

ສາທາລະນະລັດປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ  
ສັນຕິພາບ ເອກະລາດ ປະຊາທິປະໄຕ ເອກະພາບວັດທະນາຖາວອນ



ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ  
ກົມຂົວທາງ(ກຂທ) ແລະ  
ສະຖາບັນຄົ້ນຄວ້າໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ (ສຄຍຂ)

ຮ່າງບົດສະຫລຸບຫຍໍ້  
ກອບໜ້າວຽກ ການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ

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

Vientiane, 19 July 2016

## ພາກສະເໜີ

1. ຈຸດປະສົງ ໂຄງການຂະແໜງຂົວທາງ 2(LRSP2), ເພື່ອສ້າງໃຫ້ບັນລຸຜົນສໍາເລັດໂຄງການຂະແໜງຂົວທາງ(LRSP2), ເຊິ່ງກໍາລັງໄດ້ມີການກະກຽມ ເພື່ອສະໜັບສະໜູນ ລັດຖະບານ ສປປ ລາວ ໃນການຄຸ້ມຄອງລະບົບຕາໜ່າງຂົວທາງ ຂອງ ສປປ ລາວ. ໂຄງການດັ່ງກ່າວ ຈະໃຫ້ທຶນ ແກ້ວກຽມຂົວທາງ ໃນຮູບແບບການບູລະນະເປັນປະຈຳ ແລະ ເປັນແຕ່ໄລຍະ ແລະ ການປັບປຸງເປັນບາງຈຸດ ເພື່ອປົກປັກຮັກສາລະບົບຂົວທາງລວມທັງການປັບປຸງເປັນຈຸດ ເພື່ອເສີມຂະຫຍາຍຄວາມແໜ້ນໜາໃນຈຸດທີ່ມີຄວາມສ່ຽງ ແລະ ທັງເສີມສ້າງຄວາມສາມາດຕ້ານທານກັບການປ່ຽນແປງດິນຟ້າອາກາດ. ໂຄງການດັ່ງກ່າວ ຈະດຸ່ມເນີນດ້ວຍວິທີການທີ່ເປັນລະບົບໄປສູ່ການລົງທຶນ ທີ່ມີຄູ່ຮ່ວມງານ ໂດຍກໍານົດຜູ້ສະໝັກຂໍໂຄງການ ນໍາໃຊ້ມາດຖານດ້ານວິຊາການ ແລະ ສັງຄົມ. ໂຄງການ ອາດຍັງມີກອງທຶນເພີ່ມເຕີມ ສໍາລັບວຽກງານຂົວທາງ ທີ່ຕອບສະໜອງໂດຍ ຜູ້ໃຫ້ທຶນອື່ນໆ ເຊັ່ນ: ກອງທຶນພັດທະນາ ຂອງກຸ່ມປະເທດນໍດີກ.(NDF)<sup>1</sup>, ທະນາຄານການລົງທຶນເອີລົບ (EIB) ແລະ ສະຫະພັນເອີລົບ (EU). ກອບໜ້າວຽກງານຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມສະບັບນີ້ ຈະຖືກນໍາໃຊ້ເຂົ້າໃນທຸກໆກິດຈະກຳ/ໂຄງການຍ່ອຍໂດຍບໍ່ມີການຍົກເວັ້ນວ່າແຫຼ່ງທຶນຈະມາຈາກໃສ. ທຸກໆຜູ້ໃຫ້ທຶນ ທີ່ສະໜັບສະໜູນກິດຈະກຳ/ໂຄງການຍ່ອຍ ຈະຕ້ອງປະຕິບັດ “ໃຫ້ຖືກຕ້ອງ” ກັບກອບໜ້າວຽກງານຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມສະບັບນີ້. ໂຄງການຍັງຈະດໍາເນີນກິດຈະກຳການຊ່ວຍເຫລືອດ້ານວິຊາການ ລວມທັງການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງ ດ້ານຄວາມອາດສາມາດ ຂອງກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໃນການກະກຽມ ແລະ ປະຕິບັດ ການຮ່ວມມືລະຫວ່າງ ພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນ<sup>2</sup> ໂດຍການສຸມໃສ່ສະເພາະ ການແກ້ໄຂສິ່ງທ້າທາຍ ການປ່ຽນແປງດິນຟ້າອາກາດ ທີ່ຕາໜ່າງຂົວທາງ ພວມປະເຊີນຢູ່.

2. ຈຸດປະສົງ ການພັດທະນາ ໂຄງການ ແມ່ນເພື່ອສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງ ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ການຄຸ້ມຄອງ ລະບົບຂົວທາງ ແລະ ການປັບປຸງ ການເຊື່ອມໂຍງຂອງເສັ້ນທາງທີ່ສາມາດຕ້ານທານ ກັບສະພາບການປ່ຽນແປງຂອງດິນຟ້າອາກາດໃນແຂວງທີ່ໄດ້ຄັດເລືອກໄວ້ ແລະ ໃນກໍລະນີວິກິດການຫຼື ເຫດການສຸກເສີນ ເພື່ອຕອບໂຕ້ ຕໍ່ກັບວິກິດການ ແລະ ເຫດການສຸກເສີນ.

3. ໂຄງການດັ່ງກ່າວໄດ້ຖືກຄາດຄະເນໄວ້ຈະກາຍເປັນຂະແໜງທີ່ກວ້າງຂວາງ ໂດຍມີການລົງທຶນ-ໂດຍສະເພາະ ການບູລະນະ ປະຈຳວັນ-ໄດ້ຖືກຂະຫຍາຍໄປທົ່ວສປປ ລາວ. ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ກ ສະແດງກ່ຽວກັບ ແຜນທີ່ ສະຖານທີ່ຕັ້ງ ແລະ ລັກສະນະພູມສັນຖານຫລັກ ຂອງ ສປປ ລາວ ແລະ ແຜນທີ່ ຕາໜ່າງຂົວທາງ. ໃນໄລຍະທົ່ວໄປ, ທຶນແຂວງ ໄດ້ຖືກກໍານົດ ເປັນຜູ້ແຂ່ງຂັນ ສໍາລັບ ໂຄງການທົດສອບຕົວແບບ: ຜຶ້ງສາລີ, ອຸດົມໄຊ, ໄຊຍະບູລີ, ຫົວພັນ, ຊຽງຂວາງ ແລະ ບໍລິຄໍາໄຊ.

<sup>1</sup>NDF ໄດ້ສະແດງຄວາມສົນໃຈ ໃນການສະໜັບສະໜູນ ການຊ່ວຍເຫລືອດ້ານວິຊາການ ກ່ຽວກັບ ການສ້າງຄວາມອາດສາມາດແລະ ການພັດທະນາເຄື່ອງມື ອັນຈໍາເປັນ ເພື່ອແກ້ໄຂ ບັນຫາ ການເຊື່ອມໂຍງເສັ້ນທາງ ທີ່ສາມາດຕ້ານທານ ກັບສະພາບການປ່ຽນແປງດິນຟ້າອາກາດ ລວມທັງ ການທົດສອບບາງວຽກງານຂົວທາງ ເພື່ອທົດສອບການແກ້ໄຂ

<sup>2</sup>ໂດຍສອດຄ່ອງກັບ“ບົດແນະນໍາ ຊົ່ວຄາວ ວ່າດ້ວຍ ການນໍາໃຊ້ ນະໂຍບາຍ ການປົກປ້ອງ ສໍາລັບກິດຈະກຳການຊ່ວຍເຫລືອ ດ້ານວິຊາການ(TA) ຂອງໂຄງການທະນາຄານ-ການເງິນ ແລະ ກອງທຶນ ຄຸ້ມຄອງ ໂດຍທະນາຄານ” ໂຄງການໄດ້ຖືກຈັດແບ່ງ ເປັນປະເພດ A ສໍາລັບສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ການປົກປ້ອງ ເນື່ອງຈາກວ່າກິດຈະກຳ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບ PPP ເກີດຂຶ້ນ ຈາກການສະໜັບສະໜູນ ການຊ່ວຍເຫລືອດ້ານວິຊາການ ໃນອະນາຄົດ ອາດນໍາໄປສູ່ບັນຫາຜົນກະທົບ ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ/ຫຼື ສັງຄົມ ສໍາຄັນ ໃນກໍລະນີ ກິດຈະກຳ ເຫລົ່ານີ້ ໄດ້ຮັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ. ການລົງທຶນໃນຂະແໜງຂົວທາງຮູບແບບPPP ໃນຕົວເມັ້ນເອງ ແມ່ນຢູ່ນອກຂອບເຂດ ຂອງໂຄງການ. ພ້ອມນັ້ນ, ການກະກຽມ ການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້(FS) ແລະ ເຄື່ອງມື ການປົກປ້ອງ ທີ່ສອດຄ່ອງກັບ ຂໍ້ກໍານົດ ປະເພດ A ສໍາລັບໂຄງການNR13 PPP ທີ່ໄດ້ດໍາເນີນຢູ່ ພາຍໂຕ້ ໂຄງການຂະແໜງຂົວທາງ ສປປ ລາວ (LRSP).

### ອົງປະກອບໂຄງການ

4. **ອົງປະກອບ 1: ການສ້ອມແປງຂົວທາງທີ່ສາມາດທົນທານຕໍ່ການປ່ຽນແປງດິນຟ້າອາກາດ:** (US\$46.3 ລ້ານໂດລາສະຫະລັດ ລວມທັງງົບປະມານແຮສຸກເສີນ). ອົງປະກອບດັ່ງກ່າວນີ້ ຈະທົດລອງທົດສອບວິທີການສ້ອມແປງ ແລະ ຮູບແບບຂອງສັນຍາໃນ 6 ແຂວງ ເພື່ອເພີ່ມຄວາມສາມາດທົນທານຂອງລະບົບຂົວທາງຕໍ່ກັບການປ່ຽນແປງສະພາບດິນຟ້າອາກາດໂດຍລວມ.

1.1: ການສ້ອມແປງເປັນແຕ່ລະໄລຍະ ແລະ ການປັບປຸງເປັນຈຸດ ເພື່ອໃຫ້ມີຄວາມສາມາດທົນທານຕໍ່ການປ່ຽນແປງສະພາບດິນຟ້າອາກາດ: ເສັ້ນທາງທີ່ມີຢູ່ແລ້ວຫຼາຍເສັ້ນ ໂດຍສະເພາະເສັ້ນທາງທີ່ປູດ້ວຍຫີນ ແມ່ນຍັງຢູ່ໃນສະພາບທີ່ບໍ່ສໍາລັບການບໍາລຸງຮັກສາແບບປົກກະຕິໃຫ້ໄດ້ປະສິດຕິພາບ. ໂຄງການຈະດໍາເນີນການສ້ອມແປງແບບເປັນໄລຍະ ແລະ ປັບປຸງເປັນຈຸດ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ສະພາບຂອງເສັ້ນທາງກັບມາຢູ່ໃນຈຸດທີ່ສາມາດຄຸ້ມຄອງໄດ້ຕະຫຼອດໄປ ກັບການບໍາລຸງຮັກສາແບບປົກກະຕິ.<sup>3</sup> ໃນບ່ອນທີ່ຈໍາເປັນ, ການສ້າງຄວາມທົນທານຕໍ່ການປ່ຽນແປງສະພາບດິນຟ້າອາກາດອາດລວມມີການປັບລະດັບຂອງບາງສ່ວນຂອງເສັ້ນທາງທີ່ມີຄວາມສູງຕໍ່ນໍ້າຖ້ວມໃຫ້ສູງຂຶ້ນ, ການປູທາງສ່ວນທີ່ມີຄວາມຄ້ອຍຊັນສູງ ແລະ ສ່ວນທີ່ຜ່ານຊຸມຊົນໃຫຍ່, ການປັບປຸງ ຫຼື ກໍ່ສ້າງຮ່ອງລະບາຍນໍ້າ, ແລະ ການປັບປຸງ ແລະ ກໍ່ສ້າງຕາຝັ່ງໃຫ້ມີຄວາມແໜ້ນໜາ. ພາຍໄຕ້ອົງປະກອບນີ້, ບັນຫາຄວາມປອດໄພຂອງຂົວທາງ ອາດໄດ້ຮັບພິຈາລະນາ, ເປັນຕົ້ນແມ່ນການປັບປຸງເພີ່ມເຈີຂອງເສັ້ນທາງ.

1.2: ການສ້ອມແປງແບບປົກກະຕິ: ໂຄງການຈະເຮັດສັນຍາການສ້ອມແປງແບບປົກກະຕິ ສໍາລັບເສັ້ນທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດ ແລະ ຈະນໍາສະເໜີສັນຍາໃນເຂດພື້ນທີ່ອື່ນ ສໍາລັບເສັ້ນທາງຂັ້ນແຂວງ ແລະ ຂັ້ນເມືອງ. ຫຼັງຈາກນັ້ນ, ອາດຈໍາເປັນຕ້ອງໄດ້ເຮັດເປັນກຸ່ມສໍາລັບທຸກໆເສັ້ນທາງທີ່ບໍ່ແມ່ນຂັ້ນແຫ່ງຊາດໃນພື້ນທີ່ໃດໜຶ່ງ ເຊັ່ນ: ຂັ້ນເມືອງ ຫຼື ຂັ້ນແຂວງ, ເຂົ້າໃນສັນຍາອັນໜຶ່ງເພື່ອດໍາເນີນກິດຈະກຳການສ້ອມແປງເສັ້ນທາງແບບປົກກະຕິ. ການອອກແບບສັນຍາ, ຮູບແບບຂອງສັນຍາ, ແລະ ອື່ນໆ ຈະໄດ້ຍັງຢືນຄືນໃນເວລາເລີ່ມຕົ້ນຂອງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ, ແຕ່ວ່າມັນຈະກວມເອົາບາງສ່ວນຂອງສັນຍາທີ່ອີງໃສ່ຜົນດໍາເນີນງານ ທີ່ອາດຈະຖືກດໍາເນີນເພື່ອເປັນການທົດລອງ. ກິດຈະກຳຕ່າງໆ ແມ່ນຈະອີງໃສ່ບົດຮຽນທີ່ໄດ້ຮັບຈາກປະສົບການຂອງທ້ອງຖິ່ນ ກັບກຸ່ມຄົນ ແລະ ວິສາຫະກິດຂະໜາດນ້ອຍ ໃນການສ້ອມແປງຂົວທາງໂດຍອີງໃສ່ຊຸມຊົນ.

1.3: ການອອກແບບ ແລະ ການຄວບຄຸມວຽກວິສະວິກໍາ: ອົງປະກອບນີ້ ຈະກວມເອົາການຊ່ວຍເຫຼືອດ້ານວິຊາການ ແລະ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການດໍາເນີນງານ ສໍາລັບການອອກແບບ ແລະ ການຄວບຄຸມກິດຈະການລົງທຶນຕ່າງໆ, ລວມທັງການຮັບປະກັນຄຸນນະພາບ ສໍາລັບວຽກສ້ອມແປງ ແລະ ວຽກປັບປຸງເປັນຈຸດ ໃນແຂວງທີ່ໄດ້ຄັດເລືອກ ພາຍໄຕ້ອົງປະກອບ 1.1 ແລະ 1.2.

<sup>3</sup>ເສັ້ນທາງຫຼາຍແຫ່ງເຫຼົ່ານີ້ ຕ້ອງການໃຫ້ມີການບໍາລຸງຮັກສາຢ່າງໜັກ ເປັນແຕ່ລະໄລຍະເວລາ ເພື່ອພື້ນຜູ້ສະພາບ ແລະ ຜົນໄດ້ຮັບອາດເປັນເສັ້ນທາງທີ່ 'ດີທີ່ສຸດ'. ນັບຕັ້ງແຕ່ ຂາດງົບປະມານ ເພື່ອສໍາເລັດວຽກດັ່ງກ່າວນີ້ໃນທົ່ວລະບົບ, ຈຸດປະສົງແມ່ນເພື່ອປັບປຸງຂົວທາງໃຫ້ 'ຍຸຕິທໍາ' ແລະ ຫຼັງຈາກນັ້ນ ຈຶ່ງດໍາເນີນການບໍາລຸງຮັກສາແບບປົກກະຕິທົ່ວໄປ ເພື່ອຮັກສາສະພາບຂອງເສັ້ນທາງນັ້ນໃຫ້ດີຄືເກົ່າ.

1.4: ການອອກແບບ ແລະ ການຄວບຄຸມວຽກວິສະວິກຳ: ອົງປະກອບນີ້ ຈະກວມເອົາການຊ່ວຍເຫຼືອດ້ານວິຊາການ ແລະ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການດຳເນີນງານ ສຳລັບການອອກແບບ ແລະ ການຄວບຄຸມກິດຈະການລົງທຶນ ຕ່າງໆ, ລວມທັງການຮັບປະກັນຄຸນນະພາບ ສຳລັບວຽກສ້ອມແປງ ແລະ ວຽກປັບປຸງເປັນຈຸດ ໃນແຂວງທີ່ໄດ້ຄັດເລືອກ ພາຍໄຕ້ອົງປະກອບ 1.1 ແລະ 1.2.

5. ອົງປະກອບທີ 2: ການສ້າງຂີດຄວາມສາມາດຂອງສະຖາບັນ: (US\$7.9 ລ້ານໂດລາສະຫະລັດ ລວມທັງ ງົບປະມານແຮສຸກເສີນ) ເພື່ອຕອບສະໜອງການຊ່ວຍເຫຼືອດ້ານວິຊາການ, ອຸປະກອນຮັບໃຊ້, ການຝຶກອົບຮົມ, ແລະ ມູນຄ່າໃນການດຳເນີນງານສຳລັບ:

2.1. ການວາງແຜນຍຸດທະສາດ ຂະແໜງການ: ຈະສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງ ຜ່ານການຊ່ວຍເຫຼືອ ດ້ານວິຊາການ ໃນການແນະນຳ ນະໂຍບາຍ ລະດັບສູງ ສຳລັບການປັບປຸງ ແລະ ການກຳນົດການດຳເນີນງານຍຸດທະສາດຂະແໜງການ ຮອດປີ 2025 ແລະ ແຜນດຳເນີນງານ ຮອດປີ 2020 ແລະ ພັດທະນາກອບໜ້າວຽກ ການວາງແຜນ ຍຸດທະສາດ ສຳລັບແຂວງທີ່ໄດ້ຖືກຄັດເລືອກ, ລວມທັງການປະເມີນ ແລະ ເພີ່ມປະສິດທິພາບ ສຳລັບການສະໜອງງົບປະມານເຂົ້າໃນຂະແໜງການຂົວທາງເພື່ອຮັບປະກັນການຈັດສັນຊັບພະຍາກອນຫລາຍຂຶ້ນ ເຂົ້າໃນການ ບູລະນະ, ການປະສົມປະສານເຂົ້າກັບການປັບຕົວເຂົ້າກັບການປ່ຽນແປງຂອງດິນຟ້າອາກາດແລະ ຄວາມປອດໄພ ຈາກການປ່ຽນແປງດິນຟ້າອາກາດ, ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ການຕິດຕາມກວດກາ, ການທົບທວນ ແລະ ການປະເມີນ ເປັນແຕ່ລະຄັ້ງ.

2.2. ການຄຸ້ມຄອງລະບົບຂົວທາງທີ່ສາມາດຕ້ານທານກັບສະພາບການປ່ຽນແປງຂອງດິນຟ້າອາກາດ: ສຳລັບ(ກ) ການອອກແບບ ແລະ ການຄວບຄຸມຄຸນນະພາບ ຂອງສັນຍາດ້ານການເງິນຂົວທາງ ຂອງຂະແໜງຂົວທາງ ພາຍໄຕ້ LRSP2 ເພື່ອຮັບປະກັນ ພື້ນຖານໂຄງລ່າງທີ່ດີສຸດ ທີ່ສາມາດຕ້ານທານກັບສະພາບການປ່ຽນແປງຂອງດິນຟ້າອາກາດ (ຂ) ສະໜັບສະໜູນ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ (i) ໃນການພັດທະນາ ແຜນດຳເນີນງານ ການປ່ຽນແປງດິນຟ້າອາກາດ ຕາມທີ່ລະບຸໄວ້ຢູ່ໃນ INDC, (ii) ການເຂົ້າຮ່ວມ ໃນຄະນະກຳມະການຄຸ້ມຄອງ ໄພພິບັດແຫ່ງຊາດ, ແລະ (iii) ສະໜັບສະໜູນ ການຕິດຕາມກວດກາ ແລະ ການປະເມີນ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແຜນດຳເນີນງານການປ່ຽນແປງດິນຟ້າອາກາດ ຂອງກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, (ຄ) ສະໜັບສະໜູນ ການດຳເນີນງານ ແຜນທີ່ເຂດຄວາມສ່ຽງ, ໃຫ້ມີຢູ່ ກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ (MPI), ເຂົ້າໃນແຜນທີ່ ເຂດທີ່ມີຄວາມອ່ອນໄຫວ ສຳລັບການນຳໃຊ້ ຂອງວິສະວະກອນ ໃນການວາງແຜນ ສຳລັບການບູລະນະ ພື້ນຖານ ໂຄງລ່າງ ຫຼື ການລົງທຶນ; (ງ) ທົບທວນ ແລະ ປັບປຸງ ເຄິ່ງມື ປະຈຸບັນ ສຳລັບການວາງແຜນ(ລວມທັງ RMS, PROMM); (ຈ) ສະໜັບສະໜູນ ການສຳລວດພາກສະໜາມ ປະຈຳປີ ເພື່ອລວມເອົາຂໍ້ມູນອັນຈຳເປັນ ໃນ RMS, PROMM ສຳລັບການວາງແຜນຄວາມສ່ຽງພື້ນຖານ;(ສ) ສະໜັບສະໜູນ ການທົບທວນ ການອອກແບບ, ມາດຕະຖານ ແລະ ບົດແນະນຳປະຈຸບັນ ໃນການຮ່ວມມືກັບຄູ່ພັດທະນາອື່ນໆໃນຂະແໜງ(ເປັນຕົ້ນADB, JICA, KfW ແລະ ທະນາຄານໂລກ) ເພື່ອລວມເອົາອົງປະກອບຄວາມສາມາດຕ້ານທານກັບສະພາບການປ່ຽນແປງຂອງ ດິນຟ້າອາກາດ ແລະ ສຳເລັດເອກະສານສະບັບສຸດທ້າຍໃນທົ່ວປະເທດ; (ຊ) ປັບປຸງເອກະສານດ້ານ ສິ່ງແວດລ້ອມ ລວມທັງຄູ່ມືການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ.

2.3. ການປົກຄອງຂະແໜງການ: (a) ປັບປຸງຖານຂໍ້ມູນຂ່າວສານເຕັກໂນໂລຢີ (IRAM) ເພື່ອ (i) ສະໜັບສະໜູນການຈັດຊື້ຈັດຈ້າງ, ການຄຸ້ມຄອງ, ການຕິດຕາມກວດກາ, ແລະ ການເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນຂ່າວສານ ແລະ ເພື່ອ ການເກັບຂໍ້ມູນແບບອີເລັກໂຕຼນິກ, (ii) ປົກຄຸມເສັ້ນທາງທ້ອງຖິ່ນ, ແລະ (iii) ສະໜັບສະໜູນການຂະຫຍາຍຖານ

ຂໍ້ມູນຂ່າວສານເຕັກໂນໂລຢີ ໄປສູ່ພະແນກ ຍທຂ ແຂວງ; (b) ຍົກລະດັບກອງທຶນບູລະນະຂົວ-ທາງ ແລະ ລະບົບບັນຊີຂອງພະແນກ ຍທຂ ແຂວງ ແລະ ການພັດທະນາເຄື່ອງມືຕິດຕາມລາຍຈ່າຍ; ແລະ (c) ເສີມສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃນການຄວບຄຸມພາຍໃນ ໂດຍຜ່ານ: (i) ການຂະຫຍາຍການນຳໃຊ້ມາດຕະຖານການກວດກາດ້ານເຕັກນິກຂອງຂະແໜງຂົວ-ທາງໃຫ້ຂັ້ນແຂວງ, (ii) ການເສີມສ້າງຂີດຄວາມສາມາດທາງດ້ານເຕັກນິກຂອງໜ່ວຍງານຄວບຄຸມພາຍໃນຂອງແຂວງ, ແລະ (iii) ສະໜັບສະໜູນການກວດກາໜ້າວຽກໃນ 6 ແຂວງທົດລອງ.

2.4. ການສ້າງຂີດຄວາມສາມາດຂອງຂະແໜງການ: (a) ຕອບສະໜອງການຝຶກອົບຮົມດ້ານເຕັກນິກ ໃຫ້ແກ່ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, ພະແນກ ຍທຂ ແຂວງ ແລະ ຫ້ອງການ ຍທຂ ເມືອງ ກຸ່ມກັບການອອກແບບ, ການສ້ອມແປງ ແລະ ບຳລຸງຮັກສາເສັ້ນທາງໃຫ້ສາມາດທົນທານຕໍ່ການປ່ຽນແປງສະພາບດິນຟ້າອາກາດ, ລະບົບ ແລະ ເຄື່ອງມືຄຸ້ມຄອງຊັບສິນຂົວ-ທາງທີ່ດີກວ່າເກົ່າ ລວມທັງການເກັບກຳຂໍ້ມູນ, ການຄຸ້ມຄອງສັນຍາໂດຍອົງໃສ່ຜົນງານ (PBC), ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການຝຶກອົບຮົມ PBC ໃຫ້ແກ່ຜູ້ຮັບເໝາະສ້າງ ໂດຍການຮ່ວມມືກັບສະຖາບັນທ້ອງຖິ່ນ, ອົງການຈັດຕັ້ງທີ່ເປັນຄູ່ຮ່ວມງານໃນພາກພື້ນ, ແລະ ການພັດທະນາຫຼັກສູດການຮຽນ ສຳລັບສະຖາບັນການສຶກສາຊັ້ນສູງໃນປະເທດ; (b) ໃຫ້ການຊ່ວຍເຫຼືອດ້ານເຕັກນິກ ແລະ ການຝຶກອົບຮົມແກ່ກະຊວງ ຍທຂ, ພະແນກ ຍທຂ ແຂວງ, ຫ້ອງການ ຍທຂ ເມືອງ ແລະ ອົງການຈັດຕັ້ງຂັ້ນຕ່າງໆຂອງລັດຖະບານ ສຳລັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການລົງທຶນໃນອະນາຄົດ ໃນຂະແໜງຂົວ-ທາງ ໂດຍຜ່ານການພັດທະນາຂີດຄວາມສາມາດໃນການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ຕິດຕາມກວດກາໜ້າວຽກການປົກປ້ອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ; ແລະ (c) ສະໜັບສະໜູນການກະກຽມບັນຫາດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ຂອງການປັບປຸງເສັ້ນທາງໃນສ່ວນທີ່ຄັດເລືອກຂອງເສັ້ນທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດເລກທີ 13 ເໜືອ ແລະ 13 ໄຕ້, (d) ປັບປຸງເອກະສານດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມຕ່າງໆ ໃນແຕ່ລະໄລຍະ ລວມທັງຄຸ້ມຄອງປະຕິບັດງານດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ (ESOM).

2.5. ຄວາມປອດໄພການສັນຈອນຕາມເສັ້ນທາງ: ການຊ່ວຍເຫຼືອ ດ້ານວິຊາການ ໃຫ້ຄະນະກຳມະການ ຄວາມປອດໄພ ການສັນຈອນແຫ່ງຊາດ ແລະ ກົມຂົນສົ່ງ ແລະ ການຝຶກອົບຮົມ ກຸ່ມກັບຄວາມປອດໄພ ການສັນຈອນ ລວມທັງການປັບປຸງ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແຜນດຳເນີນງານຄວາມປອດໄພ ການສັນຈອນ ແລະດຳເນີນວຽກງານການສ້າງຈິດສຳນຶກ ໃຫ້ມວນຊົນ.

6. **ອົງປະກອບທີ 3: ການຄຸ້ມຄອງໂຄງການ:** (US\$2.9 ລ້ານໂດລາສະຫະລັດ ລວມທັງງົບປະມານແຮສຸກເສີນ) ເພື່ອສະໜອງທຶນສຳລັບການບໍລິການຂອງທີ່ປຶກສາ, ອຸປະກອນຮັບໃຊ້, ແລະ ມູນຄ່າຂອງການດຳເນີນງານ, ເພື່ອ: (i) ຄຸ້ມຄອງໂຄງການ ແລະ ການປະສານງານສຳລັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃນແຕ່ລະວັນ, ແລະ ການປະສານງານລະຫວ່າງພະແນກການຕ່າງໆທີ່ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ; (ii) ຕິດຕາມກວດກາ ແລະ ປະເມີນຜົນກິດຈະກຳຕ່າງໆ ລວມທັງການປະເມີນຜົນກະທົບ, ແລະ ການປະເມີນຄວາມເພີ່ມໃຈຂອງຜູ້ໄດ້ຮັບຜົນປະໂຫຍດ; (iii) ກວດກາທາງດ້ານການເງິນ ແລະ ດ້ານເຕັກນິກ; ແລະ (iv) ການສະໜັບສະໜູນການໃຫ້ຄຳປຶກສາດ້ານການຈັດຊື້ຈັດຈ້າງ.

7. **ອົງປະກອບ 4: ການຕອບໂຕ້ ເຫດການສຸກເສີນ:**ນີ້ເປັນ 'ອົງປະກອບ ສູນ' (ໂດຍພື້ນຖານ ບໍ່ມີການຈັດສັນງົບປະມານໃດໆ) ຈະອະນຸຍາດ ໃຫ້ມີການຈັດສັນຄືນງົບປະມານອັນຮີບດ່ວນ ທີ່ຈຳເປັນ ສຳລັບການຟື້ນຟູເຫດການສຸກເສີນ. ຄູ່ມືການດຳເນີນ ການຕອບໂຕ້ ເຫດການສຸກເສີນ ຈະນຳໃຊ້ກັບອົງປະກອບນີ້, ລາຍລະອຽດ

ການຄຸ້ມຄອງການເງິນ, ການຈັດຊື້ຈັດຈ້າງ, ການປົກປ້ອງ ແລະ ການກະກຽມ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດອື່ນໆ ທີ່ຈຳເປັນ.

**ກອບໜ້າວຽກ ການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ(ESMF)**

8. ກອບໜ້າວຽກ ການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ(ESMF)ໄດ້ຖືກສ້າງຂຶ້ນ ໂດຍ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງເຊິ່ງໄດ້ຮັບການປຶກສາຫາລືຢ່າງໄກ້ຊິດກັບຊ່ວຍຊານແລະ ທີມງານ ທີ່ຮັບຜິດຊອບການປົກປ້ອງຂອງທະນາຄານໂລກ. ເອກະສານດັ່ງກ່າວ ແມ່ນເປັນເອກະສານແຜນງານລະດັບສູງ ສຳລັບໂຄງການ LRSP2 ຊຶ່ງໄດ້ຮັບການສ້າງຂຶ້ນ ໂດຍສອດຄ່ອງກັບນະໂຍບາຍການປົກປ້ອງ ຂອງທະນາຄານໂລກ ເຊິ່ງໄດ້ຖືກນຳມາພິຈາລະນາເຂົ້າໃນລະບຽບການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຂອງລັດຖະບານ ລວມທັງຄູ່ມືການປະຕິບັດວຽກງານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ແລະ ປະສົບການ ຈາກການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການປົກປ້ອງໂດຍຂະແໜງການ/ພະນັກງານກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງແລະ ບັນຫາ ທີ່ມີຢູ່ໃນປະຈຸບັນຊຶ່ງຕິດພັນກັບ ໂຄງການຂົວທາງສປປ ລາວ. ຈຸດປະສົງ ຂອງກອບໜ້າວຽກ ການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມສະບັບນີ້ ແມ່ນເພື່ອກຳນົດ ແລະ ແນໃສ່ ບັນຫາການປົກປ້ອງ ທີ່ກະທົບໂຄງການ LRSP2ແລະ ເພື່ອແນໃສ່ການສ້າງເອກະສານ ການປົກປ້ອງ ທີ່ລະອຽດ ແລະ ຊັດເຈນ ຫລາຍຂຶ້ນ ເຊັ່ນແຜນການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ. ແຜນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການຍົກຍ້າຍຈັດສັນແບບຫຍໍ້/ແຜນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການຍົກຍ້າຍຈັດສັນ, ແຜນພັດທະນາຊຸມເຜົ່າ, ອື່ນໆ ໄດ້ຖືກສ້າງຂຶ້ນ ຕາມຄວາມເໝາະສົມ ກັບກິດຈະກຳວຽກງານຂົວທາງສະເພາະທີ່ຖືກກຳນົດ.ກອບໜ້າວຽກ ການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມໄດ້ກວມເອົາທຸກດ້ານຂອງໂຄງການ ລວມທັງການລົງທຶນ ແລະ ການຊ່ວຍເຫລືອດ້ານວິຊາການ ໂດຍສະເພາະທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຕອບສະໜອງການຊ່ວຍເຫລືອດ້ານວິຊາການ ເພື່ອກະກຽມ ແລະ ປະຕິບັດ ໂຄງການຂົວທາງ ຜ່ານທາງຮູບແບບການຮ່ວມມືລະຫວ່າງລັດ-ເອກະຊົນPPP.

9. ລະດັບເອກະສານ ການປົກປ້ອງ ໂຄງການເຫລົ່ານີ້ໄດ້ຖືກສ້າງຂຶ້ນມາສຳລັບ ຫຼື ໄດ້ຖືກຄາດຄະເນສອດຄ່ອງກັບ ESMF ແລະ ເພື່ອຕອບສະໜອງລາຍລະອຽດ ທີ່ຈຳເປັນໃນການແກ້ໄຂບັນຫາການປົກປ້ອງຢ່າງເໝາະສົມ ສຳລັບກິດຈະກຳການລົງທຶນນັ້ນ. ເອກະສານນີ້ ໄດ້ຮັບການພິຈາລະນາ ເປັນເອກະສານທີ່ນຳໃຊ້ໄດ້ ແລະ ສາມາດປ່ຽນແປງ ໂດຍຜ່ານການປຶກສາຫາລື ຢ່າງໄກ້ຊິດກັບ ທະນາຄານໂລກ ເພື່ອສອ່ແສງໃຫ້ເຫັນການປ່ຽນແປງໃດໜຶ່ງ ຕໍ່ແຜນການລົງທຶນ, ກົດໝາຍລະດັບຊາດ, ນະໂຍບາຍທະນາຄານໂລກ ແລະ ຜູ້ໃຫ້ທຶນອື່ນໆ. ການຮັບຮອງ ໂດຍທະນາຄານໂລກ ຕໍ່ການປັບປຸງ ໃດໜຶ່ງ ແມ່ນມີຄວາມຈຳເປັນ.

**ກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ ແຫ່ງຊາດ ທີ່ຕິດພັນກັບການປົກປ້ອງ**

**ແຜນການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດ:**

10. ໃນ ສປປ ລາວ, ມີຫລາຍກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ ທີ່ຄວບຄຸມ ການນຳໃຊ້ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງ ຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດ(ທີ່ດິນ, ປ່າໄມ້, ນ້ຳ, ສັດນ້ຳ ແລະ ສັດປ່າ, ອື່ນໆ) ແລະ ເຊິ່ງໄດ້ສ້າງຂຶ້ນ ໃນຊຸມທ້າຍປີ1990; ມີຫລາຍ ໄດ້ມີການປປປຸງ ແລະ/ຫຼືປ່ຽນແປງ. ກົດໝາຍ ວ່າດ້ວຍ ການປົກປັກຮັກສາ

ສິ່ງແວດລ້ອມ ສ້າງຂຶ້ນໃນປີ 1999 ແລະ ປັບປຸງ ໃນປີ2012, ໄດ້ກຳນົດ ຫຼັກການ, ລະບຽບການ ແລະ ມາດຕະການ ໃນການຄຸ້ມຄອງ, ຕິດຕາມກວດກາ, ຟື້ນຟູ ແລະ ການປົກປ້ອງ ສິ່ງແວດລ້ອມ ລວມທັງການ ຄວບຄຸມມົນລະພິດ ແລະ ຂະບວນການປະເມີນຜົນກະທົບ, ໂດຍສະເພາະຄຳແນະນຳຂະບວນການປະເມີນຜົນ ກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມສັງຄົມ ແລະ ທຳມະຊາດ(ESIA)ແລະ ການສຶກສາເບື້ອງຕົ້ນ ກ່ຽວກັບ ຜົນກະທົບຕໍ່ ສິ່ງແວດລ້ອມ(IEE) ເຊິ່ງໄດ້ຖືກສ້າງຂຶ້ນ ແລະ ນຳໃຊ້ ໃນທ້າຍປີ2013. ດຳລັດ, ລະບຽບການ ແລະ ບົດ ແນະນຳ ຈຳນວນໜຶ່ງ ຍັງໄດ້ຮັບການສ້າງຂຶ້ນແລະ ນຳໃຊ້ ໃນຊຸມທ້າຍປີ2000 . ລະບຽບການ ແລະ ບົດແນະ ນຳ ຫຼັກ ກ່ຽວກັບ ການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດ ລວມມີ ລະບຽບການ ຂອງ ກຊສ ກ່ຽວກັບ ການປະເມີນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມສັງຄົມ ແລະ ທຳມະຊາດ ແລະ ການສຶກສາເບື້ອງຕົ້ນ ກ່ຽວກັບ ຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ(17 ທັນວາ2013); ບົດແນະນຳ ຂອງ ກຊສ ສຳລັບ ການກະກຽມ ບົດລາຍ ງານການປະເມີນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ, ບົດລາຍງານ ການປະເມີນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ການສຶກສາ ເບື້ອງຕົ້ນ ກ່ຽວກັບ ຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ລວມທັງບົດແນະນຳ ວ່າດ້ວຍ ການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງມວນຊົນ ໃນຂະບວນການປະເມີນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ, ຮ່າງດຳລັດ ວ່າດ້ວຍ ການຄວບຄຸມມົນລະພິດ, ຮ່າງ ມາດຕະຖານ ຄຸນນະພາບສິ່ງແວດລ້ອມ(2009) ແລະ ຮ່າງມາດຕະຖານ ການປ່ອຍມົນລະພິດ(2009), ກົດໝາຍ ວ່າດ້ວຍ ປ່າໄມ້(24 ທັນວາ 2007); ກົດໝາຍ ສັດປ່າ(24 ທັນວາ 2007); ດຳລັດ ວ່າດ້ວຍ ປ່າປົກປ້ອງ (ເລກທີ 33/ນຍ, ລົງວັນທີ 19/07/2010)ແລະ ດຳລັດ ວ່າດ້ວຍ ເຂດປ່າປ້ອງ ສ້າງຂຶ້ນ ໃນປີ 2015(ເລກທີ 134/ລບ, ລົງວັນທີ 13/05/2015). ກະຊວງຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ ແມ່ນເປັນ ກະຊວງຫຼັກ ທີ່ຮັບຜິດຊອບ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ກົດໝາຍ ວ່າດ້ວຍ ການປົກປັກຮັກສາສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ລະບຽບການ ແລະ/ຫຼື ບົດແນະນຳ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

**ການປົກປ້ອງສັງຄົມ:**

11. ດຳລັດ ວ່າດ້ວຍ ການທົດແທນຄ່າເສຍຫາຍ ແລະ ຍົກຍ້າຍຈັດສັນປະຊາຊົນ ຈາກໂຄງການພັດທະນາ (7 ກໍລະກົດ2005). ດຳລັດ ສະບັບນີ້ ກຳນົດ ຫຼັກການ, ລະບຽບ ແລະ ມາດຕະການ ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນຜົນ ກະທົບດ້ານລົບຕໍ່ສັງຄົມ ແລະ ທົດແທນຄ່າເສຍຫາຍ ຕໍ່ຄວາມເສຍຫາຍ ທີ່ເກີດຈາກການເວນຄືນທີ່ດິນ ດ້ວຍ ຄວາມບໍ່ສະໝັກໃຈ ຫຼື ການຍຶດເອົາທີ່ດິນ ແລະ ຊັບສິນ ຄົງທີ່ ຫຼື ບໍ່ຄົງທີ່ ລວມທັງການປ່ຽນແປງ ການນຳໃຊ້ ດິນ. ການຈຳກັດ ການເຂົ້າເຖິງ ຊັບພະຍາກອນຊຸມຊົນ ແລະ ຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດ ທີ່ຖືກຜົນກະທົບ ຕໍ່ ແຫຼ່ງທຳມາຫາກິນ ແລະ ລາຍຮັບ ຂອງຊຸມຊົນ. ດຳລັດສະບັບນີ້ ພວມຢູ່ໃນຂັ້ນຕອນການປັບປຸງ ໂດຍ ສອດຄ່ອງກັບອົງການຈັດຕັ້ງ ແລະ ລະບຽບການ ປະຈຸບັນ ແລະ ສອດຄ່ອງກັບ ນະໂຍບາຍລັດຖະບານ ກ່ຽວ ກັບການແບ່ງຄວາມຮັບຜິດຊອບໃຫ້ທ້ອງຖິ່ນ(ວຽກງານ ສາມສ້າງ). ໂດຍຄາດຄະເນວ່າ ດຳລັດ ສະບັບປັບປຸງ ຈະໄດ້ຖືກຮັບຮອງ ຈາກນາຍົກລັດຖະມົນຕີ ໃນປີ 2016

12. ກຸ່ມຊົນເຜົ່າ<sup>4</sup> ໃນສປປ ລາວກຸ່ມຊົນເຜົ່າ ໄດ້ຖືກນຳໃຊ້ ເພື່ອກຳນົດລັກສະນະ ອັນຫລາກຫລາຍໜຶ່ງ ຂອງ ກຸ່ມວັດທະນະທຳ. ປະເທດລາວ ໄດ້ຖືກຮັບຮູ້ ເປັນສັງຄົມ ທີ່ມີຫລາກຫລາຍຊົນເຜົ່າ ແລະ ມາດຕາ 8 ຂອງ ລັດຖະທຳມະນູນ ປີ 1991 ລະບຸໄວ້ວ່າ ກຸ່ມຊົນເຜົ່າທັງໝົດ ມີສິດ ໃນການອະນຸລັກ ຮີດຄອງ ແລະ ວັດທະນະທຳ ທີ່ເປັນຂອງເຂົາເຈົ້າ, ແລະ ຮີດຄອງ ແລະ ວັດທະນະທຳ ຂອງຊາດ. ຫ້າມບໍ່ໃຫ້ມີການຈຳແນກ ລະຫວ່າງຊົນເຜົ່າ. ນະໂຍບາຍ ປີ 1992 ກ່ຽວກັບ ກຸ່ມຊົນເຜົ່າ ໄດ້ສຸມໃສ່ ການຮັບຮູ້ ຄວາມສະເໝີພາບ ລະຫວ່າງກຸ່ມຊົນເຜົ່າ ແລະ ຊີວິດການເປັນຢູ່ ຂອງກຸ່ມຊົນເຜົ່າ ໄດ້ມີການພັດທະນາ ຂຶ້ນເທື່ອລະກ້າວ ໃນຂະນະ ດຽວກັນ ການສົ່ງເສີມມໍລະດົກດ້ານເອກະລັກຂອງຊົນເຜົ່າ ແລະ ເອກະລັກດ້ານວັດທະນະທຳ. ແນວລາວສ້າງ ຊາດ(LFNC) ໄດ້ຈັດແບ່ງຊົນເຜົ່າ ອອກເປັນ 49 ຊົນເຜົ່າຫລັກ ຢ່າງເປັນທາງການ ເຊິ່ງປະກອບມີ 4 ພາສາ ປາກເວົ້າ ຄື: ໄຕ-ກະໄດ, ມອນຂະແມ, ຕິເບດ-ເບີມິສ, ແລະ ມົ້ງ-ອົວມຽນ ເຊິ່ງໄດ້ກະແຈກກະຈາຍ ຈາກ ພາກເໜືອ ຫາ ພາກໃຕ້ ຂອງປະເທດ. ໃນຈຳນວນ 4 ພາກ, ພາກເໜືອ ມີຈຳນວນເມືອງສູງສຸດ ໂດຍກຸ່ມ ຊົນເຜົ່າ ປະກອບມີປະມານ 87%ຂອງປະຊາກອນພາກເໜືອ ໃນຂະນະພາກຕາເວັນຕົກ ມີຈຳນວນສູງເປັນອັນ ດັບສອງ ປະມານ69%ແລະ ຕາມມາດ້ວຍ ພາກໃຕ້ ແລະ ກາງ ເຊິ່ງແຕ່ລະພາກ ມີປະຊາກອນຊົນເຜົ່າ ປະມານ 50%<sup>5</sup>.

**ນະໂຍບາຍແຫ່ງຊາດ ແລະ ແຜນການ ກ່ຽວກັບ ບົດບາດຍິງຊາຍ:**

13. ໃນ ສປປ ລາວ, ພາຍໃຕ້ ການນຳພາ ຂອງຫ້ອງວ່າການລັດຖະບານ ແລະ ສູນກາງສະຫະພັນແມ່ຍິງ ລາວ ບັນຫາບົດບາດຍິງຊາຍ ໄດ້ຮັບຄວາມເອົາໃຈໃສ່ ເປັນບູລິມະສິດ ແລະ ບົດບາດຍິງຊາຍ ໄດ້ຖືກເຊື່ອມ ໂຍງເຂົ້າໃນ ນະໂຍບາຍແຫ່ງຊາດ ແລະ ແຜນການ ລວມທັງ: ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດສັງຄົມ ແຫ່ງຊາດຄັ້ງ ທີ 8(NSEDP) (2016-2020); ແລະ ຍຸດທະສາດແຫ່ງຊາດ ເພື່ອສົ່ງເສີມຄວາມກ້າວໜ້າ ຂອງແມ່ຍິງ2011-2015. ຄະນະກຳມະການ ແຫ່ງຊາດ ເພື່ອສົ່ງເສີມຄວາມກ້າວໜ້າ ຂອງແມ່ຍິງ ໄດ້ຖືກສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນ ໃນປີ2003ເພື່ອ ດຳເນີນນະໂຍບາຍ ແຫ່ງຊາດ ແລະ ສົ່ງເສີມ ຄວາມສະເໝີພາບ ຂອງບົດບາດຍິງຊາຍ ແລະບົດບາດຂອງ ແມ່ຍິງ.

**ນະໂຍບາຍ ແລະ ເຄື່ອງມື ການປົກປ້ອງຂອງທະນາຄານໂລກ**

*ປະເພດໂຄງການ:*

14. ໂຄງການດັ່ງກ່າວນີ້ ໄດ້ກຳນົດຢູ່ໃນປະເພດ "A" ຕາມນະໂຍບາຍຂອງທະນາຄານໂລກ OP/BP 4.01 ກ່ຽວກັບການປະເມີນສິ່ງແວດລ້ອມ, ເນື່ອງຈາກວ່າຢູ່ພາຍໃຕ້ອົງປະກອບ 2, ໂຄງການອາດຈະໃຫ້ການສະໜັບ

<sup>4</sup>ຄຳສັບໃຊ້ທາງການ ສຳລັບການອະທິບາຍ ຄວາມແຕກຕ່າງປະຊາກອນ ຂອງສປປ ລາວ ເຊິ່ງໄດ້ຖືກນຳສະເໜີ ໂດຍລັດຖະທຳມະນູນ 1991, ແລະ ໄດ້ຮັບການພິຈາລະນາດ້ານຄວາມສະເໝີພາບ ຕໍ່ຄວາມໝາຍທີ່ລະບຸ ເປັນຄົນພື້ນເມືອງ ອີງຕາມ OP/BP 4.10.

<sup>5</sup>ຍຸດທະສາດຊີວະນາໆພັນ ແຫ່ງຊາດ ຮອດປີ 2020 ແລະ ແຜນດຳເນີນງານ ປີ 2010, 2004.



ສະໜູນດ້ານເຕັກນິກ ເພື່ອສ້າງຄວາມອາດສາມາດດ້ານການປົກປ້ອງໃຫ້ແກ່ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ເພື່ອແກ້ໄຂການປັບປຸງຂະແໜງຂົວທາງໃຫ້ມີປະສິດທິຜົນ, ລວມທັງໂຄງການມີສ່ວນຮ່ວມລະຫວ່າງພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນ (PPP) ເຊິ່ງອາດຈະລວມມີການຍົກລະດັບ ແລະ ການຟື້ນຟູເສັ້ນທາງທີ່ມີຢູ່. ອົງປະກອບການ ຊ່ວຍເຫຼືອທາງດ້ານເຕັກນິກ ອາດລວມມີການປົກປ້ອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບກິດຈະກຳການ ສ້າງຂີດຄວາມສາມາດ ເຊິ່ງຈະຂຶ້ນກັບຂະໜາດທີ່ຕ້ອງການສຳລັບການລົງທຶນຂອງໂຄງການປະເພດA.

*ນະໂຍບາຍການປົກປ້ອງສິ່ງແວດລ້ອມ:*

15. ໃນຈຳນວນ 4 ນະໂຍບາຍ ການປົກປ້ອງສິ່ງແວດລ້ອມ ທີ່ມີຜົນຕໍ່ໂຄງການ ປະກອບມີ ການປະເມີນ ສິ່ງແວດລ້ອມ(OP/BP 4.01), ທີ່ຢູ່ອາໄສທາງທຳມະຊາດ(OP/BP 4.04), ປ່າໄມ້(OP/BP 4.36)ແລະ ຊັບພະຍາກອນທາງດ້ານວັດທະນະທຳ(PCR) (OP/BP 4.11).ມັນຖືກຈັດຢູ່ໃນປະເພດ "A" ໂດຍສອດຄ່ອງ ກັບ ນະໂຍບາຍທະນາຄານໂລກ (OP/BP 4.01)ກ່ຽວກັບ ການປະເມີນສິ່ງແວດລ້ອມ, ເນື່ອງຈາກວ່າ ພາຍໄຕ້ ອົງປະກອບ 2, ໂຄງການໄດ້ຕອບສະໜອງການຊ່ວຍເຫຼືອດ້ານວິຊາການ ເພື່ອສ້າງຄວາມອາດສາມາດການ ປົກປ້ອງ ຂອງກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໃນການແກ້ໄຂ ການລົງທຶນຂະແໜງຂົວທາງ ຢ່າງມີປະ ສິດທິຜົນ ລວມທັງໂຄງການ ຊຶ່ງອາດຕິດພັນກັບການປັບປຸງ ແລະ ບູລະນະ ຂົວທາງທີ່ມີຢູ່ປະຈຸບັນ.ອົງປະກອບ ການຊ່ວຍເຫຼືອດ້ານວິຊາການ ອາດລວມເອົາ ການປົກປ້ອງ ດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ທີ່ຕິດພັນກັບ ກິດຈະກຳການສ້າງຄວາມອາດສາມາດ ເຊິ່ງອາດຂຶ້ນກັບລະດັບຄວາມຕ້ອງການ ສຳລັບການລົງທຶນ ປະເພດA. ກິດຈະກຳວຽກງານ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ຈະສຸມໃສ່ ການບູລະນະຂົວທາງ ຢ່າງເປັນປະຈຳ ແລະ ເປັນ ແຕ່ໄລຍະ, ລວມທັງການປັບປຸງເປັນຈຸດ ເພື່ອຈະສາມາດ ປັບປຸງ ຄວາມສາມາດຕ້ານທານ ກັບສະພາບການ ປ່ຽນແປງດິນຟ້າອາກາດ ແລະ ຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະໜົນ ຂອງຕາຫນ່າງຂົວທາງ. ກິດຈະກຳ ການ ລົງທຶນ ອາດລວມເອົາການຍົກລະດັບເສັ້ນທາງບາງສ່ວນທີ່ຖືກນໍ້າຖ້ວມຂັງ, ການປູຢາງເສັ້ນທາງບາງສ່ວນທີ່ມີ ຄວາມຄ້ອຍຊັນສູງ ແລະ ບາງສ່ວນທີ່ຜ່ານເຂດຊຸມຊົນໜ້າແໜ້ນ, ກໍ່ສ້າງ/ປັບປຸງ ຮ່ອງລະບາຍນໍ້າ, ປັບປຸງ/ສ້າງ ໃຫ້ໝັ້ນຄົງ ເຂດຄ້ອຍຊັນ, ອື່ນໆ. ໂດຍຄາດຄະເນວ່າ ກິດຈະກຳທັງໝົດ ອາດຈະດຳເນີນ ຢູ່ເສັ້ນທາງພາຍໃນ ແລວທາງ ແລະ ອາດພົວພັນກັບການປັບຄືນແລວທາງເລັກນ້ອຍ ເພື່ອຍົກລະດັບ ຄວາມປອດໄພຕາມເສັ້ນທາງ ແລະ/ຫຼືການສ້າງເສັ້ນທາງໃຫ້ໝັ້ນຄົງ ທີ່ສາມາດຕ້ານທານກັບສະພາບການປ່ຽນແປງຂອງດິນຟ້າອາກາດ. ຜົນ ກະທົບທີ່ອາດຈະເກີດຂຶ້ນ ຈາກກິດຈະກຳເຫຼົ່ານີ້ ແມ່ນຈະມີໜ້ອຍ, ເປັນສະເພາະເຂດ, ມີຈຳກັດ, ເກີດຂຶ້ນຊົ່ວ ຄາວ ແລະ ສາມາດຫລຸດຜ່ອນໄດ້. ຜົນກະທົບທີ່ອາດຈະເກີດຂຶ້ນ ລວມມີລະອອງຜຸ່ນ, ສຽງ, ການກົດຂວາງ ການສັ່ນຈອນ, ການກໍ່ສ້າງ ແລະ ຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະໜົນ, ອື່ນໆ. ຈະບໍ່ມີການອະນາໄມພື້ນທີ່ເຂດທີ່ຢູ່ ອາໄສຕາມທຳມະຊາດ ແລະ ປ່າໄມ້.

16. ໂດຍພິຈາລະນາວ່າ ໂຄງການນີ້ ແມ່ນເປັນແຜນງານຂະແໜງການໂຄງການໜຶ່ງ ທີ່ໃຫຍ່ ແລະ ສະຖານທີ່ຕັ້ງໂຄງການຍ່ອຍ ແມ່ນບໍ່ທັນໄດ້ຮັບຮູ້ ກ່ອນການປະເມີນ,ກອບໜ້າວຽກງານຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມໄດ້ຖືກສ້າງຂຶ້ນມາ ເພື່ອຕອບສະໜອງ(i)ການແນະນຳ ສຳລັບການກັ່ນຕອງ, ການກຳນົດ ແລະ ການແກ້ໄຂ ຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ຈາກກິດຈະກຳໂຄງການ, ແລະ (ii) ໃຫ້ການແນະນຳ

ເພື່ອຮັບປະກັນວ່າ ກິດຈະກຳ ການຊ່ວຍເຫຼືອດ້ານວິຊາການ ໂດຍສະເພາະກິດຈະກຳການສ້າງຄວາມອາດສາມາດສຳລັບໂຄງການຮ່ວມມືລະຫວ່າງລັດ-ເອກະຊົນPPP ແມ່ນໄດ້ຮັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໂດຍສອດຄ່ອງກັບນະໂຍບາຍການປົກປ້ອງ ຂອງທະນາຄານໂລກ ແລະ ຈົນເຖິງລະດັບທີ່ຄາດຄະເນໄວ້ ສຳລັບການລົງທຶນປະເພດA. ກອບໜ້າວຽກ ການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ລວມມີຂັ້ນຕອນການກັ່ນຕອງ ການປົກປ້ອງ ເຊິ່ງຖືກອອກແບບມາ ເພື່ອກຳນົດ ແລະ ຫຼີກລ່ຽງ ຜົນກະທົບດ້ານລົບທີ່ອາດຈະເກີດຂຶ້ນ ຕໍ່ກັບທີ່ຢູ່ອາໄສທາງທຳມະຊາດ, ປ່າໄມ້ ແລະ ຊັບພະຍາກອນທາງດ້ານວັດທະນະທຳ. ກອບໜ້າວຽກ ການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມຍັງລະບຸວ່າ ຂັ້ນຕອນ “ການຄົ້ນພົບ ແບບບັງເອີນ” ໄດ້ຖືກລວມເຂົ້າໃນຂໍ້ກຳນົດສັນຍາ.

### ນະໂຍບາຍການປົກປ້ອງສັງຄົມ

17. ມີສອງນະໂຍບາຍການປົກປ້ອງສັງຄົມ ທີ່ມີຜົນຕໍ່ໂຄງການ ປະກອບມີການຍົກຍ້າຍຈັດສັນ ແບບບໍ່ສະໝັກໃຈ(OP/BP 4.12) ແລະ ຄົນພື້ນເມືອງ(OP/BP 4.10)

18. ການຍົກຍ້າຍຈັດສັນ ແບບບໍ່ສະໝັກໃຈ(OP/BP 4.12): ໂຄງການ ຈະບໍ່ມີການຍັບຍ້າຍຖິ່ນຖານ. ວຽກງານດັ່ງກ່າວ ຈະຖືກດຳເນີນ ຢູ່ເສັ້ນທາງ ທີ່ມີຢ່າງຈຸບັນ ແລະ ອາດລວມເອົາ ການປັບຄືນແລວທາງ ເລັກນ້ອຍ ໂດຍບໍ່ມີການຂະຫຍາຍ ແລະ ບໍ່ກະທົບຕໍ່ຕົ້ນໄມ້ ແລະ ຊັບສິນສ່ວນຕົວອື່ນໆ ທີ່ຢູ່ລຽບຕາມເສັ້ນທາງ, ແຕ່ອາດຈະບໍ່ເກີດມີການສູນເສຍຊັບສິນສ່ວນຕົວຈຳນວນຫລາຍ ລວມທັງທີ່ດິນ. ນະໂຍບາຍນີ້ໄດ້ເກີດເປັນຜົນຂຶ້ນ ຍ້ອນວ່າໂຄງການດັ່ງກ່າວ ອາດພົວພັນກັບການເວນຄືນທີ່ດິນ ຈພນວນເລັກນ້ອຍ ສຳລັບການບູລະນະຂົວທາງ ໃນບາງເຂດ ບ່ອນທີ່ມີຄວາມຈຳເປັນ ສຳລັບຄວາມປອດໄພຕາມເສັ້ນທາງ ແລະ/ຫຼືຄວາມໝັ້ນຄົງຂອງເສັ້ນທາງ. ກອບໜ້າວຽກນະໂຍບາຍ ການຍົກຍ້າຍຈັດສັນ ໄດ້ຖືກສ້າງຂຶ້ນ ໂດຍໄດ້ລະບຸ ກ່ຽວກັບນະໂຍບາຍ ແລະ ວິທີການ ເພື່ອຫຼີກລ່ຽງ, ຫລຸດຜ່ອນ ຫຼື ຫລຸດນ້ອຍລົງ ຜົນກະທົບດ້ານລົບ ເຊິ່ງອາດຈະເກີດຂຶ້ນ ຈາກໂຄງການລົງທຶນ ລວມທັງຂອບເຂດ ຂອງແຜນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການຍົກຍ້າຍຈັດສັນ ແລະ ແຜນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ການຍົກຍ້າຍຈັດສັນແບບຫຍໍ້ ທີ່ຈະມີຄວາມຈຳເປັນ ໃນກໍລະນີເກີດມີການເວນຄືນທີ່ດິນ. ຄວາມຈຳເປັນໃນການກະກຽມແຜນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການຍົກຍ້າຍຈັດສັນຫຼື ແຜນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ການຍົກຍ້າຍຈັດສັນແບບຫຍໍ້ ຈະຖືກກຳນົດລະຫວ່າງການກັ່ນຕອງການປົກປ້ອງ ທີ່ໄດ້ດຳເນີນເປັນສ່ວນໜຶ່ງ ຂອງແຜນການລົງທຶນ ການບູລະນະ ຂົວທາງ ຊຶ່ງຈະໄດ້ຮັບການກະກຽມປະຈຳປີ. ການພິຈາລະນາ ຮັບຮອງ ແຜນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການຍົກຍ້າຍຈັດສັນ ຫຼື ແຜນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ການຍົກຍ້າຍຈັດສັນແບບຫຍໍ້ ໂດຍທະນາຄານໂລກ ແມ່ນມີຄວາມຈຳເປັນ.

19. ອົງປະກອບການຊ່ວຍເຫຼືອດ້ານເຕັກນິກຂອງໂຄງການ ຈະແນໃສ່ເພື່ອເສີມສ້າງຂີດຄວາມສາມາດຂອງກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ລວມທັງຫ້ອງການຕ່າງໆຢູ່ໃນຂັ້ນແຂວງ ໃນການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ຕິດຕາມກວດກາບັນຫາສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ທີ່ຕິດພັນກັບໂຄງການ PPP ໃນອະນາຄົດ, ລວມທັງຄວາມສາມາດໃນການສ້າງ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນຕ່າງໆ ໂດຍການປະສານສົມທົບກັບອົງການຈັດຕັ້ງອື່ນໆ ເຊັ່ນ: ກຊສ. ແຕ່ວ່າ ອົງປະກອບຂອງການຊ່ວຍເຫຼືອດ້ານວິຊາການ ຈະບໍ່ໃຫ້ທຶນຮອນ ສຳລັບການສຶກສາຄວາມເປັນໄປ

ໄດ້ ຫຼື ການປະເມີນທາງດ້ານວິສະວະກຳ, ຫຼື ການກະກຽມວຽກງານປົກປ້ອງ ເປັນຕົ້ນແມ່ນການສ້າງແຜນຈັດສັນຍົກຍ້າຍ ຫຼື ແຜນຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ຂອງໂຄງການ PPP ໃນອະນາຄົດ.

20. ຄົນພື້ນເມືອງ OP/BP 4.10: ຜູ້ໄດ້ຮັບຜົນປະໂຫຍດສ່ວນຫຼວງຫຼາຍແມ່ນຄາດວ່າຈະເປັນກຸ່ມຊົນເຜົ່າສ່ວນໜ້ອຍ ເຊິ່ງເປັນທີ່ຮູ້ຈັກຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ ວ່າເປັນຊົນເຜົ່າ ແລະ ຖືກຕ້ອງຕາມເງື່ອນໄຂຄວາມເໝາະສົມ ພາຍໄຕ້ນະໂຍບາຍOP/BP 4.10. ຕົວຢ່າງເຊັ່ນ: ເຜົ່າມົ້ງ, ເປົ່າຂະມຸ, ເຜົ່າມຽນ, ເຜົ່າມັງກອງ, ເຜົ່າບຣູ ແລະ ເຜົ່າອື່ນໆ ທີ່ກຳລັງດຳລົງຊີວິດຢູ່ໃນບໍລິເວນເຂດປ່າສະຫງວນ ຂອງແຂວງຕ່າງໆ. ບັນດາຊົນເຜົ່າຕ່າງໆເຫຼົ່ານີ້ ແມ່ນຖືກພິຈາລະນາວ່າເປັນກຸ່ມຊົນເຜົ່າທີ່ມີຄວາມສ່ຽງຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ ເພາະວ່າ ຊີວິດການເປັນຢູ່ຂອງພວກເຂົາເຈົ້າແມ່ນອາໄສການຜະລິດກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້ແບບພໍພຽງ. ການປະກົດມີກຸ່ມຊົນເຜົ່າເຫຼົ່ານີ້ ຈຶ່ງເຮັດໃຫ້ມີນະໂຍບາຍການປົກປ້ອງ. ຜົນກະທົບຂອງວຽກສ້ອມແປງຂົວທາງ ຕໍ່ກັບຊຸມຊົນເຫຼົ່ານີ້ ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວ ແມ່ນຈະເປັນຜົນບວກ; ແຕ່ວ່າ ຖ້າມີຜົນກະທົບທີ່ບໍ່ດີ ທີ່ອາດຈະເກີດຂຶ້ນ ແມ່ນຈະໄດ້ຮັບການແກ້ໄຂພາຍໄຕ້ກອບນະໂຍບາຍກຸ່ມຊົນເຜົ່າ(EGPF)ເຊິ່ງໄດ້ກະກຽມຂຶ້ນມາ ເພື່ອຕອບສະໜອງວິທີດຳເນີນການ ເພື່ອຮັບປະກັນວ່າຂັ້ນຕອນຕ່າງໆດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ ຖືກດຳເນີນ ຕາມນະໂຍບາຍOP 4.10, ດັ່ງນີ້: (i) ການກັ່ນຕອງກຸ່ມຊົນເຜົ່າ; (ii) ການປຶກສາຫາລືດ້ວຍຄວາມເຫັນດີເຫັນພ້ອມຮ່ວມກັນ ກັບກຸ່ມຊົນເຜົ່າຕ່າງໆ ເຊິ່ງຈະນຳໄປສູ່ການສະໜັບສະໜູນຂອງຊຸມຊົນຢ່າງກວ້າງຂວາງ; ແລະ (iii) ການປະເມີນສັງຄົມແລະ ການສ້າງແຜນພັດທະນາກຸ່ມຊົນເຜົ່າ (EGDP). ຄວາມຕ້ອງການໃນການກະກຽມແຜນພັດທະນາກຸ່ມຊົນເຜົ່າ ຈະໄດ້ກຳນົດໃນໄລຍະການກວດສອບການປົກປ້ອງ ທີ່ຈະໄດ້ດຳເນີນ ອັນເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງແຜນລົງທຶນໃນການບູລະນະຂົວທາງ ເຊິ່ງຈະໄດ້ກະກຽມໃນແຕ່ລະປີ ລວມທັງໃນໄລຍະກະກຽມໂຄງການຍ່ອຍຕ່າງໆ. ແຜນພັດທະນາກຸ່ມຊົນເຜົ່າ ຈຳເປັນຈະຕ້ອງໄດ້ຮັບການອະນຸມັດຈາກທະນາຄານໂລກ.

21. ໂຄງການດັ່ງກ່າວ ຈະບໍ່ພົວພັນກັບການຈັດຊື້ຈັດຈ້າງ ແລະ/ຫຼືການນຳໃຊ້ ຢາປາບສັດຕູພືດ, ສະນັ້ນແຜນການຄຸ້ມຄອງ ສັດຕູພືດ(OP/BP 4.09)ແມ່ນບໍ່ມີຜົນ. ໂຄງການ ຍັງຈະບໍ່ໄດ້ພົວພັນກັບ ເຂື່ອນ, ທາງນ້ຳສາກົນ, ແລະ/ຫຼືພື້ນທີ່ເກີດຂໍ້ຜິດພາດ, ສະນັ້ນ ຄວາມປອດໄພ ຂອງເຂື່ອນ(OP/BP 4.37), ໂຄງການ ກ່ຽວກັບທາງນ້ຳສາກົນ(OP/BP 7.50), ແລະ ໂຄງການ ຢູ່ໃນພື້ນທີ່ເກີດຂໍ້ຜິດພາດ(OP/BP 7.60) ຈະບໍ່ເກີດຜົນ.

22. ນອກຈາກກອບໜ້າວຽກ ການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມESMF, ກອບໜ້າວຽກ ນະໂຍບາຍການຍົກຍ້າຍຈັດສັນRPF ແລະກອບໜ້າວຽກ ການພັດທະນາຊົນເຜົ່າEGPFທີ່ກ່າວໄວ້ຂ້າງເທິງ, ໃນລະຫວ່າງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ຈະໄດ້ສ້າງ ບົດແນະນຳສະເພາະ ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນ ບັນຫາຜົນກະທົບ ເພີ່ມເຕີມລວມທັງ(i) ບົດແນະນຳສະເພາະ ແລະ /ຫຼື ມາດຕະການ ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນ ຜົນກະທົບດ້ານລົບ(ທາງກົງ ແລະ ທາງອ້ອມ) ໃນລະຫວ່າງການປະຕິບັດວຽກງານ ແລະ ການດຳເນີນງານຂອງເສັ້ນທາງ ທີ່ຕັ້ງຢູ່ໃນ ແລະ/ ຫຼືໄກກັບ ເຂດປ່າສະຫງວນແຫ່ງຊາດ(NPA) ແລະ/ຫຼືເຂດປ່າປ້ອງກັນແຫ່ງຊາດ (NPFA) ແລະ ເຂດບູລິມະສິດ ທີ່ຖືກພິຈາລະນາ ເປັນເຂດທີ່ມີຄວາມສ່ຽງສູງ ຕໍ່ໄພພິບັດທາງທຳມະຊາດ, ແລະ (ii)ບົດແນະນຳສະເພາະ ກ່ຽວກັບການປົກປ້ອງ ໄດ້ຖືກລວມເຂົ້າຢູ່ໃນຄູ່ມືການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດເຫດການສຸກເສີນຂົວທາງ.

23. **ປະສົບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຄູ່ມືການດຳເນີນງານດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ:** ຄູ່ມືດຳເນີນງານດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ (ESOM) ແມ່ນໄດ້ກະກຽມສຳລັບໂຄງການຂະແໜງຂົວທາງຢູ່ ສປປ ລາວ ແລະ ໄດ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມາຕັ້ງແຕ່ປີ 2009 ເປັນຕົ້ນມາ. ໄດ້ມີການທົບທວນESOM ສະບັບປັບປຸງ (2015) ແລະ ໄດ້ເຮັດບົດລາຍງານການປະເມີນຜົນການຝຶກອົບຮົມ ໃນໄລຍະກະກຽມກອບໜ້າວຽກການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ(ESMF) ເຊິ່ງໄດ້ແນະນຳວ່າການນຳໃຊ້ ESOM ແມ່ນຍັງບໍ່ທັນມີປະສິດທິພາບພໍສົມຄວນ ເນື່ອງຈາກເນື້ອໃນທີ່ຊັບຊ້ອນຂອງ ESOM ແລະ ຂີດຄວາມສາມາດທີ່ຈຳກັດຂອງພະແນກ ຍທຊ ແລະ ການຍົກຍ້າຍຂອງພະນັກງານຂອງ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ທັງໃນລະດັບສູນກາງ ແລະ ຂັ້ນທ້ອງຖິ່ນ. ການປຶກສາຫາລືກັບກົມຕ່າງໆຂອງ ກຊສ ໄດ້ແນະນຳວ່າກົດໝາຍ ແລະ ຂໍ້ກຳນົດກ່ຽວກັບການປົກປ້ອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມຫຼາຍໆສະບັບກຳລັງໄດ້ຮັບການປັບປຸງຄືນ ແລະ ຄາດວ່າຈະໃຫ້ສຳເລັດໃນລະຫວ່າງປີ 2016-2017. ສະນັ້ນ ມັນຈຶ່ງມີຄວາມຈຳເປັນທີ່ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ຈະຕ້ອງໄດ້ຮ່ວມມືຢ່າງໃກ້ຊິດກັບກົມຕ່າງໆຂອງ ກຊສ ແລະ ຕົກລົງກ່ຽວກັບມາດຕະຖານ ແລະ ວິທີການຕ່າງໆທີ່ຈະຖືກນຳໃຊ້ສຳລັບຂະແໜງຂົວທາງ. ໂຄງການຂະແໜງຂົວທາງຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ ໄລຍະ 2 ຈະສະໜັບສະໜູນກິດຈະກຳຕ່າງໆ ເພື່ອເສີມຂະຫຍາຍຂີດຄວາມສາມາດຂອງພະແນກ ຍທຊ ແລະ ກະຊວງ ຍທຊ ແລະ ຍັງຈະຕອບສະໜອງແຫຼ່ງທຶນຕ່າງໆ ເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ຕິດຕາມກວດກາມາດຕະການປົກປ້ອງຕ່າງໆ. ໂຄງການ LRSP2 ຍັງຈະສະໜັບສະໜູນກິດຈະກຳຕ່າງໆ ເພື່ອເສີມສ້າງຂອດການປະສານງານລະຫວ່າງກະຊວງ ຍທຊ ແລະ ກຊສ ເພື່ອປັບປຸງຄູ່ມືດຳເນີນງານດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ໂດຍພິຈາລະນາຜ່ານປະສົບການ ແລະ ບົດຮຽນຕ່າງໆ ທີ່ໄດ້ຖອດຖອນຈາກການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃນໄລຍະຜ່ານມາ.

**ລະບົບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານປົກປ້ອງ**

24. **ລະບົບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ:** ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ຈະເປັນອົງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໂດຍການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ປະສານງານໂດຍລວມຂອງກົມແຜນການ ແລະ ການຮ່ວມມື. ກົມຂົວ-ທາງ ຈະເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບສຳລັບການວາງແຜນ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດກິດຈະກຳຕ່າງໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບຂົວທາງ ພາຍໃຕ້ອົງປະກອບ 1. ກົມຂົວ-ທາງ ຈະເຮັດວຽກໃນການປະສານງານຢ່າງໃກ້ຊິດ ແລະ ໃຫ້ການສະໜັບສະໜູນດ້ານເຕັກນິກແກ່ ພະແນກ ຍທຊ ໃນແຂວງທີ່ມີໂຄງການ ທີ່ມີໜ້າທີ່ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ຄວບຄຸມວຽກງານຕ່າງໆ, ແລະ ກັບ ສຍທ ທີ່ມີໜ້າທີ່ໃນການເກັບກຳຂໍ້ມູນຊັບສິນຂົວ-ທາງ ແລະ ການວິເຄາະ ແລະ ຄຸ້ມຄອງໂດຍລວມ ແລະ ຕິດຕາມກວດກາການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການປົກປ້ອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ໂດຍອີງຕາມ ESOM ທີ່ຖືກນຳໃຊ້ສຳລັບໂຄງການ LRSP.ພະແນກສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມຂອງ ສຍທ ຈະເປັນໜ່ວຍງານຫຼັກໃນການຄວບຄຸມ ແລະ ຕິດຕາມກວດກາວຽກງານປົກປ້ອງ. ພະແນກສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ຂອງ ຍທຊ ຍັງຈະເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບໃນການຕອບສະໜອງການຝຶກອົບຮົມວຽກງານປົກປ້ອງ ເພື່ອຮັບປະກັນໃຫ້ມີການເຊື່ອມສານເງື່ອນໄຂການປົກປ້ອງເຂົ້າໃນຮອບວຽນພັດທະນາໂຄງການຂະໜາງຂົວ-ທາງ ໄດ້ຢ່າງມີປະສິດທິຜົນ, ແລະ ດຳເນີນກິດຈະກຳຄົ້ນຄວ້າຕ່າງໆ ລວມທັງການປັບປຸງຄູ່ມືດຳເນີນງານດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ໂດຍການປຶກສາຫາລືຢ່າງໃກ້ຊິດກັບ ກຊສ ແລະ ໜ່ວຍງານອື່ນໆ ແລະ ທະນາຄານໂລກ. ກົມຂົວ-ທາງ ຈະເປັນຜູ້

ຮັບຜິດຊອບ ເພື່ອຮັບປະກັນວ່າເງື່ອນໄຂການປົກປ້ອງຕ່າງໆ ຖືກເຊື່ອມສານເຂົ້າໃນການວາງແຜນ, ການອອກແບບ ແລະ ວຽກກ່ອນການກໍ່ສ້າງຕ່າງໆຂອງຂົວ-ທາງ ລວມທັງຂະບວນການປະມູນ ແລະ ກໍ່ສ້າງ. ພະແນກ ຍທຂ ໃນແຂວງທີ່ມີໂຄງການ ຈະສ້າງຕັ້ງໜ່ວຍງານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ສະເພາະສໍາລັບຂະແໜງຂົວ-ທາງ ເພື່ອຮັບຜິດຊອບສໍາລັບວຽກງານປົກປ້ອງຕ່າງໆ. ກົມຂົນສົ່ງ ຈະເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບສໍາລັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນງານຄວາມປອດໄພຂອງຂົວ-ທາງ ທີ່ຈະຖືກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດພາຍໃຕ້ໂຄງການນີ້.

25. **ໜ່ວຍປະສານງານການປົກປ້ອງ (SCWG):** ສະຖາບັນຄົ້ນຄວ້າໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ຂອງກະຊວງ ຍທຂ ໂດຍຜ່ານພະແນກປົກປ້ອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ຈະສ້າງຕັ້ງໜ່ວຍປະສານງານການປົກປ້ອງກ່ຽວກັບວຽກຂົວ-ທາງ ເພື່ອອໍານວຍຄວາມສະດວກການປະສານງານ ແລະ ການຮ່ວມມືລະຫວ່າງໜ່ວຍງານຕ່າງໆ (ໃນຂັ້ນສູນກາງ ແລະ ທ້ອງຖິ່ນ) ຢ່າງມີປະສິດທິຜົນ ກ່ຽວກັບການປົກປ້ອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມສໍາລັບໂຄງການຂະໜາດກາງ ແລະ ຂະໜາດໃຫຍ່ (ການບູລະນະເສັ້ນທາງດ ການປັບປຸງ, ການຍົກລະດັບ). ໜ່ວຍປະສານງານການປົກປ້ອງ ຍັງຈະເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບໃນການຊີ້ນຳການວາງແຜນ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການສຶກສາຕ່າງໆ ລວມທັງກິດຈະກຳການສ້າງຂີດຄວາມສາມາດ ແນໃສ່ເພື່ອຮັບປະກັນໃຫ້ມີການລວມເອົາມາດຕະການປົກປ້ອງເຂົ້າໃນຮອບວຽນການພັດທະນາໂຄງການໄດ້ຢ່າງມີປະສິດທິຜົນ ລວມທັງວຽກງານອື່ນໆ ທີ່ຈະຖືກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂດຍພາກສ່ວນເອກະຊົນ.

26. **ການປະເມີນຂີດຄວາມສາມາດ ແລະ ຄວາມຕ້ອງການໃນການສ້າງຂີດຄວາມສາມາດ:** ໃນບັນດາອົງການຈັດຕັ້ງຫຼັກຕ່າງໆທີ່ເຂົ້າຮ່ວມໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດກອບໜ້າວຽກການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ, ໜ່ວຍງານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມຂອງ ສຍທ ເປັນພຽງໜ່ວຍງານດຽວທີ່ມີຂີດຄວາມສາມາດ ແລະ ພະນັກງານພຽງພໍສໍາລັບວຽກງານປົກປ້ອງ ເພື່ອຄວບຄຸມດູແລການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດເຄື່ອງມືຂອງວຽກງານປົກປ້ອງສໍາລັບໂຄງການ. ເນື່ອງຈາກມີການປັບປຸງກົງຈັກການຈັດຕັ້ງຂອງກະຊວງ ຍທຂ ນັບຕັ້ງແຕ່ປີ 2012, ພາລະບົດບາດ ແລະ ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງໜ່ວຍງານຕ່າງໆຂອງກະຊວງ ຍທຂ ແລະ ພະແນກ ຍທຂ ແຂວງ ແມ່ນໄດ້ປ່ຽນແປງມາຕະຫຼອດໃນແຕ່ລະໄລຍະ ແລະ ພະແນກສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມຂອງ ສຍທ ແມ່ນເປັນໜ່ວຍງານຫຼັກ ທີ່ຮັບຜິດຊອບສໍາລັບການປົກປ້ອງດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ສໍາລັບກະຊວງ ຍທຂ. ປະຈຸບັນ, ພະແນກສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມຂອງ ສຍທ ມີພະນັກງານທັງໝົດ 7 ຄົນ ທີ່ຮັບຜິດຊອບສໍາລັບໜ້າວຽກປົກປ້ອງທັງໝົດ. ພະນັກງານທັງໝົດ 7 ທ່ານ ເຫຼົ່ານີ້ ລ້ວນແລ້ວແຕ່ມີຄວາມຮູ້, ປະສົບການ ແລະ ຫຼັກໜັ້ນສູງໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຄູ່ມືດຳເນີນງານດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ - ພວກເຂົາຍັງມີປະສົບການທີ່ໜັກແໜ້ນໃນການນຳໃຊ້ເຄື່ອງມືປົກປ້ອງຂອງທະນາຄານໂລກ. ໃນໄລຍະຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ LRSP ທີ່ກຳລັງດຳເນີນຢູ່, ພະແນກສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມຂອງ ສຍທ ໄດ້ຕອບສະໜອງການຝຶກອົບຮົມກ່ຽວກັບການນຳໃຊ້ຄູ່ມືດຳເນີນງານດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ໃຫ້ແກ່ພະແນກ ຍທຂ ແລະ ພະແນກອື່ນໆ ທີ່ສຳຄັນຂອງກົມຂົວທາງ, ແລະ ໄດ້ເລີ່ມຂະບວນການປັບປຸງຄູ່ມືດຳເນີນງານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ. ຈຳນວນຂອງພະນັກງານໃນພະແນກສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມຂອງ ສຍທ ແມ່ນພຽງພໍ ເພື່ອປະຕິບັດຕາມພາລະບົດບາດໃນປະຈຸບັນ ແຕ່ອາດມີຄວາມຕ້ອງການຊັບພະຍາກອນເພີ່ມຕື່ມ ສໍາລັບໂຄງການ LRSP2 ເພາະວ່າພາລະບົດບາດໃນການຄຸ້ມຄອງວຽກງານປົກປ້ອງຂອງ ສຍທ ຈະໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນຫຼາຍກວ່າເກົ່າ. ຂີດຄວາມສາມາດຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ເສີມ

ຂະຫຍາຍເພີ່ມຂຶ້ນຕື່ມ ເພື່ອກະກຽມເຄື່ອງມືປົກປ້ອງ ແລະ ຄຸ້ມຄອງວຽກທີ່ຊັບຊ້ອນຂຶ້ນຫຼາຍກວ່າເກົ່າ ເຊັ່ນ: ການກະກຽມ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການມີສ່ວນຮ່ວມລະຫວ່າງພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນ (PPP). ກ່ຽວກັບ ບັນຫາດ້ານງົບປະມານ, ພະແນກສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມຂອງ ສຍທ ແມ່ນຍັງມີງົບປະມານບໍ່ພຽງພໍ ເພື່ອ ຕິດຕາມກວດກາ ທຸກໆໂຄງການຍ່ອຍ ຢ່າງມີປະສິດຕິຜົນ. ແຕ່ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ພາຍໄຕ້ໂຄງການ LRSP, ພະແນກສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມຂອງ ສຍທ ໄດ້ດຳເນີນການຕິດຕາມກວດກາ ແລະ ລາຍງາຍວຽກງານປົກ ປ້ອງ ແລະ ໄດ້ເຮັດບົດລາຍງານປະຈຳ 6 ເດືອນ ແລະ ປະຈຳປີ.

27. ກົມຂົວ-ທາງ ມີພະນັກງານ 3 ທ່ານ ທີ່ຮັບຜິດຊອບສຳລັບວຽກງານປົກປ້ອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແຕ່ວ່າມີພະ ນັກງານພຽງຜູ້ດຽວທີ່ມີປະສົບການຕັ້ງຈິງດ້ານການປົກປ້ອງ. ໃນຂັ້ນແຂວງ, ການປະເມີນຂີດຄວາມສາມາດຂອງ 6 ແຂວງທົດລອງ ໄດ້ຊີ້ໃຫ້ເຫັນວ່າ ທຸກໆແຂວງແມ່ນມີຂີດຄວາມສາມາດໃນລະດັບໃດໜຶ່ງ. ໃນແຕ່ລະແຂວງ ໄດ້ມີພະນັກງານລະຫວ່າງ 3-7 ຄົນ ທີ່ໄດ້ຜ່ານການຝຶກອົບຮົມກ່ຽວກັບຄຸ້ມຄອງມີດຳເນີນງານດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ, ແລະ / ຫຼື ເຄີຍໄດ້ຮັບຜິດຊອບສຳລັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຄຸ້ມຄອງກ່າວ. ແຕ່ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ມີບາງ ພະແນກ ຍທຂ ທີ່ໄດ້ແຕ່ງຕັ້ງວິສະວະກອນ ສຳລັບການຄວບຄຸມດູແລ ແລະ ຕິດຕາມກວດກາການຈັດຕັ້ງປະຕິ ບັດຄຸ້ມຄອງມີດຳເນີນງານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ. ມີ 3 ແຂວງ ໃນຈຳນວນ 6 ແຂວງທົດລອງ ແມ່ນຍັງບໍ່ທັນໄດ້ ແຕ່ງຕັ້ງພະນັກງານສຳລັບ ESOM/ວຽກງານການປົກປ້ອງ. ສຳລັບໂຄງການ LRSP2, ທຸກໆພະແນກ DPWT ໃນແຂວງທີ່ມີໂຄງການ ຈະຕ້ອງໄດ້ສ້າງຕັ້ງໜ່ວຍງານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ສຳລັບຂະແໜງຂົວ-ທາງ. ວິ ສະວະກອນ 1 ທ່ານ ຈະຖືກແຕ່ງຕັ້ງສຳລັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານປົກປ້ອງ. ທີ່ປຶກສາດ້ານການອອກແບບ ແລະ ຄວບຄຸມດູແລ ຈະຖືກວ່າຈ້າງເຂົ້າມາ ໂດຍການນຳໃຊ້ NDF ການສະໜັບສະໜູນການຊ່ວຍເຫຼືອດ້ານວິ ຊາການ. ຂອບເຂດໜ້າວຽກຂອງທີ່ປຶກສາການອອກແບບ ແລະ ການຄວບຄຸມດູແລໂຄງການ ຈະລວມເອົາການ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານປົກປ້ອງ ແລະ ບັນຫາຕ່າງໆໃນການຄວບຄຸມດູແລ. ໂຄງການ LRSP2 ຍັງຈະລວມມີ ການຝຶກອົບຮົມວຽກງານປົກປ້ອງ ໃຫ້ແກ່ພະນັກງານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຂອງສະຖາບັນຄົ້ນຄວ້າໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, ກົມຂົວ-ທາງ ແລະ ພະແນກ ຍທຂ ແຂວງ ເພື່ອຮັບປະກັນໃຫ້ມີການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມາດຕະການປົກ ປ້ອງຢ່າງມີປະສິດຕິຜົນ.

28. **ການທົບທວນ ແລະ ການຮັບຮອງໜ້າວຽກປົກປ້ອງ:** ເນື່ອງຈາກເປັນໂຄງການຂະໜາດນ້ອຍ ແລະ ມີ ຜົນກະທົບພຽງເລັກໜ້ອຍ ປົກກະຕິແລ້ວ ວຽກສ້ອມແປງຂົວ-ທາງ, ຄາດວ່າພະແນກສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ຂອງ ສຍທ ຈະເປັນຜູ້ທົບທວນ ແລະ ອະນຸມັດເອກະສານການປົກປ້ອງ (ESMP, EGDP, RAPs) ຂອງ ໂຄງການຍ່ອຍຕ່າງໆ ໂດຍອີງໃສ່ການສະໜັບສະໜູນການສ້າງຂີດຄວາມສາມາດໃນການຊ່ວຍເຫຼືອທາງດ້ານວິ ຊາການຈາກທະນາຄານໂລກ. ກົມຂົວ-ທາງ ໂດຍການປຶກສາຫາລືກັບພະແນກສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມຂອງ ສຍທ ຈະເປັນຜູ້ກະກຽມການທົບທວນ ແລະ ຮັບຮອງແຜນໜ້າວຽກປົກປ້ອງ ສຳລັບໂຄງການຍ່ອຍຕ່າງໆ ທີ່ຈະ ຕ້ອງໄດ້ອະນຸມັດຈາກກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແລະ ທະນາຄານໂລກ ໃນແຜນວຽກປະຈຳປີ. ເອກະ ສານທຸກຢ່າງຈະຖືກເກັບມື້ງຢູ່ໃນຟາຍຂໍ້ມູນຂອງໂຄງການ ສຳລັບການທົບທວນຂອງທະນາຄານໂລກໃນພາຍ ຫຼັງ. ສຳລັບໂຄງການຍ່ອຍທີ່ຕ້ອງໄດ້ດຳເນີນການສຶກສາເບື້ອງຕົ້ນກ່ຽວກັບຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ (IEE), ພະ ແນກ ຍທຂ ແຂວງ ໂດຍໄດ້ຮັບການຊ່ວຍເຫຼືອຈາກທີ່ປຶກສາ ຈະເປັນຜູ້ກະກຽມບົດລາຍງານ IEE. ໜ່ວຍງານ

ສິ່ງແວດລ້ອມຂອງພະແນກ ຍທຂ ແລະ ພະແນກສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມຂອງ ສຍທ ຈະທົບທວນ ແລະ ໃຫ້ຄໍາເຫັນຕໍ່ກັບບົດລາຍງານ IEE ທີ່ກະກຽມໂດຍທີ່ປຶກສາກ່ອນຈະເປັນບົດລາຍງານຂັ້ນສຸດທ້າຍ ເພື່ອສົ່ງໃຫ້ ແກ່ພະແນກຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມແຂວງ ທົບທວນ ແລະ ອະນຸມັດ.

29. **ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ, ການຕິດຕາມກວດກາ ແລະ ການລາຍງານ ການປົກປ້ອງ:**ພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ທີ່ຮັບຜິດຊອບ ການດຳເນີນໂຄງການຍ່ອຍການບູລະນະຂົວທາງ ຈະຮັບຜິດຊອບ ການຈັດຕັ້ງ ປະຕິບັດESMP, EGDP ແລະ/ຫຼື RAPs. ການຄວບຄຸມດູແລ, ການຕິດຕາມກວດກາ ແລະ ການລາຍງານ ຈະຖືກດຳເນີນ ໂດຍໜ່ວຍງານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ/ພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໂດຍການຮ່ວມ ມື ຢ່າໄກ້ຊິດກັບ ພະແນກຄຸ້ມຄອງຂົວທາງ/ກົມຂົວທາງ ແລະ/ຫຼື ອົງການຈັດຕັ້ງ ອື່ນໆ ຕາມຄວາມເໝາະສົມ. ທະນາຄານໂລກ ຈະດຳເນີນ ການຄວບຄຸມດູແລ, ການຕິດຕາມກວດກາ ແລະ ການທົບທວນພາຍຫລັງ ການ ປົກປ້ອງ.

30. **ການປຶກສາຫາລື ແລະ ການເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນ:** ການປຶກສາຫາລື ແລະ ການເຜີຍແຜ່ ຂໍ້ມູນ ບັນຫາການ ປົກປ້ອງ ແລະ ມາດຕະການຫຼຸດຜ່ອນ ແມ່ນມີຄວາມຈຳເປັນ ໃນລະຫວ່າງການກະກຽມESMP, RAP/ARAP ແລະEGDPແລະ ກິດຈະກຳ ຕ່າງໆ ຈະຖືກດຳເນີນ ໂດຍໜ່ວຍງານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ/ພະແນກໂຍທາ ທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງໂດຍການປຶກສາຫາລືກັບ ພະແນກສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ/ສະຖາບັນໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ. ຜົນການຮັບຮອງແລວທາງ ແລະ ການຕິດຕາມກວດກາ ຈະຖືກເຜີຍແຜ່ໃຫ້ມວນຊົນຮັບຊາບ ຜ່ານທາງເວບໄຊສ ຂອງ ພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ທີ່ຮັບຜິດຊອບ ແລະ ພະແນກສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ/ສະຖາບັນໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ

31. **ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສະເພາະ ກິດຈະກຳ ການຊ່ວຍເຫລືອດ້ານວິຊາການ ແລະ ວຽກງານຂົວທາງສຸກ ເສີນ:**ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນ ຜົນກະທົບດ້ານລົບທີ່ອາດຈະເກີດຂຶ້ນ ແລະ/ຫຼື ເພີ່ມທະວີ ຜົນກະທົບດ້ານບວກ ຂອງການ ຊ່ວຍເຫລືອດ້ານວິຊາການ ທີ່ຖືກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ພາຍໃຕ້ ອົງປະກອບທີ 2, ຈະໄດ້ດຳເນີນ ບັນດາໜ້າວຽກ ດັ່ງ ຕໍ່ໄປນີ້:

- ພະແນກສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ/ສະຖາບັນໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ຈະເປັນເຈົ້າການ ໃນການ ຝຶກອົບຮົມ ການປົກປ້ອງ ແລະ ຮັບປະກັນວ່າ ຂໍ້ກຳນົດການປົກປ້ອງທີ່ຈະແຈ້ງ ສຳລັບການບູລະນະຂົວ ທາງ ຈະຖືກລວມເຂົ້າຢູ່ໃນຂະບວນການນະໂຍບາຍ ແລະ ການວາງແຜນ.
- ພະແນກສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ/ສະຖາບັນໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງຈະເປັນເຈົ້າການ ໃນການ ສ້າງຄວາມອາດສາມາດ ຂອງກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແລະ ອົງການຈັດຕັ້ງຫລັກ ໃນການ ຄຸ້ມຄອງໂຄງການມີສ່ວນຮ່ວມລະຫວ່າງລັດ-ເອກະຊົນ PPPລວມທັງການສ້າງຕັ້ງ ກົນໄກການປະສານ ງານ ແລະ ການຮ່ວມມື ກັບອົງການຈັດຕັ້ງຫລັກ ຂອງ ກຊສ ທີ່ຮັບຜິດຊອບ ESIA/IEE, PA/PFA ແລະ ການຄຸ້ມຄອງໄພພິບັດ ແລະ ການປ່ຽນແປງດິນຟ້າອາກາດ;

- ພະແນກສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ/ສະຖາບັນໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງຍັງຕ້ອງສ້າງຕັ້ງທີມງານປະສານງານເພື່ອການປຶກສາປ້ອງSCWG ເພື່ອຮັບຜິດຊອບ ການທົບທວນESOMລວມທັງການພັດທະນາບົດແນະນຳສະເພາະ ສຳລັບ(I) ມາດຕະການຫຼຸດຜ່ອນ ວຽກງານຂົວທາງ ໃນPA/PFAແລະ 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 ຄູ່ມືການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມສະບັບປັບປຸງ.

32. ສຳລັບວຽກງານຂົວທາງສຸກເສີນ,ພະແນກສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ/ສະຖາບັນໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງຈະສ້າງເປັນພາກໜຶ່ງ ໂດຍມີຂໍ້ກຳນົດ ການປຶກສາ ລະບຸເຂົ້າຢູ່ໃນ ຄູ່ມືການດຳເນີນເຫດການສຸກເສີນ.

33. ເປັນສິ່ງຈຳເປັນ ໃນການດຳເນີນ ແຜນງານການສ້າງຄວາມອາດສາມາດ ເພື່ອຮັບປະກັນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ການສະໜັບສະໜູນ ການປຶກສາ ຢ່າງຖືກຕ້ອງ. ແຜນການ ສ້າງຄວາມອາດສາມາດ ແລະ ການຝຶກອົບຮົມ ກ່ຽວກັບ ການປຶກສາ ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ໄດ້ຖືກນຳສະເໜີເຂົ້າຢູ່ໃນ ກອບໜ້າວຽກ ການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການກະກຽມ, ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ການຕິດຕາມກວດກາESMF, RPF ແລະ EGPF ແລະ ເຄື່ອງມືສະເພາະ ຂອງໂຄງການຍ່ອຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຢ່າງມີປະສິດທິຜົນ.

**ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມາດຕະການປ້ອງກັນສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະສັງຄົມ**

**ການກັ່ນຕອງ ແລະການຮັບຮອງ**

34. ເພື່ອຮັບປະກັນວ່າໂຄງການຈະບໍ່ໃຫ້ທຶນສຳລັບກິດຈະກຳ/ໂຄງການຍ່ອຍ ທີ່ບໍ່ມີການກວດສອບພຽງພໍ ແລະ ມີມາດຕະການຫຼຸດຜ່ອນຜົນກະທົບທີ່ຄົບຖ້ວນ, ກິດຈະກຳຕ່າງໆລຸ່ມນີ້ ຈະບໍ່ມີສິດໄດ້ຮັບທຶນຈາກໂຄງການ:

- ກິດຈະກຳຂະແໜງຂົວ-ທາງ ທີ່ຈະກໍ່ໃຫ້ເກີດມີຜົນກະທົບທີ່ບໍ່ດີ ຕໍ່ກຸ່ມຊົນເຜົ່າໃນບ້ານ ແລະ / ຫຼື ໃນບ້ານທີ່ຢູ່ໃກ້ຄຽງ ຫຼື ບໍ່ສາມາດຍອມຮັບໄດ້ຕໍ່ຊຸມຊົນກຸ່ມຊົນເຜົ່າ ທີ່ກຳລັງດຳລົງຊີວິດຢູ່ໃນບ້ານ ທີ່ປະກອບມີຫຼາຍຊົນເຜົ່າຮ່ວມກັນ;
- ກິດຈະກຳທີ່ກໍ່ໃຫ້ເກີດມີການສູນເສຍ ຫຼື ຄວາມເສຍຫາຍຕໍ່ຊັບສິນທາງດ້ານວັດທະນະທຳ, ລວມທັງພື້ນທີ່ທີ່ມີຄຸນຄ່າທາງດ້ານວັດຖຸໂບຮານ(ກ່ອນຍຸກປະຫວັດສາດ), ຊາກດຶກດຳບັນ, ປະຫວັດສາດ, ສາດສະໜາ, ວັດທະນະທຳ ແລະ ທຳມະຊາດທີ່ເປັນເອກະລັກສະເພາະ;



- ການຈັດຊື້ເຄື່ອງຈັກຜະລິດໄຟຟ້າ ຫຼື ປ້າທີ່ໃຊ້ນໍ້າມັນແອັດຊັງ ຫຼື ນໍ້າມັນກາຊວນ; ປືນ, ເຄື່ອງຈັກຕັດໄມ້; ຢາຂ້າຫຍ້າ, ຢາຂ້າແມງໄມ້ ແລະ ສານເຄມີທີ່ເປັນອັນຕະລາຍອື່ນໆ ຈຳນວນຫຼວງຫຼາຍ; ແຮ່ເຊື້ອໄຟ ແລະ ການລົງທຶນອື່ນໆ ທີ່ເປັນອັນຕະລາຍຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ;
- ມີການຫັນປ່ຽນ ຫຼື ການເຊື່ອມໂຊມຂອງຖິ່ນທີ່ຢູ່ອາໄສທຳມະຊາດ ຫຼື ໃນບ່ອນທີ່ມີການປົກປັກຮັກສາ / ຜົນປະໂຫຍດດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມບໍ່ຫຼາຍກວ່າຜົນເສຍທີ່ອາດເກີດຂຶ້ນຢ່າງຈະແຈ້ງ; ແລະ
- ການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງໃໝ່ ແລະ ການຍົກລະດັບ, ການປັບປຸງ, ແລະ / ຫຼື ການຟື້ນຟູ ເສັ້ນທາງຂະໜາດໃຫຍ່ ທີ່ຖືກຈັດຢູ່ໃນການປະເມີນສິ່ງແວດລ້ອມປະເພດ A ຕາມນະໂຍບາຍ OP/BP 4.01.

35. ສໍາລັບກິດຈະກຳ ການບູລະນະຂົວທາງທັງໝົດ ທີ່ຖືກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ພາຍໄຕ້ໂຄງການ, ການກັ່ນຕອງ ການປົກປ້ອງຈະຖືກດຳເນີນ ໄປຕາມບາດກ້າວ ສໍາຄັນດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ ດັ່ງລະບຸໄວ້ໃນຮູບພາບ 1. ເຄື່ອງມືການປົກປ້ອງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຈະໄດ້ຮັບການກະກຽມ ສໍາລັບແຕ່ລະໂຄງການຍ່ອຍ ສະເພາະ ລວມທັງ *ESMPs*, *RAPs* / *ARAPs* ແລະ *EGDPs* ໂດຍສອດຄ່ອງກັບຜົນການກັ່ນຕອງ ການປົກປ້ອງ.

**ການຄຸ້ມຄອງ ສິ່ງແວດລ້ອມ**

36. ສໍາລັບກິດຈະກຳ ການບູລະນະຂະໜາດນ້ອຍ ເຊັ່ນ: ການບູລະນະ ເປັນປະຈຳ ແລະ ເປັນແຕ່ໄລຍະ, *ECoP* ທົ່ວໄປ ເຊິ່ງໄດ້ລວມເຂົ້າ ເປັນສ່ວນໜຶ່ງ ຂອງ *ESMF* ຕ້ອງໄດ້ມີການປັບປຸງ ເພື່ອສ່ອງແສງໃຫ້ເຫັນ ກິດຈະກຳ ແລະ ສະຖານທີ່ ສະເພາະ.

37. ສໍາລັບກິດຈະກຳ ທີ່ສົ່ງຜົນກະທົບຫລວງຫລາຍ ເຊັ່ນ: ການຟື້ນຟູບູລະນະ, ການປັບແລວທາງ, ວຽກງານທີ່ ຕິດພັນກັບຄວາມສາມາດຕ້ານທານກັບສະພາບການປ່ຽນແປງດິນຟ້າອາກາດທະຫະໜາດໃຫຍ່:

- ໃນກໍລະນີ ລະບົບຂອງລັດຖະບານ ບໍ່ມີຄວາມຕ້ອງການ *IEE*, *ESMP* ເຊິ່ງລວມເອົາ *ECoP* ທີ່ສ່ອງແສງໃຫ້ເຫັນ ກິດຈະກຳ ແລະ ສະຖານທີ່ ສະເພາະ ຂອງວຽກງານ ຈະໄດ້ຖືກກະກຽມ ໂດຍສອດຄ່ອງກັບບົດແນະນຳ ວ່າດ້ວຍ ການກະກຽມ *ESMP* ຕາມລະບຸໄວ້ໃນ *ESMF*;
- ໃນກໍລະນີ ແມ່ນມີຄວາມຕ້ອງການ *IEE*, ໄປຄຽງຄູ່ກັບ *ESMP* ແລະ *ECoP* ຂ້າງເທິງ, ຕ້ອງໄດ້ກະກຽມ *IEE* ໂດຍສອດຄ່ອງກັບບົດແນະນຳ ຂອງລັດຖະບານ.

**ການເວນຄືນທີ່ດິນ**

38. ໃນກໍລະນີມີການເວນຄືນທີ່ດິນ ຫຼື ການຍົກຍ້າຍຈັດສັນ, *ARAP* ຫຼື *RAP* ຈະໄດ້ຮັບການກະກຽມ ໂດຍສອດຄ່ອງກັບ *RPF*. *RPF* ໄດ້ກຳນົດຂະບວນການປົກສາຫາລືກັບຊຸມຊົນແລະ ການເຂົ້າຮ່ວມ ຂອງຊຸມຊົນ ກ່ຽວກັບ ການວາງແຜນ ແລະ ການຕັດສິນໃຈ ບັນດາກິດຈະກຳ ຕ່າງໆ ໃນກໍລະນີການເວນຄືນທີ່ດິນ ແລະ/ຫຼື ການຍ້າຍຍ້າຍ ຊັບສິນ ມີຄວາມຈຳເປັນ. ບັນຫາ ທີ່ອາດຈະຖືກກຳນົດ ປະກອບມີ ການສູນເສຍທີ່ດິນ, ຊັບສິນ,

ແລະ/ຫຼືລາຍຮັບ ເນື່ອງຈາກການປັບປຸງແລະເສັ້ນທາງເລັກນ້ອຍ ເພື່ອປັບປຸງ ຄວາມປອດໄພຕາມເສັ້ນທາງ ແລະ/ຄວາມທົນທານ.

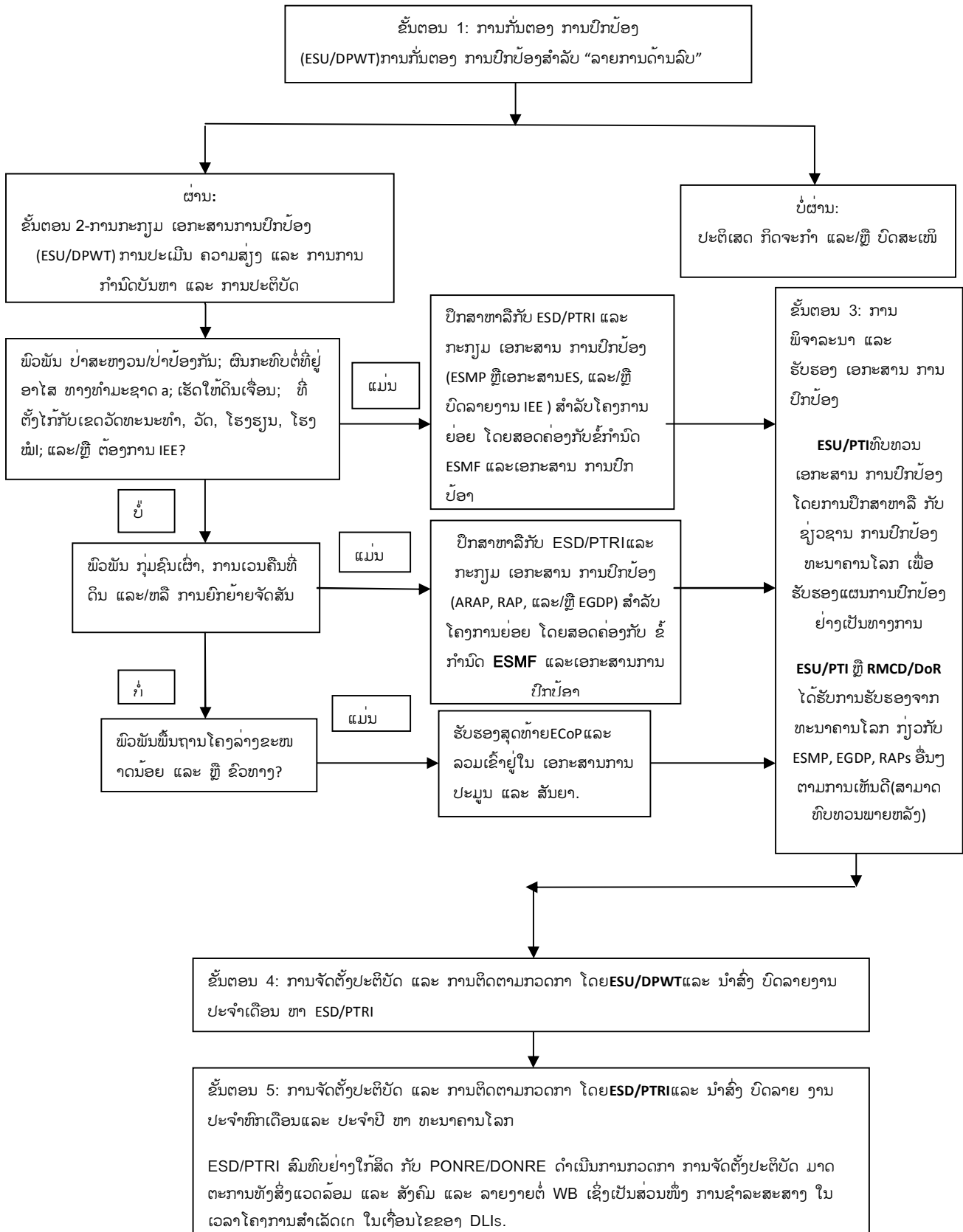
**ກຸ່ມຊົນເຜົ່າ**

39. ໂດຍສອດຄ່ອງກັບຂັ້ນຕອນການກັ່ນຕອງ ຂອງESMF, ສໍາລັບແຕ່ລະສະຖານທີ່ ທີ່ສະເໜີການລົງທຶນ, ຕ້ອງໄດ້ເກັບກໍາຂໍ້ມູນ ເພື່ອກໍານົດວ່າ ມີກຸ່ມຊົນເຜົ່າ ຫຼືບໍ່. ໃນກໍລະນີ ມີກຸ່ມຊົນເຜົ່າ, ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມຂັ້ນຕອນ ທີ່ກໍານົດໄວ້ຢູ່ໃນ EGPF ແລະ ເຄື່ອງມືອັນເໝາະສົມ (ຕົວຢ່າງ EGDP) ຕ້ອງໄດ້ກະກຽມ.

40. ຫຼັກການສໍາຄັນ ໄດ້ກໍານົດໄວ້ ດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ຊຸມຊົນທັງໝົດຈະໄດ້ຮັບການແກ້ໄຂ ດ້ວຍຄວາມຈິງໃຈ ແລະ ໃຫ້ການຮ່ວມມືດ້ວຍຄວາມສ້າງສັນ ແລະ ໄດ້ຮັບຄວາມກະຈ່າງແຈ້ງ ກ່ຽວກັບ ເຫດຜົນ ຄວາມປອດໄພຕາມເສັ້ນທາງ, ແລະ ຈຸດປະສົງຂອງ ໂຄງການຍ່ອຍ, ກິດຈະກຳ, ຜົນປະໂຫຍດທີ່ຈະໄດ້ຮັບ ແລະ ການສູນເສຍທີ່ອາດຈະເກີດຂຶ້ນ.
- ໃນກໍລະນີການສະໜັບສະໜູນຈາກຊຸມຊົນທັງໝົດ ບໍ່ໄດ້ຮັບການສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນ ບົນພື້ນຖານການປຶກສາ ຫາລືດ້ວຍຄວາມເຫັນດີເຫັນພ້ອມຮ່ວມກັນ (“free, prior and informed consultations”), ຊຸມຊົນ ດັ່ງກ່າວ ແມ່ນມີສິດ ຮ້ອງທຸກ ກ່ຽວກັບໂຄງການ. ເພື່ອຈະຫຼຸດ ຜ່ອນຄວາມສ່ຽງ ທີ່ການສະໜັບສະໜູນ ຈາກຊຸມຊົນທັງໝົດ ບໍ່ໄດ້ສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນ, ຈະນໍາໃຊ້ຄວາມພະຍາຍາມທັງໝົດ ເພື່ອໃຫ້ມີການເຂົ້າຮ່ວມດ້ວຍ ຄວາມເອົາໃຈໃສ່ ຂອງຊຸມຊົນທ້ອງຖິ່ນ, ໂດຍສະເພາະແມ່ຍິງ ແລະ ກຸ່ມຄົນທີ່ບໍ່ສາມາດຊ່ວຍເຫຼືອຕົນ ເອງໄດ້.
- ຊຸມຊົນທັງໝົດບໍ່ວ່າຈະເປັນກຸ່ມຊົນເຜົ່າ ຫຼື ສະຖານະພາບທາງສັງຄົມ ຈະໄດ້ເຂົ້າຮ່ວມໃນຮູບແບບທີ່ ກ່ຽວຂ້ອງກັບລັກສະນະວັດທະນະທຳ ແລະ ທົ່ວເຖິງ ບົນພື້ນຖານການປຶກສາຫາລືດ້ວຍຄວາມເຫັນດີ ເຫັນພ້ອມຮ່ວມກັນ (“free, prior and informed consultations”) ແນໃສ່ສ້າງການສະໜັບສະໜູນ ຈາກຊຸມຊົນຕໍ່ໂຄງການຍ່ອຍ ຢ່າງກວ້າງຂວາງແລະ ມີຄວາມຍືນຍົງ.
- ທຸກໆຊຸມຊົນຈະມີໂອກາດເຂົ້າຮ່ວມ ແລະ ໄດ້ຮັບຜົນປະໂຫຍດຈາກໂຄງການຍ່ອຍຕ່າງໆ ລວມທັງເປັນ ຜູ້ຮັບຜິດຊອບໃນການປະຕິບັດຕໍ່ລະບຽບຄວາມປອດໄພ ແລະ ການບໍາລຸງຮັກສາຂົວ-ທາງຢ່າງມີຄວາມ ຍືນຍົງ.
- ໂຄງການຍ່ອຍຕ່າງໆ ຈະມີຄວາມເອົາໃຈໃສ່ຢ່າງພຽງພໍ ເພື່ອສົ່ງເສີມໃຫ້ແມ່ຍິງມີບົດບາດຢ່າງຕັ້ງໜ້າເຂົ້າ ໃນຂະບວນການປຶກສາຫາລື. ໃນໄລຍະຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ, ແມ່ຍິງຈະ: (a) ໄດ້ຮັບການປຶກສາ ຫາລື ແລະ ຄວາມກັງວົນຂອງພວກເຂົາຈະໄດ້ຮັບການແກ້ໄຂ; (b) ໄດ້ຮັບໂອກາດເຂົ້າຮ່ວມໃນກອງປະ ຊຸມຂອງຊຸມຊົນ, ການສົນທະນາກຸ່ມ, ການວາງແຜນ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ, ແລະ (c) ຖືກເປັນຕົວ ແທນທີ່ເທົ່າທຽມກັນໃນຄະນະກຳມະການແກ້ໄຂຂໍ້ຂັດແຍ່ງ (GRCs).

ຮູບພາບ 1: ແຜນວາດ ຂະບວນການກັ່ນຕອງ ການປົກປ້ອງ



**ກິດຈະກຳ ການຊ່ວຍເຫລືອດ້ານວິຊາການ**

41. ໃນໄລຍະການອອກແບບ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ກິດຈະກຳການຊ່ວຍເຫລືອດ້ານວິຊາການ, ບົດແນະນຳ ຊົວຄາວ ວ່າດ້ວຍ ການນຳໃຊ້ ນະໂຍບາຍການປົກປ້ອງສຳລັບກິດຈະກຳ ການຊ່ວຍເຫລືອດ້ານວິຊາການຂອງ ໂຄງການ ທະນາຄານ-ການເງິນ ແລະ ກອງທຶນ ຄຸ້ມຄອງ ໂດຍທະນາຄານ<sup>໒</sup>ຈະນຳຖືກນຳໃຊ້ ເພື່ອຮັບປະກັນ ການເຊື່ອມໂຍງຈຸດປະສົງ ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ເຂົ້າໃນຂະບວນການຊ່ວຍເຫລືອດ້ານວິຊາການ ແລະ ເພື່ອສົ່ງເສີມຄວາມໂປ່ງໃສ ຜ່ານການເຂົ້າຮ່ວມຂອງຜູ້ມີສ່ວນຮ່ວມ ແລະ ການເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນຂ່າວສານໃຫ້ມວນ ຊົນ ໃນລະຫວ່າງຂະບວນການວາງແຜນໂຄງການ. ຂອບເຂດໜ້າວຽກທັງໝົດ ສຳລັບການຊ່ວຍເຫລືອດ້ານວິຊາ ການ ພາຍໄຕ້ອົງປະກອບທີ 2 ໂດຍສະເພາະຕິດພັນກັບ ການຮ່ວມມືພາກລັດ-ເອກະຊົນPPP ຈະປະຕິບັດຕາມ ນະໂຍບາຍການປົກປ້ອງ ຂອງທະນາຄານໂລກ ແລະ ນຳສະເໜີ ໃຫ້ທະນາຄານໂລກ ທົບທວນ.

42. ແຜນງານການຝຶກອົບຮົມ ແລະ ການສ້າງຂີດຄວາມສາມາດ ຈະຖືກດຳເນີນໃນໄລຍະການຈັດຕັ້ງປະຕິ ບັດໂຄງການ ເພື່ອເສີມສ້າງຂີດຄວາມສາມາດດ້ານການປົກປ້ອງ ຂອງພະແນກສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມຂອງ ສຍທ, ກົມຂົວ-ທາງ, ພະແນກ ຍທຂ ແຂວງ ແລະ ເພື່ອເສີມຂະຫຍາຍການປະສານງານລະຫວ່າງໜ່ວຍງານ ຕ່າງໆຂອງ ກະຊວງ ຍທຂ ແລະ ກະຊວງອື່ນໆ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ. ກິດຈະກຳການຊ່ວຍເຫລືອທາງດ້ານວິຊາການດັ່ງ ເຫຼົ່ານີ້ ລວມມີ: (i) ດຳເນີນການຝຶກອົບຮົມໜ້າວຽກການປົກປ້ອງໃຫ້ແກ່ພະນັກງານຂອງກະຊວງ ແລະ ພະແນກ ຍທຂ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຢ່າງໜ້ອຍ 1 ຄັ້ງ/ປີ; (ii) ເຮັດໃຫ້ອຳນາດການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ (ພຊສ), ອົງການຈັດຕັ້ງສັງ ຄົມ, ແລະ / ຫຼື ຊຸມຊົນທ້ອງຖິ່ນ ເພື່ອຊ່ວຍເຫລືອໃນການຕິດຕາມກວດກາຜົນງານຂອງບໍລິສັດຮັບເໝົາ ໂດຍສະ ເພາະໃນເຂດທີ່ມີຄວາມສ່ຽງ ແລະ ຄາດວ່າຈະໄດ້ຮັບຜົນກະທົບຈາກກິດຈະກຳ ແລະ ຄົນງານຂອງໂຄງການ ຍ່ອຍ; (iii) ທົບທວນ ESOM ໂດຍການປຶກສາຫາລືຢ່າງໃກ້ຊິດກັບໜ່ວຍງານຕ່າງໆຂອງ ກຊສ ແລະ ພຊສ ແຂວງ ລວມທັງການພັດທະນາ ແລະ ການຝຶກອົບຮົມກ່ຽວກັບບົດແນະນຳສະເພາະຕ່າງໆ ສຳລັບວຽກຂົວ-ທາງ (ການປັບປຸງຂົວທາງ, ການຍົກລະດັບຂົວທາງ, ແລະ ການຟື້ນຟູຂົວທາງ) ໂດຍສຸມໃສ່ພື້ນທີ່ສຳຄັນດັ່ງນີ້: (a) ວຽກທີ່ຢູ່ໃນເຂດປ່າສະຫງວນ, ປ່າປ້ອງກັນ, ແລະ ບ່ອນທີ່ມີຄວາມສ່ຽງອື່ນໆ, (b) ການນຳໃຊ້ແຫຼ່ງວັດສະດຸກຳ ສ້າງທີ່ມີຄຸນນະພາບດີ, (d) ສ້າງວິທີການທົດແທນຄ່າເສຍຫາຍ ສຳລັບຂະແໜງຂົວທາງ, (e) ການຄຸ້ມຄອງ ແລວທາງ ລວມທັງການລົງທະບຽນກິດຈະກຳຕ່າງໆທີ່ໄດ້ດຳເນີນພາຍໃນແລວທາງ, ແລະ (f) ການສ້າງຂີດ ຄວາມສາມາດຂອງພະນັກງານໃນກະຊວງ ຍທຂ ເພື່ອໃຫ້ສາມາດຄຸ້ມຄອງບັນຫາສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ຂອງໂຄງການ PPP ໄດ້ຢ່າງມີປະສິດຕິຜົນ. ໜ່ວຍປະສານງານການປົກປ້ອງ (SCWG) ໃນຂະແໜງຂົວ-ທາງ ຈະຖືກສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນ ເພື່ອຮັບປະກັນໃຫ້ມີການປະສານງານຢ່າງມີປະສິດຕິຜົນ ລະຫວ່າງອົງການຈັດຕັ້ງຕ່າງໆ ໃນ ໄລຍະການປັບປຸງ ESOM ແລະ ການພັດທະນາບົດແນະນຳທາງດ້ານເຕັກນິກອື່ນໆ. ທີ່ປຶກສາພາຍໃນປະເທດ

<sup>໒</sup>ບົດແນະນຳ ຈະນຳໃຊ້ ກັບປະເພດການຊ່ວຍເຫລືອດ້ານວິຊາການTA ດັ່ງຕໍ່ໜີ້: ປະເພດ 1: ການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງ ດ້ານຄວາມອາດສາມາດ ລູກຄ້າ; ປະເພດ 2: ການຊ່ວຍເຫລືອ ໃນການສ້າງນະໂຍບາຍ, ແຜນງານ, ແຜນການ, ຍຸດທະສາດ ຫຼື ກອບດ້ານກົດໝາຍ ອື່ນໆ; ປະເພດ 3: ການວາງແຜນການນຳໃຊ້ ທີ່ດິນ ຫຼື ການຄຸ້ມຄອງຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດ(NRM); ປະເພດ 4: ການກະກຽມ ການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້, ການ ອອກແບບເຕັກນິກ ຫຼື ກິດຈະກຳ ອື່ນໆ ທີ່ສະໜັບສະໜູນໂດຍກົງ ການກະກຽມ ໂຄງການລົງທຶນ ໃນອະນາຄົດ(ທີ່ໄດ້ຮັບ ຫຼື ບໍ່ໄດ້ຮັບ ເງິນທຶນ ຈາກ ທະນາຄານ)

/ ຕ່າງປະເທດຈະໄດ້ເຄື່ອນໄຫວໄປມາ ເພື່ອຊ່ວຍເຫຼືອພະແນກສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມຂອງ ສຍທ ໃນການດຳເນີນກິດຈະກຳການສ້າງຂີດຄວາມສາມາດ ລວມທັງການປັບປຸງ ESOM ໂດຍການປຶກສາຫາລືກັບໜ່ວຍງານຕ່າງໆຂອງ ກຊສ ແລະ ແຂວງຕ່າງໆ.

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

**ວຽກສຸກເສີນ**

44. ເພື່ອຮັບປະກັນວ່າວຽກສຸກເສີນ ໄດ້ຮັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໂດຍສອດຄ່ອງກັບການປະຕິບັດການປົກປ້ອງທີ່ດິນ, ພະແນກສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ/ສະຖາບັນໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ຈະຮັບປະກັນວ່າ ຄູ່ມືປະຕິບັດເຫດການສຸກເສີນ ຈະລວມເອົາສະເພາະວິທີການໃນການແກ້ໄຂບັນຫາການປົກປ້ອງ.

**ຜົນກະທົບທີ່ອາດຈະເກີດຂຶ້ນ ຈາກໂຄງການແລະ ມາດຕະການຫຼຸດຜ່ອນ**

45. ຄວາມສ່ຽງດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມຂອງໂຄງການ ທີ່ໄດ້ພິຈາລະນາ “ຫຼາຍ”ເພາະວ່າອົງປະກອບທີ່ 2 ຂອງໂຄງການຈະໃຫ້ການສະໜັບສະໜູນການຊ່ວຍເຫຼືອທາງດ້ານວິຊາການໃນການສ້າງຂີດຄວາມສາມາດຂອງກະຊວງ ຍທຂ. ວຽກດັ່ງກ່າວ ລວມມີກິດຈະກຳຕ່າງໆ ທີ່ແນໃສ່ເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການແບບມີສ່ວນຮ່ວມລະຫວ່າງພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນ (PPP) (ປະເພດ A) ໃນອະນາຄົດ. ກິດຈະກຳການຊ່ວຍເຫຼືອທາງດ້ານວິຊາການດັ່ງກ່າວນີ້ ອາດນຳໄປສູ່ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ PPP ໃນອະນາຄົດ ທີ່ມີຜົນກະທົບ “ສູງ” ຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມໃນເຂດຕອນລຸ່ມ, ເມື່ອຖືກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ. ຄູ່ມືປົກປ້ອງ ເພື່ອແກ້ໄຂບັນຫາທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບໂຄງການPPP ຍ່ອຍຂອງເສັ້ນທາງແຫ່ງຊາດເລກທີ 13 ແມ່ນກຳລັງໄດ້ຮັບການກະກຽມ ພາຍໄຕ້ໂຄງການ LRSP ທີ່ກຳລັງດຳເນີນຢູ່ນອກຂອບເຂດຂອງໂຄງການນີ້. ການປະເມີນຄວາມສ່ຽງຂອງການປົກປ້ອງຂອງກິດຈະກຳຕ່າງໆ ທີ່ຈະຖືກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ພາຍໄຕ້ໂຄງການນີ້ ແມ່ນສະຫຼຸບໄວ້ລຸ່ມນີ້:

46. **ຜົນກະທົບ ຈາກກິດຈະກຳຂົວທາງ:** ຜົນກະທົບໂດຍລວມ ຈະເປັນດ້ານບວກ ເນື່ອງຈາກການປັບປຸງການເຂົ້າເຖິງເສັ້ນທາງ, ຄວາມປອດໄພຕາມເສັ້ນທາງ, ແລະ ສະຫວັດດີພາບ ຂອງປະຊາຊົນທ້ອງຖິ່ນ. ຜົນກະທົບດ້ານລົບໄລຍະສັ້ນ ແລະ ຈຳກັດ ຕໍ່ຊຸມຊົນທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມທ້ອງຖິ່ນ ຈາກກິດຈະກຳເຫຼົ່ານີ້ ອາດເກີດຂຶ້ນຈາກ ການບູລະນະຂົວທາງ ແລະ ການປັບປຸງເປັນຈຸດ ເພື່ອປັບປຸງຂົວທາງທີ່ສາມາດຕ້ານທານກັບສະພາບການປ່ຽນແປງຂອງດິນຟ້າອາກາດ. ຜົນກະທົບເຫຼົ່ານີ້ ຈະຖືກຈຳກັດ ຕໍ່ກັບຄວາມປອດໄພຕາມເສັ້ນທາງ, ການລົບກວນຊົ່ວຄາວ ຂອງການສັນຈອນໃນທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ຜົນກະທົບຈຳກັດ ຕໍ່ຄຸນນະພາບອາກາດ, ສຽງ ແລະ ການສັ່ນສະເທືອນ, ອື່ນໆ ເຊິ່ງສາມາດຫຼຸດຜ່ອນໄດ້ ຜ່ານການນຳໃຊ້ ຂໍ້

ກຳນົດສະເພາະ ທີ່ຈະຖືກລວມເຂົ້າຢູ່ໃນ ESMP ແລະ/ຫຼື ECoP ແລະ ການຄວບຄຸມດູແລຢ່າງໄກ້ຊິດ ຂອງເຈົ້າຂອງໂຄງການຍ່ອຍ(ພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ)

47. **ຜົນກະທົບ ຈາກການຕອບໂຕ້ ເຫດການສຸກເສີນ:** ເນື່ອງຈາກວຽກງານຂົວທາງ ເປັນວຽກປະຈຳ, ຜົນກະທົບທີ່ອາດຈະເກີດຂຶ້ນ ຈະເປັນດ້ານບວກ ໂດຍສະເພາະໃນພື້ນທີ່ ທີ່ມີຄວາມສຳຄັນ ສຳລັບເສັ້ນທາງການຂົນສົ່ງ. ຜົນກະທົບດ້ານລົບທີ່ອາດຈະເກີດຂຶ້ນ ຈະຖືກຫຼຸດຜ່ອນ ຜ່ານທາງການລວມເອົາຂໍ້ກຳນົດ ດ້ານການປົກປ້ອງ ເຂົ້າຢູ່ໃນ ຄູ່ມືປະຕິບັດການຕອບໂຕ້ ເຫດການສຸກເສີນ ແລະ ການຝຶກອົບຮົມ ຂອງພະນັກງານພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແລະ ຜູ້ຮັບເໝົາ. ການກວດກາ ສິ່ງແວດລ້ອມ ຫຼັງຈາກເຫດການສຸກເສີນ ຈະດຳເນີນການ ໂດຍພະແນກສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ/ສະຖາບັນໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ສຳລັບກິດຈະກຳສຸກເສີນທັງໝົດ

48. **ຜົນກະທົບ ຈາກການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງ ຂອງອົງການຈັດຕັ້ງ:** ໂຄງການກິດຈະກຳ ຊ່ວຍເຫຼືອດ້ານວິຊາການ ຈະເປັນຜົນກະທົບດ້ານບວກ ຕໍ່ກັບການວາງແຜນ, ການປັບປຸງ ມາດຕະຖານ ແລະ ລາຍລະອຽດການບູລະນະຂົວທາງ ແລະ ການຍົກລະດັບຄວາມອາດສາມາດ ຂອງກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແລະ ພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ກ່ຽວກັບ ຄວາມສາມາດຕ້ານທານກັບສະພາບການປ່ຽນແປງດິນຟ້າອາກາດ, ການປັບປຸງຄວາມປອດໄພ ໃນເຂດຕົວເມືອງທີ່ຄັດເລືອກ ທີ່ມີອຸບັດຕິເຫດການສັນຈອນສູງ ແລະ ແຂວງທີ່ຄັດເລືອກບ່ອນທີ່ດຳເນີນວຽກງານບູລະນະຂົວທາງ. ເຖິງແມ່ນວ່າ ການສະໜັບສະໜູນ ການຊ່ວຍເຫຼືອດ້ານວິຊາການ ສຳລັບໂຄງການຮ່ວມມືລະຫວ່າງພາກລັດ-ເອກະຊົນ PPP ໃນຂະແໜງການຂົວທາງອາດສ້າງຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ໃນເມື່ອໂຄງການໂຄງການຮ່ວມມືລະຫວ່າງພາກລັດ-ເອກະຊົນ PPP ໄດ້ຮັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໃນອະນາຄົດ, ໂຄງການສະໜັບສະໜູນ ການຊ່ວຍເຫຼືອດ້ານວິຊາການ ແລະ ການສ້າງຄວາມອາດສາມາດ ໃນການນຳໃຊ້ໂຄງການຮ່ວມມືລະຫວ່າງພາກລັດ-ເອກະຊົນPPP ໃນຂະແໜງການຂົວທາງ ຈະຊ່ວຍຍົກລະດັບຄວາມອາດສາມາດ ຂອງກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການລົງທຶນ ຜ່ານຂະບວນການ ໂຄງການຮ່ວມມືລະຫວ່າງພາກລັດ-ເອກະຊົນ PPP ລວມທັງ ກະຊວງຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ, ກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ ແລະ ກະຊວງການເງິນ ແລະ ຄວາມອາດສາມາດ ໃນການປົກປ້ອງ ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ທີ່ເຂັ້ມແຂງ. ນອກຈາກນີ້, ເຄື່ອງມືປົກປ້ອງເພື່ອແກ້ໄຂບັນຫາຂອງໂຄງການ PPP ຍ່ອຍແມ່ນກຳລັງໄດ້ຮັບການກະກຽມ ພາຍໂຕ້ໂຄງການLRSP ທີ່ກຳລັງດຳເນີນຢູ່ ນອກຂອບເຂດຂອງໂຄງການນີ້.

49. **ການປະຕິບັດວຽກງານປົກປ້ອງ:** ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນຜົນກະທົບທີ່ອາດເປັນໄປໄດ້ຈາກໂຄງການໃນອະນາຄົດ, ການປະຕິບັດວຽກງານປົກປ້ອງ ດັ່ງທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນ ຕາຕະລາງ1 ຈະຖືກດຳເນີນ:

ຕາຕະລາງ1.ວິທີການESMF ສໍາລັບອົງປະກອບກິດຈະກຳ ພາຍໄຕ້ໂຄງການ(LRSP2)

ອົງປະກອບ	ກິຈະກຳ ທີ່ໄດ້ຮັບງົບປະມານ ຈາກ ໂຄງການ	ການປະຕິບັດ ການປົກປ້ອງ	ກຳນົດເວລາ ສໍາລັບການ ກະກຽມ ແລ ການຈັດຕັ້ງ ປະຕິບັດ
<p>ອົງປະກອບທີ 1: ການບູລະນະຂົວທາງທີ່ສາມາດຕ້ານທານກັບການປ່ຽນແປງສະພາບດິນຟ້າອາກາດ</p>	<p>1.1. ວຽກງານບູລະນະຂົວທາງ; 1.2. ການບູລະນະ ເປນແຕ່ໄລຍະ ແລະ ການປັບປຸງ ເປັນຈຸດ; 1.3. ການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງ ໃນການຕ້ານທານກັບສະພາບການປ່ຽນແປງດິນຟ້າອາກາດ ແລະ 1.4. ການອອກແບບ ແລະ ການຄວບຄຸມ ດູແລ ວຽກງານ [ທີ່ປຶກສາ ແລະ ມູນຄ່າການດຳເນີນງານ(IOC)]</p> <p>(ລະບົບຂົວທາງ ແຂວງ ແລະ ເມືອງ ທີ່ ນອນຢູ່ໃນ ຫົກແຂວງ ໂຄງການຕົວແບບ)</p>	<p>ນຳໃຊ້ ESMF, EGPF, ແລະ RPF ໃນ ລະຫວ່າງ ການກະກຽມ ແລະ ການຈັດຕັ້ງ ປະຕິບັດ ໂຄງການຍ່ອຍ ໂດຍສະເພາະ ESMP, EGDP, ແລະ/ຫຼື RAP/ ARAP.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ດຳເນີນການຝຶກອົບຮົມ, ຕິດຕາມກວດກາ ແລະ ການລາຍງານ ການປົກປ້ອງ</li> </ul>	<p>ESMP, EGDPs, RAPs/ ARAPs ຈະໄດ້ຮັບການ ກະກຽມ ໃນລະຫວ່າງ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດທຸກ ການ</p>
<p>ອົງປະກອບທີ 2: ການສ້າງ ຄາມເຂັ້ມແຂງ ຂອງພາກລັດ</p> <p>(ການ ຊ່ວຍເຫລືອດ້ານ ວິຊາການ/ທີ່ ປຶກສາ, ອຸປະກອນ, ການຝຶກອົບຮົມ ແລະ(OC)-ເພື່ອ ຍົກລະດັບຄວາມ ອາດສາມາດ ຂອງອົງ ການຈັດຕັ້ງໃນ ການວາງແຜນ ແລະ ການ ວິເຄາະ ຂອງ ກະຊວງ ຍທຂ</p>	<p>2.1 ການວາງແຜນຍຸດທະສາດ ຂະ ແໜງການການສະໜັບສະໜູນ ກຍທຂ ເພື່ອໃຫ້ຄຳແນະນຳດ້ານ ນະໂຍບາຍຂັ້ນສູງສໍາລັບການນຳເອົາ ຍຸດທະສາດ ຂະແໜງການ ຮອດປີ 2025ແລະ ແຜນດຳເນີນງານ ຮອດປີ 2020ໃຫ້ສາມາດຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໄດ້.</p> <p>2.2ການຄຸ້ມຄອງລະບົບຂົວທາງ ໃຫ້ສ ມາດຕ້ານທານກັບສະພາບການ ປ່ຽນແປງດິນຟ້າອາກາດ</p> <p>ເພື່ອ(i) ພັດທະນາລະບົບ ແລະ ເຄື່ອງມື ທີ່ຈຳເປັນເພີ່ມເຕີມ ສໍາລັບ ການວາງແຜນ, ການຈັດບູລິມະສິດ, ການວາງແຜນງົບປະມານ, ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ການ ຕິດຕາມກວດກາ ເພື່ອຄຸ້ມຄອງລະບົບ ຂົວທາງ,(ii)ການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງ ດ້ານຄວາມອາດສາມາດ ຂອງ ກຍທຂ, ພຍທຂ ແລະ ຜູ້ຮັບເໝົາ ໃນການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ, ຄຸນນະພາບການຄວບຄຸມ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງສັນຍາ, ແລະ ການສ້າງຄວາມສາມາດຕ້ານທານກັບ</p>	<p>ທົບທວນESOMໂດຍການປຶກສາຫາລືຍ່າງ ໄກ້ຊິດກັບ ແຂວງ ແລະ ກຊສ ດ້ວຍການ ດຳເນີນ ຈຳນວນ ກໍລະນີສຶກສາ ໃນພື້ນ ທີ່ບູລິມະສິດ ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:</p> <p>(ກ)ປະສົມປະສານຂໍ້ກຳນົດ ການປົກປ້ອງ ເຂົ້າໃນຂະບວນການນະໂຍບາຍ ແລະ ການວາງແຜນ ການພັດທະນາຂົວທາງ (ພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນ) ສໍາລັບ(i) ການບູລະນະຂົວທາງ(ii) ການຍົກລະດັບ/ ການຟື້ນຟູເສັ້ນທາງ ແລະ (iii) ເສັ້ນທາງໃ ພ່</p> <p>(ຂ) ການພັດທະນາ ບົດແນະນຳສະເພາະ ສໍາລັບມາດຕະການຫລຸດຜ່ອນ ວຽກງານ ຂົວທາງ ໃນເຂດປ່າສະຫງວນ(PA/PFA), (i) ການປະຕິບັດຂອງງຸ່ມຊົນ ກຸ່ວກັບ ຄວາມປອດໄພຕາມເສັ້ນທາງ,(ii) ການ ພັດທະນາ ຄຸນນະພາບຂອງວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ ທີ່ດີ(ທຶນ, ບໍ່ດິນ, ອື່ນໆ), (iii) ການ ພັດທະນາ ຂະບວນການທົດແທນຄ່າເສຍ ຫາຍ ສໍາລັບຂະແໜງຂົວທາງ, ແລະ (iv) ການຄຸ້ມຄອງ ແລວທາງ ລວມທັງການຂຶ້ນ ທະບຽນ ກິດຈະກຳ ທີ່ດຳເນີນ ພາຍໃນ ແລວທາງ, ແລະ ການສ້າງຄວາມອາດ</p>	<p>ລະຫວ່າງການຈັດຕັ້ງ ປະຕິບັດ</p> <p>ພະແນກສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ/ສະຖາບັນ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ຈະສ້າງຕັ້ງ ທິມ ງານ ການປະສານງານ ການປົກປ້ອງ ໃນ ລະຫວ່າງ ການວາງແຜນ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ກໍລະນີສຶກສາ ແລະ ການ ທົບທວນ ESOM ເພື່ອ ຮັບປະກັນວ່າ ESOM ຈະຖືກຍອມຮັບແລະ ຮັບ ຮູ້ ໂດຍ ພະແນກ ຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາ ດ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ກອງປະເມີນຜົນ ກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ</p>

	ສະພາບການປ່ຽນແປງດິນຟ້າອາກາດ,	ສາມາດ ຂອງພະນັກງານ ກຍທຂ ໃນ ການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ຂອງໂຄງການຮ່ວມມືລະຫວ່າງພາກລັດ- ເອກະຊົນ (PPP) ຢ່າງພຽງພໍ.	
	2.3ຂະແໜງການຄຸ້ມຄອງສ້າງຄວາມ ເຂັ້ມແຂງ ການຄວບຄຸມພາຍໃນ ແລະ ລະບົບການຄຸ້ມຄອງ ການເງິນ ຂອງ ກຍທຂ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ດຳເນີນ ການກວດກາ ດ້ານວິຊາການ ເອກະລາດ ປະຈຳປີ ສຳລັບ ມາດ ຕະການສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ</li> </ul>	ລະຫວ່າງການຈັດຕັ້ງ ປະຕິບັດ
	2.4 ການສ້າງຄວາມອາດສາມາດ ຂະແໜງການ. ເພື່ອສືບຕໍ່ ການ ພັດທະນາ ຄວາມອາດສາມາດ ອົງ ການຈັດຕັ້ງ ຂອງ ກຍທຂ ໃນການ ກະກຽມການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ຮູບແບບPBC ແລະ PPP ຂອງ ຂະແໜງການໃນອະນາຄົດ ໃຫ້ດີທີ່ ສຸດ.		
	2.5 ຄວາມປອດໄພ ການສັນຈອນ ຕາມເສັ້ນທາງ. ເພື່ອສ້າງຄວາມ ເຂັ້ມແຂງ ດ້ານຄວາມອາດສາມາດ ຂອງ ກົມຂົວທາງ-ກຍທຂ ແລະ ຄະນະກຳມະການ ຄວາມປອດໄພ ການສັນຈອນ ແຫ່ງຊາດ ແລະ ການ ສ້າງຈິດສຳນຶກໃຫ້ມວນຊົນ ກຸ່ວກັບ ຄວາມປອດໄພ ການສັນຈອນ		
ອົງປະກອບທີ 3 ການຄຸ້ມຄອງ ໂຄງການ	ການຊ່ວຍເຫລືອດ້ານວິຊາການ, ອຸປະກອນ,IOC, ອື່ນໆ.	<ul style="list-style-type: none"> <li>ລວມເອົາການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດESMF ໃນບົດລາຍງານຄວາມຄືບໜ້າ ຂອງ ໂຄງການ</li> </ul>	ລະຫວ່າງການຈັດຕັ້ງ ປະຕິບັດ
ອົງປະກອບທີ 4: ການຕອບໂຕ້ ເຫດການສຸກເສີນ	ຄູ່ມືປະຕິບັດການຕອບໂຕ້ເຫດການ ສຸກເສີນ ຈະນຳໃຊ້ ກັບອົງປະກອບນີ້, ລະບຸລາຍລະອຽດການຄຸ້ມຄອງດ້ານ ການເງິນ,ການຈັດຊື້ຈັດຈ້າງ, ການປົກ ປ້ອງ ແລະການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ອື່ນໆ ທີ່ຈຳເປັນ. [ວຽກງານ]	<ul style="list-style-type: none"> <li>ລວມເອົາມາດຕະການ ການປົກປ້ອງ ເຂົ້າໃນຄູ່ມືປະຕິບັດການຕອບໂຕ້ ເຫດການສຸກເສີນ ແລະ ດຳເນີນການ ກວດກາ ພາຍຫລັງ</li> <li>ດຳເນີນ ການຝຶກອົບຮົມ ການປົກ ປ້ອງ</li> </ul>	ລະຫວ່າງການຈັດຕັ້ງ ປະຕິບັດ

**ການຕິດຕາມກວດກາ ແລະ ການລາຍງານ**

50. ເພື່ອຮັບປະກັນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຂໍ້ກຳນົດ ຂອງ ESMF ໄດ້ຢ່າງມີປະສິດທິຜົນ, ພຍທຂ ຈະກຳນົດ ທັງແຜນການຕິດຕາມກວດກາ ພາຍໃນ ແລະ ພາຍນອກ ແລະ ການລາຍງານ.



51. **ການຕິດຕາມກວດກາ ພາຍໃນ ແລະ ການລາຍງານ:** ໃນລະດັບໂຄງການຍ່ອຍ,ພະນັກງານ ໜ່ວຍງານ ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ/ພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ຮ່ວມກັບອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ຊຸມ ຊົນທ້ອງຖິ່ນ ຈະຮັບຜິດຊອບ ການຕິດຕາມກວດກາ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ມາດຕະການຫຼຸດຜ່ອນ ທີ່ໄດ້ຮັບຮອງ ຢູ່ໃນ*ESMP*. ຂໍ້ມູນການຕິດຕາມກວດກາ ລວມທັງຂໍ້ມູນອື່ນໆ ທີ່ໄດ້ເກັບກຳ ຈາກຜູ້ມີສ່ວນຮ່ວມອື່ນໆ ພ້ອມທັງ ກິດຈະກຳ ການຕິດຕາມໂຄງການ ຈະຖືກລາຍງານ ໃຫ້ ພຍທຂ ເປັນປະຈຳເດືອນ. ພະແນກສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ/ສະຖາບັນໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໂດຍປະສານສົມທົບກັບ ພະແນກຄຸ້ມຄອງຂົວທາງ/ກົມຂົວ ທາງ ຈະກະກຽມບົດລາຍງານການຕິດຕາມກວດກາ ປະຈຳທົກເດືອນແລະ ປະຈຳປີຈາກບັນດາແຂວງ ໃຫ້ ກົມ ຂົວທາງ. ບົດລາຍງານເຫຼົ່ານີ້ ຈະຖືກເກັບໄວ້ເປັນເອກະສານ ເພື່ອສາມາດເອົາມາໃຊ້ຄືນໄດ້ ຢ່າງສະດວກ ສະບາຍ ແລະ ໂຕຊີ້ວັດ ຈະຖືກລວມເຂົ້າໃນລະບົບ *M&E* ໂຄງການ.

52. **ການຕິດຕາມກວດກາພາຍນອກ:** ການກວດກາ ດ້ານວິຊາການ ເອກະລາດ ປະຈຳປີ ຂອງທັງມາດ ຕະການສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ຈະດຳເນີນການ ໂດຍພະແນກສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ/ສະຖາບັນໂຍທາ ທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໂດຍການປະສານງານຢ່າງໄກ້ຊິດກັບ ພຊສ/ທຊສ. ຈະມີຄວາມພະຍາຍາມໃນການເຊື່ອ ເຊີນເອົາຜູ້ຕາງໜ້າຈາກຊຸມຊົນທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ອົງການຈັດຕັ້ງມະຫາຊົນ ເພື່ອເຂົ້າຮ່ວມ ໃນຂະບວນການດັ່ງກ່າວ. ບົດລາຍງານ ການກວດກາ ດ້ານວິຊາການ ຈະໄດ້ນຳສົ່ງໃຫ້ ທະນາຄານໂລກ ເພື່ອເປັນຂໍ້ມູນ ແລະ ປະກອບ ຄຳເຫັນ.

**ກົນໄກການແກ້ໄຂ ຂໍ້ຄັດແຍ່ງ**

53. ກົນໄກແກ້ໄຂຂໍ້ຄັດແຍ່ງ ຂອງໂຄງການ ໄດ້ຖືກສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນ ແລະ ຈະໄດ້ກຳນົດໄວ້ຢ່າງຈະແຈ້ງ ຢູ່ໃນຄູ່ມື ການປະຕິບັດໂຄງການ.ໜ່ວຍງານ ການປົກປ້ອງ ຂອງ ພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ (ໜ່ວຍງານ ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ/ພຍທຂ)ຈະຮັບປະກັນວ່າ ຊຸມຊົນທີ່ໄດ້ຮັບຜົນກະທົບໂດຍທາງກົງ ຈາກ ໂຄງການ ໄດ້ມີຄວາມເຂົ້າໃຈ ກ່ຽວກັບ ກົນໄກການແກ້ໄຂຂໍ້ຄັດແຍ່ງ ແລະ ວິທີການເຂົ້າເຖິງຢ່າງຄົບຖ້ວນ. ສຳລັບແຕ່ລະແຂວງ, ຈະໄດ້ສ້າງຕັ້ງ ຄະນະກຳມະການແກ້ໄຂຂໍ້ຄັດແຍ່ງ ຂຶ້ນ. ໂຄງການຈະນຳໃຊ້ ລະບົບ ການຮ້ອງທຸກ ແລະ ຮ້ອງຟ້ອງ ເຊິ່ງໄດ້ນຳໃຊ້ ສຳລັບໂຄງການຕ່າງໆ ທີ່ທະນາຄານໂລກ ໃຫ້ການ ຊ່ວຍເຫຼືອ ເພື່ອຮັບປະກັນວ່າ ໂຄງການ ໄດ້ຮັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໂດຍສອດຄ່ອງກັບການປະຕິບັດ ດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ຢ່າງເໝາະສົມ. ລະບົບການຮ້ອງທຸກ ແລະ ຮ້ອງຟ້ອງຈະຖືກນຳໃຊ້ ເພື່ອ ບັນທຶກ ການຮ້ອງທຸກ ແລະ ຮ້ອງຟ້ອງ ຢູ່ໃນລະບົບຖານຂໍ້ມູນກາງ ແລະ ມີການກວດກາ ຄວາມຄືບໜ້າ ຈົນເຖິງການແກ້ໄຂ ຄັ້ງສຸດທ້າຍ

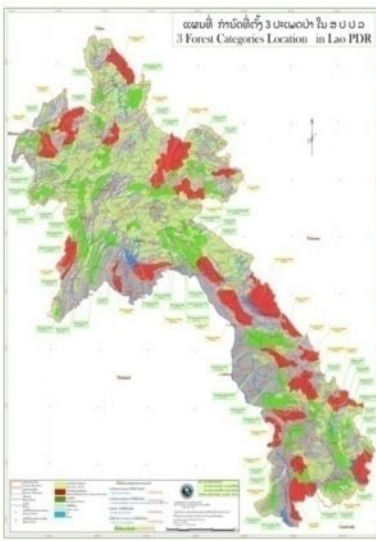
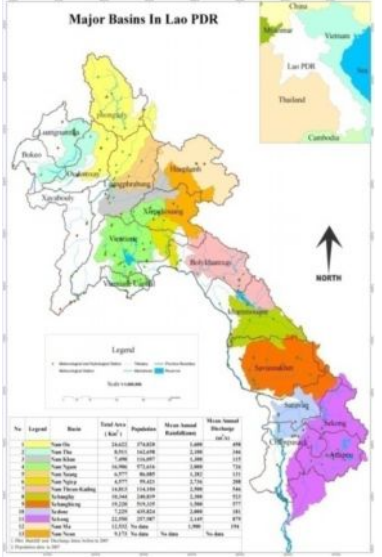
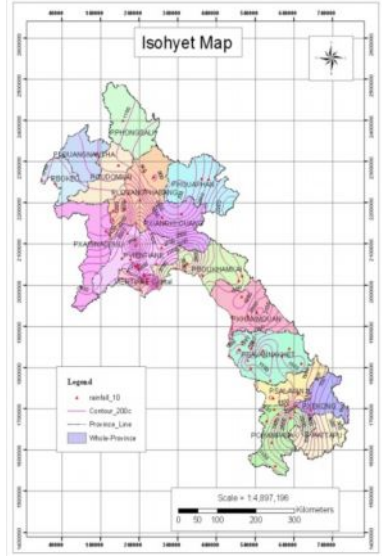
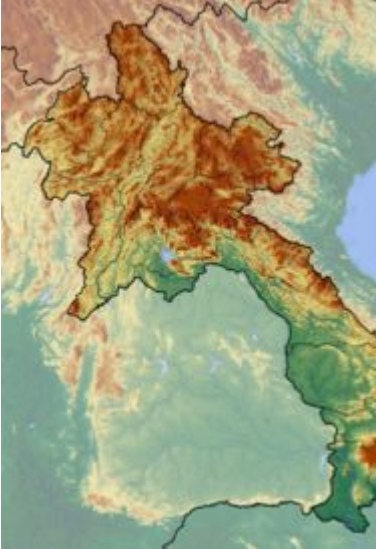
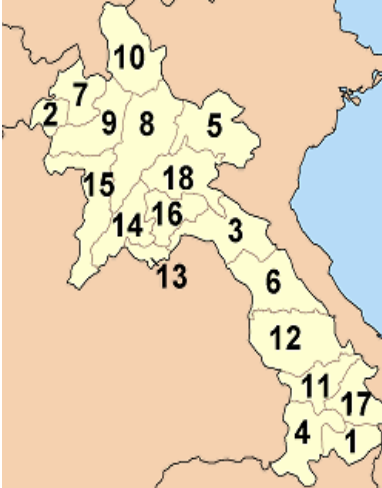
**ການປຶກສາຫາລື ແລະ ການເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນ**

**ການປຶກສາຫາລື:** ໂຄງການໄດ້ດຳເນີນການປຶກສາຫາລື ກ່ຽວກັບ *ESMF* ສອງຄັ້ງ. ການປຶກສາຫາລືຄັ້ງທຳອິດ ໄດ້ຈັດຂຶ້ນຢູ່ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ໃນວັນທີ 25 ກຸມພາ 2016 ເພື່ອແຈ້ງໃຫ້ມວນຊົນ, ອົງການຈັດຕັ້ງຫຼັກ ແລະ ອົງການຈັດຕັ້ງສັງຄົມ ກ່ຽວກັບ ຈຸດປະສົງ ແລະ ຂອບເຂດ ຂອງໂຄງການ ລວມທັງຮ່າງຂອບເຂດໜ້າ

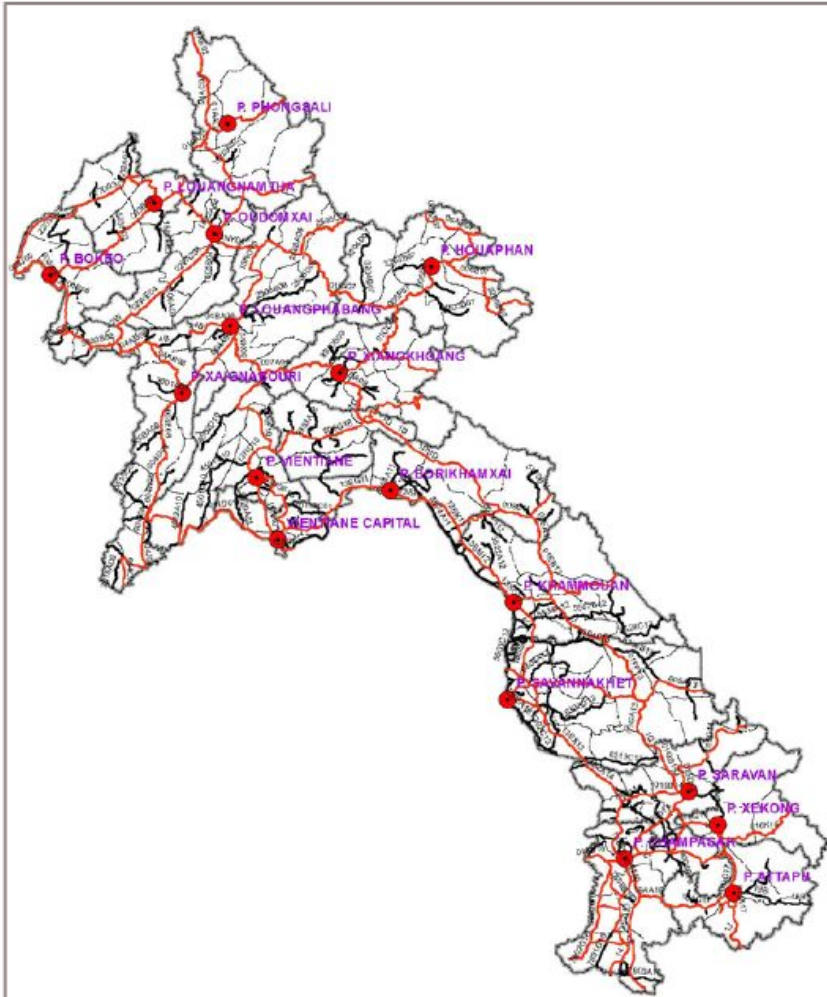
ວຽກ ສໍາລັບ ESMF, RPF, ແລະ EGPF ໃນຂະນະທີ່ການປົກຫາລືຄັ້ງທີສອງ ໄດ້ຈັດຂຶ້ນ ທີ່ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ໃນວັນທີ 29 ເມສາ 2016 ກ່ຽວກັບ ຮ່າງ ESMF, RPF, ແລະ EGPF. ທັງສອງການປົກຫາລື ຍັງໄດ້ຄັດເລືອກເອົາແຂວງຕົວແບບ ບໍລິຄໍາໄຊ ແລະ ໄຊຍະບູລີ ພ້ອມທັງອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ຊຸມຊົນ ລວມທັງຊົນເຜົ່າ. ການປົກຫາລື ຄັ້ງທໍາອິດ ໃນແຂວງບໍລິຄໍາໄຊ ແລະ ໄຊຍະບູລີ ໄດ້ຈັດຂຶ້ນ ໃນລະຫວ່າງວັນທີ 20-23 ເມສາ 2016 ແລະ ບໍລິຄໍາໄຊໃນລະຫວ່າງ 25-27 ເມສາ 2016. ນອກຈາກນີ້, ການປົກຫາລືອື່ນໆ ກ່ຽວກັບຮ່າງກອບໜ້າວຽກການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ (ESMF), ແຜນ RPF, ແລະ ແຜນ EGPF ແມ່ນໄດ້ດໍາເນີນໃນອີກ 2 ແຂວງໃນພາກເໜືອ (ແຂວງຫົວພັນ ແລະ ແຂວງ ອຸດົມໄຊ), ເຊິ່ງເປັນບ່ອນຢູ່ອາໄສຂອງກຸ່ມບັນດາເຜົ່າຕ່າງໆ, ໃນວັນທີ 29 ເດືອນມິຖຸນາ 2016 ແລະ ວັນທີ 4 ເດືອນ ກໍລະກົດ 2016 ຕາມລໍາດັບ. ຂໍ້ມູນທີ່ສະໜອງໃຫ້ ແລະ ປົກຫາລື ລວມມີ ຈຸດປະສົງຂອງໂຄງການ, ລາຍລະອຽດຂອງໂຄງການ, ແລະ ອົງປະກອບຕ່າງໆ, ຜົນກະທົບທີ່ອາດເກີດຂຶ້ນ (ທັງດ້ານບວກ ແລະ ດ້ານລົບ), ແລະ ຮ່າງ ESMF ລວມທັງຮ່າງເອກະສານຕ່າງໆ ທີ່ຖືກແປເປັນພາສາລາວ ແມ່ນໄດ້ແຈກຢາຍໃຫ້. ຜົນໄດ້ຮັບຕ່າງໆ ເຫັນວ່າບັນດາໜ່ວຍງານ ແລະ ປະຊາຊົນຕ່າງໆ ໃນແຂວງທົດລອງ ໄດ້ໃຫ້ການສະໜັບສະໜູນຢ່າງຕັ້ງໜ້າຕໍ່ກັບໂຄງການ ແລະ ພິຈາລະນາວ່າ ESMF ແມ່ນມີຄວາມເໝາະສົມ ແລະ ສາມາດນໍາໃຊ້ຕົວຈິງໄດ້. ບັນຫາຕົ້ນຕໍ ທີ່ໄດ້ຍົກຂຶ້ນສົນທະນາໃນໄລຍະປົກຫາລື ລວມມີ ການປະສານງານ ແລະ ການຄວບຄຸມດູແລ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານປົກປ້ອງ, ການຄຸ້ມຄອງແຫຼ່ງວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ, ການເກີດຂຶ້ນຂອງຝຸ່ນລະອອງ, ການສ້ອມແປງເສັ້ນທາງແບບປົກກະຕິ, ຊຸມຊົນໄດ້ສະແດງຄວາມຕັ້ງໃຈຂອງພວກເຂົາໃນການເຂົ້າຮ່ວມໃນການບໍາລຸງຮັກສາເສັ້ນທາງແບບປົກກະຕິ, ການປົກຫາລື ແລະ ການເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນຂອງໂຄງການກ່ອນການກໍ່ສ້າງ, ແລະ ບັນຫາອື່ນໆ. ບັນຫາຕ່າງໆເຫຼົ່ານີ້ແມ່ນໄດ້ຮັບການພິຈາລະນາໃນໄລຍະກະກຽມ ESMF, RPF ແລະ EGPF ແລະ ໄດ້ລວມເຂົ້າໃນການອອກແບບໂຄງການ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ. ການສົນທະນາກັບຕົວແທນຂອງປະຊາຊົນທີ່ເປັນຊົນເຜົ່າ ແລະ ກຸ່ມແມ່ຍິງ ແມ່ນໄດ້ຍັງຍືນການສະໜັບສະໜູນຢ່າງເຕັມທີ່ຂອງພວກເຂົາ. ບົດບັນທຶກກອງປະຊຸມປົກຫາລື ແມ່ນມີຢູ່ໃນຟາຍເກັບມ້ຽນເອກະສານ. ເປັນທີ່ກົງກັນວ່າ ໃນໄລຍະກະກຽມໂຄງການຍ່ອຍສະເພາະ ທີ່ຈະຖືກນໍາສະເໜີຈາກແຂວງ ແລະ ການກະກຽມແຜນຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ຫຼື ແຜນອື່ນໆຕາມເງື່ອນໄຂຂອງ ESMF, ຈະມີການປົກຫາລືເພີ່ມຕື່ມ ໂດຍການສົມທົບກັບອໍານາດການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ກັບປະຊາຊົນທີ່ອາດຈະໄດ້ຮັບຜົນປະໂຫຍດ / ຜົນກະທົບ ຈາກໂຄງການຍ່ອຍຕ່າງໆ.

54. **ການເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນ:** ຮ່າງ ESMF ລວມທັງແຜນ RPF ແລະແຜນ EGPF ແມ່ນຖືກເຜີຍແຜ່ (ເປັນພາສາອັງກິດ) ຢູ່ໃນເວບໄຊ້ ຂອງກະຊວງ ຍທຂ ແລະ ເວບໄຊ້ ຂອງທະນາຄານໂລກໃນວັນທີ 11 ເມສາ 2016. ເອກະສານ ESMF, RPF ແລະ EGPF ສະບັບສຸດທ້າຍຈະຖືກເຜີຍແຜ່ຄືນອີກໃນປະເທດ (ທັງພາກພາສາລາວ ແລະ ພາສາອັງກິດ) ລວມທັງເວບໄຊ້ ຂອງທະນາຄານໂລກ ພາຍຫຼັງການຮັບຮອງຈາກທະນາຄານໂລກ ແລະ ພາຍຫຼັງການປະເມີນ.

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ກ: ແຜນທີ່ ສະແດງທີ່ຕັ້ງ, ອົງປະກອບຫລັກ ແລະ ຕາໜ່າງຂົວທາງ ຂອງ ສປປ ລາວ

<p align="center"><b>ແຜນທີ່ 1: ທີ່ຕັ້ງແລະ ອົງປະກອບຫລັກ ຂອງ ສປປ ລາວ</b></p>																																																																																																																																							
<p>ພື້ນທີ່ປ່າສະຫງວນແຫ່ງຊາດ(NPA ຫຼື NCBA), ປ່າປົກປ້ອງ (NPFA)ແລະ ປ່າຜະລິດ</p>	<p>ພື້ນທີ່ປ່າສະຫງວນແຫ່ງຊາດ(NPA ຫຼື NCBA), ປ່າປົກປ້ອງ (NPFA)ແລະ ປ່າຜະລິດ</p>	<p>ພື້ນທີ່ປ່າສະຫງວນແຫ່ງຊາດ (NPA ຫຼື NCBA), ປ່າປົກປ້ອງ (NPFA)ແລະ ປ່າຜະລິດ</p>																																																																																																																																					
	 <table border="1"> <thead> <tr> <th>No.</th> <th>Legend</th> <th>Area (km<sup>2</sup>)</th> <th>Population</th> <th>Main-based</th> <th>Main-based</th> <th>Main-based</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1</td><td>Yuan He</td><td>14,011</td><td>274,204</td><td>1,488</td><td>1,488</td><td>1,488</td></tr> <tr><td>2</td><td>Yuan He</td><td>4,916</td><td>104,070</td><td>2,200</td><td>2,200</td><td>2,200</td></tr> <tr><td>3</td><td>Yuan He</td><td>1,496</td><td>104,070</td><td>1,488</td><td>1,488</td><td>1,488</td></tr> <tr><td>4</td><td>Yuan He</td><td>10,600</td><td>214,134</td><td>1,488</td><td>1,488</td><td>1,488</td></tr> <tr><td>5</td><td>Yuan He</td><td>4,711</td><td>96,221</td><td>1,488</td><td>1,488</td><td>1,488</td></tr> <tr><td>6</td><td>Yuan He</td><td>4,711</td><td>96,221</td><td>1,488</td><td>1,488</td><td>1,488</td></tr> <tr><td>7</td><td>Yuan He</td><td>14,011</td><td>274,204</td><td>1,488</td><td>1,488</td><td>1,488</td></tr> <tr><td>8</td><td>Yuan He</td><td>14,011</td><td>274,204</td><td>1,488</td><td>1,488</td><td>1,488</td></tr> <tr><td>9</td><td>Yuan He</td><td>14,011</td><td>274,204</td><td>1,488</td><td>1,488</td><td>1,488</td></tr> <tr><td>10</td><td>Yuan He</td><td>14,011</td><td>274,204</td><td>1,488</td><td>1,488</td><td>1,488</td></tr> <tr><td>11</td><td>Yuan He</td><td>14,011</td><td>274,204</td><td>1,488</td><td>1,488</td><td>1,488</td></tr> <tr><td>12</td><td>Yuan He</td><td>14,011</td><td>274,204</td><td>1,488</td><td>1,488</td><td>1,488</td></tr> <tr><td>13</td><td>Yuan He</td><td>14,011</td><td>274,204</td><td>1,488</td><td>1,488</td><td>1,488</td></tr> <tr><td>14</td><td>Yuan He</td><td>14,011</td><td>274,204</td><td>1,488</td><td>1,488</td><td>1,488</td></tr> <tr><td>15</td><td>Yuan He</td><td>14,011</td><td>274,204</td><td>1,488</td><td>1,488</td><td>1,488</td></tr> <tr><td>16</td><td>Yuan He</td><td>14,011</td><td>274,204</td><td>1,488</td><td>1,488</td><td>1,488</td></tr> <tr><td>17</td><td>Yuan He</td><td>14,011</td><td>274,204</td><td>1,488</td><td>1,488</td><td>1,488</td></tr> <tr><td>18</td><td>Yuan He</td><td>14,011</td><td>274,204</td><td>1,488</td><td>1,488</td><td>1,488</td></tr> </tbody> </table>	No.	Legend	Area (km <sup>2</sup> )	Population	Main-based	Main-based	Main-based	1	Yuan He	14,011	274,204	1,488	1,488	1,488	2	Yuan He	4,916	104,070	2,200	2,200	2,200	3	Yuan He	1,496	104,070	1,488	1,488	1,488	4	Yuan He	10,600	214,134	1,488	1,488	1,488	5	Yuan He	4,711	96,221	1,488	1,488	1,488	6	Yuan He	4,711	96,221	1,488	1,488	1,488	7	Yuan He	14,011	274,204	1,488	1,488	1,488	8	Yuan He	14,011	274,204	1,488	1,488	1,488	9	Yuan He	14,011	274,204	1,488	1,488	1,488	10	Yuan He	14,011	274,204	1,488	1,488	1,488	11	Yuan He	14,011	274,204	1,488	1,488	1,488	12	Yuan He	14,011	274,204	1,488	1,488	1,488	13	Yuan He	14,011	274,204	1,488	1,488	1,488	14	Yuan He	14,011	274,204	1,488	1,488	1,488	15	Yuan He	14,011	274,204	1,488	1,488	1,488	16	Yuan He	14,011	274,204	1,488	1,488	1,488	17	Yuan He	14,011	274,204	1,488	1,488	1,488	18	Yuan He	14,011	274,204	1,488	1,488	1,488	
No.	Legend	Area (km <sup>2</sup> )	Population	Main-based	Main-based	Main-based																																																																																																																																	
1	Yuan He	14,011	274,204	1,488	1,488	1,488																																																																																																																																	
2	Yuan He	4,916	104,070	2,200	2,200	2,200																																																																																																																																	
3	Yuan He	1,496	104,070	1,488	1,488	1,488																																																																																																																																	
4	Yuan He	10,600	214,134	1,488	1,488	1,488																																																																																																																																	
5	Yuan He	4,711	96,221	1,488	1,488	1,488																																																																																																																																	
6	Yuan He	4,711	96,221	1,488	1,488	1,488																																																																																																																																	
7	Yuan He	14,011	274,204	1,488	1,488	1,488																																																																																																																																	
8	Yuan He	14,011	274,204	1,488	1,488	1,488																																																																																																																																	
9	Yuan He	14,011	274,204	1,488	1,488	1,488																																																																																																																																	
10	Yuan He	14,011	274,204	1,488	1,488	1,488																																																																																																																																	
11	Yuan He	14,011	274,204	1,488	1,488	1,488																																																																																																																																	
12	Yuan He	14,011	274,204	1,488	1,488	1,488																																																																																																																																	
13	Yuan He	14,011	274,204	1,488	1,488	1,488																																																																																																																																	
14	Yuan He	14,011	274,204	1,488	1,488	1,488																																																																																																																																	
15	Yuan He	14,011	274,204	1,488	1,488	1,488																																																																																																																																	
16	Yuan He	14,011	274,204	1,488	1,488	1,488																																																																																																																																	
17	Yuan He	14,011	274,204	1,488	1,488	1,488																																																																																																																																	
18	Yuan He	14,011	274,204	1,488	1,488	1,488																																																																																																																																	
<p>ພູມສັນຖານ</p>	<p>ບັນດາແຂວງໃນສປປ ລາວ</p>	<p>ແຂວງໂຄງການຕົວແບບ</p>																																																																																																																																					
		<p>ບໍລິຄໍາໄຊ (BKX #3);                  ໄຊຍະບູລີ (XYB #15);                  ຜົ້ງສາລີ(PSL #10);                  ອຸດົມໄຊ (ODX #8);                  ຫົວພັນ(HP#15);                  ຊຽງຂວາງ (XK #18);</p>																																																																																																																																					

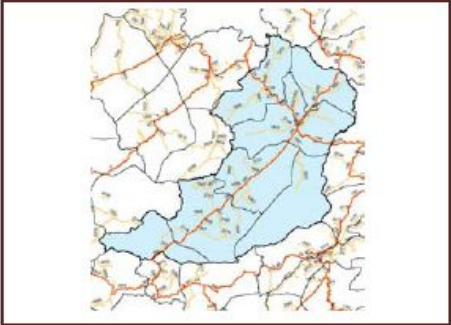
Map 2: Road Network in Lao PDR



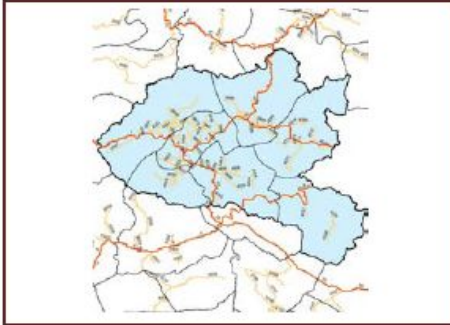
PHONGSALI PROVINCE



HOUAPHAN PROVINCE



OUDOMXAI PROVINCE



XIANGKHUANG PROVINCE



XAIGNABOURI  
PROVINCE



BORIKHAMXAI  
PROVINCE