



ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ

ສັນຕິພາບ ເອກະລາດ ປະຊາທິປະໄຕ ເອກະພາບ ວັດທະນະຖາວອນ

ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ

ກົມຂົວທາງ

**ໂຄງການປັບປຸງ ແລະ ສ້ອມແປງ ທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດ ເລກທີ 13 ໃຕ້
(ກມ 21 ຫາ ກມ 71)
(NR13SE)**

**ບົດປະເມີນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ (ESIA)
Environmental and Social Impact Assessment (ESIA)
ສະບັບ A – ບົດລາຍງານ
(ຮ່າງສໍາລັບການປຶກສາຫາລື ແລະ ເຜີຍແຜ່ຕໍ່ສາທາລະນະ)**

CONSULTANT:



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

20 July 2023

ສະຫຼຸບຫຍໍ້

ພາກສະເໜີ

1. ລັດວິສະຫະກິດວິສະວະກຳຄົມມະນາຄົມ ແລະ ບໍລິສັດທີ່ປຶກສາ ຄອນເນັກເຕີດ ເອີ້ນວ່າ: ທີ່ປຶກສາ ທີ່ໄດ້ຮັບການມອບໝາຍຈາກ ກົມຂົວທາງ (DOR) ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ (MPWT) ເພື່ອປັບປຸງບົດປະເມີນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ (ESIA) ສຳລັບໂຄງການປັບປຸງ ແລະ ສ້ອມແປງທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດ ເລກທີ 13 ໃຕ້, ຕອນທີ ກມ 21 – ກມ 71 (ຕໍ່ຈາກນີ້ເອີ້ນວ່າ 'ໂຄງການ').
2. ການປັບປຸງ ESIA ໄດ້ຖືກມອບໝາຍໂດຍ ກົມຂົວທາງ ເພື່ອສະທ້ອນເຖິງການປັບປຸງ ແລະ ດັດແປງການອອກແບບ ແລະ ການປັບແລວ ຂອງໂຄງການບາງສ່ວນຄືນໃໝ່ ລວມທັງການອັດຊ່ອງຫວ່າງທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນວຽກງານ ESIA ສະບັບຜ່ານມາ ທັງສອດຄ່ອງກັບການປະເມີນຕາມມາດຕະຖານສາກົນ ແລະ ນະໂຍບາຍດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ຂອງ AIB.
3. ໂຄງການທີ່ສະເໜີມາແມ່ນການຍົກລະດັບທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດ ເລກທີ 13 ໃຕ້ (ແຕ່ ກມ 21 ຫາ ກມ 71) ລວມລວງຍາວຂອງໂຄງການ 50.530 ກິໂລແມັດ ເຊິ່ງຢູ່ໃນເຂດເມືອງໄຊທານີ, ເມືອງປາກງື່ມ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ເມືອງທ່າພະບາດ ແຂວງບໍລິຄຳໄຊ. ໂຄງການດັ່ງກ່າວຈະໄດ້ປັບປຸງ ແລະ/ຫຼື ຍົກລະດັບ ໃນ 2 ສ່ວນທີ່ແຕກຕ່າງກັນ, ສ່ວນທີ 1 ຈະປັບປຸງເປັນ 4 ເລນ (2 ເລນແຍກມີຄູກາງທາງ) ແລະ ສ່ວນທີ 2 ຈະປັບປຸງເປັນ 2 ເລນ ທີ່ບໍ່ມີຄູກາງທາງ. ມາດຕະຖານທາງດ້ານເຕັກນິກແມ່ນນຳໃຊ້ມາດຕະຖານຂອງທາງຫຼວງອາຊຽນ ຊັ້ນ I ແລະ ຊັ້ນ II ຕາມລຳດັບໃນການອອກແບບ. ການສະເໜີທາງເລືອກໃນການປຸງໜ້າທາງ ສຳລັບໂຄງການ NR13SE ແມ່ນປຸງດ້ວຍຢາງຂົວ.
4. ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໂດຍຜ່ານ ກົມຂົວທາງເປັນຜູ້ສະເໜີໂຄງການ ເຊິ່ງເປັນອົງການຂອງລັດຖະບານທີ່ມີໜ້າທີ່ຮັບຜິດຊອບໃນການຄຸ້ມຄອງ, ປົກປັກຮັກສາ ແລະ ພັດທະນາຕາໜ່າງທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດໃນທົ່ວ ສປປ ລາວ. ການປັບປຸງ ESIA ໄດ້ກຳນົດປະເພດຂອງຜົນກະທົບດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການກໍ່ສ້າງ ແລະ ການດຳເນີນງານໂຄງການ ໂດຍມີການປະເມີນຂະໜາດ ແລະ ຄວາມເປັນໄປໄດ້ຂອງຜົນກະທົບເຫຼົ່ານີ້ໂດຍອີງໃສ່ໂຄງການທີ່ຜ່ານມາຂອງ ກະຊວງ ຍທຂ ແລະ ບັນດາຂໍ້ມູນໂຄງການທີ່ມີຢູ່ໃນປັດຈຸບັນ. ແຜນການຄຸ້ມຄອງສະເພາະ (ເຊັ່ນ: RP, SEP, GAP) ເພື່ອແກ້ໄຂຜົນກະທົບທີ່ຕົກຄ້າງແມ່ນໄດ້ຖືກສະໜອງໃຫ້ເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ຂອງ ESIA ແລະ ການປັບປຸງແຜນການຈັດສັນຍົກຍ້າຍ ກໍໄດ້ຮັບການກະກຽມເຊັ່ນກັນ.

ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ

5. ໂຄງການດັ່ງກ່າວຈະຖືກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂດຍຜ່ານຮູບແບບ ສັນຍາທາງໂດຍອີງຕາມຜົນສຳເລັດ ແລະ ປະສິດທິພາບຂອງງານ (OPBRC) ຄືກັນກັບທີ່ນຳໃຊ້ຢູ່ 13 ເໜືອ, ມີອາຍຸສັນຍາແມ່ນ 10 ປີ. OPBRC ຂະຫຍາຍບົດບາດຂອງພາກເອກະຊົນຈາກການປະຕິບັດວຽກງານແບບງ່າຍດາຍໄປສູ່ການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ບຳລຸງຮັກສາຊັບສິນຂອງທາງ ແລະ ຜູ້ຮັບເໝົາແມ່ນໄດ້ຮັບການຈ່າຍເງິນແບບປະສົມປະສານ ໂດຍການຈ່າຍເງິນແບບມອບເໝົາຕາມຜົນສຳເລັດຂອງການກໍ່ສ້າງ ຫຼື ການສ້ອມແປງເປັນໄລຍະ ເຮັດໃຫ້ທາງກັບມາສູ່ລະດັບການບໍລິການຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ ແລະ ຫຼັງຈາກນັ້ນແມ່ນການບຸລະນະຮັກສາໃຫ້ຢູ່ໃນລະດັບເດີມສຳລັບໄລຍະເວລາທີ່ຂ້ອນຂ້າງຍາວ. OPBRC ມີໄລຍະເວລາ 10 ປີຈະປະກອບມີການກໍ່ສ້າງ 2- ຫຼື 3 ປີທຳອິດ/ການສ້ອມແປງເປັນກຳນົດ (ເອີ້ນວ່າ "ໄລຍະການກໍ່ສ້າງ") ແລະ ຕິດຕາມການດຳເນີນງານ ແລະ ການບຳລຸງຮັກສາ (O&M) ເຊິ່ງອາດຈະເລີ່ມຕົ້ນຈາກການເລີ່ມຕົ້ນຂອງສັນຍາ ແລະ ຂະຫຍາຍສຳລັບ 7 ຫຼື 8 ປີ ຫຼັງຈາກການສຳເລັດໄລຍະການກໍ່ສ້າງ. ການຊຳລະສຳລັບໄລຍະການກໍ່ສ້າງຈະດຳເນີນຖ້າຜູ້ຮັບເໝົາບັນລຸ ຫຼື ເກີນຕົວຊີ້

ວັດການປະຕິບັດທີ່ກຳນົດໄວ້ວ່າ ຕອນທາງໄດ້ສຳເລັດສົມບູນ ("ຊ່ວງ") ແລະ ມີການຍັ້ງຢືນວຽກງານທີ່ສຳເລັດນັ້ນໂດຍທີ່ ປຶກສາດ້ານການກວດກາການກໍ່ສ້າງ.

- 6. ກົມຂົວທາງ, ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ຮັບຜິດຊອບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການນີ້ລວມທັງການກວດກາດ້ານ ວິຊາການໂດຍລວມ, ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງໂຄງການ ແລະ ໄດ້ແຕ່ງຕັ້ງທີມງານຮັບຜິດຊອບໂຄງການ (ໜ່ວຍງານຄຸ້ມຄອງໂຄງການ - PMU) ຮັບຜິດຊອບໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານ ປະຈຳວັນ ແລະ ການດຳເນີນງານ ຂອງໂຄງການ, ລວມທັງສັນຍາ ແລະ ການຊື້ນຳຂອງທີ່ປຶກສາທັງຫມົດ. ພະແນກຄົ້ນຄວ້າສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ບ້ອງກັນ ໄພພິບັດ (EDPD) ຂອງສະຖາບັນໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ (PTI), ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ຮັບຜິດຊອບໃນການຕິດຕາມກວດກາ ແລະ ຊື້ນຳວຽກງານປົກປ້ອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ພ້ອມທັງໃຫ້ການ ຊ່ວຍເຫຼືອດ້ານວິຊາການ ແລະ ການສ້າງຂີດຄວາມສາມາດ.

ກອບດ້ານນິຕິກຳ

- 7. ESIA ໄດ້ຖືກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕາມນະໂຍບາຍ, ມາດຕະຖານ, ລະບຽບການ ແລະ ນິຕິກຳທີ່ນຳໃຊ້ ທາງດ້ານ ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ການກໍ່ສ້າງທາງ ຂອງ ສປປ ລາວ ເຊັ່ນດຽວກັນກັບບັນດາສັນຍາສັນຍາ ແລະ ມາດຕະຖານສາກົນທີ່ ກ່ຽວຂ້ອງ.
- 8. ໜ່ວຍງານຕົ້ນຕໍຂອງພາກລັດ ທີ່ຮັບຜິດຊອບໃນການປະເມີນສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ຂອງໂຄງການຜ່ານຂະບວນ ການ ESIA ແມ່ນກົມສິ່ງແວດລ້ອມ (DOE) ແລະ ກົມກວດກາຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ (DNREI) ຂອງກະຊວງຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ (ກຊສ). ດຳລັດວ່າດ້ວຍການປະເມີນຜົນ ກະທົບດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ (2022) ແລະ ບົດແນະນຳການປະເມີນສິ່ງແວດລ້ອມ (2016) ປະຈຸບັນໄດ້ແນະນຳ ຂະບວນການປະເມີນສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມໃນ ສປປ ລາວ, ເຊິ່ງໄດ້ເພີ່ມຄວາມເຂັ້ມງວດຕໍ່ເງື່ອນໄຂທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ໃນການອະນຸຍາດ ແລະ ຈຳເປັນໃນການນຳໃຊ້ບັນດາອຸດສາຫະກຳທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ. ຄຳແນະນຳຂອງລັດຖະມົນຕີສຳລັບການ ສຶກສາ ESIAs (ສະບັບເລກທີ 8030 - ເດືອນທັນວາ 2013) ແນະນຳກ່ຽວກັບຮູບແບບ ແລະ ຂໍ້ກຳນົດຂອງ ຂະບວນການທີ່ຈຳເປັນ.
- 9. ອີງຕາມດຳລັດວ່າດ້ວຍການປະເມີນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ (2022), MONRE ເປັນອົງການຫຼັກໃນຂະບວນການ ຂອງ ESIA ໃນການປະສານງານກັບກະຊວງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ອົງການລັດຖະບານ, ອຳນາດການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ຊຸມຊົນທີ່ໄດ້ຮັບຜົນກະທົບຈາກໂຄງການ.

ສະຫຼຸບຜົນກະທົບ, ຄວາມສ່ຽງ ແລະ ໂອກາດ ຕົ້ນຕໍ

ການພັດທະນາເສດຖະກິດ ແລະ ການຈ້າງງານ

- 10. ການພັດທະນາໂຄງການດັ່ງກ່າວ ແມ່ນລັດຖະບານແຫ່ງ ສປປ ລາວ ໄດ້ພິຈາລະນາວ່າມີຄວາມຈຳເປັນ ເພື່ອຫລຸດຜ່ອນ ຄວາມແອອັດໃນການສັນຈອນ ຢູ່ໃນຕອນທາງຂອງໂຄງການ NR13SE, ເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການ ຂົນສົ່ງ (ການນຳເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກ) ຈາກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ໄປຍັງບັນດາແຂວງພາກກາງ ແລະ ພາກໃຕ້ ແລະ ບັນດາປະເທດໃນອະນຸພາກພື້ນ ລວມທັງການປັບປຸງປະສິດທິຜົນດ້ານທາງດ້ານເສດຖະກິດຂອງປະເທດອີກດ້ວຍ.
- 11. ຜົນປະໂຫຍດທາງດ້ານເສດຖະກິດທີ່ຄາດວ່າຈະເກີດຂຶ້ນສຳລັບ ໂຄງການ NR13SE ລວມມີຜົນປະໂຫຍດທາງ ເສດຖະກິດໂດຍກົງ (ເຊັ່ນ: ລາຍຈ່າຍທຶນ, ພາສີ ແລະ ເງິນເດືອນ) ແລະ ຜົນປະໂຫຍດທາງດ້ານເສດຖະກິດທາງອ້ອມ (ເຊັ່ນ: ການຂັບເຄື່ອນດ້ານເສດຖະກິດ, ການຝຶກອົບຮົມ ແລະ ການພັດທະນາສີມິແຮງງານ, ການພັດທະນາພື້ນຖານ ໂຄງລ່າງ).

- 12. ເງິນລົງທຶນສໍາລັບໂຄງການນີ້ປະມານ 93,69 ລ້ານໂດລາສະຫະລັດ. ການໃຊ້ຈ່າຍສໍາລັບໂຄງການນີ້ຈະສົ່ງຜົນກະທົບຕໍ່ການເຕີບໂຕຂອງເສດຖະກິດ ຂອງສປປ ລາວ, ສົ່ງຜົນໃຫ້ GDP ແລະ ການລົງທຶນໂດຍກົງຈາກຕ່າງປະເທດເພີ່ມຂຶ້ນ. ຖ້າໂຄງການນີ້ສໍາເລັດ ຈະສ້າງຜົນປະໂຫຍດອັນມະຫາສານແກ່ຜູ້ໃຊ້ລິດໃຊ້ຖະໜົນ ເຊັ່ນ: ປະຢັດໃນເວລາການຂົນສົ່ງ ແລະ ຫຼຸດຜ່ອນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍສໍາລັບການບໍາລຸງຮັກສາຍານພາຫະນະ. ນອກຈາກນັ້ນໂຄງການດັ່ງກ່າວ ຍັງຈະສ້າງວຽກເຮັດງານທຳປະມານ 168 ຕໍາແໜ່ງ ໃນລະຫວ່າງການກໍ່ສ້າງ ແລະ 20 ຕໍາແໜ່ງງານໃນໄລຍະດຳເນີນງານ.
- 13. ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ຈະມີຜົນກະທົບ ແລະ ຄວາມສ່ຽງດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການພັດທະນາ NR13SE ທີ່ຈະຕ້ອງມີການຄຸ້ມຄອງຢ່າງມີປະສິດທິພາບ ເພື່ອຮັບປະກັນວ່າໂຄງການດັ່ງກ່າວຈະຖືກມອບຮັບ ແລະ ເປີດນໍາໃຊ້ຢ່າງສໍາເລັດຜົນ. ບັນດາຄວາມສ່ຽງ ແລະ ຜົນກະທົບດ້ານ ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ດັ່ງລາຍລະອຽດລຸ່ມນີ້:

ກາຍຍົກຍ້າຍ ແລະ ຜົນກະທົບຕໍ່ທີ່ດິນ

- 14. ໂຄງການ NR13SE ຄາດວ່າຈະມີຜົນກະທົບໂດຍກົງຕໍ່ 21 ບ້ານ, 3 ເມືອງ ແລະ 2 ແຂວງ. DMS ຊື່ໃຫ້ເຫັນວ່າໂຄງການຈະສົ່ງຜົນກະທົບຕໍ່ 560 ຄົວເຮືອນທີ່ໄດ້ຮັບຜົນກະທົບຈາກໂຄງການ (PAHs) ໃນນີ້ມີ 3,096 ຄົນທີ່ຖືກຜົນກະທົບຈາກໂຄງການ (PAPs), ເປັນຍິງ 1,380 ຄົນ, ຜົນກະທົບທີ່ເກີດຂຶ້ນແມ່ນ ການສູນເສຍທີ່ດິນ ແລະ ຊັບສິນຕ່າງໆ ເຊັ່ນ: ໂຄງສ້າງຂອງ ເຮືອນ, ຮ້ານຄ້າ / ຮ້ານອາຫານ, ໂຄງສ້າງສໍາຮອງ ແລະ ຕົ້ນໄມ້.
- 15. ໃນຂອບເຂດ COI ຂອງໂຄງການໄດ້ກວມເອົາເນື້ອທີ່ດິນຂອງບຸກຄົນ 17,023 ຕາແມັດ, ສ່ວນຫລາຍແມ່ນດິນນາ 10,688 ຕາແມັດ, ຮອງລົງມາແມ່ນດິນທີ່ຢູ່ອາໄສ 5,960 ຕາແມັດ. ຂອບເຂດ COI ຍັງຈະສົ່ງຜົນກະທົບຕໍ່ໂຄງສ້າງເຮືອນບາງສ່ວນ ຈຳນວນ 12 ຫຼັງ, ຮ້ານຄ້າ ແລະ ຮ້ານອາຫານ 158 ຮ້ານ, ໂຄງສ້າງສໍາຮອງ (ຕໍ່ເຕີມ), ສິ່ງສາທາລະນະນຸປະໂພກ ແລະ ຕົ້ນໄມ້.
- 16. ສິ່ງອຳນວນຄວາມສະດວກຂອງຊຸມຊົນຈຳນວນໜຶ່ງໄດ້ຖືກກຳນົດຢູ່ໃນຂອບເຂດໂຄງການ ເສິ່ງເຫຼົ່ານີ້ມີໂຄງສ້າງ ແລະ ທາງເຂົ້າ-ອອກ ຫຼາຍອັນ ທີ່ໄດ້ຮັບຜົນກະທົບຢ່າງຫຼວງຫຼາຍຢູ່ໃນຂອບເຂດຜົນກະທົບຂອງໂຄງການ ເຊິ່ງລວມມີ: ຕູ້ເອທິເອັມ 1 ໜ່ວຍ, ເສົາໄຟຟ້າ 17 ຕົ້ນ ແລະ ໜ້ໍາແປງໄຟຟ້າ, ເສົາໄຟຈະລາຈອນ 1 ຕົ້ນ, ກ້ອງວົງຈອນປັດ ແລະ ລະບົບນໍ້າປະປາຈຳນວນໜຶ່ງ.
- 17. ການຊົດເຊີຍຈະມີບົດບາດສໍາຄັນໃນການຫັນປ່ຽນຜູ້ໄດ້ຮັບຜົນກະທົບຜ່ານຂະບວນ ຫັນປ່ຽນທີ່ດິນ ແລະ ຊ່ວຍເຫຼືອເຂົາເຈົ້າໃນການຟື້ນຟູຊີວິດການເປັນຢູ່ ແລະ ທີ່ຢູ່ອາໄສ. ແຜນຈັດສັນຍົກຍ້າຍ ຂອງໂຄງການ (RP) ມີເປົ້າໝາຍເບື້ອງຕົ້ນສໍາລັບຜູ້ໄດ້ຮັບຜົນກະທົບຂອງໂຄງການຢ່າງນ້ອຍຕ້ອງມີຊີວິດການເປັນຢູ່ເທົ່າເກົ່າ ແລະ ບ່ອນທີ່ມີເງື່ອນໄຂແມ່ນໃຫ້ດີກວ່າເກົ່າ. ເນື່ອງຈາກຄວາມອ່ອນໄຫວທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຄອບຄອງທີ່ດິນ ແລະ ຄວາມອ່ອນແອພາຍໃນການຕັ້ງຖິ່ນຖານທີ່ບໍ່ເປັນທາງການ ມາດຕະການທີ່ອະທິບາຍໄວ້ໃນ RP ນີ້ມີຈຸດປະສົງເພື່ອໃຫ້ຜູ້ໄດ້ຮັບຜົນກະທົບ ໂດຍສະເພາະແມ່ນກຸ່ມຄົນອ່ອນແອ ສໍາລັບສະຫວັດດີການຂອງພວກເຂົາຈະຕ້ອງມີຜົນໄດ້ຮັບທີ່ດີກວ່າໃນປະຈຸບັນ.
- 18. ເນື່ອງຈາກທຸລະກິດຈຳນວນຫຼາຍອາດຈະໄດ້ຮັບຜົນກະທົບຈາກໂຄງການ, ມັນເປັນສິ່ງສໍາຄັນທີ່ຈະຮັບປະກັນວ່າທຸລະກິດເຫຼົ່ານີ້ໄດ້ຮັບການຊົດເຊີຍການສູນເສຍຢ່າງຖືກຕ້ອງ ແລະ ການຊ່ວຍເຫຼືອໃນການສ້າງຕັ້ງໃຫມ່ຂອງພວກເຂົາເຊິ່ງເປັນວິທີການຫຼຸດຜ່ອນການສູນເສຍທາງການຄ້າທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການພັດທະນາ.
- 19. MPWT/DOR ໄດ້ສໍາເລັດການປະເມີນຄ່າຊົດເຊີຍໂຄງການຢ່າງລະອຽດຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນກົດໝາຍຂອງ ສປປ ລາວ. ເຊິ່ງໄດ້ກຳນົດວ່າມີ 3,096 ບຸກຄົນ ແລະ ມີ 560 ຄົວເຮືອນ ທີ່ຕ້ອງການຄ່າຊົດເຊີຍ ລວມມູນຄ່າຊົດເຊີຍທັງ

ຫມົດ 25,552,376,570 ກີບ (USD1,519,347) 1 ເຊິ່ງລວມທັງອັດຕາເງິນເຟີ້. ລາຍລະອຽດການສະເໜີຈ່າຍ ແມ່ນໄດ້ອະທິບາຍລະອຽດໄວ້ໃນ RP (ເຫຼ້ມ C-2).

ການຈາລະຈອນ, ການຂົນສົ່ງ ແລະ ສົ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກ

20. ໂຄງການດັ່ງກ່າວຈະຊ່ວຍແກ້ໄຂບັນຫາຄວາມໜາແໜ້ນຂອງດ້ານສັນຈອນໃນປັດຈຸບັນ ແລະ ຮອງຮັບການຂະຫຍາຍຕົວໃນອະນາຄົດ ໃນລະຫວ່າງເມືອງໄຊທານີ ຫາ ເມືອງທ່າພະບາດ. ເຊິ່ງມັນຈະອໍານວຍຄວາມສະດວກໃນການເຂົ້າເຖິງຕົວເມືອງໄດ້ດີຍິ່ງຂຶ້ນ ເຊິ່ງຈະເປັນການກະຕຸ້ນການພັດທະນາທາງເສດຖະກິດ. ນອກຈາກນັ້ນ ໂຄງການນີ້ຍັງຊ່ວຍໃນການພັດທະນາສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກຂອງຕົວເມືອງ ທີ່ຢູ່ລຽບຕາມແຄມທາງ ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນ ມົນລະພິດທາງສຽງ, ມົນລະພິດທາງອາກາດ ແລະ ຜົນກະທົບທາງສາຍຕາທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຫຼຸດຜ່ອນຄວາມແອອັດຂອງການຈາລະຈອນ ແລະ ການແບ່ງຊ່ອງຈາລະຈອນ.

21. ໂຄງການດັ່ງກ່າວຈະສ້າງເງື່ອນໄຂ ແລະ ອໍານວຍຄວາມສະດວກໃນການເຂົ້າເຖິງ ສູນກາງດ້ານ ອຸດສາຫະກຳ ແລະ ເສດຖະກິດ ໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ກໍ່ຄື ແຂວງບໍລິຄໍາໄຊ ໂດຍຜ່ານເສັ້ນທາງເລກທີ 13 ໃຕ້. ນອກຈາກນັ້ນ ໂຄງການນີ້ຄາດວ່າຍັງຈະມີຜົນກະທົບທາງບວກທາງດ້ານເສດຖະກິດໂດຍຫຼຸດຜ່ອນຄ່າເສຍເວລາຈາກລົດຕິດ ເຊິ່ງຈະໃຊ້ເວລາການການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ການບໍລິການຫຼາຍກວ່າເວລາ ທີ່ຄາດຄະເນໄວ້.

22. ຈາກຜົນໄດ້ຮັບຂອງໂຄງການ, ຜູ້ໃຊ້ລິດໃຊ້ຖະໜົນຄາດວ່າຈະໄດ້ຮັບຜົນປະໂຫຍດບາງດ້ານດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

- ▶ ເພີ່ມທະວີຄວາມອາດສາມາດຂອງເສັ້ນທາງ ເຊິ່ງຈະເຮັດໃຫ້ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງສາມາດຮອງຮັບປະລິມານການສັນຈອນໃນອະນາຄົດ;
- ▶ ປະຢັດເວລາໃນການເດີນທາງ ດ້ວຍການຫຼຸດຈໍານວນທາງແຍກ, ເພີ່ມໂອກາດໃນການແຊງຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ ແລະ ຕັດຄວາມຕ້ອງການທີ່ຈະຫຼຸດຜ່ອນຄວາມໄວໃນເວລາຂັບລົດຜ່ານຕົວເມືອງ;
- ▶ ການຫຼຸດຜ່ອນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການບໍາລຸງຮັກສາພາຫະນະ ແລະ ການປະຢັດນໍ້າມັນຜ່ານເຄືອຂ່າຍເສັ້ນທາງທີ່ມີປະສິດທິພາບທີ່ດີຂຶ້ນ;
- ▶ ປັບປຸງປະສິດທິພາບ ແລະ ຄວາມປອດໄພໃນການສັນຈອນໃຫ້ແກ່ຜູ້ຂັບຂີ່ ທັງພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດ;

23. ໂຄງການດັ່ງກ່າວຍັງຈະປັບປຸງຄວາມປອດໄພໃນການສັນຈອນໂດຍການສະໜອງທາງເລືອກໃຫ້ກັບເສັ້ນທາງທີ່ບໍ່ມີການແບ່ງເລັນ ໂດຍປັບໃຫ້ມີຄູ່ກາງທາງ ລະຫວ່າງ ກມ 21 ຫາ ກມ 41 ພ້ອມທັງປັບປຸງແລວທາງສໍາລັບບ່ອນທີ່ມີຄວາມສ່ຽງ (ໂຄ້ງອັນຕະລາຍ) ພ້ອມທັງເພີ່ມ ໂອກາດໃນການແຊງທີ່ປອດໄພໃຫ້ດີຂຶ້ນ.

24. ການກໍ່ສ້າງໂຄງການນີ້ຈະສົ່ງຜົນກະທົບໃນໄລຍະສັ້ນຕໍ່ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງໃນປະຈຸບັນ ລວມທັງການຫຼຸດຜ່ອນຄວາມໄວໃກ້ສະຖານທີ່ກໍ່ສ້າງ ແລະ ເສັ້ນທາງເຂົ້າເຖິງພື້ນທີ່ການກໍ່ສ້າງ. ການກໍ່ສ້າງໂຄງການຈະຕ້ອງໄດ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແຜນດໍາເນີນງານແຕ່ລະຊ່ວງ ແລະ ແຜນຄວບຄຸມການສັນຈອນ ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນຜົນກະທົບ;

25. ຜົນກະທົບຕໍ່ທີ່ດິນຈາກໂຄງການຈະສົ່ງຜົນໃຫ້ເກີດບັນຫາກ່ຽວກັບການເຂົ້າເຖິງພື້ນທີ່ ຢູ່ອາໄສ ແລະ ທຸລະກິດ ໃນເຂດທີ່ມີການກໍ່ສ້າງ ຫຼື ຕັດເສັ້ນທາງເຂົ້າ-ອອກ ຂອງຊຸມຊົນ ສໍາລັບຍານພາຫະນະ ແລະ ຄົນຍ່າງ. ການຈັດຈຸດຂ້າມຊົ່ວຄາວ (ເຮັດຂົວຂ້າມ ຫຼື ທາງລອດ) ຈະເປັນວິທີຊ່ວຍຫຼຸດຜ່ອນຜົນກະທົບນີ້ໄດ້ບາງສ່ວນ.

ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ ແລະ ສົ່ງເສດເຫຼືອ

26. ໂຄງການຈະເຮັດໃຫ້ເກີດມີຂີ້ເຫຍື້ອຫຼາຍປະເພດທີ່ແຕກຕ່າງ ໂດຍຄາດວ່າຂີ້ເຫຍື້ອທີ່ອາດຈະເກີດຂຶ້ນຫຼາຍທີ່ສຸດໃນລະຫວ່າງການກໍ່ສ້າງ ແມ່ນສົ່ງເສດເຫຼືອຈາກວຽກງານການເປີດພື້ນທີ່ໂຄງການ ແລະ ການຮີ້ຖອນ ໃນລະຫວ່າງການ

¹ ອັດຈາການແລກປ່ຽນ | BCEL ໃນວັນທີ 31 ມີນາ 2023: 1USD=16,849LAK

ບຸກເບີກພື້ນທີ່ ແລະ ສິ່ງເສດເຫຼືອຈາກການກໍ່ສ້າງ (ເຊັ່ນ: ຊີມັງ, ປູຢາງ, ທໍ່, ເຫຼັກເສດ ແລະ ອື່ນໆ) ຈາກການຜະລິດ ແລະ ແຫຼ່ງວັດສະດຸສໍາລັບການກໍ່ສ້າງທາງ.

- 27. ການຄຸ້ມຄອງຊັບພະຍາກອນຂອງໂຄງການຢ່າງຍືນຍົງ ແລະ ຫຼຸດຜ່ອນປະລິມານສິ່ງເສດເຫຼືອທີ່ເກີດຈາກໂຄງການໃຫ້ ໜ້ອຍທີ່ສຸດ ໂດຍຜ່ານການນໍາໃຊ້ຄືນໃໝ່ ແລະ ນໍາເອົາວັດຖຸນໍາໄປຜະລິດຄືນໃໝ່ ບໍ່ວ່າຈະເປັນກິດຈະກຳຂອງໂຄງການ ຫຼື ອຸດສາຫະກຳ ແລະ ຊຸມຊົນ ໃນທ້ອງຖິ່ນ. ໃນນີ້ໂດຍສະເພາະແມ່ນກໍລະນີສໍາລັບການຮີ້ຖອນ ແລະ ສິ່ງເສດເຫຼືອໃນ ການກໍ່ສ້າງ ເຊັ່ນ: ວັດສະດຸຂຸດຄົ້ນ, ໄມ້, ດິນຈີ່, ເບຕົງ, ຢາງຂົວ ແລະ ເຫຼັກກ້າສາມາດນໍາໄປໝູນໄຊ້ ຫຼື ຜະລິດຄືນໃໝ່.
- 28. ທັງນີ້ກໍ່ເພື່ອເປັນການຊ່ວຍຫຼີກລ່ວງສິ່ງເສດເຫຼືອທີ່ຫຼາຍເກີນໄປທີ່ຈະເອົາໄປຖິ້ມສະໜາມຂີ້ເຫຍື້ອ, ທັງເປັນການຫຼຸດຜ່ອນ ຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ທີ່ອາດເກີດຂຶ້ນໃນການສ້າງສິ່ງເສດເຫຼືອອີກດ້ວຍ.

ຄຸນນະພາບອາກາດ ແລະ ອາຍພິດເຮືອນແກ້ວ

- 29. ໂຄງການດັ່ງກ່າວຈະນໍາໄປສູ່ການປ່ຽນແປງຮູບແບບການສັນຈອນລວມທັງການຈາລະຈອນທີ່ແອອັດໃນປັດຈຸບັນຢູ່ໃນ ພາກສ່ວນ NR13SE. ຈະມີການຫຼຸດຜ່ອນການປ່ອຍອາຍພິດທາງອາກາດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງທີ່ມີ ປະສິດທິພາບຫຼາຍຂຶ້ນ, ເຖິງແມ່ນວ່າການຈາລະຈອນຄາດວ່າຈະເພີ່ມຂຶ້ນເນື່ອງຈາກການຂົນສົ່ງທີ່ມີປະສິດທິພາບຫຼາຍ ຂຶ້ນໂດຍທາງຖະຫນົນ (NR13SE). ການປ່ອຍອາຍພິດທາງອາກາດ ໂດຍສະເພາະໃນລະດູແລ້ງເປັນບັນຫາໃຫຍ່ໃນ ສປປ ລາວ ໂດຍສະເພາະຕົວເມືອງໃຫຍ່ ແລະ ການນໍາໃຊ້ພາຫະນະເພີ່ມຂຶ້ນ. ໂດຍສະເພາະ, ຜົນກະທົບຂອງຝຸ່ນ ລະອອງລະອຽດຈາກການປ່ອຍອາຍພິດຍານພາຫະນະແມ່ນເປັນທີ່ຮູ້ຈັກດີທີ່ຈະສົ່ງຜົນກະທົບຕໍ່ສຸຂະພາບຂອງປະຊາຊົນ ທີ່ຢູ່ໃກ້ຄຽງກັບຖະຫນົນຫົນທາງທີ່ສໍາຄັນ.
- 30. ໃນລະຫວ່າງການກໍ່ສ້າງໂຄງການ, ການປ່ອຍຂີ້ຝຸ່ນອອກຈາກພື້ນຖານເສັ້ນທາງທີ່ບໍ່ໄດ້ປຸງຢາງອາດຈະສົ່ງຜົນກະທົບໃນ ໄລຍະສັ້ນຕໍ່ກັບຜູ້ທີ່ຢູ່ໃກ້ສະໜາມ. ຄວາມເຂັ້ມຂຸ້ນສູງສຸດຂອງ CO, NO2 ແລະ PM10 ທີ່ສ້າງຂຶ້ນໂດຍໂຄງການບໍ່ ໄດ້ຄາດຄະເນວ່າຈະເກີນມາດຖານຄຸນນະພາບອາກາດຂອງ WHO ຫຼື ສປປ ລາວ ໃນພາກໃດນຶ່ງຂອງ NR13SE ທີ່ ມີຢູ່ແລ້ວ. ຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ຄໍາແນະນໍາຂອງ PM2.5 ຂອງ WHO ຄາດວ່າຈະເກີນຢູ່ໃນຫຼາຍພາກສ່ວນຂອງແຕ່ລະ ເສັ້ນທາງ. ຜົນກະທົບຂອງ Receptor ແມ່ນຄາດຄະເນທຽບກັບມຸມຂອງເສັ້ນທາງກັບລົມພັດແຮງ, ໂດຍຄາດຄະເນ ວ່າຄວາມເຂັ້ມຂຸ້ນສູງສຸດພາຍໃນ 30 m ຂອງແຄມທາງ.

ມົນລະພິດທາງສຽງ

- 31. ສິ່ງລົບກວນທີ່ເກີດຈາກທາງແມ່ນມີຄວາມສໍາຄັນ ແລະ ຈະຕ້ອງມີມາດຕະການເພື່ອປົກປ້ອງປະຊາຊົນຈາກຜົນກະທົບ ທາງລົບ ໂດຍສະເພາະໃນເຂດຕົວເມືອງທີ່ມີທີ່ຢູ່ອາໄສໜ້າແຜ່ນຢູ່ໃກ້ກັບໂຄງການ (ຕົວຢ່າງ <20m). ໃນເຂດ ຊົນນະບົດ ທາງໂຄງການອາດຈະເພີ່ມແຫຼ່ງຂອງສຽງດັງໃຫມ່ (ຕົວຢ່າງ: ບ່ອນທີ່ໂຄງການຜ່ານເຂດຊຸມຊົນ ການຫຼຸດຜ່ອນ ຜົນກະທົບທາງສຽງ ແມ່ນຕ້ອງມີສິ່ງກັ້ນສຽງໃນບ່ອນທີ່ມີຜົນກະທົບ ເພື່ອໃຫ້ແນ່ໃຈວ່າການກະຈາຍຂອງສຽງຢູ່ໃນຄໍາ ມາດຕະຖານທີ່ອະນຸຍາດ ເພື່ອບໍ່ໃຫ້ຊຸມຊົນໄດ້ຮັບຜົນກະທົບຈາກສຽງຈາກໂຄງການພັດທະນາ.
- 32. ລະດັບສິ່ງລົບກວນສູງສຸດຍັງຄົງຂ້ອນຂ້າງສອດຄ່ອງຕາມ NR13SE, ແຕ່ລະດັບຫຼຸດລົງດ້ວຍໄລຍະຫ່າງຈາກພາກສ່ວນ ການຈັດວາງຂອງໂຄງການ ຜົນກະທົບຂອງສິ່ງລົບກວນຈາກໂຄງການປະກອບມີການລົບກວນຊຸມຊົນທີ່ມີຜົນກະທົບ . receptor ສຽງສູງສຸດທີ່ຄາດຄະເນວ່າຈະຢູ່ພາຍໃນ 50 m ຂອງແຄມທາງ.
- 33. ກິດຈະກຳກໍ່ສ້າງທີ່ສ້າງສຽງລົບກວນຕົ້ນຕໍແມ່ນ ກ່ຽວຂ້ອງກັບການບຸກເບີກພື້ນທີ່, ວຽກດິນ ແລະ ການຂົນວັດສະດຸ ກໍ່ສ້າງ. ສຽງລົບກວນ ແລະ ການຊັ່ນສະເທືອນທີ່ອາດຈະເກີດຂຶ້ນໃນໄລຍະກໍ່ສ້າງ ເຊິ່ງມັນອາດຈະເກີດຂຶ້ນຈາກການ ຂຸດ ເຈາະຫີນ, ການຕັດທາງ ແລະ ການປັບໂຄ້ງ ຫຼື ຮ່ອງລະບາຍນໍ້າ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມຜົນກະທົບເຫຼົ່ານີ້ແມ່ນມີສະເພາະພື້ນ ທີ່ ແລະ ມີໄລຍະເວລາສັ້ນ.

ບົດລະນິສາດ, ພູມສັນຖານ ແລະ ລັກສະນະຂອງດິນ

- 34. ຜົນກະທົບທີ່ຕົກຄ້າງທີ່ຕິດພັນກັບການຂຸດຄົ້ນວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ (ຫີນ, ດິນ ແລະ ຊາຍ) ຈາກພື້ນທີ່ບໍ່ຫີນ ແລະ ບໍ່ດິນ ໃນທ້ອງຖິ່ນ ຄາດວ່າຈະຢູ່ໃນລະດັບຕໍ່າຫາປານກາງ ຢູ່ໃນເຂດພື້ນທີ່ບໍ່ຫີນ ແລະ ບໍ່ດິນ ເນື່ອງຈາກວັດສະດຸທີ່ຕ້ອງການມີຈຳນວນຫຼວງຫຼາຍ. ຜົນກະທົບທີ່ຕົກຄ້າງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຕັດ ແລະ ຖົມຕາມເສັ້ນທາງດັ່ງກ່າວຈະຢູ່ໃນລະດັບປານກາງຫາຕໍ່າ ເນື່ອງຈາກມີແຫຼ່ງວັດສະດຸເກົ່າທີ່ນຳໃຊ້ໃນປັດຈຸບັນ.
- 35. ການສ້າງມົນລະພິດຕາມເສັ້ນທາງ ແລະ ການປົນເປື້ອນຂອງດິນໃກ້ແຄມທາງທີ່ເກີດຈາກກົນຈັກ ຖືວ່າມີຜົນກະທົບຕໍ່າເນື່ອງຈາກມີເຂດສະຫງວນຂອງທາງທີ່ພຽງພໍ ແລະ ມີຮ່ອງລະບາຍນ້ຳທີ່ພຽງພໍ ເພື່ອບັນຈຸ ແລະ ຫຼຸດຜ່ອນມົນລະພິດ.
- 36. ການຂຸດຄົ້ນໃນພື້ນທີ່ ເຂດສະຫງວນຂອງທາງ ຈາກພື້ນທີ່ກະສິກຳຄາດວ່າມີຜົນກະທົບສູງ ເຊິ່ງຄາດວ່າຈະໄດ້ຮັບການຊົດເຊີຍຜົນປະໂຫຍດທາງດ້ານເສດຖະກິດຈາກການກໍ່ສ້າງທາງ.

ນ້ຳໃຕ້ດິນ ແລະ ນ້ຳໜ້າດິນ

- 37. ຜົນກະທົບທີ່ອາດເກີດຂຶ້ນຕໍ່ຄຸນນະພາບນ້ຳທີ່ຈະຕ້ອງຄຸ້ມຄອງໃນລະຫວ່າງການກໍ່ສ້າງ ເຊິ່ງຈະເຮັດໃຫ້ເກີດການເຊາະເຈື່ອນ ແລະ ການຕົກຕະກອນຈາກພື້ນທີ່ການກໍ່ສ້າງເພີ່ມຂຶ້ນ. ໂຄງການຈະຕ້ອງມີການວາງແຜນ ເພື່ອວາງມາດຕະການຄວບຄຸມລະບົບລະບາຍນ້ຳ ລວມນຳໃຊ້ເຕັກນິກທີ່ເໝາະສົມສຳລັບຂຸດມັດກະກອນ, ພືດນ້ຳ ແລະ ມາດຕະການອື່ນໆ ເພື່ອຄຸ້ມຄອງນ້ຳໄຫຼຕາມໜ້າດິນ ເພື່ອຮັບມືກັບມົນລະພິດ ແລະ ແລວການໄຫຼຂອງນ້ຳເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນຄວາມສ່ຽງຜົນກະທົບຕໍ່ຄຸນນະພາບນ້ຳ ແລະ ຜົນກະທົບທີ່ອາດເກີດຂຶ້ນຕໍ່ເຂດດິນທາມ ແລະ ແມ່ນ້ຳ. ແຫຼ່ງນ້ຳຢູ່ເບື້ອງລຸ່ມຂອງແມ່ນ້ຳ ບໍ່ວ່າຈະເປັນນ້ຳພູ, ນ້ຳສ້າງ ແລະ ພື້ນທີ່ນ້ຳເປີດ ທີ່ໄດ້ຮັບຜົນກະທົບຈາກໂຄງການ ຕ້ອງໄດ້ຮັບການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ຕິດຕາມກວດກາ ເພື່ອຮັບປະກັນວ່າຜົນກະທົບທີ່ບໍ່ສາມາດຫຼີກລ່ຽງໄດ້ແມ່ນໜ້ອຍທີ່ສຸດ, ຫຼຸດຜ່ອນ ແລະ ຄຸ້ມຄອງຢ່າງເໝາະສົມໃນໄລຍະສັ້ນ ຫຼື ໄລຍະຍາວ ໂດຍໂຄງການ NR13SE.
- 38. ໃນໄລຍະເປີດນຳໃຊ້ໂຄງການ, ໂຄງການດັ່ງກ່າວຈະຕ້ອງມີພື້ນທີ່ລະບາຍນ້ຳສະເພາະໃດໜຶ່ງ (ບ່ອນທີ່ມີພື້ນທີ່ລະບາຍນ້ຳປະປົນກັນໃນເມື່ອກ່ອນ) ເຊິ່ງຈະເຮັດໃຫ້ນ້ຳໄຫຼຕາມໜ້າດິນເພີ່ມຂຶ້ນ. ລະບົບລະບາຍນ້ຳຝົນ ຂອງໂຄງການແມ່ນຖືກອອກແບບເພື່ອຄວມຄຸມການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງກະແສນ້ຳໃນໄລຍະການດຳເນີນງານ ໂດຍສະເພາະໃນຍາມມີຝົນຕົກໜັກ.

ນິເວດວິທະຍາ ແລະ ຊີວະນາໆພັນ

- 39. ບໍ່ປາກົດມີທີ່ຢູ່ອາໄສຕາມທຳມະຊາດ ຢູ່ໃນພື້ນທີ່ເຂດສະຫງວນຂອງທາງ. ປະເພດການນຳໃຊ້ທີ່ດິນສ່ວນໃຫຍ່ທີ່ໄດ້ກຳນົດພາຍໃນ COI ແມ່ນພື້ນທີ່ເສັ້ນທາງທີ່ມີຢູ່ແລ້ວ (ປະມານ 98%) ອັດຕາສ່ວນເລັກນ້ອຍທີ່ເປັນດິນທາມ ແລະ ດິນທີ່ຢູ່ອາໄສ (ເບິ່ງຕາຕະລາງ 6 15).
- 40. ການບູເບີກພື້ນທີ່ສຳລັບໂຄງການຈະສົ່ງຜົນໃຫ້ມີການຍົກຍ້າຍຕົ້ນໄມ້ຢ່າງໜ້ອຍ 480 ຕົ້ນ ທີ່ແຕກຕ່າງກັນລວມທັງຊະນິດທີ່ໃກ້ຈະສູນພັນ ຂອງ IUNC ບັນຊີແດງ ສະນິດພືດທີ່ຖືກຄຸກຄາມ (Pterocarpus macrocarpus) ທີ່ນອນຢູ່ໃນຂອບເຂດຂອງຜົນກະທົບ COI. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ພືດຊະນິດນີ້ແມ່ນພົບເຫັນໄດ້ທົ່ວໄປໃນພື້ນທີ່ຂອງໂຄງການ ແຕ່ມູນຊະໜາດນ້ອຍ. ການຍົກຍ້າຍຕົ້ນໄມ້ຈະຕ້ອງໄດ້ປຶກສາຫາລືກັບອຳນາດການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ຄອບຄົວທີ່ໄດ້ຮັບຜົນກະທົບ. ແຜນການຈັດສັນຍົກຍ້າຍ (RP, ສະບັບ C-2) ໄດ້ຖືກກະກຽມສຳລັບຍຸດທະສາດການຊົດເຊີຍສຳລັບຕົ້ນໄມ້ທີ່ຖືກຕັດຢູ່ໃນຂອບເຂດແລວຜົນກະທົບຂອງຖຸດງານ COI.
- 41. ແຜນຈັດສັນຍົກຍ້າຍນຳໃຊ້ ຕາຕະລາງເກາະກຳຍສຳລັບເງື່ອນໄຂການຊົດເຊີຍຕົ້ນໄມ້. ໄດ້ມີການກຳນົດວ່າຕົ້ນໄມ້ 161 ຕົ້ນ ຈະໄດ້ຮັບການຊົດເຊີຍໂດຍອັດຕາຄ່າຊົດເຊີຍທີ່ແຕກຕ່າງກັນໂດຍອີງໃສ່ມູນຄ່າຕະຫຼາດຂອງຊະນິດຕົ້ນໄມ້. ພືດພັນ

ປ່າທຳມະຊາດ ພາຍໃນເຂດສະຫງວນຂອງທາງ ແມ່ນມີຄວາມຫຼາກຫຼາຍ. ພືດພັນທຳມະຊາດທັງໝົດທີ່ຈະເອົາອອກໄດ້ ຖືກລົບກວນໂດຍກົງ ຫຼື ບາງສ່ວນຈາກມະນຸດ. ການຂະຫຍາຍຕົວທຳມະຊາດ ແລະ ພືດ ຈະບໍ່ໄດ້ຮັບການຊົດເຊີຍ.

42. ບໍ່ມີພື້ນທີ່ສະຫງວນສາກົນ ທີ່ເປັນພື້ນທີ່ຢູ່ໃນບັນຊີມໍລະດົກໂລກ ຫຼື ເຂດດິນທາມ Ramsar ທີ່ຈະໄດ້ຮັບຜົນກະທົບ ຈາກໂຄງການ. ໂຄງການດັ່ງກ່າວຍັງຈະບໍ່ສົ່ງຜົນກະທົບເຖິງເຂດປ່າສະຫງວນທີ່ມີຄວາມສຳຄັນຂອງຊາດເຊັ່ນ: ປ່າ ສະຫງວນແຫ່ງຊາດ, ປ່າສະຫງວນ ຫຼື ປ່າສະຫງວນສັດປ່າ ເນື່ອງຈາກບໍ່ມີພື້ນທີ່ດັ່ງກ່າວຢູ່ໃນບໍລິເວນໃກ້ຄຽງຂອງ ໂຄງການ. ແລວຂອງໂຄງການດັ່ງກ່າວທີ່ໃກ້ກັບປ່າສະຫງວນແຫ່ງຊາດພູເຂົາຄວາຍໃນໄລຍະທາງ 2 ກິໂລແມັດ ລະຫວ່າງ ກມ 68+000 ຫາ ກິໂລແມັດ 71+300.

ບູຮານສະຖານ ມໍລະດົກທາງວັດຖະນະທຳ

43. ໂຄງການ NR13SE ບໍ່ໄດ້ສົ່ງຜົນກະທົບ ຕໍ່ສະຖານທີ່ບູຮານຄະດີ ທີ່ມີຄວາມສຳຄັນຂອງໂລກ ຫຼື ລະດັບຊາດ. ແຕ່ວ່າຢູ່ ໃກ້ກັບພື້ນທີ່ໂຄງການ ມີວັດ 14 ແຫ່ງ ແລະ ສະຖານທີ່ຝັງລີບ/ປ່າຊ້າ 7 ແຫ່ງ ທີ່ຕັ້ງຢູ່ຕິດກັບເຂດສະຫງວນຂອງທາງ ຂອງໂຄງການ NR13SE ແລະ ລວມທັງ ບໍ່ດິນສະເໝີມາຈຳນວນໜຶ່ງ. ມີສານພະພຸມ 3 ແຫ່ງ ແລະ ຮູບປັ້ນທີ່ຕັ້ງຢູ່ໃນ ຂອບເຂດຂອງ COI ເຊິ່ງຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ຍົກຍ້າຍອອກ. ມັນເປັນສິ່ງສຳຄັນທີ່ກິດຈະກຳການກໍ່ສ້າງທີ່ສົ່ງຜົນກະທົບຕໍ່ ສະຖານທີ່ວັດທະນະທຳ ເຊັ່ນ: ສຸສານແມ່ນຕ້ອງໄດ້ດຳເນີນໂດຍການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງຊຸມຊົນທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ຜູ້ນຳທາງ ສາສະໜາໃນທ້ອງຖິ່ນ.

44. ມໍລະດົກທີ່ບໍ່ມີຕົວຕົນສາມາດປະກອບມີປະເພນີ ຫຼື ການສະແດງອອກຂອງການດຳລົງຊີວິດທີ່ສືບທອດກັນມາຈາກ ບັນພະບຸລຸດຂອງພວກເຮົາ ແລະ ຖ່າຍທອດໃຫ້ລູກຫລານຂອງພວກເຮົາເຊັ່ນ: ປະເພນີແບບປາກເປົ່າ, ສິລະປະ, ກິດຈະ ກຳທາງສັງຄົມ, ພິທີກຳ, ງານບຸນ, ຄວາມຮູ້ ແລະ ການປະຕິບັດກ່ຽວກັບທຳມະຊາດ ແລະ ຈັກກະວານ ຫຼື ຄວາມຮູ້ ແລະ ທັກສະໃນການຜະລິດຫັດຖະກຳພື້ນເມືອງ. ບໍ່ມີ ມໍລະດົກທີ່ບໍ່ມີຕົວຕົນ (ບໍ່ສາມາດຈັບຕ້ອງໄດ້) ທີ່ຄາດວ່າຈະໄດ້ ຮັບຜົນກະທົບຢ່າງຫຼວງຫຼາຍຈາກໂຄງການ.

ສຸຂະພາບ ແລະ ຄວາມປອດໄພຂອງຊຸມຊົນ

45. ນອກຈາກການປັບປຸງໂດຍອີງຕາມອັດຕາຂອງອຸປັດຕິເຫດຕາມທ້ອງຖະໜົນແລ້ວ ຜົນກະທົບທີ່ໃຫຍ່ທີ່ສຸດຕໍ່ສຸຂະພາບ ຂອງຊຸມຊົນແມ່ນການປັບປຸງຄຸນນະພາບອາກາດໃນບາງພື້ນທີ່. ຄຸນນະພາບອາກາດໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ບໍລິ ຄຳໄຊ ແມ່ນໄດ້ຮັບຜົນກະທົບໜັກຈາກການສັນຈອນ, ຈາກຄົວເຮືອນ ແລະ ກິດຈະກຳການຈຸດເຜົາ. ເມື່ອເວລາເປີດ ການນຳໃຊ້ແລ້ວ, ໂຄງການດັ່ງກ່າວຄວນເຮັດໃຫ້ການຂົນສົ່ງດ້ວຍເຄື່ອງຈັກໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ບໍລິຄຳໄຊ ມີ ປະສິດທິພາບຫຼາຍຂຶ້ນ ແລະ ອາດມີການປັບປຸງຄຸນນະພາບອາກາດໄດ້ດີຂຶ້ນ ເນື່ອງຈາກຄວາມແອອັດຂອງການສັນຈອນ ຫຼຸດລົງ. ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວການປັບປຸງເຕັກໂນໂລຊີກ່ຽວກັບນ້ຳມັນເຊື້ອໄຟ ແລະ ລົດ ທີ່ດີຂຶ້ນຈະເປັນຕົວຂັບເຄື່ອນຄຸນ ນະພາບອາກາດທີ່ໃຫຍ່ທີ່ສຸດໃນ ສປປ ລາວ.

46. ການຈາລະຈອນໃນ NR13SE ຈະສ້າງໃຫ້ມີສຽງລົບກວນທີ່ມາຈາກການສັນຈອນ ຢູ່ພື້ນທີ່ໃກ້ກັບໂຄງການ. ການ ປະຕິບັດມາດຕະການຫຼຸດຜ່ອນທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ ເຊັ່ນ: ສິ່ງກົດຂວາງທາງສຽງຈະເປັນສິ່ງສຳຄັນເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນການລົບກວນ ສຽງທີ່ອາດຈະເກີດຂຶ້ນ ໃຫ້ຢູ່ໃນລະດັບທີ່ຍອມຮັບໃນພື້ນທີ່ເຫຼົ່ານີ້.

47. ໃນໄລຍະການກໍ່ສ້າງອາດຈະເກີດມີຜົນກະທົບໄລຍະສັ້ນບາງອັນ ຕໍ່ສຸຂະພາບ ແລະ ຄວາມປອດໄພ ຂອງຊຸມຊົນ ລວມ ທັງການປ່ອຍມົນລະພິດທາງອາກາດ, ສຽງລົບກວນ ແລະ ການປ່ຽນແປງໃນການເຂົ້າ-ອອກ. ຄາດວ່າການກໍ່ສ້າງ ໂຄງການຈະໄດ້ຮັບມີການຈັດວາງທີ່ເໝາະສົມ ແລະ ແຜນການຄຸ້ມຄອງການກໍ່ສ້າງຈະໄດ້ຮັບການປະຕິບັດເປັນຢ່າງດີ ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນຜົນກະທົບເຫຼົ່ານີ້.

48. ສຸດທ້າຍ, ການຮັບປະກັນວ່າຜູ້ຮັບເໝົາກໍ່ສ້າງມີການປະສານງານໃນທາງບວກກັບຊຸມຊົນທ້ອງຖິ່ນ ເຊິ່ງເປັນຄຸນລັກສະນະ ໜຶ່ງທີ່ຈະຕ້ອງໄດ້ມີການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ຕິດຕາມກວດກາຢ່າງເອົາໃຈໃສ່.

ບົດບາດຍິງ-ຊາຍ

49. ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວໂຄງການ ປະເພດນີ້ ແມ່ຍິງແມ່ນມີຄວາມສ່ຽງຕໍ່ການປ່ຽນແປງຊີວິດການເປັນຢູ່ ເນື່ອງຈາກໂອກາດດ້ານ ການສຶກສາ, ການຈ້າງງານ, ໂອກາດໃນການເຂົ້າຝຶກອົບຮົມ ແລະ ການເອື້ອຍອີງຈາກວຽກງານກະສິກຳຫຼາຍຂຶ້ນ. ແມ່ຍິງ ສ່ວນຫຼາຍແມ່ນມີແນວໂນ້ມທີ່ຈະໄດ້ຮັບການຈ້າງງານໃນຂະແໜງເສດຖະກິດທີ່ມີລາຍໄດ້ຕໍ່າ ແລະ ມີຂໍ້ຈຳກັດໃນການມີ ສ່ວນຮ່ວມ ເຊັ່ນ: ທີ່ດິນ ແລະ ດ້ານການເງິນ. ການຈຳແນກບົດບາດຍິງ-ຊາຍ ອາດມີຂໍ້ຈຳກັດສຳລັບແມ່ຍິງໃນການເຂົ້າເຖິງ ຊັບພະຍາກອນ, ໂອກາດ ແລະ ການບໍລິການສາທາລະນະທີ່ຈຳເປັນ ສຳລັບການປັບປຸງມາດຕະຖານຊີວິດການເປັນຢູ່ ພວກເຂົາ ແລະ ຄອບຄົວຂອງເຂົາເຈົ້າ. ດັ່ງນັ້ນ, ຊີວິດການເປັນຢູ່ຂອງແມ່ຍິງທີ່ໄດ້ຮັບຜົນກະທົບຈາກໂຄງການອາດຈະ ໄດ້ຮັບຜົນກະທົບບໍ່ສົມສ່ວນ ຖ້າບໍ່ໄດ້ຮັບການຄຸ້ມຄອງຢ່າງເໝາະສົມ. ນອກຈາກນັ້ນ ຍັງມີຕົວຢ່າງ ຂອງຄວາມຮຸນແຮງ ຕໍ່ ຍິງ-ຊາຍ (GBV) ທີ່ອາດຈະເພີ່ມຂຶ້ນເນື່ອງຈາກການປ່ຽນແປງໂຄງສ້າງຊຸມຊົນໃນ ແລະ ພື້ນທີ່ອ້ອມຮອບທາງ, ເຊັ່ນ ດຽວກັນກັບຄວາມກົດດັນທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນຕໍ່ການດຳລົງຊີວິດ, ອັດຕາການໃຊ້ຄວາມຮຸນແຮງຕໍ່ຍິງ-ຊາຍ ທີ່ສູງກວ່າປົກກະຕິ ໂດຍທີ່ມັງໄປສູ່ແມ່ຍິງຫຼາຍກວ່າຜູ້ຊາຍ.

50. ແຜນງານຄຸ້ມຄອງໂຄງການລວມແມ່ນທັງຈຳນວນຂອງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມາດຕະການ ແລະ ຍຸດທະສາດ ດ້ານ ບົດບາດຍິງ-ຊາຍ ເພື່ອຊ່ວຍຮັບປະກັນວ່າແມ່ຍິງບໍ່ໄດ້ຮັບຜົນກະທົບຈາກໂຄງການ. ໃນນີ້ລວມທັງມາດຕະການສະເພາະ ເພື່ອເສີມຂະຫຍາຍການສະໜອງການປ້ອງກັນ ແລະ ການບໍລິການຕອບສະໜອງສຳລັບຜູ້ທີ່ມີຄວາມສ່ຽງຕໍ່ GBV ໃນເຂດໂຄງການ.

ສຸຂະພາບ ແລະ ຄວາມປອດໄພຂອງກຳມະກອນ

51. MPWT/DOR ມຸ່ງໜັ້ນທີ່ຈະສ້າງກຳລັງແຮງງານທີ່ມີແຮງຈູງໃຈ, ມີສຸຂະພາບແຂງແຮງ ແລະ ມີຄວາມສາມາດໃນການ ເຮັດວຽກທີ່ດີ ພ້ອມທັງສ້າງບ່ອນເຮັດວຽກໃຫ້ມີສຸຂະພາບດີ ແລະ ມີຄວາມປອດໄພ ບໍ່ມີອຸປະຕິເຫດ ແລະ ພະຍາດ ຕິດຕໍ່ຈາກການເຮັດວຽກ ໂດຍປະຕິບັດຕາມດຳລັດວ່າດ້ວຍຄວາມປອດໄພ ແລະ ສຸຂະພາບແຮງງານ (2019) ຂອງ ສປປ ລາວ. ການດຳເນີນງານດ້ານ OHS ສຳລັບໂຄງການຍັງຈະຕ້ອງຄຳນຶງເຖິງ ESF ຂອງ AIIB.

52. ກຳມະກອນຢູ່ໃນໂຄງການຈະມີຄວາມສ່ຽງຫຼາຍຈາກຂີ້ຝຸ່ນ, ສຽງດັງ, ການສັນຈອນ ແລະ ການຈັດການວັດຖຸ ອັນຕະລາຍ. ຄວນຈັດໃຫ້ມີຄວາມລະມັດລະວັງທີ່ເໝາະສົມ ເພື່ອປ້ອງກັນອຸປະຕິເຫດ, ການບາດເຈັບ ຫຼື ພະຍາດ ທີ່ ກ່ຽວຂ້ອງກັບການເຮັດວຽກ. MPWT/DOR ແລະ ຜູ້ຮັບເໝົາກໍ່ສ້າງຈະເຮັດວຽກເພື່ອ (i) ກຳນົດອັນຕະລາຍທີ່ອາດ ເກີດຂຶ້ນກັບກຳມະກອນ ໂດຍສະເພາະແມ່ນບ່ອນທີ່ອາດຈະເປັນອັນຕະລາຍເຖິງຊີວິດ; (ii) ສະໜອງມາດຕະການປ້ອງ ກັນ ແລະ ການປ້ອງກັນ ລວມທັງການດັດແກ້, ການທົດແທນ ຫຼື ການລົບລ້າງເງື່ອນໄຂ ຫຼື ສານອັນຕະລາຍ; (iii) ຝຶກ ອົບຮົມໃຫ້ພະນັກງານ; (iv) ເອກະສານ ແລະ ລາຍງານອຸປະຕິເຫດກ່ຽວກັບແຮງງານ, ພະຍາດ ແລະ ເຫດການສຸກ ເສີນ; ແລະ (v) ຈັດຕັ້ງການປ້ອງກັນ, ກຽມຄວາມພ້ອມ ແລະ ການຕອບໂຕ້ສຸກເສີນ.

53. ມາດຕະການດ້ານ OHS ທີ່ຈຳເປັນສຳລັບໂຄງການໄດ້ຖືກລະບຸໄວ້ໃນ ESMP (ເຫຼັ້ມ C-1). ຜູ້ຮັບເໝົາກໍ່ສ້າງ/ຜູ້ສຳ ປະທານຍັງຈະຕ້ອງໄດ້ພັດທະນາ, ບຳລຸງຮັກສາ ແລະ ເຜີຍແຜ່ແຜນງານ OHS ສຳລັບໂຄງການ, ເຊິ່ງລວມເອົາມາດ ຕະການທີ່ລະບຸໄວ້ໃນ ESIA ແລະ ມາດຕະການອື່ນໆທີ່ຈຳເປັນເພື່ອຕອບສະໜອງຕາມຂໍ້ກຳນົດດ້ານນິຕິກຳ ແລະ ມາດຕະຖານສາກົນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ການປຶກສາຫາລືກັບພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ

54. ໄດ້ມີການປຶກສາຫາລືແບບເປັນທາງການ ແລະ ແບບບໍ່ເປັນທາງການ ກັບອົງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຂອງລັດຖະບານ, ຊຸມຊົນ ທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ໃນລະຫວ່າງເດືອນມັງກອນຫາເດືອນມີນາ 2023 ໃນລະຫວ່າງການສຶກສາດ້ານ ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ. ສິ່ງເຫຼົ່ານີ້ໄດ້ປະຕິບັດໂດຍອີງຕາມດໍາລັດ ESIA ຂອງ ສປປ ລາວ (ສະບັບ ປີ2022) ເພື່ອຮັບຝັງຄໍາຄິດເຫັນ ແລະ ແນວຄວາມຄິດດ້ານສັງຄົມ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບໂຄງການ. ຂະບວນການ ປຶກສາຫາລືແບບມີສ່ວນຮ່ວມຂອງບັນດາຜູ້ມີສ່ວນ ແນໃສ່ເພື່ອ:

- ▶ ການກຳນົດ ແລະ ແຈ້ງໃຫ້ຜູ້ທີ່ມີສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງ ກັບກິດຈະກຳຂອງໂຄງການທີ່ສະເໜີ ແລະ ESIA;
- ▶ ສ້າງຕັ້ງການປຶກສາຫາລືລະຫວ່າງໂຄງການ ແລະ ພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງ;
- ▶ ເກັບກຳຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບ ຄວາມຄິດເຫັນ, ຄວາມກັງວົນ ແລະ ຄໍາສະເໜີຂອງພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ກ່ຽວກັບ ການພັດທະນາໂຄງການ; ແລະ
- ▶ ສັງລວມເອົາຄໍາຄິດເຫັນການຕິຊົມ ຂອງພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງເຂົ້າໃນການວາງແຜນ ແລະ ການອອກແບບ ໂຄງການ.
- ▶ ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວ, ຄວາມຄິດເຫັນຂອງພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງແມ່ນໄດ້ຮັບການສະໜັບສະໜູນໂຄງການ ເພື່ອສະ ໜອງຄ່າຊົດເຊີຍທີ່ເປັນທຳໃຫ້ແກ່ຜູ້ທີ່ໄດ້ຮັບຕໍ່ເນື້ອທີ່ດິນຈາກໂຄງການ. ຄໍາຕິຊົມ ແລະ ຄວາມກັງວົນຂອງຜູ້ທີ່ມີ ສ່ວນຮ່ວມສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນກ່ຽວຂ້ອງກັບຜູ້ທີ່ໄດ້ຮັບຜົນກະທົບຈະໄດ້ຮັບການຊົດເຊີຍຢ່າງພຽງພໍ ແລະ ໂດຍໄວ. ທັງປະຊາຊົນ ແລະ ອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນມີຄວາມຄາດຫວັງກ່ຽວກັບ ໂອກາດໃນການຈ້າງງານ ປະຊາຊົນໃນ ທ້ອງຖິ່ນໃນໄລຍະດຳເນີນການກໍ່ສ້າງ. ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ທີ່ເປັນພາກເອກະຊົນມີຄວາມກັງວົນກ່ຽວກັບການ ຊົດເຊີຍສໍາລັບທຸລະກິດທີ່ໄດ້ຮັບຜົນກະທົບ (ລວມທັງຜົນກະທົບຕໍ່ການເຂົ້າເຖິງ) ແລະ ການກະທົບຕໍ່ກັບສິ່ງອໍາ ນວຍຄວາມສະດວກສໍາລັບທຸລະກິດ. ການປຶກສາຫາລືກັບບັນດາບ້ານ ແລະ ທຸລະກິດທີ່ອາດຈະໄດ້ຮັບຜົນ ກະທົບຈາກໂຄງການຍັງໄດ້ອະນຸຍາດໃຫ້ເຂົາເຈົ້າສາມາດສະໜອງຂໍ້ມູນເຂົ້າໃນການພັດທະນາຍຸດທະສາດການ ພື້ນຟູຊີວິດການເປັນຢູ່ຂອງໂຄງການ ໂດຍຜ່ານການກຳນົດບຸລິມະສິດທີ່ສໍາຄັນ.

55. ແຜນງານໃນອະນາຄົດສໍາລັບການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງທີ່ເປັນບຸລິມະສິດ ລວມມີການປຶກສາຫາລື ເປັນປະຈຳກັບຜູ້ທີ່ໄດ້ຮັບຜົນກະທົບ ເຊິ່ງລວມມີ: (i) ຊຸມຊົນທີ່ໄດ້ຮັບຜົນກະທົບຈາກໂຄງການ, ໂດຍມີການພິຈາລະນາ ກຸ່ມຄົນອ່ອນແອ ແລະ ການຕັ້ງຖານທີ່ບໍ່ຖືກລະບຽບ; (ii) ທຸລະກິດ ແລະ ອຸດສາຫະກຳທີ່ໄດ້ຮັບຜົນກະທົບ; (iii) ຜູ້ໃຫ້ບໍລິການ/ເຈົ້າຂອງພື້ນຖານໂຄງລ່າງ; ແລະ (iv) ລັດຖະບານ ແລະ ສະຖາບັນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ. MPWT/PTI/DOR ຈະຮັບຜິດຊອບ ຕິດຕໍ່ສື່ສານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບກິດຈະກຳຂອງໂຄງການ ແລະ ຈະລວບລວມ ແລະ ບັນທຶກຄໍາຄິດເຫັນ ແລະ ຄໍາຕິຊົມທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບກິດຈະກຳໃນອະນາຄົດ ເພື່ອໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບແຜນການມີສ່ວນ ຮ່ວມຂອງພາກສ່ວນທີ່ສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງ (ເຫຼັ້ມ C-3).

ການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ການຕິດຕາມກວດກາ

56. ແຜນງານຄຸ້ມຄອງ ແລະ ຫຼຸດຜ່ອນຜົນກະທົບໄດ້ຮັບການພັດທະນາຕາມກົດໝາຍຂອງ ສປປ ລາວ ແລະ ມາດຕະຖານ ຂອງສາກົນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ. ຍຸດທະສາດການຄຸ້ມຄອງທີ່ສະເໜີສໍາລັບໄລຍະການກໍ່ສ້າງ ແລະ ໄລຍະດຳເນີນງານຂອງ ໂຄງການໄດ້ຖືກສັງລວມໄວ້ໃນ ແຜນການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ຕິດຕາມກວດກາສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ (ESMP,

ສະບັບ C-1). ແຜນງານສະບັບນີ້ຍັງໄດ້ອະທິບາຍເຖິງກອບຂອງລະບົບການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ໂດຍລວມຂອງໂຄງການ ລວມທັງການແບ່ງໜ້າທີ່ຮັບຜິດຊອບ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ຕິດຕາມກວດກາ. ກົນໄກແກ້ໄຂການຮ້ອງທຸກຂອງໂຄງການຈະຖືກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ຮັກສາຕະຫຼອດໄລຍະເວລາ ຂອງໂຄງການ ເພື່ອຄຸ້ມຄອງ ແລະ ແກ້ໄຂບັນຫາສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ຫຼື ການຮ້ອງທຸກທີ່ຍົກຂຶ້ນມາໂດຍຜູ້ມີສ່ວນ ຮ່ວມຂອງໂຄງການ.

57. ແຜນການຈັດສັນຍົກຍ້າຍ (RP, ສະບັບ C-2) ສໍາລັບໂຄງການກໍ່ໄດ້ກະກຽມ ຕາມລະບຽບການ ຂອງ ສປປ ລາວ ແລະ ມາດຕະຖານສາກົນ. ແຜນຈັດສັນຍົກຍ້າຍ ສະໜອງກອບຍຸດທະສາດທີ່ຈໍາເປັນສໍາລັບການວາງແຜນສັງຄົມຂອງ ໂຄງການລວມທັງຍຸດທະສາດການຊົດເຊີຍ. ແຜນຈັດສັນຍົກຍ້າຍ ກໍານົດແນວໂນ້ມຄວາມຕ້ອງການສໍາລັບການຍົກຍ້າຍ ທາງດ້ານໂຄງສ້າງ ແລະ/ຫຼື ການຊົດເຊີຍທີ່ເກີດຈາກການສູນເສຍທີ່ດິນ, ການດໍາລົງຊີວິດ ແລະ ຊັບສິນ. ນອກນັ້ນ ແຜນ ຈັດສັນຍົກຍ້າຍ ຍັງໄດ້ກໍານົດ ກອບດ້ານການຈັດຕັ້ງ ແລະ ການຄາດຄະເນງົບປະມານສໍາລັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມາດ ຕະການເຫຼົ່ານີ້.

58. ແຜນການຄຸ້ມຄອງອື່ນໆທີ່ໄດ້ກະກຽມໄວ້ເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງ ESIA ລວມມີແຜນການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງພາກສ່ວນທີ່ ກ່ຽວຂ້ອງ (SEP), ເຊິ່ງອະທິບາຍວິທີການປຶກສາຫາລື ແລະ ການມີສ່ວນຮ່ວມຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ ແລະ ແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ບົດບາດຍິງ-ຊາຍ (ສະບັບທີ C-4) ເຊິ່ງໄດ້ສະເໜີກອບສໍາລັບຄວາມຫຼາກຫຼາຍທາງເພດ ກັບການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ມາດ ຕະການຫຼຸດຜ່ອນ ສໍາລັບທຸກຂັ້ນຕອນຂອງໂຄງການ.

59. ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຢ່າງມີປະສິດຕິຜົນ ແລະ ການປັບປຸງຢ່າງເປັນປົກກະຕິຂອງ ESMP ແລະ ແຜນການຄຸ້ມຄອງອັນ ໜຶ່ງເພື່ອຕອບສະໜອງຕໍ່ການປ່ຽນແປງຄວາມຕ້ອງການ ທີ່ຈະເຮັດໃຫ້ມີຜົນກະທົບດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມທີ່ມາຈາກໂຄງການ ຫຼຸດໜ້ອຍລົງ ແລະ ເພີ່ມຜົນປະໂຫຍດດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມໃຫ້ໄດ້ສູງສຸດ.

60. ບັນດາແຜນຍຸດທະສາດການຄຸ້ມຄອງຈໍານວນໜຶ່ງໄດ້ຖືກແນະນໍາ ແລະ ຈະມີຄວາມສໍາຄັນໃນການຮັບປະກັນວ່າຜົນ ກະທົບທາງດ້ານສັງຄົມ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມໄດ້ຮັບການຫຼຸດຜ່ອນຢ່າງເໝາະສົມ, ເຊິ່ງລວມມີດັ່ງນີ້:

- ▶ ຊົດເຊີຍໃຫ້ກັບຊຸມຊົນ ແລະ ຫົວໜ່ວຍທຸລະກິດທີ່ໄດ້ຮັບຜົນກະທົບ ຕາມທີ່ລະບຸໄວ້ໃນແຜນຈັດສັນຍົກຍ້າຍ (RP, ສະບັບ C-2);
- ▶ ອອກແບບລະບົບລະບາຍນໍ້າທີ່ເໝາະສົມ ແລະ ຄຸ້ມຄອງການເຊາະເຈື່ອນ ແລະ ການຕົກຕະກອນໃນລະຫວ່າງ ການກໍ່ສ້າງ ໃຫ້ສາມາດຄວບຄຸມການໄຫຼຂອງນໍ້າທີ່ພຽງພໍເພື່ອປ້ອງກັນຄວາມສ່ຽງຕໍ່ໄພນໍ້າຖ້ວມທາງເມື່ອເວລາ ເປີດດໍາເນີນງານໂຄງການ.

61. ການປຶກສາຫາລືຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງກັບອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ, ຊຸມຊົນໃນພາກພື້ນ ແລະ ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງອື່ນໆ ຈະ ເປັນສິ່ງສໍາຄັນເພື່ອຮັບປະກັນວ່າ ສິ່ງທີ່ພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງໃຫ້ຄວາມສົນໃຈ ໄດ້ສືບຕໍ່ນໍາໄປພິຈາລະນາໃນການວາງແຜນ ແລະ ການພັດທະນາໂຄງການ.