

TRANSPORT MASTER PLAN

8. ស្ថាប័ន និងហិរញ្ញវត្ថុ

(1) ការកែទម្រង់ អង្គការចាត់តាំង

ការបង្កើតអង្គការចាត់តាំងបន្តបន្ទាប់គឺជាតំរូវការដើម្បីអភិវឌ្ឍន៍អាណាព្យាបាល និងប្រសិទ្ធិភាពរបស់វាសំរាប់ការអនុវត្តក្នុងមេដឹកជញ្ជូន ។

- ក្រុមរៀបចំថវិកា
- ក្រុមចាត់ចែងដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ
- ក្រុមមន្ទីរពិសោធន៍សំរាប់សាកសម្ភារៈ
- ក្រុមរៀបចំមូលដ្ឋានមិនមួយ
- មជ្ឈមណ្ឌលស្រាវជ្រាវដឹកជញ្ជូនក្រុង (ជាមួយក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន)

(2) ការអភិវឌ្ឍន៍ធនធានមនុស្ស

អនុលោមតាមការកែទម្រង់អង្គការចាត់តាំងដែលលើកឡើងការអភិវឌ្ឍន៍ សមត្ថភាពធនធានមនុស្សជាកត្តាគន្លឹះសំរាប់ការអភិវឌ្ឍន៍អង្គការចាត់តាំង ត្រូវបានទាមទារឱ្យ តាម វិធី :

- . ការបង្រៀនតាមផ្នែកជំនាញក្នុងស្រុកដោយគ្រូបរទេស និងទីប្រឹក្សា
- . ការហ្វឹកហ្វាត់នៅកន្លែងធ្វើការរួមជាមួយការសិក្សាដោយគ្រូបរទេស និងទីប្រឹក្សា
- . ប្តូរពីសេដ្ឋកិច្ចរៀបចំសំរាប់បុគ្គលិក DPWT ត្រូវបាន ដាក់ចេញជា កម្មវិធីគោលសមត្ថភាពវគ្គ 2 ឆ្នាំសំរាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ ប្រសិទ្ធិភាពបំពេញការងារនិងជំនាញវិស្វកម្ម ។ កម្មវិធីនិងត្រូវបាន អនុវត្តក្នុងរយៈពេល 1.5 ឆ្នាំនៅឆ្នាំ 2002 និង 2003 ជាមួយការ ចាត់តាំងប្រហែល 40 នាក់/ខែ របស់គ្រូបរទេស និងទីប្រឹក្សាក្នុង ស្រុក ។ តម្លៃដែលត្រូវការទាញយកចេញពីសេដ្ឋកិច្ចចំនួន ៤ ។

(3) នីតិកម្មដែលត្រូវការ

ការដឹកជញ្ជូនដែលទាក់ទងនឹងនីតិកម្ម ត្រូវបានទាមទារឱ្យបំពេញ បង្កប់ដោយអនុក្រឹត្យច្បាប់ និងលំអិត ។

- . ប្រព័ន្ធបញ្ជាតិចំពោះយាន
- . ប្រព័ន្ធប័ណ្ណបើកបរ
- . ច្បាប់វិនិយោគឯកជន
- . គ្រឿងបរិក្ខារសាងសង់-ដំណើរការ-ផ្ទេរ (BOT) ត្រូវបានអនុវត្ត ថ្មីៗក្នុងប្រទេស ។ យ៉ាងណាក៏ដោយវិធានបទវិនិយោគឯកជន ងាយខូចខាតនិងខ្វះការគាំពារចំពោះចេលនានៃបរិយាកាសវិនិយោគ ។ តាំងពីការចូលរួមរបស់ឯកជនក្នុងការដឹកជញ្ជូន ការកែច្នៃច្បាប់ចំពោះត្រូវបានរៀបចំ ។

4. ហិរញ្ញប្រទាន

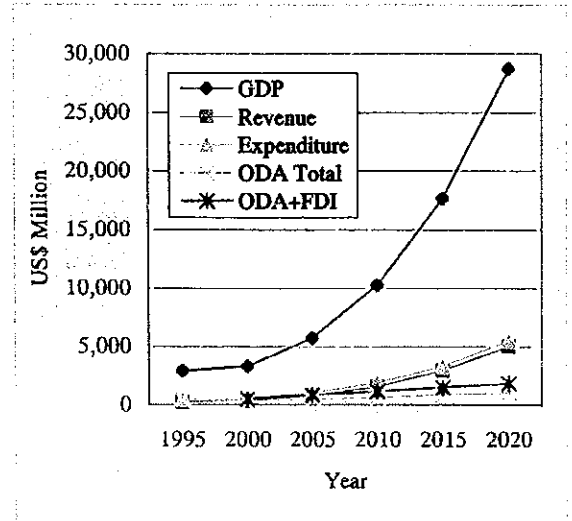
ប្រទេសជាច្រើនការយកពន្ធទាក់ទងលើចេញ ដូចជាពន្ធផ្លូវប្រេង , ពន្ធផ្លូវ កម្មសម្ភារៈនិងការប្រើប្រាស់ផ្លូវសាធារណៈ ហើយរាល់ថវិកាទាំង អស់នេះត្រូវបានក្នុងថវិកាទូទៅ ដែលគេសំរេចថាជាការវិនិយោគនិង ត្រូវគេយកមកប្រើប្រាស់សម្រាប់ប្រព័ន្ធសមាគមន៍ ដូចជាការកាត់បន្ថយភាព ស្មុះស្មាញជាដើម ។ ដើម្បីបង្កើនថវិកានៅក្នុងប្រទេសមេដឹកជញ្ជូន រឿងដែល អាចធ្វើបានមានដូចតទៅ :

ថវិកាក្នុងស្រុក

- . ពន្ធពន្ធនៈ (ពន្ធមានគោលដៅជាក់លាក់)
- . ថ្លៃការចតលើផ្លូវ
- . ពន្ធកម្មសិទ្ធិយាន
- . ពិន័យការបំពានច្បាប់ចរាចរ

ជំនួយអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវការ (ODA)

ដំណើរការការពារកែទម្រង់ ត្រូវបានរៀបចំក្នុង ការជំរុញអភិបាល កិច្ចសំរាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយចីរភាព ដើម្បីបង្កើតឡើងនូវ ក្របខ័ណ្ឌការកែទម្រង់ថ្នាក់ជាតិ ពីឆ្នាំ ១៩៩៥ ODA បានសន្មត់ទុលជា មុន ។



Source: "Cambodia: Enhancing Governance for Sustainable Development, Working Paper No. 14, Cambodia Development Resource Institute, May 2000

Cambodia Reform Plan

9. ការចូលរួមរបស់ឯកជន

រូបសណ្ឋានខាងគ្រោមនេះត្រូវបានទាមទារដើម្បីស្វែងរកការចូលរួម របស់ឯកជន :

- . សាជីវកម្មអភិវឌ្ឍន៍ជាការកសាងរដ្ឋ
- . អាជ្ញាធរព្រួញពន្ធដារ
- . ដៃគូបន្តកម្មស្តុក
- . សង់-ដំណើរការ-ផ្ទេរ (BOT) ។ ប្រព័ន្ធ BOT កំពុងតែដំណើរការនៅក្នុងស្រុកទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ នៃអ្នកវិនិយោគឯកជន នៅមិនទាន់មានស្ថេរភាពនៅឡើយនិងសកម្មភាព នៃការធ្វើវិនិយោគនិង ។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយការចូលរួមពីឯកជនគឺជាសារៈសំខាន់មួយសំរាប់ដំ ណើរការអភិវឌ្ឍន៍ ដូច្នេះហើយប្រព័ន្ធវិនិយោគត្រូវតែរៀបចំ .

TRANSPORT MASTER PLAN

9. ប្លង់អនុវត្តទាំងមូល

កម្មវិធីអនុវត្តទាំងមូលនៃប្លង់មេដឹកជញ្ជូនត្រូវបានបង្កើតដោយពិចារណាពី តំរូវការពេលវេលា តំរូវការសមត្ថភាពអនុវត្ត កំហិតថវិកា ក្នុងចំណោមរឿងដទៃទៀត ។

(1) គំរោងពេលវេលា

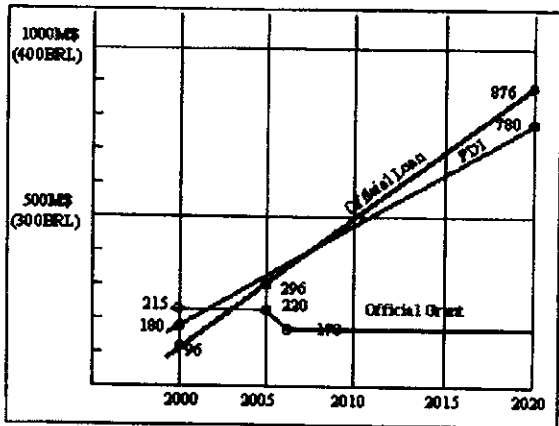
- . អាណត្តិទី : 2001-2005
- . អាណត្តិមធ្យម : 2006-2010
- . អាណត្តិវែង : 2011-2015

(2) សមត្ថភាពអនុវត្តគំរោង

សមត្ថភាពចេញទុននិងបង្កើនប្រាក់ចំណូលត្រូវបានវិនិច្ឆ័យទុក ទាំងអភិវឌ្ឍន៍តាមរយៈការប្រតិបត្តិការកែទម្រង់ស្ថាប័នដែលបានលើក ឡើង និងប្លង់អភិវឌ្ឍន៍សមត្ថភាពដែលពង្រឹងជាមួយវិជ្ជាជីវៈ ។

(3) ថវិកាដែលបានសម្រេច

ថវិកាដែលអាចរកបានសំរាប់ការអនុវត្តប្លង់មិនអាចប៉ាន់ស្មានដោយ ផ្អែកលើការវិនិយោគហដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធពីមុននៅក្នុងពេលឆ្នាំឡើយ ដោយសារតួនាទីនិងប្រាក់ចំណូលសំរាប់ ដើម្បីព្យាករណ៍ថវិកា សំរាប់ ប្លង់ ជំនួយ ODA នាអនាគតបានកំណត់ក្នុង ប្លង់ការកែទម្រង់ សំរាប់ប្រទេសត្រូវបានប្រើប្រាស់ជាមូលដ្ឋានសំរាប់ការសម្រេចការ វាយតម្លៃថវិកា ។



Source: Enhancing Government for Sustainable Development Cambodia Development Resource Institute, May 2000 Future ODA

The available fund estimated for the Plan is:

- 2001~2005: US\$ 85 million / 5 years
- 2006~2010: US\$ 120 million / 5 years
- 2011~2015: US\$ 155 million / 5 years

The required amount of fund for the Plan is:

- 2001~2005: US\$ 106 million / 5 years
- 2006~2010: US\$ 129 million / 5 years
- 2011~2015: US\$ 141 million / 5 years

ភាពខុសគ្នារវាងថវិកាដែលបានស្មាននិងថវិកាដែលស្នើសុំ គឺស្ថិតនៅក្នុងប្លង់ដែលអាចធ្វើបាន ។

(4) គំរោងការបេក្ខជនតាមប្រភេទថវិកា

ប្លង់បានលើកតំរូវការ និងវិធានការផ្សេងៗក្នុងវិស័យផ្នែកដឹកជញ្ជូន ក្រុង ។ បញ្ហាទាំងនោះត្រូវបានទាមទារឱ្យបំពេញដោយការជ្រើសរើសបណ្តាគំរោង ការសម្របសម្រួលចិត្តពលករៈថវិកា ។ គំរោងការបេក្ខជនតាមប្រភេទថវិកាត្រូវបានលើកឡើងជាចំណុះអាសន្ន ដូចតទៅ :

ប្រភេទA: ប្រភេទហិរញ្ញប្បទានរបស់រដ្ឋាភិបាលក្នុងស្រុក

- . ការអប់រំវិស្វកម្មសាធារណៈ និងការអនុវត្តច្បាប់
- . ចំណេញលើផ្លូវ
- . បសិដ្ឋកម្មការចាក់កំរាលផ្លូវតូចៗតាមមូលដ្ឋាន
- . រសវាកម្មរថយន្តក្រុងបើស្រីចៃសេដ្ឋកិច្ចជាតិ

ប្រភេទB: ប្រភេទជំនួយ ODA

- ពត៌សំណង
- . បរិក្ខាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ
- . ប្រព័ន្ធគ្រូកពិនិត្យភ្លើងសញ្ញាចរាចរ
- . បសិដ្ឋកម្មការចាក់កំរាលផ្លូវធំៗ

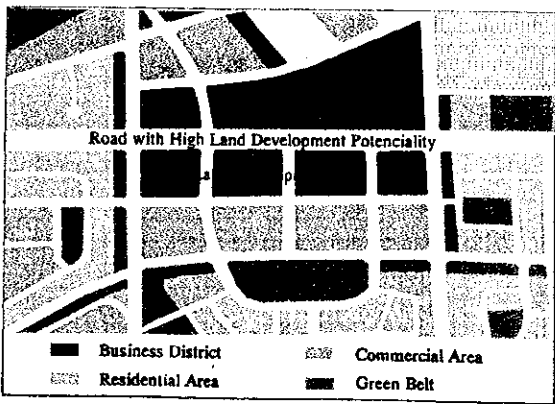
កម្មវិធី

- . បសិដ្ឋកម្មផ្លូវធំៗ
- . ការស្ថាបនាស្ពានខ្នាតធំ

ប្រភេទ C : ប្រភេទការចូលរួមរបស់ឯកជន

- . ការអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវជាមួយតំរូវការចរាចរកំរិតខ្ពស់
- . ការអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវជាមួយសក្តានុពលអភិវឌ្ឍន៍ដីធ្លីកំរិតខ្ពស់
- . សេវាកម្មរថយន្តក្រុងបើស្រីចៃសេដ្ឋកិច្ចជាតិ
- . ចំណេញក្រៅផ្លូវ

តំរូវការចាំបាច់បំផុតដែលទាមទារឱ្យការអភិវឌ្ឍន៍រួមជាមួយសក្តានុពល អភិវឌ្ឍន៍ដីធ្លីកំរិតខ្ពស់ត្រូវបានប្រតិបត្តិប្រមូលជាមួយការអភិវឌ្ឍន៍ដីធ្លី ដែលអាចប្រើប្រាស់ការវិនិយោគឯកជនជាគំរោងការ ចូលរួមរបស់ឯកជន ។



Road Development with High Land Development Potentiality

TRANSPORT MASTER PLAN

Overall Implementation Schedule (1/2)

Sector	Project Code	Project Name	Length (Unit)	Cost (M\$)	Short Term					Medium Term					Long Term					
					2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
Road Development	Urbanized Area																			
	U1	Pavement Improvement of Arterial & Collector	57.9	23.4																
	U2	Pavement Improvement of Local Street	227.2	50.0																
	U3	Construction of Missing Link	3.4	1.7																
	U4	Improvement of Intersection	(2 loc)	0.2																
		Sub Total		285.1	75.3	27.5					47.8					0.0				
	Suburban Area																			
		Arterial Road																		
	A1	Inner Ring Rd	13.9	10.6																
	A2	Outer Ring Rd Sec 1	8.6	8.6																
	A3	Outer Ring Rd Sec 2	13.4	10.2																
	A4	Outer Ring Rd Sec 3	3.7	2.8																
	A5	Outer Ring Rd Sec 4	2.0	2.0																
	A6	Outer Ring Rd Sec 5	8.8	6.7																
	A7	Outer Ring Rd Sec 6	11.2	11.2																
	A8	Northern New Trunk Rd	11.0	8.4																
	A9	Southern New Trunk Rd	7.4	7.4																
	A10	Phnom Penh Thmei Rd-1	3.0	2.3				sec. 1				sec. 2								
	A11	Phnom Penh Thmei Rd-2	4.3	3.3																
A12	Tampum Dike Rd	4.2	3.2																	
A13	Cheang Aek Bypass	10.3	7.8																	
	Sub Total	101.8	84.5	40.1					24.6					19.8						
	Collector Road																			
C1	Russel Kaev Bypass	6.6	3.1																	
C2	Khmuonh Rd	7.0	3.3																	
C3	Taang Krasang Rd	8.4	4.0																	
C4	Krang Thnong-Dei Thmei Rd	9.0	4.2																	
C5	Northbridge Rd	6.9	5.5										sec. 1				sec.			
C6	Trapeang Rumchek Rd	4.5	2.1																	
C7	Prey Sa Rd	7.3	3.4																	
C8	Tuol Sambo Rd	1.8	0.9																	
C9	PNH-KDL Bypass	4.8	3.8																	
C10	Preaek Pra Rd	6.7	3.2																	
C11	Veal Sbov Bypass	7.1	5.7																	
	Sub Total	70.1	39.2	7.3					16.0					15.9						
	Local Road																			
L1	Russel Kaev Rd-2	2.2	1.1																	
L2	Tuol Sankae Rd	7.1	3.6																	
L3	Samraong Rd	4.3	2.2																	
L4	Poung Peay Rd	3.6	1.8																	
L5	Dei Thmei Rd	2.1	0.7																	
L6	Kouk Chambak Rd	3.5	1.4																	
L7	Trapeang Chrey Rd	6.0	3.0																	
L8	Prey Tea Rd	3.6	1.8																	
L9	Ou Baek Kaam Rd	3.0	1.2																	
L10	Boeang Krop Rd	1.6	1.1																	
L11	Chaom Chau Rd	1.5	0.8																	
L12	Krang Pongro-Sak Sampov-Bake Rd	13.9	7.0																	
L13	Tuol Kei Rd	4.1	2.1																	
L14	Preah Ponlea Rd	2.6	0.9																	
	Sub Total	59.1	28.7	0.0					4.1					24.6						
	Total of Suburban Road	231.1	152.4	47.4					44.7					60.3						
	Bridge																			
1B	Reconstruction of Existing Bridges	14Br	3.6																	
2B	Reconstruction of Existing Bridges	2Br	3.5																	
3B	Widening of Bottleneck Bridges	3Br	33.8																	
4B	Construction of New Bridges along	2Br	32.4																	
	Sub Total	21Br	73.3	4.7					16.1					52.5						
	Total		301.0	79.6					108.6					112.8						

TRANSPORT MASTER PLAN

Overall Implementation Schedule (2/2)

Sector	Project Code	Project Name	Length (Unit)	Cost (M\$)	Short Term					Medium Term					Long Term					
					2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
Public Transport	B-1	Bus Fleet	1,306	52.2																
	B-2	Bus Terminal		2.5																
	B-3	Bus Stop	740	0.2																
	B-4	Bus Shelter	148	0.4																
	B-5	Bus Depot		1.9																
		Sub Total		57.2		20.0					12.0					20.3				
	M-1	Development of Mode Interchange Area (Station Plaza Improvement)		0.1																
		Sub Total		0.1		0.1					0.0					0.0				
	P1	Policy / Legislation (Zone System for Motorist and Cycle, Ban the Motorist Operation along Trunk Road)		0.1																
		Sub Total		0.1		0.1					0.0					0.0				
	Total		57.4		19.5					17.6					20.3					
Traffic Management	TM-1	Traffic Signal System		12.9																
	TM-2	Accident Analysis System		0.5																
	TM-3	On Street Parking		0.2																
	TM-4	Enforcement Equipment		0.5																
	TM-5	Public Education		1.2																
		Total		15.3		4.5					3.0					7.8				
Traffic Regulation	R-1	Institution and Organization Development		0.4																
	R-2	Human Resource Capacity		0.5																
	R-3	Vehicle Registration System		0.4																
	R-4	Driver License System		0.5																
	R-5	Private Investment Law		0.1																
		Total		2.1		2.1					0.0					0.0				
	Total		74.8		26.1					20.6					28.1					
	Gross Total		375.8M\$		105.7M\$					129.2M\$					140.9M\$					
	Estimated ODA Fund		360M\$		85M\$					120M\$					155M\$					

ប្រតិបត្តិការសាងសង់បញ្ជាក់ពីចំណុចតំរូវការ និងវិធានការណ៍ គ្រួសារ ក្នុងវិស័យនៃការអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវការដឹកជញ្ជូនសាធារណៈការប្រចាំក្រុង ចរាចរ និងសីតិកម្មចរាចរ ដោយធ្វើចំណាត់ថ្នាក់ ជាការបញ្ជាក់ ចូលទៅក្នុងអាណត្តិពេលខ្លី មធ្យម និងវែង ។
 ប្រតិបត្តិការសាងសង់ភាគរដ្ឋបាល ដែលត្រូវបានតភ្ជាប់គ្នារវាងគ្នា និងចូលជាធរមានដោយមានការគាំទ្រគ្នាទៅវិញទៅមក ដើម្បី សំរេចសំរេង ដែលបង្កប្រជាជន ។

សេចក្តីផ្តើមបញ្ជាក់ពីការអភិវឌ្ឍន៍អង្គការចាត់តាំង និងសមត្ថ ភាពធនធានមនុស្សត្រូវបានទទួលស្គាល់ជាក្នុងសេចក្តីសំរាប់ការ អនុវត្តប្រកបដោយជោគជ័យ ។

TRAFFIC CAMPAIGN AND EXPERIMENT

10. យុទ្ធនាការសុវត្ថិភាពចរាចរ

(1) គោលបំណង និងគំរោង

វិធានការមួយជំរកមស្របស្ថានភាពដើម្បីដោះស្រាយមធ្យោគ្រោះថ្នាក់ ចរាចរ
"យុទ្ធនាការសុវត្ថិភាពចរាចរ" ។ នាយកដ្ឋានសាធារណការ
និងពិភពកូនកោនអនុវត្តយុទ្ធនាការសុវត្ថិភាពចរាចរមួយក្នុងទីក្រុង
ដែលគុបត្តដោយអង្គការ JICA ពីថ្ងៃទី 27 ខែ មករា រហូតដល់
ថ្ងៃទី 4 ខែ កុម្ភៈ ឆ្នាំ 2001 ។

មិសន៍ដៅ
ដើម្បីបន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរនិងជំរុញចំហូរសួនចរាចរ
គោលបំណង និងក្រុមមុខសញ្ញា
- ត្រូវអប់រំសាធារណជនពីការយល់ដឹងសុវត្ថិភាពចរាចរ និង ច្បាប់
ចរាចរមូលដ្ឋាន
- ត្រូវអប់រំអ្នកបើកបរចរាចរចរាចរ និងសុវត្ថិភាពចរាចរចរាចរ

(2) សកម្មភាពចំងងក្នុងយុទ្ធនាការ

ការរៀនសូត្រសាធារណជនសុវត្ថិភាពចរាចរ
ត្រូវប្រើប្រាស់បណ្តាញព័ត៌មានដូចជា :
- ទូរទស្សន៍ - វិទ្យុ
- សារព័ត៌មាន - ប័ណ្ណប្រកាស
- បដា - ស្នាម
ការអនុវត្តន៍ការណែនាំការបើកបរ និងការអនុវត្តច្បាប់ សកម្មភាព
ទាំងឡាយត្រូវបានអនុវត្តដោយនាយកដ្ឋានចរាចរក្រុងភ្នំពេញនៅចំណុច
ប្រសព្វ មហា-ព្រះសីហនុ/ផ្លូវលេខ 161 - លេខ 163 ដែល
បានកំណត់ក្នុងរយៈពេលនៃយុទ្ធនាការ ។
- អ្នកបើកបរ និងថ្មើរជើងត្រូវបានពន្យល់ប្រាប់ពីពិឃាតខុសឆ្គង ឬ
ការបំពានច្បាប់របស់ខ្លួន និងបង្រៀនពីវិធានគ្រឹមត្រូវ និងវិធីបើកបរ
ប្រកបដោយសុវត្ថិភាព ។
- អ្នកបើកបរត្រូវបានអនុវត្តច្បាប់ចំពោះពិឃាតខុសឆ្គង ឬ ករណី
ច្បាប់ចរាចររបស់ខ្លួន ។



Pedestrians Crossing the Road



School children Distributing Campaign Stickers

ការចូលរួមជាសាធារណៈ
- ការចែកចាយថ្នាក់នៅទីកន្លែងសកម្មភាព
- សិស្សសាលាបឋមសិក្សាពាក់មួកលឿងនាំដោយសោត ត្រូវដែល
ចូលរួមក្នុងយុទ្ធនាការសុវត្ថិភាពចរាចរនៅចំណុចប្រសព្វមហា.នរោត្តម/
រោងជាតិមិន (154) ក្នុងថ្ងៃ ពីថ្ងៃទី 29 មករា ដល់ 2 កុម្ភៈ
ឆ្នាំ 2001 ។
- ពួកគេចែកទាក់ទងមានពាក្យស្លោក យុទ្ធនាការសុវត្ថិភាពចរាចរ
2001 ជូនអ្នកបើកបរនិងថ្មើរជើង សិស្សសាលាទាក់ទងនិង
មាតាបិតាត្រូវបានការពារដោយជូនគ្រឹះស្ថាននៅកន្លែងសកម្មភាព ។
- ការប្រឡងគំនូរសុវត្ថិភាពចរាចរដោយសិស្សបឋមសិក្សា
- ការប្រឡងត្រូវបានបើកនៅពាក់កណ្តាលខែកុម្ភៈនិង មិថុនា ដំណាច់
ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ 2001 ។
- គំនូរឆ្នើមត្រូវបានផ្តល់រង្វាន់ និងកម្រៃលើទិយសក្រុងដែលដំណើរ
ការដោយDPWT និង JICA ក្នុងពេលសាកល្បងជាសាធារណៈនៅ
ខែមិថុនា 2001 និងបានកាត់ក្នុងផ្ទាំងផ្សព្វផ្សាយនៃសម្ភារៈអប់រំ
សុវត្ថិភាពចរាចរដែលផ្តល់ដោយ JICA នៅខែសីហា ឆ្នាំ 2001 ។

បសិដ្ឋកម្មបរិក្ខារដែលពាក់ព័ន្ធមុនការអនុវត្តយុទ្ធនាការ
- ផ្ទៃផ្ទៃនិងចំណែកផ្នែកដើមរបស់ថ្មើរជើងត្រូវបានធ្វើឱ្យប្រសើរនៅចំណុច
ប្រសព្វដែលបានជ្រើសរើស
- គំនូរចរាចរត្រូវបានកែលម្អ នាំចំពាក់នៅចំណុចប្រសព្វដែលបាន
ជ្រើសរើស
- ភ្លើងសញ្ញាត្រូវបានត្រួតពិនិត្យដើម្បីធានាដំណើរការ
- ភ្លើងបំភ្លឺត្រូវបានត្រួតពិនិត្យដើម្បីធានាដំណើរការ ។

TRAFFIC CAMPAIGN AND EXPERIMENT

(3) ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់

លទ្ធផលការសិក្សាសម្ភាសន៍តាមផ្ទះ/តាមកន្លែងសកម្មភាព

.96ភាគរយក្នុង355ប្រជាជនដែលសម្ភាសន៍បានដឹងពីការអនុវត្តយុទ្ធនាការ

.96ភាគរយនៃប្រជាជនដែលសម្ភាសន៍បានបង្ហាញថា ពួកគេកត់សំគាល់ឃើញលំហូរចរាចរណ៍ដូចមានភាពល្អជាង និងមានសុវត្ថិភាពជាងបន្ទាប់ពីយុទ្ធនាការ

.99ភាគរយនៃប្រជាជនដែលឆ្លើយឃើញយុទ្ធនាការបែបនេះបានបន្តទៀតនាអនាគត

.មានអ្នកបើកបរនិងធ្វើការដឹកជញ្ជូនចំនួនច្រើននៃបន្ទាត់ stop និងគំនូសសំរាប់ធ្វើរដឹងរួមគ្នា ។

លទ្ធផលការវិភាគលំហូរចរាចរការចតរ៉ឺម៉ូតូ/ត្រូវបានអនុវត្តដើម្បីប្រៀបធៀបលំហូរចរាចរពីមុន និងក្រោយយុទ្ធនាការនៅចំណុចប្រសព្វមហា .ព្រះសីហនុ/ផ្លូវលេខ 163 ។ ការផ្លាស់ប្តូរលំហូរចរាចរនៅចំណុចប្រសព្វមាន :

. 30 ភាគរយនៃម៉ូតូឈប់លើបន្ទាត់ stop បន្ទាប់ពីយុទ្ធនាការ បើប្រៀបពីមុនមាន 62ភាគរយ

. ម៉ូតូឈប់លើផ្លូវមុខផ្លូវច្រកទិសក្រោយយុទ្ធនាការថយមកនៅ ត្រឹម 4ភាគរយ

Survey	No. of Vehicle Stopping over Stop-Line		No. of Vehicle Stopping on Opposing Road	
	Car	M/cycle	Car	M/cycle
Before	23.2%	61.7%	3.6%	21.7%
After	3.4%	30.1%	1.7%	17.3%

Time Period --12:00-12:30

.ជាមួយយុទ្ធនាការ ចំនួនខ្ទួនភ្លើងសញ្ញាមនឹងការស្ទុះរោងថយពី 8មកនៅត្រឹម3 ក្នុងមួយម៉ោង ។ ឃើញប្រភេទការស្ទុះនេះនឹងបានបន្ថយជាលំដាប់ទន្ទឹមជាមួយការងាររបៀបបើកបរល្អប្រសើរឡើងនៃអ្នកបើកបរទាំងពួង ។ ក្លានការ ស្ទុះចរាចរក្នុងពេលយុទ្ធនាការទេ ។

Survey	No. of signal Cycles	No. of Cycles with Congestion
Before Campaign	60	8 13%
During Campaign	60	0 0%
After Campaign	60	3 5%

Time Period --9:00-10:00

មតិរបស់គ្រូ និងសិស្សសាលា

មតិចំបងៗរបស់ពួកគេមានដូចតទៅ :

- . ខ្ញុំខ្លាចគ្រោះថ្នាក់ចរាចរដែលអាចបំផ្លាញអនាគតខ្ញុំ
- . ខ្ញុំត្រូវតែគោរពច្បាប់ចរាចរពីឡើយទៅអនាគត
- . ខ្ញុំចង់ឱ្យលោកគ្រូបញ្ជូនមេរៀនសុវត្ថិភាពចរាចរទៅក្នុងកម្មវិធីអប់រំ មេត្តាស្ថានភាពផ្លូវមិនល្អដូចនេះអ្នកបើកបរមិនអាចគោរពតាមច្បាប់ចរាចរឡើយ
- . ខ្ញុំរីករាយណាស់សព្វថ្ងៃនេះចំពោះការគុណរូមយុទ្ធនាការជាលទ្ធផលគួរកត់សំគាល់ថាសកម្មភាពទាំងនេះនាំមកនូវលំហូរចរាចរល្អនិងរលូននិងរបៀបរួមផ្សំរបស់អ្នកធ្វើរដឹកជញ្ជូនសុវត្ថិភាពជាងមុន ។ ជាពិសេសយោងតាមច្រើនបំផុតត្រូវបានសង្កេតឃើញឈប់មុខគំនូសសញ្ញាចរាចរ

(4) ការវិវិធានទុកនាអនាគត

ប្រសិទ្ធិភាពនៃយុទ្ធនាការសុវត្ថិភាពចរាចរត្រូវមានបណ្តាញ ចំពោះទីក្រុងនេះព្រមជាមួយការកាត់សរសើរពីសំណាក់ប្រជាជន ពីសារៈ សំខាន់ និងផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានលើសក្នុងខ័ណ្ឌចរាចរ ។ បើយុទ្ធនាការបែបនេះត្រូវបានអនុវត្តយ៉ាងទៀងទាត់ ផលនឹងត្រូវបានកើនឡើងក្រៅម៉ោង និងចូលរួមយ៉ាងជ័រជង ដល់ការកាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរទន្ទឹមពេលការបង្កើនសមត្ថភាពផ្លូវនិងលំហូរចរាចរកាន់តែរលូនឡើង ។

យុទ្ធនាការសុវត្ថិភាពចរាចរងាយស្រួលលមអនុវត្តដោយសារតែម៉ូដឈើការវាចាកដាច់ការសាងសង់ផ្លូវ ព្រមទាំងថេរ វេលាក៏ខ្លីជាងដែរ ។ ព័រ្សការចាំបាច់ទាមទារឱ្យមានយុទ្ធនាការនេះត្រូវបានអនុវត្តយ៉ាងទៀងទាត់ល្អ ។

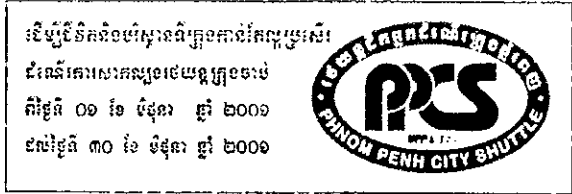


Poster and Newspaper Announcement

11. ការសាកល្បងដំណើរការរថយន្តក្រុង

(1) សារវត្តា, គោលចំណង និងយុទ្ធសាស្ត្រ

- គោលបំណងនៃការសាកល្បងនេះ ត្រូវបានសង្ខេបដូចខាងក្រោម :
- យល់ដឹងពីលទ្ធភាពនិងប្រសិទ្ធភាពនៃសេវាកម្មរថយន្តក្រុងនៅភ្នំពេញដែលជាប្រធានបទមួយសំខាន់បំផុតនៃប្លង់មេដឹកជញ្ជូនតំបន់ទីក្រុង ភ្នំពេញ ។
- ប្រមូលទិន្នន័យសំរាប់ការវាយតម្លៃតម្រូវការចំពោះសេវាកម្ម រថយន្ត ក្រុង
- រកឱ្យឃើញបណ្តាញដើម្បីដោះស្រាយដំណើរការសេវាកម្មរថយន្តត្រូវបានជូនដំណឹងនៅក្នុងក្រុងនិង
- ជួយប្រជាជនភ្នំពេញឱ្យ យល់ ពីគុណសម្បត្តិប្រព័ន្ធរថយន្តក្រុង ។
- យុទ្ធសាស្ត្របន្តបន្ទាប់ត្រូវបានបង្កើតឡើងដើម្បីធ្វើឱ្យសំរេចគោលដៅដែលរៀបរាប់ខាងលើ :
- បង្កើតរថយន្តក្រុង "catch name" និងនិមិត្តសញ្ញានៃការអំពាវនាវទូលំទូលាយដល់ប្រជាជនភ្នំពេញ ធ្វើជា ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនថ្មី ។



Bus Body Sticker

- ពង្រីកការងារហោសនាជូនដំណឹងតាមទូរទស្សន៍ វិទ្យុសារព័ត៌មាន និងបង្ហាញ ។
- រៀបចំមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនប្រកបដោយជាមុខភាពដោយរថយន្តក្រុងធុនតូចបំបែកម៉ាស៊ីនត្រជាក់
- អនុវត្តឱ្យបានល្អនូវដំណើរការរថយន្តក្រុង
- អភិវឌ្ឍន៍ស្ថានភាពដំណើរការរថយន្តក្រុងឱ្យស្របសើរឡើងដូចជាការសាបសាច់រថយន្តក្រុងឆាប់
- ផ្សេងៗទៀត (វិចិត្រសោធន៍ PPCS ក្នុងរថយន្តក្រុង)

(2) គំរោងការសាកល្បងដំណើរការរថយន្តក្រុងដំណើរការរថយន្តក្រុងក្នុងក្រុងដែលលើកឡើងសំរាប់ការសាកល្បងពីសោធន៍ត្រូវបានបង្ហាញក្នុងតារាងខាងក្រោម ។

Outline of Bus Operation Experiment

a. Bus route
Radial route and ring route

b. Bus fleet
23 air-conditioned minibus (29 seats)
With logo sticker, front board and designated number

c. Fare system
800 riels flat fare
(Cheaper fare of 500 riels for the first 5 days and the last 8 days)

d. Operation hours and frequency
5:30 - 19:30 (14 Hours)
Every 6 - 10 minutes

e. Bus stop and bus shelter
Installation of 56 bus stops and renovation of 8 shelters
Bus stop will be provided every 300 - 500m

f. Improvement of the circumstances of the bus routes
Prohibition of motorcycles along bus route
Installation of bus stop marking on the routes
Prohibition of parking in front of bus stop

g. Advertisement and others
Traffic campaign
Public information by TV, radio, banner and newspaper
Distribution of posters and pamphlets

h. Bus passenger demand forecast
500 riels flat fare: 12,900 passengers/day
800 riels flat fare: 4,900 passengers/day

Phnom Penh City Shuttle-PPCS
Line 1 (Along Monivong Blvd.)

Line 2 Clockwise One-way Operation (Sihanouk-Nerhu-Kampuchea Krom-Norodom)

Bus Fare: 800 Riels Flat

(3) សកម្មភាព

ការវិភាគស្រុបនៃការសាកល្បងដំណើរការរថយន្តក្រុងត្រូវបានបង្ហាញដូច
ខាងក្រោម :

Item	Year 2000			Year 2001						
	November	December	January	February	March	April	May	June	July	
Plan of Bus Route	██████████	██████████								
Creation of Bus 'Catch Name' and Logo	██████████	██████████								
Bus Operation Related Items	Bus Operation Period	██████████								
	Bus Operation Interval	██████████								
	Pan System	██████████								
Passenger Demand Forecast		██████████								
Bus Facility Installation	Bus Stop		██████████							
	Bus Shelter		██████████							
	Bus Stop Marking		██████████							
Publicity Work	TV Spot Radio			██████████						
	Newspaper			██████████						
	Banner			██████████						
	Pamphlet/Poster			██████████						
Bus Operation Experiment	Training of Staff							██████████		
	Opening Ceremony							██████████		
	Bus Operation							██████████		
	PPCS Gallery							██████████		
Survey	Patrol by Police Officer							██████████		
	Bus Passenger Counts							██████████		
	Bus Passenger OD Interview							██████████		
	Bus Passenger Opinion Interview							██████████		
	Roadside Stop Over Opinion Interview							██████████		
	Roadside Driver/Passenger Opinion Interview							██████████		
	Traffic Speed Survey							██████████		
Analysis								██████████		
Water Supply Construction								██████████		

Legend ██████████ Plan/Design
 ██████████ Implementation
 □□□□□□□□□□□□□□□□ Other

Overall Schedule of Bus Operation Experiment

សកម្មភាពសំរាប់ការសាកល្បងដំណើរការរថយន្តក្រុងបានចាប់ផ្តើមពីដំណាក់
 កាលទី 2 នៃការសិក្សា (ខែវិច្ឆិកា 2000) ធ្វើជាការងារ ក្រៀមក្រាប
 ចំ ។ សកម្មភាពចំបងនៃការងារក្រៀមក្រាបចំមានដូច តទៅ :

- ចូរផ្តល់វិទ្យាសាស្ត្ររថយន្តក្រុង
- បង្កើតការសាកល្បង "catch name" និង សិទ្ធិសញ្ញា
- ត្រូវបង្កើតនិងកែលម្អការសាកល្បងយប់និងថ្ងៃ
- គួរបង្កើតនិងដំណើរការរបាយការណ៍ផ្សព្វផ្សាយ ។ ការងារទាំងនេះត្រូវធ្វើ

នៃដំណើរការរថយន្តក្រុងត្រូវបានអនុវត្តតាមការសាកល្បងដំណើរការ
 រថយន្តក្រុង ។ អភិបាលក្រុងភ្នំពេញ ឯកអគ្គរាជទូតជប៉ុន តំណាង JICA,
 MPP/DPWT មន្ត្រី សិស្ស និងសមាជិកបណ្តាញ
 សារពត៌មានត្រូវបានអញ្ជើញចូលរួមពីទីបើកដំណើរការសាកល្បងរថយន្ត
 ក្រុងក្រុង ។

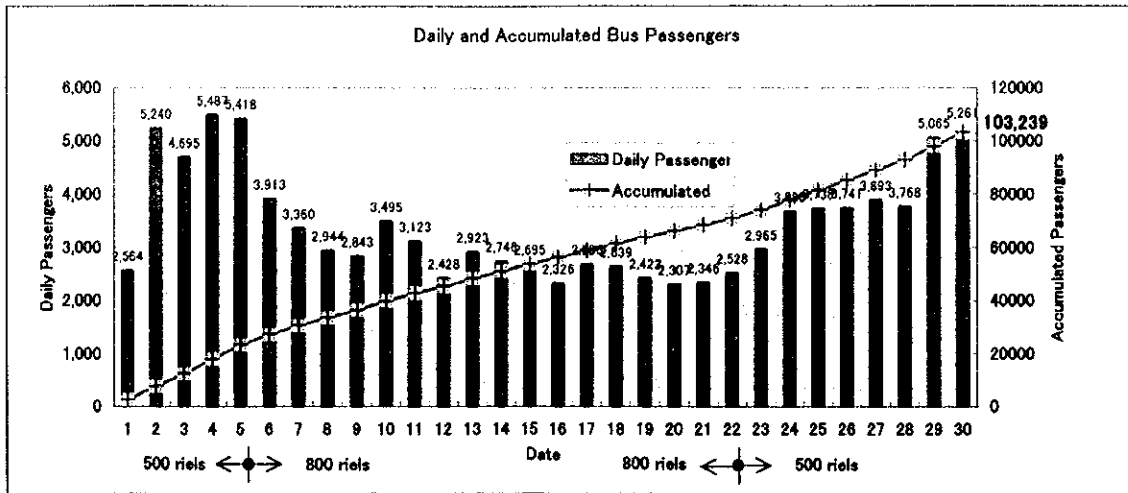
ការសាកល្បងជាក់ស្តែងពីថ្ងៃទី 1 ខែ មិថុនា ឆ្នាំ 2001 ដែលប្រើ
 ប្រាស់រថយន្តក្រុងមួយក្រុមមាន 23គ្រឿង និងបុគ្គលិក 88នាក់ ។
 អ្នកដំណើរដោយរថយន្តក្រុងប្រចាំថ្ងៃ ជាមធ្យមមានឡើងដល់ 5,487
 នាក់ដែលមានថ្លៃជិះ 500រៀល ដោយសារលទ្ធផលនៃការ
 ផ្សព្វផ្សាយតាមទូរទស្សន៍ វិទ្យុ សារពត៌មាននិងបង្ហាញ ដូចនេះចំនួន
 អ្នកដំណើរ បានប្រមាណ 2,300នាក់ អាស្រ័យដោយ

សារការតម្កើងថ្លៃជិះ 800រៀល ។ ការសាកល្បងដំណើរការរថយន្តក្រុង
 បានបញ្ចប់តាមកាលវិភាគដែលមានអ្នកចូលរួមជាង 100,000នាក់
 (អ្នកដំណើរដោយរថយន្តក្រុង) ដោយគ្មានគ្រោះ ថ្នាក់ណាមួយឡើយ ។
 ចំណូលសរុបមានជាង US\$ 150,00 ។
 និងដើម្បីពង្រឹងការងារអ្នកដំណើរដទៃទៀត ក្នុងចំនួនពាក់កណ្តាល
 នៃការសាកល្បងការប្រឡងគំនូរពីយុទ្ធសាស្ត្រសុវត្ថិភាពចរាចរដែលបានធ្វើ
 ពីថ្ងៃទី 17 ដល់ 27 ខែមិថុនា ក្នុងចំណោមសិស្សក្រុងទីក្រុង
 ភ្នំពេញ ។ គំនូរដែលទទួលបានជោគជ័យត្រូវបានដាក់តាំងក្នុងវិទ្យាសាលា
 PPCS ក្នុងរថយន្តក្រុង ។



Opening Ceremony of Hun Sen Park

TRAFFIC CAMPAIGN AND EXPERIMENT



ការស្ទង់ចោទបន្តបន្ទាប់ដែលទាក់ទងនឹងដំណើរការថយទឹកក្រុង ត្រូវ បានអនុវត្តជាមួយការសាកល្បងដើម្បីឱ្យយល់ និង ដឹងពីចរិត សក្តានុពលដំណើរការថយទឹកក្រុងអ្នកដំណើរតាមរថយទឹកក្រុងម្ចាស់ ហាង អ្នកម៉ូតូខ្ទប់ ។ល។

- រាប់អ្នកដំណើរតាមរថយទឹកក្រុង
- សម្ភាសន៍អ្នកដំណើរ OD តាមរថយទឹកក្រុង
- សម្ភាសន៍មតិអ្នកដំណើរតាមរថយទឹកក្រុង
- សម្ភាសន៍មតិម្ចាស់ហាង/និវាសនជន
- សម្ភាសន៍អ្នកដំណើរ/អ្នកម៉ូតូ
- ការស្ទង់ស្ទើរដំណើរថយទឹកក្រុងដោយ GPS



Conductor in the Bus



Banners and PPCS Bus



Students waiting for PPCS Bus

បញ្ហាផលជួបប្រទះក្នុងពេលសាកល្បង និងសេចក្តីសរសើរសិទ្ធិភាពរបស់ ការសាកល្បងត្រូវបានសង្ខេបខាងក្រោម៖

- ទំនាស់រវាងម្ចាស់ហាង មុខចំណុះថយទឹកក្រុង
- គ្រោះថ្នាក់ចោរកម្មតែគ្មានរបួស
- ចរចោរអាវាមពិបាកកម្មរបស់អ្នកចឹកម៉ូតូខ្ទប់ប្រឆាំងការសាក ល្បង ដំណើរការថយទឹកក្រុងតែគ្មានចាតុកម្មទេ
- ការចតខុសច្បាប់លើគំនូសរថយទឹកក្រុងឈប់
- ការយ៉ាងកន្លែងរថយទឹកក្រុងឈប់ដោយសំណង់ទឹកស្អាត តែបញ្ហា ត្រូវបានដោះស្រាយដោយការចូរទឹកកាំង

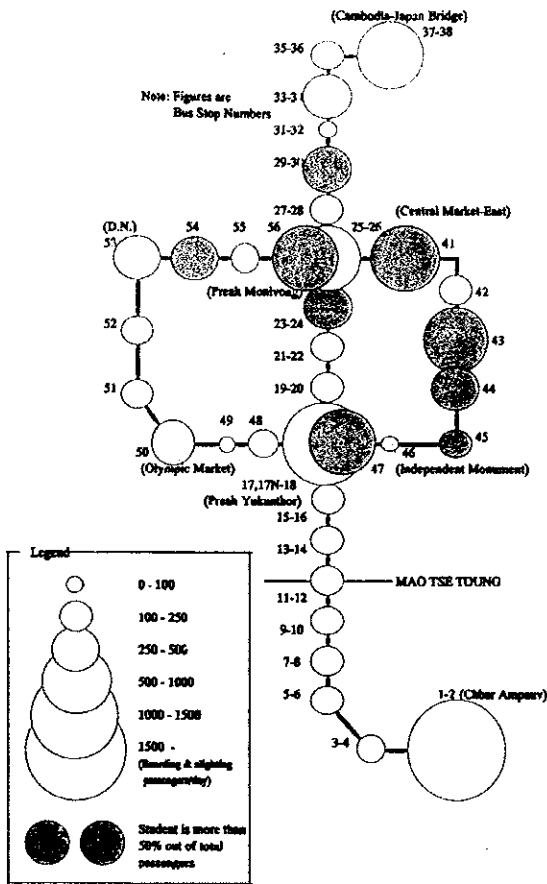
(4) ធនធាន និងការវិភាគ

ចរិតលក្ខណៈអ្នកដំណើរ

- ចំនួនសរុបអ្នកដំណើរតាមរថយទឹកក្រុងពីថ្ងៃទី 1 ដល់ 30 ខែ មិថុនា គឺ 103,239 (ខ្សែ 1: 60,276 និង ខ្សែ 2: 42,963) ។ ហើយមធ្យមភាគអ្នកដំណើរប្រចាំថ្ងៃ និងអ្នកដំណើរ/រថយទឹកក្រុង មាន 3,441 និង 156 (ខ្សែ 1:126 និងខ្សែ 2:206) តាមលំដាប់ រៀង ។ ចំនួនអតិបរមាអ្នកដំណើរប្រចាំថ្ងៃគឺ 5,487 នៅថ្ងៃទី 4 ខែ មិថុនា ។ ចំនួនជំរករថយទឹកក្រុងអ្នកដំណើរដែលធ្វើក្រៅពីអ្នកដំណើរទូទៅគឺមាន ប្រហែល 25% ។

TRAFFIC CAMPAIGN AND EXPERIMENT

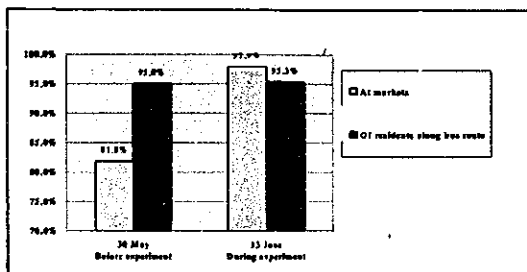
កន្លែងថយន្តក្រុងមកញឹកបំផុតគឺច្បារអំពៅមាន 1.741 អ្នក ដំណើរចុះឡើង/មួយថ្ងៃ អនុលោមតាមការស្នងរ៉ាវអ្នកដំណើរតាម រថយន្តក្រុងតាមកន្លែងថយន្តក្រុងលេខនៅថ្ងៃទី 29 មិថុនា ។



Boarding and Alighting Passengers by Bus Stop (29 June 2001)

លទ្ធផលនៃការស្នងសម្ភាសន៍អ្នកដំណើរតាមរថយន្តក្រុងម្ចាស់ ហាង និងអ្នកបើកម៉ូតូតូច

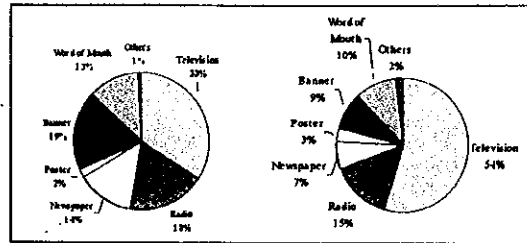
កំរិតយល់ដឹង និងការទទួលយកជាលក្ខណៈសង្គមនូវប្រព័ន្ធរថយន្ត ក្រុង
-កំរិតយល់ដឹងពីប្រព័ន្ធរថយន្តក្រុងដោយប្រជាជន គឺខ្ពស់មិនមែន ត្រឹមមុនការសាកល្បងទេ ទោះបីការសាកល្បងក៏ខ្ពស់ដែរ



Degree of awareness of the experiment Type of media (30 May)

-ទូរទស្សន៍ និងវិទ្យុជាមធ្យោបាយប្រជាប្រិយបំផុត ក្នុងការលើក កំពស់ការយល់ដឹង ការសាកល្បងដំណើរថយន្តក្រុង ។ បន្ទាប់ពី នេះគឺជា ។

-នេះគឺជាជំហានដំបូងនៃដំណើរការសាកល្បងរថយន្ត ក្រុង ជាមួយនឹងលទ្ធផលជាវិជ្ជមាន



Type of Media (30 May 2001)

ការប្រើប្រាស់រថយន្តក្រុង

-អ្នកសម្ភាសន៍ជាង 60% នាំទិដ្ឋភាពនិរន្តរ៍ប្រើរថយន្តក្រុង ។ មធ្យមភាគការប្រើប្រាស់គឺ 4.1 ។

-ចំនួនជាការយល់ដឹងនិរន្តរ៍ក្នុងការប្រើរថយន្តក្រុងគឺមាន កំរិតខ្ពស់ជាងអ្នកនៅទីផ្សារ ។ មធ្យមភាគការប្រើប្រាស់រថយន្ត ក្រុងប្រហែលជា 12 ។

-49.2% នៃអ្នកសម្ភាសន៍សរុប បែងតាមមុខរបរគឺមានសិល្ប បន្ទាប់មកគឺមន្ត្រី 15.2% ។

-ចំនួនភាគរយនៃការទៅ/មកពីសាលា នៅថ្ងៃទី 28 មិថុនា គឺតិចជាងនៅថ្ងៃទី 13 មិថុនាហេតុដូច្នេះហើយទើបចំនួន ភាគរយ នៃ ដំណើរដំបូងទៅរថយន្តក្រុងគឺជា "ទៅ/មកពីទីការ" និង ទៅ/មកពីទីផ្សារពេញឡើងទ្រើនជាងដោយសារថ្ងៃសាកល្បងក្នុងទៅទើប គោលបំណងធ្វើដំណើរនៃអ្នកដំណើរតាមរថយន្តក្រុងបង្វែរទៅប្រើប្រាស់ ផ្សេងៗ ។

ការវាយតម្លៃប្រព័ន្ធរថយន្តក្រុងពីសំណាក់អ្នកដំណើរតាមរថយន្ត ក្រុង
-ទីគោលការវាយតម្លៃទាំងអស់ស្ថិតក្រោម កំរិតពេញចិត្តរបស់ អ្នកប្រើ ទទួលបាននូវការសំគាល់ខ្ពស់ ។ មានន័យថាអ្នកប្រើពេញ ចិត្តយ៉ាងណា ។

លទ្ធផល/ប្រសិទ្ធភាព

- ការងារត្រៀមរៀបចំ និង ការអនុវត្ត ការសាកល្បងនូវដំណើរ ការរថយន្តក្រុងដោយសហការគ្នារវាងផ្នែក ឯកជន និងសាធារណៈ
- ការទទួលយកដ៏ទូលំទូលាយនូវប្រព័ន្ធរថយន្តក្រុងពីសំណាក់ ប្រជាជនភ្នំពេញ
- មូលដ្ឋានទិន្នន័យដែលទាក់ទងដំណើរការរថយន្តក្រុង
- ការបន្តដំណើរការរថយន្តក្រុងដោយ DPWT ។

TRAFFIC CAMPAIGN AND EXPERIMENT

12. បសិដ្ឋកម្មកំរាលផ្លូវសំរាប់សាកល្បង

(1) គោលបំណង

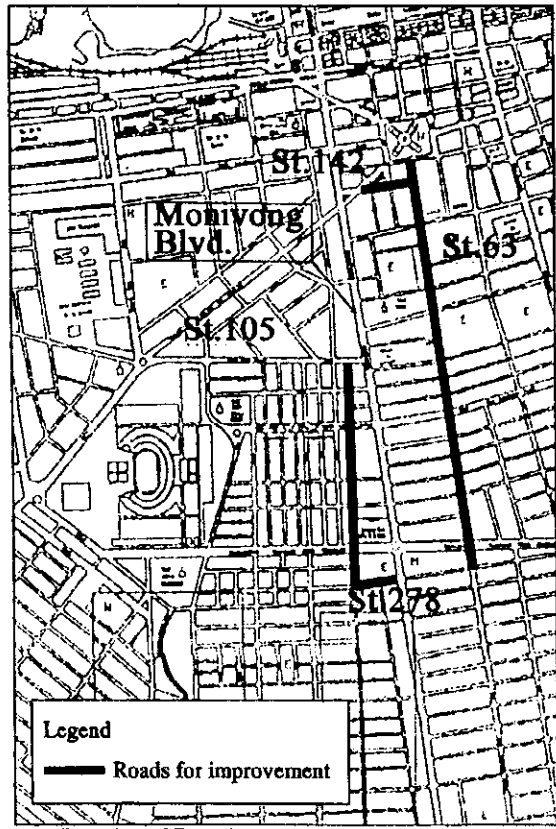
ការដាក់កំរិតលើលិខិតឆ្លងដែនយានកង 2

នៅពេលដែលនយោបាយអនុគ្រោះចំពោះថយទ្រព្យក្រុងត្រូវបាន អនុវត្ត យានកង 2 ដែលប្រើដែនចរាចរខាងក្រៅអាចរារាំងដំណើរការរថយន្តក្រុង ។ ដូចនេះ យានកង 2 ចាំបាច់ត្រូវបានដាក់កំរិតលើ ផ្លូវតំបន់រថយន្តក្រុង និងផ្លូវបង្វែរសំរាប់យានកង 2 ចាំបាច់ត្រូវ បានធ្វើឱ្យល្អឡើង ។ ការសាកល្បងនឹងត្រូវពិនិត្យពីចំណុចពីការបង្វែរនេះប្រព្រឹត្តល្អស្រួល ឬទេ ។

ការបែងចែកចរាចរលើផ្លូវតាមមូលដ្ឋាន

ចំណោទមួយលើផ្លូវក្នុង តំបន់ក្រុងគឺចរាចរប្រមូលផ្តុំលើសចំណុចលើផ្លូវធំៗ អាស្រ័យដោយ ស្ថានភាពផ្លូវក្នុងតាមមូលដ្ឋាន/ផ្លូវធំផ្ទះមិនល្អ ។ ការសាកល្បង

នឹងត្រូវពិនិត្យពីលទ្ធផលនៃការបែងចែកចរាចរដែលជាបច្ច័យនៃ បសិដ្ឋកម្មផ្លូវធំធ្មង់/ផ្លូវតាមមូលដ្ឋានស្របនឹងផ្លូវធំៗ ។



Location of Experimental Pavement Improvement

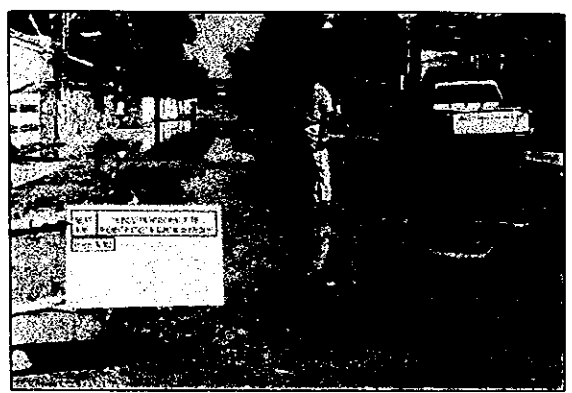
(2) បសិដ្ឋកម្ម

ការងារបសិដ្ឋកម្មផ្លូវ 63 មានដូចតទៅ :

- ជួសជុលជម្រកសំបុកមាត់
- ក្រាស់អាសប្សាសំរាប់កំរាល 5cm
- ជួសជុលតែមផ្លូវ
- ដាក់គំនូសផ្លូវ
- សំអាតបរិក្ខារបណ្តាញលូ

ការងារបសិដ្ឋកម្មផ្លូវ 105 និងផ្លូវ 278 មានដូចតទៅ

- ស្ថាបនាឡើងវិញនូវការក្រាស់ផ្លូវ
- ជួសជុលតែមផ្លូវ
- ដាក់គំនូសផ្លូវ
- សំអាតបរិក្ខារបណ្តាញលូ



Before Improvement (St. 105)



After Improvement (St. 105)

TRAFFIC CAMPAIGN AND EXPERIMENT

(3) ធនធាន

ម៉ហ៍ចរាចរ

បន្ទាប់ពីការងារសិក្សាស្រាវជ្រាវបានអនុវត្តតាម ម៉ហ៍ចរាចរលើផ្លូវ 105 បានកើនពី 2,300 យានក្នុងមួយថ្ងៃដល់ 15,100 យានក្នុង មួយថ្ងៃ កម្មវិធីសម្របសម្រួលមហាផ្ទៃ 20,000 យានក្នុង មួយថ្ងៃ ។ នេះបានបង្ហាញថាចរាចរលើផ្លូវនឹងបង្កើនទៅផ្លូវតូចតាមមូលដ្ឋានបាន ប្រសិនបើធ្វើសិក្សា ។

ចំនួនម៉ូតូលើមហាផ្ទៃ បានរក្សាការថយចុះប្រមាណជាមួយ ភាគប្រាំបីប្រេប្រេប្រយៈពេលមុនការអនុវត្តសាកល្បងប៉ុន្តែមិនបានអស់ ទាំងស្រុង ទោះបីមានការអនុវត្តសាកល្បងនូវបទបញ្ញតិកម្មចូល ក៏ដោយ ។

ម៉ហ៍ចរាចរលើផ្លូវ 63 បានកើនឡើងបន្ទាប់ពីការសាកល្បងជា សាធារណៈនូវដំណើរការថយចុះក្រុង ។

លទ្ធិការធ្វើដំណើរ

មធ្យមភាគលទ្ធិលើមហាផ្ទៃកើនឡើង បន្ទាប់ពីការងារ សិក្សាស្រាវជ្រាវបានបញ្ចប់ រីឯមធ្យមភាគលទ្ធិលើផ្លូវ 63 និងផ្លូវ 105 បានថយចុះតិចតួច នៅពេលដែលម៉ហ៍ចរាចរកើនឡើង ។

	Prior to Improvement (Jan. 2001)	After Improvement (Mar. 2001)	During Public Experiment (Jun. 2001)	
Monivong	17.1	22.6	21.4	21.9
St.63	19.0	18.8	16.4	16.7
St.105	16.6	15.3	15.0	15.2

ការខិតខំរបស់ភាគីកម្ពុជា ភាគីកម្ពុជាបានខិតខំប្រកបដោយសុខុមាលភាពបន្តបន្ទាប់ដើម្បីបង្កើន លទ្ធផលនៃសិក្សានេះ

សាលាក្រុងភ្នំពេញបានកំឡើងភ្លើង តាមបណ្តោយកំណាត់ផ្លូវ 105 ដែលធ្វើសិក្សា

និវេសនជនតាមសងខាងផ្លូវជាកម្រិតបានកែលម្អចំនួនដំរី មុនផ្ទះខ្លួនដោយចំណាយផ្ទាល់ខ្លួន ។

និវេសនជនតាមសងខាងផ្លូវបានចាក់ក្រាស់លើកំណាត់ផ្លូវ 100m របស់ផ្លូវ 242 ចន្លោះផ្លូវ 105 និងមហាផ្ទៃដោយ ចំណាយប្រាក់ផ្ទាល់ខ្លួន ។

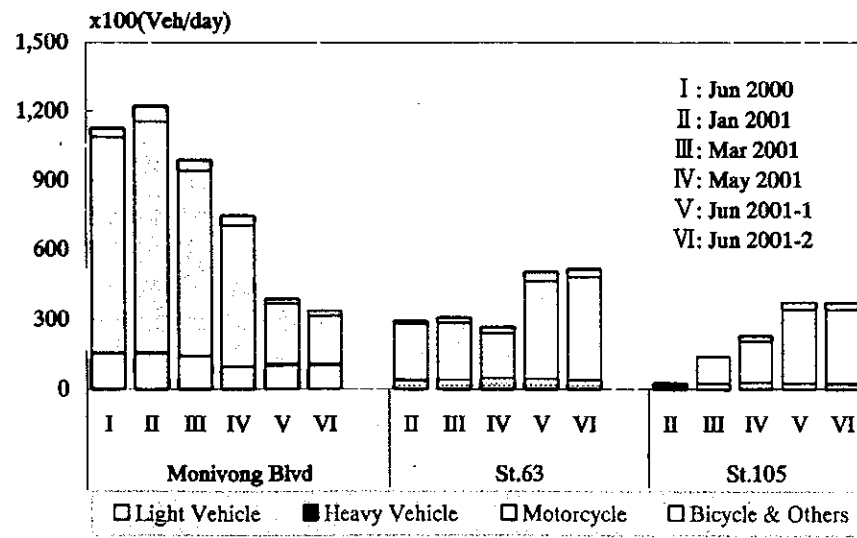
ដូចនេះគេបានរំពឹងទុកថាចរាចរលើសិក្សាស្រាវជ្រាវនឹងទាក់ទាញការខំប្រឹងប្រែង ពីភាគីកម្ពុជាតាមមូលដ្ឋានដែលរាប់ការកែលម្អក្រុងឱ្យកាន់តែប្រសើរ ឡើង ។

ការប្តូរមតិរបស់ប្រជាជនតាមសងខាងផ្លូវ ម្ចាស់ហាងតាមដងមហាផ្ទៃ កម្មវិធីបទបញ្ញតិកម្មហាមចូលចំពោះយានកង់ 2 ត្រូវបាន ឱ្យដឹងដូចតទៅ :

មុនការពិសោធន៍ជាសាធារណៈ 70% នៃប្រជាជនបានប្រឆាំង នឹងបទបញ្ញតិ

ក្នុងពេលសាកល្បងជាសាធារណៈ ចំនួនជាភាគរយនៃអ្នកប្រឆាំង បានធ្លាក់ចុះមកនៅ 29% ។

ការសំរេចគោលដៅ ដូចគ្នាគោលដៅនៃការសាកល្បងគឺដើម្បីឱ្យដឹង (i) ការទទួលបាន បទបញ្ញតិស្តីពីយានកង់ 2 និង (ii) ការបំបែកចរាចរទៅតាម មូលដ្ឋាន ត្រូវធ្វើបានសំរេចលទ្ធផល ។



FEASIBILITY STUDY

13. ដំណើរការសេវាកម្មរថយន្តក្រុង

(1) គោលបំណង

ប្រព័ន្ធរថយន្តក្រុងត្រូវបានជ្រើសរើសជាប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនសាធារណៈដ៏សមស្របបំផុត ដើម្បីឆ្លើយតបនឹងតំរូវការចរាចរ និងសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចសង្គមទៅអនាគត ។ គេបានប្រមើលថាវានឹងក្លាយជាអ្នកទទួលបានចំណែកដ៏ធំមួយដល់ការទ្រទ្រង់ជីវិតសកម្មភាពរបស់ទីក្រុង និងបង្កើនស្ថានភាពក្រុងនៅក្នុងតំបន់រាជធានីភ្នំពេញ តំរូវការការបានចេញឆ្ពោះទៅការអនុវត្តប្រភេទសេវាកម្មរថយន្តក្រុងលើបណ្តាញរថយន្តក្រុងរយៈទ្វីដែលបានលើកឡើងដើម្បីរកឱ្យឃើញនូវប្រព័ន្ធដំណើរការប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព វិធានការជាមួយសហគ្រាមនៃយានកង់ 2 និងការព្រមព្រៀងយកជាសាធារណៈ

(2) ការរៀបចំទិសដៅសំរាប់ដំណើរការសេវាកម្មរថយន្តក្រុង

ផ្លូវរថយន្តក្រុងរត់សកម្មភាពជាបន្ទាន់ ជាប្រការជាក់ស្តែងដើម្បីលើកឡើងពីបណ្តាញផ្លូវរថយន្តក្រុងសកម្មភាពជាបន្ទាន់ ដែលនៅចន្លោះបណ្តាញរថយន្តក្រុងរយៈពេលទ្វីដោយយកមកពិចារណាពីលទ្ធផលដ៏យជំនះនៃការសាកល្បងដំណើរការរថយន្តក្រុង និងការអនុវត្តដំរើរលូននៃដំណើរការរថយន្តក្រុងនា អនាគត ។ ការណ៍នេះគឺប្រាថ្នាចង់រៀបចំផែនការចំណាយវិនិយោគដ៏ធំក្នុងពេលជាមួយគ្នា ។

បណ្តាញផ្លូវរថយន្តក្រុងនៃប្លង់សកម្មភាពជាបន្ទាន់ត្រូវបានរៀបចំឡើងដើម្បីឆ្លើយតបនឹងការតិចតួចជាសាធារណៈ អំពីរឿងរ៉ាវមិនបរិញ្ញាតិការប្រើប្រាស់ម៉ូតូសាលបច្ចុប្បន្ន និងស្ថានភាពផ្លូវបំណ្លោះ

(3) ប្លង់ដំណើរការរថយន្តក្រុង

ដោយផ្អែកលើការរៀបចំទិសដៅសំរាប់ការអនុវត្តសេវាកម្មរថយន្តក្រុង ប្លង់ដំណើរការរថយន្តក្រុងរួមមានបណ្តាញផ្លូវរថយន្តក្រុងដែលស្នើត្រូវបានដាក់ចេញ ។

Bus Operation Plan

Items	unit	Routes		
		Immediate Action Plan 4 routes	Short-term Plan 9 routes	
A	Route length	km	36	92
B	Passenger demand	passenger/day	23,750	49,360
C	Type of bus		Minibus (45 passenger)	
D	Number of bus	unit	64	148
E	Required number of bus	unit	75	175
F	Total number of staff	staff	300	700
G	Number of bus stops	unit	148	325
H	Number of bus shelters	unit	40	90
I	Existing bus terminal in CBD	sq. m	1,430	4,200
J	Existing bus terminal in suburban area	sq. m	1,300	3,400
K	Total area of depot	sq. m	3,680	7,050
L	Total area of office space	sq. m	2,250	5,250

និងស្ថានភាពផ្លូវបំណ្លោះទៅតំបន់ជិតដល់ការប្រើប្រាស់គ្រឿងបរិក្ខារចាស់ៗប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពផងដែរដូចជាតំបន់ស្ថានីយចំណតតាមផ្លូវជាតិជាដើម ។

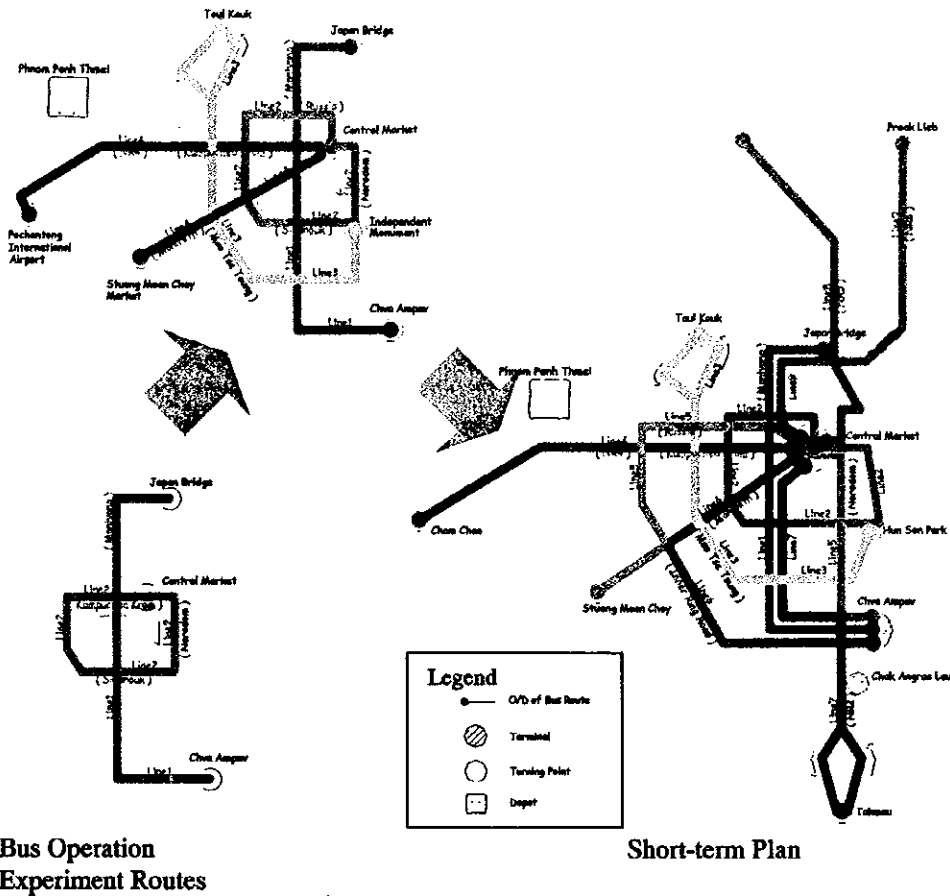
វិធានការសំរាប់ផ្តល់សុខភាពអ្នកដំណើរ គុណវិបត្តិដ៏ធំធេងត្រូវតែរួមបញ្ចូលប្រព័ន្ធរថយន្តក្រុងពីពេលរង់ចាំរបស់អ្នកដំណើរនៅកន្លែងរថយន្តក្រុងឈប់ ។ ដូចនេះជាការចាំបាច់ត្រូវបន្ថយជាអប្បបរមាវិមាត្រវិការរំខានដល់អ្នកដំណើរនៅកន្លែងរថយន្តក្រុងឈប់ដោយផ្តល់នូវព័ត៌មានពីដំណើរការរថយន្តក្រុង និងធ្វើជាជម្រកនៅកន្លែងចូលនិងកន្លែងរថយន្តក្រុងឈប់ក្បែរទីប្រជុំបង្កើតចរាចរ ដូចជាទីផ្សារ និងសាធារណៈ ។

កងរថយន្តក្រុងខ្នាតតូច ការចាប់ផ្តើមដំណើរការកងរថយន្តក្រុងខ្នាតតូចមិនត្រូវធ្វើឱ្យជះផលវិបាកលើមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនដទៃទៀតឡើយ ពីព្រោះតំបន់ក្រុងតូចបើប្រៀបធៀបនឹងទំហំប្រជាជន និងចំនួនអភិបរិមាណនៃផែនចរាចរដែលមានបួនតាមដងផ្លូវធំៗតែវាក៏ធ្វើឱ្យទូទទស្សនីយភាពទីក្រុងដែរ ដែលរួមមានបណ្តាញអាគារប្រវត្តិសាស្ត្រទាំងឡាយ គត់ ។ ដូចនេះចាំបាច់ត្រូវចាប់ផ្តើមដំណើរការកងរថយន្តក្រុងតូចក្នុងដំណើរការរថយន្តក្រុង ។

ប្រព័ន្ធដំណើរការរថយន្តក្រុង ជាចាំបាច់ត្រូវប្រើប្រាស់និងធ្វើឱ្យរស់ឡើងវិញអង្គការចាត់តាំងដែលមានស្រាប់សំរាប់ដំណើរការរថយន្តក្រុង គឺត្រូវបង្កើតប្រព័ន្ធដំណើរការរថយន្តក្រុងមួយចំរើររាជធានីភ្នំពេញ និងការប្រតិបត្តិ ។ ផ្លូវរថយន្តក្រុងរត់សកម្មភាពបន្ទាន់មាន 4 ផ្លូវ (2 រង និង 2 radial) និងបណ្តាញរថយន្តក្រុងរយៈពេលទ្វីមាន 9 ផ្លូវ (3 រង និង 6 radial) ។

FEASIBILITY STUDY

Immediate Action Plan



Proposed Bus Routes and Facilities

(4) សមាសភាពចំបងៗ និងតម្លៃគំរោងការ

តម្លៃគំរោងការត្រូវបានប៉ាន់ស្មានសំរាប់សកម្មភាពខ្លះៗ

និងបង្ហាញជាតារាងខាងក្រោមសមាសភាពចំបងៗ ទាំងឡាយ ។

Project Cost

	Immediate Plan	Short-term Plan *	Total *
Basic Design	0.6	-	0.6
Bus Fleet	4.8	6.4	11.2
Bus Facilities	0.9	0.9	1.8
Engineering	-	1.2	1.2
Total	6.3	8.5	14.8

(Unit: US\$ Million)

* The amounts in the column of "Short-term Plan" are the amounts of additional costs for expansion from Immediate Action Plan to Short-term Plan. Thus, the amounts shown in the column of "Total" are the costs for Implementing Short-term Plan.

(5) ការវិភាគ ហិរញ្ញវត្ថុ និងសេដ្ឋកិច្ច

ការសន្មតក្នុងការវិភាគសេដ្ឋកិច្ច

. រចនាសម្ព័ន្ធនៃគម្រោង (2005-2025)

. អត្រាបញ្ចុះថ្លៃ 12%

. គ្រប់ចំណុច, សញ្ញាណក្នុងពេលធ្វើដំណើរ និងថ្លៃការប្រើប្រាស់

. ថ្លៃ, មិនគិតថ្លៃកម្រៃថ្លៃក្រុង ការចំណាយរដ្ឋបាល និងដំណើរ ការទូទៅ

ប្រេងឥន្ធនៈ និងការរំលស់ ដែលបានបញ្ចូលក្នុងតម្លៃធានា

ការសន្មតក្នុងការវិភាគហិរញ្ញវត្ថុ

. រចនាសម្ព័ន្ធនៃគម្រោង, 20ឆ្នាំ (2005-2025)

. អត្រាបញ្ចុះថ្លៃ, 12%

. គ្រប់ចំណុច, ចំណុចថ្លៃធុន និងថ្លៃផ្សព្វផ្សាយ

. ថ្លៃ, ថ្លៃដែលមិនគិតក្នុងការវិភាគសេដ្ឋកិច្ចត្រូវបានបញ្ចូល

FEASIBILITY STUDY

Economic and Financial Costs

Items	Economic Cost	Financial Cost
Initial Investment	1.561	13.015
Monthly Operating Expenses	0.014	0.265
Monthly General & Administration Expenses	0.046	0.091

ការវាយតម្លៃហិរញ្ញវត្ថុ និងសេដ្ឋកិច្ច

លទ្ធផលនៃការវិភាគសេដ្ឋកិច្ចបានបង្ហាញថាដំណើរការសេវាកម្ម

រថយន្តក្រុងគឺអាចធ្វើបានដោយអស់ប្រាក់តិចជាមួយ EIRR ឆ្លើយ 21.90% ។

ទោះយ៉ាងណាក៏ដោយ ដំណើរការរថយន្តក្រុងមិនអាចសំរេចបានតាម បែបហិរញ្ញវត្ថុជាមួយនឹង FIRR ទាបឆ្លើយ 1.6% ។

Benefit Indicators

Items	Economic Indicators	Financial Indicators
Net Present Value (US\$ Million)	4.94	-9.94
B/C	1.46	0.80
EIRR/FIRR (%)	21.9	1.6

(6) ប្រព័ន្ធដំណើរការដែលអាចធ្វើបាន

ដោយសារ FIRR ទាបយកធ្វើដំណើរការ កសិកម្មប្រៀបធៀប លើក្រុងមួយ(6) ជំនួយប្រតិបត្តិការត្រូវបានបង្កើតឡើងដើម្បីស្វែងរកប្រព័ន្ធនិងអង្គការ មួយដែលអាចដំណើរការសេវាកម្មរថយន្តក្រុងដែលឆ្លើយតបជាមួយករណីណាមួយ អប្បបរមាដោយរដ្ឋាភិបាលនិងផ្តល់ជូនប្រយោជន៍សាធារណៈ ជាអតិបរមា ។

ជំនើស A: ដំណើរការដោយផ្ទាល់ដោយរដ្ឋាភិបាលសាធារណៈ

ជំនើស B: ដំណើរការដោយប្រយោជន៍ដោយរដ្ឋាភិបាលសាធារណៈតាមរយៈ

សាជីវកម្មសាធារណៈ

ជំនើស C: ធ្វើកិច្ចសន្យាជាមួយរដ្ឋាភិបាលក្រុងក្រោមការគ្រប់គ្រងរដ្ឋាភិបាលសាធារណៈ

ជំនើស D: ដំណើរការដោយរដ្ឋាភិបាលសាធារណៈ

ជំនើស E: ដំណើរការតាមរូបភាព BOT

ជំនើស F: ដំណើរការដោយរដ្ឋាភិបាលសាធារណៈ

Cost Ratio of Operational Options

Items	A) Gov't Direct	B) Gov't Indirect	C) Con-tract Out	D) 3 rd Sector	E) BOT	F) Pri-vate
Initial Investment	13,015	265	13,015	11,494	13,044	13,044
Revenue (1)	295	295	295	295	295	295
Operational Expenses	263	263	227	265	265	265
General & Adm. Expenses	72	28	72	101	172	172
Total Expenses (2)	334	290	299	366	437	437
Profit - Loss (1) - (2)	-39	5	-3	-70	-142	-142
Cost Ratio (%) (2)/(1)	113.1%	98.2%	101.2%	123.9%	148.0%	148.0%

(Unit: US\$1,000/month)

លទ្ធផលការសិក្សាបានបង្ហាញថាមានតែជំនើស B ដែលអាចទទួលបាន

បានបើកតាមអនុធាតុថ្លៃឆ្នាំ 98.2% ។

លក្ខខណ្ឌដំបូងសំរាប់ប្រព័ន្ធដំណើរការដែលអាចធ្វើបាន

ទោះយ៉ាងណាក៏ដោយគួរកត់សំគាល់បានថាជំនើស B យកលើករណីសន្តិសុខ តទៅ :

- (i) ការទិញកងរថយន្តកងដោយរដ្ឋាភិបាល
- (ii) ការរៀបចំដីធ្លីសំរាប់បរិក្ខារថយន្តក្រុងដោយរដ្ឋាភិបាល
- (iii) ចំណាយដំណើរការដោយសាជីវកម្មសាធារណៈ
- (iv) ចំណាយរដ្ឋាភិបាល និងទូទៅដោយសាជីវកម្មសាធារណៈ ដំណើរការ និងការគ្រប់គ្រងដោយខ្លួនឯងដោយសាជីវកម្ម សាធារណៈ ។

(7) ប្តង់អនុវត្ត

លក្ខខណ្ឌសំរាប់ការធ្វើឱ្យសំរេចគំរោងការ

- ទីភ្នាក់ងារអនុវត្ត
- រដ្ឋាភិបាល MPP
- ការដំណើរការសាជីវកម្ម
- ទីភ្នាក់ងារឯកជនក្រុងភ្នំពេញ (PPTA) ក្រោយការត្រួតពិនិត្យ ពីលើរបស់ DPWT

- ការទទួលខុសត្រូវរបស់ MPP
- ការទិញកងរថយន្តក្រុង
- ការទិញដីសំរាប់បរិក្ខារថយន្តក្រុង
- ការទទួលខុសត្រូវរបស់ PPTA
- ដំណើរការ និងគ្រប់គ្រងខ្លួនឯង
- ចំណាយការចាត់ចែង និងដំណើរការទាំងអស់ ការវិភាគអនុវត្តនិងថវិកា

ដំណាក់កាលទី 1 : ពិសោធន៍មួយឆ្នាំនៃដំណើរការថយន្តក្រុងនៅ ឆ្នាំ 2004 ដែលធ្វើជាប្រុងសកម្មភាពបន្ទាន់សំរាប់តំរូវការអ្នកដំណើរ 22,960 អ្នកដើរ ដោយថយន្តក្រុង 75 គ្រឿង ។ ចំណែកឯ ថវិកាដែលត្រូវការសំរាប់ប្តង់នេះ បានឱ្យដឹងថាការថយន្តក្រុងត្រូវបានផ្គត់ផ្គង់តាមរយៈមូលដ្ឋានដើម្បីធានាថាមាន រដ្ឋាភិបាល និងគ្រឿងបរិក្ខារថយន្តក្រុងត្រូវបានរៀបចំជាមួយថវិកាក្នុងស្រុក ដោយ MPP ។ ប្តង់ទាបត្រូវបានធ្វើបញ្ជូនប្តង់រយៈពេលខ្លី ។

ដំណាក់កាលទី 2 : ប្តង់រយៈពេលខ្លីចាប់ផ្តើមពីឆ្នាំ 2005 ជាមួយ រថយន្តក្រុងបន្ថែម 100 គ្រឿងទៀតសំរាប់តំរូវការអ្នកដំណើរ 49,500 នាក់ ឆ្នាំ 9 ដូច្នោះ ។ ចំពោះប្រភពថវិកានេះ ការធ្វើថវិកាក្នុង ស្រុក ជំនួយពីសំណង និងប្រាក់កម្ចីពីស្ថាប័នខ្មោច និងអន្តរជាតិ ដែលនឹងត្រូវស្វែងរក ។

(8) លក្ខខណ្ឌប្រាក់ចំណេញ និងខាតបង់

តាមលក្ខខណ្ឌដំបូងសំរាប់ការធ្វើឱ្យសំរេចគំរោងការ ការ វិភាគ លើប្រយោជន៍ប្រាក់ ត្រូវបានធ្វើសំរាប់ករណីទាំងពីរប្តងសកម្មភាពបន្ទាន់និងប្តង់រយៈពេលខ្លីដោយសន្តិ ភាពការថយន្តក្រុង 10 ឆ្នាំ ។

ការវិភាគបានបញ្ជាក់ឱ្យដឹងថាប្តង់សកម្មភាពបន្ទាន់អាចបានកំរៃក្រោយ 2 ឆ្នាំនិង ប្តង់រយៈពេលខ្លីក្រោយ 7 ឆ្នាំបន្ទាប់ពីការចាប់ផ្តើមដំណើរការ រថយន្តក្រុង ។

FEASIBILITY STUDY

ការវិភាគធានាបញ្ជាក់ឱ្យដឹងថាប្លង់សកម្មភាពបន្ទាន់អាចបានកែ ក្រោយ

2 ឆ្នាំនិងប្លង់រយៈពេលខ្លីក្រោយ 7 ឆ្នាំបន្ទាប់ពីការចាប់ផ្តើមដំណើរការ

រថយន្តក្រុង ។

Year	Immediate Action Plan				Short-term Plan			
	Reve-nue	Ex-pense	Bal-ance	Acc. Bal	Reve-nue	Ex-pense	Bal-ance	Acc. Bal
2003	0	0	0	0	0	0	0	0
2004	1,060	1,364	-304	-304	1,060	1,386	-326	-326
2005	1,535	1,364	171	-133	3,189	3,185	4	-322
2006	1,587	1,449	138	5	3,299	3,682	-383	-705
2007	1,642	1,541	101	106	3,412	3,900	-488	-1,193
2008	1,698	1,643	55	161	3,529	4,136	-607	-1,800
2009	1,757	1,790	-33	128	3,650	4,392	-742	-2,542
2010	2,596	1,954	642	770	5,393	4,670	723	-1,819
2011	2,674	2,071	603	1,373	5,555	4,913	642	-1,177
2012	2,754	2,198	556	1,929	5,722	5,173	549	-628
2013	2,837	2,460	377	2,306	5,894	5,894	0	-628
2014	2,922	2,840	82	2,388	6,599	6,532	67	-561
Total	23,062	20,674	2,388	-	47,302	47,863	-628	-
E/R rate (%)				90				101

(9) សន្និដ្ឋាន

ដំណើរការសវាកម្មរថយន្តក្រុង ជាពិសេសប្លង់សកម្មភាពបន្ទាន់

ទាមទារឱ្យស្ថិតក្រោមឈ្មោះប្លង់ប្រចាំឆ្នាំរបស់រាជធានីភ្នំពេញ ការ

ដោយពិចារណាពីការចំណាយជាអប្បបរមារបស់រដ្ឋាភិបាល

ផ្តល់ជូនកិច្ចការណ៍ជាអប្បបរមា ។
Stage Implementation Schedule and Fund Requirement

Category	Item	2002	2003	2004	2005	2006
Phase	Type			Immediate Action	Short-term Plan	
	Bus Passenger Demand			22,900/day	49,500/day	
	No. of Route			4	9	
	No. of Bus			75	175	
Schedule	Basic or Detailed Design					
	Tender					
	Procurement					
	Operation					
Annual Fund Allocation	Basic Design	400	150	50		
	Procurement & Facility Improvement	0	4,800	6,400		
	Administrative & Bus Operator Consultings	0	893	913		
	Operation/maintenance	0	300	600	300	
	Total Project Cost (in US dollars in million)					
	Item			First Phase	Second Phase	Total
	Basic or Detailed Design			0.60	0	0.60
	Procurement & Facility Improvement			4.80	6.40	11.20
	Management Consultings			0.90	0.90	1.80
	Operation & Maintenance			0	1.20	1.20
	Total			6.30	8.50	14.80
Related Activities	Develop laws/regulations					
	Conduct training program			1st phase	(2nd phase)	
	Execute organization reform					(2nd phase)

Source: The Study Team

Remarks: — is for Immediate Action (Plan).

— is for Full-scale Operation

ការចំណាយជាអប្បបរមារបស់រដ្ឋាភិបាលនិងអប្បបរមាណែនាំការប្រាក់ ។
ហេតុដូច្នេះហើយ គំរោងនេះនឹងសមបញ្ជាក់នៅពេលក្រោយដំណាច់ៗតាម
ដែលអាចធ្វើទៅបាន ។

លទ្ធផលនៃដំណើរការរថយន្តក្រុង មានរឿងចាំបាច់ត្រូវពិចារណាដូចខាង
ក្រោមនេះ :

1 . យន្តការដែលចាំបាច់អារម្មណ៍លើចំណេញ ពីរថយន្តក្រុង ត្រូវសិក្សា
លំអិតបន្ថែមទៀត មុននឹងធ្វើវិនិយោគ ។

2 . និយោគជិកនៃក្រុមហ៊ុនឯកជន ដែលទាក់ទងផ្នែកពាណិជ្ជកម្មដូចជា :
ការធ្វើវិនិយោគលើរថយន្តក្រុង . ការផ្សព្វផ្សាយពាណិជ្ជកម្ម ត្រូវបានអនុញ្ញាតិ
និងទទួលស្គាល់ដោយ PPTA មើលអាចធ្វើវិនិយោគបាន ។

3 . PPTA ត្រូវតែសហការនៅរវាងសកម្មភាពទាំងអស់ដែលកើតឡើង
រួមទាំងការតំឡើងផ្នែកផ្សេងៗដូចជាការបង្កើតចំណែករថយន្តក្រុងនិងផ្សាយ
ពាណិជ្ជកម្ម ។ លើសពីនេះទៀត PPTA ត្រូវតែជាភ្នាក់ងារសហការដើម្បី
កាត់បន្ថយតំលៃសេវាកម្ម ដើម្បីអោយថវិការមានស្ថេរភាព ។

FEASIBILITY STUDY

14. ប្រព័ន្ធគ្រូតពិនិត្យរថាចរ

(1) គោលបំណង

គោលបំណងចម្បងគឺត្រូវធ្វើបសិដ្ឋកម្មស្ថានភាពសំបុករថាចរ និងបង្កើតសមត្ថភាពការបំបែករថាចរនៅចំណុចប្រសព្វសំខាន់ៗកាមផ្លូវធំ ។

(2) ការរៀបចំប្រព័ន្ធគ្រូតពិនិត្យរថាចរ

បណ្តាចំណុចប្រសព្វដែលកើតឡើងសំរាប់បសិដ្ឋកម្ម

មុខងារនៃផ្លូវប្រសព្វគ្នា

- ផ្លូវធំ-ផ្លូវធំ
- ផ្លូវធំ-ផ្លូវធំតូច

ការសន្និដ្ឋាន និង ការពិភាក្សាជាមួយ DPWT

- ស្ថានភាពរថាចរកាមផ្លូវធំ
- ទំហំរថាចរនៃផ្លូវប្រសព្វគ្នា

ចំណុចប្រសព្វដែលមានទំហំរថាចរលើសការបំបែកស្រូវចាំបាច់ជាការក្លែងសញ្ញា ទីកន្លែងត្រូវបានបង្ហាញក្នុងរូបខាងក្រោម ។

ទំហំរថាចរតាមចំណុចប្រសព្វមុខគា :

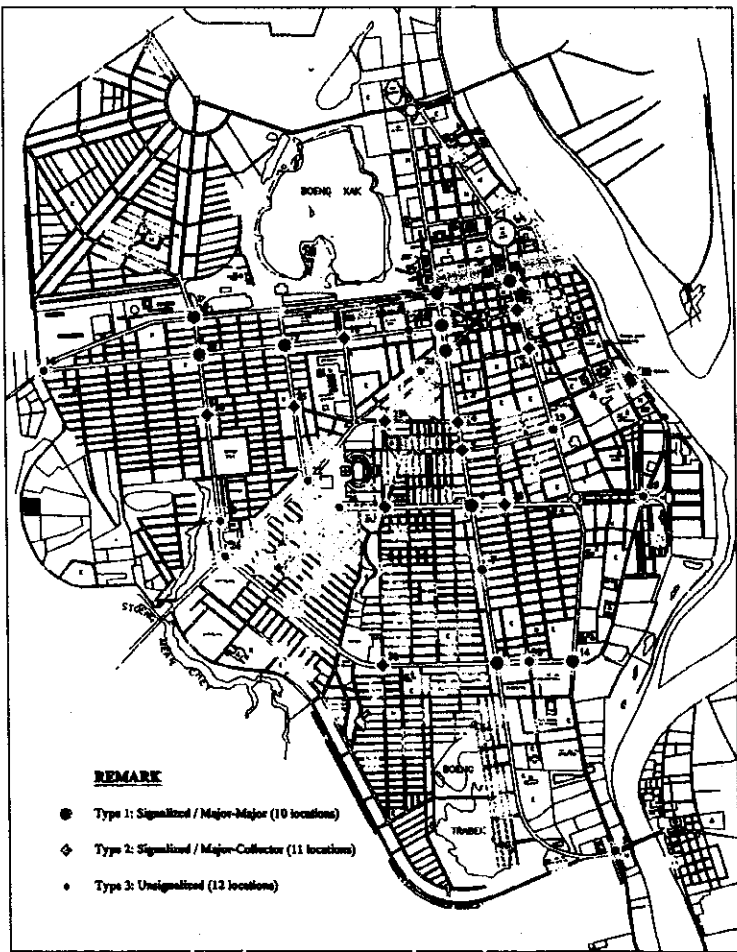
- ការវាស់វែងទៅលើទំហំរថាចរនៅតាមបណ្តាចំណុចប្រសព្វលើក្រុងមាត់សកាតច្រើនគេដោយកត់សំគាល់ ។

នៅ 33 កន្លែងទៀតនិងស្ថាបនាបត់តែងលើក្រុងស្នូបដូចមានបង្ហាញនៅក្នុងរូបភាពខាងក្រោម ។

បណ្តាវិធានការបសិដ្ឋកម្មចំណុចប្រសព្វមានដូចខាងក្រោមដែលជួយសំរួលបណ្តាញរថាចរដូចជា បសិដ្ឋកម្មធរណីមាត្របសិដ្ឋកម្មការគ្រូតពិនិត្យ និងដំណើរការរថាចរត្រូវទាំងការកំណត់រថាចរក្លែងសញ្ញាចំណុចដែលធ្វើជាមធ្យោបាយដើម្បីពង្រឹងបរិក្ខារ គ្រូតពិនិត្យរថាចរ ។

Major Items of Improvement

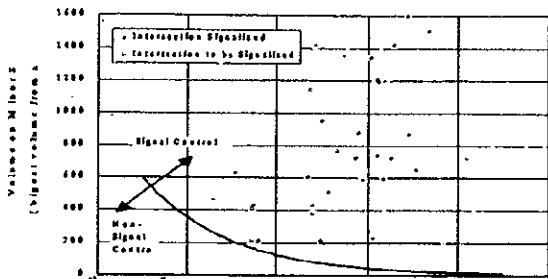
Type	Major Items of Improvement
1: Major-Major	<ul style="list-style-type: none"> • Installation of left-turn lane • Install/improve of signal (left-turn phase)
2: Major-Collector	<ul style="list-style-type: none"> • Installation of left-turn lane (include, partial widening of carriage-way) • Install/improve of signal (left-turn phase)
3: Unsignalized Intersection	<ul style="list-style-type: none"> • One-way regulation on minor road • Install/improve signal • Install left-turn lane



No.	Type of Improvement
1	1
2	1
3	1
4	2
5	2
6	1
7	3
8	1
9	3
10	1
11	2
12	2
13	3
14	1
15	1
16	3
17	3
18	2
19	1
20	1
21	3
22	3
23	2
24	3
25	2
26	3
27	2
28	2
29	3
30	2
31	2
32	3
33	3

Proposed Intersections to be signalized

FEASIBILITY STUDY



មុខងារដែលជាតំរូវការក្នុងការដាក់ភ្លើងសញ្ញា

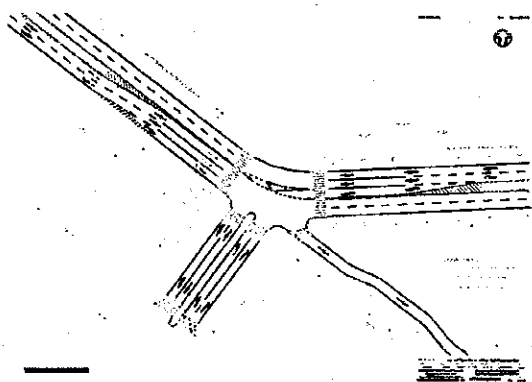
- ដំណើរការដាច់ខាតភ្លើងបត់ឆ្វេង
- បង្ហាញនូវប្រសិទ្ធភាពការណែនាំដាច់ខាតភ្លើងសញ្ញាតាមការប្រែប្រួលតំរូវការចរាចរ
- សំរាប់សំរួលជាមួយភ្លើងសញ្ញាដែលនៅជាប់គ្នា
- ដំណើរការភ្លើងក្រហមទាំងអស់
- មានលទ្ធភាពបំពេញមុខងារត្រួតពិនិត្យដោយដៃ

(3) បង់រចនាបតីតាមស្តង់ដារ និងដំណើរការត្រួតពិនិត្យនៅតាមបណ្តាចំណុចប្រសព្វ

ចំណុចប្រសព្វគំរូបីកន្លែងត្រូវបានជ្រើសរើសដើម្បីអភិវឌ្ឍន៍បង់រចនាបតីទាំងឡាយសំរាប់បណ្តាចំណុចប្រសព្វតាមស្តង់ដារ។ ឧទាហរណ៍ រូបភាពមាត់ និងបង់រចនាបតីតាមស្តង់ដារបានបង្ហាញដូចក្នុងរូបថត និងរូបតាមដំបាប់។



Intersection of Sihanouk Blvd with St.199 (Existing Feature)



Intersection of Sihanouk Blvd with St.199 (Standard Design)

(4) ផលប្រយោជន៍ដែលរំពឹងទុក

- បណ្តាចំណុចអាចនាំមកនូវការបង្កើតសំបូរចរាចរល្អ
- មានរបៀបរៀបរយ ។ ជាលទ្ធផល
- ការបន្ថយពេលធ្វើដំណើរ ការសន្សំប្រេង និងការបន្ថយចំណាយកំប៉ិតកំប៉ុកលើឈាម និងកង
- ការបន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរ
- ការកាត់បន្ថយក្នុងមិនមែន ឧស្ម័នពុល ដូចជា CO, CO₂ NO និង NOx និងការភ្លើងសម្លេង ។

(5) តម្លៃគំរោង

តំរោងការនេះត្រូវការទឹកប្រាក់ចំនួន US\$ 2.8 លានសំរាប់ការអនុវត្តប្រព័ន្ធត្រួតពិនិត្យចរាចរនៅ 33 ចំណុចប្រសព្វដែលស្នើឡើង ។

(6) ការវាយតម្លៃខាងសេដ្ឋកិច្ច

ការសន្មត៖ រយៈពេលគំរោង : 15ឆ្នាំ អាត្រាចុះថ្លៃ 12% ប្រយោជន៍:សន្សំពេល/សន្សំប្រេង តម្លៃ:បណ្តាចំណុចភ្លើងសញ្ញា & ថ្លៃកំឡើង/វិស្វកម្ម/ថែទាំ

Intersection	EIRR %	B/C	NPV
33 proposed intersections	44.9	3.4	6,500

(Unit of NPV: Thousand US\$)

(7) វិភាគការអនុវត្ត

ក្រោយការរកធនធានទឹកគ្រប់គ្រាន់សំរាប់គំរោងការត្រួតពិនិត្យប្រើពេលវេលា 18ខែ ដើម្បីដំណើរការប្រព័ន្ធនេះ ។

(8) អង្គការ និងទីភ្នាក់ងារអនុវត្ត

នាយកដ្ឋានសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនរបស់ MPP ត្រូវអនុវត្តគំរោងនេះ ។ អង្គការគ្រប់គ្រងចរាចរមួយក្រៅពីអង្គការសាងសង់ផ្លូវត្រូវបានបង្កើតឡើង ដើម្បីពិនិត្យដោយផ្ទាល់ដំណើរការគ្រប់គ្រងចរាចរទាំងមូល ។

(9) សន្និដ្ឋាន

គំរោងការបានលើកឡើងដើម្បីអនុវត្តវិធានការបណ្តាចំណុចភ្លើងសញ្ញា នៅចំណុចប្រសព្វដែលបានជ្រើសរើស ។ វិធានការសំខាន់ដែលត្រូវផ្តល់មានការបំបែកភ្លើងសញ្ញា ដោយមិនគិតដល់ខ្សែបត់ឆ្វេង និងគំនូស និងសញ្ញាគ្រប់គ្រាន់ ។ សន្និដ្ឋានបានចាំគំរោងការនេះគឺជាគំរោងការបន្ទាន់ និងអាចធ្វើបានដូចនេះត្រូវតែអនុវត្តឱ្យបានឆាប់កាន់តែលឿន ។ ម៉្យាងទៀតតម្លៃអនុវត្តថោក និងរយៈពេលសាងសង់ខ្លីល្អ ។

FEASIBILITY STUDY

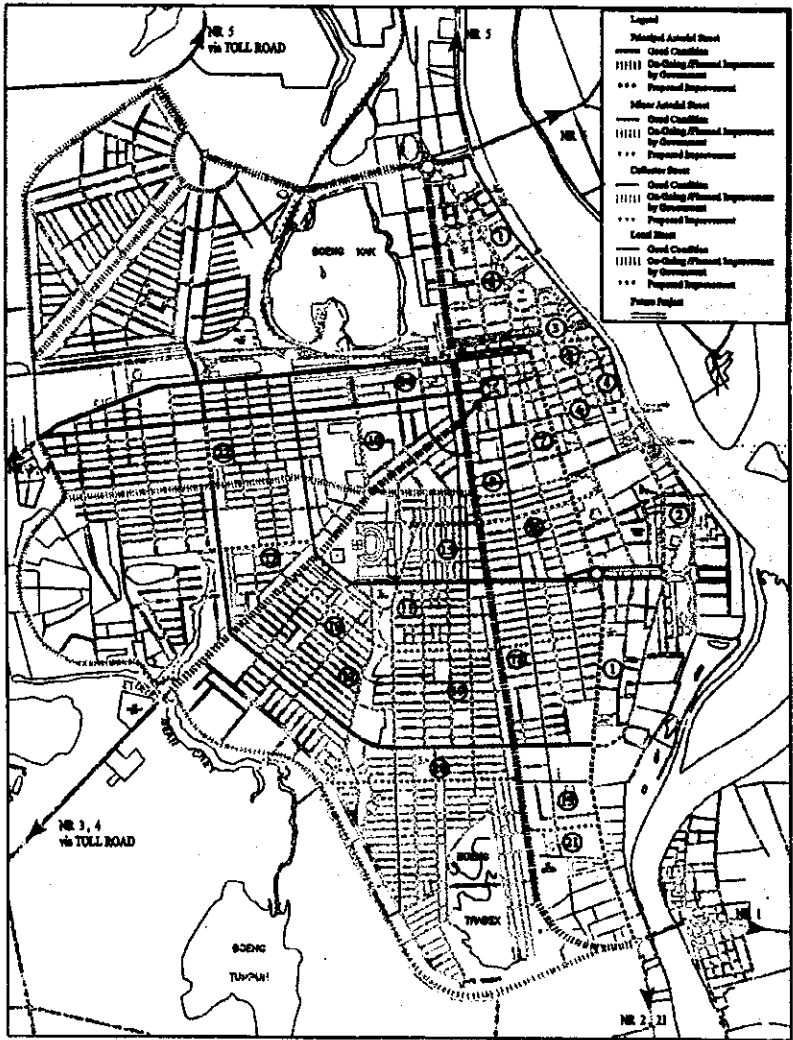
15. បសិដ្ឋកម្មផ្លូវទឹកក្រុង

(1) គោលបំណង

គោលបំណងចម្បងនៃការងារការពិភាក្សាសន្យាស្តីពីថ្លៃថ្នូររថ្ងៃ
 បសិដ្ឋកម្មផ្លូវទឹកក្រុងជាសុខភាពការបើកបរ បសិដ្ឋកម្មបរិស្ថានសង្គមខាង ផ្លូវ
 ការកាត់បន្ថយចូល ការបែងចែកត្រឹមត្រូវនូវថ្លៃថ្នូររថ្ងៃតាមផ្លូវតូច
 នៅមូលដ្ឋានការជំរុញល្បឿននយោបាយអនុគ្រោះដល់ថ្លៃថ្នូររថ្ងៃក្នុងការលើក
 កំពស់គុណភាពមូលដ្ឋានសេវា ការបង្កើតការអភិវឌ្ឍន៍ សហគមន៍ ។ល។

(2) លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យការលើអាទិភាព

បណ្តាញផ្លូវសំខាន់ៗតាមតម្លៃអាទិភាពការអនុវត្តមានតំរូវការ (1)វិស្វកម្ម
 (ចាំបាច់/បន្ទាន់) (2)តំរូវការចរាចរ (ទំហំចរាចរ) (3)តំរូវការ
 តាមមុខងារ(តួនាទីផ្លូវដែលជាសមាសភាគនៃបណ្តាញផ្លូវ)
 (4)តំរូវការអភិវឌ្ឍន៍ (ឧស្សាហកម្មទេសចរណ៍ និងអភិវឌ្ឍន៍សហគមន៍)
 (5)និងតំរូវការបរិស្ថាន(ភាពមិនចាំបាច់និងតំរូវការបរិស្ថាន ភាពមិនចាំ
 បាច់នៃ ROW, ប្រសិទ្ធភាពការបង្ហាញផ្លូវ) ។



No.	Evaluation Factors				
	①	②	③	④	⑤
1	○	○	○	○	
2	○	○	○	○	
3	○	○	○	○	
4	○		○	○	
5	○		○	○	
6	○	○	○	○	
7	○	○	○		
8	○	○			
9	○	○	○		
10	○	○	○		
11	○	○	○		
12	○	○	○		
13	○	○	○		
14	○		○	○	○
15	○		○		○
16	○	○	○		○
17	○		○		○
18	○		○	○	○
19	○		○		○
20	○		○		○
21	○		○		○
22	○	○	○		

Evaluation Factors
 ① Engineering requirement
 ② Traffic requirement
 ③ Functional requirement
 ④ Developmental requirement
 ⑤ Environmental requirement

Proposed Roads to be improved

FEASIBILITY STUDY

(3) ប្លង់រចនាបថកំរាលផ្លូវ

ទាំងការសាងសង់ឡើងវិញ ឬទាំងការក្រាស់ពីលើត្រូវបាន

ជ្រើសរើសដោយផ្អែកលើស្ថានភាពកំរាលផ្លូវចាស់ ។

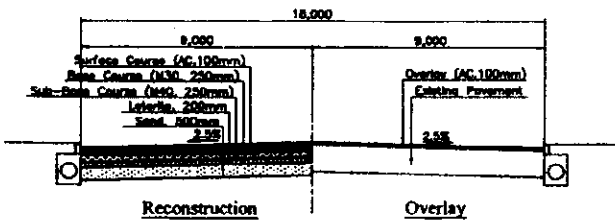
រយៈពេលធ្វើប្លង់រចនាបថ (រយៈពេលដែលរចនាសម្ព័ន្ធកំរាលផ្លូវ

ដើមដំបូងនៅចន់ប្រើបាន មុនត្រូវការការកែលម្អឡើងវិញ) ត្រូវបាន

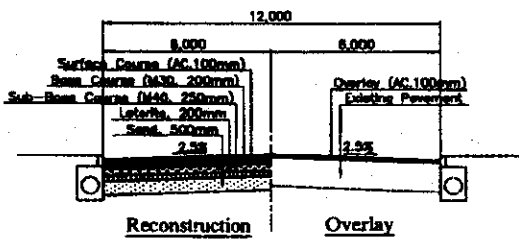
កំណត់ 12 ឆ្នាំ សំរាប់ទាំងការសាងសង់ឡើងវិញ ទាំងការក្រាស់ពីលើ ។

ដីបាតផ្លូវត្រូវរៀបចំឱ្យជាក់លាក់ខ្ពស់ (កំរស់ 50cm)

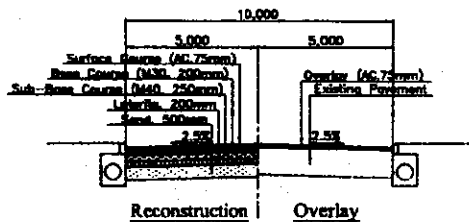
និងគ្រួសក្រហម (កំរស់ 20cm) ក្នុងករណីបើជួសជុលឡើងវិញ ។



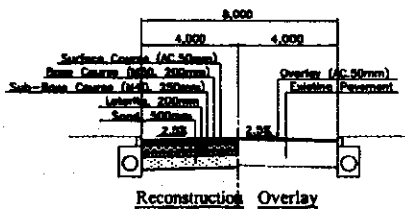
Principal Arterials



Minor Arterials



Collectors



Local Street

(4) ប្រវែង និងតម្លៃគម្រោង

		Recon-struction	Overlay	Total
Length (km)	Principal Arterials	0.4	4.8	5.2
	Minor Arterials	1.0	4.6	5.6
	Collectors	12.3	-	12.3
	Local Streets	8.7	-	8.7
	Total	22.4	9.4	31.8
Project Cost (M\$)	Construction Cost			
	Principal Arterials	0.33	2.24	2.57
	Minor Arterials	0.68	1.58	2.26
	Collectors	4.92	-	4.92
	Local Streets	2.94	-	2.94
	Total	8.87	3.82	12.69
	Detailed Design			0.63
	Construction Supervision			0.89
Post-const. Engineering	0.30			
Total			14.51	

(5) កាលវិភាគអនុវត្ត

	Cost	Year				
		2001	2002	2003	2004	2010
1. Ongoing/Planned Project by Government		■	■	■	■	■
2. Proposed Project						
Detailed Design	0.63		■			
Construction Supervision	0.89		■			
Construction	12.69		■	■		
Post-construction Engineering Services	0.30				■	
3. Future Projects						■

(Unit of Cost: US\$ Million)

សេវាវិទ្យាមូលដ្ឋានសាងសង់ត្រូវបានលើកឡើងឱ្យបញ្ចូលជា
សមាសភាគនៃគម្រោងការងាររចនាបថកំរាលផ្លូវសំរាប់ការគ្រប់គ្រង
និងសុវត្ថិភាពចរាចរ និងការថែទាំផ្លូវឯងឯង ដើម្បីជួយលើកទឹក
និងទ្រទ្រង់ប្រសិទ្ធភាពគម្រោងការ ។

(6) ការវាយតម្លៃសេដ្ឋកិច្ច

រយៈពេលគំរោង 25 ឆ្នាំ អត្រាចុះថ្លៃ : 12%

ប្រយោជន៍ : កាត់បន្ថយដំណើរការ/ពេល/ថ្លៃថែ ថ្លៃថែគំរោង
មិនកំណត់និងថ្លៃសិរិវសន៍នៅចុងនៃរយៈពេលគំរោងការ ។

	Principal Arterials	Minor Arterials	Collectors	Local Streets	Total
NPV	1.71	0.21	-0.04	-0.17	1.71
B/C Ratio	1.38	1.07	0.99	0.94	1.05
EIRR (%)	18.0	12.9	11.9	11.3	12.9

(Unit for NPV: US\$ Million)

(7) សេចក្តីសន្និដ្ឋាន

លទ្ធផលគំរោងការវិនិយោគសាងសង់ផ្លូវថ្នល់សំរាប់គម្រោង ការសន្សំសំចៃថ្លៃ ធានា
ការចែងចែកត្រឹមត្រូវនូវចរាចរតាមផ្លូវត្រូវបានរៀបចំដោយបានជួយបន្ធូរការ
សុវត្ថិភាពតាមផ្លូវដ៏ស្មុគស្មាញនិងស្ថានភាពផ្លូវកាត់កំរិតសុវត្ថិភាពមូលដ្ឋាន
ទេសចរណ៍ ។ល។ សន្និដ្ឋាននៃគំរោង ការនេះជាកំរិតបន្ទាន់
និងអាចធ្វើបានតាមទិដ្ឋភាពបច្ចេកទេស សេដ្ឋកិច្ច សង្គម និងបរិស្ថាន ។

CONCLUSIONS AND RECOMMENDATIONS

សេចក្តីសន្និដ្ឋាន និងអនុសាសន៍

1. សេចក្តីសន្និដ្ឋាន៖ បង្កើនប្រព័ន្ធជីកជញ្ជូន

ប្រព័ន្ធជីកជញ្ជូន

.នយោបាយអនុគ្រោះថយន្តក្រុងដោយការជំរុញដំណើរការថយន្ត ក្រុងជាមួយសហគ្រាមនៃប៊ីសនិងយានកង2 ត្រូវបានជ្រើសរើសជា ប្រព័ន្ធជីកជញ្ជូនសមស្របបំផុតដោយសារសេដ្ឋកិច្ចខ្ពស់បុរេរាជ ប្រសិទ្ធភាពប្រព័ន្ធ ការប៉ះពាល់បរិស្ថាន និងការទទួលបានរបស់សង្គម . ប្រព័ន្ធនេះត្រូវបានទាមទារជាបន្ទាន់ទៅអនាគតនៅពេលដែលសកម្មភាព សេដ្ឋកិច្ច និងសង្គមត្រូវបានរស់ឡើងវិញជាមួយការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ច និងកំណើនប្រជាជន ដូច្នេះត្រូវឱ្យប្រព័ន្ធជីកជញ្ជូនសាធារណៈ Paratransit (ម៉ូតូឌុប) មកជាប្រព័ន្ធគ្រប់ជ្រុងជ្រោយមួយវិញ (ថយន្តក្រុងនិងម៉ូតូឌុប) ។

(2) ការអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវ

. ក្នុងតំបន់ក្រុង (ក្នុងផ្លូវរវែងខាងក្នុង) ដែលបណ្តាញផ្លូវអភិវឌ្ឍន៍ល្អ បសិទ្ធភាពខ្ពស់នៃផ្លូវថ្នល់ ផ្លូវថ្នក់ផ្តង់ និងផ្លូវតូចតាមមូលដ្ឋានគឺជា តំរូវការបន្ទាន់បំផុត ។

. ក្នុងតំបន់ជ្រាលក្រុងដែលត្រូវទាមទារធ្វើការអភិវឌ្ឍន៍អនាគត បណ្តាញផ្លូវប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពត្រូវបានទាមទារឱ្យគ្រប់ទៅតំបន់ អភិវឌ្ឍន៍ និងពង្រឹងទំនាក់ទំនងជាមួយបណ្តាញផ្លូវជាតិ រួមមាន បសិទ្ធភាព ៖

- ផ្លូវថ្នក់ខាងជើង
- ផ្លូវថ្នក់ខាងត្បូង
- ផ្លូវរវែងកណ្តាល
- ផ្លូវរវែងខាងក្រៅ

(3) ការដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ

. សេវាកម្មថយន្តក្រុងត្រូវបានរៀបចំឱ្យដំណើរការតែលើផ្លូវតំរូវការ ខ្ពស់មានកម្រិតទាប (17km នៅឆ្នាំ2005) និងត្រូវបានពង្រីកទៅ អនាគតតាមកំណើនតំរូវការ និងបសិទ្ធភាពបណ្តាញផ្លូវ (148km នៅឆ្នាំ 2015) ។ ដូចនេះ បសិទ្ធភាពថយន្តក្រុង កន្លែងឈប់ ជំរក និងស្ថានីយដំបាប់ឱ្យបានត្រូវបានទាមទារឱ្យទាក់ទាញអ្នកដំណើរ ការតាមថយន្តក្រុង ។

. មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនដូចជាតាក់ស៊ី ម៉ូតូឌុប ស៊ីក្លូត្រូវបានដំណើរការឱ្យ ស្របនិងលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យ និងមុខងារសហគ្រាមនៃសេវាកម្មថយន្ត ក្រុង ។

ឧទាហរណ៍ ស៊ីក្លូត្រូវបានដំណើរការជាមធ្យោបាយទាក់ទាញអ្នកទេសចរ ក្នុងតំបន់សម្បត្តិវប្បធម៌ និងទេសចរណ៍ ។

. នយោបាយតាមបែបសហគ្រាមត្រូវបានបង្កើតរួមមានប្រព័ន្ធតំបន់ សំរាប់ម៉ូតូឌុប និងស៊ីក្លូ និងបទបញ្ញត្តិនៃយានកង 2 លើផ្លូវថ្នក់ ។

ការចាត់ចែងចរាចរ

. ការចាត់ចែងចរាចរត្រូវបានកំណត់ជាវិធានការប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព ជាពិសេសនៅតំបន់ទីក្រុង និងត្រូវបានអនុវត្តក្នុងរយៈពេលខ្លីជា មួយតម្លៃទាប ដើម្បីបង្ការភាពខិតខំស្មារតីចរាចរទៅអនាគត និង ភាពរំខានចរាចរ ក៏ដូចជាគ្រោះថ្នាក់ចរាចរផ្សេងៗ ។

. វិធានការនឹងត្រូវបានអនុវត្តក្នុងរយៈពេលខ្លីរួមការផ្តល់ភ្លើង សញ្ញាចរាចរ (33 ចំណុចប្រសព្វនៅឆ្នាំ2005) បសិទ្ធភាពបញ្ជូនសំណើផ្លូវ ការអភិវឌ្ឍន៍ប្រព័ន្ធវិភាគគ្រោះថ្នាក់និងការអនុវត្តការអប់រំនិងការពង្រីក ច្បាប់ ។

(5) ការអភិវឌ្ឍន៍សមត្ថភាព និងស្ថាប័ន

. ការកែទម្រង់អង្គការចាត់តាំងដែលពាក់ព័ន្ធការបង្កើតក្រុមរៀបចំថវិកាក្រុម ចាត់ចែងដឹកជញ្ជូនសាធារណៈក្រុមរៀបចំមូលដ្ឋានទិន្នន័យនិងមន្ទីរពិសោធន៍ក៏ ដូចជាមជ្ឈមណ្ឌលស្រាវជ្រាវដឹកជញ្ជូនទីក្រុងដែល ត្រូវការ ។

. សមត្ថភាពធនធានមនុស្សត្រូវបានទាមទារជាបន្ទាន់ធ្វើការអភិវឌ្ឍន៍លើគ្រ បរិយាយ ដែលរាប់បញ្ចូលគ្រប់គ្រងខ្ពស់ និង ចរាចរទេស ដំណើរការកំពុងរីក រាលដាលនិងថយទទួលបានតាមរយៈកម្មវិធី បណ្តុះបណ្តាលដោយជំនួយបរទេស ។

(6) នីតិកម្ម និងហិរញ្ញវត្ថុ

. អនុក្រឹត្យនិងសេចក្តីរាយការណ៍សំអិតពិនិត្យបច្ចុប្បន្នដែលទាក់ទងការដឹក ជញ្ជូនត្រូវបានទាមទារឱ្យរៀបចំនិងប្រកាសអនុវត្តដើម្បី ធានាប្រព័ន្ធជីកជញ្ជូន រួមមានប្រព័ន្ធចុះបញ្ជីយាននិងប្រព័ន្ធចេញ ប័ណ្ណ បើកបរ ផ្សេងៗទៀត ។

. ថវិកាសំរាប់ការអនុវត្តប្រព័ន្ធគ្រោងឱ្យរៀបចំតាមរយៈថវិកា ក្នុងស្រុក ODA និងការចូលរួមពីសំណាក់បរទេស ។ ថវិកាក្នុងស្រុក រួមមានលទ្ធភាពប្រុង និងពន្ធកម្មសិទ្ធិយាន និងការចូលរួមរបស់បរទេសត្រូវ បានទាមទារខ្ពស់ឱ្យជំរុញលើកទឹកចិត្តតាមគ្រប់វិធីដែលអាចធ្វើបាន ។

CONCLUSIONS AND RECOMMENDATIONS

2. សេចក្តីសន្និដ្ឋាន : ការសិក្សាពីលទ្ធភាពគំរោង

(1) ការដំឡើងការសេវាកម្មថយកម្រិត

- 1) គំរោងការមានទិសដៅផ្តល់នូវសេវាកម្មថយកម្រិត ជាមួយសហគ្រាសនៃម៉ូតូចុងផែនដាមេកានិក ជំរុញប្រកបដោយសុវត្ថិភាព ជាសុខភាព ទុកចិត្ត និងមាន ប្រសិទ្ធភាព ដើម្បីផ្គត់ផ្គង់ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនសាធារណៈដែលឆ្លើយ តបនឹងតំរូវការចរាចរណ៍អនាគត និងចរាចរណ៍នៃការអភិវឌ្ឍន៍ ។
- 2) គំរោងការកែលម្អសេវាដើម្បីលើកកម្ពស់សុវត្ថិភាព និង ទេសចរណ៍ដោយផ្តល់នូវបរិស្ថានទឹកក្រូចឆ្មារ និងដើម្បីរួមចំណែក ធ្វើឱ្យសកម្មភាពទឹកក្រូចឆ្មារស្រស់ស្អាតឡើងវិញ ។
- 3) គំរោងការត្រូវបានវាយតម្លៃពីភាពអាចធ្វើបានតាមមធ្យមភាព ចរាចរណ៍ និងសេដ្ឋកិច្ចជាមួយអត្រាចម្រើនសេដ្ឋកិច្ចខាងក្នុង (EIRR) 21.9% និងអនុលោមតាមតម្លៃ (B/C) 1.46 ។ ទោះយ៉ាងណាក៏ប្រកបដោយសេដ្ឋកិច្ចខាងក្នុង (FIRR) មានតែ 1.6% និងអនុលោមតាមតម្លៃ (B/C) 0.8 ដែលបង្ហាញពីភាពស្មោះត្រង់ អវិជ្ជមានក្នុងបរិបទបច្ចុប្បន្ន ។
- 4) មិនមែនការចាប់ផ្តើមសេវាកម្មថយកម្រិតត្រូវបានពិចារណាថា វាជាភាពចាំបាច់ខ្លាំង និងខ្ពស់ដោយសារតំរូវការសាធារណៈនៅ បច្ចុប្បន្ន និងអនាគត ។ ដូចនេះសេវាកម្មថយកម្រិត ក្រុងត្រូវតែបានអនុវត្តតាមប្រព័ន្ធដូចតទៅ :

- ទីក្រុងភ្នំពេញ
- រដ្ឋធានី MPP
- សាធារណៈកម្មដំណើរការ
 - អាជ្ញាធរដឹកជញ្ជូនក្រុងភ្នំពេញ (PPTA) ក្រោមការត្រួតពិនិត្យ របស់ DPWT
- ការទទួលខុសត្រូវរបស់ MPP
 - ទិញកងរថយន្តក្រុង
 - រៀបចំដំណាក់កាលថយកម្រិត
- ការទទួលខុសត្រូវ PPTA
 - ដំណើរការសេវាកម្មថយកម្រិត
 - គ្រប់គ្រងខ្លួនឯងដោយទទួលបានការចំណាយដំណើរការ ទូទៅនិងរដ្ឋធានី
- 5) ដំណាក់កាលអនុវត្តសេវាកម្មថយកម្រិតត្រូវបានណែនាំដើម្បី ចេញវិសាលភាពប្រើប្រាស់យានយន្ត ។

ដំណាក់កាលមួយ៖ ប្រុងសកម្មភាពបង្កើនសំរាប់ពិសោធន៍ដំណើរការ ថយកម្រិតរយៈពេលមួយឆ្នាំ ។

ដំណាក់កាលពីរ៖ ប្រុងរយៈពេលខ្លីសំរាប់ការធ្វើដំណើរការនៃសេវា កម្មថយកម្រិត ។

ក្រោមប្រព័ន្ធប្រតិបត្តិរបស់ MPP ដំណាក់កាលទី-ខាងរបស់ PPTA ជា អតិរេកដំណើរការបានបង្ហាញថាប្រសិទ្ធភាពខ្ពស់ជាងគេដែលបានចំណេញ ក្រោយឆ្នាំទី 2 និងប្រុងរយៈពេលខ្លីក្រោយឆ្នាំទី 7 ចាប់ពីការធ្វើម ដំណើរការថយកម្រិត ។

6) ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថានបានបង្ហាញពីការប៉ះទង្គិចធម្មជាតិ ការបំប្លែងអាកាស និងការទទួលបានជាសាធារណៈនូវសេវាកម្ម ថយកម្រិត ។

7) ដោយផ្អែកលើលទ្ធផលនៃការវាយតម្លៃថយកម្រិតត្រូវ បានទាមទារឱ្យអនុវត្តជាបន្ទាន់ ជាពិសេសប្រុងសកម្មភាពបន្ទាន់ក្រោម លក្ខខណ្ឌ MPP ជាទីក្រុងភ្នំពេញប្រតិបត្តិ និង PPTA ជាអង្គការដំណើរ ការ និងគ្រប់គ្រងខ្លួនឯង ។

(2) ប្រព័ន្ធត្រួតពិនិត្យចរាចរ

1) គំរោងការមានទិសដៅធ្វើបសិទ្ធភាពប្រព័ន្ធចរាចរណ៍ កំណើនចំណុះចរាចរ និងបន្ថយជាអតិបរមាគ្រោះថ្នាក់ចរាចរនៅ បណ្តាតំបន់ប្រសព្វសំខាន់ៗដោយផ្តល់នូវកម្រិតសុវត្ថិភាពប្រកបដោយមិស្សភាពនិង ការធ្វើបសិទ្ធភាពដំណើរការប្រើប្រាស់ទូកដំណើរការប្រសព្វ ។

2) គំរោងការនេះក៏បានប្រើប្រាស់ទុកជាមុនដើម្បីបន្ថយស្ទុកបំពុលដូចជា CO, CO₂, NO និង NO_x ព្រមទាំងសម្លេង និងការរំលោភ ដូចនេះបរិស្ថានក្រុងអាចត្រូវបានបង្កើនបសិទ្ធភាព និងថែទាំយ៉ាងល្អ

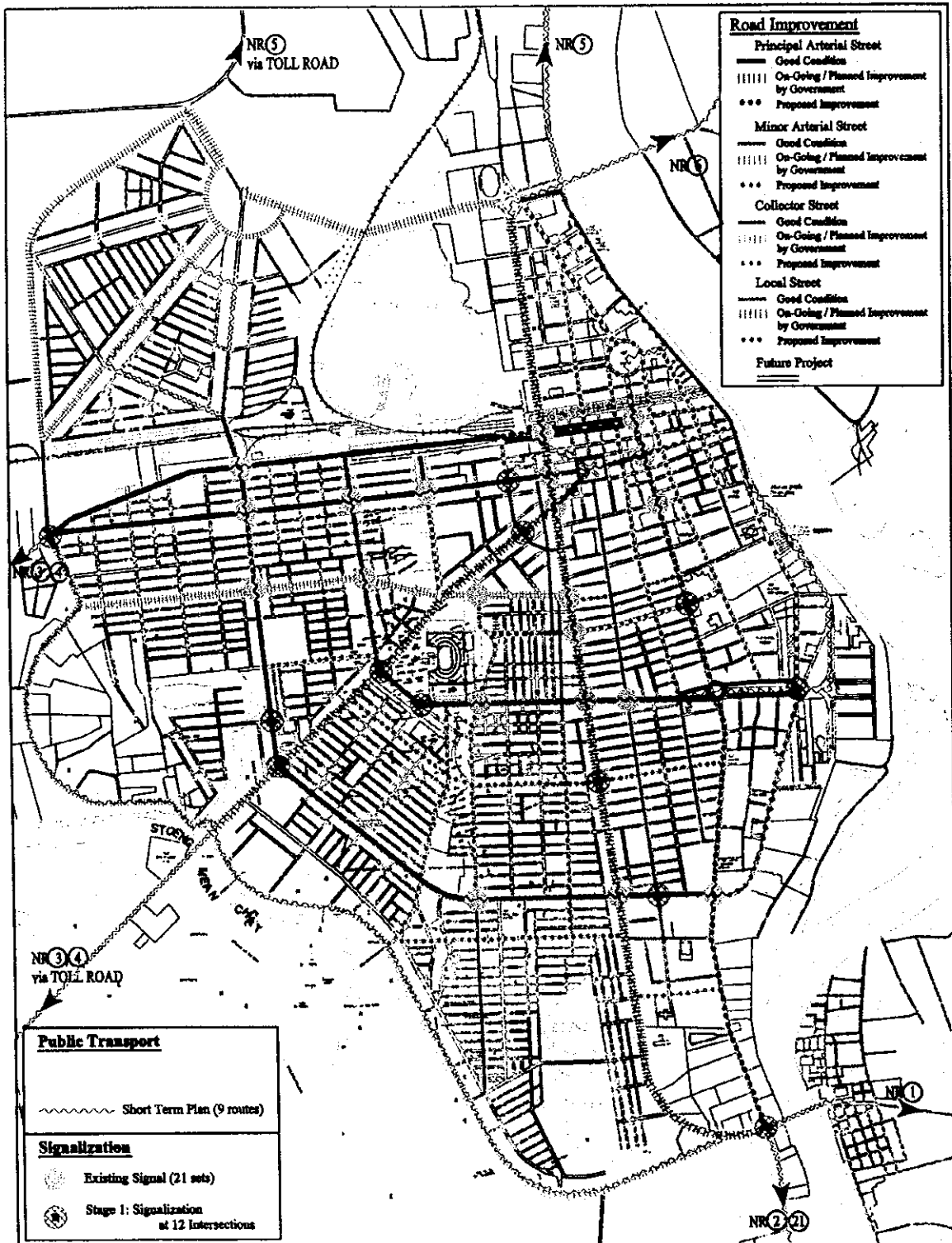
3) គំរោងការត្រូវបានវាយតម្លៃពីមធ្យមភាពចរាចរណ៍ សេដ្ឋកិច្ច និងបរិស្ថាន និងអាចធ្វើបានជាមួយអត្រាចម្រើនសេដ្ឋកិច្ចក្នុងស្រុកខ្ពស់ ជាង 45% និងអនុលោមតាមតម្លៃ (B/C) ច្រើនជាង 3.4 ។

4) ភាពបន្ទាន់នៃការអនុវត្តគំរោងត្រូវបានទទួលយកដោយកិច្ចការស្នូល ចរាចរណ៍បច្ចុប្បន្ននៅបណ្តាតំបន់ប្រសព្វដែលឆ្លើយឡើង ។

5) ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថានបានបង្ហាញពីការប៉ះទង្គិចធម្ម ជាតិសេសសើកំរិតគុណភាពខ្យល់ សម្លេង និងការរំលោភ ។

6) ដោយផ្អែកលើការវិភាគខាងលើ ការអនុវត្តប្រព័ន្ធត្រួតពិនិត្យនៃ គំរោងការ ត្រូវបានទាមទារជាមួយការបញ្ជាក់ថាគំរោងការត្រូវបាន តម្លៃថោកឆ្ងុម និងថែទាំយ៉ាងល្អសំរាប់ការអនុវត្ត ។

CONCLUSIONS AND RECOMMENDATIONS



Location Map of F/S Candidate Projects

CONCLUSIONS AND RECOMMENDATIONS

3) បដិដ្ឋកម្មផ្លូវទីក្រុង

- 1) គំរោងការមានទិសដៅបង្កើនសមត្ថភាពផ្លូវកាត់បន្ថយតម្លៃចរាចរនិងបែងចែកត្រឹមត្រូវចរាចរលើផ្លូវដែលបានកំណត់តាមមុខងារ ព្រមទាំងផ្តល់នូវបរិស្ថានល្អ ដូចជាការកាត់បន្ថយចូលិផ្លូវ ការពង្រឹងការអភិវឌ្ឍន៍សហគមន៍ និងការលើកកម្ពស់គុណភាពកម្មវេសចរណ៍ ។
- 2) គំរោងការកែត្រូវបានរៀបចំឡើងដើម្បីជួយដល់ការធ្វើឱ្យសំរេចនូវដំណើរការសាងសង់យន្តការដោយការផ្តល់ផ្លូវដែលមានសមត្ថភាពខ្ពស់សំរាប់ថយក្រុងនិងក្រុងផ្លូវសំរាប់ម៉ូតូចុងដែលត្រូវបានបកប្រែធ្វើដំណើរលើផ្លូវថយក្រុងរាត់ ។
- 3) គំរោងការត្រូវបានបង្ហាញពីភាពអាចធ្វើនូវតាមលក្ខណៈបច្ចេកទេស និងសេដ្ឋកិច្ចលើកលែងតែការសាងសង់ផ្លូវតូចៗតាមមូលដ្ឋានសំរាប់នូវអ្វីដែលអត្រាបង្កើនសេដ្ឋកិច្ចក្រុងស្រុកគឺ 11.3% នៅក្រោម 12% បន្តិចនិងអនុគតប្រាក់ចំណេញ 0.94 ។
- 4) ភាពបន្ទាន់នៃការអនុវត្តគំរោងការត្រូវបានវាយតម្លៃថាជាតំរូវការខ្ពស់បំផុតពីព្រោះផ្ទៃក្រឡាផ្លូវដែលខូចខាតដោយច្រើនជាមួយទឹកស្ទឹងជាញឹកញាប់ដែលបានបង្កការរាំងស្ទះដ៏ខ្លាំងដល់សកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចសង្គមរបស់ប្រជាជន ។
- 5) ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថានបានបង្ហាញពីការប៉ះទង្គិចល្អមធ្យមសារីតការសាងសង់ឡើងវិញនៃផ្លូវចាស់ត្រូវបានរៀបចំឡើងដោយមិនត្រូវការសិទ្ធិនៃការទទួលបានផ្លូវសំរាប់បដិដ្ឋកម្ម ។
- 6) យ៉ាងណាក៏ដោយត្រូវបានកត់សំគាល់បានថាទាំងនេះគឺជាទំនោរនៃកំណើនគ្រោះថ្នាក់នៅពេលដែលផ្ទៃផ្លូវត្រូវបានកែលម្អលើស្រទាប់ត្រូវបានបង្កើន ។
ដូចនេះ ត្រូវបានទាមទារដ៏ទទួតថាការចាត់ទុកចរាចរ និងវិធានការធានាសុវត្ថិភាពត្រូវបានអនុវត្តមុន និងព្រមព្រៀងជាមួយការអនុវត្ត គំរោងការ ។
- 7) ដោយផ្អែកលទ្ធផលខាងលើគំរោងការត្រូវបានទាមទារឱ្យអនុវត្តនៅពេលឆាប់បំផុតបើអាចធ្វើបានជាមួយការប្រុងប្រយ័ត្នទុកជាមុនពីលទ្ធភាពនៃកំណើនគ្រោះថ្នាក់ចរាចរនិងពីប្រតិបត្តិការដែលត្រូវការសំរាប់ទប់ទល់បញ្ហាទាំងនោះ ។

3. សេចក្តីអនុសាសន៍

- 1) ការអនុញ្ញាតិប្លង់
 - ប្លង់មេដឹកជញ្ជូនត្រូវបានបង្កើតសំរាប់តំបន់រាជធានីភ្នំពេញ រហូតឆ្នាំ កំណត់ 2015 ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាដឹកជញ្ជូនផ្សេងៗ និងដើម្បីគាំទ្រការអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុងប្រកបដោយជីវភាព ។
 - ចំពោះគោលបំណងនេះ ត្រូវបានទាមទារទាំងប្លង់ត្រូវបានកែអនុញ្ញាតិសំរាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ជីវលូននៃបណ្តាវិធានការណ៍និងគំរោងការដែល ទាមទារ ។
- 2) បរិវេណប្លង់
 - ប្លង់ត្រូវបានរៀបចំឡើងលើបរិវេណមូលដ្ឋាននៃនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍ដែលបង្កើតឡើងដោយសាលាក្រុងភ្នំពេញ :
 - តំបន់ក្រុង ការរក្សាទេសភាព កេរ្តិ៍ដំណែលវប្បធម៌ និងបរិស្ថានព្រមទាំងជួយសំរាលការផ្តិចខ្លួនប្រជាជន ។
 - តំបន់ជាយក្រុងការសំរេចការបែងចែកដីកែសម្រួលកម្មភាព ទីក្រុងការបង្កើតតំបន់ភ្លើងទៅមុខជាមួយរចនាសម្ព័ន្ធក្រុងការពង្រឹងសក្តានុពលអភិវឌ្ឍន៍ ខ្ពស់ប្រកបដោយមនុស្សភាព និងការសំរេចកំណើនប្រជាជនតាមផែនការ ។
 - សំរាប់ហេតុផលនេះ នយោបាយអភិវឌ្ឍន៍ត្រូវបានចូលជាធរមានជាបន្ទាន់មុនការអនុវត្តប្លង់ ។
- 3) ការចាត់តាំងប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព
 - ប្លង់ឱ្យអនុសាសន៍ចំនួនទាំងឡាយនៃគំរោងការ និងវិធានការដែលត្រូវការការវិនិយោគដ៏ធំ និងសមត្ថភាព ការអនុវត្ត ដើម្បីឱ្យការចាត់តាំងប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពសំរាប់ប្រើប្រាស់ដោះស្រាយ និងដំណើរការអនុវត្តដ៏ខ្សែយៈក្នុងជំហាននៃការធ្វើឱ្យសំរេចជោគជ័យនៃគំរោងការ ។
 - សំរាប់គោលបំណងនេះ ការកែទម្រង់ការចាត់តាំងដែលជាអនុសាសន៍ត្រូវបានប្រតិបត្តិឱ្យបានសមស្របចំពោះភិទាននៃបណ្តាគំរោងការ និងវិធានការទាំងឡាយ ។

CONCLUSIONS AND RECOMMENDATIONS

4) ជំនាញវិជ្ជាជីវៈ

ការចាត់តាំងប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពជាមួយបុគ្គលិកបច្ចេកទេស និងរដ្ឋបាលស្ថាប័នជំនាញគឺជាតំរូវការដាច់ខាតដើម្បីអនុវត្តជាខ្សែសង្វាក់ នូវតំរូវការនិងវិធានការទាំងឡាយ ។ ការចាត់តាំងប្រកបដោយ ប្រសិទ្ធភាពជាមួយជំនាញវិជ្ជាជីវៈ ត្រូវបានបង្កើតតាមនីតិកម្មនិងស្ថាប័នដ សមរម្យ ។

សំរាប់គោលបំណងទាំងនេះ កម្មវិធីអភិវឌ្ឍន៍សមត្ថភាពនៃមនុស្សដែលទាមទារត្រូវបានអនុវត្តមុន និងក្នុងកំឡុងពេលការ អនុវត្តបង្អស់ ។

5) ការរៀបចំថវិកា

ថវិកាដែលត្រូវការសំរាប់ការអនុវត្តតំរូវការ និងវិធានការត្រូវបាន ទាមទារឱ្យរៀបចំតាមរយៈការបែងចែកប្រភេទតំរូវការដែលសមស្របទៅ លក្ខណៈថវិកា ។

ឧទាហរណ៍មួយនៃការបែងចែកប្រភេទមាន :

- ប្រភេទហិរញ្ញប្បទានក្នុងស្រុក
- ប្រភេទជំនួយអភិវឌ្ឍន៍
- ប្រភេទដៃគូឯកជន/រដ្ឋបាល
- ប្រភេទការចូលរួមរបស់ឯកជន
- ការទាក់ទាញការចូលរួមចំណែករបស់ឯកជនត្រូវបានទាមទារនិង ត្រូវបានលើកទឹកចិត្តដើម្បីអនុវត្តតំរូវការ និងវិធានការដែលរឹបតា មាសការបង្កើតតាមលក្ខណៈពាណិជ្ជកម្មខ្ពស់ ។

6) បសិដ្ឋកម្មផ្លូវជាមួយការអភិវឌ្ឍន៍ដីធ្លី

បសិដ្ឋកម្មផ្លូវដែលទាក់ទងការអភិវឌ្ឍន៍ដីធ្លីដោយផ្នែកដីធ្លី ដើម្បី ការអភិវឌ្ឍន៍ដីដែលបានត្រួតពិនិត្យ និងមានខ្សែសង្វាក់អាចត្រូវបាន សំរេច ។ ផ្លូវខ្លះមានសក្តានុពលខ្ពស់អំពីការអភិវឌ្ឍន៍ដីត្រូវបានទាមទារឱ្យ ធ្វើបសិដ្ឋកម្មដោយការចូលរួមរបស់ឯកជនដែលចាប់អារម្មណ៍ ក្នុងការ អភិវឌ្ឍន៍ដី ។

7) ការអនុវត្តតាមកាលវិភាគ

តំរូវការ និងវិធានការទាំងឡាយត្រូវផ្តុំឡើងដើម្បីជួយ និងគាំទ្រ គ្នាទៅវិញទៅមក បើយកមករំលឹកអនុវត្តរបស់វាត្រូវបានត្រួត ពិនិត្យតាមវិធីដែលធ្វើការមានប្រសិទ្ធភាពបំផុត ។ ប្លង់ត្រូវបានអនុវត្តតាមកាលវិភាគដើម្បីនាំមកនូវផលប្រយោជន៍ដល់ប្រសើរ បំផុត ។

8) ការអប់រំពីចរាចរ

ការអប់រំពីចរាចរ បទបញ្ញត្តិ និងរបៀបបើកបរ គឺជាចំណុច សំខាន់មួយនៃប្លង់ និងសារសំខាន់របស់វាមិនអាចបដិសេធចោតឡើយ ត្រូវយល់ឱ្យច្បាស់ថាបសិដ្ឋកម្មផ្លូវមានទំនោរដើម្បីបង្កើតចំនួននិងភាពខ្លាំងនៃ គ្រោះថ្នាក់ចរាចរ ។

មុន ក្នុងកំឡុងពេល និងក្រោយការអនុវត្តតំរូវការនិងវិធានការ ណាមួយ សាធារណៈជនត្រូវតែបានទទួលការណែនាំយ៉ាងល្អថាការលើកកិច្ចរបស់រដ្ឋា ភិក្ខុនគឺត្រូវអប់រំសាធារណជនប៉ុន្តែការលើកកិច្ចរបស់សាធារណជនគឺត្រូវត្រួត ពិនិត្យឆ្លើយតប ។

9) ការអនុវត្តបន្ទាន់នូវតំរូវការសិក្សាសិក្សាស្រាវជ្រាវ (3) តំរូវការ មានជាអាទិភាព ដំណើរការសេវាកម្ម រដ្ឋបាលក្រុង ប្រព័ន្ធត្រួតពិនិត្យ ចរាចរ និងបសិដ្ឋកម្មផ្លូវក្រុងត្រូវធ្វើសនិទានកម្មដែលអាចធ្វើបានតាមចិដ្ឋភាពបច្ចេក ទេស សេដ្ឋកិច្ច ហិរញ្ញវត្ថុ និងបរិស្ថានត្រូវទាំង ពីរទស្សនៈសមត្ថភាពមនុស្ស និងស្ថាប័ន ។

ដូចនេះបណ្តាតំរូវការដែលត្រូវទាមទារឱ្យអនុវត្តបន្ទាន់ជាមួយការយកចិត្ត ទុកដាក់ដូចបានរៀបរាប់ក្នុងសេចក្តីសន្និដ្ឋាន ។

-ដំណើរការត្រួតពិនិត្យចរាចរៈ ការដំឡើងរឿងសញ្ជាតិស៊ើប

-បសិដ្ឋកម្មផ្លូវក្រុងវិធានការសុវត្ថិភាពចរាចរប្រឆាំង ឈឺឡាតបង្កើនគ្រោះថ្នាក់ចរាចរ ។

MPP គណកម្មការអចិន្ត្រៃយ៍ គណកម្មការការងារបច្ចេកទេស អ្នកសម្របសម្រួល និង ក្រុមដៃគូ

MPP គណកម្មការអចិន្ត្រៃយ៍ គណកម្មការការងារបច្ចេកទេស

ឯកឧត្តម	ជា	សុផាវ៉ា	អភិបាល ក្រុងភ្នំពេញ (MPP)	ប្រធាន
ឯកឧត្តម	ចេវ	គឹមហ៊ាន	អភិបាលរង (MPP)	អនុប្រធាន
ឯកឧត្តម	ត្រាក់	ថៃ ស្មៅរុង	អភិបាលរង (MPP)	អនុប្រធាន
លោក	ទីវ	គឹមពិសេក	នាយកដ្ឋានកាល័យ(MPP)	សមាជិក
លោក	ញ៉ែម	សារ៉ន	នាយក នាយកដ្ឋាន សាធារណៈការ និង ដឹកជញ្ជូន (MPP)	សមាជិក
លោក	ង៉ែក	ចាកដោយ	នាយក នាយកដ្ឋានសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ (MPP)	សមាជិក
អ្នកស្រី	ម៉ុ	សាដាប់	នាយក នាយកដ្ឋានផែនការ (MPP)	សមាជិក
លោក	រៀប	ស៊ីវន	នាយក នាយកដ្ឋានបរិស្ថាន (MPP)	សមាជិក
លោក	ឆាយ	វិទ្យាសន	នាយក ការិយាល័យរៀបចំក្រុង (MPP)	សមាជិក
លោក	ស៊ុន	សុខ	នាយក នាយកដ្ឋានរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ (MPP)	សមាជិក
លោក	ស៊ុន	សេង ហ៊ុត	នាយក នាយកដ្ឋានឧស្សាហកម្ម (MPP)	សមាជិក
លោកបណ្ឌិត	យ៉ឹក	ប៊ុណ្ណា	នាយក មជ្ឈមណ្ឌលស្រាវជ្រាវការងារសាធារណៈ ក្រសួងសាធារណៈការ និង ដឹកជញ្ជូន	សមាជិក
លោក	ស្រែង	ហាំង	នាយកដ្ឋានវិនិយោគ ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ	សមាជិក
អ្នកស្រី	ហេង	សុគុន	ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា	សមាជិក
លោក	គឹម	វឌ្ឍនសុភ័ន	តំណាងក្រសួងមហាផ្ទៃ	សមាជិក
លោក	ហួក	ប៊ែងសែរ	តំណាងទីស្តីការគណៈរដ្ឋមន្ត្រី	សមាជិក
លោក	ហ៊ុន	សិរីថុដា	តំណាងក្រសួងការបរទេស	សមាជិក
លោក	ប៊ៅ	ឈេវ្រងអាន	តំណាងក្រសួងធនធានទឹក និងឧតុនិយម	សមាជិក
លោក	ខៀវ	មុត	អគ្គនាយក ក្រសួងបរិស្ថាន	សមាជិក
លោក	អ៊ុំ	ប៊ុនឌុ	អគ្គនាយក ក្រសួងរៀបចំដែនដី សុរិយោដី និងសំណង់	សមាជិក
លោក	ឯម	ប៊ុនធឿន	ក្រសួងធនធានទឹក និងឧតុនិយម	សមាជិក
លោក	ណាក់	កានាវុត	នាយក ការិយាល័យទំនាក់ទំនងអន្តរជាតិ (MPP)	សមាជិក
លោក	សរ	ណាស់	នាយកជំរុំថ្មី តំបន់កណ្តាល (MPP)	លេខាធិការ

អ្នកសម្របសម្រួលក្នុងនាយកដ្ឋានការងារសាធារណៈ និងដឹកជញ្ជូន

លោក	អ៊ាន	ណារិន	នាយករង នាយកដ្ឋានការងារសាធារណៈ និងដឹកជញ្ជូន (MPP)
លោក	ឡឿង	សោភ័ន	នាយក ផ្នែកគ្រប់គ្រងគំរោងការ នាយកដ្ឋានការងារសាធារណៈ និងដឹកជញ្ជូន(MPP)

ក្រុមដៃគូ

លោក	ហេង	ដួន	បុគ្គលិក ការិយាល័យបច្ចេកទេស
លោក	កុប	សុវណ្ណារិទ្ធ	បុគ្គលិក ការិយាល័យបច្ចេកទេស
លោក	ជា	វណ្ណថា	បុគ្គលិក ការិយាល័យបច្ចេកទេស
លោក	ឃុន	សុវណ្ណារិទ្ធ	បុគ្គលិក ផ្នែកស្ថាន ថ្នល់
លោក	អ៊ុំ	ថ្លុងសល	បុគ្គលិក ផ្នែកស្ថាន ថ្នល់
លោក	ឡាវ	ទិតុវឌ្ឍន	បុគ្គលិក ផ្នែកស្ថាន ថ្នល់
លោក	អ៊ុំម	វិបុល	បុគ្គលិក ការិយាល័យបច្ចេកទេស

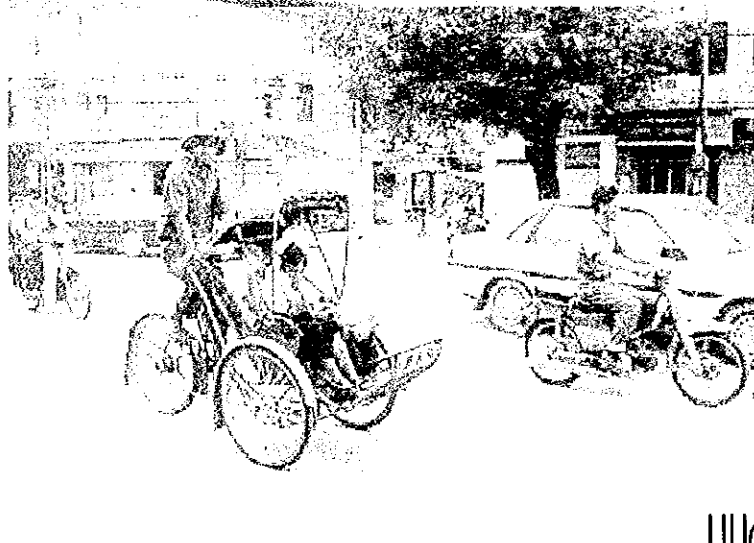
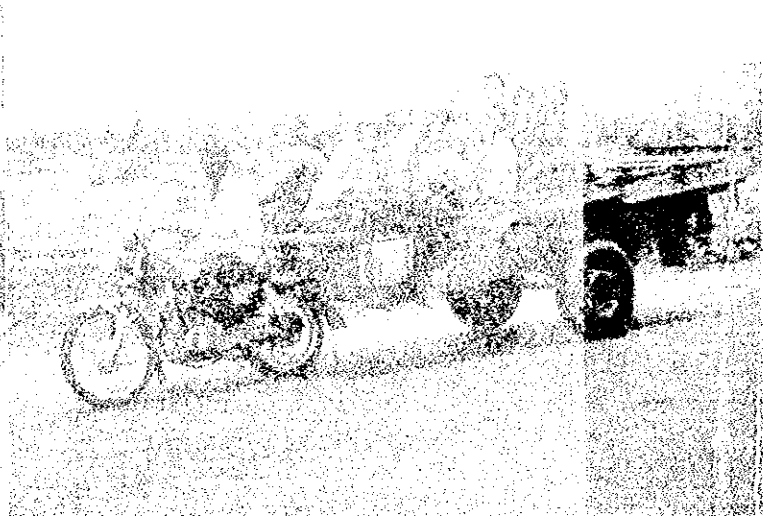
JICA គណកម្មការប្រឹក្សា លេខាធិការដ្ឋាន និងក្រុមសិក្សា

លោកបណ្ឌិតសាស្ត្រាចារ្យ	YAI Tetsuo	នាយក សាស្ត្រាចារ្យ វិទ្យាស្ថានបច្ចេកវិទ្យាភ្នំពេញ
លោក	KONO Toshiro	អ្នករៀបចំផែនការ ដឹកជញ្ជូនក្រុង ក្រសួងដឹកជញ្ជូនដឹកនាំ និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ
លោក	HIMUKAI Hiroto	អ្នករៀបចំផែនការ ដឹកជញ្ជូនក្រុង ក្រសួងដឹកជញ្ជូនដឹកនាំ និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ

លោក	លេខាធិការដ្ឋាន (បញ្ជាការតុក្កិ និងតំណាងអង្គការ ការិយាល័យលេខាធិការ)	នាយក នាយកដ្ឋានសិក្សាការអភិវឌ្ឍន៍សង្គម បញ្ជាការដ្ឋាន JICA
លោក	KAIBARA Takao	នាយក នាយកដ្ឋានសិក្សាការអភិវឌ្ឍន៍សង្គម បញ្ជាការដ្ឋាន JICA
លោក	HIRAI Toshio	នាយក នាយកដ្ឋានសិក្សាការអភិវឌ្ឍន៍សង្គម បញ្ជាការដ្ឋាន JICA
កញ្ញា	HONDA Eri	នាយក នាយកដ្ឋានសិក្សាការអភិវឌ្ឍន៍សង្គម បញ្ជាការដ្ឋាន JICA
លោក	UMENAGA Satoshi	នាយក នាយកដ្ឋានសិក្សាការអភិវឌ្ឍន៍សង្គម បញ្ជាការដ្ឋាន JICA
លោក	KONYA Kenichi	តំណាងអង្គការ JICA ការិយាល័យនៅកម្ពុជា
លោក	MATSUDA Norio	តំណាងអង្គការ JICA ការិយាល័យនៅកម្ពុជា
លោក	KOIZUMI Yukihiko	តំណាងអង្គការ JICA ការិយាល័យនៅកម្ពុជា

ក្រុមសិក្សា JICA

លោក	BEKKI Tsuneo	មេក្រុម
លោកបណ្ឌិត	RYU Yoshoko	មេក្រុមរង អ្នករៀបចំផែនការក្រុង លោក YUMITA Kazuo អ្នកសេដ្ឋកិច្ច ផ្នែកដឹកជញ្ជូន
លោក	KURAUCHI Katsumi	មេក្រុមរង អ្នករៀបចំផែនការក្រុង លោក NABESHIMA Yasuo អ្នករៀបចំការគ្រប់គ្រងចរាចរ
លោក	SAWANO Kunihiko	មេក្រុមរង អ្នករៀបចំផែនការក្រុង លោក ABDEL-HALIM Hani អ្នករៀបចំការងារបរិស្ថាន
លោក	SAKURAI Tatsuyuki	មេក្រុមរង អ្នករៀបចំផែនការ ថ្នល់ លោក KOKUBO Shin អ្នករៀបចំការអនុវត្ត និងប្រតិបត្តិការ
លោក	KOTO Masato	អ្នករៀបចំការដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ លោក NISHIDA Takashi អ្នកជំនាញខាងប្រចាំ និងគ្រប់គ្រង
លោក	ISOMOTO Kenji	អ្នកជំនាញ ខាងបញ្ជាការ និងស្នងការ លោក YASHIRO Shuichi អ្នកជំនាញបញ្ជាការ និងស្នងការ
លោក	CHIDA Nobutsugu	អ្នកជំនាញខាងបំណែក លើ និងរៀបចំបរិក្ខា
លោក	TAKARA Shigeru	អ្នកជំនាញខាងបំណែក លើ និងរៀបចំបរិក្ខា



JICA

