ້ພະລັງງານນໍ້າ/ແສງອາທິດ ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນການນຳເຂົ້ານໍ້າມັນເຊື້ອໄຟ ແລະ ການປ່ອຍອາຍພິດເຮືອນແກ້ວ
- **ປະສິດທິພາບ/ປະສິດທິຜົນ:** ປັບປຸງການບໍລິການດ້ານການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນນະຄອນວຽງຈັນໂດຍຜ່ານໂຄງການປັບປຸງລົດວິສາຫະກິດລົດເມນະຄອນຫຼວງ ເພື່ອຮັບປະກັນຄຸນນະພາບການບໍລິການ ແລະ ການເຂົ້າເຖິງທີ່ເປັນລັກສະນະສາກົນສຳລັບຜູ້ໂດຍສານ
- **ອັດສະລິຍະ/ທັນສະໄໝ:** ດຳເນີນການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ສຳລັບຕົວເມືອງອັດສະລິຍະຢູ່ບ້ານໜອງແປນໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

1) ເປົ້າໝາຍດ້ານເສດຖະກິດ

- ຫຼຸດພື້ນຖານສະຖານະປະເທດດ້ອຍພັດທະນາ (LDC)
- ກາຍເປັນປະເທດທີ່ມີລາຍຮັບປານກາງ-ສູງ ໃນປີ 2030
- ເສດຖະກິດຂະຫຍາຍຕົວເພີ່ມຂຶ້ນ 6.5–7% ຕໍ່ປີ ເຮັດໃຫ້ອັດຕາການຂະຫຍາຍຕົວຂອງປະຊາກອນເພີ່ມຂຶ້ນ 1.7% ຕໍ່ປີ
- ລວມຍອດຜະລິດຕະພັນພາຍໃນ ສະເລ່ຍຕໍ່ຫົວຄົນໃຫ້ໄດ້ 4,000 ໂດລາ

2) ເປົ້າໝາຍດ້ານການຂົນສົ່ງ (ແຫ່ງຊາດ)

- ການຂະຫຍາຍຕົວຂອງບໍລິມາດການຈໍລະຈອນຂອງສິນຄ້າ ແລະ ຜູ້ໂດຍສານເພີ່ມຂຶ້ນ 8% ຕໍ່ປີ
- ຍານພາຫະນະພະລັງງານສະອາດມີອັດຕາສ່ວນເພີ່ມຂຶ້ນ 14%
- ສຸມໃສ່ການບັນລຸເປົ້າໝາຍການພັດທະນາທີ່ຍືນຍົງ (SDG) ຂອງອົງການສະຫະປະຊາຊາດ (UN) ລຳດັບທີ 11: ຕົວເມືອງ ແລະ ຊຸມຊົນທີ່ຍືນຍົງ

(3) ຄວາມສອດຄ່ອງຂອງແຜນພັດທະນາກັບແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

ບັນດາທິດທາງ ແລະ ຄຳສັບສຳຄັນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງທີ່ລະບຸໄວ້ໃນແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມແຫ່ງຊາດໄດ້ຖືກພິຈາລະນາເຂົ້າໃນການກຳນົດພາລະກິດ ແລະ ວິໄສທັດຂອງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ບັນດາເປົ້າໝາຍໜ້າໜ້າດ້ານເສດຖະກິດກໍ່ໄດ້ຖືກພິຈາລະນາເຂົ້າໃນການກຳນົດກອບເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ. ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງປະລິມານການຂົນສົ່ງ ແລະ ການນຳໃຊ້ຍານພາຫະນະພະລັງງານສະອາດ, ຄຽງຄູ່ກັບຜົນສຳເລັດຂອງເປົ້າໝາຍການພັດທະນາທີ່ຍືນຍົງລຳດັບທີ 11 ກໍ່ໄດ້ຖືກພິຈາລະນາເຂົ້າໃນການສ້າງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນເຊັ່ນດຽວກັນ.

2.2.2 ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ/ ວິໄສທັດ 2030 ຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

(1) ວິໄສທັດ 2030

ຕົວເມືອງສະຫງົບໃນໄລຍະໃໝ່ດ້ານການເມືອງ, ຄວາມເປັນລະບຽບຮຽບຮ້ອຍທາງສັງຄົມ, ເສດຖະກິດ, ສະພາບແວດລ້ອມທາງດ້ານສັງຄົມ, ການດຳລົງຊີວິດ ແລະ ການພັດທະນາທີ່ຍືນຍົງ.

(2) ເປົ້າໝາຍຍຸດທະສາດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງ

- **ປະສິດທິພາບ/ປະສິດຕິຜົນ:** ການສັນຈອນທີ່ໂລ່ງລ່ຽນ, ບໍ່ມີຄວາມແອອັດ (ມີໂຄງລ່າງພື້ນຖານການຂົນສົ່ງ, ລະບົບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ຕອບສະໜອງຄວາມຕ້ອງການຂອງປະຊາຊົນ, ມີລະບົບສະຖານີ ແລະ ບ່ອນຈອດລົດສຳລັບພາຫະນະຂອງທັງທາງພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນ, ມີປ້າຍໃຫ້ຂໍ້ມູນຂ່າວສານ ແລະ ກິດຈະກຳປະຊາສຳພັນທີ່ພຽງພໍ)
- **ປອດໄພ:** ຄວາມປອດໄພສາທາລະນະ (ຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະໜົນສຳລັບຜູ້ຂັບຂີ່, ຜູ້ໂດຍສານ, ຜູ້ຂີ່ລົດຖີບ, ຄົນຍ່າງ ແລະ ອື່ນໆ.)
- **ຄວາມສະເໝີພາບ:** ຄວາມສຸກ/ຊີວິດການເປັນຢູ່ທີ່ດີ (ສຸຂະພາບແຂງແຮງ/ສະຫວັດດີການດີ)

1) ເປົ້າໝາຍ

- ການນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະເພີ່ມຂຶ້ນ 10% ຕໍ່ປີ
- ຍານພາຫະນະສ່ວນຕົວມີອັດຕາສ່ວນທີ່ຫຼຸດລົງ 10% ຕໍ່ປີ
- ສະຖານີລົດເມເພີ່ມຂຶ້ນ 7 ສະຖານີ (5 ສະຖານີຍ່ອຍ ແລະ 2 ສະຖານີຫຼັກ)
- ຫຼຸດຜ່ອນເວລາຂອງການເດີນທາງໄປ-ວຽກ ທີ່ໃຊ້ເວລາບໍ່ໃຫ້ເກີນ 45 ນາທີ
- ຫຼຸດຜ່ອນການໃຊ້ຄວາມໄວບໍ່ໃຫ້ກາຍ 30 ກິໂລແມັດ/ຊົ່ວໂມງ



ຂໍ້ມູນ: [ຊ້າຍ] Institute for Transportation & Development Policy China (ITDP China); ທະນາຄານພັດທະນາອາຊີ (ADB). (2014). Vientiane BRT Conceptual Design, Final Report. ITDP China; ADB. [ຂວາ] ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ (ກະຊວງ ຍທຂ); ໂຄງການຂົນສົ່ງແບບຍືນຍົງໃນຕົວເມືອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (VSUTP). (2019). ແນວຄວາມຄິດໃນການອອກແບບໂຄງການ ສະບັບປັບປຸງ. ກະຊວງ ຍທຂ; VSUTP.

ຮູບ 2.2-1 ແນວຄວາມຄິດໃນການອອກແບບລົດເມດ່ວນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (BRT)

(3) ຄວາມສອດຄ່ອງຂອງແຜນພັດທະນາກັບແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

ວິໄສທັດ 2030 ແລະ ເປົ້າໝາຍຍຸດທະສາດກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງ ໄດ້ຖືກພິຈາລະນາເຂົ້າໃນການກຳນົດພາລະກິດ ແລະ ວິໄສທັດຂອງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຍັງໄດ້ລວມເອົາເປົ້າໝາຍຂອງແຜນພັດທະນາເພື່ອສົ່ງເສີມການນຳໃຊ້ຂົນສົ່ງສາທາລະນະ, ຫຼຸດຜ່ອນອັດຕາສ່ວນການນຳໃຊ້ຍານພາຫະນະສ່ວນຕົວ ແລະ ປັບປຸງປະສິດທິພາບຂອງການສັນຈອນ, ເຖິງແມ່ນວ່າຈະບໍ່ມີການພິຈາລະນາບັນດາເປົ້າໝາຍທີ່ເປັນຕົວເລກຢ່າງຊັດເຈນ.

2.2.3 ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ/ ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດສັງຄົມ 5 ປີ ຄັ້ງທີ IX ຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (2021–2025) (VSEDP)

(1) ບັນດາຈຸດສຸມທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງ

- **ທັນສະໄໝ, ມີປະສິດທິພາບ/ປະສິດທິຜົນ, ປອດໄພ, ສະເໝີພາບກັນ:** ປັບປຸງລະບົບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃຫ້ມີຄວາມທັນສະໄໝ, ມີຄວາມສະດວກວ່າອ່ງໄວ ແລະ ປອດໄພຂຶ້ນກ່ອນເກົ່າ ເພື່ອຕອບສະໜອງຄວາມຕ້ອງການຂອງປະຊາຊົນ ແລະ ຫຼຸດຜ່ອນຊ່ອງຫວ່າງໃນການເຂົ້າເຖິງບັນດາພື້ນຖານໂຄງລ່າງ ແລະ ການບໍລິການ
- **ເຊື່ອມໂຍງ/ເຊື່ອມຈອດ:** ພື້ນຖານໂຄງລ່າງມີການເຊື່ອມໂຍງ-ເຊື່ອມຈອດພາຍໃນ, ພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ ເພື່ອອໍານວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການຜະລິດ, ການບໍລິການ ແລະ ການລົງທຶນ

1) ເປົ້າໝາຍດ້ານການຂົນສົ່ງ (ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ)

- ສູ້ຊິນຈໍານວນຜູ້ໂດຍສານຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃຫ້ໄດ້ 72 ລ້ານເທື່ອຄົນ ພາຍໃນ 5 ປີ
- ສະເລ່ຍບໍລິມາດການຈໍລະຈອນໂດຍສານ 16.16 ລ້ານຄົນ/ກິໂລແມັດ

2) ເປົ້າໝາຍດ້ານເສດຖະກິດ

- ລວມຍອດຜະລິດຕະພັນພາຍໃນພາກພື້ນໃຫ້ບັນລຸໄດ້ 84,916 ຕື້ກີບ (2025)
- ເສດຖະກິດຂະຫຍາຍຕົວເພີ່ມຂຶ້ນ 7–8% ຕໍ່ປີ
- ລວມຍອດພະລິດຕະພັນພາຍໃນພາກພື້ນ ສະເລ່ຍຕໍ່ຫົວຄົນ ໃຫ້ບັນລຸໄດ້ 8,750 ໂດລາ
- ການຂະຫຍາຍຕົວຂອງເສດຖະກິດຂອງແຕ່ລະຂະແໜງການ:
 - (a) – ຂະແໜງກະສິກໍາ: 4–4.5% ຕໍ່ປີ
 - (b) – ຂະແໜງອຸດສາຫະກໍາ: 11.5% ຕໍ່ປີ
 - (c) – ຂະແໜງບໍລິການ: 6.5% ຕໍ່ປີ

(2) ໂຄງການທີ່ວາງແຜນໄວ້ ແລະ ກໍາລັງຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຢູ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມໄດ້ກໍານົດໂຄງການພື້ນຖານໂຄງລ່າງດ້ານການຂົນສົ່ງທີ່ວາງແຜນໄວ້ ແລະ ກໍາລັງຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຢູ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ລວມທັງໂຄງການດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

- ໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ແລະ ສະຖານີລົດໄຟແຫ່ງຊາດ ໄລຍະນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (ທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ)
- ໂຄງການກໍ່ສ້າງເຂດໂລຈິດສະຕິກ (Logistic) ເຊື່ອມໂຍງ-ເຊື່ອມຈອດກັບທາງລົດໄຟ ແລະ ທາງດ່ວນ
- ໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງດ່ວນ ວຽງຈັນ-ວັງວຽງ (BOT)
- ໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງດ່ວນວຽງຈັນ ໝາຍເລກ 1 (BOT)
- ໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງດ່ວນວຽງຈັນ ໝາຍເລກ 2 (ດອນໝູນ-ບ້ານນາຄູນນ້ອຍ) (PPP, BOT) (ສໍາຫຼວດ)
- ໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງດ່ວນວຽງຈັນ ຕາມເສັ້ນທາງເລກ 10 ວຽງຈັນ-ແຂວງວຽງຈັນ (BOT) (ສໍາຫຼວດ)
- ໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງດ່ວນວຽງຈັນ-ທ່າແຂກ (BOT) (ສໍາຫຼວດ)
- ໂຄງການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງໃໝ່ ເພື່ອສົ່ງເສີມການພັດທະນາ (ບັນດາເສັ້ນທາງໄປຄົບກັບຖະໜົນ 450 ປີ, ເສັ້ນທາງໄປສະໜາມບິນໃໝ່, ເສັ້ນທາງໄປເມືອງຈະສ້າງຂຶ້ນໃໝ່. (PPP, BOT)
- ໂຄງການກໍ່ສ້າງຂົວຂ້າມນ້ຳຮຸ່ມແຫ່ງໃໝ່ (PPP, BOT)
- ໂຄງການຍົກລະດັບເສັ້ນທາງເກົ່າຈໍານວນໜຶ່ງ: ເສັ້ນທາງແຕ່ 3 ແຍກສີໂຄ ເມືອງສີໂຄດຕະບອງ-ໂພນໂຮງ ແຂວງວຽງຈັນ; ເສັ້ນທາງບ້ານຫ້ອມ-ບ້ານທ່າແຂກ ເມືອງຫາດຊາຍຟອງ (ທຶນ ODA)



ຂໍ້ມູນ: [ຊ້າຍ] Mapillary/Wikipedia, [ຂວາ] ທີມຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ຮູບ 2.2-2 ທາງດ່ວນວຽງຈັນ-ວັງວຽງ



**ຮູບ 2.2-3 ທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ
(ສະຖານີນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ)**

(3) ຄວາມສອດຄ່ອງຂອງແຜນພັດທະນາກັບແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

ໂຄງການຂົນສົ່ງທີ່ລະບຸໄວ້ໃນແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນປະກອບເຂົ້າໃນແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ເຊິ່ງໄດ້ມີການພິຈາລະນາເປົ້າໝາຍດ້ານການເພີ່ມຜູ້ໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ປະລິມານຜູ້ໂດຍສານອີກດ້ວຍ, ແຕ່ວ່າບໍ່ໄດ້ມີການພິຈາລະນາເປົ້າໝາຍດ້ານການຂົນສົ່ງທີ່ເປັນຕົວເລກສະເພາະ ໃນແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ນອກຈາກນັ້ນ, ເປົ້າໝາຍດ້ານເສດຖະກິດໃນແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ກໍ່ໄດ້ຖືກພິຈາລະນາເຂົ້າໃນໃນການກຳນົດກອບເສດຖະກິດ-ສັງຄົມດ້ວຍ.

2.2.4 ສະພາແຫ່ງຊາດ/ ແຜນຜັງເມືອງລວມ ຂອງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ 2030

(1) ເປົ້າໝາຍ

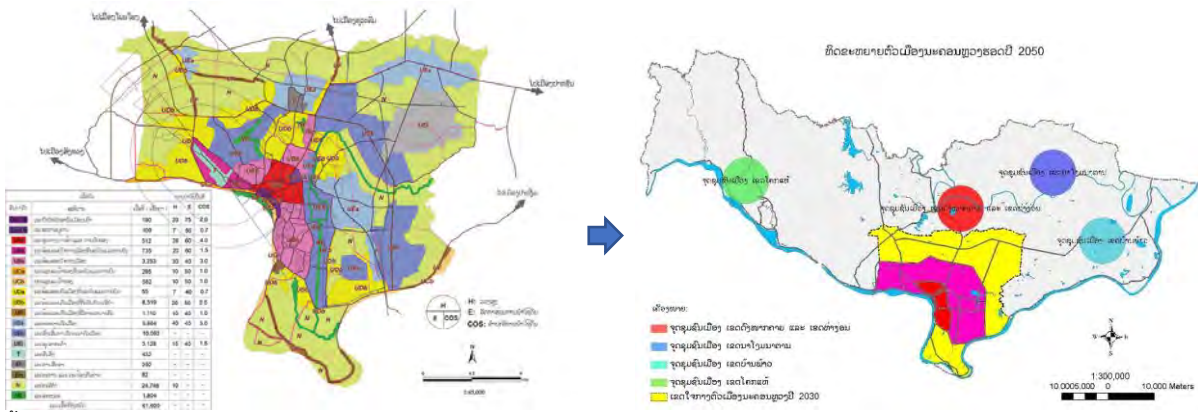
ສ້າງແຜນນຳໃຊ້ທີ່ດິນລວມ ທົ່ວນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ແຜນນຳໃຊ້ທີ່ດິນລະອຽດ ສຳລັບເຂດຕົວເມືອງຊັ້ນໃນ ແລະ ເຂດປົກປັກຮັກສາຕົວເມືອງເກົ່າ ທີ່ສອດຄ່ອງກັບການພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ, **ການປົກປັກຮັກສາທາງດ້ານສະຖາປັດຕະຍະກຳ**, ການພັດທະນາພື້ນຖານໂຄງລ່າງ, ແລະ ຄວາມຍືນຍົງ

(2) ທິດທາງການພັດທະນາ

ໜ້າຢູ່, ຍືນຍົງ, ອັດສະລິຍະ, ການຫັນເປັນຕົວເມືອງ (ຕາມທິດດຽວກັນກັບມະຕິການພັດທະນາ ໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ)

(3) ເນື້ອໃນແຜນຜັງເມືອງລວມ

ແຜນຈັດສັນ ສຳລັບການແບ່ງເຂດນຳໃຊ້ທີ່ດິນ, ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ, ລະບົບການລະບາຍນ້ຳ, ສວນສາທາລະນະ, ພື້ນທີ່ສີຂຽວ.



ຂໍ້ມູນ: ແຜນແມ່ບົດພັດທະນາຕົວເມືອງ ຢູ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (JICA, 2011).

ຮູບ 2.2-4 ເຂດໃຈກາງເມືອງ ຈາກປັດຈຸບັນ ຫາ ປີ 2030

ຮູບ 2.2-5 ການພັດທະນາຕົວເມືອງແບບຫຼາກຫຼາຍ, ການຂະຫຍາຍເຂດໃຈກາງເມືອງຮອດປີ 2050

(4) ຄວາມສອດຄ່ອງຂອງແຜນພັດທະນາກັບແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

ແຜນນຳໃຊ້ທີ່ດິນລວມເປັນພື້ນຖານໃນການກະກຽມລັກສະນະການນຳໃຊ້ທີ່ດິນໃນພື້ນທີ່ສຶກສາ ເຊັ່ນດຽວກັນກັບການກຳນົດຄຸນລັກສະນະດ້ານເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ (ເຊັ່ນ: ປະຊາກອນໃນກາງເວັນ, ຈຳນວນນັກຮຽນ, ຈຳນວນພະນັກງານ) ໃນແຕ່ລະເຂດການວິເຄາະການສັນຈອນ. ຄຸນລັກສະນະເຫຼົ່ານີ້ ແມ່ນເປັນສິ່ງສຳຄັນໃນການຄາດຄະເນການສ້າງການເດີນທາງໃນການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການດ້ານການສັນຈອນ.

2.2.5 ກະຊວງ ຍທຂ /ວິໄສທັດຮອດປີ 2030 ແລະ ແຜນຍຸດທະສາດການພັດທະນາຂອງຂະແໜງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໄລຍະ 10-ປີ (2016-2025)

(1) ວິໄສທັດ 2030

ພັດທະນາຂອງຂະແໜງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງໃຫ້ເປັນປາຍແຫຼມ, ມີປະສິດທິຜົນສູງ, ທັນສະໄໝ, ປອດໄພ, ຕ້ານທານກັບການປ່ຽນແປງດິນຟ້າອາກາດ, ເຊື່ອມໂຍງ-ເຊື່ອມຈອດ ແລະ ຍືນຍົງ



(2) ທິດທາງລວມ

- **ປອດໄພ, ມີປະສິດທິພາບ/ປະສິດທິຜົນ, ທັນສະໄໝ:** ສູ້ຊິນຍົກລະດັບ/ກໍ່ສ້າງພື້ນຖານໂຄງລ່າງ ແລະ ລະບົບການຂົນສົ່ງທີ່ມີຄຸນນະພາບສູງ, ປອດໄພ, ສີຂຽວ, ຍືນຍົງ, ແລະ ສອດຄ່ອງກັບມາດຕະຖານອາຊຽນ (ASEAN standards)
- **ເຊື່ອມໂຍງ/ເຊື່ອມຈອດ:** ປັບປຸງກຳລັງການຂົນສົ່ງພາຍໃນໃຫ້ມີຄວາມເຂັ້ມແຂງຮອບດ້ານເພື່ອສາມາດແຂ່ງຂັນກັບບັນດາປະເທດອ້ອມຂ້າງໃນເງື່ອນໄຂແຫ່ງການເຊື່ອມໂຍງ-ເຊື່ອມຈອດກັບພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ

1) ເປົ້າໝາຍ

- ອັດຕາສ່ວນຜູ້ໃຊ້ຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ຢູ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນແມ່ນ 20% (ປີ 2025)

2) ສະພາບໃນປະຈຸບັນ

- ອັດຕາສ່ວນຜູ້ໃຊ້ຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ຢູ່ ໃນເຂດເປົ້າໝາຍ ແມ່ນມີ 1.4% ໃນປີ 2019

ຮູບ 2.2-6 ລະບົບການຂົນສົ່ງແບບເຊື່ອມໂຍງ ແລະ ຍືນຍົງ



ຂໍ້ມູນ: ກະຊວງ ຍທຂ/ ວິໄສທັດຮອດປີ 2030 ແລະ ແຜນຍຸດທະສາດການພັດທະນາຂອງຂະແໜງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໄລຍະ 10-ປີ (2016-2025).

ຮູບ 2.2-7 ຈາກປະເທດບໍ່ມີທາງອອກສູ່ທະເລເປັນປະເທດເຊື່ອມຈອດ:

ການເຊື່ອມຈອດ ແລະ ການເຊື່ອມໂຍງ

(3) ຄວາມສອດຄ່ອງຂອງແຜນພັດທະນາກັບແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

ວິໄສທັດ 2030 ແລະ ທິດທາງລວມສໍາລັບແຜນຍຸດທະສາດການພັດທະນາ ໄລຍະ 10ປີ (ເຊັ່ນ: ໂຄງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງ) ໄດ້ຖືກພິຈາລະນາເຂົ້າໃນການສ້າງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ເປົ້າໝາຍດ້ານອັດຕາສ່ວນການໃຊ້ຂົນສົ່ງສາທາລະນະ 20% ໃນປີ 2025 ແມ່ນຖືວ່າບໍ່ສາມາດບັນລຸເປົ້າໝາຍໄດ້, ດັ່ງນັ້ນເປົ້າໝາຍອັດຕາສ່ວນການໃຊ້ຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ຈະສາມາດບັນລຸໄດ້ແມ່ນ 30% ໃນປີ 2040 ຈຶ່ງໄດ້ຖືກກຳນົດໄວ້ໃນແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນແທນ.

2.2.6 ກະຊວງ ຍທຂ/ ແຜນພັດທະນາ 5 ປີ (2021–2025)

(1) ວິໄສທັດ 2030

ພັດທະນາຂະແໜງການໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໃຫ້ເປັນປາຍແຫຼມ, ມີຈຸດສຸມ, ປະສິດທິພາບສູງ, ທັນສະໄໝ, ປອດໄພ, ເຊື່ອມໂຍງ-ເຊື່ອມຈອດ ແລະ ຍືນຍົງ

(2) ຈຸດໝາຍລວມ

- ການເຊື່ອມໂຍງກັບພາກພື້ນ ແລະ ພາຍໃນ, ການບໍລິການຂົນສົ່ງທີ່ມີປະສິດທິພາບ, ຄວາມທົນທານຕໍ່ສະພາບອາກາດ, ປອດໄພ, ການພັດທະນາຕົວເມືອງແບບຍືນຍົງ, ການພັດທະນາສັງຄົມ, ການເຕີບໂຕທາງດ້ານເສດຖະກິດຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ, ການພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມທີ່ດຸ່ນດ່ຽງ, ການປັບປຸງສິ່ງແວດລ້ອມ

(3) ແຜນຈຸດສຸມ

- ເຊື່ອມໂຍງ/ ເຊື່ອມຈອດ:** ການພັດທະນາພື້ນຖານໂຄງລ່າງເພື່ອການເຊື່ອມໂຍງ-ເຊື່ອມຈອດໃນພາກພື້ນ
- ປະສິດທິພາບ/ ປະສິດທິຜົນ:** ການພັດທະນາລະບົບຂົນສົ່ງ ແລະ ລະບົບຂົນສົ່ງສິນຄ້າ
- ອັດສະລິຍະ, ທັນສະໄໝ, ຕົວເມືອງ:** ພັດທະນາເມືອງອັດສະລິຍະທີ່ມີການວາງແຜນທີ່ຄົບຖ້ວນ ແລະ ສົມບູນ
- ປອດໄພ, ໜ້າຢູ່:** ການປັບປຸງຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະໜົນ ແລະ ການແກ້ໄຂການສັນຈອນທີ່ແອອັດ

(4) ນະໂຍບາຍ

- ຫັນປ່ຽນຮູບແບບການພັດທະນາຂອງພື້ນຖານໂຄງລ່າງທາງດ້ານສາທາລະນະ ແລະ ຂົນສົ່ງຈາກສາຍຂວາງຫາສາຍຕັ້ງ
- ປັບປຸງການບໍລິການຕ່າງໆ ລວມເຖິງການບໍລິການຂົນສົ່ງຍ່ອຍ ທັງທາງດ້ານປະລິມານ ແລະ ຄຸນນະພາບ ໂດຍເລັ່ງໃສ່ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຂອງໂຄງການພື້ນຖານໂຄງລ່າງຂະໜາດໃຫຍ່ ເຊັ່ນ ທາງລົດໄຟ, ທາງດ່ວນ, ສະໜາມບິນ, ລະບົບການຂົນສົ່ງ ແລະ ສະຖານີຂົນສົ່ງຍ່ອຍ

(5) ເປົ້າໝາຍ

- ຈໍານວນອຸປະຕິເຫດຕາມທ້ອງຖະໜົນຫຼຸດລົງ 10%
- ການຂະຫຍາຍຕົວຂອງເສດຖະກິດ GDP ແມ່ນຢ່າງນ້ອຍ 7% ຕໍ່ປີ

(6) ຄວາມສອດຄ່ອງຂອງແຜນພັດທະນາກັບແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

ວິໄສທັດ 2030, ເປົ້າໝາຍລວມ, ແຜນຈຸດສຸມ ແລະ ນະໂຍບາຍໄດ້ຖືກພິຈາລະນາເຂົ້າໃນການກຳນົດແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ໂດຍສະເພາະ ການຫຼຸດຜ່ອນອຸປະຕິເຫດທາງທ້ອງຖະໜົນ ຢູ່ ໃນແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນຜ່ານການສົ່ງເສີມການນໍາໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ການປ່ຽນແທນຍານພາຫະນະຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ມີໝົດອາຍຸການນໍາໃຊ້ແລ້ວ.

2.2.7 ພະແນກ ຍທຂ/ ທິດທາງແຜນ 5ປີ ຄັ້ງທີ 9 ຂອງ ພະແນກ ຍທຂ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (2021-2025)

(1) ທິດທາງການພັດທະນາ

- ການປັບປຸງ, ກໍ່ສ້າງ ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ແລະ ລະບົບການຂົນສົ່ງ ໃຫ້ **ທັນສະໄໝ**, ປອດໄພ, ສະດວກສະບາຍ ໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບການພັດທະນາແບບຍືນຍົງ.
- ແກ້ໄຂການສັນຈອນທີ່ແອອັດໃນຊົ່ວໂມງເລິ່ງດ່ວນ ແລະ ການຈອດຍານພາຫະນະທີ່ບໍ່ຖືກຕ້ອງຕາມລະບຽບການ.



(2) ໂຄງການຈຸດສຸມ

- ການຄຸ້ມຄອງຂົວທາງ (23ໂຄງການ ທີ່ມີຄວາມຍາວທັງໝົດຫຼາຍກວ່າ 290 ກິໂລແມັດ)
- ການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງ ແລະ ຍານພາຫະນະ
- ການປັບປຸງປະສິດທິພາບພື້ນຖານໂຄງລ່າງເພື່ອການຂົນສົ່ງ
- **ປະສິດທິພາບ/ ປະສິດທິຜົນ:** ແຜນຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ການຈັດສັນພື້ນທີ່ຂອບເຂດບໍລິການ
- **ຄວາມສະເໝີພາບ/ ປອດໄພ:** ການປຸກຈິດສໍານຶກກ່ຽວກັບຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະໜົນ ແລະ ສົ່ງເສີມການໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ
- **ເຊື່ອມໂຍ່ງ/ ເຊື່ອມຈອດ:** ໂຄງການສ້າງບ່ອນຈອດຍານພາຫະນະທີ່ທັນສະໄໝໃນຕົວເມືອງ



ຂໍ້ມູນ: ທີມຊ່ຽວຊານໄຈກາ.

ຮູບ 2.2-8 ກິດຈະກຳປັບປຸງລົດເມ

(3) ເປົ້າໝາຍ

- ອຸປະຕິເຫດຕາມທ້ອງຖະໜົນຫຼຸດລົງ 30%

(4) ຄວາມສອດຄ່ອງຂອງແຜນພັດທະນາກັບແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

ທິດທາງການພັດທະນາໃນແຜນການແມ່ນສອດຄ່ອງກັບວິໄສທັດ ແລະ ເນື້ອໃນລວມຂອງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ໂດຍສະເພາະ, ບັນດາໂຄງການຈຸດສຸມ ແລະ ເປົ້າໝາຍດ້ານການຫຼຸດຜ່ອນອຸປະຕິເຫດທາງທ້ອງຖະໜົນໄດ້ຖືກພິຈາລະນາເຂົ້າໃນແຜນປະຕິບັດງານຂອງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ.

2.2.8 ກົມການເມືອງສູນກາງພັກ/ ມະຕິກ່ຽວກັບການພັດທະນານະຄອນຫຼວງວຽງຈັນປີ 2030

(1) ທັດສະນະດ້ານການຂົນສົ່ງ

ເພື່ອພັດທະນາລະບົບໂຄງລ່າງພື້ນຖານ ແລະ ການຂົນສົ່ງທີ່ເປັນນະວັດຕະກຳ ແລະ ທັນສະໄໝທີ່ສອດຄ່ອງກັບມາດຕະຖານອາຊຽນ (ASEAN standards), ໃຫ້ປະສານກົມກຽວກັບສະຖາປັດຕະຍະກຳລາວ (**ອະນຸລັກຮັກສາ**) ແລະ ເພື່ອຕອບສະໜອງຄວາມຕ້ອງການຂອງປະຊາຊົນໃນສັງຄົມ.

(2) ທິດທາງການພັດທະນາ

- ຕົວເມືອງໜ້າຢູ່ (**ສະຫງົບ**, ສະອາດ, ສີຂຽວ, ສະຫວ່າງ, ສະເໝີ ແລະ ສີວິໄລ; ບໍ່ມີການສັນຈອນທີ່ແອອັດ)
- ຕົວເມືອງຍືນຍົງ (ທົນທານ, ສະເໝີພາບກັນ, ເປັນມິດຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ)
- ຕົວເມືອງອັດສະລິຍະ (ການນຳໃຊ້ ICT ແລະ ເຕັກໂນໂລຊີທີ່ກ້າວໜ້າ)
- ການຫັນເປັນຕົວເມືອງ (ພື້ນຖານໂຄງລ່າງທີ່ທັນສະໄໝ, ຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ເຊື່ອມຈອດກັນ)

(3) ເປົ້າໝາຍ

- ກ້າວເຂົ້າສູ່ລະດັບການພັດທະນາທີ່ໄກ້ຄຽງກັບບັນດາເມືອງຫຼວງຂອງບັນດາປະເທດອາຊຽນ (ASEAN capital)

cities) ທີ່ມີຄວາມທັນສະໄໝໃນລະດັບປານກາງຮອດປີ 2030 (ສະເຫຼີມສະຫຼອງຄົບຮອບ 470 ປີ ຂອງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ)

- ລວມຍອດຜະລິດຕະພັນພາຍໃນພາກພື້ນ ສະເລ່ຍຕໍ່ຫົວຄົນໃຫ້ໄດ້ 10,000 ໂດລາໃນປີ 2025 ແລະ 15,000 ໂດລາ ໃນປີ 2030



ຂໍ້ມູນ: ກະຊວງ ຍທຂ/ ແຜນຜັງເມືອງລວມຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ 2030.

ຮູບ 2.2-9 ການອອກແບບແນວຄວາມຄິດການພັດທະນາສໍາລັບນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

(4) ຄວາມສອດຄ່ອງຂອງແຜນພັດທະນາກັບແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

ທັດສະນະທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງ ແລະ ທິດທາງການພັດທະນາໃນແຜນການ ໄດ້ຖືກພິຈາລະນາເຂົ້າໃນການສ້າງ ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ການເຕີບໂຕທາງດ້ານເສດຖະກິດກໍ່ໄດ້ຖືກພິຈາລະນາເຂົ້າໃນການກຳນົດກອບ ເສດຖະກິດ-ສັງຄົມຂອງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ເຖິງແມ່ນວ່າຈະບໍ່ມີການພິຈາລະນາເປົ້າໝາຍທີ່ເປັນ ຕົວເລກສະເພາະສໍາລັບລວມຍອດຜະລິດຕະພັນພາຍໃນພາກພື້ນ ສະເລ່ຍຕໍ່ຫົວຄົນ.

2.2.9 ອົງການຮ່ວມມືສາກົນຍີ່ປຸ່ນ (JICA), ກະຊວງ ຍທຂ/ ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ໃນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ສະບັບປີ 2008 (ແຜນແມ່ບົດ 2008)

(1) ວິໄສທັດ

ຕົວເມືອງສະອາດ ແລະ ປອດໄພທີ່ເປັນຮູບແບບເມືອງຫຼວງທີ່ທັນສະໄໝ

(2) ເປົ້າໝາຍເພື່ອບັນລຸວິໄສທັດ

- ມີປະສິດທິພາບ/ປະສິດທິຜົນ: ສະພາບແວດລ້ອມຂອງການສັນຈອນທີ່ໂລ່ງລ່ຽນ ແລະ ປອດໄພ
- ໜ້າຢູ່: ສະພາບແວດລ້ອມໃນການດຳລົງຊີວິດທີ່ດີ
- ປອດໄພ, ສະເໝີພາບກັນ: ການຂົນສົ່ງທີ່ປອດໄພ ແລະ ສະດວກສະບາຍສໍາລັບຜູ້ດ້ອຍໂອກາດ
- ການທັນເປັນຕົວເມືອງ: ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກໃນຕົວເມືອງທີ່ດີ

(3) ຍຸດທະສາດເພື່ອບັນລຸເປົ້າໝາຍ

- **ເຊື່ອມໂຍງ/ເຊື່ອມຈອດ:** ການພັດທະນາຕາໜ່າງຂົນສົ່ງ
- ການປັບປຸງ ແລະ ຍົກລະດັບລະບົບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ
- ການປັບປຸງການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ
- ການປັບປຸງສະພາບແວດລ້ອມຂອງຕົວເມືອງ ແລະ ການສັນຈອນ

1) ເປົ້າໝາຍ

- ຫັນປ່ຽນອັດຕາຜູ້ໃຊ້ລົດຈັກ ແລະ ລົດສ່ວນຕົວ ຈຳນວນ 40% ໃຫ້ເປັນການຂົນສົ່ງສາທາລະນະພາຍໃນປີ 2025
- ຈັດຊື້ລົດເມ 352 ຄັນ ເພື່ອບັນລຸເປົ້າໝາຍໃນການຫັນປ່ຽນການນຳໃຊ້ຍານພາຫະນະສ່ວນຕົວມາເປັນການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ (modal shift)
- ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໂຄງການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງ ຈຳນວນ 50 ໂຄງການ, ໂຄງການກໍ່ສ້າງຂົວ ຈຳນວນ 5 ໂຄງການ ແລະ ໂຄງການປັບປຸງທາງແຍກ ຈຳນວນ 7 ໂຄງການ

2) ປີເປົ້າໝາຍ:

- ໄລຍະສັ້ນ: 2009–2013
- ໄລຍະກາງ: 2014–2018
- ໄລຍະຍາວ: 2019–2025

(4) ຄວາມສອດຄ່ອງຂອງແຜນພັດທະນາກັບແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

ໃນການສ້າງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນ ໄດ້ທົບທວນເນື້ອໃນຂອງແຜນແມ່ບົດ ສະບັບປີ 2008 ແລະ ບາງແນວຄວາມຄິດກໍ່ໄດ້ຖືກປັບໃຊ້ເຂົ້າໃນແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນເປັນແຜນແມ່ບົດສະບັບໃໝ່ທີ່ແຕກຕ່າງຈາກແຜນແມ່ບົດ ສະບັບປີ 2008 ເຊິ່ງແຜນແມ່ບົດສະບັບໃໝ່ນີ້ບໍ່ໄດ້ພິຈາລະນາພຽງແຕ່ການຂະຫຍາຍຕົວຂອງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ, ແຕ່ຍັງແນ່ໃສ່ການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳການເດີນທາງ (ລາຍລະອຽດເພີ່ມເຕີມໃນໝວດທີ 11, 12). ດັ່ງນັ້ນ, ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ສະບັບໃໝ່ນີ້ ຈຶ່ງຖືວ່າສາມາດແກ້ໄຂບັນຫາໄດ້ຢ່າງມີປະສິດທິພາບດ້ວຍການປັບໃຊ້ຍຸດທະສາດໃຫ້ແທດເໝາະກັບສິ່ງທ້າຍດ້ານການຂົນສົ່ງ ແລະ ການປ່ຽນແປງຄຸນລັກສະນະ ແລະ ຄວາມຕ້ອງການໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ.



ຂໍ້ມູນ: “ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ” (JICA, 2008).

ຮູບ 2.2-10 ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ໃນ ໄລຍະສັ້ນ, ໄລຍະກາງ ແລະ ໄລຍະຍາວທີ່ ໄດ້ສະເໜີໃນແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ສະບັບປີ 2008

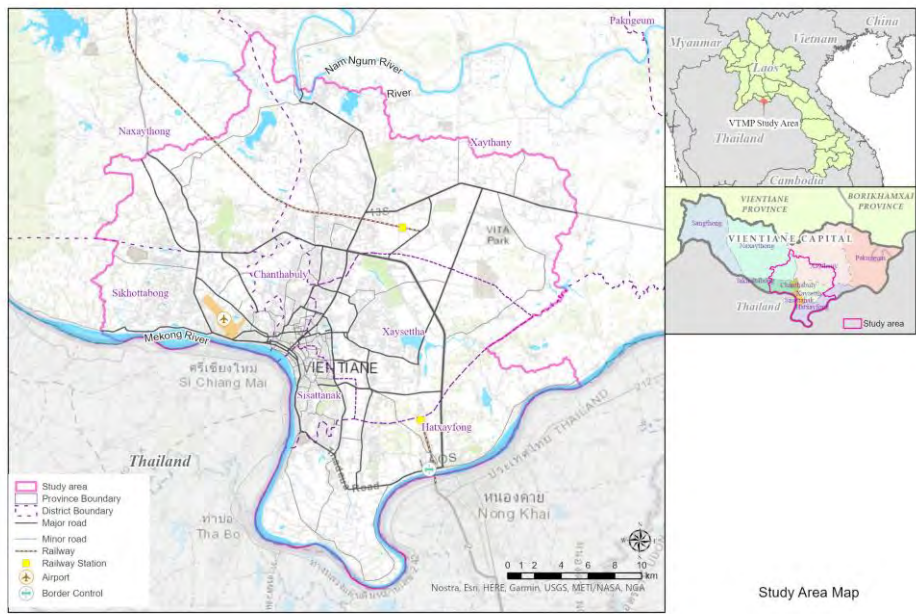
ໝວດທີ 3 ຄວາມເປັນມາຂອງເຂດເປົ້າໝາຍໂຄງການ

3.1 ຄວາມເປັນມາດ້ານກາຍະພາບ

ຂອບເຂດເປົ້າໝາຍ (TA) ຂອງໂຄງການນີ້ ແມ່ນກວມເອົາເຂດໃນຕົວເມືອງ ແລະ ເຂດທີ່ຈະກາຍເປັນຕົວເມືອງໃນອະນາຄົດ ຢູ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ເຊິ່ງ ແມ່ນນະຄອນຫຼວງ ຂອງ ປະເທດລາວ ແລະ ເປັນເມືອງທີ່ໃຫຍ່ທີ່ສຸດຢູ່ລາວ.

ຂອບເຂດເປົ້າໝາຍ (TA) ບໍ່ໄດ້ຈຳກັດພຽງແຕ່ສະໜາມບິນສາກົນທີ່ຢູ່ເມືອງໃຫຍ່ທີ່ສຸດຂອງປະເທດລາວ, ແຕ່ຍັງກວມເອົາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຕາມຊາຍແດນລະຫວ່າງປະເທດໃນການຂົນສົ່ງທາງບົກ ເນື່ອງຈາກວ່າຕິດກັບແມ່ນ້ຳຂອງ ແລະ ທິດໃຕ້ມີຊາຍແດນຕິດກັບຕິດກັບປະເທດໄທ. ນອກນັ້ນ, ໃນເດືອນທັນວາ 2021, ທາງລົດໄຟເຊື່ອມຈອດລະຫວ່າງ ປະເທດຈີນ ແລະ ປະເທດລາວ ແມ່ນໄດ້ເລີ່ມເປີດໃຫ້ບໍລິການ, ຍ້ອນປັດໄຈດັ່ງກ່າວແມ່ນເຮັດໃຫ້ຂອບເຂດເປົ້າໝາຍກາຍເປັນປະຕູການຂົນສົ່ງອອກສູ່ສາກົນ ໃນ ລາວ.

ຂອບເຂດເປົ້າໝາຍ ກວມເອົາເນື້ອທີ່ທັງໝົດປະມານ 780 km² ເຊິ່ງທຽບເທົ່າ 21% ຂອງເນື້ອທີ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນທັງໝົດ. ຂອບເຂດສຶກສາກວມເອົາ 7 ເມືອງ ຢູ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ໃນນັ້ນ ຂອບເຂດເປົ້າໝາຍແມ່ນກວມເອົາເນື້ອທີ່ທັງໝົດຂອງ 3 ເມືອງ (ຈັນທະບູລີ, ໄຊເສດຖາ ແລະ ສີສັດຕະນາກ) ແລະ ກວມເອົາເນື້ອທີ່ບາງສ່ວນຂອງ 4 ເມືອງ ຄື: ສີໂຄດຕະບອງ, ນາໄຊທອງ, ໄຊທານີ ແລະ ຫາດຊາຍຟອງ. ຮູບ 3.1-1 ສະແດງໃຫ້ເຫັນພາບລວມຂອງເຂດເປົ້າໝາຍ (TA).



Path: E:\GIS\Laos\00_VTMP\99_ArcGIS.Pro_Project\99_FinalReport\01_Basic Maps\BMO1_Study Area_20220328.aprx

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ ອີງຕາມຂໍ້ມູນທີ່ໄດ້ເກັບກຳຈາກ ພະແນກ ຍທຂ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ.

ຮູບ 3.1-1 ເຂດເປົ້າໝາຍ (TA)

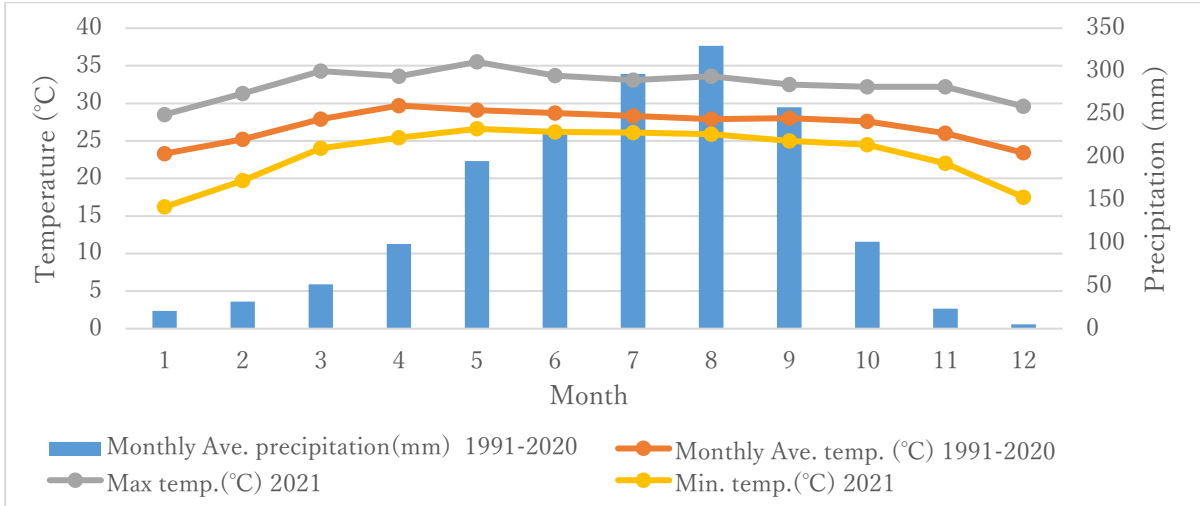
3.1.1 ອຸຕຸນິຍົມວິທະຍາ

ເຂດເປົ້າໝາຍຈັດຢູ່ໃນປະເພດ "ລະດູໜາວແຫ້ງ - Equatorial, Winter dry (Aw)" ໂດຍອີງຕາມການຈັດປະເພດດິນຟ້າອາກາດຂອງ Köppen-Geiger. ໂດຍລວມ ແມ່ນຈັດເປັນອາກາດຮ້ອນຊຸ່ມມໍລະສຸມ.

ນັບແຕ່ເດືອນ ພຶດສະພາ ຫາ ກາງເດືອນຕຸລາ, ລົມມໍລະສຸມເຮັດໃຫ້ເຂດນີ້ມີປະລິມານນ້ຳຝົນສູງ ເຊິ່ງຖືວ່າເປັນລະດູຝົນ.

ຫຼັງຈາກນັ້ນ, ໃນລະຫວ່າງ ທ້າຍເດືອນຕຸລາ ຫາ ເດືອນກຸມພາ ແມ່ນ ເປັນລະດູແລ້ງ ທີ່ມີອຸນຫະພູມຕໍ່າ ແລະ ເກືອບບໍ່ມີ ຝົນ. ໃນເດືອນ ມີນາ ແລະ ເດືອນເມສາ ແມ່ນ ລະດູຮ້ອນ ໄປຮອດ ລະດູຝົນໃນເດືອນພຶດສະພາ.

ອີງຕາມ ຂໍ້ມູນໃນປີ 1991-2020, ອຸນຫະພູມສະເລ່ຍ ຕໍ່ປີ ຢູ່ ເຂດເປົ້າໝາຍ ແມ່ນ 27.1°C, ເດືອນເມສາ ເປັນເດືອນ ທີ່ຮ້ອນທີ່ສຸດໃນປີ ແລະ ເດືອນມັງກອນເປັນເດືອນທີ່ໜ້າວທີ່ສຸດໃນປີ. ປະລິມານນໍ້າຝົນໂດຍສະເລ່ຍ ຕໍ່ປີ ແມ່ນ 1641 mm, ປະມານ 85% ຂອງປະລິມານໍ້າຝົນທັງໝົດ ໃນລະດູຝົນ ນັບແຕ່ເດືອນ ພຶດສະພາ ຫາ ເດືອນຕຸລາ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ClimatView, <https://www.data.jma.go.jp/gmd/cpd/monitor/climatview/explanation.html>

ຮູບ 3.1-2 ສະພາບດິນຟ້າອາກາດ ໃນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

ຕາຕະລາງ 3.1-1 ຂໍ້ມູນດິນຟ້າອາກາດປະຈໍາເດືອນ ໃນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

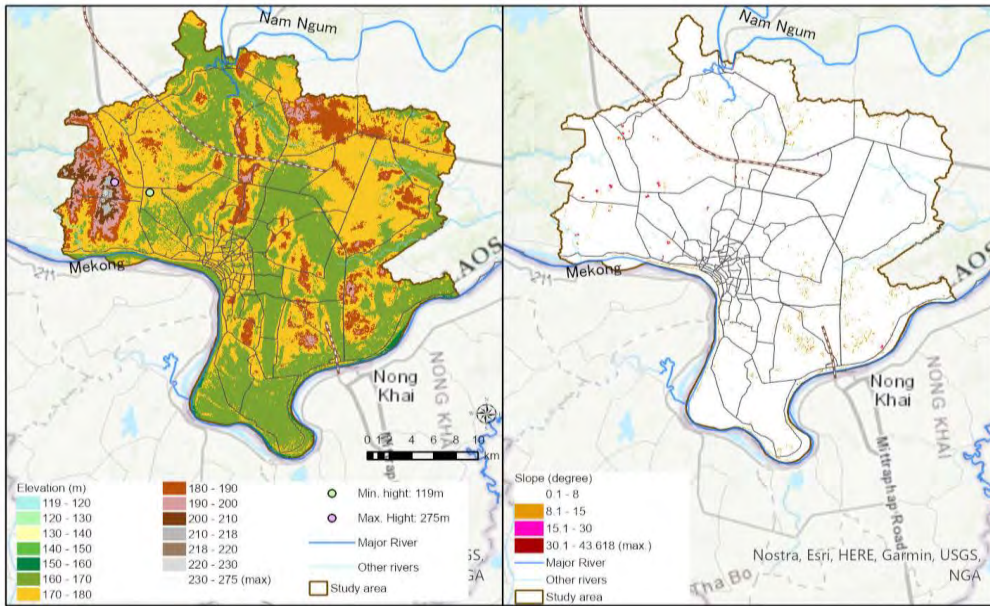
ເດືອນ	ອຸນຫະພູມສະເລ່ຍໃນເດືອນ (°C) ປີ 1991-2020	ອຸນຫະພູມສູງສຸດ (°C) 2021	ອຸນຫະພູມຕໍ່າສຸດ (°C) 2021	ປະລິມານນໍ້າຝົນໂດຍສະເລ່ຍໃນເດືອນ (mm) ປີ 1991-2020
1	23.3	28.5	16.2	20.6
2	25.2	31.3	19.7	31.4
3	27.9	34.3	24	51.7
4	29.7	33.6	25.4	98.6
5	29.1	35.5	26.6	195.1
6	28.7	33.7	26.2	229.9
7	28.3	33.1	26.1	296.6
8	27.9	33.6	25.9	329.5
9	28	32.5	25	257.7
10	27.6	32.2	24.5	101.2
11	26	32.2	22	23.3
12	23.4	29.6	17.5	5

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ClimatView, <https://www.data.jma.go.jp/gmd/cpd/monitor/climatview/explanation.html>

ໝາຍເຫດ: ບໍ່ມີຂໍ້ມູນ ອຸນຫະພູມສູງສຸດ ໃນເດືອນ ມິຖຸນາ ແລະ ບໍ່ມີອຸນຫະພູມຕໍ່າສຸດ ໃນເດືອນ ກຸມພາ ແລະ ມິຖຸນາ, ສະນັ້ນ, ຂໍ້ມູນທີ່ຢູ່ໃນ ຕາຕະລາງແມ່ນຂໍ້ມູນປີ 2020

3.1.2 ພູມມິປະເທດ

ທິດໃຕ້ຂອງເຂດເປົ້າໝາຍຕິດກັບແມ່ນ້ຳຂອງ ແລະ ທິດເໜືອຕິດກັບນ້ຳຈື່ມ, ເຖິງແມ່ນວ່າ ເຂດເປົ້າໝາຍບໍ່ກວມເອົານ້ຳຈື່ມ ແຕ່ 85% ຂອງເຂດເປົ້າໝາຍ ແມ່ນ ມີລະດັບຄວາມສູງຈາກໜ້າດິນ ຢູ່ ລະຫວ່າງ 160ແມັດ ແລະ 180ແມັດ. ຈຸດສູງສຸດໃນເຂດເປົ້າໝາຍແມ່ນ 275ແມັດ ແລະ ຈຸດຕໍ່າສຸດແມ່ນ 119ແມັດ, ມີລະດັບຄວາມສູງຈາກໜ້າດິນ ໂດຍ ສະເລ່ຍ ແມ່ນ 173ແມັດ. ເຖິງແມ່ນວ່າ, ທິດຕາເວັນຕົກຂອງເຂດເປົ້າໝາຍ ແມ່ນ ເຂດພື້ນທີ່ສູງທີ່ມີຄວາມຄ້ອຍຊັນພຽງເກີນ 30 ອົງສາ, ພື້ນທີ່ໃນເຂດເປົ້າໝາຍໂດຍສ່ວຍໃຫຍ່ ແມ່ນເປັນເຂດທີ່ພຽງທີ່ມີຄວາມຄ້ອຍຊັນ 8ອົງສາ ຫຼື ນ້ອຍກວ່າ ເຊິ່ງເປັນ ຄຸນລັກສະນະທີ່ຂອງຕົວເມືອງໃນການສົ່ງເສີມຍານພາຫະນະທີ່ບໍ່ໃຊ້ກົນຈັກ ເຊັ່ນ: ການໃຊ້ລົດຖີບ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ALOS World 3D - 30m (AW3D30), Japan Aerospace Exploration Agency (JAXA), <https://www.eorc.jaxa.jp/ALOS/en/aw3d30/data/index.htm>, ຄວາມຄ້ອຍຊັນແມ່ນຄິດໄລ່ໂດຍທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ ອີງຕາມ ALOS World 3D

ຮູບ 3.1-3 ສະພາບພູມມິປະເທດ ແລະ ຄວາມຄ້ອຍຊັນ ໃນ ເຂດເປົ້າໝາຍ (TA)

ຕາຕະລາງ 3.1-2 ຕາຕະລາງສະຫຼຸບລະດັບຄວາມສູງຈາກໜ້າດິນ ໃນ ເຂດເປົ້າໝາຍ

ລະດັບຄວາມສູງ (m)	ການນັບ Cell	%
119 - 120	2	0.000%
120 - 130	6	0.001%
130 - 140	14	0.002%
140 - 150	28	0.003%
150 - 160	4,589	0.547%
160 - 170	336,038	40.039%
170 - 180	370,355	44.127%
180 - 190	94,020	11.202%
190 - 200	21,806	2.598%
200 - 210	9,399	1.120%
210 - 218	2,556	0.305%
218 - 220	185	0.022%
220 - 230	239	0.028%
230 - 275	49	0.006%

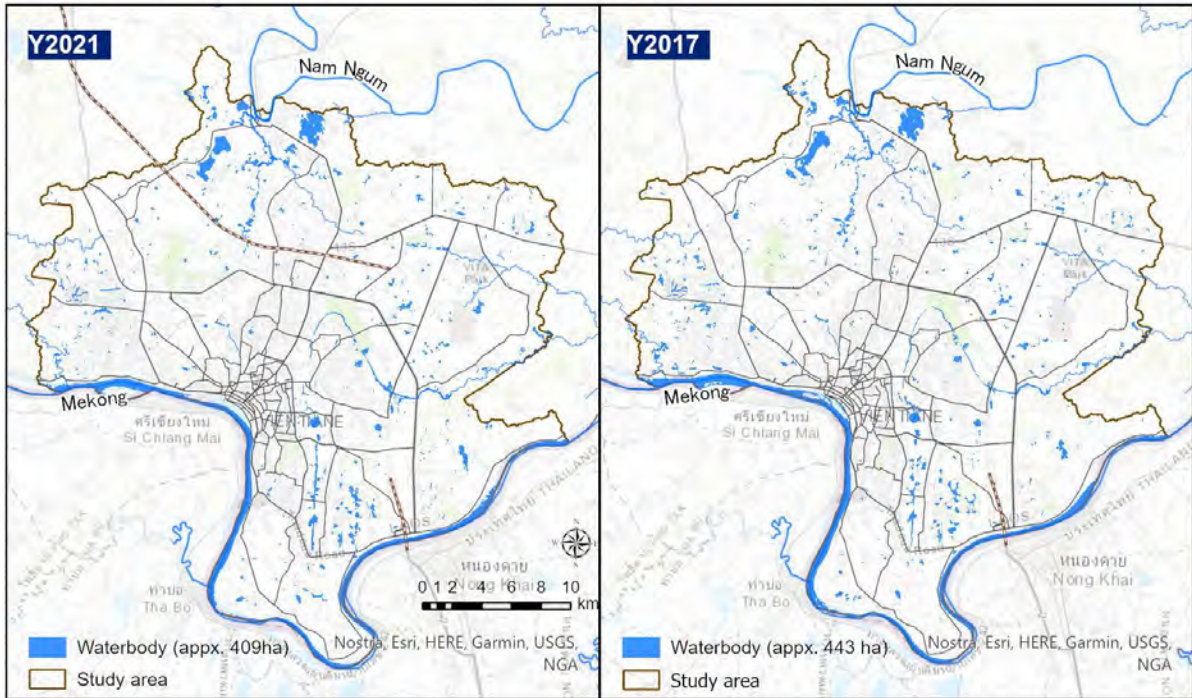
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ALOS World 3D - 30m (AW3D30), Japan Aerospace Exploration Agency (JAXA), ໝາຍເຫດ: cell size of ALOS World 3D is approximately 30m*30m (1 arcsecond)

3.1.3 ອຸທິກກະສາດ

ເຂດເປົ້າໝາຍໂດຍສ່ວຍໃຫຍ່ ແມ່ນເຂດທົ່ງພຽງ, ທິດເໜືອຕິດກັບນ້ຳຖ້ຳ, ທິດໃຕ້ຕິດກັບແມ່ນ້ຳຂອງ, ມີຫ້ວຍໜອງ, ຄອງບຶງ ແລະ ແມ່ນ້ຳທຳມະຊາດ. ຫ້ວຍໜອງ, ຄອງບຶງ ດັ່ງກ່າວ ແມ່ນໃຊ້ ເພື່ອການຜະລິດກະສິກຳ ແລະ ຊົນລະປະທານ, ນອກນັ້ນ ຍັງໃຊ້ເປັນມາດຕະການຄວບຄຸມນ້ຳຖ້ວມ ອີກດ້ວຍ.

ຮູບ 3.1-4 ສະແດງໃຫ້ເຫັນຂໍ້ມູນແຫຼ່ງນ້ຳ ໃນປີ 2017 ແລະ 2021, ແລະ ຂໍ້ມູນແມ່ນ້ຳຈາກ ພະແນກ ຍທຂ. ໂດຍປຽບທຽບສອງຂໍ້ມູນນັ້ນ ແມ່ນຊີ້ໃຫ້ເຫັນວ່າ ແຫຼ່ງນ້ຳນັ້ນໆໂດຍສະເພາະ ຮູບຊົງຂອງ ຫ້ວຍໜອງ, ຄອງບຶງ ແມ່ນມີການປ່ຽນແປງໃນໄລຍະສິ້ນ 5ປີ.

ສະພາບແຫຼ່ງນ້ຳທີ່ອ້ອມຮອບບຶງທາດຫຼວງທີ່ສະແດງໃນຮູບ 3.1-5, ແມ່ນເປັນດິນປຽກຊຸມທີ່ໃຫຍ່ທີ່ສຸດໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຕັ້ງຢູ່ພາກຕາເວັນອອກສຽງໃຕ້ ຂອງ ເຂດເປົ້າໝາຍ ແລະ ສັງເກດເຫັນວ່າ ສະພາບຂອງແມ່ນ້ຳອ້ອມຮອບດິນຊຸ່ມນີ້ ແມ່ນມີການປ່ຽນແປງຢ່າງຫຼວງຫຼາຍ. ບຶງນ້ຳແມ່ນມີບົດບາດສຳຄັນໃນການຫຼຸດຜ່ອນນ້ຳຖ້ວມ ແລະ ບຳບັດນ້ຳເສຍທີ່ໄຫຼອອກຈາກຕົວເມືອງ ແຕ່ຮູບຮ່າງ ແລະ ຂະໜາດຂອງບຶງມີການປ່ຽນແປງ ຍ້ອນການພັດທະນາຕົວເມືອງ, ການຂະຫຍາຍເຂດກະສິກຳ ແລະ ການພັດທະນາຄອງນ້ຳ ຢູ່ ໃຈກາງເມືອງ ເພື່ອ ອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ຊົນລະປະທານໃນຍາມແຫ້ງແລ້ງ.¹



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ຂໍ້ມູນແມ່ນ້ຳຈາກພະແນກ ຍທຂ ນວ ແລະ ຂໍ້ມູນການນຳໃຊ້ທີ່ດິນໂດຍທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາໂດຍອີງໃສ່ຂໍ້ມູນການນຳໃຊ້ທີ່ດິນຈາກ “ແຜນແມ່ບົດພັດທະນາຕົວເມືອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (JICA, 2011)

ຮູບ 3.1-4 ສະພາບອຸທິກກະສາດໃນເຂດເປົ້າໝາຍ (2021/2017)

¹ <https://wle.cgiar.org/thrive/2016/02/01/luang-wetland-development-and-livelihoods>



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: Integrated Wetland Ecosystem Values into Urban Planning, The case of That Luang Marsh, June 2004, WWF Lao Program, http://awsassets.panda.org/downloads/case_study_of_that_luang_marsh.pdf

ຮູບ 3.1-5 ບົ່ງທາດຫຼວງ

3.2 ການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນ ແລະ ການຫັນເປັນຕົວເມືອງ

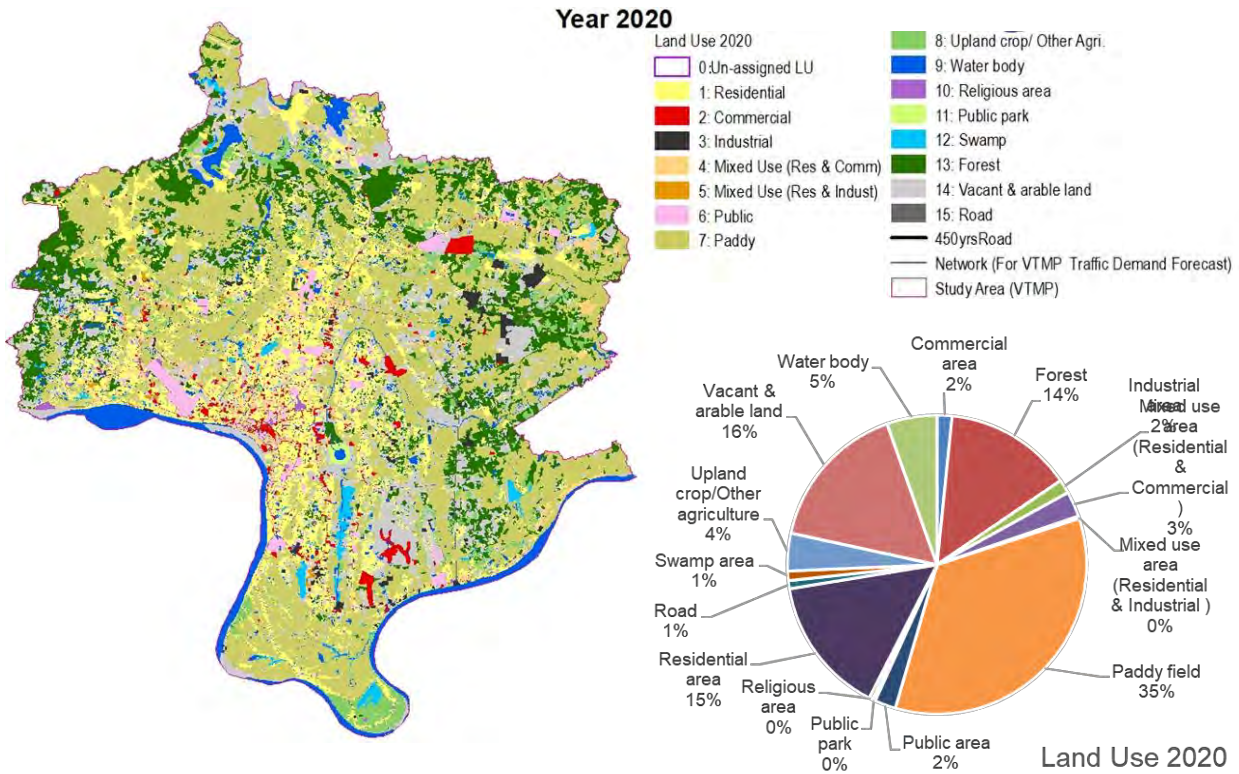
3.2.1 ການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນ

ການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ແມ່ນເປັນສອງອົງປະກອບທີ່ສໍາຄັນ ທີ່ປະກອບເປັນໂຄງສ້າງຂອງຕົວເມືອງ ແລະ ເປັນທີ່ຮັບຮູ້ກັນວ່າ ການພັດທະນາສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງແມ່ນສິ່ງຜົນສະທ້ອນອັນສໍາຄັນ ໃຫ້ແກ່ຮູບແບບການພັດທະນາບັນດາເຂດຕົວເມືອງ, ການກະແຈກກະຈາຍກິດຈະກຳດ້ານຕົວເມືອງ ແລະ ໂຄງຮ່າງການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນ.²

ໃນໂຄງການນີ້ ແມ່ນໄດ້ກະກຽມຂໍ້ມູນການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນໃນປະຈຸບັນສໍາລັບບົດຖານສຶກສາ ດ້ວຍການປັບປຸງຂໍ້ມູນການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນໃນປະຈຸບັນ ທີ່ກຳນົດໃນແຜນແມ່ບົດພັດທະນາຕົວເມືອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ໃນປີ 2011 (ຕໍ່ໄປນີ້ເອີ້ນວ່າ "Urban M/P 2011") ທີ່ ສ້າງໂດຍ JICA³. ຂໍ້ມູນການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນທີ່ໄດ້ປັບປຸງນັ້ນແມ່ນໃຊ້ເພື່ອຈຳແນກໃຫ້ເຫັນສະຖານທີ່/ເຂດ ທີ່ເປັນໄປໄດ້ວ່າມີຜູ້ຄົນອາໄສ, ເດີນທາງໄປ-ມາ ແລະ ໄປ-ມາໂຮງຮຽນ ເພື່ອເປັນຂໍ້ມູນຊ່ວຍໃນການສ້າງຕົວຊີ້ວັດດ້ານເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ຕາມ ເຂດວິເຄາະການສັນຈອນ ແລະ ຍັງເປັນຂໍ້ມູນປະກອບເຂົ້າໃນການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການດ້ານການສັນຈອນ.

² Adapted from: Giuliano, G. (1995) "Land Use Impacts of Transportation Investments: Highway and Transit", in S. Hanson (ed) The Geography of Urban Transportation, New York: The Guilford Press, p. 307.

³ The current land use data of Urban M/P2011 obtained for this project is based on satellite imagery taken between 2007 and 2008, with field surveys supplemented, and is therefore used in this project as land use data as of 2011.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ຂໍ້ມູນປັບປຸງ ໂດຍ ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ ອີງຕາມຂໍ້ມູນນໍາໃຊ້ທີ່ດິນ ຈາກ “ແຜນແມ່ບົດພັດທະນາຕົວເມືອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (JICA, 2011)

ຮູບ 3.2-1 ການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນທີ່ມີຢູ່ ໃນ ເຂດເປົ້າໝາຍ (TA)

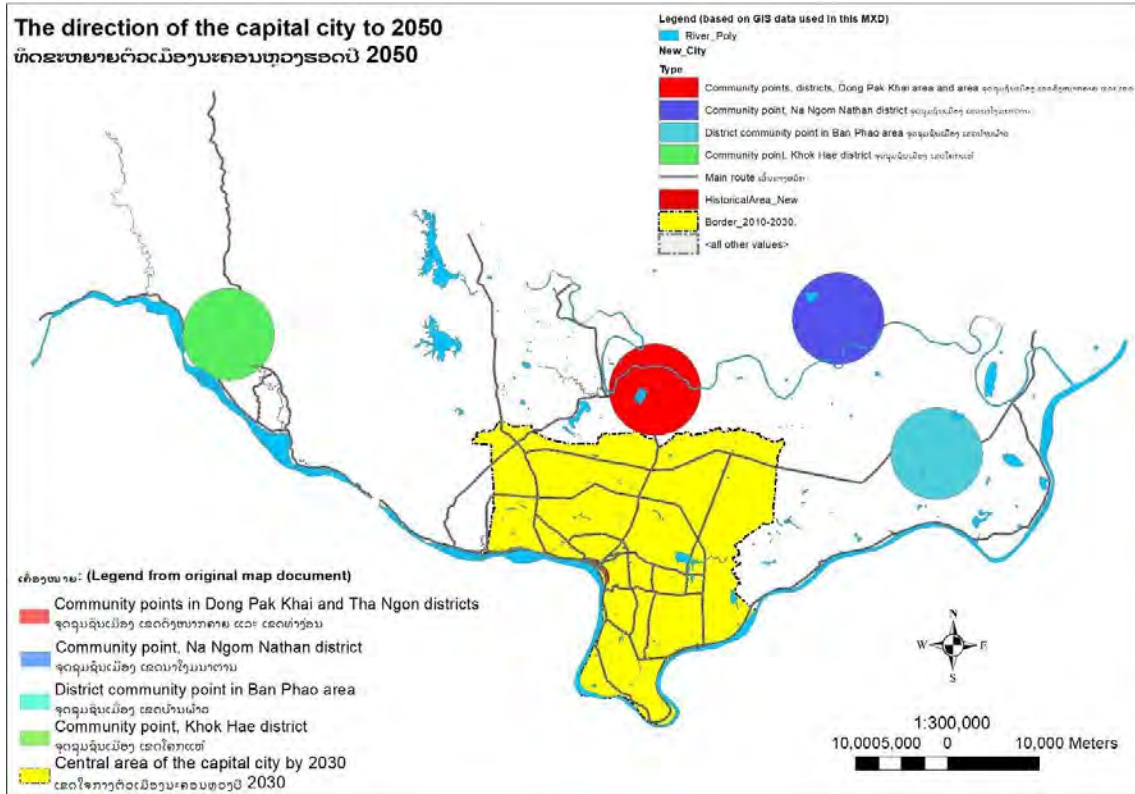
ຕາຕະລາງ 3.2-1 ສະຫຼຸບປະເພດການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນທີ່ມີຢູ່

ປະເພດການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນ	ປີ 2020 (ha)	ອັດຕາສ່ວນ
ເຂດການຄ້າ	1,260.8	1.6%
ປ່າໄມ້	10,814.9	13.9%
ເຂດອຸດສາຫະກຳ	1,174.5	1.5%
ເຂດການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນແບບປະສົມປະສານ (ທີ່ພັກອາໄສ & ການຄ້າ)	2,134.8	2.7%
ເຂດການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນແບບປະສົມປະສານ (ທີ່ພັກອາໄສ & ອຸດສາຫະກຳ)	217.3	0.3%
ທົ່ງນາ	26,894.2	34.5%
ເຂດສາທາລະນະ	1,782.5	2.3%
ສວນທາລະນະ	255.3	0.3%
ເຂດວັດວາອາຮາມ	303.3	0.4%
ເຂດທີ່ພັກອາໄສ	11,629.1	14.9%
ເສັ້ນທາງ	685.5	0.9%
ເຂດໜອງນໍ້າ	799.9	1.0%
ການປຸກພືດ/ ກະສິກຳ ໃນເຂດພູສູງ	3,175.7	4.1%
ເຂດເປົ້າຫວ່າງ & ດິນປູກຝັງ	12,613.9	16.2%
ແຫຼ່ງນໍ້າ	4,231.6	5.4%
ເນື້ອທີ່ທັງໝົດ (ha)	77,973.4	100.0%

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ຂໍ້ມູນປັບປຸງໂດຍທີມງານຊ່ຽວຊານໂຄງການໄຈກາ ອີງຕາມຂໍ້ມູນນໍາໃຊ້ທີ່ດິນຈາກ “ແຜນແມ່ບົດພັດທະນາຕົວເມືອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ” (JICA, 2011).

ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນມີການວາງແຜນຜັງເມືອງ ແລະ ແຜນພັດທະນາທີ່ໄດ້ຖືກຮອງຮັບແລ້ວ. ເຊິ່ງໃນພາກຕໍ່ໄປແມ່ນຈະທົບທວນແຜນການດັ່ງກ່າວ. ຂໍ້ມູນນີ້ຈະໃຊ້ເປັນຂໍ້ມູນເບື້ອງຕົ້ນເພື່ອຄາດຄະເນປະຊາກອນໃນຕອນກາງຄືນ ແລະ ກາງເວັນຂອງແຕ່ລະເມືອງໃນແຕ່ລະອຸດສາຫະກຳ ເພື່ອຄາດຄະເນປະລິມານການຈະລາຈອນໃນອະນາຄົດ.

ອີງຕາມແຜນຂັ້ນເທິງນັ້ນ, ແນວຄວາມຄິດໃນການພັດທະນາເຂດຕົວເມືອງຍ່ອຍ ຢູ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນ ສະແດງໃນຮູບພາບລຸ່ມນີ້. ມີທັງໝົດ 4 ເຂດ i) ດົງໝາກຄາຍ ແລະ ທ່າງ່ອນ ii) ນາງົມ ນາຕານ iii) ບ້ານພ້າວ ແລະ iv) ໂຄກແຮ່ ເຊິ່ງວາງແຜນຈະພັດທະນາໃຫ້ເປັນເຂດຕົວເມືອງຍ່ອຍ. ໃນຂະບວນການຮັບຮອງ, ແມ່ນໄດ້ເພີ່ມເຂດນາງົມນາຕານ.



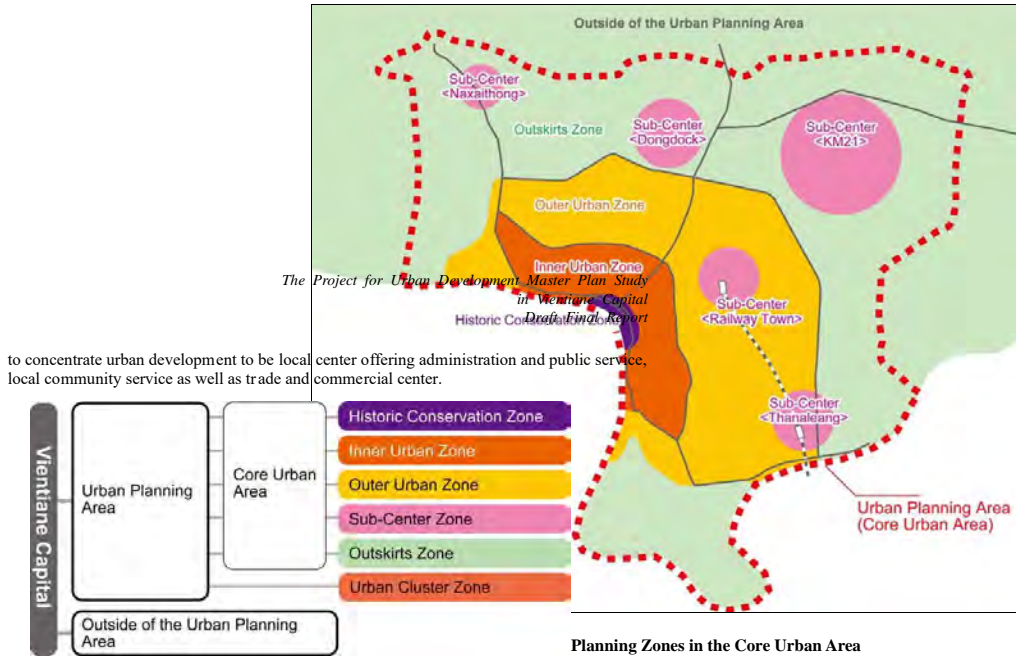
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ພະແນກ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

ຮູບ 3.2-2 ແນວຄວາມຄິດການພັດທະນາຕົວເມືອງທີ່ຫຼາກຫຼາຍ ໃນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

ແຜນແມ່ບົດພັດທະນາຕົວເມືອງ ສະບັບປີ 2011 ແມ່ນແບ່ງເຂດເປົ້າໝາຍເປັນ 4 ເຂດ ແລະ ກຳນົດນະໂຍບາຍການພັດທະນາ ໃນ ແຕ່ລະເຂດ ດັ່ງນີ້:

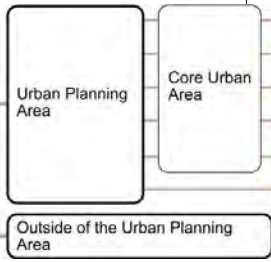
Source: JST

Figure 3.4.6: Planning Zones in Vientiane Capital



to concentrate urban development to be local center offering administration and public service, local community service as well as trade and commercial center.

Vientiane Capital



Planning Zones in the Core Urban Area

Source: JST

ຂໍ້​ຄຳ​ສັ່ງ​ເອົາ​ມາ​ໃຊ້​ໃນ​ໂຄງ​ການ​ສຶກສາ​ແຜນ​ແມ່​ບົດ​ພັດ​ທະນາ​ຕົວ​ເມືອງ ຢູ່ ນະ​ຄອນ​ຫຼວງ​ວຽງ​ຈັນ” (JICA, 2011).

ຮູບ 3.2-3 ເຂດ​ວາງ​ຜັງ​ເມືອງ​ຢູ່​ເຂດ​ເມືອງ​ຍ່ອຍ

NIPPON KOEI CO., LTD.
CENTER OF JAPAN.
PACET CORP.
ORIENTAL CONSULTANTS CO., LTD.

3-39

ນອກ​ນັ້ນ, ເຂດ​ຕົວ​ເມືອງ​ຍ່ອຍ​ແມ່ນ​ສ້າງ​ໃຫ້​ເປັນ​ຈຸດ​ສຸມ​ໃນ​ການ​ພັດ​ທະນາ ເຊິ່ງ​ໄດ້​ສະ​ຫຼຸບ​ແຕ່​ລະ​ເຂດ​ລຸ່ມ​ນີ້:

ຕາຕະລາງ 3.2-2 ທິດ​ທາງ​ການ​ພັດ​ທະນາ​ແຕ່​ລະ​ເຂດ

ຊື່​ຂົງ​ເຂດ	ທີ່​ຕັ້ງ	ການ​ນຳ​ໃຊ້​ທີ່​ດິນ​ຫຼັກ	ຄຸນ​ລັກ​ສະ​ນະ
ເຂດ​ປົກ​ປັກ​ຮັກສາ ຕົວ​ເມືອງ​ເກົ່າ	ໃນ​ເຂດ​ມໍລະດົກ	ຫ້ອງ​ການ​ລັດ​ຖະ​ບານ, ຫ້ອງ​ການ​ເອກະ​ຊົນ, ສະ​ຖານ​ທູດ, ໂຮງ​ໝໍ, ໂຮງ​ແຮມ ຂະ​ໜາດ​ໃຫຍ່ ແລະ ການ​ທ່ອງ​ທ່ຽວ, ຮ້ານ​ອາຫານ, ຮ້ານ​ກາ​ເຟ, ຮ້ານ ຂາຍ​ເຄື່ອງ​ທີ່​ລະ​ນິກ, ຮ້ານ​ຂາຍ​ເຄື່ອງ ຍ່ອຍ, ວິ​ທະ​ຍາ​ໄລ ແລະ ວັດ​ວາ​ອາ​ຮາມ	- ມີ​ອາ​ຄານ​ປະ​ຫວັດ​ສາດ​ຈຳ​ນວນ​ຫຼາຍ - ມີ​ຄວາມ​ໝາ​ແໜ້ນ​ໃນ​ການ​ປຸກ​ສ້າງ ອາ​ຄານ​ຕໍ່າ
ເຂດ​ຕົວ​ເມືອງ​ຊັ້ນ ໃນ	ນອກ​ເຂດ​ຕົວ ເມືອງ​ເກົ່າ ແລະ ຕັ້ງ​ຢູ່ ລະ​ຫວ່າງ​ເສັ້ນ​ວົງ ແຫວນ​ຮອບ​ໃນ	ເຮືອນ, ອາ​ຄານ​ການ​ຄ້າ, ຫ້ອງ​ການ ລັດ​ຖະ​ບານ, ຫ້ອງ​ການ​ເອກະ​ຊົນ, ສະ​ຖານ​ທູດ, ໂຮງ​ແຮມ, ຮ້ານ​ອາ​ຫານ ແລະ ວິ​ທະ​ຍາ​ໄລ	- ອາ​ຄານ​ການ​ຄ້າ ລຽບ​ຕາມ ແຄມ ທາງ​ສາຍ​ຫຼັກ - ອາ​ຄານ​ດ່ຽວ ແລະ ຫ້ອງ​ແຖວ ທີ່ ມີ​ຄວາມ​ສູງ​ປານ​ກາງ ແລະ ຕໍ່າ - ອະ​ນຸ​ລັກ​ເຂດ​ສີ​ຂຽວ
ເຂດ​ຕົວ​ເມືອງ​ຊັ້ນ ນອກ	ຢູ່ ລະ​ຫວ່າງ ເສັ້ນ​ວົງ ແຫວນ ຮອບ​ນອກ ແລະ ຮອບ​ໃນ	ເຮືອນ, ອາ​ຄານ​ການ​ຄ້າ, ຫ້າງ​ຮ້ານ ແຄມ​ທາງ, ໂຮງ​ແຮມ, ໂຮງ​ງານ, ຫໍ ປະ​ຊຸມ ແລະ ວິ​ທະ​ຍາ​ໄລ	- ດິນ​ກະ​ສິ​ກຳ - ຫັນ​ເປັນ​ຕົວ​ເມືອງ​ຢ່າງ​ໄວ​ວາ ລຽບ ຕາມ​ເສັ້ນ​ທາງ​ສາຍ​ຫຼັກ - ອາ​ຄານ​ຊັ້ນ​ດຽວ - ເສັ້ນ​ທາງ​ຫຼັກ​ປຸຢາງ ແລະ ທາງ​ຮ່ອມ ທີ່​ບໍ່​ທັນ​ປຸຢາງ - ໜ້ານ້ຳ​ທີ່​ສຳ​ຄັນ​ຕໍ່​ກັບ​ສິ່ງ​ແວດ​ລ້ອມ (ບຶງ​ທາດ​ຫຼວງ ແລະ ອື່ນໆ) - ອະ​ນຸ​ລັກ​ເຂດ​ສີ​ຂຽວ
ເຂດ​ຕົວ​ເມືອງ​ຍ່ອຍ	ບັນ​ດາ​ເຂດ​ສະ​ເພາະ ຢູ່ ເຂດ​ຕົວ​ເມືອງ​ຊັ້ນ ນອກ ແລະ ຊັ້ນ​ເຂດ	ເຮືອນ, ຫ້ອງ​ການ​ເອກະ​ຊົນ, ຫ້າງ​ຮ້ານ ຕາມ​ແຄມ​ທາງ, ສະ​ໜາມ​ກິ​ລາ, ມະ​ຫາ​ວິ​ທະ​ຍາ​ໄລ	- ດິນ​ກະ​ສິ​ກຳ - ຫັນ​ເປັນ​ຕົວ​ເມືອງ​ຢ່າງ​ໄວ​ວາ ລຽບ ຕາມ​ເສັ້ນ​ທາງ​ສາຍ​ຫຼັກ

Source: JST

	ຊານເມືອງ		<ul style="list-style-type: none"> - ເສັ້ນທາງຫຼັກຢູ່ຢາງ ແລະ ທາງຮ່ອມທີ່ບໍ່ທັນຢູ່ຢາງ - ໂຄງລ່າງພື້ນຖານຂະໜາດໃຫຍ່ທີ່ສ້າງຂຶ້ນໃໝ່ (ຖະໜົນ 450 ປີ, ທາງລົດໄຟ ແລະ ອື່ນໆ) - ລິເລີ່ມການພັດທະນາໃໝ່ - ການລົງທຶນຕ່າງປະເທດຂອງພາກສ່ວນເອກະຊົນ
ເຂດຊານເມືອງ	ນອກເຂດຕົວເມືອງ ຊັ້ນນອກ ແລະ ໃນເຂດວາງແຜນຜັງເມືອງ	ເຮືອນ, ຫ້າງຮ້ານຕາມແຄມທາງ ແລະ ອາຄານທີ່ຕິດພັນກັບກະສິກໍາ	<ul style="list-style-type: none"> - ເນື້ອທີ່ດິນກະເສດທີ່ໂດດເດັ່ນດ້ວຍພູມສັນຖານຊົນນະບົດຂອງລາວ - ປົກປັກຮັກສາເຂດພື້ນທີ່ສີຂຽວຂະໜາດໃຫຍ່

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ປັບປຸງມາຈາກບົດລາຍງານສໍາເລັດ “ໂຄງການສຶກສາແຜນແມ່ບົດພັດທະນາຕົວເມືອງ ຢູ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ” (JICA, 2011).

ນອກນັ້ນ, ຈະໄດ້ສ້າງ 5 ຕົວເມືອງຍ່ອຍໂດຍມີທ່າອ່ຽງໃນການພັດທະນາດັ່ງລຸ່ມນີ້.

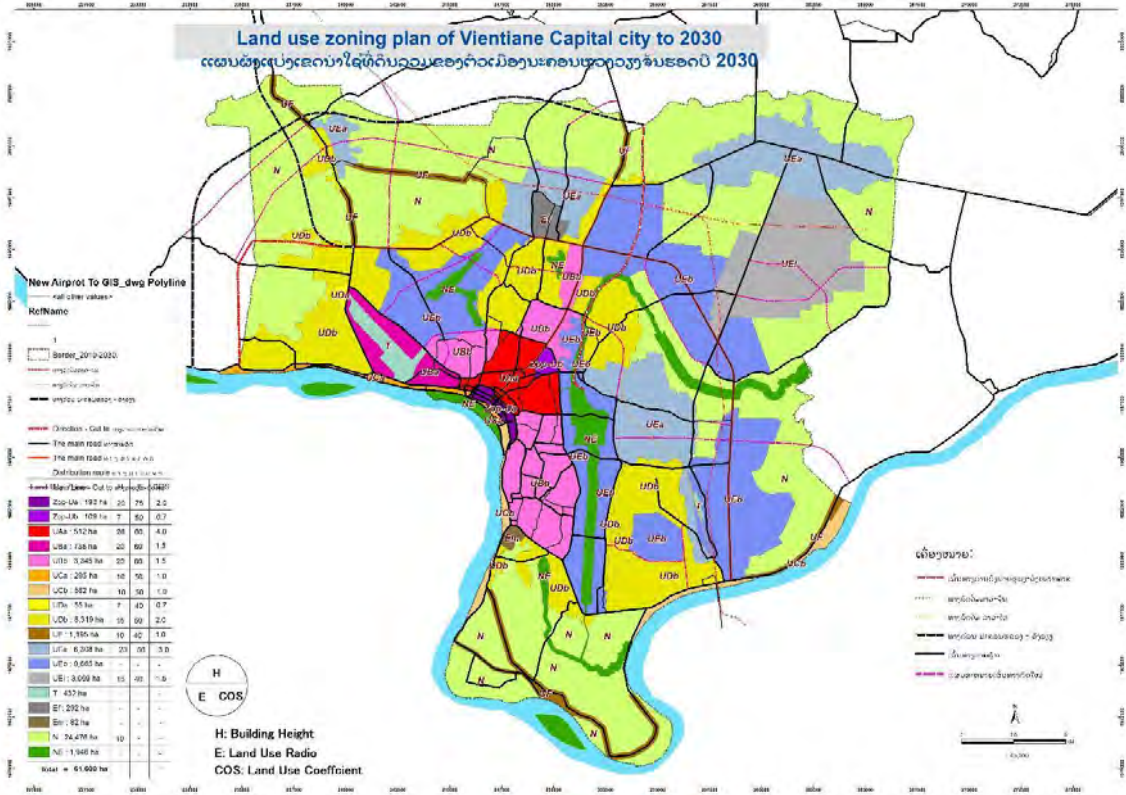
ຕາຕະລາງ 3.2-3 ແນວຄວາມຄິດການພັດທະນາຕົວເມືອງຍ່ອຍ

ຊື່	ຄຸນລັກສະນະ
ນາຊາຍທອງ	ນາຊາຍທອງແມ່ນເຂດສູນກາງເມືອງ, ຕັ້ງຢູ່ ເສັ້ນທາງເລກ 13 ເໜືອ ຫ່າງອອກຈາກເຂດໃຈກາງຕົວເມືອງວຽງຈັນ ປະມານ 15 Km. ນອກນັ້ນ, ເຂດນີ້ຍັງຕິດກັບທາງເຂົ້າທາງດ່ວນ ວຽງຈັນ-ບໍ່ເຕັນ. ເຂດດັ່ງກ່າວອາດຈະມີທ່າອ່ຽງໃນການພັດທະນາເປັນເຂດທີ່ພັກອາໄສ ສູນລວມການບໍລິການສາທາລະ ແລະ ການບໍລິການດ້ານການຄ້າ ໃນ ເຂດຕົວເມືອງຍ່ອຍຂອງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ.
ດົງໂດກ	ເຂດດົງໂດກ ແມ່ນ ເຂດຕົວເມືອງທີ່ຂຶ້ນຊື່ດ້ານການສຶກສາ ແລະ ການສຶກສາຄົ້ນຄວ້າທີ່ມີເຂດທີ່ພັກອາໄສໃນເຂດຕົວເມືອງຍ່ອຍ. ເຂດນີ້ເປັນເຂດທີ່ມີທ່າອ່ຽງໃນການພັດທະນາຫຼາຍ ຍ້ອນ ເປັນເຂດທີ່ມີລັກສະນະໃກ້ຄຽງກັບຕົວເມືອງວຽງຈັນ ແລະ ມີວິຖີຊີວິດການເປັນຢູ່ທີ່ດີ. ຍ້ອນຄຸນລັກສະນະພິເສດຂອງຕົວເມືອງໃນເຂດນັ້ນໆ ແມ່ນມີທ່າອ່ຽງໃນການພັດທະນາຫຼາຍ ເພື່ອ ສ້າງໃຫ້ເປັນຕົວເມືອງຍ່ອຍ.
ຫຼັກ 21	ໂຄງການພັດທະນາ ຢູ່ ເຂດຫຼັກ 21 ແມ່ນໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນ ມີໂຄງການພັດທະນາລຽບຕາມຖະໜົນ 450 ປີ ເຊິ່ງແມ່ນເສັ້ນທາງຍຸດທະສາດ ຂອງ ຕາໜ່າງຂົນສົ່ງ. ໂຄງການພັດທະນາແມ່ນ ເຂດອະນາໄມຄົມອຸດສາຫະກຳວຽງຈັນ, ເຂດພັດທະນາກວມລວມໄຊເສດຖາ ແລະ ສະຖານີລົດໄຟຄວາມໄວສູງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ເຊິ່ງໂຄງການພັດທະນາເຫຼົ່ານັ້ນ ແມ່ນ ເໝາະສົມໃນການສ້າງເປັນຕົວເມືອງຍ່ອຍ.
ຕົວເມືອງອ້ອມຮອບທາງລົດໄຟ	ຄໍາສະຫວາດແມ່ນຄາດວ່າແມ່ນເຂດຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ແລະ ເປັນປະຕູເຊື່ອມຈອດກັບປະເທດໄທ ຫຼັງຈາກເປີດບໍລິການ ໃນປີ 2023. ສະນັ້ນ, ເຂດດັ່ງກ່າວຈະເປັນເຂດທີ່ມີທ່າອ່ຽງໃນການພັດທະນາເປັນເຂດການຄ້າ ແລະ ທີ່ພັກອາໄສ ອີງຕາມການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນໃຫ້ເປັນເຂດປ່ຽນຖ່າຍຜູ້ໂດຍສານ. ເຂດນີ້ຈະເປັນເຂດຕົວເມືອງຫຼັກ ໃນ ເຂດຕົວເມືອງຍ່ອຍ ຂອງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ.
ທ່ານາແລ້ງ	ເຂດທ່ານາແລ້ງ ທີ່ມີຊື່ສຽງເປັນເຂດປະຕູອອກສູ່ສາກົນ, ປະເທດໄທ ໂດຍ ຂົວມິດຕະພາບ ແລະ ທາງລົດໄຟ. ທ່າອ່ຽງໃນການພັດທະນາ ແມ່ນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການພັດທະນາ ເຂດໂລຈິດສະຕິກວຽງຈັນ (Vientiane Logistics Park-VLP) ແລະ ສູນການຄ້າທ່ານາແລ້ງ. ເຂດທ່ານາແລ້ງແມ່ນເຂດຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ສູນກາງດ້ານການຄ້າ ໃນ ເທດສະບານເມືອງວຽງຈັນ.

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ປັບປຸງມາຈາກບົດລາຍງານສໍາເລັດ “ໂຄງການສຶກສາແຜນແມ່ບົດພັດທະນາຕົວເມືອງ ຢູ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ”.

ອີງຕາມທິດທາງການພັດທະນາທີ່ກ່າວມາຂ້າງເທິງນັ້ນ, ໃນເຂດດັ່ງກ່າວແມ່ນມີລະບຽບການພັດທະນາຕົວເມືອງ

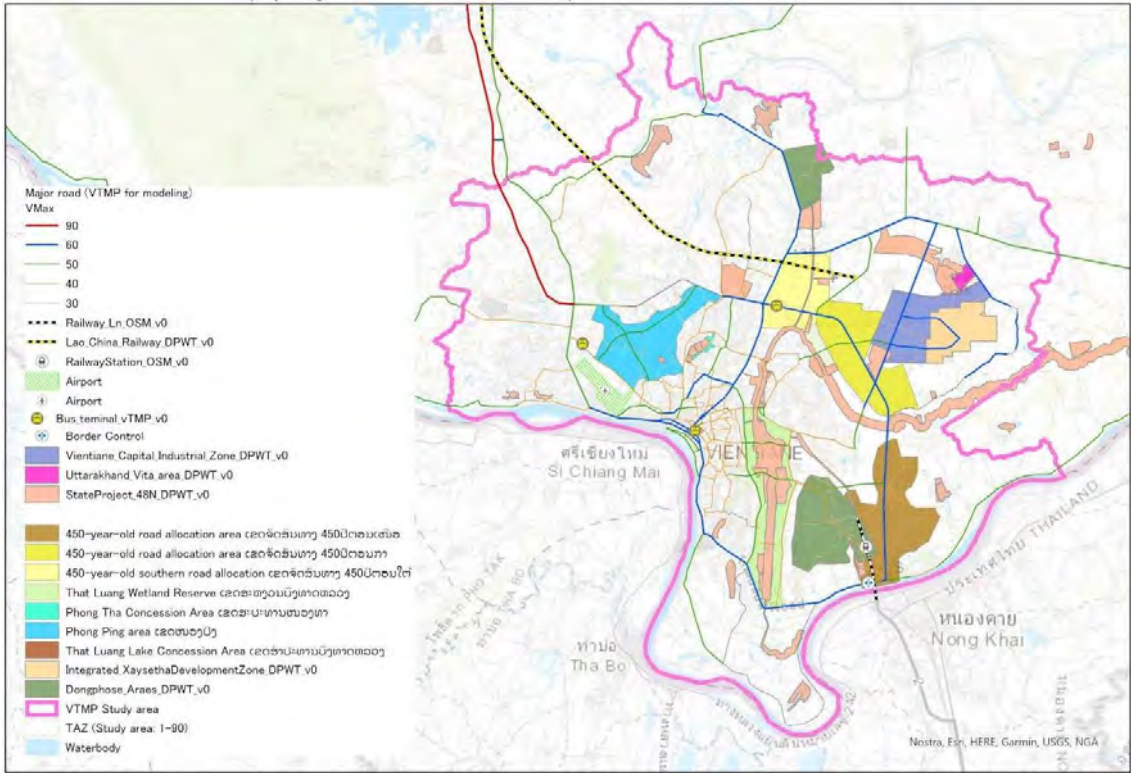
(ການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນ, ອັດຕາສ່ວນການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນ ແລະ ສໍາປະສິດການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນ). ແຜນຜັງແບ່ງເຂດນໍາໃຊ້ທີ່ດິນແມ່ນໄດ້ສະຫຼຸບໃນຕາຕະລາງລຸ່ມນີ້:



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ກົດລະບຽບການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນທີ່ຖືກຮັບຮອງໃນປີ 2019

ຮູບ 3.2-4 ແຜນຜັງການແບ່ງເຂດນໍາໃຊ້ທີ່ດິນ ຂອງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

ໃນຂະນະທີ່ແຜນຜັງນໍາໃຊ້ທີ່ດິນຊື່ໃຫ້ເຫັນເຖິງລະບຽບການຕ່າງໆທີ່ໃຊ້ໃນການຄຸ້ມຄອງ, ແຕ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ກໍໄດ້ຮັບຮອງເອົາແຜນພັດທະນາຕ່າງໆ. ສະນັ້ນ, ໃນບັນດາເຂດດັ່ງກ່າວແມ່ນຄາດວ່າຈະມີການຂະຫຍາຍຕົວຢ່າງໄວວາ ແລະ ຮູບລຸ່ມນີ້ ແມ່ນສະແດງໃຫ້ເຫັນ ສະພາບຂອງແຜນພັດທະນາ ລວມໄປເຖິງທີ່ຕັ້ງຂອງແຜນພັດທະນາທີ່ຖືກຮັບຮອງແລ້ວ.



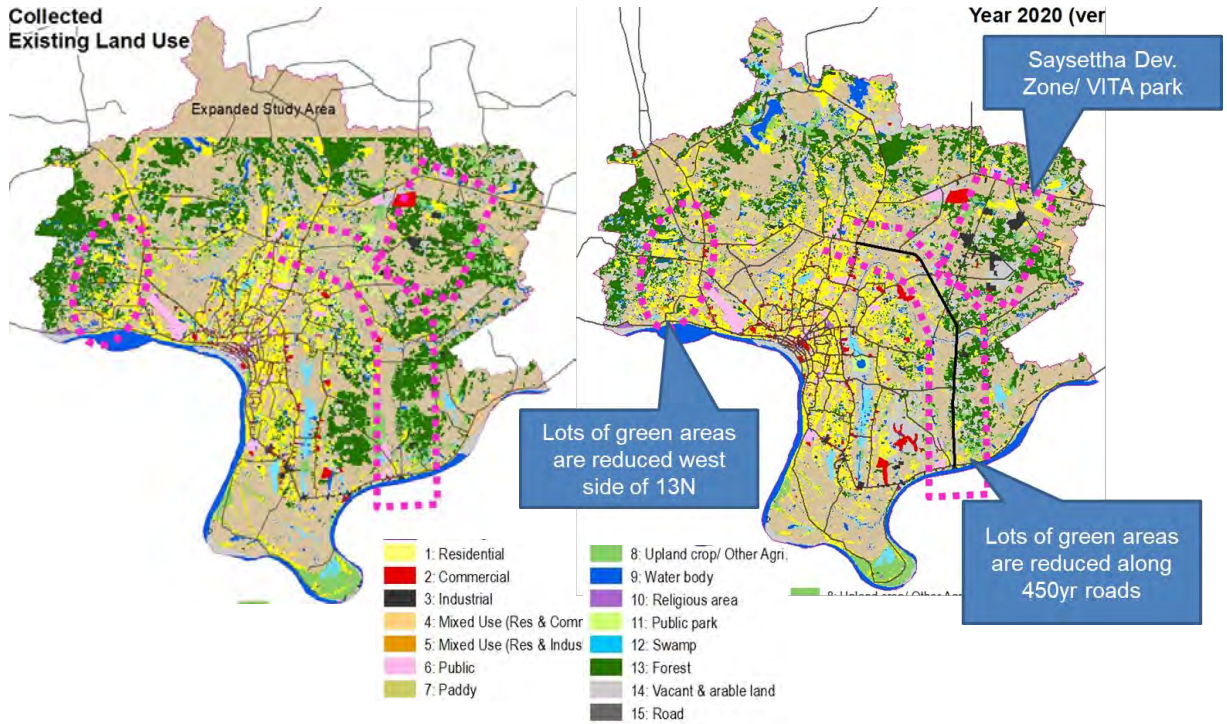
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ພະແນກ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

ຮູບ 3.2-5 ບັນດາເຂດທີ່ຮັບຮອງ ເພື່ອ ການພັດທະນາ

ຂໍ້ມູນການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນ ໂດຍ ແຜນແມ່ບົດພັດທະນາຕົວເມືອງ ສະບັບປີ 2011 ແມ່ນເປັນຂໍ້ມູນທີ່ສ້າງມາຈາກພາບຖ່າຍດາວທຽມໃນລະຫວ່າງ ປີ 2007 ແລະ 2008 ພ້ອມທັງການສໍາຫຼວດສະຖານທີ່ຕົວຈິງເພີ່ມເຕີມ.

ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ໄດ້ການສົມທຽບຂໍ້ມູນນໍາໃຊ້ທີ່ດິນຂອງແຜນແມ່ບົດພັດທະນາຕົວເມືອງ ສະບັບປີ 2011 ແລະ ຂໍ້ມູນນໍາໃຊ້ທີ່ດິນທີ່ໄດ້ປັບປຸງໃນ VTMP. ຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ເນື່ອງຈາກຂອບເຂດຂໍ້ມູນນໍາໃຊ້ທີ່ດິນ ແຜນແມ່ບົດພັດທະນາຕົວເມືອງ 2011 ແລະ ເຂດເປົ້າໝາຍໃນໂຄງການນີ້ບໍ່ກົງກັນ, ພື້ນທີ່ທາງຟາກເບື້ອງເໜືອ, ເຊິ່ງເພີ່ມເຂົ້າມາໃນໄລຍະລິເລີ່ມຂອງໂຄງການ. ດັ່ງນັ້ນ, ພື້ນທີ່ທີ່ຖືກສົມທຽບກັນຈຶ່ງບໍ່ໄດ້ກວມເອົາພື້ນທີ່ເປົ້າໝາຍທັງໝົດຂອງໂຄງການນີ້, ແຕ່ພື້ນທີ່ທີ່ຖືກສົມທຽບຈະມີຂໍ້ມູນນໍາໃຊ້ທີ່ດິນທີ່ບໍ່ຊ້ອນກັນ ລະຫວ່າງ ແຜນແມ່ບົດພັດທະນາຕົວເມືອງ 2011 ແລະ ໂຄງການແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ.

ຮູບ 3.2-6 ແມ່ນຂໍ້ມູນການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນຈາກ ແຜນແມ່ບົດພັດທະນາຕົວເມືອງ 2011 ແລະ ຂໍ້ມູນນໍາໃຊ້ທີ່ດິນທີ່ໄດ້ປັບປຸງ ໃນ ໂຄງການນີ້. ສອງແຜນທີ່ນໍາໃຊ້ທີ່ດິນນັ້ນ ແມ່ນຊື່ໃຫ້ເຫັນຢ່າງຊັດເຈນວ່າ ເຂດປ່າໄມ້ແມ່ນຫຼຸດລົງ. ໂດຍສະເພາະ, ການປ່ຽນແປງການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນ ຢູ່ ຕາມຖະໜົນ 450ປີ ໄປ ຫາ ເຂດຊາຍແດນ ລາວ-ໄທ, ເຂດພັດທະນາກວມລວມໄຊເສດຖາ ແລະ ເຂດອານານິຄົມອຸດສາຫະກຳ ແລະ ບັນດາເຂດຢູ່ຝາກເບື້ອງຕາເວັນຕົກ ຂອງ ເສັ້ນທາງເລກທີ 13 ເໜືອ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: “ແຜນແມ່ບົດພັດທະນາຕົວເມືອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (JICA, 2011) ແລະ ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ຮູບ 3.2-6 ສົມທຽບການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນ ລະຫວ່າງ ແຜນແມ່ບົດພັດທະນາຕົວເມືອງ 2011 ແລະ ຂໍ້ມູນນໍາໃຊ້ທີ່ດິນຂອງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (2020) ສໍາລັບ ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ

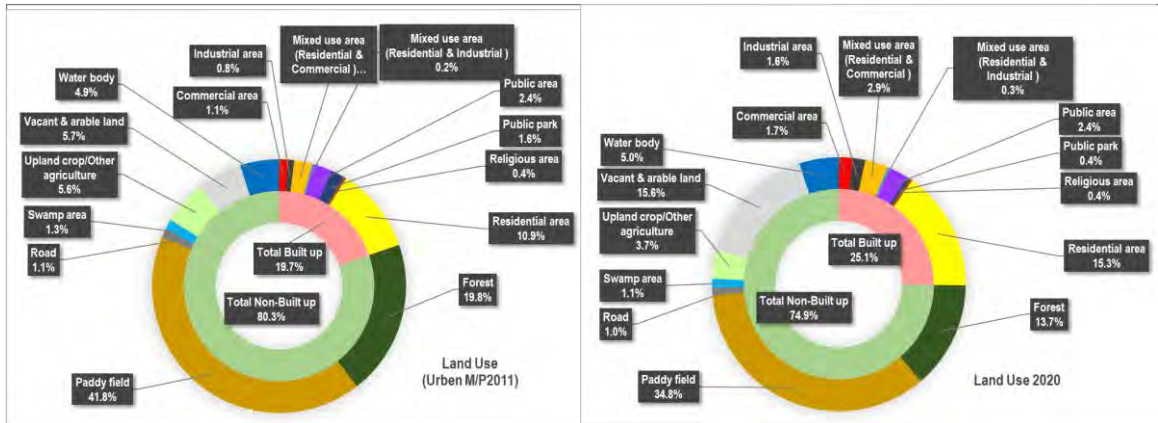
ນອກຈາກນີ້, ໄດ້ມີການສົມທຽບອັດຕາສ່ວນຂອງແຕ່ລະປະເພດນໍາໃຊ້ທີ່ດິນລະຫວ່າງຂໍ້ມູນນໍາໃຊ້ທີ່ດິນຂອງແຜນແມ່ບົດພັດທະນາຕົວເມືອງ 2011 ແລະ ການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນທີ່ລະບຸໃນໂຄງການນີ້ ໃນປີ 2020 ສໍາລັບແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ, ເຊິ່ງສະແດງໃນຮູບ 3.2-7.

ປະເພດການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນ ແມ່ນ ແບ່ງອອກເປັນສອງປະເພດ ຄື “ເຂດທີ່ພັດທະນາແລ້ວ” ແລະ “ເຂດທີ່ຍັງບໍ່ໄດ້ພັດທະນາ”. ສໍາລັບ “ເຂດທີ່ພັດທະນາແລ້ວ”, ແມ່ນເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງເຫັນໄດ້ຊັດເຈນ ຈາກ 19.7% ໃນປີ 2011 ຫາ 25.1% ໃນປີ 2020. ເຊິ່ງໝາຍເຖິງເປັນການເພີ່ມຂຶ້ນໃນເຂດຕົວຈິງ ແມ່ນ ມີເນື້ອທີ່ 4,000 ha ທີ່ປ່ຽນຈາກ “ເຂດທີ່ຍັງບໍ່ທັນໄດ້ພັດທະນາ” ມາເປັນ “ເຂດພັດທະນາແລ້ວ”.

ຖ້າແນ່ໃສ່ ປະເພດການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນ ກໍ່ມີການປ່ຽນແປງເຊັ່ນດຽວກັນ, “ດິນເປົ່າຫວ່າງ” & “ດິນປູກຝັງ” ແມ່ນເພີ່ມຂຶ້ນຈາກ 5.7% ຫາ 15.6%. ເນື່ອງຈາກປະເພດການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນ ແມ່ນລວມເອົາເຂດດິນທີ່ກໍາລັງພັດທະນາ ຫຼື ເຂດດິນທີ່ກໍາລັງມີການປູກສ້າງ ເຊິ່ງເປັນໄປໄດ້ສູງທີ່ ທີ່ດິນໃນປະເພດນີ້ຍັງຈະກາຍເປັນພື້ນທີ່ພັດທະນາໃນອະນາຄົດນີ້.

ໃນທາງກົງກັນຂ້າມ, “ເຂດທົ່ງນາ” ແລະ “ເຂດປ່າໄມ້” ແມ່ນຫຼຸດລົງຈາກ 41.8% ເປັນ 34.8% ແລະ ຈາກ 19.8% ເປັນ 13.7% ຕາມລຳດັບ.

ການປ່ຽນແປງຂອງການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນທີ່ກ່າວມາຂ້າງເທິງນັ້ນ ແມ່ນຜົນຂອງກິດຈະກຳການພັດທະນາຕົວເມືອງໃໝ່. ໃນບັນດາສິ່ງເຫຼົ່ານີ້, ພວກເຮົາສາມາດສັງເກດເຫັນໄດ້ຫຼາຍປະກົດການທີ່ເກີດຂຶ້ນຕາມກາລະເວລາ ເຊິ່ງການພັດທະນາຍັງບໍ່ໄດ້ຖືກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໄປຕາມແຜນ ແລະ ແນວຄວາມຄິດນໍາໃຊ້ທີ່ດິນ. ປະເດັນດັ່ງກ່າວ ຈະຖືກພິຈາລະນາ ແລະ ລວມເຂົ້າໃນການຄາດຄະເນປະຊາກອນສໍາລັບແຕ່ລະເຂດໃນຂັ້ນຕອນຕໍ່ໄປ. ນອກຈາກນັ້ນ, ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ ໄດ້ປັບປ່ຽນການພັດທະນາຕົວເມືອງທີ່ຫຼາກຫຼາຍ ແລະ ນະໂຍບາຍການພັດທະນາທີ່ກ່າວມາຂ້າງເທິງໃນແຕ່ລະເຂດ ທີ່ເປັນທິດທາງການພັດທະນາຫຼັກໃນການວາງແຜນຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ແລະ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: “ແຜນແມ່ບົດພັດທະນາຕົວເມືອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (JICA, 2011) ແລະ ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

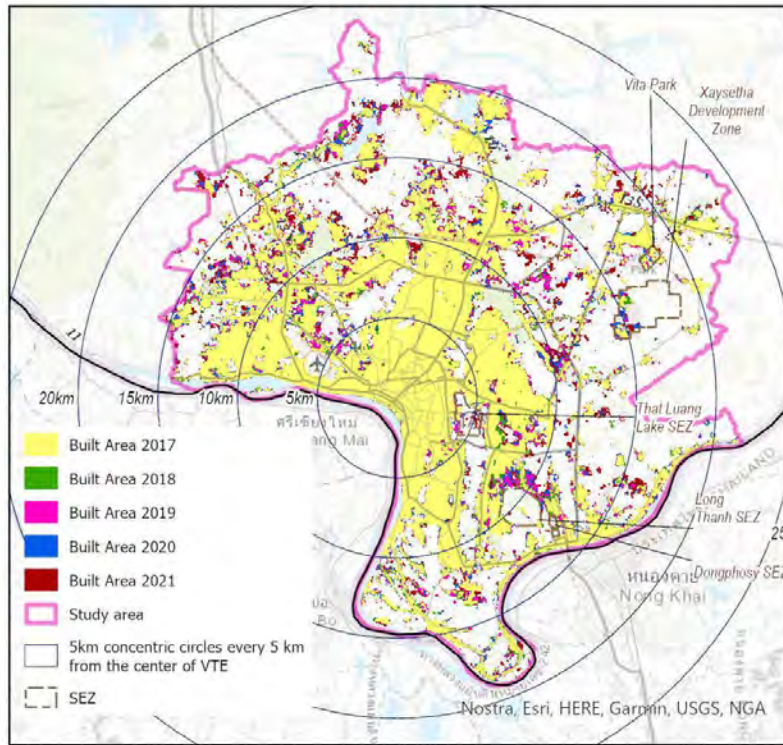
ຮູບ 3.2-7 ອົງປະກອບການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນ: ແຜນແມ່ບົດພັດທະນາຕົວເມືອງ 2011 ແລະ ຂໍ້ມູນນໍາໃຊ້ທີ່ດິນຂອງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (2020) ສໍາລັບ ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ

3.2.2 ສະພາບການຫັນເປັນຕົວເມືອງ

ໃນພາກນີ້ແມ່ນສະແດງໃຫ້ເຫັນທ່າອ່ຽງການຂະຫຍາຍຕົວຂອງຕົວເມືອງ ໃນໄລຍະ 5 ປີ ນັບແຕ່ ປີ 2017 ຫາ 2021 ໃນເຂດສຶກສາ. ຮູບ 3.2-8 ແມ່ນການປ່ຽນແປງຂອງເຂດພັດທະນາໃນໄລຍະ 5 ປີ ນັບແຕ່ ປີ 2017 ຫາ 2021. ຂໍ້ມູນຕົ້ນສະບັບທີ່ໄດ້ຮັບ ແມ່ນ ຂໍ້ມູນທີ່ດິນທີ່ຄອບຄຸມທົ່ວໂລກ ແຕ່ຮູບ 3.2-8 ລຸ່ມນີ້ ແມ່ນພຽງແຕ່ເຂດພັດທະນາແລ້ວ ທີ່ເອົາຂໍ້ມູນມາຈາກຂໍ້ມູນດິນໂລກໃນທຸກໆປີ.

ຕົ້ນສະບັບຂອງຂໍ້ມູນທີ່ດິນທີ່ ຄອບຄຸມທົ່ວໂລກ ແມ່ນ ເອົາມາຈາກ ພາບຖ່າຍດາວທຽມ Sentinel-2 ທີ່ມີຄວາມຊັດເຈນ 10m. ຂໍ້ມູນທີ່ດິນໂລກໃນແຕ່ລະປີ ແມ່ນ ສ້າງມາຈາກ ໂມເດລການຈັດປະເພດທີ່ດິນ ດ້ວຍ ຜົນຂອງປັນຍາປະດິດ -AI ທີ່ຮຽນຮູ້ ແລະ ສັງເກດການໂດຍລົງເລິກ (Impact Observatory Impact Observatory’s deep learning AI land classification model) ທີ່ໃຊ້ຊຸດຂໍ້ມູນການຝຶກອົບຮົມອັນໃຫຍ່ຫຼວງຂອງ pixels ຮູບພາບທີ່ມີປ້າຍກຳກັບມະນຸດຫຼາຍພັນລ້ານທີ່ພັດທະນາໂດຍ National Geographic Society. ຂໍ້ມູນນີ້ແມ່ນສ້າງເປັນຫ້ອງຂະໜາດ 10ແມັດ.⁴

⁴ Sentinel-2 10m land cover time series of the world from 2017-2021, <https://www.arcgis.com/home/item.html?id=d3da5dd386d140cf93fc9ecbf8da5e31>



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ຂໍ້ມູນທີ່ດິນໂລກ Sentinel-2 10m ໄລຍະປີ 2017-2021. ສ້າງໂດຍ Impact Observatory, Microsoft, and Esri, <https://www.arcgis.com/home/item.html?id=d3da5dd386d140cf93fc9ecbf8da5e31>

ຮູບ 3.2-8 ການຂະຫຍາຍຕົວຂອງເຂດພັດທະນາ ໃນລະຫວ່າງ 2017 ແລະ 2021



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ຂໍ້ມູນດິນໂລກ Sentinel-2 10m ໄລຍະປີ 2017-2021. ສ້າງໂດຍ Impact Observatory, Microsoft, and Esri.

ຮູບ 3.2-9 ອົງປະກອບຂອງທີ່ດິນຄອບຄຸມ ໃນລະຫວ່າງ ປີ 2017 ແລະ 2021

ຕາຕະລາງ 3.2-4 ສະຫຼຸບການປ່ຽນແປງປະເພດທີ່ດິນ ລະຫວ່າງ ປີ 2017 ແລະ 2021

		ທີ່ດິນ 2021 (ອັດຕາສ່ວນຂອງການປ່ຽນແປງປະເພດທີ່ດິນ 2017)						
ປະເພດທີ່ດິນ 2017 (ha)		ນ້ຳ	ຕົ້ນໄມ້	ພືດພັນທີ່ຖືກນໍ້າຖ້ວມ	ປູກຝັງ	ເຂດປູກສ້າງ	ດິນເປົ່າຫວ່າງ	ທັງຫຍ້າ
ນ້ຳ	4,427	78.3%	1.0%	1.6%	6.3%	6.3%	2.3%	4.1%
ຕົ້ນໄມ້	10,531	0.6%	58.1%	0.3%	13.8%	14.8%	1.3%	11.0%
ພືດພັນທີ່ຖືກນໍ້າຖ້ວມ	886	13.6%	4.3%	17.0%	42.4%	5.2%	0.2%	17.3%
ການປູກພືດ	22,515	1.1%	0.9%	0.2%	71.4%	17.1%	0.3%	9.0%
ເຂດປູກສ້າງແລ້ວ	26,911	0.1%	0.3%	0.0%	1.6%	97.3%	0.1%	0.6%
ດິນເປົ່າຫວ່າງ	497	7.7%	0.4%	0.4%	12.5%	30.4%	19.2%	29.4%
ພື້ນທີ່ທາງອາກາດ	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%
ປູກຝັງ ແລະ ລ້ຽງສັດ	12,207	1.0%	1.7%	0.8%	31.6%	14.5%	0.5%	49.9%

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ຂໍ້ມູນດິນໂລກ Sentinel-2 10m ໄລຍະປີ 2017-2021. ສ້າງໂດຍ Impact Observatory, Microsoft, and Esri.

ຕາຕະລາງ 3.2-5 ເຂດເສດຖະກິດພິເສດ ໃນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

	ຊື່	ປີສ້າງ	ເນື້ອທີ່ດິນທັງໝົດ (ha)
1	ເຂດພັດທະນາໄຊເສດຖາ	2010	1,000
2	ເຂດເສດຖະກິດພິເສດລອງແທ່ງ	2008	557.75
3	ເຂດ VITA Park (ເຂດອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ)	2009	110
4	ເຂດເສດຖະກິດພິເສດດົງໂພສີ	2009	53.94
5	ເຂດເສດຖະກິດພິເສດບຶງທາດຫຼວງ	2010	365

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: 1-4: ພະແນກສົ່ງເສີມການລົງທຶນ, ກະຊວງ ແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ, <https://investlaos.gov.la/where-to-invest/special-economic-zone-sez/>

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ໜ້າ 4,5: ບົດນຳສະເໜີ “ເຂດເສດຖະກິດພິເສດ ໃນ ສປປ ລາວ, SEZ” ໂດຍ ຫ້ອງການສົ່ງເສີມ ແລະ ຄຸ້ມຄອງການລົງທຶນ, ກະຊວງ ແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ

3.3 ກອບເສດຖະກິດ-ສັງຄົມໃນປະຈຸບັນ ແລະ ອະນາຄົດ

ກອບເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ແມ່ນໄດ້ກຳນົດໂດຍເປັນພື້ນຖານໃຫ້ແກ່ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ ແລະ ເປັນຂໍ້ມູນໃຫ້ແກ່ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການດ້ານການສັນຈອນ. ໃນພາກນີ້ ແມ່ນປະກອບມີ ສະພາບເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ໃນ ປະຈຸບັນ ຢູ່ ເຂດເປົ້າໝາຍ ແລະ ອະທິບາຍກອບເສດຖະກິດ-ສັງຄົມໃນປະຈຸບັນ ແລະ ອະນາຄົດ ອີງຕາມບຶຖານ ແລະ ປີເປົ້າໝາຍ ຂອງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ.

3.3.1 ສະພາບເສດຖະກິດ-ສັງຄົມໃນປະຈຸບັນ

ສະພາບປະຊາກອນ, ເສດຖະກິດ ແລະ ສັງຄົມໃນປະຈຸບັນ ຂອງເຂດເປົ້າໝາຍສຶກສາແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ເຊິ່ງປະກອບດ້ວຍເຂດຕົວເມືອງ ແລະ ຕົວເມືອງຍ່ອຍໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ສປປ ລາວ, ແມ່ນໄດ້ອະທິບາຍຂ້າງລຸ່ມນີ້.

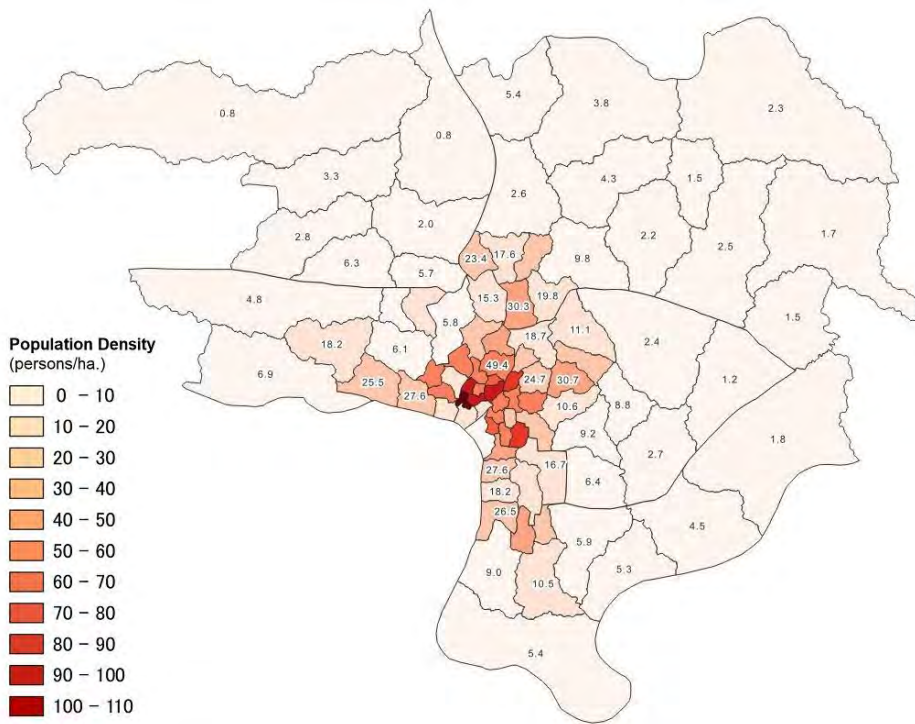
(1) ປະຊາກອນ

ໃນຂະນະທີ່ ສປປ ລາວ ແລະ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ກຳລັງປະເຊີນກັບການຂະຫຍາຍຕົວຂອງປະຊາກອນຢ່າງຫຼວງຫຼາຍ, ປະຊາກອນໃນເຂດເປົ້າໝາຍແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນມີການຂະຫຍາຍຕົວໃນອັດຕາທີ່ສູງຂຶ້ນເລັກນ້ອຍ. ນອກຈາກນັ້ນ, ປະມານ 79% ຂອງປະຊາກອນໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນ ອາໄສຢູ່ໃນເຂດເປົ້າໝາຍ ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ຕາຕະລາງ 3.3-1 ສະແດງໃຫ້ເຫັນຈຳນວນປະຊາກອນໃນ ການສຳຫຼວດພົນລະເມືອງ ທົ່ວປະເທດ ຈຳນວນ 2ຄັ້ງ (ຄັ້ງປີ 2005 ແລະ ຄັ້ງປີ 2015).

ຕາຕະລາງ 3.3-1 ການປ່ຽນແປງຂອງປະຊາກອນແຕ່ປີ 2005 ຫາ 2015 ຢູ່ ສປປ ລາວ ແລະ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

ຫົວໜ່ວຍການປົກຄອງ	ປະຊາກອນ		ອັດຕາການຈະເລີນພັນ ໂດຍສະເລ່ຍຕໍ່ປີ (%)
	2005	2015	2005-2015
ສປປ ລາວ	5,621,982	6,492,228	1.45%
ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ	698,318	820,940	1.63%
-ເຂດເປົ້າໝາຍແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ	547,238	648,970	1.72%
-ນອກເຂດເປົ້າໝາຍ	151,080	171,970	1.30%

ຂໍ້ມູນ: ທີ່ມາງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ, ອີງຕາມ ຜົນສຳຫຼວດພົນລະເມືອງ 2005 ແລະ 2015 ແລະ ຂໍ້ມູນປະຊາກອນອີງຕາມບ້ານ ຈາກ ສູນສະຖິຕິແຫ່ງຊາດ



ຮູບ 3.3-1 ຄວາມໜາແໜ້ນຂອງປະຊາກອນ ໃນປີ 2015

ດັ່ງທີ່ສະແດງຢູ່ໃນຮູບ 3.3-1, ປະຊາກອນໃນເຂດເປົ້າໝາຍແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນສຸມໃສ່ໃນເຂດໃຈກາງຕົວເມືອງ ເຊິ່ງເປັນເຂດທີ່ມີຄວາມອຸດົມສົມບູນດ້ານກາລະໂອກາດດ້ານເສດຖະກິດ ແລະ ການສຶກສາ. ໃນຂະນະດຽວກັນນັ້ນ, ເຂດຕົວເມືອງຍ່ອຍແມ່ນມີປະຊາກອນພຽງເລັກໜ້ອຍ. ຄວາມໜາແໜ້ນຂອງປະຊາກອນທັງໝົດໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນ 6.24 ຄົນຕໍ່ເຮັກຕາ, ແຕ່ຄວາມໜາແໜ້ນຂອງປະຊາກອນໃນໃຈກາງຕົວເມືອງມີເຖິງ 94.2 ຄົນຕໍ່ເຮັກຕາ.

(2) ດ້ານເສດຖະກິດ

1) ສປປ ລາວ

ສປປ ລາວ ມີການຂະຫຍາຍຕົວດ້ານເສດຖະກິດຢ່າງເຂັ້ມແຂງ, GDP ໂດຍສະເລ່ຍ ໃນປີ 2012 ຫາ 2019 ແມ່ນ 6.9% ຕໍ່ປີ.

ຮູບລຸ່ມນີ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນຂໍ້ມູນ GDP ຂອງ ສປປ ລາວ ນັບແຕ່ປີ 2012 ຫາ 2019. ເຊິ່ງຊີ້ໃຫ້ເຫັນວ່າຂະແໜງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ຂະແໜງບໍລິການແມ່ນເປັນຂະແໜງການທີ່ສຳຄັນປະກອບເຂົ້າໃນການພັດທະນາປະເທດຊາດ. ສອງຂະແໜງການດັ່ງກ່າວ ສະແດງໃຫ້ເຫັນອັດຕາການຂະຫຍາຍຕົວສູງຂຶ້ນຫຼາຍ ເມື່ອທຽບໃສ່ຂະແໜງກະສິກຳ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທະນາຄານ ແຫ່ງ ສປປ ລາວ

ຮູບ 3.3-2 GDP ຂອງ ສປປ ລາວ ອີງຕາມໂຄງປະກອບເສດຖະກິດ ນັບແຕ່ 2012-2019

ເຖິງວ່າຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ການແຜ່ລະບາດເຊື້ອໂຄວິດ-19 ໄດ້ສົ່ງຜົນກະທົບຢ່າງຫຼວງຫຼາຍຕໍ່ການຂະຫຍາຍຕົວເສດຖະກິດຂອງປະເທດ, ສົ່ງຜົນໃຫ້ອັດຕາການຂະຫຍາຍຕົວ ຂອງ GDP ມີພຽງແຕ່ 3.3% ໃນປີ 2020 ແລະ 3.5% ໃນປີ 2021. ການແຜ່ລະບາດເຊື້ອນີ້ ຍັງເຮັດໃຫ້ປະເທດລາວພົບກັບຄວາມທ້າທາຍຫຼາຍຂຶ້ນໃນການຮັກສາສະຖຽນລະພາບດ້ານເສດຖະກິດມະຫາພາກ ແລະ ຄຸ້ມຄອງໜີ້ສິນແຫ່ງຊາດ ທີ່ ກວມປະມານ 70% ຂອງ GDP ເນື່ອງຈາກຈຳນວນເງິນກູ້ຢືມທີ່ສູງໃນໂຄງການກໍ່ສ້າງພື້ນຖານໂຄງລ່າງຂະໜາດໃຫຍ່. ດ້ວຍງົບປະມານທີ່ຈຳກັດ, ຈຶ່ງເຮັດໃຫ້ມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກໃນການບັນລຸຄວາມສະຖຽນລະພາບຂອງເສດຖະກິດມະຫາພາກ ແລະ ການຟື້ນຟູເສດຖະກິດສືບເນື່ອງຈາກໂລກລະບາດໄປພ້ອມໆກັນ.

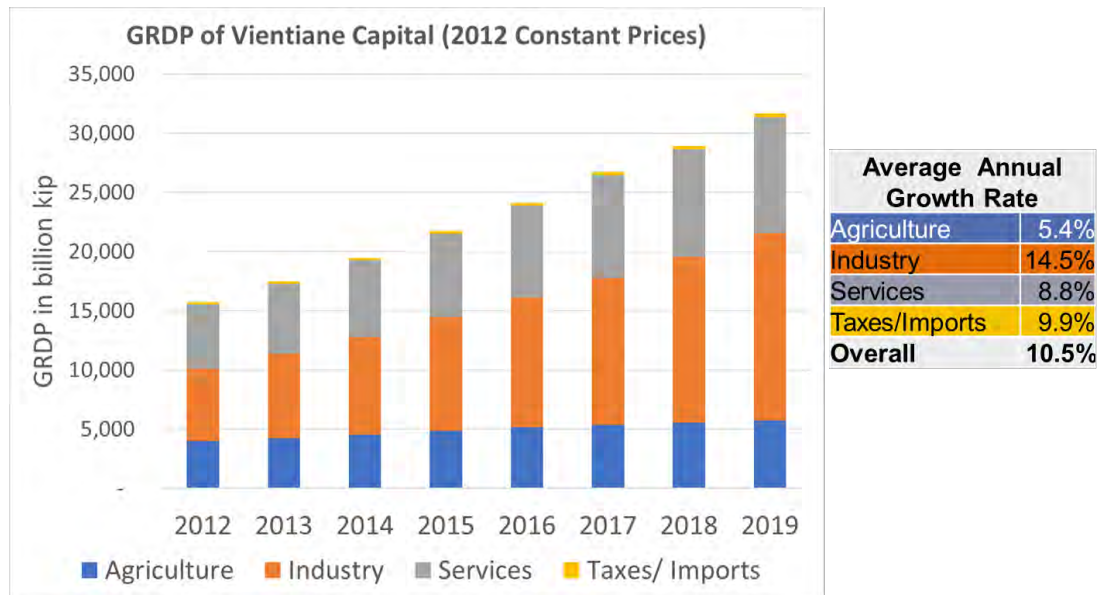
ການຂະຫຍາຍຕົວຂອງ GDP ໃນປີ 2022 ຄາດວ່າຈະຢູ່ທີ່ 4.2% ທີ່ມາຈາກທ່າແຮງການບໍລິໂພກຂອງເອກະຊົນ ແລະ ການສົ່ງອອກທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນ. ການເປີດບໍລິການທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ໃນເດືອນທັນວາ 2021 ແລະ ການສົ່ງອອກກະແສໄຟຟ້າ ຄາດວ່າຈະປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນການຂະຫຍາຍຕົວຂອງເສດຖະກິດ. ນອກຈາກນັ້ນ, ສປປ ລາວ ຍັງມີແນວໂນ້ມທີ່ຈະດຶງດູດເອົາບັນດາອຸດສາຫະກຳທີ່ຕ້ອງການການຜະລິດທີ່ໃຊ້ແຮງງານທີ່ມີຕົ້ນທຶນຕໍ່າ. ເຖິງວ່າແມ່ນວ່າ, ຂະແໜງການທ່ອງທ່ຽວທີ່ເປັນຂະແໜງການສຳຄັນເຂົ້າໃນການສົ່ງອອກບໍລິການຂອງປະເທດໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນເທື່ອລະກ້າວນັບແຕ່ເປີດປະເທດໃນປີ 2022, ແຕ່ຄາດວ່າຈະຍັງຢູ່ໃນລະດັບຕໍ່າກວ່າ ກ່ອນການແຜ່ລະບາດ ຮອດປີ 2024.

ນອກນັ້ນ, ໃນເດືອນພະຈິກ 2026, ສປປ ລາວ ຈະຫຼຸດພື້ນຖານສະຖານະພາບປະເທດດ້ອຍພັດທະນາ (LDC), ເຊິ່ງເປັນເປົ້າໝາຍໄລຍະຍາວຂອງ ລັດຖະບານ ແຫ່ງ ສປປ ລາວ. ເຊິ່ງສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ ລວມຍອດລາຍຮັບແຫ່ງຊາດ

(GNI) ຕໍ່ຫົວຄົນ ແມ່ນສູງຂຶ້ນ ແລະ ດັດຊະນີຊັບສິນມະນຸດ (HAI) ໄດ້ມີການປັບປຸງທີ່ດີຂຶ້ນ ເຊິ່ງວັດແທກຈາກຕົວຊີ້ວັດເຊັ່ນ: ສຸຂະພາບ ແລະ ການສຶກສາ. ຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ສປປ ລາວ ຍັງປະເຊີນກັບສິ່ງທ້າທາຍເຊັ່ນ: ຄວາມອ່ອນແອທາງດ້ານເສດຖະກິດ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມໃນລະດັບສູງ ເຊິ່ງສາມາດເປັນສິ່ງກົດກັນການພັດທະນາ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ດ້ວຍການສືບຕໍ່ປະຕິບັດນະໂຍບາຍ ແລະ ຍຸດທະສາດທີ່ດີ ໃນຊຸມປີຕໍ່ໜ້າ, ສປປ ລາວ ແມ່ນມີແນວທາງ ທີ່ຈະຫຼຸດພື້ນອອກຈາກສະຖານະພາບປະເທດດ້ອຍພັດທະນາຕາມທີ່ກຳນົດໄວ້.

2) ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (ນວ)

ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ມີການຂະຫຍາຍຕົວທາງດ້ານເສດຖະກິດສູງໃນໄລຍະທົດສະວັດທີ່ຜ່ານມາ ໂດຍສະເພາະຂະແໜງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການບໍລິການ, ດັ່ງຮູບລຸ່ມນີ້ ສະແດງໃຫ້ເຫັນເຖິງ ໂຄງປະກອບເສດຖະກິດຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (GDP ໃນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຫຼື GRDP-gross regional domestic product) ຕາມຂະແໜງການເສດຖະກິດ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ສູນສະຖິຕິ, ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

ຮູບ 3.3-3 GDP ໃນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (GRDP) ຕາມຂະແໜງເສດຖະກິດ ນັບແຕ່ປີ 2012-2019

(3) ການຈ້າງງານ/ ການເຂົ້າໂຮງຮຽນ

ການຈ້າງງານ ແລະ ການເຂົ້າໂຮງຮຽນ ແມ່ນເປັນປັດໃຈຫຼັກໃນການເຂົ້າໃຈຮູບແບບການເດີນທາງ. ໃນປີ 2017, ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ມີຈຳນວນຜູ້ມີວຽກເຮັດງານທຳ 404,556 ຄົນ ເຊິ່ງມີອັດຕາທີ່ສູງຂຶ້ນ ແລະ ອັດຕາການຫວ່າງງານຍັງຕໍ່າກວ່າເມື່ອທຽບກັບອັດຕາສະເລ່ຍແຫ່ງຊາດ. ນອກຈາກນັ້ນ, ໃນປີ 2017 ຍັງມີນັກຮຽນທັງໝົດ 232,785 ຄົນ ເຊິ່ງຊີ້ໃຫ້ເຫັນເຖິງຄວາມສຳຄັນໃນການເດີນທາງໄປ-ມາ ບ່ອນເຮັດວຽກ ແລະ ໂຮງຮຽນ ທີ່ປະກອບເຂົ້າໃນແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ.

ຕາຕະລາງ 3.3-2 ອັດຕາການຈ້າງງານ ແລະ ເຂົ້າຮຽນ ໃນ ສປປ ລາວ ແລະ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ໃນປີ 2017

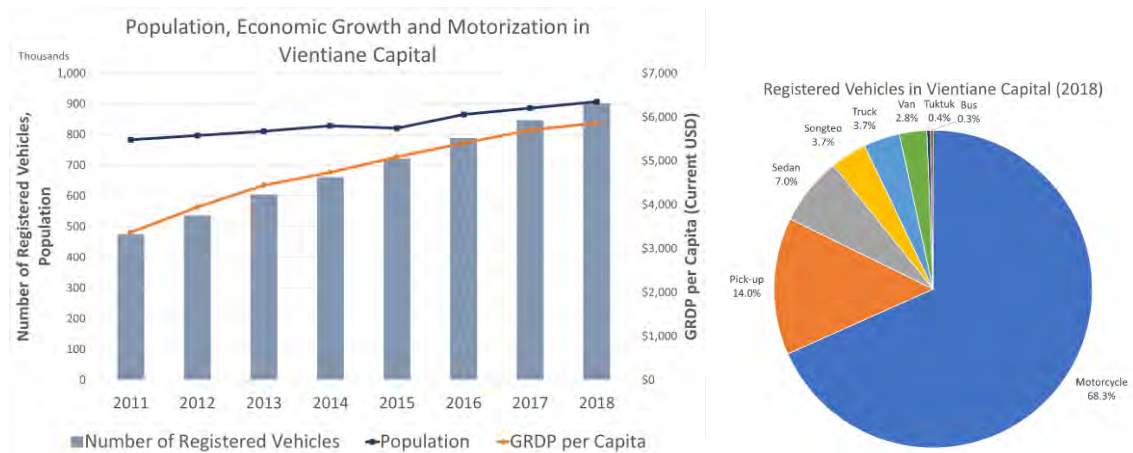
ຕົວຊີ້ວັດ	ສປປ ລາວ	ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ
ການຈ້າງງານ		
ຈຳນວນປະຊາກອນໃນເກນອາຍຸເຮັດວຽກ (15+)	4,758,031	665,689
ອັດຕາກຳລັງແຮງງານ	40.8%	62.6%

ຈຳນວນແຮງງານ	1,940,230	416,721
ຈຳນວນຜູ້ມີວຽກເຮັດງານທຳ	1,757,733	404,556
ອັດຕາຫວ່າງງານ	9.4%	2.9%
ການເຂົ້າຮຽນ		
ຊັ້ນປະຖົມ	788,248	76,535
ຊັ້ນມັດທະຍົມຕອນຕົ້ນ	447,767	60,432
ຊັ້ນມັດທະຍົມຕອນປາຍ	223,307	33,148
ວິຊາສະເພາະ (ຊັ້ນສູງ, ປະລິຍາຕີ, ປະລິຍາໂທ, ປະລິຍາເອກ)	114,960	62,670
ທັງໝົດ	1,574,282	232,785

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ສຳຫຼວດແຮງງານລາວ 2017 (LSB/ILO), ການຄາດຄະເນປະຊາກອນລາວ 2015-2045 (LSB/UN FPA), ການສຳຫຼວດໂຮງຮຽນປະຈຳ ສິກປີ 2017-2018

(4) ການຂຶ້ນທະບຽນຍານພາຫະນະ

ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ກຳລັງປະສົບກັບການນຳໃຊ້ພາຫະນະກົນຈັກເປັນຈຳນວນຫຼວງຫຼາຍ ຍ້ອນການຈະເລີນພັນຂອງປະຊາກອນ ແລະ ການພັດທະນາເສດຖະກິດທີ່ແຂງແກ່ນ ເຊິ່ງກໍ່ໃຫ້ເກີດຄວາມຕ້ອງການດ້ານການເດີນທາງ ໄປ-ມາສະຖານທີ່ໂຮງຮຽນ ແລະ ບ່ອນເຮັດວຽກ ແຕ່ຍັງຂາດການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ມີຄຸນນະພາບທີ່ຈະເປັນທາງເລືອກໃນການເດີນທາງ. ສ່ວນໃຫຍ່ຍານພາຫະນະຂຶ້ນທະບຽນແມ່ນລົດຈັກ, ຮອງລົງມາແມ່ນພາຫະນະເອກະຊົນ ເຊັ່ນ: ລົດກະບະ ແລະ ລົດເກັ່ງ, ໃນຂະນະດຽວນັ້ນ ຈຳນວນຍານພາຫະນະຂົນສົ່ງສາທາລະນະຍັງມີຈຳກັດ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ສູນສະຖິຕິ, ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

ຮູບ 3.3-4 ຈຳນວນຍານພາຫະນະຂຶ້ນທະບຽນ ຢູ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

3.3.2 ກອບເສດຖະກິດ-ສັງຄົມໃນອະນາຄົດ

ໃນແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ໄດ້ປັບໂຄງຮ່າງເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ໂດຍປີ ພື້ນຖານ (2019) ແລະ ປີເປົ້າໝາຍ (ໄລຍະສັ້ນ: 2027; ໄລຍະກາງ: 2032 ແລະ ໄລຍະຍາວ: 2040).

(1) ປະຊາກອນ

ການຄາດຄະເນປະຊາກອນຂອງ ສປປ ລາວ ແລະ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນປັບຈາກຂໍ້ສົມມຸດຖານການຈະເລີນພັນປະຊາກອນໃນລະດັບປານກາງ ທີ່ຄາດຄະເນໂດຍກອງທຶນປະຊາກອນແຫ່ງສະຫະປະຊາຊາດ (UNFPA) ແລະ ສູນສະຖິຕິແຫ່ງຊາດລາວ (LSB) ເຊິ່ງອີງໃສ່ຂໍ້ມູນການສຳຫຼວດພົນລະເມືອງທີ່ຜ່ານມາ ແລະ ຂໍ້ມູນການຈະເລີນພັນ, ການ

ຕາຍ ແລະ ການໂຍກຍ້າຍ.

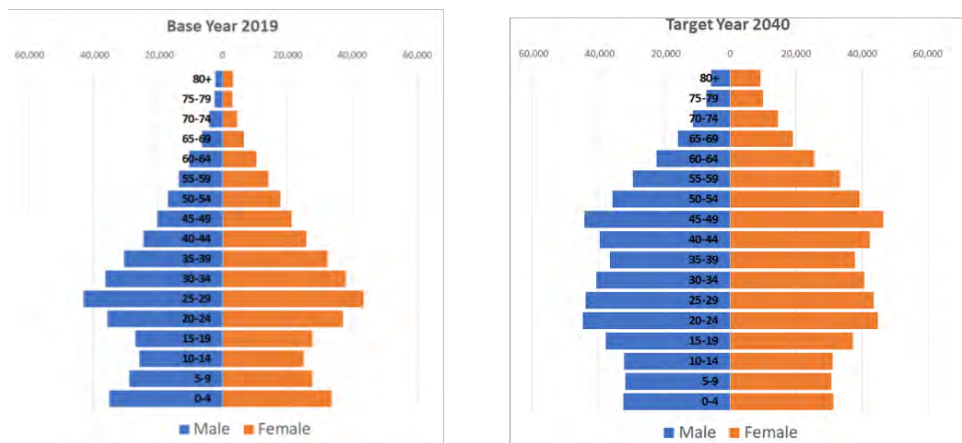
ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ ໄດ້ຄາດຄະເນຈຳນວນປະຊາກອນ ໃນເຂດເປົ້າໝາຍ VTMP (ແຕ່ລະເຂດວິເຄາະການສັນຈອນ TAZ) ແລະ ນອກເຂດເປົ້າໝາຍ ອີງຕາມການຄາດຄະເນປະຊາກອນດັ່ງກ່າວມາຂ້າງເທິງນັ້ນ, ຂໍ້ມູນປະຊາກອນຕາມບ້ານ, ພົນລະເມືອງ ແລະ ຮູບແບບການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນ. ຜົນການຄາດຄະເນແມ່ນລະບຸໃນຕາຕະລາງ 3.3-3.

ຕາຕະລາງ 3.3-3 ການຄາດຄະເນຈຳນວນປະຊາກອນ ໃນປີຖານ ແລະ ປີເປົ້າໝາຍ

	ການຄາດຄະເນຈຳນວນປະຊາກອນ			
	2019 (ປີຖານ)	2027 (ໄລຍະສັ້ນ)	2032 (ໄລຍະກາງ)	2040 (ໄລຍະຍາວ)
ສປປ ລາວ	7,123,205	7,938,274	8,393,877	9,136,811
ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ:	927,723	1,086,217	1,178,560	1,323,627
- ຂອບເຂດສຶກສາ	733,391	859,068	948,341	1,119,260
- ນອກເຂດສຶກສາ	194,332	227,149	230,219	204,367

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ຈຳນວນປະຊາກອນ ໃນ ສປປ ລາວ ແລະ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ທີ່ປັບມາຈາກ ການຄາດຄະເນຈຳນວນປະຊາກອນຂອງກອງທຶນປະຊາກອນ ແຫ່ງສະຫະປະຊາຊາດ/ ສູນສະຖິຕິແຫ່ງຊາດລາວ ໃນປີ 2015-2045; ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ ໄດ້ຄາດຄະເນຈຳນວນປະຊາກອນໃນເຂດສຶກສາ ແລະ ນອກເຂດສຶກສາຂອງໂຄງການ

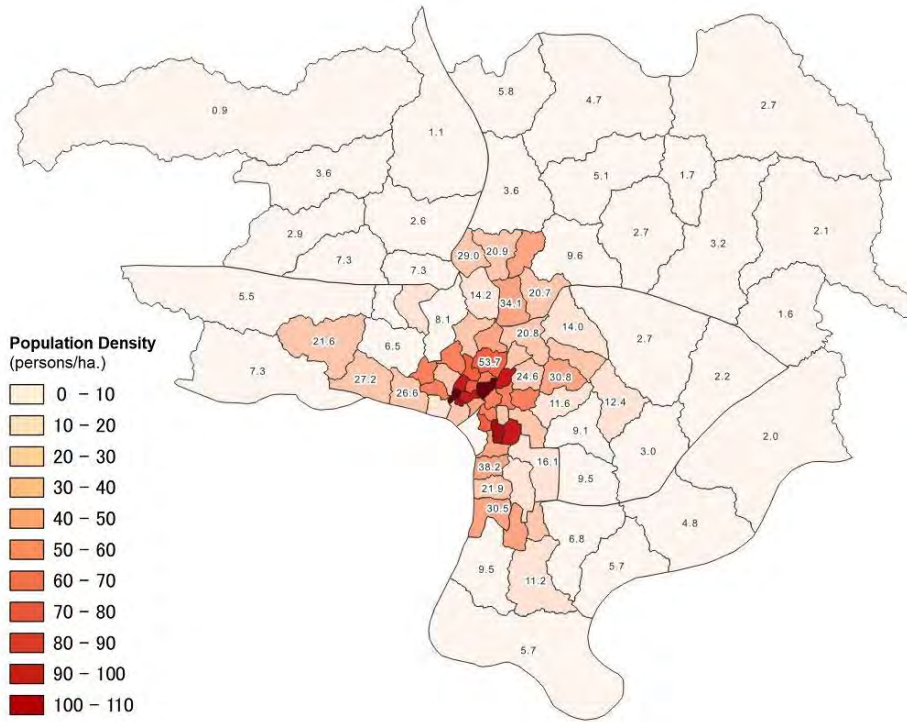
ຮູບທາດປະຊາກອນ ສໍາລັບເຂດເປົ້າໝາຍ VTMP ໃນປີ 2019 ແລະ 2040 ແມ່ນສະແດງຢູ່ໃນຮູບ 3.2-5. ຮູບພາບປະຊາກອນໃນປີ 2019 ສະແດງໃຫ້ເຫັນປະຊາກອນໄວໜຸ່ມຫຼາຍທີ່ສຸດແມ່ນກຸ່ມອາຍຸ 25 ຫາ 29 ປີ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຮູບທາດປະຊາກອນໃນປີ 2040 ສະແດງໃຫ້ເຫັນການປ່ຽນແປງທີ່ສໍາຄັນ ທີ່ກ້າວໄປສູ່ປະຊາກອນຜູ້ສູງອາຍຸ ເຖິງວ່າຈະມີປະຊາກອນໜຸ່ມກໍຕາມ. ນອກນັ້ນ, ໃນຮູບທາດປະຊາກອນຍັງສະແດງໃຫ້ເຫັນຄວາມແຕກຕ່າງດ້ານອາຍຸຍື່ນສະເລ່ຍລະຫວ່າງເພດຍິງ ແລະ ເພດຊາຍ ເຊິ່ງເພດຍິງຈະມີອາຍຸຍື່ນກວ່າເພດຊາຍ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

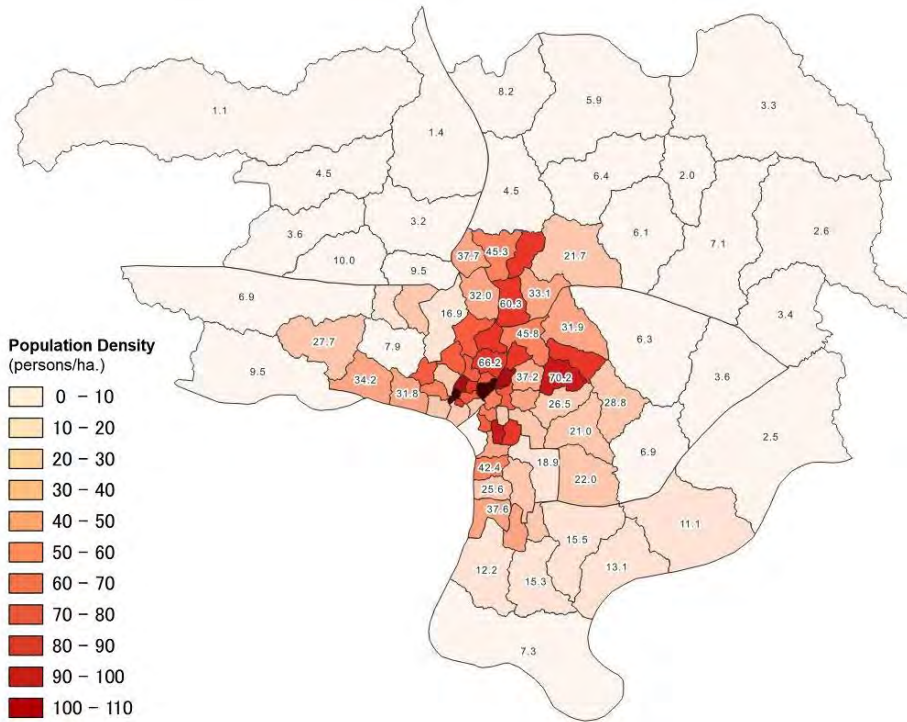
ຮູບ 3.3-5 ຮູບທາດປະຊາກອນໃນເຂດເປົ້າໝາຍໂຄງການ ໃນປີ 2019 ແລະ ປີ 2040

ນອກນັ້ນ, ການສົມທຽບແຜນທີ່ຄວາມໜາແໜ້ນຂອງປະຊາກອນ ໃນປີ 2019 ແລະ ປີ 2040 ສະແດງໃຫ້ເຫັນເຖິງຄວາມໜາແໜ້ນຂອງປະຊາກອນແມ່ນເພີ່ມຂຶ້ນໃນທຸກເຂດ, ລວມທັງການກະຈາຍຈາກເຂດໃຈກາງເມືອງ ໄປສູ່ ເຂດຕົວເມືອງຢ່ອຍ ຊຶ່ງໃຫ້ເຫັນເຖິງການຂະຫຍາຍຕົວເມືອງ (ຮູບ 3.3-6 ແລະ 3.3-7). ການຂະຫຍາຍຕົວນີ້ອາດຈະສ້າງກາລະໂອກາດຂອງການຂະຫຍາຍຕົວ ແລະ ພັດທະນາ ເສດຖະກິດ ແລະ ການພັດທະນາອີກດ້ວຍ ແລະ ຍັງເຮັດໃຫ້ເກີດມີສິ່ງທ້າຍທາຍທີ່ສໍາຄັນຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ເຊັ່ນ: ເພີ່ມການສັນຈອນທີ່ແອອັດ ແລະ ມົນລະພິດທາງອາກາດ, ເຊິ່ງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນມີຄວາມມັ່ງໝັ້ນທີ່ຈະແກ້ໄຂສິ່ງດັ່ງກ່າວນັ້ນ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ຮູບ 3.3-6 ຄວາມໜາແໜ້ນຂອງປະຊາກອນ ໃນປີ 2019 (ປີຖານ)



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ຮູບ 3.3-7 ຄວາມໜາແໜ້ນຂອງປະຊາກອນ ໃນປີ 2040 (ປີເປົ້າໝາຍໄລຍະຍາວ)

(2) ດ້ານເສດຖະກິດ

ອັດຕາການຂະຫຍາຍຕົວ GDP ໃນ ສປປ ລາວ ແລະ GRDP ໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນໄດ້ມີການປັບໃຊ້ໂດຍອີງໃສ່ການວິເຄາະຂໍ້ມູນສະຖິຕິໃນໄລຍະທີ່ຜ່ານມາ ແລະ ເປົ້າໝາຍອັດຕາການຂະຫຍາຍຕົວຂອງເສດຖະກິດກຳນົດໃນ

ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມແຫ່ງຊາດ ຂອງ ສປປ ລາວ (NSED) ແລະ ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ 2021-2025 (VSED). ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມເຫຼົ່ານັ້ນ ຊຶ່ງໃຫ້ເຫັນວ່າ ສປປ ລາວ ແລະ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ກຳລັງຢູ່ໃນຂະບວນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດເພື່ອບັນລຸເປົ້າໝາຍດັ່ງນີ້:

- ປັບປຸງໂຄງປະກອບເສດຖະກິດຈາກເສດຖະກິດທີ່ອີງໃສ່ຊັບພະຍາກອນ ເປັນ ເສດຖະກິດດ້ານອຸດສາຫະກຳ ແລະ ທັນສະໄໝ
- ຄວາມຫຼາກຫຼາຍທາງດ້ານເສດຖະກິດ ໄປສູ່ຂະແໜງການຜະລິດ ແລະ ການບໍລິການທີ່ສູງຂຶ້ນດ້ວຍປະສິດທິພາບ ແລະ ມີມູນຄ່າເພີ່ມ
- ປັບໃຊ້ເຕັກໂນໂລຊີ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ ຂະແໜງກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້ ມີຜົນຜະລິດສູງ
- ຍົກລະດັບຄວາມສາມາດໃນການຜະລິດ
- ສົ່ງເສີມອຸດສາຫະກຳບໍລິການ ເພື່ອສ້າງວຽກເຮັດງານທຳໃຫ້ຫຼາຍຂຶ້ນ

ຄະນະວິຊາການທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ອົງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ (ສູນສະຖິຕິ ແລະ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ) ກໍ່ໄດ້ປຶກສາຫາລືກັນ ເພື່ອຮັບປະກັນວ່າອັດຕາການຂະຫຍາຍຕົວຂອງເສດຖະກິດ ທີ່ປັບໃຊ້ໃນແຜນແມ່ບົດນີ້ ແມ່ນ ສົມເຫດສົມຜົນ ແລະ ສອດຄ່ອງກັບແນວທາງການພັດທະນາ ຂອງ ສປປ ລາວ ແລະ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ.

ດັ່ງທີ່ກ່າວມາຂ້າງເທິງ, ອັດຕາການຂະຫຍາຍຕົວຂອງ GDP ແລະ GRDP ທີ່ລະບຸໄວ້ໃນຕາຕະລາງ 3.3-4 ແມ່ນໄດ້ ປັບໃຊ້ເຂົ້າໃນແຜນແມ່ບົດ. ສ່ວນຜົນການຄາດຄະເນເສດຖະກິດ ແມ່ນສະແດງຢູ່ໃນຕາຕະລາງ 3.3-5.

ຕາຕະລາງ 3.3-4 ອັດຕາການຂະຫຍາຍຕົວເສດຖະກິດ ທີ່ປັບໃຊ້ເຂົ້າໃນ GDP ແລະ ການຄາດຄະເນ GRDP

ອັດຕາການຂະຫຍາຍຕົວເສດຖະກິດປະຈຳປີ	2021-2025 (ເປົ້າໝາຍ ໃນ NSED/ VSED)	2026-2030 (ຄາດຄະເນໂດຍ ທີມ ງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ)	2031-2040 (ຄາດຄະເນໂດຍ ທີມ ງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ)
ອັດຕາການຂະຫຍາຍຕົວ GDP ໂດຍລວມ (ສປປ ລາວ)	4.7%	6.0%	5.1%
- ອັດຕາການຂະຫຍາຍຕົວ GDP ໃນຂະແໜງກະສິກໍາ	2.5%	2.0%	1.4%
ອັດຕາການຂະຫຍາຍຕົວ GDP ໃນຂະແໜງອຸດສາຫະກຳ	4.1%	8.8%	6.4%
- ອັດຕາການຂະຫຍາຍຕົວ GDP ໃນຂະແໜງບໍລິການ	6.0%	4.5%	4.4%
ອັດຕາການຂະຫຍາຍຕົວ GRDP (ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ)	8.8%	8.4%	8.0%
- ອັດຕາການຂະຫຍາຍຕົວ GRDP ໃນຂະແໜງກະສິກໍາ	4.3%	3.6%	3.1%
ອັດຕາການຂະຫຍາຍຕົວ GRDP ໃນຂະແໜງອຸດສາຫະກຳ	11.5%	10.4%	9.4%
- ອັດຕາການຂະຫຍາຍຕົວ GRDP ໃນຂະແໜງບໍລິການ	6.5%	6.5%	6.0%

ຕາຕະລາງ 3.3-5 GDP, GRDP ແລະ ໂຄງປະກອບເສດຖະກິດ ຂອງ ປີຖານ ແລະ ປີເປົ້າໝາຍ

ຕົວຊີ້ວັດ	2019 (ປີຖານ)	2027 (ໄລຍະສັ້ນ)	2032 (ໄລຍະກາງ)	2040 (ໄລຍະຍາວ)
GDP ທັງໝົດ ຢູ່ ສປປ ລາວ (ຕື້ກີບ, ລາຄາຄົງທີ່ 2012)	130,450	190,664	251,174	373,862
ໂຄງປະກອບເສດຖະກິດ(ຕາມຂະແໜງ %)				
GDP ຕໍ່ ຫົວຄົນ (ລາຄາປະຈຸບັນ USD)	\$2,628	\$3,769	\$4,869	\$7,038
ໂຄງປະກອບເສດຖະກິດ				
- ຂະແໜງກະສິກໍາ	15.5%	12.7%	10.5%	7.9%
- ຂະແໜງອຸດສາຫະກຳ	39.8%	43.1%	47.6%	52.4%
- ຂະແໜງບໍລິການ	44.7%	44.3%	41.9%	39.7%
GRDP ທັງໝົດ ຢູ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (ຕື້ກີບ, ລາຄາຄົງທີ່ 2012)	31,687	59,975	89,168	164,771
GRDP ຕໍ່ ຫົວຄົນ (ລາຄາປະຈຸບັນ USD)	\$6,019	\$9,074	\$11,653	\$17,420
ໂຄງປະກອບເສດຖະກິດ				
- ຂະແໜງກະສິກໍາ	18.3%	13.2%	10.5%	7.2%
- ຂະແໜງອຸດສາຫະກຳ	50.4%	59.8%	64.8%	71.6%
- ຂະແໜງບໍລິການ	31.3%	27.0%	24.6%	21.1%

(3) ການຈ້າງງານ/ ການເຂົ້າໂຮງຮຽນ

ການຈ້າງງານແມ່ນຄາດຄະເນໂດຍອີງໃສ່ຂໍ້ມູນແຮງງານທີ່ຜ່ານມາ, ປະຊາກອນ, ຜົນການສໍາຫຼວດຈາກການສໍາພາດຄົວເຮືອນ ແລະ ຄາດຄະເນການຂະຫຍາຍຕົວຂອງ GRDP ຕາມຂະແໜງການ. ອີງຕາມທິດທາງການຂະຫຍາຍຕົວຂອງ

ເສດຖະກິດທີ່ຄາດຄະເນໄວ້ນັ້ນ, ແຮງງານໃນຂະແໜງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການບໍລິການ ຄາດຄະເນວ່າຈະເພີ່ມຂຶ້ນຕາມການເວລາ ແລະ ແຮງງານໃນຂະແໜງກະສິກຳແມ່ນຈະຫຼຸດລົງ. ໃນຂະນະດຽວກັນ, ອັດຕາການເຂົ້າຮຽນຂອງນັກສຶກສາແມ່ນຄາດຄະເນໂດຍອີງໃສ່ຂໍ້ມູນອັດຕາເຂົ້າຮຽນທີ່ຜ່ານມາ, ປະຊາກອນ. ການຄາດຄະເນ ອັດຕາການຈ້າງງານ ແລະ ອັດຕາເຂົ້າຮຽນແມ່ນສະແດງໃຫ້ເຫັນໃນຕາຕະລາງ 3.3-6.

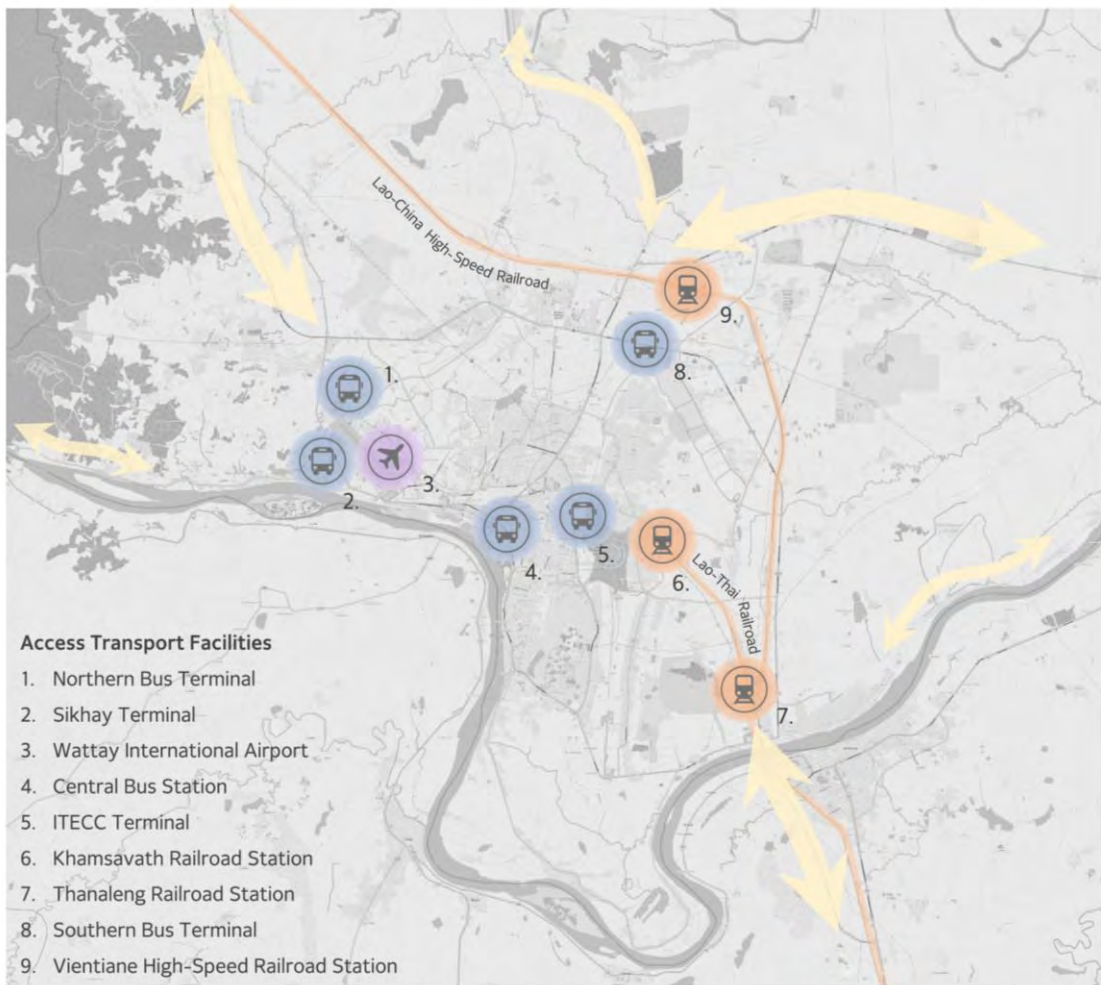
ຕາຕະລາງ 3.3-6 ການຄາດຄະເນອັດຕາການຈ້າງງານ ແລະ ອັດຕາເຂົ້າຮຽນ ໃນເຂດເປົ້າໝາຍ

ຕົວຊີ້ວັດ	ຈຳນວນແຮງງານ/ ນັກຮຽນ			
	2019 (ປີຖານ)	2027 (ໄລຍະສັ້ນ)	2032 (ໄລຍະກາງ)	2040 (ໄລຍະຍາວ)
ການຈ້າງງານ (ໃນເຂດສຶກສາ VTMP)	374,432	437,311	481,941	545,260
- ຂະແໜງພື້ນຖານ (ກະສິກຳ)	13,392	12,196	11,140	9,381
- ຂະແໜງຂັ້ນສອງ (ອຸດສາຫະກຳ)	78,748	117,688	146,486	198,360
- ຂະແໜງຂັ້ນສາມ (ບໍລິການ)	282,292	306,064	320,602	336,941
ການເຂົ້າຮຽນ (ໃນເຂດສຶກສາ VTMP)	166,527	199,401	213,367	218,370
- ຊັ້ນປະຖົມ	60,220	79,369	78,845	75,184
- ຊັ້ນມັດທະຍົມ/ ວິຊາສະເພາະ	106,307	120,032	134,522	143,186

3.4 ພາບລວມຂອງລະບົບຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ

ລະບົບຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ຢູ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນປະກອບດ້ວຍການຂົນສົ່ງທາງບົກ, ທາງອາກາດ, ທາງລົດໄຟ ເປັນຫຼັກ. ເຊິ່ງການປະສົມປະສານຂອງປະເພດການຂົນສົ່ງຫຼັກນີ້ ເຮັດໃຫ້ຕົວເມືອງສາມາດເຊື່ອມໂຍ່ງກັນໃນລະດັບ ສາກົນ ແລະ ລະດັບຊາດ ດ້ວຍການເຂົ້າເຖິງຮູບແບບຂົນສົ່ງ ແລະ ໂດຍຜ່ານຮູບແບບຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ.

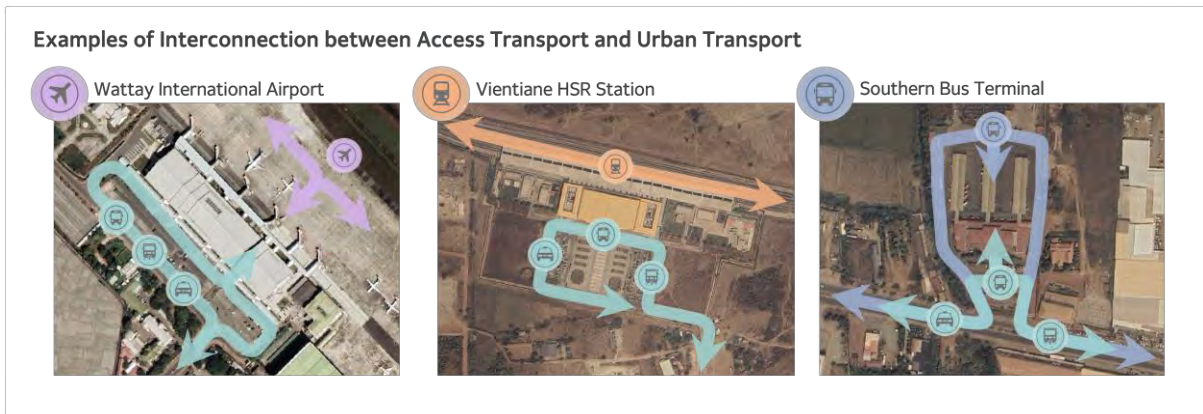
ການເຊື່ອມໂຍ່ງການຂົນສົ່ງທີ່ເຂົ້າເຖິງ ແລະ ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກຫຼັກໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນໄດ້ສະແດງຢູ່ ໃນຮູບ 3.4-1. ການຂົນສົ່ງທາງບົກ ກໍ່ຍັງເປັນການຂົນສົ່ງທີ່ເຂົ້າເຖິງຫຼັກ ທີ່ປະກອບດ້ວຍ ແລະ ຮູບແບບຂົນສົ່ງສາທາລະ ນະທີ່ຫຼາກຫຼາຍ ເຊັ່ນ: ລົດເມສາຍລະຫວ່າງປະເທດ ແລະ ລະຫວ່າງແຂວງ, ລົດຕູ້, ແລະ ການບໍລິການຂົນສົ່ງຍ່ອຍ ລວມ ໄປເຖິງ ຍານພາຫະນະເອກະຊົນ. ນອກນັ້ນ, ຍັງປະກອບມີ ສະໜາມບິນສາກົນວັດໄຕ, ທາງລົດໄຟລາວ-ໄທ ແລະ ທາງ ລົດໄຟຄວາມໄວສູງ ລາວ-ຈີນ (HSR) ທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ຕົວເມືອງກັບແຂວງ ແລະ ລະຫວ່າງປະເທດ.



ຮູບ 3.4-1 ການເຊື່ອມໂຍ່ງດ້ານການຂົນສົ່ງທີ່ເຂົ້າເຖິງ ແລະ ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກຫຼັກ

ຈຸດເຊື່ອມຕໍ່ລະຫວ່າງການເຊື່ອມໂຍ່ງພາຍນອກ ແລະ ພາຍໃນ, ໂດຍສະເພາະ ຮູບແບບຂົນສົ່ງສາທາລະນະ, ການເຊື່ອມ ຕໍ່ລະຫວ່າງການເຂົ້າເຖິງ ແລະ ຮູບແບບຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ແມ່ນມີຄວາມສໍາຄັນສໍາລັບການເຊື່ອມຕໍ່ຕົວເມືອງກັບເຂດ ນອກເມືອງ. ໃນກໍລະນີຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ການເຊື່ອມຕໍ່ໃນປະຈຸບັນ ແມ່ນມີການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ, ທາງ ລົດໄຟ, ແລະ ທາງບົກທີ່ເຊື່ອມໂຍ່ງກັບຮູບແບບການຂົນສົ່ງພາຍໃນຕົວເມືອງ ເຊິ່ງປະກອບດ້ວຍສາຍທາງລົດເມພາຍໃນ ຕົວເມືອງ, ການບໍລິການຂົນສົ່ງຍ່ອຍ ແລະ ຮູບແບບຂົນສົ່ງອື່ນໆ ເຊັ່ນ: ລົດຕັກຊີ້ ແລະ ບໍລິການເອີ້ນລົດ (RHS). ເຊິ່ງ

ຕົວຢ່າງຂອງການເຊື່ອມໂຍງກັນ ຢູ່ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກດ້ານການຂົນສົ່ງທີ່ເຂົ້າເຖິງຫຼັກ ຢູ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນສະແດງຢູ່ໃນຮູບ 3.4-2.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ຮູບ 3.4-2 ການເຊື່ອມໂຍງ ລະຫວ່າງ ຂົນສົ່ງທີ່ເຂົ້າເຖິງ ແລະ ຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ

ຢູ່ໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ລະບົບຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ແມ່ນປະກອບດ້ວຍການປະສົມປະສານຂອງຮູບແບບຂົນສົ່ງທີ່ສະແດງຢູ່ໃນຮູບ 3.4-3 ເປັນຫຼັກ. ຮູບແບບການປະສົມປະສານນີ້ ແມ່ນມີແຕ່ຮູບແບບການນຳໃຊ້ຍານພາຫະນະທົ່ວໄປ ເຊັ່ນ: ລົດໃຫຍ່, ລົດຈັກ, ລົດເມ, ແລະ ລົດບັນທຸກ, ຈົນໄປເຖິງລົດໄຟ ແລະ ຮູບແບບຂົນສົ່ງອື່ນໆ ຢູ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ຍົກຕົວຢ່າງເຊັ່ນ, ລົດຕຸກຕຸກ, ຈຳໂບ້, ແລະ ສອງແຖວ ເຊິ່ງລ້ວນແຕ່ເປັນຕົວຢ່າງຂອງຮູບແບບຂົນສົ່ງທີ່ເພີ່ມຄວາມເປັນເອກະລັກໃຫ້ກັບລະບົບຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ນອກຈາກນັ້ນ, ການຂົນສົ່ງດ້ວຍຍານພາຫະນະທີ່ບໍ່ໃຊ້ກົນຈັກ ເຊັ່ນ: ການຂີ່ຖີບລົດ ແລະ ການຢ່າງ ຍັງກວມເອົາອັດຕາສ່ວນການນຳໃຊ້ຂົນສົ່ງຂອງປະຊາຊົນໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ. ຮູບລົດຖີບ ແລະ ລົດໄຟທີ່ໄດ້ມາຈາກອິນເຕີເນັດ.

ຮູບ 3.4-3 ຮູບແບບຂົນສົ່ງຫຼັກ ຢູ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

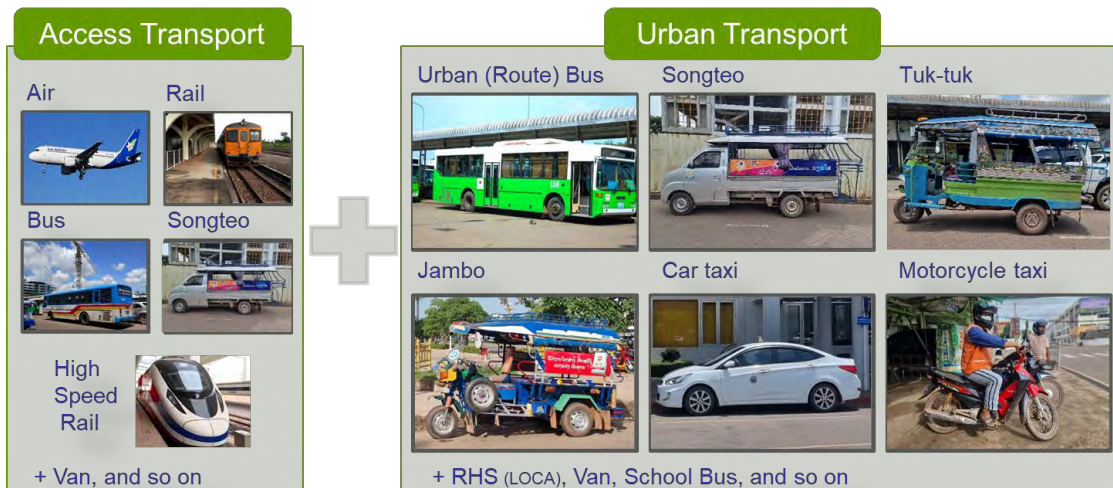
ສະພາບລະບົບຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນໃນປະຈຸບັນ ແມ່ນຈະໄດ້ມີການຄົ້ນຄວ້າລາຍລະອຽດເພີ່ມເຕີມດ້ານການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ, ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ, ແລະ ຄຸນລັກສະນະດ້ານການສັນຈອນ, ພ້ອມທັງການພິຈາລະນາທາງດ້ານການຄຸ້ມຄອງດ້ານການສັນຈອນ ແລະ ຄວາມປອດໄພທາງທ້ອງຖະໜົນ, ການພິຈາລະນາສັງຄົມ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສະພາບທາງການເງິນ ໃນໝວດຕໍ່ໆໄປ.

ໝວດທີ 4 ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນປະຈຸບັນ

4.1 ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນປະຈຸບັນ

ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນປະກອບດ້ວຍການຂົນສົ່ງທີ່ເຂົ້າເຖິງ ແລະ ການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ. ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນມີທາງເລືອກດ້ານການຂົນສົ່ງທີ່ຫຼາກຫຼາຍ, ລວມທັງການຂົນສົ່ງທາງອາກາດຜ່ານສະໜາມບິນສາກົນວັດໄຕ ແລະ ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ໂດຍມີເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ໄທ ທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ກັບປະເທດໄທ ແລະ ເສັ້ນທາງລົດໄຟຄວາມໄວສູງລາວ-ຈີນ ທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ກັບປະເທດຈີນ. ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ໄທ ໄລຍະທີ 1 ໄດ້ສໍາລັດການກໍ່ສ້າງ ແລະ ເປີດໃຫ້ບໍລິການໃນປີ 2009 ໂດຍໃຫ້ບໍລິການທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ຈາກປະເທດໄທມາເຖິງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ໃນຂະນະທີ່ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ໄທ ໄລຍະທີ 2 ຂະຫຍາຍເສັ້ນທາງໄປເຖິງສະຖານີຄໍາສະຫວາດ ເຊິ່ງໄດ້ເປີດໃຫ້ບໍລິການໃນປີ 2022. ສ່ວນເສັ້ນທາງລົດໄຟຄວາມໄວສູງ ລາວ-ຈີນ ແມ່ນໄດ້ສໍາເລັດການກໍ່ສ້າງໃນປີ 2021 ແລະ ມີຄວາມຍາວທັງໝົດ 422 ກິໂລແມັດ. ນອກຈາກນັ້ນ, ການຂົນສົ່ງທາງບົກຍັງລວມມີ ລົດເມ, ລົດຕູ້, ແລະ ຂົນສົ່ງຍ່ອຍທີ່ໃຫ້ບໍລິການຈາກ 4 ສະຖານີ ຄື: ສະຖານີລົດເມສາຍເໜືອ (NBT), ສະຖານີລົດເມສາຍໃຕ້ (SBT), ສະຖານີລົດເມຕະຫຼາດເຊົ້າ (CBS), ແລະ ສະຖານີສີໄຄ.

ການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງຢູ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນເປັນການຂົນສົ່ງທີ່ປະສົມປະສານກັນຂອງລົດເມໃນຕົວເມືອງ (ລົດເມປະຈໍາສາຍທາງ) ແລະ ການບໍລິການຂົນສົ່ງຍ່ອຍ ເຊິ່ງລວມທັງລົດສອງແຖວ, ຕຸກຕຸກ ແລະ ຈໍາໂບ້. ລັດວິສາຫະກິດລົດເມນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (ລລມ) ເປັນພາກສ່ວນດຽວທີ່ຮັບຜິດຊອບໃນການໃຫ້ບໍລິການລົດເມໃນຕົວເມືອງ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ລົດເມໃນຕົວເມືອງກໍຍັງມີຂໍ້ຈຳກັດໃນດ້ານຊົ່ວໂມງບໍລິການ, ສາຍທາງ, ແລະ ຄວາມຖີ່ຂອງຖ້ຽວລົດເມ. ດັ່ງນັ້ນ, ການບໍລິການຂົນສົ່ງຍ່ອຍຈຶ່ງເປັນການຂົນສົ່ງທີ່ຊ່ວຍສົ່ງເສີມລະບົບລົດເມໃນຕົວເມືອງ ແຕ່ໃນຂະນະດຽວກັນນັ້ນການຂົນສົ່ງຍ່ອຍກໍຍັງໄດ້ແຂ່ງຂັນກັບບໍລິການລົດເມເພື່ອຍາດຊິງຜູ້ໂດຍສານກັນອີກດ້ວຍ. ການແຂ່ງຂັນລະຫວ່າງລົດເມໃນຕົວເມືອງ ແລະ ການບໍລິການຂົນສົ່ງຍ່ອຍຖືເປັນສິ່ງທ້າທາຍ ໂດຍສະເພາະ ລລມ ປະເຊີນກັບບັນຫາທາງດ້ານການເງິນຢູ່. ໃນໃຈກາງຕົວເມືອງນັ້ນ, ຈຳນວນລົດທີ່ຈຳກັດຂອງລົດຕັກຊີ້ ແລະ ບໍລິການເອັນລົດ (RHS) ເຊັ່ນ ໂລກາ (LOCA) ທີ່ໂດຍສ່ວນໃຫຍ່ໃຊ້ບໍລິການໂດຍ ນັກທຸລະກິດ, ຄົນຕ່າງປະເທດ, ແລະ ນັກທ່ອງທ່ຽວເປັນຫຼັກໃນການເດີນທາງໄລຍະສັ້ນ, ລວມທັງການເດີນທາງໄປຫາທີ່ພັກອາໄສ, ສະໜາມບິນສາກົນວັດໄຕ, ສະຖານີລົດເມ, ສະຖານີລົດໄຟ ແລະ ສະຖານທີ່ທ່ອງທ່ຽວຕ່າງໆ. ນອກຈາກນັ້ນ, ລົດຈັກຕັກຊີ້ແມ່ນໄດ້ໃຫ້ບໍລິການທັງໃນເຂດໃຈກາງເມືອງ ແລະ ຊານເມືອງ. ຮູບ 4.1-1 ສະແດງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ.

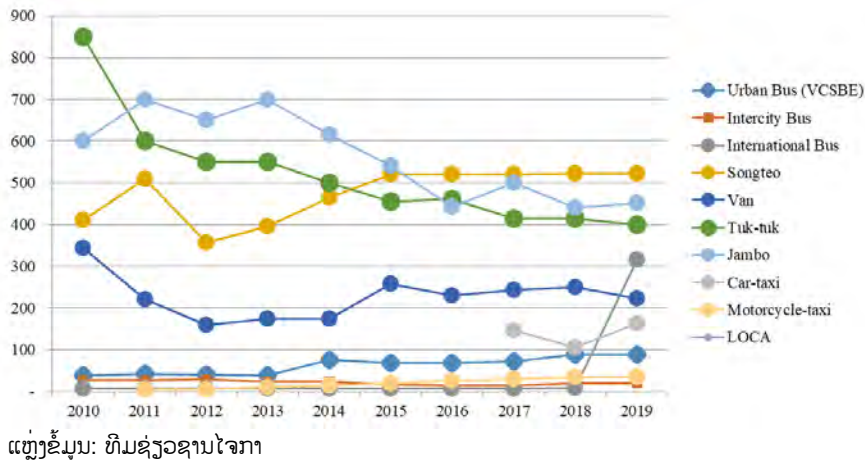


ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ຮູບ 4.1-1 ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ຢູ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ໃນປະຈຸບັນ

4.2 ຈຳນວນຍານພາຫະນະຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

ອີງຕາມຂໍ້ມູນທີ່ເກັບກຳໄດ້ໃນລະຫວ່າງປີ 2010 ຫາ 2019, ຈຳນວນຍານພາຫະນະຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ຂຶ້ນທະບຽນມີການປ່ຽນແປງຢ່າງຊັດເຈນ. ຈຳນວນລົດເມສາຍທາງລະຫວ່າງປະເທດໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນຈາກ 6 ຄັນເປັນ 315 ຄັນ, ໃນຂະນະທີ່ລົດເມສາຍທາງລະຫວ່າງແຂວງໄດ້ຫຼຸດລົງຈາກ 28 ຄັນມາເປັນ 19 ຄັນ, ສ່ວນລົດເມສາຍທາງໃນຕົວເມືອງ (ທີ່ໃຫ້ບໍລິການໂດຍ ລລມ) ໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນຈາກ 38 ເປັນ 88 ຄັນ. ສຳລັບການບໍລິການຂົນສົ່ງຍ່ອຍ, ຈຳນວນລົດສອງແຖວໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນຈາກ 411 ເປັນ 522 ຍານພາຫະນະ. ຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ລົດຕຸກຕຸກ ແລະ ລົດຈຳໄປໄດ້ຫຼຸດລົງຈາກ 850 ຄັນມາເປັນ 400 ຄັນ ແລະ 600 ຄັນມາເປັນ 452 ຄັນ ຕາມລຳດັບ. ສາເຫດທີ່ເຮັດໃຫ້ຈຳນວນຍານພາຫະນະຂົນສົ່ງສາທາລະນະຫຼຸດລົງ ແມ່ນຍ້ອນພະແນກ ຍທຂ ໄດ້ໂຈະການຂຶ້ນທະບຽນໃໝ່ສຳລັບລົດຕຸກຕຸກ ແລະ ຈຳໄປໄດ້ຕັ້ງແຕ່ປີ 2010 ເປັນຕົ້ນມາ ຍ້ອນແນວຄວາມຄິດທີ່ຈະປ່ຽນບັນດາຍານພາຫະນະດັ່ງກ່າວໄປເປັນຍານພາຫະນະເພື່ອຮັບໃຊ້ການທ່ອງທ່ຽວຢູ່ເຂດພື້ນທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນອະນາຄົດ. ສຳລັບຈຳນວນລົດຕັກຊີໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນຈາກ 146 ຄັນເປັນ 164 ຄັນ, ສ່ວນລົດຈັກຕັກຊີກໍໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນຈາກ 5 ຄັນເປັນ 35 ຄັນ. ນອກຈາກຍານພາຫະນະຂົນສົ່ງສາທາລະນະແລ້ວ, ຈຳນວນຍານພາຫະນະສຳລັບການບໍລິການເອີ້ນລົດ (RHS), ໂລກາ (LOCA), ກໍໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນໃນຊ່ວງທົດສະວັດທີ່ຜ່ານມາ. ຈຳນວນພາຫະນະສຳລັບການບໍລິການເອີ້ນລົດ (RHS) ໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ມີທັງໝົດ 670 ຄັນ ແລະ ມີຍານພາຫະນະທີ່ໃຫ້ບໍລິການໂດຍສະເລ່ຍ 341 ຄັນ. ຮູບ 4.2-1 ສະແດງຈຳນວນການຂຶ້ນທະບຽນຍານພາຫະນະຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ໃນລະຫວ່າງປີ 2010 ຫາ 2019.



ຮູບ 4.2-1 ຈຳນວນການຂຶ້ນທະບຽນຍານພາຫະນະຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ຕັ້ງແຕ່ປີ 2010 – 2019

4.3 ການບໍລິຫານຄຸ້ມຄອງ ແລະ ຜູ້ໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

ດັ່ງທີ່ສະແດງຢູ່ໃນຕາຕະລາງຂ້າງລຸ່ມນີ້, ການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນໄດ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂດຍອົງການຈັດຕັ້ງຫຼາຍພາກສ່ວນ ແລະ ຜູ້ໃຫ້ບໍລິການທີ່ມີບົດບາດແຕກຕ່າງກັນ. ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ (ກະຊວງ ຍທຂ) ມີບົດບາດສຳຄັນໃນການສ້າງນະໂຍບາຍການຂົນສົ່ງເພື່ອຄວບຄຸມການຂົນສົ່ງສາທາລະນະພາຍໃນພາກພື້ນ ເປັນຕົ້ນແມ່ນ ການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະສາຍທາງລະຫວ່າງປະເທດ ແລະ ຂົນສົ່ງໄລຍະໄກ. ໃນທາງກົງກັນຂ້າມນັ້ນ, ພະແນກ ຍທຂ ເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບດ້ານນະໂຍບາຍການຂົນສົ່ງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ຜູ້ໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງ, ລວມທັງ ລລມ ແລະ ຜູ້ໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງຍ່ອຍ ຈົນໄປເຖິງບັນດາສະມາຄົມທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ຕາຕະລາງ 4.3-1 ການບໍລິຫານຄຸ້ມຄອງ ແລະ ຜູ້ໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

ຊື່ອົງການຈັດຕັ້ງ	ຂັ້ນຄຸ້ມຄອງ	ໜ້າທີ່	ໜ້າທີ່ຮັບຜິດຊອບ
ກະຊວງ ຍທຂ	ສູນກາງ	ຜູ້ຄວບຄຸມ	<ul style="list-style-type: none"> ຮັບຮອງ, ນຳໃຊ້ນະໂຍບາຍ ແລະ ບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ, ພ້ອມທັງໃຫ້ຄຳແນະນຳສຳລັບການໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທັງໝົດ. ອອກໃບອະນຸຍາດສຳລັບບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະສາຍທາງລະຫວ່າງປະເທດ ແລະ ຂົນສົ່ງໄລຍະໄກ.

ພະແນກ ຍທຂ	ນະຄອນຫຼວງ	ຜູ້ຄວບຄຸມ	<ul style="list-style-type: none"> ຮັບຮອງ, ນຳໃຊ້ນະໂຍບາຍ ແລະ ບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ, ພ້ອມທັງໃຫ້ຄຳແນະນຳສຳລັບການໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ອອກໃບອະນຸຍາດສຳລັບບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະສາຍທາງພາຍໃນຕົວເມືອງ.
ລລມ	ນະຄອນຫຼວງ	ຜູ້ໃຫ້ບໍລິການ	<ul style="list-style-type: none"> ໃຫ້ບໍລິການລົດເມໄປ/ກັບນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ກຳນົດລາຄາໂດຍສານ, ເວລາບໍລິການ ແລະ ນະໂຍບາຍໃຫ້ແກ່ຜູ້ໃຊ້ລົດເມ (ຄວບຄຸມໂດຍ ພະແນກ ຍທຂ ແລະ ກະຊວງ ຍທຂ)
ສະມາຄົມ - ລົດສອງແຖວ, - ລົດຕຸກຕຸກ ແລະ ຈຳໂປ້, - ລົດຕັ້ງ ແລະ ເຊົ່າລົດ, - ລົດຕັ້ງຊີ້, ແລະ - ລົດຈັກຕັ້ງຊີ້	ເອກະຊົນ	ຜູ້ໃຫ້ບໍລິການ	<ul style="list-style-type: none"> ຄຸ້ມຄອງສະມາຊິກ ແລະ ຈັດການເຝິກອົບຮົມທາງດ້ານສິດ, ການປົກປ້ອງສິດ ແລະ ຜົນປະໂຫຍດຂອງສະມາຄົມໃຫ້ແກ່ສະມາຊິກ. ໃຫ້ບໍລິການລົດເມໄປ/ກັບນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນຕາມຄິວບໍລິການ.

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີ່ມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ.

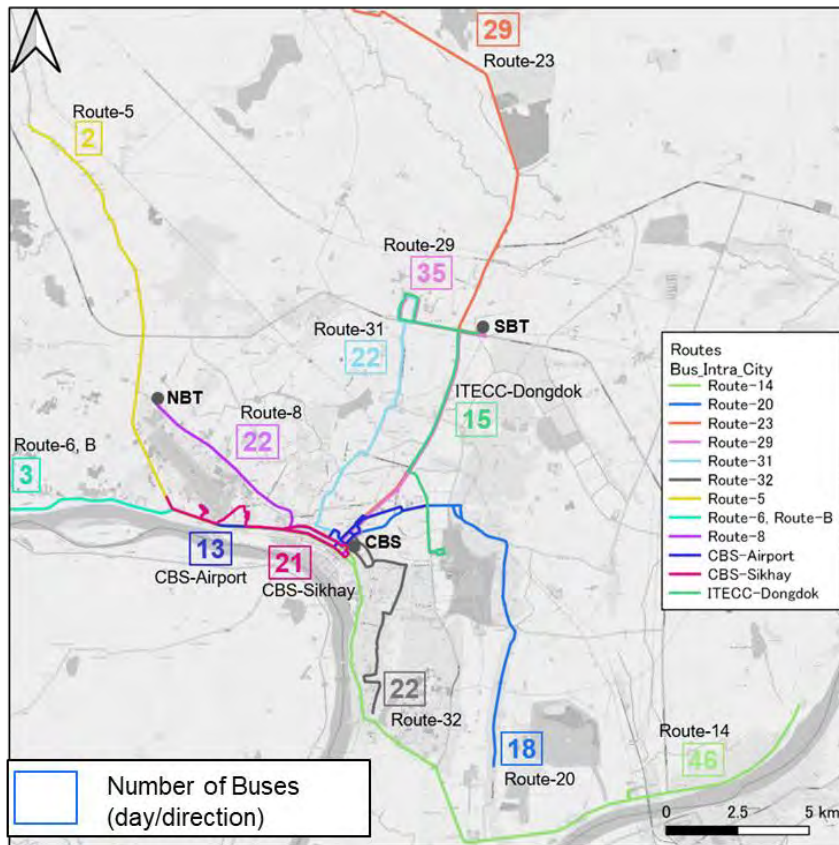
4.4 ການບໍລິການລົດເມພາຍໃນຕົວເມືອງ

ການບໍລິການລົດເມໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນມີຢູ່ 3 ປະເພດ ຄື: ສາຍທາງພາຍໃນຕົວເມືອງ, ລະຫວ່າງແຂວງ ແລະ ລະຫວ່າງປະເທດ ເຊິ່ງ ລລມ ເປັນຜູ້ໃຫ້ບໍລິການຫຼັກສໍາລັບລົດເມສາຍທາງພາຍໃນຕົວເມືອງ. ລລມ ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃຫ້ດໍາເນີນບໍລິການລົດເມຈາກລັດຖະບານລາວ ໂດຍອີງຕາມຂໍ້ຕົກລົງຂອງເຈົ້າຄອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ວ່າດ້ວຍການຈັດຕັ້ງ, ການເຄື່ອນໄຫວຂອງລັດວິສາຫະກິດລົດເມນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ເລກທີ 381/ຈນວ, ລົງວັນທີ 3 ກໍລະກົດ 2009. ສໍາລັບລົດເມສາຍທາງລະຫວ່າງແຂວງ ແລະ ລະຫວ່າງປະເທດແມ່ນໃຫ້ບໍລິການໂດຍທັງ ລລມ ແລະ ບໍລິສັດເອກະຊົນ ໂດຍມີຈຸດຂຶ້ນ ແລະ ຈຸດລົງລົດ ຢູ່ສະຖານີລົດເມຕະຫຼາດເຊົ້າ, ສະຖານີລົດເມສາຍເໜືອ ແລະ ສາຍໃຕ້. ບັນດາສະຖານີລົດເມດັ່ງກ່າວແມ່ນຕັ້ງຢູ່ຫ່າງຈາກເຂດໃຈກາງເມືອງ ຍົກເວັ້ນສະຖານີລົດເມຕະຫຼາດເຊົ້າ.

4.4.1 ສາຍທາງບໍລິການ ແລະ ການໃຫ້ບໍລິການລົດເມ

(1) ໂຄງສ້າງສາຍທາງລົດເມ

ໃນປະຈຸບັນນີ້, ໂຄງສ້າງຂອງສາຍທາງລົດເມພາຍໃນຕົວເມືອງທັງໝົດຢູ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນບໍລິການຕາມບັນດາເສັ້ນທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດ ແລະ ເສັ້ນທາງສາຍເອກ. ດັ່ງທີ່ສະແດງໃນຮູບ 4.4-1, ສາຍທາງລົດເມຫຼັກໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນໄດ້ແບ່ງອອກເປັນ 3 ສາຍທາງ ເຊິ່ງສອດຄ່ອງກັບ 3 ທິດທາງການຂົນສົ່ງຫຼັກ ເຊັ່ນ: ທິດເໜືອ, ຕາເວັນອອກ ແລະ ຕາເວັນຕົກ. ບັນດາສາຍທາງດັ່ງກ່າວ ປະກອບມີ ສະຖານີລົດເມຕະຫຼາດເຊົ້າ (CBS) ຫາ ມະຫາວິທະຍາໄລແຫ່ງຊາດລາວ ໄປທາງທິດເໜືອຕາມທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດ ເລກທີ 13 ໃຕ້, ສະຖານີຕະຫຼາດເຊົ້າ ຫາ ຂົວມິດຕະພາບ ໄປທາງທິດຕາເວັນອອກ ແລະ ສະຖານີຕະຫຼາດເຊົ້າ ຫາ ສະໜາມບິນສາກົນວັດໄຕ ໄປທາງທິດຕາເວັນຕົກ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ຂໍ້ມູນປີ 2019 ໂດຍ ລລມ ແລະ ດັດແກ້ໂດຍ ທີມຊ່ຽວຊາໄຈກາ.

ຮູບ 4.4-1 ສາຍທາງບໍລິການຂອງລົດເມພາຍໃນຕົວເມືອງ

(2) ຊົ່ວໂມງບໍລິການ ແລະ ລາຄາໂດຍສານລົດເມ

ດັ່ງທີ່ສະແດງໃນຕາຕະລາງ 4.4-1, ລົດເມເລີ່ມເປີດໃຫ້ບໍລິການຕັ້ງແຕ່ 5:30-6:30 ໂມງເຊົ້າ ແລະ ລົດເມຫຼາຍສາຍທາງແມ່ນຢຸດໃຫ້ບໍລິການຕັ້ງແຕ່ 17:30~18:00 ໂມງແລງ. ຊົ່ວໂມງບໍລິການຂອງສາຍທາງລົດເມສ່ວນໃຫຍ່ຈະແມ່ນ ຊົ່ວໂມງລັດຖະການໃນປະເທດລາວ ເຊິ່ງໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວແມ່ນ 8:00-16:00 ໂມງ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຊົ່ວໂມງບໍລິການລົດເມຍັງບໍ່ໄດ້ຮັບການປັບປຸງໃຫ້ເໝາະສົມກັບຈຸດປະສົງໃນການເດີນທາງຕ່າງໆ ເຊັ່ນ ການເດີນທາງກັບບ້ານຫຼັງຈາກໄປຊື້ເຄື່ອງ, ກິນເຂົ້ານອກບ້ານ, ແລະ ກິດຈະກຳສ່ວນຕົວອື່ນໆ. ນອກຈາກນີ້, ລົດເມສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນໃຫ້ບໍລິການຢູ່ພຽງແຕ່ສາຍທາງຫຼັກ ແລະ ບໍ່ມີບໍລິການຂົນສົ່ງອື່ນ ເພື່ອເຊື່ອມຕໍ່ ແລະ ຖ່າຍໂອນຜູ້ໂດຍສານລະຫວ່າງສາຍທາງຫຼັກ ແລະ ທາງຮ່ອມ ເຊິ່ງ ສິ່ງຜົນໃຫ້ການເຂົ້າເຖິງການບໍລິການລົດເມແມ່ນຍັງຄ່ອນຂ້າງຫຍຸ້ງຍາກ ໂດຍສະເພາະຜູ້ໂດຍສານທີ່ບ້ານ ຫຼື ບ່ອນເຮັດວຽກຢູ່ໄກຈາກຈຸດຂຶ້ນ ແລະ ຈຸດລົງລົດຢູ່ຕາມສາຍທາງຫຼັກ.

ຕາຕະລາງ 4.4-1 ສາຍທາງ ແລະ ຕາຕະລາງບໍລິການລົດເມພາຍໃນຕົວເມືອງ ຢູ່ ສະຖານີຕະຫຼາດເຊົ້າ (ລລມ)

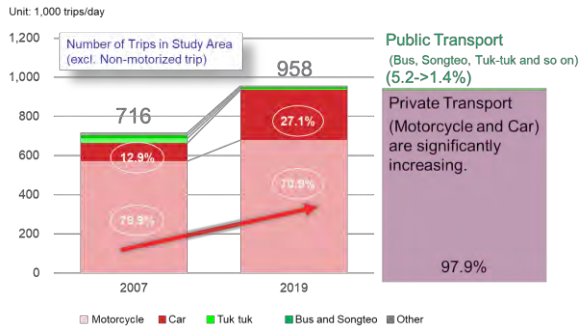
ID	ສາຍທາງ	ຜູ້ດຳເນີນການ	ຈຳນວນບ່ອນນັ່ງ	ລາຄາ (ກີບ)	ຊົ່ວໂມງບໍລິການ (*1)	ຈຳນວນຖ້ຽວ /ມື້/ທິດທາງ	ຄວາມຖີ່ບໍລິການ (ນາທີ)	ໄລຍະທາງ (km)
BL-14	ຕະຫຼາດເຊົ້າ-ຂົວມິດຕະພາບ	ລລມ	45	6,000	5:35-18:00	4	(*3)	29
BL-20	ຕະຫຼາດເຊົ້າ-ດົງຄຳຊ້າງ	ລລມ	45	5,000	6:00-16:40	18	40	15
BL-23	ຕະຫຼາດເຊົ້າ-ສາຍໃຕ້-ທ່າງ່ອນ	ລລມ	45	7,000	5:30-17:30	29	20	25
BL-29	ຕະຫຼາດເຊົ້າ-ສາຍໃຕ້-ດົງໂດກ	ລລມ	45	4,000	6:00-17:45	35	15-20	14
BL-31	ຕະຫຼາດເຊົ້າ-ໂພນຕ້ອງ-ດົງໂດກ	ລລມ	45	4,000	6:15-17:30	22	20-30	13
BL-32	ຕະຫຼາດເຊົ້າ-ດອນປ່າໃໝ່	ລລມ	24	4,000	6:30-17:00	22	30	10
BL-5	ຕະຫຼາດເຊົ້າ-ນ້ຳຊວງ	ລລມ	24	12,000	10:30, 16:30	2	(*3)	48
BL-6	ຕະຫຼາດເຊົ້າ-ສັງທອງ	ລລມ	45	20,000	10:30, 16:30	2	(*3)	76
BL-8	ຕະຫຼາດເຊົ້າ-ສາຍເໜືອ	ລລມ	45	5,000	6:00-16:30	22	30	15
BL-A	ຕະຫຼາດເຊົ້າ-ໂອເຕັກ-ສະໜາມບິນ	ລລມ	24	19,000	8:20-19:40	15	30-60	12.5
BL-B	ຕະຫຼາດເຊົ້າ-ເພຍລາດ	ລລມ	45	15,000	13:30	1	(*3)	82
BL-F	ຕະຫຼາດເຊົ້າ-ຊ້າງຈຽງ-ສີໂຄ	ລລມ	25		(*2)	13		-

*1: ອີງຕາມເວລາລົດອອກຢູ່ສະຖານີຕະຫຼາດເຊົ້າ, *2: ບໍລິການຊົ່ວຄາວໃນປີ 2021, *3: ຖືກຍົກເວັ້ນເນື່ອງຈາກຖ້ຽວບໍລິການທີ່ຈຳກັດແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ສິ່ງທ້າທາຍທີ່ສຳຄັນອີກຢ່າງໜຶ່ງ ແມ່ນຄວາມບໍ່ສອດຄ່ອງຂອງບໍລິການລົດເມ ແລະ ຕາຕະລາງເວລາລົດອອກ, ເຊິ່ງບັນຫາສ່ວນໜຶ່ງແມ່ນຍ້ອນສະພາບການຈະລາຈອນທີ່ແອອັດ. ເວລາລົດອອກຈຶ່ງຊ້າກ່ອນຕາຕະລາງເວລາທີ່ກຳນົດໄວ້ ສິ່ງຜົນໃຫ້ຜູ້ໂດຍສານຢູ່ປ້າຍລົດເມຕ້ອງໃຊ້ເວລາດົນໃນການລໍຖ້າລົດເມແຕ່ລະຖ້ຽວ. ນອກຈາກນັ້ນ, ເສັ້ນທາງລົດເມບາງສາຍຍັງມີຈຳນວນຖ້ຽວ ແລະ ຊົ່ວໂມງບໍລິການທີ່ຈຳກັດ ເຊິ່ງບໍ່ສອດຄ່ອງກັບຊົ່ວໂມງລັດຖະການ ເຮັດໃຫ້ມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກໃນການໃຊ້ນຳໃຊ້ຂົນສົ່ງດັ່ງກ່າວເພື່ອໃຊ້ເປັນການເດີນທາງປະຈຳວັນ.

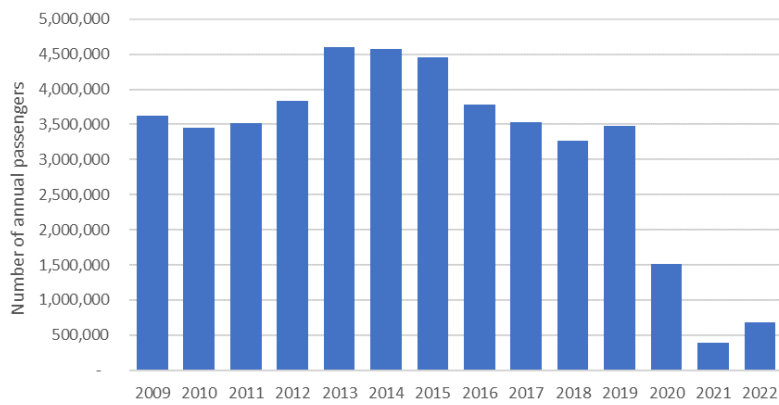
4.4.2 ຄວາມຕ້ອງການຂອງຜູ້ໂດຍສານລົດເມ

ຮູບ 4.4-2 ສະແດງການສົມທຽບລະຫວ່າງ ອັດຕາຜູ້ໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ຖ້ຽວບໍລິການປະຈຳວັນລະຫວ່າງປີ 2007 ແລະ 2019. ຈຳນວນຜູ້ໂດຍສານໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນໄດ້ຄ່ອຍໆຫຼຸດລົງຕັ້ງແຕ່ປີ 2007, ໂດຍມີອັດຕາຜູ້ໃຊ້ຂົນສົ່ງສາທາລະນະພຽງແຕ່ 1.4% ໃນປີ 2019.



ຮູບ 4.4-3 ສະແດງໃຫ້ເຫັນຈຳນວນຜູ້ໂດຍສານລົດເມ ລລມ ປະຈຳປີ ລະຫວ່າງປີ 2009 ແລະ 2022. ຮູບດັ່ງກ່າວຈະສະແດງໃຫ້ເຫັນຈຸດສູງສຸດຂອງຈຳນວນຜູ້ໂດຍສານໃນປີ 2013 ແລະ ຈຳນວນຜູ້ໂດຍສານໄດ້ຄ່ອຍໆ ຫຼຸດລົງນັບແຕ່ນັ້ນເປັນຕົ້ນມາ. ຫຼັງຈາກການແຜ່ລະບາດຂອງພະຍາດໂຄວິດ-19 ໃນປີ 2020, ຈຳນວນຜູ້ໂດຍສານຍິ່ງຫຼຸດລົງຫຼາຍຂຶ້ນ ແລະ ຈຳນວນຜູ້ໂດຍສານກໍຍັງບໍ່ທັນຟື້ນຕົວຄືນສູ່ລະດັບເກົ່າກ່ອນການແຜ່ລະບາດເຊື້ອ. ສາເຫດສ່ວນໜຶ່ງແມ່ນຍ້ອນການໂຈະສາຍທາງລົດເມທີ່ບໍ່ສ້າງຜົນກຳໄລ, ການເດີນທາງໄປ-ມາບ່ອນເຮັດວຽກທີ່ບໍ່ເປັນປະຈຳ ຍ້ອນມີການເຮັດວຽກຢູ່ບ້ານ ແລະ ປັດໄຈອື່ນໆ ທີ່ເຮັດໃຫ້ໂອກາດໃນການເດີນທາງຫຼຸດລົງ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ເຖິງແມ່ນການແຜ່ລະບາດຂອງພະຍາດໂຄວິດ-19 ໃນປັດຈຸບັນໄດ້ກັບເຂົ້າສູ່ສະພາບການປົກກະຕິແລ້ວ, ຈຳນວນຜູ້ໂດຍສານກໍຍັງບໍ່ທັນກັບຄືນສູ່ລະດັບເກົ່າກ່ອນທີ່ຈະມີການແຜ່ລະບາດ ຂອງພະຍາດໂຄວິດ-19.

ຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ
ຮູບ 4.4-2 ອັດຕາສ່ວນການນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ຖ້ຽວເດີນທາງ



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ລລມ ແລະ ດັດແກ້ໂດຍ ທີມຊ່ຽວຊານໄຈກາ
ຮູບ 4.4-3 ຈຳນວນຜູ້ໂດຍສານລົດເມປະຈຳປີ (ລລມ)

4.4.3 ຜູ້ໃຫ້ບໍລິການລົດເມ

ຜູ້ໃຫ້ບໍລິການລົດເມໃນ ສປປ ລາວ ປະກອບດ້ວຍ ລລມ ແລະ ບໍລິສັດລົດເມເອກະຊົນ, ລົດເມພາຍໃນຕົວເມືອງທັງໝົດຢູ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນໃຫ້ບໍລິການໂດຍ ລລມ ເຊິ່ງປະຕິບັດຕາມຂໍ້ຕົກລົງ, ສັນຍາ ແລະ ລະບຽບການທີ່ກຳນົດໂດຍພະແນກ ຍທຂ. ລັດວິສາຫະກິດລົດເມນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (ລລມ) ເປັນລັດວິສາຫະກິດ 100% ເຊິ່ງມີໜ້າທີ່ບົດບາດ ແລະ ຄວາມຮັບຜິດຊອບຫຼັກໃນການໃຫ້ບໍລິການລົດເມສາທາລະນະໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ສຳນັກງານໃຫຍ່ຕັ້ງຢູ່ບ້ານວັດນາກ, ເມືອງສີສັດຕະນາກ, ຖະໜົນທ່າເດື່ອ.

(1) ໂຄງຮ່າງການຈັດຕັ້ງຂອງລັດວິສາຫະກິດລົດເມນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (ລລມ)

ໃນເດືອນກໍລະກົດ 2022, ລລມ ມີພະນັກງານທັງໝົດ 111 ຄົນ, ຍິງ 29 ຄົນ, ພະນັກງານສັນຍາຈ້າງ 4 ຄົນ. ມີຄະນະອຳນວຍການທີ່ຮັບຜິດຊອບການບໍລິຫານຄຸ້ມຄອງ 3 ທ່ານ ແລະ ແບ່ງອອກເປັນຫົກ (6) ຂະແໜງການ: ຈັດຕັ້ງ-ບໍລິຫານ, ບັນຊີ-ການເງິນ, ແຜນການຂົນສົ່ງ-ການຕະຫຼາດ-ບໍລິການ, ເຕັກນິກ-ສ້ອມແປງ, ສະໜອງວັດຖຸ-ອະໄຫຼ່, ແລະ ກວດກາ.

(2) ຈຳນວນລົດເມຂອງລັດວິສາຫະກິດລົດເມນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (ລລມ)

ໃນປີ 2013, ຈຳນວນຍານພາຫະນະສຳລັບໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງທີ່ຍັງມີຢູ່ທັງໝົດແມ່ນ 88 ຄັນ, ເຊິ່ງບໍ່ລວມເອົາລົດເມທີ່ຖືກຍຸດນຳໃຊ້ບໍລິການຂົນສົ່ງ ເນື່ອງຈາກລົດເມດັ່ງກ່າວໄດ້ໝົດອາຍຸການນຳໃຊ້ແລ້ວ. ລົດເມບາງຄັນກໍ່ຢູ່ໃນສະພາບຊຸດໂຊມ ແລະ ບໍ່ສາມາດສ້ອມແປງໄດ້ ຍ້ອນວ່າການຜະລິດອາໄຫຼ່ບາງສ່ວນໄດ້ຖືກຍຸບເລີກໄປແລ້ວ. ຕາຕະລາງ 4.4-2 ຈະສະແດງໃຫ້ເຫັນຈຳນວນລົດເມຂອງ ລລມ ທີ່ມີຢູ່ໃນປະຈຸບັນ.

ຕາຕະລາງ 4.4-2 ຈຳນວນລົດເມຂອງ ລລມ ທີ່ມີຢູ່ໃນປະຈຸບັນ

ລຳດັບ	ຍີ່ຫໍ້	ຈຳນວນບ່ອນນັ່ງ	ປີຈັດຊື້	ຈຳນວນລົດເມໃນປະຈຸບັນ	ຜູ້ໃຫ້ການຊ່ວຍເຫຼືອ
1	ISUZU	45	2012 (42 ຄັນ)	17	ຊ່ວຍເຫຼືອລ້າ (GOJ*)
			2017 (4 ຄັນ)	4	
2	ISUZU	25	2017	5	ຊ່ວຍເຫຼືອລ້າ (GOJ*)
3	HYUNDAI	45	1999	1	ຊ່ວຍເຫຼືອລ້າ (GOJ*)
4	MINIBUS	25	2017	5	ຊ່ວຍເຫຼືອລ້າ (GOJ*)
5	MITSUBISHI	25	2023	52	ຊ່ວຍເຫຼືອລ້າ (GOJ*)
6	BYD	45	2022	4	ຊ່ວຍເຫຼືອລ້າ (GOC*)
-	ລວມທັງໝົດ	-	-	88	-

ໝາຍເຫດ: ຍັງບໍ່ທັນໄດ້ກຳນົດການນຳໃຊ້ລົດເມຈາກການຊ່ວຍເຫຼືອຈາກປະເທດຈີນຍັງ (ຂໍ້ມູນໃນເດືອນກໍລະກົດ 2023). *GOJ: ລັດຖະບານ ຍີ່ປຸ່ນ; *GOC: ລັດຖະບານ ແຫ່ງ ສປ ຈີນ.
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

(3) ສະພາບການເງິນຂອງລັດວິສາຫະກິດລົດເມນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (ລລມ)

ຈາກບົດລາຍງານການເງິນຂອງ ລລມ ນັບແຕ່ປີ 2014-2018, ບັນດາຜູ້ໃຫ້ບໍລິການແມ່ນບໍ່ໄດ້ຮັບຜົນກຳໄລໃນຕະຫຼອດໄລຍະເວລາດັ່ງກ່າວ. ເຖິງແມ່ນວ່າລາຍຮັບທັງໝົດໃນປີ 2017-2018 ເພີ່ມຂຶ້ນ, ແຕ່ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທັງໝົດກໍ່ສູງຂຶ້ນກວ່າລາຍຮັບທັງໝົດເລັກໜ້ອຍ ແລະ ເຮັດໃຫ້ກຳໄລສຸດທິຂອງ ລລມ ຍັງຄົງຕິດລົບ. ໃນຂະນະທີ່ລາຍຮັບມີທ່າອ່ຽງທີ່ດີທີ່ຈະເພີ່ມຂຶ້ນ ເພື່ອຄືນກຳໄລໃຫ້ກັບທາງ ລລມ, ແຕ່ຍ້ອນການໂຈະໃຫ້ບໍລິການລົດເມ ແລະ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນ ຍ້ອນການແຜ່ລະບາດຂອງພະຍາດໂຄວິດ-19 ເຮັດໃຫ້ສິ່ງຜົນກະທົບກັບການຟື້ນຕົວຂອງ ລລມ ຢ່າງຮຸນແຮງ. ຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ບົດລາຍງານການເງິນຂອງ ລລມ ຈຶ່ງບໍ່ສາມາດເກັບກຳໄດ້ ຕັ້ງແຕ່ການແຜ່ລະບາດຂອງພະຍາດໂຄວິດ-19 ໃນທ້າຍປີ 2019.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ຂໍ້ມູນໂດຍ ລລມ ແລະ ດັດແກ້ໂດຍ ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ.

ຮູບ 4.4-4 ລາຍຮັບ, ລາຍຈ່າຍ ແລະ ກຳໄລຂອງ ລລມ

(4) ການຊ່ວຍເຫຼືອຈາກລັດຖະບານ

ລລມ ໄດ້ຮັບການສະໜັບສະໜູນທາງອ້ອມໃນຫຼາຍດ້ານຈາກລັດຖະບານລາວ ເຊິ່ງມາໃນຮູບແບບຕອນດິນເພື່ອສ້າງຕັ້ງບໍລິສັດ, ສະຖານີ ຫຼື ອາຄານຜູ້ໂດຍສານ ພ້ອມທັງຈັດຫາຜູ້ຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານ ເພື່ອສະໜອງວິຊາການໃຫ້ຫຼາຍຂະແໜງການຂອງ ລລມ. ນອກນັ້ນ, ລົດເມ ແລະ ອາໄຫຼ່ສ່ວນໃຫຍ່ ແມ່ນລັດຖະບານລາວເປັນຜູ້ສະໜອງໃຫ້ ເຊິ່ງໄດ້ຮັບເປັນທຶນຊ່ວຍເຫຼືອລ້າຈາກປະເທດຜູ້ໃຫ້ທຶນ. ລລມ ຍັງໄດ້ຮັບນະໂຍບາຍໃຫ້ຊື້ນ້ຳມັນເຊື້ອໄຟ, ຈ່າຍພາສີອາກອນໃນລາຄາທີ່ຕໍ່າກວ່າບັນດາບໍລິສັດເອກະຊົນອື່ນໆ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ເຖິງແມ່ນວ່າ ລລມ ໄດ້ຮັບການສະໜັບສະໜູນທີ່ກ່າວມາແລ້ວ, ແຕ່ສະພາບການເງິນກໍ່ຍັງມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກ ແລະຍັງມີຫຼາຍບັນຫາທີ່ຈະຕ້ອງໄດ້ຮັບການແກ້ໄຂ ເພື່ອທີ່ຈະສາມາດສືບຕໍ່ການໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງໄດ້.

4.5 ການຂົນສົ່ງຍ່ອຍ ແລະ ຂົນສົ່ງສາທາລະນະທາງບົກອື່ນໆ

(1) ລົດສອງແຖວ

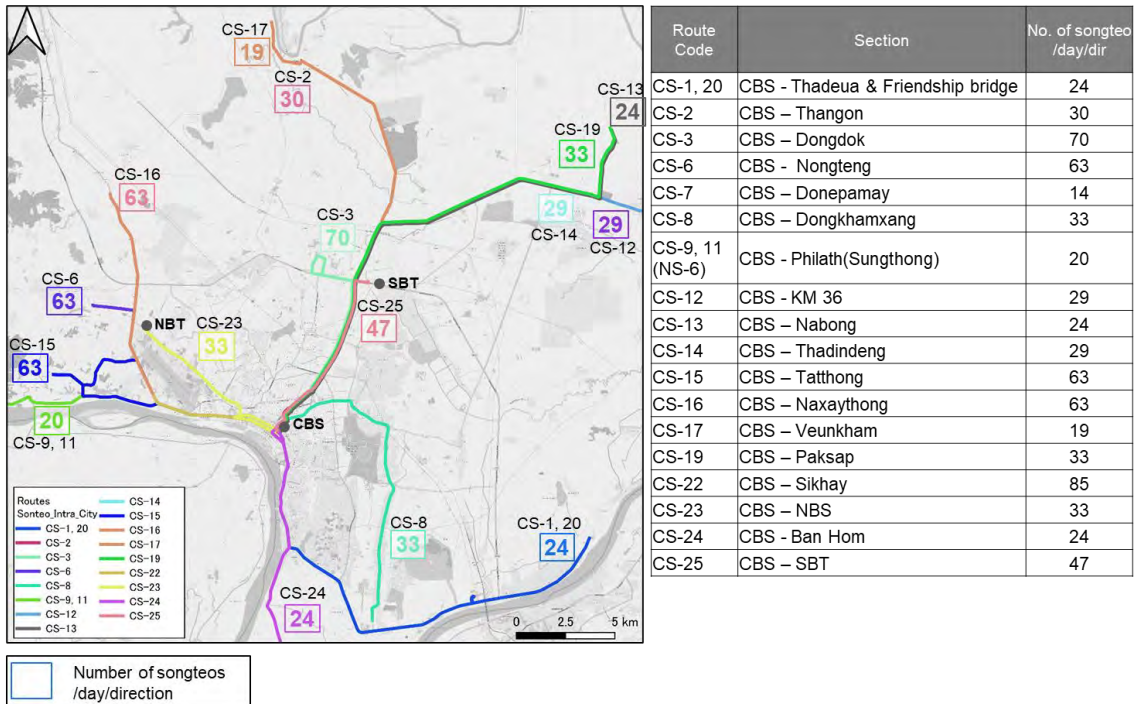
ການບໍລິການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານຂອງລົດສອງແຖວແບ່ງອອກເປັນ 2 ປະເພດ ຄື ປະຈຳສາຍທາງ ແລະ ບໍ່ປະຈຳສາຍທາງ. ໃນທັງສອງກໍລະນີນັ້ນ, ລົດສອງແຖວກໍ່ເປັນການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຮູບແບບໜຶ່ງທີ່ອໍານວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ເດີນທາງໄປ-ມາຂອງປະຊາຊົນໃນເຂດໃຈກາງເມືອງ, ຊານເມືອງ ແລະ ຊົນນະບົດ, ລວມທັງການເດີນທາງໄປມາລະຫວ່າງບັນດາແຂວງໃນ ສປປ ລາວ. ໃນດ້ານສາຍທາງບໍລິການ, ລົດສອງແຖວມີບົດບາດສຳຄັນສຳລັບລະບົບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ທັງເປັນຫົວໜ່ວຍບໍລິການເສີມຈາກລົດເມ ແລະ ຫົວໜ່ວຍແຂ່ງຂັນຍາດຊິງຜູ້ໂດຍສານກັບບໍລິການລົດເມພາຍໃນຕົວເມືອງ. ການແຂ່ງຂັນດັ່ງກ່າວກໍ່ໃຫ້ເກີດມີຄວາມຄວາມທ້າທ້າຍ, ໂດຍສະເພາະ ເມື່ອພິຈາລະນາເຖິງກໍລະນີ ລລມ ຍັງມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກທາງການເງິນຢູ່ ແລະ ປະສິດທິພາບໂດຍລວມຂອງການໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ລົດສອງແຖວຍັງມີບົດບາດສຳຄັນໃນການໃຫ້ການບໍລິການຂົນສົ່ງໃນເສັ້ນທາງສາຍເຊື້ອມຕໍ່ ຫຼື ບໍລິການພື້ນທີ່ສາຍທາງບໍລິການລົດເມທີ່ເຂົ້າບໍ່ເຖິງ ເຊິ່ງເຮັດໃຫ້ລົດສອງແຖວເປັນການຂົນສົ່ງທີ່ສຳຄັນທີ່ສາມາດສົ່ງເສີມລະບົບຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ໂດຍການໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງໃນພື້ນທີ່ທີ່



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ.

ຮູບ 4.5-1 ຮູບລົດສອງແຖວ

ບໍລິການລົດເມບໍ່ສາມາດເຂົ້າເຖິງໄດ້. ຮູບ 4.5-2 ສະແດງໃຫ້ເຫັນເຖິງສາຍທາງບໍລິການຂອງລົດສອງແຖວ ແລະ ຖ້ຽວ ບໍລິການປະຈຳວັນ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ກຽມໂດຍທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ ໂດຍອີງໃສ່ຜົນການສຳຫຼວດໃນປີ 2019 ແລະ ຂໍ້ມູນການຂຶ້ນທະບຽນຍານພາຫະນະທີ່ໄດ້ຈາກ ພະແນກ ຍທຂ.

ຮູບ 4.5-2 ສາຍທາງບໍລິການລົດສອງແຖວ

ຜູ້ໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງຕ້ອງເປັນສະມາຊິກຂອງສະມາຄົມລົດສອງແຖວ ແລະ ຕ້ອງຂຶ້ນທະບຽນສາຍທາງຂອງຕົນກັບພະແນກ ຍທຂ. ລົດບັນທຸກຂະໜາດນ້ອຍກໍ່ຖືກຈັດເປັນປະເພດລົດສອງແຖວ ເຊິ່ງເຮັດໃຫ້ຈຳນວນຍານພາຫະນະໃນສະມາຄົມເພີ່ມຂຶ້ນ. ສະມາຄົມລົດສອງແຖວແມ່ນມີໃນແຕ່ລະພາກພື້ນ ແລະ ໄດ້ໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງ ຢູ່ ບັນດາຄົວລົດສອງແຖວໃນເຂດພາກພື້ນຕ່າງໆ. ຍົກຕົວຢ່າງ, ສະມາຄົມລົດສອງແຖວໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນມີຂໍ້ຕົກລົງຮ່ວມກັບສະມາຄົມອື່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ເຊັ່ນ: ຖ້າຫາກມີການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານອອກນອກເຂດທີ່ກຳນົດໄວ້ ແມ່ນສາມາດຮັບຜູ້ໂດຍສານຢູ່ຄົວລົດຂອງເຂດອື່ນໆ ເພື່ອເດີນທາງກັບຄືນເຂົ້າມາຄົວລົດຂອງຕົນເອງໄດ້.

ໜ້າທີ່ຫຼັກຂອງສະມາຄົມ ແມ່ນເຕົ້າໂຮມລົດສອງແຖວທີ່ເປັນປ້າຍເອກະຊົນທັງໝົດເຂົ້າເປັນສະມາຊິກຂອງສະມາຄົມ ເພື່ອຂຶ້ນທະບຽນເປັນສະມາຊິກຂອງສະມາຄົມ, ຜູ້ໃຫ້ບໍລິການຕ້ອງຢືນໃບຄຳຮ້ອງຂຶ້ນທະບຽນຂອງຕົນທີ່ມີເອກະສານທີ່ສຳຄັນຢ່າງຄົບຖ້ວນ ຄື ບັດປະຈຳຕົວ, ສຳມະໂນຄົວ, ທະບຽນລົດ, ໃບກວດກາເຕັກນິກ, ປະກັນໄພ, ແລະ ໃບຂັບຂີ່. ຫຼັງຈາກນັ້ນ, ພວກເຂົາຈະຖືກພິຈາລະນາເຂົ້າໃນຂັ້ນຕອນການຂຶ້ນທະບຽນເປັນສະມາຊິກ. ສະມາຊິກແຕ່ລະຄົນຕ້ອງເສຍຄ່າທຳນຽມໃຫ້ສະມາຄົມ 120,000 ກີບຕໍ່ປີ. ກົດລະບຽບຂອງສະມາຄົມແມ່ນອີງຕາມກົດໝາຍທີ່ຕິດພັນກັບການຂົນສົ່ງ ແລະ ບັນດາກົດລະບຽບທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ລາຄາໂດຍສານຂອງລົດສອງແຖວ ແລະ ລົດເມ ແມ່ນຈະຖືກຄວບຄຸມໂດຍກະຊວງ ຍທຂ ເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມສອດຄ່ອງຂອງສາຍທາງດຽວກັນ. ຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ລາຄາໂດຍສານຂອງລົດສອງແຖວ ແມ່ນສາມາດປັບປ່ຽນຕາມຄວາມຕ້ອງການຂອງຜູ້ໂດຍສານໄດ້ຫຼາຍກວ່າລາຄາໂດຍສານຂອງລົດເມ. ເຊິ່ງສາເຫດແມ່ນຍ້ອນທັງຜູ້ໃຫ້ບໍລິການລົດສອງແຖວ ແລະ ຜູ້ໂດຍສານມີໂອກາດໃນການຕໍ່ຮອງເຈລະຈາລາຄາໂດຍສານກັນ ໂດຍອີງໃສ່ພື້ນທີ່ ແລະ ສາຍທາງສະເພາະເຈາະຈົ່ງທີ່ທາງຜູ້ໂດຍສານຕ້ອງການຈະເດີນທາງໄປ.

(2) ລົດຕຸກຕຸກ ແລະ ຈຳໄປ້

ລົດຕຸກຕຸກ ແລະ ຈຳໄປ້ສາມາດໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງພາຍໃນເຂດບໍລິການທີ່ກຳນົດໄວ້ (ລະຫວ່າງເມືອງ) ເຊິ່ງໄດ້ຮັບການ

ອະນຸຍາດຈາກພະແນກ ຍທຂ. ຜູ້ໃຫ້ບໍລິການຈະລໍຖ້າຜູ້ໂດຍສານຢູ່ຕາມຄິວທີ່ກຳນົດໄວ້ໃກ້ກັບສະຖານທີ່ສຳຄັນ ເຊັ່ນ: ຄິວແພດສາດ, ຂົວມິດຕະພາບລາວ-ໄທ, ຕະຫຼາດເຊົ້າ, ຕະຫຼາດຂົວດິນ, ສະຖານີສາຍເໜືອ ແລະ ສາຍໃຕ້. ພື້ນທີ່ຄິວລົດແມ່ນສະຫງວນໄວ້ສຳລັບສະມາຊິກທີ່ຂຶ້ນທະບຽນກັບສະມາຄົມ. ຢູ່ເຂດບໍລິການໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ຈຳນວນຄິວລົດທີ່ກຳນົດໄວ້ ແລະ ຈຳນວນພາຫະນະທີ່ໄດ້ຂຶ້ນທະບຽນແມ່ນສະແດງຢູ່ໃນ

ຕາຕະລາງ 4.5-1.

ຕາຕະລາງ 4.5-1 ຄິວລົດໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

	ເຂດບໍລິການ (ເມືອງ)	ຄິວລົດ (ບ່ອນຂຶ້ນ-ລົງລົດ)	ຍານພາຫະນະ ທີ່ຂຶ້ນທະບຽນ
1	ເມືອງສີສັດຕະນາກ-ຫາດຊາຍຟອງ	14 ຄິວ	166 ຄັນ
2	ເມືອງໄຊເສດຖາ	4 ຄິວ	47 ຄັນ
3	ເມືອງຈັນທະບູລີ	24 ຄິວ	210 ຄັນ
4	ເມືອງສີໂຄດຕະບອງ	14 ຄິວ	118 ຄັນ
5	ເມືອງໄຊທານີ	3 ຄິວ	76 ຄັນ
	ລວມທັງໝົດ	59 ຄິວ	617 ຄັນ

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ສະມາຄົມລົດຕຸກຕຸກ-ຈຳໂປ້ສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນໃນປີ 1986, ພາຍໃຕ້ການຮ່ວມມືກັບພະແນກ ຍທຂ ເຊິ່ງມີບົດບາດສຳຄັນໃນການໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ຫ້ອງການສະມາຄົມຕັ້ງຢູ່ບ້ານຮ່ອງຄຳ, ເມືອງຈັນທະບູລີ, ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ໂຄງຮ່າງການຈັດຕັ້ງຂອງສະມາຄົມປະກອບມີ ປະທານ, ຮອງປະທານ, ແລະ ພະນັກງານຫ້ອງການ 7 ຄົນ. ນອກຈາກນັ້ນ, ຍັງມີເຈົ້າໜ້າທີ່ຕຳຫຼວດ 2 ທ່ານທີ່ຮັບຜິດຊອບດ້ານວຽກປະສານສົມທົບ ແລະ ຕິດຕາມການເຄື່ອນໄຫວບໍລິການຂອງລົດຕຸກຕຸກ ແລະ ຈຳໂປ້ຢູ່ຕາມແຕ່ລະຄິວລົດ. ເຈົ້າໜ້າທີ່ຕຳຫຼວດຍັງມີໜ້າທີ່ໃນການໃຫ້ຄຳອີບຮົມ ແລະ ຕັກເຕືອນສະມາຊິກທີ່ບໍ່ປະຕິບັດຕາມລະບຽບການທີ່ກຳນົດໄວ້.

ອີງຕາມບົດລາຍງານການເງິນຂອງສະມາຄົມລົດຕຸກຕຸກ ແລະ ຈຳໂປ້ ໃນລະຫວ່າງປີ 2013-2018 ແມ່ນມີຜູ້ໂດຍສານມາໃຊ້ບໍລິການລົດຕຸກຕຸກ ແລະ ຈຳໂປ້ ລວມທັງໝົດ 7 ລ້ານຄົນ ແລະ ສະມາຄົມລົດຕຸກຕຸກ ແລະ ຈຳໂປ້ສາມາດສ້າງລາຍຮັບທັງໝົດໄດ້ 1,155 ລ້ານກີບ ແລະ ມີຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທັງໝົດ 1,143 ລ້ານກີບ.

(3) ລົດຕູ້

ລົດຕູ້ໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງຕາມສາຍທາງລະຫວ່າງແຂວງທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ກັບຄິວສະຖານີລົດເມສາຍເໜືອ, ສາຍໃຕ້, ຂົວມິດຕະພາບ ແລະ ສີໂຄເປັນຫຼັກ. ສະມາຄົມລົດຕູ້ ແລະ ລົດເຊົ້າໄດ້ສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນໃນປີ 2004 ເຊິ່ງໃນເບື້ອງຕົ້ນແມ່ນອະນຸມັດໂດຍ ກະຊວງຄົມມະນາຄົມ, ໄປສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງ (ປະຈຸບັນເອີ້ນວ່າ ກະຊວງ ຍທຂ). ໃນປະຈຸບັນນີ້, ການໃຫ້ບໍລິການຂອງສະມາຄົມ ແມ່ນໄດ້ຖືກຮັບຮອງຈາກເຈົ້າຄອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ໄດ້ປະຕິບັດຕາມຄຳຊີ້ນຳຂອງອົງການຈັດຕັ້ງພາຍໃນ ແລະ ພະແນກ ຍທຂ. ຫ້ອງການໃຫຍ່ຕັ້ງຢູ່ບ້ານໜອງໄຮ, ເມືອງຫາດຊາຍຟອງ ແລະ ມີຄະນະບໍລິຫານຄຸ້ມຄອງ 5 ທ່ານ. ໜ້າທີ່ບົດບາດຫຼັກຂອງສະມາຄົມແມ່ນການເຕົ້າໂຮມສະມາຊິກ ແລະ ຈັດການເຝິກອົບຮົມອົບຮົມທາງດ້ານສິດ, ການປົກປ້ອງສິດ, ແລະ ຜົນປະໂຫຍດຂອງສະມາຄົມໃຫ້ແກ່ສະມາຊິກ.

(4) ລົດຕັກຊີ້

ລົດຕັກຊີ້ໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງສຳລັບການເດີນທາງໃນໄລຍະສັ້ນພາຍໃນເຂດຕົວເມືອງເປັນຫຼັກ, ເຖິງແມ່ນວ່າບາງຄັ້ງພວກເຂົາຈະໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງໃນສາຍທາງລະຫວ່າງແຂວງເປັນແບບລະບົບມອບເໝົາ. ລົດຕັກຊີ້ມີ 7 ສະຖານີຫຼັກ ຄື: ຄິວສະໜາມບິນສາກົນວັດໄຕ, ຕະຫຼາດຂົວດິນ, ຕະຫຼາດເຊົ້າ, ສະຖານີລົດໄຟລາວ-ຈີນ, ສະຖານີລົດເມສາຍເໜືອ ແລະ ສາຍໃຕ້ ແລະ ຂົວມິດຕະພາບ. ສະມາຄົມລົດຕັກຊີ້ໄດ້ສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນໃນປີ 2011 ໂດຍຮັບຮອງຈາກເຈົ້າຄອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ໄດ້ປະຕິບັດຕາມຄຳຊີ້ນຳຂອງອົງການຈັດຕັ້ງພາຍໃນ ແລະ ພະແນກ ຍທຂ. ຫ້ອງການໃຫຍ່ຂອງສະມາຄົມຕັ້ງຢູ່ບ້ານວັດໄຕ, ເມືອງສີໂຄດຕະບອງ, ແລະ ມີຄະນະບໍລິຫານຄຸ້ມຄອງ 3 ທ່ານ. ຈຸດປະສົງຫຼັກຂອງສະມາຄົມແມ່ນເພື່ອເຕົ້າໂຮມສະມາຊິກ ແລະ ຈັດການເຝິກອົບຮົມທາງດ້ານສິດ, ການປົກປ້ອງສິດ, ແລະ ຜົນປະໂຫຍດຂອງສະມາຄົມ

ໃຫ້ແກ່ສະມາຊິກ.

(5) ລົດຈັກຕັກຊີ້

ລົດຈັກຕັກຊີ້ໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງສໍາລັບການເດີນທາງໄລຍະສັ້ນພາຍໃນເຂດຕົວເມືອງເປັນຫຼັກ. ຜູ້ໃຫ້ບໍລິການທັງໝົດ ແມ່ນຖືກຄຸ້ມຄອງໂດຍສະມາຄົມລົດຈັກຕັກຊີ້. ໃນປະຈຸບັນນີ້, ລົດຈັກຕັກຊີ້ມີສະຖານີຫຼັກພຽງແຕ່ຈຸດດຽວຢູ່ສະຖານີ ກາງ (ຕະຫຼາດຂົວດິນ). ສະມາຄົມລົດຈັກຕັກຊີ້ໄດ້ຖືກສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນໃນປີ 2007 ໂດຍການຮັບຮອງຈາກຫົວໜ້າພະແນກ ຍທຂ, ແລະ ໄດ້ປະຕິບັດຕາມຄໍາຊີ້ນຳຂອງອົງການຈັດຕັ້ງພາຍໃນ ແລະ ພະແນກ ຍທຂ. ຫ້ອງການໃຫຍ່ຕັ້ງຢູ່ບ້ານເກົ້າ ຍອດ, ເມືອງສີສັດຕະນາກ ແລະ ມີຄະນະບໍລິຫານຄຸ້ມຄອງ 3 ທ່ານ. ຈຸດປະສົງຫຼັກຂອງສະມາຄົມແມ່ນເພື່ອເຕົ້າໂຮມ ສະມາຊິກ ແລະ ຈັດການເຝິກອົບຮົມທາງດ້ານສິດ, ການປົກປ້ອງສິດ ແລະ ຜົນປະໂຫຍດຂອງສະມາຄົມໃຫ້ແກ່ ສະມາຊິກ.

(6) ລົດເມໂຮງຮຽນ

ໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ນັກຮຽນຈຳນວນຫຼາຍຍັງຕ້ອງເດີນທາງໄກເພື່ອມາເຂົ້າໂຮງຮຽນ. ຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ເນື່ອງຈາກ ການຂາດລະບົບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ, ມັນຈຶ່ງເປັນສິ່ງທ້າທາຍສໍາລັບເດັກນ້ອຍທີ່ຈະຕ້ອງເດີນທາງໄປໂຮງຮຽນດ້ວຍ ຕົນເອງ. ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງເປັນເລື່ອງປົກກະຕິສໍາລັບຫຼາຍຄອບຄົວທີ່ຈະຈັດຫາຍານພາຫະນະເພື່ອໄປຮັບ-ສົ່ງລູກຫຼານພວກເຂົາ ເອງ ເຊິ່ງເປັນສາເຫດທີ່ເຮັດໃຫ້ມີການຈະລາຈອນທີ່ແອອັດຢູ່ເຂດອ້ອມຮອບໂຮງຮຽນໃນຊົ່ວໂມງເລັ່ງດ່ວນ ຊ່ວງເວລາ 8:00 ໂມງເຊົ້າ ຫາ 16:00 ໂມງແລງ, ເຊິ່ງເປັນໂມງເຂົ້າ ແລະ ເລີກໂຮງຮຽນ. ສະພາບການດັ່ງກ່າວບໍ່ພຽງແຕ່ເປັນສິ່ງທ້າ ທາຍດ້ານການຂົນສົ່ງເທົ່ານັ້ນ ແຕ່ຍັງເຮັດໃຫ້ເກີດຂໍ້ຈຳກັດຕໍ່ຕາຕະລາງການເຮັດວຽກຂອງຜູ້ປົກຄອງອີກດ້ວຍ. ເພື່ອແກ້ ໄຂບັນຫາດັ່ງກ່າວ, ກະຊວງ ຍທຂ ໄດ້ສະເໜີຂໍການຊ່ວຍເຫຼືອຈາກອົງການໄຈກາ ເພື່ອສໍາຫຼວດຄວາມເປັນໄປໄດ້ໃນການ ນໍາໃຊ້ລະບົບລົດເມໂຮງຮຽນ. ການສຶກສາດັ່ງກ່າວມີຫົວຂໍ້ວ່າ: "ການຄົ້ນຄວ້າ & ທົດລອງໃຊ້ລະບົບລົດເມໂຮງຮຽນ ເພື່ອ ຫຼຸດຜ່ອນການຈະລາຈອນແອອັດໃນເຂດອ້ອມຮອບໂຮງຮຽນ, 2020", ແນໃສ່ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນບັນຫາການຈະລາຈອນແອ ອັດ ໂດຍການນໍາໃຊ້ລະບົບລົດເມໂຮງຮຽນທີ່ມີປະສິດທິພາບ.

(7) ບໍລິການເອີ້ນລົດ (RHS)

ໃນປີ 2013, ບໍລິການເອີ້ນລົດທີ່ເອີ້ນວ່າ ແທັກຊີ້ອອນລາຍ ໄດ້ເປີດຕົວໃນລາວ. ແທັກຊີ້ດັ່ງກ່າວໃຫ້ບໍລິການຕະຫຼອດ 24 ຊົ່ວໂມງ ຕໍ່ ມື້ ແລະ ຜູ້ໃຊ້ລົດສາມາດເຊື່ອມຕໍ່ກັບການບໍລິການໂດຍຜ່ານການເປີດແອັບພລິເຄຊັນໃນໂທລະສັບມືຖື ຂອງພວກເຂົາ ແລະ ກົດປຸ່ມເອີ້ນຄົນຂັບລົດ. ແທັກຊີ້ອອນລາຍມີແຜນຈະຂະຫຍາຍການໃຫ້ບໍລິການໃນອະນາຄົດ ແຕ່ ຍັງບໍ່ທັນສາມາດໃຫ້ບໍລິການໄດ້ຢ່າງກວ້າງຂວາງ ເນື່ອງຈາກຍັງມີບັນຫາທີ່ຂາດກົດລະບຽບຄຸ້ມຄອງ ແລະ ການຂຶ້ນ ທະບຽນລົດບໍ່ຖືກຕ້ອງຕາມກົດໝາຍ. ໂລກ້າ (LOCA) ໄດ້ເປີດບໍລິການໃນປີ 2018 ແລະ ໃນຂະນະທີ່ການບໍລິການ ຂອງໂລກ້າໄດ້ສືບຕໍ່ຂະຫຍາຍໄປຄຽງຄູ່ກັບການບໍລິການຂອງແທັກຊີ້ອອນລາຍ, ແຕ່ກໍຍັງມີຂໍ້ຄົງຄ້າງດ້ານນິຕິກຳຄຸ້ມ ຄອງທີ່ບໍ່ພຽງພໍ ແລະ ບັນຫາທີ່ຈະຕິດພັນກັບການພັດທະນາສະຖາບັນໃນອະນາຄົດ. ໂລກ້ານໍາໃຊ້ຍານພາຫະນະສ່ວນ ບຸກຄົນ (ລົດປ້າຍເຫຼືອງ) ເຊິ່ງບໍ່ຖືກຕ້ອງຕາມກົດລະບຽບການຂົນສົ່ງ. ລະບົບດັ່ງກ່າວຕ້ອງໄດ້ຮັບການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ຈັດ ຕັ້ງຢ່າງຖືກຕ້ອງເໝາະສົມໃຫ້ໄວເທົ່າທີ່ຈະໄວໄດ້.

4.6 ອາຄານໂດຍສານຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ປ້າຍລໍຖ້າລົດເມ

(1) ອາຄານໂດຍສານຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

ໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນມີສະຖານີລົດເມ 4 ແຫ່ງ: ຕະຫຼາດເຊົ້າ, ສາຍເໜືອ, ສາຍໃຕ້ ແລະ ສະຖານີໄອເຕັກ, ແລະ ອາຄານໂດຍສານລົດສອງແຖວຢູ່ໃກ້ກັບຕະຫຼາດສີໄຄ. ອີງຕາມການແບ່ງພື້ນທີ່ໃຫ້ບໍລິການໂດຍພະແນກ ຍທຂ ໃນປີ 2014, ສະຖານີຕະຫຼາດເຊົ້າ ແມ່ນອາຄານໂດຍສານຫຼັກ ເພື່ອບໍລິການລົດເມພາຍໃນຕົວເມືອງ ແລະ ບາງສາຍທາງ ລະຫວ່າງປະເທດ. ຫັງຍັງເປັນຈຸດເຊື່ອມຕໍ່ໃນການເດີນທາງໄປ ແລະ ກັບຈາກສະຖານີລົດເມສາຍເໜືອ ແລະ ສາຍໃຕ້, ເຊິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກໃນການເດີນທາງໄປແຂວງອື່ນພາຍໃນປະເທດ ຫຼື ປະເທດອື່ນໆ.

ດ້ານພື້ນຖານໂຄງລ່າງຂອງສະຖານີລົດເມຕະຫຼາດເຊົ້າ ແມ່ນຄຸ້ມຄອງ ແລະ ໃຫ້ບໍລິການໂດຍ ລລມ. ແຕ່ເນື່ອງຈາກຂໍ້

ຈຳກັດທາງດ້ານພື້ນທີ່ ແລະ ຄວາມຕ້ອງການທີ່ຈະນຳໃຊ້ທີ່ດິນຢູ່ໃນໃຈກາງເມືອງຢ່າງມີປະສິດທິພາບ, ການປັບປຸງສະຖານີລົດເມຕະຫຼາດເຊົ້າຄືນໃໝ່ຈຶ່ງຢູ່ລະຫວ່າງການພິຈາລະນາ. ໃນຊ່ວງໄລຍະຜ່ານມາ, ໄດ້ມີ 2 ໂຄງການບຸລະນະສ້ອມແປງ ໂດຍຜ່ານສັນຍາສຳປະທານກັບບໍລິສັດຈີນ, ແຕ່ທັງສອງໂຄງການກໍບໍ່ສາມາດຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໄດ້ສໍາເລັດ ເນື່ອງຈາກຂໍ້ຈຳກັດທາງດ້ານການເງິນ. ໃນປະຈຸບັນ, ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນເປັນຜູ້ນຳພາໃນການສຳຫຼວດແຜນການບຸລະນະສ້ອມແປງອາຄານຂົນສົ່ງໂດຍສານຄືນໃໝ່.

ໃນທາງກົງກັນຂ້າມ, ສະຖານີລົດເມສາຍເໜືອ, ສາຍໃຕ້ ແລະ ຄິວລົດສອງແຖວສີໄຄ ແມ່ນຄຸ້ມຄອງ ແລະ ໃຫ້ບໍລິການໂດຍບໍລິສັດເອກະຊົນ. ສະຖານີລົດເມສາຍເໜືອຈະຄຸ້ມຄອງບໍລິການລົດເມ ແລະ ລົດສອງແຖວເປັນຫຼັກ ທັງການເດີນທາງຂາອອກ ແລະ ຂາເຂົ້າໄປເມືອງຕ່າງໆ ໃນພາກເໜືອຂອງລາວ, ປະເທດຈີນ, ແລະ ໄທ. ສ່ວນສະຖານີລົດເມສາຍໃຕ້ເປັນອາຄານຂົນສົ່ງໂດຍສານຫຼັກສໍາລັບລົດເມ ແລະ ລົດສອງແຖວ ທີ່ຈະເດີນທາງໄປພາກໃຕ້ຂອງລາວ, ປະເທດຫວຽດນາມ ແລະ ໄທ. ສໍາລັບຄິວລົດສີໄຄ ແມ່ນມີພຽງແຕ່ບໍລິການຂົນສົ່ງຂອງລົດສອງແຖວເທົ່ານັ້ນ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ຮູບ 4.6-1 ຮູບສະຖານີລົດເມຕະຫຼາດເຊົ້າ



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ຮູບ 4.6-2 ຄິວລົດສອງແຖວສີໄຄ

ນອກຈາກທີ່ໄດ້ກ່າວຂ້າງເທິງແລ້ວນັ້ນ, ສະຖານີໄອເຕັກໄດ້ສ້າງຂຶ້ນໃນປີ 2016 ໂດຍມີຈຸດປະສົງເພື່ອເປັນສະຖານີຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານຄືກັນກັບສະຖານີຕະຫຼາດເຊົ້າ. ແນວໃດກໍຕາມ, ເນື່ອງຈາກການແຜ່ການລະບາດເຊື້ອພະຍາດໂຄວິດ-19 ແລະ ຄວາມທ້າທາຍດ້ານການເງິນ, ໃນປະຈຸບັນ ສະຖານີລົດເມດັ່ງກ່າວຍັງບໍ່ສາມາດເປີດນຳໃຊ້ເປັນອາຄານຂົນສົ່ງໂດຍໄດ້ຢ່າງຮູບແບບ. ສໍາລັບການບໍລິການຂອງລົດສອງແຖວ, ນອກຈາກສະຖານີລົດເມສາຍເໜືອ ແລະ ສາຍໃຕ້ແລ້ວ, ລົດສອງແຖວຍັງໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງຢູ່ຄິວສີໄຄອີກດ້ວຍ.

(2) ປ້າຍລໍຖ້າລົດເມ

ບັນດາປ້າຍລໍຖ້າລົດເມແມ່ນຈະຕັ້ງຢູ່ຕາມເສັ້ນທາງສາຍຫຼັກເປັນສ່ວນໃຫຍ່ ເພື່ອອໍານວຍຄວາມສະດວກໃນການເຂົ້າເຖິງການຂົນສົ່ງສາລາລະນະຂອງຜູ້ໂດຍສານ. ໃນຂະນະທີ່ປ້າຍລໍຖ້າລົດເມທີ່ມີທັງຫຼັງຄາ ແລະ ຕັ້ງນັ້ງແມ່ນມີຈຳນວນໜ້ອຍ, ແຕ່ສ່ວນໃຫຍ່ຈະເປັນພຽງປ້າຍຍືນລໍຖ້າລົດເມເທົ່ານັ້ນ. ຍ້ອນສະພາບການດັ່ງກ່າວ, ສິ່ງທ້າທາຍໃນປະຈຸບັນ ແມ່ນການຕິດຕັ້ງປ້າຍລໍຖ້າລົດເມບໍ່ສາມາດກວມເອົາທຸກສາຍທາງລົດເມໃນທົ່ວເມືອງ ເຊິ່ງເຮັດໃຫ້ເກີດມີການຈອດລົດ ຮັບ-ສົ່ງຜູ້ໂດຍສານຢ່າງບໍ່ເປັນລະບຽບ ແລະ ນອກຈາກນັ້ນ, ຜູ້ຂັບລົດເມຍັງຈອດລົດຮັບ-ສົ່ງຜູ້ໂດຍສານຕາມຄວາມຕ້ອງການຂອງຜູ້ຂີ່ ແລະ ຜູ້ໂດຍສານເອງ ເຊິ່ງເຮັດໃຫ້ເກີດຄວາມບໍ່ເປັນລະບຽບຮຽບຮ້ອຍ ແລະ ມີຄວາມສ່ຽງສູງທີ່ຈະກໍ່ໃຫ້ເກີດອຸບັດຕິເຫດ. ຖ້າບໍ່ມີບ່ອນຈອດລົດສະເພາະສໍາລັບການຮັບ-ສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ ແມ່ນຈະເຮັດໃຫ້ເກີດການສັນຈອນທີ່ແອອັດ ແລະ ສິ່ງຜົນກະທົບຕໍ່ກັບຄວາມປອດໄພຂອງຜູ້ໂດຍສານ. ເພື່ອແກ້ໄຂບັນຫາເຫຼົ່ານີ້, ການເພີ່ມປ້າຍຈອດ/ ລໍຖ້າລົດເມຈຶ່ງເປັນສິ່ງທີ່ສໍາຄັນ ເພື່ອໃຫ້ຜູ້ໂດຍສານມີພື້ນທີ່ເພື່ອຂຶ້ນ-ລົງລົດໄດ້ຢ່າງຊັດເຈນ ເຊິ່ງຈະເປັນການຊ່ວຍຊຸກຍູ້ຄວາມເປັນລະບຽບຮຽບຮ້ອຍ, ເພີ່ມປະສິດທິພາບ, ຄວາມປອດໄພໃນການຂົນສົ່ງໂດຍລວມ.

ໝວດທີ 5 ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງທີ່ມີຢູ່

5.1 ການຈັດປະເພດເສັ້ນທາງ

ບັນດາເສັ້ນທາງໃນ ສປປ ລາວ ໄດ້ແບ່ງອອກເປັນ 6 ປະເພດຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນກົດໝາຍວ່າດ້ວຍທາງຫຼວງ.

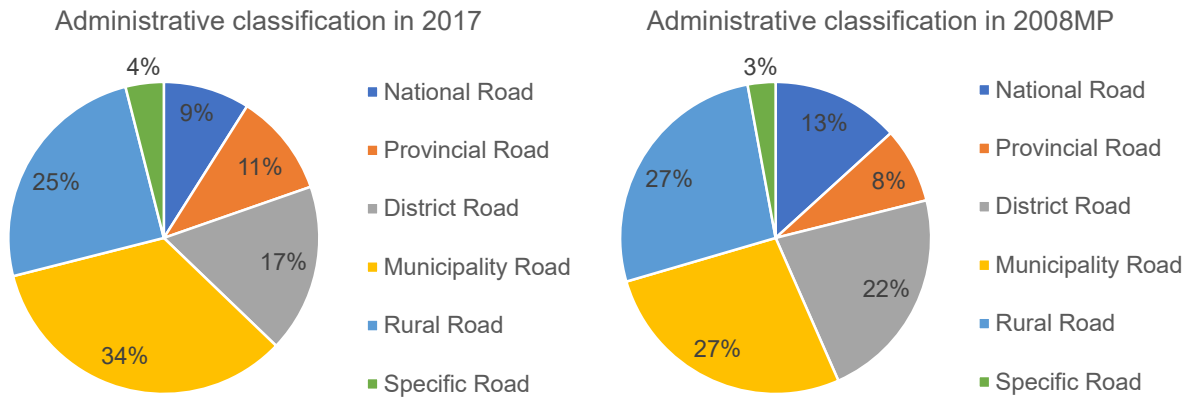
- ບັນດາເສັ້ນທາງໃນ ສປປ ລາວ ໄດ້ແບ່ງອອກເປັນ 6 ປະເພດຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນກົດໝາຍວ່າດ້ວຍທາງຫຼວງ, ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ (ກະຊວງ ຍທຂ) ເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບຄຸ້ມຄອງ “ທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດ”, ສ່ວນພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ (ພະແນກ ຍທຂ) ແມ່ນຮັບຜິດຊອບຄຸ້ມຄອງ “ທາງຫຼວງແຂວງ”, “ທາງຫຼວງເມືອງ”, “ທາງໃນຕົວເມືອງ”, ແລະ “ທາງຊົນນະບົດ”.
- ການຄຸ້ມຄອງ “ທາງໃນຕົວເມືອງ” ແລະ “ທາງຊົນນະບົດ” ໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນພະແນກ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ (ພະແນກຍທຂ) ເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບຫຼັກໃນການຄຸ້ມຄອງດູແລ, ສ່ວນການອະນາໄມເສັ້ນທາງ ແມ່ນອົງການພັດທະນາ ແລະ ບໍລິຫານຕົວເມືອງ (ອພບ) ເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບ. ບັນດາເສັ້ນທາງທີ່ຈັດຢູ່ໃນປະເພດ “ທາງພິເສດ” ແມ່ນຄຸ້ມຄອງໂດຍທະຫານ, ຊຸມຊົນທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ບໍລິສັດເອກະຊົນເປັນຫຼັກ.
- ຄວາມຍາວທັງໝົດຂອງເສັ້ນທາງໃນ ສປປ ລາວ ໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນຈາກ 1,866 ກິໂລແມັດ ໃນປີ 2008 ເປັນ 2,702 ກິໂລແມັດ ໃນປີ 2017, ເຊິ່ງໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນ 45%. ຄວາມຍາວຂອງເສັ້ນທາງທີ່ໄດ້ຈັດແບ່ງປະເພດ ແລະ ຕາມການແບ່ງຂັ້ນການຄຸ້ມຄອງໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນຫຼາຍກວ່າທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດ, ເຮັດໃຫ້ທາງຫຼວງແຂວງ ແລະ ທາງເທດສະບານມີອັດຕາສ່ວນເສັ້ນທາງທີ່ຍາວກວ່າຂອງຄວາມຍາວຂອງເສັ້ນທາງທັງໝົດ (ຈາກ 35% ຫາ 45%).
- ຄວາມຍາວຂອງບັນດາປະເພດໜ້າທາງສ່ວນໃຫຍ່ໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນ, ເຊິ່ງທາງເບຕົງໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນຫຼາຍທີ່ສຸດ ເຖິງ 30 ເທົ່າຂອງຄວາມຍາວຂອງເສັ້ນທາງໃນປີ 2008. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຄວາມຍາວຂອງທາງປູແຮ່ ແລະ ທາງດິນແດງແມ່ນໄດ້ຫຼຸດລົງ.

ຕາຕະລາງ 5.1-1 ການແບ່ງຂັ້ນການຄຸ້ມຄອງ & ປະເພດໜ້າທາງໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ປີ 2017 (ລວມມີ 9 ເມືອງ; ຫົວໜ່ວຍ ກິໂລແມັດ (km))

	ເບຕົງ	ອັດສະຟານ	ປູຢາງ	ປູແຮ່	ດິນແດງ	ລວມທັງໝົດ
ທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດ	19.40	103.25	120.40	-	-	243.05
ທາງຫຼວງແຂວງ	71.53	5.30	80.02	131.90	-	288.75
ທາງຫຼວງເມືອງ	57.14	-	142.53	262.29	10.00	471.96
ທາງເທດສະບານ	165.51	58.88	192.76	362.96	136.22	916.32
ທາງຊົນນະບົດ	5.95	-	46.82	411.51	210.25	674.53
ທາງພິເສດ	4.23	-	13.70	67.30	22.10	107.33
ຄວາມຍາວທັງໝົດ	323.76	167.43	596.23	1235.96	378.57	2701.94

ຕາຕະລາງ 5.1-2 ການແບ່ງຂັ້ນການຄຸ້ມຄອງ & ປະເພດໜ້າທາງຢູ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ໃນແຜນແມ່ບົດ 2008 (ລວມມີ 9 ເມືອງ; ຫົວໜ່ວຍ ກິໂລແມັດ (km))

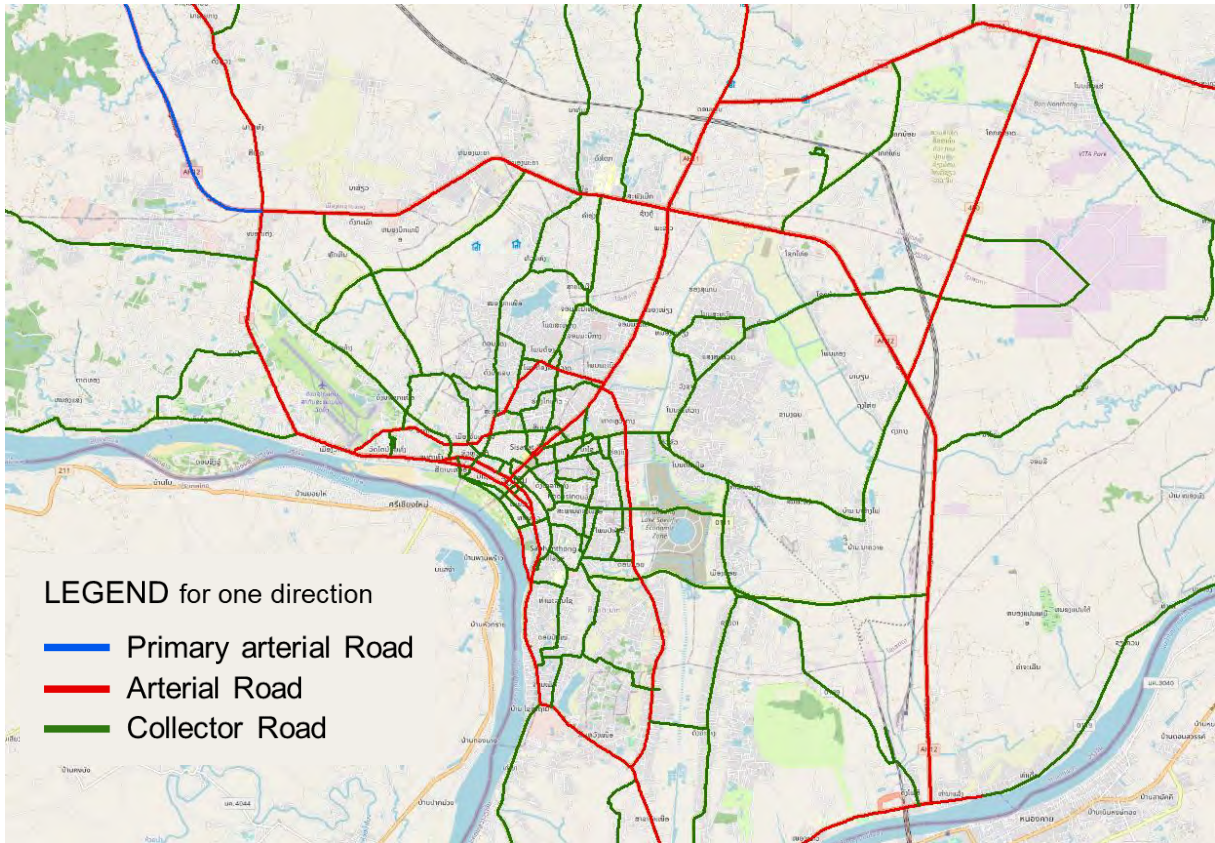
	ເບຕົງ	ອັດສະຟານ	ປູຢາງ	ປູແຮ່	ດິນແດງ	ລວມທັງໝົດ
ທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດ	1.80	31.30	137.10	62.50	15.00	247.70
ທາງຫຼວງແຂວງ	-	-	47.60	95.20	3.60	146.40
ທາງຫຼວງເມືອງ	-	-	34.70	353.60	27.20	415.50
ທາງເທດສະບານ	7.70	36.00	138.80	213.80	109.40	505.70
ທາງຊົນນະບົດ	-	-	5.60	330.80	160.30	496.70
ທາງພິເສດ	1.00	-	2.90	40.60	9.50	54.00
ຄວາມຍາວທັງໝົດ	10.50	67.30	366.70	1096.50	325.00	1866.00



ຮູບ 5.1-1 ການແບ່ງຂັ້ນການຄຸ້ມຄອງ ໃນປີ 2017 ຮູບ 5.1-2 ການແບ່ງຂັ້ນການຄຸ້ມຄອງໃນແຜນແມ່ບົດ 2008

5.1.1 ການຈັດປະເພດຮູບແບບການໃຊ້ເສັ້ນທາງ

ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງຕ້ອງມີຄວາມດຸ່ນດ່ຽງກັນດ້ານການຈັດລຽງລຳດັບຮູບແບບການໃຊ້ເສັ້ນທາງ. ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແບ່ງອອກເປັນ 4 ລຳດັບ ຄື: “ເສັ້ນທາງສາຍເອກ”, “ເສັ້ນທາງສາຍຫຼັກ”, “ເສັ້ນທາງສາຍເຊື່ອມຕໍ່” ແລະ “ເສັ້ນທາງທ້ອງຖິ່ນ”. ຮູບ 5.1-3 ສະແດງໃຫ້ເຫັນການຈັດປະເພດໜ້າທີ່ຂອງຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ. ໃນການຈັດປະເພດນີ້, ມີພຽງແຕ່ທາງດ່ວນເທົ່ານັ້ນ ທີ່ກຳນົດເປັນ “ເສັ້ນທາງສາຍເອກຫຼັກ”, ແລະ ເສັ້ນທາງວົງແຫວນ ແລະ ເສັ້ນທາງລັດສະໝີວົງອ້ອມທີ່ມີຫຼາຍຊ່ອງການສັນຈອນ ໄດ້ຖືກຈັດປະເພດເປັນ “ເສັ້ນທາງສາຍເອກ”. “ທາງຫຼວງເມືອງ” ຖືກຈັດເປັນປະເພດ “ເສັ້ນທາງເຊື່ອມຕໍ່”, ສ່ວນ “ທາງໃນຕົວເມືອງ” ແລະ “ທາງຊົນນະບົດ” ຖືກຈັດເປັນປະເພດ “ເສັ້ນທາງທ້ອງຖິ່ນ”. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, “ເສັ້ນທາງທ້ອງຖິ່ນ” ແມ່ນບໍ່ໄດ້ສະແດງຢູ່ໃນຮູບ 5.1-3 ຍ້ອນມີລາຍລະອຽດທີ່ຫຼາຍເກີນໄປ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

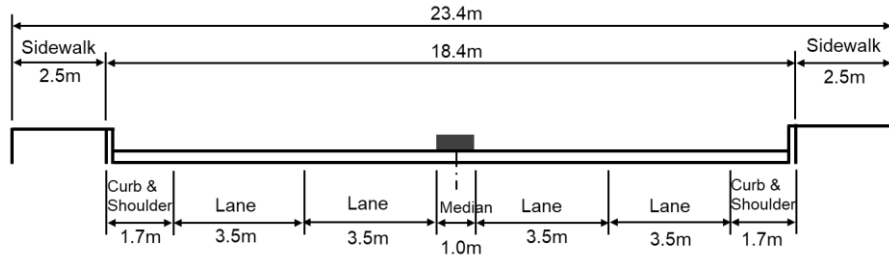
ຮູບ 5.1-3 ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງໃນປະຈຸບັນ

5.2 ສະພາບເສັ້ນທາງທີ່ມີຢູ່

5.2.1 ເຕັກນິກຂອງເສັ້ນທາງ

(1) ເສັ້ນທາງສາຍເອກ ແລະ ເສັ້ນທາງສາຍຫຼັກ

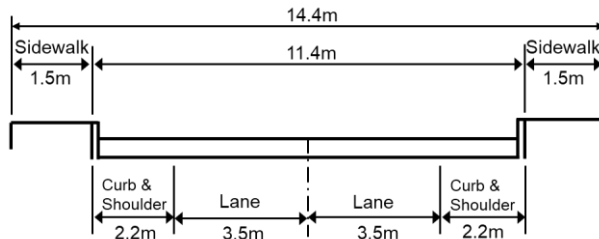
- ເສັ້ນທາງສາຍເອກໄດ້ຖືກຈັດສັນໄວ້ໃຫ້ສໍາລັບທາງດ່ວນເທົ່ານັ້ນ, ເຊິ່ງໃນເສັ້ນທາງດັ່ງກ່າວ ແມ່ນສາມາດເດີນທາງດ້ວຍຄວາມໄວສູງໄດ້, ສາມາດຄວບຄຸມການເຂົ້າເຖິງໄດ້ຢ່າງເຕັມຮູບແບບ ຫຼື ຄວບຄຸມໄດ້ໃນບາງສ່ວນ ແລະ ຍັງສາມາດນໍາໃຊ້ໄດ້ໃນເວລາສຸກເສີນ.
- ເສັ້ນທາງສາຍຫຼັກສ່ວນໃຫຍ່ມີຫຼາຍຊ່ອງການສັນຈອນ ທັງສອງທິດທາງການສັນຈອນ, ບາງຊ່ອງຈະມີຊ່ອງການສັນຈອນທີ່ແຕບຢູ່ທັງສອງຟາກຂອງເສັ້ນທາງ ເຊິ່ງມີໄວ້ສໍາລັບການສັນຈອນທີ່ໃຊ້ຄວາມໄວຊ້າ, ລົດຈັກ, ຫຼື ເປັນບ່າໄຫຼ່ຂອງເສັ້ນທາງ.
- ການໝາຍເສັ້ນແບ່ງຊ່ອງການສັນຈອນ ຢູ່ ທາງປູຢາງແມ່ນບໍ່ຄ່ອຍຈະແຈ້ງ, ບໍ່ມີເສັ້ນແບ່ງການສັນຈອນ ຫຼື ບໍ່ສາມາດແນມເຫັນໄດ້.
- ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວ, ໃນເຂດຕົວເມືອງແມ່ນມີທາງຢ່າງຢູ່ແຄມທາງ ແຕ່ຄວາມກ້ວາງຂອງທາງຢ່າງແມ່ນບໍ່ເທົ່າກັນ ເນື່ອງຈາກຂໍ້ຈຳກັດທາງດ້ານພື້ນທີ່ ແລະ ການປ່ຽນແປງຂອງສະພາບແຄມທາງ. ແຕ່ຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ໃນເຂດຊານເມືອງແມ່ນບໍ່ມີທາງຢ່າງຢູ່ຕາມເສັ້ນທາງ.
- ໃນບາງກໍລະນີຢູ່ເຂດຊານເມືອງ, ຈະມີການກຳນົດຊ່ອງການສັນຈອນດຽວເທົ່ານັ້ນ ສໍາລັບແຕ່ລະທິດທາງ.



ຮູບ 5.2-1 ຮູບເຕັກນິກເສັ້ນທາງຂອງຖະໜົນລ້ານຊ້າງ

(2) ເສັ້ນທາງສາຍເຊື່ອມຕໍ່

- ມີການຄວບຄຸມການເຂົ້າເຖິງໃນບາງສ່ວນຂອງເສັ້ນທາງເຊື່ອມຕໍ່.
- ທຸກສ່ວນຂອງເສັ້ນທາງເຊື່ອມຕໍ່ ປະກອບດ້ວຍຊ່ອງທາງການສັນຈອນເສັ້ນສອງ ສໍາລັບແຕ່ລະທິດທາງລົດແລ່ນ.
- ເສັ້ນທາງສາຍເຊື່ອມຕໍ່ບາງເສັ້ນ ແມ່ນບໍ່ມີທາງຢ່າງຢູ່ແຄມທາງ. ໃນກໍລະນີດັ່ງກ່າວ, ບ່າທາງໄດ້ຖືກໃຊ້ເປັນພື້ນທີ່ສໍາລັບທາງຢ່າງໃນບາງຄັ້ງ.

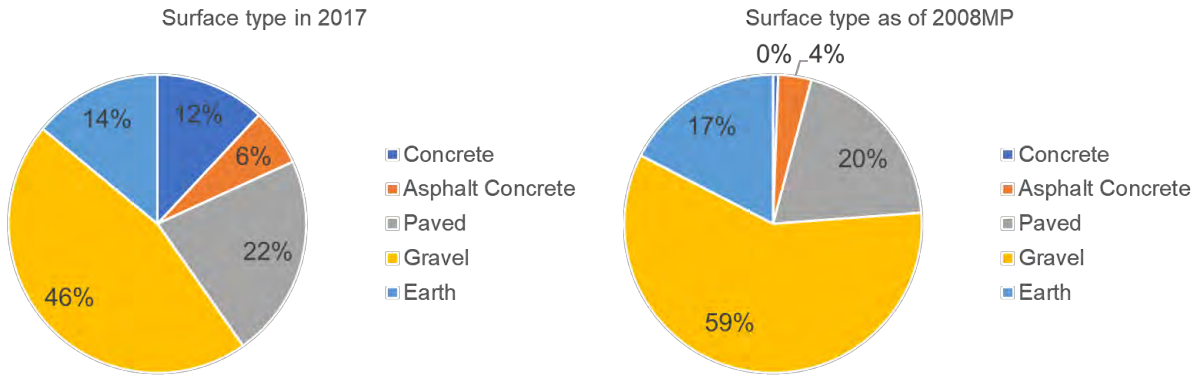


ຮູບ 5.2-2 ຮູບເຕັກນິກເສັ້ນທາງຂອງຖະໜົນດົງປາຍນາ

5.2.2 ປະເພດໜ້າທາງ ແລະ ສະພາບເສັ້ນທາງ

(1) ເສັ້ນທາງສາຍເອກ & ເສັ້ນທາງສາຍຫຼັກ

- ໜ້າທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດ ແມ່ນເປັນໜ້າທາງປູຢາງເປັນຫຼັກ.
- ເສັ້ນທາງຢູ່ເຂດຊານເມືອງໃນເມື່ອກ່ອນ ແມ່ນເປັນທາງປູຫີນເປັນຫຼັກ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ໜ້າທາງສ່ວນໃຫຍ່ໃນເຂດດັ່ງກ່າວ ໄດ້ຖືກຍົກລະດັບໄປເປັນທາງເບຕົງ, ທາງອັດສະຟານ, ຫຼື ທາງປູຢາງ.
- ທາງເບຕົງທີ່ປູດ້ວຍຊີເມັນໃນເມື່ອກ່ອນ ແມ່ນສາມາດພົບເຫັນໄດ້ແຕ່ຢູ່ຕາມຖະໜົນລ້ານຊ້າງພຽງແຫ່ງດຽວ, ແຕ່ໃນປັດຈຸບັນ ໜ້າທາງປະເພດດັ່ງກ່າວ ແມ່ນສາມາດພົບເຫັນໄດ້ໃນເສັ້ນທາງຫຼັກບາງແຫ່ງເຊັ່ນກັນ, ເຊັ່ນ ທາງ 450 ປີເປັນຕົ້ນ.



ຮູບ 5.2-3 ການແບ່ງປະເພດໜ້າທາງ ໃນປີ 2017 ຮູບ 5.2-4 ການແບ່ງປະເພດໜ້າທາງໃນແຜນແມ່ປີດ 2008

ໝວດທີ 6 ສະພາບການສັນຈອນ

6.1 ສະພາບປະຈຸບັນ

6.1.1 ການສໍາຫຼວດການສັນຈອນ

ໃນໂຄງການນີ້ ໄດ້ດໍາເນີນການສໍາຫຼວດສະພາບຈະລາຈອນທີ່ສະແດງຢູ່ ຕາຕະລາງ 6.1-1 ເພື່ອເຂົ້າໃຈເຖິງສະພາບການສັນຈອນໃນປະຈຸບັນ, ໄ້ແຍກເຖິງບັນຫາ ແລະ ແຜນການໃນອະນາຄົດ.

ຕາຕະລາງ 6.1-1 ໂຄງຮ່າງການສໍາຫຼວດການສັນຈອນ

ການສໍາຫຼວດ	ຈຸດປະສົງ	ອະທິບາຍ
ການສໍາຫຼວດການເດີນທາງສ່ວນບຸກຄົນ (ລວມທັງການສໍາຫຼວດການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ)	<ul style="list-style-type: none"> ຈໍາແນກຄຸນລັກສະນະຂອງຄົວເຮືອນ (HH) ແລະ ບຸກຄົນ. ຕົວຢ່າງຮູບແບບການເຄື່ອນໄຫວປະຈໍາວັນພາຍໃນເຂດເປົ້າໝາຍ (TA). 	ຕົວຢ່າງຈໍານວນ 4,700 ຄົວເຮືອນ ພາຍໃນເຂດເປົ້າໝາຍ
ການສໍາຫຼວດການເຄື່ອນໄຫວປະຈໍາວັນ	<ul style="list-style-type: none"> ຕົວຢ່າງຮູບແບບກິດຈະກຳປະຈໍາວັນຂອງຜູ້ທີ່ອາໄວໃນເຂດເປົ້າໝາຍ 	ຕົວຢ່າງຈໍານວນ 100 ຄົວເຮືອນ ພາຍໃນເຂດເປົ້າໝາຍ <ul style="list-style-type: none"> ເກັບກຳການເຄື່ອນໄຫວປະຈໍາວັນຂອງສະມາຊິກໃນຄົວເຮືອນ ທີ່ມີອາຍຸ 6 ປີຂຶ້ນໄປ
ການສໍາຫຼວດການສັນຈອນຢູ່ເສັ້ນວົງນອກ	<ul style="list-style-type: none"> ເກັບກຳປະລິມານການເດີນທາງຂອງສ່ວນບຸກຄົນໄປ/ ຈາກ ນອກເຂດເປົ້າໝາຍ ເກັບກຳປະລິມານການເດີນທາງຂອງບຸກຄົນຕາມການສັນຈອນ 	ຢູ່ 13 ຈຸດ: <ul style="list-style-type: none"> 9 ຈຸດ ແມ່ນການສໍາຫຼວດຢູ່ແຄມທາງ 3 ຈຸດ ຢູ່ ສະຖານີຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ສະໜາມບິນວັດໄຕ
ການສໍາຫຼວດການສັນຈອນຢູ່ເສັ້ນວົງໃນ	<ul style="list-style-type: none"> ສົມທຽບຕາຕະລາງ ຕົ້ນທາງ-ປາຍທາງ (OD) ໃນປະຈຸບັນ ຜ່ານການນັບປະລິມານການສັນຈອນ 	ຢູ່ 14 ຈຸດ ຕາມແຄມທາງ.
ການສໍາຫຼວດນັບປະລິມານການສັນຈອນ ໃນ ຊົ່ວໂມງເລັ່ງດ່ວນ	<ul style="list-style-type: none"> ເກັບກຳປະລິມານການຈາລະຈອນໃນຊົ່ວໂມງເລັ່ງດ່ວນ ເພື່ອ ສົມທຽບກັບຂໍ້ມູນ 2007 	ຢູ່ 27 ຈຸດ ຕາມແຄມທາງ ໃນ ຊົ່ວໂມງເລັ່ງດ່ວນ: <ul style="list-style-type: none"> ຊົ່ວໂມງເລັ່ງດ່ວນຕອນເຊົ້າ: 6:00-9:00 ຊົ່ວໂມງເລັ່ງດ່ວນຕອນແລງ: 15:00-18:00
ການສໍາຫຼວດການສັນຈອນ ໃນຊ່ວງ COVID-19	<ul style="list-style-type: none"> ເກັບກຳປະລິມານການສັນຈອນ ຢູ່ ເສັ້ນວົງນອກ/ ເສັ້ນວົງໃນ ແລະ ຈຸດສໍາຫຼວດການນັບການສັນຈອນ ໃນ ຊົ່ວໂມງເລັ່ງດ່ວນ ເພື່ອສົມທຽບການສັນຈອນກ່ອນການແຜ່ລະບາດເຊື້ອພະຍາດ. 	ດໍາເນີນການສໍາຫຼວດການສັນຈອນຢູ່: <ul style="list-style-type: none"> ເສັ້ນວົງນອກ: ເສັ້ນວົງໃນ : ຊົ່ວໂມງເລັ່ງດ່ວນ ດ້ວຍການນັບປະລິມານການສັນຈອນ:
ການສໍາຫຼວດການຈອດຍານພາຫະນະ	<ul style="list-style-type: none"> ເກັບກຳຂໍ້ມູນພື້ນຖານທີ່ຈໍາເປັນສໍາລັບ ການປ່ຽນຮູບແບບການເດີນທາງເພີ່ມເຕີມ 	ຈໍານວນຕົວຢ່າງ 200 ຄົນຜູ້ຂັບລົດຈັກ ແລະ 200 ຄົນຜູ້ຂັບລົດໃຫຍ່.

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານ

6.1.2 ຜົນການສໍາຫຼວດການສັນຈອນ

ໃນພາກນີ້ ແມ່ນໄດ້ສະຫຼຸບຜົນການສໍາຫຼວດການຈະລາຈອນທີ່ສໍາຄັນ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການອະທິບາຍເຖິງສະພາບການສັນຈອນໃນປະຈຸບັນໂດຍລວມ. ລາຍລະອຽດກ່ຽວກັບວິທີການສໍາຫຼວດ ລວມໄປເຖິງຜົນສໍາຫຼວດ ແມ່ນໄດ້ລະບຸໃນບົດລາຍງານວິຊາການຂອງການວິເຄາະການສໍາຫຼວດການສັນຈອນໃນເບື້ອງຕົ້ນ.

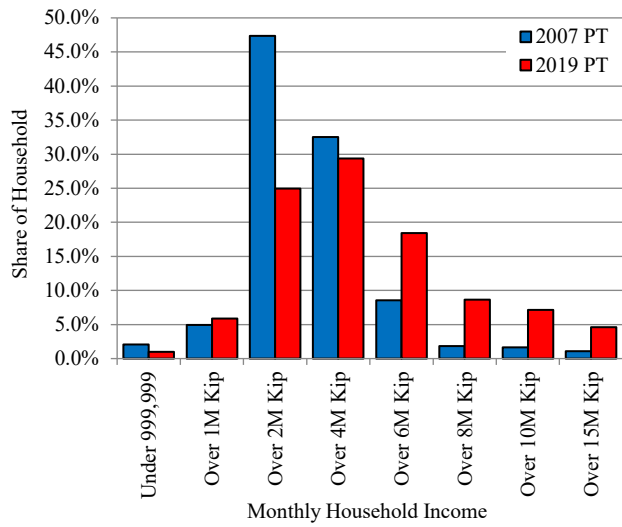
1) ການສໍາຫຼວດການເດີນທາງສ່ວນບຸກຄົນ

1) ຄຸນລັກສະນະຂອງຄົວເຮືອນ

ຈາກການສໍາຫຼວດການເດີນທາງສ່ວນບຸກຄົນ (PT), ຂະໜາດຄົວເຮືອນ (ຈໍານວນສະມາຊິກໃນຄົວເຮືອນ) ເຫັນວ່າຫຼຸດລົງຈາກຈໍານວນສະມາຊິກໂດຍສະເລ່ຍ 6.12ຄົນ ໃນປີ 2007 ມາເປັນ 4.69ຄົນ ໂດຍສະເລ່ຍ ໃນປີ 2019 ດັ່ງສະແດງໃນ ຮູບ 6.1-1. ຂະໜາດຄົວເຮືອນສະເລ່ຍ ແມ່ນໄດ້ມາຈາກການນໍາໃຊ້ປັດໄຈການຂະຫຍາຍຕົວ ໂດຍອີງໃສ່ຈໍານວນຄົວເຮືອນໃນປີ 2019 ແລະ ປະກອບໃຊ້ຂໍ້ມູນດັ່ງກ່າວເຂົ້າໃນຜົນການສໍາຫຼວດ. ສິ່ງສໍາຄັນແມ່ນສັງເກດເຫັນວ່າ ໄດ້ຂະຫຍາຍເຂດເປົ້າໝາຍຂອງປີ 2019 ສູ່ບັນດາເຂດແດນ ແລະ ເຂດພັດທະນາ, ດັ່ງນັ້ນຈິ່ງມີຂະໜາດຄົວເຮືອນຈິ່ງໃຫຍ່ກວ່າການສຶກສາແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ ໃນປີ 2008.

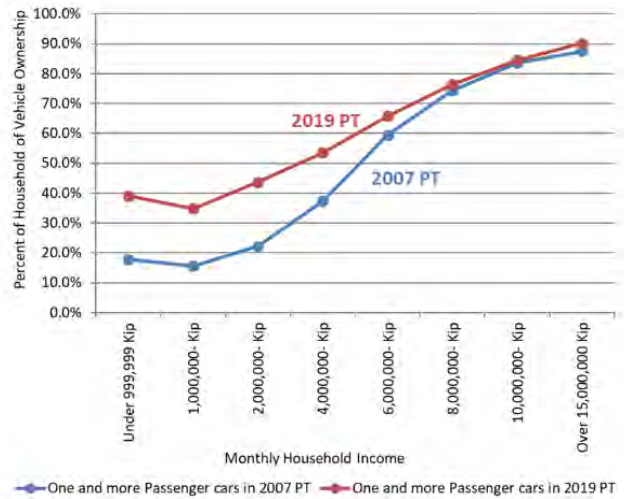
ຕິດພັນກັບລາຍຮັບສະເລ່ຍປະຈໍາເດືອນ ຂອງຄົວເຮືອນ, ຜົນການສໍາຫຼວດໃນປີ 2019 ໄດ້ຊີ້ໃຫ້ເຫັນວ່າລາຍຮັບຂອງຄົວເຮືອນມີການເພີ່ມຂຶ້ນ 3.4% ເມື່ອທຽບໃສ່ປີ 2007. ດັ່ງສະແດງໃນ ຮູບ 6.1-2, ຮູບແບບການສໍາຫຼວດປີ 2007 ຂອງການສໍາຫຼວດການເດີນທາງສ່ວນບຸກຄົນປະກອບມີ ລາຍຮັບ 2,000,000 ຫາ 3,999,999 ກີບ/ເດືອນ ເຊິ່ງ ສະເລ່ຍ 4,300,000 ກີບ/ເດືອນ ແລະ ໃນປີ 2019, ໄດ້ປ່ຽນລາຍຮັບສະເລ່ຍ ເປັນ 4,000,000ກີບ/ເດືອນ ຫາ 5,09,09,000 ກີບ/ເດືອນ ເຊິ່ງ ເຫັນໄດ້ວ່າລາຍຮັບສະເລ່ຍ ເພີ່ມຂຶ້ນເປັນ 6,400,000 ກີບ/ເດືອນ. ສະນັ້ນ, ອັດຕາສ່ວນຜູ້ມີລາຍຮັບປານກາງແມ່ນເພີ່ມຂຶ້ນ.

ເມື່ອສົມທຽບລາຍຮັບປະຈໍາເດືອນຂອງຄົວເຮືອນກັບ ຍານພາຫະນະທີ່ຄົວເຮືອນເປັນເຈົ້າຂອງ, ໃນປີ 2019 ຄົວເຮືອນທີ່ມີລາຍຮັບຕໍ່າແມ່ນມີພາຫະນະ ຫຼາຍກວ່າປີ 2007. ດັ່ງທີ່ສະແດງໃນ ຮູບ 6.1-3, ໂດຍທົ່ວໄປແມ່ນເພີ່ມຂຶ້ນປະມານ 20% ສໍາລັບຄົວເຮືອນທີ່ມີລາຍຮັບ 2,000,000 ກີບ/ເດືອນ ແລະ ຕໍ່າກວ່າ. ນອກຈາກນັ້ນ, ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງພາຫະນະ ແມ່ນຫຼຸດລົງ ໃນຄົວເຮືອນທີ່ມີລາຍຮັບທີ່ສູງກວ່າ 2,000,000 ກີບ/ເດືອນ, ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວພາຫະນະແມ່ນຫຼຸດລົງຕາມການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງລາຍຮັບຂອງຄົວເຮືອນ



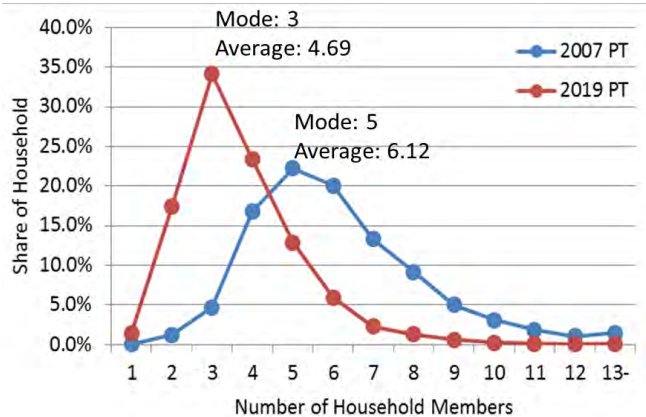
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ຮູບ 6.1-1 ຂະໜາດຄົວເຮືອນໂດຍສະເລ່ຍ



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາ JICA

ຮູບ 6.1-2 ລາຍຮັບຂອງຄົວເຮືອນໂດຍສະເລ່ຍ ຕໍ່ເດືອນ



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາ JICA

ຮູບ 6.1-3 ຍານພາຫະນະທີ່ຄົວເຮືອນເປັນເຈົ້າຂອງ ອີງຕາມລາຍຮັບຂອງຄົວເຮືອນສະເລ່ຍໃນເດືອນ

ໃນແຕ່ລະເດືອນ.

2) ຄຸນລັກສະນະຂອງການເດີນທາງ

ສໍາລັບການສຶກສາຄຸນລັກສະນະຂອງການເດີນທາງ, ເປົ້າໝາຍຂອງ ການສໍາຫຼວດ PT ແມ່ນ ປະຊາກອນທີ່ມີອາຍຸ 6 ປີຂຶ້ນໄປ. ຕາຕະລາງ 6.1-2, ໃນປີຖານ 2019, ປະຊາກອນອາຍຸ 6 ປີຂຶ້ນໄປ ມີປະມານ 665,000 ຄົນ, ເພີ່ມຂຶ້ນ 75% ເມື່ອທຽບກັບການລາຍງານຈາກຜົນສໍາຫຼວດ PT ໃນປີ 2007 ເຊິ່ງມີປະຊາກອນປະມານ 380,000 ຄົນ.

ນອກຈາກການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງປະຊາກອນແລ້ວ, ຈໍານວນການເດີນທາງທັງໝົດເພີ່ມຂຶ້ນ 11.1%, ຈາກ 957,630 ຖ້ຽວ/ມື້ ໃນປີ 2007 ເປັນ 1,077,460 ຖ້ຽວ/ມື້ ໃນປີ 2019. ເມື່ອຫານຈໍານວນການເດີນທາງທັງໝົດ ໃຫ້ກັບ ປະຊາກອນທີ່ມີອາຍຸ 6 ປີຂຶ້ນ ແມ່ນຈະໄດ້ອັດຕາການເດີນທາງ ຫຼື ໃນອີກຄວາມໝາຍໜຶ່ງ ຈໍານວນຖ້ຽວເດີນທາງສະເລ່ຍຕໍ່ຄົນຕໍ່ມື້. ສິ່ງສໍາຄັນທີ່ຄວນສັງເກດ ຄື ການຄາດຄະເນອັດຕາຖ້ຽວເດີນທາງ, ປະຊາກອນຍັງສາມາດຈັດປະເພດຍ່ອຍໄດ້ຕື່ມອີກເຊິ່ງໃນນັ້ນຈະເປັນຜູ້ສ້າງການເດີນທາງ ແລະ ຜູ້ທີ່ບໍ່ສ້າງການເດີນທາງ, ເຊິ່ງ ຜູ້ສ້າງການເດີນທາງແມ່ນຜູ້ທີ່ເດີນທາງອອກຈາກເຮືອນຂອງພວກເຂົາດົນກວ່າ 30 ນາທີເພື່ອຈຸດປະສົງໃດກໍ່ຕາມ ແລະ ຜູ້ທີ່ບໍ່ສ້າງການເດີນທາງແມ່ນຈໍານວນປະຊາກອນທີ່ຍັງເຫຼືອ.

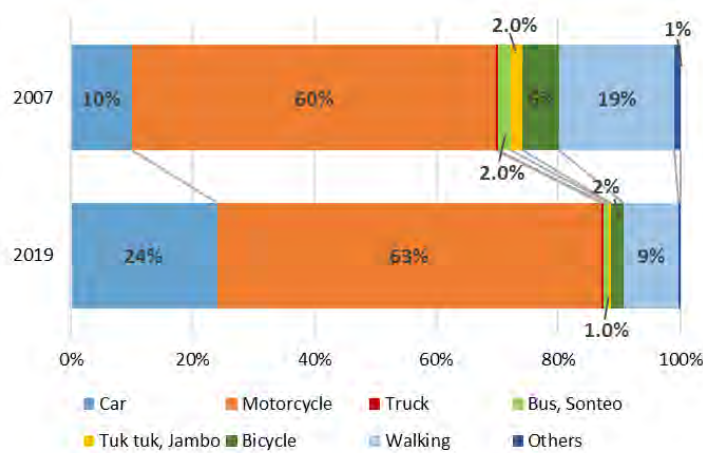
ໃນກໍລະນີຂອງການສໍາຫຼວດ PT ປີ 2019, ອັດຕາຖ້ຽວເດີນທາງລວມ ທີ່ ລວມທັງ ຜູ້ສ້າງການເດີນທາງ ແລະ ຜູ້ທີ່ບໍ່ສ້າງການເດີນທາງ ແມ່ນເທົ່າກັບ 1.62 ຖ້ຽວ/ຄົນ/ມື້; ໃນຂະນະດຽວກັນນັ້ນ, ອັດຕາຖ້ຽວເດີນທາງສຸດທິ ທີ່ມີແຕ່ຜູ້ສ້າງການເດີນທາງເທົ່ານັ້ນ ແມ່ນ 2.36 ຖ້ຽວ/ຄົນ/ມື້. ເມື່ອ ສົມທຽບ ອັດຕາຖ້ຽວເດີນທາງໃນປີ 2007 ແມ່ນ 2.52 ຖ້ຽວ/ຄົນ/ມື້ ເຊິ່ງພິຈາລະນາເປັນອັດຕາຖ້ຽວເດີນທາງສຸດທິ (ອັດຕານີ້ແມ່ນກວມເອົາພຽງແຕ່ປະຊາກອນທີ່ເປັນຜູ້ສ້າງການເດີນທາງ) ແລະ ສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າເຖິງອັດຕາຖ້ຽວເດີນທາງຫຼຸດລົງປະມານ 6.3%. ຍິ່ງໄປກວ່ານັ້ນ, ອັດຕາຖ້ຽວເດີນທາງແມ່ນມີຄວາມແຕກຕ່າງກັນ ອີງຕາມ ຕາມອາຍຸ ແລະ ເພດ, ໂດຍທົ່ວໄປ ອັດຕາຖ້ຽວເດີນທາງ ແມ່ນຫຼຸດລົງ ຕາມອາຍຸ ແລະ ເພດ ຍິ່ງທີ່ມີອາຍຸ 30 ປີຂຶ້ນໄປ.

ຕາຕະລາງ 6.1-2 ຕາຕະລາງສົມທຽບອັດຕາຖ້ຽວເດີນທາງ (ການສໍາຫຼວດ PT ໃນປີ 2019 ແລະ 2007)

ລາຍການ	ການສໍາຫຼວດ PT ປີ 2007	ການສໍາຫຼວດ PT ປີ 2019
(a) ປະຊາກອນອາຍຸ 6ປີ ຂຶ້ນໄປ ('000)	380.0	665.0
(b) ປະຊາກອນທີ່ເປັນຜູ້ສ້າງການເດີນທາງ ('000)		456.9
ປະຊາກອນທີ່ບໍ່ສ້າງການເດີນທາງ('000)		208.2
ອັດຕາສ່ວນຂອງປະຊາກອນທີ່ເປັນຜູ້ສ້າງການເດີນທາງ		68.7%
(c) ຈໍານວນຖ້ຽວເດີນທາງ ('000 ຖ້ຽວ/ມື້)	957.63	1,077.46
(c)/(a) ອັດຕາຖ້ຽວເດີນທາງລວມ (ຖ້ຽວ/ຄົນ/ມື້)		1.62
(c)/(b) ອັດຕາຖ້ຽວເດີນທາງສຸດທິ (ຖ້ຽວ/ຄົນ/ມື້)	2.52	2.36

ໝາດເຫດ: ອັດຕາຖ້ຽວເດີນທາງຈາກການສໍາຫຼວດການເດີນທາງສ່ວນບຸກຄົນໃນປີ 2007 ແມ່ນ 2.52ຖ້ຽວ/ຄົນ/ມື້ ເຊິ່ງເປັນອັດຕາທີ່ກວມເອົາແຕ່ປະຊາກອນທີ່ເປັນຜູ້ສ້າງການເດີນທາງ, ສະນັ້ນ, ຈຶ່ງຖືວ່າເປັນອັດຕາຖ້ຽວເດີນທາງສຸດທິ.
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈຈາ

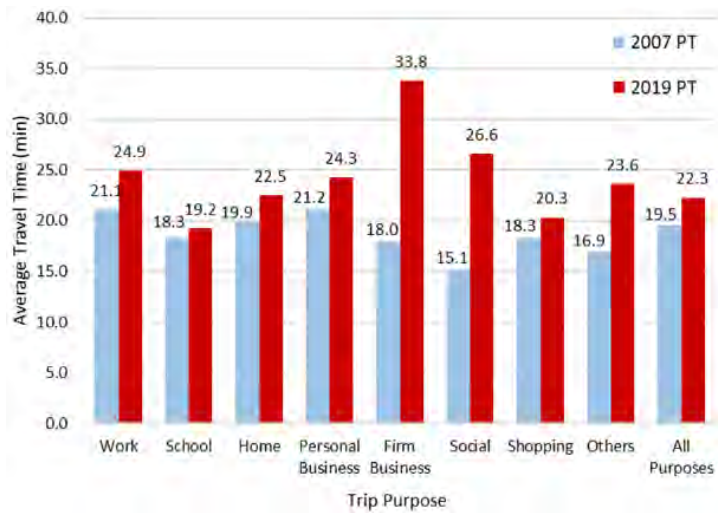
ຕິດພັນກັບອັດຕາສ່ວນການນໍາໃຊ້ຍານພາຫະນະທີ່ສະແດງໃນ ຮູບ 6.1-4, ແມ່ນເຫັນໄດ້ວ່າອັດຕາການສ່ວນການນໍາໃຊ້ຍານພາຫະນະສ່ວນຕົວແມ່ນເພີ່ມຂຶ້ນ (14% ແມ່ນ ຍານພາຫະນະສ່ວນຕົວ ແລະ 3% ແມ່ນລົດຖີບ), ສ່ວນຮູບແບບການຂົນສົ່ງອື່ນແມ່ນຫຼຸດລົງ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ຮູບ 6.1-4 ການສົມທຽບອັດຕາສ່ວນຮູບແບບການນໍາໃຊ້ຍານພາຫະນະ ໃນ ປີ 2007 ແລະ 2019

ສໍາລັບເວລາທີ່ໃຊ້ໃນການເດີນທາງໂດຍສະເລ່ຍອີງຕາມຈຸດປະສົງຂອງການເດີນທາງ ແມ່ນເຫັນໄດ້ວ່າ ບໍ່ວ່າຈະເປັນການເດີນທາງໃນຈຸດປະສົງໃດໆ ເວລາທີ່ໃຊ້ໃນການເດີນທາງໂດຍສະເລ່ຍແມ່ນເພີ່ມຂຶ້ນ ເມື່ອສົມທຽບກັບຜົນການສໍາຫຼວດ PT ໃນປີ 2007. ຜົນຂອງການສໍາຫຼວດແມ່ນສະແດງໃນ ຮູບ 6.1-5.



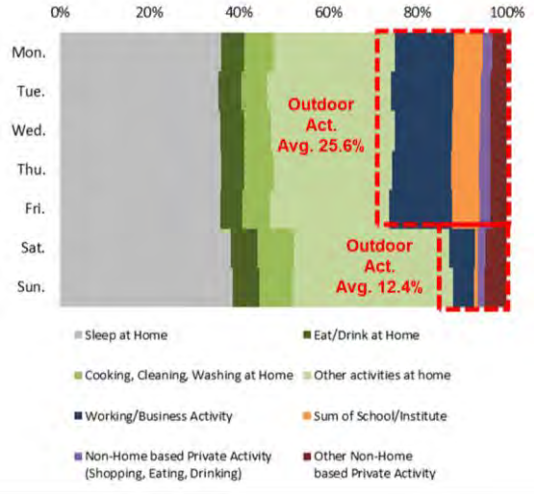
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ຮູບ 6.1-5 ເວລາທີ່ໃຊ້ໃນການເດີນທາງໂດຍສະເລ່ຍອີງຕາມຈຸດປະສົງຂອງການເດີນທາງ

2) ການສໍາຫຼວດການເຄື່ອນໄຫວປະຈໍາວັນ

ຮູບແບບການເຄື່ອນໄຫວປະຈໍາວັນໂດຍລະອຽດຂອງສະມາຊິກໃນຄົວເຮືອນຈໍານວນ 385ຄົນ ຈາກຕົວຢ່າງຂອງ 100 ຄົວເຮືອນ ແມ່ນໄດ້ມາຈາກການດໍາເນີນການສໍາຫຼວດການເຄື່ອນໄຫວປະຈໍາວັນ . ໂດຍທົ່ວໄປ, ຜູ້ອາໄສໃນເຂດເປົ້າໝາຍ ໂດຍສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນເຮັດກິດຈະກຳຄົວເຮືອນພາຍໃນເຮືອນຂອງຕົນ, ສ່ວນການເຄື່ອນໄຫວທີ່ຢູ່ນອກເຮືອນ ແມ່ນກວມເອົາ 25.6% ແລະ 12.4% ຂອງວັນເຂົ້າການ ແລະ ທ້າຍອາທິດ ຕາມລຳດັບ ດັ່ງທີ່ສະແດງໃນ ຮູບ 6.1-6.

ຈາກຜົນການສໍາຫຼວດໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍກ່ຽວກັບສະພາບການສັນຈອນ, ຮູບ 1.4-2 ແມ່ນເຫັນໄດ້ວ່າໃນຊ່ວງໂມງເລັ່ງດ່ວນຕອນສວາຍ ມີຄວາມແຕກຕ່າງພຽງເລັກນ້ອຍລະຫວ່າງ ມື້ເຂົ້າການ ທີ່ການເຄື່ອນໄຫວສ່ວນໃຫຍ່ຈະເປັນໄປ-ມາບ່ອນເຮັດວຽກ-ໂຮງຮຽນ ແລະ ກິດຈະກຳສ່ວນຕົວຢູ່ສະຖານທີ່ອື່ນ.



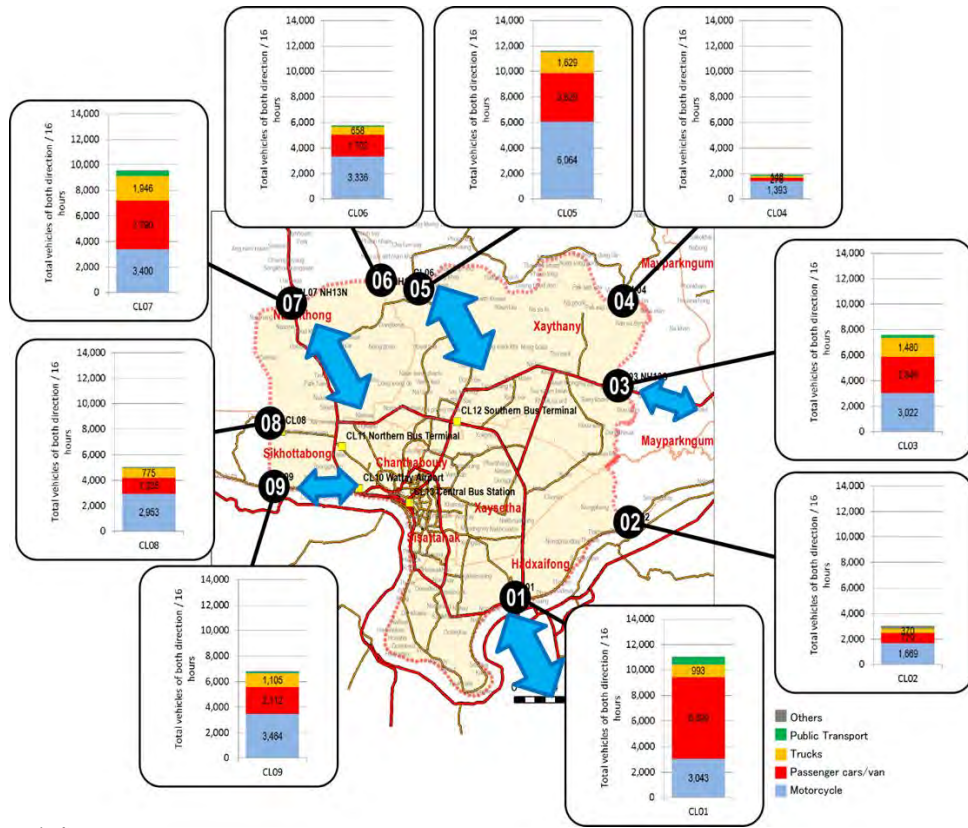
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ຮູບ 6.1-6 ການແຈກຢາຍການເດີນທາງ

3) ການສໍາຫຼວດນັບປະລິມານການສັນຈອນ ຢູ່ ເສັ້ນວົງນອກ/ ວົງໃນ ແລະ ໃນຊົ່ວໂມງເລັ່ງດ່ວນ

1) ການສໍາຫຼວດການສັນຈອນ ຢູ່ ເສັ້ນວົງນອກ

ການສໍາຫຼວດເສັ້ນວົງນອກ ໄດ້ດໍາເນີນຢູ່ທັງໝົດ 13ຈຸດ; ໃນ 9 ຈຸດປະກອບມີຈຸດທີ່ສໍາຫຼວດຕາມແຄມທາງ, 3 ຈຸດແມ່ນຢູ່ສະຖານີລົດເມ ແລະ 1 ຈຸດແມ່ນຢູ່ສະໜາມບິນວັດໄຕ. ສໍາຫຼວດຕາມແຄມທາງແມ່ນໃຊ້ເວລາສໍາຫຼວດ 16 ຊົ່ວໂມງ ເຊິ່ງຈາກນັ້ນມີປະລິມານການສັນຈອນ 24 ຊົ່ວໂມງ ໂດຍຂະຫຍາຍຜົນການນັບການຈະລາຈອນ 16 ຊົ່ວໂມງ. ຜົນສໍາຫຼວດນັບປະລິມານການສັນຈອນເສັ້ນວົງນອກ ແມ່ນສະແດງໃນ ຮູບ 6.1-7.



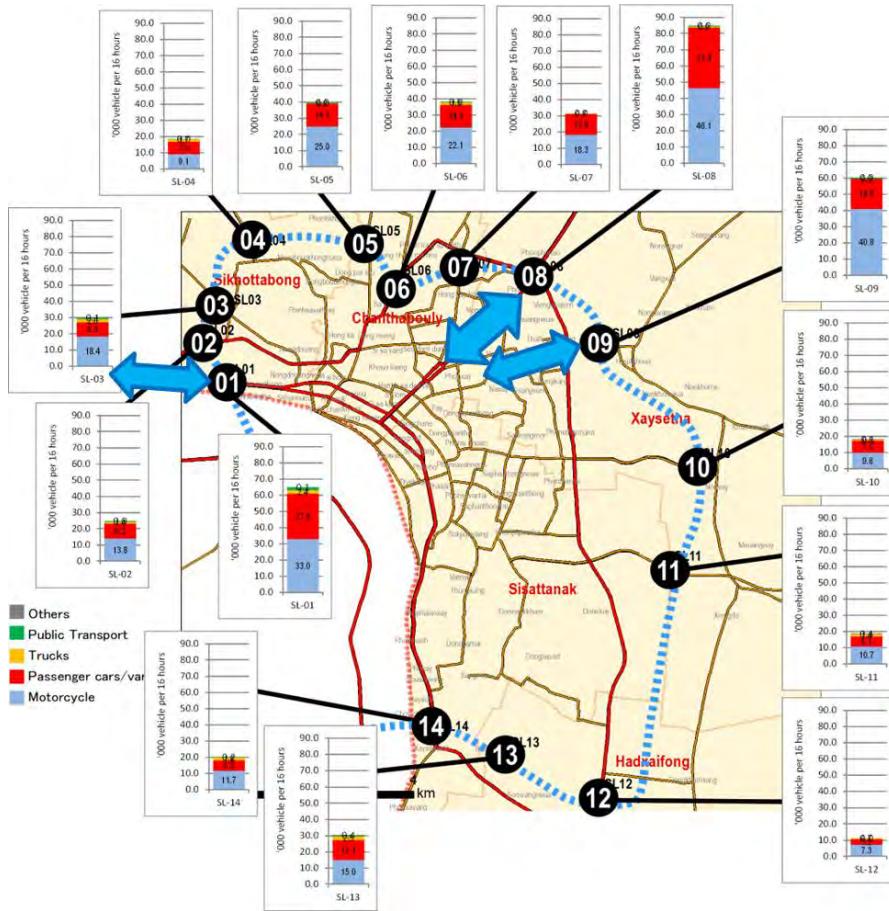
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີ່ມຽນຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ຮູບ 6.1-7 ຜົນການນັບປະລິມານການສັນຈອນຢູ່ເສັ້ນວົງນອກ

ຜົນການນັບປະລິມານການສັນຈອນ 16 ຊົ່ວໂມງແມ່ນເພື່ອໃຫ້ໄດ້ປະລິມານການຈະລາຈອນ 24 ຊົ່ວໂມງ ແມ່ນສະແດງຢູ່ໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍກ່ຽວກັບສະພາບການສັນຈອນໃນຕາຕະລາງ 1.1-1. ຈຸດສໍາຫຼວດແຄມທາງນີ້ໄດ້ຖືກຂະຫຍາຍອອກ ຍົກເວັ້ນ ຈຸດ CL-03, CL-05, ແລະ CL-07 ເນື່ອງຈາກເຫຼົ່ານັ້ນແມ່ນນັບປະລິມານການສັນຈອນ 24 ຊົ່ວໂມງ. ການນັບຈໍານວນຜູ້ໂດຍສານ ຢູ່ ສະຖານີລົດເມ CL-11, CL-12 ແລະ CL-13 ແມ່ນໄດ້ສະແດງຢູ່ໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍສໍາລັບຕາຕະລາງສະຖານະການຈະລາຈອນ 1.1-2. ສ່ວນຜົນການນັບຜູ້ໂດຍສານໃນສະໜາມບິນ (CL-10) ແມ່ນສະແດງຢູ່ໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ຕາຕະລາງ 1.1-3 ກ່ຽວກັບສະພາບການສັນຈອນ.

2) ການສໍາຫຼວດການສັນຈອນ ຢູ່ ເສັ້ນວົງໃນ

ການສໍາຫຼວດການສັນຈອນ ຢູ່ ເສັ້ນວົງໃນແມ່ນມີທັງໝົດ 14 ຈຸດ ເຊິ່ງມີເນື້ອໃນການສໍາຫຼວດໃນລັກສະນະດຽວກັນກັບການສໍາຫຼວດການສັນຈອນ ຢູ່ ເສັ້ນວົງນອກ, ໃນການສໍາຫຼວດນີ້, ການສໍາຫຼວດຢູ່ຕາມແຄມທາງສ່ວນຫຼາຍແມ່ນສໍາຫຼວດຕະຫຼອດ 16 ຊົ່ວໂມງ ຫຼັງຈາກນັ້ນໄດ້ປະລິມານການສັນຈອນຕະຫຼອດ 24 ຊົ່ວໂມງ ໂດຍຂະຫຍາຍຈາກຜົນສໍາຫຼວດ 16 ຊົ່ວໂມງ. ຜົນສໍາຫຼວດນັບປະລິມານການສັນຈອນ 16 ຊົ່ວໂມງ ຢູ່ ເສັ້ນວົງໃນ ແມ່ນສະແດງໃນ ຮູບ 6.1-8, ສ່ວນຜົນການສັນຈອນທີ່ຂະຫຍາຍອອກຮອດ 24ຊົ່ວໂມງ ແມ່ນສະແດງໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ຕາຕະລາງທີ 1.1-4 ກ່ຽວກັບສະພາບການສັນຈອນ.

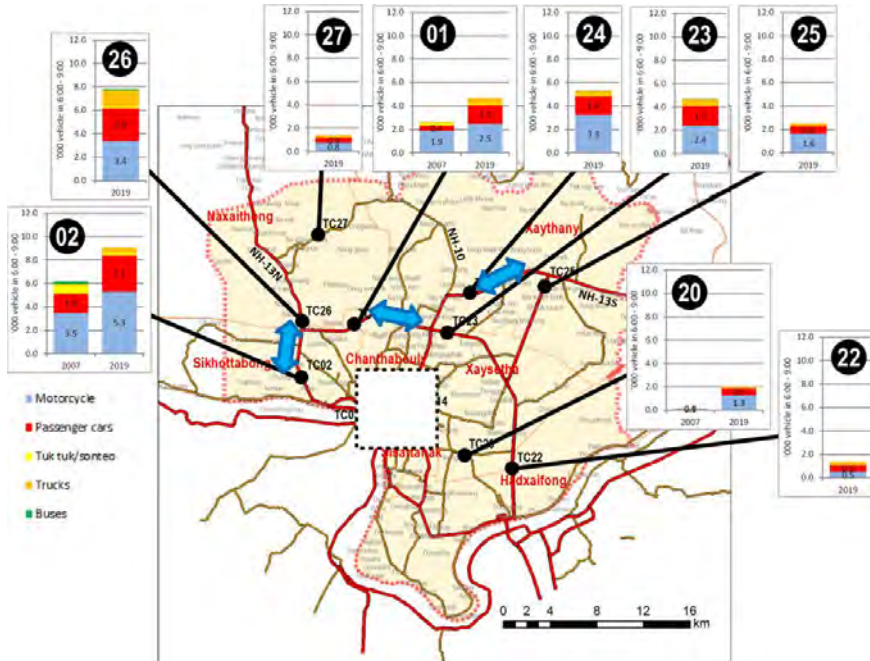


ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທິມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ຮູບ 6.1-8 ຜົນການນັບປະລິມານການສັນຈອນຢູ່ເສັ້ນວົງໃນ (ຕະຫຼອດ 16ຊົ່ວໂມງ)

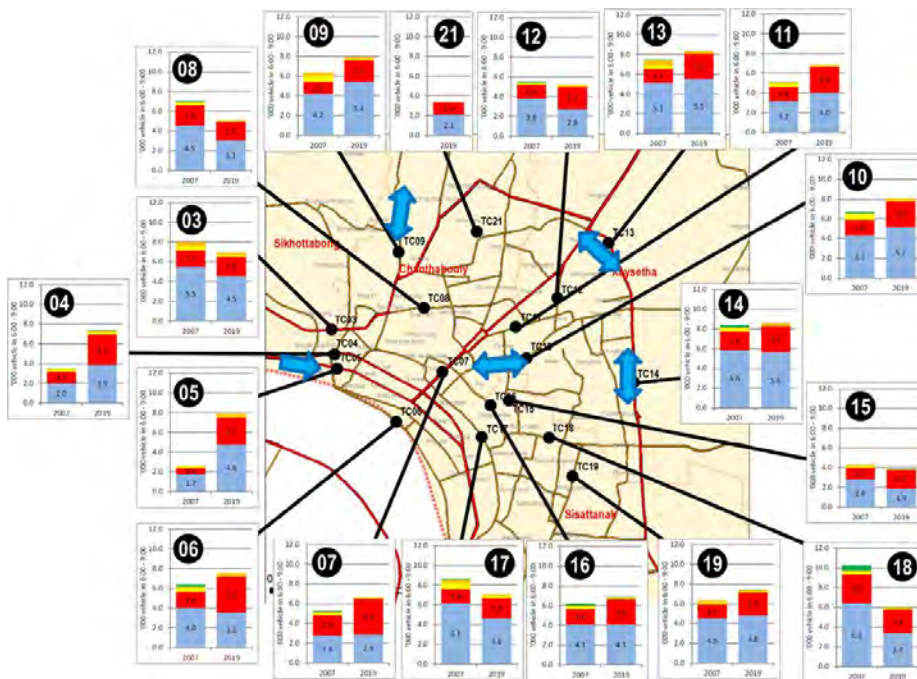
3) ການສຳຫຼວດນັບປະລິມານການສັນຈອນໃນຊົ່ວໂມງເລັ່ງດ່ວນ

ການສຳຫຼວດນັບປະລິມານການສັນຈອນໃນຊົ່ວໂມງເລັ່ງດ່ວນຕອນເຊົ້າ (6:00–9:00) ແມ່ນ ມີທັງໝົດ 27 ຈຸດ. ຜົນສຳຫຼວດນີ້ແມ່ນເພື່ອສົມທຽບກັບ ຜົນນັບປະລິມານການສັນຈອນໃນປີ 2007 ເຊິ່ງສະແດງໃນ ຮູບ 6.1–9 ແລະ ຮູບ 6.1–10.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ຮູບ 6.1–9 ຜົນນັບປະລິມານການສັນຈອນໃນຊົ່ວໂມງເລັ່ງດ່ວນຕອນເຊົ້າ (ຢູ່ເສັ້ນນອກ)



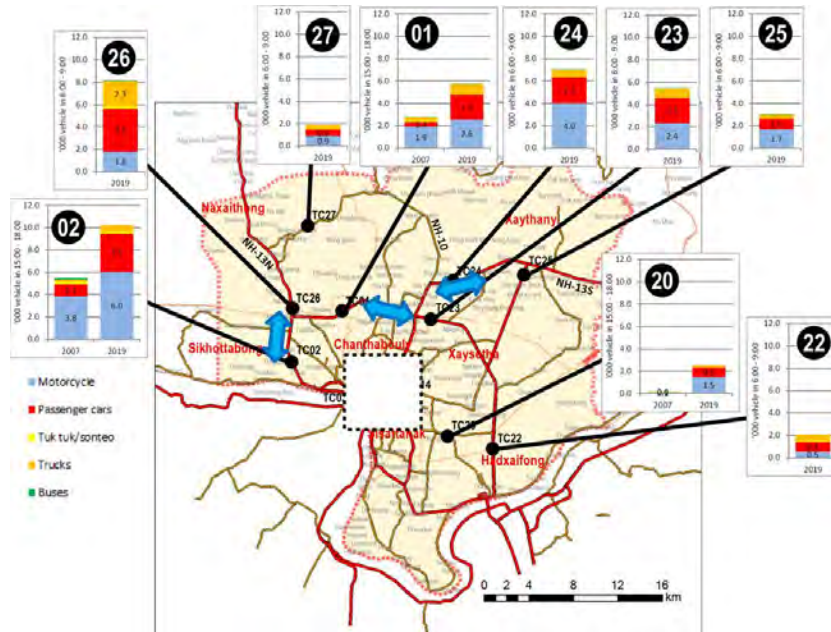
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ຮູບ 6.1–10 ຜົນນັບປະລິມານການສັນຈອນໃນຊົ່ວໂມງເລັ່ງດ່ວນຕອນເຊົ້າ (ຢູ່ເສັ້ນໃນ)

ການສຳຫຼວດນັບປະລິມານການສັນຈອນໃນຊົ່ວໂມງເລັ່ງດ່ວນຕອນເຊົ້າ ຢູ່ ເສັ້ນນອກ ແມ່ນເຫັນວ່າ ຈຸດທີ 2 ແມ່ນມີປະລິມານການສັນຈອນທີ່ຫຼາຍກ່ອນ, ມີຈຳນວນຍານພາຫະນະ 9,000ຄັນ. ສ່ວນຈຸດທີ່ເຫຼືອນັ້ນແມ່ນມີປະລິມານການສັນຈອນທີ່ໄຫຼວຽນໄປຕາມເສັ້ນທາງອ້ອມວົງນອກ. ໃນກໍລະນີນີ້, ການສຳຫຼວດນັບປະລິມານການສັນຈອນໃນຊົ່ວໂມງ

ເລັ່ງດ່ວນຕອນເຊົ້າ ຢູ່ ເສັ້ນໃນ, ປະລິມານການສັນຈອນຢູ່ຫຼາຍໆຈຸດແມ່ນເທົ່າກັບ ຫຼື ຫຼາຍກ່ອນ 8,000ຄັນ. ເຖິງວ່າ ຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ເມື່ອສົມທຽບຜົນສໍາຫຼວດນີ້ກັບຜົນສໍາຫຼວດຂອງປີ 2007 ບາງຈຸດແມ່ນມີປະລິມານການສັນຈອນທີ່ ນ້ອຍລົງ (ຈຸດ 8, 3, 17 ແລະ 18). ໃນບັນດາຈຸດສໍາຫຼວດເຫຼົ່ານັ້ນ, ປະລິມານການສັນຈອນລົດຈັກແມ່ນຫຼຸດລົງ ແຕ່ ປະລິມານການສັນຈອນລົດໃຫຍ່ແມ່ນເພີ່ມຂຶ້ນ ຫຼື ຫຼຸດລົງພຽງນ້ອຍດຽວ.

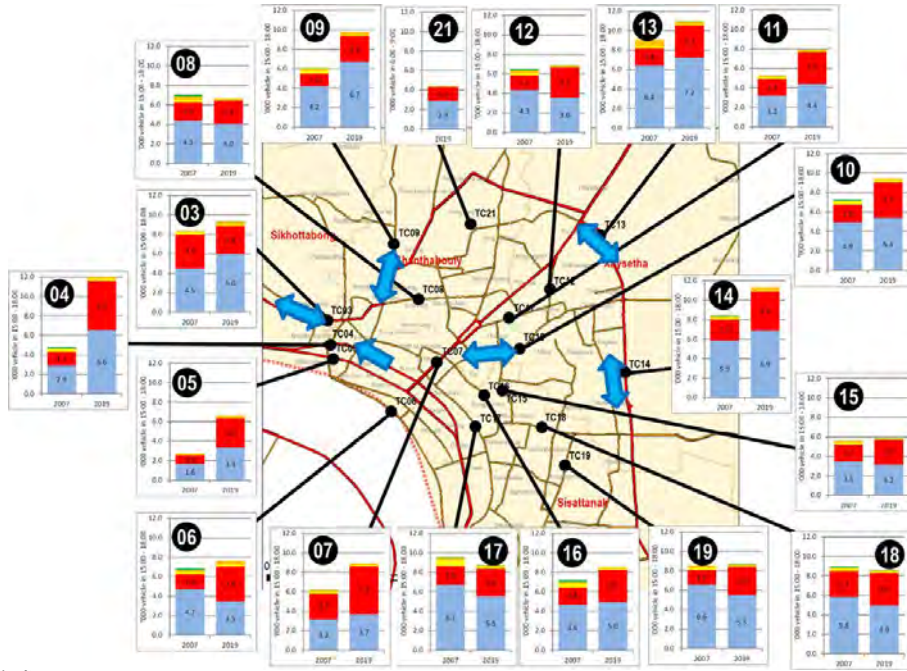
ຮູບ 6.1-11 ສະແດງໃຫ້ເຫັນປະລິມານການສັນຈອນໃນຊົ່ວໂມງເລັ່ງດ່ວນຕອນແລງ (15:00-18:00) ຢູ່ ເສັ້ນນອກ, ມີ ປະລິມານການສັນຈອນທີ່ຫຼາຍ ຢູ່ ບັນດາຈຸດສໍາຫຼວດທີ່ລຽບຕາມເສັ້ນທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດ 13ເໜືອ, ສ່ວນຈຸດທີ່ເຫຼືອ ແມ່ນມີປະລິມານການສັນຈອນຄ້າຍຄືກັບປະລິມານການສັນຈອນໃນຊົ່ວໂມງເລັ່ງດ່ວນຕອນເຊົ້າ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ຮູບ 6.1-11 ປະລິມານການສັນຈອນໃນຊົ່ວໂມງເລັ່ງດ່ວນຕອນບ່າຍ (ຢູ່ ເສັ້ນນອກ)

ຮູບ 6.1-12 ສະແດງໃຫ້ເຫັນປະລິມານການສັນຈອນໃນຊົ່ວໂມງເລັ່ງດ່ວນຕອນແລງ (15:00-18:00) ຢູ່ ເສັ້ນໃນ ເຊິ່ງ ມີປະລິມານການສັນຈອນທີ່ຄ້າຍຄືກັບປະລິມານການສັນຈອນໃນຊົ່ວໂມງເລັ່ງດ່ວນຕອນເຊົ້າ. ປະລິມານການສັນຈອນ ຕາມເສັ້ນທາງນັ້ນໆ ແມ່ນເຮັດໃຫ້ເສັ້ນທາງດັ່ງກ່າວເຮັດໜ້າທີ່ເປັນເສັ້ນວົງແຫວນ. ນອກນັ້ນ, ຍັງໄດ້ສະຫຼຸບການສົມທຽບ ປະລິມານການສັນຈອນລະຫວ່າງ ປີ 2007 ແລະ 2019 ຕາມຮູບແບບການຂົນສົ່ງ ເຊິ່ງສະແດງໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ຕາຕະລາງ 1.1-5 ກ່ຽວກັບສະພາບການສັນຈອນ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ຮູບ 6.1-12 ປະລິມານການສັນຈອນໃນຊົ່ວໂມງເລັ່ງດ່ວນຕອນບ່າຍ (ຢູ່ ເສັ້ນໃນ)

4) ການສໍາຫຼວດນັບປະລິມານການສັນຈອນ ໃນຊ່ວງ COVID-19

ຄືກັນກັບປະເທດອື່ນໆ, ການລະບາດຂອງພະຍາດໂຄວິດ-19 ໄດ້ສົ່ງຜົນກະທົບຕໍ່ການເຄື່ອນໄຫວໄປ-ມາຂອງປະຊາຊົນໃນ ລາວ ເນື່ອງຈາກມີຂໍ້ຈຳກັດ ເພື່ອຮັກສາຄວາມປອດໄພ. ສະເພາະນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ມາດຕະການປິດເມືອງ ຄັ້ງທຳອິດແມ່ນໄດ້ຈັດຕັ້ງໃນເດືອນເມສາ 2020, ເຊິ່ງສົ່ງຜົນກະທົບຕໍ່ການສັນຈອນໄປ-ມາຢ່າງຫຼວງຫຼາຍ ໃນໄລຍະຊົ່ວຄາວ. ເພື່ອປະເມີນວ່າຂໍ້ຈຳກັດການເຄື່ອນໄຫວໄປ-ມາຊົ່ວຄາວນັ້ນໄດ້ສົ່ງຜົນກະທົບຕໍ່ການສັນຈອນຢ່າງຖາວອນຫຼືບໍ່ນັ້ນ ຈຶ່ງໄດ້ມີການສໍາຫຼວດການສັນຈອນເພີ່ມເຕີມໃນເດືອນຕຸລາ ຫາ ເດືອນພະຈິກ 2020 ໂດຍພິຈາລະນາ ມາດຕະການຜ່ອນຜັນການເຄື່ອນໄຫວໄປ-ມາ ຢູ່ ເສັ້ນທາງສາຍຫຼັກ ແລະ ການສະໜອງຂໍ້ມູນເພື່ອໃຫ້ໄດ້ຮັບຜົນຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການດ້ານການສັນຈອນ.

ຈຸດສໍາຫຼວດລວມມີຈຸດສໍາຄັນຂອງການສໍາຫຼວດນັບປະລິມານການສັນຈອນ ຢູ່ ເສັ້ນວົງນອກ/ ເສັ້ນວົງໃນ ແລະ ການສໍາຫຼວດນັບປະລິມານການສັນຈອນໃນຊົ່ວໂມງເລັ່ງດ່ວນ, ດັ່ງທີ່ສະແດງຢູ່ໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ຕາຕະລາງ 1.2-1, ຕາຕະລາງ 1.2-2 ແລະ ຕາຕະລາງ 1.2-3 ກ່ຽວກັບ ສໍາລັບສະຖານະການຈະລາຈອນ. ຕາຕະລາງ 6.1-3 ສະແດງໃຫ້ເຫັນຜົນສໍາຫຼວດ ທີ່ສົມທຽບປະລິມານການສັນຈອນລະຫວ່າງ 2019 ແລະ 2020. ຈາກຜົນສໍາຫຼວດ ແມ່ນ ປະລິມານການສັນຈອນໂດຍສະເລ່ຍປ່ຽນແປງປະມານ 10% ໃນ ປີ 2019 ຍົກເວັ້ນການນັບປະລິມານການສັນຈອນໃນຊ່ວງໂມງຕອນເຊົ້າ (ສະເລ່ຍແມ່ນຫຼຸດລົງ 18.1%) ແລະ ປະລິມານການສັນຈອນຢູ່ຂົວມິດຕະພາບ (ຫຼຸດລົງ 73%). ຄວາມແຕກຕ່າງນີ້ແມ່ນພິຈາລະນາວ່າຕິດພັນກັບຮູບແບບການເຄື່ອນໄຫວໄປ-ມາຂອງປະຊາຊົນໃນທ້ອງຖິ່ນ, ເຮັດວຽກຢູ່ບ້ານ ແລະ ເຂັ້ມງວດໃນການເຂົ້າ-ອອກດ່ານ ໃນຊ່ວງທີ່ດໍາເນີນການສໍາຫຼວດນີ້. ຮູບ 1.2-1, ຮູບ 1.2-3 ແລະ ຮູບ 1.2-5 ໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍກ່ຽວກັບສະພາບການສັນຈອນ ແມ່ນຜົນການສົມທຽບປະລິມານການສັນຈອນໃນຈຸດສໍາຫຼວດນັ້ນໆ.

ຕາຕະລາງ 6.1-3 ການສົມທຽບປະລິມານການສັນຈອນ ຢູ່ ຕາມຈຸດສໍາຫຼວດ (2019-2020)

ລາຍການ	ຕາມຈຸດສໍາຫຼວດ ເສັ້ນວົງນອກ	ຕາມຈຸດສໍາຫຼວດ ເສັ້ນວົງໃນ	ຕາມຈຸດນັບປະລິມານການສັນຈອນ	
			ຊົ່ວໂມງເລັ່ງດ່ວນຕອນ ເຊົ້າ	ຊົ່ວໂມງເລັ່ງດ່ວນ ຕອນແລງ
ຫຼຸດລົງໂດຍສະເລ່ຍ (%)	7.8*	5.4	18.1	11.7
ເພີ່ມຂຶ້ນໂດຍສະເລ່ຍ (%)	8.4	1.9	8.8	7.2

ໝາຍເຫດ: ຈຸດສໍາຫຼວດເສັ້ນວົງນອກ ແມ່ນບໍ່ລວມເອົາຈຸດຂົວມິດຕະພາບທີ່ມີປະລິມານການສັນຈອນຫຼຸດລົງປະມານ 73% ຍ້ອນເຂັ້ມງວດການເຂົ້າ-ອອກ ຢູ່ ດ່ານຊາຍແດນ ທີ່ເກີດຂຶ້ນໃນລະຫວ່າງການດໍາເນີນການສໍາຫຼວດ.

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

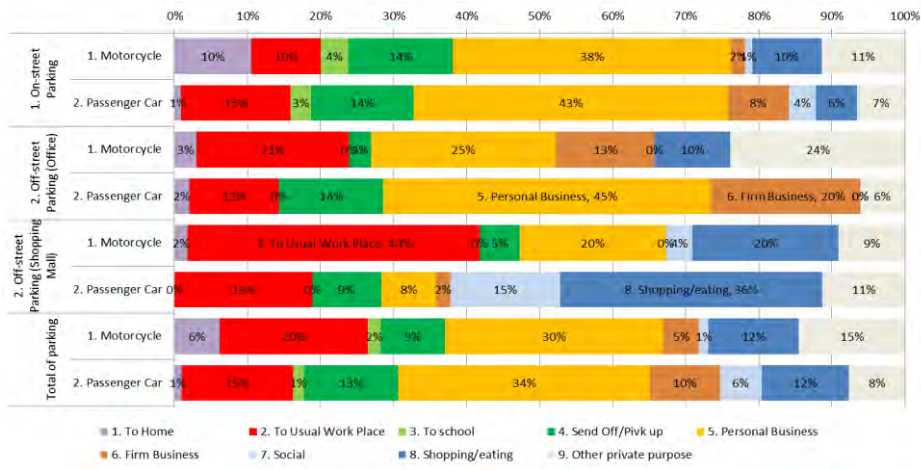
ຕິດພັນກັບການນັບຜູ້ໂດຍສານຢູ່ເທິງລົດ, ອັດຕາຜູ້ໂດຍສານຫຼຸດລົງສ່ວນໃຫຍ່ໂດຍສະເລ່ຍແມ່ນສັງເກດເຫັນໃນຮູບແບບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ຮູບແບບການຂົນສົ່ງຍ່ອຍ, ໃນຂະນະທີ່ບໍ່ພົບເຫັນຄວາມແຕກຕ່າງຂອງຜູ້ໂດຍສານຢູ່ເທິງລົດສ່ວນຕົວ. ຮູບ 1.2-2, ຮູບ 1.2-4, ແລະຮູບ 1.2-9 ໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍກ່ຽວກັບສະພາບການສັນຈອນແມ່ນມີລາຍລະອຽດການນັບຜູ້ໂດຍສານເທິງລົດໂດຍສະເລ່ຍຕາມຮູບແບບການຂົນສົ່ງ.

ຈາກຜົນສໍາຫຼວດ, ຜົນກະທົບທີ່ສັງເກດເຫັນໄດ້ຢ່າງຊັດເຈນແມ່ນມາຈາກຜົນກະທົບຂອງການປ່ຽນແປງທາງໂລກທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການແຜ່ລະບາດເຊື້ອພະຍາດ ໂຄວິດ ແລະ ຂໍ້ຈຳກັດເພື່ອຮັກສາຄວາມປອດໄພ. ດັ່ງນັ້ນ, ຜົນກະທົບນັ້ນໆບໍ່ຖືວ່າເປັນຜົນກະທົບຖາວອນກັບຮູບແບບການສັນຈອນ, ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສັນຈອນໃນອະນາຄົດແມ່ນອີງໃສ່ຂໍ້ມູນການສໍາຫຼວດການສັນຈອນໃນປີ 2019.

5) ການສໍາຫຼວດສໍາພາດຜູ້ໃຊ້ບ່ອນຈອດລົດ

ນັບຕັ້ງແຕ່ໂຄງການຂົນສົ່ງຕົວເມືອງແບບຍືນຍົງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ໄດ້ເລີ່ມຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃນເດືອນທັນວາ 2018 ແລະ ຕິດພັນກັບຄວາມຕ້ອງການບ່ອນຈອດລົດຢູ່ໃຈກາງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ການດໍາເນີນສໍາຫຼວດບ່ອນຈອດລົດພາຍໃຕ້ໂຄງການປະຈຸບັນນີ້ ແມ່ນໄດ້ສຸມໃສ່ຄຸນລັກສະນະຂອງຜູ້ໃຊ້ບ່ອນຈອດລົດ ລວມທັງຂໍ້ມູນອື່ນໆທີ່ຈໍາເປັນ ແລະ ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການດ້ານການສັນຈອນ. ເນື້ອໃນຂອງການສໍາຫຼວດປະກອບດ້ວຍການສໍາພາດຜູ້ໃຊ້ບ່ອນຈອດລົດຕາມຖະໜົນ ແລະ ໃນເດີນຈອດລົດ, ເປົ້າໝາຍແມ່ນຜູ້ຂັບລົດຈັກ ແລະ ລົດໃຫຍ່ ເຊິ່ງມີຈຸດປະສົງເພື່ອໃຫ້ໄດ້ຂໍ້ມູນຜູ້ໃຊ້ ແລະ ຄວາມຕ້ອງການທີ່ຕິດພັນກັບ ກົດລະບຽບການຈອດລົດ ແລະ ທາງເລືອກໃນການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ.

ຕິດພັນກັບຜົນສໍາຫຼວດ, ຈຸດປະສົງການຈອດລົດຕາມແຄມທາງຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ແລະ ລົດໃຫຍ່ ແມ່ນເພື່ອ "ຮັບ-ສົ່ງ" ແລະ "ວຽກສ່ວນຕົວ". ນອກຈາກນັ້ນ, 10% ຂອງການຈອດລົດຈັກແຄມທາງແມ່ນການຈອດຢູ່ໜ້າເຮືອນຂອງຕົນ. ລາຍລະອຽດຂອງຈຸດປະສົງການຈອດລົດຕາມປະເພດບ່ອນຈອດລົດ ແລະ ຮູບແບບການຂົນສົ່ງ ແມ່ນສະແດງໃນ ຮູບ 6.1-13.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ຮູບ 6.1-13 ຈຸດປະສົງການຈອດລົດຕາມປະເພດບ່ອນຈອດລົດ ແລະ ຮູບແບບການຂົນສົ່ງ

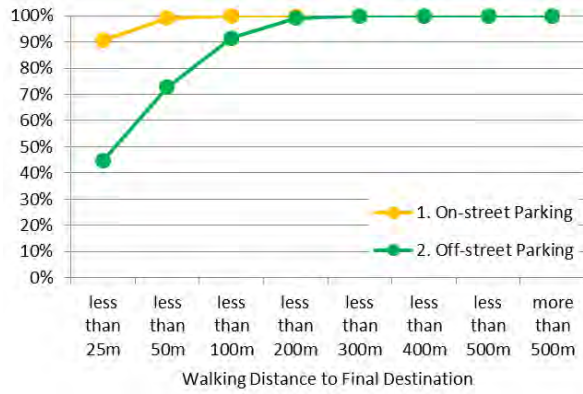
ຕິດພັນກັບໄລຍະເວລາໃນການຈອດລົດ, ການຈອດລົດຕາມຖະໜົນແມ່ນມີໄລຍະທີ່ສັ້ນກວ່າຢູ່ເດີນຈອດລົດ, ປະມານ 70% ຂອງຜູ້ໃຫ້ສໍາພາດ ແມ່ນ ການຈອດລົດຕາມທາງໜ້ອຍກວ່າ 1 ຊົ່ວໂມງ, ດັ່ງທີ່ສະແດງໃນ ຮູບ 6.1-14. ນອກຈາກນັ້ນ ກໍ່ບໍ່ມີຄວາມແຕກຕ່າງທີ່ສໍາຄັນ ດັ່ງທີ່ສະແດງໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍກ່ຽວກັບສະພາບການສັນຈອນ ຮູບ 1.3-1



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ຮູບ 6.1-14 ໄລຍະເວລາໃນການຈອດລົດ ຕາມ ປະເພດບ່ອນຈອດລົດ

ຕິດພັນກັບໄລຍະການຍ່າງໄປຫາບ່ອນຈອດລົດນັ້ນ ໜ້ອຍກ່ອນ 25m ແມ່ນ ປະມານ 90% ຂອງລົດຈອດແຄມທາງ ແລະ 45% ຂອງລົດຈອດໃນເດີນຈອດລົດ, ດັ່ງສະແດງໃນ ຮູບ 6.1-15. ສ່ວນທີ່ເຫຼືອນັ້ນແມ່ນມີລັກສະນະທີ່ຄ້າຍຄືກັນກັບໄລຍະເວລາໃນການຈອດລົດ ແລະ ບໍ່ມີຄວາມແຕກຕ່າງລະຫວ່າງລົດຈັກ ແລະ ລົດໃຫຍ່, ດັ່ງທີ່ໄດ້ສະແດງໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍສະພາບການສັນຈອນ ຮູບ 1.3-2.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ຮູບ 6.1-15 ໄລຍະການຍ່າງໄປຫາບ່ອນຈອດລົດ ຕາມປະເພດບ່ອນຈອດລົດ

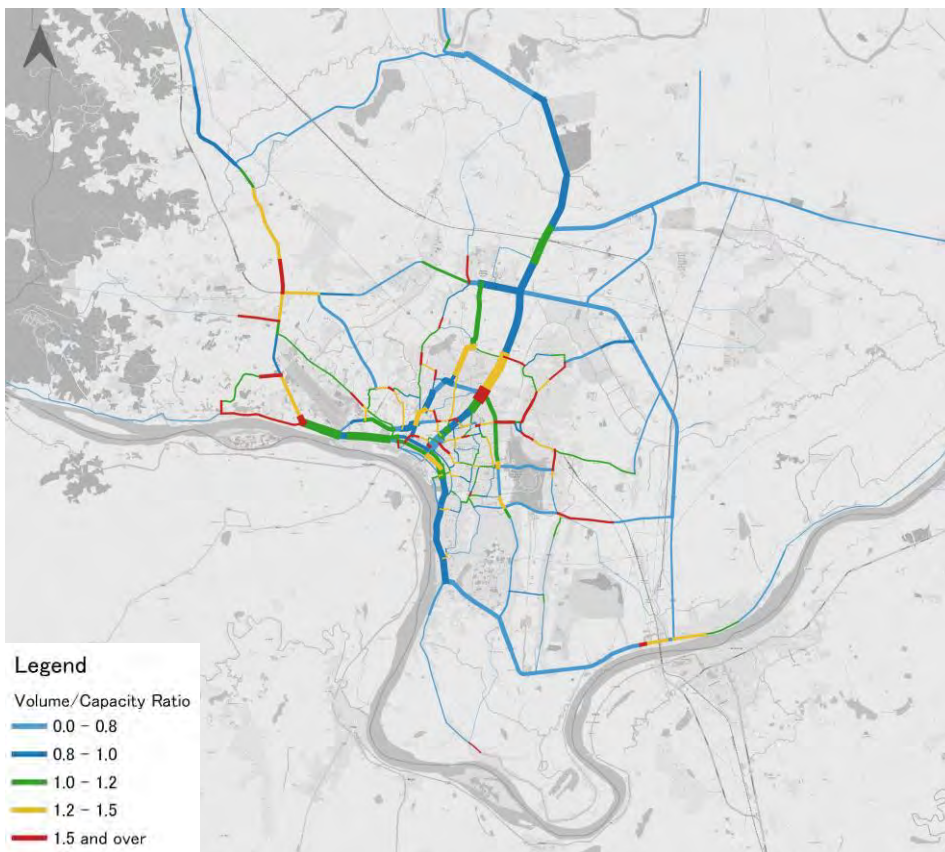
ສໍາລັບການສໍາຫຼວດຄວາມຕ້ອງການ, ການເດີນທາງເພື່ອຈຸດປະສົງສ່ວນຕົວຂອງຜູ້ໃຊ້ລົດຈັກ ແມ່ນສາມາດປ່ຽນເປັນການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໄດ້ຫຼາຍກ່ວາການເດີນທາງເພື່ອຈຸດປະສົງເພື່ອທຸລະກິດເລັກນ້ອຍ. ໃນທາງກົງກັນຂ້າມ, ສໍາລັບຜູ້ໃຊ້ລົດໃຫຍ່, ການເດີນເພື່ອໄປ-ມາວຽກຂອງບໍລິສັດ/ອົງການ ແມ່ນສາມາດຫັນເປັນການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໄດ້ຫຼາຍ ກ່ວາການເດີນທາງເພື່ອຈຸດປະສົງວຽກສ່ວນຕົວ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ສິ່ງສໍາຄັນແມ່ນ ທັງສອງກໍລະນີ ມີຄວາມແຕກຕ່າງກັນເລັກນ້ອຍ. ທາງເລືອກຂອງຜູ້ໃຊ້ລົດຈັກຕາມຈຸດປະສົງຈອດລົດ ແມ່ນລະບຸໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍສະພາບການສັນຈອນ ຮູບ 1.3-3 ແລະ ສໍາລັບຜູ້ໃຊ້ລົດໃຫຍ່ ແມ່ນລະບຸໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍສະພາບການສັນຈອນ ຮູບ 1.3-4.

6.1.3 ການສັນຈອນທີ່ແອອັດໃນປະຈຸບັນ

ເພື່ອປະເມີນລະດັບຄວາມແອອັດໃນປັດຈຸບັນຂອງຕາໜ່າງເສັ້ນທາງຂອງເຂດເປົ້າໝາຍ ໃນປີຖານ 2019 ຂອງການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການດ້ານການສັນຈອນ. ການຈໍາລອງແມ່ນອີງໃສ່ບັນດາຜົນສໍາຫຼວດການສັນຈອນ. ການສ້າງແບບຈໍາລອງ ແລະ ການຈໍາລອງສະພາບການສັນຈອນໃນປີ 2019 ແມ່ນໃຊ້ຊອບແວການວິເຄາະຄວາມຕ້ອງການການຈະລາຈອນ STRADA ສະບັບ 4.0.7.

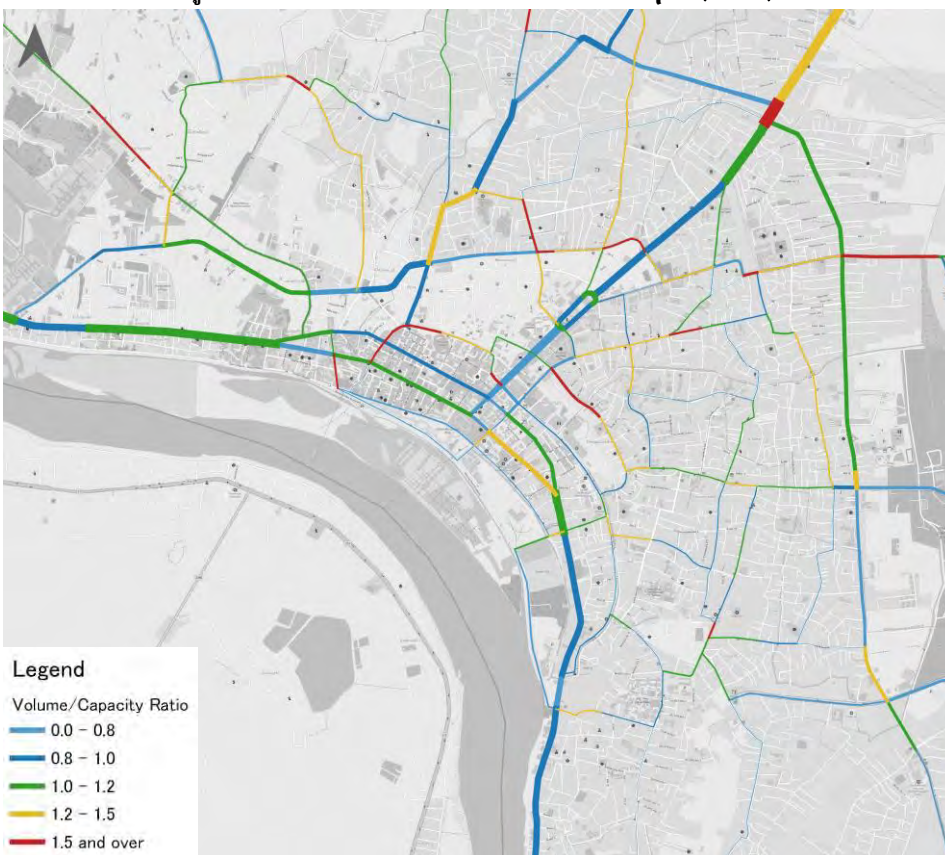
ຮູບ 6.1-16 ແລະ ຮູບ 6.1-17, ສະແດງຜົນການຈໍາລອງເຫດການ ໂດຍມີການປະເມີນສະພາບການສັນຈອນທີ່ແອອັດຈາກອັດຕາສ່ວນ ປະລິມານການສັນຈອນ/ຄວາມສາມາດຂອງເສັ້ນທາງໃນການຮອງຮັບປະລິມານການສັນຈອນ (volume/capacity ratio). ພາກສ່ວນເສັ້ນທາງທີ່ມີປະລິມານການສັນຈອນນ້ອຍກວ່າ ຄວາມສາມາດຂອງເສັ້ນທາງໃນການຮອງຮັບລົດ ແມ່ນສະແດງເປັນສີຟ້າ, ໃນຂະນະເສັ້ນທາງທີ່ຮອງຮັບປະລິມານການສັນຈອນຫຼາຍເກີນໄປ ແມ່ນສີຂຽວ, ສີເຫຼືອງ, ແລະ ສີແດງຕາມລະດັບ ໂດຍວັດແທກຈາກອັດຕາສ່ວນ ປະລິມານການສັນຈອນ/ຄວາມສາມາດຂອງເສັ້ນທາງໃນການຮອງຮັບປະລິມານການສັນຈອນ. ນອກຈາກນັ້ນ, ຄວາມກວ້າງຂອງເສັ້ນທາງໃນຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ແມ່ນໃຊ້ເພື່ອສະແດງປະລິມານການສັນຈອນ.

ຈາກການສ້າງແບບຈໍາລອງ ແລະ ການຈໍາລອງເຫດການສັນຈອນ ໃນປັດຈຸບັນ ແມ່ນເຫັນໄດ້ຢ່າງຊັດເຈນວ່າ ບາງພາກສ່ວນຂອງເສັ້ນທາງສາຍຫຼັກ ແມ່ນກໍາລັງປະເຊີນກັບປະລິມານການສັນຈອນທີ່ອາດຈະເກີນຄວາມສາມາດຂອງເສັ້ນທາງ. ຍິ່ງໄປກວ່ານັ້ນ, ເຖິງແມ່ນວ່າ ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງໃນປະຈຸບັນ ຈະພະຍາຍາມແຈກຢາຍການສັນຈອນຕາມ ເສັ້ນວົງແຫວນ ແລະ ເສັ້ນແຜນຫຼັກ ກໍ່ຕາມ ແຕ່ຍ້ອນຂາດການເຊື່ອມຈອດຂອງຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ເຮັດໃຫ້ຜູ້ເດີນທາງບໍ່ສາມາດບັນລຸຕາມຈຸດປະສົງຂອງຕົນໄດ້. ດັ່ງນັ້ນ, ການສັນຈອນແມ່ນປ່ຽນຈາກເສັ້ນທາງສາຍແຈກທີ່ມີຄວາມສາມາດໃນການຮອງຮັບການສັນຈອນທີ່ຕໍ່າ ເຊິ່ງເຫັນໄດ້ຢ່າງຊັດເຈນ ໂດຍສະເພາະໃນເຂດໃຈກາງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ຮູບ 6.1-16 ສະພາບການສັນຈອນ: ໃນປີຖານ(2019)



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ຮູບ 6.1-17 ສະພາບການສັນຈອນໃນເຂດຕົວເມືອງວຽງຈັນ: ປີຖານ (2019)

6.2 ການສັນຈອນແອອັດທີ່ຮ້າຍແຮງ ໃນ ອະນາຄົດ

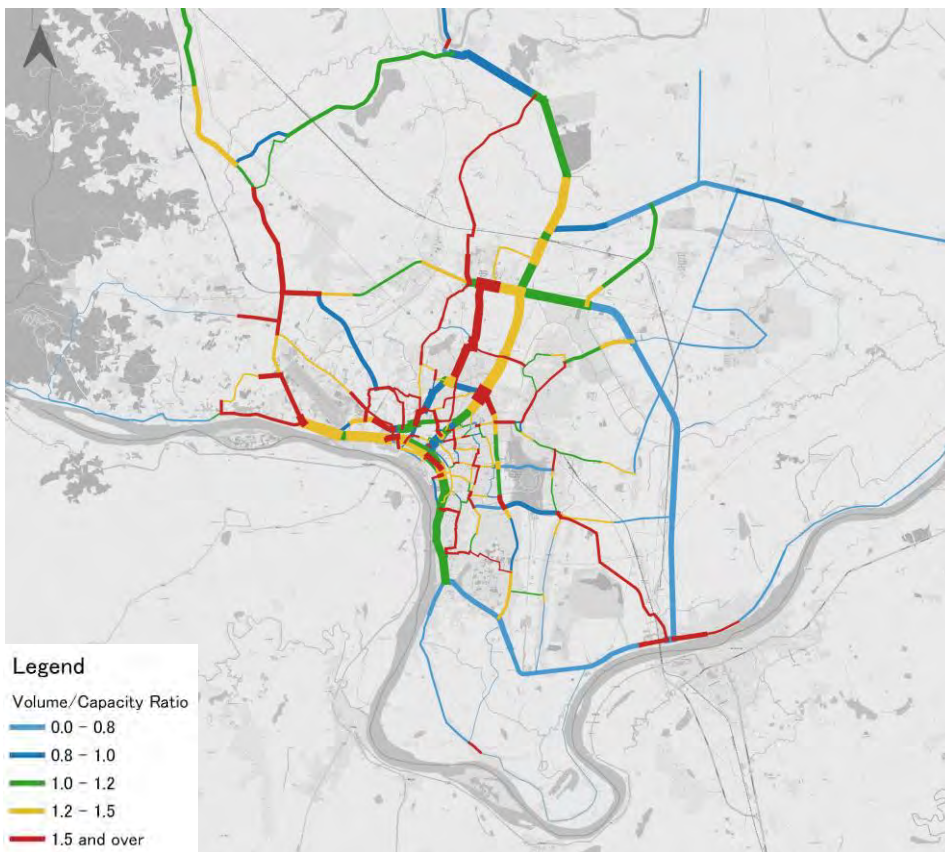
ອີງຕາມສະພາບການສັນຈອນປະຈຸບັນ ໃນເຂດເປົ້າໝາຍ ແມ່ນໄດ້ວິເຄາະສະພາບຈະລາຈອນໃນອະນາຄົດ ເພື່ອປະເມີນວ່າຖ້າມີກໍລະນີທີ່ບໍ່ມີການວາງແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໃນແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ສະບັບນີ້, ຕໍ່ໄປນີ້ເອີ້ນວ່າກໍລະນີບໍ່ເຮັດຫຍັງເພີ່ມເຕີມ (Do-Nothing). ພາຍໃຕ້ກໍລະນີນີ້ ແມ່ນຕັ້ງຂໍ້ສົມມຸດຖານວ່າຈຳນວນຖ້ຽວເດີນທາງພາຍໃນເປົ້າໝາຍ ຈະສືບຕໍ່ເພີ່ມຂຶ້ນ ອີງຕາມການປ່ຽນແປງຂອງສະພາບການທີ່ໄດ້ອະທິບາຍໄວ້ໃນບົດທີ່ຜ່ານມາ, ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຖ້າບໍ່ມີການດຳເນີນການປັບປຸງໃດໆ ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງໃນປະຈຸບັນຈະກາຍເປັນຕາໜ່າງຄວບຄຸມໃນອະນາຄົດ ໂດຍບໍ່ມີການປ່ຽນແປງໃດໆ.

ລາຍລະອຽດດ້ານວິຊາການທີ່ອະທິບາຍເຖິງຂະບວນການໂດຍລວມຂອງການຄາດຄະເນຖ້ຽວເດີນທາງໃນອະນາຄົດ ແມ່ນໄດ້ອະທິບາຍໃນບົດລາຍງານດ້ານວິຊາການສຳລັບການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການດ້ານການສັນຈອນ. ໃນຂະນະດຽວກັນນັ້ນ, ກໍປະກອບມີການນຳສະເໜີລະດັບຄວາມແອອັດຂອງການສັນຈອນໃນປະຈຸບັນ, ການຈຳລອງ ໃຊ້ຊອບແວການວິເຄາະຄວາມຕ້ອງການດ້ານການສັນຈອນ STRADA ສະບັບ 4.0.7 ແລະ ປະເມີນຄວາມແອອັດຂອງການສັນຈອນ ຜ່ານອັດຕາສ່ວນປະລິມານການສັນຈອນ/ ຄວາມສາມາດຂອງເສັ້ນທາງໃນການຮອງຮັບປະລິມານການສັນຈອນ.

6.2.1 ສະພາບການສັນຈອນ ໃນກໍລະນີ ບໍ່ເຮັດຫຍັງເພີ່ມເຕີມ

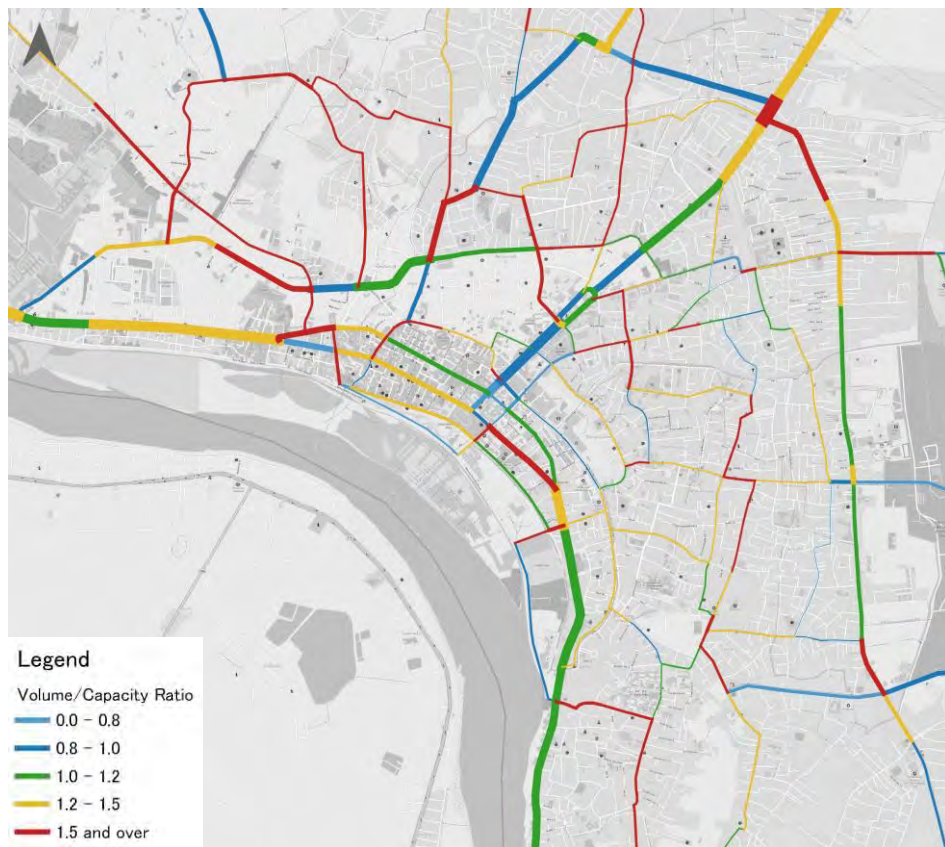
ສະພາບການສັນຈອນ ໃນ ກໍລະນີບໍ່ເຮັດຫຍັງເພີ່ມເຕີມ ທີ່ຄາດໄວ້ໃນແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງຕົວເມືອງ ແມ່ນສະແດງໃຫ້ເຫັນ ຢູ່ ສາມໄລຍະເວລາທີ່ແຕກຕ່າງກັນຄື ໄລຍະສິ້ນ(ຮອດປີ 2027), ໄລຍະກາງ (ຮອດປີ 2032) ແລະ ຍາວໄລຍະຍາວ (ຮອດປີ2040)

ຮູບ 6.2-1 ຫາ ຮູບ 6.2-6, ໃນກໍລະນີແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງໃນປະຈຸບັນນີ້ບໍ່ທັນສະພາບການສັນຈອນ, ສະພາບການສັນຈອນຈະເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງຫຼວງຫຼາຍຈາກລະດັບຄວາມແອອັດໃນປີຖານ 2019. ໃນຂະນະດຽວກັນກັບສະພາບການສັນຈອນໃນປະຈຸບັນ, ການຂາດການເຊື່ອມຈອດລະຫວ່າງເສັ້ນທາງວົງແຫວນ ແລະ ເສັ້ນສາຍຫຼັກຕ່າງໆ ແມ່ນສິ່ງຜິດເຮັດໃຫ້ບໍ່ສາມາດຫັນການສັນຈອນຈາກເສັ້ນທາງສາຍເຊື່ອມຕໍ່ໄດ້ຢ່າງມີປະສິດທິພາບ ແລະ ເຮັດໃຫ້ລະດັບຄວາມແອອັດເພີ່ມຂຶ້ນ.



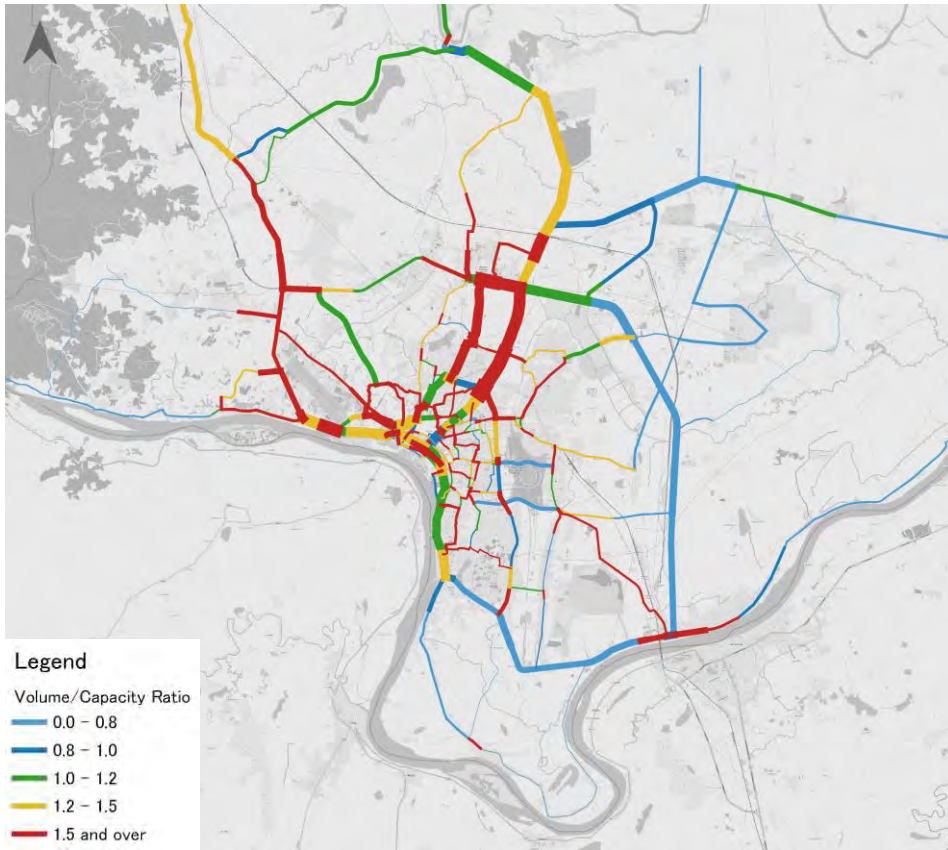
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ຮູບ 6.2-1 ສະພາບການສັນຈອນ: ກໍລະນີບໍ່ເຮັດຫຍັງເພີ່ມເຕີມ (2027)



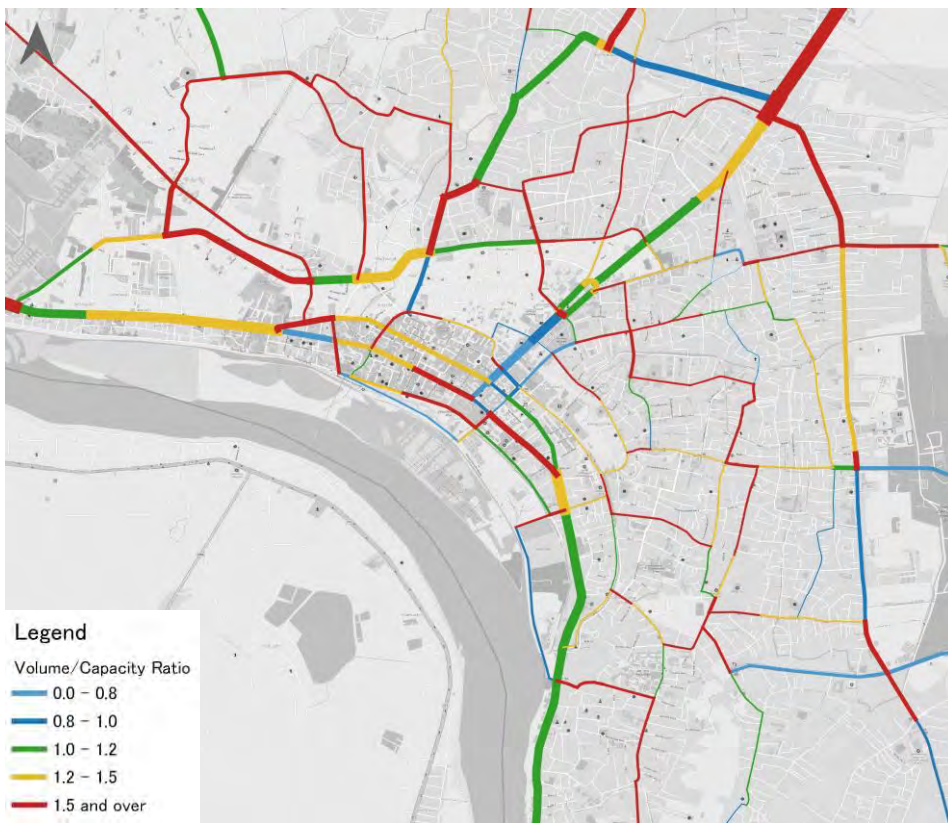
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ຮູບ 6.2-2 ສະພາບການສັນຈອນໃນໃຈກາງເມືອງ: ກໍລະນີບໍ່ເຮັດຫຍັງເພີ່ມເຕີມ (2027)



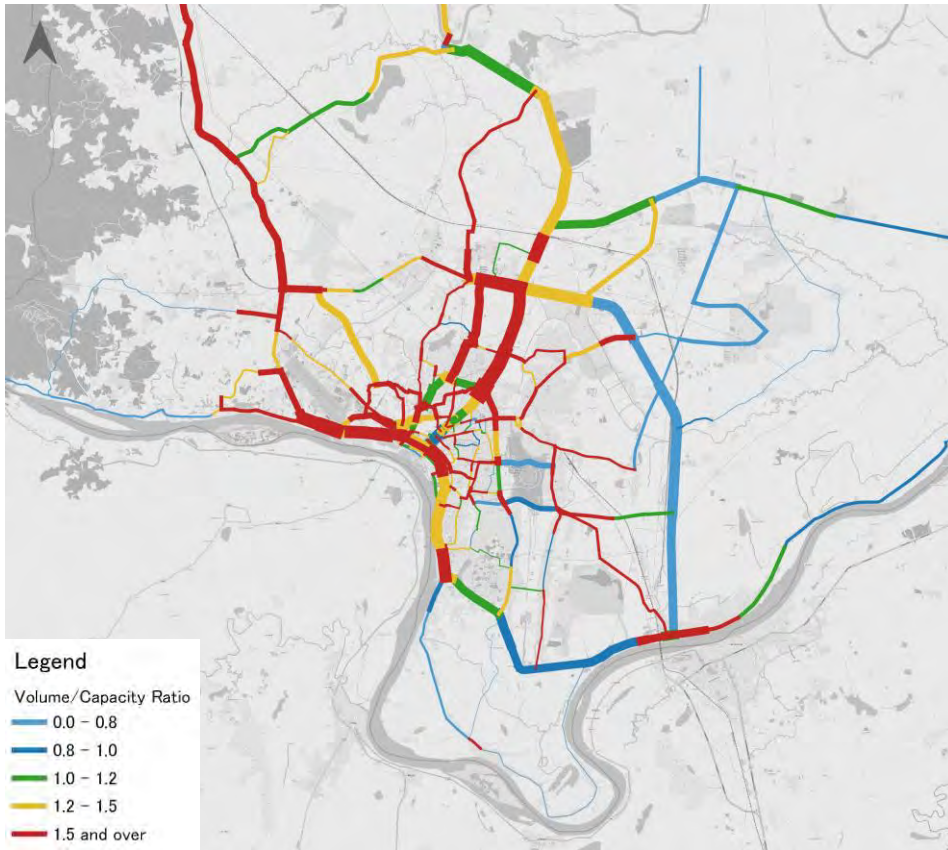
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ຮູບ 6.2-3 ສະພາບການສັນຈອນ: ກໍລະນີບໍ່ເຮັດຫຍັງເພີ່ມເຕີມ (2032)

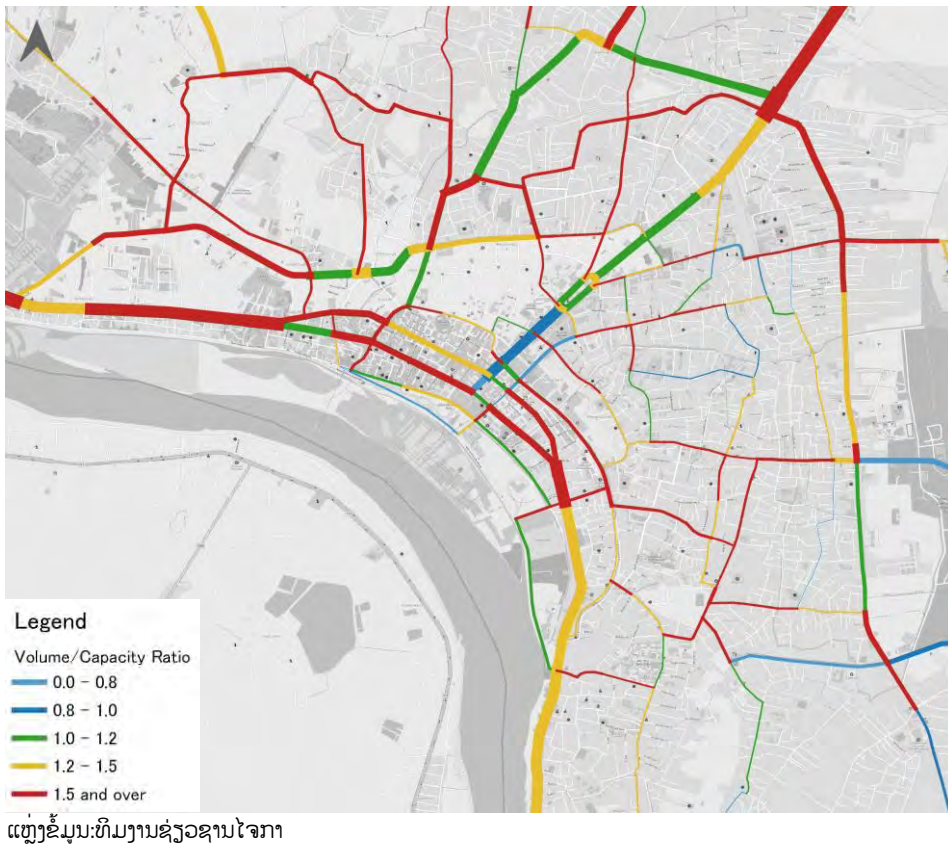


ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ຮູບ 6.2-4 ສະພາບການສັນຈອນໃນໃຈກາງເມືອງ: ກໍລະນີບໍ່ເຮັດຫຍັງເພີ່ມເຕີມ (2032)



ຮູບ 6.2-5 ສະພາບການສັນຈອນ: ກໍລະນີບໍ່ເຮັດຫຍັງເພີ່ມເຕີມ (2040)



ຮູບ 6.2-6 ສະພາບການສັນຈອນໃນໃຈກາງເມືອງ: ກໍລະນີບໍ່ເຮັດຫຍັງເພີ່ມເຕີມ (2040)

ໝວດທີ 7 ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ ແລະ ຄວາມປອດໄພດ້ານການສັນຈອນ

7.1 ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ

7.1.1 ຈຸດປະສົງຂອງການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ

ຈຸດປະສົງຫຼັກຂອງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ ແມ່ນເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພ ແລະ ການໄຫຼວຽນຂອງການສັນຈອນທີ່ມີປະສິດທິພາບຢູ່ຕາມບັນດາເສັ້ນທາງທີ່ມີຢູ່ ແລະ ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ. ຈຸດປະສົງຂອງການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ ແລະ ວິທີການທົ່ວໄປ ເພື່ອໃຫ້ບັນລຸເປົ້າໝາຍ ແມ່ນມີລາຍລະອຽດດັ່ງທີ່ໄດ້ສະແດງໃນຕາຕະລາງ 7.1-1.

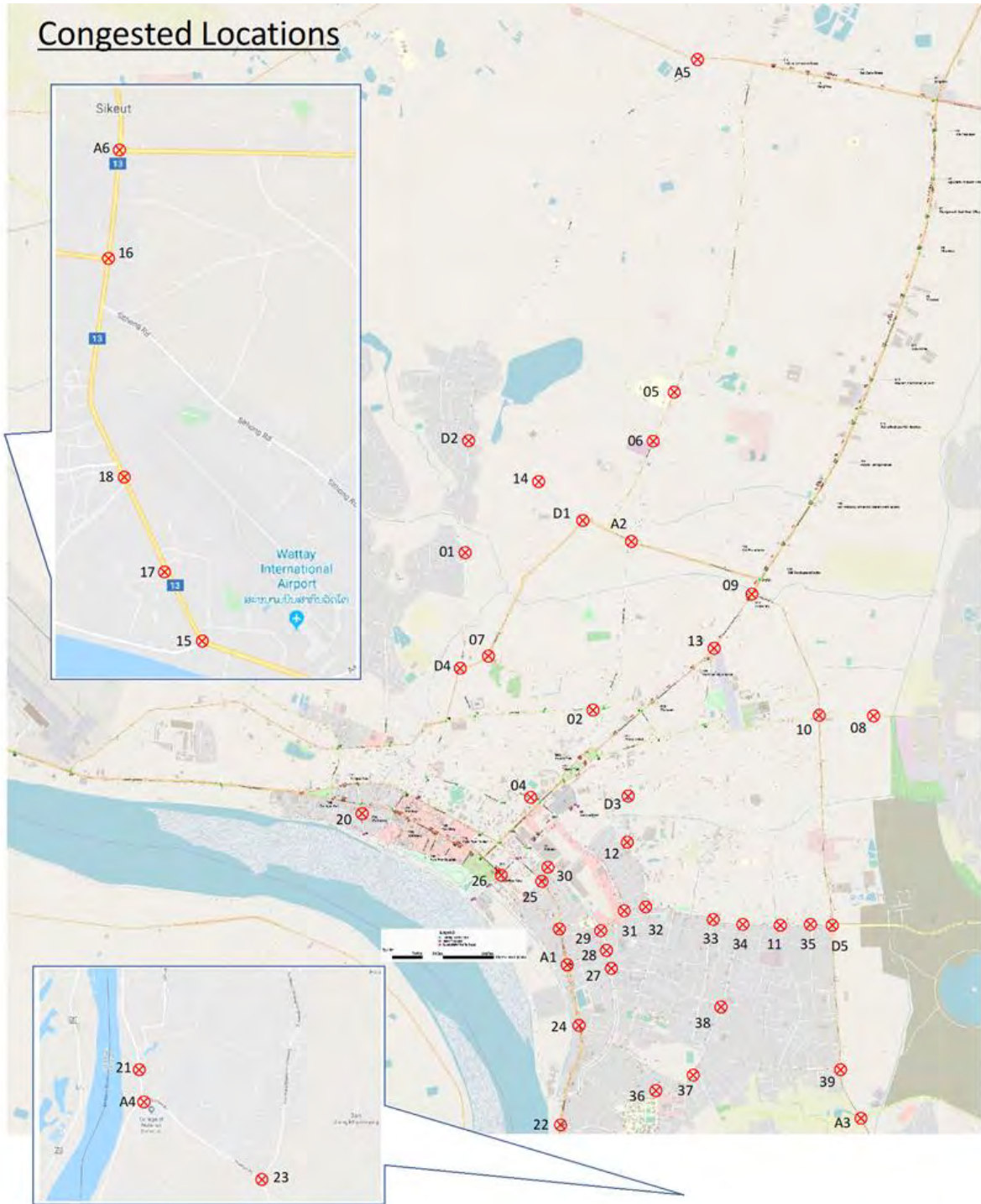
ຕາຕະລາງ 7.1-1 ຈຸດປະສົງຂອງການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ ແລະ ບັນດາມາດຕະການທົ່ວໄປ

ຈຸດປະສົງ		ວິທີການຕົວແທນ
ຄວາມປອດໄພ	ການຫຼຸດຜ່ອນການເກີດອຸປະຕິເຫດ	<ul style="list-style-type: none"> ພື້ນທີ່ /ການແຍກປະເພດການຂົນສົ່ງເພື່ອການໄຫຼວຽນຂອງການສັນຈອນ (ທາງຍ່າງ, ທາງລົດຖີບ, ທາງເລນດຽວ, ສັນຍານໄຟຈະລາຈອນ) ການສັນຈອນທີ່ໂລ່ງລຽນ (ກຳນົດທິດທາງຂອງເສັ້ນທາງ, ແຕ່ລະເຂດ) ການລົບລ້າງປັດໄຈຄວາມສ່ຽງ (ຂໍ້ຫ້າມໃນການຈອດລົດ, ການຖອດວັດຖຸທີ່ກົງມາໃສ່ເສັ້ນທາງ) ການຮັບຮູ້ການຂົນສົ່ງອື່ນໆໄດ້ງ່າຍ (ໄຟເຍືອງທາງລົດໄຟ, ແຊນແຍງທາງໂຄ້ງ, ປ້າຍຢຸດ) ການແບ່ງປັນຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບຈຸດອັນຕະລາຍ ແລະ ຮຸບຮ່າງເສັ້ນທາງ (ປ້າຍວັດຖຸອັນຕະລາຍ, ເສົາກັນທາງ)
	ການເຂົ້າຊ່ວຍເຫຼືອຜູ້ປະສົບອຸບັດຕິເຫດຢ່າງວ່ອງໄວ	<ul style="list-style-type: none"> ການຮັບຮູ້ການເກີດອຸບັດຕິເຫດຢ່າງວ່ອງໄວ (ອຸປະກອນລະບົບໂທສຸກເສີນໃນລົດ)
ປະສິດທິຜົນ	ການໃຊ້ນໍ້າໃຊ້ປະສິດທິພາບຂອງເສັ້ນທາງໃຫ້ມີຜົນປະໂຫຍດສູງສຸດ	<ul style="list-style-type: none"> ການຈັດສັນປະສິດທິພາບຂອງເສັ້ນທາງທີ່ເໝາະສົມ (ການປົກລະດັບການຄວບຄຸມສັນຍານ, ຊ່ອງສະລັບທິດທາງການສັນຈອນ) ການລົບລ້າງປັດໄຈທີ່ເຮັດໃຫ້ປະສິດທິພາບຂອງເສັ້ນທາງຫຼຸດລົງ (ບໍ່ມີຊ່ອງລ້ຽວຊ້າຍ, ການດັດແກ້ການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງ ແລະ ອື່ນໆ) ການສັນຈອນທີ່ໂລ່ງລຽນ (ການແບ່ງສ່ວນຜ່ານທາງຕາມແຕ່ລະຊ່ອງທາງການສັນຈອນ)
	ການແຈກຢາຍຄວາມຕ້ອງການດ້ານການສັນຈອນ (ການວາງລະດັບ)	<ul style="list-style-type: none"> ຫຼີກລ້ຽງພື້ນທີ່ເປັນບ່ອນໂຮມເອົາຄວາມຕ້ອງການດ້ານການສັນຈອນມາຢູ່ຈຸດດຽວ (ການສະໜອງຂໍ້ມູນ, ຂໍ້ມູນນໍ້າທາງ, ຄ່າທາງ) ຫຼີກລ້ຽງການເຕົ້າໂຮມຄວາມຕ້ອງການດ້ານສັນຈອນແບບຊົ່ວຄາວ (ການໃຫ້ຂໍ້ມູນກ່ອນເດີນທາງ)
	ການຄວບຄຸມຄວາມຕ້ອງການດ້ານການສັນຈອນ	<ul style="list-style-type: none"> ປ່ຽນມາເປັນການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ (ທາງລົດເມແລ່ນ, ການວັດແທກຈຸດປ່ຽນຖ່າຍການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ) ການສົ່ງເສີມການນໍາໃຊ້ລົດຖີບ ຫຼື ການຍ່າງ (ທາງລົດຖີບ, ບ່ອນຈອດລົດຖີບ) ການຫຼຸດຜ່ອນຄວາມຕ້ອງການດ້ານການສັນຈອນ (ການໃຊ້ລົດຮ່ວມກັນ, ກົດລະບຽບການຈອດຍານພາຫະນະ)
ສິ່ງແວດລ້ອມ	ການຫຼຸດຜ່ອນການປ່ອຍອາກາໂບນິກ (CO2)	<ul style="list-style-type: none"> ການວັດແທກການສັນຈອນທີ່ໂລ່ງລຽນ ການຄວບຄຸມການຜ່ານທາງຂອງລົດທີ່ໃຊ້ນໍ້າມັນ (ເຄັ່ງຄັດຕໍ່ລົດຂະໜາດໃຫຍ່)

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

7.1.2 ການສັນຈອນທີ່ແອອັດໃນປັດຈຸບັນ

ອີງຕາມຄຳແນະນຳຈາກຄະນະປະສານງານ ແລະ ທີມສຳຫຼວດ, ໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ມີຈຸດແອອັດປະມານ 50 ຈຸດດັ່ງທີ່ໄດ້ສະແດງໃນ ຮູບ 7.1-1



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ຮູບ 7.1-1 ຈຸດສັນຈອນທີ່ແອອັດໃນປະຈຸບັນ

7.1.3 ໃບຢັ້ງຢືນການວິເຄາະການສັນຈອນ

ເຂດພື້ນທີ່ແອອັດທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນຂໍ້ 7.1.2 ໄດ້ຖືກສຳຫຼວດໄປເທື່ອລະຈຸດ ແລະ ໄດ້ສະຫຼຸບບັນຫາດ້ານການສັນຈອນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງລົງໃນໃບຢັ້ງຢືນການວິເຄາະການສັນຈອນ, ດັ່ງທີ່ສະແດງຢູ່ໃນຮູບ 7.1-2 ແມ່ນຂໍ້ມູນ ແລະ ການວິເຄາະແມ່ນສັງລວມເປັນແຜນປະຕິບັດງານດ່ວນ.

No.	2	District	Chanthabouly	Village	Sibounheuang	Location (Area & Enlarged)																																	
Landmark: Sibounheuang Intersection (Nirada School)						<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div> <p>Traffic Condition</p> <p>Traffic congestion and complex</p> <p>Cause</p> <p>Access to school and passport center U turn traffic reduce capacity</p> <p>Peak Hour</p> <p>Morning (8:00-8:30), Evening (16:00-16:30)</p> <p>Seriousness (1-5)</p> <p>(4)</p> <p>Countermeasures - Difficulty: (1-5)</p> <p>more lane, re-locate the school to other place (4)</p> <p>Traffic Volume (Daily, hourly, Motorcycle, Heavy Vehicle, etc.)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Time Interval</th> <th>1st Direction</th> <th>2nd Direction</th> <th>3rd Direction</th> <th>4th Direction</th> <th>Motorcycle</th> <th>Heavy Vehicle</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>08:00-08:30</td> <td>127</td> <td>29</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>16:00-16:30</td> <td>145</td> <td>36</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>272</td> <td>65</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table> </div> <div> <p>Pictures</p> </div> <div> <p>Road Drawing</p> </div> </div>	Time Interval	1st Direction	2nd Direction	3rd Direction	4th Direction	Motorcycle	Heavy Vehicle	08:00-08:30	127	29	0	0	0	0	16:00-16:30	145	36	0	0	0	0	Total	272	65	0	0	0	0					
Time Interval	1st Direction	2nd Direction	3rd Direction	4th Direction	Motorcycle		Heavy Vehicle																																
08:00-08:30	127	29	0	0	0		0																																
16:00-16:30	145	36	0	0	0		0																																
Total	272	65	0	0	0		0																																
Road (Main)							Road (Sub)																																
Name			ASEAN Road				Name			Sibounheuang Road																													
Class			Provincial road				Class			Provincial road																													
No. of Lanes			2+2				No. of Lanes			1+1																													
Operator			DPWVT VTE				Operator			DPWVT VTE																													
Crossing Type							Signalized Intersection																																
Intersection Size							3.193 m																																
Traffic Condition							Traffic congestion and complex																																
Cause							Access to school and passport center U turn traffic reduce capacity																																
Peak Hour							Morning (8:00-8:30), Evening (16:00-16:30)																																
Seriousness (1-5)						(4)																																	
Countermeasures - Difficulty: (1-5)						more lane, re-locate the school to other place (4)																																	
Traffic Volume (Daily, hourly, Motorcycle, Heavy Vehicle, etc.)						<table border="1"> <thead> <tr> <th>Time Interval</th> <th>1st Direction</th> <th>2nd Direction</th> <th>3rd Direction</th> <th>4th Direction</th> <th>Motorcycle</th> <th>Heavy Vehicle</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>08:00-08:30</td> <td>127</td> <td>29</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>16:00-16:30</td> <td>145</td> <td>36</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>272</td> <td>65</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>						Time Interval	1st Direction	2nd Direction	3rd Direction	4th Direction	Motorcycle	Heavy Vehicle	08:00-08:30	127	29	0	0	0	0	16:00-16:30	145	36	0	0	0	0	Total	272	65	0	0	0	0
Time Interval	1st Direction	2nd Direction	3rd Direction	4th Direction	Motorcycle	Heavy Vehicle																																	
08:00-08:30	127	29	0	0	0	0																																	
16:00-16:30	145	36	0	0	0	0																																	
Total	272	65	0	0	0	0																																	
Traffic Accident						<table border="1"> <thead> <tr> <th>Yearly</th> <th>Unknown</th> <th>Injury</th> <th>Unknown</th> <th>Main Type</th> <th>Unknown</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>						Yearly	Unknown	Injury	Unknown	Main Type	Unknown																						
Yearly	Unknown	Injury	Unknown	Main Type	Unknown																																		
Traffic Signal						<table border="1"> <thead> <tr> <th>Police Box</th> <th>Yes</th> <th>Control Box</th> <th>Yes</th> <th>CCTV Camera</th> <th>Yes</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>						Police Box	Yes	Control Box	Yes	CCTV Camera	Yes																						
Police Box	Yes	Control Box	Yes	CCTV Camera	Yes																																		
Preset: Normal						(24) (23) (24) (24) (95)																																	
Morning Peak						(24) (24) (24) (24) (96)																																	
Evening Peak						(44) (34) (34) (34) (146)																																	

No.	2	District	Chanthabouly	Village	Sibounheuang	Countermeasures - Difficulty: (1-5)	<ul style="list-style-type: none"> •Efficiency of pickup school bus •Installation and extension of median
Landmark: Sibounheuang Intersection (Nirada School)							
Cause						<ul style="list-style-type: none"> •Traffic generated from School and passport center •U turn traffic reduce capacity 	
<p>U turn traffic reduce capacity</p> <p>Median extended until next intersection</p> <p>School and passport center located</p>							

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ຮູບ 7.1-2 ໃບຢັ້ງຢືນວິເຄາະການສັນຈອນ

7.2 ຄວາມປອດໄພດ້ານການສັນຈອນ

ໃນໝວດນີ້ໄດ້ກ່າວເຖິງບັນຫາ ແລະ ຂໍ້ຄົງຄ້າງຕ່າງໆ ກ່ຽວກັບເຕັກໂນໂລຊີທາງດ້ານຄວາມປອດໄພໃນການສັນຈອນ, ການສຶກສາຄວາມປອດໄພດ້ານການສັນຈອນ ແລະ ການບັງຄັບໃຊ້ກົດລະບຽບຈະລາຈອນ ໂດຍອີງໃສ່ຂໍ້ມູນອຸປະຕິເຫດຈະລາຈອນທີ່ມີຢູ່ໃນປະຈຸບັນ. ການກ່າວເຖິງບັນຫາບັນຫາຕ່າງໆ ກໍ່ແມ່ນເພື່ອແນໃສ່ການຫຼຸດຜ່ອນຈຳນວນອຸປະຕິເຫດໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຢ່າງມີປະສິດທິຜົນ.

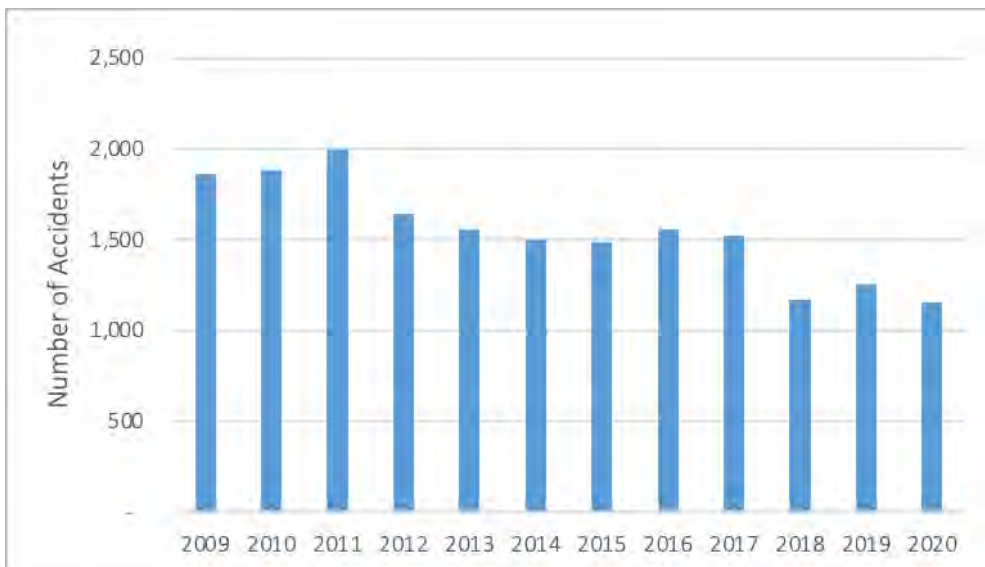
7.2.1 ອຸປະຕິເຫດ ແລະ ການບັງຄັບໃຊ້ກົດລະບຽບ

ໃນປະຈຸບັນ, ພະແນກຕໍາຫຼວດຈະລາຈອນ (ພຕຈ) ແມ່ນຢູ່ໃນຂັ້ນຕອນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ "ແຜນປະຕິບັດງານດ້ານຄວາມປອດໄພທາງທ້ອງຖະໜົນ ຢູ່ ສປປ ລາວ". ທັງນີ້, ທາງພະແນກຍັງດໍາເນີນການຕິດຕາມຜົນໄດ້ຮັບ ໂດຍຜ່ານການເກັບກໍາຂໍ້ມູນອຸປະຕິເຫດ/ ການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍ. ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດດັ່ງກ່າວ ກໍ່ແມ່ນເພື່ອພະຍາຍາມເກັບກໍາ ແລະ ວິເຄາະຂໍ້ມູນອຸປະຕິເຫດ/ ການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນໃຫ້ລະອຽດ ແລະ ຖືກຕ້ອງໃຫ້ຫຼາຍຂຶ້ນ. ຂໍ້ມູນອຸປະຕິເຫດ/ ການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍດັ່ງກ່າວ ແມ່ນໄດ້ສະຫຼຸບທຸກເດືອນ ແລະ ລາຍງານໃຫ້ພະແນກ ຍທຂ ແລະ ກະຊວງ ຍທຂ. ໃນພາກນີ້ ແມ່ນໃຊ້ຂໍ້ມູນອຸປະຕິເຫດແຕ່ປີ 2009 ຫາ 2020 ແລະ ຂໍ້ມູນການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍ ປີ 2019 ຈາກກະຊວງ ຍທຂ.

(1) ສະພາບການເກີດອຸປະຕິເຫດໃນການສັນຈອນ

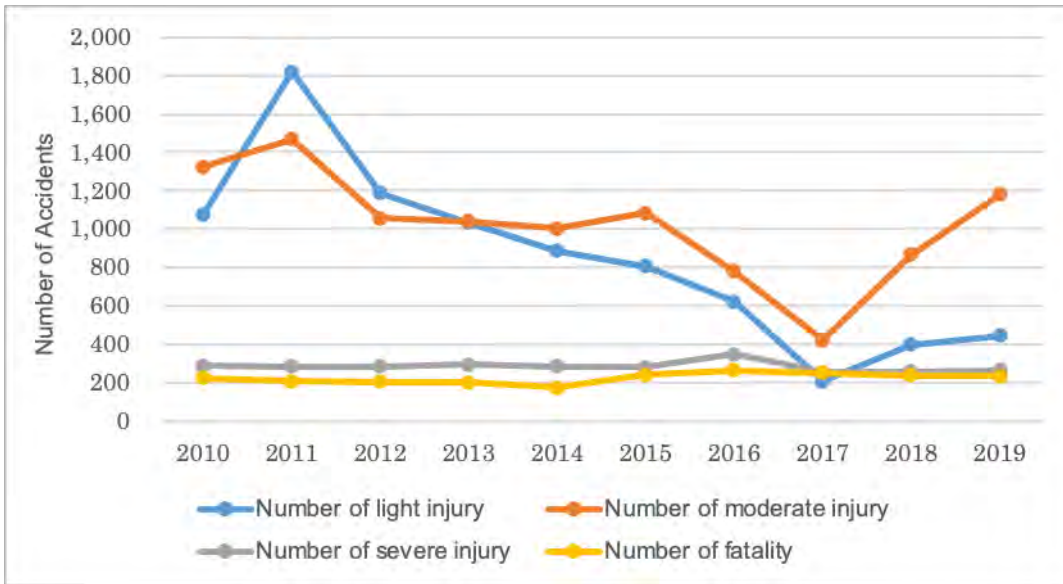
ທ່າອ່ຽງຂອງອຸປະຕິເຫດໄດ້ສະແດງຢູ່ໃນຮູບ 7.2-1. ຈຳນວນອຸປະຕິເຫດທັງໝົດແມ່ນຄ່ອຍໆຫຼຸດລົງ. ນອກຈາກນີ້, ທ່າອ່ຽງຂອງການບາດເຈັບ/ການເສຍຊີວິດຈາກອຸປະຕິເຫດ ແມ່ນໄດ້ສະແດງຢູ່ໃນ ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ກົມຂົນສົ່ງ.

ຮູບ 7.2-2 ເຊິ່ງສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າຈຳນວນຜູ້ບາດເຈັບເລັກນ້ອຍ/ປານກາງ ແມ່ນຫຼຸດລົງຢ່າງຊັດເຈນ, ແນວໃດກໍ່ຕາມ, ຈຳນວນຜູ້ບາດເຈັບສາຫັດ ແລະ ຜູ້ເສຍຊີວິດແມ່ນບໍ່ໄດ້ມີຕົວເລກທີ່ສູງ ແຕ່ວ່າຈຳນວນຕົວເລກແມ່ນຄົງທີ່ ເຊິ່ງຢູ່ປະມານ 200-300 ຄົນ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ກົມຂົນສົ່ງ.

ຮູບ 7.2-1 ຈຳນວນອຸປະຕິເຫດ



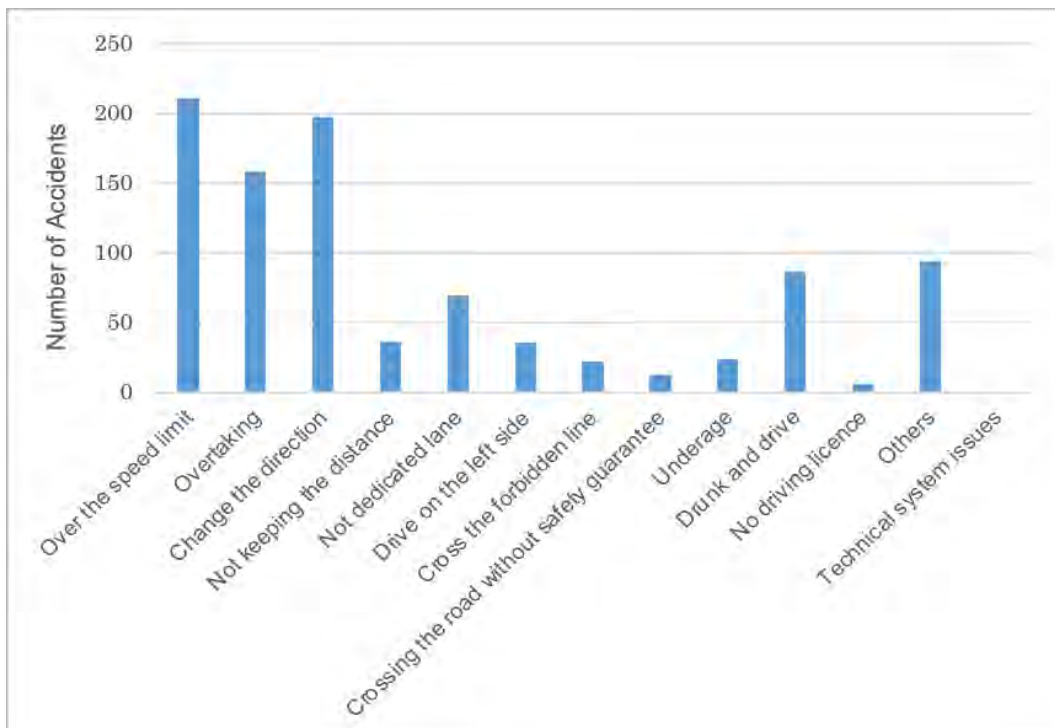
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ກົມຂົນສົ່ງ.

ຮູບ 7.2-2 ຈຳນວນຜູ້ບາດເຈັບ/ຜູ້ເສຍຊີວິດຈາກອຸບັດຕິເຫດ

(2) ສາເຫດຫຼັກຂອງການເກີດອຸບັດຕິເຫດ

ຮູບ 7.2-3 ສະແດງຈຳນວນອຸບັດຕິເຫດຕາມສາເຫດເກີດມາຈາກບັນດາສາເຫດດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ເປັນຫຼັກ:

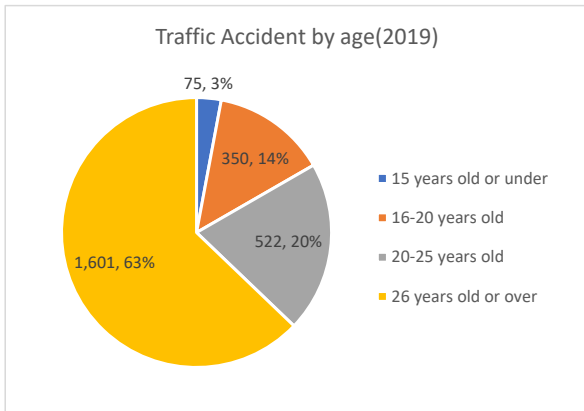
- ໃຊ້ຄວາມໄວເກີນກຳນົດ
- ແຊງລົດທີ່ບໍ່ຮັບປະກັນ
- ປ່ຽນທິດທາງການສັນຈອນກະທັນຫັນ
- ເມົາແລ້ວຂັບ



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ກົມຂົນສົ່ງ.

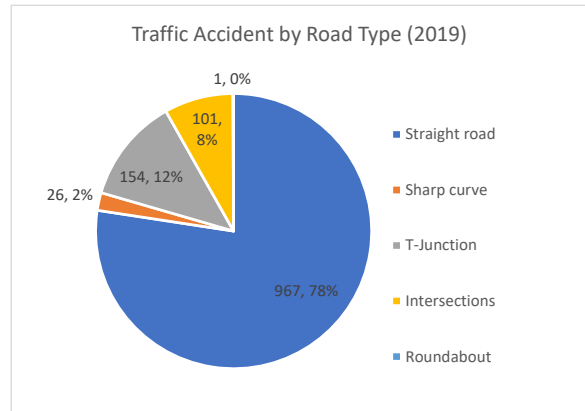
ຮູບ 7.2-3 ຈຳນວນຜູ້ບາດເຈັບ/ຜູ້ເສຍຊີວິດຕາມສາເຫດການເກີດອຸບັດຕິເຫດ

ຮູບ 7.2-4 ສະແດງອັດຕາສ່ວນຂອງອຸບັດຕິເຫດຕາມອາຍຸ. ອີງຕາມຮູບສະແດງລຸ່ມນີ້, 37% ຂອງອຸບັດຕິເຫດທັງໝົດ ແມ່ນເກີດໃນບັນດາຜູ້ຂັບຂີ່ທີ່ມີອາຍຸຕໍ່າກວ່າ 25 ປີ. ນອກຈາກນີ້, ຮູບ 7.2-5 ສະແດງອັດຕາສ່ວນຂອງອຸບັດຕິເຫດຕາມປະເພດເສັ້ນທາງ. ຮູບ 7.2-5 ສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ 78% ຂອງອຸບັດຕິເຫດທັງໝົດ ແມ່ນມັກເກີດຂຶ້ນຢູ່ທາງຊື່.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ກົມຂົນສົ່ງ.

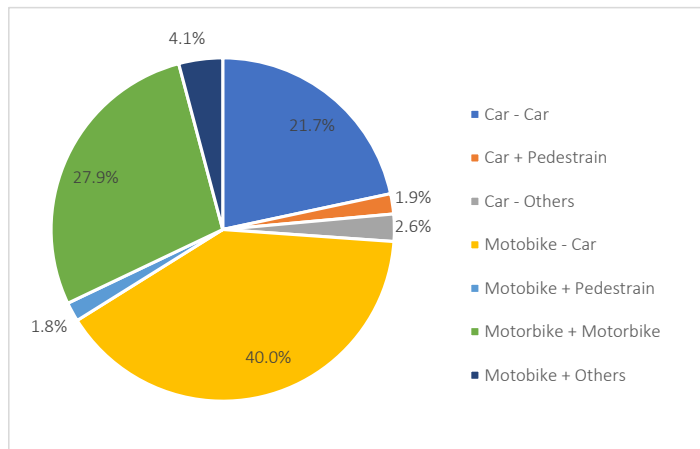
ຮູບ 7.2-4 ອັດຕາສ່ວນຂອງອຸບັດຕິເຫດຕາມອາຍຸ



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ກົມຂົນສົ່ງ.

ຮູບ 7.2-5 ອັດຕາສ່ວນຂອງອຸບັດຕິເຫດຕາມປະເພດເສັ້ນທາງ

ຮູບ 7.2-6 ສະແດງປະເພດຍານພາຫະນະທີ່ມັກເກີດອຸບັດຕິເຫດໃນປີ 2019. ອຸບັດຕິເຫດລະຫວ່າງລົດໃຫຍ່ກັບລົດຈັກ ແມ່ນເປັນປະເພດຍານພາຫະນະທີ່ພົບເຫັນໄດ້ຫຼາຍທີ່ສຸດ ເຊິ່ງກວມເອົາ 40.0% ຂອງຈຳນວນອຸບັດຕິເຫດທັງໝົດ. ອັດຕາສ່ວນຂອງອຸບັດຕິເຫດທີ່ເກີດຈາກລົດໃຫຍ່ ແມ່ນ 26.2%. ສ່ວນອັດຕາສ່ວນຂອງອຸບັດຕິເຫດທີ່ເກີດຈາກລົດຈັກ ແມ່ນ 33.8%.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ກົມຂົນສົ່ງ.

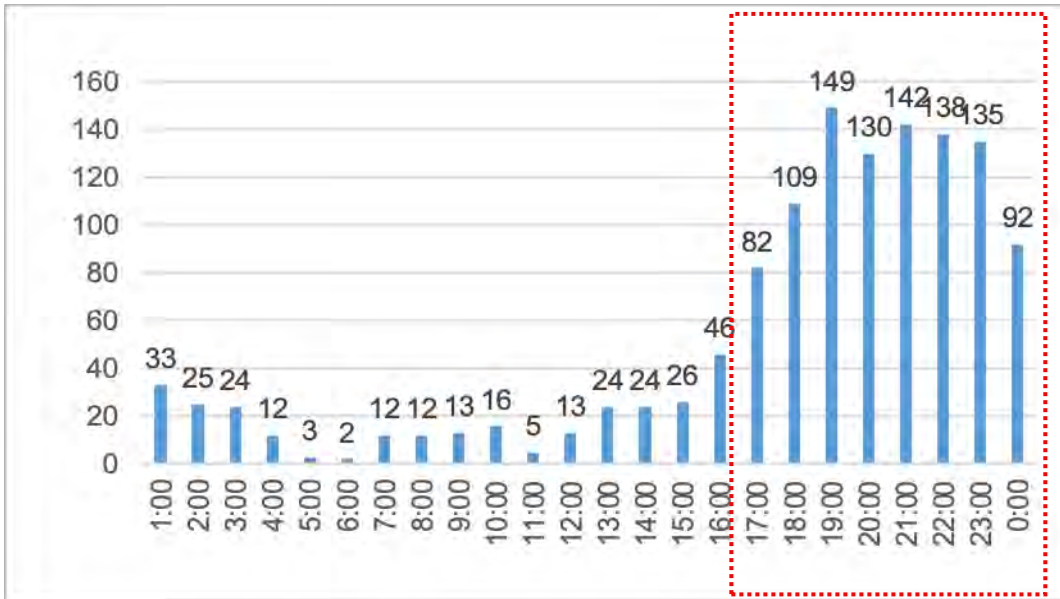
ຮູບ 7.2-6 ອັດຕາສ່ວນຂອງອຸບັດຕິເຫດຕາມປະເພດຍານພາຫະນະ ແລະ ສິ່ງກົດຂວາງ

(3) ການປ່ຽນແປງຂອງອຸບັດຕິເຫດໃນທຸກໆ ຊົ່ວໂມງ

ຮູບ 7.2-7 ສະແດງໃຫ້ເຫັນການປ່ຽນແປງຂອງອຸບັດຕິເຫດໃນທຸກໆ ຊົ່ວໂມງ ໃນປີ 2019. ຈາກຮູບຕົວຢ່າງລຸ່ມນີ້, ການປ່ຽນແປງແມ່ນສາມາດສັງເກດໄດ້ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້.

ອຸບັດຕິເຫດມັກຈະເກີດຂຶ້ນຫຼາຍໃນຊ່ວງໄລຍະ 7 ຊົ່ວໂມງ ຈາກ 17:00 ໂມງ ຫາ 24:00 ໂມງ. ເຊິ່ງໄດ້ມີການຈົດບັນທຶກວ່າມີອຸບັດຕິເຫດເກີດຂຶ້ນທັງໝົດ 977 ກໍລະນີ, ກວມເອົາ 77% ຂອງຈຳນວນອຸປະຕິເຫດທັງໝົດໃນປີ 2019. ໂດຍສະເພາະ, ໃນຊ່ວງເວລາ 19:00-20:00 ໂມງ ແມ່ນມີອັດຕາສ່ວນການເກີດອຸບັດຕິເຫດສູງທີ່ສຸດເຖິງ 12% ຫຼື 149 ກໍລະນີ.

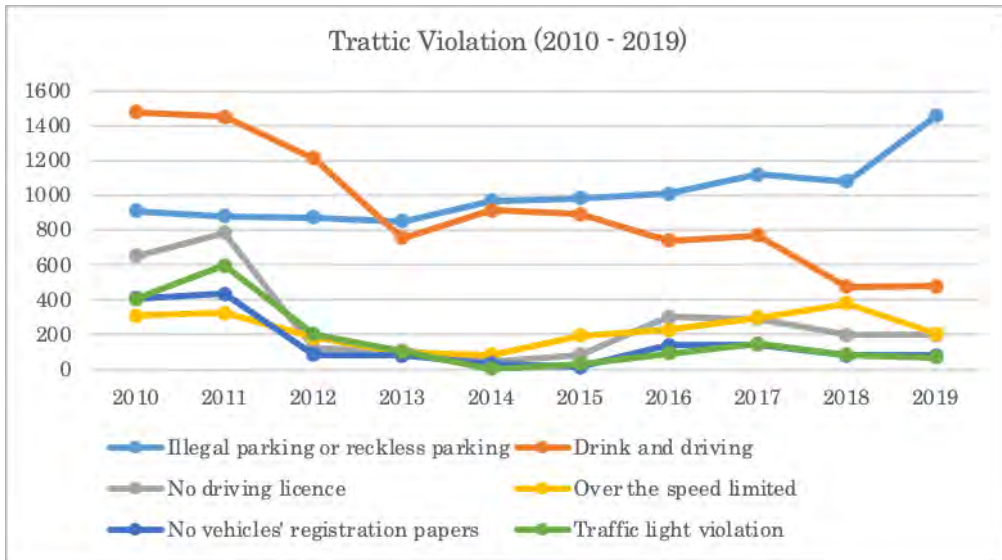
ສາເຫດທີ່ເປັນໄປໄດ້ຂອງການເກີດອຸບັດຕິເຫດ ແມ່ນອາດຈະມາຈາກວິໄສທັດການແນມເຫັນທີ່ບໍ່ດີໃນຊ່ວງເວລາດັ່ງກ່າວ ເຊິ່ງເປັນຕອນກາງຄືນ ຫຼື ເມື່ອຕົ້ມສິ່ງມື້ນເມົາຫຼາຍເກີນກວ່າເກນກຳນົດປົກກະຕິໃນປະເທດລາວ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ກົມຂົນສົ່ງ.

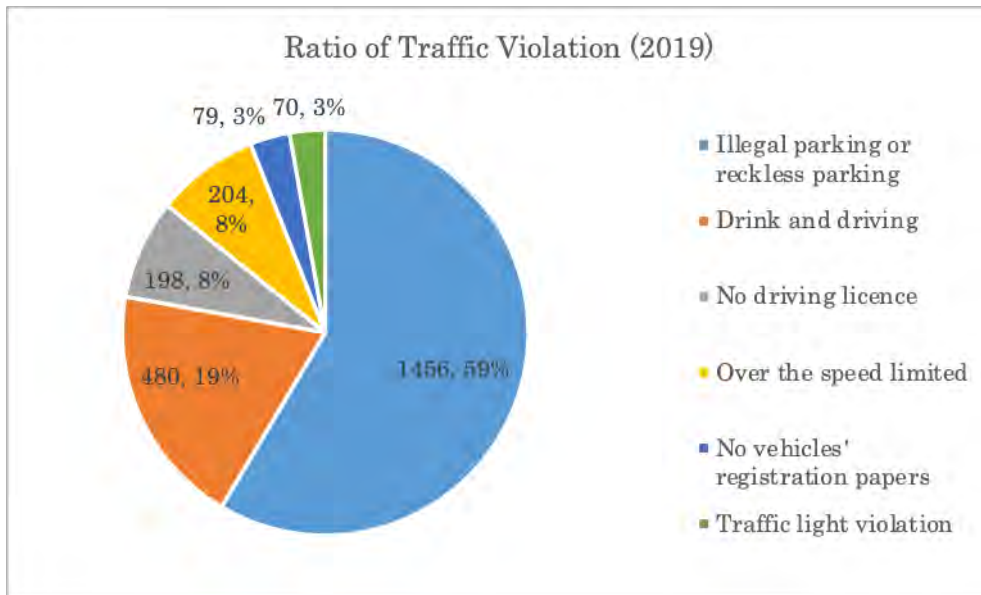
ຮູບ 7.2-7 ອຸບັດຕິເຫດຕາມຊ່ວງເວລາ

- ທ່າອ່ຽງຂອງການລະເມີດກົດຈະລາຈອນໄດ້ສະແດງໃນ ຮູບ 7.2-8 ແລະ ຮູບ 7.2-9. ຈຳນວນການເກີດອຸບັດຕິເຫດເມົາແລ້ວຂັບໄດ້ຄ່ອຍໆຫຼຸດລົງ. ໃນທາງກົງກັນຂ້າມ, ທ່າອ່ຽງຂອງການຈອດລົດຊະຊາຍ ຫຼື ຈອດລົດບໍ່ລະມັດລະວັງ ແມ່ນໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນ ຈົນຮອດປີ 2019. ຈຳນວນການລະເມີດອື່ນໆ ແມ່ນເພີ່ມຂຶ້ນຄ່ອນຂ້າງໜ້ອຍເມື່ອທຽບກັນການລະເມີດທີ່ໄດ້ກ່າວເຖິງຂ້າງເທິງ, ແຕ່ວ່າຈຳນວນຜູ້ລະເມີດທີ່ບໍ່ມີໃບຂັບຂີ່ ແລະ ໃຊ້ຄວາມໄວເກີນກຳນົດ ແມ່ນມີປະມານ 200 ກໍລະນີ.
- ກ່ຽວກັບອັດຕາຂອງການລະເມີດກົດຈະລາຈອນຕາມແຕ່ລະກໍລະນີ, ອັດຕາສ່ວນສູງສຸດຂອງການລະເມີດກົດຈະລາຈອນ ຍັງຄົງແມ່ນການຈອດລົດຊະຊາຍ ຫຼື ຈອດລົດບໍ່ລະມັດລະວັງ ເຊິ່ງກວມເອົາປະມານ 60%. ຮອງລົງມາ ແມ່ນເມົາແລ້ວຂັບ, ກວມເອົາປະມານ 20%. ທັງສອງການລະເມີດນີ້ ກວມເອົາປະມານ 80% ຂອງການລະເມີດກົດຈະລາຈອນທັງໝົດ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ກົມຂົນສົ່ງ

ຮູບ 7.2-8 ຈຳນວນລະເມີດກົດຈະລາຈອນ



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ກົມຂົນສົ່ງ

ຮູບ 7.2-9 ອັດຕາສ່ວນຂອງການລະເມີດກົດຈະລາຈອນ

ໝວດທີ 8 ການພິຈາລະນາດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ

8.1 ນິຕິກຳດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ

8.1.1 ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍສິ່ງແວດລ້ອມ ຢູ່ ສປປ ລາວ

ແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ແລະ ບັນດາໂຄງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຈະຕ້ອງປະຕິບັດຕາມນິຕິກຳດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ. ດັ່ງນັ້ນ, ໃນພາກນີ້ຈຶ່ງໄດ້ມີການສະຫຼຸບບັນດາກົດໝາຍຫຼັກໆ ທີ່ປະກາດໃຊ້ລ່າສຸດຫຼັງຈາກປີ 2010 . ກອບ ກົດໝາຍ/ລະບຽບການ/ບົດແນະນຳຫຼັກໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການສຶກສາດັ່ງກ່າວ ແມ່ນໄດ້ສັງລວມຢູ່ໃນຕາຕະລາງຂ້າງລຸ່ມນີ້.

ຕາຕະລາງ 8.1-1 ກົດໝາຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບສິ່ງແວດລ້ອມທີ່ປະກາດໃຊ້ລ່າສຸດ ຢູ່ ສປປ ລາວ

SEA (ການປະເມີນ ສິ່ງແວດລ້ອມແບບ ຍຸດທະສາດ)	<ul style="list-style-type: none"> ບົດແນະນຳກ່ຽວກັບການປະເມີນສິ່ງແວດລ້ອມແບບຍຸດທະສາດ, ສປປ ລາວ (ເລກທີ: 6616/ກຊສ: ກະຊວງ ຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ, ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ວັນທີ: 31 ທັນວາ 2018) ຂໍ້ຕົກລົງກ່ຽວກັບການປະເມີນສິ່ງແວດລ້ອມແບບຍຸດທະສາດ ອະນຸມັດໂດຍລັດຖະມົນຕີ ກຊສ, ເລກທີ 0483/ກຊສ, ວັນທີ 06 ກຸມພາ 2017 ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການປົກປັກຮັກສາສິ່ງແວດລ້ອມ (ສະບັບປັບປຸງ: ສະບັບເລກທີ:29/ສພຊ ລົງວັນທີ 18 ທັນວາ2012, ມາດຕາ 19)
IEE/EIA ການປະເມີນຜົນ ກະທົບຕໍ່ ສິ່ງແວດລ້ອມ	<ul style="list-style-type: none"> ດຳລັດວ່າດ້ວຍການປະເມີນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ (ດຳລັດ EIA) (ສະບັບທີ 21/ ກຊສ, 2019) ຂໍ້ຕົກລົງວ່າດ້ວຍມາດຕະຖານສິ່ງແວດລ້ອມແຫ່ງຊາດ (ປະກາດໃຊ້ດຳລັດວ່າດ້ວຍການຮັບຮອງ ແລະ ປະກາດໃຊ້ມາດຕະຖານ ສິ່ງແວດລ້ອມແຫ່ງຊາດ ສະບັບເລກທີ 81/ກຊສ, ລົງວັນທີ 21 ກຸມພາ 2017) ບົດແນະນຳການປະເມີນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ (2012) ດຳລັດວ່າດ້ວຍການປະເມີນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ (112/ນຍ, 2010) ກົດລະບຽບການປະເມີນສິ່ງແວດລ້ອມໃນ ສປປ ລາວ (2002)

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ການສຶກສາຄັ້ງນີ້, 2023

8.1.2 ການທົດແທນຄ່າເສຍຫາຍ ແລະ ຍົກຍ້າຍຖິ່ນຖານຂອງ ໂຄງການພັດທະນາ ຢູ່ ສປປ ລາວ

ໃນຫົວຂໍ້ນີ້ແມ່ນໄດ້ສະຫຼຸບນິຕິກຳຫຼັກໆກ່ຽວກັບການເວັ້ນຄືນທີ່ດິນ ແລະ ຍົກຍ້າຍຖິ່ນຖານ ຢູ່ ສປປ ລາວ. ພາຍໃຕ້ລັດຖະ ທຳມະນູນຂອງ ສປປ ລາວ, ໄດ້ລະບຸວ່າ ທີ່ດິນແມ່ນເປັນມໍລະດົກຂອງຊາດ. ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍທີ່ດິນ (ປີ 2003) ກຳນົດ ວ່າ ກຸ່ມຄົນ ຫຼື ບຸກຄົນສາມາດຖືກຳມະສິດນຳໃຊ້ທີ່ດິນຢ່າງຖືກຕ້ອງຕາມກົດໝາຍໄດ້ 3 ທາງ ຄື: ການຈັດສັນໂດຍ ລັດຖະບານ, ການໂອນກຳມະສິດ (ໝາຍເຖິງ 'ການຂາຍ, ການໂອນ ຫຼື ການປ່ຽນແທນ'), ແລະ ການສືບທອດມໍລະດົກ (ມາດຕາ 52, 57, ແລະ 58). ຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ, ຫຼັກການຊົດເຊີຍ ແລະ ກອບນະໂຍບາຍສຳລັບການເວັ້ນຄືນທີ່ດິນ ແລະ ການຍົກຍ້າຍຖິ່ນຖານ ແມ່ນຄຸ້ມຄອງໂດຍກົດໝາຍ, ດຳລັດ ແລະ ລະບຽບການ ຕໍ່ໄປນີ້.

ຕາຕະລາງ 8.1-2 ນິຕິກຳຫຼັກໆກ່ຽວກັບການເວັ້ນຄືນທີ່ດິນ ແລະ ການຍົກຍ້າຍຖິ່ນຖານ

	ປະມວນກົດໝາຍ/ ລະບຽບ ການ	ລາຍລະອຽດ
1	ລັດຖະທຳມະນູນ (2003)	ມາດຕາ 16 ຂອງລັດຖະທຳມະນູນລະບຸວ່າ ລັດ ປົກປ້ອງ ແລະ ເສີມຂະຫຍາຍບັນດາຮູບການກຳມະສິດຂອງລັດ, ລວມ ໝູ່, ເອກະເທດ, ເອກະຊົນພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດ ທີ່ລົງທຶນ ຢູ່ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ. ມາດຕາ 17 ລະບຸວ່າ ລັດປົກປ້ອງສິດກ່ຽວກັບກຳມະສິດ (ສິດຄອບຄອງ, ສິດນຳໃຊ້, ສິດໄດ້ຮັບໝາກຜົນ, ສິດຊື້ ຂາດ) ແລະ ສິດສືບທອດຂອງ ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ແລະ ອົງການຈັດຕັ້ງຕາມກົດໝາຍ.
2	ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍທີ່ດິນ (2003)	ກົດໝາຍສະບັບນີ້ປັບປຸງໂດຍ ສະພາແຫ່ງຊາດ ໃນປີ 2003 (ໃຫ້ໃຊ້ແທນ ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍທີ່ດິນ ສະບັບເລກທີ 01/97 ລົງວັນທີ 12 ເມສາ 1997), ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍທີ່ດິນ ແມ່ນລະບຽບການຫຼັກໆທີ່ລັດ ໃຊ້ໃນການຄອບຄອງ, ການເຂົ້າເຖິງ, ການນຳໃຊ້, ການຄຸ້ມຄອງ, ການປົກປັກຮັກສາທີ່ດິນ. ການທົດແທນຄ່າເສຍຫາຍ ແມ່ນ ກຳນົດຢູ່ໃນ ມາດຕາ 68 ຫາ 72 ຂອງກົດໝາຍວ່າດ້ວຍທີ່ດິນ. ມາດຕາ 70 ລະບຸວ່າ ບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງໃດໜຶ່ງໄດ້ຮັບ ສິດໃຊ້ທີ່ດິນຈາກສະພາວະຄວາມເປັນຈິງຕ້ອງຍອມຮັບຂອງຜູ້ອື່ນທີ່ໄດ້ຈົ່ງທາງທ່ຽວ, ຮ່ອງນຳໃຫ້ແກ່ຕົນ ຊຶ່ງພາໃຫ້ ຜົນລະບຸກ, ສິ່ງກໍ່ສ້າງຂອງຜູ້ອື່ນ ຫຼື ຂອງສາທາລະນະໄດ້ຮັບຄວາມເສຍຫາຍແລ້ວ ບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງນັ້ນ ຕ້ອງໄດ້ໃຊ້ ແທນຄ່າເສຍຫາຍໃຫ້ແກ່ບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງນັ້ນຢ່າງສົມເຫດສົມຜົນ. ມາດຕາ 71 ໄດ້ເພີ່ມເຂົ້າມາໃໝ່ໃນກົດໝາຍວ່າ ດ້ວຍທີ່ດິນ ສະບັບປັບປຸງ. ເຊິ່ງໄດ້ລະບຸໄວ້ວ່າ ເມື່ອມີຄວາມຈຳເປັນທີ່ຕ້ອງໄດ້ນຳໃຊ້ທີ່ດິນຂອງບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງໃດໜຶ່ງ ເພື່ອຮັບໃຊ້ສາທາລະນະປະໂຫຍດນັ້ນ ລັດຈະໂອນເອົາສິດນຳໃຊ້ທີ່ດິນນັ້ນຄືນ ແຕ່ຕ້ອງໄດ້ໃຊ້ແທນຄ່າເສຍຫາຍໃຫ້ແກ່ ບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງນັ້ນຢ່າງສົມເຫດສົມຜົນ. ນອກຈາກນີ້, ເພື່ອຮັບປະກັນການທົດແທນໃນການໂອນເອົາສິດນຳໃຊ້ທີ່ ດິນຄືນນັ້ນ ຕ້ອງມີທີ່ດິນສຳຮອງໃນອັດຕາ ຫ້າສ່ວນຮ້ອຍ (5%) ຂອງເນື້ອທີ່ດິນທັງໝົດ ຂອງບ້ານ, ເມືອງ, ເທດສະບານ, ແຂວງ ຫຼື ນະຄອນ.
3	ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍທາງຫຼວງ (1999)	ໃນກົດໝາຍສະບັບນີ້, ກະຊວງ ຍທຂ ເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບໃນການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ປົກປັກຮັກສາທີ່ດິນ ທີ່ໄດ້ຈັດສັນໄວ້ສຳ ລັບກິດຈະກຳການຂົນສົ່ງ. ຄວາມກວ້າງຂອງຖະໜົນ ຕ້ອງມີພື້ນທີ່ປະກອບດ້ວຍທາງລິດແລ່ນ, ໄຫຼທາງ, ທາງຍ່າງ, ຮ່ອງ ລະບາຍນ້ຳ, ຄວາມເນັ້ນຊັນຂອງຖະໜົນ, ແລະ ເຂດສະຫງວນເສັ້ນທາງ (RoW) (ມາດຕາ 17). ຫ້າມມີທຸກການ ກໍ່ສ້າງ ແລະ ກິດຈະການຕ່າງໆ ຢູ່ໃນເຂດສະຫງວນເສັ້ນທາງ ຍົກເວັ້ນກໍລະນີພິເສດ, ເຊິ່ງຕ້ອງໄດ້ຂໍອະນຸຍາດຈາກອົງການ ຄຸ້ມຄອງທາງຫຼວງ (ມາດຕາ 21).

	ປະມວນກົດໝາຍ/ ລະບຽບການ	ລາຍລະອຽດ
4	ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍປ່າໄມ້ (2007)	ກົດໝາຍສະບັບນີ້ ຫ້າມບໍ່ໃຫ້ມີການຫັ່ນປ່າງຽນປ່າ ແລະ ທີ່ດິນປ່າ ໄປນຳໃຊ້ໃນຈຸດປະສົງອື່ນ (ເຊັ່ນ: ສາຍສົ່ງໄຟຟ້າແຮງສູງ) ນອກຈາກນຳໃຊ້ໃນກໍລະນີຈຳເປັນ ແລະ ເພື່ອສາທາລະນະປະໂຫຍດ (ຂຶ້ນກັບການອະນຸມັດຈາກໜ່ວຍງານທີ່ຮັບຜິດຊອບ). ແນວໃດກໍ່ຕາມ, ກົດໝາຍສະບັບນີ້ ກຳນົດໃຫ້ບຸກຄົນ ຫຼື ອົງການຈັດຕັ້ງທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃຫ້ສາມາດຫັ່ນປ່າງຽນປ່າໄມ້ໄປນຳໃຊ້ໃນຈຸດປະສົງອື່ນ ຕ້ອງຮັບຜິດຊອບໃນການຈ່າຍຄ່າທຳນຽມການຫັ່ນປ່າງຽນທີ່ດິນປ່າ, ການຖິ້ມດິນ, ແລະ ປູກຕົ້ນໄມ້. ກົດໝາຍສະບັບນີ້ ອະນຸຍາດໃຫ້ສືບຕໍ່ກິດຈະກຳທີ່ມີມາແຕ່ດົນນານ ເຊັ່ນ: ການເກັບໄມ້ເພື່ອເຮັດຮົ່ວ ແລະ ເພື່ອເປັນເຊື້ອໄຟ, ຜະລິດຕະຜົນປ່າໄມ້ທີ່ບໍ່ແມ່ນໄມ້ (NTFP), ການລ່າສັດ ແລະ ການຫາປາທີ່ບໍ່ແມ່ນຊະນິດພັນສະຫງວນເພື່ອບໍລິໂພກໃນຄົວເຮືອນ ແລະ ນຳໃຊ້ຕາມປະເພນີອື່ນໆ.
5	ດຳລັດຂອງນາຍົກລັດຖະມົນຕີວ່າດ້ວຍການທົດແທນຄ່າເສຍຫາຍ ແລະ ການຍົກຍ້າຍຖິ່ນຖານປະຊາຊົນທີ່ໄດ້ຮັບຜົນກະທົບຈາກໂຄງການພັດທະນາ (ດຳລັດ ສະບັບເລກທີ 192/2005)	ດຳລັດ ແລະ ລະບຽບການທີ່ເອົານຳໃຊ້ໃນປີ 2005 ແລະ 2010 ພາຍໃຕ້ອົງການບໍລິຫານຄຸ້ມຄອງຊັບພະຍາກອນນຳ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ (WREA (ປະຈຸບັນແມ່ນ ກຊສ)), ເພື່ອກຳນົດຫຼັກການ, ນະໂຍບາຍ, ແລະ ຂຶ້ນຕອນໃນການເວນຄືນທີ່ດິນ, ການທົດແທນຄ່າເສຍຫາຍ ແລະ ການຍົກຍ້າຍຈັດສັນສຳລັບໂຄງການພັດທະນາທັງໝົດ ລວມທັງໂຄງການທີ່ໄດ້ຮັບທຶນຈາກລັດຖະບານ ສປປ ລາວ. , ເອກະຊົນ ແລະ/ຫຼື ຜູ້ໃຫ້ທຶນ. ຄຳແນະນຳດ້ານເຕັກນິກວິຊາການ ປະກອບມີ ກົດລະບຽບທີ່ກວມເອົາທຸກຂັ້ນຕອນຂອງການພັດທະນາໂຄງການ ນັບຕັ້ງແຕ່ການກຳນົດໂຄງການ ແລະ ການສຶກສາກ່ອນຄວາມເປັນໄປໄດ້ໃນເບື້ອງຕົ້ນ ຕະຫຼອດຮອດການກໍ່ສ້າງ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຂອງໂຄງການ.
6	ດຳລັດເລກທີ 699/ PMO-WREA ສະບັບປັບປຸງໃໝ່ (ປັດຈຸບັນແມ່ນ ກະຊວງກຊສ) ລົງວັນທີ 12 ມີນາ 2010 ວ່າດ້ວຍການທົດແທນຄ່າເສຍຫາຍ ແລະ ການຍົກຍ້າຍຖິ່ນຖານຈາກໂຄງການພັດທະນາ.	ຄຳແນະນຳດ້ານວິຊາການໄດ້ລວມຢູ່ໃນກົດລະບຽບນີ້ ເຊິ່ງກວມເອົາທຸກຂັ້ນຕອນຂອງການພັດທະນາໂຄງການ, ຕັ້ງແຕ່ການກຳນົດໂຄງການ ແລະ ການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ໃນເບື້ອງຕົ້ນ ຕະຫຼອດຮອດການກໍ່ສ້າງ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຂອງໂຄງການ.
7	ດຳລັດຂອງນາຍົກລັດຖະມົນຕີວ່າດ້ວຍການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດກົດໝາຍວ່າດ້ວຍທີ່ດິນ ສະບັບເລກທີ 101/ນຍ, 20 ເມສາ (2005)	ມາດຕາ 25 ກ່າວເຖິງເປົ້າໝາຍຕ່າງໆ ໃນການເວນຄືນ ຫຼື ການຊື້ຄືນທີ່ດິນເອກະຊົນ ເຊິ່ງໄດ້ກຳນົດໄວ້ດັ່ງນີ້: 1. ການນຳໃຊ້ທີ່ດິນເຊົ່າໃນສາທາລະນະປະໂຫຍດ, 2. ການປ້ອງກັນຊາດ, 3. ການປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ, 4. ການພັດທະນາໃດໜຶ່ງຂອງລັດ, 5. ການເຂົ້າເຖິງລະບົບຊົນລະປະທານ, ຄອງນ້ຳ, ການຕິດຕັ້ງແລວສາຍໄຟຟ້າ, ທໍ່ນ້ຳ ແລະ ອື່ນໆ. ມາດຕາ 24 ກ່າວເຖິງ “ການຖອນ” ສິດນຳໃຊ້ທີ່ດິນ ແລະ ກ່າວເຖິງມາດຕາ 62 ຂອງກົດໝາຍວ່າດ້ວຍທີ່ດິນ, ກ່ຽວກັບ 4 ກໍລະນີໃນ “ການເສຍສິດນຳໃຊ້ທີ່ດິນ” ໃນຂະນະທີ່ການເວນຄືນທີ່ດິນ ແມ່ນກຳນົດໄວ້ໃນມາດຕາ 63 ເຊິ່ງກ່າວເຖິງ “ການສິ້ນສຸດສິດນຳໃຊ້ທີ່ດິນ”. ມາດຕາ 24 ລະບຸວ່າ “ລັດຖະບານ ແລະ ອົງການຄຸ້ມຄອງທີ່ດິນ ເປັນຜູ້ຕົກລົງຖອນສິດນຳໃຊ້ ແລະ ສິດໃຊ້ທີ່ດິນຕາມຂອບເຂດສິດ ແລະ ອຳນາດຂອງຕົນ”... ແລະ ກ່ອນຈະຖອນສິດນັ້ນ ຕ້ອງໄດ້ແຈ້ງເປັນລາຍລັກອັກສອນໃຫ້ຜູ້ທີ່ຈະຖືກຖອນສິດນຳໃຊ້ ຫຼື ສິດໃຊ້ ຊາບລ່ວງໜ້າຢ່າງໜ້ອຍ 6 ເດືອນລ່ວງໜ້າ.
8	ດຳລັດຂອງນາຍົກລັດຖະມົນຕີວ່າດ້ວຍການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດກົດໝາຍວ່າດ້ວຍທີ່ດິນ ສະບັບເລກທີ 88, ລົງວັນທີ 03 ມິຖຸນາ (2008)	ໃຫ້ຄຳນິຍາມລະອຽດທີ່ສຸດຂອງຄຳສັບທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ເຊັ່ນ: ທີ່ດິນຂອງລັດ, ທີ່ດິນລວມໝູ່, ການນຳໃຊ້ທີ່ດິນ, ສິດນຳໃຊ້ທີ່ດິນ, ສິດໃຊ້ທີ່ດິນ, ການສຳປະທານທີ່ດິນ, ແລະ ອື່ນໆ. ມາດຕາ 28 ວ່າດ້ວຍການທົດແທນຄ່າເສຍຫາຍສຳລັບການສິ້ນສຸດສິດນຳໃຊ້ທີ່ດິນ ເຊິ່ງໄດ້ລະບຸວ່າ: ຜູ້ຖືກເສຍຫາຍຈະໄດ້ຮັບການທົດແທນຄ່າເສຍຫາຍຕາມແຕ່ກໍລະນີ ດັ່ງນີ້: 1. ເມື່ອຈຳເປັນທີ່ຈະຕ້ອງນຳໃຊ້ທີ່ດິນເຂົ້າໃນສາທາລະນະປະໂຫຍດ, ປ້ອງກັນຊາດ, ປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ ຫຼື ນຳໃຊ້ເຂົ້າໃນການພັດທະນາໃດໜຶ່ງຂອງລັດ 2. ຈາກການນຳໃຊ້ທີ່ດິນເຮັດທາງຜ່ານ, ຮ່ອງຊົນລະປະທານ, ແລວສາຍໄຟຟ້າ, ການທົດແທນຄ່າເສຍຫາຍອາດຈະເງິນ ຫຼື ວັດຖຸ, ຫຼື ທີ່ດິນແລກປ່ຽນກໍໄດ້, ແລ້ວແຕ່ກໍລະນີຕາມການຕົກລົງເຫັນດີຂອງທັງສອງຝ່າຍ ແລະ ຕາມຄວາມເໝາະສົມ.
9	ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍແຮ່ທາດ (1997)	ມາດຕາ 47 ລະບຸໄວ້ດັ່ງນີ້: ຜູ້ລົງທຶນກ່ຽວກັບແຮ່ ຕ້ອງເສຍຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ດັ່ງນີ້: ① ການຍົກຍ້າຍຈັດສັນປະຊາຊົນອອກຈາກເຂດຂຸດຄົ້ນບໍ່ແຮ່ ແລະ ຮັບປະກັນຊີວິດການເປັນຢູ່ຂອງຜູ້ທີ່ຖືກກະທົບ, ② ທົດແທນຄ່າເສຍຫາຍຕໍ່ທີ່ດິນ, ສິ່ງປູກສ້າງ ແລະ ຜົນລະປູກທີ່ຖືກກະທົບ, ③ ຄ່າເຊົ່າທີ່ດິນ, ④ ການປົກປັກຮັກສາສິ່ງແວດລ້ອມ, ແລະ ⑤ ການປັບປຸງ ແລະ ພື້ນຟູພື້ນທີ່ຂຸດຄົ້ນບໍ່ແຮ່. ຖິ່ນທີ່ດັ່ງກ່າວຈະຖືກລວມເຂົ້າໃນທຶນຂອງໂຄງການຂຸດຄົ້ນບໍ່ແຮ່.
10	ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການສົ່ງເສີມການລົງທຶນ (2009)	ກົດໝາຍສະບັບນີ້ ກຳນົດຫຼັກການ, ລະບຽບການ ແລະ ມາດຕະການກ່ຽວກັບການສົ່ງເສີມ ແລະ ຄຸ້ມຄອງການລົງທຶນທັງພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດຢູ່ ສປປ ລາວ. ແນໃສ່ການຄຸ້ມຄອງການລົງທຶນເປັນສູນກາງ ແລະ ເປັນເອກະພາບ, ເພີ່ມທະວີສະພາບແວດລ້ອມແກ່ການລົງທຶນໃນທົ່ວປະເທດ ແລະ ໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບນະໂຍບາຍແຫ່ງຊາດ ແລະ ກົດ ແລະ ລະບຽບການທີ່ມີຢູ່ແລ້ວ. ດັ່ງນັ້ນ, ກົດໝາຍສະບັບນີ້ ຈຶ່ງໄດ້ກຳນົດກອບການລົງທຶນໃນການເຊົ່າທີ່ດິນ ຫຼື ສຳປະທານທີ່ດິນ.
11	ດຳລັດຂອງນາຍົກ ສະບັບເລກທີ 135 ວ່າດ້ວຍການເອົາທີ່ດິນຂອງລັດໃຫ້ເຊົ່າ ຫຼື ສຳປະທານ (2009)	ດຳລັດສະບັບນີ້ ໄດ້ແບ່ງຮູບການສຳປະທານທີ່ດິນ ອອກເປັນ ຮູບການບໍລິຫານ ແລະ ການຄ້າ ແລະ ລະບຸຂໍ້ກຳນົດທີ່ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມໃນການໃຫ້ສຳປະທານທີ່ດິນຂອງລັດ. ກ່ອນຈະກຳນົດເຂດເຊົ່າ ຫຼື ສຳປະທານ ແມ່ນຕ້ອງໄດ້ມີການສຳຫຼວດທີ່ດິນ, ກະກຽມແຜນທີ່ດິນ ແລະ ແຜນທີ່ນຳໃຊ້ທີ່ດິນ. ຖ້າໃນກໍລະນີເຂດເຊົ່າ ຫຼື ສຳປະທານ ຫາກກວມເອົາທີ່ດິນຂອງປະຊາຊົນ ຫຼື ທີ່ດິນສ່ວນບຸກຄົນ, ຜູ້ເຊົ່າ ຫຼື ຜູ້ສຳປະທານຕ້ອງໄດ້ຮັກສາສິດນຳໃຊ້ທີ່ດິນຂອງພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ດ້ວຍການເຮັດສັນຍາຕົກລົງກັບເຈົ້າຂອງທີ່ດິນ, ຫຼື ມອບທີ່ດິນດັ່ງກ່າວເປັນຫຸ້ນ.

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: JICA, 2014

8.2 ລະບົບການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ

8.2.1 ອົງການຈັດຕັ້ງ

ຕາຕະລາງຕໍ່ໄປນີ້ໄດ້ສັງລວມບັນດາອົງການ ແລະ ສະຖາບັນດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ລວມທັງຂະບວນການ SEA ແລະ EIA/IEE

ຕາຕະລາງ 8.2-1 ອົງການ ແລະ ສະຖາບັນດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມຫຼັກ ຢູ່ໃນແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (VTMP)

SEA	ກຊສ (ກະຊວງ ຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ)
IEE/EIA	ພຊສ (ພະແນກ ຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ) ຢູ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ, 2023

8.2.2 ມາດຕະຖານດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ

ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການປົກປັກຮັກສາສິ່ງແວດລ້ອມ (EPL) (1999) ສະບັບປັບປຸງໃໝ່ ໄດ້ປະກາດໃຊ້ໃນປີ 2012, ຖືເປັນນິຕິກຳດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມຫຼັກໃນລະດັບຊາດ ຢູ່ ສປປ ລາວ. ກົດໝາຍສະບັບນີ້ ກຳນົດໃຫ້ ກຊສ ແລະ ສຳນັກງານນາຍົກລັດຖະມົນຕີ ເປັນອົງການຂອງລັດຖະບານທີ່ຮັບຜິດຊອບໃນການປົກປັກຮັກສາສິ່ງແວດລ້ອມເປັນຫຼັກ. ໃນປີ 2017, ໄດ້ມີການປະກາດນຳໃຊ້ນິຕິກຳໃໝ່ “ດຳລັດວ່າດ້ວຍມາດຕະຖານສິ່ງແວດລ້ອມແຫ່ງຊາດ (2017)” ເຊິ່ງຄອບຄຸມເຖິງຄຸນນະພາບອາກາດ, ນໍ້າ, ດິນ ແລະ ອື່ນໆ.

8.3 ຄຸນລັກສະນະດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ຢູ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

8.3.1 ເຂດປ້ອງກັນ

ໃນກົດໝາຍວ່າດ້ວຍປ່າໄມ້, ຢູ່ ສປປ ລາວ ປ່າໄມ້ໄດ້ແບ່ງອອກເປັນ 3 ປະເພດ ເພື່ອການປົກປັກຮັກ ແລະ ພັດທະນາຄື: ປ່າປ້ອງກັນ, ປ່າສະຫງວນ ແລະ ປ່າຜະລິດ. ນິຍາມຂອງປ່າໄມ້ແຕ່ລະປະເພດ ແມ່ນໄດ້ສະຫຼຸບລວມໄວ້ໃນຕາຕະລາງ 8.3-1. ປ່າໄມ້ໃນເຂດສະຫງວນຊື່ວ່າ ພັນແຫ່ງຊາດ (NBCAs) ໄດ້ຖືກຈັດເຂົ້າເປັນປະເພດປ່າສະຫງວນ. ໃນກົດໝາຍສະບັບນີ້, ກຳນົດໃຫ້ເຂດປ່າປ້ອງກັນ ແລະ ປ່າສະຫງວນ ເປັນເຂດທີ່ບໍ່ອະນຸຍາດໃຫ້ມີການຕັດຕົ້ນໄມ້, ຂຸດຄົ້ນບໍ່ແຮ່, ແລະ ຫັນປ່ຽນດິນປ່າໄປເປັນດິນໃຊ້ເພື່ອຈຸດປະສົງອື່ນໆ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ແຕ່ຖ້າຫາກມີການອະນຸຍາດຈາກລັດຖະບານ, ທີ່ດິນໃນເຂດປ່າສະຫງວນອາດຈະຖືກຫັນປ່ຽນໄປນຳໃຊ້ເພື່ອຈຸດປະສົງອື່ນໄດ້ເຊັ່ນກັນ.

ຕາຕະລາງ 8.3-1 ລາຍລະອຽດກ່ຽວກັບປ່າໄມ້ ຢູ່ ສປປ ລາວ

ປະເພດປ່າໄມ້	ການນຳທີ່ດິນທີ່ຄາດໄວ້
ປ່າປ້ອງກັນ	- ການຮັກສາແຫຼ່ງນໍ້າ, ແຄມແມ່ນໍ້າ ແລະ ແຄມທາງ - ການປ້ອງກັນການເຊາະເຈື່ອນ, ຄຸນນະພາບຂອງດິນ, ແລະ ເຂດຍຸດທະສາດປ້ອງກັນຊາດ - ການປ້ອງກັນໄພທຳມະຊາດ, ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ອື່ນໆ
ປ່າປ້ອງກັນ	- ການອະນຸລັກທຳມະຊາດ - ການຮັກສາພັນພືດ ແລະ ພັນສັດ, ລະບົບນິເວດ ແລະ ເຂດອື່ນໆ ທີ່ມີຄຸນຄ່າທາງດ້ານທຳມະຊາດ, ປະຫວັດສາດ, ວັດທະນະທຳ, ການທ່ອງທ່ຽວ, ສິ່ງແວດລ້ອມ, ການສຶກສາ, ແລະ ການຄົ້ນຄວ້າທິດລອງທາງດ້ານວິທະຍາສາດ.
ປ່າຜະລິດ	- ນຳໃຊ້ເພື່ອການຜະລິດ, ລວມທັງທຸລະກິດຜະລິດຕະພັນຈາກໄມ້ ແລະ ປ່າໄມ້ ເພື່ອຕອບສະໜອງຄວາມຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການ ຂອງພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມແຫ່ງຊາດ ແລະ ການລຶບລ້າງຄວາມທຸກຍາກຂອງປະຊາຊົນບັນດາເຜົ່າ.

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍປ່າໄມ້ (2007)

ຕາຕະລາງ 8.3-2 ໄດ້ສະລຸບລວມບັນຊີເຂດປ້ອງກັນລະດັບຊາດ ແລະ ຂັ້ນແຂວງ ຢູ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ຮູບທີ 8.3-1 ແມ່ນທີ່ຕັ້ງບັນດາເຂດປ້ອງກັນດັ່ງກ່າວ ຢູ່ ພາກກາງ. ເຊິ່ງສະພາບປະຈຸບັນ ແລະ ນະໂຍບາຍການຄຸ້ມຄອງປ່າສະຫງວນ ແລະ ອຸດທະຍານແຫ່ງຊາດທີ່ໃກ້ທີ່ສຸດ ແມ່ນຈະໄດ້ອະທິບາຍໂດຍຫຍໍ້ໃນພາຍຫຼັງ.

ຕາຕະລາງ 8.3-2 ບັນຊີລາຍຊື່ເຂດປົກປັກຮັກສາ ຢູ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

ລດ	ລາຍຊື່	ເນື້ອທີ່ທັງໝົດ (ha)	ພື້ນທີ່ຄອບຄຸມໃນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (ha)	ຕໍາແໜ່ງບ້ານ/ ເມືອງ	ໜ້າທີ່
1	ພູເຂົາຄວາຍ	200,000	33,400	ເມືອງໄຊທານີ ແລະ ປາກງື່ມ	ເຂດປ້ອງກັນລະດັບຊາດ
2	ພູພະນັງ	70,000	46,000	ເມືອງສີໂຄດຕະບອງ, ນາຊາຍທອງ ແລະ ສັງທອງ	ເຂດປ້ອງກັນລະດັບຊາດ
3	ດົງໂພສີ	1,793.25	1,793.25	ເມືອງໄຊເສດຖາ: ບ້ານຊຽງດາ, ນາຄວາຍ ເມືອງທາດຊາຍຟອງ: ບ້ານໜອງແຫ້ວ, ດົງໂພສີ, ດົງຄໍາຊ້າງ.	ເຂດປ້ອງກັນຂັ້ນແຂວງ/ ນະຄອນຫຼວງ
4	ດົງຫ້ວຍຍາງ	808	808	ເມືອງໄຊທານີ	ເຂດປ້ອງກັນຂັ້ນແຂວງ/ ນະຄອນຫຼວງ
5	ດົງບ້ານໄຊ	788.75	788.75	ເມືອງໄຊທານີ: ບ້ານດົງສ້າງຫິນ, ໂພຄໍາ, ໄຊສົມບູນ, ໂຄກສະອາດ, ໂພນທອງ, ແລະ ນາຄາຍ	ເຂດປ້ອງກັນຂັ້ນແຂວງ/ ນະຄອນຫຼວງ
6	ດອນສ້າງໄຜ່	48,548	48,548	ເມືອງປາກງື່ມ	ເຂດປ້ອງກັນຂັ້ນແຂວງ/ ນະຄອນຫຼວງ

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: JICA (2013)

8.3.2 ສະພາບແວດລ້ອມທາງທໍາມະຊາດ

ສປປ ລາວ ຕັ້ງຢູ່ໃຈກາງແຫຼມອິນໂດຈີນ ແລະ ມີຊາຍແດນຕິດກັບ 5 ປະເທດ ຄື: ໄທ, ກຳປູເຈຍ, ຫວຽດນາມ, ຈີນ ແລະ ມຽນມາ. ລາວເປັນປະເທດທີ່ບໍ່ມີຊາຍແດນຕິດກັບທະເລ ທີ່ມີປ່າໄມ້ອັນອຸດົມສົມບູນ, ມີຊັບພະຍາກອນທໍາມະຊາດທີ່ມີຄຸນຄ່າ ແລະ ອຸດົມສົມບູນທາງດ້ານນິເວດວິທະຍາ. ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ເປັນເມືອງຫຼວງຂອງປະເທດລາວ ແລະ ຕັ້ງຢູ່ບໍລິເວນທີ່ພຽງລຽບແມ່ນ້ຳຂອງ.

ຈາກສະພາບອາກາດໂດຍລວມທົ່ວປະເທດແລ້ວ, ພື້ນທີ່ໂຄງການແມ່ນຈັດຢູ່ໃນເຂດຮ້ອນຊຸ່ມມໍລະສຸມ ທີ່ມີ 2 ລະດູຄື: ລະດູຝົນ ເຊິ່ງເລີ່ມຈາກເດືອນເມສາ ຫາ ຕຸລາ ແລະ ລະດູແລ້ງ ຈາກເດືອນພະຈິກ ຫາ ເດືອນມີນາ. ປະລິມານນ້ຳຝົນປະຈໍາປີ ຢູ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນຢູ່ລະຫວ່າງ 1,140 ຫາ 2,290 ມມ ຕໍ່ປີ ອີງຕາມຂໍ້ມູນຈາກປີ 1976 ຫາ 2005, ແລະ ປະລິມານນ້ຳຝົນສະເລ່ຍ ແມ່ນປະມານ 1,600 ມມ. ພາຍຸໄຊໂຄນ (ພາຍຸໝູນເຂດຮ້ອນ) ແລະ ຄວາມກົດອາກາດ ເຊິ່ງເກີດຂຶ້ນໃນທະເລຈີນໃຕ້ ສົ່ງຜົນກະທົບຕໍ່ອຸນຫະພູມອຸຕຸນິຍົມວິທະຍາ ຢູ່ທີ່ລະຫວ່າງ 22.3 ຫາ 34.3 ອົງສາ ເຊ ແລະ ມີຄວາມຊຸ່ມຊື່ນສະເລ່ຍແຕ່ 50 ຫາ 91 ເປີເຊັນ.

ລະດັບຄວາມສູງສະເລ່ຍຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນແມ່ນ 159 ແມັດ. ບໍລິເວນລຽບຕາມລໍາແມ່ນ້ຳຂອງ, ໂດຍສະເພາະເຂດຕົວເມືອງໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນເປັນທີ່ພຽງທີ່ປະກອບດ້ວຍຊັ້ນຫີນຊາຍທີ່ປົກຄຸມດ້ວຍດິນໜຽວ. ດິນຊັ້ນເກົ່າປະກອບດ້ວຍດິນຊາຍ, ຫີນກວດ, ຫີນກາວ, ດິນໜຽວ ແລະ ຖ່ານຫີນ, ສ່ວນຊັ້ນດິນໃໝ່ແມ່ນປະກອບດ້ວຍຫີນກວດ, ຫີນກາວ, ດິນຊາຍ, ດິນຂາວ ແລະ ດິນແດງ.

ແມ່ນ້ຳຂອງ ເຊິ່ງໄຫຼຜ່ານ ສປປ ລາວ, ກຳປູເຈຍ, ຈີນ ແລະ ໄທ, ແລະ ໃຊ້ເພື່ອຈຸດປະສົງຕ່າງໆເຊັ່ນ: ການຂົນສົ່ງທາງນ້ຳ, ນ້ຳປະປາ, ການສະໜອງໄຟຟ້າໃຫ້ແກ່ປະຊາຊົນທີ່ຢູ່ອ້ອມຂ້າງ. ລະດັບແມ່ນ້ຳຂອງ ແມ່ນມີຄວາມແຕກຕ່າງກັນປະມານ 10 ແມັດ ໃນລະຫວ່າງລະດູແລ້ງ ແລະ ລະດູຝົນ.

8.3.3 ສະພາບແວດລ້ອມທາງສັງຄົມ

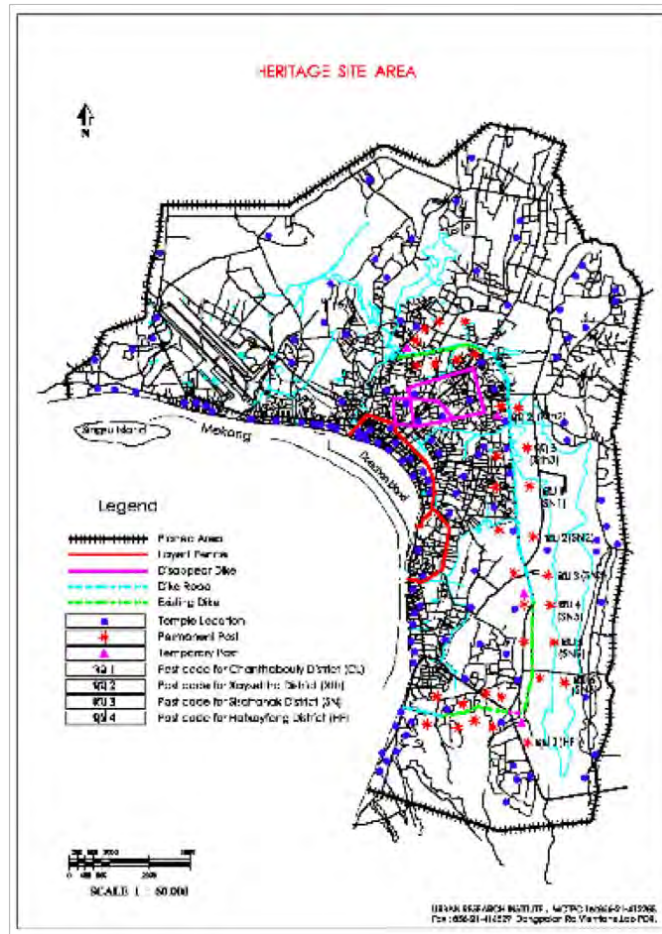
ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ເປັນເມືອງຫຼວງ ແລະ ເປັນເມືອງໃຫຍ່ທີ່ສຸດຂອງ ສປປ ລາວ. ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ປະກອບມີ 9 ເມືອງ, ມີເນື້ອທີ່ທັງໝົດປະມານ 3.920 ກິໂລຕາແມັດ ແລະ ຕັ້ງຢູ່ລຽບຕາມແຄມແມ່ນ້ຳຂອງ ເຊິ່ງໃກ້ກັບຊາຍແດນໄທ. ໃນສະໄໝທີ່ຝຣັ່ງປົກຄອງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນເປັນສູນກາງປົກຄອງທີ່ມີການຂະຫຍາຍຕົວທາງດ້ານເສດຖະກິດ, ແລະ ໄດ້ກາຍເປັນສູນກາງເສດຖະກິດຂອງລາວໃນປະຈຸບັນ. ອີງຕາມການສໍາຫຼວດໃນປີ 2023 ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນມີປະຊາກອນ 1,001,477 ຄົນ.

ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ໄດ້ຮັບການຍົກຍ້ອງວ່າເປັນທີ່ຕັ້ງຂອງອານຸສາວະລີແຫ່ງຊາດທີ່ສໍາຄັນທີ່ສຸດແຫ່ງໜຶ່ງຂອງປະເທດລາວ, ເຊິ່ງກໍ່ຄື ພະທາດຫຼວງ ທີ່ເປັນເອກະລັກຂອງປະເທດລາວ ແລະ ເປັນສັນຍາລັກຂອງພຸດທະສາດສະໜາໃນລາວ.

ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ມີແຫຼ່ງມໍລະດົກທາງປະຫວັດສາດ ແລະ ຊັບສິນທາງວັດທະນະທຳຫຼາຍແຫ່ງ ດັ່ງທີ່ສະແດງໃນຮູບ 8.3-1 ແລະ 8.3-2 ສ່ວນຫຼາຍແມ່ນຕັ້ງຢູ່ໃຈກາງເມືອງ. ຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ໃນເຂດໂຄງການ, ແມ່ນບໍ່ມີແຫຼ່ງບູຮານຄະດີ.



ຮູບ 8.3-1 ເຂດມໍລະດົກ ຢູ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ການສຶກສາລະບົບໂລຈິດສະຕິກ ໃນ ສປປ ລາວ (2011)
ຮູບ 8.3-2 ເຂດມໍລະດົກ ຢູ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

8.3.4 ຂໍ້ຈຳກັດດ້ານການພັດທະນາຕົວເມືອງ

ການພັດທະນາພື້ນທີ່ຕົວເມືອງໃນນະຄອນວຽງຈັນ ແມ່ນຈັດຕັ້ງໂດຍຫຼາກຫຼາຍພາກສ່ວນ. ໃນຊ່ວງໄລຍະທີ່ຕົກເປັນຫົວເມືອງຂຶ້ນ, ພື້ນທີ່ໃນຕົວເມືອງໄດ້ຮັບການສ້າງໃໝ່ຈຳນວນຫຼາຍຄັ້ງ. ນັບຕັ້ງແຕ່ປີ 1893-1953, ອານານິຄົມຂອງຝຣັ່ງໄດ້ເຂົ້າມາປົກຄອງເພື່ອພື້ນຟູ, ວາງແຜນການ ແລະ ພັດທະນາຕົວເມືອງຄືນໃໝ່. ໃນຊ່ວງໄລຍະຫຼັງການຕົກເປັນຫົວເມືອງຂຶ້ນ, ຕົວເມືອງໄດ້ຮັບການບຸລະນະ, ອອກແບບ ແລະ ພັດທະນາຕື່ມອີກ ເຊິ່ງມີການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງ, ຫ້ອງການລັດຖະການ ແລະ ທີ່ຢູ່ອາໄສຈາກເຂດຕົວເມືອງຊັ້ນໃນໄປສູ່ເຂດຕົວເມືອງຊັ້ນນອກ. ວິໄສທັດການພັດທະນາຕົວເມືອງໄດ້ຖືກປັບເຂົ້າກັບທ່າອ່ຽງການພັດທະນາຂອງໂລກ ໂດຍສະເພາະແມ່ນຫຼັກການພັດທະນາແບບຍືນຍົງ. ວິໄສທັດດັ່ງກ່າວ ໄດ້ຖືກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດດ້ວຍຫຼາກຫຼາຍວິທີ ເຊັ່ນ: ຜ່ານຫຼັກການຫັນເປັນຕະຫຼາດ, ການຫັນເປັນເອກະຊົນ, ແລະ ການຫັນເປັນເສລີນິຍົມໃໝ່ ໂດຍໃຊ້ແຜນແມ່ບົດ ແລະ ຍຸດທະສາດການພັດທະນາຕົວເມືອງ. ໃນຕົ້ນຊຸມປີ 2000, ນະໂຍບາຍເສລີນິຍົມໃໝ່ ໄດ້ຖືກໃຊ້ເຂົ້າໃນການວາງແຜນການພັດທະນາຕົວເມືອງ ໂດຍການເຊື່ອມໂຍງຕົວເມືອງເຂົ້າກັບໂຄງສ້າງຂອງນະຄອນຫຼວງຂອງແຕ່ລະປະເທດໃນທົ່ວໂລກ.

ການຫັນປ່ຽນທີ່ດິນໃຫ້ເປັນຊັບສິນ ແມ່ນເປັນນະໂຍບາຍທາງເສດຖະກິດ ທີ່ນຳໃຊ້ຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດເພື່ອການພັດທະນາໂດຍຜ່ານການໃຫ້ສຳປະທານ. ນະໂຍບາຍນີ້ໄດ້ຖືກອອກແບບໃນເບື້ອງຕົ້ນ ເພື່ອມາຫຼຸດຜ່ອນລາຍຈ່າຍຂອງລັດໃນການພັດທະນາພື້ນຖານໂຄງລ່າງ. ຍ້ອນເຫດນັ້ນ, ຫຼາຍອົງການຂອງລັດໄດ້ຖືກຍົກຍ້າຍໄປຢູ່ເຂດຊານເມືອງ ແລະ ເຂດທ່າງໄກຊອກຫຼີກ. ເຊັ່ນດຽວກັນກັບ ບາງຊຸມຊົນໃນຕົວເມືອງໄດ້ຖືກຍົກຍ້າຍອອກຈາກເຂດຕົວເມືອງ. ຂະບວນການດັ່ງກ່າວໄດ້ຮັບການອະນຸມັດຈາກລັດຖະບານຂັ້ນສູນກາງ ໂດຍມີສ່ວນຮ່ວມຈາກອຳນາດການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ, ສຳນັກງານອົງການ, ປະຊາຊົນທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ນັກລົງທຶນ. ຂະບວນການທັງໝົດໄດ້ປ່ຽນແປງທັດສະນີຍະພາບຕົວເມືອງ, ຊີວິດການເປັນຢູ່ຂອງຜູ້ຄົນທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ທີ່ດິນຂອງລັດ ພາຍໃຕ້ການວາງແຜນພັດທະນາຕົວເມືອງຄືນໃໝ່. ການປ່ຽນແປງດັ່ງກ່າວໄດ້ສົ່ງຜົນໃຫ້ມີທັງຜົນປະໂຫຍດທາງກົງ ແລະ ທາງອ້ອມ.

ສຳລັບການພັດທະນາຕົວເມືອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນໃນອະນາຄົດ ແມ່ນຍັງມີຫຼາຍຂໍ້ຄົງຄ້າງທີ່ຍັງຕ້ອງໄດ້ຮັບການແກ້ໄຂ. ເຊິ່ງລວມມີການຄວບຄຸມຕົວເມືອງ, ການຄຸ້ມຄອງພື້ນທີ່ສາທາລະນະ, ການປ່ຽນແປງພື້ນທີ່ຕົວເມືອງ, ການດຳລົງຊີວິດປະຈຳວັນ, ແລະ ສິດທິໃນຕົວເມືອງ. ຖ້າຫາກບໍ່ມີການສຶກສາຕື່ມອີກໃນຂົງເຂດເຫຼົ່ານີ້, ກໍ່ຈະບໍ່ສາມາດເຂົ້າໃຈເຖິງສິ່ງທີ່ຈະເກີດຂຶ້ນກັບຕົວເມືອງ. ພ້ອມກັນນັ້ນ, ບັນດາຜູ້ວາງນະໂຍບາຍພາກລັດ ແລະ ອຳນາດການປົກຄອງລັດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຄວນສົ່ງເສີມບັນດາຜູ້ມີສ່ວນຮ່ວມໃຫ້ມີສ່ວນຮ່ວມເຂົ້າໃນຂັ້ນຕອນການຕັດສິນໃຈ.

ໃນປັບປຸງແຜນແມ່ບົດໃຫ້ສຳເລັດຜົນນັ້ນ ແມ່ນໄດ້ດຳເນີນດ້ວຍ 2 ຮູບການທີ່ເປັນໄປໄດ້ ຄື: ຈາກຂັ້ນເທິງລົງຫາຂັ້ນລຸ່ມ ແລະ ຈາກຂັ້ນລຸ່ມຂຶ້ນຫາຂັ້ນເທິງ. ຮູບການຈາກຂັ້ນເທິງລົງຫາຂັ້ນລຸ່ມ ແມ່ນກ່ຽວກັບທິດທາງການພັດທະນາແບບຍຸດທະສາດ ທີ່ກຳນົດໂດຍແຜນແມ່ບົດ. ເຊິ່ງໃນກອບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນແມ່ບົດ ແມ່ນຄວນນຳໃຊ້ບັນດາມາດຕະການດ້ານເສດຖະກິດ, ສິ່ງແວດລ້ອມ, ການເງິນ, ສັງຄົມຮ່ວມກັບບັນດາກົນໄກຄຸ້ມຄອງ ເພາະໃນໄລຍະຫຼັງອາດຈະບໍ່ມີປະສິດທິຜົນ. ໃນທາງກົງກັນຂ້າມ, ຮູບການຈາກຂັ້ນລຸ່ມຂຶ້ນຫາຂັ້ນເທິງ ແມ່ນເນັ້ນໃສ່ການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງຂອງຊຸມຊົນ ແລະ ການລວມເອົາປະຊາຊົນໃນລະດັບຮາກຖານເຂົ້າໃນຂະບວນການພັດທະນາ. ສິ່ງສຳຄັນໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງຮ່ວມກັນນີ້ ແມ່ນການຊຸກຍູ້ສິ່ງເສີມໃຫ້ມີຄວາມເຂົ້າໃຈຮ່ວມກັນ ດ້ວຍການແລກປ່ຽນທິດຊຶ້ນຳ ແລະ ການປະສານສົມທົບກັບຂະແໜງການຕ່າງໆ.

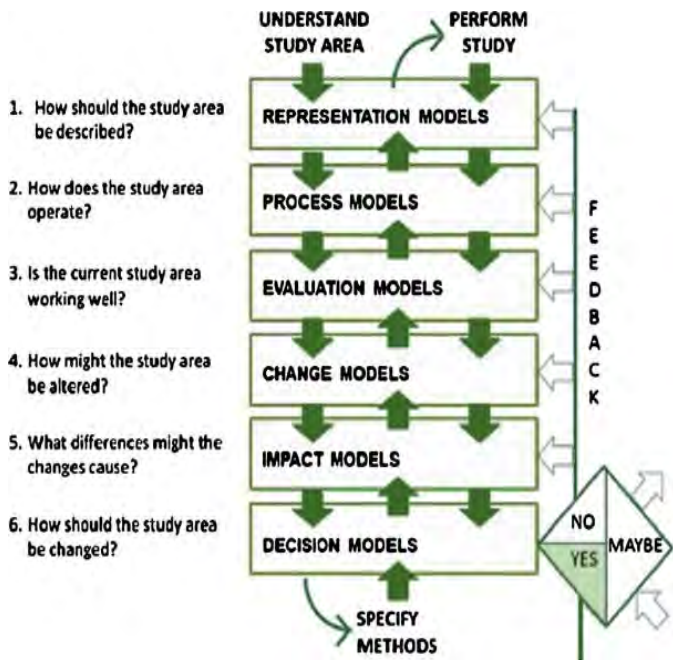
ພາຍໃນການສຶກສາ VTMP, ການສຶກສາການປະເມີນສິ່ງແວດລ້ອມຍຸດທະສາດ ແບບມີສ່ວນຮ່ວມ (SEA) ແມ່ນ ໄດ້ລິເລີ່ມໃນເດືອນມັງກອນ 2022. ກ່ອນອື່ນໝົດ, ສ້າງເວທີສົນທະນາຕົ້ນແບບທົ່ວໄປເພື່ອເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບ VTMP ໃນທົ່ວພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງຕ່າງໆ ແລະ ຄວາມເຂົ້າໃຈທົ່ວໄປຂອງ VTMP. ໄດ້ຈັດຕັ້ງຫຼາກຫຼາຍກອງປະຊຸມ ແລະ ກອງປະຊຸມຜູ້ມີສ່ວນຮ່ວມເພື່ອເກັບກຳຂໍ້ຄິດເຫັນທີ່ເປັນໄປໄດ້ຈາກຜູ້ມີສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງ ແລະ ປະກອບເຂົ້າໃນຂະບວນການປັບປຸງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ. ໂດຍລວມແລ້ວ, ບັນດາພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງຕ່າງໆເຊັ່ນ: ລັດຖະບານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ 37 ອົງການຈັດຕັ້ງຕ່າງໆ ກໍ່ຄືສະຫະພັນແມ່ຍິງລາວ, ສະຫະພັນຊາວໜຸ່ມລາວ ແລະ ສະມາຄົມວິສາຫະກິດຂະໜາດນ້ອຍ ແລະ ກາງ ກໍ່ໄດ້ເຂົ້າຮ່ວມ. ດັ່ງນັ້ນ, SEA ແບບມີສ່ວນຮ່ວມນີ້ ສາມາດຈັດເປັນໜຶ່ງໃນຮູບການຈາກຂັ້ນລຸ່ມຂຶ້ນຫາຂັ້ນເທິງ ທີ່ກ່າວມາຂ້າງເທິງນັ້ນໄດ້.

ຄະນະວິຊາການໂຄງການ: ກະຊວງ ຍທຂ, ພະແນກ ຍທຂ ໄດ້ຮັບຮູ້ເຖິງຜົນປະໂຫຍດຂອງວິທີການສຶກສາ SEA ນີ້ ເຂົ້າໃນການວາງແຜນຜັງເມືອງຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ແລະ ເປັນສິ່ງຈຳເປັນທີ່ຈະຊຸກຍູ້ໃຫ້ບັນດາອົງການຂອງຄະນະວິຊາການດັ່ງກ່າວໃຫ້ເຂົ້າໃຈເລິກເຊິ່ງກ່ຽວກັບ SEA ແບບສ່ວນຮ່ວມນີ້ ແລະ ສືບຕໍ່ນຳໃຊ້ເວທີສົນທະນານີ້ເຂົ້າໃນຂະບວນການວາງແຜນໄລຍະກາງ ແລະ ໄລຍະຍາວ ເພື່ອບັນລຸຄວາມເປັນເອກະພາບກັນດ້ານກິດຈະກຳການພັດທະນາຕົວເມືອງໃນອະນາຄົດ.

8.4 ການອອກແບບທາງພູມສາດ

ດ້ວຍການນຳໃຊ້ດ້ານຂໍ້ມູນສິ່ງແວດລ້ອມ ທີ່ໄດ້ສະຫຼຸບລວມໃນພາກທີ່ຜ່ານມານີ້, ຂັ້ນຕອນຕໍ່ໄປ ແມ່ນວິທີການລວມເອົາຂໍ້ມູນດັ່ງກ່າວເຂົ້າໃນການວາງແຜນການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ແລະ/ຫຼື ຂັ້ນຕອນການສ້າງແຜນແມ່ບົດ. ຂໍ້ມູນສ່ວນໃຫຍ່ທີ່ໄດ້ກ່າວມາຂ້າງເທິງ ຈະເປັນຂໍ້ມູນສຳຄັນທີ່ຕ້ອງໄດ້ຮັບການດັດແກ້ຢ່າງຮອບຄອບ ໂດຍຜ່ານການປຶກສາຫາລື ແລະ/ຫຼື ການແລກປ່ຽນຄຳຄິດເຫັນກັບຜູ້ມີສ່ວນຮ່ວມຕ່າງໆ.

ການອອກແບບທາງພູມສາດນີ້ ແມ່ນໜຶ່ງໃນແນວຄວາມຄິດ ແລະ ວິທີການທີ່ເປັນປະໂຫຍດ ເພື່ອໃຫ້ຜູ້ມີສ່ວນຮ່ວມທັງໝົດ ແລະ ຜູ້ປະກອບອາຊີບຕ່າງໆ ມີສ່ວນຮ່ວມໃນການອອກແບບ ແລະ ຮັບຮູ້ເຖິງວິທີການແກ້ໄຂທີ່ດີທີ່ສຸດສຳລັບສິ່ງທ້າທາຍທີ່ຈະເກີດຂຶ້ນໃນພື້ນທີ່ນັ້ນໆ ໂດຍຜ່ານການນຳໃຊ້ເຕັກນິກ ແລະ ຂໍ້ມູນທັງໝົດທີ່ມີຢູ່ໃນຂະບວນການເຊື່ອມໂຍງ. ເຕັກນິກການອອກແບບດັ່ງກ່າວ ປະກອບມີ ການວາງແນວຄວາມຄິດຂອງໂຄງການ, ການວິເຄາະ, ຂໍ້ກຳນົດການອອກແບບ, ການມີສ່ວນຮ່ວມ ແລະ ການຮ່ວມມືຂອງຜູ້ມີສ່ວນຮ່ວມ, ການສ້າງການອອກແບບ, ການຈຳລອງ, ແລະ ການປະເມີນຜົນ (ໃນຂັ້ນຕອນອື່ນໆ). ຮູບ 8.4-1 ສະແດງໃຫ້ເຫັນໜຶ່ງໃນຂັ້ນຕອນການອອກແບບທັດສະນີຍະພາບທົ່ວໄປ, ໂດຍການນຳໃຊ້ລະບົບຂໍ້ມູນສາລະສົນເທດທາງພູມສາດ (ເຊັ່ນ: Steinitz et. al., 1996).



ຂັ້ນຕອນການອອກແບບເຕັກນິກດັ່ງກ່າວ ໄດ້ນຳເອົາການວິເຄາະທາງພູມສັນຖານເຂົ້າໃນຂັ້ນຕອນການອອກແບບ, ໂດຍແບບຮ່າງການອອກແບບເບື້ອງຕົ້ນຈະຖືກກວດສອບທັນທີ ເພື່ອໃຫ້ຮູ້ວ່າເໝາະສົມກັບຖານຂໍ້ມູນ myriad ທີ່ອະທິບາຍປັດໃຈທາງດ້ານກາຍະພາບ ແລະ ສັງຄົມທີ່ຫຼາກຫຼາຍສຳລັບຂອບເຂດພື້ນທີ່ຂອງໂຄງການ. ການວິເຄາະຄວາມເໝາະສົມນີ້ ເປັນກອບການອອກແບບ, ໂດຍໃຫ້ຜູ້ວາງແຜນນຳໃຊ້ທີ່ດິນ, ວິສະວະກອນ, ຜູ້ວາງແຜນການຂົນສົ່ງ, ແລະ ອື່ນໆ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການອອກແບບ, ມີເຄື່ອງມືໃນການນຳໃຊ້ປະໂຫຍດຈາກຂໍ້ມູນສາລະສົນເທດທາງພູມສາດເຂົ້າໃນຂັ້ນຕອນການອອກແບບໃຫ້ເປັນລະບົບ ແລະ ສົມບູນ.

ຮູບ 8.4-1 ຂັ້ນຕອນການອອກແບບທັດສະນີຍະພາບ (Steinitz et. al., 1996¹)

¹ Steinitz et. al., 1996, Biodiversity and landscape planning with Geographical Information Systems : alternative futures for the region of CAMP Pendleton, California, U.S.A, <https://www.semanticscholar.org/paper/Biodiversity-and-Landscape-Planning%3A-Alternative-of-Steinitz-Binford/43bbe73f5bf05b45d732e56f1f63174e2b165c7>

ໝວດທີ 9 ສະພາບດ້ານການເງິນ

9.1 ລະບົບຈັດສັນງົບປະມານ

9.1.1 ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍງົບປະມານແຫ່ງລັດ

ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍງົບປະມານແຫ່ງລັດໄດ້ຮັບການຮັບຮອງໂດຍສະພາແຫ່ງຊາດໃນເດືອນ 5/2016. ໃນຊຸມປີທີ່ຜ່ານມານີ້, ການຂາດດຸນງົບປະມານນັບມື້ນັບຫຼາຍຂຶ້ນ, ເຮັດໃຫ້ການປະຕິຮູບລາຍຮັບ ແລະ ລາຍຈ່າຍແມ່ນເປັນບັນຫາອັນຮີບດ່ວນ.

ນອກຈາກຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີຄວາມສະຖຽນລະພາບທາງດ້ານງົບປະມານແລ້ວ, ຍັງມີການລາຍງານບັນຫາກ່ຽວກັບ ງົບປະມານຢູ່ເລື້ອຍໆ ເຊັ່ນ: ການຄົ້ນພົບໂຄງການນອກງົບປະມານໃນຂັ້ນຕອນການປະຕິບັດງົບປະມານ ແລະ ການສໍ້ໂກງຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ເກັບພາສີ.

ສໍາລັບກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການລົງທຶນຂອງລັດ, ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍແຮງຈູງໃຈການລົງທຶນສະບັບ ປັບປຸງ ເຊິ່ງໄດ້ມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ໃນເດືອນເມສາ 2017 ເຊິ່ງລະບຸໂຄງການຮ່ວມມືລະຫວ່າງພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນ ເປັນ ຮູບແບບການລົງທຶນ ແລະ ຍັງຖືເອົາຮ່ວມມືລະຫວ່າງພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນ ເປັນໜຶ່ງໃນບັນດາໂຄງການສໍາປະທານ.

9.1.2 ການກະກຽມງົບປະມານ

ກ່ອນທີ່ຈະອະນຸມັດງົບປະມານແມ່ນມີຂະບວນການພາຍໃນດັ່ງລຸ່ມນີ້.

- ສະເໜີໂຄງການເຂົ້າໃນແຜນ 5ປີ ຂອງກະຊວງ ຍທຂ. ເຖິງແມ່ນວ່າ, ມີແຜນ 5ປີ (2021-2025) ສ້າງສໍາເລັດແລ້ວ ກໍ່ຕາມ, ການທົບທວນຄືນແຜນດັ່ງກ່າວແມ່ນຈະເລີ່ມໃນປີ 2023 ເຊິ່ງຈໍາເປັນຕ້ອງໄດ້ທົບທວນບັນດາໂຄງການທີ່ໄດ້ ສະເໜີຄືນໃໝ່ ແລະ ພິຈາລະນາໂຄງການໃໝ່ທີ່ຕິດພັນກັບນະໂຍບາຍໃນແຕ່ລະປີ ແລະ ສະພາບປະຈຸບັນ.
- ໂຄງການທີ່ສະເໜີຄວນສອດຄ່ອງກັບແຜນວຽກຂອງ ກະຊວງ ຍທຂ, ປະຈຸບັນມີ 18 ເປົ້າໝາຍລວມ ແລະ 11 ແຜນ ວຽກ.
- ການປະເມີນອັດຕາຜົນຕອບແທນພາຍໃນ (IRR) ຖືວ່າເປັນການວາງແຜນລະອຽດ, ດັ່ງນັ້ນ, ໂຄງການທີ່ຕ້ອງການ ການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ (FS)/ການປະເມີນ IRR ຄວນຈະສະເໜີໃຫ້ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງເພື່ອປຶກສາ ຫາລືຮ່ວມກັນ.
- ພາຍຫຼັງສະເໜີໂຄງການເຂົ້າໃນແຜນ 5 ປີແລ້ວ, ຂັ້ນຕອນຕໍ່ໄປແມ່ນການກະກຽມບົດສະເໜີໂຄງການຕາມ ແບບຟອມ P-CAP ແລະ ສະເໜີໃຫ້ກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ (MPI) ເພື່ອຂໍອະນຸມັດງົບປະມານ. ເມື່ອໂຄງການທີ່ໄດ້ສະເໜີຖືກຕ້ອງຕາມເງື່ອນໄຂແລ້ວ ກໍ່ຈະມີໃບຢັ້ງຢືນ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ສິ່ງເຫຼົ່ານີ້ບໍ່ໄດ້ ຮັບປະກັນວ່າຈະໄດ້ຮັບການຈັດສັນງົບປະມານ.
- ກະຊວງ ແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ ໄດ້ກໍານົດຫຼາກຫຼາຍເງື່ອນໄຂ ເພື່ອຈໍາກັດບັນດາໂຄງການເກີດໃໝ່ ແລະ ຫຼີກລ່ຽງການສ້າງໜີ້ສິນສາທາລະນະໃໝ່, ໃນນັ້ນມີພຽງ 10% ຂອງງົບປະມານແມ່ນຈັດສັນໃຫ້ໂຄງການໃໝ່. ສະ ນັ້ນ, ອົງການທີ່ສະເໜີໂຄງການຕ້ອງປຶກສາຫາລື ແລະ ໃຫ້ບຸລິມະສິດບັນດາໂຄງການຕາມວາລະແຫ່ງຊາດ ແລະ ຕາມ ບັນຫາອັນຮີບດ່ວນທີ່ຕ້ອງໄດ້ຮັບການແກ້ໄຂຕາມຄວາມເໝາະສົມ.

9.1.3 ພາລະບົດບາດຂອງລັດຖະບານຂັ້ນສູນກາງ ດ້ານການເງິນຂອງລັດຖະບານທ້ອງຖິ່ນ

ຕິດພັນກັບໂຄງຮ່າງການຈັດສັນງົບປະມານ, ສະພາແຫ່ງຊາດດໍາເນີນການຈັດສັນພາຍໃນໂດຍຜ່ານການຈັດລຽນ ບຸລິມະສິດດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

- ບຸລິມະສິດທີ 1: ເປົ້າໝາຍ/ພັນທະສະເພາະ (ເຊັ່ນ: ການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ)
- ບຸລິມະສິດທີ 2: ງົບປະມານທີ່ຄຸ້ມຄອງໂດຍກະຊວງ ແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ (ໃນງົບປະມານທີ່ຕໍ່າ) ແນ່ໃສ່ ບັນດາແຜນການຂອງແຂວງ ແລະ ກະຊວງ

ໂຄງສ້າງງົບປະມານທີ່ຄຸ້ມຄອງໂດຍກະຊວງ ແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ ແມ່ນມີດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- (a) 40-50% ສໍາລັບໂຄງການໜີ້ສິນ
- (b) 40-50% ສໍາລັບໂຄງການສືບຕໍ່ໃຫ້ສໍາເລັດ
- (c) 10% ສໍາລັບໂຄງການໃໝ່
- ບຸລິມະສິດທີ 3: ງົບປະມານທີ່ຄຸ້ມຄອງໂດຍກະຊວງ ການເງິນ ແນ່ໃສ່ໂຄງການປະເພດອື່ນໆທີ່ບໍ່ໄດ້ລວມໃນບຸລິມະສິດທີ 2

ເນື່ອງຈາກຂະບວນການຂໍອະນຸມັດຈັດສັນງົບປະມານຂອງ ກະຊວງ ຍທຂ ບໍ່ສາມາດສະເໜີໂດຍກົງໄປຫາ ກະຊວງການເງິນໄດ້, ກົມແຜນການ ແລະ ການເງິນຂອງ ກະຊວງ ຍທຂ ແມ່ນຕ້ອງໄດ້ປະຕິບັດຕາມຂັ້ນຕອນຂໍອະນຸມັດງົບປະມານລຸ່ມນີ້:

- ຂະບວນການພາຍໃນ:
ກົມ ໃນ ກະຊວງ ຍທຂ=> ກົມແຜນການ ແລະ ການເງິນ => ກະຊວງ ແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ
- ຂະບວນການພາຍນອກ:
ກະຊວງ ແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ => ສະພາແຫ່ງຊາດ=> ກະຊວງການເງິນ => ກະຊວງ ຍທຂ

ກະຊວງ ແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ ຈະປະເມີນ ແລະ ຈັດລຽນບຸລິມະສິດບັນດາໂຄງການຕາມວາລະແຫ່ງຊາດ ແລະ ແຜນການ 5 ປີ ຂອງແຕ່ລະກະຊວງ.

ແລະ ກໍ່ມີຂະບວນການພາຍໃນອີງຄັ້ງໃນການແບ່ງງົບປະມານ.

ນອກຈາກນັ້ນ, ການອະນຸມັດການວາງແຜນງົບປະມານແມ່ນອີງຕາມບົດສະເໜີໂຄງການ ກໍ່ຄື ບົດສະເໜີຕາມແບບຟອມ P-CAP (ຂະບວນການສະໜັບສະໜູນໂດຍ JICA ພາຍໃຕ້ ກະຊວງ ແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ) ເຊິ່ງປະກອບມີລາຍລະອຽດກິດຈະກຳຂອງໂຄງການ, ໜາກຜົນ ແລະ ການປະຕິບັດໂຄງການທີ່ຄາດໄວ້. ຍິ່ງໄປກວ່ານັ້ນ, ແບບຟອມ P-CAP ປະກອບດ້ວຍຫຼາຍປະເພດໂຄງການ ແລະ ການສຶກສາລາຍລະອຽດອາດຈະຈຳເປັນໂດຍອີງໃສ່ປະເພດຂອງໂຄງການ ແລະ ຜົນຕອບແທນທາງເສດຖະກິດ.

ຂະບວນການທົບທວນງົບປະມານຂອງ ພະແນກ ແລະ ກະຊວງ ຍທຂ ແມ່ນດຳເນີນຕາມຂະບວນການທີ່ຄ້າຍຄືກັນ ນັ້ນ ກໍ່ຄື ພະແນກ ຍທຂ ຍື່ນບົດສະເໜີໂຄງການ ໄປຫາ ພະແນກແຜນການຂອງ ກະຊວງ ຍທຂ, ຫຼັງຈາກນັ້ນ ສະເໜີໂຄງການໃຫ້ຄະນະລັດຖະມົນຕີເພື່ອອະນຸມັດ ແລະ ດຳເນີນຂະບວນການທີ່ຈຳເປັນ.

9.1.4 ການຈັດສັນດ້ານການເງິນເພື່ອການພັດທະນາຕົວເມືອງ

ທີ່ກ່າວມາຂ້າງເທິງນີ້ແມ່ນຂະບວນໂດຍລວມກ່ຽວກັບວິທີການຂໍງົບປະມານ ພາຍໃຕ້ ກະຊວງ ຍທຂ. ຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ກໍ່ມີຂະບວນການສະເພາະແຂວງ. ສະນັ້ນ, ງົບປະມານໃນການຈັດຕັ້ງແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງຕົວເມືອງທີ່ໄດ້ສະເໜີ ຈະບໍ່ຈຳກັດພຽງແຕ່ງົບປະມານຂັ້ນສູງການ ແຕ່ອາດຈະມາຈາກງົບປະມານຂັ້ນແຂວງກໍ່ໄດ້ເຊັ່ນດຽວກັນ.

ນອກນີ້, ລັດຖະບານກໍ່ດຶງດູດການລົງທຶນໂດຍການຊຸກຍູ້ໂຄງການຮ່ວມມືລະຫວ່າງພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນ (PPP) ໃນຫຼາຍຮູບຫຼາຍແບບ (ເຊັ່ນ: ກໍ່ສ້າງ - ດຳເນີນງານ - ໂອນ), ລະດົມທຶນພັດທະນາ ແລະ ຂາຍພັນທະບັດແຫ່ງຊາດ. ດັ່ງນັ້ນ, ການວາງແຜນ ແລະ ການອອກແບບໂຄງການທີ່ເໝາະສົມ ທີ່ນອກເໜືອການຮ່ວມມືຢ່າງໃກ້ຊິດກັບອົງການຈັດຕັ້ງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ແມ່ນມີບົດບາດສຳຄັນໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງຕົວເມືອງໃນປະຈຸບັນ. ໃນໄລຍະການຂໍງົບປະມານ ແລະ ການເຈລະຈາງົບປະມານ, ຄວນມີການເຈລະຈາງົບປະມານກັບບັນດາອົງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ເພື່ອຮັບປະກັນການຈັດສັນງົບປະມານໃຫ້ແກ່ບັນດາການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງໃຫ້ຖືກຕ້ອງ.

9.2 ການເງິນ ແລະ ແຫຼ່ງທຶນເພື່ອການພັດທະນາ

9.2.1 ເປົ້າໝາຍດ້ານເສດຖະກິດມະຫາພາກ

ງົບປະມານບຸລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງເສັ້ນທາງ ແມ່ນຄຸ້ມຄອງໂດຍລັດຖະບານແຫ່ງ ສປປ ລາວ. ປະຈຸບັນ, ງົບປະມານປະຈຳປີສ່ວນໃຫຍ່ຂອງຂະແໜງຂົວທາງໃນລາວ ແມ່ນຈັດສັນເປັນການບຸລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງ ເສັ້ນທາງ ແລະ ໃນແຕ່ລະປີ 90% ຂອງງົບປະມານໃນການພັດທະນາເສັ້ນທາງແມ່ນຂຶ້ນກັບການຊ່ວຍເຫຼືອຈາກຕ່າງປະເທດ.

9.2.2 ການຮ່ວມມືລະຫວ່າງພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນ

ລັດຖະບານແຫ່ງ ສປປ ລາວ ໄດ້ອີງໃສ່ງົບປະມານແຫ່ງຊາດ ແລະ ການຊ່ວຍເຫຼືອຈາກຕ່າງປະເທດເພື່ອການພັດທະນາພື້ນຖານໂຄງລ່າງປະເພດຕ່າງໆທີ່ເປັນພື້ນຖານຂອງປະເທດ. ແລະ ມີຄວາມຄາດຫວັງວ່າ ການຮ່ວມມື ລະຫວ່າງພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນ ແມ່ນ ເພື່ອບັນລຸພື້ນຖານເສດຖະກິດທີ່ເຂັ້ມແຂງ ແລະ ຫຼຸດຜ່ອນຄວາມສ່ຽງດ້ານເສດຖະກິດຂອງປະເທດ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ໃນຂະນະທີ່ຂຽນບົດລາຍງານແຜນແມ່ບົດນີ້ ແມ່ນຍັງບໍ່ປາກົດເຫັນມີນັກລົງທຶນໃດໆທີ່ສະແດງເຈດຈຳນົງໃນການນຳໃຊ້ລະບົບ PPP ເຊິ່ງໃນອະນາຄົດ ຈະຕ້ອງມີການປ່ຽນແປງລະບົບ PPP ເພື່ອເຮັດໃຫ້ເປັນມິດກັບຜູ້ໃຊ້ລະບົບນີ້ຫຼາຍຂຶ້ນ ພ້ອມທັງສ້າງ ແລະ ສົ່ງເສີມໂຄງການທີ່ຈະດຶງດູດນັກລົງທຶນ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ກຜທ.

ຮູບ 9.2-1 ດຳລັດວ່າດ້ວຍການຮ່ວມມືລະຫວ່າງພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນ

ດຳລັດວ່າດ້ວຍການຮ່ວມມືລະຫວ່າງພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນໃນລາວ ມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ໃນວັນທີ 1 ມັງກອນ 2022. ອີງຕາມດຳລັດສະບັບນີ້, ໂຄງການ PPP ຈາກການສະເໜີເບື້ອງຕົ້ນເຂົ້າໃນການປະມຸນແມ່ນມີດັ່ງນີ້:

ຂະບວນການ	ພາກສ່ວນຮັບຜິດຊອບ
ການກະກຽມ ແລະ ຍື່ນບົດສະເໜີໂຄງການເບື້ອງຕົ້ນ	ທ້ອງຖານຮັບຜິດຊອບການຮ່ວມມືລະຫວ່າງພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນ
ທົບທວນບົດສະເໜີໂຄງການເບື້ອງຕົ້ນ (ພາຍໃນ 20 ມື້ລັດຖະການ)	ຄະນະກຳມະການສົ່ງເສີມ ແລະ ຄຸ້ມຄອງການລົງທຶນ (ກຜທ)
ກະກຽມ ແລະ ຍື່ນບົດສະເໜີໂຄງການ (ໂຄງການໃໝ່ ທີ່ບໍ່ໄດ້ນອນຢູ່ໃນໂຄງການພັດທະນາຂອງລັດ [ເຊັ່ນ: ສະເໜີການນຳໃຊ້ເທັກໂນໂລຊີທີ່ທັນສະໄໝ])	ພາກສ່ວນເອກະຊົນ
ທົບທວນບົດສະເໜີໂຄງການ (ພາຍໃນ 15 ມື້ລັດຖະການ)	ຄະນະກຳມະການສົ່ງເສີມ ແລະ ຄຸ້ມຄອງການລົງທຶນ (ກຜທ)
ກະກຽມ ແລະ ຍື່ນບົດສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ ແລະ ບົດລາຍງານປະເມີນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ	ທ້ອງຖານຮັບຜິດຊອບການຮ່ວມມືລະຫວ່າງພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນ
ທົບທວນ ແລະ ຮັບຮອງ ບົດສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ ແລະ ບົດລາຍງານປະເມີນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ (ພາຍໃນ 90 ມື້ລັດຖະການ)	ຄະນະກຳມະການສົ່ງເສີມ ແລະ ຄຸ້ມຄອງການລົງທຶນ (ກຜທ)
ປັບປຸງ ບົດສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ ແລະ ບົດລາຍງານປະເມີນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ (ພາຍໃນ 60 ມື້ລັດຖະການ)	ອົງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ / ພາກສ່ວນເອກະຊົນ
ກະກຽມ ຂໍ້ກຳນົດໃນການປະມຸນ ແລະ ເອກະສານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ (ພາຍໃນ 3 ມື້ລັດຖະການ ຫຼັງຈາກຮັບຮອງບົດສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ ແລະ ອື່ນໆແລ້ວ)	ອົງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ / ພາກສ່ວນເອກະຊົນ
ການຄັດເລືອກຄະນະກຳມະການຄວບຄຸມການປະມຸນ	ກະຊວງ ການເງິນ, ອົງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ຄະນະກຳມະການສົ່ງເສີມ ແລະ ຄຸ້ມຄອງການລົງທຶນ (ກຜທ)

ໝວດທີ 10 ຂໍ້ຄົງຄ້າງກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ

10.1 ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

ຕາຕະລາງ 10.1-1 ໄດ້ສະຫຼຸບບັນດາບັນຫາ ແລະ ສິ່ງທ້າທາຍ ດ້ານການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ທີ່ຈະໄດ້ຮັບການແກ້ໄຂດ້ວຍການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງຕົວເມືອງ ໃນອະນາຄົດ. ອີງຕາມການເກັບກຳຂໍ້ມູນ ແລະ ການສຳຫຼວດການຂົນສົ່ງທີ່ໄດ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສ່ວນໜຶ່ງເພື່ອການວາງແຜນການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ, ບັນຫາ ແລະ ສິ່ງທ້າທາຍຕ່າງໆໄດ້ແບ່ງອອກເປັນ 6 ທັດສະນະ ດັ່ງຕາຕະລາງລຸ່ມນີ້.

ຕາຕະລາງ 10.1-1 ຂໍ້ຄົງຄ້າງ ແລະ ສິ່ງທ້າທາຍຂອງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

ລດ	ຂໍ້ຄົງຄ້າງ	ຄຳອະທິບາຍ
1	ການໃຊ້ພາຫະນະກົນຈັກ, COVID-19, ຫຼຸດຜ່ອນການນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ	<ul style="list-style-type: none"> ຈຳນວນຜູ້ໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຫຼຸດລົງຍ້ອນຈຳນວນຍານພາຫະນະທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນ ການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳການຂົນສົ່ງ ແລະ ການຫຼີກລ້ຽງການນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ຍ້ອນ ການແຜ່ລະບາດເຊື້ອ COVID-19 ອັດຕາສ່ວນການນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ນັບມື້ນັບຫຼຸດລົງ ຈາກ 5.4% (2007) ຫາ 1.4% (2019)
2	ການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ບໍ່ສະດວກສະບາຍ ແລະ ບໍ່ສາມາດຄາດຄະເນໄດ້	<ul style="list-style-type: none"> ລົດເກົ່າ ແລະ ມີການບຳລຸງຮັກສາທີ່ບໍ່ເໝາະສົມ ການບໍລິການທີ່ບໍ່ຕົງເວລາ ແລະ ໃຊ້ຄວາມໄວຊ້າເນື່ອງຈາກການສັນຈອນທີ່ແອອັດ ຄວາມຖີ່ໃນການບໍລິການຕໍ່າ, ຊົ່ວໂມງບໍລິການນ້ອຍ ແລະ ຢຸດບໍລິການໄວໃນແຕ່ລະມື້ ຈຳເປັນຕ້ອງມີການປັບປຸງສະພາບແວດລ້ອມຢູ່ບ່ອນລໍຖ້າລົດເມ/ບ່ອນຈອດລົດເມ ແລະ ການສະໜອງຂໍ້ມູນບໍລິການ
3	ການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ບໍ່ສະໜ້າສະເໝີສິ່ງຜົນໃຫ້ມີຄວາມຫຼຸດໂຕນກັນໃນສັງຄົມ	<ul style="list-style-type: none"> ການສະໜອງການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະແມ່ນຍັງບໍ່ທັນໄດ້ດີເທົ່າທີ່ຄວນ ຍ້ອນ ການຍົກເລີກສາຍທາງບໍລິການ ແລະ ການຍົກເລີກຂອງຜູ້ປະກອບການເອກະຊົນ (ສອງແຖວ, ຕຸກໆ ແລະ ອື່ນໆ) ການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ຄອບຄຸມ 500m ແມ່ນມີລັກສະນະຈຳກັດ ປະມານ 45.9%. ຈຳເປັນຕ້ອງຮັບປະກັນພື້ນຖານການເຄື່ອນໄຫວໄປ-ມາຂອງກຸ່ມຄົນທີ່ມີລາຍຮັບຕໍ່າ, ສູງອາຍຸ, ນັກຮຽນ ແລະ ຜູ້ເສຍອົງຄະ
4	ຕາໜ່າງການຂົນສົ່ງທີ່ບໍ່ເຂັ້ມແຂງ ແລະ ອາໄສແຕ່ການຂົນສົ່ງທີ່ບໍ່ຍືນຍົງ	<ul style="list-style-type: none"> ການປະສານງານທີ່ບໍ່ພຽງພໍ ດ້ານຕາໜ່າງ ແລະ ບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ຕ້ອງມີການປະສານສົມທົບດ້ານລາຄາ ແລະ ຕາຕະລາງການປ່ຽນຖ່າຍຜູ້ໂດຍສານ ສາຍທາງລົດເມທີ່ບໍ່ພຽງພໍ ໂດຍສະເພາະຕາມເສັ້ນວົງແຫວນ ແລະ ເສັ້ນທາງຍຸດທະສາດ

5	ລະບົບການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ການປະສານງານ ທີ່ບໍ່ເຂັ້ມແຂງ ຕໍ່ກັບການດໍາເນີນການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ຜູ້ປະກອບການ	<ul style="list-style-type: none"> • ລະບົບກຸ້ມຕົວເອງທີ່ບໍ່ຍືນຍົງ ຂອງ ລລມ • ຂາດການຮ່ວມມືລະຫວ່າງ ລົດເມ ແລະ ສອງແຖວ ດ້ານຕາຕະລາງ ບໍລິການ, ສາຍທາງ, ລາຄາໂດຍສານ, ບ່ອນຈອດ ແລະ ອື່ນໆ.
6	ຂາດຍຸດທະສາດການເຊື່ອມໂຍງກັບການພັດທະນາຕົວເມືອງ	<ul style="list-style-type: none"> • ການຂະຫຍາຍຕົວເມືອງທີ່ບໍ່ເປັນລະບຽບ ເປັນຕົ້ນ ການຂະຫຍາຍການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນ ແລະ ເຂດທີ່ຢູ່ອາໄສ ເປັນເຂດຕົວເມືອງຍ່ອຍ ແລະ ເຂດຕ່າງກັນ • ຂາດລະບົບກົດໝາຍຄຸ້ມຄອງທີ່ມີການເຊື່ອມໂຍງການພັດທະນາຕົວເມືອງ ແລະ ການລົງທຶນການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

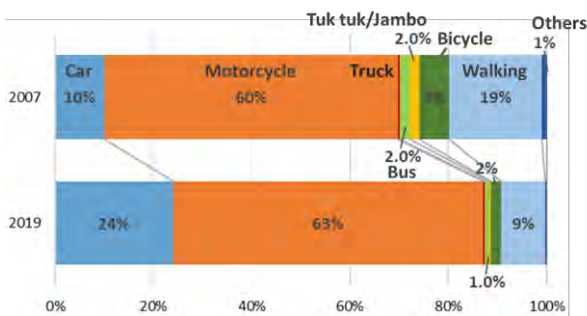
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

10.1.1 ການໃຊ້ພາຫະນະກົນຈັກ, ການແຕ່ລະບາດເຊື້ອ COVID-19 ແລະ ຜູ້ໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ຫຼຸດລົງ

ໃນຊຸມປີທີ່ຜ່ານມາ, ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນມີຈຳນວນການນຳໃຊ້ລົດສ່ວນຕົວນັບມື້ນັບເພີ່ມຂຶ້ນ, ປະຊາກອນ ອາໄສແຕ່ລົດຈັກເປັນຮູບແບບພື້ນຖານໃນການເດີນທາງທົ່ວຕົວເມືອງ ແລະ ສິ່ງຜົນໃຫ້ການນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງ ສາທາລະນະຫຼຸດລົງຫຼາຍ. ເຊິ່ງເປັນບັນຫາທີ່ຫຼາຍຕົວເມືອງໃນບັນດາປະເທດອາຊີກຳລັງປະເຊີນກັບສະພາບນີ້¹.

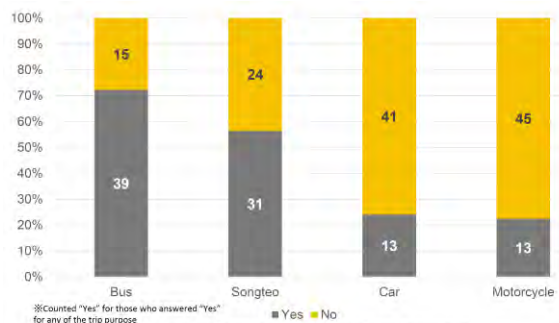
ດັ່ງສະແດງໃນ ຮູບ 10.1-1, ຮູບຊ້າຍມີ ເຖິງວ່າບໍ່ມີການປ່ຽນແປງຢ່າງຫຼາຍໃນອັດຕາສ່ວນການໃຊ້ລົດຈັກ ແຕ່ຍັງຄົງຢູ່ ໃນລະດັບສູງຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງໃນທັງປີ 2007 ແລະ 2019 ກວມເອົາ 60% ແລະ 63% ຕາມລຳດັບ. ໃນທາງກົງກັນຂ້າມ, ອັດຕາສ່ວນການໃຊ້ລົດໃຫຍ່ສ່ວນຕົວແມ່ນເພີ່ມຂຶ້ນຫຼາຍກວ່າສອງເທົ່າໃນປີ 2019 (24%) ເມື່ອທຽບກັບປີ 2007 (10%). ການປ່ຽນແປງນີ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນຢ່າງຊັດເຈນວ່າ ລົດສ່ວນຕົວໄດ້ກາຍເປັນຍານພາຫະນະທີ່ເຂົ້າເຖິງຂອງປະຊາກອນສ່ວນໃຫຍ່ໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ສິ່ງຜົນໃຫ້ມີການຫັນປ່ຽນຈາກການໃຊ້ລົດຈັກໄປເປັນລົດໃຫຍ່ຢ່າງຫຼວງຫຼາຍ ໃນທົດສະວັດນີ້.

ອັດຕາສ່ວນການນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນແມ່ນ 4% ໃນປີ 2007 (ຕົວເລກນີ້ລວມທັງ ລົດເມສາທາລະນະ, ລົດຕຸກຕຸກ ແລະ ຈຳໂປ້) ແລະ ຫຼຸດລົງຈົນຕໍ່າກວ່າ 2% ສຳລັບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ 1% ສຳລັບລົດເມສາທາລະນະໃນປີ 2019. ສ່ວນການຂົນສົ່ງທີ່ບໍ່ໃຊ້ກົນຈັກທີ່ປະກອບດ້ວຍການຍ່າງ ແລະລົດຖີບຍັງຫຼຸດລົງ ຈາກ 25% ໃນປີ 2009 ເປັນ 11% ໃນປີ 2019. ດັ່ງນັ້ນ, ຊື່ໃຫ້ເຫັນເຖິງການຫັນເປັນຕົວເມືອງແບບອັດຕະໂນມັດ ແລະ ເນັ້ນໃຫ້ເຫັນເຖິງການປ່ຽນແປງຢ່າງແຮງຂອງທັດສະນະຄະຕິກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງຂອງບຸກຄົນໃນນະຄອນຫຼວງ ວຽງຈັນ. ຍ້ອນການນຳໃຊ້ຍານພາຫະນະສ່ວນຕົວທີ່ບໍ່ສາມາດປ່ຽນແປງໄດ້, ອັດຕາສ່ວນການນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງ ສາທາລະນະໄດ້ຫຼຸດລົງຢ່າງໜັກໜ່ວງ, ເຊິ່ງສິ່ງຜົນກະທົບຕໍ່ຄວາມຍືນຍົງຂອງລະບົບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຂອງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ.



ການປ່ຽນແປງອັດຕາການນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ລະຫວ່າງ 2007 ແລະ 2019

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

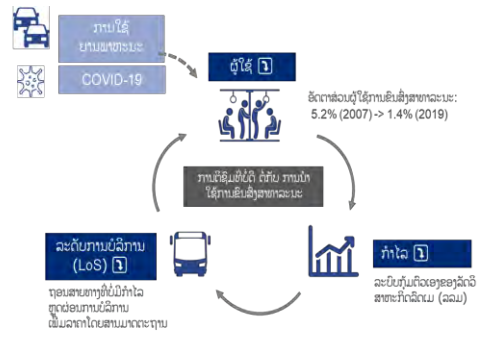


ການປ່ຽນແປງຫຼັງຈາກ COVID-19

ຮູບ 10.1-1 ການປ່ຽນແປງອັດຕາສ່ວນການນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ຍ້ອນການໃຊ້ພສຫະນະສ່ວນຕົວ ແລະ COVID-19

¹ Hickman, R., Fremer, P., Breithaupt, M. & Saxena, S. 2011. Changing Course in Sustainable Urban Transport. An Illustrated Guide, Manila, Asian Development Bank.

ນອກຈາກການໃຊ້ລົດຕົວສ່ວນແລ້ວ, ການແຜ່ລະບາດເຊື້ອໂຄວິດ-19 ໄດ້ກາຍເປັນສິ່ງສໍາຄັນຂອງການປ່ຽນແປງ ແລະ ສິ່ງຜົນຕໍ່ກັບສະພາບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນຊຸດໂຊມລົງ. ດັ່ງສະແດງໃນ ຮູບ 10.1-1 ຜົນຂອງການສໍາພາດຜູ້ໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໄດ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າຫຼາຍກວ່າເຄິ່ງຫນຶ່ງຂອງຜູ້ໃຊ້ຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ເກືອບ 70% ຂອງຜູ້ໃຊ້ລົດເມໄດ້ປ່ຽນຮູບແບບການເດີນທາງຂອງພວກເຂົາ ຫຼັງຈາກໂລກລະບາດ COVID-19. ຜົນສໍາຫຼວດເຫຼົ່ານີ້ຊີ້ໃຫ້ເຫັນເຖິງການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳທີ່ຮ້າຍແຮງຂອງການຂົນສົ່ງສ່ວນບຸກຄົນ ເຊິ່ງກ້າວໄປສູ່ການຫຼີກລ່ຽງໃຊ້ຮູບແບບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ມີຄວາມຕ້ອງການໃຊ້ລົດສ່ວນຕົວຫຼາຍຂຶ້ນ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ຮູບ 10.1-2 ກະແສຕອບໂຕ້ທາງລົບຂອງການນໍາໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

ເນື່ອງຈາກຜົນກະທົບທີ່ລວມເອົາການໃຊ້ລົດສ່ວນຕົວ ແລະ ໂຄວິດ-19, ດັ່ງທີ່ສະແດງໃນ ຮູບ 10.1-2 ລະບົບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນກໍາລັງປະເຊີນກັບກະແສຕອບໂຕ້ທາງລົບ. ສິ່ງເຫຼົ່ານີ້ໄດ້ເຮັດໃຫ້ຜົນກໍາໄລຂອງຜູ້ໃຫ້ບໍລິການຫຼຸດລົງ (ລລມ) ແລະ ມີລະດັບການບໍລິການທີ່ຕໍ່າ (LoS) ເຊິ່ງສົ່ງຜົນໃຫ້ມີການຢຸດໂຈະສາຍທາງບໍລິການທີ່ບໍ່ສ້າງຜົນກໍາໄລ, ຫຼຸດສາຍທາງບໍລິການ, ເພີ່ມຄ່າໂດຍສານ ແລະ ໃນທີ່ສຸດກໍເຮັດໃຫ້ຜູ້ໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຫຼຸດລົງຕື່ມອີກ.

10.1.2 ການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ບໍ່ສະດວກສະບາຍ ແລະ ບໍ່ສາມາດຄາດຄະເນໄດ້

ກະແສທາງລົບຕໍ່ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແມ່ນຍິ່ງເຮັດໃຫ້ມີລະດັບການບໍລິການທີ່ບໍ່ດີ. ລະບົບການເງິນ ທີ່ກຸ້ມຕົນເອງຂອງ ລລມ ແມ່ນບັງຄັບໃຫ້ພວກເຂົາປັບການບໍລິການໃຫ້ເຂົ້າກັບຜູ້ໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະເພື່ອຕອບສະຫນອງຄວາມຕ້ອງການຊົ່ວຄາວ ແລະ ຫຼຸດຄຸນນະພາບຂອງການບໍລິການລົງໂດຍອີງໃສ່ຜົນກໍາໄລ. ປັດໄຈທົ່ວໄປທີ່ເຮັດໃຫ້ມີການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຢູ່ລະດັບທີ່ຕໍ່າ ຢູ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນມີດັ່ງລຸ່ມນີ້.

- ຍານພາຫະນະຮັບໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະແມ່ນມີສະພາບທີ່ເກົ່າ ແລະ ຂາດການບົວລະບັດຮັກສາ
- ການບໍລິການທີ່ບໍ່ຕິງຕໍ່ເວລາ ແລະ ຄວາມໄວໃນການບໍລິການຫຼຸດລົງ ຍ້ອນການສັນຈອນທີ່ແອອັດ
- ມີຄວາມຖີ່ໃນການບໍລິການທີ່ຕໍ່າ ແລະ ຊົ່ວໂມງບໍລິການທີ່ສັ້ນ,
- ບ່ອນລໍຖ້າລົດເມທີ່ຊຸດໂຊມ
- ການໃຫ້ຂໍ້ມູນບໍລິການທີ່ບໍ່ພຽງພໍ.

ການໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ບໍ່ສະດວກ ແລະ ບໍ່ສາມາດຄາດຄະເນໄດ້ ແມ່ນເປັນການບໍລິການທີ່ບໍ່ໜ້າເຊື່ອຖືໃຫ້ແກ່ຜູ້ໃຊ້ ແລະ ຜູ້ທີ່ຈະມາໃຊ້ບໍລິການ ຍ້ອນເຫດຜົນນີ້ເຮັດໃຫ້ມີການໃຊ້ລົດສ່ວນຕົວ ໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນຕື່ມອີກ.



ຍານພາຫະນະຮັບໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະແມ່ນມີສະພາບທີ່ເກົ່າແລະ ຂາດການບົວລະບັດຮັກສາ



ການບໍລິການທີ່ບໍ່ດີງ່າຍ ແລະ ຄວາມໄວໃນການບໍລິການທຸດລົງ ຍ້ອນການສັນຈອນທີ່ແອອັດ

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ຮູບ 10.1-3 ການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ບໍ່ສະດວກສະບາຍ ແລະ ບໍ່ສາມາດຄາດຄະເນໄດ້

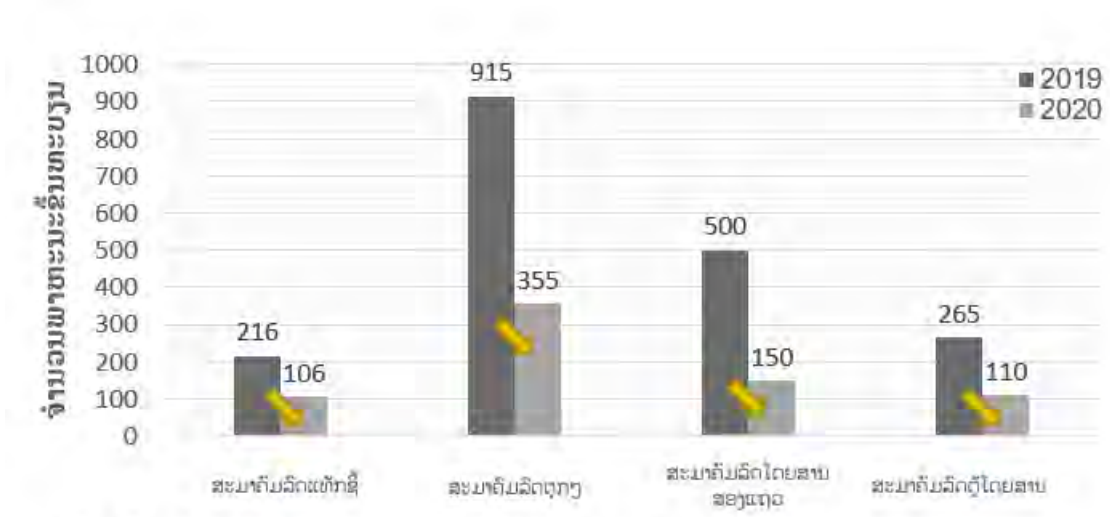
10.1.3 ການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ບໍ່ສະໜໍາສະເໝີສົ່ງຜົນເຮັດໃຫ້ມີການທຸດໂຕນກັນໃນສັງຄົມ

ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະມີບົດບາດສໍາຄັນໃນການສະໜອງການເຂົ້າເຖິງກາລະໂອກາດທາງດ້ານເສດຖະກິດ ແລະ ສັງຄົມ ໃຫ້ແກ່ພົນລະເມືອງທັງຫມົດ ແລະ ໃນເວລາດຽວກັນນັ້ນ ການບໍລິການທີ່ບໍ່ສະເໝີແມ່ນຕິດພັນກັບຄວາມບໍ່ສະເໝີພາບທາງສັງຄົມໃນບັນດາຕົວເມືອງທີ່ກໍາລັງພັດທະນາ². ຄາດຄະເນວ່າຕາໜ່າງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນປະຈຸບັນທີ່ປະກອບດ້ວຍຕາໜ່າງທີ່ລວມກັນຂອງລົດເມໃນຕົວເມືອງ, ລົດເມລະຫວ່າງເມືອງ ແລະ ການບໍລິການສອງແຖວ ທີ່ໃຫ້ບໍລິການຢູ່ໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ໃນລັດສະເໝີການບໍລິການທີ່ຄອບຄຸມ 500ແມັດ ກວມເອົາພຽງແຕ່ປະມານ 45.9% ຂອງພົນລະເມືອງ. ປະຊາກອນໃນສັງຄົມ ເຊັ່ນ: ກຸ່ມທີ່ມີລາຍໄດ້ຕໍ່າທີ່ປົກກະຕິອາໄສຢູ່ໃນເຂດອ້ອມຮອບຕົວເມືອງ ອາດຈະມີຂໍ້ຈຳກັດໃນການເຂົ້າເຖິງໃຈກາງເມືອງ, ສະຖານທີ່ ທີ່ມີກາລະໂອກາດໃນການຊອກວຽກເຮັດງານທີ່ສູງຍ້ອນການຂາດການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ. ນັກຮຽນ, ເດັກນ້ອຍ, ແມ່ຍິງ ແລະ ຜູ້ສູງອາຍຸທີ່ບໍ່ມີລົດສ່ວນຕົວຍັງຈະປະສົບກັບຄວາມຫຍຸ້ງຍາກໃນການເດີນທາງປະຈຳວັນ ໄປຫາສະຖານທີ່ການສຶກສາ ແລະ ການບໍລິການສາທາລະນະອື່ນໆ ເຊັ່ນ: ໂຮງໝໍ ແລະ ສະຖານທີ່ອື່ນໆຕາມຈຸດປະສົງຂອງຕົນ. ການໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນປະເຊີນກັບຄວາມຫຍຸ້ງຍາກ ຍ້ອນການຢຸດໃຫ້ບໍລິການລົດເມ ແລະ ບໍລິການຂອງລົດສອງແຖວ ຈະເຮັດໃຫ້ປະຊາກອນຜູ້ມີລາຍຮັບຕໍ່າ ແລະ ເດັກນ້ອຍ ບໍ່ສາມາດເຂົ້າເຖິງການເດີນທາງໄປຫາຈຸດໝາຍປາຍທາງທີ່ເຂົາເຈົ້າຕ້ອງການ ແລະ ຈະບັງຄັບໃຫ້ເຂົາເຈົ້າຊອກຫາທາງເລືອກອື່ນ. ສະນັ້ນ, ຕ້ອງຮັບກັນການເດີນທາງທີ່ທຸກຄົນສາມາດເຂົ້າເຖິງ ລວມທັງກຸ່ມຄົນທີ່ມີລາຍຮັບຕໍ່າ, ຜູ້ສູງອາຍຸ, ນັກຮຽນ ແລະ ຜູ້ທີ່ມີຄວາມບົກຜ່ອງທາງດ້ານຮ່າງກາຍ ດ້ວຍການໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ພຽງພໍ.

10.1.4 ຕາໜ່າງການຂົນສົ່ງທີ່ບໍ່ເຂັ້ມແຂງ ແລະ ອາໄສແຕ່ການຂົນສົ່ງທີ່ມີລັກສະນະບໍ່ຍືນຍົງ

ການຂະຫຍາຍຕາໜ່າງບໍລິການຂອງລະບົບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນມີຂອບເຂດທີ່ຈຳກັດເປັນເສັ້ນທາງອ້ອມໃຈກາງເມືອງ ໄປ ຫາເຂດຕົວເມືອງຍ່ອຍ ຕາມເສັ້ນທາງສາຍຫຼັກ. ໂຄງສ້າງຕາໜ່າງບໍລິການນີ້ໂດຍພື້ນຖານແລ້ວສະທ້ອນເຖິງໂຄງສ້າງຕົວເມືອງແບບທີ່ສຸມໃຈແຕ່ຈຸດດຽວ (monocentric) ສຸມໃສ່ໃຈກາງເມືອງທຸລະກິດ (CDB) ຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ການບໍລິການຕາມເສັ້ນວົງແຫວນ ແລະ ເສັ້ນທາງຍຸດທະສາດ ແມ່ນຍັງມີຂໍ້ຈຳກັດ ເຊິ່ງເຮັດໃຫ້ມີການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ບໍ່ຄອບຄຸມທົ່ວພື້ນທີ່ໃນເຂດຕົວເມືອງຍ່ອຍໃກ້ໃຈກາງເມືອງ. ຕາໜ່າງດັ່ງກ່າວຍັງຂາດການບໍລິການທີ່ພຽງພໍໃນທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ບໍ່ໃຫ້ບໍລິການໄປຕາມການຂະຫຍາຍຂອງຕົວເມືອງໃນເຂດອ້ອມແອ້ມຂອງເມືອງ ເຮັດໃຫ້ເກີດຄວາມບໍ່ສະດວກໃນການເດີນທາງໃນພື້ນທີ່ດັ່ງກ່າວ. ການສ້າງໂຄງປະກອບຕົວເມືອງທີ່ມີຈຸດພິເສດໃນອະນາຄົດແມ່ນຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີຄວາມໝາແທ້ໝາດ້ານຕາໜ່າງບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ເພື່ອຊີ້ນຳການພັດທະນາຕົວເມືອງທີ່ມີຄວາມສົມດຸນກັບພື້ນທີ່ເຂດ ເພື່ອຫຼີກເວັ້ນການສັນຈອນທີ່ແອອັດໃນໃຈກາງເມືອງ.

² Oviedo Hernandez, D. and Dávila, J.D. 2016. Transport, urban development and the peripheral poor in Colombia—Placing splintering urbanism in the context of transport networks, Journal of Transport Geography, Vol. 51, pp. 180-192



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ຜົນກະທົບຂອງ COVID-19 ຕໍ່ຂະແໜງການຂົນສົ່ງໃນ ສປປ ລາວ, ທະນາຄານໂລກ, 2020

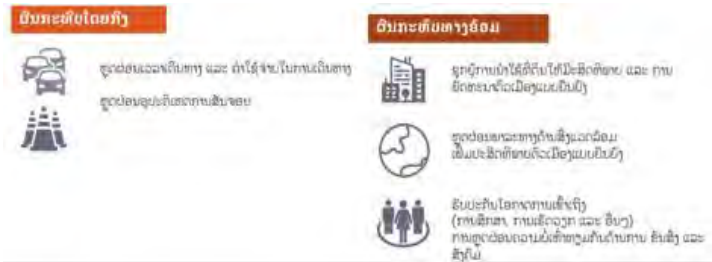
ຮູບ 10.1-4 ຈຳນວນພາຫະນະບໍລິການທູດລົງ ຫຼັງຈາກ COVID-19

ຕາໜ່າງຂົນສົ່ງສາທາລະນະປະຈຸບັນໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນແມ່ນຂ້ອນຂ້າງມີຄວາມສ່ຽງ ຂຶ້ນກັບຜູ້ໃຫ້ບໍລິການສອງແຖວ. ດັ່ງສະແດງໃນ ຮູບ 10.1-4 ຈຳນວນພາຫະນະທີ່ລົງທະບຽນບໍລິການຕັກຊີ, ຕຸກຕຸກ, ສອງແຖວ ແລະ ສະມາຄົມລົດຕັ້ງແມ່ນທູດລົງຍ້ອນຜົນກະທົບຂອງ COVID-19 ແລະ ທູດລົງຫຼາຍສະເພາະຕຸກຕຸກ ແລະ ສອງແຖວ. ນອກຈາກນັ້ນ, ສາຍທາງບໍລິການລົດເມສາທາລະນະ ທີ່ ລລມ ໃຫ້ບໍລິການ ແມ່ນມີສາຍທາງທີ່ທັບຊ້ອນກັບ ບໍລິການສອງແຖວ. ດັ່ງນັ້ນຈິ່ງເຫັນໄດ້ຊັດເຈນວ່າ ສອງແຖວ ແລະ ການບໍລິການອື່ນໆທີ່ທຽບເທົ່າການຂົນສົ່ງຍ່ອຍ ແມ່ນມີພາບະບົດບາດອັນສຳຄັນ ເພື່ອຕອບສະໜອງຊ່ອງຫວ່າງການຂົນສົ່ງຕົວຈິງ ແລະ ຄວາມຕ້ອງການທີ່ຈະເກີດຂຶ້ນ ແຕ່ໄດ້ກາຍເປັນຄວາມສ່ຽງ ຍ້ອນການລະບາດຂອງ COVID-19. ເນື່ອງຈາກການບໍລິການຂອງຂົນສົ່ງຍ່ອຍ ໂດຍພື້ນຖານແລ້ວແມ່ນການບໍລິການທີ່ຕອບສະໜອງຄວາມຕ້ອງການ ແລະ ປ່ຽນແປງໄດ້ຕາມສະພາບຕົວຈິງ ຈິ່ງມີຄວາມຈຳເປັນທີ່ຈະຕ້ອງຈັດວາງລະບົບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນຄືນໃໝ່ ເພື່ອຕອບສະໜອງຄວາມຍືນຍົງຂອງການເດີນທາງໄປ-ມາພື້ນຖານຂອງພົນລະເມືອງ ບໍ່ວ່າຈະເປັນເຂດຕົວເມືອງ ແລະ ບໍລິເວນອ້ອມຂ້າງ. ການປະສານສົມທົບ ລະຫວ່າງພາກລັດ ແລະ ຜູ້ປະກອບການເອກະຊົນເຫຼົ່ານີ້ ຈະຕ້ອງໄດ້ຫັນປ່ຽນລະບົບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໄປສູ່ການບໍລິການທີ່ທົນທານຂຶ້ນເຕີມ.

10.1.5 ລະບົບການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ການປະສານງານທີ່ບໍ່ເຂັ້ມແຂງ ຕໍ່ກັບການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ຜູ້ປະກອບການ

ລະບົບການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນຍັງຂາດການຄວບຄຸມທີ່ຈໍາເປັນຕໍ່ຜູ້ປະກອບການລົດໂດຍສານ ແລະ ການບໍລິການເອີ້ນລົດ, ສິ່ງເຫຼົ່ານັ້ນ ເຮັດໃຫ້ມີຄວາມທ້າທາຍຫຼາຍຂຶ້ນໃນການສະໜອງທາງເລືອກໃນການເດີນທາງໄປ-ມາທີ່ເຊື່ອຖືໄດ້ ແລະ ເຂົ້າເຖິງທຸກຄົນ. ດັ່ງທີ່ໄດ້ກ່າວມາຂ້າງເທິງ, ການສະແດງຄໍາຄິດເຫັນທາງລົບທີ່ສົ່ງຜົນໃຫ້ການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແມ່ນບໍ່ສາມາດຫຼີກເວັ້ນໄດ້ພາຍໃຕ້ລະບົບການເງິນກຸ້ມຕົນເອງຂອງລລມ. ນອກຈາກນັ້ນ, ຍັງຂາດການຮ່ວມມືລະຫວ່າງລົດເມ ລລມ ແລະ ສອງແຖວ ເປັນຕົ້ນ ຕາຕະລາງບໍລິການ, ເສັ້ນທາງ, ຄ່າໂດຍສານ, ບ່ອນຈອດລົດ ແລະ ອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ສະນັ້ນ, ຕ້ອງໄດ້ທົບທວນລະບົບການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ລະບົບການເງິນໃນປະຈຸບັນຄືນໃໝ່ ເພື່ອຮັບປະກັນການເຂົ້າເຖິງກາລະໂອກາດທາງດ້ານເສດຖະກິດສັງຄົມໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ຕາມຄວາມເປັນຈິງແລ້ວ, ໂຄງການລົງທຶນການຂົນສົ່ງສາທາລະນະມັກຈະຖືກປະເມີນໂດຍອີງໃສ່ຜົນກະທົບໂດຍກົງ ເຊັ່ນ: ການຫຼຸດຜ່ອນເວລາໃນການເດີນທາງ ແລະ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນ



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ຮູບ 10.1-5 ຜົນກະທົບໂດຍກົງ ແລະ ທາງອ້ອມຂອງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

ການເດີນທາງ ລວມໄປເຖິງການຫຼຸດຜ່ອນອຸປະຕິເຫດຕາມທ້ອງຖະໜົນ. ດັ່ງສະແດງໃນ ຮູບ 10.1-5, ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະແມ່ນສົ່ງຜົນກະທົບທາງອ້ອມໃນຕົວເມືອງຢ່າງຫຼວງຫຼາຍ. ຕົວຢ່າງທົ່ວໄປຂອງຜົນກະທົບ ແມ່ນການກະຕຸ້ນຮູບແບບຕົວເມືອງທີ່ມີຄວາມໜາແໜ້ນ ແລະ ຄວາມໜາແໜ້ນຂອງການບໍລິການການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ມີຄຸນນະພາບສູງ, ນໍາໄປສູ່ການພັດທະນາແບບສູນລວມການຂົນສົ່ງ (TOD). ການພັດທະນາຕົວເມືອງທີ່ຄຽງຄູ່ກັບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຈະເພີ່ມທະວີຄວາມສາມາດດ້ານເສດຖະກິດ ແລະ ການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະແບບຍືນຍົງ ໂດຍການເພີ່ມຈໍານວນຜູ້ໃຊ້ຢ່າງບໍ່ຢຸດຢັ້ງ ແລະ ການເກັບຄ່າໂດຍສານ.

ຕົວຢ່າງອີກອັນໜຶ່ງຂອງຜົນກະທົບທາງອ້ອມແມ່ນການຫຼຸດຜ່ອນພາລະຂອງສິ່ງແວດລ້ອມທີ່ເກີດຈາກການຂົນສົ່ງເຊັ່ນ: ການຫຼຸດຜ່ອນການປ່ອຍອາຍພິດເຮືອນແກ້ວ (ເຊັ່ນ: ອາຍກາກໂບນິກ CO2) ແລະ ມົນລະພິດທາງອາກາດອື່ນໆ (ເຊັ່ນ: NOx, ແລະ SOx). ນອກນັ້ນ, ຍັງສົ່ງເສີມການຫັນຈາກການໃຊ້ຍານພາຫະນະສ່ວນຕົວ (ຫັນຈາກລົດໃຫຍ່ ແລະ ລົດຈັກສ່ວນຕົວ) ມາເປັນການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ດ້ວຍການປັບປຸງການເຂົ້າເຖິງຕາໜ່າງບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ. ການຫຼຸດຜ່ອນການປ່ອຍອາຍພິດເຮືອນແກ້ວ ຍັງສາມາດປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນການຫຼຸດຜ່ອນການປ່ຽນແປງຂອງດິນຟ້າອາກາດ ບໍ່ພຽງແຕ່ໃນລາວເທົ່ານັ້ນ, ແຕ່ຍັງທົ່ວໂລກອີກດ້ວຍ.

ຕົວຢ່າງສຸດທ້າຍຂອງຜົນກະທົບທາງອ້ອມແມ່ນເພື່ອແຈກຢາຍ ແລະ ຮັບປະກັນການເຂົ້າເຖິງຂອງພົນລະເມືອງທັງຫມົດເຖິງແມ່ນວ່າບໍ່ມີລົດສ່ວນຕົວກໍຕາມ. ຖ້າການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະເນັ້ນໃສ່ແຕ່ໃນຂອບເຂດຕົວເມືອງ ແມ່ນຈະເຮັດໃຫ້ເກີດມີຊ່ອງຫວ່າງຫຼາຍໃນການເຂົ້າເຖິງໃຈກາງເມືອງຂອງສະມາຊິກໃນຄົວເຮືອນທີ່ມີຍານພາຫະນະສ່ວນຕົວ. ສະນັ້ນ, ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະແມ່ນມີຄວາມຈໍາເປັນເພື່ອຮັບປະກັນການເຄື່ອນໄຫວດ້ານເສດຖະກິດ-ສັງຄົມຂອງບຸກຄົນທັງໝົດໃຫ້ຍືນຍົງ, ປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນການບັນລຸເປົ້າໝາຍ SDGs (ເປົ້າໝາຍການພັດທະນາແບບຍືນຍົງ) ໃນໄລຍະຍາວ. ຜົນກະທົບທາງກົງ ແລະ ທາງອ້ອມຂອງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ຄວນໄດ້ຮັບການພິຈາລະນາເພື່ອປຶກສາຫາລືກ່ຽວກັບວິທີການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະແບບຍືນຍົງ ແລະ ເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງລະບົບຕົວເມືອງ.

10.1.6 ການກາຍເປັນຕົວເມືອງ ແລະ ຂາດຍຸດທະສາດການເຊື່ອມໂຍ່ງກັບການພັດທະນາຕົວເມືອງ

ການເດີນທາງດ້ວຍລົດຈັກໄດ້ຂະຫຍາຍຫຼາຍໃນເຂດຕົວເມືອງ ຂອງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ກາຍເປັນຕົວເມືອງທີ່ມີຄວາມໜາແໜ້ນຕໍ່າຢູ່ໃນເຂດຊານເມືອງ ແລະ ບໍລິເວນອ້ອມຮອບ. ດັ່ງອະທິບາຍໃນ ຮູບ 10.1-6, ໂຄງການພັດທະນາຕົວເມືອງໃນປະຈຸບັນແມ່ນໄດ້ວາງແຜນໄວ້ເພື່ອຂະຫຍາຍເຂດຕົວເມືອງ ຢູ່ ເຂດອ້ອມຂ້າງຂອງໃຈກາງເມືອງ ແລະ ສ້າງ

ເປັນຮູບແບບໃຈກາງເມືອງຫຼາຍຈຸດ (poly-centric). ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ໂຄງການເຫຼົ່ານັ້ນໄດ້ຖືກວາງແຜນໂດຍບໍ່ມີຍຸດທະສາດເຊື່ອມຈອດການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຕາມເສັ້ນທາງສາຍຍຸດທະສາດ ເນື່ອງຈາກການຂາດການເຊື່ອມໂຍງທາງດ້ານການເມືອງກັບການພັດທະນາຕົວເມືອງ ແລະ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ. ສະນັ້ນ, ການສ້າງກົນໄກການວາງແຜນຜັງເມືອງໃຫ້ກົມກຽວກັບການວາງແຜນຂົນສົ່ງສາທາລະນະແມ່ນເປັນສິ່ງຈຳເປັນໃນໄລຍະຍາວ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ແຜນຜັງເມືອງລວມ ຂອງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ 2030.

ຮູບ 10.1-6 ໂຄງການພັດທະນາຕົວເມືອງໃນອະນາຄົດ

10.2 ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ແລະ ສະພາບເສັ້ນທາງ

10.2.1 ຂໍ້ຄົງຄ້າງຂອງຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ

ສັງເກດເຫັນວ່າໄດ້ປັບປຸງເສັ້ນທາງຕ່າງໆ ເຊັ່ນ: ເປີດມຸມລ້ຽວຊ້າຍ ແລະ ຂວາ ຢູ່ ທາງແຍກ ແລະ ການປັບປຸງ ໝາຍເສັ້ນແບ່ງຊ່ອງທາງການສັນຈອນ, ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງທີ່ມີຢູ່ແມ່ນພົບກັບບັນຫາດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

- ແນວຄວາມຄິດຂອງເສັ້ນທາງວົງແຫວນ ແລະ ເສັ້ນທາງອ້ອມຕົ້ນຕໍໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນ ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ ສະບັບປີ 2008, ແຕ່ບໍ່ໄດ້ກຳນົດເຖິງເຊື່ອມຕໍ່ກັບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ແນວຄວາມຄິດໂດຍອີງໃສ່ສະຖານະການສັນຈອນລ່າສຸດ.
- ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງທີ່ບໍ່ເຊື່ອມຈອດກັນໃນປະຈຸບັນນີ້ ເຮັດໃຫ້ມີການສັນຈອນທີ່ແອອັດ ໃນ ຊົ່ວໂມງເລັ່ງດ່ວນ
- ເສັ້ນທາງວົງແຫວນຮອບໃນ (ຖະໜົນກຳແພງເມືອງ) ມີບົດບາດສຳຄັນໃນຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ເສັ້ນທາງບາງສ່ວນໃນພາກຕາເວັນຕົກແມ່ນຍັງບໍ່ທັນກໍ່ສ້າງສຳເລັດ.
- ມີທາງແຍກຫຼາຍຈຸດທີ່ເສັ້ນທາງສາຍຫຼັກຜ່ານເຂດໃຈກາງເມືອງ ເຮັດໃຫ້ມີການສັນຈອນທີ່ແອອັດ.
- ທາງແຍກທີ່ບໍ່ສະເໝີກັນ ຈຸດທີ່ເສັ້ນທາງວົງແຫວນຮອບໃນ ຕັດກັບ ຖະໜົນລ້ານຊ້າງ ແມ່ນເຮັດໃຫ້ການສັນຈອນມີຄວາມແອອັດມາຈາກເສັ້ນທາງວົງແຫວນຮອບໃນ.

10.2.2 ຂໍ້ຄົງຄ້າງຂອງສະພາບເສັ້ນທາງ

ສະພາບຂອງພື້ນຜິວເສັ້ນທາງມັກຈະສົ່ງຜົນສຳຄັນ / ຢ່າງຮຸນແຮງ ບໍ່ພຽງແຕ່ຄຸນນະພາບການຂັບຂີ່ເທົ່ານັ້ນ ແຕ່ຍັງສົ່ງຜົນໃຫ້ຄວາມປອດໄພຂອງການສັນຈອນ ແລະ ຄວາມແອອັດຂອງການສັນຈອນ. ເຊິ່ງສັງເກດເຫັນໄດ້ຈາກທັດສະນະດັ່ງກ່າວ, ເສັ້ນທາງທີ່ມີຢູ່ແມ່ນພົບກັບບັນຫາດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

- ເສັ້ນທາງທີ່ບໍ່ໄດ້ຮັບການຮັກສາ ຫຼື ບໍ່ໄດ້ຮັບການສ້ອມແປງ ເປັນປະຈຳ. ຂໍ້ບົກພ່ອງຂອງສະພາບເສັ້ນທາງເຊັ່ນ: ຂຸມ, ຮອຍແຕກ ແລະ ຮອຍແຕກສາມາດພົບເຫັນຢູ່ໃນຫຼາຍທາງແຍກ.
- ຂີ້ຝຸນຕາມເສັ້ນທາງ ທີ່ມີຮອງລະບາຍນ້ຳ ຢູ່ ແຕ່ລະດ້ານຂອງຖະໜົນ.
- ບໍ່ເຫັນຂີດເສັ້ນແບ່ງການສັນຈອນ ເພາະ ຂີ້ຝຸນບັງ.
- ໃນບາງກໍລະນີ, ເສັ້ນແບ່ງການສັນຈອນຈະຈາງລົງ, ເຊິ່ງອາດສົ່ງຜົນກະທົບຕໍ່ຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະໜົນ ແລະ ປະສິດທິພາບຂອງເສັ້ນທາງຫຼຸດລົງ.
- ມີການຈອດລົດຕາມແຄມທາງ ແລະ ຈອດລົດຕາມທາງຢ່າງ ເປັນປະຈຳ ຢູ່ໃນໃຈກາງເມືອງ ແລະ ຕາມຖະໜົນຫົນທາງທີ່ມີຮ້ານຄ້າ.
- ຈອດລົດຢູ່ ບ່ອນຈອດລົດແມ່ນພົບເຫັນໄດ້ເປັນບາງຄັ້ງ ເຊິ່ງກົດຂວາງການບໍລິການລົດແມ່ສາທາລະນະ.

10.3 ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງການຈອດຍານພາຫະນະ

10.3.1 ຂໍ້ຄົງຄ້າງຂອງການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ

ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນມີບົດບາດສຳຄັນໃນການຮັບປະກັນການສັນຈອນທີ່ລຽບງ່າຍ ແລະ ປອດໄພ. ໃນເຂດເປົ້າໝາຍແມ່ນພົບເຫັນບັນຫາລຸ່ມນີ້:

- ການເຮັດວຽກຂອງໄຟອຳນາດທີ່ບໍ່ມີປະສິດທິພາບ, ບໍ່ມີການຄວບຄຸມລະບົບໄຟອຳນາດ.
- ການຂັດແຍ່ງລະຫວ່າງການສັນຈອນໃນວົງວຽນ ແລະ ການສັນຜ່ານ ແມ່ນສັງເກດເຫັນທົ່ວໄປ.
- ການແຕ້ມເສັ້ນແບ່ງຊ່ອງການສັນຈອນທີ່ບໍ່ເຫັນແຈ້ງ (ເສັ້ນກາງທາງ ແລະ ເສັ້ນແບ່ງການສັນຈອນ).
- ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຕາມທາງຢ່າງທີ່ບໍ່ພຽງພໍ. ມີທາງຢ່າງ ແລະ ຂົວທາງຢ່າງໃຫ້ຫຼາຍຂຶ້ນ.
- ການສັນຈອນທີ່ແອອັດຢູ່ຕາມທາງແຍກ ແລະ ເສັ້ນທາງໃກ້ໂຮງຮຽນ ຍ້ອນການຮັບ-ສົ່ງຂອງຜູ້ປົກຄອງ.
- ການຈອດລົດຕາມແຄມທາງທີ່ຜິດລະບຽບ ເຊິ່ງເຮັດໃຫ້ປະສິດທິພາບຂອງເສັ້ນທາງໃນການຮອງຮັບປະລິມານການສັນຈອນຫຼຸດລົງ.
- ການຈອດລົດຊະຊາຍທີ່ຕົ້ນທາງຢ່າງ.

- ມີການຈອດລົດຕາມແຄມທາງ ແລະ ຈອດລົດຕາມທາງຢ່າງ ເປັນປະຈຳ ຢູ່ໃນໃຈກາງເມືອງ ແລະ ຕາມຖະໜົນ ຫົນທາງທີ່ມີຮ້ານຄ້າ.
- ຈອດລົດຢູ່ ບ່ອນຈອດລົດແມ່ນພົບເຫັນໄດ້ເປັນບາງຄັ້ງ ເຊິ່ງກົດຂວາງການບໍລິການລົດແມ່ສາທາລະນະ.

10.4 ຄວາມປອດໄພໃນການສັນຈອນ

ຄ່ຽງຄູ່ກັບປະລິມານການສັນຈອນທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນ, ສິ່ງສໍາຄັນທີ່ຈະເອົາໃຈໃສ່ຢ່າງລະມັດລະວັງແມ່ນຄວາມປອດໄພ. ອີງຕາມ ການສໍາຫຼວດພື້ນທີ່ຕົວຈິງ ໂດຍ ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ທີ່ມາງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ ຈໍາແນກໃຫ້ເຫັນ ເຖິງຂໍ້ຄົງຄ້າງທີ່ສໍາຄັນດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍທີ່ຕິດພັນກັບການສັນຈອນ ແລະ ລະບຽບການຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ ແມ່ນບໍ່ພຽງພໍ. ການປັບປຸງ ລະບຽບການສັນຈອນຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ທຸກຄົນ ຈະຊ່ວຍເພີ່ມຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະໜົນ ແລະ ເພີ່ມ ປະສິດທິພາບຂອງເສັ້ນທາງ.
- ຜູ້ຂັບຂີ່ຈໍານວນຫຼວງຫຼາຍບໍ່ຂັບຂີ່ຕາມເສັ້ນແບ່ງການສັນຈອນ ທີ່ອອກແບບມາເພື່ອຮັບປະກັນການສັນຈອນທີ່ໂລ່ງ ລ່ຽນ ສິ່ງຜິດໃຫ້ມີລົດຕັ້ນກັນ ແລະ ປະສິດທິພາບຂອງເສັ້ນທາງໃນການຮອງຮັບການສັນຈອນຫຼຸດລົງ. ນອກຈາກ ນັ້ນ, ລົດທີ່ລໍຖ້າຢູ່ດ້ານຫຼັງ ແມ່ນຕ້ອງໄດ້ຍາດຊິງກັນໄປ ເຊິ່ງເຮັດໃຫ້ເກີດບັນຫາດ້ານຄວາມປອດໄພໃນການ ສັນຈອນ. ຍິ່ງໄປກວ່ານັ້ນ, ເນື່ອງຈາກຜູ້ຂັບຂີ່ຫຼາຍຄົນຍາດຊິງກັນເຂົ້າ ຢູ່ ທາງແຍກ ເຖິງແມ່ນວ່າປ້າຍສັນຍານຈະ ປ່ຽນເປັນສີອື່ນແລ້ວກໍຕາມ ມັນເປັນໄປບໍ່ໄດ້ທີ່ຈະຮັບປະກັນເວລາທີ່ເຫມາະສົມຂອງແຕ່ລະຝາກໄຟສັນຍານ ເຊິ່ງ ສິ່ງຜິດໃຫ້ການຄຸ້ມຄອງຕາມທາງແຍກທີ່ບໍ່ມີປະສິດທິພາບ. ນອກນັ້ນ, ເນື່ອງຈາກການສັນຈອນບໍ່ປະຕິບັດຕາມ ໄຟອໍານາດ ຍິ່ງເຮັດໃຫ້ມີສະພາບທີ່ອັນຕະລາຍດ້ານຄວາມປອດໄພຂອງການສັນຈອນ.

ອີງຕາມຂໍ້ມູນສາເຫດທີ່ເຮັດໃຫ້ເກີດອຸປະຕິເຫດຕາມທ້ອງຖະໜົນ, ນອກຈາກພຶດຕິກຳການຂັບຂີ່ທີ່ບໍ່ເໝາະສົມ (ຂີ່ໄວ, ຊິງລົດ, ປ່ຽນທິດທາງການສັນຈອນ) ສາມາດຍັງຢືນໄດ້ວ່າ ເມົາແລ້ວຂັບ ແລະ ຂັບຂີ່ບໍ່ມີໃບຂັບຂີ່ ແມ່ນພົບເຫັນເປັນປະ ຈໍາ. ເນື່ອງຈາກປັດໃຈເຫຼົ່ານີ້ປະກອບເປັນຂໍ້ກຳນົດພື້ນຖານສໍາລັບຜູ້ຂັບຂີ່ກ່ອນທີ່ຈະຂັບຂີ່ ແລະ ຈໍາເປັນຕ້ອງມີການ ໂຄສະນາປຸກຈິດສໍານຶກ ແລະ ການສະກັດກັ້ນຢ່າງເຂັ້ມງວດ.

10.5 ຂໍ້ຄົງຄ້າງດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ

10.5.1 ຄວາມຮັບຜິດຊອບດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ

ໃນການສຶກສາຄັ້ງນີ້ ພົບເຫັນວ່າ ບໍ່ມີໜ່ວຍງານ ຫຼື ພາກສ່ວນໃດຂອງພະແນກ ຍທຂ ຮັບຜິດຊອບໃນການຄຸ້ມຄອງສິ່ງ ແວດລ້ອມ ແລະ/ຫຼື ສະພາບແວດລ້ອມໃນໂຄງການພັດທະນາພື້ນຖານໂຄງລ່າງຂອງ ພະແນກ ຍທຂ ແມ່ນຄຸ້ມຄອງໂດຍ ນິຕິກຳໃນການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມຂອງໂຄງການກໍ່ສ້າງພື້ນຖານໂຄງລ່າງສາທາລະນະ, ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ເພື່ອ ການຈັດຕັ້ງໃຫ້ມີປະສິດທິພາບຍັງຕ້ອງປັບປຸງນິຕິກຳນັ້ນອີກເຕີມ. ໂດຍສະເພາະ, ທຸກໂຄງການຂອງຜູ້ໃຫ້ທຶນທີ່ຕ້ອງໃຫ້ ຄວາມສໍາຄັນຕໍ່ກັບຄວາມຮັບຜິດຊອບດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມທີ່ເໝາະສົມໃນໄລຍະໂຄງການ (ເຊັ່ນ: ການວາງແຜນ, ການ ກໍ່ສ້າງ ແລະ ໄລຍະດໍາເນີນງານ).

10.5.2 ການອະນຸລັກຮັກສາສະພາບແວດລ້ອມຕົວເມືອງ

ໃນຊຸມປີທີ່ຜ່ານມາ, ຍ້ອນມີກົດຈະກຳພັດທະນາຕົວເມືອງຢ່າງວ່ອງໄວຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ເຮັດໃຫ້ບາງພື້ນທີ່ທີ່ມີ ລະບົບນິເວດທີ່ສໍາຄັນເຊັ່ນດິນຊຸ່ມ ແລະ/ຫຼື ປ່າສະຫງວນໄດ້ສູນຫາຍໄປ. ເພື່ອໃຫ້ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນມີການພັດທະນາ ແບບສົມດຸນ ແລະ ຍືນຍົງ ແມ່ນຈໍາເປັນຕ້ອງມີການປະສານສົມທົບເປັນແຕ່ລະໄລຍະ ລະຫວ່າງ ບັນດາກະຊວງ ທີ່ ຮັບຜິດຊອບດ້ານແຜນການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນ (ເຊັ່ນ: ກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ), ນະໂຍບາຍພັດທະນາຕົວເມືອງ (ພະແນກ/ ກະຊວງ ຍທຂ) ແລະ ນະໂຍບາຍອະນຸລັກຮັກສາລະບົບນິເວດຕົວເມືອງ (ກສຊ). / ພສຊ). ການປະເມີນ ສິ່ງແວດລ້ອມແບບຍຸດທະສາດ (SEA) ຂອງ ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ໄດ້ລິເລີ່ມໃນເດືອນມັງກອນ 2022 ເຊິ່ງເປັນເຄື່ອງມືອັນສໍາຄັນອັນໜຶ່ງເພື່ອສິ່ງເສີມໃຫ້ມີການປົກສາຫາລືລະຫວ່າງ ບັນດາກະຊວງ ແລະ/ຫຼື ລະຫວ່າງ

ຂະແໜງການ ແລະ ການແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນຂ່າວສານ ໂດຍແນໃສ່ຄວາມເປັນເອກະພາບກັນດ້ານນະໂຍບາຍການພັດທະນາ ຕົວເມືອງວຽງຈັນໃນອະນາຄົດ.

10.6 ຂໍ້ຄົງຄ້າງດ້ານສະຖາບັນ ແລະ ລະບົບນິຕິກຳ

10.6.1 ການຄຸ້ມຄອງຄວາມຮູ້-ຄວາມສາມາດ:

ການສະສົມຄວາມຮູ້-ຄວາມສາມາດ ຂອງ ວິຊາການ ແລະ ສະຖາບັນ ແມ່ນເປັນສິ່ງຈຳເປັນສຳລັບການຍົກລະດັບຄວາມສາມາດຂອງສະຖາບັນໃດໜຶ່ງ. ຈາກທັດສະນະດັ່ງກ່າວ, ໃນສະຖາບັນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງແມ່ນພົບເຫັນບັນຫາດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

- ບຸກຄະລາກອນທີ່ຮັບຜິດຊອບການຄວບຄຸມຈະລາຈອນຂາດປະສົບການ ແລະ ທັດສະນະທີ່ຈຳເປັນ.
- ໜ້າວຽກຂອງພະນັກງານບໍ່ສອດຄ່ອງກັບຂົງເຂດການສຶກສາຂອງເຂົາເຈົ້າ.
- ບໍ່ມີຄວາມຕໍ່ເນື່ອງໃນການເສີມສ້າງທັດສະ ແລະ ການຮຽນຮູ້ໜ້າວຽກໃໝ່ຕ້ອງໃຊ້ເວລາ.
- ຂາດນະໂຍບາຍສິ່ງເສີມວຽກງານສ້າງສັນ ແລະ ວິຊາການຂອງບຸກຄະລາກອນ.
- ຈຳເປັນຕ້ອງຍົກລະດັບດ້ານການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ, ການຄວບຄຸມສັນຍານການສັນຈອນ, ການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງ ແລະ ການກວດສອບການລະເມີດການສັນຈອນ ໃຫ້ພຽງພໍ.
- ຄວາມທ້າທາຍໃນການສ້າງບຸກຄະລະກອນພາຍໃນອົງການ.

10.6.2 ອຸປະກອນ:

ການສະໜອງອຸປະກອນທີ່ພຽງພໍ ເພື່ອນຳໃຊ້ເຂົ້າໃນການບັງຄັບໃຊ້ລະບຽບ ແລະ/ຫຼື ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນແມ່ນເປັນສິ່ງທີ່ຂາດບໍ່ໄດ້ໃນບັງຄັບໃຊ້ລະບຽບ ແລະ/ຫຼື ມາດຕະການຄຸ້ມຄອງການຈະລາຈອນ ບັນຫາທີ່ພົບເຫັນແມ່ນໄດ້ລະບຸໄວ້ຂ້າງລຸ່ມນີ້:

- ການສະໜອງວັດສະດຸພື້ນຖານ ແລະ ອຸປະກອນທີ່ບໍ່ພຽງພໍໃນການດຳເນີນງານ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ
- ຂໍ້ມູນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການສັນຈອນແມ່ນຖືກເກັບມ້ຽນໄວ້ໃນຮູບແບບເຈ້ຍເທົ່ານັ້ນ ສິ່ງຜິດໃຫ້ມີການບໍລິຫານງານທີ່ບໍ່ມີປະສິດທິພາບ.
- ຂາດແຜນອຸປະກອນທີ່ຈຳເປັນ ເພື່ອບັງຄັບໃຊ້ການຄວບຄຸມການສັນຈອນຂອງພາຫະນະຂະໜາດໃຫຍ່ ແລະ ຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ.
- ການບຸລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງ ໄຟເຜື່ອງທາງ, ລະບົບໄຟອຳນາດ ແລະ ວົງວຽນ ທີ່ບໍ່ພຽງພໍ.
- ຂາດແຜນອຸປະກອນທີ່ຈຳເປັນໃນການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ ແລະ ສ້າງຖານຂໍ້ມູນການສັນຈອນ ແລະ ສະຖິຕິອຸປະຕິເຫດ.
- ຂາດເທັກໂນໂລຢີທີ່ທັນສະໄໝ ໃນການວິເຄາະພື້ນຖານກ່ຽວກັບຄວາມຕ້ອງດ້ານການຈະລາຈອນ ແລະ ບໍ່ມີເຄື່ອງມືໃນການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການດ້ານການສັນຈອນເຊັ່ນ STRADA ແລະ Arch GIS.

10.6.3 ໂຄງຮ່າງການຮ່ວມມືຂອງອົງການ:

ການຮ່ວມມືທີ່ດີລະຫວ່າງບັນດາອົງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງແມ່ນມີຄວາມຈຳເປັນໃນການຄຸ້ມຄອງຢ່າງມີປະສິດທິຜົນຂອງການສັນຈອນໃນຕົວເມືອງ. ບັນຫາທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຂອງອົງການຈັດຕັ້ງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໃນຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນມີດັ່ງນີ້:

- ບໍ່ມີໂຄງຮ່າງການຮ່ວມມືຂອງອົງການ ທີ່ເປັນລັກສະນະຖາວອນ ໃນການແລກປ່ຽນດ້ານວິຊາການ ແລະ ການຝຶກອົບຮົມລະຫວ່າງຂະແໜງການ, ລັດຖະບານ ແລະ ວິຊາການ.
- ບໍ່ມີການພົວພັນທີ່ເປັນທາງການລະຫວ່າງຜູ້ນຳຂອງອົງການຈັດຕັ້ງຕ່າງໆ ເຊິ່ງເຮັດໃຫ້ມີການຮ່ວມມືທີ່ລ່າຊ້າ.
- ຈັດກອງປະຊຸມຢ່າງເປັນທາງການລະຫວ່າງບັນດາອົງການຈັດຕັ້ງຕ່າງ ພຽງແຕ່ບາງຄັ້ງບາງຄາວ ເຊິ່ງເຮັດໃຫ້ເກີດມີການວາງນະໂຍບາຍ ທີ່ທັບຊ້ອນ ແລະ ບໍ່ສອດຄ່ອງກັນ.
- ບໍ່ມີໂຄງການໄລຍະຍາວທີ່ຮ່ວມມືກັບອົງການຈັດຕັ້ງສາກົນ.

10.7 ສະພາບດ້ານການເງິນ

ດັ່ງທີ່ໄດ້ກ່າວໄວ້ໃນໝວດທີ 9, ລັດຖະບານແຫ່ງ ສປປ ລາວ (ກວຕ) ສາມາດຈັດສັນງົບປະມານໃຫ້ແກ່ໂຄງການເກີດໃໝ່ໄດ້ພຽງ 10% ຂອງງົບປະມານທັງໝົດ. ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ, ໂຄງການດັ່ງກ່າວຄວນຍົກໃຫ້ເປັນບຸລິມະສິດທຳອິດ ໃນບັນດາໂຄງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ໂຄງການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງອື່ນໆ.

ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ງົບປະມານຂອງລັດຖະບານແຫ່ງ ສປປ ລາວ ແມ່ນຈຳກັດຫຼາຍ. ສະນັ້ນ, ຈຳເປັນຕ້ອງພິຈາລະນາລວມທັງທ່າແຮງບໍ່ມຸ້ງຊ້ອນໃນການຮູບແບບການເງິນທີ່ເປັນທາງເລືອກ ເຊັ່ນ: ການຮ່ວມມືລະຫວ່າງ ພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນ (PPPs).

10.8 ການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳການເດີນທາງ


ເຖິງແມ່ນວ່າມີການປັບປຸງທາງດ້ານກາຍະພາບທີ່ໄດ້ອະທິບາຍມານັ້ນ, ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະບໍ່ສາມາດຍືນຍົງໄດ້ດ້ວຍການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳການເດີນທາງຂອງຜູ້ຄົນຕາມທຳມະຊາດ ແຕ່ສຳຄັນເປັນໃຫ້ຜູ້ຄົນເລືອກການປະຕິບັດທີ່ສາມາດແກ້ໄຂບັນຫາການຂົນສົ່ງໄດ້.

- ເນື່ອງຈາກສະມາຊິກໃນຄອບຄົວບໍ່ເຄີຍໃຊ້ລົດເມ ຫຼື ເຕີບໃຫຍ່ມາໂດຍບໍ່ໃຊ້ລົດເມເອງ, ສະນັ້ນ ຄວາມຄິດທີ່ຈະໃຊ້ລົດເມຄັ້ງທຳອິດແມ່ນບໍ່ມີ.
- ຈິດສຳນຶກໃນການຂີ່ລົດເມຍັງຕ່ຳ ຫຼື ບໍ່ຮູ້ວ່າການບໍລິການລົດເມ.
- ຕ້ອງໄປເຮັດວຽກດ້ວຍລົດສ່ວນຕົວ ຫຼື ລົດຈັກເພື່ອເອົາລູກໄປໂຮງຮຽນ.

ໝວດທີ 11 ໂຄງຮ່າງແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ


11.1 ວິໄສທັດ ແລະ ພາລະກິດ

ວິໄສທັດ ແລະ ພາລະກິດສໍາລັບແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ (VTMP2040) ແມ່ນມີດັ່ງລຸ່ມນີ້.



ວິໄສທັດ

ຫັນເປັນຕົວເມືອງທີ່ໜ້າຢູ່, ສາມາດເຂົ້າເຖິງ ແລະ ຍືນຍົງ ສໍາລັບທຸກຄົນ ໃນປີ 2040



ພາລະກິດ

ສ້າງລະບົບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງສໍາລັບທຸກຄົນ ແບບຍືນຍົງ, ຫັນສະໄໝ ຄຽງຄູ່ກັບ ສະພາບແວດລ້ອມທີ່ໜ້າຢ່າງແບບເພີດເພີນ

11.1.1 ຂະບວນການວາງວິໄສທັດ ແລະ ພາລະກິດ

ຂະບວນການວາງວິໄສທັດ ແລະ ພາລະກິດດັ່ງກ່າວ ໄດ້ເລີ່ມຈາກ ປະຊາຊົນ ສປປ ລາວ ປົກສາທາລີກັນໃນກອງປະຊຸມກ່ຽວກັບສະພາບທີ່ໜ້າຍົກຍ້ອງຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ຂົງເຂດທີ່ຕ້ອງປັບປຸງ. ໃນຕະຫຼອດການປົກສາທາລີນີ້ ແມ່ນໄດ້ກໍານົດຂໍ້ກໍານົດທີ່ສໍາຄັນ, ດັ່ງທີ່ລະບຸໄວ້ໃນຮູບຂ້າງລຸ່ມນີ້. ຂໍ້ກໍານົດເຫຼົ່ານີ້ແມ່ນສິ່ງທີ່ປະຊາຊົນລາວຕ້ອງການທີ່ຈະປົກປັກຮັກສາໄວ້ ແລະ ສິ່ງທ້າທາຍທີ່ຈະຮັບມືໄດ້. ດັ່ງນັ້ນ, ສິ່ງເຫຼົ່ານັ້ນໄດ້ກາຍເປັນພື້ນຖານທີ່ນໍາໄປສູ່ການວາງວິໄສທັດ ແລະ ພາລະກິດຂອງ VTMP2040.

ດ້ານຕົ້ນຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ		ບັນຫາ/ຂໍ້ຄົງຄ້າງ ໃນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ	
ສີຂຽວ	ປະສົມປະສານ/ ຫຼາກຫຼາຍ	ຂີ້ຝຸນ/ເປື້ອນ	ການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນທີ່ບໍ່ ເປັນລະບຽບ
ທົ່ວທັດຕົວ ເມືອງເກົ່າທີ່ດີ	ຜ່ອນຄາຍ	ລະບົບລະບາຍນໍ້າ/ຄຸ້ມ ຄອງນໍ້າເປື້ອນ ແບບບໍ່ມີ ປະສິດທິພາບ	ບໍ່ສະດວກສະບາຍ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ສາທາລະນະທີ່ຈໍາກັດ
ເປັນສູນກາງເພື່ອ ສຶກສາ	ໃກ້ຊິດກັບທໍາມະ ຊາດ	ພຶດຕິກໍາການຂັບຂີ່ທີ່ ສັບສົນຊັ້ນວາຍ	ລະເມີດກິດລະບຽບ

ຮູບ 11.1-1 ຄໍາສັບທີ່ສໍາຄັນ ຈາກ ກອງປະຊຸມປົກສາທາລີ

ດ້ວຍຄວາມເຂົ້າໃຈພື້ນຖານເຫຼົ່ານີ້, ຕໍ່ມາແມ່ນໄດ້ທົບທວນບັນດາແຜນການພັດທະນາທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໃນປະຈຸບັນເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມສອດຄ່ອງຂອງແຜນການນັ້ນໆ ກັບ ວິໄສທັດ ແລະ ພາລະກິດຂອງ VTMP2040. ຂະບວນການນີ້ຜ່ານການປຶກສາຫາລືກັບຄະນະວິຊາການໂຄງການຝ່າຍລາວ ແລະ ທີມງານຊ່ຽວຊານຂອງໄຈກາ. ສໍາລັບຂໍ້ມູນເພີ່ມເຕີມກ່ຽວກັບແຜນການພັດທະນາທີ່ໄດ້ທົບທວນຄືນນັ້ນແມ່ນ ເບິ່ງໃນໝວດທີ 2. ໃນການປຶກສາຫາລືນແມ່ນໄດ້ໃຊ້ແຍກບັນດາຄໍາສັບທີ່ສໍາຄັນ ທີ່ມີໃນແຜນພັດທະນາເພື່ອນໍາມາປະກອບເຂົ້າໃນການວາງວິໄສທັດສໍາລັບແຜນແມ່ບົດສະບັບນີ້.

ເຊື່ອມຈອດ/ເຊື່ອມໂຍ່ງ	ເປັນຕົວເມືອງ	ສະອາດ	ສະເໝີພາບກັນ
ປະສິດທິພາບ/ ປະສິດທິຜົນ	ປອດໄພ	ໜ້າຢູ່	ທົນທານຕໍ່ກັບການປ່ຽນແປງດິນຟ້າອາກາດ
ອັດສະລິຍະ	ທັນສະໄໝ	ປັກປັກຮັກສາ (ສະຖາປະຕະຍະກຳທີ່ເກົ່າແກ່)	ສະຫງົບ
ໜ້າຍ່າງ	ຍືນຍົງ	ເພື່ອທຸກຄົນໃນສັງຄົມ	ສະເໝີພາບກັນ

ຮູບ 11.1-2 ຄໍາສັບທີ່ສໍາຄັນເພື່ອວາງວິໄສທັດ ແລະ ພາລະກິດ

ໂດຍພິຈາລະນາຄໍາສັບສໍາຄັນເຫຼົ່ານີ້ ແລະ ພາລະບົດບາດຂອງຂະແໜງການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ, ສາມາດຄໍາສັບທີ່ສໍາຄັນໄດ້ຖືກເລືອກເປັນນະໂຍບາຍຕົ້ນຕໍ: ຄວາມຍືນຍົງ, ທັນສະໄໝ ແລະ ພື້ນທີ່ທາງຍ່າງແບບເພີດເພີນ. ວິໄສທັດ ແລະ ພາລະກິດ ແມ່ນປະກອບດ້ວຍການລວມເອົາຄໍາສັບເຫຼົ່ານີ້ຜ່ານການປຶກສາຫາລືຂອງກຸ່ມວິຊາການ (WG) ໃນຊ່ວງຕະຫຼອດໄລຍະໂຄງການ VTMP.

- ຍືນຍົງ (ເພື່ອທຸກຄົນໃນສັງຄົມ, ເປັນມິດກັບສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ປະຫຍັດ)
- ທັນສະໄໝ (ລະບົບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ)
- ພື້ນທີ່ທາງຍ່າງແບບເພີດເພີນ (ໜ້າຍ່າງ, ເພີດເພີນ)

ຜົນການປຶກສາຫາລື ແມ່ນເຫັນດີ ແລະ ຮັບຮອງຈາກຄະນະກຳມະການຊີ້ນຳໂຄງການ ໂດຍທ່ານເຈົ້າຄອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ.

ວິໄສທັດ	ທັນເປັນຕົວເມືອງທີ່ໜ້າຢູ່, ສາມາດເຂົ້າເຖິງ ແລະ ຍືນຍົງ ສໍາລັບທຸກຄົນ ໃນປີ 2040
ພາລະກິດ	ສ້າງລະບົບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງສໍາລັບທຸກຄົນ ແບບຍືນຍົງ, ທັນສະໄໝ ຄຽງຄູ່ກັບ ສະພາບແວດລ້ອມທີ່ໜ້າຍ່າງແບບເພີດເພີນ

11.1.2 ລະບົບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ແລະ ມາດຕະການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບຄຳສັບສຳຄັນ

ໃນພາກນີ້ ສະແດງໃຫ້ເຫັນມາດຕະການການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບຄຳສັບສຳຄັນຂອງວິໄສທັດ ແລະ ພາລະກິດຂອງ VTMP2040.

(1) ຍືນຍົງ (ເພື່ອທຸກຄົນໃນສັງຄົມ, ເປັນມິດຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ປະຫຍັດ)



ລົດເມໄຟຟ້າທີ່ເປັນມິດຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ (ສິງກະໂປ)



ສຸມໃສ່ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ການຂົນສົ່ງທີ່ບໍ່ໃຊ້ເຄື່ອງຈັກ ແບບຍືນຍົງ (Copenhagen)



ການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງກະເຊົ້າລອຍຟ້າ ໃນເຂດທີ່ບໍ່ສາມາດເຂົ້າເຖິງ (Medellin)



ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ບໍ່ເສຍຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ (Luxembourg)



ລົດເມສາທາລະນະປອດສິ່ງກົດຂວາງ (ຍີ່ປຸ່ນ)

(2) ທັນສະໄໝ (ລະບົບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ)



ການບໍລິການລົດເມຕາມຊົ່ວໂມງບໍລິການ (ລົດເມບໍລິການສະໜາມບິນ ໃນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ)



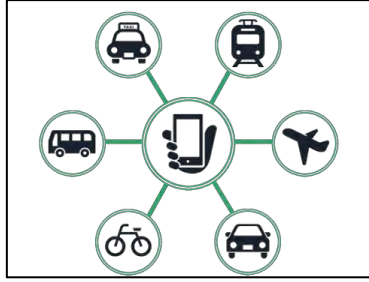
ໃຊ້ລົດຂະໜາດນ້ອຍທີ່ສະອາດ (E-jeepneys in Manila)



ລົດເມດ່ວນ ທີ່ຮັບຮອງຜູ້ໂດຍສານໄດ້ຈຳນວນຫຼາຍ (Transmilenio ໃນ Bogota)



ລົດເມຂະໜາດກາງ ສຳລັບ ບໍລິການຢູ່
ເສັ້ນທາງແຄບ
(Mu Bus ຢູ່ ໂຕກຽວ)



ການບໍລິການຂົນສົ່ງ
Maas (Mobility as a Service)

(3) ພື້ນທີ່ໜ້າຍ່າງແບບເພີດເພີນ (ໜ້າຍ່າງ)



ຍ່າງຫຼິ້ນ ແລະ ເສັ້ນທາງປອດລົດ ລຽບ
ຕາມແຄມແມ່ນ້ຳຂອງ (ນະຄອນຫຼວງ
ວຽງຈັນ)



ປັບປຸງພື້ນທີ່ທາງຍ່າງ ແລະ ບ່ອນຈອດລົດ
(ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ)



ທາງຍ່າງທີ່ມີແລວກັ້ນ ເຊື່ອມໃສ່ອາຄານ
(Manila)



ການຈັດສັນອົງປະກອບຂອງເສັ້ນທາງຄົນໃໝ່ (Kobe)

(4) ພື້ນທີ່ໜ້າຍ່າງແບບເພີດເພີນ (ຄວາມເພີດເພີນ)



ສະຫວັນຂອງຄົນຍ່າງ ໃນທ້າຍອາທິດ
(Ginza)



ຖະໜົນຕະຫຼາດກາງຄືນ
(ຫຼວງພະບາງ)



ສະຖານີລົດເມໃໝ່ຢູ່ ສູນການຄ້າ ລາວ-
ໄອເຕັກ
(ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ)



ສະຖານທີ່ປະຫວັດສາດທີ່ໄດ້ປົກປັກ
ຮັກສາ ແລະ ພື້ນຟູ(Tokyo)



ທາງຍ່າງ ແລະ ສວນສາທາລະນະ ລຽບ
ຕາມແຄມແມ່ນ້ຳຂອງ
(ພະນົມເປັນ)

11.2 ການຄັດເລືອກຂໍ້ສົມມຸດຖານ

11.2.1 ຂໍ້ສົມມຸດຖານ

ເພື່ອບັນລຸວິໄສທັດ ແລະ ພາລະກິດຂອງ VTMP2040 ແມ່ນໄດ້ກຳນົດບັນດາຂໍ້ສົມມຸດຖານການພັດທະນາຂຶ້ນມາ. ຫຼັງຈາກນັ້ນ, ກໍ່ໄດ້ດຳເນີນການປຶກສາຫາລືຈຳນວນຫຼາຍຄັ້ງ ເພື່ອ ກຳນົດຂໍ້ມຸດຖານທີ່ເໝາະສົມທີ່ສຸດ.

ຂໍ້ສົມມຸດຖານ 1: ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຂັ້ນພື້ນຖານ

- ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນພັດທະນາທີ່ມີຢູ່

ຂໍ້ສົມມຸດຖານ 2: ສຸມໃສ່ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະເປັນຫຼັກ

- ພື້ນຖານແມ່ນສຸມໃສ່ການເພີ່ມປະສິດທິພາບຂອງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ການພັດທະນາເສັ້ນທາງທີ່ຈຳເປັນໜ້ອຍທີ່ສຸດ

ຂໍ້ສົມມຸດຖານ 3: ສຸມໃສ່ຖະໜົນທຶນທາງເປັນຫຼັກ

- ພື້ນຖານແມ່ນສຸມໃສ່ການພັດທະນາເສັ້ນທາງ, ໂດຍການປັບປຸງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະແບບຈຳກັດກັບແຜນການທີ່ມີຢູ່

ຮູບ 11.2-1 ຂໍ້ສົມມຸດຖານທີ່ໄດ້ກຳນົດຂຶ້ນມາ

(1) ຂໍ້ສົມມຸດຖານ 1: ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຂັ້ນພື້ນຖານ

- ມີພຽງແຕ່ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການພັດທະນາການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ມີຄວາມເປັນໄປໄດ້ສູງ ແລະ ໂຄງການປັບປຸງເສັ້ນທາງທີ່ໄດ້ລິເລີ່ມແລ້ວເຊິ່ງຮັບການອະນຸມັດຈາກລັດຖະບານ ຫຼື ຜູ້ໃຫ້ທຶນ.
- ຕົວຢ່າງ, ຂໍ້ສົມມຸດຖານນີ້ປະກອບມີການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ BRT ໃນຂະແໜງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ໂຄງການທາງດ່ວນໃນຕົວເມືອງໃນຂະແໜງຂົວທາງ.
- ຄາດວ່າຈະປັບປຸງລະດັບການບໍລິການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງຕາມເສັ້ນທາງ BRT ແລະ ຫຼຸດຜ່ອນການສັນຈອນທີ່ແອອັດຕາມເສັ້ນທາງທີ່ສ້າງໃໝ່/ປັບປຸງໃໝ່.
- ໃນທາງກົງກັນຂ້າມ, ປະຊາຊົນຢູ່ນອກເຂດບໍລິການ BRT ຈະອາໄສແຕ່ລົດໃຫຍ່ ແລະ ລົດຈັກສ່ວນຕົວ, ເຊິ່ງຈະເຮັດໃຫ້ການສັນຈອນແອອັດ ແລະ ມີຜົນກະທົບທາງລົບອື່ນໆອີກດ້ວຍ.

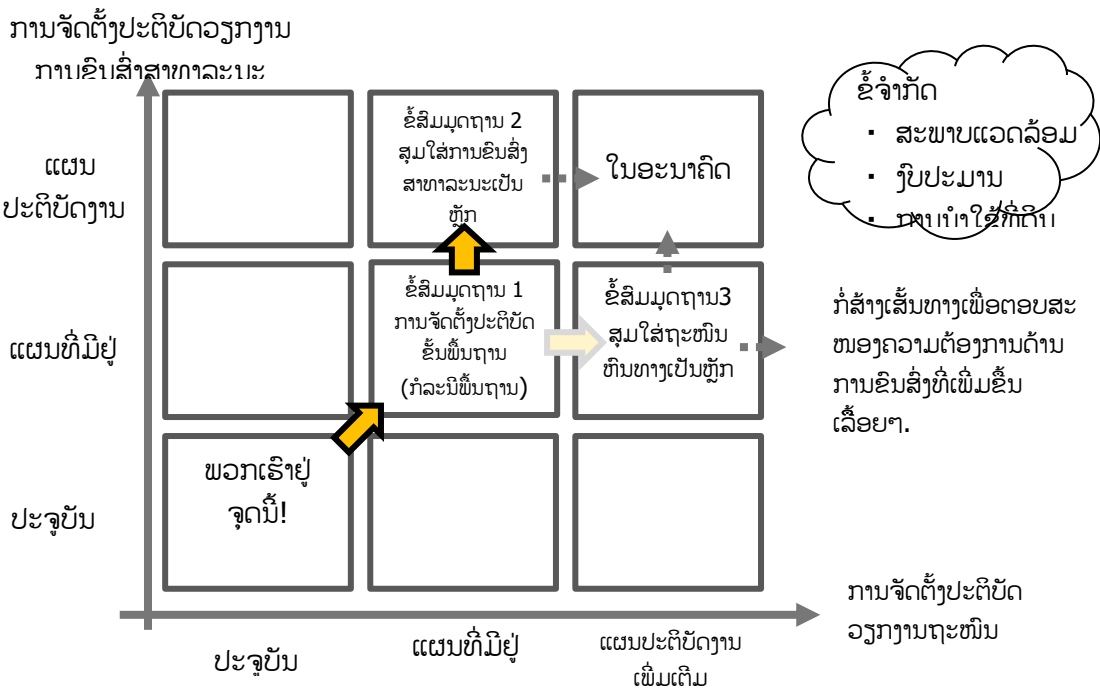
(2) ຂໍ້ສົມມຸດຖານ 2: ສຸມໃສ່ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະເປັນຫຼັກ

- ການບໍລິການຂົນສົ່ງທີ່ບໍ່ພຽງພໍໃນຂໍ້ສົມມຸດຖານທີ 1 ຈະຖືກຄຸ້ມຄອງໂດຍມາດຕະການທີ່ເນັ້ນໃສ່ການພັດທະນາການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ.
- ພື້ນທີ່ຄອບຄຸມການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະແມ່ນຂະຫຍາຍເປັນວົງກວ້າງເມື່ອທຽບກັບຂໍ້ສົມມຸດຖານການອື່ນໆ.
- ຄາດວ່າຈະໃຫ້ໂອກາດເທົ່າທຽມກັນຂອງຜູ້ຄົນໃນສັງຄົມໃນການເຂົ້າຮ່ວມກິດຈະກຳທາງສັງຄົມ ລວມທັງຜູ້ທີ່ບໍ່ມີລົດ ຫຼື ລົດຈັກ ແລະ ຜູ້ທີ່ມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກໃນການຂັບຂີ່.
- ຄວນສັງເກດວ່າເປົ້າໝາຍຂອງຂໍ້ສົມມຸດຖານນີ້ແມ່ນເພື່ອຄວາມສະເໝີພາບກັນຂອງປະຊາຊົນທັງໝົດດັ່ງທີ່ໄດ້ກ່າວມາຂ້າງເທິງ ແລະ ບໍ່ແມ່ນການຄຸ້ມຄອງຄວາມຕ້ອງການດ້ານການສັນຈອນທັງໝົດດ້ວຍການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ.

- ແລະບໍ່ໄດ້ໝາຍຄວາມວ່າຈະບໍ່ມີການກໍ່ສ້າງຖະໜົນຫົນທາງໃດໆ. ແຕ່ຈະມີການກໍ່ສ້າງ ກໍ່ຕໍ່ເນື່ອງວ່າມີຄວາມຈຳເປັນຕໍ່ກັບການສ້າງຕາໜ່າງບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ, ເສັ້ນທາງທີ່ເປັນແຜນຫຼັກໃນເຂດຕົວເມືອງຍ່ອຍ ທີ່ຄວາມໜາແໜ້ນຂອງຕາໜ່າງເສັ້ນທາງບໍ່ພຽງພໍ ແລະ ທາງຜ່ານເພື່ອຮັບມືກັບລົດບັກທຸກໜັກທີ່ແລ່ນຜ່ານເຂດຕົວເມືອງ.
- ເນື່ອງຈາກມູນຄ່າການລົງທຶນທີ່ຕໍ່າກວ່າມູນຄ່າກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງແລ້ວ, ຂໍ້ສົມມຸດຖານນີ້ຍັງສ້າງຄວາມຍືນຍົງດ້ານການເງິນຫຼາຍກວ່າຂໍ້ສົມມຸດຖານທີ 3 ທີ່ກ່າວຢູ່ລຸ່ມນີ້.

(3) ຂໍ້ສົມມຸດຖານ 3: ສຸມໃສ່ຖະໜົນຫົນທາງເປັນຫຼັກ

- ການບໍລິການຂົນສົ່ງທີ່ບໍ່ພຽງພໍໃນຂໍ້ສົມມຸດຖານທີ 1 ຈະຖືກຄຸ້ມຄອງໂດຍມາດຕະການທີ່ເນັ້ນໃສ່ການສ້າງຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ
- ເນື່ອງຈາກຂໍ້ສົມມຸດຖານນີ້ລວມທັງການກໍ່ສ້າງ BRT ແຕ່ ພື້ນທີ່ຄອບຄຸມການບໍລິການສົ່ງສາທາລະນະແມ່ນຄືກັນກັບຂໍ້ສົມມຸດຖານ 2.
- ການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງຢ່າງບໍ່ຢຸດຢັ້ງ ແມ່ນຄາດວ່າຈະເພີ່ມການໃຊ້ລົດສ່ວນຕົວຫຼາຍຂຶ້ນ.
- ເມື່ອໃດກໍ່ຕາມ, ຖ້າຫາກຄວາມຕ້ອງການໃນການໃຊ້ລົດໃຫຍ່ ແລະ ລົດຈັກຍັງສືບເພີ່ມຂຶ້ນ, ປະສິດທິພາບຂອງເສັ້ນທາງໃນການຮອງຮັບການສັນຈອນກໍ່ຕ້ອງຕໍ່ຂະຫຍາຍຕໍ່ໄປເລື້ອຍໆເຊັ່ນດຽວກັນ. ສະນັ້ນ, ຈຶ່ງມີຄວາມກັງວົນວ່າງົບປະມານທີ່ຈຳເປັນໃນການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງກໍ່ຈະເພີ່ມຂຶ້ນເລື້ອຍໆ.
- ການຈອດລົດຕາມແຄມທາງຈະເພີ່ມຂຶ້ນໃນໃຈກາງເມືອງ, ເຮັດໃຫ້ການສັນຈອນມີຄວາມແອອັດຮ້າຍແຮງຂຶ້ນ. ນອກຈາກນັ້ນ, ຈຳນວນຫ້າງຮ້ານຂະໜາດໃຫຍ່ຕາມແຄມທາງທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນ ຢູ່ ເຂດຕົວເມືອງຍ່ອຍແມ່ນຄາດວ່າຈະເຮັດໃຫ້ຄວາມສຳຄັນຂອງໃຈກາງເມືອງຫຼຸດລົງ.



ຮູບ 11.2-2 ຄວາມສຳພັນຂອງບັນດາຂໍ້ສົມມຸດຖານ

11.2.2 ການຄັດເລືອກຂໍ້ມູດຖານ

ໃນການປຶກສາຫາລື ລະຫວ່າງ ຄະນະວິຊາການໂຄງການຝ່າຍລາວ ແລະ ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ ກ່ຽວກັບສະຖານະການ ໃນປັດຈຸບັນ ແລະ ວິໄສທັດໃນອະນາຄົດ ແມ່ນສາມາດຊື່ໃຫ້ເຫັນວ່າ ທັດສະນີຍະພາບ ແລະ ຄວາມອຸດົມສົມບູນສີຂຽວ ທີ່ມີຢູ່ ແມ່ນສ່ວນໜຶ່ງຂອງສະເໜ່ວຽງຈັນ. ດັ່ງນັ້ນ, ຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ປົກປັກຮັກສາອົງປະກອບເຫຼົ່ານີ້ ໃນຕະຫຼອດໄລຍະ ການພັດທະນາຕາໜ່າງການຂົນສົ່ງ. ຄວນຈັດຕັ້ງການປັບປຸງທາງຍ່າງເພື່ອສ້າງສະພາບແວດລ້ອມທີ່ໜ້າຍ່າງ ແຕ່ບໍ່ຈຳເປັນ ຕ້ອງມີການເວັ້ນຄືນທີ່ດິນຂະໜາດໃຫຍ່ ເພາະວ່າສິ່ງເຫຼົ່ານັ້ນຈະປ່ຽນແປງທັດສະນີຍະພາບໃນຕົວເມືອງ. ດັ່ງນັ້ນ, ພາຍ ໃຕ້ເງື່ອນໄຂດັ່ງກ່າວ, ເພື່ອຮອງຮັບຄວາມຕ້ອງການດ້ານການຂົນສົ່ງໃນອະນາຄົດ ແມ່ນຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ສ້າງເສັ້ນການ ປັບປຸງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ສາມາດຮັບມືກັບຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງເພີ່ມເຕີມ ໂດຍຫຼັກແມ່ນປະສິທິພາບເສັ້ນທາງ ຈະນ້ອຍລົງ ຍ້ອນການຈັດສັນພື້ນທີ່ໃນເສັ້ນທາງທີ່ມີຢູ່ຄືນໃໝ່. ອີງຕາມການພັດທະນາໃນອະນາຄົດ ແມ່ນໄດ້ເລືອກເອົາ **ຂໍ້ສົມມຸດຖານທີ 2** ເຊິ່ງສຸມໃສ່ການພັດທະນາຕາໜ່າງຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ນຳໃຊ້ເສັ້ນທາງທີ່ມີຢູ່ຢ່າງມີປະສິດທິພາບ ໃນຂະນະທີ່ຮັກສາທັດສະນີຍະພາບບໍ່ໃຫ້ມີການປ່ຽນແປງຫຼາຍຈາກການຂະຫຍາຍຕາໜ່າງເສັ້ນທາງໃຫ້.

ຍິ່ງໄປກວ່ານັ້ນ, ໃນກໍລະນີສາກົນຍັງໄດ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນຢ່າງຊັດເຈນວ່າ ຖ້າການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງເປັນຈຸດຕົ້ນຕໍ ແລະ ເພື່ອ ຕອບສະໜອງຄວາມຕ້ອງການດ້ານການຂົນສົ່ງດ້ວຍການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງ ແມ່ນຈະເຮັດໃຫ້ເກີດວົງຈອນໃນການນຳໃຊ້ ຍານພາຫະນະກົນຈັກ ແລະ ຄວາມຈຳເປັນໃນການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງໃໝ່ຢ່າງບໍ່ຢຸດຢັ້ງ. ການພັດທະນາຕາມຄວາມຕ້ອງການ ດັ່ງກ່າວແມ່ນມີຂໍ້ຈຳກັດ ແລະ ຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີການລົງທຶນຢ່າງຫຼວງຫຼາຍເພື່ອແກ້ໄຂບັນຫາທີ່ໄດ້ຮັບ. ຈາກການ ພິຈາລະນາເຫຼົ່ານີ້, ວິທີການ ທີ່ສຸມໃສ່ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະເປັນຫຼັກ ແມ່ນເໝາະສົມສຳລັບການບັນລຸການພັດທະນາ ແບບຍືນຍົງໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ.



ຮູບ 11.2-3 ການສັນຈອນທີ່ແອອັດໃນຕົວເມືອງອື່ນໆ

ຂໍ້ສົມມຸດຖານ 2: ສຸມໃສ່ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະເປັນຫຼັກ



- ພື້ນຖານແມ່ນສຸມໃສ່ການເພີ່ມປະສິດທິພາບຂອງການຂົນສົ່ງ ສາທາລະນະ ແລະ ການພັດທະນາເສັ້ນທາງທີ່ຈຳເປັນຫນ້ອຍທີ່ສຸດ

11.2.3 ປັດໃຈຫຼັກສໍາລັບຂໍ້ສົມມຸດຖານທີ 2 (ຂໍ້ສົມມຸດຖານ ສຸມໃສ່ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະເປັນຫຼັກ)

ໃນພາກນີ້ ແມ່ນອະທິບາຍຂໍ້ສົມມຸດຖານສຸມໃສ່ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະເປັນຫຼັກ ທີ່ເລືອກໄວ້ກ່ອນໜ້ານີ້. ອີງຕາມນະໂຍບາຍຫຼັກຂອງຂໍ້ສົມມຸດຖານນີ້, ການພັດທະນາແມ່ນຕົ້ນຕໍແມ່ນສຸມໃສ່ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ດ້ວຍຄວາມພະຍາຍາມປ່ຽນລະບົບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງໃນປະຈຸບັນຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ເປັນລະບົບໃໝ່ດ້ວຍລົດເມດ່ວນ (BRT) ຊຶ່ງມີຄວາມເປັນໄປໄດ້ສູງທີ່ຈະມີການບໍລິການນີ້ ຢູ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ສະນັ້ນ, ສິ່ງດັ່ງກ່າວຖືວ່າເປັນພື້ນຖານຂອງນະໂຍບາຍການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ. ຍິ່ງໄປກວ່ານັ້ນ, ການພິຈາລະນາຢ່າງເໝາະສົມແມ່ນເປັນສິ່ງຈໍາເປັນຕໍ່ຄວາມຍືນຍົງຂອງລະບົບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງໃໝ່ພາຍຫຼັງທີ່ສ້າງຂຶ້ນມາແລ້ວ. ແລະ ເປັນສິ່ງສໍາຄັນທີ່ຈະສ້າງຄວາມສົມດຸນລະຫວ່າງການກໍ່ສ້າງໃໝ່ ແລະ ການຮັບຮອງເອົາອົງປະກອບຂອງລະບົບໃນປະຈຸບັນ. ຕໍ່ກັບບັນຫານີ້, ສິ່ງທີ່ສໍາຄັນແມ່ນ ໜ່ວຍງານບໍລິຫານ ແລະ ພົນລະເມືອງ ຕ້ອງເອົາໃຈໃສ່ຢ່າງຈິງຈັງໃນການປະຕິບັດຢ່າງມີສະຕິ ກັບ ການລົງທຶນທີ່ຈໍາເປັນໃນການຫັນປ່ຽນຈາກລະບົບການຂົນສົ່ງທີ່ມີຢູ່ ໄປສູ່ລະບົບໃໝ່.

ເພື່ອສືບຕໍ່ລະບົບຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງໃໝ່ ແມ່ນ ຈໍາເປັນຕ້ອງໄດ້ຄໍານຶງເຖິງຜົນກໍາໄລທາງດ້ານການເງິນ ເຊິ່ງຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີຍຸດທະສາດໃນການເພີ່ມລາຍຮັບ ແລະ ການຄວບຄຸມລາຍຈ່າຍ.

(1) ການແປງປ່ຽນເພື່ອເພີ່ມລາຍຮັບ

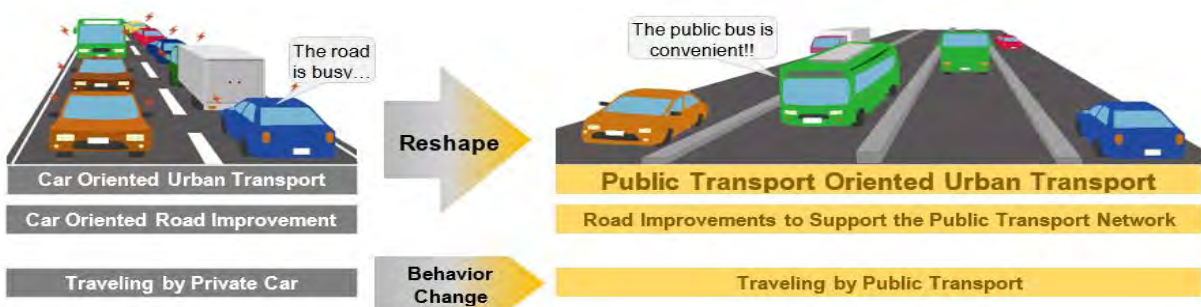
ການຫັນປ່ຽນໄປສູ່ຄວາມຍືນຍົງທາງດ້ານການເງິນໃນໄລຍະຍາວ ດ້ວຍການເພີ່ມລາຍຮັບປະກອບມີ:

- ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ, ການສືບຕໍ່ ແລະ ການປັບປຸງລະດັບການບໍລິການ
- ລະບົບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ທີ່ສະໜັບສະໜູນໂດຍພົນລະເມືອງໃນສັງຄົມ (ສິ່ງສໍາຄັນແມ່ນພະນັກງານລັດ ລິເລີ່ມ ແລະ ນໍາພາໃຊ້ລະບົບຂົນສົ່ງ ເພື່ອຊຸກຍູ້ໃຫ້ພົນລະເມືອງມານໍາໃຊ້ຮ່ວມກັນ)
- ຊຸກຍູ້ໃຫ້ມີການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳໃນການເດີນທາງ.

(2) ການແປງປ່ຽນເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນລາຍຈ່າຍ

ການຫັນປ່ຽນໄປສູ່ຄວາມຍືນຍົງທາງດ້ານການເງິນໃນໄລຍະຍາວ ດ້ວຍການຫຼຸດຜ່ອນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍປະກອບມີ:

- ການນໍາໃຊ້ຊັບພະຍາກອນທີ່ມີຢູ່ຢ່າງມີປະສິດທິພາບ
- ເສີມຂະຫຍາຍຄວາມສາມາດໃນການສັນຈອນດ້ວຍການຄວບຄຸມບ່ອນຈອດລົດຕາມແຄມທາງ, ຍົກຍ້າຍສິ່ງກົດຂວາງຢູ່ຕາມທາງຢ່າງ ເພື່ອ ປັບປຸງສະພາບແວດລ້ອມທາງຢ່າງ ແລະ ນໍາສະເໜີລະບົບໄຟອໍານາດທີ່ສາມາດຊ່ວຍເພີ່ມປະສິດທິພາບຂອງເສັ້ນທາງໃນອະນາຄົດໄດ້.
- ຮັບປະກັນການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງໃໝ່ ແລະ ໂຄງການຂະຫຍາຍເສັ້ນທາງທີ່ເປັນພື້ນຖານໃນການສົ່ງເສີມຕາໜ່າງຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ໃນຂະນະທີ່ຫຼຸດຜ່ອນການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງໃໝ່.



ຮູບ 11.2-4 ປັດໃຈທີ່ຈໍາເປັນໃນການຈັດສັນປະສິດທິພາບຂອງເສັ້ນທາງຄົນໃໝ່

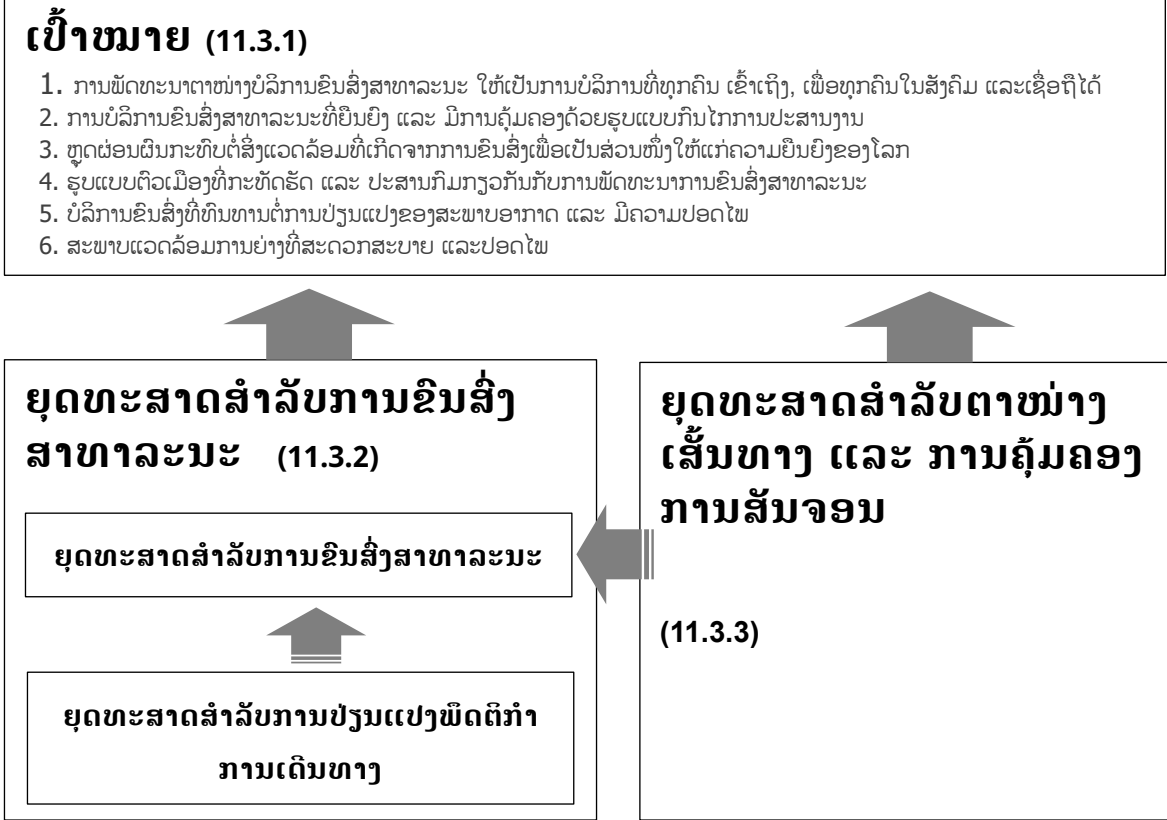
ເປົ້າໝາຍ ແລະ ຍຸດທະສາດ ທີ່ໄດ້ກຳນົດອີງຕາມຂໍ້ສົມມຸດຖານແມ່ນອະທິບາຍໃນພາກຕໍ່ໄປນີ້.

11.3 ເປົ້າໝາຍ ແລະ ຍຸດທະສາດ

11.3.1 ເປົ້າໝາຍ ແລະ ຍຸດທະສາດໂດຍລວມ

ເປົ້າໝາຍ ແລະ ຍຸດທະສາດທີ່ກຳນົດໂດຍຄະນະວິຊາການໂຄງການຝ່າຍລາວ ແລະ ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ ແມ່ນສະແດງໃນ ຮູບ 11.3-1. ເປົ້າໝາຍ ແລະ ຍຸດທະສາດເຫຼົ່ານີ້ ແມ່ນ ໜາກຜົນຂອງການປຶກສາຫາລືໃນກອງປະຊຸມກຸ່ມວິຊາການ ທີ່ຈັດຕັ້ງໃນໄລຍະໂຄງການ ແລະ ມີຈຸດປະສົງເພື່ອຊ່ວຍເຫຼືອດ້ານວິຊາການຢ່າງເຕັມທີ່ ແລະ ເພື່ອໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບວິໄສທັດ ແລະ ພາລະກິດຂອງ VTMP2040 ທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້.

ຂະບວນການທົ່ວໄປໃນການກຳນົດເປົ້າໝາຍ ແລະ ຍຸດທະສາດເຫຼົ່ານີ້, ການປຶກສາຫາລືໃນກອງປະຊຸມກຸ່ມວິຊາການ ໄດ້ເລີ່ມຈາກການຈັດລຽນລຳດັບການປຶກສາຫາລືຈາກ ວິໄສທັດ, ພາລະກິດ, ເປົ້າໝາຍ ແລະ ຍຸດທະສາດຂອງແຜນແມ່ບົດ, ເພື່ອທົບທວນຄືນບັນດາບັນຫາທີ່ໂຄງການພົບເຫັນ ແລະ ຫຼັງຈາກນັ້ນ ກໍ່ໄດ້ກຳນົດເປົ້າໝາຍ ແລະ ຍຸດທະສາດທີ່ເໝາະສົມ. ດັ່ງນັ້ນ, ເປົ້າໝາຍນັ້ນໆ ຈຶ່ງສະແດງໃຫ້ເຫັນເຖິງໜາກຜົນທີ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນຕ້ອງການເພື່ອຮັບມືກັບບັນຫາທີ່ພົບເຫັນໃນປະຈຸບັນຢ່າງມີປະສິດທິຜົນ, ໃນຂະນະດຽວກັນນັ້ນ ຍຸດທະສາດແມ່ນເປັນວິທີການເພື່ອບັນລຸເປົ້າໝາຍທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້.



ຮູບ 11.3-1 ເປົ້າໝາຍ ແລະ ຍຸດທະສາດຂອງ VTMP2040

ໃນຂະບວນການກຳນົດຍຸດທະສາດ ແມ່ນໄດ້ກຳນົດເປົ້າໝາຍອີງຕາມການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ/ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ ເພື່ອໄຈ້ແຍກໃຫ້ເຫັນວ່າບັນດາເປົ້າໝາຍນັ້ນໆແມ່ນໄດ້ປະກອບສ່ວນໃຫ້ແກ່ແຕ່ລະພາກສ່ວນ. ດັ່ງນັ້ນ, 4ເປົ້າໝາຍນັ້ນ ແມ່ນສາມາດບັນລຸໄດ້ຈາກຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ/ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ, ໃນຂະນະດຽວກັນນັ້ນ, ກໍ່ປະກອບມີ 6ເປົ້າໝາຍ ຂອງ VTMP2040. ຄຳອະທິບາຍເພີ່ມເຕີມຂອງການປະກອບສ່ວນຂອງແຕ່ລະເປົ້າໝາຍ ແລະ ຍຸດທະສາດ ແມ່ນຢູ່ໃນພາກຕໍ່ໄປນີ້.

11.3.2 ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

(1) ເປົ້າໝາຍ

ເປົ້າໝາຍ 1: ການພັດທະນາຕາໜ່າງບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ໃຫ້ເປັນການບໍລິການທີ່ທຸກຄົນສາມາດເຂົ້າເຖິງ, ເພື່ອທຸກຄົນໃນສັງຄົມ ແລະ ເຊື່ອຖືໄດ້

ການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ມີຄຸນນະພາບສູງທີ່ສາມາດເຂົ້າເຖິງ, ເພື່ອທຸກຄົນໃນສັງຄົມ ແລະ ເຊື່ອຖືໄດ້ ສໍາລັບພົນລະເມືອງ ໃນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນທັງໝົດ ແມ່ນມີບົດບາດອັນສໍາຄັນໃນການເຮັດໃຫ້ເປັນສັງຄົມເພື່ອທຸກຄົນ ພ້ອມກັບການພັດທະນາຕາໜ່າງຂົນສົ່ງ. ພາລະບົດບາດທາງດ້ານສັງຄົມຂອງລະບົບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນໃນປະຈຸບັນ ແມ່ນຫຼຸດນ້ອຍລົງເລື້ອຍໆ ຍ້ອນປັດໄຈພາຍນອກທີ່ເຮັດໃຫ້ມີການປ່ຽນແປງ ລວມທັງການຂັບຂີ່ລົດຈັກ ແລະ ການແຜ່ລະບາດເຊື້ອໂຄວິດ-19. ລະດັບການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ (LoS) ທີ່ຊຸດໂຊມລົງ ຍ້ອນການປ່ຽນແປງດັ່ງກ່າວ ແມ່ນເຮັດໃຫ້ ຈໍານວນຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ການເກັບຄ່າໂດຍສານ ຫຼຸດລົງຕື່ມອີກ, ເຮັດໃຫ້ເກີດມີກະແສທາງລົບຕໍ່ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ. ດັ່ງນັ້ນ, ການຫຼຸດຜ່ອນການໃຊ້ນໍາຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແມ່ນສາມາດກ້າວໄປສູ່ “ຈຸດທີ່ບໍ່ສາມາດກັບຄືນມາໄດ້- point of no return”¹ ຍ້ອນຄໍາຕີຊົມດ້ານລົບ ແລະ ການປ່ຽນແປງ ທີ່ເໜືອການຄວບຄຸມ, ແລະ ສິ່ງທີ່ບໍ່ຄາດຄິດ ກໍ່ຄືນໍາໄປສູ່ການແບ່ງແຍກຂອງສັງຄົມທີ່ຮຸນແຮງຂຶ້ນໂດຍການຂົນສົ່ງນີ້. ໃນຂະນະທີ່ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະເປັນຕົວກະຕຸ້ນໃນການຂົນສົ່ງ, ການແຈກຢາຍການບໍລິການທີ່ບໍ່ຖືກຕ້ອງຕາມພື້ນທີ່ ຈະກາຍເປັນ "ກົນໄກ" ໃນການເສີມຂະຫຍາຍຄວາມບໍ່ສະເໝີພາບກັນທາງດ້ານສັງຄົມ ແລະ ເສດຖະກິດ ໂດຍຜ່ານການບໍລິການທີ່ບໍ່ທົ່ວເຖິງ ແລະ ບໍ່ສະເໝີພາບກັນ ໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ສະນັ້ນ, ການເພີ່ມທະວີການປັບປຸງ ແລະ ການລົງທຶນແບບຍຸດທະສາດໃນລະບົບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະແມ່ນເປັນສິ່ງຈໍາເປັນເພື່ອໃຫ້ “ສິດໃນຕົວເມືອງ”² ແກ່ທຸກຄົນ ລວມທັງ ກຸ່ມຄົນດ້ອຍໂອກາດເຊັ່ນ: ກຸ່ມຄົນລາຍຮັບຕໍ່າ, ຜູ້ມີຄວາມບົກຜ່ອງທາງດ້ານຮ່າງກາຍ, ເດັກນ້ອຍ, ແມ່ຍິງ, ຊົນເຜົ່າ ແລະ ອື່ນໆ. ສະນັ້ນ, ຕ້ອງມີການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ເຂົ້າເຖິງ, ເພື່ອທຸກຄົນໃນສັງຄົມ ແລະ ເຊື່ອຖືໄດ້ ໃຫ້ສະເໝີພາບກັນເພື່ອບັນລຸໃຫ້ເປັນຕົວເມືອງຂອງທຸກຄົນໃນສັງຄົມ.

ເປົ້າໝາຍ 2: ການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະແບບຍືນຍົງ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງທີ່ມີກົນໄກການປະສານງານ

ການບໍລິການ ແລະ ລະບົບຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະແບບຍືນຍົງ ຈະໄດ້ຮັບການປັບປຸງດ້ວຍກົນໄກປະສານງານທີ່ເໝາະສົມ ລະຫວ່າງຜູ້ປະກອບການພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນ. ປະຈຸບັນນີ້, ລະບົບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນໂດຍພື້ນຖານແລ້ວແມ່ນຂຶ້ນກັບການບໍລິການກຸ້ມຕົນເອງຂອງ ລວມ ແລະ ຜູ້ປະກອບການຂົນສົ່ງຍ່ອຍສ່ວນບຸກຄົນເຊັ່ນ: ສອງແຖວ. ການບໍລິການຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງແມ່ນມີຄວາມຈໍາເປັນເພື່ອຮັບປະກັນການເຂົ້າເຖິງກາລະໂອກາດຂອງບຸກຄົນໃນແຕ່ລະວັນ, ແຕ່ລະບົບການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນໃນປະຈຸບັນໄດ້ກະຕຸ້ນໃຫ້ຜູ້ປະກອບການເປັນການສະໜອງການບໍລິການຕາມຄວາມຕ້ອງການ. ດັ່ງທີ່ໄດ້ກ່າວມາຂ້າງເທິງນັ້ນ, ກົນໄກການບໍລິການ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງນີ້ແມ່ນຂ້ອນຂ້າງມີຄວາມສ່ຽງໃນໄລຍະຍາວຕໍ່ກັບການປ່ຽນແປງຂອງເສດຖະກິດພາຍນອກ, ເຊັ່ນ: ການນໍາໃຊ້ຍານພາຫະນະສ່ວນຕົວ ແລະ ການປ່ຽນແປງຄວາມຕ້ອງການຊົ່ວຄາວ (ເຊັ່ນ: ການແຜ່ລະບາດພະຍາດໂຄວິດ-19). ການກໍານົດຂອບເຂດໜ້າທີ່ຂອງການບໍລິການສາທາລະນະ ແລະ ເອກະຊົນທີ່ເປັນທາງການ ແມ່ນຍັງບໍ່ມີຄວາມຊັດເຈນດ້ານສາຍທາງບໍລິການທີ່ທັບຊ້ອນກັນ. ການບໍລິການທີ່ມີປະສິດທິພາບສູງສຸດ ແມ່ນການເຊື່ອມໂຍງການບໍລິການຂົນສົ່ງຍ່ອຍ ກັບ ລະບົບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທັງໝົດ ໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ເນື່ອງຈາກວ່າມີການບໍລິການການຕອບສະໜອງຄວາມຕ້ອງການ ແລະ ຄວາມຄ່ອງຕົວໃນການບໍລິການ (ແທນທີ່ຈະເປັນຄູ່ແຂ່ງກັນທາງດ້ານບໍລິການສາທາລະນະ). ເພື່ອບັນລຸການຮ່ວມມືຢ່າງມີປະສິດທິຜົນລະຫວ່າງຜູ້ປະກອບການທັງພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນ ແມ່ນຕ້ອງໄດ້ມີການປະຕິຮູບການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງຄືນໃໝ່ເພື່ອຄວາມໝັ້ນຄົງ ແລະ ການບໍລິການທີ່ຕໍ່ເນື່ອງ.

¹ Kitamura, R., Golob, F. T., Yamamoto, T., Wu, G. (2000) ‘Accessibility and auto use in a motorized metropolis’. Paper presented at the 79th Transportation Research Board Annual Meeting, Washington.
² Lefebvre, H. (1996). Writings on Cities, translated and edited by Eleonore Kofman and Elizabeth Lebas, Blackwell Publishers.

ເປົ້າໝາຍ 3: ຫຼຸດຜ່ອນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມທີ່ເກີດຈາກການຂົນສົ່ງເພື່ອເປັນສ່ວນໜຶ່ງໃຫ້ແກ່ຄວາມຍືນຍົງຂອງໂລກ

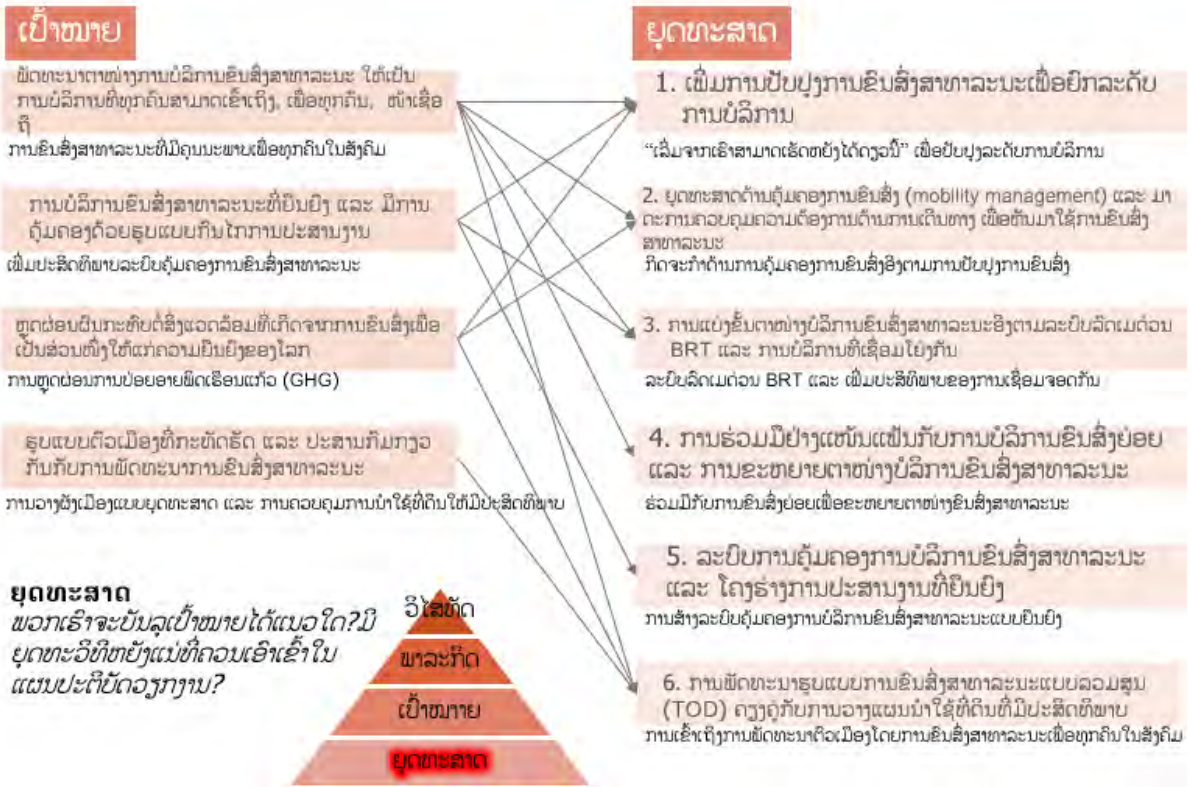
ຜົນກະທົບດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມຂອງການຂົນສົ່ງໃນໂລກຈະຫຼຸດລົງໂດຍຜ່ານການນໍາລະບົບການຂົນສົ່ງແບບຍືນຍົງໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ທີ່ປະກອບສ່ວນຕໍ່ຄວາມຍືນຍົງຂອງໂລກ ແລະ ສະໜັບສະໜູນການຫຼຸດຜ່ອນການປ່ຽນແປງດິນຟ້າອາກາດ. ໃນທົດສະຕະວັດນີ້, ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນໄດ້ຫັນຈາກລົດຈັກສ່ວນຕົວ ເປັນ ລົດໃຫຍ່ສ່ວນຕົວ ເຊິ່ງສົ່ງຜົນກະທົບໄດ້ສ້າງພາລະດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ ເຊັ່ນ: ການປ່ອຍອາຍພິດເຮືອນແກ້ວ (ລວມທັງ CO₂, ແລະ NO_x ແລະ SO_x). ປ່ອຍອາຍພິດ NO_x and SO_x, ສິ່ງຜົນກະທົບທາງລົບຕໍ່ສຸຂະພາບຂອງຜູ້ຢູ່ອາໄສໃນໄລຍະກາງ, ການປ່ອຍອາຍພິດເຮືອນແກ້ວເພີ່ມຂຶ້ນ ຈະເຮັດໃຫ້ໄພພິບັດທໍາມະຊາດຍິ່ງເກີດຂຶ້ນເລື້ອຍໆ ແລະ ຮຸນແຮງ ເຊັ່ນ: ໄພນໍ້າຖ້ວມໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ເນື່ອງຈາກໂລກຮ້ອນໃນໄລຍະຍາວ. ສະນັ້ນ, ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ ສະບັບນີ້ແມ່ນມີເປົ້າໝາຍເພື່ອຫັນປ່ຽນຈາກການໃຊ້ລົດຈັກ ແລະ ລົດສ່ວນຕົວ ເປັນ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ເປັນມິດກັບສິ່ງແວດລ້ອມດ້ວຍການສົ່ງເສີມການຂົນສົ່ງທີ່ບໍ່ແມ່ນກົນຈັກ ລວມທັງການຍ່າງ ແລະ ການຂີ່ລົດຖີບ. ຍິ່ງໄປກວ່ານັ້ນ, ການຊຸກຍູ້ນໍາໃຊ້ພາຫະນະໄຟຟ້າຍັງຈະເປັນຮູບແບບທີ່ມີປະສິດທິຜົນ ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນຜົນກະທົບໂດຍກົງຈາກການຂົນສົ່ງ.

ເປົ້າໝາຍ 4: ຮູບແບບຕົວເມືອງກະທັດຮັດ ແລະ ປະສານກົມກຽວກັນກັບການພັດທະນາການຂົນສົ່ງ

ການວາງແຜນຜັງເມືອງແບບຍຸດທະສາດ ແລະ ການຄວບຄຸມການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນຢ່າງມີປະສິດທິພາບ ທີ່ປະສານກົມກຽວກັບການພັດທະນາການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ເພື່ອບັນລຸຮູບແບບຕົວເມືອງທີ່ກະທັດຮັດຄຽງຄູ່ກັບລະບົບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ມີຄຸນນະພາບສູງໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ການຂັບຂີ່ລົດຈັກໄດ້ຂະຫຍາຍໃນພື້ນທີ່ຢູ່ອາໄສທີ່ມີຄວາມໜາແໜ້ນຕໍ່າ ຢູ່ໃນເຂດຕົວເມືອງຍ່ອຍ ແລະ ບໍລິເວນອ້ອມຮອບ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ໂດຍບໍ່ມີການຄວບຄຸມການວາງແຜນຜັງເມືອງຢ່າງມີປະສິດທິພາບ. ການຂາດຄວາມປະສານກົມກຽວກັນທາງດ້ານຍຸດທະສາດລະຫວ່າງການຂົນສົ່ງ ແລະ ການພັດທະນາຕົວເມືອງຈະເສີມຂະຫຍາຍການກາຍເປັນຕົວເມືອງຍ່ອຍທີ່ບໍ່ເປັນລະບຽບ ແລະ ແບບກະແຈກກະຈາຍ ຢູ່ ໃນເຂດອ້ອມຮອບ ທີ່ບໍ່ເອື້ອອໍານວຍການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ. ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ມີຄຸນນະພາບສູງຈະມີອິດທິພົນ ໃນການບັນລຸຕົວເມືອງເປັນຮູບແບບຕົວເມືອງທີ່ກະທັດຮັດ ແລະ ເປັນລະບຽບລຽບຕາມແລວທາງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນໄລຍະຍາວ. ຮູບແບບຕົວເມືອງນີ້ຈະປັບປຸງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃຫ້ມີຜູ້ໂດຍສານເພີ່ມຂຶ້ນ ແລະ ສາມາດເກັບຄ່າໂດຍສານໄດ້ຫຼາຍຂຶ້ນ. ໂຄງການພັດທະນາຕົວເມືອງ, ເຊັ່ນ: ການວາງແຜນສ້າງຕົວເມືອງຍ່ອຍ ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນການສຸມໃສ່ແຕ່ ຕົວເມືອງ ແລະ ການຂົນສົ່ງໃນໃຈກາງເມືອງ ແລະ ຫັນປ່ຽນໂຄງສ້າງຂອງຕົວເມືອງທີ່ມີຫຼາຍຈຸດສູນກາງ (poly-centric). ການສ້າງກົນໄກວາງແຜນຜັງເມືອງໃຫ້ກົມກຽວກັບໂຄງການລົງທຶນຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແມ່ນເປັນສິ່ງຈໍາເປັນເພື່ອການບັນລຸການພັດທະນາການຂົນສົ່ງແບບຮັດກຸມ (TOD) ໃນຂົງເຂດພັດທະນານັ້ນໆ.

(2) ຍຸດທະສາດ

ເພື່ອບັນລຸວິໄສທັດ, ພາລະກິດ ແລະ 4 ເປົ້າໝາຍທີ່ໄດ້ກໍານົດໃນແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ຂອງວຽກງານການວາງແຜນການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແມ່ນ ມີ 6 ຍຸດທະສາດ ແລະ 2 ຕົວຊີ້ວັດເປົ້າໝາຍ ເຊິ່ງ ຮູບ 11.3-2 ລຸ່ມນີ້ ແມ່ນສະແດງໃຫ້ເຫັນການກ່ຽວໂຍ່ງຂອງເປົ້າໝາຍ ແລະ ຍຸດທະສາດທີ່ໄດ້ກໍານົດໄວ້. ໃນພາກນີ້, ແມ່ນອະທິບາຍເຖິງລາຍລະອຽດຂອງຕົວຊີ້ວັດເປົ້າໝາຍ ແລະ ຍຸດທະສາດ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທິມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ຮູບ 11.3-2 ການກ່ຽວໂຍ່ງລະຫວ່າງ ເປົ້າໝາຍ ແລະ ຍຸດທະສາດ

ຕົວຊີ້ວັດເປົ້າໝາຍ

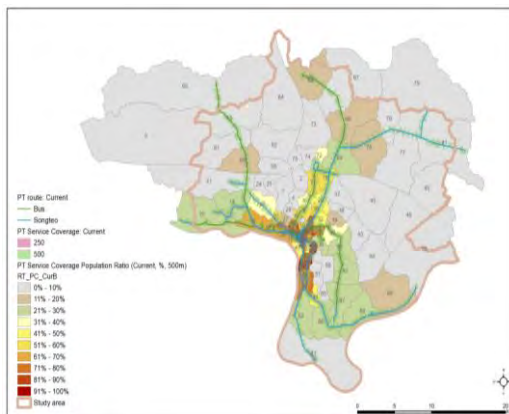
ດັ່ງທີ່ໄດ້ກ່າວມາກ່ອນໜ້ານີ້, ອີງຕາມພາລະກິດ, ວິໄສທັດ ແລະ ຍຸດທະສາດ ທີ່ຕ້ອງບັນລຸ ດ້ວຍແຜນແມ່ບົດສະບັບນີ້ (MP) ແມ່ນໄດ້ກຳນົດສອງ (2) ຕົວຊີ້ວັດເປົ້າໝາຍ ເພື່ອປະເມີນຄວາມຄືບໜ້າຂອງ MP ນີ້ໃນຂົງເຂດວຽກງານການວາງແຜນການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ: 1) ອັດຕາສ່ວນການໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ, ແລະ 2) ການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ຄອບຄຸມການເຂົ້າເຖິງຂອງປະຊາກອນ. ຕາຕະລາງ 11.3-1, ຮູບ 11.3-3 ແລະ ຮູບ 11.3-4 ແມ່ນໄດ້ສະຫຼຸບສະພາບປະຈຸບັນ ແລະ ເປົ້າໝາຍໃນອະນາຄົດ .

ເພື່ອໃຫ້ບັນລຸເປົ້າໝາຍໄປເທື່ອລະກ້າວຈາກອັດຕາສ່ວນການນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ 1.4% ໃນປະຈຸບັນ, ສະນັ້ນ, ເປົ້າໝາຍຂອງອັດຕາສ່ວນການໃຊ້ຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ທີ່ວາງໄວ້ໃນປີ 2040 ແມ່ນ 30.0%. ນອກຈາກນັ້ນ, ເປົ້າໝາຍຂອງການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ຄອບຄຸມການເຂົ້າເຖິງຂອງປະຊາກອນທີ່ອາໄສຢູ່ພາຍໃນລັດສະເໝີ 500 m ຈາກສະຖານີ ຫຼື ບ່ອນລໍຖ້າຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແມ່ນໄດ້ກຳນົດໄວ້ທີ່ 60.0% ໃນປີ 2040 ແລະ ສິ່ງດັ່ງກ່າວແມ່ນໄດ້ຄຳນຶງເຖິງໄລຍະທາງ ທີ່ຜູ້ໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນປະຈຸບັນ ຍ່າງມາແຕ່ສະຖານທີ່ອື່ນ, ເຕັມໃຈທີ່ຈະຍ່າງ ແລະ ໄລຍະທາງທີ່ສາມາດຍ່າງໄດ້ ໃນເຂດເປົ້າໝາຍ (TA).

ຕາຕະລາງ 11.3-1 ຕົວຊີ້ວັດເປົ້າໝາຍ

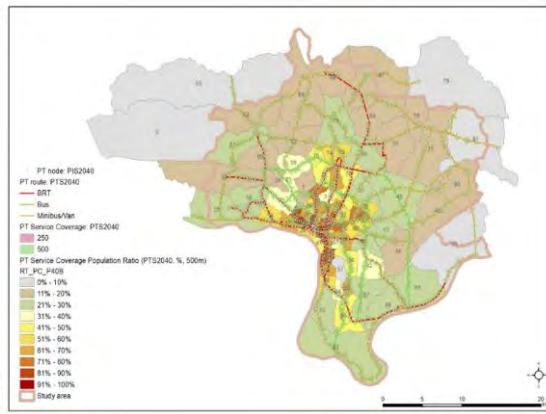
ລດ	ຕົວຊີ້ວັດ/ ກິດຈະກຳ	ປີ 2019	ໄລຍະສັ້ນ (-2027)	ໄລຍະກາງ (-2032)	ໄລຍະຍາວ (-2040)
1	ອັດຕາສ່ວນການໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ	1.4%	10.0%	20.0%	30.0%
2	ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຄອບຄຸມການເຂົ້າເຖິງຂອງປະຊາກອນໃນໄລຍະລັດສະເໝີ 500m ຈາກສະຖານີ ຫຼື ບ່ອນລໍຖ້າຂົນສົ່ງສາທາລະນະ	45.9%	50.0%	55.0%	60.0%

ໝາຍເຫດ: ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຄອບຄຸມການເຂົ້າເຖິງຂອງປະຊາກອນ ໃນປີ 2019 ແມ່ນໄດ້ຄິດໄລ່ອີງຕາມການຕັ້ງຂໍ້ສົມມຸດຖານວ່າລົດຕູ້ ແລະ ລົດສອງແຖວ ຈອດຮັບຜູ້ໂດຍສານ ຢູ່ ທຸກຈຸດ ຕາມສາຍທາງບໍລິການຂໍ້ມູນ: ທີ່ມາງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີ່ມາງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ຮູບ 11.3-3 ການບໍລິການຄອບຄຸມການເຂົ້າເຖິງຂອງປະຊາກອນໃນປີ 2019



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີ່ມາງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ຮູບ 11.3-4 ການບໍລິການຄອບຄຸມການເຂົ້າເຖິງຂອງປະຊາກອນໃນປີ 2040

1) ເພີ່ມການປັບປຸງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະເພື່ອຍົກລະດັບການບໍລິການ

ການປັບປຸງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນຮູບແບບເທື່ອລະກ້າວ ຈະເປັນສິ່ງທີ່ສໍາຄັນໃນການສະໜອງການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະແບບຍືນຍົງ, ສະດວກສະບາຍ ແລະ ດຶງດູດຜູ້ໂດຍສານ. ໃນກໍລະນີຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ລະດັບການບໍລິການການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຫຼຸດລົງ ແມ່ນມີຜົນມາຈາກ ການປ່ຽນແປງທີ່ຫັນໄປໃຊ້ລົດຈັດສ່ວນຕົວ ແລະ COVID-19 ທີ່ເຮັດອັດຕາການໃຊ້ຂົນສົ່ງສາທາລະນະຫຼຸດລົງ ແລະ ການປ່ຽນແປງໃນດ້ານລົບຂອງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ, ເຮັດໃຫ້ເກີດຕອບຮັບທີ່ບໍ່ດີໄລຍະຍາວ. ເພື່ອບັນລຸການສ້າງລະບົບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ທຸກຄົນສາມາດເຂົ້າເຖິງ ແລະ ເຊື່ອຖືໄດ້ໃນອະນາຄົດ ຕ້ອງເລີ່ມຈາກວິທີການທີ່ເພີ່ມການປັບປຸງຍົກລະດັບການບໍລິການ LoS, ແທນທີ່ຈະເປັນວິທີການທາງອ້ອມ. ການປະສົມປະສານຄວາມພະຍາຍາມຕ່າງໆໃນການປັບປຸງນີ້ ແມ່ນເຮັດໃຫ້ມີຜົນຕອບຮັບທີ່ດີຂອງການນໍາໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ເຊິ່ງຈະເຮັດໃຫ້ຈໍານວນຜູ້ໂດຍສານເພີ່ມຂຶ້ນ ແລະ ສິ່ງຜົນກໍາໄລໃຫ້ແກ່ຜູ້ປະກອບການຍິ່ງຂຶ້ນ. ນອກນັ້ນ, ຜູ້ປະກອບການ ຈະມີຄວາມເຂັ້ມທາງດ້ານການເງິນຂອງ ເພື່ອ ການລົງທຶນແບບຍຸດທະສາດສໍາລັບການປັບປຸງລະດັບການບໍລິການ, ເຊິ່ງຈະເຮັດໃຫ້ການນໍາໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະເພີ່ມຂຶ້ນໃນອະນາຄົດຕື່ມອີກ.



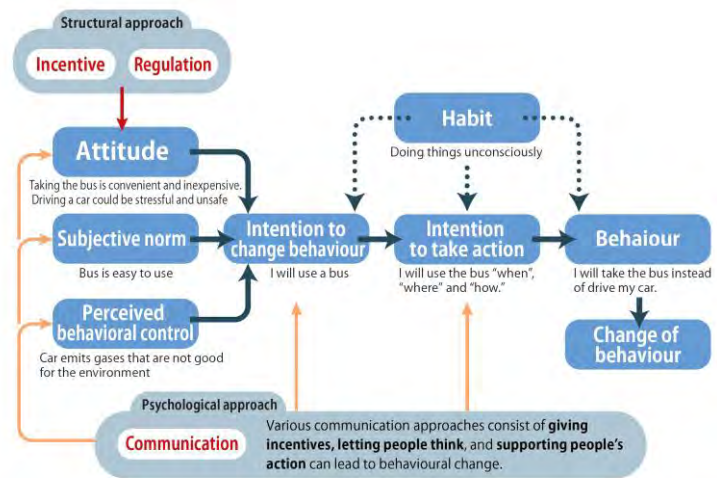
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ຮູບ 11.3-5 ຜົນຕອບຮັບທີ່ດີຂອງການໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

2) ການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງ (mobility management-MM) ແບບຍຸດທະສາດ ແລະ ມາດຕະການຄວບຄຸມຄວາມຕ້ອງການດ້ານການເດີນທາງ ເພື່ອຫັນມາໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

ໄດ້ກໍານົດ ການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງແບບຍຸດທະສາດ (MM) ແລະ ມາດຕະການຄວບຄຸມຄວາມຕ້ອງການດ້ານການເດີນທາງ ໂດຍອີງຕາມການເພີ່ມທະວີການປັບປຸງລະດັບການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ໃນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ.

MM ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວເອີ້ນວ່າເປັນມາດຕະການທີ່ແນໃສ່ການສື່ສານທີ່ຊຸກຍູ້ໃຫ້ຜູ້ຄົນປ່ຽນການເດີນທາງໄປ-ມາຂອງພວກເຂົາ ໄປສູ່ທິດທາງທີ່ເໝາະສົມທາງດ້ານສັງຄົມ ແລະ ສ່ວນບຸກຄົນຫຼາຍຂຶ້ນ ດ້ວຍຄວາມສະໝັກໃຈ ແລະ ມາດຕະການນີ້ແມ່ນເພື່ອກະຕຸ້ນໃຫ້ບຸກຄົນຮັບຮູ້ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງ ແລະ ພຶດຕິກຳການເດີນທາງດ້ວຍຕົນເອງໂດຍຜ່ານວິທີການທາງດ້ານຈິດຕະວິທະຍາ ແລະ ວິທີການສື່ສານຍຸດທະສາດຕາມທີ່ໄດ້ສະແດງ ຮູບ 11.3-6.



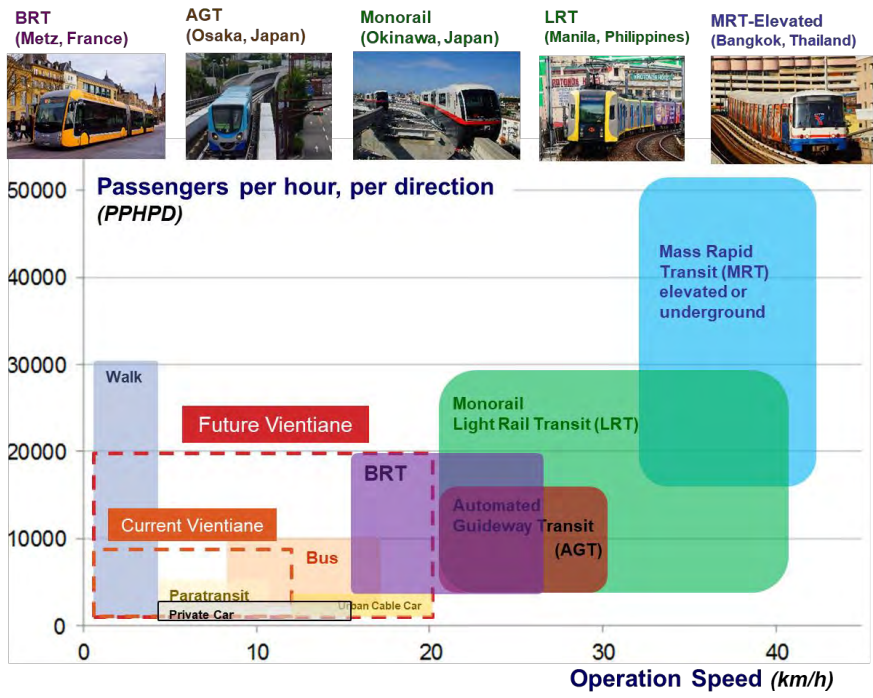
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ປຶ້ມຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງ (JICA).

ຮູບ 11.3-6 ກິນໄກໃນການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງ

ກິດຈະກຳຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງ MM ໃນແຜນແມ່ບົດນີ້ ແນ່ໃສ່ບຸກຄົນທີ່ມັກຈະນຳໃຊ້ຍານພາຫະນະສ່ວນຕົວໃນການເດີນທາງ ແທນທີ່ຈະເປັນການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ຍ້ອນມີພຶດທິຕຳທີ່ຊົນເຄີຍໃນການໃຊ້ລົດຈັກ ຫຼື ລົດໃຫຍ່. ກິດຈະກຳ MM ຄວນແນໃສ່ໃນການເສີມສ້າງຜົນຕອບຮັບທີ່ດີຂອງການນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ໂດຍເຂົ້າເຖິງຜູ້ໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ອາດເປັນໄປໄດ້ ແລະ ຜູ້ໃຊ້ລົດໃຫຍ່ ແລະ ລົດຈັກ ຍອມຮັບໄດ້ ເພື່ອເພີ່ມຈຳນວນຜູ້ໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ສ້າງຜົນກຳໄລທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນໃຫ້ແກ່ຜູ້ປະກອບການ ແລະ ນຳໄປສູ່ການປັບປຸງລະດັບການບໍລິການໃຫ້ດີ ຍິ່ງຂຶ້ນອີກດ້ວຍ.

3) ການແບ່ງຂັ້ນຕາໜ່າງບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະອີງຕາມລະບົບລົດເມດ່ວນ BRT ແລະ ການບໍລິການທີ່ເຊື່ອມໂຍງກັນ

ແຜນການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນອານາຄົດ ທີ່ໄດ້ສະເໜີ ແມ່ນ ເພື່ອແນໃສ່ປັບປຸງໂຄງສ້າງ ແລະ ປັບປຸງລະບົບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນຄືນໃໝ່ ເຊິ່ງລວມມີການສ້າງຂັ້ນຕາໜ່າງບໍລິການ, ການຂະຫຍາຍການບໍລິການ, ແລະ ການເຊື່ອມໂຍງເປັນລະບົບດຽວ. ປະຈຸບັນນີ້, ສາຍທາງບໍລິການລົດເມຢູ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນໃຫ້ບໍລິການຕາມເສັ້ນທາງສາຍຫຼັກ, ສາຍເຊື່ອມຕໍ່ເຂດໃຈກາງເມືອງ ກັບ ເຂດຊານເມືອງທີ່ສຳຄັນ ໂດຍຜ່ານເສັ້ນທາງສາຍເອກ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຂອບເຂດພື້ນທີ່ຂອງສາຍທາງບໍລິການເຫຼົ່ານີ້ແມ່ນມີຂໍ້ຈຳກັດ ເຊິ່ງເຮັດໃຫ້ບາງເຂດບໍ່ສາມາດເຂົ້າເຖິງການບໍລິການ ຍ້ອນບໍ່ມີການຂົນສົ່ງຍ່ອຍ ແລະ ສາຍທາງບໍລິການອ້ອມ. ຍິ່ງໄປກວ່ານັ້ນ, ການບໍລິການທີ່ຊັບຊ້ອນກັນລະຫວ່າງ ສາຍທາງບໍລິການທີ່ລົດເມທີ່ມີຢູ່ ແລະ ສາຍທາງບໍລິການຂອງສອງແຖວ ສາມາດນຳໄປສູ່ການແຂ່ງຂັນທີ່ບໍ່ຈຳເປັນຂອງບັນດາຜູ້ປະກອບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ.



ຮູບ 11.3-7 ການສົມທຽບຮູບແບບການຂົນສົ່ງ ດ້ວຍຈຳນວນຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ຄວາມໄວໃນການບໍລິການ

ດັ່ງອະທິບາຍໃນ ຮູບ 11.3-7 ລະບົບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ມີຢູ່ໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ປະກອບມີ ລົດຂົນສົ່ງຍ່ອຍ ແລະ ລົດເມ ເຊິ່ງຊື່ໃຫ້ເຫັນວ່າ ມີຮູບແບບການຂົນສົ່ງທີ່ບໍ່ພຽງພໍ ເມື່ອປຽບທຽບກັບຮູບແບບການເດີນທາງດ້ວຍຍານພາຫະນະສ່ວນຕົວເຊັ່ນ: ລົດໃຫຍ່ ແລະ ລົດຈັກ, ໂດຍສະເພາະໃນເຂດຕົວເມືອງທີ່ມີຄວາມໜາແໜ້ນຕໍ່າ, ມີຜູ້ໂດຍສານນ້ອຍ. ການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນປະຈຸບັນສະແດງໃຫ້ເຫັນຄວາມໄວໃນການບໍລິການທີ່ຂ້ອນ

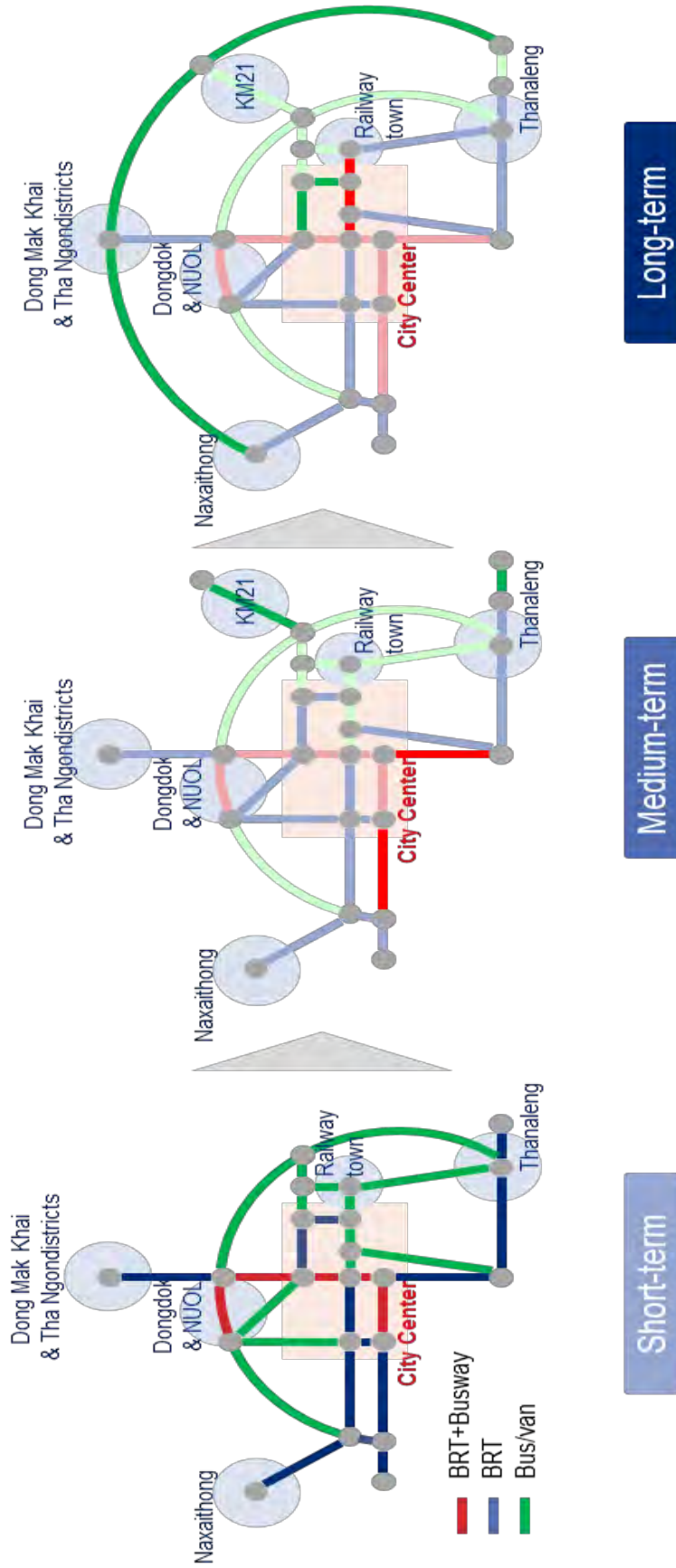
ຂ້າງຈຳກັດເມື່ອປຽບທຽບກັບລົດສ່ວນຕົວ ເຊິ່ງເຮັດໃຫ້ມີການໃຊ້ລົດສ່ວນຕົວເພີ່ມຂຶ້ນ. ເພື່ອແກ້ໄຂສິ່ງທ້າທາຍດັ່ງກ່າວ, ແຜນການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນອະນາຄົດຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນແນໃສ່ເພີ່ມທະວີການບໍລິການທີ່ທົ່ວເຖິງ ຕາມຈຳນວນຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ຄວາມໄວໃນການບໍລິການ. ໂດຍຄຳນຶງເຖິງຂະໜາດປະຊາກອນຂອງເມືອງ ແລະ ການແຈກຢາຍຂອງປະຊາກອນ, ສິ່ງເຫຼົ່ານີ້ແມ່ນຈະບັນລຸໄດ້ໂດຍຜ່ານການບໍລິການລົດເມດ່ວນ (BRT).

ສາຍທາງບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນອະນາຄົດຄວນຈະມີການແບ່ງຂັ້ນບໍລິການ ທີ່ປະກອບດ້ວຍຫຼາຍປະເພດການບໍລິການທີ່ມີເປົ້າໝາຍ ແລະ ໜ້າທີ່ການບໍລິການທີ່ແຕກຕ່າງກັນ ໂດຍອີງໃສ່ລະບົບ BRT ເປັນລະບົບການຂົນສົ່ງຫຼັກ. ການກຳນົດຂອບເຂດສາຍທາງບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ສະເໝີໃນແຜນການໃນອະນາຄົດ ໃນໄລຍະສັ້ນ, ໄລຍະກາງ ແລະ ໄລຍະຍາວ ນີ້ແມ່ນໄດ້ອະທິບາຍໃນ ຮູບ 11.3-8.

ການຄອບຄຸມການບໍລິການ	ຄຸນລະປະໂຫຍກ	ປະຈຸບັນ	ໄລຍະສັ້ນ	ໄລຍະກາງ/ຍາວ
ລະຫວ່າງແຂວງ	ບໍລິການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານໄລຍະທາງໄກ ລະຫວ່າງ ວຽງຈັນ ແລະ ເມືອງອື່ນໆ	ລົດເມ/ ສອງແຖວ ລະຫວ່າງເມືອງ	ລົດເມ/ ສອງແຖວ ລະຫວ່າງເມືອງ	ລົດເມ/ ບໍລິການເອີ້ນລົດ ລະຫວ່າງເມືອງ
ສາຍທາງຫຼັກ (Trunk routes)	ແລວທາງການຂົນສົ່ງສາຍເອກລຽບຕາມຖະໜົນສາຍຫຼັກຕັດຈາກໃຈກາງເມືອງໄປຫາ ຕົວເມືອງຍ່ອຍ	ລົດເມ	ລົດເມດ່ວນ BRT	ລົດເມດ່ວນ BRT
ສາຍທາງສຳຮອງ (Semi-trunk routes)	ແລວທາງການຂົນສົ່ງເລັກນ້ອຍທີ່ການບໍລິການຂອງສາຍທາງຫຼັກບໍ່ສາມາດເຂົ້າເຖິງ	ສອງແຖວ + ລົດຖີ່	ລົດເມ	ລົດເມ
ສາຍທາງອ້ອມ (Circular routes)	ແລວທາງການຂົນສົ່ງໄປທົດທາງອ້ອມລຽບຕາມບັນດາເສັ້ນທາງວົງແຫວນລະຫວ່າງບັນດາຕົວເມືອງຍ່ອຍ	ຕຸກໆ + ຈຳໂປ + MC	ສອງແຖວ + ສອງແຖວໄຟຟ້າ + ລົດຖີ່	ສອງແຖວໄຟຟ້າ + ລົດຖີ່
ສາຍທາງຍ່ອຍ (Feeder routes)	ການບໍລິການຕາມສາຍທາງຍ່ອຍຢືນໃສ່ສາຍທາງຫຼັກ ແລະ ສາຍທາງອ້ອມໂດຍສະເພາະ ສາຍທາງລົດເມດ່ວນ BRT	ຕຸກໆ + ຈຳໂປ + MC	ຕຸກໆ + ຈຳໂປ + MC	ບໍລິການເອີ້ນລົດ + ຕຸກໆໄຟຟ້າ

ຮູບ 11.3-8 ຂອບເຂດການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

ເພື່ອບັນລຸໃນການຫັນປ່ຽນການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະເທື່ອລະກ້າວ, ດັ່ງອະທິບາຍໃນ ຮູບ 11.3-9, ແມ່ນໄດ້ສະເໜີການສ້າງ ແລະ ຂະຫຍາຍສາຍທາງບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ຢູ່ ເສັ້ນທາງສາຍຫຼັກ ໃນຮູບແບບເທື່ອລະກ້າວ ເພື່ອສະໜອງຜົນປະໂຫຍດອັນຫຼາກຫຼາຍຂອງລະບົບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ມີຄຸນນະພາບສູງໄປສູ່ຂອບເຂດທີ່ກວ້າງຂວາງ. ແລະ ເພື່ອແນໃສ່ການຂະຫຍາຍປະເພດການບໍລິການ ແລະ ການບໍລິການທີ່ທົ່ວເຖິງ ໂດຍຜ່ານຮູບແບບການຂົນສົ່ງແບບຍືນຍົງ ທີ່ເໝາະສົມກັບຄວາມຕ້ອງການໃນການເດີນທາງ ແລະ ສະພາບການທ້ອງຖິ່ນ.



ຮູບ 11.3-9 ການພັດທະນາເທື່ອລະກ້າວ ຂອງ ສາຍທາງຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ຢູ່ ຕາມເສັ້ນທາງສາຍຫຼັກ

4) ການຮ່ວມມືຢ່າງແໜ້ນແຟ້ນກັບການບໍລິການຂົນສົ່ງຍ່ອຍ ແລະ ຂະຫຍາຍຕາໜ່າງບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

ການບໍລິການຂົນສົ່ງຍ່ອຍ ເຊັ່ນ: ສອງແຖວ, ຕຸກໆ ແລະ ຈໍາໂບ ທີ່ໃຫ້ບໍລິການໂດຍພາກສ່ວນເອກະຊົນ ແລະ ສ່ວນບຸກຄົນ ແມ່ນມີບົດບາດສໍາຄັນໃນການສະໜອງການເຂົ້າເຖິງການບໍລິການຂອງປະຊາຊົນໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນໃນລັກສະນະການບໍລິການທີ່ຕອບສະໜອງຄວາມຕ້ອງການ. ໂດຍສະເພາະ, ປະເພດຂອງການບໍລິການນີ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນຈຸດດີທີ່ສໍາຄັນໃນເຂດທີ່ຢູ່ອາໄສທີ່ມີຄວາມໜາແໜ້ນຕໍ່າ ແລະ ຄວາມຕ້ອງການການຂົນສົ່ງຕໍ່າ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຜົນກະທົບຂອງພະຍາດໂຄວິດ-19 ຕໍ່ຮູບແບບການເດີນທາງໃນຕົວເມືອງໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນເຮັດໃຫ້ຈໍານວນພາຫະນະບໍລິການ ຢູ່ໃນສະມາຄົມ ຫຼຸດລົງຫຼາຍ ເນື່ອງຈາກມີຄວາມສ່ຽງດ້ານທຸລະກິດ. ສິ່ງເຫຼົ່ານັ້ນຈະນໍາໄປສູ່ລະດັບການບໍລິການຂອງການຂົນສົ່ງຍ່ອຍຫຼຸດລົງ, ດັ່ງນັ້ນ ເຮັດໃຫ້ລະດັບການບໍລິການຂອງລະບົບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໂດຍລວມ ກໍ່ຫຼຸດລົງເຊັ່ນດຽວກັນ.

ການຮ່ວມມືຢ່າງແໜ້ນແຟ້ນກັບການບໍລິການຂົນສົ່ງຍ່ອຍ ແມ່ນມີຄວາມຈໍາເປັນ ເພື່ອຮັກສາການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ດ້ວຍການເພີ່ມທະວີການລວມເອົາຜູ້ປະກອບການເອກະຊົນ. ການຮ່ວມມືນີ້ນໍາພາໂດຍພາກລັດ ເພາະຜູ້ໃຫ້ບໍລິການຢ່າງເປັນທາງການ, ລວມ, ຍັງມີຄວາມສ່ຽງດ້ານການເງິນ ຍ້ອນຈໍານວນຜູ້ໂດຍສານຫຼຸດລົງຫຼາຍ ແລ ມີລະບົບການຄຸ້ມຄອງທີ່ກຸ້ມຕົນເອງ. ສະນັ້ນ, ດັ່ງສະແດງໃນ ຕາຕະລາງ 11.3-2 ແມ່ນໄດ້ສະເໜີຮູບແບບທີ່ອະນາໄມໃນການເພີ່ມທະວີເຊື່ອມໂຍ່ງການບໍລິການກັບການຂົນສົ່ງສອງແຖວ ໃຫ້ເປັນການຂົນສົ່ງສາທາລະນະແບບທາງການ.

ຕາຕະລາງ 11.3-2 ໂຄງຮ່າງການບໍລິການຂອງສອງແຖວ

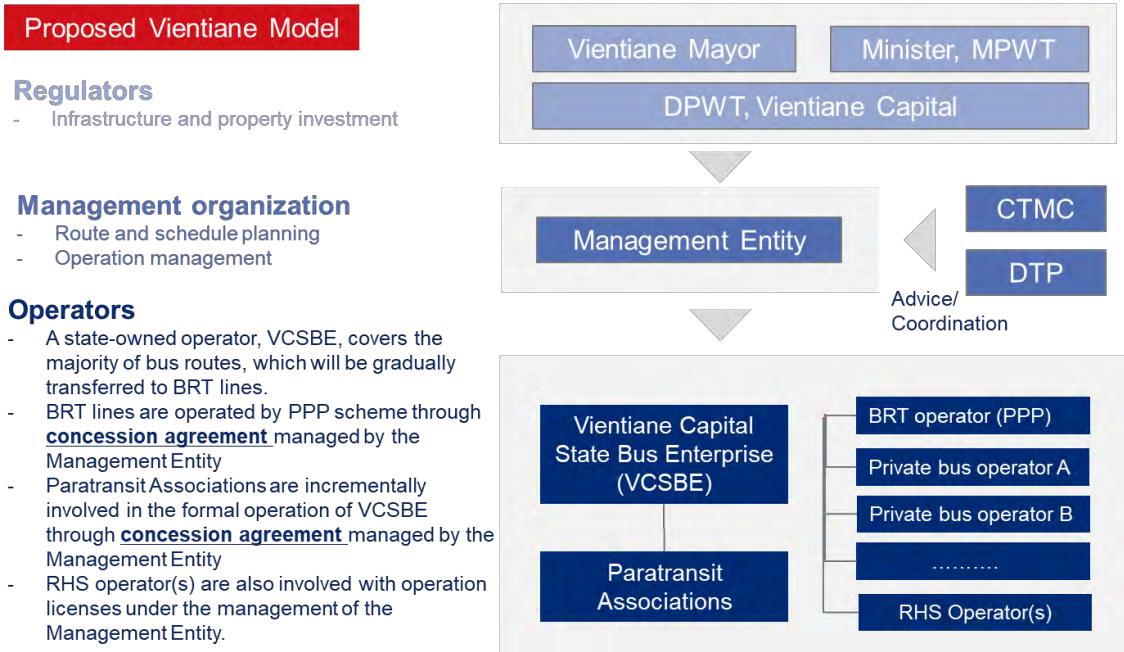
ໄລຍະ	ຂັ້ນຕອນ	ແຜນວຽກ
ໄລຍະສັ້ນ	ຂັ້ນຕອນ 1	ໂຄງການຮ່ວມມືບໍລິການກັບຜູ້ປະກອບການສອງແຖວ - ຄ່າໂດຍສານ, ຕາຕະລາງເວລາບໍລິການ, ບ່ອນຈອດລົດເມ, ແຜນທີ່ສາຍທາງ, ແລະອື່ນໆ.
ໄລຍະກາງ	ຂັ້ນຕອນ 2	ໂຄງການເຊື່ອມໂຍ່ງການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະກັບສອງແຖວ ໂດຍໃຊ້ສອງແຖວທີ່ມີຢູ່
ໄລຍະຍາວ	ຂັ້ນຕອນ 3	ໂຄງການປ່ຽນຖ່າຍລົດສອງແຖວ ເຊັ່ນ: ສອງແຖວໄຟຟ້າ ເພື່ອສະໜອງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ສະດວກສະບາຍ ແລະ ຍືນຍົງ.

5) ລະບົບການຄຸ້ມຄອງການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ໂຄງຮ່າງການປະສານງານທີ່ຍືນຍົງ

ການປະຕິຮູບດ້ານສະຖາບັນການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະແມ່ນມີຄວາມຈໍາເປັນເພື່ອບັນລຸລະບົບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແບບຍືນຍົງ ແລະ ລາຄາທີ່ເໝາະສົມ ໂດຍສະເພາ ຄວາມຈໍາເປັນໃນການຮ່ວມມືກັບພາກເອກະຊົນພາຍໃຕ້ການຄວບຄຸມທີ່ເໝາະສົມຂອງພາກລັດ. ສະນັ້ນ, ການປະຕິຮູບສະຖາບັນບໍ່ພຽງແຕ່ເນັ້ນໃສ່ ລວມ ແຕ່ກວມເອົາການຄຸ້ມຄອງລະບົບຂົນສົ່ງສາທາລະນະທົ່ວນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ດັ່ງອະທິບາຍໃນ ຮູບ 11.3-10, ແມ່ນສະເໜີໃຫ້ສ້າງເປັນລະບົບ ສາມຊັ້ນ (ໂມເດລວຽງຈັນ) ໃນອະນາຄົດ ທີ່ປະກອບມີ ຜູ້ຄຸ້ມຄອງ, ອົງການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ຜູ້ໃຫ້ບໍລິການ ເພື່ອຄຸ້ມຄອງບັນດາຜູ້ໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ປະກອບມີ ລວມ, ພາກສ່ວນເອກະຊົນ, ຜູ້ໃຫ້ບໍລິການລົດເມດ່ວນ ແລະ ຜູ້ດໍາເນີນທຸລະກິດເອີ້ນລົດ.

a) ຜູ້ຄຸ້ມຄອງ: ພາຍໃຕ້ການລິເລີ່ມຂອງທ່ານເຈົ້າຄອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ລັດຖະມົນຕີຂອງກະຊວງ ຍທຂ, ພະແນກ ຍທຂ ແລະ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຕ້ອງປະສານສົມທົບກັນກ່ຽວກັບການລົງທຶນ ແລະ ໂຄງລ່າງພື້ນຖານທັງໝົດ. ພາກສ່ວນເຫຼົ່ານັ້ນ ຈະປະສານງານກັນເພື່ອປັບປຸງການບໍລິການ ແລະ ໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ອີງຕາແຜນໄລຍະທີ່ລະບຸໃນແຜນແມ່ບົດສະບັບນີ້.

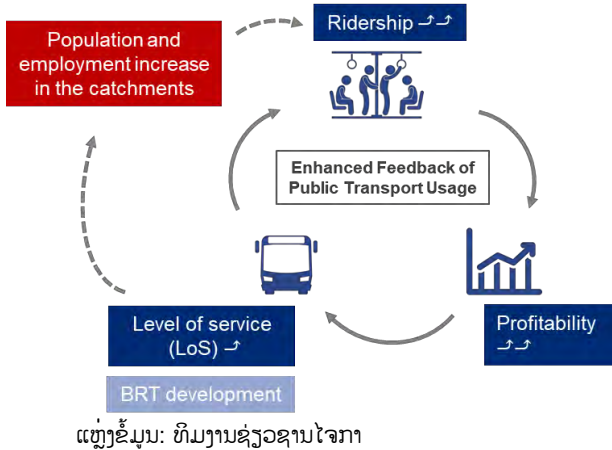
- b) ອົງການຄຸ້ມຄອງ:** ໄດ້ສະເໜີໃຫ້ແຕ່ງຕັ້ງໜ່ວຍງານຄຸ້ມຄອງສະເພາະ ເພື່ອຄຸ້ມຄອງການວາງແຜນສາຍທາງບໍລິການ ແລະ ຕາຕະລາງເວລາບໍລິການ ພ້ອມກັບການຄຸ້ມຄອງການບໍລິການທັງໝົດ ເພື່ອໃຫ້ມີການບໍລິການທີ່ທົ່ວເຖິງທົ່ວ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ການສ້າງຕັ້ງໜ່ວຍງານຄຸ້ມຄອງສະເພາະແມ່ນມີຈຸດປະສົງເພື່ອຕິດຕາມສະພາບການໃຫ້ ບໍລິການຕົວຈິງໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບສັນຍາທີ່ເຫັນດີຮ່ວມກັນກັບຜູ້ປະກອບການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ. ໜ່ວຍ ງານຄຸ້ມຄອງສະເພາະນີ້ ແມ່ນເປັນໜ່ວຍງານສໍາຄັນໃນການເຊື່ອມໂຍ່ງລະບົບການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ໃຫ້ ເປັນລະບົບດຽວກັນ ແລະ ໃຊ້ທຸກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ພ້ອມກັນນັ້ນ, ການສ້າງຄວາມສາມາດຂອງໜ່ວຍງານຄຸ້ມ ຄອງນີ້ແມ່ນເປັນສິ່ງສໍາຄັນເພື່ອໃຫ້ມີຄວາມເຂັ້ມແຂງໃນການປະສານງານກັບພາກສ່ວນ ແລະ ຜູ້ປະກອບການທີ່ ກ່ຽວຂ້ອງ ເພື່ອຈັດວາງລະບົບການຄຸ້ມຄອງຂົນສົ່ງສາທາລະນະທັງໝົດ ໃນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ.
- c) ຜູ້ໃຫ້ບໍລິການ:** ລລມ ແມ່ນວາງແຜນໃຫ້ບໍລິການສາຍທາງເກືອບທັງໝົດ ເຊິ່ງຈະຊ່ວຍຍົກລະດັບການບໍລິການ ລົດເມດ່ວນ ໃນ ໄລຍະຍາວ. ການສະເໜີນີ້ແມ່ນສືບເນື່ອງມາຈາກສາຍທາງບໍລິການລົດເມດ່ວນແມ່ນຈະຈັດຕັ້ງດ້ວຍ ຮູບແບບຮ່ວມມືລະຫວ່າງພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນ (PPP) ໂດຍຜ່ານການເຊັນສັນຍາສໍາປະທານ ທີ່ຄຸ້ມຄອງໂດຍ ໜ່ວຍງານຄຸ້ມຄອງນັ້ນໆ. ນອກຈາກນັ້ນ, ຍັງໄດ້ສະເໜີການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງສະມາຄົມຂົນສົ່ງຢ່ອຍ, ໂດຍສະເພາະ ສະມາຄົມສອງແຖວ ຮ່ວມມືກັບ ລລມ ເພື່ອເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງການບໍລິການລົດເມຂັ້ນພື້ນຖານໃນນະຄອນຫຼວງວຽງ ຈັນ. ການບໍລິການນີ້ແມ່ນສະເໜີໃຫ້ຄຸ້ມຄອງໂດຍສັນຍາສໍາປະທານໃນວິທີການດຽວກັນກັບສາຍທາງບໍລິການ ລົດເມດ່ວນ BRT. ແລະ ຜູ້ດໍາເນີນທຸລະກິດເອີ້ນລົດ (RHS) ຄວນມີການຈັດຕັ້ງຢ່າງຕັ້ງໜ້າ ໂດຍມີໃບອະນຸຍາດທີ່ ເຫມາະສົມ ແລະ ຄຸ້ມຄອງໂດຍໜ່ວຍງານຄຸ້ມຄອງ. ລະບົບການຈັດຕັ້ງນີ້ຄວນມີ ຜູ້ດໍາເນີນທຸລະກິດເອີ້ນລົດ ເພື່ອຈັດ ວາງການຄຸ້ມຄອງຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃຫ້ເໝາະສົມ.



ຮູບ 11.3-10 ສະເໜີກອບໂຄງຮ່າງການຈັດຕັ້ງລະບົບຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ໃນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

6) ການພັດທະນາການຂົນສົ່ງເຊື່ອມໂຍ່ງທຸກຮູບແບບການຂົນສົ່ງ (TOD) ຄຽງຄູ່ກັບການວາງແຜນນໍາໃຊ້ທີ່ດິນທີ່ມີປະສິດທິພາບ

ຮູບແບບຕົວເມືອງກະທັດຮັດ ແລະ ການພັດທະນາອ້ອມຮອບບ່ອນລໍຖ້າການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແມ່ນສາມາດເພີ່ມຈໍານວນຜູ້ໃຊ້ໄດ້ ຍ້ອນມີຜູ້ຄົນອາໄສຢູ່ເຂດອ້ອມຮອບການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ຍັງລວມເຖິງຜູ້ຂີ່ທີ່ມີປາຍທາງ ເຊັ່ນ: ສະຖານທີ່ທຸລະກິດ ແລະ ການຄ້າທີ່ຈະຕັ້ງຢູ່ໃກ້ກັບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະນັ້ນໆ. ດັ່ງນັ້ນ, ການພັດທະນາຂົນສົ່ງແບບຮັດກຸມ TOD ຈະສາມາດຟື້ນຟູການບໍລິການຄົນໃຫມ່ ແລະ ມີຄວາມຍືນຍົງ ພ້ອມທັງເພີ່ມກໍາໄລໃຫ້ຜູ້ໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ເຮັດໃຫ້ພວກເຂົາສາມາດລົງທຶນໃນການປັບປຸງລະດັບການບໍລິການ LoS ແລະ ເສີມສ້າງ TOD ຕື່ມອີກໃນຂົງເຂດທີ່ພັດທະນາໃໝ່ ດ້ວຍສາຍທາງບໍລິການລົດເມດ່ວນ BRT ໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ທີ່ໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ມີຄຸນນະພາບສູງ. ດັ່ງນັ້ນ, ດັ່ງທີ່ອະທິບາຍໃນ ຮູບ 11.3-11, TOD ສາມາດກາຍເປັນວິທີການທີ່ມີປະສິດທິພາບໃນການຫັນການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ມີທ່າອ່ຽງທີ່ຫຼຸດລົງ ໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ໄປໃນທາງທີ່ດີຂຶ້ນ ແລະ ສ້າງຜົນຕອບຮັບທີ່ດີໃນການນໍາໃຊ້ໄລຍະຍາວ. ສະນັ້ນ, ແຜນແມ່ບົດສະບັບນີ້ຈຶ່ງສະເໜີ ວິທີການ TOD ທີ່ກົມກຽວກັບການລົງທຶນ BRT ຢູ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ດ້ວຍການເຊື່ອມໂຍ່ງຍຸດທະສາດການວາງຜັງເມືອງ ແລະ ການວາງແຜນນໍາໃຊ້ທີ່ດິນ.



ຮູບ 11.3-11 ເສີມສ້າງການນໍາໃຊ້ຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ດ້ວຍ TOD

11.3.3 ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ

(1) ເປົ້າໝາຍ

ເປົ້າໝາຍ 1: ການພັດທະນາຕາໜ່າງບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ໃຫ້ເປັນການບໍລິການທີ່ທຸກຄົນສາມາດເຂົ້າເຖິງ, ເພື່ອທຸກຄົນໃນສັງຄົມ ແລະເຊື່ອຖືໄດ້

ການບໍລິການຂົນສົ່ງທີ່ສາມາດເຂົ້າເຖິງ, ເພື່ອທຸກຄົນໃນສັງຄົມ, ເຊື່ອຖືໄດ້, ແລະ ມີຄຸນນະພາບສູງ ສໍາລັບທຸກຄົນໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຈະມີບົດບາດສໍາຄັນໃນການສ້າງສັງຄົມແບບລວມໝູ່ໃຫ້ສໍາເລັດ ໂດຍຜ່ານການພັດທະນາຕາໜ່າງເສັ້ນທາງທີ່ຂະຫຍາຍຕົວ. ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນໃນປະຈຸບັນ ແມ່ນຍັງມີລັກສະນະບໍ່ເຊື່ອມຕໍ່ກັນ ເຊິ່ງບາງພາກສ່ວນກໍ່ຍັງບໍ່ທັນໄດ້ຖືກພັດທະນາ ແລະ ບາງສ່ວນຂອງໜ້າທາງກໍ່ຍັງບໍ່ກວ້າງພໍທີ່ຈະສາມາດຮອງຮັບການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ. ນອກຈາກນັ້ນ, ຍັງມີບາງສ່ວນຂອງເສັ້ນທາງທີ່ຄວາມອາດສາມາດໃນຮອງຮັບການສັນຈອນຫຼຸດລົງ ແລະ ມີຄວາມແອອັດເກີດຂຶ້ນ ຍ້ອນຂາດການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ. ເພື່ອແກ້ໄຂການສັນຈອນຕິດຂັດນີ້ ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງຕ້ອງໄດ້ຮັບການປັບປຸງໄປຕາມຂັ້ນຕອນ, ຄຽງຄູ່ກັບການປັບປຸງເທື່ອລະບາດກ້າວ ແລະ ການລົງທຶນແບບຍຸດທະສາດໃນລະບົບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ.

ເປົ້າໝາຍ 2: ການບໍລິການຂົນສົ່ງທີ່ທົນທານຕໍ່ການປ່ຽນແປງດິນຟ້າອາກາດ ແລະ ປອດໄພ

ຜົນກະທົບຈາກການປ່ຽນແປງດິນຟ້າອາກາດໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນ ແລະ ໄດ້ເພີ່ມທະວີຄວາມຮຸນແຮງຕໍ່ຄວາມເສຍຫາຍທີ່ເກີດຈາກໄພພິບັດທໍາມະຊາດໃນທົ່ວໂລກ. ການບໍລິການຂົນສົ່ງທີ່ປອດໄພ, ເຊື່ອຖືໄດ້ ແລະ ທົນທານຕໍ່ດິນຟ້າອາກາດສໍາລັບທຸກຄົນໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນມີບົດບາດສໍາຄັນໃນການສ້າງສັງຄົມແບບລວມໝູ່ໃຫ້ສໍາເລັດ ໂດຍຜ່ານການພັດທະນາຕາໜ່າງເສັ້ນທາງແບບຍຸດທະສາດ. ໃນໄລຍະຜ່ານມາ, ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ປະສົບກັບຄວາມເສຍຫາຍຈາກໄພນໍ້າຖ້ວມ ເຊິ່ງມັກຈະເກີດຈາກພາຍຸໄຕ້ຝຸ່ນ. ເພື່ອຫຼີກລ່ຽງ ຫຼື ຫຼຸດຜ່ອນຜົນກະທົບຈາກການປ່ຽນແປງດິນຟ້າອາກາດນັ້ນ ແມ່ນຈໍາເປັນຕ້ອງໄດ້ມີການສ້າງທາງເລືອກຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ລວມທັງການບໍລິການຂົນສົ່ງທີ່ໜັ້ນຄົງ ແລະ ທົນທານຕໍ່ການປ່ຽນແປງດິນຟ້າອາກາດ.

ເປົ້າໝາຍ 3: ຫຼຸດຜ່ອນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມທີ່ເກີດຈາກການຂົນສົ່ງເພື່ອເປັນສ່ວນໜຶ່ງໃຫ້ແກ່ຄວາມຍືນຍົງຂອງໂລກ

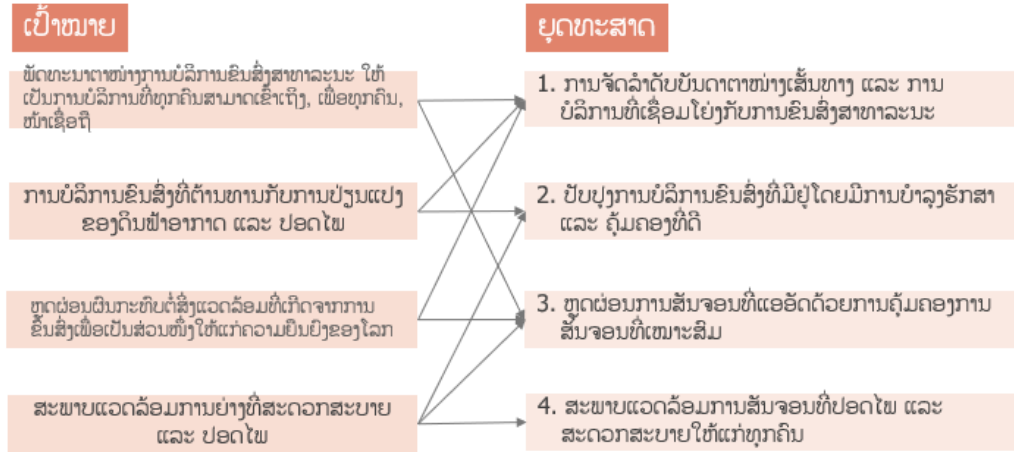
ລະບົບການຂົນສົ່ງແບບຍືນຍົງໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຄາດວ່າຈະຊ່ວຍຫຼຸດຜ່ອນການສ້າງພາລະໃຫ້ສິ່ງແວດລ້ອມທີ່ເກີດຈາກການຂົນສົ່ງໃນທົ່ວໂລກ ແລະ ມີສ່ວນຮ່ວມໃນການເຮັດໃຫ້ເກີດມີຄວາມຍືນຍົງ ແລະ ຫຼຸດຜ່ອນການປ່ຽນແປງດິນຟ້າອາກາດໃນລະດັບໂລກ. ໃນທົດສະວັດທີ່ຜ່ານມາ, ການນໍາໃຊ້ຍານພາຫະນະກົນຈັກໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ໄດ້ຫັນປ່ຽນຈາກການນໍາໃຊ້ລົດຈັກມາເປັນການນໍາໃຊ້ລົດໃຫຍ່ເປັນຫຼັກ, ແລະ ການສ້າງພາລະໃຫ້ສິ່ງແວດລ້ອມທີ່ເກີດຈາກການຂົນສົ່ງ, ລວມທັງການປ່ອຍອາຍພິດເຮືອນແກ້ວ (ເຊັ່ນ ກາສກາກໂບນິກ (CO₂)) ແລະ ມົນລະພິດທາງອາກາດອື່ນໆ (ເຊັ່ນ: ກາສນິໂຕຣແຊນ (NO_x), ແລະ ກາສຊຸນຟູຣິກ (SO_x)) ແມ່ນຍັງເພີ່ມຂຶ້ນເລື້ອຍໆ. ໂດຍສະເພາະ, ການປ່ອຍອາຍພິດກາສນິໂຕຣແຊນ (NO_x), ແລະ ກາສຊຸນຟູຣິກ (SO_x) ໄດ້ສົ່ງຜົນກະທົບຕໍ່ສຸຂະພາບຂອງຜູ້ຢູ່ອາໄສໃນໄລຍະກາງ. ໃນກໍລະນີຂອງອາຍພິດເຮືອນແກ້ວ ກໍ່ຍັງເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງໃນໄລຍະຍາວ ເຊິ່ງເປັນສ່ວນທີ່ເຮັດໃຫ້ເກີດພາວະໂລກຮ້ອນ ແລະ ໃນກໍລະນີຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ກໍ່ມີສ່ວນທີ່ເຮັດໃຫ້ເພີ່ມຄວາມຖີ່ຂອງການເກີດໄພທໍາມະຊາດ ແລະ ທັງຍັງເພີ່ມທະວີຄວາມຮຸນແຮງຕໍ່ຄວາມເສຍຫາຍ ເຊັ່ນ ໄພນໍ້າຖ້ວມ ເປັນຕົ້ນ. ດັ່ງນັ້ນ, ແຜນການຂົນສົ່ງທາງບົກຈະຫຼຸດຜ່ອນ ຫຼື ແກ້ໄຂການສັນຈອນທີ່ແອອັດ ໂດຍການປັບປຸງຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ແລະ ເພີ່ມຂີດຄວາມສາມາດໃນການສັນຈອນຜ່ານການປັບປຸງທາງແຍກ. ແຜນການດັ່ງກ່າວ ຍັງມີຈຸດປະສົງເພື່ອສົ່ງເສີມການຂົນສົ່ງທີ່ບໍ່ໃຊ້ກົນຈັກເຊັ່ນ: ການຢ່າງ ແລະ ການຂີ່ລົດຖີ ໂດຍການປັບປຸງທາງຢ່າງ ແລະ ທາງລົດຖີບ, ແລະ ເພື່ອບັນລຸການຫັນປ່ຽນຈາກການນໍາໃຊ້ຍານພາຫະນະສ່ວນຕົວມານໍາໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ເປັນມິດກັບສິ່ງແວດລ້ອມ. ການສົ່ງເສີມການນໍາໃຊ້ຍານພາຫະນະໄຟຟ້າ ຈະສາມາດຫຼຸດຜ່ອນຜົນກະທົບທາງກົງຈາກການປ່ອຍອາຍພິດຂອງຍານພາຫະນະໄດ້ຢ່າງມີປະສິດຕິພາບ.

ເປົ້າໝາຍ 4: ສະພາບແວດລ້ອມການຍ່າງທີ່ສະດວກສະບາຍ ແລະ ປອດໄພ

ສະພາບແວດລ້ອມໃນການຍ່າງທີ່ປອດໄພ ແລະ ສະດວກສະບາຍ ຈະສາມາດສ້າງໃຫ້ຕົວເມືອງມີຊີວິດຊີວາ ແລະ ມີ ບັນຍາກາດທີ່ສາມາດຍ່າງໄດ້ຢ່າງເພີດເພີນສໍາລັບທຸກຄົນ ແລະ ນອກຈາກນັ້ນ ຍັງຈະຊ່ວຍຫຼຸດຜ່ອນການສ້າງພາລະໃຫ້ ສິ່ງແວດລ້ອມທີ່ເກີດຈາກການສັນຈອນໃນທົ່ວໂລກ. ພ້ອມທັງປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນການສົ່ງເສີມສຸຂະພາບທີ່ດີຂຶ້ນຂອງ ພົນລະເມືອງໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ສ້າງແຜນຈະລາຈອນທາງບົກ, ທາງຍ່າງ ແລະ ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກອື່ນໆ ໃຫ້ມີສະພາບແວດລ້ອມທີ່ມີຄວາມສະດວກສະບາຍ ແລະ ປອດໄພໃນການຍ່າງສໍາລັບທຸກຄົນ, ລວມທັງຄົນຍ່າງ, ຜູ້ ພິການ, ແລະ ຜູ້ສູງອາຍຸ. ນອກຈາກນັ້ນ, ກໍ່ເພື່ອສົ່ງເສີມການນໍາໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ປັບປຸງສະພາບແວດ ລ້ອມໃນສູນປ່ຽນຖ່າຍຜູ້ໂດຍສານຂົນສົ່ງສາທາລະນະ.

(2) ດ້ານຍຸດທະສາດ

ໃນການວາງແຜນການຂົນສົ່ງທາງບົກ ໄດ້ມີການກຳນົດເອົາ 4 ຍຸດທະສາດ ເພື່ອບັນລຸວິໄສທັດ, ພາລະກິດ, ແລະ ສີ່ເປົ້າໝາຍທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງສະບັບນີ້. ຄວາມກ່ຽວໂຍ່ງລະຫວ່າງເປົ້າໝາຍ ແລະ ຍຸດທະສາດ ແມ່ນສະແດງໃຫ້ເຫັນໃນຮູບຂ້າງລຸ່ມນີ້. ລາຍລະອຽດຂອງແຕ່ລະຍຸດທະສາດ ແມ່ນອະທິບາຍໃນພາກນີ້ໃນພາຍຫຼັງ.



ຮູບ 11.3-12 ການກ່ຽວໂຍ່ງລະຫວ່າງ ເປົ້າໝາຍ ແລະ ຍຸດທະສາດ

1) ການຈັດລຳດັບບັນດາຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ແລະ ການບໍລິການທີ່ເຊື່ອມໂຍ່ງກັບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

ເພື່ອບັນລຸການບໍລິການຂົນສົ່ງທີ່ຍືນຍົງ, ສະດວກສະບາຍ, ແລະ ໜ້າດຶງດູດ ແມ່ນຕ້ອງໄດ້ສ້າງຕາໜ່າງເສັ້ນທາງຕາມລຳດັບຊັ້ນ ໂດຍມີໜ້າທີ່ບົດບາດທີ່ກຳນົດຢ່າງຈະແຈ້ງໃນການພັດທະນາຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ. ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວ ໃນເສັ້ນທາງໜຶ່ງໆ ຈະປະກອບມີການສັນຈອນ, ການເຂົ້າອອກເສັ້ນທາງ, ແລະ ຮູບແບບການນຳໃຊ້ພື້ນທີ່ເສັ້ນທາງ ແລະ ການພັດທະນາ ແລະ ການເຊື່ອມໂຍ່ງຂອງເສັ້ນທາງທີ່ເໝາະສົມກັບອົງປະກອບຂອງເສັ້ນທາງດັ່ງກ່າວ ຈະຊ່ວຍໃຫ້ສະພາບແວດລ້ອມຂອງເສັ້ນທາງມີການ



ຮູບ 11.3-13 ປະເພດເສັ້ນທາງ

ສັນຈອນທີ່ໂລ່ງລ່ຽນຍິ່ງຂຶ້ນ. ໃນກໍລະນີຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ການເຊື່ອມໂຍ່ງຂອງເສັ້ນທາງ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນທີ່ບໍ່ພຽງພໍ ເຮັດໃຫ້ຄວາມອາດສາມາດໃນການສັນຈອນຫຼຸດລົງ ແລະ ກໍ່ໃຫ້ເກີດຄວາມແອອັດຂຶ້ນ. ໃນທາງກົງກັນຂ້າມ, ອັດຕາສ່ວນການນຳໃຊ້ຂົນສົ່ງສາທາລະນະໄດ້ມີການປ່ຽນແປງໃນທາງລົບໃນຊຸມບົກທີ່ຜ່ານມາ, ເຊິ່ງສ່ວນໜຶ່ງແມ່ນຍ້ອນການແຜ່ລະບາດຂອງເຊື້ອພະຍາດໂຄວິດ-19 ແລະ ປັດໃຈອື່ນໆ. ເພື່ອສ້າງລະບົບການຂົນສົ່ງທີ່ສາມາດເຂົ້າເຖິງ, ເຊື່ອຖືໄດ້ ແລະ ມີສະພາບແວດລ້ອມການຂົນສົ່ງທີ່ດີຂຶ້ນໃນອະນາຄົດ ແມ່ນຈຳເປັນຕ້ອງມີຮູບການພັດທະນາໄປເທື່ອລະບາດກ້າວ ແທນທີ່ຈະເປັນຮູບການພັດທະນາທີ່ກະໂດກຂຶ້ນ. ຍົກຕົວຢ່າງ, ເລີ່ມຕົ້ນດ້ວຍຮູບການປັບປຸງລະດັບການບໍລິການ (LoS) ຂອງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ເຊິ່ງຈະກໍ່ໃຫ້ເກີດຜົນຕອບຮັບໃນທາງບວກຕໍ່ການນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ຈະເຮັດໃຫ້ຈຳນວນຜູ້ໃຊ້ ແລະ ກຳໄລຂອງຜູ້ໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະເພີ່ມຂຶ້ນ. ໃນການພັດທະນາຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ແມ່ນຈຳເປັນຕ້ອງສົ່ງເສີມຮູບການພັດທະນາໄປເທື່ອລະບາດກ້າວ ເພື່ອໃຫ້ມີລະບົບການຂົນສົ່ງທີ່ມີໜ້າດຶງດູດໃຈ ແລະ ສອດຄ່ອງກັບການພັດທະນາລະບົບຂົນສົ່ງສາທາລະນະ.

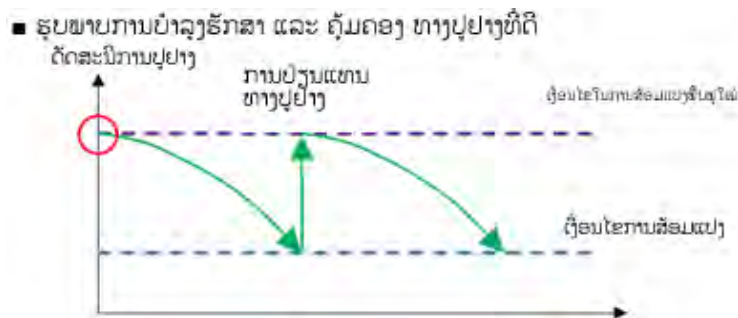
2) ປັບປຸງການບໍລິການຂົນສົ່ງທີ່ມີຢູ່ໂດຍມີການບໍາລຸງຮັກສາ ແລະ ຄຸ້ມຄອງທີ່ດີ

ການປັບປຸງການບໍລິການຂົນສົ່ງທີ່ມີຢູ່ ໂດຍຜ່ານການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ການບໍາລຸງຮັກສາທີ່ເໝາະສົມ ແມ່ນສາມາດຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະໜົນ ແລະ ພື້ນທີ່ການສັນຈອນທີ່ສະດວກສະບາຍ. ໃນປະຈຸບັນ, ສະພາບເສັ້ນທາງໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນຢູ່ໃນສະພາບເປ່ເພ, ການແຕ້ມເສັ້ນແບ່ງການສັນຈອນທີ່ບໍ່ເຫັນແຈ້ງ ແລະ ບໍ່ມີຮ່ອງລະບາຍນ້ຳທີ່ເໝາະສົມຕາມເສັ້ນທາງ, ເຊິ່ງບັນຫາດັ່ງກ່າວບໍ່ພຽງແຕ່ເຮັດໃຫ້ຄວາມອາດສາມາດຂອງເສັ້ນທາງໃນການຮອງຮັບການສັນຈອນຫຼຸດລົງ ແຕ່ຍັງເປັນການກົດຂວາງການນໍາໃຊ້ເສັ້ນທາງຢ່າງປອດໄພ ແລະ ສະດວກສະບາຍຂອງຜູ້ໃຊ້ທັງໝົດ ລວມທັງຜູ້ໃຊ້ຖະໜົນ, ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດໃຫຍ່, ລົດຈັກ, ແລະ ຄົນຍ່າງ. ຖະໜົນຫົນທາງທີ່ຮັກສາໄດ້ຢ່າງຖືກຕ້ອງ ແລະ ເໝາະສົມ ແມ່ນເປັນສິ່ງຈໍາເປັນເພື່ອການໃຫ້ບໍລິການການຂົນສົ່ງແບບຍືນຍົງ, ສະດວກສະບາຍ ແລະ ໜ້າດຶງດູດໃຈ.



ຮູບ 11.3-14 ການແຕ້ມເສັ້ນແບ່ງການສັນຈອນທີ່ບໍ່ເຫັນແຈ້ງ

ຮູບ 11.3-15 ຮ່ອງລະບາຍນ້ຳຕາມແຄມທາງບໍ່ພຽງພໍ



ຮູບ 11.3-16 ການບໍາລຸງຮັກສາ ແລະ ຄຸ້ມຄອງ ທາງປູຢາງທີ່ດີ

3) ຫຼຸດຜ່ອນການສັນຈອນທີ່ແອອັດດ້ວຍການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນທີ່ເໝາະສົມ

ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ ແລະ ການປັບປຸງເສັ້ນທາງທີ່ເໝາະສົມ ແມ່ນສາມາດຫຼຸດຜ່ອນການສັນຈອນທີ່ແອອັດໄດ້. ໃນປະຈຸບັນ, ຍັງມີຫຼາຍເຂດຢູ່ໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນທີ່ມີການຈອດລົດຊະຊາຍ ເຊິ່ງບໍ່ພຽງແຕ່ກົດຂວາງເສັ້ນທາງການສັນຈອນ ແຕ່ຍັງກົດຂວາງທາງຢ່າງອີກ ແລະ ກໍ່ໃຫ້ເກີດການສັນຈອນທີ່ແອອັດອີກດ້ວຍ. ນອກຈາກນັ້ນ, ການຕິດຕັ້ງ ແລະ ການດໍາເນີນງານຂອງໄຟສັນຍານຈະລາຈອນຢູ່ສີ່ແຍກທີ່ບໍ່ພຽງພໍ ກໍ່ແມ່ນໜຶ່ງໃນສາເຫດທີ່ກໍ່ໃຫ້ເກີດບັນຫາດັ່ງກ່າວ. ການຄຸ້ມຄອງການຈະລາຈອນທີ່ດີ ແມ່ນບໍ່ພຽງແຕ່ສິ່ງຜົນໃຫ້ຄວາມອາດສາມາດຂອງເສັ້ນທາງໃນການຮັບຮອງການສັນຈອນຫຼຸດລົງແລ້ວ ແຕ່ຍັງຂັດຂວາງການນໍາໃຊ້ຖະໜົນຫົນທາງຢ່າງປອດໄພ ແລະ ສະດວກສະບາຍຂອງ ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດໃຫຍ່, ລົດຈັກ, ແລະ ຄົນຍ່າງ. ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນທາງບົກ ແລະ ການປັບປຸງເສັ້ນທາງທີ່ເໝາະສົມ ແມ່ນເປັນສິ່ງຈໍາເປັນໃນການບັນລຸການບໍລິການຂົນສົ່ງທີ່ຍືນຍົງ, ສະດວກສະບາຍ, ແລະ ໜ້າດຶງດູດໃຈ.



ຮູບ 11.3-17 ຈອດລົດຊະຊາຍ ຢູ່ ບ່ອນລໍຖ້າລົດເມ



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: <https://www.leicestermercury.co.uk/news/local-news/rising-parking-charges-shops-once-7691110>

ຮູບ 11.3-18 ເພີ່ມຄ່າຈອດລົດ

4) ສະພາບແວດລ້ອມການສັນຈອນທີ່ປອດໄພ ແລະ ສະດວກສະບາຍໃຫ້ແກ່ທຸກຄົນໃນສັງຄົມ

ການໃຫ້ບຸລິມະສິດແກ່ຄົນຍ່າງ ແລະ ຜູ້ໃຊ້ຍານພະຫະນະທີ່ບໍ່ໃຊ້ກົນຈັກ ແມ່ນສາມາດສ້າງພື້ນທີ່ສໍາລັບຍ່າງ/ຂັບຂີ່ລົດທີ່ມີຊີວິດຊີວາ, ສະດວກສະບາຍ ແລະ ປອດໄພ. ສະພາບແວດລ້ອມການຂົນສົ່ງທີ່ຍືນຍົງ, ສະດວກສະບາຍ, ແລະ ໜ້າດຶງດູດໃຈຕ້ອງມີຄວາມປອດໄພ ແລະ ອໍານວຍສະດວກສະບາຍໃຫ້ທັງລົດໃຫຍ່ ແລະ ຜູ້ໃຊ້ຮູບຂົນສົ່ງອື່ນໆ ເຊັ່ນ: ຄົນຍ່າງ, ລົດຖີບ, ແລະ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ. ນອກຈາກນັ້ນ, ຍັງຕ້ອງອໍານວຍຄວາມສະດວກສະບາຍໃຫ້ກັບທຸກຄົນ, ລວມທັງຜູ້ພິການ, ຜູ້ສູງອາຍຸ, ເດັກນ້ອຍ, ແລະ ຜູ້ຍິງ. ໃນປະຈຸບັນ, ຢູ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນຍັງບໍ່ທັນມີທາງຍ່າງທີ່ພຽງພໍ ແລະ ຍັງຂາດຈຸດໃຈກາງຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ໄດ້ຮັບການພັດທະນາຢ່າງດີ ເຊິ່ງຕ້ອງໄດ້ໃຊ້ພະຍາຍາມເພື່ອຮັບປະກັນວ່າພື້ນທີ່ສໍາລັບການຍ່າງ/ຂັບຂີ່ລົດ ເປັນພື້ນທີ່ສະດວກສະບາຍ ແລະ ປອດໄພ ດ້ວຍການປັບປຸງທາງຍ່າງທີ່ສະດວກ ເພື່ອການນໍາໃຊ້ຂອງທຸກຄົນ, ສ້າງພື້ນທີ່ສີຂຽວ ແລະ ທາງຍ່າງທີ່ຍ່າງໄດ້ຢ່າງເໝາະເໝາະ ແລະ ສົ່ງເສີມໃຫ້ຜູ້ພິການສາມາດເຂົ້າເຖິງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໄດ້ຢ່າງງ່າຍດາຍ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ:

<https://www.grahamfrp.com/en/application/architectural-construction/>



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: <https://www.mlit.go.jp/common/001301650.pdf>

ຮູບ 11.3-20 ຖະໜົນຄົນເດີນ

ຮູບ 11.3-19 ບ່ອນຮົ່ມ ແລະ ປູກຕົ້ນໄມ້



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ:
<https://www.seikitokyu.co.jp/business/products/264/>

ຮູບ 11.3-21 ທາງລົດຖີບ



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: http://www.l-scapecon.org/arts_tenji.html

ຮູບ 11.3-22 ບ່ອກນໍາທາງເພື່ອຜູ້ພິການທາງສາຍຕາ

ໝວດທີ 12 ໂຄງການ ແລະ ແຜນປະຕິບັດງານ

ໃນໝວດນີ້, ຍຸດທະສາດທີ່ນຳສະເໜີໃນໝວດທີ່ຜ່ານມາແມ່ນໄດ້ສະເໜີເປັນໂຄງການສະເພາະພ້ອມກັບໄລຍະເວລາການວາງແຜນໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ.

ດັ່ງທີ່ໄດ້ອະທິບາຍໄວ້ໃນໝວດທີ່ຜ່ານມາ, ເສົາຄໍ້າ ທີ່ເປັນໃຈກາງຂອງຍຸດທະສາດຂົນສົ່ງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນການປັບປຸງລະບົບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງເພື່ອ ລົດເມດ່ວນ BRT ເປັນແຖນຫຼັກການບໍລິການ. ສະນັ້ນ, ໃນໝວດນີ້ແມ່ນໄດ້ສະເໜີນະໂຍບາຍການພັດທະນາທີ່ຕິດພັນກັບຂະແໜງຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ຕາມດ້ວຍການອະທິບາຍການປະກອບສ່ວນທີ່ຈຳເປັນຈາກຂະແໜງຮັບຜິດຊອບການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ ແລະ ເສັ້ນທາງ, ແລະ ສຸດທ້າຍແມ່ນ ການສົນທະນາກ່ຽວກັບການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳການເດີນທາງທີ່ເປັນການປ່ຽນແປງຫຼັກໃນການຮັບປະກັນຄວາມຍືນຍົງຂອງລະບົບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງໃໝ່.

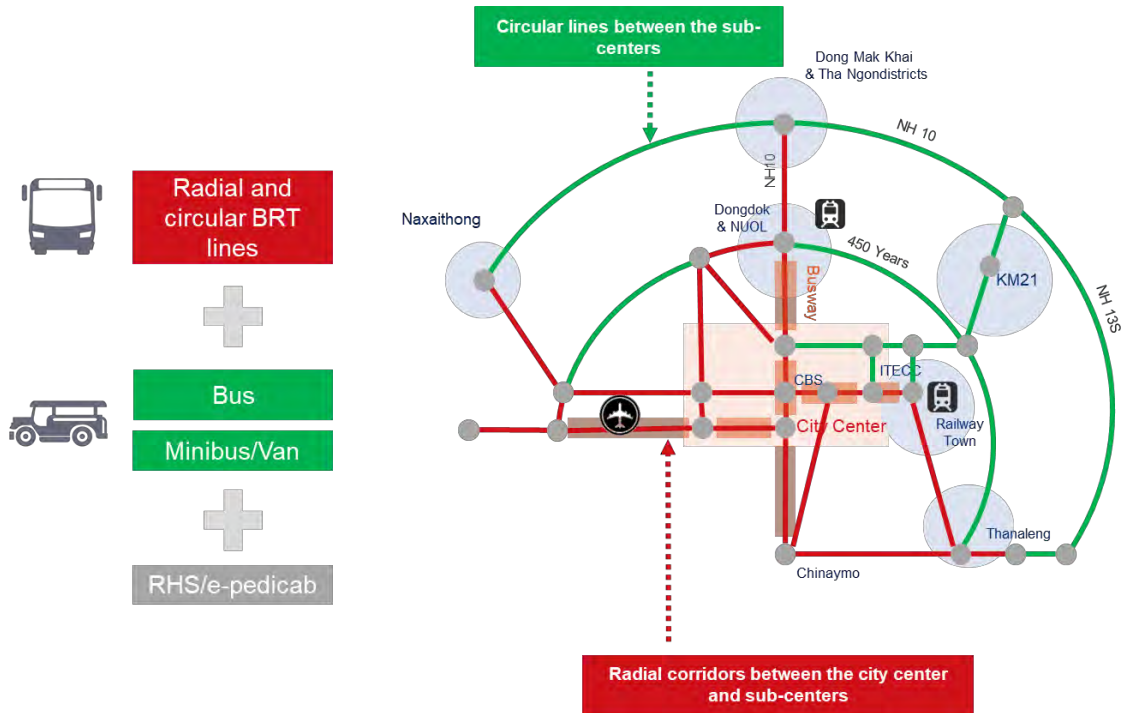


12.1 ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

12.1.1 ແຜນພັດທະນາການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

(1) ຮູບແບບພື້ນຖານ ເພື່ອແຜນພັດທະນາຕາໜ່າງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນອະນາຄົດ

ຮູບແບບພື້ນຖານໃນການສ້າງແຜນພັດທະນາຕາໜ່າງຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນອະນາຄົດ ແມ່ນ ການກຳນົດເພື່ອເພີ່ມປະສິດທິພາບຂອງສາມຮູບແບບ; 1) ຮູບແບບເຊື່ອມຈອດ (ການເຊື່ອມຈອດ), 2) ຄວາມໜາແໜ້ນ 3) ການຈັດລຳດັບຊັ້ນ (Hierarchy) . ວິທີການເຫຼົ່ານີ້ກຳນົດຂຶ້ນມາເພື່ອບັນລຸວິໄສທັດຂອງການພັດທະນາຕາໜ່າງການບໍລິການໃນໄລຍະຍາວຕາມທີ່ສະແດງຢູ່ໃນ ຮູບ 12.1-1.



ຮູບ 12.1-1 ວິໄສທັດຂອງການພັດທະນາຕາໜ່າງຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ໃນ ໄລຍະຍາວ

1) ຮູບແບບການເຊື່ອມຈອດ (ການເຊື່ອມຈອດ)

ຮູບແບບການເຊື່ອມຈອດແມ່ນແນໃສ່ເພີ່ມທະວີການເຊື່ອມຕໍ່ການຂົນສົ່ງລະຫວ່າງບັນດາຈຸດໝາຍປາຍທາງທີ່ສຳຄັນໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຄື: ໃຈກາງເມືອງ, ເຂດເສດຖະກິດພິເສດ (SEZs) ແລະ ຕົວເມືອງຍ່ອຍໃໝ່ທີ່ວາງແຜນພັດທະນາໃນເຂດຊານເມືອງ.

ກ່ອນອື່ນໝົດ, ວິທີນີ້ໄດ້ສະເໜີການປັບປຸງແລວທາງຂົນສົ່ງສາຍທາງອ້ອມເທື່ອລະກ້າວ ໂດຍຜ່ານການປ່ຽນແທນສາຍທາງລົດເມແບບທຳມະດາເປັນສາຍທາງລົດເມດ້ວຍ BRT ໄປສູ່ໃຈກາງເມືອງ ເຊິ່ງຄາດວ່າຈະສະໜອງຄວາມຕ້ອງການໃນການເດີນທາງໄດ້ຢ່າງຫຼວງຫຼາຍ ໂດຍສະເພາະແມ່ນການໄປ-ມາ ວຽກ ແລະ ໂຮງຮຽນ. ສາຍທາງບໍລິການລົດເມດ້ວຍ BRT ທີ່ມີທາງລົດເມສະເພາະ ແມ່ນກວມເອົາສີ່ສາຍທາງບໍລິການຂົນສົ່ງທີ່ຜ່ານຕົວເມືອງສູນກາງທຸລະກິດ CBD ຢູ່ໃນໃຈກາງເມືອງ. ດ້ວຍຮູບແບບການນີ້ ແມ່ນຈະເສີມຂະຫຍາຍການເຊື່ອມຕໍ່ລະຫວ່າງໃຈກາງເມືອງ ແລະ ຕົວເມືອງຍ່ອຍອ້ອມຂ້າງເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນການສັນຈອນຕາມແລວທາງຂົນສົ່ງສາຍເອກ ໂດຍຜ່ານການສົ່ງເສີມການຫັນປ່ຽນຈາກລົດຈັກ ແລະ ພາຫະນະສ່ວນຕົວ. ອັນທີສອງ, ຮູບແບບການນີ້ສະເໜີໃຫ້ມີການບໍລິການສາຍທາງທີ່ອ້ອມຮອບ ແລະ ສາຍທາງສາຍຫຼັກສຳຮອງ ເທື່ອລະກ້າວ ເພື່ອເຊື່ອມຕໍ່ລະຫວ່າງຕົວເມືອງໃໝ່ຄື: ນາຊາຍທອງ, ດົງປາກຄາຍ ແລະ ທ່າງອນ, ຫຼັກ 21, ເສັ້ນທາງລົດໄຟ, ທ່ານາແລ້ງ. ການຍົກຍ້າຍຕົວເມືອງທີ່ມີສູນກາງຍ່ອຍ ຢູ່ ຕົວເມືອງຍ່ອຍ ແມ່ນເພື່ອຫັນປ່ຽນຈາກໂຄງສ້າງຕົວເມືອງທີ່ຈຸດໃຈກາງດ່ຽວ (monocentric) ເປັນ ຕົວເມືອງທີ່ມີຫຼາກຈຸດໃຈກາງເມືອງ (poly-centric)

ດ້ວຍການແຈກຢາຍກາລະໂອກາດທາງເສດຖະກິດ - ສັງຄົມໄປສູ່ສູນກາງໃໝ່. ອັນທີສາມ, ຮູບແບບການນີ້ຍັງລວມເຖິງການເຊື່ອມຕໍ່ຂອງການຫັນມາໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ກັບການບໍລິການຂົນສົ່ງລະຫວ່າງຕົວເມືອງ ລວມທັງລົດເມ ແລະ ສອງແຖວ ລະຫວ່າງເມືອງ, ລົດໄຟລາວ-ຈີນ ແລະ ລົດໄຟລາວ-ໄທ. ການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຕາມເສັ້ນທາງ BRT ແມ່ນເພື່ອຮັບໃຊ້ຮູບແບບການຂົນສົ່ງທີ່ເຂົ້າເຖິງຂັ້ນພື້ນຖານຕໍ່ກັບການບໍລິການລະຫວ່າງເມືອງເຫຼົ່ານັ້ນ. ການພັດທະນາສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກເພື່ອເຮັດໃຫ້ມີການປ່ຽນຖ່າຍລະຫວ່າງການບໍລິການລະຫວ່າງຕົວເມືອງ ແລະ ໃນຕົວເມືອງຢ່າງບໍ່ຢຸດຢັ້ງ ແລະ ຍັງເປັນສິ່ງຈໍາເປັນທີ່ຈະຊ່ວຍໃຫ້ການປ່ຽນຖ່າຍບໍລິການລະຫວ່າງເມືອງໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນອີກດ້ວຍ.

2) ຮູບແບບການບໍລິການທີ່ຄວາມໜາແໜ້ນ (Densification)

ຮູບແບບການບໍລິການທີ່ມີຄວາມໜາແໜ້ນນີ້ແມ່ນ ມີຈຸດປະສົງເພື່ອບັນລຸໃຫ້ມີສາຍທາງບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ໜາແໜ້ນຢູ່ໃນໃຈກາງເມືອງ ແລະ ເຂດອ້ອມຮອບ. ຮູບແບບການດັ່ງກ່າວ ຈະເຮັດໃຫ້ການມີສ່ວນຮ່ວມຢ່າງຕັ້ງໜ້າ ໃນການເຄື່ອນໄຫວທາງດ້ານເສດຖະກິດ ແລະ ສັງຄົມ ຢູ່ໃຈກາງນະຄອນ ແລະ ກາຍເປັນກໍາລັງຂັບເຄື່ອນຂອງການພັດທະນາແບບຍືນຍົງຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ.

ການເຂົ້າເຖິງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະແມ່ນປັດໃຈສໍາຄັນເພື່ອຊຸກຍູ້ເສດຖະກິດ ແລະ ສັງຄົມ ຂອງໃຈກາງເມືອງ ໂດຍສະເພາະໃນເຂດສູນກາງທຸລະກິດ (CBD) ໃຫ້ມີຄວາມຟັດຟື້ນຂຶ້ນເຕັມ. ຄວາມໜາແໜ້ນຂອງເສັ້ນທາງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນໃຈກາງເມືອງໂດຍພື້ນຖານແລ້ວ ແມ່ນເຮັດໃຫ້ການເດີນທາງ ຈາກບ່ອນລໍຖ້າໄປຫາປາຍທາງມີໄລຍະທາງເວລາສັ້ນລົງ ທີ່ຄາດວ່າຈະມີຜູ້ໂດຍສານຫຼາຍຂຶ້ນ ແລະ ສິ່ງຜົນໃຫ້ມີການຂະຫຍາຍການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ຄອບຄຸມພື້ນທີ່ໄດ້ຫຼາຍຂຶ້ນ. ຕາໜ່າງການບໍລິການທີ່ມີຄວາມໜາແໜ້ນນີ້ຍັງຈະຊ່ວຍສົ່ງເສີມການເຄື່ອນໄຫວດ້ານການທ່ອງທ່ຽວໃນໃຈກາງເມືອງດ້ວຍການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ເຊິ່ງນັກທ່ອງທ່ຽວທີ່ເຄີຍເດີນທາງດ້ວຍການຍ່າງ ຫຼື ຂີ່ລົດຕຸກຕຸກ ຫຼື ລົດແທັກຊີ ຈະໄດ້ເຂົ້າເຖິງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະອີກດ້ວຍ. ສິ່ງດັ່ງກ່າວຈະເສີມຂະຫຍາຍຄວາມດຶງດູດຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນທີ່ເປັນສະຖານທີ່ທ່ອງທ່ຽວຜ່ານການປັບປຸງຄວາມເພິ່ງພໍໃຈຂອງນັກທ່ອງທ່ຽວ. ຮູບແບບການນີ້ແມ່ນລັກສະຍຸດທະສາດທີ່ສະເໜີໃຫ້ມີຕາໜ່າງສາຍທາງບໍລິການໃຫ້ເປັນເປັນຮູບຊົງຕາໜ່າງສີ່ລ່ຽມ grid-shaped, ໂດຍສະເພາະຜ່ານສາຍທາງບໍລິການລົດເມດ່ວນ BRT ເພື່ອຂະຫຍາຍພື້ນທີ່ສະຖານີຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃຫ້ມີຄວາມສະດວກໃນການເດີນທາງໄປ-ມາ ໃນໃຈກາງເມືອງ ແລະ ເພື່ອບັນລຸຮູບແບບຕາໜ່າງເສັ້ນທາງເປັນຮູບຊົງສີ່ລ່ຽມ ແມ່ນສະເໜີໃຫ້ມີສາຍທາງບໍລິການລົດເມດ່ວນ BRT ຫຼາຍສາຍທາງທີ່ ຜ່ານໃຈກາງເມືອງ ແລະ ເຂດອ້ອມຮອບບັນດາເສັ້ນທາງຕ່າງໆ.

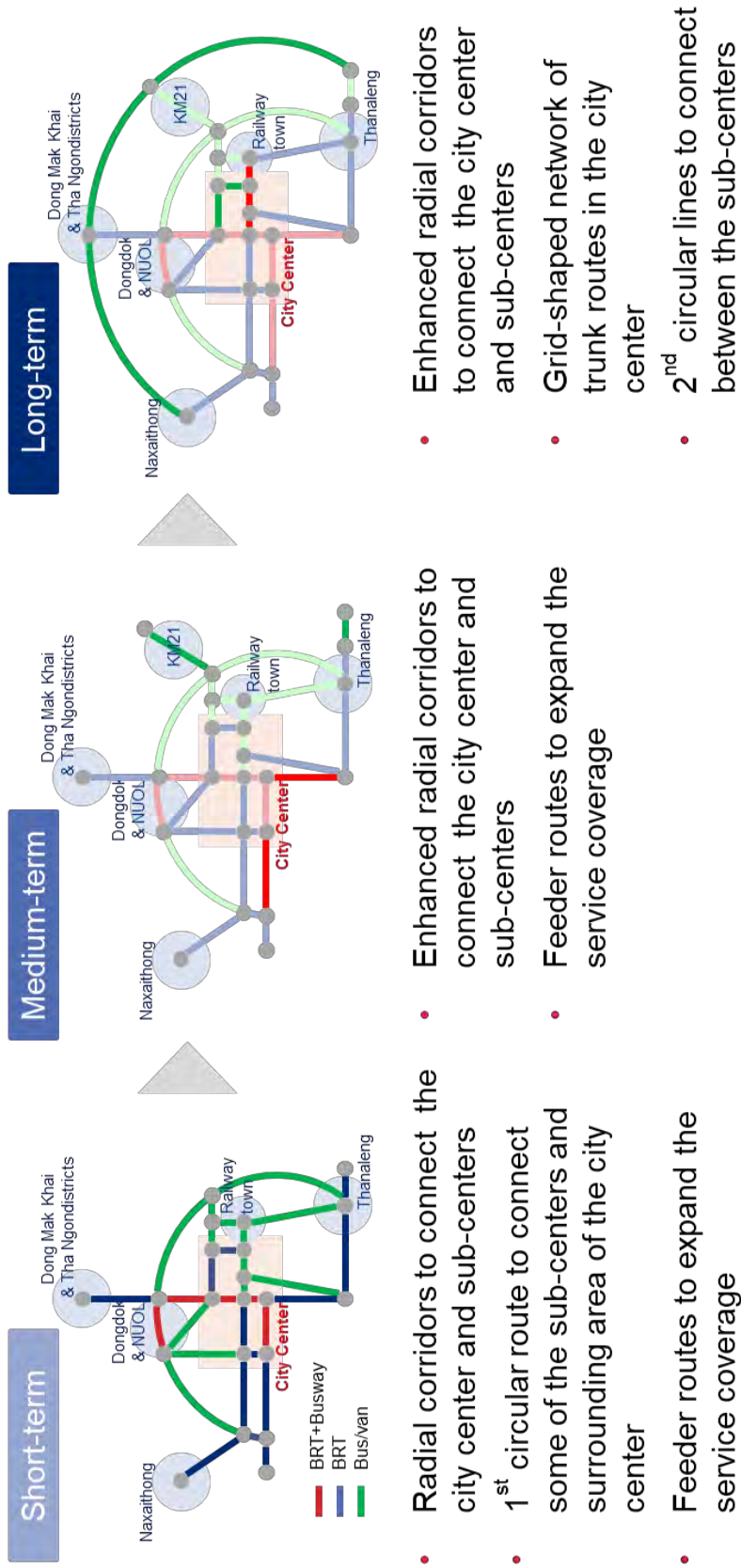
3) ຮູບແບບການແບ່ງຂັ້ນບໍລິການ (Hierarchy)

ຮູບແບບການແບ່ງຂັ້ນບໍລິການແມ່ນກໍານົດຂຶ້ນເພື່ອປະກອບສາຍທາງບໍລິການຕາມເສັ້ນທາງຍຸດທະສາດ, ເຄິ່ງຍຸດທະສາດ, ສາຍທາງອ້ອມ ແລະ ສາຍທາງຍ່ອຍ ເພື່ອແຈກຢາຍການເຂົ້າເຖິງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນຂອບເຂດທົ່ວຕົວເມືອງ. ວິທີການດັ່ງກ່າວຈະປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນການເຮັດໃຫ້ລະບົບການຂົນສົ່ງເພື່ອທຸກຄົນໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນຢ່າງແທ້ຈິງ.

ຜົນປະໂຫຍດຂອງສາຍທາງບໍລິການລົດເມດ່ວນ BRT ໃຫ້ເປັນການບໍລິການຫຼັກ ຈະຖືກຈໍາກັດພື້ນທີ່ໂດຍບໍ່ມີສາຍທາງບໍລິການອ້ອມເພື່ອການເຊື່ອມຕໍ່ ແລະ ການບໍລິການຍ່ອຍ ເພື່ອຂະຫຍາຍພື້ນທີ່ບໍລິການ. ສາຍທາງບໍລິການລົດເມເສີມດັ່ງກ່າວ ແມ່ນມີຄວາມຈໍາເປັນເພື່ອສະໜອງການເຂົ້າເຖິງການຂົນສົ່ງໂດຍການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ. ຮູບແບບການນີ້ສະເໜີຕາໜ່າງຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ທີ່ແບ່ງຂັ້ນການບໍລິການ ທີ່ປະກອບສາຍທາງຫຼັກ ແລະ ສາຍທາງບໍລິການເສີມ ດ້ວຍການຈັດປະເພດທີ່ເໝາະສົມ ເຊິ່ງຂຶ້ນກັບສະພາບແວດລ້ອມທີ່ສ້າງຂຶ້ນອ້ອມຮອບແລວເສດຖະກິດ, ແຜນການພັດທະນາໃນອະນາຄົດ ແລະ ຄວາມຕ້ອງການຂອງການເດີນທາງທີ່ຄາດໄວ້. ທາງເລືອກໃນການຂົນສົ່ງທີ່ຫຼາກຫຼາຍ ເຊັ່ນ: ຂະໜາດພາຫະນະທີ່ເໝາະສົມ, ຄວາມຖີ່ຂອງການບໍລິການ ແລະ ວິທີການດໍາເນີນງານບໍລິການເພື່ອນໍາໃຊ້ໃນແຕ່ລະສາຍທາງ ແມ່ນຈະອີງໃສ່ສະພາບຕົວເມືອງຂອງແລວທາງການຂົນສົ່ງ.

(2) ການຈັດປະເພດສາຍທາງບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

ອີງຕາມການກຳນົດຂອບເຂດສາຍທາງບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ສະເໜີໃນແຜນການໃນອະນາຄົດນີ້ ທີ່ໄດ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນໃນ ຮູບ 12.1-2, ແມ່ນໄດ້ສະເໜີວິທີການພັດທະນາ ແລະ ຂະຫຍາຍສາຍທາງບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຕາມເສັ້ນທາງສາຍຫຼັກ ເທື່ອລະບາດກ້າວ (a step-by-step approach) ເພື່ອສະໜອງຜົນປະໂຫຍດທີ່ຫຼາກຫຼາຍຂອງລະບົບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຄຸນນະພາບສູງ ໄປສູ່ຂອບເຂດທີ່ກວ້າງຂວາງ. ລາຍລະອຽດຂອງການປັບປຸງໃນໄລຍະສັ້ນ, ກາງ ແລະ ໄລຍະຍາວແມ່ນສະແດງໃຫ້ເຫັນດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້.



ຮູບ 12.1-2 ການພັດທະນາສາຍທາງບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຕາມເສັ້ນທາງສາຍຫຼັກ ໃນຮູບແບບເທື່ອລະບາດກ້າວ

1) ໄລຍະສັ້ນ

ໃນໄລຍະສັ້ນ, ເນື່ອງຈາກເສັ້ນທາງບໍລິການລົດເມດ່ວນ ຈະໃຫ້ບໍລິການໃນເສັ້ນທາງສາຍຫຼັກ ທີ່ກວມເອົາການບໍລິການເຂດຕາເວັນຕົກ, ພາກໃຕ້ ແລະ ພາກເໜືອຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ບາງສາຍທາງບໍລິການລົດເມແມ່ນມີຈຸດປະສົງປ່ຽນສາຍທາງບໍລິການ ໄປສູ່ ເສັ້ນທາງຫຼັກສໍາຮອງ ແລະ ເພື່ອຂະຫຍາຍການບໍລິການ. ນອກຈາກນັ້ນ, ເສັ້ນທາງຍ່ອຍ ສໍາລັບການບໍລິການຫຼັກຂອງລົດເມດ່ວນ ແມ່ນສະເໜີເປັນການບໍລິການຂອງສອງແຖວ ໄປສູ່ເຂດຊານເມືອງທີ່ມີຄວາມໜາແໜ້ນຂອງປະຊາກອນຂ້ອນຂ້າງຕໍ່າ.

2) ໄລຍະກາງ

ໃນໄລຍະກາງ, ໄດ້ສະເໜີ ສາຍທາງບໍລິການ BRT ໃນເສັ້ນທາງໃໝ່ເພື່ອຄອບຄຸມແລວທາງການຂົນສົ່ງອື່ນໆ ແລະ ເພື່ອຂະຫຍາຍການບໍລິການ ໃນສາຍທາງທີ່ບໍ່ໄດ້ໃຫ້ບໍລິການໂດຍ BRT. ສາຍທາງ BRT ຈະເຮັດໜ້າທີ່ເປັນກະດູກສັນຫຼັງຂອງການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ເຊິ່ງຈະປະກອບເປັນຕາໜ່າງທີ່ແບ່ງຂັ້ນບໍລິການ ທີ່ ປະກອບມີເສັ້ນທາງສາຍຫຼັກສໍາຮອງ, ວົງແຫວນ ແລະ ເສັ້ນທາງຍ່ອຍ ໃນຂອບເຂດທີ່ວະນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ແທນທີ່ຈະເປັນການຂະຫຍາຍການບໍລິການຂອງ BRT ທັງໝົດ, ເສັ້ນທາງໃໝ່ທີ່ລົດເມໃຫ້ບໍລິການ ແມ່ນກໍານົດ ຕາມເສັ້ນທາງສາຍຫຼັກສໍາຮອງ ແລະ ສາຍທາງອ້ອມເພີ່ມເຕີມເພື່ອເພີ່ມການເຊື່ອມຕໍ່ລະຫວ່າງ ຕົວເມືອງຍ່ອຍ ແລະ ເຂດອ້ອມຂ້າງ. ເພື່ອການລິເລີ່ມການຂົນສົ່ງສາທາລະນະເພີ່ມຂຶ້ນ ດ້ວຍການປ່ຽນລົດສອງແຖວທໍາມະດາ ເປັນ ສອງແຖວໄຟຟ້າທຽບເທົ່າກັບການຂົນສົ່ງຍ່ອຍໃໝ່ (ຕໍ່ໄປນີ້, ເອີ້ນວ່າ "ສອງແຖວໄຟຟ້າ"), ແມ່ນແນະນຳໃຫ້ຄ່ອຍໆປັບຮູບແບບການບໍລິການຂອງສອງແຖວໃຫ້ເປັນລະບົບທາງການ. ນອກນັ້ນ, ຍັງເປັນລະບົບເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມຍືນຍົງຂອງກາລະໂອກາດທາງທຸລະກິດຂອງຜູ້ປະກອບການເອກະຊົນໂດຍການຊ່ວຍເຫຼືອດ້ານການເງິນ ແລະ ນຳໃຊ້ໂອກາດນີ້ເພື່ອປະກອບເປັນການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຢ່າງເປັນທາງການໃນເວລາດຽວກັນ.

3) ໄລຍະຍາວ

ໃນໄລຍະຍາວ, ສະເໜີການປັບປຸງຕາໜ່າງສາຍທາງທີ່ມີການແບ່ງຂັ້ນການບໍລິການກັບສາຍທາງບໍລິການລົດເມດ່ວນສາຍໃໝ່ ໃຫ້ເປັນສາຍທາງສາຍຫຼັກສໍາຮອງ ເພື່ອຂະຫຍາຍພື້ນທີ່ຄອບຄຸມບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ມີຄຸນນະພາບສູງ ແລະ ສິ່ງຜົນປະໂຫຍດໃນບໍລິເວນອ້ອມຂ້າງແລວທາງຂົນສົ່ງສາຍເອກ. ສາຍທາງຕາມສາຍຫຼັກສໍາຮອງເຫຼົ່ານີ້ມີຈຸດປະສົງເພື່ອສ້າງຄວາມໜາແໜ້ນຂອງຕາໜ່າງບໍລິການໃນພື້ນທີ່ໃຈກາງເມືອງ ແລະ ເຂດອ້ອມຂ້າງ, ແລະ ຍັງໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງໂດຍກົງເຖິງໃຈກາງເມືອງ ຈາກເຂດຊານເມືອງ ດ້ວຍຜົນປະໂຫຍດຂອງລະບົບ BRT ເປັນລະບົບການຂົນສົ່ງລົດເມ. ອີງຕາມການຂະຫຍາຍສາຍທາງ BRT ແມ່ນສະເໜີການບໍລິການລົດເມໃຫ້ເປັນສາຍທາງບໍລິການອ້ອມ ທີ່ຄາດວ່າຈະຕອບສະໜອງຄວາມຕ້ອງການດ້ານການເດີນທາງທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນ ລະຫວ່າງ ບັນດາຕົວເມືອງຍ່ອຍ ຢູ່ ເຂດຊານເມືອງ. ນອກນັ້ນ, ຍັງໄດ້ວາງແຜນສາຍທາງຍ່ອຍເພີ່ມເຕີມສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນໃຊ້ລົດເມຂະໜາດນ້ອຍ ແລະ ສອງແຖວໄຟຟ້າ ເພື່ອຄອບຄຸມພື້ນທີ່ບໍລິການ ຢູ່ ເຂດພັດທະນາໃໝ່ໃນເຂດຊານເມືອງ ແລະ ເຂດອ້ອມຮອບ.

(3) ການກໍານົດສາຍທາງ ແລະ ຄວາມຖີ່ການບໍລິການ

ອີງຕາມຮູບແບບພື້ນຖານຂອງແຜນການພັດທະນາຕາໜ່າງຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນອະນາຄົດ ແລະ ຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການຂອງຜູ້ໂດຍສານອະນາຄົດ ທີ່ອະທິບາຍໃນໝວດທີ 6, ຕາຕະລາງ 12.1-1, ຮູບ 12.1-4, ຮູບ 12.1-5 ແລະ ຮູບ 12.1-6 ແມ່ນໄດ້ສະເໜີການກໍານົດສາຍທາງບໍລິການໃນໄລຍະສັ້ນ, ໄລຍະກາງ ແລະ ໄລຍະຍາວ ຕາມລຳດັບ. ຄວາມຖີ່ຂອງເປົ້າໝາຍການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຕາມປະເພດການບໍລິການໃນໄລຍະສັ້ນ, ໄລຍະກາງ ແລະ ໄລຍະຍາວ ແມ່ນສະແດງຢູ່ໃນ ຕາຕະລາງ 12.1-1. ການປັບປຸງຄວາມຖີ່ຂອງການບໍລິການແມ່ນເພື່ອສົ່ງເສີມການຫັນປ່ຽນມາໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ກ້າວໄປສູ່ການພັດທະນາຕົວເມືອງແບບຍຸດທະສາດໃນແນວທາງແບບຍືນຍົງ. ກ່ຽວກັບຄວາມຖີ່ການບໍລິການ ໃນ ຊົ່ວໂມງການສັນຈອນທີ່ເລັ່ງດ່ວນ ແລະ ບໍ່ເລັ່ງດ່ວນ, ອີງຕາມຂໍ້ສົມມຸດຖານກ່ຽວກັບການບໍລິການ BRT ໄລຍະ 1 ຂອງ ລລມ, ໃນຊົ່ວໂມງການສັນຈອນທີ່ເລັ່ງດ່ວນ ແມ່ນສົມມຸດວ່າຄວາມຖີ່ຂອງການບໍລິການຂອງແມ່ນສອງເທົ່າ ເມື່ອທຽບໃສ່ກັບ ນອກຊົ່ວໂມງການສັນຈອນທີ່ເລັ່ງດ່ວນ. ໃນຂະນະດຽວກັນນັ້ນ, ຊົ່ວໂມງການສັນຈອນທີ່ເລັ່ງດ່ວນ ແລະ ນອກຊົ່ວໂມງການສັນຈອນທີ່ເລັ່ງດ່ວນ ແມ່ນ 6ໂມງເຊົ້າ-9ໂມງເຊົ້າ, ບ່າຍ3ໂມງ-8ໂມງແລງ ແລະ 9ໂມງເຊົ້າ-ບ່າຍ3ໂມງ, +8ໂມງແລງ-10ໂມງແລງ ຕາມລຳດັບ.

ຕາຕະລາງ 12.1-1 ການກຳນົດສາຍທາງ ແລະ ຄວາມຖີ່ໃນການບໍລິການ

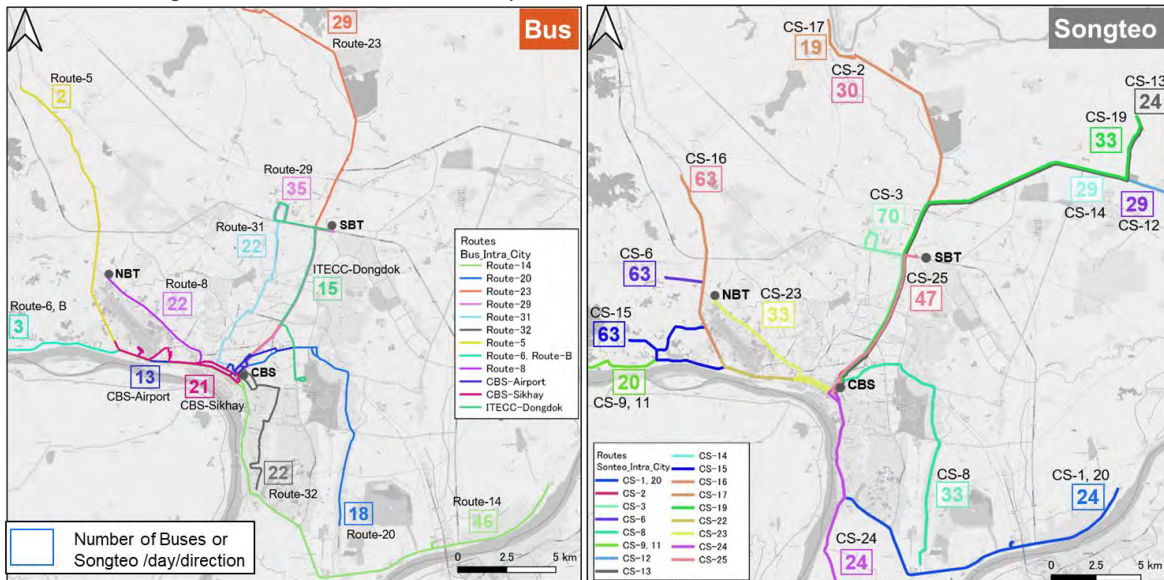
ເລກທີສາຍທາງ	ຕົ້ນທາງ	ປາຍທາງ	ຮູບແບບການຂົນສົ່ງ			ຄວາມຖີ່ໃນການບໍລິການໃນຊົ່ວໂມງເລັ່ງດ່ວນ			ຄວາມຍາວ (km) *1	ໝາຍເຫດ
			ໄລຍະສັ້ນ	ໄລຍະກາງ	ໄລຍະຍາວ	ໄລຍະສັ້ນ	ໄລຍະກາງ	ໄລຍະຍາວ		
BRT-A1 *ຍົກລະດັບຈາກ BL-05	ໄອເຕັກ	ໜອງແຕ່ງ	ດ້ວຍ BRT	-	-	10	-	-	42.80	ຈະຍົກລະດັບການບໍລິການດ້ວຍ BRT-A2
BRT-B1 *ຍົກລະດັບຈາກ BL-23	ຕາດທອງ	ທ່າງ່ອນ	ດ້ວຍ BRT	ດ້ວຍ BRT	ດ້ວຍ BRT	15	10	5	79.20	
BRT-B2 *ຍົກລະດັບຈາກ BL-23	ຕາດທອງ	ທ່າງ່ອນ	ດ້ວຍ BRT	ດ້ວຍ BRT	ດ້ວຍ BRT	60	60	60	86.20	
BRT-C *ຍົກລະດັບຈາກ BL-05/08/14	ນາຊາຍທອງ	ຊຽງຄວນ	ດ້ວຍ BRT	ດ້ວຍ BRT	ດ້ວຍ BRT	10	10	10	83.20	
BRT-D *ຍົກລະດັບຈາກ BL-29/31	ສວນເຈົ້າຟ້າງຸ່ມ	ມຊ	ດ້ວຍ BRT	-	-	10	-	-	27.10	ຈະປ່ຽນແທນການບໍລິການດ້ວຍ BRT-F
CR-00	ຄົວລົດເມຕະຫຼາດເຊົ້າ	ມຊ	ລົດເມ	-	-	10	-	-	46.44	ຈະປ່ຽນແທນການບໍລິການດ້ວຍ BRT-F
CR-01	ຄົດລົດເມສາຍເໜືອ	ບ້ານສະຫວ່າງ	ລົດເມ	ລົດເມ	ລົດເມ	10	10	10	55.98	
CR-02 *ປ່ຽນຈາກ BL-20	ຄົດລົດເມສາຍເໜືອ	ບ້ານນາໄຫ	ລົດເມ	ລົດເມ	ລົດເມ	10	10	10	60.16	
CR-03	ຄົດລົດເມສາຍເໜືອ	ທ່ານາແລ້ງ	ລົດເມ	ລົດເມ	ລົດເມ	10	10	10	83.44	
FR-01	ມຊ	ວິທະຍາຄານປ້ອງກັນຊາດ	ລົດເມ	-	-	15	-	-	38.22	ຈະຍົກລະດັບການບໍລິການດ້ວຍ BRT-E
FR-02 *ປ່ຽນຈາກ BL-06	ບ້ານໃໝ່	ສີໄຄ	ສອງແຖວ	ລົດເມນ້ອຍ	ລົດເມນ້ອຍ	15	15	15	22.58	
FR-03	ຂົວມິດຕະພາບ	ວິທະຍາຄານປ້ອງກັນຊາດ	ສອງແຖວ	ລົດເມນ້ອຍ	ລົດເມນ້ອຍ	15	15	15	53.78	
FR-04	ຄົວລົດເມຕະຫຼາດເຊົ້າ	ຄົດລົດເມສາຍເໜືອ	ລົດເມ	ລົດເມ	ລົດເມ	15	15	15	31.84	
FR-05	ຂົວມິດຕະພາບ	ສະຖານີວຽງຈັນ	ສອງແຖວ	ລົດເມນ້ອຍ	ລົດເມນ້ອຍ	15	15	15	51.70	
FR-06	ຄົດລົດເມສາຍເໜືອ	ບ້ານດົງ	ສອງແຖວ	ລົດເມນ້ອຍ	ລົດເມນ້ອຍ	10	10	10	30.52	
FR-07	ຄົດລົດເມສາຍໃຕ້	ບ້ານນາມິນ	ສອງແຖວ	ລົດເມນ້ອຍ	ລົດເມນ້ອຍ	10	10	10	38.64	
FR-08	ໄອເຕັກ	ບ້ານນາຜາສຸກ	ສອງແຖວ	ລົດເມນ້ອຍ	ລົດເມນ້ອຍ	15	15	15	57.72	
BRT-A2	ໄອເຕັກ	ໜອງແຕ່ງ ຝາກຕາເວັນຕົກ	-	ດ້ວຍ BRT	-	-	10	10	45.00	ຈະຍົກລະດັບການບໍລິການດ້ວຍ BRT-A3
BRT-E	ມຊ	ວິທະຍາຄານປ້ອງກັນຊາດ	-	ດ້ວຍ BRT	ດ້ວຍ BRT	-	10	10	38.22	
BRT-F	ຄົວລົດເມຕະຫຼາດເຊົ້າ	ມຊ	-	ດ້ວຍ BRT	ດ້ວຍ BRT	-	10	5	46.44	
FR-09	ໄອເຕັກ	ບ້ານສ້າງຫົວບໍ່	-	ລົດເມນ້ອຍ	ລົດເມນ້ອຍ	-	15	15	39.58	
FR-10	ຄົດລົດເມສາຍໃຕ້	ບ້ານທ່າດິນແດງ	-	ລົດເມນ້ອຍ	ລົດເມນ້ອຍ	-	15	15	46.08	
FR-11	ຄົວລົດເມຕະຫຼາດເຊົ້າ	ຫຼັກ 21	-	ລົດເມນ້ອຍ	ລົດເມນ້ອຍ	-	15	15	52.22	
FR-12	ຄົດລົດເມ	ທ່າງ່ອນ	-	ລົດເມນ້ອຍ	ລົດເມນ້ອຍ	-	15	15	41.14	

	ສາຍໃຕ້									
FR-13	ສະໜາມບິນ	ຂົວມິດຕະພາບ	-	ລົດເມ	ລົດເມ	-	10	10	57.86	
FR-14	ຄິດລົດເມ ສາຍໃຕ້	ນາຊາຍທອງ	-	ລົດເມນ້ອຍ	ລົດເມນ້ອຍ	-	15	15	32.26	
FR-15	ຄິດລົດເມ ຕະຫຼາດເຊົ້າ	ຫຼັກ 21	-	ລົດເມນ້ອຍ	ລົດເມນ້ອຍ	-	15	15	53.22	
BRT-A3	ທ່ານາແລ້ງ	ໜອງແຕ່ງ ຝາກ ຕາເວັນຕົກ	-	-	ດ້ວຍ BRT	-	-	15	91.80	
CR-04	ຂົວມິດຕະພາບ	ທ່າງ່ອນ	-	-	ລົດເມນ້ອຍ	-	-	15	69.24	
CR-05	ສີໄຄ	ທ່າງ່ອນ	-	-	ລົດເມນ້ອຍ	-	-	15	43.98	
FR-16	ຄິດລົດເມ ສາຍເໜືອ	ທ່າງ່ອນ	-	-	ລົດເມນ້ອຍ	-	-	15	61.78	

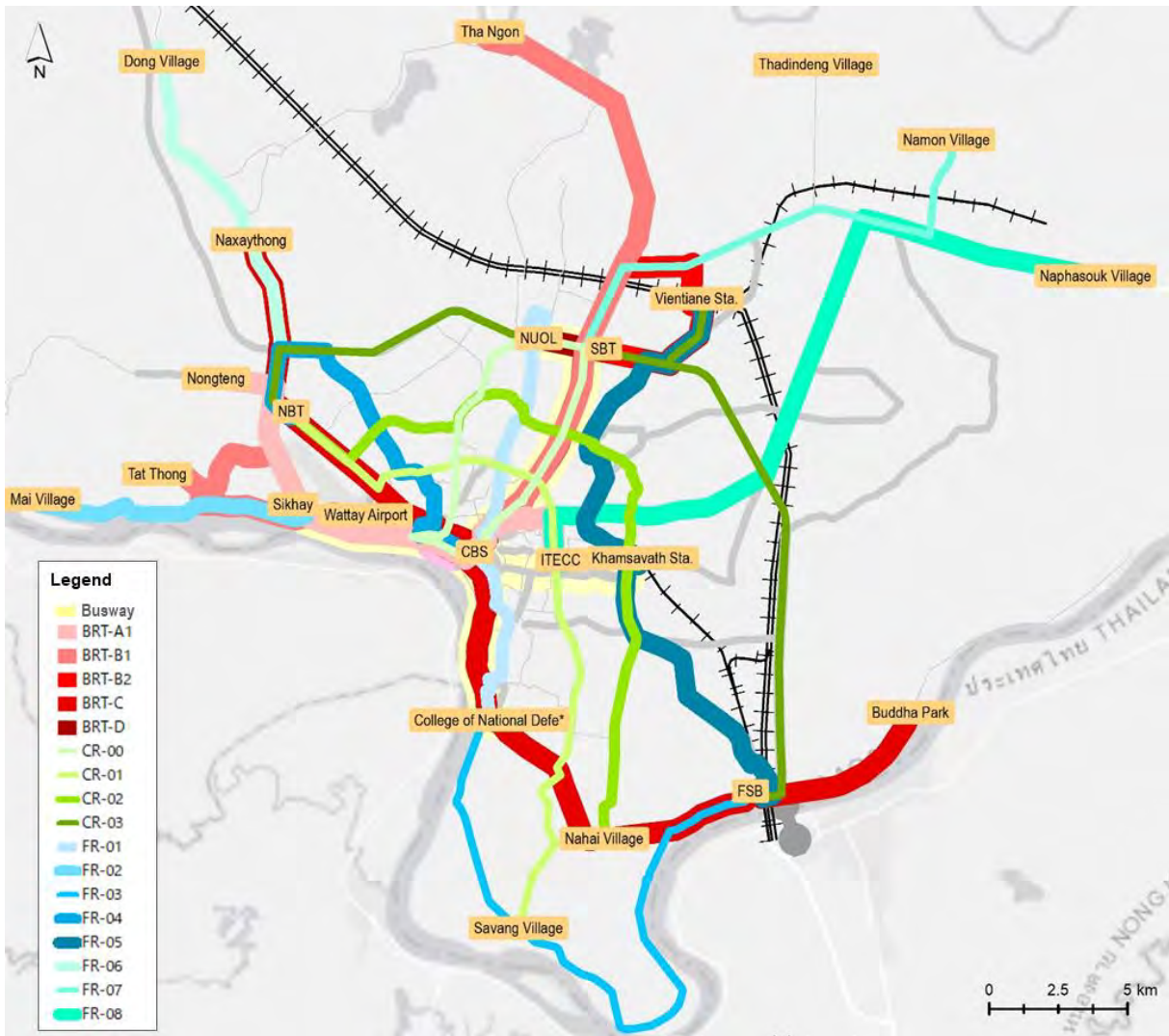
ໃຫ້ສັງເກດວ່າຄວາມຕື່ຂອງຊົ່ວໂມງຕົວຈິງ ປ່ຽນແປງຕາມການກຳນົດການບໍລິການ ຊຸດທຳອິດ ແລະ ສຸດທ້າຍແມ່ນຂຶ້ນກັບການນຳໃຊ້ທີ່ດິນອ້ອມຂ້າງ (ເຊັ່ນ: ການຄ້າ, ທີ່ຢູ່ອາໄສ, ອຸດສາຫະກຳ) ແລະ ຄຸນລັກສະນະຂອງສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກທີ່ສຳຄັນຢູ່ທົ່ວບ່ອນລໍຖ້າ (ໂຮງຮຽນ, ມະຫາວິທະຍາໄລ, ສູນການຄ້າ).

*1: ໄລຍະທາງຂອງແຕ່ລະສາຍທາງແມ່ນຄິດໄລ່ຈາກການບໍລິການ ກັບ-ໄປ

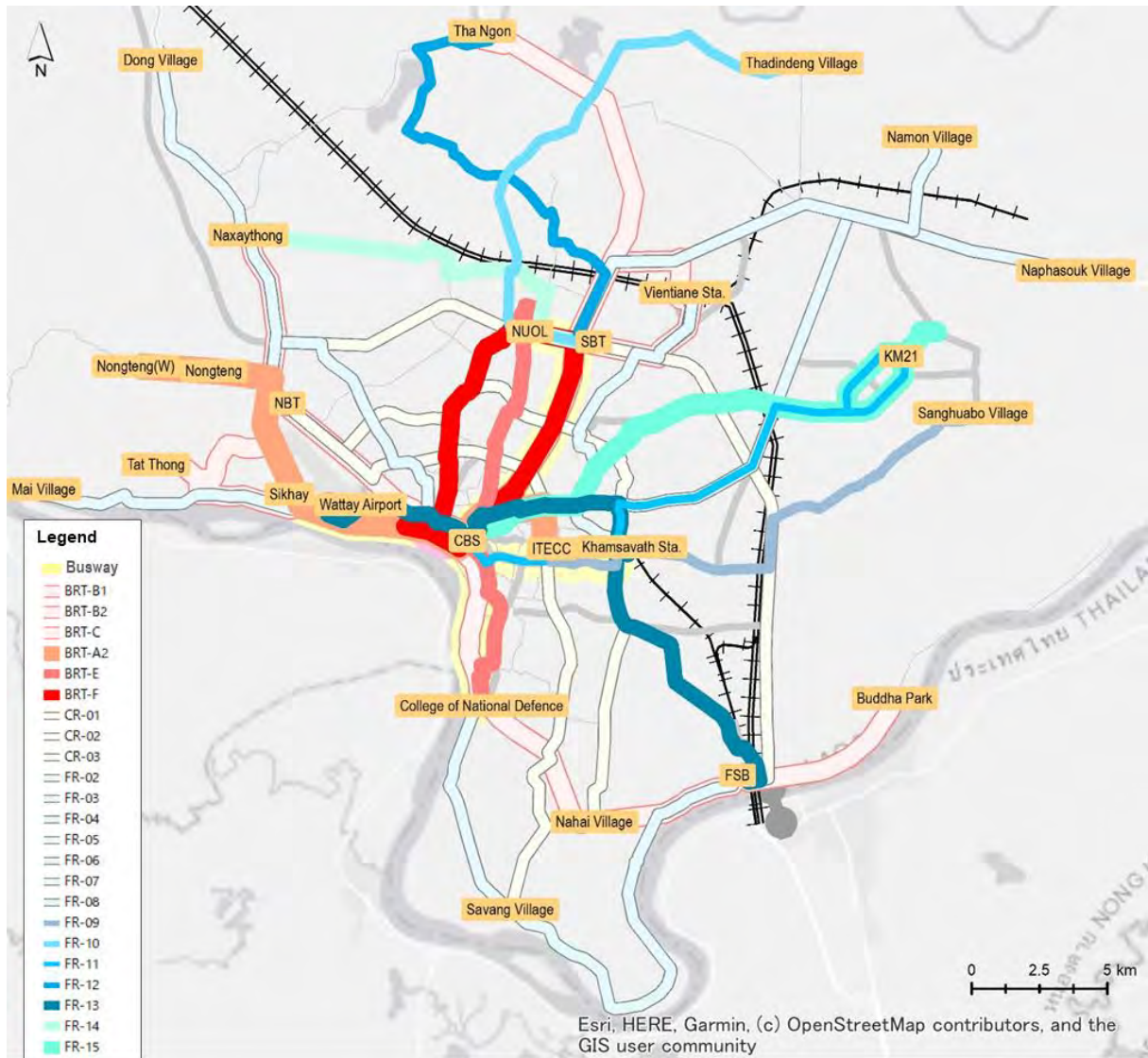
Bus and Songteo Network in Vientiane Capital



ຮູບ 12.1-3 ຕາໜ່າງຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນປະຈຸບັນ (2019)

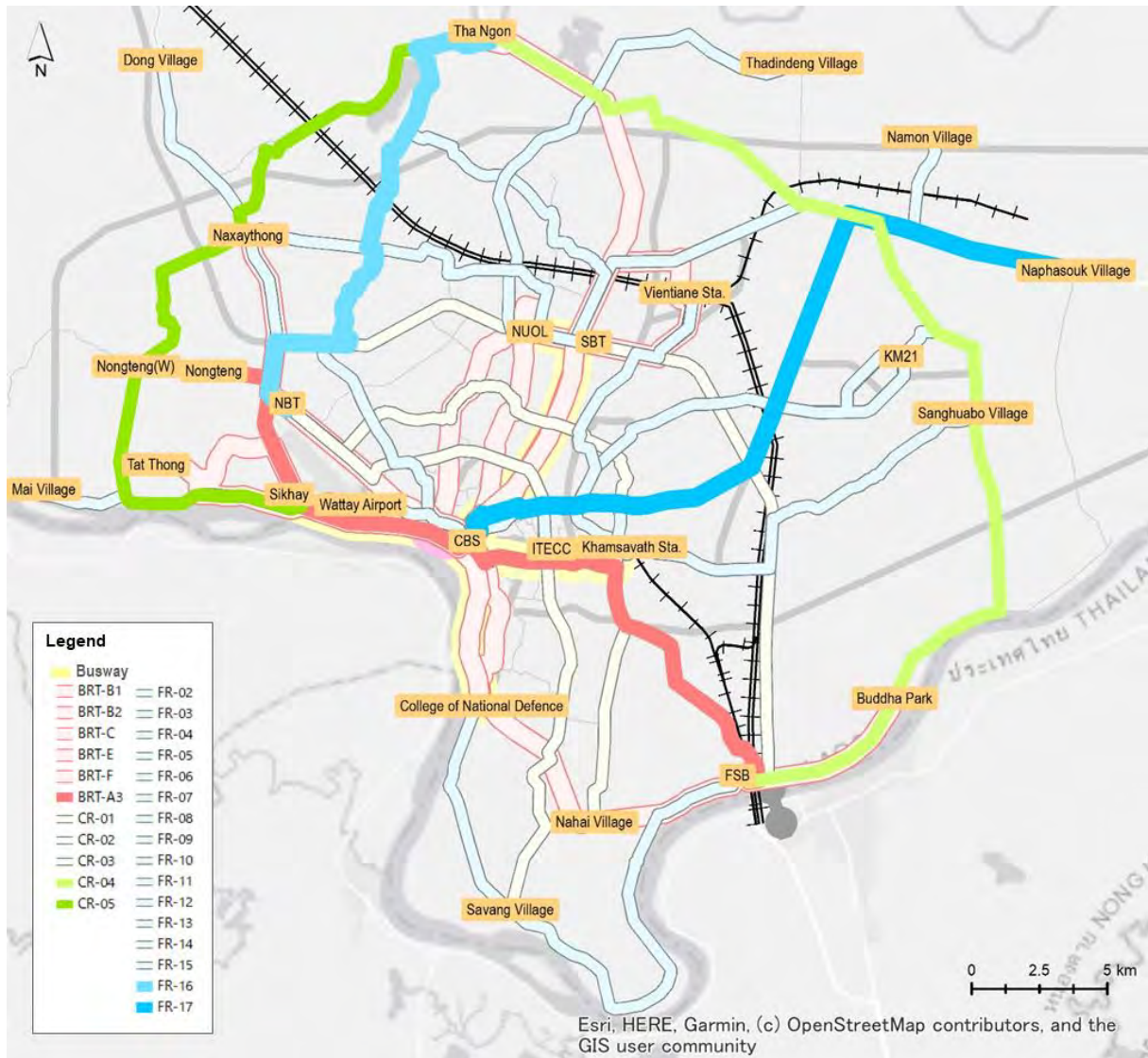


ຮູບ 12.1-4 ການພັດທະນາຕາໜ່າງຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ໃນ ໄລຍະສັ້ນ (2027)



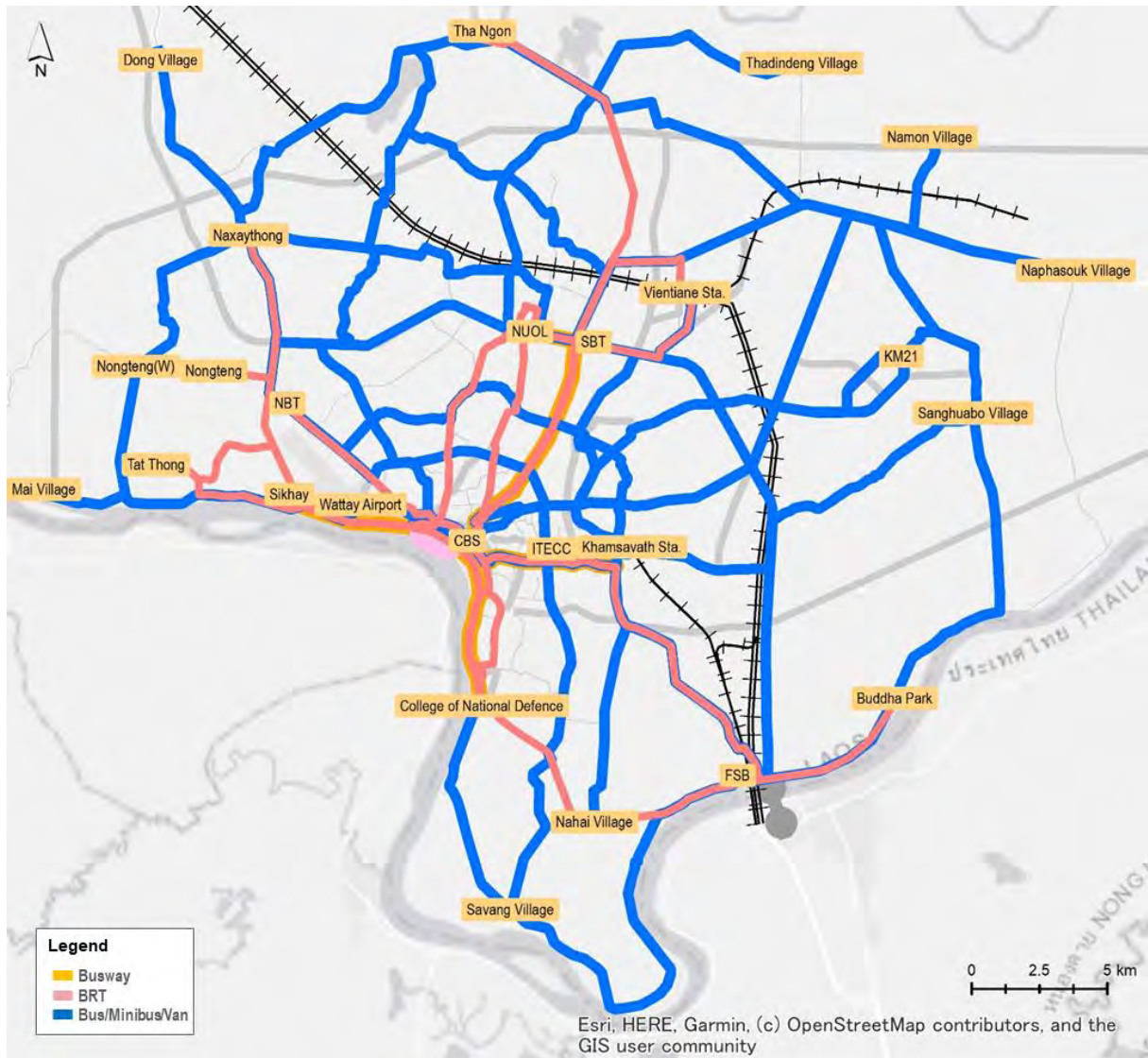
ໝາຍເຫດ: ສາຍທາງສີເຂັ້ມຊື່ບອກເສັ້ນທາງຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃໝ່ໃນໄລຍະໂຄງການໄລຍະກາງ, ໃນຂະນະທີ່ເສັ້ນທາງສີຈາງຊື່ໃຫ້ເຫັນເສັ້ນທາງຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ມີຢູ່ກ່ອນແລ້ວ.

ຮູບ 12.1-5 ການພັດທະນາຕາໜ່າງຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ໃນ ໄລຍະກາງ (2032)



ໝາຍເຫດ: ສາຍທາງສີເຂັ້ມຊີ້ບອກເສັ້ນທາງຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃໝ່ໃນໄລຍະໂຄງການໄລຍະຍາວ, ໃນຂະນະທີ່ເສັ້ນທາງສີຈາງຊີ້ໃຫ້ເຫັນເສັ້ນທາງຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ມີຢູ່ກ່ອນແລ້ວ.

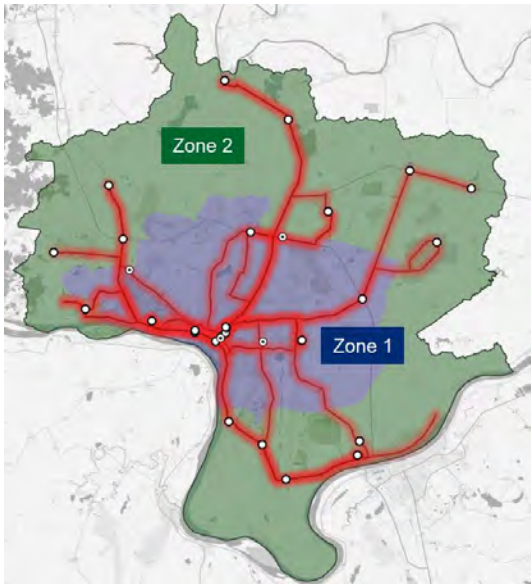
ຮູບ 12.1-6 ຕາໜ່າງຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ໃນ ໄລຍະຍາວ (2040)



ຮູບ 12.1-7 ຕາໜ່າງຂົນສົ່ງສາທາລະນະເຕັມຮູບແບບ (2040)

(4) ໂຄງຮ່າງຄ່າໂດຍສານ

ແຜນແມ່ບົດສະບັບນີ້ໄດ້ສະເໜີໂຄງປະກອບຄ່າໂດຍສານລະບົດດຽວ ທີ່ສອດຄ່ອງກັບໂຄງປະກອບການຄ່າບໍລິການຕາມເຂດທີ່ ລວມ ໄດ້ສະເໜີການບໍລິການໃຫ້ BRT ແລະ ຕາມບໍລິການລົດເມໃນພື້ນທີ່ເປົ້າໝາຍ. ທັງນີ້, ກໍ່ເພື່ອແນໃສ່ຮັບປະກັນການດໍາເນີນງານຂອງລະບົບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທັງໝົດໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ໃຫ້ເປັນລະບົບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະອັນດຽວ. ໃນຫຼາຍຕົວເມືອງໄດ້ປັບໃຊ້ລະບົບຄ່າໂດຍສານຕາມຂົງເຂດ ລວມທັງປາຣີ (ຝຣັ່ງ) ແລະ ລອນດອນ (ອັງກິດ) ແລະ ມີຄ່າໃຊ້ຈ່າຍຕໍ່າໃຫ້ແກ່ຜູ້ໃຫ້ບໍລິການ. ຄ່າໂດຍສານແມ່ນ 3500 ກີບໃນເຂດ 1, ເຂດ 2 8000 ກີບ ແລະ ຖ້າຜ່ານ ເຂດ 1 ແລະ 2 ແມ່ນ 8000 ກີບ ຕາມທີ່ສະແດງໃນ ຮູບ 12.1-8.



ຮູບ 12.1-8 ໂຄງຮ່າງຄ່າໂດຍສານຕາມຂົງເຂດ

12.1.2 ໂຄງການລົດເມດ່ວນ BRT

VSUTP (ໂຄງການ BRT ທີ່ກຳລັງຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ), ປະຈຸບັນແມ່ນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂດຍຜ່ານການໃຫ້ທຶນສົມທົບໂດຍສະຖາບັນຕ່າງໆລວມທັງ ADB, EIB, ກອງທຶນ OPEC, EU-AIF, ກອງທຶນສິ່ງແວດລ້ອມທົ່ວໂລກ (GEF) ແລະ ກອງທຶນເຕັກໂນໂລຢີລະດັບສູງ ແລະ ໂຄງການດັ່ງກ່າວນີ້ ແມ່ນດໍາເນີນໄປຢ່າງຊັກຊ້າຍ້ອນຜົນກະທົບຂອງການແຜ່ລະບາດຂອງພະຍາດ COVID-19. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ໂຄງການນີ້ຖືກວ່າເປັນໂຄງການທີ່ມີທ່າແຮງບົ່ມຊ້ອນສູງ ແລະ ເປັນກະດູກສັນຫຼັງຂອງຕາໜ່າງຂົນສົ່ງຕົວເມືອງໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ໃນປະຈຸບັນນີ້, ບັນດາການກິດຈະກຳໂຄງການລວມທັງການອອກແບບລະອຽດ, ການສ້າງໂຄງຮ່າງການດໍາເນີນງານ ແລະ ການອະນຸມັດທີ່ຈຳເປັນສໍາລັບການບໍລິການ. ໃນສະພາບການດັ່ງກ່າວ, VSUTP ມີເປົ້າໝາຍທີ່ຈະເລີ່ມໃຫ້ບໍລິການສາຍທາງ BRT-A1, B1, B2, ແລະ D ໃນ ປີ 2024.

ໃນແຜນແມ່ບົດສະບັບນີ້, ການບໍລິການ BRT ເພີ່ມເຕີມເພື່ອຕອບສະໜອງເປົ້າໝາຍຂອງແຜນແມ່ບົດ, ສາຍທາງບໍລິການສາຍ BRT-C ໄດ້ສະເໜີໃຫ້ບໍລິການໃນປີ 2027. ໃນປີ 2032, ສາຍທາງ BRT-A1 ຈະຂະຫຍາຍໄປສູ່ສາຍທາງ BRT-A2, ແລະ ຈະເລີ່ມການດໍາເນີນງານຂອງສາຍທາງ BRT-E ແລະ F. ນອກຈາກນັ້ນ, ສາຍບໍລິການ BRT-D ຈະຖືກປ່ຽນແທນໂດຍສາຍທາງ BRT-F. ຮອດປີ 2040, ສາຍທາງ BRT-A2 ຈະຂະຫຍາຍເປັນສາຍທາງ BRT-A3. ຕາຕະລາງ 12.1-2 ແມ່ນສະແດງໃຫ້ເຫັນສາຍທາງທີ່ວາງແຜນໄວ້ໃນແຕ່ລະໄລຍະ. ສາຍທາງ BRT ໜຶ່ງນີ້ຈະປະກອບເປັນການບໍລິການທີ່ຄົບຖ້ວນລຽບຕາມສາຍທາງອ້ອມ ລະຫວ່າງໃຈກາງເມືອງ ແລະ ຕົວເມືອງຍ່ອຍ. ສະນັ້ນ, ການບໍລິການຢ່າງມີປະສິດທິຜົນຂອງ BRT ແມ່ນຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີການບັງຄັບໃຊ້ລະບຽບຈະລາຈອນຢ່າງເຂັ້ມງວດ ເຊິ່ງຕ້ອງມີການຮ່ວມມືຢ່າງຕັ້ງໜ້າລະຫວ່າງຕໍາຫຼວດຈະລາຈອນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ອົງການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ຜູ້ໃຫ້ບໍລິການ BRT.

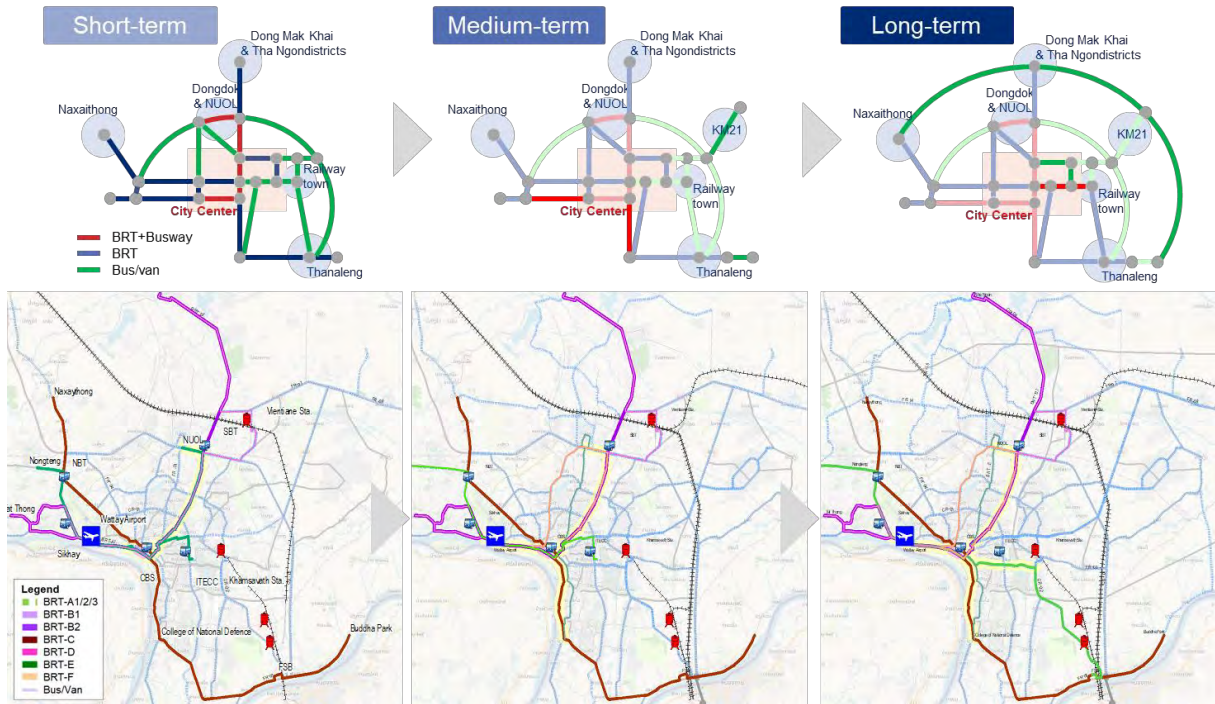
ຕາຕະລາງ 12.1-2 ສາຍທາງບໍລິການລົດເມດ່ວນ ໃນ ໄລຍະສັ້ນ, ໄລຍະກາງ ແລະ ໄລຍະຍາວ

ເລກທີສາຍທາງ	ຕົ້ນທາງ	ປາຍທາງ	ຮູບແບບການຂົນສົ່ງ			ຄວາມຍາວ (ກິໂລແມັດ)	ໝາຍເຫດ
			ໄລຍະສັ້ນ	ໄລຍະກາງ	ໄລຍະຍາວ		
BRT-A1 (*1)	ໄອເຕັກ	ໜອງແຕ່ງ	V	-	-	42.80	ຍົກລະດັບເປັນ BRT-A2

BRT-B1 (*1)	ຕາດທອງ	ທ່າງ່ອນ	V	V	V	79.20	
BRT-B2 (*1)	ຕາດທອງ	ທ່າງ່ອນ	V	V	V	86.20	
BRT-C	ນາຊາຍທອງ	ຊຽງຄວນ	V	V	V	83.20	
BRT-D (*1)	ສວນເຈົ້າຟ້າງຸ່ມ	ມຊ	V	-	-	27.10	ປ່ຽນແທນໂດຍ BRT-F
BRT-A2	ໄອເຕັກ	ໜອງແຕ່ງ ຝາກ ຕາເວັນຕົກ	-	V	-	45.00	ຍົກລະດັບເປັນ BRT-A3
BRT-E	ມຊ	ວິທະຍາຄານປ້ອງກັນຊາດ	-	V	V	38.22	
BRT-F	ຄົວລິດເມຕະຫຼາດເຊົ້າ	ມຊ	-	V	V	46.44	
BRT-A3	ທ່າ	ໜອງແຕ່ງ ຝາກ ຕາເວັນຕົກ	-	-	V	91.80	

*1: ສາຍທາງບໍລິການທີ່ສະເໜີເບື້ອງຕົ້ນໂດຍໂຄງການ VSUTP

ອີງຕາມຕາໜ່າງຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ໄດ້ສະເໜີ, ແມ່ນໄດ້ສະເໜີຕາໜ່າງສາຍທາງບໍລິການ BRT ໃນອະນາຄົດ ທີ່ເປັນດັ່ງການບໍລິການຫຼັກໃນໄລຍະຍາວ ໃນ ຮູບ 12.1-9.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທິມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ຮູບ 12.1-9 ຕາໜ່າງສາຍທາງບໍລິການ BRT ໃນ ໄລຍະສັ້ນ-, ໄລຍະກາງ- ແລະ ໄລຍະຍາວ

ຮູບ 12.1.3 ສະແດງໃຫ້ເຫັນລາຍຊື່ໂຄງການ BRT ແລະ ມູນຄ່າໂຄງການໃນແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ. ໃນພາກນີ້ ແມ່ນໄດ້ອະທິບາຍບົດສະຫຼຸບຂອງແຕ່ລະໂຄງການ.

ຕາຕະລາງ 12.1-3 ການສະເໜີໂຄງການ BRT

Proposed Project	Status	Implementing Authority	Short-term 2022~	Middle-term 2028~	Long-term 2033~	Initial Cost (USD)	Unit	Unit cost (USD)
BRT Projects								
BRT 1	Dedicated busway development	-						
BRT 1-1	- Busway-01, 11.5km	Ongoing	VSUTP	➔		The costs are included in new road constructions or widenings		
BRT 1-2	- Busway-02, 4.0 km	Middle	UTMS/DPWT	➔				
BRT 1-3	- Busway-03, 6.2 km	Middle	UTMS/DPWT	➔				
BRT 1-4	- Busway-04, 6.1 km	Long	UTMS/DPWT	➔				
BRT 2	Traffic signaling System (PTPS)	-						
BRT 2-1	- Busway-01, 11.5km	Ongoing	VSUTP	➔		The costs are included in new road constructions or widenings		
BRT 2-2	- Busway-02, and 03	Middle	UTMS/DPWT	➔				
BRT 2-3	- Busway-04	Long	UTMS/DPWT	➔				
BRT 3	Procurement of new BRT vehicles and spare parts	-				114,850,000	-	-
BRT 3-1	- Line A1, B1, B2 and D by VSUTP	Ongoing	VSUTP	➔		16,800,000	55	305,455
BRT 3-2	- Line C and additional vehicles for A1, B1, B2 and D	Short	UTMS/DPWT	➔		23,520,000	77	305,455
BRT 3-3	- Line A2, E, and additional vehicles to increase frequencies	Middle	UTMS/DPWT	➔		14,970,000	49	305,455
BRT 3-4	- Line A3, F, and additional vehicles to increase frequencies	Long	UTMS/DPWT	➔		59,560,000	195	305,455
BRT 4	Transit facility development for BRT and information provision	-				7,440,000	-	-
BRT 4-1	- Short (Median Stations)	Ongoing	VSUTP	➔		680,000	22	30,705
BRT 4-2	- Short (Curbside Stations)	Ongoing	VSUTP	➔		250,000	5	50,900
BRT 4-3	- Short (Median Stations)	Short	UTMS/DPWT	➔		60,000	2	30,705
BRT 4-4	- Short (Curbside Stations)	Short	UTMS/DPWT	➔		3,980,000	199	20,000
BRT 4-5	- Middle (Median Stations)	Middle	UTMS/DPWT	➔		860,000	28	30,705
BRT 4-6	- Middle (Curbside Stations)	Middle	UTMS/DPWT	➔		1,240,000	62	20,000
BRT 4-7	- Long (Median Stations)	Long	UTMS/DPWT	➔		370,000	12	30,705
BRT 5	Development of BRT depot & maintenance facilities and the Control Center					51,273,000	-	-
BRT 5-1	- Short (VSUTP)	Ongoing	VSUTP	➔		7,500,000	1	
BRT 5-2	- Short	Short	UTMS/DPWT	➔		10,500,000	1	
BRT 5-3	- Middle	Middle	UTMS/DPWT	➔		6,682,000	1	
BRT 5-4	- Long	Long	UTMS/DPWT	➔		26,591,000	1	
BRT 6	Intelligent Transport System and Station Services for BRT station					17,634,000	-	-
BRT 6-1	- Short (VSUTP)	Ongoing	VSUTP	➔		6,900,000	27	
BRT 6-2	- Short	Short	UTMS/DPWT	➔		511,000	2	
BRT 6-3	- Middle	Middle	UTMS/DPWT	➔		7,156,000	28	
BRT 6-4	- Long	Long	UTMS/DPWT	➔		3,067,000	12	
BRT 7	Automatic Fare Collection System					7,520,000	-	-
BRT 7-1	- Short (VSUTP)	Ongoing	VSUTP	➔		1,100,000	55	20,000
BRT 7-2	- Short	Short	UTMS/DPWT	➔		1,540,000	77	20,000
BRT 7-3	- Middle	Middle	UTMS/DPWT	➔		980,000	49	20,000
BRT 7-4	- Long	Long	UTMS/DPWT	➔		3,900,000	195	20,000
Total						198,717,000		

(1) ການພັດທະນາທາງລົດເມສະເພາະ

ໃນແຜນແມ່ບົດສະບັບນີ້, ລະບົບ BRT ເຕັມຮູບແບບທີ່ປະກອບດ້ວຍທາງລົດເມສະເພາະ (ລະບົບປິດ) ກັບສະຖານີ BRT ແມ່ນ ຈະສະເໜີຕາມແຕ່ລະແລວທາງເພື່ອເຂົ້າເຖິງໃຈກາງເມືອງ.

ຮອດປີ 2040, VSUTP ວາງແຜນສ້າງສາຍທາງຕາມແລວທາງທິດເໜືອ (ທາງລົດເມ-01: ສວນເຈົ້າຟ້າງຸ່ມ-ມຊ). ໃນແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງສະບັບນີ້, ແມ່ນສະເໜີການສ້າງທາງລົດເມສະເພາະເພີ່ມເຕີມ ຕາມແລວທາງທິດຕາເວັນຕົກ (ທາງລົດເມ-02: ສວນເຈົ້າຟ້າງຸ່ມ-ສີໄຄ) ແລະ ຕາມແລວທາງຕາເວັນອອກ



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ຮູບ 12.1-10 ການພັດທະນາທາງລົດເມສະເພາະ

(ທາງລົດເມ-03: ເກົ້າຍອດ-ວິທະຍາຄານປ້ອງກັນຊາດ ໄກສອນພົມວິຫານ) ໃນປີ 2032, ສ່ວນ ການສ້າງທາງລົດເມ ສະເພາະຕາມແລວທາງທິດໃຕ້ (ທາງລົດເມ-04: ຄິວລົດເມຕະຫຼາດເຊົ້າ-ຕົວເມືອງທາງລົດໄຟ) ແມ່ນຄາດວ່າ ໃນ ປີ 2040. ການບໍລິການສະເພາະ BRT ເຫຼົ່ານີ້ສາມາດສົ່ງເສີມຫັນຈາກການນໍາໃຊ້ລົດສ່ວນຕົວ ເປັນ ການຂົນສົ່ງ ສາທາລະນະ ໂດຍສະເພາະໃນຊ່ວງຊົ່ວໂມງເລັ່ງດ່ວນ. ນອກຈາກນີ້, ແລວທາງການຂົນສົ່ງເຫຼົ່ານີ້ຈັດເປັນການຂົນສົ່ງ ສາທາລະນະທີ່ມີຄວາມຕ້ອງການ ແລະ ຄາດວ່າຈະສືບຕໍ່ເພີ່ມຂຶ້ນໃນອະນາຄົດ. ສ່ວນເຕັກນິກຂອງເສັ້ນທາງສໍາລັບທາງ ລົດເມສະເພາະ ແລະ ມູນຄ່າກໍ່ສ້າງແມ່ນໄດ້ສະຫຼຸບໃນພາກທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບເສັ້ນທາງຂອງແຜນແມ່ບົດສະບັບນີ້.

(2) ລະບົບໄຟສັນຍານຈະລາຈອນ (PTPS) ຕາມເສັ້ນທາງລົດເມ

ເຖິງແມ່ນວ່າ BRT ຈະນໍາໃຊ້ເສັ້ນທາງລົດເມສະເພາະ, ແຕ່ການດໍາເນີນງານຂອງ BRT ກໍ່ຍັງຕ້ອງໄດ້ຢຸດລໍຖ້າຢູ່ຕາມ ບັນດາທາງແຍກ ເຊິ່ງເຮັດໃຫ້ການເດີນທາງໄປຍັງຈຸດໝາຍປາຍທາງດ້ວຍ ລົດເມ BRT ເກີດມີຄວາມລ່າຊ້າຂຶ້ນຫຼາຍ, ແລະ ອາດຈະຕ້ອງໄດ້ໃຊ້ເວລາດົນໃນການລໍຖ້າຄົວຂອງລົດເມ BRT. ດັ່ງນັ້ນ, ລະບົບການຈັດລຽງບຸລິມະສິດດ້ານການ ຂົນສົ່ງສາທາລະນະ (PTPS) ຈຶ່ງໄດ້ຖືກສະເໜີ ເພື່ອໃຫ້ການດໍາເນີນງານຂອງ BRT ມີຄວາມໂລ່ງລ່ຽນ. ສະຖານທີ່ ແລະ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການຕິດຕັ້ງລະບົບໄຟສັນຍານຈະລາຈອນ ແມ່ນໄດ້ອະທິບາຍຢູ່ໃນພາກສ່ວນການຄຸ້ມຄອງດ້ານການ ສັນຈອນ. ລະບົບໄຟສັນຍານຈະລາຈອນທີ່ຈະຈັດຊື້ໂດຍ VSUTP ແລະ ສິ່ງທີ່ຕ້ອງໄດ້ຈັດຊື້ເພີ່ມເຕີມ ແມ່ນໄດ້ສະຫຼຸບ ໃນຕາຕະລາງ 12.1.3.

(3) ການຈັດຊື້ຍານພາຫະນະ ແລະ ເຄື່ອງອະໄຫຼ່

ລົດເມ BRT ໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຖືວ່າເປັນພາຫະນະທີ່ມີປະຕູເບື້ອງຊ້າຍ ແລະ ປະຕູທີ່ຢູ່ລະດັບດຽວກັບພື້ນ ຢູ່ ເບື້ອງຂວາ ເພາະຕ້ອງສາມາດແລ່ນໄດ້ 2 ຝາກທາງຄື: ແລ່ນໃນທາງລົດເມສະເພາະ ແລະ ແລ່ນໃນທາງທົ່ວໄປທີ່ມີການ ສັນຈອນທີ່ປະສົມປະສານກັບຮູບແບບການຂົນສົ່ງອື່ນ. ດັ່ງນັ້ນ, ຕົ້ນທຶນຂອງຍານພາຫະນະ BRT ທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນໄວ້ ໃນແຜນແມ່ບົດສະບັບນີ້ ແມ່ນອີງໃສ່ປະເພດຍານພາຫະນະທີ່ມີສາມາດແລ່ນໄດ້ 2 ຝາກທາງທີ່ຈະຈັດຊື້ໃນໂຄງການ VSUTP ເຊິ່ງມີອາຍຸການນໍາໃຊ້ 10 ປີ ແລະ ຄາດວ່າຈະມີການບໍາລຸງຮັກສາຢ່າງເໝາະສົມ. ຍານພາຫະນະທີ່ຈະຈັດຊື້ ໂດຍ VSUTP ແລະ ສິ່ງທີ່ຕ້ອງໄດ້ຈັດຊື້ເພີ່ມເຕີມ ແມ່ນໄດ້ສະຫຼຸບໃນຕາຕະລາງ 12.1.3.

(4) ການພັດທະນາສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກດ້ານການຂົນສົ່ງສໍາລັບ BRT ແລະ ການສະໜອງຂໍ້ມູນ ບໍລິການ

ສະຖານີ BRT ໃນທາງລົດເມສະເພາະ ແມ່ນມີຊານຊາລາສໍາ ລັບການຂຶ້ນ ແລະ ລົງລົດທີ່ໂລ່ງລ່ຽນ. BRT ໂດຍຫຼັກແມ່ນ ເກັບຄ່າໂດຍສານປາຍທາງ ເນື່ອງຈາກຊ່ວຍໃຫ້ຜູ້ໂດຍສານ ສາມາດຂຶ້ນ ແລະ ລົງລົດໄດ້ຢ່າງສະດວກສະບາຍ. ສະຖານີ BRT ຄວນມີລະບົບປ້າຍບອກທາງທີ່ຈະແຈ້ງ ແລະ ເປັນ ລະບຽບ ເພື່ອອໍານວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ຜູ້ໂດຍສານ. ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກທີ່ປອດສິ່ງກົດຂວາງ ເຊັ່ນ ທາງ ລາດ ແລະ ຕັ້ງນັ່ງລໍຖ້າ ກໍ່ເປັນສິ່ງຈໍາເປັນທີ່ຕ້ອງໄດ້ມີຢູ່ຕາມ ສະຖານີ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ຜູ້ຢູ່ອາໄສສາມາດເຂົ້າເຖິງການບໍລິການ ໄດ້ທຸກຄົນ ລວມທັງຄົນທີ່ມີການເດີນທາງທີ່ຈໍາກັດ. ໃນ ພາກສ່ວນເສັ້ນທາງທີ່ສາຍທາງຍ່ອຍຂອງການບໍລິການລົດເມ ດ່ວນ (ລະບົບເປີດ) ຈະໃຫ້ບໍລິການນັ້ນ ແມ່ນສະເໜີໃຫ້ ອອກແບບປ້າຍລົດເມໃນລັກສະນະທີ່ສາມາດໃຊ້ຮ່ວມກັນກັບລົດເມປະຈໍາສາຍທາງທົ່ວໄປໄດ້. ເຊິ່ງຄາດວ່າອົງປະກອບ ປ້າຍລົດເມນັ້ນ ຈະປະກອບມີຫຼັງຄາ ແລະ ບ່ອນນັ່ງລໍຖ້າສໍາລັບຜູ້ໂດຍສານທີ່ສາມາດຫຼົບທັງຝົນ ແລະ ແດດໄດ້ ເພື່ອໃຫ້ ຜູ້ໂດຍສານສາມາດລໍຖ້າລົດເມໄດ້ຢ່າງສະດວກສະບາຍ. ປ້າຍລົດເມຍັງໄດ້ຖືກອອກແບບໃຫ້ເປັນເປັນສິ່ງອໍານວຍຄວາມ ສະດວກທີ່ມີລາຄາບໍ່ແພງ ແລະ ບໍ່ມີຊານຊາລາ ເພື່ອຊ່ວຍໃຫ້ຜູ້ໂດຍສານສາມາດຂຶ້ນ ແລະ ລົງລົດໄດ້ໃນລະດັບດຽວກັນ ກັບເສັ້ນທາງ. ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກໃນການຂົນສົ່ງທີ່ຈະໄດ້ຮັບການພັດທະນາໂດຍໂຄງການ VSUTP ແລະ ສິ່ງທີ່



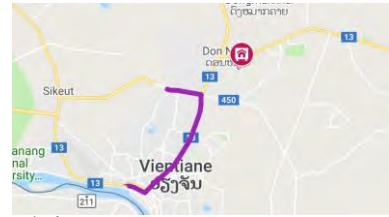
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ການອອກແບບສະຖາປັດຕິຍະກໍາຂອງສະຖານີ BRT ຂອງໂຄງການ VSUTP, 2021

ຮູບ 12.1-11 ແບບແນວຄວາມຄິດສະຖານີ BRT

ຕ້ອງໄດ້ຮັບການພັດທະນາເພີ່ມເຕີມ ແມ່ນໄດ້ສະຫຼຸບໄວ້ໃນຕາຕະລາງ 12.1.3.

(5) ການສ້າງອຸ່ສ້ອມແປງ ແລະ ສູນອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນການບໍາລຸງຮັກສາ ແລະ ສູນຄວບຄຸມລົດເມ BRT

ສະຖານີລົດເມ ແລະ ສູນອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນການບໍາລຸງຮັກສາ ຄວນຕັ້ງຢູ່ໃກ້ກັບຈຸດຕົ້ນທາງຂອງເສັ້ນທາງ BRT ເສັ້ນໃດໜຶ່ງ ຫຼື ຫຼາຍໆເສັ້ນທາງເທົ່າທີ່ຈະເປັນໄປໄດ້ ເພື່ອຫຼຸດໄລຍະທາງທີ່ລົດເມຕ້ອງໃຊ້ໃນການເດີນທາງຈາກແລວທາງໄປຫາອຸ່ສ້ອມແປງ. ການຕີລົດເປົ່າ (ບໍ່ມີຜູ້ໂດຍສານ) "dead kilometers" ດັ່ງກ່າວ ຄວນຈະເປັນປັດໄຈທີ່ສໍາຄັນໃນການຄັດເລືອກອຸ່ສ້ອມແປງ ແລະ/ຫຼື ພື້ນທີ່ແລວທາງ BRT ເນື່ອງຈາກລົດເມຕ້ອງເສຍຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ແລະ dead kilometers ບໍ່ສາມາດສ້າງລາຍຮັບໄດ້. ປະຈຸບັນ, ກະຊວງ ຍທຂ ສະເໜີຕອນດິນສໍາລັບສ້າງອຸ່ສ້ອມແປງໃໝ່ຢູ່ລຽບຕາມເສັ້ນທາງເລກທີ 13ໃຕ້ ໃກ້ກັບດອນໝູນ. ເຖິງແມ່ນວ່າອຸ່ສ້ອມແປງຢູ່ດອນໝູນຈະຕັ້ງຢູ່ຫ່າງຈາກຈຸດເລີ່ມຕົ້ນຂອງແລວທາງຫຼັກ BRT ປະມານ 8 ກິໂລແມັດ, ແຕ່ກໍຍັງມີສາຍທາງ BRT ຫຼາຍສາຍ ທີ່ຕັ້ງຢູ່ໃກ້ກັບອຸ່ສ້ອມແປງທີ່ໄດ້ວາງແຜນໄວ້ດັ່ງກ່າວ. ອຸ່ສ້ອມແປງ, ສູນອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນການບໍາລຸງຮັກສາ ແລະ ສູນຄວບຄຸມທີ່ຈະສ້າງໂດຍ VSUTP ແລະ ສິ່ງຈໍາເປັນທີ່ຕ້ອງໄດ້ຮັບການພັດທະນາເພີ່ມເຕີມ ແມ່ນໄດ້ສະຫຼຸບໄວ້ໃນຕາຕະລາງ 12.1.3.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: VSUTP, 2021

ຮູບ 12.1-12 ທີ່ຕັ້ງອຸ່ລົດເມດ່ວນ

(6) ລະບົບຂົນສົ່ງອັດສະລິຍະ ແລະ ການບໍລິການຢູ່ສະຖານີລົດເມດ່ວນ BRT

ເພື່ອຄຸ້ມຄອງ ແລະ ຕິດຕາມກວດກາການດໍາເນີນງານຂອງ BRT ຢ່າງມີປະສິດທິພາບນັ້ນ ແມ່ນຈໍາເປັນຕ້ອງໃຊ້ລະບົບຂົນສົ່ງອັດສະລິຍະ (ITS) ເຊິ່ງລວມເຖິງການຄວບຄຸມທາງເຂົ້າ-ອອກ ຢູ່ສະຖານີ, ການຕິດຕັ້ງເຄື່ອງຂາຍປີ້, ການສະແດງເວລາ BRT ເດີນທາງມາຮອດສະຖານີ ແລະ ການຖ່າຍໂອນຂໍ້ມູນຢູ່ເທິງປ້າຍກະດານຂໍ້ມູນຂ່າວສານ, ການນໍາໃຊ້ກ້ອງວົງຈອນປິດ ແລະ ການສ້າງຕັ້ງລະບົບຕິດຕາມກວດກາຂໍ້ມູນຂ່າວສານ ໂດຍປະສານງານຮ່ວມກັບສູນຄວບຄຸມດັ່ງກ່າວ. ນອກຈາກນັ້ນ, ດ້ວຍການເກັບກໍາຂໍ້ມູນດັ່ງກ່າວ ສັນຍາດ້ານການບໍລິການແມ່ນຈະສາມາດອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນການແກ້ໄຂບັນຫາໄດ້. ລະບົບຂົນສົ່ງອັດສະລິຍະ ແລະ ການບໍລິການ ຢູ່ ສະຖານີທີ່ຈະກໍານົດໂດຍ VSUTP ແລະ ສິ່ງທີ່ດັ່ງກ່າວນັ້ນຕ້ອງໄດ້ຮັບການພັດທະນາເພີ່ມເຕີມ ເຊິ່ງໄດ້ສະຫຼຸບໃນຕາຕະລາງ 12.1.3.

(7) ລະບົບເກັບຄ່າໂດຍສານອັດຕະໂນມັດ

ໃນກໍລະນີດຽວກັນກັບການບໍລິການລົດເມໃນຕົວເມືອງຢູ່ຫຼາຍປະເທດ, ການເກັບຄ່າໂດຍສານປາຍທາງ ແມ່ນຄວນໃຊ້ສໍາລັບ BRT ເພື່ອຫຼີກເວັ້ນການເກັບຄ່າໂດຍສານໃນລົດເມ. ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວ, ບັດຂີ່ລົດເມທີ່ເຊື່ອມໂຍ່ງກັບຫຼາກຫຼາຍຮູບແບບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ (IC) ຈະຖືກນໍາໃຊ້ສໍາລັບການເຮັດທຸລະກໍາຄ່າໂດຍສານ. ນອກເໜືອຈາກການຫຼຸດຜ່ອນເວລາການເຮັດທຸລະກໍາ ແລະ ປັບປຸງຄວາມສະດວກສະບາຍຂອງຜູ້ໂດຍສານ



Buy smart cards at convenience stores or at the main BRT stations. Tap on with your smartcard when boarding the BRT bus for validation and payment. Top up online or at retail stores or BRT stations.

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ປຶ້ມຄຸ້ມຂອງ VSUTP

ຮູບ 12.1-13 ຮູບພາບຂອງລະບົບເກັບຄ່າໂດຍສານອັດຕະໂນມັດ

ແລ້ວ, ບັດຂີ່ລົດເມຍັງສາມາດນໍາໃຊ້ເພື່ອເຮັດທຸລະກໍາອື່ນໆ ໄດ້ອີກດ້ວຍ ເຊັ່ນ ການບໍລິການລົດເມໃນຕົວເມືອງ, ການຊໍາລະຄ່າຈອດລົດ, ລວມເຖິງນໍາໃຊ້ໃນຈຸດປະສົງທີ່ບໍ່ແມ່ນການຂົນສົ່ງ ເຊັ່ນ ການຊື້ເຄື່ອງ. ບັດດັ່ງກ່າວຍັງສາມາດສ້າງລາຍໄດ້ຈາກຄ່າທໍານຽມການເຮັດທຸລະກໍາ. ລະບົບເກັບຄ່າໂດຍສານອັດຕະໂນມັດທີ່ຈະຈັດຊື້ໂດຍ VSUTP ແລະ ສິ່ງທີ່ຕ້ອງຈັດຊື້ເພີ່ມເຕີມ ແມ່ນໄດ້ສະຫຼຸບໃນຕາຕະລາງ 12.1.3.

12.1.3 ການສະເໜີໂຄງການລົດເມ ແລະ ລົດເມນ້ອຍ

ຕາຕະລາງ 12.1-4 ແມ່ນລາຍການໂຄງການທີ່ສະເໜີກ່ຽວກັບລົດເມ ແລະ ລົດເມນ້ອຍ ແລະ ມູນຄ່າໂຄງການໃນແຜນແມ່ບົດສະບັບນີ້. ໃນພາກນີ້ ຍັງໄດ້ອະທິບາຍແຕ່ລະໂຄງການ.

ຕາຕະລາງ 12.1-4 ສະເໜີໂຄງການລົດເມ ແລະ ລົດເມນ້ອຍ

Proposed Project	Status	Implementing Authority	Short-term 2022~	Middle-term 2028~	Long-term 2033~	Initial Cost (USD)	Unit	Unit cost (USD)
Bus and Minibus Projects								
Bus 1	Rearrangement of bus lines for BRT					180,000	-	-
Bus 1-1	- Short	Short	VCSBE/UTMS			50,000	5	10,000
Bus 1-2	- Middle	Middle	VCSBE/UTMS			50,000	5	10,000
Bus 1-3	- Long	Long	VCSBE/UTMS			80,000	8	10,000
Bus 2	Procurement of new Bus vehicles and spare parts					31,350,000	-	-
Bus 2-1	- Short: Buses	Short	VCSBE/MPWT			13,420,000	122	110,000
Bus 2-2	- Middle: Buses	Middle	VCSBE/MPWT			4,510,000	41	110,000
Bus 2-3	- Long: Buses	Long	VCSBE/MPWT			13,420,000	122	110,000
Bus 3	Procurement of new Minibus vehicles and spare parts					70,440,000	-	-
Bus 3-1	- Short: Minibuses	Ongoing	MPWT-DOT			1,830,000	52	35,191
Bus 3-2	- Middle: Minibuses	Middle	MPWT-DOT			16,700,000	167	100,000
Bus 3-3	- Long: Minibuses	Long	MPWT-DOT			15,800,000	158	100,000
Bus 4	Bus Driver Training - Driving Simulator + Training	Ongoing	MPWT-DOT			100,000	1	100,000
Bus 5	Transit facility development for Bus and information provision	-				11,420,000	-	-
Bus 5-1	- Short	Short	VCSBE			7,800,000	390	20,000
Bus 5-2	- Middle	Middle	VCSBE			1,500,000	75	20,000
Bus 5-3	- Long	Long	VCSBE			2,120,000	106	20,000
Bus 6	Renovation of existing bus terminals (CBS)	Ongoing	Vientiane Capital			47,500,000	-	-
Bus 7	Bus location system for public buses					902,000	-	-
Bus 7-1	- Short	Short	VCSBE			194,000	174	
Bus 7-2	- Middle	Middle	VCSBE			228,000	208	
Bus 7-3	- Long	Long	VCSBE			480,000	280	
Bus 8	Automatic Fare Collection System		VCSBE			13,240,000	-	-
Bus 8-1	- Short	Short	VCSBE			3,480,000	174	20,000
Bus 8-2	- Middle	Middle	VCSBE			4,160,000	208	20,000
Bus 8-3	- Long	Long	VCSBE			5,600,000	280	20,000
Total						175,132,000		

(1) ການຈັດສັນສາຍທາງລົດເມ ສໍາລັບ BRT ຄົນໃໝ່

ໃນທຸກຄັ້ງທີ່ມີການຂະຫຍາຍສາຍທາງ BRT ແລະ ມີການບໍລິການທີ່ທັບຊ້ອນກັບສາຍທາງລົດເມ ແລະ ການຂົນສົ່ງຍ່ອຍທີ່ມີຢູ່ແລ້ວ, ບັນດາເສັ້ນທາງດັ່ງກ່າວ ຕ້ອງໄດ້ຮັບການຈັດສັນດ້ານການບໍລິການຄົນໃໝ່ ເພື່ອຮັບປະກັນການບໍລິການ BRT ຢ່າງມີປະສິດທິພາບ. ເນື່ອງຈາກສາຍທາງ BRT ເຮັດໜ້າທີ່ເປັນບໍລິການຫຼັກ ແລະ ກວມເອົາແລວທາງສາຍເອກທີ່ມີຄວາມຕ້ອງການຂອງຜູ້ໂດຍສານສູງ ເຊິ່ງສາຍທາງຂອງຂົນສົ່ງສາທາລະນະທາງບົກອື່ນໆ ຄວນຈະລວມເຂົ້າກັນ ແລະ ປ່ຽນເປັນບໍລິການຕາມທາງຮ່ວມເພື່ອສົ່ງເສີມສາຍທາງ BRT. ນອກຈາກນັ້ນ, ຊັບພະຍາກອນດ້ານການຂົນສົ່ງອື່ນໆ ເຊັ່ນ: ລົດເມ ແລະ ຍານພາຫະນະຂົນສົ່ງຍ່ອຍ ຈະຖືກຈັດສັນເປັນບໍລິການໃນສາຍທາງໃໝ່ທີ່ຍັງບໍ່ທັນມີການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນປະຈຸບັນ. ການຈັດສັນການບໍລິການຄົນໃໝ່ນີ້ ຈະຊ່ວຍຫຼີກລ່ຽງການແຂ່ງຂັນບໍ່ຈໍາເປັນກັບບໍລິການລົດເມ BRT ແລະ ສາຍທາງຍ່ອຍຂອງລົດເມ. ຂະໜາດຂອງການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຄວນໄດ້ຮັບການປັບປ່ຽນ ໂດຍອີງຕາມຄວາມຕ້ອງການດ້ານການເດີນທາງຕົວຈິງ ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນຜົນກະທົບທີ່ອາດຈະເກີດຂຶ້ນຕໍ່ການສັນຈອນຕາມທ້ອງຖະໜົນ.

(2) ການຈັດຊື້ລົດເມ ແລະ ອະໄຫຼ່

ຈໍານວນລົດເມທີ່ຈໍາເປັນເພື່ອບັນລຸຕາໜ່າງສາຍທາງລົດເມ ແລະ ຄວາມຖີ່ຂອງການບໍລິການທີ່ໄດ້ສະເໜີໄວ້ຢູ່ໃນແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງສະບັບນີ້ ແມ່ນໄດ້ຖືກຄິດໄລ່ ແລະ ສະເໜີເປັນໂຄງການຈັດຊື້ລົດເມ. ເມື່ອພິຈາລະນາເຖິງບັນຫາທີ່ເກີດຈາກລົດເມທີ່ໝົດອາຍຸນໍາໃຊ້, ລວມທັງອຸບັດເຫດ, ມົນລະພິດທາງອາກາດ, ແລະ ປະສິດທິພາບຂອງນໍ້າມັນເຊື້ອໄຟທີ່

ຫຼຸດລົງແລ້ວ, ດັ່ງນັ້ນ, ອາຍຸການນໍາໃຊ້ຂອງລົດເມຈຶ່ງຖືກກຳນົດໄວ້ຢູ່ທີ່ 10 ປີ, ໂດຍຕັ້ງຂໍ້ສົມມຸດຖານວ່າມີການບໍາລຸງຮັກສາທີ່ເໝາະສົມເປັນປະຈຳ. ນອກນີ້, ຍັງພິຈາລະນາຍານພາຫະນະສໍາຮອງໄວ້ 10%ຂອງຈຳນວນພາຫະນະທັງໝົດ.

(3) ການຈັດຊື້ລົດເມນ້ອຍ ແລະ ອະໄຫຼ່

ໃນກໍລະນີດຽວກັນກັບການຈັດຊື້ລົດເມ ແລະ ອາໄຫຼ່ຕາມທີ່ໄດ້ກ່າວມາຂ້າງເທິງ, ຈໍານວນລົດເມນ້ອຍທີ່ຈໍາເປັນເພື່ອບັນລຸຕາໜ່າງສາຍທາງລົດເມນ້ອຍ ແລະ ຄວາມຖີ່ຂອງການບໍລິການທີ່ໄດ້ສະເໜີໄວ້ຢູ່ໃນແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງສະບັບນີ້ ແມ່ນໄດ້ຖືກຄິດໄລ່ ແລະ ສະເໜີເປັນໂຄງການຈັດຊື້ລົດເມນ້ອຍ. ເນື່ອງຈາກບັນຫາທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບຍານພາຫະນະທີ່ໝົດອາຍຸການນໍາໃຊ້ ເຊັ່ນ: ອຸປະຕິເຫດ, ມົນລະພິດທາງອາກາດ, ແລະ ປະສິດທິພາບຂອງນໍ້າມັນເຊື້ອໄຟທີ່ຫຼຸດລົງແລ້ວ ແມ່ນແກ້ໄຂດ້ວຍການບໍາລຸງຮັກສາ ແລະ ການປ່ຽນຖ່າຍອະໄຫຼ່ທີ່ເໝາະສົມ. ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງສ້າງການບໍລິການທີ່ສ້າງຜົນປະໂຫຍດໃນໄລຍະ 10 ປີ ໂດຍຕັ້ງຂໍ້ສົມມຸດຖານວ່າມີການບໍາລຸງຮັກສາທີ່ເໝາະສົມເປັນປະຈໍາ. ນອກນີ້, ຍັງພິຈາລະນາຍານພາຫະນະສໍາຮອງໄວ້ 10% ຂອງຈໍານວນພາຫະນະທັງໝົດ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີ່ມາງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ຮູບ 12.1-14 ລົດເມນ້ອຍໃໝ່ທີ່ໄດ້ຮັບການຊ່ວຍເຫຼືອລ້າຈາກລັດຖະບານຍີ່ປຸ່ນ

(4) ການຝຶກອົບຮົມພະນັກງານຂັບລົດເມ

ເຖິງແມ່ນວ່າຈະມີຄວາມມຸ່ງໝັ້ນພະຍາຍາມໃນການໃຫ້ບໍລິການຂອງ ລວມ ແລະ ໂຄງການຊ່ວຍເຫຼືອດ້ານວິຊາການທີ່ໄດ້ຮັບການຊ່ວຍເຫຼືອຈາກ JICA, ລວມເຖິງການຊ່ວຍເຫຼືອຈາກຜູ້ໃຫ້ທຶນອື່ນໆ ແຕ່ກໍຍັງພົບເຫັນບັນຫາກ່ຽວກັບພຶດຕິກຳການຂັບຂີ່ຂອງພະນັກງານຂັບລົດເມ ແລະ ຄວາມປອດໄພຂອງລົດເມ. ສິ່ງທີ່ຕ້ອງໄດ້ປັບປຸງແມ່ນການຝຶກອົບຮົມພະນັກງານຂັບລົດເມໃໝ່ ແລະ ເພີ່ມຄວາມອາດສາມາດຂອງພະນັກງານຂັບລົດເມທີ່ມີຢູ່, ໃນປີ 2023 ນີ້ ລັດຖະບານຍີ່ປຸ່ນສະໜອງເຄື່ອງຈໍາລອງການຂັບຂີ່ໃຫ້ກັບທາງ ລວມ. ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງໄດ້ມີການສະເໜີໂຄງການຝຶກອົບຮົມພະນັກງານຂັບລົດເມ ເພື່ອເພີ່ມປະສິດທິພາບໃນການນໍາໃຊ້ເຄື່ອງຈໍາລອງດັ່ງກ່າວໃຫ້ເກີດປະໂຫຍດສູງສຸດ.

(5) ການພັດທະນາສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກດ້ານການຂົນສົ່ງສໍາລັບລົດເມ ແລະ ການສະໜອງຂໍ້ມູນການບໍລິການ

ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກດ້ານການຂົນສົ່ງໄດ້ຖືກສະເໜີໃຫ້ພັດທະນາໃນລັກສະນະດຽວກັນກັບບັນດາເສັ້ນທາງທີ່ຈະນໍາໃຊ້ລະບົບສາຍທາງຍ່ອຍ ຂອງ ການບໍລິການລົດເມດ່ວນ (ລະບົບເບີດ). ເຊິ່ງຈະປະກອບດ້ວຍບ່ອນລໍຖ້າລົດເມທີ່ມີຫຼັງຄາ ແລະ ບ່ອນນັ່ງລໍຖ້າ ເພື່ອໃຫ້ຜູ້ໂດຍສານສາມາດຫຼົບຝົນ ແລະ ແດດ ແລະ ສາມາດລໍຖ້າລົດເມໄດ້ຢ່າງສະດວກສະບາຍ. ນອກຈາກນີ້, ໃນແຜນແມ່ບົດສະບັບນີ້ຍັງມີການສະເໜີໃຫ້ມີການຂະຫຍາຍການປັບປຸງປ້າຍລົດເມເກົ່າທີ່ມີຢູ່ ເຂດໃຈກາງເມືອງ ຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ມີການຕອບຮັບທີ່ດິນຈາກຜູ້ຊົມໃຊ້ໃນທົ່ວເຂດເປົ້າໝາຍໂຄງການ

(6) ການບຸລະນະຮັກສາສະຖານີຂົນສົ່ງໂດຍສານທີ່ມີຢູ່

ການປັບປຸງສະຖານີລົດຕະຫຼາດເຊົ້າ (CBS) ແມ່ນໄດ້ຖືກສະເໜີ ນັບຕັ້ງແຕ່ແຜນແມ່ບົດ 2008 ໄດ້ຖືກສ້າງຂຶ້ນ ເນື່ອງຈາກສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກໃນສະຖານີດັ່ງກ່າວມີສະພາບທີ່ຊຸດໂຊມຫຼາຍ ລວມທັງບ່ອນລໍຖ້າລົດເມທີ່ມີພື້ນທີ່ຈໍາກັດ, ແລະ ຄວາມຫຍຸ້ງຍາກໃນການເຂົ້າ-ອອກສະຖານີຂອງຍານພາຫະນະຕ່າງໆ. ເຖິງແມ່ນວ່າໃນຫຼາຍໆໂອກາດທີ່ຜ່ານມານັ້ນ, ທາງບໍລິສັດໄດ້ເປີດໃຫ້ມີການປະມຸນ ແລະ ມອບໝາຍສັນຍາສໍາປະທານໂຄງການບຸລະນະຮັກສາເປັນທີ່ຮຽບຮ້ອຍແລ້ວກໍຕາມ ໂຄງການສໍາປະທານກໍໄດ້ຢຸດໂຈະ ເນື່ອງຈາກບັນຫາດ້ານງົບປະມານຂອງຜູ້ຮັບເໝົາທີ່ເກີດຂຶ້ນຊໍ້າແລ້ວຊໍ້າອີກ. ດັ່ງນັ້ນ, ເພື່ອໃຫ້ວຽກງານບຸລະນະຮັກສາສະຖານີລົດເມຕະຫຼາດເຊົ້າ ໃຫ້ບັນລຸຜົນສໍາເລັດໃນລະດັບດຽວກັນກັບໂຄງການບຸລະນະຮັກສາທີ່ສະເໜີໃນຜ່ານມານັ້ນ ຈຶ່ງໄດ້ຖືກກໍານົດໃຫ້ເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງແຜນປະຕິບັດງານໃນແຜນແມ່ບົດສະບັບນີ້.

(7) ລະບົບຕິດຕາມຕໍາແໜ່ງລົດເມສາທາລະນະ

ລວມ ໃຊ້ລະບົບຕິດຕາມຕໍາແໜ່ງລົດເມ ເພື່ອຄຸ້ມຄອງລົດເມທີ່ໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງ ແລະ ສະໜອງຂໍ້ມູນໃຫ້ແກ່ຜູ້ໃຊ້. ດັ່ງນັ້ນ, ຈິ່ງໄດ້ສະເໜີໂຄງການຕິດຕັ້ງລະບົບຕິດຕາມຕໍາແໜ່ງລົດເມອັນດຽວກັນໃນທັງລົດເມ ແລະ ລົດເມນ້ອຍໃໝ່ທັງໝົດທີ່ໄດ້ຊື້ມາເພື່ອໃຫ້ບໍລິການໃນຕາໜ່າງສາຍທາງຂອງ ລວມ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ເວັບໄຊ Lao-Bus Navi.

(8) ລະບົບເກັບຄ່າໂດຍສານອັດຕະໂນມັດ

ຈຸດປະສົງທີ່ໃນການນໍາເອົາລະບົບບັດຂີ່ລົດເມທີ່ເຊື່ອມໂຍ່ງກັບຫຼາກຫຼາຍຮູບແບບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະແບບດຽວກັນກັບຂອງ BRT ມາໃຊ້ກັບລົດເມ ແມ່ນເພື່ອສ້າງລະບົບເກັບຄ່າໂດຍສານທີ່ເຊື່ອມໂຍ່ງລະຫວ່າງການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຮູບແບບຕ່າງໆ. ນອກຈາກຈະສາມາດຫຼຸດຜ່ອນເວລາໃນການຊໍາລະເງິນ ແລະ ເພີ່ມຄວາມສະດວກສະບາຍຂອງຜູ້ໂດຍສານແລ້ວ, ບັດຂີ່ລົດເມທີ່ເຊື່ອມໂຍ່ງກັບຫຼາກຫຼາຍຮູບແບບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຍັງສາມາດນໍາໃຊ້ເພື່ອຈຸດປະສົງອື່ນທີ່ບໍ່ແມ່ນການຂົນສົ່ງ ເຊັ່ນ: ການບໍລິການລົດເມໃນຕົວເມືອງ, ການຊໍາລະຄ່າຈອດລົດ, ແລະ ການຊື້ເຄື່ອງ ເຊິ່ງຈະສາມາດສ້າງລາຍຮັບຈາກຄ່າທໍານຽມໃນການດໍາເນີນທຸລະກໍາດັ່ງກ່າວໄດ້.

ຮູບ 12.1-15 ຮູບພາບລະບົບຕິດຕາມຕໍາແໜ່ງລົດເມ

12.1.4 ສະເໜີໂຄງການລົດເມໂຮງຮຽນ

ຕາຕະລາງ 12.1-5 ແມ່ນລາຍການໂຄງການລົດເມໂຮງຮຽນ ແລະ ມູນຄ່າໂຄງການໃນແຜນແມ່ບົດສະບັບນີ້. ລາຍລະອຽດຂອງແຕ່ລະໂຄງການແມ່ນຈະໄດ້ອະທິບາຍໃນພາຍຫຼັງ.

ຕາຕະລາງ 12.1-5 ການສະເໜີໂຄງການລົດເມໂຮງຮຽນ

Proposed Project	Status	Implementing Authority	Short-term 2022~	Middle-term 2028~	Long-term 2033~	Initial Cost (USD)	Unit	Unit cost (USD)
School Bus Project								
SB 1	Procurement of new School Bus vehicles and spare parts					35,000,000	-	-
SB 1-1	- Short	Short	MPWT-DOT	▶		5,000,000	50	100,000
SB 1-2	- Middle	Middle	MPWT-DOT		▶	10,000,000	100	100,000
SB 1-3	- Long	Long	MPWT-DOT		▶	20,000,000	200	100,000
Total						35,000,000		

(1) ການຈັດຊື້ລົດເມໂຮງຮຽນ ແລະ ອາໄຫຼ່

ການຈັດລຽງບຸລິມະສິດຂອງການພັດທະນາທາງເລືອກດ້ານຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ໜ້າເຊື່ອຖືສໍາລັບນັກຮຽນ ແມ່ນເປັນສິ່ງທີ່ສໍາຄັນຢ່າຍິ່ງ, ດັ່ງທີ່ໄດ້ກ່າວໄວ້ໃນໝວດທີ 4 ແລະ 10. ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດບໍລິການລົດໂຮງຮຽນ ແມ່ນສາມາດຫຼຸດຜ່ອນຈໍານວນຍານພາຫະນະທີ່ໃຊ້ໃນການຮັບ-ສົ່ງນັກຮຽນໄດ້ຢ່າງຫຼວງຫຼາຍ ພ້ອມທັງຍັງສົ່ງເສີມໃຫ້ນັກຮຽນຫັນມານໍາໃຊ້ຂົນສົ່ງສາທາລະນະ. ໃນການລິເລີ່ມນີ້ ແມ່ນມີປະສິດທິພາບ ແລະ ປະສິດທິຜົນໃນຫຼາຍດ້ານ ໂດຍສະເພາະແມ່ນການຫຼຸດຜ່ອນຄວາມແອອັດຂອງການສັນຈອນໃນກໍລະນີຂອງໂຮງຮຽນທີ່ຕັ້ງຢູ່ໃກ້ກັບເຂດໃຈກາງເມືອງ ຕາມຄໍາແນະນໍາຈາກ "ການຄົ້ນຄວ້າ ແລະ ທົດລອງດ້ານການນໍາໃຊ້ລະບົບລົດໂຮງຮຽນ ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນການຈາລະຈອນແອອັດຢູ່ອ້ອມຮອບເຂດໂຮງຮຽນ" (ພະແນກ ຍທຂ ແລະ JICA, 2022). ໃນກໍລະນີທີ່ໂຮງຮຽນຕັ້ງຢູ່ໄກຈາກບ່ອນລໍຖ້າຂົນສົ່ງສາທາລະນະ, ການບໍລິການຂົນສົ່ງທາງຮ່ອມສະເພາະນັກຮຽນແມ່ນສາມາດນໍາສົ່ງນັກຮຽນຈາກບ້າຍລໍຖ້າໄປຫາໂຮງຮຽນໄດ້. ນອກຈາກນັ້ນ, ສິ່ງຍັງສ້າງກໍາໄລເພີ່ມເຕີມໃຫ້ຜູ້ໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງໄດ້ເຊັ່ນກັນ.



12.1.5 ການສະເໜີໂຄງການຂົນສົ່ງຍ່ອຍ

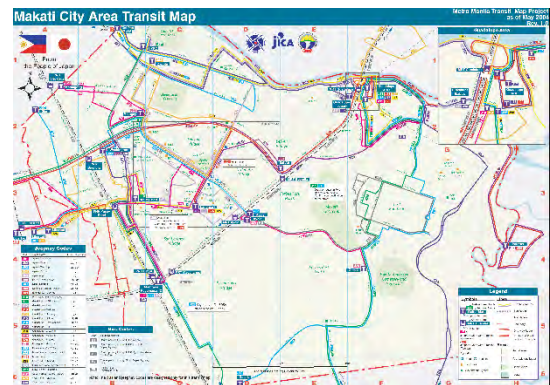
ຕາຕະລາງ 12.1-6 ແມ່ນລາຍການໂຄງການສະເໜີຂົນສົ່ງຍ່ອຍ ແລະ ມູນຄ່າຂອງໂຄງການທີ່ຄາດຄະເນໄວ້ໃນແຜນແມ່ບົດສະບັບນີ້. ລາຍລະອຽດຂອງແຕ່ລະໂຄງການ ແມ່ນຈະໄດ້ອະທິບາຍໃນພາຍຫຼັງ.

ຕາຕະລາງ 12.1-6 ສະເໜີໂຄງການຂົນສົ່ງຍ່ອຍ

Proposed Project		Status	Implementing Authority	Short-term 2022~	Middle-term 2028~	Long-term 2033~	Initial Cost (USD)	Unit	Unit cost (USD)
Paratransit Projects									
PT 1	Songteo operational cooperation program (Step 1)	Short	Songteo Asso./VCSBE	■			50,000	5	10,000
PT 2	Songteo service integration program (Step 2)	Middle	Songteo Asso./VCSBE		■		50,000	5	10,000
PT 3	Songteo fleet renewal program (Step 3)	Middle	Songteo Asso./VCSBE		■		50,000	5	10,000
PT 4	Procurement of new NMT vehicles (E-Pedi cab)	Ongoing	VSUTP	■			460,000	150	3,067
PT 5	Regulation revision of new public transport operation	Ongoing	MPWT/VCSBE	■			30,000	3	10,000
Total							640,000		

(1) ໂຄງການຮ່ວມມືການບໍລິການຂອງລົດສອງແຖວ (ບາດກ້າວທີ 1)

ໃນບາດກ້າວທີ 1, ໂຄງການຮ່ວມມືການບໍລິການນີ້ ແມ່ນວາງແຜນໄວ້ເພື່ອທີ່ຈະຮ່ວມມືກັບຜູ້ໃຫ້ບໍລິການລົດສອງແຖວເອກະຊົນ ເຊັ່ນ: ລະບົບຄ່າໂດຍສານ, ຕາຕະລາງແລ່ນລົດ, ປ້າຍລົດເມ, ແລະ ການສະໜອງຂໍ້ມູນແບບເຊື່ອມໂຍງກັນ; ຮູບ 12.1-16. ແມ່ນ ຕາຕະລາງເວລາຂອງລົດເມ ແລະ ຂົນສົ່ງຍ່ອຍ ແລະ ແຜນທີ່ສາຍທາງລົດເມທີ່ເຊື່ອມໂຍງກັນ ຢູ່ ປະເທດ ຟີລິບປິນ. ເພື່ອຮັບປະກັນໃຫ້ການດໍາເນີນການບໍລິການເປັນໄປຕາມເງື່ອນໄຂທີ່ກໍານົດໄວ້ນັ້ນ ແມ່ນຈະຕ້ອງມີການເຮັດສັນຍາການວ່າຈ້າງ (ສັນຍາການດໍາເນີນງານ) ກັບຜູ້ໃຫ້ບໍລິການເອກະຊົນ. ໂຄງການດັ່ງກ່າວ ຈະຊ່ວຍຫຼຸດຜ່ອນການແຂ່ງຂັນທີ່ບໍ່ຈໍາເປັນລະຫວ່າງຜູ້ໃຫ້ບໍລິການລົດເມປະຈໍາທາງ ແລະ ລົດສອງແຖວເອກະຊົນ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: JICA

ຮູບ 12.1-16 ຕົວຢ່າງແຜນທີ່ລົດເມ ລວມທັງຂົນສົ່ງຍ່ອຍ (ປະເທດຟີລິບປິນ)

(2) ໂຄງການເຊື່ອມໂຍງບໍລິການລົດສອງແຖວ (ບາດກ້າວທີ 2)

ໃນບາດກ້າວທີ 2, ແມ່ນໂຄງການເຊື່ອມໂຍງການບໍລິການເພື່ອວາງແຜນທີ່ຈະໃຫ້ຜູ້ໃຫ້ບໍລິການລົດສອງແຖວເອກະຊົນເຂົ້າມາເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງລະບົບຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນຢ່າງເປັນທາງການ ເຊິ່ງຈະໄດ້ມີການເຊັນສັນຍາສໍາປະທານ (ການສົ່ງມອບການດໍາເນີນງານ) ກັບຕາງໜ້າສະມາຄົມ ຫຼື ສັນຍາໂດຍກົງກັບຜູ້ໃຫ້ບໍລິການເອກະຊົນໃນການໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໂດຍຜ່ານໃບອະນຸຍາດດໍາເນີນການບໍລິການ. ຜົນປະໂຫຍດຂອງການເຊື່ອມໂຍງບໍລິການນັ້ນ ຜູ້ໃຫ້ບໍລິການຈະໄດ້ຮັບຜົນປະໂຫຍດທາງດ້ານການເງິນທີ່ຫຼາຍກວ່າເກົ່າ ເຊິ່ງຈະມາໃນຮູບແບບຂອງການຊໍາລະເງິນຕາມໄລຍະທາງການເດີນທາງ, ແທນທີ່ຈະເປັນການຊໍາລະເງິນທີ່ປ່ຽນແປງຕາມການເກັບຄ່າໂດຍສານ ຫຼື ຈໍານວນຜູ້ໂດຍສານ. ການປັບປຸງດັ່ງກ່າວ ຈະສາມາດເສີມຂະຫຍາຍລະດັບການບໍລິການຂອງຕາໜ່າງບໍລິການ ພ້ອມທັງຍັງຮັບປະກັນຄວາມໝັ້ນຄົງດ້ານການເງິນຂອງຜູ້ໃຫ້ບໍລິການເອກະຊົນໄປພ້ອມໆ ກັນ.

(3) ໂຄງການປ່ຽນແທນລົດສອງແຖວ (ບາດກ້າວທີ 3)

ໃນບາດກ້າວທີ 3, ໂຄງການປ່ຽນແທນລົດສອງແຖວ ແມ່ນວາງແຜນທີ່ຈະປ່ຽນແທນຍານພາຫະນະທີ່ເຊື່ອມສະພາບດ້ວຍຍານພາຫະນະໄຟຟ້າໃໝ່ ກໍ່ຄື ລົດສອງແຖວໄຟຟ້າ (e-Songteo) ເຊິ່ງຄາດວ່າຈະເພີ່ມຄວາມສະດວກສະບາຍ ແລະ ຄວາມຍືນຍົງດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ. ທາງພາກລັດສາມາດສະໜອງເງິນອຸດໜູນໃນການຈັດຊື້ລົດສອງແຖວໄຟຟ້າໃຫ້

ແກ່ຜູ້ໃຫ້ບໍລິການເອກະຊົນຜ່ານໂຄງການໃຫ້ເຊົ່າ ຫຼື ສັນຍາອື່ນໆ. ໂຄງການດັ່ງກ່າວ ໄດ້ຖືກອອກແບບມາເພື່ອເຮັດໃຫ້ມີບໍລິການລົດສອງແຖວຢ່າງເປັນທາງການ ພ້ອມທັງຍັງແນໃສ່ການຮັບປະກັນຄວາມຍືນຍົງທາງການເງິນ ແລະ ກາລະໂອກາດໃນການມີວຽກເຮັດງານທຳຂອງຜູ້ໃຫ້ບໍລິການເອກະຊົນ.

(4) ການຈັດຊື້ຍານພາຫະນະທີ່ບໍ່ໃຊ້ກົນຈັກ (NMT) ໃໝ່ (E-Pedicab)

ໂຄງການຂົນສົ່ງຕົວເມືອງແບບຍືນຍົງຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (VSUTP) ຈະຈັດຊື້ລົດສາມລໍ້ໄຟຟ້າ (e-pedicabs) ຈຳນວນ 150 ຄັນ ແລະ ໃຫ້ບໍລິການໃນເຂດຂົນສົ່ງທີ່ບໍ່ໃຊ້ກົນຈັກ (NMT) ໃນຮູບແບບໂຄງການໃນໄລຍະສັ້ນ ສຳລັບ ປະຊາຊົນ ແລະ ນັກທ່ອງທ່ຽວ. ດັ່ງສະແດງຢູ່ໃນຮູບ 12.1-17 ແມ່ນພາບແນວຄວາມຄິດຂອງຍານພາຫະນະທີ່ບໍ່ໃຊ້ກົນຈັກ ໂດຍທຶມງານທີ່ປຶກສາດ້ານການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ (PIC) ຂອງ VSUTP. ລົດສາມລໍ້ໄຟຟ້າ ເປັນລົດສາມລໍ້ທີ່ມີລະບົບການທຳງານທີ່ສາມາດຂັບເຄື່ອນໄດ້ດ້ວຍການຖີບລົດພຽງຢ່າງດຽວ ຫຼື ຈາກການຖີບລົດຮ່ວມກັບການໃຊ້ກົນຈັກໄຟຟ້າຊ່ວຍໃນການຂັບເຄື່ອນລົດໄປພ້ອມໆກັນໄດ້. ລົດສາມລໍ້ໄຟຟ້າໄດ້ຖືກອອກແບບມາເພື່ອສາມາດບັນຈຸຜູ້ໂດຍສານ 2-3 ຄົນ ແລະ ເມື່ອທຽບໃສ່ກັບລົດຕຸກຕຸກໃນປະຈຸບັນ ລົດສາມລໍ້ໄຟຟ້າ ຖືວ່າເປັນຮູບແບບຂົນສົ່ງທີ່ປອດໄພ ແລະ ເປັນມິດຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມຫຼາຍກວ່າ ຍ້ອນ ການປ່ອຍອາຍພິດກາກໂບນິກທີ່ຕໍ່າ ແລະ ບໍ່ມີມົນລະພິດທາງສຽງ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ແບບແນວຄວາມຄິດໂຄງການ VSUTP PIC ສະບັບປັບປຸງ, 2019

ຮູບ 12.1-17 ແນວຄວາມຄິດຂອງ ຍານພາຫະນະທີ່ບໍ່ໃຊ້ກົນຈັກ (E-pedicab)

(5) ການປັບປຸງກົດລະບຽບການບໍລິການຂອງຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃໝ່

ໃນກໍລະນີດຽວກັນກັບໃນຫຼາຍໆ ປະເທດ, ການບໍລິການການຂົນສົ່ງຮູບແບບໃໝ່, ເຊັ່ນ: ບໍລິການເອີ້ນລົດ (RHS) ໄດ້ພົບກັບສິ່ງທ້າທາຍທາງດ້ານສະຖາບັນ ແລະ ການດຳເນີນງານຫຼາຍຢ່າງ. ສະນັ້ນ, ທາງພາກລັດຈະຕ້ອງຄົ້ນຄວ້າລະບຽບການຕ່າງໆຄືນໃໝ່ ເພື່ອສະກັດກັ້ນການຂະຫຍາຍບໍລິການທີ່ບໍ່ສາມາດຄວບຄຸມໄດ້ ແລະ ຮັບປະກັນການດຳເນີນການໃຫ້ບໍລິການຢ່າງຖືກຕ້ອງ. ດ້ວຍເຫດຜົນດັ່ງກ່າວ, ຈຶ່ງໄດ້ມີການສະເໜີໂຄງການປັບປຸງກົດລະບຽບທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຄືນໃໝ່ໃນໄລຍະສັ້ນ.

12.1.6 ລະບົບຄວບຄຸມ ແລະ ໂຄງການປະສານງານຂອງອົງການຈັດຕັ້ງ

ຕາຕະລາງ 12.1-7 ແມ່ນລາຍການໂຄງການທີ່ໄດ້ສະເໜີ ແລະ ມູນຄ່າທີ່ຄາດໄວ້ໃນແຜນແມ່ບົດສະບັບນີ້ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບລະບົບບໍລິຫານຄຸ້ມຄອງ ແລະ ການປະສານງານຂອງອົງການຈັດຕັ້ງ. ລາຍລະອຽດຂອງແຕ່ລະໂຄງການ ແມ່ນຈະໄດ້ອະທິບາຍໃນພາຍຫຼັງ.

ຕາຕະລາງ 12.1-7 ລະບົບບໍລິຫານຄຸ້ມຄອງ ແລະ ໂຄງການປະສານງານອົງການຈັດຕັ້ງ

Proposed Project	Status	Implementing Authority	Short-term 2022~	Middle-term 2028~	Long-term 2033~	Initial Cost (USD)	Unit	Unit cost (USD)
Governance System and Organizational Coordination Projects								
GS 1	Capacity development program of Management Entity (UTMS)	Short	UTMS			3,080,000	-	-
GS 2	Integration program of public transport services (MaaS) organizational coordination		Private			180,000	-	-
GS 2-1	- Short	Short	VCSBE/Private			50,000	5	10,000
GS 2-2	- Middle	Middle	VCSBE/Private			50,000	5	10,000
GS 2-3	- Long	Long	VCSBE/Private			80,000	8	10,000
Total						3,260,000		

(1) ໂຄງການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໜ່ວຍງານຄຸ້ມຄອງ

ດັ່ງທີ່ໄດ້ກ່າວໄວ້ໃນໝວດທີ 12, “ຍຸດທະສາດທີ 5: ລະບົບບໍລິຫານຄຸ້ມຄອງແບບຍືນຍົງຂອງບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ການປະສານງານຂອງອົງການຈັດຕັ້ງ” ແມ່ນໄດ້ສະເໜີໃຫ້ໜ່ວຍງານຄຸ້ມຄອງເປັນໜ່ວຍງານສູນກາງລະຫວ່າງຜູ້ຄຸ້ມຄອງ ແລະ ຜູ້ໃຫ້ບໍລິການ ເພື່ອຄຸ້ມຄອງໃຫ້ມີການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຜ່ານໜ່ວຍງານດຽວ.

VSUTP ໄດ້ເລີ່ມສ້າງຕັ້ງໜ່ວຍງານຄຸ້ມຄອງດັ່ງກ່າວ ໂດຍຜ່ານບັນດາກິດຈະກຳໂຄງການ ເຊິ່ງກໍ່ຄື ໜ່ວຍງານຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ (UTMS). ດັ່ງນັ້ນ, ໃນບາດກ້າວທຳອິດ, ໂຄງການບຸລິມະສິດໃນໄລຍະສັ້ນ ແມ່ນໂຄງການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງຂອງໜ່ວຍງານຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ເພື່ອຮັບປະກັນວ່າອົງປະກອບທີ່ໄດ້ວາງແຜນໄວ້ໃນ VSUTP ໄດ້ຖືກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຢ່າງຖືກຕ້ອງເໝາະສົມ.

(2) ໂຄງການເຊື່ອມໂຍງດ້ານການປະສານງານອົງການຈັດຕັ້ງ ເພື່ອ ການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

ໃນອະນາຄົດ, ແມ່ນສະເໜີການບໍລິການຂົນສົ່ງ (Mobility as a Service (MaaS) ເພື່ອເຊື່ອມໂຍງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທົ່ວໄປ ແລະ ການບໍລິການທີ່ໃຊ້ການເດີນທາງຮ່ວມກັນໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. MaaS ໄດ້ຖືກອອກແບບມາເພື່ອເປັນແອັບພິເຄຊັນດຽວ ທີ່ຈະລວມເອົາ "ການບໍລິການຂົນສົ່ງຫຼາກຫຼາຍຮູບແບບ ເຂົ້າໄວ້ໃນການບໍລິການຂົນສົ່ງທາງດຽວ ທີ່ສາມາດເຂົ້າເຖິງໄດ້ຕາມຄວາມຕ້ອງການ. ແຜນແມ່ບົດສະບັບນີ້ ສະເໜີໃຫ້ໜ່ວຍງານຄຸ້ມຄອງເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບຕໍ່ແອັບພິເຄຊັນການບໍລິການຂົນສົ່ງຜ່ານພາລະບົດບາດຂອງໜ່ວຍງານສູນກາງ ໂດຍແນໃສ່ການຄວບຄຸມຜົນປະໂຫຍດຂອງຜູ້ໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທັງໝົດໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ມາຮອດປີ 2022, ສະພາບການປະຈຸບັນຂອງການເຊື່ອມໂຍງຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນອາດຈະຈັດຢູ່ໃນລະດັບ 0 ເຊິ່ງພິຈາລະນາວ່າແຕ່ລະຫົວໜ່ວຍບໍລິການຂົນສົ່ງ ແມ່ນສະໜອງການບໍລິການຢ່າງເປັນເອກະລາດ ແລະ ເຮັດໃຫ້ຜູ້ໃຊ້ຖືກຕ້ອງພົບກັບຂໍ້ມູນທີ່ບໍ່ກົງກັບການບໍລິການຕົວຈິງ ແລະ ການບໍລິການຂົນສົ່ງທີ່ບໍ່ເຊື່ອມໂຍງກັນ. ໂດຍຜ່ານບັນດາໂຄງການເຊື່ອມໂຍງໄປເທື່ອລະບາດກ້າວ ຕາມທີ່ໄດ້ກ່າວເຖິງໃນຂ້າງເທິງນີ້: 1. ໂຄງການຮ່ວມມືການບໍລິການ, 2. ໂຄງການເຊື່ອມໂຍງການບໍລິການ ແລະ 3. ໂຄງການປ່ຽນແທນນະຍານພາຫະນະ, ການເຊື່ອມໂຍງການບໍລິການໃຫ້ແກ່ຜູ້ນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງແມ່ນກ້າວເຂົ້າສູ່ການໃຊ້ MaaS. ນອກຈາກນີ້, ຍັງໄດ້ສະເໜີໃຫ້ມີການຈັດຕັ້ງຄຽງຄູ່ກັບບັນດາມາດຕະການອື່ນໆ ເຊັ່ນ: ຂໍ້ມູນຂ່າວສານບໍລິການຕາມເວລາຕົວຈິງ, ການຖ່າຍໂອນຂໍ້ມູນຂ່າວສານ, ສະໜອງຂໍ້ມູນບໍລິການດ້ວຍຫຼາຍພາສາ, ຕາຕະລາງບໍລິການອີງຕາມຕາໜ່າງບໍລິການ, ລວມເຖິງມາດຕະການອື່ນໆ ເພື່ອສົ່ງເສີມການປັບປຸງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃຫ້ດີຂຶ້ນຕໍ່ໄປ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: Sochor et al., 2017

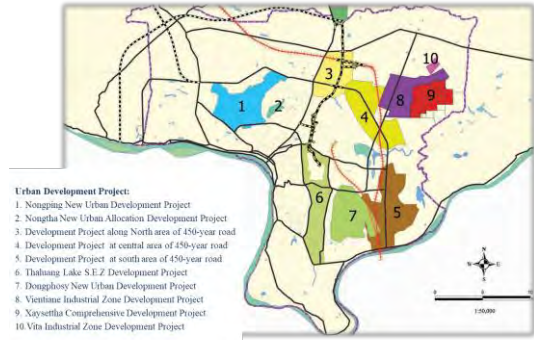
ຮູບ 12.1-18 ເທັກໂນໂລຊີ 5 ລະດັບຂອງ MaaS

12.1.7 ໂຄງການພັດທະນາທີ່ແນໃສ່ການຂົນສົ່ງໂດຍຄຳນຶງເຖິງຜັງເມືອງ

(1) ການພັດທະນາທີ່ສຸມໃສ່ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ (TOD) ທີ່ສອດຄ່ອງກັບການລົງທຶນ BRT

ໃນເຂດເປົ້າໝາຍ, ໄດ້ມີການດຳເນີນການສຶກສາທີ່ຄົບຖ້ວນ ແລະ ສົມບູນ ເຊິ່ງນຳໄປສູ່ການສະເໜີໂຄງການພັດທະນາຕົວເມືອງຈຳນວນ 10 ໂຄງການດັ່ງທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນແຜນຜັງນຳໃຊ້ທີ່ດິນລວມຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ 2030. ໃນຂະນະທີ່ລາຍລະອຽດສະເພາະຂອງແຕ່ລະໂຄງການຍັງບໍ່ທັນໄດ້ຮັບການສະຫຼຸບພາຍໃນໄລຍະຈັດຕັ້ງໂຄງການນີ້, ດັ່ງນັ້ນ ຈຶ່ງຍັງບໍ່ໄດ້ຖືກລວມເຂົ້າໃນການວິເຄາະມູນຄ່າໂຄງການ. ຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ສິ່ງທີ່ສຳຄັນແມ່ນການເຊື່ອມໂຍງການພັດທະນາຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ກັບ ການພັດທະນາທີ່ດິນ ເພື່ອໃຫ້ບັນລຸໜຶ່ງໃນຫົກກຸ່ມທະສາດທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນໝວດທີ 11 ຂອງແຜນຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ກ່ຽວກັບ "ການພັດທະນາທີ່ແນໃສ່ການຂົນສົ່ງໂດຍລວມເອົາແຜນການນຳໃຊ້ທີ່ດິນຢ່າງມີປະສິດທິພາບ". ອີງໃສ່ສະພາບການດັ່ງກ່າວ ແລະ ການປຶກສາຫາລືດ້ານວິຊາການທີ່ຈັດຂຶ້ນຢູ່ພາຍໃນຄະນະວິຊາການໃນແຜນແມ່ບົດສະບັບນີ້ ແມ່ນໄດ້ເລືອກເອົາ 10 ເຂດຕໍ່ໄປນີ້ເປັນການສະເໜີໂຄງການພັດທະນາທີ່ແນໃສ່ການຂົນສົ່ງໂດຍລວມເອົາການວາງຜັງເມືອງ.

1. ໂຄງການພັດທະນາຕົວເມືອງໃໝ່ໜອງປີງ
2. ໂຄງການພັດທະນາຈັດສັນຕົວເມືອງໃໝ່ໜອງທາ
3. ໂຄງການພັດທະນາລຽບຕາມຖະໜົນ 450ປີ ຕອນເໜືອ
4. ໂຄງການພັດທະນາລຽບຕາມຖະໜົນ 450ປີ ຕອນກາງ
5. ໂຄງການພັດທະນາລຽບຕາມຖະໜົນ 450ປີ ຕອນໃຕ້
6. ໂຄງການພັດທະນາເຂດເສດຖະກິດພິເສດບຶງທາດຫຼວງ
7. ໂຄງການພັດທະນາຕົວເມືອງໃໝ່ດົງໂພສີ
8. ໂຄງການພັດທະນາເຂດອຸດສາຫະກຳໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ
9. ໂຄງການພັດທະນາເຂດແຖດສາຫະກຳກວມລວມໄຊເສດຖາ
10. ໂຄງການພັດທະນາອະນິຄົມອຸດສາຫະກຳໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ແຜນຜັງນຳໃຊ້ທີ່ດິນລວມຂອງ ນວ 2030.

ຮູບ 12.1-19 ການສະເໜີຂົງເຂດພັດທະນາໂຄງການ TOD

(2) ການປະຕິຮູບກົດໝາຍວ່າດ້ວຍຜັງເມືອງ ແລະ ການນຳໃຊ້ທີ່ດິນ ເພື່ອໃຫ້ມີການພັດທະນາທີ່ແນ່ໃສ່ການຂົນສົ່ງທີ່ລວມເອົາການວາງຜັງເມືອງ

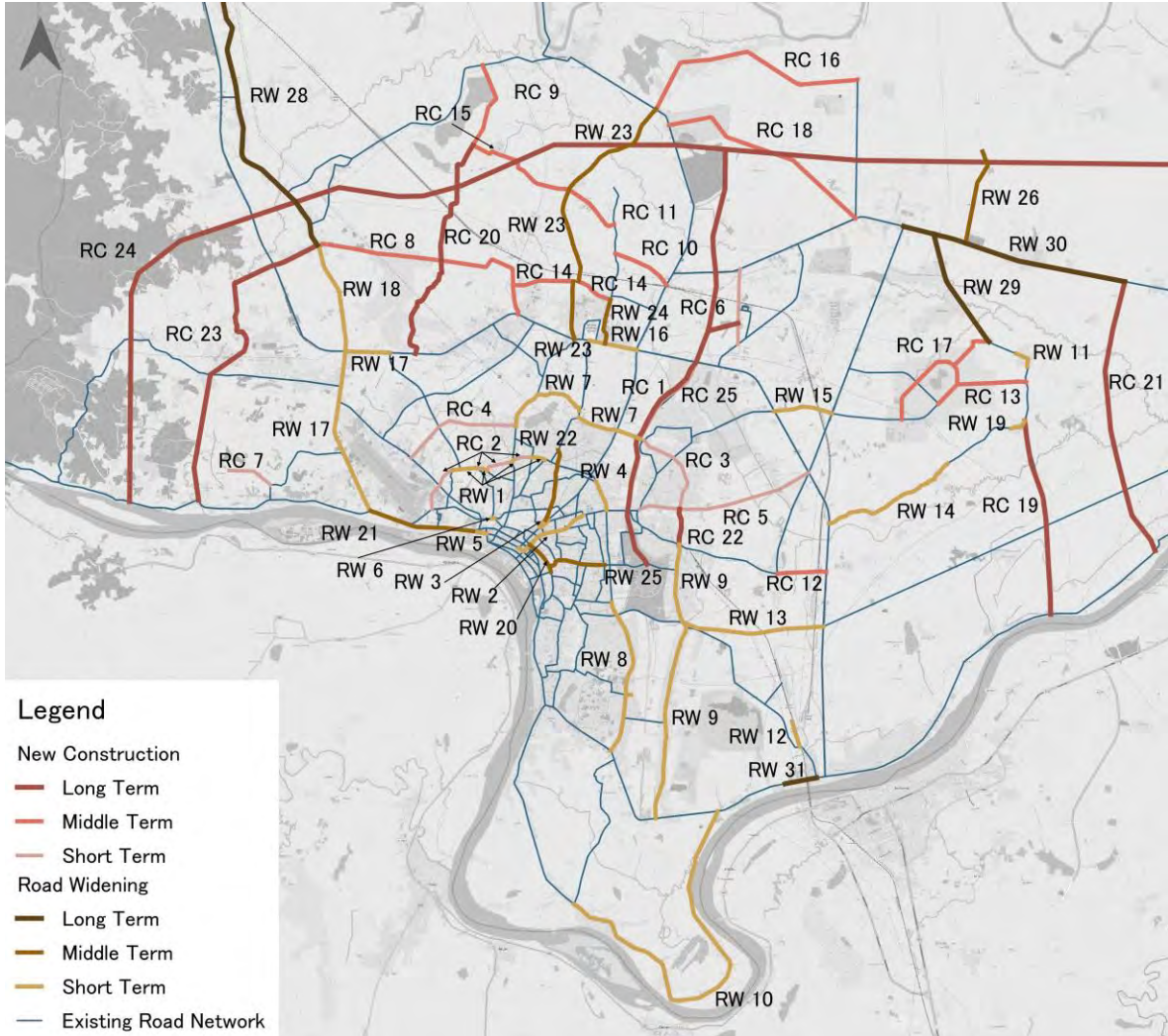
ເພື່ອໃຫ້ໂຄງການພັດທະນາທີ່ແນ່ໃສ່ການຂົນສົ່ງໂດຍລວມເອົາການວາງຜັງເມືອງໃຫ້ມີປະສິດທິພາບ ແມ່ນຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ມີການປັບປຸງກົດໝາຍກ່ຽວກັບລະບົບການວາງແຜນຜັງເມືອງ ແລະ ການນຳໃຊ້ທີ່ດິນໂດຍລວມ. ໂດຍສະເພາະ, ຕົວຊີ້ວັດການຄວບຄຸມພື້ນທີ່ໄປນີ້ຈະຕ້ອງໄດ້ຮັບການປັບປຸງ.

- (a) ເຂດຕົວເມືອງ
- (b) ອັດຕາສ່ວນການນຳໃຊ້ທີ່ດິນ
- (c) ຄວາມສູງຂອງອາຄານ
- (d) ການນຳໃຊ້ທີ່ດິນ
- (e) ການນຳໃຊ້ອາຄານ
- (f) ການອອກອະນຸຍາດພັດທະນາ ແລະ ປຸກສ້າງ

12.2 ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ

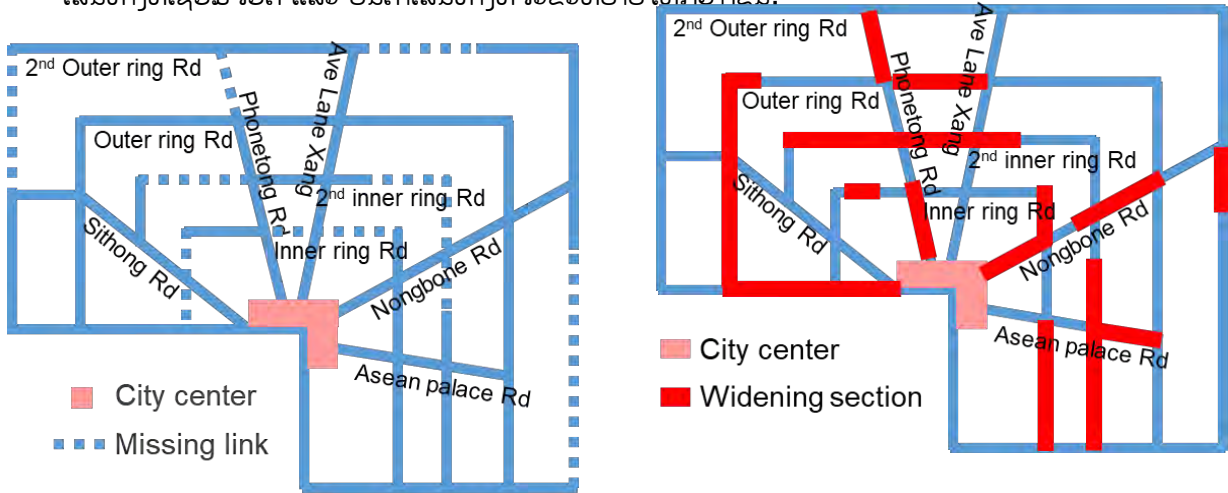
12.2.1 ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ແລະ ໂຄງການເສັ້ນທາງທີ່ໄດ້ສະເໜີ

ອີງຕາມ "ຂໍ້ສົມມຸດຖານທີ 2: ສຸມໃສ່ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະເປັນຫຼັກ" ເຊິ່ງໄດ້ສະເໜີຕາໜ່າງເສັ້ນທາງທີ່ຮອງຮັບການປັບໂຄງສ້າງຂອງລະບົບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ. ຮູບ 12.2-1 ແມ່ນຕາໜ່າງເສັ້ນທາງທີ່ໄດ້ສະເໜີ.



ຮູບ 12.2-1 ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງທີ່ໄດ້ສະເໜີ

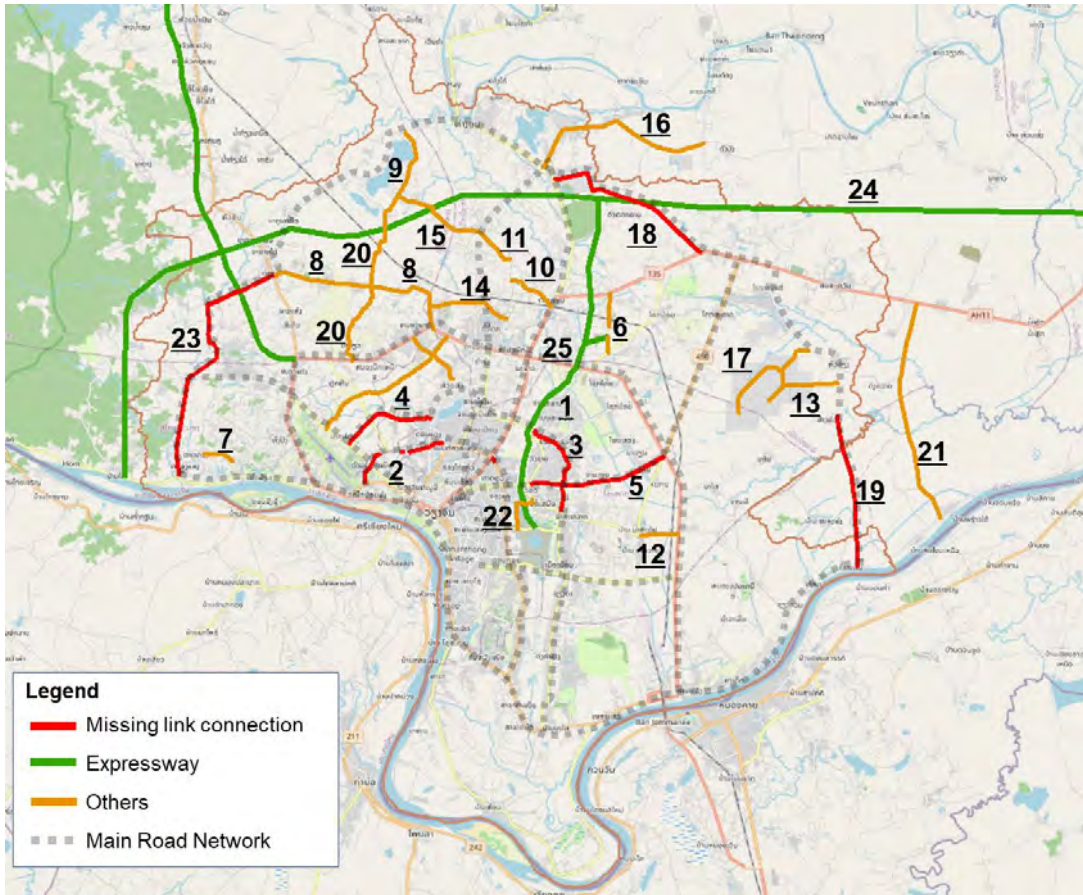
ການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງໃໝ່ ແລະ ການເຊື່ອມຈອດຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ລວມເຖິງການຂະຫຍາຍເສັ້ນທາງທີ່ມີຢູ່ ແມ່ນຈຳເປັນທີ່ຕ້ອງມີເພື່ອພັດທະນາຕາໜ່າງຖະຫນົນທີ່ໄດ້ສະເໜີ. ຮູບ 12.2-2 ແລະ ຮູບ 12.2-3 ສະແດງໃຫ້ເຫັນແຜນຜັງຕາໜ່າງເສັ້ນທາງທີ່ເຊື່ອມຈອດ ແລະ ບັນດາເສັ້ນທາງທີ່ຈະຂະຫຍາຍໃຫ້ກວ້າຂຶ້ນ.



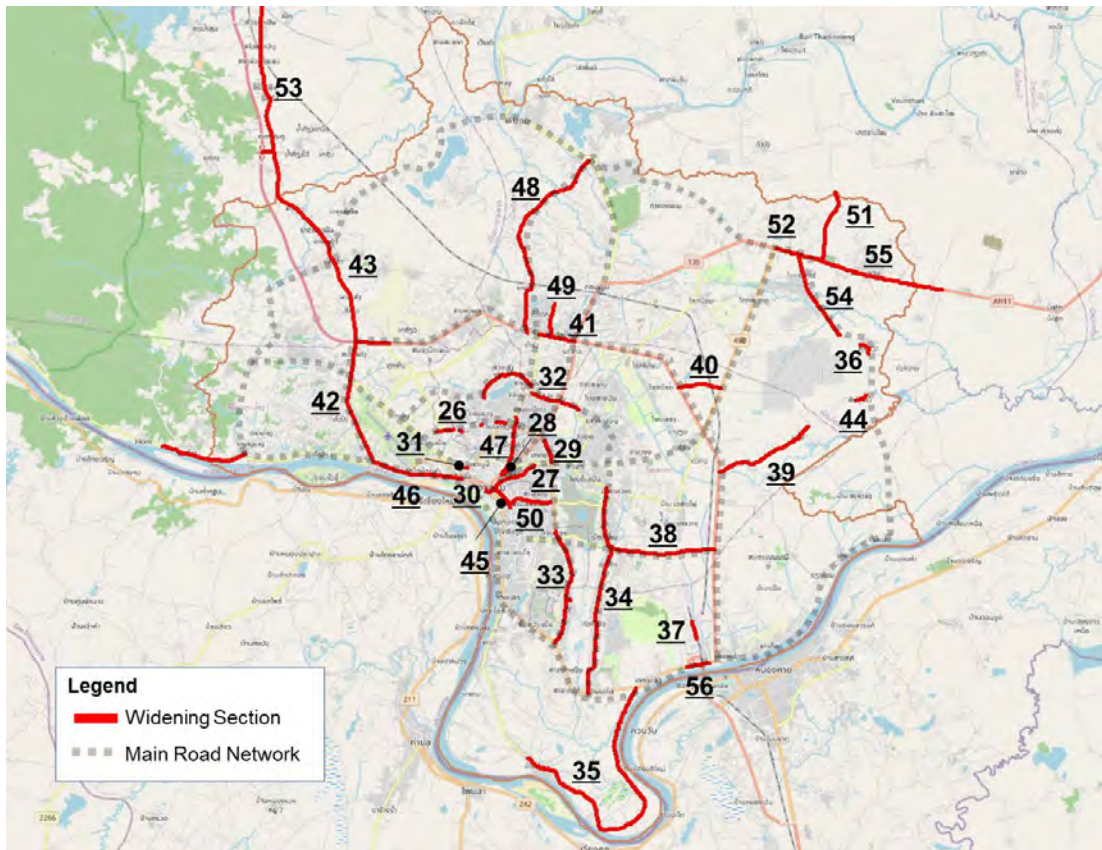
ຮູບ 12.2-2 ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງທີ່ບໍ່ເຊື່ອມຈອດກັນ

ຮູບ 12.2-3 ການຂະຫຍາຍໜ້າເສັ້ນທາງ

ສະຖານທີ່ຕົວຈິງຂອງການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງໃຫ້ມີການເຊື່ອມຈອດກັນ ແລະ ການຂະຫຍາຍເສັ້ນທາງທີ່ໄດ້ສະເໜີ ແມ່ນສະແດງຢູ່ໃນຮູບ 12.2-4 ແລະຮູບ 12.2-5 ຕາມລຳດັບ. ເພື່ອໃຫ້ລະບົບຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ໄດ້ວາງແຜນໄວ້ສາມາດດຳເນີນການໃຫ້ບໍລິການໄດ້, ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ແລະ ຄວາມກວ້າງຂອງເລນທາງທີ່ມີຢູ່ແມ່ນຍັງບໍ່ທັນພຽງພໍສຳລັບຂົນສົ່ງສາທາລະນະດັ່ງກ່າວ. ເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນການໃຊ້ຂົນສົ່ງສາທາລະນະ, ຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ກໍ່ສ້າງພາກສ່ວນເສັ້ນທາງທີ່ຈຳເປັນ ແລະ ຂະຫຍາຍເສັ້ນທາງທີ່ມີຄວາມກວ້າງຂອງເລນລົດແລ່ນທີ່ພຽງພໍ. ນອກຈາກນັ້ນ, ເພື່ອຮັບປະກັນປະສິດທິພາບຂອງເສັ້ນທາງໃນການຮອງຮັບການສັນຈອນທີ່ຈຳເປັນ ແມ່ນ ຈຳເປັນທີ່ຈະຕ້ອງພັດທະນາ ແລະ ຂະຫຍາຍເສັ້ນທາງວົງແຫວນ ທີ່ເປັນສາຍເອກ ແລະ ສາຍຫຼັກ ລວມໄປເຖິງເສັ້ນທາງອ້ອມຫຼັກເຊັ່ນດຽວກັນ.



ຮູບ 12.2-4 ຈຸດພັດທະນາເສັ້ນທາງເພື່ອການເຊື່ອມຈອດຂອງຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ



ຮູບ 12.2-5 ຈຸດຂະຫຍາຍເສັ້ນທາງ

ລາຍລະອຽດໂຄງຮ່າງຂອງໂຄງການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງເຊື່ອມຕໍ່ ແລະ ການຂະຫຍາຍເສັ້ນທາງ ເຊັ່ນ: ຄວາມຍາວຂອງເສັ້ນທາງ, ການປະເມີນມູນຄ່າໂຄງການ ແລະ ໄລຍະທີ່ຈະຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແມ່ນໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນຕາຕະລາງ12.2-1. ບັນດາໂຄງການທີ່ສະແດງຢູ່ໃນຮູບ12.2-3 ແລະ 12.2-4 ແມ່ນອີງຕາມໂຄງການທີ່ສະແດງຢູ່ໃນຕາຕະລາງ 12.2-2.

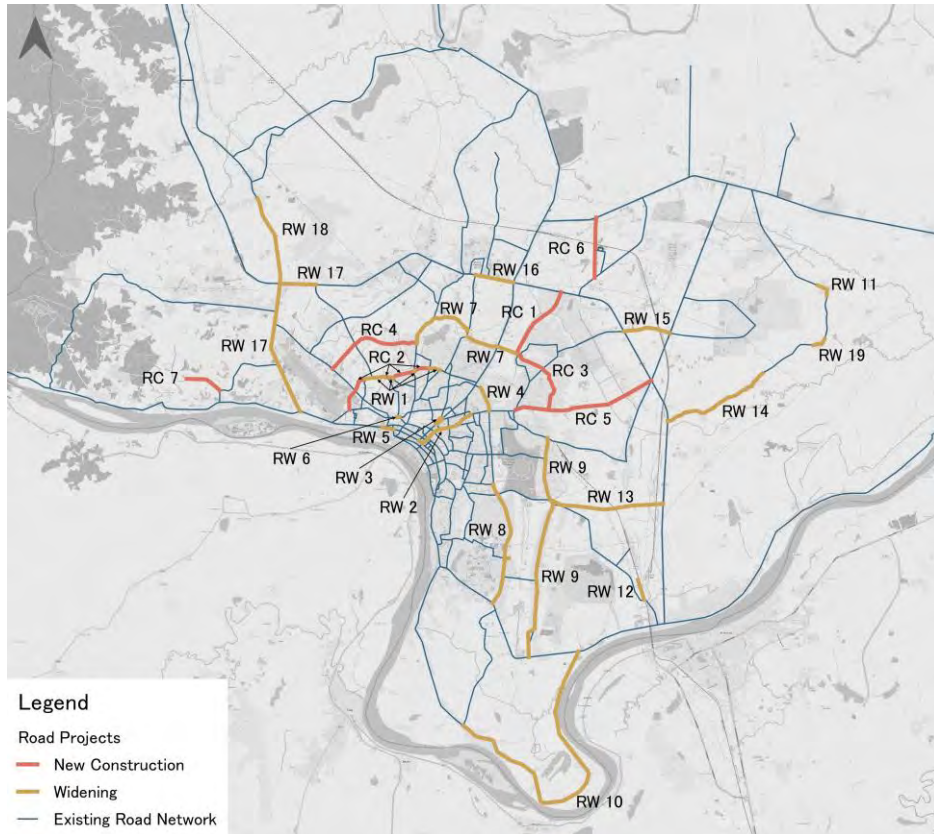
ຕາຕະລາງ 12.2-1 ບັນຊີໂຄງການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງໃໝ່

Proposed project		Status	Implementing authority	Short (2022-2027)	Middle (2027-2032)	Long (2032-2040)	Length (km)	Cost (USD)
Road Construction Projects								
RC	New Road Construction							
RC 1	The project to build a road parallel to the Kaisone Rd - That Luang Lake Special Economic Zone - Nongnieng - 450 Year Rd -	Short	DPWT				3.7	2,674,000
RC 2	Inner Ring Road	Short	DPWT				3.9	20,874,000
RC 3	2nd Inner ring Rd. No.1	Short	DPWT				3.6	2,778,000
RC 4	2nd Inner ring Rd. No.2	Short	DPWT				4.7	3,617,000
RC 5	Radial Road between Inner ring Rd. and Outer ring Rd.	Short	DPWT				5.2	2,623,000
RC 6	Development with Lao-China Railway Station	Ongoing	MPWT				4.9	2,647,000
RC 7	Collector street between Outer ring Rd. and 2nd Outer ring Rd.	Short	MPWT				1.7	760,000
RC 8	Road Construction project from Dongluang village (R. 13 N)-Dong Xieng Di- Nongphaya	Middle	DPWT				9.5	4,110,000
RC 9	Asphalt Road Construction project from KM29 (R.13 South)-Dong Khwai - Simano (R.11 South).	Middle	DPWT				3.4	1,468,000
RC 10	Concrete Road Construction Project from Donnoun-Huay Dan Muang	Middle	DPWT				2.5	1,049,000
RC 11	Concrete Road Construction Project from Huay Dan Muang - DonTiew (Road No. 10).	Middle	DPWT				2.3	996,000
RC 12	Connection Rd. from 450years Rd. to No.3	Middle	DPWT				1.9	865,000
RC 13	Connection Rd. between KM21 and 2nd Outer ring Rd.	Middle	DPWT				3.6	2,047,000
RC 14	Collector street between Outer ring Rd. and 2nd Outer ring Rd.	Middle	DPWT				3.8	1,782,000
RC 15	Collector street between central and Outer ring road	Middle	DPWT				6.6	2,854,000
RC 16	Collector street outside of Outer ring road	Middle	DPWT				17.8	9,672,000
RC 17	Inner roads in KM21	Middle	DPWT				6.0	1,272,000
RC 18	2nd Outer Ring Rd. No.3 (Northern Part)	Middle	MPWT				7.4	4,301,000
RC 19	2nd Outer Ring Rd. No.2 (Eastern Part)	Long	MPWT				8.7	5,057,000
RC 20	Asphalt Road Construction project from KM29 (R.13 South)-Dong Khwai - Simano (R.11 South).	Long	DPWT				9.4	4,404,000
RC 21	Construction of Concrete Road from Nong Buek traffic light-Dong Bong - Tha Savang-Hai village, Xaithany district	Long	DPWT				10.7	4,068,000
RC 22	2nd Inner ring Rd. No.3	Long	DPWT				1.4	1,048,000
RC 23	2nd Outer Ring Rd. No.4 (Western Part)	Long	MPWT				9.3	4,928,000
RC 24	Expressway project (east direction)	Long	MPWT				82.1	69,467,000
RC 25	Expressway project (north direction)	Long	MPWT				18.1	14,320,000
								169,681,000

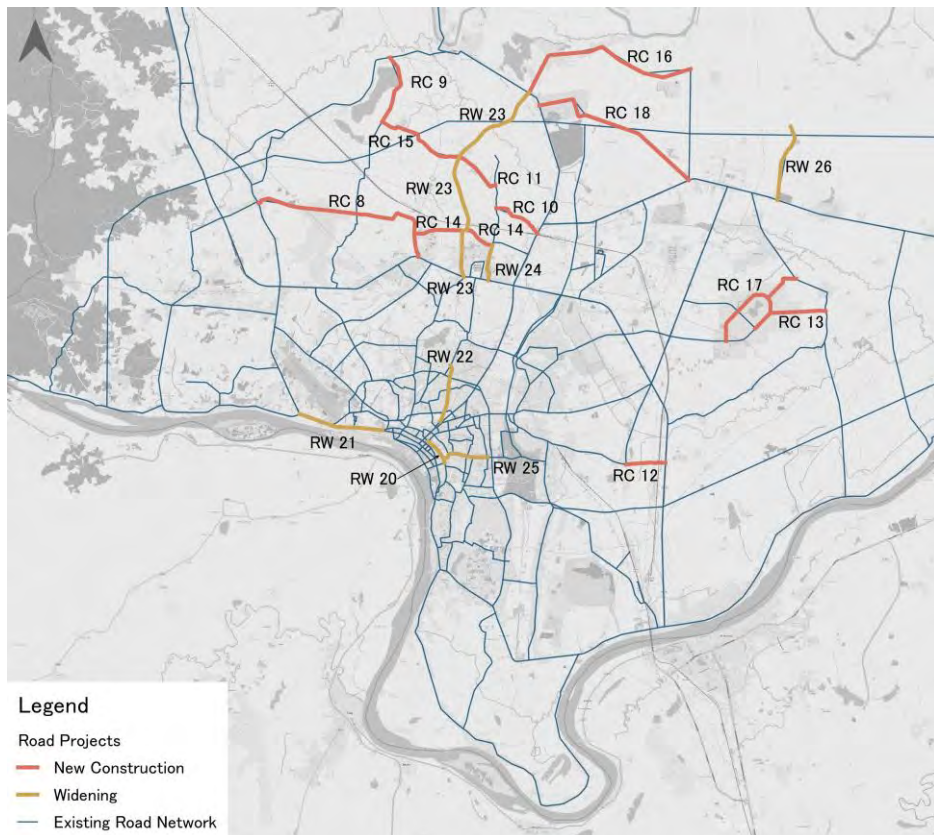
ຕາຕະລາງ 12.2-2 ບັນຊີໂຄງການຂະຫຍາຍເສັ້ນທາງ

Proposed project		Status	Implementing authority	Short (2022-2027)	Middle (2027-2032)	Long (2032-2040)	Length (km)	Cost (USD)
Road Construction Projects								
RW	Road Widening							
RW 1	Inner Ring Rd. No.1	Short	DPWT	▬			1.6	4,371,000
RW 2	Nongbone Road	Short	DPWT	▬			2.8	7,780,000
RW 3	Roundabout around Around Patousay	Short	MPWT	▬			1.0	2,015,000
RW 4	Inner ring Rd. No.2	Short	DPWT	▬			1.2	3,000,000
RW 5	Settathilath Rd.	Short	MPWT	▬			0.5	1,431,000
RW 6	Asean Rd.	Short	DPWT	▬			0.1	732,000
RW 7	2nd Inner ring Rd. No.2	Short	DPWT	▬			6.0	4,637,000
RW 8	Inner ring Rd. No.3 (south)	Short	DPWT	▬			6.1	22,088,000
RW 9	2nd Inner ring Rd. No.3 (Widening)	Short	DPWT	▬			12.9	9,855,000
RW 10	Riverside Rd. south	Short	DPWT	▬			15.0	10,392,000
RW 11	2nd Outer ring Rd. No.2 (Widening)	Short	MPWT	▬			0.3	242,000
RW 12	Road in front of Thanaleng station	Short	DPWT	▬			1.0	555,000
RW 13	Asean palace Rd.	Short	DPWT	▬			5.4	3,316,000
RW 14	Radial Rd. from Outer ring Rd. to 2nd Outer ring Rd.	Short	DPWT	▬			6.0	4,134,000
RW 15	Radial Rd. from Outer ring Rd. to 450 Khoksa-Ath Rd.	Short	DPWT	▬			2.2	1,619,000
RW 16	Outer ring Rd. No.1 from Ave. Lang Xang to NUOL	Short	MPWT	▬			1.8	1,877,000
RW 17	Outer ring Rd. No.2 (west)	Short	MPWT	▬			10.3	7,883,000
RW 18	NH13 from Vang Vieng Expw. entrance to north	Short	MPWT	▬			4.2	3,246,000
RW 19	Radial Rd. from 2nd Outer ring Rd. to Outer ring Rd.	Short	DPWT	▬			0.7	467,000
RW 20	Khouvieng Rd. in front of CBS for BRT project	Middle	DPWT		▬		1.3	3,374,000
RW 21	Settathilath Rd. west to the airport direction for BRT project	Middle	MPWT		▬		5.4	9,685,000
RW 22	Phonetong Rd.	Middle	DPWT		▬		2.3	7,471,000
RW 23	Radial Rd. north from Outer ring to 2nd Outer ring Rd.	Middle	DPWT		▬		10.5	4,940,000
RW 24	Radial Rd. north from the east side of NUOL	Middle	DPWT		▬		1.7	809,000
RW 25	Rue. Dongpayna for BRT project	Middle	DPWT		▬		2.2	6,948,000
RW 26	Radial Rd. outside of 2nd Outer ring Rd.	Middle	DPWT		▬		3.7	1,590,000
RW 27	2nd Outer Ring Rd. No.1 (Widening)	Long	MPWT			▬	1.2	903,000
RW 28	NH13 north extension from Vang Vieng expressway entrance	Long	MPWT			▬	15.2	11,630,000
RW 29	2nd Outer ring Rd. No.3 (east)	Long	MPWT			▬	4.6	3,553,000
RW 30	Radial Rd. from 2nd Outer ring Rd.	Long	MPWT			▬	7.5	5,716,000
RW 31	Outer ring Rd. close to Thanaleng border checkpoint	Long	MPWT			▬	1.2	2,910,000
								149,169,000

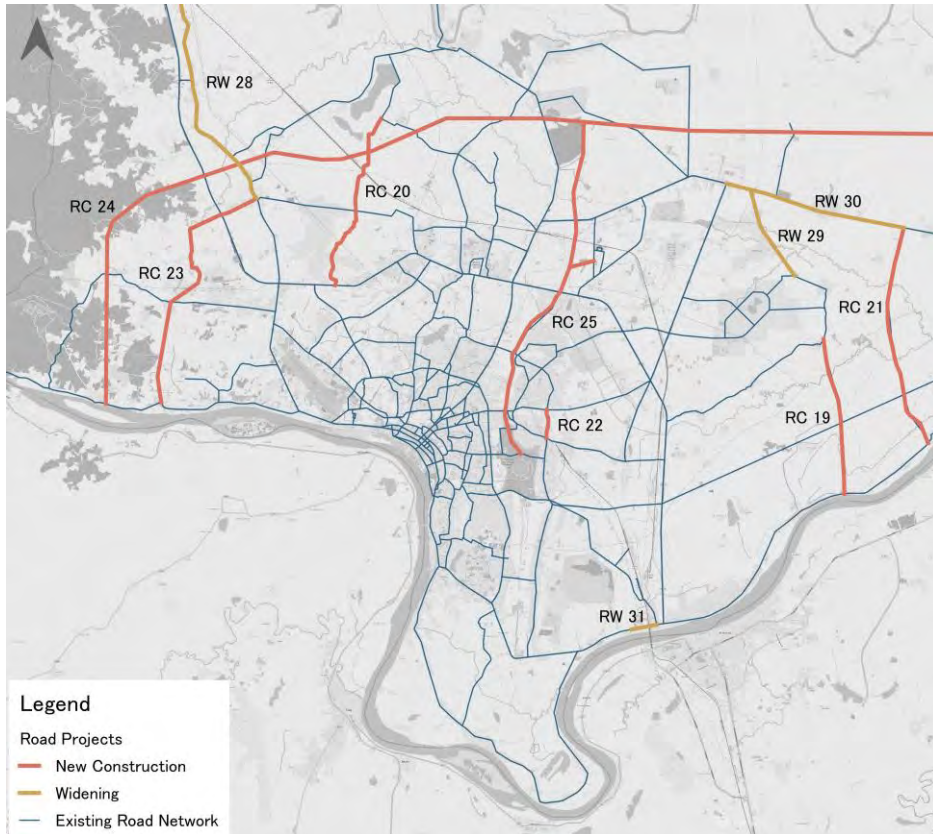
ໂຄງການເສັ້ນທາງທີ່ສະເໜີມາຂ້າງເທິງນີ້ ແມ່ນໃນໄລຍະສັ້ນ (- 2027), ໄລຍະກາງ (2028 – 2032) ແລະ ໄລຍະຍາວ (2033 – 2040) ຂຶ້ນກັບສະຖານະຂອງໂຄງການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງ ແລະ ແຜນການທີ່ວາງໄວ້ສໍາລັບຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນແຕ່ລະໄລຍະ. ໂຄງການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງໃນແຕ່ລະໄລຍະ ແມ່ນສະແດງຢູ່ໃນຮູບ 12.2-5, 12.2-6, ແລະ 12.2-7, ຕາມລຳດັບ.



ຮູບ 12.2-6 ໂຄງການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງເພື່ອເຊື່ອມຈອດຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ແລະ ການຂະຫຍາຍເສັ້ນທາງໃນ ໄລຍະສັ້ນ (2027)



ຮູບ 12.2-7 ໂຄງການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງເພື່ອເຊື່ອມຈອດຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ແລະ ການຂະຫຍາຍເສັ້ນທາງໃນ ໄລຍະກາງ (2032)



ຮູບ 12.2-8 ໂຄງການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງເພື່ອເຊື່ອມຈອດຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ແລະ ການຂະຫຍາຍເສັ້ນທາງໃນ ໄລຍະຍາວ (2040)

ຕາຕະລາງ 12.2-2 ສະແດງໃຫ້ເຫັນລາຍລະອຽດການປະເມີນລາຄາ, ການບໍາລຸງຮັກສາ ແລະ ການສ້ອມແປງ. ຂໍ້ສົມມຸດ ຖານພື້ນຖານສໍາລັບການປະເມີນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ແມ່ນໄດ້ສະຫຼຸບໄວ້ຂ້າງລຸ່ມນີ້:

a. ມູນຄ່າກໍ່ສ້າງ:

ລາຄາຫົວໜ່ວຍຂອງການກໍ່ສ້າງ ແມ່ນໄດ້ປະເມີນຈາກການກໍ່ສ້າງຕົວຈິງຂອງບັນດາໂຄງການທີ່ຜ່ານມາລ່າສຸດ ໃນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ໃນການຄິດໄລ່ລາຄາຫົວໜ່ວຍດັ່ງກ່າວ ຈະຕ້ອງຄຳນຶງເຖິງທ່າອ່ຽງຂອງສະພາບການທົ່ວໂລກ ເຊັ່ນ: ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງລາຄານໍ້າມັນ, ຄ່າແຮງງານ, ແລະ ລາຄາວັດສະດຸ. ເນື່ອງຈາກລາຄາຫົວໜ່ວຍ ແມ່ນອີງໃສ່ຄ່າໃຊ້ ຈ່າຍໃນການກໍ່ສ້າງມາດຕະຖານທີ່ມີຄວາມກວ້າງ 7 ແມັດ, ຈຳນວນຫົວໜ່ວຍແມ່ນຄິດໄລ່ໂດຍການປ່ຽນຄວາມກວ້າງ ຂອງຖະໜົນເປັນ 7 ແມັດ. ມູນຄ່າແຕ່ລະໂຄງການເສັ້ນທາງ ແມ່ນລວມທັງມູນຄ່າສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກສໍາລັບລົດ ເມ ແລະ ການປັບປຸງທາງຢ່າງ.

b. ມູນຄ່າເວັ້ນຄືນທີ່ດິນ:

ອີງຕາມດຳລັດວ່າດ້ວຍລາຄາການເວັ້ນຄືນທີ່ດິນຢູ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ມູນຄ່າໃນການເວັ້ນຄືນທີ່ດິນເພື່ອກໍ່ສ້າງ ເສັ້ນທາງໃໝ່ ແລະ ຂະຫຍາຍເສັ້ນທາງ ສາມາດແບ່ງອອກເປັນ 2 ລາຄາ ແລະ ກຳນົດໄວ້ດັ່ງນີ້.

1. ລາຄາຫົວໜ່ວຍໃນການເວັ້ນຄືນທີ່ດິນທີ່ຕິດພັນກັບໂຄງການໃນເຂດຕົວເມືອງໃກ້ກັບເສັ້ນທາງສາຍຫຼັກໃນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນ 2,000,000 ກີບ/ຕາແມັດ.
2. ລາຄາຫົວໜ່ວຍໃນການເວັ້ນຄືນທີ່ດິນທີ່ຕິດພັນກັບໂຄງການໃນເຂດຕົວເມືອງຍ່ອຍຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນ 2,000 ກີບ/ຕາແມັດ.

ເຂດຊາຍແດນລະຫວ່າງເຂດຕົວເມືອງ ແລະ ເຂດຕົວເມືອງຍ່ອຍແມ່ນກຳນົດໂດຍເສັ້ນທາງວົງແຫວນຮອບໃນ.

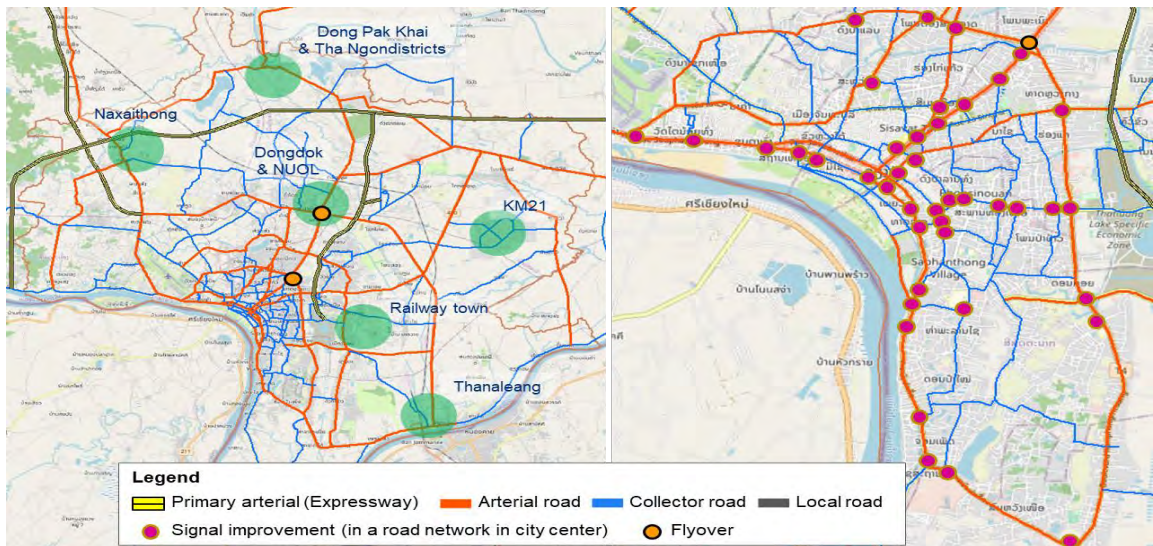
ຕາຕະລາງ 12.2-3 ລາຍລະອຽດມູນຄ່າໂຄງການເສັ້ນທາງທີ່ໄດ້ສະເໜີ

Proposed project		Status	Length (km)	Cost (USD)	Unit	Unit cost (USD)
Road Construction Projects						\$/km*7m
RC	New Road Construction					
RC 1	The project to build a road parallel to the Kaisone Rd - That Luang Lake Special Economic Zone - Nongnieng - 450 Year Rd -	Short	3.7	2,674,000	10.2	261,420
RC 2	Inner Ring Road	Short	3.9	20,874,000	11.4	261,420
RC 3	2nd Inner ring Rd. No.1	Short	3.6	2,778,000	10.6	261,420
RC 4	2nd Inner ring Rd. No.2	Short	4.7	3,617,000	13.8	261,420
RC 5	Radial Road between Inner ring Rd. and Outer ring Rd.	Short	5.2	2,623,000	10.0	261,420
RC 6	Development with Lao-China Railway Station	Ongoing	4.9	2,647,000	10.1	261,420
RC 7	Collector street between Outer ring Rd. and 2nd Outer ring Rd.	Short	1.7	760,000	2.9	261,420
RC 8	Road Construction project from Dongluang village (R. 13 N)-Dong Xieng Di- Nongphaya	Middle	9.5	4,110,000	15.7	261,420
RC 9	Asphalt Road Construction project from KM29 (R.13 South)-Dong Khwai - Simano (R.11 South).	Middle	3.4	1,468,000	5.6	261,420
RC 10	Concrete Road Construction Project from Donnoun-Huay Dan Muang	Middle	2.5	1,049,000	4.0	261,420
RC 11	Concrete Road Construction Project from Huay Dan Muang - DonTiew (Road No. 10).	Middle	2.3	996,000	3.8	261,420
RC 12	Connection Rd. from 450years Rd. to No.3	Middle	1.9	865,000	3.3	261,420
RC 13	Connection Rd. between KM21 and 2nd Outer ring Rd.	Middle	3.6	2,047,000	7.8	261,420
RC 14	Collector street between Outer ring Rd. and 2nd Outer ring Rd.	Middle	3.8	1,782,000	6.8	261,420
RC 15	Collector street between central and Outer ring road	Middle	6.6	2,854,000	10.9	261,420
RC 16	Collector street outside of Outer ring road	Middle	17.8	9,672,000	36.9	261,420
RC 17	Inner roads in KM21	Middle	6.0	1,272,000	4.8	261,420
RC 18	2nd Outer Ring Rd. No.3 (Northern Part)	Middle	7.4	4,301,000	16.4	261,420
RC 19	2nd Outer Ring Rd. No.2 (Eastern Part)	Long	8.7	5,057,000	19.3	261,420
RC 20	Asphalt Road Construction project from KM29 (R.13 South)-Dong Khwai - Simano (R.11 South).	Long	9.4	4,404,000	16.8	261,420
RC 21	Construction of Concrete Road from Nong Buek traffic light-Dong Bong - Tha Savang-Hai village, Xaithany district	Long	10.7	4,068,000	15.5	261,420
RC 22	2nd Inner ring Rd. No.3	Long	1.4	1,048,000	4.0	261,420
RC 23	2nd Outer Ring Rd. No.4 (Western Part)	Long	9.3	4,928,000	18.8	261,420
RC 24	Expressway project (east direction)	Long	82.1	69,467,000	216.9	319,501
RC 25	Expressway project (north direction)	Long	18.1	14,320,000	44.7	319,581
				169,681,000		
RW	Road Widening					
RW 1	Inner Ring Rd. No.1	Short	1.6	4,371,000	4.8	261,420
RW 2	Nongbone Road	Short	2.8	7,780,000	9.2	261,420
RW 3	Roundabout around Around Patousay	Short	1.0	2,015,000	2.8	261,420
RW 4	Inner ring Rd. No.2	Short	1.2	3,000,000	3.4	261,420
RW 5	Settathilath Rd.	Short	0.5	1,431,000	1.7	261,420
RW 6	Asean Rd.	Short	0.1	732,000	0.2	261,420
RW 7	2nd Inner ring Rd. No.2	Short	6.0	4,637,000	17.7	261,420
RW 8	Inner ring Rd. No.3 (south)	Short	6.1	22,088,000	17.4	261,420
RW 9	2nd Inner ring Rd. No.3 (Widening)	Short	12.9	9,855,000	37.6	261,420
RW 10	Riverside Rd. south	Short	15.0	10,392,000	39.7	261,420
RW 11	2nd Outer ring Rd. No.2 (Widening)	Short	0.3	242,000	0.9	261,420
RW 12	Road in front of Thanaleng station	Short	1.0	555,000	2.1	261,420
RW 13	Asean palace Rd.	Short	5.4	3,316,000	12.7	261,420
RW 14	Radial Rd. from Outer ring Rd. to 2nd Outer ring Rd.	Short	6.0	4,134,000	15.8	261,420
RW 15	Radial Rd. from Outer ring Rd. to 450 Khoksa-Ath Rd.	Short	2.2	1,619,000	6.2	261,420
RW 16	Outer ring Rd. No.1 from Ave. Lang Xang to NUOL	Short	1.8	1,877,000	7.2	261,420
RW 17	Outer ring Rd. No.2 (west)	Short	10.3	7,883,000	30.1	261,420
RW 18	NH13 from Vang Vieng Expw. entrance to north	Short	4.2	3,246,000	12.4	261,420
RW 19	Radial Rd. from 2nd Outer ring Rd. to Outer ring Rd.	Short	0.7	467,000	1.8	261,420
RW 20	Khouvieng Rd. in front of CBS for BRT project	Middle	1.3	3,374,000	4.0	261,420
RW 21	Settathilath Rd. west to the airport direction for BRT project	Middle	5.4	9,685,000	17.4	261,420
RW 22	Phonetong Rd.	Middle	2.3	7,471,000	6.7	261,420
RW 23	Radial Rd. north from Outer ring to 2nd Outer ring Rd.	Middle	10.5	4,940,000	18.9	261,420
RW 24	Radial Rd. north from the east side of NUOL	Middle	1.7	809,000	3.1	261,420
RW 25	Rue. Dongpayna for BRT project	Middle	2.2	6,948,000	6.8	261,420
RW 26	Radial Rd. outside of 2nd Outer ring Rd.	Middle	3.7	1,590,000	6.1	261,420
RW 27	2nd Outer Ring Rd. No.1 (Widening)	Long	1.2	903,000	3.4	261,420
RW 28	NH13 north extention from Vang Vieng expressway entrance	Long	15.2	11,630,000	44.4	261,420
RW 29	2nd Outer ring Rd. No.3 (east)	Long	4.6	3,553,000	13.6	261,420
RW 30	Radial Rd. from 2nd Outer ring Rd.	Long	7.5	5,716,000	21.8	261,420
RW 31	Outer ring Rd. close to Thanaleng border checkpoint	Long	1.2	2,910,000	11.1	261,420
				149,169,000		

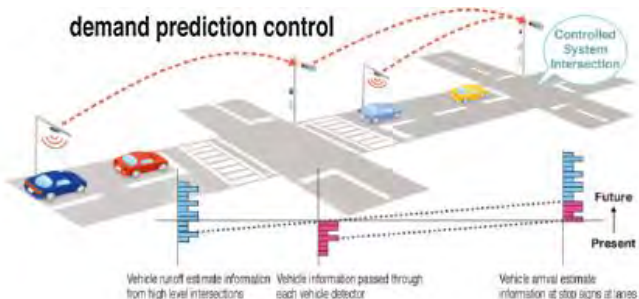
12.2.2 ການປັບປຸງທາງແຍກ (ສີ່ແຍກໄຟແດງ ແລະ ຂົວລອຍເພື່ອລະບາຍການສັນຈອນ)

ຜ່ານຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການສຳຫຼວດສັນຈອນ ຢູ່ ຕາມບັນດາທາງແຍກຫຼັກທີ່ມີສະພາບຈະລາຈອນທີ່ໜ້າແຜ່ນພາຍໃນຕົວເມືອງຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນໃນຊ່ວງເວລາເລັ່ງດ່ວນ ແມ່ນສາມາດຈຳແນກໃຫ້ເຫັນເຖິງບັນດາທາງແຍກທີ່ມີການສັນຈອນທີ່ແອອັດ ແລະ ສະເໝີມາດຕະການແກ້ໄຂຄວາມແອອັດຢູ່ທາງແຍກດັ່ງກ່າວ. ວິທີການທຳອິດແມ່ນຕິດພັນກັບການສົ່ງໄຟສັນຍານການສັນຈອນ ຢູ່ ທາງແຍກ ຫຼື ການເພີ່ມປະສິດທິພາບໄຟສັນຍານຈະລາຈອນຢູ່ທາງແຍກໃຫ້ມີຄວາມເໝາະສົມ. ອີກວິທີໜຶ່ງ ແມ່ນການນຳໃຊ້ຂົວລອຍເພື່ອລະບາຍການສັນຈອນຢູ່ທາງແຍກ ເຊິ່ງເຮັດໜ້າທີ່ເປັນທາງຜ່ານ. ການນຳໃຊ້ການຄວບຄຸມໄຟສັນຍານ ຢູ່ ທາງແຍກທີ່ມີປະລິມານການສັນຈອນສູງ ຫຼື ທາງແຍກທີ່ໄຟສັນຍານມີປະສິດທິພາບຕໍ່າ ແມ່ນວິທີການທີ່ມີປະສິດທິພາບໃນການຫຼຸດຜ່ອນການສັນຈອນທີ່ແອອັດ. ສີ່ແຍກໄຟແດງໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນຈະຕ້ອງອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ຍານພາຫະນະສ່ວນຕົວ, ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ BRT ໃນບາງກໍລະນີ. ນອກຈາກນັ້ນ, ຍັງສະເໜີໃຫ້ມີຂົວລອຍຢູ່ທາງແຍກ ທີ່ເສັ້ນທາງສາຍຫຼັກ ຕັດກັບ ເສັ້ນທາງວົງແຫວນ ເຖິງແມ່ນວ່າຈະມີການໃຊ້ການຄວບຄຸມໄຟສັນຍານກໍຕາມ ແຕ່ຍັງມີຄວາມທ້າທາຍໃນການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນຫຼາຍຂຶ້ນກວ່າເກົ່າ, ຈຸດທາງແຍກທີ່ເປັນຕົວເລືອກສຳລັບການປັບປຸງດັ່ງກ່າວ ແມ່ນສະແດງຢູ່ໃນຮູບ 12.2-9.

ຮູບ 12.2-10 ແມ່ນຕົວຢ່າງຂອງທາງສີ່ແຍກໄຟແດງ ໃນຂະນະທີ່ຮູບ 12.2-11 ແມ່ນແນວຄວາມຄິດຂອງທາງແຍກທີ່ມີການຄວບຄຸມໄຟສັນຍານທີ່ເຊື່ອມໂຍງກັນ. ຮູບ 12.2-12 ແມ່ນຕົວຢ່າງຂອງທາງສີ່ແຍກທີ່ມີຂົວລອຍຢູ່ຖະໜົນໄກສອນພິມວິຫານ ແລະ ຮູບທີ່ 12.2-13 ແມ່ນເສັ້ນທາງວົງແຫວນຮອບໃນ (ຖະໜົນກຳແພງເມືອງ).

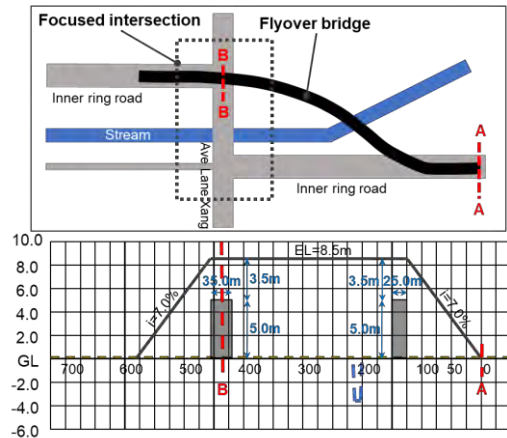


ຮູບ 12.2-9 ບັນດາທາງແຍກທີ່ເປັນຕົວເລືອກສຳລັບການປັບປຸງ



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: Japan Society of Civil Engineering HP
ຮູບ 12.2-10 ຕົວຢ່າງຂອງທາງສີ່ແຍກໄຟແດງ

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: https://www.seiss.co.jp/en/products/its/traffic_control/
ຮູບ 12.2-11 ການຄວບຄຸມໄຟສັນຍານທີ່ເຊື່ອມໂຍງກັນ



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: Tokyo Metropolitan Government HP

ຮູບ 12.2-12 ຕົວຢ່າງຂອງທາງແຍກທີ່ມີຂົວລອຍ

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ຮູບ 12.2-13 ໂຄງການສ້າງຂົວລອຍຢູ່ເສັ້ນທາງວົງແຫວນຮອບໃນ – ສີ່ແຍກຖະໜົນໄກສອນພິມວິຫານ

12.2.3 ການບໍາລຸງຮັກສາ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງເສັ້ນທາງທີ່ເໝາະສົມ

ໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນມີບັນຫາທ້າທາຍກ່ຽວກັບສະພາບເສັ້ນທາງຢ່າງຫຼວງຫຼາຍ. ດັ່ງທີ່ຮູບ 12.2-14 ສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າພົບເຫັນບັນຫາຫຼາຍຢ່າງຢູ່ເສັ້ນທາງ ເປັນຕົ້ນ ປະສິດຕິພາບຂອງລະບົບລະບາຍນ້ຳທີ່ມີຢູ່ຫຼຸດລົງ, ເສັ້ນທາງເປ່ເພ, ແລະ ເສັ້ນແບ່ງການສັນຈອນທີ່ບໍ່ເຫັນ ແຈ້ງ ແລະ ເບິ່ງບໍ່ເຫັນ. ການບໍາລຸງຮັກສາທີ່ເໝາະສົມ, ໂດຍອີງໃສ່ການກວດກາເປັນແຕ່ລະໄລຍະ ຖືເປັນສິ່ງສໍາຄັນທີ່ບໍ່ພຽງແຕ່ສໍາລັບການເດີນທາງທີ່ສະດວກສະບາຍ, ແຕ່ຍັງແມ່ນອໍານວຍຄວາມສະດວກໃນການສັນຈອນທີ່ໂລ່ງລ່ຽນ ແລະ ຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະໜົນ. ຮູບທີ 12.2-16 ສະແດງໃຫ້ເຫັນແນວຄວາມຄິດຂອງການຟື້ນຟູການປຸກທາງຢ່າງເປັນແຕ່ລະໄລຍະ ເຊິ່ງຈໍາເປັນເພື່ອຮັກສາສະພາບທາງປຸກຢ່າງໃຫ້ຢູ່ໃນສະພາບທີ່ເໝາະສົມ.

ອັດສະຟານເຢັນ (Cold asphalt mix) ທີ່ໃຊ້ໃນໂຄງການທົດລອງຂອງໂຄງການແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (VTMP) ເຊິ່ງບໍ່ຈໍາເປັນຕ້ອງມີອຸປະກອນພິເສດສໍາລັບການສ້ອມແປງຊຸມ ແລະ ໄດ້ພິສູດວ່າມີປະສິດຕິພາບໃນການໃຊ້ງານທີ່ດີ. ເຊິ່ງຄາດວ່າວັດສະດຸດັ່ງກ່າວ ຈະສາມາດຊ່ວຍໃນການບໍາລຸງຮັກສາເສັ້ນທາງໄດ້ດີຂຶ້ນ.

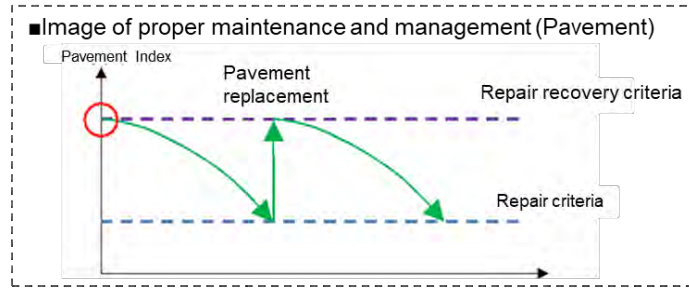


- Unfunctional Drainage
- Pavement Damage
- Disappeared road marking

ຮູບ 12.2-14 ສະພາບເສັ້ນທາງໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ



ຮູບ 12.2-15 ເສັ້ນທາງທີ່ໄດ້ບໍາລຸງຮັກສາຢ່າງເໝາະສົມ



ຮູບ 12.2-16 ພາບປະກອບຂອງແນວຄວາມຄິດໃນການພື້ນຟູທາງຢູ່ຢາງແຕ່ລະໄລຍະ

12.2.4 ການຄວບຄຸມການສັນຈອນ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງຄວາມຕ້ອງການດ້ານການສັນຈອນ

ໃນກໍລະນີຂອງການລະເມີດການສັນຈອນ ທີ່ຕິດພັນກັບເມົາແລ້ວຂັບ ແລະ ໃຊ້ຄວາມໄວເກີນກຳນົດ ແມ່ນເປັນບັນຫາທີ່ເກີດຂຶ້ນມາດົນໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ສະນັ້ນ, ການບັງຄັບໃຊ້ກົດຈະລາຈອນຕ້ອງໄດ້ຮັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຢ່າງເໝາະສົມ. ຕໍ່ສະພາບການດັ່ງກ່າວ, ຈຳເປັນຕ້ອງໃຫ້ບຸລິມະສິດໃນການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ຕໍາຫຼວດຈະລາຈອນ. ນອກນັ້ນ, ຄວນມີອຸປະກອນທີ່ທັນສະໄໝ ແລະ ພຽງພໍ ເພື່ອບັງຄັບໃຊ້ກົດຈະລາຈອນ ເຊັ່ນ: ເຄື່ອງກວດທາດເຫຼົ້າ ທີ່ສະແດງຢູ່ໃນເບື້ອງຊ້າຍຂອງຮູບ 12.2-17.

ຍິ່ງໄປກວ່ານັ້ນ, ເນື່ອງຈາກວ່າ UTMS ຈະເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບໃນການຄຸ້ມຄອງບ່ອນຈອດລົດທີ່ຢູ່ອ້ອມຮອບເສັ້ນທາງລົດເມສະເພາະ BRT ທີ່ຢູ່ໃນເຂດໃຈກາງເມືອງ, ການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງຂອງ UTMS ຈຶ່ງມີຄວາມສຳຄັນເພື່ອຮັບປະກັນການຄຸ້ມຄອງບ່ອນຈອດລົດທີ່ເໝາະສົມ ແລະ ການບັງຄັບໃຊ້ກົດຈະລາຈອນທີ່ເໝາະສົມໃນພື້ນທີ່ບ່ອນຈອດລົດທີ່ກຳນົດໄວ້.

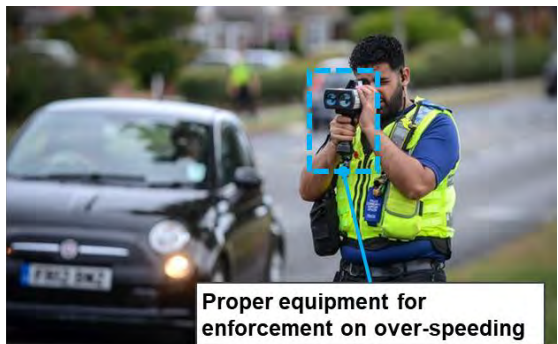
ຫົວຂໍ້ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງທີ່ສຸດ ແມ່ນການຄຸ້ມຄອງປະສິດທິພາບຂອງເສັ້ນທາງເພື່ອຮອງຮັບການສັນຈອນຢ່າງພຽງພໍ. ການຈອດລົດຊະຊາຍຕາມແຄມທາງຢູ່ໃນເຂດຕົວເມືອງ ແມ່ນເປັນບັນຫາໃຫຍ່ທີ່ເກີດຂຶ້ນເປັນວົງກວ້າງ ເຊິ່ງເຮັດໃຫ້ປະສິດທິພາບຂອງເສັ້ນທາງຫຼຸດລົງຢ່າງຫຼວງຫຼາຍ, ສະນັ້ນ, ຈຶ່ງຈຳເປັນຕ້ອງມີມາດຕະການບັງຄັບໃຊ້ລະບຽບຢ່າງເຂັ້ມງວດ. ເພື່ອໃຫ້ເປັນມາດຕະການປ້ອງກັນເພີ່ມເຕີມ, ການເພີ່ມຄ່າປັບໄໝໃນບ່ອນຈອດລົດທີ່ສູງຂຶ້ນ ອາດຈະເປັນວິທີທີ່ມີປະສິດທິພາບໃນການຫຼຸດຜ່ອນການຈອດຊະຊາຍລົດຕາມແຄມທາງ. ໃນກໍລະນີສະເພາະຂອງບໍລິການເອີ້ນລົດ, ການຄວບຄຸມຄວາມຕ້ອງການດ້ານບໍລິການເອີ້ນລົດຢ່າງມີປະສິດທິແມ່ນເປັນສິ່ງທີ່ສຳຄັນ ເນື່ອງຈາກບໍລິການດັ່ງກ່າວຈະແຜ່ຂະຫຍາຍໄປໃນວົງກວ້າງ.

ຮູບພາບຢູ່ເບື້ອງຂວາຂອງຮູບ 12.2-17 ສະແດງໃຫ້ເຫັນການບັງຄັບໃຊ້ລະບຽບການຈຳກັດຄວາມໄວ. ຮູບທີ 12.2-18 ແມ່ນເຂດພື້ນທີ່ຫຼັກໆ ໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນທີ່ມີການຈອດລົດຊະຊາຍຕາມແຄມທາງ, ໃນຂະນະທີ່ຮູບ 12.2-19 ສະແດງໃຫ້ເຫັນຕົວຢ່າງຂອງການຍົກຍ້າຍລົດທີ່ຈອດຊະຊາຍ.



Proper equipment for enforcement on drunk driving

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: The Times of India



Proper equipment for enforcement on over-speeding

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: Grimsby Live

ຮູບ 12.2-17 ອຸປະກອນສຳລັບການບັງຄັບໃຊ້ກົດຈະລາຈອນ



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: Totally Motor UK (Access link: <https://totallymotor.co.uk/where-to-store-your-car-in-london/>)

ຮູບ 12.2-18 ເຂດທີ່ມີການຈອດລົດຊະຊາຍຕາມແຄມທາງ ຮູບ 12.2-19 ການຍົກຍ້າຍລົດທີ່ຈອດຊະຊາຍ

ຕາຕະລາງ 12.2-4 ໂຄງການບໍາລຸງຮັກສາ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງດ້ານການສັນຈອນທີ່ໄດ້ສະເໜີ

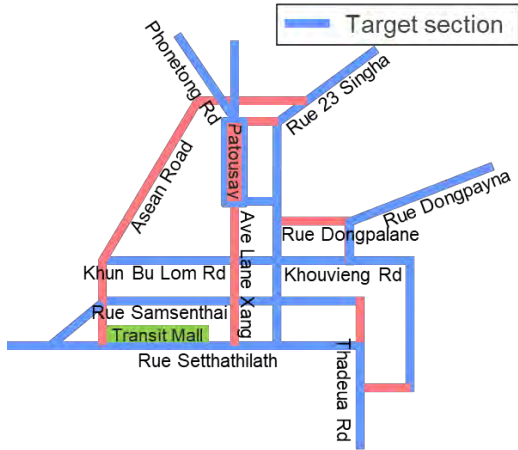
Proposed project	Status	Implementing authority	Short (2022-2027)	Middle (2027-2032)	Long (2032-2040)	Length (km)	Cost (USD)
Traffic Management Projects							
TM 1	Intersection Improvement						
TM 1-1	Short	MPWT/DPWT	█				550,000
TM 1-2	Middle	MPWT/DPWT		█			1,000,000
TM 1-3	Long	MPWT/DPWT			█		1,000,000
TM 2	Flyover bridge construction						
TM 2-1	Short	MPWT/DPWT	█			1.6	7,600,000
TM 2-2	Long	MPWT/DPWT			█	1.6	7,600,000
TM 3	Short	DPT	█				4,000,000
TM 4	All term	DPT	█	█	█		-
TM 5	All term	MPWT/DPWT	█	█	█		180,000
TM 6	All term	MPWT/DPWT	█	█	█		-
TM 7	All term	DPT	█	█	█		-
Total							21,930,000

12.2.5 ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກ ແລະ ສະພາບແວດລ້ອມຂອງທາງຍ່າງ

ເສັ້ນທາງຫຼາຍສາຍໃນຕົວເມືອງຍັງຂາດສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກທາງຍ່າງທີ່ພຽງພໍ, ເຊິ່ງເຮັດໃຫ້ຜູ້ຄົນບໍ່ສາມາດເພີດເພີນກັບການຍ່າງຫຼືໄດ້ຢ່າງປອດໄພ ແລະ ສະດວກສະບາຍ. ສະພາບແວດລ້ອມໃນການຍ່າງທີ່ບໍ່ດີ ອາດເຮັດໃຫ້ຜູ້ຄົນຕ້ອງລົງໄປຍ່າງຢູ່ທາງລົດແລ່ນ ເຊິ່ງເກີດໃຫ້ມີການກົດຂວາງການສັນຈອນ ແລະ ຄວາມປອດໄພຂອງການໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ. ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງຈໍາເປັນຕ້ອງປັບປຸງທາງຍ່າງບາງສ່ວນຕາມທີ່ສະແດງຢູ່ໃນຮູບ 12.2-20. ຕົວຢ່າງການປັບປຸງແມ່ນໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນຮູບ 12.2-21 ແລະ 12.2-22.

ນອກຈາກນັ້ນ, ສະຖານີປ່ຽນຖ່າຍຜູ້ໂດຍສານທີ່ສະແດງຢູ່ໃນຮູບ 12.2-21 ແມ່ນສະເໜີເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງ BRT. ຮູບທີ 12.2-22 ສະແດງຕົວຢ່າງຂອງເສັ້ນທາງສະເພາະແຕ່ຄົນຍ່າງ ແລະ ຍານພາຫະນະຂົນສົ່ງສາທາລະນະເທົ່ານັ້ນ. ນອກຈາກນັ້ນ, ຈໍາເປັນຕ້ອງໄດ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມາດຕະການຄວບຄຸມການໃຊ້ຄວາມໄວຂອງລົດໃຫຍ່ ເຊັ່ນ: ການໃຊ້ລູກ

ລະນາດ ແລະ ການຈຳກັດຄວາມໄວ, ດັ່ງທີ່ສະແດງຢູ່ໃນຮູບ 12.2-23, ຢູ່ທາງແຍກຖະຫນົນຫົນທາງໃນສະຖານີຂົນສົ່ງ. ການກໍ່ສ້າງທາງຍ່າງໃໝ່ກໍ່ມີຄວາມສຳຄັນເຊັ່ນດຽວກັນ. ໃນກໍລະນີສ່ວນໃຫຍ່, ທາງຍ່າງແມ່ນຄາດວ່າຈະສົ່ງເສີມການໃຫ້ບໍລິການຂອງຂົນສົ່ງສາທາລະນະໄດ້ຢ່າງມີປະສິດທິຜົນ. ໃນປະຈຸບັນ, ມີຫຼາຍພາກສ່ວນທີ່ຈະດຳເນີນການໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະແຕ່ບໍ່ມີທາງຍ່າງ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ
ຮູບ 12.2-20 ການປັບປຸງທາງຍ່າງ



Source: MPWT Vientiane Sustainable Urban Transport Project (VSUTP)

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ກະຊວງ ຍທຂ/ ແຜນຜັງເມືອງລວມຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ 2030

ຮູບ 12.2-21 ແບບເຕັກນິກຂອງສະຖານີຂົນສົ່ງທີ່ໄດ້ປັບປຸງ

ຮູບ 12.2-22 ຕົວຢ່າງຂອງການປັບປຸງທາງຍ່າງ



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: American Planning Association HP

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: <https://stock.adobe.com/jp/search?k=speed>

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: <https://www.plataformaurbana.cl/archive/2013/01/18/campana-30-kmh-por-unas-->

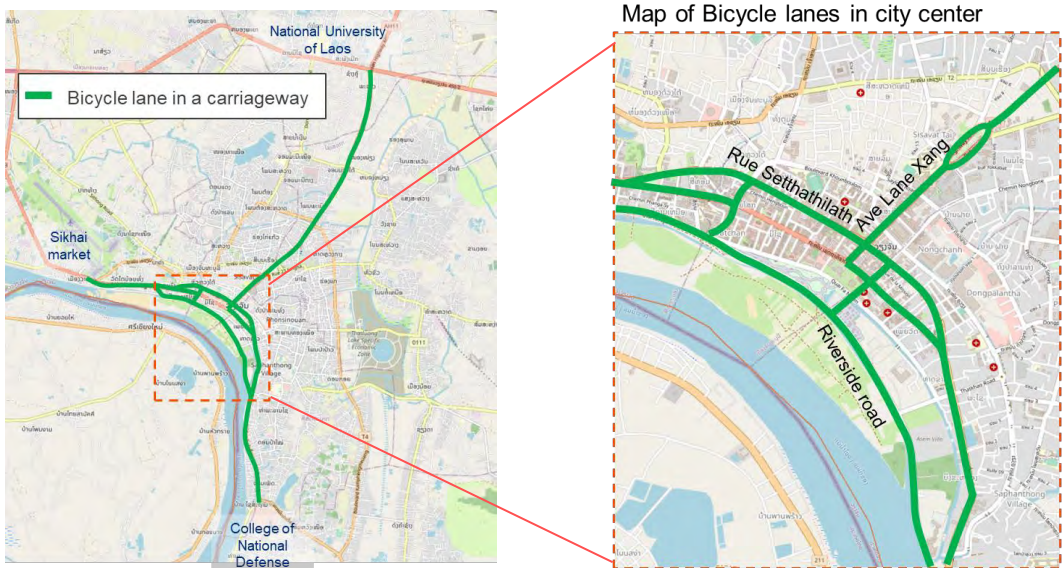
ຮູບ 12.2-23 ຕົວຢ່າງຂອງສະຖານີປ່ຽນຖ່າຍ ຕັ້ງໂດຍສານ

ຮູບ 12.2-24 ວິທີການຄວບຄຸມຄວາມໄວ

12.2.6 ສິ່ງເສີມການຂົນສົ່ງທີ່ບໍ່ໃຊ້ເຄື່ອງຈັກ (NMT)

ສິ່ງເສີມການຂົນສົ່ງທີ່ບໍ່ໃຊ້ເຄື່ອງຈັກ (NMT), ໂດຍສະເພາະລົດຖີບ ແມ່ນເປັນສິ່ງທີ່ຈຳເປັນຫຼາຍເມື່ອພິຈາລະນາເຖິງສິ່ງແວດລ້ອມທີ່ເປັນມິດ ແລະ ຜົນກະທົບທາງບວກຕໍ່ສຸຂະພາບຂອງປະຊາຊົນ. ເພື່ອຊຸກຍູ້ການຂົນສົ່ງທີ່ບໍ່ໃຊ້ເຄື່ອງຈັກ, ສິ່ງສຳຄັນແມ່ນການສະໜອງພື້ນຖານໂຄງລ່າງ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກທີ່ຕິດພັນກັບການໃຊ້ລົດຖີບຢ່າງເໝາະສົມ. ຮູບ 12.2-25 ແມ່ນຈຸດທີ່ມີທ່າແຮງສຳລັບເສັ້ນທາງລົດຖີບ. ນອກຈາກນັ້ນ, ການສະໜອງບ່ອນຈອດລົດຖີບ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນການເຊື່ອມຈອດການປ່ຽນຖ່າຍຮູບແບບການຂົນສົ່ງລະຫວ່າງ ລົດເມ-ລົດຖີບ ຢູ່ ອ້ອມຮອບສະຖານີປ່ຽນຖ່າຍຜູ້ໂດຍສານກໍ່ເປັນສິ່ງທີ່ສຳຄັນ, ເນື່ອງຈາກສາມາດອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການປ່ຽນຖ່າຍການຂົນສົ່ງລະຫວ່າງການເດີນທາງດ້ວຍລົດຖີບ ແລະ ຂົນສົ່ງສາທາລະນະໄດ້ຢ່າງງ່າຍດາຍ ລວມໄປເຖິງການເດີນທາງໃນໄລຍະທາງສັ້ນພາຍໃນເຂດໃຈກາງເມືອງ. ຮູບ 12.2-26 ສະແດງຕົວຢ່າງຂອງສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນການເຊື່ອມຈອດການປ່ຽນຖ່າຍຮູບແບບການຂົນສົ່ງ ແລະ ບ່ອນຈອດລົດຖີບ.

ຍິ່ງໄປກວ່ານັ້ນ, ການລິເລີ່ມດ້ານການສຶກສາ ເຊັ່ນ: ຫ້ອງຮຽນສອນການຂັບຂີ່ລົດຖີບ ແມ່ນມີສຳຄັນເພື່ອຮັບປະກັນການນຳໃຊ້ລົດຖີບຢ່າງປອດໄພ ແລະ ມີຄວາມຮັບຜິດຊອບ. ນອກຈາກນັ້ນ, ການບໍລິການຂີ່ລົດຖີບຮ່ວມກັນຈະຊ່ວຍສິ່ງເສີມການນຳໃຊ້ລົດຖີບໄດ້ຫຼາຍຂຶ້ນ. ຕົວຢ່າງຂອງໂຄງການສຶກສາກ່ຽວກັບລົດຖີບ ແລະ ການບໍລິການຂີ່ລົດຖີບຮ່ວມກັນ ແມ່ນສະແດງຢູ່ໃນຮູບ 12.2-27.



ຮູບ 12.2-25 ສະຖານທີ່ສຳລັບການຕິດຕັ້ງຊ່ອງການສັນຈອນ/ ເສັ້ນທາງລົດຖີບ



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: <https://bouldercounty.gov>

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: <https://cycle-works.com/products/junior-bike-parking/>

ຮູບ 12.2-26 ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນການເຊື່ອມຈອດການປ່ຽນຖ່າຍຮູບແບບການຂົນສົ່ງ ແລະ ບ່ອນຈອດລົດຖີບ



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: <https://roadsafewestgate.org.au>



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: <https://onbikeshare.com>

ຮູບ 12.2-27 ຕົວຢ່າງຂອງການສຶກສາ ແລະ ບໍລິການຂໍ້ລິດຖົບຮ່ວມກັນ

12.2.7 ການປອດສິ່ງກົດຂວາງອ້ອມຮອບສະຖານີປ່ຽນຖ່າຍຜູ້ໂດຍສານຫຼັກ

ການສ້າງສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກປອດສິ່ງກົດຂວາງ ທັງໃນ ແລະ ອ້ອມຮອບສະຖານີປ່ຽນຖ່າຍຜູ້ໂດຍສານຫຼັກ ແມ່ນມີຄວາມສໍາຄັນເພື່ອຮັບປະກັນການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ສະດວກສະບາຍ ແລະ ປອດໄພສໍາລັບທຸກຄົນ. ສະພາບປະຈຸບັນຂອງສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກດ້ານຂົນສົ່ງສາທາລະນະ, ດັ່ງທີ່ສະແດງຢູ່ໃນຮູບ 12.2-28 ແລະ 12.2-29, ເຮັດໃຫ້ເກີດຄວາມທ້າທາຍສໍາລັບທັງຜູ້ໃຊ້ ແລະ ຜູ້ໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ. ນອກຈາກນັ້ນ, ແມ່ນຈໍາເປັນຕ້ອງໄດ້ປັບປຸງສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກທີ່ມີຢູ່ໃຫ້ປອດສິ່ງກົດຂວາງ. ຮູບ 12.2-29, 12.2-30 ແລະ 12.2-31 ແມ່ນຕົວຢ່າງຂອງການເຂົ້າເຖິງສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກທີ່ປອດສິ່ງກົດຂວາງ ແລະ ທາງຢ່າງທີ່ກວ້າງຂວາງ ທີ່ສາມາດເສີມຂະຫຍາຍການເຂົ້າເຖິງ ແລະ ປັບປຸງການນໍາໃຊ້ການຂົນສົ່ງໂດຍລວມ.



ຮູບ 12.2-28 ການຈອດແຄມທາງຕາມເສັ້ນທາງທີ່ມີແຜນໃນອະນາຄົດສໍາລັບຂົນສົ່ງສາທາລະນະ



ຮູບ 12.2-29 ການຈອດລົດແຄມທາງຢູ່ປ້າຍລໍຖ້າລົດເມ



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທະນາຄານໂລກ
ຮູບ 12.2-31 ການເຂົ້າເຖິງທີ່ປອດສິ່ງກົດຂວາງຢູ່ສະຖານີປ່ຽນຖ່າຍຜູ້ໂດຍສານ



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມຊ່ຽວຊານໂຈກາ
ຮູບ 12.2-30 ທາງຍ່າງທີ່ມີບໍ່ອກບອກທາງສໍາລັບຄົນພິການທາງສາຍຕາ

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: Minato-city
ຮູບ 12.2-32 ທາງຍ່າງທີ່ກວ້າງຂວາງຢູ່ໂຕກຽວ

ຕາຕະລາງ 12.2-7 ໂຄງການທີ່ສະເໜີສໍາລັບການເຂົ້າເຖິງສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກທີ່ປອດສິ່ງກົດຂວາງ

Proposed project	Status	Implementing authority	Short (2022-2027)	Middle (2027-2032)	Long (2032-2040)	Length (km)	Cost (USD)
Road Safety and Creating Comfortable Walking Environments Projects							
RS 1	Improvement of equipment for traffic enforcement	DPT	▶			-	1,000,000
RS 2	Legislation for demand responsive transport	MPWT		▶		-	-
RS 3	New sidewalks	MPWT/DPWT	▶	▶	▶		The costs are included in new road constructions or widenings
RS 4	Existing sidewalk improvement	MPWT/DPWT	▶	▶	▶		
RS 5	Automobile speed control (humps, speed restriction)	DPWT	▶			-	7,000
RS 6	Bicycle lanes/paths	DPWT	▶	▶		30	479,000
RS 7	Bicycle parking and riding facilities	DPWT	▶	▶		-	7,000
RS 8	Bicycle share system	DPWT	▶	▶	▶	-	-
RS 9	Educational activities	DPT	▶	▶	▶	-	-
RS 10	Barrier free access around major transport hubs	DPWT	▶	▶	▶	-	329,000
RS 11	Legislation for Barrier free access	MPWT	▶			-	-
Total							1,822,000

12.3 ການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳການເດີນທາງ

(1) ແນວຄວາມຄິດຂອງການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳການເດີນທາງ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງ

VTMP ເນັ້ນໜັກເຖິງຄວາມສຳຄັນຂອງການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳຂອງການເດີນທາງ ຄຽງຄູ່ກັບການປັບປຸງລະບົບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ເພື່ອບັນລຸວິໄສທັດຂອງ VTMP ຢ່າງຄົບຖ້ວນ.

ຮູບ 12.3-1 ສະແດງໃຫ້ເຫັນປັດໄຈທີ່ມີຜົນກະທົບຕໍ່ກັບການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳການເດີນທາງ ໃນມຸມມອງຂອງການຂົນສົ່ງ. ເນື່ອງຈາກການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳໄດ້ຮັບອິດທິພົນຈາກປັດໄຈໂຄງສ້າງດ້ານກາຍະພາບ ແລະ ຈິດໃຈ, ການສຸມໃສ່ການປັບປຸງໂຄງສ້າງດ້ານກາຍະພາບຢ່າງດຽວແມ່ນບໍ່ພຽງພໍໃນການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳໃນການເດີນທາງ, ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງທີ່ຕ້ອງປະສານສານວິທີການທາງດ້ານຈິດຕະວິທະຍາ ທີ່ ເອີ້ນວ່າການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງ (mobility management (MM)).

MM ໝາຍເຖິງຊຸດວິທີການທາງຈິດຕະວິທະຍາທີ່ສຸມໃສ່ການສື່ສານທີ່ມີຈຸດປະສົງເພື່ອຊຸກຍູ້ໃຫ້ບຸກຄົນປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳ ແລະ ການກະທຳຂອງເຂົາເຈົ້າດ້ວຍຄວາມສະໝັກໃຈ (ເຊັ່ນ: ການເຄື່ອນໄຫວໄປ-ມາ/ ເດີນທາງ) ໃນທາງທີ່ເອື້ອອຳນວຍໃຫ້ທັງຕົນເອງ ແລະ ສັງຄົມໂດຍລວມ. ການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳດັ່ງກ່າວ ເປັນການຫັນປ່ຽນຈາກການນຳໃຊ້ລົດສ່ວນຕົວໄປສູ່ການນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ຮູບແບບການຂົນສົ່ງທີ່ບໍ່ໃຊ້ເຄື່ອງຈັກ ເຊິ່ງຈະເປັນການຫຼຸດຜ່ອນຄວາມແອອັດຂອງການຈະລາຈອນ ແລະ ນຳໄປສູ່ຜົນປະໂຫຍດອື່ນໆ.

■ Means to reduce car use and alleviate traffic congestion



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ສາສະດາຈານ Ayako Taniguchi, University of Tsukuba

ຮູບ 12.3-1 ປັດໄຈທີ່ສົ່ງຜົນໃຫ້ແກ່ການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳຂອງການເດີນທາງ

ອົງປະກອບຫຼັກຂອງ MM ແມ່ນມີດັ່ງລຸ່ມນີ້:

● ແຮງຈູງໃຈ

ແຮງຈູງໃຈນີ້ໝາຍເຖິງລັກສະນະຂອງການຊຸກຍູ້ ແລະ ກະຕຸ້ນໃຫ້ບຸກຄົນນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະແທນທີ່ຈະເປັນລົດໃຫຍ່ ຫຼື ລົດຈັກ. ແລະ ຍັງກ່ຽວຂ້ອງກັບການຍົກໃຫ້ເຫັນຜົນປະໂຫຍດ ແລະ ຂໍ້ດີຂອງການນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ການສ້າງທັດສະນະຄະຕິໃນທາງບວກຕໍ່ກັບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ. ສະນັ້ນ, ສິ່ງສຳຄັນແມ່ນການກຳນົດປະເພດແຮງຈູງໃຈທີ່ມີປະສິດທິພາບສຳລັບແຕ່ລະຄົນ. ຕົວຢ່າງ, ປັດໄຈຕ່າງໆເຊັ່ນ: ມີຄວາມສ່ຽງຕໍ່າໃນການເກີດອຸປະຕິເຫດການສັນຈອນ, ປະຫຍັດຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ແລະ ເວລາໃນການເດີນທາງ ແລະ ຜົນປະໂຫຍດດ້ານສຸຂະພາບທີ່ເປັນຜົນມາຈາກມົນລະພິດທາງອາກາດທີ່ຫຼຸດລົງ ແລະ ການອອກກຳລັງກາຍ ທີ່ຕິດພັນກັບການນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ທີ່ສາມາດເປັນປັດໄຈຂອງແຮງຈູງໃຈໄດ້.

● ການສະໜອງຂໍ້ມູນ

ການສະໜອງຂໍ້ມູນນີ້ສຸມໃສ່ການສະໜອງຂໍ້ມູນຂ່າວສານທີ່ຄົບຖ້ວນ ແລະ ຖືກຕ້ອງກ່ຽວກັບທາງເລືອກການ

ຂົນສົ່ງສາທາລະນະ. ເຊິ່ງປະກອບມີລາຍລະອຽດກ່ຽວກັບສາຍທາງບໍລິການ, ຕາຕະລາງ, ຄ່າໂດຍສານ, ການເຂົ້າເຖິງການບໍລິການ ແລະ ຂໍ້ມູນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງອື່ນໆ ເພື່ອຊ່ວຍໃຫ້ບຸກຄົນຕັດສິນໃຈໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ. ໃນແຜນແມ່ບົດນີ້ແມ່ນແນະນຳໃຫ້ກະກຽມການສະໜອງຂໍ້ມູນຂ່າວສານ, ລວມທັງແຜນທີ່ລົດເມ, ແຜນພັບ, ແລະ ການໂຄສະນາ, ການໂຄສະນາແບບດັ້ງເດີມ ແລະ ຊ່ອງທາງອອນໄລນ໌ ເຊັ່ນດຽວກັນກັບການຈັດສຳມະນາ/ ກິດຈະກຳປຸກຈິດສຳນຶກ ແລະ ຂ່າວສານໃນສື່ມວນຊົນສັງຄົມ..

● ແຜນພຶດຕິກຳ (ແຜນປະຕິບັດງານ)

ແຜນນີ້ປະກອບມີການສ້າງແຜນການພຶດຕິກຳທີ່ກຳນົດເອງ ຫຼື ແຜນປະຕິບັດງານ ເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນການຫັນໄປໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ. ແຜນການນັ້ນໆ ຄວນຄຳນຶງເຖິງສະຖານະການສ່ວນບຸກຄົນ ລວມທັງໄລຍະທາງທີ່ໄກ້ລະຫວ່າງ ຢູ່ອາໄສ ແລະ ບ່ອນເຮັດວຽກ / ໂຮງຮຽນ, ກິດຈະກຳສ່ວນບຸກຄົນ, ຄຸນລັກສະນະສ່ວນບຸກຄົນແລະການເຂົ້າເຖິງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນພື້ນທີ່.

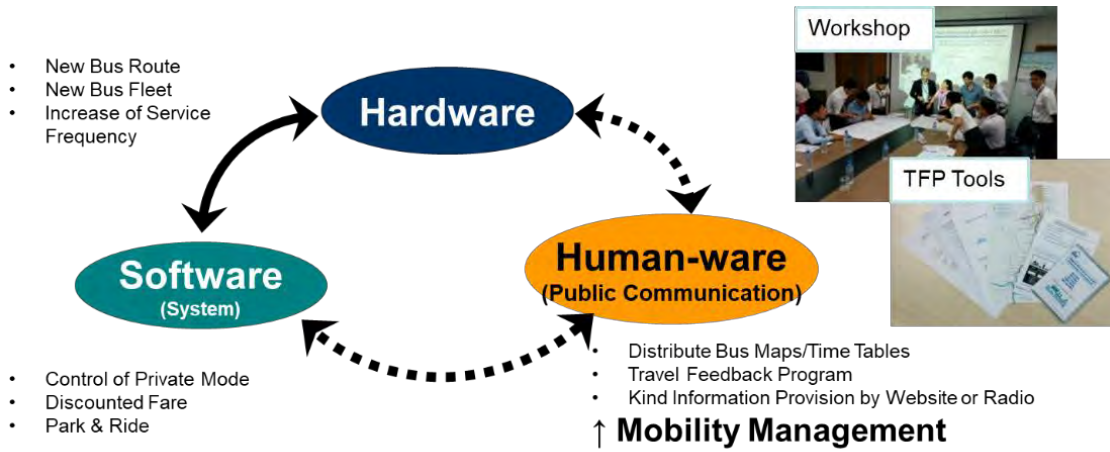
ການຈັດຕັ້ງຢ່າງມີປະສິດທິຜົນໂດຍຜ່ານໂຄງການສະເໜີຄວາມຄິດເຫັນກ່ຽວກັບການເດີນທາງ (Travel Feedback Program - TFP) ເຊິ່ງໄດ້ສະເໜີໂດຍ Prof. Taniguchi et al (2000) ໃນປະເທດຍີ່ປຸ່ນ ເປັນວິທີການດັດແປງພຶດຕິກຳການເດີນທາງຈາກການນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສ່ວນຕົວໄປສູ່ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ.

ເຊິ່ງກ່ຽວຂ້ອງກັບການສື່ສານແບບໂຕ້ຕອບໂດຍກົງລະຫວ່າງຜູ້ປະສານງານວຽກງານຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງ MM ແລະ ບຸກຄົນ ຫຼື ຄົວເຮືອນ. ມີການສະໜອງປຶ້ມຄູ່ມືແຮງຈູງໃຈ (ໃນດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ, ສຸຂະພາບ, ຄວາມປອດໄພໃນການສັນຈອນ, ການສ້າງຊຸມຊົນ, ແລະອື່ນໆ) ໃຫ້ແກ່ຜູ້ເຂົ້າຮ່ວມ ເພື່ອໃຫ້ຄຳແນະນຳໃນແຕ່ລະບັນຫາ ແລະ ປະກອບຄຳຄິດເຫັນເຂົ້າໃນ ແຜນພຶດຕິກຳ ເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມເປັນໄປໄດ້ ແລະ ຜົນປະໂຫຍດໃຫ້ແກ່ບຸກຄົນ ຫຼື ຄົວເຮືອນໃນໄລຍະຍາວ.

● ຍຸດທະສາດການສ້າງພາບພົດຂອງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

ຍຸດທະສາດນີ້ແມ່ນການສ້າງຄວາມຮັບຮູ້ທາງບວກໂດຍລວມ ແລະ ພາບພົດຂອງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໂດຍຜ່ານການຍົກໃຫ້ເຫັນຜົນປະໂຫຍດຕໍ່ບຸກຄົນ ແລະ ສັງຄົມທັງໝົດ. ສິ່ງເຫຼົ່ານີ້ແມ່ນບັນລຸໄດ້ໂດຍຜ່ານຍຸດທະສາດການສ້າງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃຫ້ເປັນທີ່ຍິນິມ, ເຊິ່ງອາດຈະກ່ຽວຂ້ອງກັບເຕັກນິກການສື່ສານ ແລະ ການຕະຫຼາດຕ່າງໆ, ການໂຄສະນາມວນຊົນ, ການຮ່ວມມືກັບພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ແລະ ຂໍ້ລິເລີ່ມອື່ນໆເພື່ອແນໃສ່ການປັບປຸງຄວາມຮັບຮູ້ກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ.

ຮູບ 12.3-2 ສະແດງໃຫ້ເຫັນກົນໄກການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳການເດີນທາງ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບ "ຮາດແວ- hardware", "ຊອບແວ- software " ແລະ "ເຄື່ອງມືມະນຸດ- human-ware " (ສື່ສານມວນຊົນ). ສຳຄັນແມ່ນ ຖ້າອາໄສແຕ່ "ຊອບແວ" ເຊັ່ນການປະຕິບັດມາດຕະການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງ ແມ່ນຈະມີຂໍ້ຈຳກັດ ແລະ ອາດຈະບໍ່ມີປະສິດທິພາບ. ສິ່ງສຳຄັນແມ່ນຈະຕ້ອງພິຈາລະນາທັງດ້ານ "ຮາດແວ" ເຊິ່ງກ່ຽວຂ້ອງກັບການພັດທະນາໂຄງສ້າງພື້ນຖານການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ "ຊອບແວ" ເຊິ່ງເປັນການປະສົມປະສານຂອງມາດຕະການກົດລະບຽບເພື່ອຈຳກັດຈຳນວນ ແລະ ນຳໃຊ້ລົດສ່ວນຕົວ. ວິທີການທີ່ຄົບຖ້ວນນີ້ ແມ່ນຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີການປ່ຽນແປງດ້ານແນວຄວາມຄິດຂອງທັງນັກການເມືອງ ແລະ ເຈົ້າໜ້າທີ່ລັດຖະບານທີ່ຮັບຜິດຊອບນະໂຍບາຍການຂົນສົ່ງ (ຈາກເທິງລົງລຸ່ມ) ແລະພົນລະເມືອງເອງ (ຈາກລຸ່ມຂຶ້ນເທິງ). ວິທີການຈາກເທິງລົງລຸ່ມ ແມ່ນກ່ຽວຂ້ອງກັບການສົ່ງເສີມ ແລະ ການລົງທຶນພື້ນຖານໂຄງລ່າງເພື່ອສະໜອງການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ມີຄຸນນະພາບສູງ, ໃນຂະນະທີ່ພົນລະເມືອງສາມາດມີສ່ວນຮ່ວມໂດຍຜ່ານການລິເລີ່ມຂອງຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງ MM.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: Prof. Ayako Taniguchi, University of Tsukuba

ຮູບ 12.3-2 ກົນໄກຂອງການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳການເດີນທາງ

(2) ກິດຈະກຳຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງ (MM) (ສຳລັບ ຜູ້ຢູ່ອາໄສ, ຜູ້ອອກແຮງງານ ແລະ ນັກຮຽນ-ນັກສຶກສາ)

ກິດຈະກຳ MM ໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນແມ່ນແນໃສ່ຜູ້ຢູ່ອາໄສ, ຜູ້ອອກແຮງງານ ແລະ ນັກຮຽນ-ນັກສຶກສາໂດຍນຳໃຊ້ອົງປະກອບທີ່ສຳຄັນຂອງ MM ໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນພາກ 12.3(1) ເຊິ່ງລວມມີແຮງຈູງໃຈ, ການສະໜອງຂໍ້ມູນ, ແຜນພຶດຕິກຳ/ແຜນປະຕິບັດງານ ແລະ ຍຸດທະສາດການສ້າງພາບພຶດຂອງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ.

1) ກິດຈະກຳ MM ສຳລັບ ຜູ້ຢູ່ອາໄສ (MM Residents)

MM ສຳລັບຜູ້ຢູ່ອາໄສແມ່ນວິທີການພື້ນຖານສຳລັບຊາວທ້ອງຖິ່ນ ໂດຍປົກກະຕິດຳລົງຊີວິດຢູ່ໃນເຂດທີ່ຢູ່ອາໄສປະກອບດ້ວຍຄຸນ ລັກສະນະເສດຖະກິດ - ສັງຄົມທີ່ແຕກຕ່າງກັນ (ເຊັ່ນ: ກຸ່ມອາຍຸ, ເພດ, ອາຊີບ, ການເປັນເຈົ້າຂອງຍານພາຫະນະ, ລາຍຮັບຂອງຄົວ ເຮືອນ). ປະຊາຊົນທີ່ອາໄສຢູ່ໃນເຂດສະເພາະສາມາດພົບບັນຫາການ ຂົນສົ່ງທີ່ຄ້າຍຄືກັນເຊັ່ນ: ການເຂົ້າເຖິງບ່ອນຈອດລົດສາທາລະນະທີ່ບໍ່ ດີ ແລະ ການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ລາຄາບໍ່ແພງ, ແລະອື່ນໆ, ສະນັ້ນ, ຈຳເປັນຕ້ອງເຂົ້າໃຈຄວາມຫຼາກຫຼາຍທາງດ້ານເສດຖະກິດ - ສັງຄົມຂອງພວກເຂົາແລະພິຈາລະນາຈຸດປະສົງ ແລະ ຄວາມ ຕ້ອງການທີ່ແຕກຕ່າງກັນໃນກິດຈະກຳ MM.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີ່ມງານຊ່ຽວຊານໂຈກາ

ຮູບ 12.3-3 ຕົວຢ່າງກິດຈະກຳຄຸ້ມຄອງ ການຂົນສົ່ງ

ການປະຕິບັດຍຸດທະສາດ MM ແມ່ນມີປະສິດທິພາບທີ່ດີ ພ້ອມ ກັບ ມາດຕະການປັບປຸງບັນດາມາດຕະການຂອງສາຍທາງຂົນສົ່ງສາທາລະນະ, ເຊັ່ນ: ການເປີດສາຍທາງບໍລິການໃໝ່, ເພີ່ມ ການບໍລິການ ແລະ ໂຄງການພິເສດອື່ນໆເພື່ອປັບປຸງລະດັບການບໍລິການ (LoS).

2) ກິດຈະກຳ MM ສຳລັບຜູ້ອອກແຮງງານ (ກິດຈະກຳຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງໃນພື້ນທີ່ເຮັດວຽກ - MM Workplace)

MM ສຳລັບຜູ້ອອກແຮງງານໄດ້ຖືກອອກແບບເພື່ອແນໃສ່ພຶດຕິກຳການເດີນທາງຂອງພະນັກງານໄປຫາບ່ອນເຮັດວຽກ ໃນຊົ່ວໂມງເລັ່ງດ່ວນ. ວິທີການນີ້ມີຈຸດປະສົງເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນຄວາມແອອັດຂອງການຈະລາຈອນຂອງລົດໃຫຍ່ ແລະ ລົດຈັກສ່ວນຕົວ ແລະ ບັງຄັບໃຊ້ຮູບແບບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ. ການມີສ່ວນຮ່ວມຢ່າງຕັ້ງໜ້າ ແລະ ຄວາມເຂົ້າໃຈ ຂອງບໍລິສັດເອກະຊົນ ຫຼື ອຳນາດການປົກຄອງ ແມ່ນຈຳເປັນສຳລັບການຈັດຕັ້ງໂຄງການ MM ໃຫ້ປະສິດຜົນສຳເລັດໂດຍ ຜ່ານແຮງຈູງໃຈທີ່ສະໜອງໃຫ້ພະນັກງານ ແລະ ການສື່ສານ.

ການຈັດກິດຈະກຳນີ້ ແມ່ນມີປະສິດທິພາບຫຼາຍ ໂດຍສະເພາະປະຕິບັດໂຄງການ MM ເຫຼົ່ານີ້ຄຽງຄູ່ກັບການພັດທະນາ ຕົວເມືອງໃນອະນາຄົດລວມທັງສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກດ້ານການຄ້າ ແລະ ທຸລະກິດ ແລະ ສອດຄ່ອງກັບການລົງທຶນ ຂອງສາຍທາງບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະເຊັ່ນ: ການບໍລິການ BRT.

3) ກິດຈະກຳ MM ສຳລັບນັກຮຽນ-ນັກສຶກສາ (ກິດຈະກຳຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງໃນໂຮງຮຽນ - MM School)

MM ສຳລັບນັກຮຽນແມ່ນວິທີການສື່ສານກັບນັກຮຽນໃນໂຮງຮຽນ (ເຊັ່ນ: ນັກຮຽນປະຖົມ, ມັດທະຍົມ, ແລະ ມະຫາວິທະຍາໄລ) ເຊິ່ງເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງໂຄງການສຶກສາ. ວິທີການນີ້ອາດຈະຢູ່ໃນຮູບແບບຂອງການລວມເອົາ MM ເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງຫຼັກສູດການສິດສອນ ແລະ ດຳເນີນຈັດຕັ້ງສຳມະນາ MM ຫຼື ກອງປະຊຸມທີ່ໃຫ້ຄວາມຮູ້ກ່ຽວກັບຜົນ ປະໂຫຍດ ແລະ ຄວາມສຳຄັນຂອງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ.

ວິທີການນີ້ແມ່ນສາມາດຮັບຮູ້ໄດ້ວ່ານັກສຶກສາທີ່ບໍ່ມີລົດ, ດັ່ງນັ້ນຈຸດປະສົງຕົ້ນຕໍຂອງ MM ສຳລັບນັກຮຽນແມ່ນເພື່ອ ເຂົ້າໃຈຜົນກະທົບໃນໄລຍະຍາວ ແລະ ຄວາມຍືນຍົງຂອງໂຄງການ MM, ສຸມໃສ່ການສ້າງທາງເລືອກໃນການເດີນທາງ ໃນອະນາຄົດແທນທີ່ຈະເປັນການແກ້ໄຂທັນທີທັນໃດ ແລະ ເປົ້າໝາຍໄລຍະສັ້ນເຊັ່ນ: ການຫຼຸດຜ່ອນຄວາມແອອັດຂອງ ການຈະລາຈອນ. ໂຄງການນີ້ແມ່ນຊຸກຍູ້ການລວມເອົາການມີສ່ວນຮ່ວມຢ່າງຫ້າວຫັນຂອງສະມາຊິກໃນຄອບຄົວ, ໂດຍ ສະເພາະພໍ່ແມ່. ພໍ່ແມ່ມີບົດບາດສຳຄັນໃນການສົ່ງຜົນກະທົບຕໍ່ກັບຮູບແບບການຂົນສົ່ງຂອງເດັກນ້ອຍໂດຍອີງໃສ່ປັດໃຈ ຕ່າງໆເຊັ່ນ: ສະພາບເສດຖະກິດ, ຄວາມກ້າວໜ້າກ່ຽວກັບຄວາມປອດໄພ ແລະ ການພິຈາລະນາອື່ນໆ. ການມີສ່ວນຮ່ວມ ຂອງພໍ່ແມ່ໃນການລິເລີ່ມຂອງ MM ແມ່ນ ສາມາດແກ້ໄຂປັດໃຈຕ່າງໆທີ່ມີອິດທິພົນຕໍ່ການເລືອກການເດີນທາງຂອງ ນັກຮຽນໄດ້ຢ່າງມີປະສິດທິພາບ ແລະ ສົ່ງເສີມຮູບແບບການຂົນສົ່ງທີ່ຍືນຍົງ ແລະ ເໝາະສົມກວ່າ.

(3) ໂຄງການເພື່ອສ້າງການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃຫ້ເປັນທີ່ນິຍົມ

ການປະຕິບັດໂຄງການເຊື່ອມໂຍ່ງການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ໃຫ້ແກ່ຜູ້ຢູ່ອາໄສ ແລະ ຜູ້ໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ຈະປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນການເສີມສ້າງພາບພົດ ແລະ ປັບປຸງຄວາມເຂົ້າໃຈຂອງຜູ້ໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ. ກິດຈະກຳ

ນີ້ເຫຼົ່ານີ້ຈະກວມເອົາອົງປະກອບ ແລະ ລັກສະນະຕ່າງໆ ທີ່ເຫັນໄດ້ຢ່າງຊັດເຈນ ແລະ ເຂົ້າເຖິງຜູ້ໃຊ້ ເຊັ່ນ: ລົດເມ, ບ່ອນຈອດລົດເມ, ສາຍທາງບໍລິການ, ຕາຕະລາງບໍລິການ, ການບໍລິການສື່ສານມວນຊົນ (SNS), ເວັບໄຊທ໌ ແລະອື່ນໆອີກ. ດ້ວຍວິທີການທີ່ຄົບຖ້ວນໃນການອອກແບບ ແລະ ລວມເອົາຄຳຄິດເຫັນຂອງຜູ້ຢູ່ອາໄສ ແລະ ຜູ້ໃຊ້ ແມ່ນສາມາດປັບປຸງການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ສອດຄ່ອງກັບຊຸມຊົນ ແລະ ຕອບສະໜອງຄວາມຕ້ອງການ ແລະ ຄວາມຊົມຊອບຂອງຜູ້ໃຊ້. ໃນທີ່ສຸດກໍ່ສາມາດນຳໄປສູ່ການປັບປຸງຄວາມເພິ່ງພໍໃຈຂອງຜູ້ໃຊ້, ການນຳໃຊ້ທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນ ແລະຄວາມເຂົ້າໃຈໃນທາງບວກກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໂດຍລວມ.

(4) ໂຄງການສົ່ງເສີມທັນມາໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະດ້ວຍການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງ

ເພື່ອເພີ່ມປະສິດທິພາບຂອງໂຄງການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງ ທີ່ໄດ້ກ່າວມາຂ້າງເທິງ ແມ່ນ ຈະໄດ້ສະເໜີໂຄງການສົ່ງເສີມການທັນມາໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ. ໂຄງການນີ້ແມ່ນຕິດພັນກັບການລິເລີ່ມທີ່ຫຼາກຫຼາຍ ລວມທັງການປັບປຸງນະໂຍບາຍເງິນອຸດໜູນການເດີນທາງ ທີ່ເປັນການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ, ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການບໍລິການລົດໂຮງຮຽນ, ກິດຈະກຳປະຊາສຳພັນ ແລະ ການບໍລິການລົດເມໂດຍສານທີ່ມີສາຍທາງປະຈຳ. ມາດຕະການເຫຼົ່ານີ້ຄວນຈະໄດ້ຮັບການປະຕິບັດ ໂດຍອີງຕາມການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງທີ່ໄດ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃນໄລຍະຜ່ານມາ.

(5) ການສ້າງສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ແລະ ສົ່ງເສີມການນຳໃຊ້ ຈອດແລ້ວຈອນ (Park and Ride - P&R)

ເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນການທັນມາໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ, ສິ່ງສຳຄັນແມ່ນການສ້າງສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ຈອດແລ້ວຈອນ (P&R) ພ້ອມດ້ວຍການສົ່ງເສີມເຕັມຮູບແບບ. ແນວຄວາມຄິດຂອງ ການຈອນແລ້ວຈອນ ແມ່ນ ຜູ້ໃຊ້ລົດໃຫຍ່ ແລະລົດຈັກ ສາມາດເດີນທາງໂດຍພາຫະນະສ່ວນຕົວໄປຫາສະຖານີຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ບ່ອນລໍຖ້າບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ. ໃນຂະນະທີ່ການພັດທະນາທີ່ແນໃສ່ການຂົນສົ່ງໂດຍຄຳນຶງເຖິງແຜນຜັງເມືອງ (TOD) ໄດ້ຖືກຮັບຮູ້ຢ່າງກວ້າງຂວາງວ່າເປັນວິທີການທີ່ມີປະສິດທິພາບໃນການບັນລຸຕົວເມືອງ ແລະ ລະບົບການຂົນສົ່ງທີ່ຍືນຍົງທາງດ້ານເສດຖະກິດ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ, ມັນຈຳເປັນຕ້ອງໃຊ້ເວລາໃນການປ່ຽນແປງໂຄງສ້າງຕົວເມືອງຕາມຄວາມເໝາະສົມ. ໃນໄລຍະຕົ້ນຂອງການພັດທະນາລະບົບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ, ການລິເລີ່ມ ການຈອນແລ້ວຈອນ ມີບົດບາດສຳຄັນໃນການສົ່ງເສີມການທັນປ່ຽນໄປສູ່ການນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ. ການພິຈາລະນາສະຖານທີ່ ແລະ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍສຳລັບການພັດທະນາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ P&R, ລາຍລະອຽດຂອງໂຄງການສົ່ງເສີມນີ້ ແມ່ນອະທິບາຍຢູ່ໃນພາກຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງ.

(6) ສະຖານີປ່ຽນຖ່າຍຜູ້ໂດຍສານ/ ຖະໜົນຄົນເດີນ ເພື່ອສ້າງພື້ນທີ່ທາງຍ່າງ ຢູ່ ຕົວເມືອງສູນກາງເສດຖະກິດ CBD

ເພື່ອສົ່ງເສີມການນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແມ່ນໄດ້ສະເໜີບັນດາໂຄງການສ້າງສະພາບແວດລ້ອມທີ່ໜ້າຍ່າງທີ່ປະກອບມີສະຖານີປ່ຽນຖ່າຍຜູ້ໂດຍສານ (ເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງໂຄງການລົດເມດ່ວນ BRT) ແລະ ການປັບປຸງທາງຍ່າງຢູ່ເຂດຕົວເມືອງສູນກາງທຸລະກິດ. ສະຖານີປ່ຽນຖ່າຍຜູ້ໂດຍສານແມ່ນໄດ້ກຳນົດພື້ນທີ່ສະເພາະສຳລັບທາງຍ່າງ, ທາງລົດຖີບ ແລະ ພື້ນທີ່ສຳລັບຜູ້ໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ທັງນີ້ກໍ່ເພື່ອສ້າງຄວາມງ່າຍດາຍ, ສ້າງຄວາມປອດໄພໃຫ້ແກ່ຜູ້ຄົນເພື່ອເຂົ້າເຖິງຮູບແບບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ຫຼາກຫຼາຍ. ໃນຂະນະດຽວກັນນັ້ນ, ການປັບປຸງທາງຍ່າງຈະຮັບປະກັນພື້ນທີ່ທາງຍ່າງທີ່ດີຂຶ້ນ, ໜ້າດຶງດູດ ແລະ ສະດວກສຳລັບຜູ້ຄົນທີ່ຈະເລືອກເອົາການຍ່າງເປັນຮູບແບບການເດີນທາງພາຍໃນ CBD. ໂຄງການເຫຼົ່ານີ້ແມ່ນໄດ້ອະທິບາຍໃນພາກເສັ້ນທາງ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: VSUTP Overview.
ຮູບ 12.3-4 ຕົວຢ່າງສະຖານີປ່ຽນຖ່າຍຜູ້ໂດຍສານ ຢູ່ Denver, Colorado

ຕາຕະລາງ 12.3-1 ໂຄງການເພື່ອປຸງແປງພຶດຕິກຳການເດີນທາງຂອງຜູ້ຄົນ

Behavior Change Projects									
BC 1	Mobility management programs	-					180,000	-	-
BC 1-1	- Short	Short	MPWT/DPWT/ VCSBE				50,000	5	10,000
BC 1-2	- Middle	Middle	MPWT/DPWT/ VCSBE				50,000	5	10,000
BC 1-3	- Long	Long	MPWT/DPWT/ VCSBE				80,000	8	10,000
BC 2	Branding public transport services Projects) (integrated design, resident and user program, education program	-					180,000	-	-
BC 2-1	- Short	Short	MPWT/DPWT/ VCSBE				50,000	5	10,000
BC 2-2	- Middle	Middle	MPWT/DPWT/ VCSBE				50,000	5	10,000
BC 2-3	- Long	Long	MPWT/DPWT/ VCSBE				80,000	8	10,000
BC 3	Modal shift programs with MM (Commuting allowance policy revision, commuting bus operations, school bus operations, public events)	-					180,000	-	-
BC 3-1	- Short	Short	MPWT/DPWT/ VCSBE				50,000	5	10,000
BC 3-2	- Middle	Middle	MPWT/DPWT/ VCSBE				50,000	5	10,000
BC 3-3	- Long	Long	MPWT/DPWT/ VCSBE				80,000	8	10,000
BC 4	Park and Ride (P&R) facility development, and promotion program	Short	MPWT/DPWT/ VCSBE				3,730,000	10	373,000
BC 4-1	Facility development - Short	Short	MPWT/DPWT/ VCSBE				1,490,000	4	373,000
BC 4-2	Facility development - Middle	Middle	MPWT/DPWT/ VCSBE				1,490,000	4	373,000
BC 4-3	Facility development - Long	Long	MPWT/DPWT/ VCSBE				750,000	2	373,000
BC 4-4	Promotion program - Short	Short	MPWT/DPWT/ VCSBE				50,000	5	10,000
BC 4-5	Promotion program - Middle	Middle	MPWT/DPWT/ VCSBE				50,000	5	10,000
BC 4-6	Promotion program - Long	Long	MPWT/DPWT/ VCSBE				80,000	8	10,000
BC 5	Transit mall/ Pedestrianized street for walkability at the CBD	Ongoing	VSUTP				60,000	1	57,564
Total							4,330,000		

12.4 ແຜນປະຕິບັດງານ

12.4.1 ໄລຍະສັ້ນ (ຮອດປີ 2027)

ຫຼັງຈາກສ້າງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ 2040, ໃນໄລຍະຕໍ່າກວ່າ 5ປີ ຕໍ່ມາ ລະບົບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນຈະໄດ້ຮັບການປັບປຸງຄືນໃໝ່ເພື່ອຈັດວາງລົດເມດ່ວນ BRT ເປັນແຜນຫຼັກດ້ານການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ. ສິ່ງເຫຼົ່ານີ້ກໍ່ຈະເປັນການປ່ຽນແປງອັນໃຫຍ່ຫຼວງໃນນະໂຍບາຍການຂົນສົ່ງຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ໄລຍະນີ້ແມ່ນກຳນົດໂດຍທາງເລືອກທີ່ສຳຄັນ ແລະ ຄວາມຕ້ອງການທີ່ສຳຄັນທີ່ຕ້ອງໄດ້ສຸມໃສ່. ດັ່ງທີ່ໄດ້ອະທິບາຍໄວ້ໃນໝວດທີ 11, ເພື່ອສ້າງລະບົບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງໃໝ່ແບບຍືນຍົງ, ຕ້ອງມີການປ່ຽນແປງ 3 ຢ່າງຄື: ການປ່ຽນແປງຢ່າງເປັນລະບົບ, ການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳການເດີນທາງຂອງພາກລັດ ແລະ ປະຊາຊົນ ລວມໄປເຖິງການປ່ຽນແປງການຈັດແບ່ງພື້ນທີ່ເສັ້ນທາງ.

ພາຍໃນໄລຍະສັ້ນ, ກຸ່ມໂຄງການທີ່ແນໃສ່ການປັບໂຄງສ້າງຕາໜ່າງເສັ້ນທາງບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະດ້ວຍລົດເມດ່ວນ BRT ແລະ ລົດເມປ້ອນຜູ້ໂດຍສານໃຫ້ລົດເມດ່ວນ ແມ່ນກຳນົດໃຫ້ເປັນໂຄງການບຸລິມະສິດ A. ທັງນີ້ແມ່ນອີງຕາມຮູບແບບການເຊື່ອມຈອດ ແລະ ຮູບແບບການແບ່ງຂັ້ນຕາໜ່າງບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ທີ່ໄດ້ອະທິບາຍໃນພາກ 12.1.

ນອກຈາກນັ້ນ, ຈາກວິທີການບໍລິການທີ່ມີຄວາມໜ້າແໜ້ນ, ໂຄງການບຸລິມະສິດ B ແມ່ນກຸ່ມໂຄງການທີ່ມີຈຸດປະສົງເພື່ອພັດທະນາການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນພື້ນທີ່ກ້ວາງຂວາງ ແລະ ສິ່ງເສີມການນຳໃຊ້ລະບົບທັງໝົດດ້ວຍການສ້າງສາຍທາງບໍລິການລົດເມອ້ອມຮອບເສັ້ນທາງວົງແຫວນພາຍໃນ (CR-01).

(1) ໂຄງການບຸລິມະສິດ A (ລະບົບຂົນສົ່ງສາທາລະນະດ້ວຍລົດເມດ່ວນ BRT ທີ່ເປັນການບໍລິການຫຼັກ)

- ການສ້າງຕັ້ງ ແລະ ການເສີມສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງຂອງອົງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ (ໜ່ວຍງານຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ-UTMS) ແມ່ນວຽກງານອັນຮີບດ່ວນທີ່ຕ້ອງໄດ້ບັນລຸ ເນື່ອງຈາກວ່າຈະຕ້ອງຮັບຜິດຊອບໃນການພັດທະນາໂຄງການນີ້ຢ່າງຮອບດ້ານ.
- ພາຍຫຼັງການສ້າງຕັ້ງ UTMSແລ້ວ ແມ່ນຄວນສະໜັບສະໜູນໃນການຈັດຊື້ລົດເມດ່ວນ BRT ແລະ ລົດເມທີ່ຈະປ້ອນຜູ້ໂດຍສານໃຫ້ລົດເມດ່ວນ, ການກໍ່ສ້າງລະບົບລົດເມດ່ວນ BRT ແລະ ການສ້າງຕາໜ່າງບໍລິການລົດເມ, ອູ່ລົດເມ ລວມໄປເຖິງ ການຮັບສະໝັກ ແລະ ຝຶກອົບຮົມຄົນຂັບລົດ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ການເລີ່ມຕົ້ນຂອງການບໍລິການລົດເມດ່ວນ BRT ມີຄວາມເປັນໄປໄດ້.
- ການກະກຽມສາຍທາງ BRT ທີ່ມີການເຕີບໂຕທາງທຸລະກິດທີ່ສູງ ແມ່ນການບໍລິການສາຍທາງ A1, B1, B2, ແລະ D ໄປພ້ອມໆກັນ, ໃນຂະນະທີ່ສາຍທາງບໍລິການ C ແມ່ນຈະເປີດບໍລິການໃນເຄິ່ງທ້າຍໄລຍະນີ້..
- ຄຽງຄູ່ກັນນັ້ນ, ເພື່ອຮັບປະກັນໃຫ້ມີຜູ້ໃຊ້ບໍລິການທີ່ພຽງພໍ ເພື່ອການບໍລິການທີ່ໜັ້ນຄົງ ບໍ່ວ່າຈະເປັນເວລາໃຫ້ບໍລິການ ແມ່ນຈຳເປັນຕ້ອງວາງແຜນການສົ່ງເສີມການນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໂດຍຜ່ານມາດຕະການສົ່ງເສີມການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳການເດີນທາງເຊັ່ນ: ມາດຕະການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງ, ການຄຸ້ມຄອງບ່ອນຈອດລົດ, ແລະ ການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃນການຄວບຄຸມການສັນຈອນຕາມແລວທາງບໍລິການລົດເມດ່ວນ BRT ທີ່ຈະເປີດໃຫ້ບໍລິການ.
- ໂດຍສະເພາະ, ການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃນການຈຳກັດການຈອດລົດທີ່ບໍ່ຖືກຕ້ອງຕາມລະບຽບການ ແລະ ການເມົາແລ້ວຂັບ ແມ່ນມີຄວາມຈຳເປັນທີ່ຈັດໃຫ້ເປັນມາດຕະການຊຸກຍູ້ເພື່ອສົ່ງເສີມການນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ. ດັ່ງນັ້ນ, ການຊ່ວຍເຫຼືອດ້ານວິຊາການແມ່ນຖືວ່າເປັນປັດໃຈສຳຄັນສຳລັບໃນການກ້າວໄປສູ່ຄວາມສຳເລັດຂອງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານນີ້ຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ໃຫ້ມີປະສິດທິພາບ.
- ນອກຈາກການຮັບປະກັນສາຍທາງບໍລິການລົດເມດ່ວນ BRT ທີ່ປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນການປັບປຸງການບໍລິການລົດເມ, ການພັດທະນາສະຖານີຂົນສົ່ງໂດຍສານ ແລະ ສະຖານີລົດເມ, ແລະ ສ້າງລະບົບເກັບເສຍຄ່າທາງ ແລະ ລະບົບບອກຕຳແໜ່ງລົດເມແລ້ວ, ມາດຕະການທີ່ຂະຫຍາຍປະສິດທິພາບຂອງເສັ້ນທາງກໍ່ມີຄວາມສຳຄັນ ແລະ ຖືກກຳນົດໄວ້ໃນເຄິ່ງທ້າຍໄລຍະສັ້ນນີ້.

ຕາຕະລາງ 12.4-1 ໂຄງການບຸລິມະສິດ ຊຸດ -A (ລະບົບຂົນສົ່ງສາທາລະນະດ້ວຍການບໍລິການລົດເມດ່ວນ BRT)

ໂຄງການ/ ກິດຈະກຳ	ລະຫັດ	ໄລຍະສິ້ນ (ຮອດປີ 2027)	
		▼ ເປີດໃຫ້ບໍລິການລົດເມດ່ວນ (2024)	
ໂຄງການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງຂອງໜ່ວຍງານຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ (UTMS)	GS 1	ແຕ່ງຕັ້ງໜ່ວຍງານຮັບຜິດຊອບ ສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງ	
ການປັບປຸງລະບຽບການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຄືນໃໝ່	PT 5		
ຈັດຊື້ລົດເມດ່ວນ BRT/ ລົດເມ/ ລົດເມນ້ອຍ	BRT 3-1/3-2 Bus 2-1/3-1	ສາຍທາງ BRT ສາຍ A1, B1, B2, D ແລະ ລົດເມນ້ອຍ	ສາຍທາງ BRT ສາຍ C ແລະ ລົດເມ
ການຈັດສັນສາຍທາງບໍລິການລົດເມ/ ສອງແຖວ ຄືນໃໝ່ ເພື່ອການບໍລິການ BRT	Bus 1-1 PT 1		
ສ້າງອຸ່ລົດເມ & ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນການສ້ອມແປງ ແລະ ສຸນຄວບຄຸມ	BRT 5-1/5-2		
ຝຶກອົບຮົມພະນັກງານຂັບລົດເມ	Bus 4		
ທາງລົດເມສະເພາະ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນການປ່ຽນຖ່າຍຜູ້ໂດຍສານ	BRT 1-1 BRT 4-1/4-2 Bus 5-1	ສະຖານີປ່ຽນຖ່າຍຜູ້ໂດຍສານ (ຖະໜົນສາມແສນໄທ)	ສວນເຈົ້າຟ້າງຸ່ມ ຫາ ມຊ, ຄົວລົດເມ
PTPS, ການບໍລິການຢູ່ສະຖານີ, ສ້າງລະບົບຄ່າໂດຍສານ	BRT 2-1 BRT 6-1/6-2 BRT 7-1/7-2		
ເພີ່ມປະສິດທິພາບຂອງການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ / ການບັງຄັບໃຊ້ລະບຽບ (ສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງ)	TM 3/4	ກະກຽມ/ ແຈ້ງການ	ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ
ການປັບປຸງສະພາບແວດລ້ອມຂອງທາງຍ່າງ (ປອດສິ່ງກົດຂວາງ)	RS 10/11	ການປັບປຸງສິ່ງທີ່ມີຢູ່ ລວມທັງ ສະຖານີປ່ຽນຖ່າຍຜູ້ໂດຍສານ	ສ້າງໃໝ່ (ເລີ່ມຈາກການຈັດສັນເສັ້ນທາງຄືນໃໝ່)
ໂຄງການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງ	BC 1-1		
ໂຄງການສ້າງການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃຫ້ເປັນທີ່ນິຍົມ	BC 2-1		
ໂຄງການຫັນມານຳໃຊ້ການ	BC 3-1		

ຂົນສົ່ງສາທາລະນະດ້ວຍການ ຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງ			
---	--	--	--



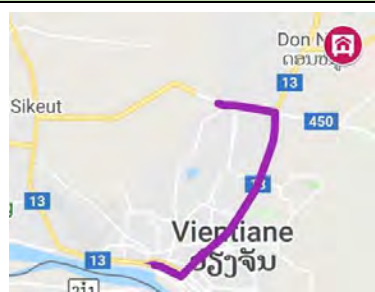
ລາຍລະອຽດກ່ຽວກັບໂຄງການບຸລິມະສິດ ຊຸດ A:

ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ	
GS 1	ໂຄງການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງຂອງໜ່ວຍງານຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ (UTMS)
	<ul style="list-style-type: none"> ສະເໜີການສ້າງຕັ້ງໜ່ວຍງານຄຸ້ມຄອງທີ່ເປັນອົງການຂັ້ນກາງລະຫວ່າງຜູ້ຄຸ້ມຄອງ ແລະ ຜູ້ປະກອບການ ເພື່ອການຄຸ້ມຄອງການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຜ່ານໜ່ວຍງານດຽວ. ຜ່ານກິດຈະກຳໂຄງການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງແບບຍືນຍົງ ແມ່ນໄດ້ເລີ່ມສ້າງຕັ້ງໜ່ວຍງານຄຸ້ມຄອງເພື່ອຈຸດປະສົງນີ້, ນັ້ນກໍ່ຄືໜ່ວຍງານຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງຕົວເມືອງ (UTMS). ສະນັ້ນ, ໃນບາດກ້າວທຳອິດ ແມ່ນ ສະເໜີໂຄງການບຸລິມະສິດໃນໄລຍະສັ້ນໃນການຈັດຕັ້ງໂຄງການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງຂອງໜ່ວຍງານ UTMS ເພື່ອຮັບປະກັນການຈັດຕັ້ງບັນດາອົງປະກອບຕ່າງໆທີ່ໄດ້ວາງແຜນໃນໂຄງການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງແບບຍືນຍົງ ໜ່ວຍງານຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ: UTMS (ພະແນກ ຍທຂ) 3-5ປີ (2024-2027)/USD 3,080,000
PT 5	ການປັບປຸງລະບຽບການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຄົນໃໝ່
	<ul style="list-style-type: none"> ໃນກໍລະນີຂອງປະເທດອື່ນ, ການບໍລິການຂົນສົ່ງຮູບແບບໃໝ່ ເຊັ່ນ: ການບໍລິການເອີ້ນລົດ (ride-hailing services RHS) ແມ່ນປະເຊີນກັບບັນດາສິ່ງທ້າທາຍດ້ານໜ່ວຍງານຈັດຕັ້ງ ແລະ ການບໍລິການ. ເປັນສິ່ງຈຳເປັນສຳລັບພາກລັດທີ່ຕ້ອງທົບທວນຄືນກົດລະບຽບເພື່ອປ້ອງກັນການຂະຫຍາຍການບໍລິການທີ່ບໍ່ສາມາດຄວບຄຸມໄດ້ ແລະ ຮັບປະກັນວ່າຜູ້ປະກອບການດຳເນີນທຸລະກິດຢ່າງຖືກຕ້ອງ. ຍ້ອນເຫດຜົນນີ້, ຈຶ່ງໄດ້ສະເໜີໂຄງການເພື່ອປັບປຸງລະບຽບການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃໝ່ໄດ້ຖືກສະເໜີໃນໄລຍະສັ້ນ. ໜ່ວຍງານຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ: ກະຊວງ ຍທຂ/ ລລມ ກຳລັງຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ/USD 10,000
BRT 3-1/3-2	ການຈັດຊື້ລົດເມດ່ວນ BRT ໃໝ່ ແລະ ອາໄຫຼ່
	<ul style="list-style-type: none"> ລົດເມ BRT ໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຖືວ່າເປັນພາຫະນະທີ່ມີປະຕູເບື້ອງຊ້າຍ ແລະ ປະຕູທີ່ຢູ່ລະດັບດຽວກັບພື້ນ ຢູ່ເບື້ອງຂວາ, ເພາະຕ້ອງສາມາດແລ່ນໄດ້ 2 ຝາກທາງຄື: ແລ່ນໃນທາງລົດເມສະເພາະ ແລະ ແລ່ນໃນທາງທົ່ວໄປທີ່ມີການສັນຈອນທີ່ປະສົມປະສານກັບຮູບແບບການຂົນສົ່ງອື່ນ. ໜ່ວຍງານຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ: UTMS (ພະແນກ ຍທຂ) BRT 3-1 (ສາຍທາງ A1, B1, B2, D): 55ຄັນ/USD 16,800,000 (ກຳລັງຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ) BRT 3-2 (ສາຍທາງ C): 77ຄັນ/USD 23,520,000 (2025-2027)
Bus 2-1/3-1	ການຈັດຊື້ລົດເມໃໝ່/ ລົດເມນ້ອຍ ແລະ ອາໄຫຼ່
	<ul style="list-style-type: none"> ໄດ້ຖືກຄິດໄລ່ ແລະ ສະເໜີໂຄງການຈັດຊື້ລົດເມ ເປັນຕົ້ນ ຈຳນວນລົດເມ/ລົດເມຂະໜາດນ້ອຍທີ່ຈຳເປັນເພື່ອບັນລຸຕາໜ່າງເສັ້ນທາງບໍລິການລົດເມ ແລະ ຄວາມຖີ່ໃນການບໍລິການທີ່ສະເໜີໄວ້ໃນແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ ສະບັບນີ້ ພິຈາລະນາບັນຫາທີ່ເກີດຈາກລົດເມເກົ່າ, ລວມທັງອຸປະຕິເຫດ, ມົນລະພິດທາງອາກາດ ແລະ ປະສິດທິພາບຂອງນໍ້າມັນເຊື້ອໄຟຫຼຸດລົງ, ອາຍຸການໃຊ້ລົດເມແມ່ນ 10 ປີ ໂດຍມີການບໍາລຸງຮັກສາທີ່ເໝາະສົມເປັນປະຈຳ. ພິຈາລະນາຈຳນວນຍານພາຫະນະສຳຮອງ 10% ຂອງຈຳນວນຍານພາຫະນະທັງໝົດ. ໜ່ວຍງານຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ: ລລມ Bus 2-1 (ຕາໜ່າງລົດເມ): 122ຄັນ/USD 13,420,000 (2025-2027) Bus 3-1 (ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງລົດເມນ້ອຍ): 52ຄັນ /USD 1,830,000 (ຊ່ວຍເຫຼືອໂດຍ ສະຖານທຸດຍີ່ປຸ່ນ ແຫ່ງ ສປປ ລາວ ໃນປີ 2023)
Bus 1-1/PT1	ການຈັດສັນສາຍທາງລົດເມ/ ສອງແຖວຄົນໃໝ່ ເພື່ອການບໍລິການ BRT
	<ul style="list-style-type: none"> ທຸກຄັ້ງທີ່ຂະຫຍາຍສາຍທາງບໍລິການ BRT ແລະ ມີການບໍລິການທີ່ທັບຊ້ອນກັນກັບສາຍທາງບໍລິການລົດເມ ແລະ ສອງແຖວທີ່ມີຢູ່ ແມ່ນຕ້ອງມີການຈັດສັນສາຍທາງຄົນໃໝ່ເພື່ອຮັບປະກັນການບໍລິການ BRT ໃຫ້ມີປະສິດທິຜົນ. ເນື່ອງຈາກສາຍທາງ BRT ເປັນບໍລິການຫຼັກ ແລະ ກວມເອົາແລວສາຍເອກທີ່ມີຈຳນວນຜູ້ໂດຍສານຫຼາຍ, ສາຍທາງຂອງ

- ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທາງບົກຄວນລວມເຂົ້າກັນ ແລະ ປ່ຽນເປັນບໍລິການປ້ອນຜູ້ໂດຍສານໃຫ້ແກ່ສາຍທາງ BRT.
- ນອກຈາກນັ້ນ, ຊັບພະຍາກອນການຂົນສົ່ງອື່ນໆ ເຊັ່ນ: ລົດເມ ແລະ ຍານພາຫະນະສໍາລັບການຂົນສົ່ງຢ່ອຍ ຈະໄດ້ຈັດສັນໃຫ້ເປັນການບໍລິການໃໝ່ ເຊິ່ງເປັນການບໍລິການທີ່ເຂົ້າເຖິງການບໍລິການທີ່ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ບໍ່ສາມາດເຂົ້າເຖິງໄດ້
 - ການຈັດສັນສາຍທາງຄືນໃໝ່ນີ້ຈະປະກອບສ່ວນໃນການແຂ່ງຂັນທີ່ບໍ່ຈໍາເປັນກັບບໍລິການລົດເມ BRT ແລະ ການບໍລິການລົດເມທີ່ຖັດຈາກການບໍລິການລົດເມດ່ວນ
 - ຂະໜາດຂອງການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຄວນມີການປ່ຽນແປງຂຶ້ນກັບຄວາມຕ້ອງການໃນການເດີນທາງຕົວຈິງ ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນຜົນກະທົບທີ່ອາດຈະມີຕໍ່ການຈາລະຈອນທາງບົກ.
 - ໜ່ວຍງານຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ: UTMS/ ລລມ/ ສະມາຄົມລົດສອງແຖວ
 - Bus 1-1 (ຕາໜ່າງລົດເມ): USD 50,000 (2024-2027)
 - PT 1 (ໂຄງການຮ່ວມມືບໍລິການຂອງລົດສອງແຖວ/Step 1): USD 50,000 (2024-2027)

BRT 5-1/5-2 ສ້າງອຸ່ລົດເມ & ສ້າງອໍານວຍຄວາມສະດວກໃນການສ້ອມແປງ ແລະ ສູນຄວບຄຸມ

- ອຸ່ລົດເມຄວນຕັ້ງຢູ່ໃກ້ກັບຕົ້ນທາງ ຫຼື ໃກ້ກັບຫຼາຍສາຍທາງບໍລິການ BRT ເພື່ອຫຼຸດໄລຍະທາງທີ່ລົດເມຕ້ອງເດີນທາງຈາກຈຸດບໍລິການໄປຫາອຸ່ລົດເມ.
- ປະຈຸບັນ, ກະຊວງ ຍທຂ ແມ່ນກໍາລັງຈັດສັນພື້ນທີ່ຕອນດິນ ເພື່ອສ້າງອຸ່ລົດເມໃໝ່ຢູ່ຕາມເສັ້ນທາງເລກທີ 13 ໃຕ້ ໃກ້ກັບດອນໝູນ. ເຖິງວ່າ, ອຸ່ລົດເມນີ້ ຈະຫ່າງຈາກສາຍທາງບໍລິການລົດເມດ່ວນ ທີ່ເປັນສາຍທາງບໍລິການຫຼັກ ປະມານ 8 ກິໂລແມັດ, ແຕ່ ຍັງມີຫຼາຍສາຍທາງ BRT ທີ່ຈະໃຫ້ບໍລິການຢູ່ໃກ້ກັບອຸ່ລົດເມນີ້.
- ໜ່ວຍງານຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ: UTMS (ພະແນກ ຍທຂ)
- BRT 5-1 (ສາຍທາງ A1, B1, B2, D): USD 7,500,000 (ກໍາລັງຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ)
- BRT 5-2 (ສາຍທາງ C): USD 10,000,000

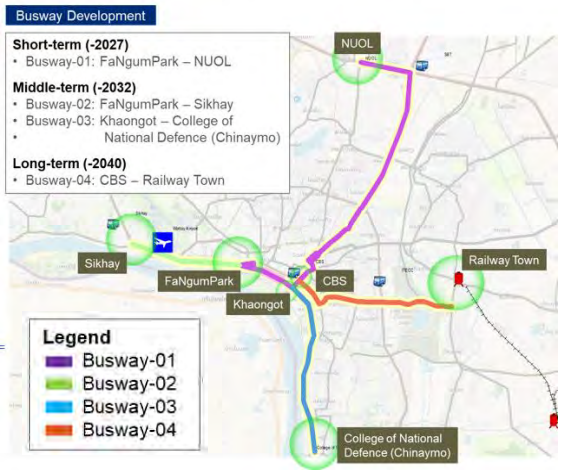


Bus 4 ຝຶກອົບຮົມພະນັກງານຂັບລົດເມ

- ຂອບເຂດໃນການປັບປຸງ ແມ່ນ ການຝຶກອົບຮົມພະນັກງານຂັບລົດເມໃໝ່ ແລະ ສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃຫ້ແກ່ພະນັກງານຂັບລົດທີ່ມີຢູ່. ເພື່ອແກ້ໄຂບັນຫາດັ່ງກ່າວ, ລັດຖະບານຍີ່ປຸ່ນໄດ້ສະໜອງເຄື່ອງຈໍາລອງການຂັບຂີ່ໃຫ້ແກ່ ລລມ ໃນປີ 2023.
- ສະເໜີໂຄງການຝຶກອົບຮົມພະນັກງານຂັບລົດເມເພື່ອນໍາໃຊ້ເຄື່ອງຈໍາລອງການຂັບຂີ່ນີ້ໃຫ້ເກີດປະໂຫຍດສູງສຸດ.
- ໜ່ວຍງານຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ: ລລມ
- USD 100,000 (ລວມທັງເຄື່ອງຈໍາລອງການຂັບຂີ່ ທີ່ຊ່ວຍເຫຼືອໂດຍສະຖານທຸດຍີ່ປຸ່ນ ໃນປີ 2023)

BRT 1-1 ກໍານົດທາງລົດເມສະເພາະ

- ສະເໜີ ລະບົບ BRT ເຕັມຮູບແບບທີ່ປະກອບດ້ວຍທາງລົດເມສະເພາະ (ລະບົບບິດ) ກັບ ສະຖານີ BRT ຕາມແຕ່ລະແລວທາງບໍລິການລົດເມດ່ວນເພື່ອເຂົ້າເຖິງໃຈກາງເມືອງ. ນອກນັ້ນ, ຍັງສະເໜີໃຫ້ມີແລວທາງບໍລິການລຽບຕາມພາກຕາເວັນຕົກ, ເຫນືອ, ຕາເວັນອອກ ແລະ ຕອນໃຕ້
- ໜ່ວຍງານຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ: UTMS (ພະແນກ ຍທຂ)
- Busway-01: ສວນເຈົ້າຟ້າງຸ່ມ - ມຊ (ໄລຍະທາງ=11.5km)
- USD 1,710,000 (USD 60,000 ສໍາລັບສະຖານີປ່ຽນຖ່າຍຜູ້ໂດຍສານ)



BRT 4-1/4-2 Bus 5-1	ສ້າງສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກ ຢູ່ ສະຖານີປ່ຽນຖ່າຍຜູ້ໂດຍສານ ຂອງ ສາຍທາງ BRT/ ລົດເມ ແລະ ການສະໜອງຂໍ້ມູນບໍລິການ
<ul style="list-style-type: none"> ສະຖານີ BRT ທີ່ມີທາງສະເພາະລົດເມ ແມ່ນຈະເປັນແບບຊານສະລາ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ຂຶ້ນ-ລົງໄດ້ຢ່າງສະດວກສະບາຍ. ການເກັບຄ່າໂດຍສານປາຍທາງ ຫຼື ຈ່າຍຄ່າໂດຍສານຫຼັງຈາກລົງລົດເມແລ້ວ ແມ່ນເປັນຮູບແບບການຫຼັກຂອງ BRT ລວມທັງຊ່ວຍໃນການຂຶ້ນ-ລົງລົດເມດ່ວນໄດ້ຢ່າງສະດວກສະບາຍ. ສະຖານີລົດເມຄວນມີລະບົບປ້າຍບອກທາງ ແລະ ການບໍລິການທີ່ຊັດເຈນ ແລະ ເປັນລະບຽບຮຽບຮ້ອຍ ເພື່ອອໍານວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ຜູ້ໂດຍສານ. ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກທີ່ປອດສິ່ງກົດຂວາງ ເຊັ່ນ: ມີການເຂົ້າເຖິງທາງຄອຍຊັນ ແລະ ຕັ້ງນັ່ງ ສໍາລັບປະຊາຊົນ ລວມທັງ ບຸກຄົນທີ່ມີຂໍ້ຈຳກັດໃນການເດີນທາງ. ໃນສ່ວນຂອງເສັ້ນທາງທີ່ຈະມີການບໍລິການສາຍທາງຍ່ອຍ ຂອງ ລົດເມດ່ວນ BRT (ການບໍລິການທີ່ເປັນລະບົບເປີດ) ແມ່ນສະເໜີໃຫ້ມີການອອກແບບບ່ອນລໍຖ້າລົດເມທີ່ສາມາດໃຊ້ຮ່ວມກັນກັບການບໍລິການລົດເມທົ່ວໄປ. ບ່ອນລໍຖ້າລົດເມແມ່ນຄາດວ່າຈະເປັນໃນຮູບແບບມີຫຼັງຄາ ແລະ ມີບ່ອນນັ່ງລໍຖ້າ ເພື່ອໃຫ້ຜູ້ໂດຍສານສາມາດລໍຖ້າລົດເມໄດ້ໃນເວລາທີ່ຝົນ ແລະ ແດດແຮງ. ນອກນັ້ນ, ຍັງສະເໜີສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກຢູ່ບ່ອນລໍຖ້າລົດເມ ທີ່ມີລາຄາບໍ່ແພງ, ບໍ່ມີຊານສະລາ, ຊ່ວຍໃຫ້ຜູ້ໂດຍສານສາມາດຂຶ້ນ ແລະ ລົງລົດເມໄດ້ໃນລະດັບດຽວກັນກັບເສັ້ນທາງ. ໜ່ວຍງານຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ: UTMS (ພະແນກ ຍທຂ)/ລລມ BRT 4-1: 22ສະຖານີ ທີ່ຕັ້ງຢູ່ເສັ້ນກາງທາງ /USD 680,000 (ກຳລັງຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ) BRT 4-2: 5ສະຖານີ ທີ່ຕັ້ງຕາມແຄມທາງ/USD 250,000 (ກຳລັງຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ) Bus 5-1: 390ບ່ອນລໍຖ້າລົດເມ: USD 7,800,000 	
BRT 2-1 BRT 6-1/6-2 BRT 7-1/7-2	ລະບົບໄຟຈາລະຈອນ (PTPS) ຕາມທາງລົດເມສະເພາະ ລະບົບການຂົນສົ່ງອັດສະລິຍະ (Intelligent Transport System -ITS) ແລະ ການບໍລິການ ຢູ່ ສະຖານີລົດເມ BRT ລະບົບເກັບຄ່າໂດຍສານອັດຕະໂນມັດ (AFC).
<ul style="list-style-type: none"> ເຖິງແມ່ນວ່າ BRT ຈະນຳໃຊ້ເສັ້ນທາງລົດເມສະເພາະ, ການບໍລິການ BRT ຈະຖືກລົບກວນຢູ່ຕາມທາງແຍກ. ດັ່ງນັ້ນ, ສະເໜີໃຫ້ມີ ລະບົບທີ່ໃຫ້ບຸລິມະສິດການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ (Public Transport Priority System - PTPS) ເພື່ອເຮັດໃຫ້ການບໍລິການ BRT ໃຫ້ມີຄວາມໂລ່ງລ່ຽນ. ການເກັບຄ່າໂດຍສານຫຼັງຈາກລົງລົດເມ BRT ທັງນີ້ກໍ່ເພື່ອຫຼີກເວັ້ນການເກັບຄ່າໂດຍສານໃນລົດເມ. ໂດຍປົກກະຕິ, ຈະໃຊ້ບັດຂີ່ລົດເມ (integrated circuit- IC) ໃນການດຳເນີນທຸລະກຳດ້ານຄ່າບໍລິການຕ່າງໆ. ນອກຈາກການຫຼຸດຜ່ອນເວລາໃນການເກັບຄ່າໂດຍສານ ແລະ ປັບປຸງຄວາມສະດວກສະບາຍຂອງຜູ້ໂດຍສານແລ້ວ, ບັດດັ່ງກ່າວຍັງສາມາດນຳໃຊ້ເຂົ້າໃນການເຮັດທຸລະກຳອື່ນໆເຊັ່ນ: ການບໍລິການລົດເມໃນຕົວເມືອງ, ການຈ່າຍເງິນຄ່າທຳນຽມບ່ອນຈອດລົດ, ລວມທັງຄ່າອື່ນໆທີ່ບໍ່ແມ່ນການຂົນສົ່ງເຊັ່ນ: ການຈັບຈ່າຍຊື້ສິນຄ້າຕ່າງໆ. ແລະ ຍັງສາມາດສ້າງລາຍຮັບຈາກການເກັບຄ່າທຳນຽມໃນການເຮັດທຸລະກຳຕ່າງໆ. ໜ່ວຍງານຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ: UTMS (ພະແນກ ຍທຂ) BRT 2-1 (PTPS/ທາງລົດເມ-01): USD 70,000,000 ສໍາລັບ ທາງແຍກ 14ຈຸດ (ສວນເຈົ້າຟ້າງຸ່ມ-ມຊ) BRT 6-1 (ITS/ສາຍ A1, B1, B2, D): USD 6,900,000 ສໍາລັບ 27 ສະຖານີ (ກຳລັງຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ) BRT 6-2 (ITS/ສາຍ C): USD 511,000 ສໍາລັບ 2ສະຖານີ BRT 7-1 (AFC/ສາຍ A1, B1, B2, D): USD 1,100,000 ສໍາລັບ ລົດເມ 55ຄັນ (ກຳລັງຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ) BRT 7-2 (AFC/ສາຍ C): USD 1,540,000 ສໍາລັບ ລົດເມ 77ຄັນ 	
ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ	
TM 3/4	ການເພີ່ມປະສິດທິພາບຂອງການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ / ການບັງຄັບໃຊ້ລະບຽບ (ສ້າງ ຄວາມເຂັ້ມແຂງ)
<ul style="list-style-type: none"> ເພື່ອຊຸກຍູ້ສິ່ງເສີມການນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ, ປັບປຸງຄວາມປອດໄພໃນການສັນຈອນ, ອໍານວຍຄວາມສະດວກໃນການສັນຈອນຕາມທ້ອງຖະໜົນ, ແລະ ປັບປຸງສະພາບແວດລ້ອມທາງຢ່າງ ແມ່ນສະເໜີໃຫ້ຈັດຕັ້ງໂຄງການ 	

<p>ຊ່ວຍເຫຼືອດ້ານວິຊາການເພື່ອປະກອບສ່ວນໃນການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ຕໍາຫຼວດຈະລາຈອນໃນການກຳຈັດການຈອດລົດທີ່ບໍ່ຕ້ອງຕາມລະບຽບ, ເມົາແລ້ວຂັບ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງສັນຈອນ ຢູ່ ທາງແຍກ.</p> <ul style="list-style-type: none"> ໂຄງການດັ່ງກ່າວລວມມີການປຸກຈັດສຳນຶກ ແລະ ການໂຄສະນາໃຫ້ແກ່ຜູ້ຂັບຂີ່ ແລະ ພົນລະເມືອງ, ແລະການສະໜອງອຸປະກອນການບັງຄັບໃຊ້ລະບຽບ. ໜ່ວຍງານຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ: ພະແນກ ຕໍາຫຼວດຈະລາຈອນ ນວ TM 3 (ສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃຫ້ແກ່ເຈົ້າໜ້າທີ່ຕໍາຫຼວດຈະລາຈອນ): 3-5ປີ (2024-2027)/USD 4,000,000 TM 4 (ການບັງຄັບໃຊ້ລະບຽບເປັນປະຈຳຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ຕໍາຫຼວດຈະລາຈອນ ເພື່ອໃຊ້ມາດຕະການຕໍ່ກັບຜູ້ຈອດລົດແບບຊະຊາຍ ແລະ ບໍ່ຖືກລະບຽບ) 	
RS 10/11	ການເຂົ້າເຖິງ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກທີ່ປອດສິ່ງກົດຂວາງໂດຍບໍ່ມີຄ່າບໍລິການ ຢູ່ ອ້ອມຮອບສະຖານີໂດຍສານຫຼັກ (ສະຖານີບລົດເມດ່ວນ BRT)
<ul style="list-style-type: none"> ສ້າງ ແລະ ປັບປຸງທາງຢ່າງ ເພື່ອສ້າງສະພາບແວດລ້ອມໃນການຢ່າງທີ່ປອດໄພ ແລະ ສະດວກສະບາຍ ແລະ ສິ່ງເສີມການນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ. ສ້າງທາງຢ່າງທີ່ປອດສິ່ງກົດຂວາງ ຢູ່ ອ້ອມຮອບສະຖານີ BRT ໂດຍສົມທົບກັບການພັດທະນາ BRT. ສິ່ງເຫຼົ່ານີ້ຈະລວມເຖິງການປັບປຸງຖະໜົນເສດຖາທິລາດ ໃຫ້ເປັນສະຖານີປ່ຽນຖ່າຍຜູ້ໂດຍສານ. ຈຳເປັນຕ້ອງສ້າງລະບົບນິຕິກຳດ້ານກົດໝາຍເພື່ອສິ່ງເສີມການເຂົ້າເຖິງທີ່ປອດສິ່ງກົດຂວາງຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ. ໜ່ວຍງານຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ: ກະຊວງ ຍທຂ/ ພະແນກ ຍທຂ RS 10 (ການເຂົ້າເຖິງ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກທີ່ປອດສິ່ງກົດຂວາງໂດຍບໍ່ມີຄ່າບໍລິການ ຢູ່ ອ້ອມຮອບສະຖານີໂດຍສານຫຼັກ): USD 110,000 ສຳລັບ 14 ຈຸດ RS 11 (ນິຕິກຳສຳລັບການເຂົ້າເຖິງສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກທີ່ປອດສິ່ງກົດຂວາງ): USD 30,000 	
ການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳການເດີນທາງ	
BC 1-1	ໂຄງການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງ
<ul style="list-style-type: none"> VTMP ເນັ້ນເຖິງຄວາມສຳຄັນຂອງການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳການເດີນທາງ, ຄຽງຄູ່ກັບການປັບປຸງລະບົບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ເພື່ອບັນລຸວິໄສທັດຂອງ VTMP ຢ່າງສົມບູນ. ເນື່ອງຈາກການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳການເດີນທາງ ແມ່ນປັດໃຈທາງດ້ານຈິດຕະວິທະຍາ ແລະ ໂຄງສ້າງຂົນສົ່ງສາທາລະນະ, ການສຸມໃສ່ການປັບປຸງໂຄງສ້າງຂົນສົ່ງສາທາລະນະຢ່າງດຽວແມ່ນບໍ່ພຽງພໍໃນການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳການເດີນທາງໄດ້, ດັ່ງນັ້ນ, ສິ່ງຄວາມສຳຄັນແມ່ນການເຊື່ອມໂຍ່ງເອົາວິທີການທາງດ້ານຈິດຕະວິທະຍາ ທີ່ເອີ້ນວ່າການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງ/ການເດີນທາງ (MM). ໂຄງການ MM ໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນແນ່ໃສ່ປະຊາຊົນ, ຄົນງານ ແລະ ນັກຮຽນ ໂດຍໃຊ້ອົງປະກອບຫຼັກຂອງ MM ຄື: ແຮງຈູງໃຈ, ການສະໜອງຂໍ້ມູນບໍລິການ, ແຜນປະຕິບັດງານ ແລະ ຍຸດທະສາດການສ້າງພາບພຶດຂອງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ມາດຕະການສະເພາະຂອງ MM ຄວນຖືກປະຕິບັດພາຍໃຕ້ການນຳພາຂອງອົງການຈັດຕັ້ງຂອງລັດຖະບານດ້ວຍຄວາມຄິດສ້າງສັນ, ໂດຍອີງໃສ່ຜົນຂອງການສຳພາດຜູ້ໃຊ້ລົດເມ BRT ແລະ ການວິເຄາະພຶດຕິກຳການເດີນທາງ. ໜ່ວຍງານຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ: ກະຊວງ ຍທຂ/ ພະແນກ ຍທຂ/ ລລມ USD 50,000 (5ປີ) 	
BC 1-2	ໂຄງການສ້າງການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃຫ້ເປັນທີ່ນິຍົມ
<ul style="list-style-type: none"> ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການເຊື່ອມໂຍ່ງການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຂອງຜູ້ຢູ່ອາໄສ ແລະ ຜູ້ໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ຈະປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນການເສີມສ້າງພາບພຶດ ແລະ ປັບປຸງຄວາມເຂົ້າໃຈຂອງຜູ້ໃຊ້ ກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ. ໂຄງການເຫຼົ່ານີ້ຈະກວມເອົາອົງປະກອບ ແລະ ຄຸນລັກສະນະຕ່າງໆ ທີ່ເຫັນໄດ້ຢ່າງຊັດເຈນ ແລະ ເຂົ້າເຖິງໄດ້ໂດຍຜູ້ໃຊ້, ເຊັ່ນ: ລົດເມ, ບ່ອນຈອດລົດເມ, ແຜນທີ່ສາຍທາງບໍລິການ, ຕາຕະລາງເວລາ, ການບໍລິການເຄືອຂ່າຍສື່ມວນຊົນ (SNS), ເວັບໄຊທ໌ ແລະ ອື່ນໆ. ໂດຍການໃຊ້ວິທີການທີ່ຄົບຖ້ວນ ແລະ ສົມບູນແບບໃນການອອກແບບ ແລະ ການລວມເອົາຄຳເຫັນ ແລະ ຜົນຕອບຮັບຂອງຜູ້ຢູ່ອາໄສ ແລະ ຜູ້ໃຊ້, ປັບປຸງການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ເໝາະສົມ ກັບ ຊຸມຊົນ ແລະ ຕອບສະໜອງຄວາມຕ້ອງການ ຂອງຜູ້ຊົມໃຊ້. ໃນທາງກັບກັນ, ສິ່ງເຫຼົ່ານີ້ສາມາດນຳໄປສູ່ການປັບປຸງຄວາມພໍໃຈຂອງຜູ້ໃຊ້, ມີການນຳ 	




ໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນ ແລະ ເພີ່ມຄວາມເຂົ້າໃຈໃນທາງບວກກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ.	
<ul style="list-style-type: none"> • ໜ່ວຍງານຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ: ກະຊວງ ຍທຂ/ ພະແນກ ຍທຂ • USD 50,000 (5ປີ) 	
BC 1-3	ໂຄງການຫັນມານຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະດ້ວຍການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງ
<ul style="list-style-type: none"> • ເພື່ອເພີ່ມປະສິດທິພາບສູງສຸດຂອງໂຄງການ MM ທີ່ກ່າວມາຂ້າງເທິງ ແມ່ນໄດ້ສະເໜີໂຄງການສົ່ງເສີມການນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໂດຍຫັນປ່ຽນຈາກຮູບແບບລົດສ່ວນຕົວມາເປັນການຂົນສົ່ງສາທາລະນະດ້ວຍການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງ. • ໂຄງການຫັນມານຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະນີ້ຈະໄດ້ຕິດພັນກັບບັນດາຂໍ້ລິເລີ່ມທີ່ຫຼາກຫຼາຍ ລວມທັງການປັບປຸງນະໂຍບາຍເງິນອຸດໜູນໃນການເດີນທາງໄປ-ມາວຽກ ມາເປັນການນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ, ຈັດຕັ້ງການບໍລິການລົດເມໂຮງຮຽນ, ກິດຈະກຳປະຊາສຳພັນ, ແລະ ບໍລິການລົດເມປະຈຳສາຍທາງໄປ-ມາວຽກ. • ມາດຕະການເຫຼົ່ານີ້ຄວນໄດ້ຮັບການປະຕິບັດຕາມກິດຈະກຳ/ໂຄງການ MM ທີ່ຈະປະຕິບັດ. • ໜ່ວຍງານຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ: ກະຊວງ ຍທຂ/ ພະແນກ ຍທຂ/ ລລມ • USD 50,000 (5ປີ) 	

(2) ໂຄງການບຸລິມະສິດ ຊຸດ B (ສາຍທາງບໍລິການລົດເມອ້ອມຮອບເສັ້ນທາງວົງແຫວນຮອບໃນ CR-01)

- ໂຄງການບຸລິມະສິດຊຸດນີ້ແມ່ນມີຈຸດປະສົງເພື່ອສະໜອງການສາຍທາງບໍລິການເພີ່ມເຕີມ ຫຼື ສະໜອງສາຍທາງບໍລິການທີ່ຄຽງຄູ່ກັບໂຄງການບຸລິມະສິດຊຸດ **A** ແລະ ດັ່ງນັ້ນຕາຕະລາງຕໍ່ໄປນີ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນພຽງແຕ່ອົງປະກອບເພີ່ມເຕີມເທົ່ານັ້ນ.
- ໂຄງການບຸລິມະສິດຊຸດ B ປະກອບດ້ວຍມີການເຊື່ອມຈອດຕາງໜ່າງເສັ້ນທາງບໍລິການ, ການຂະຫຍາຍເສັ້ນທາງ, ແລະ ການກໍ່ສ້າງຂົວລອຍເພື່ອລະບາຍການສັນຈອນ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ບຸລິມະສິດສູງສຸດແມ່ນການຈັດວາງຕຳແໜ່ງເສັ້ນທາງວົງແຫວນໃຫ້ສາມາດເຂົ້າເຖິງໄດ້ຢ່າງເຕັມຮູບແບບດ້ວຍການເຊື່ອມຈອດຕາງໜ່າງເສັ້ນທາງ.
- ພາຍຫຼັງເປີດນຳໃຊ້ລະບົບ **BRT** ແລ້ວ ແມ່ນຄາດວ່າຈະມີການຫັນປ່ຽນຈາກພາຫະນະສ່ວນຕົວມາເປັນການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ໄປເທື່ອລະກ້າວ, ດັ່ງນັ້ນ, ແມ່ນຄາດວ່າເຂດໃຈກາງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຈະມີການສັນຈອນທີ່ແອອັດ ເນື່ອງຈາກການປັບປຸງຖະໜົນສາມແສນໂທ ໃຫ້ເປັນສະຖານີປ່ຽນຖ່າຍຜູ້ໂດຍສານ. ເນື່ອງຈາກໂຄງການບຸລິມະສິດຊຸດນີ້ເປັນການແກ້ໄຂບັນຫາດັ່ງກ່າວ ແລະ ສະເໜີໃຫ້ມີການເຊື່ອມຈອດຂອງຕາງໜ່າງເສັ້ນທາງ ແລະ ການຂະຫຍາຍເສັ້ນທາງໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນຕອນທິດຕາເວັນຕົກໃຫ້ສຳເລັດ ກ່ອນທີ່ລະບົບ **BRT** ຈະເລີ່ມນຳໃຊ້
- ໃນບາດກ້າວຕໍ່ໄປ, ແມ່ນໄດ້ວາງແຜນຂະຫຍາຍເສັ້ນທາງ ແລະ ກໍ່ສ້າງຂົວລອຍເພື່ອລະບາຍການສັນຈອນ ຢູ່ ທິດທາງຕອນໃຕ້ຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ເພື່ອການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃຫ້ມີຄວາມສະດວກສະບາຍ ແລະ ພ້ອມທັງປັບປຸງການບໍລິການລົດເມ.
- ປະຈຸບັນນີ້, ເຂດເປົ້າໝາຍໃນການກໍ່ສ້າງຂົວລອຍແມ່ນມີການສັນຈອນທີ່ແອອັດ ແລະ ຖ້າມີການເປີດນຳໃຊ້ລະບົບ **BRT** ກໍ່ຈະເຮັດໃຫ້ປະສິດທິພາບຂອງທາງແຍກນັ້ນຫຼຸດລົງ. ເນື່ອງຈາກການກໍ່ສ້າງຂົວລອຍໃຫ້ສຳເລັດ ແມ່ນໃຊ້ເວລາດົນ, ສະນັ້ນ ຕ້ອງລິເລີ່ມວຽກງານການກໍ່ສ້າງໃນໄລຍະນີ້.

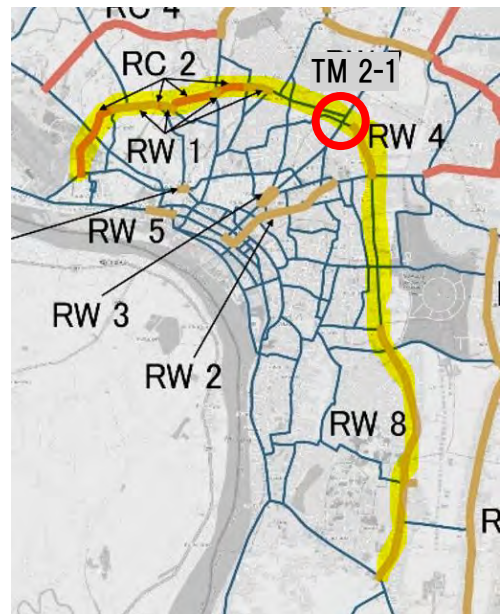
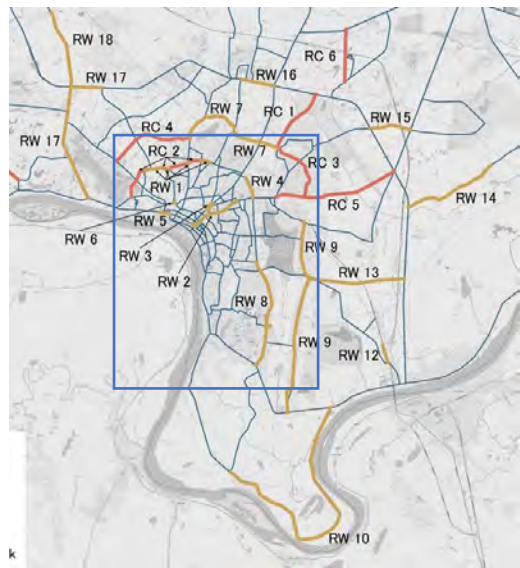
ຕາຕະລາງ 12.4-2 (2) ໂຄງການບຸລິມະສິດຊຸດ-B (ສາຍທາງບໍລິການລົດເມອ້ອມຮອບເສັ້ນທາງວົງແຫວນຮອບໃນ/ CR-01)

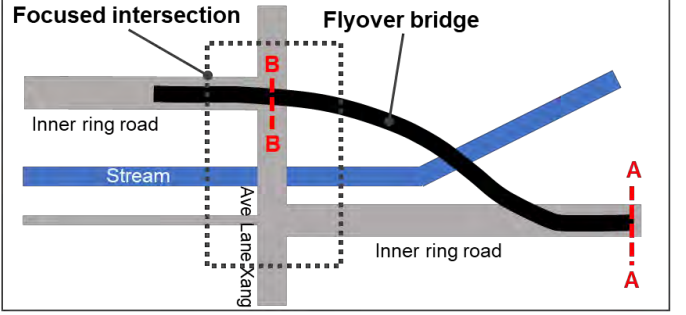
ໂຄງການ/ ກິດຈະກຳ	ລະຫັດ	ໄລຍະສິ້ນ (ຮອດປີ 2027)
		▼ ເປີດບໍລິການລົດເມ BRT
ກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງວົງແຫວນຮອບໃນເສັ້ນໃໝ່ (ເພື່ອການເຊື່ອມຈອດຂອງຕາງໜ່າງເສັ້ນທາງ)	RC 2	

ຂະຫຍາຍໜ້າທາງຂອງເສັ້ນທາງວົງແຫວນຮອບໃນ (ຝາກຕາເວັນຕົກ)	RW 1	
ຂະຫຍາຍໜ້າທາງຂອງເສັ້ນທາງວົງແຫວນຮອບໃນ (ຖະໜົນອາຊຽນ, ຖະໜົນແຄມຂອງ ຕອນໃຕ້)	RW 4/8	
ກໍ່ສ້າງຂົວລອຍເພື່ອລະບາຍການສັນຈອນ (ເສັ້ນທາງວົງແຫວນຮອບໃນ ແລະ ຖະໜົນໄກສອນພິມວິຫານ)	TM 2-1	

ລາຍລະອຽດຂອງໂຄງການບຸລິມະສິດ ຊຸດ-B:

ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ	
RC 2	ການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງວົງແຫວນຮອບໃນເສັ້ນໃໝ່ (ເພື່ອການເຊື່ອມຈອດຂອງຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ)
<ul style="list-style-type: none"> • ຖະໜົນອາຊຽນ ຫາ ດົງນາໂຊກ • ໜອງບຶງ ຫາ ໂພນຕ້ອງຈອມມະນີ • ຄວາມຍາວຂອງເສັ້ນທາງ = 3.9 km • ທາງລົດແລ່ນ 4-ແລນ ພ້ອມມີທາງຍ່າງ • ຄວາມກວ້າງ = 20.5 m • ໜ່ວຍງານຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ: ພະແນກ ຍທຂ • USD 20,874,000 	
RW 1	ຂະຫຍາຍໜ້າທາງຂອງເສັ້ນທາງວົງແຫວນຮອບໃນ (ຝາກຕາເວັນຕົກ)
<ul style="list-style-type: none"> • ດົງນາໂຊກ ຫາ ໜອງບຶງ • ໂພນຕ້ອງຈອມມະນີ ຫາ ວັດໂພນຕ້ອງ • ຄວາມຍາວຂອງເສັ້ນທາງ = 1.6 km • ທາງລົດແລ່ນ 4-ແລນ ພ້ອມມີທາງຍ່າງ • ຄວາມກວ້າງ = 20.5 m • ໜ່ວຍງານຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ: ພະແນກ ຍທຂ • USD 4,370,000 	
RW 4	ຂະຫຍາຍໜ້າທາງຂອງເສັ້ນທາງວົງແຫວນຮອບໃນ (ຝາກຕາເວັນອອກ)
<ul style="list-style-type: none"> • ຖະໜົນກຳແພງເມືອງ (ຖະໜົນໄກສອນພິມວິຫານ ຫາ ຖະໜົນໜອງບອນ) • ຄວາມຍາວຂອງເສັ້ນທາງ = 1.2 km • ທາງລົດແລ່ນ 4-ແລນ ພ້ອມມີທາງຍ່າງ • ຄວາມກວ້າງ = 20.5 m • ໜ່ວຍງານຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ: ພະແນກ ຍທຂ • USD 3,000,000 	
RW 8	ຂະຫຍາຍໜ້າທາງຂອງເສັ້ນທາງວົງແຫວນຮອບໃນ (ຝາກຕອນໃຕ້)
<ul style="list-style-type: none"> • ຖະໜົນກຳແພງເມືອງ (ຖະໜົນໂພນປາເປົ້າ ຫາ ຖະໜົນທ່າເດື່ອ) 	



<ul style="list-style-type: none"> ຄວາມຍາວຂອງເສັ້ນທາງ = 6.1 km ທາງລົດແລ່ນ 4-ແລນ ພ້ອມມີທາງຍ່າງ ຄວາມກວ້າງ = 20.5 m ໜ່ວຍງານຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ: ພະແນກ ຍທຂ USD 22,090,000 	
TM 2-1 ການກໍ່ສ້າງຂົວລອຍເພື່ອລະບາຍການສັນຈອນ (ເສັ້ນທາງວົງແຫວນຮອບໃນ ແລະ ຖະໜົນໄກສອນພິມວິຫານ)	
<ul style="list-style-type: none"> ທາງແຍກທີ່ມີລະດັບຄວາມສາມາດໃນການຮອງຮັບການສັນຈອນທີ່ບໍ່ພຽງພໍກັບຄວາມຕ້ອງການຂອງການສັນຈອນ ເນື່ອງຈາກທາງແຍກມີຮູບຊົງທາງແຍກທີ່ບໍ່ຊື່ຕົງ ແລະ ຖືກປ່ຽນເປັນທາງແຍກຫຼາຍຊັ້ນ. ຂົວລອຍ 4-ແລນ-ບໍ່ມີທາງຍ່າງ ເພື່ອລະບາຍການສັນຈອນ ຈຳເປັນຕ້ອງພິຈາລະນາຜົນກະທົບດ້ານສັງຄົມ ຍ້ອນວ່າຕິດພັນກັບການເວັ້ນຄົນທີ່ດິນ ໜ່ວຍງານຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ: ພະແນກ ຍທຂ USD 15,200,000 	

(3) ມາດຕະການອື່ນໆ

ມາດຕະການໄລຍະສັ້ນ ທີ່ນອກເໜືອຈາກໂຄງການບຸລິມະສິດ ຊຸດ A ແລະ B ທີ່ໄດ້ກ່າວມາຂ້າງເທິງ ແມ່ນຍັງມີຄວາມສຳຄັນໃນການແບ່ງຂັ້ນການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ. ແນວໃດກໍ່ຕາມ, ເພື່ອຈັດຕັ້ງທຸກໂຄງການໃຫ້ສຳເລັດໃນປີ 2027 ແມ່ນສິ່ງທ້າທາຍຫຼາຍ ຍ້ອນມີຂໍ້ຈຳກັດດ້ານບຸກຄະລະກອນ, ງົບປະມານ ແລະ ປັດໄຈອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ. ສະນັ້ນ, ຖ້າຫາກມີບັນດາໂຄງການທີ່ບໍ່ສາມາດຈັດຕັ້ງໃຫ້ສຳເລັດໄດ້ ແມ່ນຈະໄດ້ທົບທວນຄືນແຜນການດຳເນີນງານ ໃນທ້າຍໄລຍະສັ້ນ ແລະ ຈະໄດ້ລວມເອົາໂຄງການດັ່ງກ່າວເຂົ້າໃນແຜນ 6 ເດືອນທຳອິດ ຂອງໄລຍະກາງ.

12.4.2 ໄລຍະສັ້ນ (ຮອດປີ 2032)

ໄລຍະກາງແມ່ນສຸມໃສ່ຜັນຂະຫຍາຍລະບົບຂົນສົ່ງທີ່ໄດ້ສ້າງຂຶ້ນໃນໄລຍະສັ້ນ ແລະ ເພີ່ມທະວີລະບົບການບໍລິການທີ່ເຊື່ອມຈອດ, ມີໜາແໜ້ນ ແລະ ການແບ່ງຂັ້ນບໍລິການ. ນອກນັ້ນ, ຍັງລວມມີການຈັດຊື້ພາຫະນະທີ່ຈຳເປັນ, ຮັບຈ້າງພະນັກງານຂັບລົດ, ການກຳນົດສາຍທາງ ແລະ ຄວາມຖີ່ໃນການບໍລິການຄົນໃໝ່, ການພັດທະນາພື້ນຖານໂຄງລ່າງ, ມາດຕະການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳການເດີນທາງລວມທັງການຄວບຄຸມການສັນຈອນ ທີ່ເປັນໃນລັກສະນະວິທີດຽວກັນກັບໄລຍະສັ້ນ.

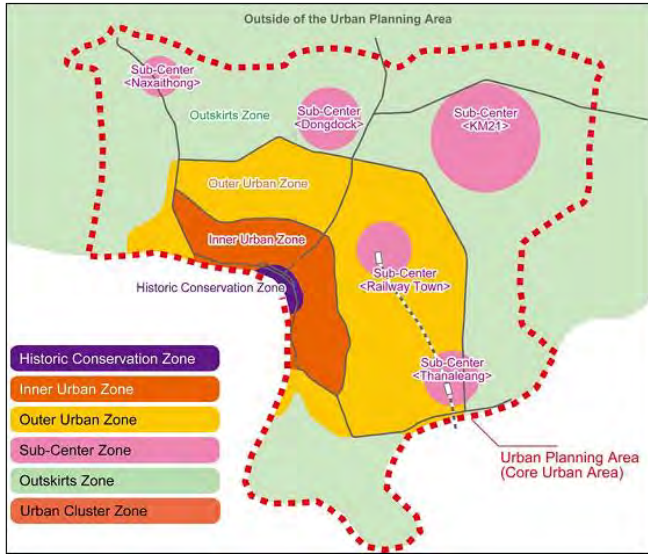
ໃນໄລຍະກາງນີ້ ແມ່ນມີແຜນການຂະຫຍາຍການບໍລິການໄປສູ່ຫຼາຍເຂດໃນເຂດຕົວເມືອງຍ່ອຍ (BRT -A2, FR-09, FR-10, ແລະ ອື່ນໆ). ຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ກໍ່ຍັງມີຂໍ້ຈຳກັດໃນການສ້າງຕາໜ່າງການບໍລິການຕາມທາງຍ່ອຍ/ທາງຮ່ອມໃຫ້ມີຄວາມໜາແໜ້ນ ຢູ່ເຂດຕົວເມືອງຍ່ອຍ, ສະນັ້ນ, ສິ່ງສຳຄັນແມ່ນເອົາການບໍລິການດັ່ງກ່າວເຂົ້າໃນການສ້າງສະຖານທີ່ບ່ອນຈອດລົດ ແລະ ບ່ອນຈອດລົດລົດຖີບ ສຳລັບຈຸດປະສົງ ຈອດແລ້ວຈອນ (P&R).

ນອກຈາກນັ້ນ, ເນື່ອງຈາກມີຈຳນວນບຸກຄະລະກອນທີ່ຈຳກັດ ໃນການຄຸ້ມຄອງບ່ອນຈອດລົດ ແລະ ການບັງຄັບໃຊ້ລະບຽບຈະລາຈອນ, ຈຶ່ງຈຳເປັນຕ້ອງໃຊ້ IT ໃຫ້ມີປະສິດທິພາບ. ແລະ ສິ່ງເຫຼົ່ານີ້ຄວນໄດ້ຮັບການວາງແຜນລ່ວງໜ້າ ໃນໄລຍະສັ້ນພາຍໃຕ້ "ການເພີ່ມປະສິດທິພາບຂອງການຄຸ້ມຄອງການຈະລາຈອນ / ການບັງຄັບໃຊ້ລະບຽບ (ສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງ)".

12.4.3 ໄລຍະຍາວ (ຮອດປີ 2040)

ໃນໄລນະນີ້, ແມ່ນສໍາເລັດການສ້າງລະບົບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ຢູ່ ເຂດຕົວເມືອງຊັ້ນໃນ ແລະ ເຂດຕົວເມືອງຊັ້ນນອກ. ລະບົບການຂົນສົ່ງເຫຼົ່ານີ້ ແມ່ນຈະໄດ້ຜັນຂະຫຍາຍສ້າງຢູ່ເຂດຊານເມືອງ, ເປັນຕົ້ນແມ່ນເລີ່ມເປີດບໍລິການສາຍທາງ CR-04 ແລະ CR-05 ເຊິ່ງຈະເປັນສິ່ງທ້າທາຍຫຼັກທີ່ຈະຕ້ອງໄດ້ສຸ້ຊົນໃຫ້ປະສົບຜົນສໍາເລັດ.

ເນື່ອງຈາກຄວາມບໍ່ແນ່ນອນທາງດ້ານການພັດທະນາເຂດຕົວເມືອງຍ່ອຍ ແລະ ຜົນກະທົບທີ່ອາດເກີດຂຶ້ນຈາກສະພາບການກໍ່ສ້າງທາງດ່ວນລະຫວ່າງເມືອງທີ່ຜ່ານເຂດເປົ້າໝາຍ ແລະ ສິ່ງຜົນໃຫ້ເກີດການສັນຈອນທີ່ແອອັດ, ສະນັ້ນ, ຈຶ່ງມີການປະເມີນຄວາມຄືບໜ້າຂອງການພັດທະນາຕົວເມືອງຕາມສະພາບການຕົວຈິງ, ຕາມການແຈກຈາຍຂອງປະຊາກອນ, ຕາມການບັນລຸເປົ້າໝາຍໂຄງການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງໃນຕອນທ້າຍຂອງໄລຍະກາງແມ່ນ ປະມານ 10 ປີຫຼັງຈາກການສ້າງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ VTMP2040. ການປະເມີນນີ້ຈະອໍານວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການກໍານົດເປົ້າໝາຍຄືນໃໝ່ ແລະ ປະເມີນບັນດາຍຸດທະສາດຄືນໃໝ່ເພື່ອຮັບປະກັນເຖິງຄວາມກ່ຽວຂ້ອງ ແລະ ປະສິດທິຜົນ.



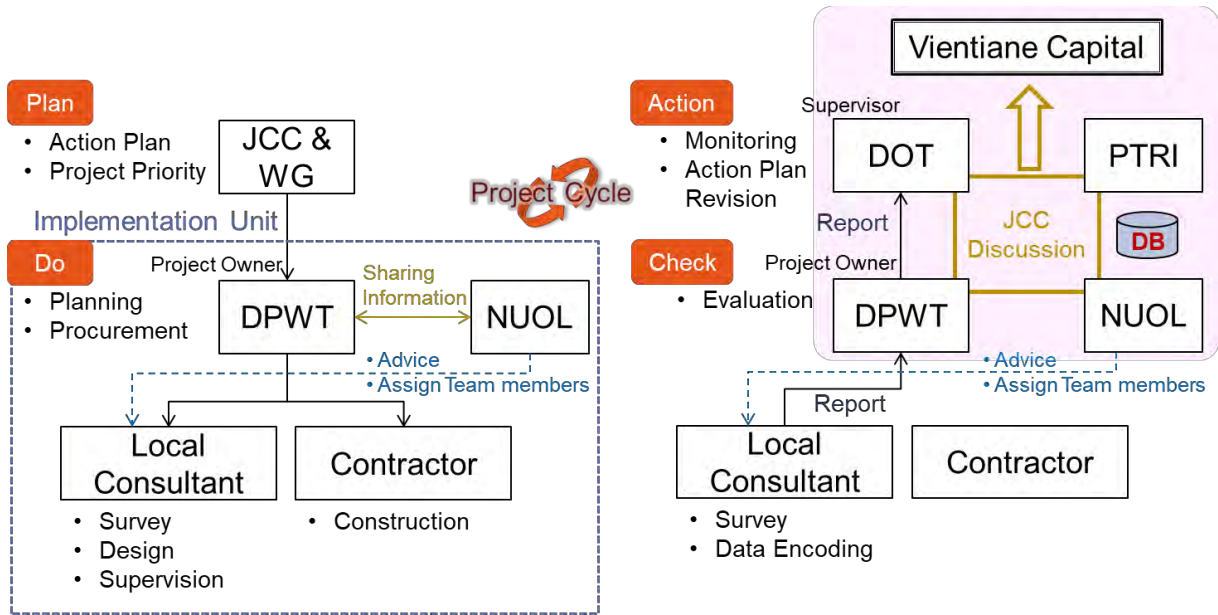
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ຮູບ 12.4-1 ເຂດວາງແຜນ ໃນ ເຂດຕົວເມືອງຫຼັກ

12.4.4 ການຕິດຕາມການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ປັບປຸງ VTMP2040

ທົບທວນສະພາບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທີ່ໄດ້ສະເໜີໂດຍອົງການຈັດຕັ້ງຂອງລາວທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໃນການກະກຽມແຜນແມ່ບົດ. ຄວນສືບຕໍ່ໃຫ້ມີ ກອງປະຊຸມ JCC (ຄະນະຊີ້ນໍາໂຄງການ) ທີ່ໄດ້ຈັດຂຶ້ນໃນໄລຍະສ້າງແຜນແມ່ບົດເພື່ອລາຍງານການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຕໍ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ທຸກໆ 6 ເດືອນ.

ການປັບປຸງເນື້ອໃນແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງເລັກນ້ອຍ ເຊັ່ນ: ການປ່ຽນແປງປັບຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຄວນກໍານົດໃຫ້ເປັນຂະບວນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ. ຄວນນໍາໃຊ້ວົງຈອນການບໍລິຫານງານຄຸນນະພາບດ້ວຍການ ວາງແຜນ-ປະຕິບັດ-ກວດສອບ-ປັບປຸງ (Plan-Do-Check-Action – PDCA) ແລະ ນໍາໃຊ້ໂດຍອົງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ແລະ ປັບປຸງແຜນແມ່ບົດໃຫ້ເໝາະສົມ. ອົງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໃນການຕິດຕາມການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ປັບປຸງແຜນແມ່ບົດ ແມ່ນສະແດງຢູ່ຮູບດັ່ງລຸ່ມນີ້.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີ່ມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ຮູບ 12.4-2 ວົງຈອນການຄຸ້ມຄອງໂຄງການ ແລະ ອົງການຮັບຜິດຊອບ

12.4.5 ໂຄງການ

Proposed Project		Implementing Authority	Cost (USD)	Unit	Unit cost (USD)	Note
Ongoing Projects						
BRT Projects						
BRT 1-1	Dedicated busway development - Busway-01, 11.5km	VSUTP	-	-	-	The costs are included in new road constructions or widenings
BRT 2-1	Traffic signaling System (PTPS) - Busway-01, 11.5km	VSUTP	-	-	-	The costs are included in new road constructions or widenings
BRT 3-1	Procurement of new BRT vehicles and spare parts - Line A1, B1, B2 and D by VSUTP	VSUTP	16,800,000	55 nos	305,455	10% of operating BRT vehicles is assumed as reserve vehicles. O & M cost is assumed as 6,936
BRT 4-1	Transit facility development for BRT and information provision - Median Stations	VSUTP	680,000	22 nos	30,705	Champa Flower
BRT 4-2	Transit facility development for BRT and information provision - Curbside Stations	VSUTP	250,000	5 nos	50,900	Half basket-a
BRT 5-1	Development of BRT depot & maintenance facilities and the Control Center	VSUTP	7,500,000	1 nos	7,500,000	
BRT 6-1	Intelligent Transport System and Station Services for BRT station	VSUTP	6,900,000	27 nos	256,000	
BRT 7-1	Automatic Fare Collection System	VSUTP	1,100,000	55 nos	20,000	
Bus and Minibus Projects						
Bus 3-1	Procurement of new Minibus vehicles and spare parts	MPWT-DOT	1,830,000	52 nos	35,191	10% of operating BRT vehicles is assumed as reserve vehicles. O & M cost is assumed as 4,232
Bus 4	Bus Driver Training (Driving Simulator + Training)	MPWT-DOT	100,000	1 nos	100,000	Simulator was donated in 2023
Bus 6	Renovation of existing bus terminals (CBS)	Vientiane Capital	47,500,000	- LS	-	Assumed past CBS PJ amounts
Paratransit Projects						
PT 4	Procurement of new NMT vehicles (E-Pedi cab)	VSUTP	460,000	150 nos	3,067	
PT 5	Regulation revision of new public transport operation	MPWT/V	30,000	3 nos	10,000	RHS, BRT, e-pedicab, etc.
Road Construction Projects						
RC 6	Development with Lao-China Railway Station	MPWT	2,647,000	4.7 km	563,191	
Behavior Change Projects						
BC 5	Transit mall/ Pedestrianized street for walkability at the CBD	VSUTP	60,000	1 LS	57,564	Repavement Cost
Total			85,857,000	-	-	

Proposed Project		Implementing Authority	Cost (USD)	Unit	Unit cost (USD)	Note
Short-term 2022 - 2027						
BRT Projects						
BRT 3-2	Procurement of new BRT vehicles and spare parts - Line C and additional vehicles for A1, B1, B2 and D	UTMS/DPWT	23,520,000	77 nos	305,455	
BRT 4-3	Transit facility development for BRT and information provision - Median Stations	UTMS/DPWT	60,000	2 nos	30,705	excl. stations by VSUTP
BRT 4-4	Transit facility development for BRT and information provision - Curbside Stations	UTMS/DPWT	3,980,000	199 nos	20,000	Normal Bus stop with roof and bench
BRT 5-2	Development of BRT depot & maintenance facilities and the Control Center	UTMS/DPWT	10,500,000	1 nos	10,500,000	The cost was estimated by proportional calculation based on VSUTP's estimated costs
BRT 6-2	Intelligent Transport System and Station Services for BRT station	UTMS/DPWT	511,000	2 nos	256,000	The cost was estimated by proportional calculation based on VSUTP's estimated costs
BRT 7-2	Automatic Fare Collection System	UTMS/DPWT	1,540,000	77 nos	20,000	The cost was estimated by proportional calculation based on VSUTP's estimated costs
Bus and Minibus Projects						
Bus 1-1	Rearrangement of bus lines for BRT	VCSBE/UTMS	50,000	5 years	10,000	
Bus 2-1	Procurement of new Bus vehicles and spare parts	VCSBE/MPWT	13,420,000	122 nos	110,000	10% of operating BRT vehicles is assumed as reserve vehicles. O & M cost is assumed as 4,232
Bus 5-1	Transit facility development for Bus and information provision	VCSBE	7,800,000	390 nos	20,000	
Bus 7-1	Bus location system for public buses	VCSBE	194,000	174 nos	1,000	
Bus 8-1	Automatic Fare Collection System	VCSBE	3,480,000	174 nos	20,000	The cost was estimated by proportional calculation based on
School Bus Project						
SB 1-1	Procurement of new School Bus vehicles and spare parts	MPWT-DOT	5,000,000	50 nos	100,000	
Paratransit Projects						
PT 1	Songteo operational cooperation program (Step 1)	Songteo Asso./VCSBE	50,000	5 years	10,000	
Governance System and Organizational Coordination Projects						
GS 1	Capacity development program of Management Entity (UTMS)	UTMS	3,080,000	- LS	-	
GS 2-1	Integration program of public transport services (MaaS) organizational coordination	VCSBE/Private	50,000	5 years	10,000	

Road Construction Projects							
RC 1	The project to build a road parallel to the Kaisone Rd - That Luang Lake Special Economic Zone - Nongnieng - 450 Year Rd	DPWT	2,674,000	3.7	km	Unit costs are based on construction costs for a 7-meter width, calculated for each width, plus site acquisition costs. See Table 12.2-3 for calculations.	
RC 2	Inner Ring Road	DPWT	20,874,000	3.9	km		
RC 3	2nd Inner ring Rd. No.1	DPWT	2,778,000	3.6	km		
RC 4	2nd Inner ring Rd. No.2	DPWT	3,617,000	4.7	km		
RC 5	Radial Road between Inner ring Rd. and Outer ring Rd.	DPWT	2,623,000	5.2	km		
RC 7	Collector street between Outer ring Rd. and 2nd Outer ring Rd.	MPWT	760,000	1.7	km		
Road Widening Projects							
RW 1	Inner Ring Rd. No.1	DPWT	4,371,000	1.6	km	Unit costs are based on construction costs for a 7-meter width, calculated for each width, plus site acquisition costs. See Table 12.2-3 for calculations.	
RW 2	Nongbone Road	DPWT	7,780,000	2.8	km		
RW 3	Roundabout around Around Patousay	MPWT	2,015,000	1.0	km		
RW 4	Inner ring Rd. No.2	DPWT	3,000,000	1.2	km		
RW 5	Settathilath Rd.	MPWT	1,431,000	0.5	km		
RW 6	Asean Rd.	DPWT	732,000	0.1	km		
RW 7	2nd Inner ring Rd. No.2	DPWT	4,637,000	6.0	km		
RW 8	Inner ring Rd. No.3 (south)	DPWT	22,088,000	6.1	km		
RW 9	2nd Inner ring Rd. No.3 (Widening)	DPWT	9,855,000	12.9	km		
RW 10	Riverside Rd. south	DPWT	10,392,000	15.0	km		
RW 11	2nd Outer ring Rd. No.2 (Widening)	MPWT	242,000	0.3	km		
RW 12	Road in front of Thanaleng station	DPWT	555,000	1.0	km		
RW 13	Asean palace Rd.	DPWT	3,316,000	5.4	km		
RW 14	Radial Rd. from Outer ring Rd. to 2nd Outer ring Rd.	DPWT	4,134,000	6.0	km		
RW 15	Radial Rd. from Outer ring Rd. to 450 Khoksa-Ath Rd.	DPWT	1,619,000	2.2	km		
RW 16	Outer ring Rd. No.1 from Ave. Lang Xang to NUOL	MPWT	1,877,000	1.8	km		
RW 17	Outer ring Rd. No.2 (west)	MPWT	7,883,000	10.3	km		
RW 18	NH13 from Vang Vieng Expw. entrance to north	MPWT	3,246,000	4.2	km		
RW 19	Radial Rd. from 2nd Outer ring Rd. to Outer ring Rd.	DPWT	467,000	0.7	km		
Maintenance and Road Management Projects							
RM 1-1	Proper road pavement maintenance and management (Resurfacing & Reconstruction)	MPWT/D PWT	69,000	1	km	57,564	Unit cost of road resurfacing is 57564\$/m*10m width
RM 2-1	Proper road pavement maintenance and management (Cleaning)	VUDDA	15,000	49	km	300	Unit cost of cleaning road is
RM 3-1	Proper road marking maintenance and management	MPWT/D	4,000	3	km	1,596	Unit cost of road marking is
RM 4-1	Proper road drainage maintenance and management	MPWT/D	48,000	1	km	60,000	Unit cost of road drainage is
Traffic Management Projects							
TM 1-1	Signalization of intersections including signal system improvement	MPWT/D PWT	550,000	11	nos	50,000	Unit cost of signal system is 50,000\$/intersection
TM 2-1	Flyover bridge construction Intersection crossed by Kaysone Phomvihane Avenue and Inner Ring Road (First term)	MPWT/D PWT	7,600,000	1	nos	7,600,000	Preparation work in short time which consists of 5% of total construction cost. Concrete
TM 3	Capacity development of traffic police	DTP	4,000,000	1	LS	4,000,000	
TM 4	Frequent police enforcement against illegal parking	DTP	-	-		-	
TM 5	Staggered work hours, Work from home, Carpool	MPWT/D PWT	50,000	5	years	10,000	Unit cost of PR material is 10,000\$/year
TM 6	Increase parking fee	MPWT/D PWT	-	-		-	
TM 7	Increase parking fine	DTP	-	-		-	
Road Safety and Creating Comfortable Walking Environment Projects							
RS 1	Improvement of equipment for traffic enforcement	DTP	1,000,000	1	LS	1,000,000	Unit cost of total equipments for traffic enforcement is 1,000,000\$.
RS 3	New sidewalks	MPWT/D PWT	-	-		-	The cost is included road construction fee
RS 4	Existing sidewalk improvement	MPWT/D PWT	-	-		-	The cost is included road construction fee
RS 5	Automobile speed control (humps, speed restriction)	DPWT	7,000	20	nos	350	Unit cost of automobile speed control is 350\$/installment.
RS 6	Bicycle lanes/paths	DPWT	239,000	30	km	7,980	Unit cost of a bicycle lane is
RS 7	Bicycle parking and riding facilities	DPWT	105,000	150	nos	700	Unit cost of a bike parking & facility is 700\$/installment.
RS 8	Bicycle share system	DPWT	-	-		-	Related law will be issued.
RS 9	Educational activities	DTP	5,000	5	times	1,000	Unit cost of PR material is
RS 10	Barrier free access around major transport hubs	DPWT	110,000	14	nos	7,840	Unit cost of barrier free access is 7840\$/hub (30m long).
RS 11	Legislation for Barrier free access	MPWT	30,000	3	nos	10,000	
Behavior Change Projects							
BC 1-1	Mobility management programs - Short	MPWT/DPWT/VCSBE	50,000	5	years	10,000	
BC 2-1	Branding public transport services Projects - Short	MPWT/DPWT/VCSBE	50,000	5	years	10,000	
BC 3-1	Modal shift programs with MM - Short	MPWT/DPWT/VCSBE	50,000	5	years	10,000	
BC 4-1	Park and Ride (P&R) facility development	MPWT/DPWT/VCSBE	1,492,000	4	nos	373,000	Unit cost of parking construction is 373,000\$/parking (1ha)
BC 4-4	Park and Ride (P&R) promotion program	MPWT/DPWT/VCSBE	50,000	5	years	10,000	
Total			211,725,000	-	-	-	

Proposed Project		Implementing Authority	Cost (USD)	Unit	Unit cost (USD)	Note
Middle-term 2028 - 2032						
BRT Projects						
BRT 1-2	Dedicated busway development - Busway-02, 4.0 km	UTMS/DPWT	-	-	-	The costs are included in new road constructions or widenings
BRT 1-3	Dedicated busway development - Busway-03, 6.2 km	UTMS/DPWT	-	-	-	The costs are included in new road constructions or widenings
BRT 2-2	Traffic signaling System (PTPS) - Busway-02, and 03	UTMS/DPWT	-	-	-	The costs are included in new road constructions or widenings
BRT 3-3	Procurement of new BRT vehicles and spare parts - Line A2, E, and additional vehicles to increase frequencies	UTMS/DPWT	14,970,000	49 nos	305,455	
BRT 4-5	Transit facility development for BRT and information provision - Median Stations	UTMS/DPWT	860,000	28 nos	30,705	Champa Flower of VSUTP
BRT 4-6	Transit facility development for BRT and information provision - Curbside Stations	UTMS/DPWT	1,240,000	62 nos	20,000	Normal Bus stop with roof and bench
BRT 5-3	Development of BRT depot & maintenance facilities and the Control Center	UTMS/DPWT	6,682,000	1 nos	6,682,000	
BRT 6-3	Intelligent Transport System and Station Services for BRT	UTMS/DPWT	7,156,000	28 nos	256,000	
BRT 7-3	Automatic Fare Collection System - Middle	UTMS/DPWT	980,000	49 nos	20,000	
Bus and Minibus Projects						
Bus 1-2	Rearrangement of bus lines for BRT - Middle	VCSBE/UTMS	50,000	5 years	10,000	
Bus 2-2	Procurement of new Bus vehicles and spare parts	VCSBE/MPWT	4,510,000	41 nos	110,000	
Bus 3-2	Procurement of new Minibus vehicles and spare parts	MPWT-DOT	16,700,000	167 nos	100,000	
Bus 5-2	Transit facility development for Bus and information provision	VCSBE	1,500,000	75 nos	20,000	
Bus 7-2	Bus location system for public buses	VCSBE	228,000	208 nos	1,000	
Bus 8-2	Automatic Fare Collection System	VCSBE	4,160,000	208 nos	20,000	
School Bus Project						
SB 1-2	Procurement of new School Bus vehicles and spare parts	MPWT-DOT	10,000,000	100 nos	100,000	
Paratransit Projects						
PT 2	Songteo service integration program (Step 2)	Songteo Asso./VCSBE	50,000	5 years	10,000	
PT 3	Songteo fleet renewal program (Step 3)	Songteo Asso./VCSBE	50,000	5 years	10,000	
Governance System and Organizational Coordination Projects						
GS 2-2	Integration program of public transport services (MaaS) organizational coordination	VCSBE/Private	50,000	5 years	10,000	
Road Construction Projects						
RC 8	Road Construction project from Dongluang village (R. 13 N)-Dong Xieng Di- Nongphaya	DPWT	4,110,000	9.5 km		Unit costs are based on construction costs for a 7-meter width, calculated for each width, plus site acquisition costs. See Table 12.2-3 for calculations.
RC 9	Asphalt Road Construction project from KM29 (R.13 South)-Dong Khwai - Simano (R.11 South).	DPWT	1,468,000	3.4 km		
RC 10	Concrete Road Construction Project from Donnoun-Huay Dan Muang	DPWT	1,049,000	2.5 km		
RC 11	Concrete Road Construction Project from Huay Dan Muang - DonTiew (Road No. 10).	DPWT	996,000	2.3 km		
RC 12	Connection Rd. from 450years Rd. to No.3	DPWT	865,000	1.9 km		
RC 13	Connection Rd. between KM21 and 2nd Outer ring Rd.	DPWT	2,047,000	3.6 km		
RC 14	Collector street between Outer ring Rd. and 2nd Outer ring Rd.	DPWT	1,782,000	3.8 km		
RC 15	Collector street between central and Outer ring road	DPWT	2,854,000	6.6 km		
RC 16	Collector street outside of Outer ring road	DPWT	9,672,000	17.8 km		
RC 17	Inner roads in KM21	DPWT	1,272,000	6.0 km		
RC 18	2nd Outer Ring Rd. No.3 (Northern Part)	DPWT	4,301,000	7.4 km		
Road Widening Projects						
RW 20	Khouvieng Rd. in front of CBS for BRT project	DPWT	3,374,000	1.3 km		Unit costs are based on construction costs for a 7-meter width, calculated for each width, plus site acquisition costs. See Table 12.2-3 for calculations.
RW 21	Settathilath Rd. west to the airport direction for BRT project	MPWT	9,685,000	5.4 km		
RW 22	Phonetong Rd.	DPWT	7,471,000	2.3 km		
RW 23	Radial Rd. north from Outer ring to 2nd Outer ring Rd.	DPWT	4,940,000	10.5 km		
RW 24	Radial Rd. north from the east side of NUOL	DPWT	809,000	1.7 km		
RW 25	Rue. Dongpayna for BRT project	DPWT	6,948,000	2.2 km		
RW 26	Radial Rd. outside of 2nd Outer ring Rd.	DPWT	1,590,000	3.7 km		
Maintenance and Road Management Projects						
RM 1-2	Proper road pavement maintenance and management (Resurfacing & Reconstruction)	MPWT/DPWT	1,537,000	27 km	57,564	Unit cost of road resurfacing is 57564\$/m*10m width
RM 2-2	Proper road pavement maintenance and management (Cleaning)	VUDAA	320,000	1,068 km	300	Unit cost of cleaning road is 300\$/km
RM 3-2	Proper road marking maintenance and management	MPWT/DPWT	85,000	53 km	1,596	Unit cost of road marking is 1596\$/km
RM 4-2	Proper road drainage maintenance and management	MPWT/DPWT	1,068,000	18 km	60,000	Unit cost of road drainage is 60,000\$/km
Traffic Management Projects						
TM 1-2	Signalization of intersections including signal system improvement	MPWT/DPWT	1,000,000	20 nos	50,000	Unit cost of signal system is 50,000\$/intersection
TM 4	Frequent police enforcement against illegal parking	DTP	-	-	-	
TM 5	Staggered work hours, Work from home, Carpool	MPWT/DPWT	50,000	5 years	10,000	Unit cost of PR material is 10,000\$/year
TM 6	Increase parking fee	MPWT/DPWT	-	-	-	
TM 7	Increase parking fine	DTP	-	-	-	

Road Safety and Creating Comfortable Walking Environments Projects						
RS 2	Legislation for demand responsive transport	MPWT	-	-	-	Related law will be issued.
RS 3	New sidewalks	MPWT/D PWT	-	-	-	The cost is included road construction fee
RS 4	Existing sidewalk improvement	MPWT/D PWT	-	-	-	The cost is included road construction fee
RS 5	Bicycle lanes/paths	DPWT	239,000	30	km	7,980
RS 6	Bicycle parking and riding facilities	DPWT	105,000	150	nos	700
RS 7	Bicycle share system	DPWT	-	-	-	Unit cost of a bike parking & facility is 700\$/installment.
RS 8	Preferential policies for bicycle commuting	DPWT	-	-	-	Related law will be issued.
RS 9	Educational activities	DTP	5,000	5	times	1,000
RS 10	Barrier free access around major transport hubs	DPWT	110,000	14	nos	7,840
Unit cost of barrier free access is 7840\$/hub (30m long).						
Behavior Change Projects						
BC 1-2	Mobility management programs - Middle	MPWT/ DPWT/ VCSBE	50,000	5	years	10,000
BC 2-2	Branding public transport services Projects) (integrated design, resident and user program, education program - Middle	MPWT/ DPWT/ VCSBE	50,000	5	years	10,000
BC 3-2	Modal shift programs with MM - Middle	MPWT/ DPWT/ VCSBE	50,000	5	years	10,000
BC 4-2	Park and Ride (P&R) facility development	MPWT/ DPWT/ VCSBE	1,492,000	4	nos	373,000
Unit cost of parking construction is 373,000\$/parking (1ha)						
BC 4-5	Park and Ride (P&R) promotion program	MPWT/ DPWT/ VCSBE	50,000	5	years	10,000
Total			139,088,000	-	-	-

Proposed Project	Implementing Authority	Cost (USD)	Unit	Unit cost (USD)	Note
Long-term 2033 - 2040					
BRT Projects					
BRT 1-4	Dedicated busway development - Busway-04, 6.1 km	UTMS/ DPWT	-	-	-
The costs are included in new road constructions or widenings					
BRT 2-3	Traffic signaling System (PTPS) - Busway-04	UTMS/ DPWT	-	-	-
The costs are included in new road constructions or widenings					
BRT 3-4	Procurement of new BRT vehicles and spare parts - Line A3, F, and additional vehicles to increase frequencies	UTMS/ DPWT	59,560,000	195	nos
305,455					
BRT 4-7	Transit facility development for BRT and information provision - Median Stations	UTMS/ DPWT	370,000	12	nos
30,705					
Champa Flower of VSUTP					
BRT 5-4	Development of BRT depot & maintenance facilities and the Control Center	UTMS/ DPWT	26,591,000	1	nos
26,591,000					
BRT 6-4	Intelligent Transport System and Station Services for BRT station	UTMS/ DPWT	3,067,000	12	nos
256,000					
BRT 7-4	Automatic Fare Collection System	UTMS/ DPWT	3,900,000	195	nos
20,000					
Bus and Minibus Projects					
Bus 1-3	Rearrangement of bus lines for BRT	VCSBE/U TMS	80,000	8	years
10,000					
Bus 2-3	Procurement of new Bus vehicles and spare parts	VCSBE/ MPWT	13,420,000	122	nos
110,000					
Bus 3-3	Procurement of new Minibus vehicles and spare parts	MPWT- DOT	15,800,000	158	nos
100,000					
Bus 5-3	Transit facility development for Bus and information provision	VCSBE	2,120,000	106	nos
20,000					
Bus 7-3	Bus location system for public buses	VCSBE	480,000	280	nos
2,000					
Bus 8-3	Automatic Fare Collection System	VCSBE	5,600,000	280	nos
20,000					
School Bus Project					
SB 1-3	Procurement of new School Bus vehicles and spare parts	MPWT- DOT	20,000,000	200	nos
100,000					
Governance System and Organizational Coordination Projects					
GS 2-3	Integration program of public transport services (MaaS) organizational coordination	VCSBE/P rivate	80,000	8	years
10,000					
Road Construction Projects					
RC 19	2nd Outer Ring Rd. No.2 (Eastern Part)	MPWT	5,057,000	8.7	km
RC 20	Asphalt Road Construction project from KM29 (R.13 South)-Dong Khwai - Simano (R.11 South)	DPWT	4,404,000	9.4	km
RC 21	Construction of Concrete Road from Nong Buek traffic light-Dong Bong - Tha Savang-Hai village, Xaithany district	DPWT	4,068,000	10.7	km
Unit costs are based on construction costs for a 7-meter width, calculated for each width, plus site acquisition costs. See Table 12.2-3 for calculations.					
RC 22	2nd Inner ring Rd. No.3	DPWT	1,048,000	1.4	km
RC 23	2nd Outer Ring Rd. No.4 (Western Part)	MPWT	4,928,000	9.3	km
RC 24	Expressway project (east direction)	MPWT	69,467,000	82.1	km
RC 25	Expressway project (north direction)	MPWT	14,320,000	18.1	km
Road Widening Projects					
RW 27	2nd Outer Ring Rd. No.1 (Widening)	MPWT	903,000	1.2	km
RW 28	NH13 north extension from Vang Vieng expressway entrance	MPWT	11,630,000	15.2	km
RW 29	2nd Outer ring Rd. No.3 (east)	MPWT	3,553,000	4.6	km
RW 30	Radial Rd. from 2nd Outer ring Rd.	MPWT	5,716,000	7.5	km
RW 31	Outer ring Rd. close to Thanaleng border checkpoint	MPWT	2,910,000	1.2	km
Unit costs are based on construction costs for a 7-meter width, calculated for each width, plus site acquisition costs. See Table 12.2-3 for calculations.					

12.5 ການປັບປຸງສະພາບການສັນຈອນທີ່ຄາດໄວ້

ເນື່ອງຈາກການພິຈາລະນາສະຖານະການພັດທະນາທີ່ມີທ່າແຮງບົ່ມຊ້ອນໃນເຂດເປົ້າໝາຍ ແມ່ນໄດ້ເລືອກເອົາ "ຂໍ້ສົມມຸດຖານ ທີ 2: ສຸມໃສ່ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ". ໃນພາກນີ້ ແມ່ນຊື້ໃຫ້ເຫັນເຖິງການຈຳລອງຜົນການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການດ້ານການສັນຈອນ ທີ່ໄດ້ມາຈາກຜົນການວິເຄາະຂໍ້ສົມມຸດຖານທີ 2 ທີ່ກຳນົດໃນແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງສະບັບນີ້.

ສຳລັບການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການດ້ານການສັນຈອນນີ້, ແມ່ນໄດ້ໃຊ້ ໂມເດລສີ່ຂັ້ນຕອນ (Four Step Model) ໂດຍອີງໃສ່ຂໍ້ມູນທີ່ເກັບກຳຈາກການສຳຫຼວດ ທີ່ໄດ້ສະຫຼຸບໂດຍຫຍໍ້ໃນ ພາກ 6.1.1 ແລະ ໃຊ້ລະບົບການວິເຄາະຄວາມຕ້ອງການດ້ານການສັນຈອນ STRADA ສະບັບ 4.0.7 ໃນການສ້າງໂມເດລ ແລະ ຂະບວນການຈຳລອງເຫດການສັນຈອນຕ່າງໆ. ລາຍລະອຽດກ່ຽວກັບຂະບວນການສ້າງໂມເດລແມ່ນໄດ້ສະຫຼຸບໃນບົດລາຍງານເຕັກນິກໃນການສ້າງໂມເດລ (Technical Modelling Report).

12.5.1 ສະພາບການສັນຈອນ ພາຍໃຕ້ ສຳເລັດຈັດຕັ້ງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງແບບເຕັມຮູບແບບ

ສະພາບລາຈອນຈາກຜົນມາຈາກການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດທີ່ສຸມໃສ່ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ທີ່ກຳນົດໃນແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ ແລະ ນຳສະເໜີການຈັດຕັ້ງໃນສາມໄລຍະ: ໄລຍະສັ້ນ (2027), ໄລຍະກາງ (2032) ແລະ ໄລຍະຍາວ (2040). ໃນພາກນີ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນສະພາບການສັນຈອນທີ່ວັດແທກດ້ວຍລະດັບການສັນຈອນທີ່ແອອັດ ໃນແຕ່ລະພາກສ່ວນຂອງຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ແລະ ວັດແທກໂດຍອັດຕາສ່ວນຂອງປະລິມານການສັນຈອນ ແລະ ຄວາມອາດສາມາດຂອງເສັ້ນທາງໃນການຮອງຮັບການສັນຈອນ. ພາກສ່ວນເສັ້ນທາງທີ່ມີປະລິມານການຈະລາຈອນຕໍ່າກວ່າຄວາມອາດສາມາດສູງສຸດຂອງເສັ້ນທາງແມ່ນສະແດງເປັນສີຟ້າ, ໃນຂະນະທີ່ຖະໜົນບໍ່ແອອັດແມ່ນສະແດງເປັນສີຟ້າເຊິ່ງສະແດງໃຫ້ເຫັນພາກສ່ວນເສັ້ນທາງທີ່ມີປະລິມານການສັນຈອນນ້ອຍກ່ອນປະສິດທິພາບສູງສຸດຂອງເສັ້ນທາງໃນການຮອງຮັບການສັນຈອນ, ສີເຫຼືອງແມ່ນປະລິມານການສັນຈອນທີ່ເກີນປະສິດທິພາບສູງສຸດຂອງເສັ້ນທາງ ແລະ ສີແດງແມ່ນແອອັດຫຼາຍທີ່ວັດແທກໂດຍອັດຕາສ່ວນປະລິມານການສັນຈອນ/ຄວາມອາດສາມາດຂອງເສັ້ນທາງໃນການຮອງຮັບການສັນຈອນ (volume/capacity ratio). ນອກຈາກນັ້ນ, ຄວາມກວ້າງຂອງເສັ້ນທາງແມ່ນໃຊ້ເພື່ອສະແດງໃຫ້ເຫັນເຖິງປະລິມານການສັນຈອນ.

ສະພາບການສັນຈອນໃນໄລຍະສັ້ນ (2027) ແມ່ນສະແດງໃນຮູບ 12.5-1 ແລະ ຮູບ 12.5-2 ຊື່ໃຫ້ເຫັນເຖິງຮູບແບບເສັ້ນທາງວົງແຫວນຮອບໃນ ແລະ ເສັ້ນທາງທີ່ເປັນແຖນຫຼັກ ທີ່ສະໜອງທາງເລືອກໃນການໃຊ້ເສັ້ນທາງ ໄປຫາ ເສັ້ນທາງສາຍເອກຫຼັກ ແລະ ຫັນການສັນຈອນທີ່ມີປະລິມານການສັນຈອນຕໍ່າຈາກເສັ້ນທາງເຊື່ອມຕໍ່ໃຫ້ມີປະສິດທິພາບ, ຄຽງຄູ່ກັນນັ້ນ, ຜົນໄດ້ຮັບສະແດງໃຫ້ເຫັນການສັນຈອນທີ່ແອອັດໃນບາງເຂດອ້ອມຮອບຖະໜົນເສດຖາທິລາດ, ລະຫວ່າງຖະໜົນຂຸນບູລິມ ແລະ ຖະໜົນລ້ານຊ້າງ ເຊິ່ງມີແຜນຈະປ່ຽນເປັນສະຖານີປ່ຽນຖ່າຍຜູ້ໂດຍສານ ຂອງການບໍລິການ BRT.

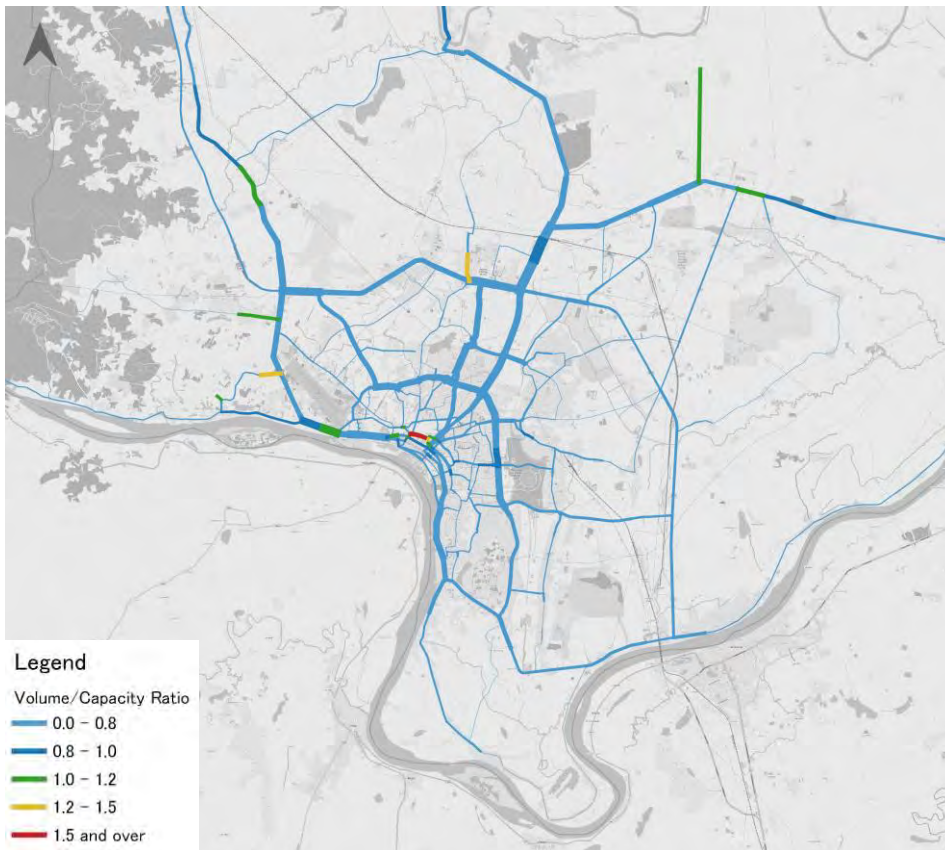
ຮູບ 12.5-3 ແລະ ຮູບ 12.5-4 ສະແດງໃຫ້ເຫັນສະພາບການສັນຈອນທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນໄວ້ໃນ ໄລຍະກາງ (2032). ໃນລັກສະນະທີ່ຄ້າຍຄືກັນກັບຜົນໄດ້ຮັບໃນໄລຍະສັ້ນ, ເສັ້ນທາງວົງແຫວນ ແລະ ເສັ້ນທາງແຖນຫຼັກ ແມ່ນເຫັນວ່າມີປະສິດທິພາບໃນການສ້າງໃຫ້ເປັນເສັ້ນທາງທີ່ເປັນທາງເລືອກໃນການເດີນທາງ ແລະ ການແຈກຢາຍການສັນຈອນໄປສູ່ເສັ້ນທາງນີ້. ເຂດທີ່ມີການສັນຈອນຄວາມແອອັດສ່ວນຫຼາຍແມ່ນຕັ້ງຢູ່ບໍລິເວນອ້ອມຮອບສະຖານີປ່ຽນຖ່າຍຜູ້ໂດຍສານ BRT ແລະ ລຽບຕາມເສັ້ນທາງເລກທີ 13ເໜືອ.

ຕິດພັນກັບຜົນໄດ້ຮັບຈາກການຄາດຄະເນສະພາບການສັນຈອນໄລຍະຍາວ (2040), ສະແດງໃຫ້ເຫັນອັດຕາສ່ວນການນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະແມ່ນຕໍ່າກວ່າຕົວເລກທີ່ໂຄງການກຳນົດໄວ້, ນອກນັ້ນ ອັດຕາສ່ວນການນຳໃຊ້ຍານພາຫະນະທີ່ບໍ່ໃຊ້ກິນຈັກ ກໍ່ຫຼຸດລົງຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ ເຊິ່ງເຮັດໃຫ້ມີການສັນຈອນທີ່ແອອັດເພີ່ມຂຶ້ນ. ສະພາບການສັນຈອນໃນໄລຍະຍາວແມ່ນສະແດງໃນ ຮູບ 12.5-5 ແລະ ຮູບ 12.5-6, ແລະ ຕາຕະລາງ 12.5-1 ສະແດງໃຫ້ເຫັນການສົມທຽບອັດຕາສ່ວນການນຳໃຊ້ຂອງແຕ່ລະຮູບແບບການເດີນທາງໃນແຕ່ລະປີເປົ້າໝາຍ. ສິ່ງດັ່ງກ່າວຊື່ໃຫ້ເຫັນເຖິງຄວາມສຳຄັນຂອງມາດຕະການການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳການເດີນທາງ ທີ່ໄດ້ກຳນົດໃນແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ, ຖ້າຫາກບໍ່ມີການຈັດຕັ້ງມາດຕະການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳການເດີນທາງເຫຼົ່ານີ້ຢ່າງຖືກຕ້ອງ, ອັດຕາສ່ວນການນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຄາດວ່າຈະຫຼຸດລົງຈາກຕົວເລກເປົ້າໝາຍທີ່ກຳນົດໄວ້ 30%.

**ຕາຕະລາງ 12.5-1 ອັດຕາສ່ວນການນໍາໃຊ້ແຕ່ລະຮູບແບບຂົນສົ່ງ ຂອງ ປີເປົ້າໝາຍ ພາຍຕັ້ງການຈັດຕັ້ງ
ປະຕິບັດແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງຢ່າງເຕັມຮູບແບບ**

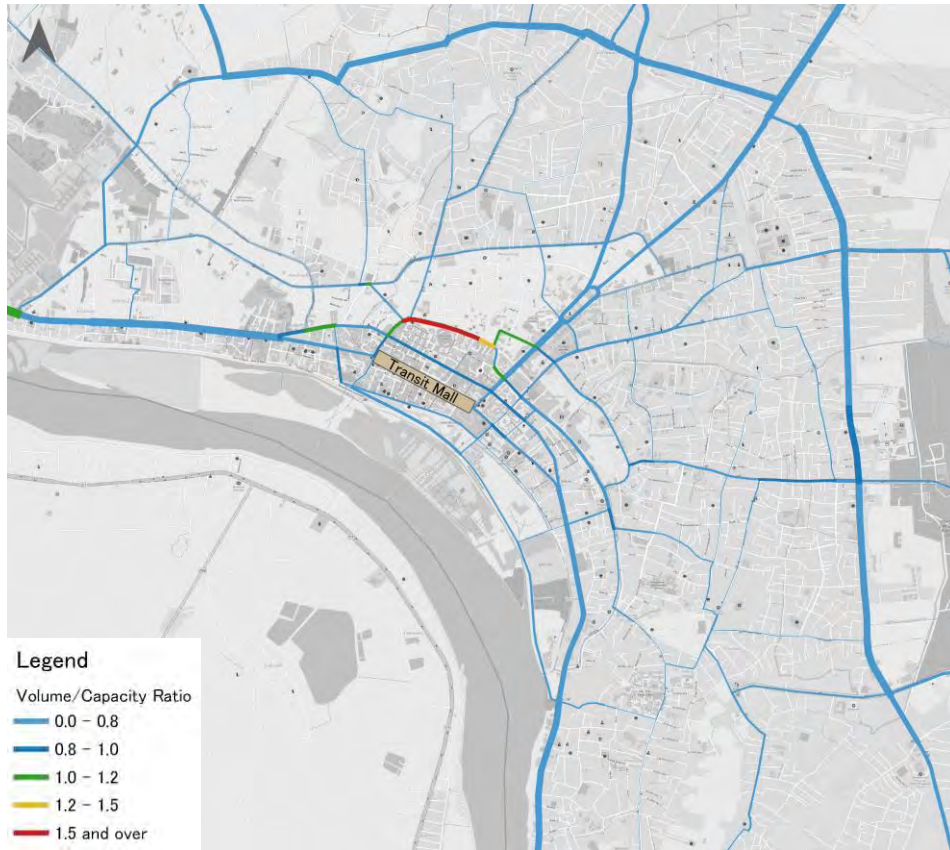
ຮູບແບບການຂົນສົ່ງ	ອັດຕາສ່ວນການນໍາໃຊ້		
	ໄລຍະສັ້ນ (2027)	ໄລຍະກາງ (2032)	ໄລຍະຍາວ (2040)
NMT	8.0%	7.7%	7.3%
MT: ພາຫະນະສ່ວນຕົວ	81.1%	78.4%	78.5%
MT: ການຂົນສົ່ງ ສາທາລະນະ	10.9%	14.0%	14.2%
ລວມ	100.0%	100.0%	100.0%

ໝາຍເຫດ: NMT: ການຂົນສົ່ງທີ່ບໍ່ໃຊ້ເຄື່ອງຈັກ; MT: ການຂົນສົ່ງທີ່ໃຊ້ເຄື່ອງຈັກ.
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ



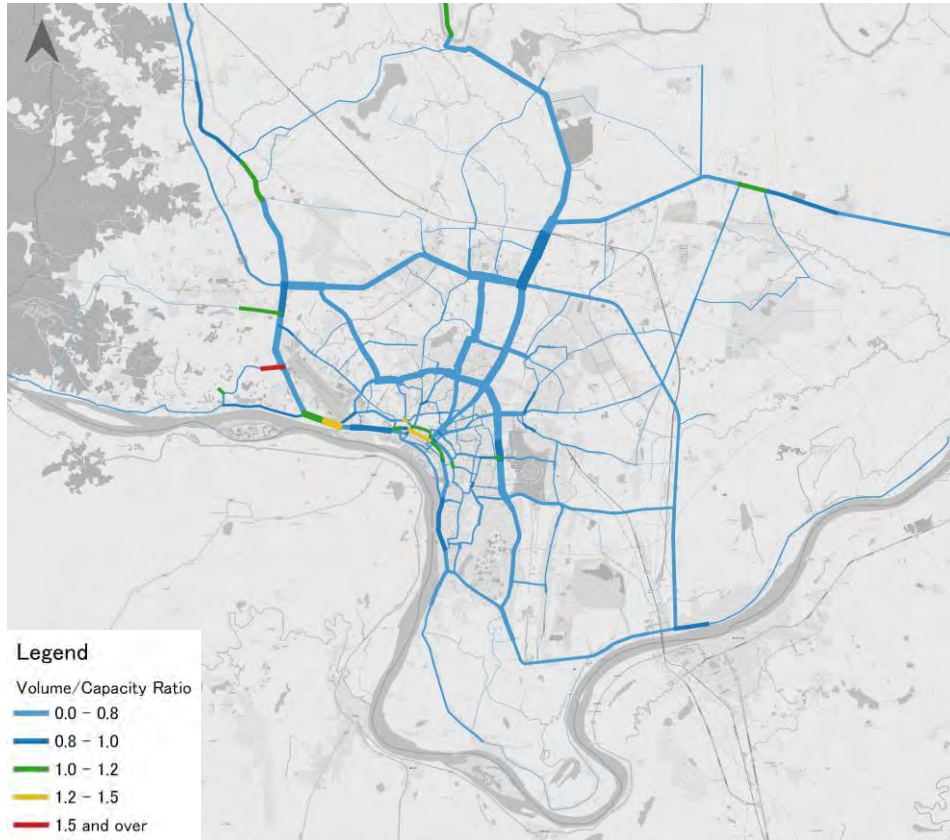
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ຮູບ 12.5-1 ສະພາບການສັນຈອນໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (2027)



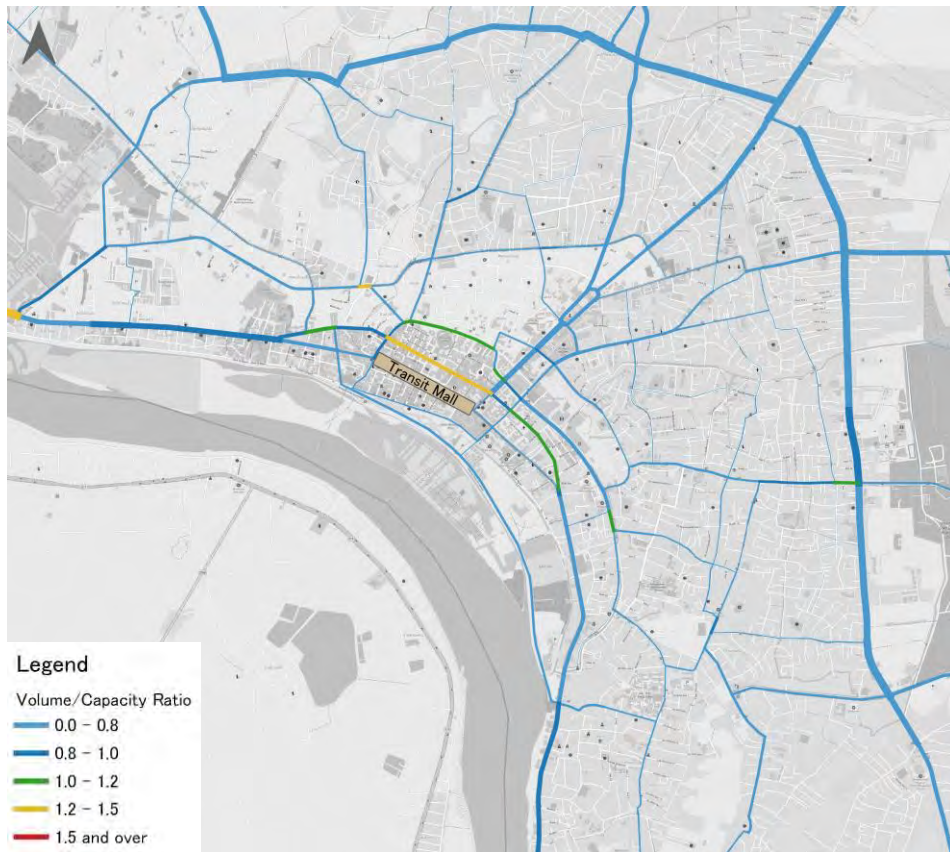
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີ່ມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ຮູບ 12.5-2 ສະພາບການສັນຈອນໃນເຂດໃຈກາງເມືອງ (2027)



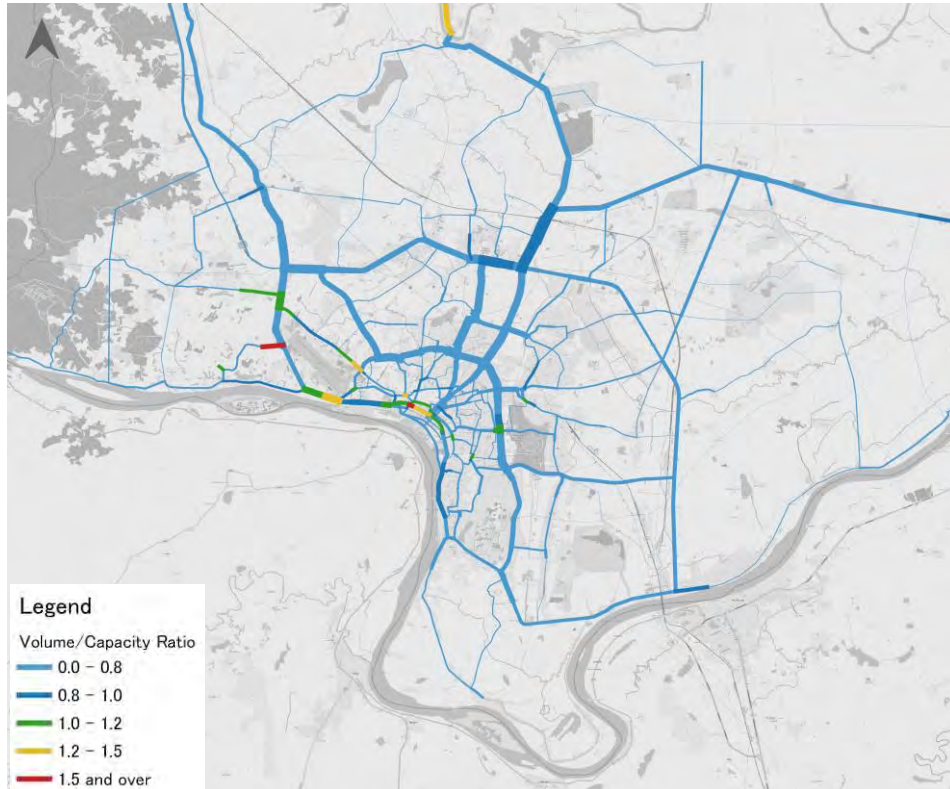
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີ່ມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ຮູບ 12.5-3 ສະພາບການສັນຈອນໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (2032)



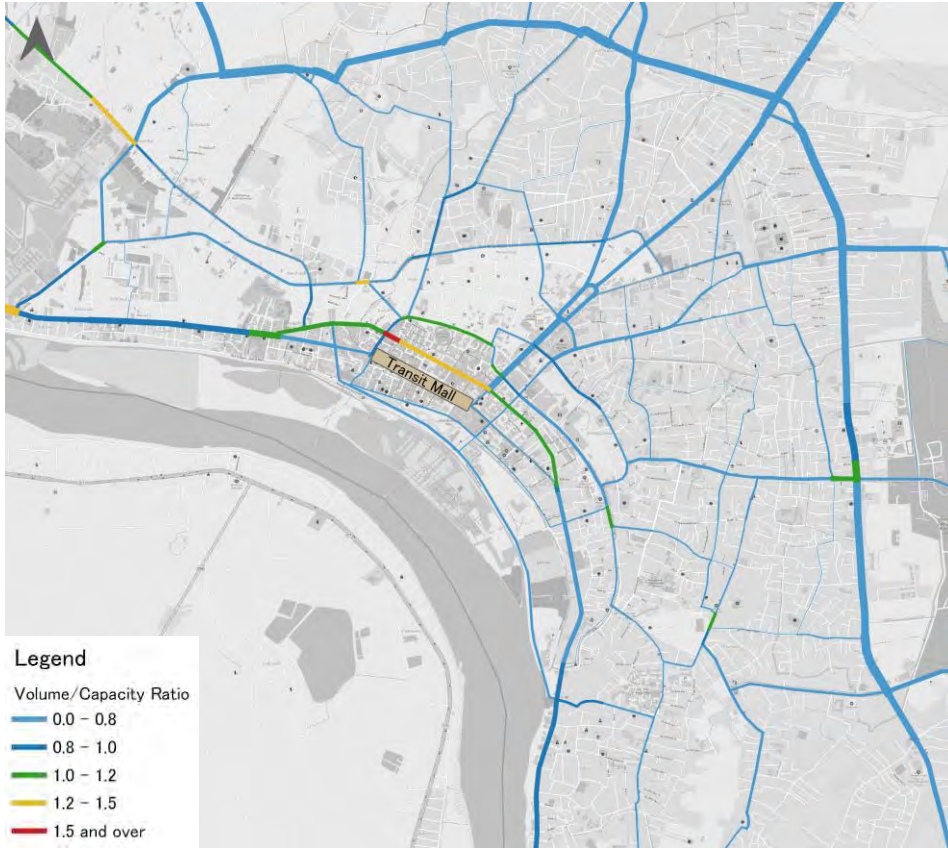
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ຮູບ 12.5-4 ສະພາບການສັນຈອນໃນເຂດໃຈກາງເມືອງ (2032)



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ຮູບ 12.5-5 ສະພາບການສັນຈອນໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (2040)



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ຮູບ 12.5-6 ສະພາບການສັນຈອນໃນເຂດໃຈກາງເມືອງ (2040)

12.5.2 ສະພາບການສັນຈອນ ພາຍໃຕ້ການປັບປຸງຕາໜ່າງເສັ້ນທາງພຽງເລັກນ້ອຍ

ໃນກໍລະນີທີ່ບໍ່ສາມາດຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງຕົວເມືອງໄດ້ຢ່າງເຕັມຮູບແບບ ແລະ ມີພຽງແຕ່ການປັບປຸງຕາໜ່າງເສັ້ນທາງພຽງເລັກນ້ອຍເທົ່ານັ້ນ ໃນແຕ່ລະປີເປົ້າໝາຍໂດຍອີງໃສ່ການປ່ຽນແປງທີ່ຄາດໄວ້ໂດຍ "ຂໍ້ສົມມຸດຖານທີ 1: ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຂັ້ນພື້ນຖານ".

ໃນພາກ 12.5.1, ສະແດງໃຫ້ເຫັນລະດັບການສັນຈອນທີ່ແອອັດໃນແຕ່ລະພາກສ່ວນຂອງຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ດ້ວຍການວັດແທກຈາກ ອັດຕາສ່ວນ ປະລິມານການສັນຈອນ ແລະ ປະສິດທິພາບຂອງເສັ້ນທາງໃນການຮອງຮັບການສັນຈອນ. ສະພາບການສັນຈອນໃນໄລຍະສັ້ນ (2027) ດ້ວຍຂໍ້ສົມມຸດຖານທີ 1 ນີ້ ດັ່ງ ຮູບ 12.5-7 ແລະ ຮູບ 12.5-8 ຊຶ່ງໃຫ້ເຫັນເຖິງ ອັດຕາການສັນຈອນທີ່ແອອັດແມ່ນຫຼາຍກ່ອນ ສະພາບການສັນຈອນໃນໄລຍະສັ້ນພາຍໃຕ້ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງຢ່າງເຕັມຮູບແບບ. ຍິ່ງໄປກວ່ານັ້ນ, ປະສິດທິພາບຂອງເສັ້ນທາງວົງແຫວນ ແລະ ເສັ້ນທາງທີ່ເປັນແຖນຫຼັກ ແມ່ນນ້ອຍລົງເນື່ອງຈາກການມີຕາໜ່າງເສັ້ນທາງທີ່ບໍ່ເຊື່ອມຈອດກັນ ແລະ ຂາດການປັບປຸງຕາມການສະເໜີໃນແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ. ສິ່ງຜິດໃຫ້ມີປະລິມານການສັນຈອນທີ່ຫຼາຍຂຶ້ນ ຍ້ອນເລືອກໃຊ້ເສັ້ນທາງສາຍຫຼັກໃນການເດີນທາງ. ນອກຈາກນັ້ນ, ຍັງມີຜົນກະທົບສູງຈາກສະຖານີປ່ຽນຖ່າຍຜູ້ໂດຍສານຂອງ BRT ທີ່ຄາດວ່າຈະສູງກວ່າທີ່ຄາດຄະເນໄວ້ຖ້າແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງໄດ້ຖືກຈັດຕັ້ງຢ່າງເຕັມຮູບແບບ.

ຜົນການຄາດສະເນສະພາບການສັນຈອນໃນໄລຍະກາງ (2032) ທີ່ສະແດງໃນ ຮູບ 12.5-9 ແລະ ຮູບ 12.5-10 ຊຶ່ງໃຫ້ເຫັນວ່າມີສະພາບການສັນຈອນທີ່ຄ້າຍຄືກັນກັບໄລຍະສັ້ນ ມີການສັນຈອນທີ່ແອອັດເພີ່ມຂຶ້ນ ແລະ ຫຼາຍກ່ອນຄາດຄະເນໄວ້. ນອກຈາກນັ້ນ, ເສັ້ນທາງສາຍເຊື່ອມຕໍ່ແມ່ນມີປະລິມານການສັນຈອນທີ່ຫຼາຍເກີນໄປ ຍ້ອນເສັ້ນທາງວົງແຫວນ ແລະ ເສັ້ນທາງທີ່ເປັນແຖນຫຼັກມີປະສິດທິພາບໃນການຮອງຮັບການສັນຈອນໜ້ອຍ.

ຜົນການຄາດສະເນສະພາບການສັນຈອນໃນໄລຍະສັ້ນ (2040) ທີ່ສະແດງໃນ ຮູບ 12.5-11 ແລະ ຮູບ 12.5-12 ຊຶ່ງ

ໃຫ້ເຫັນວ່າການສັນຈອນມີສະພາບທີ່ແອອັດຂຶ້ນກ່ອນເກົ່າ ຢູ່ ເສັ້ນທາງສາຍເອກ ແລະ ເສັ້ນທາງສາຍເຊື່ອມຕໍ່. ນອກນັ້ນ, ຕາຕະລາງ 12.5-2 ທີ່ສະແດງ ອັດຕາສ່ວນການນໍາໃຊ້ແຕ່ລະຮູບແບບການຂົນສົ່ງ ຊຶ່ງໃຫ້ເຫັນວ່າ ອັດຕາສ່ວນການນໍາໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ການເດີນທາງດ້ວຍການຂົນສົ່ງທີ່ບໍ່ໃຊ້ກົນຈັກ ແມ່ນຫຼຸດລົງ. ຖ້າສົມທຽບກັບ ຜົນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງຢ່າງເຕັມຮູບແບບ ແມ່ນເຫັນວ່າ ຂໍ້ສົມມຸດຖານທີ 1 ທີ່ເປັນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດພື້ນຖານ ມີອັດຕາສ່ວນການນໍາໃຊ້ພາຫະນະທີ່ເປັນກົນຈັກຫຼາຍ ແລະ ອັດຕາສ່ວນການໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະແມ່ນມີນ້ອຍ. ສະນັ້ນ, ຜົນການຄາດຄະເນນີ້ ແມ່ນແນ່ໃສ່ເຖິງຄວາມສໍາຄັນໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງຢ່າງເຕັມຮູບແບບເພື່ອຫຼີກລ້ຽງການເດີນທາງທີ່ອາໄສແຕ່ຍານພາຫະນະສ່ວນຕົວ ແລະ ເຮັດໃຫ້ມີລະດັບຄວາມແອອັດໃນການສັນຈອນທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນ ຢູ່ ຕາມຕາໜ່າງເສັ້ນທາງການສັນຈອນ.

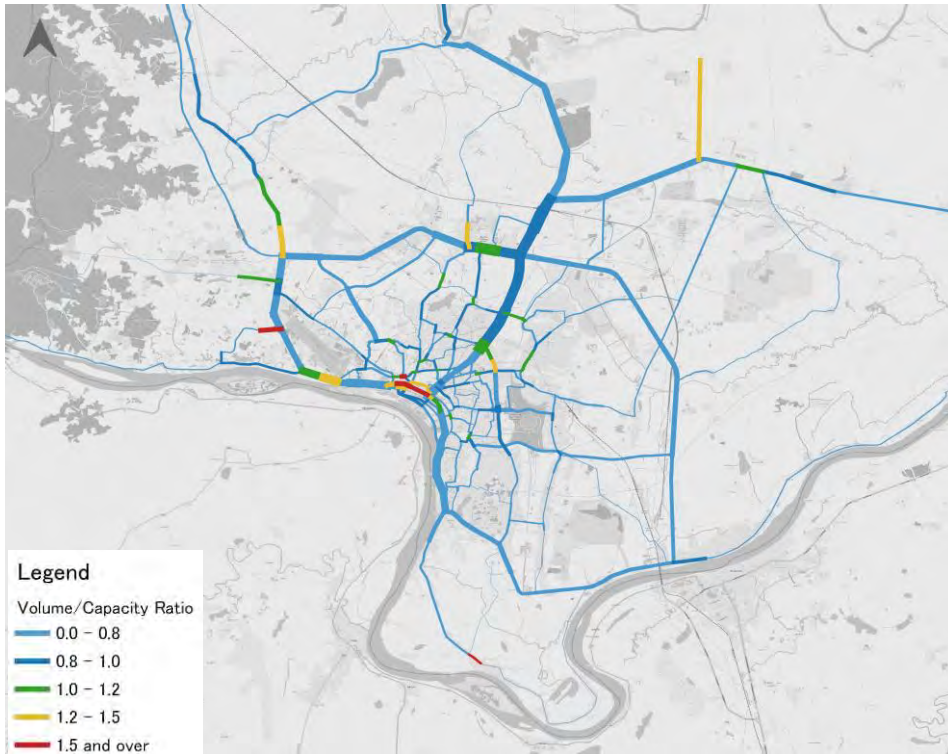
ຕາຕະລາງ 12.5-2 ອັດຕາສ່ວນການນໍາໃຊ້ແຕ່ລະຮູບແບບຂົນສົ່ງ ຂອງ ປີເປົ້າໝາຍ ການສົມທຽບລະຫວ່າງ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງຢ່າງເຕັມຮູບແບບ ແລະ ຂັ້ນພື້ນຖານ

ຮູບແບບການຂົນສົ່ງ	ອັດຕາສ່ວນການນໍາໃຊ້					
	ໄລຍະສັ້ນ (2027)		ໄລຍະສັ້ນ (2027)		ໄລຍະສັ້ນ (2027)	
	S2	S1	S2	S1	S2	S1
NMT	8.0%	8.1%	7.7%	7.8%	7.3%	7.4%
MT: ພາຫະນະສ່ວນຕົວ	81.1%	86.9%	78.4%	87.4%	78.5%	88.0%
MT: ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ	10.9%	5.0%	14.0%	4.8%	14.2%	4.7%
ລວມ	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

ໝາຍເຫດ:

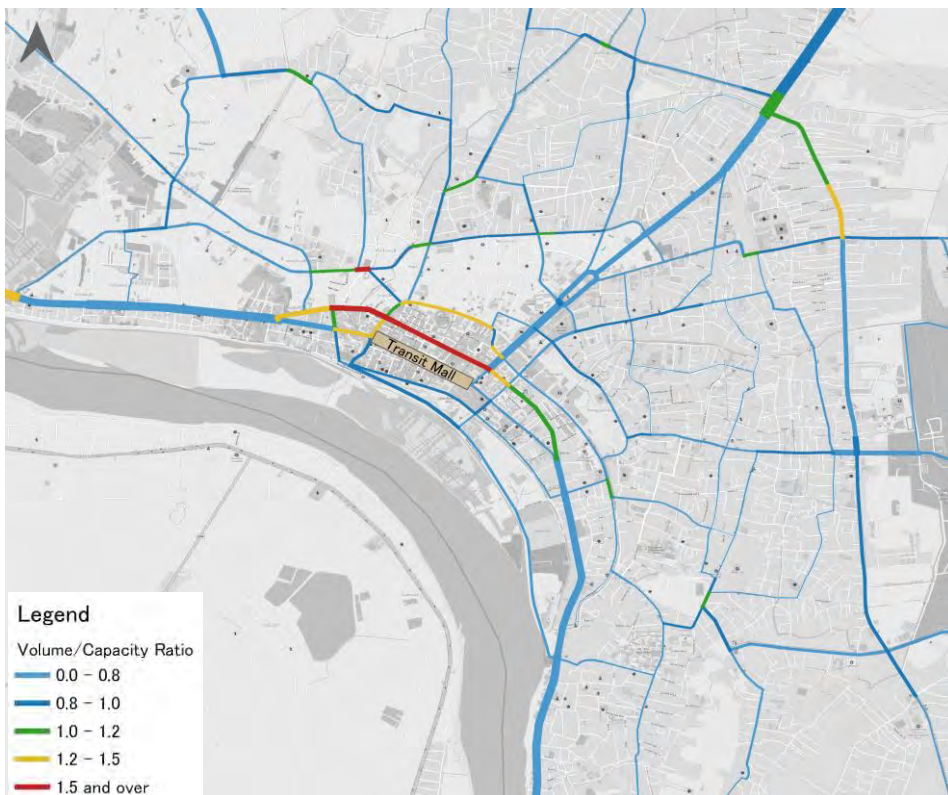
- ※ NMT: ການຂົນສົ່ງທີ່ບໍ່ໃຊ້ເຄື່ອງຈັກ; MT: ການຂົນສົ່ງທີ່ໃຊ້ເຄື່ອງຈັກ.
- ※ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງຢ່າງເຕັມຮູບແບບ ທີ່ຄາດຄະເນໂດຍ “ຂໍ້ສົມມຸດຖານທີ 2 (S2): ສຸມໃສ່ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ”.
- ※ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດປັບປຸງຕາໜ່າງເສັ້ນທາງພຽງເລັກນ້ອຍ ທີ່ຄາດຄະເນໂດຍ “ຂໍ້ສົມມຸດຖານທີ 1 (S1): ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຂັ້ນພື້ນຖານ”.

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ



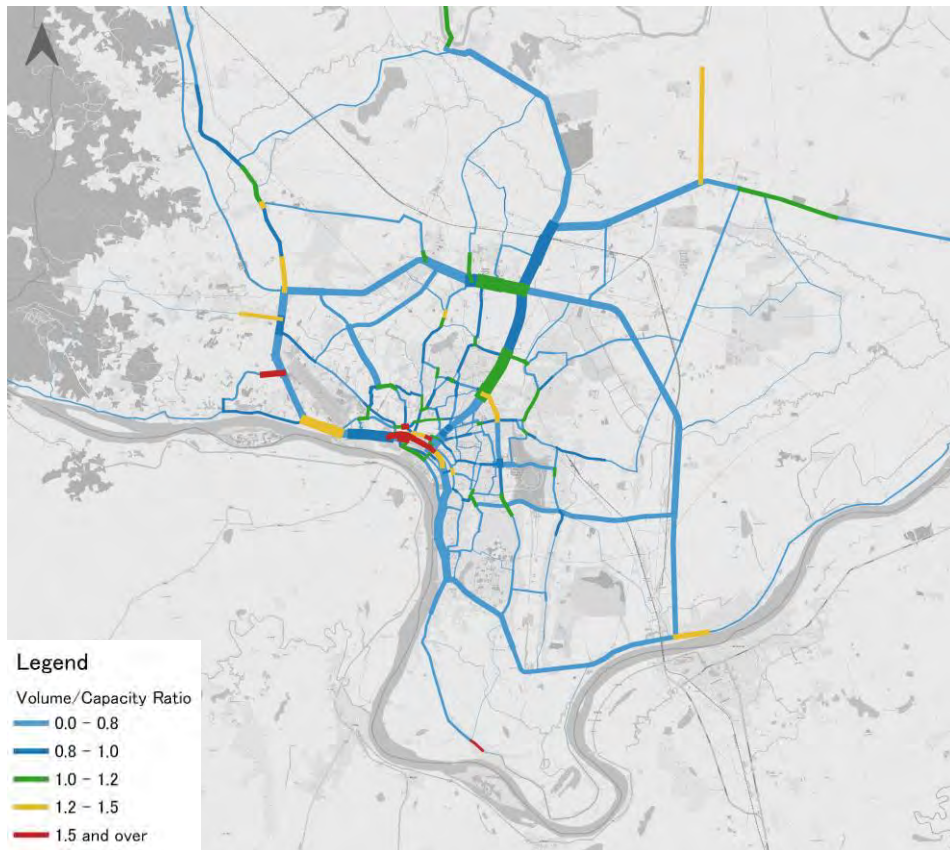
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທ່າມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ຮູບ 12.5-7 ສະພາບການສັນຈອນໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ : ດ້ວຍການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຂັ້ນພື້ນຖານ (2027)



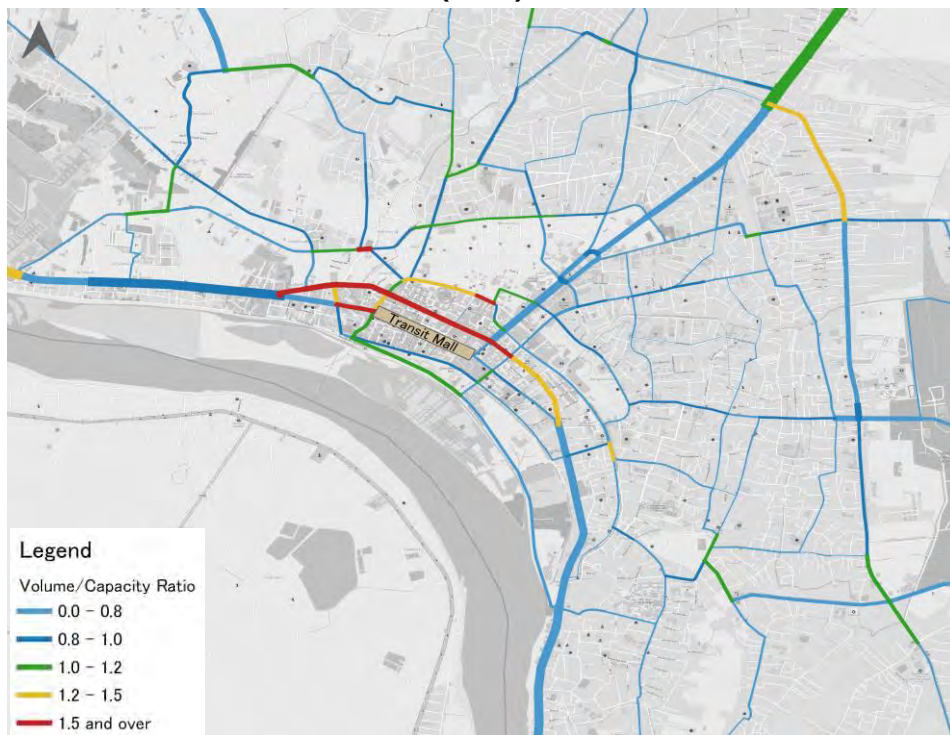
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທ່າມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ຮູບ 12.5-8 ສະພາບການສັນຈອນໃນເຂດໃຈກາງເມືອງ: ດ້ວຍການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຂັ້ນພື້ນຖານ (2027)



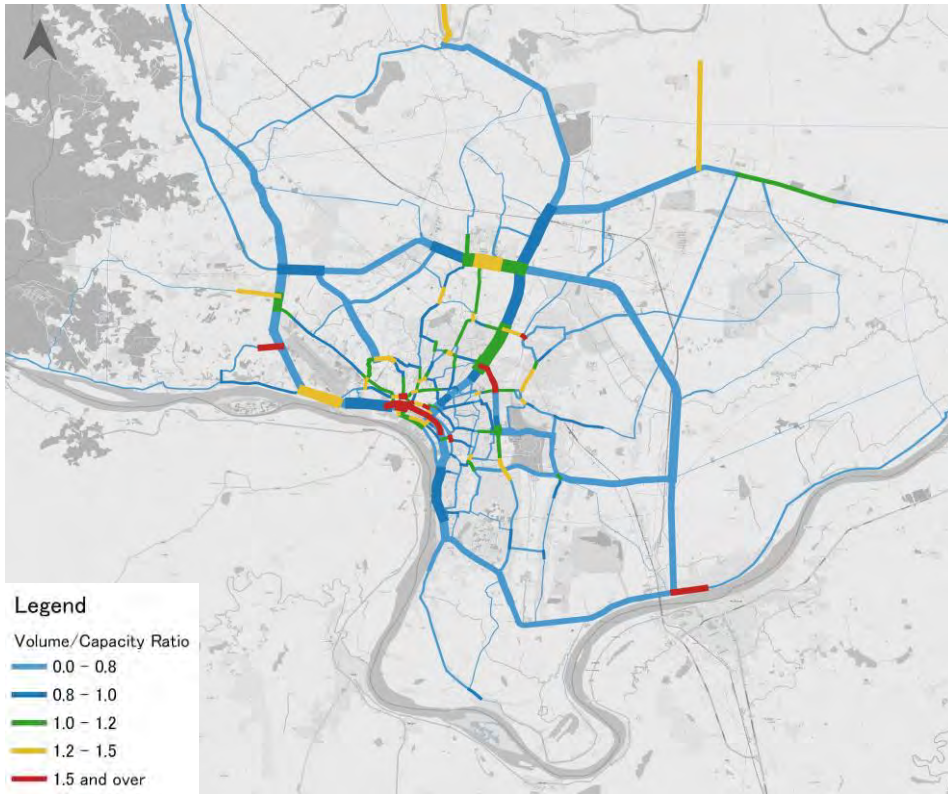
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ຮູບ 12.5-9 ສະພາບການສັນຈອນໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ : ດ້ວຍການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຂັ້ນພື້ນຖານ (2032)



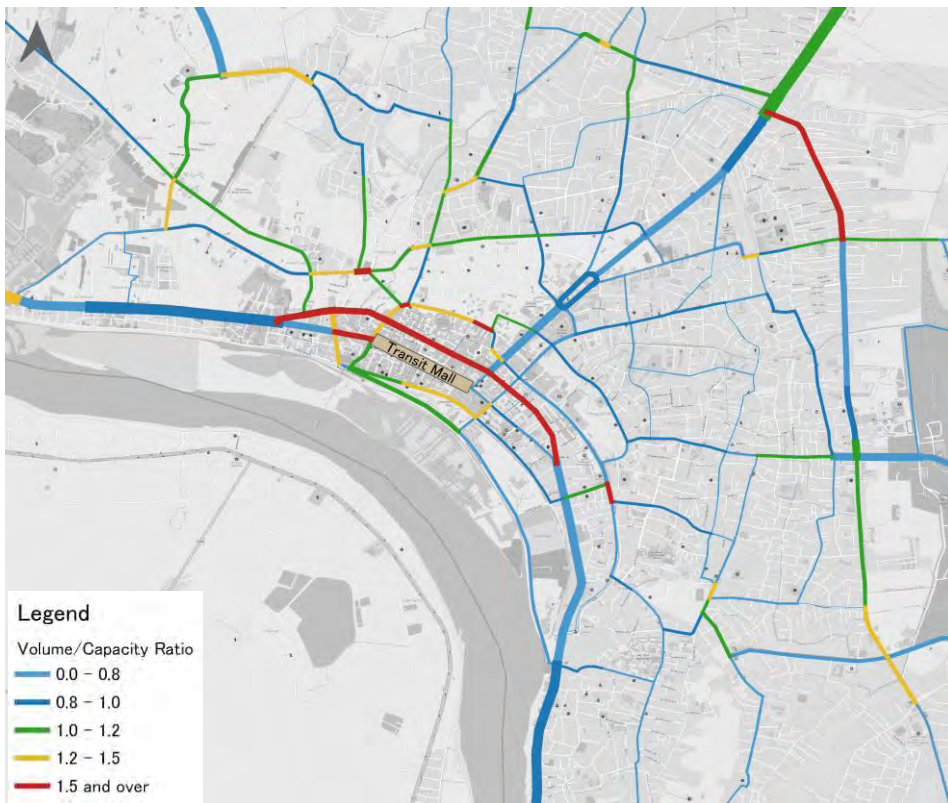
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ຮູບ 12.5-10 ສະພາບການສັນຈອນໃນເຂດໃຈກາງເມືອງ: ດ້ວຍການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຂັ້ນພື້ນຖານ (2032)



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ຮູບ 12.5-11 ສະພາບການສັນຈອນໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ: ດ້ວຍການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຂັ້ນພື້ນຖານ (2040)



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ຮູບ 12.5-12 ສະພາບການສັນຈອນໃນເຂດໃຈກາງເມືອງ: ດ້ວຍການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຂັ້ນພື້ນຖານ (2040)

12.6 ການປະເມີນຜົນດ້ານເສດຖະກິດ

12.6.1 ພາບລວມ

ອັດຕາຜົນຕອບແທນທາງເສດຖະກິດພາຍໃນ (Economic internal rate of return - EIRR) ແມ່ນໃຊ້ເປັນຕົວຊີ້ວັດຂອງການວິເຄາະທີ່ຄິດໄລ່ໂດຍຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ແລະ ຜົນປະໂຫຍດຂອງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ດ້ວຍການສົມທຽບກໍລະນີທີ່ມີ - ແລະ ບໍ່ມີໂຄງການ. ໄລຍະການປະເມີນໄດ້ກຳນົດໄວ້ 30 ປີ ນັບຈາກການຄາດຄະເນການເລີ່ມຕົ້ນຂອງໂຄງການໃນປີ 2023, ຈະສິ້ນສຸດລົງໃນປີ 2052 ໂດຍພິຈາລະນາເຖິງໄລຍະເວລາໃນການກໍ່ສ້າງ, ວິທີການ ແລະ ຜົນໄດ້ຮັບແມ່ນມີດັ່ງລຸ່ມນີ້.

12.6.2 ວິທີການ

ໃນການວິເຄາະເສດຖະກິດ, ແມ່ນໄດ້ປະເມີນ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ແລະ ຜົນປະໂຫຍດດ້ວຍການສົມທຽບກໍລະນີທີ່ມີ - ແລະ ບໍ່ມີໂຄງການ. ຜົນປະໂຫຍດນີ້ແມ່ນສາມາດຈຳແນກໄດ້ໃນ 2 ປະເພດ ທີ່ລວມມີ ການປະຫຍັດຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທີ່ໄລ່ຈາກເວລາໃນການເດີນທາງ (travel time cost-TTC) ແລະ ການປະຫຍັດຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການໃຊ້ຍານພາຫະນະເດີນທາງ (vehicle operating cost - VOC), ທັງສອງປະເພດນີ້ສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນໃຊ້ໃນໂຄງການທີ່ຕິດພັນກັບເສັ້ນທາງ. ການຄິດໄລ່ຜົນປະໂຫຍດນີ້ ແມ່ນອີງຕາມສົມຜົນດັ່ງລຸ່ມນີ້:

$$\begin{aligned} \text{(TTC Savings)} &= \text{TTC}_o - \text{TTC}_w \\ \text{TTC}_i &= \sum_j \sum_s (Q_{js} \times T_{ijs} \times \alpha_j) \times 365 \\ \text{(VOC Savings)} &= \text{VOC}_o - \text{VOC}_w \\ \text{VOC}_i &= \sum_j \sum_s (Q_{js} \times L_{js} \times \beta_{ij}) \times 365 \end{aligned}$$

ເຊິ່ງ,

TTC_i : ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທີ່ໃຊ້ເວລາໃນການເດີນທາງ ໃນ ກໍລະນີ i (Rs./ປີ)

VOC_i : ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການໃຊ້ຍານພາຫະນະເດີນທາງ ໃນ ກໍລະນີ i (Rs./ປີ)

Q_{js} : ປະລິມານການສັນຈອນ ຕາມ ປະເພດຍານພາຫະນະ j ຢູ່ ເສັ້ນທາງ s (ຄັນ/ມື້)

T_{ijs} : ເວລາທີ່ໃຊ້ໃນການເດີນທາງ ຕາມ ປະເພດຍານພາຫະນະ j ຢູ່ ເສັ້ນທາງ s ໃນ ກໍລະນີ i (ຊົ່ວໂມງ)

L_{is} : ຄວາມຍາວຂອງເສັ້ນທາງ/ ໄລຍະທາງ s ໃນກໍລະນີ i (km)

α_j : ມູນຄ່າຫົວໜ່ວຍ ຂອງ TTC ຕາມ ປະເພດຍານພາຫະນະ j (Rs./ຊົ່ວໂມງ-ຄັນ)

β_{ij} : ມູນຄ່າຫົວໜ່ວຍ ຂອງ VOC ຕາມ ປະເພດຍານພາຫະນະ j ໃນ ກໍລະນີ i (Rs./ຄັນ-km)

i : ກໍລະນີບໍ່ມີໂຄງການ (O) ແລະ ກໍລະນີມີໂຄງການ (W)

j : ປະເພດຍານພາຫະນະ

s : ເສັ້ນທາງ

12.6.3 ຜົນວິເຄາະຜົນຕອບແທນທາງດ້ານການເງິນພາຍໃນ (FIRR)

ດຳເນີນການວິເຄາະທາງດ້ານການເງິນ ອີງຕາມລາຍຮັບ ແລະ ລາຍຈ່າຍທາງດ້ານການເງິນທີ່ຄາດໄວ້.

FIRR ແມ່ນບໍ່ສາມາດຄິດໄລ່ໄດ້ຍ້ອນວ່າ ລາຍຮັບປະຈຳປີທາງດ້ານການເງິນແມ່ນຕິດລືບໃນໄລຍະເວລາປະເມີນຜົນນີ້.

ຜົນວິເຄາະນີ້ຊີ້ໃຫ້ເຫັນວ່າ ເຖິງແມ່ນວ່າຈະມີລາຍຮັບຈາກຮູບແບບຕ່າງໆທີ່ສະເໜີໃນໂຄງການນີ້, ການສະໜັບສະໜູນທາງດ້ານການເງິນເປັນຕົ້ນແມ່ນເງິນອຸດໜູນຈາກລັດຖະບານຂັ້ນສູນກາງ ຫຼື ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນມີຄວາມຈຳເປັນສຳລັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແບບຍືນຍົງ.

12.6.4 ມູນຄ່າການລົງທຶນທີ່ຈຳເປັນສຳລັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ

ຕາຕະລາງຂ້າງລຸ່ມນີ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນການລົງທຶນເບື້ອງຕົ້ນ ແລະ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານ ແລະ ສ້ອມແປງທີ່ຈຳເປັນເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນແມ່ບົດ. ການລົງທຶນເບື້ອງຕົ້ນທີ່ຕ້ອງການແມ່ນປະມານ 640.5 ລ້ານໂດລາ, ໃນຂະນະທີ່ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານ ແລະ ສ້ອມແປງ ແມ່ນປະມານ 158.8 ລ້ານໂດລາ. ດັ່ງນັ້ນ, ການລົງທຶນທັງໝົດແມ່ນຄາດວ່າຈະຢູ່ທີ່ 799.3 ລ້ານໂດລາ.

ຕາຕະລາງ 12.6-1 ການລົງທຶນເບື້ອງຕົ້ນໃນແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ

(ຫົວໜ່ວຍ: ລ້ານໂດລາສາຫະລັດ)

ໄລຍະ	ປີ	ວຽກງານຂົນສົ່ງສາທາລະນະ	ວຽກງານເສັ້ນທາງ	ລວມ
ໄລຍະສັ້ນ	2023-2027	156.4	76.6	233.0
ໄລຍະກາງ	2028-2032	69.3	57.0	126.3
ໄລຍະຍາວ	2033-2052	151.3	129.9	281.2
ລວມ		377.0	263.5	640.5

ຕາຕະລາງ 12.6-2 ມູນຄ່າໃນການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານ ແລະ ສ້ອມແປງ ໃນ ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ

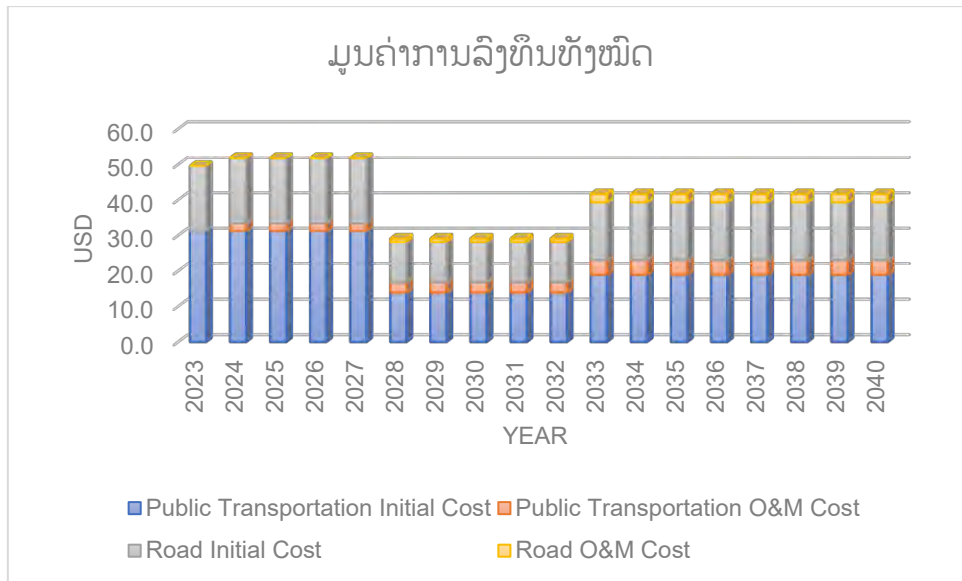
(ຫົວໜ່ວຍ: ລ້ານໂດລາສາຫະລັດ)

ໄລຍະ	ປີ	ວຽກງານຂົນສົ່ງສາທາລະນະ	ວຽກງານເສັ້ນທາງ	ລວມ
ໄລຍະສັ້ນ	2023-2027	8.6	0.1	8.7
ໄລຍະກາງ	2028-2032	14.7	4.7	19.4
ໄລຍະຍາວ	2033-2052	83.3	47.4	130.7
ລວມ		106.6	52.2	158.8

ຕາຕະລາງ 12.6-3 ມູນຄ່າລົງທຶນທັງໝົດທີ່ຈຳເປັນສຳລັບແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ

(ຫົວໜ່ວຍ: ລ້ານໂດລາສາຫະລັດ)

ໄລຍະ	ປີ	ວຽກງານຂົນສົ່ງສາທາລະນະ	ວຽກງານເສັ້ນທາງ	ລວມ
ໄລຍະສັ້ນ	2023-2027	165.0	76.7	241.7
ໄລຍະກາງ	2028-2032	84.0	61.7	145.7
ໄລຍະຍາວ	2033-2052	234.6	177.3	411.9
ລວມ		483.6	315.7	799.3



ຮູບ 12.6-1 ມູນຄ່າການລົງທຶນທັງໝົດ

ສິ່ງທີ່ກ່າວມານັ້ນ ແມ່ນ ມີມູນຄ່າການລົງທຶນທີ່ສູງ ສໍາລັບ ສປປ ລາວ. ສະນັ້ນ, ໃນຂະນະທີ່ຈັດສັນງົບປະມານສໍາລັບວຽກງານການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ວຽກງານເສັ້ນທາງ ແມ່ນຈໍາເປັນຕ້ອງໄດ້ຈັດສັນແຫຼ່ງທຶນດ້ານການເງິນ ໂດຍ ຜ່ານອົງການຊ່ວຍເຫຼືອຈາກຕ່າງປະເທດ ແລະ ຮູບແບບການລົງທຶນຮ່ວມມືພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນ PPP.

ໝວດທີ 13 ລະບົບສາລະສິນເທດທາງພູມສາດ (GIS)

ຂໍ້ມູນການວາງແຜນການຂົນສົ່ງທີ່ເຊື່ອຖືໄດ້ ແມ່ນ ເປັນສິ່ງສໍາຄັນເພື່ອດໍາເນີນກິດຈະກຳການວາງແຜນການຂົນສົ່ງໃຫ້ມີປະສິດທິພາບ ແລະ ມີປະສິດທິຜົນ. ອີງຕາມແຜນທີ່ຕ່າງໆ ແລະ ຂໍ້ມູນທີ່ກະກຽມໂດຍຜ່ານການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການນີ້ ແມ່ນໄດ້ສ້າງ ຊຸດຂໍ້ມູນ GIS ເພື່ອການວິເຄາະດ້ານພື້ນທີ່ເຊື່ອມໂຍງ ເພື່ອ ຊ່ວຍໃນວຽກງານການວາງແຜນການຂົນສົ່ງ.

13.1 ຂໍ້ມູນພື້ນຖານ GIS

ຂໍ້ມູນພື້ນຖານ GIS ແມ່ນພື້ນຖານຂອງຖານຂໍ້ມູນ GIS; ໂດຍທົ່ວໄປປະກອບມີເຂດປົກຄອງ, ແຫຼ່ງນໍ້າ, ຕາໜ່າງການຂົນສົ່ງ, ຂໍ້ມູນເສັ້ນທາງຂອງ ແລະ ອື່ນໆ. ຂໍ້ມູນພື້ນຖານ GIS ສາມາດກຳນົດເປັນ ຂໍ້ມູນ GIS ທີ່ເປັນໂຄງສ້າງຂອງຂໍ້ມູນດິຈິຕອນດ້ານພູມສັນຖານ ເຊິ່ງຈະຖືກນຳໃຊ້ທົ່ວໄປສໍາລັບຈຸດປະສົງຕ່າງໆ ແລະ ປົກກະຕິແລ້ວມີພຽງແຕ່ຂໍ້ມູນຄຸນລັກສະນະພື້ນຖານເຊັ່ນ: ເນື້ອທີ່, ຄວາມຍາວ, ຊື່ ຫຼື ບາງຄັ້ງບໍ່ມີຂໍ້ມູນຄຸນລັກສະນະ.

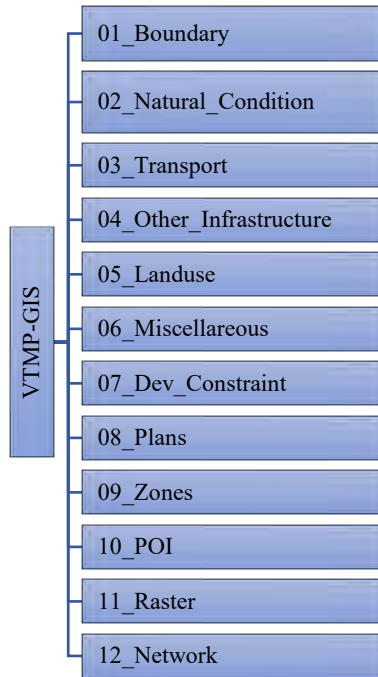
13.2 ຂໍ້ມູນ GIS

ຂໍ້ມູນ GIS ແມ່ນແຕກຕ່າງຈາກຂໍ້ມູນພື້ນຖານ GIS, ເພາະວ່າຂໍ້ມູນ GIS ແມ່ນໄດ້ເພີ່ມຂໍ້ມູນເພີ່ມເຕີມເຂົ້າ ຫຼື ຂໍ້ມູນຈາກແຫຼ່ງຂໍ້ມູນອື່ນໆ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ຂໍ້ມູນມີຄວາມເໝາະສົມກັບການນຳໃຊ້ເພື່ອຈຸດປະສົງໂດຍສະເພາະຂອງຜູ້ໃຊ້. ໃນທາງດຽວກັນນັ້ນ, ຂໍ້ມູນ GIS ແມ່ນການເພີ່ມມູນຄ່າຂໍ້ມູນພື້ນຖານ GIS ເພື່ອໃຫ້ເໝາະສົມກັບຈຸດປະສົງຂອງຜູ້ໃຊ້. ຕົວຢ່າງ, VTMP ແມ່ນເລີ່ມຈາກສ້າງຂໍ້ມູນເສັ້ນທາງ GIS ເປັນຂໍ້ມູນພື້ນຖານ GIS ຂອງເສັ້ນທາງ. ສ້າງຂໍ້ມູນ GIS ເສັ້ນທາງໂດຍການລວມເອົາຈໍານວນເລນລິດແລ່ນ, ປະເພດເສັ້ນທາງ ແລະອື່ນໆ ທີ່ເກັບກຳ ແລະ ສ້າງໂດຍຜູ້ວາງແຜນເສັ້ນທາງ.

ໃນ VTMP ແມ່ນມີຂໍ້ມູນພື້ນຖານ GIS ຕ່າງໆ/ການເກັບກຳຂໍ້ມູນ GIS ແລະ ຂໍ້ມູນຈໍານວນຫຼາຍທີ່ບໍ່ແມ່ນພື້ນທີ່ ເຊັ່ນ: ເກັບກຳຂໍ້ມູນເສດຖະກິດ - ສັງຄົມ. ຂໍ້ມູນພື້ນຖານ GIS ແລະ ຂໍ້ມູນທີ່ບໍ່ແມ່ນຂໍ້ມູນພື້ນທີ່ແມ່ນໄດ້ເອົາມາເຊື່ອມໂຍງກັນເພື່ອ ຄວາມເປັນໄປໄດ້ເພື່ອໃນການກະກຽມຂໍ້ມູນ GIS ທີ່ຈຳເປັນໃນບັນດາວຽກງານການວາງແຜນ ຂອງ VTMP. ອີງຕາມຂໍ້ມູນທີ່ກະກຽມເຫຼົ່ານີ້, ແຜນແມ່ບົດສະບັບນີ້ກໍ່ໄດ້ກຽມຊຸດຂໍ້ມູນ GIS ສໍາລັບ VTMP.

13.3 ຊຸດຂໍ້ມູນ GIS ຂອງ ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ

ການສ້າງແຜນແມ່ບົດນີ້ ຈຳເປັນຕ້ອງມີຂໍ້ມູນ GIS ຢ່າງກວ້າງຂວາງ ເຊັ່ນ: ເຂດປົກຄອງ, ໂຄງສ້າງພື້ນຖານຂົນສົ່ງ ແລະ ສະພາບທຳມະຊາດ ແລະ ອື່ນໆ. ຂໍ້ມູນສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນເກັບກຳມາຈາກ ພະແນກ ຍທຂ ແລະ ສະຖາບັນ ຍທຂ ແລະ ນອກນັ້ນຍັງເກັບກຳມາຈາກແຫຼ່ງອື່ນໆເຊັ່ນ: ສູນສະຖິຕິແຫ່ງຊາດ ແລະ ຂໍ້ມູນເປີດຜ່ານການຄົ້ນຫາທາງເວັບໄຊທ໌ຕ່າງໆ ເພື່ອໃຊ້ເຂົ້າໃນການວິເຄາະຕື່ມອີກດ້ວຍ. ຂໍ້ມູນເກັບກຳເຫຼົ່ານັ້ນແມ່ນເປັນຂໍ້ມູນມາດຕະຖານໃນ GIS ແລະ ໄດ້ສັງລວມເປັນຊຸດຂໍ້ມູນ GIS ຂອງ ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງສະບັບນີ້ ແລະ ໄດ້ແບ່ງເປັນ Dataset ແບ່ງອອກເປັນສິບສອງ (12) ຫົວຂໍ້.



ຮູບ 13.3-1 ໂຄງສ້າງຊຸດຂໍ້ມູນ GIS ສຳລັບ ແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງ

ຕາຕະລາງ 13.3.1 ເນື້ອໃນຫຼັກຂອງຂໍ້ມູນ GIS ຕາມປະເພດຂໍ້ມູນ

	ຊື່ຫົວຂໍ້/ Folder	ເນື້ອໃນຫຼັກ	ໝາຍເຫດ
1	01_Boundary ຂອບເຂດການປົກຄອງ	<ul style="list-style-type: none"> Village boundary ຂອບເຂດບ້ານ District boundary ຂອບເຂດເມືອງ Provincial boundary ຂອບເຂດແຂວງ Study area boundary, etc. ຂອບເຂດສຶກສາ, ອື່ນໆ 	ຂໍ້ມູນຄຸນລັກສະນະ ສຳລັບ ຂອບເຂດບ້ານ ລວມທັງ ຂໍ້ມູນປະຊາກອນ (ຄາດຄະເນ ໃນປີ 2019) ທີ່ໃຊ້ໃນ VTMP
2	02_Natural_Condition ສະພາບທຳມະຊາດ	<ul style="list-style-type: none"> Elevation ລະດັບໜ້ານ້ຳ Contour ເສັ້ນຄອນທົວ Waterbody, etc. ແຫຼ່ງນ້ຳ, ອື່ນໆ 	

3	03_Transport ການຂົນສົ່ງ	<ul style="list-style-type: none"> Road ເສັ້ນທາງ Railway/ station ທາງລົດໄຟ/ ສະຖານີ Bus stop/ routes ປ້າຍລໍຖ້າລົດເມ/ ສາຍທາງບໍລິການ Airport, etc. ສະໜາມບິນ, ອື່ນໆ 	ເປັນຂຸດຂໍ້ມູນສໍາລັບປຶດຖານສຶກສາເທົ່ານັ້ນ
4	04_Other_Infrastructure ພື້ນຖານໂຄງລ່າງ	<ul style="list-style-type: none"> Border control ຄວບຄຸມຊາຍແດນ SEZ 	
5	05_Landuse ການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນ	<ul style="list-style-type: none"> Land use ການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນ Land use Plan (GLUP) ແຜນຜັງນໍາໃຊ້ທີ່ດິນ (ແຜນຜັງເມືອງລວມ) Land cover, etc. ທີ່ດິນຄອບຄຸມ, ອື່ນໆ 	ແຜນຜັງເມືອງລວມສະບັບລ່າສຸດ ທີ່ເກັບກໍາມາຈາກ ພະແນກ ຍທຂ, ສະບັບກໍລະກົດ 2021
6	06_Miscellaneous ອື່ນໆ	<ul style="list-style-type: none"> Map index ແຜນທີ່ Religious place ສະຖານທີ່ວັດວາອາຮາມ 	
7	07_Dev_Constraint ການພັດທະນາ	<ul style="list-style-type: none"> Protected area ເຂດສະຫວ່າງນ Slope condition ສະພາບຄວາມຄອຍຊັນ 	
8	08_Plans ແຜນການ	<ul style="list-style-type: none"> Road network plan ແຜນຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ Public transport plan ແຜນຂົນສົ່ງສາທາລະນະ 	ລວມທັງປີ 2027, 2032, 2040
9	09_Zones ຂົງເຂດ	<ul style="list-style-type: none"> TAZ ເຂດວິເຄາະການສັນຈອນ 	ເຂດວິເຄາະການສັນຈອນ ສໍາລັບ VTMP
10	10_POI	<ul style="list-style-type: none"> Point of interest 	Source is OSM
11	11_Raster	<ul style="list-style-type: none"> DEM (digital elevation model) Shaded relief Nighttime light, etc. 	ໃຊ້ເປັນພາບພື້ນຫຼັງ
12	12_Network ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ	<ul style="list-style-type: none"> Network data for traffic demand forecast ຂໍ້ມູນຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ເພື່ອຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການດ້ານການສັນຈອນ 	ຂໍ້ມູນທີ່ປ່ຽນຈາກ ຂໍ້ມູນໃນຮູບແບບ JICA STRADA ເປັນ ESRI shapefile

ຂຸດຂໍ້ມູນນີ້ຈະມອບໃຫ້ໜ່ວຍງານທີ່ຮັບຜິດຊອບວຽກງານການວາງແຜນຜັງເມືອງຂອງ ສຍຂ. ເຖິງແມ່ນວ່າ ພະແນກ ຍທຂ ແມ່ນເປັນຄະນະວິຊາການຫຼັກສໍາລັບໂຄງການນີ້ ແຕ່ ພະແນກ ຍທຂ ບໍ່ມີໜ່ວຍງານຮັບຜິດຊອບ GIS ແລະ ຜ່ານການສໍາພາດວ່າແມ່ນເຫັນວ່າ ພະແນກ ຍທຂ ແມ່ນໄດ້ຂໍ້ມູນ GIS ຈາກ ໜ່ວຍງານທີ່ຮັບຜິດຊອບວຽກງານການວາງແຜນຜັງເມືອງຂອງ ສຍຂ ແລະ ພະແນກ ຍທຂ ກໍ່ໃຊ້ຂໍ້ມູນນັ້ນໆ. ດັ່ງນັ້ນ, ການມອບຂຸດຂໍ້ມູນໃຫ້ ສຍຂ ແມ່ນມີຄວາມເໝາະສົມຫຼາຍ ເຊິ່ງເປັນໜ່ວຍງານທີ່ມີພາລະບົດບາດຂອງຜູ້ໃຫ້ບໍລິການຂໍ້ມູນ GIS ໃຫ້ກັບ ພະແນກ ຍທຂ. ນອກຈາກນັ້ນ, ໜ່ວຍງານທີ່ຮັບຜິດຊອບວຽກງານການວາງແຜນຜັງເມືອງຂອງ ສຍຂ ຍັງເປັນຄະນະວິຊາການຂອງໂຄງການແຜນ

ແມ່ບົດຂົນສົ່ງ ປີ 2008 ຂອງ ໄຈກາ ແລະ ເປັນໜ່ວຍງານທີ່ໃຊ້ຂໍ້ມູນ GIS ເຂົ້າໃນວຽກງານປະຈຳວັນ, ສະນັ້ນ, ແນະນຳໃຫ້ມອບຊຸດຂໍ້ມູນສຳລັບໂຄງການນີ້ ໃຫ້ ໜ່ວຍງານຮັບຜິດຊອບວຽກງານການວາງແຜນຜັງເມືອງຂອງ ສຍຂ.

ໝວດທີ 14 ຄຳແນະນຳ

ຄຳແນະນຳສຳລັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນແມ່ບົດນີ້ແມ່ນໄດ້ລະບຸໄວ້ຂ້າງລຸ່ມນີ້:

(1) ການຮັບຮອງເອົາແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງຢ່າງເປັນທາງການ

ແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງສະບັບນີ້ ແມ່ນສ້າງຂຶ້ນໂດຍພິຈາລະນາເຖິງແຜນພັດທະນາຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນໃນອະນາຄົດ ແລະ ຄາດວ່າຈະມີການຂະຫຍາຍຕົວທາງດ້ານເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ທີ່ແນະໃສ່ການປະກອບສ່ວນເຮັດໃຫ້ຕົວເມືອງມີຄວາມກ້າວໜ້າຢ່າງມີຄຸນນະພາບ. ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນແມ່ບົດນີ້ແມ່ນຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີການສະໜອງທຶນຢ່າງຫຼວງຫຼາຍ ແລະ ຄາດວ່າຈະເຮັດໃຫ້ມີຜົນກະທົບທາງລົບທາງດ້ານສັງຄົມທີ່ອາດຈະເກີດຂຶ້ນ ເຊັ່ນ: ການເວັ້ນຄືນທີ່ດິນ. ສະນັ້ນ, ຈຳເປັນຕ້ອງມີຄຳໝັ້ນສັນຍາດ້ານການເມືອງ ແລະ ແນະນຳໃຫ້ປະຕິບັດຕາມຂັ້ນຕອນຮັບຮອງຢ່າງເປັນທາງການ ເພື່ອການອະນຸມັດແຜນແມ່ບົດນີ້. ຂັ້ນຕອນການຮັບຮອງ, ດັ່ງທີ່ໄດ້ອະທິບາຍຜ່ານການສຶກສາຄັ້ງນີ້, ຄວນໄດ້ຮັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຢ່າງຮີບດ່ວນ ແລະ ຕັ້ງໜ້າດຳເນີນໂດຍອົງການຈັດຕັ້ງ ແລະ ພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງ.

(2) ການຮັບປະກັນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທີ່ສະເໜີ

ແຜນແມ່ບົດແມ່ນສຸມໃສ່ການນຳສະເໜີ BRT, ການເພີ່ມທະວີການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ, ການເສີມຂະຫຍາຍວຽກງານຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ, ພ້ອມກັບສະເໜີບັນດາໂຄງການຕ່າງໆເພື່ອບັນລຸເປົ້າໝາຍທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້. ນອກຈາກນັ້ນ, ຍັງເນັ້ນໜັກເຖິງຄວາມສຳຄັນຂອງການລິເລີ່ມທີ່ຈະປ່ຽນພຶດຕິກຳການເດີນທາງຈາກລົດສ່ວນຕົວ ໄປສູ່ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ. ເນື່ອງຈາກໂຄງການເຫຼົ່ານີ້ມີຄວາມສຳຄັນຕໍ່ການບັນລຸເປົ້າໝາຍທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນແຜນແມ່ບົດນີ້, ພວກເຮົາຂໍສະໜັບສະໜູນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຢ່າງຕັ້ງໜ້າຂອງອົງການ ແລະ ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

(3) ການລິເລີ່ມຕົ້ນໂຄງການບຸລິມະສິດໃນເບື້ອງຕົ້ນ

ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນແມ່ບົດ, ເພື່ອຮັບປະກັນງົບປະມານໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດອາດຈະໃຊ້ເວລາດົນກວ່າທີ່ຄາດໄວ້. ເຖິງແມ່ນວ່າຈະເກີນປີທີ່ຄາດການໄວ້ກໍຕາມ ແຕ່ຍ້ອນວ່ານະຄອນຫຼວງວຽງຈັນຍັງສືບຕໍ່ພັດທະນາ ແລະ ກາຍເປັນຕົວເມືອງ ເຊິ່ງເຮັດໃຫ້ການຈັດສັນທີ່ດິນອາດຈະມີຄວາມທ້າທາຍຫຼາຍຂຶ້ນ. ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງແນະນຳໃຫ້ເລີ່ມຈັດຕັ້ງໂຄງການບຸລິມະສິດສູງສຸດເທົ່າທີ່ຈະໄວໄດ້.

(4) ການທົບທວນ ແລະ ປັບປຸງແຜນແມ່ບົດ ໂດຍອີງໃສ່ຄວາມຄືບໜ້າຂອງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

ແຜນແມ່ບົດນີ້ໄດ້ວາງເປົ້າໝາຍໃນປີ 2040, ໂດຍມີເປົ້າໝາຍໄລຍະປີ 2027 (ໄລຍະສັ້ນ) ແລະ 2032 (ໄລຍະກາງ). ຄາດວ່າຜູ້ມີສ່ວນຮ່ວມຈະຕິດຕາມ ແລະ ກວດກາຄວາມຄືບໜ້າຂອງການຈັດຕັ້ງໃນແຕ່ລະໄລຍະ ແລະ ຖ້າຫາກວ່າມີຄວາມຈຳເປັນຕ້ອງມີການປັບປຸງແຜນແມ່ບົດ ແມ່ນຕ້ອງຮັບປະກັນວ່າການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການນັ້ນໆຍັງຈະສືບຕໍ່ດຳເນີນໄປຢ່າງເໝາະສົມ.