**ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ**

**ສັນຕິພາບ ເອກະລາດ ປະຊາທິປະໄຕ ເອກະພາບ ວັດທະນະຖາວອນ**

***************

**ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ**

**ກົມຂົວທາງ**

ໂຄງການປັບປຸງທາງຫຼວງທ້ອງຖິ່ນເພື່ອການເຊື່ອມໂຍງ-ເຊື່ອມຈອດ ໃຫ້ມີຄວາມ ທົນທານຕໍ່ການປ່ຽນແປງດິນຟ້າອາກາດ (CRRCIP)

# ບົດສັງລວມຫຍໍ້ ແຜນຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ສະເພາະສະຖານທີ່ຂອງເສັ້ນທາງ ເລກທີ 6576 (DR 6576) ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ

ກະກຽມໂດຍ:

M/S LEA ASSOCIATES SOUTH ASIA PVT

LAO TRANSPORT ENGINEERING CONSULTANT

**ສະບັບ 17 ທັນວາ 2025**

# ບົດສັງລວມຫຍໍ້ (EXECUTIVE SUMMARY)

## ➢ ພາບລວມຂອງໂຄງການ (PROJECT OVERVIEW)

ລັດຖະບານ ແຫ່ງ ສປປ ລາວ (GoL), ໂດຍຜ່ານກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ (MPWT) ໄດ້ດຳເນີນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໂຄງການປັບປຸງທາງຫຼວງທ້ອງຖິ່ນ ເພື່ອການເຊື່ອມໂຍງ-ເຊື່ອມຈອດ ໃຫ້ມີຄວາມທົນທານຕໍ່ການປ່ຽນແປງດິນຟ້າອາກາດ (CRRCIP) ໂດຍການສະໜັບສະໜູນດ້ານການເງິນ ຈາກສະມາຄົມພັດທະນາສາກົນ (IDA) ຂອງທະນາຄານໂລກ (WB). ໂຄງການມີຈຸດປະສົງເພື່ອສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃຫ້ແກ່ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ເຊິ່ງປະກອບມີ: ເສັ້ນທາງເມືອງ ແລະ ເສັ້ນທາງຊົນນະບົດ ໃນບັນດາແຂວງທີ່ມີຄວາມສ່ຽງ ແລະ ເມືອງ ທີ່ມີອັດຕາຄວາມທຸກຍາກສູງ. ດັ່ງນັ້ນ, ກົມຂົວທາງ (DoR) ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ຈຶ່ງເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບຕໍ່ພື້ນຖານໂຄງລ່າງໃນປະເທດ, ລວມທັງການວາງແຜນ, ການກໍ່ສ້າງ ແລະ ການບໍາລຸງຮັກສາຖະໜົນຫົນທາງ ແລະ ຂົວ. ກົມຂົວທາງ ມີແຜນທີ່ຈະສະເໜີຂໍເງິນກູ້ຢືມຈາກທະນາຄານໂລກ ເພື່ອກະກຽມການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ ແລະ ບົດລາຍງານໂຄງການລະອຽດສໍາລັບການຍົກລະດັບເສັ້ນທາງຊົນນະບົດ ແລະ ເສັ້ນທາງເມືອງ ພ້ອມທັງການກໍ່ສ້າງຂົວໃນທົ່ວປະເທດ. ກົມຂົວທາງໄດ້ກໍານົດເສັ້ນທາງເປົ້າໝາຍສໍາລັບການກະກຽມບົດລາຍງານໂຄງການລະອຽດ ແລະ ໄດ້ແຕ່ງຕັ້ງບໍລິສັດທີ່ປຶກສາ M/s LEA Associates South Asia Pvt. Ltd. ເພື່ອໃຫ້ບໍລິການທີ່ປຶກສາໃນການດໍາເນີນການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ ແລະ ກະກຽມບົດລາຍງານໂຄງການລະອຽດສໍາລັບເສັ້ນທາງທີ່ຖືກຄັດເລືອກ. ໂຄງການປະກອບດ້ວຍ 4 ອົງປະກອບ, ເຊິ່ງລວມມີການພັດທະນາເສັ້ນທາງ 13 ເສັ້ນ ໃນ 03 ແຂວງ ເປັນເສັ້ນທາງທີ່ທົນທານຕໍ່ສະພາບອາກາດ. ລາຍລະອຽດມີດັ່ງນີ້:

- **ອົງປະກອບທີ 1: ການເຂົ້າເຖິງເສັ້ນທາງທີ່ທົນທານຕໍ່ການປ່ຽນແປງດິນຟ້າອາກາດ (Climate Resilient Road Access)** ກວມເອົາການຍົກລະດັບເສັ້ນທາງເມືອງ ແລະ ເສັ້ນທາງຊົນນະບົດ ໄລຍະທາງປະມານ 300 ກິໂລແມັດ ໂດຍຄໍານຶງເຖິງຄວາມທົນທານຕໍ່ສະພາບອາກາດ ແລະ ໄພພິບັດ ໃນ 03 ແຂວງຄື:
  - ແຂວງຄໍາມ່ວນ: ເສັ້ນທາງໂຄງການຍ່ອຍ 3 ເສັ້ນ (ປະມານ 87 ກິໂລແມັດ).
  - ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ: ເສັ້ນທາງໂຄງການຍ່ອຍ 6 ເສັ້ນ (ປະມານ 124 ກິໂລແມັດ).
  - ແຂວງສາລະວັນ: ເສັ້ນທາງໂຄງການຍ່ອຍ 4 ເສັ້ນ (ປະມານ 84 ກິໂລແມັດ).
- **ອົງປະກອບທີ 2: ການຄຸ້ມຄອງໂຄງການ (Project Management).** ກວມເອົາການກວດສອບດ້ານການເງິນ ແລະ ເຕັກນິກ, ການຕິດຕາມກວດກາດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ, ການກວດສອບຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນ, ການສໍາຫຼວດຄວາມເພິ່ງພໍໃຈຂອງຜູ້ຊົມໃຊ້, ການສະໜັບສະໜູນການດໍາເນີນງານ ແລະ ກິດຈະກໍາທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຍົກຍ້າຍຈັດສັນ.
- **ອົງປະກອບທີ 3: ການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃຫ້ອົງການຈັດຕັ້ງ (Institutional Development).** ສະໜັບສະໜູນກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ຜ່ານການສ້າງຄວາມອາດສາມາດ ແລະ ການຝຶກອົບຮົມໃນບັນດາ

ຂະແໜງການ ເຊັ່ນ: ຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນ, ບົດບາດຍິງ-ຊາຍ, ການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງພົນລະເມືອງ, ແລະ ການຄຸ້ມຄອງຄວາມສ່ຽງຈາກສະພາບອາກາດ ແລະ ໄພພິບັດ.

- **ອົງປະກອບທີ 4: ການຕອບໂຕ້ເຫດການສຸກເສີນທີ່ອາດຈະເກີດຂຶ້ນ (Contingent Emergency Response).** ສະໜອງການຊ່ວຍເຫຼືອຢ່າງໄວເພື່ອຕອບສະໜອງຕໍ່ວິກິດການ ຫຼື ເຫດສຸກເສີນທີ່ໄດ້ຮັບການອະນຸມັດ, ຕາມຄູ່ມືການຕອບສະໜອງຕໍ່ເຫດສຸກເສີນ.

➢ **ຈຸດປະສົງ ແລະ ຂອບເຂດຂອງ SS-ESMP (PURPOSE AND SCOPE OF SS-ESMP)**

ແຜນຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມສະເພາະສະຖານທີ່ (SS-ESMP) ໄດ້ຖືກກະກຽມຂຶ້ນເພື່ອລະບຸຄວາມສ່ຽງ ແລະ ຜົນກະທົບດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ (E&S) ຈາກກິດຈະກຳການກໍ່ສ້າງ ແລະ ສະເໜີມາດຕະການຫຼຸດຜ່ອນຜົນກະທົບ ເພື່ອຕອບສະໜອງຕາມຄວາມຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການທາງດ້ານກົດໝາຍຂອງທະນາຄານໂລກ ແລະ ສປປ ລາວ. ໂດຍສັງລວມມີດັ່ງນີ້:

- ການລະບຸ ແລະ ການປະເມີນຄວາມສ່ຽງ ແລະ ຜົນກະທົບດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ (E&S) ທີ່ອາດຈະເກີດຂຶ້ນ, ແຜນການຫຼຸດຜ່ອນຜົນກະທົບ ແລະ ຂັ້ນຕອນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ.
- ບົດບາດຂອງບັນດາພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງ, ກົນໄກການລາຍງານ ແລະ ຄວາມຕ້ອງການໃນການສ້າງຄວາມອາດສາມາດ.
- ການປຶກສາຫາລືສາທາລະນະ, ການເປີດເຜີຍຂໍ້ມູນ, ການແກ້ໄຂຂໍ້ຮ້ອງທຸກ ແລະ ງົບປະມານການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ.

ໂຄງການ CRRCI ຈະຍົກລະດັບເສັ້ນທາງຕາມແລວທາງເດີມ ເພື່ອຫຼີກລ່ຽງ ຫຼື ຫຼຸດຜ່ອນການເວນຄືນທີ່ດິນ ແລະ ຜົນກະທົບຕໍ່ເຮືອນ, ຊັບສິນ, ສິ່ງປຸກສ້າງ ແລະ ຊີວິດການເປັນຢູ່ຂອງປະຊາຊົນໃຫ້ໜ້ອຍທີ່ສຸດ. ການປັບປຸງຈະລວມມີການປູຢາງບ່າທາງ, ປັບປຸງປ້າຍສັນຍານ ແລະ ມາດຕະການຫຼຸດຜ່ອນຄວາມໄວ, ເຊິ່ງຈະຖືກພັດທະນາໂດຍການປຶກສາຫາລືຢ່າງໃກ້ຊິດກັບຊຸມຊົນທ້ອງຖິ່ນ. ລາຍລະອຽດເພີ່ມເຕີມຂອງໂຄງການມີຢູ່ໃນເວັບໄຊທ໌ຂອງກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ (https://www.mpwt.gov.la/en/singleProjectDetail). ອົງປະກອບສຳຄັນຈາກ ແຜນການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງຜູ້ມີສ່ວນໄດ້ສ່ວນເສຍ (SEP), ແຜນການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງຊົນເຜົ່າ (EGEP), ຂັ້ນຕອນການຄຸ້ມຄອງແຮງງານ (LMP) ແລະ ແຜນປະຕິບັດງານບົດບາດຍິງ-ຊາຍ (GAP) ໄດ້ຖືກເຊື່ອມສານເຂົ້າໃນແຜນຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ (ESMP) ເຊິ່ງສອດຄ່ອງກັບຂໍ້ກຳນົດບັງຄັບສຳລັບໂຄງການຖະໜົນທີ່ໄດ້ຮັບທຶນຈາກທະນາຄານໂລກ. ໂຄງການຍັງໄດ້ນຳໃຊ້ຂໍ້ກຳນົດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບຂອບສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ (ESF) ຂອງທະນາຄານໂລກ ທີ່ມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ຕັ້ງແຕ່ເດືອນຕຸລາ 2018.

➢ **ລາຍລະອຽດຂອງໂຄງການຍ່ອຍ (SUBPROJECT DESCRIPTION)**

ເສັ້ນທາງເມືອງເລກທີ 6576 (DR6576) ແມ່ນໜຶ່ງໃນ 6 ເສັ້ນທາງທ້ອງຖິ່ນທີ່ຖືກສະເໜີໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ເຊິ່ງໄດ້ຮັບການພິຈາລະນາເພື່ອປັບປຸງໃຫ້ເປັນເສັ້ນທາງບູລິມະສິດພາຍໃຕ້ໂຄງການ CRRCIP. ເສັ້ນທາງນີ້ຈະຖືກພັດທະນາພາຍໃຕ້ຮູບແບບ ສັນຍາຮັບເໝົາແບບປະສົມປະສານ (HPBC). ສັນຍາ HPBC ນີ້ຈະດຳເນີນການຕາມ

ຂັ້ນຕອນການອອກແບບລາຍລະອຽດ, ໄລຍະເວລາການປັບປຸງເສັ້ນທາງ, ແລະ ໄລຍະເວລາການບຳລຸງຮັກສາ. ຮູບແບບ HPBC ຈະເປັນໂຄງການ 3 ປີ, ເຊິ່ງລວມມີໄລຍະເວລາການກໍ່ສ້າງ 2 ປີ ສຳລັບການກໍ່ສ້າງຄືນໃໝ່, ການຟື້ນຟູ, ແລະ ການປັບປຸງ, ແລະ ໄລຍະເວລາການບຳລຸງຮັກສາ 1 ປີ (ບໍ່ລວມໄລຍະເວລາການອອກແບບລະອຽດ). ແລວທາງໂຄງການຈະເລີ່ມຕົ້ນທີ່ທາງແຍກກັບທາງແຂວງ (PR) 6312 ທີ່ບ້ານລາວສຸລິຍະ ແລະ ໄປສິ້ນສຸດທີ່ທາງແຍກກັບທາງແຂວງ (PR) 6318 ທີ່ບ້ານສີບຸນເຮືອງ. ເສັ້ນທາງນີ້ຕັດຜ່ານບ້ານລາວສຸລິຍະ, ບ້ານນາເຊືອກ, ບ້ານເມືອງໄຊ, ບ້ານກຸດໂບນ ແລະ ບ້ານໂພນທາດ, ໂດຍມີຄວາມຍາວທັງໝົດ 8.476 ກິໂລແມັດ.

- ການຟື້ນຟູເສັ້ນທາງເມືອງເລກທີ 6576 (DR6576) ຈະຖືກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃນ 4 ໄລຍະຫຼັກຄື: ການອອກແບບ, ກ່ອນການກໍ່ສ້າງ, ການກໍ່ສ້າງ, ແລະ ການດຳເນີນງານ & ບຳລຸງຮັກສາ (O&M) - ເຊິ່ງແຕ່ລະໄລຍະຈະມີການເຊື່ອມສານມາດຕະການຄຸ້ມຄອງດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ (E&S) ທີ່ສອດຄ່ອງກັບ ຂອບຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມຂອງໂຄງການ (Project ESMF) ແລະ ແຜນ SS-ESMP ສະບັບນີ້.

- **ໄລຍະການອອກແບບ (Design Phase):** ໄດ້ມີການສຳຫຼວດ ແລະ ສືບສວນຢ່າງຄົບຖ້ວນເພື່ອກຳນົດແລວທາງທີ່ເໝາະສົມທີ່ສຸດ, ແຫຼ່ງວັດສະດຸ ແລະ ລັກສະນະການອອກແບບທີ່ທົນທານຕໍ່ສະພາບອາກາດ. ວຽກງານດັ່ງກ່າວລວມມີການສຶກສາດ້ານພູມສັນຖານ, ທໍລະນີວິທະຍາ, ຊັ້ນທາງ, ການທົດສອບວັດສະດຸ ແລະ ການປະເມີນດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ-ສັງຄົມ ເພື່ອຮັບປະກັນວ່າທຸກແຫຼ່ງ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກໄດ້ມາດຕະຖານເຕັກນິກ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ.

- **ໄລຍະກ່ອນການກໍ່ສ້າງ (Pre-Construction Phase):** ກິດຈະກຳປະກອບມີການກວດສອບການອອກແບບລະອຽດ, ການວາງຜັງ, ການຍົກຍ້າຍສາທາລະນູປະໂພກ ແລະ ການສ້າງຕັ້ງທີ່ພັກອາໄສຂອງຄົນງານ, ໂຮງຊ່າງ ແລະ ແຫຼ່ງວັດສະດຸ ຕາມເງື່ອນໄຂດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ທີ່ຖືກຮັບຮອງແລ້ວ. ຜູ້ຮັບເໝົາຕ້ອງກະກຽມ ແລະ ຂໍອະນຸມັດແຜນຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມສະເພາະສະຖານທີ່ (SS-ESMP) ແລະ ແຜນການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ. ການຝຶກອົບຮົມກ່ຽວກັບການປະຕິບັດ ESMP, ອາຊີວະອະນາໄມ ແລະ ຄວາມປອດໄພ (OHS)/ສຸຂະພາບ ແລະ ຄວາມປອດໄພຂອງຊຸມຊົນ (CHS), ກົດລະບຽບການປະພຶດ (CoC) ແລະ ກົນໄກແກ້ໄຂຂໍ້ຮ້ອງທຸກ (GRM) ຈະຖືກຈັດຂຶ້ນໃຫ້ແກ່ ໜ່ວຍງານຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ (PIU), ທີ່ປຶກສາຄວບຄຸມການກໍ່ສ້າງ (ISWS), ແລະ ຊຸມຊົນກ່ອນເລີ່ມກິດຈະກຳການກໍ່ສ້າງ.

- **ໄລຍະການກໍ່ສ້າງ (Construction Phase):** ວຽກງານຫຼັກລວມມີການບຸກເບີກພື້ນທີ່, ວຽກດິນ, ຊັ້ນຮອງພື້ນ ແລະ ການປູໜ້າທາງແບບ DBST, ການກໍ່ສ້າງທໍ່ລະບາຍນ້ຳຄືນໃໝ່ 5 ຈຸດ, ການກໍ່ສ້າງຂົວຄືນໃໝ່ຢູ່ກິໂລແມັດທີ 1+314, 3+996 ແລະ 4+882, ພ້ອມທັງການຕິດຕັ້ງລະບົບລະບາຍນ້ຳ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນ. ມາດຕະການຫຼຸດຜ່ອນຜົນກະທົບຈະແກ້ໄຂບັນຫາ ຂີ້ຝຸ່ນ, ສຽງ, ຂີ້ເຫຍື້ອ, ນ້ຳໜ້າດິນ ແລະ ຄວາມສ່ຽງດ້ານຄວາມປອດໄພ. ການຕິດຕາມກວດກາດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມເປັນປະຈຳ ແລະ ການລາຍງານ GRM, ລວມທັງເຫດການ ການຂູດຮີດ ແລະ ລ່ວງລະເມີດທາງເພດ (SEA/SH) ແລະ ຄວາມຮຸນແຮງຕໍ່ເດັກ (VAC) ,

ຈະຖືກດໍາເນີນການໂດຍຜູ້ຮັບເໝົາ, ISWS ແລະ PIU ພ້ອມດ້ວຍການລາຍງານປະຈໍາເດືອນເຖິງ ໜ່ວຍງານຄຸ້ມຄອງໂຄງການ (PMU).

- **ໄລຍະການດໍາເນີນງານ & ບໍາລຸງຮັກສາ (O&M Phase):** ຄູ່ມື O&M ຈະເປັນແນວທາງສໍາລັບການບໍາລຸງຮັກສາໜ້າທາງ, ລະບົບລະບາຍນໍ້າ ແລະ ປ້າຍສັນຍານເປັນປະຈໍາ ໂດຍມີການຈັດການຝຶກອົບຮົມໃຫ້ແກ່ DoR ແລະ DPWTs. ການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງຊຸມຊົນຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ, ການດໍາເນີນງານ GRM ແລະ ການຕິດຕາມກວດກາດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ-ສັງຄົມເປັນໄລຍະ ຈະຮັບປະກັນການນໍາໃຊ້ງານຂອງເສັ້ນທາງ, ການປົກປັກຮັກສາສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ຜົນປະໂຫຍດທີ່ຍືນຍົງຂອງຊຸມຊົນ.

➢ ຄວາມສ່ຽງ ແລະ ຜົນກະທົບດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ, ມາດຕະການຫຼຸດຜ່ອນ (ENVIRONMENTAL AND SOCIAL RISKS AND IMPACTS, AND MITIGATION MEASURES)

**ພາບລວມ (Overview):** ການຟື້ນຟູເສັ້ນທາງເມືອງເລກທີ 6576 (DR6576) ມີຈຸດປະສົງເພື່ອປັບປຸງການເຊື່ອມຈອດຊົນນະບົດ ແລະ ຍົກລະດັບຄວາມທົນທານຕໍ່ສະພາບອາກາດ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ກິດຈະກໍາການກໍ່ສ້າງ ເຊັ່ນ: ການບຸກເບີກພື້ນທີ່, ການຂຸດຄົ້ນບໍ່ດິນ, ການຖົມດິນ, ແລະ ການປູຢາງອາສະຟານ ຕະຫຼອດຈົນການດໍາເນີນງານຂອງສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກຊົ່ວຄາວ ເຊັ່ນ: ທີ່ພັກອາໄສຂອງຄົນງານ, ໂຮງງານປະສົມຢາງປູທາງ (HMA) ແລະ ໂຮງງານບົດຫີນ, ບ່ອນເກັບມ້ຽນນໍ້າມັນ ແລະ ໂຮງຊ່າງ, ອາດຈະສ້າງຄວາມສ່ຽງດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ (E&S) ໃນລະດັບປານກາງ. ພາກສ່ວນຕໍ່ໄປນີ້ສະຫຼຸບຜົນການກັ່ນຕອງ, ຜົນກະທົບທາງບວກ, ຄວາມສ່ຽງທີ່ຖືກລະບຸ, ແລະ ມາດຕະການຫຼຸດຜ່ອນທີ່ຖືກອອກແບບມາເພື່ອຮັບປະກັນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການຍ່ອຍຢ່າງປອດໄພ, ຖືກຕ້ອງຕາມກົດລະບຽບ ແລະ ຍືນຍົງ.

**ການກັ່ນຕອງ (Screening):** ການກັ່ນຕອງສອງຂັ້ນຕອນໄດ້ຖືກດໍາເນີນການໂດຍນໍາໃຊ້ ບັນຊີລາຍຊື່ຍົກເວັ້ນຂອງໂຄງການ (Project's Exclusion List) ແລະ ແບບຟອມກັ່ນຕອງ ESS (ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 2 ຂອງເຫຼັ້ມທີ II). ໂຄງການຍ່ອຍໄດ້ຮັບການຢັ້ງຢືນວ່າມີເງື່ອນໄຂຄົບຖ້ວນສໍາລັບການລົງທຶນ, ຖືກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດພາຍໃນເຂດສະຫງວນທາງ (right-of-way) ທີ່ມີຢູ່ແລ້ວທັງໝົດ ແລະ ບໍ່ໄດ້ຕັ້ງຢູ່ໃນ ຫຼື ໃກ້ຄຽງກັບເຂດສະຫງວນ, ຖິ່ນທີ່ຢູ່ອາໄສທີ່ສໍາຄັນ ຫຼື ສະຖານທີ່ມໍລະດົກວັດທະນະທໍາ. ຜົນການກັ່ນຕອງຢັ້ງຢືນວ່າຜົນກະທົບທີ່ອາດເກີດຂຶ້ນແມ່ນພຽງຊົ່ວຄາວ, ສະເພາະສະຖານທີ່ ແລະ ສາມາດຄຸ້ມຄອງໄດ້ຜ່ານແຜນຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມສະເພາະສະຖານທີ່ (SS-ESMP) ແລະ ແຜນງານຍ່ອຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

**ຜົນກະທົບທາງບວກ (Positive Impacts):** ການຟື້ນຟູໂຄງການຍ່ອຍ 6576 ຈະເປັນຜົນປະໂຫຍດໂດຍກົງຕໍ່ຊຸມຊົນໃນ 5 ບ້ານ, ກວມເອົາ 991 ຫຼັງຄາເຮືອນ, 1,221 ຄອບຄົວ ແລະ ມີປະຊາກອນທັງໝົດ 7,403 ຄົນ, ໃນນັ້ນມີແມ່ຍິງ 3,679 ຄົນ. ຜົນປະໂຫຍດທາງດ້ານເສດຖະກິດ ແລະ ສັງຄົມທີ່ສໍາຄັນປະກອບມີ:

- ສາມາດເຂົ້າເຖິງເສັ້ນທາງໄດ້ຕະຫຼອດປີ ເນື່ອງຈາກການອອກແບບລະບົບລະບາຍນໍ້າທີ່ທົນທານຕໍ່ສະພາບອາກາດ (ທໍ່ລະບາຍນໍ້າ 9 ຈຸດ, ໃນນັ້ນ 5 ຈຸດຈະຖືກສ້າງໃໝ່ ແລະ 4 ຈຸດຈະຖືກຮັກສາໄວ້ຄືເກົ່າ, ແລະ ຂົວນ້ອຍ 3 ແຫ່ງຈະຖືກກໍ່ສ້າງ);

- ການເຊື່ອມຈອດໄປສູ່ໂຮງຮຽນ, ຕະຫຼາດ ແລະ ສຸກສາລາ ໄດ້ຮັບການປັບປຸງດີຂຶ້ນ;
- ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າກະສິກຳໄວຂຶ້ນ ແລະ ປອດໄພຂຶ້ນ;
- ຫຼຸດຜ່ອນເວລາໃນການເດີນທາງ ແລະ ພາລະຂອງຄອບຄົວ, ໂດຍສະເພາະສຳລັບແມ່ຍິງ ແລະ ກຸ່ມຄົນດ້ອຍໂອກາດ;
- ເພີ່ມລາຍຮັບຂອງຄອບຄົວ ແລະ ສ້າງຄວາມຫຼາກຫຼາຍທາງດ້ານຊີວິດການເປັນຢູ່;
- ຍົກລະດັບກິດຈະກຳທາງເສດຖະກິດໃນທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ປັບປຸງການວາງແຜນດ້ານກະສິກຳ

**ຄວາມສ່ຽງດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ (Environmental and Social Risks):** ຄວາມສ່ຽງດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ໄດ້ຖືກລະບຸໂດຍອີງໃສ່ມາດຕະຖານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ຂອງທະນາຄານໂລກ (ESS1-ESS10, ຍົກເວັ້ນ ESS5, ESS6, ແລະ ESS9 ທີ່ບໍ່ກ່ຽວຂ້ອງ).

- **ຄວາມສ່ຽງດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ:** ການກໍ່ສ້າງຈະມີ: ຂີ້ຝຸ່ນ, ສຽງດັງ, ການສັ່ນສະເທືອນ, ຂີ້ເຫຍື້ອທົ່ວໄປ ແລະ ອັນຕະລາຍ, ລວມທັງນ້ຳເປື້ອນຈາກສູນພັກຄົນງານ ແລະ ໂຮງຊ່າງ ໃນໄລຍະຊົ່ວຄາວ. ຄວາມສ່ຽງຍັງລວມເຖິງການເຊາະເຈື່ອນຂອງດິນ, ການຕົກຕະກອນ, ມົນລະພິດທາງອາກາດຈາກການດຳເນີນງານຂອງ HMA, ການຈັດການຂີ້ເຫຍື້ອທີ່ບໍ່ເໝາະສົມ ແລະ ການປົນເປື້ອນທີ່ອາດເກີດຈາກການເກັບຮັກສາ ຫຼື ການຮົ່ວໄຫຼຂອງນ້ຳມັນ. ການຂຸດຄົ້ນບໍ່ດິນ ແລະ ການຈັດການລະບົບລະບາຍນ້ຳທີ່ບໍ່ເໝາະສົມ ອາດຈະເຮັດໃຫ້ນ້ຳຖ້ວມສະເພາະຈຸດ ຫຼື ຄວາມບໍ່ໝັ້ນຄົງຂອງຄ້ອຍຊັນ ຖ້າບໍ່ໄດ້ຮັບການຄວບຄຸມຢ່າງເໝາະສົມ.
- **ຄວາມສ່ຽງດ້ານສັງຄົມ:** ຄວາມສ່ຽງທີ່ອາດເກີດຂຶ້ນລວມມີ ການລົບກວນການເຂົ້າເຖິງຂອງຊຸມຊົນຊົ່ວຄາວ, ອັນຕະລາຍດ້ານຄວາມປອດໄພຈາກການສັນຈອນ ແລະ ກົນຈັກ ແລະ ການລົບກວນເລັກໜ້ອຍຕໍ່ກິດຈະກຳປະຈຳວັນໃນລະຫວ່າງການກໍ່ສ້າງ. ການຫຼັ່ງໄຫຼເຂົ້າມາຂອງຄົນງານອາດຈະເພີ່ມຄວາມສ່ຽງຕໍ່ການຂູດຮີດ ແລະ ລ່ວງລະເມີດທາງເພດ (SEA/SH), ຄວາມຮຸນແຮງຕໍ່ເດັກ (VAC), ການແຜ່ລະບາດຂອງພະຍາດຕິດຕໍ່ ແລະ ຄວາມເຄັ່ງຕຶງໃນສັງຄົມ. ນອກຈາກນີ້ຍັງມີຄວາມສ່ຽງໃນການຕັດຂາດກຸ່ມຄົນດ້ອຍໂອກາດ (ຊົນເຜົ່າ, ຜູ້ສູງອາຍຸ ແລະ ຄົນພິການ) ຫາກການສື່ສານ ແລະ ການມີສ່ວນຮ່ວມບໍ່ພຽງພໍ.
- **ຜູ້ຮັບຜົນກະທົບທີ່ອ່ອນໄຫວ (Sensitive Receptors):**

ໂຄງການຕັດຜ່ານໃກ້ກັບ ໂຮງຮຽນປະຖົມ 2 ແຫ່ງ, ໂຮງຮຽນມັດທະຍົມ 1 ແຫ່ງ, ວັດ 1 ແຫ່ງ, ແລະ ປ່າຊ້າ 1 ແຫ່ງ..

**ມາດຕະການຫຼຸດຜ່ອນ (Mitigation Measures):** ຊຸດມາດຕະການຫຼຸດຜ່ອນທີ່ຄົບຖ້ວນໄດ້ຖືກເຊື່ອມສານເຂົ້າໃນ SS-ESMP ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນຜົນກະທົບທາງລົບ ແລະ ຮັບປະກັນການປະຕິບັດຕາມກົດໝາຍແຫ່ງຊາດ ແລະ ESS ຂອງທະນາຄານໂລກ. ມາດຕະການເຫຼົ່ານີ້ຄວບຄຸມໄລຍະການອອກແບບ, ກ່ອນການກໍ່ສ້າງ, ການກໍ່ສ້າງ, ແລະ O&M.

- **ໄລຍະການອອກແບບ ແລະ ກ່ອນການກໍ່ສ້າງ:**
    - ເຊື່ອມສານຂໍ້ກຳນົດ E&S ທັງໝົດ (ຈາກ SS-ESMP ແລະ 9 ແຜນງານຍ່ອຍ) ເຂົ້າໃນການອອກແບບສຸດທ້າຍ, ເອກະສານການປະມູນ ແລະ ເອກະສານສັນຍາ.
    - ດຳເນີນການກວດກາຢັ້ງຢືນການເກັບກູ້ UXO, ການປຶກສາຫາລືກັບຊຸມຊົນ ແລະ ການປະເມີນຄວາມພ້ອມກ່ອນການລະດົມກຳລັງ.
    - ສ້າງຕັ້ງ ແລະ ອະນຸມັດ ແຜນຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມສະເພາະສະຖານທີ່ (SS-ESMP) ແລະ ແຜນຄຸ້ມຄອງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ (ແຜນຄຸ້ມຄອງຂີ້ເຫຍື້ອ, ການຈະລາຈອນ, ຄວາມປອດໄພ ແລະ ສຸຂະພາບຊຸມຊົນ (CHS)).
    - ຝຶກອົບຮົມໃຫ້ PIU, ISWS, ຜູ້ຮັບເໝົາ ແລະ ອຳນາດການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ ກ່ຽວກັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ E&S, OHS/CHS, GRM ແລະ ຄວາມຮັບຮູ້ກ່ຽວກັບ SEA/SH.
    - ເປີດເຜີຍຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບ GRM ແລະ ແຈ້ງລ່ວງໜ້າຢ່າງໜ້ອຍສອງອາທິດໃຫ້ແກ່ຊຸມຊົນ ກ່ອນທີ່ຈະເລີ່ມວຽກ.
- **ໄລຍະການກໍ່ສ້າງ:**
    - ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມາດຕະການສະກັດກັ້ນຂີ້ຝຸ່ນ, ການຄວບຄຸມສຽງ ແລະ ການສັ່ນສະເທືອນ, ການປ້ອງກັນການເຊາະເຈື່ອນ, ການຄຸ້ມຄອງນໍ້າໄຫຼຫຼາກ ແລະ ການຄວບຄຸມການຮົ່ວໄຫຼ.
    - ຄຸ້ມຄອງສູນພັກຄົນງານດ້ວຍລະບົບສຸຂາພິບານທີ່ເໝາະສົມ, ການເກັບມ້ຽນຂີ້ເຫຍື້ອ ແລະ ການບຳບັດນໍ້າເປື້ອນ ໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບຂັ້ນຕອນການຄຸ້ມຄອງແຮງງານ (LMP).
    - ບັງຄັບໃຊ້ກົດລະບຽບການປະພຶດ (COC) ສຳລັບຄົນງານທັງໝົດ, ໂດຍເນັ້ນໜັກເຖິງການບໍ່ຍອມຮັບຢ່າງເດັດຂາດຕໍ່ການກະທຳ SEA/SH ແລະ VAC.
    - ຮັບປະກັນການສັນຈອນຂອງຄົນຍ່າງ ແລະ ຍານພາຫະນະໃຫ້ມີຄວາມປອດໄພ ດ້ວຍການຕິດຕັ້ງປ້າຍ, ສິ່ງກີດຂວາງ, ການຄວບຄຸມຄວາມໄວ (40~km/h ໃນເຂດຊຸມຊົນ) ແລະ ມີພະນັກງານໂບກທຸງທີ່ຜ່ານການຝຶກອົບຮົມຢູ່ໃກ້ກັບໂຮງຮຽນ ແລະ ຕະຫຼາດ.

- ຮັບປະກັນການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງຊຸມຊົນຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ ແລະ ດໍາເນີນງານ GRM ທີ່ໃຊ້ງານໄດ້ຈິງ ແລະ ປິດເປັນຄວາມລັບ, ພ້ອມທັງມີການລາຍງານເຫດການຕ່າງໆຢ່າງທັນເວລາ ລວມທັງກໍລະນີ OHS, SEA/SH ແລະ VAC (ເຫດການຮ້າຍແຮງຕ້ອງລາຍງານພາຍໃນ 24 ຊົ່ວໂມງ).
  - ຕິດຕາມ ແລະ ລາຍງານຕົວຊີ້ວັດການປະຕິບັດງານດ້ານ E&S ປະຈໍາເດືອນ ໃຫ້ແກ່ PIU ແລະ PMU.

- **ໄລຍະການດໍາເນີນງານ ແລະ ການບໍາລຸງຮັກສາ (O&M):**
  - ກະກຽມ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຄູ່ມື O&M (ແປເປັນພາສາລາວ) ທີ່ກວມເອົາຕາຕະລາງການບໍາລຸງຮັກສາ, ການຄຸ້ມຄອງຂີ້ເຫຍື້ອ, ການປ້ອງກັນການຮົ່ວໄຫຼ ແລະ ຂັ້ນຕອນຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນ.
  - ດໍາເນີນການຝຶກອົບຮົມໃຫ້ແກ່ພະນັກງານ DoR ແລະ DPWT ເພື່ອຮັບປະກັນການນໍາໃຊ້ຄູ່ມືຢ່າງມີປະສິດທິຜົນ.
  - ອະນາໄມໂຄງສ້າງລະບາຍນໍ້າເປັນໄລຍະ, ສ້ອມແປງອຸປະກອນປະກອບທາງ ແລະ ປ້າຍສັນຍານ ແລະ ບໍາລຸງຮັກສາສະພາບໜ້າທາງ ເພື່ອປ້ອງກັນນໍ້າຖ້ວມ ແລະ ອຸປະຕິເຫດ.
  - ສືບຕໍ່ການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງຊຸມຊົນ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ GRM ເພື່ອຄຸ້ມຄອງຂໍ້ຂ້ອງໃຈທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການບໍາລຸງຮັກສາ.
  - ຮັກສາການຕິດຕາມ ແລະ ລາຍງານ E&S ເປັນປະຈໍາ ເພື່ອຮັບປະກັນວ່າຜົນກະທົບແມ່ນພຽງຊົ່ວຄາວ ແລະ ຢູ່ສະເພາະຈຸດ.

ເພື່ອແກ້ໄຂຄວາມສ່ຽງດ້ານ E&S ທີ່ຖືກລະບຸ ສໍາລັບການຟື້ນຟູເສັ້ນທາງຊົນນະບົດ 6323 (RR6323) ໃນເມືອງຈໍາພອນ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ, ໄດ້ມີການສ້າງແຜນງານຍ່ອຍ 9 ສະບັບ ຂຶ້ນມາໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບ ESMF ຂອງໂຄງການ ແລະ ມາດຕະຖານ ESS ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຂອງທະນາຄານໂລກ. ແຜນງານຍ່ອຍເຫຼົ່ານີ້ເປັນພາກສ່ວນສໍາຄັນຂອງ SS-ESMP ແລະ ເປັນທິດທາງໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ, ຕິດຕາມ ແລະ ກວດກາມາດຕະການຫຼຸດຜ່ອນຜົນກະທົບ. ລາຍຊື່ຂອງ 9 ແຜນງານຍ່ອຍມີດັ່ງນີ້:

1. ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 1.1. ແຜນຄຸ້ມຄອງສະຖານທີ່ກໍ່ສ້າງ (CSMP)
2. ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 1-2. ແຜນຄຸ້ມຄອງແຮງງານ, ອາຊີວະອະນາໄມ ແລະ ຄວາມປອດໄພ (OHS/LMP)
3. ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 1-3. ແຜນຄຸ້ມຄອງສິ່ງເສດເຫຼືອ (WMP)
4. ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 1-4. ແຜນຄວບຄຸມມົນລະພິດທາງອາກາດ ແລະ ສຽງ (ANCP)
5. ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 1-5. ແຜນຄຸ້ມຄອງການຈະລາຈອນ ແລະ ການຂົນສົ່ງ (TTMP)
6. ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 1-6. ແຜນສຸຂະພາບ ແລະ ຄວາມປອດໄພຂອງຊຸມຊົນ (CHSP)

7. ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 1-7. ແຜນຕອບໂຕ້ເຫດສຸກເສີນ (ERP)

8. ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 1-8. ມາດຕະການສິ່ງທີ່ຄວນປະຕິບັດ ແລະ ສິ່ງທີ່ບໍ່ຄວນປະຕິບັດ (Dos and Don'ts Measures)

9. ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 1-9. ຂັ້ນຕອນການຄົ້ນພົບໂດຍບັງເອີນ (Chance Find Procedure - CFP)

## ➢ ການປຶກສາຫາລື ແລະ ການເປີດເຜີຍຂໍ້ມູນ (CONSULTATION AND INFORMATION DISCLOSURE)

ກອງປະຊຸມປຶກສາຫາລືກັບປະຊາຊົນຜູ້ໄດ້ຮັບຜົນກະທົບ (PAPs) ໄດ້ຖືກຈັດຂຶ້ນໃນແຕ່ລະບ້ານພາຍໃນພື້ນທີ່ໂຄງການ ເຊິ່ງເລີ່ມຕັ້ງແຕ່ວັນທີ 28 ພະຈິກ 2024. ມີຜູ້ເຂົ້າຮ່ວມທັງໝົດ 214 ຄົນ (ລວມມີແມ່ຍິງ 99 ຄົນ) ຈາກ 5 ບ້ານ, ເຊິ່ງທັງໝົດແມ່ນກຸ່ມຊົນເຜົ່າລາວລຸ່ມ. ການສົນທະນາກຸ່ມຈຸດສຸມ (FGDs) ໄດ້ດຳເນີນໄປດ້ວຍບັນຍາກາດທີ່ເປັນມິດ ແລະ ເປີດກວ້າງ, ໂດຍແຍກກອງປະຊຸມສຳລັບຍິງ-ຊາຍ ແລະ ກຸ່ມຊາດພັນ. ໄດ້ມີການນຳໃຊ້ແບບສອບຖາມດຽວກັນໃນທຸກກຸ່ມ ເພື່ອເກັບກຳຄຳຄິດເຫັນ, ຂໍ້ກັງວົນ ແລະ ຂໍ້ສະເໜີແນະກ່ຽວກັບກິດຈະກຳໂຄງການຕາມແລວທາງ RR6576 ໃນເມືອງຈຳພອນ, ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ, ໃນໄລຍະກ່ອນການກໍ່ສ້າງຂອງໂຄງການ. ຂໍ້ຄິດເຫັນ ແລະ ຄວາມກັງວົນຈາກປະຊາຊົນທີ່ເຂົ້າຮ່ວມປຶກສາຫາລື ໄດ້ຖືກນຳມາພິຈາລະນາ ແລະ ສະທ້ອນອອກໃນມາດຕະການທີ່ສະເໜີ ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນຄວາມສ່ຽງ ແລະ ຜົນກະທົບດ້ານ E&S ທີ່ຕິດພັນກັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການຍ່ອຍນີ້. ຂໍ້ຄິດເຫັນ ແລະ ຄວາມກັງວົນຂອງຜູ້ທີ່ໄດ້ຮັບຜົນກະທົບ/ຜູ້ມີສ່ວນໄດ້ສ່ວນເສຍມີດັ່ງນີ້:

- ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນໃນໄລຍະການກໍ່ສ້າງ.
- ການຈັດສັນທາງເຂົ້າ-ອອກຊົ່ວຄາວສຳລັບເຮືອນຊານ ແລະ ຫົວໜ່ວຍທຸລະກິດໃນລະຫວ່າງການກໍ່ສ້າງ.
- ບັນຫາສິ່ງແວດລ້ອມ.
- ການບຳລຸງຮັກສາຖະໜົນ

ສຳລັບລາຍລະອຽດເພີ່ມເຕີມກ່ຽວກັບຂໍ້ກັງວົນ ແລະ ມາດຕະການຫຼຸດຜ່ອນທີ່ສະເໜີ, ໃຫ້ເບິ່ງພາກທີ 6.2 ຂອງ SS-ESMP ທີ່ຖືກຮັບຮອງ ແລະ ເຜີຍແຜ່ຢູ່ເທິງເວັບໄຊທ໌ຂອງກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ (MPWT); ເພື່ອແຈ້ງໃຫ້ຜູ້ມີສ່ວນໄດ້ສ່ວນເສຍຮັບຊາບກ່ຽວກັບຄວາມສ່ຽງ ແລະ ຜົນກະທົບດ້ານ E&S ຂອງໂຄງການຍ່ອຍ ແລະ ຮັບປະກັນວ່າພວກເຂົາຈະຍັງຄົງມີສ່ວນຮ່ວມຕະຫຼອດຂະບວນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ.

ໂຄງການຍ່ອຍມີຂັ້ນຕອນການແກ້ໄຂຂໍ້ຮ້ອງທຸກ 3 ປະເພດ ທີ່ປະຊາຊົນຜູ້ໄດ້ຮັບຜົນກະທົບ ແລະ ຜູ້ມີສ່ວນໄດ້ສ່ວນເສຍທີ່ສົນໃຈສາມາດນຳໃຊ້ເພື່ອສະເໜີຄວາມກັງວົນ ຫຼື ສິ່ງຄຳຮ້ອງທຸກກ່ຽວກັບຄວາມສ່ຽງ ແລະ ຜົນກະທົບດ້ານ E&S ທີ່ຕິດພັນກັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ການດຳເນີນງານຂອງໂຄງການຍ່ອຍ. ຂັ້ນຕອນການແກ້ໄຂຂໍ້ຮ້ອງທຸກເຫຼົ່ານີ້ປະກອບມີ: a) ຂັ້ນຕອນການແກ້ໄຂສຳລັບຂໍ້ຮ້ອງທຸກທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບແຮງງານ ແລະ ເງື່ອນໄຂການເຮັດວຽກ. b) ຂັ້ນຕອນການແກ້ໄຂສຳລັບຂໍ້ຮ້ອງທຸກທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບ SEA/SH. c) ຂັ້ນຕອນການແກ້ໄຂສຳລັບຂໍ້ຮ້ອງທຸກທົ່ວໄປ.

➤ **ການຕິດຕາມ ແລະ ລາຍງານ (MONITORING AND REPORTING)**

ກົມຂົວທາງ (DOR), ພາຍໃຕ້ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ (MPWT), ໂດຍການສະໜັບສະໜູນຈາກພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງແຂວງ (DPWT), ເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການນີ້ ລວມທັງການຊີ້ນຳດ້ານເຕັກນິກ, ການປະຕິບັດ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງໂຄງການໃນພາບລວມ. ພະແນກຄົ້ນຄວ້າສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ປ້ອງກັນໄພພິບັດ (EDPD) ຂອງສະຖາບັນໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ (PTI) ພາຍໃຕ້ MPWT ເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບໃນການຊີ້ນຳ, ການສ້າງຄວາມອາດສາມາດ/ການຝຶກອົບຮົມ, ການຕິດຕາມກວດກາການປະຕິບັດຕາມ ແລະ ການລາຍງານດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ. ກິດຈະກຳການຕິດຕາມ E&S ຢ່າງລະອຽດໄດ້ຖືກສັງລວມໄວ້ໃນຕາຕະລາງ 7-3 (ສຳລັບຂໍ້ມູນເພີ່ມເຕີມ, ເບິ່ງພາກທີ 7.3: ແຜນການຕິດຕາມກວດກາ).

➤ **ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ (IMPLEMENTATION ARRANGEMENT)**

ກົມຂົວທາງ (DOR), ໂດຍຜ່ານໜ່ວຍງານຄຸ້ມຄອງໂຄງການ (PMU), ຮັບຜິດຊອບໃນການປະສານງານລວມ, ການຊີ້ນຳ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງເຄື່ອງມືດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ລວມທັງແຜນຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມສະເພາະສະຖານທີ່ (SS-ESMP), ການປະຕິບັດການຄຸ້ມຄອງທີ່ດີທີ່ສຸດສະເພາະສະຖານທີ່ (SS-BMPs), ແຜນການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງຜູ້ມີສ່ວນໄດ້ສ່ວນເສຍ ພ້ອມດ້ວຍແຜນການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງກຸ່ມຊົນເຜົ່າ (SEP with EGEP) ແລະ ແຜນປະຕິບັດງານບົດບາດຍິງ-ຊາຍ (GAP). ພະແນກຄົ້ນຄວ້າສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ປ້ອງກັນໄພພິບັດ (EDPD/PTI) ສະໜອງຄຳແນະນຳດ້ານເຕັກນິກ, ເປັນຜູ້ນຳພາໃນການຝຶກອົບຮົມ ແລະ ສ້າງຄວາມອາດສາມາດ, ຮັບປະກັນການປະຕິບັດຕາມມາດຕະຖານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ (ESS) ຂອງທະນາຄານໂລກ ແລະ ລະບຽບການຂອງລັດຖະບານ ສປປ ລາວ (GoL) ແລະ ສັງລວມບົດລາຍງານການຕິດຕາມກວດກາດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ (ESMR) ທຸກໆເຄິ່ງປີ ເພື່ອສົ່ງໃຫ້ທະນາຄານໂລກ. ໃບຢັ້ງຢືນການປະຕິບັດຕາມມາດຕະຖານສິ່ງແວດລ້ອມ (ECCs) ແມ່ນອອກໂດຍ ພະແນກກະສິກຳ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ (DoAE), ໂດຍອີງໃສ່ບົດລາຍງານການກວດກາສິ່ງແວດລ້ອມເບື້ອງຕົ້ນ (IEE) ທີ່ຖືກກະກຽມໂດຍທີ່ປຶກສາ FS.

➤ **ງົບປະມານການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ESMP (ESMP IMPLEMENTATION BUDGET)**

ງົບປະມານການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ SS-ESMP ສະບັບນີ້ຈະປະກອບມີ:

- ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍສຳລັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມາດຕະການດ້ານ E&S ແລະ ມາດຕະການຄວາມທົນທານຕໍ່ສະພາບອາກາດ ຈະຖືກລວມເຂົ້າໃນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍດ້ານເຕັກນິກ/ວຽກກໍ່ສ້າງ.
- ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍສຳລັບການຈັດຈ້າງບຸກຄະລາກອນດ້ານ ESS ພາຍໃຕ້ທີ່ປຶກສາຄວບຄຸມ ແລະ ການສ້າງຄວາມອາດສາມາດໃນເຄື່ອງມື ESF ຈະເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງງົບປະມານການຄຸ້ມຄອງໂຄງການ.
- ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍສຳລັບການຕິດຕາມກວດກາການປະຕິບັດຕາມ ແລະ ການລາຍງານຂອງ SS-ESMP ສະບັບນີ້ ຈະເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງງົບປະມານການຄຸ້ມຄອງໂຄງການ.
- ງົບປະມານສຳລັບການເກັບກູ້ UXO ສຳລັບເສັ້ນທາງ DR6507 ແມ່ນຢູ່ພາຍໃຕ້ພະແນກ DPWT, ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ.

- ງົບປະມານປະເມີນສຳລັບຜູ້ຮັບເໝົາ ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ESMP ແມ່ນ 121,600 ໂດລາສະຫະລັດ