

# ໝວກ ກັນກະທົບ

ຄູ່ມື ຄວາມປອດໄພ ທາງ ຖະໜົນ  
ສຳລັບ ຜູ້ກຳນົດ ນະໂຍບາຍ  
ແລະ ຜູ້ປະຕິບັດ



World Health  
Organization



FIA Foundation  
for the Automobile and Society



GLOBAL  
ROAD SAFETY  
PARTNERSHIP



THE WORLD BANK



# ໝວກກັນກະທົບ

ຄູ່ມື ຄວາມປອດໄພ ທາງຖະໜົນ  
ສໍາລັບ ຜູ້ກຳນົດ ນະໂຍບາຍ  
ແລະ ຜູ້ປະຕິບັດ



ຂໍ້ມູນ ການພິມເຜີຍແພ່ ທາງອິເລັກໂຕຣນິກ ຂອງ ຫ້ອງສະໝຸດ ອົງການ ອະນາໄມໂລກ

ອົງການ ອະນາໄມໂລກ

ໝວກ ກັນກະທົບ: ຄູ່ມື ຄວາມປອດໄພ ທາງຖະຫນົນ ສຳລັບ ຜູ້ກຳນົດນະໂຍບາຍ ແລະ ຜູ້ປະຕິບັດ.

1. ອຸປະກອນ ສຳລັບ ປົກປ້ອງ ຫົວ - ປະໂຫຍດການນຳໃຊ້. 2. ການກະທົບ ກະໂຫຼກຫົວ ແລະ ສະໝອງ - ການປ້ອງກັນ ແລະ ການຄວບຄຸມ.

3. ການຈັດທຳໂຄງການ- ວິທີການຕ່າງໆ. 4. ການປະເມີນຜົນໂຄງການ- ວິທີການຕ່າງໆ. 5. ຄູ່ມື. I. ຫົວຂໍ້

ISBN 92 4 156299 4

(NLM classification: WL 354)

ເອກະສານອ້າງອີງ ທີ່ແນະນຳ:

ໝວກ ກັນກະທົບ: ຄູ່ມື ຄວາມປອດໄພ ທາງຖະຫນົນ ສຳລັບ ຜູ້ກຳນົດນະໂຍບາຍ ແລະ ຜູ້ປະຕິບັດ.

© ອົງການ ອະນາໄມໂລກ 2006

ສະຫງວນ ລິຂະສິດ. ສິ່ງພິມຂອງ ອົງການ ອະນາໄມໂລກ ສາມາດຂໍຮັບໄດ້ ຈາກ ໜ່ວຍຂ່າວ ຂອງ ອົງການ ອະນາໄມໂລກ, ຕາມທີ່ຢູ່ນີ້: 20 Avenue Appia, 1211 Geneva 27, Switzerland (Tel: +41 22 791 3264; fax: +41 22 791 4857; e-mail: bookorders@who.int).

ການສະເໜີຂໍອະນຸຍາດພິມ ຫຼື ແປສິ່ງພິມ ຂອງ ອົງການ ອະນາໄມໂລກ ເພື່ອຂາຍ ຫຼື ເພື່ອການແຈກຢາຍ ໂດຍບໍ່ຄິດຄ່າ ຄວນສົ່ງໄປຍັງ ໜ່ວຍຂ່າວ ຂອງ ອົງການ ອະນາໄມໂລກ, ຕາມທີ່ຢູ່ຂ້າງເທິງນັ້ນ (Fax: +41 22 791 4806; e-mail: permission@who.int).

ເນື້ອຄວາມທີ່ໄດ້ນຳໃຊ້ ແລະ ຮູບແບບການນຳສະເໜີບົດ ຢູ່ໃນສິ່ງພິມນີ້ ບໍ່ໄດ້ຖືວ່າ ເປັນຄຳຄິດເຫັນ ຂອງ ອົງການ ອະນາໄມໂລກ ກ່ຽວກັບສະຖານະພາບ ທາງກົດໝາຍ ຂອງ ປະເທດໃດ, ເຂດປົກຄອງໃດ, ເມືອງ ຫຼື ເຂດ ໃດ ຫຼື ອຳນາດການປົກຄອງ ນັ້ນໆ, ຫຼື ກ່ຽວກັບ ການ ປັນເຂດແດນ ຫຼື ພົມແດນ ຂອງຕົນ. ເສັ້ນທີ່ ເປັນຈຸດໆ ເທິງ ແຜນທີ່ ສະແດງເຖິງ ເຂດແດນ ທີ່ຍັງບໍ່ທັນມີ ການຕົກລົງໄດ້ເທື່ອ.

ການອ້າງເຖິງ ຊື່ບໍລິສັດໃດໜຶ່ງ ຫຼື ຜູ້ຜະລິດສິນຄ້າໃນສິ່ງພິມນີ້ ບໍ່ໄດ້ໝາຍຄວາມວ່າ ອົງການ ອະນາໄມໂລກ ໃຫ້ການສະໜັບສະໜູນ ຫລື ແນະນຳໃຫ້ໃຊ້ ຜະລິດ ຕະພັນນັ້ນ ຫລາຍກວ່າຜະລິດຕະພັນອື່ນ ທີ່ມີ ລັກສະນະຄ້າຍຄືກັນ ແຕ່ບໍ່ໄດ້ເວົ້າເຖິງຢູ່ໃນນີ້. ຍົກເວັ້ນຂໍ້ຜິດພາດ ແລະ ການຂາດຕົກປົກຜ່ອງ ຕ່າງໆ. ການກ່າວເຖິງຊື່ຂອງຜະລິດຕະພັນ ທີ່ຖືກຕ້ອງ ຈະຕ້ອງລະບຸເປັນຕົວອັກສອນຫຍໍ້.

ອົງການ ອະນາໄມໂລກ ໄດ້ຖືເອົາ ທຸກໆມາດຕາການປ້ອງກັນ ທີ່ສົມເຫດສົມຜົນ ເພື່ອກວດກາ ຄວາມຖືກ ຕ້ອງ ຂອງຂໍ້ມູນຕ່າງໆ ທີ່ຢູ່ໃນສິ່ງພິມນີ້. ຢ່າງໃດກໍດີ, ເອກະສານທີ່ພິມອອກມານີ້ ໄດ້ແຈກຢາຍ ອອກໄປ ໂດຍບໍ່ໄດ້ ຮັບປະກັນ ການສະແດງ ຄຳຄິດເຫັນ ຫຼື ການສະແດງຄວາມໝາຍໃດໆ. ຄວາມຮັບຜິດຊອບ ໃນ ການແປ ຄວາມໝາຍ ແລະ ນຳໃຊ້ເອກະສານນີ້ ແມ່ນຂຶ້ນກັບຜູ້ອ່ານ. ອົງການ ອະນາໄມໂລກ ຈະບໍ່ຮັບ ຜິດຊອບ ຕໍ່ ຄວາມເສັງຫາຍໃດໆ ທີ່ເກີດຂຶ້ນຈາກ ການນຳໃຊ້ ເອກະສານນີ້.

ອອກແບບ ໂດຍ Ini's—www.inis.ie

ປະກອບພາບ ຫຼື ຕົວຢ່າງ ໂດຍ Shaun Smith

ພິມທີ່ ປະເທດ ສະວິດເຊີແລັນ Switzerland

ສາລະບານ

<b>ຄຳນຳ</b> .....	<b>vii</b>
ຜູ້ປະກອບສ່ວນ ແລະ ຄຳຂອບໃຈ .....	ix
ບົດສະຫຼຸບ ສຳລັບ ຜູ້ບໍລິຫານ .....	xi

<b>ພາກສະເໜີ</b> .....	<b>xiii</b>
ຄວາມເປັນມາ ຂອງຊຸດ ຂອງຄູ່ມື .....	xv
ຄວາມເປັນມາຂອງຄູ່ມື ໝວກ ກັນກະທົບ .....	xvii

<b>1. ເປັນຫຍັງ ໝວກກັນກະທົບຈຶ່ງ ເປັນສິ່ງຈຳເປັນ?</b> .....	<b>1</b>
1.1 ມີຫຼາຍຄົນໃນທົ່ວໂລກ ເສຍຊີວິດ ຍ້ອນອຸປະຕິເຫດ ລົດຈັກຕຳກັນ .....	3
1.1.1 ການບາດເຈັບ ຢູ່ທົ່ວ ແມ່ນ ສາຍເຫດຂອງການເສຍຊີວິດ ແລະ ການພິການ .....	4
1.2 ໝວກກັນກະທົບ ປ້ອງກັນຫົວຂອງທ່ານໄດ້ .....	7
1.2.1 ກົນໄກ ຂອງ ການບາດເຈັບ ຢູ່ທົ່ວ .....	7
1.2.2 ໝວກກັນກະທົບ ປ້ອງກັນໄດ້ ແນວໃດແດ່? .....	9
1.2.3 ການອອກແບບໝວກກັນກະທົບ ສຳລັບລົດຈັກ .....	11
1.3 ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ມີປະສິດທິຜົນໃນການຫຼຸດຜ່ອນການບາດເຈັບຂອງທົ່ວ .....	14
1.4 ໂຄງການໝວກກັນກະທົບ ມີປະສິດທິຜົນ ໃນການເຮັດໃຫ້ຄົນຫັນມາໃຊ້ໝວກກັນກະທົບ .....	18
ສະຫຼຸບຫຍໍ້ .....	23
ເອກະສານອ້າງອີງ .....	24

<b>2. ວິທີການປະເມີນສະຖານະການໃນປະເທດຂອງທ່ານ</b> .....	<b>27</b>
2.1 ເປັນຫຍັງຈຶ່ງຈຳເປັນຕ້ອງມີການປະເມີນສະພາບການ .....	29
2.1.1 ຄຸນນະພາບຂອງຂໍ້ມູນ .....	30
2.2 ບັນຫາການບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບມີຫຼາຍໜ້ອຍປານໃດ? .....	31
2.2.1 ບັນຫາການບາດເຈັບຈາກການຂັບຂີ່ລົດຈັກຕາມທ້ອງທະໜົນມີຫຼາຍໜ້ອຍປານໃດ .....	31
2.2.2 ອັດຕາການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ໃນພື້ນທີ່ຈະດຳເນີນ ໂຄງການ .....	37
2.2.3 ເປັນຫຍັງ ຄົນ ຈຶ່ງບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ .....	43
2.3 ວິທີປະເມີນມາດຕະການທີ່ມີຢູ່ແລ້ວ .....	46
2.3.1 ພາກສ່ວນໃດເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບ .....	47
2.3.2 ການວິເຄາະຜູ້ທີ່ມີສ່ວນໄດ້ສ່ວນເສຍ .....	47
2.3.3 ມີກົດໝາຍບັງຄັບໃຫ້ໃສ່ໝວກກັນກະທົບຢູ່ແລ້ວ ຫລືບໍ່ .....	49
2.3.4 ມີມາດຕະຖານກ່ຽວກັບໝວກກັນກະທົບ ຢູ່ແລ້ວ ຫລືບໍ່ .....	50

2.3.5 ເຄີຍມີຄວາມພະຍາຍາມທີ່ຈະໃຫ້ມີໂຄງການ ປຸກລະດົມການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ຫລືບໍ່ ..... 50

2.3.6 ການນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນເພື່ອຈັດລຳດັບຄວາມສຳຄັນຂອງກິດຈະກຳທີ່ຄວນຈະເຮັດ ..... 54

ບົດສະຫຼຸບ ..... 54

ເອກະສານອ້າງອີງ ..... 55

**3. ວິທີອອກແບບ ແລະ ດຳເນີນໂຄງການສົ່ງເສີມການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ..... 57**

3.1 ວິທີຕັ້ງຄະນະທຶມງານເຮັດວຽກ ..... 61

3.1.1 ໃຜແດ່ທີ່ຄວນຈະຮ່ວມໃນຄະນະປະຕິບັດງານ? ..... 61

3.1.2 ການກຳນົດບົດບາດໃຫ້ສະມາຊິກໃນຄະນະປະຕິບັດງານ ..... 63

3.2 ວິທີກະກຽມແຜນປະຕິບັດງານ ..... 65

3.2.1 ກຳນົດເປົ້າໝາຍຂອງໂຄງການ ..... 65

3.2.2 ກຳນົດເປົ້າໝາຍ ..... 67

3.2.3 ກຳນົດຕົວຊີ້ວັດ ຜົນການປະຕິບັດງານ ..... 70

3.2.4 ເລືອກກິດຈະກຳທີ່ຈະເຮັດ ..... 72

3.2.5 ການກຳນົດໄລຍະເວລາ ..... 73

3.2.6 ຄາດຄະເນຊັບພະຍາກອນທີ່ຈະຕ້ອງໃຊ້ ..... 73

3.2.7 ຈັດຕັ້ງກິນໄກໃນການຕິດຕາມຜົນ ..... 76

3.2.8 ຄວາມຍືນຍົງຂອງໂຄງການ ..... 76

3.3 ວິທີພັດທະນາ ແລະ ການນຳກິດໝາຍການນຳໃຊ້ໝວກກັນກະທົບໄປປະຕິບັດ ..... 79

3.3.1 ການຮ່າງກິດໝາຍ ..... 79

3.3.2 ການນຳສະເໜີ ແລະ ນຳກິດໝາຍໄປປະຕິບັດ ..... 81

3.3.3 ການກຳນົດໄລຍະເວລາ ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດກິດໝາຍ ..... 87

3.4 ວິທີອອກແບບ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມາດຕະຖານຂອງໝວກກັນກະທົບ ..... 88

3.4.1 ການເລືອກມາດຕະຖານ ..... 88

3.4.2 ຂໍ້ຄວນພິຈາລະນາໃນການກຳນົດມາດຕະຖານ ..... 90

3.4.3 ຂໍ້ກຳນົດກ່ຽວກັບລັກສະນະທີ່ໄປຂອງໝວກກັນກະທົບ ..... 92

3.5 ວິທີການປະຕິບັດຕາມກິດໝາຍຫຼາຍຂັ້ນ ..... 97

3.5.1 ມາດຕະການເພີ່ມການໃສ່ໝວກດ້ວຍຄວາມສະໝັກໃຈ ..... 98

3.5.2 ມາດຕະການເພີ່ມເຕີມຂອງການນຳໃຊ້ໝວກກັນກະທົບໂດຍການບັງຄັບ ..... 101

3.6 ວິທີຈູງໃຈໃຫ້ສາທາລະນະຊົນມີສ່ວນຮ່ວມ ..... 109

3.6.1 ການເລືອກບໍລິສັດໂຄສະນາເພື່ອເຮັດໂຄງການປຸກລະດົມ ..... 109

3.6.2 ວັດຖຸປະສົງຂອງການປຸກລະດົມ ..... 109

3.6.3 ການປຸງແປງຄວາມຮັບຮູ້ ແລະ ຫັດສະນະຕໍ່ການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບ ..... 110

3.6.4 ການເຮັດວຽກກັບສື່ ..... 110

3.6.5 ການສ້າງປະເດັນຫລັກໆທີ່ຕ້ອງການສື່ໃນການລົນນະລົງ ..... 112

3.6.6 ການກຳນົດໄລຍະເວລາໃນການປຸກລະດົມ ..... 113

3.6.7 ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແລະປະເມີນຜົນໂຄງການ ..... 114

3.7 ວິທີໃຫ້ຄວາມຮູ້ແກ່ເຍົາວະຊົນ .....	117
3.8 ການກຳນົດມາດຕະການສະໜອງຕອບທາງການແພດທີ່ເໝາະສົມ .....	121
ບົດສະຫຼຸບ .....	125
ເອກະສານອ້າງອີງ .....	128
<hr/>	
<b>4. ການປະເມີນຜົນໂຄງການ .....</b>	<b>129</b>
4.1 ການວາງແຜນການປະເມີນຜົນ .....	131
4.1.1 ເປົ້າໝາຍຂອງການປະເມີນຜົນ .....	132
4.1.2 ວິທີການປະເມີນຜົນ .....	132
4.2 ການເລືອກວິທີການປະເມີນຜົນທີ່ເໝາະສົມທີ່ສຸດ .....	133
4.2.1 ປະເພດຂອງການສຶກສາ ສຳລັບການປະເມີນຜົນຮູບແບບ ແລະ ຂັ້ນຕອນການສຶກສາ ດ້ານຄຸນນະພາບ .....	133
4.2.2 ປະເພດຂອງການສຶກສາເພື່ອປະເມີນ ຜົນກະທົບ ແລະ ຜົນໄດ້ຮັບ .....	134
4.2.3 ການເລືອກຕົວຊີ້ວັດ ເພື່ອວັດແທກຜົນການປະຕິບັດງານ .....	138
4.2.4 ການປະເມີນຜົນທາງເສດຖະກິດຂອງໂຄງການ .....	140
4.2.5 ການຄິດໄລ່ຂະໜາດຕົວຢ່າງ .....	141
4.3 ການເຜີຍແຜ່ຜົນການປະເມີນ ແລະ ຜົນການຕອບຮັບທີ່ໄດ້ .....	142
ບົດສະຫຼຸບ .....	145
ເອກະສານອ້າງອີງ .....	145
<hr/>	
<b>ນິຍາມສັບ .....</b>	<b>147</b>
<b>ອົງກອນທີ່ມີສ່ວນຮ່ວມໃນການພັດທະນາຄູ່ມື .....</b>	<b>151</b>



## ຄຳນຳ

ການບາດເຈັບ ຈາກການສັນຈອນຕາມທ້ອງຖະໜົນ ແມ່ນບັນຫາສຳຄັນດ້ານສາທາລະນະສຸກ ແລະ ແມ່ນສາເຫດຕົ້ນຕໍ ທີ່ພາໃຫ້ເສັຽຊີວິດ ແລະ ບາດເຈັບ ໃນທົ່ວໂລກ. ໃນແຕ່ລະປີມີປະມານ 1.2 ລ້ານຄົນ ເສັຽຊີວິດ ແລະ ອີກຫຼາຍລ້ານຄົນ ໄດ້ຮັບບາດເຈັບ ຫຼື ພິການຊຶ່ງເປັນຜົນມາຈາກ ອຸປະຕິເຫດ (ລົດຕຳກັນ) ຕາມທ້ອງຖະໜົນ, ສ່ວນຫລາຍແມ່ນຢູ່ໃນບັນດາປະເທດທີ່ມີລາຍຮັບ ຕ່ຳ ຫຼື ປານກາງ. ນອກຈາກຈະກໍ່ໃຫ້ເກີດມູນຄ່າການເສັຍຫາຍອັນມະຫາສານຕໍ່ສັງຄົມໃຫ້ແກ່, ບຸກຄົນ, ຄອບຄົວ ແລະ ຊຸມຊົນແລ້ວ, ການບາດເຈັບ ຈາກການສັນຈອນຕາມທ້ອງຖະໜົນຍັງ ເປັນພາລະອັນໜັກໜ່ວງໃຫ້ແກ່ການບໍລິການດ້ານການແພດ ແລະ ເສດຖະກິດ. ມູນຄ່າເສັຍຫາຍ ຕໍ່ປະເທດ, ທີ່ກຳລັງສູ້ຊົນກັບວຽກງານການພັດທະນາ ອື່ນໆຢູ່ນັ້ນ, ອາດສູງເຖິງ 1% ເຖິງ 2% ຂອງ ຍອດຜະລິດຕະພັນມວນລວມປະຈຳປີຂອງປະເທດ. ເມື່ອມີການນຳໃຊ້ຍານພາຫະນະເພີ່ມຂຶ້ນ, ການບາດເຈັບຈາກການຈະລາຈອນຈຶ່ງກາຍເປັນບັນຫາທີ່ຂະຫຍາຍຕົວຂຶ້ນຢ່າງວ່ອງໄວ.

ໂດຍສະເພາະໃນປະເທດກຳລັງພັດທະນາ. ຖ້າຫາກວ່າ ທ່າອ່ງໃນປະຈຸບັນ ຫາກດຳເນີນຕໍ່ໄປ ເລື້ອຍໆ ໂດຍບໍ່ມີການຄວບຄຸມ ການບາດເຈັບ ຈາກອຸປະຕິເຫດຕາມທ້ອງຖະໜົນກໍ່ຈະເພີ່ມຂຶ້ນ ຢ່າງວ່ອງໄວ ໃນເກືອບທຸກໆພາກຂອງໂລກ ໃນສອງທົດສະວັດໜ້າ, ພ້ອມທັງຜົນກະທົບອັນໃຫຍ່ ຫຼວງຈະຕົກໃສ່ ປະຊາຊົນ ຜູ້ທີ່ມີຄວາມສ່ຽງສູງສຸດ.

ສິ່ງທີ່ຈຳເປັນອັນຮີບດ່ວນໃນເວລານີ້ ໄດ້ແກ່ ມາດຕະການທີ່ເໝາະສົມໃນການດຳເນີນງານຕາມ ເປົ້າໝາຍຂອງ. ບົດລາຍງານ ກ່ຽວກັບ ການປ້ອງກັນການບາດເຈັບຈາກອຸປະຕິເຫດ ຕາມທ້ອງ ຖະໜົນ ຊຶ່ງໄດ້ປະກາດໃຊ້ຮ່ວມກັນ ໃນປີ 2004 ລະຫວ່າງອົງການ ອະນາໄມໂລກ ແລະ ທະນາ ຄານໂລກ, ທີ່ໄດ້ເວົ້າເຖິງ ແນວທາງການປັບປຸງມາດຕະການໃນ ການຄຸ້ມຄອງຄວາມປອດໄພ ທາງຖະໜົນ ພ້ອມທັງມາດຕະການສະເພາະ ທີ່ຊ່ວຍໃນການຫຼຸດອັດຕາການບາດເຈັບລົງໄດ້ ຢ່າງຫລວງຫລາຍ. ໃນບັນດາປະເທດອຸດສາຫະກຳທີ່ໄດ້ມີມາດຕາການທາງດ້ານຄວາມປອດໄພ ຕາມທ້ອງຖະໜົນຢ່າງເຂັ້ມງວດ, ບົດລາຍງານໄດ້ຊີ້ໃຫ້ເຫັນວ່າ ການໃຊ້ສາຍຮັດນິລະໄພ, ໝວກ ກັນກະທົບ ແລະ ເບາະນັ່ງ ສຳລັບເດັກ, ສາມາດຊີວິດຄົນໄວ້ໄດ້ຫລາຍພັນຊີວິດ. ການກຳນົດ ຄວາມໄວຈຳກັດ, ການສ້າງ ໂຄງສ້າງພື້ນຖານທີ່ປອດໄພ, ການກວດກາປະລິມານ ທາດເຫຼົ້າໃນ ເລືອດຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ ແລະ ການປັບປຸງ ລະບົບຄວາມປອດໄພຂອງຍານພາຫະນະ, ລ້ວນແຕ່ເປັນ ມາດຕະການທີ່ຜ່ານການທົດສອບແລ້ວ ແລະ ໄດ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນເລື້ອຍໆວ່າເປັນມາດຕະການ ທີ່ມີປະສິດທິພາບສູງ.

ຊຸມຊົນລະຫວ່າງຊາດ ຕ້ອງເປັນຜູ້ນຳພາ ໃນການຊຸກຍູ້ໃຫ້ມີການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ການຄຸ້ມຄອງ ຄວາມປອດໄພ ຕາມທ້ອງຖະໜົນທີ່ຖືກຕ້ອງ ແລະ ໃຫ້ມີການຍອມຮັບມາດຕະການເຫລົ່ານີ້ໃນ ປະເທດອື່ນໆ, ດ້ວຍວິທີການທີ່ເໝາະສົມກັບສະພາບແວດລ້ອມຂອງເຂົາເຈົ້າ. ເພື່ອເລັ່ງລັດໃຫ້ ຄວາມພະຍາຍາມ ດັ່ງກ່າວນັ້ນໄວຂຶ້ນ. ກອງປະຊຸມສະມັດຊາໃຫຍ່ ອົງການ ສະຫະປະຊາຊາດ ໄດ້ຜ່ານມະຕິ ໃນວັນທີ 14 ເມສາ 2004 ທີ່ໄດ້ບຸກລະດົມ ໃຫ້ມີການເອົາໃຈໃສ່ ແລະ ນຳໃຊ້ຊັບ ພະຍາກອນເພີ່ມຂຶ້ນເພື່ອທີ່ຈະຕ້ອງໃຫ້ ການສະໜັບສະໜູນ ໂດຍກົງແກ່ທຸລຸດຜ່ອນວິກິດການ ຂອງຄວາມປອດໄພ ຕາມທ້ອງຖະໜົນທີ່ເກີດຂຶ້ນທົ່ວໂລກ. ມະຕິເລກທີ 58/289 ກ່ຽວກັບ “ການ ປັບປຸງຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນຂອງໂລກ” ໄດ້ເນັ້ນຢູ່ເຖິງຄວາມສຳຄັນຂອງການຮ່ວມມືສາ ກົນໃນຂົງເຂດຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນ.

ມະຕິຄັ້ງຕໍ່ມາເລກທີ (A58/L.60), ຊຶ່ງໄດ້ຜ່ານການຕົກລົງເຫັນດີ ໃນເດືອນຕຸລາ 2005, ໄດ້ເນັ້ນ  
ຍ້າເຖິງ ພັນທະຂອງ ອົງການ ສະຫະປະຊາຊາດຕໍ່ ບັນຫານີ້, ຊຸກຍູ້ໃຫ້ ປະເທດສະມາຊິກ ຈັດຕັ້ງ  
ປະຕິບັດຂໍ້ສະເໜີແນະຂອງ ບົດລາຍງານໂລກກ່ຽວກັບ ການປ້ອງກັນການບາດເຈັບຈາກອຸປະຕິ  
ເຫດຕາມທ້ອງຖະໜົນ ແລະ ຊັກຊວນ ໃຫ້ມີການຮ່ວມມື ໃນກິດຈະກຳຄວາມປອດໄພ ຕາມທ້ອງ  
ຖະໜົນທີ່ໄດ້ປະຕິບັດມານັ້ນໃຫ້ດຳເນີນໄປສູ່ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມະຕິເລກທີ 58/289. ໂດຍສະ  
ເພາະ ມັນໄດ້ຊຸກຍູ້ໃຫ້ ປະເທດສະມາຊິກ ຈົ່ງໄດ້ເລັ່ງໃສ່ ການຮັບມືກັບ ປັດໃຈສ່ຽງທີ່ສຳຄັນ ແລະ  
ເພື່ອສ້າງຕັ້ງ ອົງກອນນຳພາ ສຳລັບ ວຽກງານຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະໜົນ.

ເພື່ອປະກອບສ່ວນໃສ່ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ບັນດາມະຕິເຫຼົ່ານີ້, ອົງການ ອະນາໄມໂລກ, ອົງການ  
ຄູ່ຮ່ວມງານຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະໜົນຂອງໂລກ, ມູນນິທິ FIA ສຳລັບຍານພາຫະນະ ແລະ  
ສັງຄົມ ແລະ ທະນາຄານໂລກ, ໄດ້ຮ່ວມມືກັນ ຜະລິດຊຸດຂອງຄູ່ມືຕ່າງໆ ທີ່ແນະໃສ່ ຜູ້ກຳນົດນະໂຍ  
ບາຍ ແລະ ຜູ້ປະຕິບັດ. ຄູ່ມືນີ້ກໍ່ແມ່ນໜຶ່ງໃນນັ້ນ. ແຕ່ລະຢ່າງໄດ້ໃຫ້ທິດທາງເທື່ອລະຂັ້ນຕອນ ແກ່  
ບັນດາປະເທດທີ່ປາດຖະໜາຈະປັບປຸງອົງການ ຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະໜົນ ແລະ ເພື່ອຈັດ  
ຕັ້ງປະຕິບັດ ກິດຈະກຳສະເພາະຂອງ ຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະໜົນ ທີ່ໄດ້ຮຽນໄວ້ໃນບົດລາຍ  
ງານໂລກ ກ່ຽວກັບການປ້ອງກັນການບາດເຈັບ ຈາກອຸປະຕິເຫດທາງຖະໜົນ. ຄູ່ມືທັງໝົດນີ້ ໄດ້  
ສະເໜີວິທີການແກ້ໄຂບັນຫາແບບງ່າຍດາຍ, ມີປະສິດທິຜົນ ແລະ ກຸ້ມຄ່າທີ່ສາມາດຊ່ວຍໃຫ້ຫຼາຍ  
ຊີວິດຄົນໄດ້ເປັນຈຳນວນຫຼາຍ. ພ້ອມທັງຫລຸດຜ່ອນພາລະອັນໜັກໜ່ວງທີ່ ເກີດຈາກອຸປະຕິເຫດ  
ໃນການສັນຈອນ ຕາມຖະໜົນໃນທົ່ວໂລກ. ພວກເຮົາຂໍແນະນຳໃຫ້ທຸກໆ ທ່ານຈົ່ງ ນຳໃຊ້ຄູ່ມື  
ເຫຼົ່ານີ້.

Etienne Krug  
ຜູ້ອຳນວຍການ  
ກົມປ້ອງກັນ ການບາດເຈັບ ແລະ ການກະທຳຄວາມຮຸນແຮງ  
ອົງການ ອະນາໄມໂລກ

David Silcock  
ອະທິບໍດີ  
ອົງການ ຄູ່ຮ່ວມງານ ຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນຂອງໂລກ

David Ward  
ຜູ້ອຳນວຍການ  
ມູນນິທິ FIA ສຳລັບຍານພາຫະນະ ແລະ ສັງຄົມ

Anthony Bliss  
ຜູ້ຊ່ຽວຊານ ຄວາມປອດໄພ ທາງຖະໜົນ  
ກົມຂົນສົ່ງ ແລະ ການພັດທະນາ ຕົວເມືອງ  
ທະນາຄານໂລກ

## ຜູ້ປະກອບສ່ວນ ແລະ ຄຳຂອບໃຈ

### ຄະນະກຳມະການ ຊີ້ນຳ

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

### ຄະນະກຳມະການ ຮຽບຮຽງ

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

### ຜູ້ປະກອບສ່ວນ ໃສ່ ໂມດູນ ແລະ ຫ້ອງຕ່າງໆ

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 Gutierrez, 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.

### ຜູ້ທົບທວນຄືນ

Shanti Ameratunga, Eric Bernes, Chris Baguley, Christine Branche, Frances Bunn, Jose Capel Ferrer, Witaya Chadbunchachai, Ann Dellinger, Kathleen Elsig, Veronique Teypell, Laurie Flaherty, Philip Graitcer, G. Gururaj, Sharma Gyanendra, Rebecca Ivers, Meleckidzedek Khayesi, Robert Klein, Angela Lee, Charles Mock, Jonathon Passmore, Marie-Noelle Poirier, Krishnan Rajam, Eugenia Rodriguez, Mark Rosenberg, Gyanendra Sharma, David Sleet, Christopher Smith, Robert Tomlins, Maria Vegega, John White, Diane Wigle, Dee Williams.

### ການຮຽບຮຽງ ທາງວິຊາການ

Tony Kahane.

### ການສະໜັບສະໜູນ ທາງດ້ານ ການບໍລິຫານ

Pascale Lanvers-Casasola, Marijke Bollaert.

### ການສະໜັບສະໜູນ ທາງດ້ານການເງິນ

ອົງການ ອະນາໄມໂລກ ຂໍສະແດງ ຄວາມຂອບໃຈ ມາຍັງ ພາກສ່ວນ ອົງການຕ່າງໆ ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ ສຳລັບ ການສະ ໜັບສະໜູນ ທາງດ້ານ ການເງິນ ເພື່ອການພັດທະນາ ແລະ ຈັດພິມ ຄູ່ມື ສະບັບ ນີ້: ມູນນິທິ FIA ເພື່ອຍານພາຫະ ນະ ແລະ ສັງຄົມ, ອົງການສາກົນເພື່ອການພັດທະນາສະວີເດັນ, ອົງການບໍລິຫານ ຄວາມປອດໄພ ທາງຖະໜົນແຫ່ງ ຊາດ ສະຫະລັດ ອາເມລິກາ, ສູນຄວບຄຸມ ແລະ ກັນພະຍາດ ສະຫະລັດ ອາເມລິກາ.

## ບົດສະຫຼຸບ ສໍາລັບ ຜູ້ບໍລິຫານ

ຕາມການເພີ່ມຂຶ້ນ ຂອງຍານພາຫະນະ ໃນທົ່ວໂລກ, ໂດຍສະເພາະ ໃນບັນດາປະເທດທີ່ມີລາຍຮັບຕໍ່າ ແລະ ປານກາງ, ຈໍານວນຍານພາຫະນະທີ່ຕິດເຄື່ອງຈັກ ປະເພດ ສອງລໍ້ ແລະ ລົດຖີບກໍໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງໄວວາ ໃນຫຼາຍໆ ແຫ່ງ. ສິ່ງຜົນໃຫ້ອັດຕາການເສັງຊີວິດ ແລະ ການບາດເຈັບໃນກຸ່ມຜູ້ໃຊ້ລົດສອງລໍ້ ກໍເພີ່ມຂຶ້ນເຊັ່ນກັນ, ໂດຍມີການບາດເຈັບ ຢູ່ທົ່ວເປັນສາເຫດຫລັກ. ໝວກກັນກະທົບສໍາລັບລົດຈັກ ແລະ ລົດຖີບ ມີປະສິດທິພາບທັງໃນການປ້ອງກັນການບາດເຈັບຢູ່ທົ່ວ ແລະ ໃນການຫຼຸດຜ່ອນຄວາມຮຸນແຮງຂອງການບາດເຈັບ ທີ່ຜູ້ຂັບຂີ່ ແລະ ຜູ້ຮ່ວມເດີນທາງ ທີ່ໃຊ້ລົດສອງລໍ້ໄດ້ຮັບ.

ເປັນທີ່ໜ້າເສັງດາຍ, ທີ່ ການນໍາໃຊ້ ໝວກ ກັນກະທົບ ໃນຫຼາຍປະເທດ ແມ່ນຍັງຢູ່ໃນລະດັບຕໍ່າ. ບົດລາຍງານ ໂລກກ່ຽວກັບ ການປ້ອງກັນການບາດເຈັບ ຈາກການສັນຈອນ ຕາມທ້ອງຖະໜົນໄດ້ພັນລະນາເຖິງວ່າ ການໃສ່ ໝວກກັນກະທົບ ຈະຊ່ວຍຫຼາຍໆຊີວິດ ໄດ້. ດັ່ງນັ້ນ, ບົດລາຍງານ ຈຶ່ງໄດ້ສະເໜີແນະ ໃຫ້ບັນດາ ປະເທດ ຕ່າງໆ ສ້າງ ແລະ ບັງຄັບໃຊ້ ກົດໝາຍ ການໃສ່ ໝວກ ກັນກະທົບ ສໍາລັບ ຜູ້ຂັບຂີ່ ແລະ ຜູ້ຮ່ວມ ໂດຍສານ ເດີນທາງ ດ້ວຍລົດຈັກ ແລະ ລົດຖີບ.

ຈຸດປະສົງຂອງ ຄູ່ມືນີ້ ແມ່ນເພື່ອໃຫ້ຄຳແນະນຳ ກ່ຽວກັບແນວທາງໃນການສົ່ງເສີມໃຫ້ມີການນໍາໃຊ້ ໝວກກັນກະທົບເພີ່ມຂຶ້ນໃນແຕ່ລະປະເທດດ້ວຍ. ກຸ່ມເປົ້າໝາຍຂອງຄູ່ມືນີ້ ແມ່ນ ຜູ້ກຳນົດນະໂຍບາຍ ແລະ ຜູ້ປະຕິບັດງານດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນ, ໂດຍຖອດຖອນບົດຮຽນ, ປະສົບການຈາກ ບັນດາປະເທດຕ່າງໆ ທີ່ໄດ້ຮັບຜົນສໍາເລັດ ໃນການບັນລຸ ແລະ ເຮັດໃຫ້ ການນໍາໃຊ້ ໝວກກັນກະທົບ ມີຄວາມຍືນຍົງ ໃນລະດັບສູງ. ຂໍ້ມູນໃນຄູ່ມືນີ້ຍັງເປັນບ່ອນອີງໃນການລິເລີ່ມໂຄງການສົ່ງເສີມ ການໃຊ້ ໝວກກັນກະທົບ, ແລະ ນຳເອົາ ຜູ້ໃຊ້ ໄປສູ່ ຂັ້ນຕອນທີ່ຈຳເປັນເພື່ອປະເມີນ ສະພາບການຂອງໝວກ ກັນ ກະທົບພາຍໃນ ປະເທດ. ຈາກນັ້ນ ມັນຈຶ່ງອະທິບາຍ ຂັ້ນຕອນຕ່າງໆ ທີ່ຈຳເປັນ ເພື່ອກຳນົດ ແລະ ສ້າງແຜນປະຕິບັດໂຄງການ ການໃຊ້ ໝວກກັນກະທົບ, ລວມທັງການຕັ້ງ ຄະນະກຳມະການຊີ້ນຳ ດ້ານວິຊາການ; ພັດທະນາ ແຜນກິດຈະກຳ; ນຳເອົາກົດໝາຍກ່ຽວກັບໝວກ ກັນກະທົບ ທີ່ໄດ້ຮັບມອບໝາຍ ແລະ ການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍ; ການ ສ້າງມາດຕະຖານທີ່ເໝາະສົມ ສໍາລັບ ການຜະລິດ ໝວກ ກັນກະທົບ; ການຈຳໜ່າຍ ໝວກ ກັນກະທົບ ທີ່ມີປະສິດທິຜົນໃຫ້ແກ່ ມະຫາຊົນ; ການໃຫ້ຄວາມຮູ້ແກ່ເດັກ ແລະ ຊາວໜຸ່ມ ກ່ຽວກັບ ການໃຊ້ ໝວກກັນກະທົບ; ແລະ ຂໍ້ພິຈາລະນາເຖິງຂີດຄວາມສາມາດ ສໍາລັບ ການຕອບສະໜອງດ້ານການແພດທີ່ເໝາະສົມ ທີ່ ພາຍຫຼັງ ເກີດອຸປະຕິເຫດ. ພາກສຸດທ້າຍ ຂອງຄູ່ມືນີ້ ໄດ້ແນະນຳຜູ້ໃຊ້ ກ່ຽວກັບ ການວາງແຜນ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິ ບັດການປະເມີນຜົນໂຄງການ ໃນຮູບແບບທີ່ສາມາດນຳເອົາຄຳຕຳນິສັງຂາວ ຈາກການປະເມີນນັ້ນ ໄປໃຊ້ເປັນຂໍ້ມູນໃນການວາງແຜນ ກິດຈະກຳຂອງໂຄງການໄດ້. ຄູ່ມື ສະບັບນີ້ ຍັງໄດ້ສະຫຼຸບ ຄວາມ ບາດກ້າວຕ່າງໆ ທີ່ຈະຕ້ອງ ໄດ້ປະຕິບັດດ້ວຍວິທີທາງທີ່ຖືກຕ້ອງກັບ ສະພາບຄວາມເປັນຈິງ.

ໃນການພັດທະນາບົດຮຽນ ສໍາລັບ ຄູ່ມືນີ້, ຜູ້ຂຽນທັງຫຼາຍ ໄດ້ ອີງໃສ່ກໍລະນີສຶກສາ ຈາກ ທົ່ວໂລກ ເພື່ອສະແດງ ໃຫ້ເຫັນເຖິງ ຕົວຢ່າງ ຂອງ “ພາກປະຕິບັດ ທີ່ດີ”. ເຖິງແມ່ນວ່າ ຄູ່ມືນີ້ ຈະແນໃສ່ ປະເທດຕ່າງໆ ທີ່ມີອັດຕາ ການໃຊ້ ໝວກກັນກະທົບ ໃນລະດັບຕໍ່າ, ໝາຍຄວາມວ່າໂຄງຮ່າງຂອງໂມດູນຂອງ ຄູ່ມືນີ້ສາ ມາດນຳໃຊ້ໄດ້ ໃນຫລາຍປະເທດ ທີ່ມີ ລະດັບການໃຊ້ ໝວກກັນກະທົບ ຕ່າງກັນ. ຈຸດເລັ່ງ ຂອງ ຄູ່ມືນີ້ ແມ່ນ ໝວກກັນກະທົບ ຂອງລົດຈັກ, ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມຕົວຢ່າງທີ່ກ່ຽວກັບ ການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບ ຂອງລົດຖີບ ກໍໄດ້ຖືກ ຍົກຂຶ້ນມາສົນ ທະນາເຊັ່ນກັນ.





ພາກສະໜໍ



## ພາກສະເໜີ

### ຄວາມເປັນມາ ຂອງຊຸດ ຂອງຄູ່ມື

ວັນອະນາໄມ ໂລກ ເມື່ອວັນທີ 7 ເມສາ ປີ 2004, ອົງການ ອະນາໄມ ໂລກ ໄດ້ອຸທິດ ໃຫ້ແກ່ ຫົວຂໍ້ ຂອງ ຄວາມປອດໄພ ຕາມທ້ອງຖະໜົນ. ໃນມື້ນັ້ນ ໃນຫລາຍກວ່າ 130 ປະເທດ ໄດ້ຈັດໃຫ້ມີກິດຈະກຳເພື່ອ ໃຫ້ທຸກຄົນ ໄດ້ຄຳນຶງເຖິງ ການບາດເຈັບ ຈາກການສັນຈອນ ຕາມທ້ອງຖະໜົນ ແລະ ເພື່ອກະຕຸກຊຸກຍູ້ ໃຫ້ເກີດມີ ໂຄງການ ຄວາມປອດໄພ ທາງຖະໜົນ ອັນໃໝ່ ແລະ ປັບປຸງແຜນງານທີ່ມີຢູ່ແລ້ວໃຫ້ດີຂຶ້ນ. ໃນວັນດຽວກັນນັ້ນ, ອົງການ ອະນາໄມ ໂລກ ແລະ ທະນາຄານ ໂລກໄດ້ ຮ່ວມກັນປະກາດ ບົດລາຍງານ ໂລກ ກ່ຽວກັບການປ້ອງກັນ ການບາດເຈັບ ຈາກການສັນຈອນ ຕາມທ້ອງຖະໜົນ, ໄດ້ຍົກໃຫ້ເຫັນອັດຕາ ການບາດເຈັບ ຈາກການເກີດອຸປະຕິເຫດ ທາງຖະໜົນທີ່ນັບມື້ເພີ່ມສູງຂຶ້ນ. ບົດລາຍງານສະບັບນີ້ຍັງໄດ້ ເວົ້າເຖິງລາຍລະອຽດ ຂອງແນວຄວາມຄິດທີ່ເປັນຫລັກການພື້ນຖານ ຂອງການປ້ອງກັນການບາດເຈັບ ແລະ ຜົນກະທົບຈາກອຸປະຕິເຫດທາງຖະໜົນ, ສາຍເຫດຊົນ ແລະ ປັດໃຈສ່ຽງຕົ້ນຕໍຂອງອຸປະຕິເຫດທາງ ຖະໜົນ ແລະ ຕະຫລອດຮອດຍຸດທະສາດ ຂອງກິດຈະກຳ ທີ່ໄດ້ຜ່ານການທົດສອບແລ້ວ ເຫັນວ່າມີປະ ສິດທິຜົນ. ລາຍງານສະບັບນີ້ ຍັງໄດ້ ສະຫຼຸບ ຂໍ້ສະເໜີແນະທີ່ສຳຄັນ ທີ່ກ ຍ່າງ ປະເທດຕ່າງໆສາມາດນຳ ໄປປະຕິບັດ ເພື່ອປັບປຸງ ແຜນງານຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນຂອງຕົນ.

**ຂໍ້ແນະນຳ ຂອງບົດລາຍງານ ໂລກ ກ່ຽວກັບ ການປ້ອງກັນ ການບາດເຈັບ ຈາກການສັນຈອນ ຕາມຖະໜົນ**

1. ກຳນົດໜ່ວຍງານຫລັກຂອງ ລັດຖະບານ ທີ່ຈະເປັນຜູ້ນຳພາໃນ ການ ດຳເນີນງານຄວາມ ປອດໄພທາງຖະໜົນລະດັບຊາດ .
2. ປະເມີນ ບັນຫາ, ນະໂຍບາຍ, ອົງການຈັດຕັ້ງ ແລະ ຄວາມອາດສາມາດ ໃນການຮອງຮັບການບາດ ເຈັບ ຈາກອຸປະຕິເຫດ ການສັນຈອນ ຕາມທ້ອງຖະໜົນ.
3. ກະກຽມ ຍຸດທະສາດ ດ້ານຄວາມປອດໄພ ທາງຖະໜົນ ແລະ ແຜນດຳເນີນງານ ແຫ່ງຊາດ.
4. ຈັດສັນ ຊັບພະຍາກອນ ທາງດ້ານ ການເງິນ ແລະ ຊັບພະຍາກອນມະນຸດ ເພື່ອແກ້ໄຂບັນຫາ.
5. ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ກິດຈະກຳສະເພາະ ເພື່ອປ້ອງກັນ ອຸປະຕິເຫດ ໃນການສັນຈອນ ຕາມທ້ອງຖະໜົນ, ຫຼຸດຜ່ອນ ການບາດເຈັບ ແລະ ຜົນສະທ້ອນຂອງມັນ ແລະ ປະເມີນຜົນ ຜົນກະທົບຂອງກິດຈະກຳ ເຫຼົ່ານັ້ນ.
6. ສະໜັບສະໜູນ ໃຫ້ມີການພັດທະນາ ຄວາມອາດສາມາດ ໃນການດຳເນີນງານລະດັບຊາ ແລະ ຊອກຫາການຮ່ວມມືກັບສາກົນ.

ບົດລາຍງານນີ້ ຍັງໄດ້ເນັ້ນເຖິງ ບັນຫາທີ່ກຳລັງຂະຫຍາຍວົງກວ້າງໄປທົ່ວໂລກນັ້ນ, ສາມາດຖືກກຳຈັດ ໃຫ້ໝົດສິ້ນໄປໄດ້ ດ້ວຍການປັບປຸງ ອົງການ ຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນ ແລະ ການນຳເອົາໂຄງການ ທີ່ເໝາະສົມກັບວັດທະນະທຳທ້ອງຖິ່ນ ທີ່ຜ່ານການທົດສອບແລ້ວວ່າມີປະສິດທິພາບໄປປະຕິບັດໃນ ຫລາຍພາກສ່ວນຂອງສັງຄົມ ແລະ ທົ່ວທັງລະບົບ. ໃນຂໍ້ສະເໜີແນະທີ່ຫ້າ, ບົດລາຍງານ ໄດ້ລະບຸຢ່າງ

ຊັດເຈນວ່າ ຍັງມີ “ການປະຕິບັດອັນດີ” ຫຼາຍຢ່າງ ຊຶ່ງບັນດາ ກິດຈະກຳ ເຫຼົ່ານັ້ນ ໄດ້ຖືກທົດລອງ ແລະ ພິສູດ ແລ້ວວ່າ ສາມາດນຳໄປຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໃນຫລາຍປະເທດ ໂດຍທີ່ບໍ່ມີຄ່າໃຊ້ຈ່າຍແພງເກີນໄປ. ແນວທາງການປະຕິບັດນີ້ໄດ້ແກ່ ຍຸດທະສາດ ແລະມາດຕະການ ທີ່ ຄຳນຶງເຖິງປັດໃຈສູງທີ່ສຳຄັນຂອງ ການບາດເຈັບ ຈາກການ ສັນຈອນຕາມທ້ອງ ຖະໜົນ, ເຊັ່ນ:

- ອອກກົດໝາຍ ສຳລັບການໃສ່ສາຍຮັດນິລະໄພ ແລະ ເບາະນັ່ງ ຂອງເດັກ ສຳລັບຜູ້ໂດຍສານລົດຍົນ ທຸກຄົນ;
- ການມີຂໍ້ບັງຄັບໃຫ້ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ສວມໃສ່ ໝວກກັນກະທົບ;
- ການຈຳກັດປະລິມານທາດເຫລົ້າໃນເລືອດສູງສຸດຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ ແລະນຳໄປຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ;
- ການຈຳກັດຄວາມໄວສູງສຸດໃນການຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະ ແລະ ນຳໄປຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ;
- ການຄຸ້ມຄອງ ໂຄງສ້າງພື້ນຖານຂອງຖະໜົນຫີນ ເພື່ອເພີ່ມຄວາມປອດໄພຂອງ ຜູ້ໃຊ້;
- ປັບປຸງ ຄວາມປອດໄພ ຂອງຍານພາຫະນະ.

ໜຶ່ງອາທິດ ພາຍຫຼັງ ການສະເຫຼີມສະຫຼອງ ວັນອະນາໄມໂລກ, ໃນວັນທີ 14 ເມສາ 2004, ສະມັດຊາ ໃຫຍ່ ອົງການ ສະຫະປະຊາຊາດ ໄດ້ຮັບຮອງ ມະຕິທີ່ຮຽກຮ້ອງ ໃຫ້ມີການເພີ່ມຄວາມເອົາໃຈໃສ່ ແລະ ຊັບພະຍາກອນ ເພື່ອໃຫ້ການ ສະໜັບສະໜູນ ໂດຍກົງແກ່ແຜນງານ ຄວາມປອດໄພ ທາງຖະໜົນ. ມະຕິ ໄດ້ຮັບຮູ້ວ່າ ລະບົບຂອງ ອົງການສະຫະປະຊາຊາດ ຄວນໃຫ້ການສະໜັບສະໜູນແຜນງານ ທີ່ມຸ້ງສູ່ການ ແກ້ໄຂບັນຫາ ຄວາມ ປອດໄພ ທາງຖະໜົນຂອງໂລກ. ໃນຂະນະດຽວກັນ, ອົງການສະຫະປະຊາຊາດ ຍັງໄດ້ຍົກຍ້ອງ ອົງການ ອະນາໄມໂລກ ແລະ ທະນາຄານໂລກວ່າ ສົມຄວນເປັນຜູ້ ລິເລີ້ມໃນການປະ ກາດບົດລາຍງານໂລກ ກ່ຽວກັບ ການປ້ອງກັນ ການບາດເຈັບ ຈາກການສັນຈອນ ຕາມທ້ອງຖະໜົນ. ມັນຍັງໄດ້ເຊື່ອເຊີນ ອົງການ ອະນາໄມໂລກ, ເຂົ້າມາຮ່ວມມື ຢ່າງໄກ້ຊິດ ໃນການເຮັດວຽກກັບ ຄະນະ ກຳມະການຂົງເຂດຂອງອົງການສະຫະປະຊາຊາດ, ເພື່ອເຮັດໜ້າທີ່ເປັນຜູ້ປະສານງານ ໃນບັນຫາຄວາມ ປອດໄພ ທາງຖະໜົນ ພາຍໃນ ລະບົບ ຂອງອົງການ ສະຫະປະຊາຊາດ.

ປະຕິບັດຕາມ ອຳນາດທີ່ໄດ້ຮັບມອບໝາຍ ຈາກ ສະມັດຊາໃຫຍ່ ອົງການ ສະຫະປະຊາຊາດ, ນັບແຕ່ ທ້າຍປີ 2004, ອົງການ ອະນາໄມໂລກ ໄດ້ຊ່ວຍພັດທະນາ ຕາໜ່າງສາຍງານ ຂອງ ອົງການ ສະຫະປະ ຊາຊາດ ແລະ ອົງ ການຈັດຕັ້ງສາກົນ ດ້ານຄວາມປອດໄພ ທາງຖະໜົນອື່ນໆ ຊຶ່ງໃນປະຈຸບັນ ແມ່ນ “ອົງການ ສະຫະປະຊາຊາດ ເພື່ອການຮ່ວມມື ດ້ານຄວາມປອດໄພ ທາງຖະໜົນ” ( United Nations Road Safety Collaboration ). ສະມາຊິກ ຂອງກຸ່ມອົງການເຫຼົ່ານີ້ ໄດ້ຕົກລົງເຫັນດີໃນເປົ້າ ໝາຍ ລວມອັນດຽວກັນ ເພື່ອຄວາມພະຍາຍາມ ໃນ ການຮ່ວມມື, ແລະ ໄດ້ ເລັ່ງຄວາມສົນໃຈໄປຍັງ ຂໍ້ສະເໜີ ແນະນຳທຶກຂໍ້ຂອງບົດລາຍງານ ໂລກ ກ່ຽວກັບ ການປ້ອງກັນການບາດເຈັບຈາກອຸປະຕິເຫດທາງຖະໜົນ.

ຜົນຮັບທາງກົງ ຂອງການຮ່ວມມື ນີ້ ແມ່ນການສ້າງຕັ້ງ ສະມາຄົມ ຢ່າງບໍ່ເປັນທາງການ ຊຶ່ງປະກອບດ້ວຍ ອົງການ ອະນາໄມໂລກ, ທະນາຄານໂລກ, ມູນນິທິ FIA ເພື່ອຍານພາຫະນະ ແລະສັງຄົມ ແລະອົງການ ຄູ່ຮ່ວມງານ ຄວາມປອດໄພ ທາງຖະໜົນໂລກ. ສະມາຄົມນີ້ ດຳເນີນການໂດຍການຜະລິດ ຊຸດຄູ່ມືຂອງ “ການປະຕິບັດ ອັນດີ” ທີ່ຄອບຄຸມ ປະເດັນຫຼັກ ທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ ໃນ ບົດລາຍງານໂລກ ກ່ຽວກັບ ການປ້ອງ ກັນ ການບາດເຈັບ ຈາກການສັນຈອນ ຕາມທ້ອງຖະໜົນ. ໂຄງການຈັດທຳຄູ່ມືນີ້ ໄດ້ເກີດຂຶ້ນຈາກ ການ ຮ້ອງຂໍ ຈາກຜູ້ປະຕິບັດ ງານ ດ້ານນີ້ ທີ່ຕ້ອງການໄດ້ແນວທາງປະຕິບັດຈາກ ອົງການອະນາໄມໂລກ ແລະ ທະນາຄານໂລກ ເພື່ອຈະໄດ້ນຳໄປຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕາມ ຂໍ້ສະເໜີແນະ ຂອງບົດລາຍງານນີ້.

ຄູ່ມືເຫຼົ່ານີ້ ສ້າງຂຶ້ນມາ ເພື່ອ ລັດຖະບານ, ອົງການທີ່ບໍ່ຂຶ້ນກັບລັດຖະບານ ແລະ “ຜູ້ປະຕິບັດງານ ຄວາມ ປອດໄພທາງຖະໜົນ” ໃນລັກສະນະທີ່ກວ້າງຂວາງ. ຂຽນໃນລັກສະນະທີ່ສາມາດເຂົ້າເຖິງໄດ້, ຄູ່ມືເຫຼົ່ານີ້ ໄດ້ຈັດທຳຂຶ້ນມາໃນຮູບແບບ ທີ່ເຂົ້າໃຈງ່າຍ ແລະ ໃຫ້ຂັ້ນຕອນ ທີ່ສາມາດນຳໄປຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໄດ້ກ່ຽວ

ກັບວ່າຈະຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຂໍ້ສະເໜີແນະ ແຕ່ລະຂໍ້ແນວໃດ ໃນວິທີທາງທີ່ໄດ້ພິສູດວ່າ ແມ່ນການປະຕິບັດ ອັນດີ, ໃນຂະນະດຽວກັນ ກໍ່ເຮັດໃຫ້ ພາລະບົດບາດ ແລະ ຄວາມຮັບຜິດຊອບ ຂອງທຸກພາກສ່ວນ ທີ່ເຂົ້າ ມາມີ ສ່ວນຮ່ວມຈະແຈ້ງ. ຄູ່ມືເຫຼົ່ານີ້ ອີງໃສ່ ຮູບແບບທີ່ເປັນເອກະພາບກັນ ທີ່ໄດ້ຖືກນຳໃຊ້ໃນເອກະສານ ທີ່ຄ້າຍຄືກັນ ກ່ຽວກັບ ການເພີ່ມທະວີ ການນຳໃຊ້ ສາຍຮັດນິລະໄພ, ຊຶ່ງພັດທະນາຂຶ້ນມາໂດຍ ມູນນິທິ FIA ໃນປີ 2004. ເຖິງແມ່ນວ່າ ໃນເບື້ອງຕົ້ນ ໄດ້ມີ ຈຸດປະສົງພັດທະນາຂຶ້ນມາ ສຳລັບ ປະເທດທີ່ມີລາຍ ຮັບຕ່ຳ ແລະປານກາງ, ຄູ່ມືເຫຼົ່ານີ້ສາມາດນຳໃຊ້ໄດ້ ກັບຫຼາຍປະເທດ ແລະ ສາມາດປັບໃຫ້ເຂົ້າກັບການ ດຳເນີນງານ ຂັ້ນຕ່າງໆ ຂອງຄວາມ ປອດໄພ ທາງຖະໜົນ. ຄູ່ມື ແຕ່ລະຢ່າງ ປະກອບດ້ວຍ ການສຶກສາ ກໍລະນີ ທີ່ໄດ້ຍົກໃຫ້ເຫັນ ຕົວຢ່າງຈາກທັງປະ ເທດທີ່ພັດທະນາແລ້ວ ແລະ ປະເທດກຳລັງພັດທະນາ.

ບົດລາຍງານໂລກ ກ່ຽວກັບ ການປ້ອງກັນ ການບາດເຈັບ ຈາກການສັນຈອນ ຕາມທ້ອງຖະໜົນ ຊຸກຍູ້ປຸກ ລະດົມ ວິທີທາງທີ່ເປັນລະບົບ ໃຫ້ແກ່ ຄວາມປອດໄພ ທາງຖະໜົນ ຊຶ່ງແກ້ໄຂບັນຫາທີ່ກ່ຽວກັບຖະໜົນ ທົນທາງ, ຍານພາຫະນະ ແລະຜູ້ຊົມໃຊ້. ຈຸດເລີ່ມຕົ້ນຂອງມັນ ແມ່ນເພື່ອຕອບໂຕ້ ຢ່າງມີປະສິດທິຜົນ ກັບບັນຫາ ການບາດເຈັບ ຈາກການ ສັນຈອນ ຕາມທ້ອງຖະໜົນ, ຄວາມຈຳເປັນໃນການຮັບຜິດຊອບ ທີ່ ຈະຕ້ອງແລກປ່ຽນກັນ ລະຫວ່າງ ລັດຖະບານ, ອຸດສາຫະກຳ, ອົງການທີ່ບໍ່ຂຶ້ນກັບລັດຖະບານ ແລະ ອົງ ການຈັດຕັ້ງສາກົນ ຕ່າງໆ. ນອກຈາກນັ້ນ, ເພື່ອໃຫ້ມີປະສິດທິຜົນ, ຄວາມປອດໄພ ທາງຖະໜົນ ຕ້ອງມີ ຂໍ້ຜູ້ພັນ ແລະ ການປະກອບສ່ວນ ຈາກຂະແໜງການທີ່ມີສ່ວນພົວພັນ ທັງໝົດ, ລວມທັງຂະແໜງການ ຂົນສົ່ງ, ສາທາລະນະສຸກ, ສຶກສາ ແລະຂະ ແໜງການປະຕິບັດດ້ານກົດໝາຍ. ຄູ່ມືເຫຼົ່ານີ້ ສະທ້ອນໃຫ້ ເຫັນ ທັດສະນະຕ່າງໆ ຂອງບົດລາຍງານ; ມັນຍັງຊຸກ ຍູ້ປຸກລະດົມ ວິທີການທີ່ເປັນລະບົບ ແລະ ມີເປົ້າ ໝາຍຢູ່ທີ່ ຜູ້ປະຕິບັດການ ໃນໜ່ວຍງານຕ່າງໆ ໂດຍທຳຕາມຫຼັກການທີ່ວ່າ ການດຳເນີນງານດ້ານຄວາມ ປອດໄພ ທາງຖະໜົນ ຕ້ອງອາໄສຄວາມຮູ້ ແລະ ຄວາມຮ່ວມມື ຈາກຫຼາຍໆຂະແໜງການ.

## ຄວາມເປັນມາ ຂອງ ຄູ່ມື ກ່ຽວກັບ ໝວກກັນກະທົບ

### ດ້ວຍເຫດໃດ ຄູ່ມື ກ່ຽວກັບ ໝວກກັນກະທົບ ຈຶ່ງຖືກພັດທະນາຂຶ້ນມາ?

ຫຼາຍປະເທດ ໃນທົ່ວໂລກ ກຳລັງພະເຊີນໜ້າກັບ ບັນຫາຂອງຈຳນວນຜູ້ບາດເຈັບ ຫຼື ເສັງຊີວິດ ໃນຂະນະ ທີ່ຂັບຂີ່ ຍານພາຫະນະ ສອງລໍ້ ເຊັ່ນ ລົດຈັກ ແລະ ລົດຖີບ ທີ່ເພີ່ມທະວີຂຶ້ນ ຢ່າງໄວວາ. ການ ເສັງ ຊີວິດ ແລະ ການບາດເຈັບສາຫັດ ສ່ວນຫລາຍ ເປັນຜົນມາຈາກ ການບາດເຈັບຢູ່ທີ່ທົວ. ໝວກກັນກະທົບມີປະ ສິດທິພາບໃນການຫຼຸດຜ່ອນ ຄວາມເປັນໄປໄດ້ຂອງການບາດເຈັບຢູ່ທີ່ທົວ ແລະ ຄວາມຮ້າຍແຮງຂອງການ ບາດເຈັບ. ດ້ວຍເຫດນີ້ ການເພີ່ມທະວີ ການໃຊ້ ໝວກກັນກະທົບ ໃນປະ ເທດນຶ່ງ ແມ່ນວິທີ ທີ່ສຳຄັນ ອັນ ໜຶ່ງຂອງການປັບປຸງຄວາມປອດໄພ ທາງຖະໜົນ.

ຄູ່ມືເຫຼົ່ານີ້ ໃຫ້ການແນະນຳ ທີ່ສາມາດປະຕິບັດໄດ້ແກ່ຜູ້ປະຕິບັດງານດ້ານຄວາມປອດໄພ ທາງຖະໜົນ. ກ່ຽວກັບວ່າ ຈະບັນ ລຸ ສັດສ່ວນທີ່ສູງກວ່າ ຂອງຜູ້ຊົມໃຊ້ ຍານພາຫະນະ ສອງລໍ້ ທີ່ໃສ່ ໝວກກັນກະທົບ ໄດ້ແນວໃດ. ມັນໄດ້ ປະຕິ ບັດ ຕາມ ບົດລາຍງານໂລກ ກ່ຽວກັບ ການປ້ອງກັນ ການບາດເຈັບ ຈາກການ ສັນຈອນ ຕາມທ້ອງຖະ ຫົນ, ຊຶ່ງໄດ້ພັນລະນາເຖິງເຫດຜົນ ທີ່ໄດ້ຕັ້ງ ແລະບັງຄັບໃຊ້ ກົດໝາຍ ວ່າດ້ວຍ ການໃຊ້ ໝວກ ກັນກະທົບ ແມ່ນ ກິດຈະກຳທີ່ມີປະສິດທິຜົນ ສຳລັບ ການຫຼຸດຜ່ອນ ການບາດເຈັບ ແລະ ການເສັງຊີວິດ ໃນໝູ່ ຜູ້ຂັບຂີ່ ຍານພາຫະນະ ສອງລໍ້. ດັ່ງທີ່ໄດ້ກ່າວມາແລ້ວ, ຄູ່ມືນີ້ ແມ່ນນຶ່ງໃນບັນດາ ຊຸດຂອງເອກະສານ ທີ່ໃຫ້ ການແນະນຳທີ່ສາມາດປະຕິ ບັດໄດ້ ໃນຮູບແບບທີ່ສາມາດເຂົ້າເຖິງໄດ້ງ່າຍ ແລະ ໃຫ້ຄຳແນະນຳ ແກ່ບັນດາປະເທດຕ່າງໆ ກ່ຽວກັບຂັ້ນຕອນ ທີ່ຈຳເປັນ ສຳລັບການປັບປຸງ ແຜນງານ ລວມ ຂອງຄວາມປອດໄພ ທາງຖະໜົນ.

### ຄູ່ມືນີ້ ແມ່ນເພື່ອໃຊ້?

ຄູ່ມືນີ້ ແມ່ນເພື່ອໃຊ້ ໃນບັນດາປະເທດຕ່າງໆ ທີ່ຕ້ອງການປັບປຸງ ອັດຕາ ການນຳໃຊ້ ໝວກກັນກະທົບ ໃນໝູ່ຜູ້ຊົມໃຊ້ ຍານພາຫະນະສອງລໍ້, ໃນລະດັບຊາດ ຫຼື ລະດັບທ້ອງຖິ່ນ. ມັນແນໃສ່ ລັດຖະບານ, ອົງການທີ່ບໍ່ຂຶ້ນກັບລັດຖະບານ ແລະ ຜູ້ປະຕິບັດງານດ້ານ ຄວາມປອດໄພ ທາງຖະຫນົນ. ຈຳນວນຂອງຜູ້ຊົມໃຊ້ທີ່ອາດເປັນໄປໄດ້ ຈະແຕກຕ່າງກັນໄປຕາມປະເທດ ແລະ ສະພາບປະຈຸບັນ ໃນແງ່ຂອງ ການໃຊ້ ໝວກກັນກະທົບ, ແຕ່ວ່າ ແນ່ນອນ ຕ້ອງປະກອບດ້ວຍ:

- ຜູ້ກຳນົດນະໂຍບາຍ ແລະ ຜູ້ຕັດສິນບັນຫາ;
- ສະມາຊິກ ຕຸລາການ;
- ນັກການເມືອງ;
- ຕຳຫຼວດ;
- ຄວາມປອດໄພ ທາງຖະຫນົນ ແລະ ພະນັກງານສາທາລະນະສຸກ;
- ຜູ້ຈັດການ ການຂົນສົ່ງ;
- ຜູ້ຜະລິດ ລົດຈັກ ແລະ ລົດຖີບ;
- ຜູ້ຜະລິດ ໝວກກັນກະທົບ;
- ພະນັກງານ ໃນຂະແໜງການ ຂອງລັດ ແລະ ເອກະຊົນ;
- ອົງການທີ່ບໍ່ຂຶ້ນກັບລັດຖະບານ;
- ພະນັກງານ ຂອງ ອຸດສາຫະກຳ ການປະກັນໄພ;
- ຄູອາຈານໃນວິທະຍາໄລ;
- ນັກຄົ້ນຄວ້າ ກ່ຽວກັບ ຄວາມປອດໄພ ທາງຖະຫນົນ;
- ຄູ່ຜູ້ແນະນຳ ການຂັບຂີ່ ຍານພາຫະນະ ແລະ ຄວາມປອດໄພ ທາງຖະຫນົນ.

ຄູ່ມືນີ້ ໄດ້ໃຫ້ ບາດກ້າວທີ່ສາມາດປະຕິບັດໄດ້ ສ່ວນໃຫຍ່ ແມ່ນກ່ຽວກັບ ການເພີ່ມທະວີ ການໃຊ້ ໝວກກັນກະທົບ ໃນໝູ່ຜູ້ຊົມໃຊ້ ລົດຈັກ ແລະ ຍັງໄດ້ໃຫ້ຕົວຢ່າງ ການສຶກສາກໍລະນີ ທີ່ອະທິບາຍເຖິງ ບັນຫາຕ່າງໆ ກ່ຽວກັບ ການໃຊ້ ໝວກກັນກະທົບ ໃນໝູ່ຜູ້ຊົມໃຊ້ ລົດຖີບ. ເຖິງແມ່ນວ່າ ຄູ່ມືນີ້ ຈະແນໃສ່ ສະເພາະປະເທດ ທີ່ມີລາຍຮັບຕ່ຳ ແລະ ປານກາງ ທີ່ມີລະດັບ ການໃຊ້ ໝວກກັນກະທົບ ຕ່ຳ ກໍຕາມ, ແຕ່ຄູ່ມືນີ້ກໍສາມາດນຳໄປໃຊ້ໄດ້ໃນທຸກປະເທດ.

### ຄູ່ມືເຫຼົ່ານີ້ ຄອບຄຸມ ປະເດັນໃດແດ່ ແລະ ມັນຄວນຈະຖືກນຳໃຊ້ ແນວໃດ?

ການເພີ່ມທະວີ ອັດຕາ ການນຳໃຊ້ ໝວກກັນກະທົບ ຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີ ຫຼາຍຂັ້ນຕອນ. ອັນທີ່ຈົງແລ້ວ, ຈະມີ ຈຳນວນເທົ່າໃດຂັ້ນຕອນທີ່ຈຳເປັນ ແມ່ນຂຶ້ນກັບວ່າ ໄດ້ມີຂັ້ນຕອນໃດແດ່ແລ້ວ ໃນປະເທດນັ້ນໆ ໃນແຜນ ງານການນຳໃຊ້ ໝວກກັນກະທົບ. ຄູ່ມືນີ້ ຊ່ວຍໃຫ້ຜູ້ໃຊ້ ກຳນົດເອົາ ຂັ້ນຕອນໃດທີ່ສອດຄ່ອງກັບສະພາບ ຄວາມເປັນຈິງ ຂອງປະເທດນັ້ນໆ, ແລະ ໃຫ້ການແນະນຳ ທີ່ສາມາດປະຕິບັດໄດ້ ທີ່ຈຳເປັນ ສຳລັບຈັດຕັ້ງ ປະຕິບັດ ຂັ້ນຕອນຕ່າງໆ. ເຊັ່ນ ດຽວກັນ ຄູ່ມືນີ້ຍັງໄດ້ເລັ່ງໃສ່ ທາງດ້ານມາຕະການວິຊາການ, ນອກຈາກນີ້ ຄູ່ມືຍັງ ໄດ້ອະທິບາຍເຖິງ ໂຄງຮ່າງ ການຈັດຕັ້ງ ທີ່ຈຳເປັນຕ້ອງມີ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ ແຜນງານ ການນຳໃຊ້ ໝວກກັນກະທົບ ໄດ້ຮັບຜົນສຳເລັດ.

ດັ່ງທີ່ໄດ້ອະທິບາຍໄວ້ ໃນ ໂມດູນ 1 ຂອງຄູ່ມືນີ້, ບັນຫາ ການເສັງຊີວິດ ແລະ ການບາດເຈັບ ໃນໝູ່ຜູ້ຊົມໃຊ້ຍານພາຫະນະສອງລໍ້ ແມ່ນພື້ນເດັ່ນ ໃນປະເທດ ທີ່ມີລາຍຮັບຕ່ຳ ແລະ ປານກາງ. ຈາກເຫດຜົນດັ່ງກ່າວ, ຄູ່ມືນີ້ ຈຶ່ງໄດ້ຖອດຖອນເອົາບົດຮຽນປະສົບການ ຈາກບັນດາປະເທດ ດັ່ງກ່າວເຫຼົ່ານັ້ນ, ດ້ວຍຄວາມມຸ່ງຫວັງວ່າ ເນື້ອໃນ ຂອງຄູ່ມື ຈະສອດຄ່ອງທີ່ສຸດ ແກ່ປະເທດອື່ນໆ ທີ່ມີສະພາບການເຈັບເປັນທີ່ສູງຄ້າຍ

ຄູ່ມື ໃນໝູ່ຜູ້ຊົມໃຊ້ ຍານພາ ຫະນະສອງລໍ້. ເຖິງຢ່າງນັ້ນ ກໍ່ຕາມ, ໂຄງຮ່າງຂອງຄູ່ມື ແມ່ນມັນສາມາດ ນຳໄປໃຊ້ໄດ້ ໃນຫຼາຍປະເທດ ໃນແງ່ຂອງ ການປະຢັດ ແລະ ລະດັບຂອງການນຳໃຊ້ ໝວກກັນກະທົບ.

**ຄູ່ມືນີ້ ຄອບຄຸມ ອັນໃດແດ່?**

ຄູ່ມືນີ້ ເລັ່ງໃສ່ ໝວກກັນກະທົບຂອງລົດຈັກ ເປັນຕົ້ນຕໍ, ເນື່ອງຈາກວ່າ ຈາກມຸມມອງຂອງຫຼາຍປະເທດ, ເຫັນວ່າ ຜູ້ທີ່ໃຊ້ ລົດຈັກ ເປັນຍານພາຫະນະ ທີ່ເປັນຜູ້ໄດ້ຮັບການບາດເຈັບ ແລະ ການເສັງຊີວິດຫລາຍ ທີ່ສຸດ. ຢ່າງໃດກໍ່ດີ, ຄູ່ມືນີ້ ກໍ່ຍັງ ໄດ້ເວົ້າເຖິງ ໝວກກັນ ກະທົບຂອງລົດຖີບ ອີກດ້ວຍ ແຕ່ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນ ການທັບຊ້ອນ ທີ່ຈະເກີດຂຶ້ນຈາກການສົນທະນາຈຶ່ງຈະເວົ້າເຖິງ ໝວກກັນກະທົບ ສຳລັບ ລົດຈັກກ່ອນ ແລະ ເມື່ອເວົ້າເຖິງ ຂັ້ນຕອນຕ່າງໆ ກໍ່ຈະເນັ້ນເລື່ອງ ໝວກກັນກະທົບ ສຳລັບ ລົດຈັກ ເປັນ ຕົ້ນຕໍ.

ຄູ່ມືນີ້ຍັງໄດ້ເວົ້າເຖິງປະເດັນຕ່າງໆ ທີ່ມີຂໍ້ໂຕ້ແຍ້ງ ກັນຢູ່ ກ່ຽວກັບການນຳໃຊ້ ໝວກກັນ ກະທົບ ສຳລັບ ລົດຈັກ ແລະ ລົດຖີບ. ຫາກສາມາດໃຫ້ຄຳຕອບແກ້ບັນຫາເຫລົ່ານີ້ໄດ້ ກໍ່ຈະເຮັດໃຫ້ນະໂຍບາຍການຫລຸດ ຜ່ອນອັດຕາ ການບາດເຈັບ ໃນໝູ່ ຜູ້ຂັບຂີ່ ລົດຈັກ ແລະ ລົດຖີບ ໃຫ້ມີຜົນສຳເລັດ.

ເນື້ອໃນທາງວິຊາການ ຂອງຄູ່ມືນີ້ ໄດ້ແບ່ງອອກເປັນ ສີ່ ໂມດູນ, ຊຶ່ງຈັດລຽງໄວ້ດັ່ງນີ້:

- **ໂມດູນ 1** ອະທິບາຍວ່າ ດ້ວຍເຫດໃດ ກິດຈະກຳ ຈຶ່ງເປັນສິ່ງຈຳເປັນ ເພື່ອເພີ່ມທະວີ ການນຳໃຊ້ໝວກ ກັນກະທົບ, ໝວກກັນກະທົບປົກປ້ອງຜູ້ໃສ່ແນວໃດ ແລະ ມັນມີປະສິດທິຜົນ ແນວໃດໃນການຫຼຸດຜ່ອນ ການບາດເຈັບຢູ່ທົ່ວ.
- **ໂມດູນ 2** ເວົ້າເຖິງ ຂະບວນການ ຂອງການປະເມີນສະພາບການນຳໃຊ້ ໝວກກັນກະທົບຂອງປະເທດ ນຶ່ງໆ. ໂດຍໄດ້ສະຫຼຸບຄວາມເຖິງ ຂໍ້ມູນທີ່ຈຳເປັນເພື່ອຫາສາເຫດ ແລະ ກຳນົດເປົ້າໝາຍທີ່ເປັນໄປໄດ້ ຕະຫລອດຮອດການຈັດລຳດັບຄວາມສຳຄັນຂອງມາດຕະການຕ່າງໆ ທີ່ຈະໃຊ້ໃນໂຄງການ.
- **ໂມດູນ 3** ເວົ້າເຖິງ ການອອກແບບ ແລະ ການນຳເອົາໂຄງການໝວກກັນກະທົບໄປຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ, ລວມທັງຈະພັດທະນາ ແຜນກິດຈະກຳແນວໃດ, ການກຳນົດຈຸດປະສົງ ແລະ ກິດຈະກຳທີ່ຈຳເປັນ ເພື່ອ ບັນລຸ ຈຸດປະສົງເຫຼົ່ານີ້, ການຄາດຄະເນ ຂັບພະຍາກອນທີ່ຕ້ອງໃຊ້ ແລະ ການຈັດວາງເວລາ. ໂມດູນນີ້ ປະກອບດ້ວຍ ພາກຕ່າງໆ ກ່ຽວກັບການພັດທະນາ ກິດລະບຽບ ແລະ ມາດຕະຖານຂອງການໃຊ້ໝວກ ກັນກະທົບ, ເພີ່ມການຍິນຍອມຮັບ, ສ້າງການຕະຫຼາດທີ່ເໝາະສົມ ແລະ ຍຸດທະສາດໃນການເຜີຍແຜ່ ໃຫ້ມວນຊົນຊາບ. ກິດຈະກຳ ການໃຫ້ຄວາມຮູ້ ກໍ່ໄດ້ນຳມາສົນທະນາ ໃນນີ້, ເຊັ່ນດຽວກັນກັບຄວາມຈຳ ເປັນທີ່ຈະຕ້ອງພິຈາລະນາຄວາມອາດສາມາດ ເພື່ອຕອບໂຕ້ຢ່າງເໝາະສົມ ເວລາທີ່ລົດຈັກ ເກີດອຸປະ ຕິເຫດ.
- **ໂມດູນ 4** ເວົ້າເຖິງ ການປະເມີນຜົນກະທົບຂອງ ແຜນງານ ການນຳໃຊ້ ໝວກກັນກະທົບ. ໃນນີ້ ລວມ ທັງການ ກຳນົດ ຈຸດປະສົງຂອງການປະເມີນຜົນ, ການພິຈາລະນາ ການປະເມີນຜົນ ປະເພດຕ່າງໆ ແລະ ການເລືອກເຟັ້ນ ວິທີການ ທີ່ເໝາະສົມທີ່ສຸດ ແລະ ການເລືອກເຟັ້ນ ຕົວຊີ້ວັດ ຂອງການດຳເນີນ ການທີ່ຈະຕ້ອງນຳໃຊ້. ໂມດູນນີ້ ຍັງໄດ້ ສົນທະນາເຖິງ ຄວາມຈຳເປັນ ໃນການເຜີຍແຜ່ຜົນຂອງການ ປະເມີນຜົນ ແລະ ການນຳໃຊ້ ຜົນຂອງການປະເມີນຜົນ ເພື່ອປັບປຸງ ແຜນງານ.

ຄູ່ມືສະບັບນີ້ໄດ້ນຳສະເໜີຮູບແບບກຳລະນິສິກສາ, ໃນຮູບແບບຂອງບົດທີ່ຢູ່ໃນຫ້ອງ, ໄດ້ນຳມາປະກອບ ໄວ້ໃນຄູ່ມື. ກຳລະນິສິກສາເຫລົ່ານີ້ ໄດ້ຖືກໃຊ້ເປັນຕົວຢ່າງ ເພື່ອອະທິບາຍ ຂະບວນການ ຜົນທີ່ໄດ້ຮັບ, ພ້ອມທັງ ບົດຮຽນ ແລະ ປະສົບການ ທີ່ສະ ທ້ອນໃຫ້ເຫັນ ຄວາມຫຼາກຫຼາຍຂອງຂົງເຂດ, ວັດທະນະທຳ ແລະ ເສດຖະກິດສັງຄົມ ຈາກຫຼາຍປະເທດ. “ຂໍ້ສັງເກດ” ທີ່ບໍ່ມີ ລາຍລະ ອຽດຫຼາຍ ກໍ່ໄດ້ຖືກນຳມາປະ ກອບໄວ້ໃນບົດເລື່ອງທີ່ຢູ່ໃນຫ້ອງ ເພື່ອອະທິບາຍ ຈຸດທີ່ສົນໃຈຢ່າງຫຍໍ້.

### ຄວນນຳເອົາຄູ່ມືນີ້ ໄປໃຊ້ ແນວໃດ?

ແນວທາງທີ່ນຳສະເໜີໃນ ເປັນຄຳພິທີຕ້ອງປະຕິບັດຕາມຢ່າງເຄັ່ງຄັດ, ຜູ້ໃຊ້ສາມາດນຳມາດັດປັບໃຫ້ເຂົ້າກັບຄວາມຕ້ອງການສະເພາະໄດ້.

ໂມດູນທາງວິຊາການ ປະກອບດ້ວຍ ແຜນວາດ ແລະ ລາຍການສິ່ງຄວນຮູ້ ເພື່ອຊ່ວຍໃຫ້ຜູ້ອ່ານກຳນົດໄດ້ວ່າປະເທດຂອງເຂົາເຈົ້າ ເໝາະກັບອັນໃດ ໃນແງ່ຂອງການນຳໃຊ້ ໝວກກັນກະທົບ ແລະ ເພື່ອເລືອກຂັ້ນຕອນທີ່ເຫັນວ່າເໝາະສົມໄປປະຕິບັດໃຫ້ເກີດຜົນ. ການແບ່ງຄູ່ມືອອກເປັນໂມດູນນີ້ກໍ່ເພື່ອໃຫ້ສາມາດເລືອກໃຊ້ ສະເພາະສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບສະຖານະການ ຂອງຕົນ ເທົ່ານັ້ນ.

ເຖິງແມ່ນວ່າຈະເປັນການດີ ທີ່ ທຸກຄົນ ຈະອ່ານ ເອກະສານທັງໝົດ, ແຕ່ເຫັນວ່າ ສາມາດເລືອກອ່ານສະເພາະພາກສ່ວນໃດໜຶ່ງ ທີ່ເຫັນວ່າສອດຄ່ອງກັບຄວາມຕ້ອງການ ຂອງ ແຕ່ລະ ປະເທດ. ຢ່າງໃດກໍ່ດີ, ຜູ້ຊົມໃຊ້ທຸກຄົນ ອາດຈະໄດ້ຮັບຜົນປະໂຫຍດ ຈາກການອ່ານໂມດູນ 2, ເຮັດໃຫ້ເຂົາເຈົ້າສາມາດປະເມີນສະພາບການຂອງເຂົາເຈົ້າ ແລະ ຈັບເອົາກິດຈະກຳສະເພາະໃດໜຶ່ງ ເພື່ອນຳໄປປະຕິບັດ. ການເລືອກໃນຈຸດນີ້ ຈະຕັດສິນວ່າ ພາກສ່ວນທີ່ຍັງເຫຼືອ ແມ່ນອັນໃດ ທີ່ເປັນປະໂຫຍດ. ຕົວຢ່າງ, ປະເທດທີ່ມີການໃຊ້ຍານພາຫະນະສອງລໍ້ ຢ່າງຫຼວງຫຼາຍ ແຕ່ວ່າ ຂາດກິດໝາຍການນຳໃຊ້ໝວກກັນກະທົບ ແລະ ຂາດມາດຕະຖານ ຂອງໝວກກັນກະທົບ ອາດຈະເປັນ ປະໂຫຍດ ໃນພາກວິຊາການ. ອີກດ້ານໜຶ່ງ, ປະເທດທີ່ມີກິດໝາຍການນຳໃຊ້ ໝວກກັນກະທົບ ແລະ ມາດຕະຖານ ຂອງໝວກກັນກະທົບ, ການ ໂຄສະນາ ເພື່ອສ້າງຈິດສຳນຶກ ໃຫ້ແກ່ມວນຊົນ ກ່ຽວກັບ ການນຳໃຊ້ ໝວກກັນກະທົບ ທີ່ມີປະສິດທິຜົນ, ແຕ່ວ່າຂາດລະບຽບການຂອງການຕິດຕາມ ຫຼື ປະເມີນຜົນ, ອາດຈະເລືອກເອົາ ໂມດູນ 4 ເປັນຕົ້ນຕໍ, ໃນຂະນະທີ່ການອ່ານ ໂມດູນອື່ນໆ ແມ່ນ ພ້ອມເປັນບ່ອນອີງເທົ່ານັ້ນ.

ພວກເຮົາ ຊຸກຍູ້ໃຫ້ຜູ້ຊົມໃຊ້ ຈົ່ງໄດ້ດັດປັບ ຄູ່ມືນີ້ ໃຫ້ເຂົ້າກັບ ສະພາບເງື່ອນໄຂຕົວຈິງ ຂອງທ້ອງຖິ່ນ ຂອງທ່ານ: ຊຶ່ງໝາຍຄວາມວ່າ ມັນອາດຈຳເປັນຕ້ອງມີ ການແປ ແລະ ບາງພາກສ່ວນຂອງຄູ່ມື ອາດຈຳເປັນຕ້ອງດັດແປງແກ້ ໄຂ ເພື່ອໃຫ້ແທດເໝາະກັບ ສະພາບເງື່ອນໄຂ ສິ່ງແວດລ້ອມ ຂອງທ້ອງຖິ່ນ. ພວກເຮົາຂໍຊົມເຊີຍຕໍ່ ຂໍ້ ຄຳຕຳນິ ສິ່ງຂ່າວ ແລະຄຳຄິດເຫັນ ຈາກບົດຮຽນປະສົບການ ໃນຂະບວນການນີ້ ຂອງຜູ້ຊົມໃຊ້.

### ອັນໃດ ແມ່ນ ຂໍ້ຈຳກັດ ຂອງຄູ່ມືນີ້?

ຄູ່ມືນີ້ບໍ່ໝາຍວ່າ ຄົບຖ້ວນເປັນລະບົບຄົບຊຸດ. ຫາກແຕ່ເປັນການຖອດຖອນມາຈາກບົດຮຽນ ແລະປະສົບການຂອງ ຜູ້ປະກອບສ່ວນຄຳຄິດເຫັນ ຈາກທົ່ວໂລກ ເພື່ອກຳນົດ ຂັ້ນຕອນທີ່ສາມາດປະຕິບັດໄດ້ ແລະ ມີປະສິດທິຜົນ ທີ່ສາມາດຍຶດຖື ປະຕິບັດໄດ້ ກ່ຽວກັບ ການນຳໃຊ້ ໝວກກັນກະທົບ, ແລະ ດ້ວຍເຫດນັ້ນ ຈຶ່ງສະທ້ອນ ທັດສະນະ ຂອງ ຜູ້ທີ່ມີ ສ່ວນຮ່ວມ ໃນການ ຜະລິດຄູ່ມືນີ້. ອາດຈະມີກິດຈະກຳ ທີ່ມີຜົນສຳເລັດ ຂອງ ປະເທດອື່ນໆ ທີ່ບໍ່ໄດ້ກ່າວເຖິງ ນະທີ່ນີ້ ແລະ ກໍລະນີສຶກ ສາ ທີ່ນຳມາໃຊ້ ເພື່ອອະ ທິບາຍ ຂະບວນການຕ່າງໆ, ການປະຕິບັດ ອັນດີ ແລະ ຂໍ້ຄົງຄ້າງ ໃນການປະຕິບັດ ຍັງບໍ່ທັນລະອຽດ ແຕ່ຫາກແມ່ນອະທິບາຍ ຈຸດຕ່າງໆທີ່ໄດ້ກ່າວເຖິງ ໃນບົດເລື່ອງ.

ໃນຂະນະທີ່ ຄູ່ມືນີ້ ນອກຈາກເລັ່ງໃສ່ ການນຳໃຊ້ ໝວກກັນກະທົບ ໃນໝູ່ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກແລ້ວ, ຍັງໄດ້ເລັ່ງໃສ່ ຜູ້ຂີ່ລົດຖີບຕື່ມອີກ. ແຕ່ຢ່າງ ໃດກໍ່ ຕາມ, ການດຳເນີນງານຂອງໂຄງການ ແມ່ນ ມີຂັ້ນຕອນຄ້າຍຄືກັນ ສຳລັບ ລົດຈັກ ແລະ ລົດຖີບ, ແຕ່ໃນນີ້ ຈະນຳສະເໜີ ສະເພາະ ການນຳໃຊ້ ໝວກກັນກະທົບ ສຳລັບລົດຈັກເທົ່າ ນັ້ນ, ເພື່ອຫຼີກລ່ຽງ ການລົ້ມຄືນ.

ຄູ່ມືນີ້ ບໍ່ແມ່ນເອກະສານສໍາລັບການສຶກສາຮ່າງຮຽນ. ເອກະສານອ້າງອີງ ກໍ່ ແມ່ນ ນຳໃຊ້ ເພື່ອການ ພັດທະນາ ຄູ່ມື ເທົ່ານັ້ນ, ແລະ ບໍ່ ໄດ້ມີຄວາມ ພະຍາຍາມ ເຮັດໃຫ້ເປັນ ເອກະສານທີ່ລະອຽດ ສໍາລັບ ການທົບ ທວນ ເອກະ ສານ ແຕ່ຢ່າງໃດ.

### ຄູ່ມືນີ້ ໄດ້ຖືກພັດທະນາຂຶ້ນມາ ແນວໃດ?

ຄູ່ມືນີ້ ອີງໃສ່ ຮູບແບບທີ່ເປັນມາດຕະຖານ ທີ່ໄດ້ຖືກພັດທະນາຂຶ້ນມາ ຮ່ວມກັນ ໂດຍ ສີ່ ອົງການຄູ່ຮ່ວມງານ (ອົງການ ອະນາໄມ ໂລກ, ທະນາຄານ ໂລກ, ມູນນິທິ FIA ສໍາລັບ ຍານພາຫະນະ ແລະ ສັງຄົມ ແລະ ອົງການ ຄູ່ຮ່ວມງານ ຄວາມປອດໄພ ທາງຖະໜົນ ໂລກ), ແລະ ໄດ້ຖືກ ກວດສອບ ໂດຍບຸກຄົນ ພາຍນອກ. ຮູບແບບນີ້ ບໍ່ໄດ້ໝາຍວ່າ ຈະຕ້ອງແຂງກະດ້າງ, ແຕ່ວ່າ ແມ່ນເພື່ອໃຫ້ໂຄງຮ່າງ ສາມາດປັບປຸງໄດ້ ຂຶ້ງ, ໃນບ່ອນໃດ ທີ່ເປັນໄປໄດ້, ຈະຮວບຮວມ ຄູ່ມື ໃນຮູບແບບ ແລະ ວິທີການຂອງມັນ.

ຄະນະກຳມະການທີ່ປຶກສາຊຶ່ງປະກອບດ້ວຍ ຜູ້ຊ່ຽວຊານ ຈາກ ອົງການ ຄູ່ຮ່ວມງານຫຼາຍອົງການເປັນຜູ້ ຊີ້ນຳ ຂະບວນການ ຂອງການ ພັດທະນາ ຄູ່ມືແຕ່ລະເຫລັ້ມ ແລະ ເພື່ອໃຫ້ການຊີ້ ໂດຍໄດ້ໃຫ້ຄຳແນະນຳ ທາງດ້ານເນື້ອໃນຂອງມັນ. ຈາກນັ້ນ, ຄະນະກຳມະການຮຽບຮຽງນ້ອຍໆ ສໍາລັບຄູ່ມື ແຕ່ລະເຫລັ້ມທຳ ໜ້າທີ່ປະສານ ທາງດ້ານເນື້ອໃນທາງດ້ານເຕັກນິກໃຫ້ມີຄວາມສອດຄ່ອງກັນ.

ບົດສະຫຼຸບຄວາມ ຂອງຄູ່ມືນີ້ ກ່ຽວກັບ ການນຳໃຊ້ ໝວກກັນກະທົບ ໄດ້ຖືກຜະລິດຂຶ້ນ ໂດຍ ອົງການ ອະນາໄມ ໂລກ ຊຶ່ງເປັນຜູ້ນຳພາ ໂຄງການ ແລະ ສົ່ງໄປຍັງ ຄະນະກຳມະການຊີ້ນຳ ແລະ ຄະນະກຳມະ ການຮຽບຮຽງ ເພື່ອ ປະກອບຄຳເຫັນ. ໂມດູນ ທາງວິຊາການ ຂອງຄູ່ມືນີ້ ຈຶ່ງໄດ້ມີ ຂໍ້ຜູກພັນກັບ ອົງການ ຈັດຕັ້ງ ຫຼື ບຸກຄົນ ທີ່ມີຄວາມ ຊຳນານງານ ສະເພາະ ໃນຂົງເຂດໃດນຶ່ງ. ບຸກຄົນເຫຼົ່ານີ້ ຈຶ່ງໄດ້ພັດທະນາ ຮ່າງ ຂອງໂມດູນ ຕໍ່ໄປ, ທົບທວນຄືນເອ ກະສານທີ່ ກ່ຽວຂ້ອງ ແລະ ຂຽນເນື້ອໃນ ທາງວິຊາການ, ຮັບປະ ກັນໃຫ້ເອກະສານດັ່ງກ່າວສະທ້ອນເຖິງທັດສະນະທາງວິທະຍາສາດອັນຫຼ້າສຸດ ຂອງການປະຕິບັດອັນດີ.

ໂມດູນ ທາງວິຊາການ ໄດ້ຖືກທົບທວນຄືນຢ່າງອິດສະຫຼະ ໂດຍຜູ້ປະຕິບັດຄວາມປອດໄພ ທາງຖະໜົນ, ນັກຄົ້ນ ຄ້ວາ ແລະຜູ້ຊ່ຽວຊານອື່ນໆ ຈາກທົ່ວໂລກ. ຈາກນັ້ນ ເອກະສານ ຈຶ່ງໄດ້ຖືກສົ່ງໄປ ເພື່ອການຮຽບ ຮຽງທາງດ້ານ ເຕັກນິກ ອີກເທື່ອໜຶ່ງ.

### ການເຜີຍແພ່ ຄູ່ມື

ຄູ່ມືນີ້ ກຳລັງໄດ້ຖືກແປອອກເປັນ ຫຼາຍພາສາ, ແລະ ບັນດາປະເທດຕ່າງໆ ກໍ່ໄດ້ຖືກຊຸກຍູ້ໃຫ້ແປ ເອກະ ສານນີ້ເປັນ ພາສາທ້ອງຖິ່ນ. ຄູ່ມືຈະຖືກນຳອອກເຜີຍແພ່ ຢ່າງກວ້າງຂວາງ ໂດຍ ຕາໜ່າງການແຈກຢາຍ ທີ່ນຳໃຊ້ ສໍາລັບ ບົດລາຍງານ ໂລກ ກ່ຽວກັບ ການປ້ອງກັນ ການບາດເຈັບ ຈາກອຸປະຕິເຫດທາງຖະໜົນ. ອົງການ ຄູ່ຮ່ວມງານ ທັງສີ່ອົງການ ທີ່ໄດ້ມີສ່ວນຮ່ວມ ໃນການພັດທະນາ ຄູ່ມື ໄດ້ວາງແຜນ ທີ່ຈະຈັດກອງ ປະຊຸມປຶກສາຫາລື ໄປ ພ້ອມກັບການ ປະກາດໃຊ້ ຄູ່ມື ພາຍໃນປະເທດ.

ຄູ່ມືນີ້ ຈະມີໃນຮູບແບບຂອງ PDF ຊຶ່ງສາມາດກ່າຍອອກໄດ້ ໂດຍບໍ່ຄິດມູນຄ່າຈາກ ເວັບໄຊ ຂອງຄູ່ຮ່ວມ ງານທັງ ສີ່ ອົງການ (ເບິ່ງ ໜ້າ 145).

ຄູ່ມື ໝວກກັນກະທົບ ສາມາດກ່າຍອອກມາໄດ້ຈາກ [www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/en/index.html](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/en/index.html)

## ຈະເຮັດແນວໃດ ເພື່ອໃຫ້ໄດ້ ເອກະສານ ຕື່ມ

ສໍາເນົາເອກະສານຂອງຄູ່ມືນີ້ ສາມາດສົ່ງໄດ້ ໂດຍ ຂຽນເຖິງ:

ກົມປ້ອງກັນ ການບາດເຈັບ ແລະ ການກະທຳຄວາມຮຸນແຮງ  
ອົງການ ອະນາໄມໂລກ

ເລກທີ 20 Avenue Appia, CH-1211  
Geneva 27, Switzerland

ຫຼື ທາງ ອີເລັກໂຕຣນິກ: e-mailing: [traffic@who.int](mailto:traffic@who.int)

1

ເປັນຫຍັງ ໝວກກັນກະທົບຈຶ່ງ  
ເປັນສິ່ງຈຳເປັນ?

# ເປັນຫຍັງ ໝວກກັນກະທົບຈຶ່ງ ເປັນສິ່ງຈຳເປັນ?

1.1 ມີຫຼາຍຄົນໃນທົ່ວໂລກ ເສຍຊີວິດ ຍ້ອນອຸປະຕິເຫດ ລົດຈັກຕຳກັນ .....	3
1.1.1 ການບາດເຈັບ ຢູ່ທົ່ວ ແມ່ນ ສາຍເຫດຂອງການເສຍຊີວິດ ແລະ ການພິການ .....	4
1.2 ໝວກກັນກະທົບ ປ້ອງກັນຫົວຂອງທ່ານໄດ້ .....	7
1.2.1 ກິນໄກ ຂອງ ການບາດເຈັບ ຢູ່ທົ່ວ .....	7
1.2.2 ໝວກກັນກະທົບ ປ້ອງກັນໄດ້ ແນວໃດແດ່? .....	9
1.2.3 ການອອກແບບໝວກກັນກະທົບ ສຳລັບລົດຈັກ .....	11
1.3 ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ມີປະສິດທິຜົນໃນການຫຼຸດຜ່ອນ ການບາດເຈັບຂອງທົ່ວ .....	14
1.4 ໂຄງການໝວກກັນກະທົບ ມີປະສິດທິຜົນ ໃນການເຮັດໃຫ້ຄົນຫັນມາໃຊ້ ໝວກກັນກະທົບ .....	18
ສະຫຼຸບຫຍໍ້ .....	23
ເອກະສານອ້າງອີງ .....	24

**ໂມດູນນີ້** ໃຫ້ຂໍ້ມູນຂ່າວສານແກ່ຜູ້ຊົມໃຊ້ ວ່າ ດ້ວຍເຫດໃດ ໝວກກັນກະທົບ ຈຶ່ງເປັນສິ່ງຈຳເປັນ. ຂໍ້ມູນຂ່າວສານ ດັ່ງກ່າວ ເປັນສິ່ງສຳຄັນ ທີ່ຈະນຳໄປສູ່ ການຊຸກຍູ້ໃຫ້ ບັນດາຜູ້ນຳທາງການເມືອງ ແລະ ສາທາລະນະຊົນ ສະໜັບສະໜູນ ແຜນງານ ການນຳໃຊ້ໝວກກັນກະທົບ.

ໝວດຕ່າງໆ ຢູ່ໃນໂມດູນນີ້ ຖືກຈັດລຽງໄວ້ ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

- **1.1 ມີຫຼາຍຄົນໃນທົ່ວໂລກ ເສຍຊີວິດ ຍ້ອນອຸປະຕິເຫດ ລົດຈັກ ຕຳກັນ:** ໂມດູນນີ້ ເລີ່ມຕົ້ນຈາກການ ພິພາດຄວາມເຖິງ ຂະໜາດຄວາມສຳຄັນຂອງບັນຫາກ່ຽວກັບ ອຸປະຕິເຫດລົດຈັກຕຳກັນ ແລະ ເປັນຜົນໃຫ້ ມີການບາດເຈັບ ຢູ່ທົ່ວ. ໂມດູນນີ້ ຍັງອະທິບາຍເຖິງ ການກະຈາຍຂອງບັນຫາ ທີ່ເກີດຂຶ້ນໃນທົ່ວໂລກ, ໂດຍໃຫ້ຂໍ້ສັງເກດວ່າ ຖ້າແນວໂນ້ມ ຂອງບັນຫາ ຍັງສືບຕໍ່ເກີດຂຶ້ນ, ຄາດວ່າ ໃນອານາຄົດ ອັນໃກ້ນີ້ອຸປະຕິເຫດ ລົດຈັກ ຕຳກັນ ຈະເພີ່ມ ຫຼາຍຂຶ້ນ ຢູ່ໃນຫຼາຍໆ ປະເທດ ທີ່ມີລາຍຮັບຕ່ຳ ແລະ ປານກາງ. ໝວດທຳອິດ ພິພາດຄວາມເຖິງ ການທີ່ທົ່ວ ໄດ້ຮັບການກະທົບຈາກ ອຸປະຕິເຫດ ຍ້ອນລົດຈັກນັ້ນມັນເປັນ ສາຍເຫດຕົ້ນຕໍ ທີ່ນຳໄປສູ່ການເສຍຊີວິດ ແລະ ການພິການ.
- **1.2 ໝວກກັນກະທົບ ປ້ອງກັນຫົວຂອງທ່ານ:** ໝວດນີ້ ພິພາດວ່າ ມີອັນໃດແດ່ ທີ່ອາດຈະກະທົບໃສ່ ຫົວຂອງທ່ານ ໃນເມື່ອປະສົບອຸປະຕິເຫດ ຍ້ອນ ລົດຈັກ ຫຼື ລົດຖີບ. ໝວດນີ້ຍັງອະທິບາຍຕໍ່ໄປອີກ ເຖິງ ສ່ວນປະກອບທາງ ກາຍຍະພາບຂອງໝວກກັນກະທົບ ແລະ ອານຸພາບຂອງມັນ ໃນການຫຼຸດຜ່ອນຜົນ ກະທົບໃນເມື່ອປະສົບອຸປະຕິເຫດ. ໝວດນີ້ ຍັງພິພາດວ່າ ຕື່ມອີກ ເຖິງການອອກແບບໝວກເພື່ອຕອບ ສະໜອງ ຄວາມຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການ ດັ່ງກ່າວ.
- **1.3 ການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບ ມີປະສິດທິຜົນ ໃນການຫຼຸດຜ່ອນ ການກະທົບຫົວ:** ໝວດນີ້ ສະຫຼຸບ ເຫດຜົນຫຼັກຖານຈາກການສຶກສາຄົ້ນຄວ້າທີ່ໄດ້ປະເມີນຜົນປະສິດທິຜົນ ຂອງໝວກກັນກະທົບໃນການ ຫຼຸດຜ່ອນ ການເສຍຊີວິດ ແລະ ການບາດເຈັບ.
- **1.4 ແຜນງານຕ່າງໆ ກ່ຽວກັບ ໝວກກັນກະທົບ ມີປະສິດທິຜົນເຮັດໃຫ້ຄົນໃສ່ໝວກກັນກະທົບ:** ການ ອອກກິດໝາຍ ກ່ຽວກັບການໃສ່ ໝວກກັນກະທົບ ໄດ້ເປັນສິ່ງຍິ່ງຍິນ ໃຫ້ເຫັນເຖິງ ປະສິດທິຜົນໃນການ ເພີ່ມຂຶ້ນຂອງ ອັດຕາການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ແລະ ຫຼຸດຜ່ອນ ການບາດເຈັບຢູ່ທົ່ວ, ດັ່ງທີ່ໄດ້ສະຫຼຸບໄວ້ ໃນໝວດນີ້.

ດັ່ງທີ່ໄດ້ກ່າວໄວ້ໃນ ບົດເປີດຫົວເລື່ອງ, ປຶ້ມຄູ່ມືນີ້ ແມ່ນເລັ່ງໃສ່ ວ່າຈະເຮັດແນວໃດ ໃຫ້ຜູ້ໃຊ້ລົດຈັກ ເປັນ ຍານພາຫະນະ ໄດ້ມີການໃສ່ໝວກກັນກະທົບເພີ່ມຂຶ້ນ. ການທີ່ນິຍົມໃຊ້ລົດຈັກເພີ່ມຂຶ້ນ ແລະ ຄວາມສາ ມາດແລ່ນລົດ ໃນຄວາມໄວສູງຂຶ້ນ ເມື່ອປຽບທຽບໃສ່ ການຊົມໃຊ້ ລົດຖີບ, ໝາຍຄວາມວ່າ ເປົ້າໝາຍ ຕົ້ນຕໍ ຂອງປຶ້ມຄູ່ມືເຫຼົ່ານີ້ ຈະແມ່ນ ຜູ້ທີ່ຂີ່ລົດຈັກ ໄດ້ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ເພີ່ມຂຶ້ນ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ເຫັນ ວ່າ ຂໍ້ແນະນຳຕ່າງໆ ທາງດ້ານ ວິຊາການ ທີ່ມີຢູ່ໃນປຶ້ມຄູ່ມືເຫຼົ່ານີ້ ແມ່ນສອດຄ່ອງ, ແລະ ສາມາດນຳໄປ ໃຊ້ໄດ້ ຢ່າງສະດວກ, ຕໍ່ ຜູ້ທີ່ປະສົງ ຈະນຳເອົາແຜນງານ ກ່ຽວກັບ ໝວກກັນກະທົບ ໄປໃຊ້ກັບຜູ້ທີ່ໃຊ້ລົດ ຖີບ ເປັນຍານພາຫະນະ.

### 1.1 ຄົນຈຳນວນຫຼາຍໃນທົ່ວໂລກເສຍຊີວິດຍ້ອນອຸປະຕິເຫດລົດຈັກ ຕຳກັນ

ການບາດເຈັບ ຈາກການສັ່ນຈອນ ທ້ອງຖະໜົນ ແມ່ນບັນຫາສຳຄັນ ທາງດ້ານ ສາທາລະນະສຸກ ແລະ ເປັນສາຍເຫດ ຂອງ ການເສຍຊີວິດ ແລະ ການບາດເຈັບ ຢູ່ໃນທົ່ວໂລກ. ແຕ່ລະປີ ມີຄົນເສຍຊີວິດເກືອບ ເຖິງ 1.2 ລ້ານ ຄົນ ດ້ວຍອຸປະຕິເຫດ ຕາມທ້ອງຖະໜົນ, ແລະ ຍັງມີ ຫຼາຍລ້ານຄົນ ທີ່ໄດ້ຮັບບາດເຈັບ ຫຼື ພິການ (1). ຢູ່ໃນຫຼາຍປະເທດ ທີ່ມີລາຍຮັບຕ່ຳ ແລະ ປານກາງ, ບ່ອນທີ່ ລົດຈັກ ແລະ ລົດຖີບ ຖືກນຳມາ

ໃຊ້ເປັນຍານາທະນະ ໂດຍທົ່ວໄປ ພວມເພີ່ມຂຶ້ນເລື້ອຍໆນັ້ນ, ຜູ້ທີ່ໄດ້ຮັບບາດເຈັບ ແລະ ເສຍຊີວິດ ຕາມ ທ້ອງຖະໜົນສ່ວນຫລາຍແມ່ນຜູ້ໃຊ້ລົດສອງລໍ້ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ແລະ ລົດຖີບ ເຫລົ່ານັ້ນເປັນພວກທີ່ມີຄວາມ ສູງ ຕໍ່ການເກີດ ອຸປະຕິເຫດສູງ. ຍ້ອນວ່າ ພວກເຂົາເຈົ້າ ຕ້ອງໃຊ້ ຖະໜົນ ຮ່ວມກັບ ຍານພາຫະນະອື່ນໆ ທີ່ແລ່ນດ້ວຍຄວາມໄວສູງລວມທັງລົດປະຈຳທາງ ແລະ ລົດຂົນສົ່ງ ແລະ ຍ້ອນວ່າລົດຈັກມີຂະໜາດນ້ອຍ ແນມເຫັນໄດ້ຍາກ ນອກຈາກນີ້, ເຂົາເຈົ້າບໍ່ມີເຄື່ອງປ້ອງກັນຕົວພຽງພໍ ຈຶ່ງເຮັດໃຫ້ມີຄວາມສູງເປັນພິເສດ ຕໍ່ການໄດ້ຮັບບາດເຈັບໃນກໍລະນີເກີດ ອຸປະຕິເຫດ.

ໃນເກືອບທຸກໆປະເທດທີ່ມີລາຍຮັບສູງ, ການເສຍຊີວິດ ຍ້ອນອຸປະຕິເຫດ ຈາກລົດຈັກມີ ປະມານ 5% ເຖິງ 18% ຂອງການເສຍຊີວິດ ຈາກການສັນຈອນ ທັງໝົດ (2, 3). ອັດຕາສ່ວນນີ້ ສະທ້ອນໃຫ້ເຫັນຜົນ ພວງຂອງປັດໃຈທີ່ສຳຄັນ ຫຼາຍຢ່າງ ລວມທັງ ອັດຕາການໃຊ້ ແລະ ການຄອບຄອງລົດຈັກ ໃນ ປະເທດ ທີ່ພັດ ທະນາແລ້ວ ເຫລົ່ານີ້ບໍ່ມີຫລາຍພໍເທົ່າໃດ. ແລະ ອັດຕາສ່ວນຄວາມສູງ ຂອງລົດຈັກໃນການເກີດ ອຸປະຕິເຫດ ທີ່ມີການເສຍຊີວິດແມ່ນມີສູງ. ໂດຍປົກກະຕິແລ້ວຄວາມສູງເຫຼົ່ານີ້ ສຳລັບ ລົດຈັກ ຈະມີສູງ ກວ່າກວ່າ ການເດີນທາງດ້ວຍ ຍານພາຫະນະ ປະເພດອື່ນ (4).

ຢູ່ໃນບັນດາປະເທດ ທີ່ປະຊາກອນມີລາຍຮັບຕ່ຳ ແລະ ປານກາງ, ອັດຕາສ່ວນ ການເປັນເຈົ້າຂອງ ແລະ ການຊົມໃຊ້ລົດຍົນ, ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວ ແມ່ນຕ່ຳກວ່າ ບັນດາປະເທດ ທີ່ປະຊາກອນມີລາຍຮັບສູງຫລາຍ ເທົ່າ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ການເປັນເຈົ້າຂອງ ລົດຈັກ ແລະ ການນຳໃຊ້ ລົດຈັກ ແລະ ລົດປະເພດ 2 ລໍ້ອື່ນໆ ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວ ແມ່ນຂ້າງສູງຍົກຕົວຢ່າງ, ຢູ່ໃນປະເທດ ອິນເດຍ: 69% ຂອງຈຳນວນຍານພາ ຫະນະທັງໝົດ ແມ່ນ ຍານພາຫະນະ 2 ລໍ້, ຊຶ່ງມີຈຳນວນຫຼາຍກວ່າ ຢູ່ໃນບັນດາປະເທດ ທີ່ມີລາຍຮັບສູງ (3). ສະທ້ອນໃຫ້ເຫັນເຖິງຄວາມແຕກ ຂອງອັດຕາສ່ວນ ການເສຍຊີວິດ ຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ຊຶ່ງເປັນອັດ ຕາສ່ວນ ຂອງຜູ້ທີ່ໄດ້ຮັບ ບາດເຈັບ ຕາມທ້ອງຖະໜົນ ຢູ່ໃນປະເທດ ທີ່ມີລາຍຮັບຕ່ຳ ແລະ ປານກາງຈະ ສູງກວ່າ ໃນປະເທດ ທີ່ມີລາຍຮັບສູງ (ຮູບ 1.1). ປະຈຸບັນ, 27% ຂອງການເສຍຊີວິດ ຍ້ອນອຸປະຕິເຫດ ຕາມທ້ອງຖະໜົນ ຢູ່ໃນປະເທດອິນເດຍ ແມ່ນຜູ້ຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະປະເພດ 2 ລໍ້, ສະຖິຕິແບບດຽວກັນ ນີ້ ຢູ່ປະເທດໄທມີ 70-90% ແລະ ປະເທດມາເລເຊຍ ປະມານ 60% (3, 5, 6). ໃນປະເທດຈີນ, ການ ເປັນເຈົ້າຂອງລົດຈັກ ໃນຊ່ວງໄລຍະ ປີ 1987 ຫາ 2001 ໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງໄວວາ ຈາກ 23% ເຖິງ 63%, ຊຶ່ງໃນໄລຍະເວລາດຽວກັນນີ້ ອັດຕາສ່ວນການເສຍຊີວິດ ຍ້ອນອຸປະຕິເຫດ ຕາມທ້ອງຖະໜົນ ຂອງຜູ້ຂັບ ຂີ່ລົດຈັກ ກໍໄດ້ສູງຂຶ້ນ ຄຽງຄູ່ກັນໄປ ຈາກ 7.5% ເປັນ19% (7). ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ໃນບັນດາປະເທດທີ່ປະ ຊາກອນມີລາຍຮັບຕ່ຳ ແລະ ປານກາງ ອື່ນໆ, ຈຳນວນຄົນເສຍຊີວິດ ຈາກອຸປະຕິເຫດ ຂອງລົດຈັກ ຍັງບໍ່ ເປັນທີ່ຊາບໄດ້ຢ່າງຊັດເຈນ ເນື່ອງຈາກຂາດຂໍ້ມູນຂ່າວສານທີ່ເຊື່ອຖືໄດ້ ກ່ຽວກັບຄວາມປອດໄພຂອງການ ສັນຈອນ ຕາມທ້ອງຖະໜົນ.

### 1.1.1 ການບາດເຈັບຢູ່ທົ່ວ ແມ່ນສາຍເຫດ ອງການເສຍຊີວິດ ແລະ ການພິການ

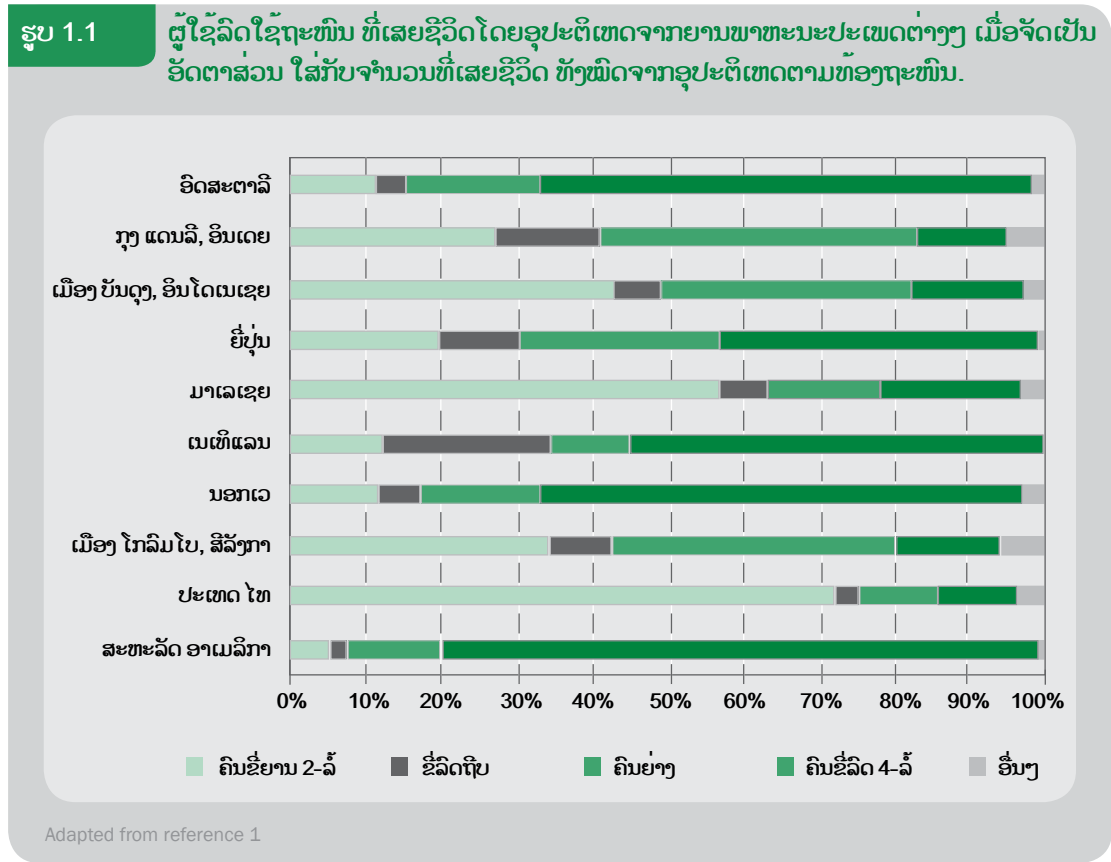
ອາການບາດເຈັບທີ່ທົ່ວ ແລະ ຄໍ ເປັນສາຍເຫດຕົ້ນຕໍທີ່ເຮັດໃຫ້ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ແລະ ລົດຖີບເສຍຊີວິດ, ບາດເຈັບສາຫັດ ແລະ ພິການ. ໃນບັນດາປະເທດ ຂອງສະຫະພາບຢູໂຣບ, ປະມານ 75% ຂອງຈຳນວນ ຜູ້ນຳໃຊ້ຍານ ພາຫະນະປະເພດສອງລໍ້ ທີ່ເສຍຊີວິດມີອາການບາດເຈັບທີ່ທົ່ວ; ໃນບາງປະເທດ ທີ່ປະຊາ ກອນມີລາຍຮັບຕ່ຳເຖິງປານກາງ, ຈຳນວນຜູ້ເສຍຊີວິດຈາກການບາດເຈັບທີ່ທົ່ວມີສູງເຖິງ 88% (6,8). ການສູນເສຍທາງສັງຄົມຂອງ ຜູ້ທີ່ລອດຊີວິດຈາກການບາດເຈັບທີ່ທົ່ວ, ຕໍ່ຄອບຄົວ ແລະ ຊຸມຊົນ ແມ່ນມີ ສູງ, ເນື່ອງຈາກວ່າຄົນເຫລົ່ານີ້ຕ້ອງໄດ້ຮັບການ ເບິ່ງແຍງດູແລແບບພິເສດ ຫຼື ຕ້ອງມີການປິ່ນປົວ ໄລຍະ ຍາວ. ນອກຈາກນີ້, ການບາດເຈັບ ຢູ່ທົ່ວ ກໍຍັງມີຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການປິ່ນປົວ ສູງກວ່າ ການບາດເຈັບ ປະ ເພດອື່ນໆ (9). ການເຈັບປ່ວຍແບບນີ້ ຍັງເປັນການສິ້ນເບື້ອງທີ່ສູງ ຕໍ່ລະບົບ ເສດຖະກິດ ແລະ ສາທາ ລະນະສຸກຂອງປະເທດ.

ມີແນວໂນ້ມວ່າ ຈຳນວນ ແລະ ປະລິມານ ການນຳໃຊ້ລົດຈັກ ແລະ ລົດຖີບ ໃນທົ່ວ ໂລກຈະເພີ່ມຫລາຍຂຶ້ນ. ເພື່ອນຳໃຊ້ເປັນທັງ ພາຫະນະຂົນສົ່ງ ແລະ ເພື່ອການທອງທ່ຽວ ພັກຜ່ອນຢ່ອນໃຈ. ໂດຍແທ້ຈິງແລ້ວ, ການ ເພີ່ມຂຶ້ນ ຂອງຈຳນວນ ຍານພາຫະນະຕາມ ເສັ້ນທາງຢູ່ໃນ ໂລກນັ້ນສ່ວນຫຼາຍແລ້ວແມ່ນ ການເພີ່ມຂຶ້ນ ຂອງຜູ້ຊົມໃຊ້ ຍານພາຫະນະ ປະເພດ 2 ລໍ້. ໂດຍສະເພາະແລ້ວ, ປະເທດ ຕ່າງໆ ໃນເອເຊຍເຊື້ອໄດ້ວ່າ ຈະມີຈຳນວນ ຍານພາຫະນະ 2 ລໍ້ ເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງຫຼວງຫຼາຍ ຢູ່ຕາມເສັ້ນທາງຂອງປະເທດຕົນ. ການຖີບ ຕົວເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງໄວວາ ຂອງການຊົມໃຊ້ລົດ ຈັກ ຢູ່ໃນຫຼາຍປະເທດທີ່ປະຊາກອນມີລາຍ ຮັບຕ່ຳ ແລະ ປານກາງນັ້ນໄດ້ເຮັດໃຫ້ມີການ ບາດເຈັບທີ່ຫົວ ແລະ ເສຍຊີວິດເພີ່ມສູງຂຶ້ນ ເຊັ່ນກັນ, ຊຶ່ງປາກົດການນີ້ ຍັງຈະສືບຕໍ່ ຂະຫຍາຍຕົວໄປຕື່ມອີກຖ້າຫາກແນວໂນ້ມ ນີ້ ຖືກປະປ່ອຍໄປ ໂດຍບໍ່ມີການກວດກາ.



ແຜນການນຳໃຊ້ໝວກກັນກະທົບ ຈະມີຄວາມສຳຄັນຫຼາຍ ຕໍ່ບັນດາຜູ້ກຳນົດ ນະໂຍບາຍ ຢູ່ໃນ ອາຟຣິກາ ຊຶ່ງເປັນບ່ອນ ທີ່ມີ ການຊົມໃຊ້

© HJ Sommer, GTZ, 2003



### ຫ້ອງ 1.1: ເບື້ອງຫລັງ ຂອງ ຫມວກກັນກະທົບ

ທ້າວ ສະຖຽນ ຫລວງພິທັກ, ອາຍຸ 28 ປີ, ມີອາຊີບເປັນຄົນຂັບລົດຈັກຮັບຈ້າງ ຢູ່ ທາງເໜືອ ຂອງບາງກອກ. ຢູ່ຕົວ ເມືອງໃຫຍ່ອື່ນໆ ຂອງປະເທດໄທກໍ່ຄືກັນ ມີການນຳໃຊ້ລົດຈັກຮັບຈ້າງ ສຳລັບການເດີນທາງສ່ວນຕົວ ຂອງປະຊາຊົນ ຢ່າງຫລວງຫລາຍ. ເຖິງແມ່ນ ວ່າໄດ້ມີກົດໝາຍບັງຄັບ ໃຫ້ມີການໃສ່ ຫມວກກັນ ກະທົບ ສຳລັບຄົນຂັບລົດຈັກ ຮັບຈ້າງ ແລະ ຜູ້ໂດຍ ສານກໍ່ຕາມ, ແຕ່ການບັງຄັບໃຊ້ ກົດໝາຍ ຢ່າງເຄັ່ງຄັດນັ້ນ ຍັງເຮັດໄດ້ບໍ່ທັນທົ່ວເຖິງ ແລະ ຍັງພົບເຫັນ ທັງຄົນຂັບ ແລະຜູ້ໂດຍສານບໍ່ໄດ້ ໃສ່ຫມວກກັນກະທົບຢູ່ເປັນປະຈຳ

ໃນເດືອນ ພຶດສະພາ 2004 ທ້າວ ສະຖຽນ ໄດ້ປະສົບອຸປະຕິເຫດຖືກລົດຕຳ ໃນເວລາທີ່ລາວກຳລັງຂັບຂີ່ຢູ່ໃນຖະໜົນທີ່ມີການສັນຈອນໜາ ແໜ້ນ. ໃນເວລາ ທີ່ລາວກຳລັງຈະພາຍະຍາມແລ່ນແຊງລົດເກັ່ງຄັນໜຶ່ງ ນັ້ນ, ລາວໄດ້ ໄປຕຳກັບລົດຈັກຮັບຈ້າງອີກຄັນໜຶ່ງ ທີ່ຢູ່ທາງດ້ານ ໜ້າຂອງລາວ. ທ້າວສະຖຽນ ຊຶ່ງແລ່ນ ລົດ ດ້ວຍຄວາມໄວ 80 ກມ/ຊມ, ພຶ້ງກະເດັນໄປຂາງໜ້າ, ຫົວທີ່ໄດ້ໃສ່ພວກກັນກະທົບ ແລະ ບາເບື້ອງຊາຍຂອງ ລາວ ກະທົບໃສ່ພື້ນທາງ ລາວ ເສຍສະຕິ ໄປເປັນເວລາ ເຄິ່ງຊົ່ວໂມງ. ສ່ວນຄົນຂັບລົດຈັກຮັບຈ້າງ ອີກຄັນໜຶ່ງນັ້ນ ກໍ່ໄດ້ຢຸດລົດໄວເພື່ອຊ່ວຍເຫລືອ ທ້າວສະຖຽນ. ແທນທີ່ລາວຈະໂທເອີ້ນ ແລະ ລໍຖ້າໜ່ວຍງານແພດ ສູກເສີນ ມາຊ່ວຍ, ລາວໄດ້ລາກດຶງເອົາ ທ້າວສະຖຽນ ໃຫ້ພົ້ນອອກຈາກ ຖະໜົນ. ຫລັງຈາກນັ້ນ, ລາວກໍ່ໄດ້ໂຈມເອົາ ທ້າວສະຖຽນ ຂຶ້ນລົດ ຄັນໜຶ່ງ ແລະ ພາໄປສົ່ງໃຫ້ໂຮງໝໍ - ເປັນການກະທຳ ດ້ວຍຄວາມປາຖະໜາດີທີ່ສຸດ ຂອງລາວ, ແຕ່ພາຍຫຼັງມາ ລາວຈຶ່ງຮູ້ວ່າ ສິ່ງທີ່ລາວໄດ້ເຮັດເພື່ອຊ່ວຍເຫລືອ ທ້າວສະຖຽນນັ້ນ ສາມາດເຮັດໃຫ້ ເອັນຂີ້ຕໍ່ກະດູກສັນຫຼັງ ຂອງ ທ້າວສະຖຽນ ໄດ້ຮັບຄວາມກະທົບ ກະເທືອນ.

ຢູ່ທີ່ໂຮງໝໍ ທ້າວສະຖຽນ ໄດ້ຮັບການປິ່ນປົວ ບາດແຜຄວາມເຈັບປວດ ຂອງ ການຖືກກະທົບທີ່ຫົວ ແລະ ບ່າໄຫລ່. ພາຍຫລັງ ໄດ້ຮັບການປິ່ນປົວ ເປັນເວລາ ຫຼາກຊົ່ວໂມງ ລາວກໍ່ໄດ້ອອກໂຮງໝໍ ໂດຍ ໝໍໄດ້ໃສ່ເຄື່ອງຄຳຊູກ້ານຄໍ (Neck brace) ແລະ ໃສ່ເຄື່ອງຄຳສ່ວນໜຶ່ງ ຂອງຮ່າງກາຍ (Partial body brace) ໃຫ້ລາວ. ພາຍຫຼັງໄດ້ຮັບການຕິດຕາມ ໃຫ້ການປິ່ນປົວຮັກສາ ເປັນເວລາ ໜຶ່ງ ເດືອນ, ທ້າວສະຖຽນ ກໍ່ສາມາດ ກັບຄືນ ເຮັດວຽກໄດ້ ຢ່າງເປັນປົກກະຕິ. ເຖິງວ່າ ໃນເບື້ອງຕົ້ນ ລາວໄດ້ມີ ອາການເສຍສະຕິ (ລືມຄຶງ), ຕະຫລອດສອງປີຫລັງຈາກອຸປະຕິເຫດຄັ້ງນັ້ນ ລາວກໍ່ບໍ່ມີອາການເຈັບປວດໃດໆ ຈາກການທີ່ຫົວໄດ້ຮັບ ການກະທົບໃນຄັ້ງນັ້ນ. ສ່ວນບ່າໄຫລ່ ທີ່ເຄີຍມີຄວາມເຈັບປວດນັ້ນ ກໍ່ໄດ້ກັບຄືນມາສູ່ສະພາບເດີມ “ ເຮັດວຽກໄດ້ 100 ຮອຍ ສ່ວນຮອຍ”, ແຕ່ລາວກໍ່ຍັງ ຮູ້ ສຶກເຈັບປວດກ້ານຄໍ ແລະ ບ່າໄຫລ່ ໃນເວລາ ທີ່ລາວຍົກຂອງໜັກ ດ້ວຍແຂນ ຊ້າຍ ຂອງລາວ. ໃນເວລາຖືກສຳພາດ, ທ້າວ ສະຖຽນ ໄດ້ຊີ້ແຈງວ່າ: ບໍ່ມີໃຜຈັກຄົນໃຫ້ຄຳ ແນະ ນຳວ່າລາວຄວນຈະປ່ຽນພວກກັນກະທົບຫລັງຈາກອຸປະຕິເຫດຄັ້ງນັ້ນເລີຍ, ລວມ ທັງແພດຜູ້ຮຽງວຸດຊານທີ່ໄດ້ຮັບການຝຶກ ອົບຮົມ ເພື່ອຊ່ວຍເຫລືອຜູ້ເຄາະ ຮ້າຍຈາກ ອຸ ປະຕິເຫດທາງລົດຈັກກໍ່ບໍ່ເຄີຍ ເວົ້າເຖິງ. ພວກກັນກະທົບ ທີ່ຜ່ານແຮງກະທົບຈາກ ອຸປະຕິເຫດມາ ແລ້ວ ເກືອບຈະປ້ອງກັນຫົວຂອງເຂົາ



ທ້າວສະຖຽນ ອະທິບາຍວ່າ ຈາກປະສົບການຂອງລາວ ເຮັດໃຫ້ລາວມີສະຕິຕໍ່ການສອນໃສ່ ພວກກັນກະທົບ ເປັນປະຈຳ.

ບໍ່ໄດ້ອີກເລີຍ. ຍັງໂຊກດີທີ່: ທຸກຄຳໃຊ້ຈ່າຍໃນການປິ່ນປົວ ຂອງທ້າວສະຖຽນ ແມ່ນຕົກເປັນພາລະ ຂອງ ອົງການປະກັນໄພແຫ່ງປະເທດໄທ ໃນ ການຮັບຜິດຊອບ ຕໍ່ບຸກຄົນທີ່ສາມ (Thailand's mandatory third-party liability insurance coverage). ແຕ່ເຖິງຢ່າງໃດ ກໍ່ຕາມ, ລາວໄດ້ຮັບຜິດຊອບຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການສ້ອມແປງ ລົດຈັກ ຂອງລາວ (15 000 ບາດ ຫຼື ປະມານ 390 \$ ສະຫະລັດ ອາເມ ລິກາ, ແລະ ຍັງໄດ້ເຮັດໃຫ້ລາວສູນເສຍລາຍໄດ້ ຈາກການເສຍ ເວລາ ເພື່ອປິ່ນປົວພື້ນຟູສຸຂະພາບ ເຊິ່ງລາວຄິດໄລ່ ວ່າເປັນມູນ ຄ່າ ປະມານ 10 000 ບາດ (260 \$ ສະຫະລັດອາເມລິກາ).

ອຸປະຕິເຫດ ຍັງມີຜົນກະທົບຕໍ່ຄວາມຮູ້ສຶກ ນຳອີກ: ທ້າວ ສະຖຽນ ຍັງຄົງມີຄວາມກັງວົນຢູ່ສະເໝີ ວ່າ: ລາວອາດຈະໄດ້ຮັບ ການບາດເຈັບຈາກອຸປະຕິເຫດອີກໃນທີ່ສຸດ ລາວຈຶ່ງຢ້ານທີ່ຈະຂັບລົດໄວ ແລະ ຮູ້ສຶກກັງວົນໃຈຫຼາຍຂຶ້ນເມື່ອຜູ້ໂດຍສານ ປະຕິເສດການໃສ່ ພວກ ກັນກະທົບ. ຈາກປະສົບການທີ່ລາວໄດ້ປະສົບ ໄດ້ເຮັດໃຫ້ລາວ ມີການປ່ຽນແປງ ພຶດຕິກຳ ກຸ່ງວກັບການໃສ່ພວກກັນກະ ທົບ. ກອນການເກີດອຸປະຕິເຫດລາວໄດ້ຍອມຮັບວ່າ ຕົນເອງ ຖືເປົ້າ ຕໍ່ການໃສ່ ພວກກັນກະທົບ ຢູ່ໃນເຂດໃດ ທີ່ ລາວຮູ້ວ່າ ການບັງຄັບ ການໃຊ້ ພວກກັນກະທົບ ບໍ່ເຄັ່ງຄັດ. ນອກ ຈາກນັ້ນ ລາວຍັງອະທິບາຍຕື່ມວ່າ: ນັບແຕ່ມີທີ່ເກີດ ອຸປະຕິເຫດ ເປັນຕົ້ນມາ, ລາວໄດ້ ເອົາປະກັນໄພການພິການຕື່ມອີກ.

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທ້າວສະຖຽນ ຫລວງພິທັກ ໄດ້ຖືກສຳພາດ ໂດຍ Daniel Brod, ASIRT ໃນເດືອນ ພຶດສະພາ 2006.

## 1.2 ໝວກກັນກະທົບ ປ້ອງກັນຫົວຂອງທ່ານໄດ້

ເບື້ອງຫລັງ ການອອກແບບ ໂຄງສ້າງຂອງໝວກກັນກະທົບ ທີ່ມີຄຸນນະພາບສູງ ນັ້ນ, ມາຈາກຄວາມຊ່ຽວຊານດ້ານເຕັກນິກ ຈາກພື້ນຖານຄວາມເຂົ້າໃຈທີ່ວ່າ: ຈະມີຫຍັງເກີດຂຶ້ນກັບຫົວ ຂອງເຮົາໃນເວລາເກີດອຸປະຕິເຫດຍ້ອນລົດຈັກ. ຢູ່ໃນໝວດນີ້ຈະໄດ້ເວົ້າເຖິງ ສິ່ງທີ່ຈະເກີດຂຶ້ນ ໃນ ເວລາທີ່ລົດຈັກ ເກີດອຸປະຕິເຫດຢ່າງເປັນຂັ້ນຕອນ, ແລະ ອະທິບາຍເຖິງ ອານຸພາບ ຂອງ ໝວກກັນກະທົບວ່າສາມາດຫລຸດຜ່ອນແຮງກະທົບຕ່າງໆ ທີ່ມີຕໍ່ຫົວໄດ້ ຄືແນວໃດ.

### 1.2.1 ກົນໄກ ຂອງ ການບາດເຈັບ ຢູ່ຫົວ

ການຮັບຮູ້ ຄວາມສຳຄັນ ກ່ຽວກັບ ກາຍະວິພາກຂອງຫົວ ແມ່ນເປັນສິ່ງຈຳເປັນ ເພື່ອໃຫ້ເຂົ້າໃຈເຖິງກົນໄກ ການກະທົບກະເທືອນ ແລະ ການບາດເຈັບ ຂອງຫົວ ແລະ ສະໝອງ ໂດຍຫຍໍ້ (ຮູບ 1.2). ບັນຫາສຳຄັນທາງກາຍະວິພາກສາດ ກ່ຽວກັບຫົວ ທີ່ຄວນຈົດຈຳ ມີດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

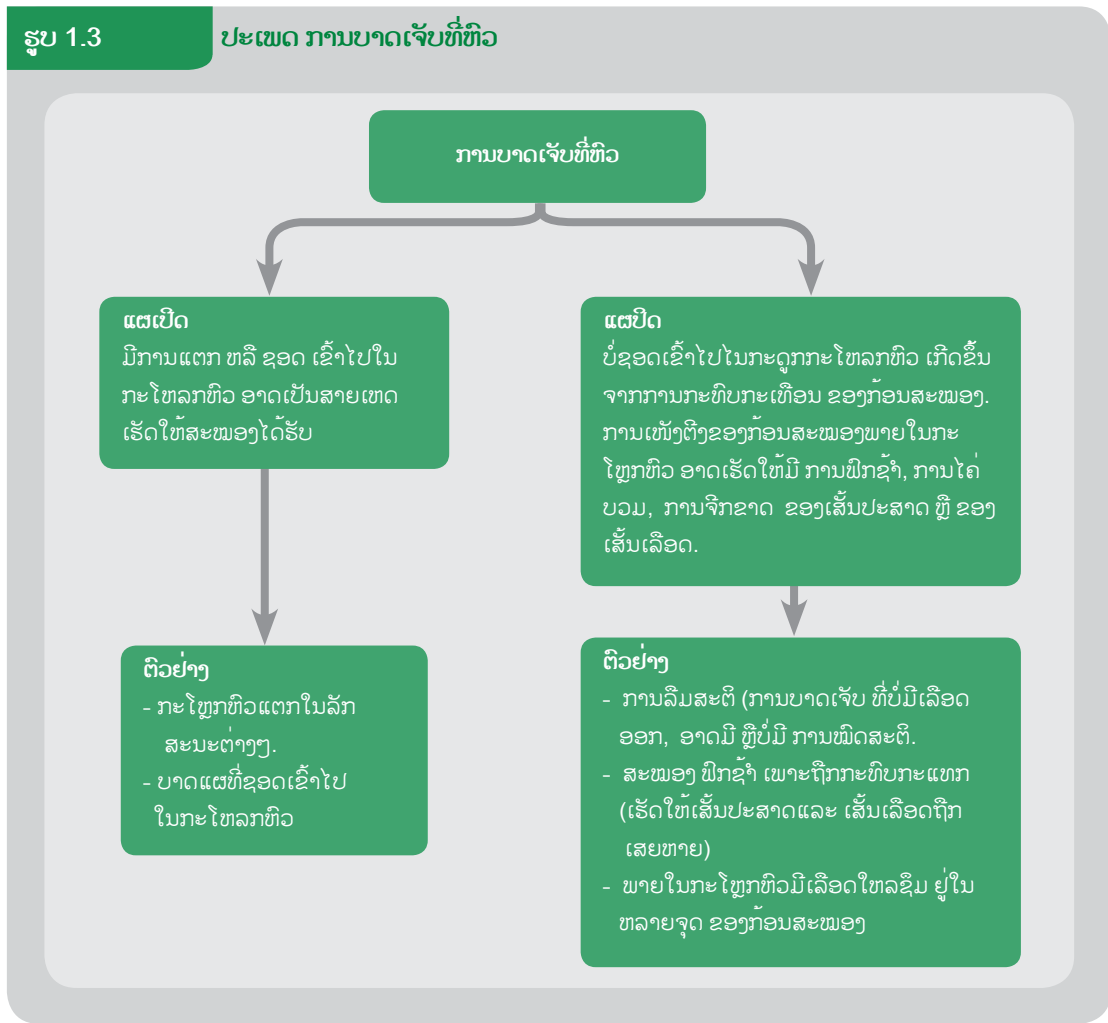
- ກ້ອນສະໝອງ ແມ່ນພາກສ່ວນ ທີ່ຖືກຫຸ້ມຫໍ່ ດ້ວຍກະໂຫຼກຫົວ ທີ່ແຂງແກ່ນ.
- ກ້ອນສະໝອງ “ຖືກປົກປ້ອງ” ໄວ້ດ້ວຍກະດູກ ເຊິ່ງເປັນພື້ນຖານ ຂອງກະໂຫຼກຫົວ
- ກະດູກສັນຫຼັງ ຜ່ານເຂົ້າທາງຮູ ທີ່ຢູ່ເບື້ອງລຸ່ມ ຂອງກ້ອນສະໝອງ.
- ຢູ່ພາຍໃນກະໂຫຼກຫົວ, ຕິດກັບຊັ້ນກະດູກ ແມ່ນຊັ້ນເຫຍື້ອທີ່ໝັ້ນໜຽວ ເອີ້ນວ່າ ເຫຍື້ອຫຸ້ມສະໝອງ (Dura mater).
- ຢູ່ລະຫວ່າງ ກ້ອນສະໝອງ ແລະ ເນື້ອເຍື່ອຫຸ້ມສະໝອງ ແມ່ນຊ່ອງ ທີ່ບັນຈຸ ນ້ຳມັນສະໝອງ ແລະ ໄຂສັນຫລັງ ເຊິ່ງເຮັດໜ້າທີ່ປົກປ້ອງກ້ອນສະໝອງ ຈາກ ການຖືກກະທົບ.
- ກ້ອນສະໝອງ “ລອຍຕົວ” ຢູ່ໃນນ້ຳມັນສະໝອງ ແລະ ໄຂສັນຫລັງ ແຕ່ວ່າ ກ້ອນສະໝອງ ສາມາດເຄື່ອນຕົວໄປໃນທຸກທິດທາງ ໄດ້ພຽງແຕ່ 1 ມິນລິແມັດ ເທົ່ານັ້ນ.



ໃນເວລາທີ່ ລົດຈັກ ຫລື ລົດຖີບ ເກີດອຸປະຕິເຫດ ແມ່ນມີກົນໄກຫຼັກ ສອງຢ່າງ ກ່ຽວກັບ ການບາດເຈັບ ທີ່ ກະທົບຕໍ່ສະໝອງ: (1) ກ້ອນສະໝອງຖືກກະທົບ/ ບາດເຈັບ ໂດຍກົງ ແລະ (2) ກ້ອນສະໝອງ ຖືກກະ ແທກໃຫ້ເຄື່ອນໄປໜ້າ ແລະ ຖອຍກັບຢ່າງແຮງ. ກົນໄກແຕ່ລະຢ່າງ ເຮັດໃຫ້ກ້ອນສະໝອງ ໄດ້ຮັບ ການ ບາດເຈັບ ກະທົບກະ ເທືອນ ແຕກຕ່າງກັນ.

ເມື່ອເວລາເກີດອຸປະຕິເຫດ ດ້ວຍລົດຈັກ ຫລື ລົດຖີບ, ຜູ້ຂັບຂີ່ ສ່ວນຫລາຍຈະພັ້ງກະເດັນອອກຈາກລົດ. ຖ້າວ່າຫົວຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ ຫາກໄປຟາດໃສ່ວັດຖຸໃດໜຶ່ງ, ເຊັ່ນວ່າ: ຟາດໃສ່ພື້ນດິນ ຫົວຈະຢຸດການເຄື່ອນ ໄຫວໄປທາງ ໜ້າ, ແຕ່ວ່າ ສະໝອງ, ຊຶ່ງລວມກັນເປັນກ້ອນນັ້ນ ຍັງສືບຕໍ່ພຸ່ງໄປໜ້າ ຈົນກວ່າມັນກະທົບ ໃສ່ ຂ້າງໃນ ຂອງກະ ໂຫລກຫົວ. ຫລັງຈາກນັ້ນ ມັນກໍ່ພັ້ງກັບຄືນ ມາກະທົບໃສ່ ດ້ານກົງກັນຂ້າມຂອງກະ ໂຫລກຫົວຕື່ມ. ການກະ ທົບກະເທືອນ ໃນລັກສະນະນີ້ສາມາດມີຜົນສະທ້ອນ ໃດໜຶ່ງ ເຮັດໃຫ້ມີອາການ ບາດເຈັບ ຂອງຫົວ ຕັ້ງແຕ່ ຂັ້ນບໍ່ຮຸນແຮງ ເຊັ່ນ ການໝົດສະຕິ ຫຼື ເກີດຄວາມສັບສົນຊົ່ວຄາວ, ໄປຈົນເຖິງ ຂັ້ນເສຍຊີວິດ.

ການບາດເຈັບ ກະທົບກະເທືອນ ຕໍ່ສະໝອງ ອັນເນື່ອງມາຈາກ ກ້ອນສະໝອງຖືກກະທົບ/ ບາດເຈັບ ໂດຍ ກົງ ຫຼື ກ້ອນສະໝອງຖືກກະແທກ ໃຫ້ເຄື່ອນໄປໜ້າ ແລະ ຖອຍກັບ ຢ່າງແຮງ ນຳໄປສູ່ ການໄດ້ຮັບການ ກະທົບກະເທືອນ ຊຶ່ງຈຳແນກໄດ້ ເປັນສອງປະເພດ: ການບາດເຈັບແບບແຜເປີດ ແລະ ການບາດເຈັບ ແບບແຜປິດ. ສ່ວນຫລາຍຂອງ ການບາດເຈັບ ບອບຊ້ຳ ຂອງສະໝອງ ແມ່ນ ເນື່ອງມາຈາກການບາດ



ເຈັບແບບແຜບິດ - ຊຶ່ງເປັນການບາດເຈັບ ທີ່ບໍ່ມີແຜເປີດໄປເຖິງສະໝອງ. ຮູບ 1.3 ສະແດງໃຫ້ເຫັນເຖິງການບາດເຈັບ ຂອງຫົວ ໃນສອງ ລັກສະນະໃຫຍ່ໆ ພ້ອມດ້ວຍ ຕົວຢ່າງ ຂອງບາດແຜ ໃນແຕ່ລະ ລັກສະນະ ຈາກບາດແຜ ປານກາງ ຈົນເຖິງ ບາດແຜທີ່ຮ້າຍແຮງ.

ລັກສະນະໃຫຍ່ໆ ພ້ອມດ້ວຍ ຕົວຢ່າງ ຂອງບາດແຜ ໃນແຕ່ລະ ລັກສະນະ ຈາກບາດແຜ ປານກາງ ຈົນເຖິງ ບາດແຜທີ່ຮ້າຍແຮງ. ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ທີ່ບໍ່ໃສ່ ໝວກກັນກະທົບ ເປັນຜູ້ທີ່ມີຄວາມສ່ຽງສູງ ຕໍ່ການໄດ້ຮັບການກະທົບທີ່ຫົວ ແລະ ການບາດເຈັບ ຂອງກ້ອນສະໝອງ, ຫຼື ທັງສອງຢ່າງປະສົມກັນ. ໝວກກັນກະທົບ ເປັນເຄື່ອງທີ່ທຸ່ມຫົວເພີ່ມ ເພື່ອປ້ອງກັນການກະທົບໃສ່ຫົວ ເພີ່ມອີກຊັ້ນໜຶ່ງ, ດັ່ງນັ້ນ ຈຶ່ງເຮັດໃຫ້ຜູ້ໃສ່ໄດ້ຮັບການປ້ອງກັນຈາກ ການໄດ້ຮັບການບາດເຈັບ ກະທົບກະເທືອນ ຢ່າງແຮງ ໃນລັກສະນະໃດ ລັກສະນະໜຶ່ງ ຕໍ່ກ້ອນສະໝອງ.

### 1.2.2 ໝວກກັນກະທົບ ປ້ອງກັນໄດ້ ແນວໃດແດ່?

ຈຸດປະສົງ ຂອງການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ແມ່ນເພື່ອຫລຸດຜ່ອນ ຄວາມສ່ຽງ ທີ່ເປັນອັນຕະລາຍ ຮ້າຍແຮງ ຕໍ່ຫົວ ແລະ ຕໍ່ ກ້ອນສະໝອງ ໂດຍການຫລຸດຜ່ອນ ຄວາມແຮງ ຂອງການກະທົບ ທີ່ຈະມີຕໍ່ຫົວ.

ຄຸນປະໂຫຍດ ຂອງໝວກກັນກະທົບ ມີ 3 ຢ່າງ:

- ຊ່ວຍຫລຸດຜ່ອນ ການຕົກຢັ້ງຂອງກະໂຫລກຫົວ ແລະ ການເຄື່ອນທີ່ ຂອງກ້ອນສະໝອງໂດຍການຄວບຄຸມແຮງປະທະ. ວັດຖຸອອນນວມ ທີ່ເປັນສ່ວນປະກອບຂອງ ໝວກກັນກະທົບນັ້ນ ເປັນສິ່ງທີ່ຮອງຮັບເອົາການກະທົບໄວ້ສ່ວນໜຶ່ງ ແລະ ດັ່ງນັ້ນ ຈຶ່ງເຮັດໃຫ້ຫົວ ເຄື່ອນຕົວຊ້າລົງ ແລະ ກ້ອນສະໝອງ ຈະບໍ່ກະແທກ ກັບກະໂຫລກ ຢ່າງຮຸນແຮງ.
- ຊ່ວຍກະຈາຍແຮງກະທົບ ໄປສູ່ພື້ນທີ່ກວ້າງ, ເພາະສະນັ້ນ ແຮງກະແທກ ຈຶ່ງບໍ່ໄປສຸມໃສ່ຈຸດໃດຈຸດໜຶ່ງ ໂດຍສະເພາະ ຂອງກະໂຫລກຫົວ.
- ຊ່ວຍປົກປ້ອງ ໂດຍກົງລະຫວ່າງກະໂຫລກຫົວ ແລະ ສິ່ງທີ່ຈະມາກະທົບ ໂດຍເຮັດໜ້າທີ່ເປັນສິ່ງກັ້ນຂວາງລະຫວ່າງ ຫົວ ແລະ ວັດຖຸ ທີ່ຈະມາກະທົບ.

ໝວກກັນກະທົບເຮັດໜ້າທີ່ ທັງສາມຢ່າງນີ້ ໄດ້ ໂດຍອາໄສຄຸນສົມບັດຂອງສ່ວນປະກອບພື້ນຖານ 4 ຢ່າງຂອງໝວກກັນກະທົບ, ຊຶ່ງລາຍລະອຽດ ມີດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ (ຮູບ 1.4)



### ເປືອກໝວກ

ສ່ວນນີ້ ແມ່ນສ່ວນພາຍນອກ ທີ່ມີຄວາມແຂງແກ່ນ ຂອງໝວກກັນກະທົບ ຊຶ່ງເຮັດໜ້າທີ່ ກະຈາຍແຮງກະທົບ ໄປສູ່ທຸກພື້ນທີ່ອັນກວ້າງ ຂອງໝວກ, ແລະ ດ້ວຍເຫດນີ້ ມັນຈຶ່ງເຮັດໃຫ້ ຄວາມແຮງ ຂອງການກະທົບ ຫລຸດລົງກ່ອນທີ່ມັນຈະໄປເຖິງຫົວ. ເຖິງວ່າມັນເປັນເປືອກທີ່ແຂງແກ່ນມັນກໍ່ຖືກອອກແບບບໍ່ໃຫ້ກິນເນື້ອທີ່ຫຼາຍ ແຕ່ໃຫ້ມີຄວາມທົນທານ ຕໍ່ການກະທົບ ໂດຍຂອງແຂງໃດໜຶ່ງ. ມັນປ້ອງກັນ ບໍ່ໃຫ້ວັດຖຸນ້ອຍ, ແຫຼມຄົມ ທີ່ພຸ່ງແທງ ດ້ວຍຄວາມໄວສູງ ບໍ່ໃຫ້ຊອດເຂົ້າໄປ ແລະ ມັນກໍ່ຍັງຊ່ວຍປ້ອງກັນ ຊັ້ນແຜ່ນນວມ ທີ່ຮອງຢູ່ຊັ້ນໃນຂອງໝວກ ບໍ່ໃຫ້ຖືກຈີກຂາດ ແລະ ຖືກກະທົບຈາກການນຳໃຊ້ປະຈຳວັນ. ດ້ວຍເຫດນີ້ ເປືອກຂອງໝວກກັນກະທົບ ຕ້ອງມີຄວາມແຂງແກ່ນ ທົນທານ, ແລະ ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວ ຕ້ອງມີຄວາມປານິດຈົບງາມ.

### ຊັ້ນໃນ ທີ່ຮອງຮັບແຮງກະທົບ

ສ່ວນນີ້ ແມ່ນເຮັດ ດ້ວຍວັດສະດຸ ທີ່ ອ່ອນນວມ ບົດບັງວໄດ້ - ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວ ແມ່ນເຮັດດ້ວຍ ໄຍຢາງ polystyrene ຊຶ່ງເອີ້ນກັນວ່າ “styrofoam”. ຄວາມໜາແໜ້ນຂອງຊັ້ນນີ້ ເຮັດໜ້າທີ່ຮອງຮັບ ແລະ ຍັບຢັ້ງ ການກະທົບ ໃນ ເວລາທີ່ ໝວກກັນກະທົບ ຢຸດການເໜັງຕີງໄປແລ້ວ ແຕ່ວ່າຫົວຍັງສືບຕໍ່ ເໜັງຕີງ.

### ຊັ້ນແຜ່ນຮອງ ທີ່ ອ່ອນນຸ່ມ ເພື່ອໃຫ້ຮູ້ສຶກສະບາຍ ເມື່ອສວມໃສ່

ສ່ວນນີ້ ແມ່ນຊັ້ນທີ່ເຮັດດ້ວຍຜ້າແພ ແລະ ຟອງນ້ຳ ທີ່ອ່ອນນຸ່ມ ຊຶ່ງຕິດກັບຫົວ. ມັນຊ່ວຍເຮັດໃຫ້ຫົວມີຄວາມນຸ່ມ ສະບາຍ ແລະ ໝວກກໍ່ໃສ່ພໍດີຫົວ ແລະ ມີຄວາມອົບອຸ່ນດີ.

### ສາຍຮັດໝວກ, ຫລື ສາຍຮັດຄາງ

ສ່ວນນີ້ແມ່ນເຮັດໃຫ້ ໝວກກັນກະທົບ ຍຶດຕິດຢູ່ກັບຫົວ ເມື່ອເວລາເກີດອຸປະຕິເຫດ. ສາຍຮັດ ແມ່ນມັດຕິດໃສ່ ເປືອກນອກ ຂອງໝວກກັນກະທົບ ແຕ່ລະຂ້າງ. ສາຍຮັດຄໍ ແລະ ຄາງ, ຊຶ່ງຖືກອອກແບບມາສະເພາະ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ໝວກກັນກະທົບ ຍັງເກາະຕິດຢູ່ ເມື່ອເວລາຖືກກະທົບ, ຈະຕ້ອງຖືກຜູກ/ມັດ ຮັດໃຫ້ແໜ້ນ ຢ່າງຖືກຕ້ອງ ຕາມທີ່ໄດ້ອອກແບບມາ. (ເບິ່ງຫ້ອງຂ້າງລຸ່ມນີ້).



#### ຈຶ່ງໃສ່ໝວກກັນກະທົບໃຫ້ຖືກວິທີ

ການສຶກສາຄົ້ນຄວ້າຢູ່ປະເທດມາເລເຊຍ ໄດ້ວິເຄາະເຖິງພາກປະຕິບັດຕົວຈິງກ່ຽວກັບການໃສ່ໝວກກັນກະທົບຢູ່ໃນເມືອງທີ່ເລືອກເປັນຕົວຢ່າງໃນຈຳນວນຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ 5,000 ຄົນ ທີ່ຖືກສອບຖາມ, ມີພຽງ 54% ທີ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບຢ່າງຖືກວິທີ, 21% ໃສ່ໝວກກັນກະທົບຢ່າງບໍ່ຖືກວິທີ ແລະ 24% ບໍ່ໄດ້ໃສ່ໝວກກັນກະທົບເລີຍ. ກຸ່ມໄວໜຸ່ມ, ເພດຊາຍ ແລະ ຜູ້ທີ່ໄດ້ຮັບການສຶກສາ ສາມັນຕໍ່ານັ້ນເອງ ເປັນກຸ່ມຄົນທີ່ມັກໃສ່ໝວກກັນກະທົບຢ່າງບໍ່ຖືກວິທີ (10).



ຜູ້ຂັບຈຳນວນຫລວງຫລາຍ ທີ່ບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບຢ່າງຖືກວິທີ ແລະ ບາງເທື່ອກໍ່ບໍ່ໃສ່ເລີຍ. ເຖິງວ່າໝວກມີລາຄາຖືກ ແຕ່ມັນມີຄຸນຄ່າຫລາຍເມື່ອເວລາເຮົາເກີດອຸປະຕິເຫດ.



### ອັນໃດແດ່ ທີ່ໝວກກັນກະທົບ ບໍ່ສາມາດຊ່ວຍໄດ້?

ໝວກກັນກະທົບແມ່ນຖືກອອກແບບມາ ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນໂອກາດຕ່າງໆ ທີ່ອາດຈະເຮັດໃຫ້ທົວ, ກ້ອນສະໝອງ ແລະ ໃບໜ້າ ໄດ້ຮັບການບາດເຈັບ, ແຕ່ບໍ່ໄດ້ອອກແບບມາ ເພື່ອປ້ອງກັນ ພາກສ່ວນອື່ນໆ ຂອງ ຮ່າງກາຍ. ໃນການຫຼຸດຜ່ອນໂອກາດຕ່າງໆ ທີ່ອາດຈະນຳໄປສູ່ການບາດເຈັບພາກສ່ວນອື່ນໆ ຂອງຮ່າງກາຍ, ຍຸດທະສາດ ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ ສາມາດນຳມາປະຕິບັດໄດ້:

- ການໃສ່ເສື້ອຜ້າ ທີ່ເໝາະສົມ ສາມາດຫຼຸດຜ່ອນ ການບາດເຈັບອື່ນໆ (ເຊັ່ນວ່າ: ເສື້ອຄຸມແຂນຍາວ (Jacket), ສິ້ງຂາຍາວ ທີ່ເຮັດດ້ວຍແຜ່ນແພສະເພາະ ຊຶ່ງປົກປິດທົ່ວທັງແຂນ ແລະ ຂາ, ໃສ່ເກີບທີ່ມີຄວາມທົນທານ ຫລື ເກີບ ຫຸ້ມຄໍ່ (Boot), ໄສ່ຊີບມີ ຊຶ່ງຊ່ວຍການຈັບໃຫ້ໝັ້ນ ແລະ ປົກປ້ອງມືໃນເວລາເກີດອຸປະຕິເຫດ).
- ປະຕິບັດໃຫ້ຖືກຕ້ອງຕາມກົດລະບຽບ, ລວມທັງເຄົາລົບຕໍ່ປ້າຍຄວາມໄວຈຳກັດ ແລະ ບໍ່ຂັບຂີ່ລົດໃນ ເວລາທີ່ມີອາການມືນເມົາ ຊຶ່ງສິ່ງເຫຼົ່ານີ້ ແມ່ນພຶດຕິກຳ ທີ່ຈະເຮັດໃຫ້ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈຳກັດໂອກາດເກີດອຸປະຕິເຫດ.

### 1.2.3 ການອອກແບບໝວກກັນກະທົບ ສຳລັບ ລົດຈັກ

ໝວກກັນກະທົບນີ້, ນອກຈາກມີອານຸພາບ ຄືດັ່ງທີ່ໄດ້ກ່າວມາແລ້ວ ແລະ ມີການຜະລິດອອກມາຕາມມາດຕະຖານ ທີ່ໄດ້ບົ່ງໄວ້ນັ້ນ (ຈະຍົກມາເວົ້າ ຢູ່ໃນໂມດູນ 3), ໝວກກັນກະທົບຄວນຖືກອອກແບບໃຫ້ເໝາະສົມກັບສະພາບດິນຟ້າອາກາດ ແລະ ການສັນຈອນ ຂອງທ້ອງຖິ່ນ. ສິ່ງຕໍ່ໄປນີ້ ໂດຍປົກກະຕິແລ້ວ ແມ່ນສິ່ງທີ່ນັກອອກແບບ ໝວກກັນກະທົບ ຕ້ອງໄດ້ຄຳນຶງເຖິງສະເໝີ:

- ວັດສະດຸ ທີ່ເອົາມາປະກອບເຮັດໝວກກັນກະທົບນັ້ນ ບໍ່ຄວນໃຫ້ເສຍຄຸນໄວຕາມກຳນົດເວລາ ຫຼືບໍ່ທົນທານ ຕໍ່ການຕາກແດດຕາກຝົນ, ບໍ່ແມ່ນສິ່ງເປັນພິດ ຫຼື ອາດຈະເຮັດໃຫ້ມີອາການຄັນຄາຍໄດ້. ປລາສຕິກ ທີ່ໃຊ້ ໃນປັດຈຸບັນນີ້, ສ່ວນຫລາຍຈະເປັນ : Expanded PolyStyrene (EPS), Acrylonitrile Butadiene Styrene (ABS), Poly Carbon (PC) ແລະ Poly Propylene (PP) ວັດສະດຸສ່ວນໃຫຍ່ ທີ່ເອົາ ມາຜະລິດເປັນເປືອກໝວກກັນກະທົບຈະມີສ່ວນປະສົມຂອງ PC, PVC, ABS ຫລື ໄຍແກ້ວ (fiber glass), ສ່ວນທີ່ເປັນເຄື່ອງຮອງທີ່ບົບຍຸບໄດ້ທີ່ຢູ່ດ້ານໃນຂອງຊັ້ນເປືອກໝວກສ່ວນຫລາຍ ແມ່ນເຮັດມາຈາກ EPS ຊຶ່ງເປັນວັດສະດຸ ທີ່ສາມາດຮອງຮັບການກະທົບກະແທກ ແລະ ມີລາຄາ ຖືກສົມຄວນ. ເຖິງຢ່າງໃດ ກໍຕາມ, ບໍ່ຄວນເອົາໝວກກັນກະທົບ ທີ່ຜະລິດຈາກແຜ່ນຢາງ EPS ກັບມາໃຊ້ໃໝ່ຫລັງຈາກເກີດອຸປະຕິເຫດ ຫລື ຖືກກະທົບແລ້ວ, ແລະ ຈະຕ້ອງປ່ຽນ ເອົາໝວກກັນກະທົບ ໜ່ວຍໃໝ່ມາໃຊ້ ເມື່ອໜ່ວຍເກົ່າ ຖືກໃຊ້ງານມາແລ້ວ ເປັນເວລາ 3 - 5 ປີ.
- ມາດຕະຖານ ຂອງໝວກກັນກະທົບ, ສ່ວນຫຼາຍ ແມ່ນວາງອອກ ໃນລະດັບການປົກຫຸ້ມຕ່ຳສຸດ (ເບິ່ງໂມດູນ 3). ໝວກກັນກະທົບທີ່ມີການປົກຫຸ້ມເຄິ່ງທົ່ວ ແມ່ນໝວກທີ່ມີການຫຸ້ມທົ່ວໜ້ອຍທີ່ສຸດ. ໝວກກັນກະທົບທີ່ມີ ໜ້າກາກປົກຫຸ້ມໝົດທັງໜ້າ ຄວນຮັບປະກັນ ຮັດໃຫ້ຜູ້ຊົມໃຊ້ ສາມາດແນມເຫັນໄດ້ຢ່າງຮອບດ້ານ ແລະ ບໍ່ເປັນອຸປະສັກຕໍ່ການໄດ້ຍິນສຽງ.
- ເພື່ອຮັບປະກັນ ໃຫ້ໝວກກັນກະທົບ ສາມາດຮອງຮັບການກະທົບກະເທືອນ ຈາກການເກີດອຸປະຕິເຫດນັ້ນ, ນອກຈາກປະເດັດຕ່າງໆ ກ່ຽວກັບການອອກແບບໝວກ ທີ່ໄດ້ກ່າວມາແລ້ວ, ຍັງມີໝວກກັນກະທົບອີກຫລາຍແບບ ຊຶ່ງສາມາດໃຫ້ການປົກປ້ອງທີ່ແຕກຕ່າງກັນ.

**ໝາຍເຫດ**

**ສີຂອງໝວກກັນກະທົບ ມີຄວາມສຳຄັນບໍ່?**

ການສຶກສາຄົ້ນຄວ້າ ໃນປະເທດ ນິວຊີແລນ ໄດ້ລົງເລິກ ເຖິງເລື່ອງສີຂອງໝວກກັນກະທົບ ວ່າມີຜົນຕໍ່ຄວາມສ່ຽງຕໍ່ການເກີດອຸປະຕິເຫດ ຫຼືບໍ່. ໃນການສຶກສານີ້ ໄດ້ມີການປຽບທຽບກັນ ລະຫວ່າງກຸ່ມຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ທີ່ໄດ້ເກີດອຸປະຕິເຫດ ແລະ ໄດ້ເຂົ້າໄປປິ່ນປົວ ຮັກສາຕົວຢູ່ໂຮງໝໍ ແລະ ກຸ່ມຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກທີ່ບໍ່ປະສົບອຸປະຕິເຫດ (ເປັນກຸ່ມທີ່ຖືກຄວບຄຸມ), ໃນເວລາທົດສອບນັ້ນ, ໄດ້ມີການພິຈາລະນາເຖິງສີຂອງໝວກກັນກະທົບ, ທີ່ທຸກຄົນ ໃນແຕ່ລະກຸ່ມໄດ້.

ຜົນຂອງການສຶກສາຄົ້ນຄວ້າ ຊີ້ໃຫ້ເຫັນວ່າ ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ທີ່ໃສ່ ໝວກກັນກະທົບສີດຳ ມີອັດຕາການເກີດອຸປະຕິເຫດສູງກວ່າຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກທີ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບສີຂາວເມື່ອເອົາຈຳນວນຜູ້ມີອຸປະຕິເຫດ ທັງສອງກຸ່ມ ມາປຽບທຽບກັນແລ້ວ ເຫັນວ່າຜູ້ທີ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບສີຂາວມີອັດຕາສູງຕໍ່ການເກີດອຸປະຕິເຫດ ໜ້ອຍກວ່າຜູ້ໃສ່ໝວກກັນກະທົບສີດຳ 24%. ເຊັ່ນດຽວກັນ, ເມື່ອເອົາຜູ້ທີ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ “ສີອ່ອນ/ສີແຈ້ງ” ມາປຽບທຽບໃສ່ຜູ້ທີ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ “ສີເຂັ້ມ/ສີມືດ” ກໍ່ພົບວ່າ ຜູ້ທີ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ “ສີອ່ອນ/ສີແຈ້ງ” ມີອັດຕາ ສູງຕໍ່ການເກີດອຸປະຕິເຫດ ໜ້ອຍກວ່າຜູ້ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ “ສີເຂັ້ມ” 19%. ນັກຄົ້ນຄວ້າວິໄຈຍັງໄດ້ສະຫລຸບວ່າ: 18% ຂອງການເກີດອຸປະຕິເຫດທີ່ເກີດຂຶ້ນສາມາດຫຼີກລ່ຽງໄດ້ຖ້າຢຶກເລິກການນຳໃຊ້ໝວກກັນກະທົບທີ່ແມ່ນ “ສີບໍ່ຂາວ”(Non White); ເຊັ່ນດຽວກັນ, ການເກີດອຸປະຕິເຫດສາມາດຫຼີກລ່ຽງໄດ້ 11% ຖ້າໝວກກັນກະທົບ ທັງໝົດບໍ່ແມ່ນ “ສີເຂັ້ມ” (dark) .

ເຖິງແມ່ນວ່າ ຜົນຂອງການສຶກສາ ຄົ້ນຄວ້ານີ້ ບໍ່ສາມາດຖືເປັນຫລັກການທີ່ວ່າໄປໄດ້ ໃນສະພາບແວດລ້ອມ ຫຼື ໃນປະເທດອື່ນໆ, ແຕ່ເຫັນວ່າ ມັນມີເຫດຜົນສົມຄວນ ທີ່ຈະສັນນິຖານໄດ້ວ່າການໃສ່ໝວກກັນກະທົບສີຂາວ ສາມາດປ້ອງກັນອຸປະຕິເຫດ ໄດ້ຫຼາຍກວ່າ ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບສີດຳ, ແລະ ໝວກ “ສີອ່ອນ/ສີແຈ້ງ” ສາມາດປ້ອງກັນອຸປະຕິເຫດ ໄດ້ຫຼາຍກວ່າ ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ “ສີເຂັ້ມ”. ດັ່ງນັ້ນ, ການຄົ້ນຄວ້າຄັ້ງນີ້ ມັກວິໄຈຈຶ່ງໄດ້ ສະເໜີວ່າ: ນະໂຍບາຍຊຸກຍູ້ໃຫ້ມີການນຳໃຊ້ ໝວກກັນກະທົບ ສີຂາວ ແລະ ສີອ່ອນແຈ້ງນັ້ນ ຈະສາມາດຊ່ວຍປ້ອງກັນການເກີດອຸປະຕິເຫດ ຈາກການຂັບຂີ່ລົດຈັກໄດ້.

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: 11



ໝວກກັນກະທົບ ທີ່ມີສີອ່ອນໆ ຖືກນຳມາສະແດງ ເພື່ອໃຫ້ຊາບວ່າ ເປັນສີ ທີ່ສາມາດຫຼຸດຜ່ອນ ການເກີດອຸປະຕິ

ໝວກກັນກະທົບ ທີ່ມີການນຳໃຊ້ຫຼາຍທີ່ສຸດ ມີ 4 ແບບໄດ້ແກ່:

ໝວກກັນກະທົບ ປິດໝົດໃບໜ້າ (ຮູບ 1.5 a)  
ໝວກກັນກະທົບ ຂະນິດນີ້ ນອກຈາກຈະຊ່ວຍປົກປ້ອງການກະທົບແລ້ວ ຍັງຊ່ວຍປົກປ້ອງໃບໜ້າໄດ້. ລັກສະນະເດັ່ນ ຂອງໝວກ ແມ່ນມັນມີແຖບ ທີ່ຍື່ນອອກມາຂ້າງນອກ ເພື່ອຊ່ວຍປົກປ້ອງຄາງ, ເຊິ່ງກວມເອົາພາກສ່ວນຄາງ ກະໄຕ ແລະ ຄາງ. ຢູ່ດ້ານເທິງຂອງຄາງກະໄຕ ກໍ່ມີໜ້າກາກ ເຊິ່ງໃຫ້ຜູ້ຂັບຂີ່ສາມາດແນມເຫັນໄດ້ໄກ ແລະ ເຫັນໄດ້ ຮອບດ້ານ.

**ໝວກກັນກະທົບ ແບບເປີດໜ້າ (ຮູບ 1.5 b)**

ໝວກກັນກະທົບແບບເປີດໜ້ານີ້ ໃຫ້ການປົກປ້ອງຕາມມາດຕະຖານ ຈາກການຖືກກະທົບມີເປືອກໝວກທີ່ແຂງຮອງທາງໃນທີ່ບົບໃຫ້ຍຸບຕົວໄດ້. ເມື່ອທຽບກັບໝວກກັນກະທົບແບບປິດໝົດໃບໜ້າ ເຫັນວ່າໝວກຊະນິດນີ້ ໃຫ້ການປົກປ້ອງບໍລິເວນຄາງກະໂຕ ແລະ ຄາງ ສະເພາະບາງສ່ວນເທົ່ານັ້ນ. ອາດຈະມີ ຫຼື ບໍ່ມີໜ້າກາກໃສ ຫລືບັງລົມທີ່ສາມາດເປີດຫລີບິດໄດ້ ເພື່ອໃຊ້ໄວ້ປ້ອງກັນດວງຕາ.

**ໝວກກັນກະທົບ ແບບເຄິ່ງຫົວ (ຮູບ 1.5 c)**

ໝວກກັນກະທົບຊະນິດນີ້ ມີເປືອກໝວກທີ່ແຂງ ແລະ ຊັ້ນຮອງທາງໃນທີ່ບົບໃຫ້ຍຸບຕົວໄດ້ ສາມາດປ້ອງກັນແຮງກະແທກໄດ້. ແຕ່ບໍ່ສາມາດປົກປ້ອງຄາງ ຫຼືບໍລິເວນຄາງກະໂຕໄດ້. ສ່ວນຫຼາຍ ແມ່ນບໍ່ມີໜ້າກາກບັງລົມມາພ້ອມ. ອາດຈະມີ ຫຼື ບໍ່ມີແຜ່ນປິດຫູ ທີ່ຜູກຕິດກັບສາຍຮັດຄາງ.

**ໝວກກັນກະທົບ ສຳລັບອາກາດເຂດຮ້ອນ (ຮູບ 1.5 d)**

ໝວກກັນກະທົບຊະນິດນີ້ ໄດ້ຖືກອອກແບບສະເພາະ ໃຫ້ໃຊ້ຢູ່ໃນບັນດາປະເທດ ແຖບເອເຊຍໃຕ້ ແລະ ເອເຊຍ ຕາເວັນອອກສຽງໃຕ້ ຊຶ່ງເປັນເຂດທີ່ມີອາກາດຮ້ອນ ແລະ ມີຄວາມຊຸ່ມຫລາຍ. ໃນປັດຈຸບັນນີ້ ມີໝວກກັນກະທົບແບບເຄິ່ງຫົວ ທີ່ມີຮູລະບາຍອາກາດ ຊຶ່ງເຮັດໃຫ້ມີການໄຫຼວຽນ ຂອງອາກາດດີຢ່າງຂຶ້ນ ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນຄວາມອົບເອົ້າ. ການນຳໃຊ້ ວັດສະດຸ PVC ເຄິ່ງອັດແຂງທີ່ຫລໍ່ແບບປອດອາກາດເຮັດໃຫ້ໝວກຊະນິດນີ້ມີນ້ຳໜັກເບົາເປັນພິເສດ.

**ຮູບແຕ້ມ 1.5 ໝວກກັນກະທົບ ຊະນິດຕ່າງໆ**

a ໝວກກັນກະທົບ ປິດໝົດໃບໜ້າ

b ໝວກກັນກະທົບ ແບບເປີດໜ້າ

c ໝວກກັນກະທົບ ແບບເຄິ່ງຫົວ

d ໝວກກັນກະທົບ ສຳລັບອາກາດເຂດຮ້ອນ

© Asia Injury Prevention Foundation

**ໝາຍເຫດ**

**ສຳລັບເດັກ: ໝວກກັນກະທົບແບບໃດຈຶ່ງເໝາະ**

ມີບໍ່ເທົ່າໃດປະເທດ ທີ່ໄດ້ອອກແບບໝວກກັນກະທົບ ສຳລັບເດັກນ້ອຍ ໂດຍສະເພາະ, ຈຶ່ງເຮັດໃຫ້ເດັກນ້ອຍ ບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ຫຼື ຕ້ອງໄດ້ເອົາໝວກ ຂະໜາດຂອງຜູ້ໃຫຍ່ ມາໃສ່ແທນ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ໃນບາງປະເທດໄດ້ມີການອອກແບບໝວກກັນກະທົບສຳລັບເດັກແລ້ວ, ເຊັ່ນ : ຫວຽດນາມ.



ໝວກກັນກະທົບ ທີ່ພັດທະນາຂຶ້ນ ຢູ່ປະເທດໄທ ສຳລັບເດັກອາຍຸ 2 ປີ

### 1.3 ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ມີປະສິດທິຜົນໃນການຫລຸດຜ່ອນ ການບາດເຈັບຂອງຫົວ

ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ເປັນທີ່ມີປະສິດທິຜົນທີ່ສຸດ ສຳລັບການຫລຸດຜ່ອນ ອາການບາດເຈັບ ຂອງຫົວ ແລະ ການເສຍຊີວິດ ຈາກການເກີດອຸປະຕິເຫດ ອັນເນື່ອງຈາກ ການຂັບຂີ່ລົດຈັກ ແລະ ລົດຖີບ. ຜູ້ຂັບຂີ່ ລົດຈັກ ທີ່ບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ແມ່ນຜູ້ທີ່ຢູ່ໃນຄວາມສ່ຽງສູງທີ່ຈະໄດ້ຮັບການບາດເຈັບຫົວ ຈົນເຖິງຂັ້ນ ເສຍຊີວິດ.

ຍິ່ງ ໄປກວ່ານັ້ນ, ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ, ລົດຖີບ ທີ່ບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ຍັງຕ້ອງໄດ້ສິ້ນເປືອງເງິນຄ່າ ເພື່ອໃຊ້ ເຂົ້າໃນການປິ່ນປົວ ອາການບາດເຈັບຂອງຕົນ ຢູ່ໂຮງໝໍ (ເບິ່ງຕົວຢ່າງໃນຫ້ອງຂ້າງລຸ່ມ), ໃນຂະນະທີ່ມີ ການພິການ ເກີດຂຶ້ນ ອາ ການບາດເຈັບຂອງຫົວ ແມ່ນຈະເປັນພາລະສິ້ນເປືອງ ແກ່ຕົນເອງ, ຄອບຄົວ (ຜູ້ເບິ່ງແຍງ) ແລະ ສັງຄົມ. ໄດ້ມີການສຶກສາຄົ້ນຄວ້າ ກ່ຽວກັບຜົນຂອງການໃສ່ໝວກກັນກະທົບຕໍ່ຄວາມ ສ່ຽງຂອງການກະທົບກະເທືອນ ແລະ ການບາດເຈັບຫົວ ອັນເນື່ອງມາຈາກ ການເກີດອຸປະຕິເຫດ. ຜົນ ຂອງການຄົ້ນຄວ້າ ໄດ້ຊີ້ໃຫ້ເຫັນວ່າ ມີຄວາມແຕກຕ່າງກັນພຽງເລັກໜ້ອຍເທົ່ານັ້ນ, ໂດຍຂຶ້ນກັບປະເພດ ຂອງການສຶກສາ, ປະຊາກອນ, ສະຖາ ນະການ ແລະ ອື່ນໆ. ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງເຫັນວ່າ ຄວນການສຶກສາຜົນ ການວິໄຈໂດຍລວມ ຈະເປັນປະໂຫຍດກວ່າ. ສິ່ງທີ່ໄດ້ຊາບມາ ແມ່ນສິ່ງທີ່ ໄດ້ມີການທົບທວນຢ່າງເປັນ ລະບົບ ຕໍ່ປະເດັນ ທີ່ມີຄວາມສົນໃຈ. ການທົບທວນ ຢ່າງເປັນລະບົບ ໃນສິ່ງທີ່ໄດ້ສຶກສາຄົ້ນຄວ້າມາແມ່ນ ແນວທາງ ໃນການພິຈາລະນາຢ່າງມີເປົ້າໝາຍຕໍ່ສິ່ງທີ່ປາກົດໃຫ້ເຫັນ ແລະ ເປັນທີ່ວິຈານກັນໂດຍສະ ເພາະ (ໃນກໍລະນີນີ້ຄື ຜົນຂອງການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ເພື່ອປ້ອງກັນການບາດເຈັບຫົວ) ແລະ ປະສົມ ປະສານ ຜົນຂອງການສຶກສາຄົ້ນຄວ້າ ໄປໃນລັກສະນະ ທີ່ເຮັດໃຫ້ມີຄວາມລຳອຽງ ໜ້ອຍທີ່ສຸດ. ບັນດາ

**ໝາຍເຫດ** ການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບ ສາມາດຫຼຸດຜ່ອນ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການປິ່ນປົວໄດ້

ບັນດານັກຄົ້ນຄວ້າ ທີ່ລັດມິຊິແກນ, ສະຫະລັດອາເມລິກາ, ໄດ້ທຳການຄົ້ນຄວ້າ ກ່ຽວກັບຜົນຂອງການ ນຳໃຊ້ໝວກກັນກະທົບໃນກຸ່ມຄົນເຈັບ ແລະ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ໃນການປິ່ນປົວຢູ່ໃນໂຮງໝໍ. ເຖິງແມ່ນວ່າ ລັດມິຊິ ແກນ ໄດ້ມີກົດໝາຍ ຄຸ້ມຄອງການນຳໃຊ້ ໝວກກັນກະທົບ ກໍ່ຕາມ, ແຕ່ກໍ່ມີ 19% ຂອງຄົນເຈັບໃນຈຳນວນ 216 ຄົນ ທີ່ຢູ່ໃນການສຶກສາຄົ້ນຄວ້າ ບໍ່ໄດ້ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ໃນເວລາເກີດອຸປະຕິເຫດ, ຊຶ່ງເຮັດໃຫ້ບັນດານັກ ຄົ້ນຄວ້າ ສາມາດທຳການສົມທຽບ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ໃນການປິ່ນປົວ ຢູ່ໃນໂຮງໝໍ ລະຫວ່າງ ຜູ້ທີ່ໄດ້ໃສ່ໝວກກັນກະ ທົບ ແລະ ຜູ້ທີ່ບໍ່ໄດ້ໃສ່.

ໂດຍສະເລ່ຍແລ້ວ, ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ປິ່ນປົວຢູ່ໂຮງໝໍ ຂອງຜູ້ທີ່ໄດ້ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ມີປະມານ 20% (ຫລື ປະ ມານ 6000 ໂດລາສະຫະລັດ) ໜ້ອຍກວ່າ ຂອງຜູ້ທີ່ບໍ່ໄດ້ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ. ສຳລັບຄົນເຈັບ ຜູ້ທີ່ໄດ້ຮັບການ ປິ່ນປົວຕໍ່ຢູ່ຫ້ອງພື້ນພູ ພາຍຫລັງທີ່ອອກຈາກພະແນກສຸກເສີນແລ້ວນັ້ນ, ເຫັນວ່າຄ່າປິ່ນປົວໂດຍສະເລ່ຍ ຂອງ ຜູ້ທີ່ບໍ່ໄດ້ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ເກືອບຈະເປັນສອງເທົ່າ ຂອງຜູ້ທີ່ໄດ້ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ, ສ່ວນໜຶ່ງ ກໍ່ເພາະວ່າ ພວກເຂົາຕ້ອງໃຊ້ເວລາປິ່ນປົວຢູ່ໂຮງໝໍດົນກວ່າ. ຜົນຂອງການສຶກສາ ຄົ້ນຄວ້ານີ້ ໄດ້ຍັງຍືນຄືນ ສິ່ງທີ່ໄດ້ຄົ້ນ ພົບມາກ່ອນໜ້າແລ້ວ ວ່າ: ພວກຂັບຂີ່ ທີ່ບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບນັ້ນ ສ່ວນຫລາຍ ແມ່ນພວກໄວໜຸ່ມ ທີ່ໄດ້ຮັບ ການບາດເຈັບຫົວ ແລະ ການຄໍ ຫຼາຍກວ່າໝູ່, ແລະກໍຍັງກວມເອົາອັດຕາການບາດເຈັບສາຫັດ ສູງກວ່າໝູ່ ນຳພ້ອມ.

ຄວາມບົກພ່ອງໃນການໃສ່ໝວກກັນກະທົບນັ້ນ ເປັນການເພີ່ມພາລະ ທາງດ້ານ ການເງິນອັນໜັກໜ່ວງ ອັນ ເນື່ອງມາຈາກ ສາຍເຫດ ການມີອຸປະຕິເຫດ ຍ່ອນລົດຈັກ. ບັນດາຜູ້ຂຽນໂດສະຫລຸບ ແລະ ສະເໜີແນະນວາ ຜູ້ທີ່ບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ຕ້ອງໃຫ້ຈ່າຍຄ່າປະກັນໄພ ໃນອັດຕາ ທີ່ແພງຂຶ້ນ.

Source: 12

ນັກວິເຄາະ ທີ່ໄດ້ທຳການກວດກາ ທົບທວນຄືນ ເປັນຜູ້ສຶກສາຄົ້ນຄວ້າ ຢ່າງກວ້າງຂວາງ ໃນທຸກໆກໍລະນີ ທີ່ຢູ່ໃນປະເດັນ ແລະ ນຳໃຊ້ວິທີການສຶກສາຄົ້ນຄວ້າ ທີ່ມີຄຸນນະພາບສູງ. ເມື່ອຜົນຂອງການສຶກສາຄົ້ນຄວ້າ ຖືກສະຫລຸບໄວ້ ໃນການທົບທວນແລ້ວ, ຜົນທີ່ໄດ້ຮັບ ຄວນເປັນແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ ທີ່ມີຄວາມຖືກຕ້ອງພຽງພໍ ເພື່ອຍັງຍືນເຖິງ ຜົນໄດ້ຮັບ ຂອງການແກ້ໄຂບັນຫາ ໄດ້ດີ ກວ່າ ການສຶກສາຄົ້ນຄວ້າ ຂອງສວນບຸກຄົນ. ການທົບທວນຄືນ ຢ່າງເປັນລະບົບ ໄດ້ມີການເຜີຍແຜ່ ກ່ຽວກັບ ຜົນຂອງການສຶກສາຄົ້ນຄວ້າເຖິງປະສິດທິພາບ ຂອງໝວກ ກັນກະ ທົບ ທັງສອງຢ່າງ, ໄດ້ແກ່ໝວກກັນກະທົບ ຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ແລະ ຂອງຜູ້ຂີ່ລົດຖີບ (13, 14) . ການທົບທວນ ເບິ່ງ ກໍລະ ນີໝວກກັນກະທົບ ຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ມີເຖິງ 53 ກໍລະນີສຶກສາ, ແລະໄດ້ສະຫລຸບສັງລວມຫຼັກຖານ ທີ່ມີໃນປະຈຸບັນ ກ່ຽວກັບ ໝວກກັນກະທົບ ແລະ ຜົນສະທ້ອນຂອງມັນ ຕໍ່ການເສຍຊີວິດ, ໂດຍສະເພາະແມ່ນ ຕໍ່ການບາດເຈັບທີ່ຫົວ, ໃບໜ້າ ແລະ ກ້ານຄໍທີ່ເກີດຈາກອຸປະຕິເຫດ ຍ້ອນລົດຈັກ. ຕາຕະລາງ 1.1 ສະແດງໃຫ້ເຫັນ ຜົນຂອງການສະຫລຸບ ຕົ້ນຕໍຂອງການທົບທວນຄືນໃນ ຄັ້ງນີ້.

**ຕາຕະລາງ 1.1 ການສະຫລຸບ ຢ່າງເປັນລະບົບ ກ່ຽວກັບປະສິດທິພາບຂອງ ໝວກກັນກະທົບລົດຈັກ**

ບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ	ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ
ເພີ່ມຄວາມສ່ຽງໃນການໄດ້ຮັບບາດເຈັບທີ່ຫົວ;	ຫລຸດຜ່ອນຄວາມສ່ຽງ ແລະການບາດເຈັບສາຫັດ ປະມານ 72%;
ເພີ່ມຄວາມສາຫັດ ຂອງ ການບາດເຈັບທີ່ຫົວ	ຫລຸດຜ່ອນການອັດຕາການເສຍຊີວິດ ໄດ້ 39%, ຊຶ່ງກໍອາດຈະຂຶ້ນກັບຄວາມໄວ ຂອງລົດຈັກ ໃນເວລາເກີດອຸປະຕິເຫດ;
ເພີ່ມໄລຍະເວລາ ຂອງການປິ່ນປົວຢູ່ໂຮງໝໍ	decreases the costs of health care associated with crashes.
increases the likelihood of dying from a head injury.	

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: 13

- ຕໍ່ໄປນີ້ ແມ່ນ ຂໍ້ສະຫລຸບ ທີ່ສຳຄັນຂອງການຄົ້ນຄວ້າ:
- ໝວກກັນກະທົບ ສຳລັບການຂັບຂີ່ລົດຈັກເຮັດໃຫ້ຜູ້ຂັບຂີ່ ຫລຸດຜ່ອນຄວາມສ່ຽງຕໍ່ການເສຍຊີວິດ ແລະ ການບາດເຈັບທີ່ຫົວ, ເຖິງແມ່ນວ່າ ຜົນຂອງການເສຍຊີວິດ ອາດປ່ຽນແປງໄປຕາມສິ່ງແວດລ້ອມຕ່າງໆ ຂອງການເກີດອຸປະຕິເຫດເຊັ່ນວ່າ: ຄວາມໄວຂອງການຂັບຂີ່ ໃນເວລາທີ່ເກີດອຸປະຕິເຫດ. ອຸປະຕິເຫດທີ່ເນື່ອງມາຈາກ ການຂັບລົດຈັກ ດ້ວຍຄວາມໄວສູງ ອາດນຳໄປສູ່ການໄດ້ຮັບບາດເຈັບຫຼາຍຢ່າງ ຊຶ່ງອາດເປັນສາຍເຫດ ຂອງການເສຍຊີວິດ, ເຖິງແມ່ນວ່າຫົວຈະໄດ້ມີການປົກປ້ອງໄວ້ເປັນຢ່າງດີ ແລ້ວກໍຕາມ.
  - ຍັງບໍ່ທັນໄດ້ມີຫຼັກຖານຍັງຍືນພຽງພໍເທື່ອ ສຳລັບກຳໜົດຜົນໄດ້ຮັບ ຈາກໝວກກັນກະທົບ ທີ່ມີຕໍ່ການບາດເຈັບຂອງໃບໜ້າ ແລະ ກ້ານຄໍ, ເຖິງແມ່ນວ່າ ການສຶກສາຈຳນວນໜຶ່ງສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າໝວກກັນກະທົບ ບໍ່ມີປະສິດທິຜົນ ຕໍ່ຄວາມສ່ຽງໃນການບາດເຈັບ ຂອງກ້ານຄໍ, ແຕ່ກໍອາດເປັນສິ່ງທີ່ໄດ້ຊ່ວຍປ້ອງກັນໃບໜ້າໄດ້.
  - ຍັງບໍ່ທັນໄດ້ມີຫຼັກຖານຍັງຍືນພຽງພໍເທື່ອ ເພື່ອສະແດງໃຫ້ເຫັນໄດ້ວ່າ ໝວກກັນກະທົບ ຊະນິດຕ່າງກັນ (ແບບປິດ ແລະເປີດໜ້າ) ວ່າອັນໃດ ມີຂໍ້ດີກວ່າກັນ ໃນການຫຼຸດຜ່ອນ ການບາດເຈັບຈາກອຸປະຕິເຫດ. ຄວນໃຫ້ມີການຄົ້ນ ຄວ້າ ລົງເລິກເຕີມອີກ ເພື່ອໃຫ້ສາມາດ ກຳໜົດໄດ້ ເຖິງປະສິດທິຜົນ (ແລະ ຄວາມຄຸ້ມຄ່າ) ຂອງໝວກກັນກະທົບ ແຕ່ລະຊະນິດ ທີ່ມີຕໍ່ອັດຕາການເສຍຊີວິດ ແລະ ການບາດເຈບທີ່ຫົວ, ຄໍ ແລະ ໃບໜ້າ ໂດຍສະເພາະໝວກກັນກະທົບທີ່ໄດ້ນຳໃຊ້ ຢູ່ໃນປະເທດ ທີ່ປະຊາກອນມີລາຍຮັບຕ່ຳ ແລະ ປານກາງ.

- ການນຳໃຊ້ໝວກກັນກະທົບ ທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນຢູ່ໃນບັນດາປະເທດ ທີ່ເຄີຍມີອັດຕາການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບ ຕໍ່າມາກ່ອນຊຶ່ງຈະຊ່ວຍຫຼຸດຜ່ອນການບາດເຈັບທີ່ຫົວ ແລະ ການເສຍຊີວິດລົງໄດ້ຢ່າງຊັດເຈນ ບັນດາຜູ້ນຳ ທີ່ເປັນຜູ້ສ້າງນະໂຍບາຍຄວນຈະຄົ້ນຄວ້າ ພິຈາລະນາຈັດວາງມາດຕະການຕ່າງໆ ເພື່ອໃຫ້ມີການນຳໃຊ້ໝວກກັນກະທົບເພີ່ມຂຶ້ນ ເຊັ່ນ ອອກກົດໝາຍບັງຄັບການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ແລະ ມາດຕະການບັງຄັບໃຊ້ ກົດໝາຍ ພ້ອມດ້ວຍ ການໂຄສະນາ ໃຫ້ຄວາມຮູ້ແກ່ຊຸມຊົນ.

### ຫ້ອງ 1.2 ໝວກກັນກະທົບ ລົດຖີບ ເຮັດໃຫ້ຫຼຸດຜ່ອນຄວາມສ່ຽງ ໃນການບາດເຈັບ ຂອງຫົວ ແລະ ສະໝອງ

ລົດຖີບແມ່ນພາຫະນະທີ່ສຳຄັນ ໃນການຂົນສົ່ງຢູ່ໃນຫຼາຍພູມິພາກຂອງໂລກ. ລົດຖີບເປັນສິ່ງທີ່ຫາຊື່ໄດ້ງ່າຍ, ລາຄາບໍ່ແພງ, ແລະ ບໍ່ສ້າງມົນລະພິດ. ໃນໄລຍະທີ່ຫລາຍຄົນມີຄວາມສົນໃຈຕໍ່ບັນຫາໂລກອ້ວນ ແລະ ການຂາດການອອກກຳລັງກາຍ ທີ່ກຳລັງເພີ່ມຂຶ້ນ ໃນຫລາຍໆປະເທດ, ລົດຖີບ ໄດ້ເປັນພາຫະນະ ທີ່ສ້າງຄວາມສະໝຸກສະໜານ ເພີດເພີນ ແລະ ເປັນກິດຈະກຳ ທີ່ສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃຫ້ແກ່ຮ່າງກາຍ. ສະນັ້ນ, ການໂຄສະນາໃຫ້ຂີ່ລົດຖີບ ຈຶ່ງຄວນໄດ້ຮັບການຊຸກຍູ້ ສົ່ງເສີມ ຢ່າງກວ້າງຂວາງ.

ການຂີ່ລົດຖີບ ກໍມີຄວາມສ່ຽງເຊັ່ນກັນ. ປະມານ ສອງສ່ວນສາມຂອງຜູ້ຂີ່ບໍ່ມີປະໂຫຍດຈັບຮຸນແຮງ ຕ້ອງໄດ້ເຂົ້າປົວຢູ່ໂຮງໝໍ ແລະ ອີກສາມສ່ວນສີ່ ຂອງຜູ້ທີ່ເສຍຊີວິດ ແມ່ນຍ້ອນການບາດເຈັບທີ່ຫົວ. ການບາດເຈັບນີ້ສາມາດເກີດຂຶ້ນໄດ້ ຍ້ອນການຕົກລົດ ຫລື ເສຍຫລັກ, ຈາກການຕົກຂຸມ ຫລື ຈາກການໄປຕຳເອົາລົດຖີບ ຫຼື ລົດຈັກຄັນອື່ນ. ການບາດເຈັບທີ່ຫົວ ສ່ວນຫຼາຍແມ່ນເປັນສາເຫດ ຂອງການພິການ ໃນທຸກພາກສ່ວນຂອງຮ່າງກາຍ, ແລະ ສ້າງພາລະ ຕ່າງໆ ໃຫ້ແກ່ຄອບຄົວ ຂອງຜູ້ເຄາະຮ້າຍເອງ ແລະ ຂອງ ສັງຄົມ. ການປ້ອງກັນການບາດເຈັບທີ່ຫົວ ແມ່ນເປົ້າໝາຍທີ່ສຳຄັນ.

ການສຶກສາ ໃນຂ່ວງໄລຍະ 15 ປີທີ່ຜ່ານມາ ຢູ່ທີ່ ສະຫະລັດອາເມລິກາ, ເອີລົບ, ອົສຕຣາລີ ແລະ ນິວຊີແລນ ໄດ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ ໝວກກັນກະທົບລົດຖີບ ມີປະສິດທິຜົນສູງ ໃນການຊ່ວຍຫຼຸດຜ່ອນການບາດເຈັບຂອງຫົວ ແລະ ສະໝອງ. ໄດ້ມີການກວດກາສຶກສາ ເຖິງຫາກໍລະນີ ກ່ຽວກັບປະສິດທິພາບ ຂອງໝວກກັນກະທົບ, ໂດຍໄດ້ເອົາກຸ່ມທີ່ໄດ້ຮັບບາດເຈັບທີ່ຫົວ ຫລື ສະໝອງ ຈາກການເກີດອຸປະຕິເຫດຂອງລົດຖີບ ມາສົມທຽບກັບກຸ່ມທີ່ໄດ້ຮັບການບາດເຈັບສ່ວນອື່ນ ທີ່ບໍ່ແມ່ນຫົວ. ເມື່ອສະຫຼຸບ ສັງລວມແລ້ວ ເຫັນວ່າ ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ສາມາດຫຼຸດຜ່ອນຄວາມສ່ຽງຕໍ່ການບາດເຈັບທີ່ຫົວໄດ້ເຖິງ 69%. ການບາດເຈັບທີ່ຫົວເປັນຄຳເວົ້າທີ່ກວ້າງ, ມັນລວມເອົາການບາດເຈັບທີ່ໜັງຫົວ, ກະ ໂຫລກຫົວແລະ ສະໝອງ ເມື່ອພິຈາລະນາການບາດເຈັບຂອງສະໝອງ ຢ່າງດຽວ ຊຶ່ງເປັນການບາດເຈັບທີ່ເປັນອັນຕະລາຍທີ່ສຸດ - ເຫັນວ່າ ໝວກກັນກະທົບເຮັດໃຫ້ ຫຼຸດຜ່ອນຄວາມສ່ຽງການບາດເຈັບຂອງຫົວລົງໄດ້ 69%, ແລະ ຫຼຸດຄວາມສ່ຽງຂອງການກະທົບກະເທືອນທາງສະໝອງລົງໄດ້ເຖິງ 79%. ໝວກກັນກະທົບ ມີປະສິດ

ທິພາບເທົ່າທຽມກັນ ສຳລັບຄົນທຸກເພດທຸກໄວລວມທັງເດັກນ້ອຍ ແລະ ຄົນຊະລາ (14).

ສິ່ງທີ່ໜ້າເປັນຫວັງຢ່າງໜຶ່ງກໍ່ແມ່ນ ໝວກກັນກະທົບ ອາດຈະບໍ່ມີປະສິດທິຜົນພຽງພໍ ສຳລັບຜູ້ຂີ່ລົດຖີບ ທີ່ຖືກຕຳດ້ວຍລົດຍົນ. ຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ຈາກການສຶກສາ ຄົ້ນຄວ້າ ຍັງໄດ້ພົບວ່າໝວກກັນກະທົບ ແມ່ນມີ ປະສິດທິພາບເທົ່າທຽມກັນ ໃນກໍລະນີເກີດອຸປະຕິເຫດ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບລົດຍົນ ແລະ ບໍ່ແມ່ນ ລົດຍົນ.

ໝວກກັນກະທົບ ຍັງມີປະສິດທິພາບ ໃນການປ້ອງກັນການບາດເຈັບ ຢູ່ສ່ວນກາງແລະສ່ວນເທິງຂອງໂບໜ້າ. ຊຶ່ງໄດ້ແກ່ພາກສ່ວນທີ່ຢູ່ເໜືອອີມສິບຂຶ້ນໄປ. ໝວກກັນກະທົບສາມາດຫຼຸດຜ່ອນການບາດເຈັບ ຂອງພາກສ່ວນໂບໜ້າໄດ້ເຖິງ ສອງສ່ວນສາມ, ອາດເປັນຍ້ອນ "ສ່ວນທີ່ຍື່ນອອກມາ" ຂອງໝວກກັນກະທົບ.

ການທີ່ໝວກກັນກະທົບ ມີປະສິດທິພາບ ໃນການປ້ອງກັນ ການບາດເຈັບຮ້າຍ ແຮງ ທີ່ອາດເກີດຂຶ້ນ ຈຶ່ງຄວນສ້າງເປັນ ນະໂຍບາຍຂອງສາທາລະນະ. ໂຄງການ ປະເພດຕ່າງໆ ເຫັນວ່າ ມີປະສິດທິຜົນດີໃນການສົ່ງເສີມການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບ ໂດຍສະເພາະແມ່ນໃນກຸ່ມໄວເດັກ. ໃນນັ້ນ ປະກອບດ້ວຍ ໂຄງການສຶກສາອົບອຸ່ມ, ໂຄງການຫຼຸດຜ່ອນລາຄາໝວກກັນກະທົບ ແລະ ໂຄງການກ່ຽວກັບການສ້າງກົດໝາຍບັງຄັບໃຊ້ໝວກກັນກະທົບ. ບັນດາໂຄງການເຫຼົ່ານີ້ ຄວນໃຫ້ມີຂໍ້ຄວາມສັ້ນ ແລະ ແຈ້ງເຊັ່ນ: ຈຶ່ງໃສ່ໝວກກັນກະທົບ - ແລະຕ້ອງໄດ້ເຜີຍແຜ່ຢ່າງກວ້າງຂວາງໃນໝູ່ປະຊາຊົນ ທີ່ຢູ່ໃນສະພາບແວດລ້ອມ ແຕກຕ່າງກັນ. ໝວກກັນກະທົບຈະມີລາຄາຖືກ ຫລາຍ ຖ້າຊື້ໃນຈຳນວນຫຼາຍແບບ ລາຄາຂາຍສົ່ງ ຫລື ຊື້ ຜ່ານອົງການຈັດຕັ້ງທີ່ບໍ່ຂຶ້ນກັບລັດຖະບານ, ຜ່ານຜູ້ຜະລິດລາຍໃຫຍ່ ແລະ ຈາກຮ້ານຈຳໜ່າຍ. ຫລັງຈາກນີ້

ການນຳໃຊ້ ກົດໝາຍບັງຄັບ ໄດ້ເຮັດໃຫ້ປະລິມານການໃສ່ໝວກກັນກະທົບເພີ່ມຂຶ້ນ ຢູ່ໃນບາງປະເທດ, ລວມທັງ ປະເທດ ສະຫາລັດອາເມລິກາ ແລະ ອົສຕຣາລີ.

ເຮົາຄວນຄິດວ່າການບາດເຈັບ ທຸກປະເພດເປັນສິ່ງທີ່ ສາມາດ ປ້ອງກັນໄດ້ເຊັ່ນໃນກໍລະນີ ຂອງການ ບາດເຈັບທີ່ຫົວ ຈາກ ການຂີ່ລົດ ຖີບສາມາດປ້ອງກັນໄດ້ ແທ້ ໂດຍການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ.

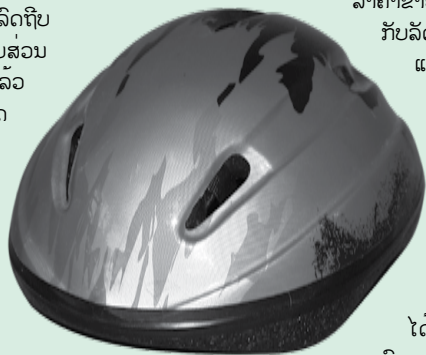


Photo: John Foliot, stock.xchng

### ຫ້ອງ 1.3: ການຈັດຕັ້ງ ຄູ່ມືຄອງ ແລະ ນຳພາ ທີ່ຊັດເຈນ ກ່ຽວກັບ ການນຳໃຊ້ໝວກກັນກະທົບ ແບບບັງຄັບ: ວິທີການ ຂອງ ເນເທີແລນ ໃນການຂີ່ລົດຖີບ ຢ່າງປອດໄພ

ຢູ່ໃນປະເທດເນເທີແລນ, ປະຊາກອນໃນຈຳນວນຫຼາກຫຼາຍຄົນຈະມີສິ່ງຄືນ ທີ່ເປັນເຈົ້າຂອງແລະ ນຳໃຊ້ລົດຖີບ - ຊຶ່ງເປັນທຳນຽມທີ່ປະຕິບັດກັນມາຫລາຍກວ່າ 80 ປີ ແລ້ວ ແລະ ເຫັນວ່າການຂີ່ລົດຖີບເປັນກິດຈະວັດ ປະຈຳວັນ ທີ່ປອດໄພ. ມີຜູ້ຂີ່ລົດຖີບເປັນຈຳນວນຫລາຍຊຶ່ງເຮັດໃຫ້ສະພາບແວດລ້ອມ ຂອງຖະໜົນທົນທາງຂອງປະເທດເນເທີແລນ ປະກອບໄປດ້ວຍ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຕ່າງໆ ເຊັ່ນວ່າ: ທາງສຳລັບລົດຖີບ, ຊ່ອງຈະລາຈອນເທິງຖະໜົນແບ່ງເປັນຊ່ອງພິເສດສຳລັບລົດຖີບ, ມີທາງຂ້າມ ຖະໜົນສຳລັບລົດຖີບ ຄືກັບທາງມ້າລາຍສຳລັບຄົນຍ່າງຂ້າມທາງ ແລະ ມີລະບົບໄຟສັນຍານ ຈະລາຈອນສຳລັບລົດຖີບໂດຍສະເພາະ.

ການສຶກສາຄົ້ນຄວ້າ ກ່ຽວກັບຜົນກະທົບ ຂອງສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຕ່າງໆ ໃນຊຸມປີ 1980 ໄດ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ: ທາງ ລົດຖີບ ທີ່ຂະໜານໄປຕາມແຄມຖະໜົນໃຫຍ່ທີ່ຢູ່ໃນຕົວເມືອງແມ່ນມີຄວາມປອດໄພ ສຳລັບຜູ້ຂີ່ລົດຖີບຫຼາຍກວ່າ ແລວທາງລົດໃຫຍ່ທີ່ແບ່ງໃຫ້ແກ່ລົດຖີບ, ແລະ ການມີແລວທາງລົດໃຫຍ່ ທີ່ແບ່ງໃຫ້ແກ່ລົດຖີບນັ້ນ ກໍມີຄວາມປອດໄພກວ່າ ການບໍ່ມີ. ນອກນັ້ນ, ຍັງໄດ້ຄົ້ນພົບອີກວ່າ ຢູ່ຈຸດເສັ້ນທາງໃຫຍ່ພົບກັນນັ້ນ, ສຳລັບຜູ້ຂີ່ລົດຖີບແລ້ວ, ການໃຊ້ທາງທີ່ແຍກໃຫ້ລົດຖີບຕ່າງຫາກ ແມ່ນມີຄວາມປອດໄພ ໜ້ອຍກວ່າ ການໃຊ້ແລວທາງລົດໃຫຍ່ ທີ່ແບ່ງໃຫ້ແກ່ລົດຖີບ ຫຼືແບບບໍ່ມີການແບ່ງແລວທາງໃດໆເລີຍ. ບັນຫານີ້ ໄດ້ນຳໄປສູ່ການ ແນະນຳ ໃຫ້ມີການກຳນົດ ໃຫ້ທາງທີ່ແບ່ງໃຫ້ລົດຖີບຕ່າງຫາກ ຄວນສັ້ນສຸດລົງ ໃນໄລຍະໃດໜຶ່ງ ທີ່ທາງຈາກ ຈຸດທາງແຍກຂອງຖະໜົນໃຫຍ່.

ໃນຕົ້ນຊຸມປີ 1980, ເມືອງ Delft ເຊິ່ງເປັນເມືອງຂະໜາດກາງທີ່ມີການຂີ່ມາໃຊ້ ລົດຖີບສູງກວ່າພູ ຖ້າສົມທຽບໃສ່ຕົວເມືອງ ທີ່ມີຂະໜາດດຽວກັນ ຂອງປະເທດ ເນເທີແລນ, ໄດ້ກາຍເປັນເມືອງໜຶ່ງໃນບັນດາເມືອງທຳອິດ ຂອງໂລກ ທີ່ໄດ້ ຈັດໃຫ້ມີລະບົບຕາໜ່າງເສັ້ນທາງສຳລັບລົດຖີບ, ໂດຍໄດ້ລົງທຶນໄປເຖິງ 13 ລ້ານ Guilders (ສະກຸນເງິນຂອງເນເທີແລນ). ຜົນທີ່ໄດ້ຮັບ ຂອງລະບົບ ຕາໜ່າງ ເສັ້ນທາງສຳລັບລົດຖີບນີ້, ໄດ້ເຮັດໃຫ້ຜູ້ຂີ່ມາໃຊ້ ຂອງເມືອງ Delft ມີທາງເລືອກຫຼາຍກວ່າເກົ່າ ແລະ ສາມາດເລືອກໃຊ້ເສັ້ນທາງທີ່ໃກ້ກວ່າ. ອັດຕາສ່ວນສະເລ່ຍປະຈຳປີ ຂອງການຂີ່ມາໃຊ້ເສັ້ນທາງລົດຖີບ ເພີ່ມຂຶ້ນແຕ່ 420 ກມ ເຖິງ 620 ກມ, ໃນເວລາດຽວກັນນັ້ນ ຈຳນວນການເກີດອຸປະຕິເຫດ ຂອງລົດຖີບແຕ່ລະຄັນ ຕໍ່ໜຶ່ງກິໂລແມັດ ກໍໄດ້ຫລຸດລົງ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ການປະເມີນຜົນ ສະມັດຖະພາບ ຂອງຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ໄດ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ ຈຳນວນ ການເກີດອຸປະຕິເຫດ ທາງລົດຖີບ ທີ່ແທ້ຈິງ ບໍ່ໄດ້ດີຂຶ້ນ ຫຼາຍປານໃດ ຍ້ອນການນຳໃຊ້ ມາດຕະການ ດວຍລະບົບ ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ດັ່ງກ່າວ.

ເຖິງແມ່ນວ່າ ປະເທດເນີເທີແລນ ມີສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກທີ່ຊ່ວຍເພີ່ມຄວາມປອດໄພຫຼາຍຂຶ້ນກໍຕົງ ແຕ່ວ່າ ຈຳນວນ ອຸປະຕິເຫດ ລົດຕ່ຳກັນ ແລະ ການບາດເຈັບ ຊຶ່ງເຫັນວ່າ ການຂີ່ລົດຖີບຢູ່ ເນເທີແລນ ນັ້ນ ບໍ່ໄດ້ປອດໄພ ຈາກ ຄວາມສູງຕໍ່ການເກີດອຸປະຕິເຫດເຫັນໄດ້ຈາກກໍລະນີ ທີ່ເດັກນ້ອຍທີ່ມີອາຍຸແຕ່ 4-8 ປີ

ທີ່ຍັງຂີ່ລົດຖີບບໍ່ເກັ່ງ ເປັນກຸ່ມທີ່ມັກເກີດ ອຸປະຕິເຫດ ຍ້ອນລົດຖີບ, ແລະ ນຳໄປສູ່ການບາດເຈັບທີ່ຫົວ ແລະກໍຕ້ອງໄດ້ເຂົ້າປິ່ນປົວຢູ່ທີ່ໂຮງໝໍ.

ນັບຕັ້ງແຕ່ກາງຊຸມປີ 1990 ເປັນຕົ້ນມາ, ຈຳນວນເດັກນ້ອຍ ເນເທີແລນ ທີ່ໃສ່ ໝວກກັນກະທົບ ລົດຖີບ ມີອັດຕາສ່ວນເພີ່ມຂຶ້ນຫລາຍ. ໂດຍມີສາເຫດມາຈາກ:

- ພໍ່ແມ່ຂອງເດັກ ໄດ້ມີສະຕິສູງຂຶ້ນ ຕໍ່ຄຸນປະໂຫຍດ ຂອງໝວກກັນກະທົບ ໃນການປົກປ້ອງເດັກ.
- ຜູ້ຂາຍລົດຖີບລາຍຍ່ອຍໄດ້ເພີ່ມການມອບໝວກກັນກະທົບລົດຖີບ ໃຫ້ແກ່ເດັກ ໃນເວລາທີ່ຂາຍລົດຖີບໃຫ້ແກ່ເດັກ.
- ສະມາຄົມເພື່ອຄວາມປອດໄພດ່ານການສັນຈອນ ຂອງເນເທີແລນ ໄດ້ດຳເນີນການໂຄສະນາອົບຮົມຢູ່ຕາມໂຮງຮຽນແລະຕາມສື່ຕ່າງໆ, ຊຶ່ງໄດ້ ສົ່ງເສີມການ ໃສ່ໝວກກັນກະທົບຂອງລົດຖີບ ໃນກຸ່ມເດັກນ້ອຍ.
- ໝວກກັນກະທົບ ໄດ້ກາຍເປັນທີ່ນິຍົມຫລາຍຂຶ້ນ ໃນກຸ່ມນັກຂີ່ສະເກັດ (ເທິງແຜນນຳແຂງ ຫຼື ເດີນຊີມັງ) ແລະ ນັກຂີ່ລົດຖີບຕາມພູເຂົາ, ແລະ ສິ່ງນີ້ມີຜົນສະທ້ອນຢ່າງຫຼວງຫຼາຍຕໍ່ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບໃນເວລາທີ່ສັນຈອນ ຕາມທ້ອງຖະໜົນ.

ການສຶກສາຄົ້ນຄວ້ານີ້ ໄດ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ: ເດັກນ້ອຍເນເທີແລນ ນັບແຕ່ອາຍຸເຈັດປີຂຶ້ນໄປ ແມ່ນຍິນຍອມໃສ່ໝວກກັນກະທົບລົດຖີບ ຢ່າງງ່າຍດາຍ, ແຕ່ວ່າ ນອກຈາກເດັກໃນໄວອາຍຸນີ້ຂຶ້ນໄປແລ້ວ, ແນວຄວາມຄິດທີ່ຖືວ່າ ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບລົດຖີບ ເປັນສິ່ງຍອມຮັບ ຫຼື ເປັນສິ່ງທັນສະໄໝພັດທຸດລົງ ຍ້ອນແນວນັ້ນ, ເດັກນ້ອຍ ທີ່ມີອາຍຸຫລາຍກວ່າແປດປີຂຶ້ນໄປ ຈຶ່ງບໍ່ມັກໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ຄືໝວກທີ່ອາຍຸຍັງອ່ອນກວ່າ.

ສ່ວນການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບໃນກຸ່ມຜູ້ໃຫຍ່, ລັດຖະບານເນເທີແລນ ແລະ ບັນດາອົງການຈັດຕັ້ງ ຂອງພາກເອກະຊົນ ທີ່ເຮັດໜ້າທີ່ກ່ຽວກັບ ຄວາມປອດໄພ ແລະ ບັນດາກຸ່ມນັກຂີ່ລົດຖີບຕ່າງໆ ກໍມີ ທ່າອ່ຽງ ເຫັນດີ ກັບບັນດາຂໍສະເໜີລຸ່ມນີ້:

- ສົ່ງເສີມການໂຄສະນາ ການນຳໃຊ້ໝວກກັນກະທົບ ໃຫ້ເປັນນະໂຍບາຍຂອງລັດຖະບານ ທີ່ມີເປົ້າໝາຍ ການປ້ອງກັນອຸປະຕິເຫດ ຢູ່ໃນຂັ້ນທີ່ໜຶ່ງ (ເຊິ່ງກົງກັນຂ້າມ ກັບການປ້ອງກັນຢູ່ໃນຂັ້ນທີສອງຂອງລັດຖະບານ ດັ່ງທີ່ເປັນຢູ່ໃນປັດຈຸບັນ) ແລະ ຊຸກຍູ້ສົ່ງເສີມ ໃຫ້ມີ ການຂີ່ລົດຖີບ ເພື່ອໃຫ້ເປັນ ການອອກກຳລັງກາຍ ໃນການຮັກສາສຸຂະພາບທົ່ວໄປ.
- ຄວາມພະຍາຍາມ ໃນການໂຄສະນາ ໝວກກັນກະທົບລົດຖີບບໍ່ຄວນໃຫ້ມີຜົນສະທ້ອນໃນທາງລົບທີ່ເອົາການຂີ່ລົດຖີບໄປຕິດພັນກັບອັນຕະລາຍຂອງມັນ. ພ້ອມນີ້, ການໂຄສະນາໃສ່ໝວກກັນກະທົບບໍ່ຄວນເຮັດໃຫ້ ການນຳໃຊ້ລົດຖີບຫລຸດລົງ.

ຍ້ອນມີການພິຈາລະນາ ບັນດາຂໍສະເໜີຕ່າງໆດັ່ງກ່າວ, ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການ ໃສ່ໝວກກັນກະທົບລົດຖີບ ແບບບັງຄັບ ຈຶ່ງບໍ່ໄດ້ຄຳນຶງເຖິງມາດຕະການຄວາມປອດໄພ ຊຶ່ງເປັນທີ່ຍອມຮັບ ແລະ ມີຄວາມເໝາະສົມ ຢູ່ໃນປະເທດເນເທີແລນ.

ເຄີຍມີການທົບທວນຄືນກ່ຽວກັບປະສິດທິຜົນຂອງໝວກກັນກະທົບທີ່ໃຊ້ກັບລົດຖີບຢ່າງເປັນລະບົບ. ຊຶ່ງຜົນຂອງການທົບທວນຄືນ ກ່ຽວກັບ ປະສິດທິຜົນ ຂອງໝວກກັນກະທົບລົດຖີບ ໃນການຫລຸດຜ່ອນ ການບາດເຈັບທີ່ຫົວ ແລະ ໃບໜ້າ ໄດ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ ມັນມີປະສິດທິຜົນດີ ຕໍ່ການຫຼຸດຜ່ອນການບາດເຈັບທີ່ຫົວ ແລະ ກ້ອນສະໝອງຂອງພວກທີ່ໃຊ້ລົດຖີບ ໃນທຸກໄວ (ເບິ່ງຫ້ອງ 1.2). ແຕ່ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຍັງເປັນທີ່ຖືກຖຽງກັນຢູ່ ຢ່າງກວ້າງຂວາງ ກ່ຽວກັບບັນຫາທີ່ວ່າ ການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບແມ່ນວິທີທາງທີ່ດີທີ່ສຸດ ເພື່ອເພີ່ມຄວາມປອດໄພຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະ ແລະ ຫ້ອງ 1.3 ສະແດງໃຫ້ເຫັນເຖິງທາງເລືອກອື່ນທາງໜຶ່ງ ເພື່ອແກ້ໄຂບັນຫານີ້ ຊຶ່ງໄດ້ຖືກຮັບຮອງເອົາ ຢູ່ປະເທດເນເທີແລນ.

ການທົບທວນຄືນອີກ ໃນສອງປະເດັນ ພວມມີການດຳເນີນການຢູ່ໃນປະຈຸບັນ, ເພື່ອພິຈາລະນາເຖິງປະສິດທິຜົນຂອງກົດໝາຍ ວ່າດ້ວຍການບັງຄັບໃຊ້ ໝວກກັນກະທົບລົດຖີບ ແລະ ລົດຖີບ ເຂົ້າໃນການຫລຸດຜ່ອນ ການບາດເຈັບທີ່ຫົວ ແລະ ການເສຍຊີວິດ (15, 16). ຜົນໄດ້ຮັບອັນສຸດທ້າຍ ຂອງການທົບທວນຄືນ ດັ່ງກ່າວ ຈະນຳໄປເຜີຍແຜ່ ໃນທ້າຍປີ 2006.

### 1.4 ໂຄງການໝວກກັນກະທົບ ມີປະສິດທິຜົນ ໃນການເຮັດໃຫ້ຄົນຫັນມາໃຊ້ໝວກກັນກະທົບ

ກົດໝາຍ ວ່າດ້ວຍ ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບແບບບັງຄັບ ມີຄວາມສຳຄັນ ຕໍ່ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງການສວມໃສ່ໝວກກັນກະທົບ, ໂດຍສະເພາະ ແມ່ນຢູ່ໃນປະເທດ ທີ່ປະຊາກອນມີລາຍຮັບຕ່ຳ ແລະ ປານກາງ, ຊຶ່ງມີອັດຕາການໃສ່ ໝວກກັນກະທົບ ຢູ່ໃນ ລະດັບຕ່ຳ, ແລະ ເປັນບ່ອນທີ່ມີຜູ້ນຳໃຊ້ ຍານພາຫະນະ ສອງລໍ້ ໃນຈຳນວນຫຼາຍ. ໄດ້ມີການສຶກສາຄົ້ນຄວ້າ ຫຼາຍອັນ ຊຶ່ງໄດ້ມີການປະເມີນ ຜົນກະທົບ ຂອງກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ສຳລັບການຂັບຂີ່ລົດຖີບ ແລະ ຂອງອັດຕາສ່ວນການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ, ການບາດເຈັບທີ່ຫົວ ຫຼື ການເສຍຊີວິດ (ເບິ່ງຫ້ອງ 1.4). ເມື່ອກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບແບບ ມີການບັງຄັບໃຊ້ນັ້ນ, ອັດຕາການໃສ່ໝວກ ກັນກະທົບ ໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນເຖິງ 90% ຫຼື ຫຼາຍກວ່ານັ້ນ (17-19); ແຕ່ເມື່ອກົດໝາຍດັ່ງຖືກຢຸດໃຊ້, ອັດຕາສ່ວນ ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວແມ່ນໄດ້ຫຼຸດລົງມາ ໜ້ອຍກວ່າ 60% (20-22).

ຜົນກະທົບຂອງການນຳໃຊ້ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍໝວກກັນກະທົບ ຕໍ່ການບາດເຈັບທີ່ຫົວ. ຈາກຫຼາຍໆກໍລະນີທີ່ໄດ້ສຶກສາ ສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ ການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍ ວ່າດ້ວຍການ ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ເຮັດໃຫ້ການບາດເຈັບທີ່ຫົວ ແລະ ການເສຍຊີວິດ ຫຼຸດລົງ, ພ້ອມດຽວກັນນີ້ ຫຼາຍກໍລະນີ ທີ່ໄດ້ ສຶກສາ ໄດ້ຊີ້ໃຫ້ເຫັນວ່າ ມີການບາດເຈັບ ທີ່ຫົວ ແລະ ການເສຍຊີວິດເພີ່ມຂຶ້ນ ເມື່ອກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການໃສ່ໝວກກັນກະທົບຖືກຍົກເລີກ (ເບິ່ງຫ້ອງ 1.5). ຕົວຢ່າງ: ຫຼາຍກໍລະນີສຶກສາ ຢູ່ ລັດ Texas, ປະເທດສະຫະລັດອາເມຣິກາ, ໄດ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ ການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍ ວ່າດ້ວຍການ ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ສຳລັບລົດຖີບທຸກຊະນິດ ມີສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງ ກັບການຫຼຸດລົງ ຂອງການບາດເຈັບ ແລະ ການເສຍຊີວິດ. ໜຶ່ງໃນກໍລະນີສຶກສາ ທີ່ກ່າວມາ ໄດ້ຊີ້ໃຫ້ເຫັນວ່າ ອັດຕາສ່ວນ ການບາດເຈັບຫຼຸດລົງປະມານ 9-11% (23), ໃນເວລາດຽວກັນນັ້ນ, ການສຶກສາອີກກໍລະນີ ຍັງໄດ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ ອັດຕາ ການການບາດເຈັບທີ່ຫົວ ແລະ ການເສຍຊີວິດ ຫຼຸດລົງຢ່າງໜ້າຕົກໃຈຄືຢູ່ໃນລະຫວ່າງ 52-59% (24). ກົງກັນຂ້າມ, ການຍົກເລີກກົດໝາຍ ວ່າດ້ວຍການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ຢູ່ ໃນລັດ Florida ໄດ້ເຮັດໃຫ້ ການເສຍຊີວິດ ແລະ ອັດຕາສ່ວນການເສຍຊີວິດ ເພີ່ມຂຶ້ນ ລະຫວ່າງ 17.2% - 20% (25, 26).

ເປັນທີ່ເຫັນໄດ້ຢ່າງຈະແຈ້ງວ່າ ການນຳເອົາກົດໝາຍມາບັງຄັບໃຊ້ ຢ່າງຈິງຈັງ (ຕົວຢ່າງ: ໃຊ້ກັບພົນລະເມືອງພົດທຸກຄົນ) ແມ່ນຕິດພັນ ກັບການຫຼຸດລົງຢ່າງຫຼວງຫຼາຍ ຂອງການບາດເຈັບທີ່ຫົວ ແລະ ການເສຍ

ຊີວິດ. ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງມີຄວາມຈຳເປັນ ທີ່ຊັດເຈນເປັນຢ່າງຍິ່ງ ສຳລັບຜູ້ວາງນະໂຍບາຍ ທີ່ຈະຕ້ອງໄດ້ອອກ  
ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ສຳລັບລົດຈັກ ແລະ ມີການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໂດຍປະຊາຊົນ  
ທຸກທົ່ວໜ້າ. ກົດໝາຍ ທີ່ບໍ່ເຂັ້ມງວດ ຫຼື ກົດໝາຍທີ່ບໍ່ຄົບຖ້ວນ ຊຶ່ງໃຊ້ບັງຄັບໃຫ້ໃສ່ໝວກກັນກະທົບແຕ່ຜູ້  
ທີ່ມີອາຍຸຕໍ່າກວ່າ 21 ປີ, ບໍ່ມີການປະກັນໄພ ສຳລັບການປິ່ນປົວ ຫຼື ບັງຄັບໃຫ້ມີການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ  
ສະເພາະແຕ່ຢູ່ຖະໜົນບາງປະເພດນັ້ນ, ຈະບໍ່ໄດ້ປົກປ້ອງກຸ່ມສູງ ຢ່າງມີປະສິດທິພາບ ແລະ ຄວນໄດ້ຮັບ  
ການປັບປຸງ ໃຫ້ມີການປົກປ້ອງ ກວມລວມຫຼາຍຂຶ້ນ ໃນທຸກດ້ານ.

ຢ່າງໃດກໍດີ, ຄວນລະວັງໄວ້ດ້ວຍວ່າ ການສຶກສາ ຄົ້ນຄວ້າເຫຼົ່ານັ້ນ ຊຶ່ງພິຈາລະນາ ເຖິງ ຜົນກະທົບ ຂອງ  
ກົດໝາຍ ກ່ຽວກັບ ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບສຳລັບການຂັບຂີ່ລົດຈັກນັ້ນ ສ່ວນຫຼາຍ ແມ່ນໄດ້ເຮັດ ຢູ່ໃນ  
ບັນດາປະເທດ ທີ່ປະຊາກອນ ມີລາຍຮັບສູງ ຊຶ່ງມີການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍຢ່າງຈິງຈັງ ແລະ ມີໝວກກັນ  
ກະທົບຄຸນນະພາບສູງໃຊ້. ເຖິງແມ່ນຈະເຊື່ອ ໄດ້ວ່າ ທີ່ການນຳເອົາ ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການໃສ່ໝວກກັນ  
ກະທົບ ມາບັງຄັບໃຊ້ໃນປະເທດທີ່ປະຊາກອນມີລາຍຮັບຕໍ່າ ແລະ ປານ ຈະເຮັດໃຫ້ອັດຕາສ່ວນການເສຍ  
ຊີວິດຂອງ ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກໂດຍທົ່ວໄປ ຫຼຸດລົງ ຖ້າຫາກວ່າອັດຕາສ່ວນ ຂອງການໃສ່ໝວກກັນກະທົບຢູ່ໃນ  
ລະດັບສູງ, ແຕ່ໃນປະເທດເຫຼົ່ານັ້ນກໍຍັງມີຫຼາຍປັດໃຈ ທີ່ພວກເຮົາຍັງບໍ່ທັນໄດ້ຮູ້ອີກຫລາຍຢ່າງເຊັ່ນ: ຢູ່  
ໃນບັນດາປະເທດດັ່ງກ່າວມີໝວກກັນກະທົບຄຸນນະພາບສູງໃຫ້ຫາຊື່ໄດ້ຍາກ-ງ່າຍສຳໃດ? ແລະ ໝວກ  
ກັນກະທົບທີ່ມີໃຊ້ຢູ່ນັ້ນມີປະສິດທິພາບຫລືບໍ່? ການບັງຄັບ ປະຕິບັດ ກົດໝາຍ ກໍຍັງ ເປັນປັດໃຈໜຶ່ງທີ່  
ຕ້ອງໄດ້ພິຈາລະນາ. ຢູ່ໃນປະເທດທີ່ປະຊາກອນມີລາຍຮັບຕໍ່າ ແລະ ປານກາງ ແລະ ມີກຳລັງຂອງເຈົ້າ  
ໜ້າທີ່ ຕ່ຳຫຼວດໃນຈຳນວນຈຳກັດ ແລະ ຫັດສະນະທາງທິດຂອງປະຊາຊົນ ຕໍ່ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ຍັງບໍ່  
ສະໜັບສະໜູນ ກົດໝາຍດັ່ງກ່າວນັ້ນ, ການຈັດຕັ້ງ ບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍ ຢ່າງຈິງຈັງ ຈຶ່ງຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ຮັບ  
ການສະໜັບສະໜູນ ຈາກພາກລັດຖະບານ ຢ່າງກວ້າງຂວາງຈຶ່ງຈະໄດ້ຜົນ.

ກົດໝາຍບັງຄັບໃຊ້ໝວກກັນກະທົບ ຈະໃຊ້ໄດ້ຜົນດີ ກໍຕໍ່ເມື່ອມີໝວກກັນ ກະທົບ ຄຸນນະພາບສູງທີ່ຫາຊື່  
ໄດ້ງ່າຍ ແລະ ໃນລາຄາບໍ່ສູງຈົນເກີນໄປລວມເຖິງຕ້ອງມີການບັງຄັບໃຊ້ໂດຍບໍ່ມີຂໍ້ຍົກເວັ້ນ ແລະ ມີການ  
ສຶກສາອົບຮົມ, ໃຫ້ແກ່ປະຊາຊົນ ກ່ຽວກັບຄຸນນະພາບ ໂຫຍດ ຂອງການນຳໃຊ້ໝວກກັນກະທົບ.

ດັ່ງນັ້ນ, ສິ່ງສຳຄັນມີຢູ່ວ່າ ເມື່ອກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບສຳລັບລົດຈັກ ຫາກຖືກນຳມາ  
ໃຊ້ ຢູ່ໃນປະເທດ ທີ່ປະຊາກອນມີລາຍຮັບຕໍ່າ ແລະ ປານກາງ, ຕ້ອງມີການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຢ່າງຈິງຈັງ,  
ຕ້ອງມີຄວາມພ້ອມ ໃນການສະໜອງ ໝວກກັນກະທົບ ທີ່ມີຄຸນນະພາບເໝາະສົມ ໃນລາຄາທີ່ສາມາດ  
ຊື້ໄດ້ (ໄດ້ຕາມມາດຖານສາກົນ ຫຼື ຂອງ ປະເທດ), ແລະ ມີການສຶກສາ ອົບຮົມ ໂຄສະນາເຜີຍແພ່ ຢ່າງ  
ກວ້າງຂວາງ ໃຫ້ແກ່ປະຊາຊົນ ແລະ ຕ່ຳຫຼວດ. ພ້ອມນີ້, ກໍມີຄວາມຈຳເປັນ ຢ່າງຍິ່ງ ທີ່ຈະຕ້ອງໄດ້ມີການ  
ວາງແຜນ ການປະເມີນຜົນກົດໝາຍດັ່ງກ່າວ ໄວ້ລວງໜ້າກອນທີ່ຈະມີການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ, ທັງນີ້ ກໍເພື່ອ  
ໃຫ້ສາມາດ ເຮັດການປະເມີນຜົນ ດ້ານປະສິດທິພາບ ຂອງການນຳໃຊ້ ກົດໝາຍດັ່ງກ່າວ.

**ຫ້ອງ 1.4: ກິດໝາຍວ່າດ້ວຍ ພວກກັນກະທົບ ສຳລັບ ລົດຈັກຂອງປະເທດອີຕາລີ ແລະ ການກະທົບ ກະເທືອນ ທາງສະໝອງ**

ຈົນເຖິງປີ 2000, ກິດໝາຍ ວ່າດ້ວຍ ການນຳ ໃຊ້ ພວກກັນກະທົບຂອງປະເທດອີຕາລີ ໄດ້ມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ ສະເພາະ ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກເທົ່ານັ້ນ, ສ່ວນຜູ້ຂັບຂີ່ລົດ ຖີບທີ່ຕິດເຄື່ອງຈັກ(moped) ທີ່ມີອາຍຸ ຫຼາຍ ກວ່າ 18 ປີ ແມ່ນຖືກ ຍົກເວັ້ນ. ໃນປີ 2000, ອີຕາລີ ໄດ້ຮັບຮອງເອົາກິດ ໝາຍທີ່ຮັດກຸມ ຫຼາຍກວ່າເກົ່າ ໂດຍມີ ຈຸດປະສົງ ຫຼຸດຜ່ອນຜົນກະທົບ ຈາກອຸປະຕິເຫດ ດ້ວຍ ລົດຈັກ; ກິດໝາຍດັ່ງກ່າວ ໄດ້ກຳນົດ ໃຫ້ມີການໃສ່ພວກກັນກະທົບສຳລັບ ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ແລະ ລົດຖີບທຸກຄົນລວມທັງຜູ້ຊ່ວຍເຫຼືອ ໂດຍບໍ່ຈຳແນກໄວອາຍຸ.

ການສຶກສາຄົ້ນຄວ້າອັນໜຶ່ງທີ່ໄດ້ດຳເນີນການປະເມີນຜົນກະທົບຂອງກິດໝາຍໃໝ່ສະບັບດັ່ງກ່າວໄດ້ເລັ່ງໃສ່: ຜົນກະທົບຕໍ່ອັດຕາສ່ວນການໃສ່ພວກກັນກະທົບ; ການປ່ຽນແປງດ້ານຈຳນວນຂອງການກະທົບ ທີ່ຮຸນແຮງ ຕໍ່ສະໝອງ ຊຶ່ງໄດ້ເຂົ້າໄປຮັບການປິ່ນປົວຢູ່ໂຮງໝໍ ແລະ ປະເພດ ຂອງການບາດ ເຈັບທາງສະໝອງທີ່ຖືກຮັບເຂົ້າໂຮງໝໍ ທີ່ເກີດຈາກອຸປະຕິເຫດ ດ້ວຍລົດຈັກ ການປະເມີນຜົນ ດັ່ງກ່າວ ຊຶ່ງໃຫ້ເຫັນວ່າ:

- ອັດຕາການໃສ່ພວກກັນກະທົບ ໃນທົ່ວປະເທດ ເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງຫຼວງຫຼາຍ, ໃນບາງຂົງເຂດ ເພີ່ມຂຶ້ນເຖິງ 95%;
- ອັດຕາສ່ວນ ການໃສ່ພວກກັນກະທົບ ໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນສູງສຸດຢູ່ໃນເຂດທີ່ມີການລະຫວ່າງການບັງຄັບໃຊ້ກິດໝາຍຄວບຄູ້ກັບ

ການໂຄສະນາ ເຜີຍແຜ່ຕໍ່ສາທາລະນະຊົນໂດຍຜ່ານສື່ ຕ່າງໆ ແລະ ການກວດກາ ຢ່າງເຂັ້ມງວດ ແລະ ຈົງຈັງຂອງຕຳຫຼວດ;

- ຈຳນວນ ຍານພາຫະນະປະເພດ 2-ລໍ້ ທີ່ນຳໃຊ້ຢູ່ໃນທົ່ວປະເທດບໍ່ຫຼຸດລົງ;
- ການກະທົບທີ່ຮຸນແຮງຕໍ່ສະໝອງ ຍ້ອນອຸປະຕິເຫດ ດ້ວຍລົດຈັກ ແລະ ລົດຖີບຕິດເຄື່ອງຈັກຫຼຸດລົງ 66%;
- ການກະທົບທີ່ຮຸນແຮງຕໍ່ສະໝອງ ຊຶ່ງຕ້ອງໄດ້ຮັບເຂົ້າ ຫ້ອງຜ່າຕັດສະໝອງຢູ່ໂຮງໝໍ ຫຼຸດລົງ 31%;
- ຈຳນວນການບາດເຈັບທີ່ຫົວ (ໜັງທຸມກະໂຫຼກຫົວສຶກຂາດ) ໃນບັນດາ ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຖີບຕິດເຄື່ອງທີ່ຖືກຮັບເຂົ້າໂຮງໝໍຫຼຸດລົງ ຈົນເກືອບວ່າບໍ່ມີເລີຍ.

ການສຶກສາ ຄົ້ນຄວ້າດັ່ງກ່າວ ຊຶ່ງໃຫ້ເຫັນເຖິງຜົນສະທ້ອນຂອງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ການໃສ່ພວກກັນກະທົບ ໂດຍ ເຈົ້າໜ້າທີ່ຕຳຫຼວດ ຕໍ່ຜູ້ຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະສອງ ລໍ້ທຸກຄົນ. ການສຶກສາຄົ້ນຄວ້າຄັ້ງນີ້ ໄດ້ຍຳໃຫ້ເຫັນວ່າ ການໃສ່ ພວກກັນກະທົບແບບບັງຄັບເປັນມາດຕະການ ທີ່ມີປະສິດທິພາບ ເພື່ອປ້ອງກັນການກະທົບທີ່ຮຸນແຮງ ຕໍ່ສະໝອງ.



### ການສະໜັບສະໜູນຂອງສາກົນ ຕໍ່ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ

ບັນດາຂໍ້ແນະນຳ ຂອງສາກົນ ລ້ວນແຕ່ໃຫ້ການສະໜັບສະໜູນ ຢ່າງແຂງແຮງ ແກ່ບັນດາປະເທດ ຕ່າງໆ ໃນການຈັດຕັ້ງ ປະຕິບັດບັນດາໂຄງການ ທີ່ມີກົດໝາຍຮອງຮັບ ກ່ຽວກັບການ ໃສ່ໝວກກັນ ກະທົບແບບບັງຄັບ. ບາງປະເທດ ອາດນຳໃຊ້ສະພາບແວດລ້ອມ ຂອງນະໂຍບາຍສາກົນ ແລະ ກົດ ໝາຍສາກົນ ເປັນເຄື່ອງມືເພື່ອ ສ້າງທ່າແຮງອັນຈຳເປັນ ສຳລັບການພັດທະນານະໂຍບາຍແຫ່ງຊາດ ກ່ຽວກັບການນຳໃຊ້ໝວກກັນກະທົບ. ບັນດາຂໍ້ຕົກລົງສາກົນ ຍັງສາມາດ ຖືກນຳມາໃຊ້ໂດຍ ສັງຄົມ ພົນລະເຮືອນເພື່ອໂຄສະນາ ໃຫ້ການສະໜັບສະໜູນ ການປະຕິຮູບກົດໝາຍຕ່າງໆ ກ່ຽວກັບການໃສ່ ໝວກກັນກະທົບ ຢູ່ໃນປະເທດຂອງຕົນ.

ບົດລາຍງານໂລກ ວ່າດ້ວຍການປ້ອງກັນການບາດເຈັບ ຈາກການສັນຈອນຕາມທ້ອງທາງຖະໜົນ ແນະນຳ ໃຫ້ທຸກປະເທດ, ໂດຍບໍ່ຈຳແນກ ລະດັບດ້ານລາຍຮັບ, ໄດ້ປະຕິບັດຕາມ ວິທີການປະຕິບັດ ທີ່ດີ ຫຼາຍຢ່າງ, ລວມ ທັງ “ການສ້າງ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດກົດໝາຍ ວ່າດ້ວຍການໃສ່ໝວກກັນ ກະທົບ ຂອງບັນດາ ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດ ຖີບ ແລະ ຍານພາຫະນະ 2 ລໍ້ ໃຫ້ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ” (1).

ໃນປີ 2004, ກອງປະຊຸມໃຫຍ່ ຂອງອົງການອານາໄມໂລກ ໄດ້ຮັບຮອງເອົາມະຕິຕົກລົງ ສະບັບເລກ ທີ່ WHA57.10, ຊຶ່ງແນະນຳໃຫ້ ບັນດາປະເທດສະມາຊິກ “ໂດຍສະເພາະບັນດາປະເທດທີ່ພັດທະ ນາແລ້ວ, ໃຫ້ອອກກົດໝາຍ ແລະ ບັງຄັບໃຊ້ຢ່າງເຂັ້ມງວດໃຫ້ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ແລະ ຜູ້ຊ່ອນທ້າຍ” ຕ້ອງໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ໂດຍສະເພາະໃນປະເທດກຳລັງພັດທະນາ (27). ມະຕິຕົກລົງຂອງກອງ ປະຊຸມອົງການອານາໄມໂລກ ດັ່ງກ່າວ ແມ່ນຂໍ້ຕົກລົງສາກົນ ທີ່ສາ ມາດຖືກນຳມາໃຊ້ເປັນບ່ອນອີງ ເພື່ອໃຫ້ເກີດມີອິດທິພົນ ຕໍ່ນະໂຍບາຍ ການນຳໃຊ້ໝວກກັນກະທົບ ແລະ ໃຫ້ຮຽກຮ້ອງການສະໜັບ ສະໜູນ ທາງດ້ານການເມືອງ ຕໍ່ມາດຕະການການອື່ນນີ້. ໂດຍສະເພາະແລ້ວ, ມະຕິຕົກລົງ ໃນລັກ ສະນະນີ້ ມີຄວາມກ່ຽວຂ້ອງຢ່າງເໝາະສົມ ກັບກະຊວງສາທາລະນະສຸກ, ໂດຍການຮັບຮອງເອົາ ມະຕິ ຂອງ WHA ແລ້ວ ຈະໄດ້ເປັນຜູ້ເຄື່ອນໄຫວ ເພື່ອສະໜັບສະໜູນ ບັນດາຫຼັກການຕ່າງໆ ທີ່ ກຳນົດໄວ້ ໃນ ມະຕິຕົກລົງ ດັ່ງກ່າວ.

ມະຕິຕົກລົງ ຂອງສະມັດຊາໃຫຍ່ຂອງສະຫະປະຊາຊາດ ສະບັບເລກທີ A60/5 (2005) “ຮຽກຮ້ອງ ໃຫ້ບັນດາ ປະເທດສະມາຊິກ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ບັນດາຂໍ້ແນະນຳ ຂອງບົດລາຍງານ “ລາຍງານໂລກ ວ່າດ້ວຍ ການປ້ອງກັນ ການບາດເຈັບ ຈາກການສັນຈອນຕາມທ້ອງທາງຖະໜົນ” ລວມທັງບັນດາ ຄຳແນະນຳ ກ່ຽວກັບບັນດາບັດໃຈ ສຽງຕົ້ນຕໍ ທ້າຢ່າງ, ໄດ້ແກ່ ການບໍ່ໃສ່ສາຍຮັດນິລະໄພ ແລະ ເດັກ ນ້ອຍ, ການບໍ່ໃສ່ ໝວກກັນກະທົບ, ການຕື່ມເຫລົ້າແລ້ວຂັບລົດ, ການຂັບຂີ່ດ້ວຍຄວາມໄວເກີນກຳ ນົດ ຫຼື ດ້ວຍ ຄວາມໄວທີ່ບໍ່ ເໝາະສົມ, ແລະ ການຂາດເຂີນລະບົບໂຄງລ່າງ ພື້ນຖານທີ່ເໝາະສົມ” (28).

**ຫ້ອງ 1.5: ກົດໝາຍ ວ່າດ້ວຍ ພວກກັນກະທົບ: ຜົນກະທົບ ຂອງການຍົກເລີກກົດໝາຍ.**

ຢູ່ໃນສະຫະລັດອາເມລິກາ, ການອອກກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການ ໃສ່ພວກກັນກະທົບສຳລັບ ລົດຈັກ ແມ່ນຢູ່ພາຍໃຕ້ສິດອຳ ນາດຂອງແຕ່ລະລັດ ແລະ ຍັງເປັນເລື່ອງ ທີ່ຍັງມີການຖືກ ຖຽງກັນຢູ່ ກ່ຽວກັບຄວາມກ້າເກີ່ງກັນ ລະຫວ່າງ ສິດເສລີ ພາບສວນບຸກຄົນ ແລະ ສາທາລະນະສຸກ. ຜູ້ທີ່ບໍ່ເໝາະ ກັບ ກົດໝາຍທີ່ໃຫ້ມີການໃສ່ພວກກັນກະທົບ ແບບບັງຄັບໃຫ້ ເຫດຜົນວ່າ ກົດໝາຍ ດັ່ງກ່າວ ເປັນການລ່ວງລະເມີດສິດທິ ສວນບຸກຄົນ. ໃນທາງກັບກັນ, ຜູ້ທີ່ ສະໜັບສະໜູນກົດໝາຍ ດັ່ງກ່າວ ໃຫ້ເຫດຜົນວ່າ ຍອນສັງຄົມຕ້ອງ ໄດ້ຮັບພາລະຕໍ່ ການສູນເສຍຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ທີ່ເກີດຈາກລົດຈັກຕຳກັນ, ຊຶ່ງໃນ ນັ້ນມີຜົນປະໂຫຍດ ຂອງສາທາລະນະຊົນນຳພ້ອມ. ຈຶ່ງເຫັນ ວ່າການອອກກົດໝາຍໃສ່ພວກກັນກະທົບຈຶ່ງເປັນຄວາມ ຊອບທຳ. ຕະຫຼອດໄລຍະຫຼາຍປີຜ່ານມາ, ບັນດາລັດຕ່າງໆ ໄດ້ມີການສ້າງກົດໝາຍທົ່ວໄປກ່ຽວກັບ ການໃສ່ພວກກັນກະ ທົບຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກທຸກຄົນຫຼາຍສະບັບ, ໄດ້ມີການຍຸບ ເລີກການນຳໃຊ້ ແລະ ໄດ້ມີການນຳເອົາກັບຄືນມາໃຊ້ອີກ.

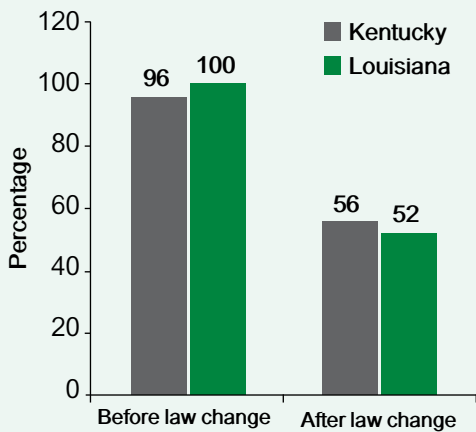
ໃນປີ 1996, ລັດຖະບານກາງ ໄດ້ມີນະໂຍບາຍຮວມເອົາກົດ ໝາຍການໃສ່ພວກກັນກະທົບຂອງລົດຈັກມາຜູກພັນກັບການ ຮັບເງິນສະໜັບສະໜູນຈາກລັດຖະບານກາງ, ຈຶ່ງເປັນຜົນໃຫ້ 47 ລັດໄດ້ອອກກົດໝາຍທົ່ວໄປ ວ່າດ້ວຍ ການໃສ່ພວກກັນ ກະທົບ. ພາຍຫຼັງ ທີ່ນະໂຍບາຍດັ່ງກ່າວຖືກຍຸບເລີກໃນໜຶ່ງປີ ຕໍ່ມາ, ຫຼາຍລັດໄດ້ລົບລ້າງ ຫຼື ດັດແກ້ ກົດໝາຍພວກກັນກະ ທົບຂອງຕົນຢ່າງໄວວາ, ເພື່ອໃຫ້ມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ ສະເພາະ ແຕ່ກັບຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ທີ່ຍັງຢູ່ໃນໄວໝູ່ ເທົ່ານັ້ນ.

ຜົນສະທ້ອນຂອງການຍົກເລີກກົດໝາຍດັ່ງກ່າວມີດັ່ງນີ້:

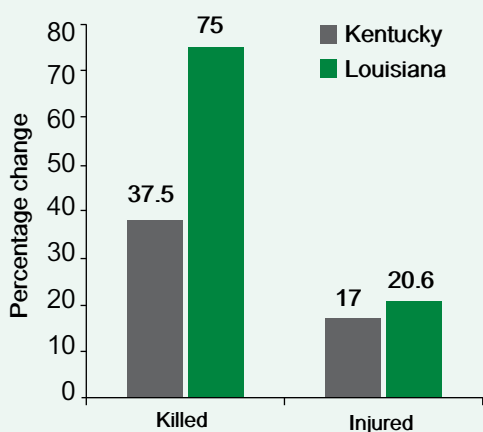
- ການປະຕິບັດ ການໃສ່ພວກກັນກະທົບ ໃນຫຼາຍລັດຫຼຸດ ລົງຈາກການປະຕິບັດເກືອບ 100% ໃນຊ່ວງທີ່ມີກົດ ໝາຍບັງຄັບ ເຫຼືອປະມານ 50% ພາຍຫຼັງທີ່ກົດໝາຍ ຖືກຍົກເລີກ.

- ໃນຫຼາຍລັດ ຈຳນວນຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກບໍ່ໃສ່ພວກກັນກະທົບທີ່ປະ ສົບຊັບຊ້ອນເຫດ ເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງໄວວາ ແລະ ໜ້າສະເຫືອນໃຈ.
- ເຖິງແມ່ນວ່າກົດໝາຍຍັງບັງຄັບໃຊ້ຢູ່ແຕ່ຈຳນວນການເສຍຊີວິດ ຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກທີ່ມີອາຍຸຕໍ່າກວ່າ 21 ປີຍັງຄົງເພີ່ມຂຶ້ນ. ຢູ່ໃນ ລັດFlorida, ການເສຍຊີວິດຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ໄວໝູ່ເພີ່ມຂຶ້ນ ປະມານ 188%.
- ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ທີ່ໄດ້ຮັບບາດເຈັບທີ່ຫົວ ແລະ ເສຍ ຊີວິດມີເພີ່ມ ຂຶ້ນ. ຕົວຢ່າງ: ອັດຕາສ່ວນ ການເສຍຊີວິດຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ເພີ່ມຂຶ້ນປະມານ 37% ຢູ່ ລັດ Kentucky ແລະ 75% ຢູ່ລັດ Louisiana, ພາຍຫຼັງທີ່ຍົກເລີກກົດໝາຍ ທີ່ບັງຄັບໃຫ້ມີການໃສ່ ພວກກັນກະທົບ.
- ການເພີ່ມຂຶ້ນ ຂອງການບາດເຈັບຮຸນແຮງທີ່ຫົວ ຍັງຕິດພັນກັບ ການເພີ່ມຂຶ້ນ ຂອງການໃຊ້ຈ່າຍໃນ ການ ປິ່ນປົວການບາດເຈັບ ດັ່ງກ່າວ. ຕົວຢ່າງ: ຢູ່ໃນລັດ Florida, ມູນຄ່າການ ປິ່ນປົວທັງ ໝົດທີ່ຕ້ອງໄດ້ຈ່າຍສຳລັບຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກທີ່ຖືກຮັບເຂົ້າໂຮງໝໍ ຍ້ອນການບາດເຈັບທີ່ຫົວ, ສະໝອງ ຫຼື ກະໂຫຼກຫົວເພີ່ມຂຶ້ນ ຫຼາຍກວ່າສອງເທົ່າຕົວຕົຈາກ 21 ລ້ານ ໂດລາ ເປັນ 41 ລ້ານ ໂດລາ, ຄິດໄລ່ຕາມພາວະເງິນເຟີ້. ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍສະເລ່ຍຕໍ່ຫົວຄົນ ໃນການປິ່ນປົວເພີ່ມຂຶ້ນຈາກ 34,518 ໂດລາ ເຖິງ 39, 877 ໃນໄລຍະ 30 ເດືອນພາຍຫຼັງ ທີ່ມີການປ່ຽນແປງກົດໝາຍ.

ແບບຢ່າງອ້າງອີງ ຈາກບັນດາລັດ ທີ່ໄດ້ປ່ຽນແປງ ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ການໃສ່ພວກກັນກະທົບ ສະແດງ ໃຫ້ເຫັນວ່າ ການໃສ່ພວກກັນກະ ທົບ ສຳລັບການຂັບຂີ່ລົດຈັກ ເຮັດໃຫ້ຄວາມຮຸນແຮງ ຂອງການບາດ ເຈັບຫຼຸດລົງ ເມື່ອເກີດອຸປະຕິເຫດ, ການຍົກເລີກກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ການໃສ່ພວກ ກັນກະທົບ ເຮັດໃຫ້ການໃສ່ພວກກັນກະທົບຫຼຸດລົງ ແລະ ໃນບັນດາລັດ ທີ່ຍົກເລີກກົດໝາຍທົ່ວໄປ ວ່າດ້ວຍ ການໃສ່ ພວກກັນກະທົບນັ້ນ, ເຫັນໄດ້ວ່າການ ບາດເຈັບ ແລະ ການເສຍ ຊີວິດ ຍ້ອນລົດຈັກມີການເພີ່ມສູງຂຶ້ນ.



ການນຳໃຊ້ພວກກັນກະທົບທີ່ສັງເກດເຫັນໄດ້ກ່ອນ ແລະ ຫຼັງການຍົກ ເລີກກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການໃສ່ພວກກັນກະທົບຢູ່ໃນລັດ Kentucky ແລະ Louisiana



ການປ່ຽນແປງອັດຕາການບາດເຈັບ ແລະ ການເສຍ ຊີວິດ ໃນສອງປີ ພາຍຫຼັງ ຈາກການຍົກເລີກກົດໝາຍການໃສ່ພວກກັນກະທົບ ຢູ່ລັດ Kentucky ແລະ ລັດ Louisiana

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: 26, 29

## ສະຫຼຸບຫຍໍ້

- ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ມີຄວາມສ່ຽງ ຕໍ່ການໄດ້ຮັບການບາດເຈັບ ຫຼື ເສຍຊີວິດ ໃນເວລາເກີດອຸປະຕິເຫດ ຕາມທ້ອງຖະໜົນ ສູງກວ່າ ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດປະເພດ 4 ລໍ້.
- ຜູ້ນຳໃຊ້ລົດຈັກ ເປັນຍານພາຫະນະ ເປັນຜູ້ທີ່ໄດ້ຮັບການບາດເຈັບ ແລະ ເສຍຊີວິດຈາກອຸປະຕິເຫດການຈະລາຈອນ ໃນອັດຕາສ່ວນທີ່ສູງ ໂດຍສະເພາະ ແມ່ນຢູ່ໃນປະເທດທີ່ປະຊາກອນມີລາຍຮັບຕ່ຳ ແລະ ປານກາງ, ຊຶ່ງມີຜູ້ເປັນເຈົ້າຂອງລົດຈັກເປັນຈຳນວນຫຼາຍ.
- ການບາດເຈັບ ທີ່ຫົວ ແລະ ຄໍ ເປັນສາເຫດຕົ້ນຕໍ ຂອງການເສຍຊີວິດ, ການບາດເຈັບສາຫັດ ແລະ ການພິການ ຢູ່ໃນກຸ່ມຜູ້ໃຊ້ ລົດຈັກ ແລະ ລົດຖີບ. ໃນບາງປະເທດການບາດເຈັບທີ່ຫົວ ມີຜູ້ເສຍຊີວິດ ຍ້ອນເຖິງ 88%.
- ຈຸດມຸ່ງໝາຍ ຂອງໝວກກັນກະທົບ ແມ່ນເຮັດໃຫ້ມີການຫຼຸດຜ່ອນ ການບາດເຈັບທີ່ຫົວ ແລະ ການກະທົບກະເທືອນ ຕໍ່ສະໝອງ ໂດຍເຮັດໃຫ້ແຮງກະແທກໃສ່ຫົວ ຫຼຸດຜ່ອນລົງ.
- ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ທີ່ຖືກວິທີ ເຮັດໃຫ້ການສ່ຽງໄພ ແລະ ຄວາມຮຸນແຮງ ຂອງການບາດເຈັບ ທີ່ຫົວ ຫຼຸດລົງ.
- ແຜນການຕ່າງໆ ທີ່ເຮັດໃຫ້ມີກົດໝາຍ ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ແລະ ການບັງຄັບໃຊ້ຢ່າງຈິງຈັງມີປະສິດທິຜົນ ໃນການເຮັດໃຫ້ມີຜູ້ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ໃນອັດຕາສ່ວນທີ່ສູງ ແລະ ເປັນຜົນໃຫ້ ມີການຫຼຸດຜ່ອນການບາດເຈັບທີ່ຫົວ ແລະ ການເສຍຊີວິດ .
- ແຜນການ ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ໄດ້ຮັບການສະໜັບສະໜູນ ຈາກສາກົນ ຢ່າງແຂງແຮງ.

## ເອກະສານອ້າງອີງ

1. Peden M et al, eds. *World report on road traffic injury prevention*. Geneva: World Health Organization, 2004 ([www.who.int/world-health-day/2004/infomaterials/world\\_report/en/](http://www.who.int/world-health-day/2004/infomaterials/world_report/en/), accessed 4 July 2006).
2. Koornstra M et al. *Sunflower: a comparative study of the development of road safety in Sweden, the United Kingdom and the Netherlands*. Leidschendam, SWOV (Institute for Road Safety Research), 2003.
3. Mohan D. Traffic safety and health in Indian cities. *Journal of Transport and Infrastructure*, 2002, 9:79-94.
4. *Traffic Safety Facts. Motorcycle helmet laws*. Washington, D.C., National Highway Traffic Safety Administration, 2004 ([www.nhtsa.dot.gov/people/injury/New-fact-sheet03/MotorcycleHelmet.pdf](http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/New-fact-sheet03/MotorcycleHelmet.pdf), accessed 4 July 2006).
5. Suriyawongpaisal P, Kanchanusut S. Road traffic injuries in Thailand: trends, selected underlying determinants and status of intervention. *Injury Control and Safety Promotion*, 2003, 10:95-104.
6. Umar R. Helmet initiatives in Malaysia. In: *Proceedings of the 2nd World Engineering Congress*. Kuching, Sarawak, Malaysia, Institution of Engineers, July 2002.
7. Zhang J et al. Motorcycle ownership and injury in China. *Injury Control & Safety Promotion*, 2004, 11:159-163.
8. *Motorcycle safety helmets*. COST 327. Brussels, Commission of the European Communities, 2001.
9. Blincoe L et al. *The economic impact of motor vehicle crashes, 2000*. Washington, D.C., National Highway Traffic Safety Administration, 2002 (DOT HS-809-446).
10. Kulanthayan S et al. Compliance of proper safety helmet usage in motorcyclists. *Medical Journal of Malaysia*, 2000, 55:40-44.
11. Wells S et al. Motorcycle rider conspicuity and crash related injury: case-control study. *British Medical Journal*, 2004, 328:857.
12. Brandt M et al. Hospital cost is reduced by motorcycle helmet use. *Journal of Trauma, Infection and Critical Care*, 2002, 53:469-471.
13. Liu B et al. Helmets for preventing injury in motorcycle riders. *The Cochrane Database of Systematic Reviews*, 2005 (4).
14. Thompson DC, Rivara FP, Thompson R. Helmets for preventing head and facial injuries in bicyclists. *The Cochrane Database of Systematic Reviews*, 2005 (4).
15. Ivers RQ et al. Motorcycle helmet legislation for preventing injuries in motorcyclists. (Protocol) *The Cochrane Database of Systematic Reviews* 2004 (3).
16. Macpherson A, Spinks A. Bicycle helmet legislation for the prevention of head injuries. (Protocol) *The Cochrane Database of Systematic Reviews* 2005 (3).
17. Kraus JF, Peek C, Williams A. Compliance with the 1992 California Motorcycle Helmet Use Law. *American Journal of Public Health*, 1995;85:96-98.

18. Chiu WT et al. The effect of the Taiwan motorcycle helmet use law on head injuries [Comment in: *American Journal of Public Health* 2001;91:1919-1920]. *American Journal of Public Health* 2000;90:793-796.
19. Servadei F et al. Effect of Italy's motorcycle helmet law on traumatic brain injuries. *Injury Prevention*, 2003, 9:257-260.
20. Turner P, Hagelin C. *Florida Motorcycle Helmet Use: Observational Survey and Trend Analysis*. Florida Department of Transportation, 2004.
21. Weisbuch JB. The prevention of injury from motorcycle use: epidemiologic success, legislative failure. *Accident Analysis & Prevention*, 1987;19:21-28.
22. Preusser DF, Hedlund JH, Ulmer RG. *Evaluation of motorcycle helmet law repeal in Arkansas and Texas*. Washington, DC, National Highway Traffic Safety Administration, 2000.
23. Mounce N et al. *The reinstated comprehensive motorcycle helmet law in Texas*. Insurance Institute for Highway Safety 1992.
24. Fleming NS, Becker ER. The impact of the Texas 1989 motorcycle helmet law on total and head-related fatalities, severe injuries and overall injuries. *Medical Care* 1992;30:832-845.
25. Muller A. Florida's motorcycle helmet law repeal and fatality rates. *American Journal of Public Health*, 2004;94:556-558.
26. Ulmer RG, Northrup VS. *Evaluation of the repeal of the all-rider motorcycle helmet law in Florida*. Washington, D.C., National Highway Traffic Safety Administration, 2005.
27. Resolution of the World Health Assembly, 57th session, 22 May 2004. *Road safety and health*, WHA57.10 (2004). ([http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/en/index.html](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/en/index.html), accessed 4 July 2006).
28. Resolution of the United Nations General Assembly, 60th session, 1 December 2005. *Improving global road safety*, A/60/5 (2005) ([http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/en/index.html](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/en/index.html), accessed 4 July 2006).
29. Ulmer RG, Preusser DF. *Evaluation of the repeal of motorcycle helmet laws in Kentucky and Louisiana*. Washington, D.C., National Highway Traffic Safety Administration, 2003 (<http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/pedbimot/motorcycle/kentuky-la03/> accessed 4 July 2006).



# 2

ວິທີການປະເມີນສະຖານະການ  
ໃນປະເທດຂອງທ່ານ

# ວິທີການປະເມີນສະຖານະການ ໃນປະເທດຂອງທ່ານ

2.1 ເປັນຫຍັງຈຶ່ງຈຳເປັນຕ້ອງມີການປະເມີນສະພາບການ .....	29
2.1.1 ຄຸນນະພາບຂອງຂໍ້ມູນ .....	30
2.2 ບັນຫາການບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບມີຫຼາຍໜ້ອຍປານໃດ? .....	31
2.2.1 ບັນຫາການບາດເຈັບຈາກການຂັບຂີ່ລົດຈັກຕາມທ້ອງທະພົນ ມີຫຼາຍໜ້ອຍປານໃດ .....	31
2.2.2 ອັດຕາການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ໃນພື້ນທີ່ຈະດຳເນີນໂຄງການ .....	37
2.2.3 ເປັນຫຍັງ ຄົນ ຈຶ່ງບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ .....	43
2.3 ວິທີປະເມີນມາດຕະການທີ່ມີຢູ່ແລ້ວ .....	46
2.3.1 ພາກສ່ວນໃດເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບ .....	47
2.3.2 ການວິເຄາະຜູ້ທີ່ມີສ່ວນໄດ້ສ່ວນເສຍ .....	47
2.3.3 ມີກົດໝາຍບັງຄັບໃຫ້ໃສ່ໝວກກັນກະທົບຢູ່ແລ້ວ ຫລືບໍ່ .....	49
2.3.4 ມີມາດຕະຖານກ່ຽວກັບໝວກກັນກະທົບ ຢູ່ແລ້ວ ຫລືບໍ່.....	50
2.3.5 ເຄີຍມີຄວາມພະຍາຍາມທີ່ຈະໃຫ້ມີໂຄງການ ປຸກລະດົມ ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ຫລືບໍ່ .....	50
2.3.6 ການນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນເພື່ອຈັດລຳດັບຄວາມສຳຄັນຂອງກິດຈະ ທີ່ຄວນຈະເຮັດ .....	54
ບົດສະຫຼຸບ .....	54
ເອກະສານອ້າງອີງ .....	55

**ໂມດູນທີ່ 1 ໄດ້ອະທິບາຍ** ເນັ້ນຄວາມຈຳເປັນໃນການໃສ່ໝວກກັນກະທົບເພື່ອຫຼຸດອັດຕາການບາດເຈັບ ແລະ ການເສຍຊີວິດ ຈາກການນຳໃຊ້ລົດໃຊ້ທະໜົນ ໂດຍລົດຈັກ ແລະ ລົດຖີບ ແຕ່ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມກ່ອນ ຈະ ມີ ການວາງແຜນ ແລະ ການບັງຄັບໃຊ້ໂຄງການຄວາມປອດໄພຈາກການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ແບບເອົາ ຈົງເອົາ ຈັງຢູ່ໃນປະເທດ ຫລື ພື້ນທີ່ຂອງທ່ານ ແມ່ນຈຳເປັນຈະຕ້ອງໄດ້ມີການປະເມີນເສຍກ່ອນ. ບາງຂັ້ນຕອນໃນການປະເມີນ ສະຖານະການທີ່ ຈະຕ້ອງນຳມາໃຊ້ອີກ ໃນການຕິດຕາມຜົນຂອງໂຄງການ ທີ່ ໄດ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໄປແລ້ວ. ໂຄງສ້າງຂອງການນຳ ສະເໜີ ຂໍ້ມູນໃນບົດນີ້ມີຄື:

- 2.1 ເປັນຫຍັງຈຶ່ງຕ້ອງມີການປະເມີນສະຖານະການ ການດຳເນີນໂຄງການສົ່ງເສີມການໃສ່ ໝວກກັນກະທົບທີ່ມີປະສິດທິພາບ ຕ້ອງອາໄສຄວາມເຂົ້າໃຈຕໍ່ກັບຂົງເຂດພື້ນທີ່ຂອງບັນຫາ ທີ່ເປັນຢູ່ໃນປະເທດ ຫລື ພື້ນທີ່ ກ່ຽວຂ້ອງນັ້ນ ຂໍ້ມູນເລົ່ານີ້ສາມາດນຳໄປໃຊ້ໃນການສະໜັບສະໜູນ ໃຫ້ມີການບັງຄັບໃຊ້ໂຄງການ ເພື່ອຄວາມປອດໄພໄດ້.
- 2.2 ບັນຫາການບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບມີຫຼາຍໜ້ອຍປານໃດ ໃນສ່ວນນີ້ໄດ້ອະທິບາຍ ເຖິງວິທີປະເມີນຂອບພື້ນທີ່ຂອງບັນຫາ ໃນກຸ່ມຜູ້ໃຊ້ລົດຈັກໃນພື້ນທີ່ຈະມີໂຄງການສົ່ງເສີມການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ຂໍ້ມູນໃນ ສ່ວນນີ້ຈະເລີ່ມຈາກແນວທາງ ໃນການປະ ເມີນຂົງເຂດພື້ນທີ່ຂອງບັນຫາ ກ່ຽວກັບການບາດເຈັບຢູ່ທົ່ວ ຈາກອຸປະຕິເຫດລົດຈັກ ຕາມດ້ວຍຄຳອະທິບາຍກ່ຽວກັບວິທີຈັດທຳການສຶກສາ ເພື່ອຫາ ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບການອັດຕາ ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ໃນພື້ນທີ່ຈະໃຫ້ມີການດຳເນີນໂຄງການ. ໃນຕອນທ້າຍຈະ ເປັນຂໍ້ແນະນຳໃນການ ພິຈາລະນາ ເຖິງສາເຫດທີ່ຄົນບໍ່ມັກໃສ່ໝວກກັນກະທົບ.
- 2.3 ວິທີປະເມີນມາດຕະການທີ່ມີຢູ່ແລ້ວ ສ່ວນນີ້ຈະເປັນການອະທິບາຍຄຳຖາມທີ່ຕ້ອງໃຊ້ເພື່ອເກັບກຳ ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບມາດຕະການລະດັບຊາດໃນເລື່ອງການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ທີ່ມີ ຢູ່ແລ້ວໃນປະເທດ ຫລືໃນ ພື້ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໃນການເກັບຂໍ້ມູນໃນລັກສະນະນີ້ ທ່ານຈະຕ້ອງມີຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບຜູ້ຮັບຜິດຊອບ ໃນເລື່ອງຄວາມປອດໄພ ຕາມທ້ອງຖະໜົນ ລວມທັງຕ້ອງພິຈາລະນາ ດ້ວຍວາມີບຸກຄົນໃດແດ່ ທີ່ອາດຈະມີ ສ່ວນກ່ຽວ ຂ້ອງໃນການດຳເນີນ ໂຄງການ ບຸກລະດົມການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ຂໍ້ມູນໃນບົດນີ້ຈະຊ່ວຍແນະນຳວິທີເກັບ ຂໍ້ມູນຢ່າງຮອບ ດ້ານກ່ຽວ ກັບໂຄງສ້າງຂອງສະຖານບັນ ແລະ ໂຄງ ສ້າງທາງກົດໝາຍທີ່ມີຢູ່ແລ້ວ ແລະ ທີ່ອາດຈະມີຜົນກະທົບຕໍ່ໂຄງການ ທີ່ທ່ານຈະເຮັດຕໍ່ໄປ ນອກຈາກນີ້ຍັງຈະກ່າວເຖິງຄວາມຈຳເປັນ ໃນການຫາຂໍ້ ມູນກ່ຽວກັບໂຄງການ ການໃຊ້ ໝວກກັນກະທົບທີ່ ມີຢູ່ແລ້ວ ຫລື ທີ່ເຄີຍມີ ຢູ່ໃນພື້ນທີ່ ຈະດຳເນີນໂຄງການ ເພື່ອຈະໄດ້ຮຽນຮູ້ຈາກໂຄງການ ທີ່ມີມາກ່ອນໜ້ານີ້ແລ້ວ ແລະ ເພື່ອຊອກຫາວ່າໃນພື້ນທີ່ ມີຊັບພະຍາກອນ ອັນໃດແດ່ທີ່ອາດເປັນໄປໄດ້ ການເງິນ, ບຸກຄະລາກອນ ແລະ ສະຖາບັນ) ສຳຫລັບໂຄງການ ສົ່ງເສີມການ ໃສ່ໝວກກັນກະທົບໃນອະນາຄົດ.

### 2.1 ເປັນຫຍັງຈຶ່ງຈຳເປັນຕ້ອງມີການປະເມີນສະຖານະການ

ໃນບັນດາປະເທດທີ່ໄດ້ມີການວາງແຜນ ເພື່ອດຳເນີນໂຄງການສົ່ງເສີມການໃສ່ໝວກກັນກະທົບໄວ້ແລ້ວນັ້ນ ອາດຈະມີຄວາມເຂົ້າໃຈເປັນທີ່ຮຽບຮ້ອຍແລ້ວ ກ່ຽວກັບບາງຂໍ້ມູນຂ່າວສານ ແລະປະເດັດຕ່າງໆ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການນຳ ໃຊ້ໝວກກັນກະທົບ ຢູ່ໃນປະເທດ ຫລື ພາກພື້ນຂອງເຂົາເຈົ້າ ແລະ ຖ້າເປັນຄືແນວນັ້ນ ມັນກໍ່ບໍ່ ຈຳເປັນທີ່ຈະຕ້ອງໄດ້ເຮັດ ການປະເມີນສະຖານະການ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ ກໍ່ຂໍ້ແນະນຳໃຫ້ມີການສ້າງ ແຜນການທີ່ດີໄວ້ ແລະ ປະເມີນສະຖານະການຢ່າງລະອຽດຖີ່ຖ້ວນໄວ້ ກ່ອນຈະເລີ່ມຕົ້ນ ດຳເນີນໂຄງການສົ່ງເສີມ ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບໃໝ່ໃດໜຶ່ງຂຶ້ນໄດ້ ແຕ່ກໍ່ບໍ່ຈຳເປັນສະເໜີໄປວ່າ ມັນຈະໝາຍເຖິງ ຂັ້ນຕອນໃນການ ເກັບ ແລະສັງລວມຂໍ້ມູນທີ່ມີຂະບວນການທີ່ສະລັບຊັບສ້ອນ ແລະຍາວນານ ແຕ່ຈະໝາຍເຖິງວ່າ ໃຫ້ນຳໃຊ້ ເວລາແບບງ່າຍໆ ເພື່ອຊອກຫາ ແລະລວບລວມເອົານຳຂໍ້ມູນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ

ທັງໝົດ ທີ່ມີຢູ່ແລ້ວນັ້ນ ມານຳໃຊ້. ມີເຫດຜົນສຳຄັນຢູ່ 3 ຢ່າງທີ່ເຮັດໃຫ້ມີຄວາມຈຳເປັນຕ້ອງມີການປະເມີນສະຖານະການກ່ອນຈະເລີ່ມເຮັດ ໂຄງການສົ່ງເສີມການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ:

- ເພື່ອລະບຸບັນຫາກ່ຽວກັບການບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ໃນກຸ່ມຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ແລະ ເພື່ອໃຫ້ເຂົ້າໃຈເຖິງບັນຫາທີ່ມີຢູ່ແລ້ວ ຂໍ້ມູນທີ່ໄດ້ຈາກການປະເມີນ ຈະສະແດງ ໃຫ້ເຫັນວ່າ ອັດຕາການບາດເຈັບທີ່ຫົວ ມີຄວາມສຳຄັນແນວໃດຕໍ່ກຸ່ມຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກຢູ່ໃນພື້ນທີ່ຈະດຳເນີນໂຄງການ, ໃຫ້ຮູ້ວ່າກຸ່ມໃດມີຄວາມຈຳເປັນຕ້ອງໃສ່ ໝວກກັນກະທົບຫລາຍທີ່ສຸດ. ຜົນເສຍຂອງ ການບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ແລະ ເຫດຜົນ ທີ່ຜູ້ໃຊ້ ລົດຈັກບໍ່ມັກໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ຂໍ້ມູນເຫລົ່ານີ້ຈະມີຜົນປະໂຫຍດຕໍ່ການຈັດລຳດັບຄວາມສຳຄັນຂອງ ກິດຈະກຳທີ່ຈະເຮັດ ໃນກໍລະນີທີ່ຕ້ອງການຈະເຮັດໂຄງການ ສົ່ງເສີມການໃສ່ໝວກກັນກະທົບໃນກຸ່ມຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຖີບກໍຈຳເປັນຕ້ອງ ຊອກຫາຂໍ້ມູນເລົ່ານີ້ເຊັ່ນກັນ.
- ເພື່ອຫາຫລັກຖານມາສະໜັບສະໜູນວ່າເປັນຫຍັງການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ຈຶ່ງເປັນເລື່ອງທີ່ຈຳເປັນ ແລະ ຄວນສົ່ງເສີມເພື່ອໃຫ້ໂຄງການສົ່ງເສີມການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ປະສິດຄວາມສຳເລັດ ແມ່ນຈຳເປັນຈະຕ້ອງໄດ້ຮັບການຍອມຮັບ ແລະ ສະໜັບສະໜູນຈາກທັງຜູ້ກຳນົດນະໂຍບາຍ ແລະ ມະຫາຊົນ. ຂໍ້ມູນທີ່ ຖືກຕ້ອງກ່ຽວ ກັບປັດໃຈຕ່າງໆ ເຊັ່ນ ຂໍ້ມູນການໃສ່ ໝວກກັນກະທົບ ແລະ ອັດຕາ ການບາດເຈັບທີ່ຫົວ ໃນກຸ່ມຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ໃນພື້ນທີ່ ຈະດຳເນີນໂຄງການ ຈະຊ່ວຍສະແດງໃຫ້ ເຫັນເຖິງປະໂຫຍດທີ່ຈະໄດ້ ຮັບຈາກການດຳເນີນ ໂຄງການ ລວມທັງຈະເປັນຂໍ້ມູນ ທີ່ສາມາດນຳມາໃຊ້ ໃນການຊີ້ແຈງ ໃຫ້ຜູ້ກຳນົດ ນະໂຍບາຍ ແລະ ມະຫາຊົນ ໄດ້ເຫັນເຖິງຄວາມສຳຄັນຂອງການຈັດ ໃຫ້ມີໂຄງການສົ່ງເສີມການໃສ່ ໝວກ ກັນກະທົບ ໃຫ້ທົ່ວເຖິງໃນ ທຸກ ກຸ່ມ. ຂໍ້ມູນໃນບົດທີ່ໜຶ່ງນີ້ໄດ້ ສະແດງໃຫ້ເຫັນຄວາມເປັນມາກ່ຽວກັບຫລັກຖານ ທີ່ສະໜັບສະໜູນປະໂຫຍດ ຂອງການໃສ່ ໝວກກັນກະທົບໃນການຊ່ວຍຫລຸດ ອັດຕາການ ບາດເຈັບທີ່ຫົວ ເຊິ່ງສາມາດນຳມາໃຊ້ ເປັນຂໍ້ມູນເພື່ອສະໜັບສະໜູນໃນການດຳເນີນໂຄງ ການ ຢູ່ໃນ ລະດັບທ້ອງຖິ່ນໄດ້.
- ເພື່ອໃຫ້ດັດສະນີສຳລັບປຽບທຽບ ກັບຜົນກະທົບຂອງການປ່ຽນແປງ ທີ່ສາມາດນຳໄປໃຊ້ໃນ ການຕິດຕາມ ແລະ ປະເມີນຜົນຂອງໂຄງການໃນອານາຄົດ. ດັດສະນີນີ້ ອາດລວມເຖິງຂໍ້ມູນແບບລວມໆເຊັ່ນ: ອັດຕາການໃສ່ ໝວກກັນກະທົບ ແລະ ຂໍ້ມູນດ້ານຄຸນນະພາບ ເຊັ່ນວ່າ ຄຳຄິດເຫັນ ຂອງມະຫາຊົນທີ່ມີຕໍ່ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ຫລື ຂໍ້ມູນທີ່ກ່ຽວກັບການປະຕິບັດກິດໝາຍ ໃນເລື່ອງນີ້.

### 2.1.1 ຄຸນນະພາບຂອງຂໍ້ມູນ

ສິ່ງສຳຄັນໃນການປະເມີນສະຖານະການ ໄດ້ແກ່ ການມີຂໍ້ມູນທີ່ດີ ເຊິ່ງໄດ້ແກ່ ຂໍ້ມູນທີ່ເໝາະສົມ ຖືກຕ້ອງ ສົມບູນ ແລະ ໜ້າເຊື່ອຖື. ຂໍ້ມູນທີ່ລວບລວມໄດ້ ຈະຊ່ວຍຊີ້ໃຫ້ເຫັນເຖິງບັນຫາທີ່ມີຢູ່ໃນລະບົບຂໍ້ມູນ ຕົວຢ່າງ ເຊັ່ນ: ເມື່ອມີການຫາຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ໃນພື້ນທີ່ຂອງທ່ານ ທ່ານ ອາດຈະເລີ່ມຮັບຮູ້ໄດ້ ວ່າຂໍ້ ມູນກ່ຽວກັບອັດຕາການໃສ່ໝວກການກະທົບ ທີ່ມີຢູ່ໃນເວລາ ນັ້ນ ເປັນຂໍ້ ມູນທີ່ບໍ່ສົມບູນ. ຄວາມຮູ້ກ່ຽວ ກັບຂໍ້ບົກຜ່ອງຂອງຂໍ້ມູນ ຈະຊ່ວຍໃຫ້ສາມາດກຳໜົດ ເປົ້າໝາຍຂອງ ໂຄງການທີ່ຈະເຮັດໄດ້ ຢ່າງເໝາະສົມ ແລະ ສອດຄ່ອງກັບຄວາມເປັນຈິງໄດ້.

ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ ໃນຫຼາຍປະເທດ ທີ່ບໍ່ມີລະບົບລາຍງານ ຫລື ການປະສານງານທີ່ດີ, ຂໍ້ມູນທີ່ຈຳເປັນບາງປະການອາດຈະບໍ່ມີເລີຍ ແຕ່ບໍ່ຄວນຈະນຳໃຊ້ຄວາມບົກຜ່ອງ ຂອງຂໍ້ມູນມາ ເປັນຂໍ້ອ້າງ ທີ່ຈະບໍ່ຮັບຮູ້ບໍ່ດຳເນີນ ໃນວຽກງານໃດໆ ກ່ຽວກັບບັນຫາການບາດເຈັບທີ່ ຫົວ ຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ທີ່ມີຢູ່ໃນປະເທດ. ຢ່າງໜ້ອຍກໍຈະຕ້ອງມີຂໍ້ມູນ ລະດັບປະເທດບາງຢ່າງ ໃນເລື່ອງນີ້ຢູ່ບໍ່ໜ້ອຍ ເຖິງວ່າຈະ ເປັນຂໍ້ມູນ ລະດັບຕົ້ນແບບລວມໆ ກໍສາມາດນຳມາໃຊ້ເປັນຂໍ້ມູນເບື້ອງຕົ້ນ ໃນການພັດທະນາຍຸດທະວິທີສຳລັບ ການເພີ່ມອັດຕາການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ.

ການເກັບຂໍ້ມູນ ມີຢູ່ດ້ວຍກັນຫຼາຍວິທີ ແລະ ຂໍ້ມູນທີ່ລວບລວມໄດ້ ກໍ່ແຕກຕ່າງກັນໄປ ຂຶ້ນຢູ່ກັບ ແຫລ່ງທີ່ມາ ຂອງຂໍ້ມູນ ເຊັ່ນ: ຂໍ້ມູນຈາກໂຮງໝໍ ກ່ຽວກັບອຸບັດຕິເຫດ ແລະ ການບາດເຈັບ ຈາກການຂັບຂີ່ລົດ ຈັກອາດຈະ ບໍ່ຊັດເຈນປານໃດ ເພາະໂຮງໝໍ ຈະເກັບກຳ ຂໍ້ມູນສະເພາະ ກໍລະນີ ຜູ້ບາດເຈັບເຂົ້າຮັກສາຕົວທີ່ໂຮງໝໍ ເທົ່ານັ້ນ ຫລື ຂໍ້ມູນ ຂອງຕຳຫລວດ ກໍ່ອາດຈະບັນທຶກແຕ່ເລື່ອງ ທີ່ຕຳຫລວດເຂົ້າໄປ ສືບສວນເທົ່ານັ້ນ ຈຶ່ງຈະບໍ່ມີຂໍ້ມູນລວມທັງໝົດ ແຕ່ຂໍ້ມູນຈາກສອງແຫລ່ງນີ້ ກໍ່ສາມາດໃຊ້ເປັນຈຸດເລີ່ມຕົ້ນທີ່ດີໃນການເກັບຂໍ້ມູນສ່ວນອື່ນໆ ຕໍ່ໄປ.

ຖ້າຫາກດຳເນີນການໄດ້ ການເກັບກຳຂໍ້ມູນກໍລິມະດນທີ່ຈະເຮັດໂດຍບຸກຄົນທີ່ມີປະສົບການກ່ຽວກັບວິທະຍາການລະບາດ ມາກ່ອນ. ໂມດູນທີ່ 3 ຈະອະທິບາຍ ເຖິງການຈັດຕັ້ງທີມງານເຮັດວຽກ ເພື່ອພັດທະນາໂຄງການ ສົ່ງເສີມການໃສ່ ໝວກກັນກະທົບ, ຜູ້ຮັບຜິດຊອບໃນການເກັບກຳຂໍ້ມູນ ທີ່ເໝາະສົມທີ່ສຸດຄວນແມ່ນຜູ້ ຊຽວຊານດ້ານ ສາທາລະນະສຸກ.

## 2.2 ບັນຫາການບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບມີຫຼາຍໜ້ອຍປານໃດ?

ຂໍ້ມູນອີກສອງສ່ວນຕໍ່ຈາກນີ້ເປັນຂໍ້ມູນເພື່ອແນະນຳໃຫ້ໃຊ້ຄູ່ມືສະບັບນີ້ໃນການເກັບກຳຂໍ້ມູນທີ່ຕ້ອງການ. ການເກັບຂໍ້ມູນຢ່າງລະອຽດໃນປະເດັນເຫລົ່ານີ້ເປັນສິ່ງຈຳເປັນໃນການສົ່ງເສີມການໃສ່ໝວກກັນກະທົບທີ່ສາມາດ ນຳໄປໃຊ້ເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງເນື້ອຫາໃນໂຄງການປຸກລະດົມ ການຕິດຕາມ ແລະ ການປະເມີນຜົນການ ດຳເນີນໂຄງການຕໍ່ໄປ.

### 2.2.1 ການເກັບກຳຂໍ້ມູນ ກ່ຽວກັບ ອຸປະຕິເຫດຕາມເສັ້ນທາງ?

ການປະເມີນໃນເລື່ອງນີ້ ກ່ຽວຂ້ອງກັບການກວດສອບຂໍ້ມູນອຸບັດຕິເຫດຕາມເສັ້ນທາງເພື່ອປະເມີນຂອບເຂດຂອງບັນຫາ ກ່ຽວກັບຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ແລະ ເພື່ອເກັບຂໍ້ມູນການບາດເຈັບທີ່ຫົວໃນກຸ່ມຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ.

#### ການເກັບກຳຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບອຸ ປະຕິເຫດຕາມເສັ້ນທາງ

ຂໍ້ມູນທີ່ຖືກຕ້ອງກ່ຽວກັບຂອບເຂດຂອງບັນຫາອຸປະຕິເຫດຕາມຖະໜົນເປັນສິ່ງສຳຄັນໃນການພັດທະນາມາດຕະຖານທີ່ເໝາະສົມເພື່ອສ້າງຄວາມເຂົ້າໃຈກ່ຽວກັບບັນຫາຄວາມປອດໄພຕາມຖະໜົນ ໂດຍສະເພາະ ບັນ ຫາອຸປະຕິເຫດທາງລົດຈັກ ແລະການບາດເຈັບທີ່ຫົວ. ຄວນໃຊ້ຂໍ້ມູນທີ່ຮວບຮວມໄດ້ ເພື່ອຊີ້ໃຫ້ເຫັນ ເຖິງອັນຕະລາຍ ທີ່ອາດຈະເກີດຂຶ້ນກັບຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ແລະເນັ້ນໃຫ້ເຫັນເຖິງຄວາມຈຳເປັນທີ່ຈະຕ້ອງມີ ໂຄງ ການ ປຸກ ລະດົມໃນເລື່ອງນີ້.

ຂໍ້ມູນທີ່ຕ້ອງການໄດ້ແກ່ ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບການເກີດອຸບັດຕິເຫດ ຄວາມຮຸນແຮງ ແລະ ປະເພດຂອງອຸບັດຕິເຫດທີ່ເກີດຂຶ້ນ ຂໍ້ມູນທີ່ສຳຄັນອີກຢ່າງໜຶ່ງຄື ຄວາມເຂົ້າໃຈກ່ຽວກັບ ສາເຫດຂອງອຸບັດຕິເຫດຂໍ້ມູນເຫລົ່ານີ້ຈະຊ່ວຍໃຫ້ຮູ້ເຖິງສະຖານທີ່ໆມີຄວາມສ່ຽງສູງ ທີ່ຈະເກີດອຸບັດຕິເຫດ ກັບຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ແລະ ຮູ້ເຖິງປະເພດຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ທີ່ມີຄວາມສ່ຽງສູງ ຂໍ້ມູນເຫລົ່ານີ້ຈະເປັນປະໂຫຍດຢ່າງຫຍິ່ງໃນ ການກຳນົດເປົ້າໝາຍຂອງໂຄງການ ຕົວຢ່າງເຊັ່ນ: ຈຸດທີ່ມີຄວາມສ່ຽງສູງ ອາດຈະເປັນຖະໜົນທີ່ມີ ການຈາລະຈອນໜາແໜ້ນໃນຕົວເມືອງ ຫລື ໃນຊົນນະບົດກໍ່ໄດ້ ຫລື ພົບວ່າກຸ່ມຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກທີ່ມີ ຄວາມສ່ຽງສູງ ອາດເປັນກຸ່ມ ໄວໜຸ່ມເພດຊາຍ ຫລື ກຸ່ມພະນັກງານຮັບຈ້າງສົ່ງເອກະສານ.

ຄຳຖາມທີ່ຈະເປັນຕ້ອງໃຊ້ໃນການເກັບຂໍ້ມູນໄດ້ແກ່ :

- ໃນພື້ນທີ່ໆ ຈະດຳເນີນໂຄງການ ມີອັດຕາການບາດເຈັບ ແລະເສຍຊີວິດຈາກ ອຸບັດຕິເຫດຕາມຖະໜົນ ເທົ່າໃດ? ຂໍໃຫ້ສັງເກດວ່າ ທີມງານຈຳເປັນຕ້ອງໃຫ້ຄຳຈຳກັດຄວາມຂອງບົດທີ່ຈະໃຊ້ປະເມີນໄວ້ ກ່ອນ

ແລ້ວ (ເບິ່ງບົດທີ່ 3) ເຊັ່ນ: ອາດກຳໜົດໃຫ້ປະເມີນທັງປະເທດ ຫລື ສະເພາະບາງແຂວງ, ບາງເມືອງ, ຫລື ບາງໝູ່ບ້ານ.

- ລະດັບຂອງບັນຫາອຸປະຕິເຫດຂອງລົດຈັກມີໜ້ອຍຫລາຍປານໃດ ໂດຍເບິ່ງຈາກຈຳນວນອຸປະຕິເຫດທີ່ເກີດຂຶ້ນ ແລະ ຜູ້ເສຍຊີວິດຈາກອຸປະຕິເຫດເຫລົ່ານັ້ນ. ຕົວເລກເຫລົ່ານີ້ຈັດເປັນສັດສ່ວນ ເທົ່າໃດຂອງອຸປະຕິເຫດຕາມຖະໜົນ ທັງໝົດທີ່ເກີດຂຶ້ນ.
- ບັນຫາເຫລົ່ານີ້ເກີດຂຶ້ນຫຼາຍໜ້ອຍ ຫລື ສ້າງບັນຫາໃຫ້ກັບສັງຄົມຫຼາຍໜ້ອຍປານໃດ ແມ່ນປຽບທຽບກັບບັນຫາກັບສູຂະພາບອື່ນໆ.
- ບຸກຄົນໃດແດ່ທີ່ ເປັນຜູ້ທີ່ມີຄວາມສ່ຽງ ທີ່ຈະປະສົບກັບອຸປະຕິເຫດ ຈາກການຂັບຂີ່ລົດຈັກຫຼາຍທີ່ສຸດ.



ເຖິງແມ່ນວ່າຈະບໍ່ມີປະເທດ ຫລື ພື້ນທີ່ໃດໆ ທີ່ມີສະຖານະການ ແລະ ເງື່ອນໄຂກ່ຽວກັບອຸປະຕິເຫດລົດຈັກ ແລະ ການບາດເຈັບທີ່ທົ່ວ ຄືກັນທຸກປະການ ແຕ່ຖ້າ ພື້ນທີ່ຂອງພວກເຮົາຂາດຂໍ້ມູນອັນໃດອັນໜຶ່ງໄປ ກໍ່ອາດຈະລອງໃຊ້ຂໍ້ມູນແບບດຽວກັນນັ້ນຈາກປະເທດເພື່ອນບ້ານທີ່ມີສະຖານະການ ແລະ ເງື່ອນໄຂ ໃກ້ຄຽງກັນ ມາປະກອບເຂົ້າໃນການພິຈາລະນາໄດ້ ແລະ ສະໜັບສະໜູນ ການດຳເນີນໂຄງການ ສົ່ງເສີມການໃສ່ໝວກກັນກະທົບໃນປະເທດຂອງທ່ານໄດ້ ແຕ່ຕ້ອງຊີ້ແຈງໃຫ້ ຊັດເຈນວ່າ ເປັນຂໍ້ມູນ ທີ່ເກີດຈາກການຕັ້ງຂໍ້ສົມມຸດ (ບົນພື້ນຖານທີ່ວ່າ ທັງສອງປະເທດນັ້ນ ມີປັດໃຈບາງຢ່າງ ທີ່ໃກ້ຄຽງກັນ).

### ຫ້ອງທີ່ 2.1: ການປ້ອງກັນ ການເສຍຊີວິດ ຈາກອຸປະຕິເຫດ ລົດຈັກໃນເມືອງ ກາລີ ປະເທດ ໂຄລໍາເບຍ

ຈຳນວນຜູ້ເສຍຊີວິດຈາກອຸປະຕິເຫດລົດຈັກໃນເມືອງ ກາລີ ເປັນບັນຫາສຳຄັນ ທີ່ເກີດຕໍ່ເນື່ອງກັນມາຫຼາຍປີ. ການບາດເຈັບຈາກອຸປະຕິເຫດ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບຍານພາຫະນະ ຊຶ່ງເປັນສາເຫດຂອງການເສຍຊີວິດ ທີ່ສູງສຸດເປັນອັນດັບ 5 ໃນເມືອງໂຄລໍາເບຍຊີວິດ ໂດຍເກີດຂຶ້ນກັບຄົນຢ່າງຂ້າມຖະໜົນ ແລະ ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກຫຼາຍທີ່ສຸດ ໃນລະຫວ່າງປີ 1993-94 ນັ້ນມີ 30% (1,393 ຄົນ) ຂອງຜູ້ເສຍຊີວິດຈາກອຸປະຕິເຫດໃນເມືອງກາລີເປັນຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ. ໃນຈຳນວນຜູ້ເສຍຊີວິດທັງໝົດ 85% ເປັນຜູ້ຊາຍ ສວມຜູ້ບາດເຈັບສວນໃຫຍ່ເປັນຜູ້ຍິງ ທີ່ຊ່ອນທ້າຍມານຳ. ປັດໃຈສຳຄັນທີ່ເຮັດໃຫ້ເກີດອຸປະຕິເຫດຈົນມີ ຜູ້ບາດເຈັບໄດ້ແກ່ການດື່ມສິ່ງມືນເມົາແລະ 40% ຂອງອຸປະຕິເຫດທີ່ມີການເສຍຊີວິດຈະເກີດຂຶ້ນໃນມື້ພັກການທ່າຍອາທິດ ເຊິ່ງເປັນເວລາ ທີ່ຕຳຫລວດ ບໍ່ຄ່ອຍໄດ້ອອກລາດຕະເວນຕາມເສັ້ນທາງ.

ສຳນັກງານ ປົກຄອງນະຄອນ ໄດ້ຈັດຕັ້ງລະບົບກວດສອບການບາດເຈັບທີ່ນຳໄປສູ່ການເສຍຊີວິດຂຶ້ນໃນ ປີ 1993 ລະບົບນີ້ບໍ່ພຽງແຕ່ຈະຊ່ວຍກວດສອບການເກີດອຸປະຕິເຫດ ເທົ່ານັ້ນແຕ່ຍັງຊ່ວຍລະບຸ ຍຸດທະສາດໃນການປ້ອງກັນອຸປະຕິເຫດ ແລະ ການປະເມີນຜົນຂອງຍຸດທະສາດເຫລົ່ານີ້.

ຈາກນັ້ນເປັນຕົ້ນມາ ໄດ້ມີການດຳເນີນການອີກຫຼາຍຢ່າງ, ໃນປີ 1996 ມີການປະກາດໃຊ້ກົດໝາຍ ບັງຄັບໃຫ້ຜູ້ຂັບ

ຂີ່ລົດຈັກທຸກຄົນຕ້ອງໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ຊຶ່ງສົ່ງຜົນໃຫ້ອັດຕາການຕາຍຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ ລົດຈັກຫລຸດລົງໃນປີຕໍ່ມາ ໄດ້ມີການຂະຫຍາຍກົດໝາຍ ອອກໄປໃຊ້ບັງຄັບໃຫ້ຜູ້ໂດຍສານລົດຈັກສວມໃສ່ໝວກກັນກະທົບນຳອີກ.

ໃນປີ 2001 ມີການນຳໃຊ້ 3 ຍຸດທະສາດ ເພື່ອຫລຸດຈຳນວນອຸປະຕິເຫດຈາກລົດຈັກລົງ ຊຶ່ງໄດ້ແກ່ການປະກາດໃຊ້ລະບຽບໃຫ້ມີການໃສ່ເສື້ອສະທ້ອນແສງ, ກຳນົດໃຫ້ຜູ້ຝ່າຝົນກິດຈາລະຈອນຕ້ອງໄປເຂົ້າ ຮຽນທີ່ໂຮງຮຽນສອນຂັບລົດ ແລະ ລະບຽບທີ່ຫ້າມຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ໃຊ້ລົດໃນມື້ພັກທ່າຍອາທິດ. ທັງໝົດນີ້ເປັນຜົນໃຫ້ອັດຕາການເສຍຊີວິດຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ຫລຸດລົງຢ່າງຫລວງຫຼາຍ. ຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ ໃນປີຕໍ່ມາມີ ການຍົກເລີກລະບຽບກ່ຽວກັບການໃສ່ເສື້ອສະທ້ອນແສງໂດຍບໍ່ມີສາເຫດທີ່ຊັດເຈນ ແຕ່ອີກໜຶ່ງປີຕໍ່ມາກໍ່ໄດ້ມີການນຳເອົາລະບຽບ ດັ່ງກ່າວນີ້ກັບຄືນມາໃຊ້ໄປພ້ອມກັນ ກັບການປະກາດໃຊ້ຮ່າງກົດໝາຍການໃຊ້ ລົດໃຊ້ ຖະໜົນສະບັບໃໝ່.

ການວິເຄາະແນວໂນ້ມ ການເສຍຊີວິດ ຈາກອຸປະຕິເຫດລົດຈັກຕັ້ງແຕ່ປີ 1996 ເປັນຕົ້ນມາ ສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າອັດຕາການເສຍຊີວິດຈາກລົດຈັກ ໄດ້ຫລຸດລົງຈາກ 9.7 ຄົນ ເປັນ 5.2 ຄົນຕໍ່ປະຊາກອນ 100,000 ຄົນ ຫລື ຫລຸດລົງເຖິງ 46% ຂໍ້ມູນນີ້ຊີ້ໃຫ້ເຫັນວ່າ ການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍໝວກກັນກະທົບຢ່າງເຂັ້ມງວດເປັນປັດໃຈສຳຄັນທີ່ຊ່ວຍຫຼຸດອັດຕາການເສຍຊີວິດລົງ.

ຕົວຊີ້ວັດທີ່ໃຊ້ໃນທີ່ນີ້ໄດ້ແກ່ :

- ສັດສ່ວນຂອງລົດຈັກທີ່ຈົດທະບຽນຖືກຕ້ອງຕາມກົດໝາຍ ເພື່ອທຽບກັບຈຳນວນລົດທັງໝົດ;
- ອັດຕາການເກີດອຸປະຕິເຫດຂອງລົດຈັກ (ຕໍ່ຈຳນວນພາຫະນະ 100,000 ຄັນ ຫລື ຈຳນວນປະຊາກອນ 100,000 ຄົນ);
- ຈຳນວນອຸປະຕິເຫດຂອງລົດຈັກທີ່ເກີດຂຶ້ນຕາມຖະໜົນປະເພດຕ່າງໆ;
- ອາຍຸ ແລະ ເພດຜູ້ຂັບຂີ່ ຂີ່ ແລະ ຜູ້ໂດຍສານ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບອຸປະຕິເຫດທີ່ເກີດຂຶ້ນ.

### ພາກສ່ວນໃດ/ ບຸກຄົນກຸ່ມໃດທີ່ຈະມີຂໍ້ມູນເຫລົ່ານີ້?

ຜູ້ທີ່ຄວນຈະມີແຫລ່ງຂໍ້ມູນ ທີ່ດີທີ່ສຸດໃນເລື່ອງນີ້ ໄດ້ແກ່ ຕໍາຫລວດຈະລາຈອນ ຫລື ອາດຈະເປັນອົງກອນທີ່ ເຮັດດ້ານຄວາມໄພ ທາງຖະໜົນ ຫລື ກົມຂົນສົ່ງ. ຄວນພິຈາລະນາຂໍ້ມູນເຫລົ່ານີ້ ໃນຖານະທີ່ເປັນ “ ຂໍ້ມູນທາງການ”.

ໃນທາງປະຕິບັດບໍ່ຄ່ອຍຈະມີການເກັບຂໍ້ມູນເຫລົ່ານີ້ຢ່າງຄົບຖ້ວນໄດ້ ສ່ວນໃຫຍ່ຈະເປັນຂໍ້ມູນທີ່ບໍ່ສົມບູນ ແມ່ນແຕ່ ປະເທດ ທີ່ໄດ້ຊື່ວ່າມີອັດຕາຄວາມປອດໄພຕາມຖະໜົນສູງ ກໍຍັງເກັບຂໍ້ມູນໄດ້ບໍ່ຄົບເຊັ່ນ: ຈຳນວນ ອຸປະຕິເຫດ ຢູ່ໃນບົດລາຍງານຂອງຕໍາຫລວດ ມັກຈະໜ້ອຍກວ່າຄວາມເປັນຈິງສະເໝີ.

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນອື່ນໆ ອາດເປັນອົງການທີ່ບໍ່ຂຶ້ນກັບລັດຖະບານ, ມະຫາວິທະຍາໄລ, ສະຖາບັນວິໄຈ ຫລື ບໍລິສັດປະກັນໄພ.

### ການເກັບຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບການບາດເຈັບທີ່ຫົວ

ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບການບາດເຈັບທີ່ຫົວ ທີ່ເກີດຈາກອຸປະຕິເຫດລົດຈັກສາມາດນຳໄປໃຊ້ ເພື່ອເນັ້ນໃຫ້ເຫັນເຖິງຜົນກະທົບທາງສຸຂະພາບ, ເສດຖະກິດ ແລະສັງຄົມ ຂອງປະກົດການນີ້ ແລະສາມາດໃຊ້ ເປັນຂໍ້ມູນສະໜັບສະໜູນ ການເຮັດໃຫ້ມີໂຄງການສົ່ງເສີມ ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບໄດ້ ແລະໃຊ້ ເປັນຕົວຊີ້ບອກ ໃນການຕິດຕາມ ຜົນການດຳເນີນງານ ຂອງໂຄງການນີ້. ຢ່າງໃດກໍຕາມ ຂໍໃຫ້ຄຳນຶງອີກວ່າ ອາດຈະມີປັດໃຈອື່ນໆ ທີ່ມີຜົນຕໍ່ອັດຕາການບາດເຈັບທີ່ຫົວ ທີ່ເກີດຈາກ ອຸປັດຕິເຫດ ລົດຈັກ ທີ່ນອກເໜືອໄປຈາກການດຳເນີນໂຄງການ ສົ່ງເສີມການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ຕົວຢ່າງເຊັ່ນ: ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງຈຳນວນຍານພາຫະນະສອງລໍ້ ຕາມເສັ້ນທາງ ເຮັດໃຫ້ຈຳນວນລວມ ຂອງການບາດເຈັບທີ່ຫົວ ຈາກອຸປະຕິເຫດ ເພີ່ມຂຶ້ນ ດັ່ງນັ້ນ ອັດຕາການຫລຸດລົງຂອງ ການບາດເຈັບທີ່ຫົວຈາກອຸປະຕິເຫດລົດຈັກ ຈຶ່ງບໍ່ອາດໃຊ້ເປັນຕົວປຶ້ງບອກເຖິງຄວາມສຳ ເລັດຂອງໂຄງ ການໄດ້ ສະເໝີໄປ.

ໃນການເກັບຂໍ້ມູນ ຈຳເປັນຕ້ອງຕັ້ງຄຳຖາມໃນເລື່ອງຕໍ່ໄປນີ້:

- ຈຳນວນການເກີດອຸປະຕິເຫດຂອງລົດຈັກທີ່ເຮັດໃຫ້ເກີດການບາດເຈັບທີ່ຫົວມີອັດສ່ວນເທົ່າໃດມີຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບຈຳນວນການບາດເຈັບ ແລະ ການເສຍຊີວິດຈາກການບາດເຈັບທີ່ຫົວທີ່ຈະນຳມາໃຊ້ປະໂຫຍດໄດ້ ຫລື ບໍ່?
- ຜົນກະທົບທາງດ້ານເສດຖະກິດສັງຄົມຂອງອຸປະຕິເຫດ ແລະ ການບາດເຈັບເຫລົ່ານີ້ຕໍ່ ຊັບພະຍາກອນຂອງປະເທດມີຫຍັງແດ່?
- ແບບແຜນການກະຈາຍຕົວທາງດ້ານພູມສາດຂອງລົດຈັກທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການບາດເຈັບທີ່ຫົວຕາມພື້ນທີ່ຕ່າງໆ ທີ່ຈະດຳ ເນີນໂຄງການເປັນແນວໃດ.
- ມີປະຊາກອນກຸ່ມໃດກຸ່ມໜຶ່ງໃນພື້ນທີ່ ທີ່ຈະດຳເນີນໂຄງການ ມີຄວາມສູງຈາກການບາດເຈັບທີ່ຫົວ ຈາກອຸປະຕິເຫດຂອງລົດຈັກຫຼາຍເປັນພິເສດຫລືບໍ່? ເຊັ່ນ: ຜູ້ຊາຍ, ຜູ້ຍິງ, ເດັກນ້ອຍ, ຊົນເຜົ່າ ສ່ວນນ້ອຍ ຫລື ກຸ່ມອາຊີບໃດໜຶ່ງ.

- ມີຂໍ້ມູນອັນໃດແດ່ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບຜູ້ໄດ້ຮັບບາດເຈັບທີ່ທົວ ຈາກອຸບັດຕິເຫດຂອງລົດຈັກ ເຊັ່ນ: ຜູ້ບາດເຈັບ ເຫລົ່ານັ້ນ ເປັນຜູ້ຂັບຂີ່ ຫລື ຜູ້ໂດຍສານຂອງຍານພາຫະນະ 2 ລໍ້ ຫລືບໍ່ເປັນເຈົ້າ ຂອງລົດທີ່ເກີດອຸປະຕິເຫດເອງ ຫລື ບໍ່?
- ມີຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບການໃສ່ໝວກກັນກະທົບຂອງຜູ້ປະສົບອຸປະຕິເຫດຈາກລົດຈັກ ຫລືບໍ່? ຖ້າມີຈະຊ່ວຍໃຫ້ສາມາດປຽບທຽບອາການບາດເຈັບລະຫວ່າງຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກທີ່ໃສ່ໝວກ ແລະ ບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບໄດ້ແນວໃດ?



ຖ້າຕົກລົງໃຫ້ການເກັບຂໍ້ມູນເປັນອົງປະກອບໜຶ່ງ ຂອງການດຳເນີນໂຄງການ ແລະ ການ ປຸກລະດົມການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ທ່ານ ອາດຈະຕ້ອງການນຳຄຳຖາມຕາມຕົວຢ່າງຕໍ່ໄປນີ້ ໄປໃສ່ໃວ້ໃນລະບົບການກວດສອບການບາດເຈັບທີ່ຈະດຳເນີນຂຶ້ນ ເພື່ອໃຫ້ສາມາດ ເກັບລາຍລະອຽດຂອງ ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບການບາດເຈັບຂອງ ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກໄດ້ຫຼາຍຂຶ້ນ.

**ປະເພດ: ວິທີເດີນທາງ**

ຄຳຈຳກັດຄວາມ: ໃນເວລາເກີດເຫດ ຜູ້ບາດເຈັບເດີນທາງດ້ວຍວິທີໃດ?

ລະຫັດທີ່ໃຊ້:

- 1 ຄົນຢ່າງຕາມທາງ
- 2 ຍານພາຫະນະທີ່ບໍ່ມີເຄື່ອງຈັກ (ເຊັ່ນ: ກວງນ, ລີ້, ລົດຖີບ)
- 3 ລົດຈັກ
- 4 ລົດເກງ
- 5 ລົດກະບະ, ລົດຕູ້, ລົດຈີບ, ລົດໂດຍສານຂະໜາດນ້ອຍເຊັ່ນ: ລົດໂດຍສານທີ່ບັນຈຸຄົນໄດ້ ໜ້ອຍກວ່າ 10 ຄົນ
- 6 ລົດບັນທຸກ
- 7 ລົດໂດຍສານບັນຈຸຄົນໄດ້ຫຼາຍກວ່າ 10 ຄົນ
- 8 ລົດໄຟ
- 89 ພາຫະນະອື່ນໆ ລວມທັງເຮືອ ແລະເຄື່ອງບິນ
- 99 ບໍ່ຮູ້

**ປະເພດ: ຜູ້ໃຊ້ຖະໜົນ**

ຄຳຈຳກັດຄວາມ: ໃນເວລາເກີດເຫດ ຜູ້ບາດເຈັບເດີນທາງດ້ວຍວິທີໃດ?

ລະຫັດທີ່ໃຊ້:

- 1 ຄົນຢ່າງຕາມທາງ
- 2 ຄົນຂັບ ຫລື ຜູ້ຄວບຄຸມຍານພາຫະນະ ລວມທັງຜູ້ຂີ່ລົດຖີມ ຫລື ຜູ້ລົດຈັກ
- 3 ຜູ້ໂດຍສານ ລວມທັງຜູ້ ຊ່ອນທ້າຍລົດຈັກ
- 8 ອື່ນໆ
- 9 ບໍ່ຮູ້

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ຂໍ້ມູນນີ້ໄດ້ຄັດຈ້ອນມາຈາກ ບົ່ມຄູ່ມືໃນການກວດສອບການບາດເຈັບ (injury surveillance guidelines)

**ຂໍ້ມູນເຫຼົ່ານີ້ຈະເອົາມາຈາກໃສ**

ໃນການເກັບຂໍ້ມູນເຫລົ່ານີ້ຕ້ອງກວດສອບລະບົບຂໍ້ມູນອຸປະຕິເຫດ ແລະ ການບາດເຈັບທີ່ອາດມີຢູ່ ແລ້ວລວມທັງຂໍ້ມູນຕໍ່ໄປນີ້:

- ລະບົບການເກັບຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບການເສຍຊີວິດ, ບາດເຈັບ ແລະພິການຈາກອຸປະຕິເຫດການຈາກ ຈາລະຈອນ ລະດັບປະເທດທີ່ມີຄຸນນະພາບສູງຊຶ່ງອາດລວມເຖິງການຂຶ້ນທະບຽນຂໍ້ມູນທີ່ ສຳຄັນ ເຊັ່ນ:
  - ▷ ຂໍ້ມູນຈາກໄບຍັງຍືນການເສຍຊີວິດ (ໂດຍປົກກະຕິແລ້ວ ເກັບກຳ ໂດຍກະຊວງສາທາລະນະສຸກ).
  - ▷ ຂໍ້ມູນການເສຍຊີວິດ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງ (ໄດ້ຈາກຕຳຫລວດຈາລະຈອນ).
- ລາຍງານການເສຍຊີວິດ (ໄດ້ຈາກຕຳຫລວດຈາລະຈອນ ຫລື ອົງກອນຍຸຕິທຳ).
- ລາຍງານການບາດເຈັບສາຫັດ (ປົກກະຕິໄດ້ຈາກໂຮງໝໍທ້ອງຖິ່ນ ຫລືພະນັກງານແພດ) ທີ່ອາດຈະມີ

ການບັນທຶກການບາດເຈັບຂອງ ຄົນເຈັບ ແລະ ການບາດເຈັບ ທີ່ຕ້ອງໄດ້ຮັບການປິ່ນປົວ ການສຶກສາ ຂໍ້ມູນເຫຼົ່ານີ້ ເປັນໄລຍະໜຶ່ງ ຈະມີປະໂຫຍດຫຼາຍ ບໍ່ວ່າ ຈະສຶກສາຈາກໂຮງໝໍແຫ່ງໃດແຫ່ງໜຶ່ງ ຫລືຈາກໂຮງໝໍໃນພື້ນທີ່. ຫາກມີການຄາດຄະເນ ສະຖານະການຈາກຕົວຢ່າງຂໍ້ມູນ ກໍ່ຈະຮູ້ເຖິງຂອບເຂດຂອງບັນຫາໃນລະດັບປະເທດ ຫລື ລະດັບແຂວງໄດ້. ການສຶກສາໃນໄລຍະນີ້ ຄວນຈະມີຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບ:

- ▶ ປະເພດຂອງການບາດເຈັບເຊັ່ນ: ການບາດເຈັບຢູ່ທົ່ວ ຫລື ຕາມຮ່າງກາຍ.
- ▶ ລັກສະນະຂອງອຸປະຕິເຫດຈາກລົດຈັກ.
- ▶ ປະເພດຂອງການບາດເຈັບທີ່ເຮັດໃຫ້ເສຍຊີວິດຫຼາຍທີ່ສຸດ.
- ▶ ຂໍ້ມູນສ່ວນຕົວຂອງຜູ້ທີ່ມີສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງກັບອຸປະຕິເຫດ ເຊັ່ນ: ເພດ, ອາຍຸ ແລະ ອາຊີບ.

ຕໍາຫລວດຈາລະຈອນອາດຈະເກັບກຳຂໍ້ມູນນີ້ໄວ້, ແຕ່ປົກກະຕິແລ້ວ ການເກັບກຳຂໍ້ມູນເຫຼົ່ານີ້ມັກເປັນຄວາມຮ່ວມມືລະຫວ່າງຕໍາຫລວດ, ຂະແໜງການຂົນສົ່ງ ແລະ ສາທາລະນະສຸກ .

ເຖິງແມ່ນວ່າ ລະບົບຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບອຸປະຕິເຫດຈາລະຈອນຕ່າງໆ ສ່ວນໃຫຍ່ຈະບໍ່ມີລາຍລະອຽດກ່ຽວກັບອາການບາດເຈັບທີ່ເກີດຂຶ້ນ ຫລາຍເທົ່າທີ່ຄວນ. ການຕັ້ງຄຳຖາມເຫຼົ່ານີ້ ຈະຊ່ວຍ ໃຫ້ຮູ້ວ່າ ຈະຫາຂໍ້ມູນເຫຼົ່ານີ້ ໄດ້ຈາກ ແຫລ່ງໃດ ຫລື ຢ່າງໜ້ອຍກໍ່ຈະເຮັດໃຫ້ຮູ້ວ່າ ຍັງຂາດຂໍ້ມູນຫຍັງແດ່.

ຕາຕະລາງຕໍ່ໄປນີ້ລະບຸເຖິງແລ້ວຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບການບາດເຈັບທີ່ນຳໃຊ້ເປັນປະຈຳຫຼາຍກວ່າແຫລ່ງອື່ນ:

**ຕາຕະລາງ 2.1** ຕໍ່ໄປນີ້ລະບຸເຖິງແລ້ວຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບການບາດເຈັບທີ່ນຳໃຊ້ເປັນປະຈຳຫຼາຍກວ່າແຫລ່ງອື່ນ

	ບາດເຈັບເລັກໜ້ອຍ	ບາດເຈັບປານກາງ	ບາດເຈັບສາຫັດ	ເສຍຊີວິດ
ການສຳຫລວດຕາມບ້ານ (ຊຸມຊົນ)				
ບັນທຶກຂອງສຸກສາລາ				
ບັນທຶກຂອງແພດປະຈຳ ຄອບຄົວ				
ບັນທຶກຂອງຫ້ອງສຸກເສີນ				
ບັນທຶກການຮັບຕົວ ເຂົ້າຫ້ອງຜູ້ປ່ວຍ				
ບັນທຶກການຮັບຕົວເຂົ້າຫ້ອງ ICU				
ໃບມໍລະນະບັດ				

ແຫຼ່ງອື່ນໆທີ່ອາດສາມາດໃນການໃຫ້ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບການບາດເຈັບເຖິງແກ່ຊີວິດ ແລະ ການບາດເຈັບສາຫັດໄດ້ແກ່:

- ສຳລັບຂໍ້ມູນການບາດເຈັບເຖິງແກ່ຊີວິດ:
  - ລາຍງານການສັນລະສູດ/ ຜາລິບ
  - ລາຍງານຂອງຕໍາຫລວດ
  - ສຳລັບຂໍ້ມູນການບາດເຈັບຮຸນແຮງທີ່ບໍ່ເຖິງແກ່ຊີວິດ
    - ບັນທຶກຜູ້ໄດ້ຮັບບາດເຈັບພາຍໃນ ຂອງໂຮງໝໍ
    - ບັນທຶກອາການກະທົບກະເທືອນ
    - ບັນທຶກຂອງພະນັກງານປະຈຳລິດຂົນສົ່ງຄົນເຈັບ ຫລືພະນັກງານແພດສຸກເສີນ
- ສຳລັບການບາດເຈັບຈາກຍານພາຫະນະ
  - ບັນທຶກຂອງບໍລິສັດປະກັນໄພຍານພາຫະນະ
  - ບັນທຶກ “ອຸປະຕິເຫດ” ຂອງຕໍາຫລວດຈາລະຈອນ
  - ບັນທຶກຂອງກົມຂົນສົ່ງ
  - ສຳລັບການບາດເຈັບໃນເວລາປະຕິບັດວຽກງານ(ຈາກອາຊີບການງານ)
    - ບັນທຶກຂອງສະຖານທີ່ເຮັດວຽກ
    - ບັນທຶກຂອງຜູ້ກວດສອບດ້ານແຮງງານ ຫລື ຄວາມປອດໄພລະດັບປະເທດ
    - ໂຄງການປະກັນໄພລະດັບຊາດ/ສຳນັກງານສະຫວັດດີການທີ່ຈ່າຍຄ່າຊົດເຊີຍການບາດເຈັບໃຫ້ຄົນງານ
    - ສູນພື້ນຟູສຸຂະພາບ

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ຂໍ້ມູນນີ້ໄດ້ຄັດຈອນມາຈາກຄູ່ມືການສຳຫລວດຄົນເຈັບ Injury surveillance Guidelines(1)

**ໝາຍເຫດ**

ວິທີການເກັບຂໍ້ມູນຢ່າງເລັ່ງດ່ວນອາດຈະເຮັດໄດ້ ໂດຍການຂໍ້ມູນການບາດເຈັບໃນ ໄລຍະເວລາ ໃດເວລາໜຶ່ງຈາກໂຮງໝໍ ເຊັ່ນ: ໃນປີ 2001 ກະຊວງສາທາລະນະສຸກ ປະເທດໄທ ຂໍໃຫ້ໂຮງໝໍທຸກ ແຫ່ງທົ່ວປະເທດ ແຈ້ງຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບການບາດເຈັບຈາກອຸປະຕິເຫດ ທາງຖະໜົນທີ່ມີ ຜູ້ບາດເຈັບຖືກສົ່ງເຂົ້າ ຮັບການປິ່ນປົວ ໃນໄລຍະ 9 ວັນ ຂອງວັນກຸດສິງການໄທໃຫ້ ກະຊວງຊາບ (ເບິ່ງຫ້ອງ ທີ່ 2.2 ການປະກາດ ໃຊ້ກິດໝາຍການໃສ່ໝວກກັນກະທົບຢູ່ໃນປະເທດໄທ) ໂຮງໝໍສາມາດ ໃຫ້ຂໍ້ມູນເຫລົ່ານີ້ໄດ້ ໂດຍບໍ່ຕ້ອງໃຊ້ ຊັບພະຍາກອນຫຼາຍພໍປານໃດ ເພາະມັນ ເປັນການດຳເນີນການໄລຍະສັ້ນໆ, ມີການນຳຂໍ້ມູນທີ່ໄດ້ໄປໃຊ້ ໃນການປຸກລະດົມ ເພື່ອເຕືອນໃຫ້ມວນຊົນຮັບຮູ້ ເຖິງບັນຫາທີ່ ເກີດຈາກການບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ແລະ ການບາດເຈັບໃນກຸ່ມຜູ້ຂັບຂີ່ລົດສອງລໍ້.

**ຫ້ອງທີ 2.2: ການປະກາດໃຊ້ກິດໝາຍໝວກກັນກະທົບຢູ່ໃນປະເທດໄທ**

ປະເທດໄທກໍ່ຄືກັນກັບເພື່ອນບ້ານອີກຫຼາຍປະເທດ ທີ່ມີຜູ້ ຂັບຂີ່ລົດຈັກເປັນຈຳນວນຫຼາຍ ແລະມີແນວໂນ້ມຈະເພີ່ມ ຂຶ້ນເລື້ອຍໆ, 80% ຂອງພາຫະນະທັງໝົດຈຳນວນ 20 ລ້ານຄັນ ທີ່ຈິດທະບຽນຢູ່ໃນປະເທດ ເປັນລົດຈັກ.

ໃນປີ 1993 ເມື່ອຕອນທີ່ຍັງບໍ່ທັນມີກິດໝາຍບັງຄັບໃຊ້ ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ 90% ຂອງຜູ້ເສຍຊີວິດຈາກ ການບາດເຈັບຈາກການຈາລະຈອນໃນປະເທດໄທ ເປັນ ຜູ້ຂັບຂີ່ ຫລື ເປັນຜູ້ຊ່ອນທ່າຍ ລົດຈັກ. ການເສຍຊີວິດ ເກືອບທັງໝົດ ແມ່ນມາຈາກການບາດເຈັບທີ່ຫົວ ແລະ ມີ ຜູ້ເສຍຊີວິດຈຳນວນ ໜ້ອຍດຽວ ທີ່ໃສ່ ໝວກກັນກະທົບ. ໃນປີນັ້ນ ກໍ່ມີການນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບການບໍ່ໃສ່ໝວກກັນ ກະທົບ ແລະ ການເສຍຊີວິດ ຈາກອຸປະຕິເຫດຂອງລົດຈັກ ທີ່ສັງລວມໄດ້ຈາກໂຮງໝໍປະຈຳແຂວງຂອນແຮມທີ່ຢູ່ທາງ ພາກຕາເວັນອອກ ສຽງເໜືອ ມາປຸກລະດົມໃຫ້ມີການໃສ່ ໝວກກັນກະທົບໃນໄລຍະເບື້ອງຕົ້ນ ເປັນການປຸກລະດົມ ສະເພາະໃນ ພື້ນທີ່ບໍລິເວນໃກ້ຄຽງ ຂອງໂຮງໝໍ ແລະ ມີ ກຸ່ມເປົ້າໝາຍ ເປັນພະນັກງານຂອງໂຮງໝໍ ທີ່ໃຊ້ລົດຈັກ ເປັນປະຈຳທຸກມື້ ຈຳນວນ 1,000 ຄົນ. ການປຸກລະດົມ ປະສົບຜົນສຳເລັດເປັນຢ່າງດີ ຈົນປີຕໍ່ມາມີການຂະຫຍາຍ ພື້ນທີ່ອອກໄປ ເຖິງໜ່ວຍງານດ່ານ ສາທາລະນະສຸກຢູ່ ພາຍໃນແຂວງ ແລະຂະຫຍາຍອອກໄປ ກວມເອົາພື້ນທີ່ ຂອງແຂວງ ຂອນແຮມທັງໝົດ ໃນປີ 1994.

ຫລັງຈາກກຸ່ມຜູ້ປຸກລະດົມໂດຍປຶກສາຫາລືກັບລັດຖະມົນຕີ ກະຊວງ ສາທາລະນະສຸກໃນປີ 1995 ຈົນມີການນຳເລື່ອງ ດັ່ງກ່າວເຂົ້າໄປສະເໜີທີ່ປະຊຸມຄະນະລັດຖະມົນຕີແລະ ລັດຖະບານໄດ້ອອກກິດໝາຍບັງຄັບ ໃຫ້ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກໃສ່ ໝວກກັນກະທົບໃນປີຕໍ່ມາ.

ຫລັງຈາກບັນລຸເປົ້າໝາຍຫລັກໃນການໃຫ້ມີການອອກ ກິດໝາຍໃນລະດັບຊາດແລ້ວ, ຄະນະກຳມະການຮັກສາ ຄວາມປອດໄພຂອງແຂວງ ຂອນແຮມ ຈຶ່ງເລີ່ມດຳເນີນ ການໃນຂັ້ນຕໍ່ໄປ. ນອກຈາກຈັດໃຫ້ມີການໃຫ້ ຄວາມຮູ້ ຢ່າງກວ້າງຂວາງກ່ຽວກັບການນຳໃຊ້ໝວກກັນກະທົບ ແລະ ກິດໝາຍທີ່ຫາກໍ່ປະກາດໃຊ້ ໃນກຸ່ມຊຸມຊົນ ຄະນະ ກຳມະການຈຶ່ງໄດ້ຈັດຕັ້ງເຄືອຂ່າຍ ກວດສອບການບາດ ເຈັບຂຶ້ນ ເພື່ອໃຫ້ຂໍ້ມູນແກ່ ສາທາລະນະຊົນ ແລະ ລັດຖະ ບານໃນເລື່ອງອຸປະຕິເຫດຂອງລົດຈັກ ແລະ ການບາດ

ເຈັບທີ່ຫົວ. ໃນປີທຳອິດ ທີ່ມີການ ປະກາດໃຊ້ກິດໝາຍອັດ ຕາການໃສ່ໝວກກັນກະທົບເພີ່ມຂຶ້ນ 90% ຊຶ່ງເປັນຜົນໃຫ້ ການບາດເຈັບທີ່ຫົວ ໃນກຸ່ມ ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກຫລຸດລົງເຖິງ 40% ແລະ ອັດຕາການເສຍຊີວິດຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ຫລຸດລົງ 24%.

ໃນປີ 2001 ກະຊວງສາທາລະນະສຸກໄດ້ສັງລວມລາຍລະ ອງດຂໍ້ມູນ ອຸປະຕິເຫດຈາກການຈາລະຈອນໃນໄລຍະ ການສະຫລອງບຸນປີໄພ ຫລື ສົງການຈາກໂຮງໝໍທຸກໆ ແຫ່ງໃນທົ່ວປະເທດ. ຂໍ້ມູນ ເຫລົ່ານີ້ຊື່ໃຫ້ເຫັນວ່າຜູ້ຂັບຂີ່ ລົດຈັກທີ່ໄດ້ຮັບການບາດເຈັບໃນໄລຍະເວລານັ້ນສ່ວນ ໃຫຍ່ບໍ່ໄດ້ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ. ການນຳສະເໜີຂໍ້ມູນນີ້ ຢ່າງກວ້າງຂວາງໃນ ສື່ຕ່າງໆ ໄດ້ຊ່ວຍໃຫ້ປະຊາຊົນຮັບຮູ້ ແລະ ຄຳນຶງເຖິງຄວາມສຳຄັນຂອງການໃສ່ໝວກ ກັນກະ ທົບໃຫ້ຫຼາຍຂຶ້ນ.

ໃນປີ 2005 ລັດຖະບານ ໄດ້ປະກາດໃຫ້ຄວາມປອດໄພ ທາງຖະໜົນເປັນວາລະສຳຄັນຂອງຊາດ ມີການຈັດຕັ້ງ ສູນຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນແຫ່ງຊາດຂຶ້ນ ໂດຍມີໜ້າ ທີ່ສ້າງແຜນແມ່ບົດ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ກ່ຽວກັບຄວາມ ປອດໄພທາງຖະໜົນ ລະດັບປະເທດຂຶ້ນ. ຈຸດປະສົງຫລັກ ຂອງແຜນນີ້ແມ່ນເພື່ອສົ່ງເສີມ ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກໃສ່ໝວກກັນ ກະທົບ. ຫວາງບໍ່ດົນມານີ້ລັດຖະບານ ໄດ້ມີຄຳສັ່ງໃຫ້ຜູ້ວາ ລາຊະການ ຂອງແຂວງ ເລັ່ງໃສ່ ດຳເນີນການເພື່ອໃຫ້ມີ ການນຳແຜນ ຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນຂອງປະເທດ ມາໃຊ້.

ປະຈຸບັນປະເທດໄທມີນະໂຍບາຍລະດັບຊາດໃນເລື່ອງ ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ທີ່ຊັດເຈນ, ນະໂຍບາຍນີ້ ເລີ່ມ ຕົ້ນຈາກ ການເກັບ ແລະຈັດຫາຂໍ້ມູນທອງຖິ່ນກ່ຽວກັບ ການບາດເຈັບທີ່ຫົວ ໃນກຸ່ມຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ຢ່າງຈິງ ຈິງ ພຽງແຕ່ໜຶ່ງແຂວງເທົ່ານັ້ນ ກອນຈະຂະຫຍາຍຕົວອອກ ເປັນການປຸກລະດົມທີ່ເຂັ້ມແຂງ ແລະ ຂະຫຍາຍ ອອກສູ່ ວົງກວ້າງ ຊຶ່ງນຳໄປສູ່ການ ໂນ້ມນາວໃຫ້ຫລາຍໜ່ວຍງານ ຂອງລັດຖະບານ ຮວມດຳເນີນການຈົນ ເຮັດໃຫ້ ອັດຕາ ການເສຍຊີວິດໃນກຸ່ມຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ໃນປະເທດຫລຸດລົງ ຢ່າງເຫັນ ໄດ້ຊັດເຈນ.

ທີ່ມາ: (2,3)

## 2.2.2 ອັດຕາການໃສ່ໝວກກັນກະທົບຢູ່ໃນພື້ນທີ່ ທີ່ຈະດຳເນີນໂຄງການ

ການປະເມີນອັດຕາສ່ວນຂອງຜູ້ໃຊ້ລົດຈັກ ທີ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບໄດ້ຢ່າງຖືກຕ້ອງເປັນຂໍ້ມູນສຳຄັນ ທີ່ຈະສາມາດນຳມາສະໜັບສະໜູນ ໂຄງການສົ່ງເສີມການໃສ່ໝວກກັນກະທົບໄດ້ ທັງນີ້ກໍ່ໝາຍຄວາມວ່າຕ້ອງໄດ້ຕັ້ງ ຄຳຖາມດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

- ຜູ້ໃສ່ໝວກກັນກະທົບມີ ອັດຕາສ່ວນເທົ່າໃດ ຂອງຈຳນວນປະຊາກອນທັງໝົດ (ຫລື ຂອງປະຊາກອນໃນພື້ນທີ່ ທີ່ຈະດຳເນີນໂຄງການ) ຄວນນຳອັດຕາສ່ວນ (ຕໍ່ປະຊາກອນ 100.000 ຄົນ) ນີ້ມາໃຊ້ເປັນຕົວບົ່ງຊີ້ ສຳຫລັບ ການປຽບທຽບກັບຜົນກະທົບຂອງ ການປ່ຽນແປງທີ່ຜ່ານມາ (baseline indicator) ໃນການປະເມີນປະສິດທິຜົນ ຂອງ ໂຄງການ.
- ມີໃຜແດ່ ທີ່ບໍ່ໄດ້ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ, ສາມາດຈັດແບ່ງຄົນເຫລົ່ານີ້ຕາມອາຍຸ, ເພດ, ໃນຖານະ ເປັນຜູ້ຂັບຂີ່ ຫລື ຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ຕາມວັດຖຸປະສົງຂອງການເດີນທາງໃນເວລາເກີດອຸປະຕິເຫດໄດ້ ຫລືບໍ່.
- ຄວາມເສຍຫາຍຈາກການບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບໃນຮູບຂອງການບາດເຈັບທີ່ຫົວ ຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກມີຫຼາຍໜ້ອຍປານໃດ.
- ອັດຕາສ່ວນຂອງຜູ້ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ຢ່າງຖືກຕ້ອງ ໃນຮູບຂອງການໃສ່ສາຍຮັດຄາງ ແລະ ການໃສ່ໝວກທີ່ມີຂະໜາດເໝາະສົມຄິດເປັນຈຳນວນເທົ່າໃດ? ຮູບແບບຂອງການໃສ່ ໝວກກັນກະທົບຢ່າງບໍ່ຖືກຕ້ອງ ທີ່ພົບເຫັນຫຼາຍທີ່ສຸດໄດ້ແກ່ການບໍ່ໃສ່ສາຍຮັດຄາງໃຫ້ແໜ້ນ, ບໍ່ຄັດສາຍຮັດຄາງ ແລະ ການໃສ່ໝວກກັບຫລັງ. ຂໍ້ມູນທີ່ລວບລວມມາໄດ້ ສາມາດນຳມາໃຊ້ ໃນການປະເມີນການໃສ່ໝວກກັນກະທົບທີ່ບໍ່ຖືກຕ້ອງ ທັງກ່ອນ ແລະ ຫລັງການດຳເນີນການຂອງໂຄງການໄດ້.

ຈະຫາຂໍ້ມູນເຫລົ່ານີ້ໄດ້ ມາຈາກໃສແດ່?

- ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ອາດຈະມາຈາກຫຼາຍບ່ອນເຊັ່ນ: ບັນທຶກຂອງຕຳຫລວດ
- ບັນທຶກຂອງຂະແໜງການສາທາລະນະສຸກ ລະດັບທ້ອງຖິ່ນ ຫລື ລະດັບຊາດ;

**ໝາຍເຫດ** ຈາກການສຶກສາໃນໂຮງໝໍ ປະຈຳຄະນະແພດສາດ 2 ແຫ່ງໃນພື້ນທີ່ທາງຕາເວັນຕົກສຽງໃຕ້ຂອງ ປະເທດ ໄນຈີເຣຍ ພົບວ່າ ໃນຈຳນວນຜູ້ບາດເຈັບຈາກອຸປະຕິເຫດລົດຈັກ ທີ່ເຂົ້າຮັບການປິ່ນປົວຢູ່ໃນໂຮງໝໍ ທັງໝົດ 254 ລາຍ ບໍ່ມີໃຜໃສ່ໝວກກັນກະທົບເລີຍ.

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: 4

- ບັນທຶກຂອງອົງການດ້ານການຂົນສົ່ງລະດັບປະເທດ;
- ການສຶກສາຄົ້ນຄວ້າ ແລະ ວິໄຈ;
- ບັນທຶກການຂຶ້ນທະບຽນຂອງຍານພາຫະນະ ຊຶ່ງສາມາດໃຊ້ໄດ້ ແຕ່ມີຂອບເຂດຈຳກັດ;
- ບັນທຶກຍອດຂາຍຂອງຜູ້ຜະລິດໝວກກັນກະທົບ;
- ການສຶກສາໂດຍການສັງເກດການ



Copyright: P.Vinot.

ຄຳອະທິບາຍຮູບພາບ: ການປະເມີນຂອບເຂດຂອງບັນຫາ ການບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ເປັນຂັ້ນຕອນທຳອິດ ໃນການວາງແຜນ ໂຄງການປຸກລະດົມ ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ

**ໝາຍເຫດ**

ຈາກການສຶກສາກ່ຽວກັບການບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບໃນກຸ່ມຜູ້ໃຊ້ລົດຈັກໃນເມືອງ ລອນດອນ ທາງພາກໃຕ້ ຂອງປະເທດ ບຣາຊິນ ທີ່ເຂົ້າຮັບການປິ່ນປົວ ຫຼັງຈາກປະສົບ ອຸປະຕິເຫດ ພົບວ່າ 63% ຂອງຄົນກຸ່ມນີ້ ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ ປັດໃຈອື່ນໆ ທີ່ມີຜົນຕໍ່ການບໍ່ ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ເຊັ່ນ: ຜູ້ຂັບຂີ່ທີ່ມີອາຍຸຕໍ່າກວ່າ 18 ປີ, ຜູ້ທີ່ດື່ມເຫຼົ້າເມື່ອ, ຜູ້ໃຊ້ລົດໃຊ້ຖະ ຫົນທີ່ປະສົບອຸປະຕິເຫດລະ ຫວ່າງ ວັນພັກທ້າຍອາທິດມັກບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ. ກຸ່ມຜູ້ວິໄຈສະ ຫລຸບວ່າ ການນຳມາດຕະການ ເພີ່ມຄວາມປອດໄພຕາມເສັ້ນ ທາງມາໃຊ້ ຈຳເປັນຕ້ອງຄຳນຶງເຖິງ ສະພາບ ການໃນສັງຄົມ ໂດຍລວມ ທີ່ມີຜົນຕໍ່ພຶດຕິກຳ ໃນການຂັບຂີ່ລົດຈັກ ນຳ.

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: 5



### ການຕັ້ງຄຳຖາມ ກ່ຽວກັບການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ

ຄຳຖາມຕໍ່ໄປນີ້ ເປັນຄຳຖາມທົ່ວໄປ ກ່ຽວກັບການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ທີ່ສາມາດນຳມາໃຊ້ໃນການສຳລວດ ຊຸມຊົນໄດ້:

ໃນຊ່ວງ 30 ມື້ທີ່ຜ່ານມາ ທ່ານ ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ໃນລະຫວ່າງຂັບຂີ່ລົດຈັກ ຈັກເທືອ/ຫຼາຍໜ້ອຍປານໃດ?

ລະຫັດທີ່ໃຊ້

- 01 ໃສ່ຕະຫຼອດເວລາ
- 02 ໃສ່ເປັນບາງຄັ້ງ
- 03 ບໍ່ເຄີຍໃສ່ເລີຍ
- 04 ໃນໄລຍະ 30 ວັນຜ່ານມາບໍ່ໄດ້ໃຊ້ລົດຈັກ
- 05 ບໍ່ມີໝວກກັນກະທົບ
- 06 ບໍ່ຍອມໃຊ້
- 07 ບໍ່ຮູ້ / ບໍ່ແນ່ໃຈ

ໃນຊ່ວງ 30 ມື້ທີ່ຜ່ານມາ ທ່ານ ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ໃນລະຫວ່າງຂັບຂີ່ລົດຈັກ ຈັກເທືອ/ຫຼາຍໜ້ອຍປານໃດ?

ລະຫັດທີ່ໃຊ້

- 01 ໃສ່ຕະຫຼອດເວລາ
- 02 ໃສ່ເປັນບາງຄັ້ງ
- 03 ບໍ່ເຄີຍໃສ່ເລີຍ
- 04 ໃນໄລຍະ 30 ວັນຜ່ານມາບໍ່ໄດ້ໃຊ້ລົດຈັກ
- 05 ບໍ່ມີໝວກກັນກະທົບ
- 06 ບໍ່ຍອມໃຊ້
- 07 ບໍ່ຮູ້ / ບໍ່ແນ່ໃຈ

ຄຳຖາມເຫຼົ່ານີ້ ໃຊ້ເພື່ອຫາຂໍ້ມູນວ່າ ນຳຜູ້ຕອບຄຳຖາມແບບຟອມສຳລວດ ລະຫວ່າງຂັບຂີ່ ຫລື ໂດຍສານ ມານຳລົດຈັກ ຫຼາຍໜ້ອຍປານໃດ ເມື່ອນຳຄຳຕອບໄປໃຊ້ຮ່ວມກັບຂໍ້ມູນອື່ນໆ ກ່ຽວກັບຜູ້ຕອບຄຳຖາມ (ເຊັ່ນ: ອາຍຸ, ເພດ) ຈະຊ່ວຍໃຫ້ສາມາດລະບຸໄດ້ວ່າ ມີໃຜແດ່ ທີ່ໃສ່ ຫລື ບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ແລະບອກໄດ້ວ່າ ມີ ຜູ້ບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ຫລາຍໜ້ອຍປານໃດ ຂໍ້ມູນນີ້ຈະເປັນປະໂຫຍດໃນການວາງແຜນ ໂຄງການສົ່ງເສີມ ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ແລະຮູ້ວ່າກຸ່ມເປົ້າໝາຍທີ່ຈະໄດ້ປະໂຫຍດສູງສຸດຈາກໂຄງການຄວນເປັນກຸ່ມ ໃດ.

ທີ່ມາ ຂໍ້ມູນເຫຼົ່ານີ້ຄັດຈ້ອນມາຈາກ ຂໍ້ແນະນຳ ໃນການສຳລວດຊຸມຊົນກ່ຽວກັບການບາດເຈັບ ແລະ ຄວາມຮຸນແຮງ (6)

### ຫ້ອງທີ 2.3: ການການປະເມີນອັດຕາການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ: ການສຶກສາໂດຍການສັງເກດການ

ຫາກຍັງບໍ່ມີລາຍລະອຽດແລະຂໍ້ມູນທີ່ກວມເອົາທຸກປະເດັນ ໃນເລື່ອງນີ້ ເຮົາກໍສາມາດໃຊ້ວິທີການສຶກສາແບບ ສັງເກດ ການເພື່ອປະເມີນຈຳນວນການໃສ່ໝວກກັນກະທົບໄດ້ເປັນ ຢ່າງດີ. ການນັບຈຳນວນຜູ້ຂັບຂີ່ ແລະຜູ້ໂດຍສານທີ່ໃສ່ໝວກ ກັນກະທົບໃນພື້ນທີ່ບາງແຫ່ງ ໃນຊ່ວງເວລາຕາງກັນຂອງແຕ່ ລະມື້ຈະເຮັດໃຫ້ສາມາດປະເມີນໄດ້ແບບລວມໆ ວ່າຈຳນວນ ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ທີ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບມີຫຼາຍປານໃດ ແລະ ສາມາດນຳຂໍ້ມູນນີ້ໄປໃຊ້ໃນການວາງແຜນດຳເນີນການໃນ ຂັ້ນຕໍ່ໄປໄດ້.

ເນື່ອງຈາກວ່າວິທີເກັບຂໍ້ມູນແບບນີ້ມີຄ່າໃຊ້ຈ່າຍຫຼາຍ ພໍສົມ ຄວນ ຈຶ່ງມັກເຮັດເປັນການສຶກສາແບບຂະໜາດນ້ອຍ. ຖ້າ ຫາກຮູ້ວ່າຖະໜົນສາຍໃດຫລື ພື້ນທີ່ໃດຫາກມີອັດຕາການ ເກີດອຸປະຕິເຫດສູງ ກໍຄວນຈະທຳການ ສຶກສາຢູ່ບ່ອນທີ່ມີ ຄວາມສູງສູງດັ່ງກ່າວນັ້ນ.

ການຄຳນວນອັດຕາການໃສ່ໝວກກັນກະທົບໃນກຸ່ມປະຊາ ກອນ ທີ່ສາສຶກສາຈາກການສັງເກດການນີ້ ສາມາດນຳໄປ ໃຊ້ ໃນການເກັບກຳຂໍ້ມູນ ເພື່ອປະເມີນສະຖານະການ ຫລື ເພື່ອອອກແບບ ການປະເມີນໂດຍ ວິ ທິທິດລອງ ຫລື ເຄິ່ງ ທິດລອງ (ເບິ່ງ ໂມດູນທີ 4).

ຊ່ວງວາງແຜນ: ກ່ອນຈຳເຮັດການສຳຫລວດໂດຍການສັງ ເກດການ ຄວນກຳນົດປະຊາຊົນກຸ່ມເປົ້າໝາຍ ໃຫ້ ຊັດເຈນ ກ່ອນວ່າ ເປັນຄົນກຸ່ມໃດ ອາໄສຢູ່ບ່ອນໃດ ແລະ ຈະເກັບຂໍ້ ມູນໃນຊ່ວງເວລາໃດ ຄວນມີການຈັດ ຫາແຜນ ທີ່ເສັ້ນທາງ ແບບລະອຽດ ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບຈຳນວນການຈະລະຈອນ ແລະ ຄາດຄະເນ ກ່ຽວກັບ ຄວາມນິຍົມ ໃນການໃສ່ໝວກກັນກະ ທົບຂອງປະຊາກອນໃນພື້ນທີ່ ທີ່ຈະສຶກສາຈາກແຫຼ່ງ ຂໍ້ມູນ ອື່ນໆ ໄວ້ກ່ອນ.

ຂັ້ນຕອນໃນການພັດທະນາວິທີເກັບຂໍ້ມູນ: ໄດ້ແກ່ການເຮັດ ເອກະສານອະທິບາຍ ແນວທາງທີ່ຈະໃຊ້ເກັບຂໍ້ ມູນຢ່າງລະ ອຽດ ໂດຍລະບຸກົດຈະກຳ, ວິທີການເກັບຂໍ້ມູນ ຜູ້ດຳເນີນ ການ ແລະ ໄລຍະເວລາໃນການດຳເນີນ ການເກັບຂໍ້ມູນ.

ການພັດທະນາເຄື່ອງມືທີ່ໃຊ້ເກັບຂໍ້ມູນ: ໄດ້ແກ່ການເຮັດ ແບບຟອມ ຫລື ຊຸດຂອງແບບຟອມຂໍ້ມູນທີ່ໃຊ້ໃນ ການເກັບ ຂໍ້ມູນ (ເຊັ່ນ: ແບບສອບຖາມ, ລາຍການ ສຳລັບການສຳ ພາດ) (ເບິ່ງຫ້ອງທີ 2.4 ຂ້າງລຸ່ມນີ້) ຄວນມີ ການ ສ້າງເຄື່ອງ ມືອີບຣິມການເກັບຂໍ້ມູນເພື່ອຝຶກພະນັກງານ ທີ່ຈະເປັນຜູ້ສັງ ເກດການຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ຕາມເສັ້ນທາງ ຕ່າງໆ.

ການເລືອກຕົວຢ່າງ: ກຸ່ມປະຊາຊົນທີ່ຈະຖືກສັງເກດການ ຄວນເປັນກຸ່ມທີ່ສາມາດເປັນຕົວແທນ ຂອງ ປະຊາຊົນ ໃນ ພື້ນທີ່ເປົ້າໝາຍໄດ້. ຄວນໃຊ້ວິທີການເລືອກຕົວຢ່າງເປັນ ຫລັກ ເຖິງແມ່ນວ່າການເກັບ ຂໍ້ມູນແບບບໍ່ເລືອກຕົວຢ່າງ ອາດຈະເໝາະສົມກວ່າໃນບາງສະຖານທີ່ ເຊັ່ນ: ເມື່ອສັງ

ເກດການ ຢູ່ບ້ານນ້ຳມັນ ຫລື ໜ້າ ໂຮງຮຽນ. ແຕ່ກໍຄວນພິຈາ ລະນາໃຫ້ດີແດ່ວ່າ ກຸ່ມປະຊາຊົນໃນລັກສະນະນີ້ຈະສາມາດ ເປັນຕົວແທນຂອງ ປະຊາກອນທັງໝົດ ທີ່ຕັ້ງໃຈຈະສຶກສາໄດ້ ໃຫ້ຫຼາຍໜ້ອຍສຳໃດ.

ຫາກການປະເມີນມີຈຸດປະສົງເພື່ອຮວບຮວມຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບ ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ໃນພື້ນທີ່ສະເພາະ ບາງແຫ່ງເທົ່າ ນັ້ນກໍຄວນອອກແບບການເກັບຂໍ້ມູນໃຫ້ຄວບຄຸມເອົາການ ຈາລະຈອນ ຕາມເສັ້ນທາງ ທຸກ ປະເພດທີ່ມີຢູ່ໃນພື້ນທີ່ນັ້ນ ເພາະພຶດຕິກຳ ການ ໃສ່ໝວກກັນກະທົບອາດຈະແຕກຕ່າງ ກັນໄປຕາມປະເພດ ຂອງເສັ້ນທາງ ເຊັ່ນ: ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກອາດ ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ໃນຕອນທີ່ຢູ່ໃນເສັ້ນທາງຫລວງຫຼາຍ ກວ່າຢູ່ໃນເສັ້ນທາງນ້ອຍໃນຊຸມຊົນ. ການເລືອກຕົວຢ່າງຄວນ ກຳນົດຂອບການດຳເນີນງານໃຫ້ສາມາດນັບ ຈຳນວນຜູ້ໃຊ້ ລົດໃຊ້ຖະໜົນ ໄດ້ ພຽງພໍທີ່ຈະນຳໄປໃຊ້ຄຳນວນ ອັດຕາການ ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ຢູ່ຕາມເສັ້ນທາງທຸກປະເພດໄດ້ຢ່າງ ເໝາະສົມ, ລວມທັງໃຫ້ໄດ້ຂໍ້ມູນທີ່ມີຫລາຍຮູບແບບກ່ຽວກັບ ເສັ້ນທາງປະເພດຕ່າງໆ ປະລິມານການຈະລະຈອນ ແລະ ທີ່ຕັ້ງຂອງເສັ້ນທາງນັ້ນໆ (ບໍ່ວ່າຈະເປັນເສັ້ນທາງໃນ ເຂດຕົວ ເມືອງ, ນອກເມືອງ ຫລືພື້ນທີ່ ຊົນນະບົດ ທີ່ສະໜອງໃຫ້ເຫັນ ເຖິງ ປະລິມານການເດີນທາງ ໂດຍຍານພາຫະນະ (Vehicle Kilometres Traveled VKT?) ໃນບໍລິເວນທີ່ສຶກສາ.

ໃນທາງທິດສະດີແລ້ວ ພື້ນທີ່ເສັ້ນທາງທຸກໆແຫ່ງ ຄວນມີສິດ ທີ່ຈະໄດ້ຮັບການຄັດເລືອກຕົວຢ່າງ. ອີງຕາມ ຂະໜາດຂອງ ແຕ່ລະພື້ນທີ່ເປົ້າໝາຍການ ເລືອກຕົວຢ່າງອາດແບ່ງເປັນ 2- 3 ຂັ້ນຕອນ ເຊັ່ນ: ໃນການສຳລວດການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ໃນລະດັບ ແຂວງ ອາດແບ່ງເປັນ 3 ຂັ້ນຕອນດັ່ງນີ້:

1. ຄັດເລືອກກຸ່ມຕົວຢ່າງຂັ້ນທຳອິດ ໂດຍການສູ່ມຕົວຢ່າງ (ເຊັ່ນ: ກຸ່ມຕົວຢ່າງລະດັບແຂວງ ຫລື ທຽບເທົ່າ) ຄວນຄຳ ນວນ ຈຳນວນຂອງກຸ່ມຕົວຢ່າງທີ່ຈະຄັດເລືອກຄວນໃຫ້ ໄດ້ອັດຕາສ່ວນທີ່ເໝາະສົມ ກັບປະລິມານ ການເດີນທາງ ໂດຍພາຫະນະ (VKT)ສຳລັບແຕ່ລະ ກຸ່ມຕົວຢ່າງ ຍົກຕົວ ຢ່າງ ໃນຕົວເມືອງທີ່ມີ VKT ຕ່ຳ ຈຳນວນຕົວຢ່າງຄວນຈະ ນ້ອຍກວ່າໃນເມືອງທີ່ມີ VKTສູງກວ່າຢ່າງໄດ້ສັດສ່ວນກັນ ແຕ່ຖ້າເມືອງໃດບໍ່ມີຂໍ້ມູນຂອງປະລິມານ VKTກໍໃຫ້ເລືອກ ຈຳນວນກຸ່ມຕົວຢ່າງຂັ້ນ ທຳອິດ ຕາມຈຳນວນຂອງປະຊາ ກອນທີ່ມີຢູ່ໃນເມືອງນັ້ນ.
2. ການຄັດເລືອກເສັ້ນທາງໃນກຸ່ມຕົວຢ່າງຂັ້ນທຳອິດຕ້ອງ ໃຫ້ແນ່ໃຈວ່າສາມາດໃຊ້ເປັນຕົວຢ່າງໃຫ້ແກ່ເສັ້ນທາງທຸກ ປະເພດທີ່ມີຢູ່ ແລະ
3. ຄັດເລືອກຕົວຢ່າງຈາກຈຸດສັງເກດການຕາມເສັ້ນທາງທີ່ ໄດ້ຮັບການຄັດເລືອກແລ້ວ.

ຈຳນວນຈຸດສັງເກດການ: ຈຳນວນຈຸດສັງເກດການຂຶ້ນຢູ່ກັບ ວົງປະມານ ແລະ ວິທີການດຳເນີນການ. ຖ້າວົງປະມານມີ ຈຳກັດ ກໍອາດຈະນຳໃຊ້ວິທີເລືອກເອົາຈຸດສັງເກດການຫຼາຍ

ຂຶ້ນ ແລະ ເກັບຂໍ້ມູນແຕ່ລະຈຸດໃຫ້ ຫຼາຍຂຶ້ນ. ແຕ່ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມກໍຂໍ້ແນະນຳໃຫ້ມີການປຶກສາຫາລື ນຳພະນັກງານສະຖິຕິວາສິມຄວນທີ່ຈະມີຈຸດສັງເກດການຈັກບ່ອນຈຶ່ງຈະເໝາະສົມ ແລະ ໄດ້ຂໍ້ມູນສະຖິຕິທີ່ຖືກຕ້ອງ.

**ການເລືອກຈຸດສັງເກດການ:** ການເລືອກຈຸດສັງເກດການໂດຍການເລືອກຕົວຢ່າງອາດເຮັດໄດ້ໂດຍວາງແຜນຕາຕະລາງທີ່ແບ່ງອອກ ເປັນຊ່ອງໆ ແລະ ມີຕົວເລກກຳກັບ ໃສ່ເທິງແຜນທີ່ ແລ້ວເລືອກຈຸດທີ່ຈະສັງເກດການ ຈາກຊ່ອງເທິງຕາຕະລາງຄວນກຳນົດຈຸດສັງເກດການໄວ້ໃຫ້ຊັດເຈນກ່ອນຈຶ່ງອອກໄປສັງເກດການໃກ້ສີ່ແຍກ ທີ່ລົດຈັກ ຈຳເປັນຕ້ອງຜ່ອນຄວາມໄວລົງ.

ເຖິງແມ່ນວ່າຈະບໍ່ມີຕຳລວດຢູ່ນຳກໍຕາມເຊັ່ນ: ຈຸດທີ່ມີສັນຍານຈະລາຈອນຂຶ້ນຜູ້ຂັບຂີ່ຕ້ອງຢຸດເພື່ອໃຫ້ການສັງເກດການຮັດສາຍໜວກກັນ ກະທົບ ງ່າຍຂຶ້ນ.

ຢູ່ບ່ອນເສັ້ນທາງແຄບ, ການເຝົ້າເບິ່ງລົດຈັກ ທີ່ແລ່ນຜ່ານໄປມາ ຈະເຮັດໄດ້ງ່າຍກວ່າ. ສຳລັບເສັ້ນທາງທີ່ກວ້າງ, ມີຫຼາຍຊ່ອງຈາລະຈອນການເຝົ້າເບິ່ງຈະຍາກກວ່າ. ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງຄວນເລືອກສັງເກດການຈາລະຈອນຢູ່ເບື້ອງໃດເບື້ອງໜຶ່ງຂອງເສັ້ນທາງ ເທົ່ານັ້ນ. ການວາງແຜນຂັ້ນຕອນການດຳເນີນການລວງໜ້າ ຄວນກຳນົດວິທີສັງເກດການ ແລະ/ ຫລື ຈຸດສັງເກດການໄວ້ເລືອກນຳ. ຫາກປະລິມານການຈາລະຈອນໜ້າແໜ້ນຫຼາຍ ຈົນບໍ່ສາມາດເກັບຂໍ້ມູນໄດ້ຢ່າງຖືກຕ້ອງອາດຈະໃຫ້ຜູ້ເກັບຂໍ້ມູນຄົນໜຶ່ງ ສັງເກດເບິ່ງລົດ ທີ່ມີຜູ້ໂດຍສານນັ່ງມານຳ (ແລະ ໝາຍຄວາມວ່າ ຜູ້ໂດຍສານໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ຫລື ບໍ່) ນອກຈາກການສັງເກດການໂດຍກົງແລ້ວ ອາດຈະໃຊ້ຂໍ້ມູນຈາກ ພາບການຈາລະ ຈອນທີ່ບັນທຶກໄວ້ໂດຍກອງວົງຈອນປັດ ໃນຈຸດສັງເກດການ ບ່ອນທີ່ມີການຈາລະຈອນ ໜ້າແໜ້ນ ແລະ ບ່ອນທີ່ພາຫະນະແລ່ນຜ່ານດ້ວຍຄວາມໄວສູງ.

ຄວນມີການຕັ້ງມູຈຸດສັງເກດການ ສຳຮອງ ໃນເສັ້ນທາງສາຍດຽວກັນ ເອົາໄວ້ໃນກໍລະນີ ທີ່ຈຸດທີ່ເລືອກໄວ້ແຕ່ທຳອິດມີຄຸນສົມບັດ ບໍ່ຄົບຕາມເກນທີ່ກຳນົດໄວ້ ຫລື ມີເຫດການທີ່ເຮັດໃຫ້ຈຸດທີ່ເລືອກໄວ້ ຫລື ເວລາທີ່ ກຳນົດວ່າຈະເກັບຂໍ້ມູນ ບໍ່ເໝາະສົມ(ເຊັ່ນ: ມີຝົນຕົກໜັກ) ຫລື ຈຸດທີ່ເລືອກມີຕຳຫລວດປະຈຳຢູ່ ເຮັດໃຫ້ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກຕ້ອງໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ຫລື ການເກັບຂໍ້ມູນຢູ່ໃນຈຸດທີ່ເລືອກຈະ ມີອັນຕະລາຍຕໍ່ຜູ້ເກັບຂໍ້ມູນ (ເຊັ່ນ: ເສັ້ນທາງຢູ່ລະຫວ່າງການກໍ່ສ້າງ ຫລື ສ້ອມແປງ).

**ການສັງເກດ ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ:**

- ໃນການວາງແຜນເພື່ອສັງເກດການຫົວໜ້າໂຄງການຄວນຄຳໜຶ່ງເຖິງຄວາມປອດໄພເປັນຫລັກ ແລະ ຫາທາງຫລຸດຄວາມຜິດຜາດໃນການເກັບຂໍ້ມູນໃຫ້ຫຼາຍທີ່ສຸດ.
- ຄວນມີການຝຶກອົບຮົມຜູ້ສັງເກດການ ກ່ອນອອກໄປເກັບຂໍ້ມູນ ຈຶ່ງເພື່ອປ້ອງກັນຄະດີ ທີ່ອາດຈະເກີດຂຶ້ນ ໄດ້ ຄວນພິ



ໃນການສັງເກດ ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ທີ່ ໃສ່ສາຍຫັດຄາງ ບໍ່ແໜ້ນ ຈະຖືກຈັດ ເປັນປະເພດ “ການ ໃສ່ໝວກກັນກະທົບທີ່ບໍ່ຖືກຕ້ອງ”.

ຈາລະນາດ້ວຍວ່າຈະມີການຝຶກອົບຮົມແບບໃດຢູ່ໃສ່ ແລະ ໃຫ້ໃຜເປັນຜູ້ຝຶກ ແລະ ມີການກະ ກຽມເອກະສານຄູ່ມື ສຳລັບຜູ້ສັງເກດການ ແລະ ຜູ້ກຽວຂອງກັບການປະເມີນ ລວມທັງຄວບຄຸມໃຫ້ມີການປະຕິບັດຕາມຂັ້ນຕອນ ທີ່ກຳນົດໄວ້.

- ການສັງເກດການ ອາດຈະໃຫ້ຜູ້ສັງເກດການ 2 ຄົນ ຫລື ຫລາຍກວ່ານັ້ນ ແລະ ອາດຈະນຳຂໍ້ມູນທີ່ໄດ້ມາ ປຽບທຽບກັນເພື່ອກວດສອບເບິ່ງວ່າ ຜູ້ສັງເກດການເກັບຂໍ້ມູນໄດ້ໃກ້ຄຽງກັນຫຼາຍປານໃດ.
- ກຳນົດຈຸດສັງເກດການທີ່ສະດວກ ແລະ ປອດໄພ, ເພື່ອຄວາມປອດໄພ ຄວນໃຫ້ຜູ້ສັງເກດການນຸ່ງເສື້ອສະທ້ອນແສງ ແລະ ເຮັດວຽກນຳກັນສອງຄົນ.
- ຄວນກຳນົດໄລຍະເວລາທີ່ຈະໃຊ້ສັງເກດການໄວ້ລ່ວງໜ້າ ແລະ ການສັງເກດການໃນແຕ່ລະຈຸດ ຄວນຈະໃຊ້ໄລຍະເວລາເທົ່າໆ ກັນ ເພື່ອໃຫ້ນຳຂໍ້ມູນມາປຽບທຽບກັນໄດ້.
- ການສັງເກດພຶດຕິກຳການໃສ່ໝວກກັນກະທົບອາດໝາຍລວມເຖິງການໃສ່ຫລື ບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບການໃສ່ໝວກແບບບໍ່ຖືກຕ້ອງ ຫລື ມີໝວກແຕບໍ່ໃສກໍເປັນໄດ້ “ການກວດກາຄືນ”.

**ພາຍຫລັງດຳເນີນໂຄງການແລ້ວ:** ຄວນໃຫ້ຜູ້ສັງເກດການທີ່ເກັບຂໍ້ມູນ ໃນເທື່ອທຳອິດອອກ ໄປສັງເກດການອີກເທື່ອໜຶ່ງ ໂດຍຂັ້ນຕອນແບບເກົ່າໃນວັນ, ເວລາ ແລະ ສະຖານທີ່ດຽວກັນກັບ ທີ່ເຄີຍໄປສັງເກດການ ກ່ອນຈະມີໂຄງການ.

**ຫ້ອງທີ່ 2.4 ການການປະເມີນອັດຕາການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ: ການສຶກສາໂດຍການສັງເກດການ**

**ສຶກສາໂດຍການສັງເກດການ**

ວັນທີ: \_\_\_\_\_ ວັນ: \_\_\_\_\_ ເດືອນ: \_\_\_\_\_ ປີ: \_\_\_\_\_

ເວລາ: \_\_\_\_\_:\_\_\_\_\_ ໂມງ \_\_\_\_\_:\_\_\_\_\_ ໂມງ

ສະຖານທີ່: \_\_\_\_\_

ຜູ້ສັງເກດການ: \_\_\_\_\_

Number of people on motorbike:  1  2  3  4  more (specify)

ຄົນຂັບ			
ເພດ	ຊາຍ	ຍິງ	
ນຸ່ງເສື້ອກັກ?	ນຸ່ງ	ບໍ່ນຸ່ງ	
ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ?	ໃສ່	ບໍ່ໃສ່	
ປະເພດໝວກກັນກະທົບ*	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> ອື່ນໆ (ລະບຸ) _____		
ໃສ່ສາຍຮັດຄາງຖືກຕ້ອງບໍ່?	ຖືກຕ້ອງ	ບໍ່ຖືກຕ້ອງ	
ເປີດໄຟຕາບໍ່?	ເປີດ	ບໍ່ເປີດ	
ຂະໜາດແຮງຂອງຈັກລົດ	<100cc	100–200cc	>200cc
ໝາຍເລກທະບຽນ			

ຜູ້ໂດຍສານທີ 1		
ເພດ	ຊາຍ	ຍິງ
ນຸ່ງເສື້ອກັກ?	ນຸ່ງ	ບໍ່ນຸ່ງ
ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ?	ໃສ່	ບໍ່ໃສ່
ປະເພດໝວກກັນກະທົບ*	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> ອື່ນໆ (ລະບຸ) _____	
ໃສ່ສາຍຮັດຄາງຖືກຕ້ອງບໍ່?	ຖືກຕ້ອງ	ບໍ່ຖືກຕ້ອງ

ຜູ້ໂດຍສານທີ 2		
ເພດ	ຊາຍ	ຍິງ
ນຸ່ງເສື້ອປ້ອງກັນ?	ນຸ່ງ	ບໍ່ນຸ່ງ
ໃສ່ໝວກກັນກະທົບບໍ່?	ໃສ່	ບໍ່ໃສ່
ປະເພດໝວກກັນກະທົບ *	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> ອື່ນໆ (ລະບຸ) _____	
ໃສ່ສາຍຮັດຄາງຖືກຕ້ອງບໍ່?	ຖືກຕ້ອງ	ບໍ່ຖືກຕ້ອງ

ຜູ້ໂດຍສານທີ 3		
ເພດ	ເພດຊາຍ	ເພດຍິງ
ນຸ່ງເສື້ອປ້ອງກັນ?	ແມ່ນ	ບໍ່ແມ່ນ
ໃສ່ໝວກກັນກະທົບບໍ່?	ແມ່ນ	ບໍ່ແມ່ນ
ປະເພດໝວກກັນກະທົບ	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> ອື່ນໆ (ລະບຸ) _____	
ໃສ່ສາຍຮັດຄາງຖືກຕ້ອງບໍ່?	ຖືກຕ້ອງ	ບໍ່ຖືກຕ້ອງ

\* 1. Full face (with chin guard) 2. Open-face (covers ears and neck) 3. Half-face (above ears) 4. Other (e.g. bicycle helmet, construction hat, horse-riding hat, etc.)

Source: Adapted from the Prevalence of safety countermeasures among motorcyclists in the city of Cali study.

### 2.2.3 ເປັນຫຍັງຄົນຈຶ່ງບໍ່ມັກໃສ່ໝວກກັນກະທົບ

ກົດໝາຍໝວກກັນກະທົບຈະບໍ່ປະສິບຄວາມສຳເລັດ ຖ້າຫາກປະຊາຊົນບໍ່ຍອມປະຕິບັດຕາມ ຫລື ບໍ່ເຂົ້າໃຈ ເຫດຜົນທີ່ຕ້ອງມີກົດໝາຍນີ້ຂຶ້ນ ຫລືບໍ່ຮູ້ວ່າມີກົດໝາຍຢູ່. ເຊັ່ນດຽວກັນ, ຖ້າບໍ່ມີໝວກກັນກະທົບ ໄວ້ໃຫ້ຊື່ໃສ່ຫລືລາຄາແພງເກີນໄປອັດຕາການໃສ່ໝວກກັນກະທົບກໍ່ຈະຍັງຄົງຢູ່ໃນ ລະດັບຕໍ່າ.

#### ທັດສະນະຄະຕິຂອງມະຫາຊົນ ຕໍ່ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ

ການຮຽນຮູ້ທັດສະນະທີ່ໄປຂອງປະຊາຊົນ ຕໍ່ຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນ ແລະ ຕໍ່ການໃສ່ ໝວກກັນກະທົບ ຈະເປັນປະໂຫຍດໃນການດຳເນີນໂຄງການສົ່ງເສີມການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ແລະ ການຕັດສິນໃຈວ່າ ຄວນຈະໃຊ້ງົບປະມານເທົ່າໃດ ໃນການປຸກລະດົມໃຫ້ປະຊາຊົນຮັບຮູ້ໄດ້ເຖິງຄຸນປະໂຫຍດ ຂອງການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ. ເປົ້າໝາຍຂອງໂຄງການ ຈະເປັນຕົວກຳນົດວ່າ ຄວນຈະເຮັດການສຳຫລວດຄົນກຸ່ມໃດແດ່ ແລະ ຄຳຖາມທີ່ຄວນໃຊ້ໃນການເກັບຂໍ້ມູນແມ່ນມີຄືດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ປະຊາຊົນມີທັດສະນະຄະຕິທີ່ໄປແນວໃດ ຕໍ່ການຂັບຂີ່ຄວາມປອດໄພຕາມທາງຖະໜົນ ?
- ປະຊາຊົນເຂົ້າໃຈເຖິງຄຸນປະໂຫຍດຂອງການໃສ່ໝວກກັນກະທົບຫລືບໍ່. ສາມາດນຳໃຊ້ທັດສະນະຄະຕິທີ່ໄປຂອງປະຊາຊົນທີ່ມີ ຕໍ່ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ແລະ ກົດໝາຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ເປັນຕົວຊີ້ວັດໃນການປຸງປຸງກັບຜົນກະທົບຂອງການປ່ຽນແປງທີ່ຜ່ານມາ
- ການຮັບຮູ້ເຖິງຄຸນປະໂຫຍດຂອງການໃສ່ໝວກກັນກະທົບຂອງປະຊາຊົນຢູ່ໃນລະດັບໃດ?
- ເປັນຫຍັງຄົນຈຶ່ງບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ? ຫາກຂໍ້ມູນທີ່ເກັບໄດ້ພົບເຫັນວ່າ ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ມີທັດສະນະຄະຕິ ໃນທາງລົບຕໍ່ກັບການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ຫລື ພົບເຫັນວ່າຜູ້ຂັບຂີ່ ບໍ່ຮູ້ວ່າມີ ກົດໝາຍບັງຄັບ ໃຫ້ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ຫລື ບໍ່ຮູ້ເຖິງປະສິດທິພາບຂອງໝວກກັນກະທົບ ໃນການປ້ອງກັນການບາດເຈັບ. ໂຄງການກໍ່ຈຳເປັນ ຕ້ອງມີການດຳເນີນການເພື່ອແກ້ໄຂປະເດັນເຫລົ່ານີ້.
- ມີບຸກຄົນກຸ່ມໃດແດ່ທີ່ຕ້ານການໃສ່ໝວກກັນກະທົບຫຼາຍທີ່ສຸດ. ນອກຈາກຈະວັດຄວາມຮູ້ ແລະ ທັດສະນະຄະຕິຂອງສາທາລະນະຊົນແລ້ວ ຂໍ້ມູນໃນເລື່ອງນີ້ ຍັງຊ່ວຍໃຫ້ສາມາດລະບຸກຸ່ມເປົ້າໝາຍ ທີ່ໂຄງການຈະຕ້ອງພະຍາຍາມປຸງປຸງ ທັດສະນະຄະຕິ ແລະ ພຶດຕິກຳ. ດັ່ງນັ້ນຈຶ່ງຈຳເປັນຕ້ອງລວບລວມ ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບອາ ຍຸ, ເພດ, ອາຊີບ ແລະ ອື່ນໆ.

#### ຈະຊອກຫາຂໍ້ມູນນີ້ໄດ້ມາຈາກໃສ່

ອາດຈະເຄີຍມີການເກັບຂໍ້ມູນເຫລົ່ານີ້ໄວ້ແດ່ແລ້ວ ໃນໂຄງການສົ່ງເສີມການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ທີ່ເຄີຍມີມາ(see section 2.3.5). ກ່ອນໜ້ານີ້ແລ້ວ ແລະອາດຈະມີການສຶກສາຂອງ:

- ບໍລິສັດວິໃຈຕະຫຼາດ.
- ມະຫາວິທະຍາໄລ ຂອງອົງກອນເອກະຊົນ ແລະ ໜ່ວຍງານອື່ນໆ ທີ່ປຸກລະດົມເລື່ອງຄວາມປອດໄພຕາມເສັ້ນທາງ.

ຫາກບໍ່ມີຂໍ້ມູນເຫລົ່ານີ້ ກໍ່ຄວນຈະໃຫ້ມີການສຳລວດ ທັດສະນະຄະຕິຂອງສາທາລະນະຊົນ ໃນຂັ້ນຕອນຂອງການພັດທະນາ ໂຄງການປຸກລະດົມໃຫ້ມີການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ອາດຈະມີຂໍ້ຈຳກັດ ບາງປະການໃນເລື່ອງ ຂອງເວລາ ແລະ ງົບປະມານ. ດັ່ງນັ້ນ ໃນຂັ້ນຕອນນີ້ຈຶ່ງຂໍແນະນຳໃຫ້ເຮັດການສຳລວດ ເບື້ອງຕົ້ນກ່ອນ ແລ້ວຈຶ່ງຄ່ອຍສຳຫລວດຢ່າງລະອຽດພາຍຫລັງ. ໃນການສຳລວດເບື້ອງຕົ້ນ ຄວນເລັ່ງໃສ່ພື້ນທີ່ ແລະ ກຸ່ມປະຊາກອນ ທີ່ຄາດວ່າ ຈະມີຄວາມສ່ຽງສູງສຸດກ່ອນ.

**ໝາຍເຫດ**

**ເຫດຜົນບາງປະການ ທີ່ຄົນບໍ່ມັກໃສ່ໝວກກັນກະທົບ**



ຍ້ອນຄວາມຫຍຸ້ງຍາກໃນການໃສ່ໝວກກັນກະທົບທີ່ບໍ່ຜູ້ຄຸມຫົວ ຢູ່ບາງບ່ອນຊາວຊີກໄດ້ຮັບການຍົກເວັ້ນ ບໍ່ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມກົດໝາຍ ຍັງຄັບໃຫ້ໃສ່ໝວກກັນກະທົບໄດ້

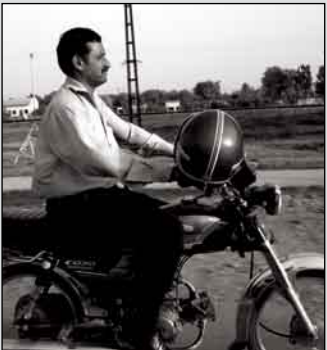
ບັນຫາຕໍ່ໄປນີ້ເປັນຕົວຢ່າງຂອງສາເຫດທີ່ຄົນບໍ່ມັກໃສ່ໝວກກັນກະທົບທີ່ໄດ້ສັງລວມຈາກການ ສຶກ ສາ ຢູ່ໃນຫລາຍປະເທດ:

- ເດັກນ້ອຍມັກຈະກັງວົນວ່າ ໝູ່ເພື່ອນຈະລ້ຽງນຖ້າຫາກໃສ່ໝວກກັນກະທົບ.
- ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກຮູ້ສຶກວ່າ ໂອກາດທີ່ຈະເກີດອຸປະຕິເຫດ ໃນເມື່ອເດີນທາງໃນລະຍະສັ້ນໆ ມີໜ້ອຍ ຈຶ່ງຄິດວ່າບໍ່ຈຳເປັນຕ້ອງໃສ່ໝວກກັນກະທົບ.
- ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ເຮັດໃຫ້ຮ້ອນ ແລະ ອິດອັດ.
- ບໍ່ສາມາດໃສ່ໝວກກັນກະທົບທັບໃສ່ເຄື່ອງຄຸມຫົວຕາມປະເພນີ ຫລື ຕາມຄວາມເຊື່ອທາງສາສະໜາ (ເຊັ່ນ: ຜ້າ ໂອບຫົວຂອງຊາວຊີກ).
- ໝວກກັນກະທົບເຮັດໃຫ້ ຜົມເສຍຊິງ. ໃນບາງພື້ນທີ່ເຊັ່ນໃນ ທະວີບ ອາຟຣິກາ ຜູ້ຍິງມີການປະດິດຊິງ ຜົມທີ່ ປານິດ ຈຶ່ງບໍ່ສາມາດສວມໃສ່ໝວກກັນກະທົບໄດ້.
- ພະນັກງານທີ່ຂັບຂີ່ລົດຈັກໄປເຮັດວຽກ ກັງວົນວ່າ ຖ້າບໍ່ມີ ບ່ອນເກັບມ້ຽນໝວກກັນກະທົບຢູ່ບ່ອນຈອດລົດ ແລ້ວຖ້າປະໄວ້ກັບລົດ ໝວກອາດຈະຖືກຄົນລັກເອົາໄປໄດ້.
- ຜູ້ໂດຍສານລົດຈັກຮັບຈ້າງອາດຈະ

ບໍ່ເຕັມໃຈສວມໃສ່ໝວກກັນ

ກະທົບທີ່ຜູ້ຂັບມີໄວ້ໃຫ້ ເພາະກັງວົນວ່າ ຈະສຶກກະປົກ ແລະ ມີໂລກທີ່ຕິດຕໍ່ຜ່ານທາງການໃສ່ໝວກກັນກະທົບໄດ້ (ເຊັ່ນ: ເທົາ).

- ໃນບາງປະເທດ, ພົບເຫັນວ່າ ໝູ່ເພື່ອນ ແລະ ພໍ່ແມ່ມີອິດທິຜົນສູງຕໍ່ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບຂອງກຸ່ມ ໄວໜຸ່ມ ໂດຍສະເພາະຄວາມເຊື່ອທີ່ວ່າ ຫາກພໍ່ຂອງພວກເຂົາໃສ່ໝວກກັນກະທົບໃນລະຫວ່າງຂັບຂີ່ລົດຈັກ, ພວກເຂົາກໍຈະປະຕິບັດຕາມ.



ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກໃຫ້ເຫດຜົນວ່າ ເຂົາເຈົ້າບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ເປັນຍ້ອນອາກາດຮ້ອນເອົ້າຫລາຍ

**ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບຄວາມຍາກງ່າຍໃນການຊອກຫາໝວກກັນກະທົບມາໃສ່ ແລະ ລາຄາຂອງມັນ**

ເຮົາສາມາດຮູ້ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບລາຄາ ແລະ ຄວາມຍາກງ່າຍໃນການຫາຂີ້ໝວກກັນກະທົບມາໃຊ້ ແມ່ນມີຜົນຕໍ່ກັບ ການຕັດສິນໃຈ ໃສ່ໝວກກັນກະທົບຂອງຄົນໃນພື້ນທີ່ ຫລືບໍ່ ຈາກການຖາມຄຳຖາມຕໍ່ໄປນີ້:

- ຈຳນວນໝວກກັນກະທົບທີ່ຜະລິດ ແລະ ຈຳໜ່າຍໃນພື້ນທີ່ໃນຊ່ວງເວລາໃດເວລາໜຶ່ງມີສຳໃດ?
- ຜູ້ຈຳໜ່າຍໝວກກັນກະທົບແມ່ນພາກສ່ວນໃດ ແລະ ຢູ່ໃນແດ່? ປະຈຸບັນໝວກກັນກະທົບມີຈຳນວນພຽງພໍ ກັບຄວາມຕ້ອງການ ຫລືບໍ່?
- ໝວກກັນກະທົບມີຈັກຫຍໍ້ທີ່ ທີ່ມີຂາຍຢູ່ ຕາມທ້ອງຕະຫຼາດໃນປະຈຸບັນນີ້?
- ໝວກກັນກະທົບຫຍໍ້ທີ່ຫຼັກໆ ມີລາຄາຂາຍຍ່ອຍ ຢູ່ໃນແຕ່ລະພື້ນທີ່ ສຳໃດ?

ຕົວຢ່າງຊື່ໜຶ່ງໆ ໄປກ່ຽວກັບໝວກກັນກະທົບ ທີ່ນັກວິໄຈມີຄວາມສົນໃຈຢາກສຶກສາໄດ້ແກ່:

- ຈຳນວນ ແລະ ພື້ນທີ່ໃນການກະຈາຍສົນຄ້າຂອງຜູ້ຜະລິດໝວກກັນກະທົບ;
- ຈຳນວນ ແລະ ປະເພດຂອງໝວກກັນກະທົບທີ່ມີຈຳໜ່າຍໃນທ້ອງຕະຫຼາດ;

- ລາຄາຂາຍຍ່ອຍໂດຍປະມານ;
- ຍອດຂາຍລວມໝົດປີ.

### ຈະຫາຂໍ້ມູນນີ້ໄດ້ຈາກໃສ?

- ຈາກບໍລິສັດຜູ້ຜະລິດໝວກກັນກະທົບ;
- ຈາກຜູ້ຈັດຈຳໜ່າຍ ຫລື ຂາຍສິ່ງ;
- ຈາກໜ່ວຍງານຂອງລັດ ທີ່ໄດ້ຮັບຜິດຊອບດ້ານຄວາມປອດໄພຕາມເສັ້ນທາງ;
- ຈາກຜູ້ກ່ຽວຂ້ອງໃນການດຳເນີນໂຄງການສິ່ງເສີມ ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ໃນອາດິດຜ່ານມາ.

ຫາກບໍ່ມີຂໍ້ມູນເຫລົ່ານີ້ຢູ່ແລ້ວ ແຕ່ມີງົບປະມານພຽງພໍ ວິທີການເກັບຂໍ້ມູນທີ່ໄດ້ຜົນຫຼາຍທີ່ສຸດ ກໍຄືການຈ້າງໃຫ້ ບໍລິສັດວິໃຈການຕະຫຼາດເກັບຂໍ້ມູນໃຫ້ ອີກວິທີໜຶ່ງໄດ້ ແກ່ການຕິດຕໍ່ ຂໍ້ມູນຈາກຜູ້ຜະລິດໝວກກັນກະທົບ ຊຶ່ງ ມັກຈະມີຂໍ້ມູນສ່ວນໃຫຍ່ຢູ່ແລ້ວ (ຫາກເປັນໄປໄດ້ ໃຫ້ຂໍຈາກເຈົ້າຂອງ ບໍລິສັດ ຜູ້ຜະລິດທີ່ເປັນສະມາສິກ ໃນຄະນະທີມງານຜູ້ເຮັດວຽກ).

**ຫ້ອງທີ 2.5 ຄວາມເຊື່ອທີ່ໄປບາງຢ່າງກ່ຽວກັບການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ**

**ຄວາມເຊື່ອ:** ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບຈະເຮັດໃຫ້ໄດ້ຮັບບາດເຈັບທີ່ລຳຄໍ ຫລື ເສັ້ນປະສາດ ກະດູກສັນຫລັງ.

**ຄວາມເປັນຈິງ:** ຂໍ້ມູນຈາກການວິໄຈພິສູດໃຫ້ເຫັນວ່າ ໝວກກັນກະທົບທີ່ໄດ້ມາດຕະຖານ ແລະສວມໃສ່ຢ່າງ ຖືກຕ້ອງ ຈະບໍ່ເຮັດໃຫ້ເກີດການບາດເຈັບທີ່ລຳຄໍ ຫລື ເສັ້ນປະສາດ ກະດູກສັນຫລັງ.

**ຄວາມເຊື່ອ:** ໝວກກັນກະທົບເຮັດໃຫ້ໄດ້ຍິນສຽງ ຫລື ເບິ່ງເຫັນໄດ້ບໍ່ຊັດເຈນ.

**ຄວາມເປັນຈິງ:** ໝວກກັນກະທົບ ບໍ່ມີຜົນຕໍ່ການເບິ່ງເຫັນຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ ຫລື ເຮັດໃຫ້ເກີດອຸປະຕິເຫດ ໝວກ ອາດຈະລຸດຄວາມດັງຂອງສຽງລົງບາງເລັກນ້ອຍ ແຕ່ຈະບໍ່ມີຜົນຕໍ່ຄວາມສາມາດໃນການຈຳແນກສຽງ. ລາຍ ງານຈາກການສຶກສາບາງເລື່ອງຊີ້ໃຫ້ເຫັນວ່າ ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບທີ່ເໝາະສົມຈະເພີ່ມຄວາມສາມາດໃນການຮັບຟັງໄດ້ເໝາະໝວກຊ່ວຍຫລຸດຜ່ອນສຽງດັງຈາກລົມ.

**ຄວາມເຊື່ອ:** ກົດໝາຍບັງຄັບໃຫ້ໃສ່ໝວກກັນກະທົບສຳລັບຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ເປັນກົດໝາຍທີ່ລະເມີດສິດທິສ່ວນບຸກຄົນ.

**ຄວາມເປັນຈິງ:** ກົດໝາຍເພື່ອຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນ ຫາກປະເພດ ກຳນົດໃຫ້ບຸກຄົນຕ້ອງປະຕິບັດຢ່າງໃດຢ່າງໜຶ່ງຢູ່ແລ້ວ ເຊັ່ນ: ກົດໝາຍໃຫ້ ໃສ່ສາຍຫັດນິລະໄພ, ຫາມຂັບຂີ່ລົດໃຫຍ່ເມື່ອຮ່າງກາຍບໍ່ພ້ອມ, ໃຫ້ ເດັກນ້ອຍນຶ່ງໃນເບາະນຶ່ງສຳລັບເດັກ ທີ່ມີສາຍຮັດ ຫລື ກົດຫ້າມຢຸດລົດ ຢູ່ບ່ອນປ່າຍຫ້າມຢຸດ ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດ ໃຫຍ່ ຍອມຮັບກົດໝາຍ ຈາລະຈອນນັ້ນໄດ້, ເໝາະຮູ້ວ່າ ຫາກບໍ່ປະຕິບັດຕາມອາດຈະເກີດອັນຕະລາຍ ຮ້າຍ ແຮງຕໍ່ຕົນເອງ ແລະ ຜູ້ອື່ນໄດ້. ກົດໝາຍບັງຄັບໃຫ້ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ສຳລັບຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ເປັນກົດໝາຍ ໃນ ລັກສະນະດຽວກັນກັບກົດຈາລະຈອນເຫລົ່ານີ້.

**ຄວາມເຊື່ອ:** ຢູ່ບ່ອນທີ່ບໍ່ມີກົດໝາຍບັງຄັບໃຫ້ໃສ່ໝວກກັນກະທົບຈະມີອັດຕາການເສຍຊີວິດຕໍ່າກວ່າບ່ອນອື່ນ.

**ຄວາມເປັນຈິງ:** ຜົນການສຶກສາຢູ່ໃນ 2 ລັດ, ຂອງປະເທດອາເມລິກາ ທີ່ຫາກໍຍົກເລີກກົດໝາຍບັງຄັບໃຫ້ໃສ່ໝວກກັນກະທົບສຳລັບຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ພົບວ່າພາຍຫລັງຍົກເລີກກົດໝາຍແລ້ວ ອັດຕາການເສຍຊີວິດຈາກ ອາການບາດເຈັບທີ່ຫົວກັບເພີ່ມສູງຂຶ້ນອີກ.

**ຄວາມເຊື່ອ:** ບໍ່ຈຳເປັນຕ້ອງບັງຄັບໃຫ້ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກທຸກຄົນຕ້ອງໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ການບັງຄັບໃຊ້ສະເພາະ ຄົນບາງໄວ ທີ່ເປັນກຸ່ມສູງ ກໍໄດ້ຜົນພຽງພໍແລ້ວ.

**ຄວາມເປັນຈິງ:** ການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍທີ່ກຳນົດໃຫ້ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກສະເພາະບາງໄວໃສ່ໝວກກັນກະທົບເຮັດໄດ້ຍາກກວ່າ ເໝາະມີຄວາມຍຸ່ງຍາກ ທີ່ຈະຕ້ອງມາສອບຖາມ ຫລື ພິສູດວ່າ ຜູ້ໂດຍສານທີ່ເປັນເດັກນ້ອຍ ອາຍຸເຖິງ ຫລື ບໍ່ເຖິງກະສຽນ ທີ່ຈະຕ້ອງໃສ່ໝວກ. ກົດໝາຍລັກສະນະນີ້ຈຶ່ງມີປະສິດທິພາບໜ້ອຍກວ່າ ກົດ ໝາຍທີ່ບັງຄັບໃຫ້ທຸກຄົນຕ້ອງໃສ່ໝວກກັນກະທົບ.

**ຄວາມເຊື່ອ:** ໃນຈຳນວນພາຫະນະທີ່ຈິດທະບຽນທັງໝົດ ລົດຈັກມີຈຳນວນນ້ອຍ. ດັ່ງນັ້ນ ອຸປະຕິເຫດທີ່ເກີດ ຈາກລົດຈັກຈຶ່ງບໍ່ເປັນພາລະໃຫ້ແກ່ສັງຄົມຫຼາຍປານໃດ.

**ຄວາມເປັນຈິງ:** ບໍ່ວ່າຈຳນວນລົດຈັກໃນປະເທດຈະໜ້ອຍ (ໃນປະເທດທີ່ປະຊາກອນມີລາຍໄດ້ສູງ) ຫລື ຫຼາຍ(ເຊັ່ນ: ໃນປະເທດທາງເອເຊຍ ຫຼາຍໆ ປະເທດ) ແຕ່ຈາກສະຖິຕິອັດຕາການຕາຍຈາກອຸປະຕິເຫດຂອງ ລົດຈັກເຫັນວ່າອັດຕາການຕາຍຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ສູງກວ່າຜູ້ໂດຍສານເຖິງ 32 ເທົ່າ ແລະ ອັດຕາການບາດເຈັບ ສູງກວ່າ 6 ເທົ່າ ສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ ລົດຈັກ ໄດ້ສ້າງບັນຫາໃຫ້ແກ່ສັງຄົມໄດ້ຫຼາຍກວ່າ (7).

ຂໍ້ມູນທີ່ລວບລວມມາໄດ້ຈະນຳມາເປັນຕົວຊີ້ວັດ ສຳຫລັບປຽບທຽບ ກັບຜົນກະທົບຂອງການປ່ຽນແປງທີ່ ຜ່ານມາໃນການຕິດຕາມຜົນຂອງໂຄງການ ເຊັ່ນ: ໃຊ້ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບຍອດຂາຍມາເປັນເຄື່ອງຢືນຢັນເຖິງ ຄວາມສຳເລັດຂອງໂຄງການ ໃນກໍລະນີທີ່ເປົ້າໝາຍຂອງໂຄງການ ຄືການປຸກລະດົມ ໃຫ້ມີການອອກກິດ ໝາຍໝວກກັນກະທົບ ຄວາມຍາກງ່າຍໃນການຊອກຫາໝວກກັນກະທົບ ມາໃຊ້ໃນພື້ນທີ່ຈະເປັນປັດໃຈ ໃນການຕັດສິນໃຈວ່າຈະເລັ່ງໃຫ້ມີກິດໝາຍໄດ້ໄວຂຶ້ນນຳໄດ້ (ເບິ່ງໂມດູນທີ 3).

**ໝາຍເຫດ**

ຈາກການວິໄຈໄດ້ພົບເຫັນວ່າ ໂດຍສະເລ່ຍ ກຳ ມະກອນໂຮງງານໃນປະເທດທີ່ປະຊາກອນ ມີ ລາຍໄດ້ຕ່ຳ ຕ້ອງໃຊ້ເວລາໃນການເຮັດວຽກຫລາຍກວ່າ ກຳມະກອນໃນປະເທດທີ່ມີປະຊາກອນມີລາຍໄດ້ສູງເຖິງ 11 ເທົ່າ ຈຶ່ງຈະຫາເງິນພໍທີ່ຈະຊື້ໝວກກັນກະທົບໃດໜ່ວຍ ໜຶ່ງ (7) ວິທີແກ້ຄືຕ້ອງຫາທາງເຮັດໃຫ້ໝວກ ກັນກະທົບມີ ລາຄາຕ່ຳລົງ ຊຶ່ງເປັນວິທີທີ່ ມູນນິທິປ້ອງກັນການບາດເຈັບ ແຫ່ງອາຊີ (AsiaInjury Prevention Foundation) ນຳ ມາໃຊ້ໃນປະເທດຫວຽດນາມຢ່າງໄດ້ຜົນດີຫຼາຍ. ມູນນິທິ ໄດ້ດຳເນີນໂຄງການ ແຈກຢາຍໝວກກະທົບທີ່ອອກ ແບບມາ ສຳຫລັບເມືອງຮ້ອນ ໂດຍບໍ່ຄິດໄລ່ເງິນນຳເດັກ ນ້ອຍນັກຮຽນ ເພື່ອຄວາມ ປອດໄພໃນການຂີ່ລົດຈັກໄປ ນຳຜູ້ປົກຄອງ. ຈົນເຖິງເວລານີ້ ມີການແຈກຢາຍໝວກກັນ ກະທົບໃຫ້ເດັກນ້ອຍ ໃນທົ່ວປະເທດຫວຽດນາມ ໄປແລ້ວ ຫຼາຍກວ່າ 165,000 ໜ່ວຍ.



© AsiaInjuryPrevention Foundation 2004

ລາຄາທີ່ຄ່ອນຂ້າງແພງອາດເປັນປັດໃຈໜຶ່ງທີ່ເຮັດ ໃຫ້ຄອບຄົວທີ່ມີລູກຫຼາຍຄົນບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ອີກວິທີ ໜຶ່ງທີ່ຈະຮັບປະກັນໄດ້ວ່າ ສະມາຊິກ ໃນ ຄອບຄົວທຸກຄົນຈະມີໝວກກັນກະທົບໃສ່ ໄດ້ແກ່ ການຈັດຫາ ໝວກ ກັນກະທົບໃຫ້ເດັກນ້ອຍ ໂດຍ ບໍ່ຄິດຄ່າ.

### 2.3 ວິທີປະເມີນມາດຕະການທີ່ມີຢູ່ແລ້ວ

ສິ່ງສຳຄັນທີ່ຄວນເຮັດຄື ການປະເມີນວ່າ ມີກິດໝາຍ ແລະລະບຽບການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັນກັບການໃສ່ໝວກ ກັນກະທົບແນວໃດແດ່ ຢູ່ໃນບາງພື້ນທີ່ ທີ່ຈະດຳເນີນໂຄງການ ຕະຫຼອດຈົນທີ່ມາ ແລະການບັງຄັບໃຊ້ກິດ ໝາຍ ແລະ ລະບຽບການເຫລົ່ານີ້ ເຊັ່ນ: ຖ້າພື້ນທີ່ນັ້ນມີກິດໝາຍ ແລະ ມີມາດຕະຖານ ຂອງໝວກກັນກະ ທົບຢູ່ແລ້ວ ອັດຕາການໃສ່ໝວກກັນກະທົບຍັງຕ່ຳ ແລະ ໝວກທີ່ໃສ່ສ່ວນໃຫຍ່ຍັງບໍ່ໄດ້ມາດຕະຖານກໍ່ສະ ແດງວ່າກິດໝາຍ ແລະ ລະບຽບທີ່ມີຢູ່ແລ້ວບໍ່ມີປະສິດທິພາບ ຫລື ການບັງຄັບໃຊ້ກິດໝາຍ ແລະ ມາດຕະ ຖານສິນຄ້າ ຂອງໝວກກັນກະທົບຍັງບໍ່ພຽງພໍ.

ການປະເມີນວ່າ ມີມາດຕະການອີກຍັງແດ່ຢູ່ແລ້ວ ໂດຍເບິ່ງຈາກໂຄງການສິ່ງເສີມການໃສ່ໝວກກັນກະ ທົບທີ່ເຄີຍມີ ຫລື ມີຢູ່ໃນຂະນະນັ້ນຈະຊ່ວຍໃຫ້ເຮົາໄດ້ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບອົງກອນ ຫລື ບຸກຄົນຫລັກທີ່ເຮັດວຽກ ດ້ານນີ້ ທີ່ຄວນຖືກຊັກຊວນໃຫ້ເຂົ້າຮ່ວມໂຄງການນຳ ບໍ່ວ່າຈະຢູ່ໃນພາກລັດ ຫລື ເອກະຊົນ ຂໍ້ມູນຈາກ ການປະເມີນຈະຊ່ວຍໃຫ້ຮູ້ວ່າຈະຫາແຫລ່ງທຶນສະໜັບສະໜູນ ທາງການເມືອງ ຫລື ການເງິນໄດ້ຈາກໃສ່. ຕາມທີ່ໄດ້ ກ່າວມາແລ້ວວ່າ ການປະເມີນສາມາດເຮັດໄດ້ໃນຫຼາຍລະດັບ (ເຊັ່ນ: ລະດັບປະເທດ, ແຂວງ, ເມືອງ ແລະ ບ້ານ) ດັ່ງນັ້ນ ຈຶ່ງຄວນຈະຕົກລົງກັນໃນເລື່ອງຂອບເຂດພື້ນທີ່ ກ່ອນຈະເລີ່ມໂຄງການ.

ປະເດັດອື່ນໆ ທີ່ຄວນພິຈາລະນາໄດ້ແກ່:

### 2.3.1 ໃຜເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບໃນເລື່ອງຄວາມປອດໄພຕາມເສັ້ນທາງ ແລະ ມີງົບປະມານຢູ່ ຫຼາຍປາດໃດ?

ຂັ້ນຕອນທຳອິດໃນການປະເມີນສະຖານະການ ແລະຄວາມເປັນໄປໄດ້ຂອງໂຄງການສົ່ງເສີມການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ໄດ້ແກ່ການສ້າງຄວາມເຂົ້າໃຈ ສະຖານະການທົ່ວໄປຂອງປະເທດ. ວິທີດຳເນີນການ ໂຄງການນີ້ຂຶ້ນຢູ່ກັບລະບົບການເມືອງໃນປະເທດໄທ ທີ່ສຳຄັນຄືຕ້ອງພາລະນາກົດໝາຍທີ່ມີຢູ່ແລ້ວ ໃນປະຈຸບັນນີ້ ໄດ້ມີ ການສົ່ງເສີມໃຫ້ມີການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ຫລືບໍ່ ລວມທັງຕ້ອງເບິ່ງວ່າມີງົບປະມານຕາມໂຄງການ ຄວາມປອດໄພຕາມເສັ້ນທາງ ທີ່ສາມາດນຳມາໃຊ້ ເຮັດມາດຕະການສົ່ງເສີມການໃສ່ໝວກກັນກະທົບຢູ່ແລ້ວ ຫລືບໍ່ ຄຳຖາມອື່ນໆ ທີ່ຄວນໃຊ້ເພື່ອລວບລວມຂໍ້ມູນທີ່ຈະຊ່ວຍໃຫ້ເຫັນພາບລວມຂອງສະຖານະການໃນປະເທດໄດ້ ແກ່:

- ປະເທດມີລະບົບການເມືອງແບບລວມສູນ ໃນລະດັບພູມມິພາກ ຫລື ສະຫະພັນທະລັດ ຫລືບໍ່ ໃນລັດຖະທຳມະນູນ ຫລື ກົດໝາຍຂອງປະເທດ ເປັນແບບກະຈາຍອຳນາດໃຫ້ແຕ່ລະທ້ອງຖິ່ນ ຕັດສິນໃຈ ຫລືບໍ່ ຫາກມີ ເຈົ້າໜ້າທີ່ທ້ອງຖິ່ນ ມີສ່ວນຮ່ວມໃນການຕັດສິນໃຈ ຫລື ການອະນຸມັດງົບປະມານ ຫຼາຍໜ້ອຍປານໃດ?
- ໜ່ວຍງານຂອງລັດທີ່ເບິ່ງແຍງວຽກງານຂົນສົ່ງ, ສາທາລະນະສຸກ ຍຸດຕິທຳ ຫລື ຕຳລວດໜ່ວຍງານໃດ ແດ່ ທີ່ມີສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງກັບການຕັດສິນໃຈໃນເລື່ອງຄວາມປອດໄພຕາມເສັ້ນທາງ ແລະ ໜ່ວຍງາເຫລົ່ານີ້ມີໜ້າທີ່ອີ່ຫຍັງແດ່?
- ງົບປະມານຂອງປະເທດທີ່ຕັ້ງໄວ້ສຳຫລັບມາດຕະການຄວາມປອດໄພຕາມເສັ້ນທາງໃນຂະນະນີ້ມີຢູ່ສຳໃດມີການຈັດລຳດັບຄວາມສຳຄັນໃນການໃຊ້ງົບປະມານ ເພື່ອພັດທະນາມາດຕະການຄວາມປອດໄພຕາມເສັ້ນທາງໄວ້ແລ້ວ ຫລືບໍ່ ມີງົບປະມານທີ່ສາມາດນຳມາໃຊ້ ເພື່ອດຳເນີນໂຄງການສົ່ງເສີມການໃສ່ໝວກກັນກະທົບໄດ້ ຫລືບໍ່?

ອີງກອນເອກະຊົນທີ່ສາມາດໃຫ້ຄວາມຮ່ວມມືໃນການຈັດໂຄງການສົ່ງເສີມການໃສ່ໝວກກັນກະທົບໄດ້ແກ່:

- ອີງກອນນາໆ ຊາດ ແລະ ໜ່ວຍງານທີ່ສາມາດຈັດສັນເງິນສະໜັບສະໜູນໃຫ້ໄດ້ ເຊັ່ນ: ອີງການອານາໄມ ໂລກ, ທະນາຄານໂລກ, Global Road Safety Partnership ແລະ ອີງກອນອື່ນໆທີ່ມີຄວາມຊຽວຊານດ້ານຄວາມປອດໄພ ຕາມເສັ້ນທາງ ແລະມີງົບປະມານທີ່ຈະສະໜັບສະໜູນໂຄງ ການໄດ້;
- ທີ່ປຶກສາເອກະຊົນ;
- ອີງກອນເອກະຊົນລະດັບທ້ອງຖິ່ນ ລວມທັງກຸ່ມສົ່ງເສີມຄວາມປອດໄພຕາມເສັ້ນທາງ ແລະກຸ່ມຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ;
- ບໍລິສັດຜູ້ຜະລິດ ແລະ/ຫລື ຜູ້ຈຳໜ່າຍລົດຈັກ;
- ນາຍຈ້າງລາຍໃຫຍ່ ໂດຍສະເພາະເຈົ້າຂອງກິດຈະການທີ່ມີພະນັກງານ ທີ່ຕ້ອງໃຊ້ລົດຈັກໃນການເດີນທາງໄປກັບຈາກບ່ອນເຮັດວຽກ.

### 2.3.2 ການວິເຄາະຜູ້ມີສ່ວນໄດ້ສ່ວນເສຍ?

ການວິເຄາະຜູ້ມີສ່ວນໄດ້ສ່ວນເສຍຈະຊ່ວຍສ້າງຄວາມເຂົ້າໃຈກ່ຽວກັບສະພາບແວດລ້ອມທາງສັງຄົມຂອງພື້ນທີ່ ຈະມີການພັດທະນາ ແລະ ນຳນະໂຍບາຍສົ່ງເສີມການໃສ່ໝວກກັນກະທົບໄປໃຊ້ໄດ້ເປັນຢ່າງດີ. ໜ້າທີ່ ເບື້ອງຕົ້ນຂອງການວິເຄາະນີ້ ເພື່ອຫາຂໍ້ມູນວ່າ ຜູ້ທີ່ອາດຈະສົນໃຈເຂົ້າຮ່ວມສົ່ງເສີມການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ທັງໝົດມີໃຜແດ່ ລວມທັງຜູ້ທີ່ອາດຈະຕໍ່ຕ້ານ ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບທີ່ມີຢູ່ໃນພື້ນທີ່ນັ້ນໆຜູ້ທີ່ອາດຈະເປັນ ຜູ້ມີສ່ວນໄດ້ສ່ວນເສຍໄດ້ແກ່ ໜ່ວຍງານຂອງລັດ, ອີງກອນເອກະຊົນ ແລະ ສະຖາ

ບັນດາໜ້າທີ່ທີ່ອາດຈະໄດ້ຮັບ ຜົນກະທົບ (ທັງດ້ານບວກ ແລະລົບ) ຈາກການອອກກົດໝາຍ ຫລື ມາດຕະຖານສິນຄ້າໃໝ່ລວມທັງຊຸມຊົນ ໃນທ້ອງຖິ່ນ, ກຸ່ມທາງການ ແລະ ບໍ່ເປັນທາງການ ແລະ ບຸກຄົນຕ່າງໆ (ເຊັ່ນ: ຕົວແທນກຸ່ມ ແຮງງານ, ເຫຍື້ອຈາກ ອຸບັດຕິເຫດລົດຈັກ ທີ່ໄດ້ຮັບບາດເຈັບທີ່ຫົວ) ຜູ້ມີສ່ວນໄດ້ສ່ວນເສຍໃນທີ່ນີ້ ອາດລວມເຖິງຜູ້ຜະລິດໝວກກັນກະທົບທີ່ອາດໄດ້ຮັບຜົນກະທົບຈາກກົດໝາຍໃໝ່ ຫລື ລະບຽບທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ແລະຜູ້ບັງ ຄັບໃຫ້ກົດລະບຽບ ຂອງອົງການ ແລະ ສະມາຄົມອຸດສາຫະກຳ ຕະຫລອດຈົນຜູ້ນຳເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກ.

ໜ້າທີ່ສຳຄັນອັນທີ່ສອງຂອງການວິເຄາະ ຜູ້ມີສ່ວນໄດ້ສ່ວນເສຍຄື ພິຈາລະນາຂໍ້ຄິດເຫັນຂອງຜູ້ມີສ່ວນໄດ້ສ່ວນເສຍທຸກຄົນ ແລະເພື່ອສ້າງຄວາມເຂົ້າໃຈ ກ່ຽວກັບຄວາມສຳພັນຂອງຜູ້ມີສ່ວນໄດ້ສ່ວນເສຍ ແຕ່ລະກຸ່ມການວິເຄາະຢ່າງຖີ່ຖ້ວນ ຄວາມກວມລວມເຖິງຈຸດຍືນ ແລະ ວິທີຄິດຂອງຜູ້ມີສ່ວນໄດ້ສ່ວນເສຍລາຍສຳຄັນທັງໝົດ ເພື່ອຈະໄດ້ນຳຂໍ້ມູນມາໃຊ້ປະກອບເຂົ້າໃນ ການວາງແຜນ ຫາມາດຕະການທີ່ເໝາະສົມໃນການດຶງກຸ່ມ ເຫລົ່ານີ້ ໃຫ້ເຂົ້າມາມີສ່ວນຮ່ວມໃນໂຄງການໄດ້. ທີ່ສຳຄັນອີກຢ່າງໜຶ່ງກໍຄື ການລະບຸໃຫ້ໄດ້ວ່າໃຜເປັນຜູ້ສະໜັບສະໜູນ ຫລື ຕໍ່ຕ້ານໂຄງການແດ່ ແລະ ຕ້ອງສ້າງຄວາມເຂົ້າໃຈເຫດຜົນເບື້ອງຫລັງ, ຈຸດຍືນຂອງແຕ່ລະ ກຸ່ມນຳ ຈຶ່ງຈະສາມາດພັດທະນາໂຄງການທີ່ສະໜອງ ຕອບຄວາມຕ້ອງການຂອງທຸກຝ່າຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໄດ້.

ຈາກຂໍ້ຄິດເຫັນໃນເບື້ອງຕົ້ນ ການວິເຄາະຜູ້ມີສ່ວນໄດ້ສ່ວນເສຍ ຄວນມີວັດຖຸປະສົງຫລັກດັ່ງນີ້:

1. ເພື່ອລະບຸຜູ້ມີສ່ວນໄດ້ສ່ວນເສຍຫລັກໆ ຄຸນລັກຊະນະຂອງກຸ່ມ ຫລື ບຸກຄົນເຫລົ່ານີ້ ແລະພິຈາລະນາເບິ່ງວ່າກຸ່ມ ຫລື ບຸກຄົນເຫລົ່ານີ້ຈະໄດ້ຮັບຜົນກະທົບຈາກນະໂຍບາຍສິ່ງເສີມການໃສ່ໝວກກັນກະທົບໄດ້ແນວໃດແດ່ (ເຊັ່ນ: ກະທົບຕໍ່ຜົນປະໂຫຍດ, ຜົນຕອບແທນທີ່ຄາດວ່າຈະໄດ້ຮັບ, ການປ່ຽນແປງ ແລະ ຜົນເສຍ).
2. ເພື່ອປະເມີນອິດທິຜົນຂອງກຸ່ມ ຫລື ບຸກຄົນເຫລົ່ານີ້ຕໍ່ການປະຕິບັດ, ການຍອມຮັບ ແລະການນຳໂຄງການສິ່ງເສີມການໃສ່ໝວກກັນກະທົບມາໃຊ້.
3. ເພື່ອສ້າງຄວາມເຂົ້າໃຈ ຄວາມສຳພັນລະຫວ່າງຜູ້ມີສ່ວນໄດ້ສ່ວນເສຍ ແລະ ຂໍ້ຂັດແຍ່ງໃນເລື່ອງຜົນປະໂຫຍດທີ່ອາດຈະເກີດຂຶ້ນ.
4. ເພື່ອປະເມີນຄວາມສາມາດຂອງຜູ້ມີສ່ວນໄດ້ສ່ວນເສຍຕ່າງໆ ໃນການເຂົ້າມາຮ່ວມພັດທະນາໂຄງການ ແລະ ສິ່ງເສີມການດຳເນີນງານຂອງໂຄງການນີ້ໄດ້.
5. ເພື່ອເບິ່ງວ່າ ຄວນຈະໃຫ້ຜູ້ມີສ່ວນໄດ້ສ່ວນເສຍເຫລົ່ານີ້ເຂົ້າຮ່ວມໃນໂຄງການໃນລັກສະນະໃດໂຄງການຈຶ່ງຈະໄດ້ປະໂຫຍດຫຼາຍທີ່ສຸດໃນດ້ານຄຸນນະພາບ ແລະ ຄວາມເປັນໄປໄດ້ ໂດຍສະເພາະໃນເລື່ອງ:
  - ▷ ລັກສະນະຂອງການມີສ່ວນຮ່ວມ (ເຊັ່ນ: ເປັນທີ່ປຶກສາ ຫລືຜູ້ໃຫ້ຄວາມຮ່ວມມື);
  - ▷ ຮູບແບບຂອງການມີສ່ວນຮ່ວມ (ເຊັ່ນ: ເປັນສະມາຊິກຂອງຄະນະທີ່ມາງານ ຫລື ທີ່ປຶກສາ ຫລື ຜູ້ສະໜັບສະໜູນທາງການເງິນ;
  - ▷ ວິທີມີສ່ວນຮ່ວມ (ເຊັ່ນ: ຮ່ວມມືໃນຖານະສ່ວນຕົວ ຫລື ເປັນຕົວແທນຂອງກຸ່ມ).

ທ່ານ ສາມາດຫາອ່ານຂໍ້ທຳອິດກ່ຽວກັບວິທີວິເຄາະຜູ້ມີສ່ວນໄດ້ສ່ວນເສຍ ທີ່ລະອຽດກວ່ານີ້ໄດ້ ຈາກເອກະສານເລື່ອງ ການພັດທະນານະໂຍບາຍປ້ອງກັນການບາດເຈັບ ແລະ ຄວາມຮຸນແຮງ: ແນວທາງສຳຫລັບຜູ້ ສ້າງນະໂຍບາຍ ແລະ ວາງແຜນ (10).



### ການຄາດການເຖິງການຕໍ່ຕ້ານທີ່ອາດຈະໄດ້ຮັບ ໃນການດຳເນີນ ໂຄງການ ສົ່ງເສີມການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ?

ທ່ານຄວນຄາດການໄວ້ວ່າ ຈະພົບກັບການຕໍ່ຕ້ານ, ຄັດຄ້ານ ຫລື ຂໍ້ຈຳກັດຢ່າງໃດຢ່າງໜຶ່ງທີ່ຈະມີ ຜົນຕໍ່ ການດຳເນີນໂຄງການ, ເພື່ອຈະໄດ້ຮັບມືໄດ້ທັນເວລາ ເມື່ອມີບັນຫາເກີດຂຶ້ນ. ບັນຫາເຫລົ່ານີ້ ອາດໄດ້ ແກ້:

- ການແຂ່ງຂັນກັນເອງໃນກຸ່ມຜູ້ສ້າງນະໂຍບາຍກ່ຽວກັບການຈັດລຳດັບຄວາມສຳຄັນຂອງໂຄງການ ຕ່າງໆ ແບບໃດ
- ຂາດເງິນສະໜັບສະໜູນໂຄງການ
- ກຸ່ມຕໍ່ຕ້ານ (ເຊັ່ນ: ກຸ່ມຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ) ຫາສຽງຢ່າງແຂ່ງຂັນ ເພື່ອສະໜັບສະໜູນການຄັດຄ້ານ ໂຄງການ.

### 2.3.3 ມີກົດໝາຍບັງຄັບໃຫ້ໃສ່ໝວກກັນກະທົບແລ້ວ ຫລືຍັງ?

ຕາມທີ່ໄດ້ກ່າວໄວ້ໃນຕອນຕົ້ນຂອງໂມດູນນີ້ແລ້ວ ວ່າ ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບກົດໝາຍຄວາມປອດໄພ ຕາມເສັ້ນ ທາງ ແລະ ປະສິດທິພາບໃນການບັງຄັບໃຊ້ທີ່ມີຢູ່ເປັນເລື່ອງສຳຄັນ ຈາກປະສົບການທີ່ຜ່ານມາຊື່ໃຫ້ເຫັນ ວ່າ ການ ປະກາດໃຊ້ກົດໝາຍຄວາມປອດໄພຕາມເສັ້ນທາງ ໂດຍບໍ່ມີມາດຕະການບັງຄັບໃຊ້ທີ່ເໝາະ ສົມ ເຮັດໃຫ້ມາດຕະການບໍ່ເກີດຜົນ ເປັນໄປຕາມທີ່ຕັ້ງໃຈໄວ້. ສ່ວນໜຶ່ງເປັນຍ້ອນ ຜູ້ໃຊ້ລົດໃຊ້ຖະໜົນ ມັກບໍ່ຕະຫຼົກເຖິງ ຄວາມສ່ຽງ ຕາມເສັ້ນທາງ ແລະ ຜົນປະໂຫຍດທີ່ຈະໄດ້ຮັບຈາກກົດໝາຍນີ້ ຈຶ່ງບໍ່ຄ່ອຍ ໃຫ້ການສະໜັບສະໜູນ ເທົ່າທີ່ຄວນ.

ໃນການດຳເນີນໂຄງການສົ່ງເສີມການໃສ່ໝວກກັນກະທົບອາດຈະຕ້ອງມີການສ້າງກົດໝາຍໃໝ່ຂຶ້ນມາ ຫລື ປັບປຸງກົດໝາຍທີ່ມີຢູ່ແລ້ວໃຫ້ເໝາະສົມຂຶ້ນ. ບາງເທື່ອ ກົດໝາຍທີ່ມີຢູ່ອາດຈະດີຢູ່ແລ້ວ ແຕ່ການບັງ ຄັບໃຊ້ ຍັງບໍ່ພໍ. ໃນປະຈຸບັນ ປະເທດສ່ວນໃຫຍ່ຈະມີກົດໝາຍກ່ຽວກັບການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ໃນບາງ ລັກສະນະຢູ່ແລ້ວ ການເລີ່ມຕົ້ນດຳເນີນການໂດຍການທົບທວນລັກສະນະຂອງກົດໝາຍທີ່ມີຢູ່ປະຈຸບັນ ຕາມລາຍການຂ້າງລຸ່ມນີ້ ຈະເປັນປະໂຫຍດໃນການດຳເນີນໂຄງການ:

- ໃນປະຈຸບັນ ມີກົດໝາຍກ່ຽວກັບຄວາມປອດໄພຕາມເສັ້ນທາງ ແນວໃດແດ່?
- ມີກົດໝາຍສະເພາະກ່ຽວກັບການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ຫລືບໍ່ ຖ້າມີ ກົດໝາຍນັ້ນໃຊ້ບັງຄັບໃນລະດັບ ຊາດ ຫລື ລະດັບທ້ອງຖິ່ນ. ກົດໝາຍນັ້ນສະໜັບສະໜູນ ຫລືບໍ່?
- ກົດໝາຍນັ້ນໃຊ້ບັງຄັບກັບຄົນກຸ່ມໃດແດ່ເຊັ່ນ: ໃຊ້ກັບຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກຜູ້ໂດຍສານຫລືໃຊ້ກັບຄົນທຸກໃດ?
- ກົດໝາຍນັ້ນບັງຄັບໃຊ້ກັບເສັ້ນທາງທຸກປະເພດ ຫລືບໍ່?
- ກົດໝາຍນັ້ນມີຂໍ້ກຳນົດກ່ຽວກັບປະເທດ ຫລື ມາດຕະຖານຂອງໝວກກັນກະທົບທີ່ຄວນໃຊ້ໄວ້ໂດຍ ສະເພາະ ຫລືບໍ່?
- ບົດລົງໂທດ ເມື່ອບໍ່ປະຕິບັດຕາມກົດໝາຍມີຫຍັງແດ່?
- ມີການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍນັ້ນ ຫລືບໍ່ ໃຊ້ບັງຄັບທຸກບ່ອນ ແລະກັບຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກທຸກປະເພດ ຫລືບໍ່?
- ຂັ້ນຕອນໃນການຮັບຮອງ ແລະ ປະກາດໃຊ້ກົດໝາຍໃໝ່ ຢ່າງເປັນທາງການຂອງລັດຖະບານເປັນ ແນວໃດ. ກົນໄກການສະໜັບສະໜູນກົດໝາຍມີຫຍັງແດ່.

### 2.3.4 ມາດຕະຖານຂອງໝວກກັນກະທົບມີຢູ່ແລ້ວບໍ່?

ອີກປະເດັນໜຶ່ງທີ່ສໍາຄັນຫຼາຍ ຄືຄວນມີຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບໝວກກັນກະທົບ ທີ່ມີໃຊ້ກັນຢູ່ ວ່າໄດ້ມາດຕະຖານຕາມ ທີ່ກຳນົດໄວ້ ຫລືບໍ່ ມາດຕະຖານເຫລົ່ານີ້ອາດເປັນມາດຕະຖານທີ່ກຳນົດໂດຍອົງກອນ ລະດັບຊາດ ຫລື ລະດັບນາໆ ຊາດກໍໄດ້ (ເບິ່ງໂມດູນທີ 3) ໝວກກັນກະທົບທີ່ຂາຍກັນຢູ່ໃນປະຈຸບັນ ຄວນມີຫຼັກການ ຍືນຍັນວ່າ ເປັນໝວກທີ່ໄດ້ມາດຕະຖານ ແລະ ຄວນມີຂະບວນການກວດສອບໃຫ້ສັດເຈນວ່າ ໝວກກັນ ກະທົບເຫລົ່ານັ້ນ ມີຄຸນນະພາບຖືກຕ້ອງຕາມມາດຕະຖານ ທີ່ກຳນົດໄວ້ ຫລືບໍ່ ປະເດັນທີ່ຄວນສອບຖາມ ໄດ້ແກ່:

- ມີມາດຖານສະເພາະສໍາລັບໝວກກັນກະທົບໃນລະດັບຊາດ ຫລືລະດັບນາໆ ຊາດບໍ່?
- ໝວກກັນກະທົບທີ່ມີຢູ່ໃນທ້ອງຕະຫຼາດ ຄະນະນີ້ຖືກຕ້ອງຕາມມາດຕະຖານ ຫລືບໍ່?
- ຜູ້ຜະລິດໝວກກັນກະທົບຕາມມາດຕະຖານ ມີ ຫລືບໍ່?
- ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກໃສ່ໝວກກັນກະທົບທີ່ໄດ້ມາດຕະຖານ ຫລືບໍ່?
- ໝວກກັນກະທົບ ເຫລົ່ານີ້ເໝາະກັບສະພາບທ້ອງຖິ່ນ ໃນເລື່ອງຂອງຄວາມຮ້ອນ ແລະ ຄວາມປຽກຊື້ນ ຫລືບໍ່?
- ໝວກກັນກະທົບທີ່ໄດ້ຮັບມາດຕະຖານມີລາຄາເທົ່າໃດ?

### 2.3.5 ເຄີຍມີຄວາມພະຍາຍາມໃນການນໍາໂຄງການສິ່ງເສີມການໃສ່ໝວກ ກັນກະທົບມາໃຊ້ແລ້ວ ຫລືຍັງ?

ໃນພື້ນທີ່ ມີການຂັບຂີ່ລົດຈັກ ຫຼາຍ ມັກຈະເຄີຍໃຊ້ມາດຕະຖານບາງຢ່າງ ເພື່ອສິ່ງເສີມການໃສ່ໝວກກັນ ກະ ທົບໃນກຸ່ມຜູ້ຂັບຂີ່ ລົດຈັກຢູ່ຈຳນວນໜຶ່ງແລ້ວ. ຫຼາຍໆ ປະເທດໄດ້ປະກາດໃຊ້ກົດໝາຍບັງຄັບໃຫ້ໃສ່ ໝວກກັນກະທົບ ແລະ ປຸກລະດົມໃຫ້ປະຊາຊົນ ຮັບຮູ້ເຖິງຄວາມສໍາຄັນຂອງມາດຕະຖານນີ້. ຖ້າມີຢູ່ແລ້ວ ກໍ່ຄວນສໍາລວດ ເບິ່ງວ່າໂຄງການ, ກົດໝາຍ ແລະ ການປຸກລະດົມເຫລົ່ານີ້ມີປະສິດທິພາບສໍາໃດ ແລະ ມີ ຂໍ້ທີ່ຄວນປັບປຸງ ໃຫ້ດີຂຶ້ນ ຫລືບໍ່.

ກ່ອນຈະເລີ່ມໃຊ້ໂຄງການໃໝ່ ຈໍາເປັນຕ້ອງປະເມີນປະສິດທິພາບຂອງໂຄງການອື່ນໆ ທີ່ມີຢູ່ແລ້ວ ຂະນະ ນັ້ນ ຫລື ທີ່ມີມາກ່ອນ ເພື່ອໃຫ້ຮູ້ຂໍ້ດີຂໍ້ເສຍ ຊຶ່ງຈະເຮັດໃຫ້ປະຫຍັດຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການດໍາເນີນ ໂຄງການ ແລະ ຊ່ວຍຊີ້ແນະແນວທາງໃນການດໍາເນີນການໃນອານາຄົດ.

**ຄໍາຖາມທີ່ຄວນຖາມ:**

- ຄະນະນີ້ມີໂຄງການສິ່ງເສີມການໃສ່ໝວກກັນກະທົບຢູ່ແລ້ວ ຫລືບໍ່ ໃນປະເທດຂອງທ່ານ ຫລື ໃນປະເທດໃກ້ຄຽງ?
- ໃຜເປັນຜູ້ມີສ່ວນໄດ້ສ່ວນເສຍໃນໂຄງການທີ່ມີຢູ່ແລ້ວໃນຄະນະນີ້
- ເມື່ອບໍ່ດົນນານມານີ້ ມີການດໍາເນີນໂຄງການສິ່ງເສີມການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ຫລືບໍ່
- ຜົນການດໍາເນີນງານຂອງໂຄງການເຫລົ່ານັ້ນເປັນແນວໃດ (ມີການເຜີຍແພ່ຜົນການດໍາເນີນງານໃຫ້ຮູ້ ຫລືບໍ່)
- ຜົນການດໍາເນີນງານຂອງໂຄງການເຫລົ່ານັ້ນເປັນແນວໃດ ? ມີອັນໃດແດ່ທີ່ສາມາດຖອດຖອນບົດຮຽນນໍາໄດ້?



ໝາຍເຫດ ພາຍຫລັງການປະກາດໃຊ້ກົດໝາຍໃໝ່ກ່ຽວກັບການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ໃນລັດ ປັນຈາຍ ປະເທດ ປາກິສຖານ. ໄດ້ມີການບັງຄັບໃຊ້ຢ່າງເຂັ້ມງວດ, ມີການເພີ່ມບົດລົງໂທດ ແລະ ຈຸດກວດກາຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກຢູ່ໃນຫຼາຍແຫ່ງເຮັດໃຫ້ມີການຫາຊື້ໝວກກັນກະທົບ ເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງຫລວງຫຼາຍ ຈົນຜູ້ຜະລິດໄດ້ຂາຍໝວກກັນກະທົບຢູ່ໃນສາງເກັບມ້ຽນຂອງຕົນໝົດຢ່າງໄວວາ. ເປັນສາເຫດໃຫ້ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກຈຳນວນຫຼາຍຕ້ອງຫັນໄປຊື້ໝວກກັນກະທົບນໍາເຂົ້າຈາກຕ່າງປະເທດທີ່ ມີລາຄາແພງ. ຍ້ອນແນວນັ້ນ, ອຸດສາຫະກໍາ ໝວກກັນກະທົບຈຶ່ງສວຍໂອກາດຂຶ້ນລາຄາເປັນ ສອງເທົ່າ ຂອງລາຄາປົກກະຕິ. ລັດຖະບານຈຶ່ງຖືກໂຈມຕີຢ່າງໜັກວ່າ ບໍ່ສາມາດຄວບຄຸມລາຄາໝວກກັນກະທົບໄດ້ ກໍລະນີນີ້ ຊື້ໃຫ້ເຫັນວ່າ ກ່ອນຈະບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍໃນເລື່ອງນີ້ ຄວນຈະໄດ້ມີການໃຫ້ຄວາມຮູ້ ແລະ ປະຊາສໍາພັນ ແກ່ປະຊາຊົນ ກ່ອນ ລວມທັງຕ້ອງປຶກສາຜູ້ຜະລິດ ແລະ ຕົວແທນຈໍາໜ່າຍເພື່ອໃຫ້ແນ່ໃຈວ່າຈະມີໝວກກັນກະທົບພຽງພໍກັບຄວາມຕ້ອງການທີ່ຈະເພີ່ມຂຶ້ນ.

ເອກະສານອ້າງອີງ: 11

### ຫ້ອງທີ 2.6 ກົດໝາຍກ່ຽວກັບການໃສ່ໝວກກັນກະທົບຢູ່ລັດ ຄາມາທາກາ ປະເທດ ອິນເດຍ

ລັດຄານາທາກາ ທາງພາກໃຕ້ຂອງປະເທດ ອິນເດຍ ມີ ຍານພະຫະນະທີ່ຂຶ້ນທະບຽນຢູ່ປະມານ 42 ລ້ານຄັນ, ເປັນຍານພາຫະນະສອງລໍ 71%. ສະເພາະໃນເມືອງ ຫລວງຂອງລັດເມືອງ ບັງກາລໍ ມີພາຫະນະທີ່ຂຶ້ນທະ ບຽນຢູ່ 2 ລ້ານຄັນ ເປັນຍານພາຫະນະ 2 ລໍ 75%. ໃນ ປີ 2004 ທົ່ວລັດມີອັດຕາການເສຍຊີວິດ ຈາກອຸປະຕິ ເຫດ ຕາມເສັ້ນທາງຫຼາຍກວ່າ 6,000 ລາຍ ແລະ ບາດ ເຈັບອີກ 50,000 ລາຍ. ປະມານ 40% ຂອງຈຳນວນຜູ້ ເສຍຊີວິດ ແລະບາດເຈັບນີ້ເປັນຜູ້ຂັບຂີ່ ຫລື ຜູ້ ໂດຍສານ ລົດຈັກ. ຫຼາຍກວ່າ 1 ໃນ 3 ຂອງຜູ້ບາດເຈັບ ເປັນຜູ້ທີ່ມີ ອາການບາດເຈັບທາງສະໝອງ.

ລະບຽບການກ່ຽວກັບການບັງຄັບໃຊ້ໃຫ້ໃສ່ໝວກກັນກະ ທົບແຫ່ງຊາດໄດ້ຖືກບັນຈຸຢູ່ໃນກົດໝາຍວ່າດ້ວຍຍານພາ ຫະນະຂອງປະເທດອິນເດຍ ສະບັບປີ 1988. ແຕ່ເນື່ອງ ຈາກການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດເປັນໜ້າທີ່ ຂອງແຕ່ລະລັດທີ່ຈະ ປະກາດໃຫ້ກົດໝາຍນີ້ໃນລັດຂອງຕົນ, ຈຶ່ງຍັງມີຫຼາຍລັດ ທີ່ຍັງບໍ່ໄດ້ປະກາດໃຊ້ ເຖິງແມ່ນວ່າ ຈະມີຂໍ້ພິສູດຊັດເຈນ ເຖິງປະສິດທິພາບຂອງ ໝວກກັນກະທົບໃນການປ່ອງກັນ ການບາດເຈັບ ທີ່ຫົວ ແລະກໍ່ຕາມ. ໃນປີ 1995 ກຸ່ມຜູ້ຄັດ ຄ້ານໃນລັດ ຄານາທາກາ ໄດ້ດຳເນີນການຈົນສາມາດໃຫ້ ມີການຍົກເລີກກົດໝາຍບັງຄັບໃຫ້ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ດັ່ງກ່າວ. ຕະຫຼອດໄລຍະ 10 ປີຫລັງຈາກນັ້ນໄດ້ມີຄວາມ ພະຍາຍາມທີ່ຈະໃຫ້ມີການນຳ ເອົາກົດໝາຍລວມທັງກົດ ຈະກຳດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ ກັບມາໃຊ້ :

- ເພີ່ມທະວີການໂຄສະນາໃຫ້ປະຊາຊົນໃຫ້ຮູ້ບັນຫາ. ແຫລ່ງຂໍ້ມູນຈາກຕຳລວດ ແລະ ໂຮງໝໍ ສະແດງໃຫ້ ເຫັນວ່າລະຫວ່າງປີ 1994 ຫາ 2004 ຈຳນວນຜູ້ເສຍ ຊີວິດ ແລະ ບາດເຈັບໃນກຸ່ມຜູ້ຂັບຂີ່ລົດສອງລໍເພີ່ມສູງ ຂຶ້ນທຸກປີ (Gururaj, 2005) ການເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນເຫລົ່ານີ້ ໃຫ້ແກ່ປະຊາຊົນ ໄດ້ເປັນສ່ວນທີ່ສຳຄັນໃນການກົດ ດັນໃຫ້ມີການປ່ຽນແປງກົດໝາຍ.
- ເພີ່ມທະວີການໂຄສະນາໃຫ້ປະຊາຊົນໃຫ້ຮັບຮູ້ຫລັກ ຖານ. ຫລັກຖານ ກ່ຽວກັບປະສິດທິພາບຂອງໝວກກັນ ກະທົບຈາກທົ່ວໂລກໄດ້ຮັບການຕີພິມ ແລະ ເຜີຍແຜ່ ຢ່າງກວ້າງຂວາງໃນໜ່ວຍງານຕ່າງໆຂອງລັດ. ການ ລາຍງານນີ້ຊີ້ໃຫ້ເຫັນວ່າທາກາມີການບັງຄັບໃຊ້ກົດ ໝາຍວ່າດ້ວຍໝວກກັນກະທົບຢ່າງເໝາະສົມ ຈະຊ່ວຍ ໃຫ້ຈຳນວນຜູ້ເສຍຊີວິດ ແລະ ບາດເຈັບໃນກຸ່ມຄົນທີ່ ໃຊ້ຍານພາຫະນະສອງລໍ ຫລຸດລົງໄດ້.
- ການປຸກລະດົມຂອງແພດ. ຜູ້ຊ່ຽວຊານດ້ານການແພດ ໃນທ້ອງຖິ່ນຈຳນວນຫຼາຍໄດ້ສະໜັບສະໜູນໃຫ້ມີກົດ ໝາຍການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ.
- ການເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນ. ມີການໃຊ້ສົມວນຊົນຂະແໜງ ຕ່າງໆ ເປັນເຄື່ອງມືໃນການເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນ ໂດຍເນັ້ນ ເຖິງ ສະພາບຄວາມປອດໄພຕາມເສັ້ນທາງຢູ່ໃນລັດ ແລະ ຜົນກະທົບຂອງການບາດເຈັບຈາກອຸປະຕິເຫດ ຈາລະຈອນ ຕໍ່ຊີວິດຄົນ.
- ການອອກຄຳສັ່ງທາງກົດໝາຍ ສານສູງຂອງລັດຄານາ

ທາກາ ໄດ້ແຈ້ງໃຫ້ລັດຖະບານປະຈຳລັດ ຮັບຮູ້ ເຖິງ ຄວາມເປັນໄປໄດ້ ໃນການເພີ່ມມາດຕະການຮັກສາ ຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນ. ໂດຍ ອ້າງຂໍ້ມູນຈາກຜົນ ການວິໄຈທາງວິທະຍາສາດທີ່ສະໜັບສະໜູນ ການມີ ກົດໝາຍບັງຄັບໃຫ້ໃສ່ໝວກກັນກະທົບໃນປີ 2003 ສານສູງໄດ້ສັ່ງໃຫ້ລັດຖະບານປະຈຳລັດນຳເອົາກົດ ໝາຍວ່າດ້ວຍໝວກກັນກະທົບ ຄືນມາໃຊ້.

- ການໃຊ້ຕົວຢ່າງຈາກຄະດີທີ່ຂຶ້ນສານ. ກຸ່ມນັກຂົນຂວຍ ດ້ານການຮັກສາສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ຄວາມປອດໄພ ຕາມທາງຖະໜົນ ໄດ້ນຳໃຊ້ຕົວຢ່າງຈາກຄະດີຕ່າງໆທີ່ ໄດ້ຂຶ້ນສານ ມາຕັ້ງຄຳຖາມ ຕໍ່ປະຊາຊົນ ກ່ຽວກັບບັນ ຫາທີ່ ລັດຂາດມາດຕະການບັງຄັບໃຫ້ໃສ່ໝວກກັນ ກະທົບ.
- ການແກ້ຄວາມເຊື່ອຜິດໆ ມີການອະທິບາຍໃນສື່ຕ່າງໆ ເພື່ອແກ້ຄວາມເຂົ້າໃຈຜິດຕ່າງໆ ຂອງປະຊາຊົນກ່ຽວ ກັບການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບ ຕົວຢ່າງເຊັ່ນ: ຄວາມເຊື່ອ ວ່າ ບໍ່ຈຳເປັນຕ້ອງໃສ່ໝວກກັນກະທົບທາກຂັບຂີ່ດ້ວຍ ຄວາມໄວບໍ່ສູງ ປານໃດ ຫລື ຂັບຂີ່ໃນໄລຍະທາງສັ້ນໆ ຫລື ເຊື່ອວ່າຜູ້ຂັບຂີ່ທີ່ໃສ່ ໝວກກັນກະທົບຈະເຮັດໃຫ້ມີ ອາການບາດເຈັບທີ່ຫົວ ຫາກເກີດອຸປະຕິເຫດ.
- ຄວາມພະຍາຍາມໃຫ້ມີການອອກກົດໝາຍ. ອັດຕາ ການເສຍຊີວິດໃນກຸ່ມຜູ້ຂັບຂີ່ລົດສອງລໍ ທີ່ສືບຕໍ່ເພີ່ມ ສູງຂຶ້ນເຮັດໃຫ້ຜູ້ຮັບຜິດຊອບດ້ານນະໂຍບາຍເລີ່ມທັນ ມາພິຈາລະນາການປະກາດໃຊ້ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ໝວກກັນກະທົບຫຼາຍກວ່າຈະໃຊ້ຍຸດທະສາດການໃຫ້ ຄວາມຮູ້ແກ່ປະຊາຊົນ ພຽງ ຢ່າງດຽວ.

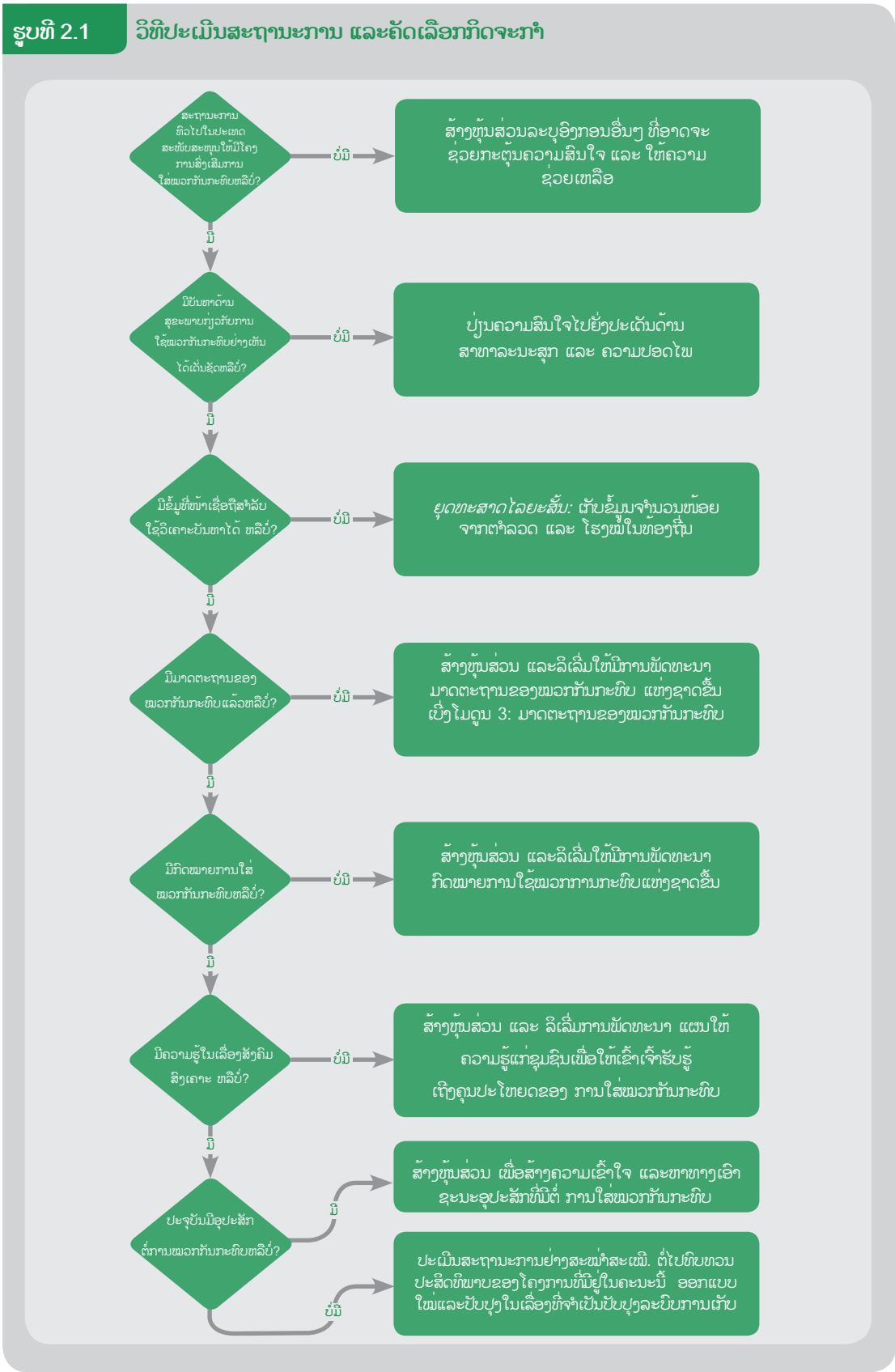
ຜົນຈາກການໃຊ້ມາດຕະການຕ່າງໆ ເຫລົ່ານີ້ຮ່ວມກັນ ຊ່ວຍໃຫ້ສາມາດແກ້ໄຂບັນຫາການ ບໍ່ໃສ່ ໝວກກັນກະ ທົບ ແລະ ຊ່ວຍໃຫ້ປະຊາຊົນໄດ້ຮັບຮູ້ເຖິງຄວາມປອດ ໄພຕາມເສັ້ນທາງຫຼາຍຂຶ້ນ ໂດຍສະເພາະການໃສ່ໝວກ ກັນກະທົບ ຊຶ່ງສົ່ງຜົນໃຫ້ມີການສະເໜີໃຫ້ມີການນຳເອົາ ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍໝວກກັນກະທົບກັບມາໃຊ້ອີກເທື່ອໜຶ່ງ ໂດຍຈັດໃຫ້ມີ ປະຊາວິຈານ ເປັນໄລຍະເວລາ 45 ວັນ ໃນ ປີ 2004.

ມີການສ້າງແນວທາງເພື່ອໃຫ້ການປະກາດໃຊ້ກົດໃຊ້ ກົດໝາຍໝວກກັນກະທົບ ເປັນໄປຢ່າງຄ່ອງຕົວ ແລະ ມີ ການໃຊ້ມາດຕະການເພື່ອປະເມີນຜົນກະທົບຂອງກົດ ໝາຍນີ້ ຊຶ່ງໄດ້ຮັບຜົນຕອບຮັບທີ່ດີ ຫລັງຈາກມີການປະ ກາດໃຫ້ມີໃຫ້ນຳກົດໝາຍນີ້ກັບຄືນມາໃຊ້ແລະ ເຜີຍແຜ່ ໃຫ້ປະຊາຊົນຮັບຮູ້ຜ່ານທາງສື່ຕ່າງໆ ໄດ້ພຽງບໍ່ ເທົ່າໃດ ວັນ ອັດຕາການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ຈາກເບື້ອງຕົ້ນທີ່ໃສ່ ໜ້ອຍ ກວ່າ 5% ເພີ່ມຂຶ້ນເຖິງ 30% ທີ່ສຳ ຄັນກໍ່ຄືລັດຖະ ບານຕ້ອງຫາວິທີການແຈ້ງໃຫ້ປະຊາຊົນຮັບຮູ້ກົດໝາຍນີ້ ຢ່າງຊັດເຈນ ແລະ ໃຊ້ວິທີການທີ່ມີ ນວນໃນການບັງຄັບ ໃຊ້ກົດໝາຍ.

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: 12

ຮູບທີ 2.1

ວິທີປະເມີນສະຖານະການ ແລະຄັດເລືອກກິດຈະກຳ



### 2.3.6 ການໃຊ້ຂໍ້ມູນເພື່ອຈຳຈັດລຳດັບກິດຈະກຳ ຕາມຄວາມສຳຄັນ

ຂະບວນການຈັດລຳດັບກິດຈະກຳ ຕາມຄວາມສຳຄັນ ຈະເລີ່ມຕົ້ນກໍ່ຕໍ່ເມື່ອ ໄດ້ມີການປະເມີນສະຖານະການ ເປັນທີ່ຮຽບ-ຮ້ອຍແລ້ວ. ແຜນການດຳເນີນໃນຮູບ ທີ 2.2 ເກີດຂຶ້ນ ເມື່ອມີການຍອມຮັບຢ່າງກວ້າງຂວາງ ແລ້ວວ່າການ ປ້ອງກັນການບາດເຈັບ ແລະຄວາມປອດໄພຕາມເສັ້ນທາງ ແມ່ນເປັນປະເດັນສຳຄັນທາງການ ເມືອງ ແລະ ສັງຄົມ. ໃນຫຼາຍປະເທດ ອາດຈະຍັງບໍ່ມີການຍອມຮັບໃນເລື່ອງນີ້ ຫຼາຍປານໃດ ດັ່ງນັ້ນຈຶ່ງຈຳ ເປັນຕ້ອງໄດ້ສ້າງເຄືອຂ່າຍຂອງກຸ່ມຕ່າງໆ ທີ່ມີຄວາມສົນໃຈຮ່ວມກັນ ໃນເລື່ອງຄວາມປອດໄພຕາມເສັ້ນທາງ ແລະການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ຂຶ້ນມາກ່ອນ. ຜົນການວິໄຈ ຈະຊີ້ໃຫ້ເຫັນວ່າ ການປຸກລະດົມ ຈະໄດ້ຜົນຫຼາຍ ກວ່າ ຖ້າຫາກມີຫຼາຍກຸ່ມຮ່ວມມືກັນ ແລະຮ່ວມກັນຮັບຜິດຊອບພັດທະນາຄວາມປອດໄພຕາມເສັ້ນທາງ (12, 13)

### ບົດສະຫຼຸບ

- ກ່ອນຈະອອກແບບ ແລະເລີ່ມດຳເນີນໂຄງການສົ່ງເສີມການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ຈະຕ້ອງໄດ້ເຮັດການປະເມີນສະຖານະການກ່ອນ ຂໍ້ມູນທີ່ໄດ້ຈາກຄຳຖາມຕາມລາຍການສະເໜີໄວ້ໃນໝວດຂໍ້ມູນນີ້ຈະຊ່ວຍ ໃຫ້ສາມາດລະບຸ ບັນຫາທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການນຳໃຊ້ໝວກກັນກະທົບຢູ່ໃນປະເທດນຳມາໃຊ້ເສີມປະເດັນໃນການອະທິບາຍເພື່ອສະໜັບສະໜູນ ໂຄງການສົ່ງເສີມການໃສ່ໝວກກັນກະທົບໄດ້ຢ່າງດີ ແລະສາມາດໃຊ້ຂໍ້ມູນເຫຼົ່ານີ້ເປັນຕົວຊີ້ບອກ ໃຫ້ແກ່ການພິຈາລະນາຄວາມສຳເລັດຂອງໂຄງການໄດ້ໃນພາຍຫລັງ.
- ການປະເມີນຂອບເຂດພື້ນທີ່ຂອງບັນຫາທີ່ເກີດຈາກການບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບເປັນສິ່ງຈຳເປັນ ໂດຍລວບລວມຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບອຸບັດຕິເຫດຕາມເສັ້ນທາງ, ຂໍ້ມູນການບາດເຈັບທີ່ຫົວ, ອັດຕາການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ແລະເຫດຜົນທີ່ຄົນບໍ່ໃສ່. ຂໍ້ມູນເຫຼົ່ານີ້ສາມາດໃຊ້ເປັນຂໍ້ມູນປຸງປຸງກັບຜົນກະທົບຂອງການປ່ຽນແປງ ທີ່ຜ່ານມາ ເພື່ອຊອກຫາວ່າ ຄວາມຕ້ອງການຫລັກຂອງໂຄງການແມ່ນຫຍັງແລະຂໍ້ມູນບາງ ສ່ວນຍັງອາດນຳໄປໃຊ້ໃນການປະເມີນໂຄງການໄດ້ນຳ.
- ການວິເຄາະເຊິ່ງ ພັນລະນາ ຂອງສະຖານະການກ່ຽວກັບການນຳໃຊ້ໝວກກັນກະທົບ ທີ່ເປັນຢູ່ໃນປະຈຸບັນກໍ່ເປັນສິ່ງຈຳເປັນເຊັ່ນກັນ ໂດຍພິຈາລະນາໃນປະເດັນຕ່າງໆ ເຊັ່ນ: ຜູ້ທີ່ມີໜ້າທີ່ຮັບຜິດຊອບມາດຕະ ການຄວາມປອດໄພຕາມເສັ້ນທາງ ໃນປະເທດ ຫລື ໃນພື້ນທີ່ໆ ຈະດຳເນີນໂຄງການແຫລ່ງຊັບພະຍາ ກອນດ້ານການເງິນ ທີ່ອາດຈະນຳມາ ສະໜັບສະໜູນ ໂຄງການ ສົ່ງເສີມການໃສ່ໝວກກັນກະທົບໄດ້. ເຄື່ອງມືດ້ານກິດໝາຍທີ່ມີຢູ່ແລ້ວ ມີມາດຕະຖານສຳຫລັບໝວກກັນກະທົບ ຫລືບໍ່. ມີໂຄງການລັກສະນະ ດຽວກັນທີ່ມີຢູ່ແລ້ວ ຫລື ເຄີຍເຮັດມາກ່ອນແລ້ວໃນພື້ນທີ່ນັ້ນໆ.

## ເອກະສານອ້າງອີງ

1. Holder Y et al (eds). Injury surveillance guidelines. Geneva, World Health Organization, 2001 ([www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/surveillance/surveillance\\_guidelines/en/index.html](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/surveillance/surveillance_guidelines/en/index.html), accessed 4 July 2006).
2. Chadbunchachai W, Suphanchaimat W. Principle, strategies and outcome in Traffic Injury Prevention and Control Project in Khon Kaen. (Report). Khon Kaen Hospital, 1997.
3. Pitayangsarit S. Policy choices for the prevention of road traffic injuries in Thailand. (Report). Bangkok, Thai National Health Foundation Organisation, 2006.
4. Kehinde O, Olasinde A, Oginni L. Safety device utilisation among motorcycle crash victims in southwest Nigeria: a hospital-based study of two teaching hospitals (abstract). Presented at the 8th World Conference on Injury Prevention and Safety Promotion, Durban, South Africa, 2-5 April 2006.
5. Liberatti CLB et al. Helmet use by motorcyclists injured in traffic accidents in Londrina, southern Brazil. Pan American Journal of Public Health, 2003, 13:33-38.
6. Guidelines for conducting community surveys on injuries and violence. Sethi D et al (eds). Geneva, World Health Organization, 2004.
7. Traffic Safety Facts: Motorcycle helmet use laws. Washington D.C., National Highway Traffic Safety Administration. DOT HS 809 908. 2004 ([www.nhtsa.dot.gov/people/injury/pedbimot/motorcycle/motorcyclehelmet2005.pdf](http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/pedbimot/motorcycle/motorcyclehelmet2005.pdf) accessed 27 March 2006).
8. Hendrie D, et al. Child and family safety device affordability by country income level: a comparison of 18 countries. Injury Prevention, 2004, 10:338-343.
9. Students get free helmets. Viet Nam News. 22 April 2006 (<http://vietnamnews.vnanet.vn/showarticle.php?num=04SOC260406>, accessed 4 July 2006).
10. Schopper D, Lormand JD, Waxweiler R (eds). Developing policies to prevent injuries and violence: guidelines for policy-makers and planners. Geneva, World Health Organization, 2006.
11. Tahir Z. Helmet prices soar as law comes into force. The Dawn Group of Newspapers 1 (Lahore, Pakistan). 2 March 2005 ([www.dawn.com/2005/03/02/local20.htm](http://www.dawn.com/2005/03/02/local20.htm), accessed 17 March 2006).
12. Gururaj G . Head injuries and helmets in Karnataka : Towards helmet legislation and enforcement in Karnataka. Bangalore, National Institute of Mental Health & Neuro Sciences, 2005.
13. Lonerio L et al. Road safety as a social construct. Ottawa, Northport Associates, 2002 (Transport Canada Report No. 8080-00-1112).
14. Tingvall C. The Zero Vision. In: Van Holst H, Nygren A, Thord R, eds. Proceedings of the First International Conference: Transportation, traffic safety and health: the new mobility. Gothenburg, Sweden, 1995. Berlin, Springer-Verlag, 35-57.



# 3

ວິທີອອກແບບ ແລະ ດຳເນີນ  
ໂຄງການສົ່ງເສີມການໃສ່  
ໝວກກັນກະທົບ

# ວິທີອອກແບບ ແລະ ດຳເນີນ ໂຄງການສົ່ງເສີມການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ

3.1 ວິທີຕັ້ງຄະນະທີມງານເຮັດວຽກ .....	61	3.5 ວິທີການປະຕິບັດຕາມກົດໝາຍຫຼາຍຊັ້ນ .....	97
3.1.1 ໃຜແດ່ທີ່ຄວນຈະຮ່ວມໃນຄະນະປະຕິບັດງານ?	61	3.5.1 ມາດຕະການເພີ່ມການໃສ່ໝວກດ້ວຍ	
3.1.2 ການກຳນົດບົດບາດໃຫ້ສະມາຊິກໃນຄະນະ		ຄວາມສະໝັກໃຈ .....	98
ປະຕິບັດງານ .....	63	3.5.2 ມາດຕະການເພີ່ມເຕີມຂອງການນຳໃຊ້ໝວກ	
3.2 ວິທີກະກຽມແຜນປະຕິບັດງານ .....	65	ກັນກະທົບໂດຍການບັງຄັບ .....	101
3.2.1 ກຳນົດເປົ້າໝາຍຂອງໂຄງການ .....	65	3.6 ວິທີຈູງໃຈໃຫ້ສາທາລະນະຊົນມີສ່ວນຮ່ວມ .....	109
3.2.2 ກຳນົດເປົ້າໝາຍ .....	67	3.6.1 ການເລືອກບໍລິສັດໂຄສະນາເພື່ອເຮັດໂຄງການ	
3.2.3 ກຳນົດຕົວຊີ້ວັດ ຜົນການປະຕິບັດງານ .....	70	ປຸກລະດົມ .....	109
3.2.4 ເລືອກກິດຈະກຳທີ່ຈະເຮັດ .....	72	3.6.2 ວັດຖຸປະສົງຂອງການປຸກລະດົມ .....	109
3.2.5 ການກຳນົດໄລຍະເວລາ .....	73	3.6.3 ການປຸງແປງຄວາມຮັບຮູ້ ແລະ ຫັດສະນະຕໍ່	
3.2.6 ຄາດຄະເນຊັບພະຍາກອນທີ່ຈະຕ້ອງໃຊ້ .....	73	ການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບ .....	110
3.2.7 ຈັດຕັ້ງກົນໄກໃນການຕິດຕາມຜົນ .....	76	3.6.4 ການເຮັດວຽກກັບສື່ .....	110
3.2.8 ຄວາມຍືນຍົງຂອງໂຄງການ .....	76	3.6.5 ການສ້າງປະເດັນຫຼັກໆທີ່ຕ້ອງການສື່ໃນການ	
3.3 ວິທີພັດທະນາ ແລະ ການນຳກົດໝາຍການ		ລິນນະລິງ .....	112
ນຳໃຊ້ໝວກກັນກະທົບໄປປະຕິບັດ .....	79	3.6.6 ການກຳນົດໄລຍະເວລາໃນການປຸກລະດົມ ....	113
3.3.1 ການຮ່າງກົດໝາຍ .....	79	3.6.7 ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແລະປະເມີນຜົນໂຄງການ	114
3.3.2 ການນຳສະເໜີ ແລະ ນຳກົດໝາຍໄປປະຕິບັດ ..	81	3.7 ວິທີໃຫ້ຄວາມຮູ້ແກ່ເຍົາວະຊົນ .....	117
3.3.3 ການກຳນົດໄລຍະເວລາ ໃນການຈັດຕັ້ງ		3.8 ການກຳນົດມາດຕະການສະໜອງຕອບທາງການແພດ	
ປະຕິບັດກົດໝາຍ .....	87	ທີ່ເໝາະສົມ .....	121
3.4 ວິທີອອກແບບ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ		ບົດສະຫຼຸບ .....	125
ມາດຕະຖານຂອງໝວກກັນກະທົບ .....	88	ເອກະສານອ້າງອີງ .....	128
3.4.1 ການເລືອກມາດຕະຖານ .....	88		
3.4.2 ຂໍ້ຄວນພິຈາລະນາໃນການກຳນົດ			
ມາດຕະຖານ .....	90		
3.4.3 ຂໍ້ກຳນົດກ່ຽວກັບລັກສະນະທົ່ວໄປຂອງໝວກ			
ກັນກະທົບ .....	92		

**ໂມດູນທີ 2:** ກ່າວເຖິງການປະເມີນສະຖານະການ ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບໃນປະເທດໃນໂມດູນນີ້ ຈະກ່າວເຖິງວິທີນຳຂໍ້ມູນເຫຼົ່ານີ້ໄປໃຊ້ໃນການອອກແບບ ແລະ ດຳເນີນໂຄງການສົ່ງເສີມການໃສ່ ໝວກກັນກະທົບ ໂດຍຈະບັນລະຍາຍເຖິງຂໍ້ມູນທາງເຕັກນິກ ແລະ ຂໍ້ມູນເຊິ່ງປະຕິບັດທີ່ຈຳເປັນຕ້ອງໃຊ້ໃນການ ດຳເນີນໂຄງການໃຫ້ດຳເນີນໄປຢ່າງເປັນທີ່ຮຽບຮ້ອຍ.

ໂມດູນນີ້ມີຢູ່ນຳກັນທັງໝົດ 8 ຫົວຂໍ້ໃຫຍ່ ຊຶ່ງໃນການນຳໄປປະຕິບັດເຮັດຕົວຈິງບໍ່ຈຳເປັນຕ້ອງເຮັດເປັນ ຂັ້ນຕອນຕາມລຳດັບການນຳສະເໜີໃນທີ່ນີ້ສະເໝີໄປ ແຕ່ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວ ຂໍ້ແນະນຳໃຫ້ຈັດຕັ້ງຄະນະ ເຮັດວຽກ ແລະ ວາງແຜນການປະຕິບັດງານຂຶ້ນມາກ່ອນ ເປັນລຳດັບທຳອິດ ສ່ວນຂັ້ນຕອນໃນການດຳ ເນີນງານໃນລຳດັບຕໍ່ໄປ ( ໃຫ້ປະ ຕິບັດຕາມທີ່ສະເໜີໄວ້ໃນຫົວຂໍ້ທີ 3.3-3.8) ແລະ ມັນຈະຂຶ້ນຢູ່ກັບ ສະຖານະການທາງດ້ານສັບພະຍາກອນທີ່ມີ ແລະ ສະພາບການໂດຍລວມຂອງ ແຕ່ລະກໍລະນີທີ່ວຂໍ້ ຕ່າງໆ ໃນໂມດູນນີ້ປະກອບມີຄື:

- **3.1 ວິທີຕັ້ງຄະນະທີ່ມາງານເຮັດວຽກ:** ຂັ້ນຕອນນີ້ເປັນຂັ້ນຕອນສຳຄັນທີ່ຊ່ວຍໃຫ້ການປະສານງານລະ ຫວ່າງກຸ່ມ ແລະ ບຸກຄະນະລາກອນຫຼັກໆ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງເປັນໄປດ້ວຍດີ.
- **3.2 ວິທີກະກຽມແຜນປະຕິບັດ:** ຫົວຂໍ້ນີ້ຈະອະທິບາຍ ນຳຂໍ້ມູນທີ່ລວບລວມໄດ້ຈາກການປະເມີນສະ ຖານະການຕາມໂມດູນທີ 2 ມາໃຊ້ໃນການກຳນົດວັດຖຸປະສົງ, ເປົ້າໝາຍ ແລະ ກິດຈະກຳທີ່ຈະເຮັດ ເພື່ອໃຫ້ບັນລຸກົດໝາຍເຫຼົ່ານີ້ ລວມເຖິງການຄາດຂະແນງປະມານ ແລະ ການລະບຸກິນໄກກິຈະໃຊ້ ໃນການຕິດຕາມ ແລະ ປະເມີນຜົນ ໂດຍຈະກ່າວ ເຖິງຄວາມຈຳເປັນທີ່ຈະຕ້ອງສ້າງຄວາມຍືນຍົງໃຫ້ ແກ່ໂຄງການ.
- **3.3 ວິທີພັດທະນາ ແລະ ນຳເອົາກົດໝາຍການໃສ່ໝວກກັນກະທົບໄປປະຕິບັດ:** ໃນຫົວຂໍ້ນີ້ຈະກ່າວ ເຖິງວິທີການອອກກົດໝາຍ ຫຼື ບັບປຸງກົດໝາຍທີ່ມີຢູ່ແລ້ວ ຊຶ່ງຈະຊ່ວຍສົ່ງເສີມການດຳເນີນກິດຈະ ກຳອື່ນໆ ທີ່ ກ່ຽວຂ້ອງເຊັ່ນ: ເສີມສ້າງ ປະຊາມະຕິຂອງສາທາລະນະຊົນໃນເລື່ອງຄວາມຈຳເປັນຂອງ ການມີກົດໝາຍໝວກກັນກະທົບໃຫ້ໜັກແໜ້ນຫຼາຍຂຶ້ນກວ່າເກົ່າ ແລະ ຫາວິທີເໝາະສົມໃນການບັງຄັບ ໃຊ້ກົດໝາຍນັ້ນ.
- **3.4 ວິທີອອກແບບ ແລະ ນຳມາດຕະຖານຂອງໝວກກັນກະທົບໄປປະຕິບັດ:** ໂຄງການສົ່ງເສີມການ ໃຊ້ໝວກກັນກະທົບຍັງຕ້ອງຫາທາງໃຫ້ປະຊາຊົນໃນປະເທດ ຫຼື ພື້ນທີ່ທີ່ຈະດຳເນີນໂຄງການໃຫ້ມີ ໝວກກັນກະທົບທີ່ ມີຄຸນນະພາບດີມານຳໃຊ້ ໃນຫົວຂໍ້ນີ້ຈະພິຈາລະນາປະເດັດຕ່າງໆ ໃນການສ້າງ ຫຼື ບັບປຸງມາດຕະຖານຂອງໝວກກັນກະທົບ.
- **3.5 ວິທີເຮັດໃຫ້ມີການປະຕິບັດຕາມກົດໝາຍຫຼາຍຂຶ້ນ:** ການບັງຄັບໃຊ້ເປັນສິ່ງຈຳເປັນທີ່ຈະເຮັດໃຫ້ ມີການປະຕິບັດຕາມກົດໝາຍ ແລະ ມາດຕະຖານໝວກກັນກະທົບຢ່າງໄດ້ຜົນ ໃນຫົວຂໍ້ນີ້ຈະກ່າວເຖິງ ມາດຕະການຕ່າງໆ ທີ່ອາດນຳມາໃຊ້ເພື່ອບັບປຸງໃຫ້ຄົນມີການຍອມຮັບ ແລະ ປະຕິບັດຕາມຫຼາຍຂຶ້ນ

ທັງມາດຕະການທີ່ເປັນການບັງ ຄັບ ແລະ ສະມັກໃຈ ໂດຍຈະກ່າວເຖິງກຸ່ມ ແລະ ບຸກຄົນຕ່າງໆ ທີ່ອາດຈະຕ້ອງດຶງໃຫ້ເຂົ້າມາກ່ຽວຂ້ອງໃນການດຳເນີນງານຕາມມາດຕະການເຫຼົ່ານີ້ລວມທັງອຸປະສັກຕ່າງໆ ທີ່ອາດຈະເກີດຂຶ້ນ.

- **3.6 ວິທີຈູງໃຈສາທາລະນະຊົນໃຫ້ເຂົ້າມາມີສ່ວນຮ່ວມ:** ໃນທົວຂັ້ນນີ້ຈະກ່າວເຖິງວິທີດຳເນີນໂຄງການປຸກລະ ດົມທີ່ມີການສື່ສານທີ່ດີ ຊຶ່ງເປັນສິ່ງທີ່ຈຳເປັນຫຼາຍທີ່ຈະເຮັດໃຫ້ໂຄງການປະສົບຄວາມສຳເລັດ ໂດຍຈະກວມລວມໄປເຖິງ ວິທີກຳໜົດວັດຖຸປະສົງ ແລະ ກຸ່ມເປົ້າໝາຍທີ່ຊັດເຈນວິທີເຮັດວຽກກັບສື່ຕ່າງໆ ໃນການຊື້ປະເດັນຫຼັກຂອງໂຄງການໃຫ້ສັງຄົມ ໄດ້ຮັບຮູ້ ແລະ ວິທີປະເມີນຄວາມສຳເລັດຂອງການປຸກລະດົມ.
- **3.7 ວິທີໃຫ້ຄວາມຮູ້ຕໍ່ເຍົາວະຊົນ:** ການສຶກສາເປັນອົງປະກອບທີ່ສຳຄັນໃນຂະບວນການປຸກລະດົມ ໃຫ້ໃສ່ໝວກກັນກະທົບເພີ່ມຂຶ້ນ ແນວທາງການດຳເນີນງານ ທີ່ເນັ້ນໃສ່ການໃຫ້ຂໍ້ມູນພຽງຢ່າງດຽວມັກບໍ່ປະສົບຄວາມສຳເລັດ ດັ່ງນັ້ນ ນອກຈາກຈະໃຫ້ຄວາມຮູ້ຢ່າງເປັນທາງການໃນສະຖານທີ່ສຶກສາແລ້ວ ແນວທາງທີ່ໃຊ້ໄດ້ຜົນດີໄດ້ແກ່ ການໃຫ້ຄວາມຮູ້ຜ່ານກຸ່ມໝູ່ເພື່ອນຂອງພວກເຂົາເອງ.
- **3.8 ວິທີຈັດຫາມາດຕະການສະໜອງຕອບທາງການແພດທິເໝາະສົມ:** ສິ່ງສຳຄັນໃນການວາງແຜນໂຄງການໝວກກັນກະທົບຄື ຕ້ອງດຳເນີນຄວາມສາມາດໃນການຕອບສະໜອງ ແລະ ໃຫ້ຄວາມຊ່ວຍເຫຼືອເມື່ອເກີດອຸປະຕິເຫດຂຶ້ນຊຶ່ງໄດ້ແກ່ຄວາມສາມາດໃນການຈັດຫາ ການປະຖົມພະຍາບານທິເໝາະສົມ ແລະ ພິຈາລະນາລະບົບການເບິ່ງແຍງຜູ້ບາດເຈັບກ່ອນມາຮອດໂຮງໝໍ ຕະຫລອດຈົນຮອດ ການເບິ່ງແຍງການບາດເຈັບກະທົບກະເທືອນທີ່ມີຢູ່ແລ້ວ ຜູ້ຮັບຜິດຊອບດ້ານການວາງແຜນ ຄວນຄຳນຶ່ງເຖິງບໍລິການດ້ານການຟື້ນຟູສຸຂະພາບຂອງຜູ້ເຄາະຮ້າຍ ຈາກອຸປະຕິເຫດລົດຈັກທີ່ມີຢູ່.

### 3.1 ວິທີຕັ້ງຄະນະທີມງານເຮັດວຽກ

ຄວນຈັດຕັ້ງຄະນະປະຕິບັດງານເພື່ອກວດກາ ແລະ ກຳນົດທິດທາງການເຮັດວຽກທັງໃນດ້ານການຊຸກຍູ້ໃຫ້ມີການອອກກົດໝາຍ, ກຳນົດມາດຕະການ ການບັງຄັບໃຊ້ ແລະ ການປະຊາສຳພັນໂຄງການ. ຄະນະປະຕິບັດງານນີ້ ຄວນໄດ້ຮັບການຊີ້ນຳໂດຍອົງການຂອງ ລັດຖະບານທີ່ເປັນຜູ້ກວດກາດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນ ທີ່ຈະ ຮັບຜິດຊອບອອກແບບໂຄງການຂັ້ນສຸດທ້າຍ ແລະ ເປັນຜູ້ມີອຳນາດປະຕິບັດຕາມຂໍ້ແນະນຳຕ່າງໆໄດ້. ດັ່ງນັ້ນ, ຄະນະປະຕິບັດງານຕ້ອງໝັ້ນໃຈວ່າ ອົງການທີ່ເປັນແກນນຳຈະມີ ຊັບພະຍາກອນ ເພື່ອສະໜັບສະໜູນໂຄງການນີ້ຢ່າງພຽງພໍ. ເຖິງແມ່ນວ່າ ໜ້າວຽກນີ້ ຈະເປັນວັດຖຸປະສົງຂອງໂຄງການໄປໃນຕົວແລ້ວກໍຕາມ.

#### 3.1.1 ໃຜແດ່ທີ່ຄວນຈະຮ່ວມໃນຄະນະປະຕິບັດງານ?

ການປະເມີນສະຖານະການໂດຍລວມຂອງປະເທດປະກອບມີຂັ້ນຕອນຕ່າງໆກ່ຽວກັບການວິເຄາະຜູ້ເປັນຫຸ້ນສ່ວນ ( ເບິ່ງໂມດູນທີ 2 ) ຂໍ້ມູນທີ່ໄດ້ມາຈະເປັນຕົວບົ່ງຊີ້ວ່າໃຜເປັນບຸກຄະລາກອນທີ່ເໝາະສົມທີ່ສຸດທີ່ຄວນຈະຕິດຕໍ່ໃຫ້ເຂົ້າມາຮ່ວມໂຄງການ ຊຶ່ງອາດເປັນຄົນໃນໜ່ວຍງານຂອງລັດຖະບານ ຫລື ຈາກອົງກອນອື່ນໆ ກໍໄດ້ ໂດຍສະເພາະຂໍ້ມູນຈາກການປະເມີນບອກໄດ້ວ່າບຸກຄົນສຳຄັນທາງການເມືອງ ແລະ ຜູ້ຊ່ຽວຊານດ້ານເຕັກນິກຄົນໃດແດ່ ທີ່ຄວນໃຫ້ເຂົ້າຮ່ວມໃນໂຄງການ ຕະຫລອດຈົນວິທີທີ່ດີທີ່ສຸດໃນການລະດົມການສະໜັບສະໜູນ ດ້ານການເງິນ ແລະ ຄວາມຮ່ວມມືຂອງຊຸມຊົນ.

ຄະນະປະຕິບັດງານ ຄວນນຳ ເອົາບົດຮຽນ ແລະ ປະສົບການຂອງບຸກຄະລາກອນຕ່າງໆ ມາໃຊ້ໃຫ້ເປັນປະໂຫຍດ ຊຶ່ງໄດ້ແກ່:

- ສະມາຊິກຂອງອົງກອນທີ່ເປັນ ແກນນຳ;
- ຕົວແທນຈາກໜ່ວຍງານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຂອງລັດຖະບານເຊັ່ນ: ໜ່ວຍງານດ້ານການຂົນສົ່ງ, ສຸຂະພາບ, ຕຳຫລວດ, ສຶກສາ ແລະ ຜູ້ບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍ;
- ຜູ້ຊ່ຽວຊານດ້ານສາທາລະນະສຸກ ແລະ ການປ້ອງກັນການບາດເຈັບ;
- ແພດ ແລະ ບຸກຄະລາກອນ ດ້ານການເບິ່ງແຍງສຸຂະພາບ(ເບິ່ງບອກທີ 3.1);
- ນັກວິໄຈອິດສະລະ;
- ອົງກອນ ທີ່ບໍ່ຂຶ້ນກັບລັດຖະບານ ຊຶ່ງລວມເຖິງອົງກອນທີ່ເປັນຕົວແທນຂອງຜູ້ປະສົບອຸປະຕິເຫດຕາມເສັ້ນທາງ;
- ສະມາຊິກຂອງກຸ່ມ ຫລື ສະມາຄົມລົດຖີບ ແລະ ລົດຈັກ;
- ຜູ້ຜະລິດໝວກກັນກະທົບ ແລະ ລົດຈັກ;
- ວິສະວະກອນ ແລະ ຜູ້ຊ່ຽວຊານດ້ານອື່ນໆ;
- ບັນດານາຍຈ້າງ / ຜູ້ຈັດການຂອງໜ່ວຍງານທີ່ມີຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກເປັນຈຳນວນຫຼາຍ.

ຮູບທີ່ 3.1 ສະແດງລາຍຊື່ຄູ່ຮ່ວມງານທີ່ມີຄວາມອາດສາມາດໃນການ ສ້າງແຜນດຳເນີນງານສຳລັບໂຄງການສົ່ງເສີມການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ. ຄູ່ຮ່ວມງານເຫລົ່ານີ້ ແຕ່ລະຄົນເປັນຜູ້ທີ່ມີຄວາມສົນໃຈຕໍ່ຜົນກະທົບຂອງໂຄງການ ແລະ ແຕ່ລະຄົນສາມາດຊ່ວຍສ້າງ, ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ປະ

ເມີນຜົນ ແຜນດຳເນີນງານນັ້ນໄດ້. ຄູ່ຮ່ວມງານ ຫຼາຍຄົນອາດຈະເຮັດວຽກກ່ຽວກັບຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນຢູ່ແລ້ວແລະອາດມີຄວາມຮູ້ກ່ຽວກັບປັນຫາຕ່າງໆ ຂອງໝວກກັນກະທົບ ແລະ ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ.

ໃນແນວຄວາມຄິດ ໃນຄະນະປະຕິບັດງານຄວນໃຫ້ມີສະມາຊິກຜູ້ທີ່ສາມາດຕຳໜິຕິຊົມ ໂຄງການສົ່ງເສີມ ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບລວມຢູ່ນຳ. ການສ້າງຄວາມ ເຂົ້າໃຈຈຸດຍືນຂອງຄົນ ເຫລົ່ານີ້ ຈະຊ່ວຍ ໃຫ້ສາມາດສ້າງໂຄງການ ທີ່ໃຫ້ຄວາມສຳຄັນຕໍ່ສຽງຄັດຄ້ານຕ່າງໆ ແລະ ເປັນທີ່ຍອມຮັບ ຈາກກຸ່ມຕ່າງໆໃນສັງຄົມ ໃຫ້ຫລາຍທີ່ສຸດ ເທົ່າທີ່ຈະຫລາຍໄດ້.



**ຫ້ອງທີ 3.1: ຄະນະແພດຜ່າຕັດ ແລະ ບົດບາດຂອງເຂົາເຈົ້າ ຕາມກົດໝາຍ ວ່າດ້ວຍໝວກກັນກະທົບ**

ຄະນະແພດຜ່າຕັດທີ່ປົນປົວຜູ້ບາດເຈັບມີຄວາມຮັບຜິດຊອບດັ່ງນີ້:

- ມີຄວາມຮູ້ກ່ຽວກັບສະພາວະການເຈັບປ່ວຍ ແລະ ການເສຍຊີວິດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບອຸປະຕິເຫດທີ່ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກບໍ່ ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ;
- ໃຊ້ຂໍ້ມູນທາງການແພດມາກຳຈັດ ຂໍ້ໂຕ້ແຍ້ງທີ່ມີຕໍ່ກົດໝາຍບັງຄັບໃຫ້ໝົດທຸກຄົນໃສ່ໝວກກັນກະທົບ;
- ໂຄສະນາເພື່ອໃຫ້ມີການຍອມຮັບກົດໝາຍໝວກກັນກະທົບທີ່ຄວບຄຸມຢ່າງຮອບດ້ານ ແລະ ສາມາດບັງຄັບ ໃຊ້ໄດ້ຢ່າງແທ້ຈິງ
- ໃຫ້ຄວາມຮູ້ແກ່ຜູ້ກຳນົດນະໂຍບາຍກ່ຽວກັບຜົນດີຂອງການສ້າງແຮງຈູງໃຈ ດ້ານການເງິນໃຫ້ແກ່ຜູ້ນຳໃຊ້ໝວກ ໃນປະເທດທີ່ມີການປະກາດໃຊ້ກົດໝາຍໝວກກັນກະທົບແລ້ວ. ແຮງຈູງໃຈນີ້ ມີຄວາມສຳຄັນຫຼາຍ ສຳລັບປະເທດທີ່ມີປະຊາຊົນ ມີລາຍໄດ້ຕ່ຳ ແຕ່ມີຄວາມຈຳເປັນຕ້ອງນຳໃຊ້ພາຫະນະໃນການເດີນທາງ;
- ສັງລວມ ແລະ ເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບການຫຼຸດຜ່ອນອັດຕາການເຈັບປ່ວຍ, ການເສຍຊີວິດ ແລະ ລາຍຈ່າຍໃນການປົນປົວ ພາຍຫຼັງປະກາດໃຊ້ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ໝວກກັນ ກະທົບ ໃນພື້ນທີ່ ທີ່ໄດ້ກຳນົດ.

ວິທະຍາໄລສັນຍະແພດ ອາເມລິກາໃຫ້ການສະໜັບສະໜູນຄວາມພະຍາຍາມທີ່ຈະໃຫ້ ມີການປະກາດ ໃຊ້ ແລະ ສົ່ງເສີມກົດໝາຍທີ່ບັງຄັບໃຫ້ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກທຸກຄົນໃສ່ໝວກກັນກະທົບ. ບົດຄວາມກ່ຽວກັບບັນຫາດັ່ງກ່າວ ສາມາດເບິ່ງໄດ້ທີ່ : [http:// www.facs.org/fellow\\_info/statements/st35.html](http://www.facs.org/fellow_info/statements/st35.html)

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ( 1 )

ຄະນະທີ່ມາຈາກເຮັດວຽກທີ່ມີສະມາຊິກມາຈາກພາກສ່ວນຕ່າງໆ ຂອງສັງຄົມຈະເຮັດວຽກໄດ້ດີ ຫາກມີຂັ້ນຕອນ ແລະ ແຜນການເຮັດວຽກທີ່ຊັດເຈນ ທີ່ສາມາດນຳໄປສູ່ການດຳເນີນໄດ້ຢ່າງແທ້ໃນພາຍຫຼັງ. ສິ່ງສຳຄັນໄດ້ແກ່ການສື່ ສານທີ່ດີພາຍໃນກຸ່ມ. ດັ່ງນັ້ນຈຶ່ງຄວນຈະມີການຕັ້ງສະມາຊິກຄົນໃດຄົນໜຶ່ງ ໃຫ້ມີໜ້າທີ່ ແຈ້ງຂ່າວສານຂໍ້ມູນຕ່າງໆ ໃຫ້ສະມາຊິກໃນກຸ່ມຮັບຮູ້ນຳ.

**3.1.2 ການກຳນົດບົດບາດໃຫ້ສະມາຊິກໃນຄະນະປະຕິບັດງານ**

ໂຄງການໝວກກັນກະທົບທີ່ມີການຈັດການທີ່ດີ ຈະຕ້ອງເຮັດວຽກບາງຢ່າງຄ້າຍໆກັນເຊັ່ນ: ໜ້າທີ່ເປັນຜູ້ລິເລີ່ມໃຫ້ ມີໂຄງການເກີດຂຶ້ນ, ວາງແນວຄິດ ແລະ ດຳເນີນການປະສານງານ ແລະ ໃຫ້ການສະໜັບສະໜູນໃນດ້ານຕ່າງໆ. ໃນນີ້ຈະເວົ້າເຖິງ ຜູ້ທີ່ມີບົດບາດໃນການເຮັດວຽກເຫລົ່ານີ້ ບາງຄັ້ງອາດມອບໝາຍໃຫ້ບຸກຄົນ ໃດໜຶ່ງເຮັດວຽກຫຼາຍ ໜ້າທີ່ກໍໄດ້.

**ຜູ້ລິເລີ່ມ**

ບຸກຄົນ ຫຼື ໜ່ວຍງານທີ່ເປັນຜູ້ລິເລີ່ມໂຄງການຊຶ່ງບໍ່ຈຳເປັນຕ້ອງເຂົ້າມາດຳເນີນການດ້ານອື່ນໆອີກກໍໄດ້ ແຕ່ຍັງຕ້ອງ ມີບົດບາດໃນການເຮັດວຽກໃຫ້ໂຄງການເດີນໜ້າຕໍ່ໄປຢ່າງສະດວກ.ຄວນຫາທາງໃຊ້ຄວາມກະຕືລືລົ້ນຂອງບຸກຄົນ ຫຼື ໜ່ວຍງານທີ່ເປັນຜູ້ລິ ເລີ່ມໃນເລື່ອງນີ້ໃຫ້ເປັນປະໂຫຍດ.

### ຜູ້ປະຕິບັດການ

ໄດ້ແກ່ຜູ້ທີ່ມີຄວາມຮັບຜິດຊອບໃນການດຳເນີນງານດ້ານເຕັກນິກຂອງໂຄງການ. ປົກກະຕິແລ້ວ ຜູ້ປະຕິບັດການ ມັກຈະເປັນເຈົ້າໜ້າທີ່ຂອງອົງການຫຼັກ ຫຼື ອົງການສຳຮອງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງເຊັ່ນ: ເຈົ້າໜ້າທີ່ດ້ານການຂົນສົ່ງ, ກະຊວງ ຫຼື ໜ່ວຍງານດ້ານຍຸຕິທຳ ແລະຕຳຫຼວດ. ບຸກຄົນເຫຼົ່ານີ້ຕ້ອງໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ ໃຫ້ເຮັດວຽກໄດ້ເຕັມທີ່ ໂດຍອາດຈະ ຕ້ອງຂະຫຍາຍຂອບເຂດຂອງວຽກປະຈຳ ໃຫ້ຄວບຄຸມ ເຖິງວຽກທີ່ຈະຕ້ອງເຮັດເພີ່ມໃນໂຄງການດ້ວຍ ພ້ອມນີ້ກໍ່ ອາດຈະຕ້ອງຈັດຝຶກອົບຮົມ ແລະຈັດຫາຊັບພະຍາກອນໃນການປະຕິບັດງານເພີ່ມເຕີມອີກ.

### ຜູ້ປະສານງານ

ຜູ້ປະສານງານເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບທົ່ວໄປໃນການດຳເນີນງານຂອງໂຄງການ ແລະເປັນຜູ້ທີ່ມີບົດບາດສຳຄັນຢ່າງຍິ່ງ ຕໍ່ຄວາມສຳເລັດຂອງໂຄງການ. ຄວນຈະກຳນົດຄວາມຮັບຜິດຊອບທີ່ຊັດເຈນໃຫ້ຜູ້ປະສານງານ ບໍ່ວ່າຈະໄດ້ຮັບຄຳ ຕອບແທນ ຫຼື ບໍ່ໄດ້ຮັບກຳຕາມ ຊຶ່ງໄດ້ແກ່ຄວາມຮັບຜິດຊອບໃນການເບິ່ງແຍງການເຮັດວຽກ ແລະ ຕິດຕາມຄວາມ ກ້າວໜ້າຂອງຄະນະປະຕິບັດງານ ແລະ ແຈ້ງຂໍ້ມູນຕ່າງໆ ໃຫ້ຜູ້ກ່ຽວຂ້ອງທຸກຝ່າຍລວມທັງຜູ້ລິເລີ່ມ ແລະຜູ້ ປະຕິບັດວຽກ ຮູ້ຕະຫຼອດເວລາ. ຜູ້ປະສານງານຄວນມີອຳນາດເຕັມໃນການປະຕິບັດໜ້າທີ່ລວມ ທັງໃນ ການໃຊ້ຊັບພະຍາກອນແລະການສະໜັບສະໜູນທີ່ຈຳເປັນເພື່ອໃຫ້ປະຕິບັດໜ້າທີ່ໄດ້. ດ້ວຍເຫດນີ້ຜູ້ປະສານງານຈຶ່ງຄວນເປັນຜູ້ທີ່ມີວຽກປະຈຳໃນດ້ານນີ້ຢູ່ແລ້ວເຊັ່ນ: ພະນັກງານດ້ານເຕັກນິກຂອງກົມ ຂົນສົ່ງ, ຜູ້ຮັບຜິດຊອບວຽກງານຕຳຫຼວດຈາລະຈອນ ຫຼື ພະນັກງານລະດັບສູງ ໃນກະຊວງສາທາລະນະສຸກ.

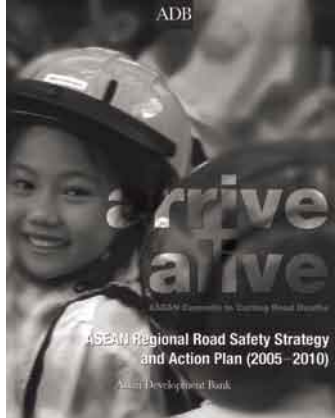
### ຜູ້ສະໜັບສະໜູນ

ຜູ້ສະໜັບສະໜູນໄດ້ແກ່ຜູ້ທີ່ໃຫ້ຄວາມສຳຄັນກັບການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ. ປົກກະຕິແລ້ວ ຈະແມ່ນບຸກຄົນ ຫຼື ກຸ່ມບຸກຄົນສຳຄັນ ທີ່ມີທັດສະນະການສື່ສານສູງ ເປັນທີ່ເຄົາລົບ ແລະຮູ້ຈັກກັນດີ.

ຜູ້ສະໜັບສະໜູນ ແລະ ຜູ້ປະສານງານອາດຈະມີຄຸນລິມະບັດ ແລະ ມີຄວາມຮັບຜິດຊອບຫຼາຍຢ່າງຄ້າຍຄືກັນ ບາງຄັ້ງອາດເປັນຄົນດຽວກັນກໍ່ໄດ້. ຜູ້ສະໜັບສະໜູນທີ່ເໝາະສົມມັກຈະເປັນບຸກຄົນສຳຄັນ ທີ່ໄດ້ຮັບຜົນກະທົບດ້ານ ລົບຈາກການບໍ່ໃສ່ໝວກກັນ ກະທົບ.

### 3.2 ວິທີກະກຽມແຜນປະຕິບັດງານ

ກ່ອນຈະເລີ່ມໂຄງການ ໃສ່ໝວກກັນກະທົບແບບຮອບດ້ານຕ້ອງສ້າງແຜນງານທີ່ມີການວາງຍຸດທະສາດໄວ້ຢ່າງຊັດເຈນເພື່ອໃຫ້ບັນລຸເປົ້າໝາຍຂອງໂຄງການ ແລະ ຕ້ອງມີຂໍ້ມູນມາສະໜັບສະໜູນຕາມທີ່ກ່າວໄວ້ໃນໂມດູນທີ 2. ແຜນງານດັ່ງກ່າວນີ້ຕ້ອງກຳນົດບັນຫາ, ຊີ້ແຈງເຖິງຈຸດມຸ່ງໝາຍ, ຄັດເລືອກວິທີການໃນການຄວບຄຸມ, ເພື່ອໃຫ້ເຖິງເປົ້າໝາຍ, ບັນລະຍາຍກິດຈະກຳໂດຍລະອຽດ ແລະ ມີຕາຕະລາງເວລາໃນການດຳເນີນງານອີກດ້ວຍ ອີງໃສ່ແຜນງານດັ່ງກ່າວ, ເອົາຂໍ້ມູນໃນແຜນງານນີ້ໄປເປັນຂໍ້ສະເໜີໂຄງການຢ່າງເປັນທາງການ ໂດຍເພີ່ມລາຍລະອຽດຕື່ມອີກກ່ຽວກັບວົງຈອນການດຳເນີນງານທັງໝົດ, ກິດຈະກຳທີ່ຈະເຮັດ ໃນແຕ່ລະຂັ້ນຕອນລວມທັງປະເມີນງົບປະມານທີ່ຕ້ອງໃຊ້ຢ່າງລະອຽດ. ການຄຸ້ມຄອງແນວທາງດັ່ງກ່າວ ແມ່ນເປັນ ໜ້າທີ່ຂອງຄະນະປະຕິບັດງານທີ່ຈະຕ້ອງດຳເນີນການ.



ແຜນປະຕິບັດງານອາດເປັນແຜນລະດັບພາກພື້ນ ຫຼື ລະດັບຊາດກໍໄດ້ ຮູບນີ້ ສະແດງເຖິງກິນລະຍຸດໜຶ່ງໃນການປຸກລະດົມເລື່ອງຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນລະດັບພາກພື້ນ ຂອງທະນາຄານພັດທະນາອາຊີ.

ຮູບທີ່ 3.2 ສະແດງຂັ້ນຕອນການຈັດແຜນດຳເນີນງານ ( ຂັ້ນຕອນທີ 3 ) ແລະ ສອດຄ່ອງກັບຂະບວນການອື່ນໆແນວໃດນັ້ນ, ມີຄຳອະທິບາຍຢູ່ ໃນປື້ມຄູ່ມືສະບັບນີ້. ຂັ້ນຕອນ ເຫລົ່ານີ້ອາດຈະເຮັດເທື່ອລະຂັ້ນຕາມລຳດັບ ຫຼື ອາດເຮັດຫຼາຍຂັ້ນຕອນໄປຄຽງຄູ່ກັນແລ້ວແຕ່ສະຖານະການ. ໃນຕົວຈິງແລ້ວ, ກິດຈະກຳຫຼາຍໆຢ່າງ ອາດຈະໄດ້ຮັບຜົນດີຫາກດຳເນີນການຄວບຄູ່ກັນໄປເຊັ່ນ: ຂໍ້ມູນຈາກການປະເມີນສະຖານະການ (ທີ່ເວົ້າເຖິງໃນໂມດູນທີ 2 ) ສາມາດນຳມາສ້າງເປັນຄວາມຮັບຮູ້ໃນໝູ່ປະຊາຊົນ ແລະ ຊຸກຍູ້ໃຫ້ມີຄວາມສົນໃຈທາງການເມືອງໄປພ້ອມໆ ກັນໄດ້. ລາຍລະອຽດອັນເລິກເຊິ່ງຂອງການສົນທະນາກ່ຽວກັບການຮ່າງແຜນດຳເນີນງານໃນລະດັບຊາດສາມາດຊອກອ່ານໄດ້ ໃນເອກະສານເລື່ອງ ການພັດທະນາ ນະໂຍບາຍ ເພື່ອປ້ອງກັນການບາດເຈັບ ແລະ ຄວາມຮຸນແຮງ: ຄູ່ມືສຳລັບຜູ້ກຳນົດນະໂຍບາຍ ແລະນັກວາງແຜນ ( 2 ).

#### 3.2.1 ກຳນົດເປົ້າໝາຍຂອງໂຄງການ

ໂຄງການໝວກກັນກະທົບຄວນມີ ຈຸດປະສົງສະເພາະ, ວັດແທກໄດ້, ບັນລຸໄດ້ ແລະ ຢູ່ບົນພື້ນຖານຂອງຄວາມເປັນຈິງ. ຄະນະຮັບຜິດຊອບຕ້ອງນຳຂໍ້ມູນທີ່ໄດ້ມາຈາກການປະເມີນຜົນມາວິເຄາະ ເພື່ອກຳນົດ ຈຸດປະສົງ ແລະ ກຳນົດບັນຫາທີ່ໂຄງການຕ້ອງດຳເນີນການແກ້ໄຂ. ຄະນະຮັບຜິດຊອບຄວນຫາວິທີແກ້ບັນຫາທີ່ເໝາະສົມໂດຍໃຊ້ວິທີ ການວິເຄາະລະບົບ ຊຶ່ງໄດ້ແກ່ການສ້າງຄວາມເຂົ້າໃຈລະບົບໂດຍລວມ ເພື່ອວິເຄາະວ່າມີຈຸດໃດ ທີ່ໂຄງການສາມາດເຂົ້າໄປແຊກແຊງ ຫຼື ປ່ຽນແປງໄດ້ແດ່ (3) ວິທີແກ້ບັນຫາທີ່ເໝາະສົມຈຶ່ງຕ້ອງພິຈາລະນາເຖິງ ມາດຕະການທີ່ຈະເຂົ້າເຖິງຜູ້ທີ່ນຳໃຊ້ໝວກກັນກະທົບໄດ້ເຊັ່ນ: ການໃຫ້ຄວາມຮູ້, ການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍ ແລະ

ລະບຽບຕ່າງໆ, ຮູບແບບ ແລະ ມາດຕະຖານຂອງໝວກກັນກະທົບ.

ຈຸດປະສົງຂອງໂຄງການ ມີດັ່ງນີ້:

- ເພື່ອເພີ່ມການຮັບຮູ້ຂອງສາທາລະນະຊົນ ກ່ຽວກັບຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນ ໂດຍສະເພາະການນຳໃຊ້ໝວກກັນກະທົບ;
- ເພື່ອເພີ່ມອັດຕາການນຳໃຊ້ໝວກກັນກະທົບຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ;
- ເພື່ອພັດທະນາຄຸນນະພາບຂອງໝວກກັນກະທົບທີ່ນຳໃຊ້ຢູ່;
- ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນອັດຕາການບາດເຈັບທີ່ຫົວ ແລະ ການເສຍຊີວິດຈາກອຸປະຕິເຫດທາງລົດຈັກ.

ຮູບທີ່ 3.2

ຂັ້ນຕອນໃນການກະກຽມໂຄງການ : ຈາກການຕີລາຄາ ເພື່ອປະເມີນຜົນ





### ການໃຊ້ຂໍ້ມູນຈາກການປະເມີນສະຖານະການເພື່ອກຳນົດຈຸດປະຂອງໂຄງການ

ຈາກການປະເມີນສະຖານະການ ໃນທ້າຍທົດສະວັດທີ 1990 ພົບວ່າໃນພາກເໜືອຂອງປະເທດໄທມີການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງອັດຕາການບາດເຈັບທີ່ຫົວ ແລະການເສຍຊີວິດ ຈາກການບາດເຈັບທີ່ຫົວ ປະມານ 40% ຂອງພາຫະນະທີ່ໃຊ້ກັນຢູ່ຕາມທ້ອງຖະໜົນແມ່ນລົດຈັກ, ມີຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກຫ້ອຍກວ່າ 10% ທີ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ນອກຈາກນີ້ຍັງພົບວ່າຜູ້ທີ່ບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນຜູ້ທີ່ເລີ່ມໃຊ້ລົດຈັກຄັ້ງທຳອິດ ຫຼື ແມ່ນຊົນເຜົ່າສ່ວນນ້ອຍ ເນື່ອງຈາກວ່າຄົນເຫຼົ່ານີ້ ຍັງບໍ່ມີຄວາມຮູ້ກ່ຽວກັບຄວາມສ່ຽງຂອງການບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ແລະໃນໄລຍະເວລານັ້ນ ຢູ່ທາງພາກເໜືອຍັງບໍ່ທັນມີໝວກກັນກະທົບວາງຂາຍຫຼາຍ ເພາະຜູ້ຂາຍເຫັນວ່າຄົນບໍ່ນິຍົມໃຊ້ຈຶ່ງບໍ່ໄດ້ເອົາມາວາງຂາຍ.

ຜົນຈາກການວິເຄາະສະຖານະການນຳໄປສູ່ການແກ້ບັນຫາຕໍ່ໄປນີ້:

- ໃນດ້ານກົດໝາຍ: ເພື່ອລະບຽບການບັງຄັບໃຊ້ໝວກກັນກະທົບ.
- ໃນດ້ານການບັງຄັບໃຊ້: ເພື່ອໃຫ້ມີການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍໝວກກັນກະທົບໃນພາກເໜືອຂອງປະເທດໄທ.
- ໃນດ້ານການສຶກສາ:
  - ▷ ໃຫ້ຄວາມຮູ້ແກ່ປະຊາຊົນໃນກຸ່ມກັບຄວາມສ່ຽງທີ່ຈະເກີດການບາດເຈັບທີ່ຫົວຂອງກຸ່ມຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ;
  - ▷ ໃຫ້ຄວາມຮູ້ແກ່ປະຊາຊົນກ່ຽວກັບປະສິດທິພາບຂອງໝວກກັນກະທົບໃນການປ້ອງກັນການບາດເຈັບທີ່ຫົວສົ່ງເສີມ
  - ▷ ໃຫ້ມີການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ;
  - ▷ ໃຫ້ຄວາມຮູ້ແກ່ປະຊາຊົນກ່ຽວກັບການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍ ແລະ ໂທດທີ່ຈະໄດ້ຮັບຖ້າຫາກວ່າບໍ່ປະຕິບັດຕາມ.

### 3.2.2 ກຳນົດເປົ້າໝາຍ

ເມື່ອມີການກຳນົດເປົ້າໝາຍ ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວ ຕ້ອງກຳນົດເປົ້າໝາຍໃຫ້ເຈາະຈົງຫຼາຍຂຶ້ນເຊັ່ນ: ໃນຈຸດປະສົງເພື່ອເພີ່ມອັດຕາການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບ ອາດຈະບອກໃຫ້ຊັດເຈນນຳວ່າ ຕ້ອງການ “ ເພີ່ມອັດຕາການນຳໃຊ້ໝວກກັນກະທົບເປັນຈຳນວນເທົ່າໃດ? ໃນໄລຍະເວລາເທົ່າໃດ? “ ຄວນກຳນົດຈຸດປະສົງທີ່ສາມາດວັດແທກໄດ້ ແລະ ມີກຳນົດເວລາແນ່ນອນ ໂດຍຂຽນເປັນເປົ້າໝາຍທີ່ຕ້ອງການເຮັດເຊັ່ນ: ຈຳນວນສ່ວນຮ້ອຍຂອງອັດຕາການຫຼຸດລົງ (ຫຼືເພີ່ມຂຶ້ນ) ທີ່ຕ້ອງເຮັດໃຫ້ໄດ້ໃນເວລາທີ່ກຳນົດ. ເປົ້າໝາຍແບບນີ້ຈະເຮັດໃຫ້ໄດ້ໂຄງການຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນທີ່ປະຕິບັດໄດ້ ໃຊ້ງົບປະມານ ແລະ ຂັບພະຍາກອນຕ່າງໆ ໄດ້ຢ່າງມີປະສິດທິພາບ ແລະເຮັດໃຫ້ຜູ້ດຳເນີນງານໂຄງການໄດ້ຮັບການຍອມຮັບຫຼາຍຂຶ້ນ (4.5).

ໃນການກຳນົດເປົ້າໝາຍຕ້ອງໃຊ້ຂໍ້ມູນພື້ນຖານ ກ່ອນຈະເລີ່ມໂຄງການ (baseline data) ເພື່ອກຳນົດເປົ້າໝາຍທີ່ວັດແທກໄດ້ໃນດ້ານປະລິມານເຊັ່ນ: ກົດຈະກຳທີ່ສະເໜີ ອາດຕັ້ງເປົ້າໄວ້ວ່າ ຈະເພີ່ມອັດຕາການນຳໃຊ້ໝວກກັນກະທົບຂຶ້ນ ອີກ 30% ຫຼື ຈະຫຼຸດອັດຕາການບາດເຈັບທີ່ຫົວລົງ 50% ພາຍໃນໄລຍະເວລາທີ່ກຳນົດໄວ້. ຈາກປະສົບການທີ່ຜ່ານມາກ່ຽວກັບມາດຕະການຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນໄດ້ຊີ້ໃຫ້ເຫັນວ່າ ໃນການຈັດຕັ້ງ ໂຄງການຄວນຕັ້ງເປົ້າໝາຍໃຫ້ສູງໄວ້ກ່ອນ ແລະ ກຳນົດເວລາໃນການເຮັດວຽກໄວ້ຂ້າງຄວາມຄວາມ (6) ເພາະຈະເຮັດໃຫ້ສາມາດ ຄອຍໆ ນຳສະເໜີໂຄງການໄດ້ຢ່າງເປັນຂັ້ນຕອນໂດຍບໍ່ຮີບຮ້ອນເກີນໄປ ໃນຫ້ອງ ທີ 3.1 ການສະເໜີຕົວຢ່າງຂອງໂຄງການຫຼຸດຜ່ອນການບາດເຈັບທີ່ຫົວໃນເມືອງ ໄຮເດີຣາບັດ ທີ່ເຮັດໄດ້ສຳເລັດໃນ 3 ຂັ້ນຕອນ ໂດຍຄອຍໆ ສານຕໍ່ຜົນງານຂຶ້ນມາເທື່ອລະຂັ້ນ.

ໃນບາງປະເທດທີ່ປະຊາຊົນມີລາຍໄດ້ໜ້ອຍ ແລະ ມີລາຍໄດ້ປານກາງອາດຈະບໍ່ມີຂໍ້ມູນໃນດ້ານນີ້ຢູ່ເລີຍຈຶ່ງຈຳເປັນຕ້ອງກຳນົດຈຸດປະສົງຂອງໂຄງການໃນຮູບແບບຂອງການບັນລະຍາຍ ຫຼາຍກວ່າດາວປະລິມານ.

ຕາຕະລາງ 3.1 ສະແດງຕົວຢ່າງຂັ້ນຕອນການກະກຽມໂຄງການ ການນຳໃຊ້ໝວກກັນກະທົບທີ່ອາດຈະເຮັດຂຶ້ນ ໂດຍມີຈຸດປະສົງທີ່ກົງຕໍ່ຄວາມເປັນຈິງ ແລະປະຕິບັດໄດ້ແທ້ຈິງ.

### ຫ້ອງທີ 3.2 : ການນຳໝວກກັນກະທົບມາໃຊ້ໃນເມືອງ ໄຮເດີຣາບັດ,ອິນເດຍ

ເມືອງໄຮເດີຣາບັດ ໃນລັດຂອງ ອັດຕຣາປະເທດ ຊຶ່ງຢູ່ທາງໃຕ້ຂອງອິນເດຍມີລົດຈັກປະມານ 1.26 ລ້ານຄັນ ແລະ ຖະໜົນຍາວ 250 ກິໂລແມັດ ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກໃນເມືອງສາມາດໂນ້ມນ້າວໃຫ້ລັດຖະບານຍົກເລີກການອອກກົດໝາຍບັງຄັບໃຊ້ໝວກກັນກະທົບໄດ້ສຳເລັດເຖິງ 2 ຄັ້ງ ໃນເດືອນກັນຍາ 2004 ຫຼັງຈາກການປຸກລະດົມຢ່າງເຂັ້ມງວດ ຈຶ່ງມີການລິເລີ່ມໂຄງການໃໝ່ ໄປພ້ອມໆກັບການປະກາດໃຊ້ກົດໝາຍບັງຄັບໃຊ້ໝວກກັນກະທົບສະບັບໃໝ່.

ການປຸກລະດົມນີ້ປະກອບມີ 3 ຂັ້ນຕອນ. ຂັ້ນຕອນທຳອິດມີເປົ້າໝາຍໃຫ້ສາທາລະນະຊົນໄດ້ຮັບຮູ້ເທິງຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນ, ໂດຍມີການສາຍຮູບເງົາໂຄສະນາສັ້ນໆ ກ່ຽວກັບຄວາມປອດໄພໃນການໃຊ້ລົດຈັກ 3 ເລື່ອງໃນໂຮງສາຍຮູບເງົາທຸກໆແຫ່ງໃນເມືອງ ໄຮເດີຣາບັດກ່ອນການສາຍຮູບເງົາແທ້ໆ ແລະ ແຈ້ງໃຫ້ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກຮູ້ລວງໜ້າ ເຖິງກົດໝາຍທີ່ກຳລັງຈະປະກາດໃຊ້ໂດຍໃຫ້ເວລາ 8 ອາທິດ ສຳລັບການຫາຊື້ໝວກກັນກະທົບມາໃສ ຜູ້ຂັບຂີ່ຍັງໄດ້ຮັບຄຳຕັກເຕືອນໃຫ້ຄຳນຶງເຖິງອັນຕະລາຍຂອງການນຳໃຊ້ໝວກກັນກະທົບທີ່ຕ່ຳກວ່າມາດຕະຖານອີກດ້ວຍ.

ຂັ້ນຕອນທີ່ສອງ ເນັ້ນເລື່ອງການຈັດຫາໝວກກັນກະທົບໃຫ້ມີປະລິມານພຽງພໍກ່ອນຈະເຖິງກຳນົດ ບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍ ທີ່ມີການລະດົມໃຫ້ຜູ້ທີ່ຜະລິດໝວກກັນກະທົບເຂົ້າຮ່ວມໃນການຈັດງານວາງສະແດງກ່ຽວກັບ ໝວກກັນກະທົບທີ່ມີໝວກກັນກະທົບທຸກຢ່າງໜ້ອຍໆ ຖາທາກພົບວ່າໝວກກັນກະທົບຕ່ຳກວ່າມາດຕະຖານຜູ້ຂາຍຈະຖືກຈັບ ແລະ ຖືກຍຶດສິນຄ້າ.

ໃນໄລຍະເວລາດຽວກັນນັ້ນ, ສື່ມວນຊົນກໍໄດ້ມີການປະຊາສຳພັນໃຫ້ ປະຊາຊົນຮັບຮູ້ວ່າມີການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍແລ້ວ, ຜູ້ໃດທີ່ຝ່າຝົນບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ໃນເວລາຂີ່ລົດຈັກ ຈະຖືກປັບໃໝເປັນເງິນ 50 ຣູປີ (1.10 ຫຼຽນສະຫະລັດ) ແລະ ຍັງຖືກບັງຄັບໃຫ້ເຂົ້າຮ່ວມກິດຈະກຳ, ສຶກສາອົບຮົມ ພ້ອມທັງຖືເອົາໝວກກັນກະທົບໄປນຳ.

ກິດຈະກຳອື່ນໆທີ່ໃຊ້ໃນການປຸກລະດົມໄດ້ແກ່: ການໂຕ້ວາທີ, ການປະຊຸມສຳມະນາ, ການແຂ່ງຂັນແຕ່ມຮູບ ແລະ ການຈັດຂະບວນເດີນສວນສະໜາມ, ມີການແຈກຢາຍເອກະສານປະຊາສຳພັນກ່ຽວກັບຄວາມປອດໄພບົນທ້ອງຖະໜົນຢ່າງກວ້າງຂວາງຍິ່ງໃກ້ກຳນົດບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍເທົ່າໃດ ຍິ່ງມີການຈັດກິດຈະກຳຢ່າງເຂັ້ມຂຸ້ນຂຶ້ນ. ມີການເຊີນບຸກຄົນທີ່ມີຊື່ສຽງມາບັນລະຍາຍໃຫ້ສາທາລະນະຊົນຮັບຮູ້ກ່ຽວກັບໝວກກັນກະທົບ ແລະ ຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນ ຕົວຢ່າງເຊັ່ນ: ຜູ້ທີ່ຖືກຮັບເຊີນມາບັນລະຍາຍໃນ

ການເດີນສວນສະໜາມ ສະໜັບສະໜູນການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບຄົນໜຶ່ງເປັນນັກ ສະແດງໜັງຕະລຶກ ໄດ້ຮັບຄວາມນິຍົມຫຼາຍລູກຊາຍເສຍຊີວິດເນື່ອງຈາກການບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ໃນເວລາຂັບຂີ່ລົດຈັກໃນຂັ້ນຕອນທີ່ສາມເປັນການດຳເນີນການເພື່ອໃຫ້ມີການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍຢ່າງຈິງຈັງ ຫຼັງມີປະກາດບັງຄັບໃຊ້ແລ້ວ ເຈົ້າໜ້າທີ່ຕ່ຳຫຼວດຈະກວດຈັບຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກທີ່ບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ຍຶດໃບຂັບຂີ່ ແລະເອກະສານປະຈຳລົດ ແລະ ສັ່ງໃຫ້ໄປເຂົ້າຮັບການສຶກສາອົບຮົມໃນມື້ຕໍ່ໄປ.

ການສຶກສາອົບຮົມ ມີການສາຍຮູບເງົາກ່ຽວກັບຄວາມປອດໄພບົນທ້ອງຖະໜົນ ແລະ ຄວາມສຳຄັນຂອງການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ຫຼັງຈາກນັ້ນຜູ້ເຂົ້າຮ່ວມກິດຈະກຳຕ້ອງຕອບແບບສອບຖາມວ່າໄດ້ໜຶ່ງແດ່ຈາກການເຂົ້າເບິ່ງ ຮູບເງົາ ແລະ ຕ້ອງເອົາໃບສັ່ງ ແລະ ໝວກກັນກະທົບທີ່ທາກຊື້ມາໃຫ້ເຈົ້າໜ້າທີ່ເບິ່ງ ຈຶ່ງຈະໄດ້ໃບຂັບຂີ່ ແລະ ເອກະສານປະຈຳລົດຄືນ. ການເສຍເວລາທີ່ຕ້ອງມາຮ່ວມກິດຈະກຳທີ່ໃຊ້ເວລາ 2 ຊົ່ວໂມງນີ້ ເປັນມາດຕະການປ້ອງກັນການຝ່າຝົນທີ່ໄດ້ຮັບຜົນຫຼາຍກວ່າການເສຍຄ່າປັບໃໝອີກ. ໃນງານວາງສະແດງໝວກກັນກະທົບທີ່ຈັດຂຶ້ນ, ຜູ້ຂັບຂີ່ສາມາດຫາຊື້ໝວກກັນກະທົບໄດ້ຫຼາກຫຼາຍຮູບແບບ ແລະ ສີສັນໃນລາຄາທີ່ບໍ່ແພງ. ລັດຖະບານຂອງລັດອິນດຣາປະເທດຍົກເວັ້ນພາສີການຄ້າສຳລັບໝວກກັນກະທົບທີ່ຂາຍພາຍໃນເວລາທີ່ກຳນົດໃຫ້.

ໃນໄລຍະຕົ້ນໆຂອງການປະກາດໃຊ້ກົດໝາຍໄດ້ຮັບຜົນດີຫຼາຍ ອັດຕາຜູ້ຂັບຂີ່ທີ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບເພີ່ມຂຶ້ນຈາກ 10% ໃນມື້ບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍເກືອບ 70% ພາຍໃນເວລາ 6 ອາທິດຕໍ່ມາ ແລະ 6 ເດືອນ ພາຍຫຼັງ ການບັງຄັບໃຊ້ມີຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກທີ່ຝ່າຝົນກິດພາຍ ໄດ້ເຂົ້າຮ່ວມກິດຈະກຳໃຫ້ຄຳແນະນຳການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບຈຳນວນ 200.000 ຄົນ.



ການປະຊາສຳພັນຂອງອົງກອນທຳອິດຂອງການປຸກລະດົມ ໃຫ້ໃສ່ໝວກກັນກະທົບໃນເມືອງ ໄຮເດີຣາບັດ

ຕາຕະລາງ 3.1	ຕົວຢ່າງຈຸດປະສົງທີ່ກົງກັບຄວາມເປັນຈິງ ແລະປະຕິບັດໄດ້ແທ້ຈິງ		
	ຂັ້ນຕອນຂອງໂຄງການ		
	ຂັ້ນຕອນທີ 1 ເລີ່ມຕົ້ນແນະນຳໝວກກັນ ກະທົບ/ - ກົດໝາຍ	ຂັ້ນຕອນທີ 2 ເພີ່ມປະລິມານການນຳໃຊ້ໝວກ ກັນກະທົບໄປອີກລະດັບໜຶ່ງ	ຂັ້ນຕອນທີ 3 ເພີ່ມຄວາມເຂັ້ມແຂງ ແລະ ຮັກສາ ປະລິມານການນຳໃຊ້ໝວກກັນ ກະທົບໄວ້
ສະຖານະການ	ມີຜູ້ຂັບຂີ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບໜ້ອຍກວ່າ 10%	ມີຜູ້ຂັບຂີ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ 30% - 40%	ມີຜູ້ຂັບຂີ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ 60% -70%
ບັນຫາຫຼັກທີ່ພົບເຫັນ	ຄວາມຮັບຮູ້ກ່ຽວກັບໝວກກັນກະທົບຢູ່ໃນລະດັບຕ່ຳການຕໍ່ຕ້ານສູງ, ການຫາຊື້ໝວກກັນກະທົບມາໃຊ້ຍາກ  ໝວກກັນກະທົບມີມາດຕະຖານຕ່ຳ  ການບັງຄັບໃຊ້ບໍ່ເຂັ້ມງວດ	ການປະຕິບັດຕາມກົດໝາຍເລີ່ມພູດລົງ (ເຊັ່ນ: ຍ້ອນການປະຊາສຳພັນບໍ່ຕໍ່ເນື່ອງ) ການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍເລີ່ມບໍ່ໄດ້ຜົນ  ມີການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບຜິດວິທີ (ບໍ່ໃສ່ສາຍຮັດຄາງ)  ກຳນົດມາດຕະຖານໝວກກັນກະທົບໄວ້ຕ່ຳ	ການປະຕິບັດກົດລະບຽບພູດລົງ  ມີການແບ່ງຊັບພະຍາກອນສຳລັບການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍໄປໃຊ້ໃນບັນຫາຈະລາຈອນອື່ນ.  ມີການຍົກເລີກກົດໝາຍບັງຄັບໃສ່ໝວກກັນກະທົບ
ຈຸດປະສົງທີ່ໄປ ແລະ ສະເພາະ	ເພີ່ມອັດຕາການນຳໃຊ້ໝວກກັນກະທົບເປັນ 30%- 40% ປະລິມານການຂາຍໝວກກັນກະທົບ ເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງຊັນເຈນ  ເພີ່ມການບັງຄັບໃຊ້ສຳລັບກຸ່ມຜູ້ຂັບຂີ່ບາງກຸ່ມ  ພູດຈຳນວນການບາດເຈັບທີ່ຫົວໃນກຸ່ມຜູ້ຂັບຂີ່ລົດ ຈັກລົງໄດ້ ໂດຍເບິ່ງຈາກຈຳນວນການບັນທຶກຢູ່ໂຮງໝໍ	ເພີ່ມອັດຕາການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບເປັນ 60%- 70%  ການຍອມຮັບການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບເພີ່ມເປັນ 80%-90%  ເພີ່ມຈຳນວນໝວກທີ່ໄດ້ມາດຕະຖານໃນທ້ອງຕະ ຫຼາດຂຶ້ນເປັນ 80%-90%  ພູດຜ່ອນຈຳນວນຜູ້ເສຍຊີວິດຈາກການບາດເຈັບທີ່ຫົວລົງໄດ້ຕາມຈຳນວນທີ່ກຳນົດ	ເພີ່ມອັດຕາການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບໃຫ້ຫຼາຍກວ່າ 90%  ມີການປຸກລະດົມໃຫ້ນຳກົດໝາຍບັງຄັບໃຊ້ໝວກກັນກະທົບກັບມາໃຊ້ຄືນໃໝ່  ສ້າງທັດສະນະຄະຕິທີ່ດີຕໍ່ການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບ  ສາມາດເຮັດໃຫ້ມີການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບຢ່າງຖືກຕ້ອງໄດ້ເກືອບທັງໝົດ  ເຮັດໃຫ້ໝວກກັນກະທົບທີ່ມີຢູ່ທັງໝົດເປັນໝວກກັນກະທົບທີ່ໄດ້ມາດຕະຖານ  ພູດຜ່ອນການບາດເຈັບທີ່ຫົວ ແລະ ການເສຍຊີວິດລົງໄດ້ຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດ
ໄລຍະເວລາທີ່ເປັນໄປໄດ້ໃນຂັ້ນຕອນນີ້	ປະມານ 4 - 5 ປີ	2 - 3 ປີ ( 1 - 2 ປີ )	ລະຫວ່າງ 6 ເດືອນເຖິງ 1 ປີຂຶ້ນຢູ່ກັບສະຖານະການ

### 3.2.3 ກຳນົດຕົວຊີ້ວັດ ຜົນການປະຕິບັດງານ

ເມື່ອຄະນະເຮັດວຽກໄດ້ກຳນົດເປົ້າໝາຍຂອງໂຄງການແລ້ວ ຕ້ອງຕົກລົງກັນໃນເລື່ອງດັດສະນີ ສຳລັບ ວັດແທກຜົນ ຄວາມກ້າວໜ້າຂອງໂຄງການໄປສູ່ເປົ້າໝາຍ ຕົວຊີ້ວັດ ຜົນການປະຕິບັດງານໄດ້ແກ່ ປັດໃຈ ທີ່ໃຊ້ວັດແທກການປ່ຽນແປງ ແລະ ການພັດທະນາຕ່າງໆທີ່ເກີດຂຶ້ນໃນພື້ນທີ່:

- ຂອບເຂດຄວາມຮັບຮູ້ກ່ຽວກັບໝວກກັນກະທົບ;
- ຂອບເຂດການປະຕິບັດກົດໝາຍໝວກກັນກະທົບ;
- ປະລິມານການບາດເຈັບທີ່ຫົວ ແລະ ການເສຍຊີວິດຈາກເຫດການນີ້.

ເພື່ອສະແດງໃຫ້ເຫັນເຖິງການປ່ຽນແປງ ແລະ ການພັດທະນາຕ່າງໆທີ່ເກີດຂຶ້ນ ຈຳເປັນຕ້ອງນຳຂໍ້ມູນ ເຫຼົ່ານີ້ມາປຽບ ທຽບກັບຂໍ້ມູນ ກ່ອນຈະເລີ່ມເຮັດໂຄງການ (baseline data).

ຕົວຊີ້ບອກຜົນການປະຕິບັດງານທີ່ໃຊ້ກັນຢູ່ໄດ້ແກ່:

- ຍອດການຂາຍໝວກກັນກະທົບ;
- ອັດຕາການນຳໃຊ້ໝວກກັນກະທົບ (ເຊັ່ນ: ອັດຕາສ່ວນຜູ້ໃຊ້ ຕໍ່ຈຳນວນ ຜູ້ຂັບຂີ່ທັງໝົດ ຫຼື ຕໍ່ປະຊາກອນ 100.000 ຄົນ);
- ຈຳນວນຜູ້ບາດເຈັບ ແລະ ຜູ້ເສຍຊີວິດຈາກອຸປະຕິເຫດທາງລົດຈັກໃນຮອບປີ;
- ຈຳນວນຜູ້ທີ່ມີອາການບາດເຈັບທີ່ຫົວ ໃນໂຮງໝໍທີ່ກຳນົດສຳລັບເກັບກຳຂໍ້ມູນ;
- ອັດຕາສ່ວນການເສຍຊີວິດຈາກການບາດເຈັບທີ່ຫົວ ຈາກຈຳນວນຜູ້ເສຍຊີວິດຈາກການບາດເຈັບທັງໝົດຕາມການບັນທຶກຂອງໂຮງໝໍທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ (ໃຫ້ລະມັດລະວັງວ່າ ການບາດເຈັບທີ່ຫົວ ທີ່ເກີດຈາກສາເຫດອື່ນເຊັ່ນ: ການຕົກຈາກທີ່ສູງ, ການໃຊ້ອາວຸດປືນ ແລະ ອຸປະຕິເຫດຕາມເສັ້ນທາງປະເພດອື່ນໆ ອາດມີຜົນຕໍ່ຕົວເລກຊີ້ວັດນີ້ກໍເປັນໄດ້);
- ຂອບເຂດການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍໝວກກັນກະທົບຂອງຕຳຫຼວດ;
- ຂອບເຂດການຮັບຮູ້ກ່ຽວກັບໝວກກັນກະທົບຂອງສາທາລະນະຊົນ;
- ຄວາມຄິດເຫັນຂອງສາທາລະນະຊົນຕໍ່ການໃຊ້ໝວກການກະທົບ.

ອາດຈະສ້າງວິທີການອື່ນໆ ເພີ່ມເຕີມ ເພື່ອຕິດຕາມຜົນການດຳເນີນງານຂອງໂຄງການ ຕົວຊີ້ວັດຕາມລາຍການຂ້າງລຸ່ມນີ້ອາດ ເປັນດັດສະນີໃໝ່ທີ່ບໍ່ເຄີຍມີມາກ່ອນ ແຕ່ກໍສາມາດສ້າງຂຶ້ນເອງໄດ້ໂດຍບໍ່ ຍາກປານໃດ:

- ຂອບເຂດການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບທີ່ຖືກຕ້ອງໃນພື້ນທີ່ຂອງໂຄງການ
- ການມີໝວກກັນກະທົບທີ່ມີຄຸນນະພາບຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນລະດັບມາດຕະຖານລະດັບຊາດໃນລາຄາທີ່ພໍຫາຊື້ໄດ້.
- ຄວາມສາມາດຂອງຕຳຫຼວດ.
- ໄລຍະທ່າງໃນການເຮັດກິດຈະກຳ ເພື່ອສ້າງການຮັບຮູ້ຂອງສາທາລະນະຊົນ.

ທຸກຕົວຊີ້ວັດຄວນມີເປົ້າໝາຍທີ່ຊັດເຈນ ຊຶ່ງໂດຍປົກກະຕິແລ້ວ ຄວນເປັນເປົ້າໝາຍໃນດ້ານປະລິມານ ແລະ ກໍອາດຈະມີໃນດ້ານຄຸນນະພາບແດ່ໃນບາງກໍລະນີ. ບໍ່ວ່າຈະໃຊ້ເປົ້າໝາຍແບບໃດສິ່ງສຳຄັນຄືຄວນເປັນເປົ້າໝາຍທີ່ກົງກັບຄວາມເປັນຈິງ. ຕາຕະລາງທີ 3.2 ສະແດງຕົວຢ່າງຂອງການກຳນົດເປົ້າໝາຍ.

**ຕາຕະລາງ 3.2 ຕົວຢ່າງວັດຖຸປະສົງທີ່ກົງຕໍ່ຄວາມເປັນຈິງ ແລະ ປະຕິບັດໄດ້ຈິງ**

ຈຸດປະສົງ	ຕົວຊີ້ວັດຕົ້ນການປະຕິບັດງານ	ຄ່າເບື້ອງຕົ້ນຂອງຕົວຊີ້ວັດ	ຄ່າເປົ້າໝາຍຂອງຕົວຊີ້ວັດ
ເພື່ອເພີ່ມການຮັບຮູ້ກ່ຽວກັບໝວກກັນກະທົບ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ຄວາມຖີ່ໃນການປຸກລະດົມ ເພື່ອສ້າງຄວາມຮັບຮູ້ຂອງສາທາລະນະຊົນ</li> <li>ຍອດຂາຍໝວກກັນກະທົບ</li> <li>ທັດສະນະຄະຕິຂອງສາທາລະນະຊົນຕໍ່ການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>0 ຕໍ່ເດືອນ</li> <li>200 ຕໍ່ເດືອນ</li> <li>ໂດຍທົ່ວໄປບໍ່ໃຫ້ການຍອມຮູ້</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>4 ຕໍ່ເດືອນ</li> <li>1500 ຕໍ່ເດືອນ</li> <li>ໃຫ້ການຍອມຮັບໂດຍທົ່ວໄປ</li> </ul>
ເພື່ອເພີ່ມການນຳໃຊ້ໝວກກັນກະທົບ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ຈຳນວນຮ້ານຂາຍໝວກກັນກະທົບ</li> <li>ຍອດຂາຍໝວກກັນກະທົບ</li> <li>ອັດຕາການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>10</li> <li>200 ຕໍ່ເດືອນ</li> <li>&lt; 10 %</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>50</li> <li>1500 ຕໍ່ເດືອນ</li> <li>30 % ຕໍ່ເດືອນ</li> </ul>
ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນປະລິມານການບາດເຈັບ ແລະ ເສຍຊີວິດ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ຈຳນວນການບາດເຈັບທີ່ຫົວໃນກຸ່ມຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກທີ່ເຂົ້າຮັບການປິ່ນປົວທີ່ໂຮງໝໍສູນກາງ</li> <li>ຈຳນວນຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກທີ່ເສຍຊີວິດ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>10 ຕໍ່ວັນ</li> <li>250 ຕໍ່ປີ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>8 ຕໍ່ ມື້</li> <li>ເປົ້າໝາຍທີ່ສອດຄ່ອງກັບຄວາມເປັນຈິງທີ່ຕ້ອງກຳນົດ</li> </ul>

**ໝາຍເຫດ** ເປົ້າໝາຍໃນການສ້າງຄວາມປອດໄພຕາມເສັ້ນທາງ UNESCAP

ໃນຮ່າງເປົ້າໝາຍຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນ ທີ່ຄະນະກຳມະການ ດ້ານເສດຖະກິດ ແລະ ສັງຄົມສຳລັບພູມິພາກເອເຊຍ ແລະ ປາຊີຟິກຂອງອົງການສະຫະປະຊາຊາດ (United National Economic and Social Commission for Asia and the Pacific - UNESCAP) ຈັດຂຶ້ນໂດຍມີເປົ້າໝາຍສະເພາະໃນການເພີ່ມປະລິມານການນຳໃຊ້ໝວກກັນກະທົບໃນພື້ນທີ່ ແລະ ມີການກຳນົດຕົວຊີ້ວັດ ສຳລັບວັດແທກຄວາມສຳເລັດຂອງເປົ້າໝາຍນີ້ດ້ວຍ.

ເປົ້າໝາຍ : ເພື່ອເຮັດໃຫ້ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບກາຍເປັນບັນທັດຖານ ໃຫ້ຄົນປະຕິບັດ ຕາມເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນອັດຕາການເສຍຊີວິດຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກລົງ 1/3.

ຕົວຊີ້ວັດທີ່ໃຊ້:

- ປະລິມານການເສຍຊີວິດຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກຕໍ່ຈຳນວນລົດຈັກ
- ອັດຕາການນຳໃຊ້ໝວກກັນກະທົບ (ເປັນສ່ວນຮ້ອຍ)

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: UNESCAP: [www.unescap.org/ttdw/common/TIS/AH/files/egm06/road\\_safety\\_goals.pdf](http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/AH/files/egm06/road_safety_goals.pdf)

### 3.2.4 ເລືອກກິດຈະກຳທີ່ຈະເຮັດ

ຫຼັງຈາກກຳນົດຕົວຊີ້ວັດ ແລະ ເປົ້າໝາຍຂອງໂຄງການແລ້ວ ຄະນະປະຕິບັດງານຕ້ອງຕັດສິນໃຈວ່າຈະເຮັດກິດຈະກຳຫຍັງແດ່? ສຳລັບໂຄງການເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນການບາດເຈັບຕາມເສັ້ນທາງໃນລັກສະນະນີ້ການເຮັດກິດຈະກຳ ຕ້ອງນຳເອົາຕົວແທນຈາກຫລາຍພາກສ່ວນລົມທົບກັນ. ຜູ້ທີ່ຈະເຂົ້າຮ່ວມໃນ ແຕ່ລະກິດຈະກຳ ຕ້ອງມີການກຳນົດ ຢ່າງຊັດເຈນ.

ຕາຕະລາງ 3.3 ກິດຈະກຳທີ່ຈັດຂຶ້ນໃນຂັ້ນຕອນຕ່າງໆ ຂອງໂຄງການ			
	ເລີ່ມຕົ້ນນຳສະເໜີໝວກກັນກະທົບ	ຂັ້ນຕອນຕ່າງໆ ຂອງໂຄງການ	
		ເພີ່ມປະລິມານການນຳໃຊ້ໝວກກັນກະທົບໃນລະດັບທີ່ສູງຂຶ້ນ	ເພີ່ມອັດຕາການນຳໃຊ້ໝວກກັນກະທົບໃຫ້ຫຼາຍຂຶ້ນ ແລະ ຮັກສາລະດັບນັ້ນໄວ້
<b>ຈຸດປະສົງ</b>	ເພື່ອເພີ່ມອັດຕາການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບຈາກທີ່ຕ່ຳກວ່າ 10% ເປັນ 30% - 40%	ເພື່ອເພີ່ມອັດຕາການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບຈາກ 30% - 40% ເປັນ 60% - 70%	ເພື່ອເພີ່ມອັດຕາການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບຈາກ 60% - 70% ໃຫ້ຫຼາຍກວ່າ 90%
<b>ການໃຫ້ຄວາມຮູ້</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ປຸກລະດົມເພື່ອເພີ່ມຄວາມຮັບຮູ້ຂອງສາທາລະນະຊົນກ່ຽວກັບອຸປະຕິເຫດ ແລະ ການບາດເຈັບທີ່ທົ່ວ</li> <li>ປຸກລະດົມເພື່ອເພີ່ມການຮັບຮູ້ຂອງສາທາລະນະຊົນກ່ຽວກັບປະໂຫຍດຂອງການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບ</li> <li>ການປະຊາສຳພັນກິດໝາຍໝວກກັນກະທົບ ແລະ ບົດລົງໂທດຕໍ່ການຝ່າຝົນ</li> <li>ການປຸກລະດົມເພື່ອໃຫ້ຄວາມຮູ້ໃນໂຮງຮຽນ</li> <li>ກຳນົດກຸ່ມເປົ້າໝາຍທີ່ຈະຍອມຮັບການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບໃຫ້ໄດ້ຫລາຍທີ່ສຸດ</li> <li>ການສົ່ງເສີມການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບໃນກຸ່ມນາຍຈ້າງ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ການປະຊາສຳພັນ ການບັງຄັບໃຊ້ກິດໝາຍ</li> <li>ການໃຫ້ຄວາມຮູ້ໃນໂຮງຮຽນຕັ້ງແຕ່ອາຍຸຍັງນ້ອຍ</li> <li>ເນັ້ນໃຫ້ຜູ້ທີ່ໃຊ້ໝວກກັນກະທົບຢູ່ແລ້ວ ຮັກສາລະດັບການໃຊ້ເທົ່າເດີມ</li> <li>ເນັ້ນໄປຍັງກຸ່ມຜູ້ຕໍ່ຕ້ານການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບ</li> <li>ສົ່ງເສີມໃຫ້ມີແຜຊັ້ນການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ສົ່ງເສີມໃຫ້ມີການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບຜ່ານກິດຈະກຳດ້ານກິລາ ແລະ ແຟຊັ້ນ</li> <li>ໃຊ້ບຸກຄົນທີ່ມີສູງມາເປັນບຸກຄົນຕົ້ນແບບ</li> <li>ໃຫ້ຄວາມຮູ້ໃນກຸ່ມເພື່ອນ</li> <li>ເພີ່ມການໃຫ້ຄວາມຮູ້ໃນໂຮງຮຽນເຂັ້ມຂຸ້ນຂຶ້ນ</li> </ul>
<b>ການອອກກິດໝາຍ</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ພັດທະນາ ຫຼື ແກ້ໄຂກິດໝາຍໝວກກັນກະທົບທີ່ເໝາະສຳລັບຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຖີບ ແລະ ລົດຈັກ</li> <li>ໃຊ້ຊ່ອງທາງດ້ານກິດໝາຍທີ່ເໝາະສົມ</li> </ul>		
<b>ການບັງຄັບໃຊ້ກິດໝາຍ</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ຕັດສິນໃຈກ່ຽວກັບຂະນິດຂອງບົດລົງໂທດແລະຂະບວນການໃຫ້ມີການລົງໂທດ</li> <li>ເພີ່ມຄວາມສາມາດຂອງຕຳຫຼວດ</li> <li>ຝຶກອົບຮົມຕຳຫຼວດ</li> <li>ກຳນົດ ພື້ນທີ່ທີ່ຈະມີການບັງຄັບໃຊ້ໃນໄລຍະເລີ່ມຕົ້ນ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ເພີ່ມການບັງຄັບໃຊ້ດຳເນີນການໃຫ້ການປະຕິບັດຕາມກິດໝາຍໝວກກັນກະທົບຢູ່ໃນລະດັບດຽວກັນກັບການປະຕິບັດຕາມກິດໝາຍຈະລາຈອນອື່ນໆເຊັ່ນ: ການມີໃບຂັບຂີ່ທີ່ຖືກຕ້ອງ ແລະ ການຂັບຂີ່ລົດຕາມຄວາມໄວທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ເພີ່ມມາດຕະການບັງຄັບໃຊ້ໃຫ້ເຂັ້ມງວດຂຶ້ນ</li> </ul>

ກິດຈະກຳຕ່າງໆ ທີ່ຈັດຂຶ້ນສາມາດຈັດແບ່ງໄດ້ ຢ່າງກວ້າງໆ ເປັນກິດຈະກຳດ້ານ ການໃຫ້ຄວາມຮູ້, ການອອກກິດໝາຍ ແລະ ການບັງຄັບໃຊ້ກິດໝາຍຄວນຈັດກິດຈະກຳດ້ານການໃຫ້ຄວາມຮູ້ກ່ອນການບັງຄັບໃຊ້ ແລະ ຄວນຈັດກິດຈະກຳດ້ານການບັງຄັບໃຊ້ ຫຼັງຈາກມີໂຄງການສ້າງພື້ນຖານພ້ອມ (ເຊັ່ນ: ມີກິດໝາຍບັງຄັບໃຊ້ ແລະ ມີຄວາມສາມາດທີ່ຈະບັງຄັບໃຊ້ກິດໝາຍໄດ້ຢ່າງຈິງຈັງ ) ແລະ ມີການໃຫ້ຄວາມຮູ້ແກ່ສາທາລະນະຊົນແລ້ວ ຕາຕະລາງທີ 3.3 ເປັນຕົວຢ່າງຂອງກິດຈະກຳປົກກະຕິທີ່ໃຊ້ກັນຢູ່ທົ່ວໄປທີ່ອາດຈັດຂຶ້ນໃນຂັ້ນຕອນຕ່າງໆຂອງໂຄງການສົ່ງເສີມການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ.

### 3.2.5 ການກຳນົດໄລຍະເວລາ

ໂຄງການປະຕິບັດເພື່ອສົ່ງເສີມການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບຈະຕ້ອງມີທັງ “ ຂັ້ນຕອນໃນການກະກຽມ ” ເຊັ່ນ ການອອກກິດໝາຍກຳນົດມາດຕະຖານ ແລະ ຮູບແບບຂອງໝວກກັນກະທົບ ແລະ “ ຂັ້ນຕອນການເລີ່ມໂຄງການ ” ເພື່ອໃຫ້ປະຊາຊົນປະຕິບັດຕາມກິດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການຕ່າງໆ ໂດຍການສ້າງແຮງຈູງໃຈ ແລະ ການບັງຄັບໃຊ້ ໃນລະຫວ່າງການວາງແຜນໂຄງການຄວນພິຈາລະນາໄລຍະເວລາການດຳເນີນການແຕ່ລະຂັ້ນຕອນດ້ວຍ.

ໄລຍະເວລາທີ່ໃຊ້ ແມ່ນຂຶ້ນຢູ່ກັບກິດຈະກຳ ທີ່ຕົກລົງໃຈວ່າຈະເຮັດ ຕົວຢ່າງເຊັ່ນ ຖ້າຈະມີການຮ່າງ ແລະ ປະກາດໃຊ້ກິດໝາຍອາດຈະຕ້ອງໃຊ້ວິທີຄ່ອຍໆບັງຄັບໃຊ້ກິດໝາຍໃນພື້ນທີ່ຕ່າງໆ ໄລຍະເວລາທີ່ຕ່າງກັນ (ເບິ່ງຫົວຂໍ້ທີ 3.3.2) ຄວນມີການຕົກລົງໄລຍະເວລາໂດຍລວມ ໃຫ້ຈະແຈ້ງຕັ້ງແຕ່ເລີ່ມຕົ້ນວາງແຜນໂຄງການເພາະຊັບພະຍາ ກອນທີ່ມີຢູ່ຈະເປັນຕົວກຳນົດໄລຍະເວລາ.

### 3.2.6 ຄາດຄະເນຊັບພະຍາກອນທີ່ຈະຕ້ອງໃຊ້

ໂຄງການໝວກກັນກະທົບຈະເກີດຂຶ້ນບໍ່ໄດ້ຖ້າບໍ່ມີຊັບພະຍາກອນດ້ານການເງິນ ແລະ ບຸກຄະລາກອນທີ່ພຽງພໍ ດັ່ງ ນັ້ນ ໃນການອອກແບບໂຄງການຈຶ່ງຈຳເປັນຕ້ອງດຳເນີນຕາມຂັ້ນຕອນຕໍ່ໄປນີ້:

- ຄິດໄລ່ຈຳນວນຊັບພະຍາກອນ, ບຸກຄະລາກອນທີ່ຈຳເປັນຕ້ອງໃຊ້ ລວມທັງການຝຶກອົບຮົມຄົນເຫລົ່ານີ້ດ້ວຍ.
- ແຍກຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການດຳເນີນງານຕາມໂຄງການອອກຕາມປະເພດຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ແລະ ກິດຈະກຳທີ່ຈະເຮັດ.
- ກຳນົດງົບປະມານພາຍໃນ ແລະ ພາຍນອກປະເທດ ຖ້າເປັນໄປໄດ້ ກະຊວງ ທີ່ຈະມີສ່ວນຮ່ວມໃນການດຳເນີນງານຄວນປັບງົບປະມານຂອງກະຊວງໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບກິດຈະກຳໃໝ່ທີ່ຈະເກີດຂຶ້ນອີກວິທີໜຶ່ງອາດຈະໃຫ້ຄະ ນະຮັບຜິດຊອບເປັນຜູ້ຫາເງິນບໍລິຈາກມາສະໜັບສະໜູນ.

ຖ້າບໍ່ມີການພິຈາລະນາເຖິງແຫຼ່ງຊັບພະຍາກອນທີ່ຈຳເປັນຕ້ອງໃຊ້ໃນການດຳເນີນງານຕັ້ງແຕ່ຂັ້ນຕອນການວາງແຜນ ໂຄງການກໍອາດຈະບໍ່ປະສິບຜົນສຳເລັດ. ດັ່ງນັ້ນ ຄະນະຮັບຜິດຊອບຈຶ່ງຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ມີການປະລິມານຕາມຄວາມເປັນຈິງ.

ຫຼັງຈາກໄດ້ວາງແຜນກິດຈະກຳທີ່ຈະເຮັດຢ່າງລະອຽດແລ້ວ ຄະນະຮັບຜິດຊອບຈຶ່ງຈະສາມາດປະເມີນວຽກ ແລະ ສ້າງແຜນງົບປະມານຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ແຕ່ລະກິດຈະກຳໄດ້ ໂດຍໃຊ້ຈຳນວນເງິນທີ່ຜູ້ຈັດຫາສິນຄ້າ

ສະເໜີ ຫຼື ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການດຳເນີນງານລັກສະນະໃກ້ຄຽງກັນທີ່ເຮັດແລ້ວຜ່ານມາເປັນຕົວແບບ.  
ຂໍ້ແນະນຳໃນການຮ່າງງົບປະມານ, ສຳລັບການເຄື່ອນໄຫວກິດຈະກຳ:

- ປະເມີນງົບປະມານທັງໝົດຂອງໂຄງການ
- ກຳນົດລຳດັບຄວາມສຳຄັນຂອງກິດຈະກຳ ຖ້າຈຳເປັນອາດຈະຈັດກິດຈະກຳເທື່ອລະຂັ້ນຕອນ ເພື່ອໃຫ້ແນ່ໃຈວ່າ ມີງົບປະມານພຽງພໍສຳລັບກິດຈະກຳໃນລຳດັບເບື້ອງຕົ້ນກ່ອນ.
- ປຶກສາຫາລື ກັບໜ່ວຍງານຂອງລັດ ຫຼື ອົງກອນທີ່ບໍ່ຫວັງຜົນກຳໄລໃນການດຳເນີນການ ແລະ ບໍລິສັດພາກເອກະຊົນຕ່າງໆ ກ່ຽວກັບໂຄງການລັກສະນະດຽວກັນທີ່ເຄີຍດຳເນີນໄປແລ້ວ ເພື່ອສອບຖາມເທິງລາຍຈ່າຍຂອງແຕ່ລະກິດຈະກຳ.
- ປະເມີນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການບໍລິຫານ ແລະ ດຳເນີນງານຂອງໂຄງການ.
- ປະເມີນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການຕິດຕາມ ແລະ ປະເມີນຜົນການດຳເນີນງານ.
- ວາງແຜນການເຮັດບົດລາຍງານກ່ຽວກັບ ການເງິນ ເປັນແຕ່ລະໄລຍະຢ່າງເປັນປົກກະຕິ.

ວິທີການປະເມີນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍຂອງໂຄງການມີຢູ່ 2 ວິທີ:

- ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍເມື່ອວຽກສຳເລັດ (completed costs) ໄດ້ແກ່ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍຂອງແຕ່ລະກິດຈະກຳ ລວມທັງ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການຈັດສັນຊັບພະຍາກອນ, ບຸກຄະລາກອນ ແລະ ອຸປະກອນ ທີ່ໃຊ້ໃນການດຳເນີນງານ ຂອງໂຄງການເຊັ່ນ ຖ້າຕຳຫຼວດຈະລາຈອນ ສາມາດນຳລິດທີ່ໃຊ້ສຳລັບການກວດກາທາງຫຼວງມາໃຊ້ ໃນການບັງຄັບໃຊ້ກິດໝາຍໝວກກັນກະທົບ ກໍບໍ່ຕ້ອງຕັ້ງງົບປະມານເພື່ອຊື້ລິດໃໝ່ ແລະ ຈັດສັນເງິນສ່ວນນີ້ໄປໃຊ້ໃນກິດຈະກຳອື່ນຂອງໂຄງການແທນ.
- ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍຫົວຂໍ້ເພີ່ມ (Marginal costs) ໄດ້ແກ່ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການປະຕິບັດໂຄງການ ໂດຍກົງ ລວມທັງການຊື້ວັດຖຸອຸປະກອນໃໝ່.



### ຄວາມຄຸ້ມຄ່າຂອງຕົ້ນທຶນທີ່ໃຊ້ໃນການອອກກິດໝາຍໝວກກັນກະທົບ

ຂໍ້ມູນຈາກປະເທດຈີນໄດ້ຊີ້ໃຫ້ເຫັນວ່າ ຄວາມຄຸ້ມຄ່າ ແລະ ຜົນຕອບແທນທາງເສດຖະກິດຂອງການອອກກິດໝາຍ ໝວກກັນກະທົບສຳລັບລິດຖິບ ແລະ ລິດຈັກມີດັ່ງນີ້:

- ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການອອກ ແລະ ບັງຄັບໃຊ້ກິດໝາຍໝວກກັນກະທົບ ສຳລັບລິດຖິບຢູ່ທີ່ 437 ໂດລາສະຫະລັດ ຕໍ່ປີຂອງການມີຊີວິດຍືນຍາວຫຼັງຈາກປັບຄ່າຄວາມພິການ (Disabilities adjusted life year DALY) ແລ້ວ.
- ສຳລັບການອອກ ແລະ ບັງຄັບໃຊ້ກິດໝາຍໝວກກັນກະທົບສຳລັບລິດຖິບ, ຄວາມຄຸ້ມຄ່າຂອງຕົ້ນທຶນໃນການເພີ່ມປະລິມານການນຳໃຊ້ໝວກຈາກ 0 ເປັນ 100% ເປັນມູນຄ່າ 107 ໂດລາສະຫະລັດຕໍ່ປີຂອງການມີຊີວິດຍືນຍາວຫຼັງຈາກປັບຄ່າຄວາມພິການ (DALY) ແລ້ວ.

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: (7)

ໄດ້ມີການປະມານວ່າປະເທດກຳລັງພັດທະນາມີຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທີ່ເກີດຈາກການບາດເຈັບ ແລະ ເສຍຊີວິດ ຈາກອຸປະຕິເຫດທາງຖະຫິນ. ປະມານ 65 ພັນລ້ານໂດລາສະຫະລັດຕໍ່ປີ (3) ໂຄງການນຳໃຊ້ໝວກກັນກະທົບທີ່ມີປະສິດທິພາບ ແລະ ສາມາດຫຼຸດຜ່ອນອັດຕາການກະທົບກະເທືອນທີ່ຫົວ ແລະ ການເສຍຊີວິດ ມີຜົນດີໃນທາງເສດຖະກິດຢ່າງຫລວງຫຼາຍ. ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງຈຳເປັນທີ່ລັດຖະບານຈະຕ້ອງເປັນເຈົ້າຂອງໂຄງການ ແລະ ເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບໃຊ້ຈ່າຍໂຄງການເອງ ຕາຕະລາງ 3.4 ສະແດງຂໍ້ສະເໜີບາງປະການໃນການຮັບຜິດຊອບຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ.

**ຮູບທີ່ 3.4** ວິທີການທີ່ເປັນໄປໄດ້ໃນການປຸກລະດົມທາງທຶນສະໜັບສະໜູນ ການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບ

ແຫຼ່ງທຶນ	ວິທີທາງເງິນສະໜັບສະໜູນ
ການລົງທຶນເພີ່ມ	ເງິນບາງພາກສ່ວນທີ່ໄດ້ຈາກຄ່າປັບໃໝສາມາດນຳມາເກັບໄວ້ເປັນກອງທຶນກາງເພື່ອສະໜັບສະໜູນການໃຫ້ຄວາມຮູ້ ແກ່ສາທາລະນະຊົນ ແລະ ການຝຶກອົບຮົມເຈົ້າໜ້າທີ່ຕ່າງໆໃນການປະຕິບັດໜ້າທີ່ບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍ. ເງິນທຶນຈາກພາສີນຳມັນຕະຫລອດຈົນຄ່າທຳນຽມໃບຂັບຂີ່ ແລະ ຄ່າຕໍ່ທະບຽນລົດຈັກສາມາດ ນຳມາໃຊ້ເຂົ້າໃນການດຳເນີນການໃຫ້ບັນລຸເປົ້າໝາຍສະເພາະໃນໂຄງການໝວກກັນກະທົບ.
ຜູ້ໃຫ້ເງິນສະໜັບສະໜູນແຫຼ່ງທຶນ	ກຸ່ມບໍລິສັດຕ່າງໆມັກເປັນຜູ້ສະໜັບສະໜູນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍສຳລັບກິດຈະກຳທີ່ເຫັນວ່າເປັນປະໂຫຍດ; ບາງບໍລິສັດອາດຈະສະໜັບສະໜູນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທັງໝົດຂອງໂຄງການ ຫລື ບາງສ່ວນຂອງໂຄງການກໍໄດ້. ບໍລິສັດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຜະລິດລົດຖີບ ຫລື ໝວກກັນກະທົບຫລືບໍລິສັດທີ່ຂາຍປະກັນໄພລົດ ອາດຈະໄດ້ຮັບປະໂຫຍດ ຖ້າມີຊື່ວ່າ ເປັນຜູ້ສະໜັບສະໜູນໃນການປຸກລະດົມໃຫ້ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ.
ອົງການຜູ້ໃຫ້ທຶນ:	ແຫລ່ງເງິນທຶນສຳລັບໂຄງການໝວກກັນກະທົບອາດໄດ້ມາຈາກອົງການທີ່ໃຫ້ເງິນຊ່ວຍເຫລືອດ້ານການ ພັດທະນາປະເທດ ແລະ ອົງການດ້ານການກູ້ລົນອື່ນໆ ນອກຈາກນີ້ອົງການເພື່ອຄວາມປອດໄພຕາມຖະ ຫິນທຶນທາງ ແລະ ສະຖາບັນດ້ານການສຶກສາອາດໃຫ້ການສະໜັບສະໜູນດ້ານການເງິນ ຫຼື ຄວາມຊ່ຽວຊານດ້ານເຕັກນິກກໍໄດ້.

**ໝາຍເຫດ** ການລົງທຶນໃນໂຄງການໝວກກັນກະທົບ ໃຜເປັນຜູ້ອອກຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ

ລັດຖະບານ ແລະ ຜູ້ກຳນົດນະໂຍບາຍຕ້ອງຄຳນຶງວ່າ ໂຄງການໝວກກັນກະທົບ ຈະມີຄ່າໃຊ້ຈ່າຍສູງແຕ່ຜົນຕອບແທນທາງດ້ານທຸລະກິດ ແລະ ຜົນປະໂຫຍດລວມຂອງສັງຄົມ ແມ່ນໄດ້ຮັບສູງເຊັ່ນດຽວກັນ (ເຫັນໄດ້ຈາກຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການຮັກສາພະຍາບານຜູ້ບາດເຈັບ ແລະ ຜູ້ເສຍຊີວິດຈາກອຸປະຕິເຫດ) ການວິເຄາະ ຕົ້ນທຶນ ແລະ ຜົນຕອບແທນທີ່ສະແດງຂໍ້ມູນຄວາມຄຸ້ມຄ່າຂອງໂຄງການສົ່ງເສີມການນຳໃຊ້ໝວກກັນກະທົບທາງດ້ານປະລິມານ ສາມາດໃຊ້ເປັນຂໍ້ມູນໃນການຂໍຄວາມສະໜັບສະໜູນຈາກນັກການເມືອງໄດ້ເປັນຢ່າງດີ. ຖ້າບໍ່ມີການວິໄຈ ລັກສະນະນີ້ ໃນປະເທດຂອງທ່ານ ກໍ່ອາດຈະຕ້ອງໃຊ້ຂໍ້ມູນຕົວຢ່າງຈາກປະເທດທີ່ມີສະພາບການຄ້າຍຄືກັນ ແລະ ຈຳເປັນຕ້ອງກຳນົດໃຫ້ມີການວິເຄາະຕົ້ນທຶນ ແລະ ຜົນຕອບແທນໄວ້ໃນຂັ້ນຕອນການປະເມີນຜົນໂຄງການນຳ ( ເບິ່ງໂມດູນທີ່ 4 )

### 3.2.7 ຈັດຕັ້ງກິນໄກໃນການຕິດຕາມຜົນ

ການຕິດຕາມຜົນການດຳເນີນງານຂອງໂຄງການໄດ້ແກ່ ການກວດສອບຕົວຊີ້ວັດ ທີ່ໃຊ້ວັດແທກຜົນອອກມາຂອງທຸກປະເພດກິດຈະກຳໄດ້ຢ່າງໃກ້ຊິດ ເພື່ອໃຫ້ແນ່ໃຈວ່າການດຳເນີນງານແມ່ນໄດ້ບັນລຸຕາມເປົ້າໝາຍທີ່ໄດ້ວາງໄວ້ ວິທີຕິດຕາມຜົນມີດັ່ງນີ້:

- ການຕິດຕາມຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ ຮ່ວມກັບອົງກອນນຳ ຂອງຄະນະຮັບຜິດຊອບ ແລະ ການເຮັດວຽກທັງໝົດຂອງໂຄງການ ເພື່ອວ່າຈະເກີດບັນຫາຂຶ້ນ;
- ການຕິດຕາມເປັນໄລຍະໆ ຕິດຕາມໂດຍວັດແທກຜົນການດຳເນີນງານຕາມກິດຈະກຳຕ່າງໆ ເມື່ອການດຳເນີນງານໃນແຕ່ລະຂັ້ນຕອນສິ້ນສຸດລົງ.

ຕາຕະລາງທີ 3.5 ສະແດງຕົວຢ່າງ ສິ່ງທີ່ອາດຈະຕິດຕາມຜົນໄດ້ ແລະ ສິ່ງທີ່ຄວນເຮັດ ຖ້າຫາກມີຕົວຊີ້ບອກວ່າກິດຈະກຳນັ້ນຍັງບໍ່ສາມາດບັນລຸວັດຖຸປະສົງທີ່ຕັ້ງໄວ້.

- ຄວນຈັດສັນຊັບພະຍາກອນ ບຸກຄົນ ແລະ ການເງິນຕັ້ງແຕ່ເລີ່ມຕົ້ນໂຄງການ ເພື່ອໃຫ້ແນ່ໃຈວ່າຈະສາມາດຕິດຕາມ ແລະ ປະເມີນຜົນໄດ້ໃນເວລາທີ່ເໝາະສົມ ແລະ ສາມາດນຳຜົນການດຳເນີນງານໄປເຜີຍແຜ່ໄດ້.
- ການກຳນົດກິນໄກໃນການຕິດຕາມຜົນ: ຄວນກຳນົດວ່າ ໃຜຈະເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບຕິດຕາມຜົນຄວາມຄືບໜ້າຂອງໂຄງການ ຈະລາຍງານຜົນຍາມໃດແດ່? ລາຍງານຜົນຕໍ່ໃຜແດ່? ແລະ ຈະບັງຄັບໃຫ້ມີການຕິດຕາມຜົນແບບໃດ? ພ້ອມນີ້ຄວນຈະເຮັດໃຫ້ໄວທີ່ສຸດເທົ່າທີ່ຈະເຮັດໄດ້ ຄວນມີກິນໄກໃນການລາຍງານຜົນ, ການຕອບຮັບໂຄງການ (feedback) ນຳ ເພື່ອໃຫ້ສາມາດປັບປຸງໂຄງການໃຫ້ເປັນແຕ່ລະໄລຍະ. ໃນກໍລະນີທີ່ມີຄວາມຈຳເປັນຕ້ອງປັບປຸງໃຫ້ຖືກຕ້ອງ ແລະ ກົມກືນກັບສະຖານະການ.
- ຄວນມີການປະເມີນໂຄງການ ເປັນແຕ່ລະໄລຍະ ເພື່ອພິຈາລະນາເຖິງ ປະສິດທິພາບຂອງໂຄງການ, ວິທີປະເມີນໂຄງການຢ່າງລະອຽດຈະຢູ່ໃນໂມດູນທີ 4.

ຫົວຂໍ້ນີ້ໄດ້ບັນລະຍາຍຂັ້ນຕອນທີ່ຄວນດຳເນີນການ ພາຍຫຼັງການປະເມີນສະຖານະການ ( ເບິ່ງໂມດູນທີ 2) ຈົນ ເຖິງການສ້າງແຜນປະຕິບັດການ ຂອງໂຄງການໝວກກັນກະທົບໄປແລ້ວ. ໃນຫົວຂໍ້ຕໍ່ໄປຈະເປັນການເວົ້າເຖິງຂັ້ນຕອນອື່ນໆ ຂອງໂຄງການທີ່ອາດກຳນົດໄວ້ໃນແຜນປະຕິບັດງານຢ່າງລະອຽດ ຮູບທີ 3.3 ສະແດງເຄົ້າໂຄງຂອງໂຄງການປະຕິບັດງານ ທີ່ອາດຈະເຮັດຂຶ້ນ.

### 3.2.8 ຄວາມຍືນຍົງຂອງໂຄງການ

ຄວາມຍືນຍົງຂອງໂຄງການໝວກກັນກະທົບ ເປັນສິ່ງທີ່ຈຳເປັນຕ້ອງມີ ເພື່ອປະໂຫຍດທີ່ໄດ້ຮັບ ຈະຍັງຄົງຢູ່ຕໍ່ໄປ. ໃນການເຮັດແຜນປະຕິບັດຈຶ່ງຈຳເປັນຕ້ອງມີການຄາດການໄລຍະຍາວ ກ່ຽວກັບແຫຼ່ງທຶນ ແລະ ການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃຫ້ກັບກິດຈະກຳດ້ານການສື່ສານຂອງໂຄງການເຊັ່ນ: ຫາກຈຸດປະສົງຂອງໂຄງການ ແມ່ນເພື່ອປັບປຸງການບັງຄັບໃຊ້ກິດໝາຍໝວກກັນກະທົບໃຫ້ດີຂຶ້ນ ຈຳເປັນຕ້ອງພິຈາລະນາເຖິງການເພີ່ມຂຶ້ນຄວາມສາມາດໃນການບັງຄັບໃຊ້ຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ ຈະໃຊ້ການປຸກລະດົມ ໄລຍະເວລາສັ້ນເທົ່ານັ້ນ ຍັງບໍ່ພໍ ຕ້ອງມີການກຳນົດກິນໄກລະຍຸດເພື່ອບັງຄັບໃຊ້ຢ່າງຍືນຍົງ ໂດຍຈັດສັນງົບປະມານປະຈຳປີໂດຍ

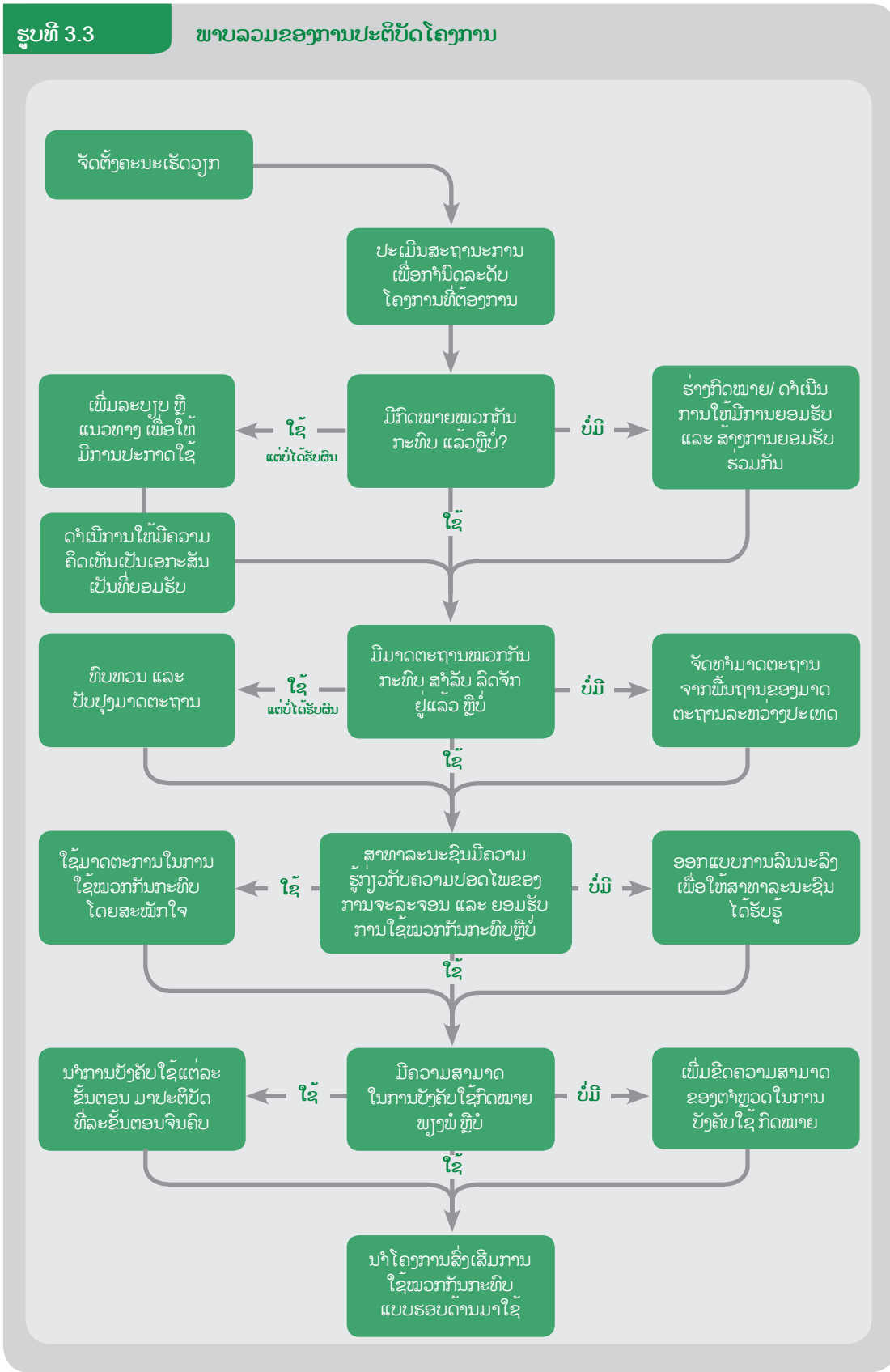
ສະເພາະ ເພື່ອສະໜັບສະໜູນການປະຕິບັດງານຂອງຕ່ຳຫຼວດຈະລະຈອນ ມາດຕະການໃດທີ່ໃຊ້ໄດ້ຜົນ ກໍໃຫ້ຮັກສາໄວ້ ແລະວາງແຜນໂຄງການອື່ນໆ ໃຫ້ພັດທະນາການຍອມຮັບ ແລະປະຕິບັດຕາມກົດໝາຍ ແລະ ໃຫ້ສູງຂຶ້ນເປັນລຳດັບ.

ການຮັກສາຄວາມສຳເລັດຂອງໂຄງການໃຫ້ຍືນຍົງ ຕ້ອງມີການປະເມີນອົງປະກອບຕ່າງໆຂອງໂຄງການ ເພື່ອເບິ່ງວ່າຫົວຂໍ້ໃດ ເຮັດວຽກໄດ້ຜົນ ຫຼື ບໍ່ໄດ້ຜົນ (ເບິ່ງໂມດູນທີ 4) ແລ້ວນຳຜົນທີ່ໄດ້ມາພິຈາລະນາປະ ກອບເຂົ້າໃນການອອກແບບ ແລະດຳເນີນກິດຈະກຳອື່ນໆ ທີ່ຈະຈັດຕັ້ງຂຶ້ນໃນອານາຄົດ.

ຕາຕະລາງທີ 3.5 ກຳນົດຕົວຊີ້ວັດ ແລະສິ່ງທີ່ຕ້ອງເຮັດໃນການຕິດຕາມຜົນ		
ກິດຈະກຳ	ຕົວຊີ້ວັດ ໃນການຕິດຕາມຜົນ	ສິ່ງທີ່ຕ້ອງເຮັດ ຖ້າການຕິດຕາມຜົນ ຫາກບົ່ງບອກວ່າ: ກິດຈະກຳຍັງບໍ່ ສາມາດບັນລຸເຖິງເປົ້າໝາຍໄດ້
ການເພີ່ມການຮັບຮູ້ຂອງ ສາທາລະນະຊົນກຸ່ມ ກັບການອອກກົດໝາຍ ໝວກກັນກະທົບ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ປະລິມານ ແລະ ຄວາມຖີ່ຂອງການໂຄສະນາ ໃນສື່ຕ່າງໆ</li> <li>ຜົນຕອບຮັບຈາກກຸ່ມເປົ້າໝາຍ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ບັບປຸງຄວາມໜ້າເຊື່ອຖືຕໍ່ ເນື້ອເລື່ອງ ແລະ ຂໍ້ຄວາມຕ່າງໆ ຂອງສື່.</li> </ul>
ເພີ່ມຂີດຄວາມສາມາດ ຂອງຕ່ຳຫຼວດໃນການ ບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ອັດຕາການນຳໃຊ້ໝວກກັນກະທົບ</li> <li>ຂອບເຂດຂອງພື້ນທີ່ທີ່ມີການບັງຄັບໃຊ້ ກົດໝາຍ</li> <li>ຈຳນວນການລົງໂທດທີ່ໄດ້ດຳເນີນການ ໄປແລ້ວ.</li> <li>ອັດຕາສ່ວນຂອງຕ່ຳຫຼວດຈະລະຈອນຕໍ່ ຈຳນວນຂອງຜູ້ຂັບຂີ່</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ເພີ່ມກຳລັງຕ່ຳຫຼວດຈະລະຈອນ.</li> <li>ປ່ຽນແປງພື້ນທີ່ ທີ່ມີການບັງຄັບໃຊ້ ກົດໝາຍ.</li> <li>ບັບປຸງລະບົບການລົງໂທດ ແລະ ເກັບ ຄ່າບັບໃໝ.</li> </ul>
ອອກແບບການໂຄສະ ນາ ເພື່ອເພີ່ມຄວາມຮັບ ຮູ້ກ່ຽວກັບຄວາມປອດ ໄພທາງຖະໜົນ ແລະ ການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ລະດັບການຮັບຮູ້ກ່ຽວກັບຄວາມປອດໄພທາງ ຖະໜົນ.</li> <li>ລະດັບການຮັບຮູ້ກ່ຽວກັບຄຸນປະໂຫຍດຂອງ ການນຳໃຊ້ໝວກກັນກະທົບ.</li> <li>ລະດັບຄວາມຮູ້ກ່ຽວກັບກົດໝາຍ ໝວກກັນ ກະທົບ ແລະ ການບັງຄັບໃຊ້.</li> <li>ລະດັບຄວາມຮູ້ກ່ຽວກັບມາດຕະຖານຂອງ ໝວກກັນກະທົບ.</li> <li>ການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳທີ່ສັງເກດໄດ້ (ຫຼື ຜູ້ນຳໃຊ້ລະບຸດ້ວຍຕົນເອງ)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ກຳນົດກຸ່ມເປົ້າໝາຍໃໝ່.</li> <li>ໃຫ້ຄຳນິຍາມຂອງຂໍ້ຄວາມຕ່າງໆຄືນໃໝ່</li> <li>ປະເມີນວິທີການນຳສະເໜີ ຄວາມໝາຍ ຂອງຂໍ້ຄວາມຕ່າງໆ ແລະ ປ່ຽນວິທີການ ຄືນໃໝ່ທາກຈຳເປັນ.</li> </ul>

ຮູບທີ 3.3

ພາບລວມຂອງການປະຕິບັດໂຄງການ



### 3.3 ວິທີພັດທະນາ ແລະ ການນຳກິດໝາຍການນຳໃຊ້ໝວກກັນກະທົບ ໄປປະຕິບັດ

ວັດຖຸປະສົງລວມຂອງກິດໝາຍນີ້ຄື: ເພື່ອໃຫ້ມີການບັງຄັບໃຊ້ກິດໝາຍນີ້ກັບທຸກໆຄົນຂະບວນການສ້າງກິດໝາຍ ມີສ່ວນໃນການສົ່ງເສີມກິດຈະກຳດ້ານອື່ນໆນຳເຊັ່ນ: ຊ່ວຍໃຫ້ສາມາດສ້າງມາດຕະການທີ່ບັງຄັບໃຊ້ກິດໝາຍໃຫ້ໄດ້ຜົນ ແລະ ຊ່ວຍເສີມຂະຫຍາຍການຍອມຮັບກິດໝາຍໝວກກັນກະທົບຂອງສາທາລະນະຊົນໃຫ້ເຂັ້ມແຂງຍິ່ງໆຂຶ້ນ.

#### 3.3.1 ການຮ່າງກິດໝາຍ

ສ່ວນໃຫຍ່ແລ້ວ ການຮ່າງກິດໝາຍໝວກກັນກະທົບ ມັກຈະໃຊ້ວິທີເພີ່ມເຕີມ ຂໍ້ຄວາມບາງສ່ວນເຂົ້າໄປໃນກິດໝາຍ ທີ່ມີຢູ່ແລ້ວເຊັ່ນ: ເພີ່ມເຂົ້າໄປໃນນະໂຍບາຍສຸຂະພາບ ຫຼື ປະມວນກິດໝາຍຈະລະຈອນ ແຕ່ໃນບາງກໍລະນີ ກໍຈຳເປັນຕ້ອງຮ່າງກິດໝາຍສະບັບໃໝ່ຂຶ້ນມາ.

ໃນການອອກແບບ ແລະ ຮ່າງກິດໝາຍໝວກກັນກະທົບມີຢູ່ຫຼາຍຂັ້ນຕອນທີ່ຕ້ອງດຳເນີນການ ໂດຍສະເພາະຄວນຈະມີການປະເມີນກິດໝາຍທີ່ມີຢູ່ໃນປະຈຸບັນກ່ອນ (ເບິ່ງໂມດູນທີ 2) ຫາກຈຳເປັນຕ້ອງປັບປຸງກິດໝາຍທີ່ມີຢູ່ ກໍຄວນກວດສອບເບິ່ງກ່ອນວ່າ: ຜູ້ມີອຳນາດຮັບຜິດຊອບ ຈະສາມາດນຳເອົາກິດໝາຍໃໝ່ນີ້ ໄປໃຊ້ໄດ້ຢ່າງມີປະສິດ ທິພາບ ຫຼື ບໍ່ ( ເບິ່ງຮູບ 3.4).

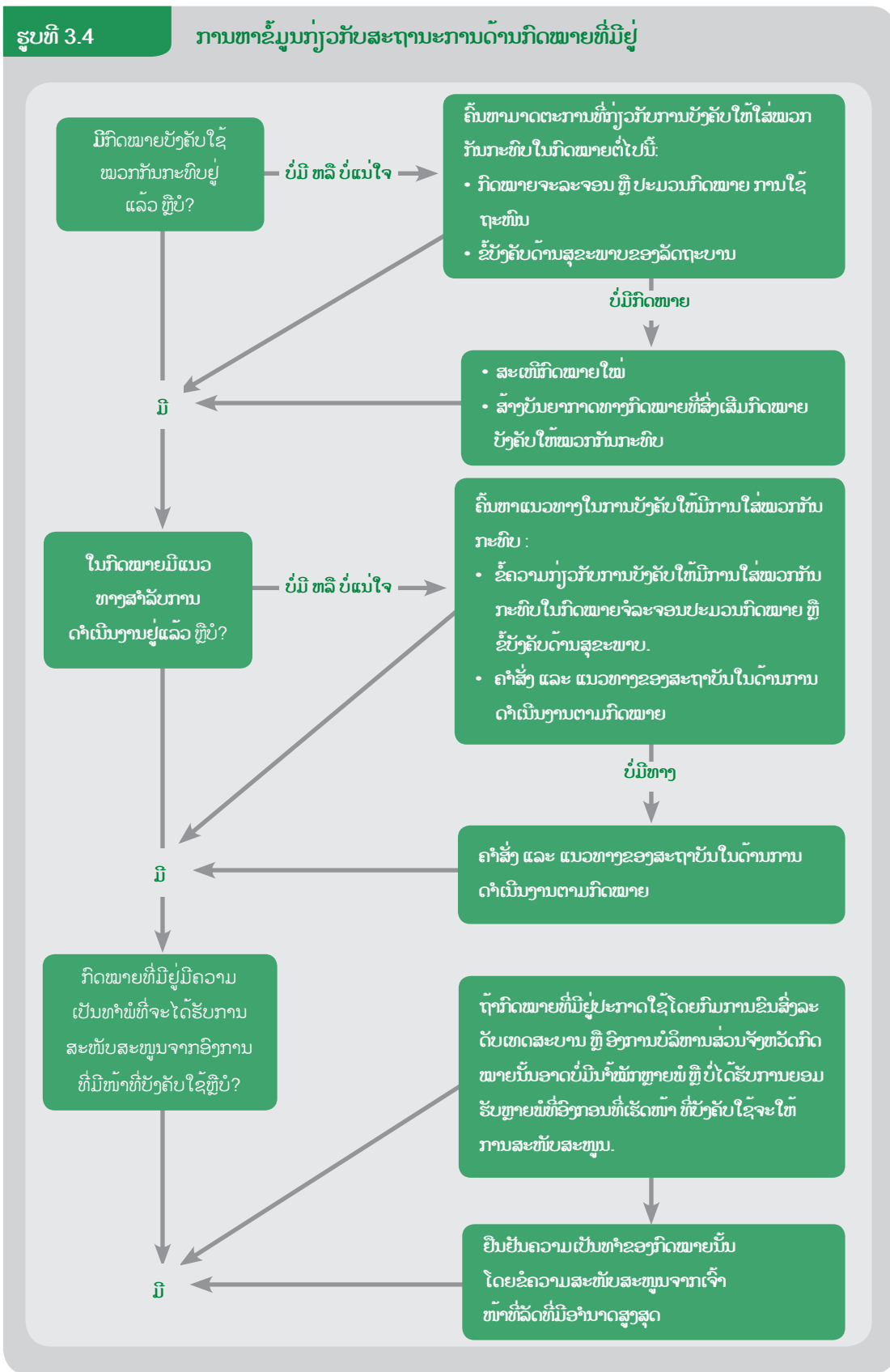
ລາຍການລຸ່ມນີ້ເປັນແນວທາງສຳລັບການສ້າງກິດໝາຍບັງຄັບໃຫ້ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ:

- ຫາກມີກິດໝາຍຢູ່ແລ້ວ ໃຫ້ປະເມີນສະຖານະການ ດ້ານກິດໝາຍເພື່ອເບິ່ງວ່າກິດໝາຍນັ້ນມີຂອບເຂດເທົ່າໃດ ( ເບິ່ງໂມດູນທີ 2 ).
- ເບິ່ງວ່າຈະຕ້ອງສ້າງກິດໝາຍຂຶ້ນມາໃໝ່ ຫຼື ສາມາດນຳກິດໝາຍທີ່ມີຢູ່ແລ້ວມາແກ້ໄຂເພີ່ມເຕີມ
- ກຳນົດວັດຖຸປະສົງຂອງການສ້າງກິດໝາຍ.
- ລະບຸອົງກອນຂອງລັດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ແລະ ມີອິດທິພົນຫຼາຍທີ່ສຸດ ຕໍ່ການນຳກິດໝາຍຂຶ້ນມາບັງຄັບໃຊ້.
- ຍືນຍັນວ່າ ອົງກອນຂອງລັດເຫຼົ່ານັ້ນມີຄວາມສາມາດ ແລະ ຄວາມຮັບຜິດຊອບໃນການບັງຄັບໃຊ້ ແລະ ການນຳກິດໝາຍໄປປະຕິບັດໄດ້ຢ່າງຈິງຈັງ.

ເມື່ອປະເມີນສະຖານະການດ້ານກິດໝາຍທີ່ມີຢູ່ແລ້ວ ຄວນພິຈາລະນາເບິ່ງວ່າສິ່ງໃດຄືເປົ້າໝາຍຫຼັກຂອງກິດໝາຍນັ້ນ ຂັ້ນຕອນນີ້ມັກຈະກ່ຽວຂ້ອງກັບກິດຈະກຳຕໍ່ໄປນີ້: ເວົ້າ ຫຼື ອະທິບາຍເທິງການທີ່ບໍ່ມີກິດໝາຍໃນເລື່ອງນີ້ສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃຫ້ກັບກິດໝາຍທີ່ມີຢູ່ຫາແນວທາງ ແລະ ການສະໜັບສະໜູນເພີ່ມເຕີມ ເພື່ອໃຫ້ມີການບັງຄັບໃຊ້ກິດໝາຍເພີ່ມຄວາມເປັນທຳໃຫ້ແກ່ກິດໝາຍ ເພື່ອໃຫ້ຜູ້ຮັບຜິດຊອບ ໃນດ້ານການບັງຄັບໃຊ້ສາມາດດຳເນີນການໄດ້ຢ່າງມີປະສິດທິພາບຂຶ້ນ.

ຮູບທີ 3.4

ການຫາຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບສະຖານະການດ້ານກິດໝາຍທີ່ມີຢູ່



ສ່ວນໃຫຍ່ແລ້ວປະເທດທີ່ປະຊາກອນມີລາຍຮັບສູງ ຈະມີກົດໝາຍບັງຄັບໃຊ້ໝວກກັນກະທົບຢູ່ແລ້ວ ໃນບາງປະເທດເຊັ່ນ: ສະຫະລັດອາເມລິກາ ຫຼື ອິນເດຍ ແຕ່ລະລັດ ຫຼື ແຕ່ລະແຂວງມີອຳນາດປະກາດໃຊ້ກົດໝາຍ ໝວກກັນກະທົບໄດ້ເອງ. ການສ້າງກົດໝາຍໝວກກັນກະທົບຄວນຈະພິຈາລະນາໃຫ້ເໝາະສົມກັບສະຖານະການໃນແຕ່ລະປະເທດ ໂດຍອາດຈະເລີ່ມຕົ້ນຈາກການພິຈາລະນາຕົວຢ່າງກົດໝາຍຂອງປະເທດອື່ນກ່ອນ. ຕາຕະລາງ 3.7 ສະແດງຕົວຢ່າງຂໍ້ຄວາມທີ່ປະກົດຢູ່ໃນກົດໝາຍໝວກກັນກະທົບຂອງບາງປະເທດ.

### 3.3.2 ການນຳສະເໜີ ແລະ ນຳກົດໝາຍໄປປະຕິບັດ

ຄວາມຍາກ-ງ່າຍ ໃນການຜ່ານກົດໝາຍບັງຄັບໃຫ້ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ຂຶ້ນຢູ່ກັບສະພາບການດ້ານກົດໝາຍໃນໄລຍະນັ້ນ (ເບິ່ງຕາຕະລາງທີ 3.1) ເພື່ອໃຫ້ການດຳເນີນງານໃນເລື່ອງນີ້ມີປະສິດທິພາບຫຼາຍທີ່ສຸດຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ຮັບການສະໜັບສະໜູນຢ່າງຈິງຈັງ ຈາກບຸກຄົນທີ່ມີອຳນາດລະດັບສູງໃນລັດຖະບານ ຊຶ່ງຈະຊ່ວຍຍຳໃຫ້ສັງຄົມຮັບຮູ້ວ່າການນຳໃຊ້ໝວກກັນກະທົບ ແລະ ຄວາມປອດໄພຢູ່ຕາມເສັ້ນທາງເປັນເລື່ອງສຳຄັນລະດັບຊາດ.

ເພື່ອໃຫ້ແນ່ໃຈວ່າ ຈະໄດ້ຮັບການສະໜັບສະໜູນໃນລະດັບນີ້ ຄະນະຮັບຊອບວຽກຈຳເປັນຕ້ອງເລືອກເຟັ້ນຫາ ແລະ ລະບຸບຸກຄົນສຳຄັນທີ່ຕ້ອງການສະໜັບສະໜູນ ການສ້າງກົດໝາຍນີ້ໃຫ້ໄດ້ ພ້ອມທັງລະບຸບຸກຄົນທີ່ຈຳເປັນຕ້ອງໃຫ້ຄວາມຮ່ວມມືໃນການນຳກົດໝາຍໄປປະຕິບັດດ້ວຍ ເລື່ອງເຫຼົ່ານີ້ຕ້ອງລະບຸໄວ້ໂດຍລະອຽດໃນແຜນການປະຕິບັດງານ.

ຄະນະຮັບຜິດຊອບວຽກມີບົດບາດສຳຄັນຫຼາຍໃນການສົ່ງເສີມ ແລະ ສະແຫວງຫາການຍອມຮັບໃຫ້ມີການອອກກົດ ໝາຍ, ສະມາຊິກຂອງຄະນະຮັບຜິດຊອບວຽກທີ່ເປັນພະນັກງານລັດຖະກອນ ຜູ້ກຳນົດນະໂຍບາຍ ແລະ ຜູ້ຊຽວ ຊານ ດ້ານປ້ອງກັນການບາດເຈັບຈະເປັນຜູ້ທີ່ມີອິດທິພົນຫຼາຍທີ່ສຸດໃນການຍືນຍັນໃຫ້ຜູ້ອື່ນຄຳນຶງເທິງຄວາມຈຳເປັນໃນການທີ່ຕ້ອງມີກົດໝາຍນີ້.

ໃນການສະເໜີມີການອອກກົດໝາຍໃໝ່ ຄວນພິຈາລະນາເທິງຈຸດຕໍ່ໄປນີ້ດ້ວຍ:

- ອົງການໃດແດ່ ທີ່ມີປະສິດທິພາບ ແລະ ອິດທິພົນ ຫຼາຍທີ່ສຸດໃນການນຳກົດໝາຍໄປປະຕິບັດ
- ໃນກົດໝາຍໄດ້ຄຳນຶງເທິງຄວາມສາມາດຂອງອົງການເຫຼົ່ານີ້ໄວ້ພຽງພໍແລ້ວ ຫຼື ຍັງ.
- ໃນຮ່າງກົດໝາຍທີ່ນຳສະເໜີ ມີການໃຊ້ຄຳເວົ້າເພື່ອຮຽກຮ້ອງການສະໜັບສະໜູນຈາກບຸກຄົນຕ່າງໆ ຢ່າງເໝາະສົມແລ້ວ ຫຼື ບໍ່.
- ບົດລົງໂທດຕໍ່ຜູ້ຝ່າຍຜົນກົດໝາຍທີ່ສະເໜີໄປມີຫຍັງແດ່? ບົດລົງໂທດເຫຼົ່ານີ້ເໝາະສົມ ແລະ ຈະສາມາດນຳໄປບັງຄັບໃຊ້ຢ່າງມີປະສິດທິພາບໄດ້ ຫຼື ບໍ່.
- ກົດໝາຍນີ້ເປັນກົດໝາຍທີ່ຖືກຕ້ອງຕາມ ຫຼັກຈະລິຍະທຳ ຫຼື ບໍ່ ( ເບິ່ງຢູ່ ບອກ 3.3 ).

ຕາຕະລາງທີ 3.6

ຂໍ້ຄວາມໃນກົດໝາຍກ່ຽວກັບໝວກກັນກະທົບສຳລັບລົດຈັກ

ປະເທດ ບຣາຊິນ:

- a) ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ, ລົດສະກຸດເຕີ ແລະ ລົດຖີບຕິດເຄື່ອງຈັກສາມາດຂັບຂີ່ຕາມທ້ອງຖະໜົນໄດ້ສະເພາະແຕ່ຜູ້ທີ່ :
  - ໃສ່ໝວກກັນກະທົບພ້ອມແຜ່ນບັງລົມ ຫຼື ໃສ່ແຜ່ນຕາປ້ອງກັນເທົ່ານັ້ນ;
- b) ຜູ້ຊ່ອນທ້າຍ ລົດຈັກ, ລົດສະກຸດເຕີ ແລະ ລົດຖີບຕິດເຄື່ອງຈັກຕ້ອງ:
  - ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ;
- c) ໃນການຂັບຂີ່ລົດຈັກ, ລົດສະກຸດເຕີ ແລະ ລົດຖີບຕິດເຄື່ອງຈັກໂດຍ:
  - ບໍ່ໃຊ້ໝວກກັນກະທົບພ້ອມແຜ່ນບັງລົມ ຫຼື ແຜ່ນຕາແລະ ເສື້ອຜ້າຕາມລະບຽບ ແລະ ຂໍ້ກຳນົດທີ່ໄດ້ຮັບກົດລະບຽບການຈະລາຈອນຂອງບຣາຊິນ( Contran );
  - ບັນທຸກຜູ້ໂດຍສານທີ່ບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ດັ່ງທີ່ລະບຸໄວ້ໃນຫຍໍ້ໜ້າກ່ອນນີ້ ຫຼື ບັນທຸກມາອອກເບາະນັ່ງໃກ້ຄືນຂັບ ຫຼື ທີ່ຢູ່ໃນລົດພວງດ້ານຂ້າງຈະຖືວ່າ:
    - ລະເມີດຂັບຄັບ - ເປັນຄວາມຜິດຮ້າຍແຮງ
    - ມີໂທດ - ເສຍຄ່າປັບໃໝ ແລະ ຖືກຍຶດໃຊ້ໃບຂັບຂີ່
    - ຂັ້ນຕອນ ມາດຕະການບໍລິຫານ - ຍົກເລີກໃບຂັບຂີ່

ທີ່ມາ :

- a) ມາດຕາ. 54, ຍ້ໜ້າ 1 ຂອງກົດລະບຽບການຈະລາຈອນຂອງປະເທດ ບຣາຊິນ 1997
- b) ມາດຕາ. 55, ຍ້ໜ້າ 1 ຂອງກົດລະບຽບການຈະລາຈອນຂອງປະເທດ ບຣາຊິນ 1997
- c) ມາດຕາ. 244, ຍ້ໜ້າ 1 ແລະ 2 ຂອງກົດລະບຽບການຈະລາຈອນຂອງປະເທດ ບຣາຊິນ ປີ 1997

ປະເທດ ຈີນ:

ຜູ້ຂັບຂີ່ ແລະ ຜູ້ໂດຍສານ ທີ່ນັ່ງຢູ່ໃນ ລົດຍົນທີ່ກຳລັງແລ່ນຢູ່ຕາມເສັ້ນທາງຈະຕ້ອງໃສ່ສາຍຮັດນິລະໄພຕາມບົດບັນຍັດຕ່າງໆ ທີ່ລະບຸໄວ້, ເຊັ່ນດຽວກັນ, ຜູ້ຂັບຂີ່ ແລະ ຜູ້ໂດຍສານລົດຈັກ ຈະຕ້ອງໃສ່ໝວກກັນກະທົບຕາມບົດບັນຍັດຕ່າງໆ ທີ່ລະບຸໄວ້.

ທີ່ມາ :

ມາດຕາ 51, ກົດໝາຍຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນຂອງສາທາລະນະລັດປະຊາຊົນຈີນ ປະກາດໃຊ້ເມື່ອວັນທີ 28/10/2003 ຄຳສັ່ງຂອງສາທາລະນະລັດປະຊາຊົນຈີນ ( ສະບັບທີ 8 ).

ປະເທດ ອິນເດຍ:

ບົດທີ 8 ພວດ 129 ຜູ້ຂັບຂີ່ທຸກຄົນ (ທີ່ບໍ່ແມ່ນການນັ່ງໃນລົດຍົນຢູ່ ຫລື ນັ່ງລົດຈັກທຸກປະເພດ) ໃນເວລາຂັບຂີ່ຕາມສະຖານທີ່ສາທາລະນະຈະຕ້ອງໃສ່ອຸປະກອນປ້ອງກັນທົວທີ່ ຖືກຕ້ອງຕາມມາດຕະຖານຂອງສຳນັກງານມາດຕະຖານປະເທດອິນເດຍບົດບັນຍັດໃນເລື່ອງນີ້ຈະບໍ່ມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ກັບບຸກຄົນທີ່ເປັນຜູ້ຊາຍຊົນເຜົ່າຊິກ, ຖ້າຫາກວ່າ ໃນເວລາຂັບຂີ່ລົດຈັກ ໃນສະຖານທີ່ສາທາລະນະນັ້ນ ເຂົາໄດ້ໃສ່ຜ້າຄຸມທົວຢູ່.

ພ້ອມນັ້ນລັດຖະບານອາດໃຊ້ຂັບຄັບດັ່ງກ່າວມາກຳນົດຂໍ້ຍົກເວັ້ນອື່ນໆ ທີ່ເຫັນວ່າເໝາະສົມໄດ້.

ຄຳອະທິບາຍ : “ ອຸປະກອນປ້ອງກັນທົວ “ ໝາຍເຖິງໝວກກັນກະທົບທີ່:

- a) ໂດຍຮູບຮ່າງລັກສະນະ, ວັດສະດຸແລະ ໂຄງສ້າງ ສາມາດຮັບປະກັນໄດ້ວ່າໄດ້ພິສູດຄວນວ່າ: ຈະສາມາດປົກປ້ອງຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ຈາກການບາດເຈັບໃນກໍລະນີທີ່ເກີດອຸປະຕິເຫດໄດ້ໃນລະດັບໜຶ່ງ ແລະ
- b) ໝວກຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ຕ້ອງມີສາຍຮັດຢ່າງແໜ້ນໜາ ຫຼື ອຸປະກອນຍຶດຕິດອື່ນໆ ທີ່ຕິດມາກັບໝວກປ້ອງກັນທົວນັ້ນ.

ຂໍ້ຄິດເຫັນເພີ່ມເຕີມ:

ການບັງຄັບໃຫ້ຜູ້ຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະສອງລໍ້ ໃສ່ໝວກກັນກະທົບມີ ເຫດຜົນມາຈາກການພິຈາລະນາແລ້ວເຫັນວ່າ ອຸປະຕິເຫດຕາມເສັ້ນທາງທີ່ເກີດຂຶ້ນກັບຜູ້ຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະສອງລໍ້ມີຈຳນວນຫຼາຍຈົນໜ້າເປັນຫ່ວງ.

ນະໂຍບາຍດັ່ງກ່າວນີ້ ບໍ່ແມ່ນການຕັດສິນໃຈ ບົນພື້ນຖານຂອງເຫດຜົນຢ່າງດຽວ ແຕ່ແມ່ນຜົນປະໂຫຍດສ່ວນໃຫຍ່ຂອງສາທາລະນະຊົນ, ຈາກສະທິຕິທີ່ຮວບຮວມໄວ້ເຫັນວ່າ: ມີຍານພາຫະນະ ທີ່ສັນຈອນຢູ່ຕາມເສັ້ນທາງ ເປັນຍານພາຫະນະປະເພດສອງລໍ້ ຫຼາຍກວ່າ ຍານພາຫະນະ ປະເພດອື່ນ. ດັ່ງນັ້ນ ນະໂຍບາຍນີ້ ຈຶ່ງຄຳນຶງເຖິງບັນຫາໃນການເດີນທາງ ແລະ ຕົ້ນທຶນ ທາງເສດຖະກິດດ້ວຍ - K. Veeresh Bahsu V. UOI AIR 1994 Kar. 56

ທີ່ມາ :

ລັດຖະດຳລັດວ່າດ້ວຍຍານພາຫະນະຂອງປະເທດອິນເດຍ ປີ 1998, ລັດຖະດຳລັດສະບັບແກ້ໄຂ ປີ 2001 ສຳນັກພິມກົດໝາຍເພື່ອການຄ້າ (ປະເທດອິນເດຍ).

1 Substituted by Act 54 of 1944, w.e.f.14-11-1944

**ປະເທດ ເນປານ:**

130 ຕ້ອງໃສ່ສາຍຮັດນິລະໄພ ແລະໝວກກັນກະທົບໃນເວລາຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະ

- (1) ເວລາທີ່ຂີ່ ຍານພາຫະນະຕາມປະເທດທີ່ກຳນົດ,ທັງຜູ້ຂັບຂີ່ ແລະ ຜູ້ໂດຍສານທີ່ນັ່ງຢູ່ທາງໜ້າຕ້ອງໃສ່ສາຍຮັດນິລະໄພ.
- (2) ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ແລະຍານພາຫະນະສອງລໍ່ອື່ນໆ ທີ່ມີລັກສະນະຄ້າຍຄືກັນ ແລະຜູ້ໂດຍສານທີ່ນັ່ງມາໃນຍານພາຫະນະດັ່ງກ່າວຕ້ອງໃສ່ໝວກກັນກະທົບ.

**ທີ່ມາ:**

ບົດຊ້ອນທ້າຍ 2 ຄັ້ງມາຈາກດຳລັດວ່າດ້ວຍ ການຄຸ້ມຄອງຍານພາຫະນະ ແລະການຂົນສົ່ງປີ 1993 2 (ຄຳແປຢ່າງບໍ່ເປັນທາງການ) ໃນ Sharma, GK. Road Traffic Injuries in Nepal; current situation and agenda for action. 2005 ສະຖາບັນປ້ອງກັນການບາດເຈັບແຫ່ງຊາດ ( NII - National Institute for Injury Prevention) ເມືອງກັດມັນດູ ປະເທດເນປານ ເອກະສານຂັ້ນຕົ້ນ ( ເປັນພາສາເນປານ) : ກະຊວງຍຸດຕິທຳ ແລະ ກິດຈະກຳລັດຖະສະພາ: Nepal Rajpatra ເຫຼັ້ມທີ 42 ສະບັບທີ 52 (ສະບັບພິເສດ) Pousha 22 , 2049 ແລະ Nepal Rajpatra ເຫຼັ້ມທີ 43 ສະບັບທີ 28 (ສະບັບພິເສດ) Bhadra 9, 2050 ( ແກ້ໄຂຄັ້ງທີ 1 )

**ປະເທດ ກາຕາ:**

ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຖີບ ແລະ ລົດຈັກລວມທັງຜູ້ນັ່ງຊ້ອນທ້າຍຕ້ອງໃສ່ໝວກກັນກະທົບຕາມທີ່ກຳນົດໄວ້ ( ຄຳບັບໃໝສຳລັບ “ການທີ່ບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ” ຄື 200 QR.

**ທີ່ມາ:**

ມາດຕາ 37 ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການຈະລາຈອນຂອງກາຕາ (13-1998) ຄະນະກຳມາທິການດ້ານການຈະລາຈອນ ແລະ ກະຊວງປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບຂອງກາຕາ, ກົດໝາຍນີ້ຍັງໃຊ້ບັງຄັບໃນປະເທດ ໃນ ອ່າວອາຣັບເບ້ຍ ອື່ນໆນຳ ເຊັ່ນ: ປະເທດຊາອຸດີ-ອາຣາເບ້ຍ, ຄູເວດ, ບາເຣນ ແລະ ໂອມານ.

2 Regmi Reesearch (Private) Ltd., Kathmandu April 15 1998

**ປະເທດ ອາຟຣິກາໃຕ້:**

ການບັງຄັບໃຫ້ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ:

- (1) ບໍ່ອະນຸຍາດໃຫ້ບຸກຄົນໃດຂັບຂີ່ ຫຼື ໂດຍສານລົດຈັກສອງລໍ່, ສາມລໍ່, ຫລືສີ່ລໍ່ ຫຼື ໂດຍສານໃນລໍ່ພວງຂ້າງຂອງລົດຕາມເສັ້ນທາງສາທາລະນະ ໂດຍບໍ່ໃສ່ໝວກປ້ອງກັນທົວທີ່.
- a) ຊຶ່ງອອກແບບມາເປັນພິເສດເພື່ອໃຫ້ໃຊ້ຮ່ວມກັບລົດຈັກ.
- b) ທີ່ໃສ່ໄດ້ໂດຍເໝາະສົມ ແລະ ມີການໃສ່ສາຍຮັດນິລະໄພໂຕຢ່າງຖືກຕ້ອງ.

ຂໍ້ສັ່ງເກດ: ບຸກຄົນອາດຂັບຂີ່ລົດຈັກທີ່ມີສາຍຮັດນິລະໄພໄດ້ໂດຍບໍ່ຕ້ອງໃສ່ໝວກກັນກະທົບ, ຖ້າຫາກຜູ້ຂັບຂີ່ ແລະ ຜູ້ໂດຍສານຮັດສາຍຮັດນິລະໄພແລ້ວ ໝວດທີ (2), (3) ແລະ (4), ຊຶ່ງໄດ້ກ່າວເທິງຜູ້ໂດຍສານລົດຖີບ ແລະ ລົດຈັກທີ່ບໍ່ຕ້ອງໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ບໍ່ໄດ້ນຳມາເວົ້າໄວ້ໃນທີ່ນີ້.

**ທີ່ມາ :**

ລະບຽບການ 207, ດຳລັດວ່າດ້ວຍການຈະລະຈອນທາງຖະໜົນແຫ່ງຊາດ ສະບັບທີ 93 ປີ 1996 ຕາມທີ່ແກ້ໄຂແລ້ວ. ຂໍ້ຄວາມນີ້ຕັດຕອນມາຈາກຂໍ້ບັງຄັບນີ້.

**ສະຫະລາດສະອານາຈັກ:**

67: ໃນການເດີນທາງທຸກຄັ້ງ ຜູ້ຂັບຂີ່ ແລະ ຜູ້ໂດຍສານໃນລໍ່ພວງ ຂ້າງຂອງລົດຈັກ, ລົດສະກຸດເຕີ ຫຼື ລົດຖີບຕິດເຄື່ອງຈັກ ຕ້ອງໃສ່ໝວກກັນກະທົບ, ໝວກກັນກະທົບນີ້ຕ້ອງເປັນໄປຕາມຂໍ້ບັງຄັບ ແລະຕ້ອງມີການຮັດສາຍຮັດຢ່າງແໜ້ນໜາ ແລະ ແນະນຳໃຫ້ໃສ່ແວ່ນເພື່ອປ້ອງກັນຕາທີ່ຕ້ອງສອດຄ່ອງກັບລະບຽບການ. ຄວນໃສ່ເຄື່ອງປ້ອງກັນຫູ, ໃສ່ເກີບບຸດທີ່ແໜ້ນໜາ, ໃສ່ຖົງມື ແລະເສື້ອຜ້າທີ່ເໝາະສົມອາດຈະຊ່ວຍປ້ອງກັນທ່ານໄດ້ ຖ້າຫາກທ່ານຕົກລົງມາຈາກລົດ.

**ທີ່ມາ:**

ກົດໝາຍ RTA 1988 ໝວດ 16 & 17 & MC ( PH ) R ທີ່ແກ້ໄຂແລ້ວຂໍ້ບັງຄັບ 4, & RTA ໝວດ 18 & MC ( EP ) R ທີ່ແກ້ໄຂແລ້ວຂໍ້ບັງຄັບ 4 ( <http://www.highwaycode.gov.uk/> ).

### ຫ້ອງທີ 3.3 : ຂໍ້ໂຕ້ຖຽງກັນ ໃນດ້ານ ຈາລິຍະທຳ ກ່ຽວກັບການອອກກິດໝາຍຂໍ້ບັງຄັບໃຫ້ຜູ້ນຳໃຊ້ລິດຖິບໃສ່ໝວກກັນກະທົບ.

ເມື່ອມີຫຼັກຖານທີ່ບົ່ງບອກເທິງປະສິດທິພາບຂອງການໃສ່ໝວກກັນກະທົບຫຼາຍຂຶ້ນ ກໍ່ເລີ່ມມີຜູ້ໃຫ້ຄວາມສົນໃຈກັບການໃຫ້ມີກິດໝາຍການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ໃນກຸ່ມຜູ້ນຳໃຊ້ລິດຖິບຫຼາຍຂຶ້ນ. ເຖິງແມ່ນຫຼາຍປະເທດຈະມີກິດໝາຍນີ້ຢູ່ແລ້ວ ແຕ່ບາງປະເທດກໍ່ຍັງຖືກຖຽງກັນຢູ່ ໃນການພິຈາລະນາເຖິງບັນຫາດ້ານຈາລິຍະທຳຂອງການມີກິດໝາຍໝວກກັນກະທົບສຳລັບລິດຖິບ ມີຫຼັກການ 4 ຂໍ້ (ການໂຕ້ຮັບປະໂຫຍດ, ການບໍ່ເສຍປະໂຫຍດ, ການເປັນໂຕຂອງຕົວເອງ ແລະຄວາມຍຸດຕິທຳ) ທີ່ອາດໃຊ້ເປັນເຄົ້າໂຄງໃນການພິຈາລະນາໄດ້ (8).

ບັນຫາສຳຄັນທີ່ຄວນຕັ້ງຄຳຖາມໃນການປະເມີນຈາລິຍະທຳຂອງໂຄງການສົ່ງເສີມສຸຂະພາບໄດ້ແກ່: “ເປົ້າໝາຍຂອງໂຄງການນັ້ນດີ ຫຼື ບໍ່?” “ໂຄງການນັ້ນສາມາດບັນລຸເປົ້າໝາຍໄດ້ຢ່າງມີປະສິດທິພາບ ຫຼື ບໍ່” ແລະ “ ໂຄງການນັ້ນບັນລຸເປົ້າໝາຍໄດ້ໂດຍວິທີການທີ່ສອດຄ່ອງກັບຄຳທຳນຽມຂອງກຸ່ມປະຊາກອນເປົ້າໝາຍ ຫຼື ບໍ່”.

ເປົ້າໝາຍໃນການຫຼຸດຜ່ອນຈຳນວນການບາດເຈັບທີ່ທົ່ວເປັນສິ່ງທີ່ດີ ແລະສອດຄ່ອງກັບໂຄງການສົ່ງເສີມໃຫ້ມີກິດຈະກຳການຂີ່ລິດຖິບເພື່ອສຸຂະພາບ, ໂຄງການສົ່ງເສີມສຸຂະພາບໃນລັກສະນະດຽວກັນກັບໂຄງການໃຫ້ຜູ້ຂີ່ລິດຖິບໃສ່ໝວກກັນກະທົບອາດຈະເບິ່ງຄືວ່າ: ຕົວບຸກຄົນເປັນຜູ້ໂຕປະໂຫຍດ ແຕ່ຄວາມຈິງແລ້ວເປົ້າໝາຍຫຼັກຢູ່ທີ່ການຫຼຸດຄວາມສູງຕໍ່ສຸຂະພາບຂອງປະຊາຊົນ ໂຄງການເຫຼົ່ານີ້ອາດເຮັດໃຫ້ບຸກຄົນເສຍຜົນປະໂຫຍດໄປເລັກໜ້ອຍໃນໄລຍະສັ້ນ (ເຊັ່ນດຽວກັນກັບໂຄງການປຸກລະດົມການສັກຢາກັນພະຍາດ) ດັ່ງນັ້ນ, ໃນເວລາທີ່ສັງຄົມໂດຍລວມ ແລະ ຄົນບາງກຸ່ມໂຕຜົນປະໂຫຍດ ( ບໍ່ຕ້ອງຖືກບາດເຈັບທີ່ທົ່ວ ) ແຕ່ຄົນສ່ວນໃຫຍ່ທີ່ບໍ່ຂີ່ລິດຖິບອາດຈະຕ້ອງເສຍຄວາມສະດວກ ຫຼື ເສຍຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໄປເລັກໜ້ອຍ ເພື່ອຫລຸດອັດຕາຄວາມສູງທີ່ມີໂອກາດເກີດກັບໝວກເຂົາໂຕໜ້ອຍທີ່ສຸດ. ມີຂໍ້ຖືກຖຽງກັນຢູ່ວ່າໂຄງການຕ່າງໆເຫຼົ່ານີ້ອາດຈະເປັນສິ່ງທີ່ດີ ແຕ່ສາຍຂຶ້ນໂດຍຄຳນຶງເຖິງຜົນປະໂຫຍດ ສ່ວນລວມຫຼາຍກວ່າບຸກຄົນ ແລະ ຕັດສິນໃຈແທນຄົນອື່ນ.

ຜູ້ທີ່ບໍ່ເຫັນດີນຳ ກັບການອອກກິດໝາຍນີ້ເວົ້າວ່າ: ອັດຕາການເສຍຊີວິດ ແລະການບາດເຈັບຮຸນແຮງທີ່ທົ່ວຂອງຜູ້ຂີ່ລິດຖິບຫລຸດລົງ ສ່ວນໜຶ່ງ ອາດມາຈາກການນຳໃຊ້ລິດຖິບໜ້ອຍລົງບໍ່ແມ່ນຄວາມສຳເລັດຂອງໂຄງການໂດຍກົງ ມີຂໍ້ມູນວ່າ: ການຂີ່ລິດຖິບມີຜົນດີຕໍ່ສຸຂະພາບ ແລະຜົນດີນີ້ ມີຫຼາຍກວ່າຜົນເສຍທີ່ເກີດຈາກຄວາມສູງທີ່ຈະໄດ້ຮັບບາດເຈັບ ຈຶ່ງເຮັດໃຫ້ມີຜູ້ກັງວົນວ່າ ການອອກກິດໝາຍບັງຄັບໃຫ້ໃສ່ໝວກກັນກະທົບອາດຈະເຮັດໃຫ້ຄົນຮູ້ສຶກວ່າ ຫຼຽນຍາກ ແລະຈະຂີ່ລິດຖິບໜ້ອຍລົງ, ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ ກ່ອນຈະມີການອອກກິດ ໝາຍບັງຄັບໃຫ້ໃສ່ໝວກກັນກະທົບສຳລັບລິດຖິບ ກໍ່ໄດ້ມີການຖືກຖຽງກັນຕໍ່ບັນຫານີ້, ແຕ່ໃນໄລຍະຍາວແລ້ວ ກິດໝາຍນີ້ບໍ່ມີຜົນໃຫ້ຄົນໃຊ້ລິດຖິບໜ້ອຍລົງແຕ່ຢ່າງໃດເລີຍ, ມີຫຼັກຖານທີ່ບົ່ງບອກວ່າ: ການອອກກິດໝາຍບັງຄັບໃຫ້ຜູ້ນຳໃຊ້ລິດຖິບໃສ່ໝວກກັນກະທົບກໍ່ຄືກັບເຮັດໃຫ້ຄົນໃຊ້ລິດຖິບໜ້ອຍລົງເຊັ່ນກັນ ໂດຍສະຫຼຸບແລ້ວ ໂຄງການການສົ່ງເສີມການໃສ່ໝວກກັນກະທົບໂດຍໃຊ້ກິດໝາຍບັງຄັບ ສາມາດບັນລຸເປົ້າໝາຍທີ່ຕັ້ງໄວ້ໄດ້ຢ່າງດີ. ຄວາມເປັນໂຕຂອງຕົວເອງ: ຄຳເຫັນຄັດຄ້ານກິດໝາຍນີ້ແມ່ນມີນຳໜັກຫຼາຍທີ່ສຸດຂຶ້ນໆຄື: ການຕັດຮອນເສລີພາບສ່ວນບຸກຄົນຂອງຜູ້ຂີ່ບໍ່ເຖິງແມ່ນ ຜູ້ສະໜັບສະໜູນໂຄງການຈະຍອມຮັບວ່າກິດໝາຍນີ້ມີທົ່ວຂໍ້ຈຳກັດຄວາມເປັນໂຕຂອງຕົວເອງຂອງບຸກຄົນທີ່ໄປຢູ່ເລັກ

ໜ້ອຍ. ແຕ່ກໍ່ເປັນສິ່ງຈຳເປັນ, ກິດໝາຍການຈະລາຈອນອື່ນໆທີ່ມີມາແຕ່ອາດດີເຊັ່ນ: ການໃຫ້ພາຫະນະຕ້ອງເປີດໄຟ, ການກຳນົດຄວາມໄວຂອງລິດ ພອມທັງການບັງຄັບໃຫ້ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ແລະ ສາຍຮັດນິລະໄພ. ໃນຫຼາຍປະເທດລ່ວນແຕ່ຈຳກັດເສລີພາບຂອງ ບຸກຄົນບາງປະການ, ແຕ່ກໍ່ເປັນການຕັດຮອນເສລີພາບຂັ້ນຕ່ຳພຽງເລັກໜ້ອຍເທົ່ານັ້ນ.

ນອກຈາກນີ້ແລ້ວຍັງມີຂໍ້ຖືກຖຽງກັນວ່າ: ຕາມຫຼັກຖານທີ່ປະກົດຢູ່, ຄົນສ່ວນໃຫຍ່ໃຊ້ເທດຜົນໃນການເລືອກທີ່ຈະໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ແລະມີເທດຜົນທີ່ເໝາະສົມທາງສັງຄົມໃນການສົ່ງເສີມໃຫ້ມີກິດໝາຍໝວກກັນກະທົບ ສຳລັບລິດຖິບ, ແຕ່ຄົນສ່ວນໃຫຍ່ກໍ່ຮູ້ດີວ່າ: ການເຮັດໃຫ້ສິ່ງທີ່ເປັນຜົນປະໂຫຍດແກ່ຕົນເອງເປັນເລື່ອງທີ່ເຮັດໂດຍກາ ຖາ ຫາກບໍ່ມີແຮງກົດດັນຈາກພາຍນອກ. ດັ່ງນັ້ນເຖິງວ່າຈະເປັນປະເທດປະຊາທິປະໄຕ ກໍ່ສົມຄວນທີ່ຈະໃຊ້ການອອກກິດ ໝາຍເປັນເຄື່ອງມືບັງຄັບຈາກພາຍນອກໃຫ້ຄົນປະຕິບັດຕາມໄດ້.

ຄວາມຍຸດຕິທຳ: ໃນການພິຈາລະນາບັນຫາຄວາມຍຸດຕິທຳຈຳເປັນຕ້ອງພິຈາລະນາທັງຈາກມູມມອງຄວາມເປັນ ທຳຕາມກິດໝາຍ ແລະຄວາມເປັນທຳທີ່ເປັນຈິງທາງສັງຄົມ; ໃນມູມມອງທຳອິດມີ ຫຼັກການທີ່ສຳຄັນຢູ່3 ປະການ ຄື:

- ຄວນມີການບັງຄັບໃຊ້ກິດໝາຍຢ່າງເທົ່າທຽມກັນ, ຖ້າຫາກໃຊ້ຫຼັກການໜຶ່ງໃນພື້ນທີ່ໜຶ່ງ ກໍ່ຄວນໃຊ້ຫຼັກການດຽວກັນໃນພື້ນທີ່ທີ່ລັກສະນະຢ່າງດຽວກັນດ້ວຍ.
- ຄວນມີການສ້າງກິດໝາຍຢ່າງຍຸຕິທຳດັ່ງກ່າວ ຄື:
  - ຄວນມີການລົງປະຊາມະຕິແລະອະທິບາຍຢ່າງກວ້າງຂວາງໃນສະພາ ຫຼື ອົງກອນກິດໝາຍອື່ນໆ.
- ການສ້າງກິດໝາຍຄວນໃຫ້ມີການບັງຄັບໃຊ້ຢ່າງຍຸດຕິທຳດັ່ງກ່າວຄື: ບໍ່ເລືອກປະຕິບັດຕາມລຳພັງແລະບົດລົງໂທດສຳລັບ “ ຜູ້ກະທຳຜິດ ” ຄວນສອດຄ່ອງເໝາະສົມກັບເນື້ອໃນຂອງຄະດີ.

ໃນມູມມອງຂອງຄວາມເປັນທຳ; ທີ່ເປັນຈິງທາງສັງຄົມຈຳເປັນຕ້ອງພິຈາລະນາເບິ່ງວ່າຜົນປະໂຫຍດໂດຍລວມ ແລະ ຜົນປະໂຫຍດຂອງທ້ອງຖິ່ນ ຕໍ່ຜູ້ໃຊ້ຖະໜົນຄົນອື່ນໆມີນຳໜັກຫຼາຍກວ່າຂ້ອງ ຂອງຄວາມເປັນໂຕຂອງຕົວເອງຫຼື ເສລີພາບສ່ວນບຸກຄົນຫຼື ບໍ່?, ສ່ວນໃຫຍ່ແລ້ວກິດໝາຍໝວກກັນກະທົບຈະມີຜົນປະໂຫຍດຕໍ່ສັງຄົມເຊັ່ນ ຊ່ວຍຫຼຸດຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການບໍລິການດ້ານສຸຂະພາບທີ່ເປັນປະໂຫຍດຕໍ່ຜູ້ຂີ່ປະກັນໄພ; ອີກປະເດັນໜຶ່ງຄືເລື່ອງຂອງໜ້າທີ່ຂອງບຸກຄະລາກອນຕໍ່ສັງຄົມທຸກຄົນຄວນມີໜ້າທີ່ໃນການດູແລສຸຂະພາບຂອງຕົນເອງ, ແຕ່ຖ້າຄົນບາງຄົນບໍ່ຮັບຜິດຊອບຕົວເອງ ກໍ່ຈຳເປັນຕ້ອງມີກິດໝາຍບັງຄັບ.

ບົດສະຫຼຸບ : ສະຫຼຸບໄດ້ວ່າມີເທດຜົນທີ່ມີນຳໜັກຫຼາຍພຽງພໍ ໃນການອອກກິດໝາຍບັງຄັບ ໃຫ້ໃສ່ໝວກກັນກະທົບໃນພື້ນທີ່ ທີ່ສາມາດເຮັດໄດ້ ຂໍສະເໜີນີ້ອາດມີລັກສະນະເປັນການຕັດສິນໃຈແທນຜູ້ອື່ນຢູ່ເລັກໜ້ອຍ, ເພາະເປັນການຕັດສິນໃຈທີ່ໃຫ້ຄວາມສຳຄັນກັບຕົນທຶນທາງສັງຄົມ ແລະ ຄວາມສູງຂອງບຸກຄະລາກອນຫຼາຍກວ່າເສລີພາບສ່ວນບຸກຄົນ ແຕ່ແນວຄິດນີ້ກໍ່ບໍ່ຕ່າງຈາກກິດໝາຍບັງຄັບໃຫ້ເກີດການບາດເຈັບອື່ນໆ ທີ່ມີບັງຄັບໃຊ້ຢູ່ໃນເວລານີ້.

ຄຳຂອບໃຈ: ເນື້ອໃນຂອງຫົວຂໍ້ນີ້ນຳມາຈາກວຽກງານທີ່ໄດ້ຮັບການຕິພົມຂອງ Shaikh ແລະ ຄະນະ (9).

ການນຳກົດໝາຍໄປປະຕິບັດເປັນເລື່ອງທີ່ຫຍຸ້ງຍາກກວ່າການສະເໜີໃຫ້ມີການອອກກົດໝາຍອີກໂດຍສະເພາະການນຳໄປປະຕິບັດໃນປະເທດທີ່ປະຊາກອນມີລາຍໄດ້ຕ່ຳ ຫຼື ປານກາງ ແນວທາງໃນການດຳເນີນງານໃນເລື່ອງ ນີ້ຈຶ່ງເປັນສິ່ງ ທີ່ຈຳເປັນຫຼາຍ ອາດຕ້ອງແບ່ງການນຳກົດໝາຍໝວກກັນກະທົບໄປປະຕິບັດອອກເປັນຫຼາຍຂັ້ນຕອນ ແລ້ວຄ່ອຍໆເຮັດໄປເທື່ອລະຂັ້ນ ໃນກໍລະນີນີ້ຄວນເລືອກດຳເນີນງານໃນທ້ອງຖິ່ນທີ່ມີການຍອມຮັບກົດໝາຍ ຕ່ຳ ແລະມີອັດຕາການບາດເຈັບຈາກອຸບັດຕິເຫດ ການຈໍລະຈອນສູງກວ່າທ້ອງຖິ່ນອື່ນໆ ເຊັ່ນ: ໃນປະເທດຫວຽດ ນາມ, ຊຶ່ງມີການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍໝວກກັນກະທົບໃນລະດັບຊາດແລ້ວ ເລີ່ມຕົ້ນດ້ວຍການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍໃນຖະ ໜົນຫຼັກທີ່ເປັນທາງຫຼວງ ໂດຍຍົກເວັ້ນບໍ່ບັງຄັບໃຊ້ກັບຖະໜົນໃນເຂດຕົວເມືອງ ໂດຍຍົກເວັ້ນໃຫ້ເປັນໜ້າທີ່ຂອງຝ່າຍບໍລິຫານເຂດທ້ອງຖິ່ນໃນແຕ່ລະເມືອງ ຫຼື ແຕ່ລະແຂວງ ເປັນຜູ້ຕັດສິນໃຈບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍໃນເຂດຂອງຕົນຕາມຄວາມເໝາະສົມດັ່ງນັ້ນ ຈຶ່ງພົບວ່າມີການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍສະເພາະບາງແຂວງ ແລະບາງຖະໜົນໃນເຂດເມືອງເທົ່ານັ້ນ ໃນປະເທດອື່ນໆ ອາດມີຂໍ້ຍົກເວັ້ນໃຫ້ຜູ້ໃຊ້ລົດສະກຸດເຕີ ທີ່ມີກຳລັງແຮງຂອງເຄື່ອງຈັກຕ່ຳບໍ່ໃສ່ ໝວກກັນກະທົບ.



**ຫວຽດນາມເປີດໂອກາດໃຫ້ຜູ້ມີສ່ວນໄດ້ ສ່ວນເສຍເຂົ້າມາມີສ່ວນຮ່ວມ.**

ໃນປີ 1993 ເທດສະບານນະຄອນໂຮ່ຈິມິນ ໄດ້ອອກຄຳສັ່ງບັງຄັບໃຊ້ໝວກກັນກະທົບຢູ່ໃນຕົວເມືອງ. ຢູ່ຫວຽດນາມໃນເວລານັ້ນຍັງບໍ່ມີກົດໝາຍບັງຄັບໃຫ້ໃສ່ໝວກກັນກະທົບໃນກົດລະບຽບການຈະລາຈອນເທື່ອ, ເມື່ອເທດສະບານພະຍາຍາມບັງຄັບໃຊ້ຄຳສັ່ງນີ້ກໍໄດ້ຮັບການຄັດຄ້ານຈາກຄະນະກຳມະການປະຊາຊົນໃນທ້ອງຖິ່ນ. ນອກຈາກນີ້, ຍັງບໍ່ໄດ້ຮັບການສະໜັບສະໜູນຈາກຕຳຫຼວດ, ເຊິ່ງເປັນແຖວນຳທີ່ສຳຄັນໃນການບັງຄັບໃຊ້. ຄວາມພະຍາຍາມທີ່ຈະເພີ່ມຈຳນວນຜູ້ໃຊ້ໝວກກັນກະທົບໃນຄັ້ງທຳອິດນີ້ ຈຶ່ງປະສົບຄວາມຫລົ້ມແຫຼວ, ເພາະບໍ່ໄດ້ຮັບການສະໜັບສະໜູນຈາກການນຳສູງສຸດຂອງລັດຖະບານ, ຈາກຜູ້ມີໜ້າທີ່ ບັງຄັບໃຊ້ ແລະຈາກປະຊາຊົນທົ່ວໄປ.

ລັດຖະມົນຕີກະຊວງຂົນສົ່ງ ຈຶ່ງປຶກສາກັບກຸ່ມຜູ້ສົນໃຈ ໃນເລື່ອງນີ້ ແລະສະເໜີໃຫ້ເພີ່ມເຕີມຂໍ້ຄວາມກ່ຽວກັບໝວກກັນກະທົບເຂົ້າໄປໃນກົດລະບຽບການຈະລາຈອນ ປີ 2001 ເມື່ອການແກ້ໄຂກົດໝາຍສະບັບນີ້ເຂົ້າສູ່ລັດ ຖະສະພາ ກໍໄດ້ຮັບການສະໜັບສະໜູນຢ່າງຫຼວງຫຼາຍຫຼັງຈາກນັ້ນເປັນຕົ້ນມາ ການດຳເນີນການຕາມນະໂຍບາຍທີ່ຕັ້ງໄວ້ກໍ່ບໍ່ເປັນເລື່ອງຍາກອີກຕໍ່ໄປ.

ການຍົກເວັ້ນຂໍ້ບັງຂັບບາງຢ່າງວ່າດ້ວຍການໃສ່ໝວກກັນນະທົບແມ່ນເປັນສິ່ງທີ່ສຳຄັນແລະຈຳເປັນ ເນື່ອງຈາກວ່າ ກຸ່ມອາຍຸ ແລະ ວັດທະນະທຳ. ຕົວຢ່າງເຊັ່ນວ່າ ເດັກນ້ອຍທີ່ບໍ່ມີໝວກກັນກະທົບທີ່ເໝາະ ສົມ ແລະ ໃນກຸ່ມສາດສະໜາທີ່ບໍ່ໃຫ້ອະນຸຍາດໃຫ້ມີການຄຸມຫົວ ຍົກເວັ້ນຜ້າແພຄຸມຫົວໃນທາງສາດສະ ໜາ ເພາະຊະນິດຈິງເຮັດໃຫ້ມີການຍົກເວັ້ນໃນບາງກ ລະນີ ຂຶ້ນກັບຄວາມເໝາະສົມຂອງສະພາບແວດລ້ອມ.

ໂດຍປົກກະຕິແລ້ວຂັ້ນຕອນຕັ້ງແຕ່ການສະເໜີໃຫ້ມີ ກົດໝາຍໄປຈົນເຖິງການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍຈະກິນ ເວລາດົນ ນານຫຼາຍ, ການປຸກລະດົມການໃຫ້ຍອມຮັບ ແລະ ປະຕິບັດຕາມກົດໝາຍ, ຈຶ່ງຕ້ອງມີການວາງແຜນ ແລະ ດຳເນີນການໄປຢ່າງຊ້າໆ ເທື່ອລະຂັ້ນຕອນ.

ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ ມີຂໍ້ສັງເກດວ່າ:ການຄ່ອຍໆ ດຳເນີນ ການເທື່ອລະຂັ້ນຕອນ ເພື່ອໃຫ້ມີການອອກກົດໝາຍ ໝວກກັນກະທົບ ແລະການຍອມໃຫ້ມີຂໍ້ຍົກເວັ້ນບາງ ປະການອາດມີຜົນກະທົບຕໍ່ການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍໃນ ພາຍຫຼັງຄື ການເລືອກປະຕິບັດທີ່ແຕກຕ່າງກັນໄປໃນ ແຕ່ລະພື້ນທີ່ ຫຼື ແຕ່ລະກຸ່ມອາດເຮັດໃຫ້ການບັງຄັບໃຊ້ ກິນເວລາດົນນານເຮັດໄດ້ຍາກກວ່າທີ່ຄວນ.



ໃນນະຄອນຫຼວງເດນຣີ ປະເທດ ອິນເດຍ ຜູ້ໂດຍສານທີ່ນັ່ງມາ ໃນລົດພວງນັ່ງບຸ່ງ ແລະຊົນເຜົ່າຊິກໄດ້ຮັບການຍົກເວັ້ນບໍ່ຕ້ອງ ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ.

**ໝາຍເຫດ**

**ຄວນໃຫ້ມີການບັງຄັບໃຊ້ໝວກກັນກະທົບສຳລັບລົດຖີບ ຫຼື ບໍ່**

ຂໍ້ສະເໜີໃຫ້ມີການບັງຄັບໃຊ້ໝວກກັນກະທົບກັບຜູ້ໃຊ້ລົດຖີບ ເປັນຫົວຂໍ້ທີ່ກໍ່ໃຫ້ເກີດຄວາມ ແຕກແຍກທາງດ້ານຄວາມຄິດຢ່າງກວ້າງຂວາງໃນກຸ່ມຜູ້ທີ່ເຮັດວຽກດ້ານສາທາລະນະສຸກ ແລະ ກຸ່ມ ຜູ້ດຳເນີນໂຄງການດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນ ສະຫຼຸບແລ້ວກຸ່ມຜູ້ສະໜັບສະໜູນມີຄວາມເຫັນ ວ່າຫຼັກຖານທາງວິທະຍາສາດຊື່ໃຫ້ເຫັນວ່າໃນກໍລະນີທີ່ຜູ້ໃຊ້ລົດຖີບລົງມາຈາກຍານພາຫະນະໝວກ ກັນກະທົບ ຈະຊ່ວຍຫຼຸດການບາດເຈັບບໍລິເວນຫົວລົງໄດ້ຫຼາຍ (ເບິ່ງໂມດູນ 1) ກຸ່ມຜູ້ຄົດຄ້ານມີຂໍ້ຄິດ ເຫັນທີ່ຫຼວງຫຼາຍ ເຊິ່ງບາງຫົວຂໍ້ກໍ່ມີຫຼັກຖານທີ່ຂັດແຍ້ງກັນເອງ, ເຊິ່ງໄດ້ແກ່ແນວຄິດທີ່ວ່າ: ການບັງ ຄັບໃຊ້ໝວກກັນກະທົບ ຈະເຮັດໃຫ້ຄົນໃຊ້ລົດຖີບໜ້ອຍລົງ. ການສຶກສາຜົນດີຂອງການໃສ່ໝວກ ກັນກະທົບ ໃນດ້ານວິທະຍາສາດມີຂໍ້ຈຳກັດ, ຂໍ້ມູນຕ່າງໆບໍ່ສາມາດເຊື່ອຖືໄດ້ທັງໝົດ ແລະ ຄວນຈະ ບັບປຸງສະພາບແວດລ້ອມຕາມເສັ້ນທາງໃຫ້ດີຂຶ້ນເພື່ອປ້ອງກັນອຸປະຕິເຫດ.

### 3.3.3 ການກຳນົດໄລຍະເວລາ ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດກິດໝາຍ

ໄລຍະເວລາທີ່ເໝາະສົມເປັນສິ່ງທີ່ສຳຄັນໃນການນຳກິດໝາຍໄປຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ. ຄວາມສຳເລັດຂອງກິດໝາຍຂຶ້ນຢູ່ກັບຄວາມສາມາດໃນການປຸກລະດົມໃຫ້ສາທາລະນະຊົນໄດ້ຮັບຮູ້ກິດໝາຍ ໃນໄລຍະເວລາທີ່ເໝາະສົມ. ຈາກຂັ້ນຕອນນີ້ໄປ ຈົນເຖິງການບັງຄັບໃຊ້ ແລະ ການລົງໂທດຜູ້ຝ່າຍຝືນຢ່າງເຕັມທີ່, ໂດຍໃຊ້ໄລຍະເວລາ ບໍ່ເທົ່າໃດເດືອນໄປຈົນເຖິງຫຼາຍປີ ຊຶ່ງຂຶ້ນກັບສະຖານະການ ແລະ ຄວນລະບຸໄວ້ຢ່າງລະອຽດໃນແຜນປະຕິບັດງານລວມ. ເຊັ່ນດຽວກັນ, ຄວນກຳນົດຕົວຊີ້ວັດສຳລັບວັດແທກຄວາມກ້າວໜ້າ ໃນການດຳເນີນງານໃນຂັ້ນຕອນນີ້ ເອົາໄວ້ໃນແຜນນຳ.



#### ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດກິດໝາຍໝວກກັນກະທົບຢ່າງເປັນຂັ້ນຕອນ:

ໃນປະເທດໄທມີການບັງຄັບໃຊ້ດຳລັດວ່າດ້ວຍໝວກກັນກະທົບ ປີ 1994 ໃນບາງກອກ ພາຍໃນເວລາ 90 ວັນ ຫຼັງຈາກທີ່ລະບຽບ ການດັ່ງກ່າວໄດ້ຜ່ານການຮັບຮອງເອົາ. ສຳລັບທ້ອງທີ່ອື່ນໄດ້ແກ່ຍາວອອກເປັນ 180ວັນ. ໃນລະຫວ່າງການປະກາດໃຊ້ກິດໝາຍ ແລະການບັງຄັບໃຊ້ຕົວຈິງ ມີການປຸກລະດົມໃຫ້ຄວາມຮູ້ ແກ່ປະຊາຊົນກ່ຽວກັບການປ່ຽນແປງ ແລະບົດລົງໂທດທີ່ຈະໄດ້ຮັບຖ້າຫາກຝ່າຍຝືນກິດໝາຍ.



#### ການກະກຽມສຳລັບການຈັດຕັ້ງ ປະຕິບັດ ແລະ ການບັງຄັບໃຊ້ກິດໝາຍວ່າດ້ວຍໝວກກັນກະທົບ.

ໃນປະເທດຫວຽດນາມ, ຫຼັງຈາກລັດຖະສະພາ ໄດ້ຜ່ານຮ່າງກິດໝາຍວ່າດ້ວຍໝວກກັນກະທົບເຊິ່ງເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງປະມວນກິດໝາຍ ການໃຊ້ຖະໜົນ ແລະ ປະກາດໃຊ້ໃນເດືອນມິຖຸນາ 2001 ເຈົ້າໜ້າທີ່ຕ້ອງໃຊ້ເວລາເຖິງ 3 ປີ ເພື່ອຄ່ອຍໆ ນຳສະເໜີກິດໝາຍນີ້ໃຫ້ສາທາລະນະຊົນຮັບຮູ້ລະຫວ່າງປີ ພ.ສ 2002 ແລະ 2003 ມີການອອກຂໍ້ກຳນົດກ່ຽວກັບບົດລົງໂທດ ແລະວິທີເສຍຄ່າປັບໃໝ ແລະ ມີການເພີ່ມກຳລັງຕຳຫຼວດຈະລາຈອນຕື່ມອີກ. ໃນປີ 2004 ຈຶ່ງມີການນຳກິດໝາຍແບບຄົບຊຸດມາບັງຄັບໃຊ້ໃນບາງພື້ນທີ່.

### 3.4 ວິທີອອກແບບ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມາດຕະຖານຂອງໝວກກັນກະທົບ

ຫົວຂໍ້ນີ້ເປັນຂໍ້ມູນສຳລັບຜູ້ປະຕິບັດ ແລະ ຜູ້ດຳເນີນການປຸກລະດົມ ທີ່ຮັບຜິດຊອບໃນການອອກແບບ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດກົດໝາຍວ່າດ້ວຍໝວກກັນກະທົບ ໂດຍມີເປົ້າໝາຍ ເພື່ອນຳສະເໜີມາດຕະຖານ ໝວກກັນກະທົບຈາກທັດສະນະແບບລວມໆ ສຳລັບລາຍລະອຽດທາງເຕັກນິກຂອງມາດຕະຖານໝວກ ກັນກະທົບຄວນໃຫ້ເປັນໜ້າທີ່ຂອງຜູ້ຊ່ຽວຊານທາງ ດ້ານເຕັກນິກ.

#### 3.4.1 ການເລືອກມາດຕະຖານ

ຈຸດປະສົງອີກອັນໜຶ່ງຂອງໂຄງການໝວກກັນກະທົບ ແມ່ນເປັນການເພີ່ມຄຸນນະພາບຂອງໝວກກັນກະ ທົບໃຫ້ດີຂຶ້ນ. ວິທີທີ່ດີທີ່ສຸດໃນການບັນລຸຈຸດປະສົງນີ້ຄື ຫາທາງເຮັດໃຫ້ໝວກກັນກະທົບທັງໝົດມີມາດ ຕະຖານ ກົງກັບທີ່ກຳນົດ, ຊຶ່ງເປັນມາດຕະຖານທີ່ໄດ້ພິສູດແລ້ວວ່າ: ມີປະສິດທິພາບໃນການຫລຸດຜ່ອນ ການບາດເຈັບທີ່ຫົວ. ເພື່ອຊ່ວຍຮັບປະກັນຄຸນນະພາບຂອງຜະລິດຕະພັນ ແລະ ສ້າງຄວາມໝັ້ນໃຈໃຫ້ ແກ່ຜູ້ຊົມໃຊ້ ຕ້ອງເປັນມາດຕະຖານທີ່ເໝາະສົມກັບສະ ພາບການຈະລະຈອນ ແລະ ເງື່ອນໄຂອື່ນໆ ຂອງ ປະເທດນັ້ນໆ ແລະ ເປັນມາດ ຕະຖານທີ່ມີຄວາມຍືດໝັ້ນພໍສົມຄວນ ເພື່ອໃຫ້ຜູ້ຜະລິດສາມາດຜະລິດ ໝວກກັນກະທົບທີ່ມີມາດຕະຖານ ໄດ້ຫຼາຍຮູບແບບ ແລະ ຫຼາຍລຸ້ນ.



#### ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບທີ່ບໍ່ໄດ້ມາດຕະຖານ

ເຖິງແມ່ນຈະມີການບັງຄັບໃຊ້ໝວກກັນກະທົບ ແລະ ມີ ການປະກາດເປັນກົດໝາຍແລ້ວ ແຕ່ການທີ່ບາງປະເທດຍັງບໍ່ ມີໝວກກັນກະທົບທີ່ໄດ້ມາດຕະຖານ ເຮັດໃຫ້ຜູ້ໃຊ້ລົດຈັກຕ້ອງ ຫັນໄປໃຊ້ໝວກສຳລັບຄົນເຮັດວຽກງານກໍ່ສ້າງ, ໝວກຂີ່ມ້າ ຫຼື ໝວກປະເພດອື່ນໆ ທີ່ບໍ່ແທດເໝາະ ເພື່ອໃຫ້ເປັນໄປຕາມກົດ ໝາຍ. ໃນຫຼາຍປະເທດ ມີຜູ້ໃຊ້ລົດຈັກ ທີ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບທີ່ ບໍ່ໄດ້ມາດຕະຖານຈຳນວນຫຼວງຫຼາຍເຊັ່ນ: ໃນມົນທົນກວາງສີ ຂອງປະເທດຈີນພົບວ່າ: 2 ໃນ 3 ຂອງຜູ້ໃຊ້ລົດຈັກເກືອບ 5.000 ຄົນ ໃສ່ໝວກກັນກະທົບທີ່ຕໍ່າກວ່າມາດຕະຖານ (10)



ໂມດູນທີ 2 ກ່າວເຖິງຄວາມຈຳເປັນທີ່ຕ້ອງປະເມີນວ່າໝວກກັນກະທົບທີ່ໃຊ້ຢູ່ໃນພື້ນທີ່ຂອງໂຄງການໄດ້ ມາດຕະຖານ ຫລື ບໍ່? ແລະ ມີການຍຶດຖືຕາມມາດຕະຖານນີ້ ຫຼື ບໍ່? ບັນຫາທີ່ຄວນສອບຖາມໃນການດຳ ເນີນການປັບປຸງ ຫຼື ນຳມາດຕະຖານໝວກກັນກະທົບມາໃຊ້ໄດ້ແກ່ :

- ມີມາດຕະຖານລະດັບຊາດຢູ່ແລ້ວ ຫຼື ບໍ່ ?
- ມາດຕະຖານລະດັບຊາດທີ່ມີຢູ່ ສອດຄ່ອງຕາມມາດຕະຖານສາກົນ ຫຼື ບໍ່ ?
- ມີການບັງຄັບໃຊ້ມາດຕະຖານ ຫຼື ບໍ່? ແລະຜູ້ຜະລິດໝວກກັນກະທົບປະຕິບັດຕາມມາດຕະຖານ ຫຼືບໍ່?
- ຜູ້ບໍລິໂພກໄດ້ຮັບຮູ້ມາດຕະຖານໝວກກັນກະທົບ ຫລື ບໍ່?
- ຜູ້ບໍລິໂພກມັກນຳໃຊ້ໝວກກັນກະທົບທີ່ໄດ້ຮັບການຮັບຮອງຫຼາຍກວ່າ ຫລືບໍ່?

ຂໍ້ມູນທີ່ໄດ້ຈາກຄຳຖາມເຫລົ່ານີ້ຈະນຳໄປສູ່ແນວທາງການດຳເນີນງານໄດ້ຫຼາຍກວ່າ:

- **ຖ້າຍັງບໍ່ມີມາດຕະຖານຂອງໝວກກັນກະທົບ** ຄວນນຳໃຊ້ມາດຕະຖານສາກົນ ຫລື ມາດຕະຖານໃນລະດັບ ພູມມິພາກ ເປັນແນວທາງໃນການສ້າງມາດຕະຖານໃໝ່ຂຶ້ນມາ ເຊັ່ນ: ຂໍ້ບັງຄັບເລກທີ 22 ຂອງ UNECE (ເບິ່ງຫ້ອງ 3.4) ແລະມາດຕະຖານທີ່ໃຊ້ຢູ່ໃນປະເທດອື່ນທີ່ມີການໃຊ້ພາຫະນະສູງ. ຖ້າຫາກຈະສ້າງມາດຕະຖານຂອງໝວກກັນກະທົບຂຶ້ນໃໝ່ ຫລື ຍອມຮັບເອົາມາດຕະຖານອື່ນມາໃຊ້ຄວນຄຳນຶງເຖິງສະຖານະການໃນປະເທດນັ້ນໆ ນຳເຊັ່ນ: ສະພາບການຈະລາຈອນທີ່ມີພາຫະນະຫຼາຍປະເພດປະປົນກັນຢູ່. ລົດສອງລໍ້ ກັບສີ່ລໍ້ ໃຊ້ພື້ນທີ່ຖະໜົນຮ່ວມກັນໄດ້ ຫລືບໍ່? ຈົນເຖິງ ຈຳນວນຂອງພະຫະນະທີ່ບໍ່ໃຊ້ເຄື່ອງຈັກທີ່ມີ ຢູ່ຕາມຖະໜົນຫຼາຍໆ. ຄວນໃຫ້ຜູ້ຊ່ຽວຊານເປັນຄົນເບິ່ງແຍງດູແລດ້ານເຕັກນິກ. ພ້ອມດຽວກັນ, ຄະນະປະຕິບັດງານຄວນພິຈາລະນາເຖິງ ມາດຕະຖານດ້ານອື່ນໆ ທີ່ມີຢູ່ແລ້ວ ແລະ ເລືອກເອົາເນື້ອໃນສ່ວນທີ່ເໝາະສົມກັບ ປະເທດຕົນເອງມານຳໃຊ້. ຢ່າງໃດກໍຕາມຄວນຫາຂໍ້ມູນເພີ່ມເຕີມຈາກນັກວິໄຈອິດສະລະ ແລະ ຜູ້ຊ່ຽວຊານດ້ານເຕັກນິກໃນການອອກແບບໝວກກັນກະທົບນຳ.
- **ຫາກມາດຕະຖານທີ່ມີຢູ່ເປັນມາດຕະຖານອຸດສະຫະກຳ** ຄວນຈະພັດທະນາມາດຕະຖານນັ້ນຂຶ້ນເປັນມາດຕະຖານທາງການໃນລະດັບຊາດ. ໂດຍລັດຖະບານໃຫ້ການຮັບຮອງ, ຄວນມີການທົບທວນມາດຕະຖານຂອງ ໝວກກັນກະທົບ ເພື່ອພິຈາລະນາວ່າ ເປັນມາດຕະຖານທີ່ສະທ້ອນເຖິງ ສະພາບການຈະລາຈອນທີ່ເປັນຢູ່ໃນ ເວລານັ້ນ ຫລື ບໍ່? ຄວນປຶກສາຫາລືກັບຜູ້ຜະລິດໝວກກັນກະທົບ ເພື່ອກວດກາເບິ່ງວ່າຜູ້ຜະລິດ ຮັບຮູ້ ການແກ້ໄຂມາດຕະຖານແລ້ວ ຫລືບໍ່? ແລະເພື່ອໃຫ້ຜູ້ຜະລິດ ໃຫ້ການສະໜັບສະໜູນ ໂດຍຜະລິດໝວກກັນ ກະທົບທີ່ໄດ້ ມາດຕະຖານຫຼາຍແບບ.
- **ຫາກມີມາດຕະຖານໝວກກັນກະທົບລະດັບຊາດຢູ່ແລ້ວ** ແຕ່ເປັນມາດຕະຖານທີ່ບໍ່ມີປະສິດທິພາບກຳລິມຄວນຈະກວດສອບມາດຕະຖານນັ້ນເສຍກອນ ໂດຍເບິ່ງວ່າ ມີການຄວບຄຸມໃຫ້ປະຕິບັດຕາມມາດຕະຖານຢ່າງ ເໝາະສົມ ຫລືບໍ່? ມາດຕະຖານທີ່ມີຢູ່ນັ້ນໄດ້ຄຳນຶງເຖິງຄວາມເສຍຫາຍຂອງຜູ້ນຳໃຊ້ພາຫະນະຫລືບໍ່? ມີສ່ວນກະຕຸ້ນໃຫ້ມີການປັບປຸງຄຸນນະພາບຂອງໝວກກັນກະທົບໃຫ້ດີຂຶ້ນ ຫລືບໍ່? ແລະ ຜູ້ບໍລິໂພກ ເຂົ້າໃຈກ່ຽວກັບມາດຕະຖານ ນັ້ນ ຫລື ບໍ່? ຖ້າຫາກມາດຕະຖານທີ່ມີຢູ່ ບໍ່ມີປະສິດທິພາບໃນຫົວຂໍ້ເຫລົ່ານີ້ ກໍຈະຕ້ອງຫາມາດຕະຖານແກ້ ໄຂຢ່າງໃໝ່ ໂດຍແກ້ໄຂມາດຕະຖານ ຫລື ປັບປຸງການຮ່ວມມືລະຫວ່າງເຈົ້າໜ້າທີ່ຜູ້ມີອຳນາດ ແລະ ຜູ້ຜະລິດໝວກໃຫ້ດີຂຶ້ນ ຫລື ອາດຈະຕ້ອງໃຫ້ຄວາມຮູ້ແກ່ສາທາລະນະຊົນໃຫ້ຫຼາຍຂຶ້ນ ໃນເລື່ອງຊະນິດຂອງໝວກ ກັນກະທົບທີ່ປ້ອງກັນອັນຕະລາຍໄດ້ຫຼາຍທີ່ສຸດ.



### ຕົວຢ່າງມາດຕະຖານຂອງໝວກກັນກະທົບສຳຫລັບລົດຈັກ

AS 1698 (Australia)	DOT FMVSS 218 (USA)
CSA CAN3-D230-M85 (Canada)	TCVN 5756:2001(Viet Nam)
UN/ECE Regulation No. 22 (Europe)	TIS369-2539 (Thailand)
JIS T8133 (Japan)	MS1-1996 (Malaysia)
NZ 5430 (New Zealand)	SABS 799 or VC 8016 (South Africa)
BS 6658 (United Kingdom)	

**ຫ້ອງທີ 3.4 : ການນຳໃຊ້ໝວກກັນກະທົບຢູ່ທະວີບເອີຣົບ: ມາດຕະຖານສາກົນສຳລັບ ໝວກກັນກະທົບ**

ຝ່າຍຂົນສົ່ງຂອງຄະນະກຳມະການເສດຖະກິດໃນເຂດທະວີບເອີຣົບ ຂອງອົງການສະຫະປະຊາ ຊາດ (UNECE) ເປັນໜ່ວຍງານທີ່ຮັບຜິດຊອບໃນການປັບປຸງຂໍ້ກຳນົດ ແລະການບັງຄັບໃຊ້ກ່ຽວກັບ ຄວາມປອດ ໄພຂອງການຈະລະຈອນຕາມເສັ້ນທາງທີ່ສາກົນໃຫ້ການຮັບຮອງ ໃຫ້ມີຄວາມທັນສະໄໝ ຢູ່ສະເໝີ ເພື່ອນຳໄປດຳເນີນການໃນປະເທດສະມາຊິກ. ຂໍ້ບັງຄັບທີ່ 22 ຂອງ UNECE ເອກະສານ ຊອບທ້າຍຂອງຂໍ້ຕົກລົງກ່ຽວກັບການຮັບຮອງເອົາປະເພດຂອງພາຫະນະ, ອຸປະກອນ ແລະ ອາໂຫລ່ ປີ 1958 ຊຶ່ງໄດ້ກຳນົດເງື່ອນໄຂສາກົນໃນການຮັບເອົາໝວກກັນກະທົບ ສຳລັບຜູ້ຂັບຂີ່ ແລະ ຜູ້ໂດຍສານລົດຈັກ ແລະ ລົດໂມເປັດ (ການ "ຮັບຮອງຊະນິດຂອງຜະລິດຕະພັນ" ເປັນວິທີການທີ່ຜູ້ຜະລິດໄດ້ໃຫ້ຕົວຢ່າງຜະລິດຕະພັນ ໃຫ້ໜ່ວຍງານທີ່ໄດ້ຮັບການມອບໝາຍໃຫ້ເຮັດ ໜ້າທີ່ຮັບຮອງ ຜະລິດຕະພັນ ເພື່ອການທົດລອງ ໂດຍໜ່ວຍງານ ອິດສະຫລະ ແລະ ເພື່ອການ ອະນຸມັດ). ມີການນຳໃຊ້ຂໍ້ບັງຄັບໃຊ້ ທີ່ໄດ້ ຮັບການແກ້ໄຂຄັ້ງສຸດທ້າຍມາບັງຄັບໃຊ້ໃນເດືອນກຸມພາ 2002 ໂດຍໃຊ້ໃນປະເທດທີ່ເປັນສະມາຊິກຂອງ UNECE ຈຳນວນ 36 ປະເທດ ລວມທັງປະເທດ ນິວຊີແລນດ້ວຍ.

ໝວກກັນກະທົບ ທີ່ໄດ້ຮັບການຮັບຮອງຕາມຂໍ້ບັງຄັບນີ້ ຈະຕ້ອງຜ່ານການກວດກາ ທີ່ກຳນົດ ແລະ ໄດ້ ຮັບຮອງເອົາເພື່ອສະແດງວ່າ ຖືກຕ້ອງຕາມມາດຕະຖານໃນຂໍ້ບັງຄັບທີ່ 22 ຕາມມາດຕະຖານນີ້. ໝວກ ກັນກະທົບຕ້ອງມີ ແຜ່ນປົດຫູ ແລະ ຜ່າປົດຄໍ ແລະ



ອາດຈະມີແນວບ້ອງກັນໝວກດ້ານເທິງ ທີ່ຖອດອອກໄດ້ແຜ່ນກິນິມ ແລະ ແຜ່ນປົດໃບໜ້າດ້ານລຸ່ມນຳກໍໄດ້. ຖ້າຫາກເປັນໝວກຊະນິດປົດໜ້າ ສ່ວນປົກໜ້າດ້ານລຸ່ມ ທີ່ບໍ່ໄດ້ມີເພື່ອບ້ອງກັນໄພ ຄວນຈະມີປ້າຍ ພ້ອມຂໍ້ຄວາມວ່າ: "ບໍ່ສາມາດປົກປ້ອງຄາງຈາກ ແຮງກະທົບໄດ້" ຕິດຢູ່ດ້ານນອກຂອງແຜ່ນປົດນີ້ ຫລື ມີສັນຍາລັກຕາມຕົວຢ່າງຂ້າງລຸ່ມຕິດຢູ່ເພື່ອສະແດງວ່າແຜ່ນປົດໃບໜ້າດ້ານລຸ່ມນີ້ ບໍ່ສາມາດປ້ອງກັນຄາງຈາກແຮງກະທົບໄດ້.

ຂໍ້ບັງຄັບຂອງ UNECE ລະບຸວ່າໝວກກັນກະທົບຕ້ອງບໍ່ມີຜິດຕໍ່ຄວາມສາມາດ ໃນການຟັງສຽງຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ ຢ່າງຊັດເຈນ ແລະ ອຸນນະພູມໃນຊ່ອງວ່າງ ລະຫວ່າງຫົວກັບເບື້ອງໝວກອາດຈະມີຮູ້ໄວ້ ເພື່ອບໍ່ ໃຫ້ອຸນນະພູມເພີ່ມສູງຂຶ້ນ. ນອກຈາກນັ້ນ ຂໍ້ບັງຄັບຍັງກຳນົດໃຫ້ໝວກກັນກະທົບທຸກໜ່ວຍ ທີ່ ວາງຂາຍຕາມຕະຫຼາດຕ້ອງມີສະລາກທີ່ເຫັນໄດ້ຢ່າງຊັດເຈນ ແລະຂຽນເປັນພາສາປະຈຳຊາດຂອງປະເທດຈຶ່ງຈະວາງຈຳໜ່າຍຫາມີພາສາປະຈຳຊາດຫຼາຍກວ່າໜຶ່ງພາສາ. ສະລາກເຖິງໝວກກັນກະທົບ ຕ້ອງມີຂໍ້ຄວາມ ຂຽນວ່າ "ເພື່ອໃຫ້ບ້ອງກັນໄດ້ດີ ໝວກກັນກະທົບທົວນີ້ ຕ້ອງໃສ່ໄດ້ພໍດີ ແລະຄັດສາຍຮັດ ໃຫ້ແໜ້ນ, ຄວນເຊົາໃຊ້ໝວກກັນກະທົບ ທຸກ ໜ່ວຍທີ່ໄດ້ຮັບແຮງກະທົບຢ່າງຮຸນແຮງ"

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ສາມາດດາວໂລດຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບຂໍ້ບັງຄັບທີ່ 22 ຂອງ UNECE ໄດ້ຈາກທີ່ຢູ່ທາງອິນເຕີເນັດຂ້າງລຸ່ມນີ້:  
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs/22rv4e.pdf>

**3.4.2 ຂໍ້ຄວນພິຈາລະນາໃນການກຳນົດມາດຕະຖານ**

ເຖິງແມ່ນວ່າລາຍລະອຽດມາດຕະຖານໝວກກັນກະທົບສຳຫລັບລົດຈັກ ຈະມີຂໍ້ມູນທາງເຕັກນິກຂັ້ນສູງ ແລະ ຄວນໃຫ້ຜູ້ຊ່ຽວຊານໃນສາຂານັ້ນ. ໂດຍສະເພາະເປັນຜູ້ກຳນົດມາດຕະຖານ. ຄະນະປະຕິບັດງານຍັງມີບົດບາດໃນດ້ານເປັນທີ່ປຶກສາ ແລະ ຜູ້ໃຫ້ການສະໜັບສະໜູນຢູ່.

ສິ່ງສຳຄັນໃນການກຳນົດມາດຕະຖານໝວກກັນກະທົບລົດຈັກ ຄື ຕ້ອງຄຳນຶງເຖິງ ວັດທະນະທຳທ້ອງຖິ່ນ, ເງື່ອນໄຂທາງດ້ານສະພາບດິນພ້ອມທັງອາກາດ ແລະ ສະພາບການຈະລາຈອນນຳ ເນື່ອງຈາກວ່າປັດໃຈເຫລົ່ານີ້ມີຜົນກະທົບ ຕໍ່ຄວາມສະມັກໃຈໃນການນຳໃຊ້ໝວກກັນກະທົບຫຼາຍຊະນິດ ປະປົນກັນຢູ່ ຕາມຖະໜົນຫົນທາງ. ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ຈະຕ້ອງໃຊ້ເສັ້ນທາງຮ່ວມກັນກັບຄົນຢ່າງ ແລະ ພາຫະນະຫຼາຍໆ ປະເພດລວມທັງກວນທີ່ໃຊ້ສັດລາກແກ່, ລົດໃຫຍ່, ລົດເມ ໂດຍສານ ແລະ ລົດບັນທຸກ. ພາຫະນະເຫລົ່ານີ້ ລ້ວນແລ້ວແຕ່ສ້າງຄວາມສ່ຽງໃຫ້ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ. ໃນການກຳນົດມາດຕະຖານໝວກກັນກະທົບຄວນພິຈາລະນາເຖິງສະພາບຄວາມເປັນຈິງເຫລົ່ານັ້ນຳ.

ຄວນຂໍຄຳປຶກສາ ຈາກ ບໍລິສັດຜູ້ຜະລິດໝວກກັນກະທົບເພື່ອໃຫ້ແນ່ໃຈວ່າ: ມາດຕະຖານທີ່ກຳນົດຈະບໍ່ເຂັ້ມງວດເກີນໄປຈົນເຮັດໃຫ້ຜະລິດ ແລະວາງຈຳໜ່າຍໝວກກັນກະທົບໄດ້ໜ້ອຍ. ຄວນນຳຄວາມຄິດ

ເຫັນຂອງຜູ້ຜະ ລິດໄປໃຊ້ໃນການກຳນົດມາດຕະຖານ ເພື່ອໃຫ້ໄດ້ໝວກກັນກະທົບທີ່ປ້ອງກັນໄດ້ດີ ແລະ ສາມາດຜະລິດໄດ້ຫຼາຍຮູບແບບ ນອກຈາກນີ້ມາດຕະຖານທີ່ດີ ຄວນຄຳນຶງເຖິງຄວາມຕ້ອງການຂອງຜູ້ ຂັບຂີ່ ມາດຕະຖານທີ່ບັງຄັບໃຫ້ຜະ ລິດໄດ້ແກ່ໝວກແບບບິດເຕັມໜ້າ ຈະບໍ່ໄດ້ຮັບຄວາມນິຍົມໃນກຸ່ມຜູ້ ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ໃນປະເທດເຂດຮ້ອນບໍລິເວນເສັ້ນສູນສູດ ຫຼື ໃກ້ເສັ້ນສູນສູດ.

ໃນບາງປະເທດເປັນເລື່ອງປົກກະຕິທີ່ຈະພົບໝວກກັນກະທົບປອມວາງຂາຍໃນທ້ອງຕະຫຼາດ ໝວກຊະ ນິດນີ້ເພີ່ມຄວາມສ່ຽງໃຫ້ຜູ້ຂັບຂີ່ ເມື່ອເກີດອຸປະຕິເຫດ ແລະ ເຮັດໃຫ້ຜູ້ຜະລິດໝວກທີ່ໄດ້ມາດຕະຖານ ສູນເສຍລາຍໄດ້ ເມື່ອມີກົດໝາຍ ແລະ ມາດຕະຖານໝວກກັນກະທົບແລ້ວ ກໍ່ສາມາດນຳມາດຕະຖານ ນັ້ນມາໃຊ້ ເພື່ອເພີ່ມຄຸນນະພາບຂອງໝວກກັນກະທົບຂອງຜູ້ຜະລິດທີ່ດີ ແລະ ເຮັດຕາມກົດເກນການ ຄວບຄຸມຄຸນນະພາບຂອງໝວກກັນກະທົບໃຫ້ເຄັ່ງຄັດຂຶ້ນ ແລະ ການສະເໜີແຮງຈູງໃຈໃຫ້ຜູ້ຜະລິດ ໝວກທີ່ມີຄຸນນະພາບສູງຂຶ້ນ ແລະ ລາຄາຖືກລົງ ເປັນມາດຕະການທີ່ໃຫ້ປະໂຫຍດແກ່ຜູ້ໃຊ້ລົດຈັກ ແລະ ຜູ້ຜະລິດໝວກກັນກະທົບທີ່ດີ.

ສິ່ງສຳຄັນໃນການກຳນົດໄລຍະເວລາໃນປະຕິບັດການຄື: ຕ້ອງຄຳນຶງເຖິງໄລຍະເວລາທີ່ເໝາະສົມທີ່ສຸດ ໃນການນຳມາດຕະຖານໝວກກັນກະທົບມາໃຊ້ ແລະ ບັງຄັບໃຊ້ໃນມາດຕະຖານນັ້ນເຊັ່ນ: ຄະນະຮັບຜິດ ຊອບວຽກອາດຕົກລົງໃຈໃຫ້ສ້າງວັດທະນະທຳການນຳໃຊ້ໝວກກັນກະທົບຂຶ້ນ ກ່ອນຈະນຳມາດຕະຖານ ໝວກກັນກະທົບມາໃຊ້ ຖ້າ ຫາກກຳນົດໃຊ້ມາດຕະຖານໄວເກີນ ໄປຈະເຮັດໃຫ້ບໍ່ສາມາດຈັດກິດຈະກຳ ປຸກລະດົມ ເພື່ອສົ່ງເສີມການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບໄດ້ໃນຫຼາຍກໍລະນີ ເນື່ອງຈາກຂາດມາດຕະຖານສະ ເພາະທີ່ໃຊ້ໄດ້ໃນຫຼາຍປະເທດ ແລະ ຂາດກົນໄກສຳ ລັບການກວດກາມາດຕະຖານ. ນອກຈາກນີ້ກົດ ໝາຍວ່າດ້ວຍຍານພາຫະນະທີ່ປະກາດໃຊ້ໂດຍກົມການຂົນສົ່ງ, ຫຼາຍສະບັບລະບຸແຕ່ກົດໝາຍໝວກກັນ ກະທົບ ແຕ່ບໍ່ເວົ້າເຖິງມາດຕະຖານໝວກກັນກະທົບເລີຍ.



**ປະເທດຫວຽດນາມກັບມາດຕະຖານໝວກກັນກະທົບ**

ກໍລະນີຂອງປະເທດຫວຽດນາມສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ ປະເທດສາມາດສ້າງມາດຕະຖານໝວກ ກັນກະທົບສຳລັບລົດ ຈັກ ທີ່ສ້າງຂຶ້ນມາ ເພື່ອຕອບສະໜອງກັບສະພາບອາກາດ ແລະ ສະພາບການ ຈະລາຈອນຂອງປະເທດ ໂດຍສະເພາະ. ໃນເວລາດຽວກັນກໍ່ສາມາດເຮັດຕາມມາດຕະຖານສາກົນ ໄດ້ດ້ວຍມາດຕະຖານ TCVN 5756: 1993, ເຊິ່ງເປັນມາດຕະຖານໝວກກັນກະທົບທີ່ມີມາແຕ່ ເດີມ ຈຳກັດການອອກໃບຮັບຮອງໃຫ້ແກ່ໝວກທີ່ບິດເຕັມໜ້າເທົ່ານັ້ນ ມາດຕະຖານເດີມບໍ່ເໝາະກັບ ລະດັບຄວາມຮ້ອນ ແລະ ຄວາມຊຸ່ມຊື່ນຂອງຫວຽດນາມ, ໝວກກັນກະທົບທີ່ເໝາະສົມກວ່າເຊັ່ນ: ໝວກແບບເຄິ່ງໜ້າ ພັດບໍ່ມີຄຸນນະສົມບັດຄົບຖ້ວນຕາມມາດຕະຖານ ເຮັດໃຫ້ຜູ້ຂັບຂີ່ບໍ່ກ້າຊື້ໝວກ ຊະນິດນີ້ມາໃຊ້, ຊຶ່ງມີຜົນເຮັດໃຫ້ໂຄງການໝວກກັນກະທົບບໍ່ປະສົບຄວາມສຳເລັດໃນປີ 2001 ມີ ການປັບປຸງແກ້ໄຂມາດຕະຖານອີກເທື່ອໃໝ່, ເກີດເປັນມາດຕະຖານ TCVN 5756 : 2001 ເຊິ່ງ ເປີດໂອກາດໃຫ້ໃຊ້ໝວກທີ່ປົກບິດພຽງບາງສ່ວນໄດ້, ທີ່ສຳຄັນມາດຕະຖານນີ້ຍອມໃຫ້ມີການເຈາະ ຮູໝວກກັນກະທົບເພື່ອຊ່ວຍທ່າຍເຫອາກາດໄດ້ ໝວກທີ່ໄດ້ໃບຮັບຮອງມາດຕະຖານຈຶ່ງເປົກກວ່າ ລະບາຍອາກາດໄດ້ດີກວ່າ ເຮັດໃຫ້ຜູ້ໃຊ້ໄດ້ໝວກເຢັນຫົວກວ່າເກົ່າຊຶ່ງເປັນຄຸນສົມບັດທີ່ສຳຄັນຫຼາຍ ສຳລັບເຂດຮ້ອນ. ມາດຕະຖານໃໝ່ນີ້ສອດຄ່ອງກັບຂໍ້ບັງຄັບທີ 22 ຂອງ UNECE 22 (ເບິ່ງຫ້ອງ 3.4 ກ່ອນໜ້ານີ້) ກ່ຽວກັບຂໍ້ກຳນົດລັກສະນະທົ່ວໄປ ການທົດສອບ ແລະ ການຕິດສະຕິກເກີ.



### ການໃຊ້ລົດຖີບໃນປະເທດນິວຊີແລນ

ປະເທດນິວຊີແລນ ມີກົດໝາຍບັງຄັບໃຫ້ໃສ່ໝວກກັນກະທົບໃນເວລາຂີ່ລົດຖີບ, ໝວກທີ່ໃຊ້ຕ້ອງມີຄຸນສົມບັດຕາມມາດຕະຖານໝວກກັນກະທົບຂະໜິດໃດໜຶ່ງ (ເບິ່ງຕາຕະລາງມາດຕະຖານໝວກກັນກະທົບທີ່ໄດ້ຮັບການຮັບ ຮອງແລ້ວ) ໝວກທີ່ໃຊ້ຄວນມີຂະໜາດເໝາະສົມ ໃສ່ແລ້ວພໍດີກັບຫົວ, ມີສີສັນສົດໃສ ຫຼື ປັດທັບດ້ວຍວັດຖຸສະຫ້ອນແສງ ພ້ອມທັງຮັດສາຍຮັດຄາງໃຫ້ແໜ້ນ, ຖ້າບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ຫຼື ໃສ່ ແຕ່ວ່າໝວກນັ້ນບໍ່ໄດ້ມາດຕະຖານ ຫຼື ໃສ່ບໍ່ຖືກວິທີອາດຈະຕ້ອງເສຍຄ່າປັບໃໝເທິງ 55 ຫຼຽນ ນິວຊີແລນ.



### ມາດຕະຖານອຸດສາຫະກຳຂອງປະເທດໄທ TIS 369-1995 (2538): ໝວກກັນກະທົບສຳລັບຜູ້ໃຊ້ຍານພາຫະນະ:

ມາດຕະຖານນີ້ ສາມາດໃຊ້ເປັນຈຸດອ້າງອີງໄດ້ໂດຍຄວບຄຸມຫົວຂໍ້ຕໍ່ໄປນີ້ :

- |                                |  |
|--------------------------------|--|
| • ຂອບເຂດ                       | > ຄວາມຄົງໂຕ                                |
| • ຂໍ້ຈຳກັດ                     | > ຄວາມແໜ້ນໜາຂອງສາຍຮັດຄາງ ແລະ ອຸປະກອນຈັບຍຶດ |
| • ອົງປະກອບ                     | > ຄວາມຍືດທົດທາງເບື້ອງເທິງຂອງໝວກ            |
| • ສິ່ງທີ່ຕ້ອງເຮັດ ( ການທົດສອບ) | > ການເຮັດເຄື່ອງໝາຍ ຫຼື ຕິດສະຕິກເກີ         |
| > ການຮັບແຮງກະທົບ ກັບມາດຕະຖານ   | > ການເປັນແບບຢ່າງ ແລະ ເກນວັດແທກຄວາມສອດຄ່ອງ  |
| > ການຕ້ານການທະລຸຜ່ານ           |  |

### 3.4.3 ຂໍ້ກຳນົດກ່ຽວກັບລັກສະນະທົ່ວໄປຂອງໝວກກັນກະທົບ

ມາດຕະຖານໝວກກັນກະທົບສາກົນ, ສ່ວນຫລາຍຈະໃຫ້ນິຍາມໝວກກັນກະທົບວ່າ: ເປັນໝວກທີ່ເປືອກດ້ານນອກເປັນວັດຖຸແຂງ ແລະ ເປືອກດ້ານໃນຕ້ອງອ່ອນ ແລະ ບົບໃຫ້ຍຸບໄດ້. ເຖິງຢ່າງໃດກໍດີ, ໃນມາດຕະຖານໝວກກັນກະທົບບໍ່ຈຳເປັນຕ້ອງລະບຸວ່າ: ຈະຕ້ອງເປັນໝວກໃນລັກສະນະນີ້ເທົ່ານັ້ນ. ມາດຕະຖານໝວກກັນກະທົບທີ່ມີປະສິດທິພາບອາດຈະໃຫ້ນິຍາມວ່າເປັນເຄື່ອງປ້ອງກັນທີ່ອອກແບບໃຫ້ປ້ອງກັນຫົວເມື່ອມີການກະທົບ ທີ່ສຳຄັນຄືມາດຕະຖານທີ່ໃຊ້ ຕ້ອງຄວບຄຸມເຖິງບັນຫາຕ່າງໆໃຫ້ຫຼາຍທີ່ສຸດ ເພື່ອຈະ ບໍ່ມີຂໍ້ຈຳກັດ ໃນເລື່ອງຂອງຮູບແບບ ແລະ ວັດຖຸທີ່ໃຊ້ ຫຼາຍຈົນເກີນໄປ.

ວັດຖຸທີ່ໃຊ້ເຮັດໝວກກັນກະທົບຈະຕ້ອງບໍ່ມີການປ່ຽນແປງຫຼາຍ, ຫຼັງຈາກການໃຊ້ຕາມປົກກະຕິ ຫຼື ເມື່ອໃຊ້ມາເປັນເວລາດົນນານ. ລວມທັງຄຸນນະພາບກໍບໍ່ຄວນເຊື່ອມລົງຍ້ອນການປ່ຽນແປງຂອງສະພາບອາກາດເຊັ່ນ: ເມື່ອຖືກແສງແດດ, ຝົນ, ອາກາດຮ້ອນແຮງ ຫຼື ໜາວແຮງ ຫຼື ເມື່ອສຳພັດກັບສ່ວນຕ່າງໆຂອງຮ່າງກາຍເຊັ່ນ: ຜົມ, ຜິວໜັງ ຫຼື ເຫື່ອ, ວັດຖຸທີ່ໃຊ້ແມ່ນບໍ່ຄວນເປັນວັດຖຸທີ່ມີພິດ ຫຼື ເຮັດໃຫ້ເກີດອາການຄັນຄາຍ.

ໝວກກັນກະທົບອາດຈະມີແນວບົດຫຼື, ແຜນບັງຄັບ ແລະ ຕ້ອງມີແຈ້ງບັງແດດທີ່ຖອດອອກໄດ້, ແຜນບັງລົມ ຫຼື ບັງໜ້າ ຢູ່ດ້ານລຸ່ມຕື່ມອີກກໍໄດ້.

ການອອກແບບໝວກກັນກະທົບ ບໍ່ຄວນໃຫ້ຮູບແບບຂອງໝວກມີຜົນຕໍ່ຄວາມສາມາດຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ ໃນການຟັງສຽງ ແລະ ການເບິ່ງເຫັນຈົນເຮັດໃຫ້ເກີດອັນຕະລາຍໄດ້, ພ້ອມທັງບໍ່ໃຫ້ມີຮູບແບບທີ່ໃຫ້ເກີດຄວາມຮ້ອນໃນຊ່ອງວ່າງ ຫົວ ແລະ ເປືອກໝວກຫຼາຍເກີນໄປ ເຊິ່ງອາດປ້ອງກັນໄດ້ໂດຍອອກແບບໃຫ້ມີຊ່ອງລະບາຍລົມ.

ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບທີ່ຖືກຕ້ອງໃຫ້ພໍດີກັບຫົວ, ເມື່ອໃສ່ແລ້ວຕ້ອງບໍ່ໃຫ້ໝວກງຽງ ຫລື ປິ່ນໄປມາໄດ້ ໂດຍໃຊ້ສາຍຮັດຄາງ ແລະ ໃຫ້ຖືກຕ້ອງ, ສາຍຮັດຄາງຄວນຕິດແໜ້ນຢູ່ກັບຕົວໝວກແບບຖາວອນ ຮັດເຂົ້າໃຫ້ ພໍດີ ແລະ ສາມາດປັບຄວາມຍາວໄດ້.

### ການທົດສອບ

ການທົດສອບສ່ວນປະກອບຕົ້ນຕໍຂອງໝວກກັນກະທົບຢ່າງຖືກຕ້ອງຈະຊ່ວຍສ້າງຄວາມໝັ້ນໃຈໄດ້ວ່າ ຜະລິດຕະພັນທີ່ໃຊ້ມີຄວາມປອດໄພ ແລະ ມີຄຸນນະພາບຄົບຖ້ວນຕາມມາດຕະຖານຂັ້ນຕໍ່າທີ່ກຳນົດ ( ເບິ່ງທີ່ຫ້ອງ 3.4 ) ໃນນີ້ຈະກ່າວເຖິງຕົວຢ່າງການທົດສອບບາງປະເພດ ທີ່ໃຊ້ກວດສອບຄວາມສາມາດຂອງໝວກກັນກະທົບໃນການໃຫ້ມີຄວາມປອດໄພແກ່ຜູ້ໃຊ້ ໃນແຕ່ລະຕົວຢ່າງຈະໃຫ້ທີ່ມາຈາກຂໍ້ບັງຄັບທີ່ 22 ຂອງ UNECE ທີ່ສາມາດເຂົ້າຫາຫາລາຍລະອຽດເພີ່ມຕື່ມໄດ້ໄວ້ໃນວົງເລັບ. ມາດຕະຖານທີ່ມີປະສິດທິພາບບໍ່ຈຳເປັນທົດສອບທຸກຢ່າງທີ່ກ່າວມາຂ້າງເທິງນີ້, ແຕ່ອາດທົດສອບສະເພາະປະສິດທິພາບຂອງໝວກກັນກະທົບທີ່ເໝາະສົມກັບສະຖານະການ ແລະ ຄວາມສູງຂອງຜູ້ໃຊ້ລົດຈັກ ທີ່ພົບຫຼາຍໃນແຕ່ລະພື້ນທີ່. ການກຳນົດມາດຕະຖານໝວກກັນກະທົບທີ່ເໝາະສົມຈະຕ້ອງຄຳນຶງເຖິງຄວາມສາມາດໃນການທົດສອບຜະລິດຕະພັນທີ່ມີຢູ່ໃນປະເທດດ້ວຍ.

- ການທົດສອບພາຍໃຕ້ເງື່ອນໄຂ ເປັນການທົດສອບຄວາມທົນທານຂອງຜະລິດຕະພັນ ໂດຍການນຳໝວກກັນກະທົບ ແລະ ສ່ວນປະກອບຕ່າງໆ ເຂົ້າຮັບອຸນຫະພູມທັງສູງ ແລະ ຕ່ຳ (ຂໍ້ບັງຄັບທີ່ 22 ຂອງ UNECE ຫົວຂໍ້ທີ່ 7.2 )
- ການທົດສອບການຮັບແຮງກະແທກ ເປັນການທົດສອບຄວາມສາມາດໃນການຮັບແຮງກະແທກຂອງໝວກກັນກະທົບ ໂດຍຖິ້ມໝວກລົງໃສ່ແທ່ງເຫຼັກກ້າທີ່ຢູ່ກັບທີ່ ການທົດສອບນີ້ເປັນສິ່ງຈຳເປັນທີ່ຍົກເວັ້ນບໍ່ໄດ້ (ຂໍ້ບັງຄັບທີ່ 22 ຂອງ UNECE ຫົວຂໍ້ທີ່ 7.3 )
- ການທົດສອບສ່ວນທີ່ຍື່ນອອກນອກໝວກ ແລະ ແຮງສຽດສີເທິງພື້ນຜິວ ແລະ ເປັນການທົດສອບວ່າເມື່ອໄດ້ຮັບແຮງ ກະແທກເປືອກນອກຂອງໝວກກັນກະທົບຈະຫຼຸດອອກຈາກຫົວໃນລັກສະນະໃດ (ຂໍ້ບັງຄັບທີ່ 22 ຂອງ UNECE ຫົວຂໍ້ທີ່ 7.4 ).
- ການທົດສອບການຄົງຕົວ ເປັນການທົດສອບຄວາມແຂງແຮງຂອງໝວກກັນກະທົບໂດຍນຳ ນ້ຳໜັກມາກົດທັບທັງສອງຂ້າງຂອງໝວກ (ຂໍ້ບັງຄັບທີ່ 22 ຂອງ UNECE ຫົວຂໍ້ທີ່ 7.5 ).
- ການທົດສອບຄວາມແຂງແຮງ ເປັນການທົດສອບລະບົບຮັດໃຫ້ຖືກຕ້ອງຂອງໝວກກັນກະທົບໃນການທົດສອບນີ້ ອາດເຮັດໃຫ້ບາງສ່ວນຂອງລະບົບໝວກເສຍຫາຍໄປແດ່ ແຕ່ຍາມໃດກໍຕາມຫາກຍັງສາມາດຖອດໝວກອອກຈາກຫົວໄດ້ກໍຍັງຖືວ່າການທົດສອບນັ້ນ ຜ່ານ (ຂໍ້ບັງຄັບທີ່ 22 ຂອງ UNECE ຫົວຂໍ້ທີ່ 7.6 ແລະ 7.7).

ໝວກກັນກະທົບທີ່ໄດ້ມາດຕະຖານບໍ່ຈຳເປັນຕ້ອງມີການທົດສອບແບບວິທີຕ່າງໆທີ່ກ່າວມາ ແຕ່ໝວກກັນກະທົບແຕ່ລະຊະນິດແມ່ນມີຂອບເຂດຈຳກັດທີ່ແຕກຕ່າງກັນເພື່ອໃຫ້ຄວາມປອດໄພສູງສຸດສຳລັບຜູ້ຂັບຂີ່ໃນທຸກສະຖານທີ່ ແລະ ໃນເວລາທີ່ໃຊ້ງານ. ມາດຕະຖານທີ່ເໝາະສົມຂອງໝວກກັນກະທົບ ແມ່ນມີຄວາມສຳຄັນໃນການວັດແທກ ເຖິງຄວາມສາມາດຂອງປະເທດນັ້ນເຊັ່ນກັນ.

ຖ້າເປັນໝວກກັນກະທົບທີ່ມີແຜ່ນບັງລົມ ກໍ່ຄວນທົດສອບແຜ່ນບັງລົມໂດຍການຕອກໂລຫະໃສ່ ເພື່ອເບິ່ງວ່າ ແຜ່ນບັງລົມຈະແຕກ ຫຼື ຫັກອອກເປັນສິ້ນສ່ວນທີ່ແຫຼມຄົມ ຫຼືບໍ່ (ຂໍ້ບັງຄັບທີ 22 ຂອງ UNECE ຫົວຂໍ້ທີ 7.8 ).

ຄວນມີການທົດສອບສາຍຮັດຄາງເພື່ອເບິ່ງລັກສະນະການຫຼຸດຫລວມ, ຄວາມທົນທານຕໍ່ການຂູດຂີດ, ການຫຼຸດເລື່ອນໂດຍບໍ່ໄດ້ຕັ້ງໃຈ ເມື່ອໄດ້ຮັບແຮງກົດ, ຄວາມຍາກ-ງ່າຍ ໃນການຖອດສາຍຮັດ ແລະ ຄວາມທົນທານຂອງກົນໄກການຖອດສາຍຮັດ(ຂໍ້ບັງຄັບທີ 22 ຂອງ UNECE ຫົວຂໍ້ທີ 7.9 ຫາ 7.11).

**ໝາຍເຫດ**

**ການປັບປຸງ ຫຼື ຮັບມາດຕະຖານໝວກກັນກະທົບມາໃຊ້**

ຕາມທີ່ກ່າວໃນຫ້ອງ 3.4 ເຮົາສາມາດໃຊ້ມາດຕະຖານໝວກກັນກະທົບຂອງ UNECE ເປັນຈຸດຕັ້ງຕົ້ນໃນການກຳນົດມາດຕະຖານສຳລັບປະເທດຂອງເຮົາໄດ້ ຂໍ້ບັງຄັບທີ 22 ໄດ້ໃຫ້ພາບລວມກ່ຽວກັບການທົດສອບໝວກກັນກະທົບ ແລະ ອົງປະກອບຂອງໝວກທີ່ກຳລັງເຮັດຢູ່. ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມການທົດສອບທີ່ກຳນົດໄວ້ຕາມມາດຕະຖານໃນຂໍ້ບັງຄັບນີ້ເປັນການທົດສອບທີ່ເຂັ້ມງວດ ແຕ່ກໍ່ຍັງມີຂໍ້ເສຍຢູ່ ເນື່ອງຈາກມາດຕະຖານຂອງ UNECE ກຳນົດໃຫ້ຕ້ອງໃຊ້ເຄື່ອງແທກເລັ່ງຄວາມໄວແບບສາມແກນ ( Traiaxial accelerometer ) ເຊິ່ງມີວິທີການທົດສອບ ແລະ ເຕັກນິກທີ່ຫຍຸ້ງຍາກ ແລະ ມີຄ່າໃຊ້ຈ່າຍສູງ. ໃນບາງປະເທດລວມທັງປະເທດໄທ ແລະ ຫວຽດນາມໄດ້ພັດທະນາມາດຕະຖານທີ່ໃຊ້ອຸປະກອນທົດສອບແບບລາງດຽວ (Monorail) ຊຶ່ງໃຊ້ວິທີທົດສອບທີ່ງ່າຍ ແລະ ເສຍຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໜ້ອຍກວ່າ.

ຕາມຂໍ້ບັງຄັບຂອງ UNCE ຜູ້ຜະລິດໝວກກັນກະທົບຕ້ອງມີຄວາມຮັບຜິດຊອບບາງປະການດ້ວຍເຊັ່ນ: ໃນກໍລະນີທີ່ມີການປ່ຽນແປງໃນຜະລິດຕະພັນ ຕ້ອງແຈ້ງໃຫ້ໜ່ວຍງານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຮັບຮູ້ ແລະ ຕ້ອງມີສ່ວນໃນການກຳນົດບົດລົງໂທດສຳລັບຜູ້ຝ່າຝົນ ພ້ອມທັງຮັບຜິດຊອບໃນການໃຫ້ຂໍ້ມູນແກ່ຜູ້ໃຊ້ໂດຍມີສະຕິກເກີແຈ້ງຂໍ້ມູນມາດຕະຖານ ແລະ ຄຳເຕືອນຕິດໄວ້ດ້ານໃນຂອງໝວກ.



ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກຄວນໃສ່ໝວກກັນກະທົບທີ່ໄດ້ມາດຕະຖານສາກົນ ຫລື ມາດຕະຖານພາຍໃນປະເທດ

© S. Gerdmongsolkogan

**ຫ້ອງທີ 3.5 : ຈະປັບປຸງການທົດສອບໝວກກັນກະທົບໃຫ້ມີປະສິດທິພາບຂຶ້ນດ້ວຍວິທີໃດ:  
ການທົດສອບແຮງກະແທກດ້ານຂ້າງ.**

ອາການບາດເຈັບທີ່ທົວເປັນອາການບາດເຈັບຮຸນແຮງປະເພດ ຫຼື ຫຼາຍທີ່ສຸດໃນອຸປະຕິເຫດທາງລົດຈັກ, ແຮງກະແທກທີ່ ທົວສ່ວນໃຫຍ່ຈະເປັນແຮງກະແທກໃນມູມສະຫຼຽງ, ເຊິ່ງເກີດຂຶ້ນ ເມື່ອທົວກະທົບກັບພື້ນແຂງເປັນມູມສະຫຼຽງ ແລະພົບໄດ້ຫຼາຍ ກວ່າ (ແຮງກະທົບໂດຍກົງ) ເຊິ່ງເກີດຂຶ້ນເມື່ອທົວກະທົບພື້ນ ໂດຍກົງທີ່ມູມ 90, ແຮງກະແທກໃນມູມສະຫຼຽງທີ່ມີຜົນເຮັດໃຫ້ ເນື້ອເຫຍື້ອສະໜອງແຕກ ຫຼືຜິດຮູບໄປ ຊຶ່ງມີຄວາມຮຸນແຮງຫຼາຍ ກວ່າແຮງກະແທກໂດຍກົງເທິງ 6 ເທົ່າ. ການບາດເຈັບທີ່ມີເລືອດ ຄັ່ງໃຕ້ເຫຍື້ອຫຸ້ມສະໜອງຊັ້ນນອກ ແລະການບາດເຈັບທີ່ກະດູກ ສັນຫຼັງເປັນອາການ ບາດເຈັບຢ່າງຮຸນແຮງທີ່ພົບເຫັນຫຼາຍທີ່ສຸດ ໃນອຸປະຕິເຫດທາງລົດຈັກ, ຊຶ່ງເກີດຈາກແຮງກະແທກໃນມູມສະ ຫຼຽງທີ່ມາກະທົບໃສ່ທົວ ແລະ ກ່ຽວພັນໂດຍກົງກັບກົນໄກການ ເລັ່ງທຸລຸດຄວາມໄວ (Rotational acceleration) ທີ່ເກີດຂຶ້ນ ກັບສະໜອງ.

ໝວກກັນກະທົບສ່ວນຫຼາຍທີ່ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກໃຊ້ ເປັນໝວກທີ່ຜະ ລິດຂຶ້ນເພື່ອໃຫ້ມີຄຸນສົມບັດຄົບຕາມຂໍ້ກຳນົດ ໃນການທົດສອບ ເພື່ອຄວບຄຸມມາດຕະຖານໃນການທົດສອບແບບ "Drop test" ທີ່ໃຊ້ກັນໃນປະຈຸບັນນີ້ ຈະໂຍນ ໝວກລົງໃນມູມສະຫຼຽງໃສ່ພື້ນ ພຽງ ຫຼື ພື້ນຫລຸບໂນນ, ຊຶ່ງເຮັດໃຫ້ເກີດແຮງກະແທກໂດຍກົງກັບ ທົວ (ເບິ່ງຮູບທີ່ 1 ໃນຫ້ອງນີ້) ແຕ່ໃນສະພາບການຕົວຈິງ ບໍ່ຄ່ອຍ ມີການກະທົບທາງທົວໂດຍກົງເຊັ່ນນີ້ ຊຶ່ງ 90 % ຂອງອາການ ບາດເຈັບທີ່ທົວໃນກຸ່ມທີ່ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ຈະມາຈາກແຮງກະທົບ

ດ້ານສະຫຼຽງ. ການທົດສອບມາດຕະຖານໝວກກັນກະທົບ ສ່ວນໃຫຍ່ ບໍ່ໄດ້ມີການທົດສອບ ການຕົກຈາກລົດຖີບ ໃນລັກ ສະນະທີ່ເຮັດໃຫ້ທົວ ໄດ້ຮັບແຮງກະແທກດ້ານສະຫຼຽງ. ໝວກ ກັນກະທົບທີ່ຜະລິດສ່ວນໃຫຍ່ ຈຶ່ງເປັນໝວກທີ່ປ້ອງກັນທົວຈາກ ແຮງກະແທກໂດຍກົງໄດ້, ແຕ່ຍັງບໍ່ມີການທົດສອບຄວາມສາ ມາດໃນການປ້ອງກັນທົວຈາກແຮງກະແທກໃນມູມສະຫຼຽງ.

ຜົນການສຶກສາໃນໄລຍະຫລັງກ່ຽວກັບບັນຫານີ້ ເຮັດໃຫ້ມີ ການພັດທະນາ ການທົດສອບແຮງກະແທກໃນມູມສະຫຼຽງຂຶ້ນ ມາ. ໃນການທົດສອບນີ້ຈະນຳທຸ່ນທີ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ຖິ້ມລົງ ໃສ່ພື້ນ ທີ່ງ່ຽງ ແທນທີ່ຈະຖິ້ມລົງໃສ່ພື້ນ ທີ່ພຽງຄືເກົ່າ(ເບິ່ງຮູບທີ່ 2 ໃນຫ້ອງນີ້) ເມື່ອປຽບທຽບກັບການທົດສອບແບບ Drop test ທີ່ປະຕິບັດກັນຢູ່ ການທົດສອບແບບໃໝ່ສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າແຮງ ກະແທກທີ່ເຮັດໃຫ້ມີການແຕກແຫງ ຫຼື ບິດບັງຂອງເນື້ອເຫຍື້ອ ສະໜອງ ມີຫຼາຍຂຶ້ນກວ່າເກົ່າ. ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງຄວນຂະຫຍາຍວິທີ ການທົດສອບໝວກກັນກະທົບທີ່ມີຢູ່ໃນປະຈຸບັນໃຫ້ມີທັງການ ທົດສອບແບບ Drop test ຕາມປົກກະຕິ ແລະ ການທົດສອບ ແຮງກະແທກໃນມູມສະຫຼຽງດ້ວຍ ເພື່ອໃຫ້ຄວບຄຸມລັກສະນະ ຂອງແຮງກະແທກ ສ່ວນໃຫຍ່ທີ່ເກີດຂຶ້ນກັບອຸປະຕິເຫດກັບລົດ ຈັກ ໃນຊີວິດຈິງຊຶ່ງຈະນຳໄປສູ່ການປັບປຸງມາດຕະຖານໝວກ ກັນກະທົບຕໍ່ໄປ.

ຂໍ້ມູນອ້າງອີງ ( 11, 12 )



### ການອະນຸມັດໃບຮັບຮອງ

ການອະນຸມັດໃບຮັບຮອງເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງການບັງຄັບໃຊ້ມາດຕະຖານໝວກກັນກະທົບ. ຂໍແນະນຳໃຫ້ໃຊ້ວິທີ “ ຮັບຮອງປະເພດຂອງໝວກ ” ເພື່ອໃຫ້ເປັນແບບດຽວກັນໝົດ. ໃນການໃຫ້ການຮັບຮອງແບບນີ້, ຜູ້ຜະລິດຕ້ອງນຳຜະລິດຕະພັນຂອງຕົນ ມາມອບໃຫ້ ໜ່ວຍງານທີ່ໄດ້ຮັບການມອບໝາຍໃຫ້ເປັນຜູ້ອະນຸມັດໃບຮັບຮອງ ເພື່ອຂໍຮັບການທົດສອບໂດຍໜ່ວຍງານອິດສະຫຼະ. ຖ້າມີການກຳນົດມາດຕະຖານຜະລິດຕະພັນໃໝ່ ໜ່ວຍ ງານເດີມທີ່ໄດ້ ຮັບການມອບໝາຍ ໃຫ້ເປັນຜູ້ອະນຸມັດໃບຮັບຮອງ ອາດຈະຕ້ອງເປັນ ຜູ້ດຳເນີນການທົດສອບໄປກ່ອນ, ໜ່ວຍງານດ້ານນີ້ ສ່ວນໃຫຍ່ຈະເປັນສູນດ້ານມາດຕະຖານຜະລິດຕະພັນໃນກະຊວງວິທະຍາສາດ ຫຼືເປັນສູນກວດສອບທີ່ມີຢູ່ໃນໜ່ວຍງານ ດ້ານມາດຕະຖານ ຫຼື ສຳນັກງານທີ່ເຮັດໜ້າທີ່ໃນການຄຸ້ມຄອງທະບຽນຍານພາຫະນະ.

ການແນະນຳໃຫ້ໜ່ວຍງານໃຊ້ວິທີ ຮັບຮອງປະເພດຂອງໝວກ ຫຼາຍກວ່າ ວິທີອອກໃບຮັບຮອງເອົາເອງ, ເພາະວິທີທຳອິດ ຈະຕ້ອງປະຕິບັດຕາມມາດຕະຖານ ທີ່ມີຢູ່ແລ້ວຢ່າງ ເຄັ່ງຄັດ ຫຼາຍກວ່າ. ການໃຫ້ໜ່ວຍງານໃຊ້ວິທີອອກໃບຮັບຮອງເອົາເອງ ຈະເປີດໂອກາດໃຫ້ຜູ້ຜະລິດທີ່ບໍ່ຊື່ສັດກະທຳຜິດໄດ້ຫຼາຍກວ່າວິທີທຳອິດ.

ໂດຍລວມແລ້ວ ລາຍການສຳລັບການກວດສອບທີ່ສະເໜີໄວ້ດັ່ງລຸ່ມນີ້ ຈະເປັນປະໂຫຍດຕໍ່ການພັດທະນາມາດຕະຖານໝວກກັນກະທົບສຳຫຼັບລົດຈັກ:

- ກວດສອບມາດຕະຖານລົດຈັກທີ່ມີຢູ່.
- ພິຈາລະນາວ່າຈຳເປັນຕ້ອງທົບທວນມາດຕະຖານທີ່ມີຢູ່ແລ້ວ ຫຼື ບໍ່? ຫຼື ຕ້ອງພັດທະນາມາດຕະຖານໃໝ່ຂຶ້ນມາພິຈາລະນາອຸປະສັກໃນການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບທີ່ມີຢູ່.
- ພັດທະນາມາດຕະຖານທີ່ສາມາດຊ່ວຍຫຼຸດປະລິມານການບາດເຈັບຫົວລົງໄດ້.
- ຕັດສິນໃຈເລືອກມາດຕະຖານໃດມາດຕະຖານໜຶ່ງ ແລະ ນຳໄປບັນຈຸໄວ້ໃນກົດໝາຍລະດັບຊາດ.
- ກຳນົດວິທີການກວດສອບ ໂດຍໜ່ວຍງານທີ່ເຮັດໜ້າທີ່ຄວບຄຸມ ແລະ ວິທີການບັງຄັບໃຊ້ມາດຕະຖານໃໝ່.
- ຜະລິດ ແລະ ເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບມາດຕະຖານໃໝ່ ໃຫ້ແກ່ຜູ້ຜະລິດໝວກກັນກະທົບ ແລະ ຜູ້ຄ້າຍອຍ ພ້ອມທັງສາທາລະນະຊົນຮັບຊາບ.
- ກຳນົດໄລຍະເວລາໃຫ້ຜູ້ຜະລິດໝວກກັນກະທົບ ລະຜູ້ຄ້າຍອຍປະຕິບັດຕາມມາດຕະຖານໃໝ່.

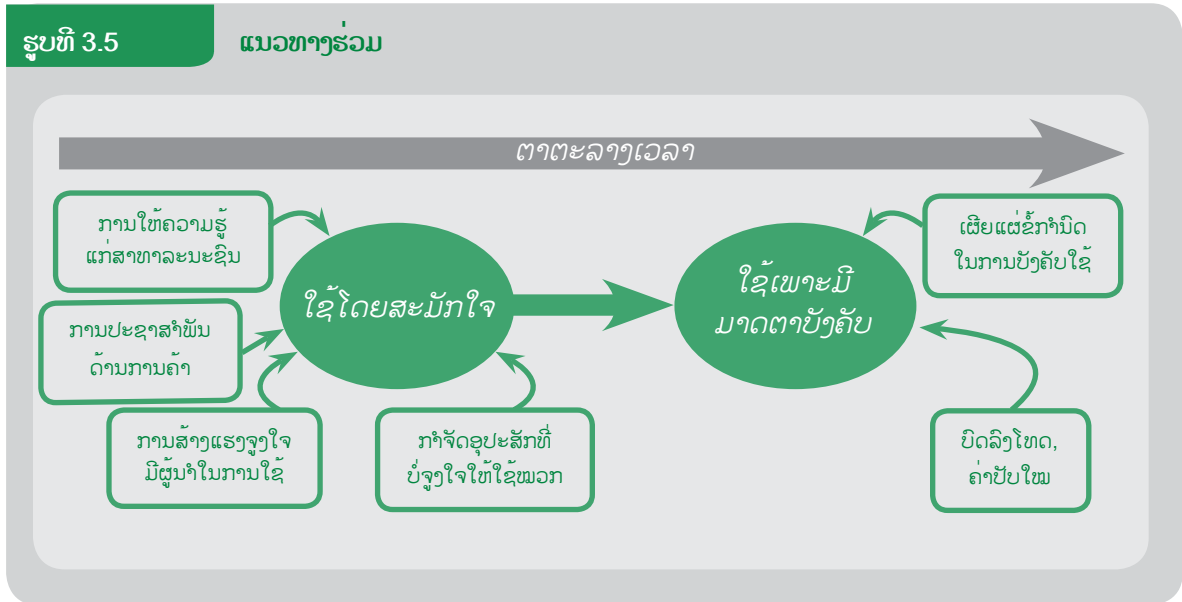
### ຮູບແບບຂອງໝວກກັນກະທົບ

ຖ້າກຳນົດໃຫ້ການຜະລິດໝວກກັນກະທົບເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງໂຄງການປຸກລະດົມ, ຈະຕ້ອງມີການອອກແບບໝວກໃຫ້ຖືກຕ້ອງຕາມມາດຕະຖານຜະລິດຕະພັນ ສະບັບໃໝ່ສຸດ ແລະ ຕ້ອງໃຫ້ເໝາະສົມກັບສະພາບຂອງທ້ອງຖິ່ນ. ໂມດູນທີ 1 ໄດ້ເວົ້າເຖິງປະເດັນຕ່າງໆ ທີ່ຄວນນຳມາປະກອບ ໃນການພິຈາລະນາການອອກແບບໝວກກັນກະທົບໄປແລ້ວ.

### 3.5 ວິທີການປະຕິບັດຕາມກົດໝາຍຫຼາຍຂັ້ນ

ຜົນການສຶກສາຈຳນວນຫຼາຍສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ: ການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບເປັນວິທີການທີ່ມີປະສິດທິພາບຫຼາຍທີ່ສຸດ ໃນການຫຼຸດຜ່ອນອັດຕາການເສຍຊີວິດ ແລະ ຄວາມຮຸນແຮງໃນການບາດເຈັບທີ່ຫົວໃນກຸ່ມຄົນທີ່ໃຊ້ລົດຈັກ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຫາກຕ້ອງການເພີ່ມອັດຕາການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບ ຈຳເປັນຕ້ອງໃຊ້ແນວທາງທີ່ໄດ້ຮັບຄວາມຮ່ວມມືຈາກຫລາຍພາກສ່ວນ(ເບິ່ງຮູບ 3.5) ການຊັກຊວນໃຫ້ຜູ້ໃຊ້ລົດຈັກໃສ່ໝວກຫຼາຍຂັ້ນ ຈະຕ້ອງໃຊ້ທັງສອງວິທີ ຄື: ໃຊ້ດ້ວຍຄວາມສະໝັກໃຈ ແລະ ດ້ວຍການບັງຄັບ.

ກ່ອນຈະໃຊ້ມາດຕະການບັງຄັບ, ຄວນຈັດໃຫ້ມີໂຄງການສົ່ງເສີມການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ໂດຍສະເພາະຄວາມສະໝັກໃຈກ່ອນ ຮູບທີ 3.4 ສະແດງໃຫ້ເຫັນເຖິງວິທີນຳມາດຕະການຕ່າງໆ ມາໃຊ້ເພື່ອປຸກລະດົມໃຫ້ໃສ່ໝວກດ້ວຍຄວາມສະໝັກໃຈເຊັ່ນ: ການໃຫ້ຄວາມຮູ້ແກ່ສາທາລະນະຊົນ, ການປະຊາສຳພັນ ໂດຍບໍລິສັດຜູ້ຜະລິດ, ການນຳບຸກຄົນຕົວຢ່າງມາເປັນຜູ້ນຳໃນການໃຊ້ໝວກ ແລະ ໂຄງການໃຊ້ແຮງຈູງໃຈໃນກຸ່ມລູກຈ້າງ ເມື່ອມີມາດຕະການເຫຼົ່ານີ້ແລ້ວ ຄວນຈັດກິດຈະກຳທີ່ເນັ້ນໜັກການໃຫ້ຂໍ້ມູນແກ່ສາທາລະນະຊົນກ່ຽວກັບກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ໝວກກັນກະທົບທີ່ຈະນຳມາບັງຄັບໃຊ້. ກະກຽມໃຫ້ຕຳຫຼວດມີຄວາມພ້ອມທີ່ຈະດຳເນີນການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍໃໝ່ ແລະ ຈັດຕັ້ງລະບົບການລົງໂທດສຳລັບຜູ້ທີ່ບໍ່ປະຕິບັດຕາມກົດໝາຍ.



### 3.5.1 ມາດຕະການເພີ່ມການໃສ່ໝວກດ້ວຍຄວາມສະໝັກໃຈ

ຫົວຂໍ້ຕໍ່ໄປນີ້ ເປັນມາດຕະການ ທີ່ຈະຊ່ວຍສົ່ງເສີມໃຫ້ມີການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບ:

#### ການໃຫ້ຄວາມຮູ້ແກ່ສາທາລະນະຊົນ

ການໃຫ້ຄວາມຮູ້ແກ່ສາທາລະນະຊົນໄດ້ແກ່ກິດຈະກຳທຸກປະເພດທີ່ມີເປົ້າໝາຍ ເພື່ອເຜີຍແຜ່ກ່ຽວກັບ ບັນຫາຕ່າງໆເຊັ່ນ: ມາດຕະຖານໝວກກັນກະທົບ, ກົດໝາຍໃໝ່ກ່ຽວກັບໝວກກັນກະທົບ ແລະ ການບັງ ຄັບໃຊ້, ລະດັບຄວາມຮ້າຍແຮງຂອງການບາດເຈັບຂອງການຈະລາຈອນທາງຖະໜົນ ໃນກຸ່ມຄົນທີ່ໃຊ້ ລົດຈັກ. ລວມທັງຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບປະໂຫຍດທີ່ຈະໄດ້ຮັບຈາກການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ແລະ ເປັນຫຍັງຈຶ່ງ ຄວນໃຫ້ໝວກກັນກະທົບກາຍເປັນສ່ວນ ໜຶ່ງ ຂອງການດຳລົງຊີວິດສຳລັບຜູ້ທີ່ໃຊ້ລົດຈັກ ລາຍລະອຽດວິ ທິການເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນເຫລົ່ານີ້ ຢູ່ໃນຫົວຂໍ້ທີ່ 3.6.

ໂຄງການສຶກສາອົບຮົມ ແລະ ເຜີຍແຜ່ຂ່າວສານເພື່ອກະຕຸ້ນໃຫ້ມີການນຳໃຊ້ໝວກກັນກະທົບສຳລັບລົດ ຖີບ ແລະ ລົດຈັກ ຄວນເປັນໂຄງການທີ່:

- ການກະຕຸ້ນ ແລະ ສົ່ງເສີມໃຫ້ມີການປ່ຽນພຶດຕິກຳ;
- ເຮັດໃຫ້ໄດ້ຮັບການສະໜັບສະໜູນຈາກສາທາລະນະຊົນຫຼາຍຂຶ້ນ;
- ມີຜົນຕໍ່ບັນທັດຖານຂອງສັງຄົມ, ເຮັດໃຫ້ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບເປັນທີ່ຍອມຮັບຫຼາຍຂຶ້ນໃນສັງຄົມ;
- ສ້າງສະພາບແວດລ້ອມທີ່ສະໜັບສະໜູນໃຫ້ຜ່ານຮ່າງກົດໝາຍ ແລະ ນະໂຍບາຍທີ່ຈະເຮັດໃຫ້ມີການ ໃຊ້ໝວກກັນກະທົບເພີ່ມຂຶ້ນ.

#### ການຕະຫລາດໃນຮູບແບບການຄ້າ

ການປະຊາສຳພັນເພື່ອຜັນປະໂຫຍດທາງດ້ານທຸລະກິດ ໂດຍບໍລິສັດຜູ້ຜະລິດ ແລະ ຜູ້ຄ້າຫຍ່ອຍໝວກ ກັນກະທົບມີບົດບາດສຳຄັນ ໃນການເພີ່ມການນຳໃຊ້ໝວກກັນກະທົບດ້ວຍຄວາມສະໝັກໃຈ. ຈາກການ ສຶກສາພຶດຕິກຳຜູ້ບໍລິໂພກພົບວ່າ: ຄວາມຮັບຮູ້ຂອງສາທາລະນະຊົນໃນເລື່ອງນີ້ແມ່ນເກີດຂຶ້ນຈາກຄຳ ບອກເລົ່າ, ຈາກປາກຕໍ່ປາກ ຈຶ່ງເຮັດໃຫ້ການໃຊ້ໝວກ ກັນກະທົບກາຍເປັນເລື່ອງ ປົກກະຕິຂອງສັງຄົມ.

#### ແນວຄິດລິເລີ່ມ ການໃຊ້ບຸກຄົນຕົ້ນແບບ

ການເລືອກບຸກຄົນມາເປັນຕົ້ນແບບໃນການນຳໃຊ້ໝວກກັນກະທົບສາມາດຈູງໃຈໃຫ້ຄົນມາໃຊ້ໝວກ ເພີ່ມຂຶ້ນ ຄວນນຳມາດຕະການນີ້ມາໃຊ້ ກ່ອນຈະມີການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍ. ບຸກຄົນທີ່ເໝາະສົມຈະເປັນ ຕົວແບບຜູ້ນຳໃນການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບແມ່ນຂຶ້ນກັບກຸ່ມເປົ້າໝາຍໃນການໂຄສະນາ. ກຸ່ມເປົ້າໝາຍ ອາດເປັນກຸ່ມຊາວໜຸ່ມ, ຊຶ່ງເປັນກຸ່ມທີ່ໃຊ້ລົດຈັກຫຼາຍທີ່ສຸດ ລວມທັງຜູ້ຂັບຂີ່ ແລະ ຜູ້ຊ້ອນທ້າຍ. ສຳລັບ ກຸ່ມນີ້ ຕົວແບບທີ່ຈະໃຊ້ເປັນຜູ້ນຳໃນການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ຄວນຈະເປັນນັກຮ້ອງ, ນັກສະແດງຮູບເງົາ ຫຼື ໂທລະທັດ ຫຼື ນັກກິລາທີ່ມີຊື່ສຽງ. ສຳລັບກຸ່ມເປົ້າໝາຍອື່ນໆ ອາດຈະໃຊ້ແພດ ຫຼື ຜູ້ປະກອບອາຊີບໃນ ດ້ານຕ່າງໆ ທີ່ປະຊາຊົນຮູ້ຈັກດີ ຫຼື ນັກທຸລະກິດທີ່ປະສົບຜົນສຳເລັດສູງ.

### ມາດຕະການສ້າງແຮງຈູງໃຈໃຫ້ລູກຈ້າງ.

ນາຍຈ້າງ ຫຼື ຫົວໜ້າງານ ທັງພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນ ສາມາດມີບົດບາດສຳຄັນໃນການສົ່ງເສີມການໃສ່ໝວກກັນກະທົບໄດ້. ໂດຍດຳເນີນການໃຫ້ລູກຈ້າງ ຫຼື ພະນັກງານຂອງຕົນໃສ່ໝວກກັນກະທົບໃນການເດີນທາງໄປ-ກັບຈາກບ່ອນເຮັດວຽກໄດ້ (ເບິ່ງທີ່ຫ້ອງ 3.5) ນອກຈາກຈະເປັນປະໂຫຍດແກ່ສັງຄົມແລ້ວ, ການນຳສະເໜີໃຫ້ສາທາລະນະຊົນເຫັນພາບພະນັກງານຂອງຕົນໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ຍັງເປັນການໂຄສະນາໜ່ວຍງານຂອງຕົນດ້ວຍວ່າ: ມີຜູ້ບໍລິຫານທີ່ດີ, ເປັນຫ່ວງຄວາມປອດໄພຂອງພະນັກງານ, ຈຶ່ງແນະນຳໃຫ້ເກີດໂຄງການນີ້ຂຶ້ນ. ວິທີການນີ້ໃຊ້ໄດ້ຜົນດີເປັນພິເສດໃນປະເທດທີ່ມີລູກຈ້າງ ແລະ ພະນັກງານສ່ວນໃຫຍ່ໃຊ້ລົດຈັກໃນການເດີນທາງໄປ-ກັບ ຈາກບ່ອນເຮັດວຽກ.

ນາຍຈ້າງ ຫຼື ຜູ້ເປັນຫົວໜ້າງານສາມາດນຳມາດຕະການດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ ມາເປັນແຮງຈູງໃຈໃຫ້ພະນັກງານໃຊ້ໝວກກັນກະທົບໄດ້ຄື:

- ອອກເງິນສະໜັບສະໜູນໃຫ້ພະນັກງານ ແລະ ສະມາຊິກໃນຄອບຄົວຊື້ໝວກກັນກະທົບ.
- ນຳສະເໜີລາຍຊື່ພະນັກງານທີ່ໃຊ້ໝວກກັນກະທົບລົງໃນຂ່າວສານຂອງບໍລິສັດ.
- ສະເໜີໃຫ້ສິ່ງຂອງ ທີ່ບໍ່ລິສັດໃຊ້ສົ່ງເສີມການຂາຍ, ຂອງແຖມ, ຂອງຂວັນ ແລະ ລາງວັນຕ່າງໆ.
- ຈັດການຂາຍຫວຍງວດພິເສດ ໂດຍໃຫ້ສະເພາະພະນັກງານທີ່ໃຊ້ໝວກກັນກະທົບ ຊື້ໄດ້.
- ບາງບໍລິສັດອາດມີການໃຫ້ຄະແນນພິເສດກັບຜູ້ທີ່ໃຊ້ໝວກກັນກະທົບເປັນປະຈຳ ເພື່ອນຳໄປໃຊ້ໃນການພິຈາ ລະນາເລື່ອນຕ່ຳແຫ່ງ ຫຼື ໃຫ້ເງິນເດືອນໆ ທີ 13 (ໂບນັສ).
- ກຳນົດເປັນເງື່ອນໄຂໃນການຈ້າງງານ (ຂຽນເປັນລາຍລັກອັກສອນ ແລະ ກົດລະບຽບຂອງບໍລິສັດ) ກໍລະນີນີ້ຖືວ່າເປັນມາດຕະການສົ່ງເສີມການໃຊ້ໝວກແບບສະໝັກໃຈ ເພາະພະນັກງານອາດເລືອກບໍ່ເຮັດວຽກກັບບໍລິສັດທີ່ມີລະບຽບຕ້ອງໃຫ້ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ.

**ໝາຍເຫດ** ມາດຕະການສົ່ງເສີມການໃສ່ໝວກກັນກະທົບຂອງບໍລິສັດເອກະຊົນ.

ເນື່ອງຈາກວ່າເຫັນຄວາມສຳຄັນຂອງແຮງງານທີ່ມີສຸຂະພາບດີ ແລະ ການສູນເສຍຄວາມສາມາດ ໃນການເຮັດວຽກຂອງພະນັກງານຈາກອຸບັດຕິເຫດບົນທ້ອງຖະໜົນ. ຫລາຍບໍລິສັດໃນປະເທດ ຫວຽດນາມໄດ້ເລີ່ມນຳນະໂຍບາຍສົ່ງເສີມໃຫ້ພະນັກງານໃຊ້ໝວກກັນກະທົບຫຼາຍຂຶ້ນ ໂດຍໃຊ້ມາດຕະການໃສ່ໝວກໂດຍສະໝັກໃຈຄວບຄູ່ກັບມາດຕະການບັງຄັບເຊັ່ນ: ບາງບໍລິສັດຈັດຫາໝວກກັນກະທົບໃຫ້ພະນັກງານ, ບາງບໍລິສັດຍັງໄດ້ຫາໝວກທີ່ໄດ້ຕາມມາດຕະຖານໃຫ້ສະມາຊິກໃນຄອບຄົວຂອງພະນັກງານ ຕື່ມອີກ. ນອກຈາກແຮງຈູງໃຈແລ້ວ ຫຼາຍບໍລິສັດໃຊ້ວິທີລົງໂທດດ້ວຍເຊັ່ນ: ພະນັກງານທີ່ບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບຈະຖືກຕັກເຕືອນດ້ວຍວ່າຈາກອນ ແລະ ຖ້າຫາກຍັງເມີນເສີຍບໍ່ປະຕິບັດຕາມຈະໄດ້ຮັບຈົດໝາຍເຕືອນຢ່າງເປັນທາງການ ໃນບາງກໍລະນີມີການເນັ້ນຄວາມສຳຄັນຂອງນະໂຍບາຍຂອງບໍລິສັດຕໍ່ບັນຫາດັ່ງກ່າວນີ້ໃຫ້ຊັດເຈນຂຶ້ນເຊັ່ນ: ຖ້າຜູ້ເປັນຫົວໜ້າງານບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ຈະໄດ້ຮັບໂທດຫຼາຍ ກວ່າພະນັກງານຜູ້ເປັນສະມາຊິກ (ລູກນ້ອງ).

### ມາດຕະການສ້າງແຮງຈູງໃຈ ແລະກຳຈັດອຸປະສັກໃນການນຳໃຊ້ໝວກຂອງລັດຖະບານ.

ໂຄງການທີ່ລັດຖະບານສ້າງໃຫ້ເປັນກິນໄກສຳຄັນໃນການເພີ່ມອັດຕາການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບ ໂຄງການເຫຼົ່ານີ້ມີຕັ້ງແຕ່ການສ້າງແຮງຈູງໃຈ ໃຫ້ແກ່ບໍລິສັດຜູ້ຜະລິດໝວກກັນກະທົບ ຫຼື ຜູ້ບໍລິໂພກ ໄປຈົນເຖິງການກຳຈັດອຸປະສັກທີ່ບໍ່ຈູງໃຈໃຫ້ໃສ່ໝວກເຊັ່ນ: ລັດຖະບານຂອງປະເທດທີ່ອະນຸຍາດໃຫ້ເດັກ ໂດຍສານລົດຈັກ ໄປກັບຜູ້ປົກຄອງ, ຊຶ່ງສ່ວນຫລາຍເປັນປະເທດໃນເຂດອາຊີ ອາດຈັດຕັ້ງໂຄງການອອກເງິນຄ່າໝວກກັນກະທົບໃຫ້ເດັກນ້ອຍໃນໄລຍະຮຳຮຽນ. ໃນຫ້ອງທາງລຸ່ມນີ້ເປັນຕົວຢ່າງຂອງມາດຕະການການຈູງໃຈ ທີ່ລັດຖະບານນຳມາໃຊ້ ເພື່ອເພີ່ມອັດຕາການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ.



#### ແຮງຈູງໃຈເພື່ອເພີ່ມອັດຕາການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບສຳລັບລົດຈັກຂອງລັດວິກຕໍເຣຍ.

ໃນລະຫວ່າງປີ 1984-1989 ລັດຖະບານຂອງ ລັດວິກຕໍເຣຍ ຂອງປະເທດ ອົສຕຣາລີ ໄດ້ຈັດຕັ້ງໂຄງການຄົ້ນເງິນສ່ວນຫລຸດ ໃນການຊື້ໝວກກັນກະທົບຂຶ້ນທັງໝົດ 7 ຄັ້ງ ແຕ່ລະຄັ້ງຈະຄົ້ນເງິນຈຳນວນ 10 ຫຼຽນອົສຕຣາລີ ໃຫ້ຜູ້ຊື້ ໝວກກັນກະທົບສຳລັບລົດຈັກທີ່ໄດ້ມາດຕະຖານແລະ ຜະລິດໃນອົດສະຕາລີ. ລວມແລ້ວ ລັດຕ້ອງຈ່າຍເງິນທັງໝົດ 1,8 ລ້ານຫຼຽນໃຫ້ແກ່ຜູ້ຊື້ທີ່ຂໍເງິນຄືນ 180.000 ລາຍ. ມາດຕະການນີ້ ເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງໂຄງການທີ່ປະສົບຜົນສຳເລັດຢ່າງຍິ່ງ ເຮັດໃຫ້ອັດຕາການໃສ່ໝວກກັນກະທົບໃນກຸ່ມຜູ້ໃຊ້ລົດຈັກເພີ່ມສູງຂຶ້ນຫຼາຍ, ຊຶ່ງນຳໄປສູ່ການຫຼຸດຜ່ອນຂອງອັດຕາການບາດເຈັບທີ່ຫົວ ແລະການເສຍຊີວິດຂອງຜູ້ໃຊ້ລົດຈັກຢ່າງຫຼວງຫຼາຍເຊັ່ນກັນ.

ລາຄາຂອງໝວກກັນກະທົບທີ່ສູງເກີນໄປ ຈັດເປັນສິ່ງໜຶ່ງທີ່ບໍ່ຈູງໃຈໃຫ້ຄົນໃຊ້ໝວກກັນກະທົບ. ອຸປະສັກດ້ານນີ້ມັກເປັນຂໍ້ມູນທີ່ຖືກ “ ເຊືອງຊ້ອນ “ ບໍ່ໃຫ້ຜູ້ບໍລິໂພກຮູ້ ແລະ ຊ້ອນມາໃນຮູບແບບຂອງພາສີ ແລະ ຄ່າທຳນຽມຕ່າງໆ ( ເຊັ່ນ: ພາສີການຂາຍສິນຄ້າ, ອາກອນຕ່າງໆ, ພາສີຂາເຂົ້າ) ຜົນກະທົບຂອງອຸປະສັກນີ້ ຕໍ່ອັດຕາການໃສ່ໝວກ ກັນກະທົບ ມັກເປັນຜົນກະທົບທີ່ເກີດຂຶ້ນໂດຍບໍ່ໄດ້ຕັ້ງໃຈ. ອຸປະສັກອື່ນໆ ອາດຈະແມ່ນຕົ້ນທຶນຂອງຜູ້ບໍລິໂພກ ໃນຮູບແບບຂອງເວລາ ແລະຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທີ່ຕ້ອງເສຍໄປໃນການເດີນທາງໄປຫາຊື້ໝວກ.

ການຫາທາງກຳຈັດອຸປະສັກເຫຼົ່ານີ້ ເປັນຫົວຂໍ້ໜຶ່ງຂອງການປຸກລະດົມໃຫ້ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ຊຶ່ງອາດເຮັດໄດ້ໂດຍການປຸກລະດົມ ຊັກຊວນໃຫ້ສະໜັບສະໜູນການຍົກເວັ້ນພາສີສຳລັບການນຳເຂົ້າໝວກກັນກະທົບ ( ຫຼື ເພີ່ມຈຳ ນວນແຫຼ່ງຂາຍ ໝວກໃຫ້ຫຼາຍຂຶ້ນ) ໂດຍສະເພາະມາດຕະການໃນການຫລຸດລາຄາໝວກໃຫ້ແກ່ຜູ້ຊື້ ຈະຊ່ວຍເພີ່ມອັດຕາການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບໄດ້ຫຼາຍຂຶ້ນ.

ການປະເມີນຕົ້ນທຶນ ແລະ ສິ່ງທີ່ຈຳເປັນຕ້ອງມີ ເພື່ອໃຫ້ມີໝວກກັນກະທົບວາງຂາຍໃນຕະຫຼາດເປັນມາດຕະການທີ່ດີ ສຳລັບຄົນທາງສິ່ງທີ່ເປັນອຸປະສັກບໍ່ຈູງໃຈໃຫ້ໃສ່ໝວກ ຊຶ່ງຈະມີປະໂຫຍດ ໃນການກຳນົດມາດຕະການທີ່ຈຳເປັນໃນການກຳຈັດອຸປະສັກເຫຼົ່ານີ້ອອກໄປ.

### 3.5.2 ມາດຕະການເພີ່ມເຕີມຂອງການນຳໃຊ້ໝວກກັນກະທົບໂດຍການບັງຄັບ

ໜ່ວຍງານຂອງລັດ ໂດຍສະເພາະໜ່ວຍງານທີ່ມີສ່ວນຮ່ວມຢູ່ໃນຄະນະຮັບຜິດຊອບຄວນຈະເປັນຜູ້ນຳໃນການກຳນົດໃຫ້ພະນັກງານໃນໜ່ວຍງານຕ້ອງໃສ່ໝວກກັນກະທົບໂດຍກຳນົດໄວ້ໃນສັນຍາການຈ້າງງານໃນນີ້ລວມເຖິງ ໜ່ວຍງານດ້ານການຂົນສົ່ງນຳ.

#### ການເຜີຍແຜ່ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍໝວກກັນກະທົບ.

ຄວນໃຫ້ເວລາແກ່ຜູ້ຂີ່ລົດຈັກຢ່າງພຽງພໍເພື່ອໃຫ້ໄດ້ຮັບຊາບຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບການປະກາດໃຊ້ກົດໝາຍໝວກກັນກະທົບ ແລະ ຄວນໄດ້ຮັບຮູ້ວິທີການບັງຄັບ ແລະ ໃຊ້ບົດລົງໂທດ ຖ້າຝ່າຝົນ ໂດຍການເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນນີ້ຜ່ານທາງໜັງສືພິມ, ວິທະຍຸ, ໂທລະທັດ ແລະ ບ້າຍໂຄສະນາ.

**ຫ້ອງທີ 3.6 : ນະໂຍບາຍການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບໃນການເຮັດວຽກຂອງປະເທດກຳປູເຈຍ**

ເຖິງແມ່ນວ່າລົດຈັກຈະມີສັດສ່ວນເທິງ 75% ຂອງຈຳນວນພາຫະນະທັງໝົດໃນປະເທດກຳປູເຈຍ ແລະ 90% ໃນນະຄອນຫຼວງພະນົມເປັນ ແຕ່ມີຜູ້ຂີ່ລົດຈັກພຽງສ່ວນນ້ອຍເທົ່ານັ້ນທີ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ຕັ້ງແຕ່ປີ 2002 ເປັນຕົ້ນມາ ອົງການອານາໄມໂລກ (WHO) ໄດ້ສະໜັບສະໜູນຄວາມຄິດລິເລີ່ມໃຫ້ມີການໃສ່ໝວກກັນກະທົບໃນນະຄອນຫຼວງພະນົມເປັນ ໂດຍໄດ້ຮັບການຮ່ວມມືກັບຫຼາຍກະຊວງ, ຕຳຫຼວດ ແລະ ອົງການຈັດຕັ້ງທີ່ບໍ່ຂຶ້ນກັບລັດ ຖະບານຈຳນວນໜຶ່ງ ມີການຈັດຕັ້ງໂຄງການປະສານງານຮ່ວມກັນລະຫວ່າງອົງການສາກົນເພື່ອຄົ້ນພົບການ (Handicap International) ແລະ ກະຊວງສາທາລະນະສຸກ ໂດຍຮ່ວມກັນປຸກລະດົມຜ່ານສື່. ລວມເອົາ ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍໝວກກັນກະທົບ ແລະ ນະໂຍບາຍສົ່ງເສີມການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ເພື່ອປ້ອງກັນການບາດເຈັບທີ່ເກີດຈາກການເຮັດວຽກເຂົ້າໄວ້ດ້ວຍກັນ.

ໃນສ່ວນຂອງການໃສ່ໝວກກັນກະທົບໃນການເຮັດວຽກເປັນຄວາມຄິດລິເລີ່ມທີ່ສົ່ງເສີມໃຫ້ພະນັກງານຈາກໜ່ວຍ ງານຂອງລັດ, ພາກສ່ວນເອກະຊົນ ແລະ ພາກສ່ວນຕ່າງໆຂອງອົງການສະຫະປະຊາຊາດ ເປັນຜູ້ນຳພາ ແລະ ເປັນແບບຢ່າງໃນ ແລະ ຮຽກຮ້ອງໃຫ້ພະນັກງານຂອງຕົນ ຕ້ອງໃສ່ໝວກກັນກະທົບໃນເວລາ

ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ສຳນັກງານອົງການອະນາໄມໂລກ ໃນປະເທດກຳປູເຈຍໄດ້ວ່າຈ້າງໃຫ້ອົງການສາກົນເພື່ອຄົ້ນພົບການ (Handicap International) ໄປຢ້ຽມຢາມສະຖາບັນຕ່າງໆ ຈຳນວນໜຶ່ງເພື່ອຄວາມປອດໄພທາງ ຖະໜົນ ແລະ ສ້າງເປັນນະໂຍບາຍຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນໃຫ້ແກ່ອົງການ.



ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກຂອງ (Handicap International) ໃນນະຄອນຫຼວງພະນົມເປັນທີ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບຕາມຂໍ້ບັງຄັບ

#### ການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍ ແລະ ການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງຕຳຫຼວດ.

ເພື່ອໃຫ້ມີການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍໝວກກັນກະທົບມີປະສິດທິພາບ ຈະຕ້ອງປຸກລະດົມໃຫ້ຕຳຫຼວດຈະລາຈອນເຫັນດີນຳ ແລະ ກະຕືລືລົ້ນໃນການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍນີ້ ເຖິງແມ່ນວ່າການໃຫ້ຄວາມຮູ້ແກ່ສາທາລະນະຊົນຈະຊ່ວຍເພີ່ມການຮັບຮູ້ໄດ້ຢ່າງຫຼວງຫຼາຍ ແຕ່ຖ້າຈະໃຫ້ໄດ້ຜົນຕ້ອງໃຫ້ມີການບັງຄັບໃຊ້ທີ່ເຂັ້ມງວດອີກດ້ວຍ ປະຊາຊົນຕ້ອງຮັບຮູ້ວ່າ: ຈະມີການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍຢ່າງເຂັ້ມງວດ ແລະ ຜູ້ທີ່ຝ່າຝົນຈະຕ້ອງເສຍຄ່າປັບໃໝ ຫຼືຖ້າຝ່າຝົນຊຳກັ້ນ ຫຼາຍເທື່ອກໍ່ຕ້ອງໄດ້ຮັບການລົງໂທດທີ່ຮຸນແຮງຂຶ້ນ.

ການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍໝວກກັນກະທົບເປັນການເພີ່ມພາລະໃຫ້ຕຳຫຼວດ ດັ່ງນັ້ນ ຈຶ່ງຄວນກວດສອບຂີດຄວາມສາມາດຂອງກຳລັງຕຳຫຼວດໄວ້ລ່ວງໜ້າ ເພື່ອພິຈາລະນາເບິ່ງວ່າ ຈຳເປັນທີ່ຈະຕ້ອງເພີ່ມກຳລັງຕຳຫຼວດ ຫຼື ບໍ່ ໃນທຸກກໍລະນີ ຈະຕ້ອງມີການຝຶກອົບຮົມຕຳຫຼວດຈະລະຈອນກ່ຽວກັບກົດໝາຍ ແລະ ວິທີການໃນການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍທີ່ດີທີ່ສຸດ.

ຄວາມສາມາດຂອງຕໍາຫຼວດໃນການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍ ຈະເປັນເຄື່ອງຊ່ວຍໃນການຕັດສິນໃຈວ່າ: ຄວນຈະບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍພ້ອມກັນໝົດໃນຄັ້ງດຽວ ຫຼື ຄ່ອຍໆເຮັດໄປເທື່ອລະຂັ້ນ (ເບິ່ງຢູ່ ຫ້ອງ 3.7 ຂ້າງລຸ່ມ) ຖ້າຈະບັງຄັບໃຊ້ເທື່ອລະຂັ້ນ ຄວນເລືອກບັງຄັບໃຊ້ ໃນທ້ອງຖິ່ນທີ່ມີຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກໃສ່ໝວກກັນກະທົບໜ້ອຍ ແລະ ອັດຕາການຕາຍ ແລະ ການບາດເຈັບ ໃນກຸ່ມຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກສູງກວ່າທ້ອງຖິ່ນອື່ນ.

### ແມ່ນຫຍັງເປັນເປົ້າໝາຍຕົ້ນຕໍໃນການໃຫ້ມີການບັງຄັບການໃຊ້ກົດໝາຍໃດ ?

ຈຸດປະສົງ ຂອງການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍໝວກກັນກະທົບ ຢ່າງແຂງຂັນ ຄື ຈະຕ້ອງເຊື່ອໄດ້ວ່າຜູ້ໃຊ້ລົດຈັກທຸກຄົນໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ຕາມທຸກເສັ້ນທາງ ແລະ ທຸກເວລາ.

ຜົນທີ່ໄດ້ຮັບ ທີ່ຕ້ອງການຄືອັດຕາການໃສ່ໝວກກັນກະທົບທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນ, ຊຶ່ງຈະນຳໄປສູ່ການຫຼຸດຜ່ອນຈຳນວນຜູ້ໄດ້ຮັບບາດເຈັບທີ່ຫົວ, ການບາດເຈັບຕາມຖະໜົນທົນທາງ ແລະ ການເສຍຊີວິດ. ການໄດ້ຮັບການສະໜັບສະໜູນ ທາງດ້ານການເມືອງ ເປັນປັດໃຈສຳຄັນທີ່ຈະຊ່ວຍຮັກສາຜົນການດຳເນີນງານທີ່ປະສົບຜົນສຳເລັດໄວ້ໄດ້ຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ. ເນື່ອງຈາກກຳລັງຕໍາຫຼວດມີໜ້ອຍ, ຈຶ່ງຈຳເປັນຕ້ອງໃຊ້ຢ່າງມີປະສິດທິພາບ ແລະ ມີປະສິດທິຜົນ ເພື່ອໃຫ້ໄດ້ປະໂຫຍດຈາກການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍໃຫ້ຫຼາຍທີ່ສຸດ.

**ຫ້ອງທີ 3.7 : ການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍໝວກກັນກະທົບ ສຳລັບລົດຈັກໃນປະເທດເນປານ**

ຕັ້ງແຕ່ປີ 1993 ເປັນຕົ້ນມາຈຳນວນຜູ້ໃຊ້ລົດຈັກໃນປະເທດເນປານເພີ່ມຂຶ້ນຫຼາຍກວ່າ 6 ເທົ່າ ກົດໝາຍທີ່ປະກາດໃຊ້ກ່ອນໜ້ານັ້ນ 1 ປີ ບັງຄັບໃຫ້ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກຕາມຖະໜົນທົນທາງຂອງເມືອງຫຼວງ ກັດຕະມັນດູ ຕ້ອງໃສ່ໝວກ ກັນກະທົບ ໂດຍຍົກເວັ້ນໃຫ້ຜູ້ໂດຍສານບໍ່ຕ້ອງໃສ່ໝວກ, ສ່ວນໃຫຍ່ແລ້ວການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍບໍ່ຄ່ອຍ ໄດ້ຜົນ, ແຕ່ຢ່າງໃດກໍຕາມ ຕັ້ງແຕ່ເດືອນ ມັງກອນ ປີ 2003 ເປັນຕົ້ນມາມີການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍໝວກກັນກະທົບຢ່າງເຂັ້ມງວດ ກັບຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກທຸກຄົນໃນເມືອງຫຼວງໂດຍໄດ້ຮັບການສະໜັບສະໜູນຈາກລັດຖະມົນຕີກະຊວງສາທາລະນະສຸກໃນເວລານັ້ນ, ຊຶ່ງເປັນຄະນະແພດທີ່ຄຳນຶ່ງເຖິງ ເປັນຢ່າງດີ ເຖິງຈຳນວນຜູ້ປ່ວຍຈາກການບາດເຈັບທີ່ຫົວທີ່ຕ້ອງເຂົ້າຮັບການຮັກສາ, ຊຶ່ງເພີ່ມຫຼາຍຂຶ້ນເລື້ອຍໆ.

ກົດໝາຍໝວກກັນກະທົບເຮັດໃຫ້ອັດຕາການບາດເຈັບທີ່ຫົວໃນກຸ່ມຜູ້ທີ່ຂັບຂີ່ລົດຈັກໃນເມືອງຫຼວງຫຼຸດລົງຢ່າງເຫັນໄດ້ຊັດເຈນ (ຕາມຂໍ້ມູນຈາກ ໂຮງໝໍ ໃຫຍ່ໆ ຈາກການລາຍງານການພິສູດສົບ ແລະ ຖານຂໍ້ມູນຂອງຕໍາຫຼວດຈາລະຈອນ) ອັດຕາການເສຍຊີວິດທີ່ຫຼຸດລົງສ່ວນໃຫຍ່ຈະຢູ່ໃນກຸ່ມຜູ້ທີ່ຂັບຂີ່ລົດຈັກທີ່ພູເຂົາ ກັດມັນຕະດູ ຊຶ່ງເປັນບໍລິເວນທີ່ມີການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍໄດ້ຜົນຫຼາຍຂຶ້ນ ຕັ້ງແຕ່ປີ 2003 ເປັນຕົ້ນມາ ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ ໃນຊ່ວງເວລາດຽວກັນ ອັດຕາການບາດເຈັບຮ້າຍແຮງອື່ນໆ ກັບເພີ່ມຂຶ້ນ, ຊຶ່ງອາດ

ເປັນຜົນມາຈາກການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງການຂັບຂີ່ລົດຈັກພາຍຫຼັງດິ່ມເຫຼົ່າ.

ຈຳນວນລວມຂອງອຸປະຕິເຫດຂອງລົດຈັກຈຶ່ງເພີ່ມຂຶ້ນອີກດ້ວຍ ແລະ ເປັນໄປໄດ້ວ່າ: ການບາດເຈັບທີ່ຫົວ ພາຍຫຼັງທີ່ໃຊ້ກົດໝາຍສ່ວນໜຶ່ງເກີດມາຈາກການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບແບບຜິດວິທີ ຫຼື ໃຊ້ໝວກທີ່ຕໍ່າກວ່າມາດຕະຖານ ເຖິງແມ່ນວ່າການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍ ຈະຫຼຸດອັດຕາການເສຍຊີວິດໃນເມືອງຫຼວງລົງໄດ້ ແຕ່ປະກົດວ່າ: ການບັງຄັບໃຊ້ໃນເຂດເມືອງໃນທ້ອງຖິ່ນອື່ນ ບໍ່ມີປະສິດທິພາບພໍ ຈຶ່ງເຮັດໃຫ້ອັດຕາການນຳໃຊ້ໝວກ ກັນກະທົບຍັງຢູ່ໃນລະດັບຕໍ່າ.

ການໃຊ້ຍານພາຫະນະທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງໄວວາຢູ່ປະເທດເນປານ ໂດຍສະເພາະຢ່າງຍິ່ງລົດຈັກເຮັດໃຫ້ການໃສ່ໝວກ ກັນກະທົບກາຍເປັນມາດຕະການທີ່ສຳຄັນຢ່າງຍິ່ງ ໃນການຫຼຸດຜ່ອນອັດຕາການເສຍຊີວິດຈາກອຸປະຕິເຫດ ເຖິງແມ່ນວ່າໂຄງການນີ້ ຈະຍັງໄດ້ຮັບການສະໜັບສະໜູນ ຈາກນັກການເມືອງຢູ່ກໍຕາມ ແຕ່ທາກຈະໃຫ້ປະກົດຜົນເປັນຮູບປະທຳໄດ້ຈິງຈັງ ກໍຈະຕ້ອງໃຫ້ມີການການບັງຄັບໃຊ້ເຂັ້ມງວດ ໃນເມືອງຫຼວງເອົາໄວ້ ແລະ ຂະຫຍາຍຄວາມເຂັ້ມງວດອອກໄປເລື້ອຍໆ ຈົນທົ່ວທັງປະເທດ.

ຍຸດທະສາດໃນການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍທີ່ດີຕ້ອງແມ່ນການບູລະນະຫຼັກການເບື້ອງພື້ນຖານ 4 ປະການ ເຂົ້ານຳກັນ ການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍໃນຕົວຈິງ ຕ້ອງມີຜົນເພື່ອ:

ກ) ໃຫ້ປະຊາຊົນຮັບຮູ້ການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍຫຼາຍຂຶ້ນ, ຊຶ່ງໄດ້ແກ່ການຕັ້ງຈຸດ ແລະ ດ່ານກວດກາຕາມເສັ້ນທາງຕ່າງໆທີ່ ປະຊາຊົນສາມາດເຫັນໄດ້ຢ່າງຊັດເຈນ. ໃນນັ້ນ, ຕ້ອງມີການປຸງນສະຖານທີ່ ແລະ ເວລາໃນການກວດກາຢູ່ເລື້ອຍໆ. ໃນແຕ່ລະໜ່ວຍກວດກາຈະຕ້ອງໃຫ້ມີຕໍາຫຼວດຢູ່ນຳກັນຫຼາຍຄົນ.

ລວມເຖິງການຕິດຕັ້ງປ້າຍເຕືອນ ເພື່ອບອກໃຫ້ຮູ້ວ່າ ຢູ່ຂ້າງໜ້າມີການກວດກາ, ຕຳຫຼວດຕ້ອງໃສ່ເສື້ອກັກສະທ້ອນແສງເພື່ອຄວາມປອດໄພ ແລະ ໃຫ້ມີແສງສະຫວ່າງພຽງ ພໍ ເພື່ອໃຫ້ເຫັນດ່ານກວດກາໃນຍາມກາງຄືນ.

- ຂ) ໂຄສະນາກ່ຽວກັບການກວດກາຢູ່ເລື້ອຍໆ ເພື່ອໃຫ້ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ຮັບຮູ້ວ່າມີຄວາມສ່ຽງສູງ ທີ່ຈະຖືກຈັບໃນທຸກສະຖານທີ່ ແລະ ທຸກເວລາ.
- ຄ) ຄວນມີການບັງຄັບໃຊ້ຢ່າງເຂັ້ມງວດ ແລະ ສະໝໍ່າສະເໝີ ພາຍຫຼັງທີ່ມີການເຕືອນສາທາລະນະຊົນໄປແລ້ວ ການກວດກາການບັງຄັບໃຊ້ໂດຍຕຳຫຼວດ ຄວນເປັນໄປຢ່າງເຂັ້ມງວດ, ບໍ່ຄວນມີການແບງແຍກ ຫຼື ເລືອກປະຕິບັດ ແລະ ມີຄວາມສະໝໍ່າສະເໝີ ຊຶ່ງຈະນຳໄປສູ່ການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກຢ່າງຖາວອນບໍ່ແມ່ນປ່ຽນແປງພຽງແຕ່ໄລຍະສັ້ນໆເຊັ່ນຕາມທາງ ຫລວງທີ່ອາດຈະມີການກວດກາຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່. ຖ້າບໍ່ມີການກວດກາທີ່ເຂັ້ມງວດ ກໍຈະມີການປະຕິບັດຕາມກົດໝາຍໜ້ອຍລົງ ຫຼື ບໍ່ມີເລີຍ.
- ງ) ເຕີຍແຕ່ຂໍ້ມູນການບັງຄັບໃຊ້ຢ່າງ ກວ້າງຂວາງ ໃນການບັງຄັບໃຊ້ ຖ້າຕ້ອງການໃຫ້ມີປະສິດທິພາບສູງ ຕ້ອງດຳເນີນການໄປພ້ອມກັນ ກັບການໃຫ້ຄວາມຮູ້ ແລະ ການປະຊາສຳພັນ, ໂດຍການມີສ່ວນຮ່ວມຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ ແລະ ມີການຮ່ວມມືກັນ ລະຫວ່າງລັດຖະບານ, ອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ, ສື່ມວນຊົນ ແລະ ອົງການຈັດຕັ້ງຕ່າງໆ. ຕ້ອງມີການໂຄສະນາ ທັງກ່ອນໜ້າ, ໃນເວລາ ແລະ ຫຼັງການບັງຄັບໃຊ້ໂດຍເນັ້ນໜັກການສື່ສານ ເພື່ອໃຫ້ຮັບຮູ້ກ່ຽວກັບຄວາມປອດໄພ. ດັ່ງນັ້ນ, ແທນທີ່ຈະອອກໃບສັ່ງໃຫ້ເສຍຄ່າປັບໃໝ, ອາດຈະໃຊ້ວິທີຕົກເຕືອນພ້ອມທັງແຈກແຜ່ນພັບກ່ຽວກັບການໃຊ້ ໝວກກັນກະທົບທີ່ຖືກຕ້ອງ, ການໃຫ້ຄວາມຮູ້ ແລະ ການສອນ ອາດຈະລວມໄປເຖິງການເຕືອນ ໃຫ້ຜູ້ຂັບຂີ່ຕ້ອງຊື້ ແລະ ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ແລະ ຂໍ້ຄວາມກ່ຽວກັບຄວາມປອດໄພຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ.

ໃນການປະຕິບັດຕົວຈິງ ຄວນມີການວາງແຜນການເປັນຢ່າງດີ ໂດຍຕຳຫຼວດຈະລາຈອນທຸກຄືນ ຕ້ອງໄດ້ຝຶກຝົນ ແລະ ຮັບຮູ້ຂໍ້ມູນທີ່ເໝາະສົມ, ສິ່ງທີ່ສຳຄັນທີ່ສຸດຄວນຈະເປັນເລື່ອງຄວາມປອດໄພ ຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ຕຳຫຼວດ ແລະ ຜູ້ຂັບຂີ່ພາຫະນະ, ການໃຊ້ອຸປະກອນ ແລະ ການເລືອກສະຖານທີ່ຕັ້ງດ່ານທີ່ມີຄວາມປອດໄພ.

ຕຳຫຼວດລະດັບຜູ້ບັງຄັບບັນຊາຕ້ອງເຫັນໄດ້ຄວາມສຳຄັນ ຄຸນຄ່າຂອງການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍ ເມື່ອທຽບກັບຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທີ່ຕ້ອງເສຍໄປ ໃນການປະຕິບັດການຊ່ວຍເຫຼືອຊີວິດ, ການປິ່ນປົວ ແລະ ການຟື້ນຟູສຸຂະພາບຂອງຜູ້ທີ່ໄດ້ຮັບບາດເຈັບ.

ຍຸດທະວິທີ ໃນການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍຈະປະສົບຜົນສຳເລັດແບບຍາວນານນັ້ນ ຈະສະແດງອອກ ໃນຮູບແບບເປີເຊັນການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງຈຳນວນຜູ້ຂັບຂີ່ ແລະ ຜູ້ໂດຍສານທີ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ດັ່ງນັ້ນ, ເປົ້າໝາຍທີ່ສຳຄັນຄື ການສ້າງທັດສະ ນະຄະຕິວ່າຄວາມສ່ຽງໃນການຖືກຈັບ ແລະ ເສຍຄ່າປັບໃໝນັ້ນ ສູງກວ່າລາຄາໝວກກັນກະທົບ ຫຼື ຄວາມລຳຄານທີ່ຕ້ອງໃສ່ໝວກກັນກະທົບ.

**ການຝຶກອົບຮົບຕຳຫຼວດຈະລະຈອນ:** ເຈົ້າໜ້າທີ່ຕຳຫຼວດຕ້ອງໄດ້ຮັບການຝຶກກ່ຽວກັບການນຳໃຊ້ຍຸດທະວິທີ ທີ່ມີປະສິດທິພາບ ແລະ ປະສົບຄວາມສຳເລັດຫຼາຍທີ່ສຸດ ຊຶ່ງໄດ້ແກ່:

- ຄວາມຮູ້ດ້ານກົດໝາຍ.
- ຄວາມເຂົ້າໃຈວ່າການໃສ່ໝວກກັນກະທົບຊ່ວຍຫຼຸດຄວາມສ່ຽງຕໍ່ການບາດເຈັບທາງ ຫົວ, ສະໝອງ ແລະ ໃບໜ້າໄດ້ແນວໃດ (ເຖິງຈະເປັນອຸປະຕິເຫດທີ່ເກີດໃນເວລາທີ່ຂັບຂີ່ດ້ວຍຄວາມໄວຕໍ່າ ກໍຕາມ )
- ເຈົ້າໜ້າທີ່ຕຳຫຼວດທີ່ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ໃນເວລາປະຕິບັດໜ້າທີ່ຕ້ອງເຄົາລົບກົດໝາຍ ແລະ ປະຕິບັດຕົນໃຫ້ເປັນແບບຢ່າງທີ່ດີໃຫ້ແກ່ປະຊາຊົນທົ່ວໄປ.
- ເຂົ້າໃຈວິທີຕັ້ງດ່ານ ແລະ ຈຸດກວດກາຢູ່ຕາມຖະໜົນທີ່ ທີ່ມີປະສິດທິພາບ ແລະ ປອດໄພ ໃຫ້ສາທາລະ

ນະຊົນ ສັງເກດເຫັນໄດ້ ເປັນຢ່າງດີ ແລະ ບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍຢ່າງມີປະສິດທິພາບຫຼາຍທີ່ສຸດ ລວມໄປ ເຖິງການຕິດຕັ້ງປ້າຍເຕືອນ ແລະ ແຜ່ນປ້າຍຄຳຂວັນ ເພື່ອໃຫ້ຜູ້ຂັບຂີ່ ໄດ້ຮູ້ ວ່າຢູ່ທາງໜ້າມີຕຳຫຼວດ ກຳລັງເຮັດວຽກຢູ່ເຊັ່ນ: ປ້າຍທີ່ມີຂໍ້ຄວາມວ່າ “ຈຸດກວດກາໝວກກັນກະທົບ” ແລະ “ ໝວກກັນກະທົບ ສາມາດຊ່ວຍຊີວິດໄດ້ “

- ການຕັ້ງເປົ້າໝາຍການບັງຄັບໃຊ້ໃນເຂດທີ່ມີອັດຕາການລະເມີດກົດໝາຍສູງ.
- ການໃຫ້ຄຳແນະນຳ ແລະ ໃຫ້ຄວາມຮູ້ແກ່ຜູ້ຂີ່ລົດຈັກທີ່ມີປະສິດທິພາບ.
- ເຂົ້າໃຈເຖິງຜົນກະທົບທາງດ້ານເສດຖະກິດ ແລະ ຊັບພະຍາກອນມະນຸດ ຈາກອຸປະຕິເຫດທາງລົດຈັກ ທີ່ມີຕໍ່ຊຸມຊົນ ລວມທັງຊ່ວຍປະຢັດຊັບພະຍາກອນສຳລັບໜ່ວຍງານຕຳຫຼວດ ແລະ ໜ່ວຍງານກູ້ໄພ ສຸກເສີນ ໃນເວລາການບັງຄັບໃຊ້ທາງກົດໝາຍຢ່າງທີ່ມີປະສິດທິພາບໄດ້ຖືກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ.
- ເຂົ້າໃຈເຖິງປະເດັນອື່ນໆ ກ່ຽວກັບຄວາມປອດໄພຂອງລົດຈັກ, ຊຶ່ງໄດ້ແກ່ການຂັບຂີ່ແບບປ້ອງກັນອັນ ຕະລາຍ ໄລຍະການມອງເຫັນ ຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກລວມໄປເຖິງການໃຊ້ເສື້ອຜ້າ ແລະ ເກີບ ທີ່ປ້ອງ ກັນໄດ້.
- ເຂົ້າໃຈເຖິງວິທີໃນການວັດແທກປະສິດທິພາບຂອງການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍໝວກກັນກະທົບທີ່ດີທີ່ສຸດ ໂດຍເບິ່ງຈາກລະດັບຂອງການປະຕິບັດກົດໝາຍ ທີ່ສັງເກດໄດ້ໃນກຸ່ມຜູ້ຂັບຂີ່, ສັງເກດໄດ້ຈາກການ ເພີ່ມຂຶ້ນຂອງການໃຊ້ໝວກ ທີ່ຄິດໄລ່ເປັນອັດຕາສ່ວນຮ້ອຍ. ຈາກຜົນການປະຕິບັດການ ອື່ນໆ ເຊັ່ນ: ຈາກຈຳນວນການຕັ້ງຈຸດກວດກາ, ກຸ່ມເປົ້າໝາຍໃນການກວດກາ, ການສຶກສາອົບຮົມທັງຕໍ່ ບຸກຄົນ ໂດຍກົງ ແລະ ຕັກເຕືອນຜ່ານສື່ຕ່າງໆ. ໃນນັ້ນ, ຄວນມີການເສີມກຳລັງດ້ານບວກເພື່ອຕອບແທນ ແລະ ສົ່ງເສີມ ຜູ້ຂັບຂີ່ທີ່ຂັບຂີ່ແບບປອດໄພ.

ຍຸດທະສາດການກວດກາການຈະລະຈອນສາມາດເຮັດໃຫ້ເກີດການປ່ຽນແປງໄດ້, ການນຳກົດໝາຍ ໝວກກັນກະ ທົບໄປປະຕິບັດໃຫ້ໄດ້ຜົນນັ້ນຈະຕ້ອງ:

- ມີມາດຕະການຕັກເຕືອນ ຫຼື ບັງຄັບ ທີ່ເຮັດໃຫ້ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກທີ່ບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບມີຄວາມເກັງ ກົວ ແລະ
- ຕ້ອງເຮັດໃຫ້ຮູ້ສຶກວ່າ ມີຄວາມສ່ຽງໃນການທີ່ຈະຖືກຈັບ.

ຕາຕະລາງທີ່ 3.7 ສະແດງໃຫ້ເຫັນເຖິງອຸປະສັກທີ່ສາມາດເກີດຂຶ້ນໄດ້ໃນການບັງຄັບໃຊ້ ກົດລະບຽບ ພ້ອມດຽວກັນກັບການເອົາຊະນະອຸປະສັກຢ່າງມີປະສິດທິພາບ.

**ຕາຕະລາງທີ່ 3.7 ການເອົາຊະນະອຸປະສັກທີ່ບໍ່ສາມາດນຳກົດໝາຍໄປປະຕິບັດໄດ້ຢ່າງມີປະສິດທິພາບ**

ອຸປະສັກ	ວິທີແກ້ໄຂ
ຊັບພະຍາກອນຕໍາຫຼວດມີຈຳກັດ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ການວາງແຜນແບບມີຍຸດທະສາດ ເພື່ອໃຫ້ການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍ ເປັນໄປຢ່າງເປີດເສີຍຊັດເຈນ, ມີການວາງແຜນນຳໃຊ້ຊັບພະຍາກອນ ແລະ ການປະສານງານ</li> <li>ການໃຫ້ຄວາມຮູ້ຄວບຄູ່ກັບການໃຊ້ກົດໝາຍ</li> <li>ການປຸກລະດົມຢ່າງເຂັ້ມແຂງຜ່ານສື່</li> <li>ປຸກລະດົມໃຫ້ມີການສະໜັບສະໜູນຈາກຊຸມຊົນ</li> <li>ການຈັດວາງກຳລັງ ແລະ ເພີ່ມຈຳນວນຕໍາຫຼວດຈະລະຈອນ</li> </ul>
ຖືກວຽກດ້ານອື່ນຂອງຕໍາຫຼວດແຍ່ງ ລຳດັບຄວາມສຳຄັນໄປ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ລັດຖະບານ ແລະ ເຈົ້າໜ້າທີ່ຕໍາຫຼວດອາວຸໂສ ຕ້ອງເຂົ້າໃຈວ່າຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນ ການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍ ຈະຕໍ່າກວ່າຜົນກະທົບຕໍ່ເສດຖະກິດ ແລະ ຊັບພະຍາກອນມະນຸດ ຈາກການບາດເຈັບບິນທ້ອງຖະໜົນ</li> <li>ການເຫັນຄວາມສຳຄັນຂອງຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທີ່ປະຢັດໄດ້ ຈາກການບັງຄັບ</li> </ul>
ຊ່ອງຫວ່າງໃນການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ສົ່ງເສີມການຝຶກອົບຮົມເຈົ້າໜ້າທີ່ຕໍາຫຼວດ, ຜູ້ບັນຊາ ແລະ ການຈັດຕັ້ງບໍລິຫານ ໂດຍເນັ້ນໃສ່ຄວາມສ່ຽງທີ່ມີຕໍ່ຜູ້ຂັບຂີ່, ຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ຊຸມຊົນ</li> </ul>
ຕໍາຫຼວດໃຫ້ຄວາມເຫັນໃຈ ແລະ ເຂົ້າຂ້າງຜູ້ຂັບຂີ່: <ul style="list-style-type: none"> <li>ໝວກກັນກະທົບໃສ່ແລ້ວຮ້ອນ, ບໍ່ສະດວກສະບາຍ ຫຼື ເຮັດໃຫ້ບໍ່ໄດ້ຍິນສຽງແກລິດເຕືອນໄພ</li> <li>ຕ້ອງເສຍເງິນຊື້ໝວກກັນກະທົບ</li> <li>ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍສະລິມເມື່ອຖືກປັບໄພເຊັ່ນ: ຖືກຈັບໃນ ເວລາທີ່ສະມາຊິກຄອບຄົວທຸກຄົນຂີ່ລົດຈັກຄັນດຽວ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ໃຫ້ການສຶກສາແກ່ເຈົ້າໜ້າທີ່ຕໍາຫຼວດ ກ່ຽວກັບຄວາມສ່ຽງທີ່ເກີດຈາກການບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ</li> <li>ໃຫ້ຄວາມຮູ້ແກ່ຊຸມຊົນ</li> <li>ລັດຖະບານສະໜັບສະໜູນ ດ້ານການເງິນເພື່ອຊື້ ໝວກ ກັນກະທົບ</li> <li>ມີການແນະນຳໃຫ້ຊື້ໝວກກັນກະທົບ ກ່ອນທີ່ຈະອອກ ຫຼື ຕໍ່ໃບຂັບຂີ່ ຫຼື ທະບຽນລົດ</li> </ul>
ຄວາມສາມາດ ຫຼື ຍຸດທະສາດໃນການກວດກາ ບໍ່ພຽງພໍ ຫຼື ບໍ່ມີປະສິດທິພາບ ແລະ ຫັດສະນະຄະຕິທີ່ວ່າ ການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍນັ້ນເຮັດໄດ້ຍາກ ເມື່ອຄົນສ່ວນໃຫຍ່ບໍ່ຍອມເຮັດຕາມ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ພັດທະນາຍຸດທະສາດໃນການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍ ແບບບູລະນາການ</li> <li>ລະບຸ ແລະ ເຜີຍແຜ່ຜົນສຳເລັດ ເລັກງ່ນອ່ອຍໆ</li> <li>ເຮັດຕາມຕົວຢ່າງ “ການປະຕິບັດທີ່ດີ” ທີ່ປະສິບຜົນສຳເລັດ</li> <li>ການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍໝວກກັນກະທົບແບບມີເປົ້າໝາຍ</li> </ul>
ການສໍ້ລາດບັງຫລວງ ໝາຍເຖິງ: <ul style="list-style-type: none"> <li>ເຈົ້າໜ້າທີ່ຕໍາຫລວດຍ້າຍອອກເງິນຄ່າປັບໃໝ ໂດຍບໍ່ສົ່ງມອບໃຫ້ໜ່ວຍງານຂອງລັດ</li> <li>ການຮັບເງິນຢ່າງຜິດກົດໝາຍ ແລະ ຜິດສິນລະທຳ ເພື່ອລະເລີຍຕໍ່ການກະທຳຄວາມຜິດ (ກິນສິນບິນ)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ມາດຕະການຕໍ່ຕ້ານການສໍ້ລາດບັງຫລວງ</li> <li>ຄວາມເຂົ້າໃຈວ່າການສໍ້ລາດບັງຫລວງ ເປັນການ ເຮັດໃຫ້ໂຄງການຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນ ພົດປະສິດທິພາບ</li> <li>ສົ່ງເສີມການສຶກສາ ແລະ ການຝຶກອົບຮົມໃຫ້ເຈົ້າໜ້າທີ່</li> <li>ພິຈາລະນາຂັ້ນເງິນເດືອນໃຫ້ເຈົ້າໜ້າທີ່ ຕໍາຫລວດຈະລະຈອນພາຍຫລັງໄດ້ຮັບການຝຶກຝົນຢ່າງພຽງພໍ</li> <li>ສົ່ງເສີມໃຫ້ມີຄຸນສົມບັດທີ່ດີມີສິນລະທຳ</li> </ul>

### ຫ້ອງທີ 3.8. ການອອກກິດໝາຍ ວ່າດ້ວຍໝວກກັນກະທົບ ສຳລັບ ລົດຖີບ: ຈະຕ້ອງເຮັດກິດຈະກຳ ອັນໃດຕື່ມ ຈຶ່ງຈະເຮັດໃຫ້ຄົນໃສ່ໝວກກັນກະທົບ.

ໃນເດືອນ ຕຸລາ ປີ 2004 ລັດຖະບານ ຂອງ ອາຟຣິກາໃຕ້ໄດ້ຜ່ານ ຮ່າງກົດໝາຍ ບັງຄັບໃຫ້ຜູ້ຂີ່ລົດ ຖີບຕ້ອງໃສ່ໝວກກັນກະທົບ, ກົດໝາຍນີ້ກຳນົດໃຫ້ໃສ່ໝວກໃຫ້ຖືກຕ້ອງ ແລະ ຮັດໃຫ້ສາຍໃຫ້ແໜ້ນ ໃນເວລາຂີ່ ຫລື ຊ່ອນທ້າຍລົດຖີບ. ອີງຕາມຂໍ້ມູນການຈາລະຈອນລະດັບຊາດ ຂອງ ອາຟຣິກາໃຕ້ ພົບວ່າ ໃນປີ 2004 ມີຜູ້ຂີ່ບໍ່ຂີ່ລົດຖີບ ເສຍຊີວິດ 270 ຄົນ.

ຜູ້ຜະລິດລົດຖີບ ໃນປະເທດ ອາຟຣິກາໃຕ້ ບາງບໍລິສັດ ໄດ້ຮ່ວມກັນສົ່ງເສີມການໃສ່ໝວກກັນກະທົບຢ່າງ ແຂງຂັນ ໂດຍຕິດສະຕິກເກີທີ່ມີຂໍ້ຄວາມວ່າ “ໃຊ້ທົວຂອງທ່ານ ຕ້ອງໃສ່ໝວກກັນກະທົບນຳ” ໃສ່ລົດຖີບໃໝ່. ບໍລິສັດອື່ນໆ ກໍ່ມີມາດຕະການໃຫ້ພະນັກງານຂາຍ ເຂົ້າຝຶກອົບຮົມໄລຍະສັ້ນ ກ່ຽວກັບຜະລິດຕະພັນຕ່າງໆ ທີ່ຂາຍຄຽງຄູ່ໄປກັບລົດຖີບ ລວມທັງໝວກກັນກະທົບ.

ນອກຈາກນີ້ ພະນັກງານຂາຍ ຍັງໄດ້ຮັບການຝຶກໃຫ້ ຊັກຊວນຜູ້ຂີ່ລົດຖີບ ໃຫ້ຊື້ອຸປະກອນ ເພື່ອຄວາມປອດໄພພ້ອມເຊັ່ນ: ໝວກກັນກະທົບ. ກ່ອນໜ້າການຜ່ານຮ່າງກົດໝາຍນີ້, ສະຫະພັນ ກິລາລົດຖີບຂອງ ອາຟຣິກາໃຕ້ ກໍ່ໄດ້ປະຕິບັດຕາມກິດການແຂ່ງຂັນລົດຖີບສາກົນ ຢູ່ກ່ອນແລ້ວ, ໂດຍບັງຄັບໃຫ້ຜູ້ເຂົ້າຮ່ວມການແຂ່ງຂັນລົດຖີບທຸກຄົນຕ້ອງໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ແລະ ຜູ້ແຂ່ງຂັນຄົນໃດບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ທີ່ເໝາະສົມຈະຖືກຕັດຊື່ ອອກຈາກການແຂ່ງຂັນ.

ຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ ຫລັງຈາກປະກາດໃຊ້ກົດໝາຍໄດ້ໜຶ່ງປີ ຜູ້ໃຊ້ລົດຖີບສ່ວນໃຫຍ່ກໍ່ຍັງບໍ່ທັນໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ທັງໆ ທີ່ມີການປຸກລະດົມຜ່ານສື່ຫຼາຍສົມຄວນ ໃນລະຫວ່າງ ທີ່ມີການປະກາດໃຊ້ກົດໝາຍ, ຍ້ອນສະຕິຕໍ່ບັນ ຫາດັ່ງກ່າວຍັງມີໜ້ອຍເທັ້ນໄດ້ຈາກກໍລະນີທີ່ບາງສະມາຄົມ ຫລື ສະໂມສອນ ລົດຖີບຈັດການແຂ່ງຂັນ ໂດຍຖືເປົ້າຕໍ່ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍຍັງມີຢູ່ນ້ອຍ ເຊິ່ງ ສະທ້ອນໃຫ້ເຫັນເຖິງຄວາມຫຍຸ້ງຍາກ



© Paul Roux

ໃນການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍໃນລະດັບທ້ອງຖິ່ນ, ເຈົ້າໜ້າທີ່ຕຳຫລວດຈະລາຈອນບາງຄົນໄດ້ໃຫ້ສຳພາດ ກ່ຽວກັບກົດໝາຍໃໝ່ນີ້ວ່າ: ຫລາຍຄົນຍັງບໍ່ທັນຮູ້ວ່າ ມີການປະກາດໃຊ້ກົດໝາຍດັ່ງກ່າວ. ບາງຄົນກ່າວວ່າ: ການທີ່ບໍ່ທັນບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍດັ່ງກ່າວນີ້ ເປັນຍ້ອນວ່າ ສາທາລະນະຊົນຍັງບໍ່ໄດ້ຮັບຮູ້ ໃນເລື່ອງນີ້ ແລະ ເຈົ້າໜ້າທີ່ ຍັງຢູ່ໃນລະຫວ່າງການພິຈາລະນາ ວ່າຄວນກຳນົດຄ່າປັບໃໝເທົ່າໃດຈຶ່ງຈະເໝາະສົມກັບຄວາມຜິດ. ເຖິງແມ່ນວ່າເຈົ້າໜ້າທີ່ຈະລາຈອນໃນບາງເຂດຈະເຂົ້າຮ່ວມກິດຈະກຳເພື່ອສົ່ງເສີມການຮັບຮູ້ເຖິງຜົນປະໂຫຍດ ຂອງການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ແລະ ກົດໝາຍສະບັບໃໝ່ຢ່າງແຂງຂັນ ກໍ່ຕາມ, ແຕ່ກິດຈະກຳນີ້ ຍັງບໍ່ທັນຄວບຄຸມທົ່ວປະເທດ. ດັ່ງນັ້ນ, ເຈົ້າໜ້າທີ່ບາງຄົນຈຶ່ງຮຽກຮ້ອງໃຫ້ ກົມຕຳຫລວດຈະລາຈອນ ກຳນົດແນວທາງທີ່ຊັດເຈນ ວ່າ ຄວນຈະນຳກົດໝາຍສະບັບນີ້ໄປປະຕິບັດໃນລະດັບທ້ອງຖິ່ນໄດ້ແນວໃດ.-

### ບົດລົງໂທດສຳລັບຜູ້ ບໍ່ປະຕິບັດຕາມ

ມາດຕະການຕ່າງໆ ໃນການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍໄດ້ແກ່:

- ແຈ້ງການເຕືອນ ສາມາດອອກໄດ້ໃນລະຫວ່າງການອອກກິດໝາຍ ແລະການນຳໄປປະຕິບັດຢ່າງເຕັມຮູບແບບ ແຈ້ງການນີ້ ຈະເຕືອນໃຫ້ຜູ້ຂີ່ບໍ່ຂີ່ລົດຈັກ ຮູ້ວ່າກົດໝາຍໄດ້ມີການປ່ຽນແປງ ແລະ ໃນຕໍ່ໜ້າຫາກມີການຝ່າຝືນ ຈະຖືກລົງໂທດ.
- ບົດລົງໂທດທີ່ຕາຍຕົວ ລົງໂທດທັນທີໂດຍການຂຽນ ແລະ ແຈກໃບສັ່ງໃຫ້ກັບທີ່ ບັງຄັບໃຫ້ຜູ້ລະເມີດຕ້ອງໄປເສຍຄ່າປັບໃໝ ພາຍໃນໄລຍະເວລາທີ່ກຳນົດໄວ້. ເພື່ອໃຫ້ການດຳເນີນມາດຕະການນີ້ ມີປະສິດທິພາບ ຄວນນຳລະບົບຖານຂໍ້ມູນທາງຄອມພິວເຕີ ມາໃຊ້ເພື່ອບັນທຶກ ການການລະເມີດກົດໝາຍ. ໃນເບື້ອງຕົ້ນນີ້ ອາດຈະມີການຜ່ອນຜັນ ຫລືຍົກເວັ້ນການເສຍຄ່າປັບໃໝໃຫ້ໃນບາງກໍລະນີເຊັ່ນ: ຖ້າຜູ້ຖືກປັບໃໝໄດ້ນຳເອົາໝວກທີ່ຊື້ໃໝ່ພ້ອມດ້ວຍໃບຮັບເງິນ ທີ່ລະບຸວັນທີ່ຊື້ພາຍຫລັງການອອກໃບສັ່ງມາສະເໜີຕໍ່ເຈົ້າໜ້າທີ່ຕາມ ພາຍຫລັງ.

- ການປັບໃໝກັບທີ່ ຢູ່ບ່ອນກວດກາ ບາງປະເທດໄດ້ ກຳນົດໃຫ້ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ທີ່ບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ຕ້ອງຈ່າຍເງິນຄ່າປັບໃໝໃຫ້ແກ່ເຈົ້າໜ້າທີ່ໂດຍກົງ ເງິນທີ່ໄດ້ຈະສົ່ງຕໍ່ໄປຍັງ ອົງການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງ. ຢ່າງໃດກໍຕາມຕ້ອງ ລະມັດລະວັງວ່າ ມາດຕະການດັ່ງກ່າວ ອາດນຳໄປສູ່ການສໍາລາດບັງຫລວງ ແລະ ການຮັບສິນບົນ ໂດຍສະເພາະ ເມື່ອເຈົ້າໜ້າທີ່ໄດ້ຮັບເງິນເດືອນຕໍ່າ, ມາດຕະການດັ່ງກ່າວຈຶ່ງ ອາດຈະບໍ່ມີປະສິດທິພາບ. ດັ່ງນັ້ນ, ລະບົບດັ່ງກ່າວຕ້ອງໄດ້ປັບປຸງໃນທັນທີ ເພື່ອປ້ອງກັນ ການຮັບສິນບົນ ຢູ່ໃນດ່ານກວດກາ ແລະຄວນກວດສອບບັນຊີເງິນຄ່າປັບໃໝປະເພດນີ້ຢ່າງເຂັ້ມງວດ.
- ການກັກໃບຂັບຂີ່ ຫລືກັກລົດຈັກ ຕ້ອງເຮັດກັບທຸກຄົນ ຫລືສະເພາະບຸກຄົນທີ່ກະທຳຜິດຫຼາຍຄັ້ງ ເຖິງແນວໃດກໍຕາມ ມາດຕະການນີ້ສ່ວນຫຼາຍ ມັກນຳມາໃຊ້ຫລັງຈາກມາດຕະການອື່ນໃຊ້ບໍ່ໄດ້ຜົນ.



### 3.6 ວິທີຈູງໃຈໃຫ້ສາທາລະນະຊົນມີສ່ວນຮ່ວມ

ການປຸກລະດົມ ໃຫ້ປະຊາຊົນເຂົ້າມາມີສ່ວນຮ່ວມນັ້ນ, ຕ້ອງອາໄສຄວາມຊຳນານໃນດ້ານການຕະຫລາດ ຫລື ການໂຄສະນາ. ການພັດທະນາເປົ້າໝາຍຂອງການປຸກລະດົມທີ່ຊັດເຈນ, ການກຳນົດຫົວຂໍ້ໃນການ ປຸກລະດົມ ທີ່ຕ້ອງການນຳສະເໜີໃຫ້ເກີດມີຄວາມສົນໃຈ, ການກຳນົດກຸ່ມເປົ້າໝາຍ, ການກຳນົດໄລຍະ ເວລາໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ວິທີການປະເມີນຜົນຂອງໂຄງການ.

#### 3.6.1 ການເລືອກບໍລິສັດໂຄສະນາເພື່ອເຮັດໂຄງການປຸກລະດົມ

ການປຸກລະດົມດ້ານການຕະຫລາດ ທີ່ຈະປະສົບຜົນສຳເລັດນັ້ນ ອາດໃຊ້ບຸກຄະລາກອນພາຍໃນໜ່ວຍ ງານ ຂອງລັດຖະບານດຳເນີນການກໍ່ໄດ້ ແຕ່ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວ ມັກໃຊ້ມີອາຊີບ ດ້ານການຕະຫລາດ ຫລື ການໂຄສະນາເປັນຜູ້ເຮັດ, ແຕ່ໜ່ວຍງານຂອງລັດຖະບານທີ່ຮັບຜິດຊອບ ຄວນເປັນຜູ້ຄວບຄຸມທິດທາງ ໂດຍລວມຂອງໂຄງການ ຫາກ ໜ່ວຍງານຂອງລັດຖະບານບໍ່ສາມາດດຳເນີນການເອງໄດ້ກໍອາດຈະໃຊ້ບໍລິການຂອງບໍລິສັດໂຄສະນາ ຫລືອົງກອນ ວິໄຈອື່ນ ແທນກໍ່ໄດ້.

ຂັ້ນຕອນເບື້ອງຕົ້ນໃນການຄັດເລືອກບໍລິສັດໂຄສະນາ ໄດ້ແກ່ການສ້າງເອກະສານເພື່ອປະກວດລາຄາ ໂດຍລະບຸ ຈຸດປະສົງ ແລະ ເປົ້າໝາຍຂອງການປຸກລະດົມ, ໄລຍະເວລາໃນການດຳເນີນການ ແລະ ງົບປະມານໄວ້ພໍຄ້າວໆ. ເປົ້າໝາຍຂອງເອກະສານປະກວດລາຄານີ້ມີໄວ້ເພື່ອປະເມີນຄວາມສາມາດໃນ ການເຮັດວຽກຂອງບໍລິສັດທີ່ສະເໜີຕົວເຂົ້າມາ. ຫລັງຈາກ ການພິຈາລະນາຂັ້ນຕົ້ນແລ້ວ ສາມາດຄັດ ເລືອກ ບໍລິສັດທີ່ໜ້າສົນໃຈໄວ້ ຈຳນວນໜຶ່ງໂດຍພິຈາລະນາຈາກ:

- ປະສົບການຂອງບໍລິສັດໃນການເຮັດໂຄງການປຸກລະດົມທາງສັງຄົມ;
- ຄວາມຄິດສ້າງສັນ;
- ທີ່ຕັ້ງຂອງບໍລິສັດ;
- ຄວາມສາມາດໃນການຊື້ ສິ່ໂຄສະນາ;
- ຂະໜາດຂອງບໍລິສັດ.

ບໍລິສັດທີ່ຄັດເລືອກໄວ້ຈະຕ້ອງສະເໜີໃບປະກວດລາຄາໂດຍນຳສະເໜີຄວາມຄິດສ້າງສັນແຜນການ ໂຄສະນາ ຜ່ານສື່ ແລະ ງົບປະມານ.

#### 3.6.2 ວັດຖຸປະສົງຂອງການປຸກລະດົມ

ສິ່ງທີ່ສຳຄັນທີ່ສຸດຂອງການປຸກລະດົມໃດໆ ກໍ່ຕາມ ຄືການມີແຜນທີ່ຊັດເຈນ ວ່າເປົ້າໝາຍຂອງການປຸກ ລະດົມແມ່ນຫຍັງ, ອາດລະບຸວັດຖຸປະສົງຂອງໂຄງການ ທາງດ້ານປະລິມານ ເຊັ່ນ ອາດຈະແຈ້ງຕໍ່ສາທາ ລະນະຊົນກ່ຽວກັບ “ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ແລະ ຜູ້ຊ່ອນທ້າຍທຸກຄົນຕ້ອງໃສ່ໝວກກັນກະທົບຕາມທີ່ກົດໝາຍ ກຳນົດພາຍໃນເດືອນທັນວາ ປີ 2006” ສຳລັບເປົ້າໝາຍ ພາຍໃນ ແມ່ນບໍ່ຈຳເປັນຕ້ອງຕັ້ງເປົ້າໝາຍໄວ້ ສູງກໍ່ໄດ້ເຊັ່ນ: ອາດຈະກຳນົດວ່າ 75% ຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ແລະຜູ້ຊ່ອນທ້າຍຄວນໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ພາຍໃນເດືອນ ທັນວາ ປີ ພສ 2006.

ໂຄງການປຸກລະດົມຕ້ອງມີຂໍ້ ສັນນິຖານວ່າ ຫາກມີການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບຢູ່ແລ້ວ ກໍ່ຍັງມີການໃຊ້ຢ່າງ ຈຳກັດ. ກົດໝາຍບັງຄັບກ່ຽວກັບການໃສ່ໝວກກັນກະທົບຍັງບໍ່ຫຼາຍ ແລະມີການບັງຄັບໃຊ້ໜ້ອຍ ຫລື ບໍ່ມີເລີຍ.

ເປົ້າໝາຍຕ່າງໆນັ້ນມີຄວາມເປັນໄປໄດ້, ແຕ່ກໍ່ຕ້ອງຂຶ້ນຢູ່ກັບກົດໝາຍ ແລະ ອັດຕາການໃຊ້ໝວກກັນ ກະທົບ ທີ່ມີຢູ່ໃນປະຈຸບັນ ເຊິ່ງເປົ້າໝາຍເຫລົ່ານັ້ນໄດ້ແກ່:

- ເພີ່ມຄວາມຮັບຮູ້ ຂອງສາທາລະນະຊົນວ່າ ໝວກກັນກະທົບສາມາດປ້ອງກັນການບາດເຈັບສາຫັດໄດ້;
- ເພີ່ມຄວາມຮັບຮູ້ຂອງສາທາລະນະຊົນວ່າ ຜູ້ຂັບຂີ່ ແລະ ຜູ້ຊ່ອນທ້າຍ ທຸກຄົນ ຈະປອດໄພຂຶ້ນຖ້າໃສ່ໝວກກັນກະທົບ;
- ຊັກຊວນໃຫ້ມີການຊື້ ແລະ ນຳໃຊ້ໝວກກັນກະທົບ;
- ບອກຕ່ຳກັນໄປວ່າ ເວລານີ້ໄດ້ມີການບັງຄັບໃຫ້ໃສ່ໝວກກັນກະທົບແລ້ວ;
- ແຈ້ງໃຫ້ປະຊາຊົນຊາບວ່າ ມີການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍໝວກກັນກະທົບແລ້ວ ແລະ ອະທິບາຍບົດລົງໂທດຕ່າງໆ;
- ສົ່ງເສີມໃຫ້ຕ່ຳຫລວດບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍ ໝວກກັນກະທົບ.

ເປົ້າໝາຍເຫລົ່ານີ້ຄວນເປັນເປົ້າໝາຍທີ່ວັດແທກໄດ້ທາງດ້ານປະລິມານ ດັ່ງນັ້ນຈິ່ງຄວນຫາຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບ:

- ລະດັບຂອງການຄຳນຶງໃນຄຸນຄ່າດ້ານຄວາມປອດໄພ ຂອງໝວກກັນກະທົບໃນປະຈຸບັນ, ຄວາມສາມາດຫາຊື້ ໄດ້, ລາຄາ ແລະ ລະບຽບການຕ່າງໆກ່ຽວກັບໝວກກັນກະທົບ;
- ລະດັບການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ ແລະ ຜູ້ຊ່ອນທ້າຍຢູ່ໃນຕົວເມືອງ ແລະ ເຂດຊົນນະບົດ ທີ່ມີຢູ່ໃນປະຈຸບັນ;
- ລະດັບການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍໃນປະຈຸບັນ.

### 3.6.3 ການປ່ຽນແປງຄວາມຮັບຮູ້ ແລະ ທັດສະນະຕໍ່ການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບ

ການປຸກລະດົມຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນທີ່ມີປະສິດທິພາບນັ້ນໄດ້ແກ່ການປຸກລະດົມ ທີ່ເຮັດໃຫ້ເກີດການປ່ຽນແປງທາງດ້ານພຶດຕິກຳ, ການເພີ່ມຄວາມຮັບຮູ້ ແລະ ສ້າງທັດສະນະຄະນະຕິທີ່ດີຂຶ້ນອາດຈະເປັນສິ່ງສຳຄັນ ແຕ່ການປ່ຽນແປງ ດ້ານພຶດຕິກຳ ຈະຊ່ວຍຊີວິດຄົນໄດ້.

ການສ້າງພຶດຕິກຳ ເຮັດໄດ້ໂດຍໃຊ້ມາດຕະການຄວບຄຸມທີ່ມີຂໍ້ມູນ ແລະ ການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍ ມາສະໜັບສະໜູນ. ເມື່ອການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບເປັນຂໍ້ບັງຄັບ, ແລວການທີ່ຈະຊັກຈູງໃຫ້ປະຊາຊົນເປັນຄຸນຄ່າຂອງການໃສ່ໝວກກັນກະທົບກໍເຮັດໄດ້ງ່າຍຂຶ້ນ. ດ້ານການລົງໂທດສາມາດຜ່ອນຜັນໄດ້ໃນຊ່ວງທຳອິດ ໃນເວລາທີ່ປະຊາຊົນເລີ່ມຮັບຮູ້ວ່າມີການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍແລ້ວ.

ຢ່າງໃດກໍຕາມ ຢູ່ເຂດຊົນນະບົດນັ້ນ, ການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍອາດມີຄວາມຈຳກັດຫລາຍ. ການປຸກລະດົມທີ່ເນັ້ນແຕ່ການໂຄສະນາປະຊາສຳພັນ ແລະ ການດຶງຄວາມສົນໃຈໃນຊົນນະບົດ ບໍ່ຄ່ອຍປະສິບຜົນສຳເລັດໃນໄລຍະຍາວ. ໃນກໍລະນີທີ່ຂາດກຳລັງຕ່ຳຫລວດ ອາດຈະໃຫ້ ອຳນາດການປົກຄອງບ້ານ, ຜູ້ອາວຸໂສຂອງຊຸມຊົນ ຫລື ຜູ້ປົກຄອງເດັກເປັນຜູ້ບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍໃນລະດັບທ້ອງຖິ່ນ. ການປຸກລະດົມ ຕ້ອງພະຍາຍາມລະດົມບຸກຄົນເຫລົ່ານີ້ໃຫ້ຊັກຊວນຄົນອື່ນໃຫ້ໃສ່ໝວກກັນກະທົບນຳ.

### 3.6.4 ການເຮັດວຽກກັບສີ່

ສີ່ຕ່າງໆໂດຍສະເພາະທັງສີພິມ, ວິທະຍຸ, ໂທລະພາບ ແລະ ອິນເຕີແນັດ ມີບົດບາດຫລາຍປະການໃນໂຄງການ ປຸກລະດົມ ເພື່ອໃຫ້ຄວາມຮູ້ແກ່ສາທາລະນະຊົນທຸກປະເພດ. ສີ່ເຫລົ່ານີ້ຈະສົນໃຈ ແລະ ລາຍງານເຖິງເປົ້າໝາຍ ເນື້ອຫາ ແລະ ຄວາມກ້າວໜ້າຂອງໂຄງການ. ສີ່ອາດຈະສະໜັບສະໜູນໂຄງການ ແຕ່ກໍອາດຈະບໍ່ເຫັນກັບການວິພາກວິຈານ ເຊິ່ງອາດຈະນຳໄປສູ່ການປຸກລະດົມ ເພື່ອຕໍ່ຕ້ານກໍເປັນໄດ້. ສະນັ້ນ ສິ່ງທີ່ສຳຄັນ ຕ້ອງລະບຸເຫດຜົນຂອງໂຄງການຢ່າງຈະແຈ້ງ ແລະ ໜັກແໜ້ນ, ອາດຈະມີການເນັ້ນຢຳປະເດັ່ນຫລັກໆເຊັ່ນ: ລາຄາຂອງໝວກກັນກະທົບນັ້ນຖືກຫລາຍ ຖ້າທຽບກັບຄວາມເສຍຫາຍຈາກການບາດເຈັບ ຫລືອັດຕາການບາດເຈັບທີ່ຫົວນັ້ນສູງຫລາຍເກີນໄປ ແລະ ສາມາດຫຼຸດລົງໄດ້ຫລາຍ ຖ້າທາກຜູ້ຂັບຂີ່ ລົດຈັກໃສ່ໝວກກັນກະທົບ.

### ຫ້ອງທີ 3.9 ການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍໝວກກັນກະທົບໃນປະເທດອີຣານ

ປະເທດອີຣານ ມີອັດຕາການເສຍຊີວິດຈາກອຸປະຕິເຫດ ການຈະລະຈອນສູງທີ່ສຸດໃນໂລກ ແລະຕ້ອງເສຍຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການດູແລຜູ້ບາດເຈັບຈາກການຈະລະຈອນປະມານປີລະ 6 ພັນລ້ານໂດລາສະຫະລັດ. ໃນປີ 2005, 40% ຂອງລົດຍົນທີ່ຈັດທະບຽນທັງໝົດເປັນລົດຈັກ ກວ່າເຄິ່ງໜຶ່ງຂອງອຸປະຕິເຫດ ຈາກການຈະລະຈອນບົນທາງຖະໜົນກຽວຂອງກັບລົດຈັກ, ຊຶ່ງມີຄວາມສູງໃນການບາດເຈັບສາຫັດ ຫລືເສຍຊີວິດຫຼາຍກວ່າຜູ້ໃຊ້ຍານພາຫະນະສີ່ສິ່ງອື່ນໆ ເຖິງ 10 ເທົ່າ. ຫຼາຍກວ່າ 70% ຂອງການເສຍຊີວິດຈາກລົດຈັກ ເກີດຂຶ້ນຈາກການບາດເຈັບທີ່ທົ່ວ ເນື່ອງຈາກບໍ່ໄດ້ໃຊ້ ຫລື ໃຊ້ໝວກກັນກະທົບບໍ່ຖືກວິທີ.

ເຖິງແມ່ນວ່າຈະມີກົດໝາຍໃນປະເທດ ອີຣານ ທີ່ກຳນົດໃຫ້ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກຕ້ອງໃສ່ໝວກກັນກະທົບຫຼາຍປີແລ້ວກໍຕາມ ແຕ່ກໍບໍ່ໄດ້ມີການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍຢ່າງຈິງຈັງ ຈົນຮອດປີ 2003 ເຈົ້າໜ້າທີ່ຈະລາຈອນຈຶ່ງໄດ້ເລີ່ມເຄິ່ງຄັດການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍ ໂດຍເລີ່ມຈາກຖະໜົນຫລັກຂອງເມືອງ ເຕເຮຣານ ຊຶ່ງເປັນເມືອງຫລວງ ແລະ ໄດ້ເພີ່ມບົດລົງໂທດ ໜັກ ເປັນ 10 ເທົ່າ ຖ້າບໍ່ປະຕິບັດຕາມກົດໝາຍໝວກກັນກະທົບ. ໃນເວລາດຽວກັນ ສະພາເທດສະບານເມືອງ ເຕເຮຣານ ໄດ້ລົງໂຄສະນາທາງໂທລະພາບເພື່ອເພີ່ມຄວາມຄຳນຶງເຖິງກົດໝາຍໝວກກັນກະທົບ. ການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບເພີ່ມຂຶ້ນຈາກທີ່ ຕໍ່ກວ່າ 2% ໃນປີ 2003 ເປັນ 60%. ໃນປີ 2004 ແລະ ຫລາຍກວ່າ 95% ໃນປີ ພສ 2005. ມີການນຳມາດຕະການນີ້ໄປໃຊ້ໃນເມືອງໃຫຍ່ອື່ນໆໃນປະເທດອີກ 5 ເມືອງ ໂດຍໄດ້ຮັບຜົນສຳເລັດຄ້າຍຄືກັນ.

ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມການປຸກລະດົມຢູ່ໃນເມືອງນ້ອຍໆ ບໍ່ປະສົບຜົນສຳເລັດຄືດຽວກັນນີ້, ເພາະເກືອບເຄິ່ງໜຶ່ງຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ໃຊ້ຍານພາຫະນະທີ່ບໍ່ໄດ້ຈັດທະບຽນ ແລະ ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກຈຳນວນຫຼາຍບໍ່ມີໃບຂັບຂີ່ ຈຶ່ງຕ້ອງເຮັດການວິໄຈເພື່ອຫາທາງເພີ່ມຈຳນວນຜູ້ໃຊ້ໝວກກັນກະທົບຂຶ້ນ ໂດຍເລີ່ມການຄົ້ນຄວ້າຫາຂໍ້ມູນຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ແລະສະຖານະທາງສັງຄົມ ແລະ ເສດຖະກິດຂອງເຂົາເຈົ້າ.

ຈາກການສຶກສາໄດ້ພົບເຫັນຄວາມແຕກຕ່າງຫລາຍຢ່າງລະຫວ່າງຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກໃນເມືອງນ້ອຍ ແລະ ເມືອງໃຫຍ່. 85% ຂອງປະຊາກອນໃນເມືອງນ້ອຍມີລົດຈັກເປັນຍານພາຫະນະພຽງຢ່າງດຽວຂອງຄອບຄົວ ແລະ 52% ຈຳເປັນຕ້ອງໃຊ້ລົດຈັກໃນການສົ່ງສິນຄ້າ. ເຖິງວ່າຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ 92% ຈະມີໝວກກັນກະທົບ ແຕ່ມີພຽງ 13% ເທົ່ານັ້ນທີ່ຍອມໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ຊຶ່ງສະທ້ອນໃຫ້ເຫັນວ່າ ມີຜູ້ມີທັດສະນະຄະຕິທີ່ບໍ່ດີຕໍ່ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບມີຫລາຍເຖິງ 72%.

ຫລັງຈາກການວິໄຈນີ້ໄດ້ມີການຈັດຕັ້ງໂຄງການລະຍະເວລາ 3 ປີ ໂດຍການຮ່ວມມືລະຫວ່າງລັດຖະບານ ແລະ ສະຖາບັນ Karolinska Institute ໃນປະເທດສະວີເດັນ ໂຄງການຊຸມຊົນປອດໄພໝວກກັນກະທົບ (Safe community pro-



ກຸງ

gramme on helmet use) ໃຊ້ວິທີການຫຼາຍຢ່າງໃນການເພີ່ມຈຳນວນການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບໃນເຂດຕົວເມືອງ ຂອງປະເທດອີຣານ ມີການປະເມີນຜົນໂຄງການໂດຍປຽບທຽບ ກຸ່ມເມືອງທີ່ມີການປຸກລະດົມກັບກຸ່ມຄວບຄຸມ ເຊິ່ງໄດ້ແກ່ເມືອງທີ່ບໍ່ມີການປຸກລະດົມ.

- ໃນເມືອງທີ່ມີການປຸກລະດົມຈະໄດ້ສິ່ງຕ່າງໆດັ່ງນີ້:
- ການພັດທະນາລະບົບການຈັດທະບຽນລົດຈັກຄວບຄູ່ໄປກັບການບັງຄັບໃຫ້ມີການຈັດທະບຽນລົດຈັກ ແລະ ມີໃບອະນຸຍາດຂັບຂີ່;
  - ຈູງໃຈໃຫ້ມີໝວກກັນກະທົບ (ເຊັ່ນ: ຈັດຫາໝວກກັນກະທົບລາຄາຖືກ ຫລືບໍ່ຄິດໄລ່ເອົາເງິນ);
  - ການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍໝວກກັນກະທົບຢ່າງເຂັ້ມງວດ;
  - ການລະບຸ ແລະ ຫ້າມໃຊ້ລົດຈັກທີ່ມີຄວາມບົກຜ່ອງທາງເຕັກນິກລວມທັງມີແຮງຈູງໃຈພິເສດໃຫ້ສ້ອມແປງລົດຈັກ;
  - ມີການໃຫ້ຄວາມຮູ້ແກ່ສາທາລະນະຊົນກຽວກັບໂຄງການໝວກກັນກະທົບ ໃນລະດັບທ້ອງຖິ່ນ;
  - ຈັດຮ້ານວາງສະແດງ ຫລື ສ້າງຂະບວນການຕາມທ້ອງຖະໜົນເພື່ອສົ່ງເສີມການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບ;
  - ໃຫ້ຄວາມຮູ້ດ້ານຄວາມປອດໄພແກ່ເດັກ;
  - ການມີສ່ວນຮ່ວມຢ່າງຈິງຈັງຂອງໂຮງຮຽນສອນຂັບລົດ.

ມີການປຽບທຽບເມືອງ 5 ເມືອງ ກັບ ເມືອງເປັນກຸ່ມຄວບຄຸມອີກ 9 ເມືອງ, ຜົນຂອງການວິໄຈຈະຊ່ວຍໃນການສ້າງໂຄງການປຸກລະດົມການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບໃນທຸກພາກຂອງປະເທດ ອີຣານ ໂດຍມີການປັບປຸງ ໃຫ້ເໝາະສົມກັບແຕ່ລະເມືອງ.

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: 13

ຖ້າຫາກສິ່ງຕ່າງໆ ໃຫ້ການສະໜັບສະໜູນດີ ກໍ່ຄວນຈະໃຊ້ສິ່ງເຫລົ່ານັ້ນ ເປັນການປຸກລະດົມເປັນປະເດັນ ຫລັກໆ ທີ່ໂຄງການຕ້ອງການຈະສື່ໃຫ້ສາທາລະນະຊືນຮັບຮູ້. ສິ່ງກ່າວນີ້ມີຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບ ຄຸນຄ່າຂອງ ໝວກກັນກະທົບ ແລະ ຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນ ໂດຍທົ່ວໄປ ຈາກການສຸ່ມພາດ ບຸກຄະລາກອນທາງ ການແພດ, ຜູ້ນຳທາງການເມືອງ ຫລື ເຈົ້າໜ້າທີ່ຕໍາຫລວດ. ສິ່ງຂອງທ່ານຖ້າສາມາດມີບົດບາດໃນລັກ ສະນະນີ້ໄດ້.

ກິດຈະກຳທີ່ຕໍ່ເນື່ອງຂອງໂຄງການຄວນເປັນການໃຫ້ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບຄວາມກ້າວໜ້າຂອງໂຄງການກັບສິ່ງ ເປັນປະຈຳຊຶ່ງສາມາດດຳເນີນໄດ້ໂດຍຜ່ານໜ່ວຍງານຂອງລັດຖະບານ ຫລື ໜ່ວຍງານປະຊາສຳພັນ ພາຍນອກ.

### 3.6.5 ການສ້າງປະເດັນຫລັກໆທີ່ຕ້ອງການສື່ໃນການລົນນະລົງ

ກ່ອນຈະສ້າງຂໍ້ຄວາມໃນການສື່ສານສຳລັບໃຊ້ໃນການໂຄສະນາ ນັ້ນ ຕ້ອງຫາຂໍ້ມູນຈາກຄົນໃນທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ການວິໄຈຕະຫລາດເພື່ອລະບຸວ່າປັດໃຈອັນໃດແດ່ທີ່ເຮັດໃຫ້ຄົນບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ແລະ ຕ້ອງມີ ການລະບຸກຸ່ມເປົ້າໝາຍ ທີ່ສຳຄັນດ້ວຍ.

#### ຫ້ອງທີ 3.10 ຄວາມຄິດເລີ່ມດ້ານໝວກກັນກະທົບຂອງອົງການອະນາໄມ ໂລກ, ແຫຼ່ງ ຊັບພະຍາກອນ ລະດັບໂລກ

ໂຄງການລິເລີ່ມດ້ານໝວກກັນກະທົບຂອງ ອົງການອະນາໄມ ໂລກ (World Health Organization) ເລີ່ມຂຶ້ນໃນປີ 1991 ເພື່ອ ປຸກລະດົມການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບສຳລັບ ຜູ້ທີ່ຂີ່ລົດຖີບ ແລະ ລົດຈັກທົ່ວໂລກ. ໂຄງ ການນີ້ເຮັດ ໜ້າ ທີ່ເປັນແຫລ່ງຊັບພະຍາ ກອນສຳລັບຜູ້ທີ່ຕ້ອງການຮຽນຮູ້ກ່ຽວກັບ ໝວກກັນກະທົບ ຫລື ປຸກລະດົມການໃຊ້ ໝວກກັນກະທົບ, ໃຫ້ບໍລິການ ແລະ ສ້າງ ເຄືອຂ່າຍລະຫວ່າງ ໜ່ວຍງານສາທາລະ ນະສຸກ, ອົງກອນດ້ານຄວາມປອດໄພ, ອົງກອນເອກະຊົນ ແລະ ກຸ່ມອື່ນໆ.



ສິ່ງທີ່ເຫັນໄດ້ຈະແຈ້ງທີ່ສຸດຂອງໂຄງການລິເລີ່ມຄື: ເວັບໄຊ ຂອງ ໂຄງການໃນອິນເຕີແນັດ, ຊຶ່ງກາຍເປັນວິທີສື່ສານຫລັກ, ໃນເວັບ ໄຊ ນີ້ມີນິຕະຍະສານ Headlines ຊຶ່ງເປັນນິຕະຍະສານລາຍ ສາມເດືອນ ທີ່ມີຂ່າວສານກ່ຽວກັບ ການວິໄຈ ແລະ ໂຄງການ ໝວກກັນກະທົບ. ຍຸດທະສາດໃໝ່ໆ ໃນການສົ່ງເສີມການໃຊ້ ໝວກກັນກະທົບ ແລະ ກິດ ໝາຍ ໝວກກັນກະທົບ. ນອນຈາກນີ້ ຍັງມີການເຊື່ອມຕໍ່ກັບເຄືອຂ່າຍ ໂຄງການໝວກກັນກະທົບຕ່າງໆ ແລະ ກັບກຸ່ມອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງເວັບໄຊ ແລະ ກັບແຫລ່ງຊັບພະ ຍາກອນ ມີການເຊີນຊວນໃຫ້ ໂຄງການສົ່ງເສີມການໃຊ້ ໝວກ ກັນກະທົບອື່ນໆທີ່ຍັງບໍ່ໄດ້ເປັນສະມາຊິກຂອງເວັບນີ້ເຂົ້າເປັນ ສະມາຊິກ.

ໂຄງການລິເລີ່ມໝວກກັນກະທົບຂອງອົງການອະນາໄມ ໂລກ ໄດ້ໃຫ້ຄວາມຊ່ວຍເຫລືອທາງດ້ານເຕັກນິກແກ່ໂຄງການທາງ ດ້ານຊຸມຊົນ ແລະ ໜ່ວຍງານສາທາລະນະສຸກທີ່ຕ້ອງ ການ ຫາຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບໝວກນິລະໄພຜ່ານທາງເວັບໄຊນີ້.

ໂຄງການລິເລີ່ມນີ້ຍັງໄດ້ສ້າງຖານຂໍ້ມູນທາງອີເລັກໂຕຣນິກຂອງ

ສິ່ງພິມທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການອອກແບບ ແລະ ປະສິດທິພາບຂອງ ໝວກກັນກະທົບ ແລະ ຍຸດທະສາດໃນການປຸກລະດົມ ໂດຍ ຮວບຮວມມາຈາກການຄົ້ນຄ້ວາຢ່າງຮອບຄອບຈາກວາລະສານ ແລະ ບົດລາຍງານຫຼາຍກວ່າ 500 ສະບັບ ແລະ ປັບປຸງໃຫ້ທັນ ສະໄໝຢູ່ເປັນປະຈຳເພື່ອຮວບຮວມຂໍ້ມູນໃໝ່ສຸດກ່ຽວກັບ ໝວກ ກັນກະທົບ.

ໂຄງການລິເລີ່ມນີ້ຍັງໄດ້ສົ່ງເສີມການພັດທະນາ ການອອກແບບ ໝວກກັນກະທົບ ໂດຍໃຫ້ມີການວິໄຈໃນເລື່ອງນີ້ ອົງການອະນາ ໄມ ໂລກໄດ້ໃຫ້ຄວາມສົນໃຈເປັນພິເສດກ່ຽວກັບການພັດທະນາ ໝວກກັນກະທົບສຳລັບໃຊ້ໃນປະເທດເຂດຮ່ອນ.

ເວັບໄຊຂອງໂຄງການລິເລີ່ມດ້ານໝວກກັນກະທົບຂອງອົງການ ອະນາໄມ ໂລກຄື <http://www.sholhelmets.org> ສາມາດຄົ້ນ ຫາຂໍ້ມູນເພີ່ມເຕີມໄດ້ຈາກເວັບໄຊ ຫລື ອີເມລ [info@who-helmets.org](mailto:info@who-helmets.org) ຫລື ສອບຖາມຈາກສຳນັກງານຕົວແທນຂອງ ອົງການອະນາໄມ ໂລກ ປະຈຳປະເທດໃນທ້ອງຖິ່ນຂອງທ່ານ.

ກຸ່ມເປົ້າໝາຍຫຼັກ ຄືກຸ່ມຜູ້ທີ່ບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ກິດຈະກຳດົນນະລົງໃດໆ ກໍ່ຕາມຄວນຄຳນຶງເທິງກຸ່ມຄົນເຫຼົ່ານີ້ ກ່ອນກຸ່ມເປົ້າໝາຍຮອງ ທີ່ສຳຄັນຄືບຸກຄົນທີ່ໄກ້ຊິດຜູ້ທີ່ບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ເຊັ່ນ: ພໍ່ແມ່ຜູ້ປົກຄອງ, ສະມາຊິກຄົນອື່ນໆ ຂອງຄອບຄົວ, ນາຍຈ້າງ ແລະຄູ ທີ່ອາດຈະມີອິດພົນຕໍ່ຜູ້ບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ແລະ ຕ້ອງການໃຫ້ຜູ້ບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບໃຊ້ຊີວິດຢ່າງປອດໄພ.

ຂໍ້ຄວາມ ສຳລັບການໂຄສະນາ ຕ້ອງ:

- ຮຽບຮຽງ, ສະໜໍາສະເໜີ ແລະ ຈັບອີກຈັບໃຈ;
- ເພາະສົມກັບເງື່ອນໄຂ ມາດຕະຖານທາງດ້ານສັງຄົມ ແລະວັດທະນະທຳຂອງປະເທດນັ້ນໆ;
- ບໍ່ກໍ່ໃຫ້ເກີດຄວາມຂຸ່ນເຄືອງໃຈຕໍ່ກຸ່ມໃດໆ;
- ຖືກປະເດັນສຳລັບກຸ່ມເປົ້າໝາຍ ທີ່ເລືອກ ແລະບໍ່ຈຳເປັນຕ້ອງໃຊ້ໄດ້ກັບປະຊາກອນທັງໝົດ.

ຫາກຈຳນຳເອົາຂໍ້ຄວາມເຫຼົ່ານີ້ມາເປັນ “ເຄື່ອງໝາຍການຄ້າ” ຂອງການປຸກລະດົມກໍ່ຈະເປັນປະໂຫຍດແກ່ໂຄງການ. ສິນຄ້າທີ່ຕ້ອງການຂາຍໃນນີ້ບໍ່ແມ່ນໜ່ວຍງານຂອງລັດຖະບານທີ່ຮັບຜິດຊອບການປຸກລະດົມ ແຕ່ເປັນ “ການໃສ່ ໝວກກັນກະທົບ”.

ໂຄງການຄວນຮັກສາຂໍ້ຄວາມນີ້ໄວ້ຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ, ພ້ອມດຽວກັນນັ້ນການໂຄສະນາກໍ່ອາດຈະປັບປຸງນວິທີການແດ່ເລັກໜ້ອຍ ແລ້ວແຕ່ກຸ່ມເປົ້າໝາຍທີ່ເລືອກໄວ້ເຊັ່ນ: ໄລຍະເລີ່ມຕົ້ນອາດຈະປຸກ ລະດົມ ສະເພາະຜູ້ທີ່ມີອາຍຸຂ້ອນຂ້າງຫຼາຍ ແຕ່ເມື່ອກຸ່ມເປົ້າໝາຍເປັນກຸ່ມຄົນໃນຊົນນະບົດທີ່ມີອາຍຸນ້ອຍກວ່າ ກໍ່ອາດຈະປັບປຸງນວິທີການທີ່ໃຊ້ໄດ້ໂດຍເວົ້າເຖິງຂໍ້ຄວາມດຽວກັນ.

### 3.6.6 ການກຳນົດໄລຍະເວລາໃນການປຸກລະດົມ

ໂຄງການປຸກລະດົມມັກຈະມີຫຼາຍຂັ້ນຕອນຢູ່ນຳກັນ ຊຶ່ງອາດຈະລວມເອົາສະເພາະບາງຂັ້ນຕອນ ຫລືທຸກຂັ້ນຕອນກໍ່ໄດ້ ຂຶ້ນຢູ່ກັບສະຖານະການດ້ານກົດໝາຍ ແລະ ການບັງຄັບໃຊ້ໝວກກັນກະທົບໃນປະຈຸບັນ:

- ຂັ້ນຕອນການໃຫ້ຄວາມຮູ້ແກ່ສາທາລະນະຊົນ ເພື່ອສົ່ງເສີມໃຊ້ໝວກກັນກະທົບແບບສະໝັກໃຈໂດຍ
  - ▷ ອະທິບາຍວ່າ ເຫດໃດການໃສ່ໝວກກັນກະທົບຈຶ່ງມີປະໂຫຍດ;
  - ▷ ໃຫ້ຄວາມຮູ້ແກ່ຜູ້ທີ່ມີທ່າອ່ຽງຈະໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ກ່ຽວກັບລາຄາ ແລະຄວາມສະດວກໃນການຫາໝວກກັນກະທົບມາໃຊ້;
  - ▷ ໃຫ້ຂໍ້ມູນວ່າ ເມື່ອໃດຈະເລີ່ມ ການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍໝວກກັນກະທົບ
- ຂັ້ນຕອນການໃຫ້ຄຳແນະນຳ ໃນວັນທີ່ ຈະເລີ່ມບັງຄັບໃຊ້ກົດບັງຄັບໃໝ່ຫຍັບໃກ້ເຂົ້າມາ.
  - ▷ ເໝັນຍ້າເຖິງຄວາມສຳຄັນຂອງການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ;
  - ▷ ອະທິບາຍບົດລົງໂທດເມື່ອບໍ່ປະຕິບັດຕາມກົດບັງຄັບໃໝ່ນີ້.
- ຂັ້ນຕອນການຕະຫຼາດ ເປັນຂັ້ນຕອນທີ່ສຳເນື່ອງຈາກວ່າ: ເປັນການສືບຕໍ່ໃນການອະທິບາຍວ່າເປັນຫຍັງການໃສ່ໝວກກັນກະທົບຈຶ່ງມີຄຸນປະໂຫຍດ.
  - ▷ ໃຫ້ລາຍລະອຽດເພີ່ມເຕີມກ່ຽວກັບຜົນກະທົບຂອງການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ຈາກແງ່ມູມຂອງຄວາມເປັນໄປໄດ້ທີ່ຈະໄດ້ຮັບບາດເຈັບ ແລະເສຍຄ່າປັບໃໝ.
  - ▷ ເນັ້ນຍ້າປະເດັນຫຼັກທີ່ໂຄງການຕ້ອງການສື່ສານໃຫ້ແກ່ຜູ້ທີ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບແບບບໍ່ເປັນປົກກະຕິ
- ຂັ້ນຕອນການດູແລຮັກສາ ເພື່ອ:
  - ▷ ຍ້າຄືນຂໍ້ຄວາມທີ່ໂຄງການຕ້ອງການສື່ສານໃຫ້ແກ່ຜູ້ທີ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບຢູ່ແລ້ວ;

- ▷ ເຕືອນຜູ້ທີ່ເລີ່ມປ່ອຍປະລະເລີຍໃນການໃສ່ໜວກກັນກະທົບ;
- ▷ ອະທິບາຍເຖິງຜົນສະທ້ອນ ຂອງການບໍ່ໃສ່ໜວກກັນກະທົບຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ.

ການໃຫ້ຄວາມຮູ້ແກ່ສາທາລະນະຊົນໃນໄລຍະເບື້ອງຕົ້ນ ກ່ອນທີ່ກິດການບັງຄັບໃຊ້ຈະມີຜົນນັ້ນ ບໍ່ຄວນມີໄລຍະເວລາດົນຫຼາຍກວ່າ 6 ເດືອນເຖິງ 1 ປີ ເນື່ອງຈາກວ່າ ຖ້າຍຶດເຍື້ອໄປນານ ກວ່ານັ້ນ ປະສິດທິພາບຂອງ ການໂຄສະນາກໍ່ຈະຫຼຸດລົງ.

ວັນທີ່ເລີ່ມນຳສະເໜີກິດບັງຄັບໃໝ່ນັ້ນຄວນເປັນວັນທີ່ສາມາດຈົດຈຳໄດ້ງ່າຍ.

ຂັ້ນຕອນທາງການຕະຫຼາດຈະມີຜົນຕໍ່ພຶດຕິກຳຫລາຍທີ່ສຸດ ແລະ ຕ້ອງດຳເນີນການຕໍ່ໄປຈົນປະສິດຜົນສຳເລັດຕາມເປົ້າໝາຍທີ່ໄດ້ຕັ້ງໄວ້. ແນວໃດກໍ່ຕາມ ຂັ້ນຕອນນີ້ບໍ່ຈຳເປັນຕ້ອງເຮັດຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງຕະຫລອດເວລາການຈັດການດ້ານການຕະຫລາດເປັນໄລຍະໆ ຈະຊ່ວຍໃຫ້ຂໍ້ຄວາມທີ່ຕ້ອງການສື່ສານນັ້ນເຂັ້ມຂຸ້ນ ແຕ່ປະຢັດຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໄດ້ຫລາຍກວ່າການຕະຫລາດແບບຕໍ່ເນື່ອງຕະຫລອດເວລາ ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ດີຜົນໄດ້ຮັບທີ່ຕັ້ງໄວ້ຕ້ອງກົງກັບຄວາມເປັນຈິງ ແລະສາ ມາດປະຕິບັດໄດ້ ໃນຂັ້ນຕອນນີ້. ວິທີການບັງຄັບໃຊ້ທີ່ດີທີ່ສຸດອາດຈະເປັນພຽງການຕັກເຕືອນກ່ອນແຕ່ການໂຄສະນາຈະມີປະສິດທິພາບຫຼາຍທີ່ສຸດກໍ່ຕໍ່ເມື່ອມີການບັງຄັບໃຊ້ກິດໝາຍຢ່າງເຕັມທີ່.

### 3.6.7 ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ປະເມີນຜົນໂຄງການ

ສ່ວນຫລາຍແລ້ວຈະມີການໃຊ້ສື່ຫຼາຍຂະແໜງ ເພື່ອສື່ນຳສະເໜີຂໍ້ຄວາມຕົ້ນຕໍຂອງການປຸກລະດົມພ້ອມນີ້ກໍ່ຕ້ອງຂຶ້ນກັບງົບປະມານ, ເປົ້າໝາຍ ແລະ ກຸ່ມເປົ້າໝາຍໃນການປຸກລະດົມສີ່ແຕ່ລະປະເພດເໝາະກັບກຸ່ມເປົ້າໝາຍ ແຕ່ລະກຸ່ມ ເຊັ່ນ: ທັງສີພິມ ເໝາະກັບກຸ່ມໄວກາງຄົນ, ໂຮງສາຍຮູບເງົາ ເໝາະກັບກຸ່ມຄົນທີ່ມີອາຍຸນ້ອຍກວ່າ ແລະ ວິທະຍຸເໝາະກັບ ກຸ່ມຄົນທີ່ຢູ່ໃນເຂດຊົນນະບົດ. ບໍລິສັດໂຄສະນາ ທີ່ຊ່ຽວຊານຈະໃຫ້ຄຳແນະນຳກ່ຽວກັບວິທີທີ່ດີທີ່ສຸດ ໃນການເຂົ້າເຖິງກຸ່ມເປົ້າໝາຍປະເພດຕ່າງໆ ໄດ້.

ຜົນຮັບເບື້ອງຕົ້ນຂອງການໂຄສະນາຄື ມີໜວກກັນກະທົບຢູ່ເທິງຫົວຂອງຄົນ, ຊຶ່ງຜົນຮັບດັ່ງກ່າວສາມາດວັດແທກໄດ້ ດີທີ່ສຸດໂດຍການສຳຫລວດອິດສະຫລະ ແບບເຝົ້າຕິດຕາມຜົນຢ່າງສະໝໍ່າສະເໝີທີ່ເຮັດຂຶ້ນກ່ອນ, ລະຫວ່າງ ແລະ ຫລັງການໂຄສະນາ. ທາງທີ່ດີການສຳຫລວດຄວນເຮັດທຸກໆ 6 ເດືອນໃນລະຫວ່າງການໂຄສະນາ ແລະ ປິລະຄັ້ງ ຫລັງຈາກທີ່ການໂຄສະນາ ບັນລຸຂັ້ນຕອນການປັບປຸງ, ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການສຳຫລວດຄວາມຈັດເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງຄ່າໃຊ້ຈ່າຍລວມຂອງໂຄງການ.

ການສຳຫລວດຄວນມີກຸ່ມຕົວຢ່າງຂະໜາດໃຫຍ່ໝໍ່າ ທີ່ຈະລະບຸ ຂໍ້ແຕກຕ່າງ ລະຫວ່າງກຸ່ມຄົນອາຍຸຕ່າງໆ ກຸ່ມຜູ້ຊາຍ ແລະ ຜູ້ຍິງ, ກຸ່ມຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ແລະ ຜູ້ນັ່ງຊັອນທ້າຍ, ເມືອງໃຫຍ່ ແລະ ເມືອງນ້ອຍ, ຖະໜົນໃນເຂດເມືອງ ແລະ ທາງດວນ ແລະ ລະຫວ່າງພູມິພາກຕ່າງໆທົ່ວປະເທດ. ຖ້າສຳຫລວດພົບວ່າມີຂໍ້ແຕກຕ່າງ ກໍ່ອາດຈະຕ້ອງປັບປຸງຈຸດສຳຄັນຂອງການໂຄສະນາ ເພື່ອໃຫ້ເຂົ້າເຖິງກຸ່ມທີ່ອັດຕາການໃສ່ໜວກກັນກະທົບຍັງຕ່ຳ.

ຜົນຮັບອື່ນໆທີ່ບໍ່ມີຜົນໂດຍທາງກົງກໍ່ສາມາດວັດແທກໄດ້ຄືກັນ, ຊຶ່ງໄດ້ແກ່ຄວາມຮູ້ ແລະ ທັດສະນະຄະຕິກ່ຽວກັບການໃສ່ໜວກກັນກະທົບ. ອັດຕາການອອກໃບສັງຂອງຕຳຫລວດ ແລະ ໃນກໍລະນີມີຂໍ້ມູນສະຖິຕິອຸປະຕິເຫດ ລວມທັງຈຳນວນຜູ້ຂັບຂີ່ທີ່ ແລະ ຜູ້ຊັອນທ້າຍຍານພາຫະນະປະເພດສອງລໍ້ ທີ່ໄດ້ຮັບບາດເຈັບ ແລະ ເສຍຊີວິດ. ຄວາມຮູ້ ແລະ ທັດສະນະຄະຕິມັກຈະປ່ຽນໄດ້ຊ້າກວ່າ ແຕ່ສາມາດວັດແທກໄດ້

ໂດຍການສຳຫລວດຢ່າງເປັນປົກກະຕິ ຢ່າງໜ້ອຍປີລະຄັ້ງ ໂດຍການສຳພາດເຊັ່ນດຽວກັນກັບການສຳຫລວດແບບຕິດຕາມຜົນ ການສຳຫລວດແບບສຳພາດຕ້ອງສາມາດລະບຸຂໍ້ແຕກຕ່າງລະຫວ່າງກຸ່ມປະຊາກອນໄດ້ຂໍ້ມູນຈາກຕຳຫລວດ ແລະ ອັດຕາການບາດເຈັບ ບາງເທື່ອກໍ່ຈະມີປະໂຫຍດ ແລະ ບາງເທື່ອກໍ່ອາດຈະບໍ່ມີ.

### ຫ້ອງທີ 3.11 ການປຸກລະດົມໃຫ້ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ສຳລັບ ລົດຖີບ

ຂໍ້ຄວນພິຈາລະນາຫຼາຍປະການກ່ຽວກັບການໃສ່ໝວກກັນກະທົບທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນໃນກຸ່ມຜູ້ຂັບຂີ່ ແລະ ຜູ້ຊ່ອນທ່າຍຂອງລົດສອງລໍ້ນັ້ນ ສາມາດນຳມາໃຊ້ກັບຜູ້ຂີ່ລົດຖີບໄດ້ເຊັ່ນກັນ. ການປຸກລະດົມສົ່ງເສີມການໃສ່ໝວກກັນກະທົບລົດຖີບ ໂດຍທົ່ວໄປສາມາດໃຊ້ຂັ້ນຕອນດຽວກັນທີ່ໄດ້ກ່າວໃນໂມດູນນີ້ແລ້ວ, ຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ ຍັງມີລັກສະນະພິເສດອື່ນໆຂອງລົດຖີບທີ່ສາມາດນຳໄປໃຊ້ໃນການປຸກລະດົມໄດ້.

ໃນຫລາຍປະເທດອັດຕາການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບສຳລັບລົດຖີບມັກຈະຕ່ຳກວ່າການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບສຳລັບລົດໂມເປັດ ຫລື ສະກຸດເຕີ ແລະ ລົດຈັກທົ່ວໄປ. ຜູ້ຂີ່ລົດຈັກຈະມີຄວາມສ່ຽງຫຼາຍກວ່າຜູ້ທີ່ຂັບຂີ່ລົດຖີບ ດັ່ງນັ້ນເມື່ອກຸ່ມທີ່ສ່ຽງຫຼາຍກວ່າຍັງບໍ່ໃຊ້ໝວກກັນກະທົບກຸ່ມທີ່ສ່ຽງໜ້ອຍກວ່າກໍ່ຈະບໍ່ໃສ່ເຊັ່ນກັນ ເພາະສະນັ້ນການໃຊ້ ໝວກກັນກະທົບລົດຈັກຢ່າງແຜ່ຫຼາຍຈະເປັນຂັ້ນຕອນທຳອິດທີ່ຊ່ວຍສົ່ງເສີມການໃສ່ໝວກກັນກະທົບສຳລັບລົດຖີບ.

ລາຄາຂອງໝວກກັນກະທົບສຳລັບລົດຖີບນັ້ນ ອາດຈະມີຄ່າເທົ່າກັບລາຄາຂອງລົດຖີບ ເຮັດໃຫ້ຄືກັບວ່າໝວກກັນກະທົບມີລາຄາແພງ ໂດຍສະເພາະກຸ່ມເປົ້າໝາຍທີ່ເປັນກຸ່ມທີ່ທຸກຍາກ ແຕ່ຖ້າກຸ່ມເປົ້າໝາຍມີຖານະດີ ກໍ່ຈະເຫັນວ່າໝວກມີລາຄາຖືກ. ຂໍ້ຄວາມທີ່ການໂຄສະນາຕ້ອງການນຳສະເໜີຄວນຄຳນຶງ ເຖິງຄວາມຄິດເຫັນທີ່ແຕກຕ່າງກັນຂອງຄົນທີ່ມີຖານະຕ່າງກັນ.

ໃນເຂດຊົນນະບົດ ບ່ອນທີ່ການຈະລາຈອນບໍ່ໃຊ້ຄວາມໄວສູງປານໃດນັ້ນ, ອາດຈະເປັນການຍາກທີ່ຈະ ແນະນຳໃຫ້ຜູ້ຂີ່ລົດຖີບໄດ້ຮູ້ວ່າເຂົາເຈົ້າມີຄວາມສ່ຽງສູງ ຖ້າບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບໃຫ້. ອັນຕະລາຍ ຕົ້ນຕໍ ສຳລັບຜູ້ຂີ່ລົດຖີບໃນ ເຂດນີ້ ໂດຍທົ່ວໄປ ແມ່ນມາຈາກການສັ່ນຈອນດ້ວຍຄວາມໄວຕ່ຳ ດ້ວຍການລົ້ມ ຫຼື ຕົກຈາກລົດຫຼາຍກວ່າ ການປະທະກັບລົດທີ່ແລ່ນດ້ວຍຄວາມໄວສູງເຊັ່ນ: ລົດເກງ, ລົດຈັກ, ລົດໂດຍສານ ຫຼື ລົດບັນທຸກເພາະສະນັ້ນ ຂໍ້ຄວາມທີ່ຕ້ອງການນຳສະເໜີກ່ຽວກັບ ການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບສຳລັບ ລົດຖີບ ຄື ຕ້ອງເນັ້ນການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບເພື່ອປ້ອງກັນການບາດເຈັບທີ່ຫົວຈາກການລົ້ມ ຫຼື ຕົກຈາກລົດຖີບຊຶ່ງເປັນສາເຫດຂອງການໄດ້ຮັບບາດເຈັບທີ່ເກີດຂຶ້ນເລື້ອຍໆ ລວມທັງການບາດເຈັບຈາກການປະທະກັບພາຫະນະອື່ນໆ.

ລົດຖີບເປັນພາຫະນະທີ່ເດັກນ້ອຍໃຊ້ໃນການເດີນທາງຫຼາຍກວ່າໝູ່ ໂດຍສະເພາະແມ່ນເດີນທາງໂດຍລຳພັງ ຜູ້ປົກຄອງ ແລະ ໂຮງຮຽນມີອິດທິພົນຕໍ່ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບຂອງເດັກນ້ອຍ ການໂຄສະນາໃຫ້ໃສ່ໝວກກັນກະທົບສຳລັບລົດຖີບ ຈຶ່ງມີເປົ້າໝາຍເພື່ອ ຊັກຊວນໃຫ້ຜູ້ປົກຄອງ ເບິ່ງແຍງຄວາມປອດໄພຂອງເດັກນ້ອຍ, ຜູ້ປົກຄອງຄວນເປັນຕົວຢ່າງໃນການໃສ່ໝວກກັນກະທົບໃຫ້ເຫັນ. ໃນເວລາດຽວກັນ ໂຮງຮຽນອາດມີກົດບັງຄັບ ໃຫ້ນັກຮຽນຕ້ອງໃສ່ໝວກກັນກະທົບເມື່ອໄປ ແລະ ກັບຈາກໂຮງຮຽນ.



Copyright Rajam Krishnan

ຍ້ອນວ່າລົດຖີບເປັນພາຫະນະຂົນສົ່ງຕົ້ນຕໍໃນການເດີນທາງປະເທດ. ການໂຄສະນາທີ່ໂຮງຮຽນ ແລະ ຜູ້ປົກຄອງມີສ່ວນຮ່ວມເປັນມາດຕະການສຳຄັນໃນການປຸກແປງພຶດຕິກຳ ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບຂອງເດັກລິຂະສິດຂອງ Rajam Krishnan.



### 3.7 ວິທີໃຫ້ຄວາມຮູ້ແກ່ເຍົາວະຊົນ

ການໃຫ້ຄວາມຮູ້ແກ່ເຍົາວະຊົນ ເປັນສ່ວນປະກອບທີ່ສຳຄັນຂອງໂຄງການສົ່ງເສີມການໃສ່ໝວກກັນກະທົບໃນເວລາທີ່ຜົນການວິໄຈກຽວກັບປະສິດທິພາບ ຂອງການໃຫ້ຄວາມຮູ້ດ້ານຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະໜົນ ຍັງບໍ່ແນ່ນອນ ແຕ່ທີ່ແນ່ນອນກໍຄືການໃຫ້ຄວາມຮູ້ທີ່ເນັ້ນແຕ່ຂໍ້ແທ້ຈິງຢ່າງດຽວບໍ່ຄ່ອຍຈະປະສົບຜົນສຳເລັດ. ຕົວຢ່າງຕໍ່ໄປນີ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ ການບຸກລະດົມຕ້ອງໃຊ້ແນວທາງຫຼາຍໆຢ່າງຄວບຄູ່ກັນໄປ.



#### ໝາຍເຫດ

#### ການເພີ່ມການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ໂດຍໃຫ້ຄຳປຶກສາກ່ຽວກັບສຸຂະພາບ

ວິທີການໃຫ້ຄວາມຮູ້ແບບໜຶ່ງທີ່ປະສົບຜົນສຳເລັດໄດ້ແກ່ການໃຫ້ຄຳປຶກສາກ່ຽວກັບສຸຂະພາບຈາກຜູ້ຊ່ຽວຊານທີ່ໄວ້ໃຈໄດ້ ເຊັ່ນ: ໜໍ, ພະຍາບານ ແລະ ເຈົ້າໜ້າທີ່ຕຳຫລວດ. ໃນປະເທດ ອັງກິດ ການໂຄສະນາທີ່ມີໂຮງ ໝໍແຫ່ງໜຶ່ງເປັນຜູ້ນຳພາ ເຮັດໃຫ້ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບໃນໝູ່ຊາວໜຸ່ມເພີ່ມຂຶ້ນຈາກ 11% ເປັນ 31%. ໃນໄລຍະທີ່ມີການໂຄສະນາ ຕົວເລກຜູ້ບາດເຈັບຂອງໂຮງໝໍ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບລົດຖີບຫຼຸດລົງຈາກ 112 ຄົນຕໍ່ປະຊາກອນ 100.000 ຄົນຈົນເຫລືອ 60 ຄົນ ຕໍ່ປະຊາກອນ 100.000 ຄົນ.

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: 14

ນອກຈາກການໃຫ້ຄວາມຮູ້ຢ່າງເປັນທາງການໃນໂຮງຮຽນແລ້ວ ການໃຫ້ຄວາມຮູ້ຜ່ານໝູ່ເພື່ອນກໍມີປະສິດທິພາບສູງເຊັ່ນດຽວກັນ. ຈາກການວິໄຈພົບວ່າໃນກໍລະນີທີ່ໃນກຸ່ມຂອງເດັກນ້ອຍເປັນຜູ້ໃຫ້ຄວາມຮູ້ແກ່ໝູ່ຜູ້ທີ່ເປັນເດັກ ດ້ວຍກັນຄຳຂັກຂວນຂອງເດັກທີ່ມີອາຍຸຫຼາຍກວ່າຈະມີອິດທິພົນຢ່າງ ສູງຕໍ່ເດັກທີ່ມີອາຍຸຕໍ່າກວ່າ. (15) ໃນການສຶກສາອີກ ປັດໄຈໜຶ່ງທີ່ມີຜົນຕໍ່ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບສຳລັບລົດຖີບຂອງເດັກນ້ອຍນັກຮຽນມັດທະຍົມຕົ້ນ ພົບວ່າການໃຫ້ກຳລັງໃຈຈາກ ຜູ້ປົກຄອງ ແລະ ໝູ່ເພື່ອນເປັນປັດໃຈທີ່ມີອິດທິພົນຫຼາຍທີ່ສຸດຕໍ່ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບຢ່າງຖືກວິທີຂອງເດັກ (16) ແລະ ການສຶກສາອີກເລື່ອງໜຶ່ງພົບວ່າ ການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງຜູ້ປົກຄອງມີສ່ວນສຳຄັນໃນການກະຕຸ້ນໃຫ້ເດັກນ້ອຍໃສ່ໝວກກັນກະທົບລົດຖີບ (17).

ການເລືອກເວລາໃນການ ໂຄສະນາເພື່ອໃຫ້ຄວາມຮູ້ເປັນສິ່ງສຳຄັນທີ່ຄວນຄຳນຶ່ງເຖິງເຊັ່ນ: ການເລີ່ມໃຫ້ຄວາມຮູ້ກ່ຽວກັບການໃສ່ໝວກກັນກະທົບກ່ອນທີ່ຈະເລີ່ມມີການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍສະບັບໃໝ່ ອາດຈະໄດ້ຜົນຫຼາຍກວ່າ. ດັ່ງນັ້ນ, ກ່ອນທີ່ຈະເລີ່ມການໂຄສະນາ ຄວນມີການກວດສອບເພື່ອຢືນຢັນວ່າສາມາດຫາຊື່ໝວກກັນກະທົບໄດ້ງ່າຍ ມີລາຄາຖືກ ແລະ ສະດວກສະບາຍໃນການສວມໃສ່.



Copyright: International School of Beijing/Shunyi, 2005

ປັດໃຈທາງສັງຄົມມີອິດທິພົນຕໍ່ການສ້າງພຶດຕິກຳ ເມື່ອເດັກໄດ້ຮັບການຖ່າຍທອດທັກສະທາງກາຍະພາບ ຫລື ທາງສັງຄົມທີ່ຈະເຮັດໃຫ້ເຂົາສາມາດປ້ອງກັນຕົວເອງໄດ້ຢ່າງຖືກຕ້ອງ (ເຊັ່ນການໃສ່ໝວກັນກະທົບ) ເດັກກໍຈະມີແນວໂນມ ທີ່ຈະມີພຶດຕິກຳ ແລະປະຕິບັດເຊັ່ນນັ້ນໃນອານາຄົດ

ຕົວຢ່າງທີ່ຍົກຂຶ້ນມາສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ ການການໂຄສະນາ ທີ່ມີປະສິດທິພາບນັ້ນຕ້ອງມີການໃຫ້ຄວາມຮູ້ເພື່ອເພີ່ມການໃຊ້ໝວກັນກະທົບໃນໝູ່ເຍົາວະຊົນ ຮ່ວມກັນກັບການໃຊ້ມາດຕະການອື່ນ.

### ບົດບາດຂອງໂຮງຮຽນໃນການສົ່ງເສີມການໃຊ້ໝວກັນກະທົບ

ໃນຖານະທີ່ເປັນໜ່ວຍງານໜຶ່ງຂອງຊຸມຊົນ, ໂຮງຮຽນມີບົດບາດສຳຄັນໃນການສົ່ງເສີມການໃສ່ໝວກັນກະທົບ ດັ່ງເຊັ່ນຕົວຢ່າງຈາກປະເທດຫວຽດນາມ ແລະ ສະຫະລັດອາເມລິກາ ຊື່ໃຫ້ເຫັນວ່າໂຮງຮຽນເປັນສະຖານທີ່ທີ່ເໝາະສົມໃນການແນະນຳໂຄງການ. ຜູ້ປົກຄອງມີສ່ວນຮ່ວມໃນການສະໜັບສະໜູນ, ຜູ້ໃຫ້ທຶນມັກກະຕືລືລົ້ນທີ່ຈະໃຫ້ຄວາມຊ່ວຍເຫຼືອດ້ານການເງິນ, ແລະ ສື່ມັກຍິນດີທີ່ຈະລາຍງານຂ່າວຢ່າງລະອຽດ. ຜູ້ວ່າແຜນໂຄງການຄວນຄຳນຶງເຖິງຄວາມເປັນໄດ້ທີ່ຈະໃຊ້ສະພາບແວດລ້ອມ ພາຍໃນໂຮງຮຽນເພື່ອປຸກລະດົມການໃຊ້ໝວກັນກະທົບ ແລະ ຊ່ວຍເພີ່ມ ການຮັບຮູ້ຂອງສາທາລະນະຊົນໃນເລື່ອງນີ້.



#### ການໂຄສະນາໃຫ້ໃສ່ໝວກັນກະທົບສຳລັບລົດຖີບ



ການໂຄສະນາສຶກສາອົບຮົມເພື່ອໃຫ້ຄວາມຮູ້ກ່ຽວກັບໝວກັນກະທົບສຳລັບລົດຖີບແກ່ເດັກທີມາຈາກຄອບຄົວທີ່ມີລາຍໄດ້ຕ່ຳໃນລັດວໍຊິງຕັນປະເທດສະຫະລັດອາເມລິກາ(16) ໂຄງການ Head start ຊຶ່ງໄດ້ຮັບເງິນສະໜັບສະໜູນຈາກລັດຖະບານກາງ ໂດຍສະເໜີໃຫ້ການ ສະໜັບສະໜູນດ້ານສຸຂະພາບການສຶກສາ ແລະສັງຄົມ, ໄດ້ແຈກໝວກັນກະທົບສຳລັບລົດຖີບໂດຍບໍ່ຄິດຄ່າແກ່ເຍົາວະຊົນ ແລະ ໃຫ້ການສຶກສາອົບຮົມທັງເດັກ ແລະ ຜູ້ປົກຄອງກ່ຽວກັບການນຳໃຊ້ໝວກ.

(Continued next page)

(Continued from previous page)

ກິດຈະກຳໃນໂຄງການນີ້ໄດ້ແກ່:

- ການໃຫ້ຄວາມຮູ້ໃນຫ້ອງຮຽນແກ່ເດັກ ເຖິງຄວາມຈຳເປັນທີ່ຕ້ອງໃສ່ໝວກກັນກະທົບ;
- ໃຫ້ຄວາມຮູ້ແກ່ຜູ້ປົກຄອງກ່ຽວກັບຄວາມສູງຂອງການບາດເຈັບທີ່ຫົວຈາກອຸປະຕິເຫດລົດຖີບ, ປະສິດທິພາບຂອງໝວກກັນກະທົບ ແລະ ວິທີສົ່ງເສີມການໃສ່ໝວກກັນກະທົບໃນເວລາທີ່ເດັກຍັງນ້ອຍຢູ່;
- ຈັດຫາໝວກກັນກະທົບທີ່ພໍດີໃຫ້ເດັກແຕ່ລະຄົນ;
- ການຈັດການສະແດງ ຂີ່ລົດຖີບ ເພື່ອທີ່ເດັກຈະໄດ້ເຫັນເດັກຄົນອື່ນໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ແລະ ຝຶກຫັດການຂັບຂີ່ຢ່າງປອດໄພ;
- ບັງຄັບໃຫ້ມີການໃສ່ໝວກກັນກະທົບພາຍໃນບໍລິເວນໂຮງຮຽນ.

ວັດຖຸແລະ ອຸປະກອນປະກອບໃນການໃຫ້ຄວາມຮູ້ໄດ້ແກ່ປຶ້ມກິດຈະກຳ, ບ້າຍໂຄສະນາ, ເກມ ແລະ ເລື່ອງເລົ່າທີ່ ເໝາະສົມກັບເດັກແຕ່ລະໄວລວມເຖິງໃບປົວໃນຫລາຍພາສາ.

ຈາກການປະເມີນຜົນຂອງໂຄງການພົບວ່າມີອັດຕາການໃສ່ໝວກກັນກະທົບເພີ່ມຂຶ້ນຫລາຍກວ່າສອງເທົ່າຈາກ 43% ເປັນ 89% ເຖິງ ແມ່ນວ່າກຸ່ມອາຍຸນີ້ ຈະມີຄວາມສູງງ່າໃນການໄດ້ຮັບບາດເຈັບຈາກລົດຖີບ ແຕ່ການໃຫ້ຄວາມຮູ້ສຳ ລັບກຸ່ມນີ້ ຄື ການສົ່ງເສີມໃຫ້ໃສ່ໝວກກັນກະທົບໃນໄລຍະຍາວໄປຈົນເຖິງເວລາ ທີ່ພວກເຂົາມີອາຍຸຫລາຍຂຶ້ນ ແລະ ມີຄວາມສູງເພີ່ມຂຶ້ນ.



### ໂຄງການລິເລີ່ມດ້ານການສຶກສາເພື່ອເພີ່ມການນຳໃຊ້ໝວກກັນກະທົບຂອງບັງກາລໍ

ອົງກອນເອກະຊົນຊື່ "ເພື່ອນເພື່ອຊີວິດ" ( Friends for life ) ທີ່ມີທີ່ຕັ້ງຢູ່ ບັງກາລໍ ໄດ້ເປີດຕົວການໂຄສະນາເພື່ອສ້າງການຮັບຮູ້ຂອງສາທາລະນະຊົນກ່ຽວກັບຄວາມປອດໄພຕາມຖະໜົນ ເພື່ອສົ່ງເສີມການໃສ່ໝວກກັນກະທົບໃນກຸ່ມຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ຊື່ຂອງໂຄງການຄື: ຮັກສາຫົວຂອງເຈົ້າໃສ່ໝວກກັນກະທົບ Keep your head, wear your helmet ມີການໃຊ້ອິນເຕີເນັດໃນການສ້າງຄວາມຮັບຮູ້ເພື່ອເພີ່ມປະຕິສຳພັນ ແລະ ກະຕຸ້ນໃຫ້ມີການປຸງແປງພຶດຕິກຳ. ນອກຈາກໃຫ້ສາທາລະນະຊົນເປັນກຸ່ມເປົ້າໝາຍແລ້ວ ການໂຄສະນາ ຍັງໄດ້ໃຊ້ຜູ້ບໍລິຫານອົງກອນໃນການເຂົ້າເຖິງພະນັກງານ, ຂໍ້ຄວາມຮ່ວມມືຈາກແພດໃຫ້ປິດແຜ່ນປ້າຍການໂຄສະນາໃນບ່ອນເຮັດວຽກ ແລະ ເຜີຍແຜ່ໃນວາລະສານຂອງພະນັກ ງານ. ຕຳຫລວດໃນເມືອງບັງກາລໍ ໄດ້ໃຊ້ຍຸດທະສາດຕິດຕັ້ງປ້າຍໄວ້ໃນທີ່ທີ່ເຫັນໄດ້ຢ່າງຊັດເຈນຕາມຈະລະຈອນ ແລະ ຜູ້ສະໜັບສະໜູນການໂຄສະນາຊັກຊວນໃຫ້ຜູ້ຜະລິດໝວກກັນກະທົບຈັດຄອນເສີດ, ເຖິງແມ່ນວ່າເປົ້າໝາຍໄລຍະສັ້ນຂອງໂຄງການນີ້ແມ່ນເພື່ອເພີ່ມ ການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບ, ສ່ວນເປົ້າໝາຍທີ່ໃຫຍ່ກວ່ານັ້ນຄື ຊອກຫາ ການສະໜັບສະໜູນຈາກສາທາລະນະຊົນເພື່ອກົດດັນ ຜູ້ວາງນະໂຍບາຍໃຫ້ມີການສ້າງຖະໜົນທີ່ປອດໄພກວ່າເກົ່າ ແລະ ມີການພັດທະນາໂຄງການໃຫ້ຄວາມຮູ້ແກ່ຜູ້ຂັບຂີ່.

ວັດຖຸ, ອຸປະກອນສຳລັບການສຶກສາອິບຣິມ ໄດ້ແກ່ແຜ່ນໂຄສະນາ ແລະ ສະຕິກເກີ, ເຄື່ອງໝາຍ ແລະ ພາບຫຼາຍຢ່າງທີ່ເປັນພື້ນໃນຈໍຄອມພິວເຕີ ມີການໃຫ້ຄຳແນະນຳແກ່ອົງກອນອິດສະລະໃນການດຳເນີນໂຄງການປຸກລະດົມ ການສຳຫລວດແບບບໍ່ເປັນທາງການ ກ່ອນທີ່ຈະມີການປຸກລະດົມ ເພື່ອຫາສາເຫດວ່າເປັນຫຍັງຄືນຈຶ່ງບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ. ໄດ້ມີການພິຈາລະນາລາຄາຂອງໝວກກັນກະທົບ ການລະບາຍອາກາດທີ່ບໍ່ດີຂອງໝວກກັນກະທົບ ແລະ ແຟ້ຊັ້ນ.

### ຫ້ອງທີ 3.12 ການໃຫ້ຄວາມຮູ້ແກ່ເດັກກ່ຽວກັບການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ສຳລັບ ລົດຈັກ

Copyright, Asia Injury Prevention Foundation 2004



ໂຄງການ "ໝວກກັນກະທົບ ສຳລັບເດັກນ້ອຍ" ແຈກໝວກກັນກະທົບ ໃຫ້ເດັກໃນປະເທດຫວຽດນາມນາມ.

ມີຢູ່ຫລາຍຄັ້ງທີ່ເດັກໃນປະເທດຫວຽດນາມເປັນຜູ້ໄດ້ຮັບຜົນກະທົບຈາກການບາດເຈັບຕາມຖະໜົນໃນປະເທດ, ຊຶ່ງລົດຈັກເປັນຍານພະຫະນະຫລັກສຳຫລັບການສັນຈອນຕາມຖະໜົນ ເດັກເປັນຜູ້ໂດຍສານທີ່ມີຄວາມສູງສູງ ເມື່ອນັ່ງໄປກັບຜູ້ປົກຄອງດັ່ງນັ້ນ, ອົງກອນຂອງເອກະຊົນທີ່ມີຊື່ວ່າ ມູນລະນິທ ປ້ອງກັນການບາດເຈັບແຫ່ງເອເຊຍ (Asia injury Prevention foundation) ຈຶ່ງເລີ່ມການປຸກລະດົມດ້ານຄວາມປອດໄພໃນຊື່ຂອງໂຄງການວ່າ "ໝວກກັນກະທົບສຳລັບເດັກ" ໂດຍເປີດຕົວໃນປີ 2000 ທີ່ນະຄອນໂຮຈິມິນ ໂດຍ ບິລຄລິນຕັນ ອາດິດປະທານາທິບໍດີ ຂອງສະຫະລັດອາເມລິກາ.

ການໂຄສະນາໄດ້ລວມເອົາຫລັກສູດທີ່ຄົບຊຸດກ່ຽວກັບຄວາມປອດໄພດ້ານການຈະລາຈອນສຳລັບໂຮງຮຽນຊັ້ນປະຖົມເປົ້າໝາຍຄືການໃຫ້ຄວາມຮູ້ຄວາມເຂົ້າໃຈຄວາມໝາຍຢ່າງເລິກເຊິ່ງແກ່ເດັກ ກ່ຽວກັບພຶດຕິກຳທີ່ປອດໄພໃນກິດຈະກຳປະຈຳ

ວັນ ແລະ ການເດີນທາງ. ໃຫ້ເຂົ້າໃຈກົດລະບຽບຈະລາຈອນ ແລະ ລະບົບການຂົນສົ່ງ. ໄດ້ຮັບທັກສະ ແລະ ທັດສະນະຄະຕິທີ່ຈຳເປັນສຳລັບພຶດຕິກຳທີ່ປອດໄພເມື່ອພວກເຂົາຕ້ອງຂັບຂີ່ລົດຈັກເອງໃນອານາຄົດ. ດ້ວຍຄວາມຮ່ວມມື ຈາກກະຊວງສຶກສາແລະ ການອົບຮົມໄດ້ມີການຜະລິດປຶ້ມສຳລັບນັກຮຽນ ແລະ ຄູ່ມືຄູ ທີ່ໃຊ້ຮ່ວມກັບແບບຈຳລອງຂອງຖະໜົນທີ່ສ້າງຂຶ້ນໃນຫ້ອງຮຽນ. ທຸກໂຮງຮຽນຈະມີມູມຈະລາຈອນ ທີ່ສ້າງຂຶ້ນມາໃຫ້ມີບັນຍາກາດທີ່ສົມ ຈົງໃນການສອນ ແລະ ຮຽນຮູ້ຫລັງຈາກປະເມີນຜົນແລ້ວ ເຫັນວ່າໂຄງການນຳແບບມີຜົນດີຫລາຍ ຈຶ່ງໄດ້ສືບຕໍ່ຂະຫຍາຍໂຄງການດັ່ງກ່າວ ໄປທົ່ວປະເທດ ແບບຄ່ອຍເປັນຄ່ອຍໄປ.

ອີກສ່ວນໜຶ່ງຂອງການໂຄສະນາ ລວມມີການຍົກສູງສະຕິຂອງສາທາລະນະຊົນ ໂດຍໃຊ້ປ້າຍໂຄສະນາ ແລະ ການປະຊາສຳພັນຜ່ານສື່ ໂດຍມີກຸ່ມເປົ້າໝາຍເປັນກຸ່ມເດັກທີ່ມີອາຍຸຫລາຍຂຶ້ນ ແລະ ຊາວໜຸ່ມ ມີການນຳສະເໜີຮູບຂອງບຸກຄົນທີ່ມີຊື່ສຽງ ກຳລັງໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ຜ່ານທາງໜັງສືພິມ ແລະ ໂທລະພາບທີ່ອອກອາກາດໄປທົ່ວປະເທດ ໂດຍສອດແຊກເຂົ້າໄປໃນການສະແດງທາງໂທລະພາບ ແລະ ລາຍການບັນເທີງຕ່າງໆ.



### 3.8 ການກຳນົດມາດຕະການສະໜອງຕອບ ທາງການແພດທີ່ເໝາະສົມ

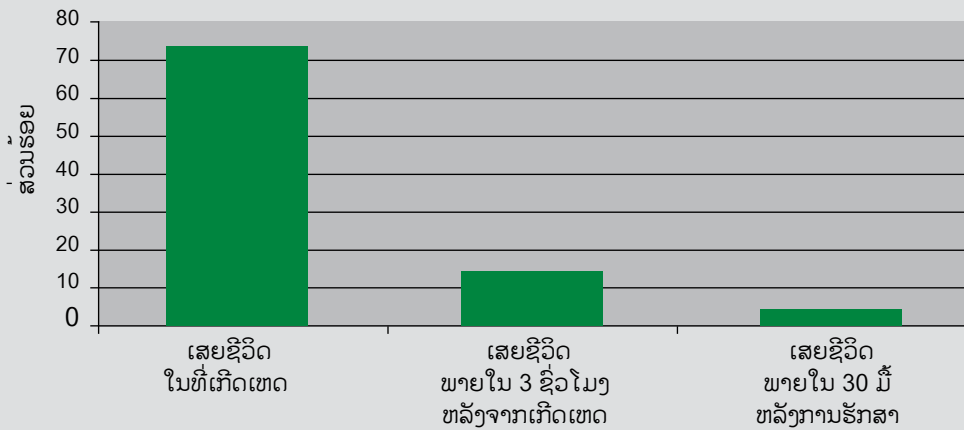
ເຖິງແມ່ນວ່າຈຸດປະສົງ ຂອງໂຄງການໝວກກັນກະທົບ ໃນເບື້ອງຕົ້ນ ຈະເປັນການສົ່ງເສີມໃຫ້ມີການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບເພີ່ມຂຶ້ນ, ຍັງມີສິ່ງສຳຄັນສຳລັບທີ່ ຜູ້ມີໜ້າທີ່ວາງແຜນໂຄງການຕ້ອງໄດ້ພິຈາລະນາ ຊຶ່ງໄດ້ແກ່ ການເບິ່ງແຍງຜູ້ບາດເຈັບໃນກໍລະນີທີ່ມີລົດຈັກເກີດອຸປະຕິເຫດ(ບໍ່ວ່າຈະໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ຫລືບໍ່ກໍຕາມ) ການຕອບສະໜອງທາງການແພດທີ່ໄວ ແລະເໝາະສົມອາດຊ່ວຍຮັກສາຊີວິດຂອງຜູ້ບາດເຈັບໄວ້ໄດ້ ຫລື ຊ່ວຍຫຼຸດຜ່ອນຄວາມຮຸນແຮງຂອງອາການບາດເຈັບລົງ. ດັ່ງນັ້ນ, ຜູ້ອອກແບບໂຄງການອາດຕ້ອງໄດ້ພິຈາລະນາ ເຖິງການປະຖິມພະຍາບານຢູ່ບ່ອນເກີດອຸປະຕິເຫດ ແລະ ຄວາມພ້ອມຂອງການບໍລິການທາງການແພດ ຢູ່ໂຮງໝໍຄວບຄູ່ກັນໄປ.



#### ຄວາມສຳຄັນຂອງການຕອບສະໜອງທາງການແພດຢ່າງວ່ອງໄວ

ການວິໃຈໃນປະເທດມາເລເຊຍພົບວ່າໃນເວລາ 2-3 ຊົ່ວໂມງຫລັງເກີດອຸປະຕິເຫດເປັນຊ່ວງເວລາສຳຄັນທີ່ສຸດສຳລັບການຮັກສາພະຍາບານ. ຈາກການສຶກສາເບິ່ງຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກທີ່ເສຍຊີວິດຈາກອຸປະຕິເຫດຈຳນວນ 186 ຄົນ, ພົບວ່າ 71% ເສຍຊີວິດໃນທີ່ເກີດເຫດອີກ 25% ເສຍຊີວິດພາຍໃນເວລາ 3 ຊົ່ວໂມງ ຫລັງຈາກເກີດອຸປະຕິເຫດ. ການໃຫ້ຄວາມຊ່ວຍເຫຼືອສູກເສີນທາງການແພດກ່ອນເຖິງໂຮງໝໍຢ່າງມີປະສິດທິພາບຈະຊ່ວຍຫຼຸດອັດຕາການຕາຍລົງໄດ້.

ຂໍ້ມູນເບື້ອງຕົ້ນຂອງ ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຖີບໃນມາເລເຊຍ (ຂໍ້ມູນປີ 2000)



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: 18

#### ການປະຖິມພະຍາບານຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ແລະ ລົດຖີບທີ່ປະສົບອຸປະຕິເຫດ

ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຖີບ ແລະ ລົດຈັກທີ່ປະສົບອຸປະຕິເຫດອາດມີອາການບາດເຈັບທີ່ອາດເປັນອັນຕະລາຍຕໍ່ຊີວິດເຊັ່ນ: ບາດແຜຂະໜາດໃຫຍ່ທີ່ຫົວ, ຄໍ ແລະ ຫລັງ ຊຶ່ງອາດເຮັດໃຫ້ໝົດສະຕິ ແລະ ເສຍເລືອດຫລາຍ. ຫລັງເກີດອຸປະຕິ ຜູ້ເຮັດໜ້າທີ່ໃນການປະຖິມພະຍາບານ ທີ່ຊ່ຽວຊານມີຄວາມສຳຄັນຫລາຍ ອາດຈະເປັນຜູ້ທີ່ຊີ້ເປັນຊື່ຕາຍໃຫ້ຄົນເຈັບໄດ້ ແລະ ເປັນຜູ້ທີ່ສາມາດປ່ອງກັນບໍ່ໃຫ້ອາການບາດເຈັບຮຸນແຮງກວ່າທີ່ຄວນຈະເປັນໄດ້. ການໃຫ້ຄວາມຊ່ວຍເຫຼືອໃນທີ່ເກີດເຫດມີຄວາມສຳຄັນຕໍ່ຜູ້ບາດເຈັບຫລາຍ ເພາະອາດຈະເກີດອັນຕະລາຍຮ້າຍແຮງຫາກບໍ່ໄດ້ຮັບການປະຖິມພະຍາບານຢ່າງທັນທີ ຫລືບໍ່ໄດ້ຮັບເລີຍ. ການສົ່ງເສີມໃຫ້ມີການໃຫ້ຄວາມຊ່ວຍເຫຼືອຢ່າງເໝາະສົມສາມາດເຮັດໄດ້ດ້ວຍຫຼາຍວິທີ.

*ມາດຕະການທາງກົດໝາຍ*

ຄວນມີການອອກກົດໝາຍ ຫລືລະບຽບການຕ່າງໆ ເພື່ອສົ່ງເສີມໃຫ້ມີການປະຖິມພະຍາບານທີ່ມີຄຸນນະພາບ ຊຶ່ງລວມມີບັນຫາສຳຄັນດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

- ກົດໝາຍຍົກເລີກການພ້ອງຮ້ອງຜູ້ໃຫ້ການປະຖິມພະຍາບານເມື່ອເກີດບັນຫາຂຶ້ນ. ໃນຫລາຍປະເທດມີການໃຫ້ຄວາມຄຸ້ມກັນທາງກົດໝາຍແກ່ຜູ້ທີ່ໃຫ້ຄວາມຊ່ວຍເຫຼືອແກ່ຜູ້ບາດເຈັບຈາກຂ້າກ່າວຫາກະທຳການດ້ວຍ ຄວາມປະໝາດ ( good samaritan law );
- ຂໍ້ບັງຄັບໃຫ້ຜູ້ສອບເສັງເອົາໃບຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະສອງລໍ້ຕ້ອງມີຄວາມຮູ້ ແລະ ຄວາມສາມາດໃນການປະຖິມພະຍາບານ;
- ລະບຽບການທີ່ກຳນົດໃຫ້ຍານພະຫະນະບາງປະເພດຕ້ອງມີອຸປະກອນສຳລັບການປະຖິມພະຍາບານຕິດລິດຢູ່ສະເໝີ;
- ສ້າງແຮງຈູງໃຈໃຫ້ບໍລິສັດຜູ້ຜະລິດ ຫລື ຜູ້ຂາຍຍານພາຫະນະສອງລໍ້ ຕ້ອງແຖມຖົງຢາປະຖິມພະຍາບານພ້ອມ ຫລື ສະໜັບສະໜູນໃຫ້ຜູ້ ຊື້ລິດ ເຂົ້າຮ່ວມອົບຮົມຫລັກສູດການປະຖິມພະຍາບານ.

*ໂຄງການໃຫ້ຄວາມຮູ້ດ້ານການປະຖິມພະຍາບານ*

ໂຄງການນີ້ຄວນໃຫ້ຄວາມຮູ້ ແລະ ທັກສະກ່ຽວກັບການປະຖິມພະຍາບານ ລວມທັງສ້າງຄວາມໝັ້ນໃຈໃນການໃຫ້ ການປະຖິມພະຍາບານ ແກ່ຄົນທົ່ວໄປ ໂດຍໃຫ້ຄວາມຮູ້ກ່ຽວກັບ:

- ວິທີປະຕິບັດຕົນທີ່ປອດໄພ ແລະ ການປ້ອງກັນຈຸດເກີດເຫດເພື່ອປົກປ້ອງກັນບໍ່ໃຫ້ເກີດອຸປະຕິເຫດຊຳຕື່ມອີກ ແລະ ຫລຸດຜ່ອນຄວາມສ່ຽງຂອງຜູ້ທີ່ກຳລັງໃຫ້ຄວາມຊ່ວຍເຫຼືອຄົນເຈັບຢູ່;
- ວິທີຂໍຄວາມຊ່ວຍເຫຼືອ ລາຍງານອຸປະຕິເຫດ ແລະ ແຈ້ງຂໍ້ມູນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ;
- ວິທີເຄື່ອນຍ້າຍຜູ້ບາດເຈັບຈາກບ່ອນເກີດເຫດເປັນການສຸກເສີນ ໃນກໍລະນີຈຳເປັນ ແລະ ສາມາດເຄື່ອນຍ້າຍໄດ້;
- ວິທີການທີ່ຈະເຂົ້າເຖິງຜູ້ທີ່ບາດເຈັບທາງຮ່າງກາຍ ໂດຍການສັ່ງເກດດ້ວຍຕາເປົ່າ;
- ວິທີເບິ່ງແຍງບາດແຜເລືອດອອກພາຍນອກ, ອາການໝົດສະຕິ, ອາການຫາຍໃຈຕິດຂັດ, ບາດແຜ ແລະ ການບາດເຈັບຂອງກະດູກ;
- ວິທີໃຫ້ກຳລັງໃຈຜູ້ບາດເຈັບ.



*ການໃຫ້ການປະຖິມພະຍາບານທີ່ເໝາະສົມ ສາມາດຫຼຸດຄວາມຮ້າຍແຮງຂອງອຸບັດເຫດລົດຈັກລົງໄດ້ຢ່າງຫລາຍ.*

ການປະຖົມພະຍາບານສະເພາະກໍລະນີ ສຳລັບຜູ້ປະສົບຊຸບປະຕິເຫດລົດຖີບ ແລະ ລົດຈັກ

- ກໍລະນີທີ່ຜູ້ຂັບຂີ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບແບບບົດໜ້າ ຄວນຖອດໝວກອອກໃນກໍລະນີທີ່ຜູ້ບາດເຈັບຫາຍໃຈບໍ່ອອກ ຫລືຈຳເປັນຕ້ອງເປີດທາງເດີນອາກາດໃຫ້ຫາຍໃຈໄດ້ສະດວກເທົ່ານັ້ນ. ພະຍາຍາມຢ່າໃຫ້ຫົວ ແລະ ລຳຄໍເຄື່ອນໄຫວ.
- ກໍລະນີທີ່ຜູ້ຂັບຂີ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບແບບບົດສະເພາະກະໂຫລກຫົວ ຫາກມີການບາດເຈັບຮຸນແຮງບໍລິເວນໃບໜ້າທີ່ອາດປິດທາງເດີນອາກາດ ຄວນໃຫ້ຜູ້ບາດເຈັບນັ່ງ ແລະ ເນັ້ງຕົວໄປຂ້າງໜ້າ ຢ່າໃຫ້ຫົວ ແລະ ລຳຄໍເຄື່ອນໄຫວ.
- ກໍລະນີທີ່ຜູ້ບາດເຈັບໃສ່ເສື້ອຜ້າທີ່ເຮັດດ້ວຍໜັງ ອາດເຮັດໃຫ້ເບິ່ງເຫັນບາດເລືອດອອກໄດ້ບໍ່ຊັດເຈນ ຫາກສົງໄສວ່າຈະມີບາດແຜເລືອດອອກຄວນຖອດ ຫລື ຕັດແຜນໜັງອອກ ແລະ ກົດທົບາດແຜເພື່ອຢຸດເລືອດ.
- ກໍລະນີການກະທົບກະເທື່ອນທີ່ຫົວ ຫາກຜູ້ບາດເຈັບບໍ່ຮູ້ສຶກຕົວ ໃຫ້ເບິ່ງວ່າມີຫຍັງປິດທາງເດີນຫາຍໃຈ ຫລືບໍ່ ຈັບຕົວຜູ້ບາດເຈັບໃຫ້ນອນສະແຄງໃຫ້ຫົວ, ຄໍ ແລະ ລຳໂຕເປັນເສັ້ນຊື່ຕະຫລອດເວລາເຮັດແບບດຽວກັນນີ້, ໃນກໍລະນີທີ່ຜູ້ບາດເຈັບຮູ້ສຶກຕົວແຕ່ມີອາການຮາກ ຫລືມີບາດແຜທີ່ບໍລິເວນໃບໜ້າ.
- ກໍລະນີບາດແຜໄຟໄໝ້ ຜູ້ຂັບຂີ່ທີ່ຕິດຢູ່ໃນລົດອາດມີບາດແຜໄຟໄໝ້ຈາກທີ່ຄວັນລົດຮ້ອນໆ ວິທີປິ່ນປົວບາດແຜໄຟໄໝ້ທຸກຊະນິດ ໃຫ້ດຶງວັດສະດຸທີ່ປົກປິດຢູ່ອອກ ແລະ ຫຼຸດຄວາມຮ້ອນໂດຍໃຊ້ນ້ຳສະອາດລ້າງບາດແຜ.

### ຫ້ອງທີ 3.13 ການກຽມພ້ອມ ເພື່ອໃຫ້ການບໍລິການສຸກເສີນທາງການແພດ

ວິທີປ້ອງກັນພະຍາດ ຫລື ການບາດເຈັບ ເປັນບັນຫາທີ່ຕ້ອງ ໃຫ້ຄວາມສຳຄັນເປັນລຳດັບທຳອິດ, ການເບິ່ງແຍງອາການ ບາດເຈັບທີ່ເໝາະສົມ ອາດຈະຊ່ວຍຮັກສາຊີວິດຜູ້ປະສົບອຸ ປະຕິເຫດໄວ້ໄດ້ເປັນຈຳນວນຫລາຍ. ໂດຍສະເພາະໃນປະ ເທດກຳລັງພັດທະນາທີ່ມີອັດຕາການຕາຍຈາກການບາດເຈັບ ທີ່ບໍ່ຮ້າຍແຮງສູງຫລາຍ.

ການເບິ່ງແຍງອາການບາດເຈັບທັງກ່ອນ ແລະ ຫລັງຈາກມາ ເຖິງໂຮງໝໍ ຈຳເປັນຕ້ອງມີການປະຕິບັດຢ່າງວ່ອງໄວ ແລະ ເໝາະສົມ ໂດຍບຸກຄະລະກອນທີ່ຜ່ານການຝຶກອົບຮົມມາ ຢ່າງດີ ແລະ ມີອຸປະກອນທີ່ເໝາະສົມ. ການພັດທະນາລະບົບ ການເບິ່ງແຍງອາການບາດເຈັບໃຫ້ດີຂຶ້ນຈະຊ່ວຍຫຼຸດອັດຕາ ການຕາຍຂອງຜູ້ບາດເຈັບທັງໝົດຫຼຸດລົງໄດ້ປະມານ 15%- 20% ແລະ ຫຼຸດອັດຕາການຕາຍທີ່ສາມາດຫລີກລ້ຽງໄດ້ ລົງ ເຖິງ 50%.

ມີລາຍງານທີ່ໄດ້ຮັບການພິມເຜີຍແຜ່ຫຼາຍເລື່ອງ ທີ່ໃຫ້ລາຍ ລະອຽດດ້ານເຕັກນິກ ເຖິງວິຊາການພັດທະນາລະບົບການ ເບິ່ງແຍງອາການບາດເຈັບໃຫ້ດີຂຶ້ນ. ວຽກທີ່ແນະນຳໃຫ້ອ່ານ ເພີ່ມໄດ້ແກ່ວຽກທີ່ຈັດຂຶ້ນ ໂດຍອົງການອານາໄມໂລກ 2 ອັນ ຄື ແນວທາງທີ່ຈຳເປັນໃນການ ເບິ່ງແຍງອາການບາດເຈັບ (19) ແລະ ລະບົບການເບິ່ງແຍງອາການບາດເຈັບກ່ອນຮອດ ໂຮງໝໍ (20).

**ຂັ້ນຕອນນີ້ເປັນຂັ້ນຕອນສຳຄັນໃນການຫຼຸດຈຳນວນຜູ້ເສຍ ຊີວິດຈາກອຸປະຕິເຫດການຈະລາຈອນແຕ່ກໍ່ກັບການໃຫ້ບໍລິ ການດ້ານຕ່າງໆທີ່ມີຢູ່ ຄື:**

1. ໃນສະຖານະການທີ່ບໍ່ມີບໍລິການສຸກເສີນທາງການແພດ ລະບົບການ ໃຫ້ບໍລິການທາງການແພດສຸກເສີນ Emergency Medical Service (EMS) ຢ່າງເປັນທາງການປົກ ກະຕິແລ້ວ ຈະມີລິດແພດ ແລະ ບຸກຄະລາກອນທີ່ໄດ້ຜ່ານ ການຝຶກອົບຮົມມາແລ້ວທີ່ເຮັດວຽກໃນອົງກອນທີ່ມີການຄຸ້ມ ຄອງເບິ່ງແຍງ ແລະ ມີເຄື່ອນຍ້າຍການສື່ສານຢູ່ພ້ອມ. ໃນກໍລະ ນີທີ່ຍັງບໍ່ມີ ການບໍລິການ EMS, ລັດຖະບານຄວນຈັດໃຫ້ມີ ການໃຫ້ການເບິ່ງແຍງຜູ້ບາດເຈັບກ່ອນມາຮອດໂຮງໝໍໃນຮູບ ແບບໃດຮູບແບບໜຶ່ງ ໂດຍສືບຕໍ່ຈາກລະບົບບໍ່ເປັນທາງການ ທີ່ມີຢູ່ແລ້ວໂດຍໃຊ້ຊັບພະຍາກອນຈາກຊຸມຊົນມາດຳເນີນ ການ ເຊັ່ນ ຝຶກປະຊາຊົນທົ່ວໄປໃຫ້ຮຽນຮູ້ການປະຖິມພະຍາ ບານເບື້ອງຕົ້ນຫລືອາດທາທາງຈັດຕັ້ງລະບົບ EMS ຢ່າງເປັນ ທາງການຂຶ້ນໃນເຂດຕົວເມືອງ ແລະ ຕາມຖະໜົນສາຍຫລັກ ທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ລະຫວ່າງ ເທດສະບານຕ່າງໆ. ເນື່ອງຈາກລະບົບ ການໃຫ້ການບໍລິການສຸກເສີນທາງການແພດ ຕ້ອງໃຊ້ງົບປະ ມານຂ້ອນຂ້າງສູງ ຕ້ອງໄດ້ພິຈາລະນາຢ່າງຖີ່ຖ້ວນຕໍ່ງົບປະ ມານສຳລັບລະບົບນີ້.
2. ການສ້າງຄວາມແຂ່ງແກ່ນໃຫ້ລະບົບການໃຫ້ບໍລິການສຸກ ເສີນທາງການແພດທີ່ມີຢູ່ແລ້ວ. ລະບົບ EMS ສ່ວນຫລາຍ ສາມາດເຮັດໃຫ້ມີຄວາມເຂັ້ມແຂງຂຶ້ນໄດ້ດ້ວຍຫລາຍວິທີ ເຊັ່ນ: ການຕັ້ງອົງກອນຂຶ້ນມາຄວບຄຸມມາດຖານຂັ້ນຕໍ່າໃນ ການໃຫ້ບໍລິການກ່ອນເຖິງໂຮງໝໍທົ່ວອ່ອງໄວ ມີຄຸນນະພາບ

ແລະ ສະເໜີພາບ ການປັບປຸງການຕິດຕໍ່ສື່ສານລະຫວ່າງຈຸດ ທີ່ມີການຮັບຂໍ້ມູນ (ເຊັ່ນ: ສູນແຈ້ງເຫດຮ້າຍ) ກັບຈຸດສົ່ງລິດພະ ຍາບານອອກໃຫ້ບໍລິການຕະຫຼອດຮອດໝວຍບໍລິການລິດ ພະຍາບານນຳກັນໃຫ້ມີປະສິດທິພາບຫຼາຍຂຶ້ນ ລວມທັງການ ຈັດລະບົບຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບຜູ້ເຂົ້າຮັບບໍລິການເພື່ອໃຫ້ສາມາດ ຕິດຕາມຜົນ ແລະ ປັບປຸງຄຸນນະພາບຂອງການບໍລິການໄດ້.

#### ການເບິ່ງແຍງການບາດເຈັບຈາກການກະທົບກະເທືອນທີ່ ຈຳເປັນ

ການປັບປຸງລະບົບການເບິ່ງແຍງການບາດເຈັບ, ບໍ່ຈຳເປັນ ຕ້ອງໃຊ້ອຸປະກອນທີ່ໃຊ້ເຕັກໂນໂລຢີຂັ້ນສູງ ຫລື ມີລາຄາ ແພງສະເໝີໄປ. ຫາກມີການວາງແຜນ ແລະ ການຈັດການທີ່ ດີ ກໍ່ສາມາດໄດ້ຮັບຜົນສຳເລັດ ແລະ ມີຄວາມຍືນຍົງໄດ້.

ເຮົາສາມາດຈັດຫາ ຊັບພະຍາກອນທີ່ຈຳເປັນ ແລະ ບໍລິການ ເບິ່ງແຍງການບາດເຈັບໄດ້ ດ້ວຍຫຼາຍວິທີ ລວມທັງຜ່ານການ ປະເມີນຄວາມຕ້ອງການສຳລັບການປົນປົວຜ່ານການຝຶກອົບ ການເບິ່ງແຍງຜູ້ບາດເຈັບຈັດໂດຍສະຖາບັນການສຶກສາທີ່ ເໝາະສົມ, ການຈັດໂຄງການພັດທະນາຄຸນນະພາບທີ່ຄຳນຶ່ງ ເຖິງສະຖານທີ່ໃຫ້ບໍລິການໃນພາບລວມ ແລະ ການກວດກາ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງບໍລິການທີ່ມີຢູ່ (19).

#### ການຟື້ນຟູສຸຂະພາບ

ຜູ້ບາດເຈັບທີ່ລອດຊີວິດອາດຈະມີຄວາມພິການບາງຢ່າງທີ່ ຈຳກັດຄວາມສາມາດທາງກາຍະພາບ. ທີ່ໜ້າເສຍດາຍກໍ່ຄື ໃນຄວາມເປັນຈິງແລ້ວ ຄວາມພິການເຫຼົ່ານີ້ ສ່ວນຫຼາຍເປັນ ສິ່ງທີ່ສາມາດຫລີກລ້ຽງ ຫລື ຫຼຸດຈຳນວນລົງໄດ້ຫາກເຮົາມີບໍລິ ການ ການຟື້ນຟູສຸຂະພາບທີ່ດີ. ການບໍລິການດ້ານນີ້ເປັນສິ່ງ ຈຳເປັນໃນການເບິ່ງແຍງການບາດເຈັບ ແລະ ສາມາດປັບປຸງ ໃຫ້ດີຂຶ້ນໄດ້ດ້ວຍຫລາຍວິທີເຊັ່ນ: ໂດຍການປະເມີນຄວາມ ຕ້ອງການໃຊ້ບໍລິການຟື້ນຟູໃນ ທາງເລີກ ໂດຍການເສີມຂີດ ຄວາມສາມາດຂອງໂຄງການຟື້ນຟູສຸຂະພາບລະດັບຊາດ ແລະ ໂດຍການນຳຂໍ້ແນະນຳຂອງມະຕິສະພາສຸຂະພາບໂລກ (World Health Assembly Resolution) ຂໍ WHA58 .23 ແລະ ຂໍແນະນຳກ່ຽວກັບການຟື້ນຟູສຸຂະພາບທີ່ກຳນົດ ໄວ້ໃນແນວທາງທີ່ຈຳເປັນໃນການເບິ່ງແຍງການບາດເຈັບ.



ການຕັ້ງລະບົບ EMS ຢ່າງເປັນທາງການອາດເຮັດບໍ່ໄດ້ໃນຫລາຍ ປະເທດ ແຕ່ກໍ່ຄວນສຶກສາເບິ່ງວ່າຈະມີທາງເລືອກໃນການເບິ່ງແຍງ ກ່ອນຜູ້ບາດເຈັບມາເຖິງໂຮງໝໍໄດ້ຫລືບໍ່.

### ບົດສະຫຼຸບ

- ໂມດູນນີ້ໃຫ້ພາບລວມກ່ຽວກັບຂັ້ນຕອນທີ່ຈຳເປັນໃນການອອກແບບໂຄງການສົ່ງເສີມການໃສ່ໝວກກັນກະທົບທີ່ມີປະສິດທິພາບຊຶ່ງຈະນຳໄປສູ່ການຫຼຸດອັດຕາການບາດເຈັບທີ່ຫົວ ແລະ ການເສຍຊີວິດຈາກອຸປະຕິເຫດທີ່ເກີດຈາກລົດຈັກ ໂດຍເນັ້ນຄວາມສຳຄັນຂອງການນຳມາດຕະການການອອກກົດໝາຍ, ກຳນົດມາດຕະຜະລິດຕະພັນ, ການໃຫ້ຄວາມຮູ້ ແລະ ການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍ ມາປະສົມປະສານກັນເພື່ອໃຫ້ໂຄງການປະສົບຄວາມສຳເລັດ.
- ຄວນມີການຈັດຕັ້ງຄະນະເຮັດວຽກຂຶ້ນ ເພື່ອເບິ່ງແຍງການດຳເນີນໂຄງການໝວກກັນກະທົບ ໂດຍມີສະມາຊິກທີ່ມາຈາກພູມຫລັງ ແລະ ສາຂາວິຊາຕ່າງໆ. ຄະນະເຮັດວຽກມີໜ້າທີ່ໃຫ້ຄຳປຶກສາໃນທຸກເລື່ອງທີ່ກ່ຽວກັບໂຄງການ ແລະ ດຳເນີນການເພື່ອໃຫ້ກິດຈະກຳຕ່າງໆປະສານງານກັນໄດ້ຢ່າງງ່າຍຂຶ້ນ ຄະນະເຮັດວຽກຄວນໄດ້ຮັບອຳນາດເຕັມໃນການບໍລິຫານໂຄງການ.
- ເມື່ອມີການຈັດຕັ້ງຄະນະເຮັດວຽກແລ້ວ ຄວນມີການປະເມີນສະຖານະການເພື່ອນຳຂໍ້ມູນໄປໃຊ້ປະກອບການ ວາງແຜນໂຄງການ. ການກຳນົດກິດຈະກຳ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການອອກກົດໝາຍ, ການບັງຄັບໃຊ້ ແລະ ການໃຫ້ຄວາມຮູ້ໃນການຈັດກິດຈະກຳແຕ່ລະປະເພດຄວນກຳນົດເປົ້າໝາຍ ແລະ ວັດຖຸປະສົງໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບເປົ້າໝາຍ ແລະ ວັດຖຸປະສົງຂອງໂຄງການ.
- ການຈະດຳເນີນການໂຄງການໄດ້ຢ່າງມີປະສິດທິພາບຈຳເປັນຕ້ອງຫາເງິນທຶນສະໜັບສະໜູນ ການຕິດຕາມຜົນທຸກຂັ້ນຕອນຂອງໂຄງການ ເປັນສິ່ງຈຳເປັນ, ເພື່ອຈະໄດ້ຫາຂໍ້ບົກຜ່ອງ ແລະ ປັບປຸງແກ້ໄຂໄດ້. ສຸດທ້າຍ ຄວນມີການປະເມີນປະສິດທິຜົນຂອງໂຄງການໂດຍລວມ ເພື່ອນຳຂໍ້ມູນໄປໃຊ້ໃນການຈັດໂຄງການໃໝ່ເພື່ອສືບຕໍ່ ແລະ ຮັກສາຄວາມສຳເລັດຂອງໂຄງການທຳອິດໄວ້ໃນອານາຄົດ.
- ກົດໝາຍທີ່ເໝາະສົມ ມີຄວາມສຳຄັນໃນການສົ່ງເສີມໃຫ້ຄົນໃສ່ໝວກກັນກະທົບຫລາຍຂຶ້ນ ໃນຂັ້ນຕົ້ນຄວນມີການປະເມີນສະຖານະການດ້ານກົດໝາຍທີ່ເປັນຢູ່ໃນປະຈຸບັນ ເພື່ອຊ່ວຍໃນການຕັດສິນໃຈວ່າຄວນຈະປຸກລະດົມໃຫ້ມີການອອກກົດໝາຍໃໝ່ ຫລື ຄວນຈະດັດແກ້ກົດໝາຍທີ່ມີແລ້ວ. ຜູ້ກ່ຽວຂ້ອງລະດັບສູງສຸດໃນລັດຖະບານຄວນສົ່ງເສີມ ແລະ ຊ່ວຍປະຊາສຳພັນກົດໝາຍ ເພື່ອສ້າງຄວາມຊອບທຳໃນສາຍຕາຂອງປະຊາຊົນ ແລະ ເພື່ອໃຫ້ອົງກອນທີ່ເຮັດໜ້າທີ່ບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍຍິນດີໃຫ້ຄວາມສະໜັບສະໜູນຢ່າງເຕັມທີ່.
- ຄວນສ້າງມາດຕະຖານຜະລິດຕະພັນໝວກກັນກະທົບສຳລັບລົດຈັກຂຶ້ນ ເພື່ອໃຫ້ຊາຊົນມີໝວກກັນກະທົບທີ່ປອດໄພ ແລະ ມີຄຸນນະພາບດີໃຊ້. ຄວນມີມາດຕະຖານດ້ານຮູບແບບ ແລະ ວັດສະດຸທີ່ໃຊ້ຢ່າງຊັດເຈນ ເພື່ອໃຫ້ມີຄວາມປອດໄພສູງສຸດແກ່ຜູ້ໃຊ້ເມື່ອເກີດອຸປະຕິເຫດ ມາດຕະຖານທີ່ກຳນົດບໍ່ຄວນຈຳກັດແບບຕາຍ ເພື່ອໃຫ້ຜູ້ຜະລິດສາມາດຜະລິດໝວກກັນກະທົບທີ່ມີຮູບແບບຕ່າງກັນເພື່ອດຶງດູດໃຈປະຊາຊົນ ຊຶ່ງຈະຊ່ວຍສົ່ງເສີມໃຫ້ມີການໃຊ້ໝວກກັນກະທົບຫລາຍຂຶ້ນ.
- ກົດໝາຍໝວກກັນກະທົບມີເປົ້າໝາຍເພື່ອເພີ່ມອັດຕາການໃສ່ໝວກໃຫ້ຫລາຍຂຶ້ນ ຊຶ່ງຈະຊ່ວຍຫຼຸດອັດຕາການຕາຍ. ການໃຫ້ຄວາມຮູ້ແກ່ປະຊາຊົນກ່ຽວກັບກົດໝາຍ ແລະ ປະໂຫຍດຂອງການໃສ່ໝວກກັນກະທົບຈະຊ່ວຍໃຫ້ຄົນຍອມຮັບ ແລະ ປະຕິບັດຕາມກົດໝາຍເພີ່ມຂຶ້ນ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍເປັນມາດຕະການ ທີ່ສຳຄັນໃນການເພີ່ມອັດຕາການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ. ລັດຖະບານ ແລະ ໜ່ວຍງານທີ່ມີໜ້າທີ່ບັງຄັບໃຊ້ ຈຳເປັນຕ້ອງໃຫ້ການສະໜັບສະໜູນຢ່າງຈິງຈັງການບັງຄັບໃຊ້ຈິ່ງຈະໄດ້ຜົນ. ຄວນມີການປະເມີນຂີດຄວາມສາມາດຂອງໜ່ວຍງານທີ່ມີໜ້າທີ່ບັງຄັບໃຊ້ ເພື່ອເບິ່ງວ່າຄວນປັບປຸງໃນດ້ານໃດແດ່? ຄວນມີການສ້າງແຜນປຸກລະດົມໃຫ້ມີການລົງໂທດຜູ້ຂັບຂີ່ທີ່ບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ. ບົດລົງໂທດອາດຈະອອກມາໃນຮູບຂອງການຕັກເຕືອນ, ການໃຫ້ເສຍຄ່າປັບໃໝ, ຍຶດໃບຂັບຂີ່ ຫລື ຍຶດລົດຈັກໄວ້.

- ນອກຈາກການອອກກິດໝາຍ ແລະ ການບັງຄັບໃຊ້ແລ້ວການ ໂຄສະນາດ້ານການຕະຫລາດ ແລະ ການໂຄສະນາທີ່ອອກແບບມາຢ່າງດີ ກໍ່ເປັນສິ່ງຈຳເປັນສຳຫລັບຄວາມສຳເລັດຂອງໂຄງການໝວກກັນກະທົບ. ອາດຈຳເປັນຕ້ອງຈ້າງບໍລິສັດ ໂຄສະນາທີ່ມີຄວາມສາມາດເພື່ອສ້າງສະຖານະການໂຄສະນາບຸກລະດົມທີ່ໄດ້ຜົນດີ. ກຸ່ມເບົາໝາຍໃນການສື່ສານ ຂໍ້ມູນ ຄວນເປັນກຸ່ມຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ແລະ ກຸ່ມຜູ້ທີ່ມີອິດທິພົນຕໍ່ການຕັດສິນໃຈຂອງຜູ້ໃຊ້ລົດທີ່ບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບຂໍ້ຄວາມຕົ້ນຕໍ ທີ່ໂຄງການຕ້ອງການສື່ໃຫ້ສັງຄົມຮັບຮູ້ ຄວນຈະສະດວກສະບາຍ, ສອດຄ່ອງກັນ ແລະ ຈື່ໄດ້ງ່າຍ ລວມທັງເໝາະສົມກັບມາດຕະຖານທາງສັງຄົມ ແລະ ວັດທະນະທຳຂອງແຕ່ລະປະເທດ.
- ໃນກຸ່ມເຍົາວະຊົນ ການໃຫ້ຄວາມຮູ້ໃນໂຮງຮຽນ ແລະ ຜ່ານທາງກຸ່ມໝູ່ເພື່ອນ ມີບົດບາດສຳຄັນຫລາຍ ການດຳເນີນໂຄງການ ໃຫ້ຄວາມຮູ້ຄວບຄູ່ໄປກັບກິດຈະກຳອື່ນໆ ສາມາດປ່ຽນແບບແຜນພຶດຕິກຳ ແລະ ບັນທັດຖານການໃສ່ໝວກກັນກະທົບໄປໃນທາງທີ່ດີໄດ້ເຮັດໃຫ້ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບເປັນທີ່ຍອມຮັບຫຼາຍຂຶ້ນ.
- ໃນການອອກແບບໂຄງການສົ່ງເສີມການໃສ່ໝວກກັນກະທົບປະຕິບັດໂຄງການຄວນຄຳນຶ່ງເຖິງມາດຕະການ ການເບິ່ງແຍງຜູ້ບາດເຈັບຫລັງເກີດອຸປະຕິເຫດນັ້ນນຳ, ໂດຍພິຈາລະນາຄວາມເໝາະສົມຂອງການໃຫ້ບໍລິການປະຖົມພະຍາບານທີ່ມີຢູ່ຕະຫຼອດຮອດຂີດຄວາມສາມາດໃນການໃຫ້ການເບິ່ງແຍງກ່ອນຜູ້ບາດເຈັບມາເຖິງໂຮງໝໍ. ການເບິ່ງແຍງທີ່ຈຳເປັນສຳລັບຜູ້ໄດ້ຮັບບາດເຈັບຈາກການກະທົບກະເທືອນ ແລະ ການຟື້ນຟູສຸຂະພາບຂອງຜູ້ບາດເຈັບຈາກອຸປະຕິເຫດລົດຈັກ.

ຕາຕະລາງທີ່ : 3.8 ເປັນການສະຫຼຸບຂັ້ນຕອນສຳຄັນໃນຂະບວນການນຳໂຄງການໄປປະຕິບັດ.

**ຕາຕະລາງທີ່ 3.8 ເປັນການສະໜັບສະໜູນຂັ້ນຕອນສຳຄັນ ໃນຂະບວນການນຳໂຄງການໄປປະຕິບັດ**

ກິດຈະກຳ	ຂັ້ນຕອນໃນການອອກແບບ ແລະ ການນຳໄປປະຕິບັດ
ການຈັດຕັ້ງຄະນະເຮັດວຽກ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ໃຫ້ແນ່ໃຈວ່າມີສະມາຊິກທີ່ເປັນຕົວແທນຂອງກຸ່ມຜົນປະໂຫຍດຕ່າງໆຢ່າງຄົບຖ້ວນ</li> <li>ມອບໝາຍບົດບາດໃຫ້ສະມາຊິກ</li> </ul>
ການພັດທະນາແຜນດຳເນີນງານ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ກຳນົດວັດຖຸປະສົງ</li> <li>ກຳນົດເປົ້າໝາຍ</li> <li>ການຈັດກິດຈະກຳທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບວັດຖຸປະສົງແຕ່ລະຂັ້ນ</li> <li>ລະບຸດັດສະນີບົ່ງບອກຜົນການປະຕິບັດງານຂອງກິດຈະກຳ ແຕ່ລະຢ່າງ</li> <li>ປະເມີນຊັບພະຍາກອນທີ່ຈຳເປັນຕ້ອງໃຊ້</li> <li>ກຳນົດໄລຍະເວລາ</li> <li>ລະບຸວິທີຕິດຕາມ ແລະ ປະເມີນຜົນໂຄງການ ທີ່ຈະໃຊ້</li> <li>ສ້າງຄວາມຢັ້ງຢືນໃຫ້ໂຄງການໂດຍກຳນົດໄລຍະເວລາໄວ້ຢ່າງໜ້ອຍ 5 ປີສຳລັບແຜນງານທັງໝົດ ແລະ ວາງແຜນທາງທຶນດຳເນີນການໄລຍະຍາວໄວ້ດ້ວຍ.</li> </ul>
ການຮ່າງກົດໝາຍ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ພິຈາລະນາຂໍ້ຈຳກັດທາງດ້ານສະຖາບັນຫລືດ້ານວັດທະນະທຳ</li> <li>ເລືອກວັດຖຸປະສົງ</li> <li>ຮ່າງກົດໝາຍ</li> <li>ຮັບຮອງຮ່າງກົດໝາຍ</li> <li>ນຳກົດໝາຍໄປປະຕິບັດ</li> </ul>
ພັດທະນາຍຸດທະສາດໃນການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ປະເມີນຂີດຄວາມສາມາດໃນການບັງຄັບໃຊ້</li> <li>ຫາກຈຳເປັນໃຫ້ເພີ່ມຂີດຄວາມສາມາດຂອງນະໂຍບາຍ</li> <li>ຝຶກອົບຮົມຕ່ຳຫລວດໃນການບັງຄັບໃຊ້</li> <li>ສ້າງລະບົບການລົງໂທດ</li> </ul>
ພັດທະນາໂຄງການໂຄສະນາເພື່ອສ້າງການຮັບຮູ້ໃຫ້ແກ່ປະຊາຊົນ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ເລືອກບໍລິສັດໂຄສະນາ</li> <li>ເລືອກວັດຖຸປະສົງຂອງການໂຄສະນາ</li> <li>ເລືອກປະເດີນຫລັກທີ່ຕ້ອງການສື່ໃນການໂຄສະນາ</li> <li>ດຳເນີນການໂຄສະນາ</li> <li>ປະເມີນຜົນການໂຄສະນາ</li> </ul>
ການນຳໂຄງການໝວກກັນກະທົບທັງໝົດໄປປະຕິບັດ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ປະເມີນຜົນການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ</li> <li>ລະບຸປັນຫາ</li> <li>ເລືອກວັດຖຸປະສົງ</li> <li>ເລືອກກິດຈະກຳທີ່ສອດຄ່ອງກັບວັດຖຸປະສົງ</li> <li>ເລີ່ມໂຄງການ</li> <li>ຕິດຕາມຜົນໂຄງການ</li> <li>ປະເມີນປະສິດທິພາບຂອງໂຄງການ</li> <li>ວາງແຜນໂຄງການທີ່ຈະເຮັດໃນອານາຄົດ</li> </ul>
ຈັດໃຫ້ມີການຕອບສະໜອງທາງການແພດທີ່ເໝາະສົມທັງໃນບ່ອນເກີດເຫດ ແລະ ຫລັງຈາກນັ້ນ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ສົ່ງເສີມໃຫ້ມີການປະຖິມພະຍາບານຜູ້ບາດເຈັບ ຈາກອຸປະຕິເຫດລົດຖີບ ແລະ ລົດຈັກຢ່າງເໝາະສົມ ໂດຍໃຊ້ມາດຕະການທາງກົດໝາຍ ແລະ ໂຄງການໃຫ້ຄວາມຮູ້ກ່ຽວກັບການປະຖິມພະຍາບານ</li> <li>ພິຈາລະນາໃນເລື່ອງການເບິ່ງແຍງຄົນເຈັບກ່ອນເຖິງໂຮງໝໍ ການເບິ່ງແຍງທີ່ຈຳເປັນສຳລັບຜູ້ໄດ້ຮັບບາດເຈັບຈາກກາກະທົບກະເທືອນ ແລະ ບໍລິການພື້ນຖານສຸຂະພາບທີ່ຈຳເປັນ ແລະ ຄວາມສາມາດໃນການໃຫ້ບໍລິການເຫລົ່ານີ້ທີ່ມີຢູ່ໃນປະຈຸບັນ</li> </ul>

## ເອກະສານອ້າງອີງ

1. Knudson MM, Schermer C, Speetzen L. Subcommittee on Injury Prevention and Control for the Committee on Trauma of the American College of Surgeons. Motorcycle helmet laws: every surgeon's responsibility. *Journal of the American College of Surgeons*, 2004, 199:261-264.
2. Schopper D, Lormand JD, Waxweiler R, eds. *Developing policies to prevent injuries and violence: guidelines for policy-makers and planners*. Geneva, World Health Organization, 2006.
3. Peden M et al. *World report on road traffic injury prevention*. Geneva, World Health Organization, 2004 ([www.who.int/world-health-day/2004/infomaterials/world\\_report/en/](http://www.who.int/world-health-day/2004/infomaterials/world_report/en/), accessed 16 March 2006).
4. *Targeted road safety programmes*. Organisation for Economic Co-operation and Development. Paris, 1994.
5. Elvik R. Quantified road safety targets - a useful tool for policy making? *Accident Analysis and Prevention*, 1993, 25:569-583.
6. Elvik R. *Quantified road safety targets: an assessment of evaluation methodology*. Oslo, Institute of Transport Economics, 2001 (Report No.539).
7. Norton R et al., eds. Chapter 39, Unintentional injuries. In: Jamison DT et al, eds. *Disease control priorities in developing countries, 2nd ed*. New York, Oxford University Press, 2006:737-754 ([www.dcp2.org/pubs/DCP/39](http://www.dcp2.org/pubs/DCP/39), accessed 14 July 2006).
8. Beauchamp TL, Childress JF. *Principles of biomedical ethics*. Oxford, Oxford University Press, 1996.
9. Sheikh A, Cook A, Ashcroft R. Making cycle helmets compulsory: ethical arguments for legislation. *Journal of the Royal Society of Medicine*, 2004, 97:262-265.
10. Zhang, J, Zhuo, J, Chen, NA. Study of motorcycle helmet use in Guangxi. *Chinese Journal of Disease Control & Prevention*, 2004, 8:512-515. ([www.thegeorgeinstitute.org/liih/index.cfm?85B35D08-D019-5C5B-B074-B40850355FA8](http://www.thegeorgeinstitute.org/liih/index.cfm?85B35D08-D019-5C5B-B074-B40850355FA8), accessed 2 April 2006).
11. Gennarelli TA. Head injury in man and experimental animals: clinical aspects. *Acta Neurochirurgica*. 1983; 32:1-13.
12. Melvin JW, Lighthall JW, Ueno K. Brain injury biomechanics. In: Nahum AM, Melvin JW, eds. *Accidental injury and prevention*. New York, Springer-Verlag, 1993:268-291.
13. Moghisi A. *Towards better understanding the knowledge, attitude, performance of motorists about helmet usage in Islamic Republic of Iran*. Presented at the 8th World Conference on Injury Prevention and Safety Promotion, Durban, South Africa, 2-6 April 2006.
14. Lee A, Mann N, Takriti R. A hospital-led promotion campaign aimed to increase bicycle helmet wearing among children aged 11-15 living in West Berkshire 1992-98. *Injury Prevention*, 2000, 6:151-153.
15. Morrongiello B, Bradley MDM. Sibling power: influence of older siblings' persuasive appeals on younger siblings' judgements about risk taking behaviours. *Injury prevention*, 1997, 3:23-28.
16. Britt J, Silver I, Rivara F. Bicycle helmet promotion among low-income preschool children. *Injury Prevention*, 1998, 4:280-283.
17. Berg P, Westerling R. Bicycle helmet use among schoolchildren: the influence of parental involvement and children's attitudes. *Injury Prevention*, 2001, 7:218-222.
18. Umar RRS. Motorcycle Safety Program in Malaysia: How effective Are They? *International Journal of Injury Control and Safety Promotion*, 2006, 13:71-79.
19. Mock CN, et al. *Guidelines for essential trauma care*. Geneva, World Health Organization, 2002.
20. Sasser S et al. *Prehospital trauma care systems*. Geneva, World Health Organization, 2005.

4

ການປະເມີນຜົນໂຄງການ

# ການປະເມີນຜົນໂຄງການ

4.1	ການວາງແຜນການປະເມີນຜົນ .....	131
4.1.1	ເປົ້າໝາຍຂອງການປະເມີນຜົນ .....	132
4.1.2	ວິທີການປະເມີນຜົນ .....	132
4.2	ການເລືອກວິທີການປະເມີນຜົນທີ່ເໝາະສົມທີ່ສຸດ .....	133
4.2.1	ປະເພດຂອງການສຶກສາ ສໍາລັບການປະເມີນຜົນຮູບແບບ ແລະ ຂັ້ນຕອນ ການສຶກສາດ້ານຄຸນນະພາບ .....	133
4.2.2	ປະເພດຂອງການສຶກສາເພື່ອປະເມີນ ຜົນກະທົບ ແລະ ຜົນໄດ້ຮັບ .....	134
4.2.3	ການເລືອກຕົວຊີ້ວັດ ເພື່ອວັດແທກຜົນການປະຕິບັດງານ .....	138
4.2.4	ການປະເມີນຜົນທາງເສດຖະກິດຂອງໂຄງການ .....	140
4.2.5	ການຄິດໄລ່ຂະໜາດຕົວຢ່າງ .....	141
4.3	ການເຜີຍແຜ່ຜົນການປະເມີນ ແລະ ຜົນການຕອບຮັບທີ່ໄດ້ .....	142
	ບົດສະຫຼຸບ .....	145
	ເອກະສານອ້າງອີງ .....	145

**ການຕິດຕາມ ແລະ ປະເມີນຜົນຂອງໂຄງການ** ຫຼື ມາດຕະການທີ່ຈັດຕັ້ງຂຶ້ນເປັນສິ່ງສຳຄັນໃນການ ພິຈາລະນາ ວ່າໂຄງ ການນັ້ນໄດ້ຜົນ ຫຼື ບໍ່ ເພື່ອນຳຂໍ້ມູນມາໃຊ້ໃນການປັບປຸງ ແລະ ໃຊ້ເປັນ ຫຼັກຖານ ເພື່ອຂໍຮັບການສະໜັບ ສະໜູນໃນ ການດຳເນີນງານຕໍ່ໄປ ນອກຈາກຈະຊ່ວຍຢັ້ງຢືນເຖິງປະສິດ ທິທາຍ ຂອງໂຄງການແລ້ວ ຂໍ້ມູນຈາກການປະເມີນຜົນ ຍັງ ບອກໄດ້ວ່າ ການດຳເນີນງານຂອງໂຄງການ ນັ້ນເໝາະສົມກັບກຸ່ມເປົ້າໝາຍ ຫຼື ບໍ່. ມີບັນຫາໃດແດ່ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຫຼື ການສະ ຫັບສະໜູນ ຂອງຜູ້ອື່ນ ແລະ ມີປະເດັນໃດແດ່ທີ່ຕ້ອງແກ້ໄຂ.

ໂມດູນນີ້ຈະເວົ້າເຖິງຂັ້ນຕອນໃນການພັດທະນາ ແລະ ດຳເນີນ ການປະເມີນຜົນຂອງໂຄງການໝວກກັນ ກະ ທົບ, ໂດຍແບ່ງອອກເປັນ 3 ຫົວຂໍ້ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

- **4.1 ການວາງແຜນການປະເມີນຜົນ :** ໃນຂັ້ນທຳອິດນີ້ເປັນການເກັບກຳ ຮວບຮວມຂໍ້ມູນທີ່ມີຢູ່ໃນປະຈຸ ບັນ ເພື່ອປະເມີນສະຖານະການກ່ອນຈະ ດຳເນີນໂຄງການ. ຂັ້ນຕອນທີ່ສຳຄັນນີ້ ພົວພັນເຖິງການເກັບ ກຳຂໍ້ມູນໃນຂັ້ນພື້ນຖານຂອງການສຶກສາເພື່ອສາມາດເຂົ້າເຖິງເຫດການກ່ອນການພັດທະນາໂຄງການ ບົນພື້ນຖານຂອງຂໍ້ມູນທີ່ໄດ້ມາ ແມ່ນເປັນສິ່ງທີ່ສຳຄັນສຳລັບການຕັ້ງຈຸດປະສົງຂອງການປະເມີນຜົນ ແລະ ໃນການຄົ້ນ ຄົດຫາຫຼາຍວິທີທີ່ແຕກຕ່າງກັນໃນການນຳມາໃຊ້ເພື່ອປະເມີນຜົນ.
- **4.2 ການເລືອກປະເພດການປະເມີນຜົນທີ່ເໝາະສົມທີ່ສຸດ:** ເມື່ອຕັດສິນໃຈເລືອກການປະເມີນຜົນປະ ເພດໃດປະເພດໜຶ່ງແລ້ວ ກໍຕ້ອງພິຈາລະນາເຖິງວິທີການສຶກສາ ທີ່ຈະໃຊ້ໃນການປະເມີນຜົນ ຊຶ່ງມີຢູ່ ດ້ວຍກັນຫຼາຍວິທີ. ໃນຫົວຂໍ້ນີ້ ຈະເວົ້າເຖິງປະເພດຂອງວິທີການສຶກສາຕ່າງໆ ທີ່ອາດນຳມາໃຊ້ໄດ້ ແລະ ອະທິບາຍເຖິງຂໍ້ດີ ແລະ ຂໍ້ເສຍຂອງວິທີ ການສຶກສາແຕ່ລະປະເພດ ໂດຍເວົ້າເຖິງຂະນິດຂອງ ຕົວຊີ້ວັດ ທີ່ອາດຈະນຳມາໃຊ້ວັດຄວາມສຳເລັດຂອງໂຄງການ ໄດ້. ໃນສ່ວນນີ້ຍັງໄດ້ບັນລະຍາຍໂດຍ ຫຍໍ້ ກ່ຽວກັບວິທີປະເມີນຜົນທາງເສດຖະກິດ ແລະ ໃຫ້ແນວທາງໃນການຄິດ ໄລ່ຂະໜາດ ຕົວຢ່າງ ທີ່ ຈະໃຊ້ໃນການສຶກສາ.
- **4.3 ການເຕີບແຕ່ຜົນການປະເມີນ ແລະ ຜົນຕອບຮັບທີ່ໄດ້:** ໃນສ່ວນນີ້ ຈະເວົ້າເຖິງການນຳ ຜົນຂອງ ການປະເມີນ ມາໃຊ້ ໃນຂັ້ນຕອນການວາງແຜນ ແລະ ການນຳໂຄງການໄປປະຕິບັດ ລວມເຖິງວິທີ ແບ່ງປັນຂໍ້ມູນທີ່ໄດ້ຈາກ ກຸ່ມອື່ນໆ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

**4.1 ການວາງແຜນການປະເມີນຜົນ**

ໃນໂມດູນທີ່ 3 ໄດ້ເວົ້າເຖິງຂັ້ນຕອນໃນການອອກແບບ ແລະ ນຳໂຄງການໝວກກັນກະທົບໄປປະຕິບັດ ໄປແລ້ວ ກ່ອນເລີ່ມ ໂຄງການ ອາດຈະດຳເນີນການບາງຢ່າງ ເພື່ອໃຫ້ແນ່ໃຈໄດ້ ວ່າໂຄງການທີ່ຈະເຮັດ ມີຄວາມຊັດເຈນ, ສອດຄ່ອງ ແລະ ມີການດຳເນີນການ ທີ່ໄດ້ມາດຕະຖານ. ໂຄງການທີ່ມີການວາງແຜນ ແລະ ດຳເນີນການເປັນຢ່າງດີ ແລະ ສຳເລັດສົມບູນແລ້ວ ຈະປະເມີນຜົນໄດ້ງ່າຍກວ່າໂຄງການທີ່ມີການ ດຳເນີນງານແບບບໍ່ສະໝໍ່າສະເໝີ ແລະ ບໍ່ມີການວາງແຜນທີ່ດີ ໄວ້ລ່ວງໜ້າ.

ສິ່ງທີ່ສຳຄັນຄື ຄວນມີການວາງຂອບເຂດ ແລະ ກຳນົດວິທີການປະເມີນຜົນໄປພ້ອມໆກັບການດຳເນີນກ ານໂຄງການ ໂດຍ ກຸ່ມຜູ້ເຮັດວຽກເປັນຜູ້ຕັດສິນໃຈກ່ຽວກັບການປະເມີນຜົນຄຸງຄູ່ໄປກັບການເຮັດແຜນ ການປະຕິບັດງານຂອງ ໂຄງການ( ເບິ່ງ ໂມດູນທີ່ 3) ຕ້ອງມີການເກັບກຳຂໍ້ມູນສະຖານະການທີ່ເປັນຢູ່ໃນ ປະຈຸບັນກ່ອນ ທີ່ຈະເລີ່ມດຳເນີນ ວຽກງານ ໃນໂຄງ ການ ເພື່ອໃຫ້ສາມາດວັດແທກການປ່ຽນແປງທີ່ອາດ ຈະເກີດຂຶ້ນ.

ປະເພດຂອງການປະເມີນຜົນທີ່ຈະເລືອກໃຊ້ຂຶ້ນຢູ່ກັບປັດໃຈຫຼາຍຢ່າງ ເຊິ່ງໄດ້ແກ່ເປົ້າໝາຍຂອງການປະ ເມີນຜົນ ແລະ ວັດຖຸປະສົງຂອງໂຄງການທີ່ຈະປະເມີນ ລວມທັງຂໍ້ຈຳກັດດ້ານຊັບພະຍາກອນນຳ.

### 4.1.1 ເປົ້າໝາຍຂອງການປະເມີນຜົນ

ການກຳນົດວັດຖຸປະສົງຂອງການປະເມີນຜົນ ຈະຊ່ວຍກຳນົດແນວທາງທີ່ດີທີ່ສຸດໃນການປະເມີນ. ການປະເມີນຜົນອາດມີວັດຖຸປະສົງພຽງຢ່າງດຽວ ຫຼື ຫຼາຍຢ່າງກໍໄດ້ເຊັ່ນ: ການປະເມີນຜົນຂອງກິດໜ້າໜວກກັນກະທົບ ແລະ ໂຄງການສົ່ງເສີມການບັງຄັບໃຊ້ກິດໜ້າໜວກ ອາດມີວັດຖຸປະສົງ ຕົ້ນຕໍເພື່ອເບິ່ງວ່າເມື່ອດຳເນີນການຕາມໂຄງການແລ້ວ ອັດຕາການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ເພີ່ມຂຶ້ນ ຫຼື ບໍ່ ແລະ ວັດຖຸປະສົງສຳຮອງອື່ນໆ ແມ່ນເພື່ອຫາຂໍ້ມູນວ່າ ການບັງຄັບໃຊ້ກິດໜ້າໜວກ ເພີ່ມຂຶ້ນແທ້ຫຼື ບໍ່. ການຝຶກອົບຮົມຕຳຫຼວດໄດ້ຜົນບໍ່ແລະ ຜູ້ມີສ່ວນຮ່ວມ ຍອມຮັບໂຄງການໄດ້ ຫຼືບໍ່ ໃນກໍລະນີ ນີ້ ການປະເມີນຜົນຈະຕ້ອງ ເຮັດພ້ອມກັນຫຼາຍໆດ້ານ.

ສ່ວນໃຫຍ່ແລ້ວຊັບພະຍາກອນທີ່ມີຢູ່ຈະເປັນຕົວກຳນົດຂອບເຂດຂອງການປະເມີນຜົນ ແລະ ການປະເມີນຜົນ ແບບງ່າຍໆ ແຕ່ວ່າແຜນໄວ້ຮັດກຸມກໍອາດໃຊ້ໄດ້ດີຄືກັນ ກັບການປະເມີນຜົນທີ່ສະຫຼັບຊັບຊ້ອນໄດ້.

### 4.1.2 ວິທີການປະເມີນຜົນ

ການປະເມີນຜົນອາດເຮັດໄດ້ຫຼາຍຮູບແບບ ແລະ ການປະເມີນຜົນທີ່ເໝາະສົມ ອາດມີຫຼາຍກວ່າໜຶ່ງວິທີ ຊຶ່ງ ຂຶ້ນ ຢູ່ກັບ ວັດຖຸປະສົງຂອງໂຄງການທີ່ຈະຖືກປະເມີນ.

#### ຂັ້ນຕອນການປະເມີນຜົນ

ການປະເມີນຜົນທີ່ຕ້ອງການເບິ່ງວ່າການດຳເນີນໂຄງການເປັນໄປຕາມແຜນທີ່ວາງໄວ້ຫລືບໍ່ ຫຼາຍກວ່າທີ່ຈະເປັນການວັດແທກການປ່ຽນແປງທີ່ເກີດຈາກໂຄງການ. ໃນນີ້ລວມເຖິງການສ້າງລາຍການຂອງຕົວບົ່ງບອກຕ່າງໆ ທີ່ຈຳເປັນຕ້ອງວັດແທກ. ຊຶ່ງຂຶ້ນກັບວັດຖຸປະສົງຂອງໂຄງການ. ຜົນການປະເມີນ ຈະບອກໄດ້ເຖິງຈຸດອອນ ແລະ ຈຸດດີຂອງ ໂຄງການ ແລະ ຄວນມີການປັບປຸງໃນດ້ານໃດແດ່.

ຕົວຢ່າງເຊັ່ນ: ໃນໂຄງການປະຊາສຳພັນທີ່ອອກແບບມາເພື່ອເພີ່ມ ອັດຕາການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ໂດຍສະໝັກໃຈ ການ ປະເມີນຜົນຂະບວນການຂອງໂຄງການນີ້ອາດເຮັດໄດ້ໂດຍການຕັ້ງຄຳຖາມຕໍ່ໄປນີ້.

- ການຜະລິດເຄື່ອງມືສຳລັບການໂຄສະນາ(ໂປສະເຕີ, ປ້າຍໂຄສະນາ, ລາຍການ ໂຄສະນາທາງວິທະຍຸ ແລະ ໂທລະທັດ) ກ່ອນນຳໄປໃຊ້ໄດ້ຜ່ານການທົດສອບລືບໍ່?
- ມີການ ນຳສະເໜີລາຍການໂຄສະນາປຸກລະດົມເລື້ອຍໆບໍ່?
- ມີຜູ້ເຫັນລາຍການໂຄສະນານັ້ນຫລາຍປານໃດ?
- ການໂຄສະນານັ້ນໄດ້ເຂົ້າເຖິງກຸ່ມເປົ້າໝາຍ ຫຼື ບໍ່?
- ມີໝວກກັນກະທົບຄຸນນະພາບສູງທີ່ສາມາດຫາຊື້ໄດ້ໃນຮ້ານຄ້າໃນທ້ອງຖິ່ນ ຫຼື ບໍ່
- ຫາກໂຄງການນີ້ຄວບຄຸມ ເຖິງການບັງຄັບໃຊ້ກິດໜ້າໜວກກັນກະທົບ:
  - ▷ ມີການແຈ້ງເຕືອນກ່ຽວກັບບັງຄັບໃຊ້ໂດຍຕຳຫຼວດຫຼື ບໍ່?
  - ▷ ເຈົ້າໜ້າທີ່ຕຳຫຼວດໃຫ້ການສະໜັບສະໜູນການໂຄສະນານັ້ນຫຼື ບໍ່?
  - ▷ ມີບົດລົງໂທດທີ່ເຂັ້ມງວດ ພຽງພໍທີ່ຈະເຮັດໃຫ້ເກີດການປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳ ຫຼື ບໍ່?
  - ▷ ມີວິທີຫຼີກລ້ຽງທີ່ຈະບໍ່ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມກິດໜ້າໜວກ ຫຼື ບໍ່? (ເຊັ່ນ: ຕິດສິນບິນເຈົ້າໜ້າທີ່?)

ການປະເມີນຜົນກະທົບເປັນການປະເມີນເພື່ອເບິ່ງວ່າການໂຄສະນາປະຊາສຳພັນໄດ້ຜົນ ຫຼືບໍ່ ເຊັ່ນ: ຄົນທີ່ໄດ້ເບິ່ງ ໂຄສະນາ ເຊື່ອ ຫຼື ບໍ່ ວ່າຫາກ ຕົນເອງບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບຈະມີໂອກາດຖືກຕຳຫຼວດຈັບ ແລະ ຕ້ອງເສຍຄ່າປັບໃໝ.

ຂັ້ນຕອນຂອງການປະເມີນຜົນທີ່ພວກເຮົາຮູ້ກັນວ່າ: "ແບບຂໍ້ມູນ" ໃນຮູບແບບນີ້ຈະແມ່ນ ການນຳສະເໜີ ຂໍ້ມູນເພື່ອນຳໃຊ້ເຂົ້າໃນການປັບປຸງແລະປ່ຽນແປງໂຄງການ.(1) ຕົວຢ່າງ ມັນອາດຈະເປັນສິ່ງທີ່ບໍ່ຈຳເປັນ ໃນການອອກໂຄສະນາທາງໂທລະພາບເນື່ອງຈາກວ່າເປັນ ສ່ວນໜຶ່ງຂອງໂຄງການ ການໃສ່ໝວກກັນກະ ທົບ ທັງນີ້ທັງນັ້ນ ການໂຄສະນາຈະເໝາະສົມ ຫຼືບໍ່ກັບບັນຫານັ້ນເປັນອີກຢ່າງໜຶ່ງເພາະສະນັ້ນມັນເໝາະ ສົມແລ້ວບໍ່ທີ່ຈະຊື່ເວລາໃນຊ່ວງໃດໜຶ່ງເພື່ອໃຫ້ຜູ້ຊົມໄດ້ຮັບຊົມ.

**ຜົນກະທົບຂອງການປະເມີນຜົນ**

ນີ້ແມ່ນຈະເວົ້າເຖິງຄວາມແປກໃໝ່ທີ່ຕ້ອງການໃນການໂຄສະນາ. ຜົນການປ່ຽນແປງຂອງໂຄສະນາແມ່ນ ຈະສົງຜົນເຖິງຜູ້ຊົມສ່ວນໃຫຍ່ທີ່ຊົມໃຊ້ໂທລະພາບ ແຕ່ບໍ່ໄດ້ໝາຍວ່າຖ້າບໍ່ມີລາຍການແລ້ວຈະບໍ່ມີ ຫຍັງເກີດຂຶ້ນ. (1) ຍົກຕົວຢ່າງ. ຖ້າລາຍການໝວກກັນກະທົບພົວພັນເຖິງການໂຄສະນາກ່ຽວກັບການປັບ ໃໝ່ຖ້າບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບແນ່ນອນຜົນທີ່ໄດ້ກໍ່ຄືວ່າຄົນທີ່ເຫັນໂຄສະນາກໍ່ຈະໃສ່ໝວກກັນກະທົບເພາະ ບໍ່ ຍາກຖືຕຳຫຼວດປັບໃໝ. ຮູບແບບລັກສະນະນີ້ຈະເປັນການປະເມີນແບບໄລຍະສຸດທ້າຍທີ່ເນັ້ນໃສ່ຜົນ ທີ່ໄດ້.

**ການປະເມີນຜົນໄດ້ຮັບ**

ເປັນການປະເມີນເພື່ອ ເບິ່ງວ່າໂຄງການປະສົບຜົນສຳເລັດ ຫຼື ບໍ່? ມີຜູ້ຄົນໃສ່ໝວກກັນກະທົບຫຼາຍກວ່າ ແຕ່ກ່ອນຫລືບໍ່? ອັດຕາ ການບາດເຈັບທີ່ຫົວຫຼຸດລົງ ຫຼື ບໍ່? ຈຳນວນເດັກນ້ອຍທີ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບໄປ ໂຮງຮຽນ ເພີ່ມຂຶ້ນ ຫຼື ບໍ່? ການວັດແທກຜົນ ໄດ້ຮັບໃນຮູບແບບ ຂອງຄວາມປ່ຽນແປງ ທີ່ເກີດຂຶ້ນເປັນວິທີ ປະເມີນຜົນ ທີ່ໃຊ້ກັນຫຼາຍທີ່ສຸດ ເນື່ອງຈາກສາ ມາດໃຫ້ຂໍ້ມູນທີ່ ບົ່ງບອກໄດ້ວ່າ ໂຄງການ ຫຼື ກິດຈະກຳທີ່ ເຮັດນັ້ນກໍ່ໃຫ້ເກີດ ການປ່ຽນແປງຂຶ້ນແທ້ ຫຼື ບໍ່

**4.2 ການເລືອກວິທີການປະເມີນຜົນທີ່ເໝາະສົມທີ່ສຸດ**

ວິທີການທີ່ໃຊ້ຈະແຕກຕ່າງກັນໄປຕາມປະເພດຂອງການປະເມີນຜົນ ອາດນຳວິທີປະເມີນຜົນດ້ານຄຸນນະ ພາບ ແລະ ປະລິມານມາໃຊ້ໃນການອອກແບບການປະເມີນຜົນ ການໃຊ້ວິທີປະເມີນຜົນດ້ານຄຸນນະພາບ ນັ້ນ, ອາດໃຊ້ສຳລັບການປະເມີນຜົນຂັ້ນຕອນ ແລະ ຮູບແບບຂອງໂຄງການເຊັ່ນ: ກຸ່ມຈຸດສຸມ, Focus group ຫຼືແບບສອບຖາມທີ່ຕ້ອງ ການຄຳຕອບສັ້ນໆ ຫຼື ຄຳຖາມແບບເປີດເຜີຍ.

ໃນການປະເມີນຜົນກະທົບ ແລະຜົນໄດ້ຮັບຂອງໂຄງການອາດໃຊ້ວິທີປະເມີນຜົນດ້ານປະລິມານ. ການ ປະເມີນໂຄງການ ທີ່ ໄດ້ ຮັບຜົນຫຼາຍທີ່ສຸດໄດ້ແກ່ການປະເມີນແບບການທົດລອງ ຫຼື ເຄິ່ງການທົດລອງ ເພື່ອສາທິດໃຫ້ເຫັນ ເຖິງການ ປ່ຽນ ແປງ (ຫຼື ບໍ່ປ່ຽນແປງ) ທີ່ເກີດຈາກໂຄງການ. ປະເພດຂອງວິທີການ ທີ່ໃຊ້ ຂຶ້ນຢູ່ກັບວັດຖຸປະສົງ ແລະງົບປະມານທີ່ມີ.

**4.2.1 ປະເພດຂອງການສຶກສາ ສຳລັບການປະເມີນຜົນຮູບແບບ ແລະ ຂັ້ນຕອນ**

**ການສຶກສາດ້ານຄຸນນະພາບ**

ການວິໄຈດ້ານຄຸນນະພາບເປັນວິທີການທີ່ໃຊ້ເພື່ອສ້າງຄວາມເຂົ້າໃຈປະກົດການທີ່ຕ້ອງການສຶກສາໃນ ດ້ານເລິກ. ໂດຍຈະເປັນການວິໄຈ ດ້ວຍການບັນລະຍາຍ ເຖິງລັກສະນະ ກໍລະນີສຶກສາຕ່າງໆ ທີ່ເກີດຂຶ້ນ ແລະ ສະພາບ ແວດລ້ອມຢ່າງລະອຽດເພື່ອອະທິບາຍເຖິງເຫດຜົນທີ່ຢູ່ເບື້ອງຫຼັງ ພຶດຕິກຳຕ່າງໆ. ເຕັກນິກ ສະເພາະຂອງການສຶກສາລວມມີ ການສຶກສາແບບກຸ່ມຈຸດສຸມ Focus group, ການສຳພາດໃນທາງ

ເລິກ, ຫລືການສຳຫຼວດທີ່ໃຊ້ແບບສອບຖາມທີ່ຕ້ອງການ ຄຳຕອບສັ້ນໆ ຕົວຢ່າງ ເຊັ່ນ: ຄຳຖາມໃນຮູບ ແບບການປະເມີນຜົນ ຂອງການໂຄສະນາຜ່ານສື່ທີ່ມີວັດຖຸປະສົງເພື່ອສົ່ງເສີມໃຫ້ມີການໃຊ້ໝວກກັນກະ ທົບເພີ່ມຂຶ້ນອາດຕັ້ງຄຳຖາມວ່າໂຄສະນາທາງໂທລະທັດທີ່ໃຊ້ເວົ້າເຖິງບັນຫາການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ໄດ້ດີແລ້ວ ຫຼືບໍ່ ອາດມີການຕັ້ງກຸ່ມຕົວຢ່າງສະເພາະ ຫຼື Focus group ຂຶ້ນ ເພື່ອເບິ່ງວ່າ ຜູ້ຊົມເຫັນວ່າຂໍ້ ຄວາມທີ່ໂຄສະນາທາງໂທລະທັດ ນັ້ນເໝາະສົມ ຫຼື ບໍ່ ? ຜົນການຕອບຮັບນັ້ນ ຈະຊ່ວຍພັດທະນາການ ປະຊາສຳພັນໃຫ້ດີຂຶ້ນ.

**ໝາຍເຫດ**

ນັກຄົ້ນຄວ້າໃນປະເທດການາດາໄດ້ທຳການປະເມີນປະສິດທິພາບຂອງການໂຄສະນາທາງໂທ ລະພາບ ກ່ຽວກັບຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນ ຂໍ້ຄວາມກ່ຽວກັບຜົນກະທົບຂອງ ການຂັບລົດ ໄວ ແລະ ຂັບລົດໃນເວລາມືນເມົາ (4). ໂດຍມີການກຳນົດກຸ່ມຈຸດສຸມ Focus group ຈາກຜູ້ຂັບຂີ່ ລົດຮັບຈ້າງ 50 ຄົນ ຊຶ່ງໄດ້ເວົ້າລົມກັນເຖິງ ລາຍການໂຄສະນາ ໃນແງ່ຂອງຄວາມຊັດເຈນ ແລະ ຄວາມເໝາະສົມຂອງຂໍ້ຄວາມທີ່ຕ້ອງການສື່ສະແດງອອກ ລວມເຖິງຂໍ້ສະເໜີ ເພື່ອປັບປຸງໂຄສະນາ. ເຫັນວ່າການໂຄສະນາສາມາດເຂົ້າເຖິງກຸ່ມເປົ້າໝາຍສ່ວນໃຫຍ່ໄດ້ດີ ເຖິງແມ່ນວ່າບາງຄົນຍັງບໍ່ທັນ ເຂົ້າໃຈວ່າການໂຄສະນາຕ້ອງການແນະນຳໃຫ້ຜູ້ຊົມ ປະພຶດຕິນແບບໃດ. ໄດ້ມີການແນະນຳໃຫ້ມີ ການສ້າງໂອກາດ ສຳລັບການເສີມ ຄວາມເຂັ້ມ ແຂງ ໃຫ້ແກ່ຂໍ້ຄວາມຕ່າງໆດ້ວຍການນຳໃຊ້ສື່ຕ່າງໆ, ດ້ວຍຫລາຍພາສາ ແລະ ເນັ້ນໜັກກ່ຽວກັບການປ່ຽນແປງ ພຶດ ຕິກຳເປັນຫລັກ.

### 4.2.2 ປະເພດຂອງການສຶກສາເພື່ອປະເມີນ ຜົນກະທົບ ແລະ ຜົນໄດ້ຮັບ.

ມີການຈັດລຳດັບຂັ້ນຂອງວິທີການສຶກສາປະເພດຕ່າງໆ ທີ່ໃຊ້ສຳລັບປະເມີນປະສິດທິພາບຂອງໂຄງການ ໄວ້ຢ່າງຊັດເຈນ ຕັ້ງແຕ່ການທົດລອງແບບຄວບຄຸມ ໂດຍການສຸ່ມຕົວຢ່າງ (Randomised Control Trial/RCT) ໄປຈົນເຖິງການສຶກສາຜົນກະທົບ ຫຼືຜົນຮັບທີ່ເກີດຂຶ້ນທັງກ່ອນ ແລະ ຫລັງ ການດຳເນີນງານ ຂອງໂຄງການ. ການສຶກສາແບບທຳອິດ (ແບບ RCT) ໃຫ້ຂໍ້ມູນທີ່ມີຫຼັກຖານສະໜັບສະໜູນຊັດເຈນ ຫຼາຍ ສ່ວນການສຶກສາແບບຫລັງ ໃຫ້ຂໍ້ມູນທີ່ມີຫຼັກຖານອ່ອນຫລາຍ ກ່ຽວກັບປະສິດທິພາບຂອງການ ແຊກແຊງ.

#### ການທົດລອງແບບຄວບຄຸມ ໂດຍການສຸ່ມຕົວຢ່າງ (RCT)

ເປັນການປະເມີນຜົນທີ່ໄດ້ມາດຕະຖານທີ່ສຸດ ການທົດລອງແບບຄວບຄຸມ ໂດຍການສຸ່ມຕົວຢ່າງຈະໃຫ້ ຂໍ້ມູນທີ່ມີຄຸນນະພາບສູງ ທີ່ສາມາດບົ່ງບອກເຖິງຄວາມສຳເລັດໂຄງການໄດ້ຢ່າງຊັດເຈນ. ພ້ອມນີ້ໄດ້ຄັດ ເລືອກບຸກຄົນ ຫຼື ກຸ່ມບຸກຄົນ(ເຊັ່ນ: ໂຮງຮຽນ ຫຼື ໝູ່ບ້ານ) ໃຫ້ເຂົ້າເປັນສະມາຊິກຂອງກຸ່ມໃດກຸ່ມໜຶ່ງໃນຈຳ ນວນ 2 ກຸ່ມ ທີ່ກຳນົດໄວ້ຄື ກຸ່ມທີ່ເຂົ້າຮ່ວມໂຄງການ ກັບ ກຸ່ມທີ່ບໍ່ເຂົ້າຮ່ວມໂຄງການ ໂດຍການສຸ່ມຕົວ ຢ່າງ ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນອິດທິພົນຂອງປັດໃຈພາຍນອກອື່ນໆ ທີ່ອາດມີຜົນຕໍ່ການທົດລອງ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ ເຖິງວ່າຈະແນະນຳໃຫ້ພິຈາລະນາໃຊ້ວິທີການນີ້ໃນການປະເມີນຜົນໂຄງການ ແຕ່ຕ້ອງຄຳນຶງດ້ວຍວ່າ RCT ເປັນວິທີການທີ່ຕ້ອງໃຊ້ຊັບພະຍາກອນຫຼາຍ ແລະ ອາດມີຄວາມ ຫຍຸ້ງຍາກ ໃນການປະຕິບັດຍ້ ອນມີຄວາມຈຳກັດດ້ານງົບປະມານ. ນອກຈາກນີ້ ຍັງມີປະເດັນດ້ານຈະລິຍະທຳເຂົ້າມາກ່ຽວຂ້ອງນຳ. ຖືກຕ້ອງແລ້ວບໍ່ທີ່ເຮົາຈະເປັນຜູ້ຕັດສິນໃຫ້ບາງຄົນ ຫຼື ບາງກຸ່ມຕ້ອງເສຍຜົນປະໂຫຍດ (ເພາະບໍ່ໄດ້ເຂົ້າຮ ວມໂຄງການ) ໃນສິ່ງທີ່ເຮົາຮູ້ດີວ່າມີປະໂຫຍດຢ່າງແນ່ນອນ.

ທີ່ສໍາຄັນກໍຄື ຂໍໃຫ້ຮັບຮູ້ວ່າ ເຮົາບໍ່ຈຳເປັນຕ້ອງໃຊ້ວິທີ RCT ໃນການປະເມີນປະສິດທິພາບຂອງໝວກກັນກະທົບ ເພາະຈາກການສຶກສາຈຳນວນຫຼາຍທີ່ຜ່ານມາສະແດງໃຫ້ເຫັນຢ່າງຊັດເຈນວ່າໝວກກັນກະທົບມີປະສິດທິພາບໃນການຫຼຸດອັດ ຕາການບາດເຈັບທີ່ຫົວ ແລະການເສຍຊີວິດຈາກອຸປະຕິເຫດຈາກລົດຈັກໄດ້ຢ່າງແທ້ຈິງ (ເບິ່ງ ໂມດູນ 1)



### ການປະເມີນຜົນໂດຍວິທີ RCT

ມີການໃຊ້ວິທີ RCT ປະເມີນປະສິດທິພາບຂອງໂຄງການສົ່ງເສີມໃຫ້ມີການໃສ່ໝວກກັນກະທົບສໍາລັບລົດຖີບຢ່າງຖືກຕ້ອງໃນໂຮງຮຽນຂັ້ນປະຖົມສຶກສາ 27 ແຫ່ງໃນພາກຕາເວັນຕົກຂອງອິສຕຣາລີເພື່ອປະເມີນປະສິດທິພາບຂອງໂຮງຮຽນໃນການເພີ່ມການ ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ລົດຖີບທີ່ຖືກຕ້ອງໂດຍນັກຮຽນປະຖົມ 5 ໂດຍແບ່ງໂຮງຮຽນອອກເປັນສອງກຸ່ມ ຄືກຸ່ມທີ່ເຂົ້າຮ່ວມໂຄງການ ແລະ ບໍ່ເຂົ້າຮ່ວມໂຄງການໂດຍການສຸ່ມຕົວຢ່າງ. ອົງປະກອບຕົ້ນຕໍຂອງໂຄງການນີ້ໄດ້ແກ່ ມີການຈັດຫຼັກສູດການໃສ່ໝວກ ໂດຍໃຫ້ກຸ່ມໝູ່ເພື່ອນມີບົດບາດເປັນຜູ້ນຳໃນການໃຫ້ຄວາມຮູ້ໃນຫ້ອງຮຽນສໍາລັບເດັກທີ່ມີອາຍຸແຕ່ 10-12 ປີ. ມີການສັງເກດການການນຳໃຊ້ໝວກກັນກະທົບກ່ອນຈະເລີ່ມຕົ້ນໂຄງການ ແລະ ສັງເກດການ ຫຼັງຈາກຈັດຫຼັກສູດໄປແລ້ວ 1 ແລະ 2 ປີ. ອັດຕາການໃສ່ໝວກກັນກະທົບຂອງນັກຮຽນກຸ່ມທີ່ບໍ່ເຂົ້າຮ່ວມໂຄງການຫລຸດລົງ 13% ເມື່ອສົມທຽບກັບກຸ່ມທີ່ເຂົ້າຮ່ວມໂຄງການມີພຽງ 5% (P=0,815) ສະແດງໃຫ້ເຫັນ ວາກິດຈະກຳຕ່າງໆ ທີ່ຈັດຂຶ້ນ ໃນໂຮງຮຽນຈະບໍ່ຊ່ວຍໃຫ້ອັດຕາການນຳໃຊ້ໝວກກັນກະທົບສູງຂຶ້ນ ແຕ່ ຢ່າງໜ້ອຍ ກໍອາດຈະຊ່ວຍຢັບຢັ້ງ ອັດຕາການໃສ່ໝວກກັນກະທົບທີ່ລຸດລົງນັ້ນໄດ້.

### ການສຶກສາແບບເຄິ່ງການທົດລອງ (Quasi experimental designs)

ການສຶກສາຮູບແບບນີ້, ເຖິງແມ່ນວ່າຈະບໍ່ ເຂັ້ມງວດຄືການທົດລອງແບບ RCT ກໍຕາມ, ແຕ່ຖ້າຈັດການໄດ້ດີກໍອາດຈະໃຊ້ສ້າງໂຄງການທີ່ມີປະສິດທິພາບໄດ້. ການນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນທີ່ໄດ້ສັງລວມແນວໂນ້ມຂອງພຶດຕິກຳຈາກຕົວຊີ້ວັດ, ການສຶກສານີ້ຈະສາມາດ ສະຫຼຸບໄດ້ວ່າໂຄງການມີປະສິດທິພາບດີ ຫຼືບໍ່ ໂດຍເບິ່ງວ່າການປ່ຽນແປງທີ່ເກີດຂຶ້ນ ມີສ່ວນສຳພັນກັບການປ່ຽນແປງໃນຜົນລັບຂອງໂຄງການຫຼື ບໍ່.

#### ການສຶກສາແບບຄວບຄຸມທັງກ່ອນ ແລະ ຫຼັງ

ວິທີນີ້ເປັນວິທີໃຊ້ປະເມີນໂຄງການໄດ້ທີ່ດີທີ່ສຸດ ການເລືອກແບບບັງເອີນ Randomisation ບໍ່ສາມາດເຮັດໄດ້ຕະຫລອດໄປ ເຊັ່ນໃນເຂດທີ່ໄດ້ດຳເນີນໂຄງການໄປແລ້ວ (ຈຶ່ງແບ່ງກຸ່ມເພື່ອທົດສອບບໍ່ໄດ້) ການສຶກສາແບບຄວບຄຸມທັງກ່ອນ ແລະ ຫຼັງເປັນການສັງເກດຄວາມສົນໃຈ (ເຊັ່ນ: ອັດຕາການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ) ທັງກ່ອນ ແລະ ຫຼັງໂຄງການໃນກຸ່ມຜູ້ເຂົ້າຮ່ວມ ແລະ ບໍ່ເຂົ້າຮ່ວມໂຄງການ. ທັງສອງກຸ່ມຕ້ອງມີລັກສະນະຄ້າຍຄືກັນຫຼາຍທີ່ສຸດ ແລະ ການສຶກສາຕ້ອງຄຳນຶງເຖິງ ຄວາມແຕກຕ່າງລະຫວ່າງສອງກຸ່ມນັ້ນ ຈຳ. ກຸ່ມທີ່ບໍ່ເຂົ້າຮ່ວມໂຄງການຈັດເປັນກຸ່ມຄວບຄຸມທີ່ຕັ້ງຂຶ້ນມາ ເພື່ອເບິ່ງວ່ານອກຈາກການດຳເນີນວຽກງານໂຄງການແລ້ວ ມີປັດໃຈອື່ນໆ ທີ່ມີຜົນຕໍ່ພຶດຕິກຳທີ່ຕ້ອງການຮຽນຮູ້ ຫຼືບໍ່.



**ການປະເມີນຜົນໂດຍໃຊ້ການສຶກສາແບບບັງຄັບທັງກ່ອນ ແລະ ຫລັງ.**

ການສຶກສາແບບຄວບຄຸມທັງກ່ອນ ແລະ ຫລັງໄດ້ນຳມາໃຊ້ເພື່ອປະເມີນໂຄງການອູດໜູນໝວກກັນກະທົບສຳລັບເດັກໃນຄອບຄົວທີ່ມີລາຍໄດ້ ຕ່ຳ (6) ໂດຍສຶກສາໃນກຸ່ມເດັກທີ່ໃຊ້ລົດຖີບອາຍຸ 5 - 14 ປີ ຈາກພື້ນທີ່ມີລາຍໄດ້ສະເລ່ຍຕໍ່ຄອບຄົວຕ່ຳ ທີ່ອາໄສຢູ່ໃນຊຸມຊົນໃນເມືອງຂະໜາດໃຫຍ່ເມືອງໜຶ່ງຂອງການາດາ. ນັກຮຽນແຕ່ລະຄົນໃນໂຮງຮຽນ 3 ແຫ່ງ ຊຶ່ງຕັ້ງຢູ່ໃນເຂດທີ່ມີລາຍໄດ້ສະເລ່ຍຕໍ່ຄອບຄົວຕ່ຳທີ່ສຸດໄດ້ຮັບໜວກກັນກະທົບລາຄາ 10 ໂດລາ ແລະ ໄດ້ເຂົ້າຮວມໂຄງ ການໃຫ້ຄວາມຮູ້ກ່ຽວກັບໝວກກັນກະທົບ ແລະ ຄັດເລືອກຊຸມຊົນໃນເຂດທີ່ມີລາຍໄດ້ສະເລ່ຍຕໍ່ຄອບຄົວຕ່ຳອີກ 3 ແຫ່ງເປັນກຸ່ມຄວບຄຸມອັດຕາການໃສ່ໝວກກັນກະທົບໂດຍການສັງເກດພຶດຕິກຳໂດຍກົງຈາກເດັກທີ່ຂີ່ລົດຖີບກວ່າ 1800 ຄົນ. ຜົນການສຶກສາຊີ້ໃຫ້ເຫັນວ່າ ເຖິງວ່າຈະຂາຍໝວກກັນກະທົບ 910 ໜ່ວຍໃນໂຮງຮຽນທີ່ມີນັກຮຽນ 1415 ຄົນ(64%) ແລະ ຈຳນວນເດັກນ້ອຍທີ່ມີໝວກກັນກະທົບເພີ່ມຈາກ 10% ເປັນ 47% ແຕ່ອັດຕາການໃສ່ໝວກກັນກະທົບທີ່ສັງເກດເຫັນໃນເຂດທີ່ມີການດຳເນີນການຕາມໂຄງການກໍ່ບໍ່ໄດ້ຕ່າງຈາກອັດຕາການໃສ່ໝວກໃນເຂດຄຸ້ມຄອງ ( 18% ຕໍ່ 19% ) ຜູ້ຊຽນສະຫຼຸບວ່າ ຜົນໄດ້ຮັບບໍ່ໄດ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າໂຄງການນີ້ມີປະສິດທິຜົນໃນການເພີ່ມການໃສ່ໝວກກັນກະທົບຂອງເດັກທີ່ອາໄສຢູ່ໃນເຂດທີ່ຄອບຄົວທີ່ມີລາຍໄດ້ສະເລ່ຍຕໍ່ຄອບຄົວຕ່ຳ ດັ່ງນັ້ນການໃຊ້ຍຸດທະສາດອື່ນໆເພື່ອເພີ່ມການໃສ່ໝວກກັນກະທົບຂອງເດັກໃນຄອບຄົວທີ່ມີລາຍໄດ້ຕ່ຳຈຶ່ງຄວນຖືເປັນໜ້າວຽກບູລິມະສິດ.

**ການສຶກສາແບບເກັບຂໍ້ມູນເປັນໄລຍະໆ.**

ມີຄວາມເປັນໄປໄດ້ທີ່ຈະປະເມີນຄ່າຜົນກະທົບຂອງໂຄງການໂດຍໃຊ້ມາດຕະການຫລາຍຢ່າງມາວັດຜົນຮັບທັງກ່ອນ ແລະ ຫລັງໂຄງການ. ການປະເມີນຜົນວິທີນີ້ສາມາດປ່ຽນແປງໄດ້ຫລາຍຮູບແບບ. ບາງຄັ້ງກໍ່ມີການໃຊ້ກຸ່ມຄວບຄຸມ, ໂດຍປົກກະຕິແລ້ວ ການສຶກສາຮູບແບບນີ້ ຈະເປັນການເກັບຂໍ້ມູນທີ່ວັດໄດ້ຢູ່ເປັນປະຈຳ ເຊັ່ນ: ອັດຕາການເສຍຊີວິດ ເພື່ອເຮັດການວິເຄາະທາງຂໍ້ມູນໄດ້ຢ່າງເໝາະສົມຈຳເປັນຕ້ອງມີອັນຊີ້ວັດຫຼາຍໆ ຢ່າງ. ຄວາມທ່ຽງຕົງຂອງການສຶກສານີ້ຂຶ້ນຢູ່ກັບຜົນກະທົບຂອງການປ່ຽນແປງຕາມການເວລາ ແລະ ເປັນໄປໄດ້ທີ່ຜົນສຳເລັດ ທີ່ເຫັນອາດມາຈາກປັດໃຈອື່ນ ເຊິ່ງເກີດຂຶ້ນໃນເວລາດຽວກັນກັບ ການດຳເນີນໂຄງການ. ຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ ການວິເຄາະທາງຂໍ້ມູນດັ່ງກ່າວໃນທາງສະຖິຕິ ຕ້ອງຄຳນຶງເຖິງຂໍ້ ມູນອື່ນໆ ນຳເຊັ່ນ: ກະແສ ຄວາມນິຍົມຕ່າງໆ. ວິທີນີ້ສາມາດວັດແທກໄດ້ວ່າ ໂຄງການມີສ່ວນເຮັດໃຫ້ເກີດການປ່ຽນແປງໄດ້ຫຼືບໍ່.

**ການສຶກສາທີ່ເຮັດກ່ອນ ແລະຫລັງໂຄງການ (ໂດຍບໍ່ມີກຸ່ມຄວບຄຸມ)**

ການສຶກສາປະເພດນີ້ມັກໃຊ້ເພື່ອປະເມີນຜົນການກະທົບຂອງໂຄງການ ແຕ່ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບປະສິດທິພາບຂອງໂຄງການທີ່ໄດ້ເຊື່ອຖືໄດ້ໜ້ອຍທີ່ສຸດ. ການສຶກສານີ້ເປັນການວັດຜົນທັງກ່ອນ ແລະ ຫລັງ ການດຳເນີນໂຄງການ ມີຮູບແບບທີ່ຮຽນງ່າຍ ແລະ ໃຊ້ງົບປະມານໜ້ອຍ ເພາະສິ່ງທີ່ຕ້ອງການມີພຽງການກຳນົດກຸ່ມສຶກສາ ແລ້ວຈາກຜູ້ຊ່ວຍວິໄຈໄປສັງເກດການຕາມຈຸດຕ່າງໆ. ຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ ເນື່ອງຈາກບໍ່ມີກຸ່ມຄວບຄຸມມາປຽບທຽບ ຈຶ່ງບໍ່ເປັນໜ້າ ເຊື່ອຖື ເພາະບອກໄດ້ຍາກ ວ່າ ການປ່ຽນແປງທີ່ເກີດຂຶ້ນມາຈາກການດຳເນີນໂຄງການ ຫຼືບໍ່.

ໝາຍເຫດ

ການປະເມີນຜົນໂປດສະເຕີ ແລະ ການປຸກລະດົມໃຫ້ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ທາງໂທລະທັດໃນກຳປູເຈັຍ

ໃນປີ 2004 ອົງກອນ Handicap international ປະເທດແບນຊິກ ໄດ້ເລີ່ມໂຄງການປຸກລະດົມໃຫ້ໃສ່ໝວກກັນກະທົບຮ່ວມກັບກະຊວງສາທາລະນະສຸກຳປູເຈັຍ, ອົງການອາໄມໂລກ,ອົງການອຸຍນີເຊັບ, ອົງການຢູເນັດສະໂກ ແລະ BelgianCooperation. ການປຸກລະດົມຫຼັກໃຊ້ດາລາຮູບເງົາລະດັບໂລກ Jackie Chan ມາສະແດງ ໂດຍມີກຸ່ມເບົາໝາຍເປັນ ຊາວໜຸ່ມ ຊຶ່ງເປັນກຸ່ມທີ່ໄດ້ຮັບບາດເຈັບຈາກອຸປະຕິເຫດ ຕາມຖະໜົນເຖິງ 50% ຂອງຜູ້ບາດເຈັບໃນພະນົມເປັນ ເມືອງຫລວງຂອງກຳປູເຈັຍໂດຍໃຊ້ພາບໂຄສະນາ ແລະ ໂປດສະເຕີ ທີ່ມີ Jackie Chan ເປັນຄົນໃສ່ໝວກກັນກະທົບມີການເຮັດແບບສຳຫລວດທັງກ່ອນ ແລະ ຫລັງໂຄງການ ເພື່ອໃຫ້ຜູ້ດຳເນີນການສາມາດປະເມີນຜົນສຳເລັດ ຂອງໂຄງການໄດ້ອັດຕາສະເລັ່ຍຂອງການໃສ່ໝວກກັນກະທົບກ່ອນການປຸກລະດົມ ຊຶ່ງປະເມີນຈາກຈຸດສັງເກດ 20 ຈຸດ ໃນເວລາ 4 ວັນ ມີ 8% ພາຍຫລັງການປຸກລະດົມອັດຕານີ້ໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນເປັນ 14.7%.

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: (7)



Jackie Chan ຫູດສັນຖະວະໄມຕີຂອງ UNICEF ສົ່ງເສີມການໃສ່ໝວກກັນກະທົບໃນກຳປູເຈັຍ

© Handicap International Belgium and UNICEF 2004

ຕາຕະລາງທີ 4.1

ປະເພດ ແລະ ຈຸດດີ-ຈຸດອ່ອນຂອງການສຶກສາ

	ຮູບແບບ ແລະ ຂັ້ນຕອນ ການປະເມີນຜົນ	ການປະເມີນຜົນ ການກະທົບ ແລະ ຜົນຮັບ	ຂໍ້ດີ ແລະ ຂໍ້ເສຍ
<b>ການສຶກສາທາງດ້ານຄຸນນະພາບ</b>			
ການສຶກສາແບບFocus group / ການສຳພາດ	- ຮູບແບບ - ຂັ້ນຕອນ	- ຜົນຮັບ	- ສາມາດໃຫ້ຂໍ້ມູນວ່າເຫດໃດໂຄງການ ຈຶ່ງປະສິບຜົນສຳເລັດຫຼືບໍ່ປະສິບຜົນສຳ ເລັດ - ລາຄາຖືກ - ຕົວຢ່າງ (ຜູ້ຮ່ວມໂຄງການ) ບໍ່ໄດ້ຈັບ ຕົວຢ່າງແບບບັງເອີນ - ຜົນໄດ້ຮັບບໍ່ສາມາດໃຊ້ກັບທຸກສະຖາ ນະການ
<b>ການສຶກສາທາງດ້ານປະລິມານ</b>			
ການທົດລອງແບບຄວບຄຸມ ໂດຍກາ ນເຮັດຕົວຢ່າງ(RCT)		- ຜົນກະທົບ - ຜົນສຳເລັດ	- ຂໍ້ມູນຖືກຕ້ອງທີ່ສຸດ ແລະມີຫຼັກຖານໜ້າເຊື່ອຖື - ລາຄາແພງ - ການເຮັດຕົວຢ່າງ ບໍ່ເໝາະສົມສະເໜີໄປ
ການສຶກສາແບບຄວບຄຸມທັງກ່ອນ ແລະ ຫຼັງ		- ຜົນກະທົບ - ຜົນສຳເລັດ	- ສາມາດໃຊ້ໄດ້ ໃນພາກປະຕິບັດ ຫຼາຍທີ່ສຸດ - ຕ້ອງມີກຸ່ມຄວບຄຸມທີ່ປຸງບຸກຄົນໄດ້
ການສຶກສາແບບເກັບກຳຂໍ້ມູນເປັນ ໄລຍະໆ		- ຜົນກະທົບ - ຜົນສຳເລັດ	- ສາມາດນຳໃຊ້ໄດ້ໃນພາກປະຕິບັດ ຖ້າມີກໍລະນີໃຫ້ສຶກ ສາພຽງພໍ ແລະ ມີລະບົບການສຳຫລວດ ທີ່ຖືກຕ້ອງ.
ການສຶກສາທັງກ່ອນ ແລະຫຼັງ(ບໍ່ມີ ກຸ່ມຄວບຄຸມ)		- ຜົນກະທົບ - ຜົນສຳເລັດ	- ລາຄາຖືກ - ຫຼັກຖານໃນການຍັງຍືນຕຳ

\* ເບິ່ງລາຍລະອຽດກ່ຽວກັບປະເພດຂອງການສຶກສາເພີ່ມເຕີມໄດ້ຈາກເອກະສານອ້າງອີງທີ່ 8 ແລະ 9; ອ່ານການອະທິບາຍຄຳສັບກ່ຽວລະບາດວິທະຍາທີ່ ອາດເປັນປະໂຫຍດຈາກ <http://www.cochrane.org/resources/glossary.htm>.

4.2.3 ການເລືອກຕົວຊີ້ວັດ ເພື່ອວັດແທກຜົນການປະຕິບັດງານ

ການສະແດງອອກຂອງຕົວຊີ້ວັດ ( ຫລືຕົວວັດແທກຜົນຮັບ ) ເປັນຕົວວັດແທກວ່າໂຄງການໄດ້ຮັບຜົນສຳ ເລັດຄືແນວ ໃດ? ການເລືອກຕົວຊີ້ວັດ ເພື່ອວັດແທກຜົນການປະຕິບັດງານນັ້ນຂຶ້ນກັບວັດຖຸປະສົງຂອງ ການປະເມີນຜົນ, ປະເພດຂອງການສຶກສາທີ່ໃຊ້, ຊັບພະຍາກອນທີ່ມີຢູ່ ແລະ ຈຸດປະສົງ ຂອງຜູ້ໃຫ້ທຶນ ສະໜັບສະໜູນໂຄງການເຊັ່ນ: ໜ່ວຍງານຂອງລັດຖະບານອາດຕ້ອງການຂໍ້ມູນບາງຢ່າງທີ່ສະເພາະເຈາະ ຈິງ ເພື່ອໃຫ້ການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍທີ່ ເຂັ້ມງວດຂຶ້ນນັ້ນ ໄດ້ ຮັບການສະໜັບສະໜູນ ຫຼື ເພື່ອນຳໄປໃຊ້ໃນ ການເລີ່ມຕົ້ນໂຄງການໃໝ່.

**ຜົນຂອງການບາດເຈັບ ແລະ ເສຍຊີວິດ.**

ມີການສຶກສາຈຳນວນຫຼາຍທີ່ກ່າວເຖິງປະສິດທິພາບຂອງໝວກກັນກະທົບ ໃນການຫຼຸດຜ່ອນການບາດເຈັບທີ່ຫົວ ແລະ ການເສຍຊີວິດຈາກອຸປະຕິເຫດເຊິ່ງລວມເຖິງວຽກ Cochrane systematic reviews 2 ເລື່ອງ (ເບິ່ງໂມດູນ1) (7.8) ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງອາດຈະບໍ່ຈຳເປັນຕ້ອງສຶກສາຄືນອີກ ເພື່ອຫາຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບບັນຫານີ້. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມການວິໄຈປະສິດທິພາບເຫລົ່ານີ້ ສ່ວນໃຫຍ່ເຮັດຂຶ້ນຢູ່ໃນປະເທດທີ່ປະຊາກອນມີລາຍໄດ້ສູງ (ໂດຍສ່ວນຫຼາຍໃນປະເທດສະຫະລັດອາເມລິກາ) ເຊິ່ງໝວກກັນກະທົບແມ່ນມີຄຸນນະພາບສູງ ແລະ ຫາໄດ້ງ່າຍ. ການພິມເຜີຍແຜ່ຜົນການວິໄຈ ກ່ຽວກັບປະສິດທິພາບໃນການຫຼຸດຜ່ອນການບາດເຈັບ ຫລື ເສຍຊີວິດຂອງໝວກກັນກະທົບທີ່ມີນ້ຳໜັກເບົາ ຫຼື ທີ່ຜະລິດໃນທ້ອງຖິ່ນ ຂອງປະເທດທີ່ມີລາຍໄດ້ຕໍ່າ ແລະ ປານກາງນັ້ນ ແມ່ນມີ ຈຳນວນໜ້ອຍຫລາຍ ໂດຍສະເພາະໝວກກັນກະທົບສຳລັບລດຈັກ. ການວິໄຈເພີ່ມເຕີມອີກໃນດ້ານນີ້ແມ່ນ ມີຄວາມສຳຄັນຫຼາຍ ເພາະວ່າມີການໃສ່ໝວກປະເພດນີ້ຫຼາຍຂຶ້ນເລື້ອຍໆ.

ມີຄວາມເປັນໄປໄດ້ທີ່ຈະໃຊ້ຂໍ້ມູນທີ່ຮວບຮວມຢູ່ເປັນປະຈຳແລ້ວນັ້ນເພື່ອຄິດໄລ່ ອັດຕາການບາດເຈັບທີ່ຫົວ ແລະ ເສຍຊີວິດ, ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມປະສິດທິພາບຂອງການຄິດໄລ່ດ້ວຍອັດຕາດັ່ງກ່າວນັ້ນ ແມ່ນຂຶ້ນກັບຄວາມຖືກຕ້ອງ ຂອງການເກັບກຳຂໍ້ມູນໃນທ້ອງຖິ່ນ. ຖ້າໂຮງໝໍ ແລະ/ຫຼື ໜ່ວຍງານດ້ານສາທາລະນະສຸກມີລະບົບການເກັບກຳຈັດລຽງ ແລະ ລາຍງານຂໍ້ມູນທີ່ເປັນແບບດຽວກັນກໍອາດມີຂໍ້ມູນລວມຂອງການບາດເຈັບທີ່ຫົວ, ການບາດເຈັບທີ່ຫົວຢ່າງຮຸນແຮງ ຫລື ການບາດເຈັບທີ່ຫົວ ຈາກອຸປະຕິເຫດລົດຈັກ. ຖ້າບໍ່ດັ່ງນັ້ນ, ກໍຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ອາໄສແຫຼ່ງຂໍ້ມູນທ້ອງຖິ່ນ. ເຊັ່ນດຽວກັນ, ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບອຸປະຕິເຫດລົດຈັກ ແລະ/ຫຼື ຂໍ້ມູນການເສຍຊີວິດກໍອາດຂໍ້ເອົາຈາກຕຳຫລວດ ຫຼື ອົງການຂົນສົ່ງ.

ເນື່ອງຈາກຄຸນນະພາບຂອງວິທີການສຶກສາແຕ່ລະແບບອາດປ່ຽນແປງໄດ້ ດັ່ງນັ້ນ ຈຶ່ງຄວນກວດກາຄວາມສົມບູນ ແລະ ຖືກຕ້ອງຂອງແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ ກ່ອນທີ່ຈະນຳມາໃຊ້.

**ອັດຕາການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ**

ຕົວຊີ້ວັດຜົນໄດ້ຮັບຈາກການ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດທີ່ເໝາະສົມອີກຢ່າງໜຶ່ງ ໄດ້ແກ່ອັດຕາສ່ວນຜູ້ຂັບຂີ່ ທີ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ. ການຕິດຕາມເບິ່ງ ຜູ້ຂັບຂີ່ໄດ້ໃນຈຸດຕ່າງໆ ທັງກ່ອນ ແລະ ຫລັງ ໂຄງການເພື່ອບັນທຶກວ່າອັດຕາການໃສ່ໝວກມີການປ່ຽນແປງ ຫຼື ບໍ່.

**ການຄິດໄລ່ອັດຕາສ່ວນ.**

ການປຽບທຽບຕົວເລກຄວາມປ່ຽນແປງຂອງຈຳນວນການບາດເຈັບ ແລະ ເສຍຊີວິດ ຫຼື ຈຳນວນຜູ້ຂັບຂີ່ທີ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບທັງກ່ອນ ແລະ ຫລັງໂຄງການນັ້ນມັນກໍບໍ່ເກີດປະໂຫຍດຫຍັງຫລາຍເພາະວ່າຕົວເລກອາດຈະປ່ຽນແປງໄດ້ ເນື່ອງຈາກການເພີ່ມ ຫຼື ຫຼຸດລົງຂອງຈຳນວນຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກທີ່ຂຶ້ນທະບຽນ ຫລື ອື່ນໆ ດັ່ງນັ້ນ ຈຶ່ງຈຳເປັນຕ້ອງຄິດໄລ່ອອກມາເປັນອັດຕາສ່ວນ, ໂດຍຕົວຫານອາດເປັນຈຳນວນຜູ້ຂັບຂີ່, ຈຳນວນລົດຈັກທີ່ຂຶ້ນທະບຽນ ຫຼື ໄລຍະທາງເປັນກິໂລແມັດ. ຕົວຢ່າງ: ອັດຕາສ່ວນຂອງການບາດເຈັບອາດຄິດໄລ່ຈາກຈຳນວນຜູ້ບາດເຈັບຕໍ່ຈຳນວນຜູ້ຂັບຂີ່ທີ່ມີໃບຂັບຂີ່ ຫຼື ຈຳນວນຜູ້ບາດເຈັບຕໍ່ໄລຍະທາງ 100.000 ກິໂລແມັດ. ອັດຕາສ່ວນທີ່ ເໝາະສົມສຳລັບການໃສ່ໝວກກັນກະທົບອາດເປັນສັດສ່ວນຜູ້ຂັບຂີ່ທີ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບຕໍ່ຈຳນວນຜູ້ຂັບຂີ່ທັງໝົດທີ່ສຳຫລວດ. ສັງເກດເຫັນວ່າເຮົານິຍົມໃຊ້ຕົວຫານທີ່ເປັນປະຊາກອນ (ເຊັ່ນ: ຕໍ່ການປະຊາກອນ 100.000ຄົນ) ຫຼາຍກວ່າຈຳນວນລົດຈັກ ເພາະວ່າ, ຈຳນວນລົດຈັກທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງຫລວງຫລາຍປະເທດອາດເຮັດໃຫ້ຂອງການປະເມີນບໍ່ກົງກັບຄວາມເປັນຈິງໄດ້. (ໂມດູນທີ 2 ມີລາຍລະອຽດຂອງວິທີວັດແທກອັດຕາການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ)

### 4.2.4 ການປະເມີນຜົນທາງເສດຖະກິດຂອງໂຄງການ

ອາດມີຄວາມຈຳເປັນທີ່ຈະຕ້ອງປະເມີນຜົນທາງເສດຖະກິດ ເພື່ອສະແດງໃຫ້ເຫັນເຖິງ “ຄວາມຄຸ້ມຄ່າ” ແລະທຶນທາງທີ່ລັດຖະບານຈະສາມາດປະຢັດຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໄດ້ ໂດຍການລົງທຶນໃນການປ້ອງກັນ. ການປະເມີນຜົນທາງເສດຖະກິດຊ່ວຍຕອບຄຳຖາມວ່າໂຄງການໜຶ່ງໃຊ້ຊັບພະຍາກອນໄດ້ຄຸ້ມຄ່າ ກວ່າອີກໂຄງການໜຶ່ງ ຫຼືບໍ່? ເຊັ່ນ ການໃຊ້ເງິນຈຳນວນ \$ x ໃສ່ໂຄງການ ກ. ເປັນການລົງທຶນທີ່ຄຸ້ມຄ່າກວ່າ ການໃຊ້ເງິນຈຳນວນ \$ y ໃສ່ໂຄງການ ຂ. ຫຼືບໍ່? ໃນການຕອບຄຳຖາມລັກສະນະນີ້ຈຳເປັນຕ້ອງມີການຕ້ອງປຽບທຽບລະຫວ່າງ 2 ທາງເລືອກ ຫຼືຫຼາຍກວ່ານັ້ນ (ບາງຄັ້ງອາດນຳໂຄງການໄປປຽບທຽບກັບສະພາບທີ່ເປັນຢູ່ໃນປະຈຸບັນຫຼືສະພາບທີ່ບໍ່ເຮັດຫຍັງເລີຍ).

ການປະເມີນຜົນທາງເສດຖະກິດໃຊ້ວິທີສົມທຽບຕົ້ນທຶນ ແລະຜົນສຳເລັດຂອງທາງເລືອກຕ່າງໆ ທີ່ມີ (12). ຄຳວ່າ “ຜົນສຳເລັດ” ໃນທີ່ນີ້ ໝາຍເຖິງຜົນສຳເລັດທາງດ້ານຄຸນຄ່າ. ການປະເມີນຜົນທາງເສດຖະກິດເຮັດໄດ້ຫລາຍວິທີ ທີ່ແຕກຕ່າງກັນໄປຕາມຂອບເຂດຂອງການປະເມີນເຊັ່ນ: ຈຳນວນຕົວປ່ຽນ (ຕົວແປ) ທີ່ໃຊ້ໃນການວິເຄາະຫາ ບ່ອນສຳຄັນ ຄືການປະເມີນຜົນທາງເສດຖະກິດທຸກຮູບແບບ ໂດຍຂຶ້ນກັບມາດຖານເບື້ອງຕົ້ນທີ່ຕັ້ງໄວ້. ຜູ້ກຳນົດນະໂຍບາຍຕ້ອງ ຮູ້ມາດຖານເຫລົ່ານີ້ ກ່ອນ ຈຶ່ງຈະເຂົ້າໃຈຜົນການປະເມີນ ແລະ ສາມາດນຳໄປໃຊ້ໄດ້ຢ່າງເໝາະສົມ.

ອົງປະກອບທີ່ຄ້າຍຄືກັນ ໃນທຸກຮູບແບບຂອງການປະເມີນຜົນທາງເສດຖະກິດ ຄືມີການຕີລາຄາຄ່າຂອງຕົ້ນທຶນ; ຕົ້ນທຶນສ່ວນໃຫຍ່ ຈະປະກອບດ້ວຍ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໂດຍກົງຂອງໂຄງການ ເຊິ່ງໄດ້ແກ່ຊັບພະຍາກອນ ທີ່ໃຊ້ໃນການດຳເນີນໂຄງການ(ເຊັ່ນ: ອຸປະ ກອນ, ບຸກຄາລາກອນ, ວັດສະດຸເປັນຕົ້ນ). ຢ່າງໃດກໍຕາມໃນທາງປະຕິບັດແລ້ວ ອາດລວມເຖິງຄ່າໃຊ້ຈ່າຍອື່ນໆ ນຳ ເຊັ່ນ: ຕົ້ນທຶນທີ່ຜູ້ບາດເຈັບ, ຜູ້ເບິ່ງແຍງ ແລະ ສັງຄົມຕ້ອງສູນເສຍໄປ. ນອກຈາກນັ້ນກໍຕ້ອງຄຳນຶງເຖິງ “ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ອື່ນໆທີ່ຕາມມາ” ແລະ ຕົ້ນທຶນທີ່ ປະຢັດໄດ້ ເຊັ່ນ: ຈຳນວນຜູ້ບາດເຈັບທີ່ຕ້ອງເຂົ້າຮັບການປິ່ນປົວໃນໂຮງໝໍທີ່ຫຼຸດລົງຈະຊ່ວຍປະຢັດຊັບພະຍາກອນ ໃນການປິ່ນປົວໄດ້. ປະເພດຂອງຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທີ່ຈະເລືອກມາເປັນຕົວແປໃນການປະເມີນຂຶ້ນກັບວິໄສທັດຂອງຜູ້ກ່ຽວຂ້ອງ ແລະ ບັນຫາໃນການຈັດສັນຊັບພະຍາກອນທີ່ຕ້ອງການປະເມີນ.

ວິທີປະເມີນຜົນທາງເສດຖະກິດທີ່ໃຊ້.

ຮູບແບບການປະເມີນຜົນທາງເສດຖະກິດທີ່ໃຊ້ຫຼາຍທີ່ສຸດຄື ການວິເຄາະຫາປະສິດທິຜົນຂອງທຶນ (cost-effectiveness analysis CEA) ເຊິ່ງໃຊ້ຕົ້ນທຶນ ທັງໝົດຂອງໂຄງການ ແລະຜົນສຳເລັດທີ່ຕ້ອງການ. ອັດຕາສ່ວນປະ ສິດທິຜົນຂອງທຶນ (ເຊັ່ນ: ຕົ້ນທຶນ ຕໍ່ ຈຳນວນຊີວິດ ທີ່ຊ່ວຍໄວ້ໄດ້, ຕົ້ນທຶນຕໍ່ຈຳນວນຊີວິດທີ່ຊ່ວຍໄດ້ໜີດປີ ຫຼື ຕົ້ນທຶນຕໍ່ ກໍລະນີທີ່ປ້ອງກັນໄດ້) ການປະເມີນ CEA ຕັ້ງຢູ່ບົນພື້ນຖານການສົມມຸດ ທີ່ວ່າສາມາດວັດແທກເປົ້າໝາຍຂອງໂຄງການທີ່ໄດ້ຈາກຜົນຮັບທີ່ເກີດຂຶ້ນ, ມີການປັບການປະເມີນແບບ CEA ດ້ວຍການນຳເອົາວິທີວິເຄາະຫາຕົ້ນທຶນ ແລະ ປະໂຫຍດ (Cost-utility analysis) ບົນພື້ນຖານຂອງການວັດແທກຜົນຮັບມາໃຊ້, ເກີດເປັນການປະເມີນຜົນແບບ Quality Adjusted Life year (QALY) ຊຶ່ງນຳເອົາຄວາມປ່ຽນແປງຂອງຈຳນວນຜູ້ລອດຊີວິດມາໄດ້ ແລະຄຸນນະພາບຊີວິດທີ່ປ່ຽນແປງໄປມາ ເປັນຕົວແປ ທີ່ຕ້ອງວັດແທກ ເຊິ່ງສາມາດປຽບທຽບ ຮູບແບບຂອງໂຄງການໄດ້ຫລາກຫລາຍກວ່າການປະເມີນດ້ວຍ CEA ພຽງວິທີດຽວ.

ການປະເມີນຜົນທາງເສດຖະກິດອີກຮູບແບບໜຶ່ງຄື ການວິເຄາະຫາຕົ້ນທຶນ ແລະຜົນປະໂຫຍດ (cost-benefit analysis CBA) ເຊິ່ງປະເມີນໂຄງການຈາກຕົ້ນທຶນ ແລະຜົນປະໂຫຍດທັງໝົດທີ່ໄດ້ຮັບໂດຍຄິດໄລ່ຕົ້ນທຶນ ແລະຜົນປະໂຫຍດອອກມາເປັນຕົວເງິນ. ດັ່ງນັ້ນ ຖ້າຕົວເລກ ຂອງຜົນປະໂຫຍດຫລາຍກວ່າຕົ້ນທຶນ ໂຄງການຈະໄດ້ຮັບເງິນສະໜັບສະໜູນ. ການປະເມີນຜົນປະໂຫຍດດ້ານສຸຂະພາບ ດ້ວຍວິ

ທີ່ນີ້ອາດຈະຫຍຸ້ງຍາກ ແຕ່ເຮັດໄດ້ອີກວິທີໜຶ່ງຄື ເບິ່ງວ່າຜູ້ສະໜັບສະໜູນດ້ານການເງິນເຕັມໃຈຈະຈ່າຍໃຫ້ຜົນປະໂຫຍດທີ່ຈະໄດ້ຮັບຫຼາຍທີ່ສຸດ ເທົ່າໃດ? (ຄິດໄລ່ຈາກລາຄາຕະຫຼາດທີ່ສົມມຸດຂຶ້ນຂອງຜົນປະໂຫຍດນັ້ນໆ) ແນວທາງນີ້ເປັນການປະເມີນຜົນຕາມວິທີຄິດທີ່ວ່າສາມາດຕີລາຄາຄ່າຂອງໂຄງການອອກມາເປັນເງິນໄດ້ໃນແບບດຽວກັບຜູ້ບໍລິໂພກຕີລາຄາສິນຄ້າ ແລະ ບໍລິການໃນທ້ອງຕະຫລາດ. ການເລືອກວິທີການປະເມີນຜົນທາງເສດຖະກິດທີ່ເໝາະສົມກັບຄວາມຕ້ອງການຂອງໂຄງການໃດໂຄງການໜຶ່ງ ຂຶ້ນຢູ່ກັບຊັບພະຍາກອນທີ່ມີຢູ່ (ໃນດ້ານເສດຖະກິດ ແລະບຸກຄະລາກອນ); ແລະ ຂຶ້ນຢູ່ກັບເປົ້າໝາຍຂອງການປະເມີນ, ການນຳຄຸນນະພາບຊີວິດມາພິຈາລະນາ ແລະ ຖືເປັນເຄື່ອງວັດແທກທີ່ມີພະລັງຂຶ້ນ ໃນການປະເມີນຜົນການບາດ ເຈັບຢ່າງຮຸນແຮງຂອງຫົວຈາກອຸປະຕິເຫດລົດຈັກທີ່ເປັນສາຍເຫດໃຫ້ພິການຕະຫຼາດຊີວິດ.

### 4.2.5 ການຄິດໄລ່ຂະໜາດຕົວຢ່າງ

ສິ່ງສຳຄັນໃນການສຶກສາທາງດ້ານປະລິມານທຸກຮູບແບບຄືຂະໜາດຂອງຕົວຢ່າງທີ່ມີຫລາຍພໍເພື່ອໃຫ້ແນ່ໃຈວ່າຈະສາມາດຫາຜົນກະທົບທີ່ມີຢູ່ໄດ້ຢ່າງແທ້ຈິງ. ຍິ່ງເປັນການຄິດໄລ່ບັນຫາທີ່ມີໂອກາດເກີດຂຶ້ນໄດ້ໜ້ອຍສຸດ, ຂະໜາດຕົວຢ່າງກໍຕ້ອງໃຫຍ່ຂຶ້ນ ເພື່ອໃຫ້ສາມາດຄິດໄລ່ຜົນກະທົບໄດ້. ການບາດເຈັບຮ້າຍແຮງຈາກອຸປະຕິເຫດລົດຈັກ ຖືເປັນເຫດການທີ່ເກີດຂຶ້ນໄດ້ຍາກ. ດັ່ງນັ້ນ, ການສຶກສາການບາດເຈັບຮ້າຍແຮງ ຫຼື ການເສຍຊີວິດຈາກສາຍເຫດນີ້ ຈຶ່ງຕ້ອງ ໃຊ້ຂະໜາດ ຕົວຢ່າງທີ່ໃຫຍ່ສົມຄວນ. ສ່ວນການຄິດໄລ່ອັດຕາການໃສ່ໝວກກັນກະທົບບໍ່ຕ້ອງໃຊ້ຂະໜາດຕົວຢ່າງຫລາຍກໍໄດ້. ປັດໄຈທີ່ຕ້ອງນຳມາພິຈາລະນາໃນການຄິດໄລ່ຂະໜາດຕົວຢ່າງ ໄດ້ແກ່ຂະໜາດຂອງຜົນສຳເລັດທີ່ຄາດວ່າຈະເກີດຄວາມປ່ຽນແປງຂອງຄ່າທີ່ຄິດໄລ່ໄດ້ ແລະ ຕົວແປທີ່ຕ້ອງການຄິດໄລ່ມີຢູ່ຫຼາຍ - ໜ້ອຍປານໃດ? ສຳລັບການທົດລອງເປັນກຸ່ມ ໂດຍການອີງໃສ່ຕົວຢ່າງນັ້ນ ຕ້ອງນຳຂະໜາດຂອງກຸ່ມ ແລະ ຄວາມສຳພັນ ລະຫວ່າງກຸ່ມຕ່າງໆ ມາພິຈາລະນາປະກອບການຄິດໄລ່ຂະໜາດຕົວຢ່າງດ້ວຍ. ຫາອ່ານຂໍ້ມູນເພີ່ມເຕີມກ່ຽວກັບວິທີຄິດໄລ່ແບບນີ້ໄດ້ຈາກເອກະສານອ້າງອີງ 14 ວິທີຄິດໄລ່ຂະໜາດຕົວຢ່າງສາມາດຫາໄດ້ທາງອິນເຕີເນັດ\* ແຕ່ຄວນປຶກສານັກສະຖິຕິໃນການຄິດໄລ່ດັ່ງກ່າວ ໂດຍສະເພາະ ໃນກໍລະນີທີ່ ຈຳເປັນຕ້ອງທົດລອງໂດຍອີງໃສ່ຕົວຢ່າງ ແລະ/ຫຼື ການແບ່ງຊັ້ນຂອງກຸ່ມທີ່ຈະສຶກສາ.



#### ການເມີນຜົນທາງເສດຖະກິດ.

ມີການສຶກສາເພື່ອປຸງບທຽບຄວາມກຸ້ມຄ່າຂອງ 3 ໂຄງການທີ່ຕ້ອງການເພີ່ມການໃສ່ໝວກກັນກະທົບໃນກຸ່ມເຍົາວະຊົນອາຍຸ 5 - 16 ປີ (ໂຄງການອອກກິດໝາຍໝວກກັນກະທົບ, ໂຄງການທີ່ເຮັດໃນຊຸມຊົນ ແລະ ໂຄງການທີ່ເຮັດໃນໂຮງຮຽນ) ຕະຫຼອດໄລຍະເວລາ 4 ປີ ທີ່ສຶກສາໄດ້ນຳຕົ້ນທຶນໂດຍກົງຂອງໂຄງການ (ຄ່າໝວກກັນກະທົບ ແລະ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບໂຄງການອື່ນໆ) ແລະ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການປິ່ນປົວທີ່ປະຢັດໄດ້ເພາະມີການປ້ອງກັນການບາດເຈັບທີ່ຫົວຈາກອຸປະຕິເຫດລົດຖີບມາປະກອບການພິຈາລະນາ. ຜົນໄດ້ຮັບຂອງໂຄງການ ຊຶ່ງໄດ້ແກ່ການບາດເຈັບຫົວ ແລະ ການເສຍຊີວິດທີ່ໂຄງການຊ່ວຍປ້ອງກັນໄວ້ ແລະ ຈຳນວນຊີວິດທີ່ຮັກສາໄດ້ ແລະ ກາຍເປັນຕົວແບບພື້ນຖານສຳລັບ. ກໍລະນີທີ່ລິກລ່າງໄດ້, ກໍລະນີທີ່ຄາດວ່າຈະເກີດ, ອັດຕາສ່ຽງຂອງການບາດເຈັບທີ່ຫົວຈາກອຸປະຕິເຫດລົດຖີບທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນມາຈາກການບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ. ຕະຫຼອດຮອດຈຳນວນຜູ້ໃສ່ໝວກກັນກະທົບທີ່ຄາດກະໄວ້ກ່ອນ ແລະ ຫລັງໂຄງການ. ໂດຍລວມແລ້ວໂຄງການອອກກິດໝາຍໝວກກັນກະທົບເບິ່ງຄືວ່າຈະດີທີ່ສຸດ ຕາມມາດ້ວຍໂຄງການທີ່ຈັດຂຶ້ນໃນຊຸມຊົນ ແລະ ໃນໂຮງຮຽນຕາມລຳດັບ (15).

\*ເບິ່ງລາຍລະອຽດກ່ຽວກັບຂອບເຂດ ຕົວຢ່າງອອນລາຍຢູ່ທີ່ <http://calculators.stat.ucla.edu/samplesize/php> ຫຼື ສາມາດດາວໂລດສະຖິຕິຂໍ້ມູນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໄດ້ທີ່ <http://www.cdc.gov/epiinfo/> ຕົວຢ່າງການຄິດໄລ່ການບາດເຈັບແບບຊຸມແມ່ນສາມາດເບິ່ງທີ່ [www.abdn.ac.uk/huru/epi/cluster.shtml](http://www.abdn.ac.uk/huru/epi/cluster.shtml)

### ການວິເຄາະ ດ້ານສະຖິຕິ

ສໍາລັບການສຶກສາດ້ານປະລິມານນັ້ນ, ແບບຂໍ້ມູນຈໍາຕ້ອງມີການວິເຄາະຫາສະຖິຕິ. ເບິ່ງຄໍາແນະນໍາ ເພີ່ມເຕີມກ່ຽວກັບການວິເຄາະ ດ້ານສະຖິຕິໄດ້ ໃນເອກະສານອ້າງອີງທີ່ 8 ຫຼືເບິ່ງການບັນລະຍາຍກ່ຽວກັບວິທີການພື້ນຖານທີ່ໃຊ້ ແລະ ການບາດເຈັບໄດ້ຢູ່ <http://www.pitt.edu/~super1>

## 4.3 ການເຜີຍແຜ່ຜົນການປະເມີນ ແລະ ຜົນການຕອບຮັບທີ່ໄດ້

ຫຼັງຈາກການປະເມີນຜົນສໍາເລັດລົງແລ້ວ ສິ່ງສໍາຄັນຄືການລາຍງານຜົນຂອງການປະເມີນໃຫ້ຜູ້ມີສ່ວນຮ່ວມ ໃນໂຄງການຮັບຮູ້. ຖ້າໂຄງການປະສົບຄວາມສໍາເລັດ, ການປະຊາສໍາພັນການປະເມີນຜົນຈະຊ່ວຍໃຫ້ໂຄງການໄດ້ຮັບການສະໜັບສະໜູນເພີ່ມເຕີມ ແລະ ຊ່ວຍໃຫ້ໂຄງການໃນຮູບແບບທີ່ຄ້າຍຄືກັນໄດ້ຮັບການສະໜັບສະໜູນເຊັ່ນດຽວກັນ. ການນໍາສະເໜີຜົນໄດ້ຮັບຂອງໂຄງການອາດຊ່ວຍໃຫ້ການປະຕິບັດໂຄງການໄດ້ຮັບຜົນຫຼາຍຂຶ້ນ. ຖ້າຫາກໂຄງການບໍ່ປະສົບຄວາມສໍາເລັດກໍ່ຈໍາເປັນຕ້ອງໃຫ້ຂໍ້ມູນການປະເມີນຜົນແກ່ຜູ້ອື່ນຄືກັນເພື່ອປ້ອງກັນ ບໍ່ໃຫ້ມີການດໍາເນີນໂຄງການຮູບແບບດຽວກັນອີກ.

ການເຜີຍແຜ່ ອາດລວມໄປເຖິງ ການນໍາສະເໜີຜົນໄດ້ຮັບຂອງໂຄງການ ໂດຍຜ່ານ ການປະຊຸມ ສາທາລະນະ, ສື່ຕ່າງ ໆ, ການຈັດພິມລາຍງາຍ ແລະ ບົດຄວາມ ໃນສິ່ງພິມດ້ານວິທະຍາສາດ.

**ລາຍການຂອງສິ່ງທີ່ຄວນເຮັດ.**

- ເລີ່ມຕົ້ນຂັ້ນຕອນການປະເມີນຜົນ ຕັ້ງແຕ່ເລີ່ມໂຄງການ.
- ກຳນົດເປົ້າໝາຍ ແລະ ສ້າງລະບົບການປະເມີນຜົນ.
- ກຳນົດກຸ່ມປະຊາກອນເປົ້າໝາຍ, ສະຖານທີ່ ແລະ ໄລຍະເວລາໃຫ້ຊັດເຈນ.
- ສ້າງ ແລະ ທົດສອບເຄື່ອງມືເກັບຂໍ້ມູນ ເພື່ອໃຫ້ແນ່ໃຈວ່າການຝຶກອົບຮົມ ແລະ ການເກັບຂໍ້ມູນສອດຄອງກັນ.
- ເກັບກຳ ແລະ ວິເຄາະຂໍ້ມູນ.
- ຂຽນ ແລະ ເຜີຍແຜ່ລາຍງານການປະເມີນຜົນ, ນຳຜົນການຕອບຮັບມາໃຊ້ໃນດ້ານຕ່າງໆຂອງໂຄງການ.

ການໃຊ້ຜົນການປະເມີນຜົນເຂົ້າໃນຂັ້ນຕອນການວາງແຜນການເຮັດໃນຂັ້ນຕອນຕໍ່ໄປ.

ພິຈາລະນາເບິ່ງວ່າ ການປະເມີນຜົນສະແດງໃຫ້ເຫັນເຖິງປະໂຫຍດຂອງໂຄງການທີ່ເປັນຮູບປະທຳ ຫຼືບໍ່? ຄວນຈະດໍາເນີນການຕໍ່ໄປ, ຍົກເລີກ ຫຼື ປັບປຸງໂຄງການຄືນໃໝ່, ມີຜົນກະທົບທີ່ບໍ່ໄດ້ຄາດໝາຍໄວ້ຈາກໂຄງການ ຫຼື ບໍ່?

ຄວນນຳຜົນການປະເມີນຜົນມາໃຊ້ໃນການວາງແຜນ ແລະ ປັບປຸງໂຄງການກ່ອນທີ່ຈະມີການຍົກລະດັບ ຫຼື ຂະຫຍາຍໂຄງການຕໍ່ໄປ. (ຫ້ອງທີ 4.1).

### ຫ້ອງທີ່ 4.1 ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນໃນໂຮງຮຽນຂອງປະເທດມາເລເຊຍ.

ການເສຍຊີວິດຈາກອຸປະຕິເຫດລົດຖີບ ຄິດໄລ່ເປັນ 4%ຂອງການເສຍຊີວິດຈາກອຸປະຕິເຫດຕາຖະໜົນທັງໝົດໃນປະເທດມາເລເຊຍ. ສ່ວນໃຫຍ່ແລ້ວ ເປັນການເສຍຊີວິດ ຈາກການບາດເຈັບທີ່ຫົວ ແລະ ມັກເກີດຂຶ້ນ ໃນເຂດຊົນນະບົດ. ກ່ອນຊຸມປີ1990 ໃນມາເລເຊຍມີການໃສ່ໝວກກັນກະທົບສຳລັບລົດຖີບໜ້ອຍທີ່ສຸດ ໂຄງການສົ່ງເສີມການໃສ່ໝວກກັນກະທົບສຳລັບລົດຖີບໂຄງການທຳອິດເກີດຂຶ້ນໃນປີ 1995 ຈັດໂດຍ Malaysian Helmet Initiatives ເຊິ່ງເປັນການຮ່ວມມືລະຫວ່າງມະຫາວິທະຍາໄລ, ອົງກອນຂອງລັດຖະບານ ແລະ NGO ທີ່ສົ່ງເສີມການໃສ່ໝວກກັນກະທົບສຳລັບລົດຖີບ ແລະ ລົດຈັກ D ໂດຍໄດ້ຮັບການສະໜັບສະໜູນຈາກບໍລິສັດຫ່າງຮ້ານ. ໂຄງການນີ້ເປັນຕົ້ນແບບຂອງການເຮັດວຽກຮ່ວມກັນລະຫວ່າງພາກສ່ວນຕ່າງໆ ໃນການປ້ອງກັນການບາດເຈັບທີ່ຫົວ.

ໂຄງການໝວກກັນກະທົບສຳລັບລົດຖີບ ເປັນຄວາມຄິດເລີ່ມຈາກຫຼາຍພາກສ່ວນທີ່ດຳເນີນການ ໂດຍສະພາຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນໃນລະດັບສູນກາງ ແລະ ລະດັບແຂວງ. ກຸ່ມເປົ້າໝາຍເປັນເດັກນ້ອຍນັກຮຽນໃນຊົນນະບົດແລະດຳເນີນການ ຜ່ານໂຮງຮຽນທ້ອງຖິ່ນ, ນັກຮຽນທີ່ຂີ່ລົດຖີບ ໄປໂຮງຮຽນໄດ້ຮັບການຝຶກອົບຮົມໃຫ້ໃສ່ໝວກກັນກະທົບຢ່າງຖືກຕ້ອງ, ໂຄງການໄດ້ນຳເອົາໝວກກັນກະທົບມາໃຫ້ນັກຮຽນທີ່ຢູ່ໃນໂຄງການໂດຍບໍ່ເອົາເງິນ. ດ້ວຍຄວາມຍິນຍອມຂອງຜູ້ປົກຄອງ, ນັກຮຽນສັນຍາວ່າຈະໃສ່ໝວກກັນກະທົບຕະຫລອດເວລາທີ່ຂີ່ລົດຖີບ. ນັກຮຽນເປັນຜູ້ປະເມີນການປະຕິບັດຕາມສັນຍານີ້ດ້ວຍຕົນເອງ. ໂດຍຕອບແບບສອບຖາມກ່ຽວກັບການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ແລະ ລາຍງານອຸປະຕິເຫດທີ່ໝວກເຂົາເຈົ້າໄດ້ໄດ້ປະສົບໃນເວລາຂີ່ລົດຖີບ. ເຈົ້າໜ້າທີ່ຂອງໂຮງຮຽນ ແລະ ຜູ້ເຮັດວຽກຂອງ



© Malaysian Helmet Initiative 2005

ຢູ່ໃນໂຮງຮຽນມາເລເຊຍນັກຮຽນໄດ້ທົດສອບການໃສ່ໝວກກັນກະທົບແບບຖືກວິທີ ເພື່ອເພີ່ມ ການໂຄສະນາປະຊາສຳພັນການໃສ່ໝວກກັນກະທົບໃຫ້ຫຼາຍຂຶ້ນ

ໂຄງການເປັນຜູ້ກວດກາວ່ານັກຮຽນເຮັດຕາມສັນຍາຫຼືບໍ່ ? ໂດຍມາລັດກວດເດັກນັກຮຽນທີ່ຂີ່ລົດຖີບໄປ - ກັບໂຮງຮຽນໂດຍບໍ່ໄດ້ແຈ້ງລ່ວງໜ້າເດືອນລະເທື່ອ.

ຜົນຮັບທີ່ເກີດຂຶ້ນສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່ານັກຮຽນໃນໂຮງຮຽນຕ່າງໆ ປະຕິບັດຕາມ ຂໍ້ຕົກລົງປະມານ 31% - 98% ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ໃນໂຮງຮຽນຕໍ່ໂຄງການເປັນປັດໃຈສຳຄັນທີ່ເຮັດໃຫ້ເດັກນ້ອຍ ນັກຮຽນຍຶດຫັນ ຕໍ່ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ. ນັກຮຽນໃຫຍ່ເຫດຜົນທີ່ບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ວ່າເປັນເພາະອິດທິພົນຂອງໝູ່ ເພາະວ່າໂຮງຮຽນບໍ່ມີບ່ອນໃຫ້ມັງນໝວກ ແລະ ຍອນສີຂອງໝວກບໍ່ງາມ.

ບົດຮຽນທີ່ໄດ້ຈາກໂຄງການເຫລົ່ານີ້ ຖືກນຳມາໃຊ້ໃນໂຄງການຕ່ຽງມາ, ເຊິ່ງໃນໄລຍະຫລັງ ນັກຮຽນຕ້ອງຈ່າຍເງິນພຽງຈຳນວນເລັກໜ້ອຍ ເພື່ອແລກກັບໝວກ (ເພາະບໍ່ໄດ້ໃຫ້ລ້າງ ຄືເກົ່າ). ມີໝວກຫຼາຍຮູບແບບ ແລະ ຫຼາຍສີໃຫ້ເລືອກລວມທັງຫາບອນໄວ້ໝວກໃນໂຮງຮຽນໃຫ້ພ້ອມ ນອກຈາກນີ້, ຍັງໄດ້ຫາຄົນຈາກຊຸມຊົນ ມາເຂົ້າຮ່ວມໂຄງການ ແລະ ມີມາດຕະການໃຫ້ເຈົ້າໜ້າທີ່ ໃຫ້ເຈົ້າໜ້າທີ່ ຂອງໂຮງ

ຮຽນມີຄວາມຮັບຜິດຊອບ ຕໍ່ກັບ ໂຄງການຫຼາຍຂຶ້ນ. ຕັ້ງແຕ່ມີການເລີ່ມຕົ້ນໂຄງການ ໃນປີ 1995 ຫລາຍໂຮງຮຽນທີ່ເຂົ້າຮ່ວມໂຄງການໄດ້ຂະຫຍາຍໂຄງການອອກໄປອີກ ແລະ ຢ່າງໜ້ອຍຕ້ອງມີໃສ່ໝວກກັນກະທົບລົດຖີບ 1 ໂຄງການ ໄດ້ຖືກປະຕິບັດຢູ່ໃນ

ແຕ່ລະລັດ ຂອງມາເລເຊັຍ. ໃນຈຳນວນທັງໝົດ ເຊິ່ງລວມມີນັກຮຽນປະມານ 4.000 ຄົນ ແລະ ຄູ 200 ຄົນໃນ 50 ໂຮງຮຽນທີ່ເຂົ້າຮ່ວມໂຄງການນີ້ ໂດຍມີເປົ້າໝາຍ ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນການບາດເຈັບທີ່ຫົວໃນກຸ່ມເດັກນ້ອຍທີ່ຂັບລົດຖີບ.

## ບົດສະຫລຸບ

- ການປະເມີນຜົນຄວນໃຫ້ເຫັນໄດ້ຊັດເຈນ ເໝືອນເປັນໜຶ່ງໃນອົງປະກອບຂອງໂຄງການໝວກກັນກະທົບ. ການປະເມີນຜົນທີ່ຕ້ອງດຳເນີນການຕັ້ງແຕ່ເລີ່ມພັດທະນາໂຄງການ ເພື່ອໃຫ້ການເກັບກຳຂໍ້ມູນ ທີ່ຈະໃຊ້ໃນການປະເມີນຜົນເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງ ການປະຕິບັດໂຄງການ. ນອກຈາກຈະໃຫ້ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບປະສິດທິພາບຂອງໂຄງການແລ້ວການປະເມີນຜົນຍັງຈະຊ່ວຍໃຫ້ຮູ້ວ່າມີບັນຫາໃນການດຳເນີນໂຄງການ ຫຼືບໍ່.
- ການກຳນົດຈຸດປະສົງຂອງການປະເມີນຜົນຈະຊ່ວຍກຳນົດວິທີປະເມີນຜົນທີ່ເໝາະສົມທີ່ສຸດ, ມີລະບຽບ, ມີຫຼາຍວິທີ ທີ່ສາມາດນຳມາໃຊ້ໃນການປະເມີນຜົນໂຄງການໝວກກັນກະທົບໄດ້. ແຕ່ລະວິທີມີຈຸດດີ ແລະ ຈຸດອ່ອນຕ່າງກັນ. ການທີ່ຈະເລືອກໃຊ້ ວິທີໃດນັ້ນ ແມ່ນຂຶ້ນກັບຈຸດປະສົງຂອງໂຄງການ ແລະ ຂັບພະຍາກອນທີ່ມີ.
- ທີ່ສຳຄັນຄືຜົນຂອງການປະເມີນນັ້ນ ຄວນນຳໄປສົມທົບກັບພາກສ່ວນອື່ນຕື່ມ ເພື່ອໃຫ້ສາມາດນຳໄປໃຊ້ໃນການວາງແຜນໂຄງການທີ່ຈະມີໃນອາຄົດໄດ້.

## ເອກະສານອ້າງອີງ

1. Rossi PH et al. Evaluation: a systematic approach. California, Sage Publications, 2004.
2. Britten N. Qualitative research: Qualitative interviews in medical research. *British Medical Journal*, 1995, 311:251-253.
3. Kitzinger J. Qualitative research: Introducing focus groups. *British Medical Journal*, 1995, 311:299-302.
4. Blantari J et al. An evaluation of the effectiveness of televised road safety messages in Ghana. *International Journal of Injury Control & Safety Promotion*, 2005, 12:23-29.
5. Hall M et al. Evaluation of a school-based peer leader bicycle helmet intervention. *Injury Control and Safety Promotion*, 2004, 11:165-174.
6. Parkin PC et al. Evaluation of a subsidy programme to increase bicycle helmet use by children of low-income families. *Pediatrics*, 1995, 96 (2 Pt 1):283-287.
7. Jackie Chan promotes helmet use in Cambodia (Press release, Phnom Penh, 25 April 2005). ([www.handicapinternational.be/downloads/Jackie\\_Chan\\_promotes\\_helmet\\_use.pdf](http://www.handicapinternational.be/downloads/Jackie_Chan_promotes_helmet_use.pdf)).
8. Woodward M. *Epidemiology: study design and data analysis*. 2nd edition. Chapman and Hall CRC, Boca Raton, 2005.
9. Rothman, KJ, Greenland S. *Modern Epidemiology*. 2nd ed. Hagerstown Maryland, Lippincott -Raven, 1998.
10. Thompson DC, Rivara FP, Thompson R. Helmets for preventing head and facial injuries in bicyclists. *The Cochrane Database of Systematic Reviews*, 2005 (4).
11. Liu B et al. Helmets for preventing injury in motorcycle riders. *The Cchrane Database of systematic Reviews*, 2005 (4).
12. Drummond MF et al. *Methods for the economic evaluation of health care programmes*, Oxford, Oxford University Press, 1997.
13. Tan-Torres T et al, eds. *WHO guide to cost-effectiveness analysis*. Geneva, World Health Organization, 2003.
14. Kerry SM, Bland JM. Statistics notes: Sample size in cluster randomisation. *British Medical Journal*, 1998, 316:549.
15. Hatzidandreu EI et al. The cost effectiveness of three programs to increase the use of bicyclehelmets among children. *Public Health Reports*, 1995, 110:251-259.



## ນິຍາມສັບ

**ການບາດເຈັບຈາກການເລັ່ງ ແລະ ຜ່ອນຄວາມໄວ:** ການບາດເຈັບທີ່ເກີດຂຶ້ນເມື່ອທົວຊິງກຳລັງເຄື່ອນທີ່ໃນເວລາຂັບຂີ່ລົດໄປຕຳກັບວັດຖຸເຊັ່ນ ພື້ນທາງໃນເວລາທີ່ເກີດອຸປະຕິເຫດລົດຈັກ. ໃນຕອນນັ້ນທົວທີ່ກຳລັງເຄື່ອນໄປຂ້າງໜ້າຈະຢຸດຢູ່ກັບທີ່ ແຕ່ສະໝອງຢູ່ພາຍໃນ ເຊິ່ງມີມວນ ຈະຍັງຄົງເຄື່ອນທີ່ໄປທາງໜ້າ ຈົນກວ່າໄປກະທົບກັບກະໂຫຼກທົວດ້ານໃນ ແລ້ວຈຶ່ງກະເດັນກັບໄປຕຳດ້ານກົງກັນຂ້າມຂອງກະໂຫຼກອີກເທື່ອໜຶ່ງ.

**ໝວກກັນກະທົບສຳລັບລົດຖີບ:** ໝວກກັນກະທົບສຳລັບລົດຖີບອອກແບບມາເປັນພິເສດໃຫ້ບ້ອງກັນທົວຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ ຖ້າຕົກອອກຈາກລົດຖີບ ແລະ ກະທົບກັບພື້ນ ແຕ່ບໍ່ໄດ້ຖືກອອກແບບມາໃຫ້ບ້ອງກັນທົວໃນຕອນນີ້ທີ່ຕຳກັບສິ່ງທີ່ກຳລັງເຄື່ອນທີ່ອື່ນໆ (ເຊັ່ນລົດໃຫຍ່) ຫຼື ກໍລະນີທີ່ຕຳກັບວັດຖຸໃດໜຶ່ງດ້ວຍຄວາມໄວສູງ. ຍ້ອນວ່າໝວກກັນກະທົບສຳລັບລົດຖີບສາມາດປ້ອງກັນການບາດເຈັບໄດ້ລະດັບໃດໜຶ່ງເທົ່ານັ້ນ. ໝວກກັນກະທົບບໍ່ຄວນຈະໝັກເກີນໄປ ແລະ ມີການລະບາຍອາກາດຢ່າງພຽງພໍເນື່ອງຈາກການຂີ່ລົດຖີບເປັນການອອກກຳລັງກາຍທີ່ໜັກໜ່ວງ ແລະ ເຮັດໃຫ້ອຸນະພູມໃນຮ່າງກາຍເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງຫລວງຫຼາຍ. ດັ່ງນັ້ນ, ໝວກກັນກະທົບສ່ວນໃຫຍ່ຈຶ່ງຜະລິດຈາກວັດຖຸທີ່ມີນ້ຳໜັກເບົາທີ່ໄດ້ມີການເຈາະຮູສຳລັບລະບາຍອາກາດໄວ້ບາງຈຸດ.

**ສະໝອງບວມ:** ເກີດຄວາມເສຍຫາຍຕໍ່ປະສາດ ຫຼື ເສັ້ນເລືອດໃນສະໝອງ.

**ການບາດເຈັບທີ່ທົວແບບເປີດ:** ການບາດເຈັບທີ່ມີບາດແຜເປີດ ເຖິງສະໝອງສ່ວນຫຼາຍເກີດຈາກການກະທົບທີ່ເຮັດໃຫ້ສະໝອງສັ່ນໄປມາໃນກະໂຫຼກ ການເຄື່ອນທີ່ຂອງສະໝອງພາຍໃນກະໂຫຼກອາດເປັນຜົນເຮັດໃຫ້ເກີດການຟືກຊຳບວມ ແລະ ການຈີກຂາດຂອງເນື້ອເຫຼັ້ຍອສະໜອງ, ເສັ້ນປະສາດ ຫຼື ເສັ້ນເລືອດ.

**ຕົ້ນຫີນ:** ໝາຍເຖິງການໃຊ້ຊັບພະຍາກອນ ເຊິ່ງມີທາງເລືອກໃຫ້ນຳໄປໃຊ້ໃນກິດຈະການອື່ນກໍ່ໄດ້ ມັກຄິດໄລ່ເປັນຈຳນວນເງິນ ແຕ່ຕົວຈິງແລ້ວ ຕົ້ນຫີນແມ່ນລວມເຖິງການໃຊ້ຊັບພະຍາກອນໃນຮູບແບບໃດກໍ່ໄດ້ ບໍ່ຈຳເປັນຕ້ອງເປັນການຈີກເງິນອອກມາຈ່າຍສະເໝີໄປ (1).

**ການວິເຄາະຕົ້ນຫີນ ແລະ ປະໂຫຍດ:** ການວິເຄາະຕົ້ນຫີນ ແລະ ປະໂຫຍດຂອງໂຄງການຢ່າງເປັນທາງການໂດຍການແປງຜົນທີ່ເກີດຂຶ້ນທຸກຢ່າງເປັນເງິນ (1).

**ລົດຖີບ:** ຄືພະຫະນະທີ່ມີຕີນສອງລໍ້ຂຶ້ນໄປ ເຄື່ອນຍ້າຍໂດຍໃຊ້ກຳລັງກ້າມຂຶ້ນຂອງຜູ້ຂີ່ພຽງຢ່າງດຽວ ໂດຍໃຊ້ລະບົບຄັນຫຍຽບ, ຄານງັດ ຫຼື ບ່ອນຈັບ (ໄດ້ແກ່ລົດຖີບ, ລົດສາມລໍ້, ລົດສີ່ລໍ້ຖີບ ແລະ ລໍ້ເຄື່ອນຄົນພິການ) (2).

**ການກະທົບກະເທື່ອນຢ່າງຮຸນແຮງ:** ການປ່ຽນແປງຂອງລະບົບປະສາດຈາກອາການບາດເຈັບທີ່ທົວອາດມີຜົນໃຫ້ເກີດອາການໜົດສະຕິກໍ່ໄດ້.

**ການບາດເຈັບແກນປະສາດແບບກະຈາຍ:** ການບາດເຈັບທີ່ເສັ້ນປະສາດທີ່ອາດມີຜົນກະທົບໃນໄລຍະຍາວ.

**ຄວາມພິການ:** ການມີຂໍ້ຈຳກັດ ຫຼື ຂາດຄວາມສາມາດຂອງຮ່າງກາຍ ໃນການປະຕິບັດກິດຈະກຳໃນລັກຊສະນະທີ່ຖືວ່າປົກກະຕິສຳລັບຄົນທົວໄປ (ເກີດຈາກຄວາມປົກຜ່ອງດ້ານໃດດ້ານໜຶ່ງ).

**ໜ່ວຍບໍລິການທາງການແພດສຸກເສີນ Emergency medical services (EMS):** ບໍລິການຂອງຜູ້ຊ່ວຍຊາກທີ່ໄດ້ຮັບການຝຶກອົບຮົມໃນການໃຊ້ອຸປະກອນທີ່ເໝາະສົມຫຼັງຈາກເກີດເຫດໄດ້ບໍ່ດົນ ໜ່ວຍບໍລິການ ທາງການແພດ ສຸກເສີນມີເປົ້າໝາຍໃນການຫຼຸດອັດຕາການເສຍຊີວິດຈາກການບາດເຈັບທີ່ມີໂອກາດເສຍຊີວິດສູງ. ການໃຫ້ບໍລິການນີ້ແມ່ນກວມ ເອົາການປິ່ນປົວກ່ອນທີ່ຄົນເຈັບຈະໄປຮອດໂຮງໝໍ (ການປິ່ນປົວກ່ອນໄປຮອດໂຮງໝໍ, ເຊັ່ນການປິ່ນປົວຢູ່ສະໜາມ ແລະ ນຳສົ່ງຄົນເຈັບໄປເຖິງສະຖານທີ່ປິ່ນປົວສະເພາະ) ແລະ ການຮັກປິ່ນປົວໃນໂຮງໝໍ.

**ການປະເມີນຜົນ:** ຂັ້ນຕອນທີ່ດຳເນີນໄປຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງເພື່ອປະເມີນປະສິດທິພາບຂອງໂຄງການໃນການບັນລຸເປົ້າໝາຍ. ມີເປົ້າໝາຍເພື່ອລະບຸບັນຫາທີ່ຈະອາດເກີດຂຶ້ນຈາກການນຳໂຄງການໄປປະຕິບັດ. ເພື່ອສາມາດນຳຂໍ້ມູນໃນບັນຫາທີ່ມີຄວາມສຳຄັນກັບຄືນໄປປະກອບເຂົ້າໃນການພິຈາລະນາໃນຂັ້ນຕອນການວາງແຜນ ແລະການປັບປຸງໃນເວລາປະຕິບັດໂຄງການກໍ່ໄດ້ ການປະເມີນຜົນສ່ວນໃຫຍ່ຖືກອອກແບບມາເພື່ອໄຈ້ແຍກຜົນກະທົບຂອງໂຄງການອອກຈາກຜົນກະທົບທີ່ມາຈາກປັດໄຈອື່ນ.

**ການປະຖົມພະຍາບານ:** ການປິ່ນປົວສຸກເສີນແກ່ຜູ້ໄດ້ຮັບບາດເຈັບຢູ່ບ່ອນທີ່ເກີດເຫດ ຫຼື ບໍລິເວນທີ່ໃກ້ຄຽງ ກ່ອນໄດ້ຮັບການປິ່ນປົວໂດຍແພດມີອາຊີບຕໍ່ໄປ.

**ການບາດເຈັບທີ່ຫົວ:** ການບາດເຈັບທີ່ຈະເກີດຄວາມເສຍຫາຍຕໍ່ຫົວຫົວ, ກະໂຫຼກ ຫຼື ສະໝອງ. ການບາດເຈັບທີ່ຫົວອາດເປັນການບາດເຈັບແບບບິດ ເມື່ອຫົວຕຳກັບແວນໜ້າລົດ ຫຼື ການບາດເຈັບທີ່ຫົວແບບເຈາະທະລຸ (ເມື່ອລູກປີນ ເຈາະຖະລຸກະໂຫຼກ).

**ປະເທດທີ່ມີລາຍໄດ້ສູງ:** ໃນເອກະສານສະບັບນີ້ ໃຊ້ວິທີການຈັດແບ່ງ ປະເທດຂອງປະເທດຕ່າງໆ ຂອງທະນາຄານໂລກຕາມລາຍໄດ້ລວມຂອງປະຊາກອນຕໍ່ປີ (GNI) ປະເທດທີ່ມີລາຍໄດ້ສູງຄືປະເທດທີ່ມີລາຍໄດ້ລວມຂອງປະຊາກອນຕໍ່ປີ 9.076 ໂດລາສະຫະລັດ ຫຼື ຫລາຍກວ່າ (3).

**ການຕົກເລືອດໃນກະໂຫຼກ:** ການຕົກເລືອດພາຍໃນທີ່ສາມາດເກີດໄດ້ໃນສ່ວນຕ່າງໆຂອງຫົວ ຫຼື ສະໝອງ.

**ກົດໝາຍ:** ລັດຖະດຳລັດ ຫລື ບົດບັນຍັດທີ່ມີອຳນາດຕາມກົດໝາຍ ເຊັ່ນ: ມອບສິດໃຫ້ຕຳຫລວດໃນການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍ ຫຼື ໃຫ້ສິດແກ່ສານ ໃນການກຳນົດບົດລົງໂທດ (1).

**ປະເທດທີ່ມີລາຍໄດ້ຕ່ຳ:** ໃນເອກະສານສະບັບນີ້ ໃຊ້ວິທີການຈັດແບ່ງປະເທດຂອງປະເທດຕ່າງໆ ຂອງທະນາຄານໂລກຕາມລາຍໄດ້ລວມຂອງປະຊາກອນຕໍ່ປີ (GNI) ປະເທດທີ່ມີລາຍໄດ້ຕ່ຳຄືປະເທດທີ່ມີລາຍໄດ້ລວມຂອງປະຊາກອນຕໍ່ປີ 735 ໂດລາສະຫະລັດ ຫຼື ຕ່ຳກວ່າ (3).

**ປະເທດທີ່ມີລາຍໄດ້ປານກາງ:** ໃນເອກະສານສະບັບນີ້ ໃຊ້ວິທີການຈັດແບ່ງປະເທດຂອງປະເທດຕ່າງໆ ຂອງທະນາຄານໂລກຕາມລາຍໄດ້ລວມຂອງປະຊາກອນຕໍ່ປີ (GNI) ປະເທດທີ່ມີລາຍໄດ້ປານກາງຄື: ປະເທດທີ່ມີລາຍໄດ້ລວມຂອງປະຊາກອນຕໍ່ປີລະຫວ່າງ 736 - 9,075 ໂດລາສະຫະລັດ (3).

**ໝວກກັນກະທົບສຳລັບລົດຈັກ:** ໝວກກັນກະທົບສຳລັບລົດຈັກເປັນເຄື່ອງປ້ອງກັນຂະນິດໜຶ່ງທີ່ໃສ່ໂດຍຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ສ່ວນຫລາຍເຮັດຈາກວັດສະດຸທີ່ແຂງ (ໂດຍປົກກະຕິແລ້ວຈະເປັນປລາສຕິກຂະນິດໜຶ່ງ) ທີ່ສາມາດປົກປ້ອງຜູ້ຂັບຂີ່ໃນເວລາຖືກຕຳດ້ວຍຄວາມໄວສູງ ຫຼື ເມື່ອມີສິ່ງຂອງ

ຈາກບ່ອນສູງຕົກໃສ່. ຈຸດປະສົງຫຼັກຂອງໝວກກັນກະທົບຄືການປົກປ້ອງຫົວຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ຈາກແຮງກະທົບ. ເຖິງວ່າໝວກກັນກະທົບບາງປະເພດຈະມີສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກເພີ່ມເຕີມ ເຊັ່ນ: ມີບ່ອນປ້ອງກັນໃບໜ້າຫຼືຫຼັງ ແຕ່ໂດຍລວມແລ້ວ ໝວກກັນກະທົບຈະຖືກອອກແບບມາໃຫ້ແຕກເມື່ອເກີດອຸປະຕິເຫດ (ເພື່ອລະບາຍແຮງກະທົບໄປຈາກກະໂຫຼກຂອງຜູ້ຂັບຂີ່) ຫລັງຈາກໄດ້ຮັບແຮງກະທົບຄັ້ງທຳອິດແລ້ວໝວກກັນກະທົບຈະໃສ່ປົກປ້ອງໃນຄັ້ງຕໍ່ໄປໄດ້ໜ້ອຍທີ່ສຸດ ຫຼື ບໍ່ໄດ້ເລີຍ.

**ຍານພາຫະນະສອງລໍ້:** ຍານພາຫະນະທີ່ມີສອງລໍ້ແລ່ນດ້ວຍເຄື່ອງຈັກເຊັ່ນ: ລົດຈັກ ຫຼື ລົດຈັກຂະໜາດນ້ອຍ(ໂມເປັດ).

**ການບາດເຈັບທີ່ຫົວແບບເປັດ:** ການບາດເຈັບທີ່ມີການແຕກ ຫຼື ເປັນຮູຂອງກະໂຫຼກຫົວທີ່ອາດເຮັດໃຫ້ເກີດສະໝອງ ໄດ້ຮັບການບາດເຈັບໄດ້.

**ການປິ່ນປົວກ່ອນໄປຮອດໂຮງໝໍ:** ການປິ່ນປົວເພື່ອຫລຸດຜົນກະທົບຂອງການບາດເຈັບກ່ອນທີ່ຜູ້ບາດເຈັບຈະໄປຮອດສະຖານທີ່ປິ່ນປົວ (ເບິ່ງໜ່ວຍບໍລິການທາງການແພດສຸກເສີນ) ລວມເຖິງການຕອບສະໜອງຢ່າງເປັນທາງການໂດຍບຸກຄະລາກອນທີ່ຜ່ານການຝຶກອົບຮົມ ແລະ ມີອຸປະກອນພ້ອມ ຫຼື ການປິ່ນປົວໂດຍຜູ້ເຫັນເຫດການທີ່ເປັນບຸກຄະລາກອນທຳມະດາ.

**ຄວາມສ່ຽງ:** ໂອກາດທີ່ຈະເກີດເຫດການໂດຍບໍ່ຕ້ອງການໃຫ້ເກີດ.

**ປັດໄຈສ່ຽງ:** ປັດໄຈທີ່ສົ່ງຜົນກະທົບຕໍ່ໂອກາດທີ່ຈະເກີດອຸປະຕິເຫດ ຫຼື ການປະທະກັນ ຫຼື ປັດໃຈທີ່ມີອິດທິພົນຕໍ່ຄວາມຮຸນແຮງຂອງຜົນຮັບທີ່ເກີດຂຶ້ນຫລັງຈາກເກີດອຸປະຕິເຫດ ຫຼື ການປະທະກັນ.

**ອຸປະຕິເຫດການຈາລະຈອນ:** ການຕຳຂອງຍານພາຫະນະທີ່ກຳລັງເຄື່ອນທີ່ຢ່າງໜ້ອຍ 1 ຄັນຕາມເສັ້ນທາງຫລວງ ຫຼື ທາງສ່ວນບຸກຄົນ ທີ່ສົ່ງຜົນກະທົບໃຫ້ມີຜູ້ບາດເຈັບ ຫຼື ເສຍຊີວິດຢ່າງໜ້ອຍ 1 ຄົນ (2).

**ການຕຳ ຫຼື ການປະທະກັນຕາມເສັ້ນທາງ:** ເຫດການທີ່ເກີດຂຶ້ນຕາມເສັ້ນທາງສາທາລະນະຊຶ່ງທີ່ມີສ່ວນຮ່ວມຂອງຍານພາຫະນະທີ່ກຳລັງເຄື່ອນທີ່ຢ່າງໜ້ອຍ 1 ຄັນ ທີ່ອາດນຳໄປສູ່ການບາດເຈັບຫລືບໍ່ກໍໄດ້ .

**ການເສຍຊີວິດຈາກການຈະລາຈອນທາງຖະໜົນ:** ການເສຍຊີວິດທີ່ເກີດຂຶ້ນພາຍໃນ 30 ວັນ ຫລັງຈາກອຸປະຕິເຫດການຈາລະຈອນ (2).

**ການບາດເຈັບຈາກການຈະລາຈອນທາງຖະໜົນ:** ການບາດເຈັບທີ່ນຳໄປເຖິງແກ່ຊີວິດ ແລະບໍ່ນຳໄປເຖິງແກ່ຊີວິດອັນເປັນຜົນມາຈາກອຸປະຕິເຫດການຈາລະຈອນ.

**ຜູ້ນຳໃຊ້ຖະໜົນ:** ບຸກຄົນທີ່ໃຊ້ສ່ວນໃດສ່ວນໜຶ່ງຂອງລະບົບຖະໜົນບໍ່ວ່າຈະເປັນຜູ້ໃຊ້ຍານພະຫະນະທີ່ມີເຄື່ອງຈັກ ຫຼື ບໍ່ມີກໍຕາມ.

**ການສຳຫລວດ:** ການເກັບກຳ, ປຸງປຸງ ແລະ ວິເຄາະຫາຂໍ້ມູນ ຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ ແລະເປັນລະບົບ ແລະ ການເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນກົງເວລາໃຫ້ແກ່ຜູ້ທີ່ຈຳເປັນຕ້ອງຮູ້ຂໍ້ມູນ ເພື່ອຈະໄດ້ນຳໄປປະຕິບັດຕາມ.

**ການບາດເຈັບຈາກການກະທົບກະເທືອນທີ່ສະໝອງ:** ການບາດເຈັບທີ່ສະໝອງທຸກຊະນິດທີ່ເປັນຜົນມາຈາກແຮງກະທົບຕໍ່ກະໂຫຼກຫົວຈາກຂ້າງນອກ. ການບາດເຈັບຊະນິດນີ້ອາດນຳໄປສູ່ບັນຫາ

ຕ່າງໆ ອີກຫລາຍຢ່າງລວມທັງການກະທົບກະເທືອນຢ່າງຮຸ່ນແຮງ, ການບວມ (ເລືອດຄ້າງໃນສະໝອງ) ຫຼື ການບາດເຈັບທີ່ເຮັດໃຫ້ເກີດຄວາມເສຍຫາຍຕໍ່ລະບົບປະສາດຢ່າງຮ້າຍແຮງ.

**ຜູ້ໃຊ້ຖະໜົນທີ່ບໍ່ມີແນວປ້ອງກັນ:** ຜູ້ໃຊ້ເສັ້ນທາງທີ່ມີຄວາມສູງໆຫຼາຍທີ່ສຸດໃນການຈະລາຈອນຕາມເສັ້ນທາງໄດ້ແກ່ຄົນຢ່າງດ້ວຍຕົນ, ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ແລະຜູ້ໂດຍສານສາທາລະນະ, ເດັກນ້ອຍ, ຜູ້ອາຍຸສູງ ແລະ ຄົນພິການກໍ່ອາດລວມຢູ່ໃນກຸ່ມນີ້ນຳ.

### ເອກະສານອ້າງອີງ:

1. Elvik R, Vaa T. *The handbook of road safety measures*. Amsterdam, The Netherlands, Elsevier, 2004.
2. Economic Commission for Europe Intersecretariat Working Group on Transport Statistics. *Glossary of transport statistics. Third edition*. New York, NY, United Nations Economic and Social Council, 2003 (TRANS/WP.6/2003/6), ([www.unece.org/trans/main/wp6/pdfdocs/glossen3.pdf](http://www.unece.org/trans/main/wp6/pdfdocs/glossen3.pdf), accessed 23 May 2006).
3. *Country classification: classification of economies*. Washington DC, The World Bank Group, 2002 ([www.worldbank.org/data/countryclass/countryclass.html](http://www.worldbank.org/data/countryclass/countryclass.html), accessed 23 May 2006).

## ອົງກອນທີ່ມີສ່ວນຮ່ວມໃນການພັດທະນາຄູ່ມື

### ອົງການ ອານາໄມໂລກ ( WHO )

ໃນຖານະທີ່ເປັນໜ່ວຍງານພິເສດທາງດ້ານການອານາໄມຂອງອົງການສະຫະປະຊາຊາດ. ອົງການອານາໄມໂລກມີຈຸດ ມຸ່ງໝາຍໃນການຮວບຮວມເອົາຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນເຂົ້າເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງໂຄງ ການສາທາລະນະສຸກ ໃນທົ່ວໂລກ, ໂດຍມີຈຸດປະສົງເພື່ອຫຼຸດການບາດເຈັບຈາກການຈາລະຈອນທີ່ສູງຫຼາຍຈົນເກີນກວ່າຈະຮັບໄດ້. ໂດຍໃຊ້ແນວ ທາງໆ ດ້ານສາທາລະນະສຸກຮວມກັບມາດຕະການທາງວິທະຍາການລະບາດ, ການປ້ອງກັນ ແລະ ການປຸກລະດົມເພື່ອໃຫ້ໄດ້ຮັບການສະໜັບສະໜູນ. ອົງການອານາໄມໂລກເນັ້ນ ການດຳເນີນງານ ໃນປະເທດທີ່ປະຊາກອນມີລາຍໄດ້ລະດັບຕໍ່າເຖິງປານກາງເປັນພິເສດ ເນື່ອງຈາກ ອຸປະຕິເຫດ ຈາກການຈະລາຈອນສ່ວນໃຫຍ່ເກີດຂຶ້ນໃນປະເທດເຫຼົ່ານີ້. ໃນໄລຍະເວລາບໍ່ທົ່ວໃດປີມານີ້, ອົງການອານາໄມໂລກໄດ້ເນັ້ນການປະຕິບັດຕາມຂໍ້ແນະນຳທີ່ປະກົດຢູ່ໃນລາຍງານລະດັບໂລກກ່ຽວກັບການປ້ອງກັນການບາດເຈັບຈາກອຸປະຕິເຫດການຈາລະຈອນ (World report of road traffic injury prevention) ທີ່ອົງການອານາໄມໂລກໄດ້ເຮັດຮ່ວມກັບທະນາຄານໂລກ ໂດຍເນັ້ນບັນຫາການຈັດການບັດໃຈສູງຕົ້ນຕໍ ຂອງການບາດເຈັບຈາກອຸປະຕິເຫດການຈະລາຈອນເປັນພິເສດ. ຈາກມະຕິຂອງກອງປະຊຸມສະມັດຊາໃຫຍ່ແຫ່ງສະຫະປະຊາຊາດ ດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນ ໃນປີ 2004 ອົງການອານາໄມໂລກໄດ້ເຮັດໜ້າທີ່ເປັນຜູ້ປະສານງານໂຄງການປຸກລະດົມຄວາມປອດໄພຢູ່ຕາມເສັ້ນທາງພາຍໃນລະບົບຂອງອົງການສະຫະປະຊາຊາດ ແລະໄດ້ຊ່ວຍດຳເນີນການໃຫ້ເກີດໂຄງການຮ່ວມມືທາງດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນ ຂອງອົງການສະຫະປະຊາຊາດ (United nations road safety collaboration) ຂຶ້ນ ຊຶ່ງເປັນຄວາມຮ່ວມມືຂອງອົງກອນຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນລະດັບນາໆ ຊາດ ກວ່າ 14 ອົງກອນ ລວມທັງໜ່ວຍງານອື່ນໆຂອງອົງການສະຫະປະຊາຊາດ ອີກຫລາຍໜ່ວຍງານ. ໜ້າທີ່ໃນການເປັນຜູ້ປະສານງານໃນໂຄງການນີ້ໄດ້ຖືກຮັບຮອງຢ່າງເປັນທາງການໂດຍມະຕິກອງປະຊຸມສະມັດຊາໃຫຍ່ ອົງການສະຫະປະຊາຊາດຄັ້ງທີ 4 ໃນປີ 2005.

ທີ່ຢູ່: ອົງການ ອານາໄມໂລກ, 20 Avenue Appia, CH-1211 Geneva 27, Switzerland

ເວັບໄຊ: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/en/)

ຜູ້ຕິດຕໍ່: Margie Peden, Coordinator, Unintentional Injury Prevention, Department of Injuries and Violence

E-mail: [traffic@who.int](mailto:traffic@who.int)

## ທະນາຄານໂລກ

ທະນາຄານໂລກສົ່ງເສີມການປັບປຸງວຽກງານຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນຢູ່ໃນປະເທດທີ່ປະຊາກອນມີລາຍໄດ້ຕໍ່າເຖິງປານກາງ ໂດຍຍົກໃຫ້ເປັນວຽກງານບູລິມະສິດການພັດທະນາລະດັບໂລກ. ທັງໄດ້ໃຫ້ການສະໜັບສະໜູນດ້ານເຕັກນິກ ແລະ ການເງິນແກ່ປະເທດຕ່າງໆ, ເຮັດວຽກຜ່ານໜ່ວຍງານລັດຖະບານ, NGO ແລະ ພາກເອກະ ຊົນ ເພື່ອສ້າງແຜນຍຸດທະສາດໃນການປັບປຸງວຽກງານຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນ. ພາລະກິດຂອງທະນາຄານໂລກຄືສະໜັບສະໜູນໃຫ້ປະເທດຕ່າງໆ ຮີບຮ້ອນດຳເນີນການຕາມຂໍ້ແນະນຳຂອງລາຍງານລະດັບໂລກກ່ຽວກັບການປ້ອງກັນການບາດເຈັບຈາກອຸປະຕິເຫດການຈາລະຈອນ, ເຊິ່ງທະນາຄານໂລກໄດ້ຮວມກັບອົງການອະນາໄມໂລກພັດທະນາຂຶ້ນໃນປີ 2004, ໂດຍໃຫ້ຄວາມສຳຄັນຕໍ່ການສ້າງບຸຄະລາກອນຂອງປະເທດ ແລະ ພັດທະນາຄວາມຮວມມືລະດັບໂລກ, ໂດຍມີເປົ້າໝາຍຫຼັກຢູ່ທີ່ຄວາມສຳເລັດຂອງມາດຕະການຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນ ທີ່ສາມາດວັດແທກຜົນໃຫ້ເຫັນໄດ້.

ທີ່ຢູ່: ທະນາຄານໂລກ 1818H Street, NW, Washington DC 20433, USA

ເວັບໄຊ: <http://www.worldbank.org/transport/road/safety.htm>

ຜູ້ຕິດຕໍ່: Anthony Bliss, Lead Road Safety Specialist, Transport and Urban Development Department.

E-mail: [abliss@worldbank.org](mailto:abliss@worldbank.org)

## ອົງການຮ່ວມມືສາກົນດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນ

ອົງກອນນີ້ເປັນຄວາມຮ່ວມມືລະຫວ່າງບໍລິສັດ ກຸ່ມປະຊາຄົມ ແລະລັດຖະບານທີ່ທຸ່ມເທິງໃຫ້ກັບການຫາທາງລູດຜ່ອນການຕາຍ ແລະການບາດເຈັບຕາມເສັ້ນທາງໃນປະເທດກຳລັງພັດທະນາ ແລະ ປະເທດທີ່ຢູ່ໃນໄລຍະການປ່ຽນແປງຢ່າງ ຍືນຍົງ. GRSP ມີຈຸດປະສົງໃນການຍົກສູງສະຕິຂອງຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນ ທີ່ເປັນບັນຫາກະທົບຕໍ່ທຸກພາກສ່ວນຂອງສັງຄົມ. GRSP ພະຍາຍາມສົ່ງເສີມໃຫ້ເກີດເຄື່ອນຄ່າຍການຮວມມືແບບຍືນຍົງ ແລະຫາທາງດຳເນີນໂຄງການຮັກສາຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນ, ໂດຍຜ່ານການຈັດຫາຊັບພະຍາກອນເພີ່ມ, ການປະສານງານທີ່ດີ, ການບໍລິຫານ, ການປ່ຽນແປງໃໝ່ທີ່ໃຫຍ່ກວ່າ ແລະ ການແບ່ງປັນຄວາມຮູ້ ທັງໃນລະດັບສາກົນ ແລະ ທ້ອງຖິ່ນ.

GRSP ເປັນເຈົ້າຂອງໂຄງການ ທີ່ຈັດຕັ້ງຂຶ້ນໂດຍ ອົງການກາແດງສາກົນ ແລະ ສະມາຄົມຊີກວິງເດືອນ

ທີ່ຢູ່: Global Road Safety Partnership, c/o international Federation og Red Cross and Red Crescent Societies, P.O.Box 372. 17 chmin des Crts. CH-1211 Genve 19. Switzerland

ເວັບໄຊ: <http://www.grsproadsafety.org/>

ຜູ້ຕິດຕໍ່: David Silcock

Email: [David.silcock@ifre.org](mailto:David.silcock@ifre.org)

**ມູນນິທິ: FIA ເພື່ອຍານພະຫະນະ ແລະ ສັງຄົມ.  
( FIA Foundation for the Automobile and Society)**

ມູນນິທິນີ້ເປັນອົງກອນການກຸສົນທີ່ຈັດທະບຽນໃນປະເທດສະຫະລາດຊະອານາຈັກ ໂດຍມີຈຸດປະສົງໃນການປຸກລະດົມເພື່ອສົ່ງເສີມຄວາມປອດໄພສາທາລະນະ ແລະ ການສາທາລະນະສຸກ, ສົ່ງເສີມການປ້ອງກັນແລະຮັກສາຊີວິດມະນຸດ, ການອະນຸລັກ ປົກປ້ອງ ແລະພັດທະນາສະພາບແວດລ້ອມທາງກາຍຍະພາບ ແລະທາງທຳມະຊາດ. ນັບຕັ້ງແຕ່ ການກໍ່ຕັ້ງໃນປີ 2001 ເປັນຕົ້ນມາ, ມູນນິທິ FIA ໄດ້ເປັນຜູ້ມີບົດບາດສຳຄັນໃນການປຸກລະດົມເພື່ອສ້າງຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນທົ່ວໂລກ. ມູນນິທິໄດ້ສະໜັບສະໜູນການຍົກສູງສະຕິກຽວກັບການບາດເຈັບຈາກອຸປະຕິເຫດການຈະລາຈອນທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງຫລວງຫຼາຍ ແລະ ຈັດໃຫ້ຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນເປັນປະເດັນສຳຄັນທາງການເມືອງ ໃນລະດັບສາກົນ. ມູນນິທິໄດ້ສົ່ງເສີມການ ວິໃຈຄົ້ນຄວ້າ ແລະຜົນການວິໃຈເພື່ອໃຫ້ເກີດນະໂຍບາຍຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນທີ່ດີ ແລະ ໃຫ້ການສະໜັບສະໜູນທາງການເງິນ ແກ່ໂຄງການຂອງໜ່ວຍງານທີ່ສາມ ຜ່ານໂຄງການຊ່ວຍເຫລືອລ້າ.

**ທີ່ຢູ່:** FIA Foundation, 60 Trafalgar Square, London, WC2K 5DS, United Kingdom

**ເວັບໄຊ:** <http://www.fiafoundation.com/>

**ຜູ້ຕິດຕໍ່:** David Ward ຜູ້ອຳນວຍການ

**Email:** [d.waed@fiafoundation.com](mailto:d.waed@fiafoundation.com)





---

World Health Organization  
20 Avenue Appia  
1211 Geneva 27  
Switzerland  
Phone +41 22 791 28 81  
Fax +41 22 791 43 32  
E-mail: [traffic@who.int](mailto:traffic@who.int)  
Web: [www.who.int/violence\\_injuru\\_prevention/](http://www.who.int/violence_injuru_prevention/)

ISBN 92 4 156299 4



9 789241 562997