ខែធ្នូ ២០១៧

ការពិត និងតួលេខ #៣៤
ចរាចរនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ

របាយការណ៍ស្តីអំពីបញ្ហាចរាចរនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ចាប់ពីឆ្នាំ២០១៤ ដល់ឆ្នាំ២០១៧

សមាគមធាងត្នោត

Sahmakum Teang Tnaut, a Cambodian Urban NGO

សមាគមធាងត្នោត

Sahmakum Teang Tnaut. a Cambodian Urban NGO

ការពិត និងតួលេខ #៣៤

ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១៧

ឯកសារបោះពុម្ពផ្សាយស្តីអំពីបញ្ហាក្នុងទីក្រុង

ដោយអង្គការសមាគមធាងត្នោត (STT)

ចរាចរក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ

របាយការណ៍ស្តីពីបញ្ហាចរាចរក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ចាប់ពីឆ្នាំ២០១៤ ដល់ឆ្នាំ២០១៧

មាតិកា

បញ្ជីតារាង ២

បញ្ជីតួលេខ ២

ទិដ្ឋភាពទូទៅ.. ៣

វិធីសាស្ត្រ ៤

ដែនកំណត់ ៥

មូលហេតុនៃការកកស្ទះចរាចរក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ៥

ការរកឃើញសំខាន់ៗ ៨

ក. សេចក្ដីផ្ដើម ៨

ខ. លំហូរ និងសុវត្ថិភាពចរាចរ.. ៨

គ. គុណភាពហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងស្ថានភាពផ្លូវទាំងមូល.. ១៣

បទសម្ភាសជាមួយប្រជាពលរដ្ឋ.. ១៤

ក .ព័ត៌មានលម្អិតរបស់អ្នកផ្ដល់បទសម្ភាស ១៥

ខ .ការប្រើប្រាស់ផ្លូវ និងការអង្កេត.. ១៥

សេចក្ដីសន្និដ្ឋាន.. ១៨

ឯកសារយោង ២០

ផែនទីនៃទីតាំងស្ទះចរាចរក្នុងឆ្នាំ២០១៧

បញ្ជីតារាង

តារាងទី១៖ របាយការណ៍លំហូរ និងសុវត្ថិភាពចរាចរដែលបានរាយការណ៍មកកាន់សំឡេងទីក្រុងកម្ពុជា ៨
តារាងទី២៖ ភាពអាចមើលឃើញនៃស្លាកសញ្ញាចរាចរតាមដងផ្លូវ.. ១០
តារាងទី៣៖ ចំនួនខ្សែរត់ក្នុងខណ្ឌចំនួន១១ ក្នុងក្រុងភ្នំពេញ ១២
តារាងទី៤៖ វត្ថុធាតុដើមសម្រាប់សាងសង់ផ្លូវ.. ១៤

បញ្ជីតួលេខ

តួលេខទី១៖ ចំនួនរបាយការណ៍ដែលបានរាយការណ៍មកកាន់សំឡេងទីក្រុងកម្ពុជា ៨
តួលេខទី២៖ ការបំពានលើដងផ្លូវ... ៩
តួលេខទី៣៖ ឧបសគ្គដែលបង្កផលប៉ះពាល់ចំពោះចរាចរ.. ១០
តួលេខទី៤៖ ចំនួននៃតំបន់ដែលត្រូវបានរាយការណ៍ថារងគ្រោះពីការលិចទឹក និង/ឬជង្ហុក........................ ១១
តួលេខទី៥៖ ភាពញឹកញាប់នៃការស្ទះចរាចរក្នុងខណ្ឌមួយៗ (គិតជាភាគរយតាមរបាយការណ៍ចរាចរប្រចាំឆ្នាំដែលបានរាយការណ៍មកកាន់សំឡេងទីក្រុងកម្ពុជា ១២
តួលេខទី៦៖ ស្ថានភាពផ្លូវ និងគុណភាពហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ... ១៣
តួលេខទី៧៖ លំដាប់អាយុរបស់អ្នកផ្តល់បទសម្ភាស ១៥
តួលេខទី៨៖ ភេទរបស់អ្នកផ្តល់បទសម្ភាស ១៥
តួលេខទី៩៖ អំឡុងពេលមមាញឹកបំផុត ១៦
តួលេខទី១០៖ ផលប៉ះពាល់នៃចរាចរចំពោះការរស់នៅរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ.. ១៦
តួលេខទី១១៖ សុវត្ថិភាពនៃការឆ្លងផ្លូវ ១៧

ចរាចរណ៍ក្នុង

រាជធានីភ្នំពេញ

របាយការណ៍ស្ដីពីបញ្ហាចរាចរ

ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ចាប់ពីឆ្នាំ

២០១៤ ដល់ឆ្នាំ ២០១៧

ការពិត និងតួលេខ

#៣៤

ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១៧

ឯកសារបោះពុម្ពផ្សាយស្ដីពីបញ្ហាក្នុងទីក្រុងដោយអង្គការសមាគមធាងត្នោត (STT)

សមាគមធាងត្នោត

Sahmakum Teang Tnaut. a Cambodian Urban NGO

ទិដ្ឋភាពទូទៅ

ខណៈរាជធានីភ្នំពេញបន្តរីកចម្រើន ការធ្វើចរាចរលើវិថីនានាក្នុងទីក្រុងនេះក៏កើនឡើងផងដែរ។ ជាធម្មតា ការអភិវឌ្ឍទីក្រុងតែងតែទាក់ទាញឱ្យប្រជាពលរដ្ឋចូលមករស់នៅក្នុងទីក្រុងកាន់តែច្រើនឡើងដោយសារវាសម្បូរទៅដោយឱកាសការងារជាងជនបទ។ ប៉ុន្តែគួរឱ្យសោកស្ដាយ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធមិនទាន់គ្រប់គ្រាន់បើប្រៀបធៀបទៅនឹងកំណើនប្រជាពលរដ្ឋដែលកំពុងមានការកើនឡើង[i] ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ហើយកត្តានេះបានជះឥទ្ធិពលយ៉ាងខ្លាំងមកលើស្ថានភាពចរាចរដែលបណ្ដាលឱ្យមានការកកស្ទះលើដងផ្លូវ គ្រោះថ្នាក់ចរាចរ និងរំខានដល់អារម្មណ៍អ្នកបើកបរ។ សរុបសេចក្ដីមក "ផ្លូវដែលមានការកកស្ទះចរាចរបង្កផលលំបាកដល់បរិស្ថាន សេដ្ឋកិច្ច និងការរស់នៅរបស់ប្រជាពលរដ្ឋប្រចាំថ្ងៃ"។[1]

បញ្ហាកកស្ទះចរាចរនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញមិនមានការពន្យល់ច្បាស់លាស់ណាមួយនោះទេ។ ទោះយ៉ាងណាក៏ដោយកំណើននៃប្រជាពលរដ្ឋជាមូលហេតុនៃការកើនឡើងបញ្ហាចរាចរ ប៉ុន្តែជាទូទៅវាក៏បណ្ដាលមកពីសាធារណជនអាជ្ញាធរ និងគុណភាពហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផងដែរ។

គោលបំណងនៃការសិក្សាស្រាវជ្រាវនេះគឺដើម្បីកំណត់ពីបញ្ហាចរាចរសំខាន់ៗនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ។ ការប្រមូលព័ត៌មានពីរបាយការណ៍របស់សំឡេងទីក្រុងកម្ពុជា[ii] ក្នុងចន្លោះឆ្នាំ២០១៤ ដល់ឆ្នាំ២០១៦ និងការប្រើប្រាស់ទិន្នន័យស្រាវជ្រាវដោយអង្គការសមាគមធាងត្នោតនៅក្នុងឆ្នាំ២០១៧ ហើយតួលេខស្ដីពីការកកស្ទះចរាចរ គ្រោះថ្នាក់ចរាចរ និងលក្ខខណ្ឌផ្លូវ ត្រូវបានលើកឡើងជាដំណោះស្រាយសមរម្យដើម្បីយកមកពិចារណា។

ការកកស្ទះចរាចរក្រោមស្ពានអាកាស៧មករា (ប្រភព៖ អង្គការសមាគមធាងត្នោតឆ្នាំ២០១៧)

[i] The last recorded population consensus for Phnom Penh was conducted in 2012, counting over 1.5 million people. In 2016, the governor of Phnom Penh speculated the city's population could reach 3 million by 2017. Meng, S. (2016). Phnom Penh's burgeoning population could tip almost 3 million. The Phnom Penh Post.

[ii] Urban Voice Cambodia is a platform that allows Phnom Penh citizens to define problems and seek solutions to urban issues.

វិធីសាស្ត្រ

ការរកឃើញសំខាន់ៗនៅក្នុងរបាយការណ៍នេះ ប្រើប្រាស់ទិន្នន័យដែលប្រមូលបានពីសំឡេងទីក្រុងកម្ពុជា និងការស្រាវជ្រាវដែលធ្វើឡើងដោយក្រុមការងារស្រាវជ្រាវរបស់អង្គការសមាគមធាងត្នោត។ សំឡេងទីក្រុងកម្ពុជា គឺជាកម្មវិធីអនឡាញមួយដែលផ្តល់ឱកាសឱ្យប្រជាពលរដ្ឋក្នុងរាជធានីភ្នំពេញលើកឡើងពីបញ្ហានានា និងស្វែងរកដំណោះស្រាយចំពោះបញ្ហាទីក្រុង។ វាគឺជា "គេហទំព័រផ្តោតលើផែនទីបង្ហាញពីការអភិវឌ្ឍដែលផ្តល់ឱកាសឱ្យប្រជាពលរដ្ឋគ្រប់រូបចូលរួមចែករំលែកព័ត៌មាន"។[2] ជាពិសេស វាជាមធ្យោបាយមួយសម្រាប់ឱ្យប្រជាពលរដ្ឋក្នុងរាជធានីភ្នំពេញរាយការណ៍ និងលើកឡើងអំពីបញ្ហានៅក្នុងទីក្រុងដូចជា៖ បញ្ហាប្រព័ន្ធលូបង្ហូរទឹកស្អុយ គម្រោងអចលនទ្រព្យ វត្តមានកាមេរ៉ាសុវត្ថិភាព បញ្ហាសំរាម បញ្ហាចរាចរ និងផ្លូវសម្រាប់ការសិក្សាស្រាវជ្រាវនេះ។ ទិន្នន័យទាំងអស់របស់សំឡេងទីក្រុងកម្ពុជាត្រូវបានប្រមូលយកមកពីគេហទំព័រ រួចត្រូវបានចែកចំណាត់ថ្នាក់ និងវិភាគដោយប្រើប្រាស់កម្មវិធី មីក្រូ សូហ្វថ៍ អ៊ិចសែល (Microsoft Excel) ។

ការស្រាវជ្រាវនេះវិភាគលើរបាយការណ៍ជាច្រើនដែលបានមកពីកាន់សំឡេងទីក្រុងកម្ពុជា នៅចន្លោះឆ្នាំ ២០១៤ ដល់ឆ្នាំ២០១៦។ នៅក្នុងឆ្នាំ២០១៤ ក្រុមការងារបច្ចេកវិទ្យាព័ត៌មានវិទ្យា និងទូរគមនាគមន៍របស់អង្គការសមាគមធាងត្នោតបានផ្តល់វគ្គបណ្តុះបណ្តាលដល់យុវជន សិស្ស-និស្សិត អ្នកសរសេរប្លុក សកម្មជន អ្នកសារព័ត៌មាន និងអ្នករត់ម៉ូតូកង់បី។ អ្នកចូលរួមសរុប ២៧៩ នាក់ (ស្រី ៩០នាក់) បានចូលរួមវគ្គបណ្តុះបណ្តាលនៅក្នុងខែមីនា ខែកក្កដា និងវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០១៤។ អ្នកចូលរួមត្រូវបានជ្រើសរើសតាមរយៈការចែករំលែកព័ត៌មានដល់បណ្តាញអង្គការមិនមែនរដ្ឋាភិបាល និងសហគមន៍គោលដៅរបស់អង្គការសមាគមធាងត្នោត។ គោលបំណងរបស់សំឡេងទីក្រុងកម្ពុជាបង្រៀនអំពីការស្រាវជ្រាវព័ត៌មាន និងការតស៊ូមតិតាមកម្មវិធីអនឡាញ ដើម្បីរាយការណ៍មកកាន់សំឡេងទីក្រុងកម្ពុជាដោយការផ្ញើសារដំពេញនិយមតាមរយៈកម្មវិធី វ៉តស៍ អ៊ែប (WhatsApp)។ ក្រុមការងារបច្ចេកវិទ្យាព័ត៌មានវិទ្យា និងទូរគមនាគមន៍គឺជាក្រុមការងារដ៏សំខាន់មួយក្នុងការត្រួតពិនិត្យរបាយការណ៍មុនពេលដាក់បញ្ចូលទៅក្នុងមាតិកាព័ត៌មានរបស់សំឡេងទីក្រុងកម្ពុជា។ ដោយសារតែការបណ្តុះបណ្តាលនេះបានជួយឱ្យប្រជាពលរដ្ឋក្នុងរាជធានីភ្នំពេញទទួលបានព័ត៌មានកាន់តែប្រសើរជាងមុនពីសំឡេងទីក្រុង និងដឹងពីរបៀបរាយការណ៍ពីបញ្ហានានារបស់ខ្លួន ទើបនៅក្នុងឆ្នាំ២០១៤ ដល់ឆ្នាំ២០១៦ មានរបាយការណ៍ជាច្រើនពីស្ថានភាពចរាចរក្នុងរាជធានីភ្នំពេញច្រើនជាងឆ្នាំ២០១៧។

ក្រៅពីការប្រើប្រាស់ព័ត៌មានរបស់សំឡេងទីក្រុងកម្ពុជាដែលមានបង្ហាញក្នុងរបាយការណ៍នេះ ក្រុមការងារស្រាវជ្រាវរបស់អង្គការសមាគមធាងត្នោតក៏បានធ្វើការប្រមូលព័ត៌មានទាក់ទងនឹងការកកស្ទះចរាចរតាមដងផ្លូវចំនួន ៩២ខ្សែ ក្នុងខណ្ឌចំនួន១១ ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ[iii] ដើម្បីធ្វើការអង្កេតពីគុណភាពផ្លូវ សុវត្ថិភាព និងលំហូរចរាចរក្នុងឆ្នាំ២០១៧។

[iii] 7 Makara, Chamkamon, Chbar Ampov, Chroy Changva, Dangkor, Daun Penh, Meanchey, Por Senchey, Russey Keo, SenSok, and Toul Kork.

១០០% នៃការប្រមូលទិន្នន័យនេះគឺផ្អែកលើការអង្កេតរបស់ក្រុមស្រាវជ្រាវនៃអង្គការសមាគមធាងត្នោត។ លទ្ធផលទាំងនេះត្រូវបានបង្ហាញនៅក្នុង "ការរកឃើញសំខាន់ៗ"។ ក្រៅពីការអង្កេតទាំងនេះ ក្រុមការងារក៏បានសម្ភាសប្រជាពលរដ្ឋចំនួន១០ រូប នៅក្នុងខណ្ឌចំនួន១០[iv] ផ្សេងៗគ្នា ដើម្បីចង់ដឹងថា តើចរាចរមានផលប៉ះពាល់យ៉ាងណាចំពោះការរស់នៅរបស់ពួកគាត់។ លទ្ធផលនៃបទសម្ភាសទាំងនេះត្រូវបានរាយការណ៍នៅក្នុង "បទសម្ភាសជាមួយប្រជាពលរដ្ឋ"។

ប្រភពទិន្នន័យ និងព័ត៌មានបន្ទាប់បន្សំមានសារៈសំខាន់ក្នុងការផ្តល់ជាមូលដ្ឋានគ្រប់គ្រាន់លើបញ្ហាចរាចរកាលពីអតីតកាល បច្ចុប្បន្ន និងបញ្ហាដែលអាចកើតមាននាពេលអនាគតនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ។ ភាគច្រើននៃព័ត៌មានទាំងនេះបានមកពីប្រព័ន្ធអនឡាញដូចជា៖ កាសែតក្នុងស្រុក ក្នុងតំបន់ និងអន្តរជាតិ របាយការណ៍របស់រាជរដ្ឋាភិបាល និងរបស់ក្រសួងដែលអាចរកបានជាសាធារណៈ របាយការណ៍ស្រាវជ្រាវនានា ប្លុក និងវេទិកាពាក់ព័ន្ធផ្សេងៗទៀត។

ដែនកំណត់

ទិន្នន័យបឋមជាច្រើនគឺទទួលបានពីសំឡេងទីក្រុងកម្ពុជា។ ភាពត្រឹមត្រូវនៃព័ត៌មានទាំងនេះផ្អែកលើប្រជាពលរដ្ឋក្នុងរាជធានីភ្នំពេញដែលរាយការណ៍យ៉ាងត្រឹមត្រូវ និងភាគច្រើនអំពីបញ្ហាចរាចរមកកាន់គេហទំព័រសំឡេងទីក្រុងកម្ពុជា។ របាយការណ៍ដែលទទួលបានដោយចៃដន្យត្រូវបានផ្ទៀងផ្ទាត់ជាមួយនឹងទិន្នន័យបន្ទាប់បន្សំដោយក្រុមការងារបច្ចេកវិទ្យាព័ត៌មានវិទ្យា និងទូរគមនាគមន៍។ បញ្ហាដែលមិនបានរាយការណ៍គឺមិនត្រូវបានយកមកឆ្លុះបញ្ចាំងក្នុងរកការឃើញនៃរបាយការណ៍នេះទេ ហើយវាគួរតែត្រូវចងចាំចំណុចនេះទុកនៅពេលអាន ឬស្រង់ព័ត៌មានទាំងនេះយកទៅប្រើប្រាស់។

មូលហេតុនៃការកកស្ទះចរាចរក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ

នៅក្នុងឆ្នាំ២០១១ សារព័ត៌មាន ឌឹ ហ្គាឌៀន (The Guardian) បានសរសេរថាអ្វី "គ្រប់យ៉ាងដែលអ្នកចង់ដឹងអំពីបញ្ហាសង្គមក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ពោលគឺអនុលោមទៅតាមភាពអនាធិបតេយ្យបុគ្គល ការមិនយកទុកដាក់របស់នគរបាល និងការមិនចោលនូវទម្លាប់ចាស់តាមសម័យទំនើប។[3] "វាជាការចាំបាច់ណាស់ក្នុងការទទួលស្គាល់ថាការកើនឡើងនៃការកកស្ទះ និងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរនៅរាជធានីភ្នំពេញ មិនមែនកើតឡើងដោយសារមូលហេតុតែមួយនោះទេ។ បញ្ហាចរាចរគឺជាលទ្ធផលនៃការពង្រីកទីក្រុង ការអភិវឌ្ឍយ៉ាងលឿន និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរាជធានីភ្នំពេញមិនគ្រប់គ្រាន់ក្នុងការបំពេញតាមតម្រូវការនៃការធ្វើចរាចរដែលចេះតែកើនឡើង។ ខាងក្រោមនេះគឺជាទិដ្ឋភាពទូទៅបង្ហាញពីមូលហេតុមួយចំនួនខាងលើ និងថាតើមូលហេតុនីមួយៗ ទាំងនេះបន្តនាំឱ្យមានបញ្ហាចរាចរលើដងផ្លូវក្នុងរាជធានីភ្នំពេញដោយរបៀបណា។

[iv] Sen Sok, Chbar Ampov, Chroy Changva, Resseykeo, Pou Senchey, Chamkamon,Toul Kouk, Duan Penh, Meanchey, and Dangkor.

១. កំណើនប្រជាជនក្នុងទីក្រុង និងការកើនឡើងចំនួនយានជំនិះធ្វើចរាចរលើដងផ្លូវ

បញ្ហាចរាចរក្នុងរាជធានីភ្នំពេញត្រូវបានយល់ជាបឋមថាកើតឡើងដោយសារតែមានយានជំនិះច្រើនពេក ដែលបណ្តាលមកពីកំណើនប្រជាជនក្នុងទីក្រុងនេះ និងធ្វើដំណើរទៅធ្វើការងារ។[4] បន្ថែមពីលើនេះទៀត កំណើនប្រាក់ចំណូល និងកំណើននៃការទិញយានយន្តខ្នាតធំកាន់តែបង្កការលំបាកចំពោះការធ្វើចរាចរលើដងផ្លូវ ដែលពីដំបូងឡើយផ្លូវទាំងនេះចរាចរតែម៉ូតូប៉ុណ្ណោះ (ប្រាក់ចំណូលជាមធ្យមប្រចាំខែរបស់ប្រជាពលរដ្ឋនៅរាជធានីភ្នំពេញបានកើនឡើង ដល់ ៨១៧,០០០ រៀល (១៩៦ ដុល្លារ) ក្នុងចន្លោះឆ្នាំ២០០៩ និងឆ្នាំ២០១៤[5] និងនៅតែបន្តកើនឡើង ដែលនេះនាំឱ្យប្រជាពលរដ្ឋក្នុងរាជធានីភ្នំពេញកាន់តែច្រើនមានលទ្ធភាពទិញយានយន្ត)។

២. ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធខ្វះគុណភាព

ផ្លូវក្នុងរាជធានីភ្នំពេញពិតជាមានការរីកចម្រើន ដោយសម្តេចនាយករដ្ឋមន្ត្រី ហ៊ុន សែន បានសម្ពោធឱ្យប្រើប្រាស់ជាផ្លូវការ "មហាវិថីសម្តេចតេជោ ហ៊ុន សែន" នៅថ្ងៃទី០៣ ខែមេសា ឆ្នាំ២០១៧។ មហាវិថីនេះធំជាងគេក្នុងរាជធានីភ្នំពេញដោយមានប្រវែងជិត១០ គីឡូម៉ែត្រ និងទទឹង៦០ ម៉ែត្រ។[6] ប៉ុន្តែគួរឱ្យសោកស្តាយ ផ្លូវដែលមានជង្ហុកជាច្រើន និងផ្លូវដែលងាយរងគ្រោះដោយសារទឹកលិចនៅតែបន្តធ្វើឱ្យមានកកស្ទះ និងបង្កគ្រោះថ្នាក់ក្នុងទីក្រុង។ កាលពីខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៧ កន្លងទៅ នៅឯកិច្ចប្រជុំប្រចាំឆ្នាំ "ម្ចាស់ជ័យលាភីថ្មីឆ្នាំ២០១៧" នៃវេទិកាសេដ្ឋកិច្ចពិភពលោកដែលរៀបចំធ្វើឡើងនៅសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន ឯកឧត្តម ស៊ុន ចាន់ថុល "បានគូសបញ្ជាក់ពីតម្រូវការឱ្យមានវិនិយោគឯកជនបន្ថែមទៀតនៅក្នុងវិស័យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនៅប្រទេសកម្ពុជា"។[7]កាសែតភ្នំពេញប៉ុស្តិ៍ក៏បានលើកឡើងផងដែរថា "ភាពស្មុគស្មាញនៃបណ្តាញផ្លូវថ្នល់ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញលេចឡើងកាន់តែច្បាស់លាស់ និងសន្និដ្ឋានថាចាំបាច់ត្រូវមានគម្រោងផែនការឱ្យច្បាស់លាស់ដើម្បីធានាថាការស្ថាបនាផ្លូវថ្មីៗមានភាពប្រទាក់ក្រឡាជាមួយនឹងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដែលមានស្រាប់"។[8] ការវិនិយោគបន្ថែមដោយធនធានសាធារណៈ និងធនធានឯកជនក្នុងការស្ថាបនាផ្លូវថ្មី និងជួសជុលផ្លូវដែលមានស្រាប់គឺពិតជាចាំបាច់ណាស់ ប្រសិនបើរាជធានីភ្នំពេញចង់ដោះស្រាយបញ្ហាចរាចរដែលកំពុងតែកើនឡើងនេះ។

៣. សាធារណជនមិនគោរពសណ្តាប់ធ្នាប់តាមដងផ្លូវ និងមិនគោរពច្បាប់ចរាចរ

ការដែលសាធារណជនមិនគោរពសណ្តាប់ធ្នាប់តាមដងផ្លូវ និងមិនគោរពច្បាប់ចរាចរ គឺជាកត្តារួមចំណែកបង្កឱ្យមានការកកស្ទះ និងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរនៅតាមដងផ្លូវក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ។ "ក្នុងករណីភាគច្រើន ផ្លូវតូចមិនមែនជាបញ្ហាទេ ប៉ុន្តែរបៀបដែលមនុស្សបើកបរ ទោះជិះតែម៉ូតូក៏ដោយ ក៏អាចបណ្តាលឱ្យចរាចរមានការកកស្ទះបានដែរ បើអ្នកបើកបរមិនគោរពច្បាប់ចរាចរនោះទេ។[9] "កត្តានេះមិនត្រឹមតែបង្កឱ្យមានកកស្ទះទេ ប៉ុន្តែជាញឹកញាប់វាបណ្តាលឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរផងដែរ ក្នុងនោះ ៣៦% នៃគ្រោះថ្នាក់ចរាចរគឺបណ្តាលមកពីការបើកបរលឿន។[10] ប៉ុន្តែក្នុងករណីខ្លះ មិនត្រឹមតែមិនគោរពច្បាប់ចរាចរនោះទេ លើសពីនោះ ការយល់ដឹងរបស់ប្រជាពលរដ្ឋអំពីច្បាប់ចរាចរនៅមានកម្រិតនៅឡើយ។ អ្នកបើកបរត្រូវប្រឡងអំពីចំណេះដឹងផ្នែកច្បាប់ចរាចរ មុននឹងទទួលបានប័ណ្ណបើកបរ ប៉ុន្តែដោយសារតែមិនមានការតម្រូវឱ្យមានប័ណ្ណបើកបរសម្រាប់អ្នកបើកបរម៉ូតូដែលមានកម្លាំងក្រោម ១២៥ សេសេ (cc) (ស្មើនឹង៨៥% នៃយានយន្តដែលបានចុះបញ្ជី[11])អ្នកបើកបរភាគច្រើនមិនចាំបាច់ឆ្លងកាត់ការប្រឡងចំណេះដឹងស្តីពីច្បាប់ចរាចរឡើយ។

៤. ការអនុវត្តច្បាប់ចរាចរនៅមានកម្រិតដោយមន្ត្រីនគរបាលចរាចរ និងអាជ្ញាធរ

ការអនុវត្តច្បាប់អាចជាបញ្ហាប្រឈមមួយ ប៉ុន្តែវាក្លាយជាបញ្ហាប្រឈមកាន់តែខ្លាំងបើអ្នកដែលមានភារកិច្ចអនុវត្តច្បាប់ទទួលបានការលើកទឹកចិត្តតិចតួចក្នុងការធ្វើកិច្ចការនេះ។ ប្រាក់ខែតិចតួចរបស់មន្ត្រីនគរបាលចរាចរ (ប្រហែល ២៣ដុល្លារមួយខែ) ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ បានបណ្តាលឱ្យមានការប្រព្រឹត្តអំពើពុករលួយ មន្ត្រីនគរបាលចរាចរម្នាក់ថ្លែងថា "ប្រាក់ខែយើងតិចពេក ដូច្នេះយើងត្រូវយកលុយពីអ្នកបើកបរឡានដឹកទំនិញ"។[12] ដើម្បីប្រយុទ្ធប្រឆាំងនឹងឥរិយាបថនេះ ចាប់ពីខែមករា ឆ្នាំ២០១៦ មក មន្ត្រីនគរបាលចរាចរអនុញ្ញាតឱ្យរក្សាទុក ៧០% នៃប្រាក់ផាកពិន័យចរាចរដែលខ្លួនប្រមូលបាន ប៉ុន្តែការធ្វើបែបនេះ អាចជាកត្តាជម្រុញឱ្យមានការផាកពិន័យដោយមិនត្រឹមត្រូវ។[13] រាជរដ្ឋាភិបាលហាក់កំពុងធ្វើកិច្ចការមួយចំនួនដើម្បីបង្កើនសុវត្ថិភាព និងប្រសិទ្ធភាពតាមរយៈការអនុវត្តច្បាប់ចរាចរផ្លូវគោកថ្មី និងលើកទឹកចិត្តមន្ត្រីនគរបាលចរាចរអនុវត្តច្បាប់នេះ ប៉ុន្តែ បញ្ហាចរាចរពាក់ព័ន្ធនឹងការបំពានច្បាប់ និងសណ្តាប់ធ្នាប់នឹងនៅបន្តកើតមាន រហូតទាល់តែមានការអនុវត្តដោយពេញលេញនូវច្បាប់ថ្មីនេះ។ លោក វ៉ាន់ វ៉ាត អ្នកជំនាញការអភិវឌ្ឍឯករាជ្យសន្និដ្ឋានថា "យើងមានផ្លូវជាច្រើនហើយ ប៉ុន្តែប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងមិនត្រឹមត្រូវ"។[14]

ការកកស្ទះចរាចរនៅផ្លូវ ៥៩៨ (ប្រភព៖ អង្គការសមាគមជាងត្នោត ឆ្នាំ២០១៧)

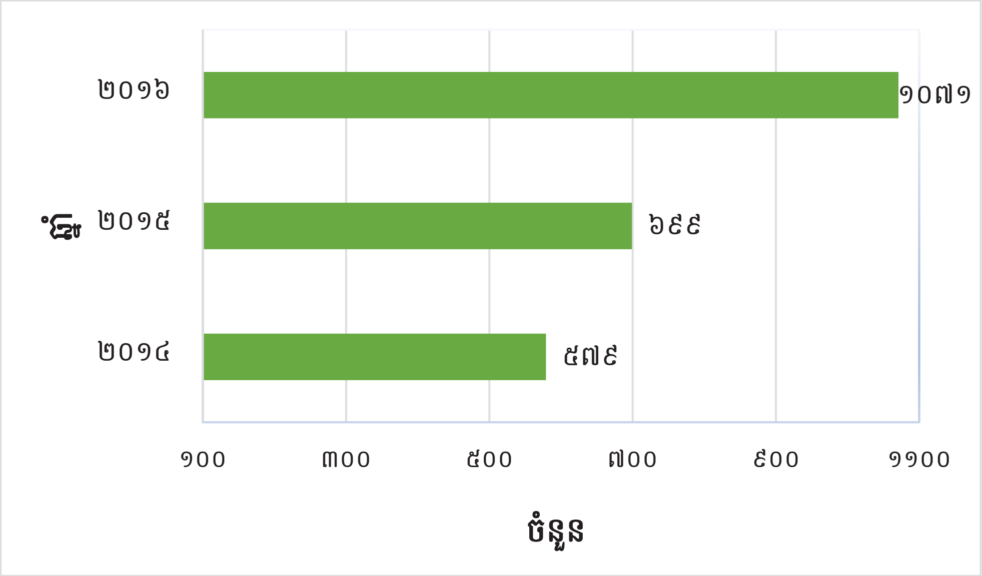
ការកកស្ទះចរាចរនៅចំណតរថយន្តក្រុងមួយជិតវត្តទួលទំពូង មហាវិថីម៉ៅសេទុង
(ប្រភព៖ អង្គការសមាគមជាងត្នោត ២០១៧)

ការរកឃើញសំខាន់ៗ

ក. សេចក្តីផ្តើម

ចំនួនរបាយការណ៍ចរាចរដែលបានរាយការណ៍មកកាន់សំឡេងទីក្រុងកម្ពុជាមានការកើនឡើងជារៀងរាល់ឆ្នាំ (តួលេខទី១)។ មានមូលហេតុពីរដែលអាចនាំឱ្យមានការកើនឡើងនេះគឺៈ ទីមួយ អ្នកប្រើកាន់តែមានការយល់ដឹងតាមរយៈការបណ្តុះបណ្តាលពីរបៀបប្រើប្រាស់កម្មវិធីសំឡេងទីក្រុងកម្ពុជា ដើម្បីធ្វើរបាយការណ៍ និងទីពីរ ភាពកាន់តែទូលំទូលាយនៃការប្រើបច្ចេកវិទ្យាទំនើប (ឧទាហរណ៍ៈ ការកើនឡើងនូវសេវាកម្មអ៊ីនធឺណែតចល័ត និងការមានទូរស័ព្ទទំនើបប្រើច្រើនឡើង) នាំឱ្យអ្នកប្រើអាចធ្វើរបាយការណ៍បានគ្រប់ពេល និងគ្រប់ទីកន្លែង។[v]

តួលេខទី១ៈ ចំនួនរបាយការណ៍ដែលបានរាយការណ៍មកកាន់សំឡេងទីក្រុងកម្ពុជា



ប្រភពៈ សំឡេងទីក្រុងកម្ពុជា ២០១៤-២០១៦

ខ. លំហូរ និងសុវត្ថិភាពចរាចរ

តារាងទី១ៈ របាយការណ៍ស្តីពីលំហូរ និងសុវត្ថិភាពចរាចរដែលបានរាយការណ៍មកកាន់សំឡេងទីក្រុងកម្ពុជា

ប្រភេទ	២០១៤	២០១៥	២០១៦	សរុប
ការកកស្ទះចរាចរ	៦៩	១២៥	៩១០	**១,១០៤**
ការបិទផ្លូវ	២៨	១២	១៩	**៥៩**
គ្រោះថ្នាក់ចរាចរ	៤៥	៨	៣០	**៨៣**
សរុប	១៥៥	២២៣	៩៦១	**១,២២៩**

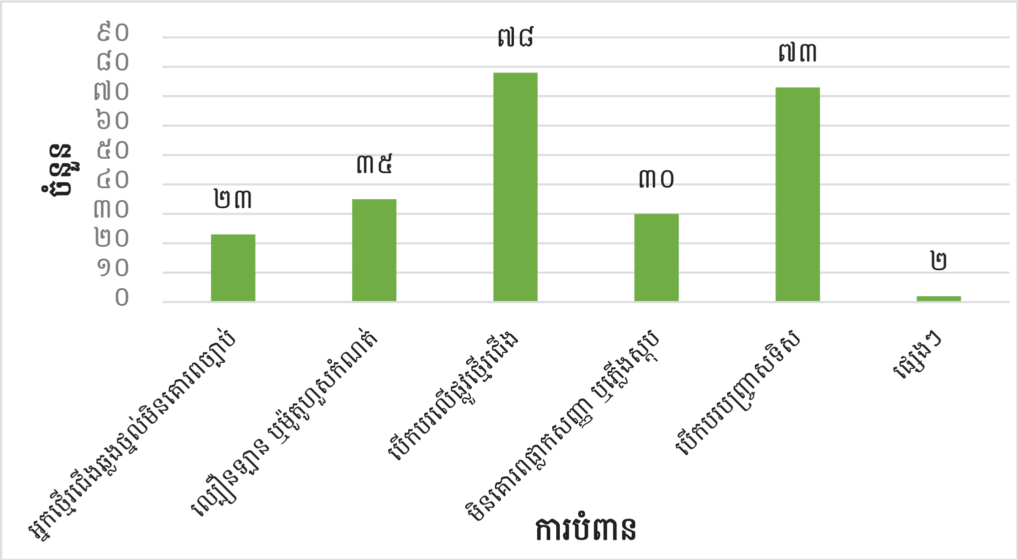
ប្រភពៈ សំឡេងទីក្រុងកម្ពុជា ២០១៤-២០១៦

[v] STT cannot conclude that there has been a greater volume of incidents occurring since data collected relies heavily on technology and may not have been reported as frequently in past years.

របាយការណ៍ស្តីពីលំហូរ និងសុវត្ថិភាពចរាចរសរុបចំនួន១,២២៩ ត្រូវបានផ្ញើមកកាន់សំឡេងទីក្រុងកម្ពុជា ចន្លោះឆ្នាំ២០១៤ ដល់ឆ្នាំ២០១៦។ ករណីកកស្ទះចរាចរជាបញ្ហាដែលត្រូវបានរាយការណ៍ញឹកញាប់បំផុតក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ដោយក្នុងឆ្នាំ២០១៦ របាយការណ៍ដែលត្រូវបានរាយការណ៍មានរហូតដល់៩១០ ហើយរបាយការណ៍សរុបចំនួន១,១០៤ ទៀត ត្រូវបានរាយការណ៍ក្នុងចន្លោះឆ្នាំ២០១៤ ដល់ឆ្នាំ២០១៦។ ការកកស្ទះចរាចរអាចបណ្តាលមកពីកត្តាច្រើនយ៉ាងរួមមាន ការលិចទឹក ភាពកកកុញ គ្រោះថ្នាក់ចរាចរ ការបិទផ្លូវ ឬស្ថានភាពផ្លូវមិនល្អ។ ករណីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរបានធ្លាក់ចុះគួរឱ្យកត់សម្គាល់ពី ៤៥ ករណីក្នុងឆ្នាំ២០១៤ មកនៅត្រឹម ០៨ ករណីក្នុងឆ្នាំ២០១៥ ប៉ុន្តែបានកើនឡើងវិញដល់ ២២ ករណីក្នុងឆ្នាំ២០១៦។ ករណីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរគឺជារឿងធម្មតាក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ហើយអាចមានករណីច្រើនទៀតមិនត្រូវបានរាយការណ៍មកកាន់សំឡេងទីក្រុងកម្ពុជា។ ទិន្នន័យរបស់ក្រសួងមហាផ្ទៃបង្ហាញថា ឆមាសទី១ ឆ្នាំ២០១៧ ករណីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរមានចំនួន១,៨៨៣ ករណី បណ្តាលឱ្យមនុស្សស្លាប់៩១៩ នាក់។ "គ្រោះថ្នាក់ចរាចរកើនក្នុងអត្រា០.៨% ហើយអត្រាអ្នកស្លាប់កើនក្នុងអត្រា១.២% បើធៀបនឹងរយៈពេលដូចគ្នាកាលពីឆ្នាំមុន"។[vi, 15]

ការបំពានការណែនាំ/ច្បាប់ ស្តីពីសុវត្ថិភាពចរាចរផ្លូវគោក ជាកត្តារួមចំណែកបង្កឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរ និងកាត់បន្ថយសុវត្ថិភាពលើដងផ្លូវ។ ក្នុងឆ្នាំ២០១៧ ក្រុមការងារស្រាវជ្រាវរបស់អង្គការសមាគមធាងត្នោតបានកត់ត្រាទុកនូវការបំពានដូចខាងក្រោម នៅតាមខណ្ឌចំនួន១១ ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ។ ជារឿយៗ អ្នកបើកបរតែងជិះឡើងលើចិញ្ចើមផ្លូវដើម្បីវ៉ាងទៅមុខជួរចរាចរ ដែលបង្កអសុវត្ថិភាពដល់អ្នកថ្មើរជើងក្នុងការដើរលើផ្លូវនោះ។ ដូចគ្នានេះដែរ ជារឿយៗ អ្នកបើកបរតែងបើកបរបញ្ច្រាសដើម្បីគេចពីការស្ទះចរាចរ។

តួលេខទី២៖ ការបំពានលើដងផ្លូវ



ប្រភព៖ របាយការណ៍អង្កេតចរាចរឆ្នាំ២០១៧

[vi] This is a reminder that data collected through UVC is heavily reliant on public participation, and figures may not reflect the true extent of traffic issues in Phnom Penh. Rather, they serve to provide *some* evidence and insight into the current situation.

ការប្រើប្រាស់ដងផ្លូវដោយសុវត្ថិភាពចាំបាច់ត្រូវមានការយល់ដឹងពីអ្នកបើកបរ។ ប៉ុន្តែទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ សុវត្ថិភាពចរាចរផ្លូវគោកមិនស្ថិតលើកត្តាអ្នកធ្វើចរាចរលើដងផ្លូវតែមួយនោះទេ វាក៏អាស្រ័យលើក្រុមហ៊ុនសាងសង់ដែលប្រើប្រាស់ផ្លូវ និងអាជ្ញាធរផងដែរ។ ស្លាកសញ្ញាចរាចរតាមដងផ្លូវមានសារៈសំខាន់ណាស់ក្នុងការធានាឱ្យអ្នកបើកបរអាចដឹងពីផ្លូវបានត្រឹមត្រូវ។ ក្នុងករណីជាច្រើន ស្លាកសញ្ញាចរាចរតាមដងផ្លូវបានរលុប ឬមិនមាន។ ផ្លូវចំនួន៩២ ក្នុង១១ ខណ្ឌត្រូវបានចុះអង្កេត និងទទួលបានលទ្ធផលដូចខាងក្រោម៖

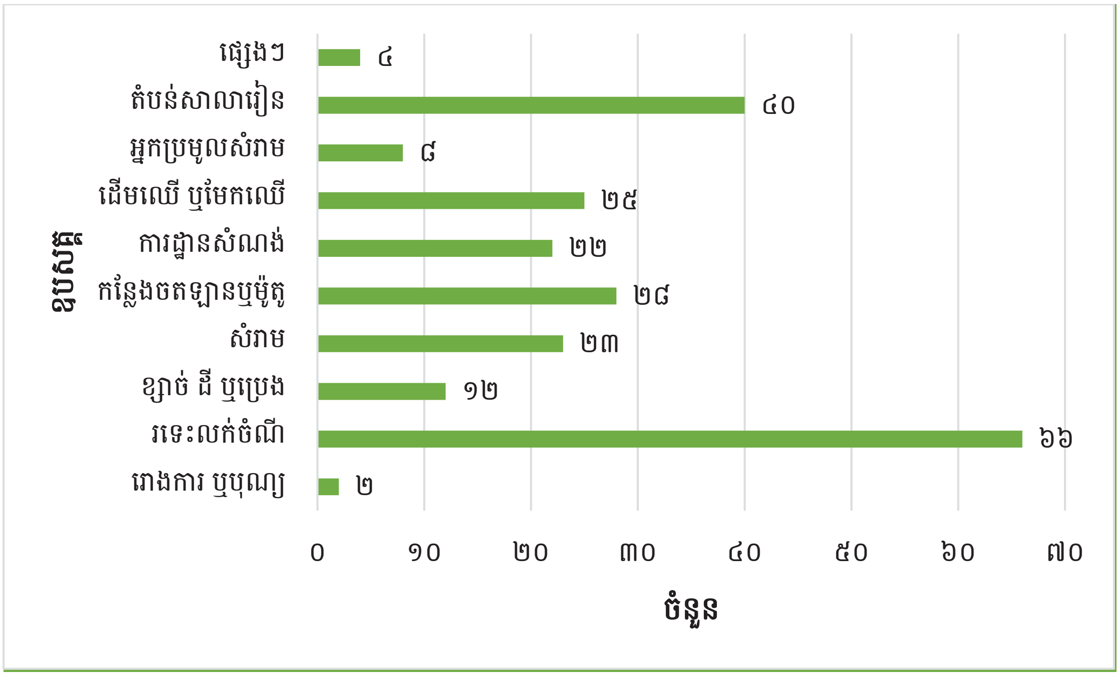
តារាងទី២៖ ភាពអាចមើលឃើញនៃស្លាកសញ្ញាចរាចរតាមដងផ្លូវ

តើបន្ទាត់លើថ្នល់ផ្លូវត្រូវបានគូសច្បាស់ទេ?	ចំនួន	ភាគរយ
ច្បាស់	២៧	២៩
មិនច្បាស់	៥៤	៥៩
មិនដឹង	១១	១២

ប្រភព៖ របាយការណ៍អង្កេតចរាចរ ឆ្នាំ២០១៧

លើសពីនេះទៅទៀត ឧបសគ្គលើដងផ្លូវ (ឧទាហរណ៍៖ វាគឺជារឿងធម្មតាដែលឃើញមានរោងអាពាហ៍ពិពាហ៍សង់លើផ្លូវដែលធ្វើឱ្យបាំងផ្លូវ ឬវិថី) អាចបង្កើតជាបញ្ហាលំហូរ និងសុវត្ថិភាពចរាចរ។ ឧបសគ្គលើដងផ្លូវក្នុងខណ្ឌចំនួន១១ នៅរាជធានីភ្នំពេញសរុបចំនួន២៣០ ឧបសគ្គ ត្រូវបានកត់ត្រាទុក។

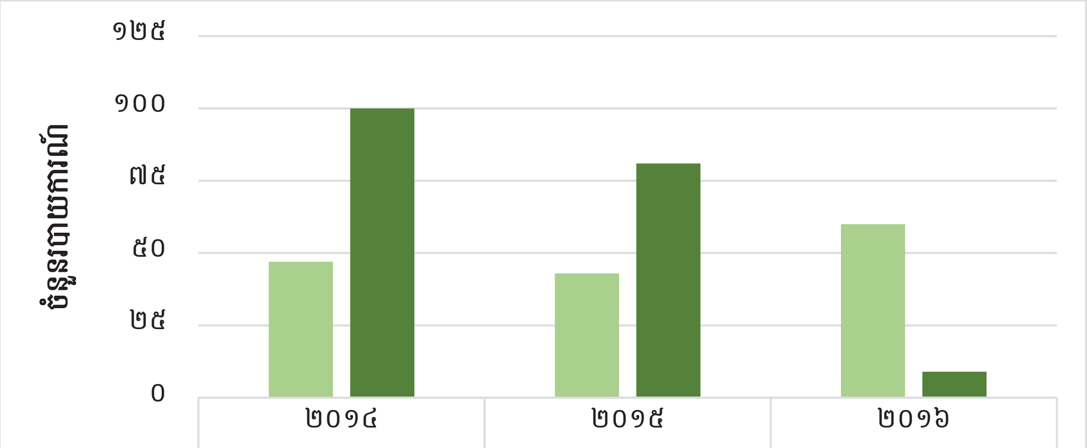
តួលេខទី៣៖ ឧបសគ្គដែលបង្កផលប៉ះពាល់ចំពោះចរាចរ



ប្រភព៖ របាយការណ៍អង្កេតចរាចរ ឆ្នាំ២០១៧

ដោយពិចារណាពីលំហូរចរាចរ នៅពេលដែលមានជង្ហុក និងទឹកលិចកើតឡើងនៅកន្លែងដាច់ពីគ្នា វាបង្កជាបញ្ហាប្រឈមដល់អ្នកបើកបរក្នុងការព្យាយាមបញ្ចៀសយានជំនិះរបស់ពួកគេគេចពីកន្លែងដែលមានបញ្ហា។ ប៉ុន្តែ នៅពេលដែលមានជង្ហុកផង និងទឹកលិចផងជាមួយគ្នា ភាគច្រើនតែងតែមានទាំងពីរ វាមិនត្រឹមតែបន្ទុចបង្អាក់ដល់លំហូរចរាចរប៉ុណ្ណោះទេ តែវាក៏អាចគំរាមកំហែងដល់សុវត្ថិភាពរបស់អ្នកបើកបរតាមដងផ្លូវផងដែរ (នៅពេលដែលផ្លូវត្រូវបានទឹកលិច អ្នកបើកបរមិនអាចមើលជង្ហុកឃើញទេ ហេតុនេះអាចបណ្តាលឱ្យដួលម៉ូតូបាន។ អ្នកធ្វើចរាចរលើដងផ្លូវនឹងបើកយឺតៗនៅពេលដែលផ្លូវត្រូវបានទឹកលិច ដែលនាំឱ្យចរាចរកាន់តែកកកុញ។ ទឹកជំនន់កាន់តែមានសភាពធ្ងន់ធ្ងរទៅៗនៅរាជធានីភ្នំពេញ[16] និងបានបង្កឱ្យមានបញ្ហាធំៗ ជាពិសេសក្នុងរដូវភ្លៀង (ចាប់ពីខែឧសភា ដល់ខែតុលា)។

តួលេខទី៤៖ ចំនួននៃតំបន់ដែលត្រូវបានរាយការណ៍ថារងគ្រោះពីការលិចទឹក និង/ឬជង្ហុក



	២០១៤	២០១៥	២០១៦
ការលិចទឹក	៤៧	៤៣	៦០
ជង្ហុក	១០០	៨១	៩

ប្រភព៖ សំឡេងទីក្រុងកម្ពុជា ឆ្នាំ២០១៤ ដល់ ២០១៦

កត្តាដែលជះឥទ្ធិពលដល់លំហូរចរាចរផងដែរនោះគឺ ទទឹងផ្លូវ និងចំនួនខ្សែរត់ដែលអាចធ្វើចរាចរបាន។ នៅតំបន់ដែលមានចរាចរមមាញឹកច្រើន ចំនួនខ្សែរត់បន្ថែមអាចជួយសម្រួលបានច្រើនដល់លំហូរចរាចរ។ ចំនួនខ្សែរត់ដែលអាចធ្វើចរាចរបានក្នុងខណ្ឌចំនួន១១ ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញត្រូវបានរាប់ និងកត់ត្រាទុកដូចខាងក្រោម៖

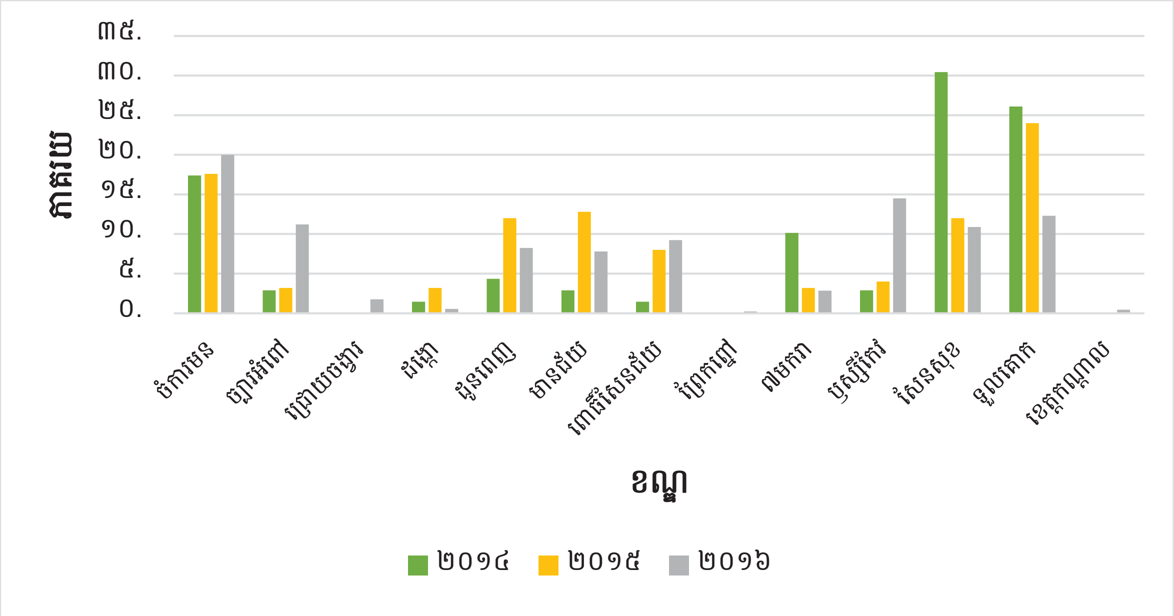
តារាងទី៣៖ ចំនួនខ្សែរត់ក្នុងខណ្ឌចំនួន១១ ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ

ចំនួនខ្សែរត់	ចំនួន	ភាគរយ
មានតែមួយខ្សែ	១៧	១៨
ពីរខ្សែ	៣១	៣៤
បីខ្សែ	១៨	១៩
បួនខ្សែ	១០	១១
ប្រាំខ្សែ	៧	៨
ប្រាំមួយខ្សែ	៩	១០
សរុប	**៩២**	**១០០**

ប្រភព៖ របាយការណ៍អង្កេតចរាចរ ឆ្នាំ២០១៧

ការកកស្ទះចរាចរជាបញ្ហាទាក់ទងនឹងចរាចរដែលត្រូវបានរាយការណ៍មកកាន់សំឡេងទីក្រុងកម្ពុជាច្រើនបំផុត។ របាយការណ៍សរុបចំនួន១,១០៤ ត្រូវបានផ្ញើមកកាន់សំឡេងទីក្រុងកម្ពុជាក្នុងចន្លោះឆ្នាំ២០១៤ និងឆ្នាំ២០១៦ ដោយគ្រាន់តែក្នុងឆ្នាំ២០១៦ មានរបាយការណ៍ចំនួន៩១០។ គេមិនទាន់ដឹងមូលហេតុច្បាស់ទេថាហេតុអ្វីបានជាក្នុងឆ្នាំ២០១៦ មានបញ្ហាចរាចរច្រើនយ៉ាងនេះ (ធៀបនឹងឆ្នាំមុន) ត្រូវបានរាយការណ៍ ប៉ុន្តែមានការពន្យល់មួយបង្ហាញថា ការរំខានអារម្មណ៍របស់អ្នកបើកបរ បូករួមនឹងមានការយល់ដឹងពីសំឡេងទីក្រុងកម្ពុជាកាន់តែច្រើន និងការយល់ពីរបៀបធ្វើរបាយការណ៍ គឺជាមូលហេតុនៃការកើនឡើងគួរឱ្យកត់សម្គាល់នូវរបាយការណ៍ស្ដីពីការស្ទះចរាចរនេះ។ តួលេខទី៥ ខាងក្រោម កត់សម្គាល់អំពីខណ្ឌដែលមានការកកស្ទះចរាចរ។

តួលេខទី៥៖ ចំនួននៃការស្ទះចរាចរក្នុងខណ្ឌនីមួយៗ (គិតជាភាគរយតាមរបាយការណ៍ចរាចរប្រចាំឆ្នាំដែលបានរាយការណ៍មកកាន់សំឡេងទីក្រុងកម្ពុជា



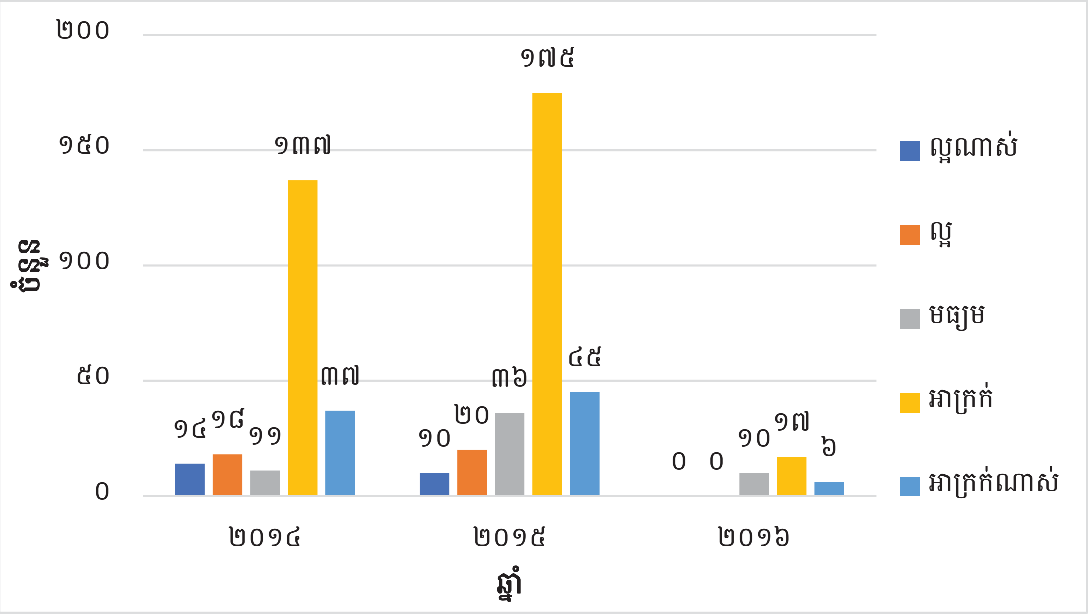
ប្រភព៖ សំឡេងទីក្រុងកម្ពុជា ឆ្នាំ២០១៤ ដល់ឆ្នាំ២០១៦

ក្នុងចំណោមរបាយការណ៍ចំនួន១,១០៤ ដែលបានរាយការណ៍ពីឆ្នាំ២០១៤ ដល់ឆ្នាំ២០១៦ របាយការណ៍កកស្ទះចរាចរក្នុងខណ្ឌចំការមនមានច្រើនបំផុតចំនួនគឺ២១៦ ករណី ក្នុងរយៈពេលបីឆ្នាំនេះ។ បន្ទាប់មកគឺ ខណ្ឌទួលគោកមាន១៦០ករណី ខណ្ឌឫស្សីកែវមាន១៣៩ ករណី និងខណ្ឌសែនសុខ មាន១៣៥ ករណី។ តំបន់ដែលទទួលរងផលប៉ះពាល់តិចបំផុត (ដូចមានបង្ហាញក្នុងទិន្នន័យរបស់សំឡេងទីក្រុងកម្ពុជា) គឺខណ្ឌព្រែកព្នៅដែលមានរបាយការណ៍តែចំនួន០២ ប៉ុណ្ណោះសម្រាប់រយៈពេលបីឆ្នាំ បន្ទាប់មកខេត្តកណ្ដាលមានរបាយការណ៍ចំនួន ០៤ និងខណ្ឌដង្កោមានរបាយការណ៍ចំនួន១០។

គ. គុណភាពហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងស្ថានភាពផ្លូវទាំងមូល

បន្ទាប់ពីពិនិត្យផលប៉ះពាល់នៃការលិចទឹក និងជង្ហុករួចមក (សូមអានចំណុច ខ. លំហូរ និងសុវត្ថិភាពចរាចរ) វាជាការសំខាន់ណាស់ដែលត្រូវពិចារណាលើកត្តាគុណភាព និងស្ថានភាពផ្លូវទាំងមូលក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ។ កត្តាទាំងនេះរួមមានដូចជា ទទឹងផ្លូវ និងគុណភាពនៃវត្ថុធាតុដើមដែលត្រូវបានប្រើក្នុងការសាងសង់ផ្លូវ ក៏ដូចជាទឹកដក់ ឬជង្ហុក។

តួលេខទី៦៖ ស្ថានភាពផ្លូវ និងគុណភាពហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ



ប្រភព៖ សំឡេងទីក្រុងកម្ពុជា ឆ្នាំ២០១៤ ដល់ឆ្នាំ២០១៦

របាយការណ៍ស្ដីពីស្ថានភាពផ្លូវសរុបចំនួន៥៣៦ ត្រូវបានរាយការណ៍ក្នុងចន្លោះឆ្នាំ២០១៤ និងឆ្នាំ២០១៦។ ក្នុងចំណោមរបាយការណ៍ទាំងអស់នេះ របាយការណ៍ចំនួន ២៨៦ ត្រូវបានរាយការណ៍ក្នុងឆ្នាំ២០១៥ របាយការណ៍ចំនួន២១៧ ត្រូវបានរាយការណ៍ក្នុងឆ្នាំ២០១៤ និងរបាយការណ៍ចំនួន៣៣ ត្រូវបានរាយការណ៍ក្នុងឆ្នាំ២០១៦។ យោងតាមតួលេខទី៤ អ្នកធ្វើចរាចរលើដងផ្លូវច្រើនរាយការណ៍ពីស្ថានភាពផ្លូវមកកាន់សំឡេងទីក្រុងកម្ពុជា ប្រសិនបើពួកគេស្ថិតក្នុងស្ថានភាពផ្លូវមិនល្អ ឬមិនល្អខ្លាំង។ ក្នុងរយៈពេលបីឆ្នាំ មានរបាយការណ៍ចំនួន

៤១៧ ស្តីពីស្ថានភាពផ្លូវ "មិនល្អ" និង"មិនល្អខ្លាំង" ខណៈពេលដែលរបាយការណ៍ស្តីពីស្ថានភាពផ្លូវ "មធ្យម" "ល្អ" និង"ល្អប្រសើរ" មានចំនួនត្រឹមតែ១១៩ ប៉ុណ្ណោះ ក្នុងរយៈពេលដូចគ្នា។ អ្វីដែលជាភាពវិជ្ជមាននោះគឺ មានរបាយការណ៍ចំនួន១២៨ ស្តីពីការកែលម្អផ្លូវត្រូវបានរាយការណ៍ចាប់ពីឆ្នាំ២០១៤ ដល់ឆ្នាំ២០១៦។ មានតែរបាយការណ៍ចំនួន០៨ ប៉ុណ្ណោះក្នុងចំណោមរបាយការណ៍ទាំងនេះ ត្រូវបានរាយការណ៍ក្នុងឆ្នាំ២០១៦ ដែលនេះបង្ហាញឱ្យឃើញថា អាចបណ្តាលមកពីមិនសូវមានការកែលម្អផ្លូវ ឬចំនួនអ្នករាយការណ៍អំពីការងារកែលម្អផ្លូវទាំងនោះមកកាន់សំឡេងទីក្រុងកម្ពុជាមានការធ្លាក់ចុះ។

វត្ថុធាតុដើមដែលប្រើប្រាស់សម្រាប់សាងសង់ផ្លូវក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ គឺជាកត្តាដ៏សំខាន់ដែលកំណត់អំពីគុណភាពផ្លូវ។ ផ្លូវដែលធ្វើពីវត្ថុធាតុដើមដែលធន់ជាប់បានយូរ (ដូចជា ផ្លូវបេតុង និងផ្លូវកៅស៊ូ) នឹងអាចទ្រទ្រង់យានជំនិះបានល្អជាងផ្លូវដីដែលងាយរងការខូចខាត ជាពិសេសនៅពេលមានរដូវភ្លៀង។

តារាងទី៤៖ វត្ថុធាតុដើមសម្រាប់សាងសង់ផ្លូវ

វត្ថុធាតុដើមសាងសង់	ចំនួន	ភាគរយ
បេតុង	១៧	១៩
កៅស៊ូ	៧២	៧៨
ដី	១	១
គ្រួស	២	២
ផ្សេងៗ	០	០
សរុប	**៩២**	**១០០**

ប្រភព៖ របាយការណ៍អង្កេតចរាចរ ឆ្នាំ២០១៧

ផ្លូវភាគច្រើនដែលធ្វើពីបេតុង និងកៅស៊ូ គឺមានលក្ខណៈវិជ្ជមាន ប៉ុន្តែ ទាមទារឱ្យមានការថែទាំជាប្រចាំ ដើម្បីលុបជង្ហុក និងបញ្ហាផ្សេងៗទៀតដែលកើតមាន មុនពេលដែលបញ្ហាទាំងនេះរីកធំពិបាកដោះស្រាយ និងធ្វើឱ្យប៉ះពាល់ដល់ការធ្វើចរាចរ។

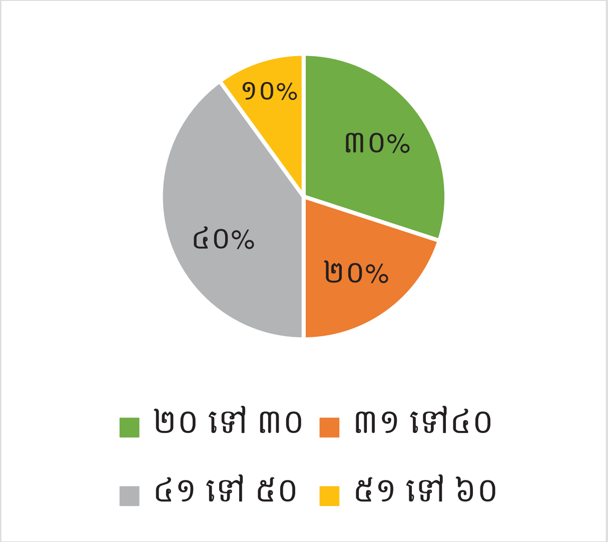
បទសម្ភាសជាមួយប្រជាពលរដ្ឋ

ដើម្បីស្វែងយល់បន្ថែមលើស្ថានភាពចរាចរបច្ចុប្បន្នក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ក្រុមការងារស្រាវជ្រាវរបស់អង្គការសមាគមធាងត្នោតបានសម្ភាសប្រជាពលរដ្ឋសរុបចំនួន១០ រូប មកពីខណ្ឌចំនួន១០ ផ្សេងៗគ្នាក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ។ ក្រៅពីសាកសួរអំពីចំនួន និងលំហូរចរាចរនៅក្បែរៗនោះ សុវត្ថិភាព និងករណីគ្រោះថ្នាក់ យើងក៏បានសាកសួរអំពីការប្រើប្រាស់ផ្លូវរបស់ពួកគាត់ផងដែរ។

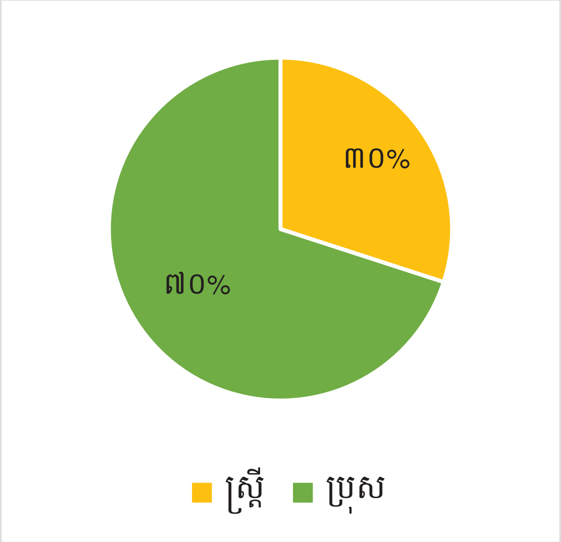
ក. ព័ត៌មានលម្អិតរបស់អ្នកផ្តល់បទសម្ភាស

យើងបានព្យាយាមស្វែងយល់ឱ្យបានច្បាស់អំពីអ្នកផ្តល់បទសម្ភាស។ អាយុ និងភេទរបស់អ្នកផ្តល់បទសម្ភាសត្រូវបានបែងចែកដូចខាងក្រោម៖

តួលេខទី៧៖ លំដាប់អាយុរបស់អ្នកផ្តល់បទសម្ភាស



តួលេខទី៨៖ ភេទរបស់អ្នកផ្តល់បទសម្ភាស

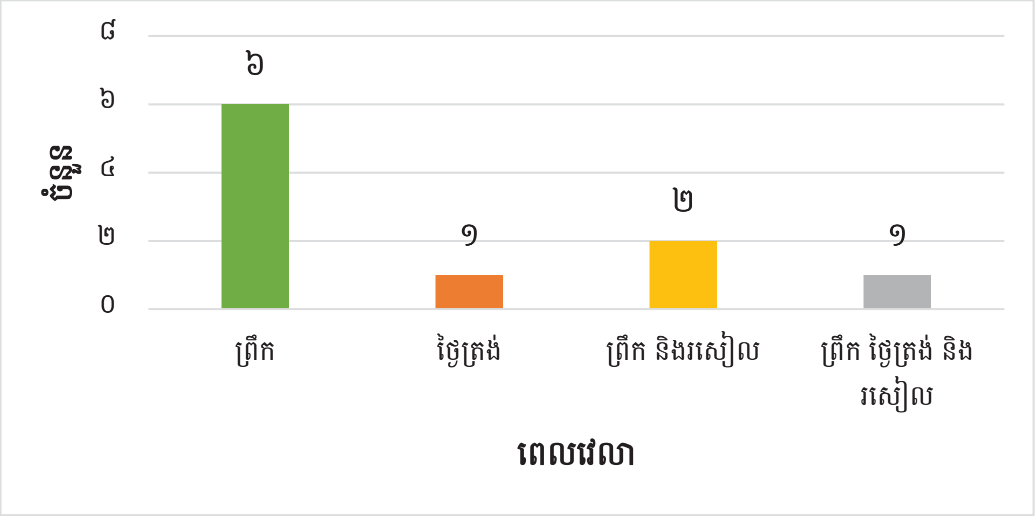


ប្រភព៖ បទសម្ភាសជាមួយប្រជាពលរដ្ឋ ឆ្នាំ២០១៧

ខ. ការប្រើប្រាស់ផ្លូវ និងការអង្កេត

៩០% នៃប្រជាពលរដ្ឋដែលផ្តល់បទសម្ភាសប្រើប្រាស់ផ្លូវធំៗជារៀងរាល់ថ្ងៃ ខណៈដែល ១០% ទៀតបានរាយការណ៍ថា ពួកគាត់ប្រើប្រាស់ផ្លូវធំៗសម្រាប់តែពេលខ្លះប៉ុណ្ណោះ។ ផ្លូវមានការមមាញឹកជាងគេគឺ នៅពេលព្រឹក ពេលដែលមនុស្សធ្វើដំណើរទៅកន្លែងធ្វើការរបស់ពួកគេ។ ពេលថ្ងៃជាពេលដែលអាចធ្វើចរាចរបានលឿនជាងគេដោយមនុស្សភាគច្រើននៅកន្លែងធ្វើការ។

តួលេខទី៩៖ អំឡុងពេលមមាញឹកបំផុត

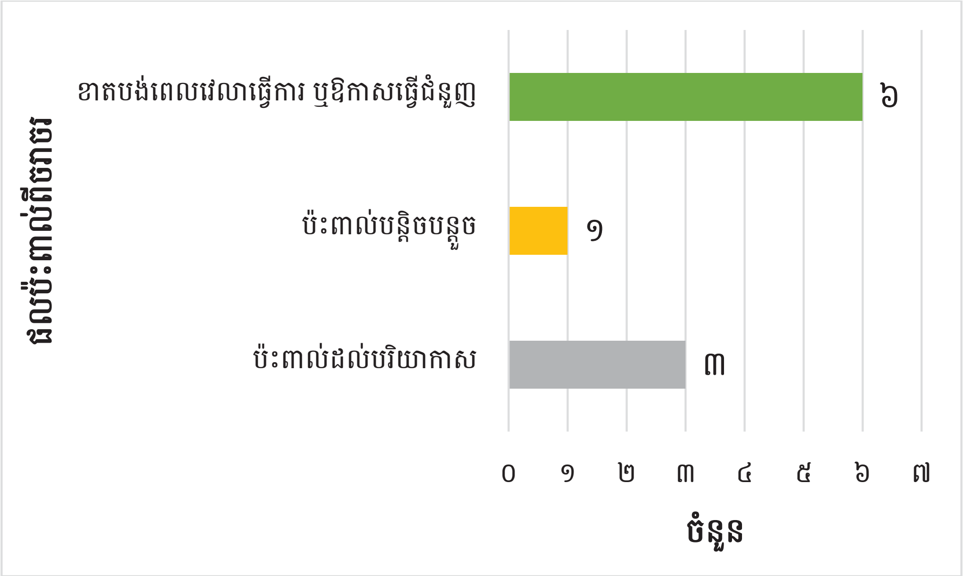


ប្រភព៖ បទសម្ភាសជាមួយប្រជាពលរដ្ឋ ឆ្នាំ២០១៧

ជារឿយៗ "អំឡុងពេលមមាញឹក" មានរយៈពេលប្រហែលពីមួយម៉ោងទៅបីម៉ោង ប៉ុន្តែអាចយូររហូតដល់បួន ឬប្រាំម៉ោងនៅតាមខណ្ឌមួយចំនួន។ យោងតាមចម្លើយរបស់អ្នកផ្តល់បទសម្ភាស មានមូលហេតុផ្សេងៗគ្នាចំពោះភាពមមាញឹកលើដងផ្លូវនេះ រួមមាន ការមិនគោរពច្បាប់ចរាចរ តំបន់ដែលមានមនុស្សច្រើនហួសហេតុ មានយានជំនិះច្រើនពេក និងផ្លូវដែលនៅជិតនឹងតំបន់សម្បូរកន្លែងការងារ (ឧទាហរណ៍៖ នៅក្បែររោងចក្រ សាលារៀន និងសាកលវិទ្យាល័យ)។

នៅពេលដែលត្រូវបានសាកសួរអំពីបញ្ហាផ្លូវលិចទឹក មានតែ២០% ប៉ុណ្ណោះដែលបានរាយការណ៍ថា ផ្លូវនៅក្បែរកន្លែងរបស់ពួកគាត់ជន់លិចញឹកញាប់ ហើយ៤០% បាននិយាយថាផ្លូវធំៗនៅក្បែរកន្លែងពួកគាត់មិនរងគ្រោះដោយការលិចទឹកទេ ខណៈពេលដែល៤០%ទៀត បានរាយការណ៍ថាមានការលិចទឹកដែរ ប៉ុន្តែកម្រណាស់។

តួលេខទី១០៖ ផលប៉ះពាល់នៃចរាចរចំពោះការរស់នៅរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ

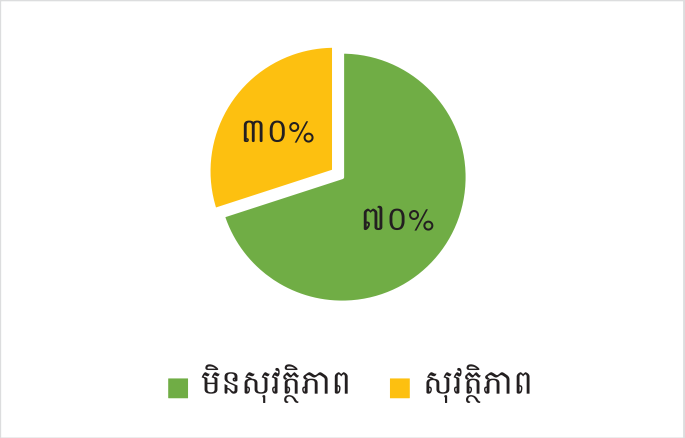


ប្រភព៖ បទសម្ភាសជាមួយប្រជាពលរដ្ឋ ឆ្នាំ២០១៧

បញ្ហាដែលត្រូវបានរាយការណ៍ញឹកញាប់បំផុតនោះគឺ ការខាតបង់ពេលវេលាធ្វើការ និងឱកាសប្រកបអាជីវកម្ម។ ការចំណាយពេលធ្វើដំណើរតាមផ្លូវដែលកកស្ទះ អាចមានផលប៉ះពាល់ជាបន្តបន្ទាប់ ដូចជា អ្នកធ្វើការទៅធ្វើការយឺត ឬប្រជាពលរដ្ឋសល់ពេលតិចតួចក្នុងការប្រកបរបរអាជីវកម្មក្នុងមួយថ្ងៃ ប្រសិនបើពួកគេជាប់គាំងក្នុងចរាចរ។

ដោយបានគិតពីសុវត្ថិភាពអ្នកបើកបរតាមដងផ្លូវរួចមក វាមានសារៈសំខាន់ណាស់ដែលត្រូវក្រឡេកមើលពីសុវត្ថិភាពរបស់អ្នកថ្មើរជើង និងអ្នកដែលត្រូវឆ្លងកាត់ផ្លូវទាំងនេះ។ នៅពេលដែលត្រូវបានសួរថា តើពួកគាត់ និងក្រុមគ្រួសាររបស់ពួកគេមានអារម្មណ៍សុវត្ថិភាពដែរឬទេ ពេលធ្វើដំណើរឆ្លងផ្លូវក្នុងតំបន់របស់ពួកគាត់ អ្នកផ្តល់បទសម្ភាស៧០% បានរាយការណ៍ថាពួកគាត់មិនមានអារម្មណ៍សុវត្ថិភាពទេ។

តួលេខទី១១៖ សុវត្ថិភាពនៃការឆ្លងផ្លូវ



ប្រភព៖ បទសម្ភាសជាមួយប្រជាពលរដ្ឋ ឆ្នាំ២០១៧

ការកកស្ទះចរាចរនៅមហាវិថីព្រះមុនីវង្ស (ក្បែរគល់ស្ពានច្បារអំពៅ) ក្នុងខណ្ឌចំការមន រាជធានីភ្នំពេញ

(ប្រភព៖ អង្គការសមាគមធាងត្នោត ឆ្នាំ២០១៧)

សេចក្តីសន្និដ្ឋាន

ផ្អែកតាមទិន្នន័យដែលមានបង្ហាញខាងលើ វាច្បាស់ណាស់ថារាជធានីភ្នំពេញពិតជាទទួលរងផលប៉ះពាល់ពីស្ថានភាពចរាចរមិនល្អប្រសើរ។ ការពង្រីកទីក្រុង និងកំណើនប្រជាពលរដ្ឋយ៉ាងឆាប់រហ័សកំពុងបង្កើតឱ្យមានផលវិបាកកាន់តែខ្លាំងឡើងនៅតាមដងផ្លូវក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ហើយខណៈពេលដែលការវិនិយោគលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធបច្ចុប្បន្នកំពុងមាននៅតំបន់ជុំវិញទីក្រុង (ដូចជាការបើកឱ្យប្រើប្រាស់ "មហាវិថីសម្តេចហ៊ុនសែន" កាលពីថ្ងៃទី០៣ ខែមេសា ឆ្នាំ២០១៧) ចាំបាច់ត្រូវមានការវិនិយោគបន្ត និងប្រសើរជាងមុនលើការថែរក្សាប្រសិទ្ធភាព និងប្រសិទ្ធផលបច្ចុប្បន្នរបស់ផ្លូវក្នុងទីក្រុង។

ជង្ហុក និងការលិចទឹក គឺជាកត្តារួមចំណែកដ៏ធំចំពោះការកកស្ទះចរាចរ និងការរំខានអារម្មណ៍អ្នកបើកបរ។ បញ្ហាទាំងអស់នេះអាចដោះស្រាយបាន លុះត្រាតែមានការវិនិយោគទ្រង់ទ្រាយធំលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធបច្ចុប្បន្ន។ ឧទាហរណ៍ ការបង្កើតនូវវិធានការដោះស្រាយលើការខ្វះខាតអាងស្តុកទឹកកុំឱ្យលិចក្នុងរដូវវស្សា ឬការអភិវឌ្ឍផ្លូវដោយប្រើប្រាស់វត្ថុធាតុដើមដែលមានគុណភាពល្អ។ វិធីមួយដែលអាចកាត់បន្ថយការកកស្ទះដោយមិនចាំបាច់វិនិយោគលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធបច្ចុប្បន្ន គឺការកាត់បន្ថយចំនួនឧបសគ្គលើដងផ្លូវ។ រទេះលក់អាហារ ត្រូវបានគេរាយការណ៍មកកាន់សំឡេងទីក្រុងកម្ពុជាថា គឺជាឧបសគ្គដែលអ្នកធ្វើដំណើរតែងជួបប្រទះញឹកញាប់ជាងគេ ហើយបញ្ហានេះក៏ជាកង្វល់ផងដែររបស់អ្នកផ្តល់បទសម្ភាសដល់ក្រុមការងារស្រាវជ្រាវអង្គការសមាគមជាងត្នោត។ ដំណោះស្រាយចំពោះបញ្ហានេះ អាចមានច្រើនយ៉ាងដូចជា អ្នករុញរទេះលក់អាហារត្រូវស្លៀកនូវសម្លៀកបំពាក់ដែលចាំងឆ្លុះ ឬការបង្កើតឱ្យមានផ្លូវដើរសម្រាប់អ្នករុញរទេះលក់អាហារ។ ដំណោះស្រាយពាក់ព័ន្ធនឹងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងសេវាកម្មផ្សេងៗ រួមមានការសង់ផ្លូវសម្រាប់អ្នកថ្មើរជើង ស្ពានសម្រាប់អ្នកថ្មើរជើង រថភ្លើងលើអាកាស និងការបង្កើនសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ។ ចម្លើយផ្សេងៗទៀតពីអ្នកផ្តល់បទសម្ភាស លើសំណួរថាតើត្រូវសម្រួលការកកស្ទះយ៉ាងដូចម្តេច រួមមាន៖ សង់ផ្លូវ និងស្ពានអាកាសបន្ថែមទៀត សូមឱ្យមន្រ្តីនគរបាលចរាចរដើរតួយ៉ាងសកម្មក្នុងធ្វើឱ្យលំហូរចរាចរប្រសើរឡើង និងលើកទឹកចិត្តឱ្យអ្នកបើកបរគោរពច្បាប់ចរាចរផងដែរ។

អ្នកពាក់ព័ន្ធទាំងអស់ (អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវ អាជ្ញាធរថ្នាក់ក្រោមជាតិ ថ្នាក់ជាតិ និងក្រុមហ៊ុនឯកជន) ត្រូវធ្វើការរួមគ្នា ដើម្បីធ្វើឱ្យប្រាកដថាផ្លូវក្នុងរាជធានីភ្នំពេញមានប្រសិទ្ធភាពដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាកកស្ទះចរាចរធំៗ និងមានសុវត្ថិភាពសម្រាប់អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវ និងអ្នកថ្មើរជើង។ ការមិនគោរពច្បាប់ចរាចរ និងសណ្តាប់ធ្នាប់ចរាចរ គឺជាកត្តារួមចំណែកដ៏ធំដល់ការកកស្ទះចរាចរ និងបង្កគ្រោះថ្នាក់ចរាចរ ហើយអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវទាំងអស់ត្រូវខិតខំស្វែងយល់ និងអនុវត្តច្បាប់ទាំងអស់គ្នា។ ដើម្បីទប់ស្កាត់ការបំពានចរាចរ ដូចជា ការបើកបរហួសល្បឿនកំណត់ ការបើកបរលើផ្លូវថ្មើរជើង និងការបើកបរបញ្រ្ចាស ត្រូវទាមទារឱ្យមានកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងឱ្យបានខ្លាំងក្លា ហើយទីក្រុងនឹងអាចទទួលបានផលប្រយោជន៍ពីការអនុវត្តប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពនូវការផាកពិន័យចំពោះអ្នកប្រព្រឹត្តការបំពានទាំងនេះ ឬតាមរយៈការអប់រំសាធារណជនទូទៅ។ ផ្លាកសញ្ញា

បន្ថែមតាមដងផ្លូវក៏ផ្តល់អត្ថប្រយោជន៍ផងដែរ ដែលផ្លាកសញ្ញាទាំងនេះរួមមាន ភ្លើងសញ្ញាចរាចរ និងគំនូសអ្នកថ្មើរជើង ប៉ុន្តែការធ្វើឱ្យអ្នកដំណើរគោរពតាមផ្លាកសញ្ញាទាំងនេះ គឺជាកិច្ចការសំខាន់បំផុតក្នុងការឈានឆ្ពោះទៅរកជោគជ័យក្នុងការសម្រួលការកកស្ទះចរាចរ និងកាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរ។

(ឆ្វេង) ការកកស្ទះចរាចរនៅរង្វង់មូលផ្សារដើមថ្កូវក្នុងខណ្ឌចំការមន និង(ស្តាំ) ការកកស្ទះចរាចរនៅផ្លូវសម្តេចព្រះមង្គលទេពាចារ្យ អ៊ុម ស៊ុម (ប្រភព៖ អង្គការសមាគមធាងត្នោត ឆ្នាំ២០១៧)

ឯកសារយោង

[1] Wong, R. (2014). Seven ways cities around the world are tackling traffic. [online] World Economic Forum. Available at: https://www.weforum.org/agenda/2014/07/seven-ways-cities-around-world-tackling-traffic/
[2] Urban Voice Cambodia. (2017). Urban Voice – About Us. [online] Available at: https://urbanvoicecambodia.net/about-us/?lang=en
[3] The Guardian (2011). Traffic tells all in Phnom Penh. [online] Available at: https://www.theguardian.com/world/2011/feb/15/letter-from-cambodia-scooter-murphy
[4] Bunna, C. (2016). The Traffic Jam in Phnom Penh. [online] Cambodia Comment. Available at: https://cambodiacomment.wordpress.com/2016/06/19/the-traffic-jam-in-phnom-penh/
[5] National Institute of Statistics, Ministry of Planning, (2015). Cambodia Socio-Economic Survey 2014.Phnom Penh, p.92. Retrieved from: http://www.ilearnincambodia.net/uploads/3/1/0/9/31096741/cses_2014_report.pdf
[6] The Phnom Penh Post (2017). Hun Sen Boulevard opens to traffic. [online] Available at: http://www.phnompenhpost.com/national/hun-sen-boulevard-opens-traffic
[7] Mpwt.gov.kh. (2017). Ministry of Public Works and Transport. [online] Available at: https://www.mpwt.gov.kh
[8] The Phnom Penh Post (2017). Hun Sen Boulevard opens to traffic. [online] Available at: http://www.phnompenhpost.com/national/hun-sen-boulevard-opens-traffic
[9] Bunna, C. (2016). The Traffic Jam in Phnom Penh. [online] Cambodia Comment. Available at: https://cambodiacomment.wordpress.com/2016/06/19/the-traffic-jam-in-phnom-penh/
[10] Sokha, T. (2017). Traffic accidents, fatalities increase. The Phnom Penh Post. [online] Available at: http://www.phnompenhpost.com/national/traffic-accidents-fatalities-increase
[11] DW.COM. (2016). Ineffective laws leave Cambodia's roads unsafe. [online] Available at: http://www.dw.com/en/ineffective-laws-leave-cambodias-roads-unsafe/a-19449800
[12] Mckinney, M. and Sambath, T. (2001). Police Take Palms-Up Approach to Salary Hike. The Cambodia Daily. [online] Available at: https://www.cambodiadaily.com/archives/police-take-palms-up-approach-to-salary-hike-28025/
[13] Campbell, C. (2015). This Country Just Allowed Cops to Keep 70% of Traffic Fines. [online] Time.com. Available at: http://time.com/3976259/cambodia-traffic-police-keep-fines-corruption/
[14] Urban Voice Cambodia. (2017). Infrastructure development struggles to keep pace with needs of a growing city. [online] Available at: https://urbanvoicecambodia.net/infrastructure-development-struggles-keep-pace-needs-growing-city/?lang=en
[15]Sokha, T. (2017). Traffic accidents, fatalities increase. The Phnom Penh Post. [online] Available at: http://www.phnompenhpost.com/national/traffic-accidents-fatalities-increase
[16] Sahmakum Teang Tnaut (2015). F&F#25: Boeung Tompun Lake: A future Unknown. Phnom Penh.