



Legal Enforcement for Highway Management in Lao PDR: A case Study of Highway Management from Vientiane Capital to Vangvieng District Viantiane Province

Xay BOUNPHONG^{1*}, Champa LATTANASOUVANNAPHONH², Somkuan SAYAVONG³,
Vanxay INTHASUPHANH⁴ and Ling OUTHAI⁵

Office of Student Affair and Dormitory, Souphanouvong University Lao PDR

Abstract

The objectives of this study are to: 1) investigate the management status of the expressway from Vientiane Capital to Vangvieng District, Vientiane Province; 2) assess drivers' awareness of the regulations on expressway management in the Lao PDR; and 3) determine guidelines for the sustainable management of the Vientiane Capital to Vangvieng District expressway. Data were collected using structured interviews and 385 survey questionnaires, and analyzed using the SPSS software (version 26).

The findings revealed that: Regarding the expressway management status, the decentralization of management is not yet aligned with the actual environment, vehicles using the expressway do not consistently meet the specified technical standards, traffic regulation enforcement on the expressway remains lax, and the participation of relevant sectors and the public in preserving the expressway is still limited, leading to various negative issues. As for drivers' awareness of the expressway management regulations, the overall awareness was at a low level ($\bar{X}=2.26$ and $SD=0.76$), which includes the following aspects: awareness of the mode of expressway management is moderately aware ($\bar{X}=2.63$ and $SD=1.02$), followed by awareness of toll collection, rights and obligations of expressway operators are at a low level ($\bar{X}=2.45$ and $SD=0.78$), Secondly, the awareness of the overall principles of expressway management was low ($\bar{X}=2.18$ and $SD=0.73$), while the awareness of the prohibitions in expressway management was low ($\bar{X}=2.08$ and $SD=0.66$) and the awareness of the regulations on the use of expressways was also at a low level ($\bar{X}=1.94$ and $SD=0.63$). Therefore, the expressway management guidelines to ensure sustainability by reviewing the implementation of expressway management regulations in line with the current situation in Singapore, developing the mode of dissemination of expressway regulations to keep up with the era of online social media, and opening up to all sectors and citizens to participate more in expressway management.

Keywords: highways, management, knowledge and legal

***Correspondence:**
Xay BOUNPHONG, Office of Student
Affair and Dormitory, Souphanouvong
University,
Tel: +85620 2395229,
E-mail: xaybp28@gmail.com

Article Info:

Submitted: February 27, 2026

Revised: May 15, 2026

Accepted: May 27, 2026

1. ພາກສະເໜີ

ນັບແຕ່ປີ 1975 ເປັນຕົ້ນມາ, ສປປ ລາວ ໄດ້ສຸມໃສ່ການ ພັດທະນາພື້ນຖານໂຄງລ່າງທີ່ຈຳເປັນ ເພື່ອເປັນກຳລັງຂັບເຄື່ອນການ ພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ. ຂະແໜງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໄດ້ມີ ບົດບາດສຳຄັນໃນການເປັນເສນາທິການຄຸ້ມຄອງມະຫາພາກ ກ່ຽວກັບ ການຄົມມະນາຄົມທັງທາງບົກ, ທາງນໍ້າ, ທາງອາກາດ ແລະ ທາງລົດໄຟ (ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, 2015). ເປົ້າໝາຍສູງສຸດແມ່ນເພື່ອ ຫັນປ່ຽນ ສປປ ລາວ ຈາກປະເທດທີ່ບໍ່ມີທາງອອກສູ່ທະເລ (Land-locked) ໃຫ້ກາຍເປັນປະເທດເຊື່ອມໂຍງເຊື່ອມຈອດ (Land-linked) ໃນອະນຸພາກພື້ນ ແລະ ກ້າວສູ່ປະຊາຄົມເສດຖະກິດອາຊຽນ (AEC) ຢ່າງ ແຂງແຮງ (ລັດຖະບານແຫ່ງ ສປປ ລາວ, 2016).

ໃນລະດັບສາກົນ, ການບໍລິຫານຈັດການທາງດ່ວນ (Expressway Governance) ໃນປະເທດທີ່ກຳລັງພັດທະນາ ມັກຈະ ປະສົບກັບສິ່ງທ້າທາຍທີ່ຄ້າຍຄືກັນ. ບົດຮຽນຈາກຫຼາຍປະເທດຊື່ໃຫ້ເຫັນ ວ່າ ການສ້າງພື້ນຖານໂຄງລ່າງທາງກາຍະພາບພຽງຢ່າງດຽວ ບໍ່ສາມາດ ຮັບປະກັນຄວາມສຳເລັດຂອງໂຄງການໄດ້ ຫາກຂາດລະບົບການຄຸ້ມຄອງ ທີ່ດີ (Good Governance). ຈາກການຄົ້ນຄວ້າເອກະສານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ (Literature Synthesis) ພົບວ່າ ໃນປະເທດກຳລັງພັດທະນາ, ບັນຫາ ຫຼັກກຳລັງຈະເກີດຈາກຊ່ອງຫວ່າງລະຫວ່າງ "ການຂະຫຍາຍຕົວຂອງ ພື້ນຖານໂຄງລ່າງ" ກັບ "ຄວາມສາມາດໃນການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍ" ແລະ "ພຶດຕິກຳຂອງຜູ້ຊົມໃຊ້" (Mayer, 2020; World Bank, 2017). ການຄຸ້ມຄອງທາງດ່ວນທີ່ມີປະສິດທິພາບ ຈຳເປັນຕ້ອງອາໄສທັງນິຕິກຳທີ່ ຮັດກຸມ ແລະ ຂະບວນການສື່ສານທີ່ເຮັດໃຫ້ຜູ້ໃຊ້ບໍລິການເກີດຄວາມຮັບ ຮູ້ ແລະ ປະຕິບັດຕາມລະບຽບການຢ່າງເຂັ້ມງວດ.

ໃນປີ 2018, ລັດຖະບານລາວໄດ້ເຫັນຄວາມສຳຄັນຂອງການຍົກ ລະດັບລະບົບຄົມມະນາຄົມໃຫ້ທັນສະໄໝ ໂດຍສະເພາະແມ່ນການເຊັນ ສັນຍາສຳປະທານໂຄງການທາງດ່ວນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຫາ ເມືອງວັງ ວຽງ ລະຫວ່າງ ກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ ແລະ ບໍລິສັດຮ່ວມ ທຶນພັດທະນາທາງດ່ວນລາວ-ຈີນ ຈຳກັດ (ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, 2020 ກ). ໂຄງການນີ້ມີຄວາມຍາວ 111 ກິໂລແມັດ, ຖືເປັນທາງ ດ່ວນເສັ້ນທຳອິດຂອງ ສປປ ລາວ ພາຍໃຕ້ຂໍ້ລິເລີ່ມ "ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງ ເສັ້ນທາງ" (ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, 2020 ຂ).

ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ພາຍຫຼັງເປີດນຳໃຊ້ໄດ້ພົບສິ່ງທ້າທາຍທີ່ຮຸນ ແຮງ ເຊັ່ນ: ການມ້າງເພທຳລາຍຊັບສິນ ແລະ ອຸບັດຕິເຫດທີ່ເກີດຂຶ້ນ ເລື້ອຍໆ. ສິ່ງນີ້ສະທ້ອນໃຫ້ເຫັນເຖິງ ຊ່ອງຫວ່າງຂອງຄວາມຮູ້ (Research Gap) ທີ່ສຳຄັນ: ໃນຂະນະທີ່ພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນສຸມໃສ່ເຕັກນິກການ ກໍ່ສ້າງ ແລະ ການຈັດຫາທຶນ, ແຕ່ຍັງຂາດການສຶກສາຢ່າງເລິກເຊິ່ງກ່ຽວ ກັບ "ປັດໄຈດ້ານມະນຸດ" (Human Factors), ໂດຍສະເພາະແມ່ນລະດັບ ຄວາມຮັບຮູ້ຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ຕໍ່ກົດລະບຽບທາງດ່ວນ ເຊິ່ງເປັນສິ່ງໃໝ່ໃນ ສັງຄົມລາວ. ການທີ່ທາງດ່ວນເສັ້ນນີ້ເປັນເສັ້ນທຳອິດ, ບົດຮຽນຈາກການ ຄຸ້ມຄອງ ແລະ ພຶດຕິກຳຂອງຜູ້ຊົມໃຊ້ຈຶ່ງມີຄວາມສຳຄັນທີ່ສຸດ ເພື່ອໃຊ້ ເປັນ "ຕົ້ນແບບ" (Model) ໃຫ້ແກ່ການພັດທະນາທາງດ່ວນເສັ້ນອື່ນໆ

ໃນທົ່ວປະເທດໃນອະນາຄົດ. ຫາກຂາດການສຶກສາຄວາມຮັບຮູ້ຂອງຜູ້ຂັບ ຂີ່, ການວາງນະໂຍບາຍຄຸ້ມຄອງກໍຈະບໍ່ສາມາດແກ້ໄຂບັນຫາໄດ້ຢ່າງກົງ ຈຸດ ແລະ ອາດນຳໄປສູ່ຄວາມບໍ່ຍິນຍົງຂອງໂຄງການ (Kaz, 2021).

ຈາກສະພາບການດັ່ງກ່າວ, ຜູ້ສຶກສາຈຶ່ງເຫັນຄວາມຈຳເປັນຢ່າງຍິ່ງ ໃນການສຶກສາຫົວຂໍ້: ແນວທາງການຄຸ້ມຄອງທາງດ່ວນໃນ ສປປ ລາວ ໃຫ້ຍິນຍົງ. ຜົນການສຶກສາຄັ້ງນີ້ ຈະເປັນຂໍ້ມູນພື້ນຖານທີ່ສຳຄັນໃນການ ປັບປຸງນິຕິກຳ, ການອອກແບບລະບົບຄວາມປອດໄພ ແລະ ສິ່ງເສີມການມີ ສ່ວນຮ່ວມຂອງທຸກພາກສ່ວນ ໂດຍເນັ້ນໃສ 3 ຈຸດປະສົງຄື: 1) ສຶກສາ ສະພາບການຄຸ້ມຄອງທາງດ່ວນ ຈາກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຫາ ເມືອງວັງ ວຽງ, 2) ສຶກສາ ຄວາມຮັບຮູ້ຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ຕໍ່ກົດລະບຽບ ວ່າດ້ວຍການຄຸ້ມ ຄອງທາງດ່ວນຂອງ ສປປ ລາວ ແລະ 3) ເນັ້ນຊອກຫາແນວທາງການຄຸ້ມ ຄອງທາງດ່ວນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຫາ ເມືອງວັງວຽງ ໃຫ້ມີຄວາມຍິນ ຍົງ.

2. ອຸປະກອນ ແລະ ວິທີການ

2.1 ວິທີການຄົ້ນຄວ້າ

ການຄົ້ນຄວ້າວິໄຈໃນຄັ້ງນີ້ແມ່ນການສຶກສາຄົ້ນຄວ້າແບບຄຸນນະພາບ ແລະ ແບບປະລິມານ ໂດຍການເກັບກຳຂໍ້ມູນຈາກ 2 ແຫຼ່ງຄື: ຂໍ້ມູນປະຖົມຜູ້ ແມ່ນໄດ້ຈາກການສຳພາດແບບມີໂຄງສ້າງ ແລະ ການແຈກຢາຍແບບສອບ ຖາມ, ສ່ວນຂໍ້ມູນທຸຕິຍະພູມແມ່ນໄດ້ມາຈາກແຫຼ່ງຂໍ້ມູນຕ່າງໆເຊັ່ນ: ໄດ້ ຈາກການສຶກສາ, ການຮວບຮວມຂໍ້ມູນຈາກປຶ້ມຕຳລາຕ່າງໆ, ບົດຄົ້ນ ຄວ້າ, ວາລະສານ, ນະໂຍບາຍ, ມະຕິຕ່າງໆຈາກລັດຖະບານທີ່ມີເນື້ອໃນ ກ່ຽວຂ້ອງກັບຈຸດປະສົງຂອງການຄົ້ນຄວ້າ. ຈາກນັ້ນກໍໃຊ້ວິທີວິເຄາະ ແລະ ອະທິບາຍຜົນແບບພັນລະນາ.

2.2 ກຸ່ມເປົ້າໝາຍ

ໃນການສຶກສາຄັ້ງນີ້, ຜູ້ສຶກສາໄດ້ກຳນົດກຸ່ມເປົ້າໝາຍອອກເປັນ 2 ຮູບແບບ ເພື່ອໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບວິທີວິໄຈແບບປະສົມປະສານ (Mixed Methods) ດັ່ງນີ້:

1. ກຸ່ມເປົ້າໝາຍສຳລັບການວິໄຈແບບຄຸນນະພາບ (Qualitative Target Group)

ຜູ້ສຶກສາໄດ້ກຳນົດກຸ່ມຜູ້ໃຫ້ຂໍ້ມູນສຳຄັນ ໂດຍນຳໃຊ້ວິທີການ ເລືອກແບບເຈາະຈົງ ເຊິ່ງປະກອບມີ: ຕົວແທນຈາກບໍລິສັດສຳປະທານໂດຍ ແມ່ນ ບໍລິສັດຮ່ວມທຶນພັດທະນາທາງດ່ວນລາວ-ຈີນ ຈຳກັດ, ເຈົ້າໜ້າທີ່ ລັດເຊັ່ນ: ຕຳຫຼວດຈະລາຈອນທີ່ປະຈຳການຢູ່ທາງດ່ວນ ແລະ ພະນັກງານ ວິຊາການຈາກກະຊວງ/ພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແລະ ຕົວແທນ ປະຊາຊົນຜູ້ທີ່ອາໄສຢູ່ເຂດໃກ້ຄຽງ ຫຼື ຜູ້ມີສ່ວນຮ່ວມໃນການນຳໃຊ້ທາງ ດ່ວນ. ຍ້ອນບຸກຄົນດັ່ງກ່າວນີ້ເປັນຜູ້ທີ່ມີສ່ວນຮ່ວມໂດຍກົງໃນການ ບໍລິຫານຈັດການ, ການວາງນິຕິກຳ, ການຮັກສາຄວາມປອດໄພ ແລະ ເປັນ ຜູ້ທີ່ໄດ້ຮັບຜົນກະທົບຕົວຈິງ. ການສຳພາດກຸ່ມນີ້ຈະຊ່ວຍໃຫ້ໄດ້ຂໍ້ມູນໃນ ເຊິ່ງເລິກກ່ຽວກັບສະພາບການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ແນວທາງການແກ້ໄຂບັນຫາ ທີ່ກົງປະເດັນ.

2. ກຸ່ມຕົວຢ່າງສຳລັບການວິໄຈແບບປະລິມານ (Quantitative Sample Size)

ປະຊາກອນທີ່ໃຊ້ໃນການສຶກສາແມ່ນ ຜູ້ຂັບຂີ່ທີ່ເຄີຍນໍາໃຊ້ທາງດ່ວນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຫາ ເມືອງວັງວຽງ. ເນື່ອງຈາກບໍ່ສາມາດລະບຸຈໍານວນປະຊາກອນທີ່ແນ່ນອນໄດ້, ຜູ້ສຶກສາຈຶ່ງໄດ້ນໍາໃຊ້ສູດຄິດໄລ່ຂອງ Cochran (1953) ທີ່ລະດັບຄວາມເຊື່ອໝັ້ນ 95% ແລະ ຄ່າຄວາມຄາດເຄື່ອນ 5%

$$n = \frac{Z^2 p(1 - p)}{e^2}$$

ຈາກການຄິດໄລ່, ໄດ້ຂະໜາດກຸ່ມຕົວຢ່າງທັງໝົດ 385 ທ່ານ ເພື່ອແຈກຢາຍແບບສອບຖາມແບບບັງເອີນ ເພື່ອຊອກຫາ ຄວາມຮັບຮູ້ຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ຕໍ່ກົດລະບຽບ ວ່າດ້ວຍການຄຸ້ມຄອງທາງດ່ວນແຫ່ງສປປລາວ.

2.3 ເຄື່ອງມືທີ່ໃຊ້ໃນການຄົ້ນຄວ້າ

ໃນການສຶກສາຄັ້ງນີ້, ຜູ້ສຶກສາໄດ້ພັດທະນາເຄື່ອງມືຂຶ້ນມາ 2 ຮູບແບບ ເພື່ອໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບວິທີການວິໄຈແບບປະສົມປະສານ (Mixed Methods) ດັ່ງນີ້:

- 1) ແບບສອບຖາມ (Questionnaire): ແມ່ນໃຊ້ເພື່ອເກັບຂໍ້ມູນແບບປະລິມານຈາກກຸ່ມຕົວຢ່າງຜູ້ຂັບຂີ່ຈໍານວນ 385 ທ່ານ, ໂດຍແບ່ງອອກເປັນ 2 ສ່ວນຫຼັກເຊັ່ນ: ຂໍ້ມູນທົ່ວໄປຂອງຜູ້ຕອບແບບສອບຖາມ ແລະ ລະດັບຄວາມຮັບຮູ້ລະບຽບການຄຸ້ມຄອງທາງດ່ວນຂອງຜູ້ຊົມໃຊ້ທາງດ່ວນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ-ເມືອງວັງວຽງ.

ໃນການຫາຄຸນນະພາບຂອງເຄື່ອງມື, ຜູ້ສຶກສາໄດ້ນໍາຮ່າງແບບສອບຖາມໃຫ້ຜູ້ຊ່ຽວຊານຈໍານວນ 3 ທ່ານ ກວດສອບຄວາມທ່ຽງຕົງດ້ານເນື້ອໃນ (Content Validity) ໂດຍການຊອກຫາຄ່າສໍາປະສິດຄວາມສອດຄ່ອງ (Index of Item-Objective Congruence: IOC). ຜົນການປະເມີນພົບວ່າ ຂໍ້ຄໍາຖາມທັງໝົດມີຄ່າ IOC ເທົ່າກັບ 0.90 ເຊິ່ງຖືວ່າຜ່ານເກນມາດຕະຖານທີ່ກໍານົດໄວ້ (ຄ່າ $IOC \geq 0.50$), ສະແດງວ່າແບບສອບຖາມດັ່ງກ່າວມີຄວາມທ່ຽງຕົງ ແລະ ສາມາດນໍາໄປໃຊ້ໃນການລວບລວມຂໍ້ມູນໄດ້.

ໃນຂັ້ນຕອນການຫາຄວາມເຊື່ອໝັ້ນຂອງເຄື່ອງມື, ຜູ້ສຶກສາໄດ້ນໍາແບບສອບຖາມທີ່ຜ່ານການປັບປຸງແລ້ວໄປ ທົດລອງໃຊ້ (Try-out) ກັບກຸ່ມຜູ້ຂັບຂີ່ທີ່ນໍາໃຊ້ທາງດ່ວນທີ່ມີລັກສະນະໃກ້ຄຽງກັບກຸ່ມຕົວຢ່າງຈໍານວນ 30 ຄົນ. ຈາກນັ້ນ, ໄດ້ນໍາຂໍ້ມູນມາວິເຄາະຫາຄ່າຄວາມເຊື່ອໝັ້ນໂດຍໃຊ້ສູດ ສໍາປະສິດອັນຟາຂອງ ຄຣອນບັກ (Cronbach's Alpha Coefficient). ຜົນການວິເຄາະພົບວ່າ ແບບສອບຖາມທັງໝົດມີຄ່າຄວາມເຊື່ອໝັ້ນເທົ່າກັບ 0.85 ເຊິ່ງຜົນການທົດສອບຄ່າເຊື່ອໝັ້ນຂອງແບບສອບຖາມສູງກວ່າເກນມາດຕະຖານທີ່ກໍານົດໄວ້ແມ່ນ 0.70 ສະແດງວ່າແບບສອບຖາມມີຄວາມເຊື່ອຖືຢູ່ໃນເກນທີ່ສາມາດນໍາໄປໃຊ້ເປັນເຄື່ອງມືໃນການລວບລວມຂໍ້ມູນຕໍ່ໄປໄດ້.

- 2) ແບບສໍາພາດທີ່ມີໂຄງສ້າງ (Structured Interview): ໃຊ້ສໍາລັບການເກັບຂໍ້ມູນເຊິ່ງເລິກຈາກກຸ່ມຜູ້ໃຫ້ຂໍ້ມູນສໍາຄັນ ເຊັ່ນ: ບໍລິສັດສາປະທານ ແລະ ເຈົ້າໜ້າທີ່ລັດ, ໂດຍມີໂຄງສ້າງຄໍາຖາມທີ່ກໍານົດໄວ້ລ່ວງ

ໜ້າ. ເຊິ່ງເນື້ອໃນການສໍາພາດແມ່ນເນັ້ນໃສ່ລະບົບການບໍລິຫານຈັດການຕົວຈິງ, ບັນຫາສິ່ງທ້າທາຍ (ການມ້າງເພ, ອຸປະຕິເຫດ) ແລະ ແນວທາງການແກ້ໄຂໃນໄລຍະຍາວ. ລັກສະນະຄໍາຖາມແມ່ນເປັນຄໍາຖາມປາຍເປີດ ເພື່ອເປີດໂອກາດໃຫ້ຜູ້ໃຫ້ສໍາພາດໄດ້ສະແດງຄວາມຄິດເຫັນ ແລະ ຂໍ້ສະໜິແນະຢ່າງເຕັມສ່ວນ.

2.4 ວິທີການເກັບກໍາຂໍ້ມູນ

ຜູ້ສຶກສາໄດ້ດໍາເນີນການເກັບກໍາຂໍ້ມູນ ໂດຍແບ່ງອອກເປັນ 2 ຮູບແບບຕາມລັກສະນະຂອງເຄື່ອງມື ດັ່ງນີ້:

- 1) ການເກັບກໍາຂໍ້ມູນເຊິ່ງປະລິມານ: ຜູ້ສຶກສາໄດ້ແຈກຢາຍແບບສອບຖາມໃຫ້ແກ່ຜູ້ຂັບຂີ່ພາຫະນະທີ່ນໍາໃຊ້ທາງດ່ວນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຫາ ເມືອງວັງວຽງ ຈໍານວນ 385 ສະບັບ. ໂດຍນໍາໃຊ້ເຕັກນິກການສຸມຕົວຢ່າງແບບບັງເອີນ ໂດຍກວດສອບເບື້ອງຕົ້ນວ່າເປັນຜູ້ທີ່ເຄີຍນໍາໃຊ້ທາງດ່ວນດັ່ງກ່າວຕົວຈິງ.

- 2) ການເກັບກໍາຂໍ້ມູນເຊິ່ງຄຸນນະພາບ: ນໍາໃຊ້ການສໍາພາດແບບເຈາະເລິກ ໂດຍໃຊ້ແບບສໍາພາດທີ່ມີໂຄງສ້າງ ແລະ ຄໍາຖາມປາຍເປີດ. ກ່ຽວກັບການຄຸ້ມຄອງທາງດ່ວນໂດຍມີຜູ້ໃຫ້ຂໍ້ມູນແມ່ນ ຕາງໜ້າບໍລິສັດຮ່ວມທຶນພັດທະນາທາງດ່ວນລາວ-ຈີນ ຈໍາກັດ, ຕໍາຫຼວດຈະລາຈອນ ແລະ ພະນັກງານຈາກຂະແໜງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ (ຍທຂ) ເມືອງວັງວຽງ ແລະ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ.

2.5 ວິທີວິເຄາະຂໍ້ມູນ

ໃນການສຶກສາຄັ້ງນີ້, ຜູ້ສຶກສາໄດ້ແບ່ງຂະບວນການວິເຄາະຂໍ້ມູນອອກເປັນ 2 ສ່ວນຫຼັກ ຕາມລັກສະນະຂອງເຄື່ອງມື ແລະ ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນດັ່ງນີ້:

- 1) ການວິເຄາະຂໍ້ມູນເຊິ່ງຄຸນນະພາບ: ຂໍ້ມູນທີ່ໄດ້ຈາກການສໍາພາດແບບປາຍເປີດ

ແມ່ນໄດ້ຮັບການວິເຄາະເນື້ອໃນຕາມຂັ້ນຕອນຄື: ການຈໍາແນກປະເພດຂໍ້ມູນ, ການຈັດໝວດໝູ່ຂໍ້ມູນ, ການປຽບທຽບຂໍ້ມູນ, ການຫາຄວາມສໍາພັນ ແລະ ສ້າງຂໍ້ສະຫຼຸບຂອງຂໍ້ມູນໃນແຕ່ລະມິຕິ ແລ້ວນໍາມາສັງເກດເພື່ອສ້າງຂໍ້ສະຫຼຸບທີ່ສາມາດຕອບຈຸດປະສົງການວິໄຈໄດ້ຢ່າງຊັດເຈນ.

- 2) ການວິເຄາະຂໍ້ມູນເຊິ່ງປະລິມານ: ສໍາລັບຂໍ້ມູນທີ່ໄດ້ຈາກແບບສອບຖາມຈໍານວນ

385 ສະບັບ, ຜູ້ສຶກສາໄດ້ນໍາໃຊ້ສະຖິຕິຜັນລະນາ ໂດຍຜ່ານການປະມວນຜົນດ້ວຍໂປຣແກຣມ SPSS Version 26 ເພື່ອຫາຄ່າສະຖິຕິດັ່ງນີ້: ຄ່າຄວາມຖີ່ (Frequency) ແລະ ຄ່າສ່ວນຮ້ອຍ (Percentage) ໃຊ້ສໍາລັບວິເຄາະຂໍ້ມູນຜື່ນຖານທົ່ວໄປຂອງຜູ້ຕອບແບບສອບຖາມ, ຄ່າສະເລ່ຍ (Arithmetic Mean) ໃຊ້ສໍາລັບວັດແທກລະດັບຄວາມຮັບຮູ້ ແລະ ຄ່າຜັນປ່ຽນມາດຕະຖານ (Standard Deviation) ໃຊ້ສໍາລັບວັດແທກການກະຈາຍຕົວຂອງຂໍ້ມູນ ຫຼື ຄວາມສອດຄ່ອງຂອງຄວາມຄິດເຫັນ.

ການກວດສອບຄວາມຖືກຕ້ອງຂອງຂໍ້ມູນ (Data Audit): ເພື່ອໃຫ້ຜົນການສຶກສາມີຄວາມໜ້າເຊື່ອຖື ແລະ ຫຼຸດຜ່ອນຄວາມລໍາອຽງຂອງຜູ້ສຶກສາ, ງານວິໄຈນີ້ໄດ້ນໍາໃຊ້ເຕັກນິກ ການກວດສອບຂໍ້ມູນແບບສາມເສົ້າ (Triangulation). ໂດຍເນັ້ນໃສ່: ການກວດສອບແບບສາມເສົ້າ

ດ້ານແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ (Data Triangulation): ໂດຍການປຽບທຽບຂໍ້ມູນທີ່ໄດ້ຈາກການສຳພາດຜູ້ບໍລິຫານບໍລິສັດທາງດ້ວນ, ເຈົ້າໜ້າທີ່ພາກລັດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ແລະ ຕົວແທນປະຊາຊົນໃນພື້ນທີ່ ແລະ ການກວດສອບແບບສາມເສົ້າດ້ານວິທີການ (Methodological Triangulation): ໂດຍການນຳຂໍ້ມູນທີ່ໄດ້ຈາກແບບສອບຖາມ (ຂໍ້ມູນປະລິມານ) ມາສົມທຽບກັບຜົນການສຳພາດເຈາະເລິກ ແລະ ການສັງເກດການຕົວຈິງຢູ່ພື້ນທີ່ (ຂໍ້ມູນຄຸນນະພາບ) ເພື່ອເບິ່ງຄວາມສອດຄ່ອງຂອງຂໍ້ມູນ. ເຊິ່ງການກວດສອບດັ່ງກ່າວຊ່ວຍຢືນຢັນວ່າ ຂໍ້ມູນທີ່ນຳມາຕີຄວາມໝາຍນັ້ນມີຄວາມຖືກຕ້ອງ, ຄົບຖ້ວນ ແລະ ສະທ້ອນເຖິງສະພາບຄວາມເປັນຈິງຂອງການຄຸ້ມຄອງທາງດ້ວນຢ່າງແທ້ຈິງ.

3. ຜົນໄດ້ຮັບ

3.1 ສະພາບການຄຸ້ມຄອງທາງດ້ວນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຫາ ເມືອງວັງວຽງ.

ຈາກການສຶກສານິຕິກຳ ແລະ ການສຳພາດຜູ້ໃຫ້ຂໍ້ມູນສຳຄັນຈາກພາກສ່ວນ ປກສ, ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແລະ ຄະນະຮັບຜິດຊອບໂຄງການ, ສາມາດສັງລວມສະພາບການຄຸ້ມຄອງຕາມ 6 ຫຼັກການໄດ້ດັ່ງນີ້: ຄວາມສອດຄ່ອງໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສັນຍາສຳປະທານ: ໂດຍອີງຕາມນິຕິກຳ ແລະ ສັນຍາ ໂຄງການມີພື້ນຖານທາງກົດໝາຍທີ່ຊັດເຈນ ໂດຍໄດ້ຮັບການອະນຸມັດໃນຮູບແບບ BOT ໄລຍະສຳປະທານ 50 ປີ, ມີການແຕ່ງຕັ້ງຄະນະຄຸ້ມຄອງໂຄງການຕາມຂໍ້ຕົກລົງເລກທີ 15577/ຍທຂ. ສິ່ງທ້າທາຍໃນການບໍລິຫານຈັດການ: ເຖິງວ່າຈະມີລະບຽບການ ແຕ່ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕົວຈິງຍັງພົບຄວາມຍຸ້ງຍາກ ໂດຍສະເພາະຜົນກະທົບຈາກສະພາບເສດຖະກິດທີ່ເຮັດໃຫ້ມີການປັບຄ່າທຳນຽມເພີ່ມຂຶ້ນປະມານ 20% ໃນທ້າຍປີ 2023. ບັນຫາການມີສ່ວນຮ່ວມ ແລະ ຜົນກະທົບຕໍ່ປະຊາຊົນ: ພົບວ່າປະຊາຊົນບາງສ່ວນຍັງຂາດຄວາມເຂົ້າໃຈ ກ່ຽວກັບການຊົດເຊີຍຄືນທີ່ດິນ ແລະ ຄ່າທຶນແທນທີ່ຕໍ່າກວ່າລາຄາຕະຫຼາດ. ນອກຈາກນັ້ນ, ໂຄງສ້າງບາງສ່ວນເຊັ່ນ: ຮ່ອງນ້ຳ ແລະ ອຸໂມງ ໄດ້ສົ່ງຜົນກະທົບຕໍ່ການຜະລິດກະສິກຳຂອງຊຸມຊົນທ້ອງຖິ່ນ. ຄວາມປອດໄພ ແລະ ປະກົດການຫຍໍ້ຫໍ້: ສະຖິຕິອຸປະຕິເຫດຍັງຢູ່ໃນລະດັບສູງ ເຊິ່ງມີສາເຫດຫຼັກມາຈາກຜູ້ຂັບຂີ່ (ດື່ມສິ່ງມືນເມົາ, ຂັບຂີ່ໄວເກີນກຳນົດ) ແລະ ສະພາບເຕັກນິກພາຫະນະ. ສິ່ງທີ່ໜ້າເປັນຫວ່າງແມ່ນການທຳລາຍຊັບສິນຂອງທາງດ້ວນ ແລະ ການປ່ອຍສັດລ້ຽງຂຶ້ນມາທາງດ້ວນ ເຊິ່ງເປັນຄວາມສ່ຽງທີ່ທ້າທາຍຕໍ່ການຄຸ້ມຄອງໃຫ້ຍືນຍົງ.

3.2 ຄວາມຮັບຮູ້ຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ຕໍ່ກົດລະບຽບການຄຸ້ມຄອງທາງດ້ວນ

ຈາກການເກັບຂໍ້ມູນຈຳນວນ 385 ທ່ານ, ພົບວ່າສ່ວນໃຫຍ່ເປັນເພດຊາຍ ກວມ 84.10% , ອາຍຸລະຫວ່າງ 36-40 ປີ ກວມ 22.19%, ສ່ວນໃຫຍ່ຈົບການສຶກສາຕໍ່າກວ່າປະລິນຍາຕີ ກວມ 43.83% ແລະ ປະເພດພາຫະນະທີ່ນຳໃຊ້ຫຼາຍທີ່ສຸດແມ່ນລົດຕູ້ ກວມ 43.28%. ຜົນຂອງການວິເຄາະກ່ຽວກັບລະດັບຄວາມຮັບຮູ້ຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ຕໍ່ກົດລະບຽບ ວ່າດ້ວຍການຄຸ້ມຄອງທາງດ້ວນແຫ່ງ ສປປ ລາວ ໂດຍສະເພາະແມ່ນຜູ້ຊົມໃຊ້ທາງດ້ວນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ-ວັງວຽງ ໂດຍລວມແມ່ນຢູ່ໃນລະດັບ ໜ້ອຍ (\bar{X} = 2.26, SD = 0.76). ເມື່ອພິຈາລະນາແຕ່ລະດ້ານພົບວ່າ: ຄວາມຮັບຮູ້

ດ້ານຮູບແບບການຄຸ້ມຄອງທາງດ້ວນ ຢູ່ໃນລະດັບ ປານກາງ (\bar{X} = 2.63, SD = 1.02), ຕໍ່ມາແມ່ນຄວາມຮັບຮູ້ກ່ຽວກັບການເກັບເງິນຄ່າຜ່ານທາງດ້ວນ, ສິດ ແລະ ພັນທະຂອງຜູ້ສຳປະທານທາງດ້ວນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ-ວັງວຽງ ແມ່ນຢູ່ໃນລະດັບ ໜ້ອຍ (\bar{X} = 2.45, SD = 0.78), ຖັດມາແມ່ນຄວາມຮັບຮູ້ກ່ຽວກັບຫຼັກການລວມໃນການຄຸ້ມຄອງທາງດ້ວນ ແມ່ນມີຄວາມຮັບຮູ້ໃນລະດັບ ໜ້ອຍ (\bar{X} = 2.18, SD = 0.73), ສ່ວນຄວາມຮັບຮູ້ກ່ຽວກັບ ຂໍ້ຫ້າມຕ່າງໆ ກ່ຽວກັບການຄຸ້ມຄອງທາງດ້ວນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ-ວັງວຽງ ກໍ່ມີຄວາມຮັບຮູ້ໃນລະດັບໜ້ອຍ (\bar{X} = 2.08, SD = 0.66) ແລະ ຄວາມຮັບຮູ້ກ່ຽວກັບລະບຽບການນຳໃຊ້ທາງດ້ວນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ-ວັງວຽງແມ່ນມີຄວາມຮັບຮູ້ໃນລະດັບໜ້ອຍເຊັ່ນກັນ (\bar{X} = 1.94, SD = 0.63).

3.3 ແນວທາງການຄຸ້ມຄອງທາງດ້ວນຈາກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຫາ ເມືອງວັງວຽງ ແຂວງວຽງໃຫ້ຍືນຍົງ.

ຈາກການວິເຄາະຂໍ້ມູນການສຳພາດ, ສາມາດກຳນົດແນວທາງໃນການພັດທະນາໄດ້ດັ່ງນີ້:

- ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດດ້ານນະໂຍບາຍ ແລະ ສັນຍາ: ສືບຕໍ່ປະສານງານລະຫວ່າງລັດ ແລະ ເອກະຊົນ ເພື່ອປັບປຸງສັນຍາໃຫ້ແທດເໝາະກັບສະພາບຕົວຈິງ ດ້ວຍການສືບຕໍ່ປະຕິບັດຕາມຂໍ້ສັນຍາໃນເບື້ອງຕົ້ນຂອງສອງຝ່າຍລະຫວ່າງ ບໍລິສັດພັດທະນາທາງດ້ວນລາວ-ຈີນ ແລະ ລັດຖະບານລາວໃຫ້ມີຄວາມເໝາະສົມເພື່ອຮັບປະກັນ ສິດຜົນປະໂຫຍດອັນສູງສຸດ, ມີການແລກປ່ຽນບົດຮຽນ, ຂໍ້ມູນຂ່າວສານ, ວິທະຍາສາດ, ເຕັກນິກ ແລະ ເຕັກໂນໂລຊີ ແລະ ເນັ້ນການພັດທະນາບຸກຄະລາກອນວິຊາການ.
- ການຮັບປະກັນດ້ານຄວາມປອດໄພໃນການຈະລາຈອນ ຕ້ອງໄດ້ຮັບການກວດສອບຄວາມປອດໄພທາງຖະຫນົນ ແລະ ການປະເມີນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມໂດຍເອົາໃຈໃສ່ເປັນພິເສດຕໍ່ຜູ້ໃຊ້ຖະຫນົນທີ່ມີຄວາມສ່ຽງ ແລະ ຕ້ອງໄດ້ຝຶກອົບຮົມຜູ້ຊ່ຽວຊານສະເພາະດ້ານ ໃນການດູແລຮັກສາຄວາມປອດໄພທາງຖະຫນົນ.
- ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດລະບຽບການຄຸ້ມຄອງຍານພາຫະນະດ້ວຍການເຜີຍແຜ່ ລະບຽບການຄຸ້ມຄອງທາງດ້ວນແກ່ປະຊາຊົນ ແລະ ນັກຂັບຂີ່ຜ່ານສື່ປະຈັກຕາ ທີ່ເປັນແບບວິດີໂອ ຜ່ານສື່ສັງຄົມອອນລາຍຕ່າງໆ ໃຫ້ທຸກຊັ້ນຄົນໄດ້ເຂົ້າເຖິງ ແລະ ເຂົ້າໃຈເຖິງຄວາມສຳຄັນ ແລະ ຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພແກ່ຊີວິດ ແລະ ຊັບສິນຂອງບຸກຄົນ ແລະ ລວມໝູ່ ຕາມຈຸດປະສົງ ແລະ ເປົ້າໝາຍຂອງລະບຽບການຄຸ້ມຄອງທາງດ້ວນ.
- ການປະຕິບັດກົດຈະລາຈອນຕາມທາງດ້ວນດ້ວຍການຮ່ວມມືກັບອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນໃນການຕິດຕາມ - ກວດກາ ແລະ ແກ້ໄຂບັນຫາ ຜົນກະທົບທີ່ເກີດຈາກການກໍ່ສ້າງ, ອຸບັດຕິເຫດຕາມທາງດ້ວນ ແລະ ປະກົດການຫຍໍ້ຫໍ້ຈາກການທຳລາຍຊັບສິນພາຍໃຕ້ການຄຸ້ມຄອງຂອງບໍລິສັດຮ່ວມທຶນພັດທະນາທາງດ້ວນລາວ-ຈີນ ຈຳກັດ, ການປະຊາສຳພັນ ເພີ່ມການເຜີຍແຜ່ລະບຽບການຜ່ານສື່ວິດີໂອ ແລະ ສື່ສັງຄົມອອນລາຍ ເພື່ອໃຫ້ຜູ້ຂັບຂີ່ເຂົ້າໃຈຂໍ້ຫ້າມ ແລະ ວິທີການນຳໃຊ້ທີ່ຖືກຕ້ອງ.

- ການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ແລະ ປະຊາຊົນ ດ້ວຍການຍົກສູງການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, ຫ້ອງການໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງເມືອງ, ພະແນກຕ່າງຫຼວດ ຈະລາຈອນ ແຂວງ ແລະ ເມືອງ ຕະຫຼອດຮອດປະຊາຊົນ ແລະ ນັກຂັບຂີ່ ທີ່ນຳໃຊ້ທາງດ່ວນ ໃຫ້ຫຼາຍຂຶ້ນ ດ້ວຍແຕ່ງຕັ້ງ ຄະນະຮັບຜິດຊອບໃນການ ຄຸ້ມຄອງເພີ່ມເຕີມໃນຂັ້ນທ້ອງຖິ່ນ, ສ້າງກົນໄກການຮ່ວມມືກັບອົງການ ປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນໃນການຕິດຕາມ ແລະ ບ້ອງກັນການທຳລາຍຊັບສິນຂອງ ລັດ, ລວມທັງການແກ້ໄຂບັນຫາຜົນກະທົບຕໍ່ປະຊາຊົນໃຫ້ວ່ອງໄວຂຶ້ນ.

4. ວິພາກຜົນ

ຈາກຜົນການສຶກສາ, ຜູ້ຄົນຄວ້າສາມາດວິພາກປະເດັນສຳຄັນທີ່ ສົ່ງຜົນຕໍ່ຄວາມຍືນຍົງຂອງການຄຸ້ມຄອງທາງດ່ວນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ- ວັງວຽງ ໄດ້ດັ່ງນີ້:

4.1 ສະພາບການຄຸ້ມຄອງທາງດ່ວນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຫາ ເມືອງວັງ ວຽງ

ການທີ່ໂຄງການມີຜື່ນຖານທາງກົດໝາຍທີ່ຊັດເຈນໃນຮູບແບບ BOT (Build-Operate-Transfer) ສະທ້ອນໃຫ້ເຫັນເຖິງການຫຼຸດຜ່ອນ ພາລະດ້ານງົບປະມານຂອງລັດທະບານ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ການປັບຄ່າ ທຳນຽມຂຶ້ນ 20% ຍ້ອນສະພາບເສດຖະກິດ (ເງິນເຜີ້) ແມ່ນສະທ້ອນເຖິງ ຄວາມສ່ຽງດ້ານການເງິນ ທີ່ສົ່ງຜົນກະທົບໂດຍກົງຕໍ່ຜູ້ຊົມໃຊ້. ສອດຄ່ອງ ກັບແນວຄິດຂອງ (Kaz. 2021) ທີ່ລະບຸວ່າ ການຄຸ້ມຄອງໂຄງລ່າງ ຜື່ນຖານຂະໜາດໃຫຍ່ໃນປະເທດພວມຜັດທະນາ ມັກຈະຜະເຊີນກັບ ຄວາມທ້າທາຍດ້ານການປັບຕົວຂອງນະໂຍບາຍໃຫ້ທັນກັບການປ່ຽນແປງ ຂອງມະຫາພາກ. ບັນຫາທີ່ປະຊາຊົນຂາດຄວາມເຂົ້າໃຈເລື່ອງການຊົດເຊີຍ ທີ່ດິນ ແລະ ຜົນກະທົບຕໍ່ການຜະລິດກະສິກຳ ເປັນປັດໄຈຫຼັກທີ່ເຮັດໃຫ້ ເກີດປະກົດການຫຍໍ້ທໍ້ ເຊັ່ນ: ການທຳລາຍຊັບສິນ. ສິ່ງນີ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນ ວ່າ ການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງຜູ້ມີສ່ວນໄດ້ສ່ວນເສຍ ຍັງບໍ່ທັນບັນລຸຜົນເທົ່າທີ່ ຄວນ. ຕາມຫຼັກການຂອງ World Bank (2020), ສັນຍາ PPP/BOT ທີ່ມີປະສິດທິພາບຕ້ອງມີກົນໄກການປັບລາຄາທີ່ສົມດຸນລະຫວ່າງຜົນ ກຳໄລຂອງເອກະຊົນ ແລະ ກຳລັງຊື່ຂອງປະຊາຊົນ ເພື່ອປ້ອງກັນບໍ່ໃຫ້ເກີດ ຄວາມລົ້ມເຫຼວໃນການບໍລິການສາທາລະນະ. ສຳລັບບັນຫາຄ່າທິດແທນທີ່ ຕ່ຳກວ່າລາຄາຕະຫຼາດ ແລະ ຄວາມບໍ່ເຂົ້າໃຈຂອງປະຊາຊົນ ເປັນຈຸດອ່ອນ ທີ່ສຳຄັນໃນການຄຸ້ມຄອງໂຄງການຂະໜາດໃຫຍ່ໃນປະເທດລາວ. ບັນຫາ ດັ່ງກ່າວສອດຄ່ອງກັບທິດສະດີ "Involuntary Resettlement" ຂອງ Cernea (1997), ທີ່ລະບຸວ່າການຊົດເຊີຍຄົນທີ່ດິນໂດຍບໍ່ມີການທົດ ແທນທີ່ເປັນທຳ ຈະນຳໄປສູ່ຄວາມທຸກຍາກ (Impoverishment). ນອກຈາກນັ້ນ, ຜົນກະທົບຂອງລະບົບຮ່ອງນ້ຳ ແລະ ອຸໂມງ ທີ່ມີຕໍ່ການ ຜະລິດກະສິກຳ ສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າການອອກແບບທາງວິສະວະກຳ ອາດຈະ ບໍ່ໄດ້ຄຳນຶງເຖິງ ສະພາບຕົວຈິງທາງນິເວດວິທະຍາ ແລະ ສັງຄົມຂອງ ທ້ອງຖິ່ນຢ່າງພຽງພໍ. ກ່ຽວກັບອຸປະຕິເຫດທີ່ເກີດຈາກການຕົ້ມສິ່ງມືນເມົາ ແລະ ຄວາມໄວໃນການຂັບຂີ່ເປັນບັນຫາ ປັດໃຈມະນຸດ ທີ່ທ້າທາຍຕໍ່ ລະບົບການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍ, ອີງຕາມອົງການອະນາໄມໂລກ (WHO, 2023), ການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍທີ່ເຂັ້ມງວດ ຄວນເຮັດຄວບຄູໄປກັບ

ການສື່ສານເພື່ອປ່ຽນແປງພຶດຕິກຳ. ບັນຫາການທຳລາຍຊັບສິນ ແລະ ສັດລ້ຽງຂຶ້ນທາງດ່ວນ ສະທ້ອນໃຫ້ເຫັນເຖິງ ຊ່ອງຫວ່າງ ລະຫວ່າງ ເຕັກ ໂນໂລຊີທີ່ທັນສະໄໝ (ທາງດ່ວນ) ກັບ ວິຖີຊີວິດແບບດັ້ງເດີມ (ການ ລ້ຽງສັດ) ທີ່ຍັງບໍ່ທັນໄດ້ຮັບການເຊື່ອມໂຍງເຂົ້າກັນ.

4.2 ຄວາມຮັບຮູ້ຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ຕໍ່ກົດລະບຽບການຄຸ້ມຄອງທາງດ່ວນ

ຈາກຜົນຂອງການສຶກສາພົບວ່າ ລະດັບຄວາມຮັບຮູ້ຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ຕໍ່ ກົດລະບຽບການຄຸ້ມຄອງທາງດ່ວນ ໂດຍລວມແມ່ນຢູ່ໃນລະດັບໜ້ອຍ ($\bar{X}= 2.26, SD=0.76$), ເຊິ່ງສະທ້ອນໃຫ້ເຫັນເຖິງບັນຫາສຳຄັນໃນການ ສື່ສານ ແລະ ການບັງຄັບໃຊ້ກົດ ໝາຍ. ເຮົາສາມາດວິພາກໃນແຕ່ລະ ປະເດັນໄດ້ດັ່ງນີ້:

ຄວາມຮັບຮູ້ດ້ານຮູບແບບການຄຸ້ມຄອງທາງດ່ວນ ຢູ່ໃນລະດັບ ປານກາງ ($\bar{X}= 2.63, SD=1.02$) ແຕ່ຄວາມຮັບຮູ້ກ່ຽວກັບລະບຽບ ການນຳໃຊ້ທາງດ່ວນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ-ວັງວຽງ ພັດຢູ່ໃນລະດັບໃນ ລະດັບໜ້ອຍເຊັ່ນກັນ ($\bar{X}= 1.94, SD=0.63$). ຈາກລະດັບການຮັບຮູ້ ດັ່ງກ່າວສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ ເຖິງວ່າທາງດ່ວນຈະທັນສະໄໝ ແຕ່ ວັດທະນະທຳການຂັບຂີ່ ຍັງຕິດຜັນກັບຄວາມຊົນເຄີຍເດີມ. ສອດຄ່ອງກັບ ຜົນການຄົ້ນຄວ້າຂອງ ພິມມະຈັນ (2019) ທີ່ພົບວ່າ ພຶດຕິກຳການລະເມີດ ກົດຈະລາຈອນໃນລາວມັກເກີດຈາກຄວາມປະມາດ ແລະ ການຂາດຄວາມ ຮູ້ສະເພາະດ້ານ. ການທີ່ສະຖິຕິອຸປະຕິເຫດສູງ (ເມົາແລ້ວຂັບ/ຂັບໄວ) ແມ່ນຜົນໂດຍກົງຈາກລະດັບຄວາມຮັບຮູ້ຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ຕໍ່ກົດລະບຽບຍັງຕ່ຳ. ແລະ ອີງຕາມ ທິດສະດີການຈັດລຽງລຳດັບຂັ້ນຂອງຂະບວນການຮັບຮູ້ (Cognitive Hierarchy Theory) ການທີ່ຜູ້ຂັບຂີ່ມີຄວາມຮັບຮູ້ຕໍ່ກົດ ລະບຽບໃນລະດັບຕ່ຳ ອາດເປັນເພາະຂໍ້ມູນເຫຼົ່ານັ້ນຍັງບໍ່ທັນຖືກພັດທະນາ ໃຫ້ກາຍເປັນຄວາມເຊື່ອ ຫຼື ມີທິດສະນະຄະຕິໃນທາງບວກໄດ້, ເມື່ອ ຄວາມຮັບຮູ້ໃນລະດັບຜື່ນຖານຍັງເປົາບາງ ມັນຈຶ່ງສົ່ງຜົນໃຫ້ພຶດຕິກຳການ ຂັບຂີ່ຕົວຈິງ ເກີດຄວາມສ່ຽງຕໍ່ການລະເມີດກົດລະບຽບໄດ້ງ່າຍ ແລະ ຄົນ ເຮົາມັກຈະຮັບຮູ້ຂໍ້ມູນໃນລັກສະນະພາບລວມ ໄດ້ດີກວ່າຂໍ້ມູນໃນ ລັກສະນະພຶດຕິກຳ ຫຼື ຂໍ້ກຳນົດສະເພາະ. ການທີ່ຜູ້ຂັບຂີ່ຮູ້ວ່າໃຜເປັນຜູ້ຄຸ້ມ ຄອງ ແຕ່ບໍ່ຮູ້ວ່າຄວນຂັບແນວໃດໃຫ້ຖືກກົດລະບຽບ ສະແດງເຖິງຄວາມ ປົກຜ່ອງໃນການຖ່າຍທອດຂໍ້ມູນພາກປະຕິບັດ (Fulton et al., 1996). ຄວາມຮັບຮູ້ກ່ຽວກັບ ຂໍ້ຫ້າມຕ່າງໆ ($\bar{X}= 2.08, SD=0.66$) ແລະ ຄວາມຮັບຮູ້ກ່ຽວກັບລະບຽບການນຳໃຊ້ ($\bar{X}= 1.94, SD=0.63$) ແມ່ນ ຢູ່ໃນລະດັບໜ້ອຍ ອີງຕາມຫຼັກການ ທິດສະດີການຢັບຢັ້ງ (Deterrence Theory), ການທີ່ບຸກຄົນຈະປະຕິບັດຕາມກົດໝາຍໄດ້ນັ້ນ ເຂົາເຈົ້າຕ້ອງ ຮັບຮູ້ເຖິງ "ຂໍ້ຫ້າມ" ແລະ "ບົດລົງໂທດ" ຢ່າງຈະແຈ້ງ (Gibbs, 1975). ເມື່ອຄວາມຮັບຮູ້ໃນສ່ວນນີ້ຕ່ຳ, ໂອກາດທີ່ຈະເກີດການລະເມີດກົດລະບຽບ ແລະ ອຸບັດເຫດໃນທາງດ່ວນຈຶ່ງມີສູງ. ນອກຈາກນັ້ນ, ຂໍ້ມູນທີ່ວ່າກຸ່ມ ຕົວຢ່າງສ່ວນໃຫຍ່ມີລະດັບການສຶກສາຕ່ຳກວ່າປະລິນຍາຕີກວມ 43.83% ອາດເປັນປັດໄຈເສີມທີ່ເຮັດໃຫ້ການເຂົ້າເຖິງ ຫຼື ການຕີຄວາມໝາຍຂອງ ເນື້ອໃນທາງກົດກົດໝາຍທີ່ມີຄວາມຊັບຊ້ອນນັ້ນໄດ້ບໍ່ຈະແຈ້ງປານໃດ. ສຳລັບຄວາມຮັບຮູ້ຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ກ່ຽວກັບການເກັບເງິນຄ່າຜ່ານທາງດ່ວນ, ສິດ ແລະ ຜົນທະຂອງຜູ້ສຳປະທານທາງດ່ວນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ-ວັງ

ວຽງ ແມ່ນຢູ່ ໃນລະດັບ ໜ້ອຍ ($\bar{X} = 2.45, SD = 0.78$), ຕົວເລກນີ້ສະທ້ອນໃຫ້ເຫັນເຖິງຊ່ອງວ່າງທາງດ້ານຂໍ້ມູນຂ່າວສານທີ່ສໍາຄັນລະຫວ່າງຜູ້ບໍລິຫານໂຄງການ ແລະ ຜູ້ຊົມໃຊ້. ຕາມຫຼັກການ ຄວາມໂປ່ງໃສໃນການຄຸ້ມຄອງລັດ ແລະ ເອກະຊົນ, ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບເງື່ອນໄຂການບໍລິການ, ໂຄງສ້າງລາຄາ ແລະ ຜົນທະທີ່ຜູ້ສໍາປະທານຕ້ອງມີຕໍ່ຜູ້ຊົມໃຊ້ເຊັ່ນ: ການຮັກສາຄວາມປອດໄພ, ການກູ້ໄພ, ຫຼື ການຊົດເຊີຍເມື່ອເກີດບັນຫາຈາກເຕັກນິກຂອງທາງດ່ວນ ຈະຕ້ອງຖືກເປີດເຜີຍຢ່າງຈະແຈ້ງ (World Bank, 2016). ການທີ່ຜູ້ຂັບຂີ່ມີຄວາມຮັບຮູ້ໃນລະດັບໜ້ອຍ ໝາຍຄວາມວ່າການເຂົ້າເຖິງຂໍ້ມູນເຫຼົ່ານີ້ຍັງມີຂີດຈໍາກັດ. ສິ່ງນີ້ອາດເຮັດໃຫ້ຜູ້ຊົມໃຊ້ຮູ້ສຶກເຖິງຄວາມບໍ່ຍຸຕິທໍາ ໃນການເສຍຄ່າທໍານຽມ ເພາະເຂົາເຈົ້າບໍ່ຮູ້ຊັດເຈນວ່າ "ເງິນທີ່ເສຍໄປນັ້ນ ແລກກັບສິດທິ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງຫຍັງແດ່ຈາກຜູ້ສໍາປະທານ". ໃນມູມມອງຂອງ ການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງປະຊາຊົນ, ຄວາມຮັບຮູ້ທີ່ຕໍ່າສະທ້ອນວ່າ ກິດຈະກຳການປະຊາສໍາພັນ ຫຼື ການສ້າງຄວາມເຂົ້າໃຈຂອງໂຄງການຍັງເປັນການສື່ສານທາງດຽວ (One-way communication) ທີ່ບໍ່ສາມາດເຂົ້າເຖິງກຸ່ມເປົ້າໝາຍໄດ້ຢ່າງທົ່ວເຖິງ. ຕາມທິດສະດີຂອງ Nabatchi and Leighninger (2015) ໄດ້ສະເໜີວ່າການມີສ່ວນຮ່ວມທີ່ແທ້ຈິງຈະເກີດຂຶ້ນໄດ້ກໍ່ຕໍ່ເມື່ອປະຊາຊົນມີຄວາມຮູ້ກ່ຽວກັບສິດທິຂອງຕົນເອງ. ເມື່ອຜູ້ຂັບຂີ່ຂາດຄວາມຮູ້ດ້ານນີ້, ມັນຈຶ່ງເປັນອຸປະສັກຕໍ່ການສ້າງ "ວັດທະນະທໍາການມີສ່ວນຮ່ວມ" ໃນການກວດສອບ ແລະ ບັບປຸງຄຸນນະພາບການບໍລິການທາງດ່ວນ. ການຂາດຄວາມຮູ້ກ່ຽວກັບຜົນທະຂອງຜູ້ສໍາປະທານ ອາດສົ່ງຜົນກະທົບໂດຍກົງຕໍ່ການຍອມຮັບຈາກສັງຄົມ. ຖ້າຜູ້ຊົມໃຊ້ບໍ່ຮູ້ວ່າຜູ້ສໍາປະທານມີຜົນທະແນວໃດ, ເມື່ອເກີດອຸບັດເຫດ ຫຼື ບັນຫາດ້ານເຕັກນິກ, ຄວາມບໍ່ພໍໃຈອາດຈະເກີດຂຶ້ນໄດ້ງ່າຍ ແລະ ສິ່ງຜົນຕໍ່ຄວາມເຊື່ອໝັ້ນຕໍ່ກັບໂຄງການ. ໃນໄລຍະຍາວ, ສິ່ງນີ້ຈະສົ່ງຜົນກະທົບຕໍ່ຄວາມຮ່ວມມືໃນການປະຕິບັດຕາມກົດລະບຽບອື່ນໆ ເພາະຜູ້ຊົມໃຊ້ຮູ້ສຶກວ່າຕົນເອງເປັນພຽງ "ຜູ້ຈ່າຍ" ແຕ່ບໍ່ແມ່ນ "ຜູ້ທີ່ມີສິດທິໃນການບໍລິການ" ຢ່າງເຕັມສ່ວນ.

4.3 ແນວທາງການຄຸ້ມຄອງທາງດ່ວນຈາກກະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຫາ ເມືອງວັງວຽງ ແຂວງວຽງໃຫ້ຍືນຍົງ

ຈາກຂໍ້ມູນການສໍາພາດຜູ້ຊຽວຊານ ແລະ ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງສາມາດວິພາກຜົນແນວທາງການຄຸ້ມຄອງທາງດ່ວນ ໄດ້ດັ່ງນີ້: ການບໍລິຫານສັນຍາ ແລະ ຄວາມຍືນຍົງຂອງໂຄງການ (Contract Management & Sustainability): ແນວທາງການບັບປຸງສັນຍາໃຫ້ແທດເໝາະກັບສະພາບຕົວຈິງນັ້ນ ສອດຄ່ອງກັບຫຼັກການ ສັນຍາແບບເນັ້ນສໍາພັນທະພາບ (Relational Contracting) ທີ່ເນັ້ນ ສັນຍາໄລຍະຍາວ ພາຍໃຕ້ຮູບແບບການຮ່ວມມືລະຫວ່າງ ພາກລັດ ແລະ ພາກເອກະຊົນ (Long-term Contract under Public-Private Partnership) ໃນທິດສະດີໄດ້ອະທິບາຍວ່າ ບໍ່ຄວນເປັນສັນຍາທີ່ຕາຍຕົວ ແຕ່ຕ້ອງມີຄວາມຍືດຢຸນ ເພື່ອປັບຕົວຕາມສະພາບເສດຖະກິດ ແລະ ສັງຄົມທີ່ປ່ຽນແປງ (Brinkerhoff & Brinkerhoff, 2011). ແນວທາງນີ້ຈະຊ່ວຍໃຫ້ການບໍລິຫານທາງດ່ວນ ວຽງຈັນ-ວັງວຽງ ມີຄວາມຍືດຢຸນ ແລະ ສາມາດແກ້ໄຂບັນຫາທີ່ບໍ່ຄາດຄິດໄດ້ຢ່າງມີປະສິດທິພາບ ໂດຍອີງໃສ່ຜົນ

ປະໂຫຍດຮ່ວມກັນຂອງທັງສອງຝ່າຍ. ເພື່ອເປັນແນວທາງການແກ້ໄຂບັນຫາຄວາມຮັບຮູ້ທີ່ຕໍ່າ ແລະ ເພີ່ມປະສິດທິພາບໃນການຄຸ້ມຄອງ, ຝ່າຍລັດ ແລະ ບໍລິສັດຜູ້ສໍາປະທານຕ້ອງຮ່ວມກັນວາງແຜນ ການສ້າງຂີດຄວາມສາມາດໃນທຸກລະດັບ ໂດຍເນັ້ນໃສ່ການພັດທະນາທັກສະ, ເຄື່ອງມື ແລະ ຂະບວນການເຮັດວຽກໃຫ້ມີຄວາມເຂັ້ມແຂງ (UNDP, 2009). ໂດຍສະເພາະແມ່ນການພັດທະນາບຸກຄະລາກອນວິຊາການລາວໃຫ້ມີຄວາມຊຽວຊານໃນການນໍາໃຊ້ເຕັກໂນໂລຊີ.

ການຍົກລະດັບຄວາມປອດໄພດ້ວຍລະບົບຊຽວຊານ (Road Safety Audit): ການສະເໜີໃຫ້ມີການກວດສອບຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນ ແລະ ການຝຶກອົບຮົມຜູ້ຊຽວຊານ ສອດຄ່ອງກັບ ແນວທາງລະບົບແຫ່ງຄວາມປອດໄພ ເຊິ່ງຫຼັກການດັ່ງກ່າວຖືວ່າ "ມະນຸດສາມາດເຮັດຜິດພາດໄດ້", ດັ່ງນັ້ນ ໂຄງສ້າງພື້ນຖານ (ທາງດ່ວນ) ຕ້ອງຖືກອອກແບບ ແລະ ດູແລຮັກສາເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນຄວາມຮຸນແຮງຈາກຄວາມຜິດພາດນັ້ນ. ການປະເມີນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ຜູ້ໃຊ້ຖະໜົນທີ່ມີຄວາມສ່ຽງ ຈະຊ່ວຍໃຫ້ທາງດ່ວນບໍ່ເປັນພຽງແຕ່ເສັ້ນທາງຄົມມະນາຄົມ ແຕ່ເປັນພື້ນທີ່ປອດໄພຕາມມາດຕະຖານສາກົນ (WHO, 2017). ຍ້ອນວ່າໃນທາງດ່ວນວຽງຈັນ-ວັງວຽງ ທີ່ມີຄວາມໄວສູງ, ຄວາມຮັບຮູ້ຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ທີ່ຕໍ່າ (ຈາກຜົນວິໄຈ) ອາດນໍາໄປສູ່ຄວາມຜິດພາດໄດ້ງ່າຍ. ດັ່ງນັ້ນ, ຜູ້ສໍາປະທານ ແລະ ພາກລັດ ຈຶ່ງຈໍາເປັນຕ້ອງຮ່ວມກັນສ້າງລະບົບທີ່ປອດໄພ ເຊັ່ນ: ການບັບປຸງປ້າຍເຕືອນ, ການກວດສອບຈຸດສ່ຽງ ແລະ ການນໍາໃຊ້ເຕັກໂນໂລຊີຕິດຕາມ, ເພື່ອຮັບປະກັນວ່າ ຄວາມຜິດພາດເລັກນ້ອຍຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ ຈະບໍ່ກາຍເປັນອຸບັດເຫດທີ່ຮຸນແຮງເຖິງແກ້ຊິດິດ.

ການຫັນປ່ຽນການສື່ສານສູ່ລະບົບດິຈິຕອນ (Digital Communication Strategy): ຜົນການວິໄຈທີ່ພົບວ່າຜູ້ຂັບຂີ່ມີຄວາມຮັບຮູ້ໃນລະດັບໜ້ອຍ ຈຶ່ງມີການສະເໜີແນວທາງການປ່ຽນຈາກການເຜີຍແຜ່ແບບເກົ່າ ມາເປັນການໃຊ້ "ສື່ປະຈັກຕາ" (Visual Media) ແລະ ວິດີໂອຜ່ານສື່ສັງຄົມອອນລາຍ ເຊິ່ງສອດຄ່ອງກັບ ທິດສະດີຂະບວນການຈັດການຂໍ້ມູນຂ່າວສານ (Information Processing Theory), ມະນຸດຮັບຮູ້ຂໍ້ມູນ ແລະ ຮຽນຮູ້ສິ່ງຕ່າງໆ ໂດຍເລີ່ມຈາກການຮັບສິ່ງກະຕຸ້ນຜ່ານປະສາດສໍາຜັດ, ຈາກນັ້ນສະໜອງຈະຄັດເລືອກ, ຕິຄວາມໝາຍ ແລະ ຈັດເກັບຂໍ້ມູນໄວ້ໃນລະບົບຄວາມຈໍາ ເພື່ອນໍາມາໃຊ້ໃນການຕັດສິນໃຈ ຫຼື ສະແດງອອກເປັນພຶດຕິກຳ (Schunk, 2020). ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຫາກຂໍ້ມູນມີຄວາມຊັບຊ້ອນ ຫຼື ຢູ່ໃນຮູບແບບທີ່ຍາກຕໍ່ການຕິຄວາມໝາຍ, ຈະເຮັດໃຫ້ເກີດພາລະທາງການຮັບຮູ້ທີ່ສູງເກີນໄປ (Cognitive Overload), ສິ່ງຜົນໃຫ້ຂະບວນການປະມວນຜົນຂໍ້ມູນລົ້ມເຫຼວ ແລະ ບໍ່ສາມາດຈັດຈໍາໄດ້ (Mayer, 2020). ດັ່ງນັ້ນ, ການສື່ສານທີ່ມີປະສິດທິພາບໃນຍຸກປັດຈຸບັນ ຈຶ່ງຕ້ອງເນັ້ນການສົ່ງຂໍ້ມູນທີ່ງ່າຍ, ຊັດເຈນ ແລະ ເປັນພາບເຊັ່ນ: ສື່ໂຄສະນາໃນຮູບແບບວິດີໂອ ເພື່ອຊ່ວຍໃຫ້ສະໜອງສາມາດຈັດເກັບ ແລະ ດຶງຂໍ້ມູນອອກມາໃຊ້ໄດ້ຢ່າງທັນທ່ວງທີ (Sweller et al., 2019). ມະນຸດສາມາດຮັບຮູ້ ແລະ ຈັດຈໍາຂໍ້ມູນໃນຮູບແບບພາບ ແລະ ສຽງໄດ້ດີກວ່າການອ່ານຕົວບົດກົດໝາຍທີ່ຊັບຊ້ອນ. ແນວທາງນີ້ຈະຊ່ວຍແກ້ໄຂບັນຫາ "ຄວາມຮັບຮູ້ໃນລະດັບໜ້ອຍ" ທີ່ພົບໃນຜົນການວິໄຈໄດ້ຢ່າງ

ສອດຄ່ອງ ເພາະມັນຊ່ວຍໃຫ້ທຸກຊັ້ນຄົນເຂົ້າເຖິງຂໍ້ມູນໄດ້ງ່າຍ, ວ່ອງໄວ ແລະ ເຫັນພາບການນໍາໃຊ້ທີ່ຖືກຕ້ອງຊ່ວຍໃຫ້ຜູ້ຂັບຂີ່ສາມາດດຶງຂໍ້ມູນ ອອກມາໃຊ້ໄດ້ທັນທີໃນຂະນະທີ່ຂັບຂີ່ຕົວຈິງ. ການນໍາໃຊ້ ສື່ປະຈັກຕາ ແລະ ການຮ່ວມມືກັບອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ ແມ່ນມາດຕະການທີ່ກົງ ຈຸດ. ຕາມທິດສະດີການສື່ສານ(Kotler & Keller, 2016).

ການສ້າງເຄືອຂ່າຍການຄຸ້ມຄອງແບບມີສ່ວນຮ່ວມ (Network Governance): ການສະເໜີໃຫ້ມີການແຕ່ງຕັ້ງຄະນະຮັບຜິດຊອບໃນຂັ້ນ ທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ສ້າງກົນໄກການຮ່ວມມືກັບອົງການປົກຄອງເມືອງ ແລະ ບ້ານ ສອດຄ່ອງກັບຫຼັກການ ການປົກຄອງແບບເຄືອຂ່າຍ (Network Governance). ເນື່ອງຈາກການຄຸ້ມຄອງທາງດ້ວນມີຄວາມຊັບຊ້ອນ ແລະ ກ່ຽວພັນກັບຜົນກະທົບຕໍ່ຊຸມຊົນອ້ອມຂ້າງ, ການໃຊ້ກົນໄກລະຍຸດ ການປົກຄອງແບບນີ້ຈະຊ່ວຍປ່ຽນຈາກການຄຸ້ມຄອງແບບລວມສູນ ມາ ເປັນການສ້າງເຄືອຂ່າຍທີ່ເຂັ້ມແຂງ. ສິ່ງນີ້ບໍ່ພຽງແຕ່ຊ່ວຍໃນການຕິດຕາມ ແລະ ປ້ອງກັນການທໍາລາຍຊັບສິນໄດ້ຢ່າງທົ່ວເຖິງເທົ່ານັ້ນ, ແຕ່ຍັງເປັນ ການສ້າງຄວາມໄວ້ເນື້ອເຊື່ອໃຈ ແລະ ຫຼຸດຜ່ອນຂໍ້ຂັດແຍ່ງລະຫວ່າງຜູ້ສໍາ ປະທານ ແລະ ປະຊາຊົນໃນທ້ອງຖິ່ນ, ເຮັດໃຫ້ການແກ້ໄຂບັນຫາຕ່າງໆ ມີ ຄວາມວ່ອງໄວ ແລະ ຍືນຍົງກວ່າເກົ່າ (Rhodes, 1996). ຍົກສູງການມີ ສ່ວນຮ່ວມຂອງພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, ຫ້ອງການໂຍທາທິ ການ ແລະ ຂົນສົ່ງເມືອງ, ພະແນກຕໍາຫຼວດຈະລາຈອນ ແຂວງ ແລະ ເມືອງ ຕະຫຼອດຮອດປະຊາຊົນ ແລະ ນັກຂັບຂີ່ທີ່ນໍາໃຊ້ທາງດ້ວນ ໃຫ້ຫຼາຍຂຶ້ນ ດ້ວຍແຕ່ງຕັ້ງ ຄະນະຮັບຜິດຊອບໃນການຄຸ້ມຄອງເພີ່ມເຕີມໃນຂັ້ນ ທ້ອງຖິ່ນ (Mohan, 2014), ຄວາມເຂົ້າໃຈທີ່ດີກວ່າກ່ຽວກັບການມີ ສ່ວນຮ່ວມຂອງຊຸມຊົນແມ່ນຈໍາເປັນເພື່ອຮັບປະກັນວິທີການທີ່ ມີ ປະສິດທິພາບ ແລະ ຍືນຍົງຫຼາຍຂຶ້ນສໍາລັບການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງຊຸມຊົນ ໃນການພັດທະນາແລະການປະຕິບັດຄວາມປອດໄພການຈະລາຈອນ (Kamel, 2000), ການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງປະຊາຊົນ ແມ່ນສອດຄ່ອງກັບ ຫຼັກການກ່ຽວກັບການລົງທຶນຂອງລັດ (ສະພາແຫ່ງຊາດ, 2016).

5. ສະຫຼຸບ

ສະຫຼຸບແລ້ວເຫັນວ່າ ສະພາບລວມການຄຸ້ມຄອງທາງດ້ວນ ການ ສ້າງທາງດ້ວນຊ່ວຍໃຫ້ການຈະລາຈອນ ມີຄວາມສະດວກສະບາຍ ແລະ ສາມາດເຊື່ອມຈອດກັບຕາໜ່າງຂອງທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດເປັນຢ່າງດີ ແຕ່ ເຫັນວ່າການນໍາໃຊ້ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງທາງດ້ວນຍັງບໍ່ທັນໄດ້ດີເຊັ່ນ: ການ ແປງຂັ້ນໃນການຄຸ້ມຄອງຍັງບໍ່ທັນສອດຄ່ອງກັບສະພາບແວດລ້ອມ ແລະ ບໍລະບົດຂອງ ສປປ ລາວ ດີເທົ່າທົດວນ, ການນໍາໃຊ້ ຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ ຍັງບໍ່ ທັນເປັນລະບຽບຮຽບຮ້ອຍດີ ເນື່ອງຈາກຍານພາຫະນະທີ່ນໍາໃຊ້ຕາມທາງ ດ້ວນບໍ່ທັນໄດ້ມາດຕະຖານເຕັກນິກທີ່ກໍານົດໄວ້ ການປະຕິບັດກົດ ຈະລາຈອນຕາມທາງດ້ວນຍັງບໍ່ທັນເຂັ້ມງວດ ແລະ ການມີ ສ່ວນຮ່ວມ ຂອງພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ແລະ ປະຊາຊົນໃນການປົກປັກຮັກສາທາງ ດ້ວນຍັງບໍ່ທັນໄດ້ດີ ຈຶ່ງພາໃຫ້ເກີດມີປະກົດການຫຍໍ້ທໍ້ ເຊັ່ນ ອຸປະຕິເຫດ ຕາມທ້ອງຖະໜົນ ເກີດມີການລັກອຸປະກອນປ້ອງກັນໄພທາງດ້ວນ ຂາດ ສະຕິໃນເວລາຂັບຂີ່ ປ່ອຍສັດລ້ຽງຕາມທ້ອງຖະໜົນເປັນຕົ້ນ.

ຄວາມຮັບຮູ້ດ້ານລະບຽບການຄຸ້ມຄອງທາງດ້ວນຂອງຜູ້ຕອບແບບ ສອບຖາມແມ່ນຢູ່ໃນລະດັບປານກາງ ແຕ່ລະດັບຄວາມຮັບຮູ້ດ້ານອື່ນໆ ແມ່ນຢູ່ໃນລະດັບໜ້ອຍປະກອບມີຄື: ໝວດຄວາມຮູ້ທົ່ວໄປກ່ຽວກັບ ລະບຽບການຄຸ້ມຄອງທາງດ້ວນສໍາປະທານແມ່ນມີລະດັບການ ສ່ວນ ຄວາມຮັບຮູ້ດ້ານ ຫຼັກການລວມໃນການຄຸ້ມຄອງທາງດ້ວນ, ລະບຽບ ການນໍາໃຊ້ທາງດ້ວນ, ການເກັບເງິນຄ່າຜ່ານທາງດ້ວນ, ສິດ ແລະ ຜົນທະ ຂອງຜູ້ສໍາປະທານ, ແລະ ລະດັບຄວາມຮັບຮູ້ບັນດາຂໍ້ຫ້າມຕ່າງໆ ກ່ຽວກັບ ການຄຸ້ມຄອງທາງດ້ວນ ແມ່ນຢູ່ໃນລະດັບໜ້ອຍເຊັ່ນກັນ ແລະ ນອກຈາກ ນີ້ຍັງມີບາງຂໍ້ຍ່ອຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບລະບຽບການນໍາໃຊ້ທາງດ້ວນມີຄວາມ ຮັບຮູ້ຢູ່ໃນລະດັບຄວາມຮັບຮູ້ໜ້ອຍທີ່ສຸດປະກອບມີ: ຜູ້ຂັບຂີ່ພາຫະນະ ແລະ ຜູ້ໂດຍສານທີ່ນໍາໃຊ້ທາງດ້ວນຕ້ອງໃສ່ສາຍຮັດນິລະໄພ, ບໍ່ອານຸຍາດ ໃຫ້ຜູ້ຂັບຂີ່ຈອດຮັບເອົາຜູ້ໂດຍສານຕາມທາງດ້ວນທີ່ບໍ່ແມ່ນຈຸດພັກລົດ ຢ່າງເດັດຂາດ ແລະ ຄວາມຮັບຮູ້ຂອງຜູ້ໃຊ້ທາງດ້ວນກ່ຽວກັບຂໍ້ຫ້າມຕ່າງໆ ກ່ຽວກັບການຄຸ້ມຄອງທາງດ້ວນບາງຂໍ້ຍ່ອຍແມ່ນມີຄວາມຮັບຮູ້ຢູ່ ໃນ ລະດັບໜ້ອຍທີ່ສຸດເຊັ່ນ: ຫ້າມບຸກຄົນ, ຕີນີບຸກຄົນ ແລະ ການຈັດຕັ້ງ ເຂົ້າ ຂອບສະຫງວນທາງດ້ວນໂດຍບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ, ຫ້າມບຸກຄົນ, ຕີນີ ບຸກຄົນ ແລະ ການຈັດຕັ້ງ ລ້ຽງ, ປ່ອຍ ແລະ ເຄື່ອນຍ້າຍ ສັດລ້ຽງເຂົ້າໃນ ຂອບເຂດສະຫງວນ ທາງດ້ວນເດັດຂາດ ແລະ ຫ້າມບຸກຄົນ, ຕີນີບຸກຄົນ ແລະ ການຈັດຕັ້ງ ມີຜິດຕິກຳອື່ນໆທີ່ເປັນລະເມີດກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບ ການ ຢ່າງເດັດຂາດ.

ສະນັ້ນແນວທາງໃນການຄຸ້ມຄອງທາງດ້ວນເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມ ຍືນຍົງ ຄວນການທົບທວນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດລະບຽບການຄຸ້ມຄອງທາງ ດ້ວນສໍາປະທານໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບສະພາບແວດລ້ອມປັດຈຸບັນຂອງ ສປປ ລາວ ໂດຍສະເພາະ ເປີດໂອກາດໃຫ້ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແຂວງ ແລະ ຫ້ອງການ, ພະແນກຕໍາຫຼວດຈະລາຈອນ ມີບົດບາດໃນການຄຸ້ມຄອງ ທາງດ້ວນ ພ້ອມທັງຫາແນວທາງໃຫ້ປະຊາຊົນມີສ່ວນຮ່ວມໃນການປົກ ປັກຮັກສາທາງດ້ວນຊ່ວຍກັນ. ສ່ວນການຍົກສູງ ລະດັບຄວາມຮັບຮູ້ ຂອງ ປະຊາຊົນ ແລະ ຜູ້ຂັບຂີ່ທີ່ນໍາໃຊ້ທາງດ້ວນ ຄວນມີການພັດທະນາຮູບແບບ ການເຜີຍແຜ່ບັນດາລະບຽບການຕ່າງໆ ໃນການຄຸ້ມຄອງທາງດ້ວນ ທີ່ ປະຢັດ ແລະ ໃຫ້ທັນກັບຍຸກສະໄໝ ດ້ວຍການສ້າງສື່ປະຈັກຕາ ແລະ ສື່ທີ່ ເປັນການສ້າງແຮງຈູງໃຈແກ່ ຜູ້ຂັບຂີ່ ໂດຍສື່ສັງຄົມອອນລາຍ ແລະ ເປີດ ກວ້າງໃຫ້ທຸກພາກສ່ວນ ແລະ ປະຊາຊົນມີສ່ວນຮ່ວມໃນການຄຸ້ມຄອງ ທາງດ້ວນໃຫ້ຫລາຍຂຶ້ນກວ່າເກົ່າ.

ຂໍ້ສະເໜີແນະໃນການສຶກສາຄັ້ງຕໍ່ໄປ: ເພື່ອໃຫ້ເຫັນພາບລວມ ຂອງການພັດທະນາ ແລະ ຜົນກະທົບທີ່ຮອບດ້ານ, ການສຶກສາໃນ ອະນາຄົດຄວນເນັ້ນໃສ່ການສຶກສາ "ການສຶກສາຜົນກະທົບທາງ ເສດຖະກິດໃນໄລຍະຍາວຂອງຊຸມຊົນທີ່ຢູ່ໃກ້ຄຽງທາງດ້ວນ" ການສຶກສາ ໃນຫົວຂໍ້ນີ້ຈະເປັນປະໂຫຍດຢ່າງຍິ່ງໃຫ້ແກ່ພາກລັດ ແລະ ຜູ້ສໍາປະທານ ໃນການວາງນະໂຍບາຍເພື່ອໃຫ້ທາງດ້ວນເປັນ "ແລວທາງແຫ່ງການ ພັດທະນາ" ທີ່ທຸກພາກສ່ວນໄດ້ຮັບຜົນປະໂຫຍດຢ່າງຍຸຕິທໍາ.

6. ຂໍ້ຂັດແຍ້ງ

ຂ້າພະເຈົ້າໃນນາມຜູ້ຄົນຄວ້າວິທະຍາສາດ ຂໍປະຕິຍານຕົນວ່າ ຂໍ້ມູນທັງໝົດທີ່ມີໃນບົດຄວາມວິຊາການດັ່ງກ່າວນີ້ແມ່ນບໍ່ມີຂໍ້ຂັດແຍ້ງທາງຜິນປະໂຫຍດກັບພາກສ່ວນໃດ ແລະ ບໍ່ໄດ້ເອື້ອປະໂຫຍດໃຫ້ກັບພາກສ່ວນໃດພາກສ່ວນໜຶ່ງ, ກໍລະນີມີການລະເມີດ ໃນຮູບການໃດໜຶ່ງ ຂ້າພະເຈົ້າມີຄວາມຍິນດີທີ່ຈະຮັບຜິດຊອບແຕ່ພຽງຜູ້ດຽວ.

7. ຄຳຂອບໃຈ

ການຄົ້ນຄວ້າໃນຫົວຂໍ້: “ແນວທາງການນຳໃຊ້ກົດໝາຍໃນການຄຸ້ມຄອງທາງດ່ວນໃນ ສປປ ລາວ: ກໍລະນີສຶກສາ ການຄຸ້ມຄອງທາງດ່ວນຈາກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຫາ ເມືອງວັງວຽງ ແຂວງວຽງຈັນໃຫ້ຍືນຍົງ” ແມ່ນໄດ້ຮັບການສະໜັບສະໜູນທຶນຄວ້າວິທະຍາສາດຈາກມະຫາວິທະຍາໄລສຸພານຸວົງ ງົບປະມານຂອງລັດຖະບານປະຈຳປີ 2022. ທີມງານຜູ້ຄົນຄວ້າຂໍສະແດງຄວາມເຄົາລົບນັບຖື ແລະ ຮູ້ບຸນຄຸນດ້ວຍຄວາມຈິງໃຈມາຍັງມະຫາວິທະຍາໄລສຸພານຸວົງ ທີ່ໄດ້ໃຫ້ການສະໜັບສະໜູນ ແລະ ໃຫ້ຄຳແນະນຳທີ່ເປັນປະໂຫຍດຕໍ່ການຄົ້ນຄວ້າໃນຄັ້ງນີ້.

8. ເອກະສານອ້າງອີງ

ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ. (2015). *ຍຸດທະສາດການພັດທະນາຂະແໜງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ 2016-2025*.

ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ. (2020 ກ). *ຂໍ້ຕົກລົງວ່າດ້ວຍການຄຸ້ມຄອງທາງດ່ວນສຳປະທານ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ-ວັງວຽງ* (ສະບັບເລກທີ 30428/ຍທຂ, ລົງວັນທີ 18 ທັນວາ 2020).

ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ. (2020 ຂ). *ບົດສະຫຼຸບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທາງດ່ວນ ວຽງຈັນ-ວັງວຽງ*. ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ.

ສະພາແຫ່ງຊາດ. (2016). *ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການລົງທຶນຂອງລັດ*. ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ: ໂຮງພິມແຫ່ງລັດ.

ລັດຖະບານແຫ່ງ ສປປ ລາວ. (2016). *ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ແຫ່ງຊາດ 5 ປີ ຕັ້ງທິ VIII (2016-2020)*. ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ.

ພິມມະຈັນ, ສ. (2019). *ປັດໄຈທີ່ມີຜົນຕໍ່ຜິດຕິກຳການລະເມີດກົດຈະລາຈອນຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ*. ວາລະສານວິທະຍາສາດສັງຄົມ, ມະຫາວິທະຍາໄລແຫ່ງຊາດ.

Brinkerhoff, D. W., & Brinkerhoff, J. M. (2011). Public-private partnerships: Perspectives on purposes, publicness, and good governance. *Public Administration and Development, 31*(1), 2–14.

Cernea, M. M. (1997). The Risks and Reconstruction Model for Resettling Displaced Populations. *World*

Development, 25(10), 1569-1587. [https://doi.org/10.1016/S0305-750X\(97\)00054-5](https://doi.org/10.1016/S0305-750X(97)00054-5)

Fulton, D. C., Manfredi, M. J., & Lipscomb, J. (1996). Toward a hierarchy of human values, beliefs, and attitudes in prediction of conservation behaviors. *Human Dimensions of Wildlife, 1*(2), 1–23. <https://doi.org/10.1080/10871209609359060>

Gibbs, J. P. (1975). *Crime, punishment, and deterrence*. Elsevier.

Kamel, M. A. (2000). *Community participation in road safety from planning and programs: Experiences and awareness raising, assessment/audit*. [Paper presentation].

Kaz, A. (2021). Infrastructure and Policy Alignment in Developing Economies. *Journal of Transport and Governance, 15*(4), 112-128.

Kaz, P. (2021). *Laos-China Railway, The Inside Track!* AustCham Lao Webinar.

Kotler, P., & Keller, K. L. (2016). *Marketing Management* (15th ed.). Pearson Education.

Mayer, R. E. (2020). *Multimedia learning* (3rd ed.). Cambridge University Press.

Miller, G. A. (1956). The magical number seven, plus or minus two: Some limits on our capacity for processing information. *Psychological Review, 63*(2), 81–97. <https://doi.org/10.1037/h0043158>

Mohan, D. (2014). *Impact of Road Traffic Crashes in Asia: A Human and Economic Assessment*. Eighth Regional Environmentally Sustainable Transport (EST) in Asia.

Nabatchi, T., & Leighninger, M. (2015). *Public participation for 21st century democracy*. John Wiley & Sons. <https://www.who.int/publications/i/item/managing-speed>

Rhodes, R. A. W. (1996). The new governance: Governing without government. *Political Studies, 44*(4), 652–

667. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9248.1996.tb01747.x>

Schunk, D. H. (2020). *Learning theories: An educational perspective* (8th ed.). Pearson.

Sweller, J., van Merriënboer, J. J. G., & Paas, F. (2019). Cognitive architecture and instructional design: 20 years later. *Educational Psychology Review*, 31(2), 261–292. <https://doi.org/10.1007/s10648-019-09465-5>

UNDP. (2009). *Capacity development: A UNDP primer*. United Nations Development Programme.

World Bank. (2016). *Framework for disclosure in public-private partnership projects*. World Bank Group. <https://www.worldbank.org/en/topic/publicprivatepartnership/publication/framework-for-disclosure-in-ppp-projects>

World Bank. (2017). *Public-private partnerships reference guide version 3.0*. World Bank Group.

World Bank. (2020). *Public-Private Partnerships Reference Guide Version 3.0*. Washington, DC: World Bank Group.

World Health Organization. (2017). *Managing speed*. WHO Document Production Services.

World Health Organization. (2023). *Global status report on road safety 2023*. Geneva: World Health Organization. License: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.

ຕາຕະລາງທີ 1: ຜົນຂອງການວິເຄາະຄ່າສະເລ່ຍ, ຄ່າຜັນປ່ຽນມາດຕະຖານ ແລະ ລະດັບຄວາມຮັບຮູ້ຂອງໃຊ້ທາງດ່ວນຕໍ່ກົດລະບຽບວ່າດ້ວຍການຄຸ້ມຄອງທາງດ່ວນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ-ວັງວຽງ.

ລຳດັບ	ຄວາມຮັບຮູ້ຂອງຜູ້ໃຊ້ທາງດ່ວນຕໍ່ກົດລະບຽບວ່າດ້ວຍການຄຸ້ມຄອງທາງດ່ວນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ-ວັງວຽງ	\bar{X}	SD	ລະດັບຄວາມຮັບຮູ້
1	ຮູບແບບໃນການຄຸ້ມຄອງທາງດ່ວນ	2.63	1.02	ປານກາງ
2	ຫຼັກການລວມໃນການຄຸ້ມຄອງທາງດ່ວນ	2.18	0.73	ໜ້ອຍ
3	ລະບຽບການນຳໃຊ້ທາງດ່ວນ	1.94	0.63	ໜ້ອຍ
4	ການເກັບເງິນຄ່າຜ່ານທາງດ່ວນ, ສິດ ແລະ ຜົນທະຂອງຜູ້ສຳປະທານທາງດ່ວນ	2.45	0.78	ໜ້ອຍ
5	ຂໍ້ຫ້າມຕ່າງໆ ກ່ຽວກັບການຄຸ້ມຄອງທາງດ່ວນ	2.08	0.66	ໜ້ອຍ
ລວມ		2.26	0.76	ໜ້ອຍ