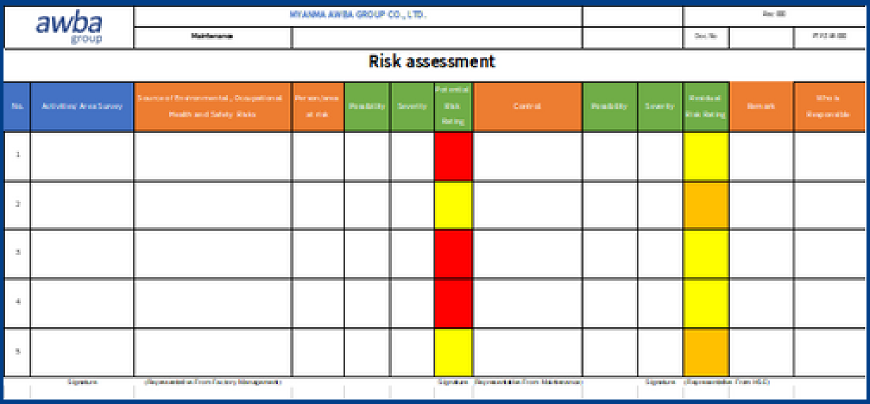
GROUP HSE DEPARTMENT

NEWSLETTER

မှီငြမ်းကိုးကား - **Impaired Driving Facts | Impaired Driving | CDC**
Risk Assessment Matrices - Tools to Visualise Risk

အန္တရာယ်အကဲဖြတ်ခြင်း (RISK ASSESSMENT) နှင့် အန္တရာယ်လျှော့ချခြင်း (RISK MITIGATION)

အန္တရာယ်ရှိသော အခြေအနေတစ်ရပ်တွင် အန္တရာယ်၏ အတိုင်းအတာကို အကဲဖြတ်ရာတွင် မတော်တဆမှုဖြစ်လာနိုင်ခြေ **(Likelihood)** နှင့် ဖြစ်လာသည့်အခါ ထိခိုက်ခြင်း၏ ပြင်းထန်မှုပမာဏ **(Severity)** ကို ချိန်ထိုးတွက်ချက်ရပါသည်။

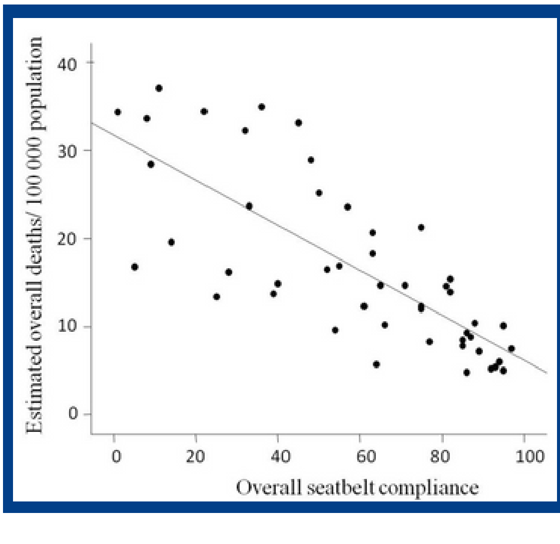


မိမိနေအိမ်မှ အတော်အတန်ဝေးသော မိတ်ဆွေတစ်ယောက်က သူ့အိမ်တွင်ကျင်းပသော ပါတီပွဲသို့ ဖိတ်ရာ မိမိက ကားမောင်း၍ သွားကာ တက်ရောက်သည်ဆိုပါစို့။ စကားလက်ဆုံကျရင်း ယမကာ သောက်သုံးရာ မထင်မှတ်ဘဲ ရေချိန်လွန်သွားသည်ဆိုပါစို့။ ပါတီပွဲပြီး၍ အိမ်အပြန် ကားမောင်းရာတွင် ညဥ့်နက်၍ မြင်ကွင်းမသဲကွဲခြင်း၊ အရက်သေစာသောက်စားထားခြင်းတို့ကြောင့် အမှားအယွင်းလုပ်မိနိုင်ခြင်း၊ သတိလက်လွတ်ပြုမူနိုင်ခြင်းတို့ကြောင့် အထက်ကတင်ပြခဲ့သည့် **မတော်တဆဖြစ်လာနိုင်ခြေ (Likelihood)** အလွန်မြင့်မားသွားပြီ ဖြစ်သည်။

ကျွန်ုပ်တို့ မြန်မာ့သြဘာလုပ်ငန်းစုကြီး လုပ်ငန်းလည်ပတ်ရာတွင် အဆောက်အဦများ၊ သိုလှောင်ရုံများ၊ သိုလှောင်ကန်များနှင့် အခြားလုပ်ငန်းနှင့်ဆက်စပ်သည့်နေရာများတွင်သော်လည်းကောင်း အန္တရာယ်ရှိသော လုပ်ငန်းစဉ်အသီးသီးအတွက်သော်လည်းကောင်း အန္တရာယ်များ လက်လွတ်သွားရသည် မရှိရလေအောင် တစ်ခုချင်းစီတွင် အထက်ပါပုံစံဖြင့် အန္တရာယ်အကဲဖြတ်ချက်ကို ပြည့်စုံတိကျစွာ လုပ်ဆောင်ထားပါသည်။

နီးနီးနားနား စက်ဘီးနင်းပြီးပြန်ရသည့်ခရီးတိုမျိုးတွင် ဟန်ချက်မထိန်းနိုင်၍ မှောက်ပြီးလဲလျှင် ပွန်းရုံပဲ့ရုံလောက်သာ ဖြစ်ရန်ရှိပါသည်။ ယခုလို ကားမောင်းပြီး ထိမိခိုက်မိလျှင်မူ ထိခိုက်ခြင်း၏ ပြင်းထန်မှုပမာဏ (Severity) လည်း အလွန်မြင့်မားသွားပြီ ဖြစ်သည်။

၂၀၂၀ ခုနှစ်အတွင်း အမေရိကန် ပြည်ထောင်စုတွင် ယာဉ်တိုက်မှုကြောင့် လူပေါင်း ၁၁၆၅၄ ယောက် အသက်ဆုံးရှုံးခဲ့ရာ ၃၀ ရာခိုင်နှုန်းမှာ အရက်သေစာသောက်စား၍ မောင်းနှင်မှုကြောင့်ဟု မှတ်တမ်းပြုထားပါသည်။ အင်မတန် အန္တရာယ်များတဲ့ High Risk ဖြစ်ပါသည်။ ပုံတွင်ပြထားသည့်အတိုင်း စိုးရိမ်ဖွယ် အနီရောင်ဇုန်အတွင်း ကျရောက်သွားပါသည်။ ဤသို့သော အန္တရာယ်အခြေအနေကို ပြေလျော့စေရန် ပထမဦးဆုံး ဖြစ်နိုင်ခြေကို လျှော့ချရပါမည်။ ကားထားခဲ့ပြီး တက္ကစီငှားပြန်မည်လား သို့မဟုတ် အဲဒီမှာပဲ အိပ်လိုက်ပြီး နောက်နေ့မနက် နိုးလာသည့်အခါ ပုံမှန်အခြေအနေပြန်ရတော့မှ ကားမောင်းပြန်မည်လား သင့်သလို စဉ်းစားနိုင်ပါသည်။



ထိုနည်းအားဖြင့် မတော်တဆဖြစ်နိုင်ခြေ Likelihood ကို လျှော့ချနိုင်ပါသည်။ ထိုအခါတွင်မူ စိုးရိမ်ရသည့်ပမာဏ လျော့နည်းသွားသော အဝါရောင်ဇုန်ထဲကို ရောက်သွားပါပြီ။ သို့သော် မတော်တဆမှု လုံးဝမဖြစ်နိုင်တော့ဟု အတပ်သေချာ ပြော၍တော့ မရ။ ဖြစ်နိုင်ချေကတော့ ရှိသေးသည်သာဖြစ်သည်။ ဖြစ်နိုင်ချေ လျှော့ချပြီးစီးသည့်နောက်တွင် အကယ်၍ မတော်တဆထိခိုက်မှု ဖြစ်လာခဲ့သော် ထိခိုက်ခြင်း၏ ပြင်းထန်မှုပမာဏ (Severity) ကိုလည်း ထပ်မံလျှော့ချနိုင်သေးသည်။

အမေရိကန်ပြည်ထောင်စု အမျိုးသားဆေးဝါး စာကြည့်တိုက်ဌာန (National Library of Medicine) မှ ၂၀၁၁ မေလအတွင်း နိုင်ငံပေါင်း ၄၆ နိုင်ငံ၏ အချက်အလက်များကို အခြေခံပြီး သုတေသနပြုချက်အရ မော်တော်ကားတွင် ထိုင်ခုံခါးပတ် အသုံးပြုမှု တိုးမြင့်လာသည်နှင့်အမျှ ယာဉ်မတော်တဆမှုများတွင် ထိခိုက်သေဆုံးသည့်နှုန်း ထိုးကျလာသည်ကို တွေ့ရှိထားပါသည်။ ထို့ကြောင့် ကားပေါ်တွင် မောင်းနှင်သူရော၊ လိုက်ပါစီးနင်းသူပါ ထိုင်ခုံခါးပတ်ပတ်ခြင်းဖြင့် ထိခိုက်မိသည့်အခါ ထိခိုက်မှုပမာဏ (Severity) ကို များစွာ လျှော့ချနိုင်မည် ဖြစ်ပါသည်။ ထိုအခါ အန္တရာယ်အတိုင်းအတာသည်လည်း စိုးရိမ်ရမှု အနည်းဆုံး အစိမ်းရောင်ဇုန်ထဲ ရောက်ရှိသွားပါလိမ့်မည်။