



ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ
ສັນຕິພາບ ເອກະລາດ ປະຊາທິປະໄຕ ເອກະພາບ ວັດທະນະຖາວອນ

ປະທານປະເທດ

ເລກທີ **151** /ປປທ

ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ວັນທີ **29 ມັງກອນ 2019**

ລັດຖະດໍາລັດ
ຂອງປະທານປະເທດ

ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ
ກ່ຽວກັບການປະກາດໃຊ້ກົດໝາຍ ວ່າດ້ວຍການລົດໄຟ

- ອີງຕາມ ລັດຖະທໍາມະນູນ ແຫ່ງ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ (ສະບັບປັບປຸງ ປີ 2015) ໝວດທີ VI ມາດຕາ 67 ຂໍ້ 1;
- ອີງຕາມ ມະຕິຂອງກອງປະຊຸມສະພາແຫ່ງຊາດ ສະບັບເລກທີ 116/ສພຊ, ລົງວັນທີ 17 ທັນວາ 2018 ກ່ຽວກັບການຮັບຮອງເອົາ ກົດໝາຍ ວ່າດ້ວຍການການລົດໄຟ;
- ອີງຕາມ ຫ້າງສີສະເໜີຂອງຄະນະປະຈໍາສະພາແຫ່ງຊາດ ສະບັບເລກທີ 08/ຄປຈ, ລົງວັນທີ 15 ມັງກອນ 2019.

ປະທານປະເທດ

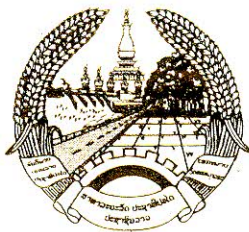
ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ ອອກລັດຖະດໍາລັດ:

- ມາດຕາ 1 ປະກາດໃຊ້ກົດໝາຍ ວ່າດ້ວຍການລົດໄຟ.
- ມາດຕາ 2 ລັດຖະດໍາລັດສະບັບນີ້ ມີຜົນສັກສິດ ນັບແຕ່ວັນລົງລາຍເຊັນ ເປັນຕົ້ນໄປ.

ປະທານປະເທດ ແຫ່ງ ສປປ ລາວ



ບຸນຍັງ ວໍລະຈິດ



ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ
ສັນຕິພາບ ເອກະລາດ ປະຊາທິປະໄຕ ເອກະພາບ ວັດທະນະຖາວອນ

ສະພາແຫ່ງຊາດ

ເລກທີ **116** /ສພຊ

ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ວັນທີ **17 / 12 / 18**

ມະຕິ

ຂອງກອງປະຊຸມສະພາແຫ່ງຊາດ

ກ່ຽວກັບການຮັບຮອງເອົາກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການລົດໄຟ

ອີງຕາມລັດຖະທຳມະນູນ ແຫ່ງ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ (ສະບັບປັບປຸງ ປີ 2015) ມາດຕາ 53 ຂໍ້ 1 ແລະ ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍສະພາແຫ່ງຊາດ (ສະບັບປັບປຸງ ປີ 2015) ມາດຕາ 11 ຂໍ້ 1.

ພາຍຫຼັງທີ່ກອງປະຊຸມສະໄໝສາມັນ ເທື່ອທີ 6 ຂອງສະພາແຫ່ງຊາດ ຊຸດທີ VIII ໄດ້ຄົ້ນຄວ້າພິຈາລະນາ ຢ່າງກວ້າງຂວາງ ແລະ ເລິກເຊິ່ງ ກ່ຽວກັບເນື້ອໃນຂອງກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການລົດໄຟ ໃນວາລະກອງປະຊຸມ ຄັ້ງວັນທີ 17 ທັນວາ 2018.

ກອງປະຊຸມສະພາແຫ່ງຊາດ ຕົກລົງ:

ມາດຕາ 1 ຮັບຮອງເອົາກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການລົດໄຟ ດ້ວຍຄະແນນສຽງເຫັນດີເປັນສ່ວນຫຼາຍ.

ມາດຕາ 2 ມະຕິສະບັບນີ້ ມີຜົນສັກສິດນັບແຕ່ວັນລົງລາຍເຊັນ ເປັນຕົ້ນໄປ.

ປະທານສະພາແຫ່ງຊາດ



ປານີ ຢາທໍ່ຕູ້



ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ
ສັນຕິພາບ ເອກະລາດ ປະຊາທິປະໄຕ ເອກະພາບ ວັດທະນະຖາວອນ

ສະພາແຫ່ງຊາດ

ເລກທີ 62 /ສພຊ
ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ວັນທີ 17 ທັນວາ 2018

ກົດໝາຍ
ວ່າດ້ວຍການລົດໄຟ

ພາກທີ I
ບົດບັນຍັດທົ່ວໄປ

ມາດຕາ 1 ຈຸດປະສົງ

ກົດໝາຍສະບັບນີ້ ກຳນົດ ຫຼັກການ, ລະບຽບການ ແລະ ມາດຕະການ ກ່ຽວກັບ ການຄຸ້ມຄອງ, ຕິດຕາມ ກວດກາ ວຽກງານການລົດໄຟ ເພື່ອໃຫ້ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານດັ່ງກ່າວມີ ປະສິດທິພາບ, ປະສິດທິຜົນ, ທັນສະໄໝ, ຍືນຍົງ ແລະ ເປັນມິດກັບສິ່ງແວດລ້ອມ ແນໃສ່ຮັບປະກັນໃຫ້ ການດຳເນີນກິດຈະການ ການລົດໄຟ ແລະ ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ມີຄວາມສະດວກ, ໂລ່ງລ່ຽນ, ວ່ອງໄວ, ເປັນລະບຽບຮຽບຮ້ອຍ, ປອດໄພ, ສາມາດເຊື່ອມຈອດ, ເຊື່ອມໂຍງກັບ ພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ ປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນວຽກງານປ້ອງກັນຊາດ-ປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ ແລະ ການພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ຂອງຊາດ.

ມາດຕາ 2 ການລົດໄຟ

ການລົດໄຟ ແມ່ນ ຂະບວນການວາງແຜນ, ສຳຫຼວດ, ອອກແບບ, ກໍ່ສ້າງ, ບຸລະນະຮັກສາ, ສ້ອມແປງ ແລະ ຄຸ້ມຄອງໂຄງລ່າງພື້ນຖານ, ການປະກອບ ແລະ ຕິດຕັ້ງສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ກ່ຽວກັບທາງລົດໄຟ, ການຄວບຄຸມການແລ່ນລົດໄຟ, ການຂົນສົ່ງ ຜູ້ໂດຍສານ, ສິນຄ້າ, ທຸລະກິດການລົດໄຟ ແລະ ການບໍລິການອື່ນ ກ່ຽວກັບ ການລົດໄຟ.

ມາດຕາ 3 ການອະທິບາຍຄຳສັບ

ຄຳສັບ ທີ່ນຳໃຊ້ໃນກົດໝາຍສະບັບນີ້ ມີ ຄວາມໝາຍ ດັ່ງນີ້:

1. ສະຖານີລົດໄຟ ໝາຍເຖິງ ສະຖານທີ່ຮັບສິ່ງ ຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ສິນຄ້າ ຊຶ່ງມີຫົວໜ້າສະຖານີເປັນຜູ້ຄວບຄຸມ ແລະ ອະນຸຍາດໃຫ້ລົດໄຟແລ່ນເຂົ້າ ອອກ ຕາມລະບຽບການແລ່ນລົດໄຟ;
2. ລານຕູ້ສິນຄ້າ ໝາຍເຖິງ ສະຖານທີ່ເກັບຮັກສາ, ສ້ອມແປງ ແລະ ດຳເນີນການຕ່າງໆ ກ່ຽວກັບຕູ້ສິນຄ້າ;
3. ສະຖານີຄ່ຽນຖ່າຍຕູ້ສິນຄ້າ ໝາຍເຖິງ ສະຖານທີ່ຈັດສິນຄ້າເຂົ້າໃສ່ ຫຼື ເອົາສິນຄ້າອອກຈາກຕູ້ສິນຄ້າ;

4. ສະຖານີລົດໄຟສາກົນ ໝາຍເຖິງ ສະຖານທີ່ຕັ້ງຢູ່ຊາຍແດນລະຫວ່າງປະເທດ ເພື່ອຮັບສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ສິນຄ້າ ຊຶ່ງມີລະບົບຄຸ້ມຄອງພາສີ, ຕໍາຫຼວດກວດຄົນເຂົ້າ ອອກເມືອງ, ກັກກັນພິດ ແລະ ສັດ ໂດຍມີຫົວໜ້າ ສະຖານີເປັນຜູ້ຄວບຄຸມ ແລະ ອະນຸຍາດໃຫ້ລົດໄຟແລ່ນເຂົ້າ ອອກ ຕາມລະບຽບການແລ່ນລົດໄຟ;
5. ສະຖານີຕົ້ນທາງ ໝາຍເຖິງ ສະຖານີຈຸດເລີ່ມຕົ້ນອອກຂອງຂະບວນລົດໄຟ;
6. ສະຖານີປາຍທາງ ໝາຍເຖິງ ສະຖານີສຸດທ້າຍຂອງຂະບວນລົດໄຟ;
7. ສິນຄ້າ ໝາຍເຖິງ ວັດຖຸ, ສິ່ງຂອງ, ສັດ, ຜະລິດຕະພັນອື່ນ ເພື່ອຕອບສະໜອງຄວາມຕ້ອງການ ຫຼື ຄວາມຈໍາເປັນຂອງຜູ້ຊົມໃຊ້ ຊຶ່ງມີຄຸນຄ່າທາງດ້ານເສດຖະກິດ ລວມທັງຜູ້ສິນຄ້າ, ຖ້ານຮອງ, ຫີບຫໍ່, ພາຊະນະຂົນສົ່ງ ຫຼື ວັດຖຸປະກອນອື່ນທີ່ຄ້າຍຄືກັນ;
8. ແທ່ນຂຶ້ນລົງລົດໄຟ ໝາຍເຖິງ ບ່ອນອໍານວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ຜູ້ໂດຍສານຂຶ້ນລົງ ແລະ ການຄ່ຽນຖ່າຍສິນຄ້າຈາກຕູ້ລົດໄຟ;
9. ສາຍທາງລົດໄຟ ໝາຍເຖິງ ຕອນທາງໜຶ່ງ ຫຼື ຫຼາຍຕອນທາງ ຕິດຕໍ່ກັນຢູ່ລະຫວ່າງ ສະຖານີຕົ້ນທາງ ແລະ ສະຖານີປາຍທາງ;
10. ທາງສະດວກ ໝາຍເຖິງ ຕອນທາງໃດໜຶ່ງ ທີ່ປາສະຈາກສິ່ງກົດຂວາງ ຊຶ່ງເຮັດໃຫ້ຂະບວນລົດໄຟແລ່ນສະດວກໄປໄດ້ຕະຫຼອດຕາມຕອນທາງນັ້ນ;
11. ໂຄງລ່າງພື້ນຖານທາງລົດໄຟ ໝາຍເຖິງ ລະບົບທາງ, ສະຖານີ, ເຂດປອດໄພ, ເຂດສະຫງວນ ແລະ ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກອື່ນ;
12. ເຂດປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພທາງລົດໄຟ ໝາຍເຖິງ ພື້ນທີ່ນັບແຕ່ໃຈກາງທາງລົດໄຟອອກໄປທັງສອງເບື້ອງ ຕາມຄວາມຈໍາເປັນໃນການອອກແບບທາງລົດໄຟ ແລະ ຄວາມໄວຂອງລົດໄຟ;
13. ຂົວຮ່ວມ ໝາຍເຖິງ ຂົວທີ່ມີໜ້າຂົວນໍາໃຊ້ຮ່ວມກັນ ລະຫວ່າງຍານພາຫະນະຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ແລະ ທາງບົກ;
14. ພະນັກງານປະຈໍາຫົວຈັກລົດໄຟ ໝາຍເຖິງ ຜູ້ຂັບລົດໄຟ ແລະ ນາຍຊ່າງ ໃນເວລາປະຕິບັດໜ້າທີ່;
15. ການກວດກາຕັກນິກລົດໄຟ ໝາຍເຖິງ ການກວດກາຄຸນນະພາບລົດໄຟ ເປັນຕົ້ນ ໂຄງສ້າງ, ເຄື່ອງຈັກ, ລະບົບຂັບເຄື່ອນ, ລໍ່ເລື່ອນ, ຊ່ວງລ່າງ, ຫ້າມລໍ່, ໄຟຟ້າ, ນໍ້າ, ສີ່ສານ, ສັນຍານ, ຄວັນ, ສຽງ ແລະ ອື່ນໆ;
16. ໂລຊິດສະຕິກ (Logistic) ໝາຍເຖິງ ລະບົບການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານ ຂະບວນການເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າທີ່ມີການວາງແຜນ, ຄວບຄຸມ, ເກັບຮັກສາ, ຫຸ້ມຫໍ່, ຄ່ຽນຖ່າຍ, ຂົນສົ່ງ, ບໍລິການ ແລະ ສະໜອງຂໍ້ມູນຂ່າວສານ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງທີ່ມີປະສິດທິພາບ ແລະ ປະສິດທິຜົນຈາກຕົ້ນທາງໄປຍັງປາຍທາງ ຕາມຄວາມຕ້ອງການຂອງລູກຄ້າຢ່າງເປັນຕ້ອງໄສ້;
17. ເຄື່ອງໝາຍຜູ້ສິນຄ້າ ໝາຍເຖິງ ສັນຍາລັກ, ກາໝາຍ, ຕົວໜັງສື ແລະ ຕົວເລກ ຢູ່ດ້ານນອກຂອງຜູ້ສິນຄ້າ;
18. ຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າ ໝາຍເຖິງ ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ທີ່ເປັນເຈົ້າຂອງສິນຄ້າ ຫຼື ຜູ້ຮັບມອບໝາຍທີ່ເປັນຄູ່ສັນຍາຂົນສົ່ງກັບຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງ;
19. ຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ໝາຍເຖິງ ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ທີ່ເປັນເຈົ້າການ ຫຼື ຮັບຜິດຊອບແທນຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າ ທີ່ເຂົ້າຮ່ວມໃນການດໍາເນີນການຂົນສົ່ງ;

20. ຜູ້ຮັບສິນຄ້າ ໝາຍເຖິງ ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ທີ່ມີສິດຮັບເອົາສິນຄ້າຈາກຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ;
21. ຜູ້ຈັດສົ່ງສິນຄ້າ ໝາຍເຖິງ ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ທີ່ເຮັດໜ້າທີ່ບໍລິການເຕົ້າໂຮມ, ບັນຈຸ, ຫຸ້ມຫໍ່ສິນຄ້າ ແລະ ປະກອບເອກະສານ ມອບໃຫ້ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ;
22. ສິນຄ້າອັນຕະລາຍ ໝາຍເຖິງ ສິນຄ້າທີ່ມີກຳມັນຕະພາບລັງສີ, ທາດເຄມີທີ່ມີ ຫຼື ບໍ່ມີກິ່ນອາຍ ທີ່ເປັນອັນຕະລາຍຕໍ່ສຸຂະພາບ, ຊີວິດຂອງຄົນ, ສັດ ແລະ ພືດ;
23. ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟລະຫວ່າງປະເທດ ໝາຍເຖິງ ການບໍລິການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ສິນຄ້າ ຈາກ ສປປ ລາວ ໄປຕ່າງປະເທດ ຫຼື ຈາກຕ່າງປະເທດ ມາຍັງ ສປປ ລາວ;
24. ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟຜ່ານແດນ ໝາຍເຖິງ ການບໍລິການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ສິນຄ້າຈາກ ສປປ ລາວ ຜ່ານປະເທດໃດໜຶ່ງ ໄປຍັງປະເທດທີສາມ ຫຼື ການຂົນສົ່ງຈາກປະເທດໃດໜຶ່ງຜ່ານ ສປປ ລາວ ໄປຍັງປະເທດທີສາມ;
25. ຂະບວນການຂົນສົ່ງພິເສດ ໝາຍເຖິງ ຂະບວນການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ, ສິນຄ້າ ແລະ ອຸປະກອນ ເພື່ອແກ້ໄຂບັນຫາໄພພິບັດທຳມະຊາດ, ອຸບປະຕິເຫດ, ໂລກລະບາດ ແລະ ການປ້ອງກັນຊາດ-ປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ ທີ່ໄດ້ຈັດສະເພາະ ໃຫ້ແລ່ນຕາມເວລາທີ່ບໍ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ ໃນປຶ້ມບັນທຶກກຳນົດເວລາແລ່ນລົດ;
26. ທາງຄົບ ໝາຍເຖິງ ເສັ້ນທາງທີ່ຕັດກັນ ຫຼື ຄົບກັນຢູ່ໃນລະດັບໜ້າທາງດຽວກັນ ນັບແຕ່ສອງເສັ້ນຂຶ້ນໄປ;
27. ທາງຜ່ານທີ່ບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ ໝາຍເຖິງ ທາງທີ່ລັກຕັດຜ່ານທາງລົດໄຟ ຊຶ່ງເປັນທາງເຂົ້າອອກປະຈຳຂອງບຸກຄົນທີ່ອາໄສຢູ່ໃນບໍລິເວນນັ້ນ.

ມາດຕາ 4 ນະໂຍບາຍຂອງລັດ ກ່ຽວກັບວຽກງານການລົດໄຟ

ລັດ ສົ່ງເສີມ ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ແລະ ການຈັດຕັ້ງ ທັງພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດ ລົງທຶນໃສ່ການພັດທະນາໂຄງລ່າງພື້ນຖານ ແລະ ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ດ້ວຍຮູບແບບການລົງທຶນຕ່າງໆ ເປັນຕົ້ນ ການຮ່ວມມືລະຫວ່າງພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນ, ການສຳປະທານ ເພື່ອຊຸກຍູ້ການຜະລິດສິນຄ້າ, ການບໍລິການ ໃຫ້ມີການຂະຫຍາຍຕົວ, ທັນສະໄໝ, ເຊື່ອມຈອດ, ເຊື່ອມໂຍງກັບພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ.

ລັດ ສົ່ງເສີມ ຜູ້ດຳເນີນທຸລະກິດວຽກງານການລົດໄຟ ດ້ວຍນະໂຍບາຍຕ່າງໆ ຕາມກົດໝາຍ, ອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ເຂົ້າເຖິງແຫຼ່ງທຶນ ເພື່ອພັດທະນາ ແລະ ສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງ ໃຫ້ແກ່ການບໍລິການຂອງຕົນ.

ລັດ ສົ່ງເສີມ ການພັດທະນາບຸກຄະລາກອນ, ການວິໄຈ, ການນຳໃຊ້ວິທະຍາສາດ ແລະ ເຕັກໂນໂລຊີ ທີ່ກ້າວໜ້າ ແລະ ທັນສະໄໝ ເຂົ້າໃນວຽກງານການລົດໄຟ.

ມາດຕາ 5 ຫຼັກການກ່ຽວກັບວຽກງານການລົດໄຟ

ການດຳເນີນວຽກງານການລົດໄຟ ໃຫ້ປະຕິບັດຕາມຫຼັກການ ດັ່ງນີ້:

1. ສອດຄ່ອງກັບແນວທາງ ນະໂຍບາຍ, ກົດໝາຍ, ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມແຫ່ງຊາດ, ຍຸດທະສາດການລົດໄຟ, ແຜນຜັງຕົວເມືອງ ແລະ ແຜນນຳໃຊ້ທີ່ດິນໃນແຕ່ລະໄລຍະ;
2. ຄຸ້ມຄອງຢ່າງລວມສູນ ແລະ ເປັນເອກະພາບໃນຂອບເຂດທີ່ປະເທດ;

3. ນຳໃຊ້ເຕັກນິກ, ເຕັກໂນໂລຊີ ທີ່ທັນສະໄໝ ແລະ ໄດ້ມາດຕະຖານສາກົນ;
4. ຮັບປະກັນຄວາມໝັ້ນຄົງຂອງຊາດ, ຄວາມເປັນລະບຽບຮຽບຮ້ອຍຂອງສັງຄົມ, ສະດວກ, ວ່ອງໄວ, ໂລ່ງລ່ຽນ, ປອດໄພ ແລະ ທັນເວລາ;
5. ເປີດເຜີຍ, ໂປ່ງໃສ, ຍຸຕິທຳ, ສະເໝີພາບ ແລະ ສາມາດກວດສອບໄດ້;
6. ຮັບປະກັນຄຸນນະພາບ, ປະສິດທິພາບ, ປະສິດທິຜົນ ແລະ ຍືນຍົງ;
7. ປະສານສົມທົບລະຫວ່າງ ຂະແໜງການ ແລະ ອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໃນການຄຸ້ມຄອງ, ຄວບຄຸມ, ຕິດຕາມ ກວດກາ ວຽກງານການລົດໄຟ;
8. ຮັບປະກັນການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງປະຊາຊົນ ແລະ ທຸກພາກສ່ວນໃນສັງຄົມ;
9. ສອດຄ່ອງກັບສິນທິສັນຍາ ແລະ ສັນຍາສາກົນ ທີ່ ສປປ ລາວ ເປັນພາຄີ.

ມາດຕາ 6 ພັນທະກ່ຽວກັບວຽກງານການລົດໄຟ

ພົນລະເມືອງລາວ, ຄົນຕ່າງດ້າວ, ຄົນຕ່າງປະເທດ ແລະ ຄົນບໍ່ມີສັນຊາດ ທີ່ອາໄສ ຫຼື ເຄື່ອນໄຫວ ຢູ່ ສປປ ລາວ ລ້ວນແຕ່ມີພັນທະເຄົາລົບ ແລະ ປະຕິບັດຕາມກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ ກ່ຽວກັບວຽກງານການລົດໄຟ, ປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນການປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພ, ປົກປັກຮັກສາທາງລົດໄຟ, ສິ່ງແວດລ້ອມ ລວມທັງການຮັກສາຄວາມສະອາດ, ສວຍງາມ, ເປັນລະບຽບຮຽບຮ້ອຍຂອງການສັນຈອນ ແລະ ປະຕິບັດພັນທະອື່ນ ກ່ຽວກັບວຽກງານການລົດໄຟ.

ມາດຕາ 7 ຂອບເຂດການນຳໃຊ້ກົດໝາຍ

ກົດໝາຍສະບັບນີ້ ນຳໃຊ້ສຳລັບ ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ແລະ ການຈັດຕັ້ງ ທັງພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດທີ່ພົວພັນ ແລະ ເຄື່ອນໄຫວ ກ່ຽວກັບວຽກງານການລົດໄຟ ຢູ່ ສປປ ລາວ.

ມາດຕາ 8 ການຮ່ວມມືສາກົນ

ລັດ ສິ່ງເສີມການພົວພັນຮ່ວມມືກັບ ຕ່າງປະເທດ, ພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ ກ່ຽວກັບວຽກງານການລົດໄຟ ບົນພື້ນຖານການເຄົາລົບອຳນາດອະທິປະໄຕຂອງ ສປປ ລາວ ດ້ວຍການແລກປ່ຽນບົດຮຽນ, ຂໍ້ມູນ ຂ່າວສານ, ວິທະຍາສາດ, ເຕັກນິກ ແລະ ເຕັກໂນໂລຊີ, ການພັດທະນາຊັບພະຍາກອນມະນຸດ, ປະຕິບັດສິນທິສັນຍາ ແລະ ສັນຍາສາກົນ ທີ່ ສປປ ລາວ ເປັນພາຄີ.

ພາກທີ II
ຍຸດທະສາດການລົດໄຟ

ມາດຕາ 9 ຍຸດທະສາດການລົດໄຟ

ຍຸດທະສາດການລົດໄຟ ແມ່ນ ແຜນໄລຍະຍາວ ທີ່ກຳນົດນະໂຍບາຍ ແລະ ທິດທາງລວມ ຂອງລັດຖະບານ ກ່ຽວກັບການລົດໄຟ ຊຶ່ງປະກອບດ້ວຍ ແຜນພັດທະນາທາງລົດໄຟ, ບຸກຄະລາກອນ ແລະ ການບໍລິການ ກ່ຽວກັບການ

ລົດໄຟ ໃຫ້ສາມາດ ເຊື່ອມໂຍງ, ເຊື່ອມຈອດກັບ ການຂົນສົ່ງປະເພດອື່ນ ຂອງ ພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ ຢ່າງມີປະສິດທິ
ຜົນ.

ມາດຕາ 10 ການສ້າງຍຸດທະສາດການລົດໄຟ

ການສ້າງຍຸດທະສາດການລົດໄຟ ຕ້ອງຮັບປະກັນຄວາມສອດຄ່ອງກັບ ນະໂຍບາຍ, ວິໄສທັດ ແລະ ຍຸດທະ
ສາດການພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມແຫ່ງຊາດ, ແຜນພັດທະນາຕົວເມືອງ, ແຜນນໍາໃຊ້ທີ່ດິນ ໃນແຕ່ລະໄລຍະ, ຮັບ
ປະກັນການນໍາໃຊ້ ເຕັກນິກ, ເຕັກໂນໂລຊີທີ່ ທັນສະໄໝ, ປອດໄພ ເຂົ້າໃນການກໍ່ສ້າງໂຄງລ່າງພື້ນຖານທາງລົດໄຟ, ການ
ບໍລິການ ແລະ ການຂົນສົ່ງ.

ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ປະສານສົມທົບກັບ ກະຊວງ, ອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ
ຄົ້ນຄວ້າສ້າງຍຸດທະສາດການລົດໄຟ ແຕ່ລະໄລຍະ ເພື່ອສະເໜີລັດຖະບານພິຈາລະນາຕົກລົງ ແລ້ວສະເໜີຕໍ່ສະພາ
ແຫ່ງຊາດ ພິຈາລະນາຮັບຮອງ.

ພາກທີ III

ທາງລົດໄຟ

ໝວດທີ 1

ປະເພດທາງລົດໄຟ

ມາດຕາ 11 ທາງລົດໄຟ

ທາງລົດໄຟ ແມ່ນ ທາງເຫຼັກ ທີ່ປະກອບດ້ວຍສອງລາງເຫຼັກ ວາງເທິງ ໝອນໄມ້ ຫຼື ຄອນກຣີດ ທີ່ສ້າງເປັນ
ລະບົບທາງດ່ຽວ ຫຼື ທາງຄູ່ຢູ່ໜ້າດິນ, ໃຕ້ດິນ ຫຼື ເທິງໜ້າດິນ ຊຶ່ງມີເປົ້າໝາຍຂົນສົ່ງ ຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ສິນຄ້າ.

ມາດຕາ 12 ປະເພດທາງລົດໄຟ

ທາງລົດໄຟ ມີ ສາມປະເພດ ດັ່ງນີ້:

1. ທາງລົດໄຟແຫ່ງຊາດ;
2. ທາງລົດໄຟໃນຕົວເມືອງ;
3. ທາງລົດໄຟສະເພາະ.

ມາດຕາ 13 ທາງລົດໄຟແຫ່ງຊາດ

ທາງລົດໄຟແຫ່ງຊາດ ແມ່ນ ທາງລົດໄຟທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ລະຫວ່າງ ນະຄອນຫຼວງ, ແຂວງ ເປັນທາງຍຸດທະສາດ
ສາຍຫຼັກ ທີ່ຮັບໃຊ້ຜົນປະໂຫຍດລວມຂອງຊາດ, ວຽກງານປ້ອງກັນຊາດ-ປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ ແລະ ຜົນປະ
ໂຫຍດລະຫວ່າງຊາດ, ມີຄວາມສໍາຄັນທາງດ້ານເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ແລະ ແມ່ນທາງເຊື່ອມຈອດກັບດ່ານສາກົນລະ
ຫວ່າງປະເທດ.

ທາງລົດໄຟແຫ່ງຊາດ ອາດຖືກກໍານົດເປັນທາງ ອະນຸພາກພື້ນ ຫຼື ພາກພື້ນ.

ມາດຕາ 14 ທາງລົດໄຟໃນຕົວເມືອງ

ທາງລົດໄຟໃນຕົວເມືອງ ແມ່ນ ທາງລົດໄຟທີ່ຮັບໃຊ້ການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ສິນຄ້າ ໃນຕົວເມືອງ ແລະ ເຂດຊານເມືອງ.

ມາດຕາ 15 ທາງລົດໄຟສະເພາະ

ທາງລົດໄຟສະເພາະ ແມ່ນ ທາງລົດໄຟທີ່ຮັບໃຊ້ການຂົນສົ່ງສະເພາະຂອງ ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ເປັນຕົ້ນ ການຂົນສົ່ງ ນັກທ່ອງທ່ຽວ ໃນເຂດທ່ອງທ່ຽວ, ແຮ່ທາດ ຫຼື ຜົນຜະລິດກະສິກໍາ.

ມາດຕາ 16 ຄວາມກວ້າງຂອງລາງລົດໄຟ

ຄວາມກວ້າງຂອງລາງລົດໄຟ ແມ່ນ ໄລຍະຫ່າງລະຫວ່າງດ້ານໃນທັງສອງຂ້າງຂອງຫົວລາງ ຊຶ່ງມີຂະໜາດດັ່ງນີ້:

1. ໜຶ່ງແມັດ;
2. ໜຶ່ງແມັດສີ່ຮ້ອຍສາມສິບຫ້າ ມິລິແມັດ.

ລາງລົດໄຟສໍາລັບທາງລົດໄຟໃນຕົວເມືອງ ແລະ ທາງລົດໄຟສະເພາະ ອາດມີຄວາມກວ້າງ ຕາມມາດຕະຖານເຕັກນິກສະເພາະ.

ມາດຕາ 17 ທາງລົດໄຟ ຕັດກັບ ຖະໜົນ ຫຼື ທາງຫຼວງ, ທາງລົດໄຟ ຕັດກັບ ທາງລົດໄຟ

ທາງລົດໄຟຕັດກັບ ຖະໜົນ ຫຼື ທາງຫຼວງ ມີ ດັ່ງນີ້:

1. ທາງລົດໄຟ ທີ່ມີຄວາມໄວອອກແບບ ໜຶ່ງຮ້ອຍຫົກສິບ ກິໂລແມັດ ຕໍ່ຊົ່ວໂມງ ຂຶ້ນໄປ ຕັດກັບຖະໜົນ ຫຼື ທາງຫຼວງ ຕ້ອງກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ໃຫ້ມີລະດັບຕ່າງກັນຢູ່ຈຸດຕັດກັນນັ້ນ;

2. ທາງລົດໄຟທີ່ມີຄວາມໄວອອກແບບ ໜ້ອຍກວ່າ ໜຶ່ງຮ້ອຍຫົກສິບ ກິໂລແມັດ ຕໍ່ຊົ່ວໂມງ, ການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟຕັດກັບຖະໜົນ ຫຼື ທາງຫຼວງນັ້ນ ອາດມີລະດັບດຽວກັນ ຫຼື ຕ່າງກັນ ໂດຍອີງຕາມຄວາມຈໍາເປັນທາງດ້ານເຕັກນິກ ແລະ ຄວາມປອດໄພ.

ສໍາລັບລະດັບຕັດກັນຂອງທາງລົດໄຟກັບ ຖະໜົນ ຫຼື ທາງຫຼວງ ໃຫ້ມີຄວາມສູງ ຫ້າແມັດ ຕາມກົດໝາຍວ່າດ້ວຍທາງຫຼວງ.

ທາງລົດໄຟ ຕັດກັບ ທາງລົດໄຟ ມີ ດັ່ງນີ້:

1. ທາງລົດໄຟແຫ່ງຊາດ ຕັດກັບ ທາງລົດໄຟແຫ່ງຊາດ ຕ້ອງກໍ່ສ້າງໃຫ້ມີລະດັບຕ່າງກັນຢູ່ທີ່ຈຸດຕັດກັນ ເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພ;

2. ທາງລົດໄຟແຫ່ງຊາດ ຕັດກັບ ທາງລົດໄຟໃນຕົວເມືອງ, ທາງລົດໄຟສະເພາະ ການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ອາດມີລະດັບດຽວກັນ ຫຼື ຕ່າງກັນ ໂດຍອີງຕາມຄວາມຈໍາເປັນທາງດ້ານເຕັກນິກ ແລະ ຄວາມປອດໄພ.

ໝວດທີ 2

ໂຄງປະກອບ, ສິ່ງປະກອບ ແລະ ສິ່ງປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພທາງລົດໄຟ

ມາດຕາ 18 ໂຄງປະກອບທາງລົດໄຟ

ໂຄງປະກອບທາງລົດໄຟ ແມ່ນ ສິ່ງທີ່ສ້າງຂຶ້ນຢູ່ໜ້າ, ຂ້າງ, ເທິງ ແລະ ໃຕ້ທາງລົດໄຟ ຊຶ່ງປະກອບດ້ວຍ ໂຄງສ້າງ, ລະບົບລະບາຍນ້ຳ, ທາງ, ບ່າທາງ, ຕະລົງທາງ, ຝາກັນດິນ, ກຳແພງຕ້ານເຈື່ອນ, ຮົ່ວ, ຂົວ, ອຸໂມງ, ລາງ, ໝອນລາງ, ອຸປະກອນຍືດລາງ, ຫົນໂຮຍທາງ, ລະບົບສັບປ່ຽນລາງ ແລະ ອື່ນໆ.

ມາດຕາ 19 ສິ່ງປະກອບທາງລົດໄຟ

ສິ່ງປະກອບທາງລົດໄຟ ແມ່ນ ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ຜູ້ນໍາໃຊ້ທາງລົດໄຟ ຊຶ່ງປະກອບດ້ວຍສະຖານີ, ແທ່ນຂັ້ນລົງຂອງຜູ້ໂດຍສານ, ບ້າຍຈະລາຈອນ, ເຄື່ອງໝາຍຈະລາຈອນ, ລະບົບໄຟສັນຍານ, ລະບົບແຈກຈ່າຍໄຟຟ້າ ແລະ ແສງສະຫວ່າງ, ລະບົບສື່ສານ, ບ່ອນຈອດລົດ, ລານວາງຕັ້ງສິນຄ້າ, ສາງສິນຄ້າ, ລະບົບກັນສຽງ ແລະ ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກອື່ນ.

ມາດຕາ 20 ສິ່ງປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພທາງລົດໄຟ

ສິ່ງປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພທາງລົດໄຟ ແມ່ນ ສິ່ງທີ່ສ້າງຂຶ້ນ ເພື່ອປ້ອງກັນໂຄງປະກອບທາງລົດໄຟ ເປັນຕົ້ນ ຮົ່ວ, ຮາວ, ກຳແພງ, ສິ່ງປ້ອງກັນການເຊາະເຈື່ອນຂອງທາງ ແລະ ສິ່ງປ້ອງກັນອື່ນ.

ໝວດທີ 3

ເຂດສະຫງວນທາງລົດໄຟ

ມາດຕາ 21 ເຂດສະຫງວນທາງລົດໄຟ

ເຂດສະຫງວນທາງລົດໄຟ ແມ່ນ ພື້ນທີ່ທາງລົດໄຟ, ພື້ນທີ່ປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພ ແລະ ພື້ນທີ່ສະຫງວນທາງລົດໄຟຢູ່ ໜ້າດິນ, ເທິງໜ້າດິນ, ໃຕ້ດິນ, ເທິງໜ້ານໍ້າ ລວມທັງພື້ນທີ່ສະຫງວນຂອງສະຖານີ ຊຶ່ງບໍ່ອະນຸຍາດໃຫ້ມີການກໍ່ສ້າງ, ປຸກສ້າງ ຫຼື ດຳເນີນກິດຈະການໃດໜຶ່ງ ເວັ້ນເສຍແຕ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດຈາກກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໂດຍສົມທົບກັບກະຊວງ ແລະ ອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ການນໍາໃຊ້ເຂດສະຫງວນ ເພື່ອດຳເນີນກິດຈະການໃດໜຶ່ງ ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນລະບຽບການຕ່າງຫາກ.

ມາດຕາ 22 ພື້ນທີ່ສະຫງວນທາງລົດໄຟຢູ່ໜ້າດິນ

ພື້ນທີ່ສະຫງວນທາງລົດໄຟຢູ່ໜ້າດິນ ແມ່ນ ພື້ນທີ່ຈາກໃຈກາງຂອງລາງລົດໄຟ ເບື້ອງລະບໍ່ເກີນ ຫ້າສິບແມັດ ຊຶ່ງສະຫງວນໄວ້ ເພື່ອກໍ່ສ້າງ ແລະ ດັດປັບແລວທາງລົດໄຟ ລວມທັງການຂະຫຍາຍກິດຈະການຕ່າງໆ ຂອງທາງລົດໄຟ ໃນອະນາຄົດ, ການກຳນົດພື້ນທີ່ສະຫງວນດັ່ງກ່າວ ໃຫ້ອີງຕາມຄວາມຈຳເປັນທາງດ້ານມາດຕະຖານເຕັກນິກ ເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພ.

ໃນກໍລະນີ ທີ່ມີພື້ນທີ່ຈໍາກັດໃນເຂດຊຸມຊົນໜາແໜ້ນ, ເຂດວັດຖຸບູຮານ ແລະ ອື່ນໆ ພື້ນທີ່ເຂດສະຫງວນທາງລົດໄຟໜ້າດິນ ອາດຈະກໍານົດໃຫ້ຫຼຸດລົງ ຕາມຄວາມຈໍາເປັນຂອງມາດຕະຖານເຕັກນິກ.

ມາດຕາ 23 ພື້ນທີ່ສະຫງວນທາງລົດໄຟຢູ່ເທິງໜ້າດິນ

ພື້ນທີ່ສະຫງວນທາງລົດໄຟຢູ່ເທິງໜ້າດິນມີ ລວງສູງ ນັບແຕ່ຫົວລາງຕາມລວງຕັ້ງ ດັ່ງນີ້:

1. ຫ້າແມັດ ສາມສິບຊັງຕີແມັດ ສໍາລັບທາງລົດໄຟທີ່ມີຄວາມກວ້າງຂອງລາງ ໜຶ່ງແມັດ;
2. ຫົກແມັດ ເຈັດສິບຫ້າຊັງຕີແມັດ ສໍາລັບທາງລົດໄຟທີ່ມີຄວາມກວ້າງຂອງລາງ ໜຶ່ງແມັດ ສີ່ຮ້ອຍ

ສາມສິບຫ້າ ມິລີແມັດ.

ສໍາລັບໄລຍະຫ່າງລະຫວ່າງ ຈຸດສູງສຸດຂອງລົດໄຟ ທີ່ແລ່ນຕັດຜ່ານແລວສາຍສົ່ງໄຟຟ້າແຮງສູງ ໃຫ້ປະຕິບັດຕາມກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ມາດຕາ 24 ພື້ນທີ່ສະຫງວນທາງລົດໄຟຢູ່ໃຕ້ດິນ

ພື້ນທີ່ສະຫງວນທາງລົດໄຟຢູ່ໃຕ້ດິນ ແມ່ນ ພື້ນທີ່ທີ່ສະຫງວນໄວ້ ເພື່ອປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພ ແລະ ກິດຈະການໃດໜຶ່ງຢູ່ໃຕ້ພື້ນທາງລົດໄຟ ເຊັ່ນ ທາງຍ່າງລອດໃຕ້ດິນ, ວາງທໍ່ນໍ້າປະປາ, ສາຍໂທລະສັບ, ສາຍໄຟຟ້າ, ທໍ່ສົ່ງອາຍແກັສ ຫຼື ນໍ້າມັນ.

ໃນກໍລະນີຕ້ອງການກໍ່ສ້າງກິດຈະການໃດໜຶ່ງ ທີ່ຝັງຢູ່ພື້ນໃຕ້ດິນຂອງເຂດສະຫງວນທາງລົດໄຟ ຕ້ອງໄດ້ຂໍອະນຸຍາດນໍາກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ.

ມາດຕາ 25 ພື້ນທີ່ສະຫງວນທາງລົດໄຟຢູ່ເທິງໜ້ານໍ້າ

ພື້ນທີ່ສະຫງວນທາງລົດໄຟຢູ່ເທິງໜ້ານໍ້າ ແມ່ນ ພື້ນທີ່ສະຫງວນຈາກຂອບນອກສຸດຂອງໂຄງສ້າງຂົວທາງລົດໄຟ ເພື່ອປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພ ບໍ່ໃຫ້ມີການກໍ່ສ້າງ ແລະ ຂຸດຄົ້ນແຮ່ທາດ ຫຼື ບໍ່ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງຕ່າງໆ ເວັ້ນເສຍ ແຕ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດຈາກກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໂດຍສົມທົບກັບກະຊວງ ແລະ ອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ພື້ນທີ່ສະຫງວນທາງລົດໄຟ ຢູ່ເທິງໜ້ານໍ້າ ມີ ດັ່ງນີ້:

1. ດ້ານເໜືອນໍ້າໄຫຼ ແລະ ລຸ່ມນໍ້າໄຫຼຂອງຂົວທາງລົດໄຟ ແມ່ນ ເບື້ອງລະ ໜຶ່ງພັນແມັດ ບໍ່ໃຫ້ມີການກໍ່ສ້າງກິດຈະການຕ່າງໆ ເປັນຕົ້ນ ການຖິ້ມດິນໃສ່ແມ່ນໍ້າ, ຕັນແມ່ນໍ້າ, ຕິດຕັ້ງຂົວລອຍ ຫຼື ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກອື່ນທີ່ເປັນອັນຕະລາຍ ແລະ ຄວາມປອດໄພຂອງຂົວທາງລົດໄຟ.

2. ດ້ານເໜືອນໍ້າໄຫຼ ແລະ ລຸ່ມນໍ້າໄຫຼຂອງຂົວທາງລົດໄຟ ບໍ່ໃຫ້ມີການຂຸດຄົ້ນແຮ່ທາດ ຫຼື ບໍ່ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງຕ່າງໆ ຊຶ່ງລະອຽດ ມີ ດັ່ງນີ້:

- ຂົວທາງລົດໄຟ ທີ່ມີຄວາມຍາວ ໜ້ອຍກວ່າ ໜຶ່ງຮ້ອຍແມັດ ຢູ່ດ້ານເໜືອນໍ້າໄຫຼ ແມ່ນ ຫ້າຮ້ອຍແມັດ ແລະ ຢູ່ດ້ານລຸ່ມນໍ້າໄຫຼ ແມ່ນ ໜຶ່ງພັນແມັດ;
- ຂົວທາງລົດໄຟ ທີ່ມີຄວາມຍາວຫຼາຍກວ່າ ໜຶ່ງຮ້ອຍແມັດ ແຕ່ໜ້ອຍກວ່າ ຫ້າຮ້ອຍແມັດ ຢູ່ດ້ານເໜືອນໍ້າໄຫຼ ແມ່ນ ຫ້າຮ້ອຍແມັດ ແລະ ຢູ່ດ້ານລຸ່ມນໍ້າໄຫຼ ແມ່ນ ສອງພັນແມັດ;

- ຂົວທາງລົດໄຟ ທີ່ມີຄວາມຍາວຫຼາຍກວ່າ ຫ້າຮ້ອຍແມັດ ຢູ່ດ້ານເໜືອນ້ຳໄຫຼ ແມ່ນ ຫ້າຮ້ອຍແມັດ ແລະ ຢູ່ດ້ານລຸ່ມນ້ຳໄຫຼ ແມ່ນ ສາມພັນແມັດ.

ມາດຕາ 26 ພື້ນທີ່ສະຫງວນຂອງສະຖານີລົດໄຟ

ພື້ນທີ່ສະຫງວນຂອງສະຖານີລົດໄຟ ແມ່ນ ພື້ນທີ່ສໍາລັບກໍ່ສ້າງ ຫຼື ຂະຫຍາຍ ສະຖານີລົດໄຟ ຊຶ່ງມີຂອບເຂດ ດັ່ງນີ້:

1. ສໍາລັບສະຖານີໃຫຍ່ ລວງກວ້າງ ສອງຮ້ອຍສີ່ສິບແມັດ ຫາ ຫ້າຮ້ອຍແມັດ ແລະ ລວງຍາວ ສອງພັນແມັດ ຫາ ສາມພັນແມັດ ຕາມຈຸດພິເສດຂອງພື້ນທີ່;
2. ສໍາລັບສະຖານີນ້ອຍ ລວງກວ້າງ ຮ້ອຍຫົກສິບແມັດ ຫາ ສອງຮ້ອຍແມັດ ແລະ ລວງຍາວ ພັນຫ້າຮ້ອຍແມັດ ຫາ ສອງພັນແມັດ ຕາມຈຸດພິເສດຂອງພື້ນທີ່.

ພາກທີ IV

ກົດຈະການ ການລົດໄຟ

ໝວດທີ 1

ການວາງແຜນພັດທະນາທາງລົດໄຟ

ມາດຕາ 27 ການວາງແຜນພັດທະນາທາງລົດໄຟ

ການວາງແຜນພັດທະນາທາງລົດໄຟ ແມ່ນ ການເກັບກຳ, ສຶກສາ, ຄົ້ນຄວ້າ ແລະ ວິໄຈຂໍ້ມູນທາງດ້ານພູມສາດ, ພູມສັນຖານ, ອຸທິກກະສາດ, ຊົນລະສາດ, ເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ, ເຕັກນິກ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ ເພື່ອກຳນົດ ຍຸດທະສາດການລົດໄຟ ໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມແຫ່ງຊາດ.

ມາດຕາ 28 ການອະນຸມັດໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ

ໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟແຫ່ງຊາດ ແລະ ທາງລົດໄຟໃນຕົວເມືອງ ຈະປະຕິບັດໄດ້ ກໍຕໍ່ເມື່ອໄດ້ຜ່ານຂັ້ນຕອນການປະເມີນຜົນທາງດ້ານເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ, ໄດ້ຮັບການອະນຸມັດຈາກລັດຖະບານ ແລະ ຮັບຮອງຈາກສະພາແຫ່ງຊາດ.

ສໍາລັບໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟສະເພາະ ຈະປະຕິບັດໄດ້ ກໍຕໍ່ເມື່ອໄດ້ຜ່ານຂັ້ນຕອນການປະເມີນຜົນທາງດ້ານເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ, ໄດ້ຜ່ານການເຫັນດີຈາກອົງການປົກຄອງ ແລະ ສະພາປະຊາຊົນຂັ້ນແຂວງ ແລະ ໄດ້ຮັບການອະນຸມັດ ຈາກກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ບົນພື້ນຖານການປະສານສົມທົບກັບກະຊວງ, ອົງການ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

