មួកសុវត្ថិភាព

សៀវភៅណែនាំពីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក
សំរាប់អ្នកធ្វើសេចក្តីសំរេច
និងអ្នកអនុវត្តន៍

World Health Organization
FIA Foundation for the Automobile and Society
Global Road Safety Partnership
The World Bank

មួកសុវត្ថិភាព

សៀវភៅណែនាំពីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក
សំរាប់អ្នកធ្វើសេចក្ដីសំរេច
និងអ្នកអនុវត្តន៍

World Health Organization

FIA Foundation for the Automobile and Society

GLOBAL ROAD SAFETY PARTNERSHIP

THE WORLD BANK

ទិន្នន័យកំពុងធ្វើការបោះពុម្ពជាកាតាឡុកបណ្ណាល័យនៃអង្គការសុខភាពពិភពលោក
អង្គការសុខភាពពិភពលោក
មួកសុវត្ថិភាព: សៀវភៅណែនាំពីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក សំរាប់អ្នកធ្វើសេចក្តីសំរេច និងអ្នកអនុវត្តន៍។
១. គ្រឿងការពារក្បាល -ការប្រើប្រាស់ ២. គ្រោះថ្នាក់លលាដ៏ក្បាល -ការបង្ការ និងការត្រួតពិនិត្យ
៣. ការអភិវឌ្ឍន៏កម្មវិធី -វិធីសាស្រ្ត ៤. ការវាយតំលៃកម្មវិធី -វិធីសាស្រ្ត ៥. គោលការណ៏ណែនាំ I. ចំណងជើង
ISBN 92 4 156299 4 (ចំណាត់ថ្នាក់NLM: WL 354)

គុណកថា ដែលបានស្នើ:
មួកសុវត្ថិភាព: សៀវភៅណែនាំពីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក សំរាប់អ្នកធ្វើសេចក្តីសំរេច និងអ្នកអនុវត្តន៍។
ក្រុងហ្សឺណែវ, អង្គការសុខភាពពិភពលោក ២០០៦។

©អង្គការសុខភាពពិភពលោក ២០០៦

សូមរក្សាសិទ្ធិគ្រប់យ៉ាង។ ការបោះពុម្ពផ្សាយរបស់អង្គការសុខភាពពិភពលោក អាចរកបានពីរោងពុម្ពអង្គការ WHO, អង្គការសុខភាពពិភពលោក, ២០ រុក្ខវិថី Appia, ១២១១ ក្រុងហ្សឺណែវ ២៧, ប្រទេសស្វីស (tel: +៤១ ២២ ៧៩១៣២៦៤; fax: +៤១ ២២ ៧៩១ ៤៨៥៧; e-mail: bookorders @who.int). ការស្នើសុំអនុញ្ញាតដើម្បីធ្វើការបោះពុម្ពផ្សាយឡើងវិញ ឬបកប្រែសៀវភៅ ដែលបោះពុម្ពផ្សាយរបស់អង្គការ WHO -មិនថាសំរាប់លក់ ឬការចែកចាយដោយមិនគិតប្រាក់កំរៃណាមួយនោះឡើយ -គួរផ្ញើទៅរោងពុម្ពអង្គការ WHO នៅអាស័យដ្ឋានដូចខាងលើ (fax: +៤១ ២២ ៧៩១ ៤៨០៦; e-mail: permissions@who.int)។

ការប្រើប្រាស់នាមកត្តា និងការបង្ហាញនូវសំភារៈណាមួយ នៅក្នុងការបោះពុម្ពផ្សាយនេះមិនបានបញ្ជាក់ អំពីការសម្តែងចេញនូវយោបល់យ៉ាងណា នៃផ្នែកណាមួយរបស់អង្គការសុខភាពពិភពលោក ដែលពាក់ព័ន្ធទៅនឹងឋានៈស្របច្បាប់នៃប្រទេស, ព្រំដែន, ទីក្រុង ឬតំបន់ ឬអាជ្ញាធរដែនដីពាក់ព័ន្ធទៅនឹងការកំណត់ព្រំដែន ឬព្រំប្រទល់ឡើយ។ បន្ទាត់ដាច់ៗនៅលើផែនទីតំណាងឱ្យបន្ទាត់ព្រំដែនប្រហាក់ប្រហែល ដែលទំនងមិនទាន់ត្រូវបានទទួលកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងស្រុងនៅឡើយ។

ការអធិប្បាយអំពីផលិតផលនៃក្រុមហ៊ុន ឬរោងចក្រផលិតដោយចំពោះណាមួយ មិនបានបញ្ជាក់ថាផលិតផលទាំងនោះត្រូវបានអនុម័ត ឬត្រូវបានផ្តល់អនុសាសន៏ដោយអង្គការសុខភាពពិភពលោក ដែលលំអៀងទៅនឹងអ្វីផ្សេងទៀត ដែលមានលក្ខណៈស្រដៀងគ្នា ហើយមិនបានរៀបរាប់នោះឡើយ។ កំហុសឆ្គង និងការភាន់ច្រឡំត្រូវបានលើកលែង ហើយឈ្មោះផលិតផលកម្មសិទ្ធិ ត្រូវបានដាក់សំគាល់យ៉ាងច្បាស់ដោយអក្សរធំដំបូង។

ការប្រុងប្រយ័ត្នជាមុនដែលសមហេតុសមផលទាំងឡាយ ត្រូវបានធ្វើឡើងដោយអង្គការសុខភាពពិភពលោក ដើម្បីពិនិត្យព័ត៌មាន ដែលមាននៅក្នុងសៀវភៅបោះពុម្ពនេះ។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ សំភារៈដែលបានបោះពុម្ពកំពុងត្រូវបានចែកចាយ ដោយគ្មានការធានាអ្វីទាំងអស់ ទាំងការសម្តែងចេញ ឬការបញ្ជាក់អះអាង។ ការទទួលខុសត្រូវ សំរាប់ការបកស្រាយ និងការប្រើប្រាស់សំភារៈនេះគឺអាស្រ័យនៅលើអ្នកអាន។ អង្គការសុខភាពពិភពលោកពុំទទួលខុសត្រូវលើការខូចខាត ដែលបណ្តាលមកពីការប្រើប្រាស់ទាំងអស់ទោះក្នុងករណីណាក៏ដោយ។

រចនាដោយ Inís—www.inis.ie
លំអដោយ Shaun Smith
បោះពុម្ពនៅប្រទេសស្វីស

តារាងមាតិកា

អារម្ភកថា ... vii
អ្នកជួយឧបត្ថម្ភ និងការទទួលស្គាល់ ... ix
សង្ខេបប្រតិបត្តិ ... xi

សេចក្តីផ្តើម ... xiii
ប្រវត្តិចំពោះឈុតនៃសៀវភៅណែនាំ ... xiii
ប្រវត្តិចំពោះសៀវភៅណែនាំមួកសុវត្ថិភាព ... xv

១. ហេតុអ្វីត្រូវការមួកសុវត្ថិភាព? ... ១
១.១ មនុស្សជាច្រើននៅជុំវិញពិភពលោក ស្លាប់ក្នុងការប៉ះទង្គិចដោយម៉ូតូ ... ៣
១.១.១ ការរងរបួសក្បាល គឺជាមូលហេតុចំបងនៃការស្លាប់ និងពិការភាព ... ៤
១.២ មួកសុវត្ថិភាពការពារក្បាលរបស់អ្នក ... ៧
១.២.១ យន្តការនៃការរបួសក្បាល ... ៧
១.២.២ របៀបដែលមួកសុវត្ថិភាពបំពេញការងារ ... ៩
១.២.៣ ការរចនាមួកសុវត្ថិភាព ... ១១
១.៣ ការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព គឺមានប្រសិទ្ធិភាពក្នុងការកាត់បន្ថយរបួសក្បាល ... ១៤
១.៤ កម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព មានប្រសិទ្ធិភាពក្នុងការយកមួកសុវត្ថិភាពពាក់លើក្បាល ... ១៨
សង្ខេប ... ២២
យោង ... ២៣

២. របៀបវាយតំលៃស្ថានភាពនៅក្នុងប្រទេសរបស់អ្នក ... ២៥
២.១ ហេតុអ្វីអ្នកត្រូវការវាយតំលៃស្ថានភាព? ... ២៧
២.១.១ គុណភាពនៃទិន្នន័យ ... ២៨
២.២ តើបញ្ហានៃការមិនប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពរីករាលដាលក៏រិតណា? ... ២៩
២.២.១ តើបញ្ហានៃការរងរបួសដោយម៉ូតូធំក៏រិតណា? ... ២៩

២.២.២ តើអត្រាពាក់មួកសុវត្ថិភាពនៅក្នុងតំបន់ដែលកំពុងពិចារណាមានកំរិតណា? ៣៥
២.២.៣ ហេតុអ្វីបានជាប្រជាពលរដ្ឋមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាព? ៤១
២.៣ របៀបវាយតំលៃអ្វីដែលមានស្រាប់ ៤៤
២.៣.១ តើអ្នកណាទទួលបន្ទុកសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ ហើយមានថវិកាអ្វីសំរាប់កិច្ចការនេះ? ៤៥
២.៣.២ តើអ្នកណាខ្លះជាអ្នកជាប់ពាក់ព័ន្ធ? ៤៥
២.៣.៣ តើមានច្បាប់ប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពហើយឬនៅ? ៤៧
២.៣.៤ តើមានមាត្រដ្ឋានមួកសុវត្ថិភាពហើយឬនៅ? ៤៧
២.៣.៥ តើមកទល់ពេលនេះ មានកម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាពណាមួយ ធ្លាប់គ្រោងធ្វើឡើងឬទេ? ៤៨
២.៣.៦ ប្រើប្រាស់ការវាយតំលៃស្ថានភាព ដើម្បីកំណត់អាទិភាពសកម្មភាព ៥១
សង្ខេប ៥១
ឯកសារយោង ៥២

៣. របៀបរៀបចំ និងអនុវត្តកម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព ៥៣
៣.១ របៀបបង្កើតក្រុមការងារ ៥៧
៣.១.១ តើត្រូវពាក់ព័ន្ធជាមួយអ្នកណាខ្លះ? ៥៧
៣.១.២ ការចាត់តាំងតួនាទីចំពោះសមាជិកក្រុមការងារ ៥៩
៣.២ របៀបរៀបចំផែនការសកម្មភាព ៦១
៣.២.១ ការកំណត់ទិសដៅកម្មវិធី ៦១
៣.២.២ ការកំណត់គោលដៅ ៦៣
៣.២.៣ ការកំណត់អាំងឌីកាទ័រនៃការអនុវត្តន៏ការងារ ៦៦
៣.២.៤ ការសំរេចចិត្តលើសកម្មភាពនានា ៦៨
៣.២.៥ ការកំណត់កាលវិភាគ ៦៩
៣.២.៦ ការប៉ាន់ប្រមាណពីតម្រូវការធនធាន ៦៩
៣.២.៧ ការរៀបចំបង្កើតយន្តការត្រួតពិនិត្យ ៧១
៣.២.៨ ការធានានិរន្តរភាពនៃកម្មវិធី ៧២
៣.៣ របៀបបង្កើត និងអនុវត្តច្បាប់ ស្តីពីមួកសុវត្ថិភាព ៧៥
៣.៣.១ ការតាក់តែងច្បាប់ ៧៥
៣.៣.២ ការណែនាំ និងការអនុវត្តន៏ច្បាប់ ៧៧
៣.៣.៣ ការបង្កើតកាលវិភាគពេលវេលា សំរាប់អនុវត្តច្បាប់ ៨២
៣.៤ របៀបបង្កើ និងអនុវត្តស្តង់ដាមួកសុវត្ថិភាព ៨៣
៣.៤.១ ការជ្រើសរើសស្តង់ដា ៨៣
៣.៤.២ ការពិចារណាគន្លឹះ៧ នៅពេលកំណត់ស្តង់ដាមួកសុវត្ថិភាព ៨៥
៣.៤.៣ លក្ខខ័ណ្ឌទូទៅសំរាប់មួកសុវត្ថិភាព ៨៧

៣.៥ របៀបធ្វើឱ្យការប្រតិបត្តិច្បាប់មានភាពប្រសើរឡើង ៩៣
    ៣.៥.១ វិធានការស្ម័គ្រចិត្ត ក្នុងការបង្កើនការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ៩៤
    ៣.៥.២ វិធានតំរូវដោយច្បាប់ ក្នុងការបង្កើនការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ៩៦
៣.៦ របៀបធ្វើឱ្យសាធារណៈជនមានការចូលរួម ១០៣
    ៣.៦.១ ជ្រើសរើសភ្នាក់ងារសំរាប់យុទ្ធនាការ ១០៣
    ៣.៦.២ ទិសដៅនៃយុទ្ធនាការ ១០៣
    ៣.៦.៣ ការផ្លាស់ប្តូរចំណេះដឹង និងឥរិយាបថទៅលើការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ១០៤
    ៣.៦.៤ ការធ្វើការជាមួយប្រព័ន្ធផ្សព្វផ្សាយ ១០៤
    ៣.៦.៥ បង្កើតសារសំរាប់ប្រើប្រាស់ក្នុងយុទ្ធនាការ ១០៦
    ៣.៦.៦ កំណត់តារាងកម្មវិធីសំរាប់យុទ្ធនាការ ១០៧
    ៣.៦.៧ ការអនុវត្តន៍ និងវាយតំលៃយុទ្ធនាការ ១០៨
៣.៧ របៀបអប់រំយុវវ័យ ១១១
៣.៨ ការធានាឱ្យមានការឆ្លើយតបផ្នែកវេជ្ជសាស្ត្រសមស្របមួយ ១១៥
សង្ខេប ១១៩
យោង ១២២

៤. របៀបវាយតំលៃកម្មវិធី ១២៣
៤.១ ការធ្វើផែនការវាយតំលៃ ១២៥
    ៤.១.១ គោលបំណងនៃការវាយតំលៃ ១២៦
    ៤.១.២ ប្រភេទនៃការវាយតំលៃ ១២៦
៤.២ ការជ្រើសរើសវិធីសាស្ត្រវាយតំលៃ ១២៧
    ៤.២.១ ប្រភេទនៃការសិក្សាសំរាប់បង្កើតទំរង់ និងដំណើរការវាយតំលៃ ១២៨
    ៤.២.២ ប្រភេទនៃការសិក្សាសំរាប់ការវាយតំលៃផលប៉ះពាល់ និងលទ្ធផល ១២៨
    ៤.២.៣ ជ្រើសរើសកត្តាចង្អុលដើម្បីបំពេញការងារ ១៣២
    ៤.២.៤ ធ្វើការវាយតំលៃសេដ្ឋកិច្ចនៃកម្មវិធី ១៣៣
    ៤.២.៥ ការកំណត់ទំហំគំរូ ១៣៥
៤.៣ ការផ្សព្វផ្សាយ និងរបាយការណ៍លទ្ធផលត្រឡប់ ១៣៦
សង្ខេប ១៣៨
យោង ១៣៨

សន្ទានុក្រមពាក្យពេជន៍ ១៤១
អង្គការជាដៃគូ ក្នុងការចងក្រងសៀវភៅក្បួន ១៤៥

អារម្ភកថា

របួសស្នាមដោយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក គឺជាបញ្ហាសុខភាពសាធារណៈដ៏ធំបងមួយ និងជាមូលហេតុនាំមុខនៃការស្លាប់ និងរបួសនៅជុំវិញពិភពលោក។ រៀងរាល់ឆ្នាំ មានមនុស្សជិត ១,២លាននាក់ ស្លាប់ ហើយជាច្រើនលាននាក់ផ្សេងទៀតរងរបួស ឬពិការ ដោយសារគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ហើយភាគច្រើនកើតមាននៅក្នុងប្រទេសដែលមានប្រាក់ចំណូលទាប និងមធ្យម។ ការរងគ្រោះដោយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ បានដាក់បន្ទុកយ៉ាងធ្ងន់ទៅលើសេវាសុខភាព និងសេដ្ឋកិច្ច ព្រមទាំងបានបង្កើតឱ្យមានតម្លៃចំណាយយ៉ាងច្រើនដល់សង្គម ដល់បុគ្គលម្នាក់ៗ ដល់ក្រុមគ្រួសារ និងដល់សហគមន៍នានាផងដែរ។ តម្លៃចំណាយផ្សេងៗរបស់ប្រទេស គឺមានកំរិតយ៉ាងច្បាស់លាស់ពី ១%-២% នៃផលិតផលជាតិសរុប ដែលទំនងជាត្រូវបានតស៊ូដកយកចេញពីចំណាយសំរាប់ការអភិវឌ្ឍន៏ផ្សេងទៀត។ ដោយសារមានកំណើនយានយន្ត គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកកំពុងក្លាយជាបញ្ហាដែលដុះដាលយ៉ាងលឿន ជាពិសេសនៅក្នុងប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៏។ ប្រសិនបើទំនោរបច្ចុប្បន្ននៅតែបន្តដោយមិនបានធ្វើការត្រួតពិនិត្យនោះ ការរងរបួសដោយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក នឹងកើនឡើងយ៉ាងខ្លាំងគ្រប់តំបន់នៃពិភពលោកនាពីរទសវត្សរ៍ខាងមុខ ហើយផលប៉ះពាល់យ៉ាងច្រើនធ្លាក់ទៅលើពលរដ្ឋ ដែលងាយរងគ្រោះបំផុត។

សកម្មភាពដែលសមស្រប និងប្រកបដោយគោលដៅមួយ គឺជាសេចក្តីត្រូវការបន្ទាន់បំផុត។ របាយការណ៍ពិភពលោកស្តីពីការបង្ការរបួសស្នាមដោយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកមួយ ដែលត្រូវបានរៀបចំធ្វើរួមគ្នានៅឆ្នាំ២០០៤ ដោយអង្គការសុខភាពពិភពលោក និងធនាគារពិភពលោក បានកំណត់នូវការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងចំពោះការគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ រួមជាមួយសកម្មភាពជាក់លាក់នានាដែលនាំទៅរកការថយចុះចំពោះការស្លាប់ និងរបួសស្នាមផ្សេងៗដោយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនៅក្នុងប្រទេសឧស្សាហកម្ម ដែលបានអនុវត្តសកម្មភាពសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍។ តាមរបាយការណ៍បង្ហាញថា ការប្រើប្រាស់ខ្សែក្រវាត់សុវត្ថិភាព មួកសុវត្ថិភាព និងប្រដាប់ទប់ក្មេង បានជួយជីវិតមនុស្សជាច្រើនពាន់នាក់។ ការណែនាំអំពីល្បឿនកំណត់ការបង្កើតនូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសុវត្ថិភាព ការប្រតិបត្តិច្បាប់អំពីការកំណត់កំរិតជាតិអាកុលក្នុងឈាម និងការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងចំពោះសុវត្ថិភាពរថយន្តទាំងនេះគឺជាអន្តរាគមន៍ដែលត្រូវបានសាកល្បង ហើយបានបង្ហាញជាបន្តបន្ទាប់ថា ពិតមានប្រសិទ្ធភាព។

ឥឡូវនេះ សហគមន៍អន្តរជាតិ ត្រូវតែដឹកនាំក្នុងការលើកទឹកចិត្តនូវការអនុវត្តន៍ល្អ ក្នុងការគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក និងការរិតបន្តឹងនូវការអន្តរាគមន៍ទាំងនេះនៅក្នុងប្រទេសផ្សេងទៀត ទៅតាមរបៀបដ៏សមស្របចំពោះការរៀបចំដោយឡែករបស់គេ។ ដើម្បីបង្កើនល្បឿនដល់ការខិតខំប្រឹងប្រែងទាំងនោះ មហាសន្និបាតអង្គការសហប្រជាជាតិ បានអនុម័តសេចក្តីសំរេចមួយនៅថ្ងៃទី ១៤ មេសា ២០០៤ ក្នុងការជំរុញឱ្យមានការយកចិត្តទុកដាក់ទាំងកំលាំងកាយ និងចិត្តព្រមទាំងធនធាននានាត្រូវមានទិសដៅឆ្ពោះទៅដោះស្រាយវិបត្តិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកសាកល។ សេចក្តីសំរេចលេខ ៥៨/២៨៩ ស្តីពី "ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ជាសាកល" ដែលបានបញ្ជាក់នូវសារៈសំខាន់នៃកិច្ចសហការជាអន្តរជាតិ នៅក្នុងវិស័យសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក។ សេចក្តីសំរេចមួយផ្សេងទៀត (A 58/L.60) ដែលបានអនុម័តនៅ ខែតុលា ២០០៥ បានបញ្ជាក់អះអាងជាថ្មី នូវការប្តេជ្ញាចិត្តរបស់អង្គការសហប្រជាជាតិចំពោះបញ្ហាទាំងនេះដើម្បីលើកទឹកចិត្តរដ្ឋដែលជាសមាជិក ក្នុងការអនុវត្តអនុសាសន៍នៃរបាយការណ៍ពិភពលោកស្តីពីការបង្ការរបួសស្នាមដោយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក និងបានលើកសរសើរនូវគំនិតផ្តួចផ្តើមអំពីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកដែលបានសហការមក

ទល់ពេលនេះឆ្ពោះទៅរកការអនុវត្តន៍សេចក្តីសំរេចលេខ ៥៨/២៨៩។ ជាពិសេសវាលើកទឹកចិត្តចំពោះរដ្ឋ ដែលជាសមាជិក ឱ្យផ្តោតទៅលើការបង្ហាញនូវកត្តាគ្រោះថ្នាក់គន្លឹះៗ និងបង្កើតភ្នាក់ងារនាំមុខនានាសំរាប់សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក។

ដើម្បីចូលរួមអនុវត្តលើសេចក្តីសំរេចទាំងនេះ អង្គការសុខភាពពិភពលោក (World Health Organization) អង្គការភាពជាដៃគូសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកសាកល (Global Road Safety Partnership) មូលនិធិ FIA ដើម្បីរថយន្ត និងសង្គម (Foundation for the Automobile and Society) និងធនាគារពិភពលោក (World Bank) បានសហការគ្នា បង្កើតឡើងនូវសៀវភៅណែនាំជាច្រើនឈុត ក្នុងគោលបំណងសំរាប់អ្នកធ្វើគោលនយោបាយ និងអ្នកអនុវត្តបានយល់ដឹង។ សៀវភៅណែនាំមួយក្បាលនេះជាសៀវភៅណែនាំមួយក្នុងចំណោមសៀវភៅជាច្រើនដែលបានបោះផ្សាយ។ សៀវភៅណែនាំនីមួយៗផ្តល់នូវការណែនាំជាជំហានៗចំពោះប្រទេសណាដែលចង់ធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងដល់ការរៀបចំសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក និងការអនុវត្តន៍អន្តរាគមន៍សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកដ៏ជាក់លាក់ ដែលបានសង្ខេបចំណុចសំខាន់ក្នុងរបាយការណ៍ពិភពលោកស្តីពីការបង្ការរបួសស្នាមដោយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក។ សៀវភៅទាំងនោះបានដាក់ស្នើនូវដំណោះស្រាយដែលសាមញ្ញ មានប្រសិទ្ធិភាព និងចំណាយតិច ដែលអាចជួយសង្គ្រោះជីវិតជាច្រើន និងកាត់បន្ថយបន្ទុកដ៏គួរឱ្យតក់ស្លុតនៃគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកជុំវិញពិភពលោក។ យើងសូមលើកទឹកចិត្តអ្នកទាំងអស់គ្នាឱ្យប្រើប្រាស់សៀវភៅទាំងនេះ។

Etienne Kru
នាយក
ផ្នែកបង្ការរបួសស្នាម និងអំពើហឹង្សា
អង្គការសុខភាពពិភពលោក

David Silcock
ប្រធានប្រតិបត្តិ
អង្គការភាពជាដៃគូសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ជាសាកល

David Ward
អគ្គនាយក
មូលនិធី FIA សំរាប់រថយន្ត និងសង្គម

Anthony Bliss
អ្នកឯកទេសសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍នាំឈានមុខ
ផ្នែកអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុង និងការដឹកជញ្ជូន
ធនាគារពិភពលោក

អ្នកឧបត្ថម្ភ និងការទទួលស្គាល់

គណៈកម្មាធិការប្រឹក្សា

Anthony Bliss, Etienne Krug, David Silcock, David Ward.

គណៈកម្មាធិការបោះពុម្ព

Tami Toroyan, Margie Peden, Andrew Downing, Rita Cuypers.

អ្នកឧបត្ថម្ភមេរៀន និងប្រអប់

Abdulbari Bener, Eric Bernes, Daniel Brod, Witaya Chadbunchachai, Greig Craft, Atze Dijkstra, Do Tu Anh, Do Hong Anh, Brian Fabian, Charles Goldenbeld, Paul Graham, Jagadish Guria, G. Gururaj, Maria-Isabel Gutiérrez, Philip Graitcer, Peter Halldin, Yvette Holder, Jaffar Hussain, Rebecca Ivers, Stephen Jan, Richard Matzopoulos, Tejdeep Kaur Menon, Margaret Knudson, Charles Mock, Ali Moghisi, Robyn Norton, Krishnan Rajam, Frederick Rivara, Chamaiparn Santikarn, Franco Servadei, Gyanendra Sharma, Aziz Sheikh, Ray Shuey, David Sleet, Christopher Smith, Terrance Smith, Elizabeth Towner, Radin Umar, Hans van Holst, Hung Dang Viet, Lynn Vermaak.

មិត្តរួមការងារដែលពិនិត្យអត្ថបទ

Shanthi Ameratunga, Eric Bernes, Chris Baguley, Christine Branche, Frances Bunn, José Capel Ferrer, Witaya Chadbunchachai, Ann Dellinger, Kathleen Elsig, Véronique Feypell, Laurie Flaherty, Philip Graitcer, G. Gururaj, Sharma Gyanendra, Rebecca Ivers, Meleckidzedeck Khayesi, Robert Klein, Angela Lee, Charles Mock, Jonathon Passmore, Marie-Noëlle Poirier, Krishnan Rajam, Eugênia Rodríguez, Mark Rosenberg, Gyanendra Sharma, David Sleet, Christopher Smith, Robert Tomlins, Maria Vegega, John White, Diane Wigle, Dee Williams.

ការផ្ទៀងផ្ទាត់បច្ចេកទេស

Tony Kahane.

ការគាំទ្រផ្នែករដ្ឋបាល

Pascale Lanvers-Casasola, Marijke Bollaert.

ការជួយទ្រទ្រង់ហិរញ្ញវត្ថុ

អង្គការសុខភាពពិភពលោក សូមថ្លែងអំណរគុណចំពោះស្ថាប័នសប្បុរសខាងក្រោម ដែលបានជួយទ្រទ្រង់ហិរញ្ញវត្ថុ សំរាប់តាក់តែង និងការបោះពុម្ពនូវសៀវភៅណែនាំនេះ មូលនិធិ FIA សំរាប់រថយន្ត និងសង្គម, ទីភ្នាក់ងារអភិវឌ្ឍន៍អន្តរជាតិប្រទេសស៊ុយអែត រដ្ឋបាលគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវយន្តបទ សហរដ្ឋអាមេរិក មជ្ឈមណ្ឌលគ្រប់គ្រង និងបង្ការជំងឺសហរដ្ឋអាមេរិក។

សេចក្តីសង្ខេប

ស្របពេលមានកំណើនយានយន្តលើសាកលលោកកើនឡើង ការប្រើប្រាស់ទោចក្រយានយន្ត និងកង់កំពុងកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័សនៅតាមតំបន់ជាច្រើន ជាពិសេស នៅក្នុងប្រទេសដែលមានចំណូលទាបនិងមធ្យម។ លទ្ធផលពីការរងរបួសក្បាល ដែលកំពុងជាប់ពាក់ព័ន្ធយ៉ាងចំបងដែលនាំអោយមានកំណើនអត្រាមរណៈ និងការរងរបួសជាច្រើនកើតមានក្នុងចំណោមអ្នកប្រើប្រាស់ទោចក្រយាន។

មួកសុវត្ថិភាពសំរាប់ម៉ូតូនិងកង់ គឺមានប្រសិទ្ធិភាពបំផុត ទាំងក្នុងការបង្ការរបួសក្បាល និងការកាត់បន្ថយភាពធ្ងន់ធ្ងរនៃរបួស ដែលទទួលរងដោយអ្នកបើកបរ និងអ្នកដំណើរដែលជិះទោចក្រយាន។ ជាអកុសល នៅក្នុងប្រទេសជាច្រើនការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពគឺនៅមានកំរិតទាប។ តាមរបាយការណ៍ពិភពលោកស្តីពីការបង្ការរបួសស្នាមដោយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកបានរៀបរាប់ពីរបៀបពាក់មួកសុវត្ថិភាព ដែលអាចជួយសង្គ្រោះជីវិតជាច្រើន។ ជាញឹកញាប់របាយការណ៍បានផ្តល់អានុសាសន៍ថាប្រទេសទាំងអស់ត្រូវកំណត់ និងប្រតិបត្តិច្បាប់សំរាប់ការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពសំរាប់អ្នកបើកបរ និងអ្នកដំណើរទាំងទោចក្រយានយន្ត និងកង់។

គោលបំណងនៃសៀវភៅណែនាំនេះ គឺផ្តល់ដំបូរមានអំពីរបៀបបង្កើនការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពនៅក្នុងប្រទេស។ សៀវភៅណែនាំមានគោលបំណងផ្តោតចំពោះអ្នកធ្វើគោលនយោបាយ និងអ្នកអនុវត្តកម្មវិធីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនឹងទាញយកបទពិសោធន៍ពីប្រទេសដែលទទួលបានជោគជ័យក្នុងការអនុវត្តន៍ និងសំរេចបាននូវកំរិតខ្ពស់នៃការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព។ វាផ្តល់នូវភស្តុតាងដ៏មានសារៈសំខាន់ ដែលជាតំរូវការដើម្បីចាប់ផ្តើមកម្មវិធីប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ហើយឱ្យអ្នកប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពឆ្លងកាត់នូវជំហាននានា ដែលជាតំរូវការដើម្បីវាយតំលៃស្ថានភាពមួកសុវត្ថិភាពនៅក្នុងប្រទេស។ បន្ទាប់មកពន្យល់ពីជំហាននានាដែលជាតំរូវការចាំបាច់ក្នុងការរៀបចំ និងអនុវត្តកម្មវិធីប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពរួមមាន៖ ការបង្កើតក្រុមការងារ ការបង្កើតផែនការសកម្មភាព ការណែនាំនិងការប្រតិបត្តិច្បាប់ស្តីពីមួកសុវត្ថិភាព បង្កើតស្តង់ដាសមស្របសំរាប់ការផលិតមួកសុវត្ថិភាព ធ្វើម៉ាឃីតទីងមួកសុវត្ថិភាពដ៏មានប្រសិទ្ធិភាពជូនសាធារណជន អប់រំក្មេង និងយុវវ័យអំពីការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព និងការគិតគូពីសមត្ថភាពសំរាប់ការឆ្លើយតបផ្នែកវេជ្ជសាស្ត្រដ៏សមស្របដែលនឹងត្រូវផ្តល់ក្រោយពីកើតមានគ្រោះថ្នាក់រួចមក។ ជាទីបញ្ចប់ នៅផ្នែកចុងក្រោយនៃសៀវភៅណែនាំប្រាប់អ្នកប្រើប្រាស់ឱ្យដឹងអំពីការធ្វើផែនការ និងការអនុវត្តការវាយតំលៃកម្មវិធីដែលលទ្ធផលបែបនោះ ត្រូវបានប្រើជាព័ត៌មានត្រឡប់ក្នុងការរៀបចំកម្មវិធី។ ចំពោះសកម្មភាពនីមួយៗ ឯកសារបានបង្ហាញពីជំហានផ្សេងៗ ដែលត្រូវអនុវត្ត និងរបៀបដែលត្រូវចាត់ការទៀតផង។

ក្នុងការតាក់តែងសៀវភៅណែនាំនេះ អ្នកនិពន្ធបានទាញយកនូវករណីសិក្សាជាច្រើនជុំវិញពិភពលោក ដើម្បីពន្យល់បង្ហាញ ពីឧទាហរណ៍នានាស្តីពី "ការអនុវត្តន៍ល្អ"។ ទោះបីជាសៀវភៅណែនាំនេះ ផ្តោតចំពោះប្រទេសដែលមានការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពនៅទាបក៏ដោយ ក៏រចនាសម្ព័ន្ធប្រកបដោយស្តង់ដា នៃសៀវភៅណែនាំមានន័យថា វាក៏អាចប្រើប្រាស់នៅតាមបណ្តាប្រទេសដែលមានកំរិតប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ខុសគ្នាខ្លាំងផងដែរ។ ចំនុចគោលនៃសៀវភៅណែនាំគឺផ្តោតទៅលើមួកសុវត្ថិភាពសំរាប់ម៉ូតូទោះបីជាមានឧទាហរណ៍ដែលទាក់ទិនទៅនឹងការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពសំរាប់កង់ ត្រូវបានលើកឡើងផងដែរក៏ដោយ។

i

សេចក្ដីផ្ដើម

i

សេចក្តីផ្តើម

ប្រវត្តិចំពោះភាគសៀវភៅណែនាំ

នៅឆ្នាំ ២004 អង្គការសុខភាពពិភពលោក បានឧទ្ទិសទិវាសុខភាពពិភពលោក ចំពោះប្រធានបទនៃសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក។ ព្រឹត្តិការណ៍នេះត្រូវបានប្រារព្ធធ្វើឡើងនៅក្នុងបណ្តាប្រទេសជាង១៣០ ដើម្បីបង្កើនការផ្សព្វផ្សាយ អំពីការរងរបួសដោយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក និងជំរុញកម្មវិធីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកថ្មី និងពង្រឹងគំនិតផ្តួចផ្តើម ដែលមានស្រាប់ឱ្យបានប្រសើរឡើង។ នៅថ្ងៃដដែលនេះដែរ អង្គការសុខភាពពិភពលោក និងធនាគារពិភពលោក បានរួមគ្នាប្រកាសផ្សាយពីរបាយការណ៍ពិភពលោក ស្តីពីការបង្ការរបួសស្នាមគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ដោយបានលើកជាគោល៧ និងការរីកសុះសាយ កំពុងកើនឡើងនូវរបួសស្នាមគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក។ របាយការណ៍នោះមានពិភាក្សាយ៉ាងលំអិតអំពីគោលគំនិតគ្រឹះ នៃការបង្ការរបួសស្នាមគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ផលប៉ះពាល់នៃរបួសស្នាមគ្រោះថ្នាក់ចរាចរផ្លូវគោក មូលហេតុចំបង៧ និងកត្តាគ្រោះថ្នាក់ផ្សេងៗ ដែលបណ្តាលអោយកើតមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក និងយុទ្ធសាស្ត្រអន្តរាគមន៍ដែលបានបញ្ជាក់ភស្តុតាង និងប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព។ របាយការណ៍នោះ រួមបញ្ចូលអនុសាសន៍សំខាន់ៗចំនួនប្រាំមួយ ដែលប្រទេសទាំងឡាយ អាចយកទៅពង្រឹងចំពោះកំណត់ត្រាសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោករបស់គេឱ្យបានប្រសើរឡើង។

អនុសាសន៍ នៃរបាយការណ៍ពិភពលោកស្តីពីការបង្ការរបួសស្នាមចរាចរណ៍ផ្លូវគោក

១. បានកំណត់ភ្នាក់ងារនាំមុខ នៅក្នុងជួររដ្ឋាភិបាល ដើម្បីដឹកនាំការខិតខំប្រឹងប្រែងស្តីពីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកថ្នាក់ជាតិ។

២. វាយតំលៃបញ្ហា គោលនយោបាយ ការកំណត់ស្ថាប័ន និងសមត្ថភាពដែលទាក់ទិនទៅនឹងរបួសស្នាមដោយសារគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក។

៣. រៀបចំយុទ្ធសាស្ត្រ និងផែនការសកម្មភាពសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកថ្នាក់ជាតិ។

៤. ដឹកលទុកធនធានហិរញ្ញវត្ថុ និងធនធានមនុស្ស ដើម្បីប្រឈមមុខនឹងការដោះស្រាយបញ្ហា។

៥. អនុវត្តសកម្មភាពជាក់លាក់ ដើម្បីបង្ការគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក កាត់បន្ថយរបួសស្នាម និងផលវិបាកនៃគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ និងធ្វើការវាយតំលៃផលប៉ះពាល់នៃសកម្មភាពទាំងនេះ។

៦. គាំទ្រការអភិវឌ្ឍន៍សមត្ថភាពថ្នាក់ជាតិ និងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិ។

តាមរបាយការណ៍បានសង្កត់ធ្ងន់ថា យើងអាចបញ្ចៀសបាន បញ្ហាជាសកលដែលកំពុងរីកដុះដាល តាមរយៈការពង្រឹងកម្មវិធីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកអោយមានភាពប្រសើរឡើង និងការអនុវត្តន៍ ដែលមានលក្ខណៈជាប្រព័ន្ធទូលំទូលាយលើច្រើនវិស័យនៃការធ្វើអន្តរាគមន៍ប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាពបំផុត ដែលសមស្របតាមវប្បធម៌ និងត្រូវបានសាកល្បងក្នុងតំបន់។ នៅក្នុងអនុសាសន៍ទីប្រាំនៃរបាយការណ៍បានបញ្ជាក់យ៉ាងច្បាស់ថាមាន "ការអនុវត្តន៍ល្អ" មួយចំនួន -ដែលបានឆ្លងកាត់សាកល្បងធ្វើអន្តរាគមន៍និងដកពិសោធរួចមក -ឃើញថាអាចអនុវត្តន៍បាននៅតាមបណ្តាប្រទេសនានា ដោយតម្លៃចំណាយតិចតួចប៉ុណ្ណោះ។ ទាំងនេះរួមបញ្ចូលយុទ្ធសាស្ត្រ និងវិធានការណ៍នានា ដែលឆ្លើយតបទៅនឹងកត្តាគ្រោះថ្នាក់ចំបង៧ សំរាប់របួសស្នាមគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកដូចជាៈ

- កំណត់ច្បាប់ ដែលតម្រូវឱ្យមានខ្សែក្រវាត់ និងតម្រូវឱ្យមានប្រដាប់ទប់ក្មេង សំរាប់ម្ចាស់រថយន្តទាំងអស់
- តម្រូវឱ្យអ្នកជិះម៉ូតូពាក់មួកសុវត្ថិភាព
- បង្កើត និងពង្រឹងការប្រតិបត្តិអំពីការកំណត់ជាតិអាកុលក្នុងឈាម
- កំណត់ និងពង្រឹងការប្រតិបត្តិអំពីការកំណត់ល្បឿន
- គ្រប់គ្រងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ដែលមានស្រាប់ តាមវិធីមួយ ដើម្បីបង្កើនសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍
- ធ្វើឱ្យសុវត្ថិភាពយានយន្តអោយប្រសើរឡើង ។

មួយសប្តាហ៍ក្រោយពីទិវាសុខភាពពិភពលោក គឺនៅថ្ងៃទី ១៤ មេសា ២០០៤ មហាសន្និបាតអង្គការសហប្រជាជាតិបានអនុម័តសេចក្តីសំរេចមួយ ដោយបានអំពាវនាវរកការចូលរួមទាំងកំលាំងកាយ កំលាំងចិត្ត និងធនធាននានា ឆ្ពោះទៅរកការខិតខំប្រឹងប្រែងអំពីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ។ សេចក្តីសំរេចបានទទួលស្គាល់ថា ប្រព័ន្ធអង្គការសហប្រជាជាតិ គួរគាំទ្រដល់ការខិតខំប្រឹងប្រែង ដើម្បីដោះស្រាយវិបត្តិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកជាសាកល ។ ក្នុងពេលជាមួយគ្នានោះដែរ មហាសន្និបាតនោះក៏បានកោតសរសើរអង្គការ WHO និងធនាគារពិភពលោក ចំពោះគំនិតផ្តួចផ្តើមរបស់គេ ក្នុងការចាប់ផ្តើមរៀបចំធ្វើរបាយការណ៍ពិភពលោក ស្តីពីការបង្ការរបួសស្នាមគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ។ មហាសន្និបាតនោះក៏បានអញ្ជើញអង្គការសុខភាពពិភពលោកធ្វើជាអ្នកសម្របសម្រួលស្តីពីបញ្ហាសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក នៅក្នុងប្រព័ន្ធអង្គការសហប្រជាជាតិ ដោយសហការយ៉ាងជិតដិតជាមួយគណៈកម្មការភូមិភាគ នៃអង្គការសហប្រជាជាតិ ។

ក្រោយពីមហាសន្និបាតអង្គការសហប្រជាជាតិ បានផ្តល់សិទ្ធិជូន WHO នាចុងឆ្នាំ២០០៤រួចមក អង្គការនេះបានជួយបង្កើតបណ្តាញនៃអង្គការសហប្រជាជាតិ និងអង្គការសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកអន្តរជាតិផ្សេងទៀត ដែលមកទល់ពេលនេះហៅថា "កិច្ចសហការសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកអង្គការសហប្រជាជាតិ" ។ សមាជិកនៃក្រុមនេះបានយល់ព្រមលើគោលដៅរួមមួយ សំរាប់ការខិតខំប្រឹងប្រែងរួមគ្នា ហើយកំពុងផ្តោតការយកចិត្តទុកដាក់តាំងពីដើមទីលើអនុសាសន៍ទាំងប្រាំមួយ នៃរបាយការណ៍ពិភពលោកស្តីពីការបង្ការរបួសស្នាមគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ។

លទ្ធផលជាក់ស្តែងនៃកិច្ចសហការនេះ គឺត្រូវបានបង្កើតឱ្យមានសមាគមក្រៅផ្លូវការមួយ ដែលមានអង្គការ WHO ធនាគារពិភពលោក មូលនិធិ FIA សំរាប់រថយន្ត និងសង្គម និងអង្គការភាពជាដៃគូសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវជាគោកសកលជាសមាជិក ។ សមាគមនេះ កំពុងបំពេញការងារ ក្នុងការបង្កើតនូវសៀវភៅភាគដែលណែនាំ "ការអនុវត្តន៍ល្អ" ដែលគ្របដណ្តប់លើបញ្ហាគន្លឹះនានា ដែលបានរកឃើញនៅក្នុងសៀវភៅ របាយការណ៍ពិភពលោកស្តីពីការបង្ការរបួសស្នាមគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ។ គំរោងកម្មវិធី បានលើកអំពីសំណើជាច្រើនពីអ្នកអនុវត្តកម្មវិធីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ ផ្លូវគោកនៅជុំវិញពិភពលោកដែលសុំការជួយណែនាំក្នុងការអនុវត្តន៍អនុសាសន៍របស់របាយការណ៍ដល់អង្គការ WHO និងធនាគារពិភពលោក ។

សៀវភៅណែនាំ មានបំណងផ្តោតលើរដ្ឋាភិបាល អង្គការក្រៅរដ្ឋាភិបាល និង "អ្នកអនុវត្តកម្មវិធីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក" ក្នុងន័យទូលំទូលាយបំផុត ។ ដោយបានសរសេរឡើងក្នុងលក្ខណៈមួយដែលអាចទទួលយកបាន សៀវភៅនេះប្រាប់នូវជំហាននានាអំពីរបៀបអនុវត្តលើអនុសាសន៍នីមួយៗតាមមធ្យោបាយ ដែលបានកំណត់ជាមួយនឹងការអនុវត្តន៍ល្អ ក្នុងពេលដែលធ្វើការបកស្រាយយ៉ាងច្បាស់អំពីតួនាទី និងការទទួលខុសត្រូវ ចំពោះស្ថាប័នទាំងឡាយដែលពាក់ព័ន្ធ ។ សៀវភៅណែនាំនេះ គឺផ្អែកលើគំរូរួមមួយ ដែលបានប្រើប្រាស់នៅក្នុងឯកសារស្រដៀងគ្នា អំពីការបង្កើនការប្រើប្រាស់ខ្សែក្រវាត់សុវត្ថិភាព ដែលបានបង្កើតឡើងដោយមូលនិធិ FIA នៅឆ្នាំ ២០០៤ ។ ទោះបីថា សៀវភៅណែនាំនេះផ្តោតជាសំខាន់ សំរាប់ប្រទេសដែលមានចំណូលទាប និងមធ្យមក៏ដោយ ក៏សៀវភៅនេះអាចអនុវត្តបានដែរចំពោះប្រទេសមួយចំនួនទៀត ដែលមានលក្ខណៈសម្របទៅនឹងកំរិតផ្សេងៗគ្នា នៃការ

អនុវត្តន៍កម្មវិធីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក។ សៀវភៅណែនាំនីមួយៗ រួមមានករណីសិក្សា ដែលលើកយកឧទាហរណ៍សំខាន់ៗដែលទទួលបានពីប្រទេសអភិវឌ្ឍន៍ និងប្រទេសដែលកំពុងអភិវឌ្ឍន៍។

របាយការណ៍ពិភពលោក ស្តីពីការបង្ការគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកជួយគាំទ្រដល់វិធីសាស្រ្តជាប្រព័ន្ធ ស្តីពីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ ដែលជាវិធីសាស្រ្តមួយនិយាយអំពីផ្លូវថ្នល់ រថយន្ត និងអ្នកប្រើប្រាស់។ ចំណុចចាប់ផ្តើមរបស់វិធីសាស្រ្តនេះ គឺការតស៊ូប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាពចំពោះរបួសស្នាមដោយសារគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ដែលទទួលខុសត្រូវ នឹងត្រូវចែករំលែករវាងរដ្ឋាភិបាល ក្រុមហ៊ុនផលិតកម្ម អង្គការក្រៅរដ្ឋាភិបាល និងទីភ្នាក់ងារអន្តរជាតិនានា។ ម្យ៉ាងទៀត ដើម្បីឱ្យកាន់តែមានប្រសិទ្ធិភាពកម្មវិធីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ ត្រូវមានការប្តេជ្ញាចិត្ត និងការចូលរួមពីស្ថាប័ន ដែលពាក់ព័ន្ធទាំងអស់រួមមាន ស្ថាប័នដឹកជញ្ជូន សុខាភិបាល អប់រំ និងការប្រតិបត្តិច្បាប់។ សៀវភៅណែនាំទាំងនេះ ឆ្លុះបញ្ចាំងពីទស្សនៈនៃរបាយការណ៍ ដែលគាំទ្រដល់វិធីសាស្រ្តជាប្រព័ន្ធផងដែរ ហើយសៀវភៅណែនាំនេះ ផ្តោតគោលការណ៍លើអ្នកអនុវត្ត ដែលមកពីស្ថាប័ននានា ហើយធ្វើតាមគោលការណ៍ដែលកម្មវិធីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក គួរតែធ្វើតាមលំដាប់លំដោយនៃវិធីសាស្រ្ត។

ប្រវត្តិចំពោះសៀវភៅណែនាំអំពីមួកសុវត្ថិភាព

ហេតុអ្វីត្រូវចងក្រងសៀវភៅណែនាំពីមួកសុវត្ថិភាពឡើង?

ប្រទេសជាច្រើននៅជុំវិញពិភពលោក កំពុងប្រឈមមុខបញ្ហាដែលកំពុងកើនឡើងយ៉ាងលឿននៃចំនួនប្រជាពលរដ្ឋដែលរងរបួស ឬស្លាប់ ខណៈដែលកំពុងជិះទោចក្រយាន -ម៉ូតូ និងកង់។ សមាមាត្រដ៏ធំនៃការស្លាប់ និងរបួសធ្ងន់ធ្ងរ គឺបណ្តាលមកពីការរងរបួសក្បាល។ មួកសុវត្ថិភាព គឺមានប្រសិទ្ធិភាពបំផុត ក្នុងការកាត់បន្ថយការរងរបួសក្បាល ព្រមទាំងភាពធ្ងន់ធ្ងរនៃរបួស។ ហេតុនេះការបង្កើនការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពនៅក្នុងប្រទេស គឺជាមធ្យោបាយសំខាន់បំផុត នៃការធ្វើឱ្យសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកប្រសើរឡើង។

សៀវភៅណែនាំនេះ ស្វែងរកការផ្តល់នូវដំបូន្មានដ៏មានប្រយោជន៍ ចំពោះអ្នកអនុវត្តកម្មវិធីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ពីរបៀបធ្វើឱ្យសំរេចបាននូវសមាមាត្រដ៏ច្រើននៃអ្នកប្រើប្រាស់ទោចក្រយាន ដែលពាក់មួកសុវត្ថិភាព។ សៀវភៅណែនាំនេះ អនុលោមទៅតាមរបាយការណ៍ពិភពលោក ស្តីពីការបង្ការរបួសស្នាមគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ដែលបានបង្ហាញភស្តុតាងថាការកំណត់ និងការប្រតិបត្តិលើការប្រើប្រាស់ជាចាំបាច់នូវមួកសុវត្ថិភាព គឺជាអន្តរាគមន៍មួយ ដែលមានប្រសិទ្ធិភាពសំរាប់កាត់បន្ថយការរងរបួសនិងការស្លាប់ ក្នុងចំណោមអ្នកប្រើប្រាស់ទោចក្រយាន។ ដូចបានរៀបរាប់រួចហើយ សៀវភៅណែនាំដែលបានផ្តល់ជូននេះ គឺជាសៀវភៅមួយក្នុងចំណោយសៀវភៅភាគ នៃឯកសារក្នុងទម្រង់មួយដែលអាចទទួលយកបានដល់ប្រទេសនានា ស្តីពីជំហានចាំបាច់ សំរាប់ធ្វើឱ្យប្រសើរឡើង នូវកំណត់ត្រាសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ជាមួយប្រទេសផ្សេងៗទៀត។

តើសៀវភៅណែនាំនេះសំរាប់អ្នកណា?

សៀវភៅណែនាំនេះ គឺសំរាប់ប្រើប្រាស់នៅក្នុងប្រទេសនានា ដែលចង់ធ្វើឱ្យអត្រានៃការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពប្រសើរឡើងក្នុងចំណោមអ្នកប្រើប្រាស់ទោចក្រយានថ្នាក់ជាតិ ឬថ្នាក់តំបន់។ សៀវភៅនេះផ្តោតគោលដៅចំពោះរដ្ឋាភិបាល អង្គការក្រៅរដ្ឋាភិបាល និងអ្នកអនុវត្តកម្មវិធីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក។ បញ្ជីអ្នកដែលអាចប្រើប្រាស់ដែលនឹងប្រែប្រួលទៅតាមប្រទេស និងស្ថានការណ៍បច្ចុប្បន្នទាក់ទិនទៅនឹងការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ប៉ុន្តែជារួមមានៈ

- អ្នកធ្វើគោលនយោបាយ និងអ្នកធ្វើសេចក្តីសំរេច
- សមាជិកតុលាការ

- អ្នកនយោបាយ
- មន្ត្រីនគរបាល
- អ្នកជំនាញសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងសុខភាពសាធារណៈ
- ប្រធានគ្រប់គ្រងដឹកជញ្ជូន
- រោងចក្រផលិតម៉ូតូ និងកង់
- រោងចក្រផលិតមួកសុវត្ថិភាព
- និយោជិកនៅក្នុងស្ថាប័នសាធារណៈ និងឯកជន
- អង្គការក្រៅរដ្ឋាភិបាល
- បុគ្គលិកឧស្សាហកម្មធានារ៉ាប់រង
- លោកគ្រូ អ្នកគ្រូនៅតាមសាលារៀន ឬមហាវិទ្យាល័យ
- អ្នកស្រាវជ្រាវអំពីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍
- គ្រូបង្រៀនពីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងការបើកបរ

សៀវភៅណែនាំនេះ ផ្តល់នូវជំហានអនុវត្តដោយផ្តោតទៅលើកំណើនការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពក្នុងចំណោមអ្នកប្រើប្រាស់ម៉ូតូ ទោះបីជាវាលើកយកគោលសំខាន់ៗនូវករណីសិក្សាមួយចំនួន ដែលបញ្ជាក់អំពីបញ្ហាជុំវិញការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពកង់ក៏ដោយ។ បើទោះណាជាគោលបំណងជាក់លាក់ គឺផ្តោតទៅលើប្រទេសដែលមានចំណូលទាប និងមធ្យម ដែលមានកំរិតនៃការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពទាបតែវាក៏មានសារប្រយោជន៍ផងដែរ សំរាប់ប្រទេសទាំងអស់។

តើសៀវភៅណែនាំនេះនិយាយពីអ្វីខ្លះ ហើយត្រូវប្រើប្រាស់វាដោយរបៀបណា?

ការធ្វើអោយកើនឡើងនូវអត្រាប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពគឺត្រូវការជំហានជាច្រើន។ តើត្រូវការប៉ុន្មានជំហានឱ្យពិតប្រាកដនោះ វាអាស្រ័យថាតើមានកម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាពអ្វីខ្លះ ហើយដែលមានស្រាប់ក្នុងប្រទេសនិមួយៗ។ សៀវភៅណែនាំនេះ ជួយឱ្យអ្នកប្រើប្រាស់កំណត់បានថា តើជំហានណាខ្លះដែលទាក់ទិនទៅនឹងស្ថានការណ៍របស់គេ ហើយបន្ទាប់មកផ្តល់នូវដំបូន្មាន ដែលត្រូវការដើម្បីអនុវត្តជំហាននានា។ សៀវភៅនេះ ក៏រៀបរាប់ផងដែរនូវរចនាសម្ព័ន្ធស្ថាប័នផ្សេងៗដែលត្រូវការ ព្រមទាំងផ្តោតយ៉ាងខ្លាំងលើវិធានការបច្ចេកទេស សំរាប់កម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាពទទួលបានជោគជ័យ។

ដូចបានពន្យល់នៅក្នុងមេរៀនទី១នៃសៀវភៅណែនាំនេះ: ទំហំនៃការស្លាប់ និងការរងរបួសក្នុងចំណោមអ្នកប្រើប្រាស់ទោចក្រយាន គឺមានចំនួនច្រើនលើសលប់នៅក្នុងប្រទេសដែលមានចំណូលទាបនិងមធ្យម។ ចំពោះហេតុផលទាំងនេះ សៀវភៅបានទាញយកបទពិសោធន៍យ៉ាងច្រើនពីប្រទេសទាំងឡាយ ហើយរំពឹងថារឿងទាំងអស់នេះនឹងមានការពាក់ព័ន្ធយ៉ាងខ្លាំងទៅនឹងប្រទេសផ្សេងទៀត ដែលមានទំហំនៃការរងរបួសក្នុងចំណោមអ្នកប្រើប្រាស់ទោចក្រយានមានកំរិតខ្ពស់ប្រហាក់ប្រហែលគ្នា។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ បើនិយាយពីលក្ខខ័ណ្ឌសេដ្ឋកិច្ច និងកំរិតនៃការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពរចនាសម្ព័ន្ធនៃសៀវភៅណែនាំនេះ គឺវាអាចអនុវត្តបានចំពោះប្រទេសជាច្រើន។

តើវាបានគ្របដណ្តប់លើអ្វី?

សៀវភៅណែនាំ ផ្តោតជាសំខាន់លើមួកសុវត្ថិភាពសំរាប់ម៉ូតូ បើតាមទស្សនៈវិស័យជាសាកលយល់ឃើញថាអ្នកប្រើប្រាស់ម៉ូតូ គឺជាអ្នកដែលទទួលរងរបួសនិងមានអត្រាស្លាប់ច្រើនជាងគេ ក្នុងចំណោមអ្នកប្រើប្រាស់យានកង់ពីរ។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ សៀវភៅនេះ ក៏និយាយអំពីមួកសុវត្ថិភាពសំរាប់កង់ផងដែរ។ ដើម្បីកាត់បន្ថយការត្រួតគ្នា ដែលជាលទ្ធផលពីការបង្ហាញពីបញ្ហានិមួយៗដំបូងគឺមួកសុវត្ថិភាពសំរាប់ម៉ូតូ បន្ទាប់មកមួកសុវត្ថិភាពសំរាប់កង់ ហើយជំហានចំបងៗ ត្រូវបានលើកមកពិភាក្សាគ្នាយ៉ាងសំខាន់ ដោយយោងលើមួកសុវត្ថិភាពសំរាប់ម៉ូតូ។

មានបញ្ហាមិនដាច់ស្រេចមួយចំនួនដែលពាក់ព័ន្ធទាំងការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពសំរាប់ម៉ូតូ និងកង់ ហើយសៀវភៅណែនាំក៏បានបង្ហាញពីរឿងរ៉ាវទាំងនោះផងដែរ ។ ការទប់ទល់ជាមួយបញ្ហាបែបនេះ នឹងបង្កើនភាពជោគជ័យនៃគោលនយោបាយក្នុងគោលបំណងកាត់បន្ថយអត្រារងរបួសក្នុងចំណោមអ្នកជិះម៉ូតូ និងកង់ ។ ខ្លឹមសារបច្ចេកទេស នៃសៀវភៅណែនាំ ត្រូវបានបែងចែកជាបួនមេរៀន ដែលមានរចនាសម្ព័ន្ធដូចខាងក្រោម៖

- **មេរៀនទី១** ពន្យល់ពីមូលហេតុដែលតំរូវឱ្យមានកិច្ចអន្តរាគមន៍ ដើម្បីបង្កើនការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ។ វារៀបរាប់ពីវិធីដែលមួកសុវត្ថិភាពការពារអ្នកពាក់ និងមានប្រសិទ្ធិភាពក៏វិតណា ក្នុងការកាត់បន្ថយការរងរបួសក្បាល ។
- **មេរៀនទី២** ណែនាំអ្នកប្រើប្រាស់ក្នុងដំណើរការនៃការវាយតំលៃស្ថានភាពអំពីការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព នៅក្នុងប្រទេសមួយ ។ វាផ្តល់នូវចំណុចសំខាន់ៗនៃទិន្នន័យដែលត្រូវការចាំបាច់សំរាប់ការវិនិច្ឆ័យល្អ និងពីរបៀបដែលទិន្នន័យទាំងនេះ អាចប្រើប្រាស់បានដើម្បីកំណត់គោលដៅជាក់លាក់ និងជាអាទិភាពសំរាប់កម្មវិធី ។
- **មេរៀនទី៣** និយាយអំពីការរៀបចំបង្កើតនិងការអនុវត្តន៍កម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព រួមទាំងវិធីក្នុងការបង្កើតផែនការសកម្មភាពរួមទាំងការកំណត់ទិសដៅ និងការសំរេចលើសកម្មភាពនានាដើម្បីសម្រេចទិសដៅទាំងនេះ ដែលមានការប៉ាន់ប្រមាណធនធាន និងការកំណត់កាលវិភាគ ។ នៅក្នុងមេរៀន មានផ្នែកដែលនិយាយពីការបង្កើតច្បាប់ និងស្តង់ដាអំពីការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ធ្វើឱ្យការគោរពច្បាប់មានភាពប្រសើរឡើង និងបង្កើតយុទ្ធសាស្រ្តម៉ាឃីតទីងនិងការផ្សព្វផ្សាយសមស្របនានា ។ ការធ្វើអន្តរាគមន៍ផ្នែកអប់រំក៏ត្រូវបានលើកយកពិភាក្សាផងដែរ ក៏ដូចជាសេចក្តីត្រូវការ ដើម្បីគិតគូអំពីសមត្ថភាពក្នុងការឆ្លើយតបឱ្យបានសមស្រប នៅពេលគ្រោះថ្នាក់ដោយម៉ូតូកើតមានឡើង ។
- **មេរៀនទី៤** គឺនិយាយអំពីការវាយតំលៃកម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព ។ មេរៀននេះ រួមមានការកំណត់គោលដៅនៃការវាយតំលៃការពិចារណាលើប្រភេទផ្សេងៗនៃការវាយតំលៃព្រមទាំងការជ្រើសរើសវិធីសាស្រ្ត ដែលសមស្របបំផុត និងការជ្រើសរើសអាំងឌីកាទ័របង្ហាញការអនុវត្ត ដែលត្រូវប្រើ ។ មេរៀននេះ ក៏លើកយកមកពិភាក្សាផងដែរ អំពីតម្រូវការដើម្បីផ្សព្វផ្សាយពីលទ្ធផលនៃការវាយតំលៃនិងប្រើប្រាស់វា ដើម្បីធ្វើឱ្យកម្មវិធីប្រសើរឡើង ។

ករណីសិក្សា ដែលឋិតក្នុងទម្រង់ជាអត្ថបទក្នុងប្រអប់ ត្រូវបានដាក់បញ្ចូលគ្រប់សៀវភៅណែនាំ ។ ឧទាហរណ៍ទាំងនេះត្រូវបានជ្រើសរើស ដើម្បីបញ្ជាក់បង្ហាញដំណើរការ និងលទ្ធផលជាមួយបទពិសោធន៍ ដែលទទួលបានពីប្រទេសជាច្រើន ឆ្លុះបញ្ចាំង ពីតំបន់ វប្បធម៌ និងភាពចំរុះនៃសេដ្ឋកិច្ចសង្គម ។ "កំណត់ចំណាំ" ដែលមិនសូវពិស្តារ ក៏ត្រូវបានដាក់បញ្ចូលជាអត្ថបទក្នុងប្រអប់ផងដែរ ដើម្បីបញ្ជាក់សង្ខេបពីចំណុចចាប់អារម្មណ៍ ។

តើសៀវភៅណែនាំនេះ គួរប្រើប្រាស់យ៉ាងម៉េច?

សៀវភៅណែនាំ មិនមានបំណងធ្វើជាសៀវភៅបង្គាប់បញ្ជារនោះទេ ប៉ុន្តែជាសៀវភៅណែនាំមួយ ដែលអាចសម្របទៅ នឹងតម្រូវការពិសេសបាន ។ មេរៀនបច្ចេកទេសមានតារាងលំហូរសកម្មភាពការងារនិងបញ្ជីត្រួតពិនិត្យដើម្បីជួយអ្នកអានក្នុងការសំរេចថាតើប្រទេសរបស់គេឋិតក្នុងចំណាត់ថ្នាក់ត្រឹមណា ទាក់ទិនទៅនឹងការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព និងដើម្បីចាប់យកជំហានទាំងនោះ ដែលផ្តល់នូវសក្តានុពលដ៏ធំធេងសំរាប់ធ្វើឱ្យមានភាពល្អប្រសើរឡើង ។ រចនាសម្ព័ន្ធមេរៀននៃសៀវភៅណែនាំនេះមាន បំណងជួយឱ្យដំណើរការនៃការប្រើប្រាស់ចំពោះតែផ្នែកដែលពាក់ព័ន្ធឯកសារប៉ុណ្ណោះ ។

បើទោះបីជាវានឹងជួយឱ្យកាន់តែមានប្រយោជន៍ចំពោះអ្នកអានរាល់គ្នា ដែលអានឯកសារទាំងមូលនេះក៏ដោយ ក៏គេប្រមើលឃើញថា មានផ្នែកជាក់លាក់មួយចំនួននៃសៀវភៅនេះនឹងបំពេញតម្រូវការនៃប្រទេសផ្សេងៗទៀត ។ យ៉ាងណាក៏ដោយ អ្នកប្រើប្រាស់ទាំងអស់នឹងទទួលបានផលប្រយោជន៍ពីការអានមេរៀនទី២ ដែលធ្វើឱ្យពួកគេមានលទ្ធភាពវាយតំលៃស្ថានភាពរបស់គេ និងជ្រើសរើសវិធានការណ៍ជាក់លាក់ណាមួយដើម្បីអនុវត្ត ។ ជំរើសដែលបាន

ធ្វើឡើងនៅក្នុងចំណុចនេះ នឹងសំរេចបានថាតើផ្នែកនៅសល់ណាមួយដែលមានសារប្រយោជន៍។ ឧទាហរណ៍ ប្រទេសដែលមានការប្រើប្រាស់ទោចក្រយានច្រើន ប៉ុន្តែមានកង្វះច្បាប់ស្ដីពីមួកសុវត្ថិភាព និងស្តង់ដាមួកសុវត្ថិភាព ទំនងនឹងធ្វើការដ៏មានប្រយោជន៍ជាមួយនឹងផ្នែកបច្ចេកទេសផ្សេងៗ។ ម្យ៉ាងទៀត ប្រទេសណាដែលមានច្បាប់ស្ដីពីមួកសុវត្ថិភាព ស្តង់ដាមួកសុវត្ថិភាព និងយុទ្ធនាការផ្សព្វផ្សាយសាធារណៈ អំពីការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាពហើយ ប៉ុន្តែគ្មាននីតិវិធីត្រួតពិនិត្យ ឬការវាយតំលៃគួរជ្រើសរើសយកមេរៀនទី៤ជាចំបង ក្នុងពេលដែលអានមេរៀនផ្សេងទៀត សំរាប់គ្រាន់តែជាឯកសារយោងប៉ុណ្ណោះ។

យើងលើកទឹកចិត្តដល់អ្នកប្រើប្រាស់ដើម្បីសម្របសៀវភៅណែនាំ ទៅនឹងលក្ខខ័ណ្ឌទាំងឡាយតាមតំបន់ៈ មានន័យថា វានឹងត្រូវការអោយគេធ្វើការបកប្រែ ហើយផ្នែកផ្សេងៗនៃសៀវភៅណែនាំនេះ ទំនងនឹងត្រូវការធ្វើការកែប្រែ ដើម្បីតម្រូវទៅនឹងបរិយាកាសនៅតាមតំបន់។ យើងសូមអបអរសាទរផងដែរ នូវព័ត៌មានត្រឡប់អំពីបទពិសោធន៍របស់អ្នកប្រើប្រាស់នៅក្នុងដំណើរការនេះ។

តើអ្វីទៅជាដែនកំណត់របស់សៀវភៅណែនាំ?

សៀវភៅណែនាំនេះមិនមានន័យថាបានផ្ដល់ចំណេះដឹងទូលំទូលាយនេះទេ។ តែវាទាញយកបទពិសោធន៍ពីអ្នកឧបត្ថម្ភពីគ្រប់ទិសទីជុំវិញពិភពលោក ដើម្បីកំណត់ការអនុវត្ត និងជំហានដ៏មានប្រសិទ្ធិភាពទាំងឡាយ ដែលអាចអនុវត្តបាន អំពីការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព និងឆ្លុះបញ្ចាំងពីទស្សនៈនានានៃអ្នកដែលពាក់ព័ន្ធនៅក្នុងផលិតកម្មរបស់ខ្លួន។ មានការអន្តរាគមន៍ដ៏ល្អហើយជោគជ័យដែលអនុវត្តតាមដោយប្រទេសជាច្រើនផ្សេងទៀត ដែលមិនបានលើកឡើងនៅទីនេះ។ លក្ខណៈស្រដៀងគ្នានេះដែរ ករណីសិក្សាដែលបានប្រើប្រាស់ដើម្បីបញ្ជាក់ពីដំណើរការការអនុវត្តន៍ល្អ និងកំរិតដែនអនុវត្តន៍ គឺមិនមានលក្ខណៈហ្មត់ចត់នោះទេ ប៉ុន្តែគ្រាន់តែបញ្ជាក់ពីចំណុចផ្សេងៗ ដែលបានធ្វើឡើងនៅក្នុងអត្ថបទសំខាន់ៗប៉ុណ្ណោះ។

ខណៈដែលសៀវភៅណែនាំផ្ដោតលើការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ក្នុងចំណោមអ្នកជិះម៉ូតូនោះ វាក៏បានលើកឡើងអំពីអ្នកជិះកង់ផងដែរ។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ដើម្បីជៀសវាងការច្រំដែលកន្លែងណាដែលមានជំហាននានាពាក់ព័ន្ធក្នុងដំណើរការ គឺដូចគ្នាសំរាប់ទាំងការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពសំរាប់ម៉ូតូ និងកង់ កន្លែងនោះបង្ហាញសំរាប់តែការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពសំរាប់ម៉ូតូប៉ុណ្ណោះ។

សៀវភៅណែនាំមិនមែនជាឯកសារសិក្សាឡើយ។ ឯកសារយោងដែលមាននេះ គឺគ្រាន់តែជាសំភារៈ ដែលបានប្រើប្រាស់នៅក្នុងការរៀបចំបង្កើតប៉ុណ្ណោះ ហើយមិនមានបំណងណាមួយសំរាប់ការពិនិត្យយ៉ាងហ្មត់ចត់លើអក្សរសាស្ត្រឡើយ។

តើសៀវភៅណែនាំនេះ បង្កើតឡើងដោយវិធីណា?

សៀវភៅណែនាំ គឺផ្អែកលើគំរូ ដែលត្រូវបានបង្កើតឡើងរួមគ្នា ដោយអង្គការដៃគូបួន (អង្គការសុខភាពពិភពលោក ធនាគារពិភពលោក មូលនិធិ FIA សំរាប់រថយន្ត និងសង្គម និងអង្គការភាពជាដៃគូសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកសកល) និងត្រូវបានពិនិត្យឡើងវិញដោយមជ្ឈដ្ឋានខាងក្រៅ។ គំរូនេះ គឺមិនមែនមានន័យថា តឹងរឹងនោះឡើយ ប៉ុន្តែគឺដើម្បីផ្ដល់នូវវចនាសម្ព័ន្ធធូរស្រាលមួយ ដែលនឹងរួបរួមសៀវភៅណែនាំនេះ នៅក្នុងទម្រង់ និងវិធីសាស្ត្ររបស់ខ្លួនបើអាចធ្វើទៅបាន។

គណៈកម្មាធិការផ្ដល់ប្រឹក្សានៃអ្នកជំនាញមកពីអង្គការដៃគូផ្សេងៗ ត្រួតពិនិត្យមើលដំណើរការនៃការបង្កើតឡើងនូវសៀវភៅណែនាំនីមួយៗ និងដើម្បីផ្ដល់ការណែនាំអំពីមាតិកា។ បន្ទាប់មក គណៈកម្មាធិការបោះពុម្ពផ្សាយតូចមួយ សំរាប់សៀវភៅណែនាំនីមួយ ហើយសម្របសម្រួលនូវមាតិកាបច្ចេកទេស។

គំរោងនៃសៀវភៅណែនាំ ដែលស្តីពីការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ត្រូវបានបង្កើតដោយអង្គការ WHO ដែលជាប្រធានដឹកនាំគំរោង ហើយបានបញ្ជូនទៅគណៈកម្មាធិការផ្តល់ប្រឹក្សា និងបោះពុម្ពផ្សាយដើម្បីសុំមតិយោបល់។ មេរៀនបច្ចេកទេសនៃឯកសារនេះ ត្រូវបានធ្វើកិច្ចសន្យាចំពោះអង្គការ ឬបុគ្គលជាមួយនឹងជំនាញការនៅក្នុងតំបន់។ មនុស្សទាំងនេះ បានបង្កើតគំរោងមេរៀនបន្ថែម ត្រួតពិនិត្យអក្សរសាស្ត្រដែលពាក់ព័ន្ធឡើងវិញ និងសរសេរខ្លឹមសារបច្ចេកទេស ដោយធានាថាវាបានឆ្លុះបញ្ចាំងពីទស្សនៈវិទ្យាសាស្ត្រចុងក្រោយ អំពីការអនុវត្តន៏ល្អ។ មេរៀនបច្ចេកទេស ត្រូវបានពិនិត្យសារឡើងវិញដោយឯករាជ្យ ដោយអ្នកអនុវត្តន៏សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក អ្នកស្រាវជ្រាវ និងអ្នកជំនាញផ្សេងទៀតមកពីជុំវិញពិភពលោក។ បន្ទាប់មក ឯកសារនេះត្រូវបញ្ជូនធ្វើការពិនិត្យផ្ទៀងផ្ទាត់បច្ចេកទេស។

ការផ្សព្វផ្សាយអំពីសៀវភៅក្បួន

សៀវភៅណែនាំកំពុងត្រូវបានបកប្រែទៅជាច្រើនភាសា ហើយប្រទេសនានាត្រូវបានលើកទឹកចិត្តក្នុងការបកប្រែឯកសារនេះទៅជាភាសាតាមតំបន់របស់ខ្លួន។ សៀវភៅណែនាំនឹងត្រូវផ្សព្វផ្សាយទូលំទូលាយ តាមរយៈបណ្តាញចែកចាយ ដែលប្រើប្រាស់សំរាប់របាយការណ៏ពិភពលោកស្តីពីការបង្ការរបួសស្នាមគ្រោះចរាចរណ៏ផ្លូវគោក។ អង្គការដៃគូទាំងបួន ដែលពាក់ព័ន្ធក្នុងសៀវភៅណែនាំនឹងរៀបចំផែនការធ្វើសិក្ខាសាលាបណ្តុះបណ្តាលដើម្បីសហការបង្កើតក្នុងប្រទេសនៃសៀវភៅណែនាំនេះ។

សៀវភៅណែនាំនេះ នឹងអាចរកបានផងដែរ ក្នុងទម្រង់ PDF ដែលអាចទាញយកបានដោយឥតគិតថ្លៃចេញពីគេហទំព័រ នៃអង្គការដៃគូទាំងបួន (សូមមើលទំព័រ ១៤៥)។

សៀវភៅក្បួនមួកសុវត្ថិភាពនេះអាចទាញយកបានពីគេហទំព័រ
www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/en/index.html

របៀបទទួលបានច្បាប់ចំលងបន្ថែម
ច្បាប់ចំលងផ្សេងទៀតនៃសៀវភៅណែនាំអាចស្នើសុំជាលាយលក្ខណ៏អក្សរទៅកាន់:
ផ្នែកបង្ការរបួសស្នាម និងអំពើហឹង្សា
អង្គការសុខភាពពិភពលោក
២0 រុក្ខវិថី Appia, CH-១២១១
ក្រុងហ្សឺណែវ ២៧ ប្រទេសស្វីស
ឬតាមរយៈអ៊ីមែ៉ល: traffic@who.int

1

ហេតុអ្វីត្រូវការមួកសុវត្ថិភាព?

ហេតុអ្វីត្រូវការមួកសុវត្ថិភាព?

១.១ មនុស្សជាច្រើននៅជុំវិញពិភពលោក ស្លាប់ក្នុងគ្រោះថ្នាក់ប៉ះទង្គិច ដោយម៉ូតូ ៣

១.១.១ ការរងរបួសក្បាលគឺជាមូលហេតុនាំមុខនៃការស្លាប់និងពិការភាព ៤

១.២ មួកសុវត្ថិភាពការពារក្បាលរបស់អ្នក... ៧

១.២.១ យន្តការនៃការរងរបួសក្បាល ៧

១.២.២ របៀបដែលមួកសុវត្ថិភាពបំពេញការងារ ៩

១.២.៣ ការរចនាមួកសុវត្ថិភាពសំរាប់ម៉ូតូ ១១

១.៣ ការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព គឺមានប្រសិទ្ធិភាពក្នុងការកាត់បន្ថយរបួសក្បាល.១៤

១.៤ កម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព គឺមានប្រសិទ្ធិភាព ក្នុងការនាំយកមួកសុវត្ថិភាពពាក់ លើក្បាល... ១៨

សង្ខេប ២២

យោង ២៣

មេរៀននេះ ផ្តល់ឱ្យអ្នកប្រើប្រាស់ជាមួយនឹងឯកសារប្រវត្តិអំពីមូលហេតុអ្វីដែលត្រូវការមួកសុវត្ថិភាព។ ព័ត៌មានទាំងនេះ គឺមានសារសំខាន់បំផុត ក្នុងការបញ្ចុះបញ្ចូលអ្នកដឹកនាំនយោបាយ និងសាធារណជន ដើម្បីគាំទ្រកម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព។

ផ្នែកនៅក្នុងមេរៀននេះ ត្រូវបានរៀបចំជារចនាសម្ព័ន្ធដូចខាងក្រោមៈ

- **១.១ មនុស្សជាច្រើនជុំវិញពិភពលោក ស្លាប់ក្នុងការប៉ះទង្គិចដោយម៉ូតូៈ** មេរៀននេះ ចាប់ផ្តើមដោយការរៀបរាប់អំពីទំហំបញ្ហានៃការគ្រោះថ្នាក់ដោយម៉ូតូនិងបណ្តាលឱ្យមានរបួសក្បាល។ មេរៀននេះ ពន្យល់ពីការរីករាលដាលជាសាកលនូវបញ្ហា ដោយកត់ចំណាំថាបើទំនោរបច្ចុប្បន្ននៅតែបន្តនោះ ប្រទេសដែលមានប្រាក់ចំណូលទាប និងមធ្យមជាច្រើន ទំនងនឹងរងនូវការកើនឡើងនៃចំនួនគ្រោះថ្នាក់ប៉ះទង្គិចដោយម៉ូតូ នៅក្នុងអនាគតដ៏ខ្លីខាងមុខ។ ផ្នែកនេះរៀបរាប់ពីរបៀបដែលការរងរបួសក្បាល ដែលបណ្តាលមកពីការគ្រោះថ្នាក់/ការប៉ះទង្គិចដោយម៉ូតូ គឺជាមូលហេតុនាំមុខនៃការស្លាប់ និងពិការ។
- **១.២ មួកសុវត្ថិភាពការពារក្បាលរបស់អ្នកៈ** ផ្នែកនេះ រៀបរាប់ពីអ្វីដែលអាចកើតឡើងចំពោះក្បាល ក្នុងករណីមានការប៉ះទង្គិចដោយម៉ូតូឬកង់។ បន្ទាប់មកផ្នែកនេះ បន្តពន្យល់ពីសមាសធាតុ រូបសាស្ត្រនៃមួកសុវត្ថិភាព និងវិធីដែលវាជួយកាត់បន្ថយកំលាំងប៉ះទង្គិចនៃគ្រោះថ្នាក់បុកប៉ះ។ ផ្នែកនេះ ក៏បានរៀបរាប់ពីរបៀប ដែលមួកសុវត្ថិភាព ត្រូវបានគេរចនាឡើង ដើម្បីបំពេញនូវតម្រូវការពិតប្រាកដផងដែរ។
- **១.៣. ការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព មានប្រសិទ្ធិភាពក្នុងការកាត់បន្ថយការរងរបួសក្បាលៈ** ផ្នែកនេះ សង្ខេបនូវភស្តុតាង ដែលបានមកពីការសិក្សា ដែលត្រូវបានធ្វើការវាយតំលៃពីប្រសិទ្ធិភាពនៃមួកសុវត្ថិភាព ក្នុងការកាត់បន្ថយការស្លាប់ និងរបួស។
- **១.៤. កម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព មានប្រសិទ្ធិភាពក្នុងការនាំយកមួកសុវត្ថិភាពពាក់លើក្បាលៈ** ការណែនាំច្បាប់ស្តីពីការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ត្រូវបានបានបង្ហាញឱ្យឃើញថាមានប្រសិទ្ធិភាពក្នុងការបង្កើនអត្រាពាក់មួកសុវត្ថិភាព និងកាត់បន្ថយការរងរបួសក្បាល ដូចមានសង្ខេបក្នុងផ្នែកនេះ។

ដូចបានរៀបរាប់ក្នុងផ្នែកសេចក្តីផ្តើម សៀវភៅណែនាំផ្តោតលើរបៀបបង្កើនការប្រើប្រាស់ ការពាក់មួកសុវត្ថិភាព ក្នុងចំណោមអ្នកប្រើប្រាស់ម៉ូតូ។ ការកើនឡើងនៃយានយន្តកង់ពីរ និងល្បឿនលឿនដែលម៉ូតូអាចបើកបរប្រៀបធៀប និងកង់ មានន័យថា អ្នកអានដំបូងដ៏ច្រើននៃសៀវភៅណែនាំនេះ និងក្លាយជាអ្នកដែលព្យាយាម បង្កើនការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពសំរាប់ម៉ូតូ។ ម្យ៉ាងវិញទៀត គេបានរកឃើញថា ការណែនាំបច្ចេកទេសជាច្រើន ដែលត្រូវបានផ្តល់ឱ្យនៅក្នុងអត្ថបទនេះ នឹងមានទំនាក់ទំនងស្មើគ្នា ហើយអាចអនុវត្តដោយងាយ ចំពោះអ្នកដែលព្យាយាមណែនាំកម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព សំរាប់អ្នកប្រើប្រាស់កង់។

១.១ មនុស្សជាច្រើនជុំវិញពិភពលោក ស្លាប់ក្នុងការប៉ះទង្គិចដោយម៉ូតូ

ការរងរបួសដោយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក គឺជាបញ្ហាសុខភាពសាធារណៈដ៏ចំបង និងជាមូលហេតុនាំមុខនៃការស្លាប់ និងរបួសនៅជុំវិញពិភពលោក។ រៀងរាល់ឆ្នាំ ប្រជាពលរដ្ឋជិត ១លាន ២សែននាក់បានស្លាប់ដោយសារគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ហើយរាប់លាននាក់ផ្សេងទៀត ត្រូវបានរងរបួសឬពិការ (១)។ នៅក្នុងបណ្តាប្រទេសដែលមានប្រាក់ចំណូលទាប និងមធ្យមជាច្រើន ដែលម៉ូតូនិងកង់ជាមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនដ៏សាមញ្ញបំផុតដែលកំពុងតែកើនឡើង ហើយអ្នកប្រើប្រាស់ទោចក្រយាន បង្កើតបានជាចំណែកដ៏ធំនៃអ្នកដែលរងរបួស ឬស្លាប់នៅលើដងផ្លូវ។

អ្នកជិះម៉ូតូ និងកង់ គឺកំពុងឋិតក្នុងគ្រោះថ្នាក់ដែលកំពុងកើនឡើង ដែលពាក់ព័ន្ធទៅនឹងគ្រោះថ្នាក់។ នេះដោយសារពួកគេទាំងនោះ ជាញឹកញាប់បើកបរចូលទៅក្នុងចំនែកគន្លងចរាចរណ៍សំរាប់រថយន្តគ្រួសារ រថយន្តក្រុង និងរថយន្តដឹកទំនិញដែលបើកបរលឿន ហើយក៏ព្រោះតែពួកគេទាំងនោះ មិនត្រូវបានគេមើលឃើញច្បាស់ផង ដែរ។ បន្ថែមលើនេះ កង្វះខាតការការពារផ្នែករាងកាយធ្វើឱ្យគេរិតតែងាយរងគ្រោះ បើពួកគេពាក់ព័ន្ធទៅនឹងការប៉ះទង្គិច។

នៅក្នុងប្រទេសដែលមានចំណូលខ្ពស់ភាគច្រើន អត្រាមរណៈដោយម៉ូតូ គឺមានត្រឹមតែ៥% ទៅ ១៨% នៃអត្រាមរណៈរួមដោយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍(២,៣)។ សមាមាត្រនេះ ឆ្លុះបញ្ចាំងនូវការរួមផ្សំគ្នានៃកត្តាសំខាន់ៗជាច្រើន ដែលរួមមានការកាន់កាប់ជាកម្មសិទ្ធិ និងការប្រើប្រាស់ម៉ូតូមានកំរិតទាបនៅក្នុងប្រទេសអភិវឌ្ឍន៍ និងទំនាក់ទំនងក្នុងការរងគ្រោះរបស់អ្នកប្រើប្រាស់ម៉ូតូដែលជាប់ពាក់ព័ន្ធក្នុងគ្រោះថ្នាក់ដល់ស្លាប់ក្នុងគ្រោះថ្នាក់បុកប៉ះម៉ូតូ។ ពិតណាស់ថា មហន្តរាយទាំងនេះ គឺមានកំរិតខ្ពស់សំរាប់ការធ្វើដំណើរដោយម៉ូតូ ជាងការធ្វើដំណើរដោយរថយន្ត (៤)។

នៅក្នុងប្រទេសដែលមានចំណូលទាបនិងមធ្យម ជាទូទៅមានកម្មសិទ្ធិរថយន្តនិងអត្រាប្រើប្រាស់ មានកំរិតទាបជាង ក្នុងប្រទេសដែលមានចំណូលខ្ពស់។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ កម្មសិទ្ធិនិងការប្រើប្រាស់ម៉ូតូ និងទោចក្រយានផ្សេងទៀត មានកំរិតខ្ពស់បំផុត។ ឧទាហរណ៍ នៅក្នុងប្រទេសឥណ្ឌា ៦៩% នៃចំនួនយានយន្តសរុប គឺជាទោចក្រយានយន្ត ដែលមានកំរិតខ្ពស់ ជាងនៅក្នុងប្រទេសដែលមានចំណូលខ្ពស់ (៣)។ ការឆ្លុះបញ្ចាំងពីភាពខុសគ្នានេះបង្ហាញថា កំរិតនៃមរណៈភាពអ្នកជិះម៉ូតូ ដែលជាសមាមាត្រនៃរបួសស្នាមនៅលើដងផ្លូវទាំងនោះគឺ ជាទូទៅខ្ពស់នៅក្នុងប្រទេសដែលមានចំណូលទាប និងមធ្យម ជាងនៅក្នុងប្រទេសដែលមានចំណូលខ្ពស់ (រូប១.១)។ ឧទាហរណ៍ ២៧% នៃការស្លាប់នៅលើដងផ្លូវនៅប្រទេសឥណ្ឌា គឺឋិតក្នុងចំណោមអ្នកប្រើប្រាស់ទោចក្រយានយន្ត ខណៈដែលតួលេខនេះ គឺនៅចន្លោះពី ៧0%-៩0% នៅក្នុងប្រទេសថៃ និងប្រហែល ៦0% នៅប្រទេសម៉ាឡេស៊ី (៣,៥,៦)។ នៅក្នុងប្រទេសចិន វិញ កម្មសិទ្ធិម៉ូតូ ចន្លោះឆ្នាំ ១៩៨៧ និង ២00១ បានកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័សពី ២៣% ទៅ ៦៣% ជាមួយនឹងកំណើននៃការឆ្លើយតប ក្នុងសមាមាត្រនៃអត្រាមរណៈភាពដោយចរាចរទទួលរងដោយអ្នកជិះម៉ូតូ កើនឡើងពី ៧.៥% ទៅ ១៩% នៅកំឡុងពេលតែមួយ (៧)។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ នៅក្នុងប្រទេសដែលមានចំណូលទាប និងមធ្យមផ្សេងទៀត កង្វះខាតនៃទិន្នន័យប្រកបដោយគុណភាពខ្ពស់អំពីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកមានន័យថា កំរិតជាក់លាក់នៃមរណៈភាពអ្នកជិះម៉ូតូ នៅមិនទាន់ដឹងនៅឡើយ។

១.១.១ ការរងរបួសក្បាល គឺជាមូលហេតុនាំមុខនៃការស្លាប់ និងពិការភាព

របួសក្បាល និងកញ្ចឹងក គឺជាមូលហេតុចំបងដែលបណ្តាលឱ្យស្លាប់ បណ្តាលឱ្យរបួសធ្ងន់ធ្ងរ និងពិការក្នុងចំណោមអ្នកប្រើប្រាស់ម៉ូតូ និងកង់។ នៅក្នុងប្រទេសអឺរ៉ុបវិញ ការរងរបួសក្បាល បណ្តាលឱ្យមានការស្លាប់ជិត ៧៥% ក្នុងចំណោមអ្នកប្រើប្រាស់ទោចក្រយានយន្ត នៅក្នុងប្រទេសដែលមានចំណូលទាបនិងមធ្យមមួយចំនួន ការរងរបួសក្បាល ត្រូវបានគេប៉ាន់ប្រមាណឃើញមានដល់ទៅ ៨៨% នៃអត្រាមរណៈសរុប (៦,៨)។ ការចំណាយផ្នែកសង្គមនៃការរងរបួសក្បាល សំរាប់អ្នកនៅមានជីវិតគ្រួសាររបស់គេ និងសហគមន៍របស់គេ គឺមានកំរិតខ្ពស់ ព្រោះជាញឹកញាប់ពួកគេត្រូវការការថែទាំប្រកបដោយឯកទេស ឬការថែទាំរយៈពេលយូរ។ ការរងរបួសក្បាលក៏បណ្តាលឱ្យមានការចំណាយផ្នែកវេជ្ជសាស្ត្រខ្ពស់ជាងប្រភេទរបួសស្នាមផ្សេងទៀតផងដែរ(៩) ការរងរបួសទាំងនេះ បានប្រើប្រាស់ប្រាក់ដ៏ច្រើនពីខ្ទង់ប្រាក់ទ្រទ្រង់សុខភាពរបស់ប្រទេស និងសេដ្ឋកិច្ចរបស់ខ្លួន។

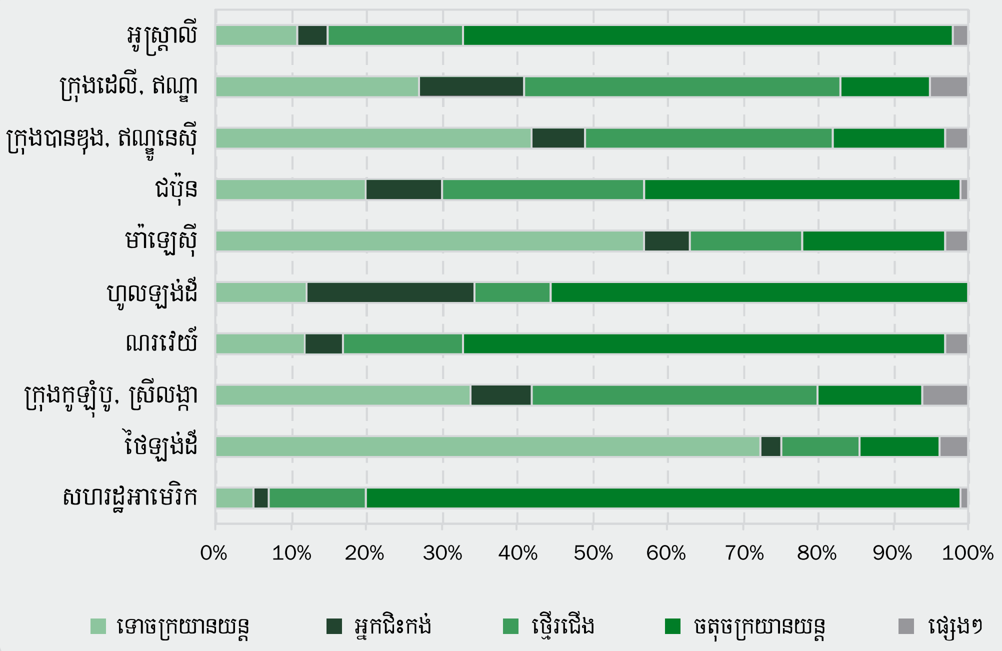
ជាសាកល មានទំនោរកើនឡើងចំពោះចំនួន និងការប្រើប្រាស់ម៉ូតូនិងកង់ ទាំងនេះក្នុងគោលបំណងដឹកជញ្ជូន និងកំសាន្ត។ តាមពិតទៅ ការកើនឡើងនៃចំនួនយានជំនិះភាគច្រើននៅតាមដងផ្លូវលើពិភពលោកនេះ បណ្តាលមកពីកំណើនប្រើប្រាស់ទោចក្រយានយន្ត។

ជាពិសេស នៅប្រទេសអាស៊ី ត្រូវបានគេរំពឹងថានឹងទទួលនូវកំណើនយ៉ាងឆាប់រហ័ស នៃទោចក្រយានយន្តនៅលើដងផ្លូវ ។ ការលូតលាស់យ៉ាងឆាប់រហ័ស ចំពោះការប្រើប្រាស់ម៉ូតូនៅក្នុងប្រទេសដែលមានចំណូលទាប និងមធ្យម គឺកំពុងតាមប្រកិតពីក្រោយ ដោយកំណើននៃចំនួនការរងរបួសក្បាល និងអត្រាមរណៈភាព ដែលនឹងបន្តកើនឡើងទៀត ប្រសិនបើទំនោរបច្ចុប្បន្ននៅតែបន្តមិនមានការត្រួតពិនិត្យ ។

© HJ Sommer, GTZ, 2003

កម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាពគឺមានសារសំខាន់បំផុតចំពោះអ្នកតាក់តែងគោលនយោបាយនៅអាហ្វ្រិក ដែលជាប្រទេសមានកំណើនប្រើប្រាស់ទោចក្រយានយន្តច្រើន

រូប១.១ **អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ ដែលបានស្លាប់ដោយប្រើប្រាស់មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនផ្សេងៗ គិតជាសមាមាត្រទៅនឹងការស្លាប់ ដោយចរាចរណ៍ទាំងអស់**



សម្របចេញពីឯកសារយោង ១

ប្រអប់ ១.១: **សាច់រឿងនៅពីក្រោយមួកសុវត្ថិភាព**

សាធៀន ពន្យល់ថាបទពិសោធន៍របស់គាត់ បានបង្កើនការយល់ដឹងរបស់គាត់អំពីតម្រូវការ នៃការពាក់មួកសុវត្ថិភាពឱ្យបានខ្ជាប់ខ្ជួន។

លោកសាធៀន លួងភិថាក់ (SatienLuangpitak) អាយុ២៨ឆ្នាំ គឺជាអ្នកប្រកបរបររត់ម៉ូតូឌុបនៅភាគខាងជើងទីក្រុងបាងកក។ ក៏ដូចនៅក្នុងទីក្រុងជាច្រើនរបស់ប្រទេសថៃដែរ ម៉ូតូឌុប គឺជាមធ្យោបាយដ៏សាមញ្ញមួយ នៃការដឹកជញ្ជូនផ្ទាល់ខ្លួន។ សំរាប់អ្នករត់ម៉ូតូឌុប និងអ្នកជិះ បើទោះណាជាមានច្បាប់ជាតិតំរូវឱ្យពាក់មួកសុវត្ថិភាពក៏ដោយ ក៏ការប្រតិបត្តិច្បាប់មានត្រឹមយូរៗម្តងប៉ុណ្ណោះ ហើយវាជារឿងធម្មតាទៅហើយ ដែលគេតែងមើលឃើញអ្នកបើកបររួមទាំងអ្នកដំណើរផងគ្មានមួកសុវត្ថិភាព។

កាលពីខែឧសភា ២០០៤ លោកសាធៀន បានជាប់ពាក់ព័ន្ធនឹងគ្រោះថ្នាក់ ខណៈដែលគាត់កំពុងបើកបរក្នុងចរាចរដ៏ចង្អៀតមួយ។ ពេលដែលគាត់ព្យាយាមវ៉ា/ជែងឡានមួយ គាត់បានជ្រុលទៅបុកនឹងម៉ូតូឌុបមួយទៀតនៅពីមុខគាត់។ ពេលនោះ លោកសាធៀន ធ្វើដំណើរក្នុងល្បឿន ៨០គីឡូម៉ែត្រក្នុងមួយម៉ោង ហើយឧប្បទ្ទវហេតុខាងលើ បានគ្រវែងគាត់ទៅមុខ ហើយធ្លាក់ចុះនៅលើកម្រាលកៅស៊ូថ្នល់ ដោយបោកផ្នែកខាងលើ នៃក្បាលមួក និងស្មាខាងឆ្វេងរបស់គាត់។ គាត់បានសន្លប់បាត់ស្មារតីអស់ពេលកន្លះម៉ោង។ ម៉ូតូឌុបផ្សេងទៀតបានឈប់ ហើយជួយគាត់ ជាជាងទូរស័ព្ទហៅ និងរង់ចាំសេវាសង្គ្រោះបន្ទាន់ បុរសម្នាក់នោះក៏បានលើកសាធៀនឡើង ហើយបានរំកិលគាត់ចេញពីផ្លូវថ្នល់។ បន្ទាប់មកបានលើកសាធៀនដាក់រថយន្តហើយបានបញ្ជូនសាធៀនទៅកាន់មន្ទីរពេទ្យ នេះជាសកម្មភាពមួយដែលសុច្ចរិត។ ប៉ុន្តែក្រោយមក គាត់បានដឹងថា សាធៀនប្រហែលទទួលរងរបួសដែលប៉ះពាល់ខួរឆ្អឹងខ្នង។

នៅឯមន្ទីរពេទ្យ សាធៀនបានទទួលការព្យាបាលរបួសក្បាល និងស្មា។ គាត់បានចេញពីមន្ទីរពេទ្យប្រាំមួយម៉ោងក្រោយមកដោយមានពាក់រណបក និងរណបលើរាងកាយ។ គាត់បានទទួលការព្យាបាល ដោយមានការតាមដាន ហើយក៏មានលទ្ធភាពត្រឡប់ទៅបំពេញការងារដូចដើម ក្នុងរយៈពេលមួយខែក្រោយមក។ ក្រៅពីការសន្លប់បាត់ស្មារតី ពីដំបូងហើយនោះ ក្នុងរយៈពេលពីរឆ្នាំចាប់តាំងពីមានគ្រោះថ្នាក់មក គាត់មិនមានផលអាក្រក់ណាមួយ ដោយសាររបួសស្នាមចំពោះក្បាលរបស់គាត់ឡើយ។ ពេលដែលស្មារដែលរងរបួសបានទទួល "មុខងារពេលលេញវិញ១០០ភាគរយ" ក៏ដោយ គាត់នៅតែឈឺនៅក្នុងកញ្ចឹងក និងស្មាររបស់គាត់នៅរាល់ពេលលើកវត្ថុធ្ងន់ៗ ដោយប្រើដៃឆ្វេងរបស់គាត់។

នៅពេលធ្វើសំភាសន៍ សាធៀនបានចង្អុលបង្ហាញថា រួមទាំងបុគ្គលិកពេទ្យ ដែលបានទទួលការបណ្តុះបណ្តាលជាពិសេសដើម្បីជួយដល់ជនរងគ្រោះថ្នាក់ដោយសារម៉ូតូផង គឺគ្មានអ្នកណាមួយ ដែលបានផ្តល់ដំបូន្មានដល់គាត់ឱ្យដូរមួកសុវត្ថិភាពចេញក្រោយពីមានគ្រោះថ្នាក់រួច។ មួកសុវត្ថិភាពដែលធ្លាប់បុកប៉ះហើយគឺផ្តល់នូវការការពារតិចតួច ឬគ្មានសោះតែម្តង បន្ទាប់ពីធ្លាប់ទទួលរងនូវកំលាំងប៉ះទង្គិចដោយសារគ្រោះថ្នាក់រួចមក។

ជាសំណាងល្អ ថ្លៃពេទ្យរបស់សាធៀនទាំងអស់ ត្រូវបានទទួលខុសត្រូវ ដោយក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងសងលើកាតព្វកិច្ចជនទីបីរបស់ប្រទេសថៃ។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ គាត់ទទួលខុសត្រូវលើថ្លៃជួសជុលម៉ូតូរបស់គាត់ចំនួន (១៥.០០០បាត ប្រហែល ៣៩០ដុល្លារអាមេរិក) ហើយជាលទ្ធផល ការបាត់បង់ប្រាក់ចំណូលរបស់គាត់ នៅកំឡុងពេលនៃការសំរាកព្យាបាលនោះ ដែលគាត់បានវាយតំលៃឃើញមាន ១០.០០០បាត (២៦០ដុល្លារអាមេរិក)។

គ្រោះថ្នាក់នោះ បានធ្វើឱ្យមានការប៉ះទង្គិចផ្លូវអារម្មណ៍ផងដែរ ដូចជាការដែលធ្វើអោយសាធៀនមានការព្រួយបារម្ភមិនឈប់ឈរថាគាត់អាចនឹងអស់កំលាំងល្ហិតល្ហៃជាយថាហេតុ ពីរបួសដោយគ្រោះថ្នាក់នោះ គឺខ្លាចមិនហ៊ានបើកបរល្បឿនលឿនពេលធ្វើចរាចរ ហើយវិតតែមានអារម្មណ៍មិនស្រួល នៅពេលអ្នកដំណើររបស់គាត់មិនព្រមពាក់មួកសុវត្ថិភាព។ បទពិសោធន៍របស់គាត់បានកែប្រែឥរិយាបថរបស់គាត់ផងដែរ ទាក់ទិនទៅនឹងការប្រើប្រាស់ម៉ូតូ: មុនពេលគ្រោះថ្នាក់ គាត់សារភាពថា គាត់មិនប្រកាន់ខ្ជាប់អំពីការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពរបស់គាត់ឡើយ នៅកន្លែងណាដែលគាត់ដឹងថា ការប្រតិបត្តិច្បាប់មិនត្រូវបានគោរពនោះ ប៉ុន្តែឥឡូវនេះ គាត់ពាក់មួកសុវត្ថិភាពគ្រប់ពេលទាំងអស់។ គាត់ក៏បានពន្យល់ផងដែរថា ចាប់តាំងពីមានគ្រោះថ្នាក់មកគាត់បានដកការធានារ៉ាប់រងពិការភាពចេញ។

ប្រភព: នៅខែឧសភា ២០០៦ សាធៀន លួងភិថាក់ ត្រូវបានធ្វើសំភាសន៍ដោយ Daniel Brod, ASIRT ។

១.២ មួកសុវត្ថិភាពការពារក្បាលរបស់អ្នក

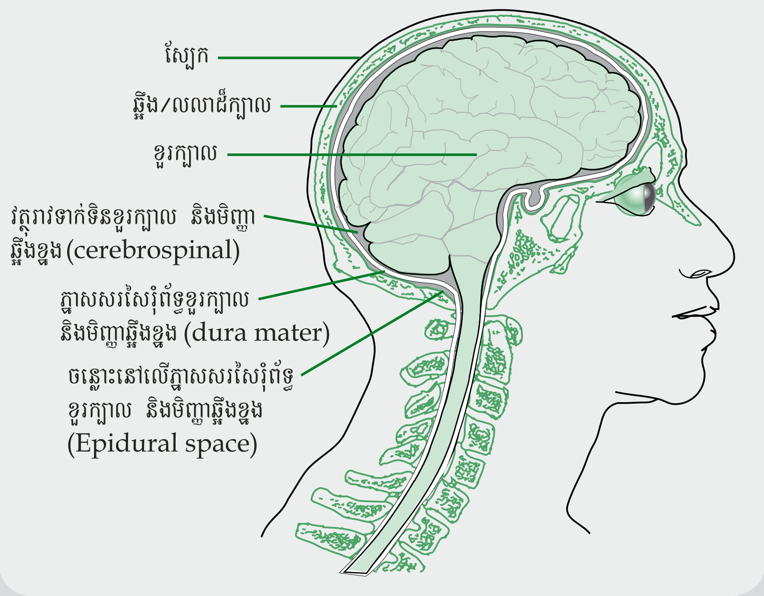
អ្នកជំនាញបច្ចេកទេស ដែលឋិតនៅពីក្រោយនៃការរចនាមួកសុវត្ថិភាពដែលមានគុណភាពខ្ពស់នេះ គឺផ្អែកលើការស្វែងយល់អ្វីដែលកើតឡើងចំពោះក្បាល នៅពេលមានគ្រោះថ្នាក់ប៉ះទង្គិចដោយម៉ូតូ។ ផ្នែកនេះរៀបរាប់ពីអ្វីដែលកើតឡើង នៅពេលមានគ្រោះថ្នាក់ដោយម៉ូតូ បន្ទាប់មករៀបរាប់ពីវិធីដែលមួកសុវត្ថិភាពបំពេញកាងារដើម្បីកាត់បន្ថយផលនេះ។

១.២.១ យន្តការនៃការរងរបួសក្បាល

ការផ្សព្វផ្សាយនូវកាយវិភាគសាស្ត្រអំពីក្បាល គឺមានសារសំខាន់បំផុតក្នុងការស្វែងយល់យន្តការ នៃការរងរបួសចំពោះក្បាល និងខួរក្បាល (រូប១.២)។ សរុបទៅ ព័ត៌មានកាយវិភាគសាស្ត្រដ៏សំខាន់អំពីក្បាលក្នុងការកត់ចំណាំ គឺមានដូចខាងក្រោម៖

- ខួរក្បាលរុំព័ទ្ធដោយលលាដ៏ក្បាលដ៏រឹងមាំ។
- ខួរក្បាល "ឋិតនៅ" លើឆ្អឹង ដែលបណ្តុំបានជាគ្រឹះនៃលលាដ៏ក្បាល។
- មិញ្ញាឆ្អឹងខ្នង ឆ្លងកាត់ប្រហោងនៅខាងក្នុងបាតក្រោមនៃខួរក្បាល។
- នៅក្រោមលលាដ៏ក្បាល ដែលផ្សារភ្ជាប់ទៅនឹងឆ្អឹង គឺជាជាលិការឹងមាំមួយ ដែលហៅថា ឌុរ៉ា ដែលហ៊ុមព័ទ្ធ ខួរក្បាល។
- នៅចន្លោះខួរក្បាលនិង ឌុរ៉ា គឺជាកន្លែងមួយដែលផ្ទុកនូវវត្ថុរាវទាក់ទិននឹងខួរក្បាលនិងមិញ្ញាឆ្អឹងខ្នង ដែលការពារជាលិកាខួរក្បាលពីគ្រោះថ្នាក់បុកប៉ះដោយគ្រឿងយន្ត។
- ខួរក្បាល "អណ្តែត" នៅក្នុងវត្ថុរាវទាក់ទិននឹងខួរក្បាល និងមិញ្ញាឆ្អឹងខ្នង ប៉ុន្តែវាអាចធ្វើចលនាបាន ១មីលីម៉ែត្រ នៅគ្រប់ទិស។
- លលាដ៏ក្បាលគ្របដណ្តប់ដោយស្បែកក្បាល ដែលផ្តល់នូវការការពារបន្ថែម។

រូប ១.២ រចនាសម្ព័ន្ធក្បាល និងខួរក្បាល

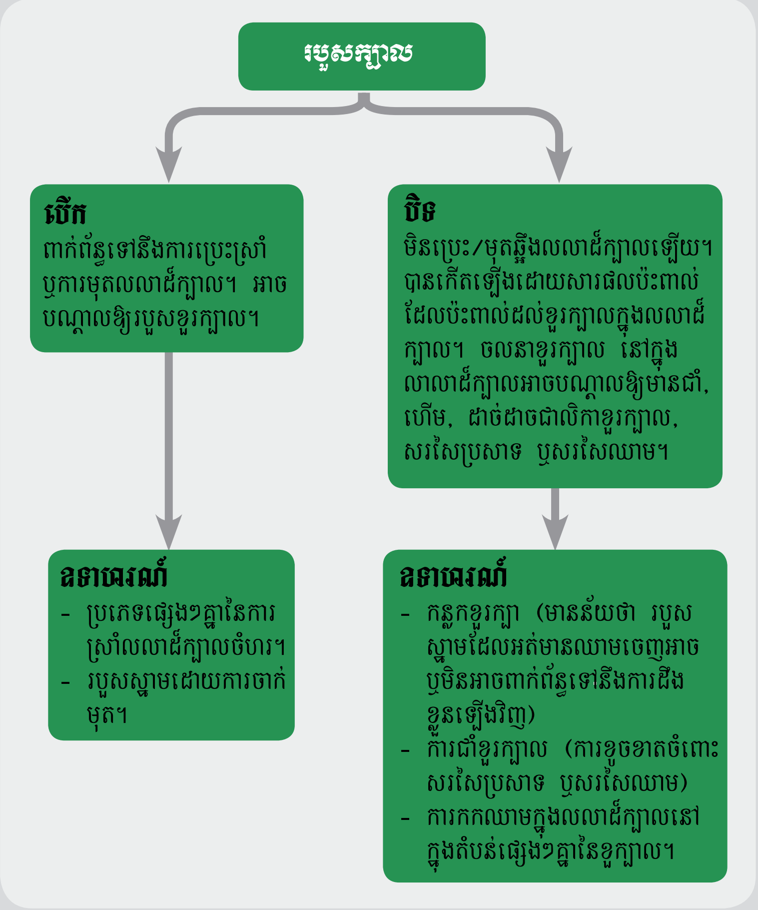


នៅកំឡុងគ្រោះថ្នាក់បុកប៉ះដោយម៉ូតូ ឬកង់ មានយន្តការសំខាន់បំផុតពីរ នៃការរងរបួសចំពោះខួរក្បាល តាមរយៈការប៉ះផ្ទាល់ និងតាមរយៈការបង្កើនល្បឿន ការបន្ថយល្បឿន។ យន្តការនីមួយៗ បង្ករឱ្យមានប្រភេទរបួសស្នាមខុសៗគ្នា។

នៅពេលណា ម៉ូតូ ឬកង់ពាក់ព័ន្ធក្នុងការបុកគ្នា ជាញឹកញាប់អ្នកជិះត្រូវបានគ្រវែងចេញពីកង់។ បើក្បាលអ្នកជិះបុកប៉ះនឹងវត្ថុអ្វីមួយ ដូចជាដី ចលនាឆ្ពោះទៅមុខរបស់ក្បាលត្រូវឈប់ ប៉ុន្តែខួរក្បាល ដែលមានដុំរបស់វានោះបន្តធ្វើចលនាទៅមុខរហូត វាទៅប៉ះទង្គិចផ្នែកខាងក្នុងនៃលលាដ៏ក្បាល។ បន្ទាប់មកវាឡងមកវិញ ទៅបុកប៉ះផ្នែកម្ខាងទៀត នៃលលាដ៏ក្បាល។ ប្រភេទនៃរបួសស្នាមនេះ អាចបណ្តាលឱ្យមានអ្វីមួយបាន ដោយសាររបួសស្នាមក្បាលបន្តិចបន្តួច ដូចជាកន្លកខួរក្បាលរហូតដល់ការរបួសស្នាមក្បាល ដែលអាចស្លាប់បាន។

របួសក្បាល ដែលបណ្តាលមកពីការប៉ះផ្ទាល់ ឬរបួសស្នាមមកពីការបង្កើនល្បឿន ការបន្ថយល្បឿន គឺបែងចែកខ្លួនវាជាពីរក្រុមៈ របួសក្បាលបើកចំហរ ឬបិទ។ របួសស្នាមប៉ះទង្គិចខួរក្បាលភាគច្រើន គឺបណ្តាលមកពីរបួសស្នាមក្បាលដែលបិទ -នោះមានន័យថា អត់មានរបួសស្នាមបើកចំហរដល់ខួរក្បាលទេ។ រូបភាព ១.៣ រៀបរាប់ពីប្រភេទធំទូលាយពីរនៃរបួសក្បាល និងផ្តល់ឧទាហរណ៍នៃប្រភេទនៃដំបៅនៅក្នុងជំពូកនីមួយៗ -ពីកំរិតស្រាលដល់កំរិតធ្ងន់បំផុត។

រូប ១.៣ ប្រភេទរបួសក្បាល



អ្នកជិះម៉ូតូ ដែលមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាព គឺមានគ្រោះថ្នាក់ខ្ពស់នៃការទទួលរងនូវរបួសស្នាមក្បាល និងខួរក្បាល ដែលប៉ះទង្គិចទាំងនេះ ឬការលាយបញ្ចូលគ្នាទាំងពីរនេះ។ មួកសុវត្ថិភាពបង្កើតបានជាស្រទាប់មួយបន្ថែមទៀតសំរាប់ក្បាល ហេតុនេះហើយ ទើបវាការពារអ្នកពាក់ពីរបួសស្នាមប៉ះទង្គិចខួរក្បាលធ្ងន់ធ្ងរបានខ្លះ។

១.២.២ របៀបដែលមួកសុវត្ថិភាពបំពេញការងារ

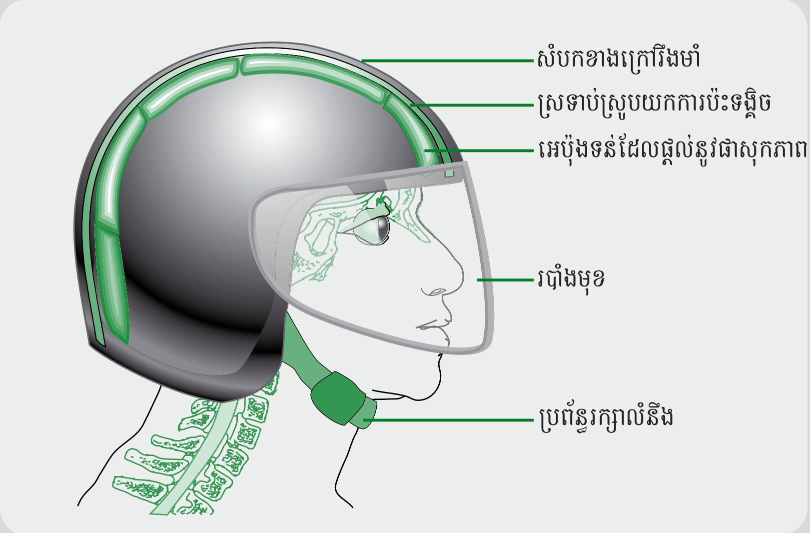
មួកសុវត្ថិភាពមានបំណងជួយកាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់នៃការរងរបួសក្បាល និងខួរក្បាលដ៏ធ្ងន់ធ្ងរ ដោយបានកាត់បន្ថយនូវកំលាំងប៉ះទង្គិច ឬការបុកប៉ះក្បាល។

មួកសុវត្ថិភាពបំពេញមុខងារបីយ៉ាង៖

- វាកាត់បន្ថយនូវល្បឿននៃលលាដ៏ក្បាល ដោយធ្វើការគ្រប់គ្រង់លើដំណើរប៉ះទង្គិចនៃចលនាខួរក្បាល។ សំភារៈទន់ៗដែលបានដាក់ក្នុងមួកសុវត្ថិភាពអាចទប់នូវការប៉ះទង្គិចបានខ្លះ ហេតុនេះក្បាលរបស់យើងទៅដល់កន្លែងប៉ះទង្គិចបានយឺតៗ។ នេះមានន័យថាខួរក្បាលមិនប៉ះទង្គិចនឹងលលាដ៏ក្បាលជាមួយកំលាំងដ៏ខ្លាំងនោះឡើយ។
- វាធ្វើឱ្យបែកខ្ញែកនូវកំលាំងប៉ះទង្គិចទៅពាសពេញតំបន់ផ្ទៃទាំងអស់ ហេតុនេះវាមិនផ្តោតចំពោះតំបន់ណាមួយនៃលលាដ៏ក្បាលឡើយ។
- វាបង្ការនូវការប៉ះទង្គិចដោយផ្ទាល់រវាងលលាដ៏ក្បាល និងវត្ថុប៉ះទង្គិច ដោយធ្វើជាឧបសគ្គរារាំងស្វ័យប្រវត្តិរវាងក្បាល និងវត្ថុប៉ះទង្គិច។

មុខងារទាំងបីនេះ ត្រូវបានទទួលជោគជ័យ ដោយការលាយបញ្ចូលនូវគុណសម្បត្តិនៃសមាសធាតុមូលដ្ឋានទាំងបួននៃមួកសុវត្ថិភាព ដែលមានរៀបរាប់ខាងក្រោម (រូប ១.៤)។

រូប ១.៤ សមាសធាតុមួកសុវត្ថិភាព



សំបកមួកសុវត្ថិភាព

នេះគឺជាផ្ទៃខាងក្រៅដ៏រឹងមាំនៃមួកសុវត្ថិភាព ដែលបែងចែកនូវការប៉ះទង្គិចទៅពាសពេញតំបន់ផ្ទៃខាងក្រៅដ៏ធំ ដោយហេតុនេះ វាជួយកាត់បន្ថយកំលាំងប៉ះទង្គិចមុនពេលទៅដល់ក្បាល។ ទោះបីជាសំបកមួកសុវត្ថិភាពរឹងមាំក៏ដោយ វាត្រូវបានរចនាឡើងដើម្បីសង្កត់ឱ្យតឹងណែននៅពេលវាប៉ះទង្គិចអ្វីមួយរឹង។ វាផ្តល់នូវការការពារទល់នឹងការបុកទម្លុះ ដោយវត្ថុតូចៗ ហើយមុតស្រួច និងមានល្បឿនលឿន ហើយវាការពារអេប៉ុងខាងក្នុងមួកសុវត្ថិភាពពីសំណឹក និងគ្រោះថ្នាក់ប៉ះទង្គិចនៅកំឡុងពេលប្រើប្រាស់ប្រចាំថ្ងៃ។ តម្រូវការទាំងនេះមានន័យថា សំបកមួកសុវត្ថិភាពត្រូវតែមានភាពរឹងមាំ ដែលជាទូទៅផ្ទៃខាងក្រៅរលោងស្អាត។

ស្រទាប់ស្រូបយកការប៉ះទង្គិច

ស្រទាប់នេះ ធ្វើពីសំភារៈទន់ដែលអាចប៉ះទង្គិចបានជាទូទៅធ្វើពីសារធាតុ Polystyrene ហៅសាមញ្ញថា “Styrofoam”។ ស្រទាប់ក្រាស់នេះ មានទ្រាប់ពូក និងស្រូបយកកំលាំងប៉ះទង្គិចនៅពេលមួកសុវត្ថិភាពឈប់ ហើយក្បាលនៅតែបន្តធ្វើចលនាទៅទៀត។

ទ្រនាប់អេប៉ុងដែលមានផាសុកភាព

នេះគឺជាស្រទាប់អេប៉ុង និងក្រណាត់ទន់ដែលដាក់ទ្រាប់នៅជាប់នឹងក្បាល។ វាជួយរក្សាក្បាលឱ្យមានផាសុខភាព ហើយធ្វើឱ្យមួកសុវត្ថិភាពមានសភាពណែនល្មមជាប់ក្បាល។

ប្រព័ន្ធរក្សាលំនឹង ឬខ្សែទ្រចង្កា

នេះគឺជាយន្តការមួយដែលរក្សាមួកសុវត្ថិភាពឱ្យជាប់នៅលើក្បាល នៅពេលមានគ្រោះថ្នាក់ប៉ះទង្គិច។ ខ្សែត្រូវបានតភ្ជាប់ទៅសំបកមួកសុវត្ថិភាពទាំងសង្ខាង។ ខ្សែទ្រចង្ការនិងក ដែលត្រូវបានរចនាឡើងយ៉ាងពិសេស ដើម្បីរក្សាមួកសុវត្ថិភាពឱ្យនៅជាប់ក្បាល ត្រូវប្រើប្រាស់ឱ្យបានត្រឹមត្រូវនៅកំឡុងពេលនៃការប៉ះទង្គិច ដើម្បីឱ្យមួកសុវត្ថិភាពបំពេញមុខងារទៅបាន តាមដែលគេរចនាឡើង (សូមមើលប្រអប់ខាងក្រោម)។

ចំណាំ

ប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពឱ្យបានត្រឹមត្រូវ

ការសិក្សាមួយនៅក្នុងប្រទេសម៉ាឡេស៊ី បានពិនិត្យទៅលើការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព នៅក្នុងទីក្រុងម៉ាឡេស៊ីមួយ។ ការសិក្សាទៅលើអ្នកបើកបរម៉ូតូចំនួន៥.០០០នាក់ មានតែ ៥៤%ប៉ុណ្ណោះ ដែលបានប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពបានត្រឹមត្រូវ ២១%ប្រើប្រាស់មិនបានត្រឹមត្រូវ ហើយ២៤%មិនបានពាក់មួកសុវត្ថិភាព។ ក្រុមយុវវ័យបុរស និងអ្នកដែលមិនសូវទទួលបានការអប់រំជាផ្លូវការ គឺមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាពបានត្រឹមត្រូវឡើយ (១០)។

អ្នកប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពជាច្រើន មិនបានពាក់មួកសុវត្ថិភាពរបស់គេបានត្រឹមត្រូវឡើយ-ហើយពេលខ្លះមិនពាក់សោះ-ដោយ ហេតុនេះហើយ ផ្តល់តំលៃឱ្យមួកសុវត្ថិភាពតិចតួចបំផុត ? ក្នុងពេលមានគ្រោះថ្នាក់ប៉ះទង្គិច ? ប្រសិនបើមាន។

ចំណាំ **អ្វីដែលមួកសុវត្ថិភាព មិនអាចបំពេញបាន**

មួកសុវត្ថិភាពត្រូវបានរចនាឡើង ដើម្បីកាត់បន្ថយឱកាសនៃការកើតមានការរងរបួសក្បាល ខួរក្បាល និងមុខ ប៉ុន្តែមិនបានរចនាឡើងដើម្បីបង្ការរបួសស្នាមចំពោះផ្នែកផ្សេងទៀតនៃរាងកាយឡើយ។ ដើម្បីកាត់បន្ថយនូវឱកាសនៃការរងរបួសដល់ផ្នែកផ្សេងទៀតនៃរាងកាយ ខាងក្រោមនេះគឺជាយុទ្ធសាស្ត្រដែលអាចយកប្រើបាន:

- ការស្លៀកពាក់បានសមរម្យ វាមានប្រយោជន៍ក្នុងការកាត់បន្ថយរបួសផ្សេងៗបាន (ឧទាហរណ៍ អាវធំ និងខោជើងវែងដែលធ្វើពីក្រណាត់ពិសេសដែលអាចគ្របដៃ និងជើងពេលលេញ ស្បែកជើង ឬស្បែកជើងកវែងដែលរឹងមាំ ស្រោមដៃដែលអាចគ្របក្រញាំដៃបាន និងការពារដៃរបស់អ្នកនៅពេលជួបគ្រោះថ្នាក់)។
- ការគោរពច្បាប់ចរាចរណ៍ រួមទាំងការប្រកាន់ខ្ជាប់ទៅនឹងការកំណត់ល្បឿនបើកបរ ហើយមិនបើកបរពេលស្រវឹងគឺជាឥរិយាបថមួយជួយកាត់បន្ថយឱកាសនៃការទទួលរងរបួសផ្សេងៗចំពោះអ្នកជិះម៉ូតូ ពីការពាក់ព័ន្ធនឹងគ្រោះថ្នាក់។

១.២.៣ ការរចនាមួកសុវត្ថិភាព

បន្ថែមទៅនឹងការបំពេញមុខងារដែលបានរៀបរាប់ពីមុន និងស្របតាមស្តង់ដា (ពិភាក្សាក្នុងមេរៀនទី៣) មួកសុវត្ថិភាព ត្រូវបានគេរចនាឡើងដើម្បីតម្រូវតាមអាកាសធាតុក្នុងតំបន់ និងស្ថានភាពចរាចរណ៍។ ខាងក្រោមនេះគឺជាការពិចារណាខ្លះ ដែលជាទូទៅសម្តែងចេញដោយអ្នករចនាមួកសុវត្ថិភាព:

- សំភារៈដែលប្រើប្រាស់ក្នុងការបង្កើតមួកសុវត្ថិភាព មិនត្រូវថយគុណភាពតាមពេលវេលា ឬដាក់សំដីលត្រូវអាកាសធាតុឡើយ ហើយមិនត្រូវមានជាតិពុល ឬបណ្តាលឱ្យមានប្រតិកម្មដល់អ្នកពាក់អ្វីឡើយ។ បច្ចុប្បន្នសំភារៈប្លាស្ទិក ដែលប្រើប្រាស់តាមធម្មតា គឺសារធាតុ Poly-Styrene ដែលអាចយារបាន (EPS), Acrylonitrile Butadiene Styrene (ABS), Polycarbon (PC) និង Polypropylence (PP)។ ខណៈដែលសំបកមួកសុវត្ថិភាព ជាទូទៅមានសារធាតុ PC, PVC, ABS ឬសំឡីកែវ ទ្រនាប់ដែលអាចបុកប៉ះបាន នៅខាងក្នុងសំបកមួកសុវត្ថិភាព ជាញឹកញាប់ធ្វើអំពី EPS –សំភារៈដែលអាចស្រូបយកការប៉ះទង្គិច និងដំណើរប៉ះទង្គិច ហើយមានតំលៃថោកផង។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ មួកសុវត្ថិភាពដែលមានទ្រនាប់ EPS គួរបោះចោលក្រោយគ្រោះថ្នាក់ប៉ះទង្គិចរួច ហើយគ្រប់ករណីទាំងអស់អ្នកប្រើប្រាស់គួរផ្លាស់ប្តូរមួកសុវត្ថិភាពនោះចេញក្រោយប្រើអស់រយៈ ៣–៥ឆ្នាំ។
- ជាញឹកញាប់ទំហំរបស់មួកសុវត្ថិភាពត្រូវកំណត់តូចបំផុតតាមស្តង់ដា (សូមមើលមេរៀនទី ៣)។ មួកសុវត្ថិភាពដែលមានលក្ខណៈពាក់បានពាក់កណ្តាលក្បាល ផ្តល់នូវទំហំតូចបំផុត។ មួកសុវត្ថិភាព ដែលមានលក្ខណៈពាក់បានពេញក្បាល ត្រូវធានាបានថាការមើលឃើញជិតៗ និងការស្តាប់ឮរបស់អ្នកពាក់ មិនត្រូវបានធ្វើឱ្យរាំងខ្ទប់ឡើយ។
- ត្រូវធានាថា មួកសុវត្ថិភាពអាចស្រូបយកការប៉ះទង្គិចនៃគ្រោះថ្នាក់បាន ទ្រនាប់ដែលអាចបុកប៉ះបានគួរមានកំរាស់ ១.៥សម ទៅ ៣.0 ស,ម។

ចំណាំ

តើពណ៌មួកសុវត្ថិភាពបង្កឱ្យមានបញ្ហាទេ?

មួកសុវត្ថិភាពពណ៌ស្រាល ត្រូវបានបង្ហាញថា កាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់នៃ គ្រោះថ្នាក់បុកប៉ះ

ការស្រាវជ្រាវក្នុងប្រទេសញូស៊ីឡែនដ៍ បានពិនិត្យមើលថា តើពណ៌នៃមួកសុវត្ថិភាព ប៉ះពាល់ដល់គ្រោះថ្នាក់ នៃការប៉ះទង្គិចឬទេ។ ការសិក្សាបានប្រៀបធៀបរវាងអ្នកបើកបរម៉ូតូ ដែលមានជាប់ពាក់ព័ន្ធក្នុងគ្រោះថ្នាក់ម៉ូតូ ហើយបានបញ្ជូនទៅព្យាបាលនៅមន្ទីរពេទ្យជាមួយអ្នក ដែលមិនមានគ្រោះថ្នាក់ (ជាក្រុមត្រួតពិនិត្យ) ខណៈដែលអ្នកចូលរួមសិក្សាទាំងអស់ បានពិនិត្យពណ៌មួកសុវត្ថិភាព ដែលពួកគេបានពាក់។ លទ្ធផលបានបង្ហាញថា សមាមាត្រនៃអ្នកបើកបរពាក់មួកសុវត្ថិភាពពណ៌ខ្មៅ ដែលពាក់ព័ន្ធក្នុងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ត្រូវបានគេរាយការណ៍ថាច្រើនជាងអ្នកពាក់មួកសុវត្ថិភាពពណ៌ស។ ការប្រើមួកសុវត្ថិភាពពណ៌ស ដែលមានគ្រោះថ្នាក់បុកប៉ះគឺមានត្រឹមតែ ២៤% ប៉ុណ្ណោះ បើធៀបទៅនឹងការប្រើមួកសុវត្ថិភាពពណ៌ខ្មៅ។ ស្រដៀងគ្នានេះដែរ ការដែលប្រើមួកសុវត្ថិភាព "ពណ៌ស្រាល" ប្រៀបធៀបជាមួយមួកសុវត្ថិភាព "ពណ៌ស្រអាប់" គឺមានគ្រោះថ្នាក់បុកប៉ះទាបគឺត្រឹមតែ ១៩%ប៉ុណ្ណោះ។ ការបូកសរុបរបស់អ្នកស្រាវជ្រាវឃើញថា គ្រោះថ្នាក់បុកប៉ះ ១៨% អាចជៀសវាងបាន ប្រសិនបើមានការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពក្រៅពីពណ៌ស ស្រដៀងគ្នានេះដែរ ១១% អាចជៀសវាងបានករណីដែលមួកសុវត្ថិភាពទាំងអស់មិនមាន "ពណ៌ស្រអាប់"។

ទោះបីជាលទ្ធផលនៃការសិក្សា មិនអាចយកទៅធ្វើការសន្និដ្ឋានចាំបាច់និងជាទូទៅចំពោះការកំណត់ទាំងឡាយ ឬប្រទេសផ្សេងទៀតក៏ដោយ វាហាក់ដូចជាសមហេតុសមផលដែរក្នុងការសន្មតថា មានចំនែកក្នុងការការពារដ៏សំខាន់ពីមួកសុវត្ថិភាពពណ៌ស ទល់នឹងមួកសុវត្ថិភាពពណ៌ខ្មៅ ហើយមួកសុវត្ថិភាពពណ៌ស្រាលទល់នឹងមួកសុវត្ថិភាពពណ៌ស្រអាប់។ ហេតុនេះការសិក្សា បានផ្តល់យោបល់ថាគោលនយោបាយដែលលើកទឹកចិត្តចំពោះការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពពណ៌ស និងមួកសុវត្ថិភាពពណ៌ស្រាល ដែលអាចជួយបង្ការនូវគ្រោះថ្នាក់បុកប៉ះដោយម៉ូតូបាន។

ប្រភព: ១១

បន្ថែមទៅនឹងបញ្ហារចនាមួកសុវត្ថិភាពដែលបានរៀបរាប់ពីមុននោះ មានការរចនាមួកសុវត្ថិភាពផ្សេងៗជាច្រើន ដែល ផ្តល់នូវការការពារផ្សេងៗគ្នា ។ ការរចនាបួនប្រភេទសាមញ្ញៗមានៈ

មួកសុវត្ថិភាពដែលមានលក្ខណៈពាក់បានពេញក្បាល (Full-face helmets) (រូប ១.៥ ក)

មួកសុវត្ថិភាពទាំងនេះផ្តល់នូវការការពារមុខបន្ថែមលើការការពារនៃការប៉ះទង្គិច ។ លក្ខណៈពិសេសរបស់វាគឺរបាំងចង្ការដែលលយចេញក្រៅរុំព័ទ្ធជុំវិញកន្លែងចង្ការនិងថ្គាម ។ ការឃ្វាលប្រឡោះនៅលើផ្នែកថ្គាម នាំឱ្យមានច្រកមើលមួយ ដែលអាចឱ្យអ្នកពាក់មើលបានក្នុងករិតឆ្ងាយ ស្របតាមតម្រូវការសំរាប់ការមើលជិតៗនិងការមើលបញ្ឈរ ។

មួកសុវត្ថិភាពដែលមានលក្ខណៈចំហរមុខ (Open-face helmets) (រូប ១.៥ ខ)

មួកសុវត្ថិភាពដែលមានលក្ខណៈចំហរមុខ ផ្តល់នូវការការពារមួយប្រកបដោយស្តង់ដា ពីការប៉ះទង្គិចជាមួយសំបកមួកសុវត្ថិភាពដ៏រឹងមាំ និងទ្រនាប់ខាងក្នុងដែលអាចបុកប៉ះបាន ។ ប្រៀបធៀបទៅមួកសុវត្ថិភាពដែលមាន

លក្ខណៈពាក់បានពេញក្បាលវិញ វាផ្តល់នូវការការពារដែលមានកំរិត សំរាប់កន្លែងថ្គាម និងចង្កា។ មួកសុវត្ថិភាពទាំងនេះ ទំនងមាន ឬគ្មានកញ្ចក់បិទបើក ដើម្បីការពារភ្នែកឡើយ។

មួកសុវត្ថិភាពដែលមានលក្ខណៈពាក់បានពាក់កណ្តាលក្បាល (Half-head helmets) (រូប ១.៥ គ)

មួកសុវត្ថិភាពទាំងនេះ ផ្តល់នូវការការពារដោយមានសំបកមួកសុវត្ថិភាពខាងក្រៅដ៏រឹងមាំ និងទ្រនាប់ខាងក្នុងដែលអាចបុកប៉ះបាន។ មួកសុវត្ថិភាពនេះ មិនផ្តល់ការការពារសំរាប់ចង្កា ឬថ្គាមទេ ហើយកម្រមានបំពាក់កញ្ចក់ណាស់។ មួកសុវត្ថិភាពដែលមានលក្ខណៈពាក់បានពាក់កណ្តាលក្បាលនេះទំនងមាន ឬគ្មានសន្ទះគ្របត្រចៀកដែលដាក់ភ្ជាប់ទៅនឹងប្រព័ន្ធរក្សាលំនឹងឡើយ។

មួកសុវត្ថិភាពសំរាប់ប្រើប្រាស់ក្នុងតំបន់ក្តៅ (Helmets for tropical use) (រូប ១.៥ ឃ)

មួកសុវត្ថិភាពទាំងនេះ ត្រូវបានរចនាឡើងជាពិសេស សំរាប់ប្រទេសអាស៊ីភាគខាងត្បូង និងអាស៊ីអាគ្នេយ៍ដែលមានធាតុអាកាសក្តៅនិងសំណើមខ្លាំង។ តាមពិតទៅ វាជាមួកសុវត្ថិភាពមានលក្ខណៈពាក់បានពាក់កណ្តាលក្បាល ដែលមានរន្ធខ្យល់ផ្តល់ឱ្យខ្យល់ចេញចូលបានកំរិតខ្ពស់ ដើម្បីកាត់បន្ថយកំដៅ។ ភាពស្រាលបំផុតរបស់មួកសុវត្ថិភាពនេះ ត្រូវបានសំរេចបាន ដោយប្រើប្រាស់សំភារៈបង្កើតសុញ្ញាកាស PVC ដែលមានលក្ខណៈរឹងមាំដោយអន្លើ។

រូប ១.៥ រចនាបថមួកសុវត្ថិភាព

ក. មួកសុវត្ថិភាពពាក់បានពេញក្បាល

ខ. មួកសុវត្ថិភាពចំហរមុខ

គ. មួកសុវត្ថិភាពពាក់បានពាក់កណ្តាលក្បាល

ឃ. មួកសុវត្ថិភាពតំបន់ក្តៅ

© មូលនិធិបង្ការរបួសអាស៊ី

ចំណាំ

ក្មេង៖ តើមួកសុវត្ថិភាពប្រភេទអ្វី?

មានប្រទេសតិចតួចបំផុត ដែលមានការរចនាមួកសុវត្ថិភាពជាពិសេសសំរាប់ក្មេងៗ ដែលមានប្រយោជន៍ដល់ក្មេង ដែលមិនព្រមពាក់មួកសុវត្ថិភាព ឬក្មេងដែលត្រូវបង្ខំឱ្យពាក់មួកសុវត្ថិភាពមនុស្សចាស់។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ នៅក្នុងប្រទេសខ្លះ ឧទាហរណ៍ នៅក្នុងប្រទេសវៀតណាម និងថៃ មួកសុវត្ថិភាពក្មេង ឥឡូវនេះកំពុងត្រូវបានរចនាឡើង។

មួកសុវត្ថិភាពដែលបានបង្កើតឡើងក្នុងប្រទេសថៃ សំរាប់ក្មេងអាយុ ២ឆ្នាំ

១.៣ ការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព គឺមានប្រសិទ្ធិភាពក្នុងការកាត់បន្ថយរបួសក្បាល

ការពាក់មួកសុវត្ថិភាព គឺជាមធ្យោបាយតែមួយគត់ដែលមានប្រសិទ្ធិភាពក្នុងការកាត់បន្ថយរបួសក្បាល និងអត្រាមរណៈបណ្តាលមកពីគ្រោះថ្នាក់បុកប៉ះដោយម៉ូតូ និងកង់។ អ្នកបើកបរម៉ូតូដែលមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាព គឺមានការប្រថុយខ្ពស់ ចំពោះការទទួលរងរបួសក្បាល និងការស្លាប់ដោយសាររបួសទាំងនេះ។ បន្ថែមលើនេះ អ្នកបើកបរដែលមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាព បង្កើតឱ្យមានតម្លៃចំណាយថែមទៀតទៅលើមន្ទីរពេទ្យ (សូមមើលឧទាហរណ៍ខាងក្រោម) ខណៈដែលពិការភាពបណ្តាលមកពីរបួសក្បាលធ្វើជាប់បំណុលក្នុងការចាយវាយ ចំពោះបុគ្គល-គ្រួសារ (ឬអ្នកថែទាំ) និងកិរិតសង្គម។

មានការសិក្សាស្រាវជ្រាវគួរឱ្យកត់សំគាល់មួយ អំពីផលនៃការពាក់មួកសុវត្ថិភាព អំពីគ្រោះថ្នាក់នៃការរងរបួសក្បាល ដោយសារគ្រោះថ្នាក់បុកប៉ះ ដែលត្រូវបានធ្វើឡើង។ ផ្អែកលើប្រភេទនៃការសិក្សាពីប្រជាពលរដ្ឋស្ថានភាព។ល។ លទ្ធផលបានបង្ហាញពីភាពខុសគ្នាបន្តិចបន្តួចប៉ុណ្ណោះ។ វាមានសារប្រយោជន៍បំផុតក្នុងការពិនិត្យការស្រាវជ្រាវនេះ ជារួម -អ្វីដែលគេស្គាល់ថា ជាការត្រួតពិនិត្យឡើងវិញជាលក្ខណៈប្រព័ន្ធ លើប្រធានបទចំណាប់អារម្មណ៍។ ការសិក្សាអំពីការត្រួតពិនិត្យឡើងវិញជាលក្ខណៈប្រព័ន្ធ គឺជាមធ្យោបាយនៃការពិនិត្យប្រកបដោយគោលដៅជាក់ច្បាស់នូវភ័ស្តុតាង ចំពោះការអះអាងពិសេសណាមួយ (ក្នុងករណីនេះ ការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពក្នុងការបង្ការការរងរបួសក្បាល) និងការបញ្ចូលលទ្ធផលនានា តាមរបៀបមួយ ដែលកាត់បន្ថយនូវការលំអៀង។ អ្នកធ្វើការត្រួតពិនិត្យឡើងវិញនោះ បានធ្វើការស្រាវជ្រាវយ៉ាងទូលំទូលាយសំរាប់ការសិក្សាទាំងអស់ លើប្រធានបទ ហើយដាក់បញ្ចូលការសិក្សាដែលមានគុណភាពប្រកបដោយវិធីសាស្ត្រខ្ពស់គ្រប់គ្រាន់។ នៅពេលណាបានដាក់បញ្ចូលក្នុងការត្រួតពិនិត្យសារឡើងវិញនូវទិន្នន័យដែលបានមកពីការសិក្សានានា ហើយត្រូវបានសង្ខេបហើយនោះលទ្ធផល ត្រូវផ្តល់នូវការប៉ាន់ស្មានមួយដែលមានលក្ខណៈច្បាស់លាស់ អំពីផលនៃការធ្វើអន្តរាគមន៍ជាងលទ្ធផលដែលបានមកពីការសិក្សានីមួយៗ។

ចំណាំ

ការចាយវាយមន្ទីរពេទ្យ ត្រូវបានកាត់បន្ថយ ដោយការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព

អ្នកស្រាវជ្រាវនៅ Michigan សហរដ្ឋអាមេរិក បានសិក្សាពីផលប៉ះពាល់ដោយការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពលើលទ្ធផលអ្នកជំងឺ និងថ្លៃសំរាកនៅមន្ទីរពេទ្យ។ ទោះបីច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពនៅ Michigan តម្រូវឱ្យពាក់ក៏ដោយ ក៏មាន ១៩% នៃអ្នកជំងឺចំនួន២១៦នាក់ដែលបានដាក់បញ្ចូលនៅក្នុងការសិក្សានោះ មិនបានប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពទេ នៅពេលដែលពួកគេជួបប្រទះការបុកប៉ះ ដែលករណីនេះផ្តល់លទ្ធភាពឱ្យអ្នកស្រាវជ្រាវ ធ្វើការប្រៀបធៀបចំពោះការចំណាយរបស់អ្នកបើកបរពាក់មួក និងមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាព។

ជាមធ្យម ការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពអាចធ្វើឱ្យការចាយវាយជាមធ្យមទៅលើមន្ទីរពេទ្យតិចជាងប្រហែល ២០% ឬ ៦.០០០ ដុល្លារអាមេរិកតិចជាងការចំណាយរបស់អ្នកដែលមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាព។ ចំពោះអ្នកជំងឺដែលសំរាកព្យាបាលនៅជាន់លើនៃអាគារស្តារលទ្ធភាព បន្ទាប់ពីចាកចេញពីផ្នែករបួសគ្រាំមក ជាមធ្យមចំពោះអ្នកបើកបរមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាពមានការចំណាយជិតទ្វេរដងលើសពីអ្នកបើកបរពាក់មួកសុវត្ថិភាពមួយផ្នែក ដោយសារតែពួកគេត្រូវគេងក្នុងមន្ទីរពេទ្យរយៈពេលយូរជាង។ លទ្ធផលបានអះអាងនៅក្នុងរបកគំហើញដំបូងនានា ថាអ្នកបើកបរដែលមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាពជាយុវវ័យ ដែលពួកគេទាំងនោះច្រើនតែទទួលរងរបួសក្បាល និងក ហើយលើសពីនេះ តែងមានសភាពធ្ងន់ធ្ងរជាង។

ការដែលមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាព តែងបន្ថែមនូវបន្ទុកចំណាយដែលបង្កដោយរបួសស្នាមពាក់ព័ន្ធម៉ូតូ។ អ្នកនិពន្ធបានបូកសរុបថា បុគ្គលណាដែលមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាព ត្រូវតែតម្រូវឱ្យបង់ប្រាក់ធានារ៉ាប់រងខ្ពស់ជាង។

ប្រភព: ១២

ការត្រួតពិនិត្យសារឡើងវិញជាលក្ខណៈប្រព័ន្ធ (Systematic reviews) ត្រូវបានបោះពុម្ព ដោយពិនិត្យមើលប្រសិទ្ធិភាពទាំងមួកសុវត្ថិភាពសំរាប់ម៉ូតូ និងកង់ (១៣,១៤) ។ ការពិនិត្យឡើងវិញលើមួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូរួមបញ្ចូលនូវការសិក្សាចំនួន ៥៣ករណី ហើយបានសង្ខេបភ័ស្តុតាងដែលមានស្រាប់នា ពេលបច្ចុប្បន្នអំពីមួកសុវត្ថិភាព និងផលប៉ះពាល់របស់វាចំពោះអត្រាស្លាប់ ព្រមទាំងការប៉ះទង្គិចផ្នែកក្បាល និងការរងរបួសមុខ និងក បន្ទាប់ពីរងការបុកប៉ះម៉ូតូរួច ។

តារាង ១.១ ផ្តល់នូវសេចក្តីសង្ខេបនៃលទ្ធផលចំបងៗនៃការពិនិត្យសារឡើងវិញនេះ

តារាង ១.១ សេចក្តីសង្ខេបនៃការត្រួតពិនិត្យសារឡើងវិញជាលក្ខណៈប្រព័ន្ធអំពីប្រសិទ្ធិភាពរបស់មួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូ

មិនពាក់មួកសុវត្ថិភាព	ពាក់មួកសុវត្ថិភាព
បង្កើនគ្រោះថ្នាក់នៃការរងរបួសក្បាល	កាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ និងភាពធ្ងន់ធ្ងរនៃរបួសប្រហែល ៧២%
បង្កើនភាពធ្ងន់ធ្ងរនៃការរងរបួសក្បាល	កាត់បន្ថយឱកាសនៃការស្លាប់ដល់ទៅ ៣៩% ទាំងនេះអាស្រ័យលើលទ្ធភាពនៃការប្រើប្រាស់ល្បឿនរបស់ម៉ូតូដែលពាក់ព័ន្ធ
បង្កើនពេលវេលាសំរាកក្នុងមន្ទីរពេទ្យ	កាត់បន្ថយការចាយវាយថៃទាំសុខភាព ដែលពាក់ព័ន្ធជាមួយនឹងគ្រោះថ្នាក់បុកប៉ះ .
បង្កើនឱកាសនៃការស្លាប់ពីការរងរបួសក្បាល	

ប្រភព: ១៣

ខាងក្រោមនេះ គឺជាសេចក្តីសន្និដ្ឋានសរុបនៃការស្រាវជ្រាវនេះ:

- មួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូកាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ដល់ស្លាប់ និងរបួសក្បាល ចំពោះអ្នកបើកបរម៉ូតូដែលរងការបុកប៉ះ បើទោះណាជាការស្លាប់ដោយគ្រោះថ្នាក់ ទំនងនឹងមានការប្រែប្រួលដោយសារកត្តាផ្សេងទៀតដែលពាក់ព័ន្ធ ដូចជាល្បឿនអ្នកជិះម៉ូតូនៅពេលគ្រោះថ្នាក់បុកប៉ះកើតមានឡើង ។ គ្រោះថ្នាក់បុកប៉ះក្នុងពេលបើកបរលឿនបណ្តាលឱ្យមានរបួសច្រើនកន្លែង ហើយអាចបង្ករអោយស្លាប់បាន ដោយមិនចំពោះតែថាក្បាលត្រូវបានការពារល្អដល់កំរិតណាក៏ដោយចុះ ។
- មិនមានភ័ស្តុភាងគ្រប់គ្រាន់បញ្ជាក់ពីផលប៉ះពាល់ នៃមួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូចំពោះការរងរបួសផ្ទៃមុខ ឬក ឡើយ ទោះបីថា ការសិក្សាខ្លះបានលើកឡើងថា មួកសុវត្ថិភាពពុំបានការពារលើគ្រោះថ្នាក់នៃការរងរបួសកក៏ដោយ ប៉ុន្តែអាចការពារចំពោះការរងរបួសលើផ្ទៃមុខបាន ។
- ពុំមានភ័ស្តុតាងគ្រប់គ្រាន់ក្នុងការបង្ហាញថា ប្រភេទខុសគ្នានៃមួកសុវត្ថិភាព (មួកសុវត្ថិភាពមានលក្ខណៈពាក់បានពេញក្បាល និងមួកសុវត្ថិភាពចំហរមុខ) ផ្តល់នូវអត្ថប្រយោជន៏ច្រើនឬតិចខុសគ្នា ក្នុងការកាត់បន្ថយការរងរបួសនោះទេ ។ ការសិក្សាបន្ថែមគួរធ្វើឡើង ដើម្បីកំណត់អំពីប្រសិទ្ធិភាព (និងភាពសន្សំសំចៃ) ចំពោះការស្លាប់ និងការរងរបួស ក្បាល ក និងមុខ នៃប្រភេទមួកសុវត្ថិភាពផ្សេងៗគ្នា ជាពិសេសមួកសុវត្ថិភាព ដែលប្រើប្រាស់ក្នុងប្រទេសដែលមានចំណូលទាប និងមធ្យម ។
- ការបង្កើនការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូ នៅក្នុងប្រទេសដែលមានការប្រើប្រាស់ទាប គឺទំនងកាត់បន្ថយនូវការរងរបួសក្បាល និងការស្លាប់បានយ៉ាងច្រើន ។ អ្នកតាក់តែងគោលនយោបាយ នឹងធ្វើបានល្អក្នុងការពិចារណាវិធានការណ៍នានា ដើម្បីបង្កើនការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ដូចជាច្បាប់តំរូវឱ្យប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព និងការប្រតិបត្តិ ព្រមទាំងយុទ្ធនាការនានាដើម្បីអប់រំតាមសហគមន៏ផង ។

ការត្រួតពិនិត្យសារឡើងវិញជាលក្ខណៈប្រព័ន្ធ ត្រូវបានធ្វើឡើងចំពោះមួកសុវត្ថិភាពកង់ផងដែរ ។ ការត្រួតពិនិត្យលើប្រសិទ្ធិភាពនៃមួកសុវត្ថិភាពកង់ ក្នុងការកាត់បន្ថយការរងរបួសក្បាល និងផ្ទៃមុខ គឺត្រូវបានរកឃើញថាមានប្រសិទ្ធិភាពបំផុតក្នុងការកាត់បន្ថយការរងរបួសក្បាល និងខួរក្បាល សំរាប់អ្នកជិះកង់គ្រប់វ័យ (សូមមើលប្រអប់១.២) ។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ មានការពិភាក្សាយ៉ាងទូលំទូលាយអំពីថាតើការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព

មួកសុវត្ថិភាពគឺជា មធ្យោបាយប្រសើរបំផុតដើម្បីធ្វើឱ្យសុវត្ថិភាពអ្នកជិះកង់ប្រសើរឡើងឬយ៉ាងណា ហើយប្រអប់ ១.៣ បញ្ជាក់ពីវិធីសាស្ត្រជំរើសចំពោះបញ្ហានេះ ដែលត្រូវបានអនុម័តឡើងក្នុងប្រទេសហូឡង់ដ៏។

ការត្រួតពិនិត្យពីរបន្ថែមទៀតដែល បច្ចុប្បន្នកំពុងត្រូវបានដំណើរការត្រួតពិនិត្យផលប៉ះពាល់នៃច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូ និងផលប៉ះពាល់នៃច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពកង់ ក្នុងការកាត់បន្ថយការរងរបួសក្បាលនិងការស្លាប់(១៥,១៦)។ លទ្ធផលចុងក្រោយចំពោះការត្រួតពិនិត្យសារឡើងវិញនេះនឹងត្រូវបោះពុម្ពនៅចុងឆ្នាំ ២០០៦។

ប្រអប់ ១.២: **មួកសុវត្ថិភាពកង់ កាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ការរងរបួសក្បាល និងខួរក្បាល**

កង់គឺជាមធ្យោបាយដ៏សំខាន់នៃការដឹកជញ្ជូន នៅក្នុងកន្លែងជាច្រើននៃពិភពលោក។ វាងាយរកទិញ សន្សំសំចៃ និងមិនធ្វើឱ្យកខ្វក់។ ជាមួយនឹងការទទួលស្គាល់ដែលកំពុងកើនឡើងស្តីពីបញ្ហាធាត់ និងកង្វះសកម្មភាពហាត់ប្រាណនៅក្នុងប្រទេសជាច្រើន ការពាក់កង់បានផ្តល់នូវមធ្យោបាយដ៏រីករាយក្នុងការដើរកំសាន្ត និងសកម្មភាពហាត់ប្រាណដ៏រឹងមាំ។ ហេតុនេះ ការលើកស្ទួយនូវការប្រើប្រាស់កង់ត្រូវបានលើកទឹកចិត្តយ៉ាងទូលំទូលាយ។

ទោះបីជា ការធាក់កង់មានទំនាក់ទំនងនឹងគ្រោះថ្នាក់ក៏ដោយ។ ប្រហែលពីរភាគបីនៃការរងរបួសធ្ងន់ធ្ងរចំពោះអ្នកជិះកង់ ត្រូវការការចូលសំរាកពេទ្យ ហើយបីភាគបួននៃការស្លាប់ចំពោះអ្នកជិះកង់ កើតឡើងដោយសារការរងរបួសក្បាល។ ការរងរបួសនេះ អាចកើតឡើងដោយសារការដួលក្រោយការបាត់បង់ម្ចាស់ការក្នុងការធ្លាក់គ្រលុក នៅលើផ្លូវ ឬពីគ្រោះថ្នាក់បុកប៉ះជាមួយកង់ ឬម៉ូតូ ឬយានយន្តដទៃផ្សេងទៀត។ ការរងរបួសក្បាល គឺជាប្រភពដ៏ចំបងមួយ នៃពិការភាពគ្រប់ទីកន្លែង ហើយបង្កើតបានជាបន្ទុកដ៏ធំមួយ លើគ្រួសារជនរងគ្រោះនិងសង្គម។ ហេតុនេះការបង្ការរបួសក្បាល គឺជាគោលដៅដ៏សំខាន់មួយ។

ការសិក្សាកាលពី ១៥ឆ្នាំមុននៅសហរដ្ឋអាមេរិក អឺរ៉ុប អូស្ត្រាលី និងញូស៊ីឡែនដ៍ បានបង្ហាញថាមួកសុវត្ថិភាពកង់ មានប្រសិទ្ធិភាពបំផុតក្នុងការកាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ក្បាល និងការរងរបួសខួរក្បាល។ មានការសិក្សាស្រាវជ្រាវ អំពីប្រសិទ្ធិភាពមួកសុវត្ថិភាពចំនួនប្រាំករណី ដែលបានធ្វើឡើងចំពោះអ្នកដែលបានរងរបួសក្បាល ឬខួរក្បាលដោយការបុកប៉ះកង់ ហើយត្រូវបានប្រៀបធៀបជាមួយអ្នក ដែលបានទទួលរងរបួសតែមិនពាក់ពន្លក្បាល។ តាមការប្រមូលផ្តុំការសិក្សារួមគ្នា រកឃើញថាការពាក់មួកសុវត្ថិភាព បានកាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់នៃការរងរបួសក្បាលដល់ទៅ៦៩%។ ការរងរបួសក្បាល គឺជាពាក្យទូលំទូលាយមួយ រួមមានការរងរបួសដល់ស្បែកក្បាល លលាដ៍ក្បាល និងខួរក្បាល។ គិតពីការរងរបួសខួរក្បាលតែមួយមុខ–ដែលជាប្រភេទនៃការរងរបួសដ៏ធ្ងន់ធ្ងរបំផុតនោះ –មួកសុវត្ថិភាពកាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ ចំពោះការរងរបួសខួរក្បាលដល់៦៩% ផងដែរ ហើយគ្រោះថ្នាក់នៃការរងរបួសខួរក្បាលធ្ងន់ធ្ងរមានដល់ ៧៩%។ មួកសុវត្ថិភាពទាំងអស់បង្ហាញនូវប្រសិទ្ធិភាពស្រដៀងគ្នា សំរាប់ក្រុមមនុស្សគ្រប់វ័យ បូករួមទាំងក្មេងតូចៗ និងមនុស្សចាស់ (១៤)។

ការព្រួយបារម្ភមួយដែលបានសម្តែងចេញថា មួកសុវត្ថិភាពប្រហែលជាមិនមានប្រសិទ្ធិភាព សំរាប់អ្នកដែលត្រូវបានបុកដោយយានយន្តឡើយ ខណៈដែលគេកំពុងជិះកង់។ ថ្វីបើយ៉ាងនេះក៏ដោយ ការសិក្សាបានបញ្ជាក់ថាមួកសុវត្ថិភាពគឺមានប្រសិទ្ធិភាពស្មើគ្នា ចំពោះគ្រោះថ្នាក់បុកប៉ះ ដែលពាក់ព័ន្ធយានយន្ត ក៏ដូចជាអ្នកដែលមិនបុកប៉ះជាមួយយានយន្តផងដែរ។

មួកសុវត្ថិភាពមានប្រសិទ្ធិភាពផងដែរ ក្នុងការបង្ការការរងរបួសដល់ផ្នែកកណ្តាល និងផ្នែកលើនៃមុខ –តំបន់ខាងលើនៃបបូរមាត់លើ។ មួកសុវត្ថិភាពកាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់នៃការរងរបួសចំពោះផ្នែកនៃមុខនេះ ប្រហែលពីរភាគបីទំនងដោយសារ "ការលយចេញ" នៃមួកសុវត្ថិភាព។

ការពិតដែលថា មួកសុវត្ថិភាពមានប្រសិទ្ធិភាព ក្នុងការបង្ការសក្តានុពលភាពនៃការរងរបួសធ្ងន់ធ្ងរ គួរតែជូនដំណឹងជាសាធារណៈ។ កម្មវិធីផ្សេងៗជាច្រើនប្រភេទ ត្រូវបានគេរកឃើញថា មានប្រសិទ្ធិភាពក្នុងការលើកស្ទួយ ការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ជាពិសេសក្នុងចំណោមក្មេងៗ។ កម្មវិធីទាំងនេះមានកម្មវិធីអប់រំ កម្មវិធីកាត់បន្ថយថ្លៃមួកសុវត្ថិភាព និងច្បាប់ ដែលតម្រូវឱ្យប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព។ កម្មវិធីទាំងនោះ គួរមានសរសេរពាក្យច្បាស់លាស់តែមួយគត់គឺ –ពាក់មួកសុវត្ថិភាព –ហើយត្រូវផ្សព្វផ្សាយទូលំទូលាយដល់ប្រជាពលរដ្ឋ ដែលបិតក្នុងបរិយាកាសរស់នៅផ្សេងៗគ្នា។ ជាទូទៅមួកសុវត្ថិភាពអាចផ្តល់ជូនក្នុងតំលៃចុះថោកមួយតាមរយៈការទិញដុំ ឬតាមរយៈការរៀបចំរវាងអង្គការក្រៅរដ្ឋាភិបាល រោងចក្រផលិត និងហាងលក់រាយ។ ច្បាប់បានបង្ហាញឱ្យឃើញថា មានប្រសិទ្ធិភាពក្នុងការបង្កើនការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព នៅក្នុងប្រទេសមួយចំនួនរួមមានសហរដ្ឋអាមេរិក និងអូស្ត្រាលីផងដែរ។

គ្រប់របួសស្នាមទាំងអស់ ត្រូវចាត់ទុកថា អាចបង្ការបាន។ នេះគឺជាករណីដ៏ច្បាស់លាស់ដូចជាការងរបួសក្បាលដែលទាក់ទិនទៅនឹងការជិះកង់ជាដើម។

រូបថត: John Foliot, stock.xchng

ប្រអប់ ១.៣: **ការណែនាំយ៉ាងច្បាស់លាស់ អំពីការតម្រូវឱ្យប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព៖ វិធីសាស្ត្រហូឡង់ដ៍ ក្នុងការជិះកង់ដោយសុវត្ថិភាព**

នៅក្នុងប្រទេសហូឡង់ដ៍ ប្រជាពលរដ្ឋបួននាក់ ក្នុងចំណោមប្រាំនាក់មានកង់ប្រើ ហើយនិងជិះកង់ដែលជាទូទៅត្រូវបានចាត់ទុកថាជាសកម្មភាពសុវត្ថិភាពប្រចាំថ្ងៃ និងជាប្រពៃណីមួយ ដែលមានជាង៨០ឆ្នាំកន្លងមកហើយ។ ដោយឆ្លុះបញ្ចាំងពីការពិត ដែលថាអ្នកជិះកង់ត្រូវបានគេមើលឃើញជាអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ដ៏សំខាន់នោះ នៅតាមផ្លូវថ្នល់មានដាក់រូបដូចជា ផ្លូវសម្រាប់តែជិះកង់ ចំណែកផ្លូវសម្រាប់កង់ កន្លែងសម្រាប់កង់ឆ្លងកាត់ -ដូចដែលគេធ្វើសំរាប់អ្នកថ្មើរជើងដូច្នោះដែរ -និងភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍សម្រាប់កង់។

ការស្រាវជ្រាវមួយ ដែលបានធ្វើឡើងនៅទស្សវត្សរ៍ ឆ្នាំ ១៩៨០ ពីផលប៉ះពាល់ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងគ្រឿងសំរួលទាំងនេះ បានបង្ហាញថា ផ្លូវកង់នៅតាមតំបន់ជាយក្រុងដោយឆ្លងកាត់ផ្លូវជាច្រើនគឺមានសុវត្ថិភាពសម្រាប់អ្នកជិះកង់ជាងគន្លងសំរាប់អ្នកជិះកង់ ហើយថាគន្លងសម្រាប់អ្នកជិះកង់ទាំងនោះមិនមែនមានសុវត្ថិភាពតិចជាងកន្លែង ដែលគ្មានគ្រឿងសំរួលដាច់ដោយឡែកសំរាប់អ្នកជិះកង់ឡើយ។ គេរកឃើញថានៅត្រង់ផ្លូវប្រសព្វឆ្លងកាត់ផ្លូវដាច់ដោយឡែក សំរាប់អ្នកជិះកង់គឺមានសុវត្ថិភាពតិចជាងគន្លងចែកផ្លូវ ឬគ្មានគ្រឿងសំរួលនោះទាល់តែសោះ។ ករណីនេះ បាននាំឱ្យមានអនុសាសន៍មួយលប់ចោលផ្លូវកង់ ក្នុងចំងាយណាមួយពីផ្លូវប្រសព្វ។

នៅដើមទសវត្សរ៍ឆ្នាំ ១៩៨០ Delft គឺជាទីក្រុងធំល្មមដែលមានអត្រាប្រើប្រាស់កង់ច្រើនខ្ពស់ជាងទីក្រុង ដែលមានទំហំស្រដៀងគ្នាផ្សេងទៀតរបស់ហូលឡង់ដ៍ ហើយគឺជាទីក្រុងមួយក្នុងចំណោមទីក្រុងផ្សេងទៀតក្នុងពិភពលោក បានណែនាំនូវបណ្តាញផ្លូវកង់ដែលបានបង្កើតឡើងជាពិសេស ដែលចំណាយទឹកប្រាក់អស់ ១៣លានហ្គីលឌ័រហូលឡង់ដ៍។ ជាលទ្ធផលនៃបណ្តាញនេះ អ្នកជិះកង់នៅក្នុងទីក្រុង Delft បានទទួលជំរើសច្រើននៃផ្លូវកង់ ហើយអាចជ្រើសរើសផ្លូវត្រង់បានច្រើន។ ចំងាយផ្លូវប្រចាំឆ្នាំជាមធ្យមដែលបានធាក់កង់កើនឡើងពី ៤២០គមទៅ ៦២០គម ខណៈដែលចំនួនគ្រោះថ្នាក់បុកប៉ះក្នុងមួយគីឡូម៉ែត្រចំពោះកង់បានថយចុះ។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ការវាយតំលៃលើការបំពេញការងារនៃបណ្តាញផ្លូវកង់នោះ បានបង្ហាញថា ចំនួនជាក់លាក់នៃជនរងគ្រោះដែលជាអ្នកជិះកង់ មិនបានប្រសើរឡើងជាដុំកំភួន ដោយសារវិធានការបណ្តាញផ្លូវកង់នោះឡើយ។

ថ្វីបើផ្លូវសម្រួលដល់កង់ ធ្វើឱ្យមានភាពប្រសើរឡើងដល់សុវត្ថិភាពក៏ដោយ ក៏គ្រោះថ្នាក់បុកប៉ះរបស់ប្រជាពលរដ្ឋហូលឡង់ដ៍ និងទិន្នន័យការរងរបួសបង្ហាញថា ការជិះកង់ក្នុងប្រទេសហូលឡង់ដ៍ គឺមិនមែនគ្មានគ្រោះថ្នាក់នោះឡើយ។ ជាពិសេស នេះគឺជាករណីសំរាប់ក្មេងៗ ដែលជំនាញបើកបរម៉ូតូជាមូលដ្ឋានរបស់គេនៅមានកំរិតនៅឡើយ។ ក្មេងៗដែលឋិតក្នុងក្រុមអាយុ ៤-៨ឆ្នាំ គឺមានការពាក់ព័ន្ធច្រើនក្នុងគ្រោះថ្នាក់បុកប៉ះកង់ ហើយជាលទ្ធផលបានទទួលរងរបួសក្បាលដែលតម្រូវឱ្យចូលសំរាកនៅមន្ទីរពេទ្យ។

ចាប់តាំងពី ពាក់កណ្តាលទសវត្សរ៍ឆ្នាំ ១៩៩០មក សមាមាត្រនៃក្មេងជនជាតិហូលឡង់ដ៍ ពាក់មួកសុវត្ថិភាពកង់បានកើនឡើងយ៉ាងច្រើន។ មានហេតុផលមួយចំនួនចំពោះកំណើននេះ:

- ឪពុកម្តាយកាន់តែយល់ដឹងច្រើនឡើងៗអំពីផលប្រយោជន៍នៃការពាក់មួកសុវត្ថិភាពកង់សំរាប់កូនៗរបស់គេ។
- នៅពេលណាលក់កង់ក្មេង ចំនួនអ្នកលក់រាយផ្តល់មួកសុវត្ថិភាពគួបជាមួយកង់កាន់តែច្រើនឡើងៗ។
- យុទ្ធនាការនៅតាមសាលា និងនៅក្នុងប្រព័ន្ធផ្សព្វផ្សាយដែលធ្វើឡើង ដោយសមាគមសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ហូល-ឡង់ដ៍ បានលើកស្ទួយការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពកង់ ក្នុងចំណោមក្មេងៗ។
- មួកសុវត្ថិភាព បានក្លាយទៅជាវត្ថុពេញនិយមបំផុតក្នុងចំណោមអ្នករត់លើទឹកកក និងអ្នកជិះកង់ឡើងភ្នំហើយបញ្ហានេះ មានផលតមកពីការងារមុនៗ លើការប្រើប្រាស់របស់គេនៅក្នុងចរាចរណ៍ផ្លូវគោក។

ការស្រាវជ្រាវបង្ហាញថា ក្មេងៗជនជាតិហូលឡង់ដ៍ ដែលមានអាយុរហូតដល់ទៅប្រាំពីរឆ្នាំ ងាយទទួលយកការពាក់មួកសុវត្ថិភាពកង់ ប៉ុន្តែលើសពីអាយុនេះទៅអារម្មណ៍យល់ឃើញថាការពាក់មួកសុវត្ថិភាពកង់ ដូចជាវត្ថុអ្វីម្យ៉ាង "ឡូយ" ពុំដូច្នោះម៉ូដទំនើបនឹងថយទៅៗ។ ជាលទ្ធផល ក្មេងៗដែលមានអាយុលើសពីប្រាំបីឆ្នាំ គឺមានការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពកង់តិចជាងក្មេងតូចៗ។

ចំពោះការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពកង់ ក្នុងចំណោមមនុស្សចាស់ រដ្ឋាភិបាលហូលឡង់ដ៍ អង្គការសុវត្ថិភាពឯកជន និង ក្រុមអ្នកជិះកង់ មានទំនោរទៅរកការយល់ព្រមចំពោះសំណើដូចខាងក្រោម:

- ការលើកស្ទួយការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពកង់ ផ្ទុយទៅនឹងគោលនយោបាយរដ្ឋាភិបាលបច្ចុប្បន្ន ដែលមានគោលបំណងតែការបង្ការកំរិតមួយ (បឋម) នៃគ្រោះថ្នាក់បុកប៉ះ (ដែលប្រឆាំងទៅនឹងការបង្ការកំរិតពីរ) ហើយកំពុងលើកទឹកចិត្តឱ្យមានការប្រើប្រាស់កង់ ជាវិធានការលើកកំពស់សុខភាពទូទៅមួយ។
- ការប៉ុនប៉ងទាំងឡាយណា ដែលលើកស្ទួយដល់មួកសុវត្ថិភាពកង់ មិនគួរមានផលអវិជ្ជមានក្នុងការផ្សាភ្ជាប់កង់ និងគ្រោះថ្នាក់ដោយខុសឆ្គងឡើយ។ ហើយលទ្ធផលការលើកស្ទួយមួកសុវត្ថិភាព មិនគួរបង្ករឱ្យមានការថយចុះលើការប្រើប្រាស់កង់ឡើយ។

ដោយសារការពិចារណាទាំងនេះហើយ ទើបច្បាប់តម្រូវឱ្យប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពកង់ មិនត្រូវបានគេគិតថា ជាវិធានការសុវត្ថិភាពដែលអាចទទួលយកបាន ឬជាវិធានការណ៍សមស្របនៅក្នុងប្រទេសហូលឡង់ដ៍ឡើយ។

១.៤ កម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព មានប្រសិទ្ធិភាពក្នុងការនាំយកមួកសុវត្ថិភាពពាក់លើក្បាល

ការបង្កើតច្បាប់តម្រូវឱ្យប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព គឺមានសារសំខាន់ក្នុងការបង្កើនការពាក់មួកសុវត្ថិភាព ជាពិសេសនៅក្នុងប្រទេសដែលមានចំណូលទាប និងចំណូលមធ្យម ដែលអត្រាការពាក់មួកសុវត្ថិភាពនៅទាបជាមួយនឹងចំនួនអ្នកប្រើប្រាស់ទោចក្រយានយន្តមានច្រើន។ មានការសិក្សាជាច្រើន បានវាយតំលៃលើផលនៃច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូ ស្តីពីអត្រាការពាក់មួកសុវត្ថិភាព ការរងរបួសក្បាល ឬការស្លាប់ (សូមមើលប្រអប់ ១.៤)។ នៅពេលណាច្បាប់តម្រូវឱ្យពាក់មួកសុវត្ថិភាព ត្រូវបានប្រតិបត្តិនោះអត្រាពាក់មួកសុវត្ថិភាពត្រូវបានគេមើលឃើញកើនឡើងដល់ ៩០% ឬខ្ពស់ជាងនេះ (១៧-១៩) នៅពេលច្បាប់នេះត្រូវបានលុបចោល នោះអត្រាពាក់មួកសុវត្ថិភាពថយចុះមកវិញ គឺជាទូទៅទាបជាង ៦០% (២០-២២)។

គំរូនេះមានលក្ខណៈស្រដៀងគ្នាទាក់ទងទៅនឹងផលនៃច្បាប់នេះលើការរងរបួសក្បាល។ ការសិក្សាមួយចំនួនបានបង្ហាញថា ការណែនាំអំពីច្បាប់មួកសុវត្ថិភាព បានកាត់បន្ថយការរងរបួសក្បាល និងការស្លាប់ ខណៈដែលមានការសិក្សាជាច្រើន បង្ហាញថានឹងមានកំណើនច្រើនលើការរងរបួសក្បាល និងការស្លាប់ នៅពេលច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពនេះត្រូវបានលុបចោល (មើលប្រអប់ ១.៥)។ ឧទាហរណ៍ ការសិក្សាមួយចំនួននៅក្នុងរដ្ឋតិចសាស សហរដ្ឋអាមេរិក បានបង្ហាញថាការណែនាំ អំពីច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូទូលំទូលាយមួយ គឺទាក់ទងជាមួយការថយចុះរបួសស្នាម និងអត្រាមរណៈ។ នៅក្នុងការសិក្សាមួយនៃការសិក្សាទាំងនេះ មានការថយចុះនៃអត្រាការរងរបួសចន្លោះពី ៩-១១% (២៣) ខណៈដែលការសិក្សាមួយទៀត បានបង្ហាញនូវការកាត់បន្ថយគួរឱ្យចាប់អារម្មណ៍បន្ថែមទៀតពី ៥២-៥៩% លើការរងរបួសក្បាល និងអត្រាមរណៈភាព (២៤)។ ផ្ទុយមកវិញ ការលុបចោលច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពនៅរដ្ឋផ្លរីដា ធ្វើអោយឱ្យមានកំណើនចន្លោះពី ១៧.២%-២០.៥% ទាំងមរណៈ និងអត្រាមរណៈ (២៥,២៦)។

វាច្បាស់ណាស់ថា ការណែនាំអំពីច្បាប់ពេញលេញមួយ (ដែលអនុវត្តចំពោះប្រជាពលរដ្ឋទាំងមូល) គឺទាក់ទងជាមួយនឹងការថយចុះគួរអោយកត់សំគាល់លើការរងរបួសក្បាល និងការស្លាប់។ មានការបង្គាប់បញ្ជាយ៉ាងច្បាស់សំរាប់អ្នកតាក់ -តែងគោលនយោបាយក្នុងការបង្កើត និងប្រតិបត្តិច្បាប់ពាក់មួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូ នៅថ្នាក់ប្រជាពលរដ្ឋ។ ភាពទន់ខ្សោយ ឬការលំអៀងនៃច្បាប់ ដែលតម្រូវឱ្យពាក់មួកសុវត្ថិភាពសំរាប់មនុស្សទាំងឡាយដែលមានអាយុក្រោម ២១ឆ្នាំ ដោយគ្មានការធានារ៉ាប់រងផ្នែកវេជ្ជសាស្ត្រ ឬប្រភេទផ្លូវជាក់លាក់តែមួយនោះ គឺមិនបានការពារប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាពឡើយ ចំពោះអ្នកដែលឋិតក្នុងគ្រោះថ្នាក់ ហើយគួតែធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងយ៉ាងទូលំទូលាយ។

ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ វាមានសារសំខាន់បំផុតក្នុងការកត់ចំណាំថា ការសិក្សាភាគច្រើនដែលពិនិត្យមើលផលប៉ះពាល់នៃច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូ ត្រូវបានធ្វើឡើងនៅក្នុងប្រទេសដែលមានប្រាក់ចំណូលខ្ពស់ ដែលមានការប្រតិបត្តិច្បាប់តឹងរឹងនៅពេលធ្វើការណែនាំ ហើយគុណភាពមួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូគឺខ្ពស់។ ទោះបីវាទំនងបំផុតដែលថាការណែនាំនូវច្បាប់ពាក់មួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូនៅក្នុងប្រទេស ដែលមានប្រាក់ចំណូលទាបនិងមធ្យម នឹងកាត់បន្ថយអត្រាមរណៈក្នុងចំណោមអ្នកបើកបរម៉ូតូ ទៅតាមក៏រិតប្រជាពលរដ្ឋក៏ដោយ ប្រសិនបើអត្រាពាក់មួកសុវត្ថិភាពខ្ពស់នោះ គឺនៅមានកត្តាដែលមិនដឹងមួយចំនួនទៀត។ មួកសុវត្ថិភាព ដែលមានគុណភាពខ្ពស់ពុំមានដាក់លក់ពាសពេញក្នុងប្រទេសឡើយ ហើយប្រសិទ្ធិភាពនៃមួកសុវត្ថិភាព ដែលមានក៏មិនត្រូវបានដឹងផងដែរ។ ការប្រតិបត្តិច្បាប់ក៏ជាកត្តាមួយទៀតផងដែរ ដែលត្រូវពិចារណា។ នៅក្នុងប្រទេស ដែលមានចំណូលទាប និងមធ្យមដែលធនធានប៉ូលីសនៅមានការលំបាក ព្រមនឹងឥរិយាបថសហគមន៍ចំពោះការពាក់មួកសុវត្ថិភាពមិនបានគាំទ្រដល់ច្បាបនោះការប្រតិបត្តិច្បាប់មួយប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព តម្រូវឱ្យមានការជួយគាំទ្រពីរដ្ឋាភិបាលទូទាំងប្រទេស។

ច្បាប់នេះ គឺទំនងនឹងមានប្រសិទ្ធិភាពនៅទីណាដែលមានមួកសុវត្ថិភាពគុណភាពខ្ពស់ និងអាចរកទិញបាននៅទីណាដែលការប្រតិបត្តិច្បាប់មានលក្ខណៈទូលំទូលាយ ហើយមានការអប់រំទូទាំងសហគមន៍ អំពីផលប្រយោជន៍នៃការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព។

ហេតុនេះ វាមានសារសំខាន់បំផុតដែលថា ពេលណាច្បាប់ពាក់មួកសុវត្ថិភាពត្រូវបានធ្វើការណែនាំនៅក្នុងប្រទេសដែលមានប្រាក់ចំណូលទាប និងមធ្យម មានការប្រតិបត្តិច្បាប់ប្រកប ដោយប្រសិទ្ធិភាពការផ្គត់ផ្គង់ដែលត្រៀមជាស្រេចនូវមួកសុវត្ថិភាពដែលមានគុណភាពសមរម្យ (ដែលត្រូវតាមស្តង់ដាអន្តរជាតិ ឬប្រទេសមួយនោះ) ហើយយុទ្ធនាការអប់រំយ៉ាងទូលំទូលាយសំរាប់ទាំងប៉ូលីស និងសហគមន៍។ វាក៏ជារឿងចាំបាច់មួយដែលថា ការវាយតំលៃលើច្បាប់នោះ ត្រូវបានដាក់ផែនការមុនធ្វើការអនុវត្តន៍ ដើម្បីឱ្យការវាយតំលៃពីប្រសិទ្ធិភាពនៃការធ្វើអន្តរាគមន៍មួយទំនងត្រូវអនុវត្តទៅបាន។

ប្រអប់ ១.៤: **ច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូនៅអ៊ីតាលី និងការរងរបួសប៉ះទង្គិចខួរក្បាល**

រហូតមកទល់ឆ្នាំ ២០០០ ច្បាប់នៅអ៊ីតាលីស្តីពីការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពគឺអនុវត្តន៍ចំពោះតែអ្នកបើកបរម៉ូតូប៉ុណ្ណោះ ខណៈដែលអ្នកបើកបរវ៉េសស្ប៉ា (moped) ដែលមានអាយុលើសពី ១៨ឆ្នាំ ត្រូវបានលើកលែងពីការពាក់ "មួកសុវត្ថិភាព"។ នៅឆ្នាំ ២០០០ ប្រទេសអ៊ីតាលីបានអនុម័តច្បាប់មួយ ដែលមានលក្ខណៈទូលំទូលាយបំផុតក្នុងគោលបំណងកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ នៃគ្រោះថ្នាក់ប៉ះទង្គិចដោយម៉ូតូ ដែលតម្រូវឱ្យប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពសំរាប់អ្នកបើកបរម៉ូតូ និងវ៉េសស្ប៉ាទាំងអស់ ព្រមទាំងអ្នកដំណើររបស់គេផងដែរ ដោយមិនគិតពីអាយុឡើយ។

ការសិក្សាមួយ ត្រូវបានធ្វើឡើងដើម្បីវាយតំលៃផលប៉ះពាល់នៃច្បាប់ថ្មីដោយផ្តោតលើ: ប្រសិទ្ធិភាពចំពោះអត្រានៃការពាក់មួកសុវត្ថិភាព បំរែបំរួលលើចំនួននៃការចូលសំរាកនៅមន្ទីរពេទ្យដោយការរងរបួសប៉ះទង្គិចខួរក្បាល និងប្រភេទនៃការរងរបួសខួរក្បាល ដោយសារគ្រោះថ្នាក់ប៉ះទង្គិចម៉ូតូ។ ការវាយតំលៃបានបង្ហាញឱ្យឃើញថា:

- មានកំណើនអត្រាការពាក់មួកសុវត្ថិភាពទូទាំងប្រទេសយ៉ាងខ្លាំងដល់ទៅ ៩៥% នៅក្នុងតំបន់មួយចំនួន
- កំណើនខ្ពស់បំផុតនៃអត្រាការពាក់មួកសុវត្ថិភាព បានកើតឡើងនៅក្នុងតំបន់ណា ដែលមានការអនុម័តច្បាប់រួមផ្សំជាមួយយុទ្ធនាការផ្សព្វផ្សាយសាធារណៈ និងការប្រតិបត្តិយ៉ាងតឹងរឹងរបស់នគរបាលចរាចរណ៍។
- មានការថយចុះ ៦៦% លើចំនួននៃការចូលសំរាកនៅមន្ទីរពេទ្យ ដោយសារការរងរបួសប៉ះទង្គិចខួរក្បាលសំរាប់គ្រោះថ្នាក់ប៉ះទង្គិចដោយម៉ូតូ និងវ៉េសស្ប៉ា។
- មានការថយចុះ ៣១% លើចំនួននៃការចូលសំរាកនៅមន្ទីរពេទ្យផ្នែកវះកាត់ប្រព័ន្ធសរសៃប្រសាទ ចំពោះការរងរបួសប៉ះទង្គិចខួរក្បាល។
- ការដួលបានថយចុះស្មើរតែដល់សូន្យក្នុងចំនួននៃការរងរបួសក្បាល ដោយគ្រោះថ្នាក់ប៉ះទង្គិចវត្ថុមិនមានមុខស្រួច (ការហើម ដោយដាច់សរសៃឈាមក្នុងភ្នាសគ្របខួរក្បាល និងមិញ្ញាឆ្អឹងខ្នង) (epidural haematomas) ក្នុងចំណោមអ្នកបើកបរវ៉េសស្ប៉ារងរបួស ដែលបានចូលមន្ទីរពេទ្យ។

ការសិក្សា បានបង្ហាញប្រសិទ្ធិភាពនៃការប្រតិបត្តិច្បាប់របស់នគរបាលចរាចរណ៍អំពីការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព សំរាប់អ្នកជិះយានយន្តកង់ពីរទាំងអស់។ វាបានសង្កត់ធ្ងន់លើកត្តាមួយដែលថាការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ដែលតម្រូវដោយច្បាប់គឺជាវិធានការប្រសិទ្ធិភាពមួយ ក្នុងការបង្ការការរងរបួសប៉ះទង្គិចខួរក្បាល។

ប្រភព: ១៩

ចំណាំ

ការគាំទ្រជាអន្តរជាតិចំពោះការពាក់មួកសុវត្ថិភាព

អនុសាសន៍អន្តរជាតិផ្តល់នូវការគាំទ្រយ៉ាងខ្លាំងក្លាចំពោះប្រទេសនានា ក្នុងការអនុវត្តកម្មវិធី ដែលបង្កើតច្បាប់សំរាប់ការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព។ ប្រទេសខ្លះ អាចប្រើប្រាស់បរិយាកាសគោលនយោបាយអន្តរជាតិ និងច្បាប់អន្តរជាតិ ជាមធ្យោបាយនៃការផ្តល់នូវសន្ទុះចាំបាច់មួយសំរាប់បង្កើតគោលនយោបាយជាតិមួយស្តីពីការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព។ សង្គមស៊ីវិលនានាអាចប្រើប្រាស់បាន នូវកិច្ចព្រមព្រៀងអន្តរជាតិនានាដើម្បីតស៊ូមតិក្នុងកាធ្វើកំណែទម្រង់ច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពនៅក្នុងប្រទេសរបស់គេ។

របាយការណ៍ពិភពលោកស្តីពីការបង្ការរបួសស្នាមចរាចរណ៍ផ្លូវគោក បានផ្តល់អនុសាសន៍ថា ប្រទេសទាំងអស់ត្រូវគោរពតាមការអនុវត្តន៍ល្អៗមួយចំនួន ដោយមិនគិតពីកំរិតនៃចំណូលរបស់ប្រទេសនោះ រួមទាំង “ការកំណត់និងប្រតិបត្តិច្បាប់ ដែលតម្រូវឱ្យអ្នកជិះកង់ និងទោចក្រយានយន្តពាក់មួកសុវត្ថិភាព” (១)។

នៅឆ្នាំ ២០០៤ សន្និបាតសុខាភិបាលពិភពលោកមួយ បានអនុម័តសេចក្តីសំរេចមួយឈ្មោះ WHA 57.10 ដែលផ្តល់អនុសាសន៍ដល់រដ្ឋដែលជាសមាជិក “ជាពិសេសប្រទេសដែលកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ឱ្យបង្កើតច្បាប់និងប្រតិបត្តិច្បាប់យ៉ាងតឹងរឹងលើការពាក់មួកសុវត្ថិភាព ដល់អ្នកបើកបរម៉ូតូ និងអ្នកជិះពីក្រោយ” (២៧)។ សេចក្តីសំរេចរបស់សន្និបាតសុខាភិបាលពិភពលោក គឺជាកិច្ចព្រមព្រៀងអន្តរជាតិមួយ ដែលអាចប្រើប្រាស់ដោយប្រទេសទាំងឡាយណា ដែលមានបំណងបញ្ចុះបញ្ចូលគោលនយោបាយស្តីពីការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពជាមូលដ្ឋាន ដើម្បីទាញយកការគាំទ្រផ្នែកនយោបាយសំរាប់វិធានការនេះ។ ជាពិសេស សេចក្តីសំរេចទាំងនោះមានទំនាក់ទំនងផ្ទាល់សំរាប់ក្រសួងសុខាភិបាល អង្គការសុខភាពពិភពលោក ដែលបានអនុម័តសេចក្តីសំរេចរបស់សន្និបាតសុខាភិបាលពិភពលោក អនុវត្តឡើងដើម្បីគាំទ្រគោលការណ៍ ដែលដក់ជាប់ក្នុងផ្នត់គំនិតពួកគេ។

សេចក្តីសំរេចរបស់មហាសន្និបាតអង្គការសហប្រជាជាតិ លេខ A60/5 (2005) “អញ្ជើញរដ្ឋដែលជាសមាជិក ក្នុងការអនុវត្តអនុសាសន៍ នៃរបាយការណ៍ពិភពលោកស្តីពីការបង្ការរបួសស្នាមគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក” រួមបញ្ចូលស្ថាប័នទាំងឡាយណា ដែលពាក់ព័ន្ធទៅនឹងកត្តាគ្រោះថ្នាក់ចំបងៗទាំងប្រាំ ជាពិសេស ការមិនពាក់ខ្សែក្រវាត់សុវត្ថិភាព និងប្រដាប់ (កៅអី) ទប់ក្មេង ការមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាព ការបើកបរពេលស្រវឹង ការប្រើល្បឿនលឿន ព្រមទាំងការខ្វះខាតនូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដ៏សមស្របមួយ” (២៨)។

ប្រអប់ ១.៥: **ច្បាប់ចរាចរៈ ផលនៃការមោឃភាពចោល**

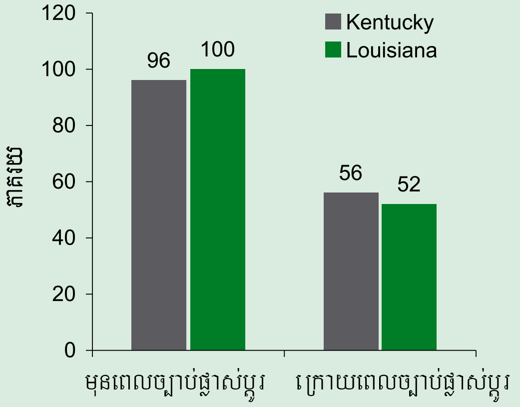
នៅក្នុងសហរដ្ឋអាមេរិក ការអនុម័តច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូ គឺឋិតក្រោមសាលាក្តីនៃរដ្ឋនីមួយៗ ហើយបានក្លាយជាប្រធានបទនៃការពិភាក្សា ដែលកំពុងបន្តស្តីពីតុល្យភាពរវាងសេរីភាពផ្ទាល់ខ្លួន និងសុខភាពសាធារណៈ។ អ្នកដែលប្រឆាំងទៅនឹងច្បាប់មួកសុវត្ថិភាព ដែលតម្រូវដោយច្បាប់ ប្រកែកថា ច្បាប់ទាំងនោះរំលោភដល់សិទ្ធិផ្ទាល់ខ្លួនរបស់គេ។ ម្យ៉ាងវិញទៀត អ្នកដែលគាំទ្រដល់ច្បាប់នោះអះអាងថា ដោយសារសង្គមទទួលបន្ទុកលើទំនួលខុសត្រូវ ផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុនៃគ្រោះថ្នាក់ប៉ះទង្គិចដោយម៉ូតូ មានចំណាប់អារម្មណ៍សាធារណៈមួយ និងការបង្ហាញភស្តុតាង ក្នុងការបង្កើតច្បាប់សំរាប់ប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព។ អស់ជាច្រើនឆ្នាំមក ហើយរដ្ឋជាច្រើន បានអនុម័តលុបចោល និងអនុម័តសារជាថ្មីនូវច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូ "ជាសាកល" ផ្សេងៗគ្នា ច្បាប់ដែលអនុវត្តចំពោះអ្នកបើកបរម៉ូតូគ្រប់ៗគ្នា។

នៅឆ្នាំ ១៩៨៦ គោលនយោបាយសហព័ន្ធមួយ ដែលបានចងភ្ជាប់ច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូ ទៅនឹងការទទួលថវិការដ្ឋាភិបាល នាំឱ្យរដ្ឋចំនួន ៤៧ អនុម័តច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពជាសាកល។ ទោះបីថា ក្រោយគោលនយោបាយនេះ ត្រូវបានដកចេញមួយឆ្នាំក្រោយមកក៏ដោយ រដ្ឋជាច្រើនបានលុបចោលនូវច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពរបស់គេឬកែប្រែច្បាប់ទាំងនោះ ដើម្បីឱ្យវាអនុវត្តតែចំពោះអ្នកជិះក្មេងៗតែប៉ុណ្ណោះ។

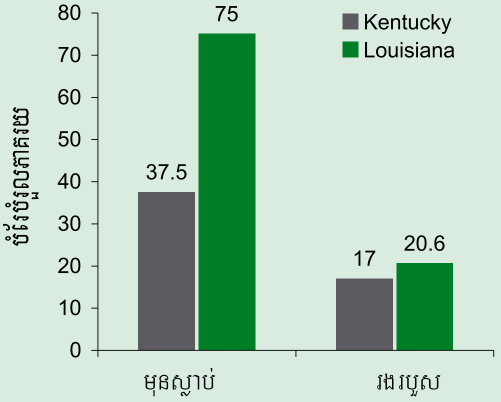
ផលវិបាកនៃការមោឃភាពច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពទាំងនេះ មានដូចខាងក្រោម:

- នៅក្នុងរដ្ឋមួយចំនួន យើងសង្កេតឃើញថា ការពាក់មួកសុវត្ថិភាពមានការថយចុះយ៉ាងច្រើន ខណៈពេលដែលច្បាប់នៅមាននៅឡើយ គឺនៅត្រឹម ៥០% ក្រោយការលុបចោល។
- នៅក្នុងរដ្ឋមួយចំនួនមានកំណើនយ៉ាងឆាប់រហ័ស ទៅលើចំនួនអ្នកបើកបរម៉ូតូគ្មានមួកសុវត្ថិភាព ដែលមានចំណែកក្នុងគ្រោះថ្នាក់ប៉ះទង្គិច។ ការស្លាប់នៃអ្នកបើកបរក្រោមអាយុ ២១ឆ្នាំបានកើនឡើង ទោះបីជាច្បាប់នេះនៅអនុវត្តចំពោះអ្នកបើកបរទាំងនេះក៏ដោយ។ នៅរដ្ឋផ្លរីដា ការស្លាប់ចំពោះអ្នកជិះវ័យក្មេងទាំងនេះបានកើនឡើងដល់ ១៨៨%។
- កំណើនទាំងនេះត្រូវបានកត់ត្រា ដោយរួមបញ្ចូលទាំងការរងរបួសក្បាល និងការស្លាប់ក្នុងចំណោមអ្នកប្រើប្រាស់ម៉ូតូ។ ជាឧទាហរណ៍ អត្រាស្លាប់នៃអ្នកបើកបរម៉ូតូ បានកើនពី ៣៧% និង ៧៥% នៅរដ្ឋ Kentucky និង Louisiana ក្រោយការលុបចោលនូវច្បាប់ដែលចាំបាច់របស់គេរៀងៗខ្លួន។
- ទាក់ទងនឹងការកើនឡើងចំពោះភាពធ្ងន់ធ្ងរនៃការរងរបួសក្បាល គឺជាកំណើននៃចាយវាយក្នុងការព្យាបាលពួកគេ។ ឧទាហរណ៍ នៅរដ្ឋ Florida ការចាយវាយសរុបសំរាប់ការព្យាបាលដ៏ធ្ងន់ធ្ងររបស់អ្នកបើកបរម៉ូតូ មានរបួសក្បាលខួរក្បាល ឬលលាដ៍ក្បាល ដែលបានចូលព្យាបាលនៅមន្ទីរពេទ្យ គឺច្រើនជាងពីរដង គឺមានប្រមាណពី ២១លានដុល្លារ ទៅ ៤១លានដុល្លារ ដែលបានទូទាត់សំរាប់អតិថិជនណា។ ការចំណាយជាមធ្យមក្នុងមួយករណីកើនពី ៣៤,៥១៨ ដុល្លារអាមេរិកដល់ ៣៩,៨៧៧ ដុល្លារ ក្នុងរយៈពេល ៣០ ខែ ក្រោយពីច្បាប់បានផ្លាស់ប្តូរ។

គំរូភស្តុតាងដែលទទួលបានពីរដ្ឋ ដែលបានកែប្រែច្បាប់របស់គេស្តីពីការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព បានបង្ហាញថា មួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូកាត់បន្ថយភាពធ្ងន់ធ្ងរ នៃការរងរបួសក្បាល ដែលបានទទួលរងក្នុងគ្រោះថ្នាក់ប៉ះទង្គិច ការលុបចោលនូវច្បាប់មួកសុវត្ថិភាព បានកាត់បន្ថយនូវការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ហើយថារដ្ឋទាំងឡាយដែលបានលុបចោលនូវច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពជាសាកលចោលនោះ បានទទួលបទពិសោធន៍លើកំណើននៃការស្លាប់ និងរងរបួសដោយម៉ូតូ។



យើងបានសង្កេតមើលលើការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព មុននិងក្រោយពេលលុបចោលនូវច្បាប់មួកសុវត្ថិភាព នៅរដ្ឋ Kentucky និង Louisiana ។



បំរែបំរួលក្នុងអត្រាការស្លាប់ និងរបួសរយៈពេលពីរឆ្នាំ ក្រោយច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពត្រូវបានមោឃភាពចោល នៅរដ្ឋ Kentucky និង Louisiana ។

ប្រភព: ២៦, ២៩

សង្ខេប

- គ្រោះថ្នាក់នៃការរងរបួស ឬស្លាប់ នៅក្នុងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ គឺមានកំរិតខ្ពស់សំរាប់អ្នកប្រើប្រាស់ម៉ូតូ ជាងអ្នកប្រើប្រាស់យានកង់បួន ។
- អ្នកប្រើប្រាស់ម៉ូតូ បានបង្កឱ្យមានសមាមាត្រខ្ពស់ក្នុងការរងរបួសនិងការស្លាប់ដោយចរាចរណ៍ ជាពិសេសនៅក្នុងប្រទេស ដែលមានចំណូលទាបនិងមធ្យម ដែលមានម៉ូតូប្រើប្រាស់ច្រើន ។
- ការរងរបួសក្បាល និងក គឺជាមូលហេតុចំបងនៃការស្លាប់ ការរងរបួសធ្ងន់ធ្ងរ និងពិការក្នុងចំណោមអ្នកប្រើប្រាស់ម៉ូតូ និងកង់ ។ នៅក្នុងបណ្តាប្រទេសមួយចំនួន ការរងរបួសក្បាល ត្រូវបានប៉ាន់ប្រមាណថាមានរហូតដល់ទៅ ៨៨%ពី ការស្លាប់ដោយសារគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ។
- មួកសុវត្ថិភាពមានគោលបំណងកាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់នៃការរងរបួសក្បាល និងខួរក្បាលធ្ងន់ធ្ងរដោយការកាត់បន្ថយដំណើរប៉ះទង្គិចនៃកំលាំងបុកឬការបុកចំពោះក្បាល ។
- ការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពបានត្រឹមត្រូវជួយកាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ និងការរងរបួសក្បាលធ្ងន់ធ្ងរបានយ៉ាងច្រើន ។
- កម្មវិធីដែលកំណត់ និងប្រតិបត្តិច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពដែលបង្គាប់បញ្ជារដោយច្បាប់នោះ គឺមានប្រសិទ្ធិភាពក្នុងការបង្កើនអត្រាការពាក់មួកសុវត្ថិភាព និងកាត់បន្ថយការរងរបួសក្បាល និងការស្លាប់ ។
- មានការគាំទ្រជាអន្តរជាតិយ៉ាងខ្លាំងក្លា សំរាប់កម្មវិធីពាក់មួកសុវត្ថិភាព ។

ឯកសារយោង

១. Peden M et al, eds. របាយការណ៍ពិភពលោកស្តីពីការបង្ការរបួសស្នាមចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ។ ហ្សឺណែវៈ អង្គការសុខភាពពិភពលោក, ២០០៤ *(www.who.int/world-health-day/2004/infomaterials/world_report/en/, accessed 4 July 2006)* ។

២. Koornstra M et al. ផ្កាឈូករតនៈ ការសិក្សាប្រៀបធៀបនៃការអភិវឌ្ឍន៍សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក នៅស៊ុយអែត, ចក្រភពអង់គ្លេស និងប្រទេសណេឌើរឡែនដ៍ ។ Leidschendam, SWOV (ស្ថាប័នសំរាប់ការសិក្សាស្រាវជ្រាវ សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក). 2003 ។

៣. Mohan D. សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងសុខភាពប្រជាជនតណ្ហានៅក្នុងទីក្រុង ។ ទស្សនាវដ្តីដឹកជញ្ជូន និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ 2002> 9:79–94 ។

៤. ហេតុការណ៍សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍. ច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូ. Washington, D.C., ការគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវ ជាតិហាយវ៉េ. ២០០៤ *(www.nhtsa.dot.gov/people/injury/New-fact-sheet03/MotorcycleHelmet.pdf, accessed 4 July 2006)* ។

៥. Suriyawongpaisal P, Kanchanusut S. ការរងរបួសចរាចរណ៍ផ្លូវគោកក្នុងប្រទេសថៃ៖ ទិសសំណៅ, កត្តាកំណត់ជាមូលដ្ឋានដែលបានជ្រើសរើស និងសភាពការណ៍នៃការអន្តរាគមន៍ ។ ការគ្រប់គ្រងរបួស·ស្នាម និងការលើកស្ទួយសុវត្ថិភាពចរាចណ៍, *2003;10:95–104* ។

៦. Umar R. គំនិតផ្តួចផ្តើមមួកសុវត្ថិភាពនៅម៉ាឡេស៊ីៈ អំពីៈ នីតិវិធីនៃសមាជវិស្វកម្មពិភពលោកលើកទីពីរ ។ Kuching, Sarawak, Malaysia, ស្ថាប័នវិស្វកម្ម, កក្កដា 2002 ។

៧. Zhang J និងផ្សេងទៀត. កម្មសិទ្ធិម៉ូតូ និងការរងរបួសនៅប្រទេសចិន ។ ការគ្រប់គ្រងរបួសស្នាម និងការលើកស្ទួយសុវត្ថិភាព, *2004;11:159–163* ។

៨. មួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូ. COST 327. ក្រុងប្រ៊ូសសែល, គណៈកម្មការសហគមន៍អឺរ៉ុប. 2001 ។

៩. Blincoe L និងផ្សេងទៀត. ផលប៉ះពាល់ផ្នែកសេដ្ឋកិច្ចនៃគ្រោះថ្នាក់បុកប៉ះយានយន្ត. 2000 ។ Washington,D.C.ការគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវហាយវ៉េជាតិ. 2002 (DOTHS-809-446) ។

១០. Kulanthayan S និងផ្សេងទៀត. ការប្រតិបត្តិតាមការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍សមស្រប ចំពោះអ្នកបើកបរម៉ូតូ ។ ទស្សនាវដ្តីវេជ្ជសាស្ត្រម៉ាឡេស៊ី, 2000> 55:40–44 ។

១១. Wells S និងផ្សេងទៀត. ការទាក់ទាញអ្នកជិះម៉ូតូ និងរបួសស្នាមដែលទាក់ទិនគ្រោះថ្នាក់បុកប៉ះ៖ ការសិក្សាការត្រួតពិនិត្យករណី ។ ទស្សនាវដ្តីវេជ្ជសាស្ត្រអង្គគ្លេស្ស *2004;328:857* ។

១២. Brandt M et al និងផ្សេងទៀត. ថ្លៃមន្ទីរពេទ្យ ត្រូវបានកាត់បន្ថយ ដោយការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូ ។ ទស្សនាវដ្តីនៃការរងរបួសដ៏ធ្ងន់ធ្ងរ, រោគឆ្លង និងការថែទាំយ៉ាងជិតដល់. *2002;53:469–471* ។

១៣. Liu B និងផ្សេងទៀត. មួកសុវត្ថិភាពសំរាប់បង្ការរបួសស្នាម/ការរងរបួសចំពោះអ្នកជិះម៉ូតូ ។ ទស្សនាវដ្តីប្រព័ន្ធមូលដ្ឋានទិន្នន័យ Cochrane, 2005 (4) ។

១៤. Thompson DC, Rivara FP, Thompson R. មួកសុវត្ថិភាពសំរាប់បង្ការការរងរបួសក្បាល និងផ្ទៃមុខ ចំពោះអ្នកជិះកង់ ។ ទស្សនាវដ្តីប្រព័ន្ធមូលដ្ឋានទិន្នន័យ Cochrane 2005 (4) ។

១៥. Ivers RQ ផ្សេងទៀត. ច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូ សំរាប់បង្ការរបួសស្នាម ចំពោះអ្នកជិះម៉ូតូ ។ (ពិធីការ) ទស្សនាវដ្តីប្រព័ន្ធមូលដ្ឋានទិន្នន័យ Cochrane 2004 (3) ។

១៦. Macpherson A, Spinks A. ច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពកង់ សំរាប់បង្ការការរងរបួសក្បាល ។ (ពិធីការ) ទស្សនាវដ្តីប្រព័ន្ធមូលដ្ឋានទិន្នន័យ Cochrane 2005 (3) ។

១៧. Kraus JF, Peek C, Williams A. ការប្រតិបត្តិតាមជាមួយច្បាប់ប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូ California ឆ្នាំ ១៩៩២. ទស្សនាវដ្ដីសុខភាពសាធារណៈអាមេរិកាំង. 1995;85:96–98 ។
១៨. Chiu WT និងផ្សេងទៀត. ផលនៃច្បាប់ប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូតៃវ៉ាន់ ស្ដីពីការរងរបួសក្បាលឱ្យមតិយោបល់ក្នុងៈ ទស្សនាវដ្ដីសុខភាពសាធារណៈអាមេរិកាំង. 2001;91:1919–1920. ទស្សនាវដ្ដីសុខភាពសាធារណៈ អាមេរិកាំង. 2000;90:793–796 ។
១៩. Servadei F និងផ្សេងទៀត. ផលនៃច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូរបស់ប្រទេសអ៊ីតាលី អំពីការរងរបួសប៉ះទង្គិចខួរក្បាល. ការបង្ការរបួសស្នាម. 2003;9:257–260 ។
២០. Turner P, Hagelin C. ការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូរដ្ឋ Florida: ការស្ទង់មើល និងការវិភាគលើទិសសំណៅ មន្ទីរដឹកជញ្ជូនរដ្ឋ Florida. 2004 ។
២១. Weisbuch JB. ការបង្ការរបួសស្នាមពីការប្រើប្រាស់ម៉ូតូៈ ការទទួលជោគជ័យលើការសិក្សារោគរាតត្បាត. ការបរាជ័យផ្នែកច្បាប់. ការវិភាគគ្រោះថ្នាក់ និងការបង្ការ. 1987;19:21-28 ។
២២. Preusser DF, Hedlund JH, Ulmer RG. ការវាយតំលៃលើការមោឃភាពច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូ នៅរដ្ឋ Arkansasនិង Texas. Washington, DC, ការគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវជាតិហាយវ៉េ. 2000 ។
២៣. Mounce N និងផ្សេងទៀត ។ ច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូដែលមានលក្ខណៈទូលំទូលាយ ដែលបានស្តារឡើងវិញនៅរដ្ឋ Texas ។ ស្ថាប័នធានារ៉ាប់រងសំរាប់សុវត្ថិភាពផ្លូវហាយវ៉េ 1992 ។
២៤. Fleming NS, Becker ER. ផលប៉ះពាល់នៃច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូនៅរដ្ឋ Texas ឆ្នាំ ១៩៨៩ អំពីការស្លាប់សរុប និងការស្លាប់ទាក់ទិននឹងក្បាល. ការរងរបួសធ្ងន់ធ្ងរ និងការរងរបួសទូទៅ/រួម ។ ការថែទាំវេជ្ជសាស្ត្រ 1992;30:832-845 ។
២៥. Muller A. ការមោឃភាពច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូនៅរដ្ឋ Florida និងអត្រាការស្លាប់ ។ ទស្សនាវដ្ដីសុខភាពសាធារណៈ អាមេរិកាំង. 2004;94:556–558 ។
២៦. Ulmer RG, Northrup VS. ការវាយតំលៃអំពីការមោឃភាពចោលនូវច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូចំពោះអ្នកជិះទាំងឡាយនៅរដ្ឋ Florida ។ Washington, D.C., ការគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវហាយវ៉េជាតិ. 2005 ។
២៧. សេចក្ដីសំរេចរបស់សន្និបាតសុខភាពពិភពលោក, សម័យប្រជុំលើកទី៥៧, ២២ ឧសភា ២០០៤. សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក និងសុខភាព, WHA57.10 (2004) ។ (http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/en/index.html, ចូលប្រើថ្ងៃទី ០៤ កក្កដា 2006) ។
២៨. សេចក្ដីសំរេចរបស់មហាសន្និបាតអង្គការសហប្រជាជាតិ, សម័យប្រជុំលើកទី ៦០ ១ធ្នូ ២០០៥ ។ ការធ្វើឱ្យសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកសាកលលោកប្រសើរឡើង. A/60/5 (2005) (http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/en/index.html, ចូលប្រើថ្ងៃទី ០៤ កក្កដា 2006) ។
២៩. Ulmer RG, Preusser DF. ការវាយតំលៃអំពីការមោឃភាពចោលនូវច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូនៅរដ្ឋ Kentucky និង Louisiana. Washington, D.C., ការគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវហាយវ៉េជាតិ, 2003 (http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/pedbimot/motorcycle/ kentuky-la03/ ចូលប្រើថ្ងៃទី ០៤ កក្កដា 2006) ។

2

របៀបវាយតំលៃស្ថានភាពនៅក្នុងប្រទេសរបស់អ្នក

របៀបវាយតំលៃស្ថានភាពនៅក្នុងប្រទេសរបស់អ្នក

២.១ ហេតុអ្វីអ្នកត្រូវការវាយតំលៃស្ថានភាព? ២៧
២.១.១ គុណភាពនៃទិន្នន័យ ២៨

២.២ តើបញ្ហានៃការមិនប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពមានលក្ខណៈទូលំទូលាយកំរិតណា? .. ២៩
២.២.១ តើបញ្ហានៃការរងរបួសស្នាមដោយម៉ូតូធំកំរិតណា? ២៩
២.២.២ តើអត្រាពាក់មួកសុវត្ថិភាពនៅក្នុងតំបន់ដែលកំពុងពិចារណាមាន
មានប៉ុន្មាន?..៣៥
២.២.៣ ហេតុអ្វីប្រជាពលរដ្ឋមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាព?... ៤១

២.៣ របៀបវាយតំលៃអ្វីដែលមានស្រាប់ ៤៤
២.៣.១ តើអ្នកណាទទួលខុសត្រូវលើសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ហើយមាន
ថវិកាអ្វីសំរាប់កិច្ចការនេះ? ៤៥
២.៣.២ តើអ្នកណាជាស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ? ៤៥
២.៣.៣ តើមានច្បាប់ប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពដែលមានស្រាប់ឬទេ? ៤៧
២.៣.៤ តើមានមាត្រដ្ឋានមួកសុវត្ថិភាពដែលមានស្រាប់ឬទេ? ៤៧
២.៣.៥ តើមកទល់ពេលនេះ ធ្លាប់មានកម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាពបានសាកល្បង
ធ្វើឬទេ?...៤៨
២.៣.៦ ប្រើប្រាស់ការវាយតំលៃស្ថានភាព ដើម្បីកំណត់អាទិភាពសកម្មភាព................. ៥១

សង្ខេប ៥១
ឯកសារយោង ៥២

មេរៀនទី១: ចូរពន្យល់ពីមូលហេតុអ្វី ត្រូវការមួកសុវត្ថិភាពចាំបាច់ ដើម្បីកាត់បន្ថយការស្លាប់ និងការរងរបួស ដែលទាក់ទងនឹងការប្រើប្រាស់ម៉ូតូ និងកង់។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ មុនពេលបង្កើតនិងអនុវត្តកម្មវិធីសុវត្ថិភាពមួកការពារដ៏ខ្លាំងមួយនៅក្នុងប្រទេស ឬតំបន់របស់អ្នក វាមានសារសំខាន់បំផុត ក្នុងការវាយតំលៃស្ថានការណ៍។ ជំហានជាច្រើន ដែលអ្នកនឹងត្រូវការសំរាប់ដំណើរការនេះនឹងចាំបាច់ផងដែរ នៅពេលអ្នកពិនិត្យមើលកម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព នៅពេលណាអ្នកមានស្រាប់ហើយនោះ។ ផ្នែកនៅក្នុងមេរៀននេះ ត្រូវបានរៀបចំរចនាសម្ព័ន្ធដូចខាងក្រោម:

- **២.១ ហេតុអ្វីអ្នកត្រូវការវាយតំលៃស្ថានភាព?** កម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព ដែលប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាពមួយនឹងអាស្រ័យលើការស្វែងយល់ពីទំហំនៃបញ្ហានៅក្នុងប្រទេសឬតំបន់មួយ។ ពត៌មាននេះ អាចប្រើប្រាស់បានក្នុងការគាំទ្រដល់ការបង្កើតកម្មវិធី។
- **២.២ តើបញ្ហាមិនប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពរាលដាលកំរិតណា?** ផ្នែកនេះរៀបរាប់ពីរបៀបវាយតំលៃទំហំបញ្ហានៃការមិនប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ក្នុងចំណោមអ្នកប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព នៅក្នុងតំបន់គំរោង។ វាចាប់ផ្តើមជាមួយនឹងការណែនាំ អំពីការវាយតំលៃទំហំនៃបញ្ហានៃការរងរបួសក្បាល ដែលបណ្តាលមកពីគ្រោះថ្នាក់បុកប៉ះដោយម៉ូតូ។ បន្ទាប់មកវាផ្តល់នូវការពន្យល់យ៉ាងពិស្តារអំពីរបៀបធ្វើការសិក្សា ដើម្បីកំណត់តើអត្រានៃការពាក់មួកសុវត្ថិភាពមានប៉ុន្មាន នៅក្នុងតំបន់គំរោង។ ចុងក្រោយការសិក្សានោះ ផ្តល់នូវដំបូន្មានអំពីការពិនិត្យមើល ថាតើហេតុអ្វីប្រជាពលរដ្ឋមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាព។
- របៀបវាយតំលៃចំពោះអ្វីដែលមានស្រាប់រួចហើយ: ផ្នែកនេះ រៀបរាប់ពីសំណួរ ដែលត្រូវការសួរ ដើម្បីប្រមូលពត៌មានអំពីអ្វីជាដំណើរការថ្នាក់ជាតិមួយ ដែលកំពុងដំណើរការនៅក្នុងប្រទេស ឬតំបន់ទាក់ទិនទៅនឹងការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព។ ដើម្បីធ្វើដូចនេះ អ្នកនឹងត្រូវស្វែងរក តើអ្នកណាទទួលខុសត្រូវ សំរាប់សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ហើយពិចារណាអ្នកទាំងឡាយណា ដែលអាចមានចំណាប់អារម្មណ៍ក្នុងកម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព។ មេរៀនណែនាំដល់អ្នកពីរបៀបប្រមូលពត៌មានទូលំទូលាយ អំពីរចនាសម្ព័ន្ធស្ថាប័ន និងនីតិបញ្ញត្តិ ដែលមានស្រាប់ដែលទំនងមានផលប៉ះពាល់លើកម្មវិធីរបស់អ្នក ព្រមទាំងតម្រូវឱ្យស្វែងរក អំពីកម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព ដែលមានស្រាប់ ឬមានពីមុននៅក្នុងតំបន់គំរោង ដើម្បីសិក្សាពីបទពិសោធន៍ទាំងនេះ និងដើម្បីកំណត់ធនធានប្រកបដោយសក្តានុពល (ហិរញ្ញវត្ថុ បុគ្គលិក និងស្ថាប័ន) សំរាប់កម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាពនាពេលអនាគត។

២.១ ហេតុអ្វីអ្នកត្រូវការវាយតំលៃស្ថានភាព?

ផែនការកម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាពទាំងនេះ ទំនងនឹងមានការស្វែងយល់រួចរាល់ហើយ អំពីព័ត៌មានមួយចំនួន និងបញ្ហានានាជុំវិញការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព នៅក្នុងប្រទេសឬតំបន់របស់គេ ហេតុនេះហើយពួកគេអាចនឹងមិនត្រូវការធ្វើការវាយតំលៃលើស្ថានភាពនេះឡើយ។ យ៉ាងណាក៏ដោយ ការធ្វើការវាយតំលៃស្ថានការណ៍ដែលបានរៀបចំផែនការយ៉ាងល្អ និងម៉ត់ចត់នោះ គឺត្រូវបានផ្តល់ដំបូន្មានយ៉ាងល្អមុនពេលចាប់ផ្តើមកម្មវិធីប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពថ្មីណាមួយ។ កម្មវិធីប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពថ្មីនេះ មិនចាំបាច់ជាប់ទាក់ទងទៅនឹងដំណើរការ ពន្យារពេល និងស្មុគ្រស្មាញនោះឡើយ ប៉ុន្តែអាចមានន័យថា ប្រើពេលវេលាក្នុងការស្វែងរកនិងចងក្រងព័ត៌មាន មានស្រាប់ទាំងអស់ដែលទាក់ទង។ មានហេតុផលចំបងៗបីយ៉ាង សំរាប់ការវាយតំលៃស្ថានភាព មុនពេលចាប់ផ្តើមកម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព។

- កំណត់បញ្ហាកង្វះខាតនៃការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ក្នុងចំណោមអ្នកបើកបរម៉ូតូ និងរៀបរាប់អំពីកំរិត នៃបញ្ហា។ ព័ត៌មានដែលបានប្រមូល នឹងបញ្ជាក់អះអាងពីសារៈសំខាន់នៃការរបួសក្បាល ក្នុងចំណោមអ្នកប្រើប្រាស់ម៉ូតូនៅក្នុងតំបន់គំរោង ដែលមានតម្រូវការមួកសុវត្ថិភាពដ៏ច្រើនបំផុត ការចាយវាយនៃអ្នកបើកបរម៉ូតូ

ដែលមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាពនិងហេតុផល ដែលអ្នកបើកបរម៉ូតូមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាព។ ផ្ទុយទៅវិញ បញ្ហានេះបានជួយកំណត់សកម្មភាពជាអាទិភាព។ ប្រសិនបើអ្នកសង្កេតដោយយកចិត្តទុកលដាក់អំពីការបង្កើតកម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាពកង់នោះ ភស្តុតាងស្រដៀងគ្នានេះនឹងត្រូវការចាំបាច់ផងដែរ។

- ផ្តល់នូវភស្តុតាង ចំពោះការអះអាងថា ហេតុអ្វីការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពមានសារសំខាន់ និងហេតុអ្វីវាគួរត្រូវបានទទួលការគាំទ្រ។ ដើម្បីទទួលជោគជ័យកម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព ត្រូវការការគាំទ្រពីអ្នកតាក់តែងគោលនយោបាយនិងសាធារណៈ។ ទិន្នន័យត្រឹមត្រូវ ស្តីពីកត្តាមួយចំនួនដូចជា ការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព និងការរងរបួសក្បាលក្នុងចំណោមអ្នកជិះម៉ូតូនៅក្នុងតំបន់គំរោង នឹងជួយបង្ហាញនូវអ្វី ដែលអាចទទួលបានមកវិញដោយការអនុវត្តកម្មវិធី និងផ្តល់នូវការអះអាង ដើម្បីបញ្ចុះបញ្ចូលអ្នកតាក់តែងគោលនយោបាយ និងសាធារណជនទូទៅ អំពីតម្រូវការសំរាប់កម្មវិធីប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពដ៏ទូលំទូលាយមួយ។ មេរៀនទី ១ បានផ្តល់នូវប្រវត្តិទិន្នន័យអំពីភ័ស្តុតាង ចំពោះប្រសិទ្ធិភាពនៃមួកសុវត្ថិភាពក្នុងការកាត់បន្ថយការរងរបួសក្បាល ដែលអាចប្រើប្រាស់បាន ក្នុងការគាំទ្រដល់ការបង្កើតកម្មវិធីក្នុងស្រុក។
- ផ្តល់នូវ អាំងឌីកាទ័រជាបន្ទាត់មូលដ្ឋានមួយ ដែលអាចប្រើប្រាស់សំរាប់ត្រួតពិនិត្យ និងវាយតំលៃកម្មវិធី។ ទាំងនេះរួមបញ្ចូលនូវពត៌មានបរិមាណ ដូចជាអត្រាពាក់មួកសុវត្ថិភាព ព្រមទាំងពត៌មានគុណភាព ដូចជាយោបល់សាធារណៈអំពីការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ឬពត៌មានអំពីការប្រតិបត្តិតាមច្បាប់។

២.១.១ គុណភាពនៃទិន្នន័យ

ទិន្នន័យល្អ គឺមានសារសំខាន់ក្នុងការវាយតំលៃស្ថានភាព។ នេះមានន័យថា ទិន្នន័យដែលសមស្របត្រឹមត្រូវពេញលក្ខណៈ និងអាចទុកចិត្តបាន។ ក្នុងការប្រមូលទិន្នន័យ ទិន្នន័យមួយករណីអាចកំណត់បញ្ហានានានៅក្នុងប្រព័ន្ធទិន្នន័យខ្លួនឯងបាន។ ឧទាហរណ៍ ដើម្បីប្រមូលទិន្នន័យអំពីការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពនៅក្នុងតំបន់របស់អ្នក វាច្បាស់ណាស់ថាទិន្នន័យ អំពីអត្រាពាក់មួកសុវត្ថិភាពគឺមិនពេញលេញ។ ចំណេះដឹងអំពីកង្វះខាតនៅក្នុងទិន្នន័យទាំងនោះ អាចជួយកំណត់នូវទិសដៅប្រាកដប្រជាបាន ដែលជាផ្នែកមួយនៃកម្មវិធីរបស់អ្នក។

យ៉ាងណាមិញ នៅក្នុងប្រទេសជាច្រើនដែលមានប្រព័ន្ធរាយការណ៍ត្រូវបានបង្កើតឡើង ឬសម្របសម្រួលមិនច្បាស់លាស់នោះ ទិន្នន័យចាំបាច់ខ្លះនឹងមិនមានឡើយ។ ការខ្វះខាតទិន្នន័យ មិនគួរប្រើប្រាស់ជាការដោះសារ ចំពោះភាពអសកម្មណាមួយ ឬការធ្វើព្រងើយកន្តើយ ចំពោះបញ្ហាការរងរបួសក្បាល ដោយសារម៉ូតូរបស់ប្រទេសឡើយ។ ក៏វិតទិន្នន័យរបស់ប្រទេសមួយចំនួន គឺអាចរកបានជានិច្ច មិនថាទិន្នន័យទាំងនោះមានក៏វិតទាប/ដំបូងយ៉ាងណាឡើយ ហើយវាអាចប្រើប្រាស់បានជាចំណុចចាប់ផ្តើមក្នុងការបង្កើតយុទ្ធសាស្ត្រមួយ សំរាប់បង្កើនការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពទៀតផង។

វិធីសាស្ត្រសំរាប់ការប្រមូលទិន្នន័យនឹងប្រែប្រួល ហើយទិន្នន័យដែលទទួលបាន ប្រហែលជាផ្អែកលើប្រភពផងដែរ។ ទិន្នន័យមន្ទីរ ពេទ្យអំពីគ្រោះថ្នាក់ប៉ះទង្គិច និងការរងរបួសដែលបានទទួល អាចមានលក្ខណៈលំអៀងដោយសារពួកគេរាប់តែករណីណា ដែលបាននាំយកមកមន្ទីរពេទ្យប៉ុណ្ណោះ។ ស្រដៀងគ្នានេះដែរ ទិន្នន័យរបស់ប៉ូលីសអំពីគ្រោះថ្នាក់ប៉ះទង្គិចនឹងកត់ត្រាទុកតែករណីណា ដែលប៉ូលីសធ្វើការស៊ើបអង្កេតប៉ុណ្ណោះ។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ប្រភពទាំងពីរនោះ គឺសុទ្ធតែជាចំណុចចាប់ផ្តើមដ៏ល្អមួយ។

ការប្រមូលទិន្នន័យ គួរត្រូវបានដឹកនាំដោយមនុស្សណាម្នាក់ ដែលមានបទពិសោធន៍ក្នុងការសិក្សារោគរាតត្បាត។ មេរៀនទី៣ ពិភាក្សាអំពីការបង្កើតនូវក្រុមការងារ ដើម្បីបង្កើតកម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាពមួយ។ អ្នកជំនាញការសុខភាពសាធារណៈនៅក្នុងក្រុមការងារ គឺទំនងជាមនុស្ស ដែលសក្តិសមបំផុតក្នុងការទទួលខុសត្រូវលើកិច្ចការនេះ។

២.២ តើបញ្ហានៃការមិនប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពរីករាលដាលកំរិតណា?

ផ្នែកពីរបន្ទាប់ទៀត នឹងណែនាំដល់អ្នកប្រើប្រាស់ពីរបៀបប្រមូលព័តិមាន ដែលត្រូវការសំរាប់វាយតំលៃស្ថានភាព។ ការប្រមូលទិន្នន័យពិស្តារលើបញ្ហាទាំងនេះមួយចំនួន គឺជាផ្នែកមួយដ៏សំខាន់ នៃការធ្វើអន្តរាគមន៏ណាមួយលើការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ទាំងសមាសភាពកម្មវិធីរបស់ខ្លួន និងសំរាប់គោលបំណងត្រួតពិនិត្យនិងការវាយតំលៃ។

២.២.១ តើបញ្ហានៃការរងរបួសដោយម៉ូតូធំកំរិតណា?

ការវាយតំលៃនេះ ពាក់ព័ន្ធការពិនិត្យទិន្នន័យស្តីពីគ្រោះថ្នាក់ដោយចរាចរណ៍ផ្លូវគោក -ដើម្បីវាស់ស្ទង់ទំហំនៃបញ្ហាទាក់ទងទៅនឹងអ្នកបើកបរម៉ូតូ និងប្រមូលពតិមានអំពីការរងរបួសក្បាលក្នុងចំណោមអ្នកប្រើប្រាស់ម៉ូតូ។

ការប្រមូលទិន្នន័យអំពីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៏ផ្លូវគោក

ការបង្កើតនូវវិធានការសមស្របនានា ដើម្បីលើកឡើងនូវបញ្ហាសុវត្ថិភាពចរាចរណ៏ផ្លូវគោក ត្រូវការទិន្នន័យត្រឹមត្រូវ អំពីទំហំនៃបញ្ហានៃគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៏ផ្លូវគោក ជាពិសេសអំពីគ្រោះថ្នាក់ដោយម៉ូតូ និងការរងរបួសក្បាល។ ទិន្នន័យ គួរតែប្រើប្រាស់ ដើម្បីចង្អុលបង្ហាញដល់អ្នកជិះម៉ូតូចំពោះគ្រោះថ្នាក់ដែលគេត្រូវប្រឈមមុខ និងដើម្បីបញ្ជាក់អំពីតម្រូវការសំរាប់កម្មវិធីសកម្មភាព។

ខណៈដែលការស្វែងយល់អំពីមូលហេតុនៃគ្រោះថ្នាក់ ព័តិមានស្តីអំពីឧប្បត្តិហេតុ ភាពធ្ងន់ធ្ងរ និងប្រភេទនៃគ្រោះថ្នាក់ គឺមានសារៈសំខាន់ ហើយនឹងជាតម្រូវការជាចាំបាច់។ ទិន្នន័យ នឹងផ្តល់នូវព័តិមានអំពីទីកន្លែងជាមួយនឹងការកើនឡើងនៃគ្រោះថ្នាក់សំរាប់អ្នកបើកបរម៉ូតូផងដែរ ព្រមទាំងអ្នកជិះ ដែលឋិតក្នុងគ្រោះថ្នាក់ខ្ពស់។ ពតិមានទាំងនោះនឹងមានតំលៃ សំរាប់ការកំណត់ទិសដៅកម្មវិធី។ ឧទាហរណ៏ វាប្រហែលជាប្រែក្លាយផ្លូវទីប្រជុំជនដ៏មមាញឹកទាំងនោះ ឬផ្លូវជនបទជាតំបន់គ្រោះថ្នាក់ខ្ពស់ ឬពួកយុវជនប្រហែលជាក្រុមមួយដែលគេមើលឃើញថាឋិតក្នុងគ្រោះថ្នាក់យ៉ាងពិសេស ឬអ្នកជិះដែលដឹកជញ្ជូនរកស៊ីដោយខ្លួនឯង។

ដើម្បីប្រមូលទិន្នន័យទាំងនោះចាំបាច់ត្រូវសួរសំណួរដូចខាងក្រោម៖

- តើមានការរងរបួស និងការស្លាប់ប៉ុន្មានដែលបង្ករដោយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៏ផ្លូវគោកនៅក្នុងតំបន់នៃគំរោង? កត់ចំណាំថា វាមានសារសំខាន់បំផុតសំរាប់ក្រុមការងារដើម្បីធ្វើការកំណត់ជាមុននូវក្រុមវាយតំលៃ (សូមមើលមេរៀនទី៣)។ ឧទាហរណ៏ នេះប្រហែលជាប្រទេសទាំងមូល ឬជាខេត្ត/រដ្ឋដាច់ដោយឡែកណាមួយ ឬទីក្រុងឬសហគមន៏។
- តើកំរិតនៃបញ្ហាគ្រោះថ្នាក់ម៉ូតូ និយាយអំពីចំនួននៃគ្រោះថ្នាក់ និងចំនួនការស្លាប់មានកំរិតប៉ុណ្ណា? តើសមាមាត្រនៃគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៏ផ្លូវគោករួមមានប៉ុន្មាន?
- បើនិយាយអំពីកំរិត និងបន្ទុករបស់វាចំពោះសង្គម តើបញ្ហានេះប្រៀបធៀបគ្នាជាមួយនឹងបញ្ហាសុខភាពសាធារណៈផ្សេងទៀតក្នុងស្រុកយ៉ាងដូចម្តេចដែរ?
- តើភាគច្រើន នៃអ្នកដែលពាក់ព័ន្ធក្នុងគ្រោះថ្នាក់ម៉ូតូជាអ្នកណា?

កត្តាចង្អុលបង្ហាញ ដែលត្រូវប្រើប្រាស់នៅទីនេះរួមមាន៖

- ចំនួនម៉ូតូ ដែលបានចុះបញ្ជីរដែលជាសមាមាត្រនឹងយានយន្តទាំងអស់
- អត្រានៃគ្រោះថ្នាក់ម៉ូតូ (ក្នុង ១០ ០០០គ្រឿង ឬក្នុង ១០០ ០០០នាក់)
- របាយនៃគ្រោះថ្នាក់ម៉ូតូ នៅទូទាំងប្រភេទផ្លូវផ្សេងៗគ្នា
- អាយុ និងភេទអ្នកបើកបរ និងអ្នកដំណើរដែលពាក់ព័ន្ធនៅក្នុងគ្រោះថ្នាក់ទាំងនេះ

តើអ្នកណាដែលនឹងទទួលបានព័ត៌មានប្រភេទនេះ?

នគរបាលចរាចរណ៍ គឺជាប្រភពមួយដែលសក្តិសមបំផុត សំរាប់ទិន្នន័យស្តីពីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍។ ទិន្នន័យដូចនេះប្រហែលជាត្រូវបានប្រគល់ដោយទីភ្នាក់ងារសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍របស់ប្រទេសផងដែរ ឬមន្ទីរដឹកជញ្ជូន ដើម្បីឱ្យព័ត៌មាន ដែលបានមកពីស្ថាប័នទាំងនេះ ត្រូវបានចាត់ទុកជា "ទិន្នន័យផ្លូវការណ៍"។

តាមការអនុវត្តន៍ ព័ត៌មានពេញលេញអំពីកត្តាទាំងនេះ គឺកម្រទទួលបានណាស់ព្រោះទិន្នន័យមិនគ្រប់លក្ខណៈ។ បញ្ហានៃការរាយការណ៍ទាបជាងការពិតនៅក្នុងកំណត់ត្រាប៉ូលីសតែងកើតមាន ទោះបីនៅក្នុងប្រទេសមួយចំនួនដែលមានកំណត់ត្រាសុវត្ថិភាពផ្លូវគោកល្អយ៉ាងណាក៏ដោយ។

ប្រភពផ្សេងទៀតនៃទិន្នន័យប្រភេទនេះ គឺទំនងបានមកពីអង្គការក្រៅរដ្ឋាភិបាល សាកលវិទ្យាល័យនានា អង្គការស្រាវជ្រាវ ឬក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រង។

ចំណាំ ទោះបីថាគ្មានប្រទេសពីរឬតំបន់ពីរដែលដូចគ្នា ក្នុងកាលៈទេសៈនិងលក្ខខ័ណ្ឌដែលពាក់ព័ន្ធទៅនឹងគ្រោះថ្នាក់ម៉ូតូ និងការរងរបួសក្បាល ដែលមានការខ្វះខាតទិន្នន័យក្នុងប្រទេសនោះក៏ដោយ វាអាចមានសារប្រយោជន៍ផងដែរ ក្នុងការពិនិត្យមើលថា តើទិន្នន័យអ្វីខ្លះដែលអាចរកបានពីប្រទេសដែលប្រហាក់ប្រហែលគ្នា ឬប្រទេសជិតខាងនោះ។ ទិន្នន័យបែបនោះអាចប្រើប្រាស់ក្នុងការគាំទ្រដល់កម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាពនៅក្នុងប្រទេស ដែលមានចំណាប់អារម្មណ៍ដោយផ្តល់នូវការបញ្ជាក់ច្បាស់លាស់ ចំពោះការសន្មតដែលបានធ្វើឡើងនេះ (គឺថាប្រទេសពីរមានភាពប្រហាក់ប្រហែលទាក់ទងទៅនឹងកត្តាជាក់លាក់នានា)។

ប្រអប់ ២.១: **ការបង្ការការស្លាប់ដោយគ្រោះថ្នាក់ម៉ូតូនៅ ខាលី (Cali), ប្រទេសកូឡុំប៊ី**

ការស្លាប់ នៃអ្នកបើកបរម៉ូតូ បានក្លាយជាបញ្ហាសុខភាពសាធារណៈដ៏សំខាន់មួយនៅទីក្រុងខាលីអស់ជាច្រើនឆ្នាំ។ ការរងរបួស ដែលពាក់ព័ន្ធទៅនឹងយានជំនិះ គឺជាមូលហេតុនៃការស្លាប់ទីប្រាំនៅក្នុងទីក្រុងកូឡុំប៊ី ចំណោមអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវដែលងាយរងគ្រោះគឺថ្មើរជើង និងអ្នកបើកបរម៉ូតូគឺជាអ្នកប៉ះពាល់ខ្លាំងបំផុត។ នៅឆ្នាំ ១៩៩៣-១៩៩៤ អ្នកបើកបរម៉ូតូមានដល់ ៣០% (១៣៩៣នាក់) នៃអ្នកស្លាប់ ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងយានយន្តទាំងអស់នៅទីក្រុងខាលី។ ក្នុងនោះ ៨៥% ជាបុរសទោះបីថាអ្នកដំណើរ ដែលបានរងរបួសក្នុងគ្រោះថ្នាក់ម៉ូតូនេះ ភាគច្រើនជាស្ត្រីក៏ដោយ។ ការសេពគ្រឿងស្រវឹង គឺជាកត្តាបង្ករមួយក្នុងចំណោមសមាមាត្រដ៏ធំនៃអ្នក ដែលបានរងរបួសទាំងនោះ។ ជាង ៤០% នៃជនរងគ្រោះបានកើតឡើងនៅចុងសប្តាហ៍ ខណៈដែលមានអ្នកល្បាតតិចតួចនៅលើដងវិថី។

នៅឆ្នាំ ១៩៩៣ ប្រព័ន្ធអង្កេតការរងរបួសធ្ងន់ធ្ងរដល់ស្លាប់មួយត្រូវបានបង្កើតឡើង តាមរយៈការិយាល័យចៅហ្វាយក្រុង។ កិច្ចការនេះមិនគ្រាន់តែបានជួយដល់ការខិតខំប្រឹងប្រែងលើការអង្កេតប៉ុណ្ណោះទេ ប៉ុន្តែបានជួយដល់ការកំណត់នៃយុទ្ធសាស្ត្របង្ការ និងការវាយតំលៃនៃផលប៉ះពាល់របស់វាទៀតផង។

ចាប់តាំងពីពេលនោះមក មានវិធានការជាច្រើនទៀតត្រូវបានធ្វើឡើង។ នៅឆ្នាំ ១៩៩៦ ច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពដែលចាំបាច់មួយសំរាប់អ្នកបើកបរម៉ូតូត្រូវបានណែនាំ ធ្វើឱ្យមានការថយចុះការស្លាប់នៃអ្នកបើកបរម៉ូតូ។ ឆ្នាំក្រោយ១មកទៀត ច្បាប់នេះត្រូវបានពង្រីក ដើម្បីរួមបញ្ចូលទាំងអ្នកធ្វើដំណើរដែលជិះម៉ូតូផងដែរ។

នៅឆ្នាំ២០០១ យុទ្ធសាស្ត្របីត្រូវបានណែនាំ ដើម្បីកាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ម៉ូតូ: បទបញ្ជារមួយដែលតម្រូវឱ្យពាក់អាវកាក់ដែលមានចំណាំងផ្លាតកាតព្វកិច្ចចូលរួម នៅសាលាបើកបរក្រោយពីមានការរំលោភច្បាប់ចរាចរណ៍ និងការហាមចំពោះអ្នកបើកបរម៉ូតូនៅចុងសប្តាហ៍។ ជាលទ្ធផល ចំនួននៃអ្នកបើកបរម៉ូតូស្លាប់បានថយចុះយ៉ាងច្រើន។ តម្រូវការឱ្យពាក់អាវកាក់ត្រូវបានលុបចោលវិញ ដោយគ្មានហេតុផលច្បាស់លាស់នៅប៉ុន្មានឆ្នាំក្រោយមក ប៉ុន្តែអនុវត្តឡើងវិញ លើក្បួនច្បាប់ផ្លូវជាតិថ្មីមួយនៅឆ្នាំបន្ទាប់។

ការវិភាគលើទំនោរនៃការស្លាប់ ដោយម៉ូតូចាប់តាំងពីឆ្នាំ ១៩៩៦ បង្ហាញថាអត្រាការស្លាប់ដោយគ្រោះថ្នាក់ម៉ូតូ បានធ្លាក់ចុះពី ៩.៧ ទៅ ៥.២ ក្នុងប្រជាពលរដ្ឋ ១០០០០០នាក់ ដែលថយចុះដល់ទៅ ៤៦%។ ទិន្នន័យនោះបានបញ្ជាក់ថា ការប្រតិបត្តិច្បាប់យ៉ាងតឹងរឹង ស្តីពីការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព បានក្លាយជាកត្តាដ៏សំខាន់ដែលបានរួមចំណែកដល់ការថយចុះនេះ។

ការប្រមូលទិន្នន័យអំពីការរងរបួសក្បាល

ទិន្នន័យអំពីការរងរបួសក្បាល ដែលបណ្តាលមកពីការប៉ះទង្គិចម៉ូតូ អាចប្រើប្រាស់ដើម្បីអធិប្បាយផលប៉ះពាល់សុខភាព និងសេដ្ឋកិច្ចសង្គមនៃការរងរបួសក្បាលដែលពាក់ព័ន្ធម៉ូតូចំពោះសង្គមជាតិ ហេតុនេះវាមានសារប្រយោជន៍ក្នុងការធ្វើជាអំណះអំណាង ដើម្បីបញ្ចុះបញ្ចូលឱ្យមានការគាំទ្រដល់កម្មវិធីប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព។ ទិន្នន័យទាំងនេះ ក៏អាចប្រើប្រាស់ជាអាំងឌីកាទ័រផងដែរ នៅពេលត្រួតពិនិត្យកម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ វាមានសារៈសំខាន់បំផុត ក្នុងការកត់ចំណាំថា ទំនងជាមានកត្តាផ្សេងទៀត ដែលឋិតនៅក្រៅអានុភាពនៃកម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព ដែលប៉ះពាល់ដល់ការរងរបួសក្បាលពាក់ព័ន្ធម៉ូតូ។ ឧទាហរណ៍ កំណើនយ៉ាងឆាប់រហ័សលើទោចក្រយានទៅតាមដងផ្លូវ អាចនាំទៅរកការកើនឡើងលើចំនួនសរុបនៃការរងរបួសក្បាល ដោយហេតុនេះហើយសារប្រយោជន៍របស់វា ដែលជាអាំងឌីកាទ័រនៃភាពជោគជ័យរបស់គំរោង អាចត្រូវបានដាក់កំណត់។

សំណួរខាងក្រោមនេះ ចាំបាច់ត្រូវធ្វើការសួរនាំ ដើម្បីប្រមូលទិន្នន័យទាំងនេះ៖

- តើការគ្រោះថ្នាក់ម៉ូតូ មានសមាមាត្រប៉ុន្មានដែលពាក់ព័ន្ធការរងរបួសក្បាល? តើមានទិន្នន័យណាមួយ ដែលអាចប្រើប្រាស់បានស្តីពីចំនួនការរងរបួសក្បាលដោយម៉ូតូ និងការស្លាប់បណ្តាលមកពីការរបួសទាំងនោះ ឬទេ?
- តើផលប៉ះពាល់អ្វីខ្លះដល់សេដ្ឋកិច្ចនិងសង្គម ដែលបណ្តាលមកពីការប៉ះទង្គិចនិងការរងរបួសទាំងនេះទៅលើធនធានរបស់ប្រទេស?
- តើការបែងចែកភូមិសាស្ត្រនៃការរងរបួសក្បាលពាក់ព័ន្ធម៉ូតូ នៅក្នុងតំបន់យ៉ាងម្តេចដែរ?
- តើមានក្រុមប្រជាពលរដ្ឋជាក់លាក់ណាមួយ ដែលមានមុខរបរជាក់លាក់នៅក្នុងតំបន់ ហើយឋិតក្នុងគ្រោះថ្នាក់ខ្ពស់នៃការរងរបួសក្បាលបណ្តាលមកពីការប៉ះទង្គិចម៉ូតូ -ឧទាហរណ៍ បុរស ស្ត្រី យុវវ័យ ឬជនជាតិភាគតិច ឬទេ?
- តើព័ត៌មានអ្វីខ្លះផ្សេងទៀតត្រូវបានប្រមូល ពីអ្នកដែលបានរងរបួសក្បាលដែលបណ្តាលមកពីការប៉ះទង្គិចម៉ូតូនោះ? ឧទាហរណ៍ ជាទូទៅ តើអ្នកដែលរងរបួសទាំងនោះជាអ្នកបើកបរ ឬជាអ្នកដំណើរដោយយានកង់ពីរ ហើយជាធម្មតា តើពួកគេមានយានដោយខ្លួនឯងឬ?
- តើមានព័ត៌មានស្តីពីការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ក្នុងចំណោមជនរងគ្រោះដោយម៉ូតូ ឬទេ? បើមានករណីនេះនឹងអនុញ្ញាតឱ្យមានការប្រៀបធៀបលទ្ធផលនៃការប៉ះទង្គិច ពាក់ព័ន្ធអ្នកបើកបរម៉ូតូដែលមានមួកសុវត្ថិភាពនិងអ្នកគ្មានមួកសុវត្ថិភាព។

ចំណាំ ការប្រមូលទិន្នន័យ ទំនងក្លាយជាសមាសភាពមួយនៃកម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាពរបស់អ្នកដោយខ្លួនឯង។ បើនេះពិតជាករណីអញ្ចឹងមែននោះ ខាងក្រោមនេះគឺជាឧទាហរណ៍នៃសំណួរដែលអ្នកចង់ដាក់បញ្ចូលក្នុងប្រព័ន្ធអង្កេតរបួសស្នាមសុខភាពរបស់អ្នក ដើម្បីអនុញ្ញាតឱ្យអ្នកទទួលបានព័ត៌មានពិស្តារបន្ថែមទៀត អំពីការរងរបួសចំពោះអ្នកប្រើប្រាស់ម៉ូតូ។

ចំណាត់ថ្នាក់: វិធីសាស្ត្រនៃការដឹកជញ្ជូន

និយមន័យ : តើអ្នករបួសកំពុងធ្វើដំណើរដូចម្ដេចនៅពេលកើតមានព្រឹត្តិការណ៍រងរបួស?

ជំរើស:

១. ថ្មើរជើង
២. យានជំនិះ មិនមែនគ្រឿងម៉ាស៊ីន (ឧ. រទេះ កង់)
៣. ម៉ូតូ
៤. រថយន្តតូច
៥. រថយន្តវ៉ែន ឡានហ្ស៊ីប រថយន្តមីនីប៊ីស (ឧ. កៅអីមានតិចជាង ១០នាក់)
៦. រថយន្តដឹកទំនិញ
៧. រថយន្តដឹកអ្នកដំណើរ (មានកៅអី១០ ឬច្រើនជាង)
៨. រថភ្លើង
៨៩. ផ្សេងៗ រួមមានទូក និងយន្តហោះ
៩៩. មិនដឹង

ចំណាត់ថ្នាក់: អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់

និយមន័យ: តើអ្នករងរបួសមានតួនាទីជាអ្វី?

ជំរើស:

១. ថ្មើរជើង
២. អ្នកបើកបរ ឬអ្នកដំណើរការយានដឹកជញ្ជូន រួមមានអ្នកជិះកង់ និងម៉ូតូ
៣. អ្នកដំណើរ រួមមានអ្នកដំណើរជិះម៉ូតូ
៨. ផ្សេងៗ
៩. មិនដឹង

ប្រភព: ពត៌មាននេះ ដកស្រង់ពី គោលការណ៍អង្កេតរបួសស្នាម (១)

តើទិន្នន័យទាំងនេះនឹងបានមកពីណា?

ការប្រមូលទិន្នន័យទាំងនេះ នឹងតម្រូវឱ្យមានការត្រួតពិនិត្យគ្រោះថ្នាក់និងប្រព័ន្ធទិន្ន័យការរងរបួស ដែលអាចនឹងមានរួមមាន:

- ប្រព័ន្ធប្រមូលទិន្នន័យថ្នាក់ជាតិប្រកបដោយគុណភាពខ្ពស់ អំពីការស្លាប់ ការរងរបួស និងពិការភាព ដោយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍។

បញ្ហានេះរួមមាន:

- ទិន្នន័យដែលបានមកពីលិខិតមរណភាព (ជាទូទៅត្រូវបានប្រមូល ដោយក្រសួងសុខាភិបាល)
- ទិន្នន័យការស្លាប់ដែលទាក់ទងនឹងការដឹកជញ្ជូន (តាមរយៈប៉ូលីសចរាចរណ៍)

- របាយការណ៍មរណភាព (អាចរកបានពីប៉ូលីសចរាចរណ៍ ឬអាជ្ញាធរយុត្តិធម៌)
- របាយការណ៍ស្ដីពីការរងរបួសធ្ងន់ធ្ងរ (ជាទូទៅអាចរកបានពីមន្ទីរពេទ្យក្នុងស្រុក ឬអ្នកជំនាញសុខភាព)។

ប្រហែលជាមានកំណត់ត្រានៃការរងរបួសរបស់អ្នកជំងឺ និងករណីដែលទទួលការព្យាបាល។ វាមានសារប្រយោជន៍ក្នុងការសិក្សាម្ដងម្កាល ចំពោះទិន្នន័យទាំងនោះ ដែលទទួលបានពីមន្ទីរពេទ្យមួយ ឬក្រុមមន្ទីរពេទ្យនៅក្នុងតំបន់។ លំដាប់នៃការវាយតំលៃទំហំនៃកិរិតបញ្ហាថ្នាក់ជាតិ ឬថ្នាក់ខេត្តអាចរកបាន ដោយការវាយតំលៃសរុបគំរូទិន្នន័យ។ ការសិក្សាទាំងនេះ គួរដកស្រង់ពត៌មានអំពី:

- ប្រភេទនៃការរងរបួស -ឧទាហរណ៍ ទោះជារបួសក្បាល ឬរបួសរាងកាយក៏ដោយ
- ប្រភេទនៃការប៉ះទង្គិចម៉ូតូ
- ប្រភេទនៃការរងរបួស ដែលជាញឹកញាប់បណ្ដាលឱ្យស្លាប់
- ពត៌មានអំពីអ្នកដែលមានការពាក់ព័ន្ធក្នុងការគ្រោះថ្នាក់ -ដូចជាភេទ អាយុ និងមុខរបរ

ប៉ូលីសចរាចរណ៍ ប្រហែលប្រមូលព័ត៌មានទាំងនេះខ្លះៗផងដែរ ប៉ុន្តែជាទូទៅការប្រមូលព័ត៌មានទាំងនោះកើតឡើងពីកិច្ចសហការរវាងនាយកដ្ឋានប៉ូលីស និងនាយកដ្ឋានដឹកជញ្ជូន និងនាយកដ្ឋានសុខាភិបាល ។

ទោះបីថា ជាទូទៅ ប្រព័ន្ធទិន្នន័យគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ខ្វះខាតនូវភាពលំអិតអំពីរបួសដែលបានរងក៏ដោយ ក៏ការសាកសួរសំណួរអាចនឹងជួយស្វែងរកបានថា តើព័ត៌មាននេះបានមកពីណា ឬយ៉ាងហោចណាស់បង្ហាញថា ទិន្នន័យជាក់លាក់មួយចំនួនខ្វះខាត ។

តារាងខាងក្រោមនេះ បង្ហាញនូវប្រភពទិន្នន័យរបួសខ្លះៗ ដែលបានប្រើប្រាស់យ៉ាងសាមញ្ញ

តារាង ២.១ ប្រភពទិន្នន័យស្តីពីរបួសដែលអាចកើតមាន នៅតាមភាពធ្ងន់ធ្ងរនៃរបួស

	គ្មានរបួស	ស្រាល	មធ្យម	ធ្ងន់ធ្ងរ	ស្លាប់
ការស្ទង់មើលតាមផ្ទះ (សហគមន៍)	■	■	■	■	■
កំណត់ត្រាគ្លីនិកសុខភាព		■	■		
កំណត់ត្រាគ្រូពេទ្យតាមគ្រួសារ		■	■		
កំណត់ត្រាបន្ទប់សង្គ្រោះបន្ទាន់		■	■	■	■
កំណត់ត្រាចូលសំរាកពេទ្យ			■	■	■
កំណត់ត្រាចូលផ្នែក (ICU)				■	■
លិខិតមរណភាព					■

ប្រភពទិន្នន័យផ្សេងទៀត អំពីរបួសដល់ស្លាប់ និងធ្ងន់ធ្ងរ ត្រូវបានចុះបញ្ជីដូចខាងក្រោម៖

- ចំពោះរបួសដល់ស្លាប់៖
  - របាយការណ៍កោសល្យវិច័យ/រោគសាស្ត្រ
  - របាយការណ៍ប៉ូលីស
- ចំពោះរបួសធ្ងន់ធ្ងរដែលមិនដល់ស្លាប់៖
  - កំណត់ត្រារបស់មន្ទីរពេទ្យស្តីពីអ្នកជំងឺមកសំរាកពេទ្យ
  - កំណត់ត្រារបួស
  - កំណត់ត្រារថយន្តសាមុយឬអ្នកបច្ចេកទេសពេទ្យសង្គ្រោះបន្ទាន់

ប្រភពទិន្នន័យបន្ថែមអំពីប្រភេទរបួសជាក់លាក់គឺ៖

- ចំពោះរបួសដោយយានយន្ត៖
  - កំណត់ត្រាក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងរថយន្ត
  - របាយការណ៍ "គ្រោះថ្នាក់" របស់ប៉ូលីសចរាចរណ៍
  - របាយការណ៍នាយកដ្ឋានដឹកជញ្ជូន
- ចំពោះរបួសការងារ៖
  - កំណត់ត្រានៅកន្លែងធ្វើការ
  - កំណត់ត្រាសុវត្ថិភាពជាតិ ឬអ្នកត្រួតពិនិត្យការងារ
  - ការិយាល័យសំណងបុគ្គលិកកម្មករ/គ្រោងការណ៍ធានារ៉ាប់រងថ្នាក់ជាតិ
  - មណ្ឌលស្ការ

ប្រភព៖ ពត៌មាននេះ ត្រូវបានដកស្រង់ចេញពី គោលការណ៍អង្កេតរបួសស្មាម (១)

ចំណាំ មធ្យោបាយដែលលឿនបំផុតក្នុងការទទួលបានទិន្នន័យ គឺអាចស្នើសុំពីមន្ទីរពេទ្យដើម្បីផ្តល់ទិន្នន័យនៅក្នុងចន្លោះពេលណាមួយជាក់លាក់។ឧទាហរណ៍នៅឆ្នាំ ២០០១ ក្រសួងសុខាភិបាលសាធារណៈនៅក្នុងប្រទេសថៃបានសុំឱ្យមន្ទីរពេទ្យទាំងអស់នៅក្នុងប្រទេស បញ្ជូនទិន្នន័យអំពីអ្នកជំងឺដែលរងរបួសដោយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក នៅកំឡុងពេលបុណ្យឈប់សំរាករយៈពេល ៩ថ្ងៃ សំរាប់បុណ្យចូលឆ្នាំថ្មីរបស់ថៃ (ប្រអប់ ២.២) ដែលបានចូលព្យាបាលក្នុងមន្ទីរពេទ្យរៀងរាល់ថ្ងៃ។ ភារកិច្ចនេះអាចអនុវត្តបានដោយមន្ទីរពេទ្យ ដោយមិនចាំបាច់បំរុងធនធានច្រើនឡើយ ដោយសារថាវាធ្វើឡើងសំរាប់រយៈពេលខ្លីប៉ុណ្ណោះ។ ទិន្នន័យដែលបានប្រមូលមក ត្រូវបានប្រើប្រាស់នៅក្នុងយុទ្ធនាការនានា ដើម្បីដាស់តឿនសាធារណៈជនចំពោះបញ្ហាមួកសុវត្ថិភាព ដែលមិនបានប្រើប្រាស់ និងអំពីការរងរបួសដែលជាផលវិបាកក្នុងចំណោមអ្នកប្រើប្រាស់ទោចក្រយាន។

ប្រអប់ ២.២: **ការបង្កើតច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូនៅក្នុងប្រទេសថៃ**

ប្រទេសថៃមានប្រជាពលរដ្ឋ ដែលជាអ្នកប្រើប្រាស់ម៉ូតូកំពុងកើនឡើងច្រើន ដូចប្រទេសជិតខាងរបស់ខ្លួនដែរ ដែល ៨០% នៃយានយន្ត ២០លានគ្រឿង ដែលបានចុះបញ្ជីរគឺជាម៉ូតូ។

នៅឆ្នាំ ១៩៩២ នៅពេលដែលការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព នៅមិនទាន់ត្រូវបានតម្រូវឱ្យពាក់នោះ ៩០%នៃការស្លាប់បណ្តាលមកពីការរងរបួស ដោយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នៅក្នុងប្រទេសថៃ គឺកើតឡើងក្នុងចំណោមអ្នកបើកបរម៉ូតូ ឬអ្នកដំណើរ។ ការស្លាប់បណ្តាលមកពីគ្រោះថ្នាក់ភាគច្រើន គឺកើតឡើងដោយសារការរងរបួសក្បាល ហើយជនរងគ្រោះតិចតួចបំផុតដែលបានពាក់មួកសុវត្ថិភាព។ ក្នុងឆ្នាំនោះ ទិន្នន័យដែលបានប្រមូលអំពីកង្វះខាតនៃការពាក់មួកសុវត្ថិភាព និងការស្លាប់ដោយគ្រោះថ្នាក់ម៉ូតូ នៅមន្ទីរពេទ្យភូមិភាគ ក្នុងខេត្តខន កែន ភាគឦសាន គឺត្រូវបានប្រើប្រាស់ដើម្បីគាំទ្រដល់យុទ្ធនាការថ្មីមួយអំពីការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព។ ជាដំបូងឡើយ យុទ្ធនាការនោះបានផ្តោតលើតំបន់កំណត់មួយ ដែលនៅជុំវិញមន្ទីរពេទ្យប៉ុណ្ណោះ ហើយពាក់ព័ន្ធបុគ្គលិកមន្ទីរពេទ្យប្រហែលត្រឹម ១០០០នាក់ ដែលបានប្រើប្រាស់ម៉ូតូប្រចាំថ្ងៃ។ នៅឆ្នាំបន្តបន្ទាប់មកទៀត ភាពជោគជ័យនៃគំរោងសាកល្បងបាននាំទៅដល់ការពង្រីកបន្ថែម ទៅដល់នាយកដ្ឋានសុខាភិបាលទាំងអស់ ហើយនៅឆ្នាំ ១៩៩៤ ដល់មន្ទីររដ្ឋាភិបាលទាំងអស់ក្នុងខេត្តខនកែន។

នៅឆ្នាំ ១៩៩៥ កិច្ចពិភាក្សាដោយអ្នកធ្វើយុទ្ធនាការនៅខេត្តខនកែន ជាមួយរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសុខាភិបាល បាននាំឱ្យមានការលើកយកបញ្ហានេះដាក់ក្នុងរបៀបវារៈ នៃខុទ្ទកាល័យ។ ឆ្នាំបន្ទាប់មក រដ្ឋាភិបាលបានអនុម័តច្បាប់ប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូជាកាតព្វកិច្ចចាំបាច់ដែលត្រូវបំពេញ។

បន្ទាប់ពីបានសំរេចទិសដៅដ៏សំខាន់មួយ នៃច្បាប់ថ្នាក់ជាតិរួចមក គណៈកម្មាធិការសុវត្ថិភាពខេត្តខនកែន ក៏បានឈានចូលទៅដំណាក់កាលទីពីរទៀត។ គណៈកម្មាធិការនេះក៏បានបង្កើតបណ្តាញអង្កេតការរងរបួស ដោយធ្វើការអប់រំសាធារណៈយ៉ាងហ្មត់ចត់ អំពីការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព និងច្បាប់ថ្មីផងដែរ ដោយផ្តល់ពត៌មានទៅសាធារណៈជន និងរដ្ឋាភិបាល អំពីការប៉ះទង្គិចម៉ូតូ និងការរងរបួសក្បាល។ នៅឆ្នាំដំបូងនៃច្បាប់ថ្មីនោះ អត្រានៃការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពបានកើនឡើងជាង ៩០%។ មានការកាត់បន្ថយការរងរបួសក្បាល ៤០% ក្នុងចំណោមអ្នកបើកបរម៉ូតូ និងការថយចុះការស្លាប់ ២៤% នៃអ្នកបើកបរម៉ូតូ។

នៅឆ្នាំ ២០០១ ក្រសួងសុខាភិបាលសាធារណៈ បានប្រមូលទិន្នន័យពិស្តារមកពីគ្រប់មន្ទីរពេទ្យ នៅក្នុងប្រទេសអំពីការគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក នៅកំឡុងពេលចូលឆ្នាំថ្មីរបស់ថៃ ដែលជាបុណ្យធំមួយរបស់ជាតិ។ តាមរបៀបនេះវាបង្ហាញឱ្យឃើញថា ការរងរបួសភាគច្រើនចំពោះអ្នកបើកបរម៉ូតូនៅកំឡុងពេលបុណ្យនោះ បានកើតឡើងចំពោះអ្នកដែលមិនបានប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព។ ការជំពាក់ជំពិនយ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរនៃករណីនេះ ត្រូវបានផ្សព្វផ្សាយយ៉ាងទូលំទូលាយ នៅក្នុងប្រព័ន្ធផ្សព្វផ្សាយ ជាយុទ្ធសាស្ត្រមួយដែលលើកកំពស់ការយល់ដឹងសាធារណៈយ៉ាងសំបើមចំពោះបញ្ហានេះ។

នៅឆ្នាំ ២០០៣ រដ្ឋាភិបាលបានប្រកាសថាសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក គឺបញ្ហាដ៏សំខាន់មួយនៅលើរបៀបវារៈជាតិ។ ដោយបានបំពេញនូវរូបមន្ត និងការអនុវត្តផែនការមេរបស់ជាតិអំពីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក មជ្ឈមណ្ឌលជាតិមួយ សំរាប់សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ត្រូវបានបង្កើតឡើងដែលជាទិសដៅគន្លឹះមួយ លើកស្ទួយការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូ។ អភិបាលខេត្តទាំងអស់ ត្រូវបានតម្រូវឱ្យចាត់វិធានការក្នុងការអនុវត្តផែនការសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវជាតិ ក្រោមសារាចរថ្មីៗពីរដ្ឋាភិបាល។

ឥឡូវនេះ ប្រទេសថៃមានគោលនយោបាយជាតិយ៉ាងច្បាស់លាស់មួយស្តីពីការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព។ ឫសគល់របស់វា ឋិតក្នុងការប្រមូលទិន្នន័យក្នុងស្រុកមួយដែលមានការប្តេជ្ញាចិត្តខ្ពស់ និងការកត់ត្រាទុកជាឯកសារអំពីការរងរបួសក្បាលក្នុងចំណោមអ្នកប្រើប្រាស់ម៉ូតូ នៅក្នុងខេត្តមួយ ដែលនាំទៅរកយុទ្ធនាការថ្នាក់ជាតិដ៏ស្វាហាប់ និងរីកដុះដាលមួយអំពីការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព។ ផ្ទុយទៅវិញ បញ្ហានេះបានបញ្ចុះបញ្ចូលវិស័យផ្សេងទៀត របស់រដ្ឋាភិបាលឱ្យដំណើរការជាមួយលទ្ធផលមួយគឺថាចំនួន នៃការស្លាប់ក្នុងចំណោមអ្នកប្រើប្រាស់ម៉ូតូនៅក្នុងប្រទេសថៃបានធ្លាក់ចុះយ៉ាងច្រើន។

ប្រភព: ២,៣

២.២.២ តើអត្រាពាក់មួកសុវត្ថិភាពមានកំរិតណា នៅក្នុងតំបន់ដែលកំពុងពិចារណា?

ការវាយតំលៃសមាមាត្រអ្នកប្រើប្រាស់ម៉ូតូដែលពាក់មួកសុវត្ថិភាពបានត្រឹមត្រូវ គឺជាកត្តាមួយដ៏សំខាន់ ដើម្បីពិចារណា ក្នុងការគាំទ្រចំពោះកម្មវិធីប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ។ នេះមានន័យថា សួរសំណួរដូចខាងក្រោម៖

- តើសមាមាត្រនៃការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពក្នុងចំណោមប្រជាពលរដ្ឋទូទៅ (ឬក្នុងតំបន់គំរោង) មានប៉ុន្មាន? អត្រានេះ (ក្នុងប្រជាពលរដ្ឋ ១០០ ០០០នាក់) គួរត្រូវបានប្រើប្រាស់ជាអាំងឌីកាទ័រខ្នាតគំរូមួយសំរាប់ធៀបក្នុងការវាយតំលៃអំពីប្រសិទ្ធិភាពកម្មវិធី ។
- តើប្រជាពលរដ្ឋប្រភេទណា ដែលមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាព? តើអាចឈានដល់ការវិភាគមួយអំពីអាយុ ភេទ ថាតើមនុស្សនោះ ជាអ្នកជិះ ឬជាអ្នកធ្វើដំណើរ និងគោលបំណងនៃការធ្វើដំណើរដោយម៉ូតូ?
- តើតំលៃចាយវាយចំពោះការមិនប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពមានប៉ុន្មាន? -អំពីការរងរបួសដោយអ្នកប្រើប្រាស់ម៉ូតូដែលពាក់ព័ន្ធក្នុងការប៉ះទង្គិចនោះ?
- តើសមាមាត្រនៃអ្នកពាក់មួកសុវត្ថិភាពដែលពាក់បានត្រឹមត្រូវមានប៉ុន្មាន -ចំពោះការដាក់គន្លឹះមួកសុវត្ថិភាពបានត្រឹមត្រូវ និងការប្រើប្រាស់ទំហំមួកបានត្រឹមត្រូវ -ទម្រង់សាមញ្ញបំផុតនៃការពាក់មួកសុវត្ថិភាពមិនបានត្រឹមត្រូវ គឺការក្លាស់គន្លឹះមួកសុវត្ថិភាពមិនបានត្រឹមត្រូវ រឺមិនបានក្លាស់គន្លឹះមួកសុទ្ធ និងការពាក់មួកសុវត្ថិភាពបែរក្រោយ ។ ទិន្នន័យដែលបានប្រមូលអាចប្រើប្រាស់ ដើម្បីវាយតំលៃគំរូនៃការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពមិនបានត្រឹមត្រូវមុន និងក្រោយកម្មវិធីត្រូវបានអនុវត្ត ។

តើទិន្នន័យទាំងនេះបានមកពីណា?

ទិន្នន័យអំពីការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព អាចរកបានពីប្រភពដូចខាងក្រោម៖

- កំណត់ត្រានគរបាលចរាចរណ៍
- កំណត់ត្រារបស់អាជ្ញាធរជាតិ ឬអាជ្ញារសុខាភិបាលក្នុងស្រុក

> **ចំណាំ**
>
> ការសិក្សាផ្ទាល់នៅមន្ទីរពេទ្យមួយ ត្រូវបានធ្វើឡើងនៅមន្ទីរពេទ្យបង្រៀនពីរនៅភាគនិរតី ប្រទេសនីហ្សេរីយ៉ា បានបង្ហាញថាគ្មានជនរងគ្រោះដោយសារគ្រោះថ្នាក់ម៉ូតូទាំង ២៥៤នាក់ ដែលបានចូលព្យាបាលក្នុងមន្ទីរពេទ្យ បានពាក់មួកសុវត្ថិភាពនៅពេលមានគ្រោះថ្នាក់របស់គេឡើយ។
>
> ប្រភព៖ ៤

- កំណត់ត្រាទីភ្នាក់ងារដឹកជញ្ជូនជាតិ
- ការសិក្សាស្រាវជ្រាវ និងអង្កេត (ប្រអប់ ២.៣)
- កំណត់ត្រានៃការចុះបញ្ជីយានយន្ត
- ទោះបីថាប្រភពនេះប្រហែលជាប្រើប្រាស់មាន កំណត់នៅទីនេះក៏ដោយ
- កំណត់ត្រាការលក់របស់រោងចក្រផលិតមួកសុវត្ថិភាព

រក្សាសិទ្ធិ, P. Virot.

ការវាយតំលៃលើទំហំបញ្ហានៃការមិនប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព គឺជាជំហានទីមួយ ឆ្ពោះទៅរកការបង្កើតកម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព។

ចំណាំ

ការសិក្សាមួយដែលបានធ្វើឡើងនៅ Londrina ទីក្រុងភាគខាងត្បូងរបស់ប្រេស៊ីល បានពិនិត្យមើលការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពក្នុងចំណោមអ្នកប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ដែលបានទទួលការថែទាំជាបឋម (pre-hospital care) ក្រោយមានការពាក់ព័ន្ធនៅក្នុងការប៉ះទង្គិច។ អ្នកស្រាវជ្រាវបានរកឃើញថា ការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ក្នុងចំណោមអ្នកដែលបានប៉ះពាល់មាន ៦៣%។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ មានកត្តាមួយចំនួន ដែលជាប់ទាក់ទងជាមួយនឹងការមិនប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព: មនុស្សដែលមានអាយុតិចជាង ១៨ឆ្នាំ គឺមានការពាក់មួកសុវត្ថិភាពតិចតួច ការប្រើប្រាស់ជាតិស្រវឹង ទាក់ទងជាមួយនឹងការមិនប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ហើយការប៉ះទង្គិចដែលកើតឡើងនៅចុងសប្តាហ៍គឺ ពាក់ព័ន្ធតិចតួចចំពោះអ្នកបើកបរ ដែលពាក់មួកសុវត្ថិភាព។ អ្នកស្រាវជ្រាវបានបូកសរុបឃើញថា ត្រូវធ្វើការពិចារណាលើការធ្វើអន្តរាគមន៍នានាចំពោះបរិបទសង្គមរួមមួយ ដែលឥរិយាបថបើកបរកើតមានក្នុងគោលបំណងធ្វើឱ្យសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកប្រសើរឡើង។

ប្រភព: ៥

ចំណាំ

ការសួរសំណួរអំពីការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព

ខាងក្រោមនេះគឺជាសំណួរទូទៅមួយចំនួនអំពីការពាក់មួកសុវត្ថិភាព ដែលអាចសួរនាំនៅក្នុងការអង្កេតតាមសហគមន៍បាន:

តើអ្នកបានពាក់មួកសុវត្ថិភាពញឹកញាប់ប៉ុណ្ណា នៅពេលអ្នកជិះម៉ូតូ ឬរ៉ឺសស្យ៉ា កាលពី ៣០ថ្ងៃកន្លងទៅ?

ការណែនាំពីរបៀបដាក់លេខកូដ:

០១- គ្រប់ពេលវេលា

០២- ពេលខ្លះ

០៣- មិនដែល

០៤- មិនបានជិះម៉ូតូ ឬរ៉ឺសស្យ៉ាឡើយ ក្នុងរយៈពេល ៣០ថ្ងៃកន្លងមកនេះ

០៥- អត់មានមួកសុវត្ថិភាព

០៦- បដិសេធមិនព្រមពាក់

០៧- មិនដឹង/មិនប្រាកដ

តើអ្នកបានពាក់មួកសុវត្ថិភាពញឹកញាប់ប៉ុណ្ណា នៅពេលអ្នកជាអ្នកដំណើរនៅលើម៉ូតូ ឬរ៉ឺសស្យ៉ា ក្នុងរយៈពេល ៣០ថ្ងៃកន្លងមកនេះ?

ការណែនាំពីរបៀបដាក់លេខកូដ:

០១- គ្រប់ពេលវេលា

០២- ពេលខ្លះ

០៣- មិនដែល

០៤- មិនបានជិះម៉ូតូ ឬរ៉ឺសស្យ៉ាឡើយ ក្នុងរយៈពេល ៣០ថ្ងៃកន្លងមកនេះ

០៥- អត់មានមួកសុវត្ថិភាព

០៦- បដិសេធមិនព្រមពាក់

០៧- មិនដឹង/មិនប្រាកដ

សំណួរទាំងនេះត្រូវបានប្រើប្រាស់ ដើម្បីស្វែងរកថាតើអ្នកឆ្លើយតប ពាក់មួកសុវត្ថិភាពញឹកញាប់ប៉ុណ្ណានៅពេលកំពុងបើកបរ ឬកំពុងជិះជាអ្នកដំណើរនៅលើម៉ូតូនោះ។ ព័ត៌មាននេះ អាចជួយកំណត់ថា អ្នកណាពាក់មួកសុវត្ថិភាព និងអ្នកណាមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាព រួមផ្សំជាមួយព័ត៌មានអំពីអ្នកឆ្លើយតប (ឧទាហរណ៍ ក្រុមអាយុ ភេទ) ព្រមទាំងទំហំនៃការមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាពផងដែរ។ ផ្ទុយទៅវិញ បញ្ហានេះមានសារប្រយោជន៍បំផុត ក្នុងការធ្វើផែនការកម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព និងដឹងថាទីណាត្រូវកំណត់គោលដៅកម្មវិធី ដែលមានប្រសិទ្ធិភាពបំផុត។

ប្រភព: ព័តិមាននេះ ត្រូវបានដកស្រង់ចេញពី គោលការណ៍សំរាប់ការឃ្លាំមើលការសហគមន៍អំពីការរងរបួស និងអំពើហឹង្សា (៦) ។

ប្រអប់ ២.៣: **ការវាស់វែងអត្រាពាក់មួកសុវត្ថិភាព: ការសិក្សាលើការឃ្លាំមើល**

ទោះបីខ្វះខាតទិន្នន័យដ៏ពិស្តារ និងទូលំទូលាយក៏ដោយ ក៏វាគួរតែអាចធ្វើទៅបាននូវការសិក្សា តាមរយៈការឃ្លាំមើលធម្មតាមួយ ដើម្បីទទួលបាននូវការវាយតំលៃល្អមួយនៃការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព។ ការរាប់ធម្មតាលើចំនួនអ្នកជិះ និងអ្នកដំណើរដែលប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពនៅតាមទីកន្លែងពិសេសនានា និងនៅពេលផ្សេងៗគ្នានោះ នឹងផ្តល់នូវការប៉ាន់ប្រមាណព្រាងមួយ ថាតើមានអ្នកជិះម៉ូតូប៉ុន្មាននាក់ដែលកំពុងប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ហើយក្រោយមកនឹងត្រូវប្រើប្រាស់ការប៉ាន់ប្រមាណនេះដើម្បីបង្កើតវិធានការនានាដើម្បីអនុវត្ត។

ដោយសារតែតំលៃ ជាញឹកញាប់ការសិក្សាបែបនេះ ត្រូវបានធ្វើឡើងជាលក្ខណៈខ្នាតតូចប៉ុណ្ណោះ។ ការសិក្សាត្រូវបានផ្តល់អនុសាសន៍ឱ្យធ្វើឡើងនៅកន្លែងណា ដែលមានគ្រោះថ្នាក់ខ្ពស់ បើគេបានដឹងថា ការបុកប៉ះ និងការរងរបួស ដែលមានសមាមាត្រខ្ពស់កើតមាននៅលើផ្លូវពិសេសណាមួយ ឬនៅកន្លែងពិសេសណាមួយនោះ។

វិធីសាស្ត្រឃ្លាំមើលសំរាប់ការគណនាអត្រាពាក់មួកសុវត្ថិភាព ក្នុងចំនួនប្រជាពលរដ្ឋនេះ អាចប្រើប្រាស់បានសំរាប់ការប្រមូលទិន្នន័យក្នុងការវាយតំលៃស្ថានការណ៍ ព្រមទាំងក្នុងការវាយតំលៃសាកល្បង ឬការបង្កើតការវាយតំលៃសាកល្បងមួយ ដែលប្រហាក់ប្រហែល (សូមមើលមេរៀនទី៤)។

កំឡុងពេលធ្វើផែនការ: មុនពេលធ្វើការសិក្សាលើការឃ្លាំមើលមួយ ត្រូវកំណត់ប្រជាពលរដ្ឋគោលដៅឱ្យបានច្បាស់លាស់ ថាតើពួកគេជាអ្នកណា ពួកគេរស់នៅទីណា ហើយតើទិន្នន័យត្រូវបានប្រមូលបាននៅកំឡុងម៉ោងណា។ ផែនទីផ្លូវគោកពិស្តារ និងទិន្នន័យអំពីទំហំចរាចរ និងប្រេវ៉ាឡង់ប្រជាពលរដ្ឋប៉ាន់ស្មាន ដែលប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពទទួលបានពីប្រភពផ្សេងនោះ គួរត្រូវបានប្រមូលសំរាប់តំបន់ដែលចាប់អារម្មណ៍។

កំឡុងពេលធ្វើផែនការ: មុនពេលធ្វើការសិក្សាតាមរយៈការឃ្លាំមើលមួយ ត្រូវកំណត់ប្រជាពលរដ្ឋគោលដៅឱ្យបានច្បាស់លាស់ ថាតើពួកគេជាអ្នកណា ពួកគេរស់នៅទីណា ហើយតើទិន្នន័យត្រូវបានប្រមូលបាននៅកំឡុងម៉ោងណា។ ផែនទីផ្លូវគោកពិស្តារ និងទិន្នន័យអំពីទំហំចរាចរ និងប្រេវ៉ាឡង់ប្រជាពលរដ្ឋប៉ាន់ស្មាន ដែលប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ទទួលបានពីប្រភពផ្សេងនោះ គួរត្រូវបានប្រមូលសំរាប់តំបន់ដែលចាប់អារម្មណ៍។

បង្កើតពិធីសារប្រមូលទិន្នន័យ: នេះគឺជាឯកសារលាយលក្ខណ៍អក្សរដែលពិស្តារបំផុត រៀបរាប់ពីវិធីសាស្ត្រដែលនឹងត្រូវប្រើប្រាស់សំរាប់ការប្រមូលទិន្នន័យ។ វាដាក់បញ្ចូលនូវអ្វីដែលនឹងត្រូវធ្វើ ធ្វើដូចម្តេច តើអ្នកណាធ្វើវា ហើយវាធ្វើនៅពេលណា។

បង្កើតឧបករណ៍ប្រមូលទិន្នន័យ: បញ្ហាទាំងនេះរួមមានទម្រង់បែបបទមួយ ឬសំណុំទម្រង់បែបបទជាច្រើន ដែលប្រើប្រាស់ដើម្បីប្រមូលព័ត៌មានសំរាប់ការប្រមូលទិន្នន័យ (ឧ. កំរងសំណួរ កាលវិភាគធ្វើសំភាសន៍) (សូមមើលប្រអប់ ២.៤)។ សំភារៈបណ្តុះបណ្តាលគួរបង្កើតឡើងផងដែរសំរាប់បុគ្គលិកអនុវត្តន៍ការឃ្លាំមើលការចិញ្ចើមផ្លូវ។

គំរូ: ប្រជាពលរដ្ឋដែលបានសង្កេត ត្រូវតែជាតំណាងឱ្យប្រជាពលរដ្ឋដែលជាទីចាប់អារម្មណ៍ នៅក្នុងតំបន់គោលដៅ។ នេះមានន័យថា ត្រូវតែធ្វើការឃ្លាំមើលគំរូមិនជាក់លាក់ (ព្រាវៗ) មួយរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ។ ទោះបីថា គំរូប្រាកដប្រជាមួយចំនួន ទំនងធ្វើទៅបាននៅក្នុងស្ថានការណ៍ជាក់លាក់ណាមួយក៏ដោយ ឧទាហរណ៍ ការឃ្លាំមើល ដែលបានធ្វើឡើងនៅហាងសាំង ឬក្រៅសាលារៀន ត្រូវធ្វើការពិចារណា ថាតើលទ្ធផលដែលបានមកពីគំរូជ្រើសរើសនោះ នឹងក្លាយទៅជាយ៉ាងណា។

ប្រសិនបើបំណងនៃការសិក្សា គឺចងក្រងឯកសារស្តីពីការពាក់មួកសុវត្ថិភាពនៅក្នុងតំបន់ភូមិសាស្ត្រពិសេសណានោះ ប្រភេទផ្លូវទាំងអស់គួរដាក់បញ្ចូលនៅក្នុងគំរោងនៃការសិក្សា។ ការពាក់មួកសុវត្ថិភាពទំនងខុសគ្នានៅតាមប្រភេទផ្លូវនានា ឧទាហរណ៍ អ្នកជិះទំនងចង់ពាក់មួកសុវត្ថិភាពច្រើននៅលើផ្លូវហាយវ៉េ (ធំ) ជាជាងផ្លូវក្នុងតំបន់។

ហេតុនេះ រចនាសម្ព័ន្ធគំរូមួយត្រូវបង្កើតឱ្យមានឡើង ធ្វើដូចនេះវាធានាបាននូវការរាប់/ប៉ាន់ប្រមាណបានគ្រប់គ្រាន់ ដើម្បីមានលទ្ធភាពវាយតំលៃការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពនៅគ្រប់ប្រភេទផ្លូវផ្សេងៗគ្នា ហើយដើម្បីធានាបាននូវការលាយច្របល់បញ្ចូលគ្នានៃប្រភេទផ្លូវ ទំហំ និងទីកន្លែង (ទីក្រុង, ជាយក្រុង និងជនបទ)។

តាមទ្រឹស្តី ចំណែកផ្លូវទាំងអស់ ត្រូវមានសិទ្ធិអាចជ្រើសធ្វើជាគំរូបាន។ រចនាសម្ព័ន្ធគំរូ ទំនងបែងចែកជា ២ ឬ៣ ដំណាក់កាលអាស្រ័យលើទំហំនៃតំបន់គោលដៅ។ ឧទាហរណ៍ ដើម្បីវាស់ស្ទង់ការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព នៅក្នុងខេត្តមួយ ត្រូវប្រើប្រាស់ដំណាក់កាលពាយ៉ាង។

១. ការជ្រើសរើសដោយចៃដន្យ នៃក្រុមគំរូសំខាន់បំផុត (ឧ. ស្រុក ឬមានតំលៃស្មើគ្នា)។ ចំនួននៃក្រុមគំរូដ៏សំខាន់ បំផុតដែលបានជ្រើសរើសត្រូវគណនាទៅតាមសមាមាត្រ ដើម្បីវាយតំលៃគីឡូម៉ែត្ររថយន្តដែលបានធ្វើដំណើរ (VKT) សំរាប់ក្រុមគំរូនីមួយៗ។ ឧទាហរណ៍ បើ VKT មានកំរិតទាបនៅក្នុងស្រុកមួយ នោះក្រុមគំរូដែលមានសមាមាត្រទាប នឹងត្រូវជ្រើសរើសពីស្រុកនោះ ជាជាងស្រុកណាដែលមាន VKT ខ្ពស់។ ក្រុមគំរូដ៏សំខាន់ទំនងត្រូវបានជ្រើសរើស ដោយប្រើប្រាស់ប្រជាពលរដ្ឋនៅតាមស្រុក បើ VKT មិនមាននៅតាមស្រុកទេនោះ។

២. ការជ្រើសរើសដោយចៃដន្យនៃផ្លូវ នៅក្នុងក្រុមគំរូសំខាន់នីមួយៗ ធានាបានថាគ្រប់ប្រភេទផ្លូវទាំងអស់ត្រូវមាន តំណាង/និម្មិតរូប និង

៣. ការជ្រើសរើសដោយចៃដន្យ នៃកន្លែងឃ្លាំមើលនៅលើផ្លូវ ដែលបានជ្រើសរើស។

ចំនួនទីកន្លែង: ចំនួនពិតប្រាកដនៃកន្លែងឃ្លាំមើល ភាគច្រើននឹងអាស្រ័យលើថវិកា និងបញ្ហាផ្នែកភ័ស្តុភាផ្សេងទៀត។ ប្រសិនបើថវិកាមានកំណត់ វាទំនងនឹងមានសារប្រយោជន៍ច្រើន ក្នុងការធ្វើការអង្កេតឱ្យបានច្រើនបំផុតពីកន្លែងតូចៗជាច្រើន។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ យើងសូមផ្តល់ជាអនុសាសន៍ថា ចូរពិគ្រោះយោបល់ជាមួយអ្នកស្ថិតិក្នុងការកំណត់ចំនួនទីកន្លែងឱ្យបានសមស្រប ដើម្បីផ្តល់នូវការវាយតំលៃបែបស្ថិតិច្បាស់លាស់មួយបាន។

ការជ្រើសរើសទីកន្លែង: ធានាបានថាធ្វើការជ្រើសរើសដោយចៃដន្យនូវទីកន្លែងឃ្លាំមើលពីទីកន្លែងដែលមានទាំងអស់។ កិច្ចការនេះ ទំនងត្រូវបានធ្វើឡើង ដោយការបង្កើតក្រឡាដែលមានបង់លេខ ដាក់គ្របពីលើផែនទីបន្ទាប់មកជ្រើសរើសទីកន្លែងចោះៗពីក្រឡានោះ។ ត្រូវកំណត់កន្លែងឃ្លាំមើលពិតប្រាកដ យោងតាមពិធីការដែលបានដាក់ផែនការមុនពេលធ្វើការឃ្លាំមើល។

បើអាចធ្វើទៅបាន កន្លែងឃ្លាំមើលត្រូវនៅជិតផ្លូវប្រសព្វ ដែលជាកន្លែងម៉ូតូបន្ថយល្បឿន ជាពិសេសនៅពេលអវត្តមានរបស់មន្ត្រីនគរបាលចរាចរណ៍។ ឧទាហរណ៍ ជ្រើសរើសទីកន្លែងនៅផ្លូវប្រសព្វ ដែលមានភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍ ដែលអ្នកជិះកង់ឈប់នៅស្ងៀម ហើយការឃ្លាំមើលការពាក់ខ្សែក្រវាត់មួកសុវត្ថិភាព គឺអាចងាយស្រួលធ្វើជាង។

ផ្លូវតូចចង្អៀត គឺមានលក្ខណៈប្រសើរសំរាប់ឃ្លាំមើលចរាចរទៅមកការឃ្លាំមើលនៅផ្លូវធំទូលាយ ទំនងធ្វើបានតែមួយចំហៀងផ្លូវតែប៉ុណ្ណោះ សំរាប់ចរាចរឆ្លងកាត់តែមួយទិស។

ពិធីសារដែលបានកំណត់ជាមុន ត្រូវផ្តល់ការអនុញ្ញាតឱ្យមានការប្រែប្រួលក្នុងការជ្រើសរើសទីកន្លែងសំរាប់ធ្វើការឃ្លាំមើល និងវិធីសាស្ត្រយកមកអនុវត្តផងដែរ។ បើទំហំចរាចរនៅកន្លែងណាមួយកកស្ទះខ្លាំងពេកប៉ះពាល់ដល់ការកត់ត្រាព័ត៌មាន ឱ្យបានត្រឹមត្រូវនោះ ពិធីសារនោះត្រូវបញ្ជាក់ថាអ្នកឃ្លាំមើល ត្រូវឃ្លាំមើលតែម៉ូតូណាដែលមានម្ចាស់ប៉ុណ្ណោះ ខណៈដែលអ្នកផ្សេងទៀត ឃ្លាំមើលម៉ូតូដែលមានអ្នកដំណើរ (ហើយកត់ត្រាថា តើអ្នកដំណើរនោះ ពាក់មួកសុវត្ថិភាពដែរឬអត់)។ ស្របជាមួយការឃ្លាំមើលដោយភ្នែកផ្ទាល់ ដែលបានកត់ត្រាដោយអ្នកឃ្លាំមើលកាមេរ៉ាវីឌីអូគួរប្រើប្រាស់ ដើម្បីកត់ត្រាលំហូរចរាចរណ៍នៅកន្លែងឃ្លាំមើលនានាដែលមានលំហូរចរាចរណ៍ញឹក ហើយដែលការធ្វើចរាចរមានល្បឿនលឿន។

កន្លែងឃ្លាំមើលនីមួយៗ ដែលមិនបំពេញបានចំពោះលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យសំរាប់ជ្រើសរើស គួរមានកន្លែងជំរើសផ្សេងទៀត នៅផ្លូវដដែល ឧទាហរណ៍ បើនៅកន្លែងដំបូង ឬពេលវេលាដែលបានជ្រើសរើសមិនសក្តិសម ដោយសារធាតុអាកាសមិនអនុគ្រោះ (ឧ. ភ្លៀងខ្លាំង) បើនគរបាលចរាចរណ៍កំពុងមានវត្តមាននៅកន្លែងពិសេសណាមួយ ឬប្រសិនបើការឃ្លាំមើលនោះ ទំនងមិនបានធ្វើឡើង ដោយសុវត្ថិភាពនៅកន្លែងឃ្លាំមើល (ឧ. ដោយសារការសាងសង់ផ្លូវ)។

ការឃ្លាំមើលមួកសុវត្ថិភាព:

- ប្រធានគំរោងត្រូវពិចារណាអំពីសុវត្ថិភាពនៅពេលធ្វើផែនការឃ្លាំមើល និងកាត់បន្ថយកំហុសឆ្គងការវាស់វែងណាមួយ។
- អ្នកឃ្លាំមើល ត្រូវធ្វើការបណ្តុះបណ្តាលជាមុន ដើម្បីកុំឱ្យមានភាពលំអៀងណាមួយ។ ពិចារណាថាតើធ្វើការបណ្តុះបណ្តាលនៅទីណា/ដោយរបៀបណា/ដោយអ្នកណា។ បង្កើតគោលការណ៍ជាលាយលក្ខណ៍អក្សរមួយសំរាប់អ្នកឃ្លាំមើល និងអ្នកផ្សេងទៀត ដែលពាក់ព័ន្ធក្នុងការវាយតំលៃ និងធានាថា ត្រូវប្រកាន់ខ្ជាប់នឹងពិធីសារនេះ។
- ការឃ្លាំមើល អាចធ្វើឡើងដោយអ្នកឃ្លាំមើលពីរ ឬច្រើននាក់។ បន្ទាប់មក ការឃ្លាំមើលត្រូវបានធ្វើការប្រៀបធៀប ដើម្បីវាយតំលៃរកកំរិតត្រូវគ្នារវាងអ្នកឃ្លាំមើល។
- កំណត់រកកន្លែងដែលមានសុវត្ថិភាព និងងាយស្រួល ដើម្បីធ្វើការឃ្លាំមើល។ អ្នកឃ្លាំមើលត្រូវបំពេញការងារជាគូ និងត្រូវពាក់អាវកាក់ដែលមានចំណាំងផ្លាតផងដែរ ដើម្បីហេតុផលសុវត្ថិភាព និងសន្តិសុខ។

ខ្សែមួកសុវត្ថិភាពទ្រុចង្ការ ដែលចងធូរៗ ត្រូវបានកត់ត្រាជា "ការប្រើប្រាស់មិនត្រឹមត្រូវ" នៅពេលធ្វើការវាយតំលៃលើការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព។

- ការឃ្លាំមើល ត្រូវធ្វើឡើងចំពោះកំឡុងពេលដែលបានកំណត់ជាមុន។ កំឡុងពេលត្រូវតែដូចគ្នានៅតាមកន្លែងនីមួយៗ ដើម្បីអាចធ្វើការប្រៀបធៀបរវាងទីកន្លែងបាន។
- ការឃ្លាំមើលការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព អាចដាក់បញ្ចូលនូវប្រភេទមួយចំនួនដូចជា ការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ការមិនប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ការប្រើប្រាស់មិនត្រឹមត្រូវ និងមានមួកសុវត្ថិភាពតែមិនពាក់។ ប្រភេទនៃ "ការប្រើប្រាស់មិនបានត្រឹមត្រូវ" នឹងត្រូវកត់ត្រាចូលពេលណា មិនក្លាស់ខ្សែមួក ឬក្លាស់រលុងៗ។ ច្បាស់ណាស់ថា វាទំនងជាមិនងាយស្រួលក្នុងការឃ្លាំមើល និងកត់ត្រាព័ត៌មានឱ្យបានច្រើនអំពីថាតើមួកសុវត្ថិភាពត្រូវបានពាក់ ឬមិនពាក់នោះឡើយ អាស្រ័យលើទំហំ និងល្បឿនចរាចរនៅកន្លែងឃ្លាំមើល (ឧ. ការវាយតំលៃអាយុអ្នកជិះអាចជាបញ្ហាដ៏លំបាកមួយ លុះត្រាព័ត៌មាននេះត្រូវបានប្រមូលតាមរយៈការពិនិត្យរូបភាពវីឌីអូឡើងវិញ)។

ការវាស់វែងឡើងវិញ ក្រោយការអន្តរាគមន៍: ការឃ្លាំមើលឡើងវិញត្រូវធ្វើឡើងវិញ ដោយអ្នកឃ្លាំមើលពីមុនប្រើប្រាស់ពិធីសារដដែល នៅថ្ងៃ/ម៉ោងដូចគ្នា និងនៅកន្លែងដូចគ្នា ដែលបានវាស់វែងមុនពេលកម្មវិធី។

ប្រអប់ ២.៤: ឧទាហរណ៍នៃកំរងសំណួរស្ទាបស្ទង់មួកសុវត្ថិភាព

ការសិក្សាលើការឃ្លាំមើល

កាលបរិច្ឆេទ: ថ្ងៃ: ______ ខែ: _______ ឆ្នាំ: _______

ម៉ោង: _____:_____ ព្រឹក _____:_____ ល្ងាច

ទីកន្លែង: ____

ឈ្មោះអ្នកឃ្លាំមើល: ____________________________________

ចំនួនមនុស្សនៅលើម៉ូតូ: ☐១ ☐២ ☐៣ ☐៤ ☐ច្រើនទៀត (បញ្ជាក់) ______

	អ្នកបើកបរ		
ភេទ	បុរស		ស្ត្រី
តើពាក់អាវការពារទេ?	បាទ/ចាំ		ទេ
តើពាក់មួកសុវត្ថិភាពទេ?	បាទ/ចាំ		ទេ
ប្រភេទមួកសុវត្ថិភាព *	☐1 ☐2 ☐3 ☐4	ច្រើនទៀត (បញ្ជាក់)	________________
តើក្ខាស់មួកសុវត្ថិភាពបានត្រឹមត្រូវទេ?	បាទ/ចាំ		ទេ
តើបើកភ្លើងម៉ូតូទេ?	បាទ/ចាំ		ទេ
កំលាំងម៉ាស៊ីនម៉ូតូ	<100cc	100–200cc	>200cc
ស្លាកលេខ			

	អ្នកដំណើរទី១	
ភេទ	បុរស	ស្ត្រី
តើពាក់អាវការពារទេ?	បាទ/ចាំ	ទេ
តើពាក់មួកសុវត្ថិភាពទេ?	បាទ/ចាំ	ទេ
ប្រភេទមួកសុវត្ថិភាព *	☐1 ☐2 ☐3 ☐4	ច្រើនទៀត (បញ្ជាក់) ________________
តើក្ខាស់មួកសុវត្ថិភាពបានត្រឹមត្រូវទេ?	បាទ/ចាំ	ទេ

	អ្នកដំណើរទី២	
ភេទ	បុរស	ស្ត្រី
តើពាក់អាវការពារទេ?	បាទ/ចាំ	ទេ
តើពាក់មួកសុវត្ថិភាពទេ?	បាទ/ចាំ	ទេ
ប្រភេទមួកសុវត្ថិភាព *	☐1 ☐2 ☐3 ☐4	ច្រើនទៀត (បញ្ជាក់) ________________
តើក្ខាស់មួកសុវត្ថិភាពបានត្រឹមត្រូវទេ?	បាទ/ចាំ	ទេ

	អ្នកដំណើរទី២	
ភេទ	បុរស	ស្ត្រី
តើពាក់អាវការពារទេ?	បាទ/ចាំ	ទេ
តើពាក់មួកសុវត្ថិភាពទេ?	បាទ/ចាំ	ទេ
ប្រភេទមួកសុវត្ថិភាព *	☐1 ☐2 ☐3 ☐4	ច្រើនទៀត (បញ្ជាក់) ________________
តើក្ខាស់មួកសុវត្ថិភាពបានត្រឹមត្រូវទេ?	បាទ/ចាំ	ទេ

* ១. មួកសុវត្ថិភាពដែលមានលក្ខណៈពាក់បានពេញផ្ទៃមុខ (មានប្រដាប់ការពារចង្ការ) (full face) ២. មួកសុវត្ថិភាព ដែលមានលក្ខណៈចំហរមុខ (គ្របត្រចៀកនិងក) (open-face) ៣. មួកសុវត្ថិភាពពាក់បានពាក់កណ្តាលក្បាល (លើត្រចៀក) (half-face) ៤. ផ្សេងទៀត (ឧ. មួកសុវត្ថិភាពកង់, មួកពាក់នៅការដ្ឋាន, មួកជិះសេះ ។ល។)

ប្រភព: សម្របចេញពីប្រេវ៉ាឡង់ស៍នៃវិធានការតបសុវត្ថិភាពចរាចរ ក្នុងចំណោមអ្នកជិះម៉ូតូក្នុងក្រុង Cali ដែលបានសិក្សា។

២.២.៣ ហេតុអ្វីបានជាប្រជាពលរដ្ឋមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាព?

ច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពទំនងមិនអាចទទួលជោគជ័យឡើយប្រសិនបើប្រជាពលរដ្ឋមិនគោរពតាម ឬយល់ដឹងពីហេតុផលនៃការពាក់វា ឬមិនដែលឮស្គាល់អំពីមួកសុវត្ថិភាព។ ស្រដៀងគ្នានេះដែរ ប្រសិនបើមួកសុវត្ថិភាពមិនអាចរកទិញបាន ឬវាមានតំលៃថ្លៃពេកសំរាប់ប្រជាពលរដ្ឋភាគច្រើននោះ អត្រានៃការពាក់មួកសុវត្ថិភាព គឺប្រហែលជានៅទាបដដែល។

ឥរិយាបថសាធារណៈចំពោះការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព

វាមានសារសំខាន់ណាស់ដែលត្រូវដឹងថា តើជាទូទៅប្រជាពលរដ្ឋចាត់ទុកសុវត្ថិភាពចរាចរផ្លូវគោកបែបណា និងជាពិសេសឥរិយាបថរបស់គេចំពោះការពាក់មួកសុវត្ថិភាព។ ពត៌មាននេះ អាចជួយបង្កើតកម្មវិធីប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព និងសំរេចថាតើ គួរវិនិយោគអស់ប៉ុន្មាន ក្នុងការលើកស្ទួយការយល់ដឹងសាធារណៈអំពីផលប្រយោជន៍នៃមួកសុវត្ថិភាព។ គោលដៅនៃកម្មវិធី នឹងកំណត់ថាតើក្រុមណាដែលគួរធ្វើការស្ទាបស្ទង់ ហើយសំណួរណាដែលត្រូវសាកសួរ។ គោលដៅនោះ អាចនឹងដាក់បញ្ចូលនូវការសាកសួរសំណួរដូចខាងក្រោម៖

- ជាទូទៅ តើឥរិយាបថប្រជាពលរដ្ឋ ចំពោះសុវត្ថិភាពចរាចរផ្លូវគោកយ៉ាងម៉េចដែរ?
- តើប្រជាពលរដ្ឋយល់ដឹងពីផលប្រយោជន៍នៃការពាក់មួកសុវត្ថិភាពឬទេ? ដោយហេតុនេះឥរិយាបថសាធារណៈចំពោះការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព និងច្បាប់មួកសុវត្ថិភាព អាចធ្វើជាអាំងឌីកាទ័រខ្នាតគំរូមួយ។
- តើកំរិតយល់ដឹងសាធារណៈនៃផលប្រយោជន៍មួកសុវត្ថិភាពមានប៉ុន្មាន?
- ហេតុអ្វីប្រជាពលរដ្ឋមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាព? ឧទាហរណ៍ ប្រសិនបើរកឃើញថា អ្នកជិះម៉ូតូមានឥរិយាបថអវិជ្ជមានចំពោះការពាក់មួកសុវត្ថិភាព ឬប្រសិនបើពួកគេមិនដឹងអំពីច្បាប់ ឬប្រសិទ្ធិភាពនៃមួកសុវត្ថិភាពទប់ទល់នឹងការរងរបួសផងនោះ ពេលនោះកម្មវិធីតម្រូវឱ្យឆ្លើយតបទៅនឹងបញ្ហាទាំងនេះ។
- ក្រៅពីការកំណត់ចំណេះដឹង និងឥរិយាបថសាធារណៈ តើអ្នកណាដែលមានបំផុតក្នុងការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព? ប្រភេទនៃព័ត៌មាននេះ អាចជួយកំណត់បានផងដែរថា ក្រុមណាមានបំផុតទៅនឹងការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ដើម្បីឱ្យកម្មវិធីអាចកំណត់គោលដៅពួកគេឱ្យធ្វើការផ្លាស់ប្តូរឥរិយាបថ និងអាកប្បកិរិយារបស់គេ។ ហេតុនេះ ព័ត៌មានមួយចំនួនស្តីពីតំលៃប្រែប្រួលដូចជា អាយុ, ភេទ, មុខរបរ, ជាតិពន្ធុ ។ល។ គឺតម្រូវឱ្យប្រមូល។

តើទិន្នន័យទាំងនេះ បានមកពីណា?

ទិន្នន័យប្រភេទនេះ អាចត្រូវបានប្រមូល ជាផ្នែកមួយនៃកម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាពដែលមានពីមុនស្រាប់ (សូមមើល ផ្នែក 2.3.5)។ អាចមានការសិក្សាមួយចំនួនត្រូវបានធ្វើឡើងផងដែរ៖

- ដោយក្រុមហ៊ុនស្រាវជ្រាវទីផ្សារ
- ដោយសាកលវិទ្យាល័យនានា អង្គការក្រៅរដ្ឋាភិបាល ភ្នាក់ងារផ្សេងទៀត ដែលបំរើការក្នុងវិស័យសុវត្ថិភាពចរាចរផ្លូវគោក។

វាអាចមានសារប្រយោជន៍ ដើម្បីធ្វើការស្ទាបស្ទង់មតិសាធារណៈ ដើម្បីប្រមូលព័ត៌មាននេះ ប្រសិនបើទិន្នន័យបែបនេះមិនអាចរកបាន។ វាទំនងមានការលំបាកចំពោះពេលវេលា និងថវិកា ប្រសិនបើកម្មវិធីកំពុងធ្វើការបង្កើត។ ហេតុនេះ មានតែការស្ទាបស្ទង់ជំហានដំបូងមួយទេ ដែលត្រូវបានលើកឡើងនៅដំណាក់កាលនេះ ហើយការស្ទាបស្ទង់ ដែលពិស្តារបំផុត អាចអនុវត្តនៅពេលក្រោយ។ វាមានសារប្រយោជន៍បំផុត ក្នុងការផ្តោតលើតំបន់ភូមិសាស្ត្រ និងក្រុមប្រជាពលរដ្ឋ ដែលបានវាយតំលៃឃើញថា មានគ្រោះថ្នាក់ខ្ពស់នៅក្នុងការស្ទាបស្ទង់ជំហានដំបូង។

ចំណាំ

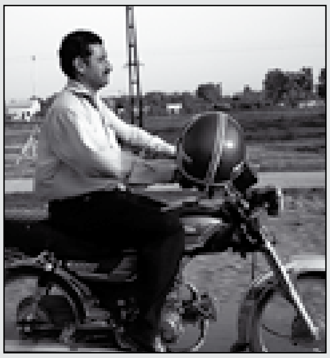
មូលហេតុខ្លះ ដែលប្រជាពលរដ្ឋមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាព

© D.Mohan

ភាពលំបាកក្នុងការពាក់មួកសុវត្ថិភាព ពីលើមួកកន្ទបប្រពៃណីសាសនា មានន័យថា ជនជាតិស៊ីក្ខ ត្រូវបានលើកលែងពីច្បាប់មួក សុវត្ថិភាព នៅកន្លែងខ្លះ។

ខាងក្រោមនេះ គឺជាឧទាហរណ៍នៃហេតុផលមួយចំនួន ចំពោះការមិនប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ដែលត្រូវបានប្រមូលពីការសិក្សានានាធ្វើឡើងក្នុងប្រទេសផ្សេង:

- ក្មេងតូចៗព្រួយបារម្ភថា ប្រសិនបើពួកគេពាក់មួកសុវត្ថិភាព ពួកគេនឹងត្រូវមិត្តភក្ត្រចំអកឱ្យ។
- អ្នកបើកបរម៉ូតូមានអារម្មណ៍ថា ពួកគេទំនងមានឱកាសតិចតួចក្នុងការបុកប៉ះនៅពេលធ្វើដំណើរក្នុងចំងាយជិតៗ ហេតុនេះហើយ ពួកគេមិនត្រូវការពាក់មួកសុវត្ថិភាពចំពោះការធ្វើដំណើរបែបនោះឡើយ។
- មួកសុវត្ថិភាព ត្រូវបានគេចាត់ទុកថាក្តៅ ហើយមិនស្រួលពាក់ឡើយ។
- ចំពោះការពាក់មួកតាមប្រពៃណីសាសនាមួយចំនួន (ឧទាហរណ៍ ឈ្នួតក្បាល ដែលពាក់ដោយពួកស៊ីក្ខ) មួកសុវត្ថិភាពមិនអាចពាក់បានឡើយ។
- នៅផ្នែកខ្លះនៃប្រទេសអាហ្វ្រិក មួកសុវត្ថិភាពធ្វើឱ្យខូចសក់ ឬមិនសក្តិសមចំពោះម៉ូដតុបតែងសក់របស់ស្ត្រី។
- បុគ្គលិកកម្មករដែលជិះម៉ូតូរបស់គេទៅធ្វើការព្រួយបារម្ភថា ពេលពួកគេចតម៉ូតូ បើអត់មានកន្លែងទុកមួករបស់គេទេ នោះមួកនឹងត្រូវបានគេលួចបាត់បើទុកចោលនឹងម៉ូតូ។
- អ្នកដំណើរដែលជិះម៉ូតូឌុប ទំនងមានការស្ទាក់ស្ទើរ ក្នុងការពាក់មួកសុវត្ថិភាព ដែលអ្នកបើកបរផ្តល់ឱ្យ ដោយសារបារម្ភ ចំពោះភាពស្អាតបាត ឬរោគឆ្លង ដែលអាចចំលងតាមរយៈការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព (ឧទាហរណ៍ ចៃក្បាល)។
- នៅក្នុងប្រទេសមួយចំនួន ការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពក្នុងចំណោមមនុស្សពេញវ័យទទួលឥទ្ធិពលផ្នែកសង្គមយ៉ាងខ្លាំងពីមិត្តភ័ក្ត្រ និងឪពុកម្តាយ។ ឧទាហរណ៍ ការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ទំនងត្រូវបានជះឥទ្ធិពលដោយជំនឿរបស់មនុស្សពេញវ័យ អំពីថាតើឪពុករបស់គេពាក់ឬមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាពនៅពេលកំពុងជិះម៉ូតូនោះ។



© G. Macfadyen

កំដៅថ្ងៃដ៏ក្តៅ ជាញឹកញាប់ គឺជាហេតុផលមួយ ដែលអ្នកបើកបរម៉ូតូ មិនព្រមពាក់មួកសុវត្ថិភាព.

ទិន្នន័យអំពីភាពដែលអាចរកទិញបាន និងតំលៃ

ត្រូវធ្វើការវាយតំលៃអំពីតំលៃ និងភាពដែលអាចរកទិញបាននៃមួកសុវត្ថិភាពនៅក្នុងតំបន់ ដើម្បីស្វែងយល់ថា តើកត្តាទាំងនេះមានអានុភាពលើការសំរេចចិត្តពាក់មួកសុវត្ថិភាពរបស់ប្រជាពលរដ្ឋឬទេ។

សំណួរខាងក្រោម អាចប្រើប្រាស់បានដើម្បីប្រមូលព័ត៌មានអំពីបញ្ហាទាំងនេះ:

- តើមានមួកសុវត្ថិភាពប៉ុន្មានដែលបានផលិត និងដាក់លក់នៅក្នុងតំបន់ ក្នុងកំឡុងពេលជាក់លាក់ណាមួយ?
- តើអ្នកណាលក់មួកសុវត្ថិភាព ហើយអ្នកចែកចាយមួកសុវត្ថិភាពទាំងនេះនៅកន្លែងណា? តើការផ្គត់ផ្គង់គ្រប់គ្រាន់តាមតម្រូវការបច្ចុប្បន្នឬទេ?
- តើមួកសុវត្ថិភាពយីហោអ្វីដែលលក់ដាច់ជាងគេ?
- តើតំលៃលក់រាយជាមធ្យមនៃមួកសុវត្ថិភាពយីហោអ្វីដែលដាច់បំផុតថ្លៃប៉ុន្មាន?

អាំងឌីកាទ័រមួយចំនួនអំពីមួកសុវត្ថិភាព ដែលអ្នកស្រាវជ្រាវបានពិនិត្យរកឃើញមានៈ

- ចំនួន និងការចែកចាយភូមិសាស្ត្រនៃរោងចក្រផលិតមួកសុវត្ថិភាព
- ចំនួន និងប្រភេទយីហោមួកសុវត្ថិភាពលក់រាយ
- តំលៃលក់រាយជាមធ្យមនៃមួកសុវត្ថិភាព
- ការលក់សរុបប្រចាំឆ្នាំនៃមួកសុវត្ថិភាព

តើទិន្នន័យទាំងនេះបានមកពីណា?

- បានមកពីរោងចក្រផលិតមួកសុវត្ថិភាព
- អ្នកចែកចាយឬអ្នកផ្គត់ផ្គង់មួកសុវត្ថិភាព
- បានមកពីនាយកដ្ឋានរដ្ឋាភិបាល ដែលទទួលបន្ទុកសុវត្ថិភាពចរាចរផ្លូវគោក
- បានពីស្ថាប័នទាំងឡាយ ដែលពាក់ព័ន្ធក្នុងកម្មវិធីមួកសុវតិភាពពីមុនៗ

ប្រសិនបើទិន្នន័យទាំងនេះមិនអាចរកបាន ហើយប្រសិនបើមានថវិកាគ្រប់គ្រាន់ មធ្យោបាយដ៏មានប្រសិទ្ធិភាពបំផុតនោះ គឺការធ្វើកិច្ចសន្យាជាមួយក្រុមហ៊ុនស្រាវជ្រាវទីផ្សារដើម្បីប្រមូលទិន្នន័យទាំងនេះ។ ផ្ទុយទៅវិញអ្នកផលិតមួកសុវត្ថិភាព អាចមានលទ្ធភាពផ្តល់ព័ត៌មានទាំងនេះបានច្រើន ជាពិសេសស្ថាប័ន/អ្នកដែលកំពុងបំរើការក្នុងក្រុមការងារ។

ប្រអប់ ២.៥: **ទេវកថាសាមញ្ញៗខ្លះអំពីមួកសុវត្ថិភាព**

ទេវកថាៈ មួកសុវត្ថិភាពបណ្តាលឱ្យរបួសក ឬមិញ្ញាខួរឆ្អឹង។
ការពិតៈ ការស្រាវជ្រាវបានបង្ហាញឱ្យឃើញថា មួកសុវត្ថិភាពសមស្របទៅស្តង់ដា ហើយការពាក់មួកសុវត្ថិភាពបានត្រឹមត្រូវពុំបង្ករឱ្យមានរបួសក ឬមិញ្ញាខួរឆ្អឹងឡើយ។

ទេវកថាៈ មួកសុវត្ថិភាពធ្វើឱ្យការស្តាប់ និងការមើលចុះថយ
ការពិតៈ មួកសុវត្ថិភាពមិនប៉ះពាល់ដល់ការមើលជិតៗ ឬរួមចំណែកដល់ការបុកប៉ះឡើយ។ មួកសុវត្ថិភាពអាចកាត់បន្ថយសម្លេងអ៊ូអរខ្លាំង ប៉ុន្តែមិនប៉ះពាល់សមត្ថភាពអ្នកជិះពីការបែងចែករវាងសម្លេងឡើយ។ ការសិក្សាខ្លះបានបង្ហាញថា ធាតុពិតមួកសុវត្ថិភាព ដែលពាក់សិប់ល្អ អាចធ្វើឱ្យសមត្ថភាពក្នុងការស្តាប់បានល្អ ដោយកាត់បន្ថយសម្លេងខ្យល់។

ទេវកថាៈ ច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូរំលោភដល់សិទ្ធិបុគ្គល។
ការពិតៈ គ្រប់ច្បាប់សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ទាំងអស់ ត្រូវការសកម្មភាពខ្លះៗពីបុគ្គល ដូចជាការពាក់ខ្សែក្រវាត់សុវត្ថិភាពមិនបើកបរនៅពេលរងរបួស ការចងក្មេងជាប់នឹងកៅអីឡាន ឬការឈប់ឡាននៅកន្លែងផ្លាកសញ្ញាឈប់ឡាន។ ច្បាប់ចរាចរណ៍ទាំងនេះ ត្រូវបានទទួលយក ព្រោះអ្នកបើកបររថយន្តទាំងអស់ទទួលស្គាល់ថា ការមិនគោរពច្បាប់ អាចបង្កើតគ្រោះថ្នាក់យ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរដល់ពួកគេ និងអ្នកផ្សេង។ ច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូ គឺពិតជាដូចគ្នាយ៉ាងពិតប្រាកដ។

ទេវកថាៈ អត្រាស្លាប់ដោយគ្រោះថ្នាក់មានទាបនៅកន្លែងណាដែលអត់មានច្បាប់មួកសុវត្ថិភាព។
ការពិតៈ ការសិក្សា នៅក្នុងរដ្ឋពីរក្នុងសហរដ្ឋអាមេរិក ដែលបានធ្វើមោឃភាពចោល ច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពចរាចររបស់គេនៅថ្មីៗនេះបានបង្ហាញឱ្យឃើញថា ការស្លាប់ដោយសារការរងរបួសក្បាល បានកើនឡើងក្រោយការមោឃភាពច្បាប់នេះ (សូមមើលមេរៀន១)។

ទេវកថាៈ មិនចាំបាច់ ធ្វើឱ្យការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពជាកាតព្វកិច្ចសំរាប់អ្នកទាំងអស់គ្នាឡើយ ច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូតំរូវតែអាយុកំណត់ណាមួយ គឺមានប្រសិទ្ធិភាព/គ្រប់គ្រាន់ហើយ។
ការពិតៈ ច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពដែលកំណត់អាយុ គឺមានភាពលំបាកប្រតិបត្តិជាង ព្រោះវាពិបាកសំរាប់សហគមន៍ប្រតិបត្តិជ្រើសរើសថា តើក្មេងអាយុប៉ុន្មាន នៅពេលគេកំពុងជិះម៉ូតូឆ្លងកាត់នោះ។ ហេតុនេះហើយ ច្បាប់ដែលកំណត់អាយុគឺមានប្រសិទ្ធិភាពតិចជាងច្បាប់ដែលពាក់ព័ន្ធសង្គមទាំងមូល។

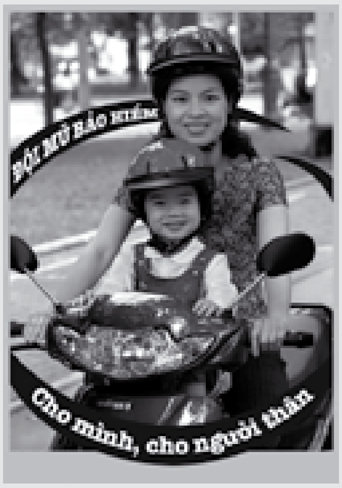
ទេវកថាៈ ម៉ូតូ គឺជាភាគរយតូចមួយនៃយានយន្តដែលបានចុះបញ្ជីរ ហេតុនេះការបុកប៉ះម៉ូតូ តំណាងឱ្យបន្ទុកតូចតាចមួយចំពោះសង្គមជាតិ។
ការពិតៈ ទោះជាម៉ូតូ បង្កើតបានជាសមាមាត្រយានយន្តតូចមួយ (ដូចមាននៅក្នុងប្រទេស ដែលមានចំណូលខ្ពស់មួយចំនួន) ឬសមាមាត្រដ៏ច្រើននៃយានយន្ត (ដូចមាននៅក្នុងប្រទេសអាស៊ីមួយចំនួន) ក៏ដោយ ធាតុពិតគឺថាអ្នកជិះម៉ូតូមានទំនងស្លាប់ចំនួន២៧ដង ហើយនឹងប្រហែលជារងរបួស៦ដង ច្រើនជាងអ្នកដំណើរនៅក្នុងឡាន នៅក្នុងការបុកប៉ះចរាចរណ៍ មានន័យថា ម៉ូតូគឺជាបញ្ហាដ៏សំខាន់មួយនៅក្នុងសង្គមទាំងអស់ ដែលមានការប្រើប្រាស់ទូរទៅ (៧)។

ទិន្នន័យដែលបានប្រមូល នឹងត្រូវប្រើប្រាស់ធ្វើអាំងឌីកាទ័រខ្នាតគំរូក្នុងការត្រួតពិនិត្យប្រសិទ្ធិភាពកម្មវិធី ។ ឧទាហរណ៍ ទិន្នន័យអំពីការលក់អាចប្រើប្រាស់បាន ដើម្បីបង្ហាញភាពជោគជ័យនៃកម្មវិធី ។ ភាពដែលអាចរកទិញបាននៃមួកសុវត្ថិភាព នឹងក្លាយជាកត្តាមួយផងដែរ ក្នុងការសំរេចថាតើការណែនាំអំពីការប្រតិបត្តិច្បាប់ប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពលឿនកំរិតណា ប្រសិនបើបញ្ហានេះជាទិសដៅមួយនៃកម្មវិធី (សូមមើលមេរៀន ៣) ។

ចំណាំ

ការស្រាវជ្រាវបានបង្ហាញថា ជាមធ្យមកម្មកររោងចក្រនៅក្នុងប្រទេសដែលមានចំណូលទាប ត្រូវចំណាយពេលធ្វើការងារចំនួន ១១ដង ក្នុងការសន្សំបានប្រាក់គ្រប់គ្រាន់ល្មម ដើម្បីទិញមួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូ ដូចកម្មករនៅក្នុងប្រទេសដែលមានចំណូលខ្ពស់ដែរ (៨)។

មធ្យោបាយមួយដើម្បីយកឈ្នះលើបញ្ហានេះ គឺការកាត់បន្ថយតំលៃមួកសុវត្ថិភាពចំពោះអតិថិជន។ យុទ្ធសាស្ត្រនេះត្រូវបានធ្វើយ៉ាងជោគជ័យ នៅក្នុងប្រទេសវៀតណាម ដោយអង្គការក្រៅរដ្ឋាភិបាល មូលនិធិបង្ការរបួសស្នាមអាស៊ី (Asia Injury Prevention Foundation)។ កម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាពរបស់មូលនិធិ ចែកចាយមួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូ ប្រចាំតំបន់ក្តៅដល់ក្មេងគ្រប់អាយុចូលរៀន ដោយឥតគិតថ្លៃ ដើម្បីឱ្យពួកគេជិះបានដោយសុវត្ថិភាពនៅលើម៉ូតូ អាណាព្យាបាលរបស់គេ។ មកទល់ពេលនេះ មួកសុវត្ថិភាពប្រមាណ ១៦៥,០០០មួក ត្រូវបានចែកចាយដល់ក្មេងទូទាំងប្រទេសតាមរយៈកម្មវិធី(៩)។



© មូលនិធិបង្ការរបួសអាស៊ី ២០០៧

តំលៃមួកសុវត្ថិភាព អាចជាការរារាំងមួយសំរាប់គ្រួសារដែលមានក្មេង ។ ការផ្តល់មួកសុវត្ថិភាពដល់ក្មេង ដោយឥតគិតថ្លៃ គឺជាមធ្យោបាយមួយនៃការធានាថា សមាជិកទាំងអស់នៃគ្រួសារជិះដោយមានមួកសុវត្ថិភាព ។

២.៣ របៀបវាយតំលៃអ្វីដែលមានស្រាប់

វាមានសារសំខាន់បំផុត ក្នុងការវាយតំលៃអំពីច្បាប់ និងបទបញ្ញត្តិស្តីពីការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិដែលមានស្រាប់ នៅក្នុងតំបន់គំរោងកម្មវិធីពីរបៀប ដែលវាត្រូវបានអនុវត្ត ដោយមិនគិតពីច្បាប់ និងបទបញ្ញត្តិផ្សេងទៀត ដែលបានប្រតិបត្តិហើយនោះឡើយ ។ ឧទាហរណ៍ ថ្វីបើច្បាប់តម្រូវឱ្យពាក់មួកសុវត្ថិភាព ក្នុងចំណោមអ្នកប្រើប្រាស់ម៉ូតូ និងស្តង់ដាមួកសុវត្ថិភាពថ្នាក់ជាតិដែលបានកំណត់ក៏ដោយ អត្រាពាក់មួកសុវត្ថិភាពនៅមានកំរិតទាប ហើយមួកសុវត្ថិភាពជាច្រើនដែលប្រើប្រាស់គឺនៅក្រោមស្តង់ដា វាគឺជាការបង្ហាញមួយយ៉ាងច្បាស់ដែលថា ច្បាប់ និងបទបញ្ញត្តិ គឺមិនមានប្រសិទ្ធិភាព ឬថា ការប្រតិបត្តិច្បាប់ និងស្តង់ដាទាំងនេះ មិនទាន់គ្រប់គ្រាន់នៅឡើយ ។

ការវាយតំលៃពីអ្វីដែលមានស្រាប់នៅក្នុងប្រទេសរបស់អ្នក ទាក់ទិនទៅនឹងកម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព ដែលមានស្រាប់ ឬមានពីមុន នឹងជួយកំណត់បាននូវអង្គការ ឬមនុស្សគន្លឹះៗ នៅក្នុងជួររដ្ឋាភិបាល នៅក្នុងវិស័យឯកជន និងសង្គមស៊ីវិលដែលត្រូវពាក់ព័ន្ធក្នុងកម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព ។ វានឹងចង្អុលបង្ហាញពីប្រភពគាំទ្រដ៏សំខាន់ផ្នែកនយោបាយ និងថវិកាប្រកប

ដោយសក្តានុពលផង។ ការវាយតំលៃនេះ អាចអនុវត្តបាននៅកំរិតភូមិសាស្ត្រផ្សេងៗគ្នា ដូចបានរៀបរាប់រួចហើយ (ឧ. ប្រទេស, ខេត្ត/រដ្ឋ, ទីក្រុង ឬសហគមន៍) ហើយបញ្ហានេះ គួរតែមានការព្រមព្រៀងគ្នាមុនពេលចាប់ផ្តើម។

ខាងក្រោមនេះគឺជាវិស័យមួយចំនួន ដែលត្រូវការត្រួតពិនិត្យ:

២.៣.១ តើអ្នកណាទទួលបន្ទុកសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ ហើយមានថវិកាអ្វីសំរាប់កិច្ចការនេះ?

ការរៀបរាប់ពីស្ថានការណ៍ទូទៅនៅក្នុងប្រទេស គឺជាជំហានដំបូង ក្នុងការវាយតំលៃស្ថានការណ៍ ថាតើមានកន្លែងសំរាប់កម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាពឬនៅ។ តើកម្មវិធីបែបនោះ ត្រូវបានអនុវត្តដោយពឹងផ្អែកលើប្រព័ន្ធនយោបាយរបស់ប្រទេសយ៉ាងដូចម្តេច។ វាមានសារសំខាន់ផងដែរ ក្នុងការពិចារណា ថាតើច្បាប់ដែលមានស្រាប់ លើកទឹកចិត្តដល់ការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពឬអត់ ហើយថាតើមានថវិកាណាមួយសន្សំទុកសំរាប់កម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព ដែលអាចដាក់បញ្ចូលគំនិតផ្តួចផ្តើមការប្រើប្រាស់ម៉ូតូឬទេ។ បញ្ជីរសំណួរបន្ថែមខាងក្រោមនេះ នឹងជួយបង្កើតនូវទំរង់រូបភាពទាំងមូល។

- តើមានប្រព័ន្ធកណ្តាលឬភូមិភាគឬសហព័ន្ធណាមួយរបស់រដ្ឋាភិបាលឬទេ? តើមានច្បាប់នៅក្នុងរដ្ឋធម្មនុញ្ញឬនៅក្នុងច្បាប់ជាតិសំរាប់វិមជ្ឈការឬទេ? បើមាន តើអាជ្ញាធរមូលដ្ឋានមានការចូលរួមក្នុងការសំរេចចិត្ត និងរកថវិកាបានកំរិតណា?
- តើនាយកដ្ឋានរដ្ឋាភិបាលធំៗណាខ្លះ ដែលបានពាក់ព័ន្ធក្នុងការសំរេចចិត្តសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ដូចជានាយកដ្ឋានដឹកជញ្ជូន សុខាភិបាល យុត្តិធម៌ និងនគរបាលចរាចរណ៍ ហើយនាយកដ្ឋាននីមួយៗដើរតួនាទីអ្វីខ្លះ?
- តើថវិកាបច្ចុប្បន្នសំរាប់សុវត្ថិភាពចរាចរនៅក្នុងប្រទេសរបស់អ្នកមានប៉ុន្មាន? តើមានអាទិភាពអ្វីខ្លះ នៅក្នុងថវិកាសំរាប់ការធ្វើឱ្យវិស័យសុវត្ថិភាពចរាចរផ្លូវគោកមានការប្រសើរឡើងនៅពេលអនាគត? តើមានថវិកាអ្វីខ្លះ ដែលអាចប្រើប្រាស់សំរាប់កម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព?

អង្គការក្រៅរដ្ឋាភិបាល និងឯកជន ដែលអាចរួមចំណែកដល់កម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាពបាន រួមមាន:

- អង្គការអន្តរជាតិ និងទីភ្នាក់ងារមូលនិធិ ដូចជា អង្គការសុខភាពពិភពលោក, ធនាគារពិភពលោក, អង្គការភាពជាដៃគូសុវត្ថិភាពចរាចរសកល, មូលនិធិ FIA និងស្ថាប័នផ្សេងទៀត ដែលមានជំនាញសុវត្ថិភាពចរាចរផ្លូវគោក ព្រមទាំងស្ថាប័នទាំងឡាយណាដែលមានសមត្ថភាពផ្តល់ថវិកា។
- ក្រុមហ៊ុនផ្តល់ប្រឹក្សាឯកជន។
- អង្គការក្រៅរដ្ឋាភិបាលក្នុងស្រុក រួមមានក្រុមសុវត្ថិភាពចរាចរផ្លូវគោក និងក្រុមអ្នកជិះម៉ូតូ
- រោងចក្រផលិត ឬអ្នកចែកចាយម៉ូតូ។
- និយោជិកធំៗ ជាពិសេសនិយោជិកណាដែលមានបុគ្គលិកប្រើប្រាស់ម៉ូតូនៅក្នុងការងាររបស់គេ និងក្នុងការធ្វើដំណើរទៅមកគេហដ្ឋាន។

២.៣.២ តើអ្នកណាជាអ្នកជាប់ពាក់ព័ន្ធ?

ការវិភាគស្ថាប័នចូលរួម ផ្តោតលើបរិយាកាសសង្គម ដែលនឹងត្រូវបង្កើត និងអនុវត្តគោលនយោបាយមួយ។ មុខងារទីមួយរបស់វា គឺធ្វើការកំណត់ដៃគូទាំងឡាយដែលមានសក្តានុពល ដែលអាចមានចំណាប់អារម្មណ៍ក្នុងការឆ្លើយតបអំពីការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព រួមទាំងដៃគូទាំងឡាយដែលធ្លាប់បានជំទាស់ពីដំបូងដល់ការខិតខំប្រឹងប្រែង ក្នុងការបង្កើតការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ឬការតម្រូវឱ្យពាក់មួកសុវត្ថិភាពនៅក្នុងតំបន់។

ស្ថាប័នសក្តានុពលរួមមាននាយកដ្ឋានរដ្ឋាភិបាល អង្គការក្រៅរដ្ឋាភិបាល និងស្ថាប័ននានា ដែលនឹងត្រូវប៉ះពាល់ (ជាវិជ្ជមាន និងអវិជ្ជមាន) ដោយច្បាប់ឬមាត្រដ្ឋានថ្មីមួយ, សហគមន៍ក្នុងស្រុក, ក្រុមផ្លូវការ ឬក្រៅផ្លូវការព្រម ទាំងបុគ្គលនានា (ឧ. តំណាងកំលាំងកម្មករ, ជនរងគ្រោះរបួសក្បាលដោយម៉ូតូ) ។ ស្ថាប័ន ដែលអាចប៉ះពាល់ ដោយច្បាប់ថ្មីរួមបញ្ចូល រោងចក្រផលិតមួកសុវត្ថិភាព, និយតករ, ស្ថាប័នឧស្សាហកម្ម និងសមាគម, ក្រុមហ៊ុននាំចូល និងនាំចេញ ។

មុខងារដ៏សំខាន់ទីពីរនៃការវិភាគគឺ ការពិនិត្យមើលនូវឯកសារបញ្ជូនបន្តទៅតុលាការ (remit) របស់ស្ថាប័នទាំងអស់ និងស្វែងយល់ទំនាក់ទំនងរវាងពួកគេ ។ ត្រូវធ្វើការវិភាគយ៉ាងប្រុងប្រយ័ត្នមួយផងដែរ លើអានុភាព, សារសំខាន់ និងចំណាប់អារម្មណ៏របស់ស្ថាប័នធំៗទាំងអស់ ព្រោះបញ្ហានេះ នឹងសម្របសម្រួលដល់ការបង្កើតវិធីសាស្ត្រដ៏សមស្របសំរាប់ធ្វើឱ្យពួកគេចូលរួម ។ ជាពិសេស វាមានសារសំខាន់ក្នុងការកំណត់អ្នកគាំទ្រ និងអ្នកប្រឆាំង ហើយម្យ៉ាងវិញទៀត អបអរសាទរមូលហេតុចំពោះគោលជំហររៀងៗខ្លួនរបស់គេ ដើម្បីមានលទ្ធភាពបង្កើតកញ្ចប់ទីផ្សារមួយ ដែលធ្វើឱ្យភាគីទាំងអស់ដែលពាក់ព័ន្ធពេញចិត្ត ។

ដោយមានមតិយោបល់ទាំងនេះ នៅក្នុងគំនិតនោះ ទិសដៅគន្លឹះនៃការវិភាគលើស្ថាប័នទាំងនេះ គឺៈ

១. កំណត់រកស្ថាប័នគន្លឹះ, កំណត់ចរិកលក្ខណៈរបស់គេ និងពិនិត្យមើលថា តើគោលនយោបាយនោះ ធ្វើឱ្យពួកគេប៉ះពាល់យ៉ាងម៉េចខ្លះ (ឧ. ផលប្រយោជន៏ជាក់លាក់របស់គេ, ប្រហែលជាការរំពឹងទុកអំពីផលប្រយោជន៏បំលាស់ប្តូរ និងលទ្ធផលដែលផ្ទុយនឹងផលប្រយោជន៏) ។

២. វាយតំលៃអានុភាពប្រកបដោយសក្តានុពលរបស់គេអំពីការបង្កើត, ការយល់ព្រម និងការអនុវត្តន៏កម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព ។

៣. ស្វែងយល់ពីទំនាក់ទំនងរវាងស្ថាប័ននានា និងការមិនចុះសម្រុងនៃផលប្រយោជន៏ដែលអាចកើតមាន ។

៤. វាយតំលៃសមត្ថភាពរបស់ស្ថាប័ននានា ក្នុងការចូលរួមបង្កើតកម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព និងភវនីយភាព (ភាពប្រហែល) នៃការរួមចំណែករបស់គេចំពោះដំណើរការនេះ ។

៥. សំរេចថា តើពួកគេគួរចូលរួមនៅក្នុងដំណើរការនោះយ៉ាងម៉េច ដើម្បីធានាបានគុណភាពប្រសើរបំផុត និងភាពដែលអាចទទួលជោគជ័យនៃកម្មវិធី ជាពិសេសៈ

- លក្ខណៈនៃការចូលរួមរបស់គេ (ឧ. ជាទីប្រឹក្សា ឬអ្នកប្រឹក្សា ឬជាដៃគូសហការ) ។
- ទម្រង់នៃការចូលរួមរបស់គេ (ឧ. ជាសមាជិកនៃក្រុមការងារ ឬជាទីប្រឹក្សា ឬអ្នកធានា) ។
- វិធីនៃការចូលរួមរបស់គេ (ឧ. ជាអ្នកចូលរួមដែលមានម្នាក់ឯង ឬជាអ្នកតំណាងក្រុម) ។

អាចស្វែងរកការពិភាក្សាស៊ីជំរៅបន្ថែមអំពីការវិភាគស្ថាប័ននានា នៅក្នុងការបង្កើតគោលនយោបាយ ដើម្បីបង្ការការរងរបួស និង អំពើហឹង្សាគោលការណ៏សំរាប់អ្នកតាក់តែងគោលនយោបាយ និងអ្នកធ្វើផែនការ (*10*) ។

ចំណាំ **តើអ្នករំពឹងគិតដល់ការជំទាស់អ្វីខ្លះ ចំពោះកម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាពដែលមានស្រាប់?**

ការរំពឹងគិតដល់ការជំទាស់ ឬឧបសគ្គចំពោះការបង្កើតកម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព គឺជាសារប្រយោជន៍មួយដើម្បីយកសិទ្ធិ ផ្តាច់មុខមុនគេលើការកើតមានបញ្ហានេះ។ ការជំទាស់អាចកើតមានដោយសារ:

- ការប្រកួតប្រជែងអាទិភាពក្នុងចំណោមអ្នកតាក់តែងគោលនយោបាយ
- ខ្វះខាតធនធានហិរញ្ញវត្ថុ
- ការបញ្ចុះបញ្ចូលយ៉ាងខ្លាំងដោយក្រុម ដែលប្រឆាំងទៅនឹងកំណើនការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព (ឧទាហរណ៍ ក្រុមម៉ូតូ)។

២.៣.៣ តើមានច្បាប់ប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពហើយឬនៅ?

ដូចបានបញ្ជាក់ជូនពីមុនរួចហើយនៅក្នុងផ្នែកនេះ គឺថាវាមានសារសំខាន់បំផុតក្នុងការដឹង ថាតើមានច្បាប់សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ហើយឬនៅ ហើយថាតើច្បាប់នោះត្រូវបានប្រតិបត្តិបានល្អឬទេ។ បទពិសោធន៍បានបង្ហាញថា ច្បាប់សុវត្ថិភាពចរាចរ ដែលគ្មានការប្រតិបត្តិបានសមស្រប គឺមិនទំនងនឹងមានផលតាមការប៉ងឡើយ។ នេះដោយសារថា មួយផ្នែកអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវមិនសុទ្ធតែយល់ដឹងពីគ្រោះថ្នាក់ដែលពាក់ព័ន្ធនិងផលប្រយោជន៍ចំពោះ ពួកគេអំពីវិធានការពារនានាដែលមាននៅក្នុងច្បាប់នោះឡើយ។ ដោយហេតុផលនេះហើយ ពួកគេតែងតែមិនគាំទ្រច្បាប់ដែលបានបង្កើតឡើង ដើម្បីធ្វើឱ្យសុវត្ថិភាពផ្ទាល់ខ្លួនរបស់គេនៅលើដងផ្លូវប្រសើរឡើងនោះឡើយ។

កម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព ទំនងត្រូវការការបង្កើតនូវច្បាប់ថ្មីមួយ ឬការកែប្រែច្បាប់ដែលមានស្រាប់។ ម្យ៉ាងវិញទៀត ច្បាប់ដែលមានស្រាប់ទំនងទទួលការពេញចិត្ត ប៉ុន្តែប្រហែលជាមិនបានប្រតិបត្តិបានល្អ។ បច្ចុប្បន្នប្រទេសភាគច្រើន មានច្បាប់ប្រភេទខ្លះស្តីពីការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព។ ហេតុនេះ វាមានសារប្រយោជន៍បំផុតក្នុងការចាប់ផ្តើមដោយការពិនិត្យមើលឡើងវិញ នូវសភាពបច្ចុប្បន្នរបស់ច្បាប់ ដូចមានបង្ហាញនៅក្នុងបញ្ជីរត្រួតពិនិត្យខាងក្រោមនេះ

- ជាទូទៅ តើច្បាប់អ្វីនាពេលបច្ចុប្បន្នដែលទាក់ទងទៅសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក?
- តើមានច្បាប់ជាក់លាក់ណាមួយអំពីការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពឬទេ? បើមាន តើច្បាប់នោះអនុវត្តថ្នាក់ជាតិ ឬថ្នាក់តំបន់/មូលដ្ឋាន? តើវាទាន់សម័យឬទេ?
- តើច្បាប់នេះ អនុវត្តចំពោះអ្នកណាខ្លះ -ឧទាហរណ៍ ចំពោះអ្នកបើកបរម៉ូតូទាំងអស់ និងអ្នកដំណើរ និងមនុស្សគ្រប់វ័យ? តើមានការលើកលែងជាក់លាក់ណាមួយទេ?
- តើច្បាប់នេះ អនុវត្តចំពោះប្រភេទផ្លូវទាំងអស់ឬ?
- តើច្បាប់នេះ បញ្ជាក់យ៉ាងច្បាស់អំពីប្រភេទ ឬស្តង់ដាមួកសុវត្ថិភាព ដែលត្រូវពាក់ឬទេ?
- តើមានទោសបញ្ញត្តិអ្វីខ្លះ ចំពោះការមិនគោរពតាមច្បាប់?
- តើច្បាប់នេះត្រូវបានប្រតិបត្តិហើយឬនៅ? តើវាប្រតិបត្តិគ្រប់ទីកន្លែង និងក្នុងចំណោមគ្រប់ក្រុមអ្នកបើកបរម៉ូតូឬ?
- តើច្បាប់ថ្មី ត្រូវបានអនុម័តជាផ្លូវការដោយរដ្ឋាភិបាលយ៉ាងម៉េច? តើមានយន្តការអ្វីខ្លះនៃការអនុម័តច្បាប់?

២.៣.៤ តើមានស្តង់ដាមួកសុវត្ថិភាពហើយឬនៅ?

វាមានសារសំខាន់បំផុតដែលត្រូវដឹងថា តើមួកសុវត្ថិភាពដែលអាចរកបាននោះត្រូវស្តង់ដាដែលបានយល់ព្រមឬទេ។ ស្តង់ដាបែបនោះ អាចត្រូវបានកំណត់ដោយស្ថាប័នជាតិ ឬស្ថាប័នអន្តរជាតិ (មើលមេរៀន ទី៣)។

មួកសុវត្ថិភាពដែលត្រូវលក់ ដោយមានភស្តុតាងបង្ហាញថា វាត្រូវស្តង់ដា ហើយគួរមានដំណើរការត្រួតពិនិត្យមួកសុវត្ថិភាពដ៏សកម្មមួយ សំដៅឱ្យមានការគោរពតាមស្តង់ដាដែលបានកំណត់។ ចាំបាច់ត្រូវធ្វើការសាកសួរនូវសំណួរដូចខាងក្រោម:

- តើមានស្តង់ដាមួកសុវត្ថិភាពថ្នាក់ជាតិ ឬអន្តរជាតិណា ដែលបានបញ្ជាក់ថាមួកសុវត្ថិភាពទាំងឡាយត្រូវមានស្តង់ដាបែបនេះឬទេ?
- តើមួកសុវត្ថិភាពដែលអាចរកទិញបាននាពេលបច្ចុប្បន្ន ត្រូវនឹងស្តង់ដាឬទេ?
- តើរោងចក្រផលិតមួកសុវត្ថិភាព គោរពស្តង់ដានេះទេ?
- តើអ្នកប្រើប្រាស់ម៉ូតូពាក់មួកសុវត្ថិភាព ដែលមានស្តង់ដាបែបនេះទេ?
- តើមួកសុវត្ថិភាពទាំងនេះ សក្តិសមសំរាប់ស្ថានភាពក្នុងស្រុក ដែលមានកំដៅនិងសំណើមឬទេ?
- តើតំលៃមួកសុវត្ថិភាពដែលត្រូវស្តង់ដាថ្លៃប៉ុន្មាន?

២.៣.៥ តើមកទល់ពេលនេះ មានកម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាពណាមួយធ្លាប់គ្រោងធ្វើឡើងឬទេ?

នៅក្នុងកន្លែងភាគច្រើនដែលមានការប្រើប្រាស់ម៉ូតូក្នុងកំរិតខ្ពស់ វិធានការណ៍មួយចំនួន ត្រូវបានធ្វើឡើងដើម្បីបង្កើនកំរិតនៃការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពក្នុងចំណោមអ្នកបើកបរម៉ូតូ។ ប្រទេសជាច្រើនមានច្បាប់តម្រូវឱ្យប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព និងយុទ្ធនាការផ្សព្វផ្សាយជាសាធារណៈ ដែលលើកស្ទួយការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព។ គេត្រូវពិនិត្យមើលថា តើកម្មវិធីច្បាប់ និងយុទ្ធនាការទាំងនេះ មានប្រសិទ្ធិភាពឬទេ ហើយតើកម្មវិធីច្បាប់ និងយុទ្ធនាការទាំងនេះ អាចធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងឬទេ? វាមានសារសំខាន់បំផុត ដែលត្រូវដឹង និងពិនិត្យមើលពីប្រសិទ្ធិភាពកម្មវិធីបច្ចុប្បន្ន ព្រមទាំងការធ្វើអន្តរាគមន៍ពីមុនៗ មុនពេលចាប់ផ្តើមកម្មវិធីថ្មីមួយ។

ការពិនិត្យឡើងវិញទាំងនោះ អាចកាត់បន្ថយតំលៃ និងអាចផ្តល់នូវមធ្យោបាយដ៏ប្រសើរ ក្នុងការធ្វើអន្តរាគមន៍ពេលអនាគត។

បញ្ជីត្រួតពិនិត្យខាងក្រោម អាចមានសារប្រយោជន៍ក្នុងការស្វែងរកអំពីអ្វីដែលបានអនុវត្តរួចហើយ:

- ☐ តើបច្ចុប្បន្ន មានកម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាពផ្សេងទៀត ដែលមានស្រាប់នៅក្នុងប្រទេសរបស់អ្នក ឬនៅក្នុងប្រទេសជិតខាងឬទេ?
- ☐ តើអ្នកណាខ្លះជាស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធនៃកម្មវិធីនេះ?
- ☐ តើប៉ុន្មានឆ្នាំកន្លងទៅថ្មីៗនេះ មានកម្មវិធីប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ត្រូវបានអនុវត្តឡើងឬទេ?
- ☐ តើលទ្ធផលនៃកម្មវិធីទាំងនេះយ៉ាងម៉េចដែរ? តើលទ្ធផលអាចរកបានឬទេ?
- ☐ តើកម្មវិធីទាំងនេះ មានឧបសគ្គ/ការកំហិតអ្វីខ្លះ? តើមេរៀនអ្វីខ្លះ អាចរៀនបាន?

ចំណាំ

ច្បាប់ថ្មីមួយត្រូវបានប្រតិបត្តិយ៉ាងម៉ឺងម៉ាត់ឆាប់បំផុតនៅខេត្ត Punjab ប្រទេសប៉ាគីស្ថាន ក្រោយពីពេលច្បាប់នោះត្រូវបានដាក់ឱ្យប្រើ។ ជាលទ្ធផល តម្រូវការមួកសុវត្ថិភាពបានកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័សដោយសារតែកំណើននៃការដាក់ទោសបញ្ញត្តិ ចំពោះការមិនប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពត្រូវបានអនុវត្ត។ ស្តុកមួកសុវត្ថិភាពដែលផលិតក្នុងស្រុក ត្រូវបានលក់ដាច់យ៉ាងឆាប់រហ័ស បង្ខំឱ្យអ្នកបើកបរម៉ូតូជាច្រើន ត្រូវទិញប្រភេទមួកសុវត្ថិភាពដែលនាំចូលមានតំលៃថ្លៃ។ ជាលទ្ធផល មួកសុវត្ថិភាពចេញពីរោងចក្របានឡើងថ្លៃទ្វេរជាពីរលើសតំលៃធម្មតា ហើយមានការរិះគន់រដ្ឋាភិបាលដែលមិនបានគ្រប់គ្រងតំលៃមួកសុវត្ថិភាពពីសំណាក់ប្រជាពលរដ្ឋយ៉ាងច្រើន។ ករណីនេះ គួសបញ្ជាក់ពីតម្រូវការលើកស្ទួយការផ្សព្វផ្សាយជាសាធារណៈ មុនពេលចាប់ផ្តើមប្រតិបត្តិច្បាប់ ព្រមទាំងសារសំខាន់នៃការប្រឹក្សាជាមួយអ្នកផ្គត់ផ្គង់អំពីបំរែបំរួលដែលនៅមិនទាន់សំរេចនៅឡើយ ដើម្បីធានាថាការផ្គត់ផ្គង់មួកសុវត្ថិភាពអាចបំពេញតម្រូវការបាន។

ប្រភព:១១

ប្រអប់ ២.៦: ច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពនៅកាណាតាកា, ប្រទេសឥណ្ឌា

នៅក្នុងរដ្ឋកាណាតាកា នៅភាគខាងត្បូងប្រទេសឥណ្ឌា មានយានដែលបានចុះបញ្ជីប្រមាណ ៤២លានគ្រឿង ដែលក្នុងនោះ៧១% គឺជាទោចក្រយានយន្ត។ បាំងកាលូ (Bangalore) គឺជារដ្ឋធានីមួយ ដែលមានយានចុះបញ្ជី ២លានគ្រឿង ដែល ៧៥% គឺជាទោចក្រយាន។ នៅឆ្នាំ ២០០៤ មានការស្លាប់ជាង ៦០០០នាក់ និងរបួស ៥០.០០០នាក់ បណ្តាលមកពីការបុកប៉ះចរាចរផ្លូវគោកនៅរដ្ឋកាណាតាកាដែលប្រមាណ ៤០% គឺបិតក្នុងចំណោមអ្នកជិះ និងអ្នកដំណើរទោចក្រយានយន្ត។ ការរងរបួសច្រើនជាងមួយភាគបី ដែលបានកត់ត្រា គឺជាការរងរបួសក្បាល។

ច្បាប់ជាតិតម្រូវឱ្យពាក់មួកសុវត្ថិភាព គឺត្រូវបានដាក់បញ្ចូលនៅក្នុងច្បាប់យានយន្តឥណ្ឌាឆ្នាំ ១៩៨៨។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយការអនុវត្តន៍ច្បាប់នេះ ត្រូវបានទុកឱ្យរដ្ឋនីមួយៗជាអ្នកធ្វើ។ រដ្ឋជាច្រើននៅមិនទាន់អនុវត្តច្បាប់នេះនៅឡើយទេ ថ្វីបើបានឃើញពីប្រសិទ្ធិភាពនៃមួកសុវត្ថិភាព ក្នុងការការពារប្រឆាំងនឹងការរងរបួសក្បាលក៏ដោយ។ តាមពិត នៅឆ្នាំ១៩៩៥ ការបញ្ចុះបញ្ចូលដោយក្រុមប្រឆាំងនៅរដ្ឋកាណាតាកា បាននាំទៅរកការលុបចោលនូវច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពដែលមានស្រាប់។ រយៈពេល ១០ឆ្នាំ ចាប់តាំងពីពេលនោះ មានការខិតខំប្រឹងប្រែងយ៉ាងច្រើន ដើម្បីនាំយកច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពនោះត្រឡប់មកវិញ រួមបញ្ចូលទាំងសកម្មភាពមួយចំនួនដូចខាងក្រោម:

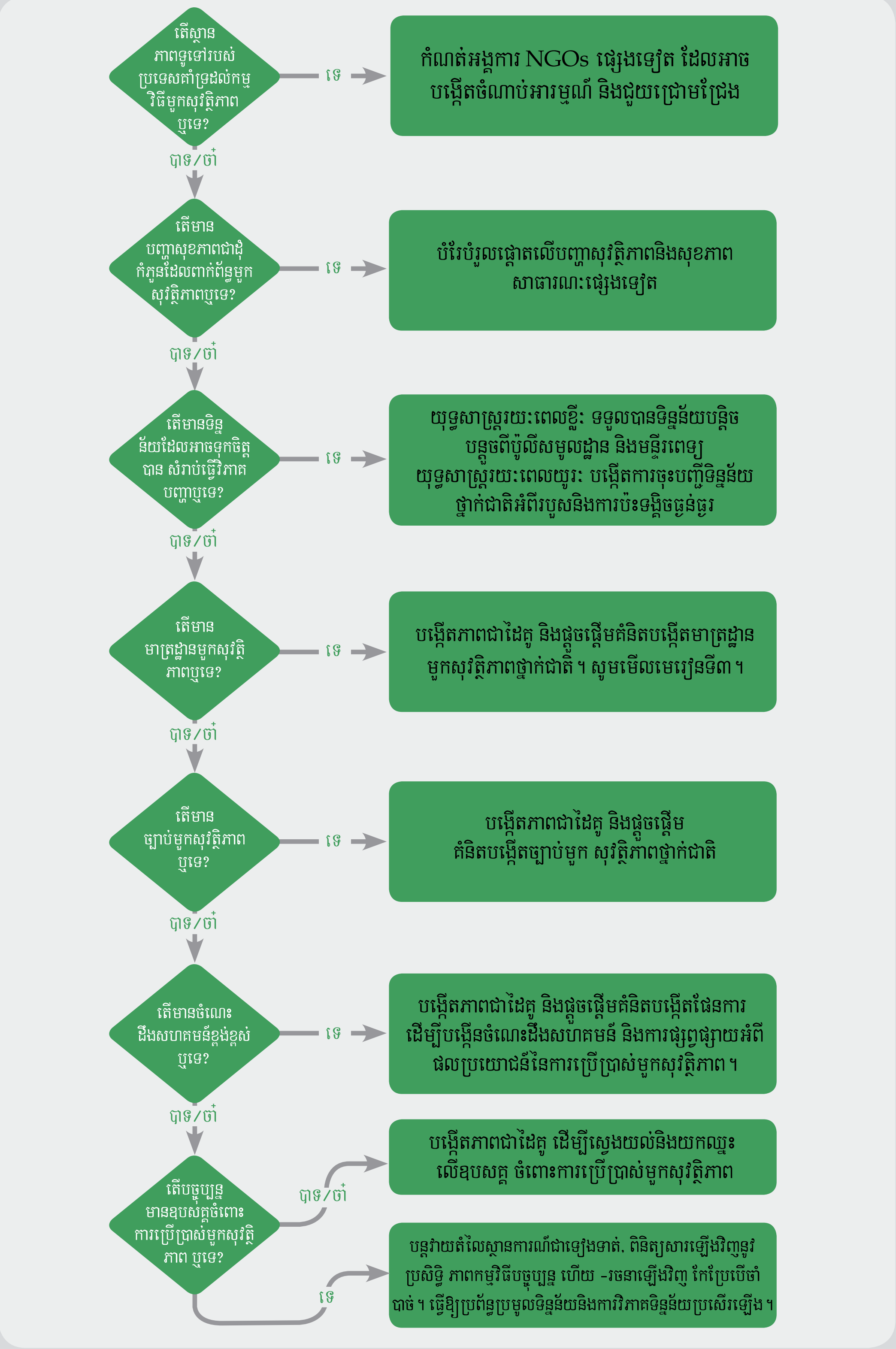
- ការលើកកំពស់ការផ្សព្វផ្សាយបញ្ហា។ ទិន្នន័យដែលទទួលបានពីប្រភពប៉ូលីស និងមន្ទីរពេទ្យបានបង្ហាញថា នៅចន្លោះឆ្នាំ ១៩៩៤ និង ២០០៤ ចំនួននៃការស្លាប់ និងរបួសក្នុងមួយឆ្នាំៗ ក្នុងចំណោមអ្នកប្រើប្រាស់ទោចក្រយានបានកើនឡើងថេរ។ វាមានសារសំខាន់បំផុត ដើម្បីធ្វើឱ្យទិន្នន័យបែបនោះ អាចរកបានជាសាធារណៈក្នុងការជំរុញច្បាប់ឱ្យមានការផ្លាស់ប្តូរ។
- ការលើកកំពស់ការយល់ដឹងអំពីភ័ស្តុតាង។ ភ័ស្តុតាង ដែលទទួលបានជុំវិញពិភពលោក អំពីប្រសិទ្ធិភាពនៃមួកសុវត្ថិភាព ត្រូវបានបោះពុម្ពផ្សាយនៅក្នុងរបាយការណ៍មួយ ដែលត្រូវបានផ្សព្វផ្សាយយ៉ាងទូលំទូលាយ ក្នុងចំណោមស្ថាប័នរដ្ឋាភិបាល។ របាយការណ៍បានបង្ហាញថា ច្បាប់តម្រូវពាក់មួកសុវត្ថិភាព ដែលមានការអនុវត្តន៍បានល្អ នឹងនាំទៅរកការស្លាប់និងការរងរបួសតិចតួចក្នុងចំណោមអ្នកប្រើប្រាស់ទោចក្រយានយន្ត។
- ការធ្វើយុទ្ធនាការដោយគ្រូពេទ្យ។ អ្នកឯកទេសពេទ្យក្នុងស្រុកជាច្រើន បានផ្សព្វផ្សាយជាសាធារណៈការអនុម័តច្បាប់មួកសុវត្ថិភាព។
- ការផ្សព្វផ្សាយពត៌មាន។ ប្រព័ន្ធផ្សព្វផ្សាយ គឺជាឧបករណ៍ក្នុងការផ្សព្វផ្សាយពត៌មាន គូសបញ្ជាក់ពីស្ថានការណ៍សុវត្ថិភាពចរាចរនៅក្នុងរដ្ឋ និងផលប៉ះពាល់នៃការរងរបួសចរាចរណ៍ផ្លូវគោកលើជីវិតមនុស្ស។
- ការចេញសារាចរស្របច្បាប់។ តុលាការជាន់ខ្ពស់ នៃរដ្ឋកាណាតាកា បានជំរាបមករដ្ឋាភិបាលរបស់រដ្ឋអំពី តម្រូវការក្នុងការបង្កើនវិធានការសុវត្ថិភាពចរាចរផ្លូវគោក ដោយដកស្រង់ទិន្នន័យស្រាវជ្រាវបែបវិទ្យាសាស្ត្រ គាំទ្រដល់ច្បាប់តម្រូវឱ្យពាក់មួកសុវត្ថិភាព។ នៅឆ្នាំ ២០០២ តុលាការជាន់ខ្ពស់បានណែនាំដល់រដ្ឋាភិបាលរបស់រដ្ឋឱ្យធ្វើការណែនាំច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពឡើងវិញ។
- ការប្រើប្រាស់តុលាការច្បាប់។ សកម្មជនសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក និងបរិស្ថានបានប្រើប្រាស់ករណីតុលាការ ដើម្បីសួរនាំជាសាធារណៈអំពីការ ដែលមិនមានវិធានការសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក រួមបញ្ចូលការខ្វះខាតច្បាប់មួកសុវត្ថិភាព។
- ការប្រឆាំងទេវកថា។ ការពិភាក្សាជាសាធារណៈនៅក្នុងប្រព័ន្ធផ្សព្វផ្សាយ បានព្យាយាមបំបាត់ចោលនូវការយល់ខុសអំពីមួកសុវត្ថិភាព។ ឧទាហរណ៍ គេជឿជាក់ជារួមថា មួកសុវត្ថិភាពគឺមិនចាំបាច់ពាក់ឡើយ នៅពេលបើកបរល្បឿនយឺតៗឬការធ្វើដំណើរជិតៗ ហើយថាអ្នកជិះដែលពាក់មួកសុវត្ថិភាព គឺធ្វេសប្រហែសជាង ហើយថាមួកសុវត្ថិភាពបង្ករឱ្យរបួសក។
- ការឆ្ពោះទៅរកវិធានការណ៍ច្បាប់។ ដោយអត្រាការស្លាប់ ក្នុងចំណោមអ្នកប្រើប្រាស់ទោចក្រយានបន្តកើនឡើងនោះ អ្នកតាក់តែងគោលនយោបាយ បានចាប់ផ្តើមពិចារណាយុទ្ធសាស្ត្រនៃច្បាប់មួកសុវត្ថិភាព និងការប្រតិបត្តិរបស់វាជាជាងការពឹងផ្អែកតែម្យ៉ាងលើការអប់រំសាធារណៈ។

ការខិតខំប្រឹងប្រែង ដែលច្របាច់បញ្ចូលគ្នាមួយនៃការខិតខំប្រឹងប្រែងទាំងនេះ គឺជាកំលាំងចលកររួមគ្នាមួយ ក្នុងការតស៊ូទៅនឹងកង្វះខាតនៃការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព និងបង្កើនការផ្សព្វផ្សាយអំពីសុវត្ថិភាពចរាចរផ្លូវគោក ក្នុងចំណោមសាធារណៈ និងជាពិសេសការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព។ ជាលទ្ធផល រដ្ឋាភិបាលបានស្នើសុំឱ្យធ្វើការណែនាំឡើងវិញ អំពីច្បាប់មួកសុវត្ថិភាព ដោយកំណត់ពេលវេលា ៤៥ថ្ងៃ សំរាប់ការប្រឹក្សាជាសាធារណៈ។

គោលការណ៍នានា កំពុងត្រូវបានបង្កើត ដើម្បីធានាឱ្យមានការអនុវត្តន៍ច្បាប់ទៅដោយរលូន ព្រមទាំងយន្តការក្នុងការវាយតំលៃផលប៉ះពាល់របស់វា។ លទ្ធផលដំបូងបង្ហាញវិជ្ជមាន។ អត្រានៃការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព បានកើនឡើងពីកំរិតទាបជាង ៥%ទៅ ៣០% ក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានថ្ងៃ នៃការធ្វើការណែនាំច្បាប់ឡើងវិញ និងសេចក្តីប្រកាសនៅក្នុងប្រព័ន្ធផ្សព្វផ្សាយ។ វាមានសារសំខាន់បំផុតសំរាប់រដ្ឋាភិបាលក្នុងការធានាថា ការប្រតិបត្តិច្បាប់ គឺមានលក្ខណៈច្បាស់លាស់ និងមិនបំពាន។

ប្រភព: ១២

រូបភាព ២.១ ប្រើប្រាស់ការវាយតំលៃស្ថានការណ៍ ដើម្បីជ្រើសរើសសកម្មភាព



២.៣.៦ ប្រើប្រាស់ការវាយតំលៃស្ថានភាព ដើម្បីកំណត់អាទិភាពសកម្មភាព

នៅពេលណាស្ថានភាព ត្រូវបានវាយតំលៃហើយ ដំណើរការនៃការកំណត់អាទិភាពសកម្មភាពអាចចាប់ផ្តើមបាន។ តារាងលំហូរ (Flowchart) ២.១ សន្មតថា ការបង្ការរបួសស្នាម និងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ត្រូវបានគេទទួលស្គាល់ រួចហើយជាបញ្ហាសុខភាពនិងការអភិវឌ្ឍន៍ដ៏ធំ ដែលត្រូវការការគាំទ្រផ្នែកនយោបាយ។ នៅក្នុងប្រទេសជាច្រើន បញ្ហានេះមិនមែនជាករណីឡើយ។ ជាដំបូង ត្រូវបង្កើតបណ្តាញក្រុមគន្លឹះ ដែលមានចំណាប់អារម្មណ៍រួមអំពីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក និងការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពនៅក្នុងកន្លែងទាំងនេះ។ ការស្រាវជ្រាវបានបង្ហាញថា នៅពេលណាមានក្រុមជាច្រើនចូលរួមធ្វើឱ្យសុវត្ថិភាពចរាចរផ្លូវគោកប្រសើរឡើង និងចែករំលែកការទទួលខុសត្រូវដោយជោគជ័យនោះ លទ្ធផលទទួលបានច្រើនបំផុត (១៣, ១៤)។

សង្ខេប

ត្រូវធ្វើការវាយតំលៃអំពីស្ថានការណ៍សិន មុនពេលបង្កើត និងអនុវត្តកម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព។ ការសួរសំណួរមួយចំនួន ដែលបានសរសេរចុះក្នុងមេរៀននេះ អាចជួយកំណត់បញ្ហាពិសេសៗបាន អំពីការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពនៅក្នុងប្រទេសដើម្បីជាសំអាងដ៏រឹងមាំ ក្នុងការគាំទ្រដល់កម្មវិធីប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព និងផ្តល់នូវអាំងឌីកាទ័រនានា ដែលអាចប្រើប្រាស់ដើម្បីវិនិច្ឆ័យការទទួលជោគជ័យរបស់កម្មវិធី។ ចាំបាច់ត្រូវធ្វើការវាយតំលៃអំពីទំហំបញ្ហា នៃការមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាព។ បញ្ហានេះ ពាក់ព័ន្ធនឹងការប្រមូលទិន្នន័យ អំពីការបុកប៉ះចរាចរផ្លូវគោក និងការរងរបួសក្បាល ព្រមទាំងអំពីអត្រាពាក់មួកសុវត្ថិភាព និងអំពីមូលហេតុ ដែលប្រជាពលរដ្ឋមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាព។ ពត៌មាននេះ អាចប្រើប្រាស់ជាពត៌មានខ្នាតគំរូមួយ និងកំណត់អំពីតម្រូវការធំៗរបស់កម្មវិធី។ ពត៌មាននេះមួយចំនួនអាចប្រើប្រាស់ក្នុងការវាយតំលៃគំរោងកម្មវិធីផងដែរ។ ត្រូវធ្វើការវិភាគអំពីអ្វីដែលមានស្រាប់ទាក់ទិនទៅនឹងការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព។ បញ្ហានេះ ពាក់ព័ន្ធការត្រួតពិនិត្យមើលថាតើអ្នកណាទទួលខុសត្រូវសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនៅក្នុងប្រទេស ឬតំបន់ធនធានហិរញ្ញវត្ថុ ដែលមានសំរាប់កម្មវិធីប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ឧបករណ៍ស្របច្បាប់ដែលមានស្រាប់ ថាតើមានបញ្ជាក់ពីស្តង់ដាមួកសុវត្ថិភាព ហើយថាតើមានកម្មវិធីអ្វីផ្សេងទៀតដែលមានស្រាប់ ឬធ្លាប់បានធ្វើឡើងនៅក្នុងតំបន់ ឬប្រទេសឬទេ។

ឯកសារយោង

១. Holder Y និងអ្នកផ្សេងទៀត. គោលការអង្កេតរបួសស្នាម. ក្រុងហ្សឺណែវ ។ អង្គការសុខភាពពិភពលោក 2001 ។ (*www.who.int/violence_injury_prevention/publications/surveillance/surveillance_guidelines/en/index.html,* បានចូលប្រើប្រាស់នៅថ្ងៃទី ៤កក្កដា ២០០៦) ។

២. Chadbunchachai W, Suphanchaimat W. គោលការណ៍, យុទ្ធសាស្ត្រ និងលទ្ធផលនៅក្នុងគំរោងបង្ការរបួសស្នាមចរាចរ និងត្រួតត្រា នៅខេត្តខនកែន (របាយការណ៍). មន្ទីរពេទ្យខនកែន, 1997

៣. Pitayarangsarit S. ជំរើសគោលនយោបាយ សំរាប់ការបង្ការនៃការរងរបួសចរាចរផ្លូវគោល នៅប្រទេសថៃ (របាយការណ៍) ក្រុងបាងកក, អង្គការជាតិមូលនិធិសុខាភិបាលថៃ, 2006 ។

៤. Kehinde O, Olasinde A, Oginni L. ការប្រើប្រាស់គ្រឿងសុវត្ថិភាព ក្នុងចំណោមជនរងគ្រោះម៉ូតូនៅភាគនិរតី ប្រទេសណៃជេរា (នេហ្សេរីយ៉ា)ៈ ការសិក្សានៅមន្ទីរពេទ្យរបស់សាលាបង្រៀនពីរ (អូរូបិយ) ។ បង្ហាញជូននៅ ឯសន្និបាតពិភពលោកស្តីពីការបង្ការរបួសស្នាម និងការលើកកំពស់សុវត្ថិភាពលើកទីប្រាំបី, ក្រុង Durban អាហ្វ្រិក ខាងត្បូង, ២-៥ មេសា ២០០៦ ។

៥. Liberatti CLB និងផ្សេងទៀត ។ ការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពដោយអ្នកជិះម៉ូតូ ដែលរងរបួសក្នុងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរ នៅក្រុង ឡុនដ្រីនឡា ភាគខាងត្បូងប្រទេសប្រេស៊ីល ។ ទស្សនាវដ្តីសុខភាពសាធារណៈ អាមេរិកភាគខាងជើង, ត្បូងនិងកណ្តាល. 2003, 13:33–38 ។

៦. គោលការណ៍សំរាប់ការស្ទាបស្ទង់សហគមន៍ អំពីការរងរបួសនិងអំពើហឹង្សា ។ Sethi D និងអ្នីផ្សេងទៀត (eds). ក្រុង ហ្សឺណែវ, អង្គការសុខភាពពិភពលោក. 2004 ។

៧. កត្តាសុវត្ថិភាពចរាចរៈ ច្បាប់ប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូ ។ Washington D.C., ការគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពចរាចរផ្លូវជាតិហាយវ៉េ DOT HS 809 908. 2004 (*www.nhtsa.dot.gov/people/injury/pedbimot/motorcycle/motorcyclehelmet2005.pdf* ចូលប្រើ នៅថ្ងៃទី ២៧ មិនា ២០០៦) ។

៨. Hendrie D, និងអ្នីផ្សេងទៀត. ភាពដែលអាចលៃលកបានលើគ្រឿងសុវត្ថិភាពគ្រួសារ និងកុមារ ដោយកំរិតប្រាក់ចំណូលជាតិៈ ការប្រៀបធៀបនៃប្រទេសចំនួន ១៨. ការបង្ការរបួសស្នាម, 2004, 10:338–343 ។

៩. សិស្សទទួលបានមួកសុវត្ថិភាពដោយសេរី. ពត៌មានវៀតណាម. ២២ មេសា ២០០៦ (*http://vietnamnews.vnanet.vn/showarticle.php?num=04SOC260406,* ចូលប្រើនៅថ្ងៃទី ៤ កក្កដា ២០០៦) ។

១០. Schopper D, Lormand JD, Waxweiler R (eds). បង្កើតគោលនយោបាយដើម្បីបង្ការការរងរបួស និងអំពើហឹង្សាៈ គោលការណ៍ណែនាំ សំរាប់អ្នកតាក់តែងគោលនយោបាយ និងអ្នកធ្វើផែនការ ។ ក្រុងហ្សឺណែវ, អង្គការសុខភាពពិភពលោក, 2006 ។

១១. Tahir Z. តំលៃមួកសុវត្ថិភាពកើនឡើង នៅពេលច្បាប់ចូលជាធរមាន. កាសែត The Dawn Group1 (Lahore, ប៉ាគីស្ថាន). ២ មិនា ២០០៥ (*www.dawn.com/2005/03/02/local20.htm,* ចូលប្រើថ្ងៃទី ១៧ មិនា ២០០៦) ។

១២. Gururaj G . ការរងរបួសក្បាល និងមួកសុវត្ថិភាពនៅរដ្ឋកាណាតាកាៈ ឆ្ពោះទៅរកច្បាប់មួកសុវត្ថិភាព និងការអនុវត្តន៍នៅរដ្ឋកាណាតាកា ។ ក្រុង Bangalore, ស្ថាប័នជាតិសុខភាពផ្លូវចិត្តនិងប្រសាទសាស្ត្រ, 2005 ។

១៣. Lonero L និងអ្នីផ្សេងទៀត. សុវត្ថិភាពចរាចរជាការកសាងសង្គម. ក្រុងអូតាវ៉ា, ស្ថាប័ន Northport , ២០០២ (របាយការណ៍ដឹកជញ្ជូនប្រទេសកាណាដា លេខ 8080-00-1112) ។

១៤. Tingvall C. ចក្ខុវិស័យសូន្យ. ក្នុងៈ Van Holst H, Nygren A, Thord R, eds. ដំណើរព្រឹត្តិការណ៍នៃសន្និបាតអន្តរជាតិលើកទីមួយៈ ការដឹកជញ្ជូន, សុវត្ថិភាពចរាចរ និងសុខភាពៈ ចលភាពថ្មីមួយ. Gothenburg, ប្រទេសស៊ុយអែត, 1995. Berlin, Springer-Verlag, 35–57

3

របៀបបង្កើត និងអនុវត្ត
កម្មវិធីប្លកសុវត្ថិភាព

របៀបបង្កើត និងអនុវត្ត
កម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព

៣.១ ការបង្កើតក្រុមការងារ ៥៧

៣.១.១ ពាក់ព័ន្ធជាមួយអ្នកណា? ៥៧

៣.១.២ ការចាត់តាំងតួនាទីដល់សមាជិកក្រុមការងារ ៥៩

៣.២ របៀបរៀបចំផែនការសកម្មភាព............................៦១

៣.២.១ កំណត់ទិសដៅកម្មវិធី ៦១

៣.២.២ កំណត់គោលដៅ...៦៣

៣.២.៣ កំណត់កត្តាចង្អុលបង្ហាញការបំពេញការងារ...............៦៦

៣.២.៤ ការកំណត់សកម្មភាព..៦៨

៣.២.៥ កំណត់កាលវិភាគពេលវេលា ៦៩

៣.២.៦ ប៉ាន់ប្រមាណពីតម្រូវការធនធាន ៦៩

៣.២.៧ បង្កើតយន្តការត្រួតពិនិត្យ.................................. ៧១

៣.២.៨ ធានាបាននិរន្តរភាពកម្មវិធី ៧២

៣.៣ របៀបបង្កើត និងអនុវត្តច្បាប់មួកសុវត្ថិភាព ៧៥

៣.៣.១ បង្កើតច្បាប់ ៧៥

៣.៣.២ ការណែនាំ និងការអនុវត្តច្បាប់ ៧៧

៣.៣.៣បង្កើតកាលវិភាគពេលវេលា សំរាប់ការអនុវត្តន៍ច្បាប់ ៨២

៣.៤ របៀបបង្កើត និងអនុវត្តមាត្រដ្ឋានមួកសុវត្ថិភាព..........៨៣

៣.៤.១ ការអនុម័តមាត្រដ្ឋាន ៨៣

៣.៤.២ ការពិចារណាគន្លឹះៗ នៅពេលកំណត់មាត្រដ្ឋាន...........៨៤

៣.៤.៣ គុណសម្បត្តិទូទៅរបស់មួកសុវត្ថិភាព ៨៧

៣.៥ របៀបធ្វើឱ្យការគោរពច្បាប់ប្រសើរឡើង ៩៣

៣.៥.១ វិធានការស្ម័គ្រចិត្ត ដើម្បីបង្កើនការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ៩៤

៣.៥.២ វិធានការចាំបាច់ ដើម្បីបង្កើនការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ..៩៦

៣.៦ របៀបធ្វើសាធារណៈជនចូលរួមចំណែក................ ១០៣

៣.៦.១ ការជ្រើសរើសទីភ្នាក់ងារសំរាប់ឃោសនាការ ០៣

៣.៦.២ ទិសដៅឃោសនាការ ១០៣

៣.៦.៣ ការផ្លាស់ប្តូរចំណេះដឹង និងឥរិយាបថអំពីការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ១០៤

៣.៦.៤ ធ្វើការជាមួយប្រព័ន្ធផ្សព្វផ្សាយ ១០៤

៤.៦.៥ បង្កើតសារឃោសនាការ ១០៦

៤.៦.៦ កំណត់កាលវិភាគឃោសនាការ ១០៧

៤.៦.៧ ការអនុវត្ត និងការវាយតំលៃឃោសនាការ..................១០៨

៣.៧ ការអប់រំយុវវ័យ ១១១

៣.៨ ធានាបាននូវការឆ្លើយតបផ្នែកវេជ្ជសាស្ត្របានសមស្រប...១១៥

សង្ខេប...១១៩

ឯកសារយោង...១២២

មេរៀនពីមុន រៀបរាប់ពីរបៀបវាយតំលៃស្ថានភាពមួកសុវត្ថិភាពនៅក្នុងប្រទេស។ មេរៀននេះ រៀបរាប់ពីរបៀបប្រើប្រាស់ពតិមាននេះ ដើម្បីបង្កើតនិងអនុវត្តកម្មវិធី ដើម្បីបង្កើនការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព។ វារួមបញ្ចូលពតិមានបច្ចេកទេស ប៉ុន្តែពតិមានដែលមានប្រយោជន៏ គឺចាំបាច់គ្រប់គ្រងគំរោងកម្មវិធីបែបនោះ ដើម្បីធានាថា ការអនុវត្តន៏គឺប្រព្រឹត្តិទៅដោយរលូន។

នៅក្នុងមេរៀននេះ មានប្រាំបីផ្នែក។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ វាមានសារសំខាន់ក្នុងការកត់សំគាល់ថា មេរៀននេះ មិនមានបំណងធ្វើជាបញ្ញត្តិទាក់ទិនទៅនឹងលំដាប់លំដោយ ដែលមានផ្នែកនេះនៅខាងក្រោយឡើយ។ ថ្វីបើយ៉ាងនេះក្តី ជាទូទៅក្រុមការងារមួយ ត្រូវបានផ្តល់អនុសាសន៏ឱ្យបង្កើតឡើង និងត្រូវបង្កើតផែនការសកម្មភាពជាជំហានទីមួយ ដែលជាលំដាប់មួយ ត្រូវអនុវត្តជំហានបន្តបន្ទាប់ទៀត (ឧ. ផ្នែក ៣.៣ - ៣.៨) ដោយអ្នកដែលពាក់ព័ន្ធនៅក្នុងកម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព នឹងអាស្រ័យលើកាលៈទេសៈធនធានដែលមាន និងបរិបទទូលំទូលាយមួយ។

ផ្នែកនេះរួមមាន៖

- **៣.១ របៀបបង្កើតក្រុមការងារ៖** នេះគឺជាជំហានដ៏សំខាន់មួយ ដើម្បីធានានូវការសម្របសម្រួល រួមជាមួយនៃកម្មវិធី ដែលមានពតិមានទូទៅ (input) បានមកពីក្រុមនិងបុគ្គលសំខាន់ៗដែលជាប់ពាក់ព័ន្ធ។
- **៣.២ របៀបរៀបចំផែនការសកម្មភាព៖** ផ្អែកលើការវាយតំលៃ ដែលបានធ្វើឡើងក្នុងមេរៀនទី២ ផ្នែកនេះពន្យល់ពីរបៀបកំណត់ទិសដៅ កំណត់គោលដៅ និងសំរេចពីសកម្មភាពនានា ដើម្បីបំពេញនូវគោលដៅទាំងនេះ ព្រមទាំងការប៉ាន់ប្រមាណថវិកាសំរាប់ផែនការនេះ និងការកំណត់យន្តការសំរាប់ត្រួតពិនិត្យ និងវាយតំលៃ។ ផ្នែកនេះសង្កត់ធ្ងន់ពីតម្រូវការ ដើម្បីធានាថា កម្មវិធីនឹងមាននិរន្តរភាព។
- **៣.៣ របៀបបង្កើត និងអនុវត្តច្បាប់ស្តីពីមួកសុវត្ថិភាព៖** ផ្នែកនេះ រៀបរាប់ពីរបៀបណែនាំឬកែប្រែច្បាប់ ដែលមានស្រាប់។ ដំណើរការនេះ នឹងជួយជាមួយនឹងសកម្មភាពដែលពាក់ព័ន្ធ ដូចជាការពង្រឹងមតិទូទៅ អំពីតម្រូវការសំរាប់ច្បាប់មួកសុវត្ថិភាព និងការប្រឹតនូវមធ្យោបាយសាមញ្ញៗ នៃការអនុវត្តច្បាប់នោះ។
- **៣.៤ របៀបបង្កើត និងអនុវត្តស្តង់ដាមួកសុវត្ថិភាព៖** កម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព ត្រូវការធានាថា មួកសុវត្ថិភាពដែលបានប្រើប្រាស់ ត្រូវតែមានគុណភាពខ្ពស់ល្អម។ ផ្នែកនេះ សង្កត់ធ្ងន់លើការពិចារណានានា ក្នុងការបង្កើត ឬធ្វើឱ្យស្តង់ដាមួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូកាន់តែប្រសើរឡើង។
- **៣.៥ របៀបធ្វើឱ្យការគោរពច្បាប់ប្រសើរឡើង៖** ការអនុវត្តន៏ច្បាប់ គឺមានសារសំខាន់បំផុតក្នុងការធានាឱ្យច្បាប់មានប្រសិទ្ធិភាពនិងប្រកាន់ខ្ជាប់តាមស្តង់ដា។ ផ្នែកនេះរៀបរាប់ទាំងវិធានការបញ្ញត្តិដោយច្បាប់ និងវិធានការស្ម័គ្រចិត្តដែលអាចណែនាំដើម្បីធ្វើឱ្យការគោរពច្បាប់ប្រសើរឡើង និងឧបសគ្គដែលអាចកើតមាន ព្រមទាំងផ្តល់នូវចំណុចសំខាន់នៃក្រុមនានានិងបុគ្គល ដែលអាចនឹងត្រូវការចូលរួមក្នុងវិធានការទាំងនេះ។
- **៣.៦ របៀបធ្វើឱ្យសាធារណៈជនមានការចូលរួម៖** ផ្នែកនេះរៀបរាប់ពីរបៀបធ្វើយុទ្ធនាការទំនាក់ទំនងល្អមួយ ដែលមានសារសំខាន់ចំពោះភាពជោគជ័យនៃកម្មវិធីប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព។ វាគ្របដណ្តប់លើរបៀបបង្កើតទិសដៅយុទ្ធនាការ និងទស្សនិកជនគោលដៅដែលបានកំណត់យ៉ាងច្បាស់លាស់របៀបធ្វើការជាមួយប្រព័ន្ធផ្សព្វផ្សាយ ដើម្បីផ្សព្វផ្សាយដំណឹងនានាអំពីការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព និងរបៀបវាយតំលៃកម្មវិធី។
- **៣.៧ ការអប់រំយុវវ័យ៖** ការអប់រំគឺជាធាតុដ៏សំខាន់មួយនៅក្នុងកញ្ចប់នៃការធ្វើអន្តរាគមន៏ដើម្បី បង្កើនការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព។ វិធីសាស្ត្រអប់រំ ដែលផ្តោតតែលើកត្តាបង្រៀន គឺមិនទំនងទទួលបានជោគជ័យឡើយ។ មិត្តអប់រំមិត្តគឺអាចមានប្រសិទ្ធិភាពផងដែរព្រមទាំងការអប់រំក្នុងប្រព័ន្ធនៅតាមសាលា។

- **៣.៨ ធានាបានការឆ្លើយតបផ្នែកពេទ្យសមស្របមួយ:** វាមានសារសំខាន់បំផុត ក្នុងការពិចារណាសមត្ថភាពឆ្លើយតបទៅនឹងការប៉ុកប៉ះ ដែលពាក់ព័ន្ធអ្នកបើកបរម៉ូតូ ក្នុងការធ្វើផែនការកម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព។ នេះមានន័យថា ពិចារណាលើសមត្ថភាពក្នុងការផ្តល់ការឆ្លើយតបការសង្គ្រោះបឋមមួយ និងការបង្ហាញពីការថែទាំមុនដឹកទៅមន្ទីរពេទ្យ និងប្រព័ន្ធថែទាំការរងរបួស ដែលមានស្រាប់។ អ្នកធ្វើផែនការ ត្រូវពិចារណាលើសេវាស្តារដែលមានស្រាប់ផងដែរ ដើម្បីផ្តល់ឱ្យជនរងគ្រោះ ដែលបុកប៉ះម៉ូតូ។

៣.១ របៀបបង្កើតក្រុមការងារ

ក្រុមការងារមួយ ត្រូវបង្កើតឡើង ដើម្បីពិនិត្យមើល និងកាច់ចង្កូតកម្មវិធីសកម្មភាព ដើម្បីដាក់បញ្ចូលច្បាប់ស្តង់ដាការអនុវត្តន៏ច្បាប់ និងការលើកស្ទួយ។ ក្រុមការងារនេះ ត្រូវដឹកនាំដោយទីភ្នាក់ងាររដ្ឋាភិបាលទទួលបន្ទុកត្រួតពិនិត្យសុវត្ថិភាពចរាចរផ្លូវគោក ដែលនឹងមានទំនួលខុសត្រូវខ្ពស់ក្នុងការបង្កើតកម្មវិធី និងអំណាចអនុវត្តតាមអនុសាសន៏នានា។ ហេតុនេះក្រុមនេះត្រូវធានាថា ទីភ្នាក់ងារដឹកនាំមានធនធាន ដើម្បីអនុវត្តកម្មវិធី ទោះបីជាភារកិច្ចនេះ អាចបង្កើតបានជាទិសដៅនៃកម្មវិធីដោយខ្លួនឯងក៏ដោយ។

៣.១.១ តើត្រូវពាក់ព័ន្ធជាមួយអ្នកណាខ្លះ?

ការវាយតំលៃរួមអំពីស្ថានភាពប្រទេសមួយ (មេរៀនទី ២) រួមបញ្ចូលនូវជំហាននានា អំពីរបៀបធ្វើវិភាគអ្នកពាក់ព័ន្ធ។ បញ្ហានេះ ត្រូវបង្ហាញប្រាប់ថា អ្នកណាជាមនុស្សប្រសើរបំផុត ដែលត្រូវធ្វើការជាមួយ -ជាអ្នកចេញពីស្ថាប័នរដ្ឋាភិបាល ឬអង្គការនានា -ដើម្បីចូលរួមក្នុងកម្មវិធីសុវត្ថិភាពមួកសុវត្ថិភាព។ ជាពិសេស វាគួរបង្ហាញប្រាប់ឥស្សរជននយោបាយចំបងៗណា ដែលត្រូវចូលរួមពាក់ព័ន្ធ និងមធ្យោបាយប្រសើរបំផុត ដើម្បីត្រៀមការជួយទ្រទ្រង់ហិរញ្ញវត្ថុ និងការគាំទ្រសហគមន៏ ព្រមទាំងស្ថាប័នទាំងឡាយណាដែលមានជំនាញការបច្ចេកទេសជាប់ពាក់ព័ន្ធ។

ក្រុមការងារ ត្រូវចាប់ផ្តើមស្រង់ចេញពីជំនាញការ និងបទពិសោធន៏នៃទំហំចំណេះដឹងរបស់បុគ្គលរួមមាន:

- សមាជិករបស់ទីភ្នាក់ងារដឹកនាំ
- តំណាងមកពីទីភ្នាក់ងាររដ្ឋាភិបាលដែលពាក់ព័ន្ធ ដូចជាស្ថាប័នដឹកជញ្ជូន, សុខាភិបាល, ប៉ូលីស, ការអប់រំ និងការអនុវត្តន៏ច្បាប់។
- អ្នកឯកទេសសុខភាពសាធារណ:និងការបង្ការរបួសស្នាម
- អ្នកជំនាញថែទាំសុខភាព (ប្រអប់ ៣.១)
- អ្នកស្រាវជ្រាវឯករាជ្យ
- អង្គការក្រៅរដ្ឋាភិបាល, បូករួមទាំងអង្គការតំណាងជនរងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៏ផ្លូវគោក
- សមាជិកសមាគមន៏ម៉ូតូ និងកង់
- រោងចក្រផលិតមួកសុវត្ថិភាពនិងម៉ូតូ
- វិស្វករ និងអ្នកឯកទេសផ្សេងទៀត
- និយោជិក និងអ្នកគ្រប់គ្រងធំៗរបស់ក្រុមម៉ូតូដ៏ធំ

រូបភាព ៣.១ បង្ហាញពីបញ្ជីដៃគូដែលមានសក្តានុពលក្នុងការបង្កើតផែនការសកម្មភាពមួកសុវត្ថិភាព។ ដៃគូនីមួយៗទាំងនេះមានចំណាប់អារម្មណ៏ចំពោះលទ្ធផលនៃកម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព ហើយដៃគូនីមួយៗអាចជួយបង្កើតអនុវត្ត និងវាយតំលៃផែនការសកម្មភាពបាន។ ដៃគូទាំងនេះភាគច្រើន នឹងធ្លាប់បានចូលរួមក្នុងការងារសុវត្ថិភាពចរាចរណ៏រួចហើយ ហើយយ៉ាំងហោចណាស់ ទំនងបានស្គាល់ពីបញ្ហាខ្លះៗអំពីមួកសុវត្ថិភាព និងការពាក់មួកសុវត្ថិភាពហើយដែរ។ ល្អបំផុត ក្រុមការងារគួរដាក់បញ្ចូលអ្នកទាំងឡាយណា ដែលចាំបាច់នៃកម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព។ ត្រូវស្វែងយល់ពីមុខតំណែងរបស់គេផងដែរ ដើម្បីឱ្យកម្មវិធីបានបង្កើតឡើង ដែលបង្ហាញពីការជំទាស់ដែលអាចកើតមានណាមួយ ហើយអាចទទួលយកបានចំពោះសង្គមមួយចំណែកធំ។

ដើម្បីបំពេញការងារបានល្អ ក្រុមការងារពហុវិស័យ ត្រូវមាននីតិវិធីការងារដែលមានការកំណត់បានល្អ និងផែនការណ៍ ការងារល្អ បន្តទៅដល់ការអនុវត្តន៍មួយជាយថាភាព។ វាមានសារសំខាន់បំផុត ដែលត្រូវមានទំនាក់ទំនងល្អនៅក្នុងក្រុម។ ចុងបញ្ចប់ត្រូវមានអ្នកណាម្នាក់ នៅក្នុងក្រុមការងារទទួលខុសត្រូវការផ្សព្វផ្សាយព័ត៌មានក្នុងចំណោមសមាជិកនានា។

រូបភាព ៣.១ **សិក្ខាកាមក្នុងកម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព**

ប្រអប់ ៣.១: **សល្យពេទ្យ និងតួនាទីរបស់គេក្នុងច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូ**

សល្យពេទ្យដែលថែទាំអ្នករបួស មានការទទួលខុសត្រូវក្នុងការ:

- មានចំណេះដឹងពីបន្ទុកនៃការស្លាប់ និងមានគ្រោះថ្នាក់ដែលទាក់ទិនជាមួយនឹងគ្រោះថ្នាក់បុកប៉ះដល់អ្នកជិះម៉ូតូ ហើយដែលមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាព។
- ជួយកំចាត់ចោលនូវការជំទាស់ប្រឆាំងនឹងច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពជាសាកល តាមមូលដ្ឋានវេជ្ជសាស្រ្ត។
- ធ្វើយុទ្ធនាការសំរាប់ការអនុម័តច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពដែលមានលក្ខណ:ទូលំទូលាយ និងដែលអាចអនុវត្តបាន។
- អប់រំអ្នកតាក់តែងគោលនយោបាយអំពីប្រសិទ្ធិភាពនៃការផ្តល់ប្រាក់លើកទឹកចិត្ត នៅកន្លែងណាដែលបានអនុម័តច្បាប់មួកសុវត្ថិភាព -អ្វីមួយដែលជាសារសំខាន់បន្ថែមនៅក្នុងប្រទេសដែលមានចំណូលទាប ជាមួយនឹងតម្រូវការនៃការដឹកជញ្ជូន។
- ប្រមូលទិន្នន័យ និងផ្សព្វផ្សាយអំពីការកាត់បន្ថយនូវថ្លៃចាយវាយលើអត្រាគ្រោះថ្នាក់ដោយជំងឺ ការស្លាប់ និងថ្លៃពេទ្យ ក្រោយធ្វើការអនុម័តច្បាប់មួកសុវត្ថិភាព នៅក្នុងតំបន់ពិសេសមួយ។

វិទ្យាល័យសល្យពេទ្យអាមេរិកាំង ទ្រទ្រង់ដល់ការខិតខំប្រឹងប្រែង ក្នុងការអនុម័ត និងគាំទ្រដល់ច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពជាសាកលសំរាប់អ្នកជិះម៉ូតូ។ របាយការណ៍របស់ខ្លួនអំពីបញ្ហានេះ អាចរកបាននៅគេហទំព័រ: www.facs.org/fellows_info/statements/st-35.html

ប្រភព: ១

៣.១.២ ការចាត់តាំងតួនាទីចំពោះសមាជិកក្រុមការងារ

មុខងារជាក់លាក់មួយនឹងក្លាយជារឿងធម្មតា ចំពោះកម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព ដែលមានការរៀបចំបានល្អទាំងអស់។ បញ្ហានេះ រួមមានការផ្តួចផ្តើមកម្មវិធី -ការបង្កើតជាគោលគំនិត និងការចាប់ផ្តើមរបស់ខ្លួន ការប្រតិបត្តិការដោយខ្លួនឯង ការសម្របសម្រួលដោយខ្លួនឯង និងមុខងារនៃការគាំទ្រមតិ។ ចំពោះអ្នកដែលបានចាត់តាំងជាពិសេសចំពោះមុខងារដូចមានចែងនៅទីនេះ ដោយសារតួនាទីយ៉ាងពិសេសរបស់គេ។ ពេលខ្លះ មនុស្សម្នាក់ ឬទីភ្នាក់ងារមួយអាច បំពេញមុខងារបានច្រើនជាងមួយ។

អ្នកផ្តួចផ្តើម

មនុស្ស ឬទីភ្នាក់ងារដែលផ្តួចផ្តើមសកម្មភាព មិនចាំបាច់ពាក់ព័ន្ធនៅក្នុងរបៀបអ្នកផ្សេង ដែលបានពាក់ព័ន្ធនោះឡើយ។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ពួកគេត្រូវសក្តិសមចំពោះប្រតិបត្តិការ ដើម្បីធានាថា កម្មវិធីដំណើរការទៅមុខបានក្នុងលក្ខណៈមួយ ដែលមានការសម្របសម្រួល។ ការស្ញើចសរសើររបស់គេ ត្រូវគ្រប់គ្រងចំពោះផលប្រយោជន៏នៃកម្មវិធី។

ប្រតិបត្តិករ

ទាំងនេះ គឺជាអ្នកដែលមានទំនួលខុសត្រូវផ្នែកបច្ចេកទេស សំរាប់អនុវត្តន៏នូវទិដ្ឋភាពផ្សេងៗនៃកម្មវិធី។ ជាញឹកញាប់ពួកគេគឺជាមន្ត្រីនៃទីភ្នាក់ងារដឹកនាំ និងសាខាដែលពាក់ព័ន្ធ -ដូចជាមន្ទីរដឹកជញ្ជូន ក្រសួងឬមន្ទីរនីតិកម្ម និងប៉ូលិស។ ត្រូវអនុញ្ញាត្តិឱ្យពួកគេបានចូលរួមដោយពេញលេញ ដោយហេតុផលនេះ ភារកិច្ចការងារជាទៀងទាត់របស់គេ អាចនឹងពង្រីក ដើម្បទទួលយកភារកិច្ចបន្ថែមទៀត ដែលបានបង្កើតដោយកម្មវិធីប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព។ ការបណ្តុះបណ្តាល ព្រមទាំងធនធានផ្សេងទៀត អាចត្រូវការផងដែរនៅទីនេះ។

ប្រតិបត្តិការ ត្រូវបើកចំហរក្នុងការទទួលយកពតិមាន (input) ពីអ្នកផ្សេងទៀត ដែលពាក់ព័ន្ធក្នុងកម្មវិធី។ ពួកគេមិនត្រូវបង្ខូចទឹកចិត្ត ឬបណ្តេញអ្នកដែលមិនមានបច្ចេកទេសឡើយ ព្រោះអាចជាករណីជាមួយនឹងអ្នកជំនាញបច្ចេកទេស។

អ្នកសម្របសម្រួល

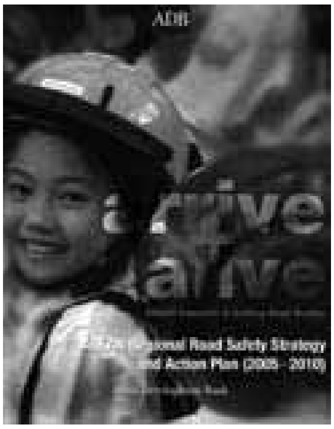
មនុស្សនេះ មានទំនួលខុសត្រូវរួមសំរាប់ការប្រតិបត្តិកម្មវិធី ហើយតួនាទីរបស់គេ គឺមានសារសំខាន់បំផុតចំពោះភាពជោគជ័យរបស់កម្មវិធី។ ទោះបីមានឬគ្មានប្រាក់ខែក៏ដោយ អ្នកសម្របសម្រួលត្រូវមានទំនួលខុសត្រូវដែលបានកំណត់យ៉ាងច្បាស់លាស់។ កត្តានេះ រួមបញ្ចូលនូវការពិនិត្យមើលសកម្មភាពនៃក្រុមការងារ ការត្រួតពិនិត្យការរីកចំរើន និងធានាបានថាអ្នកទាំងឡាយណាដែលពាក់ព័ន្ធ រួមបញ្ចូលទាំងអ្នកផ្តួចផ្តើមគំនិត និងប្រតិបត្តិករ ត្រូវជូនដំណឹងឱ្យបានទៀងទាត់ល្អ។ អ្នកសម្របសម្រួល ត្រូវមានអំណាចពេញលេញ ដើម្បីអនុវត្តមុខងារទាំងនេះ ព្រមទាំងធនធាន និងការគាំទ្រ ដែលត្រូវការចាំបាច់ ដើម្បីអនុវត្តភារកិច្ចនេះ។ ដោយហេតុផលនេះហើយ តួនាទីនេះ ត្រូវមានអ្នកណាម្នាក់ ដែលសក្តិសមបំផុតដើម្បីទទួលយក ដែលការងាររបស់គាត់មានបញ្ចូលនូវទំនួលខុសត្រូវទាំងនេះខ្លះៗ។ មនុស្សបែបនោះ អាចជាប្រធានមន្ត្រីបច្ចេកទេស នៅក្នុងមន្ទីរដឹកជញ្ជូន អ្នកដែលទទួលខុសត្រូវប៉ូលីសចរាចរ ឬមន្ត្រីជាន់ខ្ពស់នៅក្នុងក្រសួងសុខាភិបាល។

ការគាំទ្រមតិ/អ្នកជួយឧបត្ថម្ភ

អ្នកជួយឧបត្ថម្ភ តស៊ូដើម្បីគាំទ្រដល់បុព្វហេតុនៃការប្រើប្រាស់ម្ជុលសុវត្ថិភាព។ ជាទូទៅ បញ្ហានេះសំដៅលើមនុស្ស ដែលមានអានុភាពម្នាក់ ឬច្រើននាក់ ដែលមានជំនាញទំនាក់ទំនងល្អ ដែលល្បី និងមានការគោរពជាទូទៅ។ អ្នកជួយឧបត្ថម្ភគាំទ្រ និងអ្នកសម្របសម្រួល អាចមានគុណសម្បត្តិនិងភារកិច្ចច្រើនរួមគ្នា ហើយនៅក្នុងឧទាហរណ៍ខ្លះ ពួកគេគឺជាមនុស្សតែមួយ។ ផ្ទុយទៅវិញ មនុស្សដែលសំខាន់បំផុតហើយដែលខ្លួនគេផ្ទាល់ធ្លាប់ត្រូវបានប៉ះពាល់ដោយកង្វះខាត នៃការប្រើប្រាស់ម្ជុលសុវត្ថិភាព -ជាទូទៅ គឺជាអ្នកជួយឧបត្ថម្ភគាំទ្រដែលល្អបំផុត។

៣.២ របៀបរៀបចំផែនការសកម្មភាព

មុនពេលកម្មវិធីប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពទូលំទូលាយមួយ អាចអនុវត្តទៅបាន ត្រូវបង្កើតផែនការមួយ ដែលមានយុទ្ធសាស្ត្រច្បាស់លាស់ ថាតើត្រូវបំពេញទិសដៅកម្មវិធីដូចម្ដេចខ្លះ។ ផែនការនេះត្រូវគាំទ្រដោយទិន្នន័យដូចមានចែងក្នុងមេរៀនទី ២។ ផែនការនេះនឹងកំណត់បញ្ហា ចែងពីទិសដៅជ្រើសរើសវិធីសាស្ត្រ ដែលខ្ពង់ខ្ពស់ដើម្បីឈានដល់ទិសដៅ រៀបរាប់សកម្មភាពឱ្យបានពិស្ដារ និងបញ្ជាក់ពេលឱ្យច្បាស់លាស់។ ផ្អែកតាមផែនការ ត្រូវសរសេរសំណើគំរោងកម្មវិធីជាផ្លូវការមួយ។ សំណើនេះ នឹងត្រូវរៀបរាប់លំអិតពីវដ្តគំរោងកម្មវិធីទាំងមូល ត្រូវអនុវត្តសកម្មភាពអ្វីខ្លះ នៅដំណាក់កាលនីមួយៗ ព្រមទាំងសំណើដែលមានរៀបរាប់ពិស្ដារ ដែលវាយតំលៃលើថវិកាដែលត្រូវការ។ ក្រុមការងារ ត្រូវចាត់ចែងលើដំណើរការនេះ។



ផែនការសកម្មភាព អាចបង្កើតបាននៅថ្នាក់ភូមិភាគ និងថ្នាក់ជាតិ។ រូបថតបង្ហាញពីយុទ្ធសាស្ត្រសុវត្ថិភាពចរាចរភូមិភាគ របស់ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី។

រូបភាព ៣.២ បង្ហាញពីជំហានដែលពាក់ព័ន្ធ ក្នុងការបង្កើតផែនការយុទ្ធសាស្ត្រ (ជំហានទី៣) និងពីវិធីដែលវាស៊ីគ្នាជាមួយដំណើរការផ្សេងទៀត ដែលបានរៀបរាប់ក្នុងសៀវភៅក្បួននេះ។ ជំហានទាំងនេះ អាចអនុវត្តបានជាប់ៗគ្នា ឬស្របគ្នាអាស្រ័យលើកាលៈទេសៈ។ តាមការអនុវត្តន៍សកម្មភាពមួយចំនួន អាចមានដំណើរការល្អនៅពេលតែមួយ ឧទាហរណ៍ការវាយតំលៃលើស្ថានការណ៍ (ដែលមានរៀបរាប់ក្នុងមេរៀនទី២) គឺជាញឹកញាប់ធ្វើការងារផ្សព្វផ្សាយការយល់ដឹង និងធ្វើឱ្យមានចំណាប់អារម្មណ៍ផ្នែកនយោបាយក្នុងពេលតែមួយ ដែលអាចជាទិសដៅមួយ ដូចបានរៀបរាប់ក្នុងផែនការសកម្មភាព។ ការពិភាក្សាស៊ីជម្រៅមួយ អំពីការបង្កើតផែនការសកម្មភាពសំរាប់គោលនយោបាយថ្នាក់ជាតិមួយ ត្រូវបានរកឃើញក្នុងការបង្កើតគោលនយោបាយដើម្បីបង្ការការរងរបួស និងអំពើហឹង្សាៈ គោលការណ៍ណែនាំសំរាប់អ្នកតាក់តែងគោលនយោបាយ និងអ្នកធ្វើផែនការ (២)។ ផែនការសកម្មភាពអាចបង្កើតបាននៅថ្នាក់ភូមិភាគនិងថ្នាក់ជាតិ។ រូបថតបង្ហាញពីយុទ្ធសាស្ត្រសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ភូមិភាគរបស់ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី។

៣.២.១ ការកំណត់ទិសដៅកម្មវិធី

កម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាពណាក៏ដោយ ត្រូវមានទិសដៅជាក់លាក់ អាចវាស់វែងបាន អាចសំរេចបាន និងប្រាកដនិយម។ ទិសដៅ ត្រូវបានបង្កើតឡើងដោយការពិនិត្យមើលទិន្នន័យ ដែលបានប្រមូលនៅក្នុងការវាយតំលៃស្ថានការណ៍។ ពត៌មាននេះ ត្រូវធ្វើវិភាគកំណត់បញ្ហា ដើម្បីលើកឡើងនៅក្នុងកម្មវិធីដោយក្រុមការងារ។

ដើម្បីពិចារណាដល់ដំណោះស្រាយសមស្របចំពោះបញ្ហា ក្រុមការងារត្រូវធ្វើតាមវិធីសាស្ត្ររបស់ប្រព័ន្ធ"។ នោះគឺក្រុមការងារមួយ ដែលពិចារណាលើការស្វែងយល់ប្រព័ន្ធទាំងមូល និងការកំណត់កន្លែងដែលមានសក្ដានុពលសំរាប់ការធ្វើអន្តរាគមន៍ (៣)។ ហេតុនេះ ដំណោះស្រាយ គឺទំនងរាប់បញ្ចូលនូវកត្តានានា ដែលលើកឡើងសំរាប់អ្នកប្រើប្រាស់, ដូចជាការអប់រំ, ព្រមទាំងការប្រតិបត្តិច្បាប់ និងទោសបញ្ញត្តិ, ការរចនានិងស្តង់ដាមួកសុវត្ថិភាព ដែលត្រូវបានច្របាច់បញ្ចូលគ្នា ក្នុងកំឡុងពេលមួយ។

ជាទូទៅទិសដៅ គឺជាផ្នែកមួយ ឬច្រើនដូចខាងក្រោមៈ

- បង្កើនការយល់ដឹងអំពីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក និងជាពិសេសការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព។
- បង្កើនអត្រានៃការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូ។

- ធ្វើឱ្យគុណភាពមួកសុវត្ថិភាព ដែលពាក់ល្អប្រសើរឡើង
- បន្ថយអត្រានៃការរងរបួសក្បាល និងការស្លាប់ បណ្តាលមកពីគ្រោះថ្នាក់បុកប៉ះដោយម៉ូតូ។

រូបភាព ៣.២ ជំហាននៅក្នុងកម្មវិធី៖ ពីការប៉ាន់តំលៃ ទៅជាការវាយតំលៃ

1 ប៉ាន់ស្មានស្ថានការណ៍ (មេរៀនទី២)

↓

2 បង្កើតក្រុមការងារ (មេរៀនទី៣)

↓

3 បង្កើតផែនការយុទ្ធសាស្ត្រ (មេរៀនទី៣)
- កំណត់ទិសដៅ
- កំណត់គោលដៅ
- កំណត់កត្តាអាំងឌីកាទ័រ
- សំរេចលើសកម្មភាពនានា
- វាយតំលៃធនធាន
- បង្កើតយន្តការត្រួតពិនិត្យ និងការវាយតំលៃ

↓

4 បង្កើត និងអនុវត្តសកម្មភាពនីមួយៗ (មេរៀនទី៣)

↓

5 ការវាយតំលៃ (មេរៀនទី៤)

សម្រួលតាមឯកសារយោង ២។

ចំណាំ

ការប្រើប្រាស់ការវាយតម្លៃស្ថានភាព ដើម្បីបង្កើតទិសដៅកម្មវិធី

នៅតំបន់ភាគខាងជើងប្រទេសថៃ ការវាយតំលៃស្ថានភាពមួយត្រូវបានបង្កើតឡើងកាលពីទសវត្សឆ្នាំ ១៩៩០ បានបង្ហាញពីកំណើននៃការរងរបួសក្បាល និងការស្លាប់ ដែលបណ្តាលមកពីគ្រោះថ្នាក់បុកប៉ះម៉ូតូ។ ម៉ូតូត្រូវបានគេរកឃើញថា មានចំណែកក្នុងចរាចរណ៍ប្រហែល៩០% នៃចរាចរណ៍ទាំងអស់។ អ្នកបើកបរម៉ូតូតិចជាង ១០% ត្រូវបានគេអង្កេត ឃើញថាមានពាក់មួកសុវត្ថិភាព។ អ្នកដែលមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាព ត្រូវបានគេរកឃើញជាពិសេសថាជាអ្នកដែលទើបតែមានម៉ូតូជិះគ្រាដំបូង ឬសមាជិកនៃក្រុមជនជាតិភាគតិច។ ការវិភាគបានបង្ហាញឱ្យឃើញថា ពួកគេខ្វះការយល់ដឹង អំពីគ្រោះថ្នាក់នៃការជិះដោយមិនមានមួកសុវត្ថិភាព។ បន្ថែមលើនេះ មានមួកសុវត្ថិភាពតិចតួចបំផុតនៅក្នុងតំបន់ ព្រោះថាអ្នកលក់រាយមួកសុវត្ថិភាពធំៗ មើលមិនឃើញមានទីផ្សារសំរាប់ពួកគេឡើយ។

ដំណោះស្រាយ រកឃើញបន្ទាប់ពីការវិភាគនេះគឺៈ

- ទាក់ទិននឹងច្បាប់ៈ ធ្វើឱ្យការពាក់មួកសុវត្ថិភាពជាការបង្ខំ
- ទាក់ទិនការអនុវត្តន៏ច្បាប់ៈ ដាក់ឱ្យអនុវត្តច្បាប់មួកសុវត្ថិភាព នៅភាគខាងជើងប្រទេសថៃ
- ទាក់ទិនការអប់រំៈ
  - ជូនដំណឹងដល់ប្រជាពលរដ្ឋអំពីគ្រោះថ្នាក់នៃការរងរបួសក្បាល សំរាប់អ្នកបើកបរម៉ូតូ។
  - ជូនដំណឹងពួកគេអំពីប្រសិទ្ធិភាពនៃមួកសុវត្ថិភាព ក្នុងការបង្ការការរងរបួសក្បាល។
  - លើកទឹកចិត្តដល់ការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព។
  - ជូនដំណឹងដល់ប្រជាពលរដ្ឋអំពីការអនុវត្តន៏ច្បាប់ និងទោសបញ្ញត្តិសំរាប់ការដែលមិនគោរពតាម។

៣.២.២ ការកំណត់គោលដៅ

ពេលធ្វើការកំណត់រួចហើយ ពេលនោះទិសដៅទូទៅទាំងឡាយ ត្រូវតែធ្វើឱ្យមានភាពជាក់លាក់ជាងមុន។ ឧទាហរណ៍ ទិសដៅក្នុងការបង្កើនអត្រានៃការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព អាចត្រូវបានថែងថា "ការបង្កើនអត្រាពាក់មួកសុវត្ថិភាព ក្នុងចំនួនជាក់លាក់ណាមួយ ក្នុងកំឡុងពេលមួយដែលបានផ្តល់ឱ្យ"។ ជាទូទៅ វាជាការប្រសើរបំផុតក្នុងការកំណត់ទិសដៅដែលអាចវាស់វែងបានហើយ ដែលបានកំណត់ពេលវេលា ករណីនេះ អាចបង្ហាញអំពីគោលដៅមួយ ឧទាហរណ៏ៈ ការកាត់បន្ថយភាគរយ (ឬការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើង) ដែលត្រូវសំរេចបានក្នុងកាលបរិច្ឆេទពិតប្រាកដណាមួយ។ ជាទូទៅ ដើម្បីទទួលបាននូវគោលដៅ ត្រូវមានកម្មវិធីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកមួយប្រាកដនិយមឱ្យបានច្រើន ការប្រើប្រាស់ថវិកាសាធារណៈ និងធនធានផ្សេងៗទៀតឱ្យបានល្អប្រសើរ និងភាពគួរឱ្យជឿបានចំពោះស្ថាប័នដែលទទួលប្រតិបត្តិកម្មវិធី (៤,៥)។

ការបង្កើតគោលដៅ តម្រូវឱ្យប្រើប្រាស់ទិន្នន័យគំរូ (baseline) នៃគ្រោះថ្នាក់បុកប៉ះ និងការរងរបួស ដើម្បីបង្កើតនូវទិសដៅដែលអាចវាស់វែងបាន។ ឧទាហរណ៏ៈ សកម្មភាពមួយទំនងមានគោលបំណងសំរេចបាននូវការបង្កើនការពាក់មួកសុវត្ថិភាពឱ្យបាន ៣០% ឬការកាត់បន្ថយការរងរបួសក្បាលឱ្យបាន ៥០% ក្នុងកំឡុងពេលមួយដែលបានផ្តល់។ បទពិសោធន៏នៃគំនិតផ្តួចផ្តើមផ្សេងទៀត ក្នុងសុវត្ថិភាពចរាចរផ្លូវគោកបានណែនាំថា ត្រូវមានមហិច្ឆតា និងអនុវត្តន៏គោលដៅ ក្នុងកំឡុងពេលយូរមួយ (៦)។ កាលវិភាគពេលវេលា (time frame) ក៏ជាផ្នែកមួយដែលអនុញ្ញាតឱ្យកម្មវិធី ធ្វើការណែនាំជាជំហានៗបានផងដែរ។ ឧទាហរណ៏មួយ ដែលទទួលបានមកពី Hyderabad ប្រទេសឥណ្ឌា ដូចមានបង្ហាញនៅក្នុងប្រអប់ ៣.២ ជាឧទាហរណ៏ស្រាប់ រៀបរាប់ពីរបៀបដែលកម្មវិធីកាត់បន្ថយការរងរបួសក្បាល ធ្វើបានដោយជោគជ័យក្នុងបីដំណាក់កាល។ ដំណាក់កាលនីមួយៗបានបង្កើតឡើងនៅក្នុងការងារនៃដំណាក់ការមុនៗ។

ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ នៅក្នុងប្រទេសមួយចំនួនដែលមានចំណូលទាបនិងមធ្យម ទិន្នន័យដែលពាក់ព័ន្ធ អាចនឹងមិនអាចរកបាន ក្នុងករណីនេះ ចាំបាច់ត្រូវបង្កើតទិសដៅមួយ ដែលមានការបរិយាយ។

តារាង ៣.១ ផ្តល់ឧទាហរណ៍មួយនៃដំណាក់ការនានាដែលអាចធ្វើបាន ក្នុងកម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាពដែលជាសម្មតិកម្មមួយ ជាមួយទិសដៅប្រាកដនិយម និងអាចសំរេចជោគជ័យបាន។

ប្រអប់៣.២: **ការសំរេចបាននូវការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពនៅ** Hyderabad, **ឥណ្ឌា**

ក្រុង Hyderabad ឋិតនៅរដ្ឋ Andhra Pradesh ភាគខាងត្បូងប្រទេសឥណ្ឌា មានអ្នកបើកបរម៉ូតូ ១.២៦ លាននាក់ នៅលើផ្លូវដែលមានចំងាយតែ ២៥0គ.ម របស់ខ្លួន។ អ្នកបើកបរម៉ូតូនៅទីនោះ ទទួលបានជោគជ័យពីរលើក ក្នុងការបញ្ចុះបញ្ចូលរដ្ឋាភិបាល មិនឱ្យអនុវត្តច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពដែលតម្រូវដោយច្បាប់។ ទោះបីថា គំនិតផ្តួចផ្តើមថ្មីស្រឡាងមួយ ត្រូវបានធ្វើឡើងនៅខែ កញ្ញា ២00៤ ដែលមានច្បាប់ថ្មីមួយ តម្រូវឱ្យពាក់មួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូក៏ដោយ ត្រូវបានដំណើរការមុនដោយយុទ្ធនាការឃោសនាដ៏ខ្លាំងក្លាមួយ។

យុទ្ធនាការមានបីដំណាក់កាល។ ដំណាក់កាលទីមួយ មានគោលបំណងបង្កើនការយល់ដឹង អំពីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក។ រោងកុនទាំងអស់នៅរដ្ឋ Hyderabad បានបញ្ចាំងនូវកុនផ្សព្វផ្សាយខ្លីៗ អំពីសុវត្ថិភាពម៉ូតូ មុនពេលចាប់ផ្តើមបញ្ចាំងខ្សែភាពយន្ត។ អ្នកជិះម៉ូតូត្រូវបានគេជូនដំណឹងអំពីច្បាប់ដែលនឹងជិតមកដល់ និងកំឡុងពេលប្រាំបីសប្តាហ៍សំរាប់ការទិញមួកសុវត្ថិភាពមុនពេលការអនុវត្តន៍ច្បាប់ដ៏តឹងរឹងមួយត្រូវចាប់ផ្តើម។ ពួកគេក៏បានទទួលការដាស់តឿនផងដែរ អំពីគ្រោះថ្នាក់នៃការពាក់មួកសុវត្ថិភាពគ្មានស្តង់ដាត្រឹមត្រូវ។

ដំណាក់កាលទីពីរ ផ្តោតលើការធានាបាននូវស្តុកមួកសុវត្ថិភាពគ្រប់គ្រាន់ក្នុងដំណើរឆ្ពោះទៅ "ទិវាអនុវត្តន៍ច្បាប់មួយ"។ កត្តានេះ តម្រូវឱ្យបញ្ចុះបញ្ចូលអ្នកផលិតមួកសុវត្ថិភាព ឱ្យសហការក្នុង "ការធ្វើពិព័ណ៌ពាណិជ្ជកម្មមួកសុវត្ថិភាព" ដែលមានមួកសុវត្ថិភាពគ្រប់ឃីហោដាក់លក់។ បើសិនរកឃើញមានមួកសុវត្ថិភាពគ្មានស្តង់ដានឹងត្រូវចាប់ ហើយអ្នកលក់នឹងត្រូវកាត់ទោស។

ក្នុងពេលជាមួយគ្នា ពត៌មានបានឃោសនាហេតុការណ៍មួយដែលថា នៅពេលការអនុវត្តន៍ច្បាប់តម្រូវឱ្យមួកសុវត្ថិភាពចាប់ផ្តើមនោះ ការមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាពកំពុងជិះម៉ូតូ មិនត្រឹមតែនាំមកនូវការផាកពិន័យ ៥0រូពី (១.១0ដុល្លារ) ប៉ុណ្ណោះទេ ប៉ុន្តែតម្រូវឱ្យចូលរួមវគ្គពិគ្រោះយោបល់ ដែលចាំបាច់សិក្ខាកាមត្រូវនាំយកមួកសុវត្ថិភាពមកផង។

ព្រឹត្តិការណ៍ផ្សេងទៀត រួមមានការពិភាក្សា, សិក្ខាសាលា, ការប្រកួតប្រជែង និងការដើរក្បួន។ សំភារៈសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ត្រូវបានចែកចាយយ៉ាងទូលំទូលាយ។ ដោយសារពេលកំណត់នៃការអនុវត្តន៍ច្បាប់ខិតជិតមកដល់ យុទ្ធនាការ ត្រូវបានបង្កើនឡើង។ ឥស្សរជនពត៌មានដ៏ល្បីឈ្មោះនានា ត្រូវបានអញ្ជើញឱ្យនិយាយជាសាធារណៈអំពីមួកសុវត្ថិភាព និងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោគ។ វាគ្មិនម្នាក់ ដែលឋិតក្នុងការបង្ហាញជូនមួយក្នុងទីក្រុង គឺជាអ្នកកំប្លែងខ្សែភាពយន្ត ដ៏មានប្រជាប្រិយមួយរូប ដែលកូនប្រុសរបស់លោកបានស្លាប់ ខណៈដែលគេកំពុងជិះម៉ូតូ ដោយគ្មានពាក់មួកសុវត្ថិភាព។

ដំណាក់កាលទីបីរបស់យុទ្ធនាការ គឺការធានាឱ្យមានការអនុវត្តន៍ច្បាប់មួយដ៏តឹងរឹង។ ក្រោយថ្ងៃអនុវត្តន៍ច្បាប់មន្ត្រីប៉ូលិសបានបញ្ឈប់អ្នកជិះម៉ូតូ ដែលមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាព បានរឹបអូសយកប័ណ្ណបើកបរ និងឯកសារម៉ូតូជាផ្លូវការ ហើយបានកោះហៅពួកគេទៅចូលរួមវគ្គពិគ្រោះយោបល់ ដែលត្រូវបានកំណត់កាលវិភាគនៅថ្ងៃបន្ទាប់។

វគ្គពិគ្រោះទាំងនេះរួមមាន ខ្សែភាពយន្តស្តីពីសុវត្ថិភាពចរារណ៍ផ្លូវគោក និងសារសំខាន់ នៃការពាក់មួកសុវត្ថិភាព។ ក្រោយមើលការបញ្ចាំងរួច អ្នកចូលរួមត្រូវឆ្លើយចំពោះកំរងសំណួរជាលាយលក្ខណ៍អក្សរ នូវអ្វីដែលគេបានឃើញ។ បន្ទាប់មកពួកគេត្រូវបង្ហាញមួកសុវត្ថិភាព ដែលទើបទទួលបានថ្មីៗរបស់គេរួមជាមួយលិខិតកោះហៅរបស់គេ ហើយបន្ទាប់មកទៀតទើបពួកគេ ត្រូវបានអនុញ្ញាត្តិឱ្យប្រមូលយកប័ណ្ណបើកបរ និងឯកសារម៉ូតូរបស់គេត្រឡប់ទៅវិញ។ ការលំបាកក្នុងការចូលរួមវគ្គពិគ្រោះយោបល់រយៈពេលពីរម៉ោងនេះ ត្រូវបានចាត់ទុកថា ជាការធ្វើឱ្យញញើតកោតខ្លាចបំផុត ជាងការផាកពិន័យទៅទៀត ហើយមានតម្រូវការដ៏ខ្លាំងក្លាចំពោះមួកសុវត្ថិភាព។ នៅកន្លែងតាំងពិពណ៌ពាណិជ្ជកម្ម អ្នកជិះអាចទិញមួកសុវត្ថិភាព ក្នុងតំលៃប្រកួតប្រជែងមួយ ដោយជ្រើសរើសម៉ូតនិងពណ៌ជាច្រើនបាន។ រដ្ឋាភិបាលនៅ Andhra Pradesh ក៏បានលើកលែងពន្ធលក់ចំពោះមួកសុវត្ថិភាព ដែលបានទិញមុនថ្ងៃកំណត់ផងដែរ។

លទ្ធផលដំបូង គួរឱ្យចាប់អារម្មណ៍បំផុត។ សមាមាត្រនៃអ្នកជិះដែលពាក់មួកសុវត្ថិភាព បានកើនឡើងពី ១0% នៅថ្ងៃអនុវត្តច្បាប់ជិតដល់ ៧0% នៅប្រាំមួយសប្តាហ៍ក្រោយមក ខណៈដែលរយៈពេលប្រាំមួយខែ ក្រោយច្បាប់ចូលជាធរមាននោះ មានអ្នកបើកបរម៉ូតូប្រមាណ ២00,000នាក់ ត្រូវបានផ្តល់ការពិគ្រោះយោបល់ ចំពោះការដែលមិនគោរពតាមច្បាប់របស់គេ។

© ប៉ូលីសចរាចរក្រុង Hyderabad ២00៥

យុទ្ធនាការឃោសនាផ្សព្វផ្សាយ គឺជាសមាសធាតុដំបូងមួយនៃយុទ្ធនាការមួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូនៃរដ្ឋ Hyderabad

តារាង ៣.១ ឧទាហរណ៍នៃទិសដៅប្រាកដនិយម និងដែលអាចសំរេចបាន

	ដំណាក់ការនៃកម្មវិធី		
	ដំណាក់ការទី១ **ការណែនាំដំបូងអំពីមួកសុវត្ថិភាព/ច្បាប់**	**ដំណាក់ការទី២** **បង្កើនការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពមួយកំរិតទៀត**	**ដំណាក់ការទី៣** **ពង្រឹង និងគាំទ្រការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព**
ស្ថានភាព	អ្នកជិះតិចជាង ១០% ពាក់មួកសុវត្ថិភាព	អ្នកជិះ ៣០%-៤០% ពាក់មួកសុវត្ថិភាព	អ្នកជិះ ៦០-៧០% ពាក់មួកសុវត្ថិភាព
បញ្ហាចំបងដែលបានកំណត់រកឃើញ	មានការយល់ដឹងតិចតួចអំពីមួកសុវត្ថិភាព និងកំរិតនៃការជំទាស់ទៅនឹងការពាក់មួកសុវត្ថិភាពមានខ្ពស់ មួកសុវត្ថិភាពដែលអាចរកទិញបាន មិនមានគ្រប់គ្រាន់ មួកសុវត្ថិភាពដែលមានស្តង់ដាទាប ការអនុវត្តន៍ច្បាប់នៅមានកំរិតទាប	ការគោពច្បាប់ធ្លាក់ចុះ (ឧ. ដោយសារការមិនបន្តផ្តល់ព័ត៏មានផ្សព្វផ្សាយ) ការអនុវត្តន៍ច្បាប់អំពីការពាក់មួកសុវត្ថិភាពយឺតយ៉ាវ ការអនុវត្តន៍ច្បាប់ពាក់មួកសុវត្ថិភាពនៅអន់ (ដូចជា មួកសុវត្ថិភាពមិនក្លាស់គន្លឹះ) មួកសុវត្ថិភាពមានស្តង់ដាទាប	ការគោរពច្បាប់ថយចុះធនធាននៃការអនុវត្តន៍ច្បាប់ត្រូវបានបង្វែរទៅបញ្ហាចរាចរផ្សេងទៀត ច្បាប់ដែលចាំបាច់ត្រូវលុបចោល
ទិសដៅទូទៅ និងជាក់លាក់	បង្កើនការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភពដល់ ៣០%-៤០% បង្កើនចំនួនមួកសុវត្ថិភាពដែលបានលក់ បង្កើនការអនុវត្តន៍ច្បាប់ចំពោះក្រុមអ្នកជិះជាក់លាក់ណាមួយ កាត់បន្ថយការរងរបួសក្បាលក្នុងចំណោមអ្នកបើកបរម៉ូតូដូចដែលបង្ហាញជូន ដោយកំណត់ត្រាមន្ទីរពេទ្យ	បង្កើនការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពដល់ ៦០%-៧០% បង្កើនការទទួលយកមួកសុវត្ថិភាពជាទូទៅដល់ ៨០%-៩០% បង្កើនអត្រានៃមួកសុវត្ថិភាពលើទីផ្សារ ដែលមានស្តង់ដាដល់ទៅ ៨០%-៩០% កាត់បន្ថយការស្លាប់ បណ្តាលមកពីការរបួសក្បាល ក្នុងចំនួនកំណត់ណាមួយ	បង្កើនការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពលើសពី៩០% ធ្វើយុទ្ធនាការ ដើម្បីនាំយកច្បាប់ដែលចាំបាច់ត្រឡប់មកវិញ ធ្វើឱ្យឥរិយាបថវិជ្ជមានមួយ ឆ្ពោះទៅរកការប្រើប្រាស់មួក សុវត្ថិភាព ធ្វើឱ្យសំរេចបាននូវការពាក់មួកសុវត្ថិភាពបានត្រឹមត្រូវជាសា កល មានមួកសុវត្ថិភាពស្ទើរតែទាំងអស់ត្រូវនឹងស្តង់ដា ការបន្ថយការរងរបួសក្បាល និងការស្លាប់ ក្នុងចំនួនកំណត់ណាមួយ
កំឡុងពេលដែលអាចធ្វើបានសំរាប់ដំណាក់ការនេះ	ពី ៤-៥ឆ្នាំ	២-៣ឆ្នាំ	អាស្រ័យលើកាលៈទេសៈ ៦ ខែទៅ ១ឆ្នាំ

៣.២.៣ ការកំណត់អាំងឌីកាទ័រនៃការអនុវត្តន៍ការងារ

នៅពេលណាគោលដៅ ត្រូវបានកំណត់ដោយក្រុមការងារហើយនោះ អាំងឌីកាទ័រនានា ដែលនឹងយកទៅវាស់វែងអំពីការរីកចំរើនឆ្ពោះទៅរកគោលដៅមួយត្រូវបានឯកភាពគ្នា។ អាំងឌីកាទ័រនៃការអនុវត្តន៍ការងារ គឺជាខ្នាតវាស់វែង ដែលបង្ហាញពីបំរែបំរួល និងការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើង នៅក្នុងវិស័យទាក់ទិនមួយចំនួនដូចជា:

- ទំហំនៃការយល់ដឹងអំពីមួកសុវត្ថិភាព
- ទំហំនៃការប្រតិបត្តិតាមការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព
- ចំនួននៃការរងរបួសក្បាល និងការស្លាប់ ។

ដើម្បីបង្ហាញពីបំរែបំរួល និងការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើង ទិន្នន័យទាំងនេះត្រូវធ្វើការប្រៀបធៀបទៅនឹងទិន្នន័យខ្នាតគំរូ ។

អាំងឌីកាទ័រនៃការអនុវត្តន៍ការងារធម្មតារួមមាន:

- ការដាក់លក់មួកសុវត្ថិភាពប្រចាំឆ្នាំ ។
- អត្រានៃការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព (ឧ. ក្នុងសមាមាត្រជាមួយនៃអ្នកជិះសរុប ឬមួយក្នុងប្រជាពលរដ្ឋ ១០០,០០០នាក់) ។
- ចំនួនរងរបួសនិងការស្លាប់ពីគ្រោះថ្នាក់បុកប៉ះប្រចាំឆ្នាំ ។
- ចំនួននៃការរងរបួសក្បាល នៅមន្ទីរពេទ្យមួយចំនួនដែលបានជ្រើសរើស ។
- សមាមាត្រនៃការស្លាប់ ដោយសារការរងរបួសក្បាល ក្រៅពីការស្លាប់ដោយការរងរបួសទាំងអស់ ដូចមានកត់ត្រាទុកនៅមន្ទីរពេទ្យដែលបានជ្រើសរើសមួយចំនួន(សូមកត់សំគាល់ថា អាំងឌីកាទ័រនេះ អាចមានការប៉ះពាល់ដោយការរងរបួសក្បាលដែលបណ្តាលមកពីមូលហេតុផ្សេងទៀតដូចជា ការធ្លាក់/ដួល, កាំភ្លើង និងប្រភេទផ្សេងទៀតនៃជនរងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរផ្លូវគោក) ។
- ទំហំនៃការអនុវត្តន៍ច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពរបស់ប៉ូលីស ។
- ទំហំនៃការយល់ដឹងសាធារណៈអំពីមួកសុវត្ថិភាព ។
- ការយល់ដឹងជាសាធារណៈអំពីការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ។

លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យវាស់វែងបន្ថែមអាចត្រូវបានបង្កើតឡើង ជាពិសេសសំរាប់គោលបំណងនៃការត្រួតពិនិត្យមើលគំរោងកម្មវិធី ។ អាំងឌីកាទ័រថ្មីៗទាំងនេះ អាចនឹងនៅមិនទាន់រកបាននៅឡើយទេ ទោះបីថា ពួកវាមិនគួរពិបាកក្នុងការបង្កើតឡើងក៏ដោយ ។ លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យទាំងនោះមាន:

- ទំហំនៃការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពបានត្រឹមត្រូវ នៅក្នុងតំបន់កម្មវិធី ។
- ការអាចរកបាន និងការអាចលៃលកបានចំពោះស្តង់ដាថ្នាក់ជាតិកិច្ចប្រជុំអំពីមួកសុវត្ថិភាព ។
- សមត្ថកិច្ចប៉ូលីស ។
- ភាពញឹកញាប់នៃយុទ្ធនាការផ្សព្វផ្សាយជាសាធារណៈ ។

ចំពោះអាំងឌីកាទ័រនីមួយៗ ត្រូវមានគោលដៅជាក់លាក់ ។ ជាទូទៅ គោលដៅទាំងនេះគឺអាចកំរិតចំនួនបាន ទោះបីថាក្នុងករណីខ្លះ គឺទាក់ទិននឹងគុណភាពក៏ដោយ ។ គោលដៅទាំងនេះ ត្រូវតែប្រាកនិយមទោះក្នុងករណីណាក៏ដោយ ។

តារាង ៣.២ ឧទាហរណ៍នៃអាំងឌីកាទ័រ អំពីការអនុវត្តន៍ការងារ ដែលមានគោលដៅប្រាកដនិយម

ទិសដៅ	អាំងឌីកាទ័រការអនុវត្តន៍ការងារ	តំលៃដំបូងនៃកត្តាចង្អុលបង្ហាញ	តំលៃគោលដៅនៃកត្តាចង្អុលបង្ហាញ
បង្កើនការយល់ដឹងពីមួកសុវត្ថិភាព	• ភាពញឹកញាប់នៃយុទ្ធនាការផ្សព្វផ្សាយមួកសុវត្ថិភាព • ការលក់មួកសុវត្ថិភាព • ឥរិយាបថសាធារណៈអំពីការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព	• ០ ក្នុងមួយខែ • ២០០ ក្នុងមួយខែ • ការជំទាស់ជាទូទៅ	• ៤ ក្នុងមួយខែ • ១៥០០ ក្នុងមួយខែ • ការទទួលយកជាទូទៅ
បង្កើនការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព	• ចំនួនហាងលក់មួកសុវត្ថិភាព • ចំនួនមួកសុវត្ថិភាពដែលលក់ដាច់ • អត្រានៃការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព	• ១០ • ២០០ ក្នុងមួយខែ • <១០%	• ៥០ • ១៥០០ ក្នុងមួយខែ • ៣០%
កាត់បន្ថយការរបួសក្បាល និងការស្លាប់	• ចំនួនការរងរបួសក្បាលក្នុងចំណោមអ្នកបើកបរម៉ូតូ ដែលបានចូលទៅមន្ទីរពេទ្យកណ្តាល • ចំនួនការស្លាប់នៃអ្នកជិះម៉ូតូ	• ១០ ក្នុងមួយថ្ងៃ • ២៥០ ក្នុងមួយឆ្នាំ	• ៨ ក្នុងមួយថ្ងៃ • គោលដៅប្រាកដនិយមត្រូវកំណត់

ចំណាំ

UNESCAP កំណត់គោលដៅសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក

ពង្រាងគោលដៅសុវត្ថិភាពចរាចរផ្លូវគោក ត្រូវបានបង្កើតឡើងដោយគណៈកម្មការសេដ្ឋកិច្ចសង្គមនៃអង្គការសហប្រជាជាតិសំរាប់អាស៊ីប៉ាស៊ីហ្វិក (UNESCAP) រួមបញ្ចូលទាំងគោលបំណងនិងគោលដៅជាក់លាក់ សំរាប់ការបង្កើនការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពនៅក្នុងតំបន់ ព្រមទាំងអាំងឌីកាទ័រដែលអាចវាស់វែងលើភាពជោគជ័យ នៃគោលដៅទាំងនេះបាន។

គោលបំណង៖ ធ្វើឱ្យការពាក់មួកសុវត្ថិភាពជាបទដ្ឋានមួយ ដើម្បីកាត់បន្ថយអត្រាការស្លាប់មួយភាគបីនៃអ្នកបើកបរម៉ូតូ។

អាំងឌីកាទ័រ ៖

- ការស្លាប់អ្នកបើកបរម៉ូតូ ក្នុងចំនួនម៉ូតូមួយគ្រឿង
- ការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព (ភាគរយ)

ប្រភព៖ UNESCAP: www.unescap.org/ttdw/common/TIS/AH/files/egm06/road_safety_goals.pdf

៣.២.៤ ការសំរេចលើសកម្មភាព

ក្រោយពីកំណត់អាំងឌីកាទ័រនិងគោលដៅរួច ក្រុមការងារត្រូវសំរេចនិងធ្វើផែនការសកម្មភាព។ វិធីសាស្ត្រនោះត្រូវពាក់ព័ន្ធទោសបញ្ញត្តិយ៉ាងទូលំទូលាយ ដូចជាកម្មវិធីកាត់បន្ថយការរងរបួស ដោយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកផ្សេងទៀតដែរ។ ត្រូវកំណត់ឱ្យបានច្បាស់ ចំពោះអ្នកទាំងឡាយណាដែលពាក់ព័ន្ធសកម្មភាពនីមួយៗ។

សកម្មភាពនឹងធ្លាក់ចូលក្នុងជំពូកធំទូលាយនៃការសិក្សាច្បាប់ និងការអនុវត្តន៍។ ការអប់រំ ត្រូវដើរមុនការអនុវត្តន៍ជានិច្ច។ ការអនុវត្តន៍ ត្រូវតែធ្វើឡើងនៅទីណាដែលមានហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ (ឧ. ទីណាដែលមានច្បាប់និងសមត្ថភាពសំរាប់ការអនុវត្តន៍) និងទីណាដែលបានជូនដំណឹងដល់សាធារណៈជន។ តារាង ៣.៣ គឺជាឧទាហរណ៍នៃសកម្មភាពធម្មតា ដែលអាចនឹងត្រូវអនុវត្តន៍នៅក្នុងដំណាក់ការនានានៃកម្មវិធីប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព។

តារាង ៣.៣ សកម្មភាពធម្មតាសំរាប់ដំណាក់ការផ្សេងៗគ្នានៃកម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព

	ដំណាក់ការនៃកម្មវិធី		
	ការណែនាំដំបូងនៃមួកសុវត្ថិភាព	**ការលើកកំពស់ការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពនៅកំរិតបន្ទាប់**	**អត្រាលើកកំពស់បន្ថែម និងការគាំទ្រការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព**
ទិសដៅ	បង្កើនអត្រានៃការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពដល់ ៣០%-៤០% ចាប់ពីអត្រាតិចជាង ១០%	បង្កើនអត្រាប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភពដល់ ៦០%-៧០% ពី៣០%-៤០%	បង្កើនអត្រានៃការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពច្រើនជាង ៩០% ពី ៦០%-៧០%
ការអប់រំ	• យុទ្ធនាការផ្សព្វផ្សាយជាសាធារណៈយ៉ាងខ្លាំងក្លា អំពីគ្រោះថ្នាក់បុកប៉ះ និងការរងរបួសក្បាល • យុទ្ធនាការផ្សព្វផ្សាយជាសាធារណៈ អំពីផលប្រយោជន៍នៃមួកសុវត្ថិភាព • ការផ្សព្វផ្សាយអំពីច្បាប់ និងទោសបញ្ញត្តិ ចំពោះការមិនគោរពតាម • យុទ្ធនាការអប់រំតាមសាលា • កំណត់គោលដៅលើក្រុមដែលងាយទទួលយកការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព • ការលើកស្ទួយអំពីការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពដោយនិយោជិក	• ការផ្សព្វផ្សាយអំពីការអនុវត្តន៍ច្បាប់ • ការអប់រំតាមសាលាចាប់ផ្តើមពីក្មេងតូចៗ • កំណត់គោលដៅលើអ្នកប្រើប្រាស់ស្រាប់ ដើម្បីរក្សាការប្រើប្រាស់របស់គេ • កំណត់គោលដៅក្រុមដែលជំទាស់នឹងការពាក់មួក • លើកស្ទួយការពាក់មួកសុវត្ថិភាពជាម៉ូដមួយទំនើប	• លើកស្ទួយការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពតាមរយៈការផ្សាភ្ជាប់ជាមួយកីឡា និងម៉ូដ • ប្រើប្រាស់តួយ៉ាង • ប្រើប្រាស់មិត្តអប់រំមិត្ត • ពង្រឹងការអប់រំនៅតាមសាលា
ច្បាប់	• បង្កើតឬកែប្រែច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពសមស្របមួយ សំរាប់អ្នកបើកបរម៉ូតូ ឬកង់ • អនុម័តច្បាប់ឆ្លងកាត់បណ្តាញច្បាប់សមស្របនានា		
ការអនុវត្តន៍ច្បាប់	• ការសំរេចលើប្រភេទនៃទោសបញ្ញត្តិ និងដំណើរការសំរាប់ទាញយកទោសបញ្ញត្តិ • បង្កើនសមត្ថភាពប៉ូលីស • បណ្តុះបណ្តាលប៉ូលីស • ការជ្រើសរើសតំបន់ទុកសំរាប់ការអនុវត្តន៍ច្បាប់ដំបូង	• បង្កើនការអនុវត្តន៍ច្បាប់ ដាក់ការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពក្នុងកំរិតមួយជាមួយតម្រូវការផ្សេងទៀតរបស់នគរបាលចរាចរណ៍ ដូចជាការមានប័ណ្ណបើកបរ សុពលភាពនិងការអង្កេតលើការកំណត់ល្បឿន	• ការពង្រឹងការអនុវត្តន៍ច្បាប់

៣.២.៥ ការកំណត់កាលវិភាគច្បាស់លាស់

កម្មវិធីសកម្មភាព ដើម្បីលើកស្ទួយការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព នឹងរួមបញ្ចូលទាំង "ជំហានត្រៀម" -ទាក់ទិននឹងច្បាប់ស្តង់ដា និងការរចនា និង "ជំហានចាប់ផ្តើម" -ធានាបាននូវការគោរពតាមច្បាប់ និងបទបញ្ញត្តិតាមរយៈគ្រឿងលើកទឹកចិត្ត និងការអនុវត្តន៏ច្បាប់ ។ ពេលវេលានៃជំហាននីមួយៗ ត្រូវធ្វើការពិចារណា នៅពេលធ្វើផែនការគំរោង ។

កាលវិភាគ នឹងផ្អែកលើសកម្មភាពនានា ដែលបានព្រមព្រៀងគ្នា ។ ឧទាហរណ៏ៈ បើត្រូវបង្កើត និងអនុវត្តច្បាប់នោះ វាទំនងធ្វើការសំរេចណែនាំនូវការអនុវត្តន៏នៃច្បាប់ថ្មីនេះ បន្តិចម្តងៗ ក្នុងវិស័យផ្សេងៗគ្នា (សូមមើលផ្នែក ៣.៣.២) ។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ បន្ទាត់ពេលវេលារួមមួយ ដែលមានភាពច្បាស់លាស់ (timeline) ត្រូវមានការយល់ព្រមនៅដំណាក់ការដំបូង នៅក្នុងដំណើរកាធ្វើផែនការ ព្រោះបញ្ហានេះ ទំនងមានការប៉ះពាល់ដោយធនធាន ។

៣.២.៦ ការប៉ាន់ប្រមាណអំពីតម្រូវការធនធាន

កម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព មិនអាចអនុវត្តបានឡើយ បើគ្មានធនធានថវិកា និងធនធានមនុស្សគ្រប់គ្រាន់ ។ ហេតុនេះ វាមានសារសំខាន់បំផុត ដែលត្រូវអនុវត្តជំហានដូចខាងក្រោម ជាផ្នែកមួយនៃការបង្កើតកម្មវិធីៈ

- ត្រូវធ្វើការវាយតំលៃតម្រូវការធនធានមនុស្ស រួមបញ្ចូលទាំងការបណ្តុះបណ្តាលផងដែរ ។
- តំលៃនៃការអនុវត្តន៏កម្មវិធីនឹងត្រូវបំបែកទៅតាមសមាសភាព និងដោយសកម្មភាពដែលបានជ្រើសរើស ។
- ត្រូវកំណត់ប្រភពថវិកាជាតិ និងអន្តរជាតិ ។ តាមទ្រឹស្តីក្រសួងនានា ដែលនឹងពាក់ព័ន្ធក្នុងការអនុវត្តកម្មវិធី ត្រូវតែកែតម្រូវថវិការបស់គេ ដើម្បីឆ្លុះបញ្ចាំងសកម្មភាពថ្មីៗ ។ ក្រុមការងារ អាចព្យាយាមរកការផ្តល់ជំនួយថវិកាពីម្ចាស់ជំនួយនានាទៅតាមជំរើស ។

ការដែលមិនបានបញ្ជាក់ឱ្យបានពេញលេញនូវតម្រូវការធនធានសំរាប់ការអនុវត្តន៏ នៅដំណាក់កាលធ្វើផែនការ អាចធ្វើឱ្យគ្រោះថ្នាក់ដល់ជោគជ័យពេលអនាគតរបស់កម្មវិធី ។ ដូចនេះ វាមានសារសំខាន់បំផុត ដែលក្រុមការងារត្រូវមានការប្រាកដនិយម ក្នុងការវាយតំលៃឱកាសនៃលទ្ធភាពស្វែងរកតម្រូវការថវិការបស់កម្មវិធី ។

ឥឡូវនេះ ដោយសំរេចបានសកម្មភាពកម្មវិធីយ៉ាងពិស្តារហើយនោះ ក្រុមការងារអាចរិះរកមធ្យោបាយចំពោះថ្លៃចាយវាយនៃសកម្មភាពនីមួយៗ និងនៅក្នុងដំណើរការព្រាងថវិកា ផ្អែកលើបញ្ជីសម្រង់តំលៃ ដែលបានមកពីអ្នកផ្គត់ផ្គង់នានា ឬអំពីថ្លៃចាយវាយនៃភារកិច្ចប្រហាក់ប្រហែលថ្មីៗនេះ ។

នៅពេលណារៀបចំគំរោងថវិកាហើយនោះ យើងសូមផ្តល់អនុសាសន៏ឱ្យបំពេញនូវសកម្មភាពដូចខាងក្រោម ៖

- វាយតំលៃថវិកាដែលមានសំរាប់កំឡុងពេលនៃគំរោងកម្មវិធី ។
- បើចាំបាច់ត្រូវកំណត់អាទិភាពសកម្មភាពដែលបានកំណត់ដើម្បីធានាថាសកម្មភាពនោះទទួលបានថវិកាគ្រប់គ្រាន់ ។
- ពិភាក្សាជាមួយមន្ទីររដ្ឋាភិបាលផ្សេងទៀត អង្គការមិនរកប្រាក់ចំណូល និងក្រុមហ៊ុនវិស័យឯកជននានា អំពីគំរោងប្រហាក់ប្រហែលនានា ដែលបានធ្វើរួច និងថ្លៃចាយវាយរបស់វា ។
- ស្មានលើការចំណាយលើផ្នែកប្រតិបត្តិការ និងរដ្ឋបាលក្នុងការអនុវត្តកម្មវិធី ។
- វាយតំលៃអំពីថ្លៃចាយវាយនៃការត្រួតពិនិត្យ និងការវាយតំលៃ ។
- ធ្វើផែនការសំរាប់របាយការណ៏ហិរញ្ញវត្ថុ នៅចន្លោះពេលទៀងទាត់ណាមួយ ។

មានវិធីសាស្ត្រពីរយ៉ាង សំរាប់គិតថ្លៃចាយវាយកម្មវិធីៈ

- ថ្លៃចាយវាយពេញលេញៈ បញ្ហានេះពាក់ព័ន្ធថ្លៃចាយវាយសំរាប់សកម្មភាពនីមួយៗ ឧទាហរណ៍ៈ ប្រសិនបើនគរបាលចរាចរណ៍មានឡានសំរាប់ល្បាតតាមផ្លូវធំហាយវេ ដែលប្រើសំរាប់អនុវត្តលើការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព នោះថ្លៃចាយវាយមួយចំណែករបស់ឡាននគរបាលចរាចរណ៍ អាចបំរុងទុកក្នុងកម្មវិធី ។
- ថ្លៃចាយវាយបន្ទាប់បន្សំៈ បញ្ហានេះ ពាក់ព័ន្ធតែថ្លៃចាយវាយណាដែលទាក់ទិនទៅនឹងការអនុវត្តន៍នៃកម្មវិធីតែប៉ុណ្ណោះ រួមបញ្ចូលទាំងការទិញដូរថ្មីៗផងដែរ ។

ចំណាំ

ការសន្សំសំចៃនៃការបង្កើតច្បាប់ សំរាប់ការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព

ទិន្នន័យដែលទទួលបានពីប្រទេសចិន បានបង្ហាញពីការសន្សំសំចៃនិងផលប្រយោជន៍ផ្នែកសេដ្ឋកិច្ចនៃមួកសុវត្ថិភាពកង់និងម៉ូតូដូចខាងក្រោមៈ

- តំលៃនៃច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូនិងការអនុវត្តន៍ ត្រូវបានគេប៉ាន់ប្រមាណឃើញមាន ៤៣៧ ដុល្លារអាមេរិក ក្នុងមួយឆ្នាំសំរាប់ជីវិត ដែលសម្របតាមពិការភាព (DALY)។
- ចំពោះការអនុវត្តន៍ និងច្បាប់មួកសុវត្ថិភពកង់វិញ ភាពសន្សំសំចៃចំពោះការប្រើប្រាស់ពីចំណុច ០ ទៅ ១០០% និងមាន ១០៧ដុល្លារអាមេរិក ក្នុងមួយ DALY។

ប្រភពៈ ៧

វាត្រូវបានគេប៉ាន់ប្រមាណឃើញថា ការរងរបួសនិងការស្លាប់ដោយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកធ្វើឱ្យប្រទេស ដែលកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ត្រូវចំណាយអស់ ៦៥ពាន់លានដុល្លារក្នុងមួយឆ្នាំ (៣)។ កម្មវិធីប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ដ៏មានប្រសិទ្ធិភាពដែលជួយកាត់បន្ថយការរងរបួសក្បាលធ្ងន់ធ្ងរ និងការស្លាប់បាន អាចធ្វើឱ្យមានសន្សំសេដ្ឋកិច្ចដ៏ធំមួយ ។ ហេតុនេះ វាមានសារសំខាន់បំផុត ដែលរដ្ឋាភិបាលមានការកាន់កាប់លើកម្មវិធី និងផ្តល់ថវិកាលើកម្មវិធី ។ តារាង ៣.៤ ផ្តល់នូវយោបល់ខ្លះៗ អំពីរបៀបដែលត្រូវធ្វើ ។

តារាង ៣.៤ មធ្យោបាយដែលអាចធ្វើបាន ក្នុងការផ្តល់ថវិកាដល់យុទ្ធនាការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព

ប្រភពថវិកា	វិធីសាស្ត្រផ្តល់ថវិកា
ការវិនិយោគឡើងវិញ	លុយខ្លះដែលបានមកពីការផាកពិន័យ ចំពោះការមិនគោរពតាមច្បាប់ អាចវិនិយោគឡើងវិញ នៅក្នុងថវិកាកណ្តាលមួយដើម្បីទ្រទ្រង់ការអប់រំសាធារណៈ ដើម្បីជួយបណ្តុះបណ្តាលនគរបាលចរាចរណ៍ឱ្យអនុវត្តច្បាប់។ ក្នុងលក្ខណៈប្រហាក់ប្រហែលគ្នានេះដែរ ថវិកាដែលបានមកពីពន្ធប្រេងឥន្ធនៈ ប្រាក់ធ្វើប័ណ្ណបើកបរម៉ូតូ និងការចុះបញ្ជី អាចបំរុងទុកសំរាប់គោលបំណង ពិសេសណាមួយ ដែលទាក់ទិនទៅនឹងកម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព។
ការឧបត្ថម្ភ	ជាញឹកញាប់ ក្រុមសាជីវកម្មរមែងឧបត្ថម្ភដល់កម្មវិធីនានា ដែលពួកគេមើលឃើញថា មានប្រយោជន៍ ហើយពួកគេទំនងនឹងផ្តល់ថវិកាដល់កម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព ឬសមាសភាព ជាក់លាក់នៃកម្មវិធី។ ក្រុមហ៊ុនដែលចូលរួមក្នុងការផលិតម៉ូតូ ឬមួកសុវត្ថិភាព ឬក្រុមហ៊ុនណាដែលលក់ធានារ៉ាប់រង, អាចទទួលផលប្រយោជន៍បាន ពីការដែលគេ មើលឃើញថា ជាអ្នកឧបត្ថម្ភដ៏ធំមួយនៃយុទ្ធនាការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព។
អង្គការផ្តល់ជំនួយ	ទីភ្នាក់ងារផ្តល់ជំនួយអភិវឌ្ឍន៍និងអង្គការសប្បុរសនានា គឺជាប្រភពដែលអាចផ្តល់ថវិកា ចំពោះកម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព។ក្នុងលក្ខណៈស្រដៀងគ្នានេះដែរ,អង្គការសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ ផ្លូវគោក និងស្ថាប័នអប់រំនានាអាចនឹងផ្តល់ថវិកា ឬផ្តល់នូវអ្នកជំនាញការបច្ចេកទេស។

ចំណាំ

អ្នកណាជាអ្នកចាយលុយ? វិនិយោគក្នុងកម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព

រដ្ឋាភិបាល និងអ្នកតាក់តែងគោលនយោបាយ ត្រូវយល់ថា កម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព តម្រូវឱ្យមានការវិនិយោគក្នុងចំនួនដ៏ច្រើន ប៉ុន្តែថាអាចមានផលហុចឱ្យផ្នែកសេដ្ឋកិច្ចជាដុំកំភួនលើការវិនិយោគ និងផលប្រយោជន៍ផ្នែករចនាសម្ព័ន្ធសង្គមរួម តាមរយៈការកាត់បន្ថយថ្លៃចាយវាយលើមន្ទីរពេទ្យ។ ការវិភាគផលប្រយោជន៍ថ្លៃចាយវាយ ដែលទាក់ទិននិងបរិមាណបញ្ជាក់ថា ការផ្តល់ថវិកាចំពោះកម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាពផ្តល់នូវ "តំលៃសំរាប់ថវិកា" អាចមានសារប្រយោជន៍បំផុត ក្នុងការទទួលបានមកវិញនូវការគាំទ្រផ្នែកនយោបាយ សំរាប់គំនិតផ្តួចផ្តើមមួកសុវត្ថិភាព។ ប្រសិនបើការសិក្សានោះ មិនបានធ្វើឡើងនៅក្នុងប្រទេសមួយទេ វាចាំបាច់ទំនងពឹងផ្អែកលើទិន្នន័យ ឬឧទាហរណ៍ដែលទទួលបានមកពីប្រទេសមួយដែលស្រដៀងគ្នា ហើយដាក់បញ្ចូលការវិភាគផលប្រយោជន៍ថ្លៃចាយវាយចូលក្នុងការវាយតំលៃនៃកម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព ដែលបានរៀបចំផែនការ (សូមមើលរៀនទី ៤)។

៣.២.៧ ការរៀបចំបង្កើតយន្តការត្រួតពិនិត្យ

ការត្រួតពិនិត្យកម្មវិធី ពាក់ព័ន្ធនឹងការរក្សាការពិនិត្យមើលយ៉ាងជិតដិតបំផុត ចំពោះអាំងឌីកាទ័រនៃការវាស់វែងទាំងអស់ ដើម្បីធានាថា កម្មវិធីដំណើរការបានល្អតាមគោលដៅដែលបានកំណត់។

ការត្រួតពិនិត្យអាចៈ

- បន្តជាមួយនឹងទីភ្នាក់ងារនាំមុខ នៃក្រុមការងារត្រួតពិនិត្យកម្មវិធីរួម ក្នុងករណីបញ្ហាកើតឡើង
- ម្តងម្កាលជាមួយសកម្មភាព ដែលបានវាស់វែងនៅចុងបញ្ចប់នៃដំណាក់ការអនុវត្តនីមួយៗ។

តារាង ៣.៥ ផ្តល់នូវឧទាហរណ៍នូវអ្វីដែលនឹងត្រូវធ្វើការត្រួតពិនិត្យ នៅកំឡុងកម្មវិធីប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពធម្មតាមួយ និងវិធានការដែលអាចធ្វើបាន ប្រសិនបើអាំងឌីកាទ័រណែនាំថាសកម្មភាពនោះមិនបំពេញតាមទិសដៅរបស់គេ។ វាមានសារសំខាន់បំផុតដែលត្រូវៈ

- កំណត់ធនធានសំរាប់ភារកិច្ចនេះ ត្រូវធ្វើការបំរុងទុកមនុស្ស ក៏ដូចជាផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុផងដែរ នៅពេលចាប់ផ្តើមដំណើរការដើម្បីធានាថាការត្រួតពិនិត្យ និងការវាយតំលៃធ្វើឡើងនៅពេលវេលាសមស្របណាមួយ ហើយលទ្ធផលត្រូវបានផ្សព្វផ្សាយ។
- កំណត់យន្តការសំរាប់ការត្រួតពិនិត្យៈ កំណត់អ្នកណាដែលទទួលខុសត្រូវ សំរាប់ការត្រួតពិនិត្យការរីកចំរើន តើត្រូវវាយការណ៍អំពីការរីកចំរើននៅចន្លោះពេលវេលាណាមួយ និងរាយការណ៍ជូនអ្នកណា ហើយបើចាំបាច់ តើការអនុវត្តន៍អាចប្រតិបត្តិបានដោយរបៀបណាឱ្យបានលឿនបំផុត។ យន្តការផ្តល់របាយការណ៍ ត្រូវដាក់នៅមួយកន្លែង ដើម្បីផ្តល់នូវការពិនិត្យកម្មវិធីជាទៀងទាត់សារឡើងវិញ ត្រូវធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងចំពោះភាពត្រឹមត្រូវ និងការពាក់ព័ន្ធរបស់វាបើចាំបាច់។
- វាយតំលៃកម្មវិធីជាទៀងទាត់ដើម្បីកំណត់អំពីប្រសិទ្ធិភាពរបស់វា។ វិធីសាស្រ្តវាយតំលៃ ត្រូវបានពិភាក្សាយ៉ាងពិស្តារក្នុងមេរៀនទី៤។

ផ្នែកនេះ បានរៀបរាប់ជំហានដែលត្រូវអនុវត្ត ពីការវាយតំលៃស្ថានការណ៍ (មេរៀនទី២)ឆ្ពោះទៅរកការបង្កើតផែនការសកម្មភាព សំរាប់កម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព។ ផ្នែកបន្ទាប់ទៀត រៀបរាប់លំអិតអំពីសមាសភាពពិសេសនៃកម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព ដែលស្ថាប័នណាមួយអាចដាក់បញ្ចូលក្នុងផែនការសកម្មភាព។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ដំបូងរូបភាព ៣.៣ គឺជាកម្មវិធីសកម្មភាពដ៏សមស្រប។

តារាង ៣.៥ ការកំណត់សូចនាករ និងសកម្មភាពសំរាប់ត្រួតពិនិត្យ

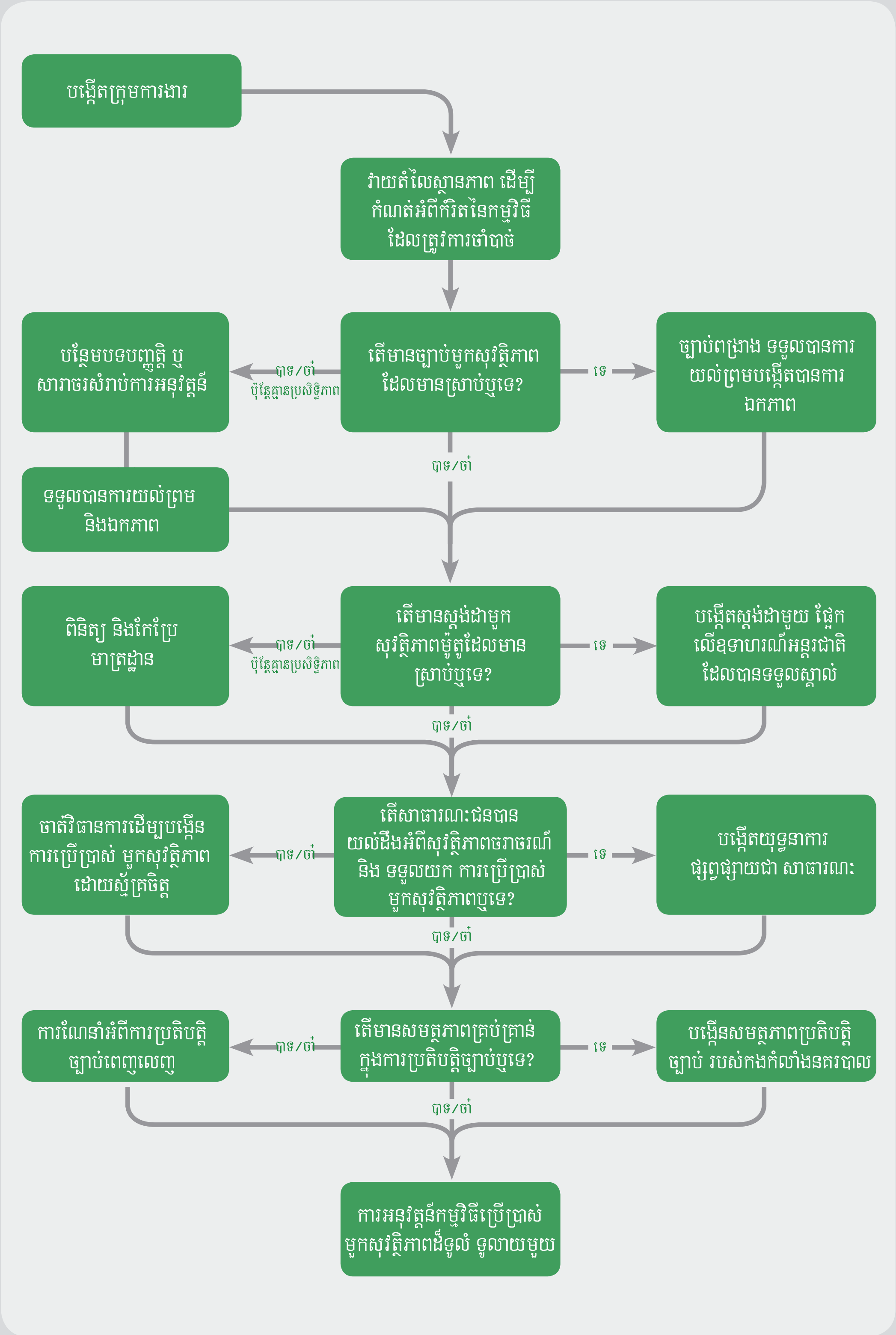
សកម្មភាព	សូចនាករសំរាប់ការត្រួតពិនិត្យ	ត្រូវចាត់វិធានការប្រសិនបើការត្រួតពិនិត្យ ណែនាំថាសកម្មភាពឋិតក្រោមគោលដៅ
បង្កើនការយល់ដឹងអំពីច្បាប់ប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព	• ចំនួននិងភាពញឹកញាប់នៃស្ប៉តឃោសនានៅក្នុងប្រព័ន្ធផ្សព្វផ្សាយ • ចំនួនរបាយការណ៍លទ្ធផលទទួលបានពីទស្សនិកជនគោលដៅ	• ធ្វើឱ្យភាពបញ្ចុះបញ្ចូលនៃរឿងនិងព័ត៌មានផ្សេងៗក្នុងប្រព័ន្ធផ្សព្វផ្សាយប្រសើរឡើង
បង្កើនសមត្ថភាពនគរបាលក្នុងការអនុវត្តច្បាប់	• អត្រាប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព • ទំហំនៃតំបន់ដែលគ្របដណ្តប់ដោយការអនុវត្តន៍ច្បាប់។ • ចំនួនទោសបញ្ញត្តិ ដែលបានចេញ • អនុបាតនៃនគរបាលចរាចរណ៍ ចំពោះអ្នកជិះម៉ូតូ	• បង្កើនទំហំនៃកំលាំងនគរបាលចរាចរណ៍ • ប្តូរតំបន់អនុវត្តច្បាប់ • ធ្វើឱ្យប្រព័ន្ធនៃការដាក់ទោសបញ្ញត្តិនិងការប្រមូលការផាកពិន័យប្រសើរឡើង
បង្កើតយុទ្ធនាការផ្សព្វផ្សាយអំពីសុវត្ថិភាពចរាចរនិងការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព	• កំរិតយល់ដឹងអំពីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ • កំរិតយល់ដឹងអំពីផលប្រយោជន៍នៃការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព • កំរិតនៃចំណេះដឹងអំពីច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពនិងការអនុវត្តន៍ • កំរិតនៃចំណេះដឹងអំពីស្តង់ដាមួកសុវត្ថិភាព • ការផ្លាស់ប្តូរអាកប្បកិរិយាដែលបានអង្កេតមើល (ឬដែលបានរាយការណ៍ដោយខ្លួនឯង)	• កំណត់ទស្សនិកជនគោលដៅឡើងវិញ • កំណត់សារជូនដំណឹងឡើងវិញ • វាយតំលៃមធ្យោបាយនៃការផ្សព្វផ្សាយសារជូនដឹងណឹងហើយផ្លាស់ប្តូរវាបើចាំបាច់។

៣.២.៨ ការធានាបាននិរន្តរភាពនៃកម្មវិធី

និរន្តរភាពនៃកម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាពគឺមានសារសំខាន់បំផុត ដើម្បីធានាបាននូវផលប្រយោជន៍ណាមួយ ដែលបានមកពីកម្មវិធី។ ដើម្បីបង្កើតផែនការសកម្មភាព វាមានសារសំខាន់បំផុត ក្នុងការរំពឹងគិតអំពីតម្រូវការថវិកាយូរអង្វែង និងលទ្ធភាពនៃការពង្រឹងសមាសភាពទំនាក់ទំនងរបស់កម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព។ ឧទាហរណ៍ៈ ប្រសិនបើការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងដល់ការអនុវត្តន៍ច្បាប់មួកសុវត្ថិភាព គឺជាទិសដៅគំរោងមួយនោះ សមត្ថភាពសំរាប់ការអនុវត្តន៍ដែលត្រូវផ្តល់ ចំពោះយុទ្ធនាការដ៏ខ្លីមួយត្រូវធ្វើការពិចារណា ហើយយុទ្ធសាស្រ្តសំរាប់ការអនុវត្តន៍ ត្រូវធ្វើឱ្យមាននិរន្តរភាព -ដែលមានថវិកាបំរុងទុកប្រចាំឆ្នាំ ដើម្បីទ្រទ្រង់ដល់សមត្ថភាពប្រតិបត្តិការរបស់នគរបាលចរាចរណ៍។ អ្វីដែលសំរេចបាន ត្រូវរក្សាទុកក្នុងបំណងឱ្យកម្មវិធីទាំងឡាយនាពេលអនាគតយកទៅធ្វើឱ្យបាន ក្នុងកំរិតមួយទៀត។

ដើម្បីឱ្យកម្មវិធីមួយទទួលបាននិរន្តរភាពជោគជ័យ វាត្រូវការឱ្យធ្វើការវាយតំលៃសមាសភាពទាំងឡាយនៃកម្មវិធី ដើម្បីកំណត់អ្វីដែលមានប្រសិទ្ធិភាព និងអ្វីដែលគ្មានប្រសិទ្ធិភាព (មើលមេរៀនទី៤)។ លទ្ធផលនៃការវាយតំលៃនេះ ត្រូវប្រគល់ត្រឡប់វិញ ដើម្បីបង្កើត និងអនុវត្តសកម្មភាពអនាគត។

រូបភាព ៣.៣ ទស្សនៈនៃការបង្កើតកម្មវិធីសកម្មភាព



៣.៣ របៀបបង្កើត និងអនុវត្តច្បាប់មួកសុវត្ថិភាព

ទិសដៅរួមនៃច្បាប់នេះ គឺធ្វើយ៉ាងណាឱ្យមានការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពជាសាកល ។ ទោះបីថា ដំណើរការនៃការបង្កើតច្បាប់នឹងមានការជួយជ្រោមជ្រែង ដោយសកម្មភាពផ្សេងៗទៀតក៏ដោយ ដូចជាបញ្ហានៃការអនុវត្តទាក់ទិននឹងការប្រតិបត្តិច្បាប់ ។ បន្ថែមលើនេះ ដំណើរការនេះ ត្រូវពង្រឹងដល់មតិយល់ព្រមគ្នាច្រើនជាសាធារណៈអំពីតម្រូវការសំរាប់ច្បាប់មួកសុវត្ថិភាព ។

៣.៣.១ ការតាក់តែងច្បាប់

នៅក្នុងករណីជាច្រើន ច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពដែលចាំបាច់បំផុត នឹងពាក់ព័ន្ធការបូកបន្ថែម ខ មួយទៅនឹងច្បាប់ដែលមានស្រាប់ ជាផ្នែកមួយនៃគោលការណ៍សុខាភិបាល ឬក្រម/ក្បួនច្បាប់ចរាចរណ៍ ។ ទោះបីថា ពេលខ្លះច្បាប់ថ្មីទាំងស្រុងមួយ ត្រូវការចាំបាច់បំផុតក៏ដោយ ។

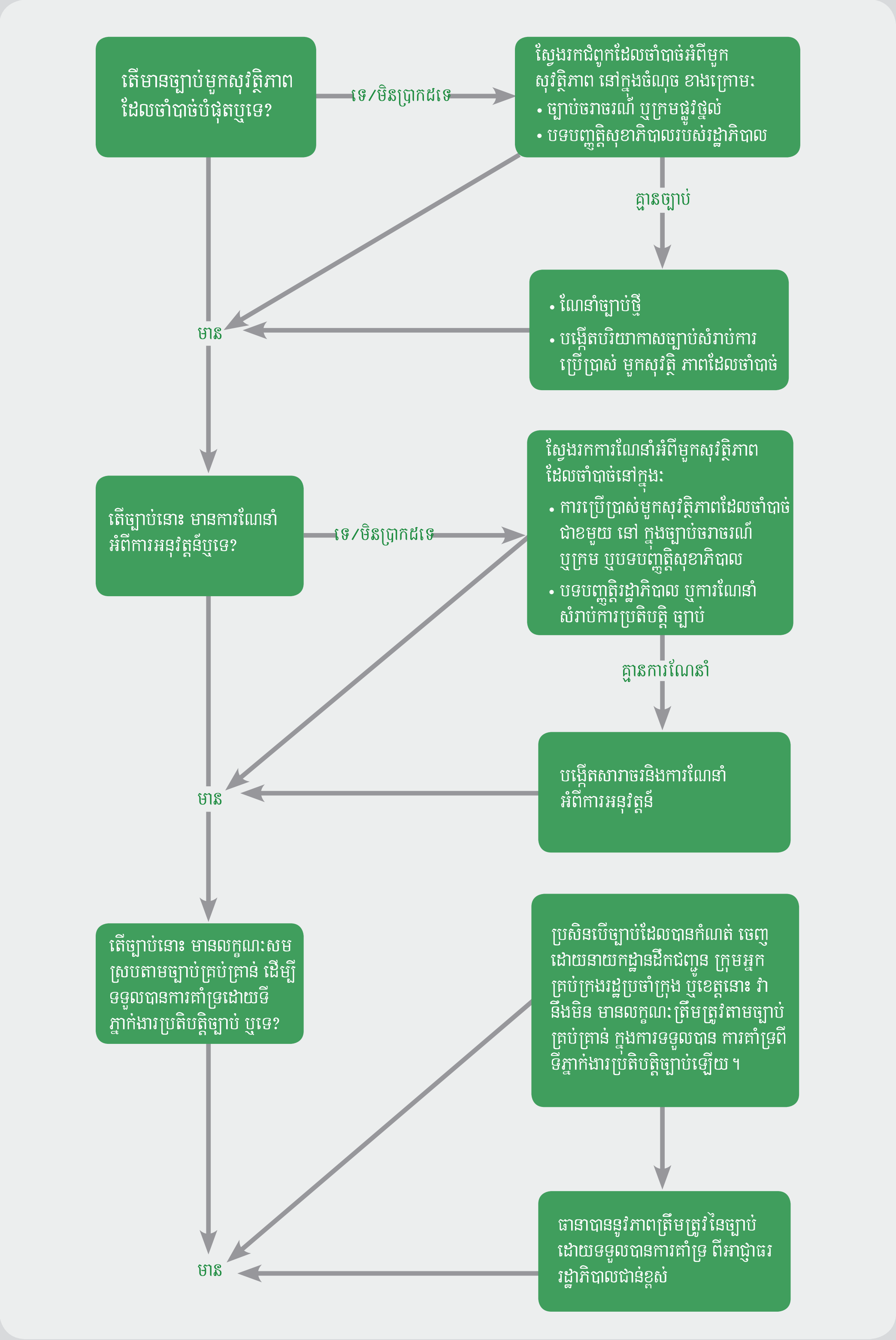
មានជំហានមួយចំនួន ដែលត្រូវការអនុវត្តក្នុងការបង្កើតឡើងនូវច្បាប់មួយអំពីការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពដែលចាំបាច់ ។ ជាពិសេស ត្រូវមានការវាយតំលៃចំពោះច្បាប់ដែលមានបច្ចុប្បន្ន (មើលមេរៀនទី២) ហើយប្រសិនបើច្បាប់នេះ ត្រូវការកំណត់សារឡើងវិញនោះ វាគួរត្រូវបានបញ្ជាក់ថា អាជ្ញាធរដែលទទួលខុសត្រូវនឹងអាចអនុវត្តច្បាប់ថ្មីបានដោយប្រសិទ្ធិភាព (សូមមើលរូបភាព ៣.៤) ។

- ☐ វាយតំលៃស្ថានការណ៍ច្បាប់ ដើម្បីកំណត់វិសាលភាពនៃច្បាប់ដែលមានស្រាប់ ប្រសិនបើមាន (មេរៀនទី២)
- ☐ កំណត់ ប្រសិនបើច្បាប់ថ្មីមួយ ត្រូវការសរសេរឡើងវិញ ឬច្បាប់ដែលមានស្រាប់ ត្រូវបាន កែប្រែឡើងវិញ
- ☐ កំណត់វិសាលភាពនៃច្បាប់
- ☐ កំណត់ស្ថាប័នរដ្ឋាភិបាល ដែលនឹងពាក់ព័ន្ធច្រើនបំផុត ក្នុងការអនុវត្តច្បាប់
- ☐ ធានាថា ស្ថាប័នរដ្ឋាភិបាល មានសមត្ថភាពអនុវត្តនិងប្រតិបត្តិច្បាប់

នៅពេលណាស្ថានការណ៍ច្បាប់បច្ចុប្បន្ន ត្រូវបានវាយតំលៃនោះ ត្រូវកំណត់គោលបំណងធំបំផុតនៃការបង្កើតច្បាប់ ។ ករណីនេះ ទំនងដាក់បញ្ចូលនូវចំណុចមួយខាងក្រោម៖
- បញ្ជាក់ពីការអវត្តមាននៃច្បាប់ ។
- ពង្រឹងច្បាប់ដែលមានស្រាប់ ។
- ផ្តល់នូវការណែនាំបន្ថែម និងការគាំទ្រក្នុងការប្រតិបត្តិច្បាប់ ។
- ផ្តល់នូវធម្មានរូបភាពចំពោះច្បាប់ ដើម្បីឱ្យអ្នកដែលទទួលខុសត្រូវ អាចប្រតិបត្តិច្បាប់បានប្រសិទ្ធិភាពបំផុត ។

ប្រទេសដែលមានចំណូលខ្ពស់ភាគច្រើន មានច្បាប់មួកសុវត្ថិភាព ។ នៅក្នុងប្រទេសខ្លះរដ្ឋនីមួយៗ ឬខេត្តនីមួយៗ មានបុព្វសិទ្ធិក្នុងការសំរេចអំពីច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពដូចជានៅក្នុងសហរដ្ឋអាមេរិក និងប្រទេសឥណ្ឌាជាដើម ។ ច្បាប់អំពីការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ត្រូវមានលក្ខណៈសមស្រប ទៅនឹងស្ថានការណ៍របស់ប្រទេស ។ យ៉ាងណាក៏ដោយ ការពិនិត្យមើលឧទាហរណ៍ពីប្រទេសផ្សេងទៀត អាចជាចំណុចចាប់ផ្តើម ដែលមានសារប្រយោជន៍ ។ តារាង ៣.៦ ផ្តល់នូវឧទាហរណ៍នៃអត្ថបទពិតប្រាកដដែលយកចេញពីច្បាប់អំពីការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពនៅក្នុងប្រទេសមួយចំនួន ។

រូបភាព ៣.៤ ការស្វែងរកអំពីស្ថានការណ៍ច្បាប់



៣.៣.២ ការណែនាំ និងការអនុវត្តន៍ច្បាប់

កំរិតនៃភាពស្មុគ្រស្មាញ ដែលពាក់ព័ន្ធក្នុងការអនុម័តច្បាប់មួកសុវត្ថិភាព អាស្រ័យលើស្ថានការណ៍ផ្លូវច្បាប់។ ច្បាប់ស្តីពីការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ត្រូវការនូវការគាំទ្រយ៉ាងខ្លាំងពីរដ្ឋាភិបាលថ្នាក់ខ្ពស់ ដើម្បីទទួលបានប្រសិទ្ធិភាពខ្ពស់ ដើម្បីធ្វើការផ្សព្វផ្សាយសារពតិមានជូនសង្គមគឺថា ការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព និងសុវត្ថិភាពចរាចរ គឺជាបញ្ហាជាតិដ៏សំខាន់បំផុត។

វាមានសារសំខាន់បំផុត ដែលក្រុមការងារត្រូវកំណត់អ្នកដើរតួគន្លឹះៗ ដែលត្រូវការចាំបាច់ ដើម្បីអនុម័តច្បាប់ ដូចនោះ ដើម្បីធានាបានថា ការគាំទ្រនេះនឹងទទួលបានជោគជ័យ ព្រមទាំងអ្នកដែលត្រូវការចាំបាច់ ក្នុងការអនុវត្តច្បាប់នោះ។

កត្តាទាំងនេះ ត្រូវដាក់បញ្ចូលក្នុងផែនការសកម្មភាព។ ក្រុមការងារ គឺជាអង្គប្រកបដ៏សំខាន់មួយ ក្នុងការលើកស្ទួយ និងស្វែងរកការព្រមព្រៀងចំពោះច្បាប់។ សមាជិកក្រុម ដែលជាមន្ត្រីរដ្ឋាភិបាល អ្នកតាក់តែងគោលនយោបាយ ឬអ្នកឯកទេសបង្ការរបួសស្នាមនឹងមានអានុភាពដ៏ធំធេង ក្នុងការបញ្ចុះបញ្ចូលអ្នកផ្សេងទៀត អំពីតម្រូវការសំរាប់ច្បាប់។

ត្រូវពិចារណាសំណួរខាងក្រោម នៅពេលណែនាំច្បាប់ថ្មីមួយ៖

- តើទីភ្នាក់ងារណាដែលមានប្រសិទ្ធិភាពនិងអានុភាពបំផុត ក្នុងការអនុវត្តច្បាប់?
- តើសមត្ថភាពរបស់ទីភ្នាក់នានា ត្រូវបានបញ្ជាក់គ្រប់គ្រាន់នៅក្នុងច្បាប់ឬទេ?
- តើច្បាប់ដែលបានស្នើសុំនោះ បានប្រើប្រាស់ពាក្យពេចន៍សមរម្យ ដើម្បីទទួលបាននូវការគាំទ្រឬទេ?
- តើទោសបញ្ញត្តិដែលបានស្នើសុំអ្វីខ្លះ សំរាប់អ្នកជិះម៉ូតូ ដែលមិនគោរពច្បាប់? តើទោសបញ្ញត្តិទាំងនេះសមស្រប និងមានប្រសិទ្ធិភាពឬទេ?
- តើច្បាប់នោះ សមស្របតាមក្រមសីលធម៌ឬទេ? (សូមមើលប្រអប់ ៣.៣)

ជាញឹកញាប់ ការអនុវត្តន៍ច្បាប់ គឺជាឧបសគ្គធំបំផុត ជាជាងការណែនាំច្បាប់ទៅទៀត ជាពិសេសនៅក្នុងប្រទេស ដែលមានចំណូលទាប និងមធ្យម។ ហេតុនេះ ការណែនាំអំពីការអនុវត្តន៍ច្បាប់ គឺមានសារសំខាន់បំផុត។ វាអាចមានសារសំខាន់បំផុត ក្នុងការណែនាំការអនុវត្តន៍ច្បាប់មួកសុវត្ថិភាព៖ ក្នុងករណីនេះ តំបន់ណាដែលមានការគោរពច្បាប់កំរិតទាប និងមានអត្រាការរងរបួសដោយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរផ្លូវគោកខ្ពស់ គួរត្រូវបានជ្រើសរើសធ្វើការអនុវត្តច្បាប់មុនគេ។ ឧទាហរណ៍៖ នៅប្រទេសវៀតណាម មានច្បាប់ជាតិមួយ តម្រូវឱ្យពាក់មួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូ។ ជាដំបូង ច្បាប់នេះណែនាំអំពីផ្លូវហាយវ៉េ ខណៈដែលផ្លូវទីក្រុង ត្រូវបានលើកលែង។ ការអនុវត្តន៍ច្បាប់អំពីផ្លូវទីក្រុង ត្រូវបានកំណត់ដោយ រដ្ឋបាលមូលដ្ឋាននៃទីក្រុងនិងខេត្តនីមួយៗ ហើយការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព គឺមានសារសំខាន់បំផុត នៅក្នុងខេត្តខ្លះ និងផ្លូវទីក្រុងមួយចំនួន ប៉ុន្តែមិនមែននៅកន្លែងផ្សេងទៀតឡើយ។ នៅក្នុងប្រទេសផ្សេងទៀត ការលើកលែងអាចនឹងត្រូវអនុវត្ត អាស្រ័យលើប្រភេទទោចក្រយាន។ នៅក្នុងខេត្តមួយចំនួននៃប្រទេសឥណ្ឌា មានការលើកលែងនៃច្បាប់មួកសុវត្ថិភាព សំរាប់អ្នកប្រើប្រាស់វ៉ែស្ប៉ាដែលមានកំលាំងទាប។

តារាង ៣.៦ ផ្ដល់នូវឧទាហរណ៍នៃអត្ថបទពិតប្រាកដ ដែលយកចេញពីច្បាប់អំពីការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព នៅក្នុងប្រទេសមួយចំនួន

ប្រទេសប្រេស៊ីល

អត្ថបទៈ

ក) អ្នកបើកបរម៉ូតូ វ៉ែស្ប៉ា និងកង់យន្ត អាចធ្វើចរាចរទៅមកនៅលើផ្លូវលុះត្រាៈ
- ពាក់មួកសុវត្ថិភាព ដែលមានកញ្ចក់ ឬកញ្ចក់ការពារ

ខ) អ្នកដំណើរតាមម៉ូតូ វ៉ែស្ប៉ា និងកង់យន្តអាចធ្វើដំណើរបាន(គេឱប)លុះត្រាៈ
- ពាក់មួកសុវត្ថិភាព

គ) ដើម្បីបើកបរម៉ូតូ វ៉ែស្ប៉ា និងកង់យន្ត
- ដោយមិនប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពដែលមានកញ្ចក់ឬកញ្ចក់ការពារ និងអាវការពារ យោងតាមបទដ្ឋាន និងលិខិតបញ្ជាក់គុណភាព/លក្ខណៈសម្បត្តិ (specification) ដែលយល់ព្រមដោយក្រុមចរាចរផ្លូវគោកនៃប្រទេសប្រេស៊ីល (CONTRAN).
- ដឹកអ្នកដំណើរដែលមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាពដូចបានឃើញនៅក្នុងកថាខ័ណ្ឌមុនៗ ឬក្រៅពីអង្គុយលើចង្កេះពូកនៅខាងក្រោយអ្នកបើកបរ ឬនៅលើរទេះដែលនៅចាប់ភ្ជាប់នៅកៀនខាង

នឹងនាំមកនូវៈ
*ការប្រព្រឹត្តិបទល្មើស -ធ្ងន់ធ្ងរបំផុត
*ទោសបញ្ញត្តិ -ការផាកពិន័យ និងការព្យួរប័ណ្ណបើកបរ
*ជំហានគ្រប់គ្រង -ការដកហូតប័ណ្ណបើកបរ

ប្រភព

ក) មាត្រា ៥៤ កថាខ័ណ្ឌ១ នៃក្រមចរាចរណ៍ផ្លូវគោកប្រទេសប្រេស៊ីល ១៩៩៧

ខ) មាត្រា ៥៥ កថាខ័ណ្ឌ១ នៃក្រមចរាចរណ៍ផ្លូវគោកប្រទេសប្រេស៊ីល ១៩៩៧

គ) មាត្រា ២៤៤ កថាខ័ណ្ឌ១ និង ២ នៃក្រមចរាចរណ៍ផ្លូវគោកប្រទេសប្រេស៊ីល ១៩៩៧

ប្រទេសចិន

អត្ថបទៈ

នៅពេលយានយន្តកំពុងដំណើរការ អ្នកបើកបរ និងអ្នកដំណើរ ត្រូវរឹតខ្សែក្រវាត់សុវត្ថិភាព ស្របតាមខដែលមានចែង ហើយអ្នកបើកបរម៉ូតូ និងអ្នកដំណើរ ត្រូវពាក់មួកសុវត្ថិភាពស្របតាមខដែលមានចែង។

ប្រភព

មាត្រា ៥១ៈ ច្បាប់សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោករបស់សាធារណៈរដ្ឋប្រជាមានិតុចិន។ កាលបរិច្ឆេទចេញច្បាប់ ២៨/១០/២០០៣។ បទបញ្ជារបស់សាធារណៈរដ្ឋប្រជាមានិតចិន (លេខ ៨)

ប្រទេសឥណ្ឌា

អត្ថបទៈ

ជំពូក VIII ផ្នែក ១២៩។ ការពាក់មួកសុវត្ថិភាពការពារ

មនុស្សគ្រប់រូបដែលកំពុងបើកបរ ឬកំពុងជិះ (ក្រៅពីម៉ូតូកង់បី ដែលមានកូនរទេះ តភ្ជាប់ពីចំហៀងជាមួយម៉ូតូប្រភេទណាក៏ដោយ) ត្រូវពាក់មួកសុវត្ថិភាពការពារ ដែលស្របតាមស្តង់ដា នៃការិយាល័យស្តង់ដាឥណ្ឌាខណៈដែលនៅកន្លែងសាធារណៈ។

ខដែលមានចែងនៃប្រធានបទនេះ មិនត្រូវអនុវត្តចំពោះជនណាដែលជាជនជាតិស៊ីក (Sikh)ឡើយ ប្រសិនបើក្នុងលក្ខខ័ណ្ឌដែលថា ជននោះកំពុងជិះម៉ូតូនៅកន្លែងសាធារណៈដែលពាក់មួកកន្ថឹបៈ

ក្នុងវិន័យដូចនោះ អ្នកគ្រប់គ្រងរដ្ឋអាចនឹងផ្តល់ការលើកលែងបានក្នុងលក្ខខ័ណ្ឌបន្ថែម ដែលថាខ្លួនគិតឃើញថាសមស្រប។

ការពន្យល់ៈ "មួកការពារក្បាល" មានន័យថា មួកសុវត្ថិភាពដែលៈ

(ក) ដោយគុណធម៌នៃរូបរាង សំភារៈ និងសំណង់របស់វាផ្តល់ការការពារពីការរងរបួស ក្នុងករណីមានគ្រោះថ្នាក់ ហើយអ្នកបើកបរ ឬអ្នកជិះលើម៉ូតូ អាចរកទិញបាន។

(ខ) ពាក់ជាប់ក្បាលអ្នកពាក់បានជាប់ល្អ ដោយខ្សែមួកសុវត្ថិភាព ឬខ្សែដាក់គន្លឹះផ្សេងទៀត ដែលផ្តល់នៅជាប់មួក។

មតិយោបល់

ការពាក់មួកសុវត្ថិភាព ចាំបាច់បំផុតចំពោះអ្នកជិះទោចក្រយាន គឺផ្អែកលើមូលដ្ឋានសមហេតុផលមួយ ដែលបានធ្វើការពិចារណានូវសមាមាត្រគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ដ៏គួរឱ្យភ្ញាក់ផ្អើលបំផុត ពាក់ព័ន្ធអ្នកជិះទោចក្រយាន គោលនយោបាយបែបនោះ មិនត្រឹមតែមានហេតុផលប៉ុណ្ណោះទេ ប៉ុន្តែក៏បិតក្នុងចំណាប់អារម្មណ៍ នៃចំណាប់អារម្មណ៍សាធារណជនភាគច្រើនដែរ ព្រោះស្ថិតិបង្ហាញថា ចំនួនទោចក្រយានជាច្រើន គឺបិតនៅលើផ្លូវថ្នល់ បានមើលឃើញពីតំលៃនៃបញ្ហាដឹកជញ្ជូន និងសេដ្ឋកិច្ច - K. Veeresh Bahsu v. UOI AIR 1994. Kar. 56.

ប្រភព

ច្បាប់យានយន្តឥណ្ឌា ១៩៩៨។
ដូចបានកែប្រែដោយច្បាប់យានយន្ត (ការធ្វើវិសោធនកម្ម) ឆ្នាំ ២០០១។ ក្រុមហ៊ុន ឯកជនបោះពុម្ពច្បាប់ពាណិជ្ជកម្ម (ឥណ្ឌា), ក្រុងញូដេលី។

១. ជំនួសដោយច្បាប់ ៥៤ នៃឆ្នាំ ១៩៤៤ w.e.f.១៤ - ១១ - ១៩៤៤

ប្រទេសណេប៉ាល់

អត្ថបទ៖

១៣០ ខ្សែក្រវាត់សុវត្ថិភាពដែលបានដាក់គន្លឹះ និងមួកសុវត្ថិភាព ដែលបានពាក់ចំនួន ខណៈដែលកំពុងបើកបរយាន។

(១) ទាំងអ្នកបើកបរ និងអ្នកជិះនៅកៅអីមុខ ត្រូវដាក់គន្លឹះខ្សែក្រវាត់សុវត្ថិភាព ខណៈដែលកំពុងបើកបរប្រភេទយានដែលបានដាក់បញ្ញត្តិ

(២) អ្នកបើកបរម៉ូតូ និងទោចក្រយានផ្សេងទៀតដែលមានភាពប្រហាក់ប្រហែល ព្រមទាំងអ្នកជិះយានទាំងនោះផងដែរ ត្រូវពាក់មួកសុវត្ថិភាព។

ប្រភព

ឧបសម្ព័ន្ធ ២។ សេចក្ដីដកស្រង់នៃច្បាប់គ្រប់គ្រងយាន និងការដឹកជញ្ជូន ការបកប្រែក្រៅផ្លូវការ ១៩៩៣[២]) នៅ Sharma, GK ការរងរបួសដោយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនៅណេប៉ាល់៖ ស្ថានការណ៍បច្ចុប្បន្ននិងរបៀបវារៈ សំរាប់វិធានការ ២០០៥ -វិទ្យាស្ថានជាតិបង្ការរបួសស្នាម ក្រុងកាត់ម៉ាន់ឌូ ប្រទេសណេប៉ាល់។ ប្រភពធំជាងគេ (នៅណេប៉ាល់)៖ ក្រសួងយុត្តិធម៌ច្បាប់ និងកិច្ចការសភា៖ Nepal Rajpatra ច្បាប់ ៤២ លេខ ៥២ (វិសាមញ្ញ) Pousha ២២, ២០៤៩ និង Nepal Rajpatra ច្បាប់ ៤៣ លេខ ២៨ (វិសាមញ្ញ), Bhadra ៩, ២០៥០។ (វិសោធនកម្មដំបូង)

ប្រទេសកាតា

អត្ថបទ៖

អ្នកបើកបរម៉ូតូ និងកង់ និងអ្នកដែលគេឌុប ត្រូវពាក់មួកសុវត្ថិភាព ដែលបានកំណត់សំរាប់គោលបំណងនេះ (ការផាកពិន័យតំលៃ ២០០ QR ចំពោះ "ការដែលមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាពពិសេស)។

ប្រភព

មាត្រា ៣៧ ច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកកាតា (១៣-១៩៩៨)។ នាយកដ្ឋានចរាចរណ៍កាតា និងក្រសួងមហាផ្ទៃ។ ច្បាប់នេះអនុវត្តចំពោះប្រទេសឈូងសមុទ្រអារ៉ាប់ GCC ផ្សេងទៀត សាអ៊ូឌីត គុយវ៉ែត បារ៉ែន អូម៉ាន់។

២. ក្រុមហ៊ុនស្រាវជ្រាវ Regmi (ឯកជន) ចំកាត់, កាត់ម៉ាន់ឌូ ១៥ មេសា ១៩៩៨

អាហ្វ្រិកខាងត្បូង

អត្ថបទ៖

ការពាក់មួកសុវត្ថិភាពដែលចាំបាច់ខានមិនបាន

(១) ហាមជនណាម្នាក់បើកបរ ឬធ្វើជាអ្នកដំណើរនៅលើម៉ូតូ, ម៉ូតូកង់បី ឬម៉ូតូកង់បួន ឬធ្វើជាអ្នកដំណើរនៅក្នុងម៉ូតូ រ៉ឺម៉កកង់បី ដែលចាប់ភ្ជាប់ទៅនឹងម៉ូតូនៅតាមផ្លូវសាធារណៈជាដាច់ខាត លុះត្រាតែជននោះពាក់មួកសុវត្ថិភាព៖

(ក) ដែលត្រូវបានរចនាឡើងជាពិសេសសំរាប់ប្រើប្រាស់ស្របតាមម៉ូតូទាំងនោះ និង

(ខ) ដែលពាក់តឹងល្មម ហើយដែលខ្សែមួក ត្រូវបានដាក់គន្លឹះក្រោមចង្ការបានត្រឹមត្រូវ

សូមកត់សំគាល់៖ មនុស្សគ្រប់រូបអាចបើកបរម៉ូតូដែលបំពាក់ដោយខ្សែក្រវាត់សុវត្ថិភាពបាន ប្រសិនបើអ្នកបើកបរ និងអ្នកដំណើរពាក់ខ្សែក្រវាត់នោះ ដោយគ្មានពាក់មួកសុវត្ថិភាព។

ផ្នែក (២) (៣) និង (៤) មិនត្រូវបានបូកបន្ថែមនៅត្រង់នេះឡើយ។ ផ្នែកនេះ ពាក់ព័ន្ធជាមួយអ្នកដំណើរកង់ធាក់ និងការណែនាំម៉ូតូដែលមិនត្រូវការមួកសុវត្ថិភាព។

ប្រភព

បទបញ្ញត្តិ ២០៧, ច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកថ្នាក់ជាតិ, ច្បាប់ ៩៣ នៃឆ្នាំ ១៩៩៦ ដែលបានធ្វើវិសោធនកម្មរួច។ អត្ថបទដកស្រង់យកចេញពីបទបញ្ញត្តិនេះ។

ចក្រភពអង់គ្លេស

អត្ថបទ៖

៦៧៖ អ្នកជិះ និងអ្នកដំណើរដែលជិះពីក្រោយនៅលើម៉ូតូ វ៉ែស្ប៉ា ឬម៉ូម៉ីឡែត នៅគ្រប់ពេលធ្វើដំណើរទាំងអស់ ត្រូវពាក់មួកសុវត្ថិភាពការពារ។ មួកសុវត្ថិភាពត្រូវតាមកំណត់បទបញ្ញត្តិ ហើយត្រូវដាក់គន្លឹះបានយ៉ាងសុវត្ថិភាព។ សូមធ្វើការណែនាំឱ្យពាក់វ៉ែនតាការពារភ្នែកផងដែរ ដែលវ៉ែនតាត្រូវតាមកំណត់បទបញ្ញត្តិ។ សូមពិចារណាចំពោះការពាក់ប្រដាប់ការពារត្រចៀកផងដែរ។ ស្បែកជើងប៉ូតរឹងមាំ, ស្រោមដៃ និងសំលៀកបំពាក់ដែលសក្តិសមបំផុត អាចជួយការពារអ្នកបាន ប្រសិនអ្នកធ្លាក់/ដួល។

ប្រភព

ច្បាប់ RTA ១៩៨៨ sects ១៦ & ១៧ & MC(PH)R តាមបទបញ្ញត្តិ ៤ ដែលបានធ្វើវិសោធនកម្ម, & RTA sect ១៨ & MC(EP)R តាមបទបញ្ញត្តិ៤ ដែលបានធ្វើវិសោធនកម្ម (www.highwaycode.gov.uk/).។

ប្រអប់ ៣.៣: **ការសំអាងប្រកបដោយក្រមសីលធម៌ ក្នុងការបង្កើតច្បាប់សំរាប់ការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពកង់ដែលចាំបាច់បំផុត**

ដោយប្រសិទ្ធិភាព នៃមួកសុវត្ថិភាពជាភស្តុតាងយ៉ាងច្បាស់ក្រឡែតនោះ ចំណាប់អារម្មណ៍ប្រែប្រួលទៅតាមចរិកលក្ខណៈនៃច្បាប់ស្តីពីមួកសុវត្ថិភាពកង់។ ទោះបីថា នៅក្នុងប្រទេសខ្លះមានច្បាប់តម្រូវឱ្យអ្នកជិះកង់ពាក់មួកសុវត្ថិភាពក៏ដោយ ក៏បញ្ហានេះនៅតែជាបញ្ហាចំរូងចំរាស់មួយ នៅក្នុងប្រទេសមួយចំនួនដដែល។ មានគោលការណ៍បួន (គឺមេត្តាករុណា គ្មានអំពើអំពាន់ ស្វ័យភាព និងយុត្តិធម៌) ផ្តល់នូវក្របខ័ណ្ឌដ៏មានប្រយោជន៍មួយ សំរាប់ពិចារណាបញ្ហាក្រមសីលធម៌ដែលពាក់ព័ន្ធ (៨)។

នៅពេលវាយតំលៃអំពីក្រមសីលធម៌ នៃកម្មវិធីលើកស្ទួយសុខភាព វាមានសារសំខាន់បំផុត ដែលត្រូវសួរសំណួរជាក់លាក់មួយចំនួនដូចជា: "តើគោលដៅកម្មវិធីល្អឬទេ?" "តើកម្មវិធីសំរេចបាននូវគោលដៅរបស់ខ្លួន ប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាពឬអត់?" និង "តើធ្វើដូច្នោះ ក្នុងលក្ខណៈមួយសមស្របជាមួយតំលៃរបស់ប្រជាពលរដ្ឋគោលដៅឬទេ?"

ច្បាស់ណាស់ថា គោលបំណងនៃការកាត់បន្ថយរបួសក្បាលគឺជាការល្អ ហើយស្របតាមការលើកស្ទួយការជិះកង់ ដែលជាសកម្មភាពមួយមានប្រយោជន៍ចំពោះសុខភាព។ វាទំនងនឹងមានផលប្រយោជន៍ចំពោះបុគ្គល ជាមួយនឹងគំរោងលើកស្ទួយសុខភាពដូចជាការបង្កើតច្បាប់ប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពកង់ ប៉ុន្តែជាទូទៅ គោលបំណងធំបំផុត គឺការកាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់របស់ប្រជាពលរដ្ឋចំពោះបញ្ហាសុខភាពជាក់លាក់មួយ។ តាមពិតទៅ មនុស្សម្នាក់ៗអាចនឹងទទួលបាននូវភាពប្រសើរឡើងក្នុងរយៈពេលមួយដ៏ខ្លី (ឧទាហរណ៍ យុទ្ធនាការចាក់ថ្នាំបង្ការ)។ ហេតុនេះ ខណៈដែលសង្គមទទួលបាននូវផលប្រយោជន៍រួមមួយ ហើយបុគ្គលមួយចំនួនក៏ទទួលបានផលប្រយោជន៍ផងដែរនោះ (ប៉ុន្តែមិនទទួលរងរបួសក្បាល) បុគ្គលភាគច្រើនកំពុងប្រថុយនឹងគ្រោះថ្នាក់ ដោយមិនព្រមទទួលយកការពាក់មួកសុវត្ថិភាព ដែលគេយល់ថាជាការរំខាន។ វាអាចបង្ហាញបានថា មានមូលដ្ឋានល្អៗឈរលើមូលដ្ឋានយុត្តិធម៌ ដើម្បីធ្វើឱ្យជំរើសនេះជាជំរើសសមូហភាពមួយ ជាជាងជំរើសបុគ្គល ប៉ុន្តែហាក់ដូចជាបិតុនិយមបន្តិច។

ទោះបីថា អ្នកតិទៀនច្បាប់បានចង្អុលបង្ហាញថា ការកាត់បន្ថយចំនួនជាក់លាក់នៃការស្លាប់ដោយគ្រោះថ្នាក់ជិះកង់ និងការរងរបួសក្បាលធ្ងន់ធ្ងរ យ៉ាងហោចណាស់ក៏អាចធ្វើការបកស្រាយបានដោយអន្លើ ដោយការថយចុះនៃការជិះកង់ ដោយខ្លួនឯងបានដែរ។ ឧបមាថា មានភស្តុតាងល្អៗដែលថា ការជិះកង់ជាទៀងទាត់គឺទាក់ទិនជាមួយផលប្រយោជន៍ផ្នែកសុខភាពដ៏សំខាន់ ហើយថាផលប្រយោជន៍នោះ គឺមានទម្ងន់ធ្ងន់ជាងគ្រោះថ្នាក់នៃការរងរបួស មានការព្រួយបារម្ភដែលអាចយល់បានអំពីច្បាប់ ដែលបណ្តាលឱ្យមានការកាត់បន្ថយនៃកំរិតការជិះកង់។ ថ្វីបើយ៉ាងនេះក៏ដោយ ការបារម្ភស្រដៀងគ្នានេះ ត្រូវបានបង្ហាញចេញមុនពេលមួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូ ត្រូវបានធ្វើឱ្យក្លាយជាកតព្វកិច្ច។ ថ្វីបើពីដំបូងមិនសូវពេញនិយមក៏ដោយ ច្បាប់នេះមិនទំនងមានផលប៉ះពាល់យូរអង្វែងចំពោះការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពឡើយ។ ភស្តុតាង ដែលអាចរកបាន បានបញ្ជាក់ថាច្បាប់ដែលតម្រូវឱ្យប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពកង់នឹងមិននាំទៅរកការកាត់បន្ថយ ដែលមានការគាំទ្រណាមួយ ចំពោះការប្រើប្រាស់កង់ឡើយ ហើយហេតុនេះការអន្តរាគមន៍ផ្លូវច្បាប់គឺទំនងនឹង មានប្រសិទ្ធិភាពក្នុងការសំរេចបានគោលបំណងរបស់ខ្លួន។

ស្វ័យភាព: សេចក្តីសំអាងដ៏ខ្លាំងមួយ ប្រឆាំងនឹងច្បាប់គឺថា វាបង្កើតបាននូវការបំពានមួយដែលគ្មានហេតុផល ចំពោះសេរីភាពពលរដ្ឋរបស់អ្នកជិះកង់។ ថ្វីបើទទួលស្គាល់ថា ច្បាប់មួយនឹងត្រូវការចាំបាច់សំរាប់កំរិតនូវស្វ័យភាពក៏ដោយ អ្នកប្រឆាំងចង្អុលបង្ហាញទៅនឹងអាទិភាពនៃភ្លើងយាន ការកំណត់ល្បឿន មួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូ និងច្បាប់ខ្សែក្រវ៉ាត់ ដែលមាននៅក្នុងប្រទេសជាច្រើន ដោយបញ្ជាក់ថា ការបំពានណាមួយចំពោះស្វ័យភាព គឺមានកំរិតទាប។

បន្ថែមលើនេះ តាមភស្តុតាងមានសេចក្តីសំអាងមួយដែលថា មនុស្សភាគច្រើន នឹងជ្រើសរើសពាក់មួកសុវត្ថិភាពដោយសមហេតុផល ហើយនឹងយល់ស្របថា មានមូលដ្ឋានផ្នែកសង្គមត្រឹមត្រូវសំរាប់លើកទឹកចិត្តចំពោះមួកសុវត្ថិភាពកង់។ ប៉ុន្តែក្នុងលក្ខណៈដូចគ្នានេះប្រជាពលរដ្ឋដឹងថា ជាញឹកញាប់ ការធ្វើអ្វីតាមតែចំណាប់អារម្មណ៍របស់គេផ្ទាល់ អាចជាការពិបាកនឹងសំរេចបាន ដោយគ្មានការលើកទឹកចិត្តពីខាងក្រៅនោះ។ ហេតុនេះ នៅក្នុងសង្គមប្រជាធិបតេយ្យមួយ វាគឺជាការសមស្រប ក្នុងការផ្តល់អានុសាសន៍ចំពោះច្បាប់ទៅជាជំរើសស្វ័យភាពរួមមួយ នៅក្នុងការគាំទ្រដល់ការលើកទឹកចិត្តមួយប្រភេទពីខាងក្រៅ។

យុត្តិធម៌: វាមានសារសំខាន់បំផុត ក្នុងការពិចារណាទាំងយុត្តិធម៌នីតិក្រម និង យុត្តិធម៌ ដែលមានសារសំខាន់។ តាមទស្សនៈនីតិក្រម មានគោលការណ៍សំខាន់ៗបី:

- ច្បាប់ត្រូវមានលក្ខណៈស៊ីសង្វាក់។ ប្រសិនបើគោលការណ៍មួយត្រូវបានអនុវត្តនៅក្នុងវិស័យមួយនោះ ច្បាប់ត្រូវតែអនុវត្តនៅគ្រប់វិស័យ ដែលមានតំលៃស្មើក្នុងលក្ខណៈដែលស្មើភាពមួយ។
- ច្បាប់ត្រូវតែបានអនុម័តក្នុងលក្ខណៈយុត្តិធម៌មួយ គឺថាបន្ទាប់ពីការពិគ្រោះយោបល់ជាសាធារណៈយ៉ាងពេញលេញ និងការពិភាក្សាយ៉ាងពេញលេញនៅក្នុងសភា ឬស្ថាប័នច្បាប់ផ្សេងទៀតរបស់ប្រទេស។
- ច្បាប់ត្រូវតែអនុវត្តក្នុងលក្ខណៈមួយយុត្តិធម៌គឺថា មិនមែនក្នុងលក្ខណៈរំលោភបំពាន ហើយមានទោសបញ្ញត្តិសំរាប់ "អ្នកប្រព្រឹត្តិខុស" ស្របតាមគុណធម៌/តំលៃនៃករណីនោះឡើយ។

សំខាន់ជាងនេះទៅទៀត វាចាំបាច់បំផុត ក្នុងការពិចារណាថាតើផលប្រយោជន៍រួមទាំងមូល និងផលប្រយោជន៍ក្នុងស្រុកចំពោះអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ផ្សេងទៀត មានទម្ងន់ធ្ងន់ជាងការទាមទារដ៏ខ្លាំងរបស់ស្វ័យភាពបុគ្គលឬទេ។ ជាគោលការណ៍ ផលប្រយោជន៍ គឺជាផ្នែកមួយរបស់សង្គម កាត់បន្ថយថ្លៃចាយវាយដល់សេវាសុខភាព ឬដល់អ្នកទិញធានារ៉ាប់រង។ វាគឺជាការដែលអាចជំទាស់បានមួយដែលថា មនុស្សម្នាក់ៗមានករណីយកិច្ចខ្លះៗចំពោះប្រជាពលរដ្ឋរបស់គេ ក្នុងការទទួលខុសត្រូវសំរាប់សុខភាពរបស់គេផ្ទាល់ ហើយពេលខ្លះករណីយកិច្ចនេះ គឺអាចជាករណីយកិច្ចដែលអាចអនុវត្តតាមច្បាប់បានផងដែរ។

មតិបូកសរុប: សរុបមក មានករណីដ៏រឹងមាំមួយ សំរាប់ធ្វើឱ្យការពាក់មួកសុវត្ថិភាពកង់ ក្លាយជាតម្រូវការចាំបាច់បំផុត ស្របតាមច្បាប់នៅទីណាដែលអាចធ្វើបាន។ សេចក្តីសំអាង គឺមានលក្ខណៈខ្សោយខាងបិតុនិយម ហើយថាវាផ្តល់នូវអាទិភាព ចំពោះថ្លៃចាយវាយផ្នែកសង្គម និងគ្រោះថ្នាក់បុគ្គល លើស្វ័យភាពបុគ្គល ប៉ុន្តែវាមានភាពស៊ីសង្វាក់ជាមួយច្បាប់បង្ការការរបួសស្នាមជាច្រើនផ្សេងទៀត ដែលមានបច្ចុប្បន្ន។

ការទទួលស្គាល់: អត្ថបទនេះ ទាក់ទាញនូវការបោះពុម្ពផ្សាយដែលមានអ្នកនិពន្ធរួម ដោយ Sheikh និងសហការី (៩)។

ចំណាំ

វៀតណាម នាំយកស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធពិភាក្សាគ្នាលើគ្រឿ

នៅឆ្នាំ ១៩៩៣ រដ្ឋបាលក្រុងហូជីមិញ ប្រទេសវៀតណាមបានអនុម័តសារាចរមួយ ឱ្យមានការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពជាកាតព្វកិច្ចចាំបាច់នៅក្នុងទីក្រុង។ នៅពេលនោះ មិនមានច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពដែលតម្រូវឱ្យប្រើប្រាស់ចាំបាច់ នៅក្នុងច្បាប់ផ្លូវថ្នល់ឡើយ។ ដើម្បីព្យាយាមប្រតិបត្តិច្បាប់នេះ រដ្ឋបាលក្រុងហូជីមិញ បានជួបប្រទះនូវការប្រឆាំងជំទាស់ពីគណៈកម្មាធិការប្រជាជនក្នុងស្រុក ដែលបានប្រកួតប្រជែងអំណាចរបស់គេដើម្បីប្រតិបត្តិសារាចរ។ បន្ថែមលើនេះ រដ្ឋបាលក្រុងខ្វះខាតការគាំទ្ររបស់នគរបាល ដែលជាបញ្ហាចាំបាច់មួយសំរាប់ប្រតិបត្តិច្បាប់។ ហេតុនេះ បំណងប្រាថ្នាដំបូងក្នុងការកាត់បន្ថយការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពទទួលបរាជ័យ ដោយសារខ្វះការប្តេជ្ញាចិត្តពីថ្នាក់ដឹកនាំជាន់ខ្ពស់របស់រដ្ឋាភិបាល អាជ្ញាធរប្រតិបត្តិច្បាប់ និងសាធារណៈជនទូទៅ។

ជាលទ្ធផល ក្រសួងដឹកជញ្ជូន បានពិគ្រោះយោបល់ជាមួយភាគីដែលចាប់អារម្មណ៍ ហើយបានស្នើសុំឱ្យដាក់បញ្ចូល "ខដែលមានចែងអំពីមួកសុវត្ថិភាព" ចូលក្នុងច្បាប់ផ្លូវថ្នល់ឆ្នាំ ២០០១។ នៅពេលច្បាប់នេះកំពុងត្រូវបានអនុម័តដោយសភាជាតិនោះ វាទទួលបានមូលដ្ឋានគ្រឹះនៃការគាំទ្រយ៉ាងទូលំទូលាយ។ តាំងពីពេលនោះមក ច្បាប់នេះមានលក្ខណៈបើកចំហរជាងមុនក្នុងការអនុវត្តគោលនយោបាយ។

វាទំនងនឹងមានការចាំបាច់ ដែលត្រូវណែនាំនូវការលើកលែងពិតប្រាកដ ចំពោះច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពឈរលើមូលដ្ឋាន អាយុ ឬវប្បធម៌ ដែលសមហេតុផល។ ឧទាហរណ៍ៈ ក្មេងតូចៗ អាចនឹងត្រូវការការលើកលែង ប្រសិនបើគ្មានមួកសុវត្ថិភាពដែលសក្តិសមសំរាប់ពួកគេ។ លក្ខណៈស្រដៀងគ្នានេះដែរ សមាជិកជាក់លាក់នៃក្រុមសាសនាដែលពាក់គ្រឿងគ្របក្បាលតាមប្រពៃណី ដែលមិនអាចពាក់មួកសុវត្ថិភាពបាន ក៏ត្រូវធ្វើការពិចារណាក្នុងការលើកលែងផងដែរ អាស្រ័យលើកាលៈទេសៈ។

© P. Virot

នៅទីក្រុងដេលី ប្រទេសឥណ្ឌា ស្ត្រីដែលជាអ្នកជិះពីក្រោយ ត្រូវបានលើកលែងពីច្បាប់ ព្រោះពួកគេជាជនជាតិស៊ីក (Sikh).

ឆ្លងកាត់ពីការណែនាំច្បាប់ថ្មីមួយ ឆ្ពោះទៅរកការអនុវត្តន៍ពេញលេញមួយ គឺជាទូទៅ ជាដំណើរការយូរអង្វែងមួយ។ ការគោរពច្បាប់ ត្រូវតែធ្វើឡើងបន្តិចម្តងៗ និងឋិតក្នុងដំណាក់ការដែលបានរៀបចំផែនការ។

ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយត្រូវកត់ចំណាំថា ការណែនាំច្បាប់មួយ និងការអនុញ្ញាត្តិឱ្យមានការលើកលែងជាក់លាក់ណាមួយពីច្បាប់ គឺជាជំហានខ្លួនឯង ដែលណែនាំនូវសំណុំនៃ ការព្រួយបារម្ភទាក់ទិនទៅនឹងការអនុវត្តន៍ច្បាប់។ ការអនុវត្តន៍ច្បាប់ គឺត្រូវការស៊ីពេលយូរ ហើយមានការលំបាកជាង ប្រសិនបើមានភាពខុសប្លែកក្នុងការអនុវត្តន៍ច្បាប់ ឬប្រសិនបើមានមនុស្សត្រូវបានលើកលែងពីច្បាប់នោះ។

ចំណាំ

គួរឬមិនគួរធ្វើឱ្យការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពជាកាតព្វកិច្ច

ទោះជាមានឬគ្មានការណែនាំច្បាប់ស្តីពីការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពកង់ក៏ដោយតែវាគឺជាប្រធានបទមួយ ដែលបានបំបែកសហគមន៍សុខភាពសាធារណៈក៏ដូចជាស្ថាប័នទាំងឡាយដែលពាក់ព័ន្ធ ក្នុងការអនុវត្តន៍កម្មវិធីសុវត្ថិភាពចរាចរផ្លូវគោក។ សង្ខេបមក ក្រុមគាំទ្រមួកសុវត្ថិភាពកង់ សំអាងពាក្យសំអាងរបស់គេយ៉ាងលើសលប់លើចំណុចធំមួយៈ នោះគឺថា មានភស្តុតាងផ្នែកវិទ្យាសាស្ត្រមួយដែលថា ក្នុងករណីមានការដួលនោះមួកសុវត្ថិភាពកាត់បន្ថយការរងរបួសក្បាលបានច្រើនគួរសម (សូមមើលមេរៀនទី១)។ ក្រុមប្រឆាំងការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព សំអាងពាក្យសំអាងរបស់គេលើបញ្ហាជាច្រើន ដែលមានភស្តុតាងខ្វែងគំនិតគ្នា។ បញ្ហានេះរួមមានៈ ការពាក់មួកសុវត្ថិភាពដែលជាកាតព្វកិច្ចចាំបាច់នោះ នាំទៅរកការថយចុះនៃការជិះកង់ ទ្រឹស្តីទូទាត់គ្រោះថ្នាក់ ដែលបដិសេធចោលនូវការចំណេញខាងសុខភាព ការសិក្សាផ្នែកវិទ្យាសាស្ត្រគឺខុសភ្លាត់ ហើយបរិយាកាសផ្លូវគោកទាំងមូល ត្រូវការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើង (សូមមើលប្រអប់ ៣.៣)។

៣.៣.៣ ការបង្កើតកាលវិភាគពេលវេលា សំរាប់ការអនុវត្តន៏ច្បាប់

វាមានសារសំខាន់បំផុត ដែលត្រូវបង្កើតកាលវិភាគពេលវេលាមួយ សំរាប់អនុវត្តច្បាប់។ ត្រូវធានាចំពោះការផ្សព្វផ្សាយជាសាធារណៈឱ្យបានគ្រប់គ្រាន់ ដើម្បីធ្វើឱ្យភាពជោគជ័យនៃផ្លូវច្បាប់កាន់តែល្អប្រសើរឡើង។ កាលវិភាគដែលបានមកពីការអនុវត្តន៏ច្បាប់ ឆ្ពោះទៅរកការប្រតិបត្តិយ៉ាងពេញលេញ និងទោសបញ្ញត្តិសំរាប់ការមិនគោរពតាមច្បាប់ អាចជាអ្វីមួយ ដែលទទួលបានមកពីរយៈពេលពីរខែរហូតដល់បីបួនឆ្នាំ។ បញ្ហានេះ អាស្រ័យលើកាលៈទេសៈ ហើយត្រូវតែបញ្ជាក់ឱ្យបានច្បាស់នៅក្នុងផែនការសកម្មភាពរួម។ លក្ខណៈស្រដៀងគ្នានេះដែរ អាំងឌីកាទ័រដែលត្រូវវាស់វែង សមាសភាពកម្មវិធី ត្រូវដាក់បញ្ចូលក្នុងផែនការ។

ចំណាំ

គំណាក់កាលនៅក្នុងច្បាប់មួកសុវត្ថិភាព

នៅក្នុងប្រទេសថៃ ច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពនៃឆ្នាំ ១៩៩៤ ត្រូវបានប្រតិបត្តិឡើងនាទីក្រុងបាងកក ក្នុងរយៈពេល ៩០ថ្ងៃ ក្រោយច្បាប់នេះបានអនុម័តរួច។ នៅតាមបណ្តាខេត្តឆ្ងាយៗ ការពន្យាពេលគឺមាន ១៨០ ថ្ងៃ។ នៅចន្លោះពេលអនុម័តច្បាប់ និងការប្រតិបត្តិច្បាប់ ការអប់រំអំពីបញ្ហា ត្រូវបានអនុវត្តធ្វើឡើង ដើម្បីឱ្យសាធារណៈជនបានដឹងអំពីបំរែបំរួលផ្លូវច្បាប់ដែលជិតកើតមាន និងទោសបញ្ញត្តិ ដែលមិនគោរពតាម។

ចំណាំ

ការត្រៀមសំរាប់ការអនុវត្តន៍ និងការប្រតិបត្តិច្បាប់មួកសុវត្ថិភាព

នៅប្រទេសវៀតណាម អាជ្ញាធរបានណែនាំការអនុវត្តន៍ច្បាប់សន្សឹមៗ ក្នុងរយៈពេលបីឆ្នាំ ក្រោយច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពត្រូវបានអនុម័តដោយសភាជាតិ នៅខែមិថុនា ២០០១ ដែលជាផ្នែកមួយនៃច្បាប់ផ្លូវគោក។ បទបញ្ញត្តិសំរាប់ទោសបញ្ញត្តិ និងវិធីសាស្ត្រនៃការប្រមូលប្រាក់ផាកពិន័យ ត្រូវដាក់ចេញនៅឆ្នាំ ២០០២ និង ២០០៣ ដែលនៅកំឡុងពេលនោះ ទំហំនៃកងកំលាំងប៉ូលីសចរាចរបានកើនឡើង។ នៅឆ្នាំ ២០០៤ ផែនការប្រតិបត្តិច្បាប់យ៉ាងទូលំទូលាយមួយត្រូវបានអនុវត្ត នៅក្នុងតំបន់ដែលបានជ្រើសរើស។

៣.៤ របៀបបង្កើត និងអនុវត្តស្តង់ដាមួកសុវត្ថិភាព

ផ្នែកនេះ សំរាប់អ្នកអនុវត្ត និងអ្នកធ្វើយុទ្ធនាការផ្សព្វផ្សាយដែលទទួលខុសត្រូវសំរាប់ការបង្កើត និងការអនុវត្តន៍រួមនូវកម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព។ ហេតុនេះ វាមានគោលបំណងណែនាំពីស្តង់ដាមួកសុវត្ថិភាពចេញពីទស្សនៈទូទៅមួយ។ ការត្រួតពិនិត្យបច្ចេកទេសស្តង់ដាមួកសុវត្ថិភាព ដែលមានលក្ខណៈពិស្តារត្រូវធ្វើឡើងដោយអ្នកឯកទេសដែលមានបច្ចេកទេស។

៣.៤.១ ការជ្រើសរើសស្តង់ដា

ទិសដៅមួយនៃកម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព គឺជាទូទៅលើកកំពស់គុណភាពមួកសុវត្ថិភាព ដែលកំពុងប្រើប្រាស់។ ករណីនេះសំរេចជោគជ័យទៅបានយ៉ាងល្អ ដោយធានាបានថាមួកសុវត្ថិភាពទាំងអស់ត្រូវនឹងស្តង់ដាសុវត្ថិភាពដែលបានទទួលស្គាល់ គឺជាមួកសុវត្ថិភាពមួយដែលបង្ហាញថាមានប្រសិទ្ធិភាពក្នុងការកាត់បន្ថយការរងរបួសក្បាល។ ស្តង់ដាមួកសុវត្ថិភាពត្រូវផ្តល់ការធានារ៉ាប់រងគុណភាពសំរាប់អ្នកប្រើប្រាស់ផងដែរ។ ពិតណាស់ មួកសុវត្ថិភាពត្រូវតែមានលក្ខណៈសក្តិសមសំរាប់ចរាចរ និងលក្ខខ័ណ្ឌផ្សេងទៀតរបស់ប្រទេស ហើយត្រូវមានភាពបត់បែនគ្រប់គ្រាន់ដើម្បីឱ្យរោងចក្រផលិត ផលិតនូវគំរូមួកនិងរចនាបថដែលបានយល់ព្រម។

ចំណាំ

ការពាក់មួកសុវត្ថិភាពដែលគ្មានស្តង់ដា

ទោះបីថា នៅក្នុងប្រទេសមួយចំនួន ការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព អាចជាកាតព្វកិច្ចចាំបាច់ ហើយច្បាប់ត្រូវបានប្រតិបត្តិក៏ដោយ ការខ្វះខាតនូវស្តង់ដាមួកសុវត្ថិភាពមានន័យថា អ្នកប្រើប្រាស់ម៉ូតូ ដែលប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពសំណង់ មួកពាក់ជិះសេះ ឬទម្រង់មិនសមស្របផ្សេងទៀតនៃការការពារក្បាលតាមបច្ចេកទេស អាចបិតក្នុងកំរិតព្រំដែននៃច្បាប់។

នៅក្នុងប្រទេសជាច្រើនសមាមាត្រនៃអ្នកប្រើប្រាស់ម៉ូតូ ដែលពាក់មួកសុវត្ថិភាពគ្មានស្តង់ដាគឺមានកំរិតខ្ពស់។ ឧទាហរណ៍ នៅក្នុងការសិក្សាមួយ ដែលបានធ្វើឡើងនៅតំបន់ Guangxi ប្រទេសចិន បានឱ្យដឹងថា ពីរភាគបីនៃអ្នកបើកបរម៉ូតូ ៥,000នាក់ ដែលបានអង្កេតបានពាក់មួកសុវត្ថិភាពដែលគ្មានមាត្រដ្ឋាន (១០)។

មេរៀនទី២ រៀបរាប់ពីតម្រូវការក្នុងការវាយតំលៃ ថាតើមានស្តង់ដាដែលអាចអនុវត្តបានចំពោះតំបន់ គំរោង ឬក៏មិនមាន ហើយថាតើមាត្រដ្ឋាននេះត្រូវបានគោរពឬទេ។ មានសំណួរមួយចំនួន ដែលត្រូវចោទសួរនៅពេលអនុម័តបង្កើត ឬកែប្រែមាត្រដ្ឋានមួកសុវត្ថិភាពរួមមាន:

- តើមានស្តង់ដាថ្នាក់ជាតិឬទេ?
- តើស្តង់ដាជាតិ ត្រូវនឹងស្តង់ដាអន្តរជាតិឬទេ?
- តើស្តង់ដាត្រូវបានប្រតិបត្តិឬទេ ហើយតើរោងចក្រផលិតមួកសុវត្ថិភាពនិងអ្នកចែកចាយប្រកាន់ខ្ជាប់ឬទេ?
- តើអតិថិជនដឹងអំពីស្តង់ដាឬទេ?
- តើអតិថិជនពេញចិត្តចំពោះមួកសុវត្ថិភាពដែលមានធានាអះអាងឬ?

ផ្អែកលើចម្លើយតបចំពោះសំណួរដែលបានចោទសួរ, មានវិធានការមួយចំនួនអាចធ្វើទៅបាន៖

- **ប្រសិនបើគ្មានស្តង់ដា** ត្រូវប្រើស្តង់ដាអន្តរជាតិនិងស្តង់ដាក្នុងតំបន់ជាមគ្គុទេសក៏មួយសំរាប់ស្តង់ដាថ្មី។ បញ្ហានេះរួមមាន បទបញ្ញត្តិ UNECE លេខ ២២ (សូមមើលប្រអប់ ៣.៤) ព្រមទាំងស្តង់ដាផ្សេងទៀត ដែលបានមកពីប្រទេសដែលមានរថយន្តច្រើន។ ប្រសិនបើស្តង់ដា នឹងត្រូវបង្កើតឡើង ឬអនុម័តនោះ ត្រូវពិចារណាអំពីស្ថានការណ៍ចរាចរ នៅក្នុងប្រទេសជាក់លាក់មួយ -ឧទាហរណ៍ ការលាយបញ្ចូលចរាចរ ទោះជាទោចក្រយានចែករំលែកកន្លែងទំនេរលើផ្លូវថ្នល់ជាមួយយានកង់បួន និងចំនួនយានផ្សេងទៀតក៏ដោយ។ ទិដ្ឋភាពបច្ចេកទេសត្រូវចាត់តាំងឱ្យអ្នកអាជីព ដែលមានជំនាញឯកទេស ប៉ុន្តែក្នុងពេលតែមួយ ក្រុមការងារត្រូវពិនិត្យមើលស្តង់ដាដែលមានស្រាប់ផ្សេងទៀត និងសម្របតាមសមាសភាព ដែលសក្តិសមសំរាប់ប្រទេសរបស់គេ។ តែយ៉ាងណាក៏ដោយ ត្រូវស្វែងរកពតិមានពីអ្នកស្រាវជ្រាវ និងអ្នកជំនាញបច្ចេកទេសនៅក្នុងវិស័យរចនាមួកសុវត្ថិភាព។
- **ប្រសិនពិស្តង់ដាដែលមានស្រាប់** គ្រាន់តែជាទម្រង់មួយនៃស្តង់ដាឧស្សាហកម្មនោះ នោះវាគួរតែធ្វើឱ្យប្រសើរឡើង ក្លាយជាស្តង់ដាផ្លូវការរបស់ជាតិមួយ និងត្រូវបានយល់ព្រមដោយរដ្ឋាភិបាល។ ស្តង់ដានោះ ត្រូវតែធ្វើការពិនិត្យសារឡើងវិញ ដើម្បីកំណត់ថា តើវាឆ្លុះបញ្ចាំងពីស្ថានការណ៍ចរាចរបច្ចុប្បន្នបានត្រឹមត្រូវឬទេ។ ត្រូវមានការពិគ្រោះយោបល់ជាមួយរោងចក្រផលិតមួកសុវត្ថិភាពដើម្បីឱ្យប្រាកដថា ពួកគេបានដឹងអំពីស្តង់ដាដែលបានកែប្រែ និងស្វែងរកការគាំទ្ររបស់គេ ក្នុងការផលិតចំនួននៃការរចនាមួកសុវត្ថិភាពដែលមានស្តង់ដា។
- **ប្រសិនបើមានស្តង់ដាថ្នាក់ជាតិ ប៉ុន្តែមិនមានប្រសិទ្ធិភាពនោះ** វាគួរតែធ្វើការត្រួតពិនិត្យ។ បញ្ហានេះគួរពាក់ព័ន្ធការត្រួតពិនិត្យថា តើស្តង់ដានោះ ត្រូវបានដាក់កំរិតត្រឹមត្រូវឬទេ ថាតើវាពិចារណាលើគ្រោះថ្នាក់ចំពោះអ្នកបើកបរម៉ូតូឬទេ ថាតើវាធ្វើជាគ្រឿងរំញោចមួយ ដើម្បីធ្វើឱ្យគុណភាពមួកសុវត្ថិភាពប្រសើរឡើងឬយ៉ាងណា និងថាតើអតិថិជនបានយល់ឬទេ។ ប្រសិនបើស្តង់ដាខ្វះនូវប្រសិទ្ធិភាពណាមួយក្នុងចំណុចទាំងនេះ នោះត្រូវចាត់វិធានការជាបន្ទាន់មួយ។ បើពុំដូច្នោះ ស្តង់ដាត្រូវធ្វើការពិនិត្យសារឡើងវិញ ឬតម្រូវឱ្យមានកិច្ចសហការប្រសើរជាងមុនរវាងអាជ្ញាធរ និងរោងចក្រផលិតមួកសុវត្ថិភាព ពុំដូច្នោះទេគួរមានការអប់រំជាសាធារណៈបន្ថែមអំពីប្រភេទមួកសុវត្ថិភាព ដែលអាចការពារបានច្រើនបំផុត

ចំណាំ

ឧទាហរណ៍នៃមាត្រដ្ឋានមួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូ

AS 1698 (ប្រទេសអូស្ត្រាលី)
CSA CAN3-D230-M85 (ប្រទេសកាណាដា)
បទបញ្ញត្តិ UN/ECE លេខ 22 (អឺរ៉ុប)
JIS T8133 (ប្រទេសជប៉ុន)
NZ 5430 (ប្រទេសញូស៊ីឡែនដ៏)
BS 6658 (សហរាជាណាចក្រ)
DOT FMVSS 218 (សហរដ្ឋអាមេរិក)
TCVN 5756:2001 (វៀតណាម)
TIS369-2539 (ប្រទេសថៃ)
MS1-1996 (ប្រទេសម៉ាឡេស៊ី)
SABS 799 or VC 8016 (អាហ្វ្រិកខាងត្បូង)

ប្រអប់ ៣.៤: ការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពនៅអឺរ៉ុប: មាត្រដ្ឋានអន្តរជាតិសំរាប់មួកសុវត្ថិភាព និងកញ្ចក់

អង្គភាពដឹកជញ្ជូនរបស់គណៈកម្មការសេដ្ឋកិច្ច នៃអង្គការសហប្រជាជាតិសំរាប់ប្រទេសអឺរ៉ុប (UNECE) ទទួលខុសត្រូវក្នុងការកែតម្រូវវិធានសុវត្ថិភាព ដែលបានយល់ស្របជាអន្តរជាតិ និងបទបញ្ញត្តិទាំងឡាយអំពីទិដ្ឋភាពទាំងអស់នៃចរាចរផ្លូវគោក សំរាប់ការអនុវត្តន៍ដោយរដ្ឋ ដែលជាសមាជិករបស់ខ្លួន។ បទបញ្ញត្តិ UNECE លេខ ២២ -ជាឧបសម្ព័ន្ធទៅនឹងកិច្ចព្រមព្រៀងឆ្នាំ ១៩៥៨ ស្ដីពីការយល់ស្របតាមប្រភេទយានគ្រឿងបរិក្ខារ និងគ្រឿងបន្លាស់ -ផ្ដល់លក្ខខ័ណ្ឌឯកសណ្ឋាន ចំពោះការយល់ស្របលើមួកសុវត្ថិភាពការពារ សំរាប់អ្នកបើកបរ និងអ្នកដំណើរជិះម៉ូតូ និងម៉ូមីឡែត (mopeds)។ [នៅក្នុងវិធីសាស្ត្រ "ការយល់ស្របតាមប្រភេទ" គំរូផលិតផលមួយ ត្រូវបានបញ្ជូនទៅនាយកដ្ឋានយល់ស្របដែលបានជ្រើសរើសទុក សំរាប់ការសាកល្បងឯករាជមួយ និងការអនុញ្ញាត្តិ]។ ការកែប្រែចុងក្រោយបង្អស់នៃបទបញ្ញត្តិនេះ បានធ្វើឡើងនៅខែកុម្ភៈ ២០០២ ហើយត្រូវបានអនុវត្ត ដោយរដ្ឋដែលជាសមាជិក UNECE ៣៦រដ្ឋ ព្រមទាំងប្រទេសញូវស៊ីឡែនដ៍ផងដែរ។

មួកសុវត្ថិភាព ដែលបានយល់ស្របក្រោមបទបញ្ញត្តិច្បាប់ ត្រូវធ្វើការសាកល្បងតាមបញ្ញត្តិ និងមានផ្លាកសំគាល់យល់ស្រប ដាក់ជាប់ទៅនឹងមួកសុវត្ថិភាពការពារ ដើម្បីបង្ហាញថា វាប្រតិបត្តិតាមបទបញ្ញត្តិលេខ ២២។ មួកសុវត្ថិភាព ត្រូវបំពាក់ដោយសន្ទះគ្របត្រចៀក និងគំរបបិទក។ វាអាចនឹងមានគំរបមុខ (ប៉ារ៉េ) ដែលអាចដោះចេញបាន កញ្ចក់ និងគំរបក្រោមមុខ។ បើមួកសុវត្ថិភាព ត្រូវបានបំពាក់ដោយគំរបក្រោមមុខដែលមិនការពារនោះ ផ្ទៃខាងក្រៅនៃគំរបនេះ គួរតែសរសេរដាក់ថា "មិនការពារចង្ការពីការបុកប៉ះឡើយ" ឬមាននិម្មិតរូបដែលបង្ហាញនៅទីនេះ ដោយបង្ហាញថា គំរបមុខខាងក្រោមមិនផ្ដល់ការការពារណាមួយទល់នឹងការប៉ះទង្គិចចង្ការឡើយ។

បទបញ្ញត្តិ UNECE បញ្ជាក់ថា មួកសុវត្ថិភាពមិនត្រូវប៉ះពាល់ខ្លាំងដល់សមត្ថភាពអ្នកពាក់ក្នុងការស្ដាប់ឡើយ ហើយសីតុណ្ហភាពនៅក្នុងចន្លោះរវាងក្បាល និងគ្រោងមួកសុវត្ថិភាព មិនត្រូវបង្កើនឱ្យហួសហេតុឡើយ។ ដើម្បីការពារ ការកើនសីតុណ្ហភាព ត្រូវមានប្រហោងបឺតខ្យល់នៅក្នុងគ្រោងមួកសុវត្ថិភាព។ បន្ថែមលើនេះ បទបញ្ញត្តិចែងថា រាល់មួកសុវត្ថិភាពទាំងអស់ ដែលដាក់លក់នៅទីផ្សារ ត្រូវមានផ្លាកដែលអាចមើលឃើញដោយច្បាស់ ដោយមានសរសេរជាភាសាជាតិនៃប្រទេសគោលដៅនោះ ឬយ៉ាងហោចណាស់មានភាសាជាតិមួយ ប្រសិនបើមានភាសាច្រើនជាងមួយ។ ផ្លាកនោះ ត្រូវសរសេរថា: "ដើម្បីទទួលការការពារបានគ្រប់គ្រាន់ មួកសុវត្ថិភាពនេះត្រូវពាក់ល្មមល្អ និងពាក់ជាប់ដោយសុវត្ថិភាព។ មួកសុវត្ថិភាពណាក៏ដោយ ដែលទទួលរងនូវកំលាំងបុកប៉ះខ្លាំង ត្រូវផ្លាស់ប្ដូរ"។

ប្រភព: បញ្ញត្តិ UNECE លេខ ២២ អាចទាញយកចេញពីគេហទំព័របានពី www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs/22rv4e.pdf

៣.៤.២ ការពិចារណាគន្លឹះៗ នៅពេលកំណត់ស្តង់ដា

ទោះបីថា ពតិមានពិស្តារនៃស្តង់ដាមួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូ គឺមានលក្ខណៈបច្ចេកទេសខ្ពស់ និងត្រូវបង្កើតឡើងដោយអ្នកជំនាញអាជីពក្នុងវិស័យនោះក៏ដោយ ក្រុមការងារត្រូវតែដើរតួនាទីទាំងក្នុងការណែនាំ និងការគាំទ្រ។

នៅពេលកំណត់ស្តង់ដាមួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូ វាមានសារសំខាន់បំផុត ក្នុងការពិចារណាអំពីលក្ខខ័ណ្ឌវប្បធម៌ ធាតុអាកាស និងចរាចរណ៍ ព្រោះកត្តាទាំងអស់នេះ នឹងប៉ះពាល់ដល់ការស្ម័គ្រចិត្តរបស់អ្នកបើកបរម៉ូតូ ក្នុងការពាក់មួកសុវត្ថិភាព។ ជាទូទៅ នៅក្នុងប្រទេសដែលមានយានយន្តថ្មីៗ មានបរិយាកាសចរាចរលាយបញ្ចូលគ្នា។ អ្នកបើកបរម៉ូតូ ត្រូវចែករំលែកផ្លូវថ្នល់ជាមួយថ្មើរជើង និងលំដាប់យាន រួមបញ្ចូលទាំងរទេះដែលអូសដោយសត្វ រថយន្តតូចៗ រថយន្តក្រុង និងរថយន្តដឹកទំនិញ។ ទម្រង់នានានៃការដឹកជញ្ជូនទាំងនេះ សុទ្ធតែតំណាងឱ្យគ្រោះថ្នាក់ ចំពោះអ្នកទាំងឡាយនៅលើម៉ូតូ ហើយត្រូវចងចាំជាប់ក្នុងចិត្ត នៅពេលបំពេញការងារលើស្តង់ដា។

ត្រូវមានការពិគ្រោះយោបល់ជាមួយរោងចក្រផលិតមួកសុវត្ថិភាព និងអ្នកចែកចាយផងដែរ ដើម្បីធានាថាស្តង់ដាមិនសូវតឹងរឹងពេកក្នុងការដាក់កំរិតចំពោះការផលិត និងភាពដែលអាចរកទិញបាន។ ទស្សនៈរបស់គេត្រូវឆ្លុះបញ្ចាំងចំពោះ ស្តង់ដាដែលនាំទៅរកមួកសុវត្ថិភាពដែលអាចលៃលកទិញ បានផ្ដល់នូវការការពារល្អ និង

និងមានច្រើនម៉ូត។ តាមពិតទៅស្តង់ដា ត្រូវពិចារណាលើការស្រឡាញ់ពេញចិត្តរបស់អ្នកជិះ។ ឧទាហរណ៍ៈ ស្តង់ដា ដែលផ្តល់ចំពោះតែការផលិតមួកសុវត្ថិភាព ដែលមានលក្ខណៈគ្របពេញផ្ទៃមុខ នឹងមិនទទួលការពេញនិយមជាមួយ អ្នកជិះម៉ូតូនៅក្នុងប្រទេសក្តៅ និង តំបន់នៅជិតតំបន់ត្រូពិកឡើយ។

នៅក្នុងប្រទេសមួយចំនួន មួកសុវត្ថិភាពដែលក្លែងក្លាយ គឺឃើញមានគ្រប់កន្លែងនៅលើទីផ្សារ។ បន្ថែមលើ គ្រោះថ្នាក់នៃការរងរបួសចំពោះអ្នកប្រើប្រាស់នៃមួកសុវត្ថិភាពទាំងនេះ ការផលិតរបស់វាធ្វើឱ្យរោងចក្រដែល ផលិតមួកសុវត្ថិភាពមានស្តង់ដាមានអារម្មណ៍ថា ខាតបង់ផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុ ដោយសារការលក់ដូរមួកសុវត្ថិភាពទាំង នេះ។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ប្រសិនបើច្បាប់មួកសុវត្ថិភាព និងស្តង់ដាមាននោះ ពេលនោះស្តង់ដាអាចប្រើប្រាស់ ដើម្បីធ្វើឱ្យគុណភាពមួកប្រសើរឡើង ក្នុងចំណោមរោងចក្រល្អៗ ឬរោងចក្រ ដែលគោរពតាមស្តង់ដា។ ហេតុនេះ ការរឹតបន្តឹងការត្រួតពិនិត្យគុណភាពមួកសុវត្ថិភាព និងការផ្តល់គ្រឿងលើកទឹកចិត្ត សំរាប់រោងចក្រផលិតឱ្យផលិត មួកសុវត្ថិភាពដែលមានគុណភាពខ្ពស់ និងអាចលៃលកទិញបាន គឺជាជំហានមួយ ដែលនឹងផ្តល់ផលប្រយោជន៍ទាំង អ្នកប្រើប្រាស់ម៉ូតូ និងរោងចក្រផលិតមួកសុវត្ថិភាពល្អៗ។

វាមានសារសំខាន់បំផុត ក្នុងការពិចារណាលើពេលវេលាដែលល្អបំផុតសំរាប់អនុម័ត និងប្រតិបត្តិស្តង់ដាមួក សុវត្ថិភាព នៅពេលបង្កើតកាលវិភាគពេលវេលា នៅក្នុងផែនការសកម្មភាព។ ឧទាហរណ៍ៈ ក្រុមការងារអាច សំរេចបង្កើតវប្បធម៌ នៃការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពបាន មុនពេលបន្ថែមសមាសភាពផ្សេងៗដែលរឹត/អនុវត្តលើ ស្តង់ដាមួកសុវត្ថិភាព។ បើស្តង់ដាត្រូវបានកំណត់លឿនពេកនោះ នោះយុទ្ធនាការលើកស្ទួយការប្រើប្រាស់មួក សុវត្ថិភាពនឹងមិនអាចកើតមានបានឡើយ នៅក្នុងស្ថានការណ៍ជាច្រើន ដោយសារការខ្វះស្តង់ដាជាក់លាក់នៅទូទាំង ប្រទេស និងការអត់មានយន្តការត្រួតពិនិត្យស្តង់ដាទាំងនេះ។ បន្ថែមលើនេះ ច្បាប់យានយន្តជាច្រើន ដែលបង្កើត ឡើងដោយនាយកដ្ឋានដឹកជញ្ជូនបញ្ជាក់ពីច្បាប់មួកសុវត្ថិភាព តែមិនបានរៀបរាប់ពីស្តង់ដាឡើយ។

ចំណាំ

វៀតណាម និងស្តង់ដាមួកសុវត្ថិភាព

ករណីនៃប្រទេសវៀតណាម បង្ហាញពីរបៀបដែលប្រទេសនេះ អាចប្រឌិតឡើងនូវស្តង់ដាមួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូ ដែលបានធ្វើតម្រូវយ៉ាងពិសេស ដើម្បីតម្រូវសភាពបរិយាកាសនិងចរាចរជាក់លាក់ ខណៈដែលប្រកាន់ខ្ជាប់ទៅនឹង ស្តង់ដាអន្តរជាតិ។ ស្តង់ដាមួកសុវត្ថិភាពដើមរបស់ប្រទេសវៀតណាម TCVN ៥៧៥៦:១៩៩៣ បានកំណត់ឱ្យប្រើតែ មួកសុវត្ថិភាព ដែលមានលក្ខណៈគ្របពេញផ្ទៃមុខប៉ុណ្ណោះ។ ស្តង់ដានេះ គឺមិនសមស្របឡើយ ចំពោះកំរិតជាប់លាប់ នៃកំដៅ និងសំណើមនៅក្នុងប្រទេសនេះ។ មួកសុវត្ថិភាពដែលសក្តិសមបំផុត គឺមិនត្រូវនឹងកំរិតទំហំស្តង់ដា ដូចជា គំរូមួកសុវត្ថិភាព ដែលមានលក្ខណៈពាក់បានពាក់កណ្តាលក្បាល។ បញ្ហានេះ ធ្វើឱ្យប្រជាពលរដ្ឋស្ទាក់ស្ទើរក្នុងការ ពាក់មួកសុវត្ថិភាព ដែលរារាំងដល់ដំណើរការកម្មវិធីប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព។ ស្តង់ដា ត្រូវបានពិនិត្យឡើងវិញ នៅឆ្នាំ ២០០១។ ឥឡូវនេះ ស្តង់ដាមួកសុវត្ថិភាព TCVN ៥៧៥៦:២០០១ អនុញ្ញាត្តិដល់មួកសុវត្ថិភាពដែលសក្តិសមបំផុត ដែលមានលក្ខណៈពាក់បានពាក់កណ្តាលក្បាល។ រឹតតែសំខាន់ជាងនេះទៅទៀត ស្តង់ដាអនុញ្ញាត្តិឱ្យមានរន្ធខ្យល់នៅ ក្នុងមួកសុវត្ថិភាពទៀតផង។ ហេតុនេះ មួកសុវត្ថិភាពដែលមានការបញ្ជាក់ត្រឹមត្រូវ អាចមានទម្ងន់ស្រាលជាង និង មានខ្យល់ចេញចូលបានច្រើន ហើយជាលទ្ធផលមានភាពត្រជាក់ច្រើនចំពោះអ្នកពាក់ -ដែលជាការពិចារណាដ៏សំខាន់ នៅក្នុងបរិយាកាសដ៏ក្តៅ។ ទាក់ទិនទៅនឹងកំរិតទំហំទូទៅ ការសាកល្បង និងការបិទផ្លាកឈ្មោះ ស្តង់ដាថ្មីគឺមាន លក្ខណៈស្របជាមួយបទបញ្ញត្តិ UNECE លេខ ២២ (សូមមើលប្រអប់ ៣.៤) ពីមុន។

ចំណាំ

ការជិះកង់នៅប្រទេសញូវស៊ីឡែនដ៍

នៅពេលជិះកង់នៅប្រទេសញូវស៊ីឡែនដ៍ វាចាំបាច់បំផុត ត្រូវពាក់មួកសុវត្ថិភាព។ មួកសុវត្ថិភាព ត្រូវមានស្តង់ដាត្រូវនឹងការកំណត់របស់ស្តង់ដាមួកសុវត្ថិភាព។ មួកសុវត្ថិភាព ត្រូវតែសមល្មមនិងមានមុំស្មើគ្នានៅលើក្បាល មានពណ៌ចាំង ឬគ្របដណ្តប់ដោយវត្ថុដែលមានចំណាំង និងត្រូវចងភ្ជាប់បានណែនល្អក្រោមចង្ការ។ ការដែលមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាព ការពាក់មួកសុវត្ថិភាពដែលគ្មានការយល់ព្រម ឬការពាក់មួកសុវត្ថិភាពមិនត្រឹមត្រូវប្រថុយនឹងការផាកពិន័យដល់ទៅ ៥៥ដុល្លារញូវស៊ីឡែនដ៍។

ចំណាំ

ស្តង់ដាឧស្សាហកម្មថៃ TIS ៣៦៩-១៩៩៥ (២៥៣៨) មួកសុវត្ថិភាពការពារ សំរាប់អ្នកប្រើប្រាស់យាន

ស្តង់ដានេះ អាចប្រើប្រាស់ជាចំណុចយោងបានផងដែរ។ វាគ្របដណ្តប់លើប្រធានបទខាងក្រោម៖

- វិសាលភាព
- ការកំណត់និយមន័យ
- សមាសភាព
- តម្រូវការ (ការសាកល្បង)
  - ការធន់នឹង/ការស្រូបយកការប៉ះទង្គិច
  - ប្រឆាំងនឹងការបុកធ្លុះ
  - រឹងមាំ
  - ភាពរឹងមាំនៃខ្សែក្លាស់មួកសុវត្ថិភាព និងគ្រឿងចងភ្ជាប់
  - ភាពបត់បែននៃគំរបប៉ារ៉េមួក
  - សញ្ញាសំគាល់ និងការបិទផ្លាកឈ្មោះ
  - ការធ្វើជាគំនូរ និងលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យសំរាប់ភាពអនុលោមទៅតាម

៣.៤.៣ លក្ខខ័ណ្ឌទូទៅសំរាប់មួកសុវត្ថិភាព

ជាញឹកញាប់ ស្តង់ដាអន្តរជាតិមួកសុវត្ថិភាព ឱ្យនិយមន័យមួកសុវត្ថិភាពមាននូវស្រទាប់ខាងក្រៅរឹងមាំ និងទ្រនាប់ខាងក្នុងអាចបំបែកបាន។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ វាមិនចាំបាច់សំរាប់ស្តង់ដាដែលបញ្ជាក់ថា មួកសុវត្ថិភាពត្រូវតែផលិតឡើងតាមវិធីដូចនេះឡើយ។ ស្តង់ដាមួកសុវត្ថិភាពដ៏មានប្រសិទ្ធិភាពមួយ គ្រាន់តែអាចផ្តល់និយមន័យមួកសុវត្ថិភាពថា ជាគ្រឿងការពារមួយដែលផលិតឡើង ដើម្បីការពារក្បាល ពេលមានគ្រោះថ្នាក់ប៉ះទង្គិចប៉ុណ្ណោះ។ វាមានសារសំខាន់បំផុតចំពោះមួកសុវត្ថិភាព ដែលត្រូវដាក់បញ្ចូលឱ្យបានច្រើនបំផុតដែលអាចធ្វើបាន និងជៀសវាងការកំណត់ការរចនាមួកសុវត្ថិភាព ឬសំភារៈដែលប្រើប្រាស់។

សំភារៈផលិតមួកសុវត្ថិភាព មិនត្រូវធ្វើការប្រែប្រួលជាដុំកំភួនជាមួយអាយុកាលឬការប្រើប្រាស់ធម្មតាឡើយ។ មិនត្រូវប្រើប្រាស់សំភារៈណាដែលធ្លាក់ចុះគុណភាពដោយសារការប៉ះត្រូវនឹងសភាពធាតុអាកាស ដូចជា ព្រះអាទិត្យ ទឹកភ្លៀង ឬ កំដៅខ្លាំង ឬត្រជាក់ខ្លាំងឡើយ។ សំភារៈដែលប៉ះពាល់ជាមួយនឹងរាងកាយរបស់មនុស្ស មិនត្រូវបង្ករឥទ្ធិពលណាមួយ ដោយការប៉ះទៅនឹងសក់ ស្បែក ឬញើសឡើយ។ សំភារៈនោះ មិនត្រូវមានជាតិពុល និងមិនត្រូវបង្ករឱ្យមានប្រតិកម្មឡើយ។ មួកសុវត្ថិភាព អាចបំពាក់ជាមួយនឹងសន្ទះគំរបត្រចៀក ឬរនាំងបាំងក។ មួកសុវត្ថិភាពក៏មានប៉ារ៉េមួកដែល អាចដោះចេញបានកញ្ចក់មួក និងរបាំងមុខផ្នែកខាងក្រោម។

មួកសុវត្ថិភាព ត្រូវតែរចនាឡើងឱ្យបានល្អ ដើម្បីកុំឱ្យវាប៉ះពាល់ខ្លាំងដល់សមត្ថភាពក្នុងការស្តាប់ ឬមើលរបស់អ្នកពាក់។ ការរចនាមួកសុវត្ថិភាព មិនត្រូវបង្កឱ្យមានការកើនឡើងហួសហេតុនៃសីតុណ្ហភាពនៅក្នុងចន្លោះរវាងក្បាល និងគ្រោងមួកសុវត្ថិភាពឡើយ។ អាចដាក់បញ្ចូលប្រហោងខ្យល់ក្នុងមួកសុវត្ថិភាពបាន ដើម្បីបង្ការបញ្ហានេះ។

មួកសុវត្ថិភាព ត្រូវរក្សាលំនឹងនៅមួយកន្លែង ដោយប្រព័ន្ធទប់លំនឹងមួយ ដែលដាក់នៅក្រោមចង្កាផ្នែកខាងក្រោម។ គ្រប់ផ្នែកទាំងអស់នៃប្រព័ន្ធនេះ ត្រូវធ្វើឱ្យមួកសុវត្ថិភាពមានលំនឹងរឹងមាំ។ ខ្សែមួកសុវត្ថិភាពត្រូវតែអាចទាញសម្រួលបាន និងត្រូវបំពាក់ដោយប្រព័ន្ធទប់លំនឹង។

ការធ្វើតេស្តសាកល្បង

ការធ្វើតេស្តសាកល្បងត្រឹមត្រូវមួយ ទៅលើសមាសភាពដ៏សំខាន់នៃមួកសុវត្ថិភាព នឹងធានាបានថាផលិតផលនោះ ត្រូវនឹងស្តង់ដាគុណភាពនិងសុវត្ថិភាពកំរិតទាបមួយ (ប្រអប់ ៣.៤)។ ខាងក្រោមនេះ គឺជាឧទាហរណ៍មួយចំនួននៃនីតិវិធីធ្វើតេស្តសាកល្បងដែលបានប្រើប្រាស់ ដើម្បីកំណត់សមត្ថភាពការពាររបស់មួកសុវត្ថិភាព។ ផ្នែកដែលពាក់ព័ន្ធ ត្រូវបានផ្តល់ឱ្យនៅក្នុងរង្វង់ក្រចក ដើម្បីសុំយោបល់ពីបទបញ្ញត្តិ UNECE លេខ ២២ សំរាប់ករណីនីមួយៗ។

- ការធ្វើតេស្តសាកល្បងលក្ខខ័ណ្ឌដាក់មួកសុវត្ថិភាព និងសមាសភាពរបស់វាឱ្យត្រូវសីតុណ្ហភាពខ្ពស់និងទាប ដើម្បីកំណត់ភាពល្អរបស់ផលិតផល [បទបញ្ញត្តិ UNECE លេខ ២២ ផ្នែក ៧.២]។
- ការធ្វើតេស្តសាកល្បងការស្រូបយកកំលាំងប៉ះទង្គិច កំណត់សមត្ថភាពនៃមួកសុវត្ថិភាពដើម្បីស្រូបយកកំលាំងប៉ះទង្គិចនៅពេលទម្លាក់ចុះពីលើដោយសេរីទៅលើដែកទ្រនាប់ ដែលដាក់ជាប់នៅមួយកន្លែង។ ការធ្វើតេស្តសាកល្បងកំលាំងស្រូបយកការប៉ះទង្គិច គឺពិតជាត្រូវការចាំបាច់បំផុត [បទបញ្ញត្តិ UNECE លេខ ២២ ផ្នែក ៧.៣]។
- ការធ្វើតេស្តសាកល្បងសំរាប់ភាពលយចេញ និងការកកិតប៉ះផ្ទៃមុខត្រូវបានធ្វើឡើង ដើម្បីវាយតំលៃរបៀបដែលគ្រោងមួកសុវត្ថិភាពផ្នែកខាងក្រៅនឹងងាកចេញដាច់ចេញពីគ្នា ឬរបូតចេញនៅពេលត្រូវបានប៉ះទង្គិច [បទបញ្ញត្តិ UNECE លេខ ២២ ផ្នែក ៧.៤]។
- ការធ្វើតេស្តសាកល្បងភាពរឹងមាំ កំណត់ភាពមាំរបស់មួក នៅពេលដាក់ទម្ងន់សង្កាងមួកសុវត្ថិភាព [បទបញ្ញត្តិ UNECE លេខ ២២ ផ្នែក ៧.៥]។
- ការធ្វើតេស្តសាកល្បងលើភាពហាប់ ត្រូវបានធ្វើឡើងលើប្រព័ន្ធទប់លំនឹងរបស់មួកសុវត្ថិភាព។ នៅក្នុងការធ្វើតេស្តសាកល្បងប្រភេទនេះ វាអាចទទួលយកបានចំពោះប្រព័ន្ធទប់លំនឹងដែលបានខូចខាតដ៏រាបណាវានៅតែអាចដោះមួកសុវត្ថិភាពចេញពីទម្រង់ក្បាលបាន [បទបញ្ញត្តិ UNECE លេខ ២២ ផ្នែក ៧.៦ និង ៧.៧]។

ស្តង់ដាដែលមានប្រសិទ្ធិភាព មិនចាំបាច់ដាក់បញ្ចូលនូវរាល់ការធ្វើតេស្តសាកល្បងទាំងអស់នេះឡើយ ប៉ុន្តែអាចកំណត់កំរិតចំពោះការធ្វើតេស្តសាកល្បងទាំងឡាយណា ដែលធានាបានចំពោះមួកសុវត្ថិភាពដែលមានប្រសិទ្ធិភាពបំផុត សំរាប់ស្ថានការណ៍ជាក់លាក់មួយ និងគ្រោះថ្នាក់ជាក់លាក់ ដែលប្រឈមមុខដោយអ្នកបើកបរម៉ូតូ ក្នុងកន្លែងកំណត់ណាមួយ។ យើងនឹងធ្វើការពិចារណាផងដែរ ចំពោះស្តង់ដាសមស្របមួយលើសមត្ថភាពធ្វើតេស្តសាកល្បងរបស់ប្រទេសមួយ។ កញ្ចក់មួកសុវត្ថិភាព ត្រូវធ្វើតេស្តសាកល្បងបើមួកសុវត្ថិភាពមានកញ្ចក់។ ត្រូវប្រើដែកចោះដើម្បីកំណត់ថា តើកញ្ចក់មួកសុវត្ថិភាពនោះនឹងបែកខ្ចាយ ឬបង្កើតបានជាចំណែកតូចៗមុតស្រួច នៅពេលប៉ះដោយកំលាំងខ្លាំង [បទបញ្ញត្តិ UNECE លេខ ២២ ផ្នែក ៧.៨]។

ត្រូវធ្វើតេស្តសាកល្បងចំពោះខ្សែមួកសុវត្ថិភាព ដើម្បីរកមើលភាពរអិល ការធន់នឹងការសឹករិចរិល ការរបូតដោយអចេតនា ដោយសម្ពាធភាពងាយស្រួលនៃការរបូត និងភាពធន់នៃរបៀបដោះបានលឿន [បទបញ្ញត្តិ UNECE លេខ ២២ ផ្នែក ៧.៩-៧.១១]។

ចំណាំ

ការសម្របតាម ឬការទទួលយកស្តង់ដាមួកសុវត្ថិភាព

ស្តង់ដាមួកសុវត្ថិភាព UNECE អាចប្រើប្រាស់ជាចំណុចចាប់ផ្តើមសំរាប់ស្តង់ដាមួកសុវត្ថិភាព ដោយប្រទេសផ្សេងទៀត ដូចមានចែងក្នុងប្រអប់ ៣.៤។ បទបញ្ញត្តិលេខ ២២ ផ្តល់នូវទស្សនៈមួយនៃការធ្វើតែស្តសាកល្បង ដែលមួកសុវត្ថិភាព និងសមាសភាពរបស់វា ត្រូវទទួលការធ្វើតែស្ត និងត្រូវនឹងស្តង់ដា។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ការធ្វើតែស្តសាកល្បងមួកសុវត្ថិភាព ដូចមានចែងនៅក្នុងស្តង់ដានេះគឺច្បាស់លាស់បំផុតប៉ុន្តែវាមានទំនាស់។ វិធីសាស្ត្រធ្វើតែស្តសាកល្បង ដែលបានរៀបរាប់ គឺមានការប្រកួតប្រជែងលក្ខណៈបច្ចេកទេស និងមានតំលៃថ្លៃក្នុងការប្រតិបត្តិ ដោយសារត្រូវប្រើប្រដាប់វាស់ល្បឿនដែលមានភ្លៅបី សំរាប់ sþg;da UNECE។ ប្រទេសមួយចំនួន បានបង្កើតស្តង់ដា ដែលប្រើប្រាស់គ្រឿងបរិក្ខារធ្វើតែស្តសាកល្បងផ្លូវរថភ្លើងទោល ដែលមានភាពងាយស្រួលក្នុងការប្រតិបត្តិ និងមានតំលៃថោក រួមមានប្រទេសថៃ និងប្រទេសវៀតណាម។ បទបញ្ញត្តិនេះ អនុវត្តការទទួលខុសត្រូវពិតប្រាកដ លើរោងចក្រផលិត ដូចជាការជូនដំណឹងដល់ផ្នែករដ្ឋបាល ក្នុងករណីផលិតផលត្រូវបានប្តូរផ្លាស់ប្តូរ ហើយកំណត់ទោសបញ្ញត្តិសំរាប់ការមិនគោរពតាម។ ត្រូវផ្តល់ពត៏មានអំពីស្តង់ដានិងការព្រមាននៅលើផ្លាកខាងក្នុងមួកសុវត្ថិភាពដល់អ្នកពាក់យោងតាមបទបញ្ញត្តិ។

© S.Gerdmongkolgan

មួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូទាំងអស់ ត្រូវគោរពតាមស្តង់ដារអន្តរជាតិ ឬជាតិ។

ប្រអប់ ៣.៥: **របៀបធ្វើឱ្យការធ្វើតេស្តសាកល្បងមួកសុវត្ថិភាពប្រសើរឡើង: ការធ្វើតេស្តសាកល្បងការប៉ះទង្គិចបញ្ឆិត**

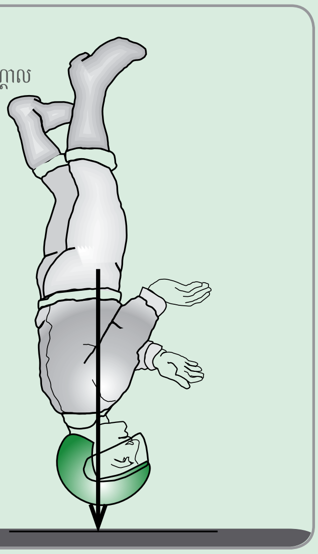
ការរងរបួសក្បាល គឺជាប្រភេទនៃរបួសស្នាមដ៏ធ្ងន់ធ្ងរ ដែលកើតមានឡើងញឹកញាប់បំផុត ដោយបណ្តាលមកពីគ្រោះថ្នាក់បុកប៉ះម៉ូតូ។ ដំណើរប៉ះទង្គិចក្បាលនៅក្នុងគ្រោះថ្នាក់បុកប៉ះម៉ូតូដែលសាមញ្ញបំផុត គឺជាអ្វីដែលហៅថា "ស្ថានភាពប៉ះទង្គិចបញ្ឆិត"ដែលកំលាំងរបស់ផ្ទៃវត្ថុរឹងបុកក្បាលប៉ះប្រផិតប្រផើយ។ ករណីនេះគឺមានលក្ខណៈសាមញ្ញជាង "ដំណើរប៉ះទង្គិចដែលសំដៅរកចំណុចកណ្តាល" មួយដែលផ្ទៃវត្ថុរឹងបុកចំក្បាលដោយផ្ទាល់ ក្នុងមុម ៩០%។ កំលាំងបុកប៉ះមួកសុវត្ថិភាពបញ្ឆិត នឹងបង្កឱ្យជាលិកាខួរក្បាលខូច ឬកំហូចទ្រង់ទ្រាយ ហើយនៅពេលកំលាំងបុកប៉ះដូចគ្នានេះ វាបង្កឱ្យជាលិកាខួរក្បាលខូចក្នុងទំហំ៦ដង បុកចំមួកសុវត្ថិភាពដោយផ្ទាល់វិញ។

របួសប៉ោងហើម បិតក្រោមភ្នាសខួរក្បាលរឹងមាំ ដែលមានសរសៃសាញ និងរបួសស្នាម សរសៃប្រសាទ Axon ដែលសាយភាយគ្រប់ទីកន្លែង គឺជារបួសខួរក្បាលធ្ងន់ធ្ងរដែលកើតឡើងញឹកញាប់បំផុត បណ្តាលមកពីគ្រោះថ្នាក់បុកប៉ះម៉ូតូ។ របួសស្នាមពីរប្រភេទនេះ គឺកើតឡើងដោយកំលាំងប៉ះបញ្ឆិត ដែលបុកចំលលាដ៍ក្បាល ហើយវាពាក់ព័ន្ធផ្ទាល់ទៅនឹងការពន្លឿននៃដំណើរបង្វិលនៅក្នុងខួរក្បាល។

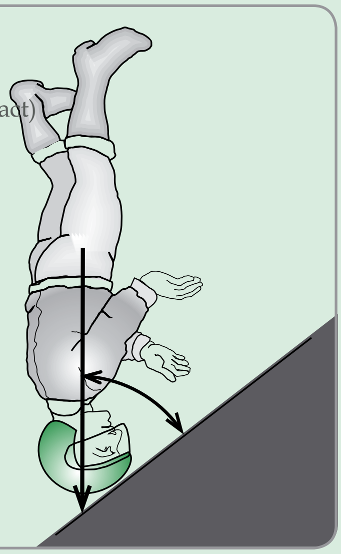
មួកសុវត្ថិភាពភាគច្រើន ដែលត្រូវបានប្រើប្រាស់ដោយអ្នកជិះម៉ូតូ ត្រូវបានផលិតឡើងឱ្យត្រូវនឹងតម្រូវការនៃការធ្វើតេស្តសាកល្បងសំរាប់ការគប់គ្រងស្តង់ដា។ ជាទូទៅមួកសុវត្ថិភាព ត្រូវបានទម្លាក់លើផ្ទៃរាបស្មើ ឬផ្ទៃកោងមួយ បញ្ឆិតទៅផ្ទៃមួកសុវត្ថិភាពនៅក្នុងការធ្វើតេស្តសាកល្បងមួយដែលមានស្រាប់ហៅថា "ការធ្វើតេស្តសាកល្បងទម្លាក់មួក" ហើយការធ្វើដូចនេះនឹងបង្កឱ្យមានដំណើរប៉ះទង្គិចសំដៅរកចំណុចកណ្តាល (radial impact) ក្បាល (ដ្យាក្រាម ក)។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ដូចបានរៀបរាប់រួចហើយថា ដំណើរប៉ះទង្គិចផ្ទាល់ប្រភេទនេះ ត្រូវបានគេឃើញមានតែក្នុងករណីរបួសស្នាមតិចតួចប៉ុណ្ណោះ ចំណែកឯការរបួសក្បាលអ្នកជិះម៉ូតូ ៩០%ទៀត គឺបណ្តាលមកពីដំណើរប៉ះទង្គិចបញ្ឆិតក្បាល។ ការធ្វើតេស្តភាគច្រើន សំរាប់ការកំណត់ស្តង់ដាមួកសុវត្ថិភាព មិនបានគិតដល់ការធ្លាក់ចុះពីលើម៉ូតូ ក្រោយដំណើរប៉ះទង្គិចបញ្ឆិតក្បាលឡើយ។ ករណីនេះ ធ្វើឱ្យប៉ះពាល់ដល់មួកសុវត្ថិភាពដែលផ្តល់នូវការការពារបានល្អទល់នឹងការប៉ះទង្គិចចំកន្លែងកណ្តាល (radial impact) ខណៈដែលការការពាររបស់វាទល់នឹងការប៉ះទង្គិចបញ្ឆិតនៅមិនទទួលបានការធ្វើតេស្តសាកល្បងដដែល។

ការស្រាវជ្រាវថ្មីៗនៅក្នុងវិស័យនេះ បាននាំទៅរកការបង្កើតឡើងនូវការធ្វើតេស្តសាកល្បងលើការប៉ះទង្គិចបញ្ឆិត។ នៅក្នុងការធ្វើតេស្តសាកល្បងនេះ ក្បាលទីងមោងដែលមានពាក់មួកសុវត្ថិភាពមួយត្រូវបានទម្លាក់ចុះលើផ្ទៃមួយដែលមានមុំកែង ជំនួសផ្ទៃរាបស្មើ (ដ្យាក្រាម ប)។ ការធ្វើតេស្តសាកល្បងថ្មីនេះ បង្ហាញនូវកំហូចជាលិកាខួរក្បាលដែលកើនឡើងយ៉ាងខ្លាំង បើប្រៀបធៀបជាមួយការធ្វើតេស្តសាកល្បងទម្លាក់ធម្មតាមួយ។ ហេតុនេះ ការធ្វើតេស្តសាកល្បងមួកសុវត្ថិភាពដែលមានស្រាប់ទាំងអស់ ត្រូវពង្រីកបន្ថែមដើម្បីដាក់បញ្ចូលនូវស្តង់ដា សំរាប់ទាំងការធ្វើតេស្តសាកល្បងទម្លាក់ធម្មតា ក៏ដូចជាការធ្វើតេស្តសាកល្បងការប៉ះទង្គិចបញ្ឆិតផងដែរ។ ធ្វើបែបនេះនឹងឆ្លុះបញ្ចាំងនូវផលប៉ះពាល់ជាក់ស្តែងជាច្រើន ដែលកើតឡើងក្នុងគ្រោះថ្នាក់បុកប៉ះម៉ូតូ ហេតុនេះវានាំទៅរកស្តង់ដាមួកសុវត្ថិភាពដែលប្រសើរឡើងមួយ។

ប្រភព: ១១, ១២



ដ្យាក្រាម a:
ការប៉ះទង្គិចចំកន្លែងកណ្តាល
(radial impact)



ដ្យាក្រាម b:
ការប៉ះទង្គិចបញ្ឆិត
(oblique impact)

ការបញ្ជាក់

ការបញ្ជាក់ត្រូវបានប្រើប្រាស់ដើម្បីអនុវត្តតាមស្តង់ដា។ វិធីសាស្ត្រ "ការយល់ស្របតាមប្រភេទ" ត្រូវបានផ្តល់អនុសាសន៍ឱ្យប្រើប្រាស់ ដើម្បីធានាឱ្យមានភាពដូចគ្នា។ នៅក្នុងវិធីសាស្ត្រនេះ ផលិតផលគំរូមួយនឹងត្រូវបញ្ជូនទៅឱ្យនាយកដ្ឋានផ្តល់ការយល់ស្រប ដើម្បីធ្វើតែស្តសាកល្បងនិងការអនុញ្ញាត្តិដោយឯករាជ្យមួយ។ នីតិវិធីសំរាប់ធ្វើតែស្តសាកល្បងមួកសុវត្ថិភាពនឹងត្រូវអនុវត្តឡើងដោយនាយកដ្ឋានយល់ស្របដែលមានស្រាប់ ប្រសិនបើមាត្រដ្ឋាននេះ ទើបត្រូវបានណែនាំថ្មីៗនោះ។ នាយកដ្ឋានដែលសក្តិសមបំផុត គឺជាមជ្ឈមណ្ឌលស្តង់ដានៅក្នុងក្រសួងគ្រប់គ្រងវិទ្យាសាស្ត្រ ឬមណ្ឌលធ្វើតែស្តសាកល្បងមួយ នៅក្នុងនាយកដ្ឋានស្តង់ដា ឬការិយាល័យចុះបញ្ជីយានយន្ត។

ការយល់ស្របតាមប្រភេទ ត្រូវបានផ្តល់អនុសាសន៍ចំពោះការបញ្ជាក់ខ្លួនឯង ព្រោះវាអនុញ្ញាត្តិឱ្យមានការប្រកាន់យ៉ាងម៉ឺងម៉ាត់ចំពោះស្តង់ដាដែលដូចគ្នា។ ក្រៅពីនោះ ការបញ្ជាក់ខ្លួនឯង ផ្តល់នូវវិសាលភាពធំធេង ចំពោះសេចក្តីទុច្ចរិត ដែលធ្វើឡើងដោយរោងចក្រផលិតដែលគ្មានគោលការណ៍។

សរុបមកខាងក្រោមនេះ គឺជាបញ្ជីត្រួតពិនិត្យដ៏មានប្រយោជន៍មួយ នៅពេលធ្វើការបង្កើតស្តង់ដាមួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូ៖

- ☐ ពិនិត្យមើលស្តង់ដាមួកសុវត្ថិភាពដែលមានស្រាប់ ប្រសិនបើមាន
- ☐ កំណត់ថា តើស្តង់ដាដែលមានស្រាប់ ត្រូវការការកែតម្រូវឡើងវិញ ឬបង្កើតស្តង់ដាថ្មីមួយ
- ☐ ពិចារណាអំពីឧបសគ្គដែលមានពាសពេញ ចំពោះការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព
- ☐ បង្កើតស្តង់ដាមួយ ដែលធានាបាននូវការកាត់បន្ថយការរងរបួសក្បាល
- ☐ កំណត់ស្តង់ដាហើយដាក់បញ្ចូលស្តង់ដាចូលក្នុងច្បាប់ជាតិ
- ☐ បង្កើតនីតិវិធីសំរាប់ត្រួតពិនិត្យ ដោយទីភ្នាក់ងារដាក់កំរិត និងសំរាប់ការប្រតិបត្តិស្តង់ដាថ្មីមួយ
- ☐ បង្កើតនិងផ្សព្វផ្សាយពត៏មានអំពីស្តង់ដាថ្មីមួយ ដល់រោងចក្រផលិត, អ្នកលក់រាយ និងសាធារណៈជន
- ☐ បង្កើតការកំរិតពេលវេលា សំរាប់រោងចក្រផលិត និងអ្នកលក់រាយ ដើម្បីប្រតិបត្តិតាមស្តង់ដាថ្មី

ការរចនាមួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូ

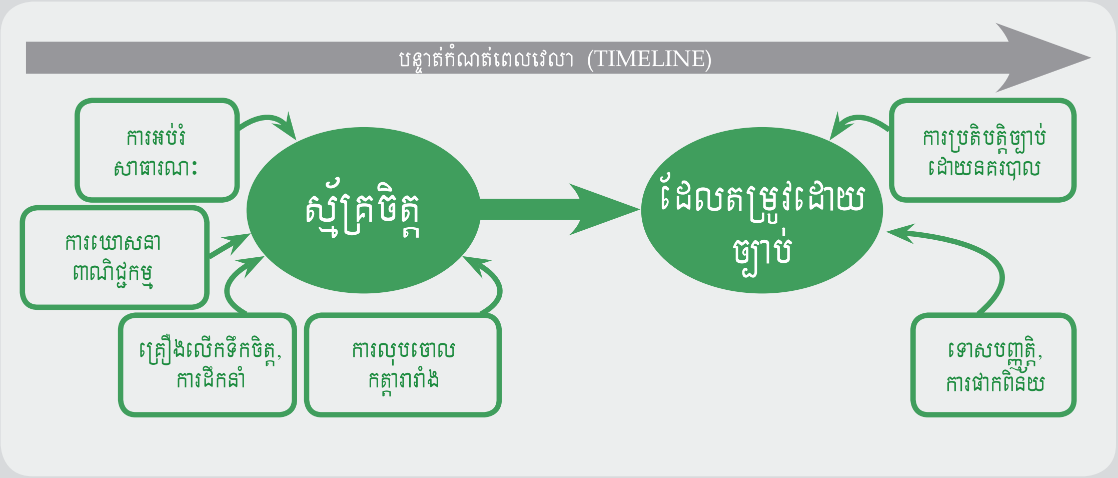
វាសំខាន់បំផុតដែលថា មួកសុវត្ថិភាពត្រូវរចនាឡើងឱ្យត្រូវនឹងស្តង់ដាចុងក្រោយបង្អស់ ហើយត្រូវនឹងស្ថានភាពក្នុងស្រុក ប្រសិនបើកម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព ត្រូវផលិតមួកសុវត្ថិភាពនោះ។ មេរៀនទី១ រៀបរាប់អំពីការពិចារណាមួយចំនួន ដែលត្រូវមានក្នុងគំនិតនៅពេលរចនាមួកសុវត្ថិភាព។

៣.៥ របៀបធ្វើឱ្យការប្រតិបត្តិច្បាប់អោយមានភាពប្រសើរឡើង

ការសិក្សាជាច្រើនបានបង្ហាញថា ការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព គឺជាមធ្យោបាយដែលមានប្រសិទ្ធិភាពបំផុតដើម្បីកាត់បន្ថយការស្លាប់ដោយគ្រោះថ្នាក់ និងភាពធ្ងន់ធ្ងរនៃការរងរបួសក្បាល ក្នុងចំណោមអ្នកបើកបរម៉ូតូ។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ត្រូវធ្វើការអំពាវនាវឱ្យមានវិធីសាស្ត្រច្របាច់បញ្ចូលគ្នាមួយ ដែលទាក់ទិនទៅនឹងវិស័យនានានិងវិន័យ ដើម្បីសំរេចបាននូវការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពកាន់តែមានកំណើនខ្ពស់ឡើង (សូមមើលរូបភាព ៣.៥)។ ការខិតខំប្រឹងប្រែង ដើម្បីឱ្យអ្នកបើកបរម៉ូតូពាក់មួកសុវត្ថិភាព ត្រូវធ្វើការចង្អុលបង្ហាញតាមវិធីប្រើប្រាស់ដោយស្ម័គ្រចិត្ត និងការប្រើប្រាស់ដែលតម្រូវ។

វាជាគំនិតមួយដ៏ល្អ ដែលមានកម្មវិធីលើកស្ទួយវិធានការស្ម័គ្រចិត្តនានា ដើម្បីបង្កើនការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពមុនពេលវិធានការ ដែលតម្រូវដោយច្បាប់មួយ ត្រូវបានចាប់ផ្តើមអនុវត្ត។ រូបភាព ៣.៥ បញ្ជាក់ពីរបៀបនៃការអប់រំសាធារណៈធ្វើយុទ្ធនាការបញ្ចុះបញ្ចូលការឃោសនាពាណិជ្ជកម្ម ដោយក្រុមហ៊ុនមួកសុវត្ថិភាពគំនិតផ្តួចផ្តើមតួយ៉ាង (ការដឹកនាំ) និងផែនការណ៏លើកទឹកចិត្តរបស់រដ្ឋាភិបាល និងនិយោជិតទាំងអស់នេះ គឺសុទ្ធតែជាមធ្យោបាយលើកទឹកចិត្តការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពដោយស្ម័គ្រចិត្ត។ សកម្មភាពនានា ត្រូវផ្តោតលើការជូនដំណឹងដល់សាធារណៈជនអំពីច្បាប់ស្តីពីការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ដែលនឹងជិតកើតមានឡើង ក្រោយពីវិធានការទាំងនេះទៅដោយអះអាងថា នឹងមានការដាក់នគរបាលអនុវត្តច្បាប់ថ្មីនេះឱ្យមានប្រសិទ្ធិភាព ហើយនឹងបង្កើតឱ្យមានប្រព័ន្ធទោសបញ្ញត្តិ (ពិន័យ) ចំពោះជនណាដែលមិនប្រតិបត្តិតាម។

រូបភាព ៣.៥ វិធីសាស្ត្រច្របាច់បញ្ចូល



៣.៥.១ វិធានការស្ម័គ្រចិត្ត ក្នុងការបង្កើនការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព

ខាងក្រោមនេះ គឺជាវិធានការដែលអាចប្រើប្រាស់លើកទឹកចិត្តដល់ការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព:

ការអប់រំសាធារណៈ

ការអប់រំសាធារណៈ សំដៅលើសកម្មភាពទាំងឡាយ ដែលមានគោលបំណងជូនដំណឹងជាសាធារណៈអំពីបញ្ហាមួយចំនួនដូចជា ស្តង់ដាមួកសុវត្ថិភាព ច្បាប់ថ្មីស្តីពីមួកសុវត្ថិភាព និងការប្រតិបត្តិច្បាប់មួកសុវត្ថិភាព ព្រមទាំងកំរិតនៃការរងរបួសធ្ងន់ធ្ងរ ដោយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ក្នុងចំណោមអ្នកជិះម៉ូតូ។ វារួមបញ្ចូលនូវព័ត៌មានស្តីពីផលប្រយោជន៍នៃមួកសុវត្ថិភាពផងដែរ និងពីមូលហេតុដែលពាក់វា ដែលជាផ្នែកធម្មជាតិមួយនៃរបៀបរស់នៅរបស់អ្នកបើកបរម៉ូតូ។ វិធីនៃការផ្សព្វផ្សាយពត៌មាននោះ មានរៀបរាប់យ៉ាងពិស្តារក្នុងផ្នែក ៣.៦។

កម្មវិធីអប់រំ និងព័ត៌មានសាធារណៈ ដើម្បីលើកទឹកចិត្តការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូ និងកង់អាចៈ

- ភ្ញោច និងពង្រឹងដល់ការផ្លាស់ប្តូរអាកប្បកិរិយា។
- បង្កើនការគាំទ្រសាធារណៈ។
- មានអានុភាពលើបទដ្ឋានសង្គម ធ្វើឱ្យការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ត្រូវបានសង្គមទទួលយកកាន់តែខ្លាំងឡើង។
- បង្កើតបរិយាកាសគាំទ្រ សំរាប់ការអនុម័តច្បាប់ និងគោលនយោបាយ ដែលបង្កើនការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព។

ទីផ្សារពាណិជ្ជកម្ម

ការធ្វើម៉ាឃីតទីង ដោយរោងចក្រផលិតមួកសុវត្ថិភាពនិងអ្នកលក់រាយ អាចដើរតួនាទីយ៉ាងសំខាន់ ក្នុងការបង្កើនការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពដោយស្ម័គ្រចិត្ត។ ការសិក្សាអំពីអាកប្បកិរិយារបស់អតិថិជន បានបង្ហាញថា ការយល់ដឹងអំពីមួកសុវត្ថិភាព អាចផ្សព្វផ្សាយពីមាត់មួយទៅមាត់មួយ និងខណៈដែលការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព បានក្លាយជាការធម្មតានៅក្នុងសង្គមមួយ។

គំនិតផ្តួចផ្តើមអ្នកសំដែង

ការប្រើប្រាស់អ្នកសំដែងដែលបានជ្រើសរើស អាចបញ្ចុះបញ្ចូលឱ្យប្រជាពលរដ្ឋពាក់មួកសុវត្ថិភាព មុនពេលច្បាប់ ត្រូវបានធ្វើការណែនាំ។ អ្នកសំដែងជាពិសេស ដែលបានជ្រើសរើសនឹងអាស្រ័យលើក្រុម ដែលកំពុងត្រូវបានផ្តោតគោលដៅនៅក្នុងយុទ្ធនាការ។ ក្រុមគោលដៅ អាចជាមនុស្សវ័យក្មេងដែលជាទូទៅបង្កើតបានជាសមាមាត្រនៃអ្នកជិះម៉ូតូនិងអ្នកដំណើរដ៏សំខាន់មួយ។ នៅក្នុងករណីនេះ អ្នកសំដែងដែលបានឃើញជាសាធារណៈពាក់មួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូយ៉ាងទំនើបអាចជាអ្នកចំរៀងល្បីឈ្មោះ តារាភាពយន្ត ឬតារាទូរទស្សន៍ ឬតារាកីឡា។ អ្នកសំដែងអាចជាអ្នកជំនាញធំដុំ វេជ្ជបណ្ឌិត ឬអ្នកជំនួញដែលទទួលជោគជ័យ សំរាប់ក្រុមគោលដៅផ្សេងៗ។

ផែនការណ៍លើកទឹកចិត្តនិយោជិក

និយោជកនៅក្នុងស្ថាប័នសាធារណៈ និងឯកជនអាចដើរតួនាទីយ៉ាងសំខាន់ ក្នុងការលើកស្ទួយការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ដោយការរៀបចំឱ្យនិយោជិតរបស់គេឃើញពាក់មួកសុវត្ថិភាពទៅនិងមកពីធ្វើការ (សូមមើលដំណឹងខ្លី៧ នៅទំព័រ៩៥)។ ក្រៅពីផលប្រយោជន៍សាធារណៈ វាក៏មានសារប្រយោជន៍ផងដែរសំរាប់ក្រុមហ៊ុននានាដែលគេមើលឃើញថាជា "និយោជកល្អមួយ" ដែលបានណែនាំកម្មវិធីប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពសំរាប់បុគ្គលិករបស់គេ។ គំរោងផែនការណ៍នោះ អាចមានប្រសិទ្ធិភាពជាពិសេស នៅក្នុងប្រទេសទាំងឡាយណាដែលមាននិយោជិតធ្វើដំណើរដោយម៉ូតូ។

និយោជកអាចផ្តល់នូវគ្រឿងលើកទឹកចិត្តដូចខាងក្រោមជូនដល់បុគ្គលិករបស់គេ ដើម្បីពាក់មួកសុវត្ថិភាព៖

- ផ្តល់មួកសុវត្ថិភាពដល់និយោជិត និងសមាជិកគ្រួសាររបស់គេ ។
- ការរៀបរាប់ពីនិយោជិតទាំងនោះនៅក្នុងព្រឹត្តិប័ត្ររបស់ក្រុមហ៊ុន ។
- គ្រឿងលើកសួយណាមួយពីក្រុមហ៊ុន និងអំណោយ និងរង្វាន់ផ្សេងទៀត ។
- សំបុត្រចូលលេងឆ្នោតពិសេសបាន ។ឧទាហរណ៏,អ្នកដែលប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព អាចចូលលេងបាន ។
- ក្រុមហ៊ុនខ្លះចាត់ទុកការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពទៀងទាត់ជាចំណុចរួមផ្សំមួយ នៅពេលធ្វើការពិនិត្យឡើងវិញនៅបំណាច់ឆ្នាំ និងការផ្តល់ប្រាក់បន្ថែម (ប្រាក់លើកទឹកចិត្ត) ។
- លក្ខខ័ណ្ឌការងារ (ដែលបានសរសេរនៅក្នុងបទបញ្ញត្តិរបស់ក្រុមហ៊ុន)៖ បញ្ហានេះ អាចចាត់ទុកជាស្ថានភាពពាក់កណ្តាលស្ម័គ្រចិត្ត ដោយសារថាមានអ្នកខ្លះសុខចិត្តមិនបំរើការងារឱ្យក្រុមហ៊ុនដែល មានចែងច្បាប់នេះ ។

ចំណាំ

ក្រុមហ៊ុនឯកជនចាប់យកការពាក់មួកសុវត្ថិភាព

ដោយយល់ឃើញពីសារសំខាន់នៃបុគ្គលិកកម្មករដែលមានសុខភាពល្អ និងការបាត់បង់ផលិតភាពរបស់បុគ្គលិកដែលពាក់ព័ន្ធក្នុងគ្រោះថ្នាក់បុកប៉ះចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនោះ ក្រុមហ៊ុនជាច្រើននៅប្រទេសវៀតណាមបានចាប់ផ្តើមអនុវត្តគោលនយោបាយបង្កើនការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពក្នុងចំណោមបុគ្គលិករបស់គេ។ បញ្ហានេះរួមមានការលាយបញ្ចូលនូវវិធានការដែលស្ម័គ្រចិត្ត និងដែលតម្រូវដោយច្បាប់។ ឧទាហរណ៍ ក្រុមហ៊ុនខ្លះផ្តល់នូវមួកសុវត្ថិភាពដល់បុគ្គលិកទាំងអស់របស់គេ ចំណែកឯក្រុមហ៊ុនដ៏ទៃទៀត ទំនងពង្រីកសកម្មភាពនេះ ដោយការផ្តល់មួកសុវត្ថិភាព ដែលត្រូវស្តង់ដាជាតិដល់សមាជិកគ្រួសារនិយោជិត។ ក្រុមហ៊ុនផ្តល់នូវ "ទោសបញ្ញត្តិ" សមស្របមួយ ដើម្បីបង្កើនការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពបន្ថែមពីលើ "រង្វាន់"។ ចំពោះនិយោជិកណាមិនបានពាក់មួកសុវត្ថិភាពនៅតាមផ្លូវទៅ ឬមកពីធ្វើការវិញនោះ នឹងទទួលការព្រមានផ្ទាល់មាត់លើកដំបូង និងការព្រមានជាលាយលក្ខអក្សរ ចំពោះការប្រព្រឹត្តិលើកក្រោយទៀត។ នៅក្នុងឧទាហរណ៍ខ្លះសារសំខាន់នៃគោលការណ៍ក្រុមហ៊ុននេះ គឺត្រូវបានពង្រឹងដោយប្រព័ន្ធដែលដាក់ទោសបញ្ញត្តិចំពោះអ្នកត្រួតត្រាជាជាងបុគ្គលិកថ្នាក់ទាប ដែលមិនបានពាក់មួកសុវត្ថិភាព ។

គ្រោងការណ៏របស់រដ្ឋាភិបាល៖ ការផ្តល់គ្រឿងលើកទឹកចិត្ត និងការកាត់បន្ថយគ្រឿងរារាំង

ការបង្កើតឡើងនូវគ្រោងការណ៏របស់រដ្ឋាភិបាល អាចជាយន្តការដ៏សំខាន់មួយ ក្នុងការធ្វើឱ្យការពាក់មួកសុវត្ថិភាពប្រសើរឡើង ។ ករណីនេះ ទំនងជាការផ្តល់នូវគ្រឿងលើកទឹកចិត្តដល់រោងចក្រផលិតមួកសុវត្ថិភាព ឬអ្នកប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ឬដោយការកាត់បន្ថយនូវគ្រឿងរារាំងដែលមានស្រាប់ ។ ឧទាហរណ៏៖ រដ្ឋាភិបាលនៅក្នុងប្រទេសមួយ ដែលមានក្មេងជាច្រើនជិះម៉ូតូឪពុកម្តាយរបស់គេ ក្នុងឋានៈជាអ្នកដំណើរ អាចបង្កើតគ្រោងការណ៏មួយ ដែលទំនុកបំរុងថ្លៃមួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូ សំរាប់ក្មេងសិស្សសាលា ដូចមាននៅក្នុងប្រទេសអាស៊ីជាច្រើន ។ កំណត់ចំណាំខ្លីនៅទំព័រ ៩៦ បង្ហាញ ពីឧទាហរណ៏មួយនៃគ្រឿងលើកទឹកចិត្តរបស់រដ្ឋាភិបាល ដែលបានប្រើប្រាស់បង្កើនការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពកង់ ។

ចំណាំ

គ្រឿងលើកទឹកចិត្តនៃ Victoria ដើម្បីបង្កើនការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពកង់

សាលាក្តីរដ្ឋ Victoria របស់ប្រទេសអូស្ត្រាលី បានអនុវត្តគំរោងការណ៍ប្រាក់បង្វិលនៃមួកសុវត្ថិភាពនៅចន្លោះឆ្នាំ ១៩៨៤ ដល់ ១៩៨៩ ចំនួនប្រាំពីរលើក។ ទឹកប្រាក់ចំនួន ១០ដុល្លារអូស្ត្រាលី ត្រូវបានបង់ជូនអ្នកទិញមួកសុវត្ថិភាពកង់ ដែលជាផលិតផលអូស្ត្រាលី និងដែលបានទទួលស្គាល់តាមស្តង់ដាក្នុងមួយលើកៗ។ រដ្ឋាភិបាលបានចំណាយទឹកប្រាក់ប្រមាណ ១.៨លានដុល្លារអូស្ត្រាលី បង់ជូនដល់ការទាមទារប្រាក់បង្វិលប្រហែល ១៨០,០០០ដង។ គំរោងការណ៍ផ្តល់ប្រាក់បង្វិលមួកសុវត្ថិភាព គឺជាសមាសភាពដ៏សំខាន់បំផុតនៃកម្មវិធី ដែលបានទទួលជោគជ័យមួយ ដែលនាំទៅរកកំណើនយ៉ាងឆាប់រហ័សក្នុងអត្រានៃការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពកង់ និងការថយចុះការរងរបួសក្បាលនិងការស្លាប់។

ជាទូទៅ គ្រឿងរារាំង ឬឧបសគ្គផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុចំពោះការពាក់មួកសុវត្ថិភាព ដែលប្រឈមមុខដោយអតិថិជនបានសម្តែងឱ្យឃើញតាមរយៈតំលៃខ្ពស់នៃមួកសុវត្ថិភាព។ ជាធម្មតា គ្រឿងរារាំងឬឧបសគ្គត្រូវបាន "លាក់ខ្លួន" ពីអតិថិជន និងបង្កប់បញ្ចូលក្នុងពន្ធអាករនិងពន្ធគយជាច្រើនប្រភេទ (ឧ. ពន្ធអាករលក់ដូរ ពន្ធលើតំលៃបន្ថែម ពន្ធគយ) និងលទ្ធផលរបស់គេទាក់ទិននឹងផលប៉ះពាល់របស់គេអំពីការពាក់មួកសុវត្ថិភាព ដែលជាធម្មតាមិនមែនជារឿងដែលបានគិតទុកមុនឡើយ។ គ្រឿងរារាំងឬឧបសគ្គផ្សេងទៀត រួមមានតំលៃដែលអតិថិជនត្រូវទទួលខុសត្រូវទាក់ទិននឹងពេលវេលា និងលុយកាក់ដែលត្រូវការ ដើម្បីទៅហាង និងយានដ្ឋានដែលលក់មួកសុវត្ថិភាព។

ការបង្ហាញជូនគ្រឿងរារាំង ឬឧបសគ្គ ជាផ្នែកមួយនៃយុទ្ធនាការមួកសុវត្ថិភាព តាមរយៈការបញ្ចុះបញ្ចូលឱ្យមានការលើកលែងពន្ធចំពោះមួកសុវត្ថិភាពជាក់លាក់នានា ឬការបង្កើននូវចំនួនតំបន់ ដែលអាចរកទិញមួកសុវត្ថិភាពបាន អាចមានលទ្ធផលយ៉ាងធំលើការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ជាពិសេសតាមរយៈការកាត់បន្ថយនូវតំលៃចុងក្រោយ (សំរេច) នៃមួកសុវត្ថិភាពដែលបានលក់ជូនអតិថិជន។ ការវាយតំលៃអំពីថ្លៃនិងតម្រូវការមួកសុវត្ថិភាពទៅទីផ្សារ គឺជាមធ្យោបាយដ៏ល្អមួយ នៃការបង្ហាញនូវគ្រឿងរារាំងឬឧបសគ្គនានា ដូចនេះសកម្មភាពដែលបានកំណត់ត្រូវការចាំបាច់ ដើម្បីកាត់បន្ថយដំណើរប៉ះទង្គិចរបស់គេ។

៣.៩.២ វិធានការចាំបាច់ ដើម្បីបង្កើនការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព

ទីភ្នាក់ងាររដ្ឋាភិបាល ជាពិសេសស្ថាប័នទាំងឡាយណាដែលបានចូលរួមនៅក្នុងក្រុមការងារ ត្រូវនាំមុខគេក្នុងការធ្វើឱ្យការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពជាករណីចាំបាច់មួយសំរាប់បុគ្គលិកដែលបំរើការ។ ទីភ្នាក់ងារ គឺរួមមានមាននាយកដ្ឋានដឹកជញ្ជូន និងសុខាភិបាល ព្រមទាំងនាយកដ្ឋានប៉ូលីស។

ការផ្សព្វផ្សាយច្បាប់ស្តីពីមួកសុវត្ថិភាព

ត្រូវជូនដំណឹងឱ្យបានគ្រប់គ្រាន់ដល់អ្នកបើកបរម៉ូតូ អំពីច្បាប់ដែលនឹងជិតមកដល់ និងពតិមានទាំងឡាយដែលត្រូវប្រតិបត្តិ និងទោសបញ្ញត្តិចំពោះការមិនគោរពតាម។ ការផ្សព្វផ្សាយពតិមាននេះ អាចធ្វើឡើងតាមរយៈការបោះពុម្ព និងប្រព័ន្ធផ្សព្វផ្សាយ និងតាមការបិទប្រកាស/ឃោសនា។

ប្រអប់ ៣.៦: គោលនយោបាយប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ដែលទាក់ទិនការងារក្នុងប្រទេសកម្ពុជា

ទោះបីថា ម៉ូតូមានតួលេខជាង ៧៥% នៃជិពូកយានទាំងអស់នៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា និងប្រហែល ៩០% នៅក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញក៏ដោយ មនុស្សតិចតួចបំផុត ដែលជិះលើម៉ូតូទាំងនេះពាក់មួកសុវត្ថិភាព។ អង្គការសុខភាពពិភពលោក (WHO) បានផ្តល់ជំនួយឧបត្ថម្ភដល់គំនិតផ្តួចផ្តើមពាក់មួកសុវត្ថិភាពនៅភ្នំពេញចាប់តាំងពីឆ្នាំ២០០២ មក។ កិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងរួមគ្នានេះ ពាក់ព័ន្ធក្រសួងមួយចំនួននៅក្នុងប្រទេស នគរបាលព្រមទាំងអង្គការក្រៅរដ្ឋាភិបាលខ្លះទៀត។ គំរោងកម្មវិធីនេះ ត្រូវបានសម្របសម្រួលរួមគ្នាដោយអង្គការជនពិការអន្តរជាតិ និងក្រសួងសុខាភិបាលកម្ពុជា និងដាក់បញ្ចូលនូវយុទ្ធនាការឃោសនាព័ត៌មានច្បាប់មួកសុវត្ថិភាព ព្រមទាំងគោលនយោបាយនានា ក្នុងការលើកស្ទួយការពាក់មួកសុវត្ថិភាព ដើម្បីបង្ការការរងរបួសដែលពាក់ព័ន្ធការងារ។

សមាសភាពពាក់មួកសុវត្ថិភាព ដែលពាក់ព័ន្ធការងារនៃគំរោងកម្មវិធី គឺជាគំនិតផ្តួចផ្តើមមួយ ដែលលើកទឹកចិត្តដល់បុគ្គលិកមកពីអង្គការរដ្ឋាភិបាល និងក្រៅរដ្ឋាភិបាល និងទីភ្នាក់ងារអង្គការសហប្រជាជាតិ ដែលនាំមុខធ្វើជាគំរូ ដោយយល់ព្រមប្រតិបត្តិ និងត្រួតពិនិត្យគោលនយោបាយនានាដែលតម្រូវឱ្យពាក់មួកសុវត្ថិភាពសំរាប់បុគ្គលិករបស់ខ្លួន នៅពេលជិះម៉ូតូ។ ការិយាល័យអង្គការសុខភាពពិភពលោកប្រចាំកម្ពុជាបានចុះកិច្ចសន្យាជាមួយអង្គការជនពិការអន្តរជាតិ ចុះទៅស្ថាប័នមួយចំនួន ដើម្បីលើកស្ទួយសុវត្ថិភាពចរាចរផ្លូវគោក និងបង្កើតគោលនយោបាយសុវត្ថិភាពចរាចរផ្លូវគោក នៅទូទាំងអង្គការនានា។

© អង្គការជនពិការអន្តរជាតិ ២០០៧

អ្នកជិះម៉ូតូរបស់អង្គការជនពិការអន្តរជាតិ នៅភ្នំពេញពាក់មួកសុវត្ថិភាពដែលបានកំណត់ច្បាប់

ការប្រតិបត្តិច្បាប់ និងការចូលរួមចំណែករបស់នគរបាល

ដើម្បីឱ្យច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពដែលចាំបាច់មួយ ទទួលបានប្រសិទ្ធិភាពនគរបាលចរាចរណ៍ ត្រូវប្តេជ្ញាចិត្តឱ្យបានត្រឹមត្រូវក្នុងការអនុវត្តន៍ច្បាប់នេះ។ ការអនុវត្តន៍ច្បាប់ គឺមានសារសំខាន់បំផុត ដើម្បីសំរេចបាននូវការគោរពច្បាប់យ៉ាងទូលំទូលាយ ខណៈដែលយុទ្ធនាការអប់រំជាសាធារណៈអាចលើកកំពស់ការផ្សព្វផ្សាយបាន។ ត្រូវធ្វើការផ្សព្វផ្សាយឱ្យប្រជាពលរដ្ឋបានដឹងថា ច្បាប់នឹងត្រូវបានអនុវត្ត ហើយថាជនណាដែលធ្វើព្រងើយកន្តើយចំពោះច្បាប់នេះនឹងទទួលការផាកពិន័យជាប្រាក់ ហើយនឹងទទួលទោសបញ្ញត្តិធ្ងន់ធ្ងរជាងនេះទៅទៀត ប្រសិនបើបន្តធ្វើខុសម្តងហើយម្តងទៀត។ ការអនុវត្តន៍ច្បាប់មួកសុវត្ថិភាព បង្កើតនូវបន្ទុកការងារបន្ថែមដល់នគរបាល។ វាមានសារប្រយោជន៍បំផុត ដែលត្រូវពិនិត្យមើលជាមុននូវសមត្ថភាពកងកំលាំងនគរបាល និងកំណត់ថា តើចាំបាច់ត្រូវជ្រើសរើសបន្ថែមឬយ៉ាងណា។ តែយ៉ាងណាក៏ដោយ នគរបាលចរាចរណ៍ចាំបាច់ត្រូវទទួលការបណ្តុះបណ្តាលអំពីច្បាប់ថ្មី និងវិធីប្រតិបត្តិវាប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព។

ភាពប៉ិនប្រសប់ដែលនគរបាលអាចលៃលកដោះស្រាយបាន នឹងជួយសំរេចថា តើត្រូវណែនាំការអនុវត្តន៍ច្បាប់មួយដែលគ្របដណ្តប់គ្រប់លក្ខខ័ណ្ឌឬយ៉ាងណា ឬត្រូវទទួលយកវិធីសាស្ត្រជាដំណាក់ៗ (សូមមើលប្រអប់ ៣.៧)។ ទីណាដែលមានអ្នកជិះដែលពាក់មួកសុវត្ថិភាពតិចតួច និងទីណាដែលអត្រាជនរងគ្រោះក្នុងចំណោមអ្នកជិះម៉ូតូមានកំរិតខ្ពស់ ត្រូវតែជាកន្លែងទីមួយ ដែលបានកំណត់គោលដៅ ប្រសិនការប្រតិបត្តិច្បាប់ត្រូវបានធ្វើការណែនាំនោះ។

តើការប្រតិបត្តិច្បាប់ មានគោលបំណងអ្វី?

ទិសដៅនៃការធ្វើអន្តរាគមន៍លើការប្រតិបត្តិច្បាប់មួកសុវត្ថិភាព ដែលត្រៀមលក្ខណៈទុកមុន គឺធ្វើឡើងដើម្បីធានាថា អ្នកជិះម៉ូតូគ្រប់រូប ត្រូវពាក់មួកសុវត្ថិភាព នៅលើផ្លូវថ្នល់ទាំងអស់ និងគ្រប់ពេលវេលា។

ប្រអប់ ៣.៧: ការប្រតិបត្តិការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូនៅប្រទេសណេប៉ាល់

ការប្រើប្រាស់ម៉ូតូ បានកើនឡើងច្រើនជាងប្រាំមួយដងនៅក្នុងប្រទេសណេប៉ាល់ចាប់តាំងពីឆ្នាំ ១៩៩៣ មក។ ច្បាប់រដ្ឋាភិបាលមួយបានអនុម័តកាលពីឆ្នាំទៅ បានចែងឱ្យអ្នកបើកបរម៉ូតូប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពជាចាំបាច់ ទោះបីថា ការប្រតិបត្តិច្បាប់នៅអន់ ហើយអ្នកដំណើរជាច្រើន ត្រូវបានលើកលែងពីការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពនៅលើផ្លូវភាគច្រើន ក្នុងរាជធានីកាត់ម៉ាន់ឌូក៏ដោយ។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពដែលចាំបាច់មួយ ត្រូវបានប្រតិបត្តិយ៉ាងតឹងរឹងបំផុត សំរាប់អ្នកជិះម៉ូតូទាំងអស់នៅក្នុងរាជធានីចាប់តាំងពី ខែមករា ២០០៣ មក។ ការរិតបន្តឹងច្បាប់នេះបានទទួលការគាំទ្រផ្នែកនយោបាយយ៉ាងខ្លាំង ពីអតីតរដ្ឋមន្ត្រីសុខាភិបាល សល្យពេទ្យខាងប្រសាទសាស្ត្រ បានយល់ច្បាស់អំពីចំនួនកើនឡើងនៃជនរងគ្រោះ ដែលរងរបួសក្បាល ដែលបានចូលមកព្យាបាលនៅមន្ទីរព្យាបាលរបួស (trauma clinics)។

យោងតាមកំណត់ត្រាដោយមន្ទីរពេទ្យធំ របាយការណ៍ពិនិត្យសព និងមូលដ្ឋានទិន្នន័យជាតិរបស់នគរបាលចរាចរណ៍បានឱ្យដឹងថា ច្បាប់មួកសុវត្ថិភាព បានធ្វើឱ្យការរងរបួសក្បាលធ្លាក់ចុះយ៉ាងខ្លាំង ក្នុងចំណោមអ្នកជិះម៉ូតូក្នុងរាជធានី។ ការធ្លាក់ចុះនូវអត្រាការស្លាប់ដោយគ្រោះថ្នាក់ភាគច្រើន ត្រូវបានអង្កេតក្នុងចំណោមអ្នកជិះម៉ូតូនៅជ្រលងភ្នំកាត់ម៉ាន់ឌូ ដែលការអនុវត្តន៍ច្បាប់នៅទីនោះ ត្រូវបានប្រសើរឡើងចាប់តាំងពីឆ្នាំ ២០០៣ មក។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ការរងរបួសស្នាមធ្ងន់ធ្ងរផ្សេងទៀត បង្ហាញឱ្យឃើញថា មានការកើនឡើងយ៉ាងច្រើន ក្នុងកំឡុងពេលដូចគ្នានេះ។ នេះមកពីកំណើនខ្ពស់នៃអត្រាបើកបរពេលស្រវឹង ដែលត្រូវបានកត់ត្រាក្នុងចំណោមអ្នកជិះម៉ូតូ ដែលបង្ករឱ្យចំនួនគ្រោះថ្នាក់បុកប៉ះម៉ូតូសរុបមានការកើនឡើង។ ចាប់តាំងពីច្បាប់ត្រូវបានអនុម័តរួចមក សមាមាត្រនៃការរងរបួសក្បាលនៅអាចកើតមានដោយសារតែការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពមិនបានត្រឹមត្រូវ ឬមួកសុវត្ថិភាពគ្មានស្តង់ដា។ ការប្រតិបត្តិច្បាប់នៅអន់នៅឡើយ នៅក្នុងតំបន់ទីក្រុងផ្សេងទៀត ដែលមានអត្រានៃការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពនៅទាប ទោះបីថា ទទួលជោគជ័យក្នុងការកាត់បន្ថយការស្លាប់ ដោយសារគ្រោះថ្នាក់ម៉ូតូនៅក្នុងរដ្ឋធានីក៏ដោយ។

កំណើនយានយន្តយ៉ាងឆាប់រហ័សរបស់ណេប៉ាល់ និងជាពិសេសកំណើនយ៉ាងខ្លាំងលើការប្រើប្រាស់ម៉ូតូ មានន័យថា ការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព គឺជាការធ្វើអន្តរាគមន៍យ៉ាងសំខាន់បំផុតមួយ សំរាប់កាត់បន្ថយការស្លាប់ដោយគ្រោះថ្នាក់។ ដើម្បីឱ្យការប្តេជ្ញាចិត្តនោះប្រែក្លាយទៅជាលទ្ធផលរឹងមាំ ខណៈដែលមានការប្តេជ្ញាចិត្តផ្នែកនយោបាយមួយ ការខិតខំប្រឹងប្រែងនានា រួមមានការប្រតិបត្តិនៃការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ត្រូវមាននិរន្តរភាពនៅក្នុងរាជធានី ហើយពង្រីកដើម្បីគ្របដណ្តប់លើផ្លូវទាំងអស់ នៅក្នុងប្រទេស។

ការស្វែងរកលទ្ធផល គឺជាកំណើននៃការពាក់មួកសុវត្ថិភាព ដែលនឹង នាំទៅរកការកាត់បន្ថយការរងរបួសក្បាល ការរបួសដោយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរផ្លូវគោកនិងការស្លាប់។ ការគាំទ្រផ្នែកនយោបាយគឺជាគ្រឹះមួយចំពោះលទ្ធផលដែលមាននិរន្តរភាព។ ត្រូវប្រើប្រាស់ធនធាននគរបាលដ៏កម្រឱ្យមានប្រសិទ្ធិភាព និងឱ្យមានសមត្ថភាពដើម្បីពង្រីកតំលៃ នៃប្រតិបត្តិការអនុវត្តច្បាប់។

ការអនុវត្តន៏ច្បាប់ជាយុទ្ធសាស្ត្រ ដាក់បញ្ចូលនូវគោលការណ៏គ្រឹះបួននៃច្បាប់ដែលកំពុងអនុវត្ត ក្នុងការធ្វើអន្តរាគមន៏ចំរុះមួយ។ ការអនុវត្តន៏ការគោរពច្បាប់ត្រូវធានាបាននូវៈ

ក/ **បង្កើនការអនុវត្តន៏ច្បាប់ដែលអាចមើលឃើញ** បញ្ហានេះ រួមបញ្ចូលនូវប៉ុស្តិ៍ត្រួតពិនិត្យ និងការបិទផ្លូវ ដែលអាចមើលឃើញបានងាយ អាចប្រទះឃើញជាសាធារណៈ និងឋិតនៅកន្លែងយុទ្ធសាស្ត្រ។ ការធ្វើនេះ ត្រូវប្រែប្រួលទៅតាមទីកន្លែងអាំងតង់ស៊ីតេ ពេលថ្ងៃ និងពេលយប់។ ត្រូវមានមន្ត្រីនគរបាលច្រើននៅក្នុងក្រុមការងារនីមួយៗ។ ភាពដែលអាចមើលឃើញ រួមមានផ្លាកសញ្ញានានាអំពីសកម្មភាពអនុវត្ត អាវកាក់សុវត្ថិភាពសំរាប់នគរបាល និងពន្លឺភ្លើងគ្រប់គ្រាន់នៅពេលយប់។

ខ/ **ការបញ្ជាក់ជូនឡើងវិញអំពីយុទ្ធនាការនៃការអនុវត្តច្បាប់** បញ្ហានេះ បញ្ជាក់ជូនអ្នកជិះម៉ូតូថា ភាពប្រថុយនៃការចាប់ មានកំរិតខ្ពស់ នៅគ្រប់ទីកន្លែង គ្រប់ពេលវេលា។

គ/ **ការអនុវត្តន៏ច្បាប់ដ៏តឹងរឹង និងម៉ឺងម៉ាត់** ការអនុវត្តន៏ច្បាប់របស់នគរបាល ត្រូវតែតឹងរឹង មិនរើសមុខ យុត្តិធម៌ និងម៉ឺងម៉ាត់ បន្ទាប់ពីកំឡុងពេលដាស់តឿនជាសាធារណៈលើកដំបូងរួច។ ការធ្វើដូចនេះនឹងនាំទៅរកការផ្លាស់ប្តូរជាអចិន្ត្រៃយ៏នូវទម្លាប់អ្នកជិះម៉ូតូ -នៅលើផ្លូវហាយវ៉េឬទីណាដែលរំពឹងថាមានការអនុវត្តន៏ច្បាប់ដោយនគរបាលមិនមែនត្រឹមតែរយៈពេលខ្លីនោះឡើយ។ បើគ្មានការអនុវត្តន៏ច្បាប់នោះនឹងមានការគោរពច្បាប់ដែលនៅមានកំរិត ឬគ្មានការគោរពច្បាប់តែម្តង។

ឃ/ ការអនុវត្តន៍ច្បាប់ដែលមានការផ្សព្វផ្សាយបានល្អ ដើម្បីសំរេចបានប្រសិទ្ធិភាពខ្ពស់ ការអនុវត្តន៍ច្បាប់ដែលជំរុញដោយការគោរព ត្រូវលាយបញ្ចូលជាមួយការអប់រំដែលបានសម្របសម្រួល និងយុទ្ធនាការផ្សព្វផ្សាយជាសាធារណៈ ដែលពាក់ព័ន្ធការចូលរួមបន្តរបស់រដ្ឋាភិបាល រដ្ឋាភិបាលក្នុងស្រុក ប្រព័ន្ធផ្សព្វផ្សាយ និងទីភ្នាក់ងារផ្សេងទៀត ។ នេះមានន័យថា ធ្វើយុទ្ធនាការផ្សព្វផ្សាយជាសាធារណៈ មុននិងនៅកំឡុងពេល និងក្រោយសកម្មភាពកំពុងអនុវត្តច្បាប់ ដែលមានដំណឹងសុវត្ថិភាពពង្រឹងបន្ថែម ។ អាចនឹងមានការផ្តល់នូវសៀវភៅស្តើង ស្តីពីការពាក់មួកសុវត្ថិភាពបានត្រឹមត្រូវ ជាមួយនឹងការព្រមានដាស់តឿនដែលជាជំរើសក្នុងការផ្តល់ការផាកពិន័យ ។ ការអប់រំនិងការបង្រៀន អាចដាក់បញ្ចូលនូវគ្រឿងរំឭកសំរាប់អ្នកជិះ ដើម្បីទិញនិងពាក់មួកសុវត្ថិភាព និងការឃោសនាឥតឈប់ឈរនូវដំណឹងសុវត្ថិភាព ។

ត្រូវធ្វើផែនការឱ្យបានល្អ ចំពោះប្រតិបត្តិការគោលដៅជាមួយមន្ត្រីប៉ូលីស ដែលកំពុងទទួលការបណ្តុះបណ្តាល និងពន្យល់ប្រាប់ដោយសង្ខេបយ៉ាងសមស្រប ។ សុវត្ថិភាព ត្រូវតែចាត់ទុកជារឿងខ្ពស់បំផុតសំរាប់សុវត្ថិភាពនៃមន្ត្រីអនុវត្តន៍ និងសាធារណៈជនដែលកំពុងបើកបរ ការប្រើប្រាស់គ្រឿងបរិក្ខារប្រកបដោយសុវត្ថិភាព និងការជ្រើសរើសទីកន្លែងធ្វើប៉ុស្តិ៍ត្រួតពិនិត្យ ។

មេបញ្ជាការនគរបាល ត្រូវលើកសរសើរចំពោះតំលៃនៃការអនុវត្តន៍ច្បាប់ ដោយប្រៀបធៀបជាមួយតំលៃប្រតិបត្តិការសង្គ្រោះ ការព្យាបាល និងការស្តារជនរងរបួស ។ ការអនុវត្តន៍ច្បាប់ជាយុទ្ធសាស្ត្រមួយ អាចសំរេចបាននូវលទ្ធផលនិរន្តរភាពបាន ដោយកំណើនភាគរយនៃអ្នកជិះម៉ូតូ និងអ្នកដំណើរដែលពាក់មួកសុវត្ថិភាព។ គោលបំណងនេះគឺ ដើម្បីបង្កើតឱ្យមានការយល់ដឹងថា ភាពប្រថុយនឹងការចាប់ខ្លួន និងការផាកពិន័យ គឺមានកំរិតធំជាងតំលៃមួកសុវត្ថិភាពដែលគេទិញ ឬភាពរំខាននៃការពាក់មួកសុវត្ថិភាពទៅទៀត ។

ការបណ្តុះបណ្តាលមន្ត្រីនគរបាលៈ ត្រូវបណ្តុះបណ្តាលមន្ត្រីនគរបាលអំពីយុទ្ធសាស្ត្រ និងភាពប៉ិនប្រសប់ប្រកបដោយ ប្រសិទ្ធិភាព ដើម្បីសំរេចបាននូវជោគជ័យដ៏ធំមួយ ។ កត្តានេះរួមមានៈ

- ចំណេះដឹងអំពីច្បាប់ ។
- យល់ដឹងពីវិធីដែលមួកសុវត្ថិភាពកាត់បន្ថយនូវការរងរបួសក្បាល ខួរក្បាល និងផ្ទៃមុខ (សូម្បីក្នុងគ្រោះថ្នាក់បុកប៉ះដែលមានល្បឿនយឺតក៏ដោយ) ។
- មន្ត្រីនគរបាលដែលកំពុងបំពេញភារកិច្ចលើម៉ូតូ និងលើម៉ូតូឯកជន ត្រូវគោរពច្បាប់ និងត្រូវធ្វើជាគំរូ ។
- យល់ដឹងពីរបៀបរៀបចំនូវការបិទផ្លូវ និងប៉ុស្តិ៍ត្រួតពិនិត្យប្រកបដោយសុវត្ថិភាព និងប្រសិទ្ធិភាពដើម្បីបង្ហាញសាធារណជន និងការអនុវត្តន៍ច្បាប់ឱ្យបានល្អបំផុត "នៅលើផ្លូវ" ។ ការធ្វើដូចនេះរួមមាន ផ្លាកសញ្ញានានា ឬបដាធំៗ ដែលបង្ហាញដល់ប្រជាពលរដ្ឋដែលកំពុងបើកបរទាំងអស់ នូវការអនុវត្តន៍ច្បាប់អ្វីដែលកំពុងធ្វើឡើង ឧ. "ប៉ុស្តិ៍ត្រួតពិនិត្យមួកសុវត្ថិភាព" ឬ "មួកសុវត្ថិភាពសង្គ្រោះជីវិតបាន" ។
- របៀបកំណត់ តំបន់គោលដៅដែលមានអត្រាខ្ពស់នៃការមិនគោរពច្បាប់ចរាចរណ៍ ។
- របៀបផ្តល់ដំបូន្មាន និងការអប់រំប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាពដល់អ្នកប្រើប្រាស់ម៉ូតូ ។
- យល់ដឹងពីផលប៉ះពាល់នៃគ្រោះថ្នាក់ប៉ះទង្គិចជាមួយម៉ូតូ លើធនធានហិរញ្ញវត្ថុ និងធនធានមនុស្ស ចំពោះសហគមន៍ទាំងមូល និងការសន្សំធនធានចំពោះនគរបាល និងសេវាសង្គ្រោះបន្ទាន់នៅពេលកម្មវិធីអនុវត្តច្បាប់ដ៏មានប្រសិទ្ធិភាពមួយត្រូវបានធ្វើឡើង ។
- យល់ដឹងពីទិដ្ឋភាពផ្សេងទៀតនៃសុវត្ថិភាពម៉ូតូ រួមបញ្ចូលនូវការបើកបរដោយសុវត្ថិភាព និងចេះការពារខ្លួន ភាពមើលឃើញអ្នកបើកបរម៉ូតូ ក៏ដូចជាការប្រើប្រាស់សំលៀកបំពាក់ការពារ និងគ្រឿងប្រើសំរាប់ពាក់ការពារជើង ។
- យល់ដឹងពីមធ្យោបាយដ៏ល្អ ក្នុងការវាស់ពីប្រសិទ្ធិភាពនៃការធ្វើអន្តរាគមន៍ការអនុវត្តន៍ច្បាប់ ។ ជោគជ័យត្រូវបានបង្ហាញដោយកំរិតនៃការគោរពច្បាប់ ដែលអាចអង្កេតឃើញនៅក្នុងសហគមន៍ដែលជិះម៉ូតូ មិនមែនដោយ

ចំនួននៃការបំពាន ឬការព្រមានដែលបានផ្តល់ឱ្យឡើយ។

ការគោរពច្បាប់ ត្រូវបានវាស់វែងដោយកំណើនភាគរយ នៃអត្រាពាក់មួកសុវត្ថិភាព។ ការវាស់វែងការអនុវត្តន៍ការងារផ្សេងទៀត គឺជាចំនួននៃការប្រតិបត្តិប៉ុស្តិ៍ត្រួតពិនិត្យ ការប្រតិបត្តិគោលដៅ ការបង្រៀនផ្នែកអប់រំ ក៏ដូចជាការព្រមានដាស់តឿនបុគ្គលម្នាក់ៗ ឬតាមប្រព័ន្ធផ្សាយ។ ត្រូវមានការពង្រឹងច្បាប់ជាវិជ្ជមានមួយ ដើម្បីផ្តល់រង្វាន់ និងលើកទឹកចិត្តចំពោះសុវត្ថិភាពអ្នកបើកបរ។

ការអនុវត្តន៍ចរាចរណ៍មួយប្រកបដោយយុទ្ធសាស្ត្រ អាចធ្វើឱ្យមានភាពខុសប្លែកគ្នាបាន។ ដើម្បីការអនុវត្តន៍ប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាពនៃការប្រតិបត្តិច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពៈ

- ការប្រតិបត្តិច្បាប់ ត្រូវផ្តល់នូវការគំរាមដែលមានអត្ថន័យ និងគួរឱ្យញញើតចំពោះអ្នកប្រើប្រាស់ម៉ូតូដែលមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាព និង
- ភាពប្រថុយនៃការចាប់ខ្លួន មានកំរិតខ្ពស់

តារាង ៣.៧ បង្ហាញនូវឧបសគ្គខ្លះៗ ដែលអាចកើតមានឡើង ក្នុងការព្យាយាមអនុវត្តច្បាប់មួកសុវត្ថិភាព ព្រមទាំងសកម្មភាពមួយចំនួន ដើម្បីយកឈ្នះឧបសគ្គទាំងនេះ។

តារាង ៣.៧ យកឈ្នះឧបសគ្គរារាំង ដើម្បីអនុវត្តច្បាប់ឱ្យមានប្រសិទ្ធិភាព

ឧបសគ្គ	សកម្មភាពសំរាប់បង្ការ/ទប់ទល់
ធនធាននគរបាលដែលមានកំរិត	• ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រ សំរាប់មុខមាត់មាំទាំ ភាពដែលអាចមើលឃើញកំរិតខ្ពស់ សកម្មភាពប្រតិបត្តិច្បាប់ ការដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់ធនធាន និងការសម្របសម្រួល • ការលាយបញ្ចូលការអប់រំ និងការប្រតិបត្តិច្បាប់ • យុទ្ធនាការឃោសនាដ៏ជាក់លាក់មួយ • សហគមន៍គាំទ្រយុទ្ធនាការ • ការបំរុងទុកមន្ត្រីនគរបាលចរាចរណ៍បន្ថែម
ការបំពេញអាទិភាពនគរបាល	• មន្ត្រីរដ្ឋាភិបាល និងមន្ត្រីនគរបាលជាន់ខ្ពស់យល់ដឹងពីតំលៃសេដ្ឋកិច្ច និងមនុស្សពិតនៃការរងរបួសចរាចរផ្លូវគោក ប្រៀបធៀបជាមួយ នឹងការប្រតិបត្តិច្បាប់ដែលមានតំលៃថោក។ • លើកសរសើរដល់ការសន្សំថ្លៃចំណាយ ដែលអាចសំរេចបានដោយការប្រតិបត្តិច្បាប់ចរាចរណ៍យុទ្ធសាស្ត្រ
ការពេញចិត្តក្នុងការអនុវត្តន៍ច្បាប់	• ពង្រឹងការបណ្តុះបណ្តាលមន្ត្រីនគរបាល, ប្រធានត្រួតត្រា និងការគ្រប់គ្រងនគរបាលដោយមានការបញ្ជាក់អំពីភាពគ្រោះថ្នាក់ចំពោះ អ្នកជិះ អ្នកដំណើររបស់គេ និងសហគមន៍របស់គេ
មន្ត្រីនគរបាលចរាចរណ៍យល់ចិត្តអ្នកបើកបរៈ • មួកសុវត្ថិភាពត្រូវបានបញ្ជាក់ថា ក្តៅ មិនស្រួលពាក់ ពិបាកពាក់ ឬខ្ទប់មិនឱ្យឮស៊ីផ្លេដាស់តឿន • ថ្លៃមួកសុវត្ថិភាពចំពោះអ្នកបើកបរ • ថ្លៃផាកពិន័យត្រួត ខ. សមាជិកគ្រួសារមួយចំនួនជិះលើម៉ូតូតែមួយ	• ការអប់រំដល់មន្ត្រីនគរបាលអំពីគ្រោះថ្នាក់ ដែលពាក់ព័ន្ធទៅនឹងការមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាព • ការអប់រំសហគមន៍ • ការណែនាំសាខាទិញមួកសុវត្ថិភាពរបស់រដ្ឋាភិបាល • សូមផ្តល់អនុសាសន៍ឱ្យទិញមួកសុវត្ថិភាពមុនពេលប័ណ្ណ ឬការចុះបញ្ជីត្រូវបានចេញឱ្យឬបន្ត
សមត្ថភាព ឬយុទ្ធសាស្ត្រអនុវត្តច្បាប់នៅមិនគ្រប់គ្រាន់ ឬគ្មានប្រសិទ្ធិភាព និងយល់ថាការប្រតិបត្តិច្បាប់ គឺមានភាពលំបាកជាមួយនឹងការមិនគោរពច្បាប់ដ៏ទូលំទូលាយ	• ការបង្កើតយុទ្ធសាស្ត្រប្រតិបត្តិច្បាប់ ដែលដាក់បញ្ចូលគ្នាមួយ • ការកំណត់រកឃើញ និងការផ្សព្វផ្សាយជោគជ័យតូចតាច • ការធ្វើគំរូអំពីឧទាហរណ៍នៃភាពជោគជ័យនៃ "ការអនុវត្តន៍ល្អ" • ការប្រតិបត្តិច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពដែលបានកំណត់គោលដៅ
អំពើពុករលួយរួមមានៈ • មន្ត្រីនគរបាលប្រមូលប្រាក់ផាកពិន័យ ហើយមិនប្រគល់ជូនអាជ្ញាធររដ្ឋាភិបាល • វិក្ក័យបត្រទទួលប្រាក់ខុសច្បាប់ និងមិនត្រឹមត្រូវតាមសីលធម៌ ដោយសារការបង់ប្រាក់ គឺដើម្បីបំភ្លេចចោលនូវកំហុសឆ្គង (ការសូកប៉ាន់)	• វិធានការប្រឆាំងអំពើពុករលួយ • យល់ថាអំពើពុករលួយធ្វើឱ្យអន្តរាយ ដល់ការអន្តរាគមន៍សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ • ពង្រឹងការអប់រំ និងការបណ្តុះបណ្តាលមន្ត្រីនគរបាលចរាចរណ៍ • ពិនិត្យប្រាក់ខែមន្ត្រីចរាចរណ៍ឡើងវិញ ក្រោយការបណ្តុះបណ្តាលសមស្របមួយ • លើកស្ទួយក្រមសីលធម៌/ឥរិយាបថ

ប្រអប់ ៣.៨: **ការអនុម័តច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពកង់៖ តើមានអ្វីទៀត ដែលត្រូវការចាំបាច់ ដើម្បីជំរុញឱ្យមានការពាក់ មួកសុវត្ថិភាព?**

នៅខែតុលាឆ្នាំ ២០០៤ រដ្ឋាភិបាលអាហ្វ្រិកខាងត្បូង បានអនុម័តច្បាប់មួយ ដែលតម្រូវឱ្យអ្នកជិះកង់ទាំងអស់ពាក់មួកសុវត្ថិភាព។ បទបញ្ញត្តិនេះ តម្រូវឱ្យប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពការពារដែលដាក់គន្លឹះឱ្យបានត្រឹមត្រូវ និងល្មមក្បាលក្នុងពេលដែលកំពុងជិះកង់ ឬកំពុងត្រូវបានគេឌុប។ យោងតាមទិន្នន័យចរាចរណ៍ផ្លូវគោកថ្នាក់ជាតិ នៅអាហ្វ្រិកខាងត្បូងមានអ្នកជិះកង់ ២៧០នាក់ ត្រូវបានស្លាប់កាលពីឆ្នាំ២០០៤។

រោងចក្រផលិតកង់របស់អាហ្វ្រិកខាងត្បូងខ្លះ បានលើកស្ទួយការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពយ៉ាងសកម្ម តាមរយៈស្ទីកគ័រដែលបិទនៅលើកង់ថ្មីៗ ដែលមានសារខ្លះៗដូចជា "ប្រើក្បាលរបស់អ្នកពាក់មួកសុវត្ថិភាព!" រោងចក្រផ្សេងទៀតផ្តល់វគ្គបណ្តុះបណ្តាលខ្លីៗ ដល់តំណាងផ្នែកលក់របស់គេ អំពីប្រភេទផលិតផលផ្សេងៗគ្នា ដែលបានលក់ភ្ជាប់ជាមួយកង់រួមបញ្ចូលមួកសុវត្ថិភាព។ តំណាងផ្នែកលក់ ត្រូវបានគេបណ្តុះបណ្តាលផងដែរ ដើម្បីលើកទឹកចិត្តដល់ម្ចាស់កង់ថ្មីឱ្យទិញគ្រឿងបរិក្ខារសុវត្ថិភាពដូចជាមួកសុវត្ថិភាពជាដើម។ សហព័ន្ធអាហ្វ្រិកខាងត្បូង បានគោរពតាមវិធានអន្តរជាតិ អំពីការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព នៅក្នុងការប្រណាំងកង់និងបង្ការអ្នកជិះកង់មិនឱ្យធ្វើការប្រណាំងកង់ ដោយគ្មានមួកសុវត្ថិភាព ដែលពាក់បានសមរម្យនោះឡើយ តាំងពីមុនពេលច្បាប់ត្រូវបានអនុម័តម្ល៉េះ។

ថ្វីបើយ៉ាងនេះក្តី បន្ទាប់ពីច្បាប់ត្រូវបានអនុម័តជិតមួយឆ្នាំ ហើយអ្នកជិះកង់ជនជាតិអាហ្វ្រិកខាងត្បូងភាគច្រើន នៅតែមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាពដដែល។ ទោះបីជាមានប្រព័ន្ធឃោសនាផ្សព្វផ្សាយដល់ នៅពេលច្បាប់បានអនុម័តក៏ដោយ ក៏នៅតែមានការយល់ដឹងតិចតួចអំពីរឿងនេះដដែល។ នេះគឺជាករណីមួយសំរាប់អ្នកជិះកង់ធម្មតា ហើយសូម្បីតែក្នុងចំណោមសមាគម ក្លឹបប្រើប្រាស់កង់ ដែលពួកគេរៀបចំការប្រណាំងកង់ផងដែរ ក៏បានដឹងតិចតួចដូចគ្នា។

© Paul Roux

ការប្រតិបត្តិច្បាប់ គឺមានលក្ខណៈខ្សោយ ការឆ្លុះបញ្ចាំងនូវភាពលំបាក ក្នុងការអនុវត្តន៍ច្បាប់ជាតិមួយ នៅថ្នាក់មូលដ្ឋាន។ មន្ត្រីនគរបាលចរាចរណ៍មួយចំនួន ដែលត្រូវបានធ្វើសំភាសន៍អំពីច្បាប់ថ្មីនោះ មិនបានដឹងសូម្បីតែថាច្បាប់នោះបានចេញផង។ អ្នកផ្សេងទៀតបានបញ្ជាក់ថា ច្បាប់នោះនៅពុំទាន់បានប្រតិបត្តិនៅឡើយទេ ព្រោះខ្វះនូវការយល់ដឹងជាសាធារណៈអំពីរឿងនោះ ហើយពួកគេកំពុងពិចារណាថា តើការផាកពិន័យប៉ុណ្ណា ដែលសមរម្យសំរាប់កំហុសឆ្គង ក្នុងការផាកនោះ។ ទោះបីជា នៅក្នុងតំបន់ជាក់លាក់មួយចំនួនមន្ត្រីនគរបាលចរាចរណ៍មានការចូលរួមយ៉ាងសកម្ម ក្នុងការលើកស្ទួយការយល់ដឹង អំពីផលប្រយោជន៍នៃមួកសុវត្ថិភាពកង់និងច្បាប់ថ្មីក៏ដោយ នេះមិនមែនជាករណីដែលមាននៅទូទាំងប្រទេសឡើយ។ ជាលទ្ធផល មន្ត្រីមួយចំនួនកំពុងជំរុញថានាយកដ្ឋានចរាចរណ៍ជាតិ ត្រូវផ្តល់ការណែនាំឱ្យបានច្បាស់លាស់អំពីរបៀប ដែលត្រូវអនុវត្តច្បាប់នៅថ្នាក់មូលដ្ឋាន។

ទោសបញ្ញត្តិចំពោះការមិនគោរពតាម

អាចប្រើប្រាស់វិធីសាស្ត្រនានា ដើម្បីប្រតិបត្តិច្បាប់ៈ

- បំរាមព្រមាន អាចចេញនៅចន្លោះពេលច្បាប់កំពុងអនុម័ត និងការអនុវត្តន៍ពេញលេញ ។ បំរាមទាំងនេះជូនដំណឹងដល់អ្នកបើកបរម៉ូតូថា មានបំរែបំរួលច្បាប់ ហើយនៅពេលអនាគតនឹងដាក់ទោសបញ្ញត្តិ ចំពោះការរំលោភបំពានណាមួយ ។
- ទោសបញ្ញត្តិជាក់លាក់ អាចចេញជូនជាមួយសំបុត្រសរសេរមួយ ដែលបានផ្តល់ឱ្យនៅកន្លែងផ្ទាល់ ហើយតម្រូវឱ្យអ្នកបើកបរដែលបានធ្វើខុសបង់ប្រាក់ពិន័យជូននាយកដ្ឋាន/អង្គភាពដែលបានផ្តល់ឱ្យ ដោយមានថ្ងៃខែបញ្ជាក់ច្បាស់លាស់ ។ ដើម្បីប្រតិបត្តិវិធីសាស្ត្រនេះប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព ត្រូវបង្កើតនូវមូលដ្ឋានទិន្នន័យមួយ ដែលគ្រប់គ្រងដោយកុំព្យូទ័រ ដើម្បីកត់ត្រាទុកនូវកំហុសឆ្គងទាំងអស់ ។ ការបង់ប្រាក់ពិន័យ អាចត្រូវបានលើកលែងនៅកំឡុងពេលធ្វើការណែនាំច្បាប់នោះ ឧទាហរណ៍ៈ ប្រសិនបើអ្នកប្រព្រឹត្តិអាចមានមួកសុវត្ថិភាព និងវិក្ក័យប័ត្រទិញដែលមានចុះថ្ងៃខែ ក្រោយពេលមានកំហុសឆ្គង ។
- ការផាកពិន័យនៅនឹងកន្លែង ត្រូវបានដកហូតប័ណ្ណបើកបរនៅក្នុងប្រទេសខ្លះ ដែលអ្នកបើកបរម៉ូតូត្រូវបានចាប់ខ្លួនដោយមិនមានពាក់មួកសុវត្ថិភាព ដោយតំរូវបង់ផ្ទាល់ជូនមន្ត្រីនគរបាលចរាចរណ៍ ។ បន្ទាប់មក លុយផាកទាំងនោះនឹងត្រូវប្រគល់ជូនអាជ្ញាធរដឹកជញ្ជូន ។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយត្រូវកត់ចំណាំថា នៅក្នុងឧទាហរណ៍ជាច្រើន វិធានការទាំងនោះនឹងមិនមានប្រសិទ្ធិភាពឡើយ ហើយទំនងនឹងធ្វើឱ្យមានអំពើពុករលួយ និងការសូកប៉ាន់ជាពិសេសទីណា ដែលប្រាក់ខែនគរបាលមានកំរិតទាប ។ ប្រព័ន្ធទាំងនោះ ត្រូវធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងភ្លាមៗ ដើម្បីធានាថាគ្មានប្រតិបត្តិការលុយណាមួយកើតមាននៅចំណុចស្ទាក់ចាប់ ហើយត្រូវរក្សាឱ្យមានការធ្វើសវនកម្មពេញលេញចំពោះប្រតិបត្តិការហិរញ្ញវត្ថុ ។
- ការដកហូតប័ណ្ណ ឬម៉ូតូ អាចអនុវត្តបានជាវិធានដែលគ្របដណ្តប់លើគ្រប់ល័ក្ខខ័ណ្ឌទាំងអស់ ឬដើម្បីបញ្ជាក់ប្រាប់ដល់អ្នកប្រព្រឹត្តិខុសឡើងវិញ ។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ជាទូទៅវិធានការទាំងនោះ ត្រូវបានអនុវត្តបន្ទាប់ពីវិធានការផ្សេងទៀត ត្រូវបានសាកល្បងរួចហើយ ។

៣.៦ វិធីធ្វើឱ្យសាធារណជនចូលរួមចំណែក

ការធ្វើយុទ្ធនាការ ដើម្បីឱ្យសាធារណជនចូលរួមចំណែក នឹងតម្រូវឱ្យមានអ្នកជំនាញខាងម៉ាឃើទីង ឬខាងការឃោសនាកំណត់នូវទិសដៅយុទ្ធនាការជាក់លាក់ កំណត់សារសំរាប់យុទ្ធនាការនិងកំណត់ទស្សនិកជនដែលជាគោលដៅ កំណត់ពីកាលវិភាគ កំណត់ពេលសំរាប់អនុវត្តន៍ និងវិធីសាស្រ្តសំរាប់វាយតំលៃគំនិតផ្តួចផ្តើមនេះ។

៣.៦.១ ការជ្រើសរើសភ្នាក់ងារសំរាប់ធ្វើយុទ្ធនាការ

យុទ្ធនាការធ្វើម៉ាឃីតទីងដោយជាគជ័យមួយ អាចត្រូវបានធ្វើឡើងដោយបុគ្គលិកដែលមានគុណសម្បត្តិនៅក្នុងនាយកដ្ឋានឬអង្គភាពរដ្ឋាភិបាល ប៉ុន្តែជាទូទៅ ត្រូវការអ្នកជំនាញអាជីពខាងម៉ាឃើទីងឬទីភ្នាក់ងារឃោសនា។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ការគ្រប់គ្រងយុទ្ធនាការទាំងមូល ត្រូវទទួលខុសត្រូវដោយទីភ្នាក់ងាររបស់រដ្ឋាភិបាល។ យុទ្ធនាការទំនងត្រូវការសេវា នៃទីភ្នាក់ងារទំនាក់ទំនងសាធារណៈ និងភ្នាក់ងារស្រាវជ្រាវមួយពេលណាភ្នាក់ងាររដ្ឋាភិបាលមិនអាចផ្តល់នូវសេវាទាំងនេះបានដោយខ្លួនឯង។

ជំហានដំបូងនៃការជ្រើសរើសភ្នាក់ងារឃោសនាមួយ គឺការចេញនូវឯកសារដេញថ្លៃមួយ ដែលបញ្ជាក់ពីគោលបំណង និងទិសដៅរួមរបស់យុទ្ធនាការកាលវិភាគពេលវេលា និងថវិកា។ គោលបំណងនៃឯកសារដេញថ្លៃនេះគឺដើម្បីធ្វើការវាយតំលៃសមត្ថភាពភ្នាក់ងារទទួលខុសត្រូវដែលបំពេញការងារ។ ការជ្រើសរើសភ្នាក់ងារដំបូងចេញពីការដាក់ពាក្យរបស់គេដោយផ្អែកលើ:

- បទពិសោធន៏ដែលមានពីមុនរបស់ភ្នាក់ងារ ជាមួយនឹងយុទ្ធនាការទីផ្សារសង្គម។
- សមត្ថភាពច្នៃប្រឌិតរបស់គេ។
- កន្លែងរបស់គេ។
- សមត្ថភាពក្នុងការទិញ និងការឃោសនារបស់គេ។
- ទំហំការងាររបស់គេ។

បន្ទាប់មក ភ្នាក់ងារដែលបានជ្រើសរើសរួច ត្រូវសុំឱ្យដេញថ្លៃការងារ ដោយផ្តល់នូវគំនិតច្នៃប្រឌិតផែនការសំរាប់ការងារឃោសនា និងថវិកា។

៣.៦.២ ទិសដៅនៃការធ្វើយុទ្ធនាការ

ទិដ្ឋភាពដ៏សំខាន់បំផុតនៃការធ្វើយុទ្ធនាការណាមួយ គឺត្រូវមានគំនិតច្បាស់លាស់ថា តើយុទ្ធនាការនោះមានន័យយ៉ាងណា ដើម្បីសំរេចជោគជ័យទៅបាន។ ទិសដៅទំនងត្រូវបានបញ្ជាក់នៅក្នុងលក្ខខ័ណ្ឌដែលអាចកំនត់ចំនួនបាន។ ឧទាហរណ៏ៈត្រូវជំរាបជូនសាធារណៈជនថា "នៅខែធ្នូ ២០០៦ ច្បាប់តម្រូវឱ្យអ្នកបើកបរម៉ូតូទាំងអស់ និងអ្នកដំណើរត្រូវពាក់មួកសុវត្ថិភាព"។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ទំនងមានគោលដៅផ្ទៃក្នុងមួយដែលមានមហិច្ឆិតាទាប។ ឧទាហរណ៏ៈ គោលដៅខាងក្នុង ដែលមិនមានទំនាក់ទំនងជាមួយសាធារណជន គឺទំនងថានៅឆ្នាំ ២០០៦ អ្នកបើកបរម៉ូតូ និងអ្នកដំណើរ ៧៥% ត្រូវប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព។

ឧបមាថា ការធ្វើយុទ្ធនាការ សំរាប់ការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព គឺនៅមានកំរិតនៅឡើយ ប្រសិនបើមានគឺដោយសារមានតម្រូវការផ្អែកច្បាប់តិចតួច ចំពោះការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ហើយមានការប្រតិបត្តិច្បាប់តិចតួចឬគ្មានតែម្តង។

ទិសដៅផ្សេងៗអាចធ្វើទៅបាន អាស្រ័យលើច្បាប់ដែលមានស្រាប់និងអត្រានៃការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព។ ទិសដៅទាំងនោះរួមមានៈ
- បង្កើនការយល់ដឹងសាធារណៈ អំពីមួកសុវត្ថិភាពដែលអាចបង្ការរបួសស្មាមធ្ងន់ធ្ងរ។
- បង្កើនការយល់ដឹងដែលថា អ្នកជិះនិងអ្នកដំណើរគ្រប់គ្នា មានសុវត្ថិភាពជាងបើមានមួកសុវត្ថិភាព។
- លើកទឹកចិត្តប្រជាពលរដ្ឋឱ្យទិញ និងប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព។
- ផ្សព្វផ្សាយពត៌មានដែលថា ឥឡូវនេះការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព គឺជាការចាំបាច់បំផុត។
- ជូនដំណឹងដល់ប្រជាពលរដ្ឋថា ការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពកំពុងត្រូវបានប្រតិបត្តិ និងពន្យល់ពីទោសបញ្ញត្តិ។
- លើកស្ទួយការប្រតិបត្តិច្បាប់មួកសុវត្ថិភាព ដោយនគរបាល។

ទិសដៅនីមួយៗទាំងនេះ ត្រូវតែអាចកំណត់ចំនួនបាន។ ហេតុនេះ វាចាំបាច់បំផុតដែលត្រូវស្រាវជ្រាវដឹងមុនៈ
- កំរិតយល់ដឹងបច្ចុប្បន្នអំពីតំលៃសុវត្ថិភាពនៃមួកសុវត្ថិភាព ការដែលអាចរកទិញបាន និងតំលៃ និងតម្រូវការស្របច្បាប់សំរាប់មួកសុវត្ថិភាព។
- កំរិតយល់ដឹងបច្ចុប្បន្នពីការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពទាំងអ្នកបើកបរ និងអ្នកដំណើរនៅក្នុងទីក្រុង និងជនបទ។
- កំរិតនៃការប្រតិបត្តិច្បាប់បច្ចុប្បន្ន។

៣.៦.៣ ការផ្លាស់ប្តូរចំណេះដឹង និងឥរិយាបថអំពីការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព

យុទ្ធនាការសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកដែលមានប្រសិទ្ធិភាពបំផុត គឺកត្តាទាំងឡាយណាដែលសំរេចបាននូវការផ្លាស់ប្តូរ អាកប្បកិរិយា។ បើតាមពិត វាមានសារសំខាន់ផងដែរ ក្នុងការបង្កើនការយល់ដឹង និងធ្វើឱ្យឥរិយាបថប្រសើរឡើង ប៉ុន្តែតាមពិតទៅ វាជួយសង្គ្រោះជីវិតបាននៅពេលគំរូអាកប្បកិរិយាដែលចង់បានត្រូវបានទទួលយក។ ជាញឹកញាប់ ទម្រង់ថ្មីៗនៃអាកប្បកិរិយា អាចសំរេចទៅបានដោយការធ្វើអន្តរាគមន៍ ដែលបានដាក់កំរិតគាំទ្រដោយពត៌មាន និងការប្រតិបត្តិច្បាប់។ វាមានភាពងាយស្រួលជាង ក្នុងការបញ្ចុះបញ្ចូលប្រជាពលរដ្ឋ អំពីតំលៃនៃការពាក់មួកសុវត្ថិភាព នៅពេលការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ត្រូវបានធ្វើឱ្យទៅជាកាតព្វកិច្ចដែលមិនអាចជៀសបាន។ ការដាក់ទោសបញ្ញត្តិ អាចបង្អង់បាននៅដំណាក់ការដំបូង ខណៈដែលប្រជាពលរដ្ឋយល់ថាវិធានការកំពុងត្រូវបានប្រតិបត្តិ។

នៅក្នុងតំបន់ជនបទនៃប្រទេសមួយចំនួន ដែលការប្រតិបត្តិច្បាប់ ទំនងនៅមានកំរិតនោះនៅឡើយ ការធ្វើយុទ្ធនាការផ្អែកទៅលើតែការប្រកាសជាសាធារណៈប៉ុណ្ណោះ ហើយការបញ្ចុះបញ្ចូលនៅក្នុងកន្លែងទាំងនេះ គឺទំនងមិនទទួលបានជោគជ័យយូរអង្វែងឡើយ។ នៅពេលគ្មាននគរបាល ការប្រតិបត្តិច្បាប់នៅមូលដ្ឋាន អាចត្រូវបានធ្វើឡើង ដោយក្រុមប្រឹក្សាភូមិចាស់ទុំឬអាណាព្យាបាលនៅក្នុងសហគមន៍។ អ្នកប្រតិបត្តិច្បាប់ឆ្លាស់ទាំងនេះ គឺត្រូវធ្វើការបញ្ចុះបញ្ចូលឱ្យបានគ្រប់គ្រាន់ដោយយុទ្ធនាការ ដើម្បីជុំរុញអោយអ្នកផ្សេងទៀតពាក់មួកសុវត្ថិភាព។

៣.៦.៤ ធ្វើការជាមួយប្រព័ន្ធព័ត៌មាន

ប្រព័ន្ធព័ត៌មាន រួមទាំងពត៌មានបោះពុម្ព ព័ត៌មានផ្សព្វផ្សាយ និងអ៊ិនធើរណែត បំរើជូននូវមុខងារជាច្រើនក្នុងយុទ្ធនាការអប់រំសាធារណៈ។ ពត៌មានទាំងនោះ នឹងទទួលបានការចាប់អារម្មណ៍ ហើយនឹងគ្របដណ្តប់លើយុទ្ធនាការខ្លួនឯង ទិសដៅខ្លឹមសារ និងការរីកចំរើនរបស់វា។ ពួកគេអាចនឹងគាំទ្រវា ប៉ុន្តែពួកវាទំនងជាមានសារសំខាន់ស្មើគ្នាទៅនឹងទំហំមួយ សូម្បីតែការដំណើរការយុទ្ធនាការប្រឆាំងមួយក៏ដោយ។ ហេតុនេះ វាមានសារសំខាន់បំផុត ដែលត្រូវកំណត់ហេតុផលយុទ្ធនាការឱ្យបានច្បាស់លាស់ និងរឹងប៉ឹង។ ឧទាហរណ៍ៈ វាអាចបញ្ជាក់ជូនថា មួកសុវត្ថិភាពមានតំលៃតិចតួចបើប្រៀបធៀបទៅនឹងតំលៃរបួសស្មាម ឬថាចំនួននៃការរបួសក្បាល គឺមានកំរិតខ្ពស់មិនអាចទទួលយកបាន ហើយអាចធ្វើការកាត់បន្ថយបានច្រើន បើអ្នកបើកបរម៉ូតូជាច្រើនពាក់មួកសុវត្ថិភាព។

ប្រអប់ ៣.៩: **ការប្រតិបត្តិច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូនៅអ៊ីរ៉ង់**

អ៊ីរ៉ង់មានអត្រានៃការស្លាប់ ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ច្រើនបំផុតនៅក្នុងពិភពលោក ហើយបានចំណាយប្រាក់ប្រមាណ ៦ពាន់លានដុល្លារអាមេរិកក្នុងមួយឆ្នាំៗ លើការរងរបួសដោយចរាចរណ៍។ ម៉ូតូបង្កើតឱ្យមានសមាមាត្រកើនឡើងនៃយានយន្តដែលបានចុះបញ្ជីរបស់ប្រទេសប្រហែល ៤០% នៅឆ្នាំ ២០០៥។ ជាងពាក់កណ្ដាលនៃគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកពាក់ព័ន្ធជាមួយនឹងអ្នកបើកបរម៉ូតូ ដោយមានភាពប្រថុយប្រថានក្នុងការទទួលរងរបួសធ្ងន់ធ្ងរ ឬការស្លាប់បណ្ដាលមកពីគ្រោះថ្នាក់ គឺមានកំរិតខ្ពស់ជាង ១០ដង សំរាប់អ្នកប្រើប្រាស់យានកង់បួន។ ការស្លាប់ដោយសារគ្រោះថ្នាក់ម៉ូតូស្ទើរតែ ៧០% គឺបណ្ដាលមកពីការរងរបួសក្បាលជាញឹកញាប់ គឺដោយសារការមិនប្រើប្រាស់ ឬការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពមិនបានសមរម្យ។

ទោះបីជា នៅប្រទេសអ៊ីរ៉ងមានច្បាប់ដែលចែងថា អ្នកប្រើប្រាស់ម៉ូតូទាំងអស់ ត្រូវតែពាក់មួកសុវត្ថិភាព ដែលច្បាប់នេះត្រូវបានអនុវត្តន៍ច្រើនឆ្នាំក៏ដោយ ក៏ច្បាប់នេះត្រូវបានប្រតិបត្តិយ៉ាងម៉ឺងម៉ាត់មុនឆ្នាំ២០០៣។ មន្ត្រីនគរបាលចរាចរណ៍ជាច្រើនបានពង្រឹងការប្រតិបត្តិច្បាប់ ដោយបង្កើនការផាកពិន័យជាប្រាក់ផងដែរ ចំពោះការមិនគោរព ដែលតម្រូវឱ្យប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ដោយចាប់ផ្ដើមនៅតាមផ្លូវធំនានានៃតេហេរ៉ង់ ដែលជារដ្ឋធានីមួយ។ នៅពេលជាមួយគ្នានេះ ក្រុមប្រឹក្សាក្រុង តេហេរ៉ង់ បានចាប់ផ្ដើមយុទ្ធនាការតាមទូរទស្សន៍ដើម្បីលើកស្ទួយ ការផ្សព្វផ្សាយច្បាប់មួកសុវត្ថិភាព។ ជាលទ្ធផលការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពបានកើនឡើងពីក្រោម ២% នៅឆ្នាំ ២០០៣ ដល់ ៦០% នៅឆ្នាំ ២០០៤ និងលើសពី ៩៥% នៅឆ្នាំ ២០០៥។ បន្ទាប់មក គំនិតផ្ដួចផ្ដើមនោះត្រូវបានយកទៅអនុវត្ត នៅក្នុងទីក្រុងធំៗប្រាំផ្សេងទៀត ដែលមានលទ្ធផលស្រដៀងគ្នា។

ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ នៅក្នុងទីក្រុងតូចៗជាច្រើនរបស់អ៊ីរ៉ងស្ថានការណ៍គឺមានភាពខុសប្លែក។ នៅទីក្រុងតូចៗទាំងនេះអ្នកបើកបររថយន្តប្រហែលពាក់កណ្ដាល បើកបរយានដែលមិនបានចុះបញ្ជី ហើយអ្នកបើកបរម៉ូតូជាច្រើនអត់មានប័ណ្ណបើកបរ។ ដើម្បីបង្កើនការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពនៅក្នុងកន្លែងទាំងនេះ ការសិក្សាមួយត្រូវបានធ្វើឡើងជាមុន ដើម្បីសិក្សាអ្នកបើកបរម៉ូតូនិងស្ថានភាពសេដ្ឋកិច្ចសង្គមរបស់គេ។

ការសិក្សានោះ បានរកឃើញនូវភាពខុសប្លែកយ៉ាងសំខាន់រវាងអ្នកបើកបរម៉ូតូនៅក្នុងទីក្រុងតូចៗ និងអ្នកបើកបរម៉ូតូនៅទីក្រុងធំៗ។ ម៉ូតូគឺ ជាយានជំនិះប្រចាំគ្រួសារតែមួយគត់ ចំពោះប្រជាពលរដ្ឋ ៨៥% ដែលរស់នៅក្នុងទីក្រុងតូចៗ ហើយ ៥២% នៃអ្នកបើកបរម៉ូតូពឹងផ្អែកលើម៉ូតូរបស់គេ ដើម្បីដឹកជញ្ជូនទំនិញ។ ទោះបីជាអ្នកបើកបរម៉ូតូប្រមាណ ៩២% ដែលបានស្ទាបស្ទង់រួច មានមួកសុវត្ថិភាពក៏ដោយមានតែ ១៣%ប៉ុណ្ណោះ ដែលស្ម័គ្រចិត្តពាក់មួក

ការលើកស្ទួយការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពនៅក្នុងទីក្រុង Arsanjan ប្រទេសអ៊ីរ៉ង់។

ដែលឆ្លុះបញ្ចាំងឱ្យឃើញមានសមាមាត្រខ្ពស់ ប្រហែល ៧២% ដែលមានរូបភាពអវិជ្ជមាននៃការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព។

កម្មវិធីដែលមានរយៈពេលបីឆ្នាំមួយ ត្រូវបានបង្កើតឡើង រវាងរដ្ឋាភិបាល និងវិជ្ជាស្ថាន Karolinska នៅប្រទេសស៊ុយអែតក្រោយការស្រាវជ្រាវនេះ។ កម្មវិធីសហគមន៍សុវត្ថិភាព ដោយពាក់មួកសុវត្ថិភាពប្រើប្រាស់វិធីសាស្ត្រនានា ដើម្បីបង្កើនការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព នៅក្នុងតំបន់ទីក្រុងក្នុងប្រទេសអ៊ីរ៉ង់។ ដើម្បីវាយតំលៃកម្មវិធីទីក្រុង ដែលធ្វើអន្តរាគមន៍នឹងត្រូវបានធ្វើការប្រៀបធៀប ដើម្បីត្រួតពិនិត្យលើក្រុមទីក្រុង ដែលអត់បានទទួលការអន្តរាគមន៍។ ទីក្រុងនៅក្នុងក្រុមធ្វើអន្តរាគមន៍ នឹងទទួលបានដូចខាងក្រោម:

- ប្រព័ន្ធចុះបញ្ជីម៉ូតូដែលមានលក្ខណៈប្រសើរមួយ ព្រមជាមួយកំណើនប្រតិបត្តិការចុះបញ្ជីម៉ូតូ និងប័ណ្ណបើកបរ។
- ឧបករណ៍លើកទឹកចិត្តសំរាប់ការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ឧទាហរណ៍ដោយការផ្ដល់មួកសុវត្ថិភាពឥតគិតថ្លៃឬបញ្ចុះតំលៃ។
- ការប្រតិបត្តិច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពយ៉ាងតឹងរឹង។
- ការកំណត់ និងការហាមប្រាមម៉ូតូខូច ព្រមជាមួយឧបករណ៍លើកទឹកចិត្តជាពិសេស ក្នុងការជួសជុលម៉ូតូ។
- ការអប់រំសាធារណៈអំពីកម្មវីធីមួកសុវត្ថិភាព។
- ការតាំងពិពណ៌ និងក្បួនហែរតាមផ្លូវ ដើម្បីលើកទឹកចិត្តដល់ការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព។
- ការអប់រំសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍សំរាប់ក្មេងៗ។
- កិច្ចសហការយ៉ាងសកម្មរបស់សាលាបង្រៀនបើកបរទាំងឡាយ។

ទីក្រុងចំនួនប្រាំ នឹងត្រូវធ្វើការប្រៀបធៀបជាមួយទីក្រុង ត្រួតពិនិត្យចំនួនប្រាំបួន។ លទ្ធផលសិក្សា នឹងជួយដល់ការបង្កើតរូបមន្តធ្វើអន្តរាគមន៍តម្រូវសេចក្ដីត្រូវការ ជាពិសេសរបស់ទីក្រុងនីមួយៗ។

ប្រភព: ១៣

បើប្រព័ន្ធផ្សព្វផ្សាយមានការគាំទ្រនោះ គួរតែប្រើប្រាស់ដើម្បីលើកស្ទួយដល់ការផ្សព្វផ្សាយយុទ្ធនាការ។ ជាញឹកញាប់ប្រព័ន្ធផ្សព្វផ្សាយ គឺមានភាពវៃឆ្លាតក្នុងការផ្សព្វផ្សាយរបាយការណ៍ទទួលបានពីផ្នែកវេជ្ជសាស្ត្រ មេដឹកនាំនយោបាយ ឬនគរបាល អំពីតំលៃនៃមួកសុវត្ថិភាព និងអំពីបញ្ហាសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ទូទៅ។ ប្រព័ន្ធពត៌មានក្នុងស្រុក អាចដើរតួនាទីដោយស្មើភាព និងសំខាន់។

ផ្នែកដែលកំពុងបន្តរបស់យុទ្ធនាការ ត្រូវជូនដំណឹងឱ្យប្រព័ន្ធព័ត៌មានបានដឹងជាទៀងទាត់ អំពីការរីកចំរើន និងវិធីដែលបានសំរេចគោលដៅ។ ករណីនេះ អាចធ្វើឡើងដោយភ្នាក់ងាររដ្ឋាភិបាល ឬដោយភ្នាក់ងារទំនាក់ទំនងសាធារណៈខាងក្រៅ។

៣.៦.៥ ការបង្កើតសារធ្វើយុទ្ធនាការ

ចាំបាច់ត្រូវកំណត់កត្តាដាក់កំហិតលើការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពតាមរយៈចំណេះដឹង និងការប្រឹម៉ាឃើទីង មុនពេលធ្វើតសារទំនាក់ទំនងសំរាប់យុទ្ធនាការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព។ ត្រូវកំណត់ក្រុមគោលដៅគន្លឹះ៧ផងដែរ។

ប្រអប់ ៣.១០: **គំនិតផ្តួចផ្តើមមួកសុវត្ថិភាពអង្គការសុខភាពពិភពលោកៈ ធនធានសាកល**

គំនិតផ្តួចផ្តើម មួកសុវត្ថិភាពរបស់អង្គការសុខភាពពិភពលោក ដែលបានបង្កើតឡើងនៅឆ្នាំ ១៩៩១ លើកស្ទួយការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូ និងកង់ទូទាំងពិភពលោក និងធ្វើជាធនធានមួយសំរាប់ស្ថាប័នទាំងឡាយណា ដែលមានបំណងសិក្សាបន្ថែម អំពីមួកសុវត្ថិភាពនេះ ឬលើកស្ទួយការប្រើប្រាស់របស់វា។ គំនិតផ្តួចផ្តើមមួកសុវត្ថិភាព បំរើជូននិងតភ្ជាប់ភ្នាក់ងារ សុខភាពសាធារណៈ អង្គការសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍នានា អង្គការក្រៅរដ្ឋា ភិបាល និងក្រុមផ្សេងទៀត។

លក្ខណៈពិសេស ដែលអាចមើលឃើញច្បាស់បំផុតរបសគំនិតផ្តួចផ្តើមគឺ គេហទំព័រ ដែលជាមធ្យោបាយដ៏សំខាន់នៃការទំនាក់ទំនង។ វាមានចំណងជើងទស្សនាវដ្តីដែលចេញរឿងរាល់បីខែម្តង ដែលមានព័ត៌មានស្តីពីការស្រាវជ្រាវមួកសុវត្ថិភាព និងកម្មវិធីយុទ្ធសាស្ត្រថ្មីៗសំរាប់លើកស្ទួយមួកសុវត្ថិភាព និងច្បាប់មួកសុវត្ថិភាព។ មានទំនាក់ទំនងទៅនឹងបណ្តាញមួយរបស់កម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព និងទៅក្រុមដែលអាស្រ័យលើ Web និងធនធានផ្សេងទៀតដែលពាក់ព័ន្ធ។ កម្មវីធីលើកស្ទួយមួកសុវត្ថិភាព ដែលនៅមិនទាន់ជាផ្នែកមួយ នៃបណ្តាញតភ្ជាប់ជាអន្តរជាតិនេះ ត្រូវបានអញ្ជើញឱ្យចូលរួម។

គំនិតផ្តួចផ្តើមមួកសុវត្ថិភាពរបស់អង្គការសុខភាពពិភពលោក ផ្តល់នូវជំនួយបច្ចេកទេសដល់កម្មវិធីសហគមន៏ និងភ្នាក់ងារសុខភាពសាធារណៈ ដែលស្វែងរកព័ត៌មានអំពីមួកសុវត្ថិភាពតាមរយៈគេហទំព័ររបស់ខ្លួន។

គំនិតផ្តួចផ្តើមនេះ ក៏រក្សាឱ្យមានមូលដ្ឋានទិន្នន័យOnline មួយផងដែរ អំពីអត្ថបទដែលបានបោះពុម្ពទាក់ទងទៅនឹងការបង្កើត និងប្រសិទ្ធិភាពនៃមួកសុវត្ថិភាព និងយុទ្ធសាស្ត្រសំរាប់ការលើកស្ទួយរបស់គេ។ មូលដ្ឋានទិន្នន័យនេះ ដែលត្រូវបានចងក្រងពីការស្រាវជ្រាវមួយដ៏ទូលំទូលាយពីសារពតិមាន និងរបាយការណ៍ជាង ៥00 គឺត្រូវបានកែតម្រូវ ជាទៀងទាត់ ដើម្បីដាក់បញ្ចូលព័ត៌មានចុងក្រោយអំពីមួកសុវត្ថិភាព។

ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងចំពោះការរចនាមួកសុវត្ថិភាព តាមរយៈការស្រាវជ្រាវនេះ គឺជាសកម្មភាពមួយដែលបានលើកទឹកចិត្តដោយគំនិតផ្តួចផ្តើមមួកសុវត្ថិភាព។ អង្គការសុខភាពពិភពលោកមានចំណាប់អារម្មណ៏ ជាពិសេស លើការបង្កើត និងលើកស្ទួយការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូ និងកង់សំរាប់ប្រើប្រាស់នៅក្នុងប្រទេសដែលមានសីតុណ្ហភាពក្តៅ។

គំនិតផ្តួចផ្តើម មួកសុវត្ថិភាពរបស់អង្គការសុខភាពពិភពលោកអាចរកបានតាមរយៈគេហទំព័រwww.whohelmets.org ។ ពតិមានបន្ថែម អាចរកបានពីគេហទំព័រនេះ ឬដោយអ៊ីម៉ែល info@whohelmets.org ឬពីការិយាល័យតំណាងក្នុងស្រុករបស់អង្គការសុខភាពពិភពលោក។

ទស្សនិកជនសំខាន់បន្ទាប់ គឺជាអ្នកដែលមានលក្ខណៈជិតដិតបំផុតទៅអ្នកដែលមិនប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ដូចជា អាណាព្យាបាល សមាជិកគ្រួសារផ្សេងទៀត និយោជិក និងគ្រូបង្រៀន ដែលក្នុងករណីណាក៏ដោយអាច បញ្ចុះបញ្ចូលអ្នកមិនប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព និងចង់ឃើញពួកគេរស់នៅដោយសុវត្ថិភាព។

សារធ្វើយុទ្ធនាការដែលមានលក្ខណៈត្រឹមត្រូវៈ
- សាមញ្ញ ស៊ីគ្នា និងងាយចងចាំបានស្រួល។
- សមស្របចំពោះស្ថានភាពរបស់ប្រទេស ទាំងផ្នែកសង្គមនិងវប្បធម៌ផង។
- មិនបង្កកំហុសឆ្គងចំពោះក្រុមផ្សេងទៀត។
- មានទំនាក់ទំនងទៅនឹងក្រុមដែលបានជ្រើសរើសហើយមិនចាំបាច់មានបំណងអនុវត្តចំពោះប្រជាពលរដ្ឋ ទាំងមូលឡើយ។

វាមានសារប្រយោជន៍បំផុត ដែលត្រូវបង្កើតសារ "យីហោ" ដោយខ្លួនឯងសំរាប់យុទ្ធនាការ។ ផលិតផល ដែលកំពុងដាក់លក់គឺ "ពាក់មួកសុវត្ថិភាព" មិនមែនជាភ្នាក់ងាររដ្ឋាភិបាល ដែលទទួលខុសត្រូវសំរាប់យុទ្ធនាការឡើយ។

យុទ្ធនាការ ត្រូវសម្របវិធីសាស្ត្ររបស់ខ្លួន ចំពោះទស្សនិកជនដែលប្រែប្រួល ដោយរក្សាសាររបស់ខ្លួនឱ្យនៅ ឋិតថេរ។ ឧទាហរណ៍ៈ ជាដំបូងយុទ្ធនាការនេះត្រូវប្រតិបត្តិនៅក្នុងតំបន់ទីក្រុងឬក្នុងចំណោមយុវវ័យ។ វិធីសាស្ត្រមួយផ្សេងទៀតនឹងត្រូវការផងដែរ ដើម្បីផ្សព្វផ្សាយសារដូចគ្នានេះទៅកាន់ទស្សនិកជននៅជនបទ ឬ ទស្សនិកជនចាស់ៗ ។

៣.៦.៦ ការកំណត់កាលវិភាគធ្វើយុទ្ធនាការ

ជាទូទៅ យុទ្ធនាការមានដំណាក់កាលរបស់វា។ ដំណាក់កាលទាំងនេះរួមបញ្ចូលនូវចំណុចខ្លះឬចំណុចទាំងអស់ខាងក្រោម អាស្រ័យលើស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ន នៃច្បាប់មួកសុវត្ថិភាព និងការប្រតិបត្តិៈ

- ដំណាក់កាលអប់រំសាធារណៈ លើកទឹកចិត្តដល់ការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពដោយស្ម័គ្រចិត្តៈ
  - ▻ពន្យល់ពីមូលហេតុនៃការពាក់មួកសុវត្ថិភាព និងសារប្រយោជន៍របស់មួក។
  - ▻ជូនដំណឹងដល់អ្នកពាក់មួកសុវត្ថិភាពដែលមានសក្តានុពលអំពីការដែលអាចរកទិញបានមួក និងតំលៃសមរម្យ។
  - ▻ផ្តល់ព័ត៌មានថា តើនៅពេលណាការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ក្លាយជារឿងចាំបាច់បំផុត។
- ដំណាក់កាល ក្រើនរំលឹក នៅពេលកាលបរិច្ឆេទសំរាប់វិធីសាស្ត្របទបញ្ញត្តិថ្មី ជិតមកដល់ៈ
  - ▻ពង្រឹងសារៈសំខាន់នៃការពាក់មួកសុវត្ថិភាព។
  - ▻ពន្យល់ពីទោសបញ្ញត្តិចំពោះការមិនគោរពតាមបទបញ្ញត្តិថ្មី។
- ដំណាក់កាលធ្វើម៉ាឃីតទីង -ប្រហែលជាដំណាក់កាលដ៏សំខាន់បំផុតតែមួយគត់ - ដែលត្រូវតែៈ
  - ▻បន្តពន្យល់ពីមូលហេតុនៃការពាក់មួកសុវត្ថិភាព និងសារៈសំខាន់របស់មួក។
  - ▻ផ្តល់ព័ត៌មានពិស្តារបន្ថែម អំពីផលវិបាកនៃការមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាព ពីទស្សនៈនៃលទ្ធភាពទទួលរងរបួស ព្រមទាំងការផាកពិន័យ។
  - ▻ពង្រឹងសារសំរាប់អ្នកដែលពាក់មួកសុវត្ថិភាពមិនទៀងទាត់។
- ដំណាក់កាលតំហែទាំៈ
  - ▻ពង្រឹងសារសំរាប់អ្នកដែលពាក់មួកសុវត្ថិភាព។
  - ▻រំលឹកចំពោះអ្នកដែលធូររលុង ក្នុងការពាក់មួកសុវត្ថិភាព។
  - ▻បន្តពន្យល់ពីផលវិបាកដែលមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាព។

មុនពេលបទបញ្ញត្តិមួយចាប់ផ្តើម ដំណាក់កាលអប់រំជាសាធារណៈលើកដំបូង មិនត្រូវលើសពីប្រាំមួយខែទៅមួយឆ្នាំឡើយ ព្រោះថាលទ្ធផលដំបូងនៃយុទ្ធនាការដែលនៅបន្តមាននឹងចាប់ផ្តើមថយចុះទៅវិញ។

កាលបរិច្ឆេទ ដែលបានកំណត់សំរាប់ការណែនាំនូវបទបញ្ញត្តិថ្មី គួរតែជាបទបញ្ញត្តិមួយ ដែលងាយចងចាំបំផុត។

ដំណាក់កាលធ្វើម៉ាឃីតទិងនឹងមានផលដ៏ធំធេងលើអាកប្បកិរិយា ហើយតម្រូវឱ្យបន្តរហូតដល់បានលទ្ធផលដូចកំណត់ក្នុងផែនការ។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ការខិតខំប្រឹងប្រែងខាងធ្វើម៉ាឃីទីង មិនចាំបាច់បន្តធ្វើឡើយ ហើយមានការសន្សំសំចៃជាងការបន្តធ្វើម៉ាឃីតទីង ដោយសារការធ្វើម៉ាឃីតទីង តាមពេលកំណត់នឹងពង្រឹងដល់សារ/ដំណឹងស្រាប់ហើយ។ ប្រាកដណាស់ លទ្ធផលទាំងនោះ ត្រូវតែប្រាកដនិយម និងអាចសំរេចជោគជ័យបាន។ នៅកំឡុងពេលនេះ វាអាចមានភាពប្រសើរឡើង ក្នុងការប្រតិបត្តិបទបញ្ញត្តិនេះ ដោយការដាស់តឿនជាមុនសិន ទោះបីជា យុទ្ធនាការនោះ នឹងមានប្រសិទ្ធិភាពបំផុត នៅពេលបទបញ្ញត្តិ ត្រូវបានប្រតិបត្តិពេញលេញ។

៣.៦.៧ ការអនុវត្ត និងការវាយតំលៃយុទ្ធនាការ

អាស្រ័យលើថវិកាទិសដៅ និងទស្សនិកជនគោលដៅសំរាប់ការធ្វើយុទ្ធនាការ ទំហំនៃប្រព័ន្ធព័តិមាននឹងត្រូវបានប្រើប្រាស់ដើម្បីផ្សព្វផ្សាយសាររបស់ខ្លួន។ ប្រព័ន្ធផ្សាយពតិមានខ្លះមានលក្ខណៈសមស្របបំផុតជាងពតិមានផ្សេងទៀត សំរាប់តែក្រុមគោលដៅជាក់លាក់ណាមួយប៉ុណ្ណោះ កាសែតអាចមានលក្ខណៈប្រសើរសំរាប់មនុស្សវ័យកណ្តាល ឧទាហរណ៍: ខ្សែភាពយន្តសំរាប់មនុស្សយុវវ័យ និងវិទ្យុសំរាប់អ្នកដែលរស់នៅតំបន់ជនបទ។ ភ្នាក់ងារឃោសនាដែលមានសមត្ថភាព មានលទ្ធភាពផ្តល់ដំបូន្មានអំពីមធ្យោបាយដ៏ប្រសើរបំផុត ដើម្បីបានដល់ក្រុមគោលដៅផ្សេងៗគ្នា។

លទ្ធផលសំខាន់បំផុតនៃយុទ្ធនាការមួកសុវត្ថិភាព គឺមួកសុវត្ថិភាពពាក់លើក្បាលមនុស្ស។ លទ្ធផលនេះត្រូវបានវាស់វែងយ៉ាងល្អ ដោយការស្ទាបស្ទង់ធ្វើឡើងដោយទៀងទាត់ ឯករាជ និងការឃ្លាំមើល -មុននៅកំឡុងពេល និងក្រោយពេលធ្វើយុទ្ធនាការ។ ល្អបំផុត ការស្ទាបស្ទង់ត្រូវធ្វើឡើងនៅចន្លោះរយៈពេលប្រាំមួយខែម្តងនៅកំឡុងពេលធ្វើយុទ្ធនាការ និងមួយឆ្នាំម្តង នៅពេលណាយុទ្ធនាការបានទៅដល់ដំណាក់ហ្នឹងហើយ។ ថ្លៃចាយវាយនៃការស្ទាបស្ទង់ ត្រូវដាក់បញ្ចូលក្នុងថ្លៃចាយវាយសរុបនៃកម្មវិធី។

ការស្ទាបស្ទង់នោះ ត្រូវមានលក្ខណៈធំទូលាយគ្រប់គ្រាន់ ដើម្បីកំណត់ភាពខុសប្លែកដ៏សំខាន់រវាងក្រុមមនុស្សវ័យផ្សេងគ្នារវាងបុរស និងស្ត្រី អ្នកបើកបរម៉ូតូនិងអ្នកដំណើរ ទីក្រុងធំ និងទីក្រុងតូចៗ ផ្លូវទីក្រុងនិងហាយវេ និងតំបន់ផ្សេងៗទៀតនៃប្រទេស។ ដោយសារភាពខុសប្លែក ត្រូវបានរកឃើញក្នុងការស្ទាបស្ទង់នោះ វាទំនងចាំបាច់ដើម្បីសម្របការធ្វើយុទ្ធនាការ ផ្តោតខ្លាំងលើក្រុមមនុស្ស ដែលមានអត្រាពាក់មួកសុវត្ថិភាពទាប។

លទ្ធផលដែលទទួលបានមិនសូវមានលក្ខណៈផ្ទាល់ ក៏អាចធ្វើការវាស់វែងបានដែរ។ ទាំងនេះ រួមបញ្ចូលនូវចំណេះដឹង និងឥរិយាបថអំពីការពាក់មួកសុវត្ថិភាពអត្រាសំបុត្ររបស់នគរបាល និងការស្លាប់ និងការរងរបួសក្នុងចំណោមអ្នកបើកបរ ព្រមទាំងអ្នកដំណើរទោចក្រយានចំពោះទីណា ដែលស្ថិតិគ្រោះថ្នាក់អាចរកបាន។ ចំណេះដឹងនិងឥរិយាបថជារឿយៗ រមែងមានការផ្លាស់ប្តូរយឺតយ៉ាវ ប៉ុន្តែអាចធ្វើការវាស់វែងដោយការស្ទាបស្ទង់ទៀងទាត់មួយ អាចជាការស្ទាបស្ទង់ប្រចាំឆ្នាំ ហើយដែលបានធ្វើឡើងដោយការសំភាសន៍។ ជាមួយការស្ទាបស្ទង់បែបអង្កេតការស្ទាបស្ទង់តាមការធ្វើសំភាសន៍ទាំងនេះត្រូវតែអាចរកឃើញនូវភាពខុសគ្នារវាងក្រុមប្រជាពលរដ្ឋ។ ទិន្នន័យរបស់នគរបាល និងជនរងគ្រោះអាចមានសារប្រយោជន៍ផងដែរ ប៉ុន្តែទិន្នន័យទាំងនោះ គឺផ្អែកលើអានុភាពខាងក្រៅជាច្រើន ហើយអាចមិនបានឆ្លុះបញ្ចាំងលទ្ធផលយុទ្ធនាការបានត្រឹមត្រូវឡើយ។

ប្រអប់ ៣.១១: **ការធ្វើយុទ្ធនាការសំរាប់មួកសុវត្ថិភាពកង**

ការពិចារណាជាច្រើន ដែលទាក់ទិននឹងកំណើននៃការពាក់មួកសុវត្ថិភាព ក្នុងចំណោមអ្នកជិះនិងអ្នកដំណើរទោចក្រយានយន្ត គឺអនុវត្តចំពោះអ្នកជិះកង់ផងដែរ។ ជាទូទៅយុទ្ធនាការលើកស្ទួយការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពកង់ អាចធ្វើតាមដំណើរការដូចគ្នា ដូចមានបញ្ជាក់នៅក្នុងមេរៀននេះស្រាប់។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ មានទិដ្ឋភាពពិសេសមួយចំនួនសំរាប់កង់ ដែលអាចដាក់បញ្ចូលក្នុងយុទ្ធនាការ។

នៅក្នុងប្រទេសភាគច្រើន ការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពកង់គឺទំនងជាមានកំរិតទាប ជាងការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពលើម៉ូបីឡែត វ៉េស្ប៉ា និងម៉ូតូ។ សំរាប់ហេតុផលដែលល្អគឺថា គ្រោះថ្នាក់ ចំពោះអ្នកជិះទោចក្រយានយន្ត នឹងមានការយល់ដឹងបានល្អជាងអ្នកជិះកង់។ ប្រសិនបើក្រុមដែលងាយរងគ្រោះបំផុត មិនឃើញមានប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពទេនោះ វាមិនទំនងដែលថាក្រុម ដែលមិនងាយរងគ្រោះនឹងធ្វើតាមឡើយ។ ហេតុនេះការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពយ៉ាងទូលំទូលាយ នៅក្នុងចំណោមអ្នកប្រើទោចក្រយានយន្ត គឺទំនងជាបុរេលក្ខខ័ណ្ឌមួយសំរាប់ការព្យាយាមក្នុងការបង្កើនការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពកង់។

តំលៃមួកសុវត្ថិភាព អាចធ្វើការប្រៀបធៀបគ្នាបានទៅនឹងកង់ខ្លួនឯង។ ដូចនេះ ធ្វើឱ្យមួកសុវត្ថិភាពកង់ ហាក់បង្ហាញឱ្យឃើញថាមានតំលៃថ្លៃ ប្រសិនបើក្រុមគោលដៅមកពីផ្នែកមួយនៃប្រជាពលរដ្ឋដែលក្រីក្រ។ ផ្ទុយទៅវិញ តំលៃមួកសុវត្ថិភាពកង់ អាចត្រូវបានគេមើលឃើញថាថោក ប្រសិនបើក្រុមគោលដៅជាអ្នកធូរធារ។ សារយុទ្ធនាការ ត្រូវគិតពិចារណាលើការយល់ឃើញដែលខុសគ្នាទាំងនេះ។

វាជាការលំបាក ក្នុងការបញ្ចុះបញ្ចូលប្រជាពលរដ្ឋដែលថាមានគ្រោះថ្នាក់ច្រើន ក្នុងការដែលមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាពកង់នៅក្នុងតំបន់ជនបទដែលមានចរាចរណ៍មិនសូវលឿន។ គ្រោះថ្នាក់ដ៏ធំបំផុត ចំពោះអ្នកជិះកង់នៅក្នុងតំបន់ទាំងនេះ ជាទូទៅកើតឡើង មកពីការធ្វើចរាចរណ៍យឺត ដែលបណ្តាលឱ្យដួលជាជាងការបុកគ្នាជាមួយរថយន្ត ម៉ូតូ ឡានក្រុង និងរថយន្តដឹកទំនិញដែលមានល្បឿនលឿនផ្សេងទៀត។ ហេតុនេះ សារសំរាប់មួកសុវត្ថិភាពកង់ ត្រូវបញ្ជាក់ពីសារប្រយោជន៍ នៃមួកសុវត្ថិភាពក្នុងការបង្ការរបួសក្បាលពីការដួលកង់ ដែលជាមធ្យោបាយសាមញ្ញបំផុតក្នុងការទទួលរងនូវរបួសទាំងនោះ ព្រមទាំងការបុកគ្នាជាមួយយានផ្សេងទៀត។

ជាញឹកញាប់ កង់គឺជាទម្រង់នៃការដឹកជញ្ជូនដ៏ធំមួយសំរាប់ក្មេង ជាពិសេសនៅពេលពួកគេធ្វើដំណើរដោយខ្លួនគេ។ ជាទូទៅអាណាព្យាបាល និងគ្រូនៅសាលា អាចបញ្ចុះបញ្ចូលក្មេងៗឱ្យពាក់មួកសុវត្ថិភាព។ ហេតុនេះ យុទ្ធនាការស្តីពីមួកសុវត្ថិភាពកង់ អាចមានគោលបំណងបញ្ចុះបញ្ចូលអាណាព្យាបាលឱ្យថែរក្សាសុវត្ថិភាពកូនៗរបស់គេ ហើយចាប់ផ្តើមពាក់មួកសុវត្ថិភាពដោយខ្លួនឯងធ្វើជាគំរូ។ ផ្ទុយទៅវិញ សាលារៀនអាចដាក់កំរិតឱ្យក្មេងៗពាក់មួកសុវត្ថិភាពជាការចាំបាច់ នៅពេលជិះទៅសាលានិងមកពីសាលា។

រក្សាសិទ្ធិ Rajam Krishnan

យុទ្ធនាការដែលពាក់ព័ន្ធសាលា និងអាណាព្យាបាល គឺមានសារៈសំខាន់ ក្នុងការផ្លាស់ប្តូរឥរិយាបថពាក់មួកសុវត្ថិភាពរបស់ក្មេង ដោយសារថា កង់គឺជាទម្រង់ដ៏សំខាន់មួយនៃការដឹកជញ្ជូន នៅក្នុងប្រទេសជាច្រើន។

៣.៧ ការអប់រំយុវវ័យ

ការអប់រំក្មេងៗ និងយុវវ័យ គឺជាគ្រឿងផ្សំដ៏សំខាន់ នៅក្នុងកញ្ចប់នៃការធ្វើអន្តរាគមន៍ ដើម្បីបង្កើនការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព។ ខណៈដែលការស្រាវជ្រាវអំពីប្រសិទ្ធិភាព នៃការអប់រំសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ដើម្បីកែប្រែឥរិយាបថមិនប្រាកដប្រជានោះ អ្វីដែលបង្ហាញឱ្យឃើញច្បាស់គឺថា វិធីសាស្ត្រអប់រំដែលផ្តោតតែលើការបង្ហាត់បង្រៀននោះ គឺមិនទំនងទទួលបានជោគជ័យឡើយ។ ត្រូវមានកញ្ចប់ទូលំទូលាយមួយ ដែលមានវិធីសាស្ត្រមួយចំនួន ដូចមានបញ្ជាក់ជូនក្នុងឧទាហរណ៍ខាងក្រោមស្រាប់។

ចំណាំ

ការបង្កើនការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព តាមរយៈការពិគ្រោះសុខភាព

វិធីសាស្ត្រអប់រំដែលទទួលជោគជ័យជាច្រើនទៀត រួមមានការពិគ្រោះសុខភាពដោយអ្នកអាជីពដែលអាចទុកចិត្តបានដូចជា វេជ្ជបណ្ឌិត គិលានុប្បដ្ឋាយិកា ឬមន្ត្រីប្រតិបត្តិច្បាប់។ នៅក្នុងចក្រភពអង់គ្លេស យុទ្ធនាការឃោសនាមួយដែលដឹកនាំដោយមន្ទីរពេទ្យ បណ្តាលឱ្យមានកំណើនការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពកង់ជាច្រើន ពី ១១% ទៅ ៣១% ក្នុងចំណោមក្មេងជិះកង់ដែលបានរាយការណ៍ ក្រោយពីពេលធ្វើអន្តរាគមន៍មក។ តួលេខជនរងគ្រោះនៅមន្ទីរពេទ្យក្នុងតំបន់ធ្វើយុទ្ធនាការសំរាប់ការរងរបួសដែលពាក់ព័ន្ធកង់បានធ្លាក់ចុះពី ១១២នាក់ ក្នុងប្រជាពលរដ្ឋ ១០០,០០០នាក់ ដល់ ៦០នាក់ ក្នុងប្រជាពលរដ្ឋ ១០០,០០០នាក់។

ប្រភព៖ ១៤

ជាញឹកញាប់ មិត្តអប់រំមិត្ត គឺមានប្រសិទ្ធិភាពផងដែរ ស្របតាមការអប់រំជាផ្លូវការនៅតាមសាលា។ ការសិក្សាមួយ ដែលប្រើប្រាស់ក្មេងជាអ្នកអប់រំមិត្តរបស់គេបានរកឃើញថាពាក្យបញ្ចុះបញ្ចូលដែលបានផ្តល់ ដោយក្មេងធំៗពិតជាអាចបញ្ចុះបញ្ចូលឥរិយាបថក្មេងតូចៗបាន (១៥)។ នៅក្នុងការសិក្សាមួយផ្សេងទៀត អំពីកត្តាដែលប៉ះពាល់ដល់ការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពកង់ ដោយសិស្សសាលាមធ្យមសិក្សា ការលើកទឹកចិត្តដោយអាណាព្យាបាល និងមិត្តភ័ក្រ្តជិតស្និទ្ធ គឺជាកត្តាដែលទំនងនាំឱ្យមានឥរិយាបថល្អច្រើន (១៦)។ ការស្រាវជ្រាវផ្សេងទៀត បានបង្ហាញនូវសារៈសំខាន់នៃការចូលរួមចំណែករបស់អាណាព្យាបាល ក្នុងការជំរុញទឹកចិត្តកូនៗឱ្យប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពកង់ (១៧)។

ពេលវេលា នៃយុទ្ធនាការអប់រំ គឺមានសារៈសំខាន់ផងដែរ ក្នុងការពិចារណា។ ឧទាហរណ៏៖ វាអាចនឹងមានសារប្រយោជន៏ក្នុងការផ្តួចផ្តើមការអប់រំជាសាធារណៈអំពីការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព មុនពេលច្បាប់ថ្មីមួយត្រូវបានប្រតិបត្តិ។ ស្រដៀងគ្នានេះដែរ មុនពេលផ្តួចផ្តើមធ្វើយុទ្ធនាការបែបនេះ ត្រូវផ្ទៀងផ្ទាត់មើលថាមួកសុវត្ថិភាពអាចរកបាន អាចទិញបាន និងស្រួលប្រើ។

រក្សាសិទ្ធិ: សាលាអន្តរជាតិតៃប៉ិកាំង/ស៊ុនមី ២០០៥

ការសម្របសម្រួលផ្នែកសង្គម គឺជាបច្ចេកទេសដ៏ខ្លាំងក្លាមួយ សំរាប់ធ្វើគំរូដល់ឥរិយាបថ ។ នៅពេលក្មេង ត្រូវបាន បង្ហាត់បង្រៀនជំនាញផ្នែកកាយសម្បទា និងសង្គម ដែលធ្វើឱ្យពួកគេមានលទ្ធភាពអនុវត្តនូវសកម្មភាពការពារ មួយបាន ត្រឹមត្រូវនោះ (ដូចជាការពាក់មួកសុវត្ថិភាព) ពួកគេប្រហែលជាអនុវត្តបាននូវឥរិយាបថត្រឹមត្រូវមួយនាពេលក្រោយ ។

ឧទាហរណ៍នៅក្នុងប្រអប់ និងកំណត់ចំណាំបង្ហាញថា យុទ្ធនាការដែលប្រើប្រាស់ការអប់រំ ដើម្បីបង្កើនការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពក្នុងចំណោមក្មេងៗ និងយុវវ័យ ជាញឹកញាប់លាយបញ្ចូលជាមួយវិធានការផ្សេងៗទៀត ដើម្បីឱ្យមានប្រសិទ្ធិភាព ។

តួនាទីសាលាទាំងឡាយ ក្នុងការលើកស្ទួយការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព

សាលារៀនមានតួនាទីយ៉ាងសំខាន់ ក្នុងកាលើកស្ទួយការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ក្នុងនាមជាអង្គការ ជាសហគមន៍មួយ ។ តាមឧទាហរណ៍បានមកពីប្រទេសវៀតណាម និងសហរដ្ឋអាមេរិកខាងក្រោមបានគូសបញ្ជាក់ថា សាលារៀន គឺជាទីបរិស្ថានដែលការពាក់មួកសុវត្ថិភាពអាចត្រូវអនុវត្តន៍បាន អាណាព្យាបាលអាចត្រូវបានទទួលការបញ្ចុះបញ្ចូលដើម្បីឱ្យគាំទ្រ ហើយជាញឹកញាប់អ្នកធានាតែងពេញចិត្តគាំទ្រជាហិរញ្ញវត្ថុ ហើយនិងជាទូទៅត្រូវបានផ្សព្វផ្សាយព័ត៌មានយ៉ាងច្រើនគ្រប់ទិសទី ។ អ្នកធ្វើផែនការកម្មវិធី ត្រូវគិតពិចារណាអំពីលទ្ធភាពនៃបរិយាកាសសាលា ជាបរិយាកាសមួយលើកស្ទួយដល់ការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ហើយជួយជ្រោមជ្រែងលើកកំពស់ការយល់ដឹងសាធារណៈអំពីបញ្ហានេះ ។

ចំណាំ

យុទ្ធនាការមួកសុវត្ថិភាពកង់

យុទ្ធនាការអប់រំមួកសុវត្ថិភាពកង់ ត្រូវបានផ្តួចផ្តើមឡើងសំរាប់ក្មេងៗដែលមកពីគ្រួសារ ដែលមានប្រាក់ចំណូលទាប ក្នុងរដ្ឋវ៉ាស៊ីនតោន សហរដ្ឋអាមេរិក (១៦)។ ផ្តល់ថវិកាដោយសហព័ន្ធកម្មវិធីឈ្មោះចាប់ផ្តើមមុន ជាកម្មវិធីផ្តល់នូវការគាំទ្រផ្នែកសុខភាព ការអប់រំ និងការគាំទ្រពីសង្គម ត្រូវបានប្រើប្រាស់ ដើម្បីផ្តល់មួកសុវត្ថិភាពដោយឥតគិតថ្លៃ ចំពោះយុវវ័យ និងអប់រំទាំងអាណាព្យាបាល និងក្មេងៗទៀតផង។

(បន្តទៅទំព័របន្ទាប់)

(បន្តមកពីទំព័រមុន)

កម្មវិធីបូកបញ្ចូលនូវ:

- ការផ្តល់ការបង្រៀននៅក្នុងថ្នាក់រៀនដល់ក្មេងៗ អំពីតម្រូវការនៃការពាក់មួកសុវត្ថិភាព។
- អប់រំអាណាព្យាបាលអំពីគ្រោះថ្នាក់នៃការរងរបួសក្បាលពីការបុកប៉ះកង់ ប្រសិទ្ធិភាពនៃមួកសុវត្ថិភាព និងវិធីលើកទឹកចិត្តការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ខណ:ដែលក្មេងៗនៅតូចនៅឡើយ។
- រកមួកនិងធ្វើការ ល មួកសុវត្ថិភាពសំរាប់ក្មេងម្នាក់ៗ។
- រៀបចំព្រឹត្តិការណ៍ "ប្រកួតជិះកង់" ដើម្បីឱ្យក្មេងៗអាចមើលឃើញក្មេងផ្សេងទៀតពាក់មួកសុវត្ថិភាព ហើយអនុវត្តន៍ជំនាញបើកបរដោយសុវត្ថិភាព។
- ធ្វើឱ្យការពាក់មួកសុវត្ថិភាពកង់ ក្លាយជារឿងចាំបាច់ខានមិនបាននៅលើទីធ្លាសាលា។

សំភារ:អប់រំនានា រួមមាន សៀវភៅសកម្មភាព ក្រដាសប៉ូស្ទ័រ ហ្គេម និងរឿង ដែលរៀបចំបំរុងទៅតាមក្រុមអាយុដែលស្រមស្រប ព្រមទាំងខិត្តប័ណ្ណដែលមានភាសាចំរុះផងដែរ។

ការវាយតំលៃកម្មវិធីមួយ បានបង្ហាញនូវអត្រានៃការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ដែលបានអង្កេតកើនឡើងច្រើនជាងទ្វេរដងពី ៤៣% ទៅ៨៩%។ ទោះបីជា គ្រោះថ្នាក់នៃការរងរបួសដែលពាក់ព័ន្ធកង់ មានកំរិតទាបនៅក្នុងក្រុមអាយុនេះក៏ដោយ ផ្នែកមួយនៃទិសដៅអប់រំ គឺលើកទឹកចិត្តដល់ការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពរយ:ពេលយូរអង្វែង តាមរយ:អាយុកាលផ្សេងៗគ្នា ដែលមានកំណើនគ្រោះថ្នាក់គួរឱ្យកត់សំគាល់។

ចំណាំ **គំនិតផ្តួចផ្តើមអប់រំ ដើម្បីបង្កើនការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពនៅ Bangalore ប្រទេសឥណ្ឌា**

អង្គការ NGO មួយប្រចាំនៅ Bangalore ឈ្មោះ មិត្តមួយរយឆ្នាំ បានចាប់ផ្តើមយុទ្ធនាការផ្សព្វផ្សាយសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកសាធារណ: ដើម្បីលើកស្ទួយការពាក់មួកសុវត្ថិភាពក្នុងចំណោមអ្នកបើកបរម៉ូតូ។ យុទ្ធនាការនោះមានឈ្មោះថា "សូមពាក់មួកសុវត្ថិភាព ដើម្បីការពារក្បាលរបស់អ្នក" ពឹងផ្អែកលើ Internet ដើម្បីធ្វើការផ្សព្វផ្សាយបង្កើនទំនាក់ទំនង និងលើកស្ទួយដល់ការផ្លាស់ប្តូរឥរិយាបថ។ យុទ្ធនាការនោះ ប្រើប្រាស់ប្រធានចាត់ចែងដែលទទួលបានពីតំបន់ ដើម្បីផ្សព្វផ្សាយដល់បុគ្គលិករបស់គេ បន្ថែមលើការកំណត់គោលដៅសាធារណ:។ គ្រូពេទ្យក៏ត្រូវបានប្រើប្រាស់ផងដែរ ដោយការបិទសំភារ:គាំទ្រមតិនៅក្នុងការិយាល័យ និងនៅក្នុងព្រឹត្តិបត្របុគ្គលិក។ នគរបាលចរាចរណ៍ Bangalore បានដាក់ផ្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍ប្រកបដោយយុទ្ធសាស្រ្ត នៅតាមចំណុចចរាចរណ៍សំខាន់ៗ ហើយគាំទ្រដល់រោងចក្រផលិតមួកសុវត្ថិភាព ដែលបានទទួលការបញ្ចុះបញ្ចូលដើម្បីរៀបចំការប្រគុំតន្ត្រី។ ទោះបីជាគោលបំណងនៃកម្មវិធី គឺបង្កើនការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពក៏ដោយ វាមានគោលដៅយ៉ាងធំទូលាយក្នុងការលើកស្ទួយដល់ក្រុមមនុស្សជាច្រើន ដើម្បីបញ្ចុះបញ្ចូលអ្នកតាក់តែងគោលនយោបាយ ក្នុងការបង្កើតឱ្យមានផ្លូវសុវត្ថិភាពមួយនិងបង្កើតគំរោងការណ៍អប់រំសំរាប់អ្នកជិះនិងអ្នកបើកបរ។

សំភារ:អប់រំរួមមាន ក្រដាសប៉ូស្ទ័រ និងស្ទីកគ័រ សញ្ញាឡូហ្គោ និង "ក្រដាសបិទជញ្ជាំង" កុំព្យូទ័រ។ ជំបូន្មានត្រូវបានផ្តល់ ដើម្បីជួយដល់អង្គការធ្វើយុទ្ធនាការឯករាជមួយ។ ការស្ទាបស្ទង់នានា ត្រូវបានធ្វើឡើងមុនពេលយុទ្ធនាការមួយត្រូវបានចាប់ផ្តើម ដើម្បីវាយតំលៃហេតុផលដែលមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាព។ កត្តាទាំងឡាយដែលត្រូវធ្វើការលើកឡើង គឺតំលៃនៃមួកសុវត្ថិភាពប្រហោងខ្យល់អន់ៗរបស់មួកសុវត្ថិភាព នៅក្នុងបរិយាកាសក្តៅ និងម៉ូដមួកសុវត្ថិភាព។

ប្រអប់ ៣.១២: **ការអប់រំក្មេងៗអំពីការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូ**

រក្សាសិទ្ធិ: មូលនិធិបង្ការរបួសស្មាអាស៊ី ២០០៧

កម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាពសំរាប់ក្មេង បានផ្តល់មួកសុវត្ថិភាពជាច្រើនដល់ក្មេងៗ ជនជាតិវៀតណាមរាប់ពាន់នាក់ ។

ជាញឹកញាប់ ក្មេងៗក្នុងប្រទេសវៀតណាម ទទួលនូវអំរែកយ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរនៃគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក។ ក្មេងៗគឺជាអ្នកដំណើរដែលងាយរងគ្រោះបំផុត ខណៈដែលកំពុងជិះជាមួយអាណាព្យាបាលរបស់គេ នៅក្នុងសង្គមមួយ ដែលប្រើប្រាស់ម៉ូតូជាមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនលើផ្លូវគោកដ៏សំខាន់មួយ។ ជាកិច្ចឆ្លើយតប អង្គការក្រៅរដ្ឋាភិបាលមួយ គឺមូលនិធិបង្ការរបួសស្មាមអាស៊ី បានធ្វើយុទ្ធនាការសុវត្ថិភាពមួយឈ្មោះ"មួកសុវត្ថិភាពសំរាប់ក្មេង"។ គំរោងការណ៍នេះ ត្រូវបានចាប់ផ្តើមនៅឆ្នាំ ២០០០ ក្នុងក្រុងហូជីមិញ ដោយអតីតប្រធានាធិបតីសហរដ្ឋអាមេរិក គឺលោក បៀល គ្លីនតុន។

យុទ្ធនាការ រួមបញ្ចូលនូវកម្មវិធីសិក្សាដ៏ទូលំទូលាយមួយស្តីពីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍សំរាប់សាលាបឋមសិក្សា។ ទិសដៅទាំងឡាយ គឺដើម្បីធានាឱ្យក្មេងៗមានការយល់ដឹងកាន់តែច្រើន អំពីឥរិយាបថប្រកបដោយសុវត្ថិភាពនៅក្នុងសកម្មភាពប្រចាំថ្ងៃរបស់គេនិងការធ្វើដំណើរ ហើយពួកគេយល់ដឹងអំពីច្បាប់ចរាចរណ៍ និងប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន ដែលពួកគេត្រូវការជំនាញ និងឥរិយាបថចាំបាច់សំរាប់អាកប្បកិរិយាសុវត្ថិភាពតទៅអនាគតពួកគេនឹងបើកបរម៉ូតូដោយខ្លួនឯង។ សៀវភៅសំរាប់សិស្ស និងសៀវភៅសំរាប់គ្រូ ត្រូវបានផលិតឡើងដោយប្រើប្រាស់រួមគ្នាជាមួយគំរូវិធីនានា បង្កើតឡើងនៅក្នុងបន្ទប់រៀន ដោយសហការជាមួយក្រសួងអប់រំ និងបណ្តុះបណ្តាល។ នៅសាលានីមួយៗមាន "ទីលានចរាចរណ៍" ដែលបង្កើតឡើងដើម្បីផ្តល់ភាពប្រាកដនិយមមួយ សំរាប់ការសិក្សាអនុវត្តន៍ និងការបណ្តុះបណ្តាល។ គំរោងការណ៍នេះត្រូវបានពង្រីកបន្តិចម្តងៗនៅទូទាំងប្រទេស ក្រោយពីបានធ្វើការវាយតំលៃថា មានលទ្ធផលជាវិជ្ជមានទៅលើគំរោងសាកល្បងដំបូងមួយរួចមក។

សង្វាក់មួយផ្សេងទៀតនៃយុទ្ធនាការ មានការលើកស្ទួយការផ្សព្វផ្សាយជាសាធារណៈ: ការប្រើប្រាស់ក្រដាសប៉ូស្ទ័រ និងការឃោសនាតាមព័ត៌មាន។ យុទ្ធនាការនេះ មានគោលបំណងផ្តោតលើក្មេងធំៗ និងយុវវ័យ។ កាសែតឃោសនានូវតស្សរជនធំៗ ដែលពាក់មួកសុវត្ថិភាព ឬនៅតាមទូរទស្សន៍ជាតិ។ មួកសុវត្ថិភាពអាចជ្រើសរើសបាន ដែលមានឃោសនាក្នុងរឿង ល្ខោន និងនាទីកំសាន្ត។

៣.៨ ការធានាឱ្យមានការឆ្លើយតបផ្នែកវេជ្ជសាស្ត្រដ៏សមស្របមួយ

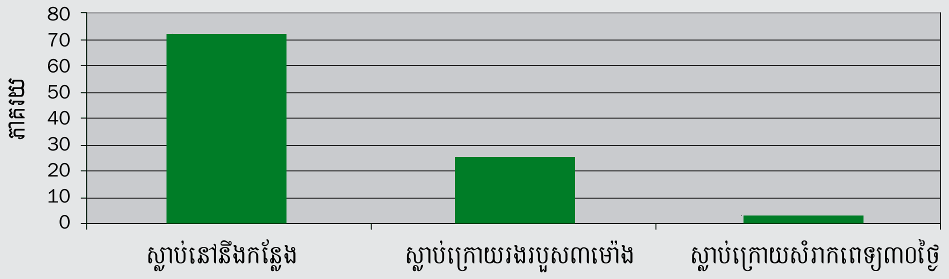
ខណៈដែលគោលបំណងដំបូងនៃកម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព គឺការបង្កើនការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពនោះ វាក៏មានសារសំខាន់ផងដែរ សំរាប់ស្ថាប័នដែលបានរៀបចំផែនការកម្មវិធី ដើម្បីធ្វើការពិចារណានូវការឆ្លើយតប ចំពោះករណីគ្រោះថ្នាក់ដោយម៉ូតូ (មិនថាអ្នកប្រើប្រាស់ម៉ូតូប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពឬក៏អត់នោះឡើយ)។ ការឆ្លើយតបផ្នែកវេជ្ជសាស្ត្របានសមស្រប និងលឿនចំពោះជនរងគ្រោះអាចបង្ការការស្លាប់ ឬកាត់បន្ថយភាពធ្ងន់ធ្ងរនៃរបួសស្នាមដែលបានទទួល។ ដូច្នេះស្ថាប័នទាំងឡាយណាដែលបង្កើតកម្មវិធីមួយឡើង អាចនឹងពិចារណាលើចំណុចទាំងពីរ៖ ការឆ្លើយតបនូវការសង្គ្រោះបឋម ដែលប្រហែលនឹងត្រូវផ្តល់ឱ្យនៅកន្លែងគ្រោះថ្នាក់ ព្រមទាំងការត្រៀមនូវសេវាវេជ្ជសាស្ត្រផ្លូវការមួយ ដែលនឹងប្រឈមជាមួយជនរងគ្រោះថ្នាក់ប៉ះទង្គិចដោយម៉ូតូ។

ចំណាំ

សារសំខាន់នៃការឆ្លើយតបបានលឿន

ការស្រាវជ្រាវមួយនៅប្រទេសម៉ាឡេស៊ីបានរកឃើញថា ប៉ុន្មានម៉ោងក្រោយការរងរបួសគឺមានសារសំខាន់បំផុត ក្នុងការកំណត់លទ្ធផលរបស់ជនរងគ្រោះ។ ក្នុងចំណោមអ្នកបើកបរម៉ូតូដែលត្រូវរបួសធ្ងន់ធ្ងរដល់ស្លាប់ ១៨៦នាក់ ដែលបានដាក់បញ្ចូលក្នុងការសិក្សគឺមាន ៧១%នៃការស្លាប់ទាំងនេះ បានកើតឡើងនៅកន្លែងគ្រោះថ្នាក់ ហើយ ២៥% ទៀតបានកើតឡើងមិនដល់រយៈពេល៣ម៉ោងក្រោយពីកើតមានគ្រោះថ្នាក់ប៉ះទង្គិចរួច។ ការអនុវត្តន៍នូវការផ្តល់ការព្យាបាលសេវាវេជ្ជសាស្ត្រសង្គ្រោះបន្ទាន់ និងមុនបញ្ជូនទៅមន្ទីរពេទ្យដ៏មានប្រសិទ្ធិភាពអាចកាត់បន្ថយការស្លាប់ទាំងនេះបាន។

ប្រវត្តិនៃការស្លាប់នៃអ្នកបើកបរម៉ូតូនៅប្រទេសម៉ាឡេស៊ី (ទិន្នន័យឆ្នាំ២០០០)



ប្រភព៖ ១៨

ការសង្គ្រោះបឋម សំរាប់ជនរងគ្រោះថ្នាក់ប៉ះទង្គិចដោយម៉ូតូ និងកង

ការជិះម៉ូតូ ឬកង់ និងការដែលពាក់ព័ន្ធក្នុងការគ្រោះថ្នាក់ប៉ះទង្គិច អាចបណ្តាលឱ្យមានការរងរបួសដែលគំរាមកំហែងដល់ជីវិត ដែលរួមមានការរងរបួសធ្ងន់ធ្ងរដល់ក្បាល ក និងខ្នង ដែលអាចនាំឱ្យមានការសន្លប់ និងការបាត់បង់ឈាមច្រើន។ អ្នកផ្តល់ការសង្គ្រោះបឋមដែលមានជំនាញ អាចធ្វើឱ្យមានភាពខុសគ្នារវាងការស្លាប់ ឬរស់របស់ជនរងគ្រោះ និងអាចកាត់បន្ថយផលវិបាកនៃការរងរបួសក្រោយពេលមានគ្រោះថ្នាក់រួច។

ការជួយសង្គ្រោះភ្លាមៗនៅនឹងកន្លែង គឺជាមានសារសំខាន់បំផុត ហើយអាចត្រូវបានលើកទឹកចិត្តតាមវិធីនានា ជាពិសេសនៅពេលសេវាសង្គ្រោះបន្ទាន់អត់មាន ឬត្រូវបានពន្យារពេល។

ការខិតខំប្រឹងប្រែងផ្លូវច្បាប់

ត្រូវធ្វើការបង្កើតច្បាប់ និងបទបញ្ញត្តិនានា ដោយលើកស្ទួយការសង្គ្រោះបន្ទាន់ប្រកបដោយគុណភាពល្អ ដោយរួមបញ្ចូលនូវចំណុចខាងក្រោមៈ

- ច្បាប់ដែលមិនមានការគំរាមកំហែងប្រឆាំងដល់អ្នកដែលផ្តល់ការសង្គ្រោះបន្ទាន់។ ប្រទេសជាច្រើន ផ្តល់នូវអភ័យឯកសិទ្ធិស្របច្បាប់ ពីការចោទប្រកាន់ចំពោះភាពធ្វេសប្រហែសប្រឆាំងនឹងអ្នកដែលនៅជិតកន្លែងកើតហេតុដែលមានបំណងជួយជនរងគ្រោះដោយសុច្ចរិត (ច្បាប់សាម៉ារីតានដ៏ល្អ)។
- ការដាក់បញ្ចូលនូវចំណេះដឹងនិងជំនាញសង្គ្រោះបឋមទៅក្នុងការតម្រូវឱ្យមានជាចាំបាច់ សំរាប់ការទទួលបាននូវប័ណ្ណបើកបរទោចក្រយាន ឬក៏វិញ្ញាបនប័ត្រណាមួយ។
- តម្រូវការសំរាប់យានជាក់លាក់ណាមួយ ដែលត្រូវតែមានផ្ទុកនូវប្រអប់សង្គ្រោះបឋម។
- ឧបករណ៍លើកទឹកចិត្តសំរាប់រោងចក្រផលិត ឬអ្នកលក់ទោចក្រយានដែលត្រូវផ្តល់ប្រអប់សង្គ្រោះបឋម ឬគាំទ្រដល់ការចូលរួមក្នុងវគ្គបណ្តុះបណ្តាលការសង្គ្រោះបឋម ដល់អ្នកទិញទំនិញរបស់ខ្លួន។

កម្មវិធីអប់រំសង្គ្រោះបឋម

កម្មវិធីអប់រំសង្គ្រោះបឋម ត្រូវផ្សព្វផ្សាយអំពីចំណេះដឹង និងជំនាញអនុវត្ត ព្រមទាំងជំនឿចិត្តក្នុងការធ្វើ។ ពួកគេគួរបង្រៀនៈ

- របៀបអនុវត្តដោយសុវត្ថិភាព និងការពារកន្លែងគ្រោះថ្នាក់ បង្ការគ្រោះថ្នាក់បន្ថែមទៀត និងកាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចំពោះអ្នកទាំងឡាយណាដែលជាអ្នកផ្តល់ការជួយសង្គ្រោះ។
- របៀបហៅគេជួយ រាយការណ៍អំពីគ្រោះថ្នាក់ និងផ្តល់ព័ត៌មានដែលទាក់ទង។
- របៀបបំលាស់ទីអ្នករបួសពីកន្លែងគ្រោះថ្នាក់ជាបន្ទាន់ នៅពេលណាដែលចាំបាច់ និងអាចធ្វើបាន។
- របៀបវាយតំលៃសភាពរាងកាយអ្នករបួស ដោយការពិនិត្យមុខងារសំខាន់ៗ។
- របៀបប្រឈមមុខនឹងការហូរឈាម, ការសន្លប់, បញ្ហាដកដង្ហើម, របួស និងរបួសគ្រាំឆ្អឹង។
- របៀបផ្តល់ការគាំទ្រខាងចិត្តវិជ្ជា ដល់ជនរងគ្រោះ និងអ្នកផ្សេងទៀត ដែលបានប៉ះពាល់។

ការឆ្លើយតបនូវការសង្គ្រោះបឋមបានសមស្រប អាចធ្វើឱ្យផលវិបាក នៃការគ្រោះថ្នាក់បុកប៉ះម៉ូតូ ប្រសើរឡើងយ៉ាងច្រើន

ការសង្គ្រោះបឋមជាក់លាក់ សំរាប់ជនរងគ្រោះ ដែលប៉ះទង្គិចដោយម៉ូតូ និងកង់

- អ្នកបើកបរម៉ូតូដែលពាក់មួកសុវត្ថិភាពមានចង្ការៈ ត្រូវដោះមួកសុវត្ថិភាពដែលមានចង្ការចេញ ប្រសិនបើអ្នកបើកដែលបានរងរបួសមិនមានផ្លូវដកដង្ហើមគ្រប់គ្រាន់ ឬមិនអាចដកដង្ហើមបាន។ ក្បាល និងកជនរងគ្រោះត្រូវធ្វើឱ្យមានស្ថេរភាពគ្រប់ពេលទាំងអស់។
- អ្នកជិះកង់/ម៉ូតូ ដែលពាក់មួកសុវត្ថិភាពការពារក្បាល (ប្រហាក់ប្រហែលនឹងមួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូដែលមានលក្ខណៈពាក់កណ្តាលផ្ទៃមុខ)។ ប្រសិនបើមុខមាត់ ត្រូវបានរងរបួសធ្ងន់ធ្ងរ គំរាមកំហែងដល់ផ្លូវដង្ហើម ត្រូវដាក់ជនរងគ្រោះឱ្យអង្គុយនិងឱនទៅមុខ។ ការធ្វើឱ្យក្បាលនិងកមានស្ថេរភាព នៅតែមានសារៈ សំខាន់ដដែល។
- ជនរងគ្រោះដែលស្លៀកពាក់ដោយសំលៀកបំពាក់ស្បែកៈ របួសចេញឈាម អាចមើលនឹងភ្នែកមិនឃើញ ឬត្រូវបានបន្លំដោយសំលៀកបំពាក់ស្បែក។ បើសង្ស័យមានការហូរឈាម ត្រូវបើកចំហរកន្លែងនោះ ហើយសង្កត់ទប់ដោយផ្ទាល់។
- របួសក្បាលៈ ប្រសិនបើជនរងគ្រោះសន្លប់ ត្រូវសំអាតផ្លូវដង្ហើម រុញចូលកៀន រក្សាក្បាល ក និង ដងខ្លួនឱ្យនៅជាផ្នែកតែមួយ។ បច្ចេកទេសនេះ ក៏ត្រូវអនុវត្តន៍ចំពោះជនរងគ្រោះដែលមិនសន្លប់ ហើយក្អួត ឬរងរបួសផ្ទៃមុខផងដែរ ។
- រលាកៈ នៅក្នុងគ្រោះថ្នាក់ អ្នកជិះដែលត្រូវបានសង្កត់ជាប់ក្រោមកង់/ម៉ូតូ អាចទទួលរងការរលាកដោយកំដៅខ្លាំងពីបំពង់ស៊ីម៉ាំង និងគ្រឿងម៉ាស៊ីន។ ជាការសំខាន់បំផុត ត្រូវដាក់កន្លែងដែលរងការរលាកឱ្យនៅចំហ និងធ្វើឱ្យត្រជាក់ ដោយទឹកស្អាតចេញពីក្បាលរ៉ូប៊ីណេ។

ប្រអប់ ៣.១៣: **ត្រូវធានាបានថា សេវាវេជ្ជសាស្ត្រសង្គ្រោះបន្ទាន់ ត្រូវបានរៀបចំ**

ការបង្ការជាដំបូងនូវជំងឺ ឬរបួសស្នាមណាមួយ គឺជាអាទិភាពធំជាងគេបង្អស់។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ជីវិតជាច្រើនអាចសង្គ្រោះបានក្រោយការរងរបួស តាមរយៈតំហែទាំដ៏ត្រឹមត្រូវលើរបួសគ្រាំគ្រា។ ជាពិសេសនេះគឺជាករណី ដែលមាននៅក្នុងប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ ដែលមានអត្រាមរណៈខ្ពស់ពីរបួសស្នាម ដែលមិនគំរាមកំហែងដល់ជីវិតទាល់តែសោះ។

តំហែទាំរបួសគ្រាំគ្រាតម្រូវឱ្យមានការចាត់វិធានការយ៉ាងរហ័ស និងសមរម្យ ដោយបុគ្គលិកដែលមានការបណ្តុះបណ្តាល ដែលមានគ្រឿងផ្គត់ផ្គង់ និងគ្រឿងបរិក្ខារត្រឹមត្រូវ ទាំងនៅដំណាក់កាលមុនបញ្ជូនទៅមន្ទីរពេទ្យ និងដំណាក់កាលបិតក្នុងមន្ទីរពេទ្យ។ ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវប្រព័ន្ធរបួសគ្រាំគ្រា បានបង្ហាញឱ្យឃើញនូវការកាត់បន្ថយចំនួនការស្លាប់ចំពោះអ្នកជំងឺរបួសគ្រាំដែលបានព្យាបាលទាំងអស់រវាងពី ១៥% និង ២០% និងកាត់បន្ថយនូវចំនួនមរណៈភាព ដែលអាចបង្ការបានជាង៥០%។

សៀវភៅបោះពុម្ពជាច្រើននាពេលថ្មីៗនេះផ្តល់នូវពត៏មានបច្ចេកទេសពិស្តារ អំពីរបៀបធ្វើឱ្យតំហែទាំរបួសគ្រាំប្រសើរឡើង។ សៀវភៅពីរក្បាលដែលបោះពុម្ពដោយអង្គការសុខភាពពិភពលោក ហើយដែលត្រូវបានផ្តល់អានុសាសន៍ឱ្យអានខ្លាំងគេនោះ គឺសៀវភៅស្តីពីការណែនាំសំរាប់តំហែទាំរបួសគ្រាំដ៏សំខាន់ (១៩) និងប្រព័ន្ធតំហែទាំរបួសគ្រាំមុនបញ្ជូនទៅមន្ទីរពេទ្យ (២០)។

តំហែទាំមុនបញ្ជូនទៅមន្ទីរពេទ្យ

ដំណាក់កាលមុនបញ្ជូនទៅមន្ទីរពេទ្យ គឺជាដំណាក់កាលដ៏សំខាន់បំផុតក្នុងការកំណត់គោលដៅលើការខិតខំប្រឹងប្រែង ដើម្បីកាត់បន្ថយចំនួនមរណៈភាពដោយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក។ ការផ្តល់តំហែទាំនឹងអាស្រ័យលើសេវាដែលមាន។

១. ស្ថានភាពដែលគ្មានសេវាវេជ្ជសាស្ត្រសង្គ្រោះបន្ទាន់ជាផ្លូវការ

ជាទូទៅ ប្រព័ន្ធសេវាវេជ្ជសាស្ត្រសង្គ្រោះបន្ទាន់ "ផ្លូវការ" មួយ (EMS) គឺជាប្រព័ន្ធដែលមានរថយន្តសង្គ្រោះបន្ទាន់ និងបុគ្គលិកដែលទទួលការបណ្តុះបណ្តាលបំរើការក្នុងភ្នាក់ងារ ដោយមានការគ្រប់គ្រង និងមានបណ្តាញទំនាក់ទំនង។ ទីណាដែលគ្មានប្រព័ន្ធ EMS រដ្ឋាភិបាលត្រូវរៀបចំជំរើសផ្សេង ដើម្បីផ្តល់នូវតំហែទាំមុនបញ្ជូនទៅមន្ទីរពេទ្យ។ អាចស្វែងរកមធ្យោបាយនានា ដើម្បីបង្កើតប្រព័ន្ធក្រៅផ្លូវការដែលមានស្រាប់ ហើយគ្រប់គ្រងធនធានសហគមន៍ ដូចជាការបណ្តុះបណ្តាលសមាជិកសាធារណៈ អំពីមូលដ្ឋាននៃការសង្គ្រោះបន្ទាន់។ គួររិះរកការបង្កើតនូវប្រព័ន្ធ EMS ក្រៅផ្លូវការនៅក្នុងតំបន់ទីក្រុង និងនៅតាមបណ្តោយផ្លូវធំៗចន្លោះក្រុង។ សន្មតថា ប្រព័ន្ធទាំងនេះមានតំលៃខ្ពស់ ដូច្នេះតំលៃត្រូវតែជាការពិចារណាមួយ។

២. ការពង្រឹងប្រព័ន្ធ EMS ដែលមានស្រាប់

ប្រព័ន្ធ EMS ជាច្រើនអាចពង្រឹងបានតាមមធ្យោបាយផ្សេងៗ ឧទាហរណ៍ ដោយការបង្កើតឡើងនូវទីភ្នាក់ងារបញ្ញត្តិមួយ ដើម្បីជាមធ្យោបាយលើកស្ទួយស្តង់ដាក៏រិតអប្បបរមា សំរាប់ការផ្សព្វផ្សាយនូវតំហែទាំមុនបញ្ជូនទៅមន្ទីរពេទ្យមានគុណភាព និងប្រកបដោយសមធម៌ ឬដោយការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើង នូវការទាក់ទងរវាងទីកន្លែង ដែលបានទទួលការហៅទូរស័ព្ទចូល (ដូចជាមជ្ឈមណ្ឌលប្រកាសអាសន្ន) និងកន្លែងដែលរថយន្តសង្គ្រោះបញ្ជូនចេញ ព្រមទាំងចន្លោះសេវារថយន្តសង្គ្រោះផ្សេងៗគ្នា និងដោយការរក្សានូវកំណត់ត្រាល្អៗអំពីប្រជាពលរដ្ឋដែលបានទទួលការថែទាំដោយប្រព័ន្ធ EMS ដើម្បីត្រួតពិនិត្យនិងធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវគុណភាពថែទាំ។

តំហែទាំរបួសគ្រាំដ៏សំខាន់

ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងចំពោះតំហែទាំរបួសគ្រាំ មិនចាំបាច់ពាក់ព័ន្ធនឹងគ្រឿងបរិក្ខារដែលមានតំលៃខ្ពស់ និងបច្ចេកទេសខ្ពស់ឡើយ។ ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងភាគច្រើន អាចទទួលជោគជ័យទៅបាន តាមលក្ខណៈមួយដែលអាចលៃលកបាន និងប្រកបដោយនិរន្តរភាពតាមការធ្វើផែនការនិងការរៀបចំដ៏ប្រសើរមួយ។

សេវាតំហែទាំរបួសគ្រាំដ៏សំខាន់ និងធនធាននានា ដែលត្រូវការសំរាប់បញ្ហាទាំងនេះអាចលើកស្ទួយបាន តាមវិធីជាច្រើនរួមមានតាមរយៈការវាយតំលៃតម្រូវការនៃការតំហែទាំរបួសគ្រាំ តាមរយៈការបណ្តុះបណ្តាលអំពីតំហែទាំរបួស ដែលបានផ្តល់អប់រំសមស្របមួយ តាមរយៈកម្មវិធីដែលធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវគុណភាព ដែលគិតទៅដល់គ្រឿងសំរួលទាំងឡាយ និងតាមរយៈការត្រួតពិនិត្យអាគារ/មណ្ឌលព្យាបាលរបួសគ្រាំ (១៩)។

ការស្តារ

ចំពោះជនរងគ្រោះទាំងឡាយ ដែលនៅរស់រៀនមានជីវិតពីការរងរបួសហើយបានបន្សល់ទុកនូវពិការភាពផ្នែករាងកាយ ដែលក៏រិតដល់មុខងារកាយសម្បទារបស់គេ។ ជាការគួរសោកស្តាយផលវិបាកភាគច្រើនទាំងនេះ គឺអាចជៀសវាង និងអាចកាត់បន្ថយបានដោយការធ្វើឱ្យសេវាស្តារលទ្ធភាពប្រសើរឡើង។ សេវាស្តារលទ្ធភាពគឺជាធាតុដ៏សំខាន់មួយនៃតំហែទាំរបួសគ្រាំ និងអាចធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងបាន ដោយការវាយតំលៃតម្រូវការឱ្យបានស៊ីជំរៅកាន់តែខ្លាំងចំពោះការស្តារ ដែលពាក់ព័ន្ធរបួសស្នាម ដោយការពង្រឹងសមត្ថភាពកម្មវិធីស្តារថ្នាក់ជាតិ និងដោយការអនុវត្តតាមអនុសាសន៍ នៃសេចក្តីសំរេចសន្និបាតសុខភាពពិភពលោកលេខ WHA 58.23 និងអនុសាសន៍ស្តីពីការស្តារនៅក្នុងគោលការណ៍សំរាប់តំហែទាំរបួសគ្រាំដ៏សំខាន់មួយ (១៩) ទៅក្នុងគោលនយោបាយសុខភាពរបស់ប្រទេស។

ការបង្កើតនូវប្រព័ន្ធសេវាវេជ្ជសាស្ត្រសង្គ្រោះបន្ទាន់ (EMS) ប្រហែលជាមិនអាច ធ្វើទៅបានសំរាប់ប្រទេសជាច្រើន ប៉ុន្តែអាចបង្កើតនូវការរៀបចំតំហែទាំមុនបញ្ជូនទៅមន្ទីរឆ្លាស់គ្នាមួយបាន។

សង្ខេប

- មេរៀននេះ ផ្តល់នូវសេចក្តីសង្ខេបអំពីជំហានដែលចាំបាច់ ក្នុងការរៀបចំនូវកម្មវិធីមួយដែលមានប្រសិទ្ធិភាព ក្នុងគោលបំណងបង្កើនការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព -កាត់បន្ថយការរងរបួសក្បាលនិងការស្លាប់ ដែលពាក់ព័ន្ធ និងម៉ូតូ ។ កម្មវិធីដែលមានប្រសិទ្ធិមួយ គឺអាស្រ័យលើវិធីសាស្ត្រលាយបញ្ចូលគ្នាមួយ ដែលប្រើប្រាស់ច្បាប់ស្តង់ដា ការអប់រំ និងការប្រតិបត្តិច្បាប់ ដូចបានបញ្ជាក់ជូននៅក្នុងមេរៀនស្រាប់ ។
- ក្រុមការងារមួយគួរបានបង្កើតឡើង ដើម្បីត្រួតពិនិត្យមើលការបង្កើតនូវកម្មវិធីប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ។ ក្រុមការងារនេះរួមមានមនុស្សជាច្រើនដែលមានប្រវត្តិ និងវិន័យសមរម្យនឹងផ្តល់ដំបូន្មានលើគ្រប់បញ្ហាទាំងអស់នៃកម្មវិធី ហើយធានាឱ្យមានការសម្របសម្រួលដ៏ចាំបាច់មួយរវាងសកម្មភាពនានារបស់ខ្លួន ។ ក្រុមការងារនេះត្រូវមានអំណាចអនុវត្តកម្មវិធី ។
- នៅពេលណាក្រុមការងារត្រូវបានបង្កើតឡើង លទ្ធផលនៃការវិភាគស្ថានការណ៍ អាចត្រូវបានប្រើប្រាស់ ដើម្បីធ្វើផែនការកម្មវិធី ។ បន្ទាប់មក អាចកំណត់សកម្មភាពក្នុងវិស័យច្បាប់ ការប្រតិបត្តិ និងការអប់រំ ។ ស្របជាមួយនោះ ត្រូវកំណត់កម្មវិធីនិមួយៗ គោលដៅនៃកម្មវិធី និងទិសដៅទាំងឡាយ ។
- ត្រូវធ្វើឱ្យថវិកាមានលំនឹងសំរាប់កម្មវិធី ដើម្បីឱ្យវាអនុវត្តន៍បានប្រសិទ្ធិភាព ។ វាមានសារសំខាន់បំផុត ក្នុងការត្រួតពិនិត្យកម្មវិធីតាមដំណាក់កាលនានាដើម្បីកំណត់កង្វះខាតនិងកែតម្រូវ ។ ចុងក្រោយត្រូវធ្វើការវាយតំលៃលទ្ធផល ដើម្បីកំណត់ថា តើកម្មវិធីមានប្រសិទ្ធិភាពឬអត់ ។ ផ្អែកលើបញ្ហានេះ កម្មវិធីនាពេលអនាគតអាចបង្កើតឡើង ដើម្បីធ្វើឱ្យលទ្ធផលកម្មវិធីដំបូងមាននិរន្តរភាព ។
- ច្បាប់ដ៏សមស្របមួយ គឺជាជំហានដ៏សំខាន់ ក្នុងការបង្កើនការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ។ ការវាយតំលៃជំហានដំបូងចំពោះស្ថានភាពច្បាប់បច្ចុប្បន្ន នឹងជួយសំរេចថាតើច្បាប់ថ្មីមួយ ត្រូវការចាំបាច់ឬទេ ឬគ្រាន់តែធ្វើការកែប្រែធម្មតាៗលើច្បាប់ដែលមានស្រាប់ ។
- វាមានសារសំខាន់បំផុត ក្នុងការកំណត់ថាតើច្បាប់ថ្មីនឹងត្រូវអនុវត្តដូចម្តេចនៅពេលណា និងនៅទីណា ។ ស្ថាប័នជាន់ខ្ពស់នៃរដ្ឋាភិបាល ត្រូវលើកស្ទួយច្បាប់ ដើម្បីធានាថា ច្បាប់នេះមានការគាំទ្រពីទីភ្នាក់ងារប្រតិបត្តិ និងភាពសមស្របតាមច្បាប់ក្នុងចំណោមសាធារណៈជន ។
- ត្រូវបង្កើតស្តង់ដាមួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូ ដើម្បីធានាបាននូវការប្រើប្រាស់គ្រឿងបរិក្ខារសុវត្ថិភាពដែលមានគុណភាព ។ ស្តង់ដា នៃការបង្កើតនិងសំភារៈដែលបានប្រើប្រាស់ ត្រូវកំណត់ ដើម្បីផ្តល់នូវការបង្ការកំរិតខ្ពស់ដល់អ្នកបើកបរម៉ូតូក្នុងករណីមានគ្រោះថ្នាក់ប៉ះទង្គិច ។ ត្រូវកំណត់ផងដែរតាមវិធីមួយដែលរោងចក្រផលិតមានភាពបត់បែន ក្នុងការផលិតនូវម៉ូតមួកសុវត្ថិភាពជាច្រើន ដែលនឹងអំពាវនាវដល់សាធារណជន និងជួយលើកទឹកចិត្តដល់ការប្រើប្រាស់របស់វា ។
- ទាំងវិធានការស្ម័គ្រចិត្ត និងវិធានការតម្រូវដោយច្បាប់ អាចត្រូវបានប្រើប្រាស់ ដើម្បីបង្កើនការគោរពតាមច្បាប់មួកសុវត្ថិភាព ។ តាមពិតទៅ ការប្រតិបត្តិច្បាប់បន្ត និងប្រកបដោយយុត្តិធម៌ គឺមានសារៈសំខាន់បំផុតសំរាប់បង្កើនអត្រាប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពដល់កំរិតដ៏សំខាន់មួយ ។ បញ្ហានេះ អំពាវនាវឱ្យមានការប្តេជ្ញាចិត្តយ៉ាងខ្លាំងពីរដ្ឋាភិបាល និងភ្នាក់ងារប្រតិបត្តិច្បាប់ ។ ត្រូវធ្វើការវាយតំលៃលើភ្នាក់ងារប្រតិបត្តិច្បាប់ ដែលមានស្រាប់ ដើម្បីពិនិត្យមើលថា តើត្រូវការបង្កើនសមត្ថភាពរបស់គេឬយ៉ាងណា ។ ត្រូវបង្កើតផែនការដាក់ទោសបញ្ញត្តិចំពោះអ្នកបើកបរម៉ូតូ ដែលរំលោភបំពានច្បាប់ ស្តីពីការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ។ ការដាក់ទោសបញ្ញត្តិអាចមានក្នុងទម្រង់ជាការព្រមានការផាកពិន័យ ឬការរឹបអូសយកប័ណ្ណបើកបរ ឬម៉ូតូ ។

- ស្របជាមួយច្បាប់និងការប្រតិបត្តិច្បាប់នោះ ការធ្វើម៉ាឃីតទីងស្វែងរកទីផ្សារបានយ៉ាងល្អ និងយុទ្ធនាការឃោសនាជាសាធារណៈគឺមានសារសំខាន់បំផុតសំរាប់ភាពជោគជ័យនៃកម្មវិធីប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព។ ដើម្បីឱ្យទិសដៅទាំងនេះសំរេចទៅបាន ចាំបាច់ត្រូវមានភ្នាក់ងារឃោសនា ឬការស្វែងរកទីផ្សារដ៏ល្អមួយ ដើម្បីបន្តធ្វើយុទ្ធនាការទំនាក់ទំនងដ៏មានប្រសិទ្ធិភាព។ ការទំនាក់ទំនង ត្រូវផ្តោតលើអ្នកបើកបរម៉ូតូ ដែលមិនប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ព្រមទាំងទស្សនិកជនផ្សេងទៀត ដែលមានសក្តានុពលបញ្ចុះបញ្ចូលអ្នក ដែលមិនប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព។ សារធ្វើយុទ្ធនាការ ត្រូវមានលក្ខណៈសាមញ្ញ ហ្មឹងម៉ាត់ និងងាយចងចាំ និងមានលក្ខណៈសមស្របចំពោះសង្គមនិងវប្បធម៌នៃប្រទេស។
- មានតួនាទីយ៉ាងសំខាន់ សំរាប់ការអប់រំនៅតាមសាលា និងការអប់រំមិត្ត ក្នុងចំណោមយុវវ័យ។ កម្មវិធីអប់រំដែលលាយបញ្ចូលជាមួយសកម្មភាពផ្សេងទៀត អាចជួយផ្លាស់ប្តូរឥរិយាបថ ដើម្បីធ្វើឱ្យការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ត្រូវបានទទួលយកបន្ថែម។
- អ្នកអនុវត្ត ត្រូវពិចារណាចំពោះការឆ្លើយតបក្រោយការប៉ះទង្គិច ចំពោះរបួសស្នាមដោយម៉ូតូ។ បញ្ហានេះពាក់ព័ន្ធនឹងការស្តែងចេញនូវភាពសមស្របនៃសេវាសង្គ្រោះបឋម និងពិនិត្យមើលសមត្ថភាពសំរាប់ការផ្តល់នូវតំហែទាំមុនបញ្ជូនទៅមន្ទីរពេទ្យ តំហែទាំរបួសគ្រាំដ៏សំខាន់និងសេវាស្តារ ដើម្បីផ្តល់ជូនជនរងគ្រោះប៉ះទង្គិចដោយម៉ូតូ។

តារាង ៣.៨ ការសង្ខេបអំពីជំហានចំបង១ ក្នុងដំណើរការអនុវត្តន៍កម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព។

តារាង ៣.៨ បញ្ជីផ្ទៀងផ្ទាត់ សំរាប់បង្កើត និងអនុវត្តកម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព

សកម្មភាព	ជំហានក្នុងការបង្កើត និងការអនុវត្តន៍
ការបង្កើតក្រុមការងារ	• ធានាបានថា ត្រូវមានស្ថាប័នទាំងឡាយដែលមានចំណាប់អារម្មណ៍ • ចាត់តាំងតួនាទីដល់សមាជិកទាំងអស់
ការបង្កើតផែនការសកម្មភាព	• កំណត់ទិសដៅ • កំណត់គោលដៅ • បញ្ជាក់សកម្មភាពសំរាប់ទិសដៅនីមួយៗ • កំណត់អាំងឌីកាទ័រការបំពេញការងារសំរាប់សកម្មភាពនានា • វាយតំលៃធនធាន • កំណត់កាលវិភាគពេលវេលា • បញ្ជាក់ពីវិធីដែលត្រូវត្រួតពិនិត្យ និងវាយតំលៃកម្មវិធី • ធានាបាននូវនិរន្តរភាពកម្មវិធី យ៉ាងហោចណាស់ ដាក់បញ្ចូលនូវកាលវិភាគ កំណត់ពេលវេលារយៈពេល៥ឆ្នាំ នៅក្នុងការធ្វើផែនការរួម និងផែនការសំរាប់ការផ្តល់ថវិការយៈពេលយូរ
ការតាក់តែងច្បាប់	• ការពិចារណាលើឧបសគ្គស្ថាប័ន ឬវប្បធម៌ • ការជ្រើសរើសទិសដៅ • ការធ្វើពង្រាងច្បាប់ • ការអនុម័តយល់ព្រមច្បាប់ • ការអនុវត្តន៍ច្បាប់
ការបង្កើតយុទ្ធសាស្រ្តប្រតិបត្តិច្បាប់	• ការវាយតំលៃអំពីសមត្ថភាពក្នុងការប្រតិបត្តិច្បាប់ • បើចាំបាច់ បង្កើនសមត្ថភាពគោលនយោបាយ • បណ្តុះបណ្តាលនគរបាលក្នុងការប្រតិបត្តិច្បាប់ • បង្កើតប្រព័ន្ធទោសបញ្ញត្តិ
ការបង្កើតយុទ្ធនាការផ្សព្វផ្សាយសាធារណៈ	• ជំរើសនៃភ្នាក់ងារទំនាក់ទំនង • ការជ្រើសរើសទិសដៅយុទ្ធនាការ • ការជ្រើសរើសសារសំរាប់ធ្វើយុទ្ធនាការ • ការផ្សព្វផ្សាយយុទ្ធនាការ • ការវាយតំលៃយុទ្ធនាការ
ការអនុវត្តកម្មវិធីប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពរួម	• ការវាយតំលៃការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព • ការកំណត់បញ្ហា • ការជ្រើសរើសទិសដៅ • ការជ្រើសរើសសកម្មភាពដែលត្រូវធ្វើ • ការចាប់ផ្តើមកម្មវិធី • ការត្រួតពិនិត្យកម្មវិធី • ការវាយតំលៃប្រសិទ្ធិភាពកម្មវិធី • ការធ្វើផែនការកម្មវិធីអនាគត
ធានាបាននូវការឆ្លើយតបបានសមស្របនៅពេល និងក្រោយពេលគ្រោះថ្នាក់	• លើកទឹកចិត្តការសង្គ្រោះបឋមដ៏សមស្រប ដល់ជនរងគ្រោះដោយសារម៉ូតូ និងកង់ តាមរយៈក្របខ័ណ្ឌច្បាប់សមស្របមួយ និងការផ្សព្វផ្សាយកម្មវិធីអប់រំសង្គ្រោះបឋម • ពិចារណាលើតំហែទាំមុនបញ្ជូនទៅមន្ទីរពេទ្យ តំហែទាំរបួសគ្រាំ និងសេវាស្តារ ដែលត្រូវការ និងសមត្ថភាពដែលមានស្រាប់ ដើម្បីឆ្លើយតបចំពោះតម្រូវការទាំងនេះ

ឯកសារយោង

១. Knudson MM, Schermer C, Speetzen L. អនុគណៈកម្មាធិការស្តីពីការបង្ការរបួសស្នាម និងការគ្រប់គ្រងសំរាប់គណៈកម្មាធិការស្តីពីរបួសគ្រាំនៃមហាវិទ្យាល័យសល្យពេទ្យអាមេរិកាំង។ ច្បាប់មួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូ: ទំនួលខុសត្រូវរបស់សល្យពេទ្យគ្រប់រូប។ ទស្សនាវដ្តីនៃមហាវិទ្យាល័យសល្យពេទ្យអាមេរិកាំង. 2004, 199:261–264។

២. Schopper D, Lormand JD, Waxweiler R, eds. តាក់តែងគោលនយោបាយ ដើម្បីបង្ការរបួសស្នាម និង អំពើហឹង្សា: គោលការណ៍ណែនាំសំរាប់អ្នកតាក់តែងគោលនយោបាយ និងអ្នកធ្វើផែនការ។ ក្រុងហ្សឺណែវ អង្គការសុខភាពពិភពលោក 2006។

៣. Peden M et al. និងអ្វីៗផ្សេងទៀត របាយការណ៍ពិភពលោកស្តីពីការបង្ការរបួសស្នាមចរាចរណ៍ផ្លូវគោក។ ក្រុងហ្សឺណែវ អង្គការសុខភាពពិភពលោក 2004 (www.who.int/world-health-day/2004/infomaterials/world_report/en/ បានចូលប្រើថ្ងៃទី១៦មិនា ២០០៦)។

៤. កម្មវិធីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដែលបានកំណត់គោលដៅ។ អង្គការដើម្បីកិច្ចសហប្រតិបត្តិការសេដ្ឋកិច្ច និងអភិវឌ្ឍន៍ ក្រុងប៉ារីស ឆ្នាំ 1994។

៥. Elvik R. គោលដៅសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដែលបានកំរិតចំនួន ជាឧបករណ៍ដ៏មានប្រយោជន៍មួយ សំរាប់តាក់តែងគោលនយោបាយឬ? ការវិភាគគ្រោះថ្នាក់ និងការបង្ការ 1993, 25:569–583។

៦. Elvik R. គោលដៅសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដែលបានកំរិតចំនួនៈការប៉ាន់ប្រមាណវិធីសាស្រ្តធ្វើការវាយតំលៃ។ ទីក្រុងអូស្លូ វិទ្យាស្ថានសេដ្ឋកិច្ចដឹកជញ្ជូន 2001 (របាយការណ៍លេខ 539)។

៧. Norton R et al និងអ្វីៗផ្សេងទៀត eds។ ជំពូក ៣៩ របួសស្នាមអចេតនា។ ក្នុង: Jamison DT និងអ្វីផ្សេងទៀត, eds។ អាទិភាពគ្រប់គ្រងជំងឺ ក្នុងប្រទេសដែលកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ បោះពុម្ពលើកទីពីរ ក្រុងញូវយ៉ក រោងពុម្ពសាកលវិទ្យាល័យអុកហ្វឺដ 2006:737-754 (www.dcp2.org/pubs/DCP/39 បានចូលប្រើថ្ងៃទី ១៤ កក្កដា ២០០៦)

៨. Beauchamp TL, Childress JF. គោលការណ៍នៃក្រមជីវឱសថ។ រោងពុម្ពសាកលវិទ្យាល័យអុកហ្វឺដ 1996។

៩. Sheikh A, Cook A, Ashcroft R. ធ្វើឱ្យមួកសុវត្ថិភាពកង់/ម៉ូតូជាកាតព្វកិច្ចចាំបាច់: ពាក្យសំអាង ដែលមានសីលធម៌សំរាប់ច្បាប់។ ទស្សនាវដ្តីរាជាសមាគមឱសថ 2004 97:262–265។

១០. Zhang, J, Zhuo, J, Chen, NA. ការសិក្សាអំពីការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូនៅ Guangxi។ ទស្សនាវដ្តីគ្រប់គ្រង និងបង្ការជំងឺរបស់ចិន 2004/ 8:512–515. (www.thegeorgeinstitute.org/iih/index.cfm?85B35D08-D019-5C5B-B074-B40850355FA8 បានចូលប្រើនៅថ្ងៃទី ២ មេសា ២០០៦)។

១១. Gennarelli TA. ការរងរបួសក្បាល ចំពោះបុរស និងសត្វសំរាប់សាកល្បង: ទិដ្ឋភាពមន្ទីរព្យាបាលរោគ។ Acta Neurochirurgica. 1983: 32:1–13។

១២. Melvin JW, Lighthall JW, Ueno K. ជីវយន្តសាស្រ្តរបួសស្នាមខួរក្បាល។ ក្នុង: Nahum AM, Melvin JW, eds. ការរងរបួសដោយថៃដន្យ និងការបង្ការ។ ទីក្រុងញូវយ៉ក, Springer-Verlag, 1993:268–291។

១៣. Moghisi A. ឆ្ពោះទៅរកការស្វែងយល់ចំណេះដឹង ឥរិយាបថ ការប្រព្រឹត្តិរបស់អ្នកបើកបរម៉ូតូ អំពីការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពដ៏ប្រសើរមួយ នៅក្នុងសាធារណៈរដ្ឋអ៊ីស្លាមអ៊ីរ៉ង់។ បានបង្ហាញជូននៅកិច្ចប្រជុំពិភពលោកស្តីពីការបង្ការរបួសស្នាម និងការលើកស្ទួយសុវត្ថិភាពលើកទី៨ នៅទីក្រុង ឌុរបាន្ឋ អាហ្វ្រិកខាងត្បូង ពីថ្ងៃទី ២-៦ មេសា ២០០៦។ ។

១៤. Lee A, Mann N, Takriti R. យុទ្ធនាការលើកស្ទួយដែលដឹកនាំដោយមន្ទីរពេទ្យ ក្នុងគោលបំណងបង្កើនការពាក់មួកសុវត្ថិភាពកង់ ក្នុងចំណោមក្មេងៗ អាយុពី ១១ -១៥ឆ្នាំ រស់នៅក្នុង West Berkshire 1992–98។ ការបង្ការរបួសស្នាម 2000, 6:151–153។

១៥. Morrongiello B, Bradley MDM. អំណាចបងប្អូនបង្កើត: អានុភាពនៃការបញ្ចុះបញ្ចូលរបស់បងបង្កើតលើការវិនិច្ឆ័យអំពីឥរិយាបថផ្សងគ្រោះថ្នាក់របស់ប្អូនបង្កើត។ ការបង្ការរបួសស្នាម 1997, 3:23–28។

១៦. Britt J, Silver I, Rivara F. ការលើកស្ទួយមួកសុវត្ថិភាពកង់ ក្នុងចំណោមសិស្សសាលាមត្តេយ្យ ដែលមានប្រាក់ចំណូលទាប។ ការបង្ការរបួសស្នាម 1998, 4:280–283។

១៧. Berg P, Westerling R. ការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពកង់ ក្នុងចំណោមសិស្សសាលា: អានុភាពនៃការចូលរួមរបស់អាណាព្យាបាល និងឥរិយាបទក្មេងៗ។ ការបង្ការរបួសស្នាម 2001, 7:218–222។

១៨. Umar RRS. កម្មវិធីសុវត្ថិភាពម៉ូតូនៅម៉ាឡេស៊ី: តើមានប្រសិទ្ធិភាពកំរិតណា? ទស្សនាវដ្តីអន្តរជាតិគ្រប់គ្រងរបួសស្នាម និងលើកស្ទួយសុវត្ថិភាព 2006, 13:71–79។

១៩. Mock CN, et al និងអ្វីផ្សេងទៀត។ គោលការណ៍ណែនាំសំរាប់តំហែទាំរបួសគ្រាំដ៏សំខាន់។ ក្រុងហ្សឺណែវ អង្គការសុខភាពពិភពលោក 2002។

២០. Sasser S et al និងអ្វីផ្សេងទៀត។ ប្រព័ន្ធតំហែទាំរបួសគ្រាំមុនបញ្ជូនទៅមន្ទីរពេទ្យ។ ក្រុងហ្សឺណែវ អង្គការសុខភាពពិភពលោក 2005។

4

របៀបទាយតំលៃកម្មវិធី

4

បៀបវាយតំលៃកម្មវិធី

៤.១ ការធ្វើផែនការវាយតំលៃ ១២៥

៤.១.១ គោលបំណងនៃការវាយតំលៃ ១២៦

៤.១.២ ប្រភេទនៃការវាយតំលៃ ១២៦

៤.២ ការជ្រើសរើសវិធីសាស្រ្តវាយតំលៃ ១២៧

៤.២.១ ប្រភេទនៃការសិក្សាសំរាប់ការវាយតំលៃការបង្កើត និងដំណើរការ ១២៨

៤.២.២ ប្រភេទនៃការសិក្សាសំរាប់ការវាយតំលៃផលប៉ះពាល់ និងលទ្ធផល ១២៨

៤.២.៣ ការជ្រើសរើសអាំងឌីកាទ័រការបំពេញការងារ ១៣២

៤.២.៤ ការវាយតំលៃសេដ្ឋកិច្ចនៃកម្មវិធី ១៣៣

៤.២.៥ ការកំណត់ទំហំគំរូ ១៣៥

៤.៣ ការផ្សព្វផ្សាយ និងរបាយការណ៍លទ្ធផល ១៣៦

សង្ខេប ១៣៨

យោង ១៣៨

ការត្រួតពិនិត្យ និងការវាយតំលៃ លើកម្មវិធី ឬការធ្វើអន្តរាគមន៍ណាមួយ គឺជារឿងសំខាន់បំផុត ក្នុងការកំណត់ថា តើវាមានប្រសិទ្ធិភាពឬទេ ដើម្បីធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងដល់ការផ្សព្វផ្សាយកម្មវិធី និងដើម្បីផ្តល់ភស្តុតាង សំរាប់បន្តការគាំទ្រដល់កម្មវិធី។ ការវាយតំលៃ មិនត្រឹមតែផ្តល់នូវរបាយការណ៍លទ្ធផលអំពីប្រសិទ្ធិភាពកម្មវិធីប៉ុណ្ណោះទេ ប៉ុន្តែនឹងជួយកំណត់ថា តើកម្មវិធីនោះ សមស្របសំរាប់ប្រជាពលរដ្ឋគោលដៅឬទេ ថាតើមានបញ្ហាអ្វីមួយជាមួយនឹងការអនុវត្តន៍និងការគាំទ្ររបស់វាឬទេ ហើយថាតើមានការព្រួយបារម្ភអ្វីមួយដែលនៅបន្តដែលត្រូវការដោះស្រាយពេលកម្មវិធីត្រូវបានអនុវត្តឬទេ។

មេរៀននេះ ពណ៌នាអំពីដំណើរការនៃការបង្កើត និងការអនុវត្តន៍ការវាយតំលៃលើកម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព។ ដែលវាបែងចែកជាបីចំណែកគន្លឹះៗ:

- **៤.១ ការធ្វើផែនការវាយតំលៃ:** ដំណាក់កាលដ៏សំខាន់ដំបូងនេះ ពាក់ព័ន្ធនឹងការប្រមូលទិន្នន័យ នៅក្នុងការសិក្សាគ្រាគោល ដើម្បីប៉ាន់ប្រមាណស្ថានភាពមុនពេលបន្តបង្កើតកម្មវិធី។ ដោយផ្អែកលើពត៌មាន ដែលប្រមូលបានជាបន្តចាំបាច់បំផុតអោយយើងត្រូវកំណត់គោលបំណងនៃការវាយតំលៃ និងពិចារណាលើប្រភេទផ្សេងគ្នានៃវិធីសាស្ត្រវាយតំលៃ ដែលអាចប្រើប្រាស់បានសំរាប់ការវាយតំលៃរបស់អ្នក។
- **៤.២ ការជ្រើសរើសវិធីសាស្ត្រវាយតំលៃ:** នៅពេលណាប្រភេទនៃការវាយតំលៃ ត្រូវបានកំណត់រួច ហើយនោះមានវិធីសាស្ត្រផ្សេងៗគ្នាមួយចំនួនដែលអាចអនុវត្តបាន ដើម្បីដំណើរការការវាយតំលៃ។ ផ្នែកនេះពណ៌នាអំពីប្រភេទនៃការសិក្សាផ្សេងៗគ្នា ដែលមានពន្យល់ពីគុណសម្បត្តិ និងគុណវិបត្តិនៃប្រភេទវិធីសាស្ត្រនីមួយៗ។ វាគូសបញ្ជាក់ពីប្រភេទនៃអាំងឌីកាទ័រនៃការបំពេញការងារដែលអាចប្រើប្រាស់បាន ដើម្បីវាស់បានពីភាពជោគជ័យនៃកម្មវិធី។ ផ្នែកនេះក៏រៀបរាប់ជាសង្ខេបផងដែរ ពីរបៀបធ្វើការវាយតំលៃបែបសេដ្ឋកិច្ច និងផ្តល់នូវគោលការណ៍ណែនាំ អំពីការគណនាទំហំគំរូសិក្សា។
- **៤.៣ ការផ្សព្វផ្សាយ និងរបាយការណ៍លទ្ធផល:** ផ្នែកនេះរៀបរាប់ពីរបៀបផ្តល់នូវលទ្ធផលនៃការវាយតំលៃត្រឡប់ចូលទៅក្នុងដំណាក់កាលធ្វើផែនការ និងការអនុវត្តន៍ ព្រមទាំងមធ្យោបាយនានា ដែលអាចចែករំលែកលទ្ធផលនៃការវាយតំលៃជាមួយភាគីដែលចាប់អារម្មណ៍ផ្សេងៗគ្នា។

៤.១ ការធ្វើផែនការវាយតំលៃ

ដំណើរការនៃការបង្កើត និងអនុវត្តកម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព ត្រូវបានបង្ហាញនៅក្នុងមេរៀនទី៣។ ការងារដែលបានធ្វើឡើងមុនពេលអនុវត្ត ត្រូវធានាបានថាកម្មវិធីត្រូវបានកំណត់យ៉ាងច្បាស់លាស់ ហើយត្រូវអនុវត្តតាមមធ្យោបាយមួយ ដែលស៊ីសង្វាក់ និងមានស្តង់ដា។ វាមានភាពងាយស្រួលបំផុតក្នុងការវាយតំលៃលទ្ធផល នៃកម្មវិធីដែលពេញលេញមានការរៀបចំផែនការបានល្អ និងដែលបានប្រតិបត្តិឡើង ជាងកម្មវិធីមួយដែលកំពុងអនុវត្តតាមមធ្យោបាយមិនស៊ីសង្វាក់គ្នាមួយ។

វាមានសារសំខាន់បំផុតដែលត្រូវបង្កើត និងអនុវត្តនូវក្របខ័ណ្ឌវាយតំលៃមួយ ព្រមជាមួយកម្មវិធីដែលបានស្នើឡើង។ ហេតុនេះ ការងារនេះនឹងត្រូវធ្វើឡើងដោយក្រុមការងារ ព្រោះពួកគេបង្កើតផែនការសកម្មភាពសំរាប់កម្មវិធី (សូមមើលមេរៀនទី៣)។ ចាំបាច់ត្រូវប្រមូលទិន្នន័យពីការវាស់វែងកាលគ្រាដំបូងឱ្យបាន មុនពេលចាប់ផ្តើមធ្វើអន្តរាគមន៍ ដើម្បីឱ្យគេអាចស្ទង់បាន (ប៉ាន់ប្រមាណ) ពីបំរែបំរួលនានាដែលកើតឡើងនាពេលក្រោយៗទៀត។

ប្រភេទនៃការវាយតំលៃ ដែលត្រូវធ្វើឡើងនឹងអាស្រ័យលើចំនួនកត្តានានា។ បញ្ហានេះរួមបញ្ចូលនូវគោលបំណងនៃការវាយតំលៃខ្លួនឯង ព្រមទាំងទិសដៅនៃកម្មវិធីដែលកំពុងវាយតំលៃ។ ប្រភេទនៃវិធីសាស្ត្រដែលបានជ្រើសរើសអាចនឹងពឹងផ្អែកលើឧបសគ្គធនធានផងដែរ។

៤.១.១ គោលបំណងនៃការវាយតំលៃ

ការកំណត់នូវគោលបំណងនៃការវាយតំលៃ នឹងជួយកំណត់ថា តើការវាយតំលៃនោះធ្វើបានល្អប្រសើរកំរិតណា ហើយ ការវាយតំលៃអាចមានគោលបំណងមួយ ឬច្រើន។ ឧទាហរណ៍: ការវាយតំលៃនូវច្បាប់ស្តីពីមួកសុវត្ថិភាព និងកម្មវិធីប្រតិបត្តិច្បាប់ដែលកំពុងកើនឡើង អាចមានគោលបំណងយ៉ាងសំខាន់ក្នុងការកំណត់ថា តើអត្រាពាក់មួកសុវត្ថិភាពបានកើនឡើងដោយសារលទ្ធផលកម្មវិធី ឬយ៉ាងណា។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ គោលបំណងបន្ទាប់បន្សំទំនងនឹងដាក់បញ្ចូលទៅក្នុងការកំណត់ថា តើការប្រតិបត្តិច្បាប់បានកើនឡើងឬទេ តើការបណ្តុះបណ្តាលប៉ូលីសមានប្រសិទ្ធិភាពឬទេ និងថាតើកម្មវិធីអាចទទួលយកបានចំពោះស្ថាប័ន ឬទេ។ នៅក្នុងករណីនេះការវាយតំលៃត្រូវតែមានលក្ខណៈចំរុះ (multifaceted)។

ជានិច្ចជាកាល ទំហំនៃការវាយតំលៃមួយត្រូវបានកំណត់ដោយសារធនធានដែលមាន ហើយការវាយតំលៃដ៏សាមញ្ញ ដែលបង្កើតឡើងបានយ៉ាងល្អប្រសើរមួយអាចជះឥទ្ធិពលខ្លាំងដូចការវាយតំលៃដ៏ស្មុគស្មាញមួយផងដែរ។

៤.១.២ ប្រភេទនៃការវាយតំលៃ

ការវាយតំលៃអាចមានទម្រង់ជាច្រើន ហើយទម្រង់មួយ ឬច្រើនអាចសមស្របអាស្រ័យទៅលើគោលបំណងនៃកម្មវិធីជាក់លាក់ ដែលត្រូវវាយតំលៃ។

ការវាយតំលៃដំណើរការ

ទិដ្ឋភាពនៃការវាយតំលៃ ត្រូវបានពិនិត្យមើលថា តើកម្មវិធីបានធ្វើតាមផែនការឬអត់ ជាជាងការវាស់តែពីបំរែបំរួលលទ្ធផល។ បញ្ហានេះ ជាប់ទាក់ទងនឹងការបង្កើតនូវបញ្ជីនៃអាំងឌីកាទ័រដែលត្រូវការវាស់វែង ហើយអាស្រ័យទៅលើគោលបំណងនៃកម្មវិធីផង។ លទ្ធផលនឹងជួយកំណត់ពីចំណុចខ្លាំង និងចំណុចខ្សោយនៃកម្មវិធី ហើយអាចធ្វើឱ្យមានការ កែលំអនៅចំណុចមួយចំណួនដែលគួរធ្វើបាន។

ឧទាហរណ៍ នៅក្នុងពតិមាននៃការឃោសនាដែលបានបង្កើតឡើង គឺដើម្បីធ្វើអោយការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពកើនឡើងដោយស្ម័គ្រចិត្ត ហើយការវាយតំលៃដំណើរការនេះអាចនឹងសួរនូវប្រភេទសំណួរមួយចំនួនដូចខាងក្រោមនេះ :

- តើសំភារៈឃោសនា (ក្រដាសប៉ូស្ទ័រ ប៉ាណូ វិទ្យុ និងស្ប៉ុតទូរទស្សន៍) ត្រូវបានធ្វើតែស្តជាមុន ឬទេ?
- តើការឃោសនាបញ្ចុះបញ្ចូល ធ្វើឡើងញឹកញាប់ប៉ុណ្ណា?
- តើមានមនុស្សប៉ុន្មាននាក់បានឃើញវា?
- តើបានទៅដល់ក្រុមគោលដៅឬទេ?
- តើមួកសុវត្ថិភាពដែលមានគុណភាពខ្ពស់ អាចរកបាន និងអាចលៃលកទិញបាននៅតាមហាងក្នុងស្រុកឬទេ?
- ប្រសិនបើការធ្វើអន្តរាគមន៍ ដែលទាក់ទងនឹងការប្រតិបត្តិច្បាប់មួកសុវត្ថិភាព :
  - តើនគរបាលមានការប្រតិបត្តិច្បាប់ គួរឱ្យចាប់អារម្មណ៍ឬទេ?
  - តើនគរបាលគាំទ្រដល់ការឃោសបញ្ចុះបញ្ចូលឬទេ?
  - តើទោសបញ្ញត្តិមានលក្ខណៈគ្រប់គ្រាន់ ដើម្បីកែប្រែឥរិយាបថឬទេ?

▹ តើប្រជាពលរដ្ឋអាចមានលទ្ធភាពជៀសវាងពីដំណើរការនេះបានឬទេ (ឧទាហរណ៍ ការសូកប៉ាន់)?

ការវាយតំលៃដំណើរការ គឺជាអ្វីដែលគេស្គាល់ថាហាក់ដូចជា "ការបង្កើត"។ នោះគឺថា សំណួរទាំងឡាយដែលបានធ្វើ គឺបានបង្កើតឡើងដើម្បីផ្តល់ព័ត៌មាន ណែនាំដល់ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងរបស់កម្មវិធី (១)។ ឧទាហរណ៍ វាទំនងនឹងចាត់ទុក ថាមានសារសំខាន់ក្នុងការកំណត់ថា តើការបង្ហាញតាមរយៈការផ្សព្វផ្សាយក្នុងទូរទស្សន៍ជាផ្នែកមួយនៃកម្មវិធីមូកសុវត្ថិភាពមានលក្ខណៈសមស្របឬទេ តើវាបានបញ្ជាក់បញ្ហានោះបានសមល្មមឬនៅ តាមពិតទៅ តើមូកសុវត្ថិភាពដែលបានផ្សព្វផ្សាយ អាចរកទិញបាននៅក្នុងតំបន់ ដែលមានការឃោសនានោះ ឬមួយយ៉ាងណា?

ការវាយតំលៃផលប៉ះពាល់ និងលទ្ធផល

ការធ្វើបែបនេះ នឹងកំណត់ថា តើការផ្សព្វផ្សាយនោះបាននាំឱ្យមានការប្រែប្រួលឬទេ។ លទ្ធផល ឬផលរបស់កម្មវិធីគឺ សំដៅលើបំរែបំរួលនៅក្នុងប្រជាពលរដ្ឋគោលដៅ ដែលកម្មវិធីបាននាំឱ្យមាន -នោះគឺបំរែបំរួលដែលនឹងមិនអាចកើតមានបានឡើយ ប្រសិនបើគ្មានកម្មវិធី (១)។ ឧទាហរណ៍៖ ប្រសិនបើកម្មវិធីមូកសុវត្ថិភាពជាប់ទាក់ទងនឹងការចាក់ផ្សាយតាមរយៈទូរទស្សន៍អំពីការប្រើប្រាស់មូកសុវត្ថិភាព ដែលការវាយតំលៃលទ្ធផលអាចនឹងពិនិត្យមើលថា តើប្រជាពលរដ្ឋ ដែលបានឃើញការផ្សព្វផ្សាយនោះជឿជាក់ថាមានឱកាសណាមួយ ដែលពួកគេនឹងត្រូវផាកពិន័យដោយប៉ូលីសឬទេ ប្រសិនបើពួកគេមិនបានពាក់មូកសុវត្ថិភាពនោះ។ ការធ្វើបែបនេះ ទំនងនឹងកើតមាននៅចុងបញ្ចប់នៃកម្មវិធីខុសពីការវាយតំលៃដំណើរការ ព្រោះធ្វើការផ្តោតលើលទ្ធផល។

ការវាយតំលៃលទ្ធផល

ការធ្វើបែបនេះគឺដើម្បីវាស់ពីលទ្ធផល និងពិនិត្យមើលថា តើកម្មវិធីទទួលបានជោគជ័យឬទេ។ តើឥឡូវនេះប្រជាពលរដ្ឋភាគច្រើនពាក់មូកសុវត្ថិភាពបានច្រើនជាងមុនឬទេ? តើការរងរបួសក្បាល ត្រូវបានកាត់បន្ថយឬទេ? តើមានក្មេងៗច្រើនពាក់មូកសុវត្ថិភាពទៅសាលាឬទេ? ការវាស់ពីបំរែបំរួលលទ្ធផល ប្រហែលជាទម្រង់នៃការវាយតំលៃធម្មតាបំផុតមួយ ព្រោះវាផ្តល់នូវព័ត៌មានថា តើកម្មវិធី ឬការធ្វើអន្តរាគមន៍ពិតជាធ្វើឱ្យមានភាពខុសគ្នាមែនទេ។

៥.២ ការជ្រើសរើសវិធីសាស្ត្រវាយតំលៃ

វិធីសាស្ត្រដែលបានប្រើប្រាស់ សំរាប់ប្រភេទនៃការវាយតំលៃនិមួយៗនឹងមានការប្រែប្រួល។ ទាំងវិធីសាស្ត្រគុណភាព និងបរិមាណអាចត្រូវបានប្រើប្រាស់នៅក្នុងការបង្កើតឡើងនូវការវាយតំលៃ។ វិធីសាស្ត្រគុណភាពអាចត្រូវបានប្រើប្រាស់សំរាប់ការបង្កើត និងការវាយតំលៃលើដំណើរការ ឧទាហរណ៍៖ ក្រុមគោលដៅចម្លើយខ្លីៗ កំរងសំណួរ ឬសំនួរបើក។

ការវាយតំលៃផលប៉ះពាល់ និងលទ្ធផល អាចនឹងត្រូវធ្វើឡើងដោយប្រើប្រាស់វិធីសាស្ត្រផ្សេងៗគ្នា។ ប្រើប្រាស់ទំរង់នៃការសាកល្បង ឬការសាកល្បងក្នុងលក្ខណៈណាមួយ ដើម្បីបង្ហាញនូវបំរែបំរួល (ឬអត់) គឺជាការវាយតំលៃលើកម្មវិធីដ៏មានឥទ្ធិពលបំផុត សំរាប់ស្វែងរកបំរែបំរួលក្នុងលទ្ធផល។ ប្រភេទនៃវិធីសាស្ត្រដែលបានប្រើប្រាស់នឹងអាស្រ័យទៅលើគោលបំណង និងថវិកាសំរាប់ការវាយតំលៃ។

៤.២.១ ប្រភេទនៃការសិក្សា សំរាប់ការបង្កើត និងការវាយតំលៃដំណើរការ

ការសិក្សាគុណភាព

ការស្រាវជ្រាវគុណភាព គឺចង់ឱ្យមានការពាក់ព័ន្ធទៅនឹងការអធិប្បាយដោយផ្ទាល់មាត់យ៉ាងពិស្តារអំពីចរិកលក្ខណៈរបស់ករណីទាំងឡាយហើយពន្យល់ពីមូលហេតុ ដែលជាគំរូជាមូលដ្ឋាន។ បច្ចេកទេសជាក់លាក់ រួមបញ្ចូលការប្រើប្រាស់ក្រុមគោលដៅ ការធ្វើសំភាសន៍ស៊ីជំរៅ ឬការសង្កេតមើលជាមួយចម្លើយខ្លីៗ ឬសំណួរបើក (២,៣)។ ឧទាហរណ៍: សំណួរនៅក្នុងការវាយតំលៃលើការបង្កើតការឃោសនាបញ្ចុះបញ្ចូលពតិមានមួយ ដែលមានគោលបំណងបង្កើនការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ថាតើការផ្សព្វផ្សាយតាមទូរទស្សន៍មានលើកយកពីសំណួរនេះឬអត់។ ត្រូវបង្កើតក្រុមគោលដៅ ដើម្បីកំណត់ថា តើទស្សនិកជនជឿជាក់ថាសារដែលបានមកពីការផ្សព្វផ្សាយតាមទូរទស្សន៍សមស្របឬទេ។ របាយការណ៍លទ្ធផល នឹងធ្វើឱ្យការផ្សព្វផ្សាយរិតតែប្រសើរឡើងថែមទៀត។

ចំណាំ

អ្នកស្រាវជ្រាវក្នុងប្រទេសហ្គាណា បានវាយតំលៃពីប្រសិទ្ធិភាពនៃសារស្តីពីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដែលបានផ្សាយ តាមទូរទស្សន៍ ពីការប្រើប្រាស់ល្បឿន និងការបើកបរដោយសេពគ្រឿងស្រវឹង (៤)។ ក្រុមគោលដៅ បានបំពេញការងារជាមួយអ្នកបើកបរជំនួញ ៥០នាក់ និងបានបញ្ជាក់បង្ហាញជារួមដោយភាពច្បាស់លាស់ និងភាពសមស្របនៃសាររួមបញ្ចូលទាំងយោបល់សំរាប់ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងផងដែរ។ ការផ្សព្វផ្សាយនោះបានទៅដល់ និងបានយល់ ដោយទស្សនិកជនគោលដៅជាច្រើន ទោះបីជាអ្នកចូលរួមខ្លះៗ នៅមិនច្បាស់អំពីឥរិយាបថដែលបានផ្សព្វផ្សាយឱ្យទស្សនិកជនឱ្យចាប់យកក៏ដោយ។ ឱកាសសំរាប់ការពង្រឹងសារនោះរួមមាន ការប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធពត៌មានផ្សេងទៀត ការបង្កើនចំនួនភាសា និងការបញ្ជាក់ជូនអំពីការផ្លាស់ប្តូរឥរិយាបថ ដែលកំពុងត្រូវបានលើកជាសំណើរឡើង។

៤.២.២ ប្រភេទនៃការសិក្សាសំរាប់ការវាយតំលៃផលប៉ះពាល់ និងលទ្ធផល

មានការបង្កើតឡើងនូវការសិក្សាប្រកបដោយឋានានុក្រម ដែលបានផ្តល់និយមន័យច្បាស់លាស់សំរាប់ពិនិត្យមើលប្រសិទ្ធិភាពនៃការធ្វើអន្តរាគមន៍នានា។ បញ្ហានេះ ចាប់ផ្តើមពីការសាកល្បងគ្រប់គ្រងដែលធ្វើឡើងព្រាវៗ ដែលបានផ្តល់នូវភស្តុតាងកំរិតខ្ពស់មួយរហូតដល់ភស្តុតាងមួយដែលមិនអាចគ្រប់គ្រងបានមុន ក្រោយការសិក្សាដែលផ្តល់នូវភស្តុតាងដ៏តិចតួច អំពីប្រសិទ្ធិភាពនៃការធ្វើអន្តរាគមន៍។

ការសាកល្បងគ្រប់គ្រងធ្វើឡើងដោយចៃដន្យ (RCT)

ជាស្តង់ដាមាសនៃការវាយតំលៃ ដោយសារការសាកល្បងគ្រប់គ្រងធ្វើឡើង ដោយចៃដន្យនឹងផ្តល់នូវកំរិតគុណភាពខ្ពស់បំផុត នៃភស្តុតាងដែលការធ្វើអន្តរាគមន៍ ឬកម្មវិធីទទួលបានជោគជ័យ។ ការបង្កើតឡើងនូវ RCT មានន័យថា មនុស្សម្នាក់ៗ ឬក្រុម (ឧ. សាលារៀន ឬភូមិ ដែលគេស្គាល់ថាជាកំរងសាកល្បងដោយចៃដន្យ) ត្រូវបានបំរុងទុកដោយចៃដន្យសំរាប់ទទួលឬមិនទទួលកម្មវិធី។ នៅពេលអ្នកចូលរួម(ឬក្រុមអ្នកចូលរួម) ត្រូវបានចាត់តាំងដោយចៃដន្យទៅកាន់ក្រុមមួយ ឬក្រុមផ្សេងទៀត កត្តាផ្សេងទៀត ដែលទំនងនឹងមានអានុភាពលើលទ្ធផលបានវាស់ និងមិនបានវាស់ក៏ដោយ គឺទំនងនឹងមានតុល្យភាពរវាងក្រុមបានធ្វើអន្តរាគមន៍ និងក្រុមដែលមិនបានធ្វើអន្តរាគមន៍។ ថ្វីបើជានិច្ចជាកាល នៅពេលវាយតំលៃប្រសិទ្ធិភាពនៃការធ្វើអន្តរាគមន៍ ត្រូវតែគិតពិចារណាដល់ការបង្កើតឡើងនូវ RCT ក៏ដោយ តែវាតម្រូវឱ្យមានធនធានដ៏សំខាន់នានា

ហើយទំនងជាពិបាកធ្វើជាមួយនឹងថវិកាដែលនៅមានដែនកំនត់។ ក្នុងការធ្វើអន្តរាគមន៍ដោយចៃដន្យទំនងនឹងមានការពិចារណាផ្នែកសីលធម៌ផងដែរ ជាមួយនឹងផលប្រយោជន៍ ដែលបានស្គាល់ (នោះគឺការបដិសេធន៍ ចំពោះការធ្វើអន្តរាគមន៍ដ៏មានប្រសិទ្ធិភាពមួយ ចំពោះអ្នកចូលរួមទាំងឡាយ ដែលនឹងឋិតក្នុងក្រុមដែលមិនបានទទួលការធ្វើអន្តរាគមន៍)។

វាមានសារសំខាន់បំផុត ដែលត្រូវកត់សំគាល់ថា មិនចាំបាច់ធ្វើការសាកល្បងការត្រួតពិនិត្យធ្វើឡើងដោយចៃដន្យពីប្រសិទ្ធិភាពមួកសុវត្ថិភាពខ្លួនឯង ដែលជាផ្នែកមួយនៃកម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាពរបស់អ្នកឡើយ។ មានភស្តុតាងគ្រប់គ្រាន់ ទទួលបានពីការសិក្សាមួយចំនួន ដែលបានបង្ហាញយ៉ាងច្បាស់ថាមួកសុវត្ថិភាពមានប្រសិទ្ធិភាពក្នុងការកាត់បន្ថយការរងរបួសក្បាល និងការស្លាប់ដោយគ្រោះថ្នាក់ដែលបង្កឡើង នៅកំឡុងពេលប៉ះទង្គិចជាមួយម៉ូតូ (សូមមើលមេរៀនទី១)។

ចំណាំ

ការវាយតំលៃដោយប្រើប្រាស់ការសាកល្បងការត្រួតពិនិត្យធ្វើឡើងដោយចៃដន្យ

ការសាកល្បងការត្រួតពិនិត្យធ្វើឡើងដោយចៃដន្យ ត្រូវបានធ្វើឡើងនៅក្នុងសាលារៀនចំនួន២៧កន្លែងក្នុងប្រទេសអូស្ត្រាលីភាគខាងលិច ដើម្បីប៉ាន់ប្រមាណពីប្រសិទ្ធិភាពនៃការធ្វើអន្តរាគមន៍នៅទូទាំងសាលា ដើម្បីបង្កើនការពាក់មួកសុវត្ថិភាពកង់បានត្រឹមត្រូវចំពោះសិស្សសាលាបឋម (៥)។ សាលារៀននានា ត្រូវបានបំរុងទុកដោយចៃដន្យ (ចោះ១) ចំពោះលក្ខខ័ណ្ឌនៃការធ្វើអន្តរាគមន៍ ឬការគ្រប់គ្រងសមាសភាពដ៏ចំបងនៃកម្មវិធីគឺកម្មវិធីសិក្សាដែលដឹកនាំដោយមិត្តរួមថ្នាក់សំរាប់សិស្សដែលមានអាយុ ពី ១០-១២ ឆ្នាំ។ ការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ត្រូវបានសង្កេតនៅគ្រាគោលមួយក្នុងរយៈពេលមួយ និងពីរឆ្នាំ ក្រោយការធ្វើអន្តរាគមន៍។ អត្រាពាក់មួកសុវត្ថិភាពដែលបានសង្កេត បានថយចុះ ១៣% នៅក្នុងក្រុមគ្រប់គ្រង និង ៥% បើប្រៀបធៀបជាមួយ ក្រុមអន្តរាគមន៍ ($p=0.185$) ដោយបានស្នើថា បើសកម្មភាពដែលប្រចាំនៅសាលាមិនបានបង្កើនដល់ការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពទេនោះ ពួកគេនឹងបញ្ឈប់អត្រានៃការធ្លាក់ចុះការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពរបស់ក្មេងៗ។

គំរោងការណ៍សាកល្បងក្នុងក៏រិតមួយ

ប្រសិនបើធ្វើបានល្អ ការបង្កើតនូវការសិក្សានេះ អាចនឹងត្រូវបានប្រើប្រាស់ ដើម្បីបង្កើតនូវប្រសិទ្ធិភាពនៃការធ្វើអន្តរាគមន៍ ខណៈដែលវាមិនសូវហ្មត់ចត់ដូចការសាកល្បងដោយចៃដន្យក៏ដោយ។ នោះគឺការប្រើប្រាស់ពតិមានដែលប្រមូលបានលើទំនោរនៃអាំងឌីកាទ័រ ដែលបានវាស់ការសិក្សានេះអនុញ្ញាតឱ្យមានការទាញយកនូវសេចក្តីសន្និដ្ឋានមួយថា តើការធ្វើអន្តរាគមន៍ (កម្មវិធី) មាន ឬគ្មានការពាក់ព័ន្ធជាមួយនឹងបំរែបំរួលក្នុងលទ្ធផល។

ការសិក្សាមុន-ក្រោយ ដែលបានគ្រប់គ្រង

នេះគឺជាគំរោងការណ៍ ដែលមានសារប្រយោជន៍មួយសំរាប់ការវាយតំលៃកម្មវិធី។ ការធ្វើឡើងដោយចៃដន្យមិនមែនសុទ្ធតែអាចធ្វើបានទាំងអស់ឡើយ ឧទាហរណ៏៖ នៅតំបន់មួយចំនួនដែលបានទទួលយកការធ្វើអន្តរាគមន៍រួចហើយ។ គំរោងការណ៏សិក្សាមុន-ក្រោយ ដែលបានគ្រប់គ្រង ជាប់ទាក់ទងនឹងការសង្កេតមើលលទ្ធផលចំណាប់អារម្មណ៏ (ឧ. អត្រាពាក់មួកសុវត្ថិភាព) មុន និងក្រោយកម្មវិធីទាំងចំពោះអ្នកដែលបានទទួលកម្មវិធី និងអ្នកដែលឋិតក្នុងក្រុមគ្រប់គ្រង។ ក្រុមគ្រប់គ្រង ត្រូវមានលក្ខណៈស្រដៀងគ្នាទៅនឹងក្រុមកម្មវិធី ហើយបើមានចំនុចខុសគ្នាគេត្រូវតែធ្វើការពិចារណា។

មានក្រុមគ្រប់គ្រងមានន័យថា ទំនោរ/និន្នាការដែលអាចកើតមាន ក្នុងចំណោមប្រជាពលរដ្ឋ ក្រៅពីអ្វីដែលបានកើតមានដោយសារកម្មវិធីត្រូវបានយកមកធ្វើការពិចារណា។

ចំណាំ

ការវាយតំលៃ ដោយប្រើប្រាស់ការសិក្សាមុន-ក្រោយដែលបានត្រួតពិនិត្យ

ការសិក្សាមុន-ក្រោយដែលបានគ្រប់គ្រង ត្រូវបានប្រើប្រាស់ដើម្បីវាយតំលៃកម្មវិធីទំនុកបម្រុងមួយ ដើម្បីបង្កើនការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពកង់ទៅដល់ក្មេងៗនៃក្រុមគ្រួសារ ដែលមានប្រាក់ចំណូលទាប (៦)។ ប្រជាពលរដ្ឋដែលបានដាក់បញ្ចូល គឺក្មេងដែលជិះកង់ដែលមានអាយុពី ៥ ទៅ ១៤ឆ្នាំ មកពីតំបន់ប្រាក់ចំណូលគ្រួសារជាមធ្យមទាប នៅក្នុងសហគមន៍ភូមិសាស្រ្តដែលបានកំណត់ នៅក្នុងទីក្រុងកាណាដាធំមួយ។ សិស្សដែលរៀននៅសាលារៀនបីកន្លែង ដែលឋិតក្នុងតំបន់នៃប្រាក់ចំណូលគ្រួសារជាមធ្យមទាបបំផុត ត្រូវបានផ្តល់នូវមួកសុវត្ថិភាពក្នុងតំលៃ ១០ដុល្លារ ក្នុងមួយនាក់ និងត្រូវបានផ្តល់នូវកម្មវិធីអប់រំមួយ រីឯតំបន់ប្រាក់ចំណូលទាបបីផ្សេងទៀត ត្រូវបានធ្វើជាតំបន់គ្រប់គ្រង។ ការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ត្រូវបានវាស់ដោយការសង្កេតផ្ទាល់លើក្មេងជិះកង់ជាង ១៨០០នាក់។ លទ្ធផលបានមកពីការសិក្សាបង្ហាញថា ទោះបីជាមួកសុវត្ថិភាពចំនួន ៩១០មួក ត្រូវបានលក់ជូនដល់សិស្សសាលាចំនួន ១៤១៥នាក់ (៦៤%) ក៏ដោយ ហើយរបាយការណ៍ស្តីពីការមានមួកសុវត្ថិភាពប្រើប្រាស់បានកើនឡើងពី ១០% ទៅ ៤៧% ការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ដែលបានសង្កេតនៅក្នុងតំបន់អន្តរាគមន៍ប្រាក់ចំណូលទាប គឺមិនមានភាពខុសគ្នា ពីអត្រានៅក្នុងតំបន់គ្រប់គ្រងដែលមានប្រាក់ចំណូលទាបបីផ្សេងទៀតឡើយ (១៨% ទល់នឹង ១៩%)។ អ្នកនិពន្ធបានបូកសរុបថា លទ្ធផលមិនបានឆ្លុះបញ្ចាំងពីប្រសិទ្ធិភាពនៃកម្មវិធីទំនុកបម្រុងលុយកាក់សំរាប់ទិញមួកសុវត្ថិភាព ដល់ការកើនឡើងការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពចំពោះក្មេង ដែលរស់នៅក្នុងតំបន់មានប្រាក់ចំណូលគ្រួសារជាមធ្យមទាបឡើយ ដូច្នេះហើយការបង្កើតនូវយុទ្ធសាស្រ្តផ្សេងទៀត ដើម្បីបង្កើនការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ចំពោះក្មេងដែលមានប្រាក់ចំណូលគ្រួសារជាមធ្យមទាបត្រូវតែជារឿងអាទិភាព។

គំរោងការណ៍លំដាប់លំដោយនៃពេលវេលាដែលបានរំខាន

វាជាការដែលអាចធ្វើទៅបាន ក្នុងការប៉ាន់ស្មានលើប្រសិទ្ធិភាពនៃកម្មវិធី ដោយប្រើប្រាស់វិធានការចំរុះនៃលទ្ធផលចំណាប់អារម្មណ៍មុននិងក្រោយកម្មវិធី។ មានប្រែប្រួលផ្សេងៗគ្នាមួយចំនួនចំពោះគំរោងការណ៍នេះ ដែលមួយចំនួនជាប់ទាក់ទងនឹងក្រុមគ្រប់គ្រង។ ជាទូទៅ ការសិក្សានានាដែលបានប្រើប្រាស់គំរោងការណ៍នេះ ប្រើប្រាស់នូវវិធានការដែលបានប្រមូលជាដដែលៗ ដូចជាអត្រាការស្លាប់ ព្រោះវិធានការណ៍ចំរុះត្រូវការឱ្យមានការវិភាគសមស្របមួយ។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ គំរោងការណ៍សិក្សានេះឋិតក្រោមការពុះពារ ដែលទាក់ទងនឹងពេលវេលាចំពោះសុពលភាពរបស់វា តាមពិតទៅលទ្ធភាពដែលកត្តាផ្សេងទៀត កើតឡើងដំណាលគ្នាចំពោះកម្មវិធីបាននាំឱ្យមានផលមួយដែលបានសង្កេត។ យ៉ាងណាក៏ដោយ យើងអាចពិចារណាលើការវិភាគផ្នែកស្ថិតិនៃទិន្នន័យទាំងនោះ ចំពោះទំនោរ/និន្នាការខាងផ្លូវលោកមិនទាក់ទងសាសនា មានន័យថាវាអាចធ្វើទៅបានក្នុងការបង្កើតឡើងថា តើការធ្វើអន្តរាគមន៍មួយ ឬកម្មវិធីមួយទទួលខុសត្រូវលើបំរែបំរួលលទ្ធផលឬយ៉ាងណា។

ការសិក្សាមុន-ក្រោយ (គ្មានក្រុមត្រួតពិនិត្យ)

ជាញឹកញាប់ ការសិក្សាមុន-ក្រោយដែលគ្មានក្រុមគ្រប់គ្រងត្រូវបានប្រើប្រាស់ដើម្បីធ្វើការវាយតំលៃលទ្ធផលនៃកម្មវិធី ប៉ុន្តែផ្តល់នូវភស្តុតាងដ៏ទន់ខ្សោយមួយ ចំពោះប្រសិទ្ធិភាពនៃកម្មវិធី។ គំរោងការណ៍នេះ ជាប់ទាក់ទងនឹងការវាស់ពីលទ្ធផល ចំណាប់អារម្មណ៍មុន និងក្រោយកម្មវិធីត្រូវបានដំណើរការ។

គំរោងការណ៍សិក្សានេះ គឺសាមញ្ញបំផុត ហើយទំនងត្រូវបានធ្វើឡើង ដោយមានតំលៃថោក ព្រោះអ្វីដែលត្រូវការ គឺជាគម្រោងគំរូមួយ និងជំនួយការស្រាវជ្រាវ ដើម្បីធ្វើការសង្កេតទៅតាមកន្លែងផ្សេងៗ។ យ៉ាងណាក៏ដោយ បើគ្មានក្រុមគ្រប់គ្រងនេះទេ គុណសម្បត្តិផ្នែកវិទ្យាសាស្រ្ត នៃប្រភេទការសិក្សាទាំងនេះ គឺនៅមានកំរិតនៅឡើយ ព្រោះជាញឹកញាប់វាលំបាកក្នុងការកំណត់ជាមួយនឹងភាពពិត -ប្រាកដណាមួយពីបំរែបំរួលលទ្ធផល ចំពោះការចាប់ដំណើរការដំបូងនៃកម្មវិធី។

ចំណាំ **ការវាយតំលៃក្រដាសប៉ូស្ទ័រ និងយុទ្ធនាការផ្សព្វផ្សាយមួកសុវត្ថិភាពតាមទូរទស្សន៍ ក្នុងប្រទេសកម្ពុជា**

កាលពីឆ្នាំ ២00៤ អង្គការជនពិការអន្តរជាតិ បានដំណើរការនូវយុទ្ធនាការផ្សព្វផ្សាយការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ជាហូរហែរ ដោយសហការជាមួយក្រសួងសុខាភិបាលកម្ពុជា អង្គការសុខភាពពិភពលោក អង្គការ UNICEF UNESCO និងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការបែលហ្ស៊ិក។ យុទ្ធនាការដ៏ចំបង ត្រូវបានសំដែងដោយតារាភាពយន្តលំដាប់អន្តរជាតិ គឺលោក Jakie Chan (ឈិន ឡុង)។ យុទ្ធនាការនោះ ផ្តោតគោលដៅលើយុវវ័យដែលតំណាងឱ្យជនរងគ្រោះចរាចរណ៍ ៥0% នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ហើយបានប្រើប្រាស់ជាស្ប៉ុតទូរទស្សន៍ និងក្រដាសប៉ូស្ទ័រ ដើម្បីបញ្ជាក់ពីការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូរបស់លោក ឈិន ឡុង។ ការសង្កេតការពាក់មួកសុវត្ថិភាពមួយចំនួនត្រូវបានធ្វើឡើងមុន និងក្រោយយុទ្ធនាការ បានអនុញ្ញាតឱ្យអ្នករៀបចំវាយតំលៃ នូវភាពជោគជ័យរបស់យុទ្ធនាការ។ មុនពេលធ្វើយុទ្ធនាការ មានអត្រាពាក់មួកសុវត្ថិភាពជាមធ្យម ៨% ដោយបានធ្វើការប៉ាន់ប្រមាណនៅកន្លែងនានាចំនួន ២0 ក្នុងរយៈពេល ៤ថ្ងៃនៅក្នុងទីក្រុង។ ក្រោយការអនុវត្តន៍យុទ្ធនាការរួច មួយឆ្នាំកន្លះក្រោយមកកំរិតនេះបានកើនឡើងដល់ ១៤.៧%។

ឈិន ឡុង ឯកអគ្គរដ្ឋទូតសុច្ឆន្ទៈអង្គការ UNICEF លើកស្ទួយការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព នៅកម្ពុជា

© អង្គការជនពិការអន្តរជាតិបែលហ្ស៊ិក និង UNICEF ឆ្នាំ ២00៤

ប្រភព៖ ៧

តារាង ៤.១ ប្រភេទនៃការសិក្សា និងគុណសម្បត្តិ និងគុណវិបត្តិរបស់វា*

	ការវាយតំលៃការបង្កើត និងដំណើរការ	ការវាយតំលៃផលប៉ះពាល់និងលទ្ធផល	ផលល្អនិងផលអាក្រក់
គុណភាព			
ក្រុមផ្តោតអារម្មណ៏/ការធ្វើសំភាសន៍ស៊ីជំរៅ	✓ – ការបង្កើត – ដំណើរការ	✓ – លទ្ធផល	– អាចផ្តល់ព័តិមានអំពីមូលហេតុដែលការធ្វើអន្តរាគមន៏ អាចទទួលបាន ឬមិនអាចទទួលបានប្រសិទ្ធិភាព – ថោក – (សិក្ខាកាម) គំរូមិនមែនជាគំរូចៃដន្យឡើយ – លទ្ធផលមិនអាចធ្វើឱ្យ ទៅជាទូទៅបានឡើយ
បរិមាណ			
ការសាកល្បងគ្រប់គ្រងដែលធ្វើឡើងដោយចៃដន្យ		✓ – ផលប៉ះពាល់ ✓ – លទ្ធផល	– ភស្តុតាងដែលហ្មត់ចត់ – ថ្លៃ – ការធ្វើឡើងព្រាវៗ មិនមែនសុទ្ធតែធ្វើទៅបានឡើយ
ការសិក្សាមុន-ក្រោយដែលបានត្រួតពិនិត្យ ។		✓ – ផលប៉ះពាល់ ✓ – លទ្ធផល	– គ្រោងការណ៏ដែលសាមញ្ញបំផុត – ត្រូវមានក្រុមគ្រប់គ្រង ដែលអាចប្រៀបធៀបបាន
គំរោងការណ៏លំដាប់លំដោយពេលវេលា ដែលបានរំខាន		✓ – ផលប៉ះពាល់ ✓ – លទ្ធផល	– គំរោងការសាមញ្ញៗ ប្រសិនបើមានចំនួនព្រឹត្តិការណ៏គ្រប់គ្រាន់ និងប្រព័ន្ធអង្កេតច្បាស់លាស់
ការសិក្សាមុន-ក្រោយ (គ្មានក្រុមត្រួតពិនិត្យ)		✓ – ផលប៉ះពាល់ ✓ – លទ្ធផល	– ថោក – ទស្សនិកជនក៏រិតទាប

* ព័តិមានពិស្តារបន្ថែមអំពីប្រភេទនៃការសិក្សា អាចរកបានក្នុងឯកសារយោងលេខ ៨ និង៩ ។ មានសន្ទានុក្រមនៃពាក្យពេចន៏ផ្នែករោគរាតត្បាតដែលតភ្ជាប់កុំព្យូទ័រដ៏មានសារប្រយោជន៏មួយ ក្នុងអាស័យសដ្ឋាន www.cochrane.org/ resources/glossary.htm

៤.២.៣ ការជ្រើសរើសអាំងឌីកាទ័រនៃការបំពេញការងារ

អាំងឌីកាទ័រនៃការបំពេញការងារ (ឬរង្វាស់លទ្ធផល) គឺជារង្វាស់មួយនៃភាពជោគជ័យ ដែលកម្មវិធីទទួលបាន ។ ការជ្រើសរើសអាំងឌីកាទ័រនៃការបំពេញការងារ នឹងត្រូវកំណត់ដោយគោលបំណងនៃការវាយតំលៃប្រភេទនៃការសិក្សាដែលបានប្រើប្រាស់ធនធានដែលអាចរកបាន និងតម្រូវការរបស់ទីភ្នាក់ងារផ្តល់ថវិកាទៅតាមទំហំណាមួយ ។ ឧទាហរណ៏ៈ ទីភ្នាក់ងារផ្តល់ថវិការបស់រដ្ឋាភិបាល អាចនឹងត្រូវការពតិមានជាក់លាក់ណាមួយ ដើម្បីធានាបានដល់ការទ្រទ្រង់សំរាប់ការប្រតិបត្តិច្បាប់មួយដែលកំពុងកើនឡើង ឬសំរាប់ការដំណើរការកម្មវិធី ។

លទ្ធផលរបួសស្នាម និងការស្លាប់

ប្រសិទ្ធិភាពនៃមួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូ និងកង់ ក្នុងការកាត់បន្ថយរបួសក្បាល និងការស្លាប់ ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការបុកប៉ះ ត្រូវបានចងក្រងជាឯកសារបានយ៉ាងល្អ នៅក្នុងការសិក្សាជាច្រើន រាប់បញ្ចូលនូវការពិនិត្យប្រព័ន្ធ Cochrane ឡើងវិញ (សូមមើលមេរៀនទី១) (១០,១១) ហើយទំនងមិនចាំបាច់ចំលងនូវរបកគំហើយទាំងនេះក្នុងលក្ខណៈនៃការស្រាវជ្រាវ (ហើយអាចមានតំលៃថ្លៃ) ដែលមានទ្រង់ទ្រាយធំឡើយ ។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយភាគច្រើននៃការស្រាវជ្រាវប្រសិទ្ធិភាពទាំងនេះ ត្រូវបានធ្វើឡើងនៅក្នុងប្រទេសដែលមានចំណូលខ្ពស់ (ភាគច្រើនក្នុងសហរដ្ឋអាមេរិក) ដែលមានមួកសុវត្ថិភាពគុណភាពខ្ពស់ពាសពេញ ។

មានការស្រាវជ្រាវដែលបានបោះពុម្ពផ្សាយតិចតួចបំផុត ដែលពិនិត្យលើប្រសិទ្ធិភាពនៃមួកសុវត្ថិភាព ដែលមានទម្ងន់ស្រាល ឬផលិតក្នុងស្រុកក្នុងការកាត់បន្ថយការរងរបួស និងការស្លាប់នៅក្នុងប្រទេស ដែលមានប្រាក់ចំណូលទាប និងមធ្យមជាពិសេសទាក់ទងនឹងមួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូ។ ការស្រាវជ្រាវ បន្ថែមនៅក្នុងវិស័យនេះ គឺមានសារសំខាន់បំផុតដោយសារការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពកំពុងកើនឡើង។

វាអាចធ្វើទៅបានក្នុងការប្រើប្រាស់ទិន្នន័យដែលប្រមូលបានជាទៀងទាត់ ដើម្បីគណនាអត្រាគ្រោះថ្នាក់ក្បាល និងការស្លាប់។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ លទ្ធផលដែលអត្រាទាំងនោះអាចគណនាបាន អាស្រ័យលើភាពត្រឹមត្រូវនៃការពិនិត្យមើលក្នុងស្រុក។ ប្រសិនបើមានទំរង់ស្រង់ទិន្នន័យដូចគ្នា ដែលមានប្រព័ន្ធលេខកូដ និងប្រព័ន្ធរបាយការណ៍ បានបង្កើតឡើងនៅក្នុងមន្ទីរពេទ្យ ឬមន្ទីរសុខាភិបាលរួចហើយនោះ ប្រហែលជាអាចមានទិន្នន័យផ្គុំគ្នាដែលអាចរកបាន អំពីការរបួសក្បាល ការរបួសក្បាលយ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរ ឬការរងរបួសក្បាល ដែលពាក់ព័ន្ធការប៉ះទង្គិចម៉ូតូ។ ពុំដូច្នោះទេ បញ្ហានេះទំនងត្រូវការយកចេញពីប្រភពទិន្នន័យក្នុងស្រុក។ ស្រដៀងគ្នានេះដែរគ្រោះថ្នាក់ប៉ះទង្គិចម៉ូតូ និងទិន្នន័យទាក់ទិនដល់ការស្លាប់ ទំនងអាចត្រូវបានប្រមូលពីអាជ្ញាធរនគរបាល ឬអាជ្ញាធរដឹកជញ្ជូន។

ត្រូវត្រួតពិនិត្យឱ្យបានប្រុងប្រយ័ត្នចំពោះប្រភពទិន្នន័យភាពពេញលេញ និងត្រឹមត្រូវមុនពេលប្រើ ព្រោះគុណភាពអាចនឹងមានការប្រែប្រួល។

អត្រាពាក់មួកសុវត្ថិភាព

អាំងឌីកាទ័រការបំពេញការងារដ៏សមស្របមួយ គឺជាសមាមាត្រនៃអ្នកជិះដែលពាក់មួកសុវត្ថិភាព។ ការសង្កេតមើលអ្នកជិះអាចធ្វើបាននៅតាមកន្លែងនានា មុន និងក្រោយកម្មវិធីត្រូវបានចងក្រងជាឯកសារ ថាតើអត្រាពាក់មួកសុវត្ថិភាពមានការផ្លាស់ប្តូរឬទេ។

ការគណនាអត្រាពាក់មួកសុវត្ថិភាព

ប្រៀបធៀបការផ្លាស់ប្តូរ នៅក្នុងចំនួនដាច់ខាតក្នុងលទ្ធផលនៃការរងរបួសនិងការស្លាប់ ឬចំនួនអ្នកជិះដែលពាក់មួកសុវត្ថិភាព មុន និងក្រោយកម្មវិធីនៅមិនទាន់មានសារប្រយោជន៍ឡើយ ព្រោះចំនួនដាច់ខាតអាចនឹងមានការផ្លាស់ប្តូរដោយសារកំណើន ឬការថយចុះនៃចំនួនអ្នកជិះ ដែលបានការចុះបញ្ជី ឬផ្សេងពីនេះ។ ហេតុនេះ វាមានសារសំខាន់ ដែលត្រូវធ្វើការគណនាអត្រានេះ។ ភាគបែងអាចដាក់បញ្ចូលនូវចំនួនអ្នកជិះកង់ដែលបានចុះបញ្ជី ឬចំនួនគីឡូម៉ែត្រដែលបានធ្វើដំណើរ។ ឧទាហរណ៍៖ សំរាប់លទ្ធផលនៃការរងរបួស អត្រានេះអាចជាចំនួននៃអ្នករបួសធៀបនឹងអ្នកជិះ ដែលមានប័ណ្ណបើកបរ ឬចំនួននៃការរងរបួសក្នុង ១០០,០០០ គីឡូម៉ែត្រដែលបានជិះ។ សំរាប់ការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពអត្រាដ៏សមស្របបំផុត គឺជាសមាមាត្រនៃអ្នកជិះដែលពាក់មួកសុវត្ថិភាពធៀបនឹងចំនួនអ្នកជិះសរុប ដែលបានសង្កេត។ ត្រូវកត់ចំណាំថា ប្រសើរបំផុតត្រូវប្រើប្រាស់ប្រជាពលរដ្ឋជាភាគបែង (ឧ. ក្នុងប្រជាពលរដ្ឋ ១០០,០០០នាក់) ជាជាងចំនួនម៉ូតូធ្វើជាភាគបែង។ នេះដោយសារថា ការប្រើប្រាស់ម៉ូតូដែលមានកំណើនយ៉ាងឆាប់រហ័ស នៅក្នុងប្រទេសជាច្រើន អាចនឹងធ្វើឱ្យខូចដល់លទ្ធផលនៃការវាយតំលៃ ប្រសិនបើវិធានការក្រោយនេះត្រូវបានប្រើប្រាស់។ មេរៀនទី២ រាប់បញ្ចូលផ្នែកពិស្តារ ពីរបៀបវាស់អត្រាពាក់មួកសុវត្ថិភាព។

៤.២.៤ ការវាយតំលៃសេដ្ឋកិច្ចកម្មវិធី

វាទំនងមានសារៈសំខាន់ផងដែរ ដើម្បីធ្វើការវាយតំលៃសេដ្ឋកិច្ចដោយបង្ហាញ "តំលៃសំរាប់ថវិកា" និងលទ្ធភាពនៃការសន្សំប្រាក់សំរាប់រដ្ឋាភិបាល ដោយសារការវិនិយោគទៅលើការបង្ការជាមុន។ ការវាយតំលៃផ្នែកសេដ្ឋកិច្ចឆ្លើយតបទៅនឹងសំណួរថា តើការអន្តរាគមន៍មួយតំណាងឱ្យការប្រើប្រាស់ធនធាននានា បានល្អជាង

អន្តរាគមន៍មួយទៀតឬទេ។ និយាយបានម្យ៉ាងទៀតថា តើការចំណាយ $x លើកម្មវិធី A តំណាងឱ្យការវិនិយោគល្អប្រសើរជាង $y លើកម្មវិធី B ឬ? ហេតុនេះ ដើម្បីឆ្លើយតបសំណួរនេះវាច្បាស់ណាស់ថា ចាំបាច់ត្រូវមានការប្រៀបធៀបជំរើសពីរ ឬច្រើន (ពេលខ្លះការប្រៀបធៀបនេះធ្វើឡើងជាមួយពាក្យ "មិនធ្វើអ្វីសោះ" ឬ "ស្ថានភាពនៅដដែល" ឆ្លាស់គ្នា។

ការវាយតំលៃសេដ្ឋកិច្ច គឺផ្អែកលើការប្រៀបធៀបជំរើសនានាអំពីតំលៃ និងផលវិបាករបស់វា(១២)។ ពាក្យ "ផលវិបាក" ដែលប្រើប្រាស់នៅទីនេះ គឺតំណាងឱ្យលទ្ធផលនៃតំលៃ។ មានទម្រង់នៃការវាយតំលៃសេដ្ឋកិច្ចផ្សេងៗដែលអាចធ្វើបាន ទម្រង់នីមួយៗមានលក្ខខ័ណ្ឌនៃវិសាលភាពខុសៗគ្នា ឧ. ទំហំនៃតំលៃប្រែប្រួល ដែលបានដាក់បញ្ចូលក្នុងការវិភាគ។ សំខាន់បំផុត ទម្រង់នីមួយៗនៃការវាយតំលៃសេដ្ឋកិច្ចតម្រូវឱ្យមានសំណុំនៃការសន្មត់ចាប់ផ្តើមការទទួលស្គាល់នូវការសន្មត់ទាំងនេះ គឺជារឿងដែលចាំបាច់សំរាប់អ្នកតាក់តែងគោលនយោបាយ ដើម្បីប្រើប្រាស់ភស្តុតាងឱ្យបានសមស្របពីការសិក្សាទាំងនោះ។

ធាតុរួមមួយ ដែលមាននៅគ្រប់ទម្រង់នៃការវាយតំលៃសេដ្ឋកិច្ចគឺថា វាពាក់ព័ន្ធនឹងតំលៃវាស់វែង។ ជាទូទៅតំលៃនេះ មានផ្ទុកនូវថ្លៃចាយវាយកម្មវិធីផ្ទាល់ យ៉ាងហោចណាស់មួយចំណែកណាមួយ ជាធនធានដែលបានប្រើប្រាស់ ដើម្បីដំណើរការកម្មវិធី (ឧ. គ្រឿងបរិក្ខារ បុគ្គលិក គ្រឿងប្រើប្រាស់)។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយជាគោលការណ៍ ថ្លៃចាយវាយផ្សេងទៀតអាចមានការទាក់ទងផងដែរ ដូចជាថ្លៃចាយវាយដែលជាប់បំណុល ដោយអ្នកជំងឺ អ្នកថែទាំ និងសហគមន៍ទាំងមូល។ ម្យ៉ាងទៀត មានថ្លៃចាយវាយ "លំដាប់ចុះ" និងការសន្សំថ្លៃចាយវាយដែលអាចយកធ្វើការពិចារណា ឧ. កម្មវិធីអាចបង្កឱ្យមានថ្លៃសំរាកពេទ្យថយចុះ ហើយធនធានសន្សំទាំងនេះអាចចាត់ទុកថាមានការពាក់ព័ន្ធ។ ជាទូទៅ ប្រភេទនៃថ្លៃចាយវាយដែលបានជ្រើសរើសអាស្រ័យលើទស្សនវិស័យ ដែលបានចាប់យកក្នុងការវាយតំលៃ និងប្រភេទនៃបញ្ហាបំរុងទុកធនធានដែលកំពុងប្រឈម។

វិធីសាស្ត្រដែលប្រើប្រាស់ ក្នុងការវាយតំលៃសេដ្ឋកិច្ច

ទម្រង់ដែលសាមញ្ញបំផុតនៃការវាយតំលៃសេដ្ឋកិច្ច គឺការវិភាគការសន្សំសំចៃ (CEA)។ ករណីនេះ ពាក់ព័ន្ធនឹងថ្លៃចាយវាយសរុបនៃកម្មវិធីព្រមជាមួយលទ្ធផលដែលបានកំណត់ដើម្បីបង្កើត "អនុបាតសន្សំសំចៃ" មួយ (ឧ. ថ្លៃធៀបទៅនឹងការសង្គ្រោះជីវិត ថ្លៃធៀបនឹងឆ្នាំសង្គ្រោះជីវិត ឬ ថ្លៃធៀបនឹងករណីដែលបានបង្ការ)។ ការសន្មតនៅក្នុង CEA គឺថាទិសដៅនៃការធ្វើអន្តរាគមន៍ដែលកំពុងប្រៀបធៀបត្រូវបានចាប់យកបានគ្រប់គ្រាន់ក្នុងខ្នាតរង្វាស់នៃលទ្ធផលដែលបានប្រើប្រាស់ (១៣)។ ការកែប្រែមួយ ចំពោះការវិភាគលើការសន្សំសំចៃដ៏សាមញ្ញមួយ គឺការវិភាគលើការប្រើប្រាស់ថ្លៃចាយវាយ ដោយផ្អែកលើខ្នាតរង្វាស់លទ្ធផលឆ្នាំជីវិត ដែលបានសម្របគុណភាព ដែលដាក់បញ្ចូលនូវបំរែបំរួលក្នុងការរស់រៀនមានជីវិត និងគុណភាពជីវិតដោយហេតុនោះ វាផ្តល់លទ្ធភាពឱ្យមានសំណុំនៃការធ្វើអន្តរាគមន៍ដ៏ទូលំទូលាយមួយ ដើម្បីធ្វើការប្រៀបធៀបស្របច្បាប់ ដែលអាចធ្វើបានជាមួយ CEA។

ទម្រង់មួយទៀតនៃការវាយតំលៃសេដ្ឋកិច្ច គឺការវិភាគផលប្រយោជន៍ថ្លៃចាយវាយ (CBA) ដែលស្វែងរកធ្វើការវាយតំលៃការធ្វើអន្តរាគមន៍លើថ្លៃចាយវាយសរុប និងផលប្រយោជន៍សរុប -ទំហំទាំងពីរ ត្រូវបានគិតជារូបិយវត្ថុ (ឧ. ដុល្លារ)។ ហេតុនេះ ប្រសិនបើផលប្រយោជន៍ធំជាងថ្លៃចាយវាយ ការសំរេចគឺត្រូវបន្តផ្តល់មូលនិធិដល់កម្មវិធី។ ការវាយតំលៃផលប្រយោជន៍សុខភាពតាមមធ្យោបាយនេះអាចមានការលំបាក ប៉ុន្តែមានវិធីសាស្ត្រមួយគឺការទាញយកនូវការស្ម័គ្រចិត្តខ្ពស់បំផុតមួយ ក្នុងការបង់ជូនសំរាប់ផលប្រយោជន៍ទាំងនេះ ពីអ្នកទទួលផលកម្មវិធី (ឧ. ប្រសិនបើពួកគេត្រូវបង់ប្រាក់សំរាប់វាក្នុងទីផ្សារមិនពិតប្រាកដមួយ)។ គំនិតនៅពីក្រោយវិធីសាស្ត្រនេះ គឺត្រូវទទួលបានការវាយតំលៃមួយសំរាប់ការធ្វើអន្តរាគមន៍ ប្រហាក់ប្រហែលគ្នាទៅនឹងមធ្យោបាយមួយដែលអតិថិជនវាយតំលៃទំនិញ និងសេវាកម្មក្នុងទីផ្សារទាំងឡាយដែរ។

ការជ្រើសរើសប្រភេទដ៏សមស្របនៃការវិភាគសេដ្ឋកិច្ច សំរាប់តម្រូវការនៃកម្មវិធីជាក់លាក់មួយ នឹងអាស្រ័យលើធនធានដែលអាចរកបាន (ទាំងធនធានសេដ្ឋកិច្ច និងធនធានមនុស្ស) និងគោលបំណងនៃការវាយតំលៃ។ ការពិចារណាអំពីគុណភាពជីវិត គឺជាការវាស់វែងមួយដ៏មានឥទ្ធិពល សំរាប់ការវាយតំលៃការប៉ះទង្គិចម៉ូតូ ដែលបណ្តាលឱ្យមានពិការភាពអស់មួយជីវិត ដែលជាលទ្ធផលពីការរងរបួសក្បាលយ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរ។

៤.២.៥ ការកំណត់ទំហំគំរូ

ចំពោះប្រភេទនៃការសិក្សាបរិមាណទាំងអស់ វាមានសារសំខាន់បំផុត ដែលត្រូវមានចំនួនដ៏ច្រើនគ្រប់គ្រាន់នៅក្នុងការសិក្សា ដើម្បីឱ្យប្រាកដថាប្រសិនកើតមានអ្វីមួយវាអាចដឹងបាន។ ព្រឹត្តិការណ៍កាន់តែកម្រ ទំហំគំរូសិក្សាកាន់តែធំ ដើម្បីពិនិត្យរកភាពខុសប្លែក។ ការរងរបួសធ្ងន់ធ្ងរពីគ្រោះថ្នាក់ប៉ះទង្គិចដោយសារម៉ូតូ គឺជាហេតុការណ៍មួយដែលកម្រកើតមាន ហើយការសិក្សាមួយដែលប្រើប្រាស់ការរងរបួសធ្ងន់ធ្ងរ ឬការស្លាប់ ជាលទ្ធផលមួយនឹងជាប់ទាក់ទងនូវទំហំគំរូដ៏ធំមួយ។ ការកំណត់អត្រាពាក់មួកសុវត្ថិភាព ត្រូវការចំនួនអ្នកចូលរួមតិចតួចប៉ុណ្ណោះ។

កត្តានានា ដែលត្រូវយកមកពិចារណាក្នុងការកំណត់ទំហំគំរូ គឺជាទំហំដែលបានរំពឹងទុកនៃផលដែលត្រូវពិនិត្យរកភាពបំរែបំរួលក្នុងខ្នាតរង្វាស់ និងប្រេវ៉ាឡង់អញ្ញាត្តិនៃចំណាប់អារម្មណ៍។ ការគណនាទំហំគំរូ នឹងពិចារណាលើទំហំនៃចង្កោម និងការទំនាក់ទំនងនៅក្នុងចង្កោម ចំពោះការសាកល្បងជាចង្កោមដោយចៃដន្យ (cluster randomized trial)។ ចំពោះពតិមានបន្ថែមអំពីការគណនាទំហំគំរូសំរាប់ការសាកល្បងជាចង្កោមដោយចៃដន្យ សូមមើលឯកសារ យោង ១៤។ វិធីគណនាទំហំគំរូ អាចរកបានដោយសេរីនៅលើអ៊ិនធើណេត១ ប៉ុន្តែយកល្អត្រូវពិគ្រោះជាមួយអ្នកស្ថិតិទាក់ទងទៅនឹងការប៉ាន់ស្មានបែបនោះ ជាពិសេសនៅទីណាដែលមានភាពចាំបាច់ សំរាប់ការសាកល្បងជាចង្កោម ដោយចៃដន្យ ឬគំរូដោយចៃដន្យ ឬគំរូជាជាន់ថ្នាក់។

ចំណាំ

ការវាយតំលៃសេដ្ឋកិច្ច

ការសិក្សាមួយត្រូវបានធ្វើឡើង ដើម្បីប្រៀបធៀបការសន្សំសំចៃសំរាប់កម្មវិធីបីខុសគ្នា ដែលមានគោលបំណងក្នុងការបង្កើនការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពកង់ ចំពោះក្មេងៗចន្លោះអាយុពី ៥ និង ១៦ឆ្នាំ (កម្មវិធីស្របច្បាប់ កម្មវិធីប្រចាំ សហគមន៍ និងកម្មវិធីប្រចាំសាលា)។ ក្នុងរយៈពេលបួនឆ្នាំកន្លងមកនេះ វាបានធ្វើការពិចារណាលើថ្លៃចាយវាយផ្ទាល់របស់កម្មវិធី (ថ្លៃមួកសុវត្ថិភាព និងថ្លៃកម្មវិធីផ្សេងទៀត) និងការសន្សំប្រាក់លើការចំណាយថែទាំសុខភាព ដោយសារការបង្ការការរងរបួសក្បាល ដែលពាក់ព័ន្ធកង់។ លទ្ធផល គឺការបង្ការការរងរបួសក្បាល ការបង្ការការស្លាប់ និងការសន្សំឆ្នាំជីវិត និងត្រូវបានធ្វើគំរូតាងឈរលើមូលដ្ឋាននៃករណីដែលអាចជៀសវាងបាន ករណីរំពឹងទុកកំណើនគ្រោះថ្នាក់នៃការរងរបួសក្បាល ដែលពាក់ព័ន្ធកង់ពីការដែលមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាពកង់ នៅកំឡុងពេលប៉ះទង្គិច និងភាពទូទៅនៃការធ្វើអន្តរាគមន៍មុន និងក្រោយការដែលមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាព។ សរុបមក កម្មវិធីផ្នែកច្បាប់ហាក់បង្ហាញឱ្យឃើញថាមានការសន្សំសំចៃបំផុត ដែលបន្ទាប់មកមានកម្មវិធីប្រចាំសហគមន៍ និងកម្មវិធីប្រចាំសាលារៀន (១៥)។

---

* ការទំនាក់ទំនងទៅម៉ាស៊ីនគិតលេខគំរូមួយដែលភ្ជាប់ប្រព័ន្ធកុំព្យូទ័រ អាចរកបាននៅគេហទំព័រ http://calculators.stat.ucla.edu/sampsize/php រីមួយវិញទៀតអាចទាញយកកញ្ចប់ស្ថិតិ Epi Info™ ចេញពីគេហទំព័រ http://www.cdc.gov/epiinfo/ ម៉ាស៊ីនគិតលេខគំរូមួយសំរាប់ការសាកល្បងជាចង្កោមដោយចៃដន្យ អាចរកបាននៅគេហទំព័រ www.abdn.ac.uk/hsru/epp/cluster.shtml

ការវិភាគស្ថិតិ

ចំពោះគំរោងការណ៍សិក្សាបរិមាណទិន្នន័យចាំបាច់ ត្រូវការការវិភាគស្ថិតិ។ ចំពោះដំបូន្មានបន្ថែមអំពីករណីនេះ សូមពិនិត្យមើលឯកសារយោង៨ ឬពិនិត្យមើលការបង្រៀនដែលពាក់ព័ន្ធនៅក្នុងវិធីសាស្ត្រមូលដ្ឋាន និងផ្នែករបួស នៅ www.pitt.edu/~super1 ។

៨.៣ ការផ្សព្វផ្សាយ និងរបាយការណ៍លទ្ធផល

វាមានសារសំខាន់បំផុត ដែលត្រូវប្រគល់របាយការណ៍លទ្ធផលជូនស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធនៅក្នុងកម្មវិធី នៅពេលណាការវាយតំលៃត្រូវបានបញ្ចប់។ ការផ្សព្វផ្សាយអំពីលទ្ធផលប្រសិនបើវាទទួលបានជោគជ័យ នឹងជួយប្រមូលការគាំទ្របន្ថែមសំរាប់កម្មវិធី ហើយនឹងជួយអ្នកផ្សេងទៀតឱ្យទទួលបានការគាំទ្រចំពោះការណែនាំនូវកម្មវិធីស្រដៀងគ្នានេះ។ ចែកចាយពតិមានជាសាធារណៈ ដែលបានមកពីសកម្មភាពផ្សព្វផ្សាយនឹងអាចបង្កើនលទ្ធផលនៃកម្មវិធីបាន។ ប្រសិនបើកម្មវិធីនេះមិនទទួលបានជោគជ័យ វាមានសារៈសំខាន់បំផុតដែលត្រូវចែករំលែកបញ្ហានេះជាមួយអ្នកផ្សេង ដើម្បីពិចារណាលើចំណុចខ្សោយ ឬបញ្ហាដែលពាក់ព័ន្ធនៅក្នុងការធ្វើអន្តរាគមន៍ស្រដៀងគ្នានេះ បូករួមទាំងការណែនាំ ឬមិនណែនាំការធ្វើអន្តរាគមន៍របៀបនេះ។

ការផ្សព្វផ្សាយអាចពាក់ព័ន្ធនឹងការបង្ហាញលទ្ធផល នៅក្នុងកិច្ចប្រជុំសាធារណៈ ដោយប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធផ្សព្វ-ផ្សាយ ដើម្បីធ្វើការផ្សព្វផ្សាយជាសាធារណៈនូវលទ្ធផលនៃកម្មវិធី ឬបោះពុម្ពរបាយការណ៍ និងឯកសារនានាជាអក្សរសាស្ត្របែបវិទ្យាសាស្ត្រ ។

បញ្ជីត្រួតពិនិត្យ

- ☐ ចាប់ផ្តើមដំណើរការវាយតំលៃនៅពេលចាប់ផ្តើមការអនុវត្តន៍កម្មវិធី
- ☐ កំណត់គោលបំណងនៃការវាយតំលៃ និងបង្កើតក្របខ័ណ្ឌវាយតំលៃ
- ☐ ត្រូវកំណត់ប្រជាពលរដ្ឋ ទីកន្លែង និងពេលវេលាគោលដៅឱ្យបានច្បាស់លាស់
- ☐ បង្កើត និងសាកល្បងឧបករណ៍សំរាប់ការប្រមូលទិន្នន័យ ធានាបាននូវភាពស៊ីសង្វាក់ក្នុងការ បណ្តុះបណ្តាល និងការវាស់វែង
- ☐ ប្រមូល និងវិភាគទិន្នន័យ
- ☐ សរសេរ និងផ្សព្វផ្សាយរបាយការណ៍វាយតំលៃ ហើយដាក់បញ្ចូលទិដ្ឋភាពផ្សេងៗនៃកម្មវិធី

ការប្រើប្រាស់លទ្ធផលវាយតំលៃ ដើម្បីដាក់បញ្ចូលវដ្តនៃការធ្វើផែនការថ្មី

ត្រូវពិចារណាមើលថា តើការវាយតំលៃបានបង្ហាញឱ្យឃើញនូវផលប្រយោជន៍ជាក់ស្តែងណាមួយឬទេ -តើកម្មវិធីគួរបន្ត ឬយ៉ាងណា ឬវាត្រូវការការបោះបង់ ឬការកែប្រែ? តើកម្មវិធីដែលមានស្រាប់ អាចធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងដោយឈរលើមូលដ្ឋាននៃការវាយតំលៃបានទេ? តើកម្មវិធីធ្លាប់មានផលអាក្រក់ណាមួយកើតមានដោយមិនទឹកស្មានដល់ឬទេ?

លទ្ធផលនៃការវាយតំលៃ ត្រូវដាក់បញ្ចូលទៅក្នុងវដ្តនៃការធ្វើផែនការ និងការកែប្រែដ៏សមស្របនានាចំពោះកម្មវិធី ដែលបានធ្វើឡើងមុនពេលវាត្រូវបានពង្រីកបន្ថែម (ប្រអប់ ៤.១) ។

ប្រអប់ ៤.១: **បង្កើនការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពកង់ នៅតាមសាលារៀន ក្នុងប្រទេសម៉ាឡេស៊ី**

ការស្លាប់ដោយគ្រោះថ្នាក់កង់ បង្កឱ្យមានតួលេខ ៤% នៃការស្លាប់ដោយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកទាំងអស់ ក្នុងប្រទេសម៉ាឡេស៊ី។ ភាគច្រើននៃការស្លាប់ទាំងនេះ បណ្តាលមកពីការរងរបួសក្បាល ហើយទំនងនឹងកើតមាននៅក្នុងតំបន់ជនបទ។ រហូតមកទល់ទសវត្សរ៍ទី ៩០ ការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពកង់មានតិចតួចនៅក្នុងប្រទេសម៉ាឡេស៊ី។ កម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាពកង់ ត្រូវបានចាប់ផ្តើមនៅឆ្នាំ ១៩៩៥ ដោយគំនិតផ្តួចផ្តើមរបស់កម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាពម៉ាឡេស៊ី ដែលជាសហគមន៍មួយរបស់សាកលវិទ្យាល័យ អង្គការក្នុងរដ្ឋាភិបាល និងមិនមែនរដ្ឋាភិបាល ដែលបានចូលរួមលើកស្ទួយការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព សំរាប់ម៉ូតូ និងកង់។ កម្មវិធីនេះគឺជាគំរូមួយ ដែលបង្ហាញថាស្ថាប័នផ្សេងៗគ្នាអាចធ្វើការរួមគ្នាបានដើម្បីបង្កាការរងរបួសក្បាល ដែលមានការជួយគាំទ្រពីអ្នកផ្តល់មូលនិធិផ្សេងៗ។

© គំនិតផ្តួចផ្តើមមួកសុវត្ថិភាពម៉ាឡេស៊ី ២០០៥

សិស្សសាលា ត្រូវបានគេបង្ហាញពីរបៀបពាក់មួកសុវត្ថិភាពកង់ ជាផ្នែកមួយនៃយុទ្ធនាការដ៏ទូលំទូលាយនេះ ដើម្បីបង្កើន ការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព នៅតាមសាលារៀនប្រទេសម៉ាឡេស៊ី។

កម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាពកង់ គឺជាគំនិតផ្តួចផ្តើមចំរុះមួយ ដែលអនុវត្តដោយក្រុមប្រឹក្សាសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ទាំងនៅថ្នាក់រដ្ឋ និងថ្នាក់ស្រុក ដែលបានកំណត់គោលដៅទៅលើក្មេងៗរស់នៅតាមជនបទ តាមរយៈសាលារៀនក្នុងតំបន់។ ក្មេងៗដែលជិះកង់ទៅរៀន ត្រូវបានបណ្តុះបណ្តាលឱ្យចេះប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពបានសមស្រប ដែលបានផ្តល់ដោយមិនគិតថ្លៃ ចំពោះក្មេងទាំងឡាយណាឋិតនៅក្នុងកម្មវិធី។ ដោយមានការយល់ព្រមពីអាណា-ព្យាបាលរបស់គេដែរនោះ ក្មេងៗបានសន្យាថានឹងប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពរបស់គេគ្រប់ពេលវេលានៅពេលជិះកង់។ ការអនុវត្តតាមនូវការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ត្រូវបានធ្វើការវាយតំលៃដោយសិស្សខ្លួនឯង តាមរយៈកំរងសំណួរអំពីការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព និងតាមរយៈរបាយការណ៍របស់គេអំពីគ្រោះថ្នាក់ណាមួយ ដែលពួកគេបានរួមចំណែកខណៈ ដែលកំពុងជិះកង់នៅលើផ្លូវថ្នល់។ ថ្នាក់ដឹកនាំនៅតាមសាលា និងអ្នករៀបចំកម្មវិធីក៏បានធ្វើការបញ្ជាក់ជូនផងដែរពីការអនុវត្តន៍តាមនៅពេលបាន "ត្រួតពិនិត្យដល់ទីកន្លែង" ប្រចាំខែដោយមិនបានជូនដំណឹងជាមុន ចំពោះក្មេងដែលជិះកង់មកសាលា និងចេញពីសាលា។

លទ្ធផលបានបង្ហាញថា ការអនុវត្តតាមក្នុងចំណោមសិស្សដែលពាក់ព័ន្ធគឺមានចាប់ពី ៣១% ដល់ ៩៨% នៅទូទាំងសាលារៀននានា។ ការប្តេជ្ញាចិត្តរបស់ថ្នាក់ដឹកនាំនៅតាមសាលានីមួយៗចំពោះកម្មវិធីនេះត្រូវបានចាត់ទុកថា ជាការរួមបញ្ចូលមួយដ៏សំខាន់បំផុតសំរាប់គាំទ្រដល់ការប្តេជ្ញាចិត្តរបស់ក្មេងៗដែលពាក់ព័ន្ធ។ នៅខណៈនោះដែរយើងបានចោទជាសំណួរ សួរទៅកាន់ពួកគេទាំងនោះថាហេតុអ្វីបានជាពួកគេមិនប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព ពួកគេបានរៀបរាប់ថា មានសម្ពាធពីមិត្តភ័ក្ត្ររបស់គេមិនឱ្យប្រើប្រាស់ មិនមានកន្លែងសំរាប់ទុកមួកទេនៅសាលា និងពណ៌របស់វាមិនគួរឱ្យចាប់អារម្មណ៍។

មេរៀនដែលបានរៀនពីកម្មវិធីដំបូងទាំងនេះ ត្រូវបានដាក់បញ្ចូលទៅក្នុងកម្មវិធីបន្ទាប់។ ក្មេងៗត្រូវបានគេគិតថ្លៃបន្តិចបន្តួចចំពោះមួកដែលបានចែកជូន (ជាជាងទទួលវាដោយឥតគិតថ្លៃ) ផ្តល់នូវជំរើសទូលំទូលាយអំពីការជ្រើសរើសពណ៌ និងម៉ូតមួកជាមួយនឹងការរៀបចំកន្លែង សំរាប់ដាក់មួកសមស្របនៅតាមសាលារៀន។ ដៃគូសហគមន៍ជាអ្នកដែលបាននាំយកមកនូវកម្មវិធីនេះ ហើយមានការខិតខំប្រឹងប្រែងយ៉ាងខ្លាំង ដើម្បីធានាបានថាថ្នាក់ដឹកនាំសាលាទាំងនោះមានការគាំទ្រ និងការប្តេជ្ញាចិត្តរបស់គេយ៉ាងមុតមាំចំពោះគំនិតផ្តួចផ្តើមនេះ។

ចាប់តាំងពីកម្មវិធីដំបូង បានចាប់ផ្តើមឡើងនៅឆ្នាំ ១៩៩៥ សាលារៀនជាច្រើន ដែលពាក់ព័ន្ធបានពង្រីកកម្មវិធីរបស់គេ ហើយយ៉ាងហោចណាស់ ឥឡូវនេះ មានកម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាពកង់មួយកំពុងដំណើរការ នៅក្នុងរដ្ឋនីមួយៗនៃប្រទេស ម៉ាឡេស៊ី។ សរុបជារួមមក មានសិស្សសាលាប្រមាណ ៤,០០០នាក់ នៅក្នុងសាលាចំនួន ៥០ និងគ្រូ ២០០នាក់ ត្រូវបានចូលរួមនៅក្នុងកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងនេះ ក្នុងគោលបំណងកាត់បន្ថយការរងរបួសក្បាល ក្នុងចំណោមក្មេងៗដែលប្រើប្រាស់កង់។

សង្ខេប

- ការវាយតំលៃ ត្រូវបានគេមើលឃើញថា ជាសមាសភាពដ៏សំខាន់មួយនៃកម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព ។ ការវាយតំលៃត្រូវតែកំណត់ឱ្យបានច្បាស់លាស់នៅពេលចាប់ផ្តើមនៃការបង្កើតកម្មវិធី ដូចជាគំរោងសំរាប់ប្រមូលទិន្នន័យ ត្រូវបានបង្កើតឡើង ក្នុងគោលបំណងធ្វើអោយវាក្លាយទៅជាការអនុវត្តន៏គំរោងកម្មវិធី ។ ក៏ដូចជាការផ្តល់នូវព័តិមានអំពីប្រសិទ្ធិភាពនៃកម្មវិធី ប្រសិនបើមានបញ្ហាអ្វីមួយក្នុងការដំណើរការកម្មវិធី ។
- ការកំណត់គោលបំណងនៃការវាយតំលៃនឹងជួយដល់ការសំរេចថា តើការធ្វើការវាយតំលៃបានល្អក៏រិតណា ។ មានវិធីសាស្រ្តខុសៗគ្នាមួយចំនួន ដែលអាចប្រើប្រាស់បានដើម្បីធ្វើការវាយតំលៃចំពោះកម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព ។ ដោយឡែកវិធីសាស្រ្តនីមួយៗមានគុណសម្បត្តិ និងគុណវិបត្តិផ្សេងៗគ្នា ហើយជំរើសដែលត្រូវប្រើវិធីសាស្រ្តណាមួយ គឺវាអាស្រ័យទៅលើគោលបំណងនៃកម្មវិធីមួកសុវត្ថិភាព និងធនធានដែលអាចរកបាន ។
- វាជាការសំខាន់បំផុត ដែលត្រូវធ្វើការចែករំលែកលទ្ធផលនៃការវាយតំលៃជាមួយភាគីសមស្របនានា ហើយលទ្ធផលទាំងនោះ ត្រូវបានប្រើក្នុងការធ្វើផែនការនៃកម្មវិធី ។

ឯកសារយោង

១. Rossi PH និងផ្សេងទៀត. ការវាយតំលៃ: វិធីសាស្រ្តបែបប្រព័ន្ធ ។ California, ការបោះពុម្ពផ្សាយដោយគតិបណ្ឌិត 2004 ។

២. Britten N. ការស្រាវជ្រាវគុណភាព: ការធ្វើសំភាសន៏គុណភាពក្នុងការស្រាវជ្រាវវេជ្ជសាស្រ្ត ។ ទស្សនាវដ្តីវេជ្ជសាស្រ្តអង់គ្លេស 1995, 311:251–253 ។

៣. Kitzinger J. ការស្រាវជ្រាវគុណភាព: ការណែនាំក្រុមផ្តោតអារម្មណ៏ ។ ទស្សនាវដ្តីវេជ្ជសាស្រ្តអង់គ្លេស 1995, 311:299–302 ។

៤. Blantari J និងអ្វីផ្សេងទៀត ។ ការវាយតំលៃអំពីប្រសិទ្ធិភាពនៃសារអំពីសុវត្ថិភាពចារចរផ្លូវគោកតាមទូរទស្សន៏ នៅប្រទេសហ្កាណា ។ ទស្សនាវដ្តីអន្តរជាតិនៃការគ្រប់គ្រងរបួសស្នាម និងការបង្ការសុវត្ថិភាព 2005, 12:23–29 ។

៥. Hall M និងអ្វីផ្សេងទៀត ។ ការវាយតំលៃអំពីការធ្វើអន្តរាគមន៏មួកសុវត្ថិភាពកង់ ប្រធានក្រុមសិស្សប្រចាំនៅសាលា ។ ការគ្រប់គ្រងរបួសស្នាម និងការលើកស្ទួយសុវត្ថិភាព 2004, 11:165–174 ។

៦. Parkin PC និងអ្វីផ្សេងទៀត ។ ការវាយតំលៃកម្មវិធីទំនុកបំរុងដោយប្រាក់ ដើម្បីបង្កើនការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពកង់ ដោយក្មេងៗនៃគ្រួសារដែលមានប្រាក់ចំណូលទាប ។ វិជ្ជាពេទ្យកុមារ 1995, 96(2 Pt 1):283–287 ។

៧. លោក ឈិន ឡុង លើកស្ទួយការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពក្នុងប្រទេសកម្ពុជា (ប្រកាសពតិមាន ភ្នំពេញ ២៥ មេសា ២00៥) ។ (www.handicapinternational.be/downloads/ Jackie_Chan_promotes_helmet_use.pdf) ។

៨. Woodward M. ការសិក្សារោគរាតត្បាត: គំរោងសិក្សា និងការវិភាគទិន្នន័យ ។ បោះពុម្ពលើកទីពីរ. Chapman and Hall CRC, Boca Raton 2005 ។

៩. Rothman, KJ, Greenland S. ការសិក្សារោគរាតត្បាតបែបទំនើប ។ បោះពុម្ពលើកទីពីរ. Hagerstown Maryland, Lippincott-Raven 1998 ។

១០. Thompson DC, Rivara FP, Thompson R. មួកសុវត្ថិភាពសំរាប់ការពារក្បាល និងការរងរបួសមុខអ្នកជិះកង់ ។ មូលដ្ឋានទិន្នន័យ Cochrane នៃការត្រួតពិនិត្យបែបប្រព័ន្ធឡើងវិញ 2005 (4) ។

១១. Liu B និងអ្វីផ្សេងទៀត ។ មួកសុវត្ថិភាព សំរាប់បង្ការរបួសស្មាមអ្នកជិះម៉ូតូ ។ មូលដ្ឋានទិន្នន័យ Cochrane នៃការត្រួតពិនិត្យបែបប្រព័ន្ធឡើងវិញ 2005 (4) ។

១២. Drummond MF និងអ្វីផ្សេងទៀត ។ វិធីសាស្ត្រសំរាប់ការវាយតំលៃសេដ្ឋកិច្ចនៃកម្មវិធីថែទាំសុខភាព, Oxford, រោងពុម្ពសាកលវិទ្យាល័យ Oxford 1997 ។

១៣. Tan-Torres T និងអ្វីផ្សេងទៀត, បោះពុម្ព ។ មគ្គុទេសក៏របស់អង្គការសុខភាពពិភពលោក ចំពោះការវិភាគលើការសន្សំសំចៃ ។ ក្រុងហ្សឺណែវ, អង្គការសុខភាពពិភពលោក 2003 ។

១៤. Kerry SM, Bland JM. ពតិមានស្ថិតិ៖ ទំហំគំរូ នៅក្នុងចង្កោម/ក្រុមធ្វើឡើងព្រាវៗ ។ ទស្សនាវដ្ដីវេជ្ជសាស្ត្រអង់គ្លេស 1998, 316:549 ។

១៥. Hatziandreu EI និងអ្វីផ្សេងទៀត ។ ការសន្សំសំចៃរបស់កម្មវិធីទាំងបី ដើម្បីបង្កើនការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាពកង់ ក្នុងចំណោមក្មេងៗ ។ របាយការណ៍សុខភាពសាធារណៈ 1995, 110:251–259 ។

សន្ទានុក្រុមពាក្យពេចន៍

របួសស្នាមមកពីការបង្កើន និងបន្ថយល្បឿន៖ ការរងរបួសដែលកើតឡើង នៅពេលក្បាលរបស់មនុស្សកំពុងមានចលនា រួចបន្ទាប់មកបុកជាមួយវត្ថុអ្វីមួយ ដូចជា ដីនៅពេលគ្រោះថ្នាក់បុកប៉ះម៉ូតូ។ ចលនារុញច្រានទៅមុខរបស់ក្បាលត្រូវបានបញ្ឈប់ ប៉ុន្តែខួរក្បាលដែលមានដុំរបស់វា បន្តធ្វើចលនាទៅមុខរហូតដល់វាបុកប៉ះផ្នែកខាងក្នុងនៃលលាដ៏ក្បាល។ បន្ទាប់មកវាឡងទៅបុកប៉ះផ្នែកម្ខាងទៀតនៃលលាដ៏ក្បាល។

មួកសុវត្ថិភាពសំរាប់កង់៖ មួកសុវត្ថិភាពកង់ ត្រូវបានបង្កើតឡើងយ៉ាងសិរិតសំរាំង ដើម្បីផ្តល់នូវការការពារក្បាលសំរាប់អ្នកជិះកង់ នៅពេលអ្នកជិះកង់ធ្លាក់ចុះពីលើកង់ហើយបុកដី។ មួកសុវត្ថិភាព មិនមែនបង្កើតឡើងសំរាប់ផ្តល់នូវការពារបានគ្រប់គ្រាន់ចំពោះការការបុកប៉ះ ដែលពាក់ព័ន្ធយានកំពុងធ្វើចរាចរផ្សេងទៀតឡើយ (ឧ. រថយន្ត) ឬការបុកប៉ះដែលមានល្បឿនលឿន ទោះបីជាវាផ្តល់នូវការការពារខ្លះៗក៏ដោយ។ មួកសុវត្ថិភាពកង់មិនគួរមានទម្ងន់ធ្ងន់ពេកទេ ហើយត្រូវផ្តល់នូវរន្ធខ្យល់គ្រប់គ្រាន់ ព្រោះការជិះកង់អាចជាទម្រង់លំហាត់ប្រាណដ៏ខ្លាំងក្លាមួយ ដែលបង្កើនសីតុណ្ហភាពរាងកាយគួរឱ្យកត់សំគាល់។ ដូចនេះ មួកសុវត្ថិភាពជាច្រើនត្រូវបានបង្កើតឡើងពីសំភារៈស្រាលៗ ដែលត្រូវបានចោះរន្ធប្រកបដោយលក្ខណៈយុទ្ធសាស្ត្រ។

ភាពជាំខួរក្បាល៖ ការខូចខាតសរសៃប្រសាទ ឬសរសៃឈាមខួរក្បាល

របួសក្បាលដែលបិទ៖ ការរងរបួសដែលគ្មានរបួសដាច់ដាចចំពោះខួរក្បាល ជាញឹកញាប់បណ្តាលមកពីកំលាំងប៉ះទង្គិច ដែលធ្វើឱ្យកក្រើកខួរក្បាលក្នុងលលាដ៏ក្បាល។ ចលនាខួរក្បាលនៅក្នុងលលាដ៏ក្បាល អាចបណ្តាលឱ្យមានស្នាមជាំ, ហើម, ដាច់រហែកជាលិកាខួរក្បាល, សរសៃប្រសាទ ឬសរសៃឈាម។

តំលៃចាយវាយ៖ ការប្រើប្រាស់ធនធានដែលមានការប្រើប្រាស់ឆ្លាស់គ្នា។ ជាទូទៅ តំលៃចាយវាយត្រូវបានវាស់វែងក្នុងលក្ខខ័ណ្ឌរូបិយវត្ថុ ប៉ុន្តែគោលគំនិតនៃតំលៃ រួមបញ្ចូលនូវការប្រើប្រាស់ធនធាននានា មិនមែនតែការចំណាយ ដែលចេញផ្ទាល់ពីហោប៉ៅប៉ុណ្ណោះទេ (១)។

ការវិភាគផលប្រយោជន៍ថ្លៃចាយវាយ៖ ការវិភាគជាផ្លូវការនូវតំលៃនិងផលប្រយោជន៍នៃកម្មវិធី ដែលផលប៉ះពាល់ទាំងអស់ ត្រូវបានបំលែងទៅជាលក្ខខ័ណ្ឌរូបិយវត្ថុ (១)។

យាន្ត៖ យានផ្លូវគោកមួយប្រភេទដែលមានកង់ពីរឬច្រើន ហើយត្រូវបានរុញច្រានទៅមុខ ដោយកំលាំងសាច់ដុំតែមួយគត់របស់មនុស្ស នៅលើយាននោះ ជាពិសេសតាមមធ្យោបាយនៃប្រព័ន្ធធាក់ឈ្នាន់, ដងថ្លឹង ឬដៃកាន់ (ឧ. កង់, រទេះកង់បី, រទេះកង់បួន និងមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនគ្មានលក្ខណៈច្បាប់) (២)។

កន្លួកខួរក្បាល៖ របួសគ្រាំខួរក្បាល ដែលនាំឱ្យមានការប្រែប្រួលចំពោះសភាវៈផ្លូវចិត្តដែលអាច ឬមិនអាចពាក់ព័ន្ធនឹងការបាត់បង់ស្មារតី។

របួសស្នាមសរសៃប្រសាទ៖ ការរងរបួសចំពោះសរសៃប្រសាទ axons នៅក្នុងខួរក្បាល ដែលអាចមានផលវិបាកធ្ងន់ធ្ងរយូរអង្វែង

ពិការភាព: ការដាក់កំរិតណាមួយ ឬការខ្វះខាតសមត្ថភាព (ដែលបណ្តាលមកពីភាពកំសោយ) ដើម្បីបំពេញសកម្មភាពណាមួយ ក្នុងលក្ខណៈ ឬក្នុងកំរិតណាមួយ ដែលចាត់ទុកថាជារឿងធម្មតាសំរាប់មនុស្ស។

សេវាវេជ្ជសាស្ត្រសង្គ្រោះបន្ទាន់: សេវាដែលផ្តល់ដោយបុគ្គលិកដែលមានការបណ្តុះបណ្តាល ដោយប្រើប្រាស់គ្រឿងបរិក្ខារគ្រប់គ្រាន់ ក្រោយការសង្គ្រោះបន្ទាន់ភ្លាមៗ។ សេវា EMS សំរាប់ការរងរបួសមានគោលបំណងកាត់បន្ថយការស្លាប់ពីរបួសស្នាមដែលគំរាមកំហែងដល់ជីវិត។ សេវាទាំងនេះ រួមបញ្ចូលនូវតំហែទាំ ដែលផ្តល់មុនពេលមនុស្សនោះដឹកទៅដល់មន្ទីរពេទ្យ (សេវា EMS មុនបញ្ជូនទៅមន្ទីរពេទ្យ តំហែទាំរបៀបនោះ បានផ្តល់នៅកន្លែងគ្រោះថ្នាក់ ហើយដឹកជញ្ជូនទៅកន្លែងតំហែទាំជាក់លាក់ណាមួយ) និងតំហែទាំវេជ្ជសាស្ត្រ ដែលផ្តល់នៅដំណាក់កាលឋិតក្នុងមន្ទីរពេទ្យ។

ការវាយតំលៃ: ដំណើរការបន្ត ក្នុងការប៉ាន់តំលៃអំពីប្រសិទ្ធិភាពនៃកម្មវិធី ដែលសំរេចបានតាមទិសដៅរបស់ខ្លួន។ ការវាយតំលៃ ក៏មានគោលបំណងកំណត់បញ្ហា ដែលអាចកើតមានផងដែរ ជាមួយនឹងការអនុវត្តន៍កម្មវិធី ដើម្បីដាក់បញ្ចូលការបារម្ភនានា ទៅក្នុងដំណើរការធ្វើផែនការ ហើយការកែប្រែអាចធ្វើឡើងបាន នៅកំឡុងពេលអនុវត្តន៍។ ជាទូទៅការវាយតំលៃ ត្រូវបានបង្កើតឡើង ដើម្បីព្យាយាមសំគាល់លទ្ធផលកម្មវិធី ពីកត្តាផ្សេងៗ។

សង្គ្រោះបឋម: ការព្យាបាលសង្គ្រោះបន្ទាន់ ដែលផ្តល់ដល់អ្នករងរបួសនៅកន្លែង ឬជិតកន្លែងគ្រោះថ្នាក់មុនពេលទទួលបានតំហែទាំវេជ្ជសាស្ត្រអាជីព។

រងរបួសក្បាល: ការរងរបួសក្បាល ដែលអាចធ្វើឱ្យខូចដល់ស្បែកលលាដ៏ក្បាល លលាដ៏ក្បាល ឬខួរក្បាល។ ការរងរបួសក្បាល អាចកើតមានឡើងក្នុងលក្ខណៈជាការរបួសក្បាលមិនបែកចេញឈាម (ឧ. ក្បាលបុកកញ្ចក់ឡាន) ឬក្នុងលក្ខណៈជាការរបួសក្បាលដែលបែកចេញឈាម (ឧ. នៅពេលគ្រាប់កាំភ្លើងទម្លុះលលាដ៏ក្បាល)។

ប្រទេសដែលមានចំណូលខ្ពស់: ចំណាត់ថ្នាក់ធនាគារពិភាពត្រូវបានប្រើប្រាស់ ដើម្បីចាត់ចំណាត់ថ្នាក់ប្រទេសផ្អែកលើប្រាក់ចំណូលសរុបរបស់ជាតិ (GNI) ក្នុងមួយឆ្នាំ សំរាប់គោលបំណងនៃឯកសារនេះ។ ប្រទេសដែលមានចំណូលខ្ពស់ គឺជាប្រទេសមួយដែលមាន GNI ៩០៧៦ ដុល្លារអាមេរិក ឬច្រើនជាងនេះ (៣)។

ការកកឈាមក្នុងលលាដ៏ក្បាល: ការចេញឈាមផ្នែកខាងក្នុង ដែលអាចកើតមាននៅក្នុងកន្លែងនានានៃក្បាល ឬខួរក្បាល។

ច្បាប់: ច្បាប់ ឬខច្បាប់ ដែលមានអំណាចច្បាប់ ឧ. ជាច្បាប់ ដែលផ្តល់សិទ្ធិឱ្យប៉ូលីស ដើម្បីប្រតិបត្តិ និងផ្តល់សិទ្ធិដល់តុលាការ ដើម្បីដាក់ទោសបញ្ញត្តិ (១)។

ប្រទេសដែលមានប្រាក់ចំណូលទាប: ចំណាត់ថ្នាក់ធនាគារពិភាពត្រូវបានប្រើប្រាស់ ដើម្បីចាត់ចំណាត់ថ្នាក់ប្រទេសផ្អែកលើប្រាក់ចំណូលសរុបរបស់ជាតិ (GNI) ក្នុងមួយឆ្នាំ សំរាប់គោលបំណងនៃឯកសារនេះ។ ប្រទេសដែលមានចំណូលទាប គឺជាប្រទេសមួយដែលមាន GNI ៧៣៥ដុល្លារអាមេរិក ឬតិចជាងនេះ (៣)។

ប្រទេសដែលមានប្រាក់ចំណូលមធ្យម: ចំណាត់ថ្នាក់ធនាគារពិភពលោកត្រូវបានប្រើប្រាស់ ដើម្បីចាត់ចំណាត់ថ្នាក់ប្រទេសផ្អែកលើប្រាក់ចំណូលជាតិសរុប ក្នុងចំណោមមូលធន សំរាប់គោលបំណងនៃឯកសារនេះ។ ប្រទេសដែលមានចំណូលមធ្យម គឺជាប្រទេសមួយដែលមាន GNI នៅចន្លោះពី ៧៣៦ ដុល្លារអាមេរិក និង ៩០៧៥ ដុល្លារអាមេរិក (៣)។

មួកសុវត្ថិភាពសំរាប់ម៉ូតូ: មួកសុវត្ថិភាពសំរាប់ម៉ូតូ គឺជាប្រភេទមួកការពារ ប្រើប្រាស់ដោយអ្នកជិះម៉ូតូ។ ជាទូទៅ មួកសុវត្ថិភាពធ្វើអំពីសារធាតុរឹងមាំ (ជាទូទៅធ្វើពីប្រភេទផ្លាស្ទិក) ដែលនឹងផ្តល់ការការពារពីការបុកប៉ះចលនា ដែលមានល្បឿនលឿន និងវត្ថុធ្លាក់ចុះ។ គោលដៅដ៏សំខាន់នៃមួកសុវត្ថិភាព គឺការការពារក្បាលអ្នកជិះនៅកំឡុងពេលប៉ះទង្គិច ទោះបីជាមួកសុវត្ថិភាពជាច្រើន ផ្តល់នូវភាពស្រណុកស្រួលបន្ថែម ដូចជារបាំងមុខការពារត្រចៀក។ ជាទូទៅមួកសុវត្ថិភាពម៉ូតូ ត្រូវបានបង្កើតឡើង ដើម្បីបំបែកក្នុងការបុកប៉ះ (ដោយធ្វើការចំណាយកំលាំងមិនដូច្នេះទេ ត្រូវបំរុងទុកសំរាប់លលាដ៏ក្បាលអ្នកពាក់) ដើម្បីឱ្យវាផ្តល់នូវការការពារបន្តិចបន្តួច ឬមិនផ្តល់ការការពារអ្វីសោះ ក្រោយការបុកប៉ះលើកដំបូងរបស់វា។

យានយន្តកង់ពីរ: យានដែលមានកង់ពីរ ដែលដើរដោយកំលាំងម៉ាស៊ីន? ដូចជាម៉ូតូ ឬម៉ូម៉ីឡែត។

របួសក្បាលបើក: ការរងរបួសដែលពាក់ព័ន្ធការប្រេះស្រាំ ឬការធ្លុះធ្លាយលលាដ៏ក្បាល។ អាចបណ្តាលឱ្យរបួសខួរក្បាល។

តំហែទាំមុនទៅដល់មន្ទីរពេទ្យ: តំហែទាំដែលបានផ្តល់ ដើម្បីកាត់បន្ថយឥទ្ធិពលនៃរបួសគ្រាំ ឬរបួសស្នាមមុនពេលអ្នករងរបួសទៅដល់ដំណាក់កាលព្យាបាលក្នុងមន្ទីរពេទ្យ។ (សូមមើល EMS)។ បញ្ហានេះ រួមបញ្ចូលនូវការឆ្លើយតបផ្លូវការមួយ ដែលផ្តល់ដោយបុគ្គលិកដែលមានការបណ្តុះបណ្តាល និងបំពាក់សំភារៈគ្រប់គ្រាន់ ក៏ដូចជាការឆ្លើយតបរបស់អ្នក នៅជិតកន្លែងកើតហេតុ ដែលផ្តល់ដោយគ្រហស្ថ។

គ្រោះថ្នាក់: លទ្ធភាពនៃព្រឹត្តិការណ៍ដែលមិនត្រូវការកើតមាន។

កត្តាគ្រោះថ្នាក់: កត្តាមួយដែលប៉ះពាល់ដល់ភាពទំនងនៃការបុកប៉ះ ឬការបុកដែលកើតមាន ឬការបញ្ចុះបញ្ចូលនូវភាពធ្ងន់ធ្ងរនៃផលវិបាកដែលកើតមាន ដោយសារលទ្ធផលនៃព្រឹត្តិការណ៍។

គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍: ការបុកដែលពាក់ព័ន្ធយ៉ាងហោចណាស់ យានមួយគ្រឿង ដែលកំពុងមានចលនានៅលើផ្លូវសាធារណៈ ឬឯកជនមួយដែលយ៉ាងហោចណាស់បណ្តាលឱ្យមនុស្សម្នាក់រងរបួស ឬស្លាប់ (២)។

គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ឬការប៉ះទង្គិច: ឧប្បត្តិហេតុ ដែលពាក់ព័ន្ធយ៉ាហោចណាស់ យានកំពុងធ្វើចលនាមួយគ្រឿងដែលអាច ឬមិនអាចនាំទៅរកការរងរបួស ដែលកើតមាននៅលើផ្លូវសាធារណៈ

ចំនួនអ្នកស្លាប់ដោយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍: ការស្លាប់ដែលកើតមានក្នុងចន្លោះពេល ៣០ថ្ងៃនៃការបុកប៉ះគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក (២)។

របួសស្នាមគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍: ការរងរបួសដល់ស្លាប់ ឬមិនដល់ស្លាប់ ដែលបានកើតមាន ដោយសារលទ្ធផលនៃការបុកប៉ះគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក។

អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវ: មនុស្សដែលប្រើប្រាស់ផ្នែកណាមួយនៃប្រព័ន្ធផ្លូវ ជាអ្នកប្រើប្រាស់មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនដែលគ្មានម៉ាស៊ីន ឬមានម៉ាស៊ីន។

អង្កេត: ការប្រមូលបន្តជាលក្ខណៈប្រព័ន្ធ ការផ្ទៀងផ្ទាត់អត្ថបទ និងការវិភាគទិន្នន័យ និងការផ្សព្វផ្សាយពតិមានទាន់ពេលវេលា ដល់អ្នកទាំងឡាយណាដែលចង់ដឹង ដើម្បីអាចចាត់វិធានការណ៍បាន។

របួសស្នាមប៉ះទង្គិចខួរក្បាល: ការរងរបួសណាមួយចំពោះខួរក្បាល បណ្តាលមកពីការប៉ះទង្គិចកំលាំងខាងក្រៅចំពោះលលាដ៏ក្បាល ។ ការរងរបួសខួរក្បាល អាចបណ្តាលឱ្យមានវិសាលគមនៃបញ្ហា រួមមានការកន្ទក់ខួរក្បាល ការជាំហើម (ការហូរឈាមក្នុងខួរក្បាល) ឬសាយភាយការរងរបួស ដែលបណ្តាលឱ្យមានការខូចខាតប្រព័ន្ធប្រសាទយ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរ ។

អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវដែលងាយរងគ្រោះ: អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវដែលរងគ្រោះបំផុតក្នុងចរាចរណ៍ ដូចជាថ្មើរជើង អ្នកជិះកង់/ម៉ូតូ និងអ្នកដំណើរដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ។ ក្មេងៗ មនុស្សចាស់ និងជនពិការ ក៏អាចបូកបញ្ចូលនៅក្នុងជំពូកនេះដែរ ។

ឯកសារយោង

១. Elvik R, Vaa T. សៀវភៅក្បួននៃវិធានការសុវត្ថិភាពចរាចរផ្លូវគោក ។ Amsterdam, ប្រទេសហូឡង់ដ៏ Elsevier, ២00៤ ។

២. គណៈកម្មាការសេដ្ឋកិច្ច សំរាប់ក្រុមការងារអន្តរលេខាធិការដ្ឋានស្តីស្ថិតិដឹកជញ្ជូន ។ សទ្ទានុក្រមនៃស្ថិតិដឹកជញ្ជូន ។ បោះពុម្ពលើកទីបី. ក្រុងញូវយ៉ក, NY, ក្រុមប្រឹក្សាសង្គមនិងសេដ្ឋកិច្ចនៃអង្គការសហប្រជាជាតិ, 2003 (TRANS/ WP.6/2003/6), (www. unece.org/trans/main/wp6/pdfdocs/glossen3.pdf, ចូលប្រើនៅថ្ងៃទី ២៣ ឧសភា ២00៦) ។

៣. ចំណាត់ថ្នាក់ប្រទេស: ចំណាត់ថ្នាក់សេដ្ឋកិច្ច ។ Washington DC, ក្រុមធនាគារពិភពលោក, 2002 (www.worldbank.org/data/countryclass/countryclass.html, ចូលប្រើនៅថ្ងៃទី ២៣ ឧសភា ២00៦) ។

អង្គការដៃគូក្នុងការបង្កើតសៀវភៅក្បួន

អង្គការសុខភាពពិភពលោក (WHO)

អង្គការសុខភាពពិភពលោក ដែលជាអង្គការសហប្រជាជាតិមួយ មានឯកទេសខាងសុខាភិបាលមានគោលបំណងដាក់បញ្ចូលសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកទៅក្នុងកម្មវិធីសុខភាពសាធារណៈ នៅជុំវិញពិភពលោក ដើម្បីកាត់បន្ថយកំរិតខ្ពស់បំផុតនៃការរងរបួសគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ដែលមិនអាចទទួលយកបាន។ វិធីសាស្ត្រសុខភាពសាធារណៈត្រូវបានប្រើប្រាស់ ដោយការរួមបញ្ចូលទៅក្នុងការសិក្សាមួយចំនួនដូចជា រោគរាតត្បាត ការបង្ការ និងការគាំទ្រមតិ។ សេចក្តីបញ្ជាក់ជាពិសេសមួយ ត្រូវបានផ្តល់ដល់ប្រទេស ដែលមានប្រាក់ចំណូលទាប និងមធ្យម ដែលមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកជាច្រើនបានកើតឡើង។ នៅប៉ុន្មានឆ្នាំថ្មីៗនេះ អង្គការ WHO បានផ្តោតការខិតខំប្រឹងប្រែងរបស់ខ្លួន លើការអនុវត្តន៏អនុសាសន៏ដែលមាននៅក្នុងរបាយការណ៏ពិភពលោកនៃការបង្ការការរងរបួសស្នាមដោយសារគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ដែលបានសហការបង្កើតជាមួយធនាគារពិភពលោក និងជាពិសេសអំពីការបង្ហាញជូននូវកត្តា គ្រោះថ្នាក់ចំបងៗសំរាប់ការរងរបួសដោយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក។ ក្រោយសេចក្តីសំរេចនៃមហាសន្និបាតរបស់អង្គការសហប្រជាជាតិ អំពីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ដែលបានអនុម័តនៅឆ្នាំ ២០០៤ អង្គការ WHO បានធ្វើជាអ្នកសម្របសម្រួល សំរាប់គំនិតផ្តួចផ្តើមសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនៅក្នុងប្រព័ន្ធអង្គការសហប្រជាជាតិ ហើយមកទល់ពេលនេះ បានជួយសម្របសម្រួលដល់ការបង្កើតនូវកិច្ចសហការ អំពីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោករបស់អង្គការសហប្រជាជាតិ ដែលជាក្រុមអង្គការសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកអន្តរជាតិមួយ បូករួមទាំងទីភ្នាក់ងារសហប្រជាជាតិជាច្រើនទៀត។ តួនាទីសម្របសម្រួលនេះ ត្រូវបានយល់ព្រមបន្ថែមដោយសេចក្តីសំរេចមហាសន្និបាតអង្គការ UN លើកទី៤ ដែលបានអនុម័តនៅឆ្នាំ ២០០៥។

អាស័យដ្ឋាន៖ អង្គការសុខភាពពិភពលោក, 20 វិថី Appia, CH-1211 ក្រុងហ្សឺណែវ 27, ប្រទេសស្វីស

គេហទំព័រ: www.who.int/violence_injury_prevention/en/

មនុស្សទំនាក់ទំនង៖ Margie Peden, អ្នកសម្របសម្រួល, បង្ការរបួសស្នាមដោយអចេតនា, ផ្នែកបង្ការរបួសស្នាម និងអំពើហឹង្សា, អ៊ីម៉ែល៖ traffic@who.int

ធនាគារពិភពលោក

ធនាគារពិភពលោក លើកស្ទួយការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវលទ្ធផលសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក នៅក្នុងប្រទេសដែលមានប្រាក់ចំណូលទាប និងមធ្យម ជាអាទិភាពការអភិវឌ្ឍន៏ជាសាកល។ ធនាគារពិភពលោកបានផ្តល់នូវការទំនុកបំរុងផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុ និងផ្នែកបច្ចេកទេសដល់ប្រទេសទាំងឡាយដោយធ្វើការតាមរយៈភ្នាក់ងាររដ្ឋាភិបាល អង្គការក្រៅរដ្ឋាភិបាល និងស្ថាប័នឯកជន ដើម្បីបង្កើតជារូបមន្តយុទ្ធសាស្ត្រក្នុងការធ្វើឱ្យសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកមានភាពប្រសើរឡើង។ បេសកកម្មធនាគារពិភពលោក គឺជួយជ្រោមជ្រែងដល់ប្រទេសនានា ដើម្បីបង្កើនល្បឿនចំពោះការអនុវត្តន៏របស់គេ តាមរយៈអនុសាសន៏របាយការណ៏ពិភពលោក ស្តីពីការបង្ការការរងរបួសគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ដែលខ្លួនបានសហការបង្កើតឡើងជាមួយអង្គការសុខភាពពិភពលោកនៅឆ្នាំ ២០០៤។

ដើម្បីធ្វើឱ្យបញ្ហានេះសំរេចទៅបាន វាសង្កត់ធ្ងន់លើការបង្កើនសមត្ថភាពប្រទេសជាតិ និងការបង្កើតនូវភាពជាដៃគូជាសាកល ដោយមានការផ្តោតលើសមិទ្ធិផលនៃលទ្ធផលសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកដែលអាចវាស់វែងបាន។

អាស័យដ្ឋាន៖ ធនាគារពិភពលោក, វិថី 1818 H, NW, Washington DC 20433, សហរដ្ឋអាមេរិក

គេហទំព័រ៖ www.worldbank.org/transport/roads/safety.htm មនុស្សទំនាក់ទំនង៖ Anthony Bliss, ដឹកនាំ អ្នកឯកទេសសុវត្ថិភាពចរាចរផ្លូវគោក, ផ្នែកអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុង និងដឹកជញ្ជូន
អ៊ីម៉ែល៖ abliss@worldbank.org

ភាពជាដៃគូសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកជាសកល (GRSP)

ភាពជាដៃគូសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកជាសាកល គឺជាភាពជាដៃគូរវាងពាណិជ្ជកម្ម សង្គមស៊ីវិល និងរដ្ឋាភិបាល ដែលឧទ្ទិសដល់ការកាត់បន្ថយមរណៈភាពនិងការរងរបួសលើផ្លូវថ្នល់ប្រកបដោយនិរន្តរភាព ក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍ និងប្រទេសនានាដែលជាស្ថានចំលង។ GRSP មានគោលបំណងបង្កើនការយល់ដឹងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកជាបញ្ហាមួយ ដែលប៉ះពាល់ដល់ស្ថាប័នទាំងអស់របស់សង្គម ដោយការបង្កើត និងពង្រឹងការទំនាក់ទំនងរវាងដៃគូ។ GRSP ស្វែងរកការបង្កើតភាពជាដៃគូប្រកបដោយនិរន្តរភាព និងផ្តល់នូវការធ្វើអន្តរាគមន៍សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក តាមរយៈធនធានដែលកើនឡើងការសម្របសម្រួលប្រសើរឡើង ការគ្រប់គ្រងការច្នៃប្រឌិតដ៏ឆ្នើម និងការចែករំលែកចំណេះដឹងទាំងសាកល និងក្នុងស្រុក។

GRSP គឺជាកម្មវិធីម្ចាស់ផ្ទះរបស់សហព័ន្ធអន្តរជាតិនៃកាកបាទក្រហម និងសមាគមអឌ្ឍចន្ទក្រហម។

អាស័យដ្ឋាន៖ ភាពជាដៃគូសុវត្ថិភាពចរាចរផ្លូវគោកជាសាកល, c/o សហព័ន្ធអន្តរជាតិនៃកាកបាទក្រហម និងសមាគមអឌ្ឍចន្ទក្រហម ប្រអប់សំបុត្រ 372, 17 chemin des Crêts, CH-1211 ក្រុងហ្សឺណែវ ១៩ ប្រទេសស្វីស

គេហទំព័រ៖ www.grsproadsafety.org/
មនុស្សទំនាក់ទំនង៖ David Silcock, ប្រធានប្រតិបត្តិ
អ៊ីម៉ែល៖ David.Silcock@ifrc.org

មូលនិធិ FIA សំរាប់រថយន្ត និងសង្គម

មូលនិធិ FIA សំរាប់រថយន្តនិងសង្គម គឺជាអង្គការសប្បុរសដែលបានចុះបញ្ជីក្នុងប្រទេសអង់គ្លេស ដែលមានទិសដៅលើកស្ទួយសុវត្ថិភាពសាធារណៈ និងសុខភាពសធារណៈ ការការពារ និងការបង្ការជីវិតមនុស្ស និងការអភិរក្សការការពារ និងការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវបរិស្ថានកាយសម្បទា និងធម្មជាតិ។ ជាប់តាំងពីការបង្កើតឡើងនៅឆ្នាំ ២០០១ មក មូលនិធិ FIA បានក្លាយជាអ្នកដើរតួដ៏សំខាន់ ក្នុងការលើកស្ទួយសុវត្ថិ ភាពចរាចរផ្លូវគោកជុំវិញពិភពលោក។ មូលនិធិនេះ បានធ្វើការគាំពារមតិ ដើម្បីលើកកំពស់ការយល់ដឹងអំពីការរីករាលដាលនៃការរងរបួសចរាចរណ៍ផ្លូវគោក និងដាក់សុវត្ថិភាពចរាចរផ្លូវគោក ក្នុងរបៀបវារៈនយោបាយអន្តរជាតិ។

វាលើកស្ទួយការស្រាវជ្រាវ និងការផ្សព្វផ្សាយលទ្ធផល ដើម្បីលើកទឹកចិត្តដល់ការអនុវត្តន៏បានល្អក្នុងគោលនយោបាយសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ហើយផ្តល់នូវការជួយទ្រទ្រង់ហិរញ្ញវត្ថុដល់គំរោងកម្មវិធីភាគីទីបីតាមរយៈកម្មវិធីផ្តល់ប្រាក់ឧបត្ថម្ភ។

អាស័យដ្ឋាន៖ មូលនិធិ FIA, 60 Trafalgar Square, ក្រុងឡុងដ៏,WC2N 5DS, សហរាជាណាចក្រ
គេហទំព័រ៖ www.fiafoundation.com/ មនុស្សទំនាក់ទំនង៖ David Ward អគ្គនាយក
អ៊ីម៉ែល៖ d.ward@fiafoundation.com

អង្គការសុខភាពពិភពលោក
២០ វុក្ខវិថី Appia
១២១១ ក្រុងហ្សឺណែវ ២៧
ប្រទេសស្វីស
Tel: +៤១ ២២ ៧៩១ ២៨៨២
Fax: +៤១ ២២ ៧៩១ ៤៣៣២
E-mail: traffic@who.int
Web: www.who.int/violence_injury_prevention/

ISBN 92 4 156299 4