



ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ
ສັນຕິພາບ ເອກະລາດ ປະຊາທິປະໄຕ ເອກະພາບ ວັດທະນະຖາວອນ

ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ
ກົມຂົວທາງ
ສະຖາບັນຄົ້ນຄວ້າໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ

< ສອລສ ບຸ ສອລສ >

**Climate Resilient Improvement of National Road 13 South Project
Package 3, Km 190 – Km 268, Length 78 Km**

**ຮ່າງບົດສັງລວມຫຍໍ້
ແຜນຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ
EXECUTIVE SUMMARY of ESMP
(Draft)**

ທີ່ປຶກສາ:



ລັດວິສະຫະກິດ ວິສະວະກຳ ຄົມມະນາຄົມ

LAO TRANSPORT ENGINEERING CONSULTANT
Souan Mone KM 5, Thadeua Road, Vientiane, Lao PDR
Tel.: (+856 21) 313510, 313761, 312840; Fax: 314811
e-mail: ltec@laotel.com. Homepage: www.ltec.com.la

ບົດຄັດຫຍໍ້

ລັດຖະບານແຫ່ງ ສປປ ລາວ (GOL) ໄດ້ກະກຽມແຜນການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ (ESMP) ສໍາລັບຊ່ວງທີ 3 ຂອງການໂຄງການປັບປຸງເສັ້ນທາງແຫ່ງຊາດເລກ 13 ໃຕ້ ເພື່ອທຶນທານຕໍາການປ່ຽນແປງຂອງ ສະພາບດິນຟ້າອາກາດ (ໂຄງການທີ່ສະເໜີ), ເພື່ອແກ້ໄຂຜົນກະທົບທາງລົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ທີ່ອາດເກີດຈາກໂຄງການທີ່ສະ ເໜີ ມາ.

ລັດຖະບານລາວ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂດຍ ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໂດຍໄດ້ຮັບເງິນກູ້ຢືມດອກເບ້ຍຕໍ່າຈາກທະນາຄານ ໂຄງລ່າງອາຊີ, ທະນາຄານໂລກ, ທະນາຄານລົງທຶນເອີລົບ ໄດ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການປັບປຸງທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດເລກທີ 13 ໃຕ້ (NR-13S), ເຊິ່ງເລີ່ມຈາກ ກມ ທີ 71 ຫາ ກມ ທີ 346. ໂຄງການນີ້ຖືກແບ່ງເປັນ 4 ສັນຍາສ້ອມແປງ ແລະ ບໍາລຸງຮັກສາຍ່ອຍ ໂດຍມີງົບປະມານສະເພາະແຕ່ລະຊ່ວງ ຈາກ ທະນາຄານລົງທຶນພື້ນຖານໂຄງລ່າງອາຊີ (AIIB), ທະນາຄານໂລກ (WB), ທະນາຄານລົງທຶນເອີລົບ (EIB) ສ່ວນທຶນສົມທົບຂອງລັດຖະບານລາວ ແມ່ນມາ ຈາກກອງທຶນຄຸ້ມຄອງທາງຫຼວງ. ເງິນຈ້າງທີ່ປຶກສາຊື້ນໍາການກໍ່ສ້າງ, ຜູ້ທີ່ຮັບຜິດຊອບໂດຍລວມກ່ຽວກັບສັນຍາການຮັບເໝົາກໍ່ສ້າງ ແມ່ນບ້ວງຈາກທະນາຄານລົງທຶນເອີລົບ. ເງິນບ້ວງຈາກ ທະນາຄານລົງທຶນພື້ນຖານໂຄງລ່າງອາຊີ ໃຊ້ກັບສັນຍາທີ 3 ເຊິ່ງເລີ່ມຈາກ ກມ ທີ 190 ຫາ ກມ ທີ 268 (ເອີ້ນໃນເອກະສານສະບັບນີ້ວ່າ ໂຄງການປັບປຸງເສັ້ນທາງ ຫລື ການສະເໜີໂຄງການ). . ບາງໜ້າວຽກຂອງສັນຍາທີ 3 ນີ້ ມີບາງເຂດຈະຂະຫຍາຍທາງໃຫ້ກ້ວາງຂຶ້ນຈາກ 9 ແມັດ ເປັນ 12 ແມັດ ຕາມຄວາມເໝາະສົມລວມທັງເຂດທີ່ມີການຍົກຍ້າຍຈັດສັນ ແລະ ເຂດທີ່ມີການຊົດເຊີຍແລ້ວ, ແຕ່ວ່າບາງເຂດແມ່ນຈະຮັກສາຄວາມກ້ວາງ 9 ແມັດໄວ້ຄືເກົ່າ.

ຈຸດປະສົງຫຼັກຂອງແຜນຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມສັງຄົມ

ຈຸດປະສົງຕົ້ນຕໍຂອງເອກະສານສະບັບນີ້ແມ່ນ ເພື່ອສະໜອງລາຍລະອຽດເງື່ອນໄຂກ່ຽວກັບຂໍ້ຜູກມັດ, ການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ການຕິດຕາມກວດກາ ທີ່ຈະຕ້ອງໄດ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂດຍ ກະຊວງ/ກົມຂົວທາງ ແລະ ຜູ້ຮັບເໝົາກໍ່ສ້າງຕະຫຼອດໄລຍະເວລາຂອງໂຄງການ ເພື່ອໃຫ້ບັນລຸຈຸດປະສົງດັ່ງລຸ່ມນີ້:

1. ພະຍາຍາມ ປ້ອງກັນ ແລະ ຫຼຸດຜ່ອນຜົນກະທົບ ທີ່ອາດເກີດຂຶ້ນຈາກຜົນຂອງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ;
2. ນໍາໃຊ້ມາດຕະການຫຼຸດຜ່ອນ ແລະ ຫຼີກລ່ຽງຜົນກະທົບແບບຈັດຕາມລໍາດັບຄວາມສໍາຄັນ, ກໍລະນີທີ່ບໍ່ອາດສາມາດຫຼີກລ່ຽງໄດ້ ແມ່ນຈະຫາວິທີເຮັດໃຫ້ມີຜົນກະທົບທີ່ໜ້ອຍທີ່ສຸດ, ກໍລະນີທີ່ຍັງມີຜົນກະທົບຄົງຄ້າງ ໃຫ້ໃຊ້ແທນ ຫຼື ທົດແທນຜົນກະທົບຕໍ່ປະຊາຊົນ, ຊຸມຊົນ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ;
3. ໃຫ້ມີຜົນກະທົບດ້ານບວກຫຼາຍທີ່ສຸດ ແລະ ຫຼຸດຜົນກະທົບດ້ານລົບ ທີ່ບໍ່ອາດສາມາດຫຼີກລ່ຽງໄດ້ ໃຫ້ຢູ່ໃນເກນທີ່ບໍ່ເປັນອັນຕະລາຍຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ຊຸມຊົນ;
4. ໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບເງື່ອນໄຂ ແລະ ມາດຖານ ສິ່ງແວດລ້ອມສັງຄົມ ລວມທັງໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບນະໂຍບາຍ ແລະ ລະບົບການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ; ແລະ
5. ໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບນິຕິກຳ ແລະ ນະໂຍບາຍ ແລະ ມາດຕະຖານສິ່ງແວດລ້ອມສັງຄົມຂອງ ທະນາຄານລົງທຶນພື້ນຖານໂຄງລ່າງອາຊີ (AIIB).

ອະທິບາຍກ່ຽວກັບໂຄງການ

ວຽກປັບປຸງທາງ ຈະລວມມີການປູທາງດ້ວຍຢາງຂົ້ວ ໃນທາງສອງເລນ ທີ່ກ້ວາງ 12 ແມັດ ແລະ ການປັບປຸງເຂດທີ່ສ່ຽງຕໍ່ການເປ່ເພ ໃຫ້ທຶນຕໍ່ສະພາບອາກາດ ຕົວຢ່າງ ການສ້າງເພີ່ມ ແລະ ຂະຫຍາຍທໍລະບາຍນໍ້າ ທີ່ມີທາງນໍ້າໄຫຼເຂົ້າ ແລະ ອອກສະດວກ, ຮ່ອງລະບາຍນໍ້າຂ້າງທາງ ແລະ ຮ່ອງນໍ້າ ເພື່ອລະບາຍນໍ້າ ແລະ ສ້າງກັນເຈື່ອນ. ການອອກແບບຕ້ອງຮັບປະກັນໃຫ້ນໍ້າສາມາດໄຫຼອອກສູ່ອ່າງຮັບນໍ້າທໍາມະຊາດໄດ້ຢ່າງສະດວກ, ຫຼຸດຜ່ອນຜົນກະທົບທີ່ເຮັດໃຫ້ທາງ ແລະ ດິນບໍລິເວນໃກ້ຄຽງ ເສຍຫາຍ, ທາງຕ້ອງໄດ້ຍົກໃຫ້ສູງເພື່ອໃຫ້ພື້ນຖານເຂດນໍ້າຖ້ວມ.

ໂຄງການປັບປຸງທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດເລກທີ 13 ໃຕ້ (NR-13S), ຈະປັບປຸງຂົວ ແລະ ທໍ່ລະບາຍນໍ້າຫຼາຍແຫ່ງ ເພື່ອໃຫ້ການສັນຈອນສະດວກ ແລະ ເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພເວລາສັນຈອນ. ຈະໄດ້ມີການຕິດຕັ້ງທໍ່ລະບາຍນໍ້າໃໝ່ ແລະ ຕື່ມທໍ່ໃໝ່ໃສ່ເຂດທີ່ມີນໍ້າຖ້ວມຊັງ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ບັນດາກິດຈະກຳທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການປັບໜ້າດິນ, ການກວດໜ້າດິນ, ຕັດໄມ້ເພື່ອເປີດພື້ນທີ່ ແລະ ການດັດແປງໜ້າດິນອື່ນໆ ອາດປ່ຽນແປງອັດຕາ ແລະ ທິດທາງການໄຫຼຂອງນໍ້າຢູ່ຕອນເທິງຂອງທໍ່ສະນັ້ນຄວນໃຫ້ມີຮ່ອງຮັບນໍ້າທີ່ກ້ວາງ ແລະ ຮ່ອງລະບາຍນໍ້າທຳມະຊາດອື່ນໆນຳ. ເຂດກໍ່ສ້າງຂອງໂຄງການ ແມ່ນຕັ້ງຢູ່ເຂດທີ່ເປັນດິນພຽງ ແລະ ຕໍ່າ (ເຊິ່ງເອີ້ນວ່າ ທົ່ງພຽງແມ່ນໍ້າຂອງ) ຢູ່ລະຫວ່າງ ແມ່ນໍ້າຂອງ ແລະ ຮ່ອງພູ. ທາງປັດຈຸບັນເປັນທາງສອງເລນ ເຊິ່ງເຂດທີ່ບໍ່ມີຊຸມຊົນແມ່ນກ້ວາງ 9 ແມັດ ແລະ ເຂດທີ່ມີຊຸມຊົນ ກ້ວາງ 10 ແມັດ ຍົກເວັ້ນເຂດທີ່ຜ່ານຕົວເມືອງປາກຊັນ ແລະ ເມືອງ ທ່າແຂກ ທີ່ປັດຈຸບັນມີຄວາມກວ້າງຫຼາຍກວ່າ 10 ແມັດ ທີ່ຕ້ອງປັບປຸງຄືກັນກັບທາງທົ່ວໄປ.

ແບບມາດຕະຖານທີ່ສະເໜີ

ແບບທາງທີ່ນໍາສະເໜີແມ່ນອີງຕາມ TOR ແລະ ຄູ່ມື ການອອກແບບຂົວທາງ ຂອງກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ທີ່ແຈ້ງເປັນທາງການ ເດືອນ ມິຖຸນາ 2018. ອີງໃສ່ມາດຕະຖານທາງດ່ວນຂອງອາຊຽນ ແລະ TOR, ໂຄງການນີ້ໄດ້ແບ່ງໄລຍະທາງການກໍ່ສ້າງອອກເປັນ 3 ຊ່ວງຍ່ອຍ ທີ່ມີລະດັບແຕກຕ່າງກັນດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ຈາກ ກມ ທີ່ 71 ຫາ ກມ ທີ່ 145, ຈັດເປັນລະດັບ II ໃນລະດັບພູມິປະເທດ;
- ຈາກ ກມ ທີ່ 150 ຫາ ກມ ທີ່ 346, ຈັດເປັນລະດັບ III ໃນລະດັບພູມິປະເທດ; ແລະ
- ສ່ວນເຂດທີ່ຜ່ານຕົວເມືອງ ປາກຊັນ ແລະ ທ່າແຂກ ແມ່ນຈະຖືກຈັດເປັນທາງໃນຕົວເມືອງ ແລະ ເຄິ່ງຕົວເມືອງ

ຕາຕະລາງກິດຈະກຳທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ

ຕອນ	ແຫຼ່ງທຶນ	ໜ້າວຽກຕອນ 1, 2 ແລະ 4	ເອກະສານສົ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ
ຊ່ວງທີ 1 ກມ 71-ກມ 111	WB	<ul style="list-style-type: none"> • ຂະຫຍາຍທາງ ຈາກກ້ວາງ 9 ແມັດ ເປັນ 12 ແມັດ ຈາກ ກມ ທີ່ 71 ຫາ ກມ ທີ່ 111; • ຍົກລະດັບທາງຢູ່ 6 ຊ່ວງ; • ປັບປຸງທໍ່ລະບາຍນໍ້າ 4 ແຫ່ງ • ປັບປຸງຂົວ 4 ແຫ່ງ ແລະ ສ້າງຂົວໃໝ່ 2 ແຫ່ງ • ສ້າງບ່ອນຈອດລົດເມ 10 ຈຸດ 	<ul style="list-style-type: none"> • ESMP ແລະ ແຜນດຳເນີນງານ ການຈັດສັນ ຍົກຍ້າຍໄດ້ຮັບການອະນຸມັດ ແລະ ເຜີຍແຜ່ຢູ່ໜ້າເວັບໄຊ ຂອງ MPWT; • ໄດ້ຈັດການປະຊຸມກ່ອນການປະມຸນເດືອນ ພຶດສະພາ 2020.
ຊ່ວງທີ 2 ກມ 111-ກມ 190	EIB	<ul style="list-style-type: none"> • ປຸຢາງປົກທາງເດີມ ເຂດທີ່ທາງກວ້າງ 9 ແມັດ; • ຂະຫຍາຍທາງຈາກກ້ວາງ 9 ແມັດ ເປັນ 12 ແມັດຢູ່ 5 ຊ່ວງ; • ຍົກລະດັບທາງຢູ່ 2 ເຂດ; • ປັບປຸງທໍ່ລະບາຍນໍ້າ 6 ແຫ່ງ • ປັບປຸງຂົວ 9 ແຫ່ງ ແລະ ສ້າງ ບ່ອນຈອດລົດເມ 44 ຈຸດ 	<ul style="list-style-type: none"> • ໄດ້ສົ່ງ ESMP ແລະ RAP ສະບັບສຸດທ້າຍ ໃຫ້ກວດແກ້ຢ່າງເປັນ ທາງການ; • ສ້າງສຳເລັດ EGEP ສະບັບຮ່າງ; • ເອກະສານຈັດຊື້ໄດ້ຮັບ ການອະນຸມັດ; • ຄາດວ່າຈະຈັດ ຈັດການປະຊຸມກ່ອນການປະມຸນທ້າຍ ເດືອນ ມິຖຸນາ 2020.

ຕອນ	ແຫຼ່ງທຶນ	ໜ້າວຽກຕອນ 1, 2 ແລະ 4	ເອກະສານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ
ຊ່ວງທີ 4 ກມ 268-ກມ 346	EIB	<ul style="list-style-type: none"> ປູຢາງປົກທາງເດີມ ເຂດທີ່ທາງກວ້າງ 9 ແມັດ; ຂະຫຍາຍທາງຈາກກ້ວາງ 9 ແມັດ ເປັນ 12 ແມັດຢູ່ 5 ຊ່ວງ; ຍົກລະດັບທາງຢູ່ 2 ເຂດ; ປັບປຸງທໍ່ລະບາຍນໍ້າ 18 ແຫ່ງ ປັບປຸງຂົວ 5 ແຫ່ງ; ສ້າງບ່ອນຈອດລົດເມໃໝ່ 36 ຈຸດ 	<ul style="list-style-type: none"> ໄດ້ສົ່ງ ESMP ແລະ RAP ສະບັບສຸດທ້າຍ ໃຫ້ກວດແກ້ຢ່າງເປັນ ທາງການ; ສ້າງສໍາເລັດ EGEF ສະບັບຮ່າງ; ໄດ້ສົ່ງເອກະສານປະມຸນຈັດຊື້ສຸດທ້າຍ.

ຜົນກະທົບໂດຍລວມ

ຜົນກະທົບໂດຍລວມຂອງໂຄງການ ຈະແມ່ນຜົນກະທົບດ້ານບວກ ເຊິ່ງແມ່ນການປັບປຸງການເຂົ້າເຖິງທາງ, ຄວາມປອດໄພເວລາສັນຈອນ, ຄວາມທົນທານຕໍ່ນໍ້າຖ້ວມ ແລະ ຊີວິດການເປັນຢູ່ທີ່ດີຂອງປະຊາຊົນທ້ອງຖິ່ນ. ການປັບປຸງທາງເຂດທີ່ແຫຼມ ແມ່ນເພື່ອເຮັດໃຫ້ທາງທົນຕໍ່ສະພາບອາກາດ ເຊິ່ງລວມທັງການຍົກລະດັບຂອງທາງ, ປູທາງເຂດທີ່ເປັນທາງຄ້ອຍຊັນ ແລະ ເຂດທີ່ຜ່ານໝູ່ບ້ານໃຫຍ່, ປັບປຸງ/ກໍ່ສ້າງ ລະບົບລະບາຍນໍ້າ ແລະ ປັບປຸງ/ເຮັດໃຫ້ເຂດທີ່ຊັນໜັ້ນຄົງ. ໂຄງການຈະສ້າງຄວາມອາດສາມາດໂດຍການຝຶກອົບຮົມວຽກກັບທີ່, ການນໍາສະເໜີ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຜົນໄດ້ຮັບ ແລະ ການວາງແຜນ ແລະ ຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມສັງຄົມ ຄຽງຄູ່ກັນກັບກິດຈະກຳຂອງໂຄງການ.

ຜົນກະທົບດ້ານລົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມໃນໄລຍະການກໍ່ສ້າງອາດລວມມີ ສຽງດັງ, ຝຸ່ນ, ການປ່ອຍອາຍພິດ, ການຖິ້ມສິ່ງເສດເຫຼືອທີ່ເປັນຂອງແຂງ ແລະ ອັນຕະລາຍ, ການປົນເປື້ອນຂອງນໍ້າ, ເຮັດໃຫ້ນໍ້າຊັນ, ເຮັດໃຫ້ຮ່ອງລະບາຍນໍ້າຕັນ, ເຮັດໃຫ້ດິນເຊາະເຈື່ອນ ແລະ ດິນປົນເປື້ອນ, ການຕັດໄມ້ຍ້ອນກິດຈະກຳອື່ນໆ ເຊັ່ນ ໂຮງງານປະສົມສີມັງ ແລະ ໂຮງຕັ້ມຢາງປູທາງ, ການສ້າງທີ່ພັກ, ການກຽມພື້ນທີ່ສໍາລັບຕິດຕັ້ງເຄື່ອງຈັກໜັກ, ບັນຫາກ່ຽວກັບການຄຸ້ມຄອງພື້ນທີ່ກໍ່ສ້າງຍ້ອນກໍາມະກອນລ້ຽງໄຫຼເຂົ້າມາເຮັດວຽກ (ຕົວຢ່າງ ສຸຂະອະນາໄມ ແລະ ສຸຂະພິບານ, ສຸຂະພາບ ແລະ ຄວາມປອດໄພຂອງຊຸມຊົນ), ຄັດຂວາງການສັນຈອນ ແລະ ຄວາມປອດໄພຂອງການສັນຈອນຊ່ວງໄລຍະການກໍ່ສ້າງ, ຄວາມສ່ຽງຕໍ່ສຸຂະພາບ ແລະ ຄວາມປອດໄພຕໍ່ກໍາມະກອນ. ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງມົນລະພິດທາງອາກາດ ແລະ ສຽງ ຍ້ອນການສັນຈອນເພີ່ມຂຶ້ນ, ສິ່ງເສດເຫຼືອທີ່ເກີດຈາກຜູ້ໃຊ້ທາງ, ຄວາມປອດໄພໃນການສັນຈອນ, ແລະ ຄວາມສ່ຽງຕໍ່ສຸຂະພາບ ແລະ ຄວາມປອດໄພຕໍ່ກໍາມະກອນ ແມ່ນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມທີ່ອາດເກີດຂຶ້ນໃນຊ່ວງ ການນໍາໃຊ້ ແລະ ການບໍາລຸງຮັກສາ. ມົນລະພິດອາດເກີດຈາກອຸປະຕິເຫດທາງຖະໜົນ ທັງຊ່ວງໄລຍະການກໍ່ສ້າງ ແລະ ການນໍາໃຊ້ ແລະ ການບໍາລຸງຮັກສາ. ເນື່ອງຈາກວ່າກິດຈະກຳຂອງໂຄງການເກີດຂຶ້ນຕາມເຂດອ່າງຮັບນໍ້າຂອງແມ່ນໍ້າຂອງ ແລະ ແມ່ນໍ້າທີ່ເປັນສາຂາຂອງແມ່ນໍ້າຂອງ, ຈໍາເປັນຕ້ອງໄດ້ເອົາໃຈໃສ່ເປັນພິເສດຕໍ່ການປົນເປື້ອນຂອງນໍ້າໜ້າດິນ ທີ່ເກີດຈາກຊ່ວງໄລຍະການກໍ່ສ້າງ ແລະ ການນໍາໃຊ້ ແລະ ການບໍາລຸງຮັກສາ. ຜົນກະທົບທີ່ໄດ້ກ່າວມາຂ້າງເທິງອາດຈະແຕກຕ່າງກັນຕາມແຕ່ລະເຂດຂອງທາງ ແລະ ພື້ນທີ່ໃກ້ຄຽງ.

ຄວາມສ່ຽງທາງສັງຄົມ ແລະ ຜົນກະທົບຊ່ວງໄລຍະການປັບປຸງທາງອາດລວມທັງ ຄວາມບໍ່ສະດວກໃນການເຮັດທຸລະກິດເນື່ອງຈາກການຕັນທາງ ຫຼື ການຈໍາກັດການເຂົ້າອອກຊົ່ວຄາວ, ການຈໍາກັດການເຂົ້າອອກບ້ານ, ຮ້ານຄ້າ, ວັດວາອາຮາມ ແລະ ປ່າຊ້າ ຊົ່ວຄາວ, ຕັດໄຟຟ້າ ແລະ ຕັດນໍ້າຊົ່ວຄາວ, ກະທົບຕໍ່ໂຮງຮຽນ ແລະ ສະຖານທີ່ບໍລິການທາງດ້ານສາທາລະນະສຸກ. ກ່ຽວກັບສຽງດັງ ແລະ ແຮງສັ່ນສະເທືອນ, ຄວາມປອດໄພ ແລະ ການເຂົ້າເຖິງ, ການລ້ຽງເຂົ້າມາຂອງກໍາມະກອນ ແລະ ການເຮັດວຽກຂອງກໍາມະກອນ ເຊິ່ງຈະໄດ້ຝຶກອົບຮົມກ່ຽວກັບ ບັນຫາສຸຂະພາບ ແລະ ຄວາມປອດໄພໃຫ້ຊຸມຊົນທີ່ຢູ່ຕາມສອງຂ້າງທາງ. ດັ່ງທີ່ໄດ້ກ່າວກ່ອນໜ້ານີ້ ແຜນຄຸ້ມຄອງ ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ໄດ້ລວມມາດຕະການ ເພື່ອແກ້ໄຂບັນດາຜົນກະທົບທີ່ໄດ້ກ່າວມາຂ້າງເທິງ ແລະ ຫາວິທີການໃນການຄຸ້ມຄອງສະຖານທີ່ທາງບຸຮານນະ

ຄະດີ, ທາງປະຫວັດສາດ ແລະ ທາງສາດສະໜາ. ນອກຈາກນີ້, ເພື່ອແກ້ໄຂຜົນກະທົບຕໍ່ຊົນເຜົ່າທີ່ອາໄສຢູ່ເຂດກໍ່ສ້າງ ຂອງໂຄງການ, EGEP ສະເໜີມາດຕະການຫຼຸດຜ່ອນຜົນກະທົບທີ່ເໝາະສົມເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຊ່ວງໄລຍະການປັບ ປຸງ, ການດຳເນີນງານ ແລະ ການບຳລຸງຮັກສາ

ກົນໄກ ການແກ້ໄຂຂໍ້ຮ້ອງທຸກ

ກົນໄກການແກ້ໄຂຂໍ້ຮ້ອງທຸກ ຈະຖືກກຳນົດຂຶ້ນ ເພື່ອຊ່ວຍບັນທຶກ, ປະເມີນ, ແກ້ໄຂຂໍ້ຂ້ອງໃຈ ແລະ ຄຳຮ້ອງ ທຸກ ຕະຫຼອດຊ່ວງໄລຍະການກໍ່ສ້າງຂອງໂຄງການ.

ການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງຊຸມຊົນ ແລະ ການປຶກສາຫາລື

ການປຶກສາຫາລືກ່ຽວກັບກອບວຽກຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ, ກອບນະໂຍບາຍການ ຈັດສັນຍົກ ຍ້າຍ ແລະ ກອບວຽກການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງຊົນເຜົ່າ ແມ່ນໄດ້ຈັດຕັ້ງຢູ່ແຂວງ ບໍລິຄຳໄຊ ລະຫວ່າງ ວັນທີ 15 ຫາ 19 ເດືອນ ສິງຫາ 2019 ຢູ່ແຂວງ ຄຳມ່ວນລະຫວ່າງ ວັນທີ 20 ຫາ 21 ມິຖຸນາ 2019. ຈຸດປະສົງແມ່ນເພື່ອແຈ້ງໃຫ້ປະ ຊາຊົນ, ອົງການຈັດຕັ້ງຂອງລັດ, ອົງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ແລະ ອຳນາດການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ ຮັບຮູ້ກ່ຽວກັບຈຸດປະສົງ ແລະ ຂອບເຂດວຽກຂອງໂຄງການປັບປຸງທາງ ເລກທີ 13 ໃຕ້, ຮັບຮູ້ຜົນກະທົບດ້ານບວກ ແລະ ລົບ ທີ່ອາດເກີດຂຶ້ນ ລວມທັງນຳສະເໜີມາດຕະການຫຼຸດຜ່ອນຜົນກະທົບ ເພື່ອເອົາເຂົ້າໃນແຜນຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ແລະ ແລວທາງຂອງໂຄງການ.

ງົບປະມານຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ESMP

ລາຍຈ່າຍການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຂອງ ESMP ແມ່ນມາຈາກໂຄງການ. ເຊິ່ງລວມມີ (a) ລາຍຈ່າຍການຈັດຕັ້ງ ປະຕິບັດມາດຕະການຫຼຸດຜ່ອນຜົນກະທົບຊ່ວງໄລຍະການປັບປຸງ ແລະ ການບຳລຸງຮັກສາທາງ ເຊິ່ງແມ່ນເງິນບ້ວງການ ປັບປຸງທາງຂອງໂຄງການ; (b) ລາຍຈ່າຍການເວນຄືນທີ່ດິນ ຫຼື ທິດແທນຊັບສິນທີ່ເສຍຫາຍ ຫຼື ການ ຈັດສັນຍົກຍ້າຍ; (c) ລາຍຈ່າຍສຳລັບເກັບກູ້ວັດຖຸລະເບີດທີ່ຍັງບໍ່ທັນແຕກ (ຖ້າຕ້ອງໄດ້ເກັບກູ້); (d) ລາຍຈ່າຍສຳລັບການຕິດຕາມກວ ດກາ, ການລາຍງານ ແລະ ການຝຶກອົບຮົມ; ແລະ (e) ລາຍຈ່າຍສຳລັບການປຶກສາຫາລືກັບຊົນເຜົ່າ ແລະ ການຈັດຕັ້ງ ປະຕິບັດ EGEP. ປັດຈຸບັນ, ເຫັນດີໃຫ້ລາຍຈ່າຍ (a) ແລະ (c) ເປັນເງິນບ້ວງໂຄງການປັບປຸງທາງ ສ່ວນລາຍຈ່າຍ (b) ແມ່ນໃຫ້ເປັນບ້ວງເງິນສົມທົບຂອງລັດຖະບານ. ສ່ວນລາຍຈ່າຍ (d) ແລະ (e) ໃຫ້ເປັນບ້ວງຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ESMP ທີ່ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂດຍ PTRI/EDPD.