



សាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ
និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច

សារណាមញ្ញប័ត្រការសិក្សា

ការកកស្ទះចរាចរណ៍ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ

ស្រាវជ្រាវពីថ្ងៃទី ១៨ ខែ មេសា ឆ្នាំ ២០១៩ ដល់ថ្ងៃទី ១៦ ខែ ឧសភា ឆ្នាំ ២០១៩

តាក់តែងឡើងដោយ

និស្សិតឈ្មោះ ផល ស្មី
នន់ ឌីយ៉ា

សាស្ត្រាចារ្យណែនាំ

បណ្ឌិត ប៉ាន់ ស៊ុនធីត

ថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រ សេដ្ឋកិច្ចអភិវឌ្ឍន៍

ជំនាន់ទី ៣

ឆ្នាំចូលសិក្សា

ឆ្នាំសរសេរសារណា

២០១៥

២០១៩



សាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ
និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច

សារណាមញ្ញប័ត្រការសិក្សា

ការកកស្ទះចរាចរណ៍ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ

ស្រាវជ្រាវពីថ្ងៃទី ១៨ ខែ មេសា ឆ្នាំ ២០១៩ ដល់ថ្ងៃទី ១៦ ខែ ឧសភា ឆ្នាំ ២០១៩

តាក់តែងឡើងដោយ

និស្សិតឈ្មោះ ផន ស្មី
នន់ ឌីយ៉ា

សាស្ត្រាចារ្យណែនាំ

បណ្ឌិត ប៉ាន់ ស៊ីនធីត

ថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រ សេដ្ឋកិច្ចអភិវឌ្ឍន៍

ជំនាន់ទី ៣

ឆ្នាំចូលសិក្សា

ឆ្នាំសរសេរសារណា

២០១៥

២០១៩

សេចក្តីថ្លែងអំណរគុណ



យើងខ្ញុំឈ្មោះ **ផន ស្មី** និង **នន់ ឌីយ៉ា** ជានិស្សិតសិក្សាថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រមហាវិទ្យាល័យ វិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច ជំនាញសេដ្ឋកិច្ចអភិវឌ្ឍន៍ ជំនាន់ទី៣ ក្រុម D4C1 ឆ្នាំសិក្សា ២០១៨~២០១៩ នៃសកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច។

យើងខ្ញុំមានកិត្តិយសសូមគោរពថ្លែងអំណរគុណ និងសំដែងនូវកត្តាធម៌យ៉ាងជ្រាលជ្រៅជូនចំពោះ៖

- លោកឪពុក **អ៊ុំ សារិទ្ធ** (ហៅ **ម៉ុន**) ដែលបានចែកឋានកាលពីថ្ងៃទី០៣ ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០១៩ ពេលថ្មីៗកន្លងទៅនេះ សូមឲ្យវិញ្ញាណក្ខន្ធលោកទៅកាន់សុគតិភព) និងអ្នកម្តាយ **ព្រាម សា** ដែលបានផ្តល់កំណើត ព្រមទាំងចិញ្ចឹមបីបាច់ថែរក្សាកូន ប្រកបដោយព្រហ្មវិហារធម៌ អប់រំទូន្មានប្រៀនប្រដៅ និងទំនុកបម្រុងទាំងថវិកា និងសម្ភារៈ ចាប់តាំងពីថ្នាក់បឋមសិក្សា រហូតឈានដល់បញ្ចប់ថ្នាក់ឧត្តមសិក្សា។

- លោកឪពុក **នន់ សារី** និងអ្នកម្តាយ **សាង សោភ័ណ** ដែលរូបលោកទាំងពីរបានផ្តល់កំណើត ព្រមទាំងលះបង់នូវកម្លាំងកាយចិត្ត ខិតខំតស៊ូជម្នះរាល់ឧបសគ្គនានាក្នុងការចិញ្ចឹមបីបាច់ថែរក្សា អប់រំ ទូន្មានប្រៀនប្រដៅកូនតាំងពីតូចរហូតដល់ធំ និងបានបញ្ជូនកូនមកសិក្សាដល់ថ្នាក់ឧត្តមសិក្សានៅសាកលវិទ្យាល័យរាជានីតិពេញ។ គុណដ៏ធំធេងដែលលោកបានផ្តល់ឲ្យកូន ពិតជាមានតម្លៃមិនអាចកាត់ថ្លៃ និងគ្មានអ្វីអាចប្រៀបធៀបបានឡើយ។

- ឯកឧត្តម **លុយ បន្ទីរា** សកលវិទ្យាធិការ ឯកឧត្តមសកលវិទ្យាធិការរង សាស្ត្រាចារ្យ និងមន្ត្រីរាជការក្នុងស្ថាប័នទាំងអស់ នៃសកលវិទ្យាល័យវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច ជាពិសេសសាស្ត្រាចារ្យ ដែលបានបង្រៀនយើងខ្ញុំតាំងពីថ្នាក់ឆ្នាំសិក្សាមូលដ្ឋាន រហូតមកដល់ឆ្នាំចុងក្រោយ ដែលត្រូវសរសេរសារណាបញ្ចប់ការសិក្សា។

- ឯកឧត្តម នាយឧត្តមសេនីយ៍សន្តិបណ្ឌិត **នេត សាវៀន** អគ្គស្នងការនគរបាលជាតិ ជាទីគោរពដ៏ខ្ពង់ខ្ពស់ និងស្ថាប័នស្នងការនគរបាលជាតិទាំងមូល ដែលបានអនុញ្ញាតិធ្វើចំណារឯកភាពផ្តល់សិទ្ធិ លើលិខិតស្នើសុំចុះកម្មសិក្សាទៅកាន់ ស្នងការដ្ឋាននគរបាលរាជធានីភ្នំពេញ។

- ឯកឧត្តម ឧត្តមសេនីយ៍ឯក **ស ថេត** អគ្គស្នងការរង និងជាស្នងការនគរបាលរាជធានីភ្នំពេញ និងស្ថាប័នស្នងការដ្ឋាននគរបាលរាជធានីភ្នំពេញទាំងមូល ដែលអនុញ្ញាតិឲ្យយើងខ្ញុំបានចុះកម្មសិក្សាស្រាវជ្រាវឯកសារ មករៀបចំតាក់តែងសារណានេះឡើង។

- លោកអនុសេនីយ៍ឯក **អ៊ុន សាវ៉ិច** នាយកផ្នែករដ្ឋបាលសរុប នៃការិយាល័យនគរបាលចរាចរណ៍ផ្លូវគោករាជធានីភ្នំពេញ ដែលបានយកចិត្តទុកដាក់ជួយផ្តល់ឯកសារពាក់ព័ន្ធ និងមតិយោបល់ល្អៗ ព្រមទាំងជួយសម្រួលក្នុងពេលធ្វើកិច្ចសម្ភាសន៍ ជាមួយមន្ត្រីនគរបាលចរាចរណ៍ប្រចាំការតាមដងផ្លូវ។

- លោកសាស្ត្រាចារ្យ បណ្ឌិត **ប៉ាន់ ស៊ុនឆេត** ដែលបានបង្ហាត់បង្រៀនកន្លងមកយ៉ាងយកចិត្តទុកដាក់លើមុខវិជ្ជា “សេដ្ឋកិច្ចមាត្រសាស្ត្រ” ជាពិសេសវិធីសាស្ត្រស្រាវជ្រាវ ព្រមទាំងចំណាយពេលវេលា អស់ពីកម្លាំងកាយចិត្តទទួលបាននាំសារណាលើប្រធានទាំងមូលនេះ ដោយផ្តល់នូវការកែតម្រូវរាល់កំហុសឆ្គងលើខ្លឹមសារអត្ថបទ និងពាក្យពេចន៍អក្ខរាវិរុទ្ធតាំងពីថ្ងៃចាប់ផ្តើមដំបូងរហូតដល់ថ្ងៃការពារបញ្ចប់ឆ្នាំសិក្សា។

- អ្នកគ្រូ **សំណាង ផលឆេត** ដែលបានជួយសម្របសម្រួល និងផ្តល់យោបល់ដល់និស្សិតក្នុងការស្វែងរកឯកសារតាមស្ថាប័ននានា ជាពិសេសការកែតម្រូវទម្រង់ចុះកម្មសិក្សាជាច្រើនលើកកន្លងមកឲ្យត្រឹមត្រូវ ប្រកបដោយភាពយោគយល់អធ្យាស្រ័យខ្ពស់ដល់យើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់។

ជាចុងក្រោយយើងខ្ញុំសូមប្រសិទ្ធពរជ័យសិរីមង្គលល្អប្រសើរ ជូនពរដល់អស់លោកអ្នកដែលមានគុណទាំងឡាយ ឲ្យជួបប្រទះតែនឹងសេចក្តីសុខ សេចក្តីចម្រើន សុខភាពល្អ និងអាយុយ៉ែនយូរកុំបីឃ្លៀងឃ្លាតឡើយ។

សូមអរគុណ!

អរម្ភកថា

អស់រយៈពេល ៤ឆ្នាំ ដែលយើងខ្ញុំបានសិក្សាថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រសេដ្ឋកិច្ចនៅសាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច ដោយទទួលបាននូវការបណ្តុះបណ្តាលពីសំណាក់លោកគ្រូអ្នកគ្រូ ដែលជាសាស្ត្រាចារ្យដ៏មានទេពកោសល្យ រហូតធ្វើឲ្យយើងខ្ញុំទទួលបានលទ្ធផលល្អប្រសើរ ឈានមកដល់ការសរសេរសារណាដើម្បីបញ្ចប់ការសិក្សារបស់ខ្លួន។ មុនពេលចាប់ផ្តើមសរសេរសារណានេះ យើងខ្ញុំបានមូលមតិគ្នាល្បែងយល់អំពីប្រធានបទមួយ ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងបញ្ហាសង្គមកម្ពុជានាពេលបច្ចុប្បន្ន ជាពិសេសបញ្ហាដែលរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាកំពុងតែខិតខំប្រឹងប្រែងដោះស្រាយជូនប្រជាពលរដ្ឋគ្រប់មជ្ឈដ្ឋាន។ ដោយមើលឃើញថា បញ្ហាចរាចរណ៍នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញកំពុងតែជួបឧបសគ្គ ហើយជាចំណុចអាទិភាពសម្រាប់ការដោះស្រាយ ទើបយើងខ្ញុំសម្រេចចិត្តជ្រើសរើសប្រធានបទមួយ ដែលពាក់ព័ន្ធនឹង “ការកកស្ទះចរាចរណ៍ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ” ព្រមជាមួយក្តីសង្ឃឹមយ៉ាងមុតមាំថា ប្រធានបទដែលយើងខ្ញុំនឹងលើកឡើងនៅក្នុងសារណានេះ ប្រាកដនឹងក្លាយជាចំណុចវិជ្ជមានសម្រាប់ផ្តល់ជាចំណេះដឹងដល់មិត្តៗ និងនិស្សិតអ្នកអានទាំងអស់គ្នាជាក់ជាមិនខាន។

ក្នុងគោលបំណងអភិវឌ្ឍស្នាដៃសិក្សាស្រាវជ្រាវមួយនេះឲ្យកាន់តែមានភាពល្អប្រសើរឡើងបន្ថែមទៀតនោះ យើងខ្ញុំសូមសម្តែងនូវសេចក្តីសោមនស្ស រីករាយ និងស្វាគមន៍ជានិច្ចពីសំណាក់មិត្តមិត្តអ្នកអាន អ្នកស្រាវជ្រាវទាំងអស់ ចំពោះការ ផ្តល់មតិវិះគន់កែលម្អ ទាំងខ្លឹមសារ និងអក្ខរាវិរុទ្ធដែលយើងខ្ញុំមានកំហុសខុសឆ្គងដោយអចេតនាណាមួយ។

មាតិកា

ទំព័រ

បញ្ជីអក្សរកាត់.....	vii
បញ្ជីតារាង.....	viii
បញ្ជីរូបក្រាម.....	ix
បញ្ជីឧបសម្ព័ន្ធ.....	x

សេចក្តីផ្តើម

១. លំនាំបញ្ជាក់ និង ការកំណត់បញ្ជាក់	១
២. គោលបំណងនៃការស្រាវជ្រាវ	៣
៣. សំណួរស្រាវជ្រាវ	៣
៤. ទំហំ និងដែនកំណត់នៃការស្រាវជ្រាវ	៣
៥. សារៈសំខាន់នៃការស្រាវជ្រាវ.....	៤
៦. វិធីសាស្ត្រស្រាវជ្រាវ	៥
៧. រចនាសម្ព័ន្ធនៃការស្រាវជ្រាវ.....	៦

ជំពូកទី១

សិក្សាលេខ១យល់ពីទ្រឹស្តី និងបទពិសោធន៍នៃការធ្វើបរាចរណ៍នៅបរទេស

១.១. រំលឹកទ្រឹស្តី.....	៧
១.១.១. និយមន័យ.....	៧
១.១.២. ការបង្កើតទ្រឹស្តីចរាចរណ៍	៧
១.២. បទពិសោធន៍.....	៧
១.២.១. ប្រទេសហាវ៉ៃអាមេរិក.....	៩
១.២.២. ប្រទេសជប៉ុន	១៣
១.២.៣. ប្រទេសសិង្ហបុរី	១៦
១.២.៤. ប្រទេសថៃ.....	១៩
ជំពូកទី២.....	២៣
ស្ថានភាពទូទៅនៃការកកស្ទះចរាចរណ៍ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ	២៣
២.១. ទីតាំងភូមិសាស្ត្ររាជធានីភ្នំពេញ.....	២៣
២.២. គមនាគមន៍ផ្លូវគោករាជធានីភ្នំពេញ.....	២៣
២.៣. កំណើនប្រជាពលរដ្ឋ និងយានយន្តរាជធានីភ្នំពេញ.....	២៥
២.៤. មូលហេតុនៃការកកស្ទះចរាចរណ៍ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ	២៥
២.៤.១. កត្តាមនុស្ស	២៦

២.៤.១.១. ការបើកបរបរព្រាសទិស	២៦
២.៤.១.២. ការបើកបរមិនគោរពសញ្ញាចរាចរណ៍.....	២៧
២.៤.១.៣. មិនគោរពសិទ្ធិអាទិភាព	២៧
២.៤.១.៤. ការធ្វើអាជីវកម្មក្នុងលើចិញ្ចើមផ្លូវ.....	២៨
២.៤.១.៥. ការយកចិញ្ចើមផ្លូវធ្វើជាចំណត	២៨
២.៤.១.៦. ការដ្ឋានសំណង់តាមដងផ្លូវ	២៨
២.៤.១.៧. ការបិទផ្លូវ.....	២៩
២.៤.២. កត្តាផ្លូវថ្នល់.....	៣០
២.៤.៣. កត្តាយានយន្ត	៣១
២.៥. ទីតាំងកកស្ទះចរាចរណ៍ជាអចិន្ត្រៃយ៍	៣២
២.៥.១. តាមដងផ្លូវ.....	៣២
២.៥.២. តាមតំបន់ផ្សារ.....	៣២
២.៦. ផលប៉ះពាល់នៃការកកស្ទះចរាចរណ៍.....	៣៣
២.៦.១. ខាតបង់សេដ្ឋកិច្ច	៣៣
២.៦.១.១. ខាតបង់ពេលវេលា និងការងារ	៣៣
២.៦.១.២. ខាតបង់ថវិកា	៣៤
២.៦.២. ប៉ះពាល់សុខុមាលភាពប្រជាពលរដ្ឋ	៣៤
២.៦.២.១. ផ្លូវកាយ	៣៥
២.៦.២.២. ប៉ះពាល់ផ្លូវចិត្ត	៣៥
២.៧. ដំណោះស្រាយ	៣៦
២.៧.១. ការអនុវត្តន៍ពីស្នងការដ្ឋាននគរបាលរាជធានីភ្នំពេញ	៣៦
២.៧.១.១. ការប្រើប្រាស់កម្លាំងជាក់ស្តែង.....	៣៦
២.៧.១.២. ល្បាតចល័តរៀបចំសណ្តាប់ធ្នាប់ចរាចរណ៍ និងសណ្តាប់ធ្នាប់សាធារណៈ	៣៧
២.៧.១.៣. កម្លាំងអនុវត្តន៍ពិសេស.....	៣៧
២.៧.១.៤. អំពីភារកិច្ច.....	៣៨
២.៧.១.៥. មធ្យោបាយប្រតិបត្តិការ	៣៨
២.៧.១.៦. បំណែងចែកការទទួលខុសត្រូវ	៣៨
២.៧.១.៧. បញ្ហាប្រឈមរបស់ស្នងការដ្ឋាននគរបាលរាជធានីភ្នំពេញ	៤៧
២.៧.២. ការរៀបចំហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងសេវាសាធារណៈ.....	៤៨
២.៧.២.១. សេវាថយន្តក្រុងសាធារណៈ.....	៤៨
២.៧.២.២. ការតម្លើងភ្លើងស្តុប ស្លាកសញ្ញា និងការមេរ័សុវត្ថិភាព	៥០
២.៧.២.៣. ស្ថានភាពសាធារណៈ និងស្ថានភាពផ្ទៃក្នុង.....	៥២
២.៧.២.៤. សេវាថភ្លើងសាធារណៈ.....	៥៥

២.៧.២.៥. ការកសាងផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុង.....	៥៦
២.៧.៣. ការអប់រំ និងផ្សព្វផ្សាយ.....	៥៦
២.៧.៤. ការចូលរួមពីប្រជាពលរដ្ឋ.....	៥៧
២.៨. បញ្ហាប្រឈមលើការកកស្ទះចរាចរណ៍ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ	៦១

ជំពូកទី៣

ការវិភាគទិន្នន័យ

៣.១. វិធីសាស្ត្រវិភាគ និងប្រមូលទិន្នន័យ.....	៦៣
៣.១.១ អាយុ និងភេទរបស់អ្នកបើកបរក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ	៦៣
៣.១.២. មុខរបរប្រជាពលរដ្ឋក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ.....	64
៣.២. ស្ថានភាពទូទៅនៃការធ្វើចរាចរណ៍	៦៥
៣.២.១. ប្រភេទយានយន្ត.....	៦៥
៣.២.២. ចំនួនដងការធ្វើចរាចរណ៍ក្នុងមួយសប្តាហ៍របស់ប្រជាពលរដ្ឋរាជធានីភ្នំពេញ	៦៥
៣.២.៣. គោលបំណងនៃការធ្វើចរាចរណ៍	៦៦
៣.៣. ការកកស្ទះចរាចរណ៍ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ	៦៧
៣.៣.១. ស្ថានភាពនៃការកកស្ទះចរាចរណ៍.....	៦៧
៣.៣.២. ពេលវេលានៃការកកស្ទះ.....	៦៧
៣.៣.២.១. ពេលព្រឹក	៦៨
៣.៣.២.២. ពេលថ្ងៃត្រង់	៦៨
៣.៣.២.៣. ពេលរសៀល	៦៩
៣.៣.២.៤. ពេលល្ងាច	៦៩
៣.៣.៣. ឥរិយាបថអ្នកបើកបរ	៧០
៣.៣.៤. ការកកស្ទះចរាចរណ៍នៅតាមតំបន់	៧០
៣.៥. ផលប៉ះពាល់នៃការកកស្ទះចរាចរណ៍	៧១
៣.៥.១. ខាតបង់សេដ្ឋកិច្ច.....	៧១
៣.៥.២. ប៉ះពាល់សុខុមាលភាពប្រជាពលរដ្ឋ	៧១
៣.៦. ដំណោះស្រាយ	៧២
សេចក្តីសន្និដ្ឋាន និង អនុសាសន៍	
១. សេចក្តីសន្និដ្ឋាន.....	៧៣
២. អនុសាសន៍	៧៤

បញ្ជីអក្សរកាត់

SPSS	Statistical Package for Social Science កម្មវិធីវិភាគទិន្នន័យ
IDP	International Driving Permit ប័ណ្ណបើកបរអន្តរជាតិ
DVM	Driving Vehicle Motor ក្រសួងគ្រប់គ្រងយានយន្តសហរដ្ឋអាមេរិក

បញ្ជីតារាង

តារាងទី ២.១ ប្រវែងបណ្តាញគមនាគមន៍ផ្លូវគោករាជធានីសរុបគិតជាម៉ែត្រ.....	២៤
តារាងទី ២.២ បញ្ជីឈ្មោះគោលដៅកកស្ទះចរាចរណ៍រាជធានីភ្នំពេញ និងការទទួលខុសត្រូវ.....	៤០
តារាងទី ៣.១ ចំនួនប្រជាពលរដ្ឋដែលផ្តល់កិច្ចសម្ភាសន៍គិតតាមចំនួនមនុស្ស.....	៦៣
តារាងទី ៣.២ ការកកស្ទះចរាចរណ៍នៅពេលព្រឹកគិតជាភាគរយ.....	៦៨
តារាងទី ៣.៣ ការកកស្ទះចរាចរណ៍នៅពេលថ្ងៃត្រង់គិតជាភាគរយ.....	៦៨
តារាងទី ៣.៤ ការកកស្ទះចរាចរណ៍នៅពេលរសៀលគិតជាភាគរយ.....	៦៩
តារាងទី ៣.៥ ការកកស្ទះចរាចរណ៍នៅពេលល្ងាចគិតជាភាគរយ.....	៦៩
តារាងទី ៣.៦ ឥរិយាបថជម្រុញឲ្យមានការកកស្ទះចរាចរណ៍កាន់តែខ្លាំងគិតជាភាគរយ.....	៧០
តារាងទី ៣.៧ ការកកស្ទះចរាចរណ៍តាមតំបន់ផ្លូវ និងតំបន់ទីផ្សារគិតជាភាគរយ.....	៧០
តារាងទី ៣.៨ កត្តាបង្កនៃការកកស្ទះចរាចរណ៍គិតតាមចំនួនមនុស្ស និងភាគរយ.....	៧០
តារាងទី ៣.៩ បង្ហាញពីការខាតបង់លើសេដ្ឋកិច្ចគិតតាមចំនួនមនុស្ស និងភាគរយ.....	៧១
តារាងទី ៣.១០ បង្ហាញពីផលប៉ះពាល់លើសុខុមាលភាពគិតតាមចំនួនមនុស្ស និងភាគរយ.....	៧១
តារាងទី ៣.១១ មតិយោបល់របស់ប្រជាពលរដ្ឋគិតតាមចំនួនមនុស្ស និងភាគរយ.....	៧២

មញ្ជីជ្រាប

ដ្យាក្រាមទី ៣.១ ការបែងចែកក្រុមអាយុប្រជាពលរដ្ឋគិតជាភាគរយ.....	៦៣
ដ្យាក្រាមទី ៣.២ ការបែងចែកក្រុមការងារប្រជាពលរដ្ឋគិតជាភាគរយ.....	៦៤
ដ្យាក្រាមទី ៣.៣ ប្រភេទយានយន្តគិតជាភាគរយ.....	៦៥
ដ្យាក្រាមទី ៣.៤ ការចរចរណ៍ក្នុងមួយសប្តាហ៍គិតជាភាគរយ.....	៦៥
ដ្យាក្រាមទី ៣.៥ គោលបំណងនៃការធ្វើចរាចរណ៍.....	៦៦
ដ្យាក្រាមទី ៣.៦ កម្រិតនៃការកកស្ទះចរាចរណ៍.....	៦៧

បញ្ជីឧបសម្ព័ន្ធ

- ឧបសម្ព័ន្ធទី១៖ ផែនទីម្រាយផ្លូវរាជធានីភ្នំពេញ
- ឧបសម្ព័ន្ធទី២៖ ផែនទីតម្រាយផ្លូវរត់រថយន្តក្រុងសាធារណៈ
- ឧបសម្ព័ន្ធទី៣៖ ខិត្តប័ណ្ណណែនាំស្តីពីច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកបោះពុម្ពឆ្នាំ២០១៥
- ឧបសម្ព័ន្ធទី៤៖ រូបភាពបង្ហាញពីការកកស្ទះចរាចរណ៍
- ឧបសម្ព័ន្ធទី៥៖ រូបភាពបង្ហាញពីការចុះអន្តរាគមន៍ជាក់ស្តែង
- ឧបសម្ព័ន្ធទី៦៖ រូបភាពស្ថានអាកាស
- ឧបសម្ព័ន្ធទី៧៖ រូបភាពស្ថានថ្មើរជើងក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ
- ឧបសម្ព័ន្ធទី៨៖ រូបភាពរថយន្តក្រុងសាធារណៈ
- ឧបសម្ព័ន្ធទី៩៖ កម្រងសំណួរ
- ឧបសម្ព័ន្ធទី១០៖ ទិន្នន័យដែលបានបញ្ចូលទៅក្នុងកម្មវិធី SPSS Version 20.0
- ឧបសម្ព័ន្ធទី១១៖ តារាងប្រេកង់ (Frequency)

လေ့လာမှုများ

សេចក្តីផ្តើម

១. លំនាំបញ្ជា និង ការកំណត់បញ្ជា

បណ្តាញហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធគមនាគម៌ ប្រៀបបានទៅនឹងសរសៃឈាម ដែលមិនអាចកាត់ផ្តាច់បាន និងមានទំនាក់ទំនងយ៉ាងជិតស្និទ្ធ ទៅនឹងការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចរបស់ប្រទេសនានា នៅលើសកលលោក។ មិនតែប៉ុណ្ណោះ បណ្តាញគមនាគម៌ដើរតួយ៉ាងសំខាន់នៅក្នុងវិស័យឧស្សាហកម្មកសិកម្ម ពាណិជ្ជកម្ម និងទេសចរណ៍ តាមរយៈការផ្តល់សេវាដឹកជញ្ជូន។ សម្រាប់មនុស្សទូទៅ គេតែងតែធ្វើដំណើរចេញពីផ្ទះទៅកាន់គោលដៅ ដែលជាកន្លែងបំពេញកាតព្វកិច្ច ឬការកិច្ចរបស់ពួកគេ រួចក៏ត្រឡប់មកផ្ទះវិញ បន្ទាប់ពីកិច្ចការទាំងនោះត្រូវបានបញ្ចប់រួចរាល់។ ពេលទំនេរក្នុងថ្ងៃសម្រាកបុណ្យជាតិ និងអន្តរជាតិប្រជាពលរដ្ឋធ្វើដំណើរកំសាន្តនៅតាមសួនច្បារសាធារណៈ កន្លែងទេសចរណ៍ មាត់ទន្លេ តាមហាង និងផ្សារទំនើប ទៅជួបជុំសាច់ញាតិ បងប្អូន មិត្តភក្តិ ទៅលេងស្រុកកំណើត និងដើរលេងក្រៅប្រទេស។ សកម្មភាពទាំងនេះ ប្រព្រឹត្តទៅបានអាស្រ័យបណ្តាញគមនាគម៌ ដែលផ្តល់ភាពងាយស្រួលដល់ការធ្វើដំណើរ។

ក្នុងប្រទេសកម្ពុជាបណ្តាញគមនាគម៌ ត្រូវបានគេចែកចេញជាបីប្រភេទធំៗមាន ផ្លូវទឹក ផ្លូវគោក និងផ្លូវអាកាស។ ផ្លូវទឹកចែកចេញជាពីរទៀត គឺផ្លូវទឹកសាប និងទឹកប្រៃ។ ផ្លូវទឹកសាបសំដៅដល់ ទន្លេ ដៃទន្លេ បឹងនានា ទឹកប្រៃមានសមុទ្រ និងដៃរបស់វា ដែលជាមធ្យោបាយសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូន និងធ្វើដំណើរ របស់កប៉ាល់ នាវា និងទូកនានា។ ផ្លូវអាកាស គឺប្រើប្រាស់ក្នុងការធ្វើដំណើរ រយៈចម្ងាយឆ្ងាយតាមយន្តហោះ ឧទ្ទិសឱ្យការចរាចរណ៍ឆ្លងកាត់ពីប្រទេសមួយទៅប្រទេសមួយទៀត ឱ្យកាន់តែមានភាពរហ័ស។ ផ្លូវគោក ប្រើប្រាស់សម្រាប់ការបើកបរយានយន្តគ្រប់ប្រភេទ និងអ្នកថ្មើរជើងទូទៅ។ ផ្លូវថ្នល់ ផ្លូវដែក និងស្ពានចម្លងត្រូវបានរាប់បញ្ចូលក្នុងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវគោក។ នៅក្នុងចំណោមបណ្តាញគមនាគម៌ទាំងអស់ ផ្លូវថ្នល់មានសារៈសំខាន់ជាងគេទៅលើវិស័យដឹកជញ្ជូន តាមរយៈសកម្មភាពប្រើប្រាស់ សម្រាប់ជាមធ្យោបាយក្នុងការធ្វើដំណើរទៅមក និងនាំចេញ នាំចូលទំនិញគ្រប់ប្រភេទ។ ការដឹកជញ្ជូនក៏បានចូលរួមចំណែកយ៉ាងខ្លាំង ទៅលើវិស័យទេសចរណ៍ផងដែរ។

គិតមកត្រឹមឆ្នាំ២០១៣ ផ្លូវថ្នល់ទូទាំងប្រទេសមានប្រវែងសរុប ៤៧ ២៦៣ គីឡូម៉ែត្រ ក្នុងនោះ ៧៤% ជាផ្លូវខេត្តនៅតាមតំបន់ទីជនបទនានា។ ផ្លូវជាតិ និងផ្លូវខេត្តប្រវែង ១២ ២៣៩ គីឡូម៉ែត្រ ត្រូវបានគ្រួសត្រាយ។ ផ្លូវដែកសំខាន់ៗមានចំនួនពីរខ្សែ ដែលបណ្តាញផ្លូវនៅភាគខាងជើងប្រវែង ៣៨៦ គីឡូម៉ែត្រ តភ្ជាប់ពីរាជធានីភ្នំពេញទៅក្រុងប៉ោយប៉ែត កាត់តាមខេត្តពោធិ៍សាត់ ខេត្តបាត់ដំបង និងបណ្តាញផ្លូវនៅភាគខាងត្បូងប្រវែង ២៦៦ គីឡូម៉ែត្រ តភ្ជាប់ពីរាជធានីភ្នំពេញ

ទៅកាន់ខេត្តព្រះសីហនុ។ ប្រវែងផ្លូវទឹកមានប្រមាណជា ១ ៧៥០ គីឡូម៉ែត្រ ក្នុងនោះ ៨៥០ គីឡូម៉ែត្រ អាចធ្វើចរាចរណ៍បាន នៅក្នុងរដូវប្រាំង។ អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិមានបីកន្លែង នៅ រាជធានីភ្នំពេញ ខេត្តសៀមរាប និងខេត្តព្រះសីហនុ។ អាកាសយានដ្ឋាននៅខេត្តព្រះសីហនុ ទទួល បានជើងហោះហើរអន្តរជាតិតិចតួច។¹

នៅក្នុងសម័យសង្គ្រាមរាប់សិបឆ្នាំ និងភាពរីករវៃដែលកើតឡើងនៅចុងទសវត្សរ៍ឆ្នាំ ២០០០ ការចរាចរណ៍មានភាពស្ងៀមស្ងាត់ ដោយសារហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធប្រទេស បានទទួលរងនូវការខូច ខាតយ៉ាងច្រើនសន្ធឹកសន្ធាប់ ពិសេសនៅរាជធានីភ្នំពេញ។ យ៉ាងណាមិញ ការស្តារឡើងវិញត្រូវ បានធ្វើឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័ស នៅក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយ និងអនុញ្ញាតឲ្យមានការ ចរាចរណ៍ឡើងវិញផងដែរ។ ទន្ទឹមនឹងនេះ បញ្ហាកកស្ទះចរាចរណ៍ គឺជាមូលហេតុបង្កដែលឲ្យមាន ភាពអាក្រក់រអូលដល់ការធ្វើដំណើររបស់ប្រជាពលរដ្ឋ និងមន្ត្រីរាជការនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ហើយ រាជរដ្ឋាភិបាលកំពុងយកចិត្តទុកដាក់យ៉ាងខ្លាំងទៅលើបញ្ហានេះ។ ដូច្នេះ ដើម្បីជាដំណោះស្រាយ ទាមទារ ឲ្យមានការចូលរួមពីសំណាក់រាជរដ្ឋាភិបាល និងប្រជាពលរដ្ឋក្នុងការកាត់បន្ថយបញ្ហាអស់ ទាំងនេះ។

បច្ចុប្បន្ន ប្រព័ន្ធហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវគោកជាច្រើនបានស្ថាបនាឡើង ផ្លូវដែលខូចត្រូវបាន ជួសជុលជាបន្តបន្ទាប់ គូសគំនូសសារជាថ្មី និងបន្ថែមស្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍ ដើម្បីសម្រួលដល់ យានយន្ត និងសុវត្ថិភាពក្នុងការបើកបរ។ ស្ថានអាកាស សាងសង់ឡើងនៅកន្លែង ដែលមានការ កកស្ទះខ្លាំង រីឯស្ថានថ្មើរជើង សាងសង់ឡើងនៅតំបន់ ដែលមានការចរាចរណ៍មាញឹក ដើម្បីឆ្លងពី ផ្លូវម្ខាងទៅផ្លូវម្ខាងទៀត ក្នុងគោលបំណងកាត់បន្ថយបញ្ហាគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ និងសម្រួលដល់ការ កកស្ទះឲ្យមានភាពធូរស្បើយ។ ការតម្កើងភ្លើងស្តុបអេឡិចត្រូនិចចែកអន្លើដំណើរ និងបំពាក់កាមេ រ៉ាសុវត្ថិភាពតាមដងផ្លូវបន្ថែម ក្រោមជំនួយបច្ចេកទេសពីប្រទេសជប៉ុន ការបង្កើតសេវា និង មធ្យោបាយធ្វើដំណើរសាធារណៈ ឲ្យកាន់តែមានភាពងាយស្រួល និងសម្បូរបែប។ ក្រោយការធ្វើ សមាហរណកម្មឆ្នាំ ២០១៥ រាជរដ្ឋាភិបាលបានរឹតបន្តឹងច្បាប់ចរាចរណ៍ ដោយតម្រូវឲ្យប្រជាពលរដ្ឋ មានប័ណ្ណបើកបរ ហើយក្នុងឆ្នាំ ២០១៨ និង ២០១៩ នេះភ្នាក់ងារនគរបាលចរាចរណ៍ ដោយបានចុះ អនុវត្តច្បាប់ និងធ្វើការផាកពិន័យយ៉ាងតឹងតែង ទៅលើអ្នកបើកបរទាំងឡាយណា ដែលប្រព្រឹត្ត ល្មើសច្បាប់ នៅតាមស្តុប និងដងផ្លូវ មានមន្ត្រីនគរបាលប្រចាំការ ក្នុងការសម្រួលចរាចរណ៍។

¹ គេហទំព័រ <https://opendevelopmentcambodia.net/km/topics/infrastructure/> ចូលមើលចុងក្រោយ ថ្ងៃទី១៤ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០១៩

២. គោលបំណងនៃការស្រាវជ្រាវ

ដោយយល់ឃើញថាដំណោះស្រាយបញ្ហាកកស្ទះចរាចរណ៍ គឺជាប្រធានបទដែលផ្តល់ផលវិជ្ជមានជូនចំពោះសង្គម និងអាចទទួលបានការចាប់អារម្មណ៍ជាច្រើនពីអ្នកសិក្សា ដូច្នេះ ការសិក្សាស្រាវជ្រាវទៅលើប្រធានបទ “ការកកស្ទះចរាចរណ៍ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ” ធ្វើឡើងក្នុងគោលបំណងដូចតទៅ៖

- បង្ហាញពីចំណុចកកស្ទះ និងពន្យល់ពីមូលហេតុ ដែលបណ្តាលឲ្យមានការកកស្ទះចរាចរណ៍នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ។
- ផលប៉ះពាល់នៃការកកស្ទះចរាចរណ៍ មកលើការធ្វើដំណើររបស់ប្រជាពលរដ្ឋទាំងផ្លូវកាយ និងផ្លូវចិត្ត ក៏ដូចជាសណ្តាប់ធ្នាប់សាធារណៈ។
- ស្វែងរកដំណោះស្រាយជូនប្រជាពលរដ្ឋ និងសង្គមដើម្បីកាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរណ៍។

លើសពីនេះទៀត យើងនឹងបង្ហាញពីចំនួនហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ការប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ បំណែងចែកទ្រូងផ្លូវសម្រាប់ការបើកបររថយន្ត ត្រីចក្រយានយន្ត ទោចក្រយានយន្ត កង់ និងអ្នកថ្មើរជើង ដើម្បីធ្វើយ៉ាងណាបង្ការការកកស្ទះ។ បន្ទាប់មកធ្វើសេចក្តីសន្និដ្ឋាន អំពីលទ្ធផលដែលបានស្រាវជ្រាវ ផ្តល់អនុសាសន៍ ទាក់ទងនឹងបញ្ហាប្រឈម និងដំណោះស្រាយពីសំណាក់អាជ្ញាធរពាក់ព័ន្ធ ព្រមទាំងបញ្ចូលការស្នើសុំរបស់ប្រជាពលរដ្ឋក្នុងខ្លឹមសារអត្ថបទនេះ។

៣. សំណួរស្រាវជ្រាវ

ផ្អែកលើការមើលឃើញជាក់ស្តែងក្នុងឆ្នាំ ២០១៩នេះ ការកកស្ទះចរាចរណ៍នៅតែបន្តកើតមាននៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ដែលជាហេតុបង្កឲ្យការធ្វើដំណើររបស់ប្រជាពលរដ្ឋ និងការដឹកជញ្ជូនមកមានភាពយឺតយ៉ាវ។ មិនតែប៉ុណ្ណោះ ប្រជាពលរដ្ឋមានការអ្វិរទាំងក្នុងបញ្ហានេះ ឯភ្នាក់ងារនគរបាលចរាចរណ៍ក៏ពិបាកក្នុងការជួយសម្រួលផងដែរ។ ចំពោះស្ថាប័នរដ្ឋជាច្រើន រាជរដ្ឋាភិបាលតែងតែយកចិត្តទុកដាក់គិតគូរយ៉ាងខ្លាំង ក្នុងការចាត់វិធានការការពារក៏ដូចជាកាត់បន្ថយបញ្ហានេះ ព្រមទាំងបានរៀបចំគម្រោងកែលម្អហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងសេវាសាធារណៈឲ្យមានភាពងាយស្រួលស្របតាមតម្រូវការរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ។ ហេតុដូច្នេះហើយ ចំណោទបញ្ហាដែលបានលើកឡើងក្នុងប្រធានបទនេះចង់សួរថា តើការកកស្ទះចរាចរណ៍មានផលប៉ះពាល់ដូចម្តេចខ្លះ ដល់ប្រជាពលរដ្ឋដែលរស់នៅរាជធានីភ្នំពេញ?

៤. ទំហំ និងដែនកំណត់នៃការស្រាវជ្រាវ

ការសិក្សាល្បឿយយល់លើប្រធានបទខាងលើ គាត់តែងឡើងដោយបកស្រាយទៅលើ ការកកស្ទះចរាចរណ៍កំណត់យកករណីសិក្សាក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ជាមួយនឹងចំណុចកកស្ទះចរាចរណ៍

ជាអចិន្ត្រៃយ៍ទាំង ១២ខណ្ឌ ចន្លោះឆ្នាំ២០១៥ ដល់ឆ្នាំ២០១៩។ ក្នុងខ្លឹមសារប្រធានបទទាំងមូល ការបកស្រាយផ្ដោតសំខាន់តែទៅលើ មូលហេតុ និងដំណោះស្រាយលើការកកស្ទះចរាចរណ៍ តាមរបាយការណ៍របស់ស្នងការដ្ឋានគម្រោងរាជធានីភ្នំពេញ។ ការសរសេររៀបរាប់ពីចំនួនហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ ស្ពាន ជួសជុល និងសាងសង់ថ្មី ចំនួនប្រជាជនសរុប និងចំនួនប្រជាពលរដ្ឋមានឈានជំនិះប្រើប្រាស់ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ តាមរបាយការណ៍របស់មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន។ មធ្យោបាយកាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរណ៍ដូចជា ការតម្កើងស្តុបថ្មី បង្កើតខ្សែរថយន្តក្រុងដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ក៏ត្រូវបានបញ្ចូលក្នុងអត្ថបទនេះដែរ។ ការចុះកម្មសិក្សាស្រាវជ្រាវចាប់ផ្ដើមនៅថ្ងៃទី១៨ ខែមេសា ដល់ថ្ងៃទី១៦ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០១៩។ បន្ថែមលើនេះ អត្ថបទមានការលើកឡើងពីប្រការមួយចំនួននៃប្រទេសកម្ពុជាក្នុង “ច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក” ប៉ុន្តែមិនបានសរសេរផ្ដោតទាំងស្រុង ទៅលើការបកស្រាយច្បាប់នោះទេ។ ដោយឡែកនៅតាមបណ្តាខេត្តទូទាំងប្រទេស ក៏មិនមានការកកស្ទះចរាចរណ៍ ឬអាចនិយាយបានថាមានការកកស្ទះតិចតួចបំផុត ដែលបង្កការរំខានដល់បងប្អូនប្រជាពលរដ្ឋដែរ។ ហេតុដូច្នេះហើយ ការស្រាវជ្រាវនេះមិនមានការលើកឡើងពីបញ្ហានៅតាមបណ្តាខេត្តណាមួយឡើយ។

៥. សារៈសំខាន់នៃការស្រាវជ្រាវ

ការសិក្សាស្រាវជ្រាវលើប្រធានមានសារៈសំខាន់ដូចខាងក្រោម៖

- យល់ដឹងបន្ថែមពីប្រការសំខាន់ៗ នៃប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ ការបើកបរយានយន្តគ្រប់ប្រភេទ និងការធ្វើដំណើរថ្មើរជើងនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា ដែលត្រឹមត្រូវតាមច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ដោយផ្អែកលើខ្លឹមសារដកស្រង់ចេញពីសៀវភៅ “ច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក” ដែលបានបោះពុម្ពនៅក្នុងឆ្នាំ ២០១៧ និងខិត្តប័ណ្ណផ្សព្វផ្សាយរបស់គណៈកម្មការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក បោះពុម្ពឆ្នាំ ២០១៥។
- យល់ដឹងអំពីទ្រឹស្តីពាក់ព័ន្ធជុំវិញប្រធានបទចរាចរណ៍ ទទួលបានបទពិសោធន៍ទាក់ទងនឹងឥរិយាបថក្នុងការធ្វើចរាចរណ៍ សណ្តាប់ធ្នាប់បើកបរតាមដងផ្លូវ និងទីសាធារណៈនានា ប្រការសំខាន់ៗក្នុងការបើកបររបស់ប្រជាពលរដ្ឋនៅប្រទេសជប៉ុន សិង្ហបុរី ថៃ និងប្រទេសវៀតណាម ដែលគួរឲ្យយកតម្រាប់តាម។
- ស្គាល់ពីទីតាំងកកស្ទះចរាចរណ៍ជាអចិន្ត្រៃយ៍ តាមបណ្តាខណ្ឌទាំង១២ នៅរាជធានីភ្នំពេញ និងកត្តាបង្កការកើតឡើងនៃការកកស្ទះចរាចរណ៍ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ។

- ពន្យល់អំពីផលអវិជ្ជមាននានា ដែលកើតមានឡើងដោយសារបញ្ហាកកស្ទះចរាចរណ៍ ជាពិសេសផលប៉ះពាល់ទៅលើសេដ្ឋកិច្ច និងសុខុមាលភាពរបស់ប្រជាពលរដ្ឋកំពុងរស់នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ។
- ផ្តល់ជូនជាអនុសាសន៍ និងដំណោះស្រាយស្របតាមស្ថានភាពជាក់ស្តែង ដើម្បីជួយសម្រួលដល់ការធ្វើចរាចរណ៍របស់ប្រជាពលរដ្ឋឲ្យមានភាពល្អប្រសើរជាងមុន និងចូលរួមការកាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរណ៍។
- តាមរយៈសារណានេះ យើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់អាចចែករំលែកចំណេះដឹងមួយចំនួន នៅក្នុងជំនាញសេដ្ឋកិច្ចអភិវឌ្ឍន៍ ដែលយើងបានសិក្សាកន្លងមករយៈពេល ៤ឆ្នាំ ដើម្បីជានិមួយសម្រាប់ការសិក្សាស្រាវជ្រាវបន្ត និងចូលរួមចំណែកក្នុងការជួយដោះស្រាយបញ្ហាសង្គម។

៦. និវិស្សស្រាវជ្រាវ

ការសិក្សាស្រាវជ្រាវទៅលើប្រធានបទខាងលើ គឺប្រើវិធីសាស្ត្រគុណវិស័យ ដើម្បីធ្វើការបកស្រាយអំពីការកកស្ទះចរាចរណ៍ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ និងមានប្រើប្រាស់ទិន្នន័យបានពីការសម្ភាសន៍ជាមួយអ្នកពាក់ព័ន្ធជាច្រើន រួមទាំងមន្ត្រីនគរបាលចរាចរណ៍ និងប្រជាពលរដ្ឋទូទៅ។ កិច្ចសម្ភាសន៍ចាប់ផ្តើមពីថ្ងៃទី០១ ខែឧសភា ដល់ថ្ងៃទី១៥ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០១៩។ កម្រងសំណួរមាន ១១សំណួរដែលនៅក្នុងនោះមាន ៣សំណួរជាប្រភេទសំណួរបើក និង ៨សំណួរទៀត ជាប្រភេទសំណួរបិទ ហើយប្រជាពលរដ្ឋអាចឆ្លើយតាមការយល់ឃើញរបស់ពួកគាត់។ ក្នុងការប្រមូលទិន្នន័យចម្បងនេះ (Primary Data) បានជួបសម្ភាសន៍អ្នកពាក់ព័ន្ធ និងប្រជាពលរដ្ឋដែលជួបប្រទះផ្ទាល់នូវបញ្ហាកកស្ទះចរាចរណ៍ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញជាក់ស្តែង ចំនួន ៤០០នាក់។ ទិន្នន័យទី២ (Secondary Data) ដ៏សំខាន់មួយទៀត គឺទទួលបានពីស្នងការដ្ឋាននគរបាលរាជធានីភ្នំពេញ រួមមានរបាយការណ៍ “ផែនការសកម្មភាពស្តីពីការរៀបចំសណ្តាប់ធ្នាប់ចរាចរណ៍ និងការកាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរណ៍ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ” ទិន្នន័យចំនួនប្រជាពលរដ្ឋ ដែលរស់នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញរបស់សាលារាជធានីភ្នំពេញ ទិន្នន័យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធគមនាគមន៍ផ្លូវគោក (ផ្លូវថ្នល់ ស្ពាន ប្រព័ន្ធសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍) ប្រវែងផ្លូវថ្នល់សរុបក្នុងរាជធានីភ្នំពេញគិតជាម៉ែត្រ របស់មន្ទីរសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូន នៅរាជធានីភ្នំពេញ និងក្រសួងនានាដែលពាក់ព័ន្ធ។

ក្នុងការវិភាគទៅលើទិន្នន័យដែលប្រមូលបាន យើងខ្ញុំបានបែងចែកទៅតាមផ្នែកនីមួយៗ និងបានប្រើប្រាស់កម្មវិធី SPSS (Statistical Package for Social Science) Version 20.0 ដោយចូលទៅកាន់ Analyze ចុចយក Descriptive Statistics បន្ទាប់មកចុចចូល Frequencies យើងទទួល

បានតារាងរបាយប្រកង និងភាគរយ។ ក្រៅពីនេះ មានប្រើប្រាស់វិធីសាស្ត្រគណិតវិទ្យាក្នុងការគណនា ដោយជំនួយពីកម្មវិធី Microsoft Office Excel សម្រាប់ការសង់តារាង សង់ជាក្រាបសសរ និងក្រាបផ្លិត បន្ទាប់មកទៀតធ្វើការបកស្រាយជាមួយ។

៧. វេនសម្ព័ន្ធនៃការស្រាវជ្រាវ

ការសិក្សាស្រាវជ្រាវទៅលើប្រធានបទ “ការកកស្ទះចរាចរណ៍ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ” ត្រូវបានចែកចេញជាបីជំពូក។ ជំពូក១ សិក្សាល្បឿនយល់ពីបទពិសោធន៍នៃការធ្វើចរាចរណ៍នៅបរទេស៖ ជំពូកនេះ ធ្វើការសិក្សាទៅលើទ្រឹស្តី បទពិសោធន៍ ឥរិយាបថក្នុងការធ្វើចរាចរណ៍តាមដងផ្លូវរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ និងប្រការសំខាន់ៗក្នុងទាក់ទងនឹងបញ្ហាចរាចរណ៍ ច្បាប់នៃការបើកបរ របស់ប្រទេសសហរដ្ឋអាមេរិច ជប៉ុន សិង្ហបុរី និងប្រទេសថៃ។ ជំពូក២ ស្ថានភាពទូទៅនៃការធ្វើចរាចរណ៍ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ៖ រៀបរាប់អំពីទីតាំងភូមិសាស្ត្រ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធគមនាគមន៍ផ្លូវគោក ចំនួនកំណើនប្រជាពលរដ្ឋ ចំនួនយានយន្ត និងការចរាចរណ៍ទូទៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ។ ពន្យល់ពីមូលហេតុនៃការកកស្ទះចរាចរណ៍ ផលប៉ះពាល់ទៅលើសេដ្ឋកិច្ច សុខុមាលភាពប្រជាពលរដ្ឋ និងប៉ះពាល់ទៅលើសណ្តាប់ធ្នាប់សាធារណៈ។ ដំណោះស្រាយពីស្ថាប័នរាជរដ្ឋាភិបាល និងការចូលរួមពីប្រជាពលរដ្ឋ ដើម្បីកាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរណ៍។ ជំពូក៣ ការវិភាគទិន្នន័យ៖ វិភាគលើលទ្ធផលនៃការសិក្សា ដោយស្វែងរកចំណុចរួម និងឥទ្ធិពលដែលនាំឲ្យមានកកស្ទះចរាចរណ៍។

ជំពូកទី១

**សិក្សាល្មើចយល់ពីទ្រឹស្តី
និងបទពិសោធន៍នៃការធ្វើ
ចរាចរណ៍នៅបរទេស**

ជំពូកទី១

សិក្សាល្បឿនយល់ពីទ្រឹស្តី និងបទពិសោធន៍នៃការធ្វើចរាចរណ៍នៅបរទេស

១.១. រំលឹកទ្រឹស្តី

១.១.១. និយមន័យ

នៅក្នុងគណិតវិទ្យា និងវិស្វកម្មគមនាគមន៍លំហូរចរាចរណ៍ គឺជាការសិក្សាអំពីអន្តរកម្មរវាងអ្នកដំណើរ (អ្នកថ្មើរជើង អ្នកជិះកង់ អ្នកបើកបរ និងយានយន្តរបស់ពួកគេ) និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរួមមានផ្លូវហាយវេ ផ្លាកសញ្ញា និងឧបករណ៍បញ្ជាចរាចរណ៍ ជាមួយនឹងគោលបំណងនៃការយល់ដឹងពីច្បាប់ចរាចរណ៍ និងការអភិវឌ្ឍន៍ឲ្យបណ្តាញគមនាគមន៍ឲ្យកាន់តែល្អប្រសើរ ជម្រុញប្រសិទ្ធភាពនៃការធ្វើដំណើរ និងដឹកជញ្ជូន កាត់បន្ថយបញ្ហាកកស្ទះចរាចរណ៍ ។²

១.១.២. ការបង្កើតទ្រឹស្តីចរាចរណ៍

ការព្យាយាមបង្កើតទ្រឹស្តីគណិតវិទ្យានៃលំហូរចរាចរណ៍ ត្រូវធ្វើឡើងតាំងពីយូរលង់ណាស់មកហើយ ដំបូងឡើយត្រូវបានបរាជ័យ និងត្រូវបានគេបោះបង់ចោល។ ប៉ុន្តែ ក្រោយមកបានការបង្កើតទ្រឹស្តីនេះបានត្រឡប់មកវិញនៅឆ្នាំ១៩២០ នៅពេលដែល លោក Frank Knight បានធ្វើការវិភាគមួយនៃលំនឹងចរាចរណ៍ជាលើកដំបូង ដែលត្រូវបានចម្រាញ់ចូលទៅក្នុង គោលការណ៍ទីមួយ និងទីពីរ នៃ Wardrop នៃលំនឹងនៅឆ្នាំ ១៩៥២។ ទោះបីយ៉ាងណាក៏ដោយទោះបីជាមានការវិវត្តន៍នៃថាមពលកំពូលយ៉ាងសំខាន់ក៏ដោយ រហូតមកទល់ពេលនេះមានទ្រឹស្តីទូទៅដែលពេញចិត្ត អាចត្រូវបានអនុវត្តជាបំផុតជាជំហានដំបូង។ លំហូរពិតប្រាកដ។ ម៉្លេះដែលចរាចរណ៍បច្ចុប្បន្នប្រើល្បាយនៃបច្ចេកទេស ពិសោធន៍ និងទ្រឹស្តី។ គម្រោងនេះត្រូវបានអភិវឌ្ឍន៍ទៅជាការព្យាករណ៍ចរាចរណ៍ដើម្បីយកមកពិចារណាពីការផ្លាស់ប្តូរធំៗ ឬមូលដ្ឋាន ដែលបានស្នើឡើងដូចជាការបង្កើនការប្រើប្រាស់រថយន្តការផ្លាស់ប្តូរ ការប្រើប្រាស់ដីធ្លី ឬការផ្លាស់ប្តូរប្រៀបនៃការដឹកជញ្ជូន (ជាមួយមនុស្សដែលផ្លាស់ប្តូរពីរថយន្តក្រុងទៅរថភ្លើងឬឡានដើម) និងដើម្បីកំណត់តំបន់នៃ ការកកស្ទះ ដែលជាកន្លែងដែលបណ្តាញត្រូវការការលៃតម្រូវ។³

ការចរាចរណ៍មានលក្ខណៈស្មុគស្មាញបំផុតបែបនេះ ដែលអាស្រ័យលើអន្តរកម្មចល័តរបស់យានយន្តជាច្រើន។ ដោយសារតែប្រតិកម្មរបស់អ្នកបើកបរយានយន្ត មិនមានអន្តរកម្មតាមច្បាប់របស់យន្តការទាំងនោះ គ្រាន់តែបង្ហាញពី ការបង្កើតបណ្តុំ និងការរីករាលដាល រលករញ្ជ័រញ័រតែ

² គេហទំព័រ https://en.wikipedia.org/wiki/Traffic_flow ចូលមើលចុងក្រោយថ្ងៃទី០៨ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩

³ គេហទំព័រ https://en.wikipedia.org/wiki/Traffic_flow#History ចូលមើលចុងក្រោយថ្ងៃទី០៨ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩

ប៉ុណ្ណោះទាំងការទៅមុខ និងថយក្រោយអាស្រ័យលើ ដង់ស៊ីតេ រថយន្តតែប៉ុណ្ណោះ។ គម្រូចរាចរណ៍ មួយចំនួនប្រើការសន្មត់ជាជួររូបវាង ដែលយានយន្តនៅតាមបណ្តោយនៃផ្លូវបន្តគ្នាកកកុញ មិនហូរ ត្រឡប់មកបញ្ជាសមកវិញទេ។ នៅក្នុងបណ្តាញលំហូរដោយឥតគិតថ្លៃ ទ្រឹស្តីលំហូររាចរណ៍ សំដៅទៅអថេរស្រ្តីមធ្យមនៃល្បឿនលំហូរ និងការផ្ដោតអារម្មណ៍។ ទំនាក់ទំនងទាំងនេះមាន ការព្រួយបារម្ភជាចម្បងទៅនឹងលំហូររាចរណ៍ ដែលគ្មានការរំខានដែលភាគច្រើនត្រូវបានគេរក ឃើញនៅលើផ្លូវហាយវេឬផ្លូវរហ័ស។ លក្ខខណ្ឌលំហូរត្រូវបានចាត់ទុកថា "ឥតគិតថ្លៃ" នៅពេល ដែលតិចជាង ១២ គ្រឿងក្នុងមួយម៉ាយកំពុងនៅលើផ្លូវមួយ។ នៅពេលខ្លះ "មានស្ថិរភាព" ត្រូវបាន ពិពណ៌នាថាមាន ១២ ទៅ ៣០ គ្រឿងក្នុងមួយម៉ាយល៍។ នៅពេលដង់ស៊ីតេឈានទៅដល់ល្បឿន លំហូរអតិបរមា (ឬលំហូរ) និងលើសពីដង់ស៊ីតេល្អបំផុត (លើសពី ៣០ គ្រឿងក្នុងមួយម៉ាយល៍) និង មានលំហូររាចរណ៍មិនស្ថិតស្ថេរ ហើយសូម្បីតែឧបទ្វីបហេតុតូចតាចក៏អាចនាំឲ្យមានស្ថានភាព បើកបររាំងស្ទះបានដែរ។ ស្ថានភាព "កកស្ទះ" កើតឡើងនៅពេលរាចរណ៍មិនមានស្ថេរភាព និង ចំនួនរថយន្តលើសពី ៦៧ គ្រឿងក្នុងមួយម៉ាយល៍។ "ដង់ស៊ីតេរំលើស" សំដៅទៅលើដង់ស៊ីតេច រាចរណ៍ខ្លាំង នៅពេលចរន្តរាចរណ៍តាំងទាំងស្រុង ជាធម្មតានៅក្នុងចន្លោះពី ១៨៥ ទៅ ២៥០ គ្រឿងក្នុងមួយម៉ាយល៍។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយការគណនាអំពីបណ្តាញកកស្ទះមានភាពស្មុគ ស្មាញ ត្រូវពឹងផ្អែកច្រើនទៅលើការសិក្សាជាក់ស្តែង និងការពិចារណាពីចំនួនផ្លូវពិតប្រាកដ។ ដោយសារតែវាជាញឹកញាប់នៅក្នុងទីក្រុង ឬជាយក្រុងធម្មជាតិក្តៅផ្សេងទៀត (ដូចជាសុរត្តិភាព អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវនិងការគិតគូរបរិស្ថាន) ក៏មានឥទ្ធិពលលើលក្ខខណ្ឌល្អបំផុត។ លក្ខណៈពិសោធន៍ ទូទៅនៃការកកស្ទះរាចរណ៍ ដែលមានលក្ខណៈដូចគ្នានឹងផ្លូវថ្នល់ផ្សេងៗគ្នានៅក្នុងប្រទេសផ្សេ ងៗគ្នា ដែលបានវាស់វែងក្នុងអំឡុងពេលប៉ុន្មានឆ្នាំនៃការសង្កេតរាចរណ៍។ លក្ខណៈពិសេសមួយ ចំនួននៃការកកស្ទះរាចរណ៍នេះកំណត់លំហូរ ដែលបានធ្វើសមកាលកម្ម និងដំណាក់កាល រាចរណ៍យឺតៗ នៃដែលកកស្ទះនៅក្នុងទ្រឹស្តីរាចរណ៍បីដំណាក់កាល នៃលំហូររាចរណ៍របស់ លោក Kerner ។

យោងតាមលោក Brotis Kerner ទស្សនវិទូជនជាតិរុស្ស៊ី រាចរណ៍ គឺជាប្រព័ន្ធស្មុគ្រស្មាញ ដែលមានភាពស្រដៀងគ្នាជាមួយលំហូរភាគល្អិត។ គេអាចសន្មត់ថាយានយន្តតែមួយ ដូចជា បំណែកតូចមួយដែលហូរតាមបំពង់។ ភាពឆបគ្នានៃវិធីសាស្ត្របរិច្ចាចពោះទ្រឹស្តីរាចរណ៍បាន ទាក់ទាញអ្នករូបវិទ្យាជាច្រើនទសវត្សមកហើយ។ ទ្រឹស្តីរាចរណ៍ដែលមានបីដំណាក់កាលត្រូវបាន

បង្កើតនៅចុងទសវត្សទី ៩០ ។ ម៉ូដែលត្រីមាត្រនេះបានបន្ថែមដំណាក់កាលមធ្យមដ៏សំខាន់មួយ ដែលហៅថាលំហូរ ដែលបានធ្វើសមកាលកម្ម និងដំណាក់កាលក្រោយ។⁴

❖ **ទី ១: អត្រាលំហូរនៃយានយន្ត**

ជំហានទីមួយនៃដំណាក់កាលទាំងបីគឺ លំហូរដោយឥតគិតថ្លៃតំណាងឲ្យអ្វីដែលមនុស្ស ភាគច្រើនគិតថានឹងមានផ្លូវធម្មតា។ ខណៈពេលដែលមានលំហូរដោយសេរីមានន័យថា បរិមាណ នៃរថយន្តសមាមាត្រទៅនឹងទំហំផ្លូវ ហើយរថយន្តជាច្រើនទៀតចល័តទៅមកបានសេរី ដោយមិន មានទទួលរងឥទ្ធិពលនៃការកកស្ទះរំខានដល់ការធ្វើដំណើរ។ លំហូរនៃយានយន្តនឹងកើនឡើង ដោយសារតែអ្នកមានរថយន្តច្រើន ប៉ុន្តែពួកគេនៅតែអាចធ្វើដំណើរទាំងអស់ក្នុងល្បឿនដូចគ្នា។

❖ **ទីពីរ: លំហូរសមកាល**

ដំណាក់កាលបន្ទាប់ត្រូវបានធ្វើសមកាលកម្មលំហូរ ដែលពិបាកកំណត់ថាជាលំហូរដោយ សេរី ឬកកស្ទះ។ លំហូរសមកាលកម្មត្រូវបានកំណត់ជាចំណុចមួយ ដែលល្បឿនចាប់ផ្តើមថយចុះ យ៉ាងខ្លាំងស្របពេល ដែលមានកំណើនយានយន្តលើដងផ្លូវ តែទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយលំហូរនៃ ចរាចរណ៍នៅតែថេរ។ ករណីនេះអាចធ្វើទៅបានព្រោះថាដងស៊ីតនៃយានយន្តនៅលើផ្លូវបន្តបង្កើន ល្បឿន ដើម្បីរក្សាលំហូរចរាចរណ៍សរុបថេរ។

❖ **ទីបី: ដំណាក់កាលចុងក្រោយ**

ដំណាក់កាលចុងក្រោយនៃចរាចរណ៍ក្នុងទ្រឹស្តី គឺការកកស្ទះចលនាជាច្រើន។ ការកកស្ទះ ចលនាទូលំទូលាយជាការរារាំងល្បឿន និងអត្រាលំហូរយានយន្តលើដងផ្លូវ។ នេះមានន័យថាវាមិន មានកន្លែងទំនេរសម្រាប់រថយន្តចល័តបាន ពិសេសគឺឡានធំៗ ដែលនាំឲ្យជាប់គាំងលើដងផ្លូវ។

១.២. បទពិសោធន៍

១.២.១. ប្រទេសហារ៉ាមេរិក

សហរដ្ឋអាមេរិក គឺជាប្រទេសមហាអំណាចដ៏ធំមួយ ដែលមានការរីចម្រើនយ៉ាងខ្លាំងលើ ផ្នែកសេដ្ឋកិច្ច និងសង្គមកិច្ចក្នុងចំណោមប្រទេសបណ្តាទាំងអស់នៅលើពិភពលោក។ ចំពោះវិស័យ បច្ចេកវិទ្យា វិស័យយោធាអាចនិយាយបានថាជាប់លំដាប់ថ្នាក់លេខមួយ និងមានផ្ទៃដីឈរនៅ លំដាប់លេខរៀងទី៤ មានទំហំ ៩ ៥២៥ ០៦៧ គីឡូម៉ែត្រក្រឡា មានទីក្រុងឈ្មោះ វ៉ាស៊ីនតោន (Washington) ស្ថិតនៅទ្វីបអាមេរិក។ បន្ថែមលើផ្ទៃដីដ៏ធំនេះ វិស័យអាមេរិកមានហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ទូលំទូលាយ ដែលអំណោយផលដល់ការចរាចរណ៍របស់ឡានធំៗ ជាក់ស្តែងម៉ាកឡាន និងរថយន្ត ដែលជាផលិតសហរដ្ឋអាមេរិកដូចជា HUMER , Escalade និងកុងតឺន័រ សុទ្ធតែមានទំហំធំ ជា ពិសេសមានចំនួនប្រជាពលរដ្ឋច្រើនថែមទៀត។ ការបើកបរ ទាមទារឲ្យមានការគោរពច្បាប់

⁴ គេហទំព័រ https://en.wikipedia.org/wiki/Three-phase_traffic_theory ចូលមើលចុងក្រោយថ្ងៃទី ០៨ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩

ចរាចរណ៍បានត្រឹមត្រូវ មិនតែប៉ុណ្ណោះ ការប្រកាន់ខ្ជាប់នូវសីលធម៌ និងសុជីវធម៌ គឺជាមធ្យោបាយដ៏ល្អក្នុងការកាត់បន្ថយស្ថានភាពតឹងតែងរវាងប្រជាពលរដ្ឋ ដែលធ្វើដំណើរនៅលើដងផ្លូវជាមួយគ្នា។ នៅប្រទេសអាមេរិក ច្បាប់ចរាចរណ៍មានសភាពតឹងតែង ដូច្នេះ អ្នកបើកបរត្រូវគោរពឲ្យបានខ្ជាប់ខ្ជួន ដើម្បីជៀសវាងការពិន័យ។ ប្រជាពលរដ្ឋមានទម្លាប់ល្អក្នុងការបើកបរ ដែលជាគម្រោងល្អសម្រាប់អ្នកបើកបរទាំងអស់។ នៅពេលបត់ឆ្វេង ឬស្តាំ គេតែងតែផ្តល់សញ្ញាជាមុន ដោយស៊ីញ៉ូ ឬលើកដៃ និងពិនិត្យយមើលឲ្យបានគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ។ រាល់ការបើកបរមានការត្រួតពិនិត្យជាមុន និងយកចិត្តទុកដាក់ទៅលើទៅលើសុវត្ថិភាព និងជាសុខភាពយានយន្ត។ នៅពេលមានករណីបន្ទាន់ដូចជាឡានពន្លត់អគ្គិភ័យ ឡានពេទ្យសង្គ្រោះបន្ទាន់ បើកភ្លើងហ្វា ឬប្រើសញ្ញាអាសន្ន នោះអ្នកនៅលើដងផ្លូវទាំងអស់នឹងបើកផ្លូវឲ្យទៅ ទោះបីកំពុងមានការកកស្ទះក៏ដោយ។ នៅលើផ្លូវហាយវេមានគន្លងសម្រាប់រថយន្តដឹកទំនិញធុនធ្ងន់ចំនួន ៤ កុំឲ្យមានការប៉ះទង្គិចគ្នា។ ប្រជាពលរដ្ឋមានការយល់ដឹងពីសុខុមាលភាព របស់អ្នកដំណើរលើដងផ្លូវជាមួយគ្នា ដោយយោគយល់គ្នាទៅវិញទៅមក មានការអត់ធ្មត់គ្រប់ស្ថានភាពផ្លូវ ការបើកបរគោរពសិទ្ធិអាទិភាព គោរពគន្លងចែកលើផ្លូវ និងស្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍បានត្រឹមត្រូវ។ មិនមានការជែងគ្នាក្នុងស្ថានភាពផ្លូវចង្អៀត ពេលមានយានយន្តមកពីក្រោយ ផ្លូវទូល ផ្លូវប្រសព្វ នៅពេលមានឧបសគ្គនៅលើទ្រូងផ្លូវ និងអនុញ្ញាតឲ្យអ្នកបើកបរលឿនជាងដែងទៅមុន។ អ្នកបញ្ជាបរថយន្តអនុញ្ញាតឲ្យអ្នកបើកម៉ូតូ យានជំនិះអូសដោយសត្វ ឬជិះកង់បើកបរ ក្នុងគន្លងជាមួយគ្នា។ អ្នកថ្មើរជើងពិការភ្នែកអាចឆ្លងកាត់ផ្លូវបានគ្រប់ពេល ដោយមិនចាំបាច់គោរពភ្លើង និងគំនូសសញ្ញាចរាចរណ៍។ លើសពីនេះទៅទៀត ប្រទេសសហរដ្ឋអាមេរិក មានបណ្តាញហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទូលាយ ដែលបង្កលក្ខណៈងាយស្រួលក្នុងការធ្វើដំណើររបស់ប្រជាពលរដ្ឋទូទៅ។⁵

ទោះបីជាបណ្តាញគមនាគន្លងផ្លូវថ្នល់មានភាពសម្បូរបែប និងលក្ខណៈទូទៅនៃការចរាចរណ៍នៅសហរដ្ឋអាមេរិកមានភាពល្អប្រសើរពិតមែន តែក៏នៅមានបញ្ហាកកស្ទះចរាចរណ៍ដែរ ហើយពេលខ្លះកើតមាននៅក្នុងយ៉ាងយូររហូតដល់រាប់ម៉ោង។ យោងតាមទិន្នន័យថ្មីៗ ដែលត្រូវបានវិភាគដោយក្រុមហ៊ុនស្រាវជ្រាវ INRIX បានឲ្យដឹងថាកាលពីឆ្នាំ ២០១៨ រដ្ឋ (Bostin) ៨៧ ពាន់លានដុល្លារឬ ១ ៣៨៨ ដុល្លារសម្រាប់អ្នកបើកបរម្នាក់។ ជារៀងរាល់ឆ្នាំ INRIX ចេញប័ណ្ណពិន្ទុចរាចរណ៍សកលដោយផ្អែកលើទិន្នន័យរាប់លានលើយានយន្ត ដែលបានភ្ជាប់មន្ទីរដឹកជញ្ជូនរបាយការណ៍ទី

⁵ ខ្លឹមសារសៀវភៅណែនាំសម្រាប់អ្នកបើកបរនៅរដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ា សហរដ្ឋអាមេរិកបកប្រែជាភាសាខ្មែរចោះពុម្ព ឆ្នាំ២០១៦ ទំព័រ៤៩ ដល់៦១

តាំងទូរស័ព្ទ និងប្រភពជាច្រើនទៀត។ លោក Trevor Reed អ្នកវិភាគផ្នែកធនាគារនីយ៍ក៏ជញ្ជូន INRIX បានថ្លែងថា “ការធ្វើចរាចរណ៍នៅតែអាក្រក់នៅទីនោះ។”។ ក្នុងចំណោមទីក្រុងទាំងអស់ ក្រុង បូស្តុន (Boston) ទីក្រុងវ៉ាស៊ីនតោន (Washington) និងទីក្រុងឈីកាហ្គោ (Chicago) ជាទីក្រុងដ៏ អាក្រក់បំផុតរបស់ សហរដ្ឋអាមេរិក ដែលមានស្ថានភាពកកស្ទះចរាចរណ៍ដ៏អាក្រក់បំផុត ក្នុងរយៈ ពេលរាប់ម៉ោង។ នៅតំបន់បូស្តុន គណនាឃើញថាអ្នកបើកបរទាំងអស់ ក្នុងមួយសប្តាហ៍គេត្រូវ ចំណាយអស់ ១៦៥ ម៉ោង ដោយសារតែការយឺតយ៉ាវ។ យោងតាមរបាយការណ៍បានឲ្យដឹងថាតម្លៃនៃ ការកកស្ទះចរាចរណ៍នោះនៅតំបន់បូស្តុនទាក់ទងទៅនឹងផលិតភាពបាត់បង់រហូតដល់ ៤.១ពាន់ លានដុល្លារ។ ការចំណាយក្នុងការកកស្ទះ ជាមធ្យមសម្រាប់អ្នកបើកបរម្នាក់ក្នុងតំបន់បូស្តុនស្មើនឹង ២ ២៩១ ដុល្លារ។ ការវិភាគនេះបានបង្ហាញថាអ្នកបើកបររថយន្តនៅទីក្រុងវ៉ាស៊ីនតោនឌីស៊ី និងទី ក្រុងឈីកាហ្គោបានបាត់បង់ពេលវេលា ១៥៥ និង ១៣៨ ម៉ោងរៀងគ្នា ដោយសារតែចរាចរណ៍ យ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរនៅឆ្នាំ ២០១៨។ ទីក្រុងទាំងពីរនេះត្រូវបានដាក់ចំណាត់ថ្នាក់ដោយ INRIX ដែលមាន ភាពកកស្ទះជាងក្រុងញូវយ៉ក (New York) និងទីក្រុងឡូសអង់ចាឡែស (Los Angeles) ហើយវាជា រឿងចាំបាច់ណាស់ក្នុងការស្វែងរកដំណោះស្រាយឲ្យទាន់ពេលវេលាជូនប្រជាពលរដ្ឋ ដែលកំពុង រស់នៅទីនោះ។ លោក Reed មានប្រសាសន៍ថា “ទីក្រុងនៅសហរដ្ឋអាមេរិកមិនមែនជាប្រទេស ដែលអាក្រក់បំផុតនៅក្នុងពិភពលោកទេ នៅពេលនិយាយអំពីការកកស្ទះ។”^៦

សហរដ្ឋអាមេរិកជាប្រទេសអភិវឌ្ឍន៍ស្រាប់ បើនិយាយពីហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ មាន ភាពល្អប្រសើរសម្រាប់ការបើកបរ និងមានសុវត្ថិភាពខ្ពស់។ តាមផ្លូវថ្នល់មានគំនូសសញ្ញា ច្បាស់លាស់ ប្រព័ន្ធបញ្ជាវាងស្តុបអេឡិចត្រូនិច និងមានស្លាកសញ្ញាគ្រប់គ្រាន់។ ច្បាប់ចរាចរណ៍ ចែកជាពីរប្រភេទ គឺច្បាប់សហព័ន្ធដែលអនុវត្តចំពោះប្រទេសទាំងមូល និងច្បាប់ដែលប្រែប្រួល អាស្រ័យរដ្ឋនីមួយៗ។ តែទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយក៏នៅមានចំណុចរួមសម្រាប់ការអនុវត្តទូទាំង ប្រទេសដែរ។ លក្ខខណ្ឌរួមទាំងនេះមានរៀបរាប់ដូចខាងក្រោម៖

- នៅទូទាំងប្រទេសការចរាចរណ៍ទូទៅរបស់យានយន្ត ចល័តនៅខាងឆ្វេងនៃទ្រូងផ្លូវ (លើក លែងតែនៅលើកោះ Virgin ដែលបើកបរនៅខាងឆ្វេង)។
- អ្នកបើកបរត្រូវភ្ជាប់មកជាមួយនូវប័ណ្ណកម្មសិទ្ធិយានយន្ត អត្តសញ្ញាណប័ណ្ណ។ សម្រាប់ ការទទួលបានប័ណ្ណបើកបរពេញលេញ និងអាចបើកបរបានចាប់ពីអាយុ ១៦ ដល់ ១៨ ឆ្នាំ។

^៦ គេហទំព័រ <https://www.cnbc.com/2019/02/11/americas-87-billion-traffic-jam-ranks-boston-and-dc-as-worst-in-us.html> ចូលមើលក្រោយថ្ងៃទី០៩ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩

អ្នកអាចប្រើប្រាស់ប័ណ្ណបើកបរប្រទេសកំណើតរបស់អ្នក និងប័ណ្ណបើកបរអន្តរជាតិ ដែលសរសេរជាភាសាអង់គ្លេស ឬអាចទំនាក់ទំនងប្រឈមប័ណ្ណតាម អ៊ិនធឺណែត ឬទំនាក់ទំនងទៅក្រសួងយានយន្ត (DVM) ដើម្បីធ្វើប័ណ្ណបើកបរ។

- ដើម្បីជួលរថយន្តមួយធ្វើដំណើរផ្ទាល់ខ្លួន អ្នកត្រូវមានប័ណ្ណបើកបរមានក្នុងប្រទេសកំណើតអ្នក ឬប័ណ្ណបើកបរអន្តរជាតិ ស្ថិតក្នុងសុពលភាពអាចប្រើប្រាស់បាន មានអាយុយ៉ាងតិច ២១ឆ្នាំ ប៉ុន្តែបើអ្នកចង់ជួលឡានវិញត្រូវមានអាយុចាប់ពី ២៥ ឆ្នាំឡើងទៅ នឹងត្រូវបង់ថ្លៃឈ្នួលច្រើនជាងការជួលរថយន្តយកទៅប្រើប្រាស់។
- បរិមាណជាតិអាល់កុលក្នុងកំណត់មិនឲ្យលើសពី ០.០៨ ភាគរយ នៃភាគរយក្នុងឈាមប្រសិនបើអ្នកប្រើប្រាស់គ្រឿងស្រវឹងលើសពីនេះ និងត្រូវទទួលពិន័យ។
- ត្រូវឈប់នៅលើផ្លូវដែលមានសញ្ញា “STOP” និងត្រង់ចំណតរថយន្តក្រុងរបស់សាលា នៅពេលដែលឡានរួចរាល់អ្នកបើកបរអាចបន្តដំណើរទៅមុខទៀតបាន។
- ភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍មានបីពណ៌ដូចប្រទេសនានាដែរ។ ភ្លើងស្កុបលោតពណ៌ក្រហម មានន័យថាឈប់ តែបើមានការបើកភ្លើងសញ្ញាសុំផ្លូវនៅខាងក្រោយ ក្នុងករណីចាំបាច់អ្នកអាចបន្តដំណើរបន្តទៅមុខបានដូចជាឡានទឹកពន្លត់អគ្គិភ័យ ឡានពេទ្យសង្គ្រោះបន្ទាន់។ ពណ៌លឿងតម្រូវឲ្យអ្នកប្រុងប្រៀបក្នុងការឈប់ តែបើអ្នកទៅហួសបន្ទាត់អាចបន្តដំណើរទៅមុខទៀតបាន។ ពណ៌បៃតង អនុញ្ញាតឲ្យយានជំនិះបើកបរធម្មតា។
- ដែនកំណត់ល្បឿនប្រែប្រួលតាមរដ្ឋនីមួយៗ និងតាមស្លាកសញ្ញាដែលមានលើដងផ្លូវ។ នៅលើផ្លូវជនបទមួយក្នុងរដ្ឋ តិចសាស (Texas) កំណត់យកចាប់ពី ១៥ ម៉ាយល៍ទៅ ៨៥ ម៉ាយល៍ក្នុងមួយម៉ោង (១ម៉ាយល៍ស្មើនឹង១.៦០៩គីឡូម៉ែត្រ) អ្នកបើកបរយឺតៗត្រូវស្ថិតនៅផ្នែកខាងស្តាំបង្អស់។
- គ្រប់អ្នកបើកបរតម្រូវឲ្យទិញធានារ៉ាប់រងជាចាំបាច់ តាមប្រភេទនៃយានយន្ត ដើម្បីទទួលបានសំណងនៅពេលមានបញ្ហាផ្សេងៗតាមដងផ្លូវដូចជា ការប៉ះពាល់នានា និងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ជាដើម។⁷

⁷ គេហទំព័រ <https://www.findingtheuniverse.com/tips-for-driving-in-usa/> ចូលមើលចុងក្រោយថ្ងៃទី០៩ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩

- ការនិយាយទូរស័ព្ទ ឬផ្ញើសារ ខណៈពេលដែលអ្នកកំពុងបើកបរ ជាអំពើខុសច្បាប់នៅក្នុងរដ្ឋភាគច្រើននៅអាមេរិក។ ទូរស័ព្ទដៃអាចធ្វើឲ្យអ្នកបែកការប្រុងប្រយ័ត្ន។ ប្រសិនបើអ្នកត្រូវការប្រើទូរស័ព្ទរបស់អ្នក អ្នកគួរតែឈប់សិន។
- អ្នកបើកបររថយន្ត និងទោចក្រយានយន្តទាំងអស់ត្រូវដាក់ខ្សែក្រវ៉ាត់ ពាក់មួកសុវត្ថិភាព មានកញ្ចក់មើលក្រោយ។ ពាក់ស្លាកលេខ មានកញ្ចក់មើលក្រោយ កង់ល្អ ប្រាំងស៊ី ភ្លើងកញ្ចក់ចាំពន្លឺត្រូវប្លង់ច្បាស់ល្អ និងត្រួតពិនិត្យជាប្រចាំ។
- ត្រូវមានកៅអីសុវត្ថិភាពសម្រាប់កុមារនៅក្នុងរថយន្ត ពុំដូច្នោះ នឹងត្រូវដាក់ពិន័យ។ មិនត្រូវទុកកូនរបស់អ្នកចោលនៅពេលអ្នកមិននៅក្នុងរថយន្តទេ ប្រសិនបើទុកក្មេងចោល ពួកគេអាចនឹងរងរបួសដោយសារការព្យាយាមចាកចេញ ឬការបាត់ខ្លួន។
- ប្រសិនបើអ្នកជួបគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ខណៈពេលអ្នកកំពុងបើកបរ អ្នកត្រូវតែឈប់។ មិនត្រូវចាកចេញពីកន្លែងកើតហេតុដោយមិនឈប់នោះទេ។ បើនរណាម្នាក់រងរបួស អ្នកគួរហៅទូរស័ព្ទទៅកាន់ ៩១១ ភ្លាម។

ប្រសិនបើអ្នកកំពុងស្ថិតក្នុងរថយន្ត ហើយដឹងថាអ្នកអស់កម្លាំងមិនអាចបើកបរបាន ចូរបើកភ្លើងស៊ីញ៉ូ រួចឈប់នៅកន្លែងមានសុវត្ថិភាព ដែលអ្នកមិនបង្កឧបសគ្គដល់ចរាចរណ៍ ហើយអ្នកមិនមានគ្រោះថ្នាក់ ហើយយកល្អរកកន្លែងដែលអនុញ្ញាតឲ្យឈប់សម្រាក។ ចាក់សោទ្វាររបស់អ្នកជានិច្ច រួចសម្រាកមួយស្របក់។ នៅអាមេរិក អ្នកបើកបរមិនស៊ីផ្លេញឹកញាប់ទេ លុះត្រាតែអ្នកព្រួយបារម្ភអំពីសុវត្ថិភាព។ នៅតំបន់ខ្លះ ការចុចស៊ីផ្លេដោយមិនចាំបាច់ ជាអំពើខុសច្បាប់។ ការបើកវិទ្យុខ្លាំងៗក៏ជាអំពើខុសច្បាប់ដែរនៅក្នុងតំបន់មួយចំនួន។ ប្រសិនបើមានផ្លូវមានទឹកកក ឬព្រិល អ្នកគួរជៀសវាងការបើកបរ។ ត្រូវមានប្រអប់ឧបករណ៍សង្គ្រោះបន្ទាន់នៅក្នុងរថយន្តរបស់អ្នក និងមានវត្ថុសុវត្ថិភាព ដូចជាប្រអប់សង្គ្រោះបឋម សម្លៀកបំពាក់រក្សាកម្ដៅ ទឹក ច្រវាក់ និងពិល។^៨

១.២.២.ប្រទេសជប៉ុន

ប្រទេសជប៉ុន គឺជាប្រទេសដែលមានការរីចម្រើនខាងផ្នែកសេដ្ឋកិច្ច ដែលរាប់ជាប្រទេសកូននាគនៅអាស៊ី ក្នុងចំណោមប្រទេសទាំងបួន ពិសេសលើវិស័យឧស្សាហកម្ម និងបច្ចេកវិទ្យា។ តាមសភាពជាក់ស្ដែងកំណត់យករដ្ឋធានី ទីក្រុងតូក្យូជាមជ្ឈមណ្ឌលសេដ្ឋកិច្ច និងនយោបាយ។ ផ្ទៃដីនៅប្រទេសជប៉ុន ភាគច្រើនផ្ដុំឡើងទៅដោយកោះជាច្រើនរួមបញ្ចូលគ្នា។

^៨ គេហទំព័រ <https://www.findingtheuniverse.com/tips-for-driving-in-usa/> ចូលមើលចុងក្រោយថ្ងៃទី០៩ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩

ប្រជាពលរដ្ឋទាំងអស់នៅជប៉ុន មានការសិក្សាយល់ដឹងបានជ្រៅជ្រះ ការរស់នៅគោរពតាមច្បាប់ទម្លាប់ ហើយត្រូវបានកើតសរសើរចំពោះការប្រព្រឹត្តតាមវិន័យ និងការគោរពច្បាប់បានត្រឹមត្រូវ។ ចំណែកឥរិយាបថក្នុងការបើកបរប្រកបដោយសីលធម៌ និងសុជីវធម៌ខ្ពស់។ ការតម្រៀបជួរ ការធ្វើដំណើររបស់ប្រជាពលរដ្ឋមានរបៀបរៀបរយ មិនបំពានគំនូសសញ្ញាបែងចែកផ្លូវ និងបើកបរចេះគោរពច្បាប់។ អ្នកបើកបរបញ្ឈប់រថយន្ត ដើម្បីអនុញ្ញាតឲ្យយានជំនិះផ្សេងទៀតទៅមុន។ នៅចំណុចប្រសព្វយានយន្តចតឈប់បានត្រឹមត្រូវ បើទោះជាមានរថយន្តខូចកណ្តាលផ្លូវក៏មិនមានការកកស្ទះចរាចរណ៍ដែរ។ ឡានដឹកទំនិញធំៗនៅជប៉ុនមានចំនួនកង់ត្រឹមកង់ ៤ កង់ ៦ និងកង់ ១០ ប៉ុណ្ណោះ ក៏ប៉ុន្តែអាចបើកបរបានលឿន រត់ត្រូវគន្លង និងអាចរ៉ាំរ៉ៃរថយន្តតូចៗដែលនៅខាងមុខបាន។ ការបត់ស្តាំគោរពវេន និងមិនមានការបើកបរកាត់មុខទេ ទោះការឆ្លងកាត់មានចំនួនយានយន្តច្រើនយ៉ាងណាក៏ដោយ។ មានភាពតឹងតែងជាមួយនឹងវិន័យចរាចរណ៍ដោយបើកបរតាមល្បឿន ដែលត្រូវបានកំណត់ដោយច្បាប់ចរាចរណ៍។ ការប្រើប្រាស់រថយន្តទៀងទាត់ បើកបរក្នុងល្បឿនថេរ ករណីមានអ្នកវ៉ាឡានមិនផុត អ្នកត្រូវគេវ៉ាត្រងាករថយន្តចេញឲ្យគេវ៉ាផុត។ ប្រជាពលរដ្ឋជប៉ុនចង់ប្រើឡានតូចៗ មានម៉ាស៊ីនចំណុះ ១.០ លីត្រ ដល់ ១.៥ លីត្រ សមត្ថភាពម៉ាស៊ីន ៦៦០cc រថយន្តធំៗមានចាប់ពី២០០០cc ឬលើសពីនេះ។ ម៉ូតូ និងរថយន្តរក្សារូបរាងដើម និងពណ៌ពីរោងចក្រមិនមានបិទតែម ឬលេងពណ៌អ្វីឡើយ។ មនុស្សជាច្រើនប្រហែលជាបានដឹងរួចហើយ ការទិញរថយន្តនៅប្រទេសជប៉ុនត្រូវមានកន្លែងចតមុនពេលទិញ រថយន្តចតក្នុងចំណាត់បានត្រឹមត្រូវមិនរំបាត់រំបាយ។ រថយន្តប្រណីតថ្លៃៗ និងចង្អុលតស្តាំ គឺជារឿងធម្មតា មិនបង្កការភ្ញាក់ផ្អើលដល់ប្រជាពលរដ្ឋ និងអនុញ្ញាតឲ្យប្រើប្រាស់ធម្មតា។ ការធ្វើចរាចរណ៍រហ័ស មិនមានការពន្យារពេលយូរសម្រាប់ការរង់ចាំឆ្លងកាត់។ កង់ និងម៉ូតូធំៗ អាចបើកបរក្នុងគន្លងជាមួយឡានដោយមិនមានរាំងស្ទះ។ ទាំងអស់នេះគឺជាបទពិសោធន៍ល្អៗនៅក្នុងប្រទេសជប៉ុន ដែលអ្នកបើកបរទាំងឡាយគួរយកតម្រាប់តាម ។^៩

បើនិយាយពីវិស័យស្ថាបនាហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ប្រទេសជប៉ុន គឺជាប្រទេសជឿនលឿនជាងគេនៅអាស៊ីលើប្រព័ន្ធអេឡិចត្រូនិចបញ្ជាចរាចរណ៍ និងបច្ចេកទេសសាងសង់ផ្លូវថ្នល់ ស្ពាន ស្តង់ដារកម្រិតខ្ពស់ មានសុវត្ថិភាព លក្ខខណ្ឌបើកបរមានភាពតឹងតែង។ ទោះបីជា ជួបបញ្ហាគ្រោះធម្មជាតិញឹកញាប់បំផ្លាញហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ក៏ផ្លូវថ្នល់ត្រូវបានជួសជុលឆាប់រហ័ស និងអាចដាក់ឲ្យធ្វើចរាចរណ៍បានធម្មតាវិញ។ លក្ខខណ្ឌចរាចរណ៍សំខាន់ៗ ដែលអ្នកបើកបរត្រូវដឹងពេលធ្វើដំណើរតាមដងផ្លូវរួមមាន៖

^៩ គេហទំព័រ <https://www.sanook.com/auto/11209/> ចូលមើលចុងក្រោយថ្ងៃទី០៩ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩

- ការបើកបរចល័តខាងឆ្វេងនៃទ្រូងផ្លូវ កៅអីអ្នកបើកបរ និងចង្កូតនៅខាងស្តាំរថយន្ត។
- ត្រូវភ្ជាប់មកជាមួយនូវ ប័ណ្ណបើកបររបស់ជប៉ុន ឬប័ណ្ណបើកបរអន្តរជាតិ IDP ប័ណ្ណសម្គាល់យានយន្តគ្រប់ប្រភេទ និងអត្តសញ្ញាណប័ណ្ណសម្គាល់ខ្លួន។
- រថយន្តត្រូវបានត្រួតពិនិត្យរៀងរាល់ ពីរឆ្នាំម្តង លើលែងតែឡានថ្មី ដែលធ្វើការត្រួតពិនិត្យដំបូងបន្ទាប់ពីទិញបានបីឆ្នាំ។
- អាយុអប្បបរមាស្របច្បាប់សម្រាប់ការបើកបរម៉ូតូ និងរថយន្ត គឺកំណត់យកចាប់ពី ១៨ ឆ្នាំឡើងទៅទើបអនុញ្ញាតឱ្យបើកបរបាន។
- អ្នកបើកបររថយន្ត និងទោចក្រយានយន្តទាំងអស់ត្រូវដាក់ខ្សែក្រវ៉ាត់ ពាក់មួកសុវត្ថិភាព មានកញ្ចក់មើលក្រោយ ពាក់ស្លាកលេខ ហ្វ្រាំងស៊ី កង់ល្អ ភ្លើងភ្លឺច្បាស់ល្អ។
- កៅអីសម្រាប់កុមារីអាយុក្រោម ៦ឆ្នាំ គឺតម្រូវឱ្យមានជាចាំបាច់នៅក្នុងរថយន្ត ឬឡានក្រុង។
- ស្លាកសញ្ញាផ្លូវ និងច្បាប់ស្របតាមស្តង់ដារអន្តរជាតិ ហើយសញ្ញាភាគច្រើននៅលើផ្លូវធំៗ។ ស្លាកសញ្ញា “ឈប់” ចរចរណ៍របស់ប្រទេសជប៉ុនមានរាងត្រីកោណ។
- ល្បឿនបើកបររថយន្តនៅលើផ្លូវធម្មតា និងទឹកនៃផ្សេងៗ ត្រូវបានកំណត់យកចាប់ពី ៥០ ទៅ ៦០ គីឡូម៉ែត្រក្នុងមួយម៉ោងនៅលើផ្លូវ Expressway ត្រូវបានកំណត់ពី ៨០ ទៅ ១០០ គីឡូម៉ែត្រក្នុងមួយម៉ោង ល្បឿនបើកបរលើចិញ្ចើមផ្លូវ ៣០ គីឡូម៉ែត្រក្នុងមួយម៉ោង និងនៅក្នុងទីក្រុង ៤០ គីឡូម៉ែត្រក្នុងមួយម៉ោង។
- ឡានក្រុង និងរថភ្លើងក្រមដីមានភាពងាយស្រួលសម្រាប់ប្រើប្រាស់ អ្នកថ្មើរជើងអាចធ្វើដំណើរតាមសេវាសាធារណៈគ្រប់ពេលវេលា។
- តាមក្បួនអ្នកបើកបរជនជាតិជប៉ុនត្រូវបានគេគិតគូរយកចិត្តទុកដាក់យ៉ាងខ្លាំង និងមិនតម្រូវឱ្យបង់ផ្លូវថ្នល់ធ្វើដំណើរទេ។
- អ្នកបើកបរដែលមានអាយុលើសពី ៧៥ឆ្នាំ តម្រូវឱ្យមាននិម្មិតសញ្ញានៅលើឡាន ដើម្បីបង្ហាញថាមានអ្នកបើកបរចំណាស់ម្នាក់ស្ថិតនៅក្នុងឡាននោះ។¹⁰
- ជាទូទៅបរិមាណជាតិអាល់កុលដែលត្រូវបានគេលើកលែងទោស និងអនុញ្ញាតឱ្យបើកបរបានត្រូវនៅចន្លោះពី ០.០៣ ភាគរយ ទៅ ០.០៥ ភាគរយ នៃភាគរយក្នុងឈាម។
- ប្រសិនបើអ្នកមិនគោរពច្បាប់ ហើយត្រូវបានប៉ូលីសចាប់ នោះប្រហែលជាត្រូវបាននិរទេសចេញពីប្រទេសជប៉ុន។ ក្នុងករណីកើតមានបញ្ហាតាមដងផ្លូវ ឬគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ សូមធ្វើ

¹⁰ គេហទំព័រ <https://www.japan-experience.com/car-rental/japan-by-car/road-signs-and-driving-regulations-in-japan> ចូលមើលចុងក្រោយថ្ងៃទី០៩ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩

ការទំនាក់ទំនងទូរស័ព្ទទៅកាន់លេខ ១១០ សម្រាប់ប៉ូលីសចរាចរណ៍ និង ១១៩ សម្រាប់ ឡានពេទ្យសង្គ្រោះបន្ទាន់។¹¹

ជនបរទេសដែលមានប័ណ្ណបើកបរអន្តរជាតិ IDP ត្រូវបានអនុញ្ញាតឲ្យបើកបរបាននៅ ប្រទេសជប៉ុនក្នុងរយៈពេលយូររហូតដល់មួយឆ្នាំ។ បន្ទាប់ពីប្រើប្រាស់បានមួយឆ្នាំប័ណ្ណបើកបរត្រូវ បានផ្អាក តែបើអ្នកត្រលប់ទៅប្រទេសកំណើតរបស់ខ្លួនបីខែ ហើយត្រលប់មកប្រទេសជប៉ុនវិញ នោះប័ណ្ណបើកបរនឹងមានសុពលភាពសារជាថ្មី។ បណ្តាប្រទេសជាង ២០ ដែលមាននៅក្នុងសន្និ សញ្ញាអន្តរជាតិទីក្រុង ហ្សឺណែវ ឆ្នាំ ១៩៤៩ ប៉ុណ្ណោះទើបអនុញ្ញាតឲ្យប្រើប្រាស់ប័ណ្ណបើកបរក្នុង ប្រទេសជប៉ុនបាន។ ប្រទេសប៊ែលហ្សិក អេស្តូនី បារាំង អាឡឺម៉ង់ ម៉ូណាកូ ស្លូវេនី ស្វីស និងតៃវ៉ាន់ ជាប្រទេសស្ថិតក្នុងសន្និសញ្ញា តែតម្រូវឲ្យចេញលិខិតអនុញ្ញាតពីប្រទេសរបស់ខ្លួនជាភាសាជប៉ុន ដើម្បីទទួលបានសិទ្ធិក្នុងការបើកបរ។ បណ្តាប្រទេសជាង ២០ នោះរួមមាន ប្រទេសអូទ្រីស អូស្ត្រាលី ប៊ែលហ្សិក កាណាដា សាធារណរដ្ឋឆែក ដាណឺម៉ាក ហ្វាំងឡង់ បារាំង អាឡឺម៉ង់ ក្រិច អ៊ីស្លង់ អៀរឡង់ អ៊ីតាលី ហូឡង់ នូវែលសេឡង់ ន័រវេ ព័រទុយហ្គាល់ ស្លូវេនី កូរ៉េខាងត្បូង អេស្ប៉ាញ ស៊ុយ អែត ស្វីស តៃវ៉ាន់ ចក្រភពអង់គ្លេស និងប្រទេសសហរដ្ឋអាមេរិក នៅទីក្រុងម៉ារីឡង់ (Maryland) និងទីក្រុងវ៉ាស៊ីនតោន។ ប្រសិនបើអ្នកមានប័ណ្ណបើកបរពីប្រទេស ឬរដ្ឋដែលមិនមានកិច្ចព្រមព្រៀង ជាមួយប្រទេសជប៉ុនដូចជា ប្រទេសប្រេស៊ីល ចិន ឬប្រទេសសហរដ្ឋអាមេរិក អ្នកនឹងត្រូវធ្វើការ ប្រលងសរសេរ និងអនុវត្តន៍ដើម្បីទទួលបានប័ណ្ណបើកបររបស់ប្រទេសជប៉ុន។ ដំណើរការនេះជា ធម្មតា សម្រាប់តែអ្នកដែលធ្លាប់ទទួលបានប័ណ្ណបើកបរ និងមានបទពិសោធន៍ ធ្លាប់បានប្រលងពី មុនមកប៉ុណ្ណោះ។¹²

១.២.៣. ប្រទេសសិង្ហបុរី

ប្រទេសសិង្ហបុរី គឺជាប្រទេសដែលមានការរីកចម្រើនខាងផ្នែកសេដ្ឋកិច្ច ហើយត្រូវបានគេ ចាត់ទុកថា ជាកូននាគសេដ្ឋកិច្ចមួយ ក្នុងចំណោមប្រទេសកូននាគសេដ្ឋកិច្ចទាំងបួននៅអាស៊ី ដែល ក្នុងនោះមាន ហុងកុង កូរ៉េខាងត្បូង និង តៃវ៉ាន់។ សេដ្ឋកិច្ចសិង្ហបុរីពឹងផ្អែកលើការធ្វើពាណិជ្ជកម្ម និងការនាំចេញផលិតផលសំរេចជាពិសេសផលិតផលឧស្សាហកម្ម។ មិនតែប៉ុណ្ណោះ ប្រទេសនេះ មានបណ្តាញផ្លូវថ្នល់ដ៏ល្អ មានសុវត្ថិភាពក្នុងការបើកបរយានយន្ត ច្បាប់ចរាចរណ៍មានការអនុវត្ត តឹងតែង។ ថ្វីត្បិតតែ ប្រទេសសិង្ហបុរីមានទំហំតូចមែន តែមានហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធគមនាគន៍មានភាព

¹¹ គេហទំព័រ <https://www.internations.org/japan-expats/guide/driving-in-japan-15627> ចូលមើលចុង

ក្រោយថ្ងៃទី០៩ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩

¹² គេហទំព័រ <https://www.japan-guide.com/e/e2022.html> ចូលមើលចុងក្រោយថ្ងៃទី០៩ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩

ទូលាយ និងមានសេវាសាធារណៈ ជួយសម្រួលដល់ការធ្វើដំណើរដូចជា ឡានក្រុងសាធារណៈ និងរថភ្លើងក្រោមដីជាដើម ដូច្នេះការកកស្ទះចរាចរណ៍មានតិចតួចប៉ុណ្ណោះ។ ចំពោះឥរិយាបថប្រជាពលរដ្ឋវិញ អ្នកបញ្ជាបរិយាសយន្តមានការជឿជាក់ថាមានសុវត្ថិភាព យល់ដឹងច្បាស់ពីច្បាប់ចរាចរណ៍ និងស្គាល់គ្រប់ពីស្ថានភាពផ្លូវ។

ប្រជាពលរដ្ឋសិង្ហបុរីមានសីលធម៌ និងសុជីវធម៌ល្អ បើកបររថភ្លើងតាមគន្លង និងគំនូសសញ្ញា ដែលបានបែងចែកសម្រាប់យានយន្តគ្រប់ប្រភេទ មិនមានការបើកបរបញ្ជាសទិស។ ការចរាចរណ៍គោរពតាមល្បឿន ដែលបានកំណត់។ ការប្រើប្រាស់ទូរស័ព្ទក្នុងពេលបើកបរ ត្រូវបានគេចាត់ទុកថាជាការរំខាន។ ប្រជាពលរដ្ឋមានការយល់ដឹងពីសុខុមាលភាព របស់អ្នកដំណើរលើដងផ្លូវជាមួយគ្នា ដោយយោគយល់គ្នាទៅវិញទៅមក មានការអត់ធ្មត់គ្រប់ស្ថានភាពផ្លូវ មិនដេញដោលគ្នាក្នុងស្ថានភាពផ្លូវចង្អៀត ការបើកបរគោរពសិទ្ធិ និងគោរពតាមភ្លើងសញ្ញាបានត្រឹមត្រូវ។ នៅលើចិញ្ចើមផ្លូវមានបែងចែក ច្បាស់លាស់សម្រាប់អ្នកថ្មើរជើងចាស់ជរា ចំណែកឯកុមារជាធម្មតាធ្វើដំណើរជាមួយឪពុកម្តាយ ឬអាណាព្យាបាលរបស់ពួកគេ។ មិនមានការចតយន្តតាមដងផ្លូវសាធារណៈ ព្រោះនៅប្រទេសសិង្ហបុរីមានកន្លែងសម្រាប់ចតត្រឹមត្រូវ។¹³

ការបើកបរនៅប្រទេសសិង្ហបុរីមានភាពល្អប្រសើរ ដោយផ្លូវថ្នល់មានសញ្ញាច្បាស់លាស់ ផ្លូវថ្នល់មានសោភ័ណភាព និងស្អាតដែលអនុញ្ញាតឲ្យការបើកបរប្រព្រឹត្តទៅមុខដោយរលូន និងមានប្រសិទ្ធភាពដល់គោលដៅឆាប់រហ័ស។ ជនបរទេសដែលមកលេងសិង្ហបុរីអាចបើកបរនៅទីនោះជាមួយនឹងការអនុញ្ញាតឲ្យប្រើប្រាស់ប័ណ្ណបើកបរក្នុងប្រទេសកំណើត និងប័ណ្ណបើកបរអន្តរជាតិក្នុងរយៈពេល ៦ខែ។ ប្រសិនបើអ្នកមកពីប្រទេសសមាជិកអាស៊ាន គ្រាន់តែត្រូវការប័ណ្ណបើកបរមានសុពលភាព និងលិខិតអនុញ្ញាតដែលចេញដោយសិង្ហបុរី។¹⁴ ការជួលរថយន្ត អ្នកបើកបរ ដែលគ្មានលិខិតអនុញ្ញាតសិង្ហបុរីត្រូវមានប័ណ្ណបើកបរអន្តរជាតិ។ ស្លាកសញ្ញាបញ្ជាចរាចរណ៍សរសេរជាភាសាអង់គ្លេស ប៉ុន្តែឈ្មោះផ្លូវមួយចំនួនសរសេរជាភាសាម៉ាឡេស៊ី។ លក្ខណៈសំខាន់ៗក្នុងការបើកបរនៅប្រទេសសិង្ហបុរីរួមមាន៖

- រថយន្តបើកបរនៅខាងឆ្វេងផ្លូវ។
- ប្រជាពលរដ្ឋត្រូវមានអាយុយ៉ាងតិច ១៨ឆ្នាំ ដែលស្របតាមច្បាប់ក្នុងបើកបរ។

¹³ គេហទំព័រ <https://www.police.gov.sg/resources/traffic-matters/road-safety-campaigns/use-your-roadsense/road-culture> ចូលមើលចុងក្រោយថ្ងៃទី០៩ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩

¹⁴ គេហទំព័រ <http://www.adcidl.com/Driving-in-Singapore.html> ចូលមើលចុងក្រោយថ្ងៃទី០៩ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩

- ពេលបើកបរត្រូវមាន ប័ណ្ណបើកបរបររបស់ប្រទេសសិង្ហបុរី ឬប័ណ្ណបើកបរអន្តរជាតិ IDP ប័ណ្ណសម្គាល់យានយន្តគរបស់ប្រភេទ និងអត្តសញ្ញាណប័ណ្ណសម្គាល់ខ្លួន។
- សម្រាប់រថយន្តត្រូវពាក់ខ្សែក្រវ៉ាត់ទាំងអ្នកបើកបរ អ្នកដំណើរទាំងអស់នៅកៅអីខាងមុខ និងខាងក្រោយ។ ពាក់មួកសុវត្ថិភាពឲ្យបានត្រឹមត្រូវ មានកញ្ចក់មើលក្រោយ យានយន្តមានពាក់ស្លាកលេខ ហ្វ្រាំងស៊ី កង់ល្អ ភ្លើងភ្លឺច្បាស់ល្អ។ ចង្អៀងមុខត្រូវបើកពីម៉ោង ១៩: ០០ ល្ងាច ដល់ម៉ោង ៧: ០០ព្រឹក។
- ត្រូវឈប់ក្នុងកំឡុងពេលមានពន្លឺស្កបពណ៌ក្រហម តែនៅត្រង់ចំណុចប្រសព្វអ្នកនៅតែអាចបត់ឆ្វេងបាន ជាមួយអ្នកថ្មើរជើង និងអ្នកបើកបរមកពីទិសផ្សេងទៀត។
- ក្មេងក្រោម ៨ឆ្នាំ ត្រូវជិះលើកៅអីសុវត្ថិភាពកុមារ បើមិនដូច្នោះទេអ្នកបើកបរ និងអ្នកដំណើរនឹងត្រូវទទួលការដាក់ពិន័យ។
- ការប្រើទូរស័ព្ទក្នុងពេលបើកបរត្រូវបានហាមឃាត់។
- ការទិញធានារ៉ាប់រងចរាចរណ៍ គឺជារឿងចាំបាច់។
- ល្បឿនកំណត់ក្នុងទីប្រជុំជនកំណត់ ៤០ គីឡូម៉ែត្រក្នុងមួយម៉ោង នៅលើផ្លូវ Expressway កំណត់ពី ៨០ ទៅ ៩០ គីឡូម៉ែត្រក្នុងមួយម៉ោង។
- កម្រិតអាល់កុលក្នុងឈាមកំណត់យកត្រឹម ០.០៨ ភាគរយ។
- ត្រង់ចំណុចប្រសព្វ អ្នកបើកបរផ្លូវទិសផ្សេងគ្នាពីយើង ជាអ្នកបន្តដំណើរបន្ទាប់។
- ចាប់ពីថ្ងៃចំនួនដល់ថ្ងៃសៅរ៍ ផ្លូវដែលមានគំនូសទ្វេដាច់គ្នា ពណ៌លឿង និងក្រហមឡានក្រុងអាចបើកបរពីម៉ោង ៧: ៣០នាទីព្រឹក ដល់ម៉ោង ២០: ០០ល្ងាច។ ចាប់ពីថ្ងៃចំនួនដល់ថ្ងៃសុក្រ ចន្លោះផ្លូវ ដែលមានគំនូសទោលដាច់ពណ៌លឿង អនុញ្ញាតឲ្យឡានក្រុងអាចបើកបរបានពីម៉ោង ៧: ៣០នាទី ដល់ ៩: ៣០នាទីព្រឹក និងចាប់ពីម៉ោង ១៦: ៣០នាទីរសៀល ដល់ម៉ោង ១៩: ០០ល្ងាច។

បន្ថែមពីលើនេះទៀត នៅប្រទេសសិង្ហបុរី ការមើលតាមដានល្បឿនបំពាក់តាមផ្លូវធំៗ និងនៅតាមផ្លូវ Expressway។ នៅប្រទេសសិង្ហបុរីមានចំណាត់ថយន្តចំនួនបីប្រភេទមាន ចំណាត់ថយន្តប្រើប័ណ្ណ ចំណាត់ថយន្តបង់ប្រាក់ និងកន្លែងចំណាត់ថយន្តតាមរដូវកាល។ ចំណាត់ថយន្តប្រើប័ណ្ណអាចត្រូវបានទិញពីហាងលក់ដូរ។ កន្លែងចំណាត់ថយន្តបង់ប្រាក់មាននៅក្នុងមជ្ឈមណ្ឌលផ្សារទំនើបអាគារ និងសួនច្បារសាធារណៈមួយចំនួន ដែលតម្រូវឲ្យបង់ប្រាក់ពេលចត។ កន្លែងចំណាត់ថយន្តតាមរដូវកាល គឺសម្រាប់អ្នកជួលកន្លែងស្នាក់នៅ ឬកន្លែងធ្វើការ។ គ្រប់ពេលមិនត្រូវចតយានយន្តលើ

បន្ទាត់ពណ៌លឿង។ កុំបើកបរលើតំបន់ដែលមានសញ្ញាសំគាល់ Chevron។ ផ្នែកខាងស្តាំនៃទ្រូងផ្លូវ ជាផ្លូវដែលអាចបើកបរក្នុងល្បឿនលឿន។¹⁵

១.២.៤. ប្រទេសថៃ

ប្រទេសថៃ ជាប្រទេសជិតខាងរបងជាមួយប្រទេសកម្ពុជា ដែលមានទីតាំងស្ថិតនៅផ្នែកខាងលិច និងខាងលិចឈៀងខាងជើងនៃប្រទេសកម្ពុជា។ បណ្តាញផ្លូវថ្នល់ល្អិតភ្ជាប់ក្នុងទីក្រុង ទាំងផ្លូវតូចៗ និងផ្លូវថ្នល់ ដែលបានសាងសង់យ៉ាងល្អជាមួយនឹងសញ្ញាសរសេរជាភាសាថៃ និងជាភាសាអង់គ្លេស។ ផ្លូវពីទីក្រុងទៅតាមបណ្តាខេត្តមាន ៤ ល្វែង ផ្លូវហាយវេ ស្ថិតនៅជុំវិញបាងកក ដែលមានភាពងាយស្រួល និងមានសុវត្ថិភាពក្នុងការធ្វើដំណើរ។

ថ្វីត្បិតតែប្រទេសថៃ មានការចរាចរណ៍មានភាពមាញឹកជាងប្រទេសនានាពិតមែន តែប្រជាពលរដ្ឋក៏មាន ឥរិយាបថល្អដែរ នៅពេលធ្វើដំណើរតាមដងផ្លូវ។ មានប្រជាពលរដ្ឋមួយចំនួនប៉ុណ្ណោះ ដែលមានឥរិយាបថមិនល្អ តែសកម្មភាពទាំងនេះមិនគួរឲ្យយកតម្រាប់តាមទេ។ ជាធម្មតាប្រជាពលរដ្ឋមានភាពរួសរាយ ចេះអត់ធ្មត់ និងយោគយល់អាជ្ញាស្រ័យឲ្យគ្នាទៅវិញទៅមក ទោះបីភ្លើងស្តុបមិនដំណើរការក្តី ក៏ពួកគេអាចចែករំលែកផ្លូវធ្វើដំណើរបានល្អដែរ។ ការបើកបរចេះគោរពសិទ្ធិអាទិភាព មិនបើកបរខុសគន្លង ដែលបានបែងចែកលើទ្រូងផ្លូវ នៅពេលមានការប្រព្រឹត្តខុស ចេះទទួលខុសត្រូវតាមច្បាប់ និងការពិន័យរបស់ប៉ូលីសចរាចរណ៍។ ការដេញដោល អាស្រ័យលើស្ថានភាពផ្លូវ និងល្បឿនដែលបានកំណត់។ ធម្មតាប្រជាពលរដ្ឋបើកបរក្នុងល្បឿនលឿន ដើម្បីកុំឲ្យបង្កការរាំងស្ទះផ្លូវដល់អ្នក មកពីខាងក្រោយ ប្រសិនបើអ្នកចង់បើកបរយឺតៗ ត្រូវងាកទៅបន្ទាត់ផ្នែកខាងស្តាំ។ នៅតាមផ្លូវមួយចំនួនអនុញ្ញាតឲ្យបើកបរសម្រាប់តែទៅ មិនមានការត្រលប់មកវិញទេ។ ក្នុងករណីចាំបាច់មានការប្រញាប់ត្រូវផ្តល់ជាសញ្ញាសម្គាល់ នោះអ្នកនៅខាងមុខនឹងបើកផ្លូវឲ្យអ្នកទៅមុន។ សម្រាប់អ្នក ដែលប្រព្រឹត្តខុសត្រូវទៅដោះស្រាយ នៅប៉ូស្ត៍ប៉ូលីសចរាចរណ៍។¹⁶

លក្ខខណ្ឌក្នុងការបើកបរ គឺជារឿងសំខាន់សម្រាប់អ្នកបញ្ជាយានយន្តទាំងឡាយ ដែលកំពុងចល័ត នៅលើដងផ្លូវក្នុងប្រទេសថៃ។ ជាទូទៅ ដើម្បីរក្សាសុវត្ថិភាព និងបញ្ចៀសបញ្ហាគ្រោះ

¹⁵ គេហទំព័រ <http://www.adcidl.com/Driving-in-Singapore.html> ចូលមើលចុងក្រោយថ្ងៃទី០៩ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩

¹⁶ គេហទំព័រ <https://www.lonelyplanet.com/thorntree/forums/asia-thailand/thailand/driving-in-thailand-20-things-to-think-about> ចូលមើលចុងក្រោយថ្ងៃទី០៩ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩

ថ្នាក់ចរាចរណ៍ អ្នកបើកបរទាំងអស់ ត្រូវគោរពតាមច្បាប់ឲ្យបានត្រឹមត្រូវ។ នៅប្រទេសថៃ ការចរាចរណ៍គោរពតាមលក្ខខណ្ឌសំខាន់ៗ ដូចខាងក្រោម៖

- ការបើកបរគឺប្រកាន់យកផ្នែកខាងឆ្វេងនៃទ្រូងផ្លូវ។
- ល្បឿនអតិបរមានៅក្នុងតំបន់ទីប្រជុំជន កំណត់យកពី ៥០ ទៅ ៦០ គីឡូម៉ែត្រក្នុងមួយម៉ោង ចំណែកនៅលើផ្លូវ Expressway កំណត់យកពី ៩០ ទៅ ១២០ គីឡូម៉ែត្រក្នុងមួយម៉ោង។
- អ្នកបើកបរនៅលើដងផ្លូវត្រូវមានអាយុយ៉ាងតិចបំផុតចាប់ពី ១៨ ឆ្នាំឡើងទៅ ប៉ុន្តែសម្រាប់ក្រុមហ៊ុនរថយន្តឈ្នួលតម្រូវឲ្យអ្នកបើកបរមានអាយុយ៉ាងតិច ២១ ឆ្នាំ។
- អ្នកបើកបររថយន្តទាំងអស់ត្រូវពាក់ខ្សែក្រវ៉ាត់ និងទោចក្រយានយន្តត្រូវ ពាក់មួកសុវត្ថិភាព មានកញ្ចក់មើលក្រោយ ពាក់ស្លាកលេខ ហ្វ្រាំងស៊ី កង់ល្អ និងភ្លើងភ្លឺច្បាស់ល្អ។
- អ្នកបើកបរយានយន្តទាំងអស់ ត្រូវតែទិញធានារ៉ាប់រងជាចាំបាច់បំផុត វាអាចត្រូវបានទិញនៅនាយកដ្ឋានដឹកជញ្ជូន ឬការិយាល័យធានារ៉ាប់រងរថយន្តក្នុងស្រុក ដោយភ្ជាប់មកជាមួយនូវឯកសារចុះបញ្ជីយានយន្ត។
- បរិមាណជាត់អាលកុលនៅក្នុងឈាមកំណត់ត្រឹម ០.៥ មីលីក្រាម។
- យានយន្តដែលមានអាយុលើសពី ៧ ឆ្នាំ និងម៉ូតូចាស់ៗអាយុជាង ៥ ឆ្នាំ ត្រូវត្រួតពិនិត្យជារៀងរាល់ឆ្នាំ។
- ហាមប្រើប្រាស់ទូរស័ព្ទដោយគ្មានឧបករណ៍ភ្ជាប់សម្លេង។
- ស្លាកសញ្ញាពណ៌ក្រហម មានន័យថាហាមចតយានជំនិះលើដងផ្លូវគ្រប់ពេលវេលា។ សញ្ញាពណ៌លឿងមានន័យថា អាចចតបានក្នុងរយៈពេលខ្លីមិនឲ្យលើសពី ៥ នាទី និងហាមឃាត់ឡានក្រុងមិនអាចចតនៅទីនោះ។ សញ្ញាចតកោណកែងពណ៌ស មានន័យថាយានយន្តអាចចតបានក្នុងចំនួនមានកំណត់។ បន្ទាត់ពណ៌សមានអង្កន់ច្រើន លើដងផ្លូវសម្រាប់ការចតម៉ូតូ យានយន្តមិនអាចចតបានទេ។ នៅទីប្រជុំជនគួរជៀសវាងការបត់ឆ្វេង ពេលបើកទ្វាររថយន្តត្រូវពិនិត្យមើលមុខក្រោយ ឲ្យបានច្បាស់លាស់ជាមុន។
- ច្បាប់ និងសញ្ញាចតសេសសរជាភាសាអង់គ្លេស នៅក្នុងតំបន់ទេសចរណ៍។¹⁷

ផ្ទុយពីនេះ ចំណុចប្រទេសថៃជាប់ចំណាត់ថ្នាក់ទី១ ក្នុងចំណោមបណ្តាប្រទេស ដែលមានការធ្វើចរាចរណ៍ច្រើនបំផុតនៅលើពិភពលោកពី ក្រុមហ៊ុនវិភាគទិន្នន័យចរាចរណ៍ IRIX បាន

¹⁷ គេហទំព័រ <http://www.adcidl.com/Driving-in-Thailand.html> ចូលមើលចុងក្រោយថ្ងៃទី០៩ ខែមិថុនា ឆ្នាំ ២០១៩

បង្ហាញពីរបាយការណ៍វាយតម្លៃចរាចរណ៍សកល ឆ្នាំ ២០១៦ ឬ របាយការណ៍ពិន្ទុនៃចរាចរណ៍សកល រួមជាមួយស្ថិតិដែលថា "ប្រជាពលរដ្ឋថៃនៅតាមទីក្រុងនីមួយៗ នៅទូទាំងប្រទេសបានចំណាយពេលជាមធ្យម ៦១ ម៉ោងក្នុងមួយឆ្នាំនៅតាមដងផ្លូវ" ។ ជាពិសេសប្រជាពលរដ្ឋទីក្រុងបាងកកដែលតែងតែជួបប្រទះបញ្ហាជាមួយរថយន្តស្ទើរតែរាល់ថ្ងៃ។ បាងកកជារាជធានី និងជាមជ្ឈមណ្ឌលនៃសេដ្ឋកិច្ចនៅក្នុងប្រទេសថៃ។ ប្រជាពលរដ្ឋធ្វើដំណើរទៅធ្វើការនៅបាងកក ដើម្បីរកលុយបានច្រើន។ នៅពេលមនុស្សម្នាក់ៗប្រើរថយន្តជារថយន្តធ្វើដំណើរអ្វី ដែលប្រជាពលរដ្ឋទីក្រុងបាងកកជាញឹកញាប់ត្រូវក្រោកនៅពេលព្រឹកគឺ ចរាចរណ៍និងការកកស្ទះខ្លាំង។ ដោយមិនគិតពីផ្លូវដែលគេចេញនោះវានឹងត្រូវប្រឈមមុខនឹងស្ថានភាពដូចគ្នា។ មនុស្សជាច្រើនជ្រើសរើសភ្ជាប់ពីព្រលឹម ដើម្បីធ្វើដំណើរប្រសើរជាងការក្រោកពីដេកក្នុងកំឡុងពេលប្រញាប់ប្រញាល់ ពីព្រោះសូម្បីតែមហាវិថីក៏នៅតែជាប់គាំងដែរ បញ្ហាកកស្ទះចរាចរណ៍ច្រើនបំផុតជាព្រំដែនរវាងទីក្រុងបាងកក និងតំបន់ជុំវិញ ដោយសារតែនៅពេលក្រោយប្រជាពលរដ្ឋ មាននិន្នាការស្វែងរកផ្ទះបន្ថែមទៀតនៅក្នុងតំបន់ទីក្រុង។ យើងនឹងកត់សម្គាល់ឃើញថានៅពេលព្រឹកព្រលឹមតំបន់ចូលមកពីសង្កាត់ Bang Na, Rama ២ ឬ Rangsit គឺជាការស្ទុះចរាចរណ៍ច្រើនបំផុតទោះបីជាវាជាផ្លូវធំៗ ទីក្រុងបាងកក គឺជារដ្ឋធានី ដែលពេញលេញទៅដោយភាពរុងរឿង និងការពង្រីកសហគមន៍បន្តជាមួយនឹងប្រជាពលរដ្ឋដែលមានចំនួនច្រើន ហើយបរិយាកាសរស់នៅមិនមានការរៀបចំ ដូច្នេះ ដោយផ្ទាល់ប៉ះពាល់ដល់ស្ថានភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកផ្នែកមួយ ដែលបណ្តាលឲ្យរថយន្តក្រុងបាងកកក្លាយទៅជាជាប់គាំងគឺជម្នក។ សម្រាប់មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនសាធារណៈនៅតែមានភាពពេញលេញការគោរពវិន័យ និងវិន័យចរាចរណ៍គឺជាមូលដ្ឋាននៃការប្រើប្រាស់ដ៏ល្អមួយ ប៉ុន្តែ ប្រជាពលរដ្ឋថៃខ្លះនៅតែមានឥរិយាបថបើកបរមិនសមរម្យដូចជា ការឆ្លងកាត់ ពន្លឺណ៍ក្រហម ការបង្ហាញពីអត្ថានិយមគិតតែប្រយោជន៍ផ្ទាល់ខ្លួន រហូតមកដល់ពេលនេះមានបញ្ហាជាច្រើនតែងតែកើតមានឡើងនៅលើផ្លូវជានិច្ច។ មានអង្គភាពគ្រប់គ្រងដែលទទួលខុសត្រូវដោយផ្ទាល់ចំពោះចរាចរណ៍ជាផ្នែកមួយ ដែលត្រូវបង្ហាញការទទួលខុសត្រូវផ្ទាល់ ចំពោះបញ្ហាចរាចរណ៍នៅបាងកក ដោយសារតែពួកគេដឹងអំពីបញ្ហាចរាចរណ៍នៅក្នុងទីក្រុងបាងកក ប៉ុន្តែ នៅតែមិនអាចជួសជុលវាបន្ថែមពីលើកត្តា ដែលបានលើកឡើងខាងលើ។ គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ បញ្ហានេះត្រូវបានគេមើលឃើញជាញឹកញាប់នៅក្នុងទីក្រុងបាងកក គឺជាកត្តាមួយទៀតដែលអាចបង្កឲ្យមានគ្រោះថ្នាក់ដល់រថយន្តផងដែរ។ ក្នុងការដោះស្រាយបញ្ហាចរាចរណ៍នៅបាងកក នៅតែមិនអាចស្វែងរកវិធីដើម្បីកែជាអចិន្ត្រៃយ៍ ប៉ុន្តែគេអាចកាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរណ៍បានតាមរយៈការបើកបរដោយវិន័យ និងគោរពច្បាប់ចរាចរណ៍ប៉ុណ្ណោះដែលអាចជួយកាត់បន្ថយបញ្ហាចរាចរណ៍បាន រួមទាំងគ្រោះថ្នាក់នៅលើផ្លូវ។ នៅពេលស្ថានភាព

ចរាចរណ៍របស់ប្រទេសថៃមិនទាន់មានការកែលម្អ ដូច្នេះ គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍អាចកើតមានឡើងនៅលើផ្លូវកាន់តែច្រើន ដូច្នេះយើងត្រូវការការធានារ៉ាប់រងរថយន្ត សុវត្ថិភាព និងចំណាយលើការថែទាំ។

ជំពូកទី២

ស្ថានភាពទូទៅនៃ

ការកកស្ទះចរាចរណ៍ក្នុង

រាជធានីភ្នំពេញ

ជំពូកទី២

ស្ថានភាពទូទៅនៃការកកស្ទះចរាចរណ៍ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ

២.១. ទីតាំងភូមិសាស្ត្ររាជធានីភ្នំពេញ

រាជធានីភ្នំពេញ គឺជាកន្លែងដែលមានកេរ្តិ៍ឈ្មោះល្បីក្នុងការទទួលស្វាគមន៍ភ្ញៀវទេសចរណ៍ជាងគេ ក្នុងចំណោមបណ្តាជនជាតិទាំងអស់នៅអាស៊ី និងមានទីតាំងស្ថិតនៅប្រសព្វនៅទន្លេធំពីរ ជាប់ដៃទន្លេបួន នៃទន្លេមេគង្គ ទន្លេសាប និងទន្លេបាសាក់នៅផ្នែកខាងស្តាំមុខព្រះបរមរាជវាំង។ រាជធានីភ្នំពេញ ក៏ជាច្រកចូលមួយដ៏សំខាន់ នៃបណ្តាប្រទេសផ្សេងៗនៅលើពិភពលោក ដែលមានសាសនាចម្រុះជាងគេ។ ចំពោះលក្ខខណ្ឌធម្មជាតិមានភាពមានភាពល្អប្រសើរ មិនក្តៅពេក មិនត្រជាក់ពេក គឺសមល្មមណ្ឌលដល់ការរស់នៅរបស់បងប្អូនប្រជាពលរដ្ឋ ទាំងអ្នកមានទីលំនៅនៅរាជធានីភ្នំពេញ និងអ្នកមកពីតាមបណ្តាខេត្តនានា។ លើសពីនេះរាជធានីភ្នំពេញ បានបង្ហាញនូវវប្បធម៌មួយចំនួន និងមានភាពទាក់ទាញបែបប្រវត្តិសាស្ត្ររួមមាន ព្រះបរមរាជវាំង វិហារព្រះកែវមរកត និងសារមន្ទីរជាតិ។ មិនត្រឹមប៉ុណ្ណោះ មានសណ្ឋាគារថ្នាក់ផ្កាយប្រាំ ផ្ទះសំណាក់ភោជនីយដ្ឋាន អន្តរជាតិ ហាងគុយទាវតាមដងផ្លូវ ក្លឹបកំសាន្តថ្នាក់ក្នុងស្រុក និងក្លឹបឌីស្កូថ្នាក់អន្តរជាតិ។ បរិមាណភោជនីយដ្ឋាន និងសណ្ឋាគារបានរីករាលដាលគួរឲ្យកត់សម្គាល់ នៅប៉ុន្មានឆ្នាំកន្លងទៅនេះ កំណើនភ្ញៀវទេសចរណ៍បានកើនឡើងយ៉ាងគំហុក ពីមួយឆ្នាំទៅមួយឆ្នាំ។ ច្រកទ្វារចេញចូល អន្តរជាតិផ្លូវគោកចំនួន ៣ ត្រូវបានចាប់ដំណើរការនៅឆ្នាំ ២០០៨ ហើយសព្វថ្ងៃ យើងអាចធ្វើដំណើរតាមផ្លូវ អាកាសដោយផ្ទាល់ពីរាជធានីភ្នំពេញទៅទីក្រុងអាស៊ានមួយចំនួនផងដែរ។ ប្រព័ន្ធផ្លូវគោកត្រូវបានជួសជុលនិងធ្វើ ឲ្យប្រសើរឡើងបន្តិចម្តងៗ ធ្វើឲ្យការធ្វើដំណើរមានភាពងាយស្រួលរួមទាំងការដឹកជញ្ជូនតាមដើងយន្តហោះក្នុង ស្រុក និងការបម្រើសេវាទៀងទាត់តាមរថយន្តក្រុង ពីរាជធានីទៅទីក្រុងធំៗដូចជាក្រុងព្រះសីហនុ និងកំពង់ចាមជាដើម។^{១៨}

២.២. គមនាគមន៍ផ្លូវគោករាជធានីភ្នំពេញ

ក្នុងពេលបច្ចុប្បន្នគេសង្កេតឃើញថា ការធ្វើចរាចរណ៍មានប្រព្រឹត្តទៅមានភាពមមាញឹកជាងតាមបណ្តាខេត្តនានា ដោយសារការកើនឡើងនៃចំនួនប្រជាពលរដ្ឋ។ សម្រាប់មន្ត្រីរាជការ ទៅបំពេញការងារនៅតាមស្ថាប័នរដ្ឋ ឬក្រសួងនីមួយៗ ប្រជាពលរដ្ឋធ្វើដំណើរទៅបំពេញការងារ ក្រុមហ៊ុនឯកជន ឬអង្គការ និងប្រកបរបរអាជីវកម្មប្រចាំថ្ងៃ ឯសិស្សានុសិស្សទៅសិក្សារៀនសូត្រយកចំណេះដឹងពីសាលា។ ប្រព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ចូលរួមចំណែក បង្កើតការងារជូនប្រជាពលរដ្ឋធ្វើ ដោយផ្តល់

^{១៨} គេហទំព័រ <http://phnompenh.gov.kh/phnom-penh-city/> ចូលមើលក្រោយថ្ងៃទី១០ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩

សេវាកម្មដឹកអ្នកដំណើរពីកន្លែងមួយ ទៅកន្លែងមួយតាមទោចក្រយានយន្ត ត្រឹមត្រូវយានយន្តមាន រ៉ឺម៉កកង់បី តុកតុក និងរថយន្តឈ្នួល។ ចំណែកកងក្រុមហ៊ុនអាជីវកម្មប្រើប្រាស់ឡានធំៗ ដើម្បីផ្តល់សេវាកម្មដឹកជញ្ជូន ឬដឹកទំនិញរបស់សហគ្រាសផ្ទាល់ខ្លួន ដែលបានផលិតរួចរាល់ទៅកាន់ទីផ្សារ។ ដូច្នេះ ដើម្បីរក្សាផលប្រយោជន៍រួម ទាំងសេចក្តីសុខសុវត្ថិភាពនៅតាមដងផ្លូវ និងបញ្ចៀសរាល់បញ្ហាដែលកើតមានឡើង អ្នកបើកបរទាំងអស់ត្រូវគោរពច្បាប់ និងប្រកាន់ខ្ជាប់នូវតួនាទីជាប្រជាពលរដ្ឋ ប្រតិបត្តិឥរិយាបថល្អៗ ចេះយោគយល់អាជ្ញាស្រ័យគ្នាទៅវិញទៅមក។

បណ្តាញផ្លូវនៅរាជធានីភ្នំពេញប្រៀបបាននឹងសរសៃឈាមមិនអាចកាត់ផ្តាច់បាន ជារៀងរាល់ថ្ងៃប្រជាពលរដ្ឋធ្វើដំណើរ ដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងសេវាកម្មផ្សេងៗទៀត សម្រាប់ដំណើរការសេដ្ឋកិច្ចរបស់ប្រទេសកម្ពុជា ហើយបានផ្តល់ផលវិជ្ជមានយ៉ាងខ្លាំង ក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍លើវិស័យដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរាជធានីភ្នំពេញ។ មួយវិញទៀត វាជាផ្នែកមួយដ៏សំខាន់សម្រាប់ជាស្ពានក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចគ្រួសាររបស់ប្រជាពលរដ្ឋ។ បច្ចុប្បន្ននេះ គមនាគមន៍ផ្លូវគោករាជធានីភ្នំពេញមានប្រវែងសរុប ១ ៣៧៩ ៤៨៧ម៉ែត្រ ដោយគិតបញ្ចូលទាំងប្រភេទផ្លូវកៅស៊ូ AC ផ្លូវកៅស៊ូ DBST និងផ្លូវបេតុងនានាតាមបណ្តាខណ្ឌនីមួយៗ។¹⁹

តារាងទី ២.១ ប្រវែងបណ្តាញគមនាគមន៍ផ្លូវគោករាជធានីសរុបគិតជាម៉ែត្រ

បរិយាយ	ផ្លូវកៅស៊ូAC	ផ្លូវកៅស៊ូDBST	ផ្លូវបេតុង	សរុប
ភ្នំពេញ	២១៥ ២៨៦	២៧៩ ៧៥៣	២០៦ ៧៣០	១ ៣៧៩ ៤៨៧
ខណ្ឌដូនពេញ	២៩ ៨០០	១២ ៧៣០	១ ៦៤៩	៤៣ ៨១០
ខណ្ឌចំការមន	២៩ ៥២១	៥៣ ៦៤៦	២១ ៣៧៧	១០៥ ៥២៨
ខណ្ឌ៧មករា	២៩ ៨០០	១២ ៧៣០	១ ៦៤៩	២២ ២៦៩
ខណ្ឌទួលគោក	៥ ៥០០	៦៤ ០៦៧	៣២ ៤៥៣	១១៧ ៩២៤
ខណ្ឌមានជ័យ	១១ ៩៨០	១៤ ៧២០	៥៧ ៩៥៣	១៤៣ ៦៥៣
ខណ្ឌដង្កោ	—	៣៨ ៧៨៨	២២ ០៦៧	៤៥១ ៧៦៧
ខណ្ឌសែនសុខ	—	៣ ៨៦០	៧ ៧១០	១១ ៥៧០
ខណ្ឌឫស្សីកែវ	៧ ០២០	១៨ ៤០៩	៦២ ២៤១	១៤៧ ៦៧០

ប្រភពព័ត៌មាន៖ មន្ទីរសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូន

¹⁹ គេហទំព័រ <http://phnompenh.gov.kh/phnom-penh-city/facts/notable-data/> ចូលមើលចុងក្រោយថ្ងៃទី១០ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩

បញ្ជាក់៖ ប្រវែងផ្លូវនៅតាមបណ្តាខណ្ឌផ្សេងៗមួយចំនួនទៀត ត្រូវបានបូកបញ្ចូលសរុបជាមួយ ប្រវែងផ្លូវរាជធានីភ្នំពេញ។

២.៣. កំណើនប្រជាពលរដ្ឋ និងយានយន្តរាជធានីភ្នំពេញ

យោងតាមការចុះផ្សាយរបស់សាលារាជធានីភ្នំពេញបានបង្ហាញថា រាជធានីភ្នំពេញ គឺជា មជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្ម នយោបាយ និងវប្បធម៌នៃប្រទេសកម្ពុជា ដែលជាលំនៅដ្ឋានរបស់ប្រជា ពលរដ្ឋសរុបចំនួន ១ ៤៧០ ៣០៣ នាក់ (ស្ថិតិឆ្នាំ២០១៨) ជាមួយនឹងចំនួនប្រជាពលរដ្ឋសរុបទូទាំង ប្រទេស ចំនួន ១១.៤ លាននាក់។^{២០} គិតត្រឹមខែកក្កដាឆ្នាំ២០១៨ ចំនួនយានយន្តនៅរាជធានីភ្នំពេញ មានការកើនឡើងរហូតដល់ជាង ២.១៩លានគ្រឿង ក្នុងនោះចំនួនរថយន្តគ្រប់ប្រភេទមានចំនួន ៤៨ម៉ឺនគ្រឿង ម៉ូតូមានចំនួន ១.៧០លានគ្រឿង និងរ៉ឺម៉កកង់បីមានចំនួន១ម៉ឺន១ពាន់គ្រឿងដែល បានចុះបញ្ជី។ របាយការណ៍នៃសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនបានបង្ហាញអោយដឹងថា គិតត្រឹមខែក ក្កដាឆ្នាំ ២០១៨ ចំនួនយានយន្ត មានចំនួន៤៥២២១១៩គ្រឿង ក្នុងនោះ សម្រាប់ម៉ូតូមានចំនួន ៣៨៦៥២៨៩គ្រឿង និងរថយន្តចំនួន៦៥៦៨៣០គ្រឿង។ដោយសារចំនួនយានយន្តមានការកើន ឡើងនេះហើយ ធ្វើឲ្យគ្រប់ផ្លូវ ក្នុងរាជធានី ភ្នំពេញ មានការកកស្ទះចរាចរណ៍ជាខ្លាំង និងជារៀង រាល់ថ្ងៃ។ តាមរយៈទិន្នន័យទាំងនេះ បានបង្ហាញថាជារៀងរាល់ឆ្នាំចំនួនប្រជាពលរដ្ឋ តែងតែមាន ការកើនឡើងជាប្រចាំដោយសារតែការចំណាកស្រុកពីតាមបណ្តាខេត្តមកធ្វើការងារផ្សេងៗ ប្រកប របរអាជីវកម្មចិញ្ចឹមជីវិត និងសិស្សានុសិស្សមកសិក្សារៀនសូត្រ។^{២១}

២.៤. មូលហេតុនៃការកកស្ទះចរាចរណ៍ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ

យោងតាមរបាយការណ៍ លទ្ធផលកិច្ចប្រតិបត្តិការណ៍ប្រចាំឆ្នាំ២០១៦ ដល់២០១៧ និង ផ្សព្វផ្សាយទិសដៅការងារប្រចាំឆ្នាំ របស់ស្នងការដ្ឋាននគរបាលរាជធានីភ្នំពេញ ថ្ងៃទី០៨ ដល់ថ្ងៃទី ០៩ ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០១៧ ដែលមានចំណងជើងថា “ផែនការសកម្មភាពស្តីពី ការរៀបចំសណ្តាប់ធ្នាប់ ចរាចរណ៍ និងកាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរណ៍ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ” បានបង្ហាញថាការកកស្ទះ ចរាចរណ៍បណ្តាលមកពីការកើនឡើងឥតឈប់ឈរនៃបរិមាណរថយន្ត អ្នកប្រើប្រាស់ គូបផ្សំ បរិមាណផ្លូវថ្នល់ដែល តូចចង្អៀត ភាគច្រើនទិសពីរ ទម្រង់ជាកងប សញ្ញាចរាចរណ៍បំពាក់មិន គ្រប់គ្រាន់ និងការយល់ដឹងរបស់ប្រជាពលរដ្ឋអំពីច្បាប់ចរាចរណ៍នៅមានកំរិត ការបើកបរខ្វះការ យោគយល់អាជ្ញាស្រ័យ និងសុវត្ថិភាព ការយកចិញ្ចឹមផ្លូវធ្វើអាជីវកម្ម បង្កឲ្យការធ្វើចរាចរណ៍

²⁰ គេហទំព័រ <http://phnompenh.gov.kh/phnom-penh-city/> ចូលមើលចុងក្រោយថ្ងៃទី១០ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩

²¹ គេហទំព័រ <http://www.mpwat.gov.kh/kh/post/5059> ចូលមើលចុងក្រោយថ្ងៃទី១០ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩

ចង្អៀត កកស្ទះ និងការកើនឡើងនូវគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ជាបន្តបន្ទាប់ ទោះបីមានការខិតខំយកចិត្តទុកដាក់ ដោះស្រាយកែសម្រួលប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍របស់រដ្ឋាភិបាលរាជធានីភ្នំពេញ និងការដាក់ពង្រាយកម្លាំងនគរបាលចរាចរណ៍ផ្លូវគោកអស់ពីលទ្ធភាព ក៏សណ្តាប់ធ្នាប់ចរាចរណ៍ នៅតែជា ក្តីកង្វល់របស់រាជរដ្ឋាភិបាល និងប្រជាពលរដ្ឋដែលទាមទារឲ្យមានការដោះស្រាយជាបន្ទាន់។

សភាពការចរាចរណ៍នៅរាជធានីភ្នំពេញ មានការកើនឡើងជាពិសេសនៅពេលព្រឹកនៅ ម៉ោង ៦: ៣០ ដល់ម៉ោង ៩: ០០ ថ្ងៃត្រង់នៅម៉ោង ១១: ០០ ដល់ម៉ោង ១២: ៣០ ពេលរសៀលម៉ោង ១៣: ៣០ ដល់ម៉ោង ១៤: ៣០ ពេលល្ងាចម៉ោង ១៥: ៣០ ដល់ម៉ោង ១៩: ៣០ ដែលជាពេលវេលា របស់ប្រជាពលរដ្ឋ មន្ត្រីរាជការ សិស្សានុសិស្ស កម្មករ កម្មការនី អាជីវករ ចេញទៅប្រកបការងារ រៀនសូត្រ និងវិលត្រលប់មកលំនៅស្ថានវិញ។

ដោយឡែកក៏មានការកកស្ទះចរាចរណ៍មួយចំនួន ដែលកើតឡើងក្នុងឱកាសពិធីបុណ្យជាតិ អន្តរជាតិ ឬព្រឹត្តិការណ៍សំខាន់ៗដូចជាការបិទបើកផ្លូវជូនគណៈប្រតិភូជាតិ អន្តរជាតិ សម័យប្រជុំ ពេលមានការប្រមូលផ្តុំធ្វើបាតុកម្ម កូដកម្ម ការដង្ហែក្បួន គ្រោះអគ្គិភ័យ ពេលភ្លៀង (ទឹកលិចថ្នល់) ពេលមានការដ្ឋានប្រព័ន្ធលូថ្មី ខ្សែកាប ទឹកស្អាត ជួសជុលកែលម្អផ្លូវថ្នល់ ការចតយានយន្តគ្មាន សណ្តាប់ធ្នាប់ (ចំណតលើផ្លូវ) ឬពេលមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ធ្ងន់ធ្ងរ ការបត់ថយ ចេញចូល របស់ យានដ្ឋាន ឃ្លាំងក្រុមហ៊ុន នៃរថយន្តធំៗវែង ជុំវិញទីផ្សារ។ល។

២.៤.១. កត្តាមនុស្ស

២.៤.១.១. ការបើកបរប្រកាសទិស

ការបើកបរប្រកាសទិស គឺជាឥរិយាបថមួយ ដែលគេតែងតែសង្កេតឃើញនៅតាមដងផ្លូវ ហើយបានក្លាយជាទម្លាប់ដ៏អាក្រក់មួយរបស់ប្រជាពលរដ្ឋក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ។ មួយរយៈក្រោយ នេះ គេសង្កេតឃើញជាញឹកញាប់ណាស់អំពីការបើកបរបស់បងប្អូនអ្នកដំណើរមួយចំនួនធំ នា ពេលបច្ចុប្បន្ន តែងនាំគ្នាបើកបរបំពានច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ជាពិសេស គឺការបើកបរប្រកាស ទិស ឬហៅថាប្រកាសផ្លូវតែម្តង។ ការបើកបរប្រកាស ជាកត្តារំលោភបំពានច្បាប់ងាយណាស់ ចំពោះការបង្កឲ្យមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍បានគ្រប់ពេលវេលា បង្កឲ្យមានការរំខានដល់អ្នកធ្វើ ដំណើរដទៃទៀត និងជាហេតុនាំឲ្យមានការកកស្ទះ។ ជាទូទៅ គេតែងកត់សម្គាល់ឃើញថាមូល ហេតុ ដែលនាំឲ្យបងប្អូនប្រជាពលរដ្ឋអ្នកដំណើរមួយចំនួន តែងនាំគ្នាបើកបរប្រកាសផ្លូវនោះ គឺ ដោយសារមានការកកស្ទះល្មមៗ និងស្ទះខ្លាំងម្តងៗ គឺពួកគាត់មិនមានចិត្តអំណត់រង់ចាំនៅលើ គន្លងទិសស្របទេ ពួកគាត់នាំគ្នាជិះម៉ូតូប្រកាសទិសលើចំណែកផ្លូវម្ខាងទៀត ដែលគេកំពុងជិះធ្វើ

ដំណើរស្ថិតនៅផ្លូវចរាចរណ៍ត្រឹមត្រូវ។ ប្រជាពលរដ្ឋយល់ថាការបើកបរព្រួស នាំឲ្យគាត់ទៅដល់គោលដៅបានលឿន ប៉ុន្តែវាបានធ្វើឲ្យមានការកកស្ទះសម្រាប់អ្នកបើកបរទិសផ្ទុយទៅវិញទេ ម៉្យាងទៀតវាអាចបង្កទំនាស់ពាក្យសម្តីគ្នា ហើយអាចឈានទៅដល់ការប្រើប្រាស់ហិង្សាដោយចេតនាដែលបង្កទោសធ្ងន់មួយកម្រិតទៀត។²²

២.៤.១.២. ការបើកបរមិនគោរពសញ្ញាចរាចរណ៍

ការបើកបរមិនគោរព គំនូសសញ្ញា ផ្លាកសញ្ញា ភ្លើងសញ្ញា សញ្ញាបញ្ជារបស់ភ្នាក់ងារនគរបាលចរាចរណ៍ និងសញ្ញាបញ្ជាផ្សេងៗ នឹងនាំឲ្យកើតមានការកកស្ទះកើតឡើង។ អ្នកបើកបរមិនបានបើកតាមគំនូសសញ្ញាបែងចែកលើទ្រូងផ្លូវ ដោយបើកបរក្នុងចំនួនជួរជ្រើសរើសគំនូសសញ្ញាដែលបានកំណត់ រារាំងដល់អ្នកបញ្ជាឈរយន្តពីខាងក្រោយ ធ្វើឲ្យគាត់យល់ថាមិនដឹងបើកបរទៅមុខបានតាមគន្លងណាមួយ ហើយត្រូវបង្ខំចិត្តនៅឈប់ខាងក្រោយមិនអាចទៅណាឡើយ។ ត្រង់ផ្លូវដែលមានសញ្ញាបត់ត្រលប់មានន័យថា កាលណាអ្នកបត់ត្រលប់អាចនឹងមានគ្រោះថ្នាក់ផ្សេងៗតែការបើកបត់ ឬបត់ត្រលប់នៅត្រង់ទីតាំងមានសញ្ញាបត់ត្រលប់ នៅតែកើតមានមិនអាចហាមប្រាមបាន ហើយនាំឲ្យមានការបង្អាក់ដល់អ្នកធ្វើដំណើរមកពីទិសផ្ទុយគ្នាទៀតផង។ ប្រសិនបើចំនួនយានយន្តដែលបត់ត្រលប់មានចំនួនច្រើន នាំឲ្យមានការជាប់គាំងចរាចរណ៍ក្នុងរយៈពេលយូរទាំងអ្នកបើកបរទៅ និងមក។ ពេលភ្លើងសញ្ញាលោតពណ៌លឿង តម្រូវឲ្យយានយន្តទាំងអស់ត្រូវឈប់ប៉ុន្តែគាត់នៅតែបន្តដំណើរទៅមុខទៀត ស្របពេលដែលអ្នកមកពីទិសផ្សេងកំពុងចល័តមក នោះនឹងនាំឲ្យជាប់គាំងនៅត្រង់ចំណុចកណ្តាលនៃស្តុប។ ចំណែកឯភ្នាក់ងារចរាចរណ៍ គាត់ជួយសម្រួលដល់ការធ្វើចរាចរណ៍ តែអ្នកបញ្ជាឈរយន្តមិនបានគោរពតាមគាត់នោះទេ បែរជាបន្តដំណើរទៅមុខដោយមិនខ្វល់ពីការបញ្ជារបស់គាត់ទៅវិញ។

២.៤.១.៣. មិនគោរពសិទ្ធិអាទិភាព

ការគោរពសិទ្ធិអាទិភាព គឺជាសីលធម៌ដ៏ល្អមួយនៅលើដងផ្លូវ ដែលអាចជៀសវាងទំនាស់រវាងប្រជាពលរដ្ឋដោយការប៉ះទង្គិចផ្សេងៗដូចជាបញ្ហាគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នានា និងបញ្ហាកកស្ទះដែលនាំឲ្យការបើកបរប្រព្រឹត្តទៅក្នុងរយៈពេលយូរ ប៉ុន្តែអ្នកបើកបរភាគច្រើនតែងតែមើលរំលងពីវា។ ប្រជាពលរដ្ឋក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ បើកបរគិតតែផលប្រយោជន៍ផ្ទាល់ខ្លួន មិនបានខ្វល់ខ្វាយពីសុខុមាលភាពរបស់អ្នកដែលធ្វើដំណើរជាមួយគ្នាឡើយ ដោយសារតែការប្រកាន់យកគំនិតអ្នកណាមួយលឿន

²² គេហទំព័រ <http://kampuscheathmey.com/2016/archives/1025392> ចូលមើលក្រោយថ្ងៃទី១០ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩

ជាងអ្នកនោះទៅមុន មិនគិតថាអ្នកមកមុនទៅមុនអ្នកមកក្រោយទៅក្រោយឡើយ ហើយចេះតែប្រជ្រៀតគ្នាទៅមុខដោយមិនដឹងវេន មិនដឹងពេលវេលា មិនមានភាពអត់ធ្មត់ក្នុងការរង់ចាំ ឲ្យតែមានកន្លែងទូលាយ គឺត្តលចូលទៅមុខជានិច្ច។ ការធ្វើបែបនេះ នឹងនាំឲ្យស្ថានភាពចរាចរណ៍កាន់តែតឹងតែង បង្កឲ្យមានការកកស្ទះរឹតតែខ្លាំង។

២.៤.១.៤. ការធ្វើលើចិញ្ចឹមផ្លូវលើចិញ្ចឹមផ្លូវ

នៅរាជធានីភ្នំពេញគេតែងតែសង្កេតឃើញថា នៅលើចិញ្ចឹមផ្លូវសម្រាប់ធ្វើដំណើរមានប្រជាពលរដ្ឋប្រកបរបរអាជីវកម្មផ្ទាល់ខ្លួនជាច្រើន តាមរ៉ឺម៉កសណ្តោង ម៉ូតូ និងរទេះរុញ ជាពិសេសការតាំងលក់ដូរនូវផលិតផលទំនិញគ្រប់ប្រភេទនៅត្រង់ចិញ្ចឹមផ្លូវសម្រាប់យានជំនិះ។ នៅត្រង់តំបន់ផ្សារដូចជាផ្សារដើមគរ ផ្សារនាគមាស នៅលើផ្លូវសុទ្ធសឹងតែជាបន្លែ ត្រី និងសាច់គ្រប់ប្រភេទដែលអាជីវករគាត់ដាក់តាំង លើផ្លូវដើម្បីលក់ ការធ្វើបែបនេះនឹងនាំឲ្យទ្រូងផ្លូវរួមតូចជាមុន នាំឲ្យមានលំហូរចរាចរណ៍យឺតយ៉ាវ។ លើសពីនេះ អ្នកទិញទំនិញឈប់នៅលើផ្លូវពិតជាបង្កឲ្យមានការកកស្ទះខ្លាំងណាស់ ព្រោះពួកគាត់ត្រូវបណ្តុះបណ្តាលយន្តពាសពេញចិញ្ចឹមផ្លូវ ដើម្បីចុះទិញទំនិញទាំងនោះ។

២.៤.១.៥. ការយកចិញ្ចឹមផ្លូវធ្វើជាចំណត

ការយកចិញ្ចឹមផ្លូវធ្វើជាចំណតត្រូវបានហាមឃាត់ដោយច្បាប់ចរាចរណ៍ ហើយកន្លងមកត្រូវបានដាក់ពិន័យយ៉ាងច្រើនដែរ ក៏ប៉ុន្តែប្រជាពលរដ្ឋ និងម្ចាស់អាជីវកម្មខ្លះនៅតែមិនយកចិត្តទុកដាក់លើបញ្ហានេះដដែល។ ចិញ្ចឹមផ្លូវ និងចំណីផ្លូវមួយចំនួននៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញត្រូវបានគោដនីយដ្ឋាន ហាងលក់ទំនិញ និងអ្នកផ្ញើយានជំនិះប្រើប្រាស់ជាចំណតរបស់ភ្ញៀវ ដែលអញ្ជើញមកកន្លែងរបស់គាត់។ ការធ្វើបែបនេះផ្តល់ផលចំណេញតែបុគ្គល ប៉ុន្តែប៉ះពាល់ដល់សណ្តាប់ធ្នាប់សាធារណៈ ពិសេសគឺធ្វើឲ្យកកស្ទះចរាចរណ៍ កន្លែងខ្លះអ្នកយាមយានយន្ត ព្យាយាមរារាំងអ្នកធ្វើដំណើរតាមដងផ្លូវ ដើម្បីឲ្យភ្ញៀវរបស់គាត់បានបត់ចេញ ដោយមិនបានគិតដល់អារម្មណ៍អ្នកដទៃឡើយ។ មានប្រជាពលរដ្ឋមួយចំនួនទៀត គាត់យកឡានរបស់ខ្លួនទៅចតនៅចិញ្ចឹមផ្លូវក្បែរផ្ទះដែលនាំឲ្យផ្លូវថ្នល់រឹតតែតូចចង្អៀត ហើយបង្កការលំបាកដល់អ្នកបើកបរ ជម្រុញឲ្យមានការកកស្ទះរឹតតែខ្លាំងឡើងថែមទៀត។

២.៤.១.៦. ការដ្ឋានសំណង់តាមដងផ្លូវ

គ្រប់ការដ្ឋានសំណង់នានាទាំងក្បែរដងផ្លូវ និងលើដងផ្លូវជានិច្ចកាលតែងតែបង្កឲ្យមានការកកស្ទះចរាចរណ៍ ដោយសារការចល័តនៃគ្រឿងចក្រសំណង់ធំៗមានឡានក្រឡកស៊ីម៉ង់ត៍ ឡានដឹកគ្រោះ ខ្សាច់ សម្ភារៈនានា និងការទុកដាក់ឧបករណ៍សំណង់នៅលើដងផ្លូវ។ កាកសំណង់រឹង

នានាដូចជាឥដ្ឋ និងដុំថ្មជ្រុះបាក់រំលាយពេញផ្លូវ បង្កការលំបាកដល់អ្នកបើកបរម៉ូតូទៀតផង។ មិនតែប៉ុណ្ណោះ ម៉ូតូរបស់មេជាងសំណង់ និងកម្មករពេលខ្លះត្រូវចតនៅលើចិញ្ចើមផ្លូវក្បែរការដ្ឋាននោះ ក៏ជាចំណែកមួយក្នុងនោះដែរ។

២.៤.១.៧. ការបិទផ្លូវ

ការបិទផ្លូវ គឺសំដៅលើការផ្អាកការចរាចរណ៍នូវផ្លូវថ្នល់ក្នុងមួយកំឡុងពេល ដោយការដាក់រនាំង ឬការហាមឃាត់មិនឲ្យប្រជាពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ផ្លូវនោះជាបណ្តោះអាសន្ន។ ប៉ុន្តែមានផ្លូវខ្លះទៀតអាចចល័តបានក្នុងទំហំផ្លូវតូចជាងមុន យានយន្តចេញចូលបានមួយមួយ ឬពីរ ដែលបង្កការរារាំងដល់លំហូរចរាចរណ៍ និងធ្វើឲ្យមានការកកស្ទះយ៉ាងខ្លាំង។ ប្រជាពលរដ្ឋមានការលំបាកក្នុងការធ្វើដំណើរ ព្រោះត្រូវរង់ចាំយ៉ាងយូររហូតដល់វេនគាត់អាចចេញទៅបាន ដូច្នេះ មានវិធីសាស្ត្រមួយទៀត គឺជ្រើសរើសផ្លូវផ្សេងដែលមានចម្ងាយឆ្ងាយជាងនេះ ហើយត្រូវចំណាយពេលយ៉ាងយូរ និងចំណាយថាមពល ឥន្ធនៈប្រេងសាំងច្រើនក្នុងការជិះរាងទៅមក។ ពួកគាត់មិនអាចជ្រើសរើសវិធីណាមួយផ្សេងបានទេ រហូតដល់មានការបើកផ្លូវនោះឲ្យចរាចរណ៍ឡើងវិញ។

នៅរាជធានីភ្នំពេញ ពេលមានកូនដំណើររបស់សមាជិករាជរដ្ឋាភិបាល គណៈប្រតិភូជាតិ និងអន្តរជាតិទៅមកម្តងៗ គេតែងតែឃើញមានប៉ូលីសចរាចរណ៍ធ្វើការបិទផ្លូវជាបណ្តោះអាសន្នដើម្បីកុំឲ្យមានការរាំងស្ទះនៅតាមផ្លូវ។ ការបិទផ្លូវធ្វើឡើងជាប្រចាំនៅតាមបណ្តោយផ្លូវមហាវិថីសហព័ន្ធរុស្ស៊ី បើតាមការចុះផ្សាយរបស់សាលារាជធានីភ្នំពេញ វាជាផ្លូវសម្រាប់ការធ្វើដំណើរឆ្លងកាត់ពីសំណាក់ គណៈប្រតិភូ ថ្នាក់ដឹកនាំសំខាន់ៗ តភ្ជាប់ទៅអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិ និងជាផ្លូវសេដ្ឋកិច្ចទេសចរណ៍ដ៏សំខាន់ ដូច្នេះហើយបានជាមានការបិទផ្លូវជាញឹកញាប់។ ការបិទផ្លូវនេះតម្រូវឲ្យប្រជាពលរដ្ឋរង់ចាំមួយសន្ទុះ រហូតដល់គណៈប្រតិភូធ្វើដំណើររួចរាល់ ទើបបើកឲ្យចរាចរណ៍ជាធម្មតាវិញ។

លើសពីនេះ បងប្អូនដែលជាបុគ្គលិក និងកម្មកររោងចក្រសហគ្រាសមួយចំនួន ពួកគាត់បានធ្វើកូនដង្ហែបាតុកម្ម កូដកម្មតវ៉ាទៅកែនៅលើផ្លូវមុខរោងចក្រ និងហែហាមតាមដងផ្លូវ ដែលនាំឲ្យមានការកកស្ទះទាំងយានយន្ត និងអ្នកថ្មើរជើង ជាពិសេសពួកគាត់បានមកតវ៉ាដល់មុខផ្ទះនាយករដ្ឋមន្ត្រីនៅក្បែរវិមានឯករាជ្យ ដែលនាំឲ្យមានការកកស្ទះយ៉ាងខ្លាំងព្រោះចំនួនបាតុករមានគ្នារាប់រយរាប់ពាន់នាក់។ ពួកបាតុករបានរារាំងមិនឲ្យយានយន្តណាមួយបើកឆ្លងកាត់រហូតដល់មានការដោះស្រាយជូនពួកគាត់។

ម៉្យាងវិញទៀត សម្រាប់បងប្អូនប្រជាពលរដ្ឋមានទីលំនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ដែលតែងតែសាងសង់រោងពិធីផ្សេងៗនៅលើដងផ្លូវដូចជា រោងបុណ្យទាននានា រោងអាពាហ៍ពិពាហ៍ ខួបកំណើត ឡើងផ្ទះ បើទោះបីជាមានច្បាប់អនុញ្ញាតិក៏ដោយ ក៏ជាមូលហេតុដែលនាំឲ្យកកស្ទះចរាចរណ៍ដែរ ព្រោះពួកគាត់បិទផ្លូវទាំងស្រុង ឬអាចទុកចន្លោះតូច ដើម្បីឲ្យយានយន្តបើរបរបានប៉ុណ្ណោះ។ ចំពោះយានយន្តរបស់អ្នកដែលមកចូលរួមនៅក្នុងពិធី គឺពួកគាត់តែងតែចតចោលផ្ដេសផ្ដាសគ្មានសណ្ដាប់ធ្នាប់ធ្វើឲ្យទ្រូងផ្លូវ និងចិញ្ចឹមផ្លូវរួមតូច ក៏ព្រោះមានការបន្ទាន់ដូចជាកម្មវិធីបុណ្យសព ហើយពេលខ្លះគេគិតថាការជួលកន្លែងដើម្បីរៀបចំកម្មវិធី ត្រូវចំណាយថវិកាច្រើនទៅលើថ្លៃឈ្នួល អាគារ ឬសាលសម្រាប់ដំណើរការកម្មវិធី។

២.៤.២. កត្តាផ្លូវថ្នល់

កត្តាផ្លូវថ្នល់ គឺជាមូលហេតុដ៏សំខាន់ដែលនាំឲ្យកើតមានការកកស្ទះចរាចរណ៍។ ការកសាងផ្លូវថ្នល់ត្រូវតែគិតពីគុណភាពជាការសំខាន់ ព្រោះបើផ្លូវថ្នល់ឆាប់ខូចរាងនឹងនាំឲ្យវិស័យដឹកជញ្ជូនមានភាពយឺតយ៉ាវ ពិសេសត្រូវចំណាយលើការជួសជុលឡើងវិញ។ មិនតែប៉ុណ្ណោះ ផ្លូវថ្នល់ដែលតូចពេកក៏មិនអាចឲ្យឡានធំៗបើកបរបានដែរ។ យ៉ាងណាមិញ ក្រោយពីសម័យសង្គ្រាមជាច្រើនឆ្នាំរាជរដ្ឋាភិបាលប្រទេសកម្ពុជាបានខិតខំប្រឹងប្រែងស្ដារឡើងវិញ នូវប្រព័ន្ធហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធគ្រប់ប្រភេទជាពិសេសប្រព័ន្ធផ្លូវគោក ក៏ប៉ុន្តែ ហាក់បីដូចជាមិនទាន់ឆ្លើយតប ទៅនឹងវិស័យដឹកជញ្ជូនសាធារណៈនៅឡើយ។

ចំពោះរាជធានីភ្នំពេញយើងសង្កេតឃើញថាការស្ថាបនាផ្លូវថ្នល់ នៅមិនទាន់ត្រឹមត្រូវតាមលក្ខណៈស្តង់ដារចេតទេសច្បាស់លាស់នៅឡើយ ផ្លូវថ្នល់សាងសង់ថ្មីប្រើប្រាស់មិនបានប៉ុន្មានត្រូវខូចខាត ជួសជុលថ្មី ដែលបង្កការលំបាកដល់ការធ្វើដំណើររបស់ប្រជាពលរដ្ឋ។ នៅពេលមានភ្លៀងធ្លាក់ផ្លូវមួយចំនួនត្រូវលិចទឹក ដោយសារតែប្រព័ន្ធលូបង្ហូរទឹកត្រូវជាប់គាំងដោយសារសំរាម និងកាកសំណល់នានា។ តាមដងផ្លូវមួយចំនួនមានបំពាក់ស្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍តិចតួច គំនូសសញ្ញានៅលើទ្រូងផ្លូវមិនសូវច្បាស់ ឬរលុបបាត់ទាំងស្រុង ដែលបង្កការលំបាកក្នុងការចំណាំគន្លងផ្លូវស្របជាមួយគ្នានឹងចិញ្ចឹមផ្លូវមានការរំលោភបំពានចូលដោយសំណង់ខុសប៉ះពាល់ចិញ្ចឹមផ្លូវ និងគំរាមបង្កគ្រោះថ្នាក់ដល់អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវ។ ដូច្នេះហើយ ទាមទារឲ្យមានមន្ត្រីគរបាលចរាចរណ៍ប្រចាំការបញ្ជាជារៀងរាល់ថ្ងៃនៅតំបន់នោះ ដើម្បីបញ្ជ្រាបសាលបញ្ជាកកស្ទះ។

ថ្វីត្បិតតែក្នុងរាជធានីភ្នំពេញមានផ្លូវថ្នល់ខ្លាត់ខ្លីច្រើន ប៉ុន្តែផ្លូវទាំងនោះមិនទាន់សមស្របទៅនឹងទំហំយានយន្តធំៗមួយចំនួនដែរ ដូចជាឡានកុងតឺន័រ និងប្រភេទឡានដឹកទំនិញធនធានផ្សេងទៀត។ ជាធម្មតា កាលណាឡានទាំងនោះបើកបត់ ជានិច្ចកាលតែងតែបង្កឲ្យមានការកកស្ទះ ហើយក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ននេះរាជរដ្ឋាភិបាល បានហាមប្រាមមិនឲ្យមានការចរាចរណ៍ចូលមកក្នុងភ្នំពេញទៀតទេ ពិសេសនៅពេលថ្ងៃត្រូវរត់នៅបរិវេណក្រវ៉ាត់ក្រុង ពេលយប់ទើបអាចបើកចូលមកបាន។ លើសពីនេះទៀត ផ្លូវរាងច្រមុះជ្រូក ផ្លូវរាងអក្សរ T គឺជាឧបសគ្គរារាំងលំហូរចរាចរណ៍ដោយសារមានទិសបី ហើយយានជំនិះពិបាករកច្រកចេញ។ សម្រាប់ផ្លូវកោងតូចៗពេលឡានធំកាច់ចង្អុតបត់ គឺល្វែងផ្លូវទាំងមូលបិទជិតតែម្តង ដែលតម្រូវឲ្យអ្នកបើកបរទាំងអស់ត្រូវរង់ចាំ។ មួយវិញទៀត រង្វង់មូលដែលមានទំហំធំៗខ្លះដូចជា រង្វង់មូលខាំកូ និងរង្វង់មូលទូលគោកក៏អាចបង្កឲ្យមានការកកស្ទះដែរ ហើយត្រូវបានក្រុមការងាររៀបចំផ្លូវថ្នល់ឈូសឆាយចោលផងដែរ ប៉ុន្តែមិនមែនគ្រប់រង្វង់មូលទាំងអស់សុទ្ធតែបង្កការកកស្ទះទេ។

២.៤.៣. កត្តាយានយន្ត

កត្តាសំខាន់មួយទៀតដែលនាំឲ្យមានការកកស្ទះចរាចរណ៍ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញនោះ គឺកត្តាយានយន្តនេះតែម្តង។ ដូចដែលយើងធ្លាប់បានឃើញកន្លងមកក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូន រោងចក្រ និងសហគ្រាសមួយចំនួន បានប្រើប្រាស់នូវប្រភេទយានយន្តដឹកទំនិញធំៗ ដែលមិនសមស្របទៅនឹងទំហំផ្លូវថ្នល់ មិនតែប៉ុណ្ណោះថែមទាំងធ្វើការកែច្នៃទៅលើតួខ្លួន និងរ៉ឺម៉កសណ្តោងដោយពង្រីកទំហំ និងប្រវែងឲ្យកាន់តែវែងជាងមុន ដែលអាចដាក់ទំនិញបានច្រើន។ មានរ៉ឺម៉កសណ្តោងម៉ូតូខ្លះកែច្នៃវែងខុសបច្ចេកទេស មិនស្របតាមស្តង់ដារនៃច្បាប់ដែលបានកំណត់ ដូច្នេះ នៅពេលបើកបត់ គឺនៅទទឹងពេញផ្លូវ ដែលអាចបង្ការរារាំងលំហូរចរាចរណ៍។ ចំណែកឯគ្រួសារខ្លះមានរថយន្តរហូតដល់ពីរទៅបីគ្រឿង លើសពីនេះ ប្រភេទរថយន្តដែលពួកគាត់ប្រើប្រាស់បើកបរខ្លាត់ខ្លីពេញផ្លូវ និងពិបាករកកន្លែងចតដោយសារតែទំហំយានយន្តរបស់គាត់ត្រូវការទីធ្លាធំទូលាយ។ ប្រភេទរថយន្តទាំងនោះរួមមានម៉ូដែល Rolls Royce, Luxus 570, Toyota Landcruiser, Hummer, Toyata Tundra និងប្រភេទរថយន្តគ្រួសារ ៦កៅអីឡើងជាដើម។

ម៉្យាងវិញទៀតការប្រើប្រាស់យានយន្តចាស់ៗ ក៏ជាហេតុបង្កការរំខានលើដងផ្លូវផងដែរ ព្រោះវាអាចបណ្តាលឲ្យមានបញ្ហានៅត្រង់ចំណុចណាមួយ ជាពិសេសការបើកបរខ្វះការត្រួតពិនិត្យឲ្យបានច្បាស់លាស់ នឹងនាំឲ្យយានយន្តខូចនៅតាមផ្លូវ ហើយត្រូវឈប់រង់ចាំយ៉ាងយូររហូតដល់យានយន្តជួសជុលរួចទើបអាចបើកចេញបាន។ តែទោះជាយ៉ាងនេះក្តី ទម្លាប់ប្រជាពលរដ្ឋមុនពេល

កាន់ចង្អុលតបញ្ជាមិនសូវខ្វល់ខ្វាយពីសុវត្ថិភាពខ្លួនឯងនោះទេ គឺឡើងជិះក្លាម កាច់សោបញ្ឆេះ តម្លើង ម៉ាស៊ីនទៅមុខតែម្តង។

២.៥. ទីតាំងកកស្ទះចរាចរណ៍ជាអចិន្ត្រៃយ៍

យោងតាមរបាយការណ៍ស្តង់ការដ្ឋាននគរបាលរាជធានីភ្នំពេញ ចំណុចកកស្ទះចរាចរណ៍ ចែកជាពីរធំៗ គឺតាមដងផ្លូវ និងនៅតាមតំបន់ផ្សារ ដើម្បីងាយស្រួលកំណត់គោលដៅ និងចុះ អន្តរាគមន៍ដោយផ្ទាល់ពីកងកម្លាំង។

២.៥.១. តាមដងផ្លូវ

តាមការពិនិត្យជាក់ស្តែង នៅរាជធានីភ្នំពេញចំណុចកកស្ទះជាមូលដ្ឋានមានចំនួន ១៧២ គោលដៅក្នុងនោះរួមមាន៖

- ខណ្ឌដូនពេញ ចំនួន ២៧ គោលដៅ
- ខណ្ឌ៧មករា ចំនួន ៣៣ គោលដៅ
- ខណ្ឌចំការមន ចំនួន ៣១ គោលដៅ
- ខណ្ឌទួលគោក ចំនួន ៣២ គោលដៅ
- ខណ្ឌប្រស្សីកែវ ចំនួន ០៨ គោលដៅ
- ខណ្ឌជ្រោយចង្វារ ចំនួន ០៣ គោលដៅ
- ខណ្ឌព្រែកព្នៅ ចំនួន ០២ គោលដៅ
- ខណ្ឌសែនសុខ ចំនួន ១២ គោលដៅ
- ខណ្ឌពោធិ៍សែនជ័យ ចំនួន ០៧ គោលដៅ
- ខណ្ឌដង្កោ ចំនួន ០៦ គោលដៅ
- ខណ្ឌមានជ័យ ចំនួន ០៦ គោលដៅ
- ខណ្ឌច្បារអំពៅ ចំនួន ០៥ គោលដៅ

២.៥.២. តាមតំបន់ផ្សារ

នៅតំបន់ផ្សារមានការកកស្ទះចរាចរណ៍ចំនួន ២០ កន្លែងរួមមាន៖

- ខណ្ឌដូនពេញ ៖ ផ្សារធំថ្មី ផ្សារចាស់ ផ្សារកណ្តាល ផ្សារសូរិយា ផ្សារពាត្រី
- ខណ្ឌ៧មករា ៖ ផ្សារអូរឫស្សី
- ខណ្ឌចំការមន ៖ ផ្សារអូឡាំពិច ផ្សារទួលទំពូង ផ្សារAEON
- ខណ្ឌទួលគោក ៖ ផ្សារដើមគរ ផ្សារសាមគ្គី ផ្សារហេងលី ផ្សារដេប៉ូ
- ខណ្ឌប្រស្សីកែវ ៖ ផ្សារទួលសង្កែ ផ្សារខាំកូ

- ខណ្ឌពោធិ៍សែនជ័យ ៖ ផ្សារពោធិ៍ចិនតុង ផ្សារស៊ិនជូរីផ្លាហ្សា ផ្សារជម្ពូរ័ន
- ខណ្ឌច្បារអំពៅ ៖ ផ្សារច្បារអំពៅ ផ្សារព្រែកឯង។

២.៦. ផលប៉ះពាល់នៃការកកស្ទះចរាចរណ៍

២.៦.១. ខាតបង់សេដ្ឋកិច្ច

សេដ្ឋកិច្ច គឺសំដៅលើសង្គមនៅពេលមានការកកស្ទះចរាចរណ៍កើតឡើង វាវាងមានការខាតបង់យ៉ាងច្រើនសន្ធឹកសន្ធាប់ទៅលើសេដ្ឋកិច្ច តាមរយៈការចំណាយទាំងពេលវេលាក្នុងការបើកបរ និងថវិកាលើការប្រើប្រាស់យានយន្ត។ ក្នុងកម្មវិធីសន្និសីទស្តីពីទីក្រុងយើងទាំងអស់គ្នា នៅព្រឹកថ្ងៃទី១៩ ខែតុលា ឆ្នាំ២០១៧ លោក **អៀង អូនី** អភិបាលរងរាជធានីភ្នំពេញបាននិយាយថា ក្នុងមួយឆ្នាំៗកម្ពុជាបានខាតបង់ថវិកាប្រមាណពី៦ទៅ៧លានដុល្លារ ដោយសារតែបញ្ហាការកកស្ទះចរាចរណ៍នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ។^{២៣}មិនតែប៉ុណ្ណោះ វាធ្វើឲ្យការចល័តទំនិញទៅមកមានសភាពយូរដែលបង្កភាពយឺតយ៉ាវដល់ដំណើរការចរន្តសេដ្ឋកិច្ច។

២.៦.១.១. ខាតបង់ពេលវេលា និងការងារ

ពេលវេលាពិតជាមានសារៈសំខាន់ខ្លាំងណាស់ ដូចពាក្យសុភាសិតបុរាណលោកបានពោលថា “ពេលវេលាជាមាសប្រាក់”។ ប្រសិនបើ ការធ្វើដំណើរនៅតាមដងផ្លូវ ជួបប្រទះនូវការកកស្ទះខ្លាំងនោះការធ្វើចរាចរណ៍នឹងត្រូវពន្យារពេលយ៉ាងយូរ រហូតដល់ស្ថានភាព ប្រែមកជាសភាពធម្មតាវិញទើបអាចបន្តទៅមុខទៀតបាន។ នៅរាជធានីភ្នំពេញ ក្នុងមួយថ្ងៃការកកស្ទះចរាចរណ៍អាចកើតឡើងនៅចន្លោះពីម៉ោង ៦: ៣០នាទីព្រឹក ដល់ម៉ោង ៧:៣០នាទីល្ងាច លើកលែងតែមានការរៀបចំកម្មវិធីផ្សេងៗ ពិធីបុណ្យជាតិ និងអន្តរជាតិ នៅតាមមជ្ឈមណ្ឌលកំសាន្តនានាដូចជា កោះពេជ្រ សួនច្បារសាធារណៈ និងមុខព្រះបរមរាជវាំង ដែលអាចកើតមានការកកស្ទះរហូតដល់យប់ជ្រៅ។ ក្នុងការធ្វើដំណើរចេញពីផ្ទះទៅកាន់សាលារៀន កន្លែងធ្វើការ ឬកន្លែងប្រកបរបរអាជីវកម្ម ត្រូវចំណាយពេលធ្វើដំណើរពី ១០ ទៅ ២០នាទីប៉ុណ្ណោះ តែដោយសារតែការកកស្ទះចរាចរណ៍ ពួកគាត់ត្រូវចំណាយពេលពីកន្លះម៉ោង ឬមួយម៉ោង សម្រាប់ការធ្វើដំណើរម្តង ឬមួយដើង។ ប្រសិនបើ ការធ្វើដំណើរជួបប្រទះ នូវករណីនេះជាញឹកញាប់ នោះការចំណាយពេលវេលា នឹងកាន់តែកើនឡើងក្នុងមួយថ្ងៃ។ ការកកស្ទះចរាចរណ៍ កើតមានឡើងស្ទើរតែគ្រប់ផ្លូវ ដូច្នេះ ដើម្បីជៀសវាងការកកស្ទះមួយគ្រា មានប្រជាពលរដ្ឋខ្លះគាត់ខំងើបតាំងពីព្រឹកព្រលឹម ចេញឲ្យបានមុនពេលវេលាកកស្ទះ ហើយសម្រេច

²³ គេហទំព័រ <https://vayofm.com/news/detail/81310-474919245.html> ចូលមើលក្រោយថ្ងៃទី១១ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩

បាននូវការទៅដល់គោលដៅយ៉ាងឆាប់រហ័ស។ មានខ្លះទៀត នៅពេលដល់ម៉ោងសម្រាប់ពីការងារ សុខចិត្តចេញយឺតម៉ោងក៏មានដែរ។

ការកកស្ទះចរាចរណ៍ វាក៏ធ្វើឲ្យការងាររបស់អ្នកយឺតយ៉ាវផងដែរ សម្រាប់អ្នកធ្វើការទាំងមន្ត្រីរាជការ និងស្ថាប័នឯកជន ពួកគាត់នឹងទៅដល់កន្លែងបំពេញការងារយឺតពេល ត្រូវចៅហ្វាយស្តីបន្ទោស ឬអាចលើកការងារនោះ ហើយត្រូវបន្តនៅពេលក្រោយទៀត។ សម្រាប់អ្នកប្រកបរបរអាជីវកម្មផ្ទាល់ខ្លួន នឹងយឺតយ៉ាវក្នុងការរៀបចំហាងលក់ដូររបស់គាត់។ ចំពោះការណាត់ជួបពិភាក្សាការងារអាជីវកម្មពួកគាត់អាចនឹងទៅដល់យឺតពេល ឬអាចខកខានការណាត់ជួប។ ចំណែកឯការធ្វើដំណើរទៅសាលារបស់សិស្សានុសិស្សពួកគាត់ អាចនឹងទៅមិនទាន់ម៉ោង ហើយខកម៉ោងសិក្សានិងត្រូវពិន័យត្រូវជាដើម។

២.៦.១.២. ខាតបង់ថវិកា

ពេលកកស្ទះចរាចរណ៍ម្តងៗ ត្រូវចំណាយថវិកាយ៉ាងច្រើនទៅលើប្រេងឥន្ធនៈ និងសេវាថែទាំប្រព័ន្ធដំណើរការមេកានិចរបស់យានយន្ត។ ជាឧទាហរណ៍ សម្រាប់ប្រជាពលរដ្ឋដែលប្រើប្រាស់ទោចក្រយានយន្ត ឬត្រីចក្រយានយន្ត ប្រេងសាំងកន្លះលីត្រ ឬមួយលីត្រ គាត់អាចទៅដល់គោលដៅបាន ប៉ុន្តែការកកស្ទះចរាចរណ៍ម្តងៗពួកគាត់អាចចំណាយលើសពីនេះ ព្រោះម៉ាស៊ីនរបស់គាត់បញ្ឆេះរង់ចាំ និងជាហេតុធ្វើឲ្យសេដ្ឋកិច្ចរបស់គ្រួសារពួកគាត់ខាតបង់ ដោយក្នុងមួយគ្រួសារមានយានជំនិះពី ២ ទៅ ៣ គ្រឿងក៏មាន។ សម្រាប់រថយន្ត ឬឡានដឹកទំនិញ ត្រូវចំណាយលើសាំង ឬម៉ាស៊ីនច្រើនជាងនេះអាស្រ័យលើទំហំម៉ាស៊ីន។ ចំណែកឯការចំណាយលើសេវាថែទាំដំណើរការប្រព័ន្ធមេកានិចយានយន្ត គឺមានការកើនឡើងជាងមុន ដោយសារក្នុងកំឡុងពេលបើកបរមានការបញ្ឆេះទុកយូរ ដែលបង្កភាពសឹករថវិលដល់គ្រឿងម៉ាស៊ីនលើសពីការប្រើប្រាស់ធម្មតា។ ការប្តូរប្រេងឥន្ធនៈញឹកញាប់ ពិសេសប្រព័ន្ធប្រាាំង និងសំបកកង់យានយន្ត ព្រោះអ្នកបញ្ជាយានយន្តត្រូវ បើកទៅមុខសន្សឹមៗ និងអបប្រាាំងជាប់ ដើម្បីជៀសវាងការប៉ះទង្គិចគ្នា។

២.៦.២. ប៉ះពាល់សុខុមាលភាពប្រជាពលរដ្ឋ

សុខុមាលភាព គឺសំដៅលើសុភមង្គល សេចក្តីសុខសុវត្ថិភាពទាំងផ្លូវកាយ និងផ្លូវចិត្តរបស់ប្រជាពលរដ្ឋក្នុងសង្គមមួយ។ កាលណាប្រជាពលរដ្ឋរស់នៅប្រកបដោយភាពសប្បាយរីករាយ គ្មានកង្វល់ក៏អាចបញ្ជាក់បានដែរថា សុខុមាលភាពរបស់ពួកគាត់មានភាពល្អប្រសើរ។ ដោយឡែក ការកកស្ទះចរាចរណ៍ ពិតជាប៉ះពាល់ទៅលើសុខុមាលភាពរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ ដោយសារតែវាខានដល់ការរស់នៅទាំងផ្លូវកាយ និងផ្លូវចិត្ត។ ម៉្យាងទៀត ពួកគាត់យល់ថា ពេលដែលគាត់ចេញទៅនឹងត្រូវជាប់គាំងនៅចំណុចណាមួយមិនខាន និងមិនមានភាពងាយស្រួលទេសម្រាប់ការចរាចរណ៍ទៅមក។

២.៦.២.១. ផ្លូវកាយ

តាមរយៈភាពរីករវើក និងការជាប់គាំនៅទីទឹងផ្លូវ និងនាំឲ្យបាត់បង់នូវសោភ័ណភាពនៅក្នុង រាជធានីភ្នំពេញ។ ចំពោះប្រជាពលរដ្ឋដែលមានទីលំនៅជាប់ ផ្លូវថ្នល់ទទួលបាននូវការរំខានដល់ការ រស់នៅ ពិសេសពេលមានការកកស្ទះចរាចរណ៍នៅត្រង់មុខផ្ទះរបស់គាត់។ ការរាំងស្ទះបង្កការ លំបាកដល់ការចល័តយានយន្តចេញចូល ដោយសារចំនួនយានយន្តយ៉ាងច្រើនសន្លឹកសន្លាប់នៅចំ ពីមុខផ្ទះ មើលទៅទើសភ្នែក និងពិតជាគួរឲ្យធុញទ្រាន់យ៉ាងខ្លាំង។ ពេលដែលពួកគាត់ចង់ធ្វើ ដំណើរ ចេញពីផ្ទះទៅក្រៅម្តងៗ វាមានលក្ខណៈពិបាកព្រោះផ្លូវថ្នល់ចង្អៀតពេក ប្រសិនបើក្នុង ករណីបន្ទាន់គ្មានជម្រើសផ្សេងទេ គាត់អាចធ្វើដំណើរចេញក្រៅបានដោយការថ្មើរជើង។ លើសពី នេះបរិមាណយានយន្ត ដែលបានបញ្ឆេះចាំបន្លឺសម្លេងរំខានដល់ត្រដៀក និងបញ្ចេញផ្សែងយ៉ាង ច្រើនទៅក្នុងខ្យល់ ធ្វើឲ្យបរិយាកាសនៅតាមដងផ្លូវមានភាពអាប់អួរ។ ម៉្យាងទៀត នៅពេលមាន ធាតុអាកាសប្រែប្រួល អ្នកជិះម៉ូតូ ជិះកង់ និងអ្នកថ្មើរជើងត្រូវឈប់ចាំហាលថ្ងៃក្តៅ ហាលខ្យល់ ហាលភ្លៀងរងាញាក់។

២.៦.២.២. ប៉ះពាល់ផ្លូវចិត្ត

តាមការវិនិច្ឆ័យដោយវេជ្ជសាស្ត្រ មានជំងឺរាប់សិបប្រភេទ និងអាការនៃរោគដែលកើតមាន នៅក្នុងសារពាង្គកាយមនុស្ស។ ជំងឺខ្លះទៀត ទោះបីជាគ្រូពេទ្យធ្វើការពិនិត្យហើយយ៉ាងណាក៏ ដោយ នៅតែរកមិនឃើញមានជំងឺអ្វីនៅក្នុងខ្លួនមនុស្ស ប៉ុន្តែមានជំងឺម្យ៉ាងហៅថាជំងឺផ្លូវចិត្ត ដែល មិនងាយនឹងធ្វើការព្យាបាលដូចជំងឺដទៃទៀតឡើយ។ ការជាប់គាំលើផ្លូវធ្វើឲ្យមនុស្សចាប់ផ្តើម មានអារម្មណ៍មួរមៅ ប្រែប្រួលជាញឹកញាប់ មនុស្សចាប់ផ្តើមនិយាយពាក្យពេចន៍មិនសមរម្យចំពោះ គ្នា ពេលខ្លះបញ្ចេញកំហឹងនៅក្នុងឡាន ឬនិយាយតែម្នាក់ឯង ស្តាប់ឮពាក្យសម្តីមិនសមរម្យពី សំណាក់មនុស្សនៅជុំវិញខ្លួន។ មនុស្សគិតថាវាជារឿងធម្មតា តែបញ្ហាទាំងនេះអាចធ្វើឲ្យមនុស្ស កើតមានជំងឺផ្លូវចិត្តបានដោយមិនដឹងខ្លួន។²⁴

នារសៀលថ្ងៃទី២៥ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០១៩ លោក ពូ ណែ សុខ អាយុ ៤៨ឆ្នាំ ជាមន្ត្រីគរបាល ចរាចរណ៍ប្រចាំការនៅប៉ុស្តិ៍ រដប៉ (១០) ឬប៉ុស្តិ៍រង្វង់មូលចោមចៅបានផ្តល់កិច្ចសម្ភាសន៍ ជុំវិញបញ្ហា កកស្ទះចរាចរណ៍ ដែលកើតមាននៅទីនោះផ្ទាល់ គាត់មានប្រសាសន៍ថា “នៅពេលមានការកកស្ទះ ចរាចរណ៍ម្តងៗ ផ្តល់ផលប៉ះពាល់ខ្លាំងណាស់ដល់អារម្មណ៍ប្រជាពលរដ្ឋ គាត់មានការអ្វិរទាំច្រើន

²⁴ គេហទំព័រ <https://www.khmerload.com/news/68737> ចូលមើលក្រោយថ្ងៃទី១១ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩

ពេលខ្លះប្រើពាក្យសម្តីមិនសមរម្យដាក់គ្នា ហើយថែមទាំងជេរស្តីដល់មន្ត្រីប៉ូលីសចរាចរណ៍ ដែលប្រចាំការនៅតំបន់នោះផង” ។

២.៧. ដំណោះស្រាយ

ការកកស្ទះចរាចរណ៍ គឺជាប្រធានបទដ៏ចម្បងរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល ដែលបច្ចុប្បន្នកំពុងយកចិត្តទុកដាក់យ៉ាងខ្លាំងទៅលើដំណោះស្រាយ ជូនប្រជាពលរដ្ឋក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ។ ក្នុងការដោះស្រាយមានការជាប់ពាក់ព័ន្ធទៅនឹងស្ថាប័នធំៗរបស់រដ្ឋមាន រដ្ឋបាលរាជធានីភ្នំពេញ ជាស្ថាប័នរៀបចំគោលនយោបាយដោះស្រាយ។ ស្នងការដ្ឋាននគរបាលរាជធានីភ្នំពេញ មានភារកិច្ចបញ្ជា និងអនុវត្តដោយផ្ទាល់នៅនឹងកន្លែង ដែលកើតមានការកកស្ទះ។ ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន មានតួនាទីត្រួតពិនិត្យទៅលើផ្លូវថ្នល់ និងប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ ដូចជាការស្ថាបនា និងជួសជុលផ្លូវថ្នល់ ស្ពាន ភ្លើងស្តុប និងការម៉ៅសុវត្ថិភាព។ ការិយាល័យចរាចរណ៍ ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌ និងផ្នែកខណ្ឌទាំង១២ មានតួនាទីទទួលខុសត្រូវទាំងស្រុងទៅលើខណ្ឌនីមួយៗ។ មិនតែប៉ុណ្ណោះ ការចូលរួមពីសំណាក់ប្រជាពលរដ្ឋគ្រប់មជ្ឈដ្ឋាន គឺជារឿងសំខាន់ណាស់ ដើម្បីឲ្យការដោះស្រាយបញ្ហានេះប្រព្រឹត្តទៅដោយរលូន និងមានប្រសិទ្ធភាព តាមរយៈការបើកបរគោរពច្បាប់ចរាចរណ៍ និងចេះយោគយល់គ្នាទៅវិញទៅមក។

២.៧.១. ការអន្តរាគមន៍ពីស្ថានភាពនគរបាលរាជធានីភ្នំពេញ

ការចុះអន្តរាគមន៍ធ្វើឡើងក្លាមៗនៅពេលកើតមានឡើងនូវបញ្ហាកកស្ទះចរាចរណ៍ នៅត្រង់ចំណុចណាមួយ ដែលបង្កការរំខានដល់ប្រជាពលរដ្ឋក្រោមការបញ្ជាផ្ទាល់ពីសំណាក់ស្ថាប័ន ស្នងការដ្ឋាននគរបាលរាជធានីភ្នំពេញ រួមជាមួយនឹងកងកម្លាំងមន្ត្រីនគរបាលចរាចរណ៍តាមខណ្ឌនីមួយៗ ជាពិសេសនគរបាលប្រចាំការនៅប៉ុស្តិ៍ ស្ថិតនៅជិតតំបន់កកស្ទះក្នុងការចូលរួមអនុវត្តឲ្យបានរហ័សទាន់ពេលវេលា។

២.៧.១.១. ការប្រើប្រាស់កម្លាំងជាកម្លាំងស្តុក

ការចុះអន្តរាគមន៍ជាក់ស្តែង ប្រើប្រាស់កម្លាំងសរុបចំនួន ១ ០៩១នាក់ ទៅលើ ១៨៥គោលដៅ ដែលមានការចូលរួមពី ការិយាល័យនគរបាលចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ៥៩០នាក់លើ ៧០គោលដៅ ការិយាល័យនគរបាលសណ្តាប់ធ្នាប់ចំនួន ៤២នាក់លើ ០៦គោលដៅ អង្គភាពអន្តរាគមន៍ពិសេសចំនួន ៦០នាក់ តាមបណ្តាខណ្ឌទាំង ១២ ចំនួន ៣៩៩នាក់លើ ១៧២គោលដៅ ក្នុងនោះចែកជាពីរគោលដៅតាមដងផ្លូវ និងគោលដៅតាមទីផ្សារ។

ក. គោលដៅកកស្ទះតាមដងផ្លូវ

ប្រើប្រាស់កម្លាំង ៨៩៥នាក់ក្នុង ១០៩គោលដៅ (បញ្ជាការ ៥២នាក់)៖

- ការិយាល័យនគរបាលចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ៤៩៦នាក់/៦២គោលដៅ (បញ្ជាការ ១៦នាក់)

– អធិការដ្ឋាននគរបាលខណ្ឌដូនពេញ	២៥នាក់/០៨គោលដៅ (បញ្ជាក់ការ ០៣នាក់)
– អធិការដ្ឋាននគរបាលខណ្ឌខណ្ឌ៧មករា	៥៨នាក់/២២គោលដៅ (បញ្ជាក់ការ ០៣នាក់)
– អធិការដ្ឋាននគរបាលខណ្ឌចំការមន	៦៣នាក់/១៥គោលដៅ (បញ្ជាក់ការ ០៣នាក់)
– អធិការដ្ឋាននគរបាលខណ្ឌទួលគោក	៦៣នាក់/២០គោលដៅ (បញ្ជាក់ការ ០៣នាក់)
– អធិការដ្ឋាននគរបាលខណ្ឌឫស្សីកែវ	១៩នាក់/០៧គោលដៅ (បញ្ជាក់ការ ០៣នាក់)
– អធិការដ្ឋាននគរបាលខណ្ឌជ្រោយចង្វារ	១៥នាក់/០៣គោលដៅ (បញ្ជាក់ការ ០៣នាក់)
– អធិការដ្ឋាននគរបាលខណ្ឌព្រែកព្នៅ	១៤នាក់/០២គោលដៅ (បញ្ជាក់ការ ០៣នាក់)
– អធិការដ្ឋាននគរបាលខណ្ឌសែនសុខ	៣០នាក់/១០គោលដៅ (បញ្ជាក់ការ ០៣នាក់)
– អធិការដ្ឋាននគរបាលខណ្ឌពោធិ៍សែនជ័យ	៣៣នាក់/០៦គោលដៅ (បញ្ជាក់ការ ០៣នាក់)
– អធិការដ្ឋាននគរបាលខណ្ឌដង្កោ	២៧នាក់/០៦គោលដៅ (បញ្ជាក់ការ ០៣នាក់)
– អធិការដ្ឋាននគរបាលខណ្ឌមានជ័យ	២៦នាក់/០៥គោលដៅ (បញ្ជាក់ការ ០៣នាក់)
– អធិការដ្ឋាននគរបាលខណ្ឌច្បារអំពៅ	២៦នាក់/០៥គោលដៅ (បញ្ជាក់ការ ០៣នាក់)

ខ. តាមទីផ្សារ

ចំនួន ២០ផ្សារ ប្រើប្រាស់កម្លាំងការិយាល័យនគរបាលសណ្តាប់ធ្នាប់ ២៩នាក់លើ ០៤ផ្សារ (ផ្សារធំថ្មី ផ្សារអូរឫស្សី ផ្សារអូរឡាំពិក ផ្សារដើមគរ) និងចំនួន ១៦ផ្សារទៀត ប្រើប្រាស់កម្លាំងរបស់រដ្ឋបាលខណ្ឌ។

២.៧.១.២. ល្បាតបង់កម្រៃបច្ចេកទេសសណ្តាប់ធ្នាប់ចរាចរណ៍ និងសណ្តាប់ធ្នាប់សាធារណៈ

ការធ្វើល្បាតរៀបចំសណ្តាប់ធ្នាប់ចរាចរណ៍ និងសណ្តាប់ធ្នាប់សាធារណៈ នៅតាមដងមហាវិថីសំខាន់ៗ និងចំណុចស្មុគស្មាញ កកស្ទះចរាចរណ៍ ប្រើប្រាស់កម្លាំង ២៧នាក់ (បញ្ជាក់ការ ០៣នាក់) លើ ០៩គោលដៅ៖

- ការិយាល័យនគរបាលចរាចរណ៍ផ្លូវគោក កម្លាំង ១៤នាក់/ថយន្តស្ទូច០៧គ្រឿងទៅលើ០៧គោលដៅ
- ការិយាល័យនគរបាលសណ្តាប់ធ្នាប់ កម្លាំង ១៣នាក់/ថយន្តស្ទូច០២គ្រឿងទៅលើ០២គោលដៅ

២.៧.១.៣. កម្លាំងអន្តរាគមន៍ពិសេស

ប្រើប្រាស់កម្លាំងចំនួន ១៤០នាក់ ថយន្ត១០គ្រឿង ត្រៀមអន្តរាគមន៍នៅកន្លែងមានការកកស្ទះចរាចរណ៍ធ្ងន់ធ្ងរ ឬពេលមានព្រឹត្តិការណ៍ការពារសំខាន់ៗ៖

- កងអន្តរាគមន៍ នៃការិយាល័យកណ្តាលសណ្តាប់ធ្នាប់ ចំនួន ៨០នាក់ ចែកជា៣ក្រុម

- អង្គភាពអន្តរាគមន៍ពិសេសចំនួន ៦០នាក់

២.៧.១.៤. អំពីការកិច្ច

- អនុវត្តភារកិច្ចរបស់មន្ត្រីអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកទៅតាម “ច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក” ជំពូកទី៩ មាត្រា ៦០។
- ការក្តាប់សភាពការណ៍ និងព្យាករណ៍រាល់ការកកស្ទះចរាចរណ៍ដោយសិក្សាលក្ខណៈភូមិសាស្ត្រជាក់ស្តែង នូវចំណុចកកស្ទះរៀបចំតម្លើងផែនទី និងការប្រើប្រាស់កម្លាំងជំនាញអនុវត្តឲ្យបានសមស្របទាន់ពេលវេលា មិនទុកឲ្យកើតមានបញ្ហាកកស្ទះទើបដោះស្រាយជាក្រោយ។
- រៀបចំសណ្តាប់ធ្នាប់សាធារណៈលើទ្រូងផ្លូវ ចិញ្ចើមផ្លូវ ជុំវិញទីផ្សារធំៗ ការតាំងលក់ដូរធ្វើអាជីវកម្ម ការចតយានយន្ត ចំណតរថយន្តឈ្នួល តាក់ស៊ី និងចំណតគ្មានសណ្តាប់ធ្នាប់លើផ្លូវ អាជីវកម្មដ្ឋាន (ភោជនីយដ្ឋាន សណ្ឋាគារ រង្គសាល...) ក្រសួង មន្ទីរ ក្រុមហ៊ុន គ្រឹះស្ថានសិក្សានានា ដោយធ្វើការសហការជាមួយស្ថាប័ន អជ្ញាធរដែនដី និងកម្លាំងពាក់ព័ន្ធ។
- បំប៉នសមត្ថភាពជំនាញ និងច្បាប់ដល់មន្ត្រីនគរបាលអនុវត្តផ្ទាល់ ហ្វឹកហាត់យ៉ាងហ័សហ្វូន គោរពបានវិន័យ និងអកប្បកិរិយា សីលធម៌ ស្មោះត្រង់ ទន់ភ្លន់ ហ្នឹងម៉ាត់ ដោយស្មារតីទទួលខុសត្រូវ។ កសាងផែនការជាក់ស្តែងតាមការិយាល័យជំនាញ អធិការដ្ឋាននគរបាលខណ្ឌ និងផ្សព្វផ្សាយដល់គ្រប់កងកម្លាំង ដើម្បីឲ្យការអនុវត្តប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពខ្ពស់។ អនុវត្តផែនការលេខ ០០២៨.ក ចុះថ្ងៃទី០១ ខែមករា ឆ្នាំ២០១៦ របស់ស្តង់ដារការដ្ឋាននគរបាលរាជធានីភ្នំពេញ ស្តីពីការរក្សាសណ្តាប់ធ្នាប់នៃការធ្វើចរាចរណ៍ រថយន្តដឹកជញ្ជូនគ្រប់ប្រភេទ ចេញចូលរាជធានីភ្នំពេញ។
- ធ្វើរបាយការណ៍បូកសរុប ជាប្រចាំថ្ងៃ សប្តាហ៍ និងប្រចាំខែផ្ញើមកស្នងការដ្ឋាននគរបាលរាជធានីភ្នំពេញ ដើម្បីបូកសរុបដកពិសោធន៍រាយការណ៍ ជូនរដ្ឋបាលរាជធានីភ្នំពេញ និងអគ្គស្នងការដ្ឋាននគរបាលជាតិ។

២.៧.១.៥. មធ្យោបាយប្រតិបត្តិការ

ក្នុងមធ្យោបាយប្រតិបត្តិការប្រើប្រាស់រថយន្តចំនួន ៣៧គ្រឿង រួមមានរថយន្តស្ទូច ០៩គ្រឿង រថយន្តដឹកកម្លាំង ២៨គ្រឿង និងម៉ូតូធំ ១៩០គ្រឿង។

២.៧.១.៦. ចំណែកចែកការទទួលខុសត្រូវ

ស្នងការដ្ឋាននគរបាលរាជធានីភ្នំពេញ បែងចែកការទទួលខុសត្រូវមានដូចតទៅ៖

ក. ការិយាល័យនគរបាលចរាចរណ៍ដូចគោក

ដឹកនាំទទួលខុសត្រូវរួមដោយ លោកវរសេនីយ៍ឯក **បេន ហាត់** នាយការិយាល័យ ទូរស័ព្ទ ០១២ ៩៣០ ៧២៧

១. គោលដៅតំបន់ព្រះនរោត្តម : តិរិច្ឆីព្រះស៊ីសុវត្ថិ មហាវិថីព្រះសុធារស និងមហាវិថីព្រះនរោត្តម ទទួលខុសត្រូវដោយ៖

- លោកវរសេនីយ៍ទោ **ប៊ុន ឈុនគឹម** នាយរងការិយាល័យ ទូរស័ព្ទ ០១២ ៧៣៥ ៦៧៨
- លោកអនុសេនីយ៍ឯក **ខៀវ វ៉ែ** នាយរងផ្នែក ទូរស័ព្ទ ០៧៧ ៧៤៧ ៩៧៩

២. គោលដៅតំបន់ព្រះមុនីវង្ស : វិថីប៉ាស្ទ័រ វិថីត្រសក់ផ្អែម និងមហាវិថីព្រះមុនីវង្ស ទទួលខុសត្រូវដោយ៖

- លោកវរសេនីយ៍ត្រី **ប៉ៅ វណ្ណារ៉ា** នាយរងការិយាល័យ ទូរស័ព្ទ ០១២ ២២២ ៦៧៨
- លោកអនុសេនីយ៍ឯក **សូត្រ សំអាត** នាយរងផ្នែក ទូរស័ព្ទ ០១៧ ៣៨៥ ០៥១

៣. គោលដៅតំបន់សហព័ន្ធរុស្ស៊ី : វិថីក្រមួនសរ ព្រះអង្គខ្នង មហាវិថីសហព័ន្ធរុស្ស៊ី (ពីBKC ដល់ស្ពាន៧មករា) និងគីមអ៊ីលស៊ីង ទទួលខុសត្រូវដោយ៖

- លោកវរសេនីយ៍ទោ **ប៊ុន ស៊ីផេន** នាយរងការិយាល័យ ទូរស័ព្ទ ០១២ ៥៩១ ៤៣៦
- លោកអនុសេនីយ៍ឯក **មាស ស៊ីណា** នាយរងផ្នែក ទូរស័ព្ទ ០១៣ ៣៥៦ ៦៦៦

៤. គោលដៅតំបន់ខាងលិច (ជើង) : មហាវិថីម៉ៅសេទុង (ពីស្ពានអាកាស៧មករាដល់ផ្សារដើមគរ) មហាវិថីកម្ពុជាក្រោម ទេពផន ទទួលខុសត្រូវដោយ៖

- លោកវរសេនីយ៍ត្រី **ហ៊ុល សារ៉ាត់** នាយរងការិយាល័យ ទូរស័ព្ទ ០១២ ៨៥០ ៨៥៧
- លោកអនុសេនីយ៍ឯក **អេង កក្កដា** នាយរងផ្នែក ទូរស័ព្ទ ០៧៧ ៧៧៧ ២២៩

៥. គោលដៅតំបន់ខាងលិច (ត្បូង) : មហាវិថីព្រះសីហនុ មហាវិថីម៉ៅសេទុង (ពីចេនឡាដល់បូកគោ) ទទួលខុសត្រូវដោយ៖

- លោកវរសេនីយ៍ទោ **ស៊ាង ម៉េង** នាយរងការិយាល័យ ទូរស័ព្ទ ០១២ ៩៩១ ២១២
- លោកអនុសេនីយ៍ឯក **សួន បណ្ឌិត្យា** នាយរងផ្នែក ទូរស័ព្ទ ០១២ ៧៥៤ ៩៥២

៦. គោលដៅតំបន់ខាងក្រៅ (កើត) : ផ្លូវជាតិលេខ៦ ផ្លូវជាតិលេខ៥ ផ្លូវលេខ៧០ លេខ ២៧៣ លេខ៣៥៥ លេខ៥៩៨ ផ្លូវជាតិលេខ១ និងផ្លូវជាតិលេខ២ ទទួលខុសត្រូវដោយ៖

- លោកវរសេនីយ៍ទោ **ជា សារ៉េន** នាយរងការិយាល័យ ទូរស័ព្ទ ០១២ ២៦៣ ០៧០
- លោកអនុសេនីយ៍ឯក **ខាន់ សារ៉េន** នាយរងផ្នែក ទូរស័ព្ទ ០១២ ៩៩២ ១៨៦

៧. គោលដៅតំបន់ខាងក្រៅ (លិច) : មហាវិថីសហព័ន្ធរុស្ស៊ី (ពីស្ពានអាកាសយានដ្ឋាន-ចោមចៅ) ផ្លូវរងស្រែង មហាវិថីព្រះមុនីវរ្ម័ន (ពីស្ទឹងមានជ័យ-ផ្លូវជាតិលេខ២)

- លោកវេសេនីយ៍ត្រី ភូង ម៉ាលី នាយរងការិយាល័យ ទូរស័ព្ទ ០១៧ ៤៤៩ ៦៤៤
- លោកអនុសេនីយ៍ឯក ចាន់ សុជាតិ នាយរងផ្នែក ទូរស័ព្ទ ០១៧ ៥០០ ៨៨៨

ខ. អធិការដ្ឋាននគរបាលខណ្ឌ

ដឹកនាំទទួលខុសត្រូវដោយ៖

- ១. លោកអធិការនគរបាលខណ្ឌ ជាប្រធាន
- ២. លោកអធិការរងទទួលផែនសណ្តាប់ធ្នាប់ចរាចរណ៍ ជាអនុប្រធាន
- ៣. លោកនាយផ្នែកសណ្តាប់ធ្នាប់ចរាចរណ៍ ជាសមាជិក ។

គ. បញ្ជីគោលដៅកកស្ទះចរាចរណ៍

+សរុបរួម ចំណុចកកស្ទះ ១៧២គោលដៅ/៨៩៥នាក់ (បញ្ជីការងារ៥២នាក់)

- ការិយាល័យចរាចរណ៍ ចំនួន៤៩៦នាក់ (បញ្ជីការងារ១៦នាក់)
- ខណ្ឌទាំង១២ ចំនួន៣៩៩នាក់ (បញ្ជីការងារ៣៦នាក់)។

+ពេលវេលា

- ពេលព្រឹក ពីម៉ោង ០៦: ៣០ ដល់ ០៩: ០០
- ពេលថ្ងៃត្រង់ ពីម៉ោង ១១:០០ ដល់ ១២: ៣០
- ពេលរសៀល ពីម៉ោង ១៣: ៣០ ដល់ ១២: ៣០
- ពេលល្ងាច ពីម៉ោង ១៦: ៣០ ដល់ ១៩: ៣០ ។

យោងតាមរបាយការណ៍បូកសរុបក្នុងឆ្នាំ ២០១៧ របស់ស្នងការដ្ឋាននគរបាលរាជធានីភ្នំពេញស្តីពី “ផែនការសកម្មភាពស្តីពីការរៀបចំសណ្តាប់ធ្នាប់ចរាចរណ៍ និងការកាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរណ៍ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ” យើងបានតារាងបញ្ជីឈ្មោះគោលដៅកកស្ទះចរាចរណ៍ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ចំនួនកម្លាំងចុះអនុវត្ត និងការទទួលខុសត្រូវទៅតាមគោលដៅនីមួយៗតាមពេលវេលាដែលបានកំណត់ដូចខាងក្រោម៖

តារាងទី ២.២ បញ្ជីឈ្មោះគោលដៅកកស្ទះចរាចរណ៍រាជធានីភ្នំពេញ និងការទទួលខុសត្រូវ

ល.រ	ចំណុចកកស្ទះ	ខណ្ឌ	កម្លាំង (នាក់)	ពេលវេលា				ការទទួលខុសត្រូវ
				ព	ថ	រ	ល	
១	តិរវិថីព្រះស៊ីសុវត្ថិ កែងលេខ៧៤	ដូនពេញ	៦	✓	✓	✓	✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
២	តិរវិថីព្រះស៊ីសុវត្ថិ កែងលេខ១០៨		២	✓			✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌដូនពេញ

៣	តិរិច្ចិព្រះស៊ីសុវត្ថិ កែងលេខ២១៦		២	✓		✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌដូនពេញ
៤	មហាវិថីសម្តេចសុធារស កែងព្រះសីហនុ		៦	✓		✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
៥	ផ្លូវលេខ១៩ កែងលេខ២៤០		៤	✓	✓	✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌដូនពេញ
៦	មហាវិថីព្រះនរោត្តម កែងលេខ១១០		៨	✓	✓	✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
៧	មហាវិថីព្រះនរោត្តម កែងលេខ១១៨		៤	✓	✓	✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌដូនពេញ
៨	មហាវិថីព្រះនរោត្តម កែងលេខ១៣០		៨	✓		✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
៩	មហាវិថីព្រះនរោត្តម កែងលេខ១៤៤		២	✓	✓	✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌដូនពេញ
១០	មហាវិថីព្រះនរោត្តម កែងលេខ១៥៤		៨	✓	✓	✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
១១	មហាវិថីព្រះនរោត្តម កែងលេខ១៧២		២	✓	✓	✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌដូនពេញ
១២	មហាវិថីព្រះនរោត្តម កែងលេខ១៧៨		៦	✓	✓	✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
១៣	មហាវិថីព្រះនរោត្តម កែងលេខ១៨៤		៦	✓	✓	✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
១៤	មហាវិថីព្រះនរោត្តម កែងលេខ២១៤		៨	✓	✓	✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
១៥	មហាវិថីព្រះនរោត្តម កែងលេខ២៤០		៦	✓	✓	✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
១៦	វិមានឯករាជ្យ		៨	✓		✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
១៧	ផ្លូវលេខ២៣ កែងលេខ១៤២		៤	✓		✓	ផ្នែកខណ្ឌដូនពេញ
១៨	ផ្លូវលេខ២៣ កែងលេខ២១៤		២	✓		✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌដូនពេញ
១៩	ផ្លូវលេខ២៣ កែងព្រះសីហនុ		៨	✓	✓	✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
២០	រង្វង់មូលស្អាតចាស់		១០	✓	✓	✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
២១	មហាវិថីព្រះមុនីវង្ស កែងលេខ៩២-៩៦		៨	✓	✓	✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
២២	មហាវិថីព្រះមុនីវង្ស កែងលេខ១០៨		៦	✓	✓	✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
២៣	មហាវិថីព្រះមុនីវង្ស កែងលេខ១១០		៨	✓	✓	✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
២៤	មហាវិថីព្រះមុនីវង្ស កែងកម្ពុជាក្រោម		៦	✓	✓	✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
២៥	មហាវិថីព្រះមុនីវង្ស កែងសាលាដំបូង		៨	✓	✓	✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
២៦	ផ្លូវលេខ ៧០ កែងផ្លូវបឹងកក់		៦	✓	✓	✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
២៧	ផ្លូវលេខ ៧០ កែងផ្លូវបឹងកក់ R5		៨	✓	✓	✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
២៨	មហាវិថីព្រះមុនីវង្ស កែងទេពផន(១៨២)	៧មករា	៨	✓	✓	✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
២៩	មហាវិថីព្រះមុនីវង្ស កែងលេខ២១៤		៨	✓	✓	✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
៣០	មហាវិថីព្រះមុនីវង្ស កែងព្រះសីហនុ		៨	✓	✓	✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
៣១	ផ្លូវលេខ១០៥ កែងលេខ២១៤		៣	✓		✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌ៧មករា

៣២	ផ្លូវលេខ១០៥ កែងព្រះសីហនុ(២៧៩)		៣	✓		✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌ៧មករា
៣៣	ផ្លូវលេខR5 កែងលេខ១១០		៨	✓	✓	✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
៣៤	ផ្លូវលេខ១០៧ កែងកម្ពុជាក្រោម(១២៨)		២	✓		✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌ៧មករា
៣៥	ផ្លូវលេខ១០៧ កែងលេខ១០៩		២	✓	✓	✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌ៧មករា
៣៦	ផ្លូវលេខ១០៧ កែងទេពជន(១៨២)		៣	✓		✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌ៧មករា
៣៧	ផ្លូវលេខ១០៧កែងសាលដីឃ្លោង(២១៧)		២	✓		✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌ៧មករា
៣៨	ផ្លូវលេខ១០៧ កែងលេខ២១៤		៣	✓		✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌ៧មករា
៣៩	ផ្លូវលេខ១០៩ កែងលេខ១១៤		៦	✓	✓	✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
៤០	ផ្លូវលេខ១០៩ កែងកម្ពុជាក្រោម(១២៨)		២	✓	✓	✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌ៧មករា
៤១	ផ្លូវលេខ១០៩ កែងសាលដីឃ្លោង(២១៧)		២	✓	✓	✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌ៧មករា
៤២	ផ្លូវលេខ១០៩ កែងលេខ១៦៤		២	✓		✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌ៧មករា
៤៣	ផ្លូវលេខ១១១ កែងទេពជន(១៨២)		២	✓		✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌ៧មករា
៤៤	ផ្លូវលេខ១៣៩ កែងកម្ពុជាក្រោម(១២៨)		២	✓		✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌ៧មករា
៤៥	ផ្លូវលេខ១៣៩កែងសាលដីឃ្លោង(២១៧)		២	✓	✓	✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌ៧មករា
៤៦	ផ្លូវលេខ១៤១ កែងទេពជន(១៨២)		៣	✓		✓	ផ្នែកខណ្ឌ៧មករា
៤៧	ផ្លូវលេខ១៤៣ កែងព្រះសីហនុ(ជើង)		៣	✓	✓	✓	ផ្នែកខណ្ឌ៧មករា
៤៨	ផ្លូវលេខ១៦១ កែងសាលដីឃ្លោង		៣	✓		✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌ៧មករា
៤៩	ផ្លូវលេខ១៦១ កែងទេពជន(១៨២)		៣	✓	✓	✓	ផ្នែកខណ្ឌ៧មករា
៥០	ផ្លូវលេខ១៦៣ កែងព្រះសីហនុ(២៧៩)		៨	✓	✓	✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
៥១	ផ្លូវលេខ១៦៩ កែងលេខ១១០		២	✓		✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌ៧មករា
៥២	ផ្លូវលេខ១៦៩ កែងកម្ពុជាក្រោម(២១៧)		៦	✓	✓	✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
៥៣	ផ្លូវលេខ១៦៩ កែងលេខ១១០		២	✓		✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌ៧មករា
៥៤	ផ្លូវលេខ១៦៩ កែងទេពជន(១៨២)		៦	✓	✓	✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
៥៥	ផ្លូវលេខ១៨២ កែងលេខ៣៣៦		៣	✓		✓	ផ្នែកខណ្ឌ៧មករា
៥៦	ផ្លូវលេខ២១១ កែងទេពជន(១៨២)		៣	✓		✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌ៧មករា
៥៧	ផ្លូវលេខ២១៣ កែងមុនីវត្ត២១៧		៣	✓		✓	ផ្នែកខណ្ឌ៧មករា
៥៨	មហាវិថីវិនេតុ(២១៥) កែងកម្ពុជាក្រោម		៨	✓	✓	✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
៥៩	មហាវិថីវិនេតុ(២១៥) កែងទេពជន		៨	✓	✓	✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
៦០	មហាវិថីព្រះមុនីវត្ត កែងព្រះសីហនុ		៨	✓		✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍

៦១	មហាវិថីព្រះសុធារស កែងលេខ២៩៤	ចំការមន	៤	✓		✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌចំការមន
៦២	មហាវិថីព្រះនរោត្តម កែងលេខ២៩៤		៦	✓		✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
៦៣	មហាវិថីព្រះនរោត្តម កែងលេខ៣១០		៤	✓		✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌចំការមន
៦៤	មហាវិថីព្រះនរោត្តម កែងមេរៀសទុង		៨	✓	✓	✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
៦៥	មហាវិថីព្រះនរោត្តម កែងញឹកជូឡុង		៨	✓	✓	✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
៦៦	ស្ពានអាកាសក្បាលថ្នល់		១០	✓	✓	✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
៦៧	ផ្លូវលេខ៥១ កែងព្រះសីហនុ		៦	✓	✓	✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
៦៨	ផ្លូវលេខ៦៣ កែងលេខ៣១០		៤	✓		✓	ផ្នែកខណ្ឌចំការមន
៦៩	ផ្លូវលេខ៦៣ កែងលេខ៣៦០		៤	✓		✓	ផ្នែកខណ្ឌចំការមន
៧០	ផ្លូវលេខ៦៣ កែងមេរៀសទុង		៦	✓	✓	✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
៧១	មហាវិថីព្រះមុនីវង្ស កែងលេខ៣១០		៩	✓		✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
៧២	មហាវិថីព្រះមុនីវង្ស កែងលេខ៣៦០		៦	✓		✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
៧៣	មហាវិថីព្រះមុនីវង្ស កែងមេរៀសទុង		៨	✓	✓	✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
៧៤	មហាវិថីព្រះមុនីវង្ស កែងលេខ៤៣២		៦	✓		✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
៧៥	មហាវិថីព្រះមុនីវង្ស កែងលេខ៤៣៦		៤	✓	✓	✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌចំការមន
៧៦	មហាវិថីព្រះមុនីវង្ស កែងលេខ៤៨៤		៤	✓	✓	✓	ផ្នែកខណ្ឌចំការមន
៧៧	មហាវិថីព្រះមុនីវង្ស កែងលេខ២៧១		៨	✓	✓	✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
៧៨	ផ្លូវលេខ១០៥ កែងព្រះសីហនុ(ត្បូង)		៤	✓		✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌចំការមន
៧៩	ផ្លូវលេខ៩៥ កែងមេរៀសទុង		៩	✓		✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
៨០	ផ្លូវលេខ១៣៥ កែងមេរៀសទុង		៤	✓		✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌចំការមន
៨១	ផ្លូវលេខ១៤៣ កែងមេរៀសទុង		៤	✓		✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌចំការមន
៨២	ផ្លូវលេខ១៦៣ កែងមេរៀសទុង		៦	✓	✓	✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
៨៣	ផ្លូវលេខ១៧៣ កែងមេរៀសទុង		៦	✓	✓	✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
៨៤	ផ្លូវលេខ១៧៣ កែងលេខ២៨៤កែង១៩៣		៤	✓	✓	✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌចំការមន
៨៥	ផ្លូវលេខ១៧៣ កែងលេខ៤៣២កែង៤៣០		៤	✓	✓	✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌចំការមន
៨៦	ផ្លូវលេខ១៩៣ កែងមេរៀសទុង		៤	✓	✓	✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌចំការមន
៨៧	ផ្លូវលេខ២០៥ កែងមេរៀសទុង		៤	✓	✓	✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌចំការមន
៨៨	ផ្លូវលេខ២៧១ កែងលេខ១៩៩		៤	✓	✓	✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌចំការមន
៨៩	ផ្លូវលេខ២៧១ កែងលេខ៣៧១		៦	✓	✓	✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍

៩០	ផ្លូវលេខ២៧១ កែងមុនីវ៉ែត		១០	✓		✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
៩១	ផ្លូវលេខ២៧១ កែងលេខ៤៨៨		៤	✓		✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌចំការមន
៩២	មហាវិថីគីមអ៊ុលស៊ីង(២៨៩)កែង២៧៣	ទួលគោក	២	✓		✓	ខណ្ឌទួលគោក
៩៣	មហាវិថីគីមអ៊ុលស៊ីង កែងលេខ៥១៦		៨	✓		✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
៩៤	មហាវិថីគីមអ៊ុលស៊ីង កែងលេខ៥២៨		២	✓		✓	ខណ្ឌទួលគោក
៩៥	មហាវិថីគីមអ៊ុលស៊ីង កែង៥៩២+៦០៨		៥	✓		✓	ផ្នែកខណ្ឌទួលគោក
៩៦	ផ្លូវលេខ៥៩២ កែងលេខ៣១៥		៤	✓		✓	ខណ្ឌទួលគោក
៩៧	ផ្លូវលេខ២១៧ កែងលេខ២២៣		២	✓		✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌទួលគោក
៩៨	ផ្លូវលេខ២១៩ កែងលេខ១៨២		២	✓		✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌទួលគោក
៩៩	ផ្លូវលេខ២២១ កែងលេខ១២៨		២	✓		✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌទួលគោក
១០០	ផ្លូវលេខ២៣៣ កែងលេខ១២៨		២	✓		✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌទួលគោក
១០១	មហាវិថីម៉ៅសេទុង កែងសហព័ន្ធរុស្ស៊ី		៨	✓		✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
១០២	មហាវិថីម៉ៅសេទុង កែងកម្ពុជាក្រោម		៦	✓	✓	✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
១០៣	មហាវិថីម៉ៅសេទុង(២៤៥) កែង១៣៨		២	✓	✓	✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌទួលគោក
១០៤	មហាវិថីម៉ៅសេទុង កែងទេពជន		៦	✓	✓	✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
១០៥	មហាវិថីម៉ៅសេទុង កែងលេខ២៣០		៦	✓	✓	✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
១០៦	មហាវិថីម៉ៅសេទុងកែងលេខ៣៣៦(លិច)		៦	✓	✓	✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
១០៧	មហាវិថីម៉ៅសេទុងកែងលេខ៣៣៦(កើត)		៦	✓	✓	✓	ផ្នែកខណ្ឌទួលគោក
១០៨	មហាវិថីម៉ៅសេទុង កែងមុនីវ៉ែត		៦	✓	✓	✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
១០៩	មហាវិថីម៉ៅសេទុង កែងលេខ១៥៦		២	✓	✓	✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌទួលគោក
១១០	មហាវិថីម៉ៅសេទុង កែងលេខ២០២		៦	✓		✓	ផ្នែកប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌទួលគោក
១១១	ផ្លូវលេខ២៥៣ កែងកម្ពុជាក្រោម(១២៨)		៥	✓		✓	ផ្នែកប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌទួលគោក
១១២	ផ្លូវលេខ២៥៥ កែងលេខ៣៣៦		២	✓		✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌទួលគោក
១១៣	ផ្លូវលេខ២៥៧ កែងទេពជន(១៨២)		២	✓		✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌទួលគោក
១១៤	ផ្លូវលេខ២៥៧ កែងកម្ពុជាក្រោម		២	✓		✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌទួលគោក
១១៥	ផ្លូវលេខ២៦១ សហព័ន្ធរុស្ស៊ី(១១០)		២	✓	✓	✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌទួលគោក
១១៦	ផ្លូវលេខ២៧១ កែងច្រកស្ទឹងមាស(២៧១ស្ទួន)		២	✓		✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌទួលគោក
១១៧	ផ្លូវលេខ២៧១ កែងលេខ២០០៤		១០	✓	✓	✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
១១៨	ផ្លូវលេខ២៧១ កែងទេពជន		៦	✓	✓	✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍

១១៩	ផ្លូវលេខ២៧៣ កែងលេខ៦០៨		៦	✓		✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌទួលគោក
១២០	ផ្លូវលេខ២៨៩ កែងលេខ៥៦៦		២	✓	✓	✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌទួលគោក
១២១	ផ្លូវលេខ៣៣៧ កែងលេខ៥៩៨		៦	✓	✓	✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
១២២	ស្ពានអាកាស៧មករា		១០	✓		✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
១២៣	ផ្លូវលេខ៥៩៨ កែងលេខ៣១៥		៨	✓	✓	✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
១២៤	ផ្លូវលេខ៥៩៨ (រង្វង់មូលខាំកូ)	ឫស្សីកែវ	៨	✓	✓	✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
១២៥	ផ្លូវលេខ៥៩៨ កែងហាងសាំងគេលា(៦២R)		២	✓		✓	ខណ្ឌឫស្សីកែវ
១២៦	ផ្លូវលេខ៥៩៨ កែងលេខ១៨០០		៥	✓		✓	ផ្នែកខណ្ឌឫស្សីកែវ
១២៧	ផ្លូវលេខ២៧៣ កែងលេខ៥១៦		២	✓		✓	ខណ្ឌឫស្សីកែវ
១២៨	ផ្លូវលេខ៩៣ កែងលេខ៦៨		២	✓		✓	ខណ្ឌឫស្សីកែវ
១២៩	ផ្លូវជាតិលេខ៥ កែងលេខ៦៨		២	✓	✓	✓	ផ្នែកខណ្ឌឫស្សីកែវ
១៣០	ផ្លូវជាតិលេខ៥ កែងលេខ៥៩៨		២	✓	✓	✓	ផ្នែកខណ្ឌឫស្សីកែវ
១៣១	ផ្លូវលេខ៩០៧កែងលេខ៦២R (វត្តទួលសង្កែ)		២	✓	✓	✓	ផ្នែកខណ្ឌឫស្សីកែវ
១៣២	ផ្លូវជាតិលេខ៦ (រង្វង់មូលជ្រោយចង្វា)	ជ្រោយចង្វា	៤	✓		✓	ផ្នែកខណ្ឌឫស្សីកែវ
១៣៣	ផ្លូវជាតិលេខ៦ (មុខបុរីសុភមង្គល)		៤	✓		✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌជ្រោយចង្វា
១៣៤	ផ្លូវជាតិលេខ៦ (ផ្លូវបំបែកឱកញ៉ាស៊ីយ៉ុងដាត់)		៤	✓		✓	ផ្នែកខណ្ឌជ្រោយចង្វា
១៣៥	ផ្លូវជាតិលេខ៥ កែងទំនប់កប់ស្រូវ(ជើង)	ព្រែកព្នៅ	៥	✓	✓	✓	ផ្នែកប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌព្រែកព្នៅ
១៣៦	ផ្លូវជាតិលេខ៥ កែងលេខ១៥១		៦	✓		✓	ផ្នែកប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌព្រែកព្នៅ
១៣៧	ផ្លូវលេខ៥៩៨ កែងលេខ១៩៨៦	សែនសុខ	៦	✓		✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
១៣៨	ផ្លូវលេខ១៩២៨ កែងលេខ១០០៣		២	✓		✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌសែនសុខ
១៣៩	ផ្លូវលេខ១៩២៨ កែងលេខ១០១៩		៥	✓		✓	ផ្នែកខណ្ឌសែនសុខ
១៤០	ផ្លូវលេខ១០១៩កែងច្រកចូលវត្តសំរោងអណ្តែត		២	✓		✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌសែនសុខ
១៤១	ផ្លូវលេខ២០១១ កែងចំការព្រីង		២	✓	✓	✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌសែនសុខ
១៤២	ផ្លូវលេខ១០១៩ កែង១៩៨៦		៥	✓		✓	ផ្នែកខណ្ឌសែនសុខ
១៤៣	សហព័ន្ធរុស្សីកែងមណ្ឌលសុខភាពទឹកថ្លា		២	✓		✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌសែនសុខ
១៤៤	សហព័ន្ធរុស្សី កែងពេឡូយ៉ាស់		២	✓		✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌសែនសុខ
១៤៥	សហព័ន្ធរុស្សី កែងសង្កាត់ទឹកថ្លា		៣	✓		✓	ផ្នែកខណ្ឌសែនសុខ
១៤៦	ផ្លូវលេខ២០០៤ កែងណាំប្រីដ		៤	✓	✓	✓	ផ្នែកខណ្ឌសែនសុខ
១៤៧	ផ្លូវលេខ១៩៦២ កែងលេខ២០១០		២	✓		✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌសែនសុខ

១៤៨	សហព័ន្ធរុស្ស៊ី កែងណ៍ប្រើដ		១៦	✓	✓	✓	✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
១៤៩	សហព័ន្ធរុស្ស៊ី កែងវត្តអង្គតាមិញ	ពោធិ.ជ័យ	៥	✓			✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌពោធិសែនជ័យ
១៥០	សហព័ន្ធរុស្ស៊ី កែងសួនកុមារ		៤	✓			✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌពោធិសែនជ័យ
១៥១	សហព័ន្ធរុស្ស៊ី កែង២០០៤		៦	✓	✓		✓	ផ្នែកខណ្ឌពោធិសែនជ័យ
១៥២	សហព័ន្ធរុស្ស៊ី កែងវត្តតាក្រសាំង		៦	✓	✓		✓	ផ្នែកខណ្ឌពោធិសែនជ័យ
១៥៣	សហព័ន្ធរុស្ស៊ី (ដងនង្គ័ល)		៤	✓			✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌពោធិសែនជ័យ
១៥៤	សហព័ន្ធរុស្ស៊ី (រង្វង់មូលចោមចៅ)		១២	✓	✓		✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
១៥៥	ផ្លូវជាតិលេខ៤ (ផ្សារដូន្រី)		៥	✓	✓		✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌពោធិសែនជ័យ
១៥៦	ផ្លូវលេខ២១៧ កែងស្ពានដែកម៉ល(ត្បូង)	ដង្កោ	៤	✓			✓	ផ្នែកខណ្ឌដង្កោ
១៥៧	ផ្លូវលេខ២១៧ កែងបុរីឡាយគង់		៤	✓			✓	ផ្នែកខណ្ឌដង្កោ
១៥៨	ផ្លូវលេខ២១៧ កែងផ្លូវបេតុងបឹងតាម៉ាក		៤	✓			✓	ផ្នែកខណ្ឌដង្កោ
១៥៩	ផ្លូវលេខ២១៧ កែងបុរីពិភពថ្មី		៤	✓			✓	ផ្នែកខណ្ឌដង្កោ
១៦០	ផ្លូវលេខ២១៧ កែងផ្តល់បត់ចំការដូង		៤	✓			✓	ផ្នែកខណ្ឌដង្កោ
១៦១	ផ្លូវលេខ២១៧ កែងផ្លូវទួលពង្រ		៤	✓	✓		✓	ផ្នែកខណ្ឌដង្កោ
១៦២	ផ្លូវវែងស្រែង (ខណ្ឌមានជ័យ)លូរប្រាំ	មានជ័យ	៥	✓	✓		✓	ផ្នែកខណ្ឌមានជ័យ
១៦៣	ផ្លូវ២១៧ (ផ្សារស្ទឹងមានជ័យ)		៤	✓			✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌមានជ័យ
១៦៤	ផ្លូវលេខ៣៧១ (ផ្ទះស្រាបៀរអង្គរ)		៥	✓			✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌមានជ័យ
១៦៥	ផ្លូវ២១៧ កែង៣៧១(ស្ពានដែកម៉ល)		១៤	✓	✓	✓	✓	ការិយាល័យចរាចរណ៍
១៦៦	ផ្លូវជាតិលេខ២ (ចាក់អង្រែលើ)		៤	✓			✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌមានជ័យ
១៦៧	ផ្លូវជាតិលេខ២ (ស្តុបចាក់អង្រែក្រោម)		៥	✓			✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌមានជ័យ
១៦៨	ផ្លូវជាតិលេខ១ (ស្ពានព្រះមុនីវង្សថ្មី)	ច្បារអំពៅ	៥	✓	✓		✓	ផ្នែកប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌច្បារអំពៅ
១៦៩	ផ្លូវជាតិលេខ១ កែងលេខ៣៥៥		៥	✓	✓		✓	ផ្នែកប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌច្បារអំពៅ
១៧០	ផ្លូវជាតិលេខ១ (ច្រកផ្លូវឈើឈើ)		៥	✓			✓	ផ្នែកប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌច្បារអំពៅ
១៧១	ផ្លូវជាតិលេខ១ ច្រកចូលថែហ្គីរ		៤	✓			✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌច្បារអំពៅ
១៧២	ផ្លូវលេខ៣៦៩ (ស្ពានព្រែកសំរោង)		៤	✓			✓	ប៉ុស្តិ៍ខណ្ឌច្បារអំពៅ
សរុប ១៧២គោលដៅ			៨៤៣នាក់ (ដកចេញចំនួនបញ្ជាការ៥២នាក់)					

ប្រភពព័ត៌មាន៖ ស្នងការដ្ឋាននគរបាលរាជធានីភ្នំពេញ

២.៧.១.៧. បញ្ហាប្រឈមរបស់ស្ថាប័នការដ្ឋាននគរបាលរាជធានីភ្នំពេញ

ក្រោមកិច្ចរៀបចំសណ្តាប់ធ្នាប់ចរាចរណ៍ និងសណ្តាប់ធ្នាប់សាធារណៈរបស់អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច បញ្ហាប្រឈមដែលរារាំងដល់ការចុះអនុវត្តច្បាប់ របស់ស្ថាប័នការដ្ឋាននគរបាលរាជធានីភ្នំពេញមានដូចតទៅ៖

- បញ្ហាការយល់ដឹងរបស់ប្រជាពលរដ្ឋទៅលើច្បាប់ចរាចរណ៍នៅមានកម្រិតនៅឡើយ ប្រជាពលរដ្ឋភាគច្រើនមិនបានរៀនពីច្បាប់ចរាចរណ៍ ដូច្នេះ ការបើកបរតែងតែប្រព្រឹត្តបទល្មើសក្នុងប្រការណាមួយដោយអចេតនា។
- ការគេចវេសមិនទទួលខុសត្រូវ នៅពេលដែលបងប្អូនប្រជាពលរដ្ឋមួយចំនួនប្រព្រឹត្តខុសពួកគាត់មិនហ៊ានទទួលខុសត្រូវលើអ្វីដែលគាត់បានធ្វើនោះទេ ម៉្យាងទៀត តែងតែខ្លាចភ្នាក់ងារចរាចរណ៍នៅតាមដងផ្លូវ ពិសេសពេលចុះត្រួតពិនិត្យជាតិស្រវឹង និងឆែកអាវុធជាតិផ្ទុះតែងតែរត់គេចពីសមត្ថកិច្ច។
- ការអប់រំ និងផ្សព្វផ្សាយពីច្បាប់ចរាចរណ៍មិនទាន់ទូលំទូលាយតាមប្រព័ន្ធផ្សព្វផ្សាយគ្រប់ទីកន្លែង។
- សេវាធ្វើដំណើរសាធារណៈ (ការស្ថាបនា សាងសង់ ស្ថានភាព រថភ្លើងលើអាកាស ផ្លូវល្បឿនលឿន ផ្លូវរូងក្រោមដី រថាងចែកទ្រូងផ្លូវ ប្រព័ន្ធសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ ប្រព័ន្ធលូបណ្តាញអគ្គិសនីបំភ្លឺផ្លូវ.....) នៅមិនទាន់សម្បូរបែបតាមតម្រូវការរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ មិនទាន់ឆ្លើយតប។ ចំពោះបច្ចេកទេសស្ថាបនាផ្លូវថ្នល់នៅមានកម្រិត ត្រូវថែទាំ កែលម្អ និងជួសជុលជាញឹកញាប់ ។ ប្រព័ន្ធលូគ្មានគុណភាព នៅពេលមានភ្លៀងធ្លាក់ខ្លាំងបង្កការលិចលង់នៅលើដងផ្លូវ។ លើសពីនេះ ស្លាកសញ្ញា ភ្លើងស្តុប ការម៉ោសុវត្ថិភាព មិនទាន់មានគ្រប់គ្រាន់នៅឡើយ នៅកន្លែងដែលមានស្រាប់ពេលខ្លះមានភាពរអាក់រអួល។
- ការចរាចរណ៍ឡានដឹកទំនិញធំៗខុសពេលវេលា ទោះបីមានការហាមប្រាមយ៉ាងណា ក៏នៅតែមានឡានធំៗចល័តចូលជានិច្ច។ ម៉្យាងទៀត តម្រូវការលើវិស័យសំណង់ និងស្ថាបត្យកម្មទាមទារឲ្យឡានដឹកគ្រឿងសំណង់ បើកបរដើម្បីដឹកជញ្ជូនសម្ភារៈទៅកាន់ការដ្ឋានសាងសង់ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ។
- វត្តមាននៃឃ្លាំង រោងចក្រ សហគ្រាស ក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ នាំឲ្យមានការចល័តចុះឡើងនៃឡានធំៗ ក្នុងតម្រូវការវិស័យដឹកជញ្ជូន។

- កង្វះការទទួលខុសត្រូវពីសមត្ថកិច្ច និងភ្នាក់ងារចរាចរណ៍ដែលពាក់ព័ន្ធ ដោយមានមន្ត្រីមួយចំនួនតូចទុកតួនាទីចោល មិនបានប្រចាំការនៅនឹងកន្លែង។
- ការរៀបចំសណ្តាប់ធ្នាប់សាធារណៈ ចុះរុះរើអាជីវកម្មដាក់តាំង និងអ្នកលក់ដូរនៅលើចិញ្ចើមផ្លូវមានលក្ខណៈដូចចក នៅពេលក្រុមរៀបចំសណ្តាប់ធ្នាប់ទៅបាត់ ម្ចាស់អាជីវកម្មដាក់រៀបចំលក់ដូរឡើងវិញម្តងទៀត។
- សំណង់ខុសបច្ចេកទេសក្បែរចិញ្ចើមផ្លូវ ការចត ការទុកដាក់គ្រឿងចក្រ គ្រឿងសំណង់លើចិញ្ចើមផ្លូវ បង្គុំឲ្យផ្លូវថ្នល់មានសភាពរួមតូច។
- មិនសូវប្រើប្រាស់មធ្យោបាយធ្វើដំណើរសាធារណៈ ដោយនិយមប្រើប្រាស់យានយន្តជំនិះផ្ទាល់ខ្លួន ជាពិសេសក្នុងសមាជិកគ្រួសារនីមួយៗមានយានជំនិះម្នាក់មួយៗ ពេលចេញទៅក្រៅជិះម្នាក់ៗឯង។

២.៧.២. ការរៀបចំហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងសេវាសាធារណៈ

២.៧.២.១. សេវាថយន្តក្រុងសាធារណៈ

សេវាថយន្តក្រុងដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ គឺជាសេវាដែលបម្រើការដឹកជញ្ជូនប្រជាពលរដ្ឋ និងភ្ញៀវទេសចរណ៍ជាតិ-អន្តរជាតិ។ សេវានេះបង្កើតឡើងក្នុងគោលបំណង កាត់បន្ថយការប្រើប្រាស់យានជំនិះផ្ទាល់ខ្លួនរបស់ប្រជាពលរដ្ឋនៅលើដងផ្លូវ ឲ្យងាកទៅរកការប្រើប្រាស់សេវាសាធារណៈជំនួសវិញ ហើយក៏កាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរណ៍ផងដែរ។ ការប្រើប្រាស់សេវាម្តង អ្នកដំណើរត្រូវទិញសំបុត្រតម្លៃ ១៥០០ រៀល ចំពោះព្រះសង្ឃ ជនពិការ សិស្សសាលា ចាស់ជរា (៧០ ឆ្នាំឡើងទៅ) កុមារ(កំពស់ក្រោមមួយម៉ែត្រ) កម្មករកម្មការិនីរោងចក្រ គ្រូបង្រៀន កីឡាករកីឡាការីនីជំនាញ មិនតម្រូវឲ្យបង់ប្រាក់ឡើយ។ តម្រាយផ្លូវថយន្តក្រុងឆ្នាំ ២០១៨ មានចំនួន ១៣ខ្សែដូចខាងក្រោម៖

- ខ្សែទី១A: ចេញពីផ្សារព្រែកព្នៅ ផ្លូវជាតិលេខ៥ ផ្លូវព្រះមុនីវង្ស ស្ពានព្រះមុនីវង្ស ចំណតច្បារអំពៅ ប្រវែង១៩គីឡូម៉ែត្រ។
- ខ្សែទី១B: ចេញពីចំណតថយន្តច្បារអំពៅ តាមផ្លូវជាតិលេខ១ ដល់ផ្សារគគីរ ស្រុកកៀនស្វាយ ខេត្តកណ្តាល ប្រវែង១៤គីឡូម៉ែត្រ។
- ខ្សែទី២: ចេញពីរង្វង់មូលកូចកាណុង ផ្លូវលេខ៤៧ វត្តភ្នំ មហាវិថីព្រះនរោត្តម ស្ពានអាកាសក្បាលថ្នល់ ផ្លូវជាតិលេខ២ ស្ពានព្រែកសំរោង ក្រុងតាខ្មៅ ប្រវែង១៨គីឡូម៉ែត្រ។
- ខ្សែទី៣: ចេញពីចំណតសួនច្បារឫស្សីកែវ ផ្លូវជាតិលេខ៥ រង្វង់មូលកូចកាណុង ផ្លូវលេខ៤៧ វត្តភ្នំមហា វិថីព្រះនរោត្តម ផ្លូវលេខ១៣០ ផ្សារធំថ្មី មហាវិថីកម្ពុជាក្រោម ស្ពានអាកាស

៧មករា មហាវិថីសហព័ន្ធរុស្ស៊ី រង់ចាំមូលចោមចៅ ផ្លូវជាតិលេខ៣ ដល់ចំណតបុរីសន្តិភាព២ ប្រវែង២៣.១ គីឡូម៉ែត្រ។

- ខ្សែទី៤A: ចេញពីចំណតសួនឫស្សីកែវ ផ្លូវជាតិលេខ៥ រង់ចាំមូលកូចកាណុង ផ្លូវលេខ៤៧ វត្តភ្នំ មហាវិថីព្រះនរោត្តម ផ្លូវលេខ ១៣០ ផ្សារធំថ្មី វិថីសាលដីហ្គោល ស្តុបនាងគង្គី ស្តុប អាងទឹកអូឡាំពិក ផ្លូវមុនីវ៉ែត ផ្សារដើមគរ ស្ពានអាកាសស្ទឹងមានជ័យ ច្រមុះជ្រូកស្ទឹងមាន ជ័យ ផ្លូវវេងស្រេង ស្តុបអាងទឹកកាណាឌីយ៉ា ផ្សារទួលពង្រ ដល់ចំណតបុរីសន្តិភាព២ ប្រវែង ២០.១២គីឡូម៉ែត្រ។
- ខ្សែទី៤B: ចេញពីចំណតសួនឫស្សីកែវ ផ្លូវជាតិលេខ៥ រង់ចាំមូលកូចកាណុង ផ្លូវលេខ៤៧ វត្តភ្នំ មហាវិថីព្រះនរោត្តម ផ្លូវលេខ ១៣០ ផ្សារធំថ្មី វិថីសាលដីហ្គោលស្តុបនាងគង្គី ស្តុប អាងទឹកអូឡាំពិក ផ្លូវមុនីវ៉ែត ផ្សារដើមគរ ស្ពានអាកាសស្ទឹងមានជ័យ ច្រមុះជ្រូកស្ទឹងមាន ជ័យ ផ្លូវវេងស្រេង រង់ចាំមូលចោមចៅ ផ្លូវជាតិលេខ៤ តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសភ្នំពេញ ទីក្រុង ពាណិជ្ជកម្មចេងខ្វាយ កម្ពុជា-ចិន ស្រុកអង្គស្នួល ប្រវែង ២៨.៧គីឡូម៉ែត្រ។
- ខ្សែទី៤C: ចេញពីចំណតសួនឫស្សីកែវ ផ្លូវជាតិលេខ ៥ រង់ចាំមូលកូចកាណុង ផ្លូវលេខ៤៧ វត្តភ្នំ មហាវិថីព្រះនរោត្តម ផ្លូវលេខ១៣០ ផ្សារធំថ្មី មហាវិថីសាលដីហ្គោល ស្តុបនាងគង្គី ស្តុប អាងទឹកអូឡាំពិក ផ្លូវមុនីវ៉ែត ផ្សារដើមគរ ស្ពានអាកាសស្ទឹងមានជ័យ ច្រមុះជ្រូកស្ទឹង មានជ័យ កាត់តាមផ្លូវ២១៧ ដល់រង់ចាំមូលដីក្រហម(កូរស្រូវ) ប្រវែង២០.៥គីឡូម៉ែត្រ។
- ខ្សែទី៥: ចេញពីស្ថានីយចំណតរថយន្តក្រុង ព្រែកតាសេក ចំណតផ្សារអ៊ីអន២ តាមផ្លូវលេខ ១០០៣ បត់ឆ្វេងតាមផ្លូវលេខ ១៩៦៦ ឆ្ពោះទៅផ្លូវលេខ៥៩៨ ផ្លូវលេខ៣៣៧ បត់ស្តាំតាមផ្លូវ លេខ៥៦៦ សាលាបឋមសិក្សាទួលគោក វិថីគីមអ៊ុលស៊ីង កាត់ក្រោមស្ពានអាកាស៥មករា មហាវិថីម៉ៅសេងទុង ស្តុបបូកគោ ស្តុបជលផល វិថីសុធារស ដល់ចំណតផ្សារអ៊ីអន១ ប្រវែង ២០.៤គីឡូម៉ែត្រ។
- ខ្សែទី៦: រង់ចាំមូលកូចកាណុង កាត់ស្ពានជ្រោយចង្វា ផ្លូវជាតិលេខ៦ បត់ឆ្វេងតាមវិថីឈ្នះ ឈ្នះ ដល់ស្ថានីយរថយន្តក្រុង នៅភូមិព្រែកតាវត្ត សង្កាត់ព្រែកតាសេក ខណ្ឌជ្រោយចង្វា រាជធានីភ្នំពេញ ប្រវែង ២០.២គីឡូម៉ែត្រ។
- ខ្សែទី៧: ចំណតគីឡូម៉ែត្រលេខ៩ ផ្លូវជាតិលេខ៥ បត់ឆ្វេងតាមផ្លូវ៥៩៨ កាត់ក្រោមស្ពាន អាកាស៧មករា ផ្លូវ២៧១ កាត់ស្ពានអាកាសស្ទឹងមានជ័យ ផ្លូវ២៧១ ស្ពានព្រះមុនីវង្ស ដល់ ចំណតបឹងឈូក ប្រវែង ២១.៧គីឡូម៉ែត្រ។

- ខ្សែទី៨: រង្វង់មូលកូចកាណុង ផ្លូវលេខ៧០ ស្តុបអង់តែនទូលគោក ស្តុបខាំភូស៊ីជី ផ្លូវឧកញ៉ា មុងឫទ្ធិ ផ្លូវសម្តេច ជា ស៊ីម បត់ឆ្វេងតាមផ្លូវឧកញ៉ា ទ្រី ហេង ផ្លូវសហព័ន្ធរុស្ស៊ី បត់ឆ្វេងឆ្ពោះ ទៅផ្សារស៊ិនជូរីផ្លាហ្សា ប្រវែង ១១.២គីឡូម៉ែត្រ។
- ខ្សែទី៩: ចេញពីចំណតបុរីសន្តិភាព២ ផ្លូវជាតិលេខ៣ សួនឧស្សហកម្មវឌ្ឍនៈ២ ផ្លូវប្រទះ ឡាងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសភ្នំពេញ ត្រឡប់មកបុរីសន្តិភាព២វិញ ប្រវែង១៩.៥គីឡូម៉ែត្រ
- ខ្សែទី១០: ចេញពីផ្សារស៊ិនជូរីផ្លាហ្សា បត់ឆ្វេងតាមស្តុប២០០៤ ផ្លូវ២០០៤ ផ្លូវសឡា ផ្លូវ ចោមចៅ ផ្លូវ២១៧ ផ្លូវ៣៧១ ស្ពានព្រះមុនីវង្ស ចំណតបឹងឈូក ប្រវែង១៧.៣គីឡូម៉ែត្រ។
- ខ្សែទី១១: វត្តស្លែង ផ្លូវព្រៃវែង៣៧ទឹក បត់ឆ្វេងតាមផ្លូវព្រៃស បត់ឆ្វេងតាមផ្លូវ២១៧ ដល់ ច្រមុះជ្រូកស្ទឹងមានជ័យ (វិលជុំ) ប្រវែង ១៤គីឡូម៉ែត្រ។
- ខ្សែទី១២: (រត់ជារង្វង់) ចេញពីស្ថានីយ៍រាជធានីយស្ម័យយាន មហាវិថីសហព័ន្ធរុស្ស៊ី បត់ឆ្វេង តាមផ្លូវនេហ៍តាមផ្លូវព្រះសីហនុ បត់ឆ្វេងតាមផ្លូវ៣៦០ បត់ឆ្វេងតាមផ្លូវត្រសក់ផ្អែម ផ្សារធំថ្មី បត់ឆ្វេងតាមផ្លូវភ្លោះព្រះអង្គខ្នង ដល់ស្ថានីយ៍រាជធានីយស្ម័យយានវិញ ប្រវែង៨.៩គីឡូម៉ែត្រ។
- ខ្សែទី១៣: ចេញពីរង្វង់មូលកូចកាណុង ផ្លូវលេខ៧០ ផ្លូវបឹងកក់ ស្តុបក្តាន់ពីរ ផ្លូវ១៦៩ ស្តុប នាងគង្គី រង្វង់មូលសំពៅមាស ផ្លូវ១៦៣ ដល់រង្វង់មូលផ្សារដើមថ្កូវ (វិលជុំ) ប្រវែង ៧.៨ គីឡូម៉ែត្រ។²⁵

២.៧.២.២. ការតម្លើងឆ្នើមសុប ស្ថាភសញ្ញា និងការម៉េរវាសុវត្ថិភាព

កិច្ចប្រជុំស្តីពីការធ្វើឲ្យមានវឌ្ឍនភាព នៃការតម្លើងការម៉េរវាសុវត្ថិភាព ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ នា ព្រឹកថ្ងៃទី១៦ ខែសីហា ឆ្នាំ២០១៧ លោក **យូង ស្រេង** អភិបាល រាជធានីភ្នំពេញ បានថ្លែងថា “ការ ណែនាំពីសម្តេចក្រឡាហោម **ស ខេង** ឧបនាយករដ្ឋមន្ត្រី និងជារដ្ឋមន្ត្រីនៃក្រសួងមហាផ្ទៃ ការតម្លើងការម៉េរវាសុវត្ថិភាព តាមភ្លើងស្តុបទាំង៦០០គ្រឿងក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ជារឿងចាំបាច់ក្នុងការជួយ កាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរណ៍ តាមរយៈមជ្ឈមណ្ឌលប្រចាំបញ្ហា នៅក្នុងសាលារាជធានីភ្នំពេញ និងតាមដានពីបទល្មើស ដែលកើតមានឡើងលើដងផ្លូវនានាក្នុងក្រុង” ។ ដោយសារតែនេះជារឿង សំខាន់ចាំបាច់ លោកអភិបាលបានប្រាប់ឲ្យក្រុមហ៊ុន CFOCN និងក្រុមហ៊ុន HUAWEI ដែលទទួល តម្លើងការម៉េរវាសុវត្ថិភាពនេះ ត្រូវរាយការណ៍ជាលាយលក្ខណ៍អក្សរ មករដ្ឋបាលរាជធានីភ្នំពេញ។

²⁵ គេហទំព័រ <https://opendevdevelopmentcambodia.net/km/profiles/access-to-public-service/public-transportation/> ចូលមើលចុងក្រោយថ្ងៃ១២ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩

ប្រព័ន្ធ Network ភ្ជាប់រវាងការមេរ័សុវត្ថិភាព របស់រាជធានីភ្នំពេញមានចំនួន ៦០០គ្រឿង ជាមួយប្រព័ន្ធការមេរ័សុវត្ថិភាព របស់អគ្គស្នងការនគរបាលជាតិ ដែលមានជាង៤០០គ្រឿង។²⁶

ក្រោមកិច្ចសហប្រតិបត្តិការពីទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិជប៉ុន JICA បានតម្លើងភ្លើងស្តុបថ្មីចំនួន ១០០ទីតាំងបន្ថែមទៀត ដើម្បីកាត់បន្ថយការ កកស្ទះចរាចរណ៍ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញស្របពេលដែលរាជធានីភ្នំពេញកំពុងប្រឈមខ្លាំងនឹងការកកស្ទះខ្លាំង។ ជាក់ស្តែងនៅថ្ងៃទី១២ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ២០១៩ នេះរដ្ឋបាលរាជធានីភ្នំពេញ បានដាក់ឱ្យដំណើរការភ្លើងស្តុបថ្មី ចំនួន ៤កន្លែងបន្ថែមទៀត ក្នុងនោះរួមមាន ទី១ ភ្លើងស្តុបប្រសព្វរវាងផ្លូវលេខ៣១៥ និងផ្លូវលេខ៥៦៦ ។ ទី២ ភ្លើងស្តុបប្រសព្វរវាងផ្លូវលេខ៣៥៥ និងផ្លូវលេខ៥១៦។ ទី៣ ភ្លើងស្តុបប្រសព្វរវាងផ្លូវលេខ៥៩៨ និងផ្លូវលេខ១៩៨៦ និងទី៤ ភ្លើងស្តុបប្រសព្វរវាងផ្លូវលេខ៤៧ និងផ្លូវលេខ៨០ ។ ពាក់ព័ន្ធការងារនេះលោក សាំ ពិសិដ្ឋ ប្រធាន មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនរាជធានីភ្នំពេញ បានឱ្យដឹងហើយថា “ការមិនទាន់ដាក់ដំណើរការភ្លើងស្តុបព្រមៗគ្នានេះ គឺពុំមានបញ្ហារាំងស្ទះអ្វីនោះទេ ការដែលដាក់ឱ្យដើរជាបន្តបន្ទាប់នេះ ដោយសារខាងមន្ទីរ ត្រូវលាបគំនូសថ្មី លុបគំនូស ចាស់ ពី និងរៀបបេតុងទ្រូងផ្លូវថ្មី និងទីតាំងខ្លះ ត្រូវតែខ្សែភ្ជាប់ចរន្ត រួមនឹងការរឹតស្តុបចាស់ផងដែរ” ។ ទន្ទឹមនៃការដាក់ឱ្យដំណើរការភ្លើងស្តុបប្រភេទថ្មីនេះ មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនរាជធានីភ្នំពេញ ក៏គ្រោងផលិតស្តុតជារឺឌីអូ ដើម្បីពន្យល់ពីរបៀបប្រើប្រាស់ ស្តុបថ្មីនាពេលខាងមុខ ដោយសារភ្លើងស្តុបថ្មីនេះទំនើបមានលក្ខណៈពិសេស ខុសប្លែក ពីភ្លើងស្តុបចាស់ ។ គួរបញ្ជាក់ថា៖ ប្រទេសជប៉ុន តាមរយៈអង្គការ JICA បានជួយជំនួយបង្គោលភ្លើងស្តុបថ្មី ដំបូងចំនួន ១០០ដើម ដើម្បីតម្លើងក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ហើយបង្គោលភ្លើងស្តុបចាស់ៗ ដែលត្រូវបានដកចេញពីកន្លែងចាស់នោះ នឹងយកទៅតម្លើងនៅតំបន់ក្រៅរាជធានីវិញ។ ការបំពាក់ស្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍ នៅតាមដងផ្លូវជួយសម្រួលច្រើនលើការបើកបរ កាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍។ មកដល់ត្រឹមឆ្នាំ ២០១៨ ផ្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍សរុបក្នុងរាជធានីភ្នំពេញមានចំនួនជិត ១៥០០០ ស្លាក និងមិនមានបញ្ហាអ្វីឡើយ ហើយក្រសួងកំពុងយកចិត្តទុកដាក់បំពាក់បន្ថែមទៀត។²⁷

²⁶ គេហទំព័រ <http://www.mpwat.gov.kh/en/post/338> ចូលមើលចុងក្រោយថ្ងៃទី១២ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩

²⁷ គេហទំព័រ <http://www.mpwat.gov.kh/kh/post/4257> ចូលមើលចុងក្រោយថ្ងៃទី០៧ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩

២.៧.២.៣. ស្ថានភាពសាងសង់ស្ថានភាពស្នើសុំ

ក. ស្ថានភាពសាងសង់

ស្ថានភាពសាងសង់ គឺជាសម្ព័ន្ធផលដ៏ធំ ដែលកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា បង្កើតឡើងក្នុងគោលបំណងជាមធ្យោបាយកាត់បន្ថយ និងសម្រួលដល់ការកកស្ទះចរាចរណ៍ដល់ ប្រជាពលរដ្ឋ រស់នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ។ មកដល់ឆ្នាំ២០១៩នេះ ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញមានស្ថាន ភាពសាងសង់ ៥កន្លែង និងមួយកន្លែងទៀត កំពុងបើកការដ្ឋានសាងសង់មានដូចតទៅ៖

១. ស្ថានភាពសាងសង់ក្បាលថ្នល់

ស្ថានភាពសាងសង់ក្បាលថ្នល់ ជាស្ថានភាពសាងសង់មុនដំបូងគេ បានសម្ពោធដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់ នៅ ថ្ងៃទី២៤ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១០។ ស្ថាននេះមានប្រវែង ៣០៨ម៉ែត្រ ទទឹង ១៤.២ម៉ែត្រ និងកម្ពស់ ៧.៤ ម៉ែត្រ ប្រើរយៈពេល២ឆ្នាំ៥ខែ ចំណាយថវិការដ្ឋអស់ចំនួន ៦ ០៤៨ ៤២៤ ដុល្លារអាមេរិក។ ស្ថាននេះ ជាមធ្យោបាយរំដោះយានយន្តពីផ្លូវព្រះនរោត្តម ទៅកាន់ក្រុងតាខ្មៅ និងត្រលប់មកវិញ វាក៏ជួយ រំដោះយានយន្តពីផ្លូវ ២៧១ទៅច្បារអំពៅ និងការកកស្ទះចរាចរណ៍លើផ្លូវតូចៗ ជាច្រើនទៀត។

២. ស្ថានភាពសាងសង់មករា ឬស្ថានភាពសាងសង់ពេទ្យលោកសង្ឃ

ស្ថានភាពសាងសង់ពេទ្យលោកសង្ឃ បានសម្ពោធដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់ នៅថ្ងៃទី០៦ ខែមករា ឆ្នាំ ២០១២។ ស្ថាននេះ មានបណ្តោយប្រវែង ៣៤៥ម៉ែត្រ និងទទឹង ១៥.២០ម៉ែត្រ ស្ថិតលើមហាវិថី សហព័ន្ធរុស្ស៊ី និងបំបែកស្របនឹងមហាវិថីកម្ពុជាក្រោមមានបណ្តោយប្រវែង ១៦០ម៉ែត្រ និងទទឹង ៦.៥ម៉ែត្រ ។ ស្ថាបនារយៈពេល ១៣ខែ ដោយក្រុមហ៊ុន ចំណាយថវិកាអស់ចំនួន ៨ ៧០៥ ៨០៨ ដុល្លារអាមេរិក ជាផ្លូវធ្វើដំណើរឆ្លងកាត់ពីសំណាក់ គណៈប្រតិភូ ថ្នាក់ដឹកនាំសំខាន់ៗ និងតភ្ជាប់ទៅ អាគារយានដ្ឋានអន្តរជាតិ និងជាផ្លូវសេដ្ឋកិច្ចទេសចរណ៍ដ៏សំខាន់ផង។

៣. ស្ថានភាពសាងសង់មានជ័យ

ស្ថានភាពសាងសង់មានជ័យ បានសម្ពោធដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់ នៅព្រឹកថ្ងៃទី៣១ ខែកក្កដា ឆ្នាំ ២០១៤។ ស្ថានធំ សង់ពីបេតុងស្របពីលើផ្លូវលេខ ២៧១ ត្រង់ចំណុចភ្លើងស្តុបមានទទឹងប្រវែង ១៤.៨ម៉ែត្រ សម្រាប់ចរាចរណ៍ទ្វេទិស ដោយមានពីរខ្សែទៅ និង ពីរខ្សែមក។ ស្ថានភាពសាងសង់ ទិសពីរ សាងសង់ពីបេតុងអារម៉េ មានទទឹងប្រវែង ៦.៥ម៉ែត្រ និងសាងសង់ស្ថានបេតុងមួយទៀត ជំនួសឱ្យស្ថានបាឡេ ដែលមានទទឹង ៨ម៉ែត្រ។ អ៊ុតកៅស៊ូអមសងខាងស្ថានមានទទឹង ៥.៥ម៉ែត្រ ទៅ ៧ម៉ែត្រ ចិញ្ចើម៣ម៉ែត្រ និងកម្ពស់សុវត្ថិភាពក្រោមស្ថានមានប្រវែង ៥.២០ម៉ែត្រ។ ដំណាក់ កាលទី១ សាងសង់ស្ថានភាពសាងសង់មេចំនួនពីរ ស្ថានរូងក្រោមដីមួយ ដោយប្រើរយៈពេលសាងសង់

១៨ខែ និងចំណាយថវិកាអស់ចំនួនជាង ១២ លានដុល្លារអាមេរិក។ ដំណាក់កាលទី២ សង់ស្ពាន បែកខ្ទែងចំនួនមួយ និងស្ពានឆ្លងប្រឡាយចំនួនពីរ ដោយពេលសាងសង់ ៨ខែ និងចំណាយថវិកា អស់ចំនួន ៥លានដុល្លារអាមេរិក។ ស្ពាននេះ សាងសង់រួចរាល់មុនផែនការ ៨ខែ ចំណាយប្រាក់ សរុបចំនួន ១៨ ៩៧៦ ៦៧៨ ដុល្លារអាមេរិក។ លើសពីនេះ ការស្ថាបនា ប្រាំងបេតុង ជើងទេ ប្រឡាយ សួនច្បារ ខ្សែនបែងចែកទ្រូងស្ពាន ដាក់បង្គោលភ្លើង លាបគំនូស លើកស្លាកសញ្ញា ចរាចរណ៍ និងមានទាំងផ្លូវក្រោមដីផង ពិតជាអាចជួយសម្រួលដល់ការកកស្ទះចរាចរណ៍នៅតំបន់ នោះបាន។

៤. ស្ពានអាកាសតិចណូ

ស្ពានអាកាសតិចណូ បានសម្ពោធដាក់ឲ្យប្រើប្រាស់ នៅថ្ងៃទី០៥ ខែមករា ឆ្នាំ២០១៦។ ស្ពាននេះ លាតសន្ធឹងតាមបណ្តោយមហាវិថីសហព័ន្ធរុស្ស៊ីឆ្លងកាត់ខាងលើប្រសព្វមហាវិថី គីមអ៊ីល ស៊ុង និងមហាវិថីម៉ៅសេងទុង ប្រវែង៣៨២ម៉ែត្រ និងទទឹង១៥.៨ម៉ែត្រ និងផ្លូវក្រោមដីមានបណ្តោយ ប្រវែង ៣៥៦ម៉ែត្រ និងទទឹងពី៦ ទៅ៨ម៉ែត្រ។ ស្ពានអាកាសតិចណូ ប្រើរយៈពេលសាងសង់ ១៦ខែ និង បានចំណាយប្រមាណ ១៤ ៥០២ ៤៧៦ ដុល្លារអាមេរិក។

៥. ស្ពានអាកាសមិត្តភាពកម្ពុជា-ចិនសែនសុខ ឬស្ពានអាកាសផ្សារដីហ៊ុយ

ស្ពានអាកាសផ្សារដីហ៊ុយ បានដាក់សម្ពោធឲ្យប្រើប្រាស់ នៅថ្ងៃទី០២ ខែកក្កដា ឆ្នាំ ២០១៨។ ស្ពាននេះ មានប្រវែងសរុប ៩៤២ម៉ែត្រ ទទឹង១៦.៥ម៉ែត្រ គូស្ពានមានប្រវែង ៦១០ម៉ែត្រ ផ្លូវតភ្ជាប់ក្បាលស្ពានសងខាងប្រវែង ៣៣២ម៉ែត្រ និងក្រាលបេតុងកៅស៊ូ កម្រាស់១០សង់ទីម៉ែត្រ។ ការសាងសង់ ចំណាយថវិកាសរុបប្រមាណ១៧លានដុល្លារអាមេរិក។ ស្ពានអាកាសដ៏ថ្មីស្រឡាង នេះ នឹងរួមចំណែកជួយបង្កើនប្រសិទ្ធភាពនៃការធ្វើដំណើរ និងដឹកជញ្ជូនរបស់ប្រជាពលរដ្ឋរស់នៅ រាជធានីភ្នំពេញ ពិសេសសម្រួលដល់អ្នកដំណើរទៅមកអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញ ឲ្យបាន កាន់តែងាយស្រួល រហ័សទាន់ពេលវេលា និងប្រកបដោយសុវត្ថិភាព។²⁸

៦. ស្ពានអាកាស និងផ្លូវក្រោមដីរង្វង់មូលចោមចៅ

តាមរបាយការណ៍ចុះផ្សាយ របស់សាលារាជធានីភ្នំពេញ ស្ពានអាកាស និងផ្លូវក្រោមដីនៅ រង្វង់មូលចោមចៅ បានបើកការដ្ឋានសាងសង់ នៅព្រឹកថ្ងៃទី២៩ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៨។ ស្ពាននេះ នឹងក្លាយជាស្ពានអាកាសទី៦ នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ដែលមានស្ពានអាកាស និងផ្លូវក្រោមដីនេះ

²⁸ គេហទំព័រ <https://khmerdeng.com/all-fly-bridge-in-phnom-penh/> ចូលមើលចុងក្រោយថ្ងៃទី១២ ខែមិថុនា ឆ្នាំ ២០១៩

សាងសង់ដោយក្រុមហ៊ុនវិនិយោគទុន អានិកជនក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា (OCIC) និងត្រូវចំណាយថវិកាលើការស្ថាបនាប្រមាណ ២២ លានដុល្លារអាមេរិក ដោយត្រូវប្រើរយៈពេល ៣០ខែគិតចាប់ពីថ្ងៃបើកការដ្ឋាននេះ រហូតដល់ការសាងសង់ត្រូវបានបញ្ចប់ និងដាក់សម្ពោធផ្សេងៗប្រើការជាសាធារណៈ។²⁹

គម្រោងទាំងមូល មានសកម្មភាពដំណើរការដូចតទៅ៖

- ស្ថានទី១៖ ជាស្ថានអាកាសមេ តភ្ជាប់ពីមហាវិថីសហព័ន្ធរុស្ស៊ី មកផ្លូវជាតិលេខ៣ មានប្រវែង ៤០៨ម៉ែត្រ ទទឹង ១៥.៨ម៉ែត្រ ដែលមានពីរគន្លងទៅ និងពីរគន្លងមក ជម្រាលស្ថាន ៤.៥ម៉ែត្រ និងមានកម្ពស់អតិបរិមាត្រាមស្ថាន ៥.៥ម៉ែត្រ។
- ស្ថានទី២៖ បំបែកចេញពីស្ថានអាកាសមេបត់ឆ្វេង តភ្ជាប់ពីមហាវិថីសហព័ន្ធរុស្ស៊ីឆ្ពោះទៅផ្លូវវេងស្រេង សម្រាប់ចរាចរណ៍មួយទិស ដែលមានចំនួន មួយគន្លងរថយន្ត និងមួយគន្លងទៅចក្រយានយន្ត មានប្រវែងសរុប ២០២ម៉ែត្រ និងមានទទឹង ៥.២៥ម៉ែត្រ។
- ស្ថានទី៣៖ ជាស្ថានកោងបត់ឆ្វេងតភ្ជាប់ពីផ្លូវវេងស្រេង មកផ្លូវជាតិលេខ៣ មានប្រវែងសរុប ២០៦ម៉ែត្រ និងទទឹង ៥.២៥ម៉ែត្រ សម្រាប់ចរាចរណ៍មួយទិស ដែលមានមួយគន្លងរថយន្ត និងមួយគន្លងទៅចក្រយានយន្ត។
- ផ្លូវកោង និងផ្លូវក្រោមដី៖ ជាផ្លូវកោងតភ្ជាប់ពីផ្លូវវេងស្រេង មកផ្លូវជាតិលេខ៤ មានប្រវែងសរុប ១៣០ម៉ែត្រ និងទទឹង ៨.៥ម៉ែត្រ សម្រាប់ចរាចរណ៍មួយទិស ដែលមានពីរគន្លងរថយន្ត និងមួយគន្លងទៅចក្រយានយន្ត។
- ផ្លូវលើផ្ទៃដី៖ ជាផ្លូវតភ្ជាប់ចរាចរណ៍ពីផ្លូវជាតិលេខ៤ មកមហាវិថីសហព័ន្ធរុស្ស៊ី មានប្រវែងសរុប ៤៧០ម៉ែត្រ និងទទឹង ៨.៥ម៉ែត្រ សម្រាប់ចរាចរណ៍មួយទិស ដែលមានពីរគន្លងរថយន្ត និងមួយគន្លងទៅចក្រយានយន្ត។

ការសាងសង់ស្ថានអាកាស ត្រង់ចំណុចរង្វង់មូលចោមចៅនេះ គឺមានសារៈសំខាន់ខ្លាំងណាស់ក្នុងការដោះស្រាយបញ្ហាកកស្ទះចរាចរណ៍ ដែលតែងតែកើតមានឡើងនាពេលកន្លងមក។ ម៉្យាងវិញទៀត ផ្លូវនេះជាផ្លូវសេដ្ឋកិច្ចដ៏សំខាន់សម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនឆ្ពោះទៅផ្លូវជាតិលេខ៣ និងផ្លូវជាតិលេខ៤ ដែលជាខេត្តមានកំពង់ផែសមុទ្រទឹកជ្រៅនៅកម្ពុជា។³⁰

²⁹ គេហទំព័រ <http://www.mpwat.gov.kh/kh/post/5329> ចូលមើលក្រោយថ្ងៃទី១៣ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩

³⁰ របាយការណ៍ចុះផ្សាយរបស់សាលារាជធានីភ្នំពេញ ថ្ងៃទី១៤ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៨ មានចំណងជើងថា “សូមស្វែងយល់ពីគម្រោងសាងសង់ ស្ថានអាកាស និងផ្លូវក្រោមដីរង្វង់មូលចោមចៅ”

ខ. ស្ថានភាពថ្មើរជើង

ស្ថានភាពថ្មើរជើង ជាស្ថានដែលបង្កើតឡើងដើម្បីកាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរណ៍ ក៏ដូចជាបង្កើនសុវត្ថិភាពដល់អ្នកថ្មើរជើង ឆ្លងផ្លូវពីម្ខាងទៅម្ខាងទៀតផងដែរ។ បច្ចុប្បន្ននេះ មានស្ថានថ្មើរជើងចំនួនពីរកន្លែង៖

- ស្ថានភាពថ្មើរជើងជម្លូន៖ ស្ថានភាពសម្រាប់អ្នកថ្មើរជើង ឆ្លងកាត់ទទឹងផ្លូវជាតិលេខ ៤ ស្ថិតនៅចំណុចផ្សារជម្លូន ខណ្ឌពោធិ៍សែនជ័យ គឺជាស្ថានភាពថ្មើរជើងដំបូងគេនៅកម្ពុជា។ ស្ថានភាពថ្មើរជើងនេះ មានចំនួនពីរខ្សែដូចគ្នា មានបណ្តោយប្រវែង ៥០ ម៉ែត្រទទឹង ៣.៥០ ម៉ែត្រ និងកម្ពស់ ៦ម៉ែត្រ ដែលការស្ថាបនាសំណង់នេះ បានចំណាយរយៈពេលជិត ១០ខែ ដោយរាប់បញ្ចូលទាំងការសាងសង់ពង្រីកផ្លូវសងខាង និងការដាក់ប្រព័ន្ធលូ។
- ស្ថានភាពថ្មើរជើងនាងគង្គី៖ ស្ថិតនៅរង្វង់មូលនាងគង្គី ខណ្ឌ៧មករា បានចាប់ផ្តើមដំណើរការសាងសង់កាលពីអំឡុងខែតុលា ឆ្នាំ២០១៧ ក្រោមកិច្ចសហប្រតិបត្តិការរវាងសាលារាជធានីភ្នំពេញ និងក្រុមហ៊ុនវិនិយោគទុនអាស៊ីកម្ពុជា (OCIC) ដោយចំណាយថវិកាប្រមាណ ៣លានដុល្លារអាមេរិក។

២.៧.២.៤. សេវារថភ្លើងសាធារណៈ

សេវាដឹកអ្នកដំណើរតាមរថភ្លើងទៅកាន់អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញនេះ បានដាក់ឲ្យដំណើរការបណ្តោះអាសន្នដោយឥតគិតថ្លៃ កាលពីអំឡុងខែមេសា រហូតដល់ថ្ងៃទី០១ ខែសីហា ឆ្នាំ២០១៨។ ក្រុមហ៊ុន Royal Railway ដែលវិនិយោគលើគម្រោងរថភ្លើងដឹកអ្នកដំណើរធនស្រាល បានបញ្ជាក់ថា៖

- រថភ្លើងនឹងធ្វើដំណើរក្នុងល្បឿនដូចការធ្វើចរាចរណ៍តាមផ្លូវថ្នល់
- ចំណាយពេលធ្វើដំណើរត្រឹមតែ ២០ ទៅ ៣០នាទី
- អាចកាត់បន្ថយការកកស្ទះ និងចំណេញពេលវេលា
- រថភ្លើងមានអ្នកបើកបរ ២នាក់ និងមានប្រព័ន្ធប្រឆាំងពិសេស ដើម្បីឈប់ដូចរថយន្តក្រុង
- អាចដឹកអ្នកដំណើរបានប្រហែល ១ ០០០ នាក់ក្នុងមួយថ្ងៃ។

បច្ចុប្បន្នក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន រួមជាមួយទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិជប៉ុន-កម្ពុជា ហៅកាត់ (JICA) កំពុងសិក្សាលើសាងសង់រថភ្លើងលើអាកាសយានដ្ឋានមនុស្សបើក (AGT) ចំនួន៤ខ្សែ មានសរុបប្រវែង ១៨គីឡូម៉ែត្រ កាត់តាមមហាវិថីសាលដីហ្គោល មហាវិថីព្រះមុនីវរ្ម័ន (ផ្លូវលេខ២១៧) ផ្លូវវេងស្រែង ឆ្ពោះទៅព្រលានយន្តហោះ និងមួយខ្សែទៀតបែកខ្ទែងទៅផ្លូវ

ជាតិលេខ៤ និងផ្លូវកប់ស្រូវ ឆ្ពោះទៅពហុកីឡដ្ឋានជាតិថ្មីនៅព្រែកព្នៅ។ ការសាងសង់នឹងត្រូវ ចំណាយថវិកាប្រមាណ ៨០០ លានដុល្លារអាមេរិក។

២.៧.២.៥. ការកសាងផ្លូវក្រវាត់ក្រុង

ផ្លូវក្រវាត់ក្រុង គឺជាផ្លូវដ៏សំខាន់មួយក្នុងការជួយកាត់បន្ថយការកកស្ទះ គ្រោះថ្នាក់ ចរាចរណ៍ដែលធ្លាប់កើតមានកន្លងមក ជួយសម្រួលដល់ការធ្វើដំណើរ និងចរាចរណ៍ដឹកជញ្ជូន ទំនិញចូលក្នុងរាជធានីបន្ថែមទៀត។ លើសពីនេះ ផ្លូវក្រវាត់ក្រុង គឺជាការតភ្ជាប់ផ្ទៃក្នុង និងសមាហរណកម្មតំបន់ ពិសេស តភ្ជាប់ផ្លូវអាស៊ានហាយវេ និងផ្លូវរបៀងសេដ្ឋកិច្ចសំខាន់ៗរបស់មហាអនុតំបន់មេគង្គ រួមចំណែកក្នុងការសម្រួលការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន ជម្រុញពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិ ភស្តុភារកម្មតំបន់ និងប្រែក្លាយទឹកដីដែលនៅសងខាងផ្លូវខ្សែក្រវាត់ក្រុងនេះ ឲ្យទៅជាតំបន់អភិវឌ្ឍន៍បុរីលំនៅដ្ឋាន តំបន់ភស្តុភារកម្ម ឧស្សាហកម្ម ដ៏មានសក្តានុពល និងប្រសិទ្ធភាពសេដ្ឋកិច្ចរបស់កម្ពុជា។ ម៉្យាងវិញទៀត ផ្លូវក្រវាត់ក្រុងកសាងឡើងដើម្បីសម្រួលដល់ការចល័តឡានដឹកទំនិញធំៗ និងជម្លៀសឡានទាំងនោះឲ្យនៅក្រៅក្រុង។ តាមរយៈក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន បច្ចុប្បន្ន ផ្លូវក្រវាត់ក្រុងមានដូចខាងក្រោម៖

- ផ្លូវក្រវាត់ក្រុងទី១ ចាប់ពីគីឡូម៉ែត្រលេខ៩ (ផ្លូវជាតិលេខ៥) ភ្ជាប់មកផ្លូវជាសុជាតី ផ្លូវ៥៩៨ ផ្លូវ២៧១រហូតដល់គល់ស្ពានច្បារអំពៅផ្លូវ តភ្ជាប់ផ្លូវជាតិលេខ១។
- ផ្លូវក្រវាត់ក្រុងទី២ តភ្ជាប់ពីផ្លូវមិត្តភាពកម្ពុជា-វៀតណាម តភ្ជាប់តាមបណ្តោយផ្លូវលំដើម ផ្លូវទ្រុងមាន់ ផ្លូវភូមិទួលពង្រ ផ្លូវទំនប់ ៧មករា ផ្លូវ ៦០ម៉ែត្រ ហៅមហាវិថីតេជោ តភ្ជាប់ទៅផ្លូវជាតិលេខ២ ត្រង់គីឡូម៉ែត្រលេខ ១៤+៤១៧ ចំណុចគល់ស្ពានព្រែកហូរ ផ្នែកខាងជើង នៅត្រង់ភូមិតាគួល សង្កាត់តាគួល ក្រុងតាខ្មៅ ខេត្តកណ្តាល និង តភ្ជាប់ទៅផ្លូវលេខ១១៥ និងស្ពានមិត្តភាពកម្ពុជា-ចិន ក្រុងតាខ្មៅ។
- ផ្លូវក្រវាត់ក្រុងទី៣ ជាខ្សែផ្លូវថ្មីមួយ ដែលតភ្ជាប់ផ្លូវជាតិសំខាន់ៗរបស់ប្រទេសកម្ពុជា ដោយចាប់ពីស្ពានព្រែកព្នៅផ្លូវជាតិលេខ៥ ឆ្លងមកផ្លូវជាតិលេខ៤ (កំណាត់ផ្លូវនេះបានសាងសង់រួចរាល់ហើយ ដោយសាលារាជធានីភ្នំពេញ) តភ្ជាប់មកផ្លូវជាតិលេខ៣ ផ្លូវជាតិលេខ២ ផ្លូវជាតិលេខ២១ និងផ្លូវជាតិលេខ១ ដោយភ្ជាប់ទៅនឹងកំពង់ផែភ្នំពេញថ្មី។

២.៧.៣. ការអប់រំ និងផ្សព្វផ្សាយ

ការអប់រំ គឺជាប្រការដ៏ចាំបាច់បំផុត ជាពិសេសកុមារដែលយើងចាំបាច់ ត្រូវតែធ្វើការអប់រំតាំងពីថ្នាក់បឋម ដល់ថ្នាក់វិទ្យាល័យដើម្បីបង្កើនឲ្យមានទម្លាប់ ឬវប្បធម៌ក្នុងការគោរពច្បាប់។ ការអប់រំអាចកែប្រែផ្គត់ផ្គង់និរន្តរ៍មាននៅក្នុងសង្គមខ្មែរ បង្វែរការគិតរបស់ប្រជាពលរដ្ឋដែលតែងតែគិត

ពីផលប្រយោជន៍ផ្ទាល់ខ្លួន មកថែរក្សាផលប្រយោជន៍រួមផ្សំសង្គមជាតិ។ ដើម្បីឲ្យប្រជាពលរដ្ឋ ជ្រាបដូចគ្នា យើងចាំបាច់ត្រូវតែមានការផ្សព្វផ្សាយ ឲ្យបានទូលំទូលាយតាមបណ្តាញទូរទស្សន៍ វីឡូ សារព័ត៌មាន បណ្តាញសង្គម និងគ្រប់ទីកន្លែងសាធារណៈទាំងអស់។ ត្រូវពង្រឹងក្នុងការរៀន បើកបរនៅតាមសាលាបើកបរ ហើយនឹងការប្រលងយកប័ណ្ណបើកបរ ត្រូវធ្វើឲ្យបានតឹងរឹង និង ច្បាស់លាស់ទើបមានគុណភាពខ្ពស់ ទើបប្រជាពលរដ្ឋអាចយល់ដឹងពីច្បាប់នឹងបានល្អប្រសើរ។ ចំពោះបុគ្គល ដែលប្រព្រឹត្តឥរិយាបថមិនល្អត្រង់ចំណុចនោះ ត្រូវឃាត់ឃាត់ជំនិះទុករយៈពេលបី ថ្ងៃ។ ទន្ទឹមនឹងមានការអនុវត្តច្បាប់ អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវក៏ត្រូវតែចូលរួមគោរពច្បាប់ទាំងអស់គ្នា ហើយ មិនត្រូវទម្លាក់កំហុសតែលើភាគីណាមួយនោះទេ។ បង្កើតឲ្យមាន App អេឡិចត្រូនិចសម្រាប់ផ្តល់ ដំណឹងអំពីបញ្ហាការស្ទុះផ្លូវ ព្រមទាំងបង្កើនកញ្ចប់ថវិកា សម្រាប់ទ្រទ្រង់សកម្មភាពសុវត្ថិភាព ចរាចរណ៍ជាដើម។³¹

២.៧.៤. ការចូលរួមពីប្រជាពលរដ្ឋ

ការចូលរួមរបស់ប្រជាពលរដ្ឋពិតជាមានសារៈសំខាន់ណាស់ ចំពោះការកាត់បន្ថយ និង ដោះស្រាយបញ្ហានានារបស់រាជរដ្ឋាភិបាល ពីព្រោះថាពួកគាត់ជាអ្នកជួបប្រទះបញ្ហាអស់ទាំងនេះ ដោយផ្ទាល់ ដូច្នេះការចូលរួមរបស់ពួកគាត់ពិតជាមានអត្ថប្រយោជន៍ខ្លាំង ទៅលើប្រសិទ្ធភាពនៃការ អនុវត្តច្បាប់។ ប្រសិនបើ យើងទាំងអស់គ្នាមិនគោរពទេ តើឲ្យអ្នកណាជាអ្នកគោរព ជាក់ស្តែង ចំពោះបញ្ហាកកស្ទះចរាចរណ៍នេះ បើប្រជាពលរដ្ឋនីមួយៗចេះយោគយល់អធ្យាស្រ័យគ្នាក្នុងនាម អ្នកបើកបរដូចគ្នានោះម្ល៉េះសមនឹងបញ្ហានេះត្រូវបានកាត់បន្ថយជាអតិបរមាជាក់មិនខាន។ ចូលផ្តើម ធ្វើជាពលរដ្ឋគម្រូនៅក្នុងសង្គមរស់នៅ ដើម្បីកែលម្អអ្វីដែលជាចំណុចអវិជ្ជមាននៅក្នុងសង្គម យូរ ទៅៗប្រជាពលរដ្ឋផ្សេងៗទៀត នឹងចាប់ផ្តើមអនុវត្តរហូតក្លាយទៅជា សង្គមដែលពេញលេញដោយ ភាពល្អប្រសើរ និងសេចក្តីថ្លៃថ្នូរ។ ប្រសិនបើការចរាចរណ៍មានភាពល្អប្រសើរនោះ ការធ្វើដំណើរ របស់ប្រជាពលរដ្ឋងាយស្រួល ការដឹកជញ្ជូនរហ័ស និងជម្រុញឲ្យការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចកាន់តែមា ភាពជឿនលឿនទៅមុខដែរ។

យោងតាមច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោកឆ្នាំ ២០១៧ ដែលមានចែងក្នុងជំពូក៣ ដើម្បីចូលរួម កាត់បន្ថយបញ្ហាកកស្ទះចរាចរណ៍ ប្រជាពលរដ្ឋគ្រប់រូបត្រូវយល់ដឹងឲ្យបានច្បាស់លាស់ពីប្រការ ដែលមានចែង និងគោរពបទបញ្ញត្តិឲ្យបានខ្ជាប់ខ្ជួនស្របតាមខ្លឹមសារដូចតទៅ៖

³¹ គេហទំព័រ <http://www.mpwt.gov.kh/kh/post/3126> ចូលមើលចុងក្រោយថ្ងៃទី១៥ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩

❖ **មាត្រា ៧ ការប្រកាន់ស្តាំ**

ការបើកបរយានជំនិះគ្រប់ប្រភេទក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ត្រូវប្រកាន់ស្តាំជានិច្ច។
គ្រប់យានជំនិះដែលមានចលនានៅលើផ្លូវថ្នល់ ត្រូវតែមានអ្នកបើកបរ។

នៅលើទ្រូងផ្លូវដែលមានទិសចរាចរណ៍ពីរ ហើយដែលគ្មានគំនូសសញ្ញាបែងចែកទិសចរាចរណ៍ អ្នកបើកបរត្រូវប្រើប្រាស់ពាក់កណ្តាលនៃទ្រូងផ្លូវផ្នែកខាងស្តាំ ដោយបើកបរកៀកទៅខាងស្តាំ។

នៅលើទ្រូងផ្លូវឯកទិស ដែលគ្មានគំនូសសញ្ញាបែងចែកគន្លងផ្លូវ អ្នកបើកបរត្រូវបើកបរកៀកទៅខាងស្តាំលើកលែងតែត្រូវការបត់ឆ្វេង។ អ្នកបើកបរអាចប្រើប្រាស់ទ្រូងផ្លូវខាងឆ្វេងបាននៅពេលដែល ឬឈប់ដោយឡែក។ នៅក្នុងទីប្រជុំជនការប្រើប្រាស់ទ្រូងផ្លូវត្រូវ កំណត់ដោយប្រកាសក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន។

❖ **មាត្រា ២១ ការកំណត់សិទ្ធិអាទិភាពនៅផ្លូវប្រសព្វ**

សិទ្ធិអាទិភាពនៅផ្លូវប្រសព្វ ត្រូវបានកំណត់ដូចខាងក្រោម៖

១. គ្រប់អ្នកបើកបរនៅពេលទៅជិតដល់ផ្លូវប្រសព្វ ត្រូវបន្ថយល្បឿន និងពិនិត្យមើលចលនាចរាចរណ៍នៅលើទ្រូង ផ្លូវ ដែលខ្លួនត្រូវឆ្លងកាត់នោះ ហើយត្រូវធ្វើដំណើរឆ្លងកាត់ដោយប្រុងប្រយ័ត្នបំផុតបើផ្លូវខាងមុខមិនស្រឡះល្អ។ ក្នុងករណីចាំបាច់ ត្រូវធ្វើសញ្ញាឲ្យដំណឹងដល់អ្នកបើកបរ ដែលមកពីផ្លូវផ្សេងទៀត ដោយប្រើសញ្ញាសូរស័ព្ទពេលថ្ងៃ និងប្រើភ្លើងសញ្ញាកូតហ្វាស្តាស់គ្នានៅពេលយប់។ នៅលើផ្លូវបាត់សិទ្ធិ អ្នកបើកបរត្រូវបើកបរក្នុងល្បឿនមួយ ដែលអាចបញ្ឈប់យានខ្លួនបានដើម្បីផ្តល់សិទ្ធិដល់យានដែលនៅលើផ្លូវមានសិទ្ធិទៅមុន។

២. ទោះជានៅត្រង់ផ្លូវប្រសព្វ មានភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍ណាមួយ ដែលអនុញ្ញាតឲ្យធ្វើចរាចរណ៍ទៅមុខបានក៏ដោយ ក៏អ្នកបើកបរមិនត្រូវបើកចូលទៅក្នុងផ្លូវប្រសព្វឡើយ បើសិនជាអំពើនេះអាចតម្រូវឲ្យខ្លួនបញ្ឈប់យានជំនិះ នៅក្នុងផ្លូវប្រសព្វដោយសារតែមានចរាចរណ៍ចង្អៀតខ្លាំង។ ក្នុងករណីបែបនេះ អ្នកបើកបរត្រូវឈប់នៅមុខផ្លូវប្រសព្វ ដើម្បីកុំឲ្យស្ទុះចរាចរណ៍យានដែលមកពីទិសផ្សេងទៀត។

៣. នៅផ្លូវប្រសព្វដែលគ្មានសញ្ញាសិទ្ធិអាទិភាព អ្នកបើកបរត្រូវទុកសិទ្ធិឲ្យអ្នកបើកបរយានដែលមកពីស្តាំរបស់ខ្លួនទៅមុន។ ប៉ុន្តែ ក្នុងករណីផ្លូវប្រសព្វបែកជាបី ដែលគ្មានសញ្ញាសិទ្ធិអាទិភាព អ្នកបើកបរយាននៅផ្លូវ ដែលចប់ត្រូវទុកសិទ្ធិឲ្យអ្នកបើកបរយាននៅលើផ្លូវបន្តទៅមុន។

៤. អ្នកបើកបរដែលទៅដល់រង្វង់មូល ទោះជាខ្លួនស្ថិតនៅលើផ្លូវប្រភេទណាក៏ដោយ ត្រូវផ្តល់សិទ្ធិអាទិភាពឲ្យអ្នកបើកបរ ដែលស្ថិតនៅក្នុងទ្រូងផ្លូវឯកទិសក្រវាត់រង្វង់មូល ដែលមានសញ្ញាបង្ហាញទៅមុន។

៥. នៅពេលទៅដល់ផ្លូវប្រសព្វដែលមានដាក់សញ្ញាសម្គាល់សិទ្ធិអាទិភាព អ្នកបើកបរត្រូវទុកផ្លូវឲ្យយានជំនិះ ដែលស្ថិតនៅលើផ្លូវមានសិទ្ធិអាទិភាពធ្វើដំណើរទៅមុន ហើយអាចឆ្លងកាត់ផ្លូវប្រសព្វនោះបាន តែនៅពេលណាដែលខ្លួនជឿជាក់ថាពុំមានគ្រោះថ្នាក់អ្វីឡើយ។

៦. នៅពេលទៅដល់ផ្លូវប្រសព្វ ដែលមានដាក់សញ្ញា "ឈប់"អ្នកបើកបរត្រូវឈប់ស្ងៀម នៅមុខគំនូសកាត់ទទឹងទ្រូងផ្លូវ ដើម្បីទុកឲ្យយានជំនិះ និងថ្មើរជើងដែលនៅលើផ្លូវមានសិទ្ធិធ្វើដំណើរទៅមុន ហើយអាចឆ្លងកាត់ផ្លូវប្រសព្វនេះ តែនៅពេលណាដែលខ្លួនជឿជាក់ថាពុំមានគ្រោះថ្នាក់អ្វីឡើយ។

៧. ដោយឡែកអ្នកបើកបរត្រូវតែទុកឲ្យយានជំនិះបម្រើការរបស់នគរបាល យោធា អាវុធ ហត្ថ យានពន្លត់អគ្គិភ័យ ឬយានសង្គ្រោះរបស់មន្ទីរពេទ្យ ដែលកំពុងបំពេញភារកិច្ចដោយឲ្យសញ្ញាសូរស័ព្ទ និងសញ្ញាភ្លើងពិសេសឲ្យដឹងពីការមកដល់របស់ខ្លួនទៅមុន។

៨. យានជំនិះដែលកំពុងបំពេញភារកិច្ចចាំបាច់ មានសិទ្ធិអាទិភាពតាមលំដាប់ដូចតទៅ ៖

- យានពន្លត់អគ្គិភ័យ
- យានសង្គ្រោះរបស់មន្ទីរពេទ្យ
- យាននគរបាល យោធា អាវុធហត្ថ ឬក្បួនយានដែលមាននគរបាលចរាចរណ៍នាំមុខ

៩. មុននឹងបើកបរចេញពីផ្លូវឯកជន ដែលមិនបើកឲ្យធ្វើចរាចរណ៍ជាសាធារណៈ ដូចជា ពីច្រកគេហដ្ឋាន រោងចក្រ អគារ ឬទីលានផ្សេងៗ អ្នកបើកបរត្រូវមានការប្រុងប្រយ័ត្នខ្ពស់បំផុត និងត្រូវទុកសិទ្ធិអាទិភាពឲ្យយានជំនិះ ឬអ្នកថ្មើរជើង ដែលកំពុងធ្វើចរាចរណ៍លើផ្លូវបើកឲ្យធ្វើចរាចរណ៍ជាសាធារណៈទៅមុន។

១០. អ្នកបើកបរចេញមកពីផ្លូវលំ ឬផ្លូវដី ត្រូវទុកសិទ្ធិឲ្យអ្នកបើកបរលើផ្លូវផ្សេងទៀត ដែលមិនមែនជា ផ្លូវលំ ឬផ្លូវដីទៅមុន។

១១. នៅត្រង់ផ្លូវប្រសព្វ បើទ្រូងផ្លូវមួយ មានចែកជាច្រើនគន្លងផ្លូវ ហើយមានគន្លងផ្លូវមួយ ឬច្រើនត្រូវបម្រុងសម្រាប់យានជំនិះ ប្រភេទខ្លះធ្វើចរាចរណ៍ បទប្បញ្ញត្តិស្តីពីអាទិភាពចរាចរណ៍ដែលមានចែងក្នុងមាត្រានេះ ត្រូវអនុវត្តចំពោះអ្នកបើកបរដែលធ្វើចរាចរណ៍នៅលើគន្លងផ្លូវប្រភេទនេះ លើកលែងតែយានជំនិះដែលមានចែងក្នុងចំណុចទី៧ និងចំណុចទី៨។

❖ **មាត្រា ២៣ ការឈប់ និងការចតនៅលើផ្លូវថ្នល់**

ក្នុងការឈប់ និងការចត នៅលើផ្លូវថ្នល់ ត្រូវអនុវត្តដូចខាងក្រោម៖

១. គ្រប់យានជំនិះ ដែលឈប់ ឬចត មិនត្រូវបង្កឱ្យរំខានដល់យានជំនិះផ្សេងៗទៀត ដែលកំពុងធ្វើចរាចរណ៍។

២. នៅក្នុងទីប្រជុំជន គ្រប់យានជំនិះ ត្រូវឈប់ ឬចតនៅតាមទិសដែលខ្លួនកំពុងធ្វើចរាចរណ៍ ដោយអនុវត្តតាមបទប្បញ្ញត្តិដូចខាងក្រោម ៖

- ចំពោះទ្រូងផ្លូវដែលមានទិសចរាចរណ៍ពីរត្រូវចត ឬឈប់ខាងស្តាំ តាមទិសដៅចរាចរណ៍របស់ខ្លួន។
- ចំពោះទ្រូងផ្លូវឯកទិស ត្រូវចតឬឈប់ខាងស្តាំ ឬខាងឆ្វេងតាមទិសចរាចរណ៍លើកលែងតែមានផ្លាកសញ្ញាផ្ទុយ។

៣. នៅក្រៅទីប្រជុំជន យានជំនិះត្រូវចត ឬឈប់សត្វពាហនៈត្រូវឈប់ក្រៅទ្រូងផ្លូវបើអាចធ្វើទៅបានបើគ្មានទីណាផ្សេងទៀត ដែលអាចចតបានក្រៅពីទ្រូងផ្លូវទេនោះត្រូវអនុវត្តតាមបទប្បញ្ញត្តិ ដែលមានចែងក្នុងចំណុចទី២ នៃមាត្រានេះ។

៤. នៅពេលឈប់ ឬនៅកន្លែងហាមឈប់ ឬចត គ្រប់រថយន្ត និងរ៉ឺម៉កដែលខូចគាំង ឬត្រូវបង្ខំឱ្យឈប់ ឬចតនៅលើទ្រូងផ្លូវ ត្រូវដាក់សញ្ញាជាដំណឹងក្នុងចម្ងាយគ្រប់គ្រាន់ដល់អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវផ្សេងទៀត។

៥. នៅក្នុងទីប្រជុំជន គ្រប់យានជំនិះ ត្រូវឈប់ ឬចតដាក់ទំនិញ ឬមនុស្សឡើងចុះនៅចម្ងាយមិនលើស ២៥សង់ទីម៉ែត្រពីគែមចិញ្ចើមផ្លូវ និងយ៉ាងតិច ៥ម៉ែត្រពីផ្លូវប្រសព្វ ឬផ្លូវបត់ ឬផ្លូវកោង និងចន្លោះយ៉ាងតិច១០ម៉ែត្រ ពីផ្លូវប្រសព្វ ឬផ្លូវបត់ ឬផ្លូវកោងនៃមហាវិថី។ នៅក្រៅទីប្រជុំជន យានទាំងអស់ត្រូវឈប់ ឬចតយ៉ាងតិចបំផុត ១០ម៉ែត្រពីផ្លូវប្រសព្វ ឬផ្លូវបត់ ឬផ្លូវកោង។

៦. ក្នុងការចត មុនពេលដើរឆ្ងាយពីយានជំនិះរបស់ខ្លួន អ្នកបើកបរត្រូវចាប់ហ្វាំងដៃ ឬមានវិធានការផ្សេងៗ ដើម្បីការពារគ្រោះថ្នាក់ជាយថាហេតុ នៅពេលដែលខ្លួនអវត្តមាន។

៧. ការចត ឬឈប់យានជំនិះនៅទីកន្លែងខាងក្រោម ៖

- នៅលើទ្រូងផ្លូវ ចិញ្ចើមផ្លូវ ដែលទុកបម្រុងឱ្យថ្មើរជើង និងក្នុងចន្លោះយ៉ាងតិច ៥ម៉ែត្រពីមុខគំនូសឆ្លុតកាត់ទទឹងទ្រូងផ្លូវសម្រាប់ អ្នកថ្មើរជើង ឬនៅលើគំនូសនេះ
- លើកន្លែងបម្រុងទុកសម្រាប់ការឈប់ ឬចត នៃយានប្រភេទខ្លះ

- នៅចន្លោះតែមន្ត្រីរដ្ឋ និងខ្សែបន្ទាត់បង្អួច បើសិនជានៅចន្លោះខ្សែគំនូសបង្អួច និងយានចតនេះតិចជាង៣ម៉ែត្រ ដែលមិនអាចឲ្យយានមួយផ្សេងទៀតបរបានដោយឥតឆ្លងកាត់ ឬជាន់លើខ្សែគំនូសបង្អួច
- នៅជិតបង្គោលភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍ ឬផ្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍ ដែលធ្វើឲ្យបាំងភ្នែកអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវ មិនអាចមើលឃើញសញ្ញាចរាចរណ៍ទាំងនេះបានទេ
- គ្រប់ទីកន្លែងដែលយាននេះ ធ្វើឲ្យរាំងស្ទះដល់ច្រកចូលចត ឬការឈប់នៃយានដទៃទៀត
- លើស្ពាន លើផ្លូវក្រោមស្ពាន លើផ្លូវក្នុងរូង លើផ្លូវចោតខ្លាំង លើផ្លូវប្រសព្វលើផ្លូវកាត់រថភ្លើង លើផ្លូវក្នុងរូងមូល ឬផ្លូវកោងខ្លាំង ដែលមិនអាចមើលឃើញយានផ្សេងទៀតពីចម្ងាយបាន
- នៅចន្លោះតិចជាង ២០ ម៉ែត្រពីមុខផ្លូវរថភ្លើងឆ្លងកាត់
- នៅចន្លោះតិចជាង ១០ ម៉ែត្រពីមុខ និងពីក្រោយទីតាំងបូមទឹករបស់យានពន្លត់អគ្គិភ័យ និងនៅមុខស្ថានីយ៍របស់យានពន្លត់អគ្គិភ័យ
- លើច្រកចេញចូល នៃអគារសាធារណៈ
- នៅមុខច្រកចេញ ចូលផ្ទះឯកជន លើកលែងតែយានរបស់ម្ចាស់ផ្ទះ
- ជាពីរជួរទន្ទឹមគ្នា
- នៅលើតែមន្ត្រីរដ្ឋម្ខាង បើនៅតែម្ខាងទៀត ដែលឈមមុខគ្នាជាកន្លែងទុកសម្រាប់ឲ្យយានជំនិះចត លើកលែងតែក្នុងករណី ដែលអាចចតបានទាំងសងខាង។
- នៅកន្លែងដែលមានសញ្ញាហាមឈប់ ឬហាមចត
- នៅលើទ្រូងផ្លូវថ្នល់លើសពី ៧២ ម៉ែត្រ
- នៅចន្លោះតិចជាង ១០ ម៉ែត្រពីមុខ និងពីក្រោយផ្លាកសញ្ញាកន្លែងរបស់រថយន្តក្រុងឈប់
- នៅចន្លោះតិចជាង ១ ម៉ែត្រពីមុខ ឬពីក្រោយរថយន្តដែលឈប់ ឬចតបន្តកន្ទុយគ្នា
- នៅជិតផ្លូវប្រសព្វ ឬផ្លូវបត់។

លើសពីនេះ ការចតត្រូវរកកន្លែងដែលសមរម្យ ប្រសិនបើអាចគ្រួរយកទៅធ្វើនៅកន្លែងចតយានយន្តបណ្តោះអាសន្ន កុំចតលើចិញ្ចើមផ្លូវ ឬទីសាធារណៈទាំងឡាយណា ដែលនាំឲ្យមានផលប៉ះពាល់ដល់អ្នកដទៃ។

២.៨. បញ្ហាប្រឈមលើការកកស្ទះចរាចរណ៍ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ

ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិជប៉ុន (JICA) ស្រាវជ្រាវឃើញថារាជធានីភ្នំពេញត្រូវប្រឈមមុខនឹងបញ្ហាពីរយ៉ាង គឺកំណើនប្រជាពលរដ្ឋ និងកំណើនយានយន្ត ដែលកំពុងតែកើតមាន

ឡើងជាបន្តបន្ទាប់រៀងរាល់ឆ្នាំ ហើយជាចាំបាច់ត្រូវតែស្វែងរងដំណោះស្រាយ ដើម្បីជៀសវាងការកកស្ទះចរាចរណ៍។

- ទីមួយ កំណើនប្រជាពលរដ្ឋ នៅឆ្នាំ១៩៩៨ ភ្នំពេញមានប្រជាពលរដ្ឋ ១លាននាក់។ ឆ្នាំ២០០៨ ប្រជាពលរដ្ឋបានកើនឡើង ១.៣៣លាននាក់ ខណៈនៅឆ្នាំ២០១០ មានការធ្វើសមាហរណកម្ម ឃុំចំនួន ២០ របស់ខេត្តកណ្តាល ធ្វើឲ្យដែនដីរាជធានីភ្នំពេញមានចំនួនប្រជាពលរដ្ឋ ១.៦៩លាននាក់នៅឆ្នាំ២០១៣ ស្ថិតិឆ្នាំ២០១៨ ចំនួន ១ ៤៧០ ៣០៣ នាក់។ JICA បានសន្និដ្ឋានថា ចំនួនប្រជាពលរដ្ឋនៅភ្នំពេញអាចកើនឡើងបន្ថែមទៀតរហូត ២.៨ លាននាក់នៅឆ្នាំ២០៣៥។
- ទីពីរ កំណើនយានយន្ត ចំនួនរថយន្តដែលបានចុះបញ្ជីនៅភ្នំពេញ បានកើនឡើង៣ដងក្នុងមួយទសវត្សរ៍ចុងក្រោយនេះ។ ការកើនឡើងចំនួនទោចក្រយានយន្ត ក៏ជាមូលហេតុនៃការកកស្ទះចរាចរណ៍ផងដែរ។ គិតត្រឹមខែកក្កដាឆ្នាំ២០១៨ ចំនួនយានយន្តនៅរាជធានីភ្នំពេញមានការកើនឡើងរហូតដល់ជាង ២.១៩លានគ្រឿង ក្នុងនោះចំនួនរថយន្តគ្រប់ប្រភេទមានចំនួន ៤៨ម៉ឺនគ្រឿង ម៉ូតូមានចំនួន ១.៧០លានគ្រឿង និងរ៉ឺម៉កកង់បីមានចំនួន១ម៉ឺន១ពាន់គ្រឿងដែលបានចុះបញ្ជី។

ជំពូកទី៣

ការវិភាគទិន្នន័យ

ជំពូកទី៣ ការវិភាគទិន្នន័យ

៣.១. វិធីសាស្ត្រវិភាគ និងប្រមូលទិន្នន័យ

៣.១.១ អាយុ និងភេទរបស់អ្នកបើកបរក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ

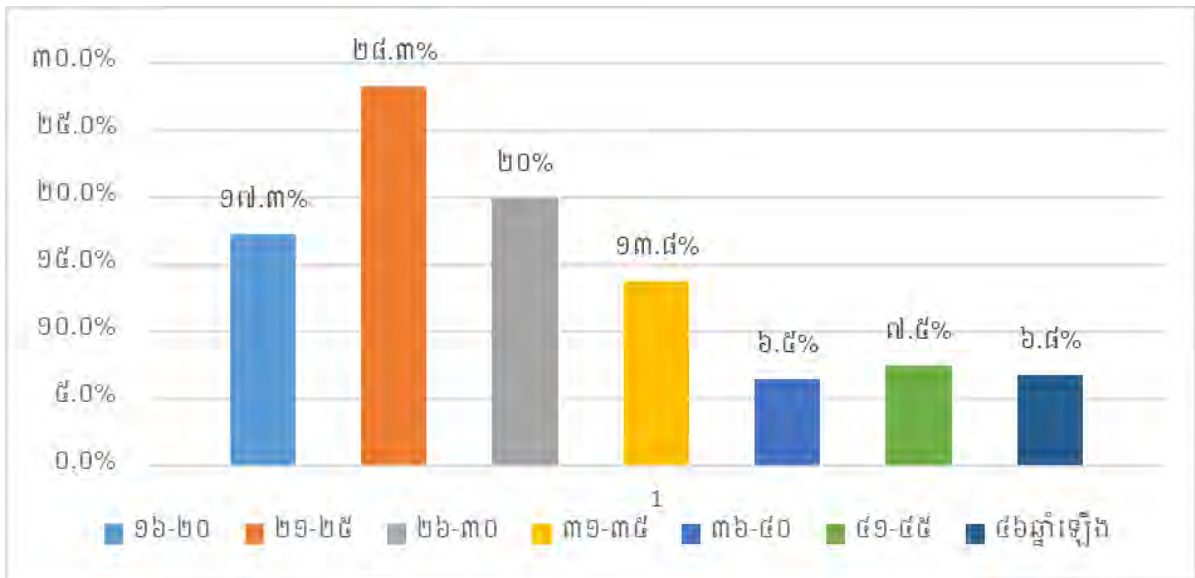
តារាងទី ៣.១ ចំនួនប្រជាពលរដ្ឋដែលផ្តល់កិច្ចសម្ភាសន៍គិតតាមចំនួនមនុស្ស

ភេទ	ចំនួន (នាក់)
ប្រុស	២១២ នាក់
ស្រី	១៨៨ នាក់

ប្រភពព័ត៌មាន ទិន្នន័យសម្ភាសន៍

ដើម្បីប្រមូលទិន្នន័យយកមកវិភាគឲ្យបានស៊ីជម្រៅ យើងខ្ញុំបានធ្វើកិច្ចសម្ភាសន៍ដោយផ្ទាល់ជាមួយនឹងប្រជាពលរដ្ឋចំនួន ៤០០នាក់ ក្នុងនោះមានភេទប្រុស ២១២នាក់ ភេទស្រី១៨៨នាក់ ដែលសុទ្ធសឹងតែជាអ្នកមានទីលំនៅ និងស្នាក់នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ។ តទៅនេះយើងនឹងបង្ហាញពីលទ្ធផល ដែលទទួលបានពីការសម្ភាសន៍ជាបន្តបន្ទាប់៖

ដ្យាក្រាមទី ៣.១ ការបែងចែកក្រុមអាយុប្រជាជនជាភាគរយ



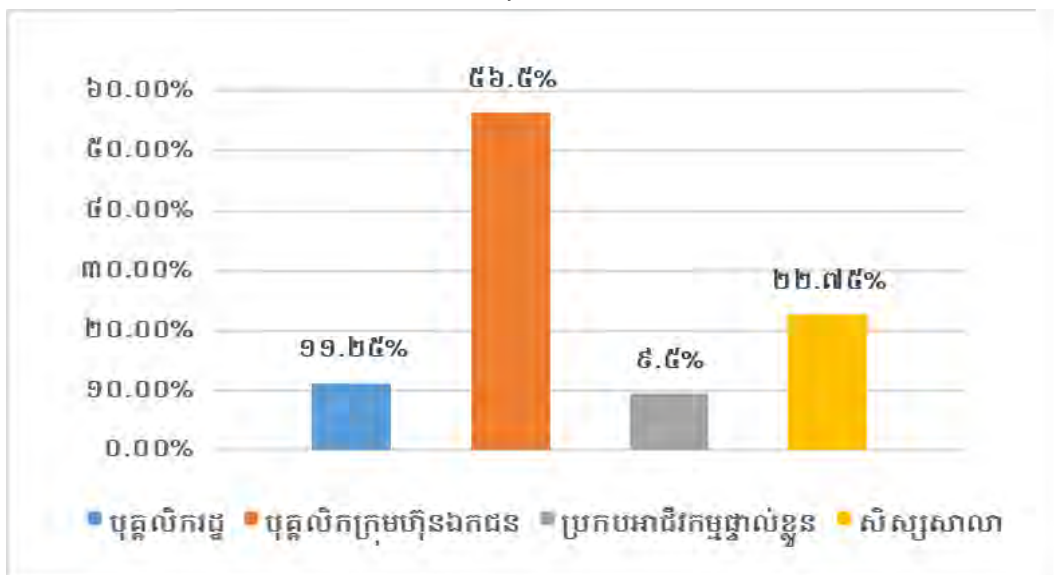
ប្រភពព័ត៌មាន ទិន្នន័យសម្ភាសន៍

ដ្យាក្រាមខាងលើនេះ បានបង្ហាញអំពីចំនួនប្រជាពលរដ្ឋក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ដែលជួបប្រទះផ្ទាល់នូវការកកស្ទះចរាចរណ៍កំឡុងពេលធ្វើដំណើរតាមដងផ្លូវ។ តាមរយៈការចុះកម្មសិក្សា

និងស្រាវជ្រាវដោយផ្ទាល់ យើងរកឃើញថាអ្នកបើកបរដែលមានអាយុចន្លោះពី ១៦ ដល់ ២០ ឆ្នាំ មាន ១៧.៣% អាយុចន្លោះពី ២១ ដល់ ២៥ ឆ្នាំ មាន ២៨.៣% អាយុចន្លោះពី ២៦ ដល់ ៣០ ឆ្នាំ មាន ២% អាយុចន្លោះពី ៣១ ដល់ ៣៥ ឆ្នាំ មាន ១៣.៨% អាយុចន្លោះពី ៣៦ ដល់ ៤០ ឆ្នាំ មាន ៦.៥% អាយុចន្លោះពី ៤១ ដល់ ៤៥ ឆ្នាំ មាន ៧.៥% អាយុចាប់ពី ៤៦ ឆ្នាំឡើងមាន ៦.៨%។ តាមរយៈការបកស្រាយខាងលើ បានបង្ហាញថាចំនួនប្រជាពលរដ្ឋ ដែលស្ថិតនៅអាយុចន្លោះពី ២១ ដល់ ២៥ ឆ្នាំ មានការធ្វើចរាចរណ៍ច្រើនជាងគេ ហើយចំនួនប្រជាពលរដ្ឋដែលស្ថិតនៅអាយុចន្លោះពី ៣៦ ដល់ ៤០ ឆ្នាំមានការធ្វើចរាចរណ៍តិចជាងគេ ប្រហាក់ប្រហែលគ្នានឹងចំនួនប្រជាពលរដ្ឋ ដែលស្ថិតនៅអាយុចន្លោះចាប់ពី ៤១ ដល់ ៤៥ ឆ្នាំ និង ៤៦ ឆ្នាំឡើងទៅដែរ។

៣.១.២. មុខរបរប្រជាពលរដ្ឋក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ

ដ្យាក្រាមទី ៣.២ ការបែងចែកក្រុមការងារប្រជាពលរដ្ឋគិតជាភាគរយ



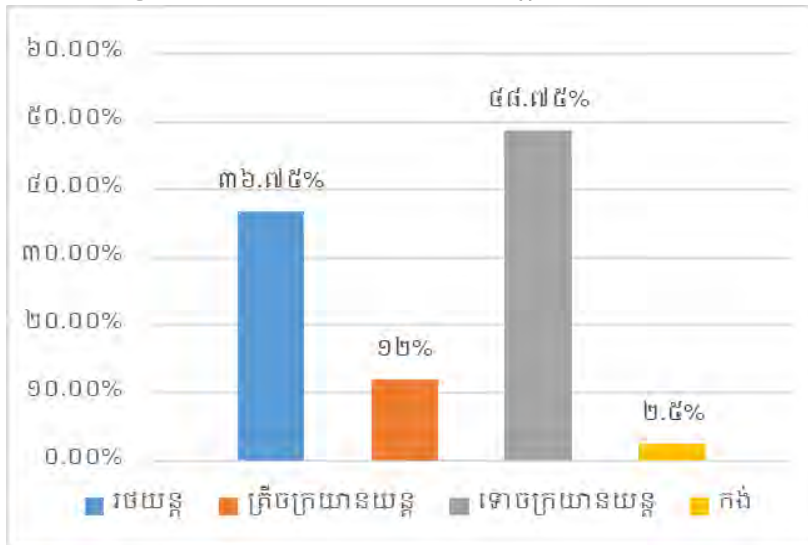
ប្រភពព័ត៌មាន ទិន្នន័យសម្ភាសន៍

ការងារប្រជាពលរដ្ឋដែលបានផ្តល់កិច្ចសម្ភាសន៍ ត្រូវបានបែងចែកជាបួនក្រុម ក្នុងនោះមាន បុគ្គលិករដ្ឋ ១១.២៥% បុគ្គលិកក្រុមហ៊ុនឯកជន ៥៦.៥% ប្រកបអាជីវកម្មផ្ទាល់ខ្លួន ៩.៥% និង សិស្សសាលា ២២.៧៥%។ ដូច្នេះ បុគ្គលិកធ្វើការក្រុមហ៊ុនឯកជនច្រើនជាងគេ ចំណែកអ្នកប្រកប អាជីវកម្មផ្ទាល់ខ្លួនមានតិចតួចប៉ុណ្ណោះ។

៣.២. ស្ថានភាពទូទៅនៃការធ្វើបរាចរណ៍

៣.២.១. ប្រភេទយានយន្ត

ដ្យាក្រាមទី ៣.៣ ប្រភេទយានយន្តគិតជាភាគរយ

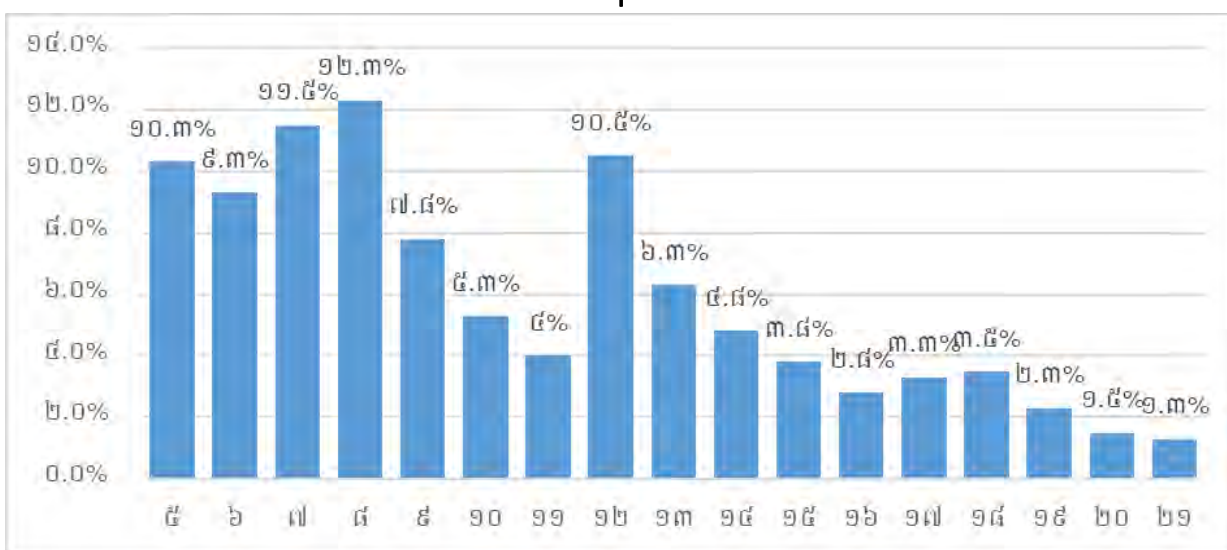


ប្រភពព័ត៌មាន ទិន្នន័យសម្ភាសន៍

ក្នុងចំណោមយានយន្តជំនិះទាំងបួនប្រភេទ របស់ប្រជាពលរដ្ឋដែលប្រើប្រាស់ជាមធ្យោបាយធ្វើដំណើរ មានរថយន្ត 36.75 % ត្រីចក្រយានយន្ត 9.2% ទោចក្រយានយន្ត 48.75% និងកង់ 2.5%។ ទោចក្រយានយន្តប្រជាពលរដ្ឋនិយមប្រើប្រាស់ច្រើនជាងគេ ចំណែកកង់ក៏មិនសូវពេញនិយមទេក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ។

៣.២.២. ចំនួនដងការធ្វើបរាចរណ៍ក្នុងមួយសប្តាហ៍របស់ប្រជាពលរដ្ឋរាជធានីភ្នំពេញ

ដ្យាក្រាមទី ៣.៤ ការចរចរណ៍ក្នុងមួយសប្តាហ៍គិតជាភាគរយ

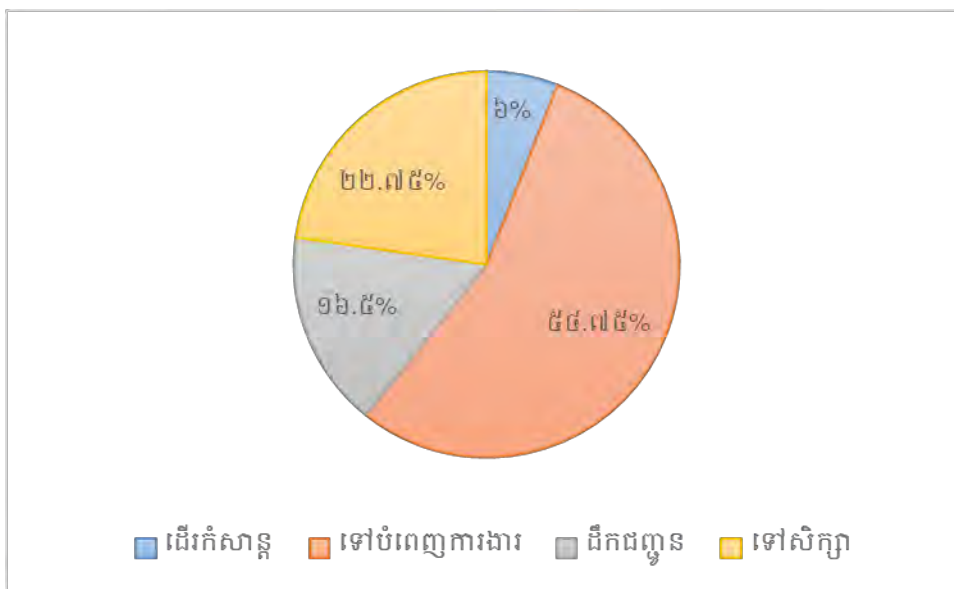


ប្រភពព័ត៌មាន ទិន្នន័យសម្ភាសន៍

ដ្យាក្រាមខាងលើបានបង្ហាញថា នៅក្នុងមួយសប្តាហ៍ប្រជាពលរដ្ឋអាចធ្វើដំណើរចេញក្រៅដើម្បីបំពេញភារកិច្ច និងកាតព្វកិច្ចផ្សេងៗ ក្នុងចន្លោះចាប់ពី ៥ ទៅ ២១ ដង។ តាមដ្យាក្រាម ប្រជាពលរដ្ឋធ្វើដំណើរក្នុងមួយសប្តាហ៍ ៥ ដង មាន ១០% មួយសប្តាហ៍ ៦ ដងមាន ៩.៣% មួយសប្តាហ៍ ៧ ដង មាន ១១.៥% មួយសប្តាហ៍ ៨ ដង មាន ១២.៣០% មួយសប្តាហ៍ ៩ ដង មាន ៧.៨% មួយសប្តាហ៍ ១០ ដង មាន ៥.៣% មួយសប្តាហ៍ ១១ ដង មាន ៤% មួយសប្តាហ៍ ១២ ដង មាន ១០.៥% មួយសប្តាហ៍ ១៣ ដង មាន ៦.៣% មួយសប្តាហ៍ ១៤ ដងមាន ៤.៨% មួយសប្តាហ៍ ១៥ ដង មាន ៣.៨០% មួយសប្តាហ៍ ១៦ ដង មាន ២.៨% មួយសប្តាហ៍ ១៧ ដង មាន ៣.៣% មួយសប្តាហ៍ ១៨ ដង មាន ៣.៥% មួយសប្តាហ៍ ១៩ ដង មាន ២.៣% មួយសប្តាហ៍ ២០ ដង មាន ១.៥% និងមួយសប្តាហ៍ ២១ ដង មាន ១.៣%។ ដូច្នេះ យើងសង្កេតឃើញថាក្នុងមួយសប្តាហ៍ប្រជាពលរដ្ឋ ធ្វើដំណើរចេញក្រៅចន្លោះពី ៥ ទៅ ៩ និង ១២ ដង ជាចំនួនដែលមានភាគរយច្រើនជាងគេ ហើយភាគរយច្រើនបំផុតនោះ គឺ ៨ ដងក្នុងមួយសប្តាហ៍។ ចំណែកចំនួនដែលមានដែលមានភាគរយតិចជាងគេបំផុតនោះ គឺ ២១ ដង។

៣.២.៣. គោលបំណងនៃការធ្វើចរាចរណ៍

ដ្យាក្រាមទី ៣.៥ គោលបំណងនៃការធ្វើចរាចរណ៍



ប្រភេទទី៖ ទិន្នន័យសម្ភាសន៍

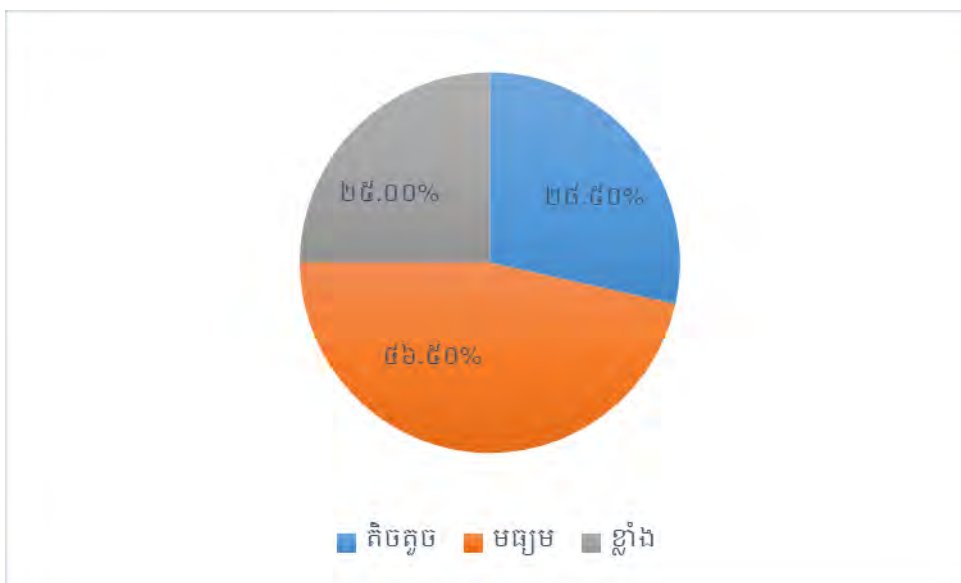
តាមដ្យាក្រាមខាងលើ បានបង្ហាញពីគោលបំណងបួនយ៉ាងសំខាន់ៗ នៅពេលប្រជាពលរដ្ឋធ្វើចរាចរណ៍ចេញទៅខាងក្រៅ រួមមានដើរលេងកំសាន្តតាមសួនច្បារសាធារណៈ មជ្ឈមណ្ឌលកំសាន្ត ជួបជុំបងប្អូន មិត្តភក្តិមាន ៦% ទៅបំពេញការងារ ឬប្រកបរបរចិញ្ចឹមជីវិត ៥៤.៧៥% បម្រើ

ឲ្យវិស័យដឹកជញ្ជូន ១៦.៥% និងទៅសិក្សា ២២.៧៥% ។ ដូច្នេះ យើងឃើញថាប្រជាពលរដ្ឋធ្វើដំណើរទៅបំពេញការងារមានភាគរយច្រើនជាងគេ និងធ្វើដំណើរកំសាន្តមានភាគរយតិចជាងគេ។

៣.៣. ការកកស្ទះចរាចរណ៍ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ

៣.៣.១. ស្ថានភាពនៃការកកស្ទះចរាចរណ៍

ដ្យាក្រាមទី ៣.៦ កម្រិតនៃការកកស្ទះចរាចរណ៍



ប្រភពព័ត៌មាន៖ ទិន្នន័យសម្ភាសន៍

តាមការផ្តល់ចម្លើយរបស់ប្រជាពលរដ្ឋក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ៤០០នាក់ ដែលបានជួបប្រទះផ្ទាល់នូវការកកស្ទះចរាចរណ៍កម្លាំងមក ក្នុងនោះមាន ២៨.៥% ឆ្លើយថាការកកស្ទះចរាចរណ៍មានកម្រិតតិចតួច ៤៦.៥% ឆ្លើយថាការកកស្ទះចរាចរណ៍មានកម្រិតមធ្យម និង ២៥% ឆ្លើយថាមានការកកស្ទះចរាចរណ៍ខ្លាំងរហូតដល់រាប់ម៉ោង។ បើតាមសម្តីពួកគាត់ យើងអាចនិយាយបានថា ស្ថានភាពកកស្ទះកន្លងមកគឺ ស្ថិតក្នុងកម្រិតមធ្យមអាចនៅទ្រាំរង់ចាំបាន។

៣.៣.២. ពេលវេលានៃការកកស្ទះ

ដើម្បីងាយស្រួលវិភាគទៅលើពេលវេលា នៃការកកស្ទះចរាចរណ៍ឲ្យបានច្បាស់លាស់ ដូច្នេះ ត្រូវចែកចេញជាបួនពេលវេលា គឺពេលព្រឹក ពេលថ្ងៃត្រង់ ពេលល្ងាច និងពេលរសៀល។ ការវិភាគលើចម្លើយ បានតម្រូវឲ្យប្រជាពលរដ្ឋ ដែលបានសម្ភាសន៍ទាំងអស់ ជ្រើសរើសយកចម្លើយមួយគត់តាមចន្លោះម៉ោង ដែលបានបែងចែកក្នុងពេលនីមួយៗ ដូច្នេះបួនពេលតម្រូវឲ្យពួកគាត់ផ្តល់ចម្លើយបួនមានដូចខាងក្រោម៖

៣.៣.២.១. ពេលព្រឹក

តារាងទី ៣.២ ការកកស្ទះចរាចរណ៍នៅពេលព្រឹកគិតជាភាគរយ

ពេលព្រឹក	ភាគរយ
ម៉ោង៦-៧	៥៤.៧៥%
ម៉ោង៧-៨	៤៤.៧៥%
ម៉ោង៨-៩	៣%
ម៉ោង១០-១១	គ្មាន

ប្រភពព័ត៌មាន ទិន្នន័យសម្ភាសន៍

តាមតារាងខាងលើបានបង្ហាញថា មានប្រជាពលរដ្ឋចំនួន ៥៤.៧៥% ឆ្លើយថានៅពេលព្រឹក ការកកស្ទះច្រើនកើតឡើងនៅចន្លោះម៉ោង ៦ ដល់ម៉ោង ៧ មានចំនួន ៤៤.៧៥% ឆ្លើយថានៅ ចន្លោះម៉ោង ៧ ដល់ម៉ោង ៨ និងចំនួន ៣% ឆ្លើយថានៅចន្លោះម៉ោង ៨ ដល់ម៉ោង ៩ ចំណែក ចន្លោះម៉ោង ១០ ដល់ម៉ោង ១១ មិនមានការកកស្ទះកើតឡើងទេ។

៣.៣.២.២. ពេលថ្ងៃត្រង់

តារាងទី ៣.៣ ការកកស្ទះចរាចរណ៍នៅពេលថ្ងៃត្រង់គិតជាភាគរយ

ពេលថ្ងៃត្រង់	ភាគរយ
ម៉ោង១១-១២	៥៦.៥%
ម៉ោង១២-១៣	៤៣.៥%

ប្រភពព័ត៌មាន ទិន្នន័យសម្ភាសន៍

ពេលថ្ងៃត្រង់មានប្រជាពលរដ្ឋចំនួន ៥៦.៥% ឆ្លើយថាកកស្ទះចរាចរណ៍ច្រើនកើតឡើងនៅ ចន្លោះម៉ោង ១១ ដល់ម៉ោង ១២ និងចំនួន ៤៣.៥% ទៀតឆ្លើយថាកើតឡើងនៅចន្លោះម៉ោង ១២ ដល់ម៉ោង ១៣ ។

៣.៣.២.៣. ពេលវេលា

តារាងទី ៣.៤ ការកកស្ទះចរាចរណ៍នៅពេលវេលាគិតជាភាគរយ

ពេលវេលា	ភាគរយអ្នកឆ្លើយ
ម៉ោង១៣-១៤	៥៨.៧៥%
ម៉ោង១៤-១៥	៤០%
ម៉ោង១៥-១៦	១.២៥%

ប្រភពព័ត៌មាន ទិន្នន័យសម្ភាសន៍

ពេលវេលាមានប្រជាពលរដ្ឋ ៥៨.៧៥% ឆ្លើយថាការកកស្ទះចរាចរណ៍ច្រើនកើតឡើងក្នុងចន្លោះម៉ោង ១៣ ដល់ម៉ោង ១៤ មាន ៤០% ឆ្លើយថាចន្លោះម៉ោង ១៤ ដល់ម៉ោង ១៥ និង ១.២៥% ឆ្លើយថាចន្លោះម៉ោង ១៥ ដល់ម៉ោង ១៦។

៣.៣.២.៤. ពេលវេលា

តារាងទី ៣.៥ ការកកស្ទះចរាចរណ៍នៅពេលល្ងាចគិតជាភាគរយ

ពេលវេលា	ភាគរយអ្នកឆ្លើយ
ម៉ោង១៦-១៧	៥០.២៥%
ម៉ោង១៧-១៨	៤៩.២៥%
ម៉ោង១៨-១៩	០.២៥%
ម៉ោង១៩-២០	០.២៥%

ប្រភពព័ត៌មាន ទិន្នន័យសម្ភាសន៍

ពេលវេលាមានប្រជាពលរដ្ឋចំនួន ៥០.២៥% ឆ្លើយថាស្ថានភាពចរាចរណ៍លើដងផ្លូវប្រែមកជាតានតឹងខ្លាំងនៅចន្លោះម៉ោង ១៦ ដល់ម៉ោង ១៧ ចំនួន ៤៩.២៥% ឆ្លើយថាចន្លោះម៉ោង ១៧ ដល់ម៉ោង ១៨ ចំនួន ០.២៥% ឆ្លើយថានៅចន្លោះម៉ោង ១៨ ដល់ម៉ោង ១៩ និង ចន្លោះម៉ោង ១៩ ដល់ម៉ោង ២០ ផងដែរ។

៣.៣.៣. ឥរិយាបថអ្នកបើកបរ

តារាងទី ៣.៦ ឥរិយាបថជម្រុញឲ្យមានការកកស្ទះចរាចរណ៍កាន់តែខ្លាំងគិតជាភាគរយ

ឥរិយាបថ	ភាគរយ
គ្មានសណ្តាប់ធ្នាប់	៥៧.៥%
គ្មានការអនុគ្រោះគ្នាទៅវិញទៅមក	៤២%
ប្រជ្រៀតគ្នាដូចរាចរាចរ	០.៥%

ប្រភពព័ត៌មាន ទិន្នន័យសម្ភាសន៍

ការឥរិយាបថល្អអាចបញ្ចៀសបញ្ហាកកស្ទះឲ្យធូរស្បើយ និងបង្កាច់ផ្ទុកចរាចរណ៍មួយចំនួន។ តាមតារាងឃើញថា ៥៧.៥% បើកបរគ្មានសណ្តាប់ធ្នាប់ ៤២% បើកបរគ្មានការអនុគ្រោះឲ្យគ្នាទៅវិញទៅមក និង ០.៥% ប្រជ្រៀតគ្នាដូចរាចរាចរ។

៣.៣.៤. ការកកស្ទះចរាចរណ៍តាមតំបន់

តារាងទី ៣.៧ ការកកស្ទះចរាចរណ៍តាមតំបន់ផ្លូវ និងតំបន់ទីផ្សារគិតជាភាគរយ

តំបន់កកស្ទះចរាចរណ៍	ភាគរយ
ផ្លូវ	៥៣.៥%
ផ្សារ	៤៦.៥%

ប្រភពព័ត៌មាន ទិន្នន័យសម្ភាសន៍

តាមតារាងឃើញថា ការកកស្ទះតំបន់ផ្លូវ មាន ៥៣.៥% និង ការកកស្ទះចរាចរណ៍តំបន់ផ្សារ ៤៦.៥%។ ដូច្នេះនៅតាមតំបន់ផ្លូវមានការកកស្ទះចរាចរណ៍ជាងតំបន់ផ្សារ។

៣.៤. មូលហេតុបង្កឲ្យមានការកកស្ទះចរាចរណ៍

តារាងទី ៣.៨ កត្តាបង្កនៃការកកស្ទះចរាចរណ៍គិតតាមចំនួនមនុស្ស និងភាគរយ

កត្តាបង្ក	ចំនួនអ្នកឆ្លើយ/៤០០នាក់	ភាគរយ
កត្តាមនុស្ស	៣៨០ នាក់	៩៥%
កត្តាផ្លូវថ្នល់	២៣៣ នាក់	៥៨.៣%
កត្តាយានយន្ត	២២១ នាក់	៥៥.៣%

ប្រភពព័ត៌មាន ទិន្នន័យសម្ភាសន៍

កត្តាសំខាន់ៗបី យ៉ាងដែលនាំឲ្យកើតមានការកកស្ទះចរាចរណ៍ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ។ ក្នុងចំណោមប្រជាជនរដ្ឋ ៣៨០នាក់ ធៀបនឹង ៤០០នាក់ ស្មើនឹង ៩០% បង្ហាញថាការកកស្ទះចរាចរណ៍បណ្តាលមកពីកត្តាមនុស្ស ចំនួន ២៣៣នាក់ ធៀបនឹង ៤០០នាក់ ស្មើនឹង ៥៨.៣% បណ្តាលមកពីកត្តាផ្លូវថ្នល់ និងចំនួន ២២១នាក់ទៀត ធៀបនឹង ៤០០នាក់ ស្មើនឹង ៥៥.៣% បណ្តាលមកពីកត្តាយានយន្ត។

៣.៥. ផលប៉ះពាល់នៃការកកស្ទះចរាចរណ៍

តាមរយៈការសិក្សាស្រាវជ្រាវកន្លងមក ឃើញថាផលប៉ះពាល់ពីការកកស្ទះចរាចរណ៍ ដែលប្រជាពលរដ្ឋបានផ្តល់ចម្លើយឲ្យមានច្រើនចំណុច ដូច្នេះយើងខ្ញុំបានបង្រួមមកពីចំណុចធំៗ ដើម្បីលើកយកមកវិភាគមានដូចខាងក្រោម៖

៣.៥.១. ខាតបង់សេដ្ឋកិច្ច

តារាងទី ៣.៩ បង្ហាញពីការខាតបង់លើសេដ្ឋកិច្ចគិតតាមចំនួនមនុស្ស និងភាគរយ

ខាតបង់សេដ្ឋកិច្ច	ចំនួនអ្នកឆ្លើយ/៤០០នាក់	ភាគរយ
ពេលវេលា និងការងារ	២២៥ នាក់	៥៦.៣%
ថវិកា	២២៤នាក់	៥៦%

ប្រភពព័ត៌មាន ទិន្នន័យសម្ភាសន៍

តារាងខាងលើ គឺជាសរសេររៀបរាប់របស់ប្រជាពលរដ្ឋដែលផ្តល់កិច្ចសម្ភាសន៍ បង្ហាញពីការខាតបង់ក្នុងសេដ្ឋកិច្ច ក្នុងនោះមាន ២២៥នាក់ធៀបនឹង ៤០០នាក់ ស្មើនឹង ៥៦.៣% ខាតបង់ពេលវេលា និងថវិកា និង ២២៤នាក់ធៀបនឹង ៤០០នាក់ ស្មើនឹង ៥៦% ខាតបង់លើថវិកា។

៣.៥.២. ប៉ះពាល់សុខុមាលភាពប្រជាពលរដ្ឋ

តារាងទី ៣.១០ បង្ហាញពីផលប៉ះពាល់លើសុខុមាលភាពគិតតាមចំនួនមនុស្ស និងភាគរយ

សុខុមាលភាពប្រជាពលរដ្ឋ	ចំនួនអ្នកឆ្លើយ/៤០០នាក់	ភាគរយ
ផ្លូវកាយ	២៣២ នាក់	៥៨%
ផ្លូវចិត្ត	២៣៣ នាក់	៥៨.៣%

ប្រភពព័ត៌មាន ទិន្នន័យសម្ភាសន៍

ក្នុងចម្លើយក៏បានបង្ហាញផងដែរថា ការប៉ះពាល់លើសុខុមាលភាព មាន ២៣២នាក់ ធៀបនឹង ៤០០នាក់ ស្មើនឹង ៥៨% បង្ហាញថា ប៉ះពាល់ខាងផ្លូវកាយ និងផ្លូវចិត្ត ២៣៣នាក់ ធៀបនឹង ៤០០នាក់ ស្មើនឹង ៥៣.៣%។

៣.៦. ដំណោះស្រាយ

ខាងក្រោម គឺជាលទ្ធផលបានមកពីការសម្ភាសន៍ប្រជាពលរដ្ឋ ដែលបកស្រាយ និងផ្តល់ដំណោះស្រាយពីការកកស្ទះចរាចរណ៍

តារាងទី ៣.១១ មតិយោបល់របស់ប្រជាពលរដ្ឋគិតតាមចំនួនមនុស្ស និងភាគរយ

ដំណោះស្រាយ	ចំនួនអ្នកឆ្លើយ/៤០០នាក់	ភាគរយ
កុំបើកបរបណ្តោស	២២៤ នាក់	៥៦%
គោរពសញ្ញាចរាចរណ៍	២៣៨ នាក់	៥៩.៥%
គោរពសិទ្ធិអាទិភាព	២២១ នាក់	៥៥.៣%
កុំយកចិញ្ចឹមផ្លូវធ្វើចំណត	២២០ នាក់	៥៥%
កុំលក់ដូរលើចិញ្ចឹមផ្លូវ	២១២ នាក់	៥៣%
រៀបចំកែលម្អសេវាសាធារណៈ	២១៧ នាក់	៥៤.៣%
កាត់បន្ថយការប្រើប្រាស់យានជំនិះផ្ទាល់ខ្លួន	២២៩ នាក់	៥៧.៣%
យល់ដឹងពីច្បាប់ចរាចរណ៍ឲ្យបានច្រើន	២៣៣ នាក់	៥៨.៣%
ផ្សព្វផ្សាយ និងអប់រំដល់ប្រជាពលរដ្ឋ	២១៩ នាក់	៥៤.៨%
មានភ្នាក់ងារចរាចរណ៍ជួយសម្រួល	២៤១ នាក់	៦០.៣%

ប្រភពព័ត៌មាន ទិន្នន័យសម្ភាសន៍

តារាងខាងលើនេះ គឺជាមតិយោបល់របស់បងប្អូនប្រជាពលរដ្ឋ ក្នុងការចូលរួមទៅលើវិធានការបង្កា និងកាត់បន្ថយបញ្ហាកកស្ទះក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ។

សេចក្តីសង្ខេប និងអនុសាសន៍

សេចក្តីសន្និដ្ឋាន និង អនុសាសន៍

១. សេចក្តីសន្និដ្ឋាន

បន្ទាប់ពីបានសិក្សាស្រាវជ្រាវ លើទ្រឹស្តី បទពិសោធន៍ ការប្រមូលទិន្នន័យ និងវិភាគទិន្នន័យ ដែលបានចុះសម្ភាសន៍ដោយផ្ទាល់ ជាមួយប្រជាពលរដ្ឋអស់រយៈពេលជាច្រើនខែកន្លងមក យើង សង្កេតឃើញថាការកកស្ទះចរាចរណ៍ នៅតែបន្តកើតមានឡើងដដែលៗក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ហើយ បានក្លាយជាប្រធានបទដ៏ចម្បងរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលក្នុងការស្វែងរកដំណោះស្រាយ។ ជាការពិត ណាស់បញ្ហាទាំងនេះកើតឡើងភាគច្រើនបណ្តាលមកពីការប្រព្រឹត្តរបស់ប្រជាពលរដ្ឋផ្ទាល់ មិនសូវ យល់ដឹងពីបញ្ហាចរាចរណ៍ច្បាស់លាស់ ការប្រកាន់ខ្ជាប់នូវផ្ទះគំនិតអវិជ្ជមាន គិតតែពីផល ប្រយោជន៍ផ្ទាល់ខ្លួនទើបបង្កឲ្យមានការរំខានលើដងផ្លូវសាធារណៈ។ បណ្តាញហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវ គោកមិនទាន់ឆ្លើយតបទៅនឹងកំណើនចំនួនប្រជាពលរដ្ឋប្រចាំឆ្នាំ និងបរិមាណយានយន្តដែល ចល័តមកពីបណ្តាខេត្តនានាទូទាំងប្រទេសនៅឡើយ ចំណែកឯមធ្យោបាយធ្វើដំណើរសាធារណៈ វិញ ក៏នៅមិនទាន់មានភាពសម្បូរបែបដែរ។ ម្យ៉ាងវិញទៀត ការកកស្ទះចរាចរណ៍បង្កផលប៉ះពាល់ ទៅលើសេដ្ឋកិច្ចមានខាតបង់ពេលវេលា និងការងារប្រជាពលរដ្ឋគ្រប់ជាន់ថ្នាក់ ហើយត្រូវចំណាយ ថវិកាច្រើនលើការធ្វើដំណើរ។ ចំពោះសុខុមាលភាពប្រជាពលរដ្ឋប៉ះពាល់ទាំងផ្លូវកាយ និងផ្លូវចិត្ត ហើយយើងតែងតែសង្កេតឃើញជារៀងៗថា ពួកគាត់មានអារម្មណ៍ធុញថប់នៅពេលធ្វើដំណើរ ការរង់ចាំទាំងអស់កម្លាំងក្រោមកម្ដៅថ្ងៃដ៏ក្ដៅហែង ពេលខ្លាំងត្រូវរង់ចាំហាលភ្លៀង ហាលខ្យល់លើ ដងផ្លូវ។

ក្រោមការដឹកនាំរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជានាពេលបច្ចុប្បន្ន យើងសង្កេតឃើញថាក្រសួង និងមន្ទីរសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូនបានយកចិត្តទុកដាក់លើការអភិវឌ្ឍន៍ កែលម្អប្រព័ន្ធហេដ្ឋា រចនាសម្ព័ន្ធគមនាគមន៍រាជធានីភ្នំពេញ មានការស្តារប្រព័ន្ធលូ ការជួសជុល និងស្ថាបនាផ្លូវថ្នល់ ស្ពាន ប្រព័ន្ធទឹកស្អាត ប្រព័ន្ធគ្លីនិកជាពិសេស គឺប្រព័ន្ធបញ្ជូនចរាចរណ៍មាន តម្លើងភ្លើងស្តុប បំពាក់ ស្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍ គូសគំនូសសញ្ញាចរាចរណ៍ថ្មីៗ និងការចុះអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍របស់អាជ្ញា ធរមានសមត្ថកិច្ចនៅតាមខណ្ឌនីមួយៗ នៅទូទាំងរាជធានីកន្លងមក បញ្ហាកកស្ទះ និងគ្រោះថ្នាក់ ចរាចរណ៍ត្រូវបានកាត់បន្ថយយ៉ាងច្រើន។ ជាមួយគ្នាបទល្មើសចរាចរណ៍ផ្សេងៗទៀត ក៏មានតិច ជាងមុនដែរ ដោយសារប្រជាពលរដ្ឋមានការយល់ដឹងច្រើនលើច្បាប់ចរាចរណ៍។ ដូច្នេះ យើង សន្និដ្ឋានដំណោះស្រាយនេះពិតជាមានប្រសិទ្ធភាព។

សរុបសេចក្តីមកការសិក្សាលើប្រធានបទនេះ ពិតជាបានផ្តល់នូវចំណេះដឹង រួមទាំងបទពិសោធន៍ជាច្រើន។ តាមរយៈកិច្ចការនេះ អាចឲ្យយើងប្រើប្រាស់ជាចំណេះដឹង និងបើកផ្លូវដល់អ្នកសិក្សាស្រាវជ្រាវនានានៅពេលក្រោយទៀត។ ជាចុងក្រោយ ក្នុងនាមយើងជាប្រជាពលរដ្ឋមានកាតព្វកិច្ចសំខាន់ណាស់ ដើម្បីអភិវឌ្ឍន៍ប្រទេសជាតិយើងឲ្យជឿនលឿន។ លើសពីនេះ ការរស់នៅត្រូវគោរពច្បាប់ទម្លាប់ ចេះសាមគ្គីគ្នា ចេះស្រលាញ់គ្នា ចេះគោរពសិទ្ធិ ឲ្យតម្លៃគ្នា កុំឲ្យប្រទេសជិតខាងគេជិះជាន់ ព្រោះថាមានតែខ្មែរប៉ុណ្ណោះដែលអាចជួយខ្មែរបានជារៀងរហូត។

២. អនុសាសន៍

ការបកស្រាយប្រធានបទខាងលើ បានបង្ហាញពីបរិបទជុំវិញបញ្ហាការកកស្ទះចរាចរណ៍ដែលជានិច្ចកាលតែងតែកើតមានឡើងនៅរាជធានីភ្នំពេញ។ យើងសង្កេតឃើញថានៅមានចំណុចខ្វះខាត និងចំណុចខ្សោយមួយចំនួន ដែលជាប់ពាក់ព័ន្ធនឹងបញ្ហានេះ។ ហេតុដូច្នេះ ដើម្បីរួមចំណែកក្នុងការលើកស្ទួយ និងអភិវឌ្ឍន៍លើបញ្ហាចរាចរណ៍ឲ្យប្រសើរឡើង ហើយជម្រុញវិស័យសេដ្ឋកិច្ចឲ្យកាន់តែមានភាពរីកចម្រើន យើងខ្ញុំសូមចូលរួមផ្តល់អនុសាសន៍តទៅ៖

- បើយុទ្ធនាការអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍ និងផ្សព្វផ្សាយជាសាធារណៈទៅដល់ប្រជាពលរដ្ឋគ្រប់មជ្ឈដ្ឋានឲ្យមានប្រសិទ្ធភាព ដោយទាមទារឲ្យអ្នកបើកបរទាំងអស់ចូលរួមគោរពច្បាប់ចរាចរណ៍ឲ្យបានគ្រប់ៗគ្នា។
- ចាត់វិធានការគ្រប់បុគ្គលទាំងអស់ ដែលបានប្រព្រឹត្តល្មើសច្បាប់ចរាចរណ៍ ឬលិខិតបទដ្ឋាននានាដែលចេញដោយរាជរដ្ឋាភិបាល ឲ្យបានស្មើភាពគ្នាទាំងមន្ត្រីរាជការ និងប្រជាពលរដ្ឋទូទៅដោយមិនគិតពីឋានៈ តួនាទី ភារកិច្ច និងការរើសអើងអ្វីឡើយ។
- អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចត្រូវគោរពតួនាទីរបស់ខ្លួនក្នុងការបម្រើដល់ប្រជាពលរដ្ឋ ការពារផលប្រយោជន៍រួម និងសណ្តាប់ធ្នាប់សាធារណៈ ព្រមទាំងប្រចាំការនៅនៅនឹងកន្លែង ដើម្បីដោះស្រាយរាល់បញ្ហាដែលបានកើតឡើងដោយប្រការណាមួយ
- បើកបរប្រកបដោយការទទួលខុសត្រូវ ចេះគោរពសិទ្ធិបុគ្គល និងយោគយល់អធ្យាស្រ័យគ្នាទៅវិញទៅមក ជាពិសេសគួរប្រកាន់ខ្ជាប់ឥរិយាបថវិជ្ជមាន ប្រកបដោយក្រមសីលធម៌ និងសុវត្ថិភាព។
- ប្រើប្រាស់ពាក្យសម្តីសន្ទនា និងអាកប្បកិរិយាឲ្យបានសមរម្យរវាងប្រជាពលរដ្ឋ និងភ្នាក់ងារនគរបាលចរាចរណ៍។

- ប្រជាពលរដ្ឋគួរគិតពីផលប្រយោជន៍រួម កុំគិតតែផលប្រយោជន៍ផ្ទាល់ខ្លួន ត្រូវប្រើប្រាស់ចិញ្ចឹមផ្លូវសាធារណៈឲ្យបានសមស្រប បញ្ចៀសរាល់ការរំលោភបំពានលើចិញ្ចឹមផ្លូវ និងរាល់សកម្មភាពទាំងឡាយណាដែលបង្កការរំខាននៅលើដងផ្លូវ។
- ជម្រុញប្រជាពលរដ្ឋទាំងអស់ឈ្វេងយល់ពីច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកឲ្យបានច្រើន ជាពិសេសតម្រូវឲ្យអ្នកបើកបរទាំងអស់មានប័ណ្ណបើកបរត្រឹមត្រូវតាមច្បាប់ដែលបានកំណត់។
- បំពាក់ស្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍ឲ្យបានគ្រប់គ្រាន់នៅតាមដងផ្លូវ និងទីសាធារណៈ សម្រាប់គំនូសសញ្ញាដែលរលុបបាត់គួរគូសសារជាថ្មី ដើម្បីរក្សាសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍។ ត្រួតពិនិត្យប្រព័ន្ធលើស្តង់ដារកុំឲ្យមានការអាក់អន់ និងបំពាក់កាមេរ៉ាសុវត្ថិភាពឲ្យបានច្រើន ដើម្បីតាមដានរាល់សកម្មភាពក្នុងការធ្វើដំណើររបស់ប្រជាពលរដ្ឋ។
- លុបបំបាត់ការស្តុកប៉ាន់ករណីអាជីវករលក់ដូរតាមចិញ្ចឹមផ្លូវ ដោយសារមន្ត្រីរាជការទទួលយកលាភសក្ការៈ ជាពិសេសការបិតបាំងរាល់អាជីវកម្មទាំងឡាយណាដែលរំលោភបំពានលើផ្លូវសាធារណៈ។
- រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជានឹងមានគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍រាជធានីភ្នំពេញឲ្យកាន់តែរីកចម្រើន ជឿនលឿនគ្រប់វិស័យនៅថ្ងៃអនាគត ហេតុដូច្នេះ លើកទឹកចិត្ត និងសំណូមពរប្រជាពលរដ្ឋទាំងអស់ចូលរួមឲ្យបានខ្ជាប់ខ្ជួន។

ឯកសារយោង

ឯកសារយោង

១. គេហទំព័រ <https://opendevelopmentcambodia.net/km/topics/infrastructure/> ចូលមើលចុងក្រោយថ្ងៃទី១៤ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០១៩
២. គេហទំព័រ https://en.wikipedia.org/wiki/Traffic_flow ចូលមើលចុងក្រោយថ្ងៃទី០៨ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩
៣. គេហទំព័រ https://en.wikipedia.org/wiki/Traffic_flow#History ចូលមើលចុងក្រោយថ្ងៃទី០៨ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩
៤. ខ្លឹមសារសៀវភៅណែនាំសម្រាប់អ្នកបើកបរនៅរដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ា សហរដ្ឋអាមេរិកបកប្រែជាភាសាខ្មែរចោះពុម្ពឆ្នាំ២០១៦ ទំព័រ៤៩ ដល់៦១
៥. គេហទំព័រ <https://www.cnbc.com/2019/02/11/americas-87-billion-traffic-jam-ranks-boston-and-dc-as-worst-in-us.html> ចូលមើលចុងក្រោយថ្ងៃទី០៩ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩
៦. គេហទំព័រ <https://www.findingtheuniverse.com/tips-for-driving-in-usa/> ចូលមើលចុងក្រោយថ្ងៃទី០៩ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩
៧. គេហទំព័រ <https://www.findingtheuniverse.com/tips-for-driving-in-usa/> ចូលមើលចុងក្រោយថ្ងៃទី០៩ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩
៨. គេហទំព័រ <https://www.sanook.com/auto/11209/> ចូលមើលចុងក្រោយថ្ងៃទី០៩ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩
៩. គេហទំព័រ <https://www.japan-experience.com/car-rental/japan-by-car/road-signs-and-driving-regulations-in-japan> ចូលមើលចុងក្រោយថ្ងៃទី០៩ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩
១០. គេហទំព័រ <https://www.internations.org/japan-expats/guide/driving-in-japan-15627> ចូលមើលចុងក្រោយថ្ងៃទី០៩ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩
១១. គេហទំព័រ <https://www.japan-guide.com/e/e2022.html> ចូលមើលចុងក្រោយថ្ងៃទី០៩ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩
១២. គេហទំព័រ <https://www.police.gov.sg/resources/traffic-matters/road-safety-campaigns/use-your-roadsense/road-culture> ចូលមើលចុងក្រោយថ្ងៃទី០៩ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩
១៣. គេហទំព័រ <http://www.adcidl.com/Driving-in-Singapore.html> ចូលមើលចុងក្រោយថ្ងៃទី០៩ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩

១៤. គេហទំព័រ <http://www.adcidl.com/Driving-in-Singapore.html> ចូលមើលចុងក្រោយថ្ងៃទី០៩ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩
១៥. គេហទំព័រ <https://www.lonelyplanet.com/thorntree/forums/asia-thailand/thailand/driving-in-thailand-20-things-to-think-about> ចូលមើលចុងក្រោយថ្ងៃទី០៩ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩
១៦. គេហទំព័រ <http://www.adcidl.com/Driving-in-Thailand.html> ចូលមើលចុងក្រោយថ្ងៃទី០៩ ខែ មិថុនា ឆ្នាំ២០១៩
១៧. គេហទំព័រ <http://phnompenh.gov.kh/phnom-penh-city/> ចូលមើលចុងក្រោយថ្ងៃទី១០ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩
១៨. គេហទំព័រ <http://phnompenh.gov.kh/phnom-penh-city/facts/notable-data/> ចូលមើលចុង ក្រោយថ្ងៃទី១០ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩
១៩. គេហទំព័រ <http://phnompenh.gov.kh/phnom-penh-city/> ចូលមើលចុងក្រោយថ្ងៃទី១០ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩
២០. គេហទំព័រ <http://www.mpwt.gov.kh/kh/post/5059> ចូលមើលចុងក្រោយថ្ងៃទី១០ ខែមិថុនា ឆ្នាំ ២០១៩
២១. គេហទំព័រ <http://kampuscheathmey.com/2016/archives/1025392> ចូលមើលចុងក្រោយថ្ងៃទី១០ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩
២២. គេហទំព័រ <https://vayofm.com/news/detail/81310-474919245.html> ចូលមើលចុងក្រោយថ្ងៃទី ១១ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩
២៣. គេហទំព័រ <https://www.khmerload.com/news/68737> ចូលមើលចុងក្រោយថ្ងៃទី១១ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩
២៤. គេហទំព័រ <https://opendevelopmentcambodia.net/km/profiles/access-to-public-service/public-transportation/> ចូលមើលចុងក្រោយថ្ងៃទី១២ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩
២៥. គេហទំព័រ <http://www.mpwt.gov.kh/en/post/338> ចូលមើលចុងក្រោយថ្ងៃទី១២ ខែមិថុនា ឆ្នាំ ២០១៩
២៦. គេហទំព័រ <http://www.mpwt.gov.kh/kh/post/4257> ចូលមើលចុងក្រោយថ្ងៃទី០៧ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩
២៧. គេហទំព័រ <https://khmerdeng.com/all-fly-bridge-in-phnom-penh/> ចូលមើលចុងក្រោយថ្ងៃទី១២ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩

២៨. គេហទំព័រ <http://www.mpwt.gov.kh/kh/post/5329> ចូលមើលចុងក្រោយថ្ងៃទី១៣ ខែមិថុនា ឆ្នាំ ២០១៩

២៩. របាយការណ៍ចុះផ្សាយរបស់សាលារាជធានីភ្នំពេញ ថ្ងៃទី១៤ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៨ មានចំណងជើងថា “សូមស្វែងយល់ពីគម្រោងសាងសង់ ស្ពានអាកាស និងផ្លូវក្រោមដីរង្វង់មូលចោមចៅ”

៣០. គេហទំព័រ <http://www.mpwt.gov.kh/kh/post/3126> ចូលមើលចុងក្រោយថ្ងៃទី១៥ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩

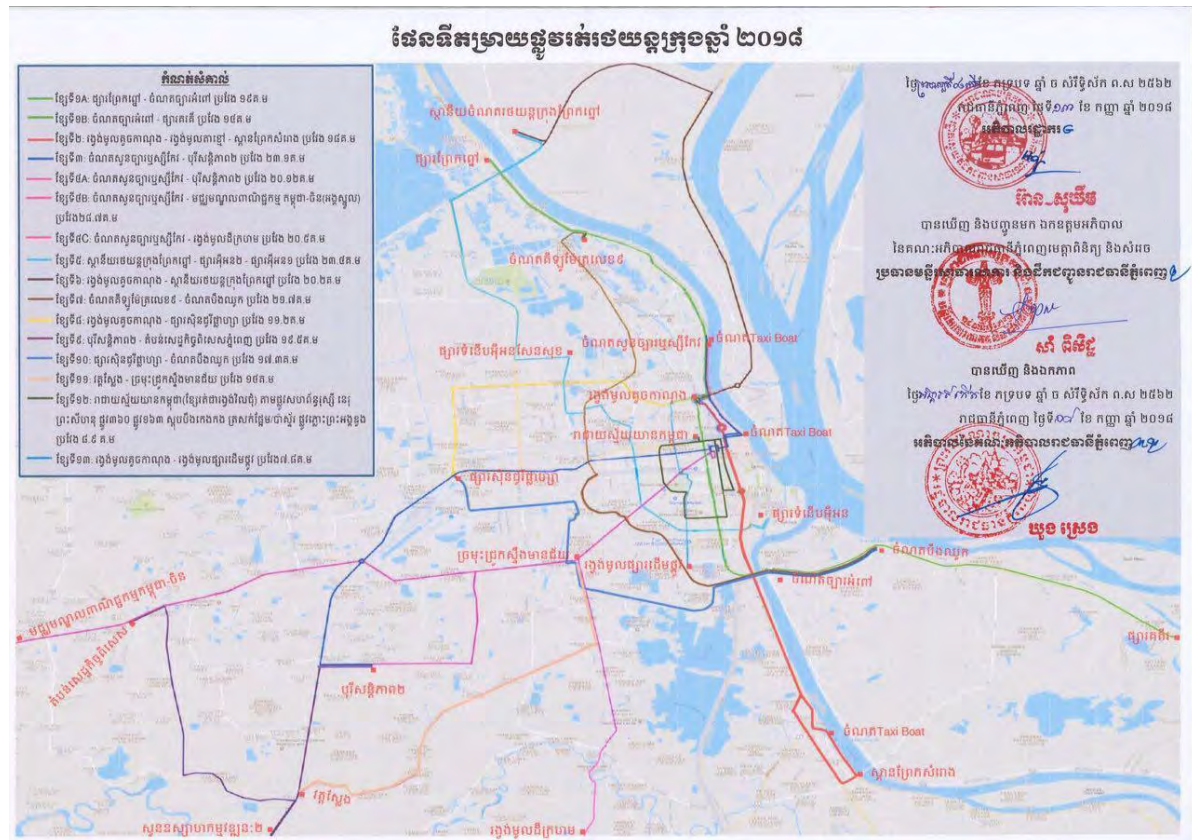
အပူပူပူ

ឧបសម្ព័ន្ធទី១៖ ផែនទីប្រាសាទរាជធានីភ្នំពេញ



ប្រភពគេហទំព័រ http://www.orangesmile.com/common/img_city_maps/phnom-penh-map-0.jpg

ဥပဓမ္မိဒ္ဓါဝါဒိယံ ဝိသေသိကုပ္ပာယန္တိတံစရိယန္တုပ္ပာယန္တိတံ



ប្រភព <http://freshnewsasia.com/index.php/en/localnews/100760-2018-10-01-07-38-28.html>

ឧបសម្ព័ន្ធទី៣៖ វិគ្គប័ណ្ណនៃសំនុំពិចារ័បរាចរណ៍ផ្លូវគោកបោះពុម្ពឆ្នាំ២០១៥



គណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពបរាចរណ៍ផ្លូវគោក ជំនួយស្មារតីស្តីពីច្បាប់បរាចរណ៍ផ្លូវគោកសម្រាប់ឧបត្ថម្ភធម្មនុញ្ញ ប្រកាសខាងៗដែលត្រូវបង្កើនចំពោះអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវ

១. ច្បាប់ស្តីពីបរាចរណ៍ផ្លូវគោក

១. អ្នកជិះកង់ និងថ្មើរជើង ៖

- ✓ អ្នកជិះកង់ ត្រូវដោះស្រាយស្លាបស្តាប់ផុត និងត្រូវធ្វើការបត់ឆ្វេង ដោយប្រុងប្រយ័ត្ន ឬបើចាំបាច់ត្រូវចុះបណ្តើរក្រុងដូចថ្មើរជើងដែរ (បើពាក់មួកសុវត្ថិភាពតែគឺជាការប្រសើរ)
- ✓ ថ្មើរជើង ត្រូវដើរលើចិញ្ចើម ឬជាយន្តរ័។ បើពុំមានចិញ្ចើម ឬជាយន្តរ័ត្រូវដោះស្រាយស្លាបស្តាប់ផុត និងត្រូវឆ្លងកាត់នៅលើគំនូសសញ្ញាសម្រាប់ថ្មើរជើងឆ្លងកាត់ បើពុំមានគំនូសសញ្ញាទេ ត្រូវឆ្លងកាត់តាមកែងទទឹង ចូលដោយប្រុងប្រយ័ត្ន។

២. អ្នកបើកបរម៉ូតូ, ម៉ូតូកង់បី, ម៉ូតូសណ្តោងរ៉ឺម៉ក

ក. អ្នកបើកបរម៉ូតូ ត្រូវមាន៖

- ✓ អ្នកបើកបរម៉ូតូ ដែលមានទំហំស៊ីឡាំងមិនលើសពី១២៥សេសេ ត្រូវមានអាយុចាប់ពី១៥ឆ្នាំឡើង និងត្រូវយកភ្ជាប់តាមខ្លួននូវអត្តសញ្ញាណប័ណ្ណសម្គាល់ខ្លួន ឬ លិខិតបញ្ជាក់អត្តសញ្ញាណដែលមានតំលៃស្មើ
- ✓ អ្នកបើកបរម៉ូតូ ដែលមានទំហំស៊ីឡាំងចាប់ពី១២៦សេសេឡើងទៅ ត្រូវយកភ្ជាប់តាមខ្លួននូវប័ណ្ណបើកបរប្រភេទ ក
- ✓ អ្នកបើកបរម៉ូតូកង់បី និងម៉ូតូសណ្តោងរ៉ឺម៉ក ត្រូវយកភ្ជាប់តាមខ្លួននូវប័ណ្ណបើកបរប្រភេទ ក

ខ. ម៉ូតូ ត្រូវមាន៖

- ✓ ប័ណ្ណសម្គាល់ម៉ូតូត្រូវយកភ្ជាប់តាមខ្លួន និងពាក់ផ្លាកលេខត្រឹមត្រូវ
- ✓ មានកញ្ចក់មើលក្រោយ កង់ល្អ ហ្វ្រាំងស៊ី ភ្លើង និងកញ្ចក់ចាំងពន្លឺត្រូវដំណើរការច្បាស់ល្អ

គ. ពេលបើកបរ ៖

- ✓ ត្រូវពាក់មួកសុវត្ថិភាពទាំងអ្នកបើកបរ និងអ្នករួមដំណើរព្រមទាំងកុមារដែលមានអាយុពី៣ឆ្នាំឡើង
- ✓ ពេលចេញដំណើរត្រូវមើលឆ្វេងស្តាំ និងត្រូវប្រកាន់ស្តាំជានិច្ច
- ✓ គោរពសញ្ញាចរាចរណ៍ (គំនូស ផ្លាក ភ្លើង និងសញ្ញាបញ្ជាបេសក្តាកង់រាចរណ៍)
- ✓ ល្បឿនអតិបរមា ក្នុងទីប្រជុំជន៣០គ.ម/ម៉
- ✓ ល្បឿនអតិបរមាក្រៅទីប្រជុំជន៤០គ.ម/ម៉ សម្រាប់ម៉ូតូកង់៣ និងម៉ូតូសណ្តោងរ៉ឺម៉ក ៦០គ.ម/ម៉ សម្រាប់ម៉ូតូត្រីម៉ាឌីសេសេ និង៧០គ.ម/ម៉ សម្រាប់ម៉ូតូលើស១២៥សេសេ
- ✓ បើកបរមិនស្ថិតក្រោមឥទ្ធិពលគ្រឿងស្រវឹង ឬគ្រឿងញៀន
- ✓ ត្រូវបន្ថយល្បឿន និងគោរពសិទ្ធិអាទិភាពនៅផ្លូវប្រសព្វ

- ✓ មុនពេលបត់ឆ្នេង ឬស្តាំ ត្រូវមើលកញ្ចក់មើលក្រោយ មើលទិសឆ្នេង ស្តាំ ពីមុខ និងឲ្យភ្លើងសញ្ញាប្តូរទិស ឬលើកដៃជាសញ្ញាក្នុងចម្ងាយយ៉ាងតិច២០ម៉ែត្រ
- ✓ កុំជែង(វ៉ា) ក្នុងស្ថានភាពគ្រោះថ្នាក់ និងត្រូវផ្តល់ភ្លើងសញ្ញា ឬស៊ីផ្លេដលំយោនយន្តខាងមុខបានដឹង
- ✓ ហាមផ្ទុកមនុស្ស ឬទំនិញលើសចំណុះ សំពឹងសំពោង និងហាមប្រើទូរស័ព្ទដោយគ្មានឧបករណ៍ភ្ជាប់សម្លេង
- ✓ ត្រូវមានស្មារតីប្រុងប្រយ័ត្ន ចេះយោគយល់អធ្យាស្រ័យ

៣. អ្នកជិះថយន្ត

ក. អ្នកបើកបរថយន្ត ត្រូវ ៖

- ✓ យកជាប់តាមខ្លួននូវបន្លាបើកបរត្រឹមត្រូវតាមប្រភេទយានយន្ត

ខ. ថយន្ត ត្រូវ ៖

- ✓ មានបន្លាសម្គាល់ថយន្ត និងពាក់ផ្លាកលេខត្រឹមត្រូវ
- ✓ វិញ្ញាបនបត្រត្រួតពិនិត្យលក្ខណៈបច្ចេកទេស
- ✓ លិខិតអនុញ្ញាតធ្វើអាជីវកម្មថយន្ត
- ✓ មានកញ្ចក់មើលក្រោយ មានកង់ល្អ ប្រាំងស៊ី ចង្កូត ផ្គិតទឹកជូតកញ្ចក់មុខ-ក្រោយ និងកញ្ចក់ចាំងពន្លឺត្រូវដំណើរការច្បាស់ល្អ

* រាល់ឯកសារខាងលើ ត្រូវយកតាមថយន្តជានិច្ច។

គ. ពេលបើកបរ ៖

- ✓ ត្រូវពាក់ខ្សែត្រវ៉ាត់សុវត្ថិភាព ប្រុងប្រយ័ត្ន និងប្រកាន់ស្តាំជានិច្ច
- ✓ គោរពសញ្ញាចរាចរណ៍ (គំនូសសញ្ញា ផ្លាកសញ្ញា ភ្លើងសញ្ញា និងសញ្ញាបញ្ជារបស់ភ្នាក់ងារចរាចរណ៍)
- ✓ ល្បឿនអតិបរមា ក្នុងទីប្រជុំជន៤០គ.ម/ម៉
- ✓ ល្បឿនអតិបរមា ក្រៅទីប្រជុំជន៦០គ.ម/ម៉ សម្រាប់ថយន្តសណ្តោងម៉ែក , ៧០គ.ម/ម៉ សម្រាប់ថយន្តដឹកទំនិញ ធុនធ្ងន់ , ៨០គ.ម/ម៉ សម្រាប់ថយន្តគ្រួសារ និងថយន្តដឹកអ្នកដំណើរ , ៩០គ.ម/ម៉ សម្រាប់ថយន្តគ្រួសារ និងថយន្តដឹកអ្នកដំណើរសម្រាប់ផ្លូវដែលមានគន្លងផ្លូវចាប់ពី៤ឡើង និងមានខឿនបែងចែកទ្រូងផ្លូវ
- ✓ បើកបរមិនស្ថិតក្រោមឥទ្ធិពលគ្រឿងស្រវឹង ឬគ្រឿងញៀន
- ✓ ត្រូវបន្ថយល្បឿន និងគោរពលិខិតិភាពនៅផ្លូវប្រសព្វ
- ✓ មុនពេលបត់ឆ្នេង ឬស្តាំ ត្រូវមើលកញ្ចក់មើលក្រោយ មើលទិសឆ្នេង ស្តាំ ពីមុខ និងឲ្យភ្លើងសញ្ញាប្តូរទិស ឬលើកដៃជាសញ្ញាក្នុងចម្ងាយយ៉ាងតិច២០ម៉ែត្រ
- ✓ កុំជែង(វ៉ា) ក្នុងស្ថានភាពគ្រោះថ្នាក់ និងត្រូវផ្តល់ភ្លើងសញ្ញា ឬស៊ីផ្លេដលំយោនយន្តខាងមុខបានដឹង
- ✓ មុនពេលឈប់ត្រូវផ្តល់ភ្លើងសញ្ញាប្តូរទិសក្នុងចម្ងាយយ៉ាងតិច២០ម៉ែត្រ ឬលើកដៃផ្តល់សញ្ញាជាមុន មិនឈប់កន្លែងហាមឃាត់ ឬកន្លែងមានការកកស្ទះ
- ✓ មិនចតនៅកន្លែងហាមឃាត់ នៅលើទ្រូងផ្លូវចង្អៀត និងត្រូវប្រើភ្លើងសញ្ញាអាសន្នជាដំណឹងក្នុងករណីមិនអាចបើកបរចេញពីទ្រូងផ្លូវបាន

- ✓ ហាមផ្ទុកមនុស្ស ឬទំនិញលើសចំណុះ សំពឹងសំពោង និងហាមប្រើទូរស័ព្ទដោយគ្មានឧបករណ៍ភ្ជាប់សម្លេង
- ✓ ត្រូវមានបំពង់ពន្លឺអគ្គិភ័យ និងសញ្ញាត្រីកោណផ្តល់ដំណឹង
- ✓ ត្រូវមានស្មារតីប្រុងប្រយ័ត្ន ចេះយោគយល់អធ្យាស្រ័យ

II. សញ្ញាចរាចរណ៍

១. ភ្លើងសញ្ញា

- > ភ្លើងពណ៌ក្រហម គឺជាសញ្ញាឃាត់ឲ្យឈប់ អ្នកបើកបរម៉ូតូឬអ្នកបើកបរម៉ូតូកង់ប៊ី ឬអ្នកបើកបរម៉ូតូសណ្តោង រឹមកប្រយោជន៍ត្រូវឈប់នៅមុខខ្សែបន្ទាត់គំនូសជាប់ពណ៌សកាត់ទទឹងទ្រូងផ្លូវឬមុខគំនូសសម្រាប់ថ្មើរជើងឆ្លងកាត់
- > ភ្លើងពណ៌លឿង គឺជាសញ្ញាឲ្យប្រុងប្រយ័ត្ន ត្រៀមឈប់
- > ពន្លឺពណ៌បៃតង ជាសញ្ញាអនុញ្ញាតឲ្យឈរជំនិះចេញដំណើរ។



២. ផ្ទាំងសញ្ញា

	សញ្ញានេះ ហាមចូលចំពោះយានជំនិះគ្រប់ប្រភេទ		សញ្ញានេះហាមឈប់ចំពោះយានជំនិះគ្រប់ប្រភេទ
	សញ្ញានេះ ហាមចូលចំពោះទោចក្រយានយន្ត		សញ្ញានេះ ហាមចតចំពោះយានជំនិះគ្រប់ប្រភេទ ប៉ុន្តែអ្នក បើកបរអាចឈប់ដាក់មនុស្ស ឬទំនិញ ឡើងចុះក្នុងរយៈពេលចាំបាច់
	សញ្ញានេះហាមផ្អែងចំពោះយានយន្តគ្រប់ប្រភេទ លើកលែងតែទោចក្រយានយន្ត		សញ្ញានេះហាមស៊ីដ្តើរចំពោះយានជំនិះគ្រប់ប្រភេទ លើកលែងតែករណីអាចមានគ្រោះថ្នាក់បន្ទាន់
	សញ្ញានេះចប់ការហាមផ្អែងចំពោះយានយន្តគ្រប់ប្រភេទ		សញ្ញានេះ ហាមយានជំនិះគ្រប់ប្រភេទបត់ឆ្វេង
	សញ្ញានេះ ហាមចូលចំពោះរថយន្តដឹកអ្នក ដំណើរជុនធំ ដែលជាប្រភេទរថយន្តដឹកអ្នក ដំណើរលើសពី ២០នាក់ គិតទាំងអ្នកបើកបរ		សញ្ញានេះ ហាមយានយន្តគ្រប់ប្រភេទបើកបរ លើសល្បឿនកំណត់(គឺឡើយម៉ែត្រក្នុង១ម៉ោង) ដូចមានកំណត់ក្នុងផ្នែកសញ្ញា
	សញ្ញានេះ ហាមចូលចំពោះរថយន្តដឹកទំនិញ ជុនធំដែលជាប្រភេទរថយន្តមានទម្ងន់សរុប អតិបរមាលើសពី ៣,៥តោន		សញ្ញានេះ ចប់ការហាមចំពោះយានយន្តគ្រប់ប្រភេទបើកបរលើសល្បឿន ដូចមានកំណត់ក្នុងផ្នែកសញ្ញា

ឧបសម្ព័ន្ធទី៤៖ រូបភាពបន្ទាញពីការកកស្ទះចរាចរណ៍



ថតថ្ងៃទី០៦ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩ ផ្លូវលេខ ៩៣ ត្រង់ស្តុបមុខវិទ្យាល័យបឹងត្របែក



ថតថ្ងៃទី២៦ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩ ផ្លូវលេខ ៩៣ មុខសកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និង
វិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច



ថតថ្ងៃទី២៧ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩ ផ្លូវលេខ ២១៧ មុខវត្តចង្ក្រានតាព្រហ្មស្ទឹងមានជ័យ



ថតថ្ងៃទី២៧ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩ ផ្លូវលេខ ៣១ ក្បែរវត្តសន្សំកុសល



ថតថ្ងៃទី២៧ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩ ផ្លូវលេខ ៦៦៤ ក្បែរវិទ្យាល័យ ជា ស៊ីម សាមគ្គី



ថតថ្ងៃទី២៨ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩ ផ្លូវលេខ ១២BT



ថតថ្ងៃទី២៩ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩ ផ្លូវលេខ ៣៣៦



ថតថ្ងៃទី២៩ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩ ផ្លូវលេខ ៣៣៦

ឧបសម្ព័ន្ធទី៥៖ រូបភាពបន្ទាញពីការចុះអន្តរាគមន៍ជាក់ស្តែង

ប្រភពរូបសម្លេងប្រកបដោយស្ថានភាពសុខភាពល្អនៅព្រឹកថ្ងៃទី១២ ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០១៩









ឧបសម្ព័ន្ធទី៦៖ រូបភាពស្ពានអាកាស



ស្ពានអាកាសតិចណូ ប្រភព <https://www.rfa.org>



ស្ពានអាកាសក្បាលថ្នល់ ប្រភព <https://akkhrakh.wordpress.com>



ស្ថានភាពស្ទឹងមានជ័យ ប្រភព <http://www.arey-news.com/archives/59783>



ស្ថានភាពពេទ្យលោកសង្ឃប្រភព <https://www.trollkhmer.net/article/137>



ស្ពានអាកាសផ្សារដីហុយ ប្រភព <https://kohsantepheapdaily.com.kh/article/624634.html>



ស្ពានអាកាស និងផ្លូវក្រោមដីរង់ចាំមូលចោមចៅដែលបានបើកការដ្ឋានសាងសង់ នៅព្រឹក ថ្ងៃទី២៩ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៨ ប្រភព <https://www.facebook.com/publicworksandtransport.city/>

ឧបសម្ព័ន្ធទី៧៖ រូបភាពស្ពានថ្មីរលើក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ



ស្ពានថ្មីរលើកជម្ងឺនៃ ប្រភពរូបភាព <http://kampuchearthmey.com/2016/archives/612607>



ស្ពានថ្មីរលើកស្តុបនាងគង្គីង ប្រភព <https://anarchak.com/article/65977>

ឧបសម្ព័ន្ធទី៨៖ រូបភាពថយន្តក្រុងសាធារណៈ



ប្រភព <http://freshnewsasia.com/index.php/en/localnews/60227-2017-07-18-07-29-49.html>



ប្រភព <https://thmeythmey.com/?page=detail&id=55708>

ឧបសម្ព័ន្ធទី៩៖ កម្រងសំណួរ

សាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ

កាលបរិច្ឆេទ: ថ្ងៃទី.....ខែ.....ឆ្នាំ២០១៩

និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច

អ្នកសម្ភាសន៍ :

ទីកន្លែង :

កម្រងសំណួរ

ជម្រាបសួរ! យើងខ្ញុំជានិស្សិតនៃសាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច ឆ្នាំទី៤ បរិញ្ញាបត្រជំនាញសេដ្ឋកិច្ចអភិវឌ្ឍន៍ ធ្វើការសិក្សាល្បឿនយល់លើប្រធានបទ “ការកកស្ទះ ចរាចរណ៍ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ”។ កម្រងសំណួរខាងក្រោមនេះ ជាការប្រមូលព័ត៌មានពីលោក លោកស្រី ដែលជួបប្រទះផ្ទាល់នូវការកកស្ទះចរាចរណ៍ ពេលធ្វើដំណើរតាមដងផ្លូវក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ។ អាស្រ័យហេតុនេះ សូមមេត្តាជួយឆ្លើយទៅតាមហេតុការណ៍ជាក់ស្តែងដែលអ្នកបានជួបប្រទះ ដើម្បីឲ្យយើងខ្ញុំយកទៅវិភាគរកដំណោះស្រាយក្នុងសារណាបញ្ចប់ការសិក្សាឆ្នាំ២០១៩ នេះ។

យើងខ្ញុំសូមធានាថា ព័ត៌មានទាំងនេះត្រូវបានរក្សាជាការសម្ងាត់ និងមិនផ្តល់ផលប៉ះពាល់ដល់អ្នកផ្តល់ព័ត៌មានឡើយ។ សូមអរគុណចំពោះការចំណាយពេលវេលាដ៏មានតម្លៃ ក្នុងការឆ្លើយសំណួរ និងការផ្តល់មតិយោបល់របស់អ្នក។ ចំពោះសំណួរខាងក្រោមសូមគូសសញ្ញា(✓) ត្រង់ប្រអប់ចម្លើយដែលអ្នកចង់ជ្រើសរើស។

ឈ្មោះ:.....ភេទ:.....អាយុ:.....មុខរបរ:.....

១. តើអ្នកប្រើយានជំនិះអ្វី ជាមធ្យោបាយធ្វើដំណើរប្រចាំថ្ងៃ? (ជ្រើសរើសចម្លើយតែមួយគត់)

- 1□ រថយន្ត 2□ ទោចក្រយានយន្ត 3□ ត្រីចក្រយានយន្ត 4□ កង់

២. តើអ្នកធ្វើដំណើរចេញពីផ្ទះប៉ុន្មានដងក្នុងមួយសប្តាហ៍?.....ដង។

៣. តើការធ្វើចរាចរណ៍តាមដងផ្លូវ លោកអ្នកជួបការលំបាកអ្វីខ្លះ? (ជ្រើសរើសចម្លើយតែមួយគត់)

- 1□ អាកាសធាតុ (ក្តៅ ភ្លៀង) 2□ ផ្លូវពិបាកធ្វើដំណើរ (ផ្លូវខូច ផ្លូវលិចទឹក)
3□ កកស្ទះចរាចរណ៍ 4□ គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍។

៤. តើអ្នកធ្វើដំណើរក្នុងគោលបំណងអ្វី? (ជ្រើសរើសចម្លើយតែមួយគត់)

- 1 ☐ ដើរកំសាន្ត 2 ☐ ទៅបំពេញការងារ 3 ☐ ដឹកជញ្ជូន

៥. តើអ្នកធ្លាប់ជួបបញ្ហាកកស្ទះចរាចរណ៍កម្រិតណាពេលបើកបរ? (ជ្រើសរើសចម្លើយតែមួយគត់)

- 1 ☐ តិចតួច 2 ☐ មធ្យម 3 ☐ ខ្លាំង

៦. តើចន្លោះម៉ោងណាដែលមានការកកស្ទះចរាចរណ៍ខ្លាំងជាងគេ?

(ក្នុងមួយពេលអ្នកអាចជ្រើសរើសចម្លើយមួយគត់)

ពេលព្រឹក: 1 ☐ ម៉ោង៦-៧ 2 ☐ ម៉ោង៧-៨ 3 ☐ ម៉ោង៨-៩ 4 ☐ ម៉ោង៩-១០ 5 ☐ ម៉ោង១០-១១

ពេលថ្ងៃត្រង់: 1 ☐ ម៉ោង១១-១២ 7 ☐ ម៉ោង២-៣

ពេលរសៀល: 1 ☐ ម៉ោង៣-៤ 2 ☐ ម៉ោង៤-៥ 3 ☐ ម៉ោង៥-៦

ពេលល្ងាច: 1 ☐ ម៉ោង៦-៧ 2 ☐ ម៉ោង៧-៨ 3 ☐ ម៉ោង៨-៩ 4 ☐ ម៉ោង៩-១០ 5 ☐ ម៉ោង១០-១១

៧. តើឥរិយាបថដូចម្តេចដែលជម្រុញឲ្យមានការកកស្ទះចរាចរណ៍កាន់តែខ្លាំង? (ជ្រើសរើសចម្លើយតែមួយគត់)

- 1 ☐ បើកបរគ្មានសណ្តាប់ធ្នាប់ 2 ☐ គ្មានការអនុគ្រោះ 3 ☐ ប្រព្រៀតគ្នាដូចវាចក

៨. តើអ្នកជួបការកកស្ទះចរាចរណ៍នៅតំបន់ណាខ្លាំងជាងគេ? (ជ្រើសរើសចម្លើយតែមួយគត់)

- 1 ☐ តាមដងផ្លូវ 2 ☐ តាមតំបន់ផ្សារ

៩. តើការកកស្ទះចរាចរណ៍បណ្តាលមកពីមូលហេតុអ្វី?

.....

.....

.....

.....

.....

១០. តើការកកស្ទះចរាចរណ៍មានផលប៉ះពាល់អ្វីខ្លះ?

.....

.....

.....

.....

.....

១១. តើអ្វីខ្លះជាដំណោះស្រាយបញ្ហាការកកស្ទះចរាចរណ៍?

.....

.....

.....

.....

.....

ឧបសគ្គទី១០៖ ផ្ទៃដៃនៃបទដ្ឋានទិន្នន័យក្នុង SPSS Version 20.0

FileEditViewDataTransformAnalyzeDirect MarketingGraphsUtilitiesAdd-onsWindowHelp



	Name	Type	Width	Decimals	Label	Values	Missing	Columns	Align	Measure	Role
25	Q9.2	Numeric	8	0	Spend Money	{1, Yes}... 999	8	8	Right	Nominal	Input
26	Q9.3	Numeric	8	0	Body Impact	{1, Yes}... 999	8	8	Right	Nominal	Input
27	Q9.4	Numeric	8	0	Stressed	{1, Yes}... 999	8	8	Right	Nominal	Input
28	Q10.1	Numeric	8	0	Don't Driving Oposite	{1, Yes}... 999	8	8	Right	Nominal	Input
29	Q10.2	Numeric	8	0	Respect Road Traffic Signs	{1, Yes}... 999	8	8	Right	Nominal	Input
30	Q10.3	Numeric	8	0	Observe Priority	{1, Yes}... 999	8	8	Right	Nominal	Input
31	Q10.4	Numeric	8	0	No Parking On Street	{1, Yes}... 999	8	8	Right	Nominal	Input
32	Q10.5	Numeric	8	0	Stop Any Business On The road	{1, Yes}... 999	8	8	Right	Nominal	Input
33	Q10.6	Numeric	8	0	Prepare Infrastructures and Public Facilities	{1, Yes}... 999	8	8	Right	Nominal	Input
34	Q10.7	Numeric	8	0	Reduces Personal Transportation	{1, Yes}... 999	8	8	Right	Nominal	Input
35	Q10.8	Numeric	8	0	Traffic Law Inforcement	{1, Yes}... 999	8	8	Right	Nominal	Input
36	Q10.9	Numeric	8	0	Education and Dissemination	{1, Yes}... 999	8	8	Right	Nominal	Input
37	Q10.10	Numeric	8	0	The Traffic Police Intervention	{1, Yes}... 999	8	8	Right	Nominal	Input
38											
39											
40											
41											
42											
43											
44											
45											
46											
47											
48											
49											

Data View Variable View



Visible: 37 of 37 Variables

	Gender	Age	Job	Q1	Q2	Q3	Q4	Q5.1	Q5.2	Q5.3	Q5.4	Q6	Q7	Q8.1	Q8.11	Q8.12	Q8.13	Q8.14	Q8.15	Q8.16
24	2	30	2	1	5	4	2	2	1	2	2	2	2	1	1	1	2	2	2	2
25	2	25	2	2	5	4	1	2	1	1	2	1	1	1	1	2	2	1	2	1
26	2	20	4	3	6	2	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1
27	1	21	4	1	6	1	1	1	2	1	1	1	2	1	2	2	1	1	1	1
28	1	24	4	1	6	2	2	1	2	2	1	2	1	1	1	1	1	2	1	2
29	2	24	4	3	5	2	2	1	1	2	2	2	1	1	2	2	1	2	2	2
30	1	19	4	4	7	2	2	1	2	2	2	2	2	1	1	1	1	2	2	2
31	2	42	1	3	8	2	2	2	2	1	1	2	1	1	2	2	2	1	1	2
32	1	24	2	1	8	2	1	2	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1
33	2	27	2	2	9	2	2	1	1	2	2	2	1	1	2	1	1	2	2	2
34	1	29	2	3	12	3	1	2	2	2	1	1	2	2	1	2	2	2	1	1
35	2	37	1	1	5	3	1	2	2	1	2	1	1	1	1	1	2	1	2	1
36	1	37	2	1	13	1	2	1	1	2	1	2	1	1	1	2	1	2	1	2
37	1	45	2	3	18	4	2	2	1	1	2	2	2	1	2	1	2	1	2	2
38	1	46	1	3	15	4	1	1	2	2	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1
39	2	24	2	3	7	4	2	1	1	2	2	2	2	1	2	1	1	2	2	2
40	1	27	2	1	6	4	1	1	2	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1
41	2	32	2	2	7	4	2	2	1	1	2	2	2	2	2	1	2	1	2	2
42	2	25	3	3	5	4	1	1	2	1	2	1	2	1	1	2	1	1	2	1
43	2	34	2	1	5	3	2	1	1	1	2	2	1	1	2	1	1	1	2	2
44	1	27	2	1	5	3	1	1	2	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1
45	2	30	1	3	7	3	1	2	2	2	2	1	2	1	2	1	2	2	2	1
46	1	25	4	3	5	2	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	1	1	1	1

Data View Variable View



Visible: 37 of 37 Variables

	Gender	Age	Job	Q1	Q2	Q3	Q4	Q51	Q52	Q53	Q54	Q6	Q7	Q8.1	Q8.11	Q8.12	Q8.13	Q8.14	Q8.15	Q8.16
1	1	19	4	2	7	2	3	2	1	2	2	1	2	1	1	2	1	2	2	2
2	2	27	1	3	5	2	2	1	1	1	2	3	2	1	2	1	1	2	1	2
3	2	45	2	1	5	2	2	2	2	3	2	2	1	1	2	2	2	1	1	1
4	2	21	3	1	6	2	2	2	1	3	4	3	1	1	2	2	1	2	1	2
5	1	19	1	3	6	3	3	1	1	1	2	2	2	1	2	1	1	2	1	1
6	2	30	3	3	6	2	3	3	1	3	2	1	1	1	1	2	1	2	1	2
7	1	35	3	3	5	2	2	2	2	1	2	1	1	1	1	1	2	1	2	1
8	2	43	3	1	7	2	2	3	1	3	3	1	1	1	2	1	2	2	1	1
9	1	19	4	4	8	2	2	3	2	3	2	2	2	1	1	2	1	1	1	1
10	1	42	2	3	8	2	1	1	2	1	1	1	1	1	2	1	2	2	1	2
11	2	24	3	1	9	2	2	1	1	1	2	2	2	1	2	2	1	2	2	2
12	2	20	4	1	12	3	1	2	2	2	1	1	2	1	1	2	2	2	2	2
13	1	29	3	3	5	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	2	1
14	2	37	2	3	17	4	1	2	2	1	1	1	2	1	1	2	2	1	1	1
15	1	37	2	3	8	2	2	1	2	1	2	2	1	1	2	1	2	2	2	2
16	2	45	2	1	19	3	2	1	1	2	2	1	2	1	1	1	2	1	1	2
17	1	46	2	2	14	2	1	2	2	1	2	2	2	1	1	2	1	1	2	1
18	2	24	2	3	12	2	1	1	2	1	2	1	2	1	2	2	1	2	1	1
19	1	27	2	1	7	2	1	1	1	2	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1
20	1	32	2	1	5	2	1	2	2	1	1	1	2	1	1	1	2	1	1	1
21	2	25	2	3	5	2	2	2	2	1	2	2	1	1	1	2	2	1	2	2
22	2	34	2	3	5	3	2	2	1	2	1	2	2	1	2	1	2	2	1	2
23	2	27	3	3	7	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1

Data View

Variable View



Visible: 37 of 37 Variables

	Q8.17	Q8.2	Q8.3	Q9.1	Q9.2	Q9.3	Q9.4	Q10.1	Q10.2	Q10.3	Q10.4	Q10.5	Q10.6	Q10.7	Q10.8	Q10.9	Q10.10	Var1	Var2	Var3
1	2	1	1	1	1	2	1	1	1	2	2	1	1	2	1	1	1			
2	1	2	2	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	2			
3	2	1	2	1	2	2	2	1	1	1	2	2	1	2	1	2	1			
4	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	2	1			
5	1	2	2	2	2	2	1	1	1	2	1	2	2	1	1	1	1			
6	1	2	1	1	1	2	1	2	2	1	2	1	2	1	2	2	2			
7	1	1	1	1	1	1	2	2	1	2	1	1	2	1	1	1	2			
8	1	2	2	1	2	2	1	2	2	2	1	2	1	2	1	2	1			
9	1	2	2	2	1	2	1	2	1	2	2	2	1	1	2	1	1			
10	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1	2	1	1	2	1	1			
11	1	2	1	1	2	2	1	1	1	2	1	1	2	2	1	1	1			
12	1	1	1	2	2	2	1	2	2	1	1	2	2	2	1	2	2			
13	1	2	2	1	2	1	2	1	2	2	2	1	2	1	2	1	2			
14	2	1	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1			
15	2	2	2	1	2	1	2	2	2	2	2	1	2	1	2	2	2			
16	2	1	1	2	2	1	1	2	1	1	1	2	2	1	1	2	1			
17	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1			
18	2	2	2	2	1	2	1	1	1	2	2	2	1	2	1	1	1			
19	2	1	1	1	1	2	2	1	2	1	1	1	1	2	2	1	2			
20	2	1	2	2	1	1	2	2	2	1	2	2	1	1	2	2	2			
21	1	2	1	1	1	2	2	2	2	2	1	1	1	2	2	2	2			
22	1	1	2	2	2	2	1	1	2	1	2	2	2	2	1	1	2			
23	2	1	2	2	2	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1	1			

Data View Variable View



Visible: 37 of 37 Variables

	Q8.17	Q8.2	Q8.3	Q9.1	Q9.2	Q9.3	Q9.4	Q10.1	Q10.2	Q10.3	Q10.4	Q10.5	Q10.6	Q10.7	Q10.8	Q10.9	Q10.10	V81	V81	V8
24	1	1	2	1	1	1	2	2	2	1	2	1	1	1	2	2	2			
25	1	2	1	2	2	2	2	1	1	2	1	2	2	2	2	1	1			
26	1	1	1	1	2	2	1	2	1	1	1	1	2	2	1	2	1			
27	1	1	1	2	1	1	2	1	2	1	1	2	1	1	2	1	2			
28	2	2	2	1	2	1	1	2	2	2	2	1	2	1	1	2	2			
29	1	1	1	2	1	2	2	1	1	1	1	2	1	2	2	1	1			
30	1	2	2	1	1	1	2	2	2	2	2	1	1	1	2	2	2			
31	2	1	1	2	1	2	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1	1			
32	1	2	2	1	2	1	1	2	2	2	2	1	2	1	1	2	2			
33	2	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1			
34	1	1	2	1	1	1	1	2	2	1	2	1	1	1	1	2	2			
35	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1	1			
36	2	2	2	1	2	2	2	2	1	2	2	1	2	2	2	2	1			
37	1	2	2	2	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1	1	1			
38	2	1	1	2	2	2	2	2	2	1	1	2	2	1	2	2	2			
39	1	1	1	2	1	2	1	2	2	1	1	2	1	2	1	2	2			
40	2	2	1	1	1	1	2	2	2	2	1	1	1	1	2	2	2			
41	1	1	1	2	2	2	1	2	2	1	1	2	2	2	1	2	2			
42	1	2	2	1	2	1	2	1	1	2	2	1	2	1	2	1	1			
43	1	1	2	2	1	2	2	1	2	1	2	2	1	2	2	1	2			
44	2	2	2	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1	1	1	2			
45	1	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1	2	1	1	2	1			
46	2	2	2	2	1	1	2	2	1	2	2	2	1	1	2	2	1			

Data View Variable View



Visible: 37 of 37 Variables

	Gender	Age	Job	Q1	Q2	Q3	Q4	Q5.1	Q5.2	Q5.3	Q5.4	Q6	Q7	Q8.1	Q8.11	Q8.12	Q8.13	Q8.14	Q8.15	Q8.16
47	2	18	4	4	5	2	2	2	1	2	2	2	1	2	1	2	2	2	2	2
48	1	22	4	1	6	2	2	1	2	1	2	2	1	1	1	2	1	1	2	2
49	2	24	4	2	6	2	2	1	1	2	2	2	2	2	1	1	1	2	2	2
50	1	19	4	4	6	2	2	1	2	1	1	1	1	1	2	2	2	2	1	2
51	1	19	4	1	9	3	1	1	1	1	2	2	2	2	2	1	2	1	2	1
52	2	42	3	1	7	2	2	2	2	2	1	1	2	1	1	1	1	2	2	1
53	2	24	3	3	8	2	2	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	2	1
54	1	21	4	3	8	2	1	2	2	1	1	1	2	1	1	2	2	1	1	1
55	2	29	2	3	9	2	1	1	2	1	2	2	1	1	2	1	2	2	2	2
56	1	37	2	1	12	2	1	1	1	2	2	1	2	1	1	1	2	1	1	2
57	1	37	2	2	10	2	2	2	2	1	2	2	2	1	1	2	1	1	2	1
58	1	45	2	3	12	4	2	1	2	1	2	1	2	1	2	2	1	2	1	1
59	2	46	2	1	16	4	1	1	1	2	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1
60	1	24	2	1	16	4	1	2	2	1	1	1	2	2	1	1	2	1	1	1
61	2	27	2	3	15	4	2	2	2	1	2	2	1	1	1	2	2	1	2	2
62	1	32	2	3	12	2	1	2	1	2	1	2	2	1	2	1	2	2	1	2
63	2	25	2	3	7	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1
64	1	34	2	1	5	2	1	2	1	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2
65	2	27	2	2	7	2	1	2	1	1	2	1	1	1	1	2	2	1	2	1
66	2	30	1	3	5	2	2	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1
67	2	25	1	1	8	3	2	1	2	1	1	1	2	1	2	2	1	1	1	1
68	1	34	2	1	7	3	2	1	2	2	1	2	1	1	1	1	1	2	1	2
69	1	54	3	3	11	2	2	1	1	2	2	2	1	1	2	2	1	2	2	2

Data View

Variable View

Task View

IBM SPSS Statistics Processor is ready



Visible: 37 of 37 Variables

	Q8.17	Q8.2	Q8.3	Q9.1	Q9.2	Q9.3	Q9.4	Q10.1	Q10.2	Q10.3	Q10.4	Q10.5	Q10.6	Q10.7	Q10.8	Q10.9	Q10.10	Var1	Var2	Var3
47	1	1	1	2	1	2	2	1	1	1	1	2	1	2	2	1	1			
48	1	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	1	2			
49	1	1	1	2	2	1	1	2	2	1	1	2	2	1	1	2	2			
50	2	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1			
51	2	1	2	1	1	1	2	1	1	1	2	1	1	1	2	1	1			
52	1	2	2	2	1	1	2	1	2	2	2	2	1	1	2	1	2			
53	1	1	2	2	1	2	2	2	1	1	2	2	1	2	2	2	1			
54	1	1	1	2	2	1	1	2	1	1	1	2	2	1	1	2	1			
55	2	2	1	2	2	1	1	2	1	2	1	2	2	1	1	2	1			
56	2	1	2	1	2	1	2	1	1	1	2	1	2	1	2	1	1			
57	2	2	1	2	1	1	2	2	2	2	1	2	1	1	2	2	2			
58	1	2	2	1	1	2	2	2	2	2	2	1	1	2	2	2	2			
59	1	1	2	1	1	1	2	1	2	1	2	1	1	2	2	1	2			
60	1	2	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	2	1	1	2			
61	1	2	1	2	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1	1			
62	1	1	1	2	2	2	1	2	1	1	1	2	2	2	1	2	1			
63	1	1	2	2	2	1	2	2	2	1	2	2	2	1	2	2	2			
64	2	1	2	1	1	2	2	1	1	1	2	1	1	2	2	1	1			
65	1	2	1	1	2	2	1	2	2	2	1	1	2	2	1	2	2			
66	2	2	2	2	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1	1	1			
67	1	1	1	1	2	2	1	2	2	1	1	1	2	2	1	2	2			
68	2	1	2	2	2	2	2	1	2	1	2	2	2	1	2	1	2			
69	1	2	1	2	2	2	2	2	1	2	1	2	2	2	2	2	1			

Data View Variable View



Visible: 37 of 37 Variables

	Gender	Age	Job	Q1	Q2	Q3	Q4	Q5.1	Q5.2	Q5.3	Q5.4	Q6	Q7	Q8.1	Q8.11	Q8.12	Q8.13	Q8.14	Q8.15	Q8.16
70	1	24	2	3	7	2	1	1	2	2	2	2	2	1	1	1	1	2	2	2
71	2	34	2	3	8	2	1	2	2	1	1	2	1	1	2	2	2	1	1	2
72	2	19	2	1	6	2	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1
73	2	21	4	2	7	2	1	1	1	2	2	2	1	1	2	1	1	2	2	2
74	1	18	4	3	7	3	2	2	2	2	1	1	2	1	1	2	2	2	1	1
75	1	20	4	1	8	4	1	2	2	1	2	1	1	1	1	1	2	1	2	1
76	2	19	4	4	9	4	2	1	1	2	1	2	1	1	1	2	1	2	1	2
77	1	24	4	3	10	3	2	2	1	1	2	2	2	2	2	1	2	1	2	2
78	2	20	4	3	20	2	1	1	2	2	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1
79	1	18	4	3	18	2	1	1	1	2	2	2	2	1	2	1	1	2	2	2
80	2	19	4	1	8	2	2	1	2	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1
81	1	18	4	2	18	2	1	2	1	1	2	2	2	1	2	1	2	1	2	2
82	2	24	4	3	13	2	2	1	2	1	2	1	2	1	1	2	1	1	2	1
83	1	21	4	1	21	3	1	1	1	1	2	2	1	1	2	1	1	1	2	2
84	2	19	4	1	15	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1
85	1	24	4	3	7	4	2	2	2	2	2	1	2	1	2	1	2	2	2	1
86	2	20	4	3	9	4	1	1	1	1	1	1	2	1	2	2	1	1	1	1
87	1	18	4	3	5	2	1	2	1	2	2	2	1	1	1	2	2	2	2	2
88	1	19	4	1	8	1	2	1	2	1	2	2	1	1	1	2	1	1	2	2
89	1	18	4	2	8	2	1	1	1	2	2	2	2	1	2	1	1	2	2	2
90	1	24	2	3	5	2	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2
91	1	21	2	1	5	2	2	1	1	1	2	2	2	1	1	1	2	1	2	1
92	1	25	2	1	7	2	1	2	2	2	1	1	1	1	2	2	1	2	2	1

Data View Variable View



Visible: 37 of 37 Variables

	Q8.17	Q8.2	Q8.3	Q9.1	Q9.2	Q9.3	Q9.4	Q10.1	Q10.2	Q10.3	Q10.4	Q10.5	Q10.6	Q10.7	Q10.8	Q10.9	Q10.10	Var1	Var1	Var1
70	2	1	2	1	2	1	1	2	1	1	2	1	2	1	1	2	1			
71	1	1	1	2	2	2	2	1	2	1	1	2	2	2	2	1	2			
72	1	1	2	2	1	1	2	1	1	1	2	2	1	1	2	1	1			
73	2	2	1	1	1	2	1	2	2	2	1	1	1	2	1	2	2			
74	2	1	2	2	1	2	1	1	1	1	2	2	1	2	1	1	1			
75	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1			
76	1	2	2	1	1	1	2	1	2	2	2	1	1	1	2	1	2			
77	2	2	1	1	2	1	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1			
78	1	1	2	2	1	1	2	2	1	1	2	2	1	1	2	2	1			
79	2	2	1	1	2	1	1	2	2	2	1	1	2	1	1	2	2			
80	2	2	2	2	2	2	1	1	1	2	2	2	2	2	1	1	1			
81	1	1	1	2	1	2	2	2	1	1	1	2	1	2	2	2	1			
82	2	2	2	2	2	2	1	1	2	2	2	2	2	2	1	1	2			
83	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1			
84	1	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1			
85	2	2	1	1	2	1	1	2	1	2	1	1	2	1	1	2	1			
86	1	1	1	1	2	2	1	2	1	1	1	1	2	2	1	2	1			
87	1	1	1	1	1	2	2	1	2	1	1	1	1	2	2	1	2			
88	2	2	2	2	2	2	1	1	1	2	2	2	2	2	1	1	1			
89	2	2	2	2	1	1	2	1	1	2	2	2	1	1	2	1	1			
90	1	1	2	2	1	1	1	2	1	1	2	2	1	1	1	2	1			
91	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	1	2			
92	2	1	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1	1	2	1	2	1			

Data View Variable View



Visible: 37 of 37 Variables

	Gender	Age	Job	Q1	Q2	Q3	Q4	Q5.1	Q5.2	Q5.3	Q5.4	Q6	Q7	Q8.1	Q8.11	Q8.12	Q8.13	Q8.14	Q8.15	Q8.16
93	2	34	2	3	9	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	2	1
94	2	27	2	3	7	2	1	2	2	1	1	1	2	1	1	2	2	1	1	1
95	1	30	3	3	7	3	1	1	2	1	2	2	1	1	2	1	2	2	2	2
96	2	25	2	1	6	3	2	1	1	2	2	1	2	1	1	1	2	1	1	2
97	2	34	2	2	7	1	1	2	2	1	2	2	2	1	1	2	1	1	2	1
98	2	54	2	3	11	4	1	1	2	1	2	1	2	1	2	2	1	2	1	1
99	2	24	2	1	5	4	1	1	1	2	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1
100	2	34	2	1	6	4	2	2	2	1	1	1	2	1	1	2	2	1	1	1
101	1	19	2	3	6	4	1	2	2	1	2	2	1	1	1	2	2	1	2	2
102	2	42	2	3	6	4	1	2	1	2	1	2	2	1	2	1	2	2	1	2
103	1	24	2	3	9	4	2	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1	1
104	1	27	2	1	7	3	1	2	1	2	2	2	2	1	2	1	2	2	2	2
105	2	29	2	2	8	3	1	2	1	1	2	1	1	1	1	2	2	1	2	1
106	2	37	3	3	8	3	2	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	2	1	1
107	1	37	2	1	9	2	1	1	2	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1
108	2	45	2	1	12	2	1	1	2	2	1	2	1	1	1	1	1	2	1	2
109	1	46	2	3	5	2	2	1	1	2	2	2	1	1	2	2	1	2	2	2
110	2	24	2	3	8	2	1	1	2	2	2	2	2	1	1	1	1	2	2	2
111	1	27	2	3	15	2	2	2	2	1	1	2	1	1	2	2	2	1	1	2
112	2	35	2	1	7	3	1	2	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1
113	2	25	2	2	7	2	2	1	1	2	2	2	1	1	2	1	1	2	2	2
114	2	34	1	3	12	2	1	2	2	2	1	1	2	1	1	2	2	2	1	1
115	1	27	2	1	7	2	1	2	2	1	2	1	1	1	1	1	2	1	2	1

Data View Variable View

Microsoft Edge

IBM SPSS Statistics Processor is ready



Visible: 37 of 37 Variables

	Q8.17	Q8.2	Q8.3	Q9.1	Q9.2	Q9.3	Q9.4	Q10.1	Q10.2	Q10.3	Q10.4	Q10.5	Q10.6	Q10.7	Q10.8	Q10.9	Q10.10	Var1	Var2	Var3
93	1	2	1	1	2	1	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1			
94	2	1	2	1	1	1	1	2	2	1	2	1	1	1	1	2	2			
95	1	2	2	1	1	1	1	2	1	2	2	1	1	1	1	2	1			
96	2	1	1	1	2	1	2	2	1	1	1	1	2	1	2	2	1			
97	1	2	1	2	1	2	1	2	2	2	1	2	1	2	1	2	2			
98	1	2	2	2	2	1	2	1	1	2	2	2	2	1	2	1	1			
99	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1			
100	2	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2			
101	1	1	2	1	1	2	2	1	1	1	2	1	1	2	2	1	1			
102	2	1	1	2	1	1	1	2	2	1	1	2	1	1	1	2	2			
103	1	2	2	1	1	2	1	2	1	2	2	1	1	2	1	2	1			
104	1	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1	1	2	1	2			
105	2	2	2	2	1	1	1	2	1	2	2	2	1	1	1	2	1			
106	2	1	1	2	1	1	1	2	1	1	1	2	1	1	1	2	1			
107	1	1	2	1	1	2	2	1	1	1	2	1	1	2	2	1	1			
108	2	1	1	1	2	1	1	1	2	1	1	1	2	1	1	1	2			
109	1	2	2	1	2	1	2	2	1	2	2	1	2	1	2	2	1			
110	2	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1	2	1	1	2	1			
111	1	1	2	2	2	1	2	2	2	1	2	2	2	1	2	2	2			
112	1	2	2	2	2	1	2	1	1	2	2	2	2	1	2	1	1			
113	1	2	1	2	2	1	1	1	1	2	1	2	2	1	1	1	1			
114	2	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1			
115	2	1	2	1	1	2	1	2	2	1	2	1	1	2	1	2	2			

Data View Variable View

ឧបសម្ព័ន្ធទី១១៖ ភាពច្រើន (Frequency)

Gender of Interviewer

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Male	212	53.0	53.0	53.0
Valid Female	188	47.0	47.0	100.0
Total	400	100.0	100.0	

Age of Interviewer

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
17	7	1.8	1.8	1.8
18	14	3.5	3.5	5.3
19	43	10.8	10.8	16.0
20	5	1.3	1.3	17.3
21	13	3.3	3.3	20.5
22	2	.5	.5	21.0
23	6	1.5	1.5	22.5
24	59	14.8	14.8	37.3
25	33	8.3	8.3	45.5
27	48	12.0	12.0	57.5
29	15	3.8	3.8	61.3
Valid 30	17	4.3	4.3	65.5
32	12	3.0	3.0	68.5
34	39	9.8	9.8	78.3
35	4	1.0	1.0	79.3
37	25	6.3	6.3	85.5
39	1	.3	.3	85.8
42	12	3.0	3.0	88.8
43	3	.8	.8	89.5
45	15	3.8	3.8	93.3
46	14	3.5	3.5	96.8
50	1	.3	.3	97.0
54	12	3.0	3.0	100.0
Total	400	100.0	100.0	

Work for a Living

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
State Work	45	11.25	11.25	11.3
Private Company	226	56.5	56.5	67.8
Valid Personal Business	38	9.5	9.5	77.3
Student	91	22.75	22.75	100.0
Total	400	100.0	100.0	

Vehicle Type

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Car	147	36.75	36.75	36.8
Tricycle	48	12.0	12.0	48.8
Valid Motorcycle	195	48.75	48.75	97.5
Bycycle	10	2.5	2.5	100.0
Total	400	100.0	100.0	

Driving Per Week

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
5	41	10.3	10.3	10.3
6	37	9.3	9.3	19.5
7	46	11.5	11.5	31.0
8	49	12.3	12.3	43.3
9	31	7.8	7.8	51.0
10	21	5.3	5.3	56.3
11	16	4.0	4.0	60.3
12	42	10.5	10.5	70.8
13	25	6.3	6.3	77.0
14	19	4.8	4.8	81.8
15	15	3.8	3.8	85.5
16	11	2.8	2.8	88.3
17	13	3.3	3.3	91.5
18	14	3.5	3.5	95.0
19	9	2.3	2.3	97.3
20	6	1.5	1.5	98.8
21	5	1.3	1.3	100.0
Total	400	100.0	100.0	

Driving Purpose

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Tour	24	6.0	6.0	6.0
Go to works	219	54.75	54.75	60.8
Valid Transportations	66	16.5	16.5	77.3
Studies	91	22.75	22.75	100.0
Total	400	100.0	100.0	

Level of Traffic Congestion

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Little	114	28.5	28.5	28.5
Valid Meduim	186	46.5	46.5	75.0
Often	100	25.0	25.0	100.0
Total	400	100.0	100.0	

Morning

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
6h-7h	218	54.5	54.5	54.5
Valid 7h-8h	179	44.75	44.75	99.3
8h-9h	3	.75	.75	100.0
Total	400	100.0	100.0	

Noon

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
11h-12h	226	56.5	56.5	56.5
Valid 12h-13h	174	43.5	43.5	100.0
Total	400	100.0	100.0	

Afternoon

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 13h-14h	235	58.75	58.8	58.8
14h-15h	160	40.0	40.0	98.8
15h-16h	5	1.25	1.3	100.0
Total	400	100.0	100.0	

Evening

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 16h-17h	201	50.25	50.3	50.3
17h-18h	197	49.25	49.3	99.5
18h-19h	1	.25	.3	99.8
19h-20h	1	.25	.3	100.0
Total	400	100.0	100.0	

Behavior in Driving

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Driving Unjust	230	57.5	57.5	57.5
Driving is not favored	168	42.0	42.0	99.5
Driving tight	2	.5	.5	100.0
Total	400	100.0	100.0	

Traffic Jam Area

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Road	214	53.5	53.5	53.5
Market	186	46.5	46.5	100.0
Total	400	100.0	100.0	

Human Factor

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Yes	380	95.0	95.0	95.0
No	20	5.0	5.0	100.0
Total	400	100.0	100.0	

Driving Oposite the Traffic Direction

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Yes	213	53.3	53.3	53.3
Valid No	187	46.8	46.8	100.0
Total	400	100.0	100.0	

Not Respect Road Traffic Signs

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Yes	201	50.3	50.3	50.3
Valid No	199	49.8	49.8	100.0
Total	400	100.0	100.0	

Failure to Observe Priority

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Yes	211	52.8	52.8	52.8
Valid No	189	47.3	47.3	100.0
Total	400	100.0	100.0	

Business on The Street

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Yes	222	55.5	55.5	55.5
Valid No	178	44.5	44.5	100.0
Total	400	100.0	100.0	

Take Street as Parking

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Yes	217	54.3	54.3	54.3
Valid No	183	45.8	45.8	100.0
Total	400	100.0	100.0	

Road Construction

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Yes	232	58.0	58.0	58.0
Valid No	168	42.0	42.0	100.0
Total	400	100.0	100.0	

Blocking Road

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Yes	225	56.3	56.3	56.3
Valid No	175	43.8	43.8	100.0
Total	400	100.0	100.0	

Road Factor

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Yes	233	58.3	58.3	58.3
Valid No	167	41.8	41.8	100.0
Total	400	100.0	100.0	

Vehicle Factor

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Yes	221	55.3	55.3	55.3
Valid No	179	44.8	44.8	100.0
Total	400	100.0	100.0	

Waste of Time and Work

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Yes	225	56.3	56.3	56.3
Valid No	175	43.8	43.8	100.0
Total	400	100.0	100.0	

Spend Money

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Yes	224	56.0	56.0	56.0
No	176	44.0	44.0	100.0
Total	400	100.0	100.0	

Body Impact

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Yes	232	58.0	58.0	58.0
No	168	42.0	42.0	100.0
Total	400	100.0	100.0	

Stressed

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Yes	233	58.3	58.3	58.3
No	167	41.8	41.8	100.0
Total	400	100.0	100.0	

Don't Driving Oposite

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Yes	224	56.0	56.0	56.0
No	176	44.0	44.0	100.0
Total	400	100.0	100.0	

Respect Road Traffic Signs

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Yes	238	59.5	59.5	59.5
No	162	40.5	40.5	100.0
Total	400	100.0	100.0	

Observe Priority

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Yes	221	55.3	55.3	55.3
Valid No	179	44.8	44.8	100.0
Total	400	100.0	100.0	

No Parking On Street

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Yes	220	55.0	55.0	55.0
Valid No	180	45.0	45.0	100.0
Total	400	100.0	100.0	

Stop Any Business On The road

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Yes	212	53.0	53.0	53.0
Valid No	188	47.0	47.0	100.0
Total	400	100.0	100.0	

Prepare Infrastructures and Public Facilities

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Yes	217	54.3	54.3	54.3
Valid No	183	45.8	45.8	100.0
Total	400	100.0	100.0	

Reduces Personal Transportation

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Yes	229	57.3	57.3	57.3
Valid No	171	42.8	42.8	100.0
Total	400	100.0	100.0	

Traffic Law Inforcement

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Yes	233	58.3	58.3	58.3
No	167	41.8	41.8	100.0
Total	400	100.0	100.0	

Education and Dissemination

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Yes	219	54.8	54.8	54.8
No	181	45.3	45.3	100.0
Total	400	100.0	100.0	

The Traffic Police Intervention

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Yes	241	60.3	60.3	60.3
No	159	39.8	39.8	100.0
Total	400	100.0	100.0	