



ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ
ສັນຕິພາບ ເອກະລາດ ປະຊາທິປະໄຕ ເອກະພາບ ວັດທະນະຖາວອນ

ນາຍົກລັດຖະມົນຕີ

ເລກທີ: 347/ນຍ
ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ວັນທີ: 02.11.2021

ດໍາລັດ

ວ່າດ້ວຍການຮັບຮອງ ແລະ ປະກາດໃຊ້
ຍຸດທະສາດແຫ່ງຊາດດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ ໄລຍະປີ 2021-2030
ແລະ ແຜນດໍາເນີນງານ ໄລຍະປີ 2021-2025

- ອີງຕາມ ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍລັດຖະບານ ສະບັບເລກທີ 03/ສພຊ, ລົງວັນທີ 16 ພະຈິກ 2021;
- ອີງຕາມ ໜັງສືສະໜັບສະໜູນ ຂອງກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ສະບັບເລກທີ 567/ຍທຂ, ລົງວັນທີ 21 ກັນຍາ 2022.

ນາຍົກລັດຖະມົນຕີ ແຫ່ງ ສປປ ລາວ ອອກດໍາລັດ:

- ມາດຕາ 1 ຮັບຮອງ ແລະ ປະກາດໃຊ້ ຍຸດທະສາດແຫ່ງຊາດດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ ໄລຍະປີ 2021-2030 ແລະ ແຜນດໍາເນີນງານ ໄລຍະປີ 2021-2025;
- ມາດຕາ 2 ມອບໃຫ້ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ປະສານສົມທົບກັບພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຜັນຂະຫຍາຍ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຍຸດທະສາດດັ່ງກ່າວ ໃຫ້ປະກົດຜົນເປັນຈິງ ແລະ ລາຍງານໃຫ້ລັດຖະບານຊາບ ເປັນແຕ່ລະໄລຍະ;
- ມາດຕາ 3 ບັນດາກະຊວງ, ອົງການລັດທຽບເທົ່າກະຊວງ, ແນວລາວສ້າງຊາດ, ສະຫະພັນນັກຮົບເກົ່າລາວ, ອົງການຈັດຕັ້ງມະຫາຊົນ, ແຂວງ, ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຈົ່ງຮັບຮູ້, ໃຫ້ການຮ່ວມມື ແລະ ພ້ອມກັນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດດໍາລັດສະບັບນີ້ ໃຫ້ໄດ້ຮັບຜົນເປັນຢ່າງດີ.
- ມາດຕາ 4 ດໍາລັດສະບັບນີ້ ມີຜົນສັກສິດນັບແຕ່ວັນລົງລາຍເຊັນເປັນຕົ້ນໄປ.



ນາຍົກລັດຖະມົນຕີ ແຫ່ງ ສປປ ລາວ

ພັນຄຳ ວິພາວັນ



ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ
ສັນຕິພາບ ເອກະລາດ ປະຊາທິປະໄຕ ເອກະພາບ ວັດທະນະຖາວອນ

ຍຸດທະສາດແຫ່ງຊາດດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ ໄລຍະປີ 2021-2030
ແລະ ແຜນດຳເນີນງານ ໄລຍະປີ 2021-2025

ຄຳນຳ

ຍຸດທະສາດແຫ່ງຊາດດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ ໄລຍະປີ 2021-2030 ແລະ ແຜນດຳເນີນງານ ໄລຍະປີ 2021-2025 ສະບັບນີ້ ແມ່ນແນໃສ່ຜັນຂະຫຍາຍມະຕິຂອງກອງປະຊຸມໃຫຍ່ ຄັ້ງທີ XI ຂອງພັກປະຊາຊົນປະຕິວັດລາວ ແລະ ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ຄັ້ງທີ IX ໄລຍະປີ 2021-2025 ທັງເປັນຍຸດທະສາດບຸກທະລຸ ເພື່ອຮັບປະກັນໃຫ້ວຽກງານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ ບັນລຸຕາມເປົ້າໝາຍທີ່ວາງໄວ້.

ດັ່ງນັ້ນ, ສິ່ງທີ່ລັດຖະບານ ເປັນຫວ່ງເປັນໄຍ ແລະ ຄຳນຶງເປັນອັນດັບທຳອິດດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ ແມ່ນການປ້ອງກັນຊີວິດ ແລະ ຊັບສິນຂອງປະຊາຊົນ, ຄຽງຄູ່ກັບການປົກປ້ອງສຸຂະພາບ ແລະ ສະຫວັດດີການສັງຄົມ. ໃນຊຸມປີຜ່ານມາ, ການພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ໄດ້ມີການເຕີບໂຕຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ ເຮັດໃຫ້ຊີວິດການເປັນຢູ່ຂອງປະຊາຊົນດີຂຶ້ນເທື່ອລະກ້າວ, ການນຳໃຊ້ຍານພາຫະນະທາງບົກ ແລະ ທາງຫຼວງ ເພີ່ມຂຶ້ນ ແບບກ້າວກະໂດດ ແຕ່ໃນທາງກົງກັນຂ້າມ ການປະຕິບັດກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ ກ່ຽວກັບຈະລາຈອນທາງບົກ ຍັງບໍ່ທັນເຂັ້ມງວດເທົ່າທີ່ຄວນ ຈຶ່ງສົ່ງຜົນກະທົບທາງລົບດ້ານຄວາມປອດໄພແກ່ຜູ້ນຳໃຊ້ ຍານພາຫະນະທາງບົກ ແລະ ທາງຫຼວງ ທີ່ມີທ່າອ່ຽງເພີ່ມຂຶ້ນ. ລັດຖະບານໄດ້ມີຄວາມພະຍາຍາມໃນການປ້ອງກັນ, ສະກັດກັ້ນ ແລະ ແກ້ໄຂ ການເກີດອຸບປະຕິເຫດ ໂດຍໄດ້ລົງທຶນເຂົ້າໃສ່ວຽກງານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ ພ້ອມທັງຍາດແຍ່ງການຮ່ວມມື ແລະ ຊ່ວຍເຫຼືອທັງພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດ ເພື່ອເຮັດແນວໃດ ໃຫ້ປະຊາຊົນ ມີຄວາມປອດໄພສູງຂຶ້ນເທື່ອລະກ້າວ. ເຖິງແມ່ນວ່າການເກີດອຸບປະຕິເຫດ ແລະ ການບາດເຈັບຈາກການຈະລາຈອນຕາມທາງຫຼວງແມ່ນບໍ່ສາມາດຫຼີກເວັ້ນໄດ້ ແຕ່ພວກເຮົາສາມາດປ້ອງກັນໄດ້.

ເພື່ອເຮັດໃຫ້ຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງບັນລຸຕາມຄາດໝາຍ ແລະ ວັດຖຸປະສົງ ໂດຍສອດຄ່ອງກັບ ແຜນດຳເນີນງານດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງຂອງອົງການສະຫະປະຊາຊາດ ໃນທົດສະວັດ 2021-2030. ດ້ວຍເຫດຜົນດັ່ງກ່າວ ລັດຖະບານຈຶ່ງວາງຍຸດທະສາດແຫ່ງຊາດດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ ໂດຍໄດ້ກຳນົດ ທິດທາງ ແລະ ຄາດໝາຍ ໄລຍະປີ 2021-2030 ແລະ ແຜນດຳເນີນງານ ໄລຍະປີ 2021-2025 ເພື່ອເຮັດໃຫ້ອັດຕາການບາດເຈັບສາຫັດ ແລະ ການເສຍຊີວິດ ຫຼຸດລົງ 50% ໃນປີ 2030.

ລັດຖະບານແຫ່ງ ສປປ ລາວ ຖືວ່າຍຸດທະສາດສະບັບນີ້ ເປັນພັນທະຂອງຕົນ ຈຶ່ງຮຽກຮ້ອງມາຍັງທຸກອົງການຈັດຕັ້ງທັງພາຍໃນ, ຕ່າງປະເທດ ແລະ ປະຊາຊົນລາວ ຈຶ່ງເຂົ້າຮ່ວມໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຍຸດທະສາດດັ່ງກ່າວ ໃຫ້ປະກົດຜົນເປັນຈິງ.

ສຈ. ປອ ກິແກ້ວ ໄຂຄຳພິທູນ

ຮອງນາຍົກລັດຖະມົນຕີ

ປະທານຄະນະກຳມະການ ແຫ່ງຊາດ ດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ

ສາລະບານ

ພາກທີ I	ສະພາບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ວຽກງານຄວາມປອດໄພ ໃນໄລຍະຜ່ານມາ	1
1.	ສະພາບລວມ	1-2
1.1	ສະພາບການຈະລາຈອນ	2
1.2	ສະພາບການເກີດອຸບປະຕິເຫດ	3
1)	ສະຖິຕິການເກີດອຸບປະຕິເຫດ	3-6
2)	ບັດໄຈຕົ້ນຕໍທີ່ພາໃຫ້ເກີດອຸບປະຕິເຫດ	6-7
1.3	ການຄຸ້ມຄອງການຈະລາຈອນເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນການເກີດອຸບປະຕິເຫດໃນໄລຍະຜ່ານມາ	7
1)	ການຄຸ້ມຄອງຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ	7-8
2)	ການປັບປຸງຄວາມປອດໄພດ້ານໂຄງລ່າງພື້ນຖານ	8
3)	ການຄຸ້ມຄອງມາດຕະຖານເຕັກນິກຂອງຍານພາຫະນະທາງບົກ	8
4)	ການຄຸ້ມຄອງພຶດຕິກຳຜູ້ໃຊ້ລົດນຳໃຊ້ທາງຫຼວງ	8-9
5)	ການຊ່ວຍເຫຼືອສຸກເສີນຫຼັງເກີດອຸບປະຕິເຫດ	9
1.4	ຈຸດດີ	9
1.5	ຂໍ້ຄົງຄ້າງ	9-10
1.6	ບົດຮຽນທີ່ຖອດຖອນໄດ້	10
ພາກທີ II	ຍຸດທະສາດແຫ່ງຊາດດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ ໄລຍະປີ 2021-2030	11
2.	ກາລະໂອກາດ ແລະ ສິ່ງທ້າທາຍ	11
2.1	ສະພາບແວດລ້ອມສາກົນ	11
2.2	ຈຸດພິເສດ ແລະ ສະພາບຄວາມເປັນຈິງພາຍໃນປະເທດ	11
1)	ບັນຫາ	11-12
2)	ຜົນກະທົບຂອງການເກີດອຸບປະຕິເຫດສົ່ງຜົນຕໍ່ການພັດທະນາຢູ່ ສປປ ລາວ	12
2.3	ວິໄສທັດຮອດປີ 2035	12
2.4	ທິດທາງລວມແຜນຍຸດທະສາດ	12
1)	ການສົ່ງເສີມວິທີການຄຸ້ມຄອງລະບົບຄວາມປອດໄພ	13-14
2)	ການເສີມສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃນການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານ ແລະ ການຊີ້ນຳພາ ດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ	14
3)	ປັບປຸງລະບົບ ຂໍ້ມູນ, ຕິດຕາມກວດກາ ແລະ ປະເມີນຜົນ	15
4)	ການແກ້ໄຂບັນຫາຄວາມປອດໄພສຳລັບຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ	15-16
5)	ການໂຄສະນາບຸກລະດົມເພື່ອໃຫ້ຜູ້ຂັບຂີ່ມີຄວາມປອດໄພ ແລະ ການບັງຄັບໃຊ້ກົດຈະລາຈອນຢ່າງເຂັ້ມງວດ	16
6)	ການອອກລະບຽບການກ່ຽວກັບເຕັກໂນໂລຊີດ້ານຄວາມປອດໄພຂອງຍານພາຫະນະທາງບົກ	17
7)	ການທົດລອງ ແລະ ສ້າງສະພາບແວດລ້ອມຂອງທາງຫຼວງ ທີ່ປອດໄພ	17-19
8)	ການລົງທຶນ ແລະ ການຮັບມືພາຍຫຼັງເກີດອຸບປະຕິເຫດ	19-20
2.5	ເປົ້າໝາຍ ແລະ ຄາດໝາຍສຸ່ມ	20-22
ພາກທີ III	ແຜນດຳເນີນງານ ໄລຍະປີ 2021-2025	23
3	ແຜນງານ ແລະ ໂຄງການບຸລິມະສິດ ແຕ່ປີ 2021-2025	23

3.1	ແຜນການລົງທຶນທັງໝົດ	23
3.2	ການຈັດບຸລິມະສິດ	23
3.3	ແຫຼ່ງທຶນ	24
3.4	ແຜນດຳເນີນງານລະອຽດ ແລະ ການຈັດບຸລິມະສິດ	24-33
ພາກທີ IV	ອົງການຈັດຕັ້ງທີ່ຮັບຜິດຊອບ ແລະ ມາດຕະການ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຍຸດທະສາດ	34
4	ອົງການຈັດຕັ້ງທີ່ຮັບຜິດຊອບ	34
4.1	ຄະນະກຳມະການແຫ່ງຊາດດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ	34
4.2	ຄະນະກຳມະການດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ ແຂວງ, ນະຄອນຫຼວງ	34
4.3	ບັນດາກະຊວງ, ຂະແໜງການ ແລະ ອົງການຈັດຕັ້ງສາກົນທີ່ບໍ່ນອນໃນຄະນະກຳມະການແຫ່ງຊາດດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ	34
5	ມາດຕະການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນຍຸດທະສາດ	34-35

ພາກທີ I

ສະພາບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານຄວາມປອດໄພ ໃນໄລຍະຜ່ານມາ

1. ສະພາບລວມ

ພາຍຫຼັງທີ່ ພັກ ແລະ ລັດຖະບານແຫ່ງສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ ໄດ້ມີນະໂຍບາຍ ປ່ຽນແປງໃໝ່ ທາງດ້ານເສດຖະກິດ, ລັດຖະບານໄດ້ຖືສໍາຄັນ ການພັດທະນາໂຄງລ່າງພື້ນຖານ ໂດຍສະເພາະວຽກງານຄົມມະນາຄົມ-ຂົນສົ່ງ ໃຫ້ກາຍເປັນປາຍແຫຼມ ຊຶ່ງໄດ້ລົງທຶນໃນແຕ່ລະປີກວມເອົາ ປະມານ 30-50% ຂອງງົບປະມານກໍ່ສ້າງພື້ນຖານຂອງລັດ ເພື່ອກໍ່ສ້າງ ແລະ ປັບປຸງວຽກງານຄົມມະນາຄົມ-ຂົນສົ່ງ ໃຫ້ມີຄວາມສະດວກ, ໂລ່ງລຽນ, ປອດໄພ ແລະ ເປັນລະບຽບຮຽບຮ້ອຍ, ສາມາດເຊື່ອມໂຍງ, ເຊື່ອມຈອດກັບ ພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ. ການພັດທະນາໂຄງລ່າງດັ່ງກ່າວໄດ້ປະກອບສ່ວນເຮັດໃຫ້ເສດຖະກິດຂອງ ສປປ ລາວ ມີການຂະຫຍາຍຕົວຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ, ເຮັດໃຫ້ປະຊາຊົນມີລາຍຮັບເພີ່ມຂຶ້ນ ແລະ ຊີວິດການເປັນຢູ່ກໍ່ນັບມື້ນັບດີຂຶ້ນ. ຈຳນວນຍານພາຫະນະທາງບົກ ສ່ວນຕົວ, ຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ໂດຍສານ ໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນໃນລະດັບ 10-15% ຕໍ່ປີ. ນອກຈາກນີ້, ຍັງມີຍານພາຫະນະຂົນສົ່ງຂອງປະເທດໃກ້ຄຽງທີ່ເຂົ້າ-ອອກ ແລະ ຜ່ານໄປມາໃນດິນແດນຂອງ ສປປ ລາວ ກໍ່ມີປະລິມານເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງໄວວາ.

ຄຽງຄູ່ກັບການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງຍານພາຫະນະໃນແຕ່ລະປີ ຈຳນວນອຸບປະຕິເຫດ ກໍ່ມີທ່າອ່ຽງເພີ່ມຂຶ້ນ ຊຶ່ງເຮັດໃຫ້ມີຄົນ ບາດເຈັບ, ເສຍອົງຄະ, ເສຍຊີວິດ ລວມທັງຊັບສິນ ຂອງ ລັດ ແລະ ປະຊາຊົນ ເສຍຫາຍ ຄິດເປັນມູນຄ່າຫຼາຍຕື້ກີບຕໍ່ປີ. ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຜ່ານມາ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໄດ້ອອກກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ ກ່ຽວກັບການຈະລາຈອນທາງບົກ ເພື່ອແກ້ໄຂບັນຫາການເກີດອຸບປະຕິເຫດດັ່ງກ່າວ. ກະຊວງປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ ກໍ່ໄດ້ເຮັດໜ້າທີ່ກວດກາ ຜູ້ນໍາໃຊ້ຍານພາຫະນະທາງບົກຕາມທາງຫຼວງ, ຄຽງຄູ່ກັບການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ ກ່ຽວກັບການຈະລາຈອນທາງບົກ ພ້ອມທັງເຮັດໜ້າທີ່ສຶກສາອົບຮົມ.

ເພື່ອສືບຕໍ່ ເຮັດໃຫ້ການເກີດອຸບປະຕິເຫດຫຼຸດລົງ ຈຶ່ງມີຄວາມຈຳເປັນຕ້ອງມີການຈັດຕັ້ງ, ບຸກຄະລາກອນ, ງົບປະມານ, ເຄື່ອງມື ແລະ ວິທີການຄຸ້ມຄອງ ທີ່ສອດຄ່ອງກັບສະພາບການເກີດອຸບປະຕິເຫດຕົວຈິງຢູ່ປະເທດເຮົາ ສົມທົບກັບບົດຮຽນໃນການແກ້ໄຂອຸບປະຕິເຫດຂອງສາກົນ, ຊຶ່ງໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນແຜນຍຸດທະສາດ ຢ່າງລະອຽດ ແລະ ຊັດເຈນ.

ແຜນດຳເນີນງານທາງດ້ານຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງ ຂອງອົງການສະຫະປະຊາຊາດໃນທົດສະວັດ 2011-2020 (United Nations Decade of Action for Road Safety 2011-2020) ມີບົດບາດສໍາຄັນໃຫ້ແກ່ການກະກຽມສ້າງຍຸດທະສາດສະບັບນີ້. ເປົ້າໝາຍແຜນດຳເນີນງານຂອງທົດສະວັດ (Decade of Action) ມີຈຸດປະສົງເພື່ອເຮັດໃຫ້ທົ່ວໂລກ ມີສະຖຽນລະພາບ ທາງດ້ານຄວາມປອດໄພ ແລະ ຫຼຸດຜ່ອນຈຳນວນຜູ້ເສຍຊີວິດຈາກອຸບປະຕິເຫດຕາມທາງຫຼວງໃຫ້ຫຼຸດລົງ 50% ໃນປີ 2020. ບົດບາດສໍາຄັນໜຶ່ງ ແລະ ເປັນຄັ້ງທໍາອິດທີ່ໄດ້ກຳນົດເຂົ້າໃນວຽກງານຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງ ເຂົ້າໃນເປົ້າໝາຍການພັດທະນາແບບຍືນຍົງຂອງອົງການສະຫະປະຊາຊາດ ຮອດປີ 2030. ນອກຈາກນີ້ ຍັງມີເປົ້າໝາຍອື່ນກ່ຽວກັບວຽກງານຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງ ເພື່ອໃຫ້ຫຼາຍປະເທດນໍາໄປຈັດຕັ້ງປະຕິບັດດ້ວຍຄວາມສະມັກໃຈໃນທົດສະວັດທີ່ຈະມາເຖິງນີ້.

ຍຸດທະສາດ ສະບັບນີ້ ເນັ້ນໜັກໃສ່ການແກ້ໄຂຜົນກະທົບທີ່ຮ້າຍແຮງ ທີ່ເກີດຂຶ້ນຈາກອຸບປະຕິເຫດຕາມທາງຫຼວງ ທີ່ສອດຄ່ອງກັບການພັດທະນາລະບົບການຂົນສົ່ງແບບຍືນຍົງ ແລະ ຫຼີກການສົ່ງເສີມສຸຂະພາບທີ່ດີຂອງປະຊາຊົນໄປຄຽງຄູ່ກັບການສ້າງສິ່ງແວດລ້ອມໃຫ້ມີຄວາມປອດໄພ ພ້ອມທັງປຸກລະດົມໃຫ້ທົ່ວສັງຄົມມີສ່ວນຮ່ວມ. ຂໍ້ມູນ ແລະ ຜົນການສຶກສາ ໃນແຕ່ດ້ານຂອງຍຸດທະສາດສະບັບນີ້ຈະເປັນອົງປະກອບທີ່ສໍາຄັນ ເພື່ອເປັນບ່ອນອີງໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ.

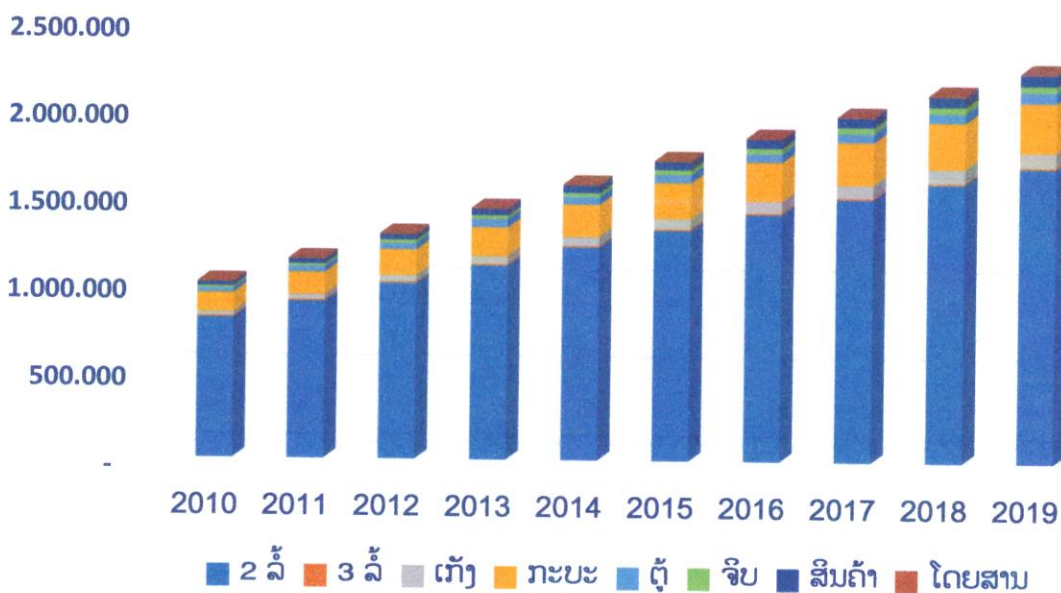


ປັບປຸງລະບົບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃຫ້ດີຂຶ້ນ ຈະຊ່ວຍຫຼຸດປະລິມານການນໍາໃຊ້ຍານພາຫະນະທາງບົກສ່ວນບຸກຄົນ ແລະ ຄວາມສ່ຽງ ດ້ານຄວາມປອດໄພໂດຍລວມ.

1.1 ສະພາບການຈະລາຈອນ

ປະລິມານການສັນຈອນຕາມທາງຫຼວງນັບມື້ນັບເພີ່ມຂຶ້ນ ເຮັດໃຫ້ຈໍານວນລົດຈັກເພີ່ມຂຶ້ນຫຼາຍກວ່າ ຍານພາຫະນະທາງບົກປະເພດອື່ນ ໂດຍສະເພາະຢູ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ໃນປີ 2019 ຈໍານວນລົດຈັກ ໄດ້ກວມເອົາ 76% ຂອງຈໍານວນຍານພາຫະນະທາງບົກທັງໝົດ ໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດ.

ຮູບພາບທີ 1: ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງຍານພາຫະນະທາງບົກໃນ ສປປ ລາວ ແຕ່ປີ 2010-2019



ໃນໄລຍະ 10 ປີ ຜ່ານມາ ຈໍານວນລົດສອງລໍ້ ໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນ (140%), ລົດເບົາ (250%), ລົດບັນທຸກ ແລະ ລົດໂດຍສານ (185%).

1.2 ສະພາບການເກີດອຸບປະຕິເຫດ

1) ສະຖິຕິການເກີດອຸບປະຕິເຫດ

ການເກີດອຸບປະຕິເຫດຕາມທາງຫຼວງ ຢູ່ ສປປ ລາວ ໃນແຕ່ລະປີ ມີອັດຕາເພີ່ມສູງຂຶ້ນ ຕາມຕົວເລກສະຖິຕິທີ່ມີຈຳນວນຜູ້ເສຍຊີວິດ ສະເລ່ຍ 553 ຄົນ ໃນປີ 2002-2010 ແລະ 980 ຄົນ ໃນປີ 2011-2019 ເພີ່ມຂຶ້ນ 44% ເຮັດໃຫ້ຈຳນວນຜູ້ເສຍຊີວິດເພີ່ມຂຶ້ນສາມເທົ່າຕົວ, ໃນຂະນະດຽວກັນນັ້ນ ມີຈຳນວນຍານພາຫະນະທາງບົກເພີ່ມຂຶ້ນ 2,5 ເທົ່າຕົວ.

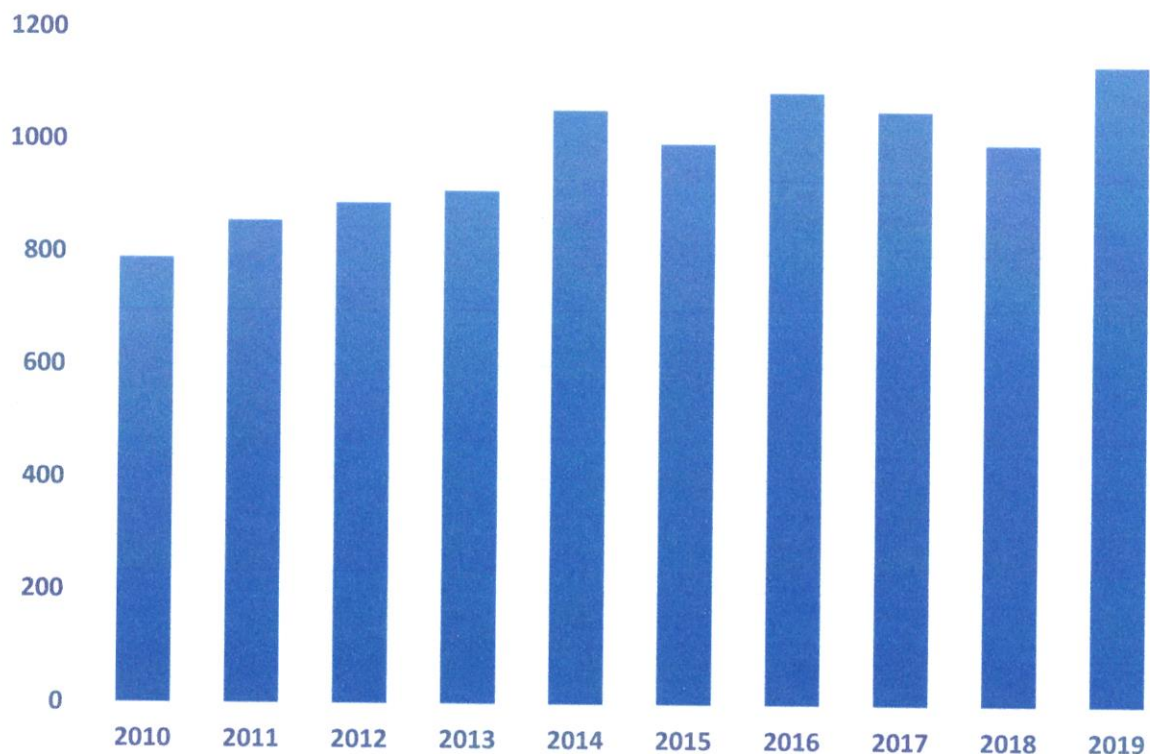
ໃນປີ 2019 ທົ່ວປະເທດມີອຸບປະຕິເຫດເກີດຂຶ້ນ 6.616 ຄັ້ງ, ບາດເຈັບ 1.516 ຄົນ, ເສຍຊີວິດ 1.134 ຄົນ ຍານພາຫະນະທາງບົກເປ່ເພ 276 ຄັນ, ສະເລ່ຍແລ້ວໃນແຕ່ລະມື້ມີອຸບປະຕິເຫດເກີດຂຶ້ນປະມານ 15-17 ຄັ້ງ, ມີຜູ້ເສຍຊີວິດ 3-4 ຄົນ, ບາດເຈັບ 4-5 ຄົນ ແລະ ຍານພາຫະນະທາງບົກເປ່ເພ 24 ຄັນ.

ໃນຈຳນວນຍານພາຫະນະທາງບົກທີ່ເກີດອຸບປະຕິເຫດສ່ວນຫຼາຍ ເກີດຈາກລົດຈັກ, ຮອງລົງມາແມ່ນລົດ ເກງ, ກະບະ, ຈຳໂປ້-ຕຸກງ ແລະ ປະເພດອື່ນໆ.

ຜູ້ທີ່ຖືກເຄາະຮ້າຍສ່ວນຫຼາຍ ແມ່ນຢູ່ໃນເກນອາຍຸ 19-31 ປີ, ໃນນັ້ນ ອັດຕາທີ່ສູງກວ່າໝູ່ ແມ່ນອາຍຸລະຫວ່າງ 25-30 ປີ; ສ່ວນເວລາທີ່ມັກເກີດອຸບປະຕິເຫດ ແມ່ນຢູ່ໃນລະຫວ່າງ 17:00-22:00 ໂມງ ແລະ 1:00 ໂມງ ກາງຄືນ.

ເພື່ອໃຫ້ເຫັນສະຖິຕິ ແລະ ສາເຫດ ຂອງການເກີດອຸບປະຕິເຫດໃນໄລຍະຜ່ານມາ ຈຶ່ງສະແດງອອກຢູ່ໃນຮູບພາບ ແລະ ຕາຕະລາງຂ້າງລຸ່ມນີ້:

ຮູບພາບທີ 2: ອັດຕາການເສຍຊີວິດຈາກການສັນຈອນຕາມທາງຫຼວງ ແຕ່ປີ 2010-2019

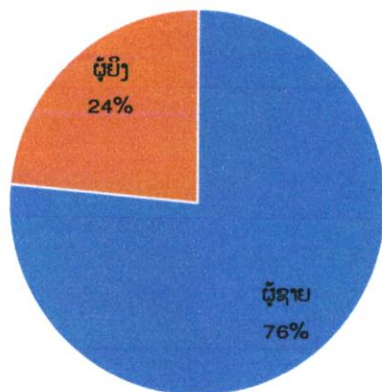


ຕາຕະລາງ 1: ປະເມີນມູນຄ່າການເສຍຫາຍທາງດ້ານເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ທີ່ເກີດຈາກອຸບປະຕິເຫດ
ການສັນຈອນຕາມທາງຫຼວງ ໃນປີ 2019 ຢູ່ ສປປ ລາວ

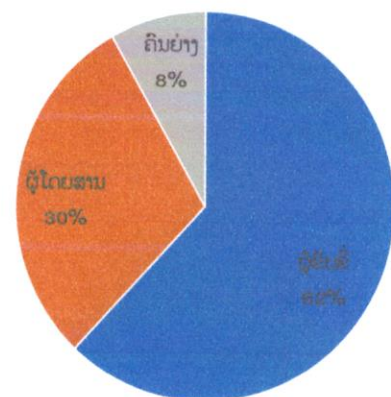
ປະເມີນມູນຄ່າເສຍຫາຍຂອງການເສຍຊີວິດ	1.474 ຕື້ກີບ
ປະເມີນມູນຄ່າເສຍຫາຍຂອງການບາດເຈັບສາຫັດ	3.685 ຕື້ກີບ
ປະເມີນມູນຄ່າການເສຍຫາຍທັງໝົດຈາກຄວາມບອບຊ້າໃນການສັນຈອນຕາມທາງຫຼວງ	5.98 ຕື້ກີບ

ໝາຍເຫດ: ໃຫ້ເບິ່ງສູດຄິດໄລ່ກ່ຽວກັບການເສຍຊີວິດ ແລະ ການບາດເຈັບ ຢູ່ໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ

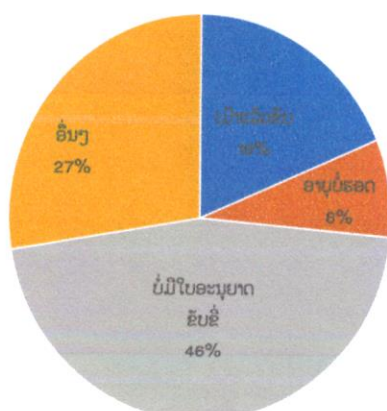
ຮູບພາບທີ 3: ອັດຕາຜູ້ເສຍຊີວິດແບ່ງຕາມເພດ
ແຕ່ປີ 2010-2019



ຮູບພາບທີ 4: ອັດຕາຜູ້ເສຍຊີວິດແບ່ງຕາມປະ
ເພດຜູ້ນຳໃຊ້ທາງຫຼວງ ແຕ່ປີ 2010-2019

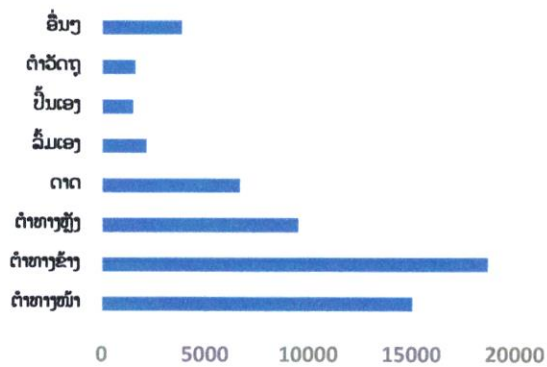


ຮູບພາບທີ 5: ການປັບໄປຫຼັງຈາກການເກີດອຸບປະຕິເຫດ
ແຕ່ປີ 2010-2019

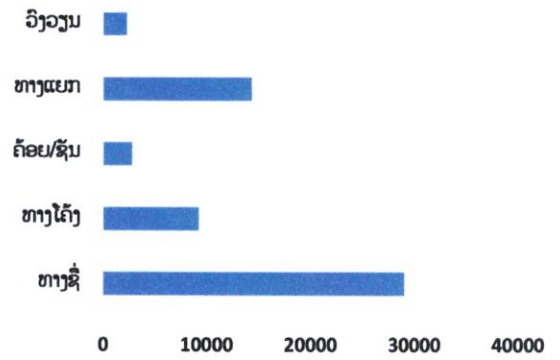


- ສີ່ ສ່ວນ ຫ້າ ຂອງຜູ້ເສຍຊີວິດແມ່ນເພດຊາຍ
- ຜູ້ເສຍຊີວິດສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນຜູ້ຂັບຂີ່
- ຜູ້ຂັບຂີ່ທີ່ບໍ່ມີໃບຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະແມ່ນເປັນບັນຫາຫຼັກ
- ອຸບປະຕິເຫດສ່ວນໃຫຍ່ ແມ່ນເກີດຈາກດ້ານຂ້າງ ແລະ ດ້ານໜ້າ
- ອຸບປະຕິເຫດສ່ວນໃຫຍ່ ແມ່ນເກີດຂຶ້ນຕາມທາງຫຼວງທີ່ເປັນທາງຊື່ ຫຼື ທາງແຍກ

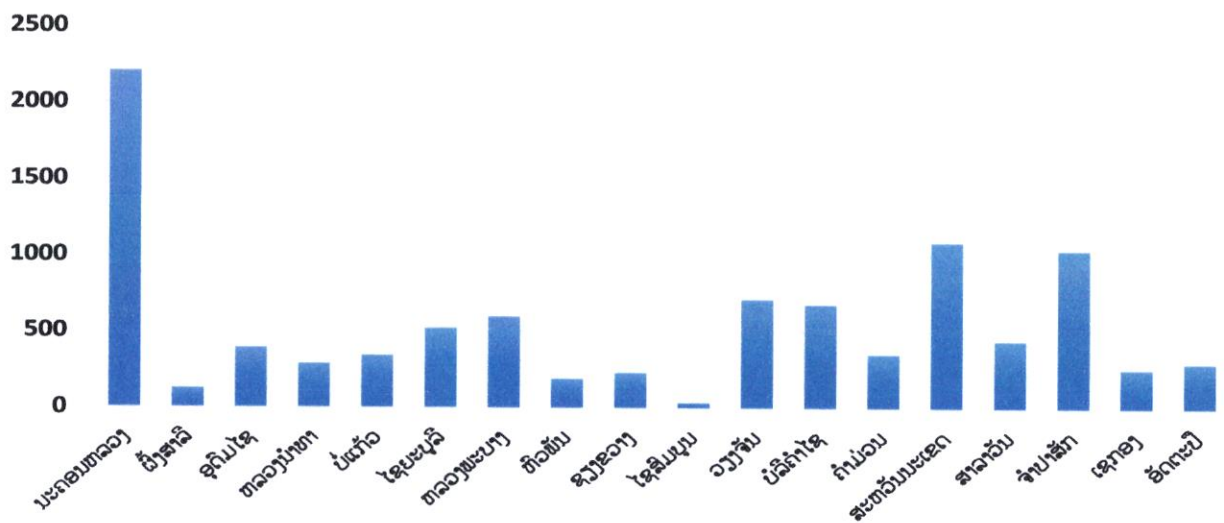
ຮູບພາບທີ 6: ປະເພດຂອງອຸປະຕິເຫດແຕ່ປີ 2010-2019



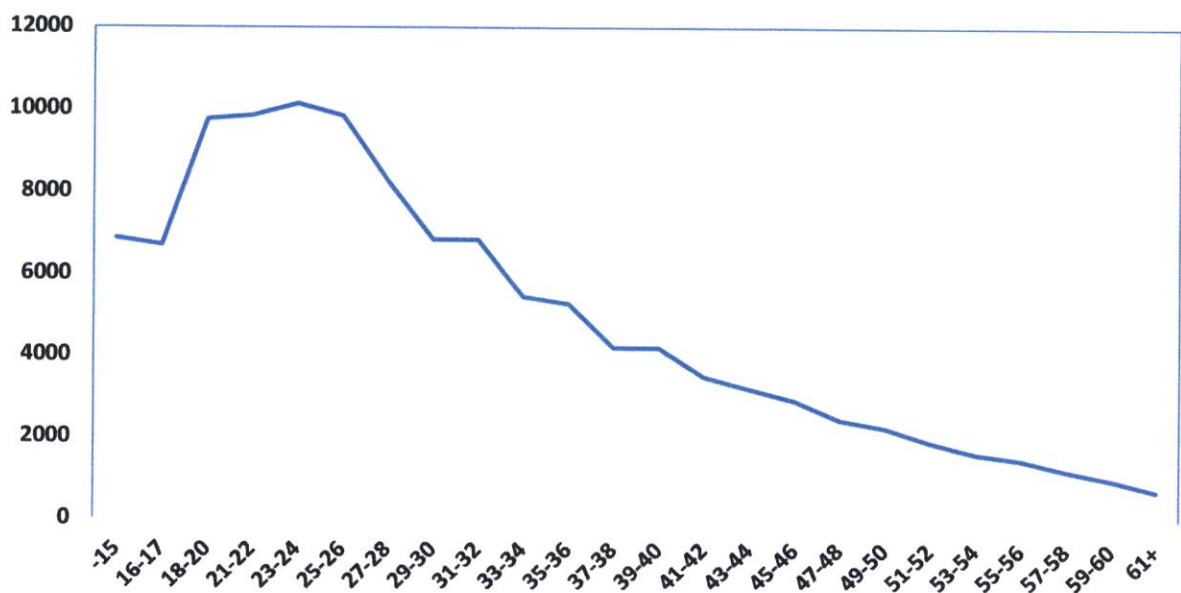
ຮູບພາບທີ 7: ສະພາບທາງຫຼວງທີ່ເກີດອຸປະຕິເຫດ ແຕ່ປີ 2010-2019



ຮູບພາບທີ 8: ອັດຕາສະເລ່ຍການເສຍຊີວິດຕໍ່ປີແຕ່ລະແຂວງ ລະຫວ່າງປີ 2010-2019



ຮູບພາບທີ 9: ອາຍຸຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ທີ່ເກີດອຸປະຕິເຫດ ແຕ່ປີ 2010-2019

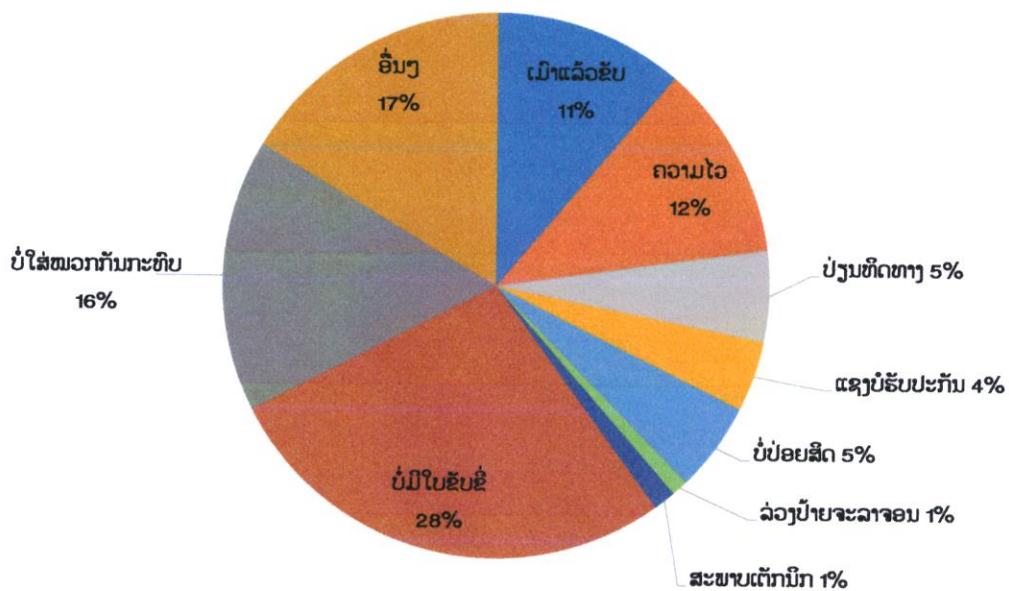


ສາເຫດຕົ້ນຕໍທີ່ພາໃຫ້ເກີດອຸບປະຕິເຫດ ແລະ ການເສຍຊີວິດທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນ ແມ່ນເກີດຈາກຈຳນວນຍານພາຫະນະທາງບິກ ທີ່ແລ່ນຕາມທາງຫຼວງໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງຫຼວງຫຼາຍ ໃນນີ້ຈຳນວນລົດຈັກມີອັດຕາຄວາມສູງຕໍ່ການເກີດອຸບປະຕິເຫດ ສູງເຖິງ 240%.

2) ປັດໄຈຕົ້ນຕໍທີ່ພາໃຫ້ເກີດອຸບປະຕິເຫດ

ອຸບປະຕິເຫດທີ່ເກີດຂຶ້ນໃນແຕ່ລະຄັ້ງ ມາຈາກປັດໄຈຕົ້ນຕໍ ດັ່ງນີ້: ຄວາມໄວ, ເມົາແລ້ວຂັບ, ປ່ຽນທິດທາງ, ບໍ່ປ່ອຍສິດ, ຊິງບໍ່ຮັບປະກັນ ແລະ ບໍ່ປະຕິບັດກົດລະລາຈອນ. ນອກຈາກນີ້ ຍັງເກີດອຸບປະຕິເຫດຈາກປັດໄຈອື່ນ ເປັນຕົ້ນ ຍານພາຫະນະທາງບິກ, ໂຄງປະກອບ ແລະ ສິ່ງປະກອບ ຂອງທາງຫຼວງ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມອື່ນ.

ຮູບພາບທີ 10: ປັດໄຈທີ່ກໍ່ໃຫ້ເກີດອຸບປະຕິເຫດ ແຕ່ປີ 2010-2019



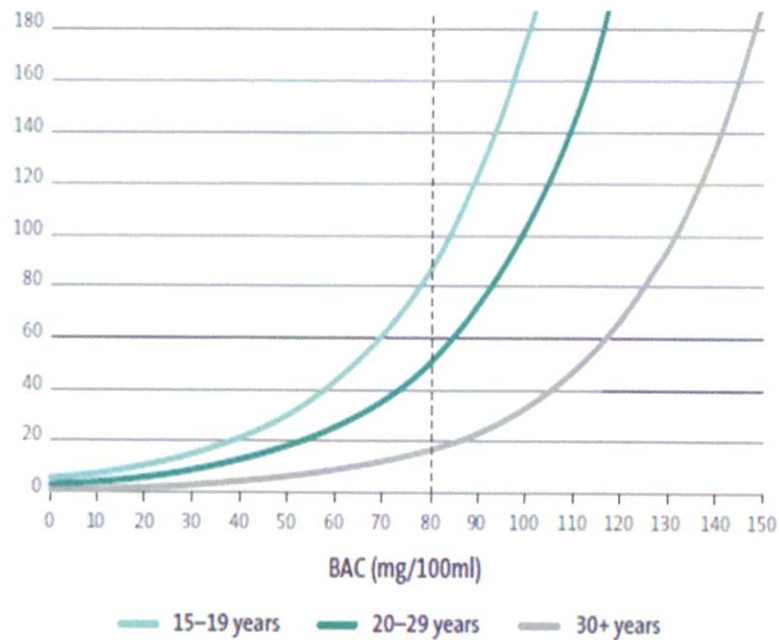
ຮູບພາບທີ 11: ການປະຕິບັດຕາມປ້າຍຈຳກັດຄວາມໄວ ຢູ່ເຂດບ້ານ, ຕົວເມືອງ ແລະ ທາງຫຼວງ

ພວກເຮົາຕ້ອງປະຕິບັດຕາມປ້າຍຈຳກັດຄວາມໄວ ຢູ່ເຂດບ້ານ, ຕົວເມືອງ ແລະ ທາງຫຼວງ

Crash Type	Impact speed
head on	70 km/h
side-impact	50 km/h
side impact with tree	30 km/h
pedestrian	30 km/h

ຄວາມສ່ຽງໃນການເສຍຊີວິດຈະເພີ່ມຂຶ້ນຖ້າຄວາມໄວຫຼາຍກວ່າທີ່ກຳນົດຂ້າງເທິງ

ຮູບພາບທີ 12: ຄວາມສ່ຽງໃນການເສຍຊີວິດແມ່ນອາຍຸ ແລະ ລະດັບທາດເຫຼົ້າໃນຮ່າງກາຍ



ເຄື່ອງດື່ມທີ່ມີທາດເຫຼົ້າ ແມ່ນປະເດັນຕົ້ນຕໍທີ່ກະທົບໃຫ້ແກ່ຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງ ໃນທຸກສະຖານທີ່ມີການດື່ມເຫຼົ້າຫຼາຍ. ການດື່ມເຄື່ອງດື່ມທີ່ມີທາດເຫຼົ້າກ່ອນການຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະ ແມ່ນເຮັດໃຫ້ມີຄວາມສ່ຽງຕໍ່ການເກີດອຸບປະຕິເຫດຫຼາຍຂຶ້ນ. ສັງຄົມໃດທີ່ມີການດື່ມເຫຼົ້າຢ່າງຫຼວງຫຼາຍ ກໍ່ຈະເຮັດໃຫ້ເກີດຄວາມສ່ຽງສູງຕໍ່ຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງ.

ອີງຕາມອົງການອະນາໄມໂລກໄດ້ປະເມີນໃຫ້ຮູ້ວ່າ ໃນລະຫວ່າງ ປີ 2010-2016, ການບໍລິໂພກເຄື່ອງດື່ມທີ່ມີທາດເຫຼົ້າ ຕໍ່ ຫົວຄົນ ຂອງເພດຊາຍ ຢູ່ ສປປ ລາວ ແມ່ນມີປະລິມານເພີ່ມຂຶ້ນເກືອບເຖິງ 50% ຈາກ 7 ລິດ ມາເປັນ 10,4 ລິດ. ການບໍລິໂພກເຄື່ອງດື່ມທີ່ມີທາດເຫຼົ້າ ຕໍ່ ຫົວຄົນ ຢູ່ ສປປ ລາວ ແມ່ນມີການດື່ມຫຼາຍກວ່າ ປະເທດ ຫວຽດນາມ ແລະ ໄທ (8,3 ລິດ ຕໍ່ ຫົວຄົນ) ແລະ ຫຼາຍກວ່າປະເທດກຳປູເຈຍ (6,7%) ແລະ ມຽນມາ (4,8%).

1.3 ການຄຸ້ມຄອງການຈະລາຈອນເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນການເກີດອຸບປະຕິເຫດໃນໄລຍະຜ່ານມາ

ລັດຖະບານແຫ່ງ ສປປ ລາວ ຖືວ່າຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງ ເປັນບັນຫາຕົ້ນຕໍ ທີ່ຕ້ອງເອົາໃຈໃສ່ໃນການແກ້ໄຂອຸບປະຕິເຫດຕາມທາງຫຼວງໃຫ້ຫຼຸດລົງ. ສະນັ້ນ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ຈຶ່ງໄດ້ຄົ້ນຄວ້າ ເພື່ອສະເໜີລັດຖະບານ ແລະ ສະພາແຫ່ງຊາດ ອອກກົດໝາຍຈຳນວນໜຶ່ງ ເປັນຕົ້ນ ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ການຈະລາຈອນທາງບົກ, ຂົນສົ່ງທາງບົກ, ຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ, ທາງຫຼວງ, ການຜັງເມືອງ, ຍານພາຫະນະທາງບົກ ແລະ ໄດ້ອອກລະບຽບການກ່ຽວກັບການຈະລາຈອນທາງບົກ ແລະ ນອກຈາກນັ້ນ, ໃນການຄຸ້ມຄອງການຈະລາຈອນຕົວຈິງ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໄດ້ສົມທົບກັບພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຫ້າ ເສົາຄໍ້າກ່ຽວກັບມາດຕະການແກ້ໄຂອຸບປະຕິເຫດຄື: ການຄຸ້ມຄອງຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງ, ການປັບປຸງຄວາມປອດໄພດ້ານໂຄງລ່າງພື້ນຖານ, ການຄຸ້ມຄອງມາດຕະຖານເຕັກນິກຂອງຍານພາຫະນະທາງບົກ, ການຄຸ້ມຄອງພຶດຕິກຳຂອງຜູ້ໃຊ້ຍານພາຫະນະທາງບົກຕາມທາງຫຼວງ ແລະ ການຊ່ວຍເຫຼືອສຸກເສີນຫຼັງເກີດອຸບປະຕິເຫດ.

1) ການຄຸ້ມຄອງຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງ

ຄະນະກຳມະການແຫ່ງຊາດດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ ໄດ້ເອົາໃຈໃສ່ໃນການ ກຳນົດ ນະໂຍບາຍ, ປັບປຸງການຈັດຕັ້ງ, ພັດທະນາບຸກຄະລາກອນ, ຄຸ້ມຄອງນຳໃຊ້ງົບປະມານ ແລະ ຕິດຕາມກວດກາ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ

ຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງ ພ້ອມທັງຂົນຂວາຍແຫຼ່ງທຶນ, ສິ່ງເສີມການພົວພັນ ແລະ ປະສານງານ ກັບທຸກພາກສ່ວນ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງທັງ ພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດ. ນອກຈາກນີ້, ຄະນະກຳມະການດັ່ງກ່າວ ຍັງໄດ້ສ້າງ ແລະ ປັບປຸງນິຕິກຳ ສຳຄັນຈຳນວນໜຶ່ງ ເປັນຕົ້ນ:

- ການສ້າງກົດໝາຍ ວ່າດ້ວຍ ຍານພາຫະນະທາງບົກ
- ການປັບປຸງດຳລັດ ວ່າດ້ວຍ ກົດຈະລາຈອນທາງບົກ
- ການປັບປຸງດຳລັດ ວ່າດ້ວຍ ການປັບໃໝ ແລະ ມາດຕະການອື່ນ ຕໍ່ຜູ້ລະເມີດກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ ກ່ຽວກັບການຈະລາຈອນທາງບົກ;
- ການສ້າງຫຼັກສູດຝຶກອົບຮົມ, ສອບເສັງການຂັບຂີ່ ປະເພດລົດ ລາກ ແລະ ຟ່ວງ (E1) ທັງພາກທົດສະດີ ແລະ ພາກປະຕິບັດຕົວຈິງ;
- ການປັບປຸງຂໍ້ຕົກລົງວ່າດ້ວຍ ການຄຸ້ມໂຮງຮຽນສອນຂັບລົດ ແລະ ຂໍ້ຕົກລົງວ່າດ້ວຍ ການຄຸ້ມຄອງໃບຂັບຂີ່ ຍານພາຫະນະຂົນສົ່ງທາງບົກ;
- ການສ້າງປຶ້ມຄູ່ມືການກວດສອບຄວາມປອດໄພຂອງທາງຫຼວງ.

2) ການປັບປຸງຄວາມປອດໄພດ້ານໂຄງລ່າງພື້ນຖານ

ຄະນະກຳມະການແຫ່ງຊາດດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ ໄດ້ສົມທົບກັບພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງໃນການປັບປຸງແກ້ໄຂຈຸດອັນຕະລາຍ ແລະ ການຈະລາຈອນແອອັດຕາມທາງຫຼວງ ເປັນຕົ້ນ ເປີດກວ້າງມຸມລ້ຽວຂວາ, ຕິດຕັ້ງໄຟສັນຍານຈະລາຈອນ, ກໍ່ສ້າງວົງວຽນ, ກໍ່ສ້າງບ່ອນຈອດລົດ, ແບ່ງທິດທາງການຈະລາຈອນ, ສ້າງດອນກາງທາງ, ຕິດຕັ້ງປ້າຍນຳທາງ, ຕິດຕັ້ງປ້າຍສັນຍານຈະລາຈອນ, ຕິດຕັ້ງຮາວກັນຕົກ, ຕິດຕັ້ງໄຟເຍືອງທາງ, ແຕ້ມທາງມ້າລາຍ, ຕິດຕັ້ງໄຟເຕືອນອັນຕະລາຍ, ຕິດຕັ້ງແວ່ນແຍງທາງໂຄ້ງ, ຕິດຕັ້ງກ້ອງວົງຈອນປິດ, ຫຼັກນຳທາງ, ແຕ້ມເສັ້ນ ຫຼຸດຜ່ອນຄວາມໄວ, ແບ່ງຊ່ອງຈະລາຈອນ, ຄົ້ນລະນາດ, ທາສີຂອບທາງ ແລະ ດອນກາງທາງ. ນອກຈາກນັ້ນ ກໍ່ໄດ້ສຳເລັດ ການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງ 13 ເໝືອ ອຸດົມໄຊ-ປາກມອງ, ການສ້ອມແປງທາງເລກ 9 ສະຫວັນນະເຂດ-ຊາຍແດນຫວຽດນາມ, ກໍ່ສ້າງທາງ 16B ເຊກອງ-ດາກຈິງ-ຊາຍແດນຫວຽດນາມ, ກໍ່ສ້າງທາງເລກ 1A ບຸນເໝືອ- ລານຕຸຍ ແລະ ການກໍ່ສ້າງຂະຫຍາຍທາງເລກ 21 ຜາເມືອງ-ທາສີ, ການກໍ່ສ້າງຂົວ ຂ້າມນ້ຳຂອງ ໂຄກເຂົ້າດໍ-ປາກລາຍ, ກໍ່ສ້າງທາງ 16A ປາກຊ່ອງ-ຫຼັກ 52 ແຂວງອັດຕະປື, ທາງ 6A ຫາງລ້ອງ-ສົບເບົາ, ທາງ 6B ສົບເບົາ-ປ່າຮ່າງ, ທາງເລກ 4 ຫົງສາ-ຊຽງແມນ, ທາງເມືອງຊຽງຮ່ອນ-ເມືອງຄອບ-ກ້ອນຕື້ນ, ທາງເລກ 5A ຂົວນ້ຳຍອນ-ລ່ອງແຈ້ງ-ຊາຍແດນ ແຂວງຊຽງຂວາງ ແລະ ອື່ນໆ.

3) ການຄຸ້ມຄອງມາດຕະຖານເຕັກນິກຂອງຍານພາຫະນະທາງບົກ

ເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພໃຫ້ແກ່ຍານພາຫະນະທາງບົກທີ່ສັນຈອນຕາມທາງຫຼວງ ໃຫ້ມີຄວາມປອດໄພກົມຂົນສົ່ງ ໄດ້ປັບປຸງ ລະບົບກວດກາສະພາບເຕັກນິກຍານພາຫະນະຈາກການກວດກາແບບຕາເປົ່າ ໃຫ້ມີການກວດກາດ້ວຍລະບົບເຕັກນິກທີ່ທັນສະໄໝ ໂດຍ ໃຫ້ພາກສ່ວນທຸລະກິດເອກະຊົນມີສ່ວນຮ່ວມ ຊຶ່ງໃນປັດຈຸບັນນີ້ ໃນຂອບເຂດທີ່ວ່າປະເທດມີສູນກວດກາເຕັກນິກ ທັງໝົດຈຳນວນ 22 ແຫ່ງ, ໃນນັ້ນເປັນທຸລະກິດເອກະຊົນ 20 ແຫ່ງ. ສຳລັບການຄຸ້ມຄອງເສົາຄໍ້າທີ ສາມ ແມ່ນໄດ້ມີການຄົ້ນຄວ້າ ມາດຕະການ, ກົນໄກ ແລະ ວິທີການ ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຢ່າງເຂັ້ມງວດ.

4) ການຄຸ້ມຄອງພຶດຕິກຳຜູ້ໃຊ້ລົດໃຊ້ທາງຫຼວງ

ຄະນະກຳມະການແຫ່ງຊາດດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ ໄດ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການໂຄສະນາປຸກຈິດສຳນຶກ ກ່ຽວກັບການນຳໃຊ້ທາງຫຼວງ ໃຫ້ມີຄວາມປອດໄພ, ເຜີຍແຜ່ກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ, ໂຄສະນາເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນຂ່າວສານຄວາມປອດໄພຜ່ານສື່ມວນຊົນຕ່າງໆ ໃນຂອບເຂດທີ່ວ່າປະເທດ. ນອກຈາກນີ້ ຍັງໄດ້ກຳນົດໃຫ້ຜູ້ທີ່ຈະສອບເສັງເອົາໃບ

ຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະ ຕ້ອງໄດ້ຜ່ານໂຮງຮຽນສອນຂັບລົດ, ປັບປຸງມາດຕະຖານ ແລະ ຄຸນນະພາບ ຂອງໂຮງຮຽນສອນຂັບລົດ, ການສອບເສັງເອົາໃບຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະ ທັງພາກທິດສະດີ ແລະ ພາກປະຕິບັດຕົວຈິງ ດ້ວຍລະບົບຄອມພິວເຕີ ແລະ ເຕັກໂນໂລຊີ ທີ່ທັນສະໄໝ, ສົມທົບກັບ ກົມຕໍາຫຼວດຈະລາຈອນ ລົງຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການກວດກາ ການຈະລາຈອນຕາມທາງຫຼວງ ເປັນຕົ້ນ ການກວດກາ ຄວາມໄວ, ທາດເຫຼົ້າ, ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ແລະ ການປະຕິບັດກົດຈະລາຈອນທາງປົກ. ນອກຈາກນີ້ ຍັງໄດ້ສົມທົບກັບອົງການສາກົນເພື່ອຄົ້ນພົບການ (Handicap International) ແລະ ສະຖາບັນຄົ້ນຄວ້າວິທະຍາສາດການສຶກສາແຫ່ງຊາດ ສ້າງປຶ້ມແບບຮຽນຄວາມປອດໄພຕາມຖະໜົນ ເພື່ອບັນຈຸເຂົ້າໃນຫຼັກສູດການສຶກສາສອນ ສໍາລັບຊັ້ນປະຖົມສຶກສາ ປີທີ 1-5 ແລະ ສືບຕໍ່ສ້າງຫຼັກສູດຊັ້ນມັດທະຍົມ ຕົ້ນ ແລະ ປາຍ ໃຫ້ສໍາເລັດໂດຍໄວ ເພື່ອປຸກຈິດສໍານຶກດ້ານຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງໃຫ້ ນັກຮຽນ, ນັກສຶກສາ ໃນເຂດຕົວເມືອງ, ຊານເມືອງ ແລະ ເຂດຊົນນະບົດ.

5) ການຊ່ວຍເຫຼືອສຸກເສີນຫຼັງເກີດອຸບປະຕິເຫດ

ຄະນະກຳມະການແຫ່ງຊາດດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ ໄດ້ສົ່ງເສີມໃຫ້ມີໜ່ວຍກຸ່ມຊ່ວຍເຫຼືອສຸກເສີນຫຼັງການເກີດອຸບປະຕິເຫດ ຊຶ່ງໃນແຕ່ລະປີໄດ້ສົມທົບກັບ ກົມປົນປົວ ແລະ ພື້ນພູໜ້າທີ່ການ, ອົງການກາແດງແຫ່ງຊາດລາວ, ໂຮງໝໍມິດຕະພາບ ຝຶກອົບຮົມໃຫ້ການຊ່ວຍເຫຼືອສຸກເສີນຫຼັງການເກີດອຸບປະຕິເຫດທາງຫຼວງ ໃຫ້ແກ່ 43 ສະມາຄົມ ແລະ ອາສາກຸ່ມໄພ ເພື່ອປະຕິບັດຊ່ວຍເຫຼືອສຸກເສີນຫຼັງການເກີດອຸບປະຕິເຫດທາງຫຼວງ. ໃນປັດຈຸບັນນີ້ ຢູ່ໃນຕົວເມືອງໃຫຍ່ ຜູ້ຖືກອຸບປະຕິເຫດ ໄດ້ຮັບການປະຖົມພະຍາບານເບື້ອງຕົ້ນ ປະມານ 10-15 ນາທີ ພາຍຫຼັງເກີດອຸບປະຕິເຫດ ຖ້າສົມທົບໃສ່ເມື່ອກ່ອນ ກໍເຫັນວ່າດີຂຶ້ນຫຼາຍ.

1.4 ຈຸດດີ

ຜ່ານການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງ ໃນຊຸມປີຜ່ານມາ ພວກເຮົາສາມາດຍາດໄດ້ຜົນສໍາເລັດ ດັ່ງນີ້:

- 1) ສ້າງຕັ້ງຄະນະກຳມະການແຫ່ງຊາດດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ, ຄະນະກຳມະການດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ ແຂວງ, ນະຄອນຫຼວງ ແລະ ກອງເລຂາຄະນະກຳມະການແຫ່ງຊາດດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ;
- 2) ກຳນົດ ນະໂຍບາຍ, ນິຕິກຳ, ແຜນຍຸດທະສາດ ແລະ ແຜນດຳເນີນງານ ເພື່ອເປັນບ່ອນອີງ ແລະ ເປັນເຄື່ອງມືໃນການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ກ່ຽວກັບຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງ;
- 3) ຈັດຕັ້ງ, ເຜີຍແຜ່, ໂຄສະນາ, ສຶກສາອົບຮົມ ຜູ້ນຳໃຊ້ຍານພາຫະນະ, ນຳໃຊ້ທາງຫຼວງ, ຊຶ່ງໃນແຕ່ລະປີໄດ້ຈັດສັບປະດາແຫ່ງຊາດດ້ານຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງ;
- 4) ປະສານສົມທົບກັບຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ເພື່ອ ຕິດຕາມ ກວດກາ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ ກ່ຽວກັບການຈະລາຈອນຕາມທາງຫຼວງ;
- 5) ສອບເສັງເອົາໃບຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະ ທັງພາກທິດສະດີ ແລະ ພາກປະຕິບັດຕົວຈິງ ດ້ວຍລະບົບຄອມພິວເຕີ ແລະ ເຕັກໂນໂລຊີ ທີ່ທັນສະໄໝ;
- 6) ໄດ້ຮັບການສະໜັບສະໜູນທາງດ້ານ ງົບປະມານ, ອຸປະກອນ, ເຄື່ອງມື ແລະ ພາຫະນະ ຈາກພາກລັດ ແລະ ອົງການຈັດຕັ້ງສາກົນ ເພື່ອນຳໃຊ້ເຂົ້າໃນວຽກງານຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງ.

1.5 ຂໍ້ຄົງຄ້າງ

ນອກຈາກຈຸດດີ ແລະ ຜົນສໍາເລັດ ທີ່ໄດ້ກ່າວມາຂ້າງເທິງນີ້ ພວກເຮົາຍັງມີຈຸດອ່ອນ ແລະ ຂໍ້ຄົງຄ້າງຈຳນວນໜຶ່ງ ທີ່ຈະຕ້ອງສືບຕໍ່ປັບປຸງ ແລະ ແກ້ໄຂ ດັ່ງນີ້:

- 1) ຄະນະກຳມະການແຫ່ງຊາດດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ ແລະ ກອງເລຂາຄະນະກຳມະການແຫ່ງຊາດດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ ຍັງບໍ່ທັນມີການເຄື່ອນໄຫວ ຢ່າງເປັນປົກກະຕິ;
- 2) ການສ້າງ ແລະ ປັບປຸງນິຕິກຳ ຍັງບໍ່ທັນຕອບສະໜອງຕາມຄວາມຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການໃນແຕ່ລະໄລຍະ ໂດຍສະເພາະແມ່ນການຜັນຂະຫຍາຍ ແລະ ການກວດກາໃນການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍຍັງບໍ່ທັນເຂັ້ມງວດ ເປັນຕົ້ນ ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ, ເມົາແລ້ວຂັບ, ຄວາມໄວ ແລະ ອື່ນໆ;
- 3) ລະບົບຄຸ້ມຄອງຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງ ຍັງບໍ່ທັນສ້າງຕັ້ງຢ່າງເປັນລະບົບຄົບຊຸດ ເປັນຕົ້ນ ການສ້າງຖານຂໍ້ມູນລວມສູນທີ່ທັນສະໄໝ, ການກວດກາຕັກນິກຍານພາຫະນະ ຍັງບໍ່ໄດ້ມາດຕະຖານ;
- 4) ການອອກແບບ ແລະ ຄຸ້ມຄອງ ທາງຫຼວງ ຍັງບໍ່ທັນໄດ້ສຸມໃສ່ການແກ້ໄຂບັນຫາດ້ານຄວາມປອດໄພເປັນຕົ້ນ ການ ກວດສອບຄວາມປອດໄພ, ປ້ອງກັນຜູ້ນຳໃຊ້ທາງຫຼວງ, ຈັດສັນຄວາມເປັນລະບຽບຮຽບຮ້ອຍ ແລະ ຄວບຄຸມຄວາມໄວ ຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະຕາມທາງຫຼວງ ຢູ່ໃນເຂດຊຸມຊົນ ແລະ ບ້ານ ຍັງບໍ່ທັນໄດ້ດຶກເທົ່າທີ່ຄວນ;
- 5) ຜູ້ຂັບຂີ່ສ່ວນຫຼາຍຍັງບໍ່ທັນມີໃບຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະ ຫຼື ມີໃບຂັບຂີ່ທີ່ບໍ່ຖືກຕ້ອງ; ນອກຈາກນີ້ ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ແລະ ຜູ້ຊ້ອນທ້າຍ ສ່ວນຫຼາຍ ຍັງບໍ່ທັນໃສ່ໝວກກັນກະທົບ; ການນຳໃຊ້ ລົດຈັກ ແລະ ໝວກກັນກະທົບຈຳນວນໜຶ່ງຍັງບໍ່ໄດ້ມາດຕະຖານຕັກນິກ;
- 6) ການດຶງດູດເອົາທຶນຈາກທຸກພາກສ່ວນຕ່າງໆໃນສັງຄົມ ແລະ ສາກົນ ເພື່ອມາແກ້ໄຂບັນຫາດັ່ງກ່າວ ຍັງບໍ່ທັນພຽງພໍ ແລະ ບໍ່ທັນຕອບສະໜອງກັບຄວາມຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການໃນແຕ່ລະໄລຍະ.

1.6 ບົດຮຽນທີ່ຖອດຖອນໄດ້

- 1) ການວາງແຜນ ແລະ ຄຸ້ມຄອງຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງ ຕ້ອງເລີ່ມຈາກການວາງຍຸດທະສາດໃນການຫຼຸດຜ່ອນອຸບປະຕິເຫດ ທັງໃນລະດັບ ສູນກາງ, ແຂວງ ແລະ ເມືອງ, ຈາກນັ້ນ ຕ້ອງມີການວາງແຜນດຳເນີນງານໃຫ້ຄົບຊຸດ ໂດຍມີການກຳນົດບັນດາໂຄງການບຸລິມະສິດ ຢ່າງລະອຽດ ແລະ ມີຈຸດສຸມ ເປັນແຕ່ລະໄລຍະ;
- 2) ໃນຂະບວນການວາງແຜນ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການກ່ຽວກັບຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ ຕ້ອງສອດຄ່ອງກັບແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ແຫ່ງຊາດ ແລະ ແຜນດຳເນີນງານທາງດ້ານຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງຂອງອົງການສະຫະປະຊາຊາດໃນທົດສະວັດ 2011-2020 (United Nations Decade of Action for Road Safety 2011-2020), ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕົວຈິງ ຕ້ອງໃຫ້ທຸກພາກສ່ວນທັງພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນ ມີສ່ວນຮ່ວມຢ່າງ ຕັ້ງໜ້າ, ກວ້າງຂວາງ ແລະ ທົ່ວເຖິງ;
- 3) ຕ້ອງສ້າງນິຕິກຳໃຫ້ຄົບຖ້ວນ ພຽງພໍ ແລະ ຮັດກຸມ ເພື່ອເປັນບ່ອນອີງໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ການຫຼຸດຜ່ອນອຸບປະຕິເຫດໃຫ້ໄດ້ຕາມເປົ້າໝາຍ ແລະ ວິໄສທັດ ກຳນົດ;
- 4) ຕ້ອງສ້າງບຸກຄະລາກອນ ໃຫ້ມີຄວາມຮູ້ຄວາມສາມາດ ໃນການ ວາງແຜນ, ຄວບຄຸມ, ຄຸ້ມຄອງ ແລະ ຊ່ວຍເຫຼືອກ່ຽວກັບວຽກງານຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງ;
- 5) ຕ້ອງປະສານງານ ແລະ ການປະສານສົມທົບ ລະຫວ່າງ ຂະແໜງການ, ລະຫວ່າງ ສູນກາງ ແລະ ທ້ອງຖິ່ນ ໃຫ້ສອດຄ່ອງກົມກຽວ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງ ມີປະສິດທິພາບ ແລະ ປະສິດທິຜົນ ສູງ;
- 6) ຕ້ອງມີງົບປະມານ ແລະ ທຶນຮອນ ຢ່າງພຽງພໍ ເພື່ອນຳໃຊ້ເຂົ້າໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນດຳເນີນງານດ້ານຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງ, ເສີມຂະຫຍາຍກຳລັງແຮງພາຍໃນ ແລະ ຂົນຂວາຍເອົາການຊ່ວຍເຫຼືອ ແລະ ການກູ້ຢືມຈາກບັນດາປະເທດເພື່ອມິດ ແລະ ອົງການຈັດຕັ້ງສາກົນ.

ພາກທີ II

ຍຸດທະສາດແຫ່ງຊາດດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ ໄລຍະປີ 2021-2030

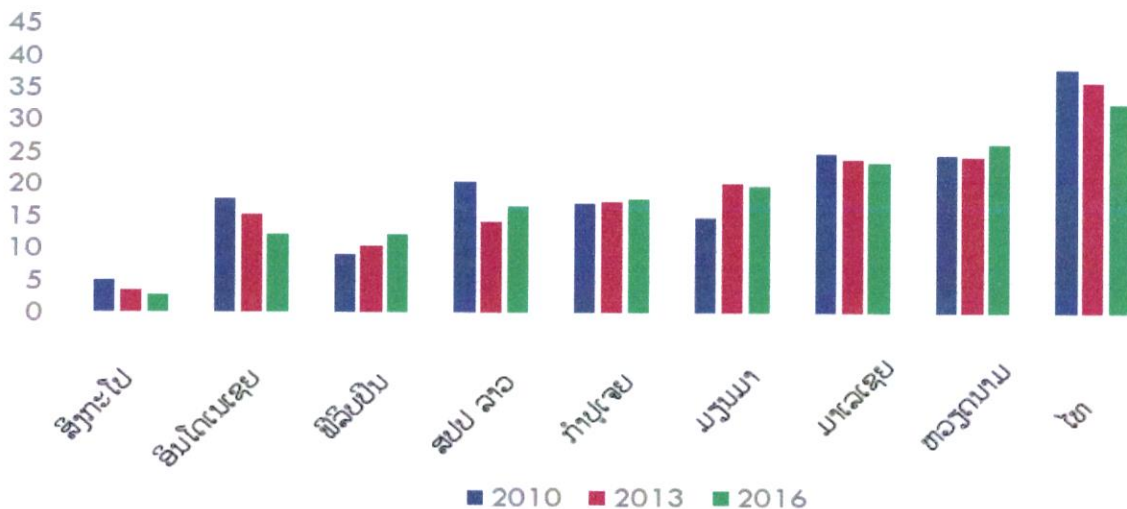
2. ກາລະໂອກາດ ແລະ ສິ່ງທີ່ທ້າທາຍ

2.1 ສະພາບແວດລ້ອມສາກົນ

ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວ ຜົນກະທົບຢ່າງຮ້າຍແຮງ ຈາກການເກີດອຸບປະຕິເຫດ ໃນການຈະລາຈອນຕາມທາງຫຼວງ ໄດ້ຮັບການປັບປຸງໃຫ້ດີຂຶ້ນ ຢູ່ໃນປະເທດທີ່ມີລາຍຮັບສູງ ແລະ ມີຄວາມຮ້າຍແຮງຂຶ້ນໃນປະເທດ ທີ່ມີລາຍຮັບຕ່ຳ ເຖິງ ປານກາງເໝືອນດັ່ງ ສປປ ລາວ. ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງປະຊາກອນ ຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ ບວກກັບການເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງໄວວາຂອງຈຳນວນຍານພາຫະນະທາງບົກ ເຮັດໃຫ້ລະບົບໂຄງລ່າງພື້ນຖານດ້ານການຈະລາຈອນ ບໍ່ສາມາດຮອງຮັບໄດ້ ຈຶ່ງນຳໄປສູ່ການເກີດອຸບປະຕິເຫດທີ່ເຮັດໃຫ້ມີ ການເສຍຊີວິດ ແລະ ບາດເຈັບ ເພີ່ມຂຶ້ນ.

ໃນບັນດາປະເທດສະມາຊິກອາຊຽນ (ASEAN), ການວາງມາດຕະການຫຼຸດຜ່ອນອຸບປະຕິເຫດຂອງແຕ່ລະປະເທດ ແມ່ນມີວິທີການ ແລະ ລະດັບ ທີ່ແຕກຕ່າງກັນ, ສຳລັບ ສປປ ລາວ ອັດຕາການເກີດອຸບປະຕິເຫດຍັງຢູ່ໃນອັນດັບທີ່ຕ່ຳກວ່າຂອງບາງປະເທດ.

ຮູບພາບທີ 11: ອັດຕາການເສຍຊີວິດ ຕໍ່ປະຊາກອນ 100.000 ຄົນ ໃນປະເທດ ASEAN



ສຳລັບ ສປປ ລາວ ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງປະຊາກອນ ຈາກ 6,0 ລ້ານຄົນ ໃນປີ 2008 ມາເປັນ 6,9 ລ້ານຄົນ ໃນປີ 2017 ເພີ່ມຂຶ້ນ 15%, ເຮັດໃຫ້ມີຈຳນວນຍານພາຫະນະເພີ່ມຂຶ້ນ ຈາກ 768.606 ຄັນ ໃນປີ 2008 ເປັນ 1.979.007 ຄັນ ໃນປີ 2017 ເພີ່ມຂຶ້ນ 157%.

2.2 ຈຸດພິເສດ ແລະ ສະພາບຄວາມເປັນຈິງພາຍໃນປະເທດ

1) ບັນຫາ

ໃນຫ້າປີທີ່ຜ່ານມາ ຜົນກະທົບທີ່ຮ້າຍແຮງຈາກການເກີດອຸບປະຕິເຫດຕາມທາງຫຼວງ ຍັງຢູ່ໃນອັດຕາເດີມ, ຍັງບໍ່ມີທ່າອ່ຽງທີ່ຈະຫຼຸດລົງ. ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງຍານພາຫະນະແມ່ນບໍ່ໃຫ້ຖືເປັນສາເຫດໂດຍກົງ ແລະ ບໍ່ໃຫ້ເອົາມາເຊື່ອມໂຍງກັນກັບຈຳນວນການເກີດອຸບປະຕິເຫດຕາມທາງຫຼວງ. ແຕ່ໃນອະນາຄົດ ອາດເຮັດໃຫ້ ສປປ ລາວ ມີຄວາມສ່ຽງຕໍ່ການເພີ່ມຜົນກະທົບຢ່າງຮ້າຍແຮງຈາກການຈະລາຈອນຕາມທາງຫຼວງ.

ຍຸດທະສາດສະບັບນີ້ ຊຸກຍູ້ ແລະ ສົ່ງເສີມ ໃຫ້ມີການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງຢ່າງ ແຂງແຮງ ເພື່ອຮັບປະກັນໃຫ້ການ ຈະລາຈອນ, ນໍາໃຊ້ຍານພາຫະນະທາງບົກ, ນໍາໃຊ້ທາງຫຼວງ ໃຫ້ມີຄວາມສະດວກ, ໂລ່ງລ່ຽນ, ປອດໄພ ແລະ ເປັນລະບຽບຮຽບຮ້ອຍ ໃນທົດສະວັດໜ້າ ຢູ່ ສປປ ລາວ.

2) ຜົນກະທົບຂອງການເກີດອຸບປະຕິເຫດສິ່ງຜົນຕໍ່ການພັດທະນາຢູ່ ສປປ ລາວ

ວຽກງານຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງ ແມ່ນເປົ້າໝາຍໜຶ່ງຂອງການພັດທະນາແບບຍືນຍົງ ຊຶ່ງອົງການອະນາໄມ ໂລກ ໄດ້ປະເມີນວ່າ ໃນທົ່ວໂລກ ມີຄົນເສຍຊີວິດຈາກອຸບປະຕິເຫດຕາມທາງຫຼວງ ປະມານ 1.35 ລ້ານຄົນ ໃນແຕ່ລະປີ. ການສຶກສາຄົ້ນຄວ້າຂອງອົງການຈັດຕັ້ງ ທີ່ມີຊື່ວ່າ “The Global Burden of Disease” ໄດ້ປະເມີນວ່າ ໃນປີ 2017 ການບາດເຈັບທີ່ເກີດຈາກການຈະລາຈອນຕາມທາງຫຼວງ ເປັນສາເຫດຕົ້ນຕໍທີ່ນໍາໄປສູ່ການເສຍຊີວິດຂອງຄົນທີ່ມີອາຍຸ ແຕ່ 5-14 ປີ ແລະ ຖັດລົງມາ ອາຍຸແຕ່ 15-49 ປີ.

ຄົນທຸກຍາກ ແມ່ນກຸ່ມທີ່ມີຄວາມສ່ຽງສູງຕໍ່ກັບການເກີດອຸບປະຕິເຫດ ທີ່ເຮັດໃຫ້ພວກເຂົາມີຄວາມທຸກທໍລະ ມານເພີ່ມຂຶ້ນ ຊຶ່ງລາຍຮັບສ່ວນໃຫຍ່ ຕ້ອງນໍາໃຊ້ເຂົ້າໃນການປົນປົວສຸຂະພາບ ແລະ ບໍ່ມີລາຍຮັບອື່ນເຂົ້າມາທົດແທນລາຍ ຈ່າຍດັ່ງກ່າວ.

ການເກີດອຸບປະຕິເຫດຕາມທາງຫຼວງ ສ່ວນໜຶ່ງແມ່ນກະທົບໃສ່ກຸ່ມຄົນທີ່ມີຄວາມບອບບາງ ແລະ ອີກສ່ວນໜຶ່ງ ແມ່ນກະທົບໃສ່ຜູ້ທໍາການຜະລິດ ທີ່ເຮັດໃຫ້ເປັນຄົນ ພິການ, ສູນເສຍສະມັດຖະພາບ ແລະ ເສຍຊີວິດ.

2.3 ວິໄສທັດຮອດປີ 2035

ໂດຍອີງໃສ່ສະພາບແວດລ້ອມ ສາກົນ, ຈຸດພິເສດ, ສະພາບຄວາມເປັນຈິງ ແລະ ທິດທາງຂອງຍຸດທະສາດແຫ່ງ ຊາດດ້ານຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງ, ໄດ້ກໍານົດວິໄສທັດຮອດປີ 2035 ໄວ້ ດັ່ງນີ້:

ຮອດປີ 2035 ວິໄສທັດດ້ານຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງ ຂອງ ສປປ ລາວ ແມ່ນໃຫ້ ອັດຕາ ການເສຍຊີວິດ ແລະ ການບາດເຈັບສາຫັດ ຫຼຸດລົງ ໃຫ້ໄດ້ 70% ໃນປີ 2035.

ຜົນໄດ້ຮັບ ດ້ານຄວາມປອດໄພໄລຍະສຸດທ້າຍ	ຂໍ້ມູນ ປີ 2019 (ຄົນ)	ຄາດໝາຍຮອດ ປີ 2035 ຫຼຸດລົງ 70% (ຄົນ)
ອັດຕາຜູ້ເສຍຊີວິດ	1.134	ຍັງ 341
ອັດຕາຜູ້ເສຍຊີວິດຕໍ່ປະຊາກອນ 100.000 ຄົນ	15	ຍັງ 6-7
ອັດຕາຜູ້ໄດ້ຮັບບາດເຈັບສາຫັດ	10.644	ຍັງ 3.450
ອັດຕາຜູ້ເສຍຊີວິດຈາກການຂັບຂີ່ລົດຈັກ	728	ຍັງ 219

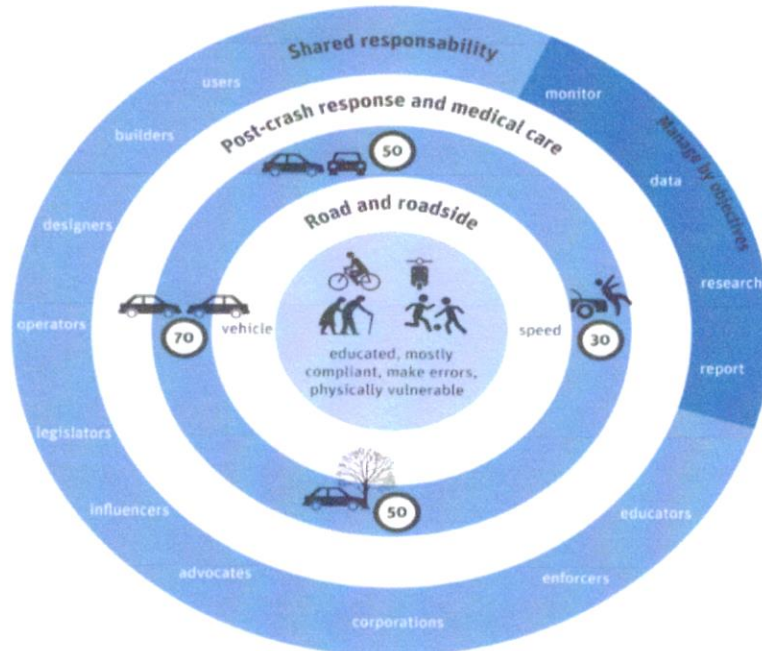
2.4 ທິດທາງລວມຂອງແຜນຍຸດທະສາດ

ເພື່ອຈັດຕັ້ງຜັນຂະຫຍາຍມະຕິກອງປະຊຸມໃຫຍ່ຜູ້ແທນອົງຄະນະພັກ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ຄັ້ງທີ IV ກໍຄືມະຕິກອງປະຊຸມໃຫຍ່ຄັ້ງທີ X ຂອງພັກປະຊາຊົນປະຕິວັດລາວ ເປັນແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດສັງຄົມ-ແຫ່ງຊາດ.

ເພື່ອບັນລຸເປົ້າໝາຍ ແລະ ທິດທາງຂອງແຜນຍຸດທະສາດສະບັບນີ້ ລັດຖະບານ ຈຶ່ງກໍານົດ ທິດທາງແຜນການ ດໍາເນີນງານລະອຽດ ຮອດປີ 2030 ຄື:

1) ການສົ່ງເສີມວິທີການຄຸ້ມຄອງລະບົບຄວາມປອດໄພ

ການລົງທຶນໃສ່ການ ສ້າງ ແລະ ພັດທະນາ ຊັບພະຍາກອນມະນຸດ, ອົງການຈັດຕັ້ງຕ່າງໆ ໂດຍສະເພາະ ການເລີ່ມສ້າງຄະນະກຳມະການແຫ່ງຊາດດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງໃຫ້ມີຄວາມຮູ້ຄວາມສາມາດໃນການປັບປຸງວຽກງານຄວາມປອດໄພ.



ໂຄງການສົ່ງເສີມຂີດຄວາມສາມາດດ້ານຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງ ທີ່ກຳລັງດຳເນີນການຢູ່ນັ້ນ ຄວນຈະເນັ້ນໜັກ ແລະ ສົ່ງເສີມໃສ່ວິທີການລະບົບຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ. ໂຄງການດັ່ງກ່າວຈະຕ້ອງສົ່ງເສີມການຮຽນຮູ້ດ້ວຍການປະຕິບັດຕົວຈິງ, ໜ່ວຍງານຕ່າງໆຕ້ອງໃຫ້ການຮ່ວມມືກັນເພື່ອໃຫ້ໄດ້ຮັບໝາກຜົນສູງ ພ້ອມທັງມີວິທີການທີ່ເໝາະສົມ ແລະ ສອດຄ່ອງ ກັບບຸດທະສາດດັ່ງກ່າວ.

ວິທີການກ່ຽວກັບລະບົບຄວາມປອດໄພ ມີດັ່ງນີ້:

1. ຊອກໃຫ້ເຫັນອົງປະກອບທັງໝົດຂອງລະບົບການຈະລາຈອນຕາມທາງຫຼວງ ເປັນຕົ້ນ ການຄຸ້ມຄອງ ທາງຫຼວງ, ຍານພາຫະນະທາງບົກ, ຜູ້ນຳໃຊ້ທາງຫຼວງ, ນຳໃຊ້ຄວາມໄວ ແລະ ການປິ່ນປົວ ແນໃສ່ລົບລ້າງການບາດເຈັບສາຫັດ ເຖິງຈະມີອຸປະຕິເຫດເກີດຂຶ້ນກໍຕາມ ແຕ່ຕ້ອງການຄວບຄຸມຜົນກະທົບຈາກຄວາມແຮງຂອງຍານພາຫະນະທາງບົກ ຕໍ່ຮ່າງກາຍຂອງຄົນ ເມື່ອມີອຸປະຕິເຫດເກີດຂຶ້ນ.

2. ສົ່ງເສີມ ແລະ ຂະຫຍາຍ ການນຳໃຊ້ຍານພາຫະນະທີ່ໃຊ້ພະລັງງານໄຟຟ້າ, ພະລັງງານສະອາດ ເປັນຕົ້ນ ຍານພາຫະນະຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານສາທາລະນະ ລວມທັງ ຍານພາຫະນະຂົນສົ່ງສ່ວນຕົວ ເພື່ອຮັກສາສະພາບແວດລ້ອມຂອງຕົວເມືອງ. ນອກຈາກນີ້ຕ້ອງໄດ້ດັດສິມການ ນຳເຂົ້າ ແລະ ນຳໃຊ້ ຍານພາຫະນະສ່ວນຕົວ ເພື່ອສ້າງຄວາມສົມດຸນລະ ຫວ່າງການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງປະຊາກອນ ແລະ ການນຳໃຊ້ຍານພາຫະນະສ່ວນຕົວ ແນໃສ່ຫຼຸດຜ່ອນ ການຈະລາຈອນທີ່ແອອັດ, ອຸປະຕິເຫດຢູ່ຕາມທາງຫຼວງ ລວມທັງ ການຫຼຸດຜ່ອນການປ່ອຍທາດອາຍເຮືອນແກ້ວຈາກການນຳໃຊ້ຍານພາຫະນະ.

3. ສ້າງ ແລະ ປັບປຸງ ລະບົບຕິດຕາມ ກວດກາ ແລະ ຄຸ້ມຄອງ ການຈະລາຈອນຢູ່ຕາມທາງຫຼວງທີ່ທັນສະໄໝ ເປັນຕົ້ນ ສູນບັນຊາການຈະລາຈອນ ດ້ວຍລະບົບກ້ອງວົງຈອນປິດ ເພື່ອຄວບຄຸມການຈະລາຈອນ ຢ່າງເຂັ້ມງວດ.

ພາຍຫຼັງທີ່ມີການ ກຳນົດ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ບຸດທະສາດດັ່ງກ່າວໃນລະດັບຊາດ, ຄະນະກຳມະການດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ ສາມາດຜັນຂະຫຍາຍການ ຝຶກອົບຮົມ ແລະ ພັດທະນາ ເພື່ອສຸມໃສ່ການຊີ້ນຳນຳພາຢູ່ຂັ້ນແຂວງ. ນອກຈາກນີ້ ຍັງສາມາດລົງເລິກ ທາງດ້ານວິຊາການ ເພື່ອສຸມໃສ່ການຊີ້ນຳນຳພາທາງດ້ານວິຊາຊີບ ເປັນຕົ້ນ ການ

ປະຕິບັດໜ້າທີ່ຂອງ ເຈົ້າໜ້າທີ່ຕໍາຫຼວດຈະລາຈອນ, ວິສະວະກອນ ແລະ ຜູ້ໃຫ້ການຊ່ວຍເຫຼືອສຸກເສີນພາຍຫຼັງເກີດອຸບ
ປະຕິເຫດ. ຂໍ້ມູນຂ່າວສານ ແລະ ການສຶກສາ ຂອງຊຸມຊົນ ສາມາດກະຕຸກຊຸກຍູ້ ແລະ ສົ່ງເສີມ ແນໃສ່ລົບລ້າງຜົນກະທົບ
ທີ່ຮ້າຍແຮງຈາກການເກີດອຸບປະຕິເຫດຕາມທາງຫຼວງ.

2) ການເສີມສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃນການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານ ແລະ ການຊີ້ນຳນຳພາ ດ້ານຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງ
ຄະນະກຳມະການແຫ່ງຊາດດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ ຕ້ອງມີການເຄື່ອນໄຫວຢ່າງເປັນລະບົບ, ປົກກະຕິໃນ
ການ ຄຸ້ມຄອງ, ຕິດຕາມ ກວດກາ, ຊຸກຍູ້, ອຳນວຍຄວາມສະດວກ ໃຫ້ອົງການຈັດຕັ້ງທີ່ຮັບຜິດຊອບ ວຽກງານຄວາມ
ປອດໄພຕາມທາງຫຼວງ ໃຫ້ສາມາດປະຕິບັດພາລະບົດບາດຂອງຕົນຢ່າງເຕັມສ່ວນ ຕາມດຳລັດວ່າດ້ວຍການຈັດຕັ້ງ ແລະ
ການເຄື່ອນໄຫວຂອງຄະນະກຳມະການດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ ສະບັບເລກທີ 61/ນຍ, ລົງວັນທີ 04 ກຸມພາ
2022.

ກອງເລຂາຄະນະກຳມະການແຫ່ງຊາດດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ ປະກອບດ້ວຍ ຜູ້ຕາງໜ້າຂອງກະຊວງ
ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, ປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ, ສຶກສາທິການ ແລະ ກິລາ, ສາທາລະນະສຸກ, ຖະແຫຼງຂ່າວ,
ວັດທະນະທຳ ແລະ ທ່ອງທ່ຽວ, ການເງິນ, ອົງການກາແດງແຫ່ງຊາດລາວ, ສູນກາງສະຫະພັນກຳມະບານລາວ, ສູນກາງ
ສະຫະພັນແມ່ຍິງລາວ, ສູນກາງຊາວໜຸ່ມປະຊາຊົນປະຕິວັດລາວ ແລະ ສະມາຄົມຜູ້ສະໜັບສະໜູນຄວາມປອດໄພທາງ
ຫຼວງ.

3) ປັບປຸງລະບົບ ຂໍ້ມູນ, ຕິດຕາມ ກວດກາ ແລະ ປະເມີນຜົນ

ໂດຍລົງທຶນໃສ່ການສ້າງລະບົບ ຂໍ້ມູນ, ຕິດຕາມ ກວດກາ ແລະ ປະເມີນຜົນ ເພື່ອນຳໃຊ້ເຂົ້າໃນການຈັດຕັ້ງ
ປະຕິບັດຍຸດທະສາດສະບັບນີ້. ໃນທຸກໆສອງປີ ຕ້ອງໄດ້ຕິດຕາມ ກວດກາ ແລະ ປະເມີນຄືນ ສື່ເປົ້າໝາຍຕົ້ນຕໍກ່ຽວກັບ
ພຶດຕິກຳຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ດັ່ງນີ້: ຄວາມໄວ, ເມົາແລ້ວຂັບ, ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ແລະ ການຮັດສາຍນິລະໄພ, ລວມເຖິງ ການ
ຂັບຂີ່ພາຫະນະທາງບົກ ໂດຍບໍ່ມີໃບຂັບຂີ່ພາຫະນະ.

ການສຳຫຼວດຈະຖືກດຳເນີນໂດຍການຮ່ວມມືກັບເຈົ້າໜ້າທີ່ຕໍາຫຼວດຈະລາຈອນ ເພື່ອຮັບປະກັນ ວ່າຜົນການສຳ
ຫຼວດຈະຖືກນຳໃຊ້ຢ່າງມີປະສິດທິຜົນ ໃນການຕິດຕາມ ກວດກາ ແລະ ປະເມີນຜົນຄວາມຄືບໜ້າ ໃນແຕ່ລະໄລຍະ.
ການສຳຫຼວດດັ່ງກ່າວຈະໄດ້ຮັບການປັບປຸງ ກ່ຽວກັບຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ ແລະ ເວລາປະຖົມພະຍາບານເບື້ອງຕົ້ນໃຫ້
ໄວພາຍຫຼັງທີ່ເກີດອຸບປະຕິເຫດ.

ການລົງທຶນທີ່ຕໍ່ເນື່ອງຈະເຮັດໃຫ້ເຈົ້າໜ້າທີ່ຕໍາຫຼວດຈະລາຈອນສາມາດເຂົ້າເຖິງ ຈຸດເກີດອຸບປະຕິເຫດໄດ້ຫຼາຍ
ຂຶ້ນ ແລະ ສາມາດເກັບກຳຂໍ້ມູນ ກ່ຽວກັບອຸບປະຕິເຫດຕາມທາງຫຼວງ ໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດໃຫ້ດີຂຶ້ນ. ແບບຟອມ
ເກັບກຳຂໍ້ມູນອຸບປະຕິເຫດຄວນຈະໄດ້ຮັບການປັບປຸງ ແລະ ສ້າງລະບົບເພີ່ມເຕີມ ໂດຍມີການຮ່ວມມືກັບຂະແໜງການ
ສາທາລະນະສຸກ ເພື່ອເປັນເຄື່ອງມືທີ່ດີທີ່ສຸດ ສຳລັບການເກັບກຳ ແລະ ກວດກາຂໍ້ມູນ.

ຖານຂໍ້ມູນອີເລັກໂຕຣນິກຈະເປັນສິ່ງທີ່ຈຳເປັນໃນການເກັບກຳຂໍ້ມູນອຸບປະຕິເຫດຕາມທາງຫຼວງ ຈະເຮັດໃຫ້
ສາມາດຕັດສິນໃຈໄດ້ດີ ໃນການຈັດບຸລິມະສິດ ທາງດ້ານຄວາມປອດໄພໃນອະນາຄົດ.

ຕາຕະລາງທີ 4: ຜົນການສຳຫຼວດແບບສັງເກດການທີ່ຜ່ານມາ

ການນຳໃຊ້ໝວກກັນກະທົບສຳລັບຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ		
ຜູ້ຂັບຂີ່	ຜູ້ໂດຍສານ	
44,1%	24,2%	
ການນຳໃຊ້ສາຍຮັດນິລະໄພ		
ຜູ້ຂັບຂີ່	ຜູ້ໂດຍສານດ້ານໜ້າ	ຜູ້ໂດຍສານດ້ານຫຼັງ
9,25%	15,1%	0%

ຂໍ້ມູນ: ອົງການເພື່ອຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ Chika Sakashita ປີ 2018, ການສຳຫຼວດດ້ວຍການສັງເກດການ ຢູ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ເຂດຊົນນະບົດ.

4) ການແກ້ບັນຫາຄວາມປອດໄພສຳລັບຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ

ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກສອງລໍ້ ແລະ ສາມລໍ້ ແມ່ນມີສ່ວນພົວພັນກັບອຸບປະຕິເຫດໃຫ້ເຖິງແກ່ຊີວິດ ຫຼາຍກວ່າ ຜູ້ຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະທາງບົກປະເພດອື່ນລວມກັນ, ຊຶ່ງຄວາມປອດໄພໃນການຂັບຂີ່ລົດຈັກຈະແມ່ນຈຸດສຸມຕົ້ນຕໍ ຂອງແຜນປະຕິບັດງານດ້ານຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງທີ່ສ້າງຂຶ້ນໃນຍຸດທະສາດສະບັບນີ້.

ວິທີທາງທີ່ຮອບດ້ານຈະຖືກນຳໃຊ້ຕໍ່ກັບບັນຫາດັ່ງກ່າວ, ໂດຍເລີ່ມຈາກການປະຕິບັດງານ ແລະ ບັງຄັບໃຊ້ທີ່ງ່າຍດາຍ ເປັນຕົ້ນ ກົມຕຳຫຼວດຈະລາຈອນ ກະຊວງປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ ຕ້ອງເພີ່ມທະວີ ການ ກວດກາ, ສຶກສາອົບຮົມ, ປັບໄໝຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ທີ່ບໍ່ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ແລະ ກັກລົດ ຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ທີ່ລະເມີດກົດຈະລາຈອນ ຕາມແຕ່ລະກໍລະນີ.

ກະຊວງສຶກສາທິການ ແລະ ກິລາ ຕ້ອງຊີ້ນຳບັນດາ ໂຮງຮຽນ, ສະຖາບັນການສຶກສາ ທັງພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນ, ເປັນເຈົ້າການປຸກຈິດສຳນຶກ ກ່ຽວກັບຄວາມຮູ້ພື້ນຖານ ແລະ ກິດຈະກຳກ່ຽວກັບກົດຈະລາຈອນທາງບົກ ພ້ອມທັງສຶກສາອົບຮົມ ໃຫ້ແກ່ນັກຮຽນຊັ້ນມັດທະຍົມຕອນ ຕົ້ນ ແລະ ປາຍ ໃນການຂັບຂີ່ດ້ວຍຄວາມປອດໄພ ແລະ ເອົາໃຈໃສ່ປະຕິບັດກົດຈະລາຈອນທາງບົກ ຢ່າງເຂັ້ມງວດ. ເພື່ອປ້ອງກັນອຸບປະຕິເຫດແຕ່ຫົວທີ່ ຄູອາຈານ, ນັກຮຽນ-ນັກສຶກສາຕ້ອງຜ່ານການຝຶກອົບຮົມ ຫຼື ການເຮັດກິດຈະກຳ ຜ່ານການໂຄສະນາເຜີຍແຜ່ ແລະ ສອດແຊກເຂົ້າໃນກິດຈະກຳ ໃນ ແລະ ນອກ ຫຼັກສູດ ຕັ້ງແຕ່ຊັ້ນອານຸບານສຶກສາ ເຖິງ ມະຫາວິທະຍາໄລ, ເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນຂ່າວສານຄວາມປອດໄພທາງສື່ອອນລາຍ ເປັນຕົ້ນ ວາລະສານສຶກສາໃໝ່, ໂຄສະນາທາງໂທລະພາບສຶກສາໃໝ່, ສື່ທາງໂທລະພາບສຶກສາ-ກິລາຜ່ານດາວທຽມ

ນອກຈາກນີ້ ໃນຫຼາຍປະເທດຍັງກຳນົດໃຫ້ລົດຈັກໃໝ່ທຸກຄັນຈະຕ້ອງມີລະບົບປ້ອງກັນຫ້າມລໍ້ລ່ອກ, ການຄວບຄຸມການຂາຍໝວກກັນກະທົບທີ່ບໍ່ມີຄຸນນະພາບ ແລະ ການກໍ່ສ້າງທາງຫຼວງຕ້ອງມີຊ່ອງຈະລາຈອນສະເພາະ ສຳລັບລົດຈັກ ຊຶ່ງຈະເຮັດໃຫ້ອັດຕາການເກີດອຸບປະຕິເຫດຫຼຸດລົງ ຢ່າງຫຼວງຫຼາຍ. ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງຈຳເປັນຈະຕ້ອງມີການຄົ້ນຄວ້າ ແລະ ນຳໃຊ້ວິທີການດັ່ງກ່າວ ແລະ ມີຫຼາຍກາລະໂອກາດອື່ນ ກ່ຽວກັບ ຄວາມປອດໄພ ທີ່ຈະຕ້ອງໄດ້ຊຸດຄົ້ນ ແລະ ຮັບຮອງເອົາ ເພື່ອແກ້ໄຂບັນຫາດ້ານຄວາມປອດໄພຂອງລົດຈັກ.



ເປົ້າໝາຍຂອງພວກເຮົາ ແມ່ນເຮັດໃຫ້ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ແລະ ຜູ້ຊ່ອນທ້າຍທັງໝົດ ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ໃຫ້ໄດ້ 95% ໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດ.

5) ການໂຄສະນາປຸກລະດົມເພື່ອໃຫ້ຜູ້ຂັບຂີ່ມີຄວາມປອດໄພ ແລະ ການບັງຄັບໃຊ້ກົດຈະລາຈອນ ຢ່າງເຂັ້ມງວດ ເພື່ອສະໜັບສະໜູນເປົ້າໝາຍຂອງພວກເຮົາ ແຕ່ນີ້ຮອດປີ 2030 ສ່ວນໜຶ່ງທີ່ເປັນບັນຫາຂອງຍຸດທະສາດສະບັບນີ້ ຕ້ອງສຸມໃສ່ແກ້ໄຂ ຫົກ ປະເດັນທີ່ເປັນພຶດຕິກຳສໍາຄັນຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະທາງບົກຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ ດັ່ງນີ້:

- 1) ຜູ້ຂັບຂີ່ ແລະ ຜູ້ຊ່ອນທ້າຍ ຕ້ອງໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ແລະ ໃສ່ສາຍຮັດຄາງ ຢ່າງຖືກຕ້ອງ;
- 2) ການດື່ມເຫຼົ້າແລ້ວຂັບ ຍັງເປັນປະກົດການຫຍໍ້ທີ່ແພ່ຫຼາຍໃນ ສປປ ລາວ ຈຶ່ງຈຳເປັນຕ້ອງໂຄສະນາປຸກລະດົມຂົນຂວາຍ ໃຫ້ຈຳກັດຜູ້ຂັບຂີ່ດື່ມເຄື່ອງດື່ມທີ່ມີທາດເຫຼົ້າ ຢ່າງເຂັ້ມງວດ;
- 3) ການຂັບຂີ່ລົດໄວ ແມ່ນພຶດຕິກຳອັນດັບໜຶ່ງໃນທົ່ວໂລກ. ການຂັບຂີ່ລົດເກີນຄວາມໄວທີ່ກຳນົດ ແມ່ນສາເຫດທີ່ພາໃຫ້ເກີດອັນຕະລາຍ, ຈຶ່ງຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີການລົງທຶນເຂົ້າໃສ່ການນຳໃຊ້ເຕັກໂນໂລຊີທີ່ທັນສະໄໝ;
- 4) ຜູ້ຂັບຂີ່ ແລະ ຜູ້ໂດຍສານ ຕ້ອງໃສ່ສາຍຮັດນິລະໄພ ຊຶ່ງເປັນມາດຕະການທີ່ໃຫ້ມີຄວາມປອດໄພທີ່ສຸດ;
- 5) ຜູ້ຂັບຂີ່ ຕ້ອງຮັບປະກັນໃນການ ຊີງ, ປ່ຽນທົດທາງ ແລະ ຂັບຂີ່ລົດທີ່ສວນທົດທາງການຈະລາຈອນ;
- 6) ການອອກໃບຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະ ໃຫ້ບຸກຄົນ ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມເງື່ອນໄຂທາງດ້ານຄວາມປອດໄພ ຢ່າງເຂັ້ມງວດ ດ້ວຍການຖອນໃບຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະ ຂອງບຸກຄົນທີ່ລະເມີດກົດຈະລາຈອນທາງບົກຢ່າງຮ້າຍແຮງ ຫຼື ລະເມີດເປັນປະຈຳ.

ຫົກປະເດັນທີ່ກ່າວມາຂ້າງເທິງນີ້ຈະເປັນມາດຕະການໃນການປັບປຸງ ແລະ ແກ້ໄຂ ທີ່ສໍາຄັນ ຕະຫຼອດໄລຍະຂອງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຍຸດທະສາດສະບັບນີ້.

ເພື່ອເຮັດໃຫ້ການແກ້ໄຂ ຫົກ ປະເດັນ ປະກົດຜົນເປັນຈິງ ພວກເຮົາຕ້ອງຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ດັ່ງນີ້:

1. ທົບທວນມາດຕະຖານ ໃນການອອກໃບຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະ ແລະ ຕິດຕາມກວດກາປະເດັນທີ່ເປັນພຶດຕິກຳສໍາຄັນ;
2. ນຳໃຊ້ລະບົບຖານຂໍ້ມູນທີ່ທັນສະໄໝ ໃນການຕິດຕາມກວດກາ ແລະ ບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍ ເພື່ອແກ້ໄຂບັນຫາການຂັບຂີ່ ທີ່ບໍ່ມີໃບຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະ ແລະ ການຂັບຂີ່ທີ່ອັນຕະລາຍ;
3. ສົ່ງເສີມ ແລະ ສະໜັບສະໜູນໃຫ້ເຈົ້າໜ້າທີ່ຕໍາຫຼວດຈະລາຈອນ ຈັດສົ່ງກຳລັງລົງສ້າງຄວາມຮັບຮູ້ ແລະ ເຂົ້າໃຈໃນການບັງຄັບໃຊ້ກົດຈະລາຈອນ ຢ່າງເຂັ້ມງວດ ໃຫ້ບຸກຄົນທີ່ມີຄວາມສ່ຽງທີ່ຈະຖືກລົງໂທດ ໂດຍການເຂົ້າຮ່ວມຂອງພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ເປັນຕົ້ນ ກະຊວງສຶກສາທິການ ແລະ ກິລາ ແລະ ສາທາລະນະສຸກ;

4. ນຳໃຊ້ມາດຕະການຕໍ່ ຮ້ານກິນດື່ມ, ກຳນົດເວລາຂາຍ ແລະ ອາຍຸກະສຽນຂອງຜູ້ເຂົ້າຮ້ານກິນດື່ມ ທີ່ລະເມີດກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ.

6) ການອອກລະບຽບການກ່ຽວກັບເຕັກໂນໂລຊີດ້ານຄວາມປອດໄພຂອງຍານພາຫະນະທາງບົກ

ຍານພາຫະນະທາງບົກ ບໍ່ແມ່ນສາເຫດຕົ້ນຕໍຂອງການເສຍຊີວິດ ຫຼື ການບາດເຈັບຢ່າງຮ້າຍແຮງ ຢູ່ ສປປ ລາວ, ແຕ່ແມ່ນພຶດຕິກຳຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ທີ່ລະເມີດກົດຈະລາຈອນ. ຄວາມກ້າວໜ້າທາງດ້ານເຕັກໂນໂລຊີຈະມີບົດບາດສຳຄັນຊ່ວຍໃນການປ້ອງກັນການ ບາດເຈັບ ແລະ ເສຍຊີວິດໃນເວລາເກີດອຸບປະຕິເຫດ.

ຄຽງຄູ່ກັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສັນຍາທີ່ຊັກຊ້າ ຂອງປະເທດອາຊຽນ ໂດຍຜ່ານຂະບວນການຮັບຮູ້ຊຶ້ງກັນ ແລະ ກັນ ຕາມລະບົບຂອງອົງການສະຫະປະຊາຊາດວາງອອກ, ດັ່ງນັ້ນ ສປປ ລາວ ຈະຕ້ອງເລັ່ງລັດໃນການຮັບຮອງເອົາລະບຽບການຕ່າງໆ ດ້ານຄວາມປອດໄພຂອງຍານພາຫະນະທາງບົກ ຂອງອົງການສະຫະປະຊາຊາດ ທີ່ໄດ້ຮັບການສະໜັບສະໜູນຈາກອົງການອະນາໄມໂລກ ດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- 1) ການປ້ອງກັນການກະທົບຈາກດ້ານໜ້າ (ລະບຽບການ 94)
- 2) ການປ້ອງກັນການກະທົບຈາກດ້ານຂ້າງ (ລະບຽບການ 95)
- 3) ການຄວບຄຸມການຊິງໂຕ (ລະບຽບການ 140)
- 4) ການປ້ອງກັນຄົນຍ່າງຈາກດ້ານໜ້າ (ລະບຽບການ 127)
- 5) ການໃສ່ສາຍຮັດນິລະໄພ (ລະບຽບການ 14)
- 6) ຊ່ອງສຽບສາຍຮັດນິລະໄພ (ລະບຽບການ 16)
- 7) ເບາະນັ່ງນິລະໄພສຳລັບເດັກນ້ອຍ (ລະບຽບການ 129)
- 8) ລະບົບປ້ອງກັນຫ້າມລໍ່ລ່ອກຂອງລົດຈັກ (ລະບຽບການ 78).



ການນຳເຂົ້າລົດໃຫຍ່ ແລະ ລົດຈັກ ໃນ ສປປ ລາວ ຕ້ອງໄດ້ມາດຕະຖານຄວາມປອດໄພ ຂອງອົງການສະຫະປະຊາຊາດ ໂດຍການສົ່ງເສີມ ຂອງອົງການອະນາໄມໂລກ.

ສິ່ງເຫຼົ່ານີ້ຈະຊ່ວຍສະໜັບສະໜູນອົງປະກອບທີ່ສຳຄັນກ່ຽວກັບຜົນໄດ້ຮັບຂອງເປົ້າໝາຍດ້ານຄວາມປອດໄພໄລຍະກາງຂອງພວກເຮົາ ຈົນຮອດປີ 2030. ບັນດານິຕິກຳ ແລະ ຂັ້ນຕອນໃໝ່ໆ ແມ່ນມີຄວາມຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການເພື່ອຮັບປະກັນໃຫ້ ສປປ ລາວ ໄດ້ຮັບຜົນປະໂຫຍດຈາກການຄວບຄຸມຄວາມປອດໄພ. ຂະບວນການເຫຼົ່ານີ້ຍັງມີຄວາມຈຳເປັນຕ້ອງນຳສະເໜີມາດຕະຖານຄວາມປອດໄພຂອງໝວກກັນກະທົບສຳລັບຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ແລະ ຜູ້ຊ້ອນທ້າຍ ໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບລະບຽບການ 22 ຂອງອົງການສະຫະປະຊາຊາດ.

7) ການທົດລອງ ແລະ ສ້າງສະພາບແວດລ້ອມຂອງທາງຫຼວງ ທີ່ປອດໄພ

ທຸກລັກສະນະຂອງການສະໜັບສະໜູນຍຸດທະສາດດ້ານຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງ ແມ່ນທາງຫຼວງເອງ. ສິ່ງທີ່ ຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພທີ່ສຳຄັນຂອງທາງຫຼວງ ແມ່ນ ປ້າຍ, ເຄື່ອງໝາຍຈະລາຈອນ, ໄຟເຍືອງທາງ ແລະ ໄຟສັນຍານ ຈະລາຈອນ ພ້ອມກັນນັ້ນ ຕ້ອງບຸລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງ ທາງຫຼວງ ເພື່ອຮັບປະກັນໃຫ້ຜູ້ຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະ ມີ ຄວາມປອດໄພ.

ຕ້ອງດຳເນີນການປ້ອງກັນດ້ວຍຫຼາຍຮູບແບບ ໂດຍຂຶ້ນກັບລັກສະນະ ແລະ ການນຳໃຊ້ ທາງຫຼວງ ຕົວຢ່າງ:



ສປປ ລາວ ຕັ້ງຢູ່ ຈຸດຕັດກັນຂອງອາຊີ ຕາເວັນອອກ
ສຽງໃຕ້. ທາງຫຼວງອາຊີ ສາຍຫຼັກແມ່ນມີຄວາມຍາວ
ແຕ່ພາກເໜືອ ເຖິງ ພາກໃຕ້ ຂອງປະເທດ (ທາງຫຼວງ
ອາຊີ ສາຍ 11) ແລະ ທາງຫຼວງທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ ຕາເວັນ
ອອກ-ຕາເວັນຕົກ, ຊຶ່ງຜູ້ປະກອບການໄດ້ນຳໃຊ້ ສຳ
ລັບ ການຄ້າສາກົນເກືອບທັງໝົດ. ລົດບັນທຸກຂະ
ໜາດໃຫຍ່ຈຳນວນຫຼາຍ ລວມກັບ ລົດທ້ອງຖິ່ນທີ່
ສັນຈອນໄປມາ ຜ່ານ ບ້ານນ້ອຍຕ່າງໆ. ການໃຊ້
ຄວາມໄວເກີນກຳນົດແມ່ນເກີດ ຂຶ້ນຢູ່ທົ່ວທຸກບ່ອນ.
ຖ້າພວກເຮົາບໍ່ແກ້ໄຂບັນຫາຄວາມປອດໄພ ຢູ່ທາງ
ຫຼວງນີ້, ຍຸດທະສາດຂອງພວກເຮົາກໍຈະບໍ່ປະສິບຜົນ
ສຳເລັດ.

ຍຸດທະສາດສະບັບນີ້ ແນໃສ່ເຮັດໃຫ້ເຄືອຂ່າຍທາງ
ຫຼວງເຫຼົ່ານີ້ ໄດ້ຖືກຈັດອັນດັບ ຄວາມປອດໄພສາມ
ດາວ ພາຍໃນປີ 2030. ພາຍຫຼັງມີການກຳນົດຖ້ອນ

ໄຂແລ້ວ ຈະມີການດຳເນີນໂຄງການທົດລອງ ແລະ ປັບປຸງ ເຄືອຂ່າຍໃຫ້ກວ້າງຂວາງຂຶ້ນ.

- 1) ຖະໜົນໃນຕົວເມືອງທີ່ມີການຈະລາຈອນໜາແໜ້ນ ຈະຕ້ອງມີ ຈຸດຈອດ-ຮັບຜູ້ໂດຍສານສໍາລັບລົດຂົນສົ່ງ ຜູ້ໂດຍສານສາທາລະນະ, ທາງຄົນຍ່າງ, ຈຸດຂ້າມທາງ, ທາງຄົບ, ທາງແຍກ ທີ່ປອດໄພ ຈະຕ້ອງມີວົງວຽນ ຫຼື ໄຟສັນຍານ ຈະລາຈອນ;
- 2) ທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດທີ່ມີການຈະລາຈອນໜາແໜ້ນ ຈະຕ້ອງມີຮາວເຫຼັກກັ້ນ ເພື່ອປ້ອງກັນບໍ່ໃຫ້ລົດຕົກອອກ ຈາກທາງຫຼວງ ຫຼື ປ້ອງກັນການກະທົບຈາກດ້ານໜ້າ ແລະ ມີທາງເຊື່ອມຕໍ່ ທີ່ປອດໄພ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ຍານພາຫະນະ ທາງບົກ ສາມາດເຂົ້າ ແລະ ອອກ ຈາກທາງຫຼວງໄດ້;
- 3) ມາດຕະການຫຼຸດຜ່ອນຄວາມໄວ ແມ່ນສິ່ງສໍາຄັນໃນທຸກສະພາບແວດລ້ອມ, ໂດຍສະເພາະ ແມ່ນ ແນໃສ່ຫຼຸດ ຜ່ອນຄວາມໄວຂອງຍານພາຫະນະໃນເຂດຕົວເມືອງທີ່ມີສະພາບການຈະລາຈອນໜາແໜ້ນ ຫຼື ເຂດຊຸມຊົນ ແຄມ ທາງຫຼວງ.

ການຫຼຸດຜ່ອນຄວາມໄວຂອງຍານພາຫະນະທາງບົກ ແມ່ນສິ່ງສໍາຄັນໄປຄຽງຄູ່ກັບການຈຳກັດຄວາມໄວ.

ການປ່ຽນແປງສະພາບແວດລ້ອມທາງຫຼວງ ແມ່ນແນໃສ່ປົກປ້ອງຜູ້ນຳໃຊ້ ທາງຫຼວງ ຈາກການເສຍຊີວິດ ຫຼື ການບາດເຈັບ ຢ່າງຮ້າຍແຮງ ຖ້າພວກເຂົາຫາກມີຄວາມຜິດພາດ ຈະຕ້ອງສ້າງຄວາມເຂົ້າໃຈໃໝ່ຕໍ່ມືກ ແລະ ສຸມໃສ່ລົງ ທຶນໃສ່ໂຄງລ່າງພື້ນຖານໃຫ້ຫຼາຍຂຶ້ນ.

ເພື່ອຮັບປະກັນການຮຽນຮູ້ຈາກການກະທຳ, ພວກເຮົາ ຈະດຳເນີນໂຄງການທົດລອງຫຼາຍໂຄງການໄປຄຽງຄູ່ກັບການພັດທະນາມາດຕະຖານເຕັກນິກດ້ານຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງ.



ໂຄງການທົດລອງ ຈະປະກອບຢ່າງໜ້ອຍດ້ວຍ ສອງຊ່ວງ ຂອງທາງຫຼວງອາຊີ:

1) ໂຄງການທີ່ໜຶ່ງ ຈະສຸມໃສ່ທາງຫຼວງອາຊີເລກທີ 11 ລະຫວ່າງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຫາ ແຂວງຈຳປາສັກ, ຊຶ່ງສ່ວນໃຫຍ່ແລ້ວ ຈະເປັນທາງລຽບ, ມີການຈະລາຈອນຂອງຍານພາຫະນະບັນທຸກ ຢ່າງຫຼວງຫຼາຍ ແລະ ມີການໃຊ້ຄວາມໄວເກີນກຳນົດ;

2) ອີກໂຄງການໜຶ່ງ ຈະສຸມໃສ່ໜຶ່ງໃນບັນດາທາງພູເຂົາ ຂອງທາງຫຼວງສາຍ 11 ທີ່ມີບັນຫາດ້ານຄວາມປອດໄພ ທີ່ແຕກຕ່າງກັນ.

ທາງຫຼວງສ່ວນໃຫຍ່ຢູ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ສະຫວັນນະເຂດ ແລະ ຈຳປາສັກ ທີ່ມີ ຄົນຍ່າງ, ລົດຈັກ, ລົດຂົນສົ່ງ ຜູ້ໂດຍສານສາທາລະນະ, ລົດບັນທຸກ ແລະ ລົດໃຫຍ່ ທີ່ສັນຈອນໄປມາ ຊຶ່ງເປັນເຂດການຄ້າ ແລະ ທີ່ຢູ່ອາໄສ ຢ່າງໜາແໜ້ນ ແລະ ເປັນ ທາງຫຼວງ ທີ່ເຮັດໃຫ້ມີ ການບາດເຈັບຢ່າງຮ້າຍແຮງ ຈາກອຸບປະຕິເຫດ.

ໂຄງການທົດລອງຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງດັ່ງກ່າວຈະໄດ້ຮັບການພັດທະນາ ຕາມຫຼັກການກ່ຽວກັບລະບົບຄວາມປອດໄພ, ເຮັດໃຫ້ວຽກງານພາຍໃນນອນຢູ່ໃນຂອບຄວາມຮັບຮູ້ດ້ານການຈະລາຈອນທີ່ຍືນຍົງ ຈຶ່ງຈະຮັບປະກັນວ່າຈະບໍ່ມີຜູ້ເສຍຊີວິດ ແລະ ຜູ້ບາດເຈັບຢ່າງຮ້າຍແຮງເກີດຂຶ້ນ ຈາກອຸບປະຕິເຫດຕາມທາງຫຼວງ.

ເນື່ອງຈາກໂຄງການທົດລອງເຫຼົ່ານີ້ ໄດ້ນຳໃຊ້ມາດຕະການຄວາມປອດໄພທີ່ສຳຄັນ ແລະ ຈະຊອກຫາງົບປະມານເພື່ອລົງທຶນຕື່ມ ເຂົ້າໃສ່ການນຳໃຊ້ມາດຕະການຄວາມປອດໄພດັ່ງກ່າວ ຢ່າງເປັນລະບົບໃນຂອບເຂດ ທົ່ວປະເທດ.

8) ການລົງທຶນ ແລະ ການຮັບມືພາຍຫຼັງເກີດອຸບປະຕິເຫດ

ຂະແໜງການສາທາລະນະສຸກມີບົດບາດທີ່ສຳຄັນຕໍ່ຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງ ໂດຍສະເພາະແມ່ນການຮັບມືພາຍຫຼັງເກີດອຸບປະຕິເຫດ ດ້ວຍການປິ່ນປົວສຸກເສີນ ແລະ ການເບິ່ງແຍງຄົນບາດເຈັບ.

ມີຫຼາຍອົງປະກອບທີ່ສຳຄັນ ແລະ ຈຳເປັນຈະຕ້ອງເຮັດວຽກຮ່ວມກັນຢ່າງມີປະສິດທິຜົນ ຊຶ່ງປະກອບດ້ວຍ:

- 1) ການແຈ້ງສຸກເສີນກ່ຽວກັບອຸບປະຕິເຫດ ໂດຍຂະແໜງການ ສາທາລະນະສຸກ ແລະ ປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ;
- 2) ການສົ່ງຄືນເຈັບຈາກຈຸດເກີດເຫດໄປຍັງສະຖານທີ່ປິ່ນປົວ;
- 3) ການປິ່ນປົວໂດຍພະນັກງານທີ່ມີຄວາມຮູ້ຄວາມສາມາດ ແລະ ຜ່ານການຝຶກອົບຮົມ;
- 4) ການພັກຟື້ນ ແລະ ການຟື້ນຟູສຳລັບຜູ້ບາດເຈັບຈາກອຸບປະຕິເຫດ.

ການປະເມີນຂີດຄວາມສາມາດໃນການຮັບມືຕໍ່ການບາດເຈັບຈາກອຸບປະຕິເຫດຕາມທາງຫຼວງ ຈະຖືກດຳເນີນການຢ່າງລະອຽດ ຢູ່ ສປປ ລາວ ເພື່ອຊອກຫາວິທີການແກ້ໄຂ. ການລົງທຶນໃໝ່ທີ່ສຳຄັນ ເຂົ້າໃສ່ໝາຍເລກໂທລະສັບສຸກເສີນແຫ່ງຊາດ, ລົດຮັບສົ່ງຄືນເຈັບ, ເຄື່ອງມືປິ່ນປົວ ແລະ ບຸກຄະລາກອນແພດສຸກເສີນ ຈະສົ່ງຜົນປະໂຫຍດໃຫ້ແກ່ສຸຂະ

ພາບ ແລະ ສະຫວັດດີການຂອງປະຊາຊົນລາວ ແລະ ຈະບໍ່ເປັນຜົນປະໂຫຍດ ໃຫ້ພຽງແຕ່ຄວາມປອດໄພໃນການຈະລາຈອນຕາມທາງຫຼວງເທົ່ານັ້ນ.

ການລົງທຶນໃສ່ການປັບປຸງພາຍຫຼັງເກີດອຸບປະຕິເຫດຈະເປັນວຽກງານທີ່ສໍາຄັນສໍາລັບແຜນດໍາເນີນງານແຕ່ລະສະບັບ. ລະບົບປະກັນໄພການບາດເຈັບແຫ່ງຊາດໄດ້ພິສູດວ່າ ເປັນເຄື່ອງມືທີ່ສໍາຄັນ ທີ່ຮັບປະກັນການບໍລິການດ້ານຕ່າງໆ ຊຶ່ງຈະໄດ້ຮັບທຶນສະໜັບສະໜູນຢ່າງພຽງພໍ ແລະ ເປັນແຫຼ່ງລາຍຮັບສໍາລັບການລົງທຶນໃສ່ຄວາມປອດໄພທີ່ກວ້າງຂວາງຂຶ້ນ.

ການລົງທຶນ ແລະ ການຮັບມືພາຍຫຼັງເກີດອຸບປະຕິເຫດ ແມ່ນໃຫ້ສ້າງຕັ້ງສູນການແພດສຸກເສີນຂຶ້ນຢູ່ສູນກາງ ແລະ ທ້ອງຖິ່ນ, ສະໜອງຍານພາຫະນະນໍາສົ່ງຄົນເຈັບ ແລະ ອຸປະກອນທີ່ຈໍາເປັນ, ປັບປຸງລະບົບນໍາສົ່ງຄົນເຈັບຈາກເມືອງ ຫາ ແຂວງ.

2.5 ເປົ້າໝາຍ ແລະ ຄາດໝາຍສູງຊັ້ນ

ການກໍານົດເປົ້າໝາຍທີ່ຊັດເຈນເປັນບັນຫາທີ່ສໍາຄັນ ສໍາລັບການປະຕິບັດຍຸດທະສາດດ້ານຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງ. ໃນປີ 2015, ອົງການສະຫະປະຊາຊາດ ໄດ້ກໍານົດເປົ້າໝາຍການພັດທະນາແບບຍືນຍົງ (Sustainable Development Goals) ໃນປີ 2030. ເປົ້າໝາຍການພັດທະນາແບບຍືນຍົງ (SDGs) ດັ່ງກ່າວໄດ້ຮັບຮູ້ຜົນກະທົບຢ່າງຮ້າຍແຮງຈາກການເກີດອຸບປະຕິເຫດຕາມທາງຫຼວງ ມາເປັນປະເດັນການພັດທະນາທີ່ສໍາຄັນ ແລະ ເປັນຄັ້ງທໍາອິດ ຊຶ່ງເປັນອຸປະສັກຕໍ່ການພັດທະນາຊີວິດຂອງຄົນ ແລະ ສັງຄົມ. ເປົ້າໝາຍດ້ານຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງທີ່ມີລັກສະນະສະເພາະ ຊຶ່ງໄດ້ລວມເອົາສອງເປົ້າໝາຍເຂົ້າກັນຄື: ເປົ້າໝາຍທີສາມ (ມີສຸຂະພາບທີ່ດີ ແລະ ຊີວິດການເປັນຢູ່ທີ່ດີ) ແລະ ເປົ້າໝາຍທີສິບເອັດ (ສ້າງຕົວເມືອງ ແລະ ຊຸມຊົນໃຫ້ມີຄວາມຍືນຍົງ).

	
ຫຼຸດຜ່ອນອັດຕາ ການເສຍຊີວິດ ແລະ ອຸບປະຕິເຫດ ຈາກການສັນຈອນຕາມທາງຫຼວງລົງເຄິ່ງໜຶ່ງ (50%) ໃນປີ 2020	ການສ້າງຕົວເມືອງ ແລະ ການຕັ້ງຖິ່ນຖານຂອງມະນຸດ ແບບມີສ່ວນຮ່ວມ, ປອດໄພ, ພື້ນຟູໄດ້ໄວ ແລະ ຍືນຍົງ ໃນປີ 2030

ຍຸດທະສາດນີ້ ແມ່ນສອດຄ່ອງກັບເປົ້າໝາຍການພັດທະນາແບບຍືນຍົງ (SDGs). ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ ວິໄສທັດ ຍັງບໍ່ທັນສາມາດຈັດຕັ້ງໃຫ້ປະກົດຜົນເປັນຈິງໄດ້ເທື່ອ ຄືເຮັດໃຫ້ການເສຍຊີວິດ ແລະ ການບາດເຈັບສາຫັດ ຈາກການຈະລາຈອນຕາມທາງຫຼວງ ຫຼຸດລົງໄດ້ 70% ໃນປີ 2035. ດ້ວຍເຫດຜົນດັ່ງກ່າວ ຈຶ່ງມີການກໍານົດເປົ້າໝາຍໄລຍະກາງຂຶ້ນ ນັບແຕ່ນີ້ ເຖິງປີ 2025 ເພື່ອຈະຂັບເຄື່ອນວຽກງານດັ່ງກ່າວໃຫ້ກ້າວໄປຂ້າງໜ້າ. ການກໍານົດເປົ້າໝາຍດັ່ງກ່າວຍັງຊ່ວຍເຮັດໃຫ້ພວກເຮົາສາມາດຕິດຕາມເບິ່ງຄວາມຄືບໜ້າ ຂອງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດບັນດາໜ້າວຽກເຫຼົ່ານັ້ນ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ບັນລຸຕາມວິໄສທັດ. ເປົ້າໝາຍທີ່ສ້າງຂຶ້ນນັ້ນ ຕ້ອງມີແຜນດໍາເນີນງານສະໜັບສະໜູນ ໂດຍມີການມອບໝາຍໜ້າທີ່ ແລະ ຄວາມຮັບຜິດຊອບ ເຂົ້າໃສ່ແຕ່ລະໜ້າວຽກ.

**ການຈັດລຳດັບຂອງເປົ້າໝາຍຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງ
ຍຸດທະສາດສະບັບນີ້ ແບ່ງເປົ້າໝາຍອອກເປັນສາມລຳດັບ ດັ່ງນີ້:**

1. ເປົ້າໝາຍຂອງຜົນໄດ້ຮັບສຸດທ້າຍດ້ານຄວາມປອດໄພ (ຮອດປີ 2030)
 ຜົນໄດ້ຮັບສຸດທ້າຍດ້ານຄວາມປອດໄພ ແມ່ນ ຜົນທີ່ຕ້ອງການໃນລະດັບສູງສຸດ ໂດຍສຸມໃສ່ການຫຼຸດ
 ຜ່ອນການເສຍຊີວິດ ແລະ ການບາດເຈັບສາຫັດຈາກອຸບປະຕິເຫດຕາມທາງຫຼວງ. ເພື່ອສົມທຽບໃສ່ກັບເປົ້າ
 ໝາຍຂອງບັນດາປະເທດອາຊຽນທີ່ວາງເປົ້າໝາຍວ່າ ໃຫ້ຫຼຸດຈຳນວນຜູ້ເສຍຊີວິດຕໍ່ປະຊາກອນ 100.000
 ຄົນ. ເພື່ອຮັບປະກັນໃຫ້ ພວກເຮົາສາມາດແກ້ໄຂບັນຫາເບື້ອງຕົ້ນດ້ານຄວາມປອດໄພ, ຈຶ່ງມີການກຳນົດເປົ້າ
 ໝາຍສະເພາະສຳລັບຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ.
2. ເປົ້າໝາຍຂອງຜົນໄດ້ຮັບໄລຍະກາງດ້ານຄວາມປອດໄພ ແຕ່ປີ 2021-2025
 ເປົ້າໝາຍຂອງຜົນໄດ້ຮັບໄລຍະກາງດ້ານຄວາມປອດໄພ ແມ່ນ ມີຄວາມຕ້ອງການສຸມໃສ່ດ້ານຊັບພະ
 ຍາກອນ ແລະ ຕິດຕາມຄວາມຄືບໜ້າຂອງບັນຫາຄວາມປອດໄພທີ່ສຳຄັນ ຜົນໄດ້ຮັບໄລຍະກາງນີ້ ແມ່ນເອົາ
 ມາຈາກຜົນການປະຕິບັດເປົ້າໝາຍດ້ານຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງແບບສະໝັກໃຈ ທີ່ສ້າງຂຶ້ນໂດຍອົງ
 ການສະຫະປະຊາຊາດ. ຫຼັກຖານຂອງການຄົ້ນຄວ້າແນະນຳວ່າ ຖ້າຜົນໄດ້ຮັບເຫຼົ່ານີ້ຫາກມີການປັບປຸງ ກໍ
 ໝາຍຄວາມວ່າ ຄວາມປອດໄພກໍໄດ້ຮັບການປັບປຸງດີຂຶ້ນ.
3. ເປົ້າໝາຍຂອງຜົນການດຳເນີນງານ
 ເພື່ອປັບປຸງຜົນໄດ້ຮັບຄວາມປອດໄພໄລຍະກາງ ແລະ ເພື່ອບັນລຸເປົ້າໝາຍຄວາມປອດໄພໄລຍະສຸດ
 ທ້າຍ ຮອດປີ 2030, ມີຫຼາຍໜ້າວຽກທີ່ສຳຄັນ ແລະ ຈຳເປັນ ຊຶ່ງຈະຕ້ອງໄດ້ຮັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃຫ້ສຳ
 ເລັດຜົນໜ້າວຽກຊຸດທຳອິດ ແລະ ເປົ້າໝາຍ ແມ່ນໄດ້ກຳນົດໄວ້ຢູ່ໃນແຜນການດຳເນີນງານຂອງຍຸດທະສາດ
 ສະບັບນີ້.

ຕາຕະລາງ 2: ຄາດໝາຍຜົນໄດ້ຮັບດ້ານຄວາມປອດໄພໄລຍະຍາວ

ຜົນໄດ້ຮັບ ດ້ານຄວາມປອດໄພໄລຍະສຸດທ້າຍ	ຂໍ້ມູນ ປີ 2019 (ຄົນ)	ຄາດໝາຍຮອດ ປີ 2030 ຫຼຸດລົງ 50% (ຄົນ)
ອັດຕາຜູ້ເສຍຊີວິດ	1.134	ຍັງ 567
ອັດຕາຜູ້ເສຍຊີວິດຕໍ່ປະຊາກອນ 100.000 ຄົນ	15	ຍັງ 7-8
ອັດຕາຜູ້ໄດ້ຮັບບາດເຈັບສາຫັດ	10.644	ຍັງ 5.322
ອັດຕາຜູ້ເສຍຊີວິດຈາກການຂັບຂີ່ລົດຈັກ	728	ຍັງ 364

ພວກເຮົາໄດ້ຮັບຮອງເອົາວິທີການ ໃນການບັນລຸເປົ້າໝາຍ ໂດຍເລີ່ມຕົ້ນຈາກການຫຼຸດອັດຕາການເສຍຊີວິດ ແລະ
 ການບາດເຈັບສາຫັດລົງ ໃຫ້ໄດ້ 50% ໃນປີ 2030. ອີງຕາມເປົ້າໝາຍຜົນການປະຕິບັດຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງແບບ
 ສະໝັກໃຈ ທີ່ສ້າງຂຶ້ນໂດຍອົງການສະຫະປະຊາຊາດ, ພວກເຮົາຈຶ່ງກຳນົດ ແປດ ເປົ້າໝາຍ ກ່ຽວກັບຜົນໄດ້ຮັບດ້ານຄວາມ
 ປອດໄພໄລຍະກາງ ບົນພື້ນຖານການສະໜັບສະໜູນໂດຍກົງ ຈາກພາກລັດ ແລະ ສັງຄົມ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ອຸບປະຕິເຫດຫຼຸດລົງ
 50% .

ຕາຕະລາງ 3: ຄາດໝາຍຜົນໄດ້ຮັບດ້ານຄວາມປອດໄພໄລຍະກາງ

ຜົນໄດ້ຮັບດ້ານຄວາມປອດໄພໄລຍະກາງ	ຄາດໝາຍ ຮອດປີ 2025
ຜູ້ຂັບຂີ່ໃຊ້ຄວາມໄວເກີນກຳນົດ	ຫຼຸດລົງກວ່າ 25%
ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດໃຫຍ່ ນຳໃຊ້ສາຍຮັດນິລະໄພຢ່າງຖືກຕ້ອງ	ຢ່າງຕໍ່າ 95%
ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ໃສ່ໝວກກັນກະທົບຢ່າງຖືກຕ້ອງ	ຢ່າງຕໍ່າ 95%
ກວດພົບຜູ້ຂັບຂີ່ດື່ມເຫຼົ້າເກີນກວ່າປະລິມານ ທີ່ກົດໝາຍກຳນົດ	ນ້ອຍກວ່າ 0.1%
ການຈັດລະດັບຄວາມປອດໄພຂອງອົງການປະເມີນຜົນດ້ານຄວາມປອດໄພສາກົນ (iRAP) ສຳລັບເຄືອຂ່າຍທາງຫຼວງອາຊຽນ	ຢ່າງຕໍ່າ 3 ດາວ
ການເດີນທາງຕາມຖະໜົນສາຍສຳຄັນໃນຕົວເມືອງຕ້ອງໄດ້ລະດັບຄວາມປອດໄພສາມດາວ ຫຼື ສູງກວ່າ	> 75%
ຍານພາຫະນະທາງບົກໃໝ່ ຕ້ອງໄດ້ມາດຕະຖານຄວາມປອດໄພຂອງ ອົງການສະຫະປະຊາຊາດ ຢ່າງໜ້ອຍໄດ້ 7 ໃນ 8 ບຸລິມະສິດ.	87,5 %
ໄລຍະເວລາ ຕັ້ງແຕ່ເກີດອຸບປະຕິເຫດ ຈົນເຖິງ ການໄດ້ຮັບການປະຖິ້ມພະຍາບານສຸກເສີນເບື້ອງຕົ້ນໂດຍມີອາຊີບ	5-10 ນາທີ

ຕົວຊີ້ວັດຜົນການດຳເນີນງານໃນຂັ້ນຕໍ່ໄປ ແລະ ເປົ້າໝາຍ ຈະໄດ້ກຳນົດຂຶ້ນໃນແຜນປະຕິບັດງານທີ່ຈະໄດ້ສ້າງຂຶ້ນ ຊຶ່ງຈະສຸມໃສ່ ຕົວຊີ້ວັດ “ຜົນການດຳເນີນງານ” ໂດຍສະເພາະ ຕົວຊີ້ວັດ ທີ່ຈະຊ່ວຍໃຫ້ບັນລຸໄດ້ເປົ້າໝາຍຂອງຜົນໄດ້ຮັບໄລຍະກາງ.

ພາກທີ III ແຜນດຳເນີນງານ ໄລຍະປີ 2021-2025

3 ແຜນງານ ແລະ ໂຄງການບຸລິມະສິດ ແຕ່ປີ 2021-2025

ແຜນດຳເນີນງານ ຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ ຮອດປີ 2025 ໄດ້ກຳນົດໂຄງການທີ່ສຳຄັນ ແລະ ຈັດລຽງບຸລິມະສິດ ເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຍຸດທະສາດຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງ ສຳລັບ ສປປ ລາວ ໃຫ້ບັນລຸເປົ້າໝາຍ ຮອດປີ 2030 ດັ່ງນີ້:

3.1 ແຜນການລົງທຶນທັງໝົດ

ແຜນດຳເນີນງານດ້ານຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງ ແມ່ນສອດຄ່ອງກັບໄລຍະຂອງແຜນການພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມແຫ່ງຊາດ ຄັ້ງທີ IX (2021-2025) ຄື:

ໄລຍະປີ	2021	2022	2023	2024	2025
ທຶນ (ຕື້ ກີບ)	55.496	184.176	37.587	134.871	554.961
ລວມທັງໝົດ (ຕື້ ກີບ)	967.091				

ງົບປະມານທີ່ສະແດງອອກໃນຕາຕະລາງຂ້າງເທິງ ໄດ້ແບ່ງອອກເປັນສອງພາກສ່ວນ ດັ່ງນີ້:

1. ການລົງທຶນພາຍໃນມາຈາກງົບປະມານຂອງລັດ ແລະ ກອງທຶນທາງ ກວມເອົາປະມານ 12 - 20 % ;
2. ສ່ວນຍັງເຫຼືອແມ່ນໄດ້ຮັບການຊ່ວຍເຫຼືອ ຈາກຕ່າງປະເທດ .

3.2 ການຈັດບຸລິມະສິດ

ແຜນດຳເນີນງານ ສະບັບນີ້ ໄດ້ຈັດເປັນ ບຸລິມະສິດ ບົນພື້ນຖານການຕັ້ງຄຳຖາມ ດັ່ງນີ້:

- 1) ສອດຄ່ອງກັບ ວິໄສທັດ ແລະ ຍຸດທະສາດ ດ້ານຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງແລ້ວບໍ່?
- 2) ມີຄວາມສຳຄັນ ເພື່ອບັນລຸເປົ້າໝາຍຢ່າງເປັນຮູບປະທຳ ໃນການຫຼຸດຜ່ອນການບາດເຈັບ ຈາກການເກີດອຸບປະຕິເຫດຕາມທາງຫຼວງ ໃນ ສປປ ລາວ ແລ້ວບໍ່?
- 3) ໄດ້ປົກປ້ອງ ຜູ້ນຳໃຊ້ຍານພາຫະນະທາງບົກ, ນຳໃຊ້ທາງຫຼວງ ຈາກການເສຍຊີວິດ ຫຼື ການບາດເຈັບສາຫັດແລ້ວບໍ່?
- 4) ຊ່ວຍໃຫ້ການລົງທຶນ ດ້ານຄວາມປອດໄພ ໃຫ້ມີມູນຄ່າສູງຂຶ້ນແລ້ວບໍ່?
- 5) ໄດ້ຖືກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໂດຍຜ່ານຄະນະກຳມະການແຫ່ງຊາດດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ ແລ້ວບໍ່?
- 6) ການລົງທຶນ ມີຄວາມເໝາະສົມກັບສະພາບເສດຖະກິດຕົວຈິງ ໃນ ສປປ ລາວ ແລ້ວບໍ່?

ຜົນໄດ້ຮັບຂອງແຜນດຳເນີນງານ ສະແດງໃຫ້ເຫັນເຖິງ ຂັ້ນຕອນ ແລະ ບາດກ້າວ ໃນການສຸມໃສ່ການແກ້ໄຂບັນຫາຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງພາຍໃນປະເທດ. ຄຽງຄູ່ກັບຍຸດທະສາດແຫ່ງຊາດ, ແຜນດຳເນີນງານ ດັ່ງກ່າວ ຍັງສະເໜີທາງເລືອກ ໃນການຕັດສິນໃຈລົງທຶນຂອງລັດຖະບານ ແຫ່ງ ສປປ ລາວ ແລະ ຄູ່ຮ່ວມພັດທະນາ. ສຳລັບການຈັດຕັ້ງທີ່ມີຄວາມສົນໃຈ ຢາກປະກອບສ່ວນອັນສຳຄັນ ເຂົ້າໃສ່ວຽກງານດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ ໃນ ສປປ ລາວ ຄວນຈະມີການກຳນົດລະອຽດວ່າ ຈະລົງທຶນໃສ່ວຽກງານໃດຂອງແຜນດຳເນີນງານດັ່ງກ່າວ, ໂດຍມີການປຶກສາຫາລື ກັບຂະແໜງການ ຜູ້ທີ່ຮັບຜິດຊອບ ຫຼື ຊື້ນຳ ວຽກງານດ້ານຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງ ແລະ ພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງ ທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ ໃນແຜນດຳເນີນງານສະບັບນີ້.

3.3 ແຫຼ່ງທຶນ

ແຫຼ່ງທຶນໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນດຳເນີນງານດ້ານຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງ ຮອດປີ 2025, ມາຈາກ 4 ແຫຼ່ງທຶນ ຄື:

- 1) ງົບປະມານຂອງລັດ ;
- 2) ກອງທຶນທາງ-ບ້ວງຄວາມປອດໄພ;
- 3) ເງິນກູ້ຢືມຂອງຂະແໜງຂົນສົ່ງທີ່ເປັນທຶນຫຼັກ ເພື່ອລົງທຶນດ້ານຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງ;
- 4) ເງິນຊ່ວຍເຫຼືອລ້າ ຈາກພາຍໃນ, ຕ່າງປະເທດ ແລະ ອົງການຈັດຕັ້ງສາກົນ.

3.4 ແຜນດຳເນີນງານລະອຽດ ແລະ ການຈັດບຸລິມະສິດ

ຕໍ່ໄປນີ້ ແມ່ນບັນດາແຜນດຳເນີນງານລະອຽດ ແລະ ການຈັດບຸລິມະສິດ ທີ່ຈະໄດ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຈົນຮອດປີ 2025 ຂອງບັນດາຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງທີ່ໄດ້ມອບໝາຍໃຫ້ຮັບຜິດຊອບ ແລະ ງົບປະມານທີ່ຈະລົງທຶນ.

ແຜນງານ	ພາກສ່ວນ ຮັບຜິດຊອບ	ການລົງທຶນ (ກີບ)	ກຳນົດເວລາ ການ ຈັດຕັ້ງ ປະຕິບັດ
1. ການສົ່ງເສີມວິທີການຄຸ້ມຄອງລະບົບຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງ			
1) ແຜນງານການນຳພາດ້ານຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງ - ຖອດຖອນບົດຮຽນ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງຈາກປະເທດທີ່ພັດທະນາ; - ຈັດກອງປະຊຸມສຳມະນາກ່ຽວກັບວຽກງານຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງ ໃຫ້ ຄະນະກຳມະການແຫ່ງຊາດດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ, ຄະນະກຳມະການດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ ແຂວງ, ນະ ຄອນຫຼວງ.	ກະຊວງ ໂຍທາ ທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ	1.768.800.000	ປີ 2021
2. ການເສີມສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃນການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານ ແລະ ການຊີ້ນຳພາ ດ້ານຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງ			
2) ແຜນງານສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃນການຄຸ້ມຄອງຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງ - ສ້າງຕັ້ງໜ່ວຍງານ ກອງເລຂາ ຄະນະກຳມະການແຫ່ງຊາດດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ, ຄະນະກຳມະການດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ ແຂວງ, ນະຄອນຫຼວງ ທີ່ຢູ່ພາຍໃຕ້ຂະແໜງການໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, ປັບປຸງ ພາລະບົດບາດ ແລະ ແບບແຜນວິທີເຮັດວຽກງານ ຂອງກອງເລຂາ ຄະນະກຳມະການແຫ່ງຊາດດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ ແລະ ຄະນະກຳມະການດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ ແຂວງ, ນະຄອນຫຼວງ; - ສ້າງປຶ້ມຄູ່ມືໃນການຄຸ້ມຄອງ ວຽກງານຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງ ສຳລັບ ຄະນະກຳມະການແຫ່ງຊາດດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ ແລະ ຄະນະກຳມະການດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ ແຂວງ, ນະຄອນຫຼວງ;	ກະຊວງ ໂຍທາ ທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ	442.200.000	ປີ 2021

- ກະກຽມແຜນ, ງົບປະມານ ໃສ່ວຽກງານຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງ.			
3. ປັບປຸງ ລະບົບ ຂໍ້ມູນ, ຕິດຕາມກວດກາ ແລະ ປະເມີນຜົນ			
3) ສ້າງລະບົບການເກັບກຳຂໍ້ມູນ ການເກີດອຸບປະຕິເຫດຕາມທາງຫຼວງ ດ້ວຍລະບົບທີ່ທັນສະໄໝ - ໃຫ້ທຸກພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ສູນກາງ ແລະ ທ້ອງຖິ່ນ ເຂົ້າເຖິງລະບົບເກັບກຳຂໍ້ມູນການເກີດອຸບປະຕິເຫດຕາມທາງຫຼວງ; - ປັບປຸງແບບຟອມການເກັບກຳຂໍ້ມູນ ອຸບປະຕິເຫດ ຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ຕໍາຫຼວດຈະລາຈອນ; - ເຊື່ອມໂຍງລະບົບເກັບກຳຂໍ້ມູນອຸບປະຕິເຫດຕາມທາງຫຼວງຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ຕໍາຫຼວດຈະລາຈອນ ແລະ ໂຮງໝໍມິດຕະພາບ; - ນຳໃຊ້ສະຖິຕິຂໍ້ມູນອຸບປະຕິເຫດຕາມທາງຫຼວງ ເຂົ້າໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການລົງທຶນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.	ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, ປຶກສາຫາລືກັບ ກະຊວງ ປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ ແລະ ກະຊວງ ສາທາລະນະສຸກ	663.300.000	ປີ 2021
4. ການແກ້ໄຂ ບັນຫາຄວາມປອດໄພ ສຳລັບຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ			
4) ມີຄວາມເຂັ້ມງວດໃນການບັງຄັບໃຊ້ກົດຈະລາຈອນທາງບົກ, ໂຄສະນາ ເຜີຍແຜ່, ປຸກຈິດສຳນຶກ ໃຫ້ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ໂດຍເນັ້ນໃສ່ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບຂອງ ຜູ້ຂັບຂີ່ ແລະ ຜູ້ຊ້ອນທ້າຍ ແລະ ໃບອະນຸຍາດຂັບຂີ່ ໂດຍການເຮັດທົດລອງ 2 ແຂວງ ແລ້ວຈຶ່ງຂະຫຍາຍໄປສູ່ແຂວງອື່ນ. - ກະກຽມແຜນດຳເນີນງານ ການກວດກາບັງຄັບໃຊ້ກົດຈະລາ ຈອນທາງບົກ ຕໍ່ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ; - ກະກຽມແຜນວຽກໂຄສະນາເຜີຍແຜ່, ປຸກຈິດສຳນຶກ ເນັ້ນໃສ່ຂໍ້ກຳນົດກົດຈະລາຈອນທາງບົກ ແລະ ເພີ່ມທະວີຄວາມຕື່ນຕົວທາງດ້ານຄວາມສ່ຽງໃນການປັບໄໝຈາກເຈົ້າໜ້າທີ່ຕໍາຫຼວດຈະລາຈອນ.	ກະຊວງ ປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ ປຶກສາຫາລືກັບ ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, ກະຊວງ ສາທາລະນະສຸກ	2.211.200.000	ປີ 2021
5. ການໂຄສະນາປຸກລະດົມ ເພື່ອໃຫ້ຜູ້ຂັບຂີ່ມີຄວາມປອດໄພ ແລະ ການບັງຄັບໃຊ້ກົດຈະລາຈອນ ຢ່າງເຂັ້ມງວດ			
5) ລິເລີ່ມແຜນດຳເນີນງານ ພັດທະນາຂີດຄວາມສາມາດ ຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ຕໍາຫຼວດຈະລາຈອນ - ບັງຄັບໃຊ້ ແລະ ສ້າງແຜນງານ ດ້ານຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງ ໂດຍເນັ້ນໃສ່ ຫົວໜ້າພະແນກຕໍາຫຼວດຈະລາຈອນແຂວງ; - ຝຶກອົບຮົມໃຫ້ເປັນຄູ່ຝຶກ ໂດຍອີງໃສ່ແຜນດຳເນີນງານ ດ້ານການພັດທະນາຂີດຄວາມສາມາດຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ຕໍາຫຼວດຈະລາຈອນ; - ກະກຽມຍຸດທະສາດ ກ່ຽວກັບການ ປ້ອງກັນ, ສະກັດກັ້ນ ແລະ ກວດກາການບັງຄັບໃຊ້ທົ່ວໄປ, ລວມທັງກະກຽມແບບພິມ ອື່ນ;	ກະຊວງ ປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ ປຶກສາຫາລືກັບ ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, ກະຊວງ ສາທາລະນະສຸກ	44.220.000.000	ປີ 2021

- ຂະຫຍາຍແຜນດຳເນີນງານ ກ່ຽວກັບ ການປ້ອງກັນ, ສະກັດກັ້ນ ແລະ ບັງຄັບໃຊ້ຕໍ່ຜູ້ທີ່ເມົາແລ້ວຂັບຂີ່ເກີນຄວາມໄວກຳນົດ ໂດຍ ການກວດຄວາມເຂັ້ມຂຸ້ນຂອງທາດເຫຼົ້າໃນຮ່າງກາຍຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະທຸກຊະນິດທີ່ອະນຸຍາດດ້ວຍ 3 ວິທີຄື: ລົມຫາຍໃຈ, ເລືອດ ແລະ ປັດສະວະ.			
6) ການບັງຄັບໃຊ້ກົດຈະລາຈອນທາງບົກ ແມ່ນ ມາດຕະການຕອບໂຕ້ທີ່ຮັບຮູ້ກັນ ຢ່າງກວ້າງຂວາງ ເພື່ອຍັບຢັ້ງການ ເກີດອຸບປະຕິເຫດຕາມທາງຫຼວງ ຊຶ່ງສາມາດນຳໃຊ້ຫຼາຍທິດສະວັດຢູ່ໃນຊຸມຊົນຕ່າງໆໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດ ແນໃສ່ເຮັດໃຫ້ຜົນໄດ້ຮັບດ້ານຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງປະສົບຜົນສຳເລັດໃນທາງບວກ ເຊັ່ນ ການຂັບຂີ່ໃນເວລາທີ່ມືນເມົາ, ການນຳໃຊ້ຄວາມໄວເກີນກຳນົດ, ການໃສ່ ໝວກກັນກະທົບ, ສາຍຮັດນິລະໄພ ແລະ ໃບຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະ - ນຳໃຊ້ລະບົບ DRIVER ບັນທຶກການບັງຄັບໃຊ້ກົດຈະລາຈອນທາງບົກ ຢູ່ຈຸດເປົ້າໝາຍທີ່ມີຜູ້ຂັບຂີ່ເມົາແລ້ວຂັບ, ໃຊ້ຄວາມໄວເກີນກຳນົດ ແລະ ການນຳໃຊ້ໝວກກັນກະທົບ ແລະ ການໃສ່ສາຍຮັດນິລະໄພ ໃນເວລາເກີດອຸບປະຕິເຫດ; - ບັງຄັບໃຫ້ຜູ້ຂັບຂີ່ຕ້ອງມີໃບຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະ ຖືກຕ້ອງຕາມປະເພດລົດທີ່ຕີນຂັບ; - ນຳໃຊ້ລະບົບຂໍ້ມູນທີ່ຮັບຮູ້ ຢ່າງກວ້າງຂວາງ ສຳລັບ ໝວຍງານຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ຕໍາຫຼວດຈະລາຈອນ ທີ່ມີຜົນສຳເລັດສູງ; - ລາຍງານ ກ່ຽວກັບ ລາຍຮັບປະຈຳເດືອນ ຕໍ່ ຄະນະກຳມະການແຫ່ງຊາດດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ; - ລາຍງານ ຈຳນວນຜູ້ຂັບຂີ່ເມົາແລ້ວຂັບ ແລະ ໃຊ້ຄວາມໄວເກີນກຳນົດ; - ແນະນຳເປົ້າໝາຍລາຍຮັບໃຫ້ແຕ່ລະແຂວງ ກ່ຽວກັບ ການບັງຄັບໃຊ້ກົດຈະລາຈອນທາງບົກ ຕໍ່ ຜູ້ຂັບຂີ່ເມົາແລ້ວຂັບ ແລະ ໃຊ້ຄວາມໄວເກີນກຳນົດ; - ຈຳກັດຄວາມໄວ 30 ກິໂລແມັດຕໍ່ຊົ່ວໂມງ ໂດຍແນະນຳໃຫ້ຮູ້ຈັກ ແລະ ບັງຄັບໃຊ້ຄວາມໄວຈຳກັດ 30 ກິໂລແມັດຕໍ່ຊົ່ວໂມງ ຢູ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ໃນບໍລິເວນທີ່ມີຄົນຍ່າງຫຼວງຫຼາຍ; - ກຳນົດເປົ້າໝາຍການບັງຄັບໃຊ້ກົດຈະລາຈອນທາງບົກ ສຳລັບຜູ້ຂັບຂີ່ທີ່ມີພຶດຕິກຳສ່ຽງ ເປັນຕົ້ນ ການນຳໃຊ້ໂທລະສັບມືຖືໃນເວລາຂັບຂີ່; - ປັບໃໝ ຫຼື ຊື້ໝວກກັນກະທົບຢູ່ຈຸດກວດກາ ພ້ອມທັງເພີ່ມທະວີການ ໂຄສະນາເຜີຍແຜ່, ປຸກຈິດສຳນຶກ ໃຫ້ຜູ້ຂັບ	ກະຊວງປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ	6.190.800.000	ປີ 2021

ຂໍລິດຈັກຊື້ໝວກກັນກະທົບ ຫຼື ບັງຄັບໃຫ້ປະຊາຊົນຊື້ໝວກກັນກະທົບໃນລາຄາຖືກ; - ຕ້ອງມີງົບປະມານສໍາລັບ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ 17 ແຂວງ ເພື່ອດໍາເນີນຕັ້ງຈຸດກວດກາ ແລະ ຊີ້ວັດຖຸປະກອນເປັນຕົ້ນ ເຄື່ອງວັດແທກທາດເຫຼົ້າ, ເຄື່ອງຈັບຄວາມໄວ, ອຸປະກອນສື່ສານ, ປ້າຍ ແລະ ໃຫ້ມີກອງທຶນເຮັດວຽກລ່ວງເວລາ.			
6. ການສົ່ງເສີມວິທີການຄຸ້ມຄອງລະບົບຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງ			
7) ສືບຕໍ່ແຜນງານການນໍາພາດ້ານຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງ ຮອດປີ 2022 ແລະ ແຜນງານສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃນການຄຸ້ມຄອງຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງ ຢ່າງກວ້າງຂວາງ ຮອດປີ 2030.	ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ	1.105.500.000	ປີ 2022
7. ການເສີມສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃນການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານ ແລະ ການຊີ້ນໍາພາດ້ານຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງ			
8) ລົງທຶນໃສ່ການພັດທະນາຂີດຄວາມສາມາດໃຫ້ພະແນກການທີ່ຮັບຜິດຊອບຫຼັກ ເພື່ອໃຫ້ສາມາດຊີ້ນໍາວຽກງານດ້ານຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງ ໃນ ສປປ ລາວ ຢ່າງຄົບຖ້ວນ.	ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ	221.100.000	ປີ 2022
8. ການປັບປຸງ ລະບົບ ຂໍ້ມູນ, ຕິດຕາມ ກວດກາ ແລະ ປະເມີນຜົນ			
9) ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການພັດທະນາຂະໜາດໃຫຍ່ ໃຫ້ອົງໃສ່ຂໍ້ມູນການເກີດອຸບັດຕິເຫດຕາມທາງຫຼວງ ເປັນການປະເມີນຜົນ - ພັດທະນາຖານຂໍ້ມູນ ເອເຣັກໂທຣນິກ ທີ່ສາມາດຄົ້ນຫາການເກີດອຸບັດຕິເຫດ ແລະ ການບາດເຈັບ; - ຈັດຕັ້ງການ ຝຶກອົບຮົມ, ວິເຄາະ ແລະ ລາຍງານໃຫ້ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ; - ກໍານົດແຫຼ່ງທີ່ມາຂອງຂໍ້ມູນ ແລະ ການຕິດຕັ້ງອຸປະກອນ; - ເລີ່ມຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ເຮັດທົດລອງລະບົບຖານຂໍ້ມູນ ຢູ່ 2 ແຂວງ.	ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, ປຶກສາຫາລືກັບ ກະຊວງ ປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ ແລະ ກະຊວງ ສາທາລະນະສຸກ	8.844.000.000	ປີ 2022
9. ການໂຄສະນາປຸກລະດົມເພື່ອໃຫ້ຜູ້ຂັບຂີ່ມີຄວາມປອດໄພ ແລະ ການບັງຄັບໃຊ້ກົດຈະລາຈອນ ຢ່າງເຂັ້ມງວດ			
10) ທົບທວນ ນະໂຍບາຍ ແລະ ລະບຽບການ ຢ່າງຮອບດ້ານ ເພື່ອ ຈະນໍາໃຊ້ເຂົ້າໃນການ ອອກໃບອະນຸຍາດຂັບຂີ່ ແລະ ດັດປັບພຶດຕິກຳຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະ ໃຫ້ມີຄວາມປອດໄພ - ວິເຄາະລະບົບການອອກໃບຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະ ແບບຄົບວົງຈອນເລີ່ມແຕ່ການເຂົ້າຮຽນການຂັບຂີ່, ການຜ່ານການສອບເສັງ, ການອອກ ແລະ ການຖອນໃບຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະ; - ຫຼັກການການສອບເສັງ ພາກທົດສະດີ ແລະ ພາກປະຕິບັດຕົວຈິງ;		442.200.000	ປີ 2022

- ທາງເລືອກໃນການອອກໃບຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະ ແບບມີກຳນົດໄລຍະເວລາ ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນ ແລະ ຄຸ້ມຄອງຄວາມສ່ຽງທີ່ອາດຈະເກີດຂຶ້ນ; - ທາງເລືອກໃນການໂຈະໃບຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະ ໃນກໍລະນີການລົງໂທດຕໍ່ຜູ້ທີ່ກະທຳຜິດ ທີ່ຮ້າຍແຮງ ແລະ ເຮັດຊ້ຳອີກ; - ທາງເລືອກໃນການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງທາງດ້ານກົດໝາຍ ຕໍ່ການດັດປັບພຶດຕິກຳຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະ ໃຫ້ມີຄວາມຄວາມປອດໄພ.	ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ		
10. ການອອກລະບຽບການກ່ຽວກັບເຕັກໂນໂລຊີດ້ານຄວາມປອດໄພຂອງຍານພາຫະນະ			
11) ລິເລີ່ມ ແຜນດຳເນີນງານ ກ່ຽວກັບ ການນຳໃຊ້ເຕັກໂນໂລຊີ ດ້ານຄວາມປອດໄພ ຂອງຍານພາຫະນະ - ອະທິບາຍ ແລະ ສິ່ງເສີມ ກ່ຽວກັບ ລະບຽບການທີ່ສຳຄັນ ຂອງອົງການສະຫະປະຊາຊາດ ດ້ານຄວາມປອດໄພຂອງຍານພາຫະນະ; - ກະກຽມຖະແຫຼງການ ກ່ຽວກັບຜົນກະທົບ ຂອງລະບຽບການໃນການກຳນົດ ຂອບເຂດທີ່ຈຳເປັນ ຕໍ່ການປ່ຽນແປງຊຶ່ງປະກອບດ້ວຍ: 1) ການຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີການປັບປຸງທາງດ້ານກົດໝາຍ; 2) ການຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີການກວດສອບ ແລະ ຄຸ້ມຄອງລະບົບຄວາມປອດໄພຂອງຍານພາຫະນະ; 3) ການຮຽກຮ້ອງ ໃຫ້ມີງົບປະມານໃຊ້ຈ່າຍ ເຂົ້າໃນການດຳເນີນງານ; 4) ການຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີ ຄ່າທຳນຽມ ແລະ ຄ່າບໍລິການ ຂອງຍານພາຫະນະ ເພື່ອນຳໃຊ້ເປັນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດລະບຽບການ ກ່ຽວກັບຄວາມປອດໄພ.	ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ	442.200.000	ປີ 2022
11. ການ ທົດລອງ ແລະ ສ້າງ ສະພາບແວດລ້ອມຂອງທາງຫຼວງ ທີ່ປອດໄພ			
12) ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ສຶກສາຄົ້ນຄວ້າ ຂອງແຜນງານປະເມີນຜົນດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງສາກົນ (iRAP), ຕາໜ່າງທາງຫຼວງອາຊີ ແລະ ທາງຫຼວງທີ່ສຳຄັນໃນຕົວເມືອງ ຂອງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ສະຫວັນນະເຂດ ແລະ ຈຳປາສັກ ເພື່ອກຳນົດຂໍ້ມູນເສັ້ນຖານ ສຳລັບການດຳເນີນງານດ້ານຄວາມປອດໄພຂອງໂຄງລ່າງພື້ນຖານໃນປັດຈຸບັນ.	ກົມຂົວທາງ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ	8.844.000.000	ປີ 2022
13) ພັດທະນາ ແລະ ກະກຽມ ໂຄງການຕົວແບບດ້ານຄວາມປອດໄພທາງດ້ານໂຄງລ່າງພື້ນຖານ - ທາງຫຼວງອາຊີ AH11 ລະຫວ່າງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຫາແຂວງຈຳປາສັກ;	ກົມຂົວທາງ,	154.770.000.000	ປີ 2022

- ທາງຫຼວງຢູ່ເຂດພູເຂົາ ຂອງຕາໜ່າງທາງຫຼວງອາຊີຕາມທາງຫຼວງທີ່ສຳຄັນໃນຕົວເມືອງຂອງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ສະຫວັນນະເຂດ ແລະ ຈຳປາສັກ.	ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ		
14) ກຳນົດຕຳແໜ່ງຈຸດເກີດອຸບປະຕິເຫດລົດຕຳກັນແບບໜ້າເຊິ່ງໜ້າ ໂດຍການນຳໃຊ້ງົບປະມານຮ່ວງບຸລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງທາງຫຼວງ - ນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນທີ່ເປັນພາບຈຳລອງເຫດການທີ່ອາດເກີດຂຶ້ນຕາມທາງຫຼວງ, ການປະເມີນ ແລະ ການລາຍງານ ຂໍ້ມູນການເກີດອຸບປະຕິເຫດ ຂອງ DRIVER ແລະ ຕຳຫຼວດ ຈະລາຈອນ ເພື່ອກຳນົດແລະ ຈັດລຽງບຸລິມະສິດ ຈຸດທີ່ມີຄວາມສ່ຽງສູງທີ່ເຮັດໃຫ້ລົດຕຳກັນແບບເຊິ່ງໜ້າ ເພື່ອນຳໃຊ້ເຂົ້າໃນການລົງທຶນຕາມພາຍຫຼັງໃສ່ຈຸດທີ່ເປັນບຸລິມະສິດ; - ດຳເນີນການກວດສອບຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ, ນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນຂອງ DRIVER ເຂົ້າເປັນສ່ວນໜຶ່ງໃນການວາງແຜນສຳລັບການ ບຸລະນະຮັກສາ, ສ້ອມແປງ ແລະ ກໍ່ສ້າງ ທາງຫຼວງ. ນຳໃຊ້ຜົນຂອງການກວດສອບ ເຂົ້າໃນການວາງແຜນ ແລະ ອອກແບບ ສຳລັບການບຸລະນະຮັກສາ, ສ້ອມແປງ ແລະ ກໍ່ສ້າງ ທາງຫຼວງ; - ກຳນົດກິດຈະກຳບຸລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງທາງຫຼວງທີ່ເປັນເປົ້າໝາຍ ເພື່ອປ້ອງກັນຈຸດປະທະກັນ ແບບເຊິ່ງໜ້າ; - ກຳນົດ ຈຸດຟື້ນຟູທາງຫຼວງທີ່ ເປັນເປົ້າໝາຍ ແລະ ມີຄວາມສ່ຽງສູງ.	ກົມຂົວທາງ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ	8.844.000.000	2022
12. ການລົງທຶນ ແລະ ການຮັບມືພາຍຫຼັງເກີດອຸບປະຕິເຫດຕາມທາງຫຼວງ			
15) ປະເມີນຜົນຮອບດ້ານ ກ່ຽວກັບ ການສ້າງຂີດຄວາມອາດສາມາດ ໃນການຊ່ວຍເຫຼືອສຸກເສີນ ຫຼັງຈາກເກີດອຸບປະຕິເຫດພາຍໃນ ສປປ ລາວ, ປະກອບດ້ວຍ: - ແຈ້ງເຕືອນສຸກເສີນ ເມື່ອອຸບປະຕິເຫດເກີດຂຶ້ນ; - ນຳສິ່ງຜູ້ປະສົບເຄາະຮ້າຍ ຈາກສະຖານທີ່ເກີດອຸບປະຕິເຫດຫາສາຖານທີ່ ບໍລິການການແພດ ຫຼື ໂຮງໝໍ; - ປະຖົມພະຍາບານ ແລະ ນຳໃຊ້ເຄື່ອງມື ຂອງພະນັກງານທີ່ໄດ້ຜ່ານການຝຶກອົບຮົມ ແລະ ມີຄວາມພ້ອມການຟື້ນຟູໜ້າທີ່ການ ສຳລັບຜູ້ປະສົບເຄາະຮ້າຍຈາກອຸບປະຕິເຫດ.	ກະຊວງ ສາທາລະນະສຸກ	442.200.000	ປີ 2022
13. ວາງແຜນ, ຕິດຕາມ ກວດກາ ແລະ ປະເມີນຜົນ			

16) ຜົນແຜ່ນບົດລາຍງານ ດ້ານຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງ ໃນ ສປປ ລາວ, ໂດຍອີງໃສ່ຂໍ້ມູນຈາກທ້ອງຖິ່ນ ເພື່ອມາວິ ເຄາະ, ປະເມີນຜົນ ຈາກສະຖາບັນ ຫຼື ໜ່ວຍງານ ທີ່ຮັບຜິດ ຊອບ.	ກະຊວງ ໂຍທາ ທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ	221.100.000	ປີ 2022
14. ປັບປຸງ ລະບົບ ຂໍ້ມູນ, ຕິດຕາມ ກວດກາ ແລະ ປະເມີນຜົນ			
17) ລິເລີ່ມໂຄງການ ສໍາຫຼວດ ແລະ ສັງເກດການ ເພື່ອເຮັດ ບົດລາຍງານປະຈຳປີ: - ຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະ ທີ່ມີຄວາມໄວເກີນກໍານົດ (ປະເພດລົດ 2 ລໍ້, ລົດເບົາ, ລົດບັນທຸກສິນຄ້າ ແລະ ລົດຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ); - ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ສໍາລັບລົດ 2 ລໍ້ (ຜູ້ຂັບ ແລະ ຜູ້ຊ້ອນ ທ້າຍ); - ໃສ່ສາຍຮັດນິລະໄພ (ຜູ້ຂັບ ແລະ ຜູ້ໂດຍສານ); - ມີປະລິມານທາດເຫຼົ້າໃນຮ່າງກາຍ ທີ່ພົວພັນກັບອຸບປະຕິເຫດ ລວມທັງຜູ້ຂັບຂີ່ທີ່ເສຍຊີວິດ ຍ້ອນມີທາດເຫຼົ້າໃນຮ່າງກາຍ; - ບໍ່ມີໃບຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະ (ປະເພດລົດ 2 ລໍ້, ລົດເບົາ, ລົດ ບັນທຸກສິນຄ້າ ແລະ ລົດຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ.	ກະຊວງໂຍທາທິ ການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ປຶກສາຫາລືກັບ ກະຊວງ ປ້ອງກັນ ຄວາມສະຫງົບ	8.844.000.000	ປີ 2023
15. ການແກ້ໄຂ ບັນຫາຄວາມປອດໄພສໍາລັບຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ			
18) ກະກຽມແຜນຄວາມປອດໄພ ຂອງລົດຈັກ ແລະ ແຜນ ງານອື່ນ: - ສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງກ່ຽວກັບ ຂັ້ນຕອນການບັງຄັບໃຊ້ມາດ ຕະການໃນການໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ທີ່ໄດ້ມາດຕະຖານ; - ສ້າງລະບຽບການກ່ຽວກັບ ການນໍານົດມາດຕະຖານເຕັກ ນິກການຕິດຕັ້ງລະບົບຫ້າມລໍ້ ABS ສໍາລັບລົດຈັກ 2 ລໍ້ ທີ່ ຜະລິດ ຫຼື ປະກອບ ໃນ ສປປ ລາວ. - ນໍາໃຊ້ມາດຕະຖານ ສໍາລັບການກໍ່ສ້າງທາງຫຼວງໃໝ່ ແລະ ການປັບປຸງທາງຫຼວງເດີມ ເພື່ອສົ່ງເສີມຄວາມປອດໄພຂອງ ຜູ້ນໍາໃຊ້ ລົດຈັກ.	ກະຊວງ ໂຍທາ ທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ	442.200.000	ປີ 2023
16. ການທົດລອງ ແລະ ສ້າງສະພາບແວດລ້ອມຂອງທາງຫຼວງ ທີ່ປອດໄພ			
19) ອີງໃສ່ໂຄງການຂ້າງເທິງ, ສືບຕໍ່ ກະກຽມແຜນງານລົງ ທຶນໃສ່ ຄວາມປອດໄພທາງດ້ານໂຄງລ່າງພື້ນຖານ ສໍາລັບໄລ ຍະຍາວ ເພື່ອບັນລຸເປົ້າໝາຍຜົນໄດ້ຮັບດ້ານຄວາມປອດໄພ ໄລຍະກາງ.	ກົມຂົວທາງ ກະຊວງ ໂຍທາ ທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ	442.200.000	ປີ 2023

20) ພັດທະນາປຶ້ມຄູ່ມືກ່ຽວກັບວິສະວະກຳດ້ານຄວາມປອດໄພ ຂອງທາງຫຼວງ ຊຶ່ງຈະສົ່ງຜົນຕໍ່ ລະບົບ, ຫຼັກການ ແລະ ການສ້າງຂີດຄວາມສາມາດດ້ານຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງ.	ກົມຂົວທາງ ກະຊວງ ໂຍທາ ທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ	884.400.000	ປີ 2023
21) ພັດທະນາ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ "ຈຸດດຳ" (Black spot).	ກະຊວງ ໂຍທາ ທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ	22.110.000.000	ປີ 2023
22) ພັດທະນາ ຫຼັກສູດ ແລະ ປຶ້ມຄູ່ມື ກ່ຽວກັບຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງເຂົ້າໃນການຝຶກອົບຮົມໃນໂຮງຮຽນ ເພື່ອເພີ່ມ ຄວາມເຂົ້າໃຈໃຫ້ແກ່ນັກຮຽນ ກ່ຽວກັບຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງ ແລະ ປັບປຸງຄວາມປອດໄພໃນການສັນຈອນໃນໂຮງຮຽນ (ປະກອບດ້ວຍການຫ້າມນຳໃຊ້ລົດຈັກ ແລະ ປັບປຸງສະພາບແວດລ້ອມດ້ານຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງ).	ກະຊວງ ສຶກສາທິ ການ ແລະ ກິລາ ປຶກສາຫາລື ກັບ ກະຊວງ ໂຍທາທິ ການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, ກະຊວງ ປ້ອງກັນຄວາມ ສະຫງົບ	2.211.000.000	ປີ 2023
17. ການລົງທຶນ ແລະ ການຮັບມືພາຍຫຼັງການເກີດອຸບປະຕິເຫດຕາມທາງຫຼວງ			
23) ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການຊ່ວຍເຫຼືອຜູ້ປະສົບເຄາະຮ້າຍ ຈາກອຸບປະຕິເຫດທາງຫຼວງ ໂດຍໃຫ້ຫັກເອົາ 2,5% ຂອງຄ່າທຳນຽມປະກັນໄພຍານພາຫະນະ ເຂົ້າໃນກອງທຶນຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ.	ກະຊວງ ການ ເງິນ ປຶກສາຫາລື ກັບກະຊວງ ໂຍ ທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ	442.200.000	ປີ 2023
18. ການໂຄສະນາປຸກລະດົມ ເພື່ອໃຫ້ຜູ້ຂັບຂີ່ມີຄວາມປອດໄພ ແລະ ການບັງຄັບໃຊ້ກົດຈະລາຈອນ ຢ່າງເຂັ້ມງວດ			
24) ພັດທະນາຫຼັກສູດ ການຝຶກອົບຮົມໃນໂຮງຮຽນ ເພື່ອເພີ່ມຄວາມເຂົ້າໃຈໃຫ້ແກ່ນັກຮຽນ ກ່ຽວກັບຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ ແລະ ປັບປຸງຄວາມປອດໄພໃນການສັນຈອນ ໃນໂຮງຮຽນ (ປະກອບດ້ວຍການຫ້າມນຳໃຊ້ລົດຈັກ ແລະ ປັບປຸງສະພາບແວດລ້ອມດ້ານຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫຼວງ).	ກະຊວງ ສຶກສາທິ ການ ແລະ ກິລາ ປຶກສາຫາລື ກັບ ກະຊວງ ໂຍທາທິ ການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, ກະຊວງ ປ້ອງກັນຄວາມ ສະຫງົບ	2.211.000.000	ປີ 2023
19. ການອອກລະບຽບການກ່ຽວກັບແຕັກໂນໂລຊີດ້ານຄວາມປອດໄພຂອງຍານພາຫະນະ			
25) ກະກຽມ ແຜນການລົງທຶນໃສ່ ການປະຖົມພະຍາບານເບື້ອງຕົ້ນ ເພື່ອປະສານງານພາຍໃນ ແລະ ນຳສົ່ງຜູ້ປະສົບເຄາະຮ້າຍຈາກອຸບປະຕິເຫດ ໄປຫາສະຖານທີ່ ບໍລິການການແພດ ຫຼື ໂຮງໝໍ ພ້ອມທັງອອກລະບຽບການຄຸ້ມຄອງລົດການແພດສຸກເສີນທີ່ມີຄຸນນະພາບ.	ກະຊວງ ສາທາ ລະນະສຸກ	442.200.000	ປີ 2023

26) ອີງໃສ່ຖະແຫຼງການກ່ຽວກັບ ຜົນກະທົບຂອງລະບຽບການ, ການປະມຸນ ແລະ ການລິເລີ່ມຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໂຄງການພັດທະນາຂະໜາດໃຫຍ່: - ເລີ່ມຕົ້ນ ກະກຽມເອົາລະບຽບການທີ່ສໍາຄັນດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງເຂົ້າ ໃນເວລາທີ່ມີການປັບປຸງກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການຈະລາຈອນທາງບົກ; - ຂຶ້ນແຜນງົບປະມານກ່ຽວກັບ ລາຍຮັບ-ລາຍຈ່າຍ ທີ່ຈໍາເປັນເຂົ້າ ໃນການກະກຽມຈັດຕັ້ງປະຕິບັດລະບົບຄຸ້ມຄອງລະບຽບການ ໃໝ່; - ກໍານົດຈໍານວນພະນັກງານ ແລະ ຊັບພະຍາກອນ ທີ່ຈໍາເປັນໃນຂະແໜງການໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ເພື່ອຄຸ້ມຄອງລະບົບ ຂອງລະບຽບການໃໝ່; - ກໍານົດ ແລະ ກະກຽມເອກະສານປະມຸນ ເພື່ອແນະນໍາການ ກວດສອບ ແລະ ຄຸ້ມຄອງລະບົບຄວາມປອດໄພຂອງຍານພາຫະນະ ແບບໃໝ່.	ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ	884.400.000	ປີ 2023
20. ວາງແຜນ, ຕິດຕາມ ກວດກາ ແລະ ປະເມີນຜົນ			
27) ປະຕິບັດການປະເມີນຮອບດ້ານ ໂດຍອີງໃສ່ເປົ້າໝາຍ ແລະ ຜົນໄດ້ຮັບ ຈາກການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຍຸດທະສາດຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ.	ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ	663.300.000	ປີ 2023
28) ທົບທວນ ແລະ ປັບປຸງ ແຜນດໍາເນີນງານ ດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ ທຸກໆ 2 ປີ.	ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ	221.100.000	ປີ 2023
21. ການແກ້ໄຂ ບັນຫາຄວາມປອດໄພ ສໍາລັບຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ			
29) ລິເລີ່ມຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແຜນຄວາມປອດໄພຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ.	ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ	44.220.000.000	ປີ 2024
22. ການໂຄສະນາປຸກລະດົມ ເພື່ອໃຫ້ຜູ້ຂັບຂີ່ມີຄວາມປອດໄພ ແລະ ການບັງຄັບໃຊ້ກົດຈະລາຈອນ ຢ່າງເຂັ້ມງວດ			
30) ກະກຽມການປະຕິຮູບຢ່າງຮອບດ້ານ ກ່ຽວກັບລະບຽບການດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ ລວມທັງ ໃບຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະ ແລະ ການດັດປັບພຶດຕິກຳທີ່ສໍາຄັນຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະກ່ຽວກັບຄວາມປອດໄພ.	ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ	2.211.000.000	ປີ 2024
31) ທົບທວນ ແລະ ເຮັດວຽກຮ່ວມກັນຢ່າງຮອບດ້ານ ກ່ຽວກັບແຜນການປະຕິບັດງານ ແລະ ການບັງຄັບໃຊ້ລະບຽບການ ດ້ານຄວາມປອດໄພໃນການຈະລາຈອນ ແລະ ກະກຽມການລົງທຶນຂະໜາດໃຫຍ່ ສໍາລັບວຽກງານສ້າງຂີດຄວາມອາດສາມາດ.	ກະຊວງ ປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ	88.440.000.000	ປີ 2024

23. ການທົດລອງ ແລະ ສ້າງ ສະພາບແວດລ້ອມຂອງທາງຫຼວງ ທີ່ປອດໄພ			
32) ເລີ່ມແຜນດຳເນີນງານ ດ້ານຄວາມປອດໄພທາງດ້ານໂຄງລ່າງພື້ນຖານ.	ກົມຂົວທາງ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ	442.200.000.000	ປີ 2025
24. ການອອກລະບຽບການກ່ຽວກັບເຕັກໂນໂລຊີດ້ານຄວາມປອດໄພຂອງຍານພາຫະນະ			
33) ສຳເລັດການສ້າງລະບຽບການ ແລະ ເລີ່ມຕົ້ນ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດລະບົບການຄຸ້ມຄອງລະບຽບການ ດ້ານຄວາມປອດໄພຂອງຍານພາຫະນະ ແບບໃໝ່.	ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ	22.110.000.000	ປີ 2025
25. ການລົງທຶນ ແລະ ການຮັບມື ພາຍຫຼັງ ການເກີດອຸບປະຕິເຫດຕາມທາງຫຼວງ			
34) ເລີ່ມຕົ້ນລົງທຶນໃສ່ການຊ່ວຍເຫຼືອສຸກເສີນ ຫຼັງຈາກການເກີດອຸບປະຕິເຫດ ແລະ ກະກຽມບັບປຸງລະບຽບການ ສຳລັບການປະກັນໄພຈາກອຸບປະຕິເຫດ.	ກະຊວງ ສາທາລະນະສຸກ	88.440.000.000	ປີ 2025
26. ການ ວາງແຜນ, ຕິດຕາມ ກວດກາ ແລະ ປະເມີນຜົນ			
35) ພັດທະນາແຜນປະຕິບັດງານ ດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງຮອດປີ 2030, ໂດຍອີງໃສ່ນະໂຍບາຍ ແລະ ການລົງທຶນ ທີ່ຈຳເປັນ ຕໍ່ການບັນລຸເປົ້າໝາຍ ປີ 2030.	ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ	2.211.000.000	ປີ 2025

ພາກທີ IV

ອົງການຈັດຕັ້ງທີ່ຮັບຜິດຊອບ ແລະ ມາດຕະການ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຍຸດທະສາດ

4. ອົງການຈັດຕັ້ງທີ່ຮັບຜິດຊອບ

4.1 ຄະນະກຳມະການແຫ່ງຊາດດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ

ຄະນະກຳມະການແຫ່ງຊາດດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ ຮັບຜິດຊອບຄຸ້ມຄອງມະຫາພາກ, ເປັນເສນາທິການໃຫ້ລັດຖະບານ ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຍຸດທະສາດ ແລະ ແຜນດຳເນີນງານດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ, ກຳນົດ ນະໂຍບາຍ ແລະ ນິຕິກຳຕ່າງໆ, ປັບປຸງການຈັດຕັ້ງ ແລະ ການພັດທະນາບຸກຄະລາກອນ, ພົວພັນ, ປະສານງານ ກັບທຸກພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງທັງພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດ ເພື່ອລະດົມຂົນຂວາຍ ງົບປະມານ, ການຊ່ວຍເຫຼືອ ພ້ອມທັງ ຄຸ້ມຄອງນຳໃຊ້ງົບປະມານ ແລະ ຕິດຕາມ ກວດກາ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ.

4.2 ຄະນະກຳມະການດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ ແຂວງ, ນະຄອນຫຼວງ

ຄະນະກຳມະການດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ ແຂວງ, ນະຄອນຫຼວງ ຮັບຜິດຊອບຊີ້ນຳຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຂອງຕົນ ຜັນຂະຫຍາຍ ຍຸດທະສາດ ແລະ ແຜນດຳເນີນງານດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ ມາເປັນ ແຜນການ, ແຜນງານ ແລະ ໂຄງການລະອຽດ ໂດຍສອດຄ່ອງກັບສະພາບຄວາມເປັນຈິງຂອງທ້ອງຖິ່ນໃນແຕ່ລະໄລຍະ. ປະສານສົມທົບກັບກອງເລຂາຄະນະກຳມະການແຫ່ງຊາດດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ ຂຶ້ນແຜນງົບປະມານ, ຂົນຂວາຍ ຮັບເອົາການຮ່ວມມື, ຊ່ວຍເຫຼືອ ແລະ ປຸກລະດົມການປະກອບສ່ວນ ຂອງພາກສ່ວນຕ່າງໆ ເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃຫ້ໄດ້ຮັບຜົນ ເປັນຢ່າງດີ.

4.3 ບັນດາ ກະຊວງ, ຂະແໜງການ ແລະ ອົງການຈັດຕັ້ງສາກົນ ທີ່ບໍ່ສັງກັດຢູ່ໃນຄະນະກຳມະການແຫ່ງຊາດດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ

ບັນດາ ກະຊວງ, ຂະແໜງການ ແລະ ອົງການຈັດຕັ້ງສາກົນ ທີ່ບໍ່ສັງກັດຢູ່ໃນຄະນະກຳມະການແຫ່ງຊາດດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ ມີໜ້າທີ່ ປະກອບສ່ວນ, ໂຄສະນາ ແລະ ຊ່ວຍເຫຼືອດ້ານທຶນ ເຂົ້າໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ ໃຫ້ໄດ້ຮັບຜົນ ເປັນຢ່າງດີ.

5 ມາດຕະການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຍຸດທະສາດ

ເພື່ອຮັບປະກັນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຍຸດທະສາດ ແລະ ແຜນດຳເນີນງານ ດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ ທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ນັ້ນ ຈະຕ້ອງຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ມາດຕະການ ການຕິດຕາມ ກວດກາ ດັ່ງນີ້:

1) ຄະນະກຳມະການແຫ່ງຊາດດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ ຕ້ອງມີການປະຊຸມ ຢ່າງເປັນປົກກະຕິ ເພື່ອຕິດຕາມ ກວດກາການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຍຸດທະສາດ ແລະ ແຜນດຳເນີນງານ ໃນແຕ່ລະໄລຍະໃຫ້ປະກົດຜົນເປັນຈິງ ພ້ອມທັງປະສານສົມທົບກັບຄະນະກຳມະການດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ ແຂວງ, ນະຄອນຫຼວງ;

2) ກອງເລຂາຄະນະກຳມະການແຫ່ງຊາດດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ ຕ້ອງ ຄຸ້ມຄອງ, ວາງແຜນ, ຈັດສັນງົບປະມານ, ສ້າງແຜນ ສຳລັບການດຳເນີນກອງປະຊຸມ ແລະ ສະຫຼຸບລາຍງານຕໍ່ຂັ້ນເທິງຂອງຕົນ;

3) ຄະນະກຳມະການດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ ແຕ່ລະຂັ້ນ ຕ້ອງ ໂຄສະນາເຜີຍແຜ່, ປຸກຈິດສຳນຶກ, ແນະນຳ ຍຸດທະສາດ ແລະ ແຜນດຳເນີນງານ ຢ່າງກວ້າງຂວາງ ພ້ອມທັງມອບໝາຍ ຄາດໝາຍ ແລະ ໂຄງການ ໃຫ້ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ນຳໄປຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ;

4) ຄະນະກຳມະການດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ ແຕ່ລະຂັ້ນ ຕ້ອງ ຕິດຕາມ ກວດກາ, ຕີລາຄາ, ປະເມີນຜົນ ແລະ ລາຍງານ ກ່ຽວກັບວຽກງານດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ ທີ່ໄດ້ມອບໝາຍບັນດາໜ້າວຽກໃຫ້ຂະແໜງການທີ່ ກ່ຽວຂ້ອງໃນແຕ່ລະຂັ້ນ ຢ່າງເປັນປະຈຳ;

5) ຄະນະກຳມະການດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ ແຕ່ລະຂັ້ນ ຕ້ອງຕີລາຄາຜົນງານການເຄື່ອນໄຫວ ຂອງຕົນ ພ້ອມທັງສະເໜີຍ້ອງຍໍຕໍ່ ອົງການຈັດຕັ້ງ ແລະ ບຸກຄົນທີ່ດີເດັ່ນ;

6) ຄະນະກຳມະການດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ ແຕ່ລະຂັ້ນ ຕ້ອງໄດ້ຂົນຂວາຍແຫຼ່ງທຶນ ທັງພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດ ເພື່ອມາຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຍຸດທະສາດ ແລະ ແຜນດຳເນີນງານ ໃຫ້ປະກົດຜົນເປັນຈິງ;

7) ປຸກລະດົມໃຫ້ທຸກພາກສ່ວນເສດຖະກິດ, ລວມໝູ່, ບຸກຄົນ ໃຫ້ມີສ່ວນຮ່ວມໃນການພັດທະນາວຽກງານ ຄວາມປອດໄພທາງຫຼວງ ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນ ການ ເສຍຊີວິດ ແລະ ບາດເຈັບສາຫັດທີ່ຮ້າຍແຮງຈາກອຸບປະຕິເຫດທາງຫຼວງ.