

ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ
ສັນຕິພາບ ເອກະລາດ ວັດທະນາຖາວອນ

ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ
ກົມຂົວທາງ(ກຂທ) ແລະ
ສະຖາບັນໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ(ສຍຂ)

ຮ່າງບົດສະຫວັດສະດີ ບຫຍໍ້
ກອບໜ້າວົກ ການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ
ສັງຄົມ

ໂຄງການຂະແໜງຂົວທາງ ສປປ ລາວ, ໄລຍະ 2 (LRSP-2)
ເລກທີໂຄງການ: (P158504)

ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ, 18 ພຶດສະພາ 2016

ພາກສະເໜີ

1. ຈຸດປະສົງ ໂຄງການຂະແໜງຂົວທາງ 2 (LRSP2), ເພື່ອສ້າງໃຫ້ບັນລຸຜົນສຳເລັດໂຄງການຂະແໜງ ຂົວທາງ (LRSP2), ເຊິ່ງກຳລັງໄດ້ມີການກະກຽມ ເພື່ອສະໜັບສະໜູນ ລັດຖະບານ ສປປ ລາວ ໃນການຄຸ້ມຄອງລະບົບຕາໜ່າງຂົວທາງ ຂອງ ສປປ ລາວ. ໂຄງການດັ່ງກ່າວ ຈະໃຫ້ທຶນ ແກ່ວຽກງານຂົວທາງ ໃນຮູບແບບ ການບຸລະນະເປັນປະຈຳ ແລະ ເປັນແຕ່ລະ ແລະ ການປັບປຸງເປັນບາງຈຸດ ເພື່ອສ້າງຄວາມໝັ້ນຄົງຂອງຂົວທາງທີ່ສາມາດຕ້ານທານກັບສະພາບການປ່ຽນແປງຂອງດິນຟ້າອາກາດ. ໂຄງການດັ່ງກ່າວ ຈະດຳເນີນດ້ວຍວິທີການທີ່ເປັນລະບົບ ໄປສູ່ການລົງທຶນ ທີ່ມີຄຸນຄ່າ ໂດຍກຳນົດ ຜູ້ສະໜັບສະໜູນ ໂຄງການ ນຳໃຊ້ມາດຖານດ້ານວິຊາການ ແລະ ສັງຄົມ. ໂຄງການ ອາດຍັງມີກອງທຶນເພີ່ມເຕີມ ສຳລັບວຽກງານຂົວທາງ ທີ່ຕອບສະໜອງໂດຍ ຜູ້ໃຫ້ທຶນອື່ນໆ ເຊັ່ນ: ກອງທຶນພັດທະນາ ຂອງກຸ່ມປະເທດນໍເດິກ(NDF)³, ທະນາຄານການລົງທຶນເອີລົບ (EIB) ແລະ ສະຫະພັນເອີລົບ (EU). ໂຄງການຍັງຈະດຳເນີນກິດຈະກຳການຊ່ວຍເຫລືອດ້ານວິຊາການ ລວມທັງການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງ ດ້ານຄວາມອາດສາມາດ ຂອງກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໃນການກະກຽມ ແລະ ປະຕິບັດ ການຮ່ວມມືລະຫວ່າງ ພາກລັດ-ເອກະຊົນ⁴ ໂດຍການສຸມໃສ່ສະເພາະ ການແກ້ໄຂສິ່ງທ້າທາຍ ການປ່ຽນແປງດິນຟ້າອາກາດ ທີ່ຕາໜ່າງຂົວທາງ ພວມປະເຊີນຢູ່.

2. ຈຸດປະສົງ ການພັດທະນາ ໂຄງການ ແມ່ນເພື່ອສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງ ໃນການຈຸດຕັ້ງປະຕິບັດ ການຄຸ້ມຄອງ ລະບົບຂົວທາງ ແລະ ການປັບປຸງ ການເຊື່ອມໂຍງຂອງເສັ້ນທາງທີ່ສາມາດຕ້ານທານ ກັບສະພາບການປ່ຽນແປງຂອງດິນຟ້າອາກາດ ໃນແຂວງທີ່ໄດ້ຄັດເລືອກໄວ້ ແລະ ໃນກໍລະນີວິກິດການ ຫຼື ເຫດການສຸກເສີນ ເພື່ອຕອບໂຕ້ ຕໍ່ກັບວິກິດການ ແລະ ເຫດການສຸກເສີນ.

3. ໂຄງການດັ່ງກ່າວ ໄດ້ຖືກຄາດຄະເນໄວ້ ຈະກາຍເປັນຂະແໜງທີ່ກວ້າງຂວາງ ໂດຍມີການລົງທຶນ-ໂດຍສະເພາະ ການບຸລະນະ ປະຈຳວັນ-ໄດ້ຖືກຂະຫຍາຍໄປທີ່ ວ ສປປ

³NDF ໄດ້ສະແດງຄວາມສົນໃຈ ໃນການສະໜັບສະໜູນ ການຊ່ວຍເຫລືອດ້ານວິຊາການ ກ່ຽວກັບ ການສ້າງຄວາມອາດສາມາດ ແລະ ການພັດທະນາເສັ້ນທາງທີ່ສາມາດຕ້ານທານ ກັບສະພາບການປ່ຽນແປງຂອງດິນຟ້າອາກາດ ລວມທັງ ການເຊື່ອມໂຍງເສັ້ນທາງທີ່ສາມາດຕ້ານທານ ກັບສະພາບການປ່ຽນແປງດິນຟ້າອາກາດ ລວມທັງ ການທົດສອບບາງວຽກງານຂົວທາງ ເພື່ອທົດສອບການແກ້ໄຂ

⁴ ໂດຍສອດຄ່ອງກັບ “ບົດແນະນຳ ຊີວຄາວ ວ່າດ້ວຍ ການນຳໃຊ້ ນະໂຍບາຍ ການປົກປ້ອງ ສຳລັບກິດຈະກຳການຊ່ວຍເຫລືອ ດ້ານວິຊາການ(TA) ຂອງໂຄງການ ທະນາຄານ-ການຕົ້ນ ແລະ ກອງທຶນ ຄຸ້ມຄອງ ໂດຍທະນາຄານ” ໂຄງການໄດ້ຖືກຈັດແບ່ງ ເປັນປະເພດ A ສຳລັບສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ການປົກປ້ອງ ເນື້ອງຈາກວ່າ ກິດຈະກຳ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບ PPP ເກີດຂຶ້ນ ຈາກການສະໜັບສະໜູນ ການຊ່ວຍເຫລືອດ້ານວິຊາການ ໃນອະນາຄົດ ອາດນຳໄປສູ່ ບັນຫາຜົນກະທົບ ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ/ຫຼື ສັງຄົມ ສຳຄັນ ໃນກໍລະນີ ກິດຈະກຳ ເຫລົ່ານີ້ ໄດ້ຮັບການຈຸດຕັ້ງປະຕິບັດ. ການລົງທຶນໃນຂະແໜງຂົວທາງຮູບແບບ PPP ໃນຕົວມັນເອງ ແມ່ນຢູ່ ນອກຂອບເຂດ ຂອງໂຄງການ. ພ້ອມນັ້ນ, ການກະກຽມ ການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ (FS) ແລະ ເຄື່ອງມື ການປົກປ້ອງ ທີ່ສອດຄ່ອງກັບ ຂໍ້ກຳນົດ ປະເພດ A ສຳລັບ ໂຄງການ NR13 PPP ທີ່ໄດ້ດຳເນີນຢູ່ ພາຍໃຕ້ ໂຄງການຂະແໜງຂົວທາງ ສປປ ລາວ (LRSP).

ລາວ. ເອກະສານຊື້ ອຸປະກອນ ກ ສະແດງ ກໍ່ ບົວກັບ ແຜນທີ່ ສະຖານທີ່ ຕັ້ງ ແລະ ລັກສະນະພູມສັນຖານຫລັກ ຂອງ ສປປ ລາວ ແລະ ແຜນທີ່ ຕາໜ່າງຂົວທາງ. ໃນໄລຍະທີ່ ຫຼ້າ, ຫຼັກແຂວງ ໄດ້ ຖືກກຳນົດ ເປັນຜູ້ ແຂ່ງຂັນ ສຳລັບ ໂຄງການທົດສອບຕົວແບບ: ຜູ້ ຈຳລອງ, ອຸດົມໄຊ, ໄຊຍະບູລີ, ຫົວພັນ, ຊຸບົງຂວາງ ແລະ ບໍລິສັດ ອຳໄຊ.

ອົງປະກອບໂຄງການ

4. ອົງປະກອບ 1: ການບູລະນະຂົວທາງໃຫ້ ສາມາດຕ້ານທານ ຕໍ່ ກັບສະພາບການປ່ຽນແປງດິນຟ້າອາກາດ.

1.1: ການບູລະນະຂົວທາງແຂວງ ແລະ ເມືອງ: ໂຄງການຈະຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສັນຍາ ການບູລະນະຂົວທາງຂອງແຂວງ ແລະ ເມືອງ ຢ່າງເປັນປະຈຳ. ໂດຍຄາດຄະເນໄວ້ ວ່າ ອາດຈະດຳເນີນການ ໃນຮູບແບບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໂດຍອົງຕາມສັນຍາ. ກົດລະກຳ ຈະຖືກສ້າງຂຶ້ນ ໂດຍອົງຕາມບົດຮບົນ ຈາກປະສົບການໃນທ້ອງຖິ່ນ ພ້ອມທັງພື້ນຖານການບູລະນະ ຂອງຊຸມຊົນ ແລະ ວິສາຫະກິດ ຂະໜາດນ້ອຍ.

1.2: ການບູລະນະ ເປັນໄລຍະ ແລະ ການປັບປຸງ ເປັນຈຸດ: ໂຄງການ ຈະດຳເນີນການບູລະນະເປັນໄລຍະ ແລະ ການປັບປຸງ ເປັນຈຸດ ເພື່ອປັບປຸງ ສະພາບຂົວທາງ ໃນບ່ອນທີ່ ຈະໄດ້ ຮັບການບູລະນະ ໃຫ້ມີຜົນສຳເລັດ ດ້ວຍການບູລະນະຢ່າງເປັນປະຈຳ. ພາຍໃຕ້ ອົງປະກອບບັນຫາ ຄວາມປອດໄພ ເສັ້ນທາງ ຈະຖືກພິຈາລະນາ ເຊັ່ນ ການປັບປຸງ ອຸປະກອນຂົວທາງ.

1.3: ການຍົກລະດັບຄວາມສາມາດຕ້ານທານ ກັບສະພາບການປ່ຽນແປງຂອງດິນຟ້າອາກາດ: ນີ້ ອາດລວມເອົາ ການຍົກລະດັບບາງສ່ວນຂົວທາງທີ່ ມີຄວາມສ່ຽງຖືກນໍ້າຖ້ວມຂັງ ລວມທັງ ເຂດຄັ້ງສູງ ແລະ ບາງສ່ວນ ທີ່ ຜ່ານເຂດຊຸມຊົນໜາແໜ້ນ, ການປັບປຸງ ແລະ ກໍ່ສ້າງ ຮ່ອງລະບາຍນໍ້າ, ແລະ ການປັບປຸງ ແລະ ສ້າງໃຫ້ມີຄວາມທົນທານ ໃນເຂດທີ່ ຄັ້ງສູງ. ການພິຈາລະນາ ສຳຄັນ ຈະໄດ້ ມີການແນະນຳ ເຕັກນິກ ອື່ນໆ ໃໝ່ ທີ່ ໄດ້ ມີການປັບປຸງ

1.4: ການອອກແບບ ແລະ ການຄວບຄຸມ ແລະ ວຽກງານການກໍ່ສ້າງ: ມູນຄ່າ ການຊ່ວຍເຫລືອ ດ້ານວິຊາການ ແລະ ການດຳເນີນງານ ສຳລັບການອອກແບບ ແລະ ການຄວບຄຸມ ກົດລະກຳ ການລົງທຶນ, ແລະ ການຮັບປະກັນຄຸນນະພາບ ສຳລັບວຽກງານການບູລະນະ ແລະ ການປັບປຸງ ເປັນຈຸດ ຢູ່ ໃນແຂວງ ທີ່ ຖືກຄາດຄະເນ ອາດພາຍໃຕ້ 1.1 ຫາ 1.3.

5. ການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງ ຂອງພາກລັດ:

2.1: ການວາງແຜນຍຸດທະສາດ ຂະແໜງການ: ຈະສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງ ຜ່ານການຊ່ວຍເຫລືອ ດ້ານວິຊາການ ໃນການແນະນຳ ນະໂຍບາຍ ລະດັບສູງ

ສຳລັບການບັບປຸງ ແລະ ການກຳນົດການດຳເນີນງານຍຸດທະສາດຂະແໜງການ
 ຮອດປີ 2025 ແລະ ແຜນດຳເນີນງານ ຮອດປີ 2020 ແລະ ພູດທະນາກອບໜ້າວົກ
 ການວາງແຜນຍຸດທະສາດ ສຳລັບແຂວງທີ່ໄດ້ຖືກຄັດເລືອກ,
 ລວມທັງການປະເມີນ ແລະ ເພີ່ມປະສິດທິພາບ
 ສຳລັບການສະໜອງງົບປະມານເຂົ້າໃນຂະແໜງການຂົວທາງ
 ເພື່ອຮັບປະກັນການຈັດສັນຊັບພະຍາກອນຫລາຍຂຶ້ນ ເຂົ້າໃນການບູລະນະ,
 ການປະສົມປະສານເຂົ້າກັບການບັບຕົວເຂົ້າກັບການປ່ຽນແປງຂອງດິນຟ້າອາກາດ
 ແລະ ຄວາມປອດໄພ ຈາກການປ່ຽນແປງດິນຟ້າອາກາດ,
 ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ການຕິດຕາມກວດກາ, ການທົບທວນ ແລະ ການປະເມີນ
 ເປັນແຕ່ລະໄລຍະ.

2.2. ການຄຸ້ມຄອງລະບົບຂົວທາງທີ່ສາມາດຕ້ານທານກັບສະພາບການປ່ຽນແປງຂອງດິນຟ້າອາກາດ: ສໍາລັບ (ກ) ການອອກແບບ ແລະ ການຄວບຄຸມຄຸນນະພາບຂອງສັນຍາດ້ານການເງິນຂົວທາງ ຂອງຂະແໜງຂົວທາງ ພາຍໃຕ້ LRSP2 ເພື່ອຮັບປະກັນ ພື້ນຖານໂຄງລ່າງທີ່ດີສຸດທີ່ສາມາດຕ້ານທານກັບສະພາບການປ່ຽນແປງຂອງດິນຟ້າອາກາດ (ຂ) ສະໜັບສະໜູນ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ(i) ໃນການພັດທະນາແຜນດຳເນີນງານ ການປ່ຽນແປງດິນຟ້າອາກາດ ຕາມທີ່ລະບຸໄວ້ຢູ່ໃນ INDC, (ii) ການເຂົ້າຮ່ວມ ໃນຄະນະກຳມະການຄຸ້ມຄອງໄພພິບັດແຫ່ງຊາດ, ແລະ (iii) ສະໜັບສະໜູນ ການຕິດຕາມກວດກາ ແລະ ການປະເມີນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແຜນດຳເນີນງານການປ່ຽນແປງດິນຟ້າອາກາດຂອງກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, (ຄ) ສະໜັບສະໜູນ ການດຳເນີນງານແຜນທີ່ເຂດຄວາມສ່ຽງ, ໃຫ້ມີຢູ່ ກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ(MPI), ເຂົ້າໃນແຜນທີ່ເຂດທີ່ມີຄວາມອ້ອມໂຫວ ສຳລັບການນຳໃຊ້ຂອງວິສະວະກອນ ໃນການວາງແຜນ ສຳລັບການບູລະນະ ພື້ນຖານໂຄງລ່າງ ຫຼື ການລົງທຶນ; (ງ) ທົບທວນ ແລະ ບັບປຸງ ເຄື່ອງມື ປະຈຸບັນ ສຳລັບການວາງແຜນ(ລວມທັງ RMS, PROMM); (ຈ) ສະໜັບສະໜູນ ການສໍາລວດພາກສະໜາມ ປະຈຸບັນ ເພື່ອລວມເອົາຂໍ້ມູນອັນຈຳເປັນ ໃນ RMS, PROMM ສຳລັບການວາງແຜນຄວາມສ່ຽງພື້ນຖານ;(ສ) ສະໜັບສະໜູນ ການທົບທວນ ການອອກແບບ, ມາດຕະຖານ ແລະ ບົດແນະນຳປະຈຸບັນ ໃນການຮ່ວມມືກັບຄູ່ພັດທະນາອື່ນໆໃນຂະແໜງ (ເປັນຕົ້ນ ADB, JICA, KfW ແລະ ທະນາຄານໂລກ) ເພື່ອລວມເອົາອົງປະກອບຄວາມສາມາດຕ້ານທານກັບສະພາບການປ່ຽນແປງຂອງດິນຟ້າອາກາດ ແລະ ສຳເລັດເອກະສານສະບັບສຸດທ້າຍໃນທີ່ວ່າປະເທດ; (ຊ) ບັບປຸງເອກະສານດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ລວມທັງຄູ່ມື ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວິກິດການສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ.

2.3: ຂະແໜງການຄຸ້ມຄອງ: ສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງ ການຄວບຄຸມ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງລະບົບການເງິນ ພາຍໃນ ຂອງພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ.

2.4: ການສ້າງຄວາມອາດສາມາດຂອງຂະແໜງການລັດ: ຕອບສະໜອງ ການຝຶກອົບຮົມ ດ້ານວິຊາການ ເພື່ອບັບປຸງ ຄວາມອາດສາມາດຂະແໜງການ ກ່ຽວກັບ ຄວາມສາມາດຕ້ານທານ ກັບສະພາບການປ່ຽນແປງຂອງດິນຟ້າອາກາດ ແລະ ການຊ່ວຍເຫລືອດ້ານວິຊາການ ແລະ ການຝຶກອົບຮົມ ໃຫ້ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, ພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແຂວງ, ຫ້ອງການໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ເມືອງ ແລະ ອົງການຈັດຕັ້ງລັດຖະບານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ລວມທັງກະຊວງຊຸມຊົນສະຫງວນຊາດ ແລະ ສົ່ງແວດລ້ອມ(ກຊສ) ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໂຄງການ PBC ແລະ PPP ສໍາລັບຂະແໜງການຂົນທາງ ຜ່ານທາງການພັດທະນາ ການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ຕິດຕາມກວດກາ ການປົກປ້ອງ ສົ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ແລະ ຄວາມອາດສາມາດ ດ້ານວິຊາການ ໃນການກຳນົດ, ກະກົມ ແລະ ປະຕິບັດ ການບັບປຸງຂົນທາງ ໂດຍນຳໃຊ້ ຮູບແບບ ການຮ່ວມູນລະຫວ່າງພາກລັດ-ພາກເກາະຊົນ (PPP) ສະເພາະ.

2.5: ຄວາມປອດໄພການສັນຈອນຕາມເສັ້ນທາງ: ການຊ່ວຍເຫລືອ ດ້ານວິຊາການ ໃຫ້ ຄະນະກຳມະການ ຄວາມປອດໄພ ການສັນຈອນແຫ່ງຊາດ ແລະ ກົມຂົນສົ່ງ ແລະ ການຝຶກອົບຮົມ ກ່ຽວກັບ ຄວາມປອດໄພ ການສັນຈອນ ລວມທັງການບັບປຸງ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແຜນດຳເນີນງານ ຄວາມປອດໄພ ການສັນຈອນ ແລະ ດຳເນີນວຽກງານການສ້າງຈັດສຳນັກ ໃຫ້ ມວນຊື່ນ.

6. ອົງປະກອບທີ 3: ການຄຸ້ມຄອງ ໂຄງການ: ຕອບສະໜອງການເງິນ ໃນການບໍລິການ ການປຶກສາ, ອຸປະກອນ ແລະ IOC ສໍາລັບການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ການປະສານງານ ໂຄງການ, ການຕິດຕາມກວດກາ ແລະ ການປະເມີນ, ການກວດກາ ດ້ານການເງິນ ແລະ ວິຊາການ ແລະ ສະໜັບສະໜູນ ການໃຫ້ຄຳແນະນຳ ໃນການຈັດຊື້ຈັດຈ້າງ.

7. ອົງປະກອບ 4: ການຕອບໂຕ້ ເຫດການສຸກເສີນ: ນີ້ເປັນ 'ອົງປະກອບ ສູນ' (ໂດຍພື້ນຖານ ບໍ່ມີການຈັດສັນງົບປະມານໃດໆ) ຈະອະນຸຍາດ ໃຫ້ມີການຈັດສັນຄືນງົບປະມານ ອັນຮັບດ່ວນ ທີ່ຈຳເປັນ ສໍາລັບການຟື້ນຟູ ເຫດການສຸກເສີນ. ຄູ່ມືການດຳເນີນ ການຕອບໂຕ້ ເຫດການສຸກເສີນ ຈະນຳໃຊ້ກັບອົງປະກອບນີ້ ລາຍລະອຽດການຄຸ້ມຄອງການເງິນ, ການຈັດຊື້ຈັດຈ້າງ, ການປົກປ້ອງ ແລະ ການກະກົມ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດອື່ນໆ ທີ່ຈຳເປັນ.

ກອບໜ້າວົກ ການຄຸ້ມຄອງສົ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ(ESMF)

8. ກອບໜ້າວົກ ການຄຸ້ມຄອງສົ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ(ESMF) ໄດ້ຖືກສ້າງຂຶ້ນ ໂດຍ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ເຊິ່ງໄດ້ຮັບການປຶກສາຫາລື ຢ່າງໄກ່ຊິດກັບຊ່ວຍເຫລືອ ແລະ ທີມງານ

ທີ່ ຮັບຜິດຊອບການປົກປ້ອງຂອງທະນາຄານໂລກ. ເອກະສານດັ່ງກ່າວ

ແມ່ນເປັນເອກະສານແຜນງານລະດັບສູງ ສຳລັບໂຄງການ LRSP2
ຊຶ່ງໄດ້ຮັບການສ້າງຂຶ້ນ ໂດຍສອດຄ່ອງກັບນະໂຍບາຍການປົກປ້ອງ
ຂອງທະນາຄານໂລກ

ເຊິ່ງໄດ້ຖືກນຳມາພິຈາລະນາເຂົ້າໃນລະບົບການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຂອງລັດຖະບານ
ລວມທັງຄຸ້ມການປະຕິບັດວິກິດສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ແລະ ປະສົບການ

ຈາກການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການປົກປ້ອງໂດຍຂະແໜງການ/ພະນັກງານ
ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແລະ ບັນຫາ ທີ່ມີຢູ່ໃນປະຈຸບັນ

ຊຶ່ງຕິດພັນກັບ ໂຄງການຂົວທາງ ສປປ ລາວ. ຈຸດປະສົງ ຂອງກອບໜ້າວິກິດ
ການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ສະບັບນີ້ ແມ່ນເພື່ອກຳນົດ ແລະ

ແນໃສ່ ບັນຫາການປົກປ້ອງ ທີ່ກະທົບໂຄງການ LRSP2 ແລະ ເພື່ອແນໃສ່
ການສ້າງເອກະສານ ການປົກປ້ອງ ທີ່ລະອຽດ ແລະ ຊັດເຈນ ຫລາຍຂຶ້ນ

ເຊິ່ງແຜນການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ.

ແຜນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການຍົກຍ້າຍຈັດສັນແບບຫຍໍ້/ແຜນການຈັດຕັ້ງປະ
ຕິບັດການຍົກຍ້າຍຈັດສັນ, ແຜນພັດທະນາຊຸມຜົນ, ອື່ນໆ

ໄດ້ຖືກສ້າງຂຶ້ນ ຕາມຄວາມເໝາະສົມ
ກັບກິດຈະກຳວິກິດສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ກອບໜ້າວິກິດ
ການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ໄດ້ກວມເອົາທຸກດ້ານຂອງໂຄງການ

ລວມທັງການລົງທຶນ ແລະ ການຊ່ວຍເຫລືອດ້ານວິຊາການ
ໂດຍສະເພາະທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຕອບສະໜອງການຊ່ວຍເຫລືອດ້ານວິຊາການ

ເພື່ອກະກວັມ ແລະ ປະຕິບັດ ໂຄງການຂົວທາງ ຜ່ານທາງຮູບແບບການຮ່ວມມື
ລະຫວ່າງລັດ-ເອກະຊົນ PPP.

9. ລະດັບເອກະສານ ການປົກປ້ອງ ໂຄງການເຫລົ່ານີ້

ໄດ້ຖືກສ້າງຂຶ້ນມາສຳລັບ ຫຼື ໄດ້ຖືກຄາດຄະເນສອດຄ່ອງກັບ ESMF ແລະ
ເພື່ອຕອບສະໜອງລາຍລະອຽດ

ທີ່ ຈຳເປັນໃນການແກ້ໄຂບັນຫາການປົກປ້ອງຢ່າງເໝາະສົມ
ສຳລັບກິດຈະກຳການລົງທຶນນັ້ນ. ເອກະສານ ໄດ້ຮັບການພິຈາລະນາ

ເປັນເອກະສານທີ່ນຳໃຊ້ໄດ້ ແລະ ສາມາດປັບປຸງ ໂດຍຜ່ານການປຶກສາຫາລື
ຢ່າງໄກ່ຊິດກັບ ທະນາຄານໂລກ ເພື່ອສ້ອມແປງໃຫ້ເໝາະສົມ ການປັບປຸງໃດໜຶ່ງ

ຕໍ່ແຜນການລົງທຶນ, ກິດໝາຍລະດັບຊາດ, ນະໂຍບາຍທະນາຄານໂລກ ແລະ
ຜູ້ໃຫ້ທຶນ ອື່ນໆ. ການຮັບຮອງ ໂດຍທະນາຄານໂລກ ຕໍ່ການປັບປຸງ ໃດໜຶ່ງ

ແມ່ນມີຄວາມຈຳເປັນ.

ນະໂຍບາຍ ແລະ ເຄື່ອງມື ການປົກປ້ອງຂອງທະນາຄານໂລກ

ນະໂຍບາຍການປົກປ້ອງສິ່ງແວດລ້ອມ:

10. ໃນຈຳນວນ 4 ນະໂຍບາຍ ການປົກປ້ອງສິ່ງແວດລ້ອມ ທີ່ມີຜົນຕໍ່ໂຄງການ
ປະກອບມີ ການປະເມີນສິ່ງແວດລ້ອມ(OP/BP 4.01),

ທີ່ຢູ່ອາໄສທາງທຳມະຊາດ(OP/BP 4.04), ບ່າວໄມ້ (OP/BP 4.36) ແລະ

ຊັບພະຍາກອນທາງດ້ານວັດທະນະທຳ(PCR) (OP/BP 4.11). ມັນຖືກຈັດຢູ່ໃນປະເພດ "A" ໂດຍສອດຄ່ອງກັບ ນະໂຍບາຍທະນາຄານໂລກ (OP/BP 4.01) ກ່ຽວກັບ ການປະເມີນສິ່ງແວດລ້ອມ, ເນື່ອງຈາກວ່າ ພາຍໃຕ້ ອົງປະກອບ 2, ໂຄງການໄດ້ ຕອບສະໜອງການຊ່ວຍເຫລືອດ້ານວິຊາການ ເພື່ອສ້າງຄວາມອາດສາມາດການປົກປ້ອງ ຂອງກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໃນການແກ້ໄຂ ການລົງທຶນຂະແໜງຂົວທາງ ຢ່າງມີປະສິດທິຜົນ ລວມທັງໂຄງການ ຊ່ຽງອາດຕິດພັນກັບການປັບປຸງ ແລະ ບູລະນະ ຂົວທາງທົ່ວຢູ່ປະຈຸບັນ. ອົງປະກອບການຊ່ວຍເຫລືອດ້ານວິຊາການ ອາດລວມເອົາ ການປົກປ້ອງ ດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ທີ່ຕິດພັນກັບກິດຈະກຳການສ້າງຄວາມອາດສາມາດ

ເຊິ່ງອາດຂຶ້ນກັບລະດັບຄວາມຕ້ອງການ ສຳລັບການລົງທຶນ ປະເພດ A. ກິດຈະກຳວຽກງານ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ຈະສຸມໃສ່ ການບູລະນະຂົວທາງ ຢ່າງເປັນປະຈຳ ແລະ ເປັນແຕ່ລະ, ລວມທັງການປັບປຸງເປັນຈຸດ ເພື່ອຈະສາມາດ ປັບປຸງ ຄວາມສາມາດຕ້ານທານ ກັບສະພາບການປ່ຽນແປງດິນຟ້າອາກາດ ແລະ ຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະໜົນ ຂອງຕາຫນ່າງຂົວທາງ. ກິດຈະກຳ ການລົງທຶນ ອາດລວມເອົາການຍົກລະດັບເສັ້ນທາງບາງສ່ວນທີ່ຖືກນໍ້າຖ້ວມຂັງ, ການປຸງຢາງເສັ້ນທາງບາງສ່ວນທີ່ມີ ຄວາມຄ່ອຍຊັນສູງ ແລະ ບາງສ່ວນທີ່ຜ່ານເຂດຊຸມຊົນໜາແໜ້ນ, ກໍ່ສ້າງ/ປັບປຸງ ຮ່ອງລະບາຍນໍ້າ, ປັບປຸງ/ສ້າງໃຫ້ໜັ້ນຄົງ ເຂດຄ່ອຍຊັນ, ອື່ນໆ. ໂດຍຄາດຄະເນວ່າ ກິດຈະກຳທັງໝົດ ອາດຈະດຳເນີນ ຢູ່ເສັ້ນທາງ ພາຍໃນແລວທາງ ແລະ ອາດພົວພັນກັບການປັບຄືນແລວທາງເລັກນ້ອຍ ເພື່ອຍົກລະດັບ ຄວາມປອດໄພຕາມເສັ້ນທາງ ແລະ/ຫຼື ການສ້າງເສັ້ນທາງໃຫ້ໜັ້ນຄົງ ທີ່ສາມາດຕ້ານທານກັບສະພາບການປ່ຽນແປງຂອງດິນຟ້າອາກາດ. ຜົນກະທົບທີ່ອາດຈະເກີດຂຶ້ນ ຈາກກິດຈະກຳເຫຼົ່ານີ້ ແມ່ນຈະມີໜ້ອຍ, ເປັນສະເພາະເຂດ, ມີຈຳກັດ, ເກີດຂຶ້ນຊົ່ວຄາວ ແລະ ສາມາດຫວັດຜ່ອນໄດ້. ຜົນກະທົບທີ່ອາດຈະເກີດຂຶ້ນ ລວມມີລະອອງຜູ້, ສວຍ, ການກົດຂວາງການສັນຈອນ, ການກໍ່ສ້າງ ແລະ ຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະໜົນ, ອື່ນໆ. ຈະບໍ່ມີການອະນາໄມພື້ນທີ່ ເຂດທີ່ຢູ່ອາໄສຕາມທຳມະຊາດ ແລະ ປ່າໄມ້.

11. ໂດຍພົວຈະນາວ່າ ໂຄງການນີ້ ແມ່ນເປັນແຜນງານຂະແໜງການໂຄງການໜຶ່ງ ທີ່ໃຫຍ່ ແລະ ສະຖານທີ່ຕັ້ງໂຄງການຍ່ອຍ ແມ່ນບໍ່ທັນໄດ້ຮັບຮູ້ ກ່ອນການປະເມີນ, ກອບໜ້າວຽກງານຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ໄດ້ຖືກສ້າງຂຶ້ນມາ ເພື່ອຕອບສະໜອງ(i)ການແນະນຳ ສຳລັບການກັ່ນຕອງ, ການກຳນົດ ແລະ ການແກ້ໄຂ ຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ຈາກກິດຈະກຳໂຄງການ, ແລະ (ii) ໃຫ້ການແນະນຳ ເພື່ອຮັບປະກັນວ່າ ກິດຈະກຳ ການຊ່ວຍເຫລືອດ້ານວິຊາການ ໂດຍສະເພາະກິດຈະກຳການສ້າງຄວາມອາດສາມາດ ສຳລັບໂຄງການຮ່ວມມືລະຫວ່າງລັດ-ເອກະຊົນ PPP ແມ່ນໄດ້ຮັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໂດຍສອດຄ່ອງກັບນະໂຍບາຍການປົກປ້ອງ ຂອງທະນາຄານໂລກ ແລະ ຈົນເຖິງລະດັບທີ່ອາດຄະເນໄວ້ ສຳລັບການລົງທຶນປະເພດ

A. ກອບໜ້າວົງກ ການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ລວມມີຂັ້ນຕອນການກັ່ນຕອງ ການປົກປ້ອງ ເຊິ່ງກອບກແບບມາ ເພື່ອກຳນົດ ແລະ ຫຼີກລ່ວງ ຜົນກະທົບຕໍ່ ທຳມະຊາດ ອາດຈະເກີດຂຶ້ນ ຕໍ່ກັບທີ່ຢູ່ອາໄສທາງທຳມະຊາດ, ບໍ່າໄມ້ ແລະ ຊັບພະຍາກອນທາງດ້ານວັດທະນະທຳ. ກອບໜ້າວົງກ ການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ຍັງລະບຸວ່າ ຂັ້ນຕອນ “ການຄຸ້ມຄອງ ແບບບໍ່ເສຍໃຈ” ໄດ້ຖືກລວມເຂົ້າໃນຂັ້ນຕອນກຳນົດສັນຍາ.

ນະໂຍບາຍການປົກປ້ອງສັງຄົມ

12. ມີສອງນະໂຍບາຍການປົກປ້ອງສັງຄົມ ທີ່ມີຜົນຕໍ່ໂຄງການ ປະກອບມີການຍົກຍ້າຍຈັດສັນ ແບບບໍ່ສະໝັກໃຈ(OP/BP 4.12) ແລະ ຄົ້ນພົບເມືອງ(OP/BP 4.10)

1. ການຍົກຍ້າຍຈັດສັນ ແບບບໍ່ສະໝັກໃຈ(OP/BP 4.12): ໂຄງການ ຈະບໍ່ມີການຍ້າຍຖືກນຳມາ ວົງກວາດ ດັ່ງກ່າວ ຈະຖືກດຳເນີນ ຢູ່ເສັ້ນທາງ ທີ່ມີປະຈຸບັນ ແລະ ອາດລວມເອົາ ການປັບຄືນແລວທາງ ແລະ ການສ້າງ ໂດຍບໍ່ມີການຂະຫຍາຍ ແລະ ບໍ່ກະທົບຕໍ່ທີ່ນ້ຳ ແລະ ຊັບສິນສ່ວນຕົວອື່ນໆ ທີ່ຢູ່ລັບຕາມເສັ້ນທາງ, ແຕ່ອາດຈະບໍ່ເກີດມີການສູນເສຍຊັບສິນສ່ວນຕົວຈຳນວນຫລາຍ ລວມທັງທີ່ດິນ. ນະໂຍບາຍນີ້ ໄດ້ເກີດເປັນຜົນຂຶ້ນ ຍ້ອນວ່າໂຄງການດັ່ງກ່າວ ອາດພົວພັນກັບການເວນຄືນທີ່ດິນ ຈຳນວນເລກນ້ອຍ ສຳລັບການບູລະນະຂົວທາງ ໃນບາງເຂດ ບ່ອນທີ່ມີຄວາມຈຳເປັນ ສຳລັບຄວາມປອດໄພຕາມເສັ້ນທາງ ແລະ/ຫຼື ຄວາມໝັ້ນຄົງຂອງເສັ້ນທາງ. ກອບໜ້າວົງກນະໂຍບາຍ ການຍົກຍ້າຍຈັດສັນ ໄດ້ຖືກສ້າງຂຶ້ນ ໂດຍໄດ້ລະບຸ ກົດໝາຍ ນະໂຍບາຍ ແລະ ວິທີການ ເພື່ອຫຼີກລ່ວງ, ຫລຸດຜ່ອນ ຫຼື ຫລຸດນ້ອຍລົງ ຜົນກະທົບຕໍ່ ທຳມະຊາດ ແລະ ອາດຈະເກີດຂຶ້ນ ຈາກໂຄງການລົງທຶນ ລວມທັງຂອບເຂດ ຂອງແຜນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການຍົກຍ້າຍຈັດສັນ ແລະ ແຜນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ການຍົກຍ້າຍຈັດສັນແບບຫຍໍ້ ທີ່ຈະມີຄວາມຈຳເປັນ ໃນກໍລະນີເກີດມີການເວນຄືນທີ່ດິນ. ຄວາມຈຳເປັນໃນການກະກຽມ ແຜນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການຍົກຍ້າຍຈັດສັນ ຫຼື ແຜນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ການຍົກຍ້າຍຈັດສັນແບບຫຍໍ້ ຈະຖືກກຳນົດລະຫວ່າງການກັ່ນຕອງການປົກປ້ອງ ທີ່ໄດ້ດຳເນີນ ເປັນສ່ວນໜຶ່ງ ຂອງແຜນການລົງທຶນ ການບູລະນະ ຂົວທາງ ຊຶ່ງຈະໄດ້ຮັບການກະກຽມປະຈຳປີ. ການພິຈາລະນາ ຮັບຮອງ ແຜນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການຍົກຍ້າຍຈັດສັນ ຫຼື ແຜນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ການຍົກຍ້າຍຈັດສັນແບບຫຍໍ້ ໂດຍທະນາຄານໂລກ ແມ່ນມີຄວາມຈຳເປັນ.

2. ຄົ້ນພົບເມືອງ OP/BP 4.10: ຄາດຄະເນຜົນປະໂຫຍດ ຂອງໂຄງການ ມີຫລາຍ ຕໍ່ກຸ່ມຊົນເຜົ່າ ຜູ້ທີ່ຖືກຮັບຮູ້ ຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ

ເປັນກຸ່ມຊົນເຜົ່າ ແລະ ສອດຄ່ອງກັບເງື່ອນໄຂ ພາຍໃຕ້ OP/BP 4.10. ຕົວຢ່າງ, ມັງ, ຂະມຸ, ມົນ, ມາກອງ, ເບຣີ ແລະ ອື່ນໆ ພວມດຳລົງຊີວິດ ໃນ ແລະ ອ້ອມຮອບ ພູມທິ ໂຄງການ ຂອງແຂວງເປົ້າໝາຍ. ກຸ່ມຄົນເຫລົ່ານີ້ ໄດ້ຖືກພິຈາລະນາ ເປັນກຸ່ມຄົນທີ່ບໍ່ສາມາດຊ່ວຍເຫລືອຕົນເອງໄດ້ ຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ ຢູ່ອນວ່າການດຳລົງຊີວິດຂອງເຂົາເຈົ້າ ແມ່ນເອົາອາຍຸໃສ່ການກະສິກຳ ແລະ ບໍ່າໄມ້ ເປັນຫລັກ. ການເຂົ້າຮ່ວມ ແລະ ການມີສ່ວນຮ່ວມ ຂອງກຸ່ມຊົນເຜົ່າເຫລົ່ານີ້ ແມ່ນເກີດມີຜົນຕໍ່ນະໂຍບາຍການປົກປ້ອງ ດັ່ງກ່າວ. ຜົນກະທົບ ຂອງໜີ້ສິນການບູລະນະຂົວທາງ ຕໍ່ກັບຊຸມຊົນເຫລົ່ານີ້ ໄດ້ຍ່ວມແລ້ວເປັນຜົນກະທົບດ້ານບວກ, ແຕ່ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ ຜົນກະທົບດ້ານລົບໃດໜຶ່ງ ທີ່ອາດເກີດຂຶ້ນ ແມ່ນໄດ້ຮັບການແກ້ໄຂ ພາຍໃຕ້ກອບໜ້າວົກການພັດທະນາຊົນເຜົ່າ EGPF ເຊິ່ງຖືກສ້າງຂຶ້ນ ລວມທັງຂອບເຂດ ຂອງແຜນການພັດທະນາຊົນເຜົ່າ EGDP. ຄວາມຕ້ອງການ ໃນການກະກຽມແຜນການພັດທະນາຊົນເຜົ່າ EGDP ຈະຖືກກຳນົດ ໃນລະຫວ່າງການກຸ້ມຕອງ ການປົກປ້ອງ ທີ່ໄດ້ດຳເນີນ ເປັນສ່ວນໜຶ່ງ ຂອງແຜນການລົງທຶນ ການບູລະນະຂົວທາງ ທີ່ຖືກສ້າງຂຶ້ນ ເປັນປະຈຳປີ. ການພິຈາລະນາ ຮັບຮອງ ແຜນການພັດທະນາຊົນເຜົ່າ EGDP ໃດຍທະນາຄານໂລກ ແມ່ນມີຄວາມຈຳເປັນ.

13. ໂຄງການດັ່ງກ່າວ ຈະບໍ່ພົວພັນກັບການຈັດຊື້ ຈັດຈ້າງ ແລະ/ຫຼື ການນຳໃຊ້ ຢາປາບສັດຕູພືດ, ສະນັ້ນແຜນການຄຸ້ມຄອງສັດຕູພືດ (OP/BP 4.09) ແມ່ນບໍ່ມີຜົນ. ໂຄງການ ຍັງຈະບໍ່ໄດ້ພົວພັນກັບເຂື່ອນ, ທາງນໍ້າສາກົນ, ແລະ/ຫຼື ພື້ນທີ່ເກີດຂຶ້ນຜົດພາດ, ສະນັ້ນ ຄວາມປອດໄພ ຂອງເຂື່ອນ(OP/BP 4.37), ໂຄງການ ກໍ່ຕັ້ງກັບ ທາງນໍ້າສາກົນ(OP/BP 7.50), ແລະ ໂຄງການ ຢູ່ໃນພື້ນທີ່ເກີດຂຶ້ນຜົດພາດ(OP/BP 7.60) ຈະບໍ່ເກີດຜົນ.

14. ນອກຈາກ ກອບໜ້າວົກ ການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ESMF, ກອບໜ້າວົກ ນະໂຍບາຍ ການຍົກຍ້າຍຈຸດສັ່ນ RPF ແລະ ກອບໜ້າວົກ ການພັດທະນາຊົນເຜົ່າ EGPF ທີ່ກ່າວໄວ້ຂ້າງເທິງ, ໃນລະຫວ່າງ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ຈະໄດ້ສ້າງ ບົດແນະນຳສະເພາະ ເພື່ອຫລຸດຜ່ອນ ບັນຫາຜົນກະທົບ ເພີ່ມເຕີມ ລວມທັງ(i) ບົດແນະນຳສະເພາະ ແລະ /ຫຼື ມາດຕະການ ເພື່ອຫລຸດຜ່ອນ ຜົນກະທົບດ້ານລົບ(ທາງກົງ ແລະ ທາງອ້ອມ) ໃນລະຫວ່າງການປະຕິບັດໜີ້ສິນ ແລະ ການດຳເນີນງານຂອງເສັ້ນທາງ ທີ່ຕັ້ງຢູ່ໃນ ແລະ/ ຫຼື ໄກ້ກັບ ເຂດປ່າສະຫງວນແຫ່ງຊາດ(NPA) ແລະ/ຫຼື ເຂດປ່າປົກປ້ອງແຫ່ງຊາດ (NPFA) ແລະ ເຂດບູລິມະສິດ ທີ່ຖືກພິຈາລະນາ ເປັນເຂດທີ່ມີຄວາມອ່ອນໄຫວສູງ ຕໍ່ໄພພິບັດທາງທຳມະຊາດ, ແລະ (ii) ບົດແນະນຳສະເພາະ ກໍ່ຕັ້ງກັບ ການປົກປ້ອງ ໄດ້ຖືກລວມເຂົ້າຢູ່ໃນຄຸ້ມຄອງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດເຫດການສຸກເສີນຂົວທາງ

15. **ປະສົບການ ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຄຸ້ມຄອງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ວົບກງານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ:** ຄຸ້ມຄອງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ວົບກງານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ໄດ້ຖືກສ້າງຂຶ້ນ ສຳລັບ LRSP ແລະ ໄດ້ຖືກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແຕ່ປີ 2009. ໄດ້ມີການປັບປຸງ ຄຸ້ມຄອງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ວົບກງານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ (2015) ແລະ ບັນດາຂອງການ ການປະເມີນ ການຜຶກສົບຮົມ ໃນໄລຍະການສ້າງ ຄຸ້ມຄອງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ວົບກງານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ໄດ້ແນະນຳ ການນຳໃຊ້ ຄຸ້ມຄອງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ວົບກງານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ແມ່ນຍັງບໍ່ທັນມີ ປະສິດທິພາບ ທີ່ ຄວນ ໂດຍມີ ລະບົບສະໜອງ ແລະ ຄວາມອາດສາມາດ ຂອງພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ຍັງຈຳກັດ ແລະ ມີການປ່ຽນແປງພະນັກງານ ຂອງກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ທັງໃນລະດັບສູນກາງ ແລະ ທ້ອງຖິ່ນ. ການປຶກສາຫາລື ຮ່ວມກັບຂະແໜງການ ພາຍໃນ ກຊສ ໄດ້ແນະນຳ ຈຳນວນຂອງກົດໝາຍ ແລະ ລະບົບການ ທີ່ ຕິດພັນກັບນະໂຍບາຍການປົກປ້ອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ພວມດຳເນີນການປັບປຸງ ແລະ ຄາດຄະເນຈະສຳເລັດ ໃນປີ 2016-2017. ເຊິ່ງມີຄວາມຈຳເປັນ ສຳລັບກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ຕ້ອງໄດ້ຮັບວິໄນກຳລັງກຳລັງ ຂະແໜງການ ພາຍໃນ ກຊສ ແລະ ໄດ້ຕົກລົງເຫັນດີ ບົດແນະນຳ ແລະ ຂະບວນການ ຂອງຂະແໜງການ ໄດ້ຖືກນຳໃຊ້ ໃນຂະແໜງການຂົວທາງ. ໂຄງການ LRSP2 ຈະໄດ້ປັບປຸງ ຄຸ້ມຄອງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວົບກງານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ.

ໂຄງປະກອບ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ການປົກປ້ອງ ແລະ ໂຄງການ

ກົດໝາຍ ແລະ ລະບົບການ ແຫ່ງຊາດ ທີ່ ຕິດພັນກັບການປົກປ້ອງ

ແຜນການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດ:

16. ໃນ ສປປ ລາວ, ມີ ຫລາຍກົດໝາຍ ແລະ ລະບົບການ ທີ່ຄວບຄຸມ ການນຳໃຊ້ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງ ຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດ(ທົດນິ, ບ່າໄມ້, ນ້ຳ, ສັດນ້ຳ ແລະ ສັດປ່າ, ອື່ນໆ) ແລະ ເຊິ່ງໄດ້ສ້າງຂຶ້ນ ໃນຊຸມທ້າຍປີ 1990; ມີຫລາຍ ໄດ້ມີການປັບປຸງ ແລະ/ຫຼື ປ່ຽນແປງ. ກົດໝາຍ ວ່າດ້ວຍ ການປົກປ້ອງ ກຮຸ້ນສາສິ່ງແວດລ້ອມ ສ້າງຂຶ້ນໃນປີ 1999 ແລະ ປັບປຸງ ໃນປີ 2012, ໄດ້ກຳນົດ ຫລັກການ, ລະບົບການ ແລະ ມາດຕະການ ໃນການຄຸ້ມຄອງ, ຕິດຕາມກວດກາ, ພື້ນຜູ້ ແລະ ການປົກປ້ອງ ສິ່ງແວດລ້ອມ ລວມທັງການຄວບຄຸມ ມີ ລະບົບ ແລະ ຂະບວນການປະເມີນຜົນກະທົບ, ໂດຍສະເພາະ ຄຳແນະນຳຂະບວນການປະເມີນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມສັງຄົມ ແລະ ທຳມະຊາດ(ESIA) ແລະ ການສຶກສາເບື້ອງຕົ້ນ ກ່ຽວກັບ ຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ(IEE) ເຊິ່ງໄດ້ຖືກສ້າງຂຶ້ນ ແລະ ນຳໃຊ້ ໃນທ້າຍປີ 2013. ດຳລັດ, ລະບົບການ ແລະ ບົດແນະນຳ ຈຳນວນໜຶ່ງ ຍັງໄດ້ຮັບການສ້າງຂຶ້ນແລະ ນຳໃຊ້ ໃນຊຸມທ້າຍປີ 2000 . ລະບົບການ ແລະ

ບົດແນະນຳ ຫລັກ ກ່ຽວກັບ ການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດ ລວມມີ ລະບົບການ ຂອງ ກຊສ ກ່ຽວກັບ ການປະເມີນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມສັງຄົມ ແລະ ທຳມະຊາດ ແລະ ການສຶກສາເບື້ອງຕົ້ນ ກ່ຽວກັບ ຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ(17 ທັນວາ 2013); ບົດແນະນຳ ຂອງ ກຊສ ສຳລັບ ການກະກວັມ ບົດລາຍງານການປະເມີນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ, ບົດລາຍງານ ການປະເມີນຜົນກະທົບຕໍ່ສັງຄົມ ແລະ ການສຶກສາເບື້ອງຕົ້ນ ກ່ຽວກັບ ຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ລວມທັງບົດແນະນຳ ວ່າດ້ວຍ ການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງມວນຊົນ ໃນຂະບວນການປະເມີນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ, ຮ່າງດຳລັດ ວ່າດ້ວຍ ການຄວບຄຸມ ມັນລະພິດ, ຮ່າງມາດຕະຖານ ຄຸນນະພາບສິ່ງແວດລ້ອມ(2009) ແລະ ຮ່າງມາດຕະຖານ ການປ້ອງກັນມັນລະພິດ (2009), ກົດໝາຍ ວ່າດ້ວຍ ບ່າໄມ້ (24 ທັນວາ 2007); ກົດໝາຍ ສັດປ່າ(24 ທັນວາ 2007); ດຳລັດ ວ່າດ້ວຍ ບ່າປົກປ້ອງ(ເລກທີ 33/ນຍ, ລົງວັນທີ 19/07/2010) ແລະ ດຳລັດ ວ່າດ້ວຍ ເຂດປ່າປ້ອງ ສ້າງຂຶ້ນ ໃນປີ 2015(ເລກທີ 134/ລບ, ລົງວັນທີ 13/05/2015). ກະຊວງຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ ແມ່ນເປັນກະຊວງຫລັກ ທີ່ຮັບຜິດຊອບ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ກົດໝາຍ ວ່າດ້ວຍ ການປົກປ້ອງກຳສາສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ລະບົບການ ແລະ/ຫຼື ບົດແນະນຳ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ການປົກປ້ອງສັງຄົມ:

17. ດຳລັດ ວ່າດ້ວຍ ການທົດແທນຄ່າເສຍຫາຍ ແລະ ຍົກຍ້າຍຈັດສັນປະຊາຊົນ ຈາກໂຄງການພັດທະນາ(7 ກໍລະກົດ 2005). ດຳລັດ ສະບັບນີ້ ກຳນົດ ຫລັກການ, ລະບົບ ແລະ ມາດຕະການ ເພື່ອຫລຸດຜ່ອນຜົນກະທົບຕໍ່ສັງຄົມ ແລະ ທົດແທນຄ່າເສຍຫາຍ ຕໍ່ຄວາມເສຍຫາຍ ທີ່ເກີດຈາກການເວນຄືນທີ່ດິນ ດ້ວຍຄວາມບໍ່ສະໝັກໃຈ ຫຼື ການຢຶດເອົາທີ່ດິນ ແລະ ຊັບສິນຄົງທີ່ ຫຼື ບໍ່ຄົງທີ່ ລວມທັງການປ່ຽນແປງ ການນຳໃຊ້ດິນ. ການຈຳກັດ ການເຂົ້າເຖິງ ຊັບພະຍາກອນຊຸມຊົນ ແລະ ຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດ ທີ່ຖືກຜົນກະທົບ ຕໍ່ແຫວ່ງທຳມາຫາກິນ ແລະ ລາຍຮັບ ຂອງຊຸມຊົນ. ດຳລັດສະບັບ ພວມຢູ່ ໃນຂັ້ນຕອນການປັບປຸງ ໂດຍສອດຄ່ອງກັບສັງຄົມ ແລະ ລະບົບການ ປະຈຸບັນ ແລະ ສອດຄ່ອງກັບ ນະໂຍບາຍລັດຖະບານ ກ່ຽວກັບການແບ່ງຄວາມຮັບຜິດຊອບໃຫ້ທັງສັງຄົມ(ວປກງານ ສາມສ່ວນ). ໂດຍຄາດຄະເນວ່າ ດຳລັດ ສະບັບປັບປຸງ ຈະໄດ້ຖືກຮັບຮອງ ຈາກນາຍົກລັດຖະມົນຕີ ໃນປີ 2016.

18. ກຸ່ມຊົນເຜົ່າ, ໃນສປປ ລາວ ກໍ່ມີຜົນເຜີຍ ໄດ້ຖືກນຳໃຊ້ ເພື່ອກຳນົດລັກສະນະ ອັນຫລາກຫລາຍໜຶ່ງ ຂອງກຸ່ມວັດທະນະທຳ. ປະເທດລາວ

⁷ຄຳສັບໃຊ້ທາງການສຳລັບການອະທິບາຍ ຄວາມແຕກຕ່າງປະຊາກອນ ຂອງສປປ ລາວ ເຊິ່ງໄດ້ຖືກນຳສະເໜີ ໂດຍລັດຖະທຳມະນູນ 1991, ແລະ ໄດ້ຮັບການພິຈາລະນາດ້ານຄວາມສະເໝີພາບ ຕໍ່ຄວາມໝາຍທີ່ລະບຸ ເປັນຄືນພື້ນເມືອງ ສິ່ງຕາມ OP/BP 4.10.

ໄດ້ຖືກຮັບຮູ້ ເປັນສັງຄົມ ທີ່ມີຫລາກຫລາຍຊົນເຜົ່າ ແລະ ມາດຕາ 8 ຂອງລັດຖະທຳມະນູນ ປີ 1991 ລະບຸໄວ້ວ່າ ກຸ່ມຊົນເຜົ່າທັງໝົດ ມີສິດ ໃນການອະນຸລັກຮີດຄອງ ແລະ ວັດທະນະທຳ ທີ່ເປັນຂອງເຂົາເຈົ້າ, ແລະ ຮີດຄອງ ແລະ ວັດທະນະທຳ ຂອງຊາດ. ຫຼັງມາບໍ່ໃຫ້ມີການຈຳແນກ ລະຫວ່າງຊົນເຜົ່າ. ນະໂຍບາຍ ປີ 1992 ກໍ່ປົວກັບ ກຸ່ມຊົນເຜົ່າ ໄດ້ສຸມໃສ່ ການຮັບຮູ້ ຄວາມສະເໝີພາບ ລະຫວ່າງກຸ່ມຊົນເຜົ່າ ແລະ ຊີວິດການເປັນຢູ່ ຂອງກຸ່ມຊົນເຜົ່າ ໄດ້ມີການພັດທະນາ ຂຶ້ນເທື່ອລະກ້າວ ໃນຂະນະດຽວກັນ ການສ້າງເສີມມໍລະດົກດ້ານເອກະລັກຂອງຊົນເຜົ່າ ແລະ

ເອກະລັກດ້ານວັດທະນະທຳ. ແນວລາວສ້າງຊາດ (LFNC) ໄດ້ຈັດແບ່ງຊົນເຜົ່າ ອອກເປັນ 49 ຊົນເຜົ່າຫລັກ ຢ່າງເປັນທາງການ ເຊິ່ງປະກອບມີ 4 ພາສາປາກເວົ້າ ຄື: ໄຕ-ກະໄດ, ມອນຂະແມ, ຕິເບດ-ເປີມິສ, ແລະ ມົ້ງ-ອົວມບົນ ເຊິ່ງໄດ້ກະແຈກກະຈາຍ ຈາກພາກເໜືອ ຫາ ພາກໃຕ້ ຂອງປະເທດ. ໃນຈຳນວນ 4 ພາກ, ພາກເໜືອ ມີຈຳນວນເມືອງສູງສຸດ ໂດຍກຸ່ມຊົນເຜົ່າ ປະກອບມີປະມານ 87%ຂອງປະຊາກອນພາກເໜືອ ໃນຂະນະພາກຕາເວັນຕົກ ມີຈຳນວນສູງເປັນອັນດັບສອງ ປະມານ 69% ແລະ ຕາມມາດ້ວຍ ພາກໃຕ້ ແລະ ກາງ ເຊິ່ງແຕ່ລະພາກ ມີປະຊາກອນຊົນເຜົ່າ ປະມານ 50%⁸.

ນະໂຍບາຍແຫ່ງຊາດ ແລະ ແຜນການ ກໍ່ປົວກັບ ບົດບາດຍິງຊາຍ:

19. ໃນ ສປປ ລາວ, ພາຍໃຕ້ ການນຳພາ ຂອງຫ້ອງວ່າກຸນລັດຖະບານ ແລະ ສູນກາງສະຫະພັນແມ່ຍິງລາວ ບັນຫາບົດບາດຍິງຊາຍ ໄດ້ຮັບຄວາມເອົາໃຈໃສ່ ເປັນບຸລິມະສິດ ແລະ ບົດບາດຍິງຊາຍ ໄດ້ຖືກເຊື່ອມໂຍງເຂົ້າໃນ ນະໂຍບາຍແຫ່ງຊາດ ແລະ ແຜນການ ລວມທັງ: ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດສັງຄົມ ແຫ່ງຊາດຄັ້ງທີ 8 (NSEDP) (2016-2020); ແລະ ຍຸດທະສາດແຫ່ງຊາດ ເພື່ອສົ່ງເສີມຄວາມກ້າວໜ້າ ຂອງແມ່ຍິງ 2011-2015. ຄະນະກຳມະການ ແຫ່ງຊາດ ເພື່ອສົ່ງເສີມຄວາມກ້າວໜ້າ ຂອງແມ່ຍິງ ໄດ້ຖືກສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນ ໃນປີ 2003 ເພື່ອດຳເນີນນະໂຍບາຍ ແຫ່ງຊາດ ແລະ ສົ່ງເສີມ ຄວາມສະເໝີພາບ ຂອງບົດບາດຍິງຊາຍ ແລະ ບົດບາດຂອງແມ່ຍິງ.

20. ທຶນງານປະສານງານເພື່ອການປົກປ້ອງ(SCWG): ພະແນກສົ່ງແອດລັອມ ແລະ ສັງຄົມ/ສະຖາບັນໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ຈະສ້າງຕັ້ງທຶນງານປະສານງານເພື່ອການປົກປ້ອງ ວົບກງານຂົວທາງ ເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກ ການປະສານງານ ແລະ ການຮ່ວມມື ທີ່ມີປະສິດທິຜົນ ລະຫວ່າງອົງການຈັດຕັ້ງຫລັກ(ໃນລະດັບຊາດ ແລະ ທ້ອງຖິ່ນ) ກໍ່ປົວກັບ ການປົກປ້ອງສົ່ງແອດລັອມ ແລະ ສັງຄົມ ສຳລັບໂຄງການຂົວທາງ ຂະໜາດໃຫຍ່ ແລະ ກາງ(ການບູລະນະ, ການປັບປຸງ ແລະ ການຍົກລະດັບ ເສັ້ນທາງ). ທຶນງານປະສານງານເພື່ອການປົກປ້ອງ ຍັງມີຄວາມຮັບຜິດຊອບ ໃນການຄວບຄຸມ ການວາງແຜນ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໃນກໍລະນີສຶກສາ ລວມທັງກິດຈະກຳການສ້າງຄວາມອາດສາມາດ ອື່ນໆ ເພື່ອແນໃສ່ ຮັບປະກັນ ການເຊື່ອມໂຍງມາດຕະການ ການປົກປ້ອງ ທີ່ມີປະສິດທິພາບ ເຂົ້າໃນວົງຈອນ

⁸ ຍຸດທະສາດຊີວະນາໆພັນ ແຫ່ງຊາດ ຮອດປີ 2020 ແລະ ແຜນດຳເນີນງານ ປີ 2010, 2004.

ການພັດທະນາໂຄງການຂົວທາງ ລວມທັງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວົງການເຫລົ່ານີ້ ໂດຍຂະແໜງການເອກະຊົນ.

21. ໂຄງປະກອບການຈັດຕັ້ງ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ:

ໂຄງການຈະຖືກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໂດຍລະບົບລັດຖະບານ. ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ຈະເປັນອົງການ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໂດຍຜ່ານການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ປະສານງານ ຂອງກົມແຜນການ ແລະ ການຮ່ວມມື (DPC). ກົມຂົວທາງ(DoR) ຈະຮັບຜິດຊອບ ການວາງແຜນ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ກົດລະກຳທຳອິດ ພາຍໃຕ້ ອງປະກອບທີ 1

ຜ່ານທາງການມອບໝາຍໃຫ້ ພະແນກ(ພະແນກຄຸ້ມຄອງຂົວ-ທາງ ຫຼື RMD) ທີ່ຖືກສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນ ເພື່ອເຮັດໜ້າທີ່ ການປະສານງານ ການບຸລະນະຂົວທາງ ໃນລະດັບສູນກາງ ແລະ ທ້ອງຖິ່ນ. ພະແນກຄຸ້ມຄອງຂົວ-ທາງ ຈະປະຕິບັດວົງການ ໃນການປະສານງານຢ່າງໄກ່ຊື່ດກັບພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແຂວງ ແລະ ຕອບສະໜອງການຊ່ວຍເຫລືອດ້ານວິຊາການໃຫ້ ພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແຂວງ ທີ່ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ໃນການດຳເນີນວົງການ ແລະ ການຄວບຄຸມ ແລະ ວົງການຂອງສະຖາບັນໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແມ່ນການເກັບກຳຂໍ້ມູນລະບົບຂົວທາງ ແລະ ການຄົ້ນຄວ້າວິໄຈ ແລະ ການຕິດຕາມກວດກາ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ການປົກປ້ອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ໂດຍສອດຄ່ອງກັບຄຸ້ມ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວົງການສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ເຊິ່ງໄດ້ຖືກນຳໃຊ້ ສຳລັບ LRSP. ພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ຂອງແຂວງ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ຈະສ້າງຕັ້ງ ໜ່ວຍງານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ(ESU) ເພື່ອຮັບຜິດຊອບ ການປົກປ້ອງ. ກົມຂົນສົ່ງ ຈະຮັບຜິດຊອບ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແຜນງານຄວາມປອດໄພຕາມເສັ້ນທາງ ເຊິ່ງຖືກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ພາຍໃຕ້ໂຄງການ. ພະແນກສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ/ສະຖາບັນໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ຍັງມີຄວາມຮັບຜິດຊອບ ໃນການຕອບສະໜອງການຝຶກອົບຮົມ ກົວກັບ ການປົກປ້ອງ, ຮັບປະກັນແນວຄວາມຄິດ ຂອງຂໍ້ກຳນົດ ການປົກປ້ອງ ທີ່ມີປະສິດທິພາບ ເຂົ້າຢູ່ໃນວົງຈອນການພັດທະນາໂຄງການ, ແລະ ການດຳເນີນກົດລະກຳ ການຄົ້ນຄວ້າ ລວມທັງການປັບປຸງ ຄຸ້ມ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວົງການສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ໂດຍການປຶກສາຫາລືຢ່າງໄກ່ຊື່ດກັບ ກຊສ ແລະ ອົງການຈັດຕັ້ງອື່ນໆ ແລະ ທະນາຄານໂລກ.

22. ຄວາມຕ້ອງການ ການສ້າງຄວາມອາດສາມາດ:

ໃນລະຫວ່າງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ LRSP, ພະແນກສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ/ສະຖາບັນໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໄດ້ຝຶກອົບຮົມ ກົວກັບ ການນຳໃຊ້ ຄຸ້ມ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວົງການສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ໃຫ້ ພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແລະ ພະແນກຫລັກ ພາຍໃນກົມຂົວທາງ ແລະ ຄຸ້ມ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວົງການສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ໄດ້ຮັບການປັບປຸງ ໃນປີ 2015¹⁰. ເຖິງແມ່ນວ່າ ພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ

¹⁰ ການແປພາສາອັງກິດ (ທັນວາ 2015).

ຂົນສົ່ງ ສ່ວນໃຫຍ່ ໄດ້ ສ້າງຕັ້ງ ໜ່ວຍງານສົ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ແຕ່ເນື່ອງຈາກວ່າການຂາດແຄນງົບປະມານ, ການຕິດຕາມກວດກາການປົກປ້ອງ ຂອງການບູລະນະຂົວທາງ ອາດບໍ່ໄດ້ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ສະນັ້ນ ຈຶ່ງບໍ່ມີການສ້າງບົດລາຍງານ ການຕິດຕາມກວດກາ ການປົກປ້ອງ ປະຈຳເດືອນ. ພະແນກວິຊາການ/ກົມຂົວທາງ ຍັງມີພະນັກງານ ຜູ້ທີ່ມີຄຸນວຸດທິ ແລະ ມັງົບປະມານ ຈຳກັດ ເພື່ອຕິດຕາມກວດກາ ໂຄງການຍ່ອຍທັງໝົດ ຢ່າງມີປະສິດທິພາບ,

ໂດຍສະເພາະໂຄງການເຫລົ່ານັ້ນທີ່ຕິດພັນກັບການບູລະນະຂົວທາງ. ແຕ່ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ ພະແນກສົ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ/ສະຖາບັນໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໄດ້ດຳເນີນ ການຕິດຕາມກວດກາ ການປົກປ້ອງ ແລະ ການລາຍງານ ແລະ ບົດລາຍງານ ປະຈຳ 6 ເດືອນ ແລະ ປະຈຳປີ ແມ່ນມີພ້ອມ. ນັບແຕ່ມີການປັບປຸງໂຄງຮ່າງ ຂອງກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໃນປີ 2012, ບົດບາດ ແລະ ຄວາມຮັບຜິດຊອບ ຂອງກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແລະ ພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໄດ້ມີການປັບປຸງ ດັ່ງຕະລອດເວລາ ແລະ ພະແນກສົ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ/ສະຖາບັນໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໄດ້ປະກົດຂຶ້ນ ເຊິ່ງເປັນອົງການຈັດຕັ້ງຫລັກ ທີ່ຮັບຜິດຊອບ ການປົກປ້ອງສົ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ຂອງກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ.

23. **ການຮັບຮອງ ການປົກປ້ອງ:** ວົງການການບູລະນະຂົວທາງ ແມ່ນມີຜົນກະທົບຕໍ່ທຳມະຊາດ ພັດທະນາ ສັງຄົມ ແລະ ຜົນກະທົບມີຈຳກັດ, ຈຶ່ງໄດ້ມີການແນະນຳວ່າ ພະແນກສົ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ/ສະຖາບັນໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ຈະທົບທວນ ແລະ ພິຈາລະນາ ຮັບຮອງ ເອກະສານການປົກປ້ອງທັງໝົດ(ESMP, EGDP, RAPS) ຂອງໂຄງການຍ່ອຍ. ພະແນກຄຸ້ມຄອງ ຂົວທາງ/ກົມຂົວທາງ ໂດຍການປຶກສາຫາລືກັບພະແນກສົ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ/ສະຖາບັນໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ຈະກະກົມແຜນການຮັບຮອງການປົກປ້ອງ ສຳລັບໂຄງການຍ່ອຍ ໂດຍສະເໜີໃຫ້ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແລະ ທະນາຄານໂລກ ພິຈາລະນາ ຮັບຮອງ ຢູ່ໃນແຜນວົງປະຈຳປີ. ເອກະສານ ທັງໝົດ ຈະຖືກເກັບຮັກສາໄວ້ ຢູ່ໃນລະບົບຂໍ້ມູນໂຄງການ ເພື່ອໃຫ້ທະນາຄານໂລກ ອາດທົບທວນພາຍຫລັງ. ສຳລັບໂຄງການ ທີ່ຕ້ອງການ IEE, ພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ມອບໝາຍໃຫ້ ທີ່ປຶກສາທິມີຄຸນວຸດທິ ຈະກະກົມ ບົດລາຍງານ IEE. ໜ່ວຍງານສົ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ/ພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ຈະທົບທວນ ແລະ ປະກອບຄຳເຫັນ ຕໍ່ບົດລາຍງານ IEE ທີ່ສ້າງໂດຍ ທີ່ປຶກສາ ກ່ອນບົດລາຍງານ ສະບັບສຸດທ້າຍ ນຳສະເໜີ ໃຫ້ ພຊສ ເພື່ອພິຈາລະນາ ຮັບຮອງ.

24. **ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ, ການຕິດຕາມກວດກາ ແລະ ການລາຍງານ ການປົກປ້ອງ:** ພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ທີ່ຮັບຜິດຊອບ ການດຳເນີນໂຄງການຍ່ອຍການບູລະນະຂົວທາງ ຈະຮັບຜິດຊອບ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ESMP, EGDP ແລະ/ຫຼື RAPS. ການຄວບຄຸມ ແລະ ການຕິດຕາມກວດກາ ແລະ ການລາຍງານ ຈະຖືກດຳເນີນ ໂດຍໜ່ວຍງານສົ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ/ພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໂດຍການຮ່ວມມື ຢ່າງໃກ້ຊິດກັບ

ພະແນກຄຸ້ມຄອງຂົວທາງ/ກົມຂົວທາງ ແລະ/ຫຼື ອົງການຈັດຕັ້ງ ອື່ນໆ ຕາມຄວາມເໝາະສົມ. ທະນາຄານໂລກ ຈະດຳເນີນ ການຄວບຄຸມ ແລະ ການຕິດຕາມກວດກາ ແລະ ການທົບທວນພາຍຫລັງ ການປົກປ້ອງ.

25. **ການປຶກສາຫາລື ແລະ ການເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນ:** ການປຶກສາຫາລື ແລະ ການເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນ ບັນຫາການປົກປ້ອງ ແລະ ມາດຕະການຫລຸດຜ່ອນ ແມ່ນມີຄວາມຈຳເປັນ ໃນລະຫວ່າງການກະກຽມ ESMP, RAP/ARAP ແລະ EGDP ແລະ ກິດຈະກຳ ຕ່າງໆ ຈະຖືກດຳເນີນ ໂດຍໜ່ວຍງານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ/ພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໂດຍການປຶກສາຫາລື ກັບ ພະແນກສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ/ສະຖາບັນໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ. ຜົນການຮັບຮອງແລວທາງ ແລະ ການຕິດຕາມກວດກາ ຈະຖືກເຜີຍແຜ່ໃຫ້ມວນຊົນຮັບຊາບ ຜ່ານທາງເວບໄຊສ ຂອງ ພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ທີ່ຮັບຜິດຊອບ ແລະ ພະແນກສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ/ສະຖາບັນໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ

26. **ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສະເພາະ ກິດຈະກຳ ການຊ່ວຍເຫລືອດ້ານວິຊາການ ແລະ ວັດທະນະຊົນຂົວທາງສຸກເສີນ:** ພະແນກສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ/ສະຖາບັນໂຍທາທິການ ຈະເຮັດວຽກ ພ້ອມກັບ ພະແນກສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ/ສະຖາບັນໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໃນການຮັບຮອງແລວທາງ ຂອງການຊ່ວຍເຫລືອດ້ານວິຊາການ ທີ່ຖືກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ພາຍໃຕ້ ອົງປະກອບທີ 2, ຈະໄດ້ດຳເນີນ ບັນດາໜ້າວຽກດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

- ພະແນກສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ/ສະຖາບັນໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ຈະເປັນເຈົ້າການ ໃນການຜຶກສົບຮົມ ການປົກປ້ອງ ແລະ ຮັບປະກັນວ່າ ຂໍ້ກຳນົດການປົກປ້ອງທຸກຢ່າງ ຈະແຈ້ງ ສຳລັບການບູລະນະຂົວທາງ ຈະຖືກລວມເຂົ້າຢູ່ໃນຂະບວນການນະໂຍບາຍ ແລະ ການວາງແຜນ.
- ພະແນກສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ/ສະຖາບັນໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ຈະເປັນເຈົ້າການ ໃນການສ້າງຄວາມອາດສາມາດ ຂອງກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແລະ ອົງການຈັດຕັ້ງຫລັກ ໃນການຄຸ້ມຄອງໂຄງການຮ່ວມມືລະຫວ່າງລັດ-ເອກະຊົນ PPP ລວມທັງການສ້າງຕັ້ງ ກົນໄກການປະສານງານ ແລະ ການຮ່ວມມື ກັບອົງການຈັດຕັ້ງຫລັກ ຂອງ ກຊສ ທີ່ຮັບຜິດຊອບ ESIA/IEE, PA/PFA ແລະ ການຄຸ້ມຄອງໄພພິບັດ ແລະ ການປ່ຽນແປງດິນຟ້າອາກາດ;
- ພະແນກສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ/ສະຖາບັນໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ຍັງຕ້ອງສ້າງຕັ້ງ ທີ່ມີການປະສານງານເພື່ອການປົກປ້ອງ SCWG ເພື່ອຮັບຜິດຊອບ ການທົບທວນ ESOM ລວມທັງການພັດທະນາ ບົດແນະນຳສະເພາະ ສຳລັບ(I) ມາດຕະການຫລຸດຜ່ອນ ວັດທະນະຊົນຂົວທາງ ໃນ PA/PFA ແລະ ພື້ນທີ່ ທີ່ມີຄວາມອ່ອນໄຫວ(II) ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຄວາມປອດໄພຕາມເສັ້ນທາງ ໂດຍຊຸມຊົນ, (III) ການພັດທະນາ ຄຸນນະພາບວັດຖຸດິບກໍ່ສ້າງທີ່ດີ(ຫີນ, ບໍ່ດິນ, ອື່ນໆ), (IV)

ການພັດທະນາ ຂະບວນການທົດແທນຄ່າເສຍຫາຍ ສໍາລັບຂະແໜງຂົວທາງ, ແລະ (V) ການຄຸ້ມຄອງແລວທາງ ລວມທັງການລົງທະບຽນ ບັນດາກິດຈະກຳ ທີ່ມີການບຸກລຸກ. ບົດແນະນຳ ດັ່ງກ່າວ ຈະຖືກພັດທະນາ ຜ່ານກໍລະນີສຶກສາ ແລະ ຜົນ ຈະຖືກລວມເຂົ້າຢູ່ໃນ ຄຸ້ມຄອງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວົງການສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ສະບັບປັບປຸງ.

27. ສໍາລັບວົງການຂົວທາງສຸກເສີນ, ພະແນກສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ/ສະຖາບັນໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ຈະສ້າງເປັນພາກໜຶ່ງ ໂດຍມີຂໍ້ກຳນົດ ການປົກປ້ອງ ລະບຸເຂົ້າຢູ່ໃນ ຄຸ້ມຄອງການດຳເນີນເຫດການສຸກເສີນ.

28. ເປັນສິ່ງຈຳເປັນ ໃນການດຳເນີນ ແຜນງານການສ້າງຄວາມອາດສາມາດ ເພື່ອຮັບປະກັນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ການສະໜັບສະໜູນ ການປົກປ້ອງ ຢ່າງຖືກຕ້ອງ. ແຜນການ ສ້າງຄວາມອາດສາມາດ ແລະ ການຜຶກສູບຮົມ ກໍ່ດ້ວຍການປົກປ້ອງ ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ໄດ້ຖືກນຳສະເໜີເຂົ້າຢູ່ໃນ ກອບໜ້າວົງການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການກະກຽມ, ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ການຕິດຕາມກວດກາ ESMF, RPF ແລະ EGPF ແລະ ເຄື່ອງມືສະເພາະ ຂອງໂຄງການຍ່ອຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຢ່າງມີປະສິດທິຜົນ.

ການນຳໃຊ້ ການປົກປ້ອງ

ການກັ່ນຕອງ ແລະ ການພິຈາລະນາ ຮັບຮອງ

29. ເພື່ອຮັບປະກັນວ່າ ໂຄງການຈະບໍ່ຕອບສະໜອງທຶນຮອນ ສໍາລັບກິດຈະກຳ/ໂຄງການຍ່ອຍ ທີ່ບໍ່ມີມາດຕະການຫຼຸດຜ່ອນ ທີ່ພົ້ງພໍ, ໂຄງການ ຈະບໍ່ອະນຸຍາດ ໃຫ້ມີການຕອບສະໜອງທຶນຮອນ ສໍາລັບກິດຈະກຳ ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

- ການຍັບຍໍ້າສົ່ງປຸກສ້າງ ແລະ/ຫຼື ການເວນທີ່ດິນ ທີ່ກົບຫລາຍກວ່າ 200 ຄົນ ຫຼື 40 ຄົວເຮືອນ;
- ອາດຈະສ້າງຜົນກະທົບດ້ານລົບ ຕໍ່ກຸ່ມຊົນເຜົ່າ ພາຍໃນບ້ານ ແລະ/ຫຼື ບ້ານໄກ້ຄຽງ ຫຼື ການບໍ່ໄດ້ຮັບການຍອມຮັບ ໂດຍຊຸມຊົນກຸ່ມຊົນເຜົ່າ ທີ່ອາໄສ ພາຍໃນບ້ານ ທີ່ຢູ່ຮ່ວມກັນຫລາຍຊົນເຜົ່າ;
- ການສູນເສຍ ຫຼື ການທຳລາຍ ຊັບສິນດ້ານວັດທະນະທຳ, ລວມທັງເຂດທີ່ມີ ບູຮານວັດຖຸ (ກ່ອນປະຫວັດສາດ), ສາກດຶກດ່ຳບຸນ, ປະຫວັດສາດ, ສາສະໜາ, ວັດທະນະທຳ ແລະ ຄຸນຄ່າດ້ານທຳມະຊາດທີ່ມີຢູ່ແຫ່ງດຽວ;
- ການຊຸກເຄື່ອງຈັກຜະລິດ ແລະ ເຄື່ອງຈັກດູດນໍ້າມັນແອນດູງ ຫຼື ກາຊວນ; ປືນ; ຈັກເລື່ອຍຕັດໄມ້; ຢາປາບສັດຕູພືດ, ຢາຂ້າແມງໄມ້, ຢາກຳຈັດຫຍ້າ ແລະ ສານເຄມີອື່ນຕະລາຍອື່ນໆ ຈຳນວນຫລວງຫລາຍ;

ແຮ່ເສັ້ນໃຍ ແລະ ການລົງທຶນອື່ນໆ
ທີ່ມີຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ;

- ການປ່ຽນແປງ ຫຼື ການເສີມໂຊມ ທີ່ຢູ່ອາໄສທາງທຳມະຊາດ ຢ່າງຫລວງຫລາຍ ຫຼື ເຂດການອະນຸລັກ ແລະ/ຫຼື ຜົນປະໂຫຍດດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແມ່ນມີໜ້ອຍກວ່າ ການສູນເສຍໃດໜຶ່ງທີ່ອາດຈະເກີດຂຶ້ນ;
- ການກຸ້ມສ້າງເສັ້ນທາງໃໝ່ ແລະ ການຍົກລະດັບເສັ້ນທາງຫລັກ, ການປັບປຸງ, ແລະ/ຫຼື ການບູລະນະຟື້ນຟູ ເຊິ່ງໄດ້ກຳນົດ ເປັນການປະເມີນສິ່ງແວດລ້ອມ (EA) ປະເພດ A ອີງຕາມ OP/BP 4.01.

30. ສຳລັບກິດຈະກຳ ການບູລະນະຂົວທາງທັງໝົດ ທີ່ຖືກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ພາຍໃຕ້ໂຄງການ, ການກຸ້ມຕ້ອງການປັບປຸງຈະຖືກດຳເນີນ ໄປຕາມບາດກ້າວ ສຳຄັນດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ ດັ່ງລະບຸໄວ້ໃນຮູບພາບ 1. ເຄື່ອງມືການປັບປຸງທຳອິດ ຈະໄດ້ຮັບການກະກຽມ ສຳລັບແຕ່ລະໂຄງການຍ່ອຍ ສະເພາະ ລວມທັງ ESMPs, RAPs /ARAPs ແລະ EGDPs ໂດຍສອດຄ່ອງກັບຜົນການກຸ້ມຕ້ອງການປັບປຸງ.

ການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ

31. ສຳລັບກິດຈະກຳ ການບູລະນະຂະໜາດນ້ອຍ ເຊັ່ນ: ການບູລະນະ ເປັນປະຈຳ ແລະ ເປັນແຕ່ລະໄລຍະ, ECoP ທີ່ວ່າໄປ ເຊິ່ງໄດ້ລວມເຂົ້າ ເປັນສ່ວນໜຶ່ງ ຂອງ ESMF ຕ້ອງໄດ້ມີການປັບປຸງ ເພື່ອສ້າງແສງໃຫ້ເຫັນກິດຈະກຳ ແລະ ສະຖານທີ່ ສະເພາະ.

ສຳລັບກິດຈະກຳ ທີ່ສິ່ງຜົນກະທົບຫລວງຫລາຍ ເຊັ່ນ: ການຟື້ນຟູບູລະນະ, ການປັບແລວທາງ, ວົງການທີ່ຕິດພັນກັບຄວາມສາມາດຕ້ານທານກັບສະພາບການປ່ຽນແປງດິນຟ້າ ອາກາດທະຫາດໃຫຍ່:

- ໃນກໍລະນີ ລະບົບຂອງລັດຖະບານ ບໍ່ມີຄວາມຕ້ອງການ IEE, ESMF ເຊິ່ງລວມເອົາ ECoP ທີ່ສ້າງແສງໃຫ້ເຫັນ ກິດຈະກຳ ແລະ ສະຖານທີ່ ສະເພາະ ຂອງວົງການ ຈະໄດ້ຖືກກະກຽມ ໂດຍສອດຄ່ອງກັບບົດແນະນຳ ວ່າດ້ວຍ ການກະກຽມ ESMF ຕາມລະບຸໄວ້ໃນ ESMF;
- ໃນກໍລະນີ ແມ່ນມີຄວາມຕ້ອງການ IEE, ໄປຄູບັງຄູ່ກັບ ESMF ແລະ ECoP ຂ້າງເທິງ, ຕ້ອງໄດ້ກະກຽມ IEE ໂດຍສອດຄ່ອງກັບບົດແນະນຳຂອງລັດຖະບານ.

ການເວນຄືນທີ່ດິນ

32. ໃນກໍລະນີ ມີການເວນຄືນທີ່ດິນ ຫຼື ການຍົກຍ້າຍຈັດສັນ, ARAP ຫຼື RAP ຈະໄດ້ຮັບການກະກຽມ ໂດຍສອດຄ່ອງກັບ RPF. RPF ໄດ້ກຳນົດຂະບວນການ

ປຶກສາຫາລືກັບຊຸມຊົນ ແລະ ການເຂົ້າຮ່ວມ ຂອງຊຸມຊົນ ກ່ຽວກັບ ການວາງແຜນ ແລະ ການຕັດສິນໃຈ ບັນດາກົດລະກຳ ຕ່າງໆ ໃນກໍລະນີການເວນຄືນທົ່ວ ແລະ/ຫຼື ການຍ້າຍຊັບສິນ ມີຄວາມຈຳເປັນ. ບັນຫາ ທີ່ອາດຈະຖືກກຳນົດ ປະກອບມີ ການສູນເສຍທົ່ວ, ຊັບສິນ, ແລະ/ຫຼື ລາຍຮັບ ເນື່ອງຈາກການປັບປຸງແລວເສັ້ນທາງເລກນ້ອຍ ເພື່ອປັບປຸງຄວາມປອດໄພຕາມເສັ້ນທາງ ແລະ/ຄວາມທົນທານ.

ກຸ່ມຊົນເຜົ່າ

33. ໂດຍສອດຄ່ອງກັບຂັ້ນຕອນການກຳນົດຂອງ ຂອງ ESMF, ສຳລັບແຕ່ລະສະຖານທີ່ ທີ່ສະໜັບສະໜູນການລົງທຶນ, ຕ້ອງໄດ້ເກັບກຳຂໍ້ມູນ ເພື່ອກຳນົດວ່າມີກຸ່ມຊົນເຜົ່າຫຼືບໍ່. ໃນກໍລະນີມີກຸ່ມຊົນເຜົ່າ, ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມຂັ້ນຕອນທີ່ກຳນົດໄວ້ຢູ່ໃນ EGPF ແລະ ເຄື່ອງມືອັນເໝາະສົມ (ຕົວຢ່າງ EGDP) ຕ້ອງໄດ້ກະກຽມ.

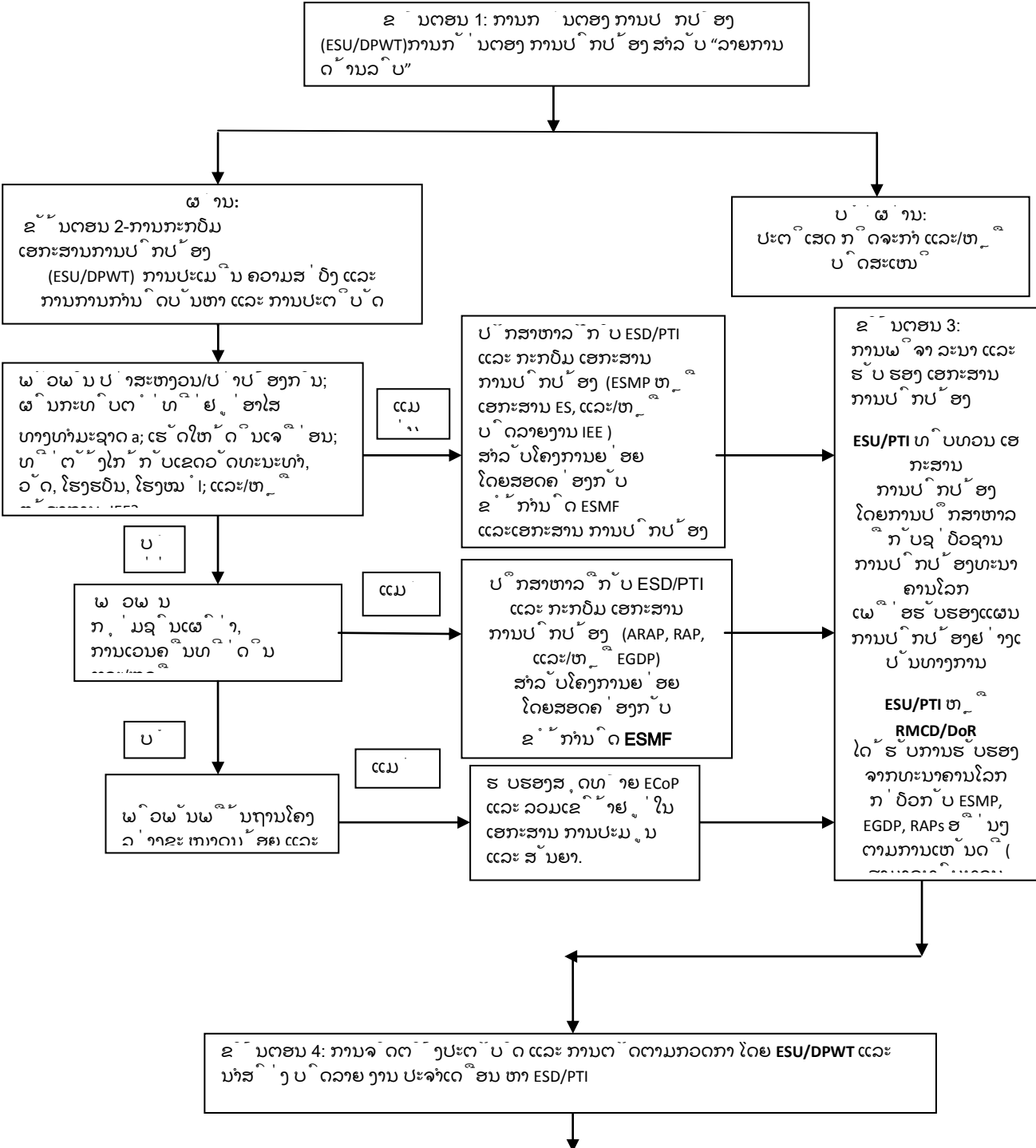
34. ຫລັກການສຳຄັນໄດ້ກຳນົດໄວ້ດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ຊຸມຊົນທັງໝົດຈະໄດ້ຮັບການແກ້ໄຂ ດ້ວຍຄວາມຈິງໃຈ ແລະ ໃຫ້ການຮ່ວມມືດ້ວຍຄວາມສ້າງສັນ ແລະ ໄດ້ຮັບຄວາມກະຈ່າງແຈ້ງ ກ່ຽວກັບ ເຫດຜົນ ຄວາມປອດໄພຕາມເສັ້ນທາງ, ແລະ ຈຸດປະສົງຂອງໂຄງການຍ່ອຍ, ກົດລະກຳ, ຜົນປະໂຫຍດທີ່ຈະໄດ້ຮັບ ແລະ ການສູນເສຍທີ່ອາດຈະເກີດຂຶ້ນ.
- ໃນກໍລະນີການສະໜັບສະໜູນຈາກຊຸມຊົນທັງໝົດ ບໍ່ໄດ້ຮັບການສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນ ບົນພື້ນຖານການປຶກສາຫາລືດ້ວຍຄວາມເຫັນດີເຫັນພ້ອມຮ່ວມກັນ (“free, prior and informed consultations”), ຊຸມຊົນດັ່ງກ່າວ ແມ່ນມີສິດ ຮ້ອງທຸກ ກ່ຽວກັບໂຄງການ. ເພື່ອຈະຫລຸດ ຜ່ອນຄວາມສ່ຽງ ທີ່ການສະໜັບສະໜູນຈາກຊຸມຊົນທັງໝົດ ບໍ່ໄດ້ສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນ, ຈະນຳໃຊ້ຄວາມພະຍາຍາມທັງໝົດ ເພື່ອໃຫ້ມີການເຂົ້າຮ່ວມດ້ວຍຄວາມເອົາໃຈໃສ່ ຂອງຊຸມຊົນທັງຊຸມ, ໂດຍສະເພາະແມ່ຍິງ ແລະ ກຸ່ມຄົນທີ່ບໍ່ສາມາດຊ່ວຍເຫລືອຕົນເອງໄດ້.
- ຊຸມຊົນທັງໝົດ ບໍ່ວ່າຈະເປັນກຸ່ມຊົນເຜົ່າ ຫຼື ສະຖານະພາບທາງສັງຄົມ ຈະໄດ້ເຂົ້າຮ່ວມໃນຮູບແບບທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບລັກສະນະວັດທະນະທຳ ແລະ ທີ່ວຖື ບົນພື້ນຖານການປຶກສາຫາລືດ້ວຍຄວາມເຫັນດີເຫັນພ້ອມຮ່ວມກັນ (“free, prior and informed consultations”)

ແນໃສ່ ສ້າງການສະໜັບສະໜູນຈາກຊຸມຊົນຕໍ່ໂຄງການຍ່ອຍ ຢ່າງກວ້າງຂວາງ ແລະ ມີຄວາມຍືນຍົງ.

- ຊຸມຊົນທັງໝົດຈະໄດ້ຮັບແຈ້ງ ຈາກພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ທີ່ ຮັບຜິດຊອບ ຜ່ານທາງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການຍ່ອຍ ດ້ວຍວິທີການແຈ້ງຂໍ້ມູນຂ່າວສານ, ການສຶກສາ ແລະ ການສື່ສານ ອັນເໝາະສົມ. ໃນກໍລະນີຈຳເປັນ, ການສື່ສານ ຜ່ານທາງວົງຈອນຂອງໂຄງການ ຈະນຳໃຊ້ເຄື່ອງມືການແຈ້ງຂໍ້ມູນຂ່າວສານ, ການສຶກສາ ແລະ ການສື່ສານ ທີ່ ເໝາະສົມ ເພື່ອແກ້ໄຂບັນຫາທາງດ້ານພາສາ ແລະ ຊົນເຜົ່າ, ອ່ານໜັງສືໄດ້/ກຶກໜັງສື, ເພດ ແລະ ຜູ້ດ້ອຍໂອກາດໃນສັງຄົມ

ຮູບພາບ 1: ແຜນວາດ ຂະບວນການກັ່ນຕອງ ການປົກປ້ອງ



- ຊຸມຊົນທັງໝົດຈະໄດ້ຮັບໂອກາດ ເພື່ອເຂົ້າຮ່ວມໃນ ແລະ ໄດ້ຮັບຜົນປະໂຫຍດຈາກ ໂຄງການຍ່ອຍ ລວມທັງມີຄວາມຮັບຜິດຊອບ ເພື່ອປະຕິບັດຕາມ ລະບົບຄວາມປອດໄພຕາມເສັ້ນທາງ ແລະ ການບຸລະນະຂົວທາງແບບຍືນຍົງ.
- ໂຄງການຍ່ອຍ ຈະເອົາໃຈໃສ່ໃນການຊຸກຍູ້ແມ່ຍິງ ໃຫ້ມີບົດບາດຢ່າງຕັ້ງໜ້າ ໃນຂະບວນການປຶກສາຫາລື. ໃນລະຫວ່າງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ, ແມ່ຍິງຈະ: (ກ) ໄດ້ຮັບການປຶກສາຫາລື ແລະ ຂໍ້ຂ້ອງໃຈຂອງເຂົາເຈົ້າ ໄດ້ຮັບການແກ້ໄຂ; (ຂ) ເປີດໂອກາດເຂົ້າຮ່ວມ ໃນກອງປະຊຸມກຸ່ມຊຸມຊົນ, ການປຶກສາຫາລືເປັນກຸ່ມ, ການວາງແຜນ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ; ແລະ (ຄ) ເປັນຕົວແທນເຂົ້າຢູ່ໃນຄະນະກຳມະການແກ້ໄຂຂໍ້ຄວາມແຍ້ງ.

ກິດຈະກຳ ການຊ່ວຍເຫລືອດ້ານວິຊາການ

35. ໃນໄລຍະການອອກແບບ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ກິດຈະກຳການຊ່ວຍເຫລືອດ້ານວິຊາການ, ບົດແນະນຳ ຊົ່ວຄາວ ວ່າດ້ວຍ ການນຳໃຊ້ ນະໂຍບາຍການປົກປ້ອງ ສຳລັບກິດຈະກຳ ການຊ່ວຍເຫລືອດ້ານວິຊາການ ຂອງໂຄງການ ທະນາຄານ-ການເງິນ ແລະ ກອງທຶນ ຄຸ້ມຄອງ ໂດຍທະນາຄານ¹² ຈະນຳຖືກນຳໃຊ້ ເພື່ອຮັບປະກັນ ການເຊື່ອມໂຍງຈຸດປະສົງ ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ເຂົ້າໃນຂະບວນການຊ່ວຍເຫລືອດ້ານວິຊາການ ແລະ ເພື່ອສົ່ງເສີມຄວາມໂປ່ງໃສ ຜ່ານການເຂົ້າຮ່ວມຂອງຜູ້ມີສ່ວນຮ່ວມ ແລະ ການເຜີຍແຜ່ ຂໍ້ມູນຂ່າວສານໃຫ້ມວນຊົນ ໃນລະຫວ່າງຂະບວນການວາງແຜນໂຄງການ. ຂອບເຂດໜ້າວຽກທັງໝົດ ສຳລັບການຊ່ວຍເຫລືອດ້ານວິຊາການ ພາຍໃຕ້ອົງປະກອບທີ 2 ໂດຍສະເພາະຕິດພັນກັບ ການຮ່ວມມືພາກລັດ-ເອກະຊົນ PPP ຈະປະຕິບັດຕາມ ນະໂຍບາຍການປົກປ້ອງ ຂອງທະນາຄານໂລກ ແລະ ນຳສະເໜີ ໃຫ້ທະນາຄານໂລກ ທົບທວນ.

36. ການສົ່ງເສີມບົດບາດຍິງຊາຍ: ໂດຍສອດຄ່ອງກັບ OP/BP4.20(ການສົ່ງເສີມ ບົດບາດຍິງຊາຍ) ການຊ່ວຍເຫລືອດ້ານວິຊາການທັງໝົດ ຈະຖືກອອກແບບມາ ເພື່ອລວມເອົາການພິຈາລະນາດ້ານບົດບາດຍິງຊາຍ ໃນລະຫວ່າງການອອກແບບ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໂຄງການພັດທະນາຂົວທາງ ແລະ ບັນຫາບົດບາດຍິງຊາຍ ສຳຄັນ ຈະຖືກພິຈາລະນາ ແລະ ແກ້ໄຂ ຕາມຄວາມເໝາະສົມ.

¹² ບົດແນະນຳ ຈະນຳໃຊ້ ກັບປະເພດ ການຊ່ວຍເຫລືອດ້ານວິຊາການ TA ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້: ປະເພດ 1: ການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງ ດ້ານຄວາມອາດສາມາດ ລູກຄ້າ; ປະເພດ 2: ການຊ່ວຍເຫລືອ ໃນການສ້າງນະໂຍບາຍ, ແຜນງານ, ແຜນການ, ຍ, ດທະສາດ ຫຼື ກອບດ້ານກິດ ຫລາຍ ອື່ນໆ; ປະເພດ 3: ການວາງແຜນການນຳໃຊ້ ທີ່ດີ ຫຼື ການຄຸ້ມຄອງຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດ(NRM); ປະເພດ 4: ການກະກຽມ ການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້, ການອອກແບບແຕ່ ກນົກ ຫຼື ກິດຈະກຳ ອື່ນໆ ທີ່ ສະໜັບສະໜູນໂດຍກົງ ການກະກຽມ ໂຄງການວົງທຶນ ໃນອະນາຄົດ(ທີ່ໄດ້ຮັບ ຫຼື ບໍ່ໄດ້ຮັບ ຕັ້ງໜ້າ ຈາກທະນາຄານ)

ວວົກສຸ ກສະນີນ

37. ເພື່ອຮັບປະກັນວ່າວວົກສຸ ກສະນີນ ໄດ້ຮັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໂດຍສອດຄ່ອງກັບການປະຕິບັດການປົກປ້ອງທິດີ, ພະແນກສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ/ສະຖາບັນໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ຈະຮັບປະກັນວ່າ ຄູ່ມືປະຕິບັດເຫດການສຸກສະນີນ ຈະລວມເອົາສະເພາະວິທີການໃນການແກ້ໄຂບັນຫາການປົກປ້ອງ.

ຜົນກະທົບ ທີ່ອາດຈະເກີດຂຶ້ນ ຈາກໂຄງການ ແລະ ມາດຕະການຫວ່າງຜ່ອນ

38. ດັ່ງທີ່ກ່າວໄວ້ໃນເບື້ອງຕົ້ນ, ຄວາມສ່ຽງໂດຍລວມຂອງການປົກປ້ອງ ສໍາລັບວວົກການບູລະນະເສັ້ນທາງທີ່ສະເໜີ ໄດ້ຮັບການພິຈາລະນາວ່າ “ຕ່ຳ” ໃນຂະນະຄວາມສ່ຽງທິດີ ຕິດພັນກັບ ການຊ່ວຍເຫລືອດ້ານວິຊາການ ກ່ຽວກັບ ການສຶກສາ PPP ໄດ້ຮັບການພິຈາລະນາວ່າ “ບໍ່ມີສ່ຽງ”. ການປະເມີນຄວາມສ່ຽງ ການປົກປ້ອງຂອງກິດຈະກຳທີ່ສະເໜີ ເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ພາຍໃຕ້ໂຄງການ ໄດ້ສະຫລຸບໄວ້ລຸ່ມນີ້.

3. **ຜົນກະທົບ ຈາກກິດຈະກຳຂົວທາງ:** ຜົນກະທົບໂດຍລວມ ຈະເປັນດ້ານບວກ ເນື່ອງຈາກການປັບປຸງການເຂົ້າເຖິງເສັ້ນທາງ, ຄວາມປອດໄພຕາມເສັ້ນທາງ, ແລະ ສະຫວັດດີພາບ ຂອງປະຊາຊົນທ້ອງຖິ່ນ. ຜົນກະທົບດ້ານລົບໄລຍະສັ້ນ ແລະ ຈຳກັດ ຕໍ່ຊຸມຊົນທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມທ້ອງຖິ່ນ ຈາກກິດຈະກຳເຫລົ່ານີ້ ອາດເກີດຂຶ້ນຈາກ ການບູລະນະຂົວທາງ ແລະ ການປັບປຸງເປັນຈຸດ ເພື່ອປັບປຸງຂົວທາງທີ່ສາມາດຕ້ານທານກັບສະພາບການປ່ຽນແປງຂອງດິນຟ້າ ອາກາດ. ຜົນກະທົບເຫລົ່ານີ້ ຈະຖືກຈຳກັດຕໍ່ກັບຄວາມປອດໄພຕາມເສັ້ນທາງ, ການລົບກວນຊ່ວຍເຫລືອ ຂອງການສັນຈອນໃນທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ຜົນກະທົບຈຳກັດ ຕໍ່ຄຸນນະພາບອາກາດ, ສັບຊົງ ແລະ ການສັນສະເທືອນ, ອື່ນໆ ເຊິ່ງສາມາດຫວ່າງຜ່ອນໄດ້ ຜ່ານການນຳໃຊ້ ຂໍ້ກຳນົດສະເພາະ ທີ່ຈະຖືກລວມເຂົ້າຢູ່ໃນ ESMP ແລະ/ຫຼື ECoP ແລະ ການຄວບຄຸມດູແລຢ່າງໄກ້ຊິດ ຂອງເຈົ້າຂອງໂຄງການຍ່ອຍ(ພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ)

4. **ຜົນກະທົບ ຈາກການຕອບໂຕ້ ເຫດການສຸກສະນີນ:** ເນື່ອງຈາກວວົກການຂົວທາງ ເປັນວວົກປະຈຳ, ຜົນກະທົບທີ່ອາດຈະເກີດຂຶ້ນ ຈະເປັນດ້ານບວກ ໂດຍສະເພາະໃນພື້ນທີ່ທີ່ມີຄວາມສຳຄັນ ສໍາລັບເສັ້ນທາງການຂົນສົ່ງ. ຜົນກະທົບດ້ານລົບທີ່ອາດຈະເກີດຂຶ້ນ ຈະຖືກຫວ່າງຜ່ອນ ຜ່ານທາງການລວມເອົາຂໍ້ກຳນົດ ດ້ານການປົກປ້ອງ ເຂົ້າຢູ່ໃນ ຄູ່ມືປະຕິບັດການຕອບໂຕ້ ເຫດການສຸກສະນີນ ແລະ ການຜຶກສົບຮົມ ຂອງພະນັກງານພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແລະ ຜູ້ຮັບເໝົາ. ການກວດກາ ສິ່ງແວດລ້ອມ ຫວ່າງຈາກເຫດການສຸກສະນີນ ຈະດຳເນີນການ

ໂດຍພະແນກສົ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ/ສະຖາບັນໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ສຳລັບກິດຈະກຳສຸກເສີນທັງໝົດ

39. **ຜົນນະທົບ ຈາກການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງ ຂອງອົງການຈັດຕັ້ງ:**
 ໂຄງການກິດຈະກຳ ຊ່ວຍເຫລືອດ້ານວິຊາການ ຈະເປັນຜົນນະທົບດ້ານບວກ ຕໍ່ກັບການວາງແຜນ, ການປັບປຸງ ມາດຕະຖານ ແລະ ລາຍລະອຽດ ການບູລະນະຂົວທາງ ແລະ ການຍົກລະດັບຄວາມອາດສາມາດ ຂອງກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແລະ ພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ກ່ຽວກັບ ຄວາມສາມາດຕ້ານທານກັບສະພາບການປ່ຽນແປງດິນຟ້າອາກາດ, ການປັບປຸງຄວາມປອດໄພ ໃນເຂດຕົວເມືອງທີ່ຄັດເລືອກ ທີ່ມີອຸບັດຕິເຫດການສັນຈອນສູງ ແລະ ແຂວງທີ່ຄັດເລືອກ ບ່ອນທີ່ດຳເນີນວຽກງານບູລະນະຂົວທາງ. ເຖິງແມ່ນວ່າ ການສະໜັບສະໜູນ ການຊ່ວຍເຫລືອດ້ານວິຊາການ ສຳລັບ ໂຄງການຮ່ວມລະຫວ່າງພາກລັດ-ເອກະຊົນ PPP ໃນຂະແໜງການຂົວທາງ ອາດສ້າງຜົນນະທົບຕໍ່ສົ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ໃນເມື່ອໂຄງການໂຄງການຮ່ວມລະຫວ່າງພາກລັດ-ເອກະຊົນ PPP ໄດ້ຮັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໃນອະນາຄົດ, ໂຄງການສະໜັບສະໜູນ ການຊ່ວຍເຫລືອດ້ານວິຊາການ ແລະ ການສ້າງຄວາມອາດສາມາດ ໃນການນຳໃຊ້ໂຄງການຮ່ວມລະຫວ່າງພາກລັດ-ເອກະຊົນ PPP ໃນຂະແໜງການຂົວທາງ ຈະຊ່ວຍຍົກລະດັບຄວາມອາດສາມາດ ຂອງກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການລົງທຶນ ຜ່ານຂະບວນການ ໂຄງການຮ່ວມລະຫວ່າງພາກລັດ-ເອກະຊົນ PPP ລວມທັງ ກະຊວງຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດ ແລະ ສົ່ງແວດລ້ອມ, ກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ ແລະ ກະຊວງການເງິນ ແລະ ຄວາມອາດສາມາດ ໃນການປົກປ້ອງ ສົ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມທີ່ເຂັ້ມແຂງ.

40. **ການປະຕິບັດວຽກງານການປົກປ້ອງ:** ເພື່ອຫລຸດຜ່ອນ ຜົນນະທົບທີ່ອາດຈະເກີດຂຶ້ນ ຂອງໂຄງການທີ່ສະເໜີ, ການປະຕິບັດ ການປົກປ້ອງທີ່ກຳນົດໄວ້ ໃນຕາຕະລາງ 2 ຈະຖືກດຳເນີນ.

ຕາຕະລາງ 2 ວິທີການ ESMF ສຳລັບອົງປະກອບກິດຈະກຳ ພາຍໃຕ້ໂຄງການ(LRSP2)

ອົງປະກອບ	ກຳນົດຈຳລອງ ທີ່ໄດ້ຮັບງົບປະມານ ຈາກໂຄງການ	ການປະຕິບັດການປົກປ້ອງ	ກຳນົດເວລາ ສຳລັບການກະກຽມ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ
ອົງປະກອບທຳອິດ: ການບູລະນະຂົວທາງທີ່ສາມາດຕ້ານທານກັບກາ	1.1. ວຽກງານບູລະນະຂົວທາງ; 1.2. ການບູລະນະເປັນແຕ່ລະ ແລະ ການປັບປຸງເປັນຈຸດ; 1.3. ການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງ ໃນການຕ້ານທານກັບສະພາບການປ່ຽນແປງດິນຟ້າອາກາດ	ນຳໃຊ້ ESMF, EGPF, ແລະ RPF ໃນລະຫວ່າງການກະກຽມ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໂຄງການຍ່ອຍ ໂດຍສະເພາະ ESMP, EGDP, ແລະ/ຫຼື RAP/ ARAP.	ESMP, EGDPs, RAPs/ ARAPs ຈະໄດ້ຮັບການກະກຽມ ໃນລະຫວ່າງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

<p>ນປ ບັນແປງ ສະພາບດີ ນຳ ອາກາດ</p>	<p>າດ ແລະ 1.4. ການອອກແບບ ແລະ ການຄວບຄຸມ ມດ ແລະ ວັກກຽນ [ທິ ບ ກສາ ແລະ ມ ນຄ າການດຳເນີນງານ(10 C)]</p> <p>(ລະບົບຂົວທາງ ແຂວງ ແລະ ເມືອງ ທີ່ ນອນຢູ່ ໃນ ຫົວແຂວງ ໂຄງການຕົວແບບ)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ດຳເນີນການຜັກ ອຸ ບຮ ມ, ຕັດຕາມກວດກາ ແລະ ການລາຍງານ ການປຶກສາ 	<p>ບ ດຖຄງການ</p>
<p>ອົງປະກອບ 2: ການສ້າງຄາ ມເຂັ້ມແຂງ ຂອງພາກລ ດ</p> <p>(ການຊ່ວຍເຫຼືອ ຫຼື ອຸ ດົດ ການ/ທິ ບ ກສາ, ອຸ ປະກອນ, ການຜັກ ອຸ ບຮ ມ ແລະ IOC)- ເພື່ອ ຍົກ ລະດັບຄວາມ ອາດສາມາດ ຂອງອົງການ ຈັດຕັ້ງ ໃນການວາງແຜນ ແລະ ການວິ ຄາະ ຂອງ ກຍທຂ</p>	<p>2.1 ການວາງແຜນ ຍຸ ດທະສາດ ຂະແໜງການ ການສະໜັບສະໜູນ ກຍທຂ ເພື່ອ ໃຫ້ ຄຳ ແນະນຳ ດ້ານນະໂຍ ບາຍຂັ້ນ ສູງ ສຳ ລັບ ການນຳ ເອົາ ຍຸ ດທະສາດ ຂະແໜງການ ຮອດປີ 2025 ແລະ ແຜນດຳ ເນີນງານ ຮອດປີ 2020 ໃຫ້ ສາມາດ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໄດ້.</p> <p>2.2 ການຄຸ້ມຄອງລະບົບຂົວທາງ ໃຫ້ ສາມາດ ຕ້ານທານ ກັບ ສະພາບ ການປ່ຽນແປງດິນຟ້າອາກາດ ເພື່ອ (i) ພັດທະນາລະບົບ ແລະ ເຄື່ອງມື ທີ່ ຈຳ ເປັນ ເພື່ອ ມາດຕິ ມ ສຳ ລັບ ການວາງແຜນ, ການຈັດ ບູ ລ ມະສິດ, ການວາງແຜນງົບປະມານ, ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ການຕັດຕາມກວດກາ ເພື່ອ ຄຸ້ມຄອງລະບົບຂົວທາງ, (ii) ການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງ ດ້ານຄວາມອາດສາມາດ ຂອງ ກຍທຂ ພຍທຂ ແລະ ຜູ້ ຮັບ ໜ້າ ໃນການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ, ຄຸ້ມຄອງພາບການຄວບຄຸມ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງສັນຍາ, ແລະ ການສ້າງຄວາມສາມາດຕ້ານທານ ກັບ ສະພາບການປ່ຽນແປງດິນຟ້າອາກາດ,</p> <p>2.4 ການສ້າງຄວາມອາດສາມາດ ຂະແໜງການ ເພື່ອ ສັບຕໍ່ ການພັດທະນາ ຄວາມອາດສາມາດ ອົງການຈັດຕັ້ງ ຂອງ ກຍທຂ</p>	<p>ທ ບທວນ ESOM ໂດຍການປຶກສາຫາລື ຢ່າງກ້າ ຊ ື ດກັບ ແຂວງ ແລະ ກຊສ ດ້ວຍການດຳ ເນີນ ຈຳ ນວນ ກໍ ລະນີ ສຶກສາ ໃນພື້ນທີ່ ບູ ລ ມະສິດ ດັ່ງຕໍ່ ໄປນີ້ :</p> <p>(ກ) ປະສົມປະສານຂໍ້ ກຳ ນົດ ການປຶກສາ ແລະ ຂຶ້ນໃນຂະບວນການນະໂຍບາຍ ການວາງແຜນ ການພັດທະນາຂົວທາງ(ພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນ) ສຳ ລັບ (i) ການບູ ລ ມະສິດຂົວທາງ(ii) ການຍົກລະດັບ/ການຜູ້ ນຳ ພູ ເສ ື້ ນທາງ ແລະ (iii) ເສັ້ນທາງໄໝ້</p> <p>(ຂ) ການພັດທະນາ ບົດແນະນຳ ສະເພາະ ສຳ ລັບ (i) ມາດຕະການຫຼຸດຜ່ອນ ວັກກຽນຂົວທາງ ໃນຂອບ າສະຫງວນ (PA/PFA), (i) ການປະຕິບັດຂອງຊຸ ມຊົນ ກໍ ບົວກັບ ຄວາມປອດໄພຕາມເສັ້ນທາງ, (ii) ການພັດທະນາ ຄຸ້ມຄອງພາບຂອງວັດສະດຸ ກໍ ລະ ນຶ ທີ່ ດີ (ຫີນ, ບໍ ື ດີ ນ, ອື່ ນໆ), (iii) ການພັດທະນາ ຂະບວນການທົດແທນຄ່າ ເສຍຫາ ຍ ສຳ ລັບ ຂະແໜງຂົວທາງ, ແລະ (iv) ການຄຸ້ມຄອງ ແລວທາງ ລວມທັງການຂຶ້ນທະບູ ື ນ ກິ ດຈະກຳ ທີ່ ດຳ ເນີນ ພາຍໃນແລວທາງ, ແລະ ການສ້າງຄວາມອາດສາມາດ ຂອງພະນັກງານ ກຍທຂ ໃນການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ</p>	<p>ລະຫວ່າງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ</p> <p>ພະແນກສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ/ສະຖາບັນໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ຈະສ້າງຕັ້ງ ທີ່ ມີ ການປະສານງານ ການປຶກສາ ໃນລະຫວ່າງ ການວາງແຜນ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ກໍ ລະນີ ສຶກສາ ແລະ ການທົບທວນ ESOM ເພື່ອ ຮັບປະກັນ ວ່າ ESOM ຈະຖືກຍອມຮັບ ແລະ ຮັບຮູ້ ໂດຍ ພະແນກຊັບພະຍາ ກອນທຳ ມະຊາດ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ກອງປະເມີນຜົນ ກະທົບຕໍ່ ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ</p>

	<p>ໃນການກະກຽມການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການຮູບແບບ PBC ແລະ PPP ຂອງຂະແໜງການໃນອະນາຄົດໃຫ້ດີທີ່ສຸດ.</p> <p>2.5 ຄວາມປອດໄພການສັນຈອນຕາມເສັ້ນທາງ. ເພື່ອສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງດ້ານຄວາມອາດສາມາດຂອງກົມຂົວທາງ-ກຍທຂ ແລະ ຄະນະກຳມະການຄວາມປອດໄພການສັນຈອນ ແຫ່ງຊາດ ແລະ ການສ້າງຈັດສຳນັກໃຫ້ມວນຊື່ນກໍ່ບົວກັບຄວາມປອດໄພການສັນຈອນ</p>	<p>ມ ແລະ ສ ງຄ ມ ຂອງໂຄງການຮ່ວມມືລະຫວ່າງລັດ-ເອກະຊົນ(PPP) ຢ່າງພ້ອງພໍ.</p>	
	<p>2.3ຂະແໜງການຄຸ້ມຄອງ ສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງການຄວບຄຸມພາຍໃນ ແລະ ລະບົບການຄຸ້ມຄອງການເງິນຂອງກຍທຂ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ດຳເນີນການກວດກາດ້ານວິຊາການເອກະລາດປະຈຳປີສຳລັບມາດຕະການສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ 	<p>ລະຫວ່າງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ</p>
<p>ອ ງປະກອບທ 3 ການຄຸ້ມຄອງໂຄງການ</p>	<p>ການຊ່ວຍເຫລືອດ້ານວິຊາການ, ອ ປະກອນ, IOC, ອື່ນໆ.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ລວມເອົາການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ESMFໃນບົດລາຍງານຄວາມຄືບໜ້າຂອງໂຄງການ 	<p>ລະຫວ່າງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ</p>
<p>ອ ງປະກອບທ 4: ການຕອບໂຕ້ເຫດການສຸກເສີນ</p>	<p>ຄຸ້ມປະຕິບັດການຕອບໂຕ້ເຫດການສຸກເສີນ ຈະນຳໃຊ້ກັບອົງປະກອບນີ້, ລະບົບລາຍລະອຽດການຄຸ້ມຄອງດ້ານການເງິນ, ການຈັດຊື້ຈັດຈ້າງ, ການປົກປ້ອງ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດອື່ນໆທີ່ຈຳເປັນ. [ວົງການ]</p>	<ul style="list-style-type: none"> ລວມເອົາມາດຕະການການປົກປ້ອງເຂົ້າໃນຄຸ້ມປະຕິບັດການຕອບໂຕ້ເຫດການສຸກເສີນ ແລະ ດຳເນີນການກວດກາພາຍຫລັງ ດຳເນີນການຜຶກສົບຮົມການປົກປ້ອງ 	<p>ລະຫວ່າງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ</p>

ການຕິດຕາມກວດກາ ແລະ ການລາຍງານ

41. ເພື່ອຮັບປະກັນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຂໍ້ກຳນົດ ຂອງ ESMF ໄດ້ຢ່າງມີປະສິດທິຜົນ, ພຍທຂ ຈະກຳນົດທັງແຜນການຕິດຕາມກວດກາ ພາຍໃນ ແລະ ພາຍນອກ ແລະ ການລາຍງານ.

5. **ການຕິດຕາມກວດກາ ພາຍໃນ ແລະ ການລາຍງານ:** ໃນລະດັບໂຄງການຍ່ອຍ, ພະນັກງານ ໜ່ວຍງານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ/ພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ຮ່ວມກັບອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ຊຸມຊົນທ້ອງຖິ່ນ ຈະຮັບຜິດຊອບ ການຕິດຕາມກວດກາ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ມາດຕະການຫລຸດຜ່ອນ ທີ່ໄດ້ຮັບຮອງຢູ່ໃນ **ESMP**. ຂໍ້ມູນການຕິດຕາມກວດກາ ລວມທັງຂໍ້ມູນອື່ນໆ ທີ່ໄດ້ເກັບກຳ ຈາກຜູ້ມີສ່ວນຮ່ວມອື່ນໆ ພ້ອມທັງກິດຈະກຳ ການຕິດຕາມໂຄງການ ຈະຖືກລາຍງານ ໃຫ້ ພຍທຂ

ເປັນປະຈຳເດືອນ. ພະແນກສົ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ/ສະຖາບັນໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໂດຍປະສານສົມທົບກັບ ພະແນກຄຸ້ມຄອງຂົວທາງ/ກົມຂົວທາງ ຈະກະກຽມບົດລາຍງານການຕິດຕາມກວດກາ ປະຈຳຫົກເດືອນ ແລະ ປະຈຳປີ ຈາກບັນດາແຂວງ ໃຫ້ ກົມຂົວທາງ. ບົດລາຍງານເຫລົ່ານີ້ ຈະຖືກເກັບໄວ້ເປັນເອກະສານ ເພື່ອສາມາດເອົາມາໃຊ້ຄືນໄດ້ ຢ່າງສະດວກສະບາຍ ແລະ ໂຕຊີ້ວັດ ຈະຖືກລວມເຂົ້າໃນລະບົບ M&E ໂຄງການ.

42. **ການຕິດຕາມກວດກາພາຍນອກ:** ການກວດກາດ້ານວິຊາການ ເອກະລາດ ປະຈຳປີ ຂອງທັງມາດຕະການ ສົ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ຈະດຳເນີນການ ໂດຍພະແນກສົ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ/ສະຖາບັນໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໂດຍການປະສານງານຢ່າງໄກ່ຊື່ດກັບ ພຊສ/ຫຊສ. ຈະມີຄວາມພະຍາຍາມ ໃນການເຊື່ອຊຸ້ນເອົາຜູ້ຕາງໜ້າຈາກຊຸມຊົນທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ອົງການຈັດຕັ້ງມະຫາຊົນ ເພື່ອເຂົ້າຮ່ວມ ໃນຂະບວນການດັ່ງກ່າວ. ບົດລາຍງານ ການກວດກາດ້ານວິຊາການ ຈະໄດ້ນຳສົ່ງໃຫ້ ທະນາຄານໂລກ ເພື່ອເປັນຂໍ້ມູນ ແລະ ປະກອບຄຳເຫັນ.

ກົນໄກການແກ້ໄຂຂໍ້ຄັດແຍ່ງ

43. ກົນໄກແກ້ໄຂຂໍ້ຄັດແຍ່ງ ຂອງໂຄງການ ໄດ້ຖືກສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນ ແລະ ຈະໄດ້ກຳນົດໄວ້ຢ່າງຈະແຈ້ງ ຢູ່ໃນຄຸ້ມການປະຕິບັດໂຄງການ. ໜ່ວຍງານ ການປຶກສາ ຂອງ ພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ (ໜ່ວຍງານສົ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ/ພຍທຂ) ຈະຮັບປະກັນວ່າ ຊຸມຊົນທີ່ໄດ້ຮັບຜົນກະທົບໂດຍທາງກົງ ຈາກໂຄງການ ໄດ້ມີຄວາມເຂົ້າໃຈ ກ່ຽວກັບ ກົນໄກການແກ້ໄຂຂໍ້ຄັດແຍ່ງ ແລະ ວິທີການເຂົ້າເຖິງຢ່າງຄົບຖ້ວນ. ສຳລັບແຕ່ລະແຂວງ, ຈະໄດ້ສ້າງຕັ້ງ ຄະນະກຳມະການແກ້ໄຂຂໍ້ຄັດແຍ່ງ ຂຶ້ນ. ໂຄງການຈະນຳໃຊ້ລະບົບ ການຮ້ອງທຸກ ແລະ ຮ້ອງຟ້ອງ ເຊິ່ງໄດ້ນຳໃຊ້ ສຳລັບໂຄງການຕ່າງໆ ທີ່ທະນາຄານໂລກ ໃຫ້ການຊ່ວຍເຫລືອ ເພື່ອຮັບປະກັນວ່າ ໂຄງການ ໄດ້ຮັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໂດຍສອດຄ່ອງກັບການປະຕິບັດດ້ານສົ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ຢ່າງເໝາະສົມ. ລະບົບການຮ້ອງທຸກ ແລະ ຮ້ອງຟ້ອງ ຈະຖືກນຳໃຊ້ ເພື່ອບັນທຶກ ການຮ້ອງທຸກ ແລະ ຮ້ອງຟ້ອງ ຢູ່ໃນລະບົບຖານຂໍ້ມູນກາງ ແລະ ມີການກວດກາ ຄວາມຄືບໜ້າ ຈົນເຖິງການແກ້ໄຂຄັ້ງສຸດທ້າຍ.

ການປຶກສາຫາລື ແລະ ການເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນ

44. **ການປຶກສາຫາລື:** ໂຄງການໄດ້ດຳເນີນການປຶກສາຫາລື ກ່ຽວກັບ ESMF ສອງຄັ້ງ. ການປຶກສາຫາລືຄັ້ງທຳອິດ ໄດ້ຈັດຂຶ້ນຢູ່ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ໃນວັນທີ 25 ກຸມພາ 2016 ເພື່ອແຈ້ງໃຫ້ມວນຊົນ, ອົງການຈັດຕັ້ງ ຫລັກ ແລະ ອົງການຈັດຕັ້ງສັງຄົມ ກ່ຽວກັບ ຈຸດປະສົງ ແລະ ຂອບເຂດ ຂອງໂຄງການ ລວມທັງຮ່າງຂອບເຂດໜ້າວຽກ ສຳລັບ ESMF, RPF, ແລະ EGPF ໃນຂະນະທີ່ການປຶກສາຫາລືຄັ້ງທີສອງ ໄດ້ຈັດຂຶ້ນ ທີ່ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ

ໃນວັນທີ 29 ເມສາ 2016 ກ່ຽວກັບ ຮ່າງ ESMF, RPF, ແລະ EGPF. ທັງສອງການປຶກສາຫາລື ຍັງໄດ້ ຄັດເລືອກເອົາແຂວງຕົວແບບ ບໍລິຄໍາໄຊ ແລະ ໄຊຍະບູລີ ພ້ອມທັງອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ຊຸມຊົນ ລວມທັງຊົນເຜົ່າ. ການປຶກສາຫາລື ຄັ້ງທຳອິດ ໃນແຂວງບໍລິຄໍາໄຊ ແລະ ໄຊຍະບູລີ ໄດ້ຈັດຂຶ້ນ ໃນລະຫວ່າງວັນທີ 20-23 ເມສາ 2016 ແລະ ບໍລິຄໍາໄຊ ໃນລະຫວ່າງ 25-27 ເມສາ 2016. ຜົນການປຶກສາຫາລື ໄດ້ຮັບການພິຈາລະນາ ໃນລະຫວ່າງການກະກຽມ ຮ່າງ ESMF, RPF ແລະ EGPF ສະບັບສຸດທ້າຍ. ຂໍ້ມູນທີ່ໄດ້ຕອບສະໜອງ ແລະ ປຶກສາຫາລື ລວມທັງຈຸດປະສົງໂຄງການ, ລາຍລະອຽດໂຄງການ ແລະ ອົງປະກອບ, ຜົນກະທົບທີ່ອາດຈະເກີດຂຶ້ນ(ດ້ານບວກ ແລະ ດ້ານລົບ) ຂອງໂຄງການ, ຮ່າງ ESMF ພ້ອມທັງຮ່ຽງເອກະສານຕ່າງໆໄດ້ຖືກແບບ ແລະ ແຈກຢາຍ. ຜົນການປຶກສາຫາລື ໄດ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ ອົງການຈັດຕັ້ງ ແລະ ບຸກຄົນ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ໃນແຂວງຕົວແບບ ເກືອບທັງໝົດ ໃຫ້ການສະໜັບສະໜູນ ໂຄງການ ແລະ ພິຈາລະນາວ່າ ESMF ທີ່ສະເໜີ ແມ່ນມີຄວາມເໝາະສົມ ແລະ ສາມາດນຳໃຊ້ໄດ້ ໃນພື້ນຖານ. ການປຶກສາຫາລື ກັບຕາງໜ້າ ຂອງຊົນເຜົ່າ ແລະ ແມ່ຍິງ ຍັງໄດ້ຢືນຢັນ ການສະໜັບສະໜູນ ຂອງເຂົາເຈົ້າ. ໄດ້ຮັບການເຫັນດີວ່າ ໃນລະຫວ່າງການກະກຽມ ໂຄງການຍ່ອຍສະເພາະ ທີ່ຈະນຳສະເໜີ ໂດຍແຂວງ ແລະ ການກະກຽມ ແຜນນການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ທີ່ແຜນອື່ນໆ ຕາມລະບົບ ໃນ ESMF, ການປຶກສາຫາລື ເພີ່ມເຕີມ ຈະຖືກດຳເນີນ ໂດຍການປຶກສາຫາລື ຢ່າງໄກ່ຊິດ ກັບອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ປະຊາຊົນ ທີ່ອາດຈະໄດ້ຮັບຜົນປະໂຫຍດ ແລະ/ຫຼື ຜົນກະທົບ ຈາກໂຄງການຍ່ອຍ. ຜົນສະຫລຸບ ຂອງບົດບັນທຶກການປຶກສາຫາລື ແມ່ນຢູ່ໃນເອກະສານ.

45. **ການເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນ:** ຮ່າງ ESMF ລວມທັງ RPF ແລະ EGPF ໄດ້ເຜີຍແຜ່ (ພາສາອັງກິດ) ໃນເວບໄຊສ ຂອງກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແລະ Bank InfoShop ໃນວັນທີ 11 ເມສາ 2016. ບຸດລາຍງານເຫວີ້ນ ຈະໄດ້ມີການປັບປຸງ ໂດຍພິຈາລະນາຕາມຄຳເຫັນ ທີ່ໄດ້ຮັບ ຈາກ ການປຶກສາຫາລື ຄັ້ງທຳອິດ ແລະ ສົ່ງໃຫ້ ທະນາຄານໂລກ ເພື່ອທົບທວນ. ESMF, RPF ແລະ EGPF ສະບັບສຸດທ້າຍ ຈະຖືກເຜີຍແຜ່ ຄືນ ພາຍໃນປະເທດ (ທັງສະບັບພາສາທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ພາສາອັງກິດ) ລວມທັງ Bank InfoShop ພາຍຫວັງທີ່ໄດ້ຮັບການຮັບຮອງ ຈາກທະນາຄານໂລກ.

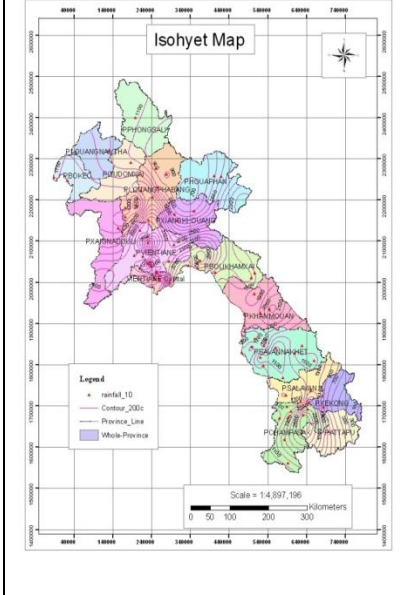
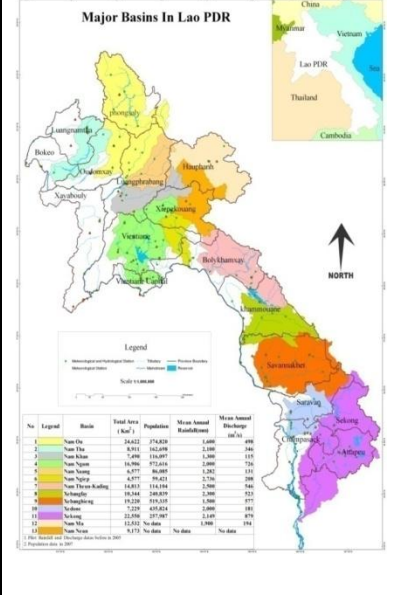
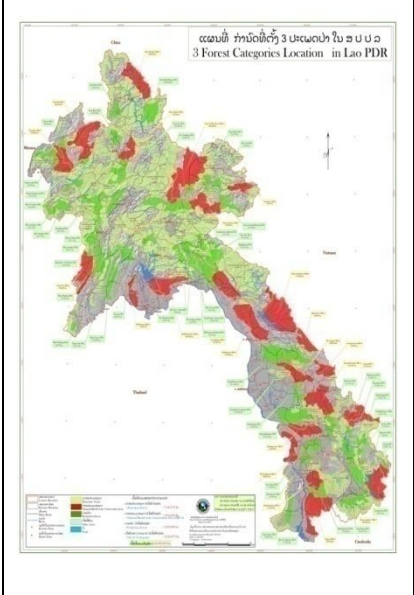
ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ກະແຜນທີ່ ສະແດງທີ່ຕັ້ງ, ອົງປະກອບຫວັກ ແລະ ຕາໜ່າງຂົວທາງ ຂອງ ສປປ ລາວ

ແຜນທີ່ 1: ທີ່ຕັ້ງ ແລະ ອົງປະກອບຫວັກ ຂອງ ສປປ ລາວ

ພູນທຳປາສະຫງວນແຫ່ງຊາດ(NPA ຫຼື NCBA), ປ່າປົກປ້ອງ(NPFA) ແລະ ປ່າຜະລິດ

ອາງນາໄນສປປລາວ

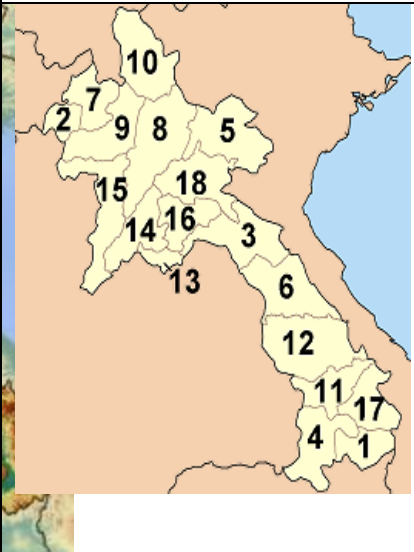
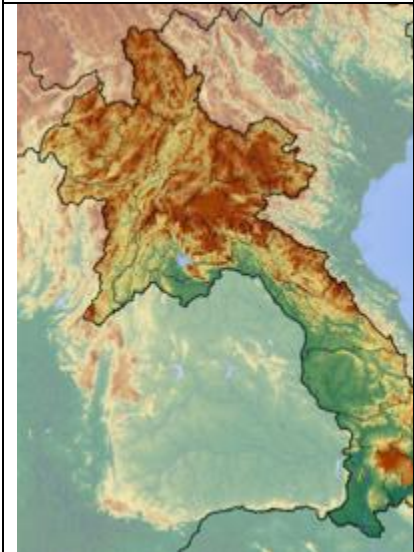
ປະລິມານນ້ຳຜົນ(isohyets Map)



ພູມສັນຖານ

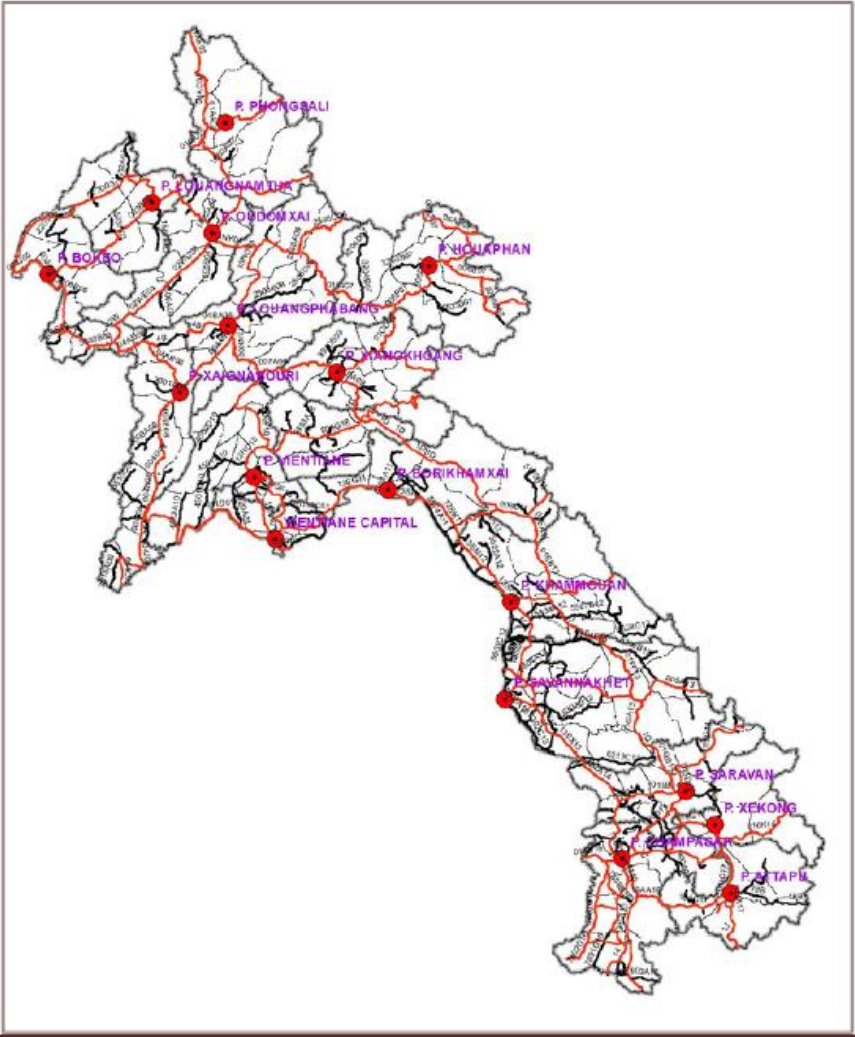
ບັນດາແຂວງ ໃນສປປລາວ

ແຂວງໂຄງການຕົວແບບ



ບໍລິຄໍາໄຊ (BKX #3);
 ໄຊຍະບູລີ (XYB #15);
 ຜົ້ງສາລີ (PSL #10);
 ອຸດົມໄຊ (ODX #8);
 ຫົວພັນ(HP#15);
 ຊຽງຂວາງ (XK #18);

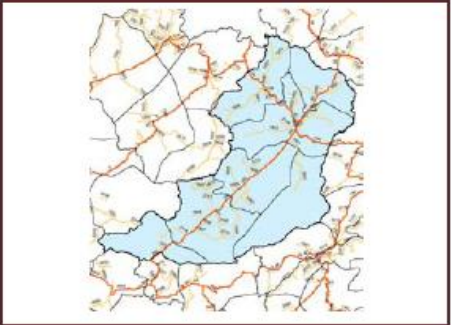
Map 2: Road Network in Lao PDR



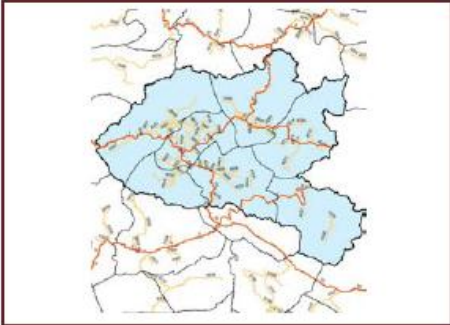
PHONGSALI PROVINCE



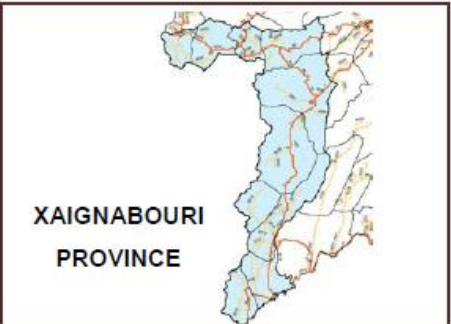
HOUAPHAN PROVINCE



OUDOMXAI PROVINCE



XIANGKHUANG PROVINCE



XAIGNABOURI
PROVINCE



BORIKHAMXAI
PROVINCE

