



ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ
ສັນຕິພາບ ເອກະລາດ ປະຊາທິປະໄຕ ເອກະພາບ ວັດທະນະຖາວອນ

ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ

ບົດສັງລວມຫຍໍ້

ຮ່າງກອບໜ້າວຽກການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ (ESMF)

ໂຄງການເຊື່ອມໂຍງແລວທາງເສດຖະກິດຂອງພາກພື້ນ

ອາຊີຕາເວັນອອກສ່ຽງໃຕ້

The Southeast Asia Regional Economic Corridor and Connectivity
(SEARECC) Project

(P176088)

ກະກຽມໂດຍ: ພະແນກຄົ້ນຄວ້າສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ປ້ອງກັນໄພພິບັດ (EDPD)

ສະຖາບັນໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ (PTI)

(ສະບັບປັບປຸງສຸດທ້າຍ) 03 ມີນາ 2022

ບົດສັງລວມຫຍໍ້

ລາຍລະອຽດຂອງໂຄງການ

ໂຄງການເຊື່ອມໂຍງແລວທາງເສດຖະກິດຂອງພາກພື້ນອາຊີຕາເວັນອອກສ່ຽງໃຕ້ (SEARECC Project) ທີ່ສະເໜີມາ ຈະສະໜັບສະໜູນລັດຖະບານ ແຫ່ງ ສປປ ລາວ ເພື່ອປັບປຸງການເຊື່ອມຕໍ່ການຂົນສົ່ງພາຍໃນ ແລະ ພາກພື້ນ, ເພື່ອໃຫ້ມີປະສິດທິພາບຂອງການຂົນສົ່ງ ແລະ ການຄ້າຂ້າມຊາຍແດນ, ແລະ ຄວາມອາດສາມາດໃນການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບເພື່ອຜັນປະໂຫຍດຂອງປະຊາຊົນໃນແລວທາງເສດຖະກິດ ຂອງກິດຈະກຳໂຄງການທີ່ເລືອກໄວ້ ໃນເຂດພາກເໜືອຂອງ ສປປ ລາວ. ຊຶ່ງມີ 5 ອົງປະກອບ ດັ່ງລຸ່ມນີ້:

(ກ) ອົງປະກອບທີ 1: ການປັບປຸງການເຊື່ອມຈອດເຊື່ອມໂຍງ ສປປ ລາວ ແລະ ພາກພື້ນ (US\$106 ລ້ານ ເປັນເງິນຂອງ IDA; US\$20 ລ້ານ ເປັນເງິນສົມທົບຂອງ ລັດຖະບານ ລາວ):

ອົງປະກອບຍ່ອຍ 1.1: ການປັບປຸງ ແລະ ບຸລະນະຮັກສາເສັ້ນທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດ NR 2W ທົນທານຕໍ່ສະພາບອາກາດ (US\$65 ລ້ານ ເປັນເງິນຂອງ IDA; US\$17.5 ລ້ານ ເປັນເງິນສົມທົບຂອງ ລັດຖະບານ ລາວ)

ອົງປະກອບຍ່ອຍນີ້ຈະສະໜັບສະໜູນການປັບປຸງ ແລະ ບຸລະນະຮັກສາເສັ້ນທາງຫຼວງ, ຄວາມປອດໄພ, ແລະ ຄວາມທົນທານຕໍ່ສະພາບອາກາດຂອງພາກສ່ວນທີ່ເລືອກໃນການອອກແບບຂອງເສັ້ນທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດ (NR 2W) ເພື່ອໃຫ້ໄດ້ມາດຕະຖານປະເພດ III ຂອງເສັ້ນທາງຫຼວງອາຊຽນ (Asian Highway Class III), ລວມທັງການຂະຫຍາຍເສັ້ນທາງດັ່ງກ່າວຈາກ 6 ແມັດເປັນ 8 ແມັດ (ທາງລິດແລ່ນແມ່ນ 6 ແມັດ ແລະ 2 ແມັດຂອງບ່າທາງ- ໂດຍແມ່ນ 1 ແມັດຂອງແຕ່ລະຂ້າງ). ເປັນໂຄງການປະເພດ OPBRC 3 ປີ ສຳລັບການກໍ່ສ້າງ ແລະ 7 ປີ ສຳລັບການບຳລຸງຮັກສາ.

ອົງປະກອບຍ່ອຍ 1.2: ການປັບປຸງ ແລະ ບຸລະນະຮັກສາເສັ້ນທາງຫຼວງທ້ອງຖິ່ນ ທົນທານຕໍ່ສະພາບອາກາດ (US\$25 ລ້ານ ເປັນເງິນຂອງ IDA; US\$2.5 ລ້ານ ເປັນເງິນສົມທົບຂອງ ລັດຖະບານ ລາວ)

ອົງປະກອບຍ່ອຍນີ້ສະໜັບສະໜູນ ການປັບປຸງ ແລະ ບຸລະນະຮັກສາເສັ້ນທາງຫຼວງທ້ອງຖິ່ນ ທົນທານຕໍ່ສະພາບອາກາດໃນແຂວງຜົ້ງສາລີ, ອຸດົມໄຊ, ຫຼວງນ້ຳທາ, ໄຊຍະບູລີ ແລະ ຫຼວງພະບາງ.

ອົງປະກອບຍ່ອຍ 1.3: ການປັບປຸງສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກສະຖານທີ່ດ່ານຂ້າມຊາຍແດນ (US\$9 ລ້ານ ເປັນເງິນຂອງ IDA)

ແມ່ນການສະໜັບສະໜູນການປັບປຸງເສັ້ນທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດ (NR2); ທີ່ (ກ) ດ່ານປາງຮິກ ເມືອງໃໝ່ ແຂວງຜົ້ງສາລີ ຕິດກັບແຂວງດ້ຽນບຽນຜູ, ສສ ຫວຽດນາມ ແລະ (ຂ) ດ່ານນ້ຳເງິນ ເມືອງເງິນ ແຂວງໄຊຍະບູລີ ຕິດກັບແຂວງນານ ປະເທດໄທ.

ອົງປະກອບຍ່ອຍ 1.4: ທີ່ປຶກສາດ້ານການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ການຊີ້ນຳ (US\$7 ລ້ານ ເປັນເງິນຂອງ IDA)

ອົງປະກອບຍ່ອຍນີ້ຈະສະໜອງທຶນໃຫ້ການບໍລິການທີ່ປຶກສາດ້ານການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ການກວດກາ ແລະ ຍັງຈະສະໜັບສະໜູນກະຊວງ ຍທຂ (MPWT) ກ່ຽວກັບກົນໄກການວາງແຜນການບໍາລຸງຮັກສາ ເສັ້ນທາງໃນທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ການເງິນ ລວມທັງການສະໜັບສະໜູນການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງແມ່ຍິງໃນການ ກວດກາວຽກງານຄຸ້ມຄອງເສັ້ນທາງ.

(ຂ) ອົງປະກອບທີ 2: ການພັດທະນາການບໍລິການຂົນສົ່ງໂລຈິດຕິກ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງດ່ານຊາຍແດນ (US\$11 ລ້ານ ເປັນເງິນຂອງ IDA):

- **ອົງປະກອບຍ່ອຍ 2.1:** ທ່າປົກ ຂອງສາງສິນຄ້າ ແລະ ການພັດທະນາການຂົນສົ່ງໂລຈິດຕິກ (US\$7 ລ້ານ ເປັນເງິນຂອງ IDA)
ອົງປະກອບຍ່ອຍນີ້ສະໜັບສະໜູນກະຊວງ ຍທຂ (MPWT) ເພື່ອປັບປຸງປະສິດທິພາບ ແລະ ການ ແຂ່ງຂັນຂອງການບໍລິການ ຂົນສົ່ງໂລຈິດຕິກ ໃນແລວທາງເສດຖະກິດ ຂອງພື້ນທີ່ໂຄງການ.
- **ອົງປະກອບຍ່ອຍ 2.2:** ການເຊື່ອມໂຍງພາກພື້ນ ແລະ ສັນຍາການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນ (US\$1 ລ້ານ ເປັນ ເງິນຂອງ IDA)
ອົງປະກອບຍ່ອຍນີ້ຈະສະໜັບສະໜູນລັດຖະບານ ສປປ ລາວ ເພື່ອປັບປຸງປະສິດທິພາບການຂົນສົ່ງຂ້າມ ຊາຍແດນ.
- **ອົງປະກອບຍ່ອຍ 2.3:** ການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງຄວາມສາມາດການກວດກາສິນຄ້າ CIQ ແລະ ການຄຸ້ມ ຄອງດ່ານຊາຍແດນ (US\$3 ລ້ານ ເປັນເງິນຂອງ IDA)
ລວມທັງການຊ່ວຍເຫຼືອດ້ານວິຊາການ, ສ້າງຄວາມອາດສາມາດ ແລະ ຕອບສະໜອງອຸປະກອນ ທີ່ຈໍາເປັນ.

(ຄ) ອົງປະກອບທີ 3: ເສີມສ້າງຄວາມສາມາດຂອງພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງ, ສະຖາບັນ ແລະ ລະບຽບການຄຸ້ມຄອງ ການວາງແຜນການກະສິກໍາ, ການຂົນສົ່ງ ແລະ ການລົງທຶນ (US\$9 ລ້ານ ເປັນເງິນຂອງ IDA):

- **ອົງປະກອບຍ່ອຍ 3.1:** ສະໜັບສະໜູນການຄ້າກະສິກໍາ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງ ດ້ານສຸຂາພິບານ ແລະ ການ ຄຸ້ມຄອງສຸຂະອານາໄມພືດ (SPS) (US\$6 ລ້ານ ເປັນເງິນຂອງ IDA)
ນໍາພາໂດຍກົມປູກຝັງ (DOA) ໃນກະຊວງກະສິກໍາ ແລະ ປ່າໄມ້ (MAF), ລວມມີ (i) ການພັດທະນາ ຄວາມອາດສາມາດເພື່ອສະໜັບສະໜູນການຄ້າກະສິກໍາ ເພື່ອປັບປຸງສະພາບແວດລ້ອມທີ່ອໍານວຍໃຫ້ແກ່ ການເຄື່ອນໄຫວການຄ້າກະສິກໍາ, ແລະ (ii) ການສ້າງຄວາມອາດສາມາດດ້ານສຸຂາພິບານ ແລະ ການຄຸ້ມ ຄອງສຸຂະອານາໄມພືດ (SPS) ເພື່ອສ້າງຂີດຄວາມສາມາດຂອງ MAF, ກະຊວງສາທາລະນະສຸກ, ຫ້ອງການກະສິກໍາ ແລະ ປ່າໄມ້ເມືອງ ແລະ ດ່ານຊາຍແດນ ເພື່ອປະຕິບັດຕາມຂໍ້ກຳນົດ SPS ແລະ ຫຼຸດຜ່ອນອຸປະສັກການຄ້າໃນແຂວງ ແລະ ເມືອງເປົ້າໝາຍ.
- **ອົງປະກອບຍ່ອຍ 3.2:** ການສະໜັບສະໜູນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ (US\$3 ລ້ານ ເປັນເງິນຂອງ IDA) ເຊິ່ງລວມມີການສະໜັບສະໜູນດ້ານນິຕິກຳ ແລະ ການວາງແຜນ, ລວມທັງດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຖະ ໜົນ ແລະ ດ້ານບົດບາດຍິງ-ຊາຍ.

(ງ) ອົງປະກອບທີ 4: ການຄຸ້ມຄອງໂຄງການ (US\$6.4 ລ້ານ ເປັນເງິນຂອງ IDA)

ອົງປະກອບນີ້ຈະສະໜອງການຊ່ວຍເຫຼືອດ້ານວິຊາການ ແລະ ການດຳເນີນງານເພື່ອເສີມສ້າງຄວາມ ເຂັ້ມແຂງ, ຄວາມອາດສາມາດດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມຂອງອົງການຕ່າງໆ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໃນໂຄງການ , ການຄຸ້ມຄອງຕິດຕາມເປັນປະຈຳວັນ, ການຕິດຕາມ ແລະ ການປະເມີນຜົນຂອງໂຄງການ, ແລະ ການ ປະຕິບັດການກວດສອບດ້ານວິຊາການ ແລະ ທາງດ້ານການເງິນ, ແລະ ອື່ນໆ.

(ຈ) ອົງປະກອບທີ 5: ການຕອບໂຕ້ສຸກເສີນສຸກເສີນຂອງເຫດການທີ່ບໍ່ຄາດຄິດ (US\$0ລ້ານ):

ອົງປະກອບນີ້ຈະສະໜອງການຕອບໂຕ້ທັນທີ ຕໍ່ວິກິດການສຸກເສີນ, ຕາມຄວາມຕ້ອງການ. ໃນກໍລະນີ ເກີດວິກິດການຫຼືພາວະສຸກເສີນ, ທະນາຄານໂລກ ແມ່ນສາມາດຈັດສັນທຶນໂຄງການຄືນໃໝ່ເພື່ອສະໜັບ ສະໜູນການຕອບໂຕ້ສຸກເສີນ ແລະ ການຟື້ນຟູ ຕາມຄວາມຈຳເປັນ.

ຈຸດປະສົງຂອງ ຮ່າງກອບໜ້າວຽກການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະສັງຄົມ (ESMF)

ຮ່າງກອບໜ້າວຽກການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະສັງຄົມ (ESMF) ສະບັບນີ້ກຳນົດຫຼັກການ, ກົດ ລະບຽບ, ຄຳແນະນຳ ແລະ ຂັ້ນຕອນການປະເມີນຜົນກະທົບ ແລະ ມາດຕະການຫຼຸດຜ່ອນຄວາມສ່ຽງ ແລະ ຜົນ ກະທົບດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະສັງຄົມ. ເອກະສານ ESMF ສະບັບນີ້ ໄດ້ປະກອບມີມາດຕະການ ແລະ ກອບການ ຫຼຸດຜ່ອນ, ຫຼຸດຜ່ອນແລະ /ຫຼືຊົດເຊີຍຄວາມສ່ຽງ ແລະ ຜົນກະທົບທາງລົບ, ຂໍ້ກຳນົດສຳລັບການປະເມີນ ແລະ ຂຶ້ນ ງົບປະມານທີ່ຈະນຳໃຊ້ເຂົ້າໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດບັນດາມາດຕະການ, ແລະ ແລະ ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບອົງການ ຫຼື ພາກສ່ວນທີ່ຮັບຜິດຊອບສຳລັບການແກ້ໄຂຄວາມສ່ຽງ ແລະ ຜົນກະທົບຂອງໂຄງການ, ອີງຕາມຮ່າງກອບໜ້າວຽກ ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະສັງຄົມ (ESF).

ກອບໜ້າວຽກການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະສັງຄົມ (ESMF) ກຳນົດດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

- ລາຍລະອຽດໂດຍຫຍໍ້ກ່ຽວກັບ ໂຄງການ;
- ຮ່າງກອບໜ້າວຽກນິຕິກຳ ຂອງລັດຖະບານແຫ່ງ ສປປ ລາວ (GOL) ເພື່ອຊີ້ນຳໂຄງການ ແລະ ຮ່າງກອບໜ້າວຽກສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະສັງຄົມ (ESF) ຂອງທະນາຄານໂລກ, ລວມທັງການ ວິເຄາະຊ່ອງຫວ່າງ ບັນຫາຕ່າງໆ;
- ຜົນກະທົບ, ຄວາມສ່ຽງ ທີ່ເປັນໄປໄດ້ທາງດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ, ແລະ ມາດຕະການ ຫຼຸດຜ່ອນ;
- ຂັ້ນຕອນການກວດກາ ຂອງ ESMF ສຳລັບການກັນກອງ ແລະ ການກະກຽມແຜນການຄຸ້ມຄອງ ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະສັງຄົມ (ESMPs), ລວມທັງການຈັດການກ່ຽວພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.
- ການປະເມີນຄວາມອາດສາມາດເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ESMF ແລະ ເຄື່ອງມືອື່ນໆ;
- ກົນໄກການແກ້ໄຂການຮ້ອງທຸກ;
- ການຕິດຕາມ ແລະ ລາຍງານ;
- ງົບປະມານ.

ກອບໜ້າວຽກການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະສັງຄົມ (ESMF) ປະກອບມີເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ແບບຟອມ ແຜນການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະສັງຄົມ (ESMP), ຂັ້ນຕອນສໍາລັບການຍົກຍ້າຍວັດຖຸມີຄ່າທາງ ດ້ານວັດທະນາທຳ ແລະ ປະຫວັດສາດ, ແບບຟອມການກວດກາກັນກອງ ແລະ ກຳນົດຂອບເຂດ, ຂັ້ນຕອນການ ຄຸ້ມຄອງແຮງງານ, ກົດລະບຽບການຈັດ ຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ລາຍການສໍາລັບການຕິດຕາມກວດກາ, ແລະ ອື່ນໆ.

ຜົນກະທົບ/ຄວາມສ່ຽງຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະສັງຄົມທີ່ອາດຈະເກີດຂຶ້ນ

ໂຄງການ SEARECC ໄດ້ກວມເອົາ 5 ແຂວງ (ແຂວງ ຫລວງພະບາງ, ໄຊຍະບູລີ, ອຸດົມໄຊ, ຫລວງນໍ້າ ຫາ ແລະ ຜົ້ງສາລີ), 31 ເມືອງ ແລະ 2.096 ບ້ານ ແຕ່ບໍ່ໄດ້ຖືກຜົນກະທົບທັງໝົດ. ຈຳນວນ ເມືອງ ແມ່ນເລີ່ມຈາກ 5 ເມືອງຢູ່ໃນ ແຂວງ ຫລວງນໍ້າຫາ ຫາ 12 ເມືອງຢູ່ໃນ ແຂວງ ຫລວງພະບາງ. ແຂວງທີ່ມີຈຳນວນບ້ານໜ້ອຍກວ່າ ໝູ່ແມ່ນແຂວງ ຫລວງນໍ້າຫາ (354 ບ້ານ) ແລະ ແຂວງທີ່ມີຈຳນວນຫລາຍກວ່າໝູ່ແມ່ນແຂວງ ຫລວງພະບາງ (755 ບ້ານ). ສ່ວນຫລາຍ ບ້ານເຫຼົ່ານີ້ ແມ່ນຕັ້ງຢູ່ພື້ນທີ່ສູງ ເປັນຕົ້ນແມ່ນ ແຂວງ ຜົ້ງສາລີ ແມ່ນປະມານ 99% ຕັ້ງຢູ່ເທິງ ພູ. ເຖິງແມ່ນວ່າ ພູມສັນຖານຂອງແຂວງ ຜົ້ງສາລີເປັນພູສູງເຮັດໃຫ້ມີຄວາມຫຍຸ້ງຫຍາກ ຫລື ເປັນສິ່ງທ້າທາຍໃຫ້ ແຂວງໃນການປັບປຸງລະບົບການຂົນສົ່ງ ແລະ ທິດິນກະສິກຳ, ແຕ່ກໍ່ເປັນຜົນປະໂຫຍດໃຫ້ແຂວງໃນການພັດທະນາ ໂຄງການເຂື່ອນໄຟຟ້ານໍ້າຕົກ ເປັນຕົ້ນແມ່ນ ຢູ່ແມ່ນໍ້າ ອູ.

ເສັ້ນທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດ (NR 2) ມີຄວາມຍາວທັງໝົດ 295ກມ ແລະ ໄດ້ແບ່ງອອກເປັນ 2 ຊ່ວງຫລັກ, ຊ່ວງຕອນທາງຕາເວັນຕົກ (NR2W) ມີຄວາມຍາວ 190ກມ ເຊື່ອມຕໍ່ຊາຍແດນໄທຢູ່ບ້ານຫ້ວຍກອນ ຜ່ານທາງ ຫລວງແຫ່ງຊາດ NR 2 ແລະ ຊ່ວງຕອນທາງຕາເວັນອອກ (NR2E) ມີຄວາມຍາວ 150ກມ ເຊື່ອມຕໍ່ຊາຍແດນ ຫວຽດນາມຢູ່ບ້ານ ເຕຕຼາງ, ແຂວງ ດຽນບຽນຝູ. ຊ່ວງ NR2E ຈະບໍ່ໄດ້ຮັບການສະໜັບສະໜູນ ພາຍໃຕ້ໂຄງການ SEARECC.

ຊ່ວງຕອນທາງຕາເວັນຕົກ (NR2W) ສ່ວນຫລາຍແລ້ວແມ່ນພື້ນທີ່ຮາບພຽງທີ່ມີພື້ນທີ່ເໝາະສົມສໍາລັບ ການເຮັດກະສິກຳ. ບ່ອນໃດຜ່ານແມ່ນໍ້າ ແມ່ນຈະມີເປັນພູຄ້ອນຊັນ ແຕ່ກະບໍ່ຫລາຍ ເປັນຕົ້ນແມ່ນພື້ນທີ່ ທີ່ມີສາຂາ ແມ່ນໍ້າໄຫຼປ່ອງໃສ່ແມ່ນໍ້າຂອງ.

ຢູ່ໃນໄລຍະຍະກະກຽມ ການປະເມີນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມຂອງໂຄງການ ເບື້ອງຕົ້ນ (Pre-ESIA), ເຫັນວ່າໃນປີ 2020 ໄດ້ມີ ປະຊາຊົນປະມານ 256.000 ຄົນແສຕາມ ຊ່ວງຕອນທາງຕາເວັນຕົກ (NR2W); ໃນນີ້ ປະມານ 19.000 ຄົນ ແມ່ນຢູ່ ເມືອງ ເງິນ, ແຂວງ ໄຊຍະບູລີ ບ່ອນທີ່ ຊາຍແດນລາວ-ໄທ ຕັ້ງຢູ່ ແລະ ປະມານ 28.000 ແມ່ນຢູ່ເມືອງໃໝ່ ແຂວງຜົ້ງສາລີ ບ່ອນທີ່ ຊາຍແດນລາວ-ຫວຽດ ຕັ້ງຢູ່. ບ້ານສ່ວນຫລາຍ ແລ້ວແມ່ນສາມາດເຂົ້າເຖິງເສັ້ນທາງຄົມມະນາຄົມ ແລະ ບາງບ້ານຕັ້ງຢູ່ລຽບຕາມເສັ້ນທາງ NR2W ລວມມີ ເຮືອນ ສານ, ໂຮງຮຽນ ແລະ ວັດວາອາຮາມ. ນອກຈາກນີ້, ລຽບຕາມເສັ້ນທາງ ຍັງມີສາຍແມ່ນໍ້າ, ຂົວ, ດິນກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້.

ຢ່າງໜ້ອຍ ມີ 43 ຊົນເຜົ່າໄສຢູ່ລຽບຕາມແລວທາງ NR2W. ຈຳນວນປະຊາກອນຊົນເຜົ່າແມ່ນມີເລີ່ມ ຈາກ 1 ຄົນ ຫາ 50,000 ຄົນ. ຈຳນວນຊົນເຜົ່າ ທີ່ມີຫລາຍກວ່າ 1 ເປີເຊັນ ຂອງຈຳນວນປະຊາກອນທັງໝົດຢູ່ ຢູ່

ໃນຈຳນວນເມືອງທີ່ກ່າວມາຂ້າງເທິງນັ້ນ ແມ່ນຊົນເຜົ່າ ມົ້ງ, ຫໍ້, ກຶມມຸ, ລາວລຸ່ມ, ລື້, ຜູ້ນ້ອຍ ແລະ ໄຕ, ຊົນເຜົ່າກຶມມຸ ແມ່ນຫລາຍກວ່າໝູ່ ຢູ່ບັນດາເມືອງເຫລົ່ານີ້ ຍື່ນເວັ້ນເມືອງເງິນ.

ການປັບປຸງ ຊ່ວງຕອນທາງຕາເວັນຕົກ (NR2W) ຈະມີການຂະຫຍາຍໜ້າທາງຈາກ 6 ມ ເປັນ 8 ມ (ໜ້າທາງ 6 ມ ແລະ ບາທາງທັງສອງຝາກ 2 ມ). ເນື່ອງຈາກວ່າ ໄລຍະນີ້ແມ່ນຢູ່ໃນໄລຍະການກະກຽມໂຄງການ ຍັງບໍ່ທັນມີຄວາມຊັດເຈນກ່ຽວກັບໜ້າວຽກຂອງການປັບປຸງ ຊ່ວງຕອນທາງຕາເວັນຕົກ (NR2W). ເອກະສານນີ້ກອບໜ້າວຽກການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ (ESMF) ໄດ້ກຳນົດຄວາມສ່ຽງ/ຜົນກະທົບເບື້ອງຕົ້ນຂອງແລວທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດ (NR 2) ແລະ ການຄຸ້ມຄອງໂດຍຫຍໍ້, ແລະ ມາດຕະການຫຼຸດຜ່ອນໄດ້ຖືກພັດທະນາຕາມກົດຫມາຍຂອງ ສປປ ລາວ ແລະ ມາດຕະຖານສາກົນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ. (ESMF) ໄດ້ກຳນົດວ່າ ໂຄງການດັ່ງກ່າວມີທ່າແຮງທີ່ຈະສົ່ງຜົນໃຫ້ເກີດຜົນປະໂຫຍດອັນຫຼາກຫຼາຍໃຫ້ແກ່ຊຸມຊົນທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ເສດຖະກິດແຫ່ງຊາດ, ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຈະມີຜົນກະທົບ ແລະ ຄວາມສ່ຽງຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ທີ່ຈະຕ້ອງມີການຄຸ້ມຄອງຢ່າງມີປະສິດທິພາບເພື່ອຮັບປະກັນວ່າໂຄງການດັ່ງກ່າວຖືກກະກຽມ, ມອບສົ່ງ ແລະ ໄດ້ຮັບການປະຕິບັດຢ່າງມີຜົນສຳເລັດ.

ໃນຂະນະທີ່ຜົນກະທົບບາງອັນຕໍ່ທີ່ດິນ, ຊັບສິນ, ຄຸນນະພາບນໍ້າ ແລະ ຊີວະນາໆພັນ ແມ່ນຄາດວ່າຈະເກີດຈາກການປູກສ້າງ ແລະ ຂະຫຍາຍຂອງຂອບເຂດສະຫວ່າງເສັ້ນທາງ ແລະ ກິດຈະການກໍ່ສ້າງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ຜົນກະທົບສາມາດຫຼຸດຜ່ອນລົງ ແລະ ຜົນປະໂຫຍດທີ່ອາດມີສູງສຸດໂດຍຜ່ານມາດຕະການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ຫຼຸດຜ່ອນຜົນກະທົບຕາມຄວາມເໝາະສົມທີ່ຈະໄດ້ຖືກກະກຽມແບບລະອຽດໃນໄລຍະ ການປະເມີນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມຂອງໂຄງການ (ESIA) ແບບລະອຽດ. ຖ້າມາດຕະການຫຼຸດຜ່ອນຜົນກະທົບ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງທີ່ຖືກລະບຸໄວ້ໃນແຜນການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມໃນອະນາຄົດ (ESMPs), ແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການຍົກຍ້າຍຈັດສັນ (RAPs) ແລະ ແຜນການຄຸ້ມຄອງອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ – ເຊິ່ງຈະຖືກພັດທະນາໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບ (ESMF) ນີ້ – ໄດ້ຖືກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຢ່າງເອົາໃຈໃສ່ ແລະ ປະສິບຜົນສຳເລັດ, ໂຄງການຄາດວ່າຈະມີຜົນປະໂຫຍດລາຍໄດ້ທາງດ້ານເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ສຸດທິໃຫ້ແກ່ ສປປ ລາວ ແລະ ບັນດາປະເທດໃນພາກພື້ນລຸ່ມແມ່ນໍ້າຂອງ (GMS) ໂດຍລວມ ໂດຍບໍ່ມີການຫຼຸດຫນ້ອຍລົງຕໍ່ຄຸນຄ່າທີ່ສຳຄັນຂອງສະພາບແວດລ້ອມອ້ອມຂ້າງ. ການປົກສາຫາລືຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງກັບບັນດາອົງການ, ຊຸມຊົນໃນພາກພື້ນ ແລະ ພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງອື່ນໆຂອງລັດຖະບານ ສປປ ລາວ ຈະມີຄວາມສຳຄັນເພື່ອຮັບປະກັນຜົນປະໂຫຍດຂອງພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງສືບຕໍ່ພິຈາລະນາໃນການວາງແຜນ ແລະ ການພັດທະນາໂຄງການ.

ຂໍ້ກຳນົດສຳລັບໂຄງການທີ່ຈະພັດທະນາແມ່ນຕ້ອງໄດ້ສອດຄ່ອງກັບມາດຕະຖານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມຂອງທະນາຄານໂລກ (ESS) ທີ່ສະໜອງໂອກາດອັນສຳຄັນໃນການພັດທະນາໂຄງການຕາມວິທີການປະຕິບັດທີ່ດີທີ່ສຸດ ເພື່ອຄວາມຍືນຍົງດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ. ຖ້າຫາກໄດ້ຮັບການຜັນຂະຫຍາຍຢ່າງສຳເລັດຜົນ, ໂຄງການນີ້ສາມາດກຳນົດມາດຕະການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ໃນອະນາຄົດຂອງການພັດທະນາເສັ້ນທາງຂະໜາດໃຫຍ່ໃນ ສປປ ລາວ ແລະ ພາກສ່ວນອື່ນໆຂອງບັນດາປະເທດອາຊຽນ ແລະ ບັນດາປະເທດໃນພາກພື້ນລຸ່ມແມ່ນໍ້າຂອງ (GMS).

ຄວາມສ່ຽງດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ຜົນກະທົບທີ່ຄາດໄວ້ສໍາລັບໂຄງການນີ້ຄາດວ່າຈະມີ:

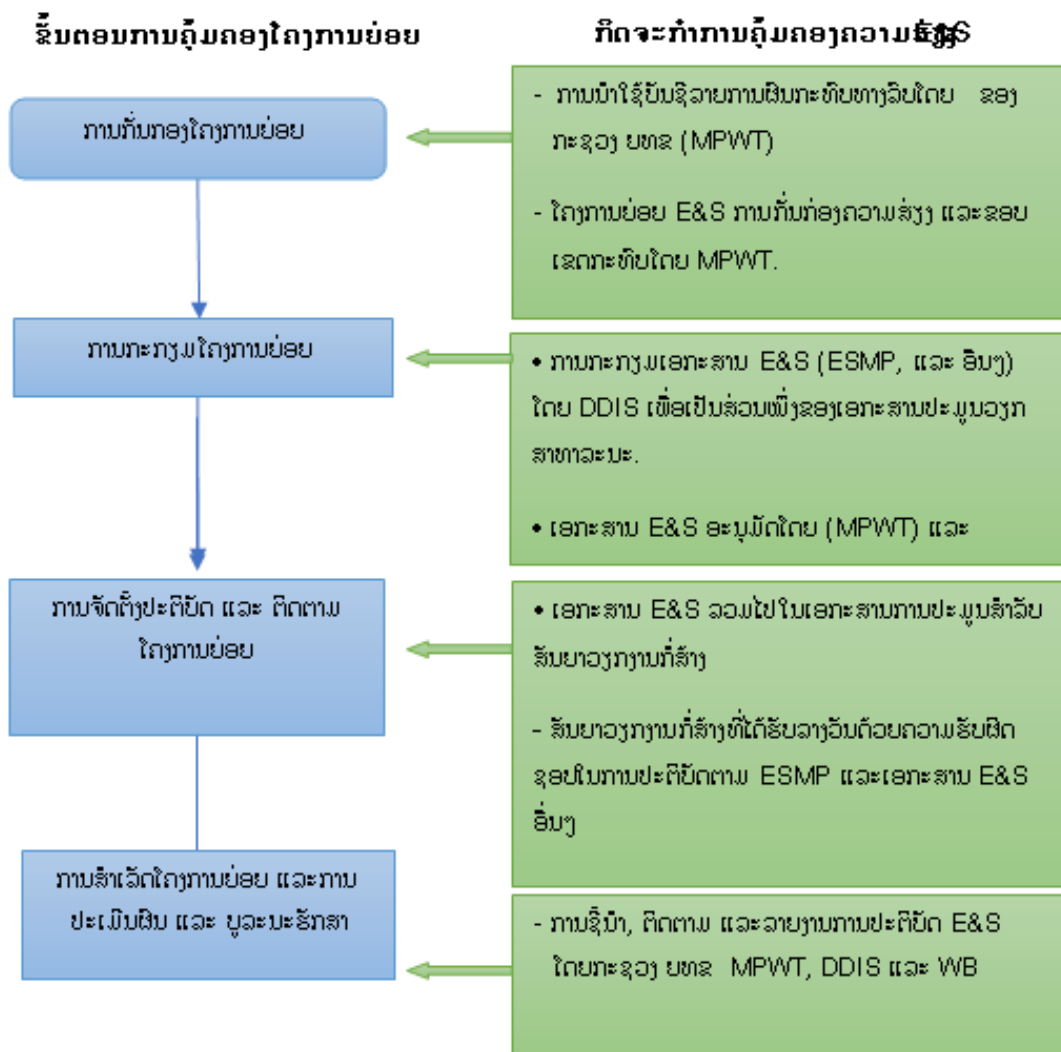
- ການຕົກຕະກອນ ແລະ ການເຊາະເຈື່ອນ;
- ຄຸນນະພາບນໍ້າ;
- ຂີ້ຝຸ່ນ, ສຽງດັງ, ແລະ ການສັ່ນສະເທືອນ;
- ການກໍາຈັດວັດຖຸອັນຕະລາຍ ແລະ ສິ່ງເສດເຫຼືອ;
- ຂີ້ເຫຍື້ອພາຍໃນກິດຈະກຳ ຂອງໂຄງການ;
- ຜົນກະທົບ (ໂດຍກົງ ຫຼືສະສົມ) ຕໍ່ພືດ ແລະ ສັດ;
- ຜົນກະທົບ (ໂດຍກົງ ຫຼືສະສົມ) ຕໍ່ປ່າສະຫງວນ ແລະ ຊີວະນາໆພັນ;
- ຄວາມສ່ຽງຈາກລະເບີດບໍ່ທັນແຕກ **UXO**;
- ການປ່ຽນແປງດິນຟ້າອາກາດ

ຄວາມສ່ຽງ ແລະ ຜົນກະທົບທາງດ້ານສັງຄົມທີ່ຄາດໄວ້ສໍາລັບໂຄງການນີ້ຄາດວ່າຈະມີ:

- ການເວນຄົນທີ່ດິນ, ການຍົກຍ້າຍທາງດ້ານເສດຖະກິດ ແລະ ການສູນເສຍການເຂົ້າເຖິງຊັບສິນ;
- ຄວາມສ່ຽງຕໍ່ກຸ່ມທີ່ອ່ອນແອ; ເຂົາເຈົ້າໄດ້ຮັບຜົນກະທົບ ຕໍ່ການຍົກຍ້າຍອາຄານທີ່ຢູ່ອາໄສ ແລະ ຫຼື ທາງດ້ານເສດຖະກິດ;
- ຖ້າບໍ່ໄດ້ຮັບການຄຸ້ມຄອງຢ່າງເໝາະສົມ, ຜົນກະທົບຕໍ່ແຮງງານກໍາມະກອນທີ່ເປັນຜົນມາຈາກວຽກງານກໍ່ສ້າງ ຫຼື ກິດຈະກຳໂຄງການອື່ນໆ;
- ຄວາມປອດໄພຈາກການນໍາໃຊ້ເສັ້ນທາງ ແລະ ການເພີ່ມຂອງການສັນຈອນ ແລະ ຂົນສົ່ງຈາກໂຄງການ (ໂດຍສະເພາະແມ່ນບັນດາລົດບັນທຸກຂົນສົ່ງລາກແກ່ຊ່ວຍຍາວ) ໃນລະຫວ່າງການດາເນີນງານ, ແມ່ນຍັງມີການສັນຈອນຕິດພັນກັບອຸບັດເຫດໃນເວລາກໍ່ສ້າງ;
- ການລັ່ງໄຫຼເຂົ້າມາຂອງແຮງງານກໍາມະກອນຊົ່ວຄາວ, ເຊິ່ງອາດຈະເພີ່ມຄວາມສ່ຽງຕໍ່ການຕິດສານເສບຕິດ;
- ຄວາມສ່ຽງເພີ່ມຂຶ້ນຂອງການຂຸດຮີດທາງເພດ, ບົດບາດ-ຍິງຊາຍ ແລະ ການລ່ວງລະເມີດທາງເພດ (**SEA**) ແລະ/ຫຼື ການເອົາປຽບທາງເພດ (**SH**) ຈາກແຮງງານກໍາມະກອນ ແລະ ຄວາມໃກ້ຊິດຂອງເຂົາເຈົ້າກັບກຸ່ມທີ່ມີຄວາມສ່ຽງ, ພ້ອມກັນນັ້ນ ກໍ່ແມ່ນການເປີດແລວທາງ ຂອງເຂດພື້ນທີ່ໂຄງການ;
- ຄວາມສ່ຽງຂອງການຄ້າມະນຸດເພີ່ມຂຶ້ນ ເນື່ອງຈາກການເຊື່ອມຕໍ່ລະຫວ່າງ ສປປ ລາວ, ໄທ ແລະ ຫວຽດນາມ ຫຼາຍຂຶ້ນ;
- ອາດຈະມີຜົນກະທົບຕໍ່ກັບກຸ່ມຊົນເຜົ່າ, ເຊິ່ງຄາດວ່າຈະມີຢູ່ໃນພື້ນທີ່ໂຄງການ;
- ຜົນກະທົບຕໍ່ສະຖານທີ່ວັດທະນະທຳ ແລະ ສະຖານທາງຄວາມເຊື່ອ, ປ່າຊ້າທີ່ເປັນຜົນມາຈາກການກໍ່ສ້າງ ແລະ/ຫຼືການຂະຫຍາຍເສັ້ນທາງ; ແລະ
- ຄວາມສ່ຽງຕໍ່ການຍົກເວັ້ນຊາວກະສິກອນກຸ່ມຊົນເຜົ່າ ຫຼືຜູ້ດ້ອຍໂອກາດຈາກຜົນປະໂຫຍດຂອງໂຄງການກະສິກຳ.

ຂັ້ນຕອນຮ່າງກອບໜ້າວຽກການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ (ESMF)

ESMF ອະທິບາຍຂັ້ນຕອນການກວດກາ, ກັນກອງ ແລະ ກຳນົດຂອບເຂດ, ພ້ອມກັນກັບຂັ້ນຕອນລະອຽດໃນການກະກຽມແຜນການຄຸ້ມຄອງດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ (ESMPs) ແລະ ແຜນການຄຸ້ມຄອງອື່ນໆ, ລວມທັງຂໍ້ມູນທີ່ຕ້ອງການ, ຄວາມຮັບຜິດຊອບ ແລະ ຄວາມຕ້ອງການຝຶກອົບຮົມທີ່ຈຳເປັນສຳລັບພະນັກງານໂຄງການທີ່ຮັບຜິດຊອບການຕິດຕາມ (ESMP). ການຈັດການພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ສະຖາບັນສຳລັບໂຄງການໃນລະດັບກະຊວງ ຍທຂ (MPWT) ແລະ ຂັ້ນລັດຖະບານ, ພ້ອມກັນນັ້ນ, ກັບທີ່ປຶກສາແລະຜູ້ຮັບເຫມົາ, ຍັງໄດ້ຖືກອະທິບາຍຢູ່ໃນພາກທີ 5 ຂອງ (ESMF) ສະບັບເຕັມ.



ກົນໄກການແກ້ໄຂຄຳຮອງທຸກ

ກົນໄກການແກ້ໄຂຄຳຮອງທຸກ ໂດຍຊອກຫາການແກ້ໄຂຄວາມກັງວົນໂດຍທັນທີ, ນຳໃຊ້ຂະບວນການທີ່ເຂົ້າໃຈໄດ້ຢ່າງເຫມາະສົມທາງດ້ານວັດທະນະທຳ ແລະ ສາມາດເຂົ້າເຖິງໄດ້ໂດຍບໍ່ເສຍຄ່າ. ສາມາດຍື່ນເລື່ອງຄຳຮອງທຸກໄດ້ຖ້າຜູ້ໃດຜູ້ໜຶ່ງເຊື່ອວ່າໂຄງການດັ່ງກ່າວມີຜົນກະທົບດ້ານລົບຕໍ່ຊຸມຊົນ, ສິ່ງແວດລ້ອມ ຫຼື ຄຸນນະພາບຊີວິດຂອງເຂົາເຈົ້າ. ພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງອາດຈະສົ່ງຄຳຄິດເຫັນ ແລະ ຄຳແນະນຳ ຂະບວນການກົນໄກການແກ້ໄຂ

ການຮ້ອງທຸກ (GRM) ໄດ້ຖືກອະທິບາຍຢ່າງເຕັມທີ່ໃນ ແຜນການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ(SEP) ຂອງໂຄງການ, ເຊັ່ນດຽວກັນກັບໃນ ຮ່າງກອບໜ້າວຽກການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ (ESMF). ມີ ສາມຂັ້ນຕອນ (2) GRMs ທີ່ຈະສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນພາຍໃຕ້ໂຄງການ, ຫນຶ່ງແມ່ນ **GRM** ທົ່ວໄປສໍາລັບຜູ້ໄດ້ຮັບຜົນ ກະທົບໂຄງການ (**PAPs**), ຫນຶ່ງແມ່ນ **GRM** ສະເພາະກັບບັນຫາການໄດ້ຮັບມາຂອງທີ່ດິນ (ລາຍລະອຽດໃນຮ່າງ ກອບໜ້າວຽກການວາງແຜນການຍົກຍ້າຍຈັດສັນຂອງໂຄງການ), ແລະທີສາມ. ອັນໜຶ່ງແມ່ນ **GRM** ສະເພາະກັບ ແຮງງານ/ຜູ້ອອກແຮງງານໃນໂຄງການ.

ການຕິດຕາມກວດກາ ແລະ ການລາຍງານ

ບົດລາຍງານການຕິດຕາມກວດກາຈະຕ້ອງຖືກປະຕິບັດເພື່ອ:

- ປະເມີນປະສິດທິພາບ ແລະ ຄຸນນະພາບຂອງຂະບວນການປະເມີນສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ;
- ສ້າງຫຼັກຖານ ແລະ ການປະເມີນຜົນໄດ້ຮັບຂອງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ (ESMPs); ແລະ
- ການກະກຽມໂອກາດໃນການລາຍງານຜົນຂອງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມາດຕະການຫຼຸດຜ່ອນໃນ (ESMPs) ໃນອະນາຄົດ ແລະເອກະສານອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບໂຄງການ.

ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ (MPWT) ໂດຍມີ ກົມແຜນການ ແລະ ການເງິນ (DPF) ເປັນຜູ້ ຊີ້ນຳໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ແລະ ເຮັດວຽກຮ່ວມກັບຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຂັ້ນສູນກາງ, ແຂວງ, ເມືອງ ແລະ ບ້ານ. ຂະແໜງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການປະກອບມີ: (ກ) ກະຊວງກະສິກໍາ ແລະ ປ່າໄມ້ (MAF) ຮັບຜິດຊອບໃນການພັດທະນາຄວາມອາດສາມາດຂອງອົງກອນ ແລະ ການດໍາເນີນວຽກງານຕ່າງໆໃຊ້ການເພີ່ມມູນຄ່າ ຜະລິດຕະພັນສິນຄ້າກະສິກໍາ; (ຂ) ກົມພາສີ ຂອງ ກະຊວງການເງິນ (MOF), ແລະ ກົມຂາເຂົ້າ-ຂາອອກ ຂອງ ກະຊວງ ອຸດສະຫະກໍາ ແລະ ການຄ້າ (MOIC) ຈະຮັບຜິດຊອບໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດກິດຈະກຳການອໍານວຍ ຄວາມສະດວກການຄ້າ ແລະ ພາສີໂດຍຜ່ານຄະນະກຳມະການອໍານວຍຄວາມສະດວກການຄ້າແຫ່ງຊາດ (NTFC) ຄະນະກຳມະການອໍານວຍຄວາມສະດວກການຄ້າແຂວງ (PTFC); (ຄ) ກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ (MPI) ຈະຮັບຜິດຊອບກິດຈະກຳກ່ຽວກັບການຮວມມື; (PPP) ແລະ ສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃຫ້ແຂວງກ່ຽວກັບ ການຄຸ້ມຄອງການລົງທຶນຂອງເອກະຊົນ, (ງ) ກະຊວງປ້ອງກັນຄວາມສະງົບ (MOPS) ຈະຮັບຜິດຊອບວຽກງານ ການຕິດຕາມກວດກາຊາຍແດນ, ຄວາມປອດໄພຊາຍແດນ, ກວດກາຄົນເຂົ້າເມືອງ ແລະ ການຂ້າມດ່ານ ໂດຍເຮັດ ວຽກຮ່ວມກັບອໍານາດການປົກຄອງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ໜ່ວຍງານຄຸ້ມຄອງດ່ານຊາຍແດນ, ໜ່ວຍງານຄຸ້ມຄອງການລົງທຶນ ຂອງເອກະຊົນເພື່ອຮັບປະກັນ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕາມລະບຽບກ່ຽວກັບການຄຸ້ມຄອງດ່ານຊາຍແດນຢູ່ຂັ້ນສູນກາງ ແລະ ທ້ອງຖິ່ນ ໃຫ້ມີຄວາມສອດຄ່ອງກັນ.

ພະແນກຄົ້ນຄວ້າສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ປ້ອງກັນໄພພິບັດ (EDPD/PTI) ຈະເຮັດວຽກໄກ້ສິດຕິດແທດກັບ ແລະ ຊ່ວຍເຫລືອທາງດ້ານວິຊາການໃຫ້ແກ່ ໜ່ວຍງານຄຸ້ມຄອງອົງປະກອບ (CMUs) ພາຍໃຕ້ MPWT ແລະ DPWTs ຂັ້ນແຂວງ ຊຶ່ງຈະເປັນໜ່ວຍງານວາງແຜນ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານປ້ອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມຕົວຈິງຢູ່ພາກສະໜາມ. EDPD/PTI ຈະເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບໃນການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ຕິດຕາມກວດກາ ການຈັດຕັ້ງປະຈັບດມາດຕະການສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມໂດຍລວມ. EDPD/PTI ຈະຕ້ອງໄດ້ຄຸ້ມຄອງກົນໄກ ການຮ້ອງທຸກຂອງ CMUs ພາຍໃຕ້ MPWT ແລະ CMUs ຂອງກະຊວງອື່ນຈະຕ້ອງໄດ້ ຄຸ້ມຄອງກົນໄກການ ຮ້ອງທຸກຂອງຕົນ.

MPWT, ພາຍໃຕ້ການຊ່ວຍເຫລືອດ້ານວິຊາການຈາກ EDPD/PTI, ຈະມີຄວາມຮັບຜິດຊອບໃນການ ຮັບປະກັນວ່າບັນດາເຄື່ອງມືນະໂຍບາຍສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມແມ່ນໄດ້ຖືກນຳໃຊ້ເຂົ້າໃນການວາງແຜນ, ອອກ ແບບ ແລະ ກະກຽມກ່ອນການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງລວມທັງນຳໃຊ້ເຂົ້າໃນການປະມຸນ ແລະ ການສ້າງສັນຍາກັບຜູ້ຮັບເໝີ ກຳສ້າງ. ຢູ່ໃນລະດັບໂຄງການຍ່ອຍ, DWPTs ແມ່ນມີຄວາມຮັບຜິດຊອບໃນການວາງແຜນ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ວຽກງານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມລວມທັງການວາງແຜນ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ກົນໄກການຮ້ອງທຸກ. DWPT ຂອງແຕ່ລະແຂວງ ຈະຕ້ອງແຕ່ງຕັ້ງ ວິຊາການຮັບຜິດຊອບໃນການຕິດຕາມກວດກາການປະຕິບັດຕາມຂະໂຍບາຍ ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມຂອງໂຄງການຍ່ອຍຢູ່ພາກສະໜາມ. DWPTs ຈະສ້າງຕັ້ງໜ່ວຍງານຕິດຕາມກວດກາ ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ເພື່ອຮັບຜິດຊອບໃນການຕິດຕາມ ແລະ ກວດກາວຽກງານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ.

ງົບປະມານ

ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການປະຕິບັດ ESMF ຈະປະກອບມີການກະກຽມຊຸດເອກະສານ ESMF ນີ້, ລວມທັງຄ່າ ໃຊ້ຈ່າຍພະນັກງານ, ການເດີນທາງ, ກອງປະຊຸມປຶກສາຫາລື, ການແປພາສາແລະການຝຶກອົບຮົມພາຍໃຕ້ກົດຈະກຳ PTI. ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍຂອງຕົວຊີ້ວັດທັງຫມົດທີ່ຖືກທົບທວນແມ່ນຄາດຄະເນຢູ່ທີ່ USD 1,360,960 ບວກກັບຄ່າໃຊ້ ຈ່າຍຂອງມາດຕະການຫຼຸດຜ່ອນສະເພາະໃນ ESMP, RAP ແລະ EGEPs (ຖ້າມີ) ແຕ່ບໍ່ລວມງົບປະມານໃນ ການຊົດເຊີຍຄ່າເສຍຫາຍທີ່ອາດຈະເກີດຂຶ້ນ. ເງິນທຶນຈະມາຈາກການລວມກັນຂອງ IDA ເບື້ອງທະນາຄານໂລກ ແລະ ທຶນສົມທົບ, ຈາກອົງປະກອບການຄຸ້ມຄອງໂຄງການ. ງົບປະມານນີ້ແມ່ນຄາດຄະເນໃນເບື້ອງຕົ້ນເທົ່ານັ້ນ ແລະ ຈະຕ້ອງໄດ້ ແລະ ຈະໄດ້ຮັບການປັບປຸງຕື່ມອີກໃນໄລຍະການກະກຽມ ESMPs ສະເພາະສະຖານທີ່. ງົບປະມານ ສຳລັບການການດຳເນີນການສຶກສາຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມແບບລະອຽດ, ESMP, RAP, EGEP, GAP, IEE ແລະ ງົບປະມານໃນການທົດແທນຄ່າເສຍຫາຍ ບໍ່ໄດ້ລວມຢູ່ໃນງົບປະມານນີ້. ງົບປະມານ ໃນການທົດແທນຄ່າເສຍຫາຍ ແມ່ນຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງ ລັດຖະບານລາວ. ງົບປະມານໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ມາດຕະການຫຼຸດຜ່ອນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມແມ່ນຢູ່ໃນງົບປະມານຂອງສັນຍາຮັບເໝີກຳສ້າງ. ງົບປະມານເຫລົ່ານີ້ຈະຂຶ້ນຢູ່ໃນໄລຍະການປະເມີນໂຄງການຫລັງຈາກເກັບກຳ ຕົວເລກຈຳນວນ ຄອບຄົວທີ່ໄດ້ຮັບ ຜົນກະທົບ ຕາມຂັ້ນຕອນທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນ RPF. ລາຍລະອຽດຂອງງົບປະມານແມ່ນຢູ່ໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ

ເອກະສານ **ESMF** ສະບັບນີ້ ແມ່ນໄດ້ຖືກເຜີຍແຜ່ໃນວັນທີ 15 ພະຈິກ 2021 ຜ່ານທາງເວັບໄຊສ ຂອງ ກະຊວງ ຍທຂ ແລະ ໄດ້ຖືກປຶກສາຫາລືກັບຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ບ້ານ ແລະ ຜູ້ທີ່ຄວາມສົນໃຈ ໃນລະຫວ່າງ ວັນທີ 29 ມັງກອນ ຫາ ວັນທີ 3 ທັນວາ 2021 ແລະ ໄດ້ປັບປຸງຄືນຕາມຄໍາຄິດເຫັນ ແລະ ຄໍາແນະນຳທີ່ໄດ້ຮັບໃນ ລະຫວ່າງບັນດາກອງປະຊຸມປຶກສາຫາລື. ລາຍລະອຽດແມ່ນຢູ່ໃນແຜນການມີສ່ວນຮ່ວມກັບມວນຊົນ (**SEP**).