



**ຄວາມປອດໄພໃນການຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະ (ພຶດຕິກຳລະເມີດກົດໝາຍ ເພື່ອປ້ອງກັນການຮັບ
ບາດເຈັບ ຫຼື ເສຍຊີວິດຕາມທ້ອງຖະໜົນ)**

ແອ ມະນີວົງ, ອ່ອດ ອຸ່ນແສນບານ, ສີສຸລັນ ຈັນດາ, ສາຍຝົນ ວົງລັດສະໝີ ແລະ ເບີດ ໄພອິນຕາ
ສະຖາບັນຍຸຕິທຳແຫ່ງຊາດ ແຂວງຫຼວງພະບາງ
E-mail: aemanivong20@gmail.com

ຂໍ້ມູນບົດຄວາມ: ວັນທີສົ່ງ: 25/1/2023 ວັນທີປັບປຸງຄັ້ງທີ: 21/3/2023 ວັນທີຕອບຮັບ 29/6/2023

ບົດຄັດຫຍໍ້

ການຄົ້ນຄວ້ານີ້ ມີຈຸດປະສົງ ເພື່ອສຶກສາພຶດຕິກຳການລະເມີດກົດໝາຍ ທີ່ພາໃຫ້ເກີດການບາດເຈັບ ຫຼື ເສຍຊີວິດ ຈາກອຸບປະຕິເຫດຕາມທ້ອງຖະໜົນ ແລະ ເພື່ອຊອກຫາວິທີປ້ອງກັນ ໂດຍນຳໃຊ້ມາດຕະການທາງດ້ານກົດໝາຍ. ການສຶກສາຄັ້ງນີ້ ໃຊ້ການສຶກສາແບບປະສົມປະສານ, ໂດຍດຳເນີນການຢູ່ນະຄອນຫຼວງພະບາງ. ໄດ້ນຳໃຊ້ແບບສອບຖາມ ເກັບກຳຂໍ້ມູນ ຈາກກຸ່ມຕົວຢ່າງ 120 ຄົນ (ປະກອບມີ ຜູ້ຂັບຂີ່ ແລະ ເຈົ້າໜ້າທີ່ຕໍາຫຼວດ) ແລະ ສຳພາດເຈາະເລິກ ຈາກເຈົ້າໜ້າທີ່ຕໍາຫຼວດຈະລາຈອນ 5 ທ່ານ ແລະ ຜູ້ຂັບຂີ່ 5 ທ່ານ.

ຜົນການຄົ້ນຄວ້າ ພົບວ່າ ສົມມຸດຖານທີ່ຕັ້ງໄວ້ (ທີ່ວ່າການບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ແລະ ບໍ່ໃສ່ເຂັ້ມຄັດນິລະໄພ ເປັນປັດໄຈສ່ຽງສູງສຸດ) ແມ່ນບໍ່ຖືກຕ້ອງ. ປັດໄຈ ທີ່ກຸ່ມຕົວຢ່າງ ໃຫ້ຄວາມເຫັນວ່າ ມີຄວາມສ່ຽງສູງສຸດ ທີ່ຈະພາໃຫ້ໄດ້ຮັບບາດເຈັບ ຫຼື ເສຍຊີວິດ ແມ່ນ "ການຂັບຂີ່ລົດໄວເກີນກຳນົດ" (73.33%), ເຊິ່ງສູງກວ່າ ການບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ (54.16%) ແລະ ການບໍ່ໃສ່ເຂັ້ມຄັດນິລະໄພ (41.66%). ນອກຈາກນີ້, ຍັງພົບວ່າ ການຂັບຂີ່ ໃນຂະນະເດີມສິ່ງມືນເມົາ ແລະ ພຶດຕິກຳການຂັບຂີ່ຕັດໜ້າຄັນອື່ນ ກໍເປັນປັດໄຈສ່ຽງສູງເຊັ່ນກັນ.

ສະທ້ອນໃຫ້ເຫັນວ່າ ເຖິງວ່າກົດໝາຍ ແລະ ນິຕິກຳຕ່າງໆ ຈະມີຢູ່, ແຕ່ການບັງຄັບໃຊ້ ຍັງບໍ່ທັນເຂັ້ມແຂງ ແລະ ຜູ້ຂັບຂີ່ ຍັງມີພຶດຕິກຳແບບຜ້າວຝັ່ງ. ຜູ້ຄົນຄວ້າສະເໜີໃຫ້ ມີການໂຄສະນາເຜີຍແຜ່ ຜົນຮ້າຍຂອງ

ອຸບປະຕິເຫດໃຫ້ຫຼາຍຂຶ້ນ ແລະ ສະເໜີໃຫ້ເຈົ້າໜ້າທີ່ຍົກສູງມາດຕະການ ບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍ ທີ່ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດໄວເກີນກຳນົດ ແລະ ກວດກາທາດເຫຼົ້າໃຫ້ເປັນຮູບປະທຳ.

ຄຳສັບສຳຄັນ: ຄວາມປອດໄພ, ການຂັບຂີ່, ກົດໝາຍຈະລາຈອນ, ອຸບັດຕິເຫດ ແລະ ນະຄອນຫຼວງພະບາງ.

A Study on Traffic Law Violation Behaviors and Road Accident Prevention Measures: A Case Study of Luang Prabang City

Abstract

This research aims to study the law-violating behaviors that lead to injury or death from road accidents and to identify legal measures for prevention. The study employed a mixed-methods approach conducted in Luang Prabang City. Data was collected using questionnaires with a sample group of 120 participants (drivers and police officers) and in-depth interviews with 5 traffic police officers and 5 drivers.

The findings revealed that the initial hypothesis (which assumed not wearing helmets or seatbelts was the highest risk) was incorrect. The factor identified by respondents as the highest risk for causing injury or death was "speeding" (driving over the speed limit), at 73.33%. This was rated significantly higher than not wearing a

helmet (54.16%) and not wearing a seatbelt (41.66%). Furthermore, drunk driving and cutting off other vehicles were also identified as high-risk behaviors.

In conclusion, although laws and regulations are in place, enforcement remains weak, and drivers exhibit hurried behavior. The researcher recommends increasing public awareness campaigns about the dangers of accidents and proposes that authorities enhance enforcement measures, particularly against speeding and drunk driving, in a more tangible way.

Keywords: Road Safety, Traffic Law, Accident and Luang Prabang.

ບົດນຳ

ຄວາມປອດໄພໃນການຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະຕາມທ້ອງຖະໜົນ ຖືເປັນໜ້າທີ່ ແລະ ຄວາມຮັບຜິດຊອບລວມຂອງຜູ້ໃຊ້ລົດໃຊ້ຖະໜົນທຸກຄົນທີ່ສັນຈອນໄປ-ມາຮ່ວມກັນ. ໃນປັດຈຸບັນ, ການສ້າງຄວາມປອດໄພໃນການຂັບຂີ່ ແມ່ນວຽກງານໜຶ່ງທີ່ມີຄວາມສຳຄັນຢ່າງຍິ່ງ ໃນການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນໃຫ້ມີຄວາມເປັນລະບຽບຮຽບຮ້ອຍ, ວ່ອງໄວ, ປອດໄພ ແລະ ຫັນເວລາ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ບັນຫາອຸບັດຕິເຫດຕາມທ້ອງຖະໜົນ ຍັງຄົງເປັນໄພຄຸກຄາມຢ່າງຮ້າຍແຮງ ແລະ ສົ່ງຜົນສະທ້ອນໂດຍກົງຕໍ່ ການພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມຂອງປະເທດ.

ສະຖິຕິໄດ້ຊີ້ໃຫ້ເຫັນເຖິງຄວາມຮຸນແຮງຂອງບັນຫານີ້ ໂດຍໃນປີ 2019 ສປປ ລາວ ມີອຸບັດຕິເຫດເກີດຂຶ້ນເຖິງ 6,616 ຄັ້ງ, ເຮັດໃຫ້ມີຜູ້ເສຍຊີວິດ 1,134 ຄົນ ແລະ ບາດເຈັບ 10,644 ຄົນ, ຄິດເປັນມູນຄ່າຄວາມເສຍຫາຍຫຼາຍກວ່າ 101 ຕື້ກີບ. ຂໍ້ມູນຈາກກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ຍັງລະບຸວ່າ ອັດຕາການເສຍຊີວິດຈາກອຸບັດຕິເຫດທາງຫຼວງຂອງລາວ ຍັງຢູ່ໃນເກນສູງຄື 16 ຄົນ ຕໍ່ປະຊາກອນ 100,000 ຄົນ ເມື່ອທຽບໃສ່ປະເທດອື່ນໆ. ສາເຫດຫຼັກຂອງການເກີດອຸບັດຕິເຫດສ່ວນຫຼາຍແມ່ນເກີດຈາກ "ປັດໄຈຄົນ" ໂດຍສະເພາະແມ່ນຜູ້ຂັບຂີ່ທີ່ຂາດສະຕິ ແລະ ລະເມີດກົດໝາຍ. ພຶດຕິກຳສ່ຽງທີ່ພົບເຫັນເລື້ອຍໆໄດ້ແກ່ ການຂັບຂີ່ລົດໄວເກີນກຳນົດ, ການເມົາແລ້ວຂັບ, ການບໍ່ມີໃບຂັບຂີ່, ແລະ ການບໍ່ໃຊ້ອຸປະກອນ

ນິລະໄພ ເຊັ່ນ: ບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ຫຼື ບໍ່ໃສ່ເຂັມຂັດນິລະໄພ. ນອກຈາກນີ້, ຍັງມີພຶດຕິກຳການຂັບຂີ່ທີ່ເອົາແຕ່ຄວາມສະດວກສະບາຍ ໂດຍບໍ່ຄຳນຶງເຖິງຄວາມອັນຕະລາຍ ເຊັ່ນ: ການແຊງບໍ່ລະມັດລະວັງ, ການບໍ່ປະຕິບັດຕາມປ້າຍຈະລາຈອນ ແລະ ການດັດແປງສະພາບເຕັກນິກຂອງລົດ.

ເພື່ອແກ້ໄຂບັນຫາດັ່ງກ່າວ, ພັກ ແລະ ລັດຖະບານ ໄດ້ວາງນະໂຍບາຍ ແລະ ສ້າງກົດໝາຍເຊັ່ນ ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການຈະລາຈອນທາງບົກ ແລະ ກົດລະບຽບຕ່າງໆ ເພື່ອເປັນບ່ອນອີງໃນການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນໃຫ້ມີຄວາມປອດໄພ. ພ້ອມກັນນັ້ນ, ຍັງໄດ້ສ້າງຕັ້ງ ຄະນະກຳມະການແຫ່ງຊາດ ດ້ານຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະໜົນ (ຄຊປທ) ເພື່ອເຮັດໜ້າທີ່ຊ່ວຍລັດຖະບານໃນການແນະນຳ, ຕິດຕາມ ແລະ ຊຸກຍູ້ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຍຸດທະສາດຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ. ເຖິງວ່າຈະມີການໂຄສະນາເຜີຍແຜ່ກົດໝາຍ ແລະ ຜົນຮ້າຍຂອງອຸບັດຕິເຫດຜ່ານສື່ຕ່າງໆ ຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ, ແຕ່ໃນທາງປະຕິບັດຕົວຈິງ ສັງຄົມຍັງມີຄວາມເມີນເສີຍ ແລະ ຍັງບໍ່ປາກົດເຫັນຜົນດີເທົ່າທີ່ຄວນ.

ດ້ວຍເຫດຜົນທີ່ກ່າວມາຂ້າງເທິງ, ຜູ້ຄົນຄວ້າຈິ່ງເຫັນຄວາມສຳຄັນໃນການຍົກເອົາບັນຫາ "ຄວາມປອດໄພໃນການຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະ" ມາສຶກສາຄົ້ນຄວ້າ ໂດຍເຈາະຈົງໃສ່ການສຶກສາ "ພຶດຕິກຳການລະເມີດກົດໝາຍ" ຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ ເພື່ອຊອກຫາວິທີການ ແລະ ມາດຕະການທີ່ເໝາະສົມໃນການປ້ອງກັນການໄດ້ຮັບບາດເຈັບ ຫຼື ເສຍຊີວິດຈາກອຸບັດຕິເຫດຕາມທ້ອງຖະໜົນ ໃຫ້ມີປະສິດທິຜົນຢູ່ຂຶ້ນ.

ຈຸດປະສົງ

1. ເພື່ອສຶກສາພຶດຕິກຳການລະເມີດກົດໝາຍຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ ທີ່ມີຄວາມສ່ຽງກໍ່ໃຫ້ໄດ້ຮັບບາດເຈັບ ຫຼື ເສຍຊີວິດຈາກອຸບັດຕິເຫດຕາມທ້ອງຖະໜົນ.
2. ເພື່ອປຽບທຽບພຶດຕິກຳການລະເມີດກົດໝາຍ ແລະ ບໍ່ລະເມີດກົດໝາຍ ທີ່ພາໃຫ້ເກີດອຸບັດຕິເຫດ.
3. ເພື່ອຊອກຫາວິທີປ້ອງກັນການໄດ້ຮັບບາດເຈັບ ຫຼື ເສຍຊີວິດ ດ້ວຍການນຳໃຊ້ມາດຕະການທາງດ້ານກົດໝາຍ.

ທົບທວນວັນນະກຳ

ການຄົ້ນຄວ້າໄດ້ທົບທວນເອກະສານ ແລະ ກົດໝາຍ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ດັ່ງນີ້:

ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍຈະລາຈອນທາງບົກ

ລັດຖະບານ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ ຖືວ່າການຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະຕາມ ທ້ອງຖະໜົນ ເປັນບັນຫາຫຼັກອັນໜຶ່ງທີ່ຄວນເອົາໃຈ ໃສ່ ແລະ ຕ້ອງອາໄສການຄຸ້ມຄອງໃຫ້ເປັນລະບຽບ ຮຽບຮ້ອຍ ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນການເກີດອຸບປະຕິເຫດ ທີ່ ເພີ່ມຂຶ້ນໃນແຕ່ລະວັນ. ສະນັ້ນ, ລັດຖະບານ ຈຶ່ງໄດ້ ອອກກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ການຈະລາຈອນທາງບົກ ເພື່ອ ເຮັດໃຫ້ການຈະລາຈອນ ຕາມທ້ອງຖະໜົນມີຄວາມ ປອດໄພ. ກົດໝາຍສະບັບດັ່ງກ່າວນີ້ ມີໜ້າທີ່ກຳນົດ ຫຼັກການ, ລະບຽບການ ແລະ ມາດຕະການກ່ຽວກັບ ການຈັດຕັ້ງ, ການເຄື່ອນໄຫວ, ການຄຸ້ມຄອງ, ຕິດ ຕາມ ແລະ ກວດກາການຈະລາຈອນທາງບົກ ເພື່ອອຳ ນວຍຄວາມສະດວກ, ຄວບຄຸມການສັນຈອນ ແລະ ການນຳໃຊ້ຍານພາຫະນະຕາມເສັ້ນ ທາງບົກໃຫ້ມີ ຄວາມສະດວກ, ໂລ່ງລ່ຽນ, ປອດໄພ ແລະ ເປັນລະ ບຽບຮຽບຮ້ອຍ ແນໃສ່ຫຼຸດຜ່ອນອຸບປະຕິເຫດ, ຄວາມ ແອອັດໃນການສັນຈອນຕິດພັນກັບການບໍລິ ການ, ການປົກປັກຮັກສາເສັ້ນທາງ, ສິ່ງແວດລ້ອມ, ຊີວິດ, ຊັບສິນຂອງບຸກຄົນ ແລະ ສາທາລະນະປະກອບ ສ່ວນ ເຂົ້າໃນ ການປ້ອງກັນຊາດ-ປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ, ການພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມຂອງຊາດ ແລະ ການເຊື່ອມໂຍງກັບສາກົນ. ການຈະລາຈອນທາງ ບົກ ແມ່ນການຈັນຈອນໄປມາຂອງຄົນ ແລະ ສັດດ້ວຍການ ນຳໃຊ້ ຫລື ບໍ່ນຳໃຊ້ພາຫະນະ ແລະ ຍານພາຫະນະ ຊະນິດຕ່າງໆຕາມເສັ້ນທາງບົກ ໂດຍປະຕິບັດກິດຈະ ລາຈອນຢ່າງຖືກຕ້ອງ. ໃນການຈະລາຈອນທາງບົກ ຢູ່ ສປປ ລາວ ໃຫ້ໃຊ້ກຳຂວາ, ຜູ້ນຳໃຊ້ເສັ້ນທາງຕ້ອງໄປ

ຕາມຊ່ອງຈະລາຈອນ ຕາມທິດທາງທີ່ກຳນົດ ແລະ ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມກົດໝາຍສະບັບນີ້ ແລະ ກົດ ຈະລາຈອນຢ່າງເຂັ້ມງວດ. ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການ ຈະລາຈອນທາງບົກກຳນົດໃຫ້ຜູ້ຂັບຂີ່ຍານ ພາຫະນະ ທຸກຊະນິດ ມີໜ້າທີ່ ແລະ ຄວາມຮັບຜິດ ຊອບ ດັ່ງນີ້:

- ຕ້ອງມີເອກະສານທີ່ຈຳເປັນ ເປັນຕົ້ນ ໃບຂັບຂີ່, ໃບທະບຽນ, ໃບກວດກາເຕັກນິກ, ໃບເສຍຄ່າທາງ, ໃບປະກັນໄພ; ສຳລັບລົດຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ໂດຍສານ ຍັງຕ້ອງມີເອກະສານອື່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ;

- ກວດກາສະພາບເຕັກນິກລົດ ເປັນປະຈຳ ເພື່ອຮັບ ປະກັນຄວາມປອດໄພ ແລະ ບໍ່ໃຫ້ລົດເກີດຂັດຂ້ອງໃນ ເວລາເດີນທາງ;

- ໃຫ້ຄວາມຮ່ວມມື ແລະ ອຳນວຍຄວາມສະດວກ ໃນການກວດກາຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ ຄວບຄຸມການ ຈະລາຈອນທາງບົກ;

- ແຈ້ງເຈົ້າໜ້າທີ່ຕຳຫຼວດຈະລາຈອນ, ໃຫ້ຄວາມ ຊ່ວຍເຫລືອແກ່ຜູ້ໄດ້ຮັບບາດເຈັບ ເມື່ອພົບເຫັນອຸບ ປະຕິເຫດ;

- ຢຸດ ແລະ ປ່ອຍທາງໃຫ້ແກ່ການສັນຈອນພິເສດ;

- ໃຫ້ບຸລິມະສິດແກ່ຄົນຢ່າງຂ້າມທາງ;

- ຍົກຍ້າຍຍານພາຫະນະ ອອກຈາກຊ່ອງທາງການ ຈະລາຈອນໂດຍດ່ວນ ໃນກໍລະນີຍານ ພາຫະນະຕິດ ຂັດຫລືເປ່ເພຢູ່ຕາມເສັ້ນທາງ

ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍທາງຫຼວງ

ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍທາງຫຼວງ ມີໜ້າທີ່ກຳນົດບັນດາ ຫຼັກການ, ລະບຽບການ ແລະ ມາດຕະການກ່ຽວກັບ ການຄຸ້ມຄອງ, ການນຳໃຊ້, ການວາງແຜນ, ການສຳ ຫຼວດ, ການອອກແບບ, ການກໍ່ສ້າງ ແລະ ການປົກ ປັກຮັກສາທາງຫຼວງ ລວມທັງຄວາມປອດໄພ, ການ

ປົກປັກຮັກສາສິ່ງແວດລ້ອມ, ຮັບປະກັນການຈະລາຈອນໃນທຸກລະດູການ ລະຫວ່າງ ແຂວງຕ່າງໆ ລະຫວ່າງ ຕົວເມືອງຫາຊົນນະບົດຫ່າງໄກສອກຫຼີກ ໃຫ້ມີຄວາມສະດວກປະກອບສ່ວນສໍາຄັນເຂົ້າໃນການພັດທະນາ ເສດຖະກິດ - ສັງຄົມ, ຮັບໃຊ້ວຽກງານປ້ອງກັນຊາດ - ປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ, ສ້າງຜືນຖານຮັບປະກັນໃຫ້ແກ່ການເຊື່ອມຕໍ່ທາງດ້ເສດຖະກິດ ຂອງຊາດ ກັບບັນດາປະເທດໃນພາກຜືນ. ທາງຫຼວງ ແມ່ນລະບົບເສັ້ນທາງທີ່ເປັນກໍາມະສິດຂອງວົງຄະນະຍາດແຫ່ງຊາດ, ສ້າງຂຶ້ນເພື່ອສາທາລະນະປະໂຫຍດ ໃນການຈະລາຈອນພາຍໃນປະເທດ ແລະ ລະຫວ່າງຊາດ. ບຸກຄົນ ແລະ ການຈັດຕັ້ງທີ່ນໍາໃຊ້ທາງລວງລ້ວນແຕ່ມີຜົນທະປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນການກໍ່ສ້າງ, ການສ້ອມແປງ, ການປົກປັກຮັກສາທາງຫຼວງລວມທັງຄວາມປອດໄພ, ຄວາມເປັນລະບຽບຮຽບຮ້ອຍໃນການຈະລາຈອນ, ຄວາມສະອາດ, ຄວາມສວຍງາມ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ.

ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການຂົນສົ່ງ

ກົດໝາຍ ວ່າດ້ວຍການຂົນສົ່ງທາງບົກ ກໍເປັນກົດໝາຍໜຶ່ງທີ່ຊ່ວຍຄຸ້ມຄອງການຈະລາຈອນ ຕາມທ້ອງຖະໜົນເນື່ອງຈາກວ່າ ການຂົນສົ່ງທາງບົກ ແມ່ນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ, ການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ, ການຂົນສົ່ງວັດຖຸສິ່ງຂອງ ຫລື ສັດ ຕາມທ້ອງຖະໜົນດ້ວຍພາຫະນະກົນຈັກປະເພດຕ່າງໆ ຊຶ່ງມັນສະແດງເຖິງການນໍາໃຊ້ເສັ້ນທາງ ແລະ ການຈະລາຈອນຕາມທ້ອງຖະໜົນ. ດ້ວຍເຫດນັ້ນ, ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການຂົນສົ່ງທາງບົກ ຈຶ່ງມີຄວາມສໍາຄັນຫຼາຍ ໃນການຮັກສາຄວາມປອດໄພ ໃຫ້ແກ່ສິນຄ້າ, ຜູ້ຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະຂົນສົ່ງ ແລະ ຜູ້ໂດຍສານ. ການຂົນສົ່ງທາງບົກ ແມ່ນການບໍລິການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ,

ສິນຄ້າ, ວັດຖຸເຄື່ອງຂອງ ຫລື ສັດ ຕາມເສັ້ນທາງບົກດ້ວຍຍານພາຫະນະຂົນສົ່ງປະເພດຕ່າງໆ ຕາມແຕ່ລະກໍລະນີເປັນຕົ້ນ ລົດໄອໂຕທຸກຂະໜາດ, ລົດຂົນສົ່ງນັກທ່ອງທ່ຽວ, ລົດສາມລໍ້, ລົດສອງລໍ້, ລົດລາກແກ່, ລົດພວງ ລວມທັງລົດໄຖນາແກ່ລໍ້.

ລັດ ຊຸກຍູ້ ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫລື ການຈັດຕັ້ງ ດໍາເນີນທຸລະກິດບໍລິການຂົນສົ່ງ ໃນເຂດຊົນນະບົດຫ່າງໄກສອກຫຼີກ, ເຂດທຸລະກິດດານດ້ວຍການວາງນະໂຍບາຍພາສີ -ອາກອນ, ລະບຽບການ, ມາດຕະການ ແລະ ຄວາມສະດວກຕ່າງໆ; ພ້ອມກັນນັ້ນ ລັດກໍໄດ້ກໍານົດຫຼັກການຂອງວຽກງານຂົນສົ່ງທາງບົກ ເພື່ອຮັບປະກັນຄຸນນະພາບ, ຄວາມສະດວກ, ຄວາມສະບາຍ, ຄວາມວ່ອງໄວ ແລະ ຄວາມປອດໄພທາງດ້ານຊີວິດ, ສຸຂະພາບ, ຊັບສິນ; ປົກປ້ອງສິດ ແລະ ຜົນປະໂຫຍດອັນຊອບທໍາ ຂອງຜູ້ໃຊ້ບໍລິການ ແລະ ຜູ້ໃຫ້ບໍລິການ.

ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ການຂົນສົ່ງທາງບົກ ກໍານົດໃຫ້ຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງທາງບົກມີ ຜົນທະເຄົາລົບລະບຽບກົດ ໝາຍກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງ, ຮັກສາຄວາມປອດໄພ, ຄວາມເປັນລະບຽບຮຽບຮ້ອຍ ປົກປັກຮັກສາເສັ້ນທາງ, ສິ່ງແວດລ້ອມທໍາມະຊາດ ແລະ ສັງຄົມ, ສຶກສາອົບຮົມພະນັກງານຂອງຕົນ ລວມທັງປະຕິບັດຜົນທະອື່ນ ກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງຕາມລະບຽບກົດໝາຍ.

ຜູ້ໂດຍສານ ມີສິດໄດ້ຮັບຂໍ້ ມູນຂ່າວສານ, ຄວາມສະດວກ, ຄວາມສະບາຍ, ຄວາມປອດໄພ, ໄປເຖິງຈຸດໝາຍປາຍທາງ ແລະທວງເອົາການໃຊ້ແທນຄ່າເສຍຫາຍທີ່ເກີດຂຶ້ນ ເນື່ອງຈາກຄວາມຜິດຂອງຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງ. ຜູ້ໂດຍສານ ມີຜົນທະປະຕິບັດ

ຕາມລະບຽບການໂດຍສານ, ຮັກສາຄວາມສະອາດ, ສິ່ງແວດລ້ອມ, ຄວາມສະຫງົບ, ມາລະຍາດ, ແຈ້ງເຄື່ອງຂອງທີ່ມີມູນຄ່າສູງ, ວັດຖຸອັນຕະລາຍ, ອາວຸດຈ່າຍຄ່າໂດຍສານ ແລະຮັບຜິດຊອບຈ່າຍຄ່າເຄື່ອງຂອງທີ່ມີນ້ຳໜັກເກີນກຳນົດໃຫ້ແກ່ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ.

ປັດໄຈທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຈະລາຈອນ

ກ. ຍານພາຫະນະ

ຍານພາຫະນະ ແມ່ນພາຫະນະທີ່ແລ່ນດ້ວຍເຄື່ອງຈັກ, ຍົກເວັ້ນລົດຖີບຕິດເຄື່ອງຈັກບໍ່ເກີນ 50 ຊີຊີ ຫລື ຄວາມໄວສູງສຸດບໍ່ເກີນ 40 ກິໂລແມັດ/ຊົ່ວໂມງ, ຍານພາຫະນະ ເປັນອົງປະກອບໜຶ່ງຂອງການຈະລາຈອນໄປມາຕາມທ້ອງຖະໜົນ ຊຶ່ງແມ່ນພາຫະນະທີ່ແລ່ນດ້ວຍເຄື່ອງຈັກປະເພດຕ່າງໆ ທີ່ມີ 3 ລັກສະນະ ເຊັ່ນ: ລັກສະນະຂະໜາດ ແລະ ນ້ຳໜັກຂອງຍານພາຫະນະ, ລັກສະນະກ່ຽວກັບການເຄື່ອນທີ່ຂອງຍານພາຫະນະ ແລະ ລັກສະນະຂອງແຮງຕ່າງໆ ຊຶ່ງມີຜົນກະທົບຕໍ່ການເຄື່ອນທີ່ຂອງຍານພາຫະນະ.

ຂ. ສະພາບທ້ອງຖະໜົນ

ຖະໜົນ ເປັນປັດໄຈຂອງການຈະລາຈອນ ແລະມີຄວາມກ່ຽວພັນກັບວິສາວະກຳຈະ ລາຈອນເປັນສ່ວນຫຼາຍ ນັບແຕ່ການອອກແບບ, ການກຳນົດປະເພດການກໍ່ສ້າງ, ການຄວບຄຸມເຖິງຄຸນນະພາບຂອງການກໍ່ສ້າງ ຕະຫຼອດໂຄງສ້າງຂອງຖະໜົນ, ຖະໜົນກໍ່ສ້າງຂຶ້ນເພື່ອຮອງຮັບເພື່ອການສັນຈອນໄປມາ, ການກໍ່ສ້າງຖະໜົນຈະຕ້ອງມີການອອກແບບດ້ວຍນັກວິສາວະກອນຢ່າງຄັກແນ່ ຊຶ່ງປະກອບໄປດ້ວຍ ການວາງຄວາມທ່ຽງຂອງຖະໜົນ, ການອອກແບບທາງໂຄ້ງ, ໄລຍະສາຍຕາ ແລະ ການອອກແບບທາງແຍກ. ການກໍ່ສ້າງຖະໜົນຈະຕ້ອງຄຳນຶງເຖິງລັກສະນະຂະໜາດ ແລະນ້ຳໜັກຂອງຍານພາຫະນະ, ການເຄື່ອນທີ່ ແລະ

ຜົນກະທົບຕ່າງໆທີ່ມີຕໍ່ການເຄື່ອນທີ່ຂອງຍານພາຫະນະອີກດ້ວຍ.

ສະພາບແວດລ້ອມ ກໍເປັນປັດໄຈໜຶ່ງທີ່ເຮັດໃຫ້ການສັນຈອນໄປມາມີຄວາມບໍ່ສະ ດວກເຊັ່ນສະພາບແວດລ້ອມຕາມທຳມະຊາດ ຊຶ່ງໄດ້ແກ່ສະພາບພູມອາກາດ, ພູມມີປະເທດ, ແສງສະວ່າງ - ຄວາມມືດຕາມທຳມະຊາດ, ໝອກ, ຝົນ ຫລື ສິ່ງທີ່ເກີດຂຶ້ນເອງຕາມທຳມະຊາດ ແລະ ສະພາບແວດລ້ອມທີ່ມະນຸດສ້າງຂຶ້ນ ເຊັ່ນ ລັກສະນະການໃຊ້ທີ່ດິນ, ສະພາບການຈະ ລາຈອນ, ສະພາບເສັ້ນທາງທີ່ໃຊ້ໃນການສັນຈອນ, ການປະດັບຕົກແຕ່ງບໍລິເວນເສັ້ນທາງ, ປ້າຍໂຄສະນາ, ຕົ້ນໄມ້, ແສງໄຟທີ່ຄົນເຮົາສ້າງຂຶ້ນ, ຄວັນໄຟ, ສະພາບແວດລ້ອມ ຈະມີຜົນຕໍ່ຜູ້ຂັບຂີ່ໂດຍສະເພາະທາງດ້ານການເບິ່ງເຫັນ ຫລື ການຈຳກັດຄວາມສາມາດໃນການເບິ່ງເຫັນຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ ໃນບາງຖະໜົນທີ່ບໍ່ມີແສງໄຟ ຫລື ມີແສງໄຟນ້ອຍກວ່າປົກກະຕິ. ດັ່ງນັ້ນ, ການປັບປຸງສະພາບແວດລ້ອມດ້ວຍການເພີ່ມແສງໄຟໃນຖະໜົນ ຈະເປັນການຊ່ວຍໃຫ້ເກີດຄວາມປອດໄພໃນການຂັບຂີ່ຫຼາຍຂຶ້ນ.

ວິທີການສຶກສາ

ຮູບແບບການສຶກສາ: ນຳໃຊ້ວິທີການສຶກສາແບບປະສົມປະສານ ທັງທາງດ້ານປະລິມານ ແລະ ຄຸນນະພາບ.

ປະຊາກອນ ແລະ ກຸ່ມຕົວຢ່າງ: ກຸ່ມຕົວຢ່າງລວມທັງໝົດ 120 ທ່ານ ຢູ່ນະຄອນຫຼວງພະບາງ, ປະກອບມີເຈົ້າໜ້າທີ່ຕຳຫຼວດຈະລາຈອນ ແລະ ປະຊາຊົນຜູ້ໃຊ້ລົດໃຊ້ຖະໜົນ.

ເຄື່ອງມືການສຶກສາ: ແບບສອບຖາມ (Questionnaire) ເພື່ອສຳຫຼວດພຶດຕິກຳ ແລະ ຄວາມຄິດເຫັນ, ແລະ ການສຳພາດເຈາະເລິກ (In-depth Interview) ກັບຕຳຫຼວດ 5 ທ່ານ ແລະ ຜູ້ຂັບຂີ່ 5 ທ່ານ.

ການວິເຄາະຂໍ້ມູນ: ວິເຄາະຂໍ້ມູນທາງປະລິມານດ້ວຍການຊອກຫາຄ່າຄວາມຖີ່ ແລະ ສ່ວນຮ້ອຍ, ພ້ອມທັງວິເຄາະເນື້ອໃນຈາກການສຳພາດ.

ຜົນການສຶກສາ ແລະ ອະພິປາຍຜົນ

ຜົນການສຶກສາ

ຂໍ້ມູນທົ່ວໄປຂອງກຸ່ມຕົວຢ່າງ ການສຶກສາຄັ້ງນີ້ໄດ້ເກັບກຳຂໍ້ມູນຈາກກຸ່ມຕົວຢ່າງຈຳນວນ 120 ທ່ານ ໃນຂອບເຂດນະຄອນຫຼວງຜະບາງ ໂດຍມີລັກສະນະທາງປະຊາກອນສາດດັ່ງນີ້:

ເພດ: ສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນເພດຊາຍ ຈຳນວນ 79 ຄົນ (ຄິດເປັນ 65.83%), ເພດຍິງ 38 ຄົນ (31.66%) ແລະ ເພດອື່ນໆ 3 ຄົນ (2.5%).

ອາຍຸ: ຜູ້ຕອບແບບສອບຖາມມີອາຍຸລະຫວ່າງ 17-50 ປີ.

ອາຊີບ: ກຸ່ມຕົວຢ່າງສ່ວນຫຼາຍແມ່ນພະນັກງານລັດ ຈຳນວນ 57 ຄົນ (45.5%), ຮອງລົງມາແມ່ນນັກສຶກສາ (31.66%), ນັກທຸລະກິດ (10.83%) ແລະ ປະຊາຊົນທົ່ວໄປ (10%).

ພຶດຕິກຳການນຳໃຊ້ຍານພາຫະນະ ຈາກການສຳຫຼວດພຶດຕິກຳການຂັບຂີ່ຕົວຈິງ ພົບຂໍ້ມູນທີ່ໜ້າສົນໃຈດັ່ງນີ້:

ປະເພດພາຫະນະ: ຜູ້ຂັບຂີ່ສ່ວນໃຫຍ່ນຳໃຊ້ລົດຈັກ (54.16%), ຮອງລົງມາແມ່ນໃຊ້ທັງລົດຈັກ ແລະ ລົດໃຫຍ່ (25%), ແລະ ໃຊ້ລົດໃຫຍ່ຢ່າງດຽວ (20.83%).

ໃບຂັບຂີ່: ຍັງມີກຸ່ມຕົວຢ່າງເຖິງ 19 ຄົນ ຫຼື ຄິດເປັນ 15.83% ທີ່ຂັບຂີ່ໂດຍບໍ່ມີໃບຂັບຂີ່.

ຄວາມຖີ່ໃນການນຳໃຊ້: ສ່ວນໃຫຍ່ມີການໃຊ້ລົດເປັນປະຈຳທຸກມື້ (76.66%) ແລະ ມັກໃຊ້ໃນໄລຍະທາງສັ້ນໆ ຕໍ່າກວ່າ 5 ກິໂລແມັດ (49.16%).

ປະຫວັດການເກີດອຸບັດຕິເຫດ: ຂໍ້ມູນທີ່ໜ້າເປັນຫ່ວງຄື ກຸ່ມຕົວຢ່າງສ່ວນຫຼາຍເຖິງ 86 ຄົນ ຫຼື 71.16% ເຄີຍມີປະສົບການເກີດອຸບັດຕິເຫດມາແລ້ວ.

ລະດັບຄວາມຄິດເຫັນຕໍ່ພຶດຕິກຳສ່ຽງ ຈາກການປະເມີນຄວາມສ່ຽງຂອງພຶດຕິກຳການລະເມີດກົດໝາຍ ທີ່ພາໃຫ້ເກີດການບາດເຈັບ ຫຼື ເສຍຊີວິດ (ຕາມຕາຕະລາງທີ 2) ພົບວ່າ:

ຄວາມສ່ຽງອັນດັບ 1: "ການຂັບຂີ່ລົດໄວເກີນກົດໝາຍກຳນົດ" ຖືກຈັດເປັນພຶດຕິກຳທີ່ມີຄວາມສ່ຽງສູງສຸດ ໂດຍມີຜູ້ເຫັນດີເຖິງ 73.33%.

ຄວາມສ່ຽງອັນດັບ 2: "ການຂີ່ລົດຈັກບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ" ມີຄວາມສ່ຽງສູງໃນລະດັບ 54.16%.

ຄວາມສ່ຽງອັນດັບ 3: "ການຂັບຂີ່ລົດໃຫຍ່ບໍ່ໃສ່ເຂັມຂັດນິລະໄພ" ແລະ "ການບັນທຸກຜູ້ໂດຍສານເກີນກຳນົດ" ມີຄະແນນເທົ່າກັນຄື 41.66%.

ການດື່ມສິ່ງມືນເມົາ: ຜູ້ຕອບແບບສອບຖາມ 39.16% ເຫັນວ່າມີຄວາມສ່ຽງສູງສຸດ ແລະ 48.33% ເຫັນວ່າມີຄວາມສ່ຽງສູງ.

ຄວາມສ່ຽງຕໍ່າສຸດ: ພຶດຕິກຳທີ່ຜູ້ຕອບແບບສອບຖາມເຫັນວ່າມີຄວາມສ່ຽງຕໍ່າສຸດທີ່ຈະພາໃຫ້ເສຍຊີວິດແມ່ນ "ການລ້ຽວລົດບໍ່ໃຊ້ໄຟສັນຍານ" (5%).

ຂໍ້ມູນຈາກການສຳພາດເຈາະເລິກ

ມຸມມອງຜູ້ຂັບຂີ່: ຜູ້ໃຫ້ສຳພາດສ່ວນຫຼາຍຮູ້ດີວ່າຄວນປະຕິບັດແນວໃດເພື່ອຄວາມປອດໄພ ເຊັ່ນ: ປະຕິບັດຕາມກົດຈະລາຈອນ, ກວດເຊັກສະພາບລົດ, ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ແລະ ບໍ່ດື່ມສິ່ງມືນເມົາ.

ມຸມມອງເຈົ້າໜ້າທີ່ຕໍາຫຼວດ:

ທ່ານ ພັນໂທ ເດດ ມະນີວິງ (ຫົວໜ້າກອງບັນຊາການນະຄອນຫຼວງຜະບາງ): ໃຫ້ທັດສະນະວ່າ ກົດໝາຍ ແລະ ນິຕິກຳມີຄວາມຈະແຈ້ງແລ້ວ, ແຕ່ບັນຫາຢູ່ທີ່ "ຂອດການນຳໃຊ້ ແລະ ປະຕິບັດ" ຍັງບໍ່ໄດ້ດີເທົ່າທີ່ຄວນ. ອຸບັດຕິເຫດສ່ວນຫຼາຍເກີດຈາກຜູ້ຂັບຂີ່ປະມາດ, ຂັບໄວ ແລະ ບັນທຸກເກີນ. ການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍເລື່ອງອຸປະກອນນິລະໄພ (ໝວກ/ເຂັມຂັດ) ຍັງເຮັດໄດ້ຍາກ ເພາະຜູ້ຂັບຂີ່ບໍ່ໃຫ້ຄວາມຮ່ວມມື.

ທ່ານ ພັນຕີ ສັງຄົມ ແສງດາລາດ (ຕໍາຫຼວດຈະລາຈອນ): ເນັ້ນໜັກວ່າ ຄວາມຮຸນແຮງຂອງອຸບັດຕິເຫດທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນ (ບາດເຈັບສາຫັດ/ເສຍຊີວິດ) ມີສາເຫດຫຼັກມາຈາກ "ການໃຊ້ຄວາມໄວເກີນຂອບເຂດ" ບວກກັບການບໍ່ໃຊ້ອຸປະກອນປ້ອງກັນ.

ອະພິປາຍຜົນ

ຈາກຜົນການສຶກສາຂ້າງເທິງ ສາມາດນຳມາອະພິປາຍໂດຍສົມທຽບກັບສົມມຸດຖານ ແລະ ສະພາບຄວາມເປັນຈິງໄດ້ດັ່ງນີ້:

ການຫັກລ້າງສົມມຸດຖານບາງສ່ວນ: ການສຶກສາພົບວ່າ ສົມມຸດຖານທີ່ຕັ້ງໄວ້ວ່າ "ຖ້າທຸກຄົນໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ແລະ ເຂັມຂັດນິລະໄພ ຈະເຮັດໃຫ້ການບາດເຈັບ/ເສຍຊີວິດຫຼຸດລົງ" ນັ້ນເປັນຄວາມຈິງ, ແຕ່ບໍ່ແມ່ນປັດໄຈດຽວ ແລະ ອາດບໍ່ແມ່ນປັດໄຈທີ່ສຳຄັນທີ່

ສຸດໃນຄວາມຮູ້ສຶກຂອງຜູ້ຂັບຂີ່. ຜົນການວິໄຈຊີ້ໃຫ້ເຫັນວ່າ "ການຂັບຂີ່ລົດໄວເກີນກຳນົດ" ເປັນປັດໄຈທີ່ກຸ່ມຕົວຢ່າງ (73.33%) ໃຫ້ຄວາມສຳຄັນວ່າເປັນຄວາມສ່ຽງສູງສຸດ ຫຼາຍກວ່າການບໍ່ໃສ່ອຸປະກອນປ້ອງກັນ. ນີ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ ເຖິງຈະໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ແຕ່ຫາກຂັບຂີ່ດ້ວຍຄວາມໄວສູງ ຄວາມສ່ຽງຕໍ່ການເສຍຊີວິດກໍຍັງມີສູງ.

ຊ່ອງຫວ່າງລະຫວ່າງ ກົດໝາຍ ແລະ ການປະຕິບັດ: ສອດຄ່ອງກັບບົດສຳພາດຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ຕຳຫຼວດ, ບັນຫາບໍ່ໄດ້ຢູ່ທີ່ການຂາດແຄນກົດໝາຍ ແຕ່ຢູ່ທີ່ການບັງຄັບໃຊ້ທີ່ບໍ່ເຂັ້ມງວດ ແລະ ຕໍ່ເນື່ອງ. ຜູ້ຂັບຂີ່ຈຳນວນຫຼາຍຍັງຖືເອົາ "ຄວາມສະດວກ" ຫຼາຍກວ່າ "ຄວາມປອດໄພ" ແລະ ເບິ່ງວ່າການບາດເຈັບເປັນເລື່ອງໄກຕົວ ຫຼື ເປັນເລື່ອງທຳມະດາ.

ວັດທະນະທຳການຂັບຂີ່: ພຶດຕິກຳການຂັບຂີ່ທີ່ຜ່າວຜັ່ງ, ຢາກໄປໃຫ້ເຖິງໄວ ໂດຍບໍ່ຄຳນຶງເຖິງຄວາມປອດໄພ ເປັນບັນຫາທີ່ແກ້ໄຂຍາກ ແລະ ຝັງຮາກເລິກ. ນອກຈາກນີ້, ການທີ່ກຸ່ມຕົວຢ່າງເຖິງ 71.16% ເຄີຍເກີດອຸບັດຕິເຫດມາກ່ອນ ສະທ້ອນໃຫ້ເຫັນວ່າສະພາບແວດລ້ອມການສັນຈອນໃນພື້ນທີ່ສຶກສາມີຄວາມສ່ຽງສູງ ແລະ ຜູ້ຂັບຂີ່ຍັງຂາດທັກສະ ຫຼື ປະສົບການໃນການຂັບຂີ່ຢ່າງປອດໄພ (ສັງເກດຈາກ 15.83% ບໍ່ມີໃບຂັບຂີ່).

ຄວາມສອດຄ່ອງຂອງຂໍ້ມູນ: ຂໍ້ມູນຈາກແບບສອບຖາມ ແລະ ການສຳພາດມີຄວາມສອດຄ່ອງກັນໃນປະເດັນທີ່ວ່າ "ຄວາມໄວ" ຄືຕົ້ນເຫດຂອງຄວາມຮຸນແຮງ. ດັ່ງນັ້ນ, ມາດຕະການທາງກົດໝາຍທີ່ຄວນເນັ້ນໜັກທີ່ສຸດ ຈຶ່ງບໍ່ແມ່ນພຽງແຕ່ການປັບໄໝເລື່ອງໝວກກັນກະທົບ ແຕ່ຕ້ອງແມ່ນການຄວບຄຸມຄວາມໄວຢ່າງເຂັ້ມງວດ.

ສະຫຼຸບ

ຜ່ານການຄົ້ນຄວ້າທາງດ້ານເອກະສານ, ການສອບຖາມ ແລະ ການສຳພາດກ່ຽວກັບ ຄວາມປອດໄພໃນການຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະ ຢູ່ນະຄອນຫຼວງພະບາງ, ຜູ້ຄົນຄວ້າສາມາດສະຫຼຸບປະເດັນສຳຄັນໄດ້ດັ່ງນີ້:

ສະພາບການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍ ແລະ ພຶດຕິກຳຜູ້ຂັບຂີ່ ເຖິງແມ່ນວ່າ ສປປ ລາວ ຈະມີກົດໝາຍ ແລະ ນິຕິກຳລຸ່ມກົດໝາຍທີ່ກຳນົດລະບຽບການຈະລາຈອນໄວຢ່າງລະອຽດຈະແຈ້ງແລ້ວ, ແຕ່ຜົນການສຶກສາພົບ

ວ່າ ບັນຫາໃຈກາງແມ່ນຢູ່ທີ່ "ຂອດການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ" ແລະ "ການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍ" ທີ່ຍັງບໍ່ທັນເຂັ້ມແຂງເທົ່າທີ່ຄວນ. ສິ່ງນີ້ສົ່ງຜົນໃຫ້ຜູ້ຂັບຂີ່ຂາດຄວາມເກງຢ້ານ ແລະ ບໍ່ຍົກສູງສະຕິໃນການປ້ອງກັນຕົນເອງຕາມເຈດຕະນະລົມຂອງກົດໝາຍ. ຜູ້ຂັບຂີ່ຈຳນວນຫຼາຍຍັງມີທັດສະນະຄະຕິທີ່ຜິດ ໂດຍຖືວ່າການເກີດອຸບັດຕິເຫດ ຫຼື ການບາດເຈັບເປັນເລື່ອງທຳມະດາ, ເຮັດໃຫ້ເກີດຄວາມປະມາດ ເຊັ່ນ: ການດື່ມສິ່ງມືນເມົາແລ້ວຂັບ ແລະ ການບໍ່ໃສ່ອຸປະກອນປ້ອງກັນ (ໝວກກັນກະທົບ/ເຂັມຂັດນິລະໄພ).

ຄວາມໄວ: ປັດໄຈສ່ຽງສູງສຸດແຫ່ງການສູນເສຍ ຈາກການສອບຖາມກຸ່ມຕົວຢ່າງ 120 ທ່ານ, ຜົນການວິໄຈຊີ້ໃຫ້ເຫັນຢ່າງເອກະພາບກັນວ່າ "ການຂັບຂີ່ລົດໄວ" ແມ່ນພຶດຕິກຳທີ່ມີຄວາມສ່ຽງສູງສຸດ ທີ່ຈະພາໃຫ້ເກີດການບາດເຈັບຮຸນແຮງ ຫຼື ເສຍຊີວິດ. ເຖິງວ່າກົດໝາຍຈະກຳນົດຄວາມໄວໃນເຂດຕົວເມືອງບໍ່ໃຫ້ເກີນ 40 ກິໂລແມັດຕໍ່ຊົ່ວໂມງ ແລະ ໃຫ້ຫຼຸດຄວາມໄວລົງໃນເຂດຊຸມຊົນ, ແຕ່ໃນທາງປະຕິບັດ ຜູ້ຂັບຂີ່ສ່ວນຫຼາຍບໍ່ໄດ້ຄຳນຶງເຖິງຈຸດນີ້. ພຶດຕິກຳການຂັບຂີ່ແບບຜ່າວຜັ່ງ, ຕ້ອງການໄປໃຫ້ເຖິງຈຸດໝາຍໄວທີ່ສຸດ ໂດຍບໍ່ສິນໃຈຄວາມປອດໄພ ໄດ້ກາຍເປັນບັນຫາທີ່ແກ້ໄຂຍາກ. ເມື່ອສຶມທຽບມາດຕະການທາງກົດໝາຍໃສ່ກັບການກະທຳຜິດ, ຜູ້ຂັບຂີ່ຍັງເບິ່ງວ່າການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍຕໍ່ກໍລະນີຂັບໄວນັ້ນຍັງບໍ່ເຂັ້ມງວດ ຈຶ່ງມັກລະເມີດຢູ່ເລື້ອຍໆ.

ວັດທະນະທຳຄວາມສະດວກ ເໜືອ ຄວາມປອດໄພ ຜົນການສຶກສາສະທ້ອນໃຫ້ເຫັນຄຳນິຍົມໃນການຂັບຂີ່ ທີ່ເນັ້ນ "ຄວາມສະດວກສະບາຍ" ຫຼາຍກວ່າ "ຄວາມປອດໄພ" ແລະ ການເຄົາລົບກົດໝາຍ. ພຶດຕິກຳການລະເມີດກົດໝາຍ ເຊັ່ນ: ການຂັບຂີ່ຢ້ອນສອນ ຫຼື ການບໍ່ເປີດໄຟສັນຍານ ເຖິງວ່າຈະມີຜູ້ຕອບວ່າເປັນຄວາມສ່ຽງນ້ອຍ (5-6%) ແຕ່ກໍສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າມັນໄດ້ກາຍເປັນ "ເລື່ອງທຳມະດາ" ໃນສາຍຕາຂອງຜູ້ໃຊ້ລົດໃຊ້ຖະໜົນໄປແລ້ວ. ນອກຈາກນີ້, ສະພາບສັງຄົມທີ່ແລ່ນນຳເສດຖະກິດ ຍິ່ງເປັນຕົວເລັ່ງໃຫ້ຄົນຂັບຂີ່ດ້ວຍຄວາມໄວ ແລະ ຜ່າວຜັ່ງຫຼາຍຂຶ້ນ.

ຂໍ້ຈຳກັດຂອງການສຶກສາ ການສຶກສາຄັ້ງນີ້ຍັງມີຂໍ້ຈຳກັດບາງປະການ ຄື: ໄລຍະເວລາໃນການຄົ້ນຄວ້າມີຈຳກັດ ເຮັດໃຫ້ການເກັບກຳຂໍ້ມູນອາດຍັງບໍ່

ເລິກເຊິ່ງເທົ່າທີ່ຄວນ ເມື່ອທຽບໃສ່ກັບສະຖິຕິອຸບັດຕິເຫດທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນທຸກປີ. ຈຳນວນກຸ່ມຕົວຢ່າງ (120 ທ່ານ) ຍັງຖືວ່າໜ້ອຍເມື່ອທຽບໃສ່ປະຊາກອນທັງໝົດໃນນະຄອນຫຼວງພະບາງ. ນອກຈາກນີ້, ການຕອບແບບສອບຖາມຂອງບາງກຸ່ມຕົວຢ່າງມີລັກສະນະຝ່າວຝັ່ງ ເຊິ່ງອາດສົ່ງຜົນຕໍ່ຄວາມຖືກຕ້ອງຂອງຂໍ້ມູນໃນບາງກໍລະນີ.

ຂໍ້ສະເໜີແນະ

ເພື່ອປ້ອງກັນ ແລະ ຫຼຸດຜ່ອນອຸບັດຕິເຫດທາງຖະໜົນ, ຜູ້ຄົນຄວນຂໍສະເໜີດັ່ງນີ້:

ດ້ານການໂຄສະນາ:

ຄວນເພີ່ມການໂຄສະນາເຜີຍແຜ່ຜົນຮ້າຍຂອງອຸບັດຕິເຫດທີ່ກະທົບໃສ່ຮ່າງກາຍ ແລະ ຊີວິດ ໃຫ້ປະຊາຊົນຮັບຮູ້ຢ່າງກວ້າງ ຂວາງ.

ດ້ານກົດໝາຍ ແລະ ການບັງຄັບໃຊ້:

ຍົກສູງມາດຕະການຄວບຄຸມຈະລາຈອນ ໂດຍໃຫ້ແຕ່ລະທ້ອງຖິ່ນອອກນິຕິກຳບັງຄັບຜູ້ລະເມີດໃຫ້ເໝາະສົມກັບສະພາບຕົວຈິງ.

ເຈົ້າໜ້າທີ່ຕ້ອງເພີ່ມການກວດກາຄວາມໄວ ແລະ ການກວດວັດລະດັບທາດເຫຼົ້າຢ່າງເຄັ່ງຄັດ ແລະ ຕໍ່ເນື່ອງ.

ການແກ້ໄຂເລັ່ງດ່ວນ

ຄວນມີມາດຕະການແກ້ໄຂບັນຫາອຸບັດຕິເຫດໃນທຸກຮູບແບບຢ່າງທັນການ ກ່ອນທີ່ຈະເກີດຄວາມສູນເສຍຫຼາຍໄປກວ່ານີ້.

ເອກະສານອ້າງອີງ

ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ. (2019). ສະຖິຕິອຸບັດຕິເຫດທາງຫຼວງ ແລະ ຂໍ້ມູນການເສຍຊີວິດ ປະຈຳປີ 2019. ວຽງຈັນ: ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ.

ຄະນະກຳມະການແຫ່ງຊາດ ດ້ານຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະໜົນ. (2006). ພາລະບົດບາດ ແລະ ໜ້າທີ່ຂອງ ຄຊປທ. ວຽງຈັນ.

ສະພາແຫ່ງຊາດ. (2012). ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ການຂົນສົ່ງທາງບົກ. ວຽງຈັນ: ສປປ ລາວ.

ສະພາແຫ່ງຊາດ. (2012). ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ການຈະລາຈອນທາງບົກ. ວຽງຈັນ: ສປປ ລາວ.

ສະພາແຫ່ງຊາດ. (2016). ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ທາງຫຼວງ. ວຽງຈັນ: ສປປ ລາວ.

ລັດຖະບານ ແຫ່ງ ສປປ ລາວ. (2007). ດຳລັດວ່າດ້ວຍ ການຈະລາຈອນທາງບົກ. ວຽງຈັນ: ສປປ ລາວ.