

ກະຊວງຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງ

ການນຳໃຊ້ວັດສະດຸທ້ອງຖິ່ນເພື່ອແກ້ໄຂບັນຫາກ່ຽວກັບທາງ
ຊອຍຊົນນະບົດ
ໃນ ສປປລາວ

SEACAP ທາງຊອຍຊົນນະບົດໃນທາງ R 3



ບົດລາຍງານ ພາກທີ 1

ສະຫລຸບຫຍໍ້

ປະຫວັດຄວາມເປັນມາ

ລັດຖະບານ ສປປລາວ ໄດ້ຊຸກຍູ້ແຮງຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງເຮັດໃຫ້ ເສດຖະກິດມີການຂະຫຍາຍໂຕ ແລະ ປະຕິບັດຍຸດທະສາດຫລຸດຜ່ອນຄວາມທຸກຍາກ ໂດຍອີງໃສ່ບັນດາແນວທາງນະໂຍບາຍ, ການຮ່ວມມືລະດັບພາກພື້ນ ແລະ ການພົວພັນຮ່ວມມື 2ຝ່າຍ. ການພັດທະນາ ຂະແໜງຂົວທາງ ຍັງແມ່ນພາກສ່ວນໜຶ່ງທີ່ສຳຄັນໃນຍຸດທະສາດການສ້າງຄວາມເຕີບໂຕທາງດ້ານເສດຖະກິດ ແລະ ຍຸດທະສາດການ ຫລຸດຜ່ອນຄວາມທຸກຍາກ, ຊຶ່ງຂະແໜງຂົວທາງ ມີເປົ້າໝາຍຜ່ານວ່າ ຄວາມທຸກຍາກ, ຂອດຈຳກັດທາງດ້ານສະພາບເສັ້ນທາງຄົມມະນາຄົມ, ຊຶ່ງສ້າງຜົນກະທົບໃຫ້ ແກ່ການນຳໃຊ້ການບໍລິການ ແລະ ການເດີນທາງໄປຕະຫລາດ ຂອງຊຸມຊົນ, ຊຶ່ງສິ່ງຜົນໃຫ້ມີມູນຄ່າການລົງທຶນ ດ້ານຕ່າງໆສູງ, ແຕ່ຜົນໄດ້ຮັບ ຊຳພັດຕໍ່.

ໂຄງການ SEACAP 17 ມີເປົ້າໝາຍເພື່ອກຳນົດໃຫ້ມີປະສິດທິຜົນທາງດ້ານລາຄາ, ສ້າງໃຫ້ໃຫ້ປະຊາຊົນມີສ່ວນຮ່ວມ ໃນການບັບປຸງເສັ້ນທາງສອງລະດູເຂົ້າໄປເຂດຊົນນະບົດທ່າໆໃກສອກຫລີກເຮັດໃຫ້ມີມູນຄ່າຕໍ່ນຳໃຊ້ຂັບພະຍາກອນວັດສະດຸທີ່ມີໃນທ້ອງຖິ່ນ ເຂົ້າໃນການ ບັບປຸງເສັ້ນທາງ. ການທົດລອງຈະປະຕິບັດໃນຊ່ວງທາງທີ່ ADB ໃຫ້ທຶນຊ່ວຍເຫລືອໃນໂຄງການເປີດປະຕູເສດຖະກິດພາກເໜືອ Northern Economic Corridor (NEC) ຕອນທາງທົດລອງຈະເຮັດຢູ່ທາງຊຸມຊົນນະບົດທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ກັບທາງ R3.

ຄວາມຄືບໜ້າ.

ໜ້າວຽກຕົ້ນຕໍທີ່ປະຕິບັດສຳເລັດໃນພາກທີ 1 ແມ່ນການກະກຽມການອອກແບບຂັ້ນເສື້ອທາງເພື່ອທົດລອງ, ມາດຕະຖານ, ຄາດຄະເນມູນຄ່າ ແລະ ຮ່າງແຜນການຜັບກຳຂໍ້ມູນ, ການຝຶກອົບຮົມ ແລະ ຍຸດທະສາດການໂຄສະນາເຜີຍແຜ່. ການອອກແບບຂອງໂຄງການSEACAP ແມ່ນເປັນ ພາກສ່ວນໜຶ່ງ ໃນເອກະສານມາດຕະຖານການປະມູນ ຂອງ ໂຄງການ NEC ໄດ້ສົ່ງໃຫ້ກະຊວງຄຊປກ ໃນເດືອນ ມີນາ 2005.

ກະຊວງ ຄຊປກ ໄດ້ອອກແຈ້ງເຊັນເຂົ້າປະມູນໃນວັນທີ 11, ພຶດສະພາ 2005 ແລະ ມີບົດຮັບແມ່ນ ທີ່ 1 ກໍລະກົດ 2005. ເອກະສານປະມູນໄດ້ເຮັດເປັນ 2 ສະບັບ ມີສະບັບມາດຕະຖານເຕັກນິກ ແລະ ການເງິນ. ເອກະສານ ປະມູນດ້ານເຕັກນິກໄດ້ເປີດແລ້ວ ແລະ ກຳລັງຕີລາຄາ/ປະເມີນຜົນ. ກ່ອນການເປີດເອກະສານປະມູນທາງດ້ານ ການເງິນ ເອກະສານເພີ່ມເຕີມເພື່ອຮວມເອົາຊ່ວງທົດລອງຂອງ SEACAP ໃຫ້ຜູ້ປະມູນທີ່ຄົບຖ້ອນໄຂ, ຜູ້ກ່ຽວຈະໄດ້ສົ່ງເອກະສານປະມູນທາງດ້ານການເງິນຕື່ມອີກ.

ແຜນການ

ການສຶກສາຄົ້ນຄວ້າຕ່າງໆ ຈະປະຕິບັດໃນລະຫວ່າງ ແລະ ຫລັງການກຳສ້າງ ປະສົມປະສານກັບຄວາມເໝາະສົມຂອງ ພະນັກງານພະແນກ ຄຊປກ/ກະຊວງ ຄຊປກ, ລວມທັງການຜັບກຳຂໍ້ມູນ, ຕິດຕາມກວດກາ ແລະ ອື່ນໆ. ການຝຶກອົບຮົມຂອງໂຄງການຈະຈັດຂຶ້ນ ດັ່ງທີ່ສະແດງໃນແຜນວຽກໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 3. ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດທັງໝົດຕ້ອງຮັບປະກັນ ຄວາມສອດຄ່ອງ

ກົມກ່ຽວກັບຈຸດປະສົງ ຂອງ ໂຄງການ ແລະ ເຕັກນິກທີ່ຈະຮັບຮອງໃຊ້ໃນການກໍ່ສ້າງ, ການກວດກາຄຸນນະພາບ, ການຜັບກໍ່ຂໍ້ມູນ ແລະ ການຕິດຕາມກວດກາ.

ການເລືອກຊັ້ນເສື້ອທາງ

ເປົ້າໝາຍຂອງໂຄງການດັ່ງກ່າວນີ້ແມ່ນເພື່ອນຳໃຊ້ໂຄງສ້າງຊັ້ນເສື້ອທາງທີ່ໄດ້ຮັບການພັດທະນາໃນໂຄງການSEACAP ແລະ ນຳໃຊ້ເຂົ້າ ໃນການກຳນົດຕອນທາງທີ່ມີບັນຫາ ໃນເສັ້ນທາງທີ່ໄດ້ຄັດເລືອກເຂົ້າມາໃນໂຄງການ.

ອີງຕາມການລົງກວດກາສະໜາມ ແລະ ການປຶກສາຫາລືກັບ ພະນັກງານ ຂອງກະຊວງ ຄຊປກ ແລະ ສະມາຊິກ ຂອງ ໂຄງການ SEACAP, ຊັ້ນເສື້ອທາງ 8 ປະເພດໄດ້ເລືອກເຂົ້າມາໃຊ້ທົດລອງຢູ່ໃນໂຄງການ. ຊັ້ນເສື້ອທາງ 8 ປະເພດດັ່ງກ່າວນີ້ ໄດ້ຖືກນຳສະເໜີ ແລະ ຮັບຮອງເອົາ ໂດຍພາກສ່ວນຕ່າງໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໃນກອງປະຊຸມສຳມະນາທີ່ຈັດຂຶ້ນຢູ່ວຽງຈັນໃນເດືອນທັນວາປີ2004. ໃນຊັ້ນເສື້ອທາງຕ່າງໆທີ່ຖືກເລືອກ, ໂດຍສະເພາະແມ່ນໄດ້ເຫັນໜ້າໃສ່ການນຳໃຊ້ຊີມັງທີ່ຜະລິດພາຍໃນປະເທດ ແລະ ຍັງໄດ້ເລືອກເອົາ ເຕັກໂນໂລຊີ ຊັ້ນເສື້ອທາງທີ່ໄດ້ຮັບ ການພິສູດຈາກພາກພື້ນ ແລະ ຢູ່ໃນໂລກ, ຊຶ່ງຊັ້ນເສື້ອທາງດັ່ງກ່າວປະກອບມີ, ເຕັກໂນໂລຊີ ໄມ້ໃສ່, Otta seal, ໃຊ້ແຜນກັນຊີມ(Geocells), ການລຽນຫີນດວ້ຍມີ, ການລຽນຫີນ ແລະ ໃຊ້ປູນ-ຊາຍຈອດ(mortared stone), ການປູດວ້ຍກ້ອນເຕັກໂນໂລຊີສຳເລັດຮູບ(concrete paving blocks) ຊັ້ນໜ້າດິນທຳມະຊາດ ເປັນໂຄງສ້າງທາງດ້ານ ວິສະວະກຳ(engineered natural surface).

ຝຶກອົບຮົມ

ການຝຶກອົບຮົມຈະໄດ້ຈັດຂຶ້ນ ແມ່ນເພື່ອເຮັດໃຫ້ຮັບປະກັນການຖ່າຍທອດຄວາມຮູ້ໃຫ້ທຸກລະດັບຢູ່ພາຍໃນແຂວງ. ການຝຶກອົບຮົມ ຈະຈັດໃນຮູບແບບການປະຊຸມ, ສຳມະນາ, ການປຶກສາຫາລືເປັນຈຸ ແລະ ການຝຶກຕົວຈິງ, ຊຶ່ງຈະກວ່ມເອົາປັດໃຈ ແລະ ບັນຫາຕ່າງໆ ໃນການສຶກສາຄົ້ນຄວ້າ, ການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ຂໍ້ຄົງຄ້າງຕ່າງໆທີ່ພົບເຖິງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ວຽກບຸລະນັກສາໃນອານາຄົດ ຂອງ ໂຄງການ.

ຜູ້ຮັບຜົນປະໂຫຍດໃນຍັງບໍ່ທັນຄຸ້ມຄອງເຄື່ອນຍ້າຍຊັ້ນເສື້ອທາງທົດລອງທີ່ໄດ້ນຳສະເໜີ ແລະ ມີຄວາມຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ຮັບການຝຶກອົບຮົມ ເພື່ອຮັບປະກັນ ໃຫ້ຊັ້ນເສື້ອທາງໄດ້ຮັບການກໍ່ສ້າງຖືກວິທີ. ເພື່ອປະຕິບັດໃຫ້ໄດ້ຄືດັ່ງກ່າວນີ້, ພວກເຮົາໄດ້ກຳນົດເອົາຊ່ວງທາງ 100ແມັດ ເປັນຕອນທາງ ໃຊ້ເຂົ້າໃນການຝຶກອົບຮົມສຳລັບແຕ່ລະປະເພດຊັ້ນເສື້ອທາງທີ່ຈະນຳໃຊ້. ຜູ້ຮັບຜົນປະໂຫຍດຈະຕ້ອງໄດ້ຮັບການ ຊັ້ນນຳແລະແຜນນຳຢ່າງໃກ້ຄືນ ກ່ຽວກັບ ເຕັກນິກການກໍ່ສ້າງ ຂອງຊັ້ນເສື້ອທາງທົດລອງ, ເພື່ອຮັບປະກັນວ່າຊັ້ນເສື້ອທາງທົດລອງ ໄດ້ຖືກກໍ່ສ້າງຕາມມາດຕະຖານ ແລະ ມີການຕິດຕາມ ປະມົນຕົວທີ່ຊັດເຈນ, ໃນຕອນທ້າຍຂອງໂຄງການ ກອງປະຊຸມການ ອອກແບບຊັ້ນເສື້ອທາງຈະໄດ້ຈັດຂຶ້ນທົ່ວຽງຈັນ. ກອງປະຊຸມດັ່ງກ່າວນີ້ ຈະເປັນການຖອນຖອດບົດຮຽນຄືນຈາກພາກສ່ວນຕ່າງໆ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ກ່ຽວກັບຍຸດທະສາດ ການອອກແບບຊັ້ນເສື້ອທາງ ແລະ ການກໍ່ສ້າງ.

ການໂຄສະນາເຜີຍແຜ່

ນັ້ນໃນຈຸດປະສົງຕົ້ນຕໍແມ່ນການເຜີຍແຜ່ຂ່າວສານຂໍ້ມູນໂດຍຜ່ານອົງການທາງໃນປະເທດ, ສາກົນ ແລະ ພາກພື້ນ. ເພື່ອເຮັດໃຫ້ຂັ້ນຕອນ ດັ່ງກ່າວນີ້ປະສົບຜົນສໍາເລັດ, ຂ່າວສານຂໍ້ມູນຕ້ອງສາມາດເຂົ້າເຖິງໄດ້ງ່າຍ ແລະ ເປັນກວ້າງສໍາລັບຜູ້ທີ່ສົນໃຈ. ເພື່ອປະຕິບັດສໍາເລັດ ຈຸດປະສົງ ດັ່ງກ່າວນີ້, ຂ່າວສານຂໍ້ມູນ, ຄວາມຄືບໜ້າ ແລະ ຜົນໄດ້ຮັບ ຂອງ ຂັ້ນເລື່ອທາງທິດລອງຈະຕ້ອງໄດ້ແຈກຢາຍ ຜ່ານອົງການຈັດຕັ້ງຕ່າງໆ ລວມທັງຄະນະປະສານງານ SEACAP, TKP, ໜ່ວຍງານ IFG ແລະ ອົງການຜູ້ໃຫ້ທຶນສາກົນອື່ນໆ. ສິ່ງເລົ່ານີ້ສາມາດ ປະຕິບັດສໍາເລັດ ໂດຍຜ່ານ ກອງປະຊຸມສໍາມະນາ, ການພົວພັນ, ການເຮັດຜົນວາລະສານຂ່າວປະຈຳ ແລະ ສ້າງເປັນ websites.

ຂອດຈຳກັດ/ຂໍ້ຄົງຄ້າງ

ມີບາງບັນຫາທີ່ອາດສົ່ງຜົນກະທົບຕໍ່ຜົນໄດ້ຮັບຂອງໂຄງການ, ສິ່ງເລົ່ານີ້ລວມທັງປະສົບປະການຂອງຜູ້ຮັບເໝົາໃນການ ທິດລອງຂັ້ນເລື່ອທາງ ແລະ ປະກອບກັບເຂົ້າເຈົ້າມັກໃຊ້ກິນຈັກເຂົ້າໃນການກໍ່ສ້າງ. ການຝຶກອົບຮົມສໍາລັບຜູ້ຮັບເໝົາທີ່ສະເໜີໃນໂຄງການນີ້ ແລະ ການພົວພັນ ຢ່າງໃກ້ຊິດ ກັບພະນັກງານແຂວງ ແລະ ຊຸມຊົນ ຈະຮັບປະກັນໄດ້ວ່າບັນຫາ ເລົ່ານີ້ໄດ້ຮັບການເອົາໃຈໃສ່ ແລະ ເຕົ້າໂຂ້ຜົນຢ່າງດີ.

ມີຄຳຖາມຕັ້ງຂຶ້ນມາວ່າຈະເກີດຫຍັງຂຶ້ນຖ້າວ່າການທິດລອງຂັ້ນເລື່ອທາງປະສົບຄວາມຫລົ້ມເຫລວ. ຂັ້ນເລື່ອທາງທີ່ໄດ້ເຄີຍທິດລອງ ແລະ ກວດສອບໃນເຂດອາຊີຕາເວັນອອກສຽງໃຕ້ ແລະ ອາຟຣິກາ, ໂດຍການຄຸ້ມສະໜາມ ແລະ ຊ່ວຍເຫລືອຢ່າງໃກ້ຊິດໃຫ້ແກ່ຜູ້ຮັບເໝົາ ໂດຍຜ່ານການຝຶກອົບຮົມຕົວຈິງໃນພາກສະໜາມ, ມາດຕະຖານຂອງການກໍ່ສ້າງຈະຖືກຮັກສາໄວ້ ແລະ ຂັ້ນເລື່ອທາງທີ່ມີຄວາມຍືນຍານ ຈະຖືກກໍ່ສ້າງ. ສິ່ງນີ້ແມ່ນຈະຮັບປະກັນວ່າຂັ້ນເລື່ອທາງທິດລອງ ມີໄລຍະການໃຊ້ງານດົນກວ່າການນຳໃຊ້ຂັ້ນເລື່ອທາງທຶນແຮ່ ແລະ ມີປະສິດທິຜົນທາງດ້ານ ລາຄາ(ຖືກກວ່າ)

ແຜນຕໍ່ໜ້າ

ແຜນວຽກລຸ່ມນີ້ ແມ່ນຈະປະຕິບັດໃນເວລາເລີ່ມຕົ້ນກໍ່ສ້າງ:

- ໃນລະຫວ່າງເດືອນສິງຫາຈະຈັດກອງປະຊຸມເພື່ອສະເໜີໂຄງການຕໍ່ພະນັກງານກະຊວງຄຊປກໃນວົງກວ້າງກວ່າເກົ່າ, ການເຊື່ອເຊີນຈະເຊີນເອົາອົງການຈັດຕັ້ງທາງໃນປະເທດທີ່ມີຄວາມສົນໃຈ ກ່ຽວກັບການ ສຶກສາຄົ້ນຄວ້າ ຂອງໂຄງການ SEACAP ທີ່ສົນໃຈພາກສ່ວນນຶ່ງໃນການເຜີຍແຜ່ຂ່າວສານຂໍ້ມູນ.
- ຫຼັງຈາກການສໍາເລັດການຕີລາຄາການປະຊຸມ, ກະຊວງ ຄຊປກ ຈະອອກຈົດໝາຍຮັບຮອງ ສໍາລັບສັນຍາທາງຊອຍ. ພາຍໃນ 28 ວັນ ຫຼັງຈາກທີ່ໄດ້ຮັບຈົດໝາຍຮັບຮອງ ຜູ້ຮັບເໝົາຈະຕ້ອງສົ່ງແຜນວຽກຂອງຕົນເອງ. ອີງຕາມແຜນວຽກດັ່ງກ່າວ ທາງໂຄງການ ຈະກະກຽມແຜນຈັດວາງວິຊາການຄຸ້ມສະໜາມ.

- ກ່ອນການມອບສະໜາມາກໍ່ສ້າງໃຫ້ຜູ້ຮັບເໝົາ, ການຍົກຍ້າຍ ແລະ ຂໍ້ຄົງຄ້າງຳກຽວກັບຄ່າສິດເຊີຍ ຈະຕ້ອງໄດ້ຮັບການເຕົ້າໄຂ. ພວກເຮົາຈະເຮັດວຽກຢ່າງໃກ້ຊິດກັບຫົວໜ້າໂຄງການ NEC ແລະ ຊ່ຽວຊານທີ່ປຶກສາ ຂອງ Oriental ເພື່ອຮັບປະກັນປະຕິບັດ ໃຫ້ສຳເລັດຕາມຂັ້ນຕອນ, ທັນເວລາ ແລະ ສອດຄ່ອງກັບຄວາມຕ້ອງການ ຂອງ ADB .

ສາລະບານ

1	ຄວາມເປັນມາ.....	9
2	ໂຄງການ ເປີດປະຕູເສດຖະກິດພາກເໜືອ	10
2.1	ການຄຸ້ມຄອງໂຄງການ.....	10
2.2	ການອອກແບບທາງຊອຍ ຂອງNEC	10
2.3	ຄວາມຄືບໜ້າ.....	11
2.4	ຂໍ້ຄົງຄ້າງ	11
3	SEACAP	11
3.1	ຄວາມຄືບໜ້າແລະ ຂອດຈຳກັດ.....	11
3.2	ການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ການວາງແຜນ	13
3.3	ທາງເລືອກໂຄງສ້າງຊັ້ນເສື້ອທາງ	15
3.4	ການອອກແບບຊັ້ນເສື້ອທາງ.....	16
3.5	ການຝຶກອົບຮົມ	22
3.6	ການຄຸ້ມສະໜາມ	22
3.7	ການຍົກຍ້າຍ ແລະ ການເວນຄືນທີ່ດິນ	23
3.8	ສາພາບແວດລ້ອມ.....	23
3.9	ການເກັບກຳຂໍ້ມູນ.....	23
3.10	ການຕິດຕາມກວດກາ.....	26
3.11	ບູລະນະຮັກສາ.....	27
4	ຝຶກອົບຮົມ ແລະ ການທ່າຍທອດຄວາມຮູ້	28
4.1	ຝຶກອົບຮົມ ແລະ ກອງປະຊຸມ.....	28
4.2	ທ່າຍທອດຄວາມຮູ້ ແລະ ການເຜີຍແຜ່ຂ່າວສານຂໍ້ມູນ	29
4.3	ກອງປະຊຸມແລກປ່ຽນຄວາມຮູ້	31
5	ແຜນວຽກ.....	32

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ

1. ແຜນທີ່ຂອບເຂດໂຄງການ
2. ແຜນວາດການຈັດຕັ້ງໂຄງການ
3. ແຜນໜ້າວຽກ
4. ປະໜັດເສັ້ນທາງ
5. ໂຄງສ້າງຊັ້ນເສື້ອທາງທັດລອງ
6. ປະເມີນລາຄາ
7. ຖານຂໍ້ມູນຂອງໂຄງການ
8. ກອງປະຊຸມການແລກປ່ຽນຄວາມຮູ້

ຕາຕະລາງ

ຕາຕະລາງ1 ນິຍາມຊັ້ນຍົກລະດັບ17

ແຜນວາດ

ແຜນວາດ 1 ໂຄງການການຈັດຕັ້ງກະຊວງ ຄຊປກ / SEACAP 13

ແຜນວາດ 2 ສະພາບຕ່າງໆຕາມທາງຊອຍຊົນນະບົດ..... 17

ແຜນວາດ 3 ຕອນທາງທິດລອງ 22

ແຜນວາດ 4 ແຜນການຕິດຕາມກວດກາ Beacons..... 26

ຄຳຊັບໜັ້ຍ ແລະ ຄວາມໝາຍ

ABD	ທະນາຄານພັດທະນາອາຊີ
CRM	ຮູບແບບພັດທະນາທາງຊຸມຊົນ
DCTPC	ພະແນກ ຄຊປກຂປະຈຳແຂວງ
DFID	ກົມສາກົນເພື່ອການພັດທະນາ
DOR	ກົມຂົວທາງ
DRR	ທາງຫລວງເມືອງ ແລະ ທາງຊົນນະບົດ
GOL	ລັດຖະບານ ສປປລາວ
IFG	ກຸ່ມເປົ້າໝາຍ ນາໆຊາດ
IRAP	ການວາງແຜນພັດທະນາທາງຊົນນະບົດ
LBES	ການບຸລະນະຮັກສາທາງໂດຍໃຊ້ແຮງງານຄົນປະສົມປະສານກິນຈັກ
LECS	ການສຳຫລວດລາຍຮັບ ແລະ ລາຍຈ່າຍ
LRD	ພະແນກຄຸ້ມຄອງທາງຊົນນະບົດ
LRN	ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງທ້ອງຖິ່ນ
LSRSP	ໂຄງການທາງລາວຊູແອັດ
LTEC	ທີມີກສາທາງດ້ານວິສະວະກຳຂົວທາງ ລາວ
MCTPC	ກະຊວງ ຄຊປກ
NEC	ປະຕູເສດຖະກິດທາງພາກເໜືອ
NGPES	ຍຸດທະສາດການເຕີບໂຕແຫ່ງຊາດ ແລະ ການຫລຸດຜ່ອນຄວາມທຸກຍາກ
NRN	ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງຫລວງແຫ່ງຊາດ
PRoMMS	ລະບົບຄຸ້ມຄອງບຸລະນະຮັກສາທາງຫລວງແຂວງ
PRTP	ການວາງແຜນພັດທະນາທາງຊຸມຊົນແບບມີສ່ວນຮ່ວມ
RDC	ຄະນະພັດທະນາຄົ້ນຄວ້າ
RI	ບໍລິສັດ Roughton International
RIP	ໂຄງການພັດທະນາໂຄງລ່າງຊົນນະບົດ
RMF	ກອງທຶນທາງ
RMP1	ໂຄງການບຸລະນະຮັກສາທາງ ໄລຍະ 1
RMP2	ໂຄງການບຸລະນະຮັກສາທາງ ໄລຍະ 2
RMS	ລະບົບຄຸ້ມຄອງຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ
SCC	ຄະນະປະສານງານSECAP
SEACAP	ໂຄງການທາງຊຸມຊົນ ອາຊີຕາເວັນອອກສູງໃຕ້ South East Asia Community Access Programme
Sida	ອົງການສາກົນເພື່ອການພັດທະນາ ຂອງ ສະວິເດັນ Swedish International Development Cooperation Agency
TCTI	ສະຖານບັນເທີງອົບຮົມ ຄົມມະນາຄົມ
THIP	ໂຄງການບັບປຸງທາງຫລວງ 3
TKP	ຄູ່ຮ່ວມຄວາມຮູ້ກ່ຽວກັບຂົວທາງ Transport Knowledge Partnership

1 ປະຫວັດຄວາມເປັນມາ

ລັດຖະບານ ສປປລາວ ໄດ້ຊຸກຍູ້ແຮງຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງເຮັດໃຫ້ ເສດຖະກິດມີການຂະຫຍາຍໂຕ ແລະ ປະຕິບັດການ ທຸລະກິດຄວາມທຸກຍາກ ໂດຍອີງໃສ່ບັນດາແນວທາງນະໂຍບາຍ, ການຮ່ວມມືລະດັບພາກພື້ນ ແລະ ການພົວພັນຮ່ວມມື 2 ຝ່າຍ. ການພັດທະນາຂະແໜງຂົວທາງ ຍັງແມ່ນພາກສ່ວນໜຶ່ງທີ່ສຳຄັນໃນຍຸດທະສາດຂ້າງເທິງນັ້ນ. ມີຫລາຍສິ່ງຈະຕ້ອງໄດ້ປະຕິບັດ, ຊຶ່ງຄາດຄະເນວ່າ 90% ຂອງ ຄວາມທຸກຍາກ ໃນ ສປປລາວ ຢູ່ໃນເຂດຊົນນະບົດ ແລະ ຄວາມທຸກຍາກສາຍກ່ຽວພັນກັບ ເສັ້ນທາງຊົນນະບົດທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ກັບໂຄງລ່າງພື້ນຖານ ແລະ ການບໍລິ ການຕ່າງໆ. ຄາດຄະເນ17% ຂອງປະຊາຊົນທີ່ທຸກຍາກທີ່ສຸດ ແມ່ນອາໄສໃນເຂດຊົນນະບົດທ່າງໄກສອກຫລີກ, ໂດຍສະເພາະເຂດທີ່ມີ ໂຄງລ່າງພື້ນຖານຈຳກັດ. ໂດຍສະເພາະແມ່ນບັນດາບ້ານ ຢູ່ເຂດພາກເໜືອຕັ້ງຢູ່ເຂດທ່າງໄກສອກຫລີກ, ບາງບ້ານໃນລະດູແລ້ງບໍ່ມີ ເສັ້ນທາງໄປຫາ ການບໍລິການທາງດ້ານສັງຄົມ. ຕາມການສຶກສາຄົ້ນຄວ້າສາຍພົວພັນ ລະຫວ່າງຄວາມທຸກຍາກ ແລະ ການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງ ຊົນນະບົດ ຂອງ ໂຄງການ ທາງລາວ ຊູແອັດ 1 LSRSP1¹ ຊື່ໃຫ້ເຫັນວ່າ, ບັນດາບ້ານທີ່ມີເສັ້ນທາງໄປຮອດ ໂດຍທົ່ວໄປແມ່ນມີການ ຜະລິດຫລາຍຂຶ້ນກວ່າແຕ່ກ່ອນ, ການໃຊ້ຈ່າຍແຜ່ນຫລາຍຂຶ້ນກວ່າເກົ່າ 3 ເທົ່າ ແລະ ມີຜົນກະທົບດ້ານດີຕໍ່ຂະແໜງສຶກສາ, ສາທາ, ການຄ້າ, ກະສິກຳ, ໂຄງສ້າງ ການນຳໃຊ້ທີ່ດິນ, ແລະ ຄວາມສະເໝີພາບຍັງຊາຍ, ຍິ່ງໄປກ່ວານີ້ ລາຄາການຂົນສົ່ງທຸລະກິດ.

ການມີເສັ້ນທາງເຂົ້າຮອດເຂົ້າເຖິງ ແມ່ນມີຄວາມສຳຄັນໃນການສົ່ງເສີມການພັດທະນາຊົນນະບົດ ແລະ ການພັດທະນາກະສິກຳ ແລະ ກິດຈະກຳຂ້າມເສັ້ນທາງເຂົ້າບໍ່ຮອດເຂົ້າບໍ່ເຖິງ ຈະເປັນອັນສະກັດກັ້ນຊາວນາ, ຊາວສວນ ກັບເຕັກນິກວິທະຍາສາດອັນໃໝ່, ການໄດ້ຮັບ ຂ່າວສານຂໍ້ມູນ ແລະ ການສົ່ງເສີມທາງດ້ານການບໍລິການຕ່າງໆ, ຊຶ່ງເປັນສາເຫດໃຫ້ຕົ້ນທຶນການຜະລິດສູງ ແຕ່ເພິດໄດ້ຮັບຊຸກຍູ້ພັດທະ ຫລື ເປັນການ ເກືອດທຳມະການ ສົ່ງສົມຄຳບ້ອນທ້ອງຕະຫລາດ ແລະ ການນຳໃຊ້ສິນຄ້າທີ່ມີໃນທ້ອງຕະຫລາດ. ເສັ້ນທາງເຂົ້າຮອດ ເຂົ້າເຖິງຍັງມີຄວາມສຳຄັນ ໃນການສ້າງໃຫ້ມີການພັດທະນາໃຫ້ມີວຽກເຮັດງານທຳໃນ ເວລາວ່າງວຽກຈາກ ການຜະລິດ ແລະ ອອກໄປ ຊອກວຽກເຮັດງານທຳນອກບ້ານຕາມ ລະດັບຄວາມຕ້ອງການສິນເຊີງງານ ຂອງຕະຫລາດ ຍ້ອນວ່າເສັ້ນທາງເພີ່ມການເຄື່ອນໄຫ້ງ ຫລື ເດີນທາງໃຫ້ແກ່ປະຊາຊົນຊາວຊົນນະບົດ.

ໂຄງການ SEACAP 17 ມີເປົ້າໝາຍເພື່ອກຳນົດໃຫ້ມີປະສິດທິຜົນທາງດ້ານລາຄາ, ສ້າງໃຫ້ໃຫ້ປະຊາຊົນມີສ່ວນຮ່ວມ ໃນການບັບປຸງ ເສັ້ນທາງສອງລະດູເຂົ້າໄປເຂດຊົນນະບົດທ່າງໄກສອກຫລີກເຮັດໃຫ້ມີມູນຄ່າຕໍ່າ, ນຳໃຊ້ຊັບພະຍາກອນ/ວັດສະດຸທີ່ມີໃນທ້ອງຖິ່ນ ເຂົ້າໃນການບັບປຸງເສັ້ນທາງໃນສປປລາວ. ການທົດລອງຈະປະຕິບັດໃນຊ່ວງທາງ ທີ່ ADB ໃຫ້ທຶນຊ່ວຍເຫລືອ ໂຄງການເປີດປະຕູ ເສດຖະກິດພາກເໜືອ Northern Economic Corridor (NEC) ຕອນທາງທົດລອງຈະເຮັດຢູ່ທາງຊ່ອງຊົນນະບົດທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ກັບທາງ R3ບອນ ທີ່ມີບ້ານທາງກັນ.

ໂຄງການ NEC ຈະບັບປຸງທາງ R3 ຈາກຫວັຍຊາຍຕິດຊາຍແດນໄທ ໄປທາງບໍ່ແຕ້ນຕິດກັບຊາຍແດນຈີນ. ທາງ R 3 ມີຄວາມຍາວ 228 ກມ ຈະໄດ້ຮັບການຍົກລະດັບຈາກທາງເກົ່າທີ່ມີຂັ້ນໜ້າທາງບູຮານເປ່ເພບໍ່ສມາດໄປໄດ້ໃນລະດູຝົນ, ທາງດັ່ງກ່າວມີຄວາມກວ້າງ 7 ແມັດ, ໜ້າທາງແລ່ນປູ, ມີບ່າທາງກວ້າງ 1.5 ແລະ 2.5 ແມັດ. ທະນາຄານພັດທະນາອາຊີຈະໃຫ້ທຶນ ຊ່ວຍເຫລືອ 1/3 ຂອງມູນຄ່າຂອງ ໂຄງການ NEC ຊຶ່ງກວ່າເອົາການກໍ່ສ້າງ 74 ກມ ໃນຊ່ວງເຄັ່ງກາງຂອງຕອນທາງ.

¹ ໂຄງການທາງລາວຊູແອັດ, Sida

ຈຸດປະສົງຂອງການສຶກສາດັ່ງກ່າວນີ້ແມ່ນເພື່ອຂະຫຍາຍວິທີການການກໍ່ສ້າງທາງຊົນນະບົດທີ່ມີໃນປະຈຸບັນນຳໃຊ້ໃນ ສປປລາວ, ນຳໃຊ້ໃນພາກພື້ນອາຊີຕາເວັນອອກສຽງໃຕ້ ແລະ ຢູ່ໃນໂລກ ເຂົ້າໃນຕອນທາງຊົນນະບົດທີ່ມີບັນຫາກ່ຽວກັບສະພາບພູມິປະເທດໃນ ສປປລາວ. ເສັ້ນທາງຊົນນະບົດເລີ່ມນີ້ສາມາດໄປໄດ້ໃນລະດູຝົນ ຍ້ອນຄວາມຫລົ້ມເຫລວ/ເປເຍຂອງຊັ້ນເສັ້ນທາງໃນເວລາອັນສັ້ນ. ການສຶກສາຄົ້ນຄ້ວາດັ່ງກ່າວນີ້ແມ່ນເພື່ອກຳນົດ ປະສິດທິຜົນທາງດ້ານລາຄາ, ວິທີການປັບປຸງເສັ້ນທາງ 2 ລະດູ ເຂົ້າເຂດຊົນນະບົດທຸກ ຍາກ, ໂດຍເຮັດໃຫ້ມີລາຄາຕໍ່າ, ໃຊ້ວັດສະດຸທ້ອງຖິ່ນ ປັບປຸງຕອນທາງທີ່ເປເຍ ແລະ ສ້າງໃຫ້ເສັ້ນທາງຊົນນະບົດມີຄວາມຍືນຍົງ.

2. ໂຄງການ NEC

2.1 ການຄຸ້ມຄອງໂຄງການ

ໂຄງການ NEC ຄຸ້ມຄອງໂດຍກະຊວງ ຄຊປກ ໂດຍຜ່ານຫົວໜ້າໂຄງການ. ກະຊວງ ຄຊປກ ໄດ້ແຕ່ງຕັ້ງບໍລິສັດທີ່ປຶກສາ Oriental ກະ ກຽມການອອກແບບ ສຳລັບໂຄງການທາງຊອຍສຳລັບ NEC ໃນ 3 ເມືອງຄື: ຫວ້ຍຊາຍ, ວຽງພູຄາ ແລະ ຫລວງນ້ຳທາ. ບໍລິສັດ Oriental ຮັບຜິດຊອບວຽກຄຸມສະໜາມທາງຊອຍຢູ່ເມືອງວຽງພູຄາ ແລະ ເມືອງນ້ຳທາ ແລະ ຊວງທາງ R3 ທີ່ ADB ໃຫ້ທຶນຊ່ວຍເຫລືອ. ແລະ ເຂົາເຈົ້າຍັງມີການປະສານງານຮັບຜິດຊອບຮ່ວມກັນໃນຕອນທາງ R3 ໃນ 3 ຊ່ວງ/3 ສັນຍາ ລວມທັງຊວງລັດຖະບານໄທ ແລະ ລັດຖະບານ ສປປຈີນ ໃຫ້ທຶນ.

ໂຄງການ SEACAP ຮັບຜິດຊອບວຽກທາງຊອຍຊົນນະບົດຢູ່ເມືອງຫວ້ຍຊາຍ ແລະ ຈະມີຄວາມຮັບຜິດຊອບໃນການຄຸມວຽກ ສະໜາມຢູ່ເມືອງດັ່ງກ່າວຢ່າງເຕັມສ່ວນ. ຄວາມຮັບຜິດຊອບດັ່ງກ່າວໄດ້ແຈ້ງເປັນທາງການ ບົດບັນທຶກຄວາມເຂົ້າໃຈເຊັ່ນໂດຍ DfID, ADB ແລະ ກະຊວງ ຄຊປກ. ທຸກເລື່ອງທີ່ພົວພັນກັບການຊື້ນຳວຽກສະໜາມ ຂອງ SEACAP ກ່ຽວກັບທາງຊອຍຊົນນະບົດຈະລາ ຍງານເຖິງຫົວໜ້າໂຄງການ NEC.

2.2 ການອອກແບບທາງຊອຍ NEC

ການອອກແບບທາງຊອຍ NEC ແມ່ນອີງຕາມມາດຕະການການອອກແບບທາງທ້ອງຖິ່ນ ຂອງກະຊວງ ຄຊປກ, ຊຶ່ງສະແດງໃຫ້ເຫັນມາດ ຕານທາງດ້ານເລຂາຄະນິດຂອງເສັ້ນທາງ ແລະ ລະບົບລະບາຍນ້ຳ. ສ່ວນການອອກແບບຊັ້ນເສັ້ນທາງແມ່ນອີງຕາມລຸ່ມນີ້:

- ຊັ້ນໜ້າທາງ CBR ≥ 25% ຄວາມໜາ 20 ຊມ
- ຊັ້ນຍົກລະດັບວັດສະດຸເລືອກໃຊ້. CBR ≥ 8%
- ບໍລິມາດການສັນຈອນ < 50 ຄັນ/ມື້

ຄວາມໜາຂອງຊັ້ນເສັ້ນທາງແມ່ນຄິດໄລ່ອີງໃສ່ບໍລິມາດການສັນຈອນ 20 ແລະ ການສູນເສຍນ້ຳແຕ່ປີແມ່ນ 8%. ວິທີການຄິດໄລ່ ຄວາມໜາຂອງຊັ້ນເສັ້ນທາງ ແມ່ນໄດ້ຮັບຮອງເອົາໂດຍກະຊວງ ຄຊປກ ແລະ ADB , ເຖິງແມ່ນໃດກໍ່ຕາມຕາມການຄົ້ນຄວ້າໃນເຂດ ອາຊີຕາເວັນອອກສຽງໃຕ້ ຊຶ່ງໃຫ້ເຫັນວ່າການສູນເສຍຂອງນ້ຳແຕ່ປີແມ່ນແຕ່ລະປີສູງເຖິງ 5 ຊມ ແລະ ເບົາກັບ 25%.

2.3 ຄວາມຄືບໜ້າ

ຊ່ຽວຊານໂຄງການ NEC ສຳເລັດການອອກແບບທາງຊອຍຊົນນະບົດ ແລະ ເອກະສານປະມູນໃນເດືອນກຸມພາ 2005. ເອກະສານ ຕ່າງໄດ້ສົ່ງໃຫ້ ADB ອານຸມັດ ແລະ ເຊັນຮວ່ມປະມູນ ສຳລັບ 3 ສັນຍາທາງຊອຍຊົນນະບົດ ໃນເມືອງຫວ້ຍຊາຍ, ວຽງພູຄາ ແລະ ນ້ຳ ທາໄດ້ລົງປະກາດໃນເດືອນພຶດສະພາ 2005ການຕີລາຄາການປະມູນກຳລັງດຳເນີນຢູ່ ແລະ ຄາດວ່າຈະສຳເລັດໃນທ້າຍເດືອນກໍລະ ກົດ.

2.4 ຂອດຈຳກັດ/ຂໍ້ຄົງຄ້າງ.

ຂອດຈຳກັດກ່ຽວກັບໂຄງການອອກແບບຊັ້ນເສື້ອທາງຂອງ NEC ການເຊາະເຈືອນ ຂອງຊັ້ນເສື້ອທາງ ແລະ ໃນທີ່ສຸດຈະເຮັດໃຫ້ ເສັ້ນທາງຕັດຂາດ. ບັນຫາເລົ່ານີ້ໄດ້ຮັບການແກ້ໄຂໃນ 2 ວິທີ. SEACAP ຈະນຳໃຊ້ຊັ້ນເສື້ອທາງທີ່ມີຄວາມແຂງແຮງທົນທານໃສ່ຕອນ ທາງທີ່ມີຄວາມເນີນຍາວສູງ, ຊຶ່ງຈະຮັກສາສະພາບເສັ້ນທາງໃນເຂດທີ່ມີບັນຫາຈາກທຳມະຊາດໄວ້ໄດ້. ແລະຍັງໄປກວ່ານັ້ນ, ໃນໂຄງ ການສັນຍາການກໍ່ສ້າງ ຂອງ NEC ລວມເອົາການສະໜອງ ກອງວັດສະດຸດິນໄວ້ຕາມແຜນທາງຊອຍຊົນນະບົດ ເພື່ອໃຊ້ໃນການ ບຸລະນະຮັກສາປົກກະຕິໃນອານາຄົດ. ການກອງວັດສະດຸໄວ້ຈະຊ່ວຍໃນການບຸລະນະຮັກສາ ແລະ ການສ້ອມແປງນ້ອຍໃນຕອນທາງ ຊອຍຊົນນະບົດທີ່ມີການສູນເສຍຂອງຊັ້ນເສື້ອທາງ, ຊຶ່ງຈະນຳໃຫ້ມີບັນຫາ. ເພາະສະນັ້ນການພິຈາລະນາເຖິງການອອກແບບຊັ້ນ ເສື້ອທາງ ຂອງຕອນທີ່ຍັງເຫຼືອ ຈະສາມາດຮອງຮັບການສັ່ນຈອນທີ່ມີໄດ້ຢ່າງພຽງພໍ..

ມີຄຳຖາມຕັ້ງຂຶ້ນມາວ່າ ຈະຜິດຫຍັງຂຶ້ນຖ້າວ່າການທົດລອງຊັ້ນເສື້ອທາງປະສົບຄວາມໜ້ອຍ. ການທົດລອງຊັ້ນເສື້ອທາງຂອງ SEACAP ໄດ້ເອົາເຂົ້າໃນສັນຍາ ຂອງ NEC, ຊັ້ນເສື້ອທາງທີ່ໄດ້ ທົດລອງ ແລະ ກວດສອບ ໃນເຂດອາຊີຕາເວັນອອກສ່ຽງໃຕ້ ແລະ ອາຟຣິກາ. ພວກເຮົາຈະບໍ່ທຳການທົດລອງນຳໃຊ້ຊັ້ນເສື້ອທາງທີ່ບໍ່ໄດ້ຮັບການທົດສອບ ແລະ ການອອກແບບທີ່ຍັງຢືນວ່າໃຊ້ໄດ້. ໂດຍການຄຸ້ມສະໜາມ ແລະ ຊ່ວຍເຫຼືອຢ່າງໃກ້ສິດ ໃຫ້ແກ່ຜູ້ຮັບເໝົາ ໂດຍຜ່ານການຝຶກອົບຮົມຕົວຈິງໃນພາກສະໜາມ, ມາດຕະຖານຂອງການກໍ່ສ້າງຈະໄດ້ປະຕິບັດ ແລະ ຈະໄດ້ກໍ່ສ້າງຊັ້ນເສື້ອທາງທີ່ມີຄວາມທົນທານ. ການອອກແບບຂອງຊັ້ນເສື້ອທາງ ຕົ້ນ ຂອງ ໂຄງການ NEC ດັ່ງໃນລາຍລະອຽດ ໃນວັກ 2.2 ມັນບໍ່ແມ່ນຊັ້ນເສື້ອທາງທີ່ມີຄວາມທົນທານ ແລະ ເພາະສະນັ້ນມັນມີ ເຫດຜົນພຽງພໍທີ່ຈະຮັບຮອງເອົາ ຊັ້ນເສື້ອທາງຂອງ ໂຄງການ SEACAP ສິ່ງນີ້ແມ່ນຈະຮັບປະກັນວ່າ ຊັ້ນເສື້ອທາງທົດລອງ ມີອາຍຸການໃຊ້ງານ ດົນກວ່າ ພ້ອມທັງມີປະສິດທິຜົນທາງດ້ານລາຄາທີ່ມີລາຄາຖືກ.

3 ໂຄງການSEACAP

3.1 ຄວາມຄືບໜ້າ ແລະ ຂໍ້ຄົງຄ້າງ

3.1.1 ຄວາມຄືບໜ້າຮອດປະຈຸບັນ

ໜ້າວຽກຕົ້ນຕໍທີ່ປະຕິບັດໃນ ພາກທີ 1 ແມ່ນໄດ້ທົດລອງການອອກແບບຊັ້ນເສື້ອທາງ, ມາດຕະຖານເຕັກນິກ, ປະເມີນລາຄາ, ຮ່າງແຜນ ຜັບກຳຂໍ້ມູນ, ການຝຶກອົບຮົມ ແລະ ຍຸດທະສາດການເຜີຍແຜ່ຂ່າວສານຂໍ້ມູນ, ຊຶ່ງຈະຈັດຕັ້ງປະຕິບັດເປັນສ່ວນໜຶ່ງໃນພາກອື່ນໆຕໍ່ໄປ.

ພາກທີ 2 ການກໍ່ສ້າງທາງຊອຍຊົນນະບົດ ຂອງໂຄງການ SECAP ແລະ ການຜັບກຳຂໍ້ມູນ

ພາກທີ 3 ການວິເຄາະຂໍ້ມູນ

ພາກທີ 4 ການໂຄສະນາເຜີຍແຜ່ຂ່າວສານຂໍ້ມູນ ແລະ ການຝຶກອົບຮົມ

ບົດລາຍງານການອອກແບບ ແລະ ເອກະສານການປະມູນໄດ້ສົ່ງໃຫ້ບໍລິສັດ Roughton International (RI) ໃນທ້າຍເດືອນກຸມພາ 2005. ການອອກແບບຂອງໂຄງການ SEACAP ໄດ້ລວມເຂົ້າໃນເອກະສານປະມູນແລະສິ່ງໃຫ້ກະຊວງ ຄຊປກ ໃນເດືອນມີນາ 2005.

ກະຊວງ ຄຊປກ ໄດ້ແຈ້ງເຊີນ ເຂົ້າຮ່ວມປະມູນໃນວັນທີ 11 ເດືອນພຶດສະພາ 2005 ແລະ ວັນທີ່ບົດຮັບເອກະສານປະມູນ ວັນທີ 1 ກໍລະກົດ 2005. ເວລານັ້ນໂຄງການ SEACAP ຍັງບໍ່ເປັນທາງການເທື່ອສະບັບຕົ້ນຂອງເອກະສານປະມູນ ຂອງໂຄງການ NEC ໄດ້ສົ່ງໃຫ້ຜູ້ຮັບເໝົາ. ເອກະສານການປະມູນໄດ້ສົ່ງເປັນ 2 ສະບັບ ມີ ເອກະສານປະມູນ ເຕັກນິກ ແລະ ການເງິນ. ເອກະສານປະມູນທາງດ້ານເຕັກນິກໄດ້ເປີດຊອງແລ້ວ ແລະ ຢູ່ໃນຂັ້ນຕອນການຕີລາຄາ/ປະເມີນຜົນການປະມູນ. ກ່ອນການເປີດເອກະສານປະມູນທາງດ້ານການເງິນ ເອກະສານເພີ່ມເຕີມ ເພື່ອລວມເອົາຂ່າວທົດລອງຂອງ SEACAP ໃຫ້ຜູ້ປະມູນທີ່ຮັບເງິນໄຂ, ຜູ້ກ່ຽວຈະໄດ້ສົ່ງເອກະສານປະມູນທາງດ້ານການເງິນຕື່ມອີກ.

3.1.2 ຂໍ້ຄົງຄ້າງ

ບໍ່ສາມາດຄາດຄະເນລ່ວງໜ້າໄດ້ວ່າຂັ້ນເສື້ອທາງທົດລອງຈະມີຜົນບາດ, ແຕ່ມີບາງບັນຫາທີ່ມີຄວາມຈຳເປັນຈະຕ້ອງໄດ້ພິຈາລະນາໃນລະຫວ່າງການທົດລອງ. ໃນປະສົບປະການຜ່ານມາຊື້ໃຫ້ເຫັນວ່າຜູ້ຮັບເໝົາບໍ່ມີຄວາມໃຊ້ວິທີການກໍ່ສ້າງທາງດ້ວຍແຮງງານຄົນ, ທີ່ສະແດງໃຫ້ເຫັນໃນໂຄງການບຸລະນະຮັກສາທາງໄລຍະທີ 1 (RMP1²). ໂຄງການບ່ອນທີ່ໃຊ້ແຮງງານຄົນປະສົມປະສານກິນຈັກບໍ່ປະສົບຜົນສຳເລັດ. ຫລາຍໜ້າວຽກ ຂອງການທົດລອງຂັ້ນເສື້ອທາງແມ່ນນຳໃຊ້ວິທີການກໍ່ສ້າງດ້ວຍແຮງງານຄົນ ແລະ ພວກເຮົາຈະເຮັດວຽກຢ່າງໃກ້ສິດກັບຜູ້ຮັບເໝົາ ແລະ ພະແນກ ຄຊປກ ແຂວງເພື່ອຮັບປະກັນໃຫ້ໄດ້ຜົນປະໂຫຍດສູງສຸດໃນການນຳໃຊ້ແຮງງານຂອງຊຸມຊົນເຂົ້າໃນລະຫວ່າງການກໍ່ສ້າງ. ໃນນີ້ຈະລວມທັງຂັ້ນຕອນທີ່ບໍ່ສັບສົນໃຊ້ໃນການສົ່ງເສີມຜົນປະໂຫຍດຂອງວິທີການກໍ່ສ້າງທາງດ້ວຍແຮງງານຄົນໃຫ້ຜູ້ຮັບເໝົາ ແລະ ຊຸມຊົນ ພ້ອມທັງການຝຶກອົບຮົມວິທີການກໍ່ສ້າງທາງດ້ວຍແຮງງານຄົນໄປພ້ອມກັນ.

ເຖິງແມ່ນວ່າຜູ້ຮັບເໝົາພາຍໃນມີປະສົບປະການມາດຕະຖານຂັ້ນເສື້ອທາງບັນເຮ່ ແລະ ຂັ້ນເສື້ອທາງ ອາສະຟາລສ. ພວກມັນບໍ່ມີຄວາມຄ້າຍຄືກັນກັບຂັ້ນເສື້ອທາງທີ່ຈະນຳມາທົດລອງ. ໃນແຕ່ລະຂັ້ນເສື້ອທາງ 100 ແມັດໃດຈະໄດ້ຈັດການຝຶກອົບຮົມໃນການກໍ່ສ້າງ ໂດຍການຊ່ວຍເຫລືອຈາກວິຊາການຂັ້ນສະໜາມເພື່ອຮັບປະກັນວ່າຜູ້ຮັບເໝົາເຂົ້າໃຈເຕັກນິກການກໍ່ສ້າງຕ່າງໆ.

² ໂຄງການບຸລະນະຮັກສາທາງ ໃຫ້ທຶນຊ່ວຍເຫລືອໂດຍທະນາຄານໂລກ

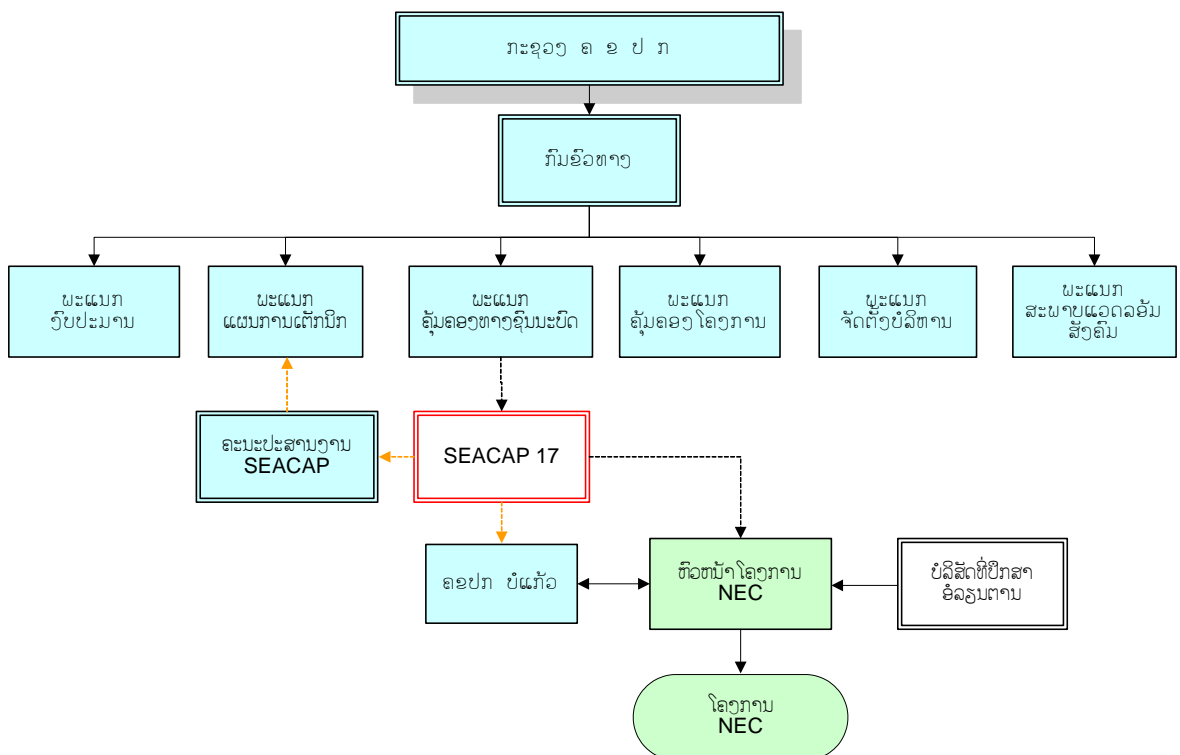
ສະພາບຂອງສະໜາມກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງບໍ່ໄດ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນບັນຫາໃດໆ, ແຕ່ພວກເຮົາຈະສືບຕໍ່ຕິດຕາມກວດກາ ສະພາບ ຕ່າງໆເຊັ່ນ, ຄວາມໝັ້ນຄົງຂອງຕາຝັ່ງ, ຮ່ອງນ້ຳ ແລະ ອື່ນໆ. ໃນລະຫວ່າງການກໍ່ສ້າງເພື່ອຮັບປະກັນໃນມີການກະກຽມວິທີ ການປ້ອງກັນໄວ້.

ລະດູຝົນໃນເຂດພື້ນທີ່ໂຄງການເລີ່ມຈາເດືອນ ມິຖຸນາ ຫາ ເດືອນກັນຍາ, ສຳລັບແຂວງບໍ່ແກ້ວ ເດືອນສີ່ຫາ ແມ່ນເດືອນທີ່ມີ ຝົນຕົກຫລາຍ. ໃນລະດູຝົນ ຜູ້ຮັບເໝົາ ຈະສືບຕໍ່ປະຕິບັດວຽກປົກກະຕິ, ບໍ່ເຮັດວຽກໃນມື້ຝົນຕົກ, ພວກເຮົາຈະຮັບປະກັນໄດ້ວ່າ ການກໍ່ສ້າງຂັ້ນເສື້ອທາງທິດລອງບໍ່ໄດ້ຮັບຜົນກະທົບໃນການກະທຳຂ້າງເທິງດັ່ງກ່າວ ແລະ ການກໍ່ສ້າງຂັ້ນເສື້ອທາງທີ່ບໍ່ສຳເລັດ ສົມບູນເພື່ອໄດ້ຮັບການປ້ອງກັນຢ່າງພຽງພໍໃນລະດູຝົນ.

3.2 ການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ການວາງແຜນ

ໂຄງການແມ່ນປະຕິບັດໂດຍກະຊວງ ຄຂປກ, ໃນແຜນວາດ 1 ສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ ໂຄງການ SEACAP ຈະເຮັດວຽກກັບ ພະແນກຄຸ້ມຄອງທາງຊຸມນະບົດກ່ຽວກັບວຽກຄົ້ນຄວ້າຂອງໂຄງການ ແລະ ຈະເຮັດວຽກນຳພົວພັນໂຄງການ NEC ສຳລັບ ການຄຸ້ມສະໜາມ/ກວດກາສະໜາມ.

ແຜນວາດ1 ໂຄງຮ່າງການຈັດຕັ້ງ ກະຊວງ ຄຂປກ/ໂຄງການ SEACAP



ກະຊວງ ຄຂປກ ໄດ້ກຳນົດໃຫ້ ພະແນກຄຸ້ມຄອງທາງຊຸມນະບົດເປັນຈຸດຕິດຕໍ່ພົວພັນກັບໂຄງການ ແລະ ຮອງພະແນກ ໄດ້ຖື ມອບໝາຍໃຫ້ເປັນຜູ້ປະສານງານໂຄງການ, ນອກຈາກນີ້ ກະຊວງໄດ້ຕັ້ງລະນະປະສານງານໂຄງການ SEACAP, ຊຶ່ງຈະ

ເປັນຈຸດສຸມສຳລັບກິດຈະກຳການຄົ້ນຄວ້າຕ່າງໆ ແລະ ການເຜີຍແຜ່ຂ່າວສານຂໍ້ມູນ. ໃນໜ້າທີ່ດັ່ງກ່າວນີ້ຄະນະປະສານງານຂອງ ໂຄງການ SEACAP ຈະປະກອບສ່ວນອັນມີຄຸນຄ່າຕໍ່ຜົນສຳເລັດຂອງໂຄງການໂດຍການ ສົ່ງເສີມຈຸດປະສົງເປົ້າໝາຍຂອງໂຄງການສິ່ງຕໍ່ໃຫ້ຂຶ້ນເທິງຕັດສິນ ແລະ ຊຸກຍູ້ພະແນກການທີ່ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ.

ການຄຸມສະໜາມວຽກກໍ່ສ້າງຕົວຈິງຈະປະຕິບັດຕາມເອກະສານແນະນຳ ຂອງ ທະນາຄານ ພັດທະນາອາຊີ ADB ແລະ ສິ່ງທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນເອກະສານສັນຍາຕ່າງໆ ຊຶ່ງຈະຮັບຜິດຊອບໂດຍ ຫົວໜ້າໂຄງການ NEC ພ້ອມດຽວກັນນັ້ນ ພະແນກ ຄຊປກ ປະຈຳແຂວງ ບໍ່ແກ້ວຈະເຂົ້າມາມີສ່ວນຮວມໃນບັນຫາຕ່າງໆ, ເຊັ່ນ, ການຈ່າຍຄ່າຊົດເຊີຍ, ການຕິດຕາມກວດກາພາຍຫຼັງການກໍ່ສ້າງ ແລະ ການບູລະນະຮັກສາ. ຄູ່ສັນຍາ Lao Transport Engineering Consult (LTEC) ມີບົດບາດສຳຄັນໃນການຄຸມພາກສາທາລະນະ. ພະນັກງານຄຸມສະໜາມທັງໝົດ ແມ່ນຈະສະໜອງໃຫ້ໂດຍ LTEC ຊຶ່ງແມ່ນບໍລິສັດທີ່ມີປະສົບການໃນການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງໃນ ສປປລາວ.

ວິທີການໃນພາກທີ 2, ການກໍ່ສ້າງ ແລະ ເກັບກຳຂໍ້ມູນ ຈະປະຕິບັດຮ່ວມກັນກັບພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຂ້າງເທິງ ເພື່ອຮັບປະກັນໃຫ້ບັນລຸຈຸດປະສົງຂອງໂຄງການ. ບໍລິສັດທີ່ປຶກສາ(RI's) ມີໜ້າທີ່ຂຶ້ນກັບທີ່ປຶກສາ ແລະ ຕົວແທນຂອງວິສະວະກອນ ຈະຕ້ອງປະຕິບັດຕາມທິດນຳ ແລະ ຂັ້ນຕອນຂອງທະນາຄານພັດທະນາອາຊີ ຕາມທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນບົດບັນທຶກຄວາມເຂົ້າໃຈ, ລວມທັງການກວດກາບໍລິມາດ ແລະ ການຍິ່ງຍືນການເບີກຈ່າຍ, ການຄຸ້ມຄອງສະພາບແວດລ້ອມ, ການຍົກຍ້າຍຖິ່ນຖານ ການຈ່າຍຄ່າຊົດເຊີຍ ແລະ ການລາຍງານ.

ບັນດາໜ້າວຽກຕ່າງໆຂອງການຄົ້ນຄວ້າຈະຈັດຮ່ວມກັນກັບພະນັກງານພະແນກຄຊປກ/ກະຊວງຄຊປກໃນບ່ອນທີ່ເໝາະສົມ, ລວມທັງການເກັບກຳຂໍ້ມູນ ແລະ ການຕິດຕາມກວດກາ ແລະ ອື່ນໆ. ການຝຶກອົບຮົມຈະໄດ້ຈັດຂຶ້ນໃນໄລຍະສຳຄັນຂອງໂຄງການດັ່ງທີ່ສະແດງໃນແຜນວຽກ ໃນເອກະສານອ້ອມທ້າຍ 3. ສິ່ງເຫຼົ່ານີ້ຈະຮັບປະກັນວ່າທຸກພາກສ່ວນທີ່ເຂົ້າຮ່ວມມີຄວາມຄຸ້ມເຄີຍກັບຈຸດປະສົງຂອງໂຄງການ ແລະ ເຕັກນິກທີ່ຮັບຮອງເອົາສຳລັບການກໍ່ສ້າງ, ການກວດກາຄຸນນະພາບ, ການເກັບກຳຂໍ້ມູນ ແລະ ການຕິດຕາມກວດກາ.

ຄະນະປະສານງານໂຄງການປະຊຸມກັນເປັນປະຈຳ, ປະຈຸບັນແມ່ນປະຊຸມກັນທຸກ 3 ເດືອນ. ກອງປະຊຸມດັ່ງກ່າວນີ້ຈະເນັ້ນໜັກໃສ່ໜ້າວຽກການສຶກສາຄົ້ນຄວ້າ ຂອງໂຄງການ ແລະ ຈະເປັນໜ່ວຍງານໂຄສະນາເຜີຍແຜ່ຂ່າວສານພາຍໃນກະຊວງ ແລະ ອົງການຈັດຕັ້ງອື່ນ.

ຄະນະປະສານງານໂຄງການຍັງມີສາຍພົວພັນກັບຄະນະຄົ້ນຄວ້າ ແລະ ພັດທະນາ ຂອງ ພະແນກແຜນການເຕັກນິກ, ແລະ ຈະເປັນພະແນກ ທີ່ເຂົ້າຮ່ວມຢ່າງຕັ້ງໜ້າໃນການວິເຄາະຂໍ້ມູນໃນພາກທີ 3. ຜົນໄດ້ຮັບຂອງການຄົ້ນຄວ້າ ຈະໄດ້ນຳສະເໜີໃນເອກະສານຄູ່ມື ແລະ ເອກະສານແນະນຳ ສຳລັບນຳໃຊ້ໃນໂຄງການຕໍ່ໄປໃນອານາຄົດ. ຄະນະປະສານງານໂຄງການ ແລະ ຄະນະຄົ້ນຄວ້າ ແລະ ພັດທະນາ ຈະເປັນບ່ອນສູນລວມເອົາຜົນໄດ້ຮັບຂອງການສຶກສາຄົ້ນຄວ້າໄວ້ໃນກະຊວງ ຄຊປກ. .

3.3 ບັນດາຂັ້ນເສື້ອທາງ

ອົງຕາມການລົງກວດກາສະໜາມ ແລະ ການປຶກສາກັບພະນັກງານກະຊວງ ຄຊປກ ແລະ ສະມາຊິກ ຂອງ SEACAP ໂຄງສ້າງຂັ້ນເສື້ອທາງຂອງໂຄງການSEACAP ໄດ້ຈັດເຂົ້າເປັນກຸ່ມ ປະກອບມີ 8 ປະເພດ. ຊຶ່ງສະແດງຢູ່ໃນ ບັນຊີຂັ້ນເສື້ອທາງທີ່ສະເໜີໃຊ້ທົດລອງພາຍໃນໂຄງການ ແລະ ໄດ້ສະເໜີ ແລະ ຮັບຮອງເອົາຈາກ ພາກສ່ວນຕ່າງໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ. ໃນກອງປະຊຸມຄັ້ງທຳອິດ ຂອງໂຄງການທີ່ຈັດຂຶ້ນໃນເດືອນທັນວາ, 2004. ຂັ້ນເສື້ອທາງທີ່ເລືອກແມ່ນເໝັນໜັກໃສ່ໂດຍສະເພາະແມ່ນການນຳໃຊ້ຊີມັງທີ່ຜະລິດພາຍໃນ, ແລະ ໄດ້ເລືອກເອົາວິທະຍາການຂັ້ນເສື້ອທາງທີ່ໄດ້ຮັບການພິສູດຈາກພາກພື້ນ ແລະ ຢູ່ໃນ ໂລກ. ຈາກບັນດາຂັ້ນເສື້ອທາງຕ່າງໆທີ່ໄດ້ນຳສະເໜີຕໍ່ກອງປະຊຸມບັນດາຂັ້ນເສື້ອທາງດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ໄດ້ຖືກເລືອກ ເພື່ອໃຫ້ແທດເໝາະກັບ ສະພາບ ແລະ ເງື່ອນໄຂຕ່າງໆ ພາຍໃນທ້ອງຖິ່ນດັ່ງນັ້ນ ຂັ້ນເສື້ອທາງຕ່າງໆ ທີ່ຖືກເລືອກ ຈະຕ້ອງໄດ້ຮັບການ ທົດສອບ.

- **ເຕີງເສີມໄມ້ໃສ່ (Bamboo Reinforced Concrete):** ປະກອບມີຂັ້ນເຕີງ, ໄມ້ໃສ່ຜ່າເປັນກີບ ສາມາດໄວ້ ເທິງຂັ້ນພື້ນທາງທີ່ໄດ້ຢຽບແໜ້ນແລ້ວ. ຂັ້ນໜ້າເຕີງແມ່ນມີຄວາມແຂງແຜ່ນ ແລະ ນັບສາມາດຊຶມຜ່ານໄດ້.
- **ຂັ້ນເສື້ອທາງ ໂອຕາ ຊິລ (Otta Seal):** ໂອຕາຊິລ ປະກອບດ້ວຍຂັ້ນຍືດແໜ້ນ ຕໍ່ມາແມ່ນຂັ້ນຫີນທີ່ຖືກ ຢຽບແໜ້ນເຂົ້າກັບຂັ້ນຍືດແໜ້ນ/ເກາະຕິດ ໂດຍລິດໂລ ຫລື ລິດຂົນສົ່ງທີ່ໜັກ. ຂັ້ນດັ່ງກ່າວນີ້ ມີຄວາມແຕກຕ່າງກັບຂັ້ນປູໜ້າທາງ, ຊຶ່ງຫີນແຮ່ທຸກຂະໜາດຫລື ຫີນຄົບທຸກຂະໜາດແມ່ນ ຖືກນຳໄຊ້ ແທນທີ່ຈະ ນຳໃຊ້ຫີນຄົບຂະໜາດດ່ຽວ. ຜົນສຳເລັດ ຂອງຂັ້ນດັ່ງກ່າວນີ້ແມ່ນຂຶ້ນກັບການ ຢຽບແໜ້ນຂັ້ນຍືດແໜ້ນ ໃຫ້ເຂົ້າກັບຫີນໂດຍ ການຢຽບແໜ້ນ/ໂລຫລາຍໆຄັ້ງ.
- **ໃຊ້ແຜ່ນກັນຊຶ່ມ(Geocell):** ແຜ່ນກັນຊຶ່ມ Geo Cell ໄດ້ຖືກກຳນົດເພື່ອໃຊ້ໃນການທົດລອງ, ຊຶ່ງເອີ້ນວ່າ Hyson Cells (3D Bubble Lock Cells). Hyson Cells ແມ່ນແບບຢາງສາຍໄຍເຮັດຈາກ ແຜ່ນຢາງຊຶ່ງໃຊ້ເປັນຊ່ວງຕໍ່ກ້ອນເບຕົງເທກັບທີ. ແບບຢາງແມ່ນຫລົມ ແລະ ຍັງຄົງຍືດແໜ້ນ ກັບເບຕົງ.
- **ລຽນຫີນດ້ວຍມື້ (Hand Packed Stone):** ການລຽນຫີນດ້ວຍມື້ປະກອບມີການລຽນຂັ້ນຫີນໃຫ່ຍ ແລະ ຈົມຊ່ອງຫວ່າງ ດ້ວຍຫີນທີ່ມີຂະໜາດນ້ອຍກວ່າ. ຊ່ອງຫວ່າງທີ່ຍັງເຫລືອໃຊ້ຊາຍຫລື ດິນລາຕາລິດເພື່ອຍືດ ເຮັດໃຫ້ມີ ຄວາມ ແຂງແຜ່ນແລະ ສາມາດກັນນໍ້າຊຶ່ມຜ່ານໄດ້ເຄື່ອງນຶ່ງ
- **ການລຽນຫີນ ແລະ ໃຊ້ປູນຊາຍຈອດ(Mortared Stone):** ຂັ້ນໜ້າທາງລຽນຫີນ ແລະ ໃຊ້ປູນຊາຍຈອດ, ປະກອບມີຂັ້ນ ຫີນໃຫ່ຍວາງລຽນ ຜັກກັນເພື່ອໃຫ້ຍືດແໜ້ນກັນ, ຊ່ອງຫວ່າງທີ່ຍັງເຫລືອຈະໃຊ້ປູນ-ຊາຍອັດ/ຈອດເພື່ອສ້າງ ເປັນຂັ້ນ ກັນນໍ້າ.

- ການປູດ້ວຍກ້ອນເບຕົງສຳເລັດຮູບ(Concrete Paving Blocks): ກ້ອນເບຕົງສຳເລັດຮູບ ເຮັດຂຶ້ນໂດຍການປະສົມ, ຫີນ, ຊີມັງ, ຊາຍ ແລະ ນໍ້າ. ຫ້າລັງຈາກໂມ້ປະສົມກັນແລ້ວ ເບຕົງຈະຖືກເທລົງໃນແບບ, ພ້ອມທັງສັ່ນສະເທື່ອນ ແລະ ປະໄວ້ໃຫ້ແຂງຕົວ. ຂັ້ນໜ້າທາງດ້ວຍກ້ອນເບຕົງສຳເລັດຮູບ ປະກອບໂດຍການວາງກ້ອນເບຕົງຮຽງຂ້າງກັນ. ຊ່ອງວ່າງລະຫວ່າງກ້ອນເບຕົງຈະຖືກ ອັດດ້ວຍວັດສະດຸທີ່ມີຄວາມລະອຽດ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ໂຄງສ້າງມີຄວາມແຂງແກ່ນ ແລະ ກັນນໍ້າຊຶມຜ່ານໄດ້ 50%.
- ເຮັດໃຫ້ຂັ້ນໜ້າດິນທຳມະຊາດ ມີໂຄງສ້າງທາງດ້ານວິສະວະກຳ(Engineered Natural Surface): ບ່ອນທີ່ມີຂັ້ນ ຍົກລະດັບ ຕົ້າທີ່ມີແລ້ວ ປະກອບມີຫີນແຮ່ທຳມະຊາດ ທີ່ມີຄຸນລັກສະນະຄືກັນກັບຂັ້ນເສື້ອທາງ, ຈະມີຄວາມ ດັນໄປໄດ້ໃນການໃຊ້ເຮັດໂຄງສ້າງຂັ້ນເສື້ອທາງ, ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນຄວາມໜາຂອງວັດສະດຸຈະໃຊ້ເຮັດຂັ້ນເສື້ອທາງ. ໃນບາງກໍລະນີຂັ້ນໜ້າດິນທຳມະຊາດ ສາມາດປັບປຸງຮູບທາງ ແລະ ສາມາດຍຸບແໜ້ນໂດຍທີ່ບໍ່ໄດ້ປົນກັບຫີນແຮ່. ການກວດກາຈະໄດ້ປະຕິບັດໃນລະຫວ່າງ ການກໍ່ສ້າງ, ຈະກຳນົດບ່ອນໃດມີຄວາມດັນໄປໄດ້ໃນການທົດແທນ ຄຸນນະພາບ ໃນການອອກແບບຂັ້ນເສື້ອທາງ.

ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວຂັ້ນເສື້ອທາງປະເພດຕ່າງໆ ແມ່ນສົ່ງເສີມໃຫ້ໃຊ້ວັດສະດຸທ້ອງຖິ່ນຫລາຍເທົ່າທີ່ຈະຫລາຍໄດ້, ໂດຍສະເພາະ ແມ່ນຊີມັງທີ່ຜະລິດໃນ ສປປລາວ. ສຳລັບ Otta seal ແລະ ແຜນກັນຊຶມ Geocell ບໍ່ມີວັດສະດຸນຳເຂົ້າ ແລະ ພວກເຮົາພິຈາລະນາຂັ້ນເສື້ອທາງດັ່ງກ່າວມີຄວາມສຳຄັນພິເສດ, ຊຶ່ງຈະໄດ້ເພີ່ມມູນຄ່າໃນລະຫວ່າງການທົດລອງດັ່ງອະທິບາຍ ໃນຂໍ້ 3.4.6

3.4 ການອອກແບບຂັ້ນເສື້ອທາງ

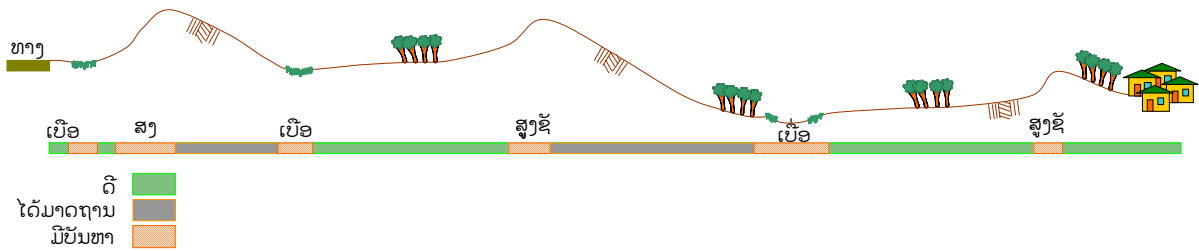
3.4.1 ວິທີການທົ່ວໄປ

ວິທີການມາດຕະຖານການອອກແບບຂັ້ນເສື້ອທາງ ທາງຊອຍຊົນນະບົດ, ແມ່ນເພື່ອນຳໃຊ້ຂັ້ນເສື້ອທາງມາດຕະຖານ ຕະຫລອດຕອນທາງ. ແນວຄວາມຄິດ ຂອງໂຄງການ SEACAP 17 ແມ່ນປະເມີນເງື່ອນໄຂ ແລະ ສະພາບລະອຽດ ຂອງເສັ້ນທາງຊົນນະບົດທີ່ຈະໄດ້ຮັບການກໍ່ສ້າງ ແລະ ນຳໃຊ້ຕ່າງກັນ ສຳລັບໂຄງສ້າງຂັ້ນເສື້ອທາງທີ່ເໝາະສົມ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ ເສັ້ນທາງສົມເຂົ້າ. ມັນເປັນທີ່ເຂົ້າໃຈກັນວ່າ ເສັ້ນທາງສ່ວນໃຫ່ຍຖືກຕັດຂາດຍ້ອນມີບັນຫາໃນຊ່ວງທາງສັ້ນໆໃດນຶ່ງ, ຊຶ່ງເກືອດທ້າມການສັນຈອນ ໃນຕອນທາງດັ່ງກ່າວ. ຊຶ່ງມັນຄືກັນກັບໂຊ້, ຕ່ອງໂຊ້ຕ່ອງ 1 ທີ່ບໍ່ທົນທານເມື່ອຖືກດຶງດ້ວຍ ຄວາມແຮງກໍ່ຈະຂາດ, ຖ້າວ່າຕ່ອງໂຊ້ ທີ່ບໍ່ແຂງແຮງ ແລະ ບໍ່ທົນທານ, ເຮັດໃຫ້ທົນທານຂຶ້ນ ແລະ ສາຍໂຊ້ທົດເສັ້ນ ກໍ່ຈະທົນທານ ແລະ ໃຊ້ງານໄດ້ທົດເສັ້ນ. ເພາະສະນັ້ນໂຄງການດັ່ງກ່າວນີ້ໄດ້ນຳໃຊ້ໂຄງສ້າງຂັ້ນເສື້ອທາງ ທີ່ແກ່ນເໝາະ ກັບສະພາບຄວາມເປັນຈິງທີ່ໄດ້ຮັບການພັດທະນາ ໂດຍ SEACAP ແລະ ໃຊ້ໃນຊ່ວງທາງທີ່ມີບັນຫາ ໃນທາງຊອຍ ຊົນນະບົດ.

ມັນເປັນທີ່ຍອມຮັບກັນວ່າຂັ້ນເສື້ອທາງທີ່ເໝາະສົມນີ້, ຂອນຂ້າງແຜງ ທຽບໃສ່ມາດທະຖານຕ່ຳສຸດ ຂອງ ໂຄງສ້າງ ຂັ້ນເສື້ອທາງຊອຍຊົນນະບົດ, ແຕ່ແນວໃດກໍ່ຕາມ, ຂັ້ນເສື້ອທາງທີ່ອອກແບບປະຈຸບັນ ແມ່ນອອກແບບຜ່ານເພື່ອໄວ້.

ຕາມປົກກະຕິ, ຕົວວັດແທກ ການອອກແບບ ແມ່ນອອກແບບໃສ່ 90 %, ຕົວວັດແທກຂອງການອອກແບບ ແມ່ນຄວາມແຂງຂອງຊັ້ນຍົກລະດັບ(subgrade CBR) . ໝາຍຄວາມວ່າ 90% ອອກແບບເພື່ອໄວ້ ແລະ ອີກ10% ຈະແມ່ນເປີເຊັນບໍ່ສໍາເລັດ/ຫລົ່ມເຫລວ. ໂດຍການແບ່ງຕອນທາງອອກເປັນຊ່ວງສັ້ນໆ, ເປີເຊັນທີ່ສູງສາມາດໃຊ້ເປັນ ປະສິດທິຜົນ ຂອງ ເຕັກນິກການອອກແບບ.

ດັ່ງທີ່ສະແດງໃນຮູບທີ່ 2.



ຮູບ2 ສະພາເສັ້ນທາງຕາມເສັ້ນທາງຊ່ວຍຊົນນະບົດ

ວິທີການດັ່ງກ່າວນີ້ມີຄວາມສໍາຄັນບໍ່ສະເພາະແຕ່ຮັບປະກັນລວງຍາວທາງທີ່ມີບັນຫາ ແລະ ນໍາໃຊ້ໂຄງສ້າງທີ່ມີຄວາມ ທົນທານ, ແຕ່ ຊ່ວຍທີ່ມີຄຸນນະພາບດີ ກໍ່ບໍ່ໄດ້ອອກແບບເກີນ ຫລື ອອກແບບເພື່ອໄວ້

3.4.2 ສະພາບຊັ້ນຍົກລະດັບຢູ່ສະໜາມ(Subgrade Areas)

ເພື່ອເຮັດໃຫ້ການອອກແບບຊັ້ນເສື້ອທາງໄດ້ຮັບຜົນປະໂຫຍດສູງສຸດຕ້ອງເອົາເຂດທີ່ມີຊັ້ນຍົກລະດັບຄືກັນເຂົ້າກັນ. ເມື່ອແບ່ງລະອຽດອາດຈະເຮັດໃຫ້ມີຄວາມສັບສົນໃນເວລາກໍ່ສ້າງ, ເພື່ອຫລີກລ້ຽງຄວາມສັບສົນເຮົາສາມາດແບ່ງເປັນ 3 ປະເພດໃຫຍ່::

ຕາລະລາງ 1 ນິຍາມຂອງຊັ້ນຍົກລະດັບ

➢ ເຂດທີ່ຊັ້ນຍົກລະດັບມີບັນຫາ	ເຂດດັ່ງກ່າວນີ້ເປັນເຂດເນີນສູງ ແລະ ຊັ້ນໜ້າທາງໄດ້ຮັບການ ເຊາະເຈື່ອນ ໃນລະດູຝົນ. ເຂດຮາບພຽງຕໍ່າເປັນເຂດເບື້ອມ, ເປັນເຂດທີ່ມີດິນຊັ້ນຍົກລະດັບ ຄຸນນະພາບຕໍ່າ ແລະ ເປັນເຂດທີ່ລົດມັກຄາໃນລະດູຝົນ.
➢ ເຂດທີ່ຊັ້ນຍົກລະດັບດີ	ເປັນເຂດທີ່ບົວວ່າມີວັດສະດຸທີ່ມີຄຸນນະພາບດີມີຄວາມທົນທານຕໍ່ແຮງກົດ, ມີຮອງລະບາຍນໍ້າດີ ທາງສາມາດໄປໄດ້ຕະຫລອດປີ, ໂດຍທົ່ວໄປເຂດດັ່ງກ່າວແມ່ນຢູ່ເຂດໂນນສູງທີ່ມີຮອງ ລະບາຍນໍ້າດີ, ບ່ອນດັ່ງນີ້ນໍາໃຊ້ໂຄງສ້າງສະວະກໍາຊັ້ນເສື້ອທາງ ຫລື ຊັ້ນທາງໜ້າ ຈະໄດ້ຮັບຜົນ ປະໂຫຍດນ້ອຍຈາກການປະຕິບັດດັ່ງກ່າວ.

- ເຂດທີ່ມີຊັ້ນຍົກລະດັບ ຄຸນນະພາບບໍ່ດີ ລວງຍາວຂອງຕະຫລອດຕອນທາງເກືອບວ່າໄປໄດ້ຕະຫລອດປີແຕ່ວ່າໃນລະດູຝົນຕອນທາງດັງກ່າວ ອາດຈະມີບັນຫາ, ເພາະສະນັ້ນການນຳໃຊ້ບ້ານທາງທີ່ມີລາຄາຕໍ່າຈະເກີດປະໂຫຍດໃນຕອນທາງດັງກ່າວ, ເຂດດັ່ງກ່າວຈະເປັນເຂດຕໍ່າ ແລະ ບາງຄັ້ງຈະຖືກນ້ຳຖ້ວມ ຫລື ເຂດທີ່ໄປຜ່ານເຂດ ທີ່ມີວັດສະດຸຄຸນນະພາບຕໍ່າ, ຊຶ່ງຄວາມແຂງແຂງຈະຫລຸດລົງເວລາປຽບນ້ຳ

ເພາະສະນັ້ນມີ 3 ຂໍ້ທີ່ໃຫ້ພິຈາລະນາຕາມເສັ້ນທາງຊອຍຊົນນະບົດທີ່ໄດ້ສະເໜີເຂົ້າໃນໂຄງການ:

- ສະພາບພູມມິສາດ(ແຫລວທາງທາງນອນ ແລະທາງດັງ)
- ຮ່ອງລະບາຍນ້ຳ
- ສະພາບຂອງຊັ້ນຍົກລະດັບ

ມັນມີຄວາມຈຳເປັນທີ່ຈະພິຈາລະນາເຖິງທໍລະນີສາດ, ພູມສາດ ແລະ ຮ່ອງລະບາຍນ້ຳ ຫລື ຮອຍຊັ້ນຂອງດິນ, ເພື່ອເຮັດໃຫ້ການກຳນົດຄວາມທົນທານໃຊ້ໃນການອອກແບບເໝາະສົມ ສຳລັບຊັ້ນຍົກລະດັບທີ່ມີແລ້ວຢູ່ພາກສະໜາມ. ເພື່ອເຮັດໃຫ້ການອອກແບບຖືກຕາມຂັ້ນຕອນ, ຕ້ອງປະຕິບັດການສຳຫລວດດິນຕາມລວງຍາວຂອງແຫລວທາງ, ເພື່ອກຳນົດຄວາມທົນທານອອກແບບຂອງຊັ້ນຍົກລະດັບ. ແນະນຳວ່າ “ຄວາມໜາ ຂອງ ວັດສະດຸ” ຄວາມທົນທານຂອງ ຊັ້ນຍົກລະດັບກຳນົດສຳລັບທາງຊອຍຊົນນະບົດແມ່ນ 700 ມິນລິແມັດ

ມັນມີຄວາມຈຳເປັນເບິ່ງຄວາມແຕກຕ່າງລະຫວ່າງຄວາມເໝາະສົມ ຫລື ຄວາມບໍ່ເໝາະສົມຂອງດິນເດີມຢູ່ພາກສະໜາມ ແລະ ສະພາບທີ່ໄປຂອງຊັ້ນຍົກລະດັບຢູ່ສະໜາມ. ຊັ້ນດິນເດີມຄວນໄດ້ຮັບການປັບປຸງແຍກຈາກຊັ້ນເສື້ອທາງອອກແບບ. ຕາມທຳມະດາ ຊັ້ນດິນເດີມທີ່ມີຄຸນນະພາບຕໍ່າຈະຖືກຊຸດລອກອອກ ແລະ ປຸງແໜ້ນໂດຍວັດສະດຸທີ່ມີຄວາມໜັ້ນຄົງ.

3.4.3 ມາດຖານຄວາມເນີນ

ທາງຈະຖືກແບ່ງອອກເປັນຊ່ວງຕາມຄວາມຍາວຂອງມັນໂດຍອີງຕາມມາດຖານຄວາມເນີນດັ່ງລຸ່ມນີ້.

ສະພາບພື້ນທີ່	ຄວາມເນີນ
ຮາບພຽງ	>2%
ລະດັບກາງ	2 – 5%
ຊັນ	>5%

ຕາມການສຶກສາຄົ້ນຄວ້າຢູ່ເຂດອາຊີຕາເວັນອອກສຽງໃຕ້, ພົບວ່າການສູນເສຍທົນແຮ່ໃນບ້ານທາງໃນຄວາມເນີນ>4% ແມ່ນຫລາຍ ກວ່າ 50 ມິລິແມັດ ຕໍ່ປີ ແລະ ຂຶ້ນກັບປັດໃຈອື່ນໆ, ເປັນຕົ້ນແມ່ນປະລິມານນ້ຳຝົນ ແລະ ບໍລິມາດການສັ່ນຈອນ. ອີງຕາມຄຸນລັກສະນະຂອງພື້ນທີ່ໂຄງການSEACAPຄວາມເນີນ 5% ແມ່ນຖືອີງຢູ່ໃນຊ່ວງທາງເຂດທີ່ມີຄວາມຊັນ.

3.4.4 ການພິຈາລະນາການກໍ່ສ້າງ

ອີງຕາມໜ້າວຽກຂອງພວກເຮົາ, ພວກເຮົາໄດ້ນຳໃຊ້ຢ່າງເຕັມສ່ວນແບບທາງຂອງໂຄງການ NEC. ພວກເຮົາບໍ່ໄດ້ດັດແປງແຜນລາຍງານ, ຮ່ອງນ້ຳ ແລະ ຕົ້ນເຈື່ອນ ຕາມການອອກແບບຂອງຊຽວຊານ Oriental . ໃນບາງຕອນ ຂອງທາງຊອຍຊົນນະບົດ ຂັ້ນເສື້ອທາງຫຼັກແຮ່ ຂອງ ໂຄງການ NEC ໄດ້ຖືກປຸງແຜ່ນດ້ວຍຂັ້ນເສື້ອທາງທົດລອງ ຂອງ SEACAP. ປະເພດຂັ້ນເສື້ອທາງທີ່ເລືອກມາທົດລອງ ແມ່ນເອົາມາຈາກການນຳສະເໜີໃນກອງປະຊຸມແລກປ່ຽນຄວາມຮູ້ໃນເດືອນທັນວາປີ 2004. ຕັດຂວາງຂອງຂັ້ນເສື້ອທາງຕ່າງໆແມ່ນ ສະແດງຢູ່ໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 5.

ການອອກແບບຂັ້ນເສື້ອທາງມີຄວາມໝາຍຕ່າງກັນ ຂຶ້ນກັບຄວາມແຂງ ຂອງຂັ້ນ ຍົກລະດັບ. ການອອກແບບທາງຊອຍຊົນນະບົດໃນບົດລາຍງານ ຂອງ ໂຄງການNECບໍ່ໄດ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນຜົນການກວດສອບຂັ້ນຍົກລະດັບ, ເພາະສະນັ້ນພວກເຮົາອີງໃສ່ ຄວາມແຂງຕໍ່ສຸດຂອງຂັ້ນຍົກລະດັບເພື່ອອອກແບບ, ອີງຕາມມາດຕະຖານ/ສະເປກຂອງໂຄງການ NEC. ໃນລະຫວ່າງການກໍ່ສ້າງ ມີຄວາມຈຳເປັນຈະໄດ້ກວດສອບທົດລອງ ຂັ້ນຍົກລະດັບ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ຈະແຈ້ງໃນການອອກແບບທົດລອງຂັ້ນເສື້ອທາງ. ການປະຕິບັດ ຄືແນວນີ້ ອາດຈະປະຢັດງົບປະມານ, ບ່ອນທີ່ມີຂັ້ນຍົກລະດັບແຂງກວ່າ ສະເປກກຳນົດໄວ້ .

ຂອງທາງຊົນນະບົດທີ່ຍັງເຫຼືອຈະຖືກກໍ່ສ້າງໂດຍໃຊ້ມາດຕະຖານການອອກແບບຂັ້ນເສື້ອທາງຂອງໂຄງການNEC. ສະເປກວັດສະດຸຂອງຂັ້ນເສື້ອທາງ ຂອງ ໂຄງການ NEC ແມ່ນອີງໃສ່ວັດສະດຸທີ່ມີໃນທ້ອງຖິ່ນ, ທີ່ມີ CBR 25% . ໃນລະຫວ່າງການຕິດຕາມກວດກາ ບາງຊ່ວງ ຂັ້ນເສື້ອທາງຫຼັກແຮ່ບໍ່ມະຊາດຈະຖືກນຳໃຊ້ເພື່ອລົມທຽບກັບຂັ້ນເສື້ອທາງຂອງ SEACAP.

ວິທີການທີ່ຮັບຮອງເອົາແມ່ນໃຊ້ສຳລັບກໍ່ສ້າງຂັ້ນເສື້ອທາງທົດລອງໃນຄວາມຍາວ 400-500ແມັດ. ເພີ່ມຕື່ມ 100ແມັດໃຊ້ສຳລັບຝຶກອົບຮົມ, ສຳລັບແຕ່ລະຂັ້ນເສື້ອທາງ, ຊຶ່ງຜູ້ຮັບເໝົາຈະໄດ້ຮັບຄຳເຕັມນຳ ຢ່າງໃນສິດກ່ຽວກັບແຕ່ກນິກການກໍ່ສ້າງ, ສຳລັບຂັ້ນເສື້ອທາງທົດລອງ. ການປະຕິບັດດັ່ງກ່າວມານີ້ຈະຮັບປະກັນໃຫ້ຂອງທາງທົດລອງໄດ້ຮັບການກໍ່ສ້າງຢ່າງຖືກວິທີ ແລະ ສາມາດ ຕິດຕາມກວດກາ ແລະ ປະເມີນຜົນຢ່າງຖືກຕ້ອງ.

ໂດຍສະເພາະພວກເຮົາຈະຕັ້ງເປົ້າໝາຍໃສ່ເຂດທີ່ມີບັນຫາ, ຊຶ່ງມີຂອດຈຳກັດຕໍ່ເສັ້ນທາງ, ຍ້ອນຂັ້ນຍົກລະດັບ ຫລື ຄວາມເນີນຍາວ. ຈາກການກວດສອບດ້ວຍຕາເປົ່າ, ຊ່ວງທາງໃນເຂດຮາບພຽງຜ່ານເຂດພື້ນທີ່ຕ່ຳ ຈະປະກົດມີບັນຫາຍ້ອນຂັ້ນຍົກລະດັບອ່ອນ ແລະ ຮ່ອງລະບາຍນ້ຳ. ອີງຕາມບັນທຶກຖານໃນວັກ 3.4.3 ພວກເຮົາໄດ້ເລືອກ ຊ່ວງທາງທີ່ມີຄວາມຂັ້ນ, ສຳລັບທົດລອງບ່ອນທີ່ມີ ຄວາມຂັ້ນໃຫ່ຍກວ່າ 5%.

ຕັດຍາວຂອງເສັ້ນທາງໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 4. ສະແດງໃຫ້ເຫັນ ຊ່ວງທາງທີ່ມີ ຄວາມຂັ້ນສູງ ແລະ ຮາບພຽງ, ຈາກບ່ອນນັ້ນບ່ອນທີ່ຈະທົດລອງໄດ້ຖືກກຳນົດ. ຕາມການລາຍງານໃນບົດລາຍງານສະບັບນີ້, ພວກເຮົາບໍ່ໄດ້ຮັບ ບົດລາຍງານກ່ຽວກັບຜົນການ ກວດສອບ ຂັ້ນຍົກລະດັບຈາກຊຽວຊານໂຄງການ NEC.

ບ່ອນທີ່ຈະທົດລອງປະຈຸບັນນີ້ໄດ້ຖືກກຳນົດ. ມີຫລາຍປັດໃຈທີ່ຈະສົ່ງຜົນກະທົບຕໍ່ພື້ນທີ່ທີ່ເລືອກ, ຊຶ່ງຈະຖືກກຳນົດໃນເວລາເລີ່ມສັນຍາ. ສິ່ງດັ່ງກ່າວປະກອບມີ:

- ສະພາບຂອງຊັ້ນຍົກລະດັບ ການກວດສອບໃນລາຍລະອຽດຈະປະຕິບັດໃນເວລາເລີ່ມການກໍ່ສ້າງ, ແລະ ປະກອບກັບການ ກຳນົດພື້ນທີ່ສຳລັບການທົດລອງ(ເທື່ອສຸດທ້າຍ)
- ການຊົດເຊີຍທົດລອງ ປະຈຸບັນບໍ່ມີພື້ນທີ່ໃດໜຶ່ງສຳລັບທົດລອງຕັ້ງຢູ່ບ້ານ ຫລື ເຂດຜະລິດ. ແຕ່ຖ້າມີຄວາມຈຳເປັນເລືອກຊ່ວຍທົດລອງໃໝ່, ຈະເລືອກເພື່ອບໍລິກລ້ຽງ ຫລື ໃຫ້ກະທົບທົດລອງ ແລະ ການຍົກຍ້າຍ ຖິ່ນຖານນ້ອຍທີ່ສຸດ.
- ສະພາບແວດລ້ອມ ທີ່ຕັ້ງປະຈຸບັນຂອງຊ່ວຍທົດລອງບໍ່ເປັນເຂດທີ່ເປັນຜົນສະທ້ອນຕໍ່ສະພາບແວດລ້ອມ, ຖ້າມີການເລືອກໃໝ່ຈະເລືອກບ່ອນທີ່ບໍ່ມີຜົນກະທົບທາງລົບຕໍ່ສະພາບແວດລ້ອມ.

3.4.5 ມາດຕະຖານ/ສະເປກ

ມາດຕະຖານສຳລັບແຕ່ລະຊັ້ນເສື້ອທາງທົດລອງໄດ້ຮັບການພັດທະນາ ຈາກໂຄງການທີ່ຮ້າຍຮືກັນຢູ່ໃນພາກພື້ນ ແລະ ຢູ່ໃນໂລກ. ໃນການສ້າງມາດຕະຖານຂຶ້ນມາ ພວກເຮົາໄດ້ຫລຸດຜ່ອນເຕັກນິກ ແລະ ວິທີການກໍ່ສ້າງທີ່ບໍ່ຮ້າຍຮືກັນອອກ. ເພື່ອມີແຜນຄວາມຄິດ ແລະ ວິທີການໃໝ່ເກີດຂຶ້ນ, ມັນມີຄວາມຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ອະທິບາຍຢ່າງລະມັດລະວັງ, ເພື່ອຮັບປະກັນວ່າກະຊວງ ຄຊປກ ແລະ ຜູ້ຮັບຜິດຊອບເຂົ້າໃຈໃນຫລັກການການອອກແບບ ແລະ ຄວາມຕ້ອງການໃນການກໍ່ສ້າງ.

ມາດຕະຖານໄດ້ຮັບການພັດທະນາຈາກແຫລ່ງຕ່າງໆດັ່ງລຸ່ມນີ້ ແລະ ໄດ້ປັບໃຫ້ແທດເໝາະກັບສະພາບແວດລ້ອມ ແລະ ຕົ້ນໄຂຂອງລາວ:

- ແຜນກັນຊຶ້ມ (Geocell) – ໂດຍ Hyson, ຜູ້ຜະລິດແຜນໃຍກັນຊຶ້ມ
- Otta Seal – ໂດຍການອອກແບບ ແລະ ກໍ່ສ້າງຂອງ Otta Seals, ກະຊວງຄົມມະນາຄົມຂົນສົ່ງຂອງປະເທດ ບອດສະວານາ
- ກ້ອນເບຕົງ(Concrete Block) – ອົງການ ການຂົນສົ່ງ ແລະ ຄົມມະນາຄົມ ຂອງ ອາຟຣິກາໃຕ້ (SATCC)
- ເບຕົງເສັ້ມໄມ້ໃຜ່, ການລຽນຫົດວັຍມີ ແລະ ການລຽນຫີນໂດຍໃຊ້ ປູນ-ຊາຍຈອດ, ໂດຍໂຄງການຊັ້ນໜ້າທາງ ມູນຄ່າຕໍ່າ ຂອງ ປະເທະກຳປູເຈຍ

3.4.6 ການປະເມີນລາຄາ

ການປະເມີນລາຄາໄດ້ເຮັດສະເພາະແຕ່ລະຊັ້ນເສື້ອທາງອອກແບບ. ລາຄາທົ່ວໜ່ວຍໄດ້ແບ່ງອອກອີງຕາມລາຄາປະມູນ ຫລື ຈາກຫລັກການທີ່ໜຶ່ງ, ນຳໃຊ້ປະສົບການຂອງ LTEC ກ່ຽວກັບການກໍ່ສ້າງທາງໃນ ສປປລາວ, ໃນເວລາການກໍ່ສ້າງ ຈະໄດ້ຜັບກຳຂໍ້ມູນ ເພື່ອວາງແຜນແຮງງານ ແລະ ວັດສະດຸທີ່ຈະໃຊ້, ຊຶ່ງຈະໃຊ້ໃນການປະເມີນລາຄາທີ່ຊັດເຈນ ສຳລັບ ສປປລາວ

ມູນຄ່າຂອງຊັ້ນກັນຊື່ມແມ່ນມີມູນຄ່າສູງຍ້ອນມູນຄ່ານຳເຂົ້າ ແລະ Hyson Geocell ແມ່ນຊັບສົມບັດ ຂອງເອກະຊົນ. ຖ້າວ່າຊັ້ນເສື້ອທາງນີ້ມີຄວາມແໜ້ນສົມ, ຈະກວດສວດແຜນໃຍກັນຊື່ມທີ່ມີໃນທ້ອງຖິ່ນ, ຊຶ່ງຈະສາມາດຫລຸດລາຄາ ໄດ້ຫລາຍ ສົມຄວນ, ມູນຄ່າຄາດຄະເນສຳລັບສັນຍາຂອງເມືອງຫວ້ຍຊາຍ 28. 8 ກິໂລແມັດ ແມ່ 983,500 ໂດລາສະຫະລັດ, ຊຶ່ງສົມທຽບກັບລາຄາ ຂອງ ໂຄງການ NEC ຄາດຄະເນແມ່ນ 735,800 ໂດລາ ສະຫະລັດ ມູນຄ່າປະເມີນໄດ້ສົ່ງໃຫ້ກະຊວງ ຄຊປກ ແລະ ADB ອານຸມັດ

ລາຍລະອຽດການປະເມີນມູນຄ່າຢູ່ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 6.

3.4.7 ບັນຫາການອອກແບບ

ຊັ້ນຍົກລະດັບບໍ່ໄດ້ຖືກກວດສອບໃນລະຫວ່າງການອອກແບບ ທາງຊອຍຊົນນະບົດ ຂອງ ໂຄງການ NEC. ທີ່ປຶກສາອອກແບບຂອງໂຄງການNEC ກຳນົດຊັ້ນໜ້າທາງຫີນແຮ່ຊັ້ນດຽວ 200ມິລິແມັດ ເພື່ອກໍ່ສ້າງສູດ ເສັ້ນທາງ ຊອຍຊົນນະບົດ. ໂດຍບໍ່ໄດ້ກວດສອບຊັ້ນຍົກລະດັບ ຂອງ ເສັ້ນທາງດັ່ງກ່າວ, ສະເພາະເສັ້ນທາງດັ່ງກ່າວນີ້ມີຄວາມ ຈຳເປັນຈະຕ້ອງວາງຫລາຍສົມມຸດຕາມ, ໃນການກະກຽມການອອກແບບຊັ້ນເສື້ອທາງຂອງ SEACAP

ໂຄງການNEC ກຳນົດເອົາມາດຕາມ CBR ຕໍ່ສູດ ສຳລັບວັດສະດຸຕັດ ແລະ ຖືມ ສຳລັບການກະກຽມຊັ້ນຍົກລະດັບ. ດັ່ງທີ່ສະຫລຸບໄດ້ດັ່ງນີ້:

ຊັ້ນຍົກລະດັບໃນບ່ອນຕັດອອກ (300ມມ)	ຖ້າ CBR ≥ 5% ອອກແບບແມ່ນ CBR=5%
	ຖ້າ CBR < 5% ປ່ຽນແທນດ້ວຍວັດສະດຸທີ່ມີ CBR ≥ 8%

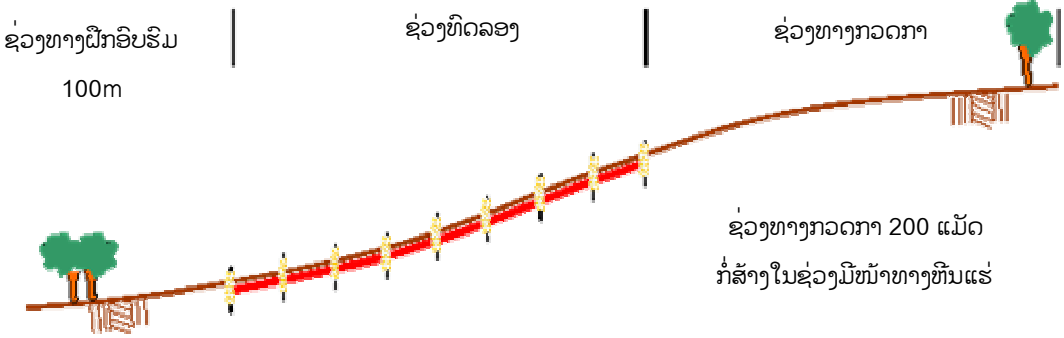
ຖືມຂຶ້ນ (300ມມ)	CBR ≥ 8%
-----------------	----------

ຄວາມຫົນທານຂອງຊັ້ນຍົກລະດັບອອກແບບແມ່ນ CBR=5% ຈະແໜ້ນສົມສຳລັບຊັ້ນຍົກລະດັບທີ່ມີຄວາມຫົນທານຕໍ່າ, ແຕ່ສ່ວນຫລາຍທາງດັ່ງກ່າວອາດຈະອອກແບບຜົນໃນເມື່ອຊັ້ນຍົກລະດັບອາດມີແຂງກ່າຍມາດຕາມຕໍ່ສູດ CBR=5%

ຊັ້ນເສື້ອທາງຂອງ SEACAP ແມ່ນອອກແບບອີງໃສ່ CBR ຂອງຊັ້ນຍົກລະດັບ. ໃນລະຫວ່າງການກໍ່ສ້າງ ລາຍລະອຽດຂອງ ຊັ້ນຍົກລະດັບຈະຖືກກວດສອບ ແລະ ຊັ້ນເສື້ອທາງອອກແບບຈະປ່ຽນແປງຕາມນັ້ນ.

3.5 ຝຶກອົບຮົມ

ຜູ້ຮັບຜົນກະທົບໃນແຜ່ນທີ່ປະສົບປະການໃນການກໍ່ສ້າງບຶກຄາດີ, ເຊັ່ນວຽກດົນ, ໂຄງສ້າງລະບາຍນ້ຳ, ຂັ້ນເສື້ອທາງຫີນແຮ່ ແລະ ຂັ້ນເສື້ອທາງ ອາດສະຜາລ. ແຕ່ພວກເຂົາບໍ່ຄຸນເຄີຍກັບຂັ້ນເສື້ອທາງທົດລອງຈະກໍ່ສ້າງ ແລະ ມີຄວາມຕ້ອງການ ການຝຶກອົບຮົມ ເພື່ອຮັບປະກັນວ່າຂັ້ນເສື້ອທາງກໍ່ສ້າງຢ່າງຖືກຕ້ອງ. ເພື່ອປະຕິບັດໃຫ້ສຳເລັດພວກເຮົາໄດ້ລວມເອົາຊ່ວງ ຝຶກອົບຮົມເຂົ້າໃນການອອກແບບ. ຮູບແບບທີ່ຮັບຮອງເອົາແຜ່ນກໍ່ສ້າງຂັ້ນເສື້ອທາງທົດລອງ ໃນລວງຍາວ 400- 500ແມັດ, ພ້ອມທັງເພີ່ມຊ່ວງຝຶກອົບຮົມ 100ແມັດ ສຳລັບແຕ່ລະປະເພດຂັ້ນເສື້ອທາງ ທີ່ຈະນຳໄປໃຊ້, ຜູ້ຮັບຜົນກະທົບຈະໄດ້ຮັບ ການແນະນຳ ແລະ ຂຶ້ນນຳຢ່າງໃກ້ຊິດກ່ຽວກັບ ແຕ່ການ ການກໍ່ສ້າງຂັ້ນເສື້ອທາງທົດລອງ, ການປະຕິບັດດັ່ງກ່າວນີ້ ຈະຮັບປະກັນວ່າຊ່ວງທາງທົດລອງກໍ່ສ້າງຖືກວິທີ ແລະ ມີການກວດກາ ປະເມີນຜົນຢ່າງຊັດເຈນ..



ແຜນວາດ 2 ຮູບສະແດງຊ່ວງທົດລອງ

ການບູລະນະຮັກສາແຜ່ນອົງປະກອບທີ່ສຳຄັນສຳລັບໂຄງການນີ້ ແລະ ພວກເຮົາຈະຮັບປະກັນວ່າພະນັກງານແຂວງ ແລະ ຊຸມຊົນຈະເຂົ້າໃຈ ແລະ ຄຸນເຄີຍ ກັບການຄຸ້ມຄອງບູລະນະຮັກສາເສັ້ນທາງ ແລະ ໜ້າວຽກທີ່ຈຳເປັນ ເພື່ອຮັບປະກັນວ່າທາງ ໄດ້ຮັບການບູລະນະຮັກສາຕາມຄວາມຈຳເປັນ.

ການຝຶກອົບຮົມຈັດເປັນຫລາຍກອງປະຊຸມກ່ຽວກັບວຽກວາງແຜນບູລະນະຮັກສາ ແລະ ການກໍ່ສ້າງດ້ວຍແຮງງານຄົນ ສຳລັບຂັ້ນເສື້ອທາງ ຂອງ SEACAP. ໃນລະຫວ່າງກອງປະຊຸມພວກເຮົາຈະສຳຫລວດໜ້າວິທີທີ່ຊຸມຊົນ ສາມາດເຮັດວຽກ ຮ່ວມກັບພະແນກ ຄຊປກ ແຂວງ ເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມຍືນຍົງ ໃຫ້ທາງໄປໄດ້ຕະຫລອດປີ.

3.6 ການຄຸ້ມສະໜາມ

ບົດບັນທຶກຄວາມເຂົ້າໃຈລະຫວ່າງ DFID, ADB ແລະ ກະຊວງ ຕ້ອງການໃຫ້ RI ຮັບຜິດຊອບວຽກຂັ້ນສະໜາມທັງໝົດ ສຳລັບສັນຍາວຽກກໍ່ສ້າງຕົວຈິງ ຢູ່ເມືອງຫວ້ຍຊາຍ. ທີມງານຂັ້ນສະໜາມຈະປະກອບດ້ວຍ, ຫົວໜ້າທີມຜູ້ທີ່ເປັນຫົວໜ້າ ວິສະວະກອນ, ຮອງຫົວໜ້າວິສະວະກອນ, ວິສະວະກອນຜູ້ກວດກາພາກສາໜາມ, ວິຊາການວັດສະດຸ ແລະ

ວິຊາການສຳຫລວດ, ແລະ ຍັງມີຊ່ຽວຊານທີ່ປຶກສາໄລຍະສັ້ນກ່ຽວກັບສະພາບແວດລ້ອມ ແລະ ການຍົກຍ້າຍຖິ່ນຖານ, ວິຊາການຂີ້ເຫຍື້ອ, ສະໜາມ ຍົກເວັ້ນຫົວໜ້າ ວິສະວະກອນ ຈະໄດ້ສະໜອງໂດຍ LTEC.

ການຄຸ້ມສະໜາມຈະລວມທັງການຕິດຕາມກວດກາໜ້າວຽກຕ່າງໆປະຈຳວັນ, ການກວດກາຄຸນນະພາບ ແລະ ການລາຍງານ ລວມທັງ ວຽກທີ່ສຳຄັນກ່ຽວກັບການຍົກຍ້າຍຖິ່ນຖານ/ການຊົດເຊີຍທີ່ດິນ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງສະພາບແວດລ້ອມ.

3.7 ການຍົກຍ້າຍ ແລະ ການຊົດເຊີຍທີ່ດິນ

ການກຳສ້າງທາງຊ່ອງຊົນນະບົດປະກອບມີການປັບປຸງທາງເຕົ້າທີ່ມີຄວາມກວ້າງ 4.5 ແມັດລວມທັງປ່າທາງ, ການປັບປຸງສ່ວນໃຫ່ຍ ຈະເຮັດໄປຕາມແຜນລາຍງານເຕົ້າ, ເພາະສະນັ້ນຈຶ່ງບໍ່ມີການຍົກຍ້າຍເຮືອນຊານເກີດຂຶ້ນ, ແຕ່ກໍ່ມີການຊົດເຊີຍດິນ ແລະ ເພີ່ມລະບູກ ນ້ອຍນຶ່ງ, ເພື່ອເຮັດໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບຂັ້ນຕອນຂອງທະນາຄານພັດທະນາອາຊີ ADB, ຊຶ່ງພວກເຮົາຈະ ຍົບທວນຄືນ ແຜນການ ຊົດເຊີຍທີ່ດິນ ແລະ ຄ່າຊົດເຊີຍ, ເພື່ອຮັບປະກັນວ່າເຈົ້າຂອງດິນທັງຫລາຍ ໄດ້ຮັບຄ່າຊົດເຊີຍຢ່າງເຕັມສ່ວນ. ການປະຕິບັດ ຈະປະກອບ ມີການກວດກາເອກະສານຊົດເຊີຍ, ພ້ອມກັບການ ຈັດກອງປະຊຸມຮູ້ບ້ານ, ເພື່ອຮັບປະກັນວ່າບໍ່ໃຫ້ມີບັນຫາຄ່າງຄາ ຫລື ຈົ່ມວ່າກ່ຽວກັບ ຂັ້ນຕອນຕ່າງໆ.

3.8 ສະພາບແວດລ້ອມ

ການຫລຸດຜ່ອນຜົນກະທົບກ່ຽວກັບສະພາບແວດລ້ອມແມ່ນໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນແຜນການຄຸ້ມຄອງສະພາບແວດລ້ອມຂອງ ໂຄງການ ໄດ້ກະກຽມສຳລັບໂຄງການເປີດປະຕູເສດທະກິດທາງພາກເໜືອ NEC ຈະໃຊ້ເຂົ້າໃນທຸກໜ້າວຽກທີ່ຈຳເປັນ, ສຳລັບ ການອອກແບບ, ການເຄື່ອນຍ້າຍ, ການກຳສ້າງ ແລະ ການປະຕິບັດການກຳສ້າງທາງຊ່ອງຊົນນະບົດ, ຊຶ່ງແມ່ນ ພາກສ່ວນນຶ່ງຂອງຄວາມຮັບຜິດຊອບໃນການຊີ້ນຳວຽກສະໜາມ, ແລະ ພວກເຮົາຈະຮັບ ປະກັນວ່າແຜນການຫລຸດຜ່ອນ ຜົນກະທົບທີ່ກຳນົດໄວ້ຢູ່ໃນ EMP ຈະຖືກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ເປັນຢ່າງດີ.

ຜູ້ຮັບເໝົາຈະປະຕິບັດແຜນການການຄຸ້ມຄອງສະພາບແວດລ້ອມອີງໃສ່ EMP ທີ່ກະກຽມໂດຍກະຊວງຄຊປກໂດຍການ ຊ່ວຍເຫລືອ ຂອງຊ່ຽວຊານເພື່ອປະຕິບັດການຫລຸດຜ່ອນຜົນກະທົບ. ແລະ ຜູ້ຮັບເໝົາຈະຕ້ອງເຮັດການຕິດຕາມກວດກາ ດ້ວຍຕົນເອງ, ເພື່ອຮັບ ປະກັນປະສິດທິຜົນຂອງວຽກໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບ ການຫລຸດຜ່ອນຜົນກະທົບກ່ຽວກັບສະພາບແວດລ້ອມ. ການຕິດຕາມກວດກາ ພາກທີ 2, ຈະປະຕິບັດໂດຍ ຊຸມຊົນກ່ຽວກັບສະພາບແວດລ້ອມທີ່ຢູ່ໃກ້ຕົວເຂົ້າເຈົ້າ ແລະ ຈະແຈ້ງໃຫ້ ໂຄງການຊາບກ່ຽວກັບບັນຫາ ສະພາບແວດລ້ອມທີ່ເກີດຈາກໂຄງການ. ໃນຂັ້ນຕອນນີ້ພວກເຮົາຈະພົວພັນຢ່າງໃກ້ສືດ ກັບຜູ້ຮັບເໝົາ ແລະ ກັບຊຸມຊົນເພື່ອຮັບປະກັນ ບັນຫາຕ່າງໆ ແລະ ແກ້ໄຂຢ່າງທັນການ ແລະ ໃນຜ່ານທີ່ຮັບຮອງໄດ້.

3.9 ການຜັບກຳຂໍ້ມູນ

ຂໍ້ມູນທີ່ຕ້ອງການໃນການສຶກສາຄົ້ນຄວ້າປະກອບມີ ຂໍ້ມູນທາງດ້ານເຕັກນິກ ແລະ ຂໍ້ມູນທາງດ້ານສັງຄົມ, ຂໍ້ມູນດັ່ງກ່າວ ຫນ່ວຍງານສຳຫລວດຈະເປັນຜູ້ຜັບກຳ, ຫນ່ວຍງານສຳຫລວດປະກອບມີ, ທີ່ປຶກສາ, ວິຊາການສະໜາມ ແລະ ພະນັກງານ ແຂວງ.

ກອງປະຊຸມເຜີຍອົບຮົມການຜັບກຳຂໍ້ມູນຈະໄດ້ຈັດຂຶ້ນ, ໃນລະຫວ່າງການເລີ່ມຕົ້ນເຮັດວຽກ ຂອງພະນັກງານ ຄຸມສະໜາມ, ເພື່ອຮັບປະກັນວ່າພົນລາມີຄວາມຄຸນເຄີຍກັບຂໍ້ມູນທີ່ຕ້ອງການ ແລະ ຄຸ້ນເຄີຍກັບຈຸດປະສົງຂອງການສຶກສາຄົ້ນຄວ້າ. ກອງປະຊຸມດັ່ງກ່າວນີ້ ຈະເປັນໂອກາດດີໃນການພົບພາບຄືນຂັ້ນຕອນການຜັບກຳຂໍ້ມູນ ແລະ ກະກຽມໃນລາຍລະອຽດ ແຜນການຜັບກຳຂໍ້ມູນ.

ລາຍລະອຽດຂອງຂໍ້ມູນທີ່ຕ້ອງການປະກອບມີດັ່ງລຸ່ມນີ້:

3.9.1 ຂໍ້ມູນກ່ອນການກໍ່ສ້າງ

ເພື່ອກະກຽມເອກະສານແຜນນຳກ່ຽວກັບແບບຟອມ ຂໍ້ມູນການທົດລອງຊັ້ນເສື້ອທາງ, ມັນມີຄວາມຈຳເປັນຕ້ອງຮູ້ຂໍ້ມູນທາງຕົກທັມແລ້ວ. ຂໍ້ມູນທີ່ຕ້ອງການແມ່ນໃຊ້ເພື່ອຕັດສິນໃຈເລືອກຊັ້ນເສື້ອທາງເພື່ອກໍ່ສ້າງ, ຂໍ້ມູນປະກອບມີດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

- ການປະເມີນຊັ້ນຍົກລະດັບ
- ເລວທາງທາງຕັ້ງ ແລະ ທາງນອນ
- ນ້ຳໄຕ້ດິນ ແລະ ຮ່ອງລະບາຍນ້ຳທາງຂວາງ
- ໄລຍະທາງຈາກທາງຫຼັກທາງໃຫ່ຍ;
- ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງທີ່ມີ ແລະ ໄລຍະທາງ
- ບໍລິມາການສັນຈອນ

ສ່ວນຫລາຍຂໍ້ມູນດັ່ງກ່າວນີ້ແມ່ນມີແລ້ວ. ຂໍ້ມູນທີ່ແມ່ນອນກ່ຽວກັບຊັ້ນຍົກລະດັບຍັງບໍ່ທັນມີໃນບົດລາຍງານການອອກແບບຂອງໂຄງການ NEC ແລະ ຈະໄດ້ເລີ່ມຜັບກຳຂໍ້ມູນໃນເວລາກາເລີ່ມຕົ້ນກໍ່ສ້າງ, ເມື່ອມີເຄື່ອງທົດລອງມາເຖິງສະໜາມແລ້ວ. ໃນເວລານີ້ພວກເຮົາຈະພົບພາບຄືນຊ່ວຍທາງທີ່ຈະທົດລອງ ແລະ ອອກແບບຕາມ CBR ຂອງຊັ້ນຍົກລະດັບຕົວຈິງ.

3.9.2 ຂໍ້ມູນການກໍ່ສ້າງ

ລາຍລະອຽດ ຂອງ ຂໍ້ມູນຈະໄດ້ຜັບກຳໃນລະຫວ່າງການກໍ່ສ້າງປະກອບມີຄຸນນະພາບຂອງວັດສະດຸ ແລະ ຄຸນນະພາບ ຂອງວຽກທີ່ປະຕິບັດ, ແຮງງານ, ກົນຈັກ ແລະ ວັດສະດຸທີ່ໃຊ້, ເວລາການກໍ່ສ້າງ ແລະ ອື່ນໆ. ເພື່ອຕອບສະໜອງຂໍ້ມູນທີ່ຈຳເປັນໃນການກໍ່ສ້າງຊັ້ນເສື້ອທາງ ແລະ ວິທີກໍ່ສ້າງ.

ຂໍ້ມູນສ່ວນໃຫ່ຍຕ້ອງການໃຊ້ໃນມາດຕະຖານ/ສະເປກ, ຄຳແຜນນຳລະອຽດໃນການຜັບກຳຂໍ້ມູນອື່ນໆຈະສະໜອງໃຫ້ພະນັກງານຄຸ້ມສະໜາມເພື່ອໃຫ້ຮັບປະກັນໄດ້ຂໍ້ມູນທີ່ມີຄຸນນະພາບ.

ມາດຕະຖານການອອກແບບໃນໂຄງການ NEC ໄດ້ໃຫ້ຂໍ້ມູນພຽງພໍສຳລັບການກວດກາວຽກສຳລັບທາງຊອຍຊີນນະບົດ. ເພື່ອເຮັດໃຫ້ມີຂໍ້ມູນພຽງພໍສຳລັບວຽກສຶກສາຄົ້ນຄວ້າຂອງໂຄງການ, ການທົດລອງເອົາຂໍ້ມູນຈະໄດ້ປະຕິບັດຢູ່ຊ່ວຍທາງ

ທິດລອງໃນເວລາກໍ່ສ້າງ, ການທົດລອງດັ່ງກ່າວແມ່ນຢູ່ໃນໜ້າວຽກປົກກະຕິຂອງການທົດວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ ແລະ ຈະບໍ່ມີຄວາມ ຕ້ອງການຊ່ວຍຊານວິສະວະກອນສະເພາະດ້ານວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ..

3.9.3 ຂໍ້ມູນເສດຖະກິດສັງຄົມ

ຂໍ້ມູນສະພາບທົ່ວໄປຂອງແຂວງ,ສະແດງໃຫ້ເຫັນສະພາບເສດຖະກິດຂອງຊຸມຊົນຊາວຊົນນະບົດ.ແຕ່ຂໍ້ມູນສະເພາະແມ່ນມີ ຄວາມ ຕ້ອງການເພື່ອກຳນົດບັນຫາກ່ຽວກັບເສັ້ນທາງສະເພາະທີ່ຊຸມຊົນກຳລັງປະເຊີນໜ້າຢູ່ ແລະ ຜົນປະໂຫຍດທີ່ຈະໄດ້ຮັບ ຈາກການກໍ່ສ້າງ ເສັ້ນທາງແບບຍືນຍົງ.

ໂຄງການບໍ່ອາດໃຫ້ຜົນກຳໜ້າຂໍ້ມູນທາງດ້ານເສດຖະກິດສັງຄົມອອ້ຍຕອ້ຍ, ຊຶ່ງເຄີຍເຮັດໃນໂຄງການ (IRAP), ແຕ່ບາງຂໍ້ມູນ ສາມາດເອົາໄດ້ຈາກຊ່ວຍຊານທາງດ້ານສັງຄົມ/ຊ່ວຍຊານສະເພາະດ້ານການຍົກຍ້າຍຖິ່ນຖານໃນເວລາກໍ່ສ້າງ, ຂໍ້ມູນດັ່ງກ່າວ ປະກອບມີດັ່ງລຸ່ມນີ້:

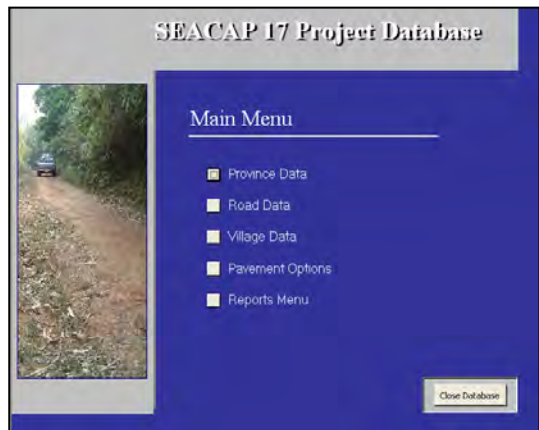
- ທີ່ຕັ້ງຂອງບ້ານ(ໄລຍະທາງຈາກເສັ້ນທາງຫຼັກ)
- ການບໍລິການທີ່ມີພາຍໃນບ້ານ
- ຈຳນວນປະຊາກອນ
- ໄລຍະທາງເດີນທາງໄປຫາການບໍລິການນອກບ້ານ(ສາທາ,ສຶກສາ ແລະ ຕະຫລາດ)
- ປະເພດການຂົນສົ່ງ, ຈຳນວນຖົງວ, ແລະ ເວລາການເດີນທາງໃນລະດູແລ້ງ ແລະ ລະດູຝົນ
- ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບຂອດຈຳກັດກ່ຽວກັບເສັ້ນທາງທາງ

3.9.4 ຖານຂໍ້ມູນ

ເພື່ອຜັບຮັກສາ ແລະ ວິເຄາະຂໍ້ມູນຂອງໂຄງການ, ຖານຂໍ້ມູນໄດ້ສ້າງຂຶ້ນໂດຍໃຊ້Microsoft Access. ຖານຂໍ້ມູນ ໄດ້ອອກແບບ ງ່າຍດ່າຍສຳລັບໃຊ້ ແລະ ເປັນເຈົ້າຂອງໂດຍກະຊວງ ຄຊປກ.

ຖານຂໍ້ມູນໄດ້ອອກແບບສະເພາະແຕ່ຂໍ້ມູນທີ່ຕ້ອງການ ແລະ ໄດ້ກຳນົດ ໄວ້ແລ້ວ. ຫຼັງຈາກໄດ້ປຶກສາຫາລືກັບ ຊ່ວຍຊານ ທາງດ້ານສັງຄົມ/ ການຍົກຍ້າຍຖິ່ນຖານ, ຖານຂໍ້ມູນຈະໄດ້ຮັບ

ການປັບປຸງເມື່ອມີຄວາມ ຕ້ອງການຜັບກຳຂໍ້ມູນເພີ່ມ. ຮູບແບບການວິເຄາະຂໍ້ມູນ ແລະ ການລາຍງານຈະໄດ້ ພັດທະນາຂຶ້ນອີງຕາມການປຶກສາຫາລືກັບກະຊວງ ຄຊປກ, ຊ່ວຍຊານທາງດ້ານສັງຄົມ/ການຍົກຍ້າຍຖິ່ນຖານ ແລະ ຊ່ວຍຊານຊັ້ນເສື້ອທາງ.



ຫ້ອງການທີ່ຈະຮັບຜິດຊອບຖານຂໍ້ມູນແມ່ນ ຫ້ອງການທີ່ຮັບຜິດຊອບວຽກສຶກສາຄົ້ນຄວ້າຂອງກະຊວງ. ການປະຕິບັດ ຄື່ອງກ່າວນີ້ ຈະເຮັດໃຫ້ມີຄວາມສະດວກໃນການວິເຄາະ ແລະ ເຜີຍແຜ່ຂ່າວສານຂໍ້ມູນ ຂອງໂຄງການ. ແລະ ມັນຍັງຈະເຮັດໃຫ້ຂໍ້ມູນໄດ້ນຳໃຊ້ ແລະ ຂະຫຍາຍອອກໄປໃຊ້ໃນໂຄງການອື່ນໆ. ແລະ ຖ້າມີຄວາມຈຳເປັນ ຖານຂໍ້ມູນຈະໄດ້ຮັບການປັບປຸງ ແລະ ເພີ່ມເຂົ້າຕາມຄວາມຕ້ອງ ການ ຂອງວຽກງານຄົ້ນຄວ້າ. ໃນເວລານີ້ ດຣ ໄມສິ ວຽງວິໄລ, ຫົວໜ້າຄະນະຄົ້ນຄວ້າ ແລະ ພັດທະນາ ແລະ ເປັນຄະນະປະສານງານໂຄງການຈະຄຸ້ມຄອງຖານຂໍ້ມູນ. ໃນໄລຍະຕໍ່ໜ້າ ຈະມີການທົບທວນຄືນ, ກ່ຽວກັບການສ້າງຖານຂໍ້ມູນ ຢູ່ໃນກົງຈັກການຈັດຕັ້ງຂອງ ກະຊວງ ຄຊປກ.

ຕົວເລືອກຖານຂໍ້ມູນແມ່ນສະແດງໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ .7

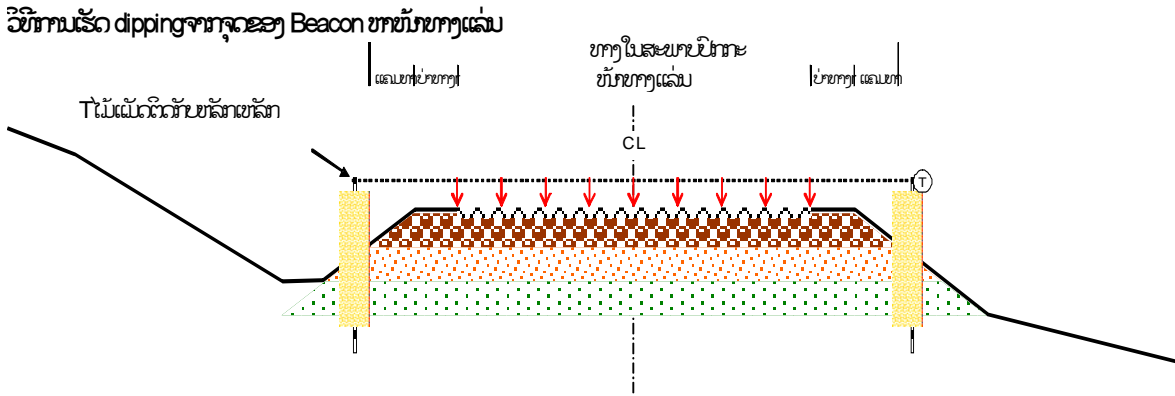
3.10 ການຕິດຕາມກວດກາ

ເພື່ອວັດແທກການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດທາງຊອຍຊົນນະບົດວິທີຕິດຕາມກວດກາດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ໄດ້ຖືກສະເໜີໃຫ້ນຳໃຊ້.

3.10.1 ການຕິດຕາມກວດກາຫລັງການກໍ່ສ້າງ.

ໃນລະຫວ່າງການກໍ່ສ້າງຈະຕິດຕັ້ງເຄື່ອງມື ຕິດຕາມກວດກາ(beacon).ໃນທຸກໄລຍະ10ແມັດ ຂອງຕອນທາງທົດລອງ. ການປະຕິບັດ ຄືແນວນີ້ຈະເປັນຈຸດອ້າງອີງໃນການຕິດຕາມກວດກາຫລັງຈາກການກໍ່ສ້າງສຳເລັດ. ການແບ່ງຕອນທາງ ທົດລອງເປັນຕອນ"block" ສຳລັບຕິດຕາມກວດກາ, ແຕ່ລະຕອນຈະຖືກໝາຍ, ແຕ້ມ ແລະ ຖ່າຍຮູບ ຄວາມເສຍຫາຍ ຂອງຂັ້ນເສຍທາງທີ່ເປັນຄືນ(distress). ຮູບແບບດັ່ງກ່າວນີ້ ຈະສົມບູນໃນເວລາການກໍ່ສ້າງຕອນທາງທົດລອງ. ວິທີການວັດແທກຄວາມເສຍຫາຍທີ່ເກີດຈາກຄອງລໍ້(rutting) ແລະ ການສູນເສຍ/ເປ່ເປັນໜ້າທາງແລ່ນ ຈະຖືກວັດແທກ ດ້ວຍ 'dipping -ການສູນເສຍຂັ້ນໜ້າທາງແລ່ນ' ທີ່ສະແດງໃຫ້ເຫັນໃນ ແຜນວາດ 4:

ແຜນວາດ 3 ການຕິດຕາມກວດກາໂດຍໃຊ້ Beacons



ການຕິດຕາມກວດກາທີ່ສະເໜີລຸ່ມນີ້ ສະເໜີໃຫ້ປະຕິບັດ 2 ເທື່ອຕໍ່ປີປະຕິບັດກ່ອນ ແລະ ຫລັງເຝີນ:

- ການກວດກາດ້ວຍຕາເປົ່າ ລວມທັງການ ສັງເກດພາບ ແລະ ການຖ່າຍຮູບແຕ່ລະຕອນທາງ(Block)

- ການວັດແທກໜ້າທາງແລ່ນສົມທຽບໃສ່ beacons;
- ການວັດແທກຄ່ອງລໍ້ທີ່ເກີດຢູ່ເທິງໜ້າທາງແລ່ນໂດຍໃຊ້ເຫລັກຊີ້(a standard straight edge);
- ການວັດແທກຄວາມຫລຸບໂນນໂດຍໃຊ້ MERLIN;
- ການກວດສອບວັດສະດຸຊັ້ນໜ້າທາງ(sand patch), ຕາມຄວາມຈຳເປັນ;
- ການກວດສອບຄວາມກົງ ພາຍໃຕ້ນ້ຳໜັກມາດຕະຖານ, ລວມທັງຄວາມກົງເປັນຮູບຖວຍ(deflection bowl), ຕາມຄວາມຈຳເປັນ ;
- ກວດສອບລັດສະໝີໂຄ້ງພາຍໃຕ້ນ້ຳໜັກມາດຕະຖານ, ຕາມຄວາມຈຳເປັນ
- ການຕິດຕາມໂດຍໃຊ້ເຄື່ອງ Keros Prima 100 Portable FWD, ຕາມຄວາມຈຳເປັນ.

ນອກຈາກ ຊັ້ນເສື້ອທາງທົດລອງຂອງຊ່ວງທາງທົດລອງແລ້ວ, ຊັ້ນເສື້ອທາງຂອງໂຄງການ NEC ກໍ່ຈະຖືກຕິດຕາມ ແລະ ກວດສອບດ້ວຍວິທີທີ່ຄ້າຍຄືກັນເພື່ອກວດສອບ ແລະ ວິເຄາະການກໍ່ສ້າງຊັ້ນເສື້ອທາງຂອງໂຄງການ SEACAP.

3.11 ການບູລະນະຮັກສາ

ການບູລະນະຮັກສາແມ່ນບັນຫາສຳຄັນຂອງກະຊວງຄຂປກ ແລະ ເປັນຍຸດທະສາດ ຂອງ ໂລກທີ່ປະຕິບັດຜ່ານ ທະນາຄານໂລກ ແລະ ໂຄງການທີ່ໄດ້ຮັບທຶນຊ່ວຍເຫລືອຈາກອົງການ Sida, ເພື່ອປະຕິບັດໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບຍຸດທະສາດ ການບູລະນະຮັກສາທາງຂອງກະຊວງ ຄຂປກ, ພວກເຮົາຈະກະກຽມແຜນບູລະນະຮັກສາປົກກະຕິສຳລັບໂຄງການທາງ ເມືອງຫວ້ຍຊາຍ. ເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກ ໃຫ້ວຽກດັ່ງກ່າວ ພວກເຮົາສະເໜີໃຊ້ລະບົບຄຸ້ມຄອງຂັບສົມບັດທາງ ຂອງRoughtonInternational'sທີ່ເອີ້ນວ່າ ROMAPS. ROMAPS ຜ່ານມາໄດ້ນຳສະເໜີຕໍ່ກະຊວງ ຄຂປກ ໃຊ້ເປັນພາກສ່ວນນຶ່ງຂອງໂຄງການບັບປຸງທາງຫລວງ 3 Third Highway Improvement Project ແລະ ກະຊວງຄຂປກ ຮັບຮູ້, ແຕ່ໃນໂຄງການທາງລາວຊູດເອັດ ລະບົບບູລະນະຮັກສາທາງ PRoMMS ໄດ້ນຳສະເໜີ ແລະ ປະຈຸບັນນຳໃຊ້ໃນແຂວງທີ່ມີໂຄງການທາງລາວຊູດເອັດ. ຂໍ້ມູນທີ່ເກັບກັບສຳລັບ ROMAPS ສາມາດ ນຳໃຊ້ ເຂົ້າໃນຂໍ້ມູນຂອງ PRoMMS ແລະສາມາດເອົາເຂົ້າກັບPRoMMS ຖ້າຕ້ອງການ.

ROMAPS ໃຊ້ເຂົ້າໃນການສະແດງ ແລະ ປະເມີນສະພາບຂອງຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ແລະ ລະດັບການຄຸ້ມຄອງ ຂັບສົມບັດທາງ ແລະ ການວາງແຜນບູລະນະຮັກສາປົກກະຕິ. ຂໍ້ມູນສາມາດເກັບກຳໂດຍວິຊາການສະໜາມ ແລະ ຫົວໜ້າໂຄງການ ແລະ ສາມາດປ້ອນຂໍ້ມູນໂດຍກົງ ເຂົ້າລະບົບໃນລະດັບແຂວງ.

ຊັ້ນເສື້ອທາງຂອງSEACAP ມີວິທີການຕ່າງກັນໃນການກໍ່ສ້າງຊັ້ນເສື້ອທາງດ້ວຍທຶນແຮ່, ຊຶ່ງຈະໄດ້ກ່າວເຖິງໃນ ພາກທີ 2. ການຝຶກອົບຮົມຈະໄດ້ຝຶກໃຫ້ພະນັກງານ ຄຂປກ ແຂວງ ແລະ ຊຸມຊົນກ່ຽວກັບວິທີການບູລະນະຮັກສາທາງ ສຳລັບ ຊັ້ນເສື້ອທາງຂອງໂຄງການSEACAP. ຄວາມສຳນານໃນການຜະລິດວັດສະດຸຊັ້ນເສື້ອທາງ ສຳລັບວຽກບູລະນະຮັກສາ

ໃນອານາຄົດ, ເປັນຕົ້ນແມ່ນການບູນທຳທາງດ້ວຍກັນເບື້ອງ, ຈະໄດ້ຮັບການຍ້າຍປຸງໃນລະຫວ່າງການກໍ່ສ້າງ ຊັ້ນເສື້ອທາງ ທິດລອງ ແລະ ວັດສະດຸດັ່ງກ່າວສາມາດກອງໄວ້ຢູ່ບ່ອນທີ່ເໝາະສົມ ສຳລັບນຳໃຊ້ໃນວຽກບູລະນະຮັກສາທາງ.

4. .ການຝຶກອົບຮົມ ແລະ ການຖ່າຍທອດຄວາມຮູ້

4.1 ການຝຶກອົບຮົມ ແລະ ສຳມະນາ

ການຝຶກອົບຮົມຈະໄດ້ຈັດຂຶ້ນເພື່ອຮັບປະກັນການຖ່າຍທອດຄວາມຮູ້ ໃນທຸກລະດັບຢູ່ໃນຂັ້ນແຂວງ. ການຝຶກອົບຮົມ ຈະຈັດໃນຮູບແບບຂອງກອງປະຊຸມສຳມະນາ, ປຶກສາຫາລືເປັນຈຸດ ແລະ ການຝຶກອົບຮົມຕົວຈິງ ແລະ ຮວມທັງ ການສຶກສາຄົ້ນຄວ້າ, ບັນທຶກການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ບັນທຶກທີ່ພົວພັນເຖິງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ.

ຊັ້ນເສື້ອທາງທິດລອງຍັງໃຫມ່ສຳລັບ ສປປລາວ, ເພື່ອປະກັນໃຫ້ປະສິບຜົນສຳເລັດ, ທຸກພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຈະຕ້ອງເຂົ້າໃຈ ການອອກແບບ, ການກໍ່ສ້າງ ແລະ ບັນທຶກການກວດກາຄຸນນະພາບ. ມັນຍັງມີຄວາມຈຳເປັນໃນການຍ້າຍປຸງຄວາມເຂົ້າໃຈ ກ່ຽວກັບຊັ້ນເສື້ອທາງທີ່ນຳມາສະເໜີ ແລະ ເພື່ອສ້າງຜົນປະໂຫຍດ ແລະ ການເຕົ້າໂຂ້ໃນໄລຍະຍາວ..

ກຸ່ມເປົ້າໝາຍໃນການຝຶກອົບຮົມປະກອບມີ:

- ພະນັກງານກະຊວງ ຄຊປກ/ພະແນກ ຄຊປກ ແຂວງ
- ວິຊາການຄຸ້ມສະໜາມ ຂອງLTEC
- ຜູ້ຮັບຜົນ
- ກຸ່ມຊາວບ້ານ

ຫົວຂໍ້ຝຶກອົບຮົມປະກອບດ້ວຍ:

- ພາກສະເໜີກ່ຽວກັບ SEACAP
- ວິທີການກໍ່ສ້າງ ແລະ ການກວດສອບຄຸນນະພາບ ສຳລັບຊັ້ນເສື້ອທາງທິດລອງ
- ການຕິດຕາມກວດກາພາຍຫຼັງການກໍ່ສ້າງ
- ການບູລະນະຮັກສາ

ການຝຶກອົບຮົມຍັງຈະໄດ້ຝຶກໃຫ້ພະນັກງານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງອີກກ່ຽວກັບການນຳໃຊ້ຖານຂໍ້ມູນຂອງໂຄງການ ແລະ ການໃຊ້ລະບົບ ການວາງແຜນບູລະນະຮັກສາເສັ້ນທາງ ROMAPS.

ໃນຕອນທ້າຍຂອງໂຄງການກອງປະຊຸມກ່ຽວກັບການອອກແບບໂຄງສ້າງຊັ້ນເສື້ອທາງຈະໄດ້ຈັດຂຶ້ນທົ່ວໆຈັມ, ກອງປະຊຸມ ດັ່ງກ່າວຈະເປັນບ່ອນບໍລິການຕັ້ງກ່ຽວຄວາມຮູ້ຈາກພາກສ່ວນຕ່າງໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ກ່ຽວກັບຍຸດທະສາດ ການອອກແບບ ຊັ້ນເສື້ອທາງ ແລະ ການກໍ່ສ້າງ. ກອງປະຊຸມສຳມະນາຍັງຈະເປັນບ່ອນປຶກສາຫາລືກ່ຽວກັບການ ສຶກສາຄົ້ນຄວ້າໃນຕໍ່ໜ້າ

ແລະຍັງຈະເປັນບ່ອນສັງລວມເອົາວິທະຍາການຂັ້ນເສື້ອທາງ. ກອງປະຊຸມຈະເປັນ ພາກສ່ວນນຶ່ງໃນການໂຄສະນາເຜີຍແຜ່ ຂ່າວສານຂໍ້ມູນ ແລະ ຖ້າເປັນໄປໄດ້ຈະໃຫ້ TKP, IFG ແລະ ອົງການ ຈັດຕັ້ງສາກົນອື່ນເຂົ້າຮ່ວມ.

4.2 ການຖ່າຍທອດຄວາມຮູ້ ແລະ ການໂຄສະນາເຜີຍແຜ່

ການອອກແບບຂັ້ນເສື້ອທາງທົດລອງທີ່ສະເໜີໃນໂຄງການນີ້ໄດ້ຮັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສໍາເລັດຜົນໃນປະເທດຕ່າງໆຢູ່ໃນພາກພື້ນ. ໃນໄລຍະຜ່ານມາໂຄງການຢູ່ສປປລາວໄດ້ນໍາໃຊ້ແຕ່ຂັ້ນເສື້ອທາງທຶນແຮ່ ແລະ ອັດສະພາລ, ເພາະສະນັ້ນ, ໃນສປປລາວຍັງບໍ່ມີ ຄວາມຮັບຮູ້ ກ່ຽວກັບຂັ້ນເສື້ອທາງອື່ນໆ ແລະ ຄວາມສາມາດໃນການປະຕິບັດໃຫ້ສໍາເລັດ. ບົດຮຽນທີ່ຖອດຖອນໄດ້ໃນການກໍ່ສ້າງ ແລະ ບູລະນະຮັກສາ ຂັ້ນເສື້ອທາງຕ່າງໆໃນສປປລາວ ຕ້ອງເຜີຍແຜ່ໃຫ້ສາກົນຮູ້ ແລະ ເອົາເພີ່ມເຂົ້າເປັນຖານຄວາມຮູ້ທີ່ມີຢູ່.

ກະຊວງ ຄຊປກ ເປັນເຈົ້າຂອງໂຄງການ ແລະ ຈະມີສ່ວນຮ່ວມໂດຍກົງໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ, ໂດຍຜ່ານຫົວໜ້າໂຄງການ SEACAP ແລະ ຫົວໜ້າໂຄງການ NEC ປະຈຳຢູ່ເມືອງວຽງພູຄາ. ພະນັກງານເລົ່ານີ້ຈະໄດ້ຮັບບົດລາຍງານໂຄງການ ແລະ ໜ້າວຽກ ທີ່ໄດ້ວາງແຜນໄວ້ ແລະ ຄວາມຄືບໜ້າຂອງການທົດລອງ, ໂດຍຜ່ານຫົວໜ້າໂຄງການ, ເມື່ອໃນຂອງບົດລາຍງານ ໄດ້ແຈກຢາຍຜ່ານ ກະຊວງ ຄຊປກ ແລະ ພະແນກ ຄຊປກ.

ນຶ່ງໃນຈຸດປະສົງຕົ້ນຕໍ ແມ່ນການໂຄສະນາເຜີຍແຜ່ຂ່າວສານຂໍ້ມູນ ຜ່ານອົງການພາຍໃນປະເທດ, ສາກົນ ແລະ ພາກພື້ນ. ເພື່ອເຮັດໃຫ້ ລະບົບ ໂຄສະນາຂ່າວສານຂໍ້ມູນປະສົບຜົນສໍາເລັດ, ຂໍ້ມູນຈະຕ້ອງເຂົ້າໄປນໍາໃຊ້ໄດ້ງ່າຍ ແລະ ມີສຳລັບຜູ້ຕ້ອງການຊົມໃຊ້ໃນວົງກວ້າງ.

ເພື່ອບັນລຸ ຈຸດປະສົງນີ້, ຂໍ້ມູນຂ່າວສານກ່ຽວກັບຄວາມຄືບໜ້າແລະຜົນໄດ້ຮັບຂອງການທົດລອງຂັ້ນເສື້ອທາງຈະໄດ້ແຈກຢາຍຜ່ານ ອົງການຈັດຕັ້ງ ຕ່າງໆດັ່ງລຸ່ມນີ້.

ຄະນະປະສານງານໂຄງການSEACAP

ມຶ່ງມານີ້ກະຊວງ ຄຊປກ ໄດ້ຕັ້ງຄະນະປະສານງານໂຄງການ, ຊຶ່ງປະກອບມີສະມາຊິກຈາກພະແນກຄຸ້ມຄອງທາງຊົນນະບົດ, ໜ່ວຍງານ ຄົ້ນຄວ້າ ແລະ ພັດທະນາ ແລະ ແຂວງບໍ່ແກ້ວ, ຄະນະປະສານງານຈະເປັນຈຸດສູນກາງ ໃນການໂຄສະນາ ເຜີຍແຜ່ ຂ່າວສານຂໍ້ມູນໃຫ້ ກະຊວງ ຄຊປກ ແລະ ໃຫ້ອົງການຈັດຕັ້ງຕ່າງໆ.

ສະຖາບັນຝຶກອົບຮົມຄົມມະນາຄົມ TCTI

ສະຖາບັນຝຶກອົບຮົມຄົມມະນາຄົມໄດ້ຮັບທຶນຊ່ວຍເຫລືອຈາກອົງການ Sida ໃນທ້າຍຊຸມປີ 1980, ເພື່ອຕອບສະໜອງການ ຝຶກອົບຮົມ ໃຫ້ແກ່ ພະນັກງານລັດກ່ຽວກັບການຄຸ້ມຄອງທາງຊົນນະບົດ, ແລະ ພ້ອມທັງເປີດໂອກາດໃຫ້ມີການຝຶກອົບຮົມ ທົດລອງທັກສູດຕ່າງໆ. TCTI ຍັງແມ່ນ ສະມາຊິກຂອງກອງປະຊຸມໃນພາກພື້ນ, ຊຶ່ງຈະເປີດໂອກາດໃຫ້ຜົນການຄົ້ນຄວ້າ ໄປຮອດຜູ້ທີ່ສົນໃຈຫລາຍຂຶ້ນ.

ຄູ່ຄວາມຮູ້ກ່ຽວກັບຂະແໜງຂົວທາງ(Transport Knowledge Partnership)

TKP ໄດ້ປະຕິຮູບ ຮູບແບບຕາມຄວາມຕ້ອງການ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ມີປະສິດທິຜົນການນໍາໃຊ້ຄວາມຮູ້ທີ່ມີ ແລະ ການສົ່ງເສີມ ໃຫ້ມີສ່ວນຮ່ວມຈາກປະເທດທີ່ກໍ່ລົງພັດທະນາໃນການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ການນໍາໃຊ້ຄວາມຮູ້. TKP web site ປະກອບມີຂໍ້ມູນ ທີ່ສາມາດຊອກເອົາໄດ້ ຫລາຍກວ່າ 500 ເອກະສານ, ມີເອກະສານຈາກ 5 ອົງການຈັດຕັ້ງ, ສ່ວນໃຫຍ່ຂອງເອກະສານດັ່ງກ່າວ ສາມາດເຂົ້າໄປຍັງໃນ ແວບໄຊສ.

ກຸ່ມເວົ້າໝາຍນາໆຊາດ (International Focus Group)

IFG ກ່ຽວກັບວິສະວະກຳທາງຊີນນະບົດ, ແມ່ນພາຄີນຶ່ງ, ທີ່ສະມາຊິກມີຄວາມສົນໃຈ ແລະ ຕັ້ງໃຈເພື່ອຕອບ ສະໜອງ ການຄົ້ນຄວ້າຄົ້ນຄ້າຂົນສົ່ງແບບຍືນຍົງໃຫ້ປະຊາຊົນຜູ້ທຸກຍາກ. ມັນໄດ້ສ້າງຮູບແບບການ ໂຄສະນາ ເຜີຍແຜ່ຄວາມຮູ້ ແລະ ຂ່າວສານຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບວິສະວະກຳທາງຊີນນະບົດ ຕິດພັນກັບການຫລຸດຜ່ອນຄວາມທຸກຍາກ. ໃນປະຈຸບັນ IFG ມີ 20 ປະເທດເປັນສະມາຊິກ, ອົງການດັ່ງກ່າວນີ້ ສ້າງໂອກາດໃຫ້ ໂຄສະນາຂ່າວສານຂໍ້ມູນຜ່ານ ແວບໂຊສ ຂອງ ເຂົາເຈົ້າ, ແລະ ມີເອກະສານ ແລະ ຂໍ້ມູນທີ່ສາມາດ ໃຫ້ຜູ້ໃຊ້ເອີ້ນອອກມາໃຊ້ໄດ້ ແລະ ຍັງມີການເຜີຍແຜ່ຜານກອງປະຊຸມ ສຳມະນາຂອງເຂົາເຈົ້າ.

ວາງບໍ່ດົນມານີ້ ກະຊວງ ຄຂປກ ໄດ້ສົ່ງຕົວແທນເຂົ້າຮ່ວມກອງປະຊຸມຢູ່ Anusha ໂດຍ ແມ່ນ ສົມມິກເມກຕະກຸນ, ຮອງຫົວໜ້າພະແນກຄຸ້ມຄອງທາງຊີນນະບົດ, ໄດ້ສະເໜີເອກະສານ ການບູລະນະຮັກສາເສັ້ນທາງແບບຍືນຍົງ ໃນ ສປປລາວ ແລະ ປະຈຸບັນ ສົມມິກ ເປັນສະມາຊິກຂອງ IFG .

ຜູ້ໃຫ້ທິນ

ຜົນສຳເລັດອັນສຸດທ້າຍຂອງໂຄງການຢູ່ ສປປລາວ ຈະແມ່ນການຮັບຮອງເອົາຂັ້ນເສື້ອທາງທົດລອງໂດຍກະຊວງ ຄຂປກ ແລະ ໂດຍຜູ້ໃຫ້ທິນຕ່າງໆກ່ຽວກັບໂຄງການໃນອານາຄົດ, ການປຶກສາຫາລື ກັບຜູ້ໃຫ້ທິນ ແລະ ທີ່ ປຶກສາກ່ຽວການທົດລອງ ຂັ້ນເສື້ອທາງ ແລະ ບັນດາຂັ້ນເສື້ອທາງທີ່ຈະທຳການກໍ່ສ້າງ. ແລະ ຍັງໄດ້ຮ່ວມມືກັບທະນາຄານພັດທະນາອາຊີ ກ່ຽວກັບໂຄງການດັ່ງກ່າວນີ້, ທະນາຄານໂລກ ແລະ ຊິດາ ມີທ່າທິສົນໃຈ, ທັງສອງອົງການຈັດຕັ້ງດັ່ງກ່າວນີ້ ມີຄວາມເປັນໄປໄດ້ທີ່ຈະນຳໃຊ້ຂັ້ນເສື້ອທາງທົດລອງ ເຂົ້າໃນໂຄງການ ທີ່ກຳລັງຈະຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

ໂຄງການ ທາງລາວຂູດແອດ3 ປະກອບມີ ວຽກພັດທະນາທາງຊຸມຊົນ BAC ຊຶ່ງກຸ່ມບ້ານຈະມີສ່ວນຮ່ວມໃນການວາງແຜນ, ກໍ່ສ້າງ ແລະ ບູລະນະຮັກສາ. ມີຂັ້ນເສື້ອທາງຫລາຍສະນິດໄດ້ຮັບການທົດລອງໃນໂຄງການ SEACAP 17 ຊຶ່ງຈະເຫັນໜ້າ ສະເພາະໃສ່ການກໍ່ສ້າງດ້ວຍແຮງງານຄົນ. ລວມມີເປຕົງເສັ້ມໄມ່ໃຜ່, ຂັນກັນຊົມໃຊ້ສາຍໂຍທິເຜະລິດໃນທ້ອງຖິ່ນ, ກ້ອນເປຕົງ ສຳເຮັດຮູບ, ການລຽນຫີນດວ້ຍມື ແລະ ການລຽນຫີນໃຫ່ຍໃຊ້ປູນ-ຊາຍຈອດ/ທລີ ອັດ.

ການນຳໃຊ້ຂັ້ນເສື້ອທາງທົດລອງໃນໂຄງການທາງລາວຂູດແອດ 3 ຈະເປັນໂອກາດການທົດລອງໃຊ້ຂັ້ນເສື້ອທາງ ທີ່ຊຸມຊົນ ເປັນຜູ້ກໍ່ສ້າງ, ຊຶ່ງຈະເປັນການຂົດເຊີຍກັບວິທີການກໍ່ສ້າງດ້ວຍຜູ້ຮັບຜິດຊອບທີ່ຮັບຮອງເອົາໂດຍໂຄງການ NEC ການທົດລອງຂອງ Sida ຍັງຈະສ້າງໂອກາດໃນການຮ່ວມມື SEACAP/Sida ໂດຍ SEACAP ຈະຕອບສະໜອງ ຊ່ຽວຊານສຳລັບການ ສຶກສາຄົ້ນຄວ້າໂຄງການ. ໄດ້ປຶກສາກັບທະນາຄານໂລກ ແລະ ທະນາຄານໂລກມີຄວາມສົນໃຈນຳໃຊ້ຂັ້ນເສື້ອທາງຂອງ

SEACAP ເຂົ້າໃນໂຄງການ RMP2 ແລະ ສົ່ງເລີ່ມຍັງສ້າງໂອກາດໃນການທົດສອບການກໍ່ສ້າງຊັ້ນເສື້ອທາງ ໂດຍໃຊ້ກົນຈັກ, ເຊັ່ນ, Otta seal, ຊຶ່ງໄດ້ນຳໃຊ້ ແລະປະສົບຜົນສຳເລັດໃນຫລາຍໆປະເທດ.

ແລະ ໂຄງການ ອື່ນໆ ທີ່ຕິດພັນກັບທາງຊົນນະບົດເຊັ່ນ, SRMP ໄດ້ຮັບທຶນຊ່ວຍເຫລືອຈາກກອງທຶນພັດທະນາສັງຄົມ ຂອງ ປະເທດ ຢີ່ປຸ່ນ JSDF ແລະ ໂຄງການໂຄງລ່າງຊົນນະບົດRIP ໃນເຂດພາກເໜືອໄດ້ຮັບທຶນຊ່ວຍເຫລືອ ຈາກ KFW ແລະ ຍັງສ້າງໂອກາດໃນການພົວພັນຢ່າງໃກ້ຊິດກັບຊ່ວຍຊາມ ແລະ ຜູ້ໃຫ້ທຶນ ຊັ້ນເສື້ອທາງທົດລອງ ຂອງ SEACAP

4.3 ກອງປະຊຸມການແລກປ່ຽນຄວາມຮູ້

4.3.1 ການຈັດຕັ້ງ

ກອງປະຊຸມແລກປ່ຽນຄວາມຮູ້ໄດ້ຈັດຂຶ້ນປະກອບມີ 2 ຈຸດປະສົງ. ຈຸດປະສົງອັນທີ 1 ແມ່ນນຳສະເໜີຄວາມເປັນມາ ຂອງ SEACAP ແລະ ໂຄງການ SEACAP 17 ໃຫ້ພະນັກງານ ແລະ ທີ່ປຶກສາ ຂອງ ກະຊວງ ຄຊປກ ຮັບຊາບ. ຈຸດປະສົງທີ2 ແມ່ນແລກປ່ຽນຖອດຖອນບົດຮຽນກັບໂຄງການຕ່າງໆໃນ ສປປລາວ, ເຂດອາຊີຕາເວັນອອກສ່ຽງໃຕ້ ແລະ ໃນໂລກ ກອງປະຊຸມໄດ້ຈັດຂຶ້ນທີ່ ວຽງຈັນ, ກະຊວງ ຄຊປກ ໃນວັນທີ 15-16 ທັນວາ 2004

4.3.2 ຜູ້ເຂົ້າຮ່ວມ

ຜູ້ເຂົ້າຮ່ວມມາຈາກຜູ້ແທນພາຍໃນປະເທດ ແລະ ຕ່າງປະເທດ. ຜູ້ເຂົ້າຮ່ວມຈາກກະຊວງ ຄຊປກ ປະກອບມີຫົວໜ້າພະແນກ ແລະ ວິຊາການມາຈາກພະແນກຕ່າງໆພາຍໃນກົມຂົວທາງ ແລະ ມາຈາກກົມອື່ນໆທີ່ມີຄວາມສົນໃຈໂດຍກົງໃນການ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໂຄງລ່າງທາງຊອຍຊົນນະບົດ, ລວມທັງຊ່ວຍຊາມຕ່າງປະເທດທີ່ເຮັດວຽກໃນໂຄງການຕ່າງໆ ຂອງ ກະຊວງ ຄຊປກ ກໍ່ເຂົ້າຮ່ວມ ລວມທັງໂຄງການ NEC ທີ່ ທະນະຄານພັດທະນາອາຊີໃຫ້ທຶນຊ່ວຍເຫລືອ., ໂຄງການທາງລາວຊູດເອັດ 2 ແລະ SEACAP17.

ຜູ້ເຂົ້າຮ່ວມຕ່າງປະເທດປະກອບມີ Halcrow ຊຶ່ງຖືກແຕ່ງຕັ້ງໂດຍ DfID ເພື່ອຄຸ້ມຄອງທາງດ້ານເຕັກນິກ ຂອງ SEACAP, Intech ແລະ TRL ທັງ ສອງພາກສ່ວນ ແມ່ນກຳລັງສຶກສາຄົ້ນຄວ້າກ່ຽວກັບທາງຊົນນະບົດຢູ່ໃນໂລກ ແລະ ຍັງມີສະຖາບັນເຕັກນິກວິທະຍາສາດການຂົນສົ່ງ ຂອງ ສສ ຫວຽດນາມ.

ໃນກອງປະຊຸມໄດ້ມີການນຳສະເໜີແຕ່ລະຫົວຂໍ້ດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ສະພາບລວມ ຂອງ ໂຄງການ SEACAP ນຳສະເໜີໂດຍທ່ານ P O'Neill, ມາຈາກ DfID
- ກົນໄກການເຮັດວຽກ ຂອງ SEACAP ; ນຳສະເໜີໂດຍທ່ານ P Caine ມາຈາກ Halcrow Group
- ສະເໜີກ່ຽວກັບໂຄງການSEACAP 17; ໂດຍທ່ານ M James ມາຈາກ Roughton International
- ວິສະວະກຳຊັ້ນເສື້ອທາງທົດລອງ; ໂດຍທ່ານ SD Gillette, ມາຈາກ Roughton International

- ການສຶກສາຄົ້ນຄວ້າຂັ້ນໜ້າທາງໃນອາຊີຕາເວັນອອກສຽງໃຕ້; ໂດຍທ່ານ R Petts, ມາຈາກ Intech Associates
- ຫຼີ້ນແຜ່ທຳມະຊາດ ໃນ ສສຫວຽດນາມ, ຂັ້ນເສັ້ນທາງ ທາງຊົນນະບົດທີ່ມີບໍລິມາດການສັນຈອນຕໍ່າ; ໂດຍທ່ານ Dr J Cook ມາຈາກ TRL
- ປະສົບປະການຈາກຂັ້ນໜ້າທາງທົດລອງທີ່ມີລາຄາຕໍ່າ; ໂດຍທ່ານ; H Kackada, ມາຈາກ Intech Associates
- ປະສົບປະການກ່ຽວກັບທາງຊົນນະບົດໃນ ສປປລາວ, ສະເໜີໂດຍທ່ານ ອຸ່ນເຮືອນສີລິອຳພອນ, ມາຈາກກະຊວງ ຄຊປກ.
- ປະສົບປະການຈາກ ໂຄງການ ADB 8 ; ໂດຍທ່ານ Emilian Roy, ມາຈາກບົວລະພາ Bourapha
- ການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງຊຸມຊົນ; ໂດຍທ່ານ Hans Hedemalm, ມາຈາກ SweRoad
- ການບູນທາງເສັ້ນທາງທີ່ມີບໍລິມາດການສັນຈອນຕໍ່າ; ໂດຍທ່ານ T Greening ມາຈາກ TRL ປະເທດຊີບາເວ
- ການພັດທະນາມາດຕະຖານເສັ້ນທາງຊົນນະບົດທີ່ເໝາະສົມກັບ ສສ ຫວຽດນາມ, ໂດຍທ່ານ; Dr Tam ມາຈາກ ITST ສສຫວຽດນາມ

ການນຳສະເໜີໄດ້ແບ່ງເປັນ 4 ພາກ ໃນຕອນທ້າຍຂອງແຕ່ລະພາກໄດ້ມີການປຶກສາຫາລື ແລະ ປະກອບ ຄຳຄິດຄຳເຫັນໃສ່ຫົວຂໍ້ທີ່ໄດ້ສະເໜີ, ເບິ່ງເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 8 ບົດລາຍຂອງກອງປະຊຸມ.

5 ແຜນວຽກ

ໜ້າວຽກຂ້າງລຸ່ມນີ້ວາງແຜນໄວ້ສຳລັບໄລຍະເລີ່ມຕົ້ນການກຳສ້າງ:

- ກອງປະຊຸມສຳມະນາຈະໄດ້ຈັດຂຶ້ນໃນລະຫວ່າງເດືອນ ສີງຫາ ເພື່ອນຳສະເໜີໂຄງການໃຫ້ພາກສ່ວນຕ່າງໆຢູ່ກະຊວງ ຄຊປກ. ອົງການຈັດຕັ້ງອື່ນໆຢູ່ພາຍໃນປະເທດຈະທີ່ມີຄວາມສົນໃຈກ່ຽວກັບໂຄງການສຶກສາຄົ້ນຄວ້າ ຂອງ SEACAP ຈະໄດ້ເຊີນເຂົ້າຮ່ວມຫາລືສົນໃຈພາກສ່ວນນຶ່ງຂອງການເຜີຍແຜ່ຂ່າວສານຂໍ້ມູນ.
- ຫຼັງຈາກການສຳເລັດການຕີລາຄາການປະຊຸມ, ກະຊວງ ຄຊປກ ຈະອອກຈົດໝາຍຮັບຮອງ ສຳລັບສັນຍາທາງຊອຍ. ພາຍໃນ 28 ວັນ ທີ່ໄດ້ຮັບຈົດໝາຍຮັບຮອງ ຜູ້ຮັບໜີ້ຈາກຈະຕ້ອງສົ່ງແຜນວຽກ ຂອງຕົນເອງ. ອົງຕາມແຜນວຽກ ດັ່ງກ່າວທາງໂຄງການ ຈະກະກຽມແຜນຈັດວາງວິຊາການຄຸ້ມສະໜາມ.
- ກ່ອນການມອບສະໜາມກຳສ້າງໃຫ້ຜູ້ຮັບໜີ້, ການຍົກຍ້າຍ ແລະ ຂໍ້ຄົງຄ້າຄຳຄິດເຊີຍຈະຕ້ອງ ໄດ້ຮັບການເຕົ້າໄຂ. ພວກເຮົາຈະເຮັດວຽກຢ່າງໃກ້ຊິດກັບຫົວໜ້າໂຄງການ NEC ແລະ ຊ່ຽວຊານທີ່ປຶກສາ ຂອງ Oriental ເພື່ອຮັບປະກັນປະຕິບັດໃຫ້ສຳເລັດຕາມຂັ້ນຕອນ ທັນເວລາ ແລະ ສອດຄ່ອງກັບຄວາມ ຕ້ອງການ ຂອງ ADB .