ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
រដ្ឋបាលរាជធានីភ្នំពេញ

ការសិក្សាប្រមូលទិន្នន័យស្តីពីការចរាចរណ៍ដឹកជញ្ជូនក្នុង
រាជធានីភ្នំពេញ
របាយការណ៍បញ្ចប់

ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០២៣

ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិនៃប្រទេសជប៉ុន

Oriental Consultants Global Co., Ltd.
International Development Center of Japan, Inc.
METS Research & Planning, Inc.

CM
JR
23-003

ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
រដ្ឋបាលរាជធានីភ្នំពេញ

ការសិក្សាប្រមូលទិន្នន័យស្ដីពីការចរាចរណ៍ក្នុង
រាជធានីភ្នំពេញ
របាយការណ៍បញ្ចប់

ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០២៣

ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិនៃប្រទេសជប៉ុន

Oriental Consultants Global Co., Ltd.
International Development Center of Japan, Inc.
METS Research & Planning, Inc.

មាតិកា

ជំពូកទី ១ សាវតារ និងគោលបំណងនៃគម្រោង 1
១.១ សាវតារគម្រោង 1
១.២ គោលបំណងនៃការសិក្សា 1
១.៣ តំបន់គោលដៅនៃគម្រោង 2
ជំពូកទី ២ លក្ខខណ្ឌសេដ្ឋកិច្ចសង្គមក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ 3
២.១ លក្ខខណ្ឌប្រជាសាស្ត្រ 3
២.១.១ ការបែងចែកតំបន់រដ្ឋបាល 3
២.១.២ ចំនួនប្រជាជននាពេលបច្ចុប្បន្ន 3
២.១.៣ ចំនួនប្រជាជននាពេលអនាគត 6
២.២ លក្ខខណ្ឌសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ 8
២.២.១ លក្ខខណ្ឌសេដ្ឋកិច្ច 8
២.២.២ លក្ខខណ្ឌហិរញ្ញវត្ថុ 9
២.៣ លក្ខខណ្ឌសង្គម និងបរិស្ថាន 11
២.៣.១ លក្ខខណ្ឌធម្មជាតិ 11
២.៣.២ វប្បធម៌ 11
ជំពូកទី ៣ លក្ខខណ្ឌបច្ចុប្បន្ននៃវិស័យដឹកជញ្ជូនក្នុងភ្នំពេញ 13
៣.១ ស្ថាប័ន ប្រព័ន្ធច្បាប់ និងលក្ខខណ្ឌហិរញ្ញវត្ថុនាពេលបច្ចុប្បន្នពាក់ព័ន្ធនឹងវិស័យដឹកជញ្ជូនក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ 13
៣.១.១ សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ 14
៣.១.២ ផ្លូវហាយវេ 18
៣.១.៣ ការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ 19
៣.១.៤ ប្រព័ន្ធភស្តុភារកម្មទីក្រុង 20
៣.២ ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ននៃហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនិងរចនាសម្ព័ន្ធរូបវ័ន្តពាក់ព័ន្ធនឹងវិស័យដឹកជញ្ជូនទីក្រុង 20
៣.២.១ វិស័យដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ 20
៣.២.២ ផ្លូវហាយវេ 22
៣.២.៣ ការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ 24
៣.២.៤ ភស្តុភារកម្មទីក្រុង 25
ជំពូកទី ៤ គោលនយោបាយ និងផែនការមេពាក់ព័ន្ធជាមួយវិស័យដឹក ជញ្ជូនរាជធានីភ្នំពេញ 27
៤.១ ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ជាតិ 27
៤.២ ផែនការអភិវឌ្ឍន៍ដីធ្លី និងនគរូបនីយកម្ម 28
៤.២.១ ប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដីរាជធានីភ្នំពេញសម្រាប់ឆ្នាំ ២០៣៥ 28

៤.២.២ ផែនការអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយចីរភាព 30
៤.២.៣ ផែនការទីក្រុងឆ្លាតវៃ 30
៤.២.៤ គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុង 31
៤.៣ ផែនការមេដឹកជញ្ជូនរាជធានីភ្នំពេញ (PPUTMP) 32
៤.៣.១ ចក្ខុវិស័យទីក្រុង និងរចនាសម្ព័ន្ធទីក្រុង 33
៤.៣.២ ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនទីក្រុងឆ្នាំ ២០៣៥ 33
៤.៤ ផែនការផ្សេងៗពាក់ព័ន្ធនឹងវិស័យដឹកជញ្ជូនរាជធានីភ្នំពេញ 34
៤.៤.១ ការងារកែសម្រួលផែនការមេដឹកជញ្ជូនរាជធានីភ្នំពេញ ឆ្នាំ ២០១៤ (ការងារកែសម្រួលផែនការមេដឹកជញ្ជូន PPUTMP) 34
៤.៤.២ គម្រោងធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវសេវាប្រតិបត្តិយន្តក្រុងសាធារណៈក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ(PiBO) 35
៤.៤.៣ គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ(ជាគម្រោងជំនួយហិរញ្ញប្បទានឥតសំណង) 36
៤.៤.៤ គម្រោងគាំទ្រដល់ការអភិវឌ្ឍនូវសមាហរណកម្មសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈទីក្រុងប្រកបដោយចីរភាព (ការសិក្សាADB) 36
៤.៤.៥ គម្រោងផ្លូវដែកទីក្រុង 37
ជំពូកទី ៥ ការចុះសិក្សាប្រមូលទិន្នន័យដឹកជញ្ជូន 38
៥.១ បញ្ជីរាយនាមការងារចុះសិក្សាប្រមូលទិន្នន័យដឹកជញ្ជូន 38
៥.២ ការពិចារណាលើការចុះស្ទង់មតិកំឡុងពេលនៃការរាតត្បាតនៃជំងឺកូវីដ ១៩ 39
៥.២.១ ការតាមដានពីឥទ្ធិពលនៃជំងឺកូវីដ ១៩ លើឥរិយាបថនៃការប្រើប្រាស់វិស័យដឹកជញ្ជូនក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ 39
៥.២.២ កិច្ចប្រជុំពិភាក្សាជាមួយរដ្ឋបាលរាជធានីភ្នំពេញ 41
៥.២.៣ ការកែសម្រួលវិធីសាស្ត្រអនុវត្តការងារចុះស្រង់ទិន្នន័យ 41
៥.២.៤ លក្ខន្តិកសម្រាប់ការចាប់ផ្តើមនិងផ្អាកការងារចុះស្រង់ទិន្នន័យក្រោមការរាតត្បាតជំងឺកូវីដ១៩ 41
៥.៣ ការពណ៌នា/លទ្ធផលនៃការចុះស្ទង់មតិក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូន 42
៥.៣.១ ការចុះស្ទង់មតិលើការធ្វើដំណើរ (Person Trip Survey) និង ការធ្វើដំណើរទៅបំពេញការងារ (Commuter Survey) 42
៥.៣.២ ការចុះស្រង់ទិន្នន័យចរាចរណ៍ជុំវិញព្រំប្រទល់រាជធានី 47
៥.៣.៣ ការចុះស្រង់ទិន្នន័យចរាចរណ៍ជុំវិញផ្លូវក្រវ៉ាត់តំបន់ទីប្រជុំជនរាជធានី 49
៥.៣.៤ ការចុះស្រង់ទិន្នន័យអ្នកដំណើរតាមប្រភេទមធ្យោបាយ 50
៥.៣.៥ ការចុះស្រង់ទិន្នន័យចរាចរណ៍តាមផ្លូវកាត់ទទឹងក្នុងរាជធានី 56
៥.៣.៦ ការចុះស្រង់ទិន្នន័យចរាចរណ៍តាមចំណុចប្រសព្វ 57
៥.៣.៧ ការចុះស្រង់ទិន្នន័យល្បឿន 59
៥.៣.៨ ការចុះស្រង់ទិន្នន័យចំណត 61
៥.៣.៩ ការចុះស្រង់ទិន្នន័យអំពីស្ថានភាពសេវាដឹកជញ្ជូន RHS 62

៥.៣.១០ ការចុះស្រង់ទិន្នន័យចរាចរណ៍យានយន្តដឹកទំនិញ ... 63
ជំពូកទី ៦ ការព្យាករណ៍ពីតម្រូវការក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូន ... 65
៦.១ វិធីសាស្ត្រក្នុងការព្យាករណ៍ពីតម្រូវការក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូន ... 65
៦.២ ការសន្មត់សម្រាប់ការព្យាករណ៍តម្រូវការដឹកជញ្ជូន ... 66
៦.៣ លទ្ធផលនៃការព្យាករណ៍ពីតម្រូវការដឹកជញ្ជូន ... 67
៦.៣.១ កម្មសិទ្ធិយានយន្ត (Vehicle Ownership) ... 67
៦.៣.២ ការធ្វើដំណើរក្នុងតំបន់វិភាគចរាចរណ៍ (Trip Generation in Internal Zones) ... 67
៦.៣.៣ របាយនៃការធ្វើដំណើរក្នុងតំបន់វិភាគចរាចរណ៍ (Trip Distribution in Internal Zones) ... 68
៦.៣.៤ ភាគរយនៃមធ្យោបាយធ្វើដំណើរនៅតាមតំបន់វិភាគចរាចរណ៍ (Modal Share in Internal Zones) ... 69
៦.៣.៥ លទ្ធផលការចាត់តាំងបណ្តាញ (Network Assignment Results) ... 70
ជំពូកទី ៧ ការកំណត់បញ្ហាប្រឈមវិស័យដឹកជញ្ជូនរាជធានីភ្នំពេញ ... 74
៧.១ វឌ្ឍនភាពគម្រោង/កម្មវិធី នៃផែនការមេដឹកជញ្ជូន PPUTMP ... 74
៧.១.១ វិស័យដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ... 74
៧.១.២ វិស័យផ្លូវហាយវេ ... 74
៧.១.៣ វិស័យគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ ... 74
៧.២ បញ្ហាប្រឈមក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូនទីក្រុង ... 75
៧.២.១ ផលប៉ះពាល់ពីការរៀបចំផែនការមេ និងគម្រោងដឹកជញ្ជូនទីក្រុង ... 75
៧.២.២ បញ្ហាប្រឈមផ្នែកស្ថាប័ននៃវិស័យដឹកជញ្ជូន ... 76
៧.២.៣ បញ្ហាប្រឈមស្តីពីហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន ... 79
៧.២.៤ បញ្ហាប្រឈមផ្នែកសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនទីក្រុង ... 86
៧.៣ បញ្ហាប្រឈមនៅក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុងនិងការវិភាគទំនាក់ទំនងមូលហេតុ ... 88
៧.៣.១ កិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងតាមផ្នែកដើម្បីកែលម្អវិស័យដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុង ... 88
៧.៣.២ ការវិភាគទំនាក់ទំនងមូលហេតុលើបញ្ហាប្រឈមដើម្បីលើកកម្ពស់ការដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ... 89
៧.៣.៣ ការវិភាគទំនាក់ទំនងមូលហេតុលើបញ្ហាចំណតនៅតាមផ្លូវ ... 90
ជំពូកទី ៨ សេណារីយ៉ូអភិវឌ្ឍន៍ ... 92
៨.១ សេណារីយ៉ូអភិវឌ្ឍន៍នៃ PPUTMP ... 92
៨.១.១ យុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ចំនួនប្រាំនៅក្នុង PPUTMP ... 92
៨.១.២ ការពិនិត្យឡើងវិញអំពីកត្តាខាងក្រៅ និងខាងក្នុងនៃការអភិវឌ្ឍ PPUTMP ... 93
៨.២ ការវិភាគ SWOT ... 94
៨.២.១ ទិដ្ឋភាពទូទៅនៃការវិភាគ SWOT ... 94
៨.២.២ កត្តាខាងក្រៅ ... 95
៨.២.៣ កត្តាខាងក្នុង ... 99
៨.៣ ការបង្កើតយុទ្ធសាស្ត្រគោលគំនិតថ្មី សម្រាប់សេវាដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុង ... 100

៨.៣.១ ទស្សនវិស័យសម្រាប់ការបង្កើតយុទ្ធសាស្ត្រថ្មី 100
៨.៣.២ ការបង្កើតយុទ្ធសាស្ត្រគោលគំនិតថ្មីសម្រាប់សេវាដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុង 101
ជំពូកទី ៩ ផែនការអនុវត្ត និងសេចក្តីណែនាំ 108
៩.១ ផែនការអនុវត្ត 108
៩.១.១ ផែនការអនុវត្ត 108
៩.១.២ អង្គភាព និងប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រង 109
៩.២ សេចក្តីណែនាំ 109

បញ្ជីរូបភាព

រូបភាព ២.១.១ ព្រំប្រទល់សង្កាត់ គិតត្រឹមឆ្នាំ ២០១៨ 3
រូបភាព ២.១.២ អត្រាកំណើនប្រជាជនប្រចាំឆ្នាំតាមសង្កាត់ 4
រូបភាព ២.១.៣ ដង់ស៊ីតេចំនួនប្រជាជននៅតាមតំបន់ TAZ ក្នុងឆ្នាំ ២០១៩ និង ឆ្នាំ ២០៣៥ ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ 7
រូបភាព ២.១.៤ ដង់ស៊ីតេចំនួនប្រជាជនមានការងារធ្វើចំនួនសិស្សនៅតាមតំបន់ TAZ ក្នុងឆ្នាំ ២០១៩ និង ឆ្នាំ ២០៣៥ ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ 8
រូបភាព ២.២.១ សន្និធិបំណុលក្រៅប្រទេសតាមឥណទាយក (គិតត្រឹមដំណាច់ឆ្នាំ ២០២០) 10
រូបភាព ២.២.២ ព្យាករណ៍ការទូរទាត់សេវាបំណុលប្រចាំឆ្នាំដោយផ្អែកលើសន្និធិបំណុលត្រឹមដំណាច់ឆ្នាំ ២០២០ 10
រូបភាព ២.៣.១ ផ្លូវដែលមិនអាចដើរបាន (ឆ្វេង) និងកាត់បន្ថយសមត្ថភាពផ្លូវ (ស្តាំ) ដោយសារភ្លៀងធ្លាក់ខ្លាំង 11
រូបភាព ២.៣.២ ការចុះឈ្មោះប្រើប្រាស់ទូរស័ព្ទដៃក្នុងចំណោមប្រជាជន ១០០ នាក់ នៅកម្ពុជា 12
រូបភាព ៣.១.១ ចំណូល និងចំណាយប្រចាំឆ្នាំ 16
រូបភាព ៣.១.២ ទំនាក់ទំនងរវាងអ្នកបើកបរ អ្នកប្រើប្រាស់ អ្នកផលិតកម្មវិធីលើទូរសព្ទដៃ និងបញ្ញត្តិករសេវាកម្មដឹកជញ្ជូន RHS 17
រូបភាព ៣.២.១ ចំនួនអ្នកធ្វើដំណើរប្រចាំខែតាមផ្លូវរត់នីមួយៗ 21
រូបភាព ៣.២.២ ចំនួនគន្លង និងស្ថានភាពផ្លូវ 23
រូបភាព ៣.២.៣ ផែនការផ្លូវល្បឿនលឿនអាទិភាពក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ 23
រូបភាព ៣.២.៤ ផ្លូវឯកទិស 24
រូបភាព ៣.២.៥ ផែនទីទីតាំងផែស្ងួត 26
រូបភាព ៤.២.១ ប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដីរាជធានីភ្នំពេញនាឆ្នាំ ២០៣៥ 29
រូបភាព ៤.២.២ ទីតាំងគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍លំនៅឋាន និងខុនដូ 31
រូបភាព ៤.៣.១ ចក្ខុវិស័យទីក្រុង និងរចនាសម្ព័ន្ធទីក្រុងរបស់ផែនការមេដឹកជញ្ជូន PPUTMP 33
រូបភាព ៤.៤.១ បណ្តាសំណើលើកឡើងក្នុងផែនការមេដឹកជញ្ជូន PPUTMP៖ វឌ្ឍនភាពការងារគិតត្រឹមឆ្នាំ ២០២០ និង ការលើកសំណើក្នុងការងារកែសម្រួលផែនការមេដឹកជញ្ជូន PPUTMP 35
រូបភាព ៥.២.១ ទីតាំងតាមដានចរាចរណ៍តាមរយៈ CCTV និងចាប់យកស្ថានភាពចរាចរណ៍ 40
រូបភាព ៥.២.២ សន្ទស្សន៍កើនឡើងវិញនៃទំហំចរាចរណ៍នៅទីតាំងទាំង ០៤ ចំណុច និងកាលវិភាគនៃការចុះស្ទង់មតិ 41
តារាង ៥.២.៣ លក្ខន្តិកសម្រាប់ការចាប់ផ្តើម និង ការផ្អាកការងារចុះស្រង់ទិន្នន័យក្រោមការរាតត្បាតជំងឺកូវីដ ១៩ 42
រូបភាព ៥.៣.១ ការប្រៀបធៀបចំនួនគ្រួសារតាមក្រុមចំណូល និងប្រភេទកម្មសិទ្ធិយានយន្ត (ឆ្វេង: ២០១២ ស្តាំ: ២០២២) 43
រូបភាព ៥.៣.២ ការប្រៀបធៀបពីភាគរយនៃការធ្វើដំណើរទៅតាមគោលបំណង (ឆ្វេង: ២០១២ ស្តាំ: ២០២២) 44
រូបភាព ៥.៣.៣ ការប្រៀបធៀបពីការធ្វើដំណើរទៅតាមគោលបំណង (ឆ្វេង: ២០១២ ស្តាំ: ២០២២) 45
រូបភាព ៥.៣.៤ ការប្រៀបធៀបពីរបាយនៃការធ្វើដំណើរ (ឆ្វេង: ២០១២ ស្តាំ: ២០២២) 46

រូបភាព ៥.៣.៥ ការប្រៀបធៀបពីសមាមាត្រនៃការធ្វើដំណើរទៅតាមនៃប្រភេទមធ្យោបាយធ្វើដំណើរ (ឆ្វេង: ២០១២ ស្តាំ: ២០២២) 47
រូបភាព ៥.៣.៦ ទំហំចរាចរណ៍នៅតាមព្រំប្រទល់រាជធានីក្នុងឆ្នាំ ២០១២ និង ឆ្នាំ ២០២២ 48
រូបភាព ៥.៣.៧ ទំហំចរាចរណ៍នៅតាមព្រំប្រទល់រាជធានីក្នុងឆ្នាំ ២០១២ និង ឆ្នាំ ២០២២ 49
រូបភាព ៥.៣.៨ កំណើននៃទំហំចរាចរណ៍ 50
រូបភាព ៥.៣.៩ កម្មសិទ្ធិយានយន្តនៅក្នុងគ្រួសារទៅតាមប្រភេទនៃមធ្យោបាយធ្វើដំណើរ 50
រូបភាព ៥.៣.១០ មតិយោបលើទៅលើអាកប្បកិរិយាបើកបរសេវា RHS 51
រូបភាព ៥.៣.១១ បង្ហាញមតិទៅលើគោលការណ៍ហាមមិនឱ្យសេវាដឹកជញ្ជូន RHS ធ្វើចរាចរណ៍លើផ្លូវសំខាន់ៗ 51
រូបភាព ៥.៣.១២ ហេតុផលចម្បងសម្រាប់ការប្រើប្រាស់សេវា RHS (អ្នកប្រើប្រាស់ RHS) 52
រូបភាព ៥.៣.១៣ ហេតុផលចម្បងដែលមិនប្រើប្រាស់សេវារថយន្តក្រុង 53
រូបភាព ៥.៣.១៤ មធ្យោបាយឬមុខងារសំខាន់ៗដើម្បីធ្វើឱ្យការរួមបញ្ចូលគ្នារវាងសេវារថយន្តក្រុង និងសេវា RHS អាចធ្វើទៅបាន 53
រូបភាព ៥.៣.១៥ ឆន្ទៈនៃការប្រើប្រាស់សេវារថយន្តក្រុងនៅពេលដែលផ្លូវអាទិភាពរថយន្តក្រុងត្រូវបានដាក់ឱ្យដំណើរការ 54
រូបភាព ៥.៣.១៦ មតិយោបល់ទៅលើការចតយានជំនិះតាមដងផ្លូវខុសច្បាប់ 55
រូបភាព ៥.៣.១៧ មូលហេតុដែលអ្នកដំណើរប្រើប្រាស់រថយន្តដឹកបុគ្គលិក/កម្មករ (Commuter Bus) 55
រូបភាព ៥.៣.១៨ ទីតាំងចុះស្រង់ទិន្នន័យរាប់ចំនួនចរាចរណ៍តាមផ្លូវកាត់ទទឹង 56
រូបភាព ៥.៣.១៩ ទីតាំងចុះស្រង់ទិន្នន័យរាប់ចំនួនចរាចរណ៍តាមចំណុចប្រសព្វ 58
រូបភាព ៥.៣.២០ ការប្រៀបធៀបពីរំហូរចូលនៃចរាចរណ៍តាមចំណុចប្រសព្វ (ឆ្នាំ ២០១២ និង ឆ្នាំ ២០២២) 58
រូបភាព ៥.៣.២១ ទីតាំងផ្លូវដែលបានធ្វើការចុះប្រមូលទិន្នន័យល្បឿនរថយន្តដឹកបុគ្គលិក/កម្មករ 59
រូបភាព ៥.៣.២២ ការប្រៀបធៀបពីល្បឿននៃការធ្វើដំណើរជាមធ្យម (ចំនួនចរាចរណ៍អតិបរមាពេលព្រឹក) ក្នុងឆ្នាំ ២០០១ ឆ្នាំ ២០១២ និងឆ្នាំ ២០២២ 60
រូបភាព ៥.៣.២៣ ការបម្លាស់ទីនៃ RHS 60
រូបភាព ៥.៣.២៤ ល្បឿននៃរថយន្តក្រុងជាមធ្យម (ខ្សែរលេខ ៤B គ្រប់ម៉ោងដំណើរការ) 61
រូបភាព ៥.៣.២៥ ផែនទីទីតាំងចុះស្រង់ទិន្នន័យចំណត 61
រូបភាព ៥.៣.២៦ តម្រូវការចំណត (ក្នុងអគារ និងតាមដងផ្លូវ) 62
រូបភាព ៥.៣.២៧ ការប្រៀបធៀបសមត្ថភាពចតរថយន្ត រួមទាំងចំណតក្នុងអគារ និងតាមដងផ្លូវក្នុងប្លុក A ដល់ E និងតម្រូវការនៃចំណត។ 62
រូបភាព ៥.៣.២៨ ចម្ងាយបើកបរប្រចាំថ្ងៃក្នុងការដឹកអ្នកដំណើររបស់អ្នកបើកបរ RHS ជាមធ្យម 63
រូបភាព ៥.៣.២៩ ទីតាំងរង់ចាំការបញ្ជាកក់ 63
រូបភាព ៥.៣.៣០ ការប៉ាន់ស្មានពីរបាយនៃការធ្វើដំណើរ(OD)របស់រថយន្តដឹកទំនិញក្នុងឆ្នាំ២០២២ 64
រូបភាព ៦.១.១ គំនូសតាងម៉ូឌែលសម្រាប់ការព្យាករណ៍តម្រូវការដឹកជញ្ជូន 65
រូបភាព ៦.៣.១ ការប្រែប្រួលនៃកម្មសិទ្ធិយានយន្តនាពេលអនាគត 67

រូបភាព ៦.៣.២ ការធ្វើដំណើរទៅតាមគោលបំណងនីមួយៗ.......68
រូបភាព ៦.៣.៣ របាយនៃការធ្វើដំណើរ (LTAZ level).......68
រូបភាព ៦.៣.៤ លទ្ធផលការចាត់តាំងបណ្តាញផ្លូវ (Base scenario).......71
រូបភាព ៦.៣.៥ លទ្ធផលការចាត់តាំងបណ្តាញផ្លូវ (Do Nothing Scenario ឆ្នាំ ២០៣៥).......72
រូបភាព ៦.៣.៦ លទ្ធផលការចាត់តាំងបណ្តាញផ្លូវ (With Scenario ឆ្នាំ ២០៣៥).......72
រូបភាព ៦.៣.៧ លទ្ធផលការចាត់តាំងបណ្តាញប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ (Do Nothing Scenario ឆ្នាំ ២០៣៥) 73
រូបភាព ៦.៣.៨ លទ្ធផលការចាត់តាំងបណ្តាញប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ (With Scenario ឆ្នាំ ២០៣៥).......73
រូបភាព ៧.២.១ វឌ្ឍនភាពគម្រោងដែលបានស្នើឡើងនៅក្នុងផែនការមេដឹកជញ្ជូន PPTUMP.......76
រូបភាព ៧.២.២ អវត្តមាននៃភ្នាក់ងាររៀបចំផែនការវិស័យដឹកជញ្ជូន និងការងារសម្របសម្រួល.......77
រូបភាព ៧.២.៣ ចំនួនយានយន្តចុះបញ្ជីថ្មី.......82
រូបភាព ៧.២.៤ ចំនួនគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ការរបួស និងអ្នកស្លាប់.......83
រូបភាព ៧.២.៥ ទស្សនៈយល់ឃើញស្តីពីចំណតតាមដងផ្លូវ (អ្នកប្រើប្រាស់សេវាដឹកជញ្ជូន RHS).......85
រូបភាព ៧.២.៦ ល្បឿនប្រតិបត្តិការរបស់រថយន្តក្រុងសាធារណៈ.......87
រូបភាព ៧.៣.១ កិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងកន្លងមកដើម្បីកែលម្អសេវាដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុង និងបញ្ហាដែលកំពុងកើតមាន....88
រូបភាព ៧.៣.២ វឌ្ឍនភាពនៃគម្រោងដែលបានស្នើឡើងនៅក្នុង PPUTMP និងទិសដៅអនាគតនៃការកែលម្អសេវាដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុង.......89
រូបភាព ៧.៣.៣ បញ្ហាប្រឈមសម្រាប់ការសម្រេចបាននូវគោលដៅនៃ PPUTMP និងទំនាក់ទំនងមូលហេតុ.......90
រូបភាព ៧.៣.៤ ទំនាក់ទំនងមូលហេតុអំពីបញ្ហាចំណតនៅតាមផ្លូវ.......91
រូបភាព ៨.២.១ ការវិភាគ SWOT.......95
រូបភាព ៨.២.២ ការវិភាគ SWOT (ទិសដៅនៃការអភិវឌ្ឍក្នុងទីក្រុង).......96
រូបភាព ៨.២.៣ ការវិភាគ SWOT (និន្នាការហិរញ្ញវត្ថុ និងសេដ្ឋកិច្ច).......97
រូបភាព ៨.២.៤ ការវិភាគ SWOT (និន្នាការបច្ចេកវិទ្យា បរិស្ថាន សង្គម និងវប្បធម៌).......98
រូបភាព ៨.២.៥ ការវិភាគ SWOT (ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងការដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុង សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ និងការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ សេវាដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក).......100
រូបភាព ៨.៣.១ ទស្សនវិស័យក្នុងការបង្កើតយុទ្ធសាស្ត្រគោលគំនិតថ្មីសម្រាប់សេវាដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុងដោយផ្អែកលើការវិភាគ SWOT.......101
រូបភាព ៨.៣.២ សេចក្តីព្រាងយុទ្ធសាស្ត្រគោលគំនិតថ្មីសម្រាប់សេវាដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុង.......102
រូបភាព ៨.៣.៣ សេចក្តីព្រាងសេណារីយ៉ូអភិវឌ្ឍន៍ដើម្បីសម្រេចបាននូវគោលដៅរបស់ PPUTMP.......103
រូបភាព ៨.៣.៤ កម្មវិធីកែលម្អវិស័យដឹកជញ្ជូន និងគម្រោងពេលវេលាដើម្បីសម្រេចបាននូវគោលដៅរបស់ PPUTMP.......105
រូបភាព ៩.១.១ វេទិកាកិច្ចប្រជុំទៅលើការគ្រប់គ្រងការដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុង.......109

បញ្ជីតារាង

តារាង ២.១.១ ចំនួនប្រជាជនមានការងារធ្វើ និងចំនួនសិស្ស ក្នុងឆ្នាំ ២០១៨ និង ២០១៩ (រាជធានីភ្នំពេញ) 5
តារាង ២.១.២ របាយកម្មសិទ្ធយានជំនិះតាមគ្រួសារ (រាជធានីភ្នំពេញ) 6
តារាង ២.១.៣ ចំនួនប្រជាជនប៉ាន់ស្មានក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ 6
តារាង ២.១.៤ ចំនួនប្រជាជនមានការងារធ្វើ និងចំនួនសិស្សក្នុងរាជធានីភ្នំពេញនាពេលអនាគត 7
តារាង ២.២.១ សេដ្ឋកិច្ចក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ (២០១១) 9
តារាង ៣.១.១ ការបែងចែកស្ថាប័នសម្រាប់ប្រតិបត្តិការ និងគ្រប់គ្រងវិស័យដឹកជញ្ជូនទីក្រុងនាពេលបច្ចុប្បន្ន 13
តារាង ៣.១.២ ស្ថាប័ន និងស្ថានភាពផ្នែកច្បាប់របស់មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនក្នុងភ្នំពេញ 14
តារាង ៣.១.៣ ស្ថានភាពនៃវិធានការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ 19
តារាង ៣.២.១ ទីតាំងសេវាកម្មរបស់កំពង់ផែភ្នំពេញ 25
តារាង ៤.២.១ ការព្យាករការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសនាពេលអនាគតក្នុងប្រទេសកម្ពុជា 32
តារាង ៥.១.១ បញ្ជីរាយនាមការងារចុះប្រមូលទិន្ន័យដឹកជញ្ជូន 38
តារាង ៥.៣.១ ការប្រៀបធៀបពីចំនួនដងនៃការធ្វើដំណើរទៅតាមគោលបំណងនៃការធ្វើដំណើរ 44
តារាង ៥.៣.២ ការប្រៀបធៀបពីរបាយនៃការធ្វើដំណើរ 45
តារាង ៥.៣.៣ ការប្រៀបធៀបពីការធ្វើដំណើរទៅតាមប្រភេទនៃមធ្យោបាយធ្វើដំណើរ 46
តារាង ៥.៣.៤ បង្ហាញពីការសង្ខេបលទ្ធផលនៃការស្រង់ទិន្ន័យចំនួនចរាចរណ៍ផ្លូវកាត់ទទឹង 56
តារាង ៦.២.១ សេណារីយ៉ូនៃបណ្តាញផ្លូវថ្នល់នាពេលអនាគត 66
តារាង ៦.២.២ សេណារីយ៉ូនៃបណ្តាញដឹកជញ្ជូនសាធារណៈនាពេលអនាគត 66
តារាង ៦.៣.១ ភាគរយនៃមធ្យោបាយធ្វើដំណើរនៅតាមតំបន់វិភាគចរាចរណ៍ (ការធ្វើដំណើរសរុប) 69
តារាង ៦.៣.២ ភាគរយនៃមធ្យោបាយធ្វើដំណើរនៅតាមតំបន់វិភាគចរាចរណ៍ (ការធ្វើដំណើរក្នុង Inter TAZ) 69
តារាង ៦.៣.៣ សន្ទស្សន៍នៃដំណើរការបណ្តាញផ្លូវ (Base scenario) 70
តារាង ៦.៣.៤ សន្ទស្សន៍នៃដំណើរការបណ្តាញផ្លូវ (Do Nothing Scenario ឆ្នាំ ២០៣៥) 71
តារាង ៦.៣.៥ សន្ទស្សន៍នៃដំណើរការបណ្តាញផ្លូវ (With Scenario ឆ្នាំ ២០៣៥) 71
តារាង ៧.២.១ ផ្ទៃក្រឡា និង ចំនួនប្រជាជនក្នុងតំបន់គ្រប់ដណ្តប់ដោយសេវារថយន្តក្រុងសាធារណៈ 87
តារាង ៨.១.១ កត្តាខាងក្រៅ និងខាងក្នុងដែលបានសន្មត និងលក្ខខណ្ឌនៅក្នុង PPUTMP 93
តារាង ៨.៣.១ យុទ្ធសាស្ត្រគោលគំនិតថ្មីសម្រាប់គម្រោងកែលម្អវិស័យដឹកជញ្ជូន និងសេវាដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុងក្នុងរយៈពេលខ្លី និងមធ្យម (សេចក្តីព្រាង) 106
តារាង ៨.៣.២ យុទ្ធសាស្ត្រគោលគំនិតថ្មីសម្រាប់គម្រោងកែលម្អវិស័យដឹកជញ្ជូន និងសេវាដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុងក្នុងរយៈពេលខ្លី និងមធ្យម (សេចក្តីព្រាង) 107
តារាង ៩.១.១ ផែការអនុវត្តដើម្បីសម្រាប់ការយល់ដឹងនៃគម្រោង PPUTMP 108

បញ្ជីអក្សរកាត់

អក្សរកាត់	ខ្លឹមសារពេញលេញ
ADB	Asian Development Bank (ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី)
ASCN	ASEAN Smart Cities Network (បណ្តាញទីក្រុងឆ្លាតវៃអាស៊ាន)
BA	Built Up Area (ដីអាចសាងសង់បាន)
BCR	Building Cover Ratio (ផលធៀបផ្ទៃក្រឡាបាតសំណង់និងផ្ទៃដីឡូត៍អតិបរមា)
CAGR	Compound Annual Growth Rate (អត្រាកំណើនប្រចាំឆ្នាំនៃចំនួនប្រជាជន)
CBA	City Bus Authority (រដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ រថយន្តក្រុងរាជធានីភ្នំពេញ)
CBD	Central Business District (តំបន់បណ្តុំមជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្ម/ទីប្រជុំជន)
CCCA	Cyclo Conservation and Careers Association (សមាគមអភិរក្សស៊ីក្លូ)
CCDA	Cambodia for Confederation Development Association (សមាគមរួមគ្នាដើម្បីអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា)
CCTV	Closed-Circuit Television (វីដេអូកាមេរ៉ា)
CDB	Commune Data Base (ទិន្នន័យមូលដ្ឋានឃុំសង្កាត់)
COVID-19	Coronavirus Disease 2019 (មេរោគកូរ៉ូណា ២០១៩)
DPWT	Department of Public Works and Transport (មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនរាជធានីភ្នំពេញ)
F/S	Feasibility Study (ការសិក្សាសមិទ្ធិលទ្ធភាព)
FAR	Floor Area Ratio (សន្ទស្សន៍ប្រើប្រាស់ដីអតិបរិមា)
FDI	Foreign Direct Investment (ការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេស)
GA	Grant Aid (ជំនួយហិរញ្ញប្បទានឥតសំណង)
GDP	Gross Domestic Production (ផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប)
GPS	Global Positioning System
GRDP	Gross Regional Domestic Product (ផលិតផលក្នុងស្រុកសរុបក្នុងតំបន់)
ICT	Information and Communication Technology (បច្ចេកវិទ្យាព័ត៌មាន និងទូរគមនាគមន៍
ID	Identification (អត្តសញ្ញាណ)
IDCJ	International Development Center of Japan
IDEA	Independent Democracy of Informal Economy Association (សមាគមប្រជាធិបតេយ្យឯករាជ្យនៃសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ)
IMF	International Monetary Fund (មូនិធិរូបិយវត្ថុអន្តរជាតិ)
IRR	Inner Ring Road (ផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងខាងក្នុង/ផ្លូវលេខ ២៧១)
IT	Information Technology (បច្ចេកវិទ្យាព័ត៌មានវិទ្យា)
IT/R	Interim Report (របាយការណ៍អន្តរកាល/បណ្តោះអាសន្ន)

អក្សរកាត់	ខ្លឹមសារពេញលេញ
ITU	International Telecommunication Union (សហភាពទូរគមនាគមន៍អន្តរជាតិ)
JICA	Japan International Cooperation Agency (ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរ-ជាតិជប៉ុន)
JST	JICA Survey Team (ក្រុមសិក្សា JICA)
MOE	Ministry of Environment (ក្រសួងបរិស្ថាន)
MOI	Ministry of Interior (ក្រសួងបរិស្ថាន)
MoLM	Ministry of Land Management (ក្រសួងដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់)
MP	Masterplan (ផែនការមេ)
MPWT	Ministry of Public Works and Transport (ក្រសួងធាណការ និងដឹកជញ្ជូន)
NCSD	National Council for Sustainable Development (ក្រុមប្រឹក្សាជាតិអភិវឌ្ឍន៍ដោយចីរភាព)
NOx	Nitrogen Oxides (អាសូតអុកស៊ីត)
NSDP	National Strategic Development Plan (ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ជាតិ)
OD	Origin-Destination (ចំណុចចាប់ផ្តើម - គោលដៅ)
OFC	Optical Fiber Cable (ខ្សែកាប្លិ៍អុបទិក)
PCU	Passenger Car Unit (ឯកតាចំនួនរថយន្ត)
PiBO	Project for Improvement of Public Bus Operation in Phnom Penh (គម្រោងធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវសេវាប្រត្តិការរថយន្តក្រុងសារធារណៈក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ)
PPCA	Phnom Penh Capital Administration (រដ្ឋបាលរាជធានីភ្នំពេញ)
PPMP	Phnom Penh Municipal Police (ស្នងការដ្ឋាននគរបាលរាជធានីភ្នំពេញ)
PPUTMP	Project for Comprehensive Urban Transport Plan in Phnom Penh Capital City (គម្រោងសិក្សាទូលំទូលាយស្តីពីផែនការមេដឹកជញ្ជូនក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ)
PT Survey	Person Trip Survey (ការសិក្សាប្រមូលទិន្នន័យការធ្វើដំណើរ)
RGC	Royal Goverment of Cambodia (រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា)
RHS	Ride-Hailing Service (សេវាដឹកជញ្ជូនហៅតាមទូរស័ព្ទដៃ)
RMS	Revenue Mobilization Strategy (យុទ្ធសាស្ត្រគៀរគរចំណូល)
SDG	Sustainable Development Goals (គោលដៅអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយចីរភាព)
SEZ	Special Economic Zone (តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស)
SSIUPTD	Supporting Sustainable Integrated Urban Public Transport Development (គម្រោងគាំទ្រដល់ការអភិវឌ្ឍនូវសមាហរណកម្មសេវាដឹកជញ្ជូន សាធារណៈទីក្រុងប្រកបដោយចីរភាព)
TA	Technical Assistance (ជំនួយបច្ចេកទេស)
TAZ	Traffic Analysis Zone (តំបន់វិភាគចរាចរណ៍)

អក្សរកាត់	**ខ្លឹមសារពេញលេញ**
TCC	Traffic Control Centre (មជ្ឈមណ្ឌលគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍)
UN	United Nations (អង្គការសហប្រជាជាតិ)
UNDP	United Nations Development Program (កម្មវិធីអភិវឌ្ឍន៍អង្គការសហប្រជា-ជាតិ)
UPS	Uninterruptible Power Supply
USD	US Dollar (ដុល្លារអាមេរិច)

ជំពូកទី ១ សាវតារ និងគោលបំណងនៃគម្រោង

១.១ សាវតារគម្រោង

ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិជប៉ុន ឬហៅកាត់ថាJICA បានចូលរួមសហការអនុវត្តគម្រោងសិក្សាទូលំទូលាយស្តីពីផែនការមេដឹកជញ្ជូនក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ (ហៅកាត់ថា គម្រោង PPUTMP) សម្រាប់ចក្ខុវិស័យ ឆ្នាំគោលដៅ ២០៣៥ និងបានបន្តចូលរួមធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវស្ថានភាពចរាចរណ៍ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញផងដែរ។

ប៉ុន្តែចំនួនយានយន្តថ្មីចុះបញ្ជី (គិតទាំងយានយន្តកង់ពីរ និង កង់បួន) ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ នៅក្នុង ឆ្នាំ ២០១៣ មានចំនួន ៣០ម៉ឺន គ្រឿង ហើយនៅក្នុងឆ្នាំ២០១៨ ចំនួនបានកើនឡើងទ្វេដងរហូតដល់ ចំនួន ៥៨ម៉ឺន គ្រឿង នេះសបង្ហាញឱ្យឃើញថាប្រព័ន្ធរថយន្តនិយមនៅតែបន្តមិនផ្លាស់ប្តូរ ដែលជាហេតុធ្វើឱ្យការកកស្ទះចរាចរណ៍បន្តកើតមានកាន់តែខ្លាំងឡើង។ ក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយនេះ បច្ចេកវិទ្យាព័ត៌មាន និងទូរគមនាគមន៍(ICT) និងចំនួនការប្រើប្រាស់ទូរស័ព្ទដៃមានអត្រាកើនឡើង ប្រភេទសេវាដឹកជញ្ជូនហៅតាមកម្មវិធីទូរស័ព្ទដៃ(ដែលហៅកាត់ថា សេវា RHS) រួមមានដូចជាសេវាកម្ម PassApp ដែលបង្កើតឡើងដោយក្រុមហ៊ុនក្នុងស្រុកមួយ បាននិងកំពុងពង្រីកសេវាកម្មរបស់ខ្លួនកាន់ខ្លាំងឡើង។ ការសិក្សាបឋម (សមិទ្ធិលទ្ធភាព)ស្តីពីគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវដែកក្នុងទីក្រុងត្រូវបានអនុវត្តឡើងកាលពី ឆ្នាំ ២០១៧ រហូតដល់ ឆ្នាំ ២០២០ ដើម្បីត្រៀមដាក់ដំណើរការនូវប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនមួយ ដែលសំដៅគាំទ្រដល់សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ដែលជាផែនការសំខាន់មួយដែលបានលើកឡើងក្នុងគម្រោងផែនការមេដឹកជញ្ជូន PPUTMPផងដែរ ប៉ុន្តែគម្រោងនេះត្រូវបានពន្យារពេលទៅវិញ ដោយសារតែបញ្ហាហិរញ្ញវត្ថុរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា បូករួមនិងមូលហេតុផ្សេងៗទៀត។

យោងតាមសាវតារនៃគម្រោងខាងលើ រដ្ឋបាលរាជធានីភ្នំពេញ (ហៅកាត់ថា PPCA) បានធ្វើការសិក្សាប្រមូលទិន្ន័យដើម្បីធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពផែនការមេប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញឆ្នាំ២០១៤ (ហៅកាត់ថា PPCA Survey)។ ការស្ទង់មតិPPCA Survey មិនបានរួមបញ្ចូលការវិភាគបរិមាន (Quantitative Analysis) មួយចំនួនដូចជា ការប្រមូលទិន្ន័យប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងការព្យាករណ៍ពីតម្រូវការចរាចរណ៍នោះទេ។ ដូច្នេះ ក្រោយពីបានធ្វើការវិភាគបរិមាណនៅក្នុងគម្រោង ការប្រមូលទិន្ន័យស្ទង់មតិលើប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ (ហៅកាត់ថា the Survey) និងបានចែករំលែកពីទិសដៅដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាដែលបានកើតឡើងនៅក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញជាមួយនឹង PPCA រួចរាល់ ហើយទិសដៅនៃកិច្ចសហប្រតិបត្តការក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូននាពេលអនាគតក៏នឹងត្រូវបានលើកមកការពិភាក្សាផងដែរ។

១.២ គោលបំណងនៃការសិក្សា

យោងតាមសាវតាខាងលើ គោលបំណងនៃការការសិក្សានេះត្រូវបានសង្ខេបដូចខាងក្រោម ៖

- ធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពទិន្នន័យចរាចរណ៍ដែលបានប្រមូល និង វិភាគក្នុងគម្រោងផែនការមេដឹកជញ្ជូន PPUTMPឆ្នាំ ២០១៤
- ធ្វើការចុះសម្ភាសន៍ស្ទង់មតិមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនប្រភេទថ្មី RHS ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ
- ធ្វើការកំណត់បញ្ហាប្រឈមលើវិស័យដឹកជញ្ជូនក្នុងរាជធានីភ្នំពេញនាពេលបច្ចុប្បន្ន និង
- ធ្វើការកំណត់ទិសដៅសម្រាប់កិច្ចសហប្រតិបត្តិការ និងគម្រោងអាទិភាព លើវិស័យដឹកជញ្ជូនក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ។

១.៣ តំបន់គោលដៅនៃគម្រោង

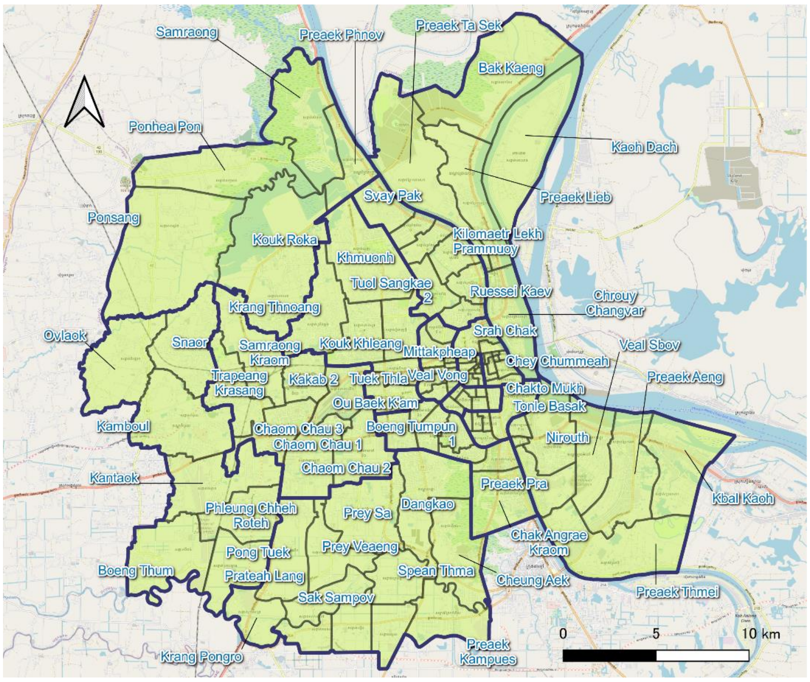
តំបន់សិក្សាគម្រោងគឺស្ថិតនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ។

ជំពូកទី ២ លក្ខខណ្ឌសេដ្ឋកិច្ចសង្គមក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ

២.១ លក្ខខណ្ឌប្រជាសាស្ត្រ

២.១.១ ការបែងចែកតំបន់រដ្ឋបាល

រាជធានីភ្នំពេញមានផ្ទៃដីប្រមាណ ៦៧៩ គីឡូម៉ែត្រក្រឡា ដែលចែកចេញជា ១៤ ខណ្ឌ។ នៅក្នុងខណ្ឌទាំងអស់នៃរាជធានីភ្នំពេញ មានសង្កាត់សរុបចំនួន ១០៥ ហើយសង្កាត់នីមួយៗត្រូវបានបំបែកបន្ថែមទៀតទៅជាភូមិ។ ព្រំប្រទល់រដ្ឋបាលត្រូវបានកែសម្រួលជារឿយៗ ដោយធ្វើការបែងចែកខណ្ឌ/សង្កាត់ដែលមានស្រាប់។



ប្រភព៖JST

រូបភាព ២.១.១ ព្រំប្រទល់សង្កាត់ គិតត្រឹមឆ្នាំ ២០១៨

២.១.២ ចំនួនប្រជាជននាពេលបច្ចុប្បន្ន

(១) និន្នាការចំនួនប្រជាជនក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ

ចំនួនប្រជាជនក្នុងប្រទេសកម្ពុជាបានកើនឡើងជាលំដាប់ក្នុងរយៈពេលជាច្រើនទសវត្សរ៍កន្លងមកនេះ ៖ ចំនួនប្រជាជនបានកើនឡើងពីចំនួន ១១,៤ លាននាក់ ក្នុងឆ្នាំ ១៩៩៨ រហូតដល់ ចំនួន ១៥,៦ លាននាក់ ក្នុងឆ្នាំ ២០១៩។ ក្នុងចំណោមរាជធានី ខេត្ត ភ្នំពេញមានអត្រាប្រជាជនខ្ពស់ជាងគេគឺ ១៤,៧ ភាគរយ ដែលនៅក្នុងឆ្នាំ ២០០៨ គឺមានអត្រា ៩,៩ ភាគរយ[1]។

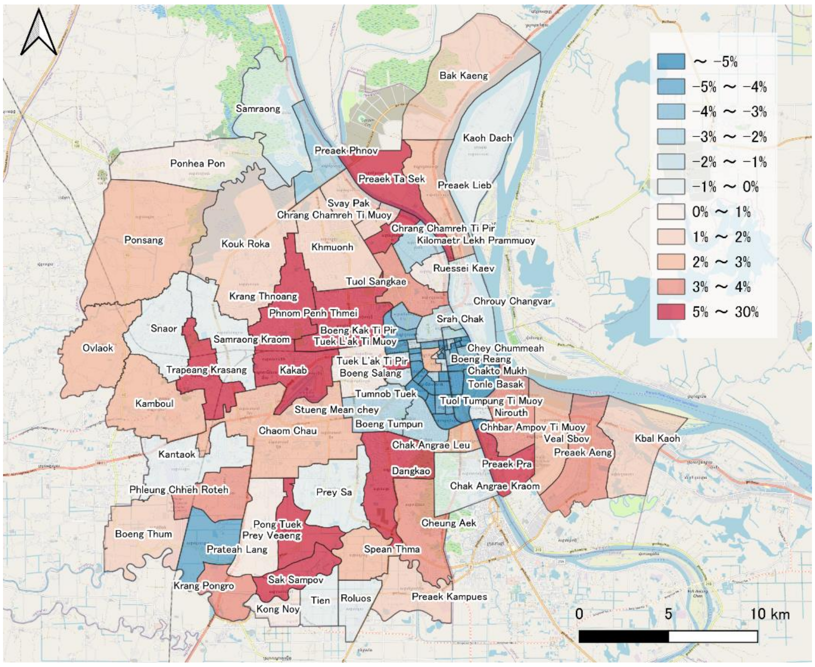
1 ប្រភព៖ ជំរឿនទូទៅប្រជាសាស្ត្រ ឆ្នាំ ២០១៩

ជាលទ្ធផល ដង់ស៊ីតេប្រជាជនក្នុងរាជធានីភ្នំពេញមានចំនួនខ្ពស់ជាងគេ គឺ ៣.៣៦១ នាក់ក្នុង១ គីឡូម៉ែត្រក្រឡា ខណៈដែលដង់ស៊ីតេប្រជាជនទូទាំងប្រទេសមានចំនួនត្រឹមតែ ៨៧ នាក់ក្នុង ១ គីឡូម៉ែត្រក្រឡា។

(២) របាយប្រជាជនក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ

តារាងខាងក្រោមសង្ខេបចំនួនប្រជាជនក្នុងរាជធានីភ្នំពេញតាមខណ្ឌក្នុងឆ្នាំ ២០០៨ និងឆ្នាំ ២០១៩។ តំបន់បណ្តុំមជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្មទីប្រជុំជន(CBD) ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញរួមមានខណ្ឌចំនួន ៤ និងខណ្ឌដែលទើបបង្កើតថ្មីចំនួន ១ គឺ ខណ្ឌ "បឹងកេងកង" ដែលកាត់យកសង្កាត់ចំនួន ៧ ចេញពីខណ្ឌចំការមន កាលពីខែមករា ឆ្នាំ ២០១៩។ ចំនួនប្រជាជនស្ថិតនៅក្នុងតំបន់បណ្តុំមជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្ម/ទីប្រជុំជនបានធ្លាក់ចុះពីអត្រា ៣៨ ភាគរយ ក្នុងឆ្នាំ ២០០៨ មកនៅត្រឹម អត្រា ២៣ ភាគរយ ក្នុងឆ្នាំ ២០១៩។

រូបភាព ២.១.២ ពិពណ៌នាអំពីអត្រាកំណើនប្រចាំឆ្នាំនៃចំនួនប្រជាជនតាមខណ្ឌពីឆ្នាំ ២០១៤ ដល់ឆ្នាំ ២០១៨។ ខណៈដែលអត្រាកំណើនប្រចាំឆ្នាំនៃចំនួនប្រជាជននៅក្នុងតំបន់បណ្តុំមជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្មទីប្រជុំជន(CBD) 2 ដែលជាតំបន់ដែលមានដង់ស៊ីតេប្រជាជនខ្ពស់ជាងគេក្នុងរាជធានីភ្នំពេញកំពុងថយចុះ -៣,៨២ ភាគរយ គេឃើញចំនួនប្រជាជននៅតំបន់ជាយក្រុងបែរជាកំពុងកើនឡើងដល់ ២,៤៣ ភាគរយទៅវិញ។ ចំនួនប្រជាជននៅក្នុងសង្កាត់ក្រៅផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងទី ១/ខាងក្នុង (IRR) ដូចជា សង្កាត់ក្រាំងធ្នង់ សង្កាត់កាកាប និងសង្កាត់ដង្កោ មានអត្រាកំណើនខ្ពស់។



សម្គាល់៖ព្រំប្រទល់សង្កាត់មិនមែនជាចុងក្រោយគេសម្រាប់ប្រៀបធៀបចំនួនប្រជាជនក្នុងឆ្នាំផ្សេងៗគ្នានោះទេ។
ប្រភព៖ក្រុមសិក្សាJICAបានបង្កើតឡើងដោយផ្អែកលើទិន្នន័យប្រជាជនថ្នាក់ឃុំក្នុងឆ្នាំ ២០១៤ និង ឆ្នាំ ២០១៨

រូបភាព ២.១.២ អត្រាកំណើនប្រជាជនប្រចាំឆ្នាំតាមសង្កាត់

ចំនួនប្រជាជនមានការងារធ្វើ និងចំនួនសិស្សនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ

យោងតាមជំរឿនទូទៅប្រជាជនក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ឆ្នាំ២០១៩ ចំនួនប្រជាជនមានការងារធ្វើ មានចំនួន ១,២លាន

2 CBD៖ តំបន់បណ្តុំពាណិជ្ជកម្ម (ទីប្រជុំជន) មានចំនួន ៥ ខណ្ឌ រួមមាន ចំការមន ដូនពេញ ៧មករា ទួលគោក និង បឹងកេងកង

នាក់ ហើយចំនួនសិស្ស មានចំនួន ០,៥លាន នាក់ នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ។ តារាង ២.១.១ សង្ខេបចំនួនប្រជាជនមានការងារធ្វើ និងចំនួនសិស្ស ក្នុងឆ្នាំ ២០១៨ និង ២០១៩។

តារាង ២.១.១ ចំនួនប្រជាជនមានការងារធ្វើ និងចំនួនសិស្ស ក្នុងឆ្នាំ ២០១៨ និង ២០១៩ (រាជធានីភ្នំពេញ)

ខណ្ឌ			ប្រជាជនមានការងារធ្វើ (ឯកតា: ១000)		សិស្ស (ឯកតា: ១000)		សម្គាល់
			២០០៨	២០១៩	២០០៨	២០១៩	
ខណ្ឌ កណ្ដាលក្រុង	១	ចំការមន	៨៤	៤០	៥១	១៥	ខណ្ឌបឹងកេងកងបានបង្កើតឡើងដោយកាត់យកខណ្ឌចំនួន៧ពីខណ្ឌចំការមន ក្នុងឆ្នាំ២០១៩
	២	ដូនពេញ	៥៩	៨៦	៣៤	៣៤	
	៣	៧ មករា	៤២	៣៩	២៦	១៦	
	៤	ទួលគោក	៧៧	៧៨	៥០	៣៥	
	១៣	បឹងកេងកង	គ្មាន	៣៦	គ្មាន	១៥	ខណ្ឌនេះបានបង្កើតឡើងនាខែមករា ឆ្នាំ ២០១៩ ដោយកាត់យកខណ្ឌចំនួន៧ពីខណ្ឌចំការមន ក្នុងឆ្នាំ២០១៩
ខណ្ឌ ជាយក្រុង	៥	ដង្កោ	៣៨	៨៣	១៨	៣៥	
	៦	មានជ័យ	១១៣	១៣៩	៤២	៥៥	
	៧	ឬស្សីកែវ	៥៥	១៤៥	២៥	៦២	
	៨	សែនសុខ	៥៩	៩២	៣១	៤៦	
	៩	ពោធិ៍សែនជ័យ	៩១	១៤៣	៣៣	៤០	
	១០	ជ្រោយចង្វារ	៣១	៨២	១៤	៣៩	
	១១	ព្រែកព្នៅ	២៤	១០០	១១	៤៥	
	១២	ច្បារអំពៅ	៦១	៨២	៣៣	៣៨	
	១៤	កំបូល	គ្មាន	៤៥	គ្មាន	១៥	ខណ្ឌនេះធ្លាប់ជាផ្នែកមួយនៃខេត្តកណ្ដាល បន្ទាប់មកក៏ត្រូវបានបញ្ចូលក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ឆ្នាំ ២០១៩
សរុប			៧៣៤	១.១៨៩	៣៦៩	៤៨៩	

ប្រភព(២០០៨)៖ក្រុមសិក្សា JICA នៃ"ការសិក្សាសមិទ្ធិលទ្ធភាពស្តីពីគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវដែករាជធានីភ្នំពេញ បានធ្វើការប៉ាន់ស្មានដោយផ្អែកលើជំរឿនទូទៅប្រជាសាស្ត្រ(២០០៨)"
ប្រភព(២០១៩)៖ ក្រុមសិក្សា JICA បានធ្វើតារាងផ្អែកលើជំរឿនទូទៅប្រជាជន (២០១៩)។ រាប់បញ្ចូលតែ"គ្រួសារធម្មតា" ប៉ុណ្ណោះ។

កម្មសិទ្ធរថយន្ត និងទោចក្រយានយន្តក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ

ជាមធ្យម គ្រួសារនីមួយៗមានរថយន្ត ០,៣៥ គ្រឿង និងម៉ូតូ ១,៥៧ គ្រឿង។ ដូចដែលបានបង្ហាញក្នុងតារាង ២.១.២ ភាគរយនៃគ្រួសារដែលជាមានរថយន្តមានការកើនឡើងនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ។

តារាង ២.១.២ របាយកម្មសិទ្ធយានជំនិះតាមគ្រួសារ (រាជធានីភ្នំពេញ)

កម្មសិទ្ធយានជំនិះ	ឆ្នាំ ២០១២ (PPUTMP ផ្អែកតាមការចុះស្រង់ទិន្នន័យការធ្វើដំណើរក្នុងគម្រោងផែនការមេដឹកជញ្ជូន PPUTMP)		ឆ្នាំ ២០១៩ (ផ្អែកតាមជំរឿនទូទៅប្រជាសាស្រ្តឆ្នាំ ២០១៩)	
	ចំនួនគ្រួសារ	ភាគរយ	ចំនួនគ្រួសារ	ភាគរយ
គ្មានយានជំនិះ	២៩.៣០០	៧,៨%	៥៣.៩៤៧	១០,៨%
ម៉ូតូ ១គ្រឿង	១៣១.៤០០	៣៥,០%	១៨១.៤២៦	៣៦,៣%
ម៉ូតូ ចាប់ពី ២គ្រឿងឡើងទៅ	១៤៥.៧០០	៣៨,៨%	១៣២.១១៦	២៦,៥%
រថយន្ត	៦៩.៣០០	១៨,៤%	១៣១.៨១០	២៦,៤%
សរុប	៣៧៥.៧០០	១០០%	៤៩៩.២៩៩	១០០%

សម្គាល់៖ "រថយន្ត" រាប់បញ្ចូលទាំងគ្រួសារដែលមានតែរថយន្ត និង គ្រួសារដែលមានទាំងរថយន្ត និងម៉ូតូ
ប្រភព (២០១២)៖ ប៉ាន់ស្មានដោយផ្អែកលើការចុះធ្វើសម្ភាសន៍តាមផ្ទះរបស់គម្រោងផែនការមេដឹកជញ្ជូន PPUTMP
ប្រភព (២០១៩)៖ តារាងបង្កើតដោយក្រុមសិក្សាចៃកាផ្អែកលើជំរឿនទូទៅប្រជាជន (២០១៩)។ រាប់បញ្ចូលតែ "គ្រួសារធម្មតា" ប៉ុណ្ណោះ។

២.១.៣ ចំនួនប្រជាជននាពេលអនាគត

(១) ចំនួនប្រជាជននាពេលអនាគតក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ

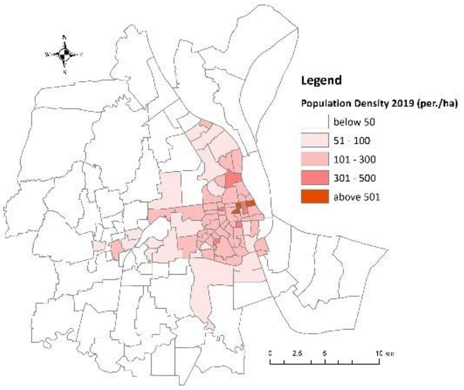
វិទ្យាស្ថានស្ថិតិជាតិ (NIS) ធ្វើការព្យាករប៉ាន់ស្មានពីចំនួនប្រជាជននៃខេត្តនីមួយៗពីឆ្នាំ ២០០៨ ទៅឆ្នាំ ២០៣០។ ដោយពឹងផ្អែកលើអត្រាកំណើនជាមធ្យមប្រចាំឆ្នាំ (AAGR) នៃចំនួនប្រជាជនដែលបានព្យាករដោយ NIS និង ចំនួន "គ្រួសារធម្មតា" ក្នុងឆ្នាំ ២០១៩ ហើយចំនួប្រជាជនពេលអនាគតដែលបានគណនាត្រូវបានបង្ហាញនៅក្នុងតារា ២.១.៣។ ជាលទ្ធផល ចំនួនប្រជាជននៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញនឹងកើនឡើងប្រមាណពី ២,១៩ លាននាក់ ក្នុងឆ្នាំ ២០១៩ ទៅ ២,៦២ លាននាក់ ក្នុងឆ្នាំ ២០៣៥។

តារាង ២.១.៣ ចំនួនប្រជាជនប៉ានស្មានក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ

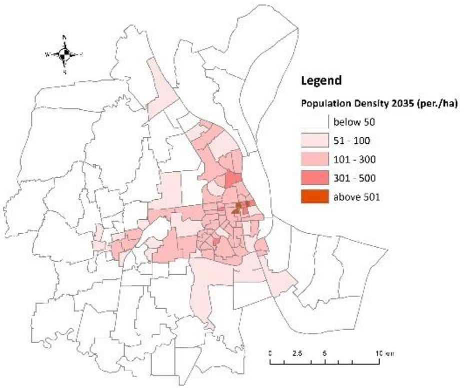
ឆ្នាំ	២០១៩	២០២០	២០២៥	២០៣០	២០៣៥
រាជធានីភ្នំពេញ	២.១៨៩,៥	២.១៨៩,៥	២.៤៧១,១	២.៥៩៨,៧	២.៦២៦,៣

ឯកតា៖ ១០០០ នាក់
សម្គាល់៖ ចំនួនប្រជាជនអាយុលើស៥ឆ្នាំ
ប្រភព៖ ចំនួនប្រជាជន (២០១៩) ផ្អែកលើជំរឿនទូទៅប្រជាជន (២០១៩) និងការប៉ាន់ស្មានផ្សេងៗដោយក្រុមសិក្សាចៃកា។

យោងតាមក្របខណ្ឌនាពេលអនាគត ចំនួនប្រជាជនក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ននិងអនាគត ត្រូវបានបែងចែកទៅតាមតំបន់វិភាគចរាចរណ៍ (TAZ)។ រូបភាព ២.១.៣ បង្ហាញពីដង់ស៊ីតេចំនួនប្រជាជននៅតាមតំបន់ TAZ ក្នុងឆ្នាំ ២០១៩ និង ឆ្នាំ ២០៣៥។ យោងទៅតាមការប៉ាន់ស្មាន ចំនួនប្រជាជននឹងមានការកើនឡើងនៅតាមតំបន់ភាគខាងជើង ខាងត្បូង និងខាងលិចនៃតំបន់បណ្តុំមជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្មទីប្រជុំជន(CBD)។



ដង់ស៊ីតេចំនួនប្រជាជនក្នុងឆ្នាំ ២០១៩ (នាក់/ហិចតា)



ដង់ស៊ីតេចំនួនប្រជាជនក្នុងឆ្នាំ ២០៣៥ (នាក់/ហិចតា)

រូបភាព ២.១.៣ ដង់ស៊ីតេចំនួនប្រជាជននៅតាមតំបន់ TAZ ក្នុងឆ្នាំ ២០១៩ និង ឆ្នាំ ២០៣៥ ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ

(២) ចំនួនប្រជាជនមានការងារធ្វើ និងចំនួនសិស្សក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ

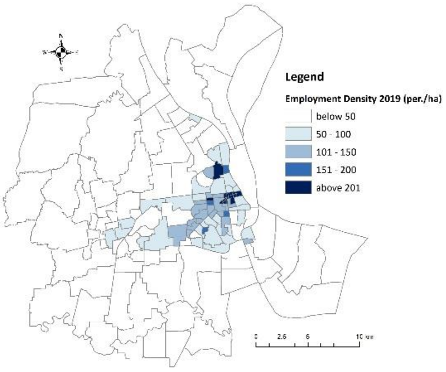
តារាង ២.១.៤ បង្ហាញពីចំនួនប៉ាន់ស្មាននៃប្រជាជនមានការងារធ្វើ និងចំនួនសិស្សដែលមានអាយុលើស ៥ ឆ្នាំ ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញពីឆ្នាំ ២០១៩ ដល់ ឆ្នាំ ២០៣៥។ ចំនួនប្រជាជនមានការងារ និងចំនួនសិស្សនឹងកើនឡើងជាសន្សឹមៗដូចទៅនឹងកំណើនប្រជាជនផងដែរ។

តារាង ២.១.៤ ចំនួនប្រជាជនមានការងារធ្វើ និងចំនួនសិស្សក្នុងរាជធានីភ្នំពេញនាពេលអនាគត

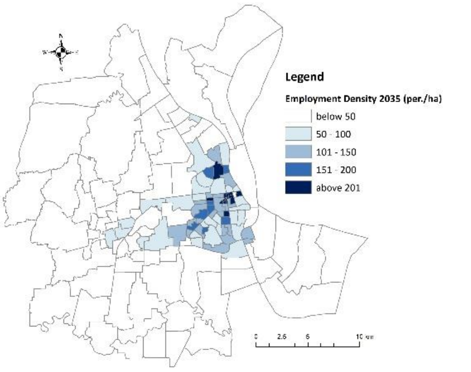
ឆ្នាំ	២០១៩	២០២០	២០២៥	២០៣០	២០៣៥
ចំនួនប្រជាជនមានការងារធ្វើ	១,១៨៩	១,២១៩	១,៣៤១	២.៥៩៨,៧	២.៦២៦,៣
ចំនួនសិស្ស	៤៨៩	៥០២	៥៥២	៥៨១	៥៨៧

ឯកតា៖ ១០០០ នាក់
សម្គាល់៖ ចំនួនប្រជាជនមានការងារធ្វើ និងចំនួនសិស្សអាយុលើស៥ឆ្នាំ
ប្រភព៖ ចំនួនប្រជាជន (២០១៩) ផ្អែកលើជំរឿនទូទៅប្រជាជន (២០១៩) និងការប៉ាន់ស្មានផ្សេងៗដោយក្រុមសិក្សាចៃកា។

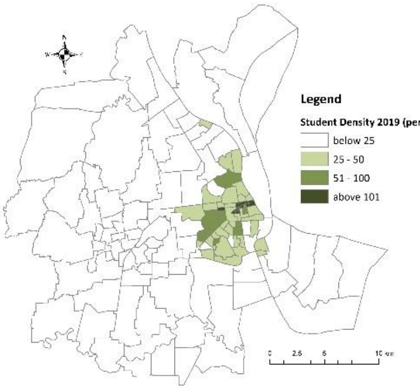
យោងតាមចក្ខុវិស័យនាពេលអនាគត និងការកើនឡើងនៃចំនួនប្រជាជន ចំនួនប្រជាជនមានការងារធ្វើ និងចំនួនសិស្សអាយុលើស ៥ ឆ្នាំ ត្រូវបានបែងចែកដូចខាងក្រោម។ ចំនួនប្រជាជនមានការងារធ្វើ និងចំនួនសិស្សត្រូវបានប៉ាន់ស្មានថានឹងមានការកើនឡើងនៅតាមតំបន់ភាគខាងជើង ខាងត្បូង និងខាងលិចនៃតំបន់ CBD ដូចគ្នាទៅនឹងចំនួនប្រជាជនដែរ។



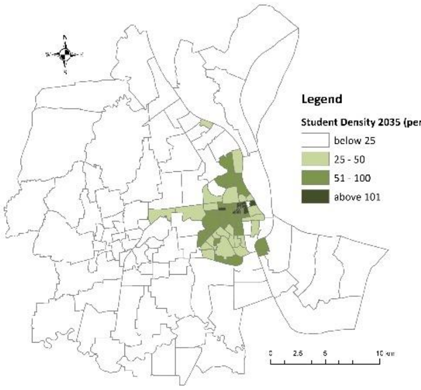
ដង់ស៊ីតេចំនួនប្រជាជនមានការងារធ្វើក្នុងឆ្នាំ ២០១៩ (នាក់/ហិចតា)



ដង់ស៊ីតេចំនួនប្រជាជនមានការងារធ្វើក្នុងឆ្នាំ ២០៣៥ (នាក់/ហិចតា)



ដង់ស៊ីតេចំនួនសិស្សក្នុងឆ្នាំ ២០១៩ (នាក់/ហិចតា)



ដង់ស៊ីតេចំនួនសិស្សក្នុងឆ្នាំ ២០៣៥ (នាក់/ហិចតា)

សម្គាល់៖ ចំនួនប្រជាជនមានការងារធ្វើ និងចំនួនសិស្សអាយុលើស៥ឆ្នាំ
ប្រភព៖ JST

រូបភាព ២.១.៤ ដង់ស៊ីតេចំនួនប្រជាជនមានការងារធ្វើចំនួនសិស្សនៅតាមតំបន់ TAZ ក្នុងឆ្នាំ ២០១៩ និង ឆ្នាំ ២០៣៥ ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ

២.២ លក្ខខណ្ឌសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ

២.២.១ លក្ខខណ្ឌសេដ្ឋកិច្ច

(១) ផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប (GDP)

សេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជាសម្រេចបាននូវស្ថេរភាពកំណើនសេដ្ឋកិច្ចរហូតដល់ឆ្នាំ ២០១៩ ជាមួយនឹងអត្រាកំណើនប្រចាំឆ្នាំជាមធ្យម ៧,១ ភាគរយ ចាប់ពីឆ្នាំ ២០១៥ ដល់ឆ្នាំ ២០១៩។ ផលិតផលក្នុងស្រុកសរុបបន្ទាប់បន្សំក្នុងឆ្នាំ ២០២០ បានកើនឡើងដល់ ២៥,៣៨៣ ពាន់លានដុល្លារអាមេរិច ហើយប្រាក់ចំណូលសម្រាប់មនុស្សម្នាក់គឺ ១.៥៧០ ដុល្លារអាមេរិច បន្ទាប់ពីកម្ពុជាបានប្រែក្លាយពីប្រទេសដែលមានចំណូលទាបទៅជាប្រទេសដែលមានចំណូលមធ្យមកម្រិតទាបជាផ្លូវការក្នុងឆ្នាំ ២០១៥។ បើគិតកំណើនផលិតផលក្នុងស្រុកតាមការចំណាយ ការចំណាយលើការប្រើប្រាស់តាមវិស័យឯកជន មានអត្រា ៧២ ភាគរយ ក្នុងឆ្នាំ ២០១៨ ខណៈពេលដែលចំណែកភាគរយនៃការបង្កើតមូលធនថេរសរុបបានកើនឡើងដល់ ២៣ ភាគរយ។ ដោយសារការបង្កើតមូលធនថេរសរុបជាមធ្យម (ភាគរយនៃផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប) នៅក្នុងប្រទេសអាស៊ីបូព៌ា និងប៉ាស៊ីហ្វិកមានអត្រា ៣១ ភាគរយ ក្នុងឆ្នាំ ២០១៨ (ឧទាហរណ៍ ចិន មានអត្រា ៤៣ ភាគរយ តណ្ហៃស៊ី ៣២ ភាគរយ និង ឡាវ ២៩ ភាគរយ) (ទិន្នន័យគណនីជាតិរបស់ធនាគារពិភពលោក) ខ្ពស់ជាងអត្រារបស់ប្រទេសកម្ពុជា ទើបធ្វើឱ្យគេមានឱកាសពង្រីកការវិនិយោគទុនលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ រោងចក្រ ឬអគារការិយាល័យ ដើម្បីទ្រទ្រង់កំណើននាពេលអនាគត។

(២) សមតុល្យនៃការចំណាយ

គណនីចរន្តមានឱនភាពដោយសារតែ មានឱនភាពសមតុល្យពាណិជ្ជកម្ម និងសេវាកម្ម។ ឱនភាពគណនីចរន្តមានចំនួន ១៥,៧ ភាគរយ នៃផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប (៤,២ ពាន់លានដុល្លារអាមេរិច) ក្នុងឆ្នាំ ២០១៩ ហើយវាបានថយចុះមកត្រឹម ៨,៦ ភាគរយ នៃផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប (២,២ ពាន់លានដុល្លារអាមេរិច) ក្នុងឆ្នាំ ២០២០។ សមតុល្យគណនីមូលធនមានអតិរេក ដែលបង្ហាញពីលំហូរចូលថេរនៃការផ្ទេរមូលធនអន្តរជាតិ។

(៣) សេដ្ឋកិច្ចក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ

ទិន្នន័យនៃផលិតផលក្នុងស្រុកប្រចាំតំបន់សរុប) GRDP) របស់រាជធានីភ្នំពេញមិនត្រូវបានបង្ហាញជាសាធារណៈ ប៉ុន្តែសកម្មភាព និងទំហំសេដ្ឋកិច្ចរបស់ស្ថាប័នឯកជន មានបង្ហាញនៅក្នុងជំរឿនសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជាឆ្នាំ ២០១១។ តារាង ២.២.១ បង្ហាញពីចំនួនស្ថាប័ន បរិមាណការលក់ប្រចាំឆ្នាំ ការចំណាយ ប្រាក់ចំណេញ និងការខាតបង់ប្រចាំឆ្នាំនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា និងភ្នំពេញ។ ចំនួនស្ថាប័ននៅក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញមានត្រឹមតែ ១៨,៨ ភាគរយ ប៉ុន្តែបរិមាណនៃការលក់មានចំនួនដល់ទៅ ៥៥,៤ ភាគរយ មានន័យថាស្ថាប័ននិមួយៗមានផលិតភាពខ្ពស់។ ផលិតភាពតាមស្ថាប័នក្នុងរាជធានីភ្នំពេញគឺមានតម្លៃខ្ពស់ជាង បីដង នៃតម្លៃផលិតភាពរបស់ប្រទេសកម្ពុជាសរុប) ៧៥,៥ ពាន់ ដុល្លារអាមេរិច នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ និង ២៥,៥ ពាន់ ដុល្លារ អាមេរិច នៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា(។ តារាងខាងក្រោម បង្ហាញអំពីទិន្នន័យរបស់ទីក្រុងភ្នំពេញ ដែលជាមជ្ឈមណ្ឌលផលិតភាពសេដ្ឋកិច្ច ។

តារាង ២.២.១ សេដ្ឋកិច្ចក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ (២០១១)

	កម្ពុជា	ភ្នំពេញ	ភ្នំពេញ (%)
ចំនួនសហគ្រាស	៤៩៦.៣៥៥	៩៣.១១៩	១៨,៨ %
បរិមាណលក់ចេញប្រចាំឆ្នាំ (លានដុល្លារអាមេរិច)	១២.៦៧៨	៧.០២៧	៥៥,៤ %
បរិមាណចំណាយប្រចាំឆ្នាំ (លានដុល្លារអាមេរិច)	១០.៩៧៩	៦.៣០៣	៥៧,៤ %
បរិមាណចំណេញ ខាត ប្រចាំឆ្នាំ (លានដុល្លារអាមេរិច)	១.៦៩៩	៧២៤	៤២,៦ %
ផលិតភាពក្នុងមួយអង្គភាព (ពាន់ដុល្លារអាមេរិច)	២៥,៥	៧៥,៥	

ប្រភព៖ ជំរឿនសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា ឆ្នាំ ២០១១

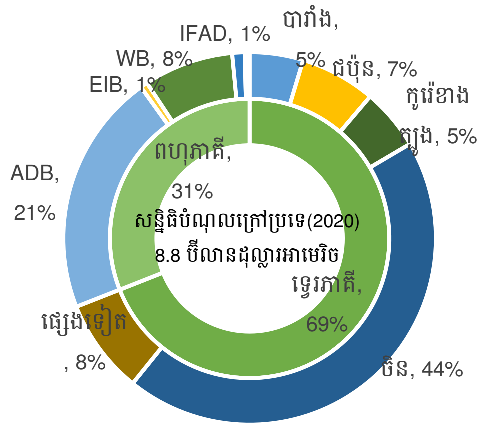
២.២.២ លក្ខខណ្ឌហិរញ្ញវត្ថុ

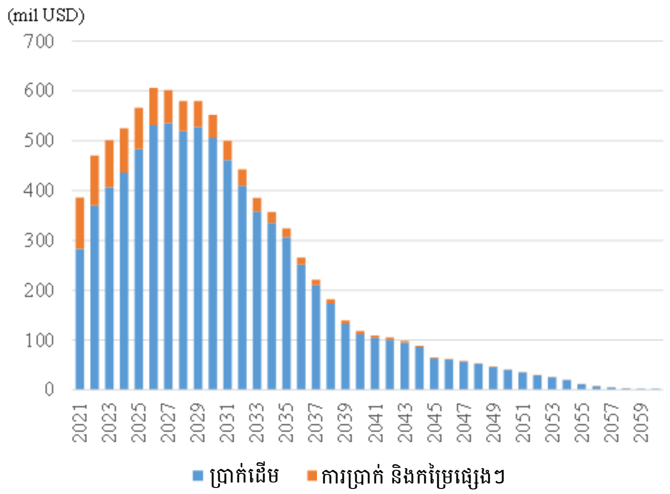
(១) រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា

រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាបានរក្សាហិរញ្ញវត្ថុសាធារណៈបានយ៉ាងល្អ ដោយរក្សាឱនភាពថវិកាឱ្យនៅខាងក្រោម ៥ ភាគរយ នៃផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប។ នៅក្នុងការអនុវត្ត យុទ្ធសាស្ត្រកៀរគរចំណូល (RMS) ២០១៤-២០១៨ ចក្ខុវិស័យនៃ "ការបង្កើនការប្រមូលចំណូលចរន្តសរុប យ៉ាងហោចណាស់ 0,៥ ភាគរយនៃផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប (GDP) ជារៀងរាល់ឆ្នាំ បន្ថែមពីលើអត្រាប្រាក់ចំណូលចរន្ត" ត្រូវបានសម្រេចបាន ដោយប្រមូលចំណូលជាមធ្យមបានច្រើនជាង ១,0 ភាគរយ នៃផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប (GDP) កំឡុងឆ្នាំ ២០១៤-២០១៨។ ដើម្បីឆ្លើយតបទៅនឹងជម្ងឺកូវីដ ១៩ ប្រាក់ចំណូលពន្ធបានទទួលរងការធ្លាក់ចុះ ហើយតម្រូវការលើការថែទាំសុខភាព និងជំនួយសង្គមបានកើនឡើងក្នុងឆ្នាំ ២០២០-២០២១ មិនតែប៉ុណ្ណោះ ឱនភាពសារពើពន្ធត្រូវបានគេរំពឹងថានឹងកាន់តែកើនឡើងក្នុងរយៈពេលដ៏ខ្លីខាងមុខ។

ទន្ទឹមនឹងនេះ ដោយផ្អែកលើយុទ្ធសាស្ត្រគ្រប់គ្រងបំណុលសាធារណៈ បំណុលសាធារណៈមានស្ថិរភាពខណៈពេលដែលវាមានចំនួនប្រហែល 9.5 ពាន់លានដុល្លារអាមេរិក (36.2% នៃ GDP) ក្នុងឆ្នាំ 2021 ដោយសារ COVID-19 ។ បើយោងតាមព្រឹត្តិបត្រស្ថិតិបំណុលសាធារណៈកម្ពុជា គិតត្រឹមដំណាច់ ឆ្នាំ ២០២០ រដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាមានសន្និធិបំណុលសាធារណៈសរុប (Total Public Debt Outstanding) ចំនួន ៨,៨១ ពាន់លាន ដុល្លារអាមេរិក។ ដោយសារតែបំណុលសាធារណៈក្នុងស្រុកត្រូវបានទូទាត់បញ្ចប់កាលពីថ្ងៃទី ១១ ខែ កុម្ភៈ ឆ្នាំ ២០២០ ដូច្នេះបំណុលសាធារណៈទាំងអស់សុទ្ធតែជាបំណុលសា

ធារណៈក្រៅប្រទេស។ សន្និធិបំណុលក្រៅប្រទេសទដែលផ្តល់ដោយឥណទាយកទាំងអស់ រួមមាន ក្របខ័ណ្ឌទ្វេភាគី (៦៩ %) និង ក្របខ័ណ្ឌពហុភាគី (៣១ %) ដែលក្នុងនោះឥណទាយកដែលផ្តល់ឥណទានខ្ពស់ជាងគេ គឺ ចិន (៤៤ %) បន្ទាប់មក ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី (២១%) ធនាគារពិភពលោក (៨ %) និងជប៉ុន (៧ %) (រូបភាព ២.២.១) ។ បើយោងតាមការព្យាករណ៍ការទូទាត់សេវាបំណុលប្រចាំឆ្នាំដោយផ្អែកលើសមិទ្ធិបំណុលក្រៅប្រទេស ត្រឹមដំណាច់ឆ្នាំ ២០២០ បង្ហាញថា ការទូរទាត់សងប្រាក់ដើម ការប្រាក់ និងកម្រៃផ្សេងទៀតរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា នឹងឡើងដល់ ៦០៦ លាន ដុល្លារអាមេរិច ក្នុងឆ្នាំ ២០២៦ ហើយវានឹងធ្លាក់ចុះបន្តិចម្តងៗ ក្នុងឆ្នាំ បន្តបន្ទាប់ទៀត (រូបភាព ២.២.២)។ នៅពេលដែលសេដ្ឋកិច្ចរីកចម្រើនដោយមានការគាំទ្រពីបំណុលបរទេស ទម្រង់នៃការព្យាករណ៍ការទូទាត់សេវាបំណុលប្រចាំឆ្នាំនឹងត្រូវធ្វើបច្ចុប្បន្នភាព។





ប្រភព៖ ព្រឹត្តិបត្រស្ថិតិបំណុលសាធារណៈកម្ពុជា

រូបភាព ២.២.១ សន្និធិបំណុលក្រៅប្រទេសតាមឥណទាយក (គិតត្រឹមដំណាច់ឆ្នាំ ២០២០)

រូបភាព ២.២.២ ព្យាករណ៍ការទូរទាត់សេវាបំណុលប្រចាំឆ្នាំដោយផ្អែកលើសន្និធិបំណុលត្រឹមដំណាច់ឆ្នាំ ២០២០

របាយការណ៍របស់មូនិធិរូបិយវត្ថុអន្តរជាតិ "កម្ពុជា៖ របាយការណ៍បុគ្គលិកសម្រាប់ការពិគ្រោះយោបល់មាត្រា IV ឆ្នាំ ២០២២ - ការវិភាគចីរភាពបំណុល" បានសន្និដ្ឋានថា វិបត្តិបំណុលក្រៅប្រទេសរបស់កម្ពុជា នៅរក្សាបានជាហានិភ័យកម្រិតទាបដែល។

(២) ចំណាយមូលធនលើការវិនិយោគហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវ័ន្ត

រដ្ឋបាលកណ្តាលនៃក្រសួងទទួលបន្ទុកការចំណាយមូលធនលើការវិនិយោគហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវ័ន្ត។ ឧទាហរណ៍ ក្នុងចំណោមចំណាយថវិការជួសរុប ចំនួន ៣០,៥ ពាន់ ប៊ីលានរៀលក្នុងឆ្នាំ ២០២១ មានថវិកាចំនួន ៣,៥ ពាន់ ប៊ីលានរៀល ត្រូវបានផ្តល់ទៅលើចំណាយចរន្តរបស់មន្ទីរជំនាញរាជធានី-ខេត្ត។ បើពិនិត្យមើលលើចំណាយមូលធនលើការវិនិយោគលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវ័ន្ត ប្រមាណ ៨០០ ពាន់លាន រៀល (ប្រមាណ ២០០ លានដុល្លារអាមេរិក) ត្រូវបានផ្តល់ទៅលើចំណាយថវិកាប្រចាំឆ្នាំសម្រាប់ ផ្លូវថ្នល់ បណ្តាញធារាសាស្ត្រ និងផ្លូវដែក។ ក្រសួងដែលទទួលបន្ទុក គឺ ក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទសម្រាប់ផ្លូវថ្នល់ ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន សម្រាប់ផ្លូវថ្នល់ និងផ្លូវដែក និងក្រសួងធនធានទឹក និង ក្រសួងឧតុនិយម សម្រាប់បណ្តាញធារាសាស្ត្រ។

(៣) ចំណាយចរន្តតាមបណ្តារាជធានី-ខេត្ត

ក្នុងឆ្នាំ ២០១៥ ការចំណាយថវិកាជាតិសរុបមានចំនួន ២០,២ ពាន់ ប៊ីលានរៀល ដែលក្នុងនោះ ថវិកាចំនួន ២,៥ ពាន់ ប៊ីលានរៀល (១២,៥ %) ត្រូវបានបែងចែកទៅតាមបណ្តារាជធានី-ខេត្ត។ បើពិនិត្យមើលទៅលើតារាងចំណាយតាមបណ្តារាជធានី-ខេត្ត បានបង្ហាញថា រាជធានីភ្នំពេញមានចំណាយចរន្តសរុបខ្ពស់ជាងគេ (១១,៥%) ប៉ុន្តែការចំណាយលើការថែទាំ និងជួសជុលផ្លូវ និងគ្រឿងបរិក្ខារដឹកជញ្ជូនមានចំនួនតិចតួច (0.0% និង ៥.៤%) ប៉ុណ្ណោះ។ ចំណែក ខេត្តកណ្តាល ព្រៃវែង និងបាត់ដំបង វិញ មានការចំណាយខ្ពស់លើការថែទាំ និងជួសជុលផ្លូវ ហើយចំពោះថវិកាសម្រាប់ការថែទាំ និងជួសជុលគ្រឿងបរិក្ខារដឹកជញ្ជូន របស់ខេត្តបាត់ដំបង កំពង់ឆ្នាំង និងមណ្ឌលគីរី គឺមានទឹកប្រាក់ខ្ពស់ជាងគេ។ លទ្ធផលនេះ បង្ហាញថា តម្រូវការក្នុងការថែទាំ និងជួសជុលផ្លូវថ្នល់ និងគ្រឿងបរិក្ខាដឹកជញ្ជូន គឺមាននៅតាមបណ្តាខេត្ត។

២.៣ លក្ខខណ្ឌសង្គម និងបរិស្ថាន

២.៣.១ លក្ខខណ្ឌធម្មជាតិ

រាជធានីភ្នំពេញស្ថិតនៅក្នុងវាលទំនាបដែលបង្កើតឡើងដោយទន្លេមេគង្គ និងស្រទាប់ដីល្បាប់ដែលលាតសន្ធឹងជុំវិញបឹងទន្លេសាប និងទន្លេមេគង្គ។ អាកាសធាតុត្រូវបានចាត់ថ្នាក់ជាអាកាសធាតុត្រូពិចមូសុង ជាមួយនឹងកម្ពស់ទឹកភ្លៀងប្រចាំឆ្នាំប្រហែល ១.៤០០ មីលីម៉ែត្រ។ ការគ្រប់គ្រងទឹកជំនន់ គឺជាក្តីកង្វល់ដ៏សំខាន់មួយសម្រាប់រាជធានីភ្នំពេញ ហើយប្រជាពលរដ្ឋបាននឹងកំពុងប្រឈមជាមួយនឹងទឹកជំនន់រាំរ៉ៃដែលកើតឡើង បើទោះបីជាមានភ្លៀងធ្លាក់តិចតួចក៏ដោយ និងបានធ្វើឱ្យស្ថានភាពចរាចរណ៍កាន់តែមានភាពយ៉ាប់យ៉ឺន។ នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ពុំមានតំបន់ការពារនោះទេ។

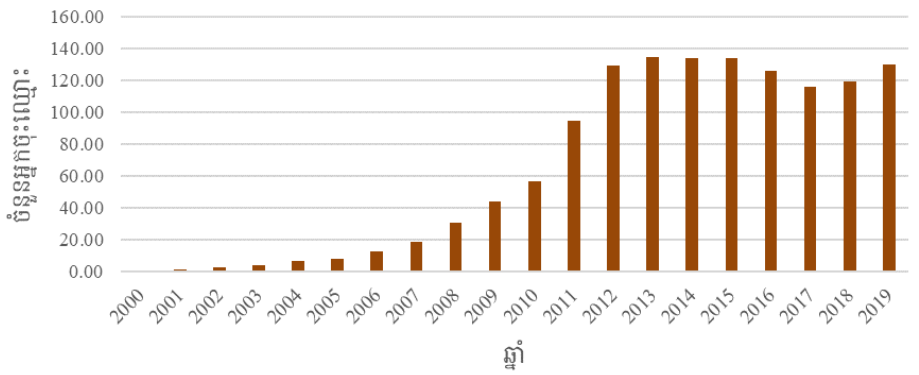
ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

រូបភាព ២.៣.១ ផ្លូវដែលមិនអាចដើរបាន (ឆ្វេង) និងកាត់បន្ថយសមត្ថភាពផ្លូវ (ស្តាំ) ដោយសារភ្លៀងធ្លាក់ខ្លាំង

២.៣.២ វប្បធម៌

ប្រទេសកម្ពុជាមានអត្រាចុះឈ្មោះប្រើប្រាស់ទូរស័ព្ទចល័តខ្ពស់ខ្លាំងដល់ទៅ ១២៩,៩% ក្នុងឆ្នាំ ២០១៩[3] ដូចមានបង្ហាញក្នុងរូបភាពខាងក្រោមនេះ។ និន្នាការនេះបានជំរុញល្បឿននៃការពេញនិយមសេវាដឹកជញ្ជូន RHS ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ។

[3] ប្រភព៖ ITU World Telecommunication/ICT Indicators Database



ប្រភព៖ ITU World Telecommunication/ICT Indicators Database

រូបភាព ២.៣.២ ការចុះឈ្មោះប្រើប្រាស់ទូរស័ព្ទដៃក្នុងចំណោមប្រជាជន ១០០ នាក់ នៅកម្ពុជា

នៅក្នុងការស្ទង់មតិសេដ្ឋកិច្ចសង្គមឆ្នាំ ២០១៩-២០២០ គេបានធ្វើការស្ទង់មតិតាមគ្រួសារស្តីចំនួនកម្មសិទ្ធទូរស័ព្ទដៃ យានយន្ត និង ទោចក្រយានយន្ត។ នៅរាជធានីភ្នំពេញ មានគ្រួសារចំនួន ៩៧ ភាគរយ មានទូរសព្ទដៃប្រើប្រាស់ នៅឆ្នាំ ២០១៩-២០២០។ នៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា អត្រាគ្រួសារដែលមានរថយន្តឯកជន បានកើនឡើងពី ៥ ភាគរយ ទៅ ១០ ភាគរយ ហើយចំណែកគ្រួសារដែលមានទោចក្រយានយន្ត បានកើនឡើងពី ៦៦ ភាគរយ ទៅ ៨៣ ភាគរយ បើប្រៀបធៀបទៅនឹងការស្ទង់មតិឆ្នាំ ២០១៤ ។ បើផ្តោតលើរាជធានីភ្នំពេញ អត្រាគ្រួសារដែលមានទោចក្រយានយន្ត មានចំនួន ៩០ ភាគរយដដែល ប៉ុន្តែគ្រួសារដែលមានរថយន្តឯកជន បានកើនឡើងពី ២០ ភាគរយ ទៅ ២៧ ភាគរយ។

ជំពូកទី ៣ លក្ខខណ្ឌបច្ចុប្បន្ននៃវិស័យដឹកជញ្ជូនក្នុងភ្នំពេញ

៣.១ ស្ថាប័ន ប្រព័ន្ធច្បាប់ និងលក្ខខណ្ឌហិរញ្ញវត្ថុនាពេលបច្ចុប្បន្នពាក់ព័ន្ធនឹងវិស័យដឹកជញ្ជូនក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ

ជាទូទៅ ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនគឺជាស្ថាប័នទទួលខុសត្រូវខាងផ្នែកច្បាប់ និងការអនុម័ត។ បើទោះជាមានការកំណត់មុខងារក៏ពិតមែន ប៉ុន្តែការបែងចែកតួនាទីរវាងរដ្ឋបាលសាលារាជធានីភ្នំពេ និងក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនគឺនៅមានភាពស្មុគ្រស្មាញ។ ជាងនេះទៅទៀត នៅមិនទាន់មានស្ថាប័នណាមួយបង្កើតគោលនយោបាយដឹកជញ្ជូនពេញលេញ និងធ្វើការអនុវត្តនៅឡើយទេ។

តារាង ៣.១.១ ការបែងចែកស្ថាប័នសម្រាប់ប្រតិបត្តិការ និងគ្រប់គ្រងវិស័យដឹកជញ្ជូនទីក្រុងនាពេលបច្ចុប្បន្ន

មុខងារ	ស្ថាប័នទទួលបន្ទុក			វិធីសាស្ត្រ
	សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ	ផ្លូវហាយវ៉េ (ក្នុងទីក្រុង)	ការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ (ចំណត)	
គោលនយោបាយ និងយុទ្ធសាស្ត្រ	រដ្ឋបាលសាលារាជធានីភ្នំពេញ (រថយន្តក្រុង), ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន(ផ្លូវដែក)	ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន (ផ្លូវជាតិ) រដ្ឋបាលសាលារាជធានីភ្នំពេញ	មិនទាន់កំណត់អត្តសញ្ញាណ	ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ជាតិ (ផែនការវិនិយោគ រយៈពេល ៥ឆ្នាំ លើគ្រប់វិស័យ), គម្រោងសិក្សាទូលំទូលាយស្តីពីផែនការមេដឹកជញ្ជូនក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ (មិនអនុញ្ញាត)
ការអនុម័តច្បាប់	ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន	ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន	ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន, ក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់*	ច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក(២០១៧) ច្បាប់គ្រប់គ្រងដីធ្លី(១៩៩៧)
បទបញ្ញត្តិ	ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន (ផ្លូវដែក/រថយន្តក្រុង), រដ្ឋបាលរាជធានីភ្នំពេញ (រថយន្តក្រុង) មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន (សេវាដឹកជញ្ជូនហៅជិះ)		រដ្ឋបាលរាជធានីភ្នំពេញ (ចំណតក្នុងអគារ)	អនុក្រឹត ប្រកាស វិញ្ញាបនបត្រ និងអជ្ញាប័ណ្ណ

មុខងារ	ស្ថាប័នទទួលបន្ទុក			វិធីសាស្ត្រ
	សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ	ផ្លូវហាយវេ (ក្នុងទីក្រុង)	ការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ (ចំណត)	
ស្ថាប័នអនុវត្ត (ប្រតិបត្តិករ)	រដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ: រថយន្តក្រុងរាជធានីភ្នំពេញ (រថយន្តក្រុង) វិស័យឯកជន (ផ្លូវដែក សេវាដឹកជញ្ជូនក្រៅប្រព័ន្ធ/ហៅជិះ)	មន្ទីរសាធាណរការ និងដឹកជញ្ជូន រដ្ឋបាលរាជធានីភ្នំពេញ	វិស័យឯកជន	
បទដ្ឋាន	មិនទាន់កំណត់អត្តសញ្ញាណ	ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកញ្ជូន	ក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ (ចំណតក្នុងអគារ)	បទដ្ឋានសាងសង់ផ្លូវ (២០០៣) នគរូបនីយកម្មរាជធានី តំបន់រាជធានី និងក្រុង (២០១៥)
ថវិការដ្ឋ	រដ្ឋបាលរាជធានីភ្នំពេញ ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកញ្ជូន	ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកញ្ជូន រដ្ឋបាលរាជធានីភ្នំពេញ		

ចំណាំ៖ គម្រោងគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍មានភាពខុសប្លែកគ្នា រួមទាំងការគ្រប់គ្រងតម្រូវការចរាចរណ៍ ហើយលើកជាឧទាហរណ៍ពីការចតរថយន្តជាបញ្ហាគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ធម្មតានៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ។

*MLMUPC ក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់

*DPWT: មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

ប្រភព៖JST

៣.១.១ សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ

ការគាំទ្រផ្នែកស្ថាប័ន និងស្ថានភាពផ្នែកច្បាប់របស់មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនទាំង ១០ ប្រភេទ ដែលកំពុងដំណើរការក្នុងរាជធានីភ្នំពេញត្រូវបានបង្ហាញក្នុងតារាង ៣.១.២ ។ ម៉ូតូឌុប និងម៉ូតូរ៉ឺម៉ក មិនត្រូវបានដាក់បញ្ចូល ដោយសារតែចំនួននៃប្រភេទមធ្យោបាយទាំងនេះមានការថយចុះ។

តារាង ៣.១.២ ស្ថាប័ន និងស្ថានភាពផ្នែកច្បាប់របស់មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនក្នុងភ្នំពេញ

ល.រ	ប្រភេទមធ្យោបាយ	ស្ថាប័នគ្រប់គ្រង	មូលដ្ឋានច្បាប់
១)	រថយន្តក្រុងសាធារណៈ	រដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ រថយន្តក្រុងរាជធានីភ្នំពេញ រដ្ឋបាលរាជធានីភ្នំពេញ	
២)	តាក់ស៊ីម៉ែត្រ	អគ្គនាយកដ្ឋានដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោកនៃក្រសួងសាធារណការ	ប្រកាសលេខ ៣៨៤ (ការចេញលិខិតអនុញ្ញាតឱ្យក្រុមហ៊ុនធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោកក)
៣)	ម៉ូតូរ៉ឺម៉កកង់បីខ្មែរ		មិនមានបទបញ្ញត្តិណាមួយសម្រាប់គ្រប់គ្រងសេវាដឹកជញ្ជូនក្រៅប្រព័ន្ធនោះទេ

ល.រ	ប្រភេទមធ្យោបាយ	ស្ថាប័នគ្រប់គ្រង	មូលដ្ឋានច្បាប់
៤)	ស៊ីក្លូ	សមាគមអភិវឌ្ឍស៊ីក្លូ(CCDA) រដ្ឋបាលរាជធានីភ្នំពេញ	
៥)	សេវាដឹកជញ្ជូនហៅតាមទូរសព្ទដៃ៖ ម៉ូតូរ៉ឺម៉កកង់បី	ក្រុមហ៊ុនសេវាដឹកជញ្ជូន RHS ត្រូវចុះឈ្មោះជាក្រុមហ៊ុនដែលផ្តល់សេវាបច្ចេកវិទ្យាឌីជីថលសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោកនៅ ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម និងក្រសួងប្រៃសណីយ៍ និងទូរគមនាគមន៍។ លិខិតអនុញ្ញាតអាជីវកម្មត្រូវបានចេញដោយ ក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន ដែលក្រុមហ៊ុនទាំងអស់ត្រូវតម្រូវឱ្យភ្ជាប់នូវបញ្ជីយានយន្តទាំងអស់ដែលបានចុះបញ្ជីនៅក្នុងប្រព័ន្ធរបស់ក្រុមហ៊ុនខ្លួន។ អ្នកបើកបរសេវាដឹកជញ្ជូន RHS ជាបុគ្គលឯកជន មិនចាំបាច់ចុះឈ្មោះនៅក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូននោះទេ។ ការចេញស្លាកលេខម៉ូតូរ៉ឺម៉កកង់បីធ្វើឡើងនៅតាមបណ្តាខណ្ឌ (ស្លាករថយន្តត្រូវចេញដោយមន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនរាជធានីភ្នំពេញ)។ * សូមពិនិត្យមើលចំណុច 3) សេវាដឹកជញ្ជូន RHS" ខាងក្រោមសម្រាប់ព័ត៌មានលម្អិតបន្ថែម។ *បណ្តាសមាគមអាជីវកម្ម៖ សមាគមន៍អភិវឌ្ឍន៍សហព័ន្ធកម្ពុជា (CCDA) និងសមាគមប្រជាធិបតេយ្យឯករាជ្យនៃសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ (IDEA)	- ប្រកាសលេខ ១០០ (ស្តីពីក្រុមហ៊ុនដែលផ្តល់សេវាកម្មបច្ចេកវិទ្យាឌីជីថលសម្រាប់ដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោក) - ប្រកាសលេខ ៣៨៤ (ការចេញលិខិតអនុញ្ញាតឱ្យក្រុមហ៊ុនធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោក) - អនុក្រឹត្យលេខ ១៨៣ និង ១៨៤ (ការផ្ទេរសិទ្ធិនៃការចុះបញ្ជីត្រឹមត្រូវចរាចរណ៍យានយន្តនៅតាមស្រុកខណ្ឌ)
៦)	សេវាដឹកជញ្ជូនហៅតាមទូរសព្ទដៃ៖ រថយន្ត/តាក់ស៊ី		មិនមានបទបញ្ញត្តិណាមួយសម្រាប់គ្រប់គ្រងសេវាដឹកជញ្ជូនក្រៅប្រព័ន្ធនោះទេ
៧)	រថយន្តដឹកកម្មកររោងចក្រ	បុគ្គលឯកជន (ធ្វើការចុះកិច្ចសន្យាសេវាកម្ម ជាលក្ខណៈឯកជន រវាងអ្នកបើកបរឡានដឹកទំនិញ និងកម្មករម្នាក់ៗ) * គ្មានការចុះឈ្មោះអាជីវកម្ម	
៨)	មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនផ្លូវទឹក	មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន រដ្ឋបាលរាជធានីភ្នំពេញ	
៩)	ផ្លូវដែកមានស្រាប់	នាយកដ្ឋានផ្លូវដែក ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន	
១០)	រថយន្តក្រុងឆ្លងខេត្ត	អគ្គនាយកដ្ឋានដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោកនៃក្រសួងសាធារណការ	ប្រកាសលេខ ៣៨៤ (ការចេញលិខិតអនុញ្ញាតឱ្យក្រុមហ៊ុនធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោកក្នុងស្រុក)

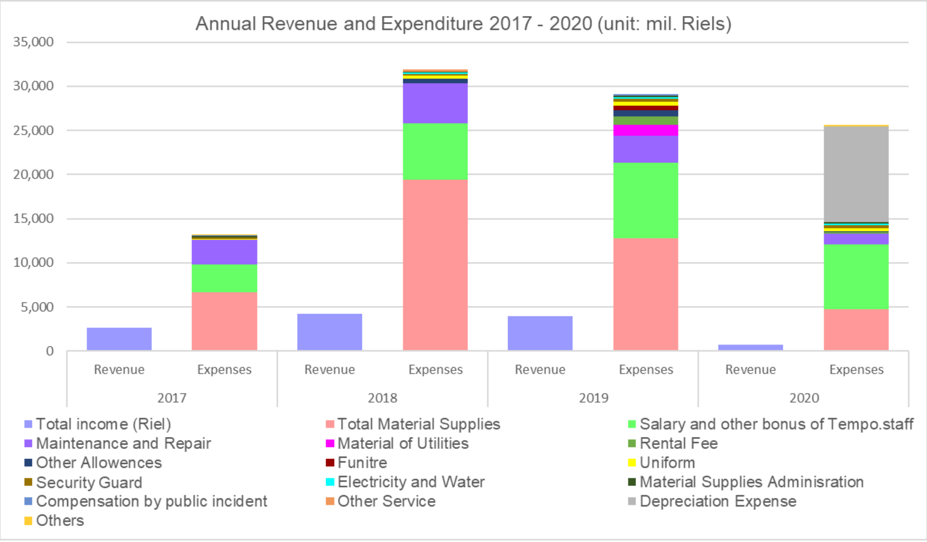
ប្រភព៖JST

១) រដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុង (CBA)

រដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុង (CBA) ដឹកនាំដោយអភិបាលចំនួន ១ រូប និងគ្រប់គ្រងដោយអភិបាលរងចំនួន ២ រូប។ នៅក្រោមរដ្ឋាករមាននាយកដ្ឋានចំនួន ៤ ទទួលខុសត្រូវលើប្រតិបត្តិការប្រចាំថ្ងៃ និងការគ្រប់គ្រងរថយន្តក្រុង។ គណៈកម្មាធិការអាជីវកម្មមានតួនាទីតាមដានត្រួតពិនិត្យដំណើរប្រព្រឹត្តទៅនៃរដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុង ហើយគណៈកម្មាធិការនេះមានសមាជិកសរុបចំនួន ១២ រូប មកពីខាងរដ្ឋបាលរាជធានីភ្នំពេញ មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនរាជធានីភ្នំពេញ និងរដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុង ដែលមានអភិបាលជាអ្នកដឹកនាំ។

គិតត្រឹមខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ២០២១ ចំនួនបុគ្គលិកសរុបរបស់រដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុង មានចំនួន ៥១៦ នាក់ ក្នុងនោះមានអ្នកបើកបរចំនួន ៣២៩ នាក់។ ត្បិតតែប្រតិបត្តិការរថយន្តក្រុងត្រូវបានផ្អាកដំណើរការចាប់តាំងពី ខែ មិនា ឆ្នាំ ២០២០ កន្លងមក ប៉ុន្តែរដ្ឋបាលរាជធានីភ្នំពេញនៅតែព្យាយាមបន្តរក្សាទុកបុគ្គលិកដដែលដើម្បីត្រៀមដាក់ដំណើរការរថយន្តក្រុងឡើងវិញប្រកបដោយភាពរលូន។ នៅថ្ងៃទី០២ខែវិច្ឆិកាឆ្នាំ២០២១ រថយន្តក្រុងខ្សែទី ១ ទី២ ទី៣ និងខ្សែរទី៤A/៤B ត្រូវបានដាក់ឱ្យប្រតិបត្តិការឡើងវិញ។

ការចំណាយសរុបរបស់រដ្ឋាករមានការកើនឡើងគួរឱ្យកត់សម្គាល់ចាប់តាំងពី ឆ្នាំ ២០១៧ ដល់ ឆ្នាំ ២០១៨ និង ឆ្នាំ ២០១៩ ដោយសារតែការកើនឡើងនៃចំនួនរថយន្តក្រុង ចំនួនផ្លូវរត់ សេវាកម្ម ក៏ដូចជាការផ្លាស់ប្តូរទីតាំងរដ្ឋាករទៅកាន់ទីតាំងដេប៉ូថ្មី។ ការចំណាយក្នុងឆ្នាំ ២០១៨ មានទឹកប្រាក់សរុបចំនួន ៣២ ពាន់លានរៀល/ឆ្នាំ ហើយប្រហែលជា ៦០ ភាគរយនៃការចំណាយ គឺយកទៅចំណាយលើការផ្គត់ផ្គង់សម្ភារៈសម្រាប់រៀបចំការិយាល័យថ្មី។ នៅក្នុងឆ្នាំ ២០១៩ ទឹកប្រាក់នៃការចំណាយសរុប មានចំនួន ២៩ ពាន់លានរៀល/ឆ្នាំ។



ប្រភព៖ JICA-PiBO

រូបភាព ៣.១.១ ចំណូល និងចំណាយប្រចាំឆ្នាំ

ចំណែកចំនួនប្រាក់ចំណូលចម្បងបានមកពីការប្រមូលថ្លៃសេវា មានចំនួនដដែលក្នុងឆ្នាំ ២០១៩ ដែលមានទឹកប្រាក់សរុបចំនួន ៤ ពាន់លានរៀល/ឆ្នាំ ដូច្នេះរដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុងបានខាតបង់ ទឹកប្រាក់ចំនួន ២៥ ពាន់លាន រៀល (៦ លាន ដុល្លារអាមេរិច) នៅឆ្នាំ ២០១៩។

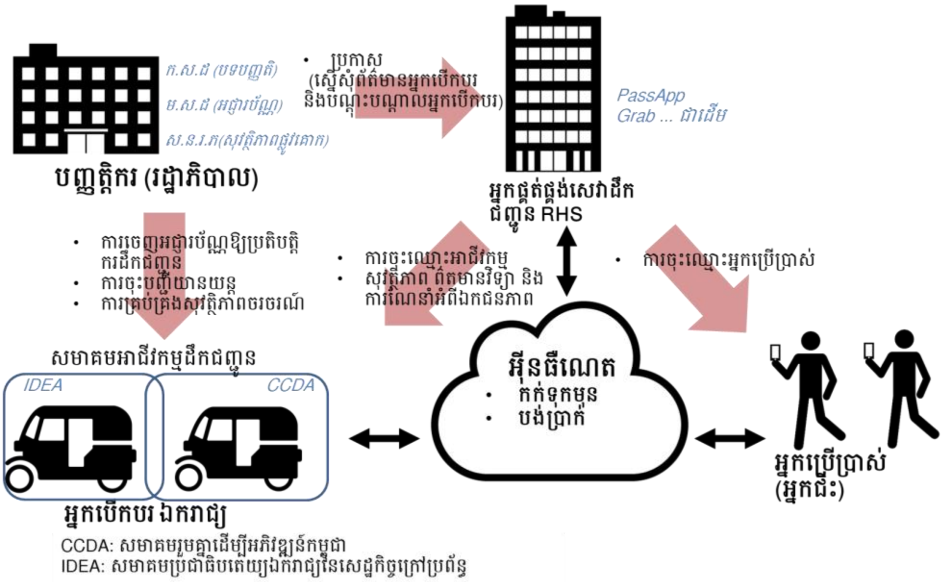
ក្នុងឆ្នាំ ២០២០ ប្រាក់ចំណូលរបស់រដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុងមានការធ្លាក់ចុះយ៉ាងគំហុក រហូតដល់

ត្រឹម ៧០០ លានរៀល ដោយសារការរាតត្បាតជម្ងឺ កូវីដ ១៩ និងការផ្អាកដំណើរប្រតិបត្តិការរថយន្តក្រុងចាប់តាំងពីថ្ងៃទី ២៦ ខែ មិនា ឆ្នាំ ២០២០។ ចំពោះការចំណាយរបស់រដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុង គេឃើញថាការចំណាយពាក់ព័ន្ធនឹងសេវារថយន្តក្រុង រួមមានថ្លៃផ្គត់ផ្គង់សម្ភារៈ ថែទាំ និងជួលជុល មានចំនួនថយចុះគួរឱ្យកត់សម្គាល់ ក្នុងឆ្នាំ ២០២០។ យ៉ាងណាមិញ រដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុងនៅតែបន្តរក្សាការងារដល់បុគ្គលិក/អ្នកបើកបររបស់ខ្លួន និងរក្សាការចំនាយទាបសម្រាប់ការងារកែលម្អ/ផ្លាស់ប្តូរមូលធនរបស់រដ្ឋាករនាពេលអនាគត រួមមានដូចជារថយន្តក្រុងជាដើម។ សរុបមក រដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុងចំណាយទឹកប្រាក់អស់ប្រមាណ ២៦ ពាន់លានរៀល ក្នុងឆ្នាំ ២០២០។

២) សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនហៅតាមរយៈទូរសព្ទដៃ (RHS)

ក) តួនាទីនៃស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធនឹងសេវាដឹកជញ្ជូន RHS

រូបភាពខាងក្រោមបង្ហាញពីទិដ្ឋភាពសេវាកម្មដឹកជញ្ជូន RHSទូទៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ។ ផ្អែកលើច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក អ្នកបើកសេវាដឹកជញ្ជូន RHS ក៏ដូចជាអ្នកបើកបរម៉ូតូរ៉ឺម៉កកង់បីខ្មែរ ត្រូវបានចាត់ទុកជាអ្នកផ្តល់សេវាដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ។ អ្នកបើកបរភាគច្រើនជាអ្នកបើកបរឯករាជ្យ។ មានសមាគមន៍អាជីវកម្មធំៗចំនួនពីរ សម្រាប់អាជីវកម្មរ៉ឺម៉កកង់បី (Tuk Tuk) គឺ សមាគមអភិរក្សស៊ីក្លូ(CCDA) និង សមាគមប្រជាធិបតេយ្យឯករាជ្យនៃសេដ្ឋកិច្ចក្រៅប្រព័ន្ធ(IDEA)។



ប្រភព៖ JST

រូបភាព ៣.១.២ ទំនាក់ទំនងរវាងអ្នកបើកបរ អ្នកប្រើប្រាស់ អ្នកផលិតកម្មវិធីលើទូរសព្ទដៃ និងបញ្ញត្តិករសេវាកម្មដឹកជញ្ជូន RHS

ខ) បទបញ្ជា និងការចុះបញ្ជី

ដើម្បីគ្រប់គ្រងក្រុមហ៊ុនធ្វើអាជីវកម្មផ្តល់សេវាតាមប្រព័ន្ធបច្ចេកវិទ្យាឌីជីថលសម្រាប់មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោក ក្រសួងសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូន បានបង្កើតជាច្បាប់ និងបទបញ្ញត្តិនានា (ប្រកាសជាភាសារខ្មែរ) ដែលមានខ្លឹមសារសំខាន់ៗ

សង្ខេបដូចខាងក្រោមនេះ[4]៖

- ក្រុមហ៊ុនដែលផ្តល់សេវាតាមប្រព័ន្ធបច្ចេកវិទ្យាឌីជីថលសម្រាប់មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោកក្នុងប្រទេសកម្ពុជា ត្រូវមានវិញ្ញាបនបត្រចុះបញ្ជី និងលិខិតអនុញ្ញាតធ្វើអាជីវកម្មចេញដោយក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន។
- ក្រុមហ៊ុន និងសាខាក្រុមហ៊ុនធ្វើអាជីវកម្មផ្តល់សេវាតាមប្រព័ន្ធបច្ចេកវិទ្យាឌីជីថលសម្រាប់មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោកក្នុងប្រទេស ត្រូវបើកវគ្គបណ្តុះបណ្តាលអ្នកបើកបរដែលជាសមាជិកខ្លួនឱ្យបានយល់ដឹងអំពីច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក សុជីវធម៌ សីលធម៌ក្នុងការបើកបរ និងការបម្រើសេវាជូនអតិថិជន។
- ក្រុមហ៊ុន និងសាខាក្រុមហ៊ុនធ្វើអាជីវកម្មផ្តល់សេវាតាមប្រព័ន្ធបច្ចេកវិទ្យាឌីជីថលសម្រាប់មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោកក្នុងប្រទេស តម្រូវឱ្យសមាជិកអ្នកបើកបរយានយន្តទាំងអស់ត្រូវភ្ជាប់រាល់ឯកសារតម្រូវនានាតាមខ្លួន។
- ក្រុមហ៊ុន និងសាខាក្រុមហ៊ុនធ្វើអាជីវកម្មផ្តល់សេវាតាមប្រព័ន្ធបច្ចេកវិទ្យាឌីជីថលសម្រាប់មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោកក្នុងប្រទេស ត្រូវចូលរួមអនុវត្តផែនការតាមវិធានសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក និងបរិស្ថានជាតិ ក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូនក្នុងការកាត់បន្ថយការកកស្ទះ គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ និងការបំភាយសារធាតុពុល និងឧស្ម័នផ្ទះកញ្ចក់។

៣.១.២ ផ្លូវហាយវ៉េ

(១) ក្របខណ្ឌស្ថាប័ន

ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនទទួលបន្ទុកខាងផ្នែកសាងសង់ និងថែទាំផ្លូវជាតិទាំងអស់ក្នុងប្រទេសកម្ពុជា។ ផ្លូវខេត្តត្រូវបានថែទាំដោយស្ថាប័នថ្នាក់មូលដ្ឋានរបស់ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ដែលមានដូចជា មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនរាជធានី-ខេត្ត ក្នុងនាមជារដ្ឋាភិបាលថ្នាក់រាជធានី-ខេត្ត។ មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនរាជធានីភ្នំពេញត្រូវបានបង្កើតឡើងក្នុងឆ្នាំ ២០០១ និងទទួលបន្ទុកផ្នែកហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍នានា ដូចជាគន្លងអាទិភាពសម្រាប់រថយន្តក្រុងល្បឿនលឿនដែលស្ថិតក្រោមការគ្រប់គ្រងរបស់អភិបាលរាជធានី។

(២) ក្របខណ្ឌគតិយុត្ត

ច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក មានចំនួន ១២ ជំពូក និង ៩២ មាត្រា។ គួរកត់សម្គាល់ថា សម្តេចនាយករដ្ឋមន្ត្រី តេជោ ហ៊ុន សែន បានប្រកាសឱ្យលុបចោលនូវប័ណ្ណបើកបរ ប្រភេទ ក១ កាលពី ថ្ងៃទី ៦ ខែ មករា ឆ្នាំ ២០១៦។ មានន័យថា ទោចក្រយានយន្តដែលមានទំហំស៊ីឡាំង តូចជាង ១២៥ សេសេ គឺមិនតម្រូវឱ្យមានប័ណ្ណបើកបរនោះទេ។ កាលពីអំឡុងខែ មីនា ឆ្នាំ ២០២០ រដ្ឋាភិបាលបានកែសម្រួលច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក និងកែប្រែការផាកពិន័យសម្រាប់បទល្មើសចរាចរណ៍[5] ដើម្បីបង្កើនប្រសិទ្ធភាពនៃច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក។

ច្បាប់ផ្លូវថ្នល់ចែងអំពីសមត្ថកិច្ចនៃការអភិវឌ្ឍ និងថែទាំផ្លូវ ប្រភេទផ្លូវ ខ្លឹមសារនៃច្បាប់នេះគួរបញ្ចូលនូវបទដ្ឋានបច្ចេកទេសនៃការសាងសង់ និងថែទាំផ្លូវ ប្រភពហិរញ្ញវត្ថុសម្រាប់ការសាងសង់ និងថែទាំផ្លូវជាដើម។

---

[4] ប្រភព៖ ប្រកាសស្តីពីលក្ខខណ្ឌ និងនិតិវិធីនៃការចេញលិខិតអនុញ្ញាតឱ្យក្រុមហ៊ុនធ្វើអាជីវកម្មផ្តល់សេវាតាមប្រព័ន្ធបច្ចេកវិទ្យាឌីជីថលសម្រាប់មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោកក្នុងប្រទេស

[5] ឧទាហរណ៍ អ្នកបើកបរទោចក្រយានយន្ត ឬម៉ូតូរ៉ឺម៉កកង់បីដែលមិនបានពាក់មួកសុវត្ថិភាព ឬពាក់មិនបានត្រឹមត្រូវ ត្រូវបានផាកពិន័យចំនួន ៦០.០០០ រៀល (១៥ ដុល្លារអាមេរិច)

៣.១.៣ ការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍

ស្ថានភាពនៃវិធានការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ត្រូវបានយកមកសង្ខេបក្នុងតារាង ៣.១.៣ ខាងក្រោម។

តារាង ៣.១.៣ ស្ថានភាពនៃវិធានការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ

ល.រ	ការគ្រប់គ្រងការដឹកជញ្ជូន	ស្ថាប័នគ្រប់គ្រង	មូលដ្ឋានច្បាប់
១)	ចំណុចប្រសព្វ (មានភ្លើងស្តុប/គ្មានភ្លើងស្តុប)Intersection	រដ្ឋបាលរាជធានីភ្នំពេញ មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនរាជធានីភ្នំពេញ មជ្ឈមណ្ឌលគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍	មិនទាន់មានបទបញ្ញត្តិណាមួយនៅឡើយ
២)	ប្រព័ន្ធផ្លូវឯកទិស	មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនរាជធានីភ្នំពេញ	ច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក
៣)	ការអប់រំអ្នកបើកបរ និងការរឹតបន្តឹងច្បាប់ចរាចរណ៍	នគរបាលចរាចរណ៍	ច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក
៤)	ចំណត	មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនរាជធានីភ្នំពេញ	
៥)	អ្នកថ្មើរជើង	មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនរាជធានីភ្នំពេញ	
៦)	ការគ្រប់គ្រងតម្រូវការចរាចរណ៍	គ្មាន	

ប្រភព៖JST

មជ្ឈមណ្ឌលគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ស្ថិតនៅក្រោមមន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនរាជធានីភ្នំពេញ ហើយទទួលខុសត្រូវគ្រប់គ្រង និងតាមដានចរាចរណ៍ក្នុងតំបន់ទីប្រជុំជន CBD នៃរាជធានីភ្នំពេញ។ នៅក្នុងមជ្ឈមណ្ឌល មានមន្ត្រីជំនាញសរុបចំនួន ១៣ រូប ដែលក្នុងនោះមានមន្ត្រីជំនាញចំនួន ៧ រូប ត្រូវបានជួលពីខាងក្រៅ ៣ រូប ជាមន្ត្រីជំនាញផ្នែកថែទាំ (មន្ត្រីរបស់មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន) និង ៣ រូប ទៀត ជាមន្ត្រីជំនាញខាងផ្នែកព័ត៌មានវិទ្យា (មន្ត្រីរបស់រដ្ឋាបាលរាជធានីភ្នំពេញ)។ គួរកត់សម្គាល់ថា មជ្ឈមណ្ឌលបញ្ជាចរាចរណ៍តម្រូវឱ្យមានធនធានមន្ត្រីខាងផ្នែករៀបចំផែនការហិរញ្ញវត្ថុ អនុវត្ត និងវាយតម្លៃប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ទាំងមូលបន្ថែមទៀត។

នគរបាលបាលចរាចរណ៍រាជធានីភ្នំពេញស្ថិតនៅក្រោមក្រសួងមហាផ្ទៃ និងមានទំនួលខុសត្រូវលើការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ ស៊ើបអង្កេតលើករណីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ និងគ្រប់គ្រងបទល្មើសចរាចរណ៍ដោយផ្អែកលើច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក។ នគរបាលបាលចរាចរណ៍រាជធានីភ្នំពេញ មានមន្ត្រីសរុបចំនួនប្រមាណ ៦០០ នាក់ និងមានអង្គភាពចំនួន៨។

៣.១.៤ ប្រព័ន្ធគស្តុភារកម្មទីក្រុង

(១) គោលនយោបាយហាមឃាត់រថយន្តដឹកទំនិញ

ដើម្បីកាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរណ៍ និងគ្រោះថ្នាក់ រដ្ឋបាលរាជធានីភ្នំពេញបានចេញបទបញ្ញត្តិកំណត់ពេលវេលា និងផ្លូវគោលដៅសម្រាប់អនុញ្ញាតចរាចរណ៍រថយន្តដឹកទំនិញទៅតាមប្រភេទរថយន្តដឹកទំនិញនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ។

ក) តំបន់ត្រូវអនុវត្តបទបញ្ញត្តិ និងខ្លឹមសារនៃបទបញ្ញត្តិ

នៅក្នុងខណ្ឌកណ្តាលក្រុង ចំនួនប្រាំគឺ ចំការមន ដូនពេញ ៧មករា ទួលគោក និងបឹងកេងកង និងផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងព័ទ្ធជុំវិញខណ្ឌកណ្តាលក្រុងគឺជាតំបន់ដែលត្រូវបានគ្រប់ដណ្តប់ដោយបទប្បញ្ញត្តិ។ នៅក្នុងតំបន់នេះ ចរាចរណ៍រថយន្តដឹកទំនិញត្រូវបានហាមឃាត់ក្នុងអំឡុងពេលថ្ងៃ ចាប់ពីម៉ោង ៥:០០ ព្រឹក ដល់ម៉ោង ៩:០០ យប់។ ប៉ុន្តែ រថយន្តដឹកទំនិញដែលមាន "លិខិតអនុញ្ញាត្តិ" ត្រូវបានអនុញ្ញាតឱ្យឆ្លងកាត់ជាមួយនឹងលក្ខខណ្ឌដូចខាងក្រោម ទៅតាមប្រភេទលិខិតអនុញ្ញាត៖

- ប្រភេទ A ដល់ C៖ អាចឆ្លងកាត់បានក្រៅពីម៉ោង ៦:00 ព្រឹក ដល់ ៩:00 ព្រឹក និង ពីម៉ោង ៤:00 រសៀល ដល់ម៉ោង ៨:០០យប់
- ប្រភេទ D: អាចចូលបានចាប់ពីម៉ោង ៨:00 យប់ ដល់ ម៉ោង ៦:00 ព្រឹក ប៉ុណ្ណោះ

បន្ថែមពីលើបទប្បញ្ញត្តិខាងលើ រថយន្តដឹកទំនិញទាំងអស់មិនត្រូវបានអនុញ្ញាតឱ្យឆ្លងកាត់បណ្តាផ្លូវខាងក្រោមនោះទេ មិនថាពេលវេលាណាក៏ដោយ។

- មហាវិថីសហព័ន្ធរុស្ស៊ី (ចាប់ពីមហាវិថីព្រះនរោត្តម ដល់ អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញ)
- មហាវិថីព្រះនរោត្តម (ចាប់ពីវត្តភ្នំព ដល់ ស្ពានអាកាសក្បាលថ្នល់[6])
- វិថីព្រះស៊ីសុវត្ថិ (ចាប់ពីរង្វង់មូលសម្តេចជួន ណាត ដល់ ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា)
- មហាវិថីព្រះសីហនុ មហាវិថីនេរុហ៍ មហាវិថីហ្សាលដឺហ្គោល និងមហាវិថីកម្ពុជាក្រោម
- មហាវិថីព្រះមុនីវង្ស (ចាប់ពីរង្វង់មូលស្អាតចាស់ ដល់ចំណុចប្រសព្វបូកគោ)
- មហាវិថីម៉ៅសេទុង (ចាប់ពីចំណុចប្រសព្វទេពផន ដល់ ផ្សារដើមគ)
- ស្ពានមិត្តភាពកម្ពុជាជប៉ុន ស្ពានព្រះមុនីវង្ស ស្ពានអាកាសក្បាលថ្នល់ ស្ពានអាកាស ៧មករា ស្ពានអាកាស ៥មករា ស្ពានអាកាសស្ទឹងមានជ័យ (ចំពោះរថយន្តដឹកទំនិញចាប់ពី ៥តោនឡើងទៅ)

៣.២ ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ននៃហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនិងរចនាសម្ព័ន្ធរូបវ័ន្តពាក់ព័ន្ធនឹងវិស័យដឹកជញ្ជូនទីក្រុង

៣.២.១ វិស័យដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ

(១) រថយន្តក្រុងសាធារណៈ

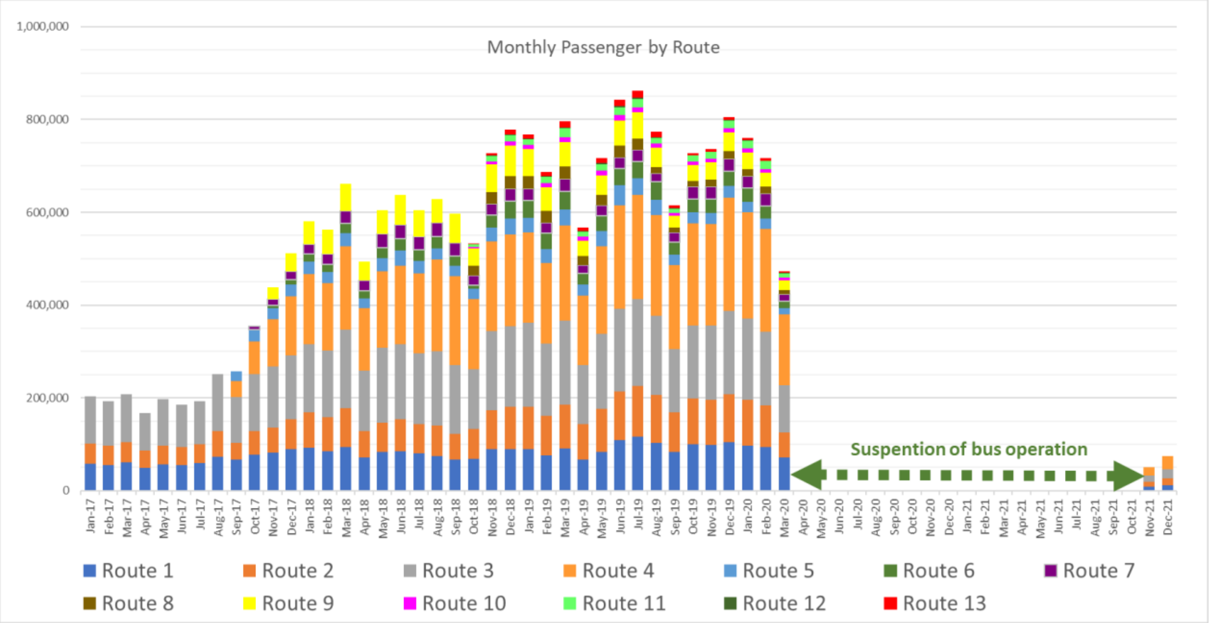
រដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុងមានរថយន្តក្រុងសរុប ចំនួន ១៨១ គ្រឿង ចាប់ពី ខែ មេសា ឆ្នាំ ២០២១។ ស្ថានីយចំណត/ចំណតសម្រាប់រថយន្តក្រុងសរុប មានចំនួន ១៤ កន្លែង ដែលស្ថិតនៅចំនុចចាប់ផ្តើម/បញ្ចប់នៃផ្លូវរត់រថយន្ត

[6] F/O៖ Flyover

ក្រុងនីមួយៗ។ ផ្លូវរត់រថយន្តក្រុងនីមួយៗមានចម្ងាយប្រមាណជា ២០ គីឡូម៉ែត្រ និង ត្រូវចំណាយពេលធ្វើដំណើរប្រហែលជាពី ១ម៉ោង ទៅ ២ ម៉ោង សម្រាប់ការធ្វើដំណើរតែមួយទិសដៅ (ទៅ ឬ មក)។ កាលពីថ្ងៃទី២ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០២១ ប្រតិបត្តិរថយន្តក្រុងបានចាប់ផ្តើមដាក់ដំណើរការឡើងវិញនៅលើផ្លូវចំនួន ៤ (សរុបចំនួន ៥ ខ្សែរត់) (ខ្សែទី១A ខ្សែទី ២ ខ្សែទី៣ និងខ្សែទី៤A/៤B)។ ផ្លូវរត់លេខ ១ និងលេខ ៤ ដែលរត់លើមហាវិថី និងអ័ក្សផ្លូវធំ មានអ្នកដំណើរច្រើនជាង ៧០ ភាគរយ នៃចំនួនអ្នកដំណើរសរុប ហើយនិន្នាការនេះ នៅរក្សាដដែល ចាប់តាំងពីពេលដែលរដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុង បានពង្រីកបណ្តាញខ្សែរត់ពី ៨ ខ្សែ ទៅ ១៣ ខ្សែ។

នៅថ្ងៃទី២ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០២១ ប្រតិបត្តិរថយន្តក្រុងត្រូវបានចាប់ផ្តើមដាក់ដំណើរការឡើងវិញនៅលើផ្លូវចំនួន ៤ (សរុបចំនួន ៥ ខ្សែរត់) ជាមួយនឹងរថយន្តក្រុងចំនួន ៦០ គ្រឿង។ គិតត្រឹមខែធ្នូ ឆ្នាំ ២០២១ ចំនួនអ្នកជិះប្រចាំថ្ងៃតាមដងផ្លូវទាំងនេះបានឈានដល់ចំនួន ២.៧00 នាក់ ប៉ុន្តែចំនួននេះនៅតែមានគម្លាតខ្លាំងបើធៀបជាមួយចំនួនអ្នកដំណើរ មុនពេលមានការរាតត្បាតជំងឺកូវីដ-១៩ ដែលមានចំនួន១៦.000 នាក់ ។

រដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុង បានបង្កើតដេប៉ូរថយន្តក្រុងលើផ្ទៃដីទំហំ ៤ហិចតា ដែលក្នុងនោះមានបំពាក់ទៅដោយការិយាល័យរដ្ឋបាល រោងជាង និងចំណតរថយន្ត ហើយបានដាក់ឱ្យដំណើរការចាប់តាំងពីខែមករា ឆ្នាំ ២០១៩។ ដេប៉ូរថយន្តក្រុងនេះមានទីតាំងស្ថិតនៅចម្ងាយប្រមាណ ១៥ គីឡូម៉ែត្រ ឆ្ពោះទៅប៉ែកខាងជើង តាមបណ្តោយផ្លូវជាតិលេខ ៥ ឆ្លងកាត់តាមស្ពានព្រែកភ្នៅ។ រដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុង ក៏បានដាក់ដំណើរការស្ថានីយ៍ចំណតរថយន្តក្រុងចំនួន ១៤ កន្លែង នៅតាមចំណុចចាប់ផ្តើម/ចំណុចបញ្ចប់នៃផ្លូវរត់រថយន្តក្រុងនីមួយៗ និងថែទាំចំណតឈប់រថយន្តក្រុងចំនួន ៨៦៥ កន្លែង ក្នុងនោះមានចំណតឈប់ចំនួន ២៧០ កន្លែងដែលមានដំបូល ឬជំរក ហើយក្រៅពីនោះគឺមានតម្លើងតែបង្គោលស្លាកសញ្ញារថយន្តក្រុងតែប៉ុណ្ណោះ។



ប្រភព៖ JICA-PiBO

រូបភាព ៣.២.១ ចំនួនអ្នកធ្វើដំណើរប្រចាំខែតាមផ្លូវរត់នីមួយៗ

(២) សេវាដឹកជញ្ជូន RHS៖ ម៉ូតូរ៉ឺម៉កកង់បី (Tuk-Tuk)

យោងតាម កិច្ចប្រជុំដែលធ្វើឡើងដោយក្រុមសិក្សា PiBO ជាមួយសមាគមអភិវឌ្ឍន៍សហព័ន្ធកម្ពុជា (CCDA) កាលពីឆ្នាំ ២០១៧ បានឱ្យដឹងថាចំនួន ម៉ូតូរ៉ឺម៉កកង់បី (Tuk-Tuk) នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ បានកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័ស ពី ២០.០០០ នាក់ ក្នុងឆ្នាំ ២០១៤ ដល់ ៣០.០០០ នាក់ នៅឆ្នាំ ២០១៧។ ដូច្នេះ ស្ថានភាពយានជំនិះនៅមានសភាពល្អ ។

(៣) សេវាដឹកជញ្ជូន RHS៖ រថយន្ត/តាក់ស៊ី

រាល់អ្នកបើកបរសេវាដឹកជញ្ជូនដឹកជញ្ជូន RHS ជាប្រភេទរថយន្ត/តាក់ស៊ី (ម្ចាស់អាជីវកម្មឯកជន) ធ្វើការចុះបញ្ជី និង ធ្វើប្រតិបត្តិការនៅក្រោមសេវាក្រុមហ៊ុន PassApp តែមួយជាមួយនឹងសេវាដឹកជញ្ជូនដឹកជញ្ជូន RHS ជាប្រភេទប្រភេទម៉ូតូរ៉ឺម៉កង់បី ។

(៤) រថយន្តដឹកអ្នកធ្វើការ

រថយន្តដឹកអ្នកធ្វើការ បម្រើដល់កម្មកររោងចក្រតាមតំបន់ជាយក្រុង។ សុវត្ថិភាព និង ជាសុកភាពរបស់រថយន្តដឹកអ្នកធ្វើការមានកម្រិតទាប ដោយសារអ្នកដំណើរត្រូវឈររលើទ្រុងរថយន្តខាងក្រោយ ហើយប្រឈមផ្ទាល់ជាមួយនឹងធូលីដី។ អ្នកដំណើរគ្រប់គ្នាត្រូវបង់ប្រាក់ឈ្នួលចំនួន ៥ ដុល្លារ/ខែ ជាមួយអ្នកបើកបររថយន្តផ្ទាល់ ដោយមិនមានភ្នាក់ងារណាមួយធ្វើការគ្រប់គ្រងលើមធ្យោបាយនេះឡើយ ។

(៥) សេវាដឹកជញ្ជូនផ្លូវទឹក

កាលពីខែ មេសា ឆ្នាំ ២០១៨ សេវាដឹកជញ្ជូនផ្លូវទឹក Taxi Boat ត្រូវបានដាក់ឱ្យដំណើរការចេញពីស្ថានីយឬស្សីកែវ ឆ្ពោះទៅកាន់ស្ថានីយក្រុងតាខ្មៅ។ មធ្យោបាយនេះបម្រើសេវាកម្មចំនួន ៨ជុំក្នុងមួយថ្ងៃ ចាប់ដំណើរការពីម៉ោង ៧:០០ ដល់ម៉ោង ១៧:០០ ដោយឈប់នៅផែ/កំពង់ដរចំនួន ៥ កន្លែង។

(៦) ផ្លូវដែកមានស្រាប់

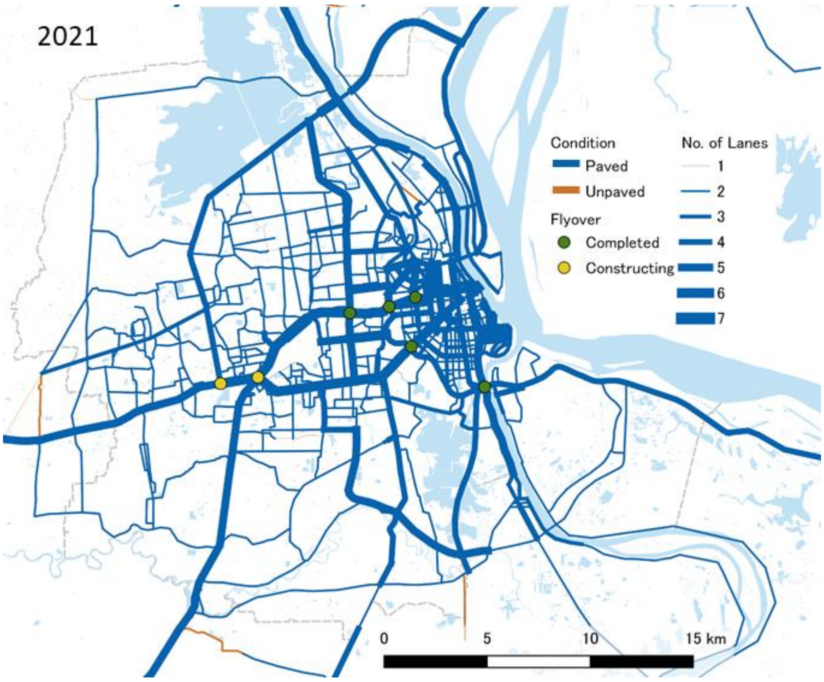
កាលពីខែ មេសា ឆ្នាំ ២០១៨ សេវាដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែកមានស្រាប់ចេញពីស្ថានីយរាជាយស្ម័យានភ្នំពេញឆ្ពោះទៅកាន់អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញ ត្រូវបានដាក់ឱ្យដំណើរការ។ រថភ្លើងដែលមានទូរចំនួនមួយ ត្រូវបានដាក់ឱ្យដំណើរការលើចម្ងាយផ្លូវប្រវែងប្រមាណជា ១០ គីឡូម៉ែត្រ និងចំណាយពេលប្រហែលជា ១ ម៉ោងលើការធ្វើដំណើរ។ សេវាកម្មនេះមិនសូវមានភាពទាក់ទាក់ទាញ និងមិនទាន់ពេលវេលា ដោយសារល្បឿនធ្វើដំណើរយឺត ហើយទូររថភ្លើងក៏មិនមែនជាប្រភេទទូរថ្មី។

៣.២.២ ផ្លូវហាយវេ

(១) ចំនួនគន្លង និងលក្ខខណ្ឌកំរាលផ្លូវ

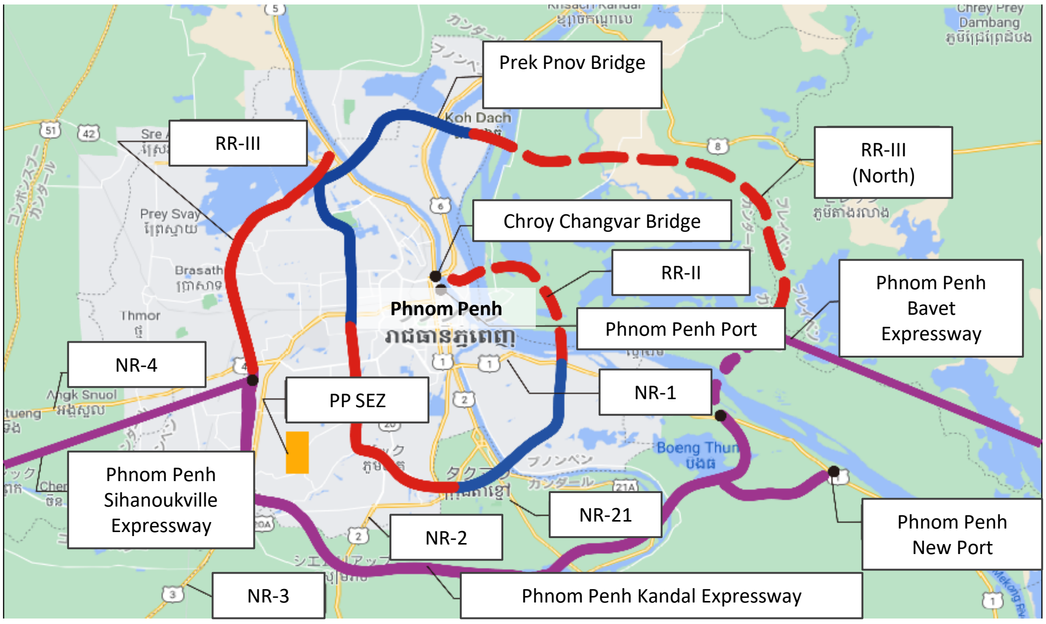
រូបភាព ៣.២.២ បង្ហាញពីបណ្តាញផ្លូវនាពេលបច្ចុប្បន្នដែលបានមកពីការសង្កេតផ្អែកលើរូបភាពពីផ្កាយរណប (satellite) ក្នុងឆ្នាំ ២០២១។ ការងារកែលម្អសំខាន់ៗរួមមានដូចជា ការពង្រីកមហាវិថីវេងស្រេង មហាវិថីប៉ាណូយ និងមហាវិថីសហ

ព័ន្ធរុស្ស៊ី ផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងទី២ផ្នែកខាងត្បូង ផ្លូវជាតិលេខ១ ផ្លូវជាតិលេខ៣ ផ្លូវជាតិលេខ៥ និង ការសាងសង់មហាវិថីតេជោសែន។



ប្រភព៖JST

រូបភាព ៣.២.២ ចំនួនគន្លង និងស្ថានភាពផ្លូវ



ប្រភព៖JST

រូបភាព ៣.២.៣ ផែនការផ្លូវល្បឿនលឿនអាទិភាពក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ

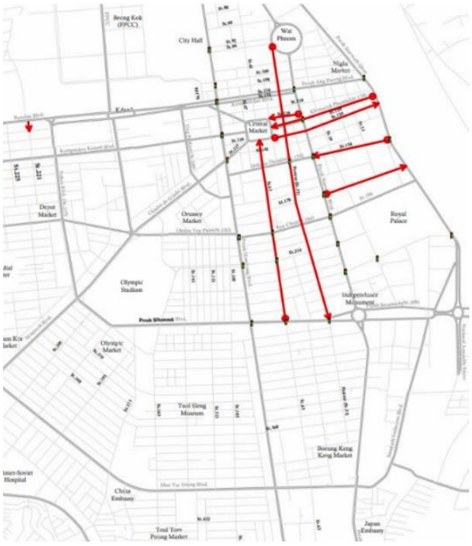
៣.២.៣ ការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍

(១) ចំណុចប្រសព្វ (មានភ្លើងស្តុប/គ្មានភ្លើងស្តុប)

មុនពេលដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ដែលជាជំនួយហិរញ្ញប្បទានឥតសំណងរបស់ជប៉ុន ភ្លើងស្តុបនៅតាមចំណុចប្រសព្វចំនួន៦៩ទីតាំង ផ្តល់ដោយអ្នកផ្តល់ជំនួយផ្សេងៗ មានប្រភពមកពីប្រទេសចំនួន៧ និងមានដំណើរការរៀងៗខ្លួន។ បន្ទាប់ពីដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់នូវប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍កាលពីខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ២០១៨ ភ្លើងស្តុបថ្មីរបស់ប្រទេសជប៉ុននៅចំណុចប្រសព្វចំនួន ១១៥ ទីតាំង ត្រូវបានដាក់ឱ្យដំណើរការ។ ក្នុងចំណោមទីតាំងស្តុបថ្មីទាំងអស់ មានតែស្តុបចំនួន ១០៩ ទីតាំងប៉ុណ្ណោះដែលត្រូវបានភ្ជាប់មកកាន់មជ្ឈមណ្ឌលបញ្ជាចរាចរណ៍ដែលមានទីតាំងស្ថិតនៅក្នុងរដ្ឋបាលរាជធានីភ្នំពេញ ចំពោះស្តុបចំនួន៦ទីតាំងទៀតដែលស្ថិតនៅលើផ្លូវជាតិលេខ១ មិនត្រូវបានភ្ជាប់មកកាន់មជ្ឈមណ្ឌលគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍នោះទេ ដោយគេគ្រាន់តែដាក់វាឱ្យដំណើរការជាមួយនឹងប្រភេទប៉ារ៉ាម៉ែត្រភ្លើងសញ្ញាដែលមានលក្ខណៈបត់បែនប៉ុណ្ណោះ។

(២) ប្រព័ន្ធផ្លូវឯកទិស

គេបានធ្វើការពង្រីកប្រវែងផ្លូវឯកទិសជាគូ (ផ្លូវលេខ ១៣០ និងផ្លូវលេខ ១៣៦) និងធ្វើការផ្លាស់ប្តូរកំណាត់ផ្លូវថ្មីចំនួនពីរ (ផ្លូវលេខ ១៥៤ និងផ្លូវលេខ ១៧៨) ទៅជាផ្លូវឯកទិសគូ។ ជាលទ្ធផល ប្រវែងផ្លូវឯកទិសសរុបក្នុងរាជធានភ្នំពេញ មានប្រវែង ៨៤ គីឡូម៉ែត្រ។



ប្រភព៖JST

រូបភាព ៣.២.៤ ផ្លូវឯកទិស

(៣) ការអប់រំអ្នកបើកបរ និងការរឹតបន្តឹងច្បាប់ចរាចរណ៍

ការរឹតបន្តឹងច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកដោយមន្ត្រីនគរបាលចរាចរណ៍ គឺជារឿងដែលចាំបាច់ ប៉ុន្តែជំនាញ និងចំនួនមន្ត្រីនគរបាលចរាចណ៍នៅមានភាពខ្វះខាត ដែលជាហេតុធ្វើឱ្យពិបាកក្នុងការនិយាយថាគេអាចមានលទ្ធភាពគ្រប់គ្រាន់ក្នុងការអនុវត្តការរឹតបន្តឹងច្បាប់។ ស្ថាប័នទទួលបន្ទុកផ្នែកអនុវត្តការរឹតបន្តឹងច្បាប់ ការរៀបចំផែនការ និងការអនុវត្ត បាននឹងកំពុងតែប្រឈមនឹងបញ្ហាហិរញ្ញវត្ថុ។

(៤) ចំណត

បញ្ហាប្រឈមមួយក្នុងចំណោមបញ្ហាប្រឈមធំៗនៃវិស័យដឹកជញ្ជូនក្នុងរាជធានីភ្នំពេញគឺការចតខុសច្បាប់លើដងផ្លូវ និងលើចិញ្ចើមផ្លូវ។ បើទោះបីជាទីតាំងចំណតក្រោមដីមួយចំនួនត្រូវបានសាងសង់ហើយរួចរាល់ក៏ដោយ ប៉ុន្តែប្រសិនបើចំនួននៃការចុះបញ្ជីយានយន្តនៅតែបន្តកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័ស នោះស្ថានភាពនៃការចតខុសច្បាប់នឹងបន្តកាន់តែអាក្រក់ទៅៗ។

(៥) អ្នកថ្មើរជើង

ចិញ្ចើមផ្លូវរបស់មហាវិថីសំខាន់ៗនៅកណ្តាលរាជធានីភ្នំពេញភាគច្រើនមានទំហំទទឹងប្រហែល ៥ ម៉ែត្រ ប៉ុន្តែដោយសារការចតខុសច្បាប់ និងមានការលក់ដូរលើចិញ្ចើមផ្លូវ ទើបធ្វើឱ្យស្ថានភាពថ្មើជើងគ្មានសុវត្ថិភាព និងផាសុកភាពសម្រាប់ប្រជា

ពលរដ្ឋក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ។ ការគ្រប់គ្រងចិញ្ចើមផ្លូវគឺស្ថិតនៅក្រោមមន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនរាជធានីភ្នំពេញ ប៉ុន្តែដោយសារតែបញ្ហាហិរញ្ញវត្ថុរបស់ស្ថាប័ន ទើបធ្វើឱ្យប្រជាពលរដ្ឋត្រូវធ្វើការជួសជុលចិញ្ចើមផ្លូវដោយខ្លួនឯង ជាហេតុធ្វើឱ្យមានការលំបាកក្នុងការគ្រប់គ្រងចិញ្ចើមផ្លូវ។

(៦) បញ្ហាប្រឈមពាក់ព័ន្ធនឹងបរិក្ខារភ្លើងស្តុបចរាចរណ៍

ក្រោយពេលគម្រោងជំនួយហិរញ្ញប្បទានត្រូវបានបញ្ចប់ គេឃើញមានឧបទ្ទវហេតុកើតឡើងពាក់ព័ន្ធនឹងខ្សែកាប្លិ៍អុបទិក (ដាច់ខ្សែកាប្លិ៍អុបទិកដោយឧបទ្ទវហេតុ នគរបាលចរាចរណ៍បិទចរន្តអគ្គិសនី និងផ្តាច់ខ្សែកាប្លិ៍អុបទិកសម្រាប់ត្រៀមទទួលការធ្វើដំណើរឆ្លងកាត់របស់បុគ្គលជាន់ខ្ពស់) មានប្រមាណជា ៤០ ភាគរយ នៃបញ្ហាដែលកើតឡើងទាំងមូល។ ឧប្បទ្ទវហេតុតែងតែកើតមានឡើងជាញឹកញាប់ ដោយសារតែខ្សែកាប្លិ៍អុបទិកស្ថិតនៅលាយឡំជាមួយនិងខ្សែផ្សេងៗទៀត ដូចជាខ្សែបណ្តាញទូរគមនាគមន៍ជាដើម ដែលជាហេតុធ្វើឱ្យមានការកាត់ផ្តាច់កើតឡើងដោយ ឧប្បទ្ទវហេតុ។

ក្រោយរយៈពេលជាង ៣ ឆ្នាំ បន្ទាប់ពីគម្រោងជំនួយត្រូវបានបញ្ចប់ គេសង្កេតឃើញគ្រឿងបរិក្ខារ និងឧបករណ៍ផ្សេងៗចាប់ផ្តើមខូចខាត រួមមានដូចជាឧបករណ៍ទប់ថាមពលអគ្គិសនី (UPS)ជាដើម។

៣.២.៤ តស្តុភារកម្មទីក្រុង

(១) ទីតាំងតស្តុភារកម្ម

ក) កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ

កំពង់ផែភ្នំពេញជាកំពង់ផែធំទីពីរនៅកម្ពុជា និងជាកំពង់ផែទន្លេធំដែលធំជាងគេ។ កំពង់ផែនេះត្រូវបានចាប់ផ្តើមបើកដំណើរនៅឆ្នាំ ១៩០៥ ។ កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ (PPAP) ដែលជាសហគ្រាសរដ្ឋគ្រប់គ្រងទាំងស្រុងដោយក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុត្រូវបានបង្កើតឡើងក្នុងឆ្នាំ១៩៩៨ ជាអង្គភាពគ្រប់គ្រង និងប្រតិបត្តិការ។ កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ ត្រូវបានផ្តល់អាជ្ញាប័ណ្ណដោយរដ្ឋាភិបាលដើម្បីប្រតិបត្តិការកំពង់ផែទន្លេទាំងស្រុងនៅក្នុង "តំបន់ពាណិជ្ជកម្មកំពង់ផែ" ខាងក្រោម ហើយអ្នកណាម្នាក់ដែលមានបំណងចង់អភិវឌ្ឍកំពង់ផែនៅក្នុងតំបន់នេះ តម្រូវឱ្យពិគ្រោះជាមួយ កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ ជាមុន។ កំពង់ផែភ្នំពេញលាតសន្ធឹងលើផ្ទៃដីធំទូលាយពីទិសខាងជើង ទៅកាន់ទិសខាងត្បូងនៃទន្លេសាប និងទន្លេមេគង្គ។ នៅក្នុងកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ មានចំណតផែពហុបំណង (អតីតផែ៖ TS3) នៅក្នុងខណ្ឌដូនពេញ។ ក្នុងឆ្នាំ ២០១៣ ចំណតផែកុងតឺន័រថ្មីមួយ (ផែថ្មី៖ LM17) ត្រូវបានសាងសង់ និងដាក់ឱ្យដំណើរការនៅក្នុងខេត្តកណ្តាល ហើយរាល់ទំនិញកុងតឺន័រត្រូវបានគ្រប់គ្រងនៅផែថ្មីនោះ។ ទោះបីជានៅផែថ្មី ក៏ជម្រៅទឹកមានកម្ពស់ត្រឹមតែ ១០ ម៉ែត្រ ប៉ុណ្ណោះ ដែលជម្រៅនេះគឺមិនគ្រប់គ្រាន់សម្រាប់ទទួលកប៉ាល់ធំៗទេ។ បរិមាណកុងតឺន័រដែលគ្រប់គ្រងនៅកំពង់ផែភ្នំពេញត្រូវបានកើនឡើង និងឈានដល់ចំនួន ២១៤ ពាន់ TEU នៅក្នុងឆ្នាំ ២០១៨។

តារាង ៣.២.១ ទីតាំងសេវាកម្មរបស់កំពង់ផែភ្នំពេញ

	ចំណតផែ	ឈ្មោះទន្លេ	ប្រភេទទំនិញលើកដាក់	ប្រវែងផែ		
				(ម៉ែត្រ)	ទទឹង (ម៉ែត្រ)	ជម្រៅ (ម៉ែត្រ)
TS3	ចំណតផែពហុបំណង	ទន្លេសាប	ទំនិញទូទៅ	៣០០	២០	៦.៣
LM17	ចំណតផែកុងតឺន័រថ្មី	ទន្លេមេគងក្រោម	ទំនិញកុងតឺន័រ	៣០០	២២	១០

ប្រភព៖ កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ "ឯកសារបោះផ្សាយលក់មូលបត្រជាសាធារណៈលើកដំបូង"

ខ) ផែស្ងួត

កំពង់ផែស្ងួតមានយ៉ាងហោចណាស់ចំនួន១០ ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ដែលភាគច្រើនមានទីតាំងស្ថិតនៅភាគអាគ្នេយ៍នៃរាជធានីភ្នំពេញ។ ផែស្ងួតមានមុខងារជាកន្លែងស្តុកទុកទំនិញបណ្តោះអាសន្ន ទីធ្លាកុងតឺន័រ និងជាស្ថានីយ៍ទំនិញកុងតឺន័រ (កន្លែងដែលទំនិញតូចៗត្រូវបានលាយបញ្ចូលគ្នា) ហើយវាមិនមែនជាតំបន់រក្សាទំនិញជាប់ពន្ធ(Bonded Area) ឬឃ្លាំងរក្សាទំនិញជាប់ពន្ធ(Bonded Warehouse) នោះទេប៉ុន្តែជាកន្លែងដែលអាចធ្វើការត្រួតពិនិត្យគយ។ ហេតុដូច្នេះ ទើបធ្វើឱ្យមានការបង្កើត និងការស្រូបទាញចរាចរណ៍រថយន្តដឹកជញ្ជូនទំនិញខ្នាតធំចេញចូលផែស្ងួត។ គេក៏ឃើញមានផែស្ងួតនៅក្នុងស្ថានីយ៍រថភ្លើង (លេខ ៩៖ Toll Royal Railway) ផងដែរ។

ប្រភព៖JST

រូបភាព ៣.២.៥ ផែនទីទីតាំងផែស្ងួត

ជំពូកទី ៤ គោលនយោបាយ និងផែនការមេពាក់ព័ន្ធជាមួយវិស័យដឹកជញ្ជូនរាជធានីភ្នំពេញ

៤.១ ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ជាតិ

ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ជាតិ គឺជាផែនទីតម្រង់ទិសសម្រាប់រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា ក្នុងការធ្វើដំណើរឆ្ពោះទៅរកការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចនិងសង្គម និងការកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រ។ ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ជាតិ ឆ្នាំ ២០១៩-២០២៣ គឺជាផែនការចុងក្រោយ ដែលត្រូវបានបន្តរៀបចំឡើងសម្រាប់អនុវត្តនូវយុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណដំណាក់កាលទី៤ ដែលមានមុំចំនួន៤ គឺ (១) ការអភិវឌ្ឍធនធានមនុស្ស (២) ការធ្វើពិពិធកម្មសេដ្ឋកិច្ច (៣) ការអភិវឌ្ឍវិស័យឯកជននិងការងារ និង (៤) ការអភិវឌ្ឍប្រកបដោយចីរភាព និងបរិយាប័ន្ន។ ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ជាតិ និងយុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណ មានគោលបំណងជំរុញការអភិវឌ្ឍកម្ពុជា ដើម្បីប្រែក្លាយទៅជាប្រទេសដែលមានចំណូលមធ្យមកម្រិតខ្ពស់នៅឆ្នាំ ២០៣០។ ចំណុចខាងក្រោម គឺជាសកម្មភាពពាក់ព័ន្ធសំខាន់ៗ។

ការងារដឹកជញ្ជូនសាធារណៈក្រុង

- ជំរុញការរៀបចំគោលនយោបាយជាតិ ផែនការមេ និង លិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្ត ពាក់ព័ន្ធនឹងផ្នែកដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ។
- ជំរុញការប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនឆ្លាតវៃ និងការគ្រប់គ្រងចរាចរ។
- បន្តការសិក្សាដោះស្រាយចំណុចកកស្ទះចរាចរក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ។
- បន្តសិក្សាលទ្ធភាពសាងសង់ប្រព័ន្ធរថភ្លើងស្វ័យប្រវត្តិកម្ម និងសិក្សាលទ្ធភាពសាងសង់ត្រាំវ៉េ ម៉ូណូរ៉េល រថភ្លើងក្រោមដីនៅរាជធានីភ្នំពេញ។

សេដ្ឋកិច្ចឌីជីថល

- ការប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនឆ្លាតវៃ

ការងារសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក

- បង្កើនស្លាកសញ្ញាសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍លើផ្លូវជាតិ និងតំបន់ទីប្រជុំជន និងរៀបចំដាក់ឱ្យមានកាមេរ៉ាសម្រាប់តាមដានការបើកបរលើសល្បឿនកំណត់តាមផ្លូវជាតិ។
- អនុវត្តសកម្មភាព និងពង្រីកិច្ចសហការដើម្បីសម្រេចគោលដៅទសវត្សរ៍របស់អង្គការសហប្រជាជាតិស្តីពីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក បន្ថយអត្រាស្លាប់ ៥០%ត្រឹមឆ្នាំ ២០២០។
- បន្តពង្រឹងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក និងកាត់បន្ថយចំនួននៃការស្លាប់តាមដងផ្លូវឱ្យនៅក្រោម ៥នាក់ក្នុង ១ម៉ឺនគ្រឿងនៅត្រឹមឆ្នាំ ២០២០។
- បន្តចុះសិក្សា និងត្រួតពិនិត្យតំបន់ដែលមានគ្រោះថ្នាក់ញឹកញាប់នៅទូទាំងប្រទេស។

ការងារផ្លូវដែក

- ស្វែងរកទុនដើម្បីតភ្ជាប់ផ្លូវដែកពីភ្នំពេញទៅកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញថ្មី។

៤.២ ផែនការអភិវឌ្ឍន៍ដីធ្លី និងនគរូបនីយកម្ម

រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាបានចេញអនុក្រឹតលេខ ៤២ ស្តីពី “នគរូបនីយកម្ម រាជធានី ក្រុង និងទីប្រជុំជន” ក្នុងឆ្នាំ ២០១៥ ដើម្បីកំណត់អំពីនគរូបនីយកម្មរាជធានី ក្រុង និងទីប្រជុំជននៅព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។

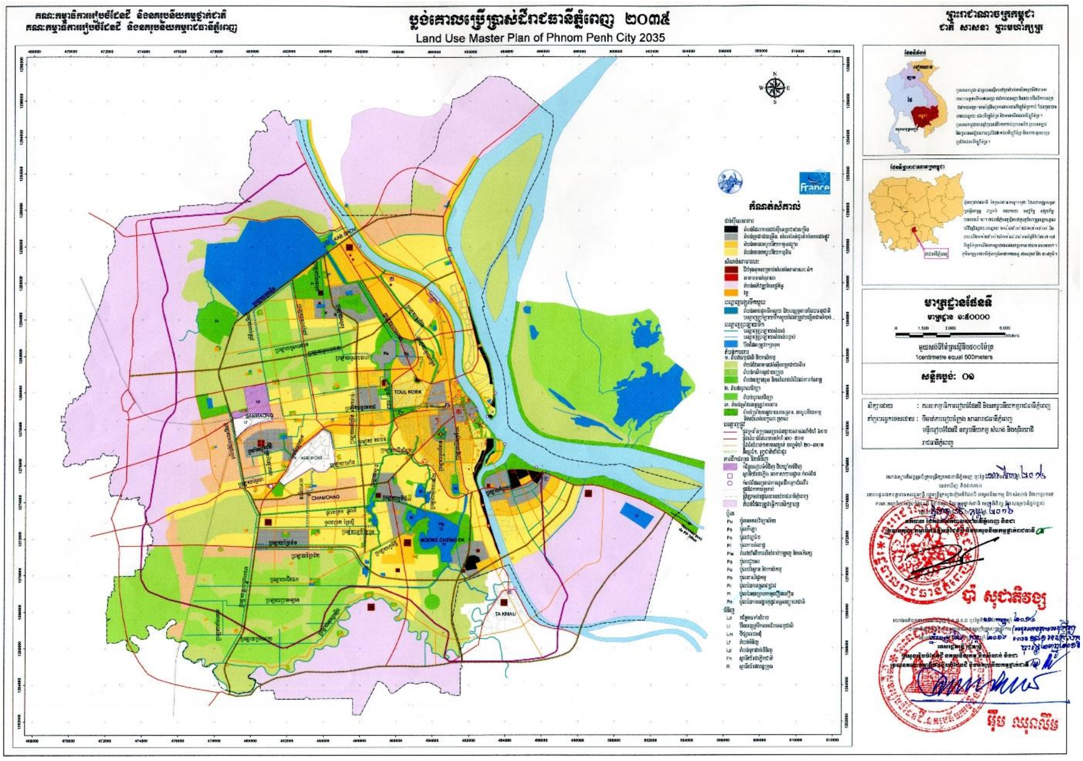
ប្រព័ន្ធផែនការប្រើប្រាស់ដី (Zoning System) ត្រូវបានបែងចែកជាពីរប្រភេទរួមមាន ដីអាចសាងសង់បាន(Built Up Area) និងប្រភេទដីកម្រិតការសាងសង់ (Control Area)។ នៅក្រោមប្រភេទដីទាំងពីរនេះ គេធ្វើការបែងចែកជា ១៥ តំបន់ បន្តទៀត ដោយមានកំណត់នូវផលធៀបផ្ទៃក្រឡាបាតសំណង់និងផ្ទៃដីឡូត៍អតិបរមាគិតជាភាគរយ(building cover ratio) និងសន្ទស្សន៍ប្រើប្រាស់ដីអតិបរិមា(floor area ratio)។

៤.២.១ ប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដីរាជធានីភ្នំពេញសម្រាប់ឆ្នាំ ២០៣៥

ប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដីរាជធានីភ្នំពេញសម្រាប់ឆ្នាំ ២០៣៥ (ហៅកាត់ថា ប្លង់គោល PPMP) ត្រូវបានរៀបចំឡើងដោយរដ្ឋបាលរាជធានីភ្នំពេញ កាលពីឆ្នាំ ២០២១៥ ដើម្បីសម្រេចបាននូវគោលដៅដូចខាងក្រោម៖

- តម្រង់ទិសការប្រើប្រាស់ដីធ្លី និងធានាតម្លៃសក្តានុពល ដែលមានស្រាប់របស់ទីក្រុងប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពស្ថេរភាព និងសមធម៌ ដើម្បីគាំទ្រដល់ការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច សង្គមកិច្ច ការធានា សន្តិសុខសៀង សោភ័ណភាព និងគុណភាពបរិស្ថាន
- តម្រង់ទិសការអភិវឌ្ឍដោយតុល្យភាព សមភាព និងភាពស៊ីចង្វាក់គ្នា រវាងរាជធានីភ្នំពេញ ទីក្រុងតូចបន្ទាប់ ខេត្តរបស់ប្រទេស និងទីក្រុងរបស់ប្រទេសនានា
- ធានាការលើកស្ទួយអត្តសញ្ញាណរាជធានីភ្នំពេញដើម្បីធ្វើសមាហរណកម្មទៅក្នុងតំបន់ និងប្រកួតប្រជែងជាមួយទីក្រុងនានានៅក្នុងតំបន់សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍនៅក្នុបិរបទដែលផ្តល់នូវលទ្ធភាពធមជាងពេលមុន ទាំងលើផ្នែកបច្ចេកទេសនិងផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុ។

នេះគឺជារូបភាពរាជធានីភ្នំពេញនាពេលអនាគត។



ប្រភព៖ រដ្ឋបាលរាជធានីភ្នំពេញ

រូបភាព ៤.២.១ ប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដីរាជធានីភ្នំពេញនាឆ្នាំ ២០៣៥

នៅក្នុងប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដីរាជធានីភ្នំពេញ ចំនួនប្រជាជនព្យាករណ៍ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញនាឆ្នាំ ២០៣៥ មានចំនួន ១.៩៨៣.០៤០ នាក់ បើយោងតាមទិន្នន័យរបស់វិទ្យាស្ថានជាតិស្ថិតិ។ ប៉ុន្តែ បើតាមការព្យាករណ៍របស់រដ្ឋបាលរាជធានីភ្នំពេញ ចំនួនប្រជាជននា ឆ្នាំ ២០៣៥ នឹងមានចំនួន ២.៥៤៤.៦៥៩ នាក់ ដោយបូកបញ្ចូលចំនួនប្រជាជនក្នុងខេត្តកណ្តាលផងដែរ។

លើសពីនេះទៀត ដោយផ្អែកលើការព្យាករណ៍ចំនួនប្រជាជននាពេលអនាគត ប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដីរាជធានីភ្នំពេញ បានដាក់ចេញនូវសំណើផែនការអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្តជាពីរទ្រង់ទ្រាយខុសគ្នា៖ ទី១ គឺ “ផែនទីទ្រង់ទ្រាយធំ” ដែលរួមបញ្ចូលរាជធានីភ្នំពេញ និងខេត្តកណ្តាល ហើយទី២ គឺ “ផែនទីទីក្រុង” ដែលសំដៅតែរាជធានីភ្នំពេញមួយប៉ុណ្ណោះ។ ខាងក្រោមនេះជាសំណើអភិវឌ្ឍន៍នានាដែលបានលើកឡើងពាក់ព័ន្ធនឹងវិស័យដឹកជញ្ជូន។ ទស្សនៈ និងផែនការទាំងនេះ ត្រូវបានយកមកពិចារណាក្នុងការសិក្សា គម្រោងដែលមានសក្តានុពល នាពេលអនាគតនេះ។

ផែនការអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្តទ្រង់ទ្រាយធំ

- ផ្លូវក្រវ៉ាត់ជុំវិញទីក្រុងរណប
- រក្សាទីតាំងកំពង់ផែក្នុងទីក្រុង (កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ)
- ស្តារឡើងវិញនូវផ្លូវដែកចាស់ និងស្ថានីយផ្លូវដែកថ្មីស្ថិតនៅប៉ែកខាងលិចនៃទីក្រុង
- សាងសង់ព្រលានយន្តហោះថ្មី
- សាងសង់ផែស្ងួតនៅតំបន់ជាយក្រុង

ផែនទីអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្តខ្នាតទីក្រុង

- ការអភិវឌ្ឍបណ្តាញផ្លូវ
- ការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធពហុមធ្យោបាយធ្វើដំណើរ
- ការអភិវឌ្ឍបណ្តាញបៃតង (ឧទ្យាន និងដើមឈើ) និងបណ្តាញពណ៌ខៀវ (ផ្លូវទឹក)

៤.២.២ ផែនការអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយចីរភាព

ក្រុមប្រឹក្សាជាតិសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយនិរន្តរភាព (NCSD) និងក្រសួងបរិស្ថាន បានបង្កើត "ផែនការអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុងនិរន្តរភាពសម្រាប់រាជធានីភ្នំពេញ ២០១៨ -២០៣០" កាលពីឆ្នាំ ២០១៩ ដើម្បីណែនាំអំពីការប្រើប្រាស់ដី ការងារដឹកជញ្ជូន ប្រព័ន្ធលូបង្ហូរទឹកភ្លៀង និងការគ្រប់គ្រងកាកសំណល់ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ។ ផែនការនេះបានកំណត់នូវគោលបំណងតាមវិស័យសំខាន់ៗចំនួនប្រាំបី រួមទាំងវិស័យដឹកជញ្ជូនដែលមានគោលដៅចំនួនបួនដូចខាងក្រោម។

គោលបំណងនៅក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូន

- កាត់បន្ថយការបំភាយឧស្ម័នផ្ទះកញ្ចក់នៅក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូន (ភាគរយថយចុះធៀបនឹងទិន្នន័យគោលបច្ចុប្បន្ន)
- ដាក់ដំណើរការប្រព័ន្ធមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុង ដោយគ្របដណ្តប់លើច្រករបៀងដឹកជញ្ជូនសំខាន់ៗនៅក្នុងទីក្រុង (ភាគរយនៃការប្រើប្រាស់ប្រភេទមធ្យោបាយសរុប)
- កាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចណ៍ (ភាគរយថយចុះធៀបនឹងទិន្នន័យគោលប្រចាំឆ្នាំបច្ចុប្បន្ន)
- កាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរណ៍តាមដងផ្លូវ (កំណើនល្បឿនយានយន្តជាមធ្យមធៀបនឹងទិន្នន័យគោលបច្ចុប្បន្ន)

៤.២.៣ ផែនការទីក្រុងឆ្លាតវៃ

បណ្តាញទីក្រុងឆ្លាតវៃអាស៊ាន (ASCN) ត្រូវបានបង្កើតឡើងក្នុងឆ្នាំ ២០១៨ ដើម្បីឱ្យបណ្តាប្រទេសអាស៊ានទាំងអស់ធ្វើការឆ្ពោះទៅរកគោលដៅរួមនៃការអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុងឆ្លាតវៃ និងប្រកបដោយចីរភាព។ គោលដៅចម្បងរបស់ASCN គឺដើម្បីកែលម្អជីវភាពរស់នៅរបស់ពលរដ្ឋអាស៊ានដោយប្រើបច្ចេកវិទ្យា។ រាជរដ្ឋាភិបាលបានចូលរួមជាមួយ ASCN តាំងពីដំបូងមក ហើយទីក្រុងចំនួនបីក្នុងប្រទេសកម្ពុជា ត្រូវបានជ្រើសរើសជាទីក្រុងសាកល្បងគឺ រាជធានីភ្នំពេញ ក្រុងសៀមរាប និង ក្រុងបាត់ដំបង។

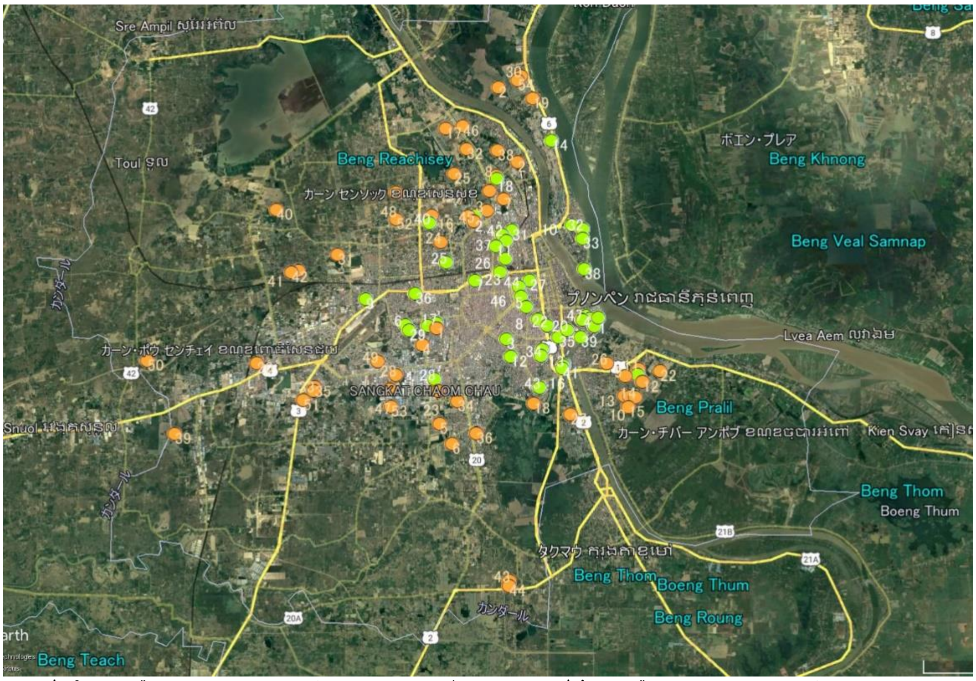
នៅក្នុងផែនការសកម្មភាពរបស់រាជធានីភ្នំពេញ "គម្រោងទីក្រុងឆ្លាតវៃ ២" គឺមានការពាក់ព័ន្ធយ៉ាងខ្លាំងទៅនឹងការកែលម្អការងារដឹកជញ្ជូនទីក្រុង។ គម្រោងនេះបានដាក់ចេញនូវគោលបំណងសំខាន់ចំនួនបីដូចខាងក្រោម។

- បង្កើនបរិមាណដឹកជញ្ជូនរបស់រថយន្តក្រុង និងពង្រីកផ្លូវរត់
- កែលម្អប្រសិទ្ធភាពរថយន្តក្រុងតាមរយៈការណែនាំឱ្យមានការប្រើប្រាស់ទំនើបកម្មសេវា ដូចជា ការទូទាត់ចំណាយដោយមិនប្រើសាច់ប្រាក់ បំពាក់ប្រព័ន្ធជីភីអេស និង កែលម្អហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ
- អនុវត្តផែនការមេដឹកជញ្ជូនរាជធានីភ្នំពេញ ឆ្នាំ ២០៣៥ (PPUTMP)

៤.២.៤ គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុង

(១) ការអភិវឌ្ឍលំនៅឋាន

គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍លំនៅឋានTទ្រង់ទ្រាយធំក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ត្រូវបានបញ្ជាក់នៅក្នុង "ការសិក្សាសមិទ្ធិលទ្ធភាពគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវរថភ្លើងទីក្រុងភ្នំពេញក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ឆ្នាំ ២០២០ (JICA)"។ តាមរយៈលទ្ធផលដែលបានពីការងារចុះស្រង់ទិន្នន័យកាលពីកន្លងមក បានឱ្យដឹងថា គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍លំនៅឋានសរុបទាំងអស់មានចំនួន ១០១ គម្រោង ក្នុងនោះមាន ៥៤ គម្រោងជាប្រភេទលំនៅដ្ឋាន និង ៤៧ គម្រោងជាប្រភេទខុនដូ ដូចមានបង្ហាញក្នុងរូបខាងក្រោម។



សម្គាល់៖ ចំណុចពណ៌ទឹកក្រូចគឺជា "គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍លំនៅឋាន" ហើយចំណុចពណ៌បៃតងគឺជា "គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ខុនដូ"
ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA ផ្អែកលើទិន្នន័យបានពី "ការសិក្សាសមិទ្ធិលទ្ធភាពគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវរថភ្លើងទីក្រុងភ្នំពេញក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ឆ្នាំ ២០២០ (JICA)" និងកម្មវិធី Google Earth

រូបភាព ៤.២.២ ទីតាំងគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍លំនៅឋាន និងខុនដូ

នៅក្នុងការសិក្សានេះ ស្ថានភាពនៃគម្រោងទាំងនេះត្រូវបានធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពដោយប្រើ Google Earth ជំនួសឱ្យការចុះទៅកាន់ទីតាំងផ្ទាល់។ ក្រុមសិក្សា JICA បានវាយតម្លៃថាទិន្នន័យទទួលបានពី Google Earth មានលក្ខណៈសមស្រប ដោយសារកាលបរិច្ឆេទនៃរូបភាពរបស់រាជធានីភ្នំពេញទាំងមូល គឺស្ថិតនៅចន្លោះ ខែ កុម្ភៈ ដល់ ខែ កក្កដា ឆ្នាំ ២០២១។ គម្រោងភាគច្រើនហាក់ដូចជាត្រូវបានបញ្ចប់ការសាងសង់រួចហើយ ប៉ុន្តែគម្រោងខ្លះនៅរក្សាដីទំនេរនៅឡើយ។

លើសពីនេះ បើយោងតាម "របាយការណ៍កែសម្រួលរបស់គម្រោងផែនការដឹកជញ្ជូនទូលំទូលាយក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ឆ្នាំ ២០២០ (រដ្ឋបាលរាជធានីភ្នំពេញ)" នៅមានគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុងរណបផ្សេងទៀត ដូចជា គម្រោងកោះនរា ដែលមានទីតាំងស្ថិតនៅមាត់ទន្លេបាសាក់ និងទល់មុខកោះពេជ្រ។

គម្រោងនេះគ្រោងនឹងអភិវឌ្ឍលើដីទំហំ ១២៥ ហិចតា ដោយមានប្រជាពលរដ្ឋចំនួន ៥០.000 នាក់ និងផ្តល់ឱកាសការងារចំនួន ៧.000 កន្លែង ព្រមទាំងធ្វើការសាងសង់ស្ពានចំនួន ២ នៅដំណាច់ឆ្នាំ

(២) អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញថ្មី

ផែនការអភិវឌ្ឍន៍អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញថ្មីត្រូវបានបង្ហាញដោយក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន នៅក្នុង "ផែនការមេស្តីពីការតភ្ជាប់ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនពហុមធ្យោបាយ និងភស្តុភារកម្ម" កាលពី ខែ មិថុនា ឆ្នាំ ២០២១។ អាកាសយានដ្ឋានថ្មីនេះមានទីតាំងនៅក្នុងខេត្តកណ្តាល ហើយក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន គ្រោងនឹងអភិវឌ្ឍផ្លូវតភ្ជាប់ទៅកាន់ មហាវិថីតេជោសែន និង ផ្លូវជាតិលេខ ២ ។

បើយោងតាម ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន គម្រោងអាកាសយានដ្ឋានថ្មីនឹងត្រូវបញ្ចប់ក្នុងអំឡុងឆ្នាំ ២០២០-២០២៤។ ផ្លូវរត់របស់អាកាសយានដ្ឋានថ្មីនឹងត្រូវបានរចនាឡើងមានប្រវែង ៣.៨០០ ម៉ែត្រ និងទទឹង ៦០ ម៉ែត្រ និងស្ថានីយដែលមានសមត្ថភាពទទួលអ្នកដំណើរបានចំនួន ១០ លាននាក់ក្នុងមួយឆ្នាំ។

ការព្យាករណ៍ចំនួនអ្នកដំណើរ និងទំនិញតាមមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនផ្លូវអាកាសនៅកម្ពុជា ត្រូវបានបង្ហាញក្នុងតារាងខាងក្រោម។ អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញថ្មីនឹងក្លាយជាអាកាសយានដ្ឋានចម្បងក្នុងប្រទេសកម្ពុជា ហើយសមត្ថភាពនឹងមានភាពលេចធ្លោ។ ការព្យាករណ៍នេះនឹងត្រូវយកមកពិចារណាលើផែនការដឹកជញ្ជូននៅក្នុងការសិក្សានេះ។

តារាង ៤.២.១ ការព្យាករការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសនាពេលអនាគតក្នុងប្រទេសកម្ពុជា

ឆ្នាំ	អ្នកដំណើរឆ្លងកាត់ (១.០០០នាក់)				ទំនិញ និងឯកសារឆ្លងកាត់ (១.០០០ តោន)			
	ក្នុងស្រុក	អន្តរជាតិ	សរុប	អត្រាកំណើនជាមធ្យមប្រចាំឆ្នាំ	ក្នុងស្រុក	អន្តរជាតិ	សរុប	អត្រាកំណើនជាមធ្យមប្រចាំឆ្នាំ
២០១៧	៧១៥	៨.០៧៥	៨.៧៩០	-	៧៦	៦៤	១៤០	-
២០២៣	១.៤៩០	១៥.១០០	១៦.៥៩០	១១,២%	១២០	១២០	២៤០	៩,៤%
២០៣០	២.៩០០	២៧.៥០០០	៣០.៤០០	១០,៦%	១៨០	២២០	៤០០	៨,៩%

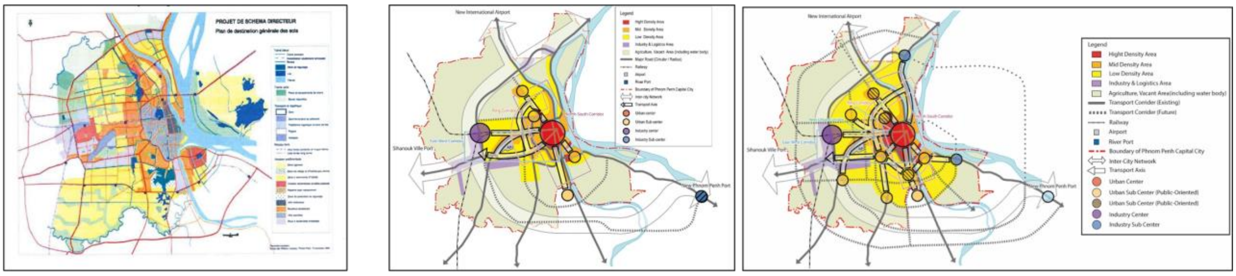
ប្រភព៖ ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

៤.៣ ផែនការមេដឹកជញ្ជូនរាជធានីភ្នំពេញ (PPUTMP)

ផែនការមេដឹកជញ្ជូនរាជធានីភ្នំពេញឆ្នាំ ២០១៤ (ផែនការមេដឹកជញ្ជូន PPUTMP) ត្រូវបានបង្កើតឡើងដោយមានការគាំទ្រពីទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិជប៉ុន (ចៃកា) សម្រាប់ឆ្នាំគោលដៅ ២០៣៥។ ផែនការមេដឹកជញ្ជូន PPUTMP បានដាក់ចេញអាទិភាពអភិវឌ្ឍលើវិស័យដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ និង ការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ ដើម្បីអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនមួយដែលមានលក្ខណៈស្រស់ស្រាយសម្រាប់បរិស្ថាន។ ផែនការមេដឹកជញ្ជូន PPUTMP ណែនាំឱ្យមានការអភិវឌ្ឍដែលមានលក្ខណៈសមតុល្យលើរចនាសម្ព័ន្ធទីក្រុងបែបវិម្ឋការ (តំបន់រណបទីក្រុង) និង សមតុល្យរវាងមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូន សាធារណៈ និងមធ្យោបាយឯកជន ក្នុងនោះគេបានកំណត់គោលដៅថា ភាគរយនៃប្រភេទមធ្យោបាយធ្វើដំណើររបស់សេវារថភ្លើងថ្មី និង រថយន្តក្រុង មានបអត្រា ៣០ ភាគរយ នៃប្រភេទមធ្យោបាយធ្វើដំណើរទាំងអស់។

៤.៣.១ ចក្ខុវិស័យទីក្រុង និងរចនាសម្ព័ន្ធទីក្រុង

ក្រុមសិក្សាគម្រោងផែនការមេដឹកជញ្ជូន PPUTMP បានអះអាងនូវចក្ខុវិស័យខាងក្រោមដែលបានឆ្លុះបញ្ចាំងពីទស្សនៈរបស់ភាគីពាក់ព័ន្ធ៖ រាជធានីភ្នំពេញ -ទីក្រុងឆ្លាតវៃ ទីក្រុងមេគង្គកណ្ដាល ជាមជ្ឈមណ្ឌលសេដ្ឋកិច្ច - វប្បធម៌និងនយោបាយនៅប្រទេសកម្ពុជា ប្រជាជននិងបរិស្ថានដែលប្រកបដោយភាពស្និទស្នាល។



ផែនទីឆ្នាំ ២០២០ ក្នុងសៀវភៅស

ផែនទី ឆ្នាំ ២០២០ ក្នុងផែនការមេដឹកជញ្ជូន PPUTMP

ផែនទី ឆ្នាំ ២០៣៥ ក្នុងផែនការមេដឹកជញ្ជូន PPUTMP

ប្រភព៖ JST

រូបភាព ៤.៣.១ ចក្ខុវិស័យទីក្រុង និងរចនាសម្ព័ន្ធទីក្រុងរបស់ផែនការមេដឹកជញ្ជូន PPUTMP

៤.៣.២ ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនទីក្រុងឆ្នាំ ២០៣៥

១) សេវាដឹកជញ្ជូនជញ្ជូនសាធារណៈមេ

ដើម្បីបង្កើតគោលនយោបាយ និងប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនទីក្រុងមួយដែលមានលក្ខណៈស្រស់ស្រាយសម្រាប់បរិស្ថាន និងផ្ដល់ចល័តភាពខ្ពស់សម្រាប់ប្រជាជន គេចាំបាច់ត្រូវណែនាំនូវសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈមួយដែលស្អាត សុវត្ថិភាព ទៀងទាត់ និងមានតម្លៃទទួលយកបាន។ សេវាកម្មត្រូវមានប្រតិបត្តិការពេញមួយថ្ងៃ ជាមួយនឹងងាយស្រួលក្នុងការផ្ទេរពីមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនមួយទៅកាន់មធ្យោបាយមួយផ្សេងទៀត។

២) ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនសាធារណៈផ្សេងៗទៀត

មិនមែនមានតែសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈមេនោះទេ សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈផ្សេងៗទៀតក៏ជាផ្នែកមួយដែលបង្កើតជាប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនសាធារណៈដែលលក្ខណៈងាយស្រួល និងប្រសិទ្ធភាពផងដែរ ហើយសេវាទាំងនោះនឹងបំពេញនូវចំណុចខ្វះចន្លោះរបស់សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈមេ។

៣) បណ្ដាញផ្លូវថ្នល់

ការបង្កើតឱ្យមានជាក្របខណ្ឌរូបវន្តទីក្រុង និងការតភ្ជាប់គ្នាយ៉ាងរលូនជាមួយបណ្ដាទីក្រុងធំៗស្ថិតនៅក្នុងអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គ គឺជាកាតព្វកិច្ចមួយដែលត្រូវអនុវត្តដើម្បីសម្រេចបាននូវចក្ខុវិស័យរួម។ ការអភិវឌ្ឍន៍ប្រព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ បានគ្របដណ្ដប់នូវទិដ្ឋភាពមួយចំនួនដូចជា ការបង្កើតក្របខណ្ឌទីក្រុង ការផ្ដល់បណ្ដាញផ្លូវក្នុងចម្ងាយមួយសមស្របសំដៅដល់ការរីករាលដាលនៃតំបន់ទីក្រុង និងធ្វើឱ្យមានលំហូរចរាចរណ៍រលូនក្នុងអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គ ទន្ទឹមគ្នានឹងការអភិរក្សបរិស្ថានទីក្រុងតាមរយៈការបង្កើតនូវក្របខណ្ឌរូបវន្ត។

៤) ការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍

ការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍បែបទូលំទូលាយត្រូវបានរៀបចំឡើងដើម្បីប្រើប្រាស់ឱ្យអស់លទ្ធភាពនូវសាច់ផ្លូវក្នុងទីក្រុង រៀបចំឱ្យមានកន្លែងសម្រាប់អ្នកថ្មើរជើងដើរប្រកបដោយផាសុកភាព និង បង្កើនភាពងាយស្រួលដល់សម្រាប់សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ។ ជាមួយនឹងប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍បែបទូលំទូលាយ ដែលផ្គុំឡើងរវាងគម្រោងគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍នានា គេរំពឹងថានៅក្នុងទីប្រជុំជនកណ្តាលក្រុងនឹងមានប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនមួយប្រកបដោយសុវត្ថិភាព ផាសុកភាព និងភាពរលូន។ គេអាចនិយាយម៉្យាងទៀតថា តាមរយៈការអនុវត្តដែលមានការផ្សារភ្ជាប់គ្នាទៅវិញទៅមករវាងវិធានការណ៍មួយចំនួនដូចជា ការកែលម្អប្រព័ន្ធភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍ ប្រព័ន្ធផ្លូវឯកទិស វិធានការចំណតលើដងផ្លូវ និងការកែលម្អចិញ្ចើមផ្លូវ ដែលនាំមកនូវប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនមួយប្រកបដោយសុវត្ថិភាព និងរលូន។

៤.៤ ផែនការផ្សេងៗពាក់ព័ន្ធនឹងវិស័យដឹកជញ្ជូនរាជធានីភ្នំពេញ

៤.៤.១ ការងារកែសម្រួលផែនការមេដឹកជញ្ជូនរាជធានីភ្នំពេញ ឆ្នាំ ២០១៤ (ការងារកែសម្រួលផែនការមេដឹកជញ្ជូន PPUTMP)

គោលបំណងនៃគម្រោងនេះ គឺៈ ទី ១) ដើម្បីស្វែងយល់ពីប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនទីក្រុងនាបច្ចុប្បន្ន ដោយផ្អែកលើការប្រៀបធៀបរវាងស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ន ជាមួយនឹងផែនការក្នុងឆ្នាំ ២០២០របស់ផែនការមេដឹកជញ្ជូន PPUTMP និង ទី ២) ដើម្បីដាក់ចេញនូវសំណើស្តីពីវិធានការណ៍ដែលបង្កើនការប្រើប្រាស់នូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធមានស្រាប់ និងគោលគំនិតរបស់ផែនការមេដឹកជញ្ជូន PPUTMP ប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព។

ការសិក្សានេះមិនបានបញ្ចូលការងារចុះស្រង់ទិន្នន័យដឹកជញ្ជូនបែបបរិមាណ(Quantitative Survey) នោះទេ ។ ការសិក្សានេះធ្វើឡើងដើម្បីជួយដល់មន្ត្រីរដ្ឋបាលរាជធានីភ្នំពេញ និង មន្ត្រីមន្ទីរសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូនរាជធានីភ្នំពេញបានយល់ដឹងពីបញ្ហាប្រឈមលើការងារដឹកជញ្ជូនក្នុងរាជធានី ហើយនិងបង្កើនការយល់ដឹងរបស់ពួកគេ ដើម្បីចូលរួមក្នុងការកែសម្រួលផែនការមេដឹកជញ្ជូន PPUTMP។ ធាតុចូលនានានៃការងារកែសម្រួលផែនការមេដឹកជញ្ជូន PPUTMP នេះ គឺផ្សារភ្ជាប់ជាមួយការសិក្សាប្រមូលទិន្នន័យនេះ។ នៅក្នុងការងារកែសម្រួលនេះ វិធានការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍មួយចំនួនដូចជា ប្រព័ន្ធផ្លូវឯកទិស ប្រព័ន្ធចំណត ជាដើម ត្រូវបានស្នើឡើងដោយផ្អែកលើការពិភាក្សាជាមួយបណ្តាភាគីពាក់ព័ន្ធ។ ហើយគម្រោងដែលបានស្នើឡើងទាំងនោះ នឹងត្រូវបន្តយកមកពិចារណា និងវាយតម្លៃ នៅក្នុងការសិក្សានេះ ដោយផ្អែកលើលទ្ធផលដែលបានពីការងារចុះស្រង់ទិន្នន័យដឹកជញ្ជូន។

វិស័យ	ផែនការមេដឹកជញ្ជូន ឆ្នាំ ២០៣៥	ផែនការមេដឹកជញ្ជូនកែសម្រួល ឆ្នាំ ២០២០	សេចក្តីសន្និដ្ឋានពីផែនការមេកែសម្រួល
វិស័យដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ	• រថភ្លើង AGT + សេវាដឹកជញ្ជូនរថយន្តក្រុង + រថភ្លើងដឹកជញ្ជូនអ្នកធ្វើការ គ្របដណ្តប់តម្រូវការធ្វើដំណើរបាន ៣០% ក្នុងឆ្នាំ ២០៣៥	• ផែនការអភិវឌ្ឍរថភ្លើង AGT ត្រូវបានផ្អាកដំណើរការ • សេវារថយន្តក្រុងមានចំនួន ១៦០ គ្រឿង រត់លើផ្លូវរត់ចំនួន ១៣ ខ្សែ និងមានអ្នកដំណើរប្រមាណ ២៥០០០នាក់/ថ្ងៃ • ច្រកចូលអាកាសយានដ្ឋាន (ប្រើប្រាស់ផ្លូវដែកមានស្រាប់) បញ្ឈប់ដំណើរការក្នុងឆ្នាំ ២០២០	• ត្រូវពិនិត្យវាយតម្លៃប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនសាធារណៈដោយពុំមានវត្តមានសេវាដឹកជញ្ជូនផ្លូវដែក • ធ្វើយ៉ាងណាដើម្បីបង្កើនចំនួនអ្នកដំណើររថយន្តក្រុង • ការអភិវឌ្ឍនូវសេវាដឹកជញ្ជូន BRT • ធ្វើយ៉ាងណាដើម្បីកែលម្អផ្លូវដែកមានស្រាប់
	• ការអភិវឌ្ឍសេវាដឹកជញ្ជូនហៅជិះ និងមធ្យោបាយ ដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក	• សេវាដឹកជញ្ជូន RHS ធ្វើការប្រកួតប្រជែងជាមួយសេវាដឹកជញ្ជូនរថយន្តក្រុងតាមបណ្តាផ្លូវធំៗ	• ធ្វើយ៉ាងណាដើម្បីធ្វើការសហការរវាងសេវារថយន្តក្រុង និងសេវាដឹកជញ្ជូន RHS
	• ការអភិវឌ្ឍតំបន់ផ្ទេរមធ្យោបាយ ធ្វើដំណើរចម្រុះ	• មានតែការស្ថាបនាចំណតឈប់រថយន្តក្រុងតែប៉ុណ្ណោះ ដែលជាផ្នែកមួយប្រតិបត្តិការរថយន្តក្រុង	• តម្រូវឱ្យមានការអភិវឌ្ឍតំបន់ផ្ទេរមធ្យោបាយ ដឹកជញ្ជូនចម្រុះ
ផ្លូវថ្នល់	• បណ្តាញផ្លូវសំខាន់ៗរួមមានផ្លូវកាំរង្វង់ចំនួន ៦ ខ្សែ និងផ្លូវក្រវាត់ចំនួន ៤ ខ្សែ ជាមួយនឹងស្ពានអាកាស	• ផ្លូវកាំរង្វង់ចំនួន ៦ ខ្សែ និងផ្លូវក្រវាត់ចំនួន ៤ ខ្សែ + ផ្លូវល្បឿនលឿនភ្នំពេញ-ព្រះសីហនុ +ផ្លូវថ្មីទៅកាន់អាកាសយានដ្ឋានថ្មី + ពង្រីកផ្លូវក្រវាត់ក្រុងឆ្ពោះទៅកាន់ជ្រោយ ខាងកើតទន្លេមេគង្គ	បញ្ចប់គម្រោងស្ថាបនាផ្លូវផ្លូវកាំរង្វង់ចំនួន ៦ ខ្សែ និងផ្លូវក្រវាត់ចំនួន ៤ ខ្សែ • + ផ្លូវល្បឿនលឿនភ្នំពេញ-ព្រះសីហនុ +ផ្លូវថ្មីទៅកាន់អាកាសយានដ្ឋានថ្មី + កំណាត់ផ្លូវក្រវាត់ក្រុងបន្ថែម
	• អភិវឌ្ឍផ្លូវតូចក្នុងតំបន់ជាយក្រុងដែលមានប្រជាជនរីកដុះដាលច្រើនកុះករ	• អភិវឌ្ឍផ្លូវតូចៗនៅក្នុងតំបន់អភិវឌ្ឍន៍ឯកជន	• អភិវឌ្ឍផ្លូវតូចក្នុងតំបន់ជាយក្រុងដែលមានប្រជាជនរីកដុះដាលច្រើនកុះករ
ការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍	• ភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍	• ប្រព័ន្ធភ្លើងសញ្ញានៅក្នុងខណ្ឌកណ្តាលក្រុង	• ប្រព័ន្ធភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍សម្រាប់តំបន់កណ្តាលក្រុង និងតំបន់ជាយក្រុង
	• ផ្លូវឯកទិស	• មិនមានដំណើរការបន្ទាប់ពីបញ្ចប់ការសិក្សាផែនការមេដឹកជញ្ជូន PPUTMP	• ណែនាំឱ្យមានផ្លូវឯកទិសបន្ថែមទៀត
	• វិធានការចំណត	• ការអភិវឌ្ឍចំណតនៅក្រោមដីនៅតាមឧទ្យាន/នៅតាមទីធ្លាទំនេរ	• ការអភិវឌ្ឍអគារចំណត និងចំណតាមងផ្លូវ
	• ការកែលម្អស្ថានភាពអ្នកថ្មើរជើង	• នៅតែបន្តមានចំណតតាមដងផ្លូវយ៉ាងច្រើន	• ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវបរិស្ថានអ្នកថ្មើរជើង
	• ការអប់រំអ្នកបើកបរ និងការរឹតបន្តឹងច្បាប់	• ទោចក្រយានយន្តដែលមានទំហំស៊ីឡាំងតូចជាង ១២៥ CC មិនតម្រូវឱ្យមានប័ណ្ណបើកបរ	• ពង្រឹងការអប់រំអ្នកបើកបរអំពីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងការអនុវត្តការរឹតបន្តឹងច្បាប់
	• ការគ្រប់គ្រងតម្រូវការចរាចរណ៍ (TDM)	• មានវឌ្ឍនភាពតិចតួច	• ណែនាំឱ្យមានផ្លូវឯកទិសបន្ថែមទៀត
ការប្រើប្រាស់ដីធ្លី (រចនាសម្ព័ន្ធទីក្រុង)	ការធ្វើវិមជ្ឈការនគរូបនីយកម្មប្រកបដោយសមតុល្យ	ការធ្វើវិមជ្ឈការនគរូបនីយកម្មប្រកបដោយសមតុល្យនៅមិនទាន់មានដំណើរការនៅឡើយ ហើយការីកដុះដាលទីក្រុងបាននឹងកំពុងតែបន្ត	ធ្វើយ៉ាងណាដើម្បីឱ្យសម្រេចបាននូវការធ្វើវិមជ្ឈការនគរូបនីយកម្មសំណង់ប្រកបដោយសមតុល្យ

→ វិធានការមួយៗដាច់ពីគ្នាមិនមានប្រសិទ្ធភាពនោះទេ។ ការរួមបញ្ចូលវិធានការជាច្រើនចូលគ្នាគឺអ្វីដែលចាំបាច់ត្រូវធ្វើ -> ទំព័របន្ទាប់

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សាការងារកែសម្រួលផែនការមេដឹកជញ្ជូន PPUTMP

រូបភាព ៤.៤.១ បណ្តាសំណើលើកឡើងក្នុងផែនការមេដឹកជញ្ជូន PPUTMP៖ វឌ្ឍនភាពការងារគិតត្រឹមឆ្នាំ ២០២០ និងការលើកសំណើក្នុងការងារកែសម្រួលផែនការមេដឹកជញ្ជូន PPUTMP

៤.៤.២ គម្រោងធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវសេវាប្រតិបត្តិការរថយន្តក្រុងសារធារណៈក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ(PiBO)

រដ្ឋាករស្វយ័តរថយន្តសាធារណៈក្រុង នៅតែជាស្ថាប័នថ្មីមួយដែលត្រូវបានបង្កើតឡើង កាលពី ឆ្នាំ ២០១៤ ជាមួយនឹងរចនាសម្ព័ន្ធស្ថាប័នដែលគ្មានភាពរឹងមាំ និងផ្តល់នូវសេវាប្រតិបត្តិការរថយន្តក្រុងដែលមានសេវាកម្មកម្រិតទាប លើល្បឿនធ្វើដំណើរ និងការកំណត់ពេលវេលាប្រតិបត្តិការ។ ការដាក់ប្រតិបត្តិការ និងសមត្ថភាពគ្រប់គ្រងរថយន្តក្រុង ចាំបាច់ត្រូវធ្វើឱ្យប្រសើរឡើង ជាពិសេសនៅក្នុងរដ្ឋាករស្វយ័តរថយន្តសាធារណៈក្រុងផ្ទាល់តែម្តង ដើម្បីធានាបាននូវការដាក់ប្រតិបត្តិការ និងការគ្រប់គ្រងយ៉ាងត្រឹមត្រូវ លើរថយន្តក្រុងដែលទទួលបានក្រោមគម្រោងជំនួយហិរញ្ញប្បទានឥតសំណងរបស់ជប៉ុន។ ដូច្នេះ រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា បានស្នើសុំ រាជរដ្ឋាភិបាលជប៉ុន ឱ្យអនុវត្តជំនួយបច្ចេកទេសតាមរយៈ "គម្រោងធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវសេវា ប្រត្តិការរថយន្តក្រុងសារធារណៈក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ស្របគ្នាគម្រោងជំនួយរថយន្តក្រុងខាងលើនេះ។

ដោយសារការរាតត្បាតជម្ងឺកូវីដ ១៩ ប្រតិបត្តិការរថយន្តក្រុងត្រូវបានផ្អាកតាំងពី ខែ មីនា ឆ្នាំ ២០២០។ ក៏ប៉ុន្តែ រថយន្តក្រុងសាធារណៈបានដាក់ឱ្យដំណើរការឡើងវិញ នៅថ្ងៃទី ០២ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០២១ ចំនួន ០៤ ផ្លូវ (០៥ ខ្សែ) ជាមួយនឹងរថយន្តក្រុងចំនួន ៦០ គ្រឿង។ ទោះបីជា គម្រោង PiBO បានបញ្ចប់ក្នុងខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០២២ ក៏ដោយ ប៉ុន្តែសកម្មភាព និងលទ្ធផលមួយចំនួនដែលមិនអាចសម្រេចបាន ដូចជាការដាក់ឱ្យដំណើរការរថយន្តក្រុងសាធារណៈលើផ្លូវទាំង ១៣ ជាមួយនឹងរថយន្តក្រុងចំនួន ១៨១ គ្រឿង ឱ្យដំណើរការពេញលេញក្នុងកំឡុងពេលអនុវត្តគម្រោងដូចដែលបានព្រមព្រៀងទុក។ ដូច្នេះ នៅក្នុងការសិក្សាប្រមូលទិន្នន័យដឹកជញ្ជូននេះ គួរធ្វើការពិនិត្យមើលឡើងវិញនូវ ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រដើម្បីសម្រេចបាននូវគោលដៅនានាដែលបានកំណត់នៅក្នុងគម្រោង PiBO ។

៤.៤.៣ គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ(ជាគម្រោងជំនួយហិរញ្ញប្បទានឥតសំណង)

ភ្លើងស្តុបចំនួន ១១៥ ទីតាំងត្រូវបានតម្លើងនៅក្នុងតំបន់ទីប្រជុំជនរាជធានីភ្នំពេញ។ ប្រភេទការងារនៅតាមបណ្តាចំណុចប្រសព្វត្រូវបានចែកចេញជាបីប្រភេទ ពោលគឺ ១) ផ្លាស់ប្តូរស្តុបចាស់ជាមួយនឹងប្រភេទស្តុបថ្មីចំនួន ៦៤ ទីតាំង ២) តម្លើងភ្លើងស្តុបនៅទីតាំងចំណុចប្រសព្វថ្មីចំនួន ៤៥ ទីតាំង និង ៣) តម្លើងស្តុបថ្មីនៅចំណុចប្រសព្វចំនួន ៦ ទីតាំងនៅលើដងផ្លូវជាតិលេខ ១។ ចំណុចប្រសព្វសរុបចំនួន ១០៩ ទីតាំងដែលតម្លើងក្នុងប្រភេទការងារ ទី១ និង ទី២ ខាងលើ ត្រូវបានតភ្ជាប់មកកាន់មជ្ឈមណ្ឌលគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ដែលបានសាងសង់ និងបំពាក់នូវគ្រឿងបរិក្ខារសម្រាបតាមដានត្រួតពិនិត្យភ្លើងស្តុបនានា ស្ថានភាពចំណុចប្រសព្វ និងផ្លូវ ក៏ដូចជាកាត់បន្ថយនៅការកកស្ទះចរាចរណ៍។

បន្ទាប់ពីគម្រោងបញ្ចប់ គេឃើញស្ថានភាពចរាចរណ៍មានភាពប្រសើរឡើងនៅតាមបណ្តាចំណុចប្រសព្វដែលមានភ្លើងស្តុបក្នុងតំបន់ទីប្រជុំជនរាជធានី។ ភាពរលូននៃលំហូរចរាចរណ៍លើដងផ្លូវ អាចជួយធ្វើឱ្យសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈធ្វើប្រតិបត្តិការកាន់តែមានភាពទៀងទាត់ពេលវេលា។ ដោយពិចារណាលើការរីកដុះដាលនៃទីក្រុង ការងារតម្លើងភ្លើងស្តុបគួរត្រូវបានពង្រីកទៅកាន់តំបន់ជាយក្រុងបន្ថែមទៀត។

យ៉ាងណាមិញ ក្រោយការតម្លើងភ្លើងស្តុបរួច គេក៏សង្កេតឃើញមានឧប្បទ្ទវហេតុមួយចំនួន រួមមានដូចជា ការកាត់ផ្តាច់បណ្តាញខ្សែកាប្លិ៍អុបទិកជាដើម។ ទន្ទឹមនឹងនេះដែរ គ្រឿងបរិក្ខារមួយចំនួន តម្រូវឱ្យមានប្រព័ន្ធជួសជុល និងថែទាំ។ គួរគូសបញ្ជាក់ផងដែរថា មជ្ឈមណ្ឌលគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍បានធ្វើការកត់ត្រា នូវស្ថានភាពចរាចរណ៍នៅតាមបណ្តាចំណុចប្រសព្វភ្លើងស្តុប។ នៅក្នុងការសិក្សានេះ រូបភាពពី វីដេអូកាម៉េរ៉ា នឹងត្រូវយកមកប្រើប្រាស់ដើម្បីតាមដានបម្រែបម្រួលស្ថានភាពចរាចរណ៍ក្រោមការរាតត្បាតជម្ងឺកូវីដ ១៩។ នេះសបង្ហាញឱ្យឃើញថា ទិន្នន័យចរាចរណ៍អាចយកមកប្រើប្រាស់ដើម្បីបង្កើតជាគោលនយោបាយសម្រាប់វិស័យដឹកជញ្ជូនក្នុងរាជធានីភ្នំពេញនាពេលអនាគត។

៤.៤.៤ គម្រោងគាំទ្រដល់ការអភិវឌ្ឍនូវសមាហរណកម្មសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈទីក្រុងប្រកបដោយចីរភាព (ការសិក្សាADB)

ការងារដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ និងការងារគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ គឺសុទ្ធសឹងជាប្រធានបទដែលកំពុងតែមានការលេចធ្លោ ហើយរាជរដ្ឋាភិបាល និងរដ្ឋបាលរាជធានីភ្នំពេញ ទាមទារឱ្យមានជាបទដ្ឋាន និងបទប្បញ្ញត្តិថ្មី ដើម្បីធ្វើការរៀបចំផែនការ ការសិក្សា និងអនុវត្តសកម្មភាពនានាក្នុងផែនការសកម្មភាពរយៈពេលមធ្យម និង វែង របស់ផែនការដឹកជញ្ជូនទីក្រុងប្រទេសកម្ពុជា ឱ្យមានលក្ខណៈស៊ីសង្វាក់គ្នា សំដៅគាំទ្រដល់ការអភិវឌ្ឍនូវសមាហរណកម្មប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនសាធារណៈទីក្រុងប្រកបដោយចីរភាព។ ការបង្កើតជាបទដ្ឋាន និងបទបញ្ញត្តិនានា នឹងអនុញ្ញាតឱ្យមន្ត្រីទាំងអស់អាចគ្រប់គ្រង និងធ្វើការប្រាស្រ័យទាក់ទងគ្នានូវរាល់ផែនការសកម្មភាពទាំងឡាយ រួមមាន សកម្មភាពទី ១៖ ធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវការធ្វើដំណើរពីចំណុចចាប់ផ្តើមឆ្ពោះទៅកាន់ការប្រើប្រព័ន្ធសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈទីក្រុង និង សកម្មភាពទី ២៖ ធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវតំណភ្ជាប់ ឬភាពបន្សីគ្នារវាងមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនផ្សេងៗគ្នា (ដូចជា មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនឯកជន សេវាដឹកជញ្ជូនក្រៅប្រព័ន្ធ/សេវាហៅជិះ (paratransit) ថ្មើរជើង និងសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ) ឬរវាងប្រភេទមធ្យោបាយដូចគ្នា (ដូចជា រវាងរថយន្តក្រុង និង រថយន្តក្រុង)។

គម្រោងជំនួយបច្ចេកទេសរបស់ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី បានកំណត់យក គម្រោងរថយន្តក្រុងល្បឿនលឿន (Rapid Bus) ដែលរត់លើបណ្តាញផ្លូវកាំរង្វង់ប្រវែង ៧៥ គីឡូម៉ែត្រ និងគម្រោងកែលម្អចរាចរណ៍ (រួមមាន ការអភិវឌ្ឍន៍ស្ថានីយផ្ទេរមធ្យោបាយធ្វើដំណើ នៅខាងមុខស្ថានីយ៍រាជាយស្មយាន និងការស្ថាបនាផ្លូវដើរ និងទីតាំងផ្តល់សេវាកម្មចំណតរថយន្ត

តាមដងផ្លូវនៅក្នុងតំបន់ទីប្រជុំជនកណ្តាលក្រុង) ជាគម្រោងអាទិភាពលើវិស័យដឹកជញ្ជូនទីក្រុង ដែលស្របទៅតាមផែនការសកម្មភាពរយៈពេលមធ្យមរបស់ផែនការដឹកជញ្ជូនទីក្រុងប្រទេសកម្ពុជា (CUTP)

៤.៤.៥ គម្រោងផ្លូវដែកទីក្រុង

ភ្នំពេញប៉ុស្តិ៍ បានរាយការណ៍ថា កាលពី ថ្ងៃទី ៦ ខែ មេសា ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន បានស្នើសុំឱ្យធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី ជួយរៀបចំយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍គម្រោងរថភ្លើងម៉ូណូរ៉េល និងរថភ្លើងក្រោមដីនៅរាជធានីភ្នំពេញ។ ឯកឧត្តម ទេសរដ្ឋមន្ត្រី ស៊ុន ចាន់ថុល បានថ្លែងថា ការសិក្សាលទ្ធភាពលើគម្រោងផ្លូវរថភ្លើងម៉ូណូរ៉េលទីក្រុងភ្នំពេញត្រូវបានបញ្ចប់រួចហើយ ចំណែកឯការសិក្សាមួយទៀតស្តីពីគម្រោងការអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវក្រោមដី គ្រោងនឹងបញ្ចប់នៅក្នុង ខែ ឧសភា។ ការសិក្សាទាំងពីរនេះ គឺធ្វើឡើងដោយក្រុមហ៊ុនចិន។ ឯកឧត្តម ទេសរដ្ឋមន្ត្រី ស៊ុន ចាន់ថុល បានស្នើសុំឱ្យ ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី ជួយពិនិត្យលទ្ធផលនៃការសិក្សាគម្រោងទាំងពីរនេះ និងជួយរៀបចំយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍។ គិតត្រឹមខែតុលា ឆ្នាំ ២០២១ នេះ គេនៅពុំទាន់ឃើញមានព័ត៌មានថ្មីបន្ថែមជុំវិញការលើកឡើងនេះនៅឡើយទេ។

ជំពូកទី ៥ ការចុះសិក្សាប្រមូលទិន្នន័យដឹកជញ្ជូន

៥.១ បញ្ជីរាយនាមការងារចុះសិក្សាប្រមូលទិន្នន័យដឹកជញ្ជូន

ការងារចុះប្រមូលទិន្នន័យសរុបមានចំនួន ១០ ប្រភេទដូចខាងក្រោមនឹងត្រូវធ្វើការចុះអនុវត្ត ដើម្បីប្រមូលទិន្នន័យនានាសម្រាប់ធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពទិន្នន័យចរាចរណ៍ដែលទទួលបាននៅក្នុងផែនការដឹកជញ្ជូន PPUTMP ឆ្នាំ ២០១៤ ក៏ដូចជាដើម្បីស្វែងយល់អំពីស្ថានភាពចរាចរណ៍នាពេលបច្ចុប្បន្ន និងបង្កើតម៉ូដែលដឹកជញ្ជូន និងធ្វើការវិភាគបែបបរិមាណសម្រាប់កែសម្រួលផែនការមេដឹកជញ្ជូន PPUTMP ដែលសិក្សាឡើងដោយរដ្ឋបាលរាជធានីភ្នំពេញ។

តារាង ៥.១.១ បញ្ជីរាយនាមការងារចុះប្រមូលទិន្នន័យដឹកជញ្ជូន

	បញ្ជីឈ្មោះការងារចុះប្រមូលទិន្នន័យ	កម្មវត្ថុ និងមាតិកានៃការងារ	បរិមាណ
១	ការចុះស្រង់ទិន្នន័យការធ្វើដំណើរ (PT survey)	ការចុះសម្ភាសន៍តាមផ្ទះនឹងត្រូវធ្វើឡើងដើម្បីស្វែងយល់អំពីសកម្មភាពប្រចាំថ្ងៃរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ និងកំណត់ត្រាអំពីការធ្វើដំណើរ ព័ត៌មានបុគ្គល ដូចជាកម្រិតប្រាក់ចំណូល កម្មសិទ្ធយានជំនិះ និងផលប៉ះពាល់ពីកូវីដ១៩ ជាដើម ដើម្បីបង្កើតបានជាតារាងទីតាំងចាប់ផ្តើម-គោលដៅនៃការធ្វើដំណើរ(OD)។	ចំនួនប្រមាណ ១,000 ខ្នងផ្ទះ
	ការចុះស្រង់ទិន្នន័យការធ្វើដំណើរទៅបំពេញការងារ (Commuter Survey)	មានលក្ខណៈប្រហាក់ប្រហែលគ្នាទៅនឹងការចុះស្រង់ទិន្នន័យការធ្វើដំណើរ (PT survey) ដែរ ប៉ុន្តែការសិក្សានេះសំដៅសម្ភាសតែសមាជិកគ្រួសារណា ដែលធ្វើដំណើរទៅធ្វើការប៉ុណ្ណោះ ហើយសាកសួរតែព័ត៌មានអំពីការធ្វើដំណើរប្រចាំថ្ងៃរបស់ពួកគេ។	ចំនួនប្រមាណ ៤,000 ខ្នងផ្ទះ
២	ការចុះស្រង់ទិន្នន័យចរាចរណ៍ជុំវិញព្រំប្រទល់រាជធានី (Cordon line survey)	ការចុះសម្ភាសន៍អំពីព័ត៌មានទីតាំងចាប់ផ្តើម-គោលដៅនៃការធ្វើដំណើរ(OD) និងរាប់ចំនួនចរាចរណ៍ដើម្បីស្វែងយល់អំពីចំនួនចរាចរណ៍ទៅតាមទីតាំងគោលដៅ ប្រភេទទំនិញ ចំនួនអ្នកធ្វើដំណើរ និងទំនិញចូលមកពីក្រៅតំបន់សិក្សា។	ចំនួន ១១ ទីតាំងនៅតាមផ្លូវ និង ចំនួន ០១ ទីតាំងនៅព្រលានយន្តហោះ និង ចំនួន ០៣ ទីតាំងនៅកំពង់ចម្លង
៣	ការចុះស្រង់ទិន្នន័យចរាចរណ៍ជុំវិញផ្លូវក្រវ៉ាត់តំបន់ទីប្រជុំជនរាជធានី(Screen line survey)	អនុវត្តការរាប់ចំនួនចរាចរណ៍ជុំវិញផ្លូវក្រវ៉ាត់ទីប្រជុំជនទីក្រុងដើម្បីស្វែងយល់ពី លំហូរចរាចរណ៍ចូលក្នុងទីប្រជុំជន ដើម្បីផ្ទៀងផ្ទាត់ម៉ូដែលវិភាគចរាចរណ៍ជាមួយនឹងស្ថានភាពចរាចរណ៍នាពេលបច្ចុប្បន្ន។	ចំនួន ១២ ទីតាំងនៅតាមដងផ្លូវ (០៣ ទីតាំងត្រូវបានធ្វើក្នុងពេលប្រមូលតាមចំណុចប្រសព្វ)
៤	ការចុះស្រង់ទិន្នន័យអ្នកដំណើរតាមប្រភេទមធ្យោបាយ	ការចុះសម្ភាសន៍ជាមួយអ្នកប្រើប្រាស់អ្នកប្រើប្រាស់មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូន នៅតាមទីតាំងដែលអ្នកប្រើប្រាស់ទាំងនោះប្រមូលផ្តុំគ្នា ដើម្បីស្វែងយល់អំពីលក្ខណៈអ្នកប្រើប្រាស់ ការយល់ដឹងអំពីបញ្ហាចរាចរណ៍ និងភាពអាចទៅរួចក្នុងការ	សរុបចំនួនប្រមាណ ២000 សំណាកទិន្នន័យ

	បញ្ជីឈ្មោះការងារចុះប្រមូលទិន្នន័យ	កម្មវត្ថុ និងមាតិកានៃការងារ	បរិមាណ
		ប្តូរមធ្យោបាយដែលខ្លួនធ្លាប់ទៅប្រើមធ្យោបាយថ្មី[7]	
៥	ការចុះស្រង់ទិន្នន័យចរាចរណ៍តាមផ្លូវកាត់ទទឹងក្នុងរាជធានី	ការរាប់ចំនួនចរាចរណ៍នឹងត្រូវអនុវត្ត ដើម្បីស្វែងយល់អំពីចរាចរណ៍តាមផ្លូវក្នុងទីក្រុង និងដើម្បីផ្ទៀងផ្ទាត់ម៉ូដែលវិភាគចរាចរណ៍ជាមួយនឹងស្ថានភាពចរាចរណ៍នាពេលបច្ចុប្បន្ន។	បចំនួន ១៧ ទីតាំង
៦	ការចុះស្រង់ទិន្នន័យចរាចរណ៍តាមចំណុចប្រសព្វ	ការរាប់ចំនួនចរាចរណ៍នឹងត្រូវអនុវត្ត តាមបណ្តាចំណុចប្រសព្វដើម្បីសិក្សាកែលម្អចំណុចប្រសព្វ និងដើម្បីផ្ទៀងផ្ទាត់នូវប្រសិទ្ធភាពភ្លើងសញ្ញា និងស្ថានអាកាស។	ចំនួន ១៣ ទីតាំង
៧	ការចុះស្រង់ទិន្នន័យល្បឿន[8]	ការអង្កេតល្បឿនទៅតាមប្រភេទមធ្យោបាយ និងទៅតាមផ្លូវ និងត្រូវធ្វើឡើងដោយប្រើប្រាស់ ឧបករណ៍ GPS loggers។ ហើយលទ្ធផលបានមកពីទិន្នន័យនេះនឹងត្រូវប្រើសម្រាប់កំណត់តំបន់ប្រតិបត្តិការនៃសេវាដឹកជញ្ជូន RHS	ផ្លូវរថយន្តធ្វើដំណើរចំនួន ១៣ ខ្សែ សេវា RHS កង់ពីរ ចំនួន ៥០ គ្រឿង សេវាដឹកជញ្ជូន RHS កង់បី ចំនួន ៥០ គ្រឿង
៨	ការចុះស្រង់ទិន្នន័យចំណត	ការចុះសម្ភាសន៍ និងរាប់ចំនួននឹងត្រូវអនុវត្ត នៅតាមតាមទីកន្លែងផ្តល់សេវាកម្មចំណត និងចំណតតាមផ្លូវដើម្បីអង្កេតមើលនូវសមត្ថភាពចំណត ការប្រើប្រាស់ និងផលប៉ះពាល់លើដងផ្លូវ និងចិញ្ចើមផ្លូវ	កន្លែងផ្តល់សេវាកម្មចំណតៈ ចំនួន ១៧ ទីតាំង និងចំណតតាមផ្លូវ
៩	ការចុះស្រង់ទិន្នន័យអំពីស្ថានភាពសេវាដឹកជញ្ជូន RHS	ការចុះសម្ភាសន៍ជាមួយនិងអ្នកបើកបរ នឹងត្រូវអនុវត្ត ដើម្បីស្វែងយល់ពីស្ថានភាពសេវាដឹកជញ្ជូន RHS ជាក់ស្តែង រួមទាំងចង់ដឹងពីចម្ងាយចររបស់យានជំនិះនិមួយៗ ប្រាក់ចំណូល ចំនួនការធ្វើដំណើរ	ចំនួន ៤០០ សំណាក
១០	ការចុះស្រង់ទិន្នន័យចរាចរណ៍យានយន្តដឹកទំនិញ	ការចុះសម្ភាសន៍ជាមួយក្រុមហ៊ុន និងអ្នកបើកបរ និងរាប់ចំនួនចរាចរណ៍នៅតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស និងមណ្ឌលបណ្តុំភ័ស្តុភាកម្ម ដើម្បីវាស់ស្ទង់ភាគរយនៃមុខទំនិញ និងចរាចរណ៍ចេញចូលតំបន់នៅតាមបណ្តុំភ័ស្តុភាកម្មធំៗ	ចំនួន ១៥ ទីតាំង

ប្រភពៈJST

៥.២ ការពិចារណាលើការចុះស្ទង់មតិកំឡុងពេលនៃការរាតត្បាតនៃជំងឺកូវីដ ១៩

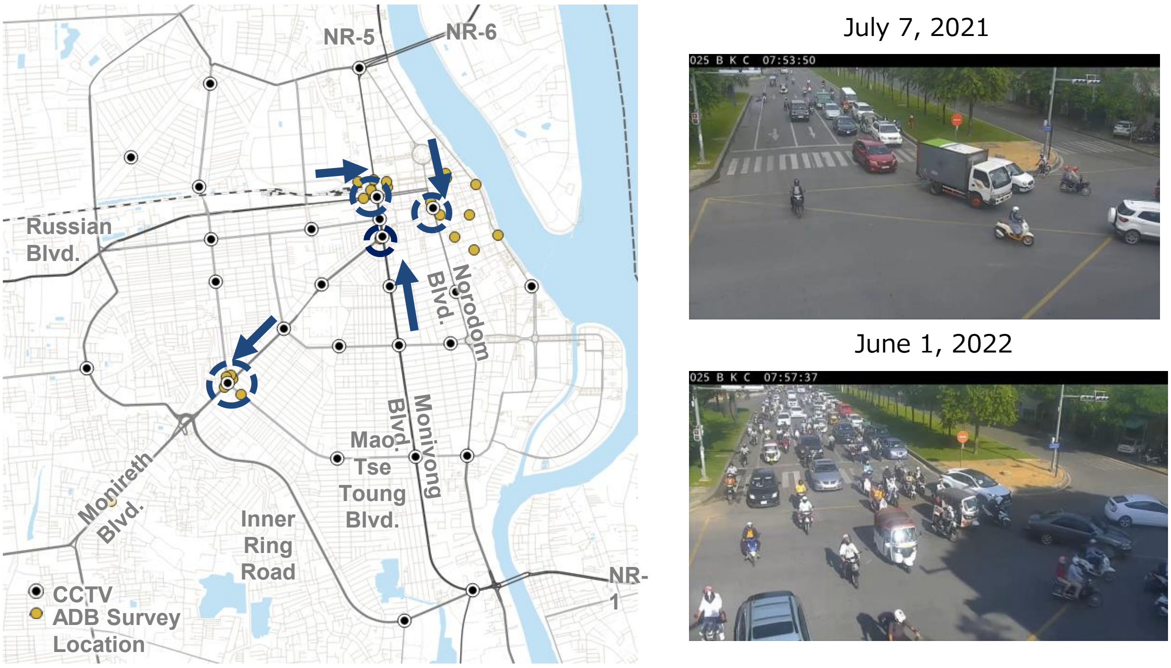
៥.២.១ ការតាមដានពីឥទ្ធិពលនៃជំងឺកូវីដ ១៩ លើឥរិយាបថនៃការប្រើប្រាស់វិស័យដឹកជញ្ជូនក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ

ដើម្បីកំណត់ថាពេលណាជាពេលសមស្របក្នុងការអនុវត្តការងារចុះប្រមូលទិន្នន័យ គេបានធ្វើការតាមដានទំហំចរាចរណ៍

[7] រថយន្តក្រុងដឹកអ្នកដំណើរទៅកាន់កន្លែងធ្វើការៈ រថយន្តក្រុងប្រភេទនេះភាគច្រើនត្រូវបានធ្វើប្រតិបត្តិការដោយក្រុមហ៊ុនស្ថិតនៅក្នុងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស ដើម្បីដឹកជញ្ជូនបុគ្គលិករបស់ពួកគេ

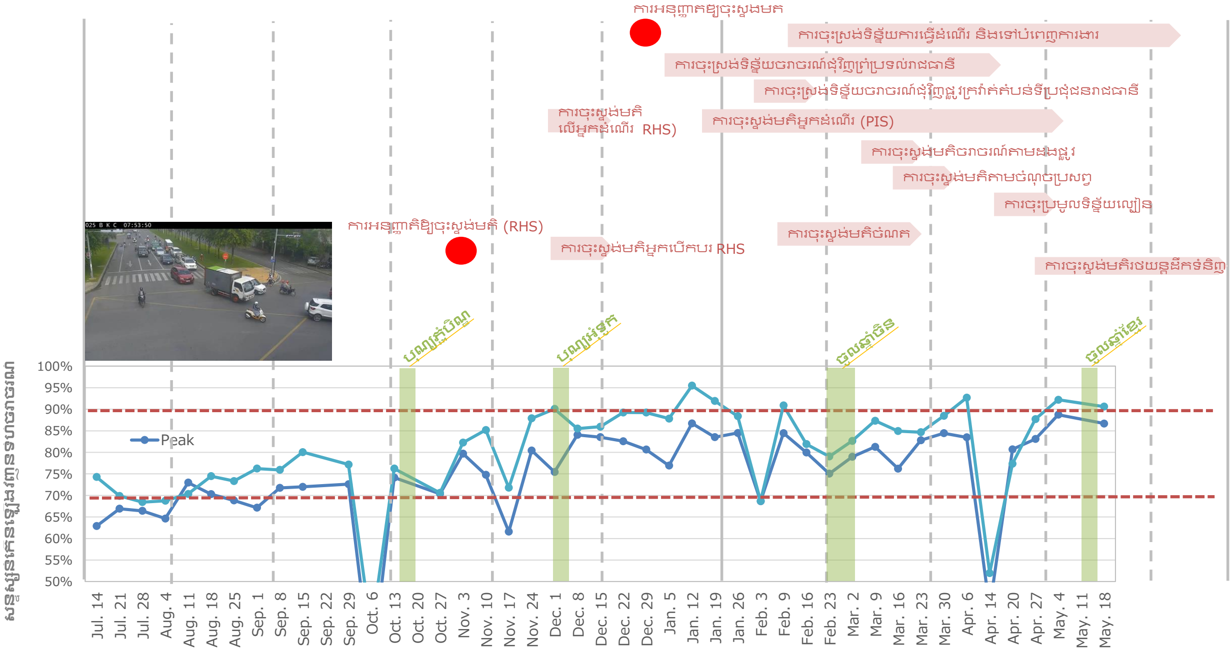
[8] កំណត់ត្រាទិន្នន័យGPS សម្រាប់ល្បឿនធ្វើដំណើររថយន្តក្រុង នឹងទទួលបានពីគម្រោង PiBO

តាមរយៈទិន្នន័យបានពីកាម៉េរ៉ា CCTV។ ទិន្នន័យដែលទទួលបានគឺត្រូវយកទៅប្រៀបធៀបជាមួយទិន្នន័យទំហំចរាចរណ៍ដែលបានរាប់កាលពីឆ្នាំ ២០១៩ ដោយក្រុមសិក្សាគម្រោង ADB។ ទិន្នន័យចរាចរណ៍ត្រូវបានរាប់ក្នុងរយៈពេលចំនួន ១ ដង/សប្តាហ៍ចាប់ពីអំឡុងខែ កក្កដា ឆ្នាំ ២០២១ សម្រាប់រយៈពេល ១ ម៉ោង នៅពេលព្រឹក ពេលថ្ងៃត្រង់ និងពេលល្ងាច ទៅតាមប្រភេទនៃយានជំនិះ។ រូបភាព ៥.៣ ១.បង្ហាញពីអត្រាទំហំចរាចរណ៍ក្រោយពេលរាតត្បាតនៃជំងឺធៀបទៅនឹងទំហំចរាចរណ៍កាលពីឆ្នាំ ២០១៩ ដោយផ្អែកលើទិន្នន័យសរុបគិតជាឯកតារថយន្ត (PCU) នៅនៅទីតាំងចំនួន ៤ កន្លែងផ្សេងៗគ្នា។ សន្ទស្សន៍ទំហំចរាចរណ៍ក្រោយពេលរាតត្បាតនៃជំងឺបានឈានដល់ ៩០ ភាគរយ នៅក្នុងខែមករា ២០២២ ។ ដោយពឹងផ្អែកទៅលើសន្ទស្សន៍នៃទំហំចរាចរណ៍ ការចុះស្ទង់មតិត្រូវបានលើកយកមកពិភាក្សាជាលើកដំបូងជាមួយរដ្ឋបាលរាជធានីភ្នំពេញ និងខណ្ឌទាំង១៤។



ប្រភព៖JST

រូបភាព ៥.២.១ ទីតាំងតាមដានចរាចរណ៍តាមរយៈ CCTV និងចាប់យកស្ថានភាពចរាចរណ៍



ប្រភព៖JST

រូបភាព ៥.២.២ សន្ទស្សន៍កើនឡើងវិញនៃទំហំចរាចរណ៍នៅទីតាំងទាំង ០៤ ចំណុច និងកាលវិភាគនៃការចុះស្ទង់មតិ

៥.២.២ កិច្ចប្រជុំពិភាក្សាជាមួយរដ្ឋបាលរាជធានីភ្នំពេញ

ដោយពិចារណាអំពីការរាតត្បាតនៃជម្ងឺកូវីដ១៩ កិច្ចប្រជុំជាបន្តបន្ទាប់ជាមួយមន្ត្រីសមភាគីរបស់រដ្ឋបាលរាជធានីភ្នំពេញត្រូវបានធ្វើឡើង ចំនួន ពីរដង ក្នុងមួយសប្តាហ៍ តាមរយៈប្រព័ន្ធវីដេអូពីចម្ងាយ (Videoconference) ដើម្បីចែករំលែក និងរាយការអំពីវឌ្ឍនភាពទូទៅនៃគម្រោង និងដើម្បីពិភាក្សាអំពីជំហានការងារបន្ទាប់ពាក់ព័ន្ធនឹងនិតិវិធីនៃការងារចុះស្រង់ និងប្រមូលទិន្នន័យ។ នៅថ្ងៃទី ១០ ខែ កញ្ញា ឆ្នាំ ២០២១ កន្លងមកនេះ មានកិច្ចប្រជុំពិភាក្សាមួយ ជាមួយបណ្តាភាគីពាក់ព័ន្ធ ជាពិសេសគឺនគរបាលចរាចរណ៍ អជ្ញាធរខណ្ឌទាំង ១៤ និងមន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនរាជធានីភ្នំពេញ ក្រោមការដឹកនាំដោយឯកឧត្តមអភិបាលរងនៃគណៈអភិបាលរាជធានីភ្នំពេញ។

៥.២.៣ ការកែសម្រួលវិធីសាស្រ្តអនុវត្តការងារចុះស្រង់ទិន្នន័យ

ជាកិច្ចឆ្លើយតបទៅនឹងកិច្ចពិភាក្សាដែលបានធ្វើឡើងជាមួយរដ្ឋបាលរាជធានីភ្នំពេញ ក្រុមសិក្សាJICA បានស្នើកែសម្រួលចំនួនសំណាកគំរូនៃការងារចុះស្រង់ទិន្នន័យអ្នកដំណើរតាមផ្ទះពី ៥០០០ សំណាក មកជា ១០០០ សំណាក សម្រាប់ការងារចុះស្រង់ទិន្នន័យអ្នកធ្វើដំណើរតាមផ្ទះ នង ៤០០០ សំណាក សម្រាប់ការងារចុះស្រង់ទិន្នន័យអ្នកធ្វើដំណើរទៅធ្វើការតាមផ្ទះវិញ។ សំណើនេះកំពុងស្ថិតនៅក្រោមការរង់ចាំការអនុម័តពីរដ្ឋបាលរាជធានីភ្នំពេញ។

៥.២.៤ លក្ខខ័ណ្ឌសម្រាប់ការចាប់ផ្តើមនិងផ្អាកការងារចុះស្រង់ទិន្នន័យក្រោមការរាតត្បាតជំងឺកូវីដ១៩

ដោយសារការរាតត្បាតនៃជំងឺកូវីដ ១៩ មានសភាពធ្ងន់ធ្ងរខ្លាំងគិតមកដល់ត្រឹម ខែ តុលា ឆ្នាំ ២០២១ ទើបគេពិបាកក្នុងការកំណត់ថាពេលណាជាពេលសមរម្យសម្រាប់អនុវត្តការងារចុះស្រង់ទិន្នន័យដឹកជញ្ជូន។ ជាងនេះទៅទៀត វាក៏មិនមានន័យ

ដែរ ដែលត្រូវអនុវត្តការងារចុះស្រង់ទិន្នន័យចរាចរណ៍ ខណៈពេលដែលទំហំចរាចរណ៍នៅមានចំនួនតិចខ្លាំងក្រោមឥទ្ធិពលនៃការរាតត្បាត។

ដើម្បីជាការចាប់ផ្ដើមការងារចុះស្រង់ទិន្នន័យឱ្យបានភ្លាមៗបន្ទាប់ពីស្ថានភាពមានភាពប្រសើរឡើងគេបានរៀបចំនូវលក្ខខ្ខន្ធិក សម្រាប់ការចាប់ផ្ដើមអនុវត្តការងារចុះស្រង់ទិន្នន័យដឹកជញ្ជូន ដោយប្រើប្រាស់នូវការដាក់កំហិតឥរិយាបថ និងអត្រាស្ដារឡើងវិញនៃទំហំចរាចរណ៍ ធ្វើជាសូចនាករ។ លក្ខខ្ខន្ធិកនេះត្រូវបានចែករំលែកជាមួយខាងរដ្ឋបាលរាជធានីភ្នំពេញ និងទទួលបានការឯកភាពជាផ្លូវការរួចហើយ។ គិតត្រឹមខែមករា ឆ្នាំ ២០២២ ការងារចុះស្រង់ទិន្នន័យទាំងអស់អាចចាប់ផ្ដើមបាន ដោយសារសន្ទស្សន៍ស្ដារចរាចរណ៍ក្រោយការរាតត្បាតជម្ងឺបានឈានដល់ ៩០ ភាគរយ។

តារាង ៥.២.៣ លក្ខខ្ខន្ធិកសម្រាប់ការចាប់ផ្ដើម និង ការផ្អាកការងារចុះស្រង់ទិន្នន័យក្រោមការរាតត្បាតជំងឺកូវីដ ១៩

	ការងារចុះស្រង់ទិន្នន័យ	កំហិត	កម្រិតស្ដារបរិមាណចរាចរណ៍ឡើងវិញ
A	**ការងារចុះធ្វើសម្ភាសន៍អ្នកបើកបរសេវាដឹកជញ្ជូន RHS និងអ្នកធ្វើដំណើរ**	**លក្ខខ្ខន្ធិកទូទៅ៖** • ត្រូវទទួលបានការអនុញ្ញាតពីអជ្ញាធរមូលដ្ឋាន • មួយសប្ដាហ៍បន្ទាប់ពីតំបន់ពណ៌ទឹកក្រូច / លឿងត្រូវបានដកចេញ	**៧០ %** ធៀបនឹងឆ្នាំ ២០១៩
B	**ការងារចុះស្រង់ទិន្នន័យការធ្វើដំណើរតាមផ្ទះខ្នាតតូច** (១០០ គ្រួសារ)	**លក្ខខ្ខន្ធិកទូទៅ**	
C	**ការងារចុះស្រង់ទិន្នន័យផ្សេងៗទៀត**	**លក្ខខ្ខន្ធិកទូទៅ+** • មួយសប្ដាហ៍បន្ទាប់ពីចាប់បើកកន្លែងធ្វើការ	**៩០ %** ធៀបនឹងឆ្នាំ ២០១៩
D	**ការងារចុះស្រង់ទិន្នន័យការធ្វើដំណើរតាមផ្ទះ** (៩០០ គ្រួសារ) **ការងារចុះស្រង់ទិន្នន័យការធ្វើដំណើរទៅបំពេញការងារ** (៤០០០ គ្រួសារ)	**លក្ខខ្ខន្ធិកទូទៅ+** • មួយសប្ដាហ៍បន្ទាប់ពីចាប់បើកសាលារៀន	

ប្រភព៖JST

៥.៣ ការពណ៌នា/លទ្ធផលនៃការចុះស្ទង់មតិក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូន

ការរកឃើញសំខាន់ៗពីការចុះស្ទង់មតិក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូន ត្រូវបានពណ៌នាដូចខាងក្រោម។ ហើយលទ្ធផលលម្អិតនៃការចុះស្ទង់មតិនីមួយៗត្រូវបានបង្ហាញនៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធនៃរបាយការណ៍គោល។

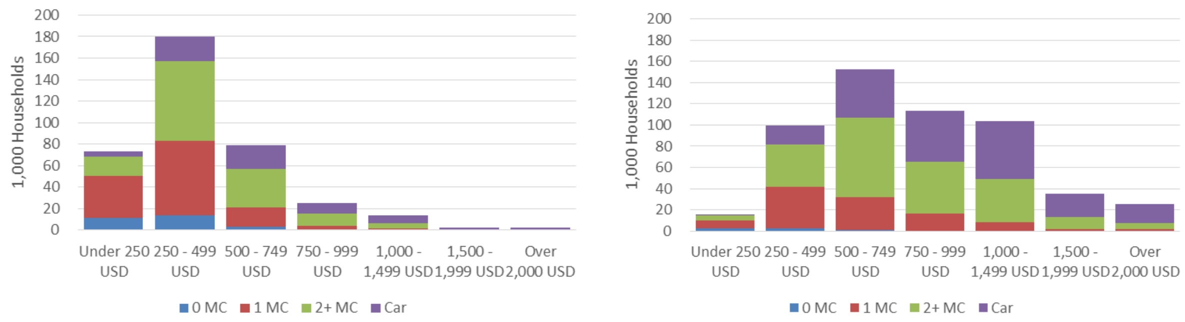
៥.៣.១ ការចុះស្ទង់មតិលើការធ្វើដំណើរ (Person Trip Survey) និង ការធ្វើដំណើរទៅបំពេញការងារ (Commuter Survey)

សំណាកទិន្នន័យការធ្វើដំណើរដែលទទួលបានពីការស្ទង់មតិ ត្រូវបានពន្លាតឱ្យត្រូវជាមួយនឹងចំនួនប្រជាជនសរុបនៃទីក្រុងភ្នំពេញ ដោយគំរូម៉ូឌែលបែងចែកជាបួនដំណាក់កាល (Disaggregate four-steps model) ដែលនឹងត្រូវពន្យល់លម្អិតនៅក្នុងជំពូកទី ៦។ សេចក្ដីសង្ខេបនៃលទ្ធផលស្ទង់មតិបន្ទាប់ពីពន្លាតត្រូវបានបង្ហាញខាងក្រោម។ លទ្ធផលនៃការស្ទាបស្ទង់ដំណើរមនុស្សតាមគំរូ (មុនពេលពន្លាត) ត្រូវបានបង្ហាញក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី ១ នៃរបាយការណ៍គោល។

១) ទិន្នន័យពត៌មានក្នុងគ្រួសារ

ក) កម្មសិទ្ធយានជំនិះ

រូបភាព ៥.៣.១ បង្ហាញពីការប្រៀបធៀបនៃចំនួនគ្រួសារតាមក្រុមចំណូល និងប្រភេទកម្មសិទ្ធិយានយន្តក្នុងឆ្នាំ ២០១២ និង ២០២២។ អត្រាកម្មសិទ្ធិរថយន្តបានកើនឡើងដោយសារកំណើននៃប្រាក់ចំណូល។ ជាពិសេស ចំនួនគ្រួសារដែលមានរថយន្តដែលមានប្រាក់ចំណូលគ្រួសារចាប់ពី ៥០០ ដុល្លារ/ខែ ឬច្រើនជាងនេះ ត្រូវបានកើនឡើង។ ក្នុងឆ្នាំ ២០១២ គ្រួសារចំនួន ៨% ជាគ្រួសារមិនមានម៉ូតូ (0 MC ក្នុងរូបភាព ៥.៣.១) ប៉ុន្តែចំណែកបានថយចុះមកត្រឹម ១% នៅឆ្នាំ ២០២២។ ស្រដៀងគ្នានេះដែរ គ្រួសារដែលមានម៉ូតូ 1 គ្រឿង (1 MC) បានថយចុះពី ៣៥% ក្នុងឆ្នាំ ២០១២ ដល់ ១៩% ក្នុងឆ្នាំ ២០២២។ ផ្ទុយទៅវិញ គ្រួសារដែលមានម៉ូតូចាប់ពីពីរឡើងទៅ (2+ MC) បានកើនឡើងពី ៣៩% ក្នុងឆ្នាំ ២០១២ ដល់ ៤១% ក្នុងឆ្នាំ ២០២២។ ចំណែកនៃគ្រួសារដែលមានកម្មសិទ្ធិរថយន្ត (Car) បានកើនឡើងពី ១៨% ក្នុងឆ្នាំ ២០១២ ដល់ ៣៨% ក្នុងឆ្នាំ ២០២២។



ចំណាំ៖ "0 MC" មានន័យថាគ្រួសារដែលគ្មានម៉ូតូ។ "1 MC" មានន័យថា គ្រួសារដែលមានម៉ូតូមួយ។ "2+MC" មានន័យថាគ្រួសារដែលមានម៉ូតូពីរ ឬច្រើន។ "Car" មានន័យថាគ្រួសារដែលមានរថយន្ត។ គ្រួសារដែលមានទាំងម៉ូតូ និងរថយន្តត្រូវបានចាត់ថ្នាក់ជាគ្រួសារដែលមានរថយន្ត។
ប្រភព៖ JST

រូបភាព ៥.៣.១ ការប្រៀបធៀបចំនួនគ្រួសារតាមក្រុមចំណូល និងប្រភេទកម្មសិទ្ធិយានយន្ត (ឆ្វេង: ២០១២ ស្តាំ: ២០២២)

២) ទិន្នន័យពត៌មានការធ្វើដំណើរ

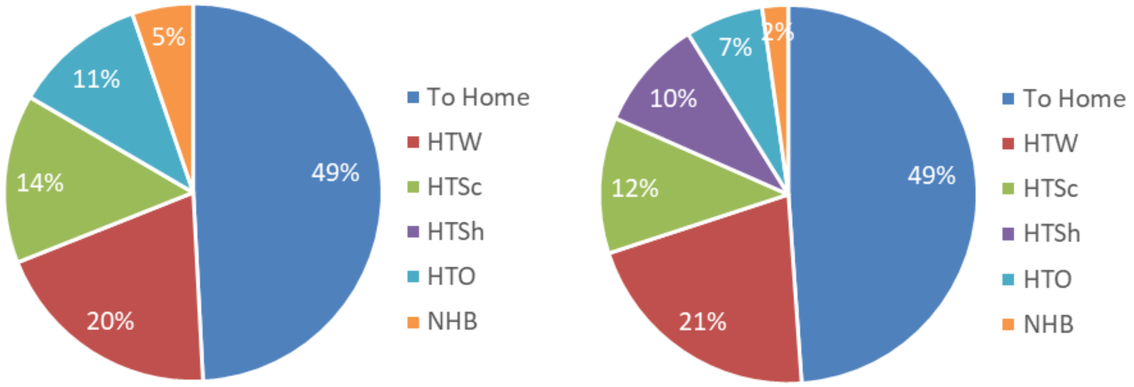
ក) គោលបំណងនៃការធ្វើដំណើរ

តារាង ៥.៣.១ បង្ហាញពីចំនួនដងនៃការធ្វើដំណើរទៅតាមគោលបំណងផ្សេងៗ ក្នុងឆ្នាំ ២០១២ និង ២០២២។ ក្នុងឆ្នាំ ២០១២ ចំនួននៃការធ្វើដំណើរក្នុងរាជធានីភ្នំពេញមានប្រហែល ៤,៣ លានដង ហើយបានកើនឡើងដល់ប្រហែល ៥,៦ លានដង ក្នុងឆ្នាំ ២០២២។ បើទោះបីជាការចំណាត់ថ្នាក់នៃគោលបំណងក្នុងឆ្នាំ ២០១២ និង ឆ្នាំ ២០២២ មានភាពខុសគ្នាបន្តិចបន្តួចក៏ដោយ ប៉ុន្តែទំនោរនៃការធ្វើដំណើរតាមគោលបំណងនីមួយៗជារួមគឺមានភាពស្រដៀងគ្នា។ នៅឆ្នាំ ២០២២ ការធ្វើដំណើរ "ទៅផ្ទះ(To Home)" មានចំនួន ៤៩% តាមពីក្រោយដោយការដំណើរ "ពីផ្ទះទៅធ្វើការ(HTW)" ចំនួន ២១% ការធ្វើដំណើរ "ពីផ្ទះទៅសាលា(HTSc)" ចំនួន ១២% ការធ្វើដំណើរ "ពីផ្ទះទៅទិញឥវ៉ាន់(HTSh)" ចំនួន ១០% "ការធ្វើដំណើរផ្សេងទៀត (HTO "other trips")" មានចំនួន 7% និង "ការធ្វើដំណើរចេញពីទីតាំងក្រៅពីផ្ទះ (NHB "non-home based trips")" មានចំនួន ២%។

តារាង ៥.៣.១ ការប្រៀបធៀបពីចំនួនដងនៃការធ្វើដំណើរទៅតាមគោលបំណងនៃការធ្វើដំណើរ

	ចំនួនធ្វើដំណើរ ('000)		ភាគរយ (%)	
	២០១២	២០២២	២០១២	២០២២
To Home	២.១១១,៩	២.៧៣៨,៤	៤៩%	៤៩%
HTW	៨៥០,៤	១.១៨០,៨	២០%	២១%
HTSc	៦២០,៤	៦៥១,៦	១៤%	១២%
HTSh	-	៥៣២,៧	០%	១០%
HTO	៤៨៧,៦	៣៧៣,២	១១%	៧%
NHB	២២៤,៤	១២៥,០	៥%	២%
សរុប	៤.២៩៤,៧	៥.៦០១,៨	១០០%	១០០%

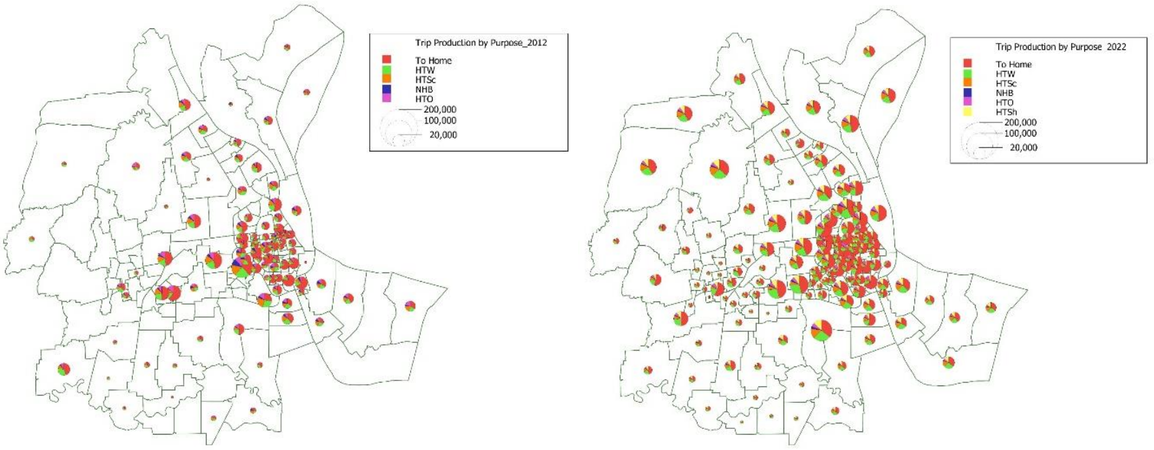
ចំណាំ៖ ក្នុងឆ្នាំ ២០១២ "ការធ្វើដំណើរក្នុងគោលបំណងអាជីវកម្ម" ក្នុងឆ្នាំ ២០១២ ត្រូវបានចាត់បញ្ចូលជា ប្រភេទ NHB ហើយ "ការដំណើរឯកជន" ត្រូវបានចាត់បញ្ចូលជា ប្រភេទ HTO សម្រាប់ការប្រៀបធៀប។
ប្រភព៖ JST និង PPUTMP



ចំណាំ៖ ក្នុងឆ្នាំ ២០១២ "ការធ្វើដំណើរក្នុងគោលបំណងអាជីវកម្ម" ក្នុងឆ្នាំ ២០១២ ត្រូវបានចាត់បញ្ចូលជា ប្រភេទ NHB ហើយ "ការដំណើរឯកជន" ត្រូវបានចាត់បញ្ចូលជា ប្រភេទ HTO សម្រាប់ការប្រៀបធៀប។
ប្រភព៖ JST និង PPUTMP

រូបភាព ៥.៣.២ ការប្រៀបធៀបពីភាគរយនៃការធ្វើដំណើរទៅតាមគោលបំណង (ឆ្វេង: ២០១២ ស្តាំ: ២០២២)

រូបភាព ៥.៣.៣ បង្ហាញពីការប្រៀបធៀបពីការការធ្វើដំណើរតាមគោលបំណងនៅក្នុងតំបន់វិភាគចរាចរណ៍ (TAZ) ក្នុងឆ្នាំ ២០១២ និង ២០២២។ ជាពិសេស ការធ្វើដំណើរបានកើនឡើងយ៉ាងខ្លាំងនៅតំបន់ជាយក្រុងក្នុងឆ្នាំ ២០២២ បើធៀបនឹងឆ្នាំ ២០១២។



ប្រភព៖ JST និង PPUTMP

រូបភាព ៥.៣.៣ ការប្រៀបធៀបពីការធ្វើដំណើរទៅតាមគោលបំណង (ឆ្វេង: ២០១២ ស្តាំ: ២០២២)

ខ) របាយនៃការធ្វើដំណើរ

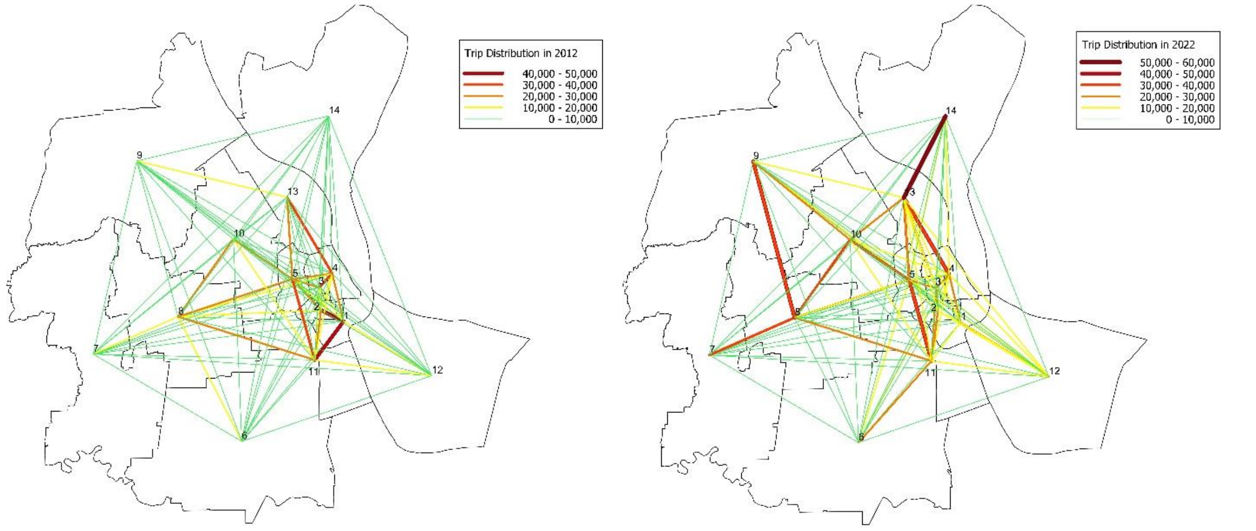
តារាង ៥.៣.១ ពិពណ៌នាអំពីរបាយនៃការធ្វើដំណើរក្នុងឆ្នាំ ២០១២ និង ឆ្នាំ ២០២២។ ការធ្វើដំណើររវាងតំបន់វិភាគចរាចរណ៍នៅក្នុង CBD មិនមានការប្រែប្រួលខ្លាំងនោះទេដោយធៀបទៅនឹងឆ្នាំ ២០១២។ ប៉ុន្តែ ការធ្វើដំណើរក្នុងតំបន់ CBD សរុបមានចំនួន ២៩% នៃការធ្វើដំណើរសរុបដែលបានធ្វើឡើងនៅក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញទាំងមូលក្នុងឆ្នាំ ២០២២ ហើយចំនួននេះបានថយចុះមកត្រឹម ២២% ក្នុងឆ្នាំ ២០២២។ ចំណែកឯការធ្វើដំណើររវាងតំបន់វិភាគចរាចរណ៍នៅតាមតំបន់ជាយក្រុងបានកើនឡើងគួរឱ្យកត់សម្គាល់ពី ៥០% ក្នុងឆ្នាំ ២០១២ ទៅ ៥៨% ក្នុងឆ្នាំ ២០២២។

តារាង ៥.៣.២ ការប្រៀបធៀបពីរបាយនៃការធ្វើដំណើរ

ទីតាំងចេញដំណើរ	គោលដៅ	ចំនួនធ្វើដំណើរ ('000)		ភាគរយ (%)	
		២០១២	២០២២	២០១២	២០២២
CBD	CBD	១.២៣២	១.២៣១	២៩,២%	២២,០%
CBD	តំបន់ជាយក្រុង	៤៣៣	៦០០	១០,៣%	១០,៧%
តំបន់ជាយក្រុង	CBD	៤៣៣	៥២៣	១០,៣%	៩,៣%
តំបន់ជាយក្រុង	តំបន់ជាយក្រុង	២.១២៤	៣.២៤៧	៥០,៣%	៥៨,០%
សរុប		៤.២២២	៥.៦០២	១០០%	១០០%

ចំណាំ៖ តំបន់ CBD រួមមានខណ្ឌដូចជា ចំការមន បឹងកេងកង ដូនពេញ ប្រាំពីរមករា និងទួលគោក ឯតំបន់ជាយក្រុងសំដៅលើខណ្ឌដែលនៅក្រៅតំបន់ CBD ។

ប្រភព៖ JST និង PPUTMP



ប្រភព៖ JST និង PPUTMP

រូបភាព ៥.៣.៤ ការប្រៀបធៀបពីរបាយនៃការធ្វើដំណើរ (ឆ្វេង: ២០១២ ស្តាំ: ២០២២)

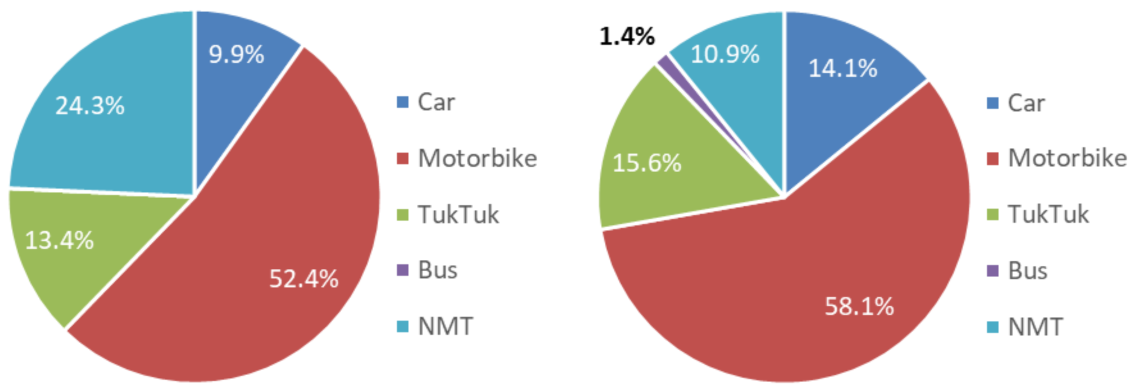
គ) មធ្យោបាយក្នុងការធ្វើដំណើរ

តារាង ៥.៣.៣ បង្ហាញពីការធ្វើដំណើរទៅតាមប្រភេទនៃមធ្យោបាយក្នុងការធ្វើដំណើរក្នុងឆ្នាំ ២០១២ និង ២០២២។ នៅពេលដែលអត្រានៃកម្មសិទ្ធិរថយន្តធ្វើដំណើរ និងម៉ូតូកើនឡើង នោះសមាមាត្រនៃចំនួនដងនៃការធ្វើដំណើរដោយ NMT (Non-motorized Trip: ថ្មើរជើង និងកង់) មានការថយចុះ ហើយសមាមាត្រនៃរថយន្ត ម៉ូតូ និងតុក-តុក បានកើនឡើងដល់ ១៤,១% ៥៨,១% និង ១៥,៦% រៀងគ្នា។ ការធ្វើដំណើរតាមរថយន្តក្រុងមានត្រឹមតែ ១,៤% ប៉ុណ្ណោះ ដោយសារតែចំនួនផ្លូវបើកឱ្យប្រើប្រាស់មានត្រឹម ៤ ខ្សែប៉ុណ្ណោះដោយសារការរាតត្បាតរបស់ COVID-១៩ ។

តារាង ៥.៣.៣ ការប្រៀបធៀបពីការធ្វើដំណើរទៅតាមប្រភេទនៃមធ្យោបាយធ្វើដំណើរ

	ចំនួនធ្វើដំណើរ ('000)		ភាគរយ (%)	
	២០១២	២០២២	២០១២	២០២២
រថយន្ត (Car)	៤២១,៦	៧៩១,៣	៩,៩%	១២,១%
ម៉ូតូ (Motorbike)	២.២២៣,៥	៣.២៥៤,៣	៥២,៤%	៥៨,१%
តុក-តុក (Tuk-Tuk)	៥៧០,៥	៨៧១,៨	១៣.៤%	១៥.៦%
រថយន្តក្រុង (Bus)	០,០	៧៦,៤	០,០%	១,៤%
NMT	១.០៣១,២	៦០៨,០	២៤,៣%	១០,៩%
សរុប	៤.២៤៦,៨	៥.៦០១,៨	១០០,០%	១០០,០%

ប្រភព៖ JST និង PPUTMP



ប្រភព៖ JST និង PPUTMP

រូបភាព ៥.៣.៥ ការប្រៀបធៀបពីសមាមាត្រនៃការធ្វើដំណើរទៅតាមនៃប្រភេទមធ្យោបាយធ្វើដំណើរ (ឆ្វេង: ២០១២ ស្តាំ: ២០២២)

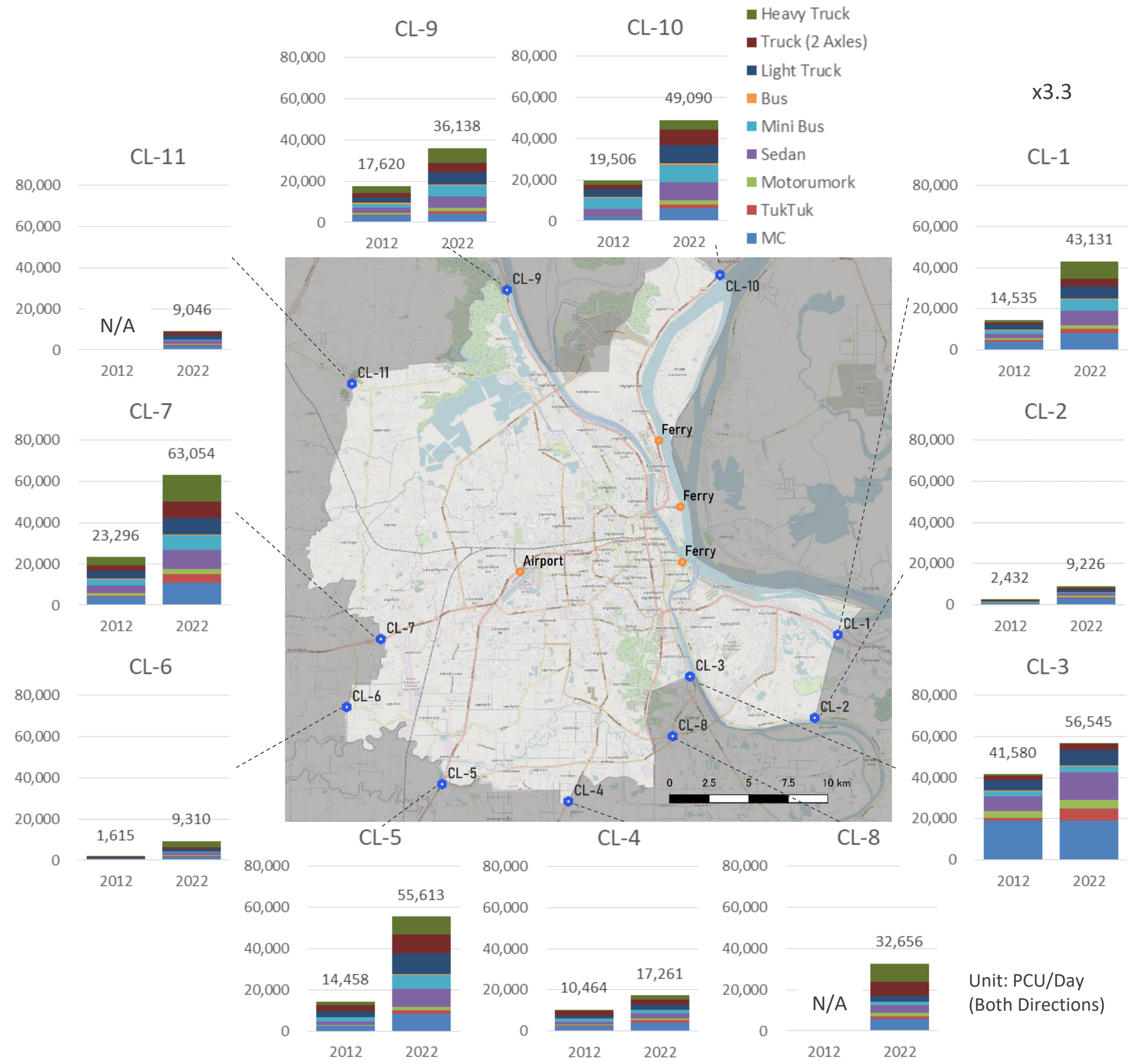
៥.៣.២ ការចុះស្រង់ទិន្នន័យចរាចរណ៍ជុំវិញព្រំប្រទល់រាជធានី

១) លទ្ធផលនៃការចុះរាប់ចំនួនចរាចរណ៍

សេចក្តីសង្ខេបនៃលទ្ធផលក្នុងការរាប់ចំនួនចរាចរណ៍ត្រូវបានបង្ហាញរូបភាព ៥.៣.៦ និងមានចំណុចគួរឱ្យកត់សម្គាល់មួយចំនួនដូចខាងក្រោម៖

- ចំពោះផ្លូវជាតិដែលតភ្ជាប់រវាងទីក្រុងភ្នំពេញនឹងខេត្តនានា ត្រូវបានគេសង្កេតឃើញថាមានប្រមាណ ៩.០០០ ទៅ ៦៣.០០០ PCU ។
- អត្រាចរាចរណ៍ខ្ពស់បំផុតគឺ 6.8% ហើយសមាមាត្រនៃចរាចរណ៍ 24 ម៉ោងទៅ 12 ម៉ោងគឺជាមធ្យម ១,៣៤ ។
- យានយន្តសរុប 380,657 PCU/ថ្ងៃ ត្រូវបានគេសង្កេតឃើញនៅតាមដងផ្លូវ។

អត្រាកំណើនប្រចាំឆ្នាំរួម (CAGR)នៃចរាចរណ៍សរុប ១០,១% ធៀបទៅនឹងលទ្ធផលក្នុងឆ្នាំ ២០១២។



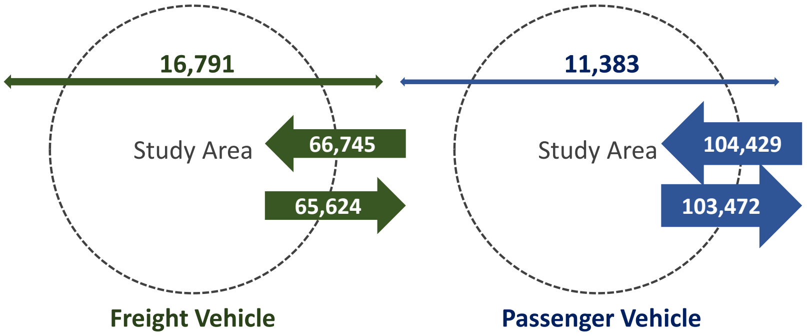
ប្រភព៖ JST

រូបភាព ៥.៣.៦ ទំហំចរាចរណ៍នៅតាមព្រំប្រទល់រាជធានីក្នុងឆ្នាំ ២០១២ និង ឆ្នាំ ២០២២

២) លទ្ធផលនៃការចុះស្ទង់មតិពី OD

រូបភាព ៥.៣.៧ សង្ខេបសមាមាត្រនៃចរាចរ ខាងក្រៅ-ខាងក្នុង និងចរាចរ ខាងក្រៅ-ខាងក្រៅ គិតជា PCU ។ ជាសរុប យានយន្តចំនួន ៣៤០.២៧៩ PCUs ចូល និងចេញ ទៅកាន់/ពីតំបន់សិក្សា ខណៈពេលដែលយានយន្តចំនួន ២៨.១៧៤ PCUs គ្រាន់តែឆ្លងកាត់តំបន់សិក្សាប៉ុណ្ណោះ។ រថយន្តដឹកទំនិញមានសមាមាត្រចរាចរណ៍ ខាងក្រៅ - ខាងក្រៅ ខ្ពស់ជាងរថយន្តធ្វើដំណើរ។

	PCU/day			Share		
	Truck	Passenger Vehicle	Total	Truck	Passenger Vehicle	Total
In	66,754	104,429	171,183	45%	48%	46%
Out	65,624	103,472	169,096	44%	47%	46%
External-Internal	132,378	207,901	340,279	89%	95%	92%
External-External	16,791	11,383	28,174	11%	5%	8%

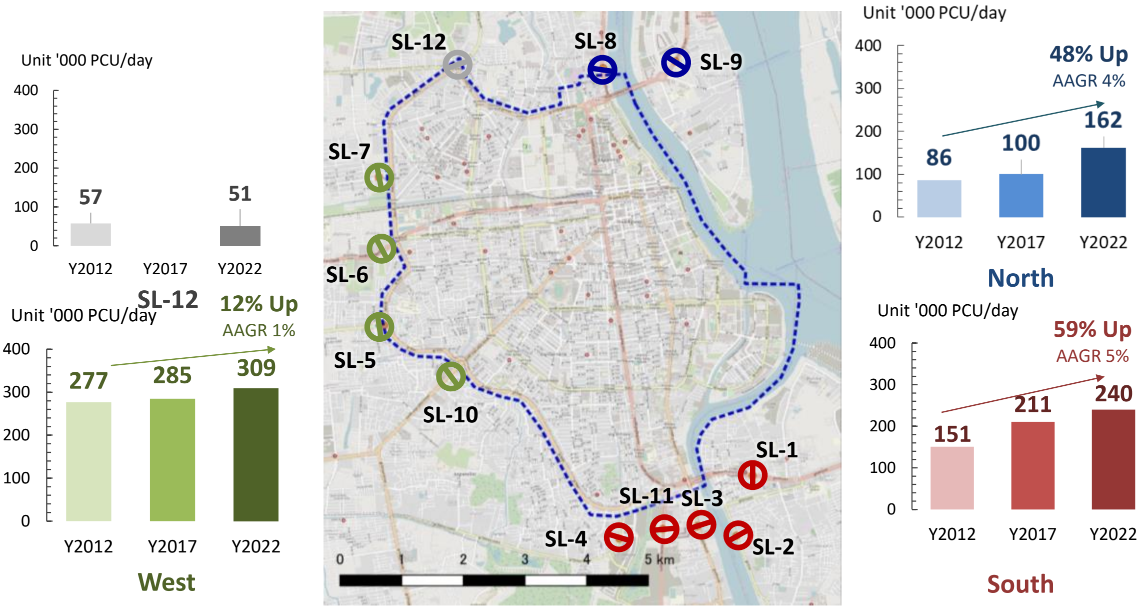


ប្រភព៖ JST

រូបភាព ៥.៣.៧ ទំហំចរាចរណ៍នៅតាមព្រំប្រទល់រាជធានីក្នុងឆ្នាំ ២០១២ និង ឆ្នាំ ២០២២

៥.៣.៣ ការចុះស្រង់ទិន្ន័យចរាចរណ៍ជុំវិញផ្លូវក្រវ៉ាត់តំបន់ទីប្រជុំជនរាជធានី

រូបភាព ៥.៣.៨ បង្ហាញពីបរិមាណចរាចរណ៍សរុបតាមទិសដៅក្នុងឆ្នាំ ២០១២ ២០១៧ និង ២០២២។ ជាសរុប យានយន្ត ចំនួន ៧៦៨.០០០ PCU/ថ្ងៃ ត្រូវបានគេសង្កេតឃើញក្នុងឆ្នាំ ២០២២។ ទោះបីជា ទីតាំងស្ទង់មតិមួយទៀតត្រូវបានបន្ថែម នៅមហាវិថី ហ៊ុន សែន ក៏ចំនួនចរាចរណ៍ត្រូវបានសង្កេតឃើញថាមានការកើនឡើងយ៉ាងច្រើន បើប្រៀបធៀបជាមួយនឹង ចរាចរណ៍ដែលបានសង្កេតក្នុងឆ្នាំ ២០១២។ អត្រាកំណើនជាមធ្យមប្រចាំឆ្នាំ (AAGR) នៃចរាចរណ៍សរុបគឺ ២.៩%។
បរិមាណចរាចរណ៍ពី/ទៅទិសខាងត្បូងបង្ហាញពីការកើនឡើងច្រើនបំផុតចំនួន៥៩% (CAGR=៥%) ក្នុងរយៈពេល ១០ ឆ្នាំ ចុងក្រោយនេះ បន្ទាប់ដោយទិសដៅពី/ទៅខាងជើង ៤៨% (CAGR=៤%)។ បើប្រៀបធៀបចំនួនចរាចរណ៍ទាំងពីរទិសខាង លើ បរិមាណចរាចរណ៍ពី/ទៅទិសខាងលិចបង្ហាញពីការកើនឡើងតិចជាង ១២% (CAGR=១%) ប៉ុន្តែវានៅតែមានបរិមាណ ធំបំផុតគឺ ៣០៩.០០០ PCU/ថ្ងៃ។



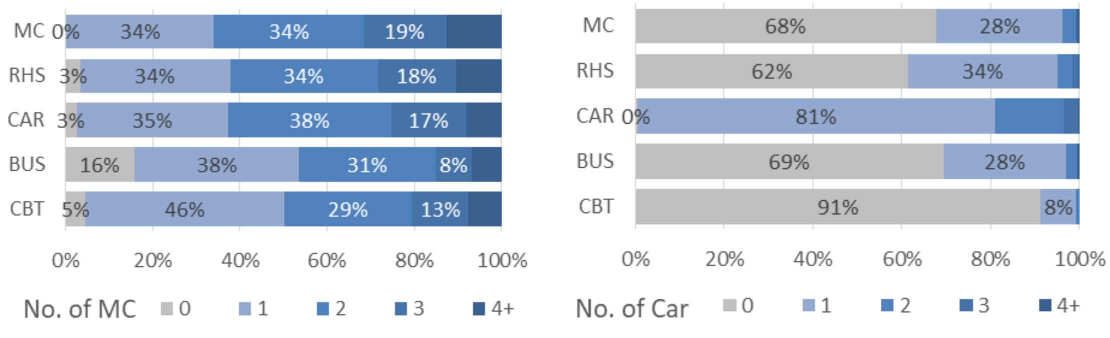
ប្រភព៖ JST

រូបភាព ៥.៣.៨ កំណើននៃទំហំចរាចរណ៍

៥.៣.៤ ការចុះស្រង់ទិន្នន័យអ្នកដំណើរតាមប្រភេទមធ្យោបាយ

១) លក្ខណៈរបស់អ្នកដំណើរតាមប្រភេទនៃមធ្យោបាយធ្វើដំណើរ

រូបភាព ៥.៣.៩ បង្ហាញពីកម្មសិទ្ធិម៉ូតូ(ឆ្វេង) និងកម្មសិទ្ធិរថយន្ត(ស្តាំ) ដែលមាននៅក្នុងគ្រួសារ។ ចំពោះអ្នកដំណើរគ្រប់ប្រភេទ ចំនួនម៉ូតូនៅក្នុងគ្រួសាររបស់ពួកគាត់គឺមានភាពស្រដៀងគ្នាខ្លាំង ដោយមានម៉ូតូពី ១~៣ គ្រឿង លើកលែងតែអ្នកដំណើរដែលប្រើប្រាស់រថយន្តក្រុង (BUS)។ ១៦% នៃអ្នកប្រើប្រាស់រថយន្តក្រុងមិនមានម៉ូតូនៅក្នុងគ្រួសាររបស់ពួកគេឡើយ។ ទាក់ទងនឹងកម្មសិទ្ធិរថយន្ត អ្នកប្រើប្រាស់រថយន្ត (CAR) មានរថយន្ត ១ ឬ ២ គ្រឿង ខណៈដែល ៦០%~៧០% នៃអ្នកប្រើប្រាស់ម៉ូតូ (MC) តុក-តុក(RHS) និងរថយន្តក្រុង(BUS) មិនមានរថយន្តនៅក្នុងគ្រួសាររបស់ពួកគេនោះទេ។

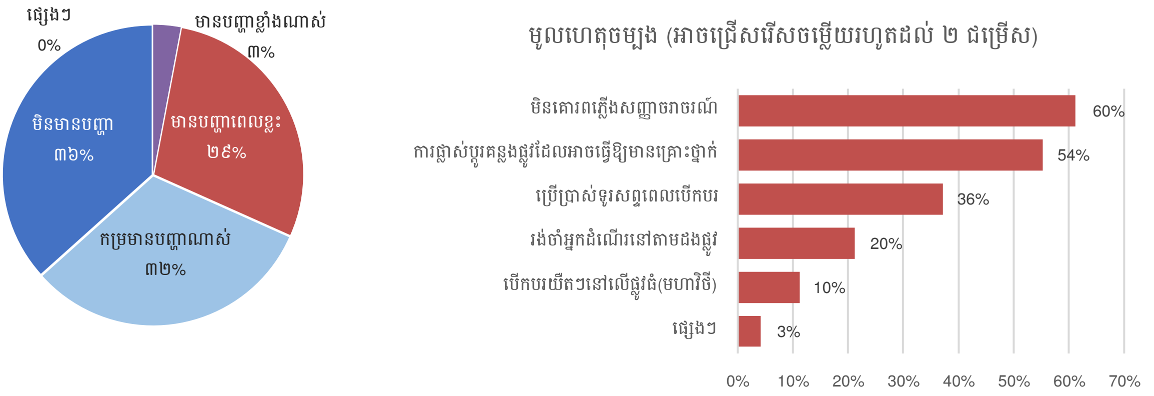


ប្រភព៖ JST

រូបភាព ៥.៣.៩ កម្មសិទ្ធិយានយន្តនៅក្នុងគ្រួសារទៅតាមប្រភេទនៃមធ្យោបាយធ្វើដំណើរ

២) មតិយោបល់ទៅលើសេវាដឹកជញ្ជូន (RHS)

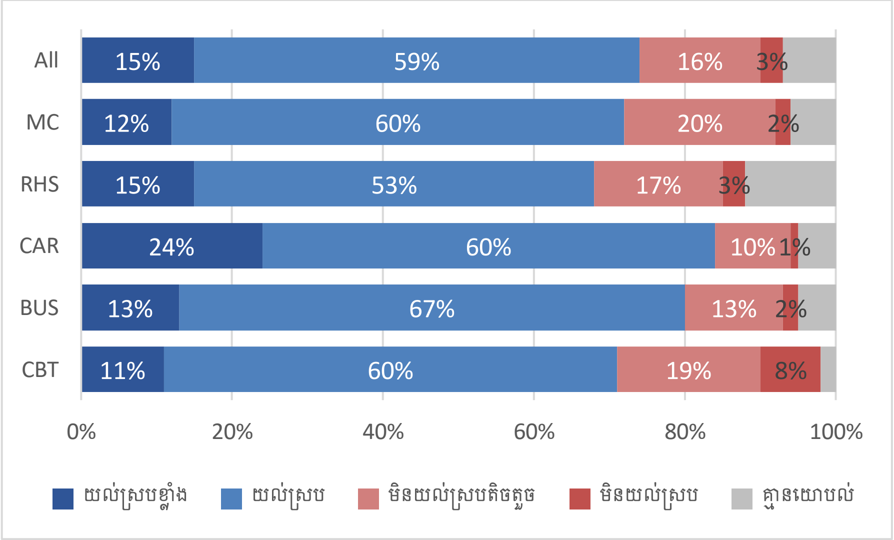
៣២% នៃអ្នកឆ្លើយសំណួរបានឆ្លើយថា របៀបបើកបររបស់អ្នកបើកបរសេវា RHS គឺមានបញ្ហាខ្លាំង ឬជួនកាលមានបញ្ហានៅពេលខ្លះ (រូបភាព ៥.៣.១០)។ មូលហេតុចំបងដែលពួកគេបានឆ្លើយដូច្នេះគឺ "ការមិនអើពើភ្លើងចរាចរណ៍" (៦០%), "ឱកាសនៃផ្លូវគ្រោះថ្នាក់" (៥៤%) និង "ការប្រើប្រាស់ស្មាតហ្វូននៅពេលបើកបរ" (៣៦%) ។ មិនមានភាពខុសគ្នាខ្លាំងក្នុងចំណោមអ្នកឆ្លើយសំណួរនៃទម្រង់នីមួយៗទេ។



ប្រភព៖ JST

រូបភាព ៥.៣.១០ មតិយោបលើទៅលើអាកប្បកិរិយាបើកបរសេវា RHS

រូបភាព ៥.៣.១១ បង្ហាញមតិទៅលើគោលការណ៍ហាមមិនឱ្យសេវាដឹកជញ្ជូន RHS ធ្វើចរាចរណ៍លើផ្លូវសំខាន់ៗ។ ជាសរុប ៧៤% នៃអ្នកឆ្លើយសំណួរបានឆ្លើយថាពួកគេយល់ព្រមនឹងគោលការណ៍នេះ។ ជាពិសេស អ្នកប្រើប្រាស់រថយន្ត (CAR) មានទំនោរយល់ស្របនឹងគោលការណ៍នេះ។ សូម្បីតែអ្នកប្រើប្រាស់សេវា RHS ដោយ៦៨% នៃអ្នកប្រើបាស់សេវា RHS បានយល់ព្រមចំពោះគោលការណ៍នេះដូចគ្នា។

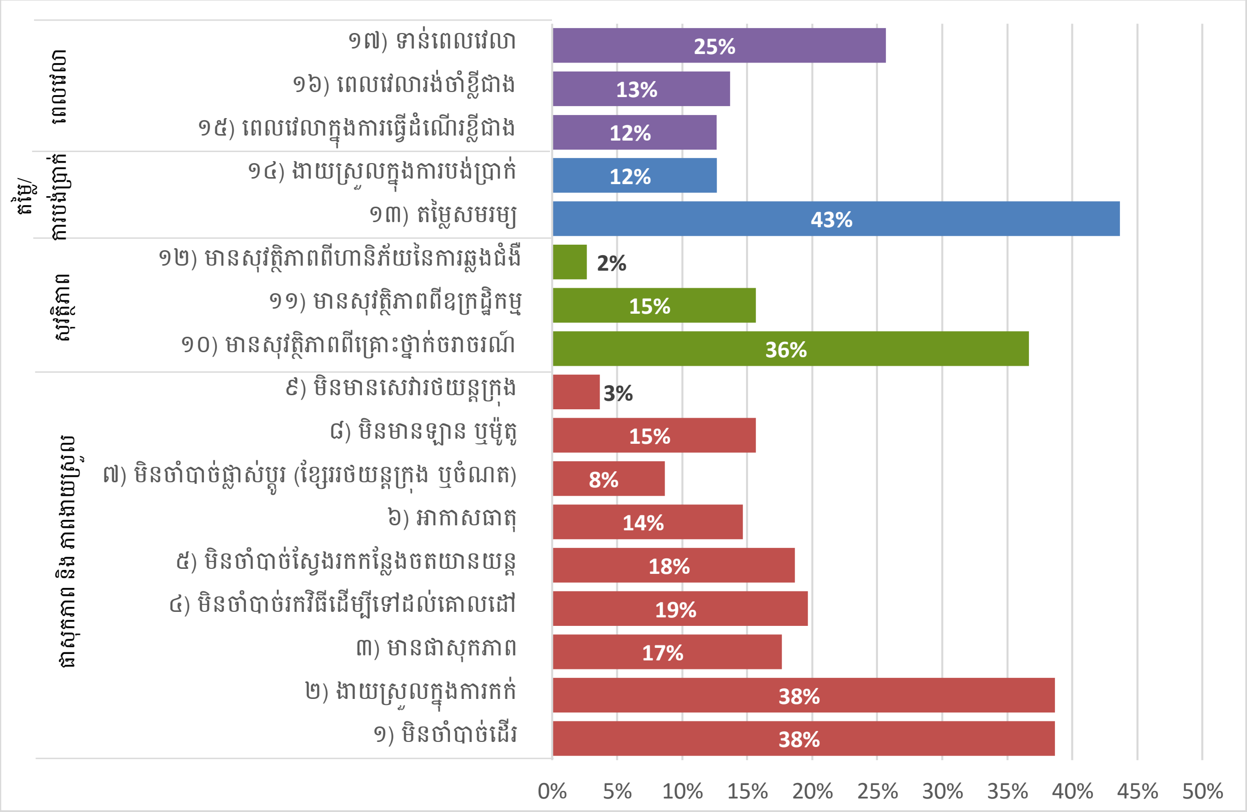


ប្រភព៖ JST

រូបភាព ៥.៣.១១ បង្ហាញមតិទៅលើគោលការណ៍ហាមមិនឱ្យសេវាដឹកជញ្ជូន RHS ធ្វើចរាចរណ៍លើផ្លូវសំខាន់ៗ

អ្នកប្រើប្រាស់ RHS បានឆ្លើយថា "តម្លៃសំបុត្រដែលសមរម្យនិងជាក់លាក់" "ការមិនចាំបាច់ដើរ" និង "ភាពងាយស្រួលក្នុង

ការកក់" គឺជាហេតុផលចម្បងសម្រាប់ការប្រើប្រាស់ RHS ។

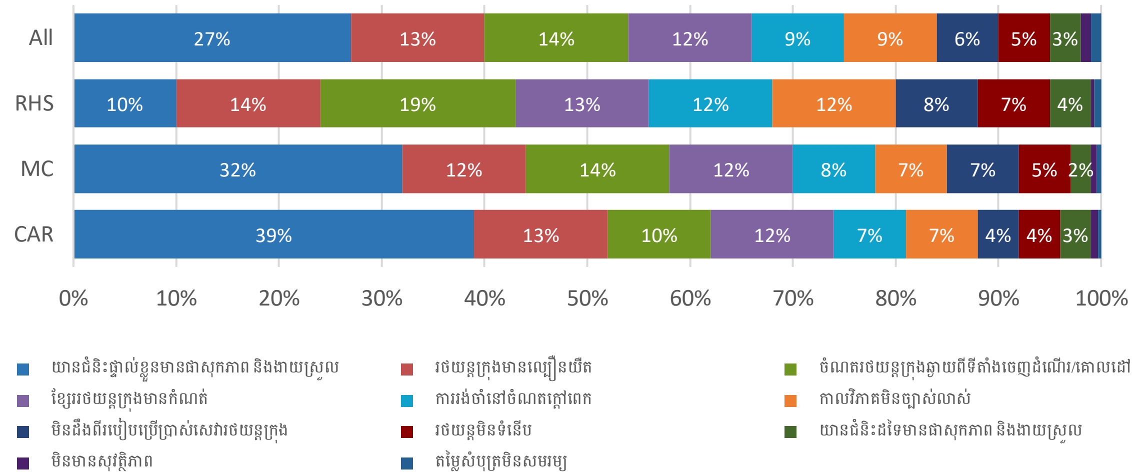


ចំណាំ៖ ចម្លើយច្រើនជម្រើសត្រូវបានអនុញ្ញាត ដូច្នេះភាគរយសរុបអាចលើសពី ១០០% ។
ប្រភព៖ JST

រូបភាព ៥.៣.១២ ហេតុផលចម្បងសម្រាប់ការប្រើប្រាស់សេវា RHS (អ្នកប្រើប្រាស់ RHS)

៣) មតិយោបល់នៅលើរថយន្តក្រុង

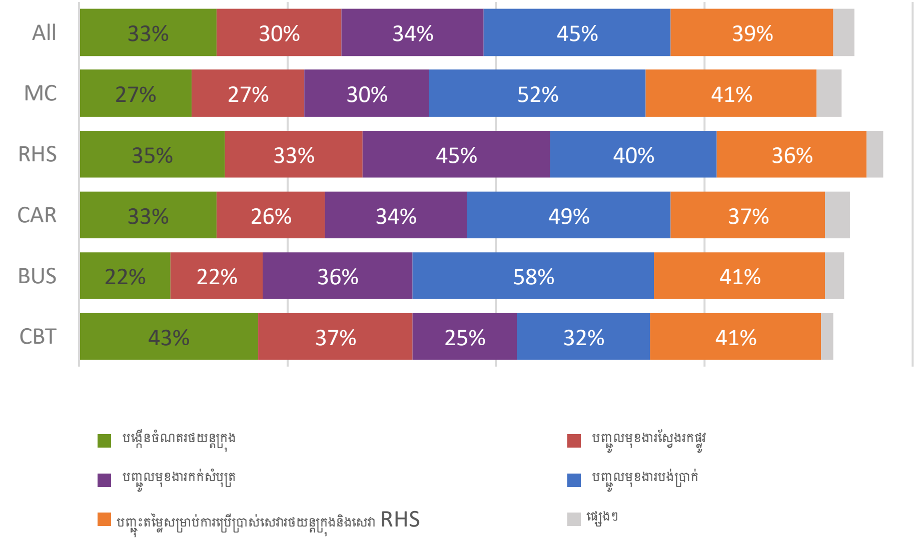
អ្នកប្រើប្រាស់រថយន្ត អ្នកប្រើប្រាស់ម៉ូតូ និងអ្នកប្រើប្រាស់សេវា RHS ត្រូវបានសម្ភាសអំពីមូលហេតុដែលពួកគេមិនប្រើប្រាស់រថយន្តក្រុង។ មូលហេតុចម្បងៗគឺ "ផាសុកភាព និងភាពងាយស្រួលការប្រើប្រាស់នៃយានជំនិះផ្ទាល់ខ្លួន" ទាំងអ្នកប្រើប្រាស់រថយន្ត (៣៩%) និងអ្នកប្រើប្រាស់ម៉ូតូ (៣២%) ហេតុផលបន្ទាប់មកទៀតមានដូចជា "ចំណតឡានក្រុងឆ្ងាយពីទីតាំងចេញដំណើរ/គោលដៅ" "ល្បឿនរថយន្តក្រុងយឺត" និង "ខ្សែររថយន្តក្រុងមានកំណត់"។ ផ្ទុយទៅវិញ ១៩% នៃអ្នកប្រើប្រាស់ RHS ឆ្លើយថាហេតុផលចម្បងដែលមិនប្រើប្រាស់សេវារថយន្តក្រុងគឺ "ចំណតឡានក្រុងឆ្ងាយពីទីតាំងចេញដំណើរ/គោលដៅ"។



ប្រភព៖ JST

រូបភាព ៥.៣.១៣ ហេតុផលចម្បងដែលមិនប្រើប្រាស់សេវារថយន្តក្រុង

នៅក្នុងការស្ទង់មតិសម្ភាសន៍ ការរួមបញ្ចូលគ្នារវាងសេវារថយន្តក្រុង និងសេវា RHS ត្រូវបានស្នើឡើងជាដំណោះស្រាយដែលអាចធ្វើទៅបាន ដើម្បីកែលម្អសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ។ ហើយមធ្យោបាយឬមុខងារសំខាន់ៗ (Important Measures) មួយចំនួនត្រូវបានសួរទៅកាន់អ្នកធ្វើដំណើរ ដើម្បីធ្វើឱ្យដំណោះស្រាយខាងលើអាចធ្វើទៅបាន។ ជារួម មធ្យោបាយឬមុខងារចម្បងដែលបានលើកឡើង ហើយទទួលបានការគាំទ្រភាគច្រើនគឺទាក់ទងទៅនឹងការទូទាត់ប្រាក់ (បញ្ចូលមុខងារបង់ប្រាក់ ៤៥% ការបញ្ចុះតម្លៃសម្រាប់ការប្រើប្រាស់សេវារថយន្តក្រុង និងសេវា RHS រួមគ្នា ៣៩%) ។ ប៉ុន្តែមុខងារផ្សេងទៀតក៏ត្រូវបានចាត់ទុកជាមុខងារចម្បងផងដែរ (បញ្ចូលមុខងារកក់សំបុត្រ ៣៤%, បង្កើនចំណតរថយន្តក្រុង ៣៣%, បញ្ចូលមុខងារស្វែងរកផ្លូវ ៣០%) ។ អ្នកឆ្លើយតបនៃទម្រង់នីមួយៗមានទំនោរលើមធ្យោបាយឬមុខងារសំខាន់ៗផ្សេងៗគ្នា។

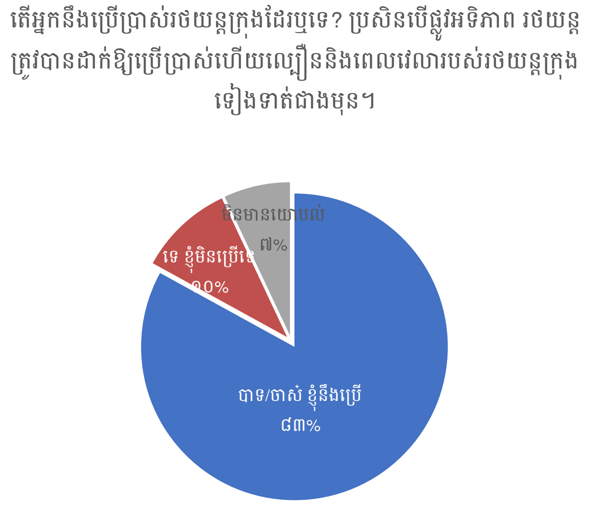


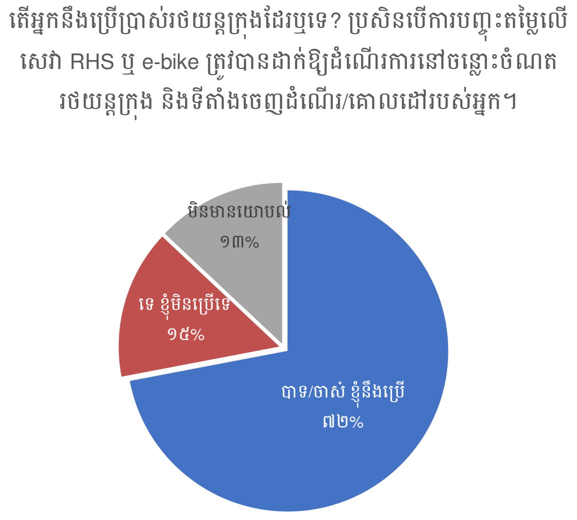
ចំណាំ៖ ចំលើយច្រើនបានអនុញ្ញាតរហូតដល់ 2 ជម្រើស ដូច្នេះភាគរយសរុបអាចលើសពី ១០០% ។

ប្រភព៖ JST

រូបភាព ៥.៣.១៤ មធ្យោបាយឬមុខងារសំខាន់ៗដើម្បីធ្វើឱ្យការរួមបញ្ចូលគ្នារវាងសេវារថយន្តក្រុង និងសេវា RHS អាចធ្វើទៅបាន

ដើម្បីគិតអំពីវិធីសាស្រ្តដើម្បីធ្វើឱ្យអ្នកប្រើប្រាស់មធ្យោបាយធ្វើដំណើរឯកជនប្តូរទៅប្រើប្រាស់រថយន្តក្រុងវិញ ឆន្ទៈនៃការផ្លាស់ប្តូរមធ្យោបាយធ្វើដំណើរត្រូវបានសួរជាពីទម្រង់សំណួរដូចខាងក្រោម (រូបភាពខាងក្រោម)។ ពួកគេអាចត្រូវបានចាត់ទុកថាជាសំណួរនាំមុខក្នុងវិសាលភាពមួយចំនួន ប៉ុន្តែ ៨៣% នៃអ្នកធ្វើដំណើរបានឆ្លើយថា ពួកគេនឹងប្រើប្រាស់រថយន្តក្រុងនៅពេលផ្លូវអាទិភាពរថយន្តក្រុងត្រូវបានដាក់ឱ្យដំណើរការ ហើយ ៧២% នៃអ្នកធ្វើដំណើរឆ្លើយថា ពួកគេនឹងប្រើប្រាស់រថយន្តក្រុងនៅពេលដែលមានការបញ្ចុះតម្លៃលើសេវា RHS ឬ e-bike អាចប្រើបានជាមធ្យោបាយដើម្បីជិះទៅកាន់/ត្រលប់មកវិញ។



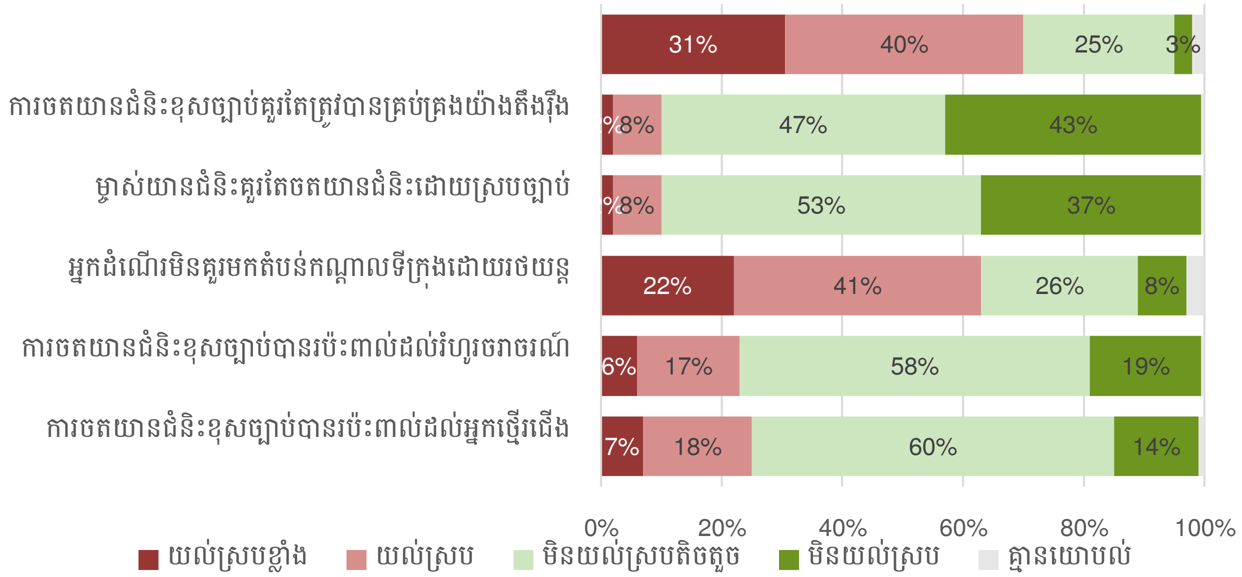


ប្រភព៖ JST

រូបភាព ៥.៣.១៥ ឆន្ទៈនៃការប្រើប្រាស់សេវារថយន្តក្រុងនៅពេលដែលផ្លូវអាទិភាពរថយន្តក្រុងត្រូវបានដាក់ឱ្យដំណើរការ

៤) មតិយោបល់ទៅលើការចតយានជំនិះដោយខុសច្បាប់នៅតាមដងផ្លូវ

រូបភាពទី ៥.៣.១៦ បង្ហាញមតិយោបល់ទៅលើការចតយានជំនិះតាមដងផ្លូវខុសច្បាប់។ ៧១% នៃអ្នកដំណើរមិនយល់ស្រប ឬមិនយល់ព្រមចំពោះការលើកឡើងថា "ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្នគឺអាចទទួលយកបាន និងមានភាពងាយស្រួល" ក្នុងការស្វែងរកចំណតនោះទេ ហើយ ៩០% នៃអ្នកដំណើរយល់ព្រមចំពោះការលើកឡើងថា "ការចតយានជំនិះខុសច្បាប់គួរតែត្រូវបានគ្រប់គ្រងយ៉ាងតឹងរ៉ឹង"។ ម៉្យាងវិញទៀត ៦៣% នៃអ្នកដំណើរមិនយល់ស្រប ឬមិនយល់ព្រមចំពោះការលើកឡើងថា "អ្នកដំណើរមិនគួរមកតំបន់កណ្តាលទីក្រុងដោយរថយន្ត" នោះទេ។ ពួកគេយល់ថា ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្នមានភាពគ្រោះថ្នាក់ទាំងរំហូរចរាចរណ៍ និងសម្រាប់ថ្មើរជើង ហើយយល់ព្រមចំពោះការរឹតបន្តឹងទៅលើការចតរថយន្តខុសច្បាប់។ ប៉ុន្តែ ពួកគេនឹងមិនយល់ព្រមបង្ខំអ្នកប្រើរថយន្តឲ្យបោះបង់ដើម្បីមកកណ្តាលទីក្រុងដោយរថយន្តនោះទេ។ លទ្ធផលទាំងនេះបង្ហាញថា ពួកគេចង់បានកន្លែងចតរថយន្តស្របច្បាប់បន្ថែមទៀត និងការគ្រប់គ្រងចំណតខុសច្បាប់។

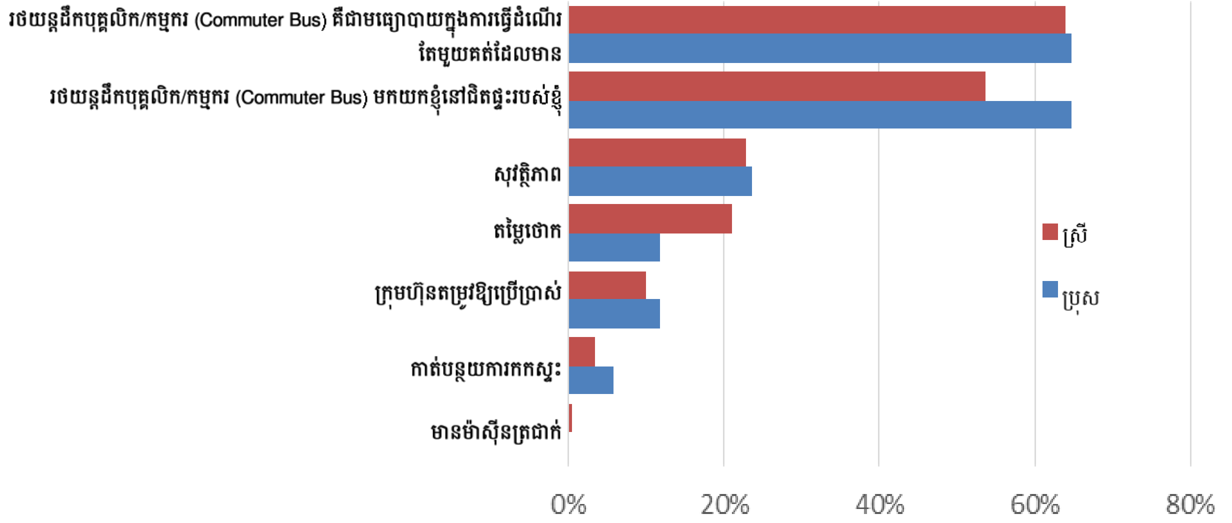


ប្រភព៖ JST

រូបភាព ៥.៣.១៦ មតិយោបល់ទៅលើការចតយានជំនិះតាមដងផ្លូវខុសច្បាប់

5) មតិយោបល់ទៅលើរថយន្តដឹកបុគ្គលិក/កម្មករ (Commuter Bus)

រូបភាព ៥.៣.១៧ បង្ហាញពីមូលហេតុដែលអ្នកដំណើរប្រើប្រាស់រថយន្តដឹកបុគ្គលិក/កម្មករ (Commuter Bus) ។ ហេតុផលសំខាន់ពីរដែលអ្នកដំណើរប្រហែល 60% បានឆ្លើយគឺ "រថយន្តដឹកបុគ្គលិក/កម្មករ (Commuter Bus) គឺជាមធ្យោបាយក្នុងការធ្វើដំណើរតែមួយគត់ដែលមាន" និង "រថយន្តដឹកបុគ្គលិក/កម្មករ (Commuter Bus) មកយកខ្ញុំនៅជិតផ្ទះរបស់ខ្ញុំ"។ ដោយមាន 96% នៃអ្នកដំណើរតាមរថយន្តដឹកបុគ្គលិក/កម្មករ (Commuter Bus) គឺជាស្ត្រី ហើយភាគច្រើននៃរថយន្តដឹកបុគ្គលិក/កម្មករ (Commuter Bus) គឺជារថយន្តភីករអាប់ ឬរថយន្តដឹកទំនិញគ្មានកៅអី។

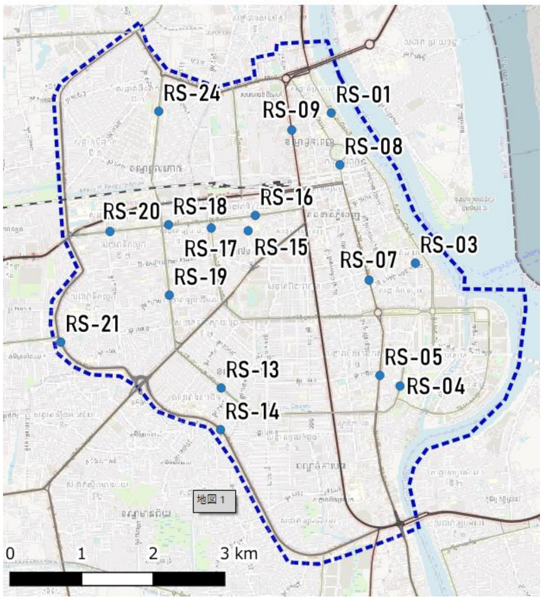


ចំណាំ៖ ចំលើយច្រើនបានអនុញ្ញាតរហូតដល់ ២ ជម្រើស។
ប្រភព៖ JST

រូបភាព ៥.៣.១៧ មូលហេតុដែលអ្នកដំណើរប្រើប្រាស់រថយន្តដឹកបុគ្គលិក/កម្មករ (Commuter Bus)

៥.៣.៥ ការចុះស្រង់ទិន្នន័យចរាចរណ៍តាមផ្លូវកាត់ទទឹងក្នុងរាជធានី

ទីតាំងនៃចុះស្រង់ទិន្នន័យចរាចរណ៍ត្រូវបានបង្ហាញក្នុងរូបភាព ៥.៣.១៨ ។



ប្រភព៖ JST

រូបភាព ៥.៣.១៨ ទីតាំងចុះស្រង់ទិន្នន័យរាប់ចំនួនចរាចរណ៍តាមផ្លូវកាត់ទទឹង

តារាង ៥.៣.៤ បង្ហាញពីការសង្ខេបលទ្ធផលនៃការស្ទង់មតិចំនួនចរាចរណ៍ផ្លូវគោក។ បើប្រៀបធៀបទៅនឹងលទ្ធផលក្នុងឆ្នាំ ២០១២ បរិមាណចរាចរណ៍បានកើនឡើងនៅព្រំដែន CBD នៅចំណុច RS-14 RS-21 (ផ្លូវ ២៧១) និង RS-1 (មហាវិថីព្រះស៊ីសុវត្ថិ)។ ទន្ទឹមនឹងគ្នាដែរនោះ បរិមាណបានកើនឡើងនៅមុខ AEON 1 និង RS- 4(សុធារស(ផ្លូវ. ៣))។ ផ្ទុយទៅវិញ បរិមាណបានថយចុះនៅជិតស្ថានអាកាសតិចណូ ត្រង់ចំណុច RS-18 (ផ្លូវកម្ពុជាក្រោម (ផ្លូវ. ១២៨)) និង RS-19 (មហាវិថីម៉ៅសេទុង (ផ្លូវ. ២៤៥))។

តារាង ៥.៣.៤ បង្ហាញពីការសង្ខេបលទ្ធផលនៃការស្រង់ទិន្នន័យចំនួនចរាចរណ៍ផ្លូវកាត់ទទឹង

ទីតាំង	ឈ្មោះផ្លូវ	ចំនួនចរាចរណ៍ ឆ្នាំ ២០១២ (PCU/២៤ម៉)	ចំនួនចរាចរណ៍ ឆ្នាំ ២០២២* (PCU/២៤ម៉)	ផលធៀប អតិបរមា** (PCU basis)	ផលធៀបអតិបរមាប្រចាំថ្ងៃ (PCU basis)	ផលធៀបម៉ូតូ (veh basis)	ផលធៀបត្រីចក្រយាន (veh basis)	ផលធៀបរថយន្ត Sedan (veh basis)
RS-1	មហាវិថី ព្រះស៊ីសុវត្ថិ	៣២.១៣៨	៤០.០១៨	១០%	១,៣៦	៦៧%	១៤%	១៤%
RS-3	សុធារស (ផ្លូវ. ៣)*****	គ្មានទិន្នន័យ	១៦.០៤៤	៨%	១,៥៧	៧១%	១៦%	១១%
RS-4	សុធារស (ផ្លូវ. ៣)	២៧.៣៨៧	៣៨.៧២០	៧%	១,៥៧	៦៥%	១៧%	១៣%
RS-5	មហាវិថី ព្រះនរោត្តម (ផ្លូវ. ៤១)	៣៧.៩១០	៤៩.៤៨៧	៨%	១,៤៨	៦៤%	១១%	២០%
RS-7	មហាវិថី ព្រះនរោត្តម (ផ្លូវ. ៤១)	៤២.៥៤៩	៤៣.៦៨៦	៩%	១,៥	៦៥%	៥%	២៦%
RS-8	មហាវិថី ព្រះនរោត្តម (ផ្លូវ. ៤១)	២៧.៥៥០	២៦.៤៤៤	៨%	១,៤៩	៦៨%	៨%	១៩%

ទីតាំង	ឈ្មោះផ្លូវ	ចំនួនចរាចរណ៍ ឆ្នាំ ២០១២ (PCU/២៤ម៉)	ចំនួនចរាចរណ៍ ឆ្នាំ ២០២២* (PCU/២៤ម៉)	ផលធៀបអតិបរមា** (PCU basis)	ផលធៀបអតិបរមាប្រចាំថ្ងៃ (PCU basis)	ផលធៀបម៉ូតូ (veh basis)	ផលធៀបត្រីចក្រយាន (veh basis)	ផលធៀបរថយន្ត Sedan (veh basis)
RS-9	មហាវិថី ព្រះនរោត្តម (ផ្លូវ. ៩៣)	៦៦.៣៧៤	៦៥.៩០១	៨%	១,៤០	៦២%	១៥%	១៦%
RS-13	មហាវិថី ម៉ៅសេទុង (ផ្លូវ. ២៤៥)	៤៤.៨៣១	៤៤.៥៣៥	៨%	១.៤៧	៦៧%	១៣%	១៥%
RS-14	ផ្លូវ. ២៧១	៤៩.៣៥១	៧១.១០៩	៧%	១,៥០	៧២%	១១%	១២%
RS-15	ផ្លូវ Chekoslovaki (ផ្លូវ. ១៦៩)	៤០.៧៩៥	៤៣.៥៦៥	៧%	១,៤៦	៧០%	១១%	១៤%
RS-16	មហាវិថី កម្ពុជាក្រោម (ផ្លូវ. ១២៨)	៣៣,១៨៦	៣១.៣១៦	៨%	១,៤៥	៦២%	១៦%	១៧%
RS-17	ផ្លូវ Nerhu (ផ្លូវ. ១២៥)	៣៣.១០០	៣៣.៩៥៨	៨%	១,៣១	៦៣%	១៤%	១៧%
RS-18	មហាវិថី កម្ពុជាក្រោម (ផ្លូវ. ១២៨)	៤០.៧៣៤	៣៤.៨៦៤	៧%	១,៤៩	៦៤%	១២%	១៩%
RS-19	មហាវិថី ម៉ៅសេទុង (ផ្លូវ. ២៤៥)	៥២.៨២២	៤៨.០៣៦	៧%	១,៣៨	៦៩%	១០%	១៦%
RS-20	មហាវិថី កម្ពុជាក្រោម (ផ្លូវ. ១២៨)	៣២.៩១០	៣៧.៨៤៤	៨%	១,៤៩	៦៩%	១០%	១៦%
RS-21	ផ្លូវ. ២៧១	៥៣.៣០៣	៦៦.៥៩៥	៧%	១,៥១	៦៦%	១៣%	១៤%
RS-24	ផ្លូវ. ២៨៩	៣៤.៤១៧	៣៨.៣៥០	៨%	១,៤៩	៦២%	១០%	២៣%

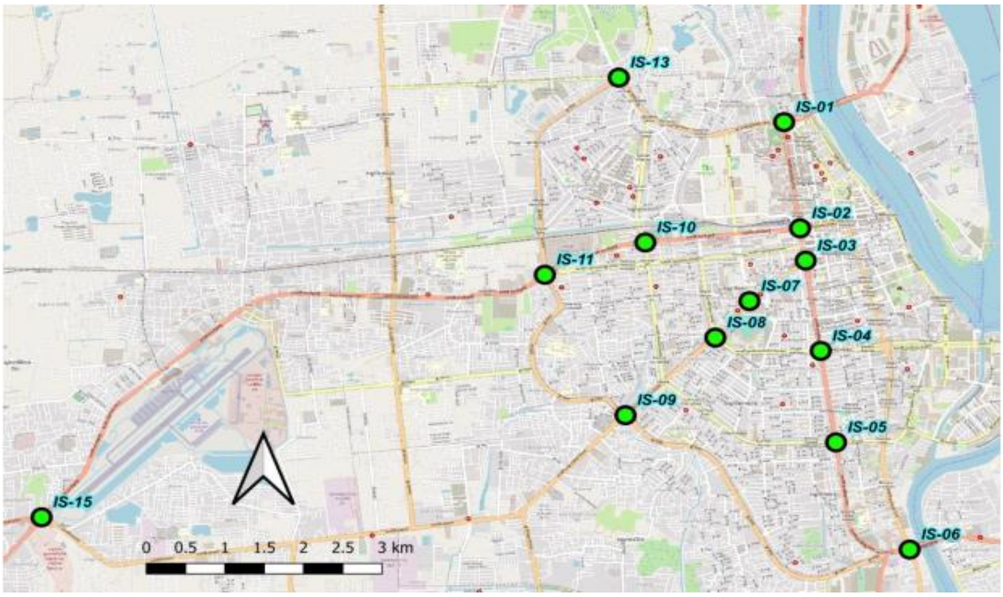
*ចំនួនចរាចរណ៍ក្នុងរយៈពេល ១៦ ម៉ោងត្រូវបានបម្លែងទៅជាចំនួនចរាចរណ៍ក្នុងរយៈពេល ២៤ ម៉ោងដោយផ្អែកលើលទ្ធផលនៃការរាប់ចំនួនចរាចរណ៍ក្នុងរយៈពេល ២៤ ម៉ោង។

**ផលធៀបអតិបរមា (Peak ratio) គឺជាផលធៀបក្នុងរយៈពេល ២៤ ម៉ោង។

ប្រភព៖JST

៥.៣.៦ ការចុះស្រង់ទិន្នន័យចរាចរណ៍តាមចំណុចប្រសព្វ

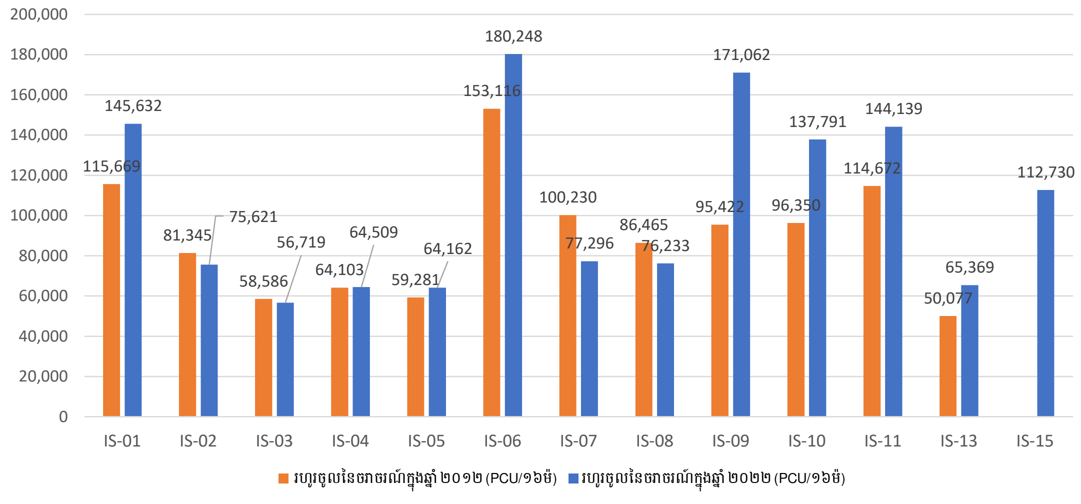
ទីតាំងចុះស្រង់ទិន្នន័យចរាចរណ៍ត្រូវបានបង្ហាញក្នុងរូបភាព ៥.៣.១៩ ដោយមានផ្លូវប្រសព្វសំខាន់ៗចំនួនដប់បី (១៣) រួមទាំងរង្វង់មូល និងស្ពានអាកាស។



ប្រភព៖ JST

រូបភាព ៥.៣.១៩ ទីតាំងចុះស្រង់ទិន្នន័យរាប់ចំនួនចរាចរណ៍តាមចំណុចប្រសព្វ

ការប្រៀបធៀបបរិមាណចរាចរណ៍នៅចំណុចប្រសព្វរវាងឆ្នាំ ២០១២ និង ឆ្នាំ ២០២២ ដូចជា IS-2, IS-3, IS-4, IS-7, និង IS-8 (ផ្លូវ. ២៧១៖ នៅផ្នែកខាងក្នុងនៃផ្លូវក្រវ៉ាត់) នៅតំបន់កណ្តាលក្រុងគឺទាបជាងចំនួនចរាចរណ៍នៅក្រៅក្រុង។ ផ្ទុយទៅវិញ នៅចំនុចប្រសព្វសំខាន់ៗដូចជា IS-01, IS-06, IS-09, IS-11 និង IS-13 ដែលស្ថិតនៅជាយព្រំប្រទល់នៃតំបន់ CBD មានការកើនឡើងនៃចំនួនចរាចរណ៍។ នេះបង្ហាញយ៉ាងច្បាស់ពីការរីកលូតលាស់នៃទីក្រុងក្នុងកំឡុងពេលថ្មីៗនេះ។ នៅតំបន់ជាយក្រុងដែលបរិមាណចរាចរណ៍កើនឡើង ការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ដូចជាការសាងសង់ផ្លូវប្រសព្វដែលមានភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍ថ្មី និងការតភ្ជាប់ភ្លើងសញ្ញាដែលមានស្រាប់ទៅនឹងប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍គឺជាការចាំបាច់។



ចំណាំ៖ ការចុះស្រង់ទិន្នន័យចរាចរណ៍មិនបានរាប់បញ្ចូលទីតាំង IS-15 ក្នុងឆ្នាំ ២០១២ នោះទេ។

ប្រភព៖ JST

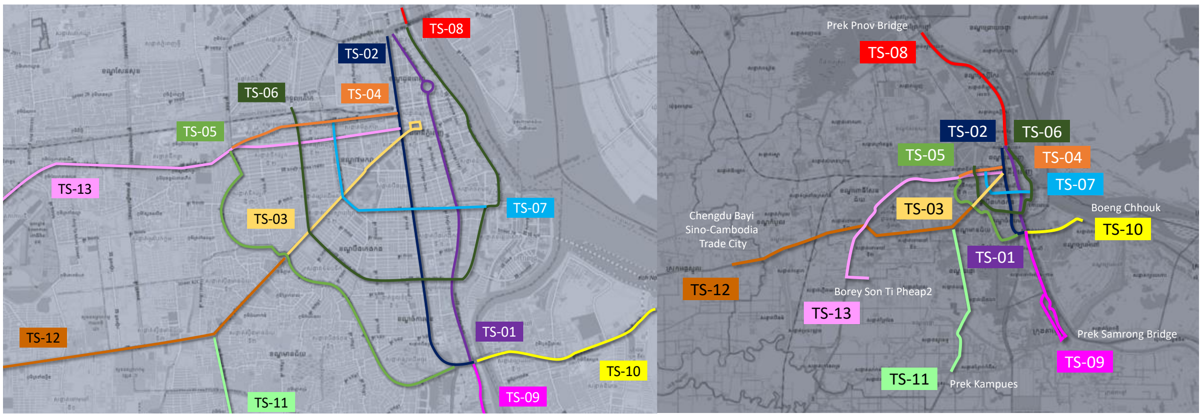
រូបភាព ៥.៣.២០ ការប្រៀបធៀបពីរំហូរចូលនៃចរាចរណ៍តាមចំណុចប្រសព្វ (ឆ្នាំ ២០១២ និង ឆ្នាំ ២០២២)

៥.៣.៧ ការចុះស្រង់ទិន្នន័យល្បឿន

ល្បឿនធ្វើដំណើរជាមធ្យមត្រូវបានចុះស្រង់ទិន្នន័យពីមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនបី (៣) ផ្សេងៗគ្នា៖

- រថយន្តដឹកអ្នកដំណើរ៖ លើផ្លូវចំនួន ១៣ ខ្សែរ នៅក្នុងតំបន់គោលដៅ (CBD និងជាយក្រុង) ដូចបង្ហាញក្នុងរូបភាព ៥.៣.២១
- សេវាកម្ម RHS (រ៉ឺម៉កកង់បី)៖ រ៉ឺម៉កកង់បីដែលមាន RHS នឹងត្រូវបានជ្រើសរើសពី ៣ ទីតាំងនៅក្នុង CBD និង ២ ទីតាំងនៅតំបន់ជាយក្រុង។ រ៉ឺម៉កកង់បី RHS ចំនួន ៥០ ពីទីតាំងចំនួន ៥ (ចំនួន ២៥ គ្រឿងសម្រាប់រយៈពេល ២ ថ្ងៃ) ។
- រថយន្តដឹកបុគ្គលិក/កម្មករ៖ រថយន្តដឹកបុគ្គលិក/កម្មករពីកណ្តាលទីក្រុងទៅតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសភ្នំពេញ ឬសួនឧស្សាហកម្មនៅជាយក្រុង។ រថយន្តដឹកបុគ្គលិក/កម្មករចំនួន ៥០ គ្រឿង (២៥ ផ្លូវសម្រាប់រយៈពេល ២ ថ្ងៃ)។

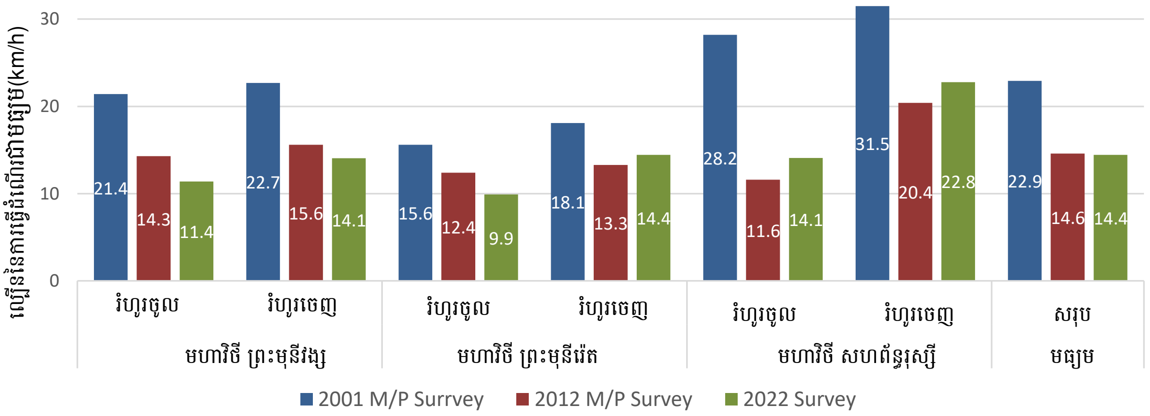
គួរកត់សម្គាល់ថាល្បឿនធ្វើដំណើររបស់រថយន្តក្រុងត្រូវបានវិភាគជាមួយនឹងកំណត់ត្រា GPS ។



ប្រភព៖ JST

រូបភាព ៥.៣.២១ ទីតាំងផ្លូវដែលបានធ្វើការចុះប្រមូលទិន្នន័យល្បឿនរថយន្តដឹកបុគ្គលិក/កម្មករ

តួលេខខាងក្រោមពណ៌នាអំពីល្បឿនធ្វើដំណើរជាមធ្យមនៅលើផ្លូវធំសំខាន់ៗក្នុងអំឡុងពេលម៉ោងដែលបានការធ្វើចរាចរណ៍ច្រើននៅពេលពេលព្រឹក។ យោងតាមការស្ទង់មតិល្បឿនធ្វើដំណើរក្នុងឆ្នាំ ២០០១ ២០១២ និង ២០២២ ការថយចុះបន្តិចម្តងៗជាមួយនឹងល្បឿនធ្វើដំណើរពីមួយឆ្នាំទៅមួយឆ្នាំអាចត្រូវបានគេសង្កេតឃើញ លើកលែងតែមហាវិថីសហព័ន្ធរុស្ស៊ី។ ភាពល្អប្រសើរនៃការធ្វើដំណើរលើមហាវិថីសហព័ន្ធរុស្ស៊ី គឺដោយសារមានការសាងសង់ស្ពានអាកាសចំនួនពីរ គឺស្ពានអាកាសតិចណូ និងស្ពានអាកាស៧មករា។



ប្រភព៖ JST

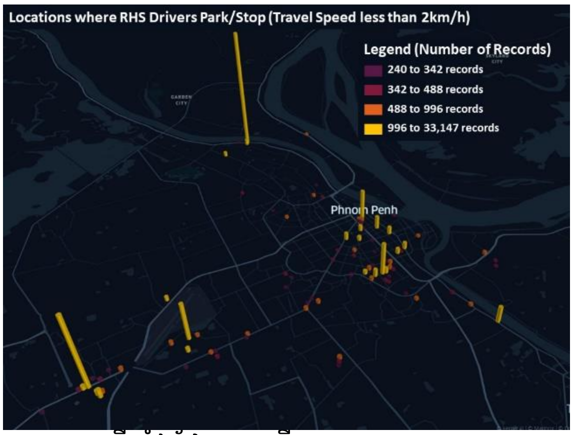
រូបភាព ៥.៣.២២ ការប្រៀបធៀបពីល្បឿននៃការធ្វើដំណើរជាមធ្យម (ចំនួនចរាចរណ៍អតិបរមាពេលព្រឹក) ក្នុងឆ្នាំ ២០០១ ឆ្នាំ ២០១២ និងឆ្នាំ ២០២២

រូបភាពខាងក្រោមបង្ហាញពីផ្លូវនានាដែលសេវា RHS ធ្វើចរាចរណ៍។ ការគ្របដណ្តប់នៃសេវា RHS គឺមានភាពគ្រប់គ្រាន់ ជាពិសេសនៅក្នុងតំបន់ CBD ។ ម្យ៉ាងវិញទៀត ទិន្នន័យពី "ការចត" និង "ការឈប់" ជាច្រើនត្រូវបានគេសង្កេតឃើញនៅក្នុងតំបន់ជាយក្រុង ដែលមានការព្យាករណ៍តម្រូវការមានតិចតួច។ លើសពីនេះ គ្មានកំណត់ត្រា GPS ត្រូវបានរកឃើញនៅលើផ្នែកណាមួយនៃមហាវិថី ព្រះនរោត្តម ជាផ្លូវដែលហាមឃាត់មិនឱ្យ RHS បើកបរចូលបាន។

ការបម្លាស់ទីនៃ RHS

ចំណាំ៖ ទិន្នន័យមានបញ្ហាមិនត្រូវបានរាប់បញ្ចូលទេ។

ប្រភព៖ JST



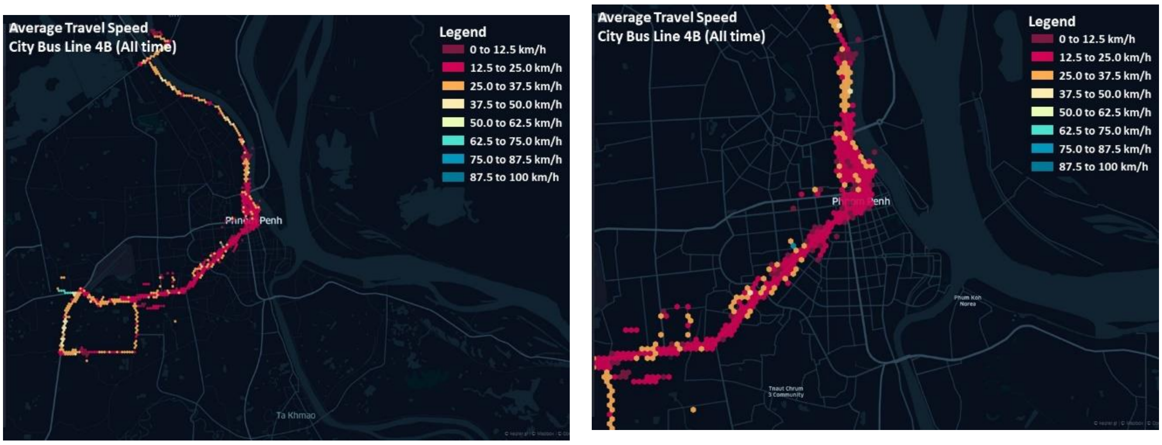
ទីតាំងដែលអ្នកបើកបរ RHS ឈប់/ចត

ចំណាំ៖ ទិន្នន័យមានបញ្ហាមិនត្រូវបានរាប់បញ្ចូលទេ។

ចំណាំ៖ ទីតាំងដែលមានចម្ងាយតិចជាង ២ គ.ម ត្រូវបានសន្មតថាជាទីតាំងឈប់/ចត។

រូបភាព ៥.៣.២៣ ការបម្លាស់ទីនៃ RHS

រូបភាព ៥.៣.២៤ ពិពណ៌នាអំពីល្បឿនធ្វើដំណើរជាមធ្យមនៃទិសដៅទាំងពីរនៃខ្សែរថយន្តក្រុង ខ្សែទី 4B ។ តំបន់ CBD និងមហាវិថីមុនីរ៉េត។ / ផ្លូវវេងស្រេង ដែលខ្សែលេខ 4A/4B ឆ្លងកាត់បានបង្ហាញពីការថយចុះគួរឱ្យកត់សម្គាល់នៃល្បឿនធ្វើដំណើរជាមធ្យម។

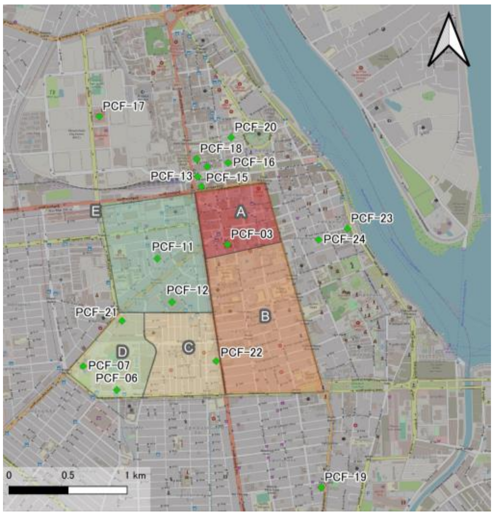


ចំណាំ៖ ទិន្នន័យល្បឿននៃការបើកបរដែលមានល្បឿនលើសពី ១០០ គ.ម/ម៉ោង ត្រូវបានចាត់ទុកថាមានបញ្ហានិងមិនត្រូវបានរាប់បញ្ចូលនោះទេ។
ប្រភព៖ JST

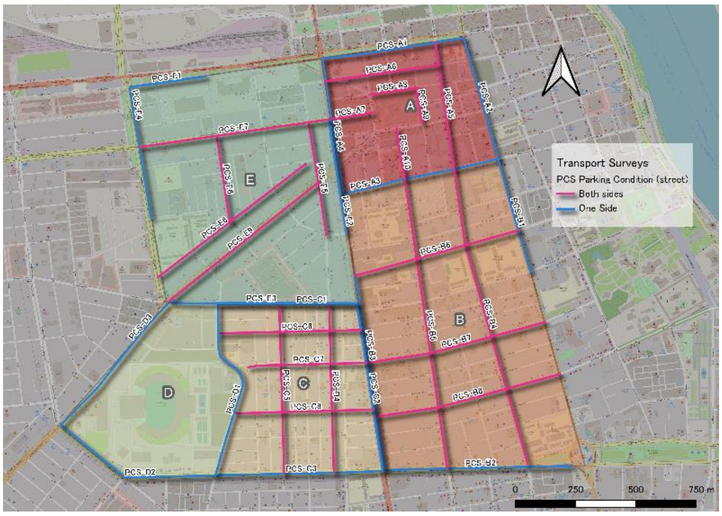
រូបភាព ៥.៣.២៤ ល្បឿននៃរថយន្តក្រុងជាមធ្យម (ខ្សែរលេខ ៤B គ្រប់ម៉ោងដំណើរការ)

៥.៣.៨ ការចុះស្រង់ទិន្នន័យចំណត

ទីតាំងស្ទង់មតិត្រូវបានបង្ហាញក្នុងរូបភាព ៥.៣.២៥ ដែលមានចំណតក្នុងអគារចំនួនដប់ប្រាំពីរ (១៧) និងចំណតនៅតាមដងផ្លូវលើកំណាត់ផ្លូវចំនួនសាមសិបប្រាំបី (៣៨) ខ្សែរ។



ចំណតក្នុងអគារ

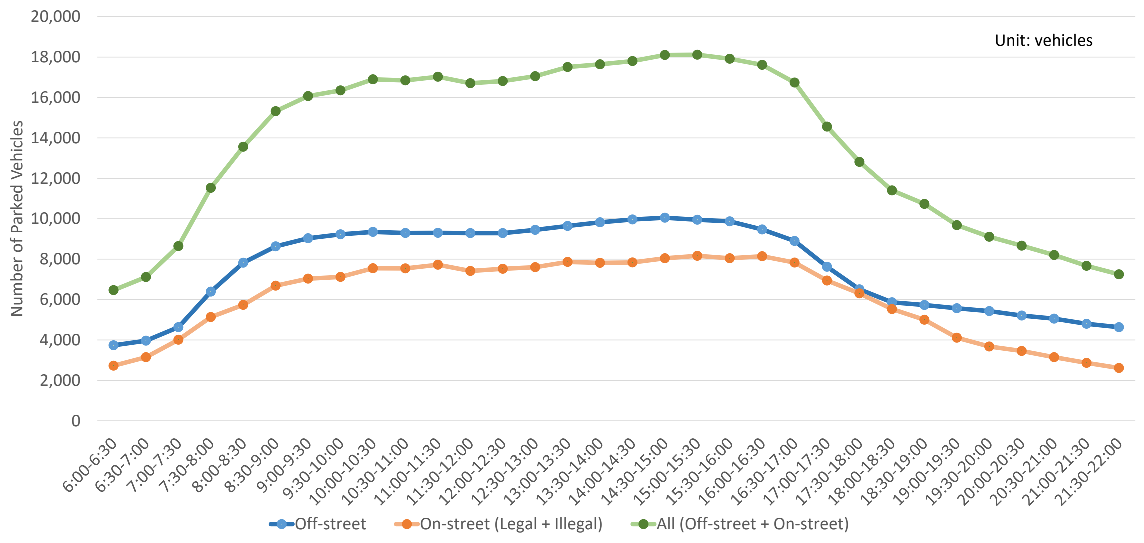


ចំណតតាមផ្លូវ

ប្រភព៖ JST

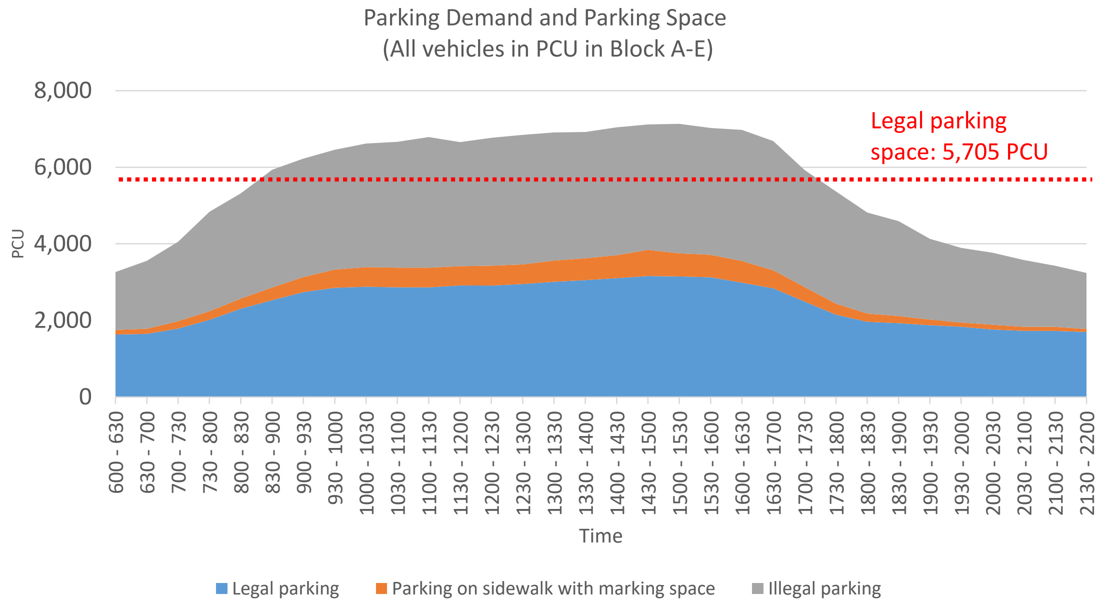
រូបភាព ៥.៣.២៥ ផែនទីទីតាំងចុះស្រង់ទិន្នន័យចំណត

រូបភាព ៥.៣.២៦ ពិពណ៌នាអំពីលទ្ធផលនៃការស្ទង់មតិរាប់អ្នកប្រើប្រាស់ចំណតក្នុងអគារ (PCF) និងការចតនៅតាមផ្លូវ (PCS L-1, L-2 និង I-1) ។ លទ្ធផលបង្ហាញថាតម្រូវការចតរថយន្តនៅតែមានកម្រិតខ្ពស់នៅពេលថ្ងៃ ហើយធ្លាក់ចុះមកតិចជាងពាក់កណ្តាលនៅពេលយប់។



ចំណាំ៖ ទិន្នន័យត្រូវបានប្រមូលតាមរយៈការស្ទង់មតិពីអ្នកប្រើប្រាស់ចំណត។
ចំណាំទី 1: ចំណតក្នុងអគារ "PCF" ។ ទីតាំងនៅខាងក្រៅប្លុក A ដល់ E ត្រូវបានរួមបញ្ចូលផងដែរ។
ចំណាំទី 2៖ ការចតរថយន្តតាមផ្លូវ (ស្របច្បាប់) រួមមាន "PCS L-1" និង "PCS L-2" នៅក្នុងប្លុក A ដល់ E ។
ចំណាំទី 3៖ ការចតរថយន្តតាមផ្លូវ (ខុសច្បាប់) បង្ហាញថា "PCS I-1" នៅក្នុងប្លុក A ដល់ E ។
ប្រភព៖ JST

រូបភាព ៥.៣.២៦ តម្រូវការចំណត (ក្នុងអគារ និងតាមដងផ្លូវ)



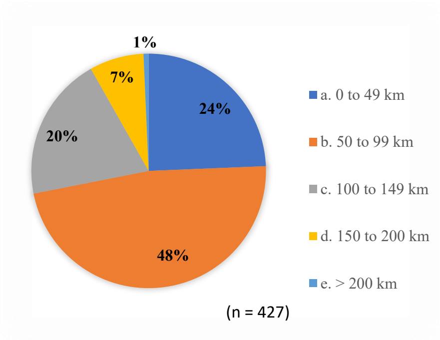
ប្រភព៖ JST

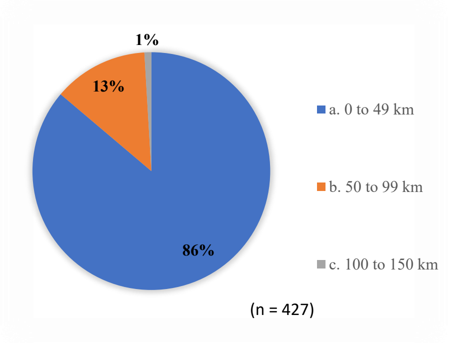
រូបភាព ៥.៣.២៧ ការប្រៀបធៀបសមត្ថភាពចតរថយន្ត រួមទាំងចំណតក្នុងអគារ និងតាមដងផ្លូវក្នុងប្លុក A ដល់ E និងតម្រូវការនៃចំណត។

៥.៣.៩ ការចុះស្រង់ទិន្នន័យអំពីស្ថានភាពសេវាដឹកជញ្ជូន RHS

ចម្ងាយបើកបរប្រចាំថ្ងៃក្នុងការដឹកអ្នកដំណើររបស់អ្នកបើកបរ RHS ភាគច្រើនគឺតិចជាង ១០០ គីឡូម៉ែត្រក្នុងមួយថ្ងៃ ដូច

បង្ហាញក្នុងរូបភាព ៥.៣.២៨ ហើយអ្នកបើកបរជាច្រើនរង់ចាំការបញ្ជាកក់នៅចិញ្ចើមផ្លូវ ឬកន្លែងចតរថយន្ត។



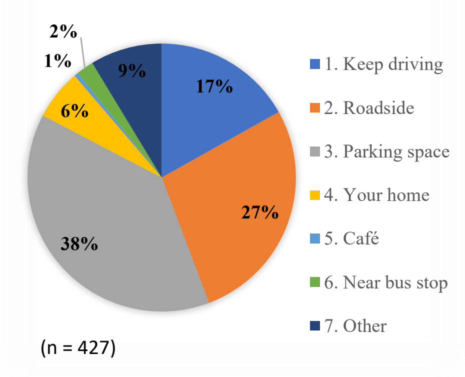


ការបម្លាស់ទីនៃ RHS

ទីតាំងដែលអ្នកបើកបរ RHS ឈប់/ចត

ប្រភព៖ JST

រូបភាព ៥.៣.២៨ ចម្ងាយបើកបរប្រចាំថ្ងៃក្នុងការដឹកអ្នកដំណើររបស់អ្នកបើកបរ RHS ជាមធ្យម

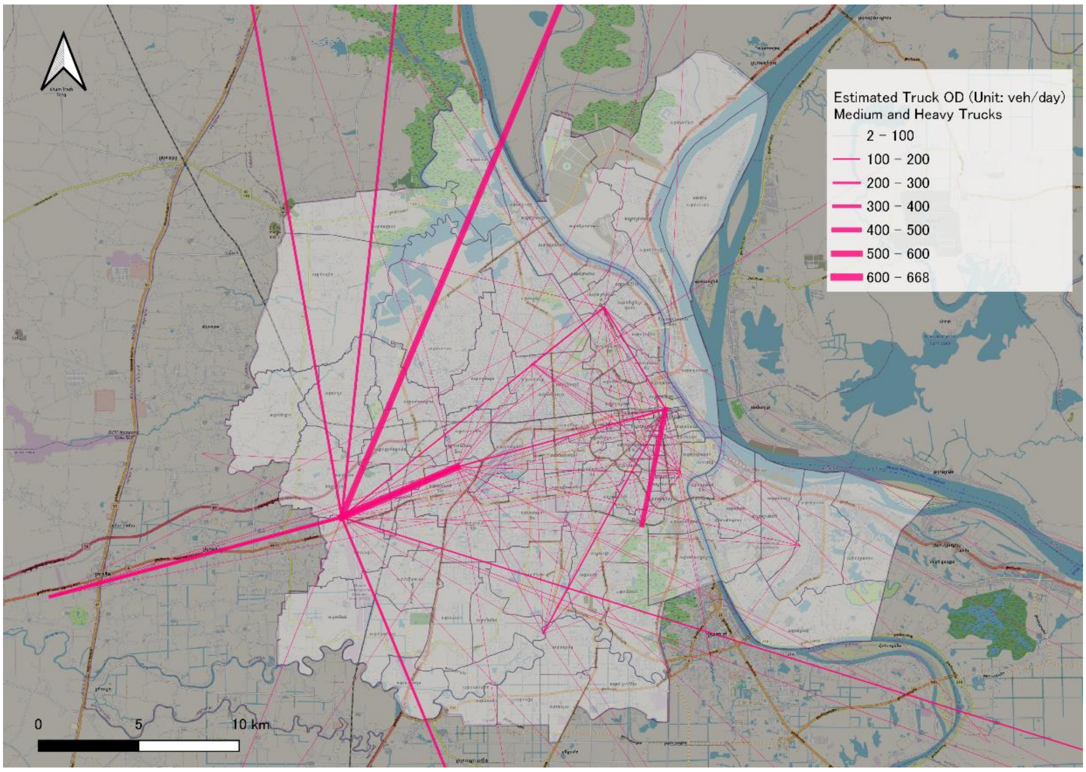


ប្រភព៖ JST

រូបភាព ៥.៣.២៩ ទីតាំងរង់ចាំការបញ្ជាកក់

៥.៣.១០ ការចុះស្រង់ទិន្នន័យចរាចរណ៍យានយន្តដឹកទំនិញ

រូបភាព ៥.៣.៣០ បង្ហាញពីទីតាំងចេញដំណើរ (Origin) /គោលដៅ (Destination) របស់រថយន្តធុនធំ ភាគច្រើនគឺចេញខណ្ឌកំបូលទៅខណ្ឌពោធិ៍សែនជ័យ ដោយមានរថយន្តធុនធំប្រហែល ៦៧០ គ្រឿងក្នុងមួយថ្ងៃ បន្ទាប់មកពីខណ្ឌកំបូលទៅក្រៅរាជធានីភ្នំពេញប្រហែល ៥៨០ គ្រឿងក្នុងមួយថ្ងៃ។



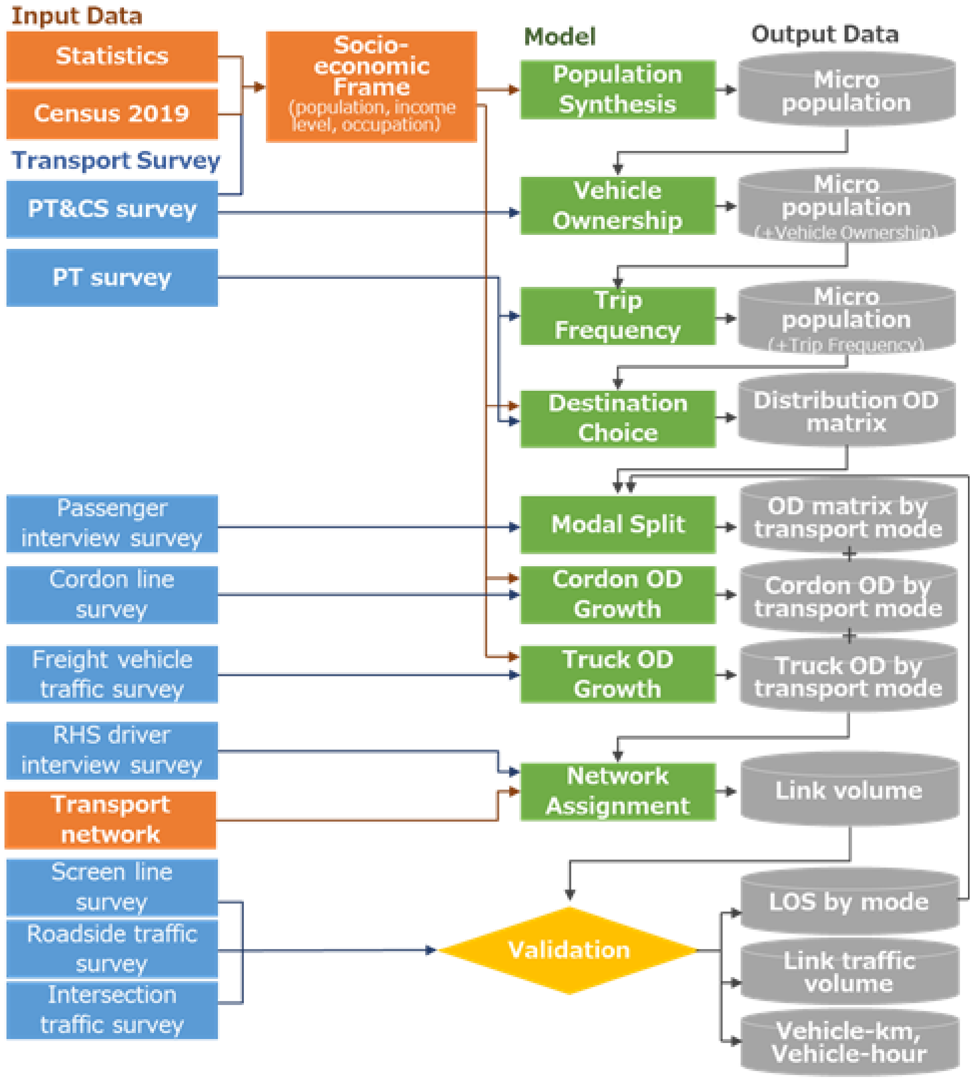
ចំណាំ៖ ទិន្នន័យរួមមាន "ឡានដឹកទំនិញ (ពីរអ័ក្ស)" និង "ឡានដឹកទំនិញធុនធ្ងន់ និងរ៉ឺម៉ក"។
ចំណាំ៖ តួលេខនេះបង្ហាញពីការចែកចាយរថយន្តដឹកទំនិញដែលបានបង្កើត/ប្រមូលផ្តុំពីទីតាំងដែលការស្ទង់មតិចរាចរណ៍រថយន្តដឹកទំនិញត្រូវបានធ្វើឡើង ហើយមិនបង្ហាញពីការចែកចាយរថយន្តដឹកទំនិញនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញទាំងមូលនោះទេ។
ប្រភព៖ JST

រូបភាព ៥.៣.៣០ ការប៉ាន់ស្មានពីរបាយនៃការធ្វើដំណើរ(OD)របស់រថយន្តដឹកទំនិញក្នុងឆ្នាំ២០២២

ជំពូកទី ៦ ការព្យាករណ៍ពីតម្រូវការក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូន

៦.១ វិធីសាស្ត្រក្នុងការព្យាករណ៍ពីតម្រូវការក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូន

រូបភាព ៦.១.១ បង្ហាញពីគំនូសតាងនៃការព្យាករណ៍តម្រូវការដឹកជញ្ជូន។ ជាដំបូង ទិន្នន័យបឋមមួយចំនួនរបស់ប្រជាជនមួយចំនួនតូចត្រូវបានរួមបញ្ចូលគ្នាជាមួយក្របខណ្ឌសេដ្ឋកិច្ចសង្គម។ បន្ទាប់មក ព័ត៌មានអំពីកម្មសិទ្ធិយានយន្តគ្រួសារត្រូវបានបន្ថែមដោយប្រើម៉ូឌែលកម្មសិទ្ធិយានយន្ត។ បន្ទាប់ពីនោះ Disaggregate four step model ត្រូវបានប្រើដើម្បីប៉ាន់ប្រមាណពីតម្រូវការដឹកជញ្ជូននាពេលអនាគត។ ព័ត៌មានលម្អិតនៃគំរូនីមួយៗ និងប៉ារ៉ាម៉ែត្រប៉ាន់ស្មានត្រូវបានពិពណ៌នានៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី ២ នៅក្នុងរបាយការណ៍គោល។



ប្រភព៖ JST

រូបភាព ៦.១.១ គំនូសតាងម៉ូឌែលសម្រាប់ការព្យាករណ៍តម្រូវការដឹកជញ្ជូន

៦.២ ការសន្មត់សម្រាប់ការព្យាករណ៍តម្រូវការដឹកជញ្ជូន

សេណារីយ៉ូពីរករណី "មិនធ្វើអ្វីសោះ (Do Nothing)" និងករណីគម្រោង "ជាមួយ (With)" ត្រូវបានកំណត់សម្រាប់បណ្តាញផ្លូវថ្នល់ និងការដឹកជញ្ជូនសាធារណៈនាពេលអនាគត។

តារាង ៦.២.១ សង្ខេបអំពីស្ថានភាពអភិវឌ្ឍន៍នៃបណ្តាញផ្លូវក្នុងសេណារីយ៉ូនីមួយៗ។ គម្រោងផ្លូវថ្នល់ដែលបានបញ្ចប់រួចហើយត្រូវបានរួមបញ្ចូលនៅក្នុងករណីណាមួយ។ គម្រោងដែលបានស្នើឡើងនៅក្នុង PPUTMP ដែលមិនត្រូវបានបញ្ចប់ និងគម្រោងផ្លូវល្បឿនលឿនត្រូវបានរួមបញ្ចូលនៅក្នុងករណី "ជាមួយ (With)" និងមិនរួមបញ្ចូលនៅក្នុងករណី "មិនធ្វើអ្វីសោះ (Do Nothing)" ។ ព័ត៌មានលម្អិតបន្ថែមត្រូវបានពិពណ៌នានៅក្នុងជំពូកទី ៣ ។

តារាង ៦.២.២ សង្ខេបស្ថានភាពអភិវឌ្ឍន៍នៃបណ្តាញដឹកជញ្ជូនសាធារណៈនៅក្នុងសេណារីយ៉ូនីមួយៗ។ គិតត្រឹមឆ្នាំ ២០២២ មានតែរថយន្តក្រុងចំនួន ៤ ខ្សែប៉ុណ្ណោះដែលកំពុងដំណើរការដោយសារជំងឺរាតត្បាត COVID-១៩។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ខ្សែរថភ្លើងទាំង ១៣ របស់ City Bus ត្រូវបានសមន្មតថានឹងត្រូវបានដាក់ឱ្យដំណើរការ សូម្បីតែក្នុងករណី "មិនធ្វើអ្វីសោះ (Do Nothing)" នៅឆ្នាំ ២០៣៥។ បន្ថែមពីលើខ្សែទាំង នេះ ការដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់គន្លងអាទិភាពរថយន្តក្រុងនៅលើខ្សែទី ១ ដល់ទី ៤ បន្ថែមពីលើផ្លូវរថយន្តក្រុងដែលមានស្រាវនៅលើផ្លូវខ្សែទី ១ ៣ និង ៤ និងផ្លូវរថភ្លើងក្នុងទីក្រុងតាមបណ្តោយផ្លូវវេងស្រេង ត្រូវបានសន្មតថាដាក់ឱ្យដំណើរការនៅក្នុងករណី "ជាមួយ (With)" ។

តារាង ៦.២.១ សេណារីយ៉ូនៃបណ្តាញផ្លូវថ្នល់នាពេលអនាគត

	២០២២	២០៣៥ Do Nothing	២០៣៥ With
គម្រោងដែលបានដាក់ស្នើក្នុងគម្រោង PPUTMP (បញ្ចប់)	○	○	○
គម្រោងដែលបានដាក់ស្នើក្នុងគម្រោង PPUTMP (មិនបញ្ចប់)			○
ព្រលានយន្តហោះថ្មី			○
ផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងទី ២ (ផ្នែកខាងកើត)			○
ផ្លូវល្បឿនលឿន ភ្នំពេញ-ក្រុងព្រះសីហនុ	○	○	○
ផ្លូវល្បឿនលឿន ភ្នំពេញ-កណ្តាល			○
ផ្លូវល្បឿនលឿន ភ្នំពេញ-បាវិត			○

ប្រភព៖ JST

តារាង ៦.២.២ សេណារីយ៉ូនៃបណ្តាញដឹកជញ្ជូនសាធារណៈនាពេលអនាគត

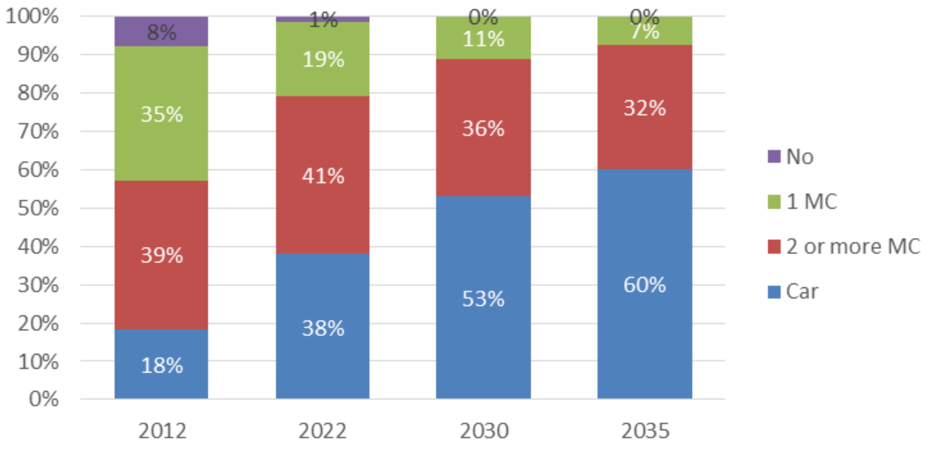
	២០២២	២០៣៥ Do Nothing	២០៣៥ With
ផ្លូវរថយន្តក្រុងក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ន (ខ្សែទី ១ ដល់ ៤)	○		
ផ្លូវរថយន្តក្រុងទាំងអស់ (ខ្សែទី ១ ដល់ ១៣)		○	○
ផ្លូវអាទិភាពរថយន្តក្រុង (ខ្សែទី ១ ដល់ ៤)			○
រថភ្លើងក្រុង (មហាវិថី វេងស្រេង)			○

ប្រភព៖ JST

៦.៣ លទ្ធផលនៃការព្យាករណ៍ពីតម្រូវការដឹកជញ្ជូន

៦.៣.១ កម្មសិទ្ធិយានយន្ត (Vehicle Ownership)

រូបភាព ៦.៣.១ បង្ហាញពីចំនួនប៉ាន់ស្មាននៃគ្រួសារដែលមានកម្មសិទ្ធិយានយន្ត និងសមាមាត្ររបស់ពួកគេនាពេលអនាគត។ តួលេខទាំងនេះត្រូវបានប៉ាន់ស្មានដោយប្រើម៉ូឌែលកម្មសិទ្ធិម្ចាស់យានយន្ត(Vehicle ownership model)ជាមួយនឹងទិន្នន័យចំនួនប្រជាជននាពេលអនាគត។ ហើយវាបានព្យាករណ៍ថាអត្រាកម្មសិទ្ធិយានយន្តនឹងកើនឡើងដល់ ៥៣% នៅឆ្នាំ ២០៣០ និង ៦០% នៅឆ្នាំ ៣០៣៥ ដែលមានការកើនឡើង ៣៨% ធៀបនឹងពេលបច្ចុប្បន្ន ដោយសារចំណូលគ្រួសារកើនឡើង។ ដោយល្បឿននៃការកើនឡើងនេះ មានភាពលឿនជាងការព្យាករនៅក្នុង PPUTMP ទៅទៀត។ ជាទូទៅ គ្រួសារដែលមានប្រាក់ចំណូលមធ្យមដល់ថ្នាក់ខ្ពស់ និងអត្រាកម្មសិទ្ធិយានយន្តរបស់ពួកគេត្រូវបានគេសង្កេតឃើញថាមានការកើនឡើង (សូមមើលរូបភាព ៦.៣.១) ។



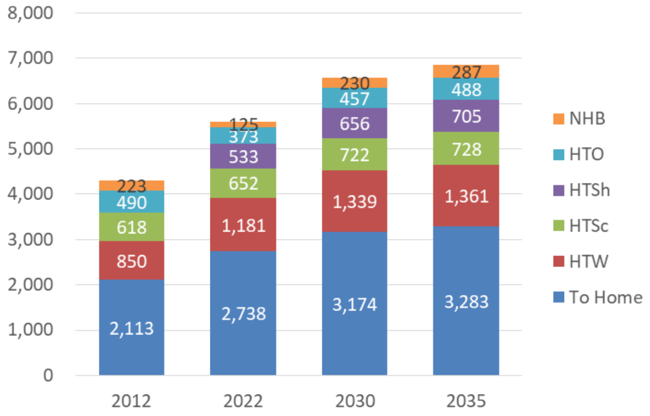
ចំណាំ៖ តួលេខនៃឆ្នាំ ២០១២ និងឆ្នាំ ២០២២ ផ្អែកទៅលើទិន្នន័យចុះស្ទង់មតិដែលបានពន្លាត ហើយតួលេខក្នុងឆ្នាំ ២០៣០ និងឆ្នាំ ២០៣៥ បានមកពីការប៉ាន់ស្មាន

ប្រភព៖ JST

រូបភាព ៦.៣.១ ការប្រែប្រួលនៃកម្មសិទ្ធិយានយន្តនាពេលអនាគត

៦.៣.២ ការធ្វើដំណើរក្នុងតំបន់ទិសាគមចរាចរណ៍ (Trip Generation in Internal Zones)

រូបភាព ៦.៣.២ បង្ហាញពីការបង្កើតការធ្វើដំណើរដោយប៉ាន់ស្មានតាមប្រភេទកម្មសិទ្ធិយានយន្ត និងគោលបំណងធ្វើដំណើរក្នុងតំបន់គោលដៅ។ ការធ្វើដំណើរត្រូវបានប៉ាន់ប្រមាណដោយការអនុវត្តគំរូប្រេកង់នៃការធ្វើដំណើរទៅនឹងទិន្នន័យចំនួនប្រជាជនតាមប្រភេទកម្មសិទ្ធិយានយន្ត។ វាត្រូវបានគេប៉ាន់ប្រមាណថាចំនួនសរុបនៃការធ្វើដំណើរបានកើនឡើង ២២% ដល់ ៦,៨៥ លានដងក្នុងឆ្នាំ ២០៣៥ ធៀបនឹង ៥,៦ លានដងក្នុងឆ្នាំ ២០២២។ ចំនួនសរុបដែលបានប៉ាន់ប្រមាណក្នុងឆ្នាំ ២០៣៥ គឺអាចប្រៀបធៀបទៅនឹងការប៉ាន់ប្រមាណនៅក្នុង PPUTMP។

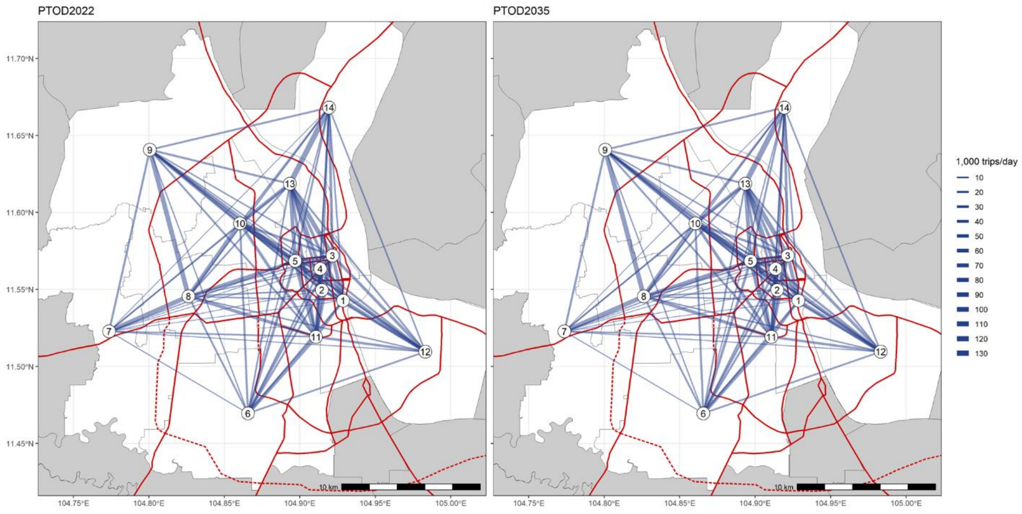


ចំណាំ៖ តួលេខនៃឆ្នាំ ២០១២ ត្រូវបានប៉ាន់ស្មានជាមួយនឹងម៉ូឌែលផ្សេងទៀតក្រោយពេលទិន្នន័យស្ទង់មតិការធ្វើដំណើរ (PT) ត្រូវបានពន្លាត
ឯកតា: 1,000 ការធ្វើដំណើរក្នុងមួយថ្ងៃ
ប្រភព៖ JST

រូបភាព ៦.៣.២ ការធ្វើដំណើរទៅតាមគោលបំណងនីមួយៗ

៦.៣.៣ របាយនៃការធ្វើដំណើរក្នុងតំបន់វិភាគចរាចរណ៍ (Trip Distribution in Internal Zones)

រូបភាព ៦.៣.៣ ពិពណ៌នាអំពីបន្ទាត់ Desire line នៃការធ្វើដំណើររបស់ប្រជាជន (OD) ក្នុងខណ្ឌ (LTAZ) នីមួយៗ។ ខណៈពេលដែលការធ្វើដំណើរពីតំបន់ជាយក្រុងទៅកាន់កណ្ដាលទីក្រុងមានភាពលេចធ្លោក្នុងឆ្នាំ ២០១២ ការធ្វើដំណើររវាង LTAZs នៅតំបន់ជាយក្រុងបានកើនឡើងក្នុងឆ្នាំ ២០២២។ អត្រានៃការធ្វើដំណើរសរុបមានចំនួន ២២% ក្នុងរយៈពេល ១៣ ឆ្នាំពីឆ្នាំ ២០២២ ដល់ឆ្នាំ ២០៣៥ ដែលរយៈពេលនេះមិនយូរពេក ហើយវាមិនធ្វើឱ្យមានការផ្លាស់ប្តូរខ្លាំងទៅលើទំហំចរាចរណ៍ដូចបង្ហាញក្នុងរូបភាពខាងក្រោមនេះទេ។ ការធ្វើដំណើររបស់ប្រជាជន (OD) ត្រូវបានប៉ាន់ប្រមាណដោយប្រើម៉ូឌែល "Destination choice model" ទៅលើការធ្វើដំណើរតាមប្រភេទកម្មសិទ្ធិយានយន្ត និងគោលបំណងនៃការធ្វើដំណើរ។



២០២២ ២០៣៥

ឯកតា: 1,000 ការធ្វើដំណើរក្នុងមួយថ្ងៃ
ប្រភព៖ JST

រូបភាព ៦.៣.៣ របាយនៃការធ្វើដំណើរ (LTAZ level)

៦.៣.៤ ភាគរយនៃមធ្យោបាយធ្វើដំណើរនៅតាមតំបន់ទិភាគចរាចរណ៍ (Modal Share in Internal Zones)

តារាង ៦.៣.១ បង្ហាញពីភាគរយនៃមធ្យោបាយធ្វើដំណើរប៉ាន់ស្មាននៅក្នុងតំបន់ Internal zones។ តួលេខទាំងនេះ ត្រូវបានប៉ាន់ប្រមាណដោយប្រើម៉ូឌែល "Destination choice model" ទៅលើការធ្វើដំណើរតាមប្រភេទកម្មសិទ្ធិយានយន្ត និងគោលបំណងនៃការធ្វើដំណើរ។

លទ្ធផលបង្ហាញថាភាគរយនៃរថយន្តបានកើនឡើងដល់ ១៤,៩% ក្នុងឆ្នាំ ២០២២ ធៀបនឹង ៩,៩% ក្នុងឆ្នាំ ២០១២ ហើយចំណែកនៅឆ្នាំ ២០៣៥ នឹងកើនឡើងបន្ថែមទៀតដល់ ២១,៧% នៅក្នុងសេណារីយ៉ូ "មិនធ្វើអ្វីសោះ (Do Nothing)" និង ២០,២% នៅក្នុងសេណារីយ៉ូ "ជាមួយ (With)"។ នៅក្រោមស្ថានភាពកម្មសិទ្ធិយានយន្តបច្ចុប្បន្ន និងទំនោរនៃការប្រើប្រាស់មធ្យោបាយធ្វើដំណើរ ប្រសិនបើកំណើនប្រជាជន និងកំណើនសេដ្ឋកិច្ចនៅតែបន្ត ការធ្វើដំណើរតាមរថយន្តនៅឆ្នាំ ២០៣៥ ត្រូវបានគេព្យាករណ៍ថាមានចំនួន ១,៤៨៩ លានដងនៅក្នុងសេណារីយ៉ូ "មិនធ្វើអ្វីសោះ (Do Nothing)" និង ១,៣៨៧ លានដង ទោះបីជានៅក្នុងសេណារីយ៉ូ "ជាមួយ (With)" ក៏ដោយ។ ការធ្វើដំណើរតាមម៉ូតូ និងរ៉ឺម៉កត្រូវបានគេព្យាករថានឹងកើនឡើងបន្តិច ប៉ុន្តែភាគរយនៃមធ្យោបាយទាំងនេះនឹងថយចុះ។

ភាគរយនៃការដឹកជញ្ជូនសាធារណៈគឺ ១,៣% នៅក្នុងសេណារីយ៉ូ "មិនធ្វើអ្វីសោះ (Do Nothing)" ដែលគ្មានផ្លូវអាទិភាពរថយន្តក្រុង និងផ្លូវរថភ្លើងក្នុងទីក្រុងត្រូវបានដាក់បញ្ចូល និង ៥,៤% នៅក្នុងសេណារីយ៉ូ "ជាមួយ (With)"។ ក្នុងការធ្វើការប៉ាន់ស្មានចំពោះការធ្វើដំណើររបស់ InterTAZ ភាគរយនៃការដឹកជញ្ជូនសាធារណៈត្រូវបានព្យាករណ៍ថាមានចំនួន ៨,៦% ។

តារាង ៦.៣.១ ភាគរយនៃមធ្យោបាយធ្វើដំណើរនៅតាមតំបន់វិភាគចរាចរណ៍ (ការធ្វើដំណើរសរុប)

	ចំនួនធ្វើដំណើរ ('000)				ភាគរយ (%)			
	២០១២	២០២២	២០៣៥ Do Nothing	២០៣៥ With	២០១២	២០២២	២០៣៥ Do Nothing	២០៣៥ With
CAR	៤២១,៦	៧៩១,៣	១.៤៨៩,២	១.៣៨៧,៤	៩,៩%	១៤,១%	២១,៧%	២០,២%
MC	២.២២៣,៥	៣.២៥៤,៣	៣.៦១៦,២	៣.៤២០,៣	៥២,៤%	៥៨,១%	៥២,៨%	៤៩,៩%
TukTuk	៥៧០,៥	៨៧១,៨	៩៥៩,៣	៩៤៤,១	១៣,៤%	១៥,៦%	១៣,៩%	១៣,៨%
BUS		៧៦,៤	៩១,៧	២៧៣,៣	០,០%	១,៤%	១,៣%	៤,០%
Urban Rail		០,០	០,០	៩៧,០	០,០%	០,០%	០,០%	១,៤%
NMT	១.០៣១,២	៦០៨,០	៧០៦,២	៧៣០,៥	២៤,៣%	១០,៩%	១០,៣%	១០,៧%
សរុប	៤.២៤៦,៨	៥.៦០១,៨	៦.៨៥២,៦	៦.៨៥២,៦	១០០,០%	១០០,០%	១០០,០%	១០០,០%

ចំណាំ៖ តួលេខនៃឆ្នាំ ២០១២ ត្រូវបានប៉ាន់ប្រមាណជាមួយនឹងគំរូផ្សេងទៀតបន្ទាប់ពីការពង្រីកគំរូ PT Survey (រួមទាំងការធ្វើដំណើរទាក់ទងនឹងអាកាសយានដ្ឋាន)

ចំណាំ៖ ប៉ាភ៉ា-ឆ្លងកាត់ និងរ៉ឺម៉កកង់បីក្នុងឆ្នាំ ២០១២ ត្រូវបានចាត់ទុកជា NMT សម្រាប់ការប្រៀបធៀប

ប្រភព៖ JST

តារាង ៦.៣.២ ភាគរយនៃមធ្យោបាយធ្វើដំណើរនៅតាមតំបន់វិភាគចរាចរណ៍ (ការធ្វើដំណើរក្នុង Inter TAZ)

	ចំនួនធ្វើដំណើរ ('000)				ភាគរយ (%)			
	២០១២	២០២២	២០៣៥ Do Nothing	២០៣៥ With	២០១២	២០២២	២០៣៥ Do Nothing	២០៣៥ With
CAR	៣៣៩,៤	៥៦៥,៩	១.០៥៨,៨	៩៦៥,៧	១៣,៤%	១៦,១%	២៤,៥%	២២,៤%
MC	១.៥៥១,៧	២.៣៧៧,១	២.៦០៤,០	២.៤១០,២	៦១,៥%	៦៧,៥%	៦០,៣%	៥៥,៨%
TukTuk	៣៦១,៣	៣៥៦,៧	៣៨៨,១	៣៧៧,៤	១៤,៣%	១០,១%	៩,០%	៨,៧%

	ចំនួនធ្វើដំណើរ ('000)				ភាគរយ (%)			
	២០១២	២០២២	២០៣៥ Do Nothing	២០៣៥ With	២០១២	២០២២	២០៣៥ Do Nothing	២០៣៥ With
BUS		៧៦,៤	៩១,៧	២៧៣,៣	០,០%	២,២%	២,១%	៦,៣%
Urban Rail		០,០	០,០	៩៧,០	០,០%	០,០%	០,០%	២,២%
NMT	២៧២,២	១៤៧,០	១៧៤,៥	១៩៣,៤	១០,៨%	៤,២%	៤,០%	៤,៥%
សរុប	២.៥២៤,៦	៣.៥២៣,១	៤.៣១៧,១	៤.៣១៧,១	១០០,០%	១០០,០%	១០០,០%	១០០,០%

ប្រភព៖ JST

៦.៣.៥ លទ្ធផលការចាត់តាំងបណ្តាញ (Network Assignment Results)

១) លទ្ធផលការចាត់តាំងបណ្តាញផ្លូវនាពេលអនាគត (Future Network Assignment Result)

តារាង ៦.៣.៣ ដល់តារាង ៦.៣.៥ ពិពណ៌នាអំពីសន្ទស្សន៍នៃដំណើរការនៃបណ្តាញផ្លូវនៅក្នុងតំបន់សិក្សាដោយផ្អែកលើលទ្ធផលនៃការចាត់តាំងបណ្តាញផ្លូវ។ នៅក្នុងតារាងខាងក្រោម "ទីក្រុង" តំណាងឱ្យផ្លូវតភ្ជាប់ខាងក្នុងផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងក្នុង និងផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងក្នុង ខណៈពេលដែល "ជាយក្រុង" តំណាងឱ្យផ្លូវតភ្ជាប់ក្រៅផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្នុង។

នៅក្នុងសេណារីយ៉ូមូលដ្ឋាន V/C មានតម្លៃ ០,៨១ នៅក្នុងទីក្រុង និង ០,៦៧ នៅជាយក្រុង។ បើប្រៀបធៀបទៅនឹង V/C ដែលមានតម្លៃ ០,៨៧ នៅទីក្រុង និង ០,៤៤ នៅតំបន់ជាយក្រុងដែលប៉ាន់ស្មានក្នុង PPUTMP លទ្ធផលនេះបង្ហាញថាការកកស្ទះកាន់តែធ្ងន់ធ្ងរនៅក្នុងតំបន់ជាយក្រុង។ V/C នឹងកើនឡើងដល់ ១,០៥ ក្នុងទីក្រុង និង ០,៩០ នៅតំបន់ជាយក្រុងក្នុងលក្ខខណ្ឌ Do Nothing Scenario ក្នុងឆ្នាំ ២០៣៥ ដែលមានន័យថាបណ្តាញផ្លូវទាំងមូលនឹងកកស្ទះ។ ផ្ទុយទៅវិញ V/C ក្នុងលក្ខខណ្ឌ With Scenario ក្នុងឆ្នាំ ២០៣៥ ត្រូវបានប៉ាន់ប្រមាណថាទាបជាងសេណារីយ៉ូមូលដ្ឋានទាំងក្នុងទីក្រុង និងជាយក្រុង ដែលបណ្តាលឱ្យមានល្បឿនធ្វើដំណើរជាមធ្យមមានភាពខ្ពស់ជាង។

រូបភាព ៦.៣.៧ និងរូបភាព ៦.៣.៨ បង្ហាញពីលទ្ធផលនៃការចាត់តាំងការដឹកជញ្ជូនសាធារណៈនៃសេណារីយ៉ូ Do Nothing ក្នុងឆ្នាំ២០៣៥ និងជាមួយនឹងសេណារីយ៉ូ With ក្នុងឆ្នាំ២០៣៥ រៀងគ្នា។ វាត្រូវបានគេព្យាករថាចំនួនអ្នកដំណើរដឹកជញ្ជូនសាធារណៈកើនឡើងនៅលើបណ្តាញភ្ជាប់ជាពិសេសកន្លែងដែលផ្លូវអាទិភាពរថយន្តក្រុងត្រូវបានស្នើ ហើយវាបង្កឱ្យមានការកើនឡើងនៃចំនួនអ្នកដំណើរនៅលើខ្សែផ្សេងទៀតផងដែរ។

តារាង ៦.៣.៣ សន្ទស្សន៍នៃដំណើរការបណ្តាញផ្លូវ (Base scenario)

	Total Length (km)	Total Capacity Distance (1,000 pcu*km)	Total Travel Distance (1,000 pcu*km)	Volume Capacity Ratio	Total Travel Time(1,000 pcu*h)	Average Travel Speed (km/h)	Peak Travel Speed (km/h)
Urban	188	3,473	3,103	0.81	142	21.88	12.33
Suburban	882	20,998	15,539	0.67	520	29.87	19.23
Total	1,070	24,472	18,642	0.69	662	28.16	23.90

ប្រភព៖ JST

តារាង ៦.៣.៤ សន្ទស្សន៍នៃដំណើរការបណ្ដាញផ្លូវ (Do Nothing Scenario ឆ្នាំ ២០៣៥)

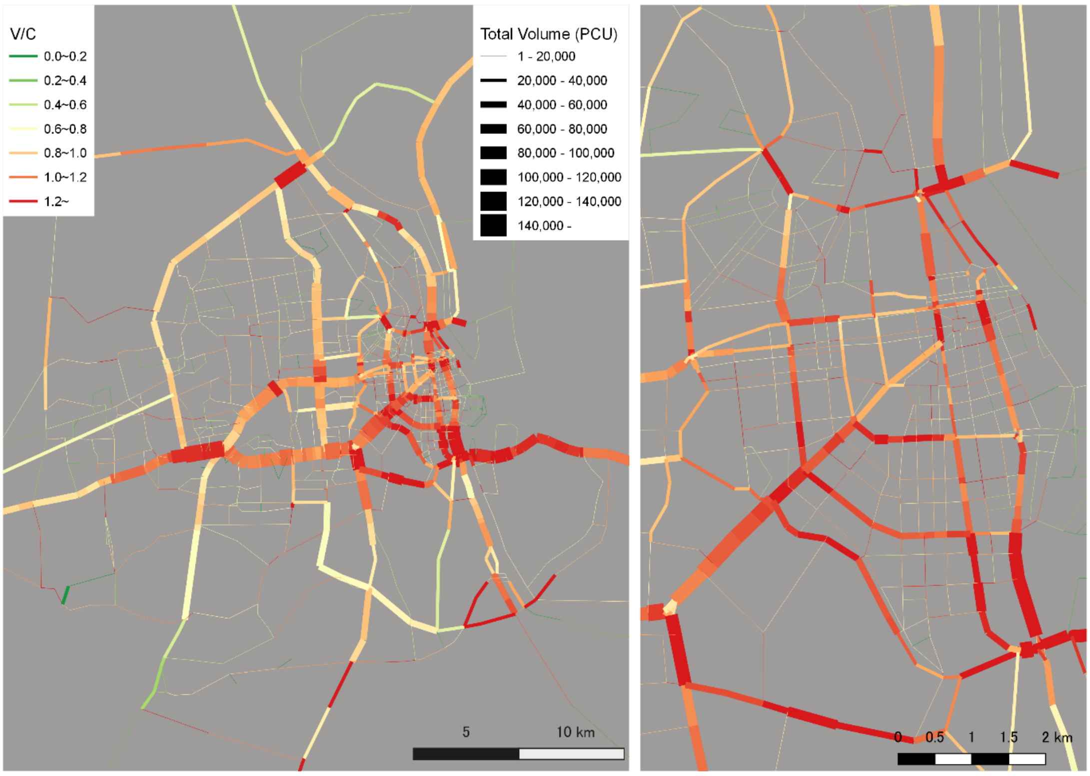
	Total Length (km)	Total Capacity Distance (1,000 pcu*km)	Total Travel Distance (1,000 pcu*km)	Volume Capacity Ratio	Total Travel Time(1,000 pcu*h)	Average Travel Speed (km/h)	Peak Travel Speed (km/h)
Urban	188	3,473	3,987	1.05	209	19.11	9.88
Suburban	882	20,998	20,651	0.90	797	25.92	15.31
Total	1,070	24,472	24,638	0.93	1,005	24.51	18.97

ប្រភព៖ JST

តារាង ៦.៣.៥ សន្ទស្សន៍នៃដំណើរការបណ្ដាញផ្លូវ (With Scenario ឆ្នាំ ២០៣៥)

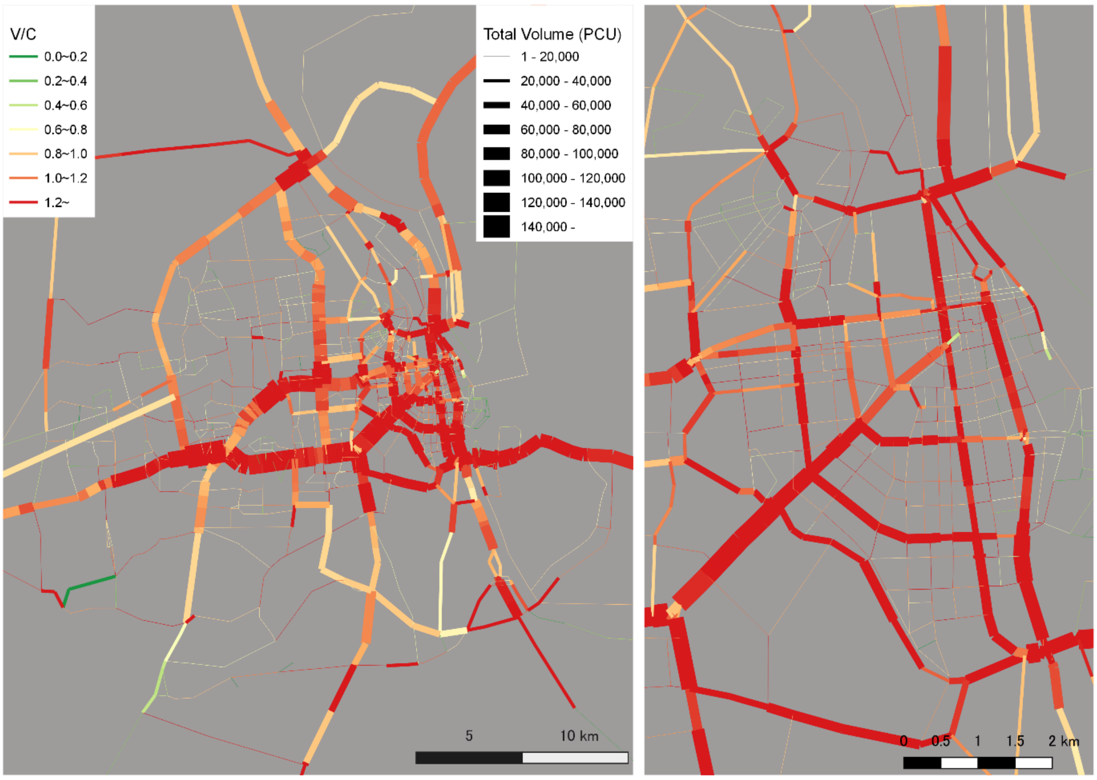
	Total Length (km)	Total Capacity Distance (1,000 pcu*km)	Total Travel Distance (1,000 pcu*km)	Volume Capacity Ratio	Total Travel Time(1,000 pcu*h)	Average Travel Speed (km/h)	Peak Travel Speed (km/h)
Urban	190	3,569	3,153	0.81	136	23.16	12.18
Suburban	1,261	39,211	20,764	0.46	596	34.84	26.98
Total	1,451	42,781	23,917	0.51	732	32.67	34.49

ប្រភព៖ JST



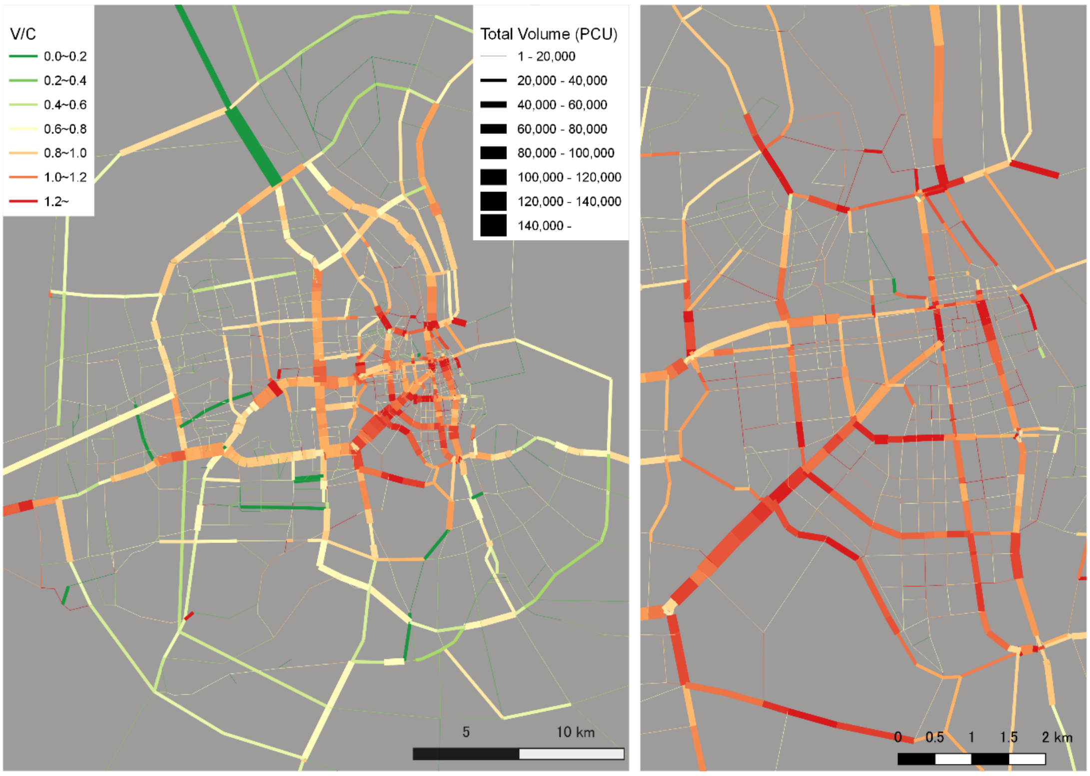
ប្រភព៖ JST

រូបភាព ៦.៣.៤ លទ្ធផលការចាត់តាំងបណ្ដាញផ្លូវ (Base scenario)



ប្រភព៖ JST

រូបភាព ៦.៣.៥ លទ្ធផលការចាត់តាំងបណ្តាញផ្លូវ (Do Nothing Scenario ឆ្នាំ ២០៣៥)



ប្រភព៖ JST

រូបភាព ៦.៣.៦ លទ្ធផលការចាត់តាំងបណ្តាញផ្លូវ (With Scenario ឆ្នាំ ២០៣៥)

ប្រភព៖ JST

រូបភាព ៦.៣.៧ លទ្ធផលការចាត់តាំងបណ្តាញប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ (Do Nothing Scenario ឆ្នាំ ២០៣៥)

ប្រភព៖ JST

រូបភាព ៦.៣.៨ លទ្ធផលការចាត់តាំងបណ្តាញប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ (With Scenario ឆ្នាំ ២០៣៥)

ជំពូកទី ៧ ការកំណត់បញ្ហាប្រឈមវិស័យដឹកជញ្ជូនរាជធានីភ្នំពេញ

៧.១ វឌ្ឍនភាពគម្រោង/កម្មវិធី នៃផែនការមេដឹកជញ្ជូន PPUTMP

៧.១.១ វិស័យដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ

គម្រោងចំនួន ២១ សម្រាប់វិស័យដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ត្រូវបានដាក់ស្នើឡើងនៅក្នុងផែនការមេដឹកជញ្ជូន PPUTMP។ ក្នុងចំណោមគម្រោងទាំងនោះ គម្រោងស្តីពីប្រព័ន្ធបង្ហាញទីតាំងរថយន្តក្រុង(PT-14)ត្រូវបានបញ្ចប់ជាស្ថាពរ។ ភាគច្រើននៃគម្រោងពាក់ព័ន្ធនឹងវិស័យរថយន្តក្រុងត្រូវបានបញ្ចប់បានខ្លះៗ និងខ្លះទៀតកំពុងតែដំណើរការ។ ប៉ុន្តែចំពោះគម្រោងពាក់ព័ន្ធនឹងផ្លូវដែកវិញគឺនៅមិនទាន់សម្រេចបាននៅឡើយទេ បន្ទាប់ពីបានសិក្សាអំពីសមិទ្ធិលទ្ធភាពរួច ដោយសារតែបញ្ហាហិរញ្ញវត្ថុ។ ហើយចំណែកគម្រោងផ្លូវដែកឆ្ពោះទៅកាន់ព្រលានយន្តហោះ ជាមួយនឹងប្រព័ន្ធផ្លូវដែកចាស់ធ្លាប់ត្រូវបានដាក់ឱ្យដំណើរ ក៏ប៉ុន្តែត្រូវបានផ្អាកទៅវិញដោយសារបញ្ហាហិរញ្ញវត្ថុ និងការរាតត្បាតជម្ងឺកូវីដ ១៩។ តម្រូវការរបស់អ្នកដំណើរលើគុណភាពសេវាដឹកជញ្ជូនកាន់តែមានការកើនឡើង ដោយសារតែមានវត្តមានសេវាមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនថ្មី គឺសេវាដឹកជញ្ជូន RHS ដែលមានលក្ខណៈងាយស្រួលសម្រាប់អ្នកប្រើប្រាស់។ ដូច្នេះ ប្រសិនបើមានការណែនាំដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់នូវសេវាដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែក គឺតម្រូវឱ្យសេវាកម្មមានគុណភាពខ្ពស់ដើម្បីបន្សីគ្នាជាមួយប្រភេទមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនប្រភេទផ្សេងៗទៀត។ លើសពីនេះទៀត គួរកត់សម្គាល់ផងដែរថា គម្រោងពាក់ព័ន្ធនឹងសេវាដឹកជញ្ជូនក្រៅប្រព័ន្ធ(សេវាហៅជិះ) ប្រហែលត្រូវបានយកមកពិចារណាឡើងវិញ ដោយសារតែប្រភេទសេវាដឹកជញ្ជូនក្រៅប្រព័ន្ធដែលគេតែងតែនិយមប្រើប្រាស់ជាប់រហូតមកនេះត្រូវបានផ្លាស់ប្តូរទៅជាសេវាដឹកជញ្ជូនហៅតាមកម្មវិធីទូរស័ព្ទដៃជំនួសវិញ។

៧.១.២ វិស័យផ្លូវហាយវេ

គម្រោងចំនួន ៣៦ សម្រាប់វិស័យសំណង់ផ្លូវហាយវេត្រូវបានដាក់ស្នើឡើងក្នុងផែនការមេដឹកជញ្ជូន PPUTMP។ ក្នុងចំណោមគម្រោងទាំងនោះ មានគម្រោងចំនួន ១១ បានបញ្ចប់ជាស្ថាពរ និងគម្រោងភាគច្រើនផ្សេងទៀតបានបញ្ចប់ហើយខ្លះៗ ហើយគម្រោងខ្លះទៀតកំពុងតែដំណើរការ។ ថ្វីត្បិតតែគម្រោងមួយចំនួនត្រូវបានបញ្ចប់ជាស្ថាពរ ក៏ប៉ុន្តែល្បឿននៃការអនុវត្តគម្រោងត្រូវបានអូសបន្លាយរយៈពេលយូរក្នុងការឆ្លើយតបទៅនឹងកំណើនចរាចរណ៍ ហើយការកកស្ទះចរាចរណ៍មានស្ថានភាពកាន់តែអាក្រក់ទៅៗរហូតដល់ពេលមានការរាតត្បាតនៃជម្ងឺកូវីដ ១៩។

៧.១.៣ វិស័យគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍

គម្រោងចំនួន ១២ សម្រាប់វិស័យគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ត្រូវបានដាក់ស្នើឡើងក្នុងផែនការមេដឹកជញ្ជូន PPUTMP។ គម្រោងចំនួន ៣ ត្រូវបានបញ្ចប់ ហើយគម្រោងដែលនៅសល់ភាគច្រើនត្រូវបានបញ្ចប់ហើយខ្លះៗ ហើយគម្រោងខ្លះទៀតកំពុងតែដំណើរការ។ វឌ្ឍនភាពនៃគម្រោងបរិស្ថានអ្នកថ្មើរជើង ការគ្រប់គ្រងចល័តភាព ចំណត គឺមានវិវត្តទៅមុខយឺត។ គួរកត់សម្គាល់ផងដែរថា គម្រោងដែលពាក់ព័ន្ធនឹងអ្នកថ្មើរជើង និងចំណត គឺមានទំនាក់ទំនងគ្នាខ្លាំងជាមួយនឹងវិស័យដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ។

៧.២ បញ្ហាប្រឈមក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូនទីក្រុង

៧.២.១ ផលប៉ះពាល់ពីការរៀបចំផែនការមេ និងគម្រោងដឹកជញ្ជូនទីក្រុង

(១) ការរីកដុះដាលមិនឈប់ឈរនៃតំបន់ទីក្រុង

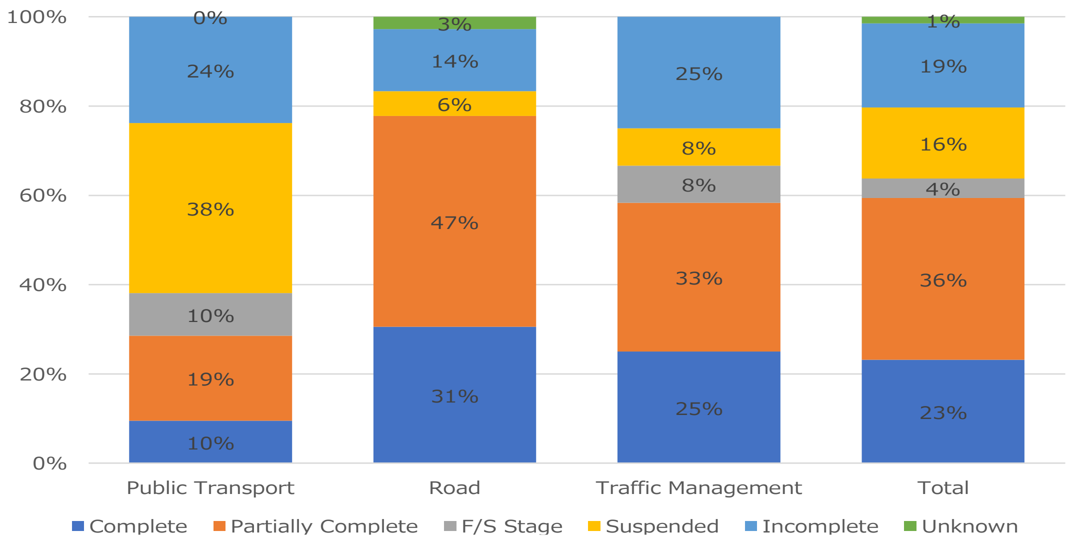
ស្របនឹងការរីកដុះដាលមិនឈប់ឈរនៃតំបន់នគរោបនីយកម្មរាជធានីភ្នំពេញ ភូមិមួយចំនួនស្ថិតនៅក្នុងខេត្តកណ្តាលត្រូវបានកាត់ផ្ទេរចូលមករាជធានីភ្នំពេញ។ គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ក្រុងខ្នាតយក្សមួយចំនួន រួមមានដូចជា កោះនរា គម្រោង អាយអេនជី ស៊ីធី (ING City) និង ហ្គាដិន ស៊ីធី (Garden city) ត្រូវបានគ្រោងឡើងក្នុងតំបន់ជាយក្រុងនៃភ្នំពេញ។ ជាមួយនឹងការអភិវឌ្ឍមិនឈប់ឈរនេះ ចំនួនប្រជាជននៅក្នុងតំបន់ទីប្រជុំជនកណ្តាលក្រុងមានការថយចុះដោយសារតម្លៃដីឡើងថ្លៃ។ បទបញ្ញត្តិដីធ្លីចាំបាច់ត្រូវមានការរឹតបន្តឹងដើម្បីការអភិវឌ្ឍទីក្រុងប្រកបដោយចីរភាព។ គម្រោងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនទីក្រុងនាពេលអនាគត ចាំបាច់ត្រូវមានការគិតគូរអំពីការរីកដុះដាលមិនឈប់ឈរនៃទីក្រុង។

(២) ការលេចឡើងនៃគម្រោងខ្នាតយក្ស

ចំនួនគម្រោងខ្នាតយក្សជាច្រើន រួមទាំងគម្រោងដឹកជញ្ជូនទាំងនោះ បាននឹងកំពុងលេចឡើងក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ហើយគម្រោងទាំងនេះនឹងជះឥទ្ធិពលយ៉ាងសម្បើមដល់ចល័តភាពទីក្រុងក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ។ អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិថ្មី រួមទាំងច្រកនិងផ្លូវឆ្ពោះទៅកាន់អាកាសយានដ្ឋាន ត្រូវបានគ្រោងឡើងនៅក្នុងខេត្តកណ្តាល ដែលគម្រោងនេះនឹងបង្កើតឱ្យមានជាការធ្វើដំណើរ និងផ្លាស់ប្តូរបែបផែនការធ្វើដំណើររវាងរាជធានីភ្នំពេញ និងខេត្តកណ្តាល។ គេអាចទាយទុកមុនថាចំនួននៃការធ្វើដំណើរទៅធ្វើការ ឬបំពេញការងារនឹងមានភាពញឹកញាប់នាពេលអនាគត។ ហេតុដូច្នេះ នាពេលអនាគត គឺតម្រូវឱ្យមានកិច្ចសហការគ្នារវាងខេត្តកណ្តាល និងរាជធានីភ្នំពេញស្តីពីការរៀបចំផែនការដឹកជញ្ជូន និងគ្រប់គ្រង។

(៣) ការពន្យារពេលអនុវត្តគម្រោងដឹកជញ្ជូនទីក្រុង

ចំនួនគម្រោងខាងវិស័យដឹកជញ្ជូនសាធារណៈដែលបានបញ្ចប់ មានចំនួនតិចតួច ដោយសារតែគម្រោងដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែកត្រូវបានផ្អាកបន្ទាប់ពីការសិក្សាសមិទ្ធិលទ្ធភាពរួច។ មូលហេតុចំបងនៃការផ្អាកគម្រោងគឺដោយសារតែបញ្ហាហិរញ្ញវត្ថុ។ ការពន្យារពេលនៃការអនុវត្តគម្រោងដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ នឹងចូលរួមចំណែកដល់ការអភិវឌ្ឍទៅជាសង្គមប្រើប្រាស់យានយន្តហើយផែនការអនុវត្តគម្រោងសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈគឺចាំបាច់ត្រូវត្រៀមទុកជាមុនដើម្បីក្លាយជាទីក្រុងប្រកបដោយចីរភាពក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ។



ប្រភព៖ JST

រូបភាព ៧.២.១ វឌ្ឍនភាពគម្រោងដែលបានស្នើឡើងនៅក្នុងផែនការមេដឹកជញ្ជូន PPTUMP

(៤) វប្បធម៌សង្គមគឺជាកត្តាគន្លឹះក្នុងការអនុវត្ត និងគ្រប់គ្រងគម្រោងសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ និងការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ប្រកបដោយភាពជោគជ័យ

គម្រោងខាងវិស័យគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ដែលមិនទាន់បានបញ្ចប់ភាគច្រើនជាគម្រោងបំពេញបន្ថែម សម្រាប់បង្កើនភាពងាយស្រួលក្នុងការចូលទៅប្រើប្រាស់សេវា និងលទ្ធភាពប្រើប្រាស់សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ដែលរួមមានដូចការអ៊ុតកម្រាលផ្លូវចំណត ប្រព័ន្ធជិះរថយន្តក្រុង និងការគ្រប់គ្រងចល័តភាព។ វឌ្ឍនភាពនៃគម្រោងមានាការវិវត្តយឺត ដោយសារតែឧបសគ្គផ្នែកវប្បធម៌សង្គម។ ឧទាហរណ៍ ដូចជា ការចតតាមដងផ្លូវតាមអំពើចិត្ត ចិញ្ចើមផ្លូវមានគុណភាពទាប និងរៀបចំឡើងដោយមិនមានបទដ្ឋានច្បាស់លាស់ ជាហេតុធ្វើឱ្យមានការរារាំងដល់បរិស្ថានអ្នកថ្មើរជើង ជាដើម។ ឧទាហរណ៍មួយផ្សេងទៀត គឺការសាងសង់ចំណតឈប់រថយន្តក្រុង តែងតែប្រឈមនឹងការប្រឆាំងតវ៉ាពីសំណាកម្ចាស់ផ្ទះដែលរស់នៅក្បែរខាង។ ប្រសិនបើកំហិតផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុនៅតែបន្ត គម្រោងបំពេញបន្ថែមទាំងនេះគួរត្រូវបានអនុវត្តដើម្បីបង្កើនលទ្ធភាពប្រើប្រាស់សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ។

៧.២.២ បញ្ហាប្រឈមផ្នែកស្ថាប័ននៃវិស័យដឹកជញ្ជូន

(១) កង្វះការព្រមព្រៀងលើចក្ខុវិស័យ យុទ្ធសាស្ត្រ និងផែនការ លើវិស័យដឹកជញ្ជូន

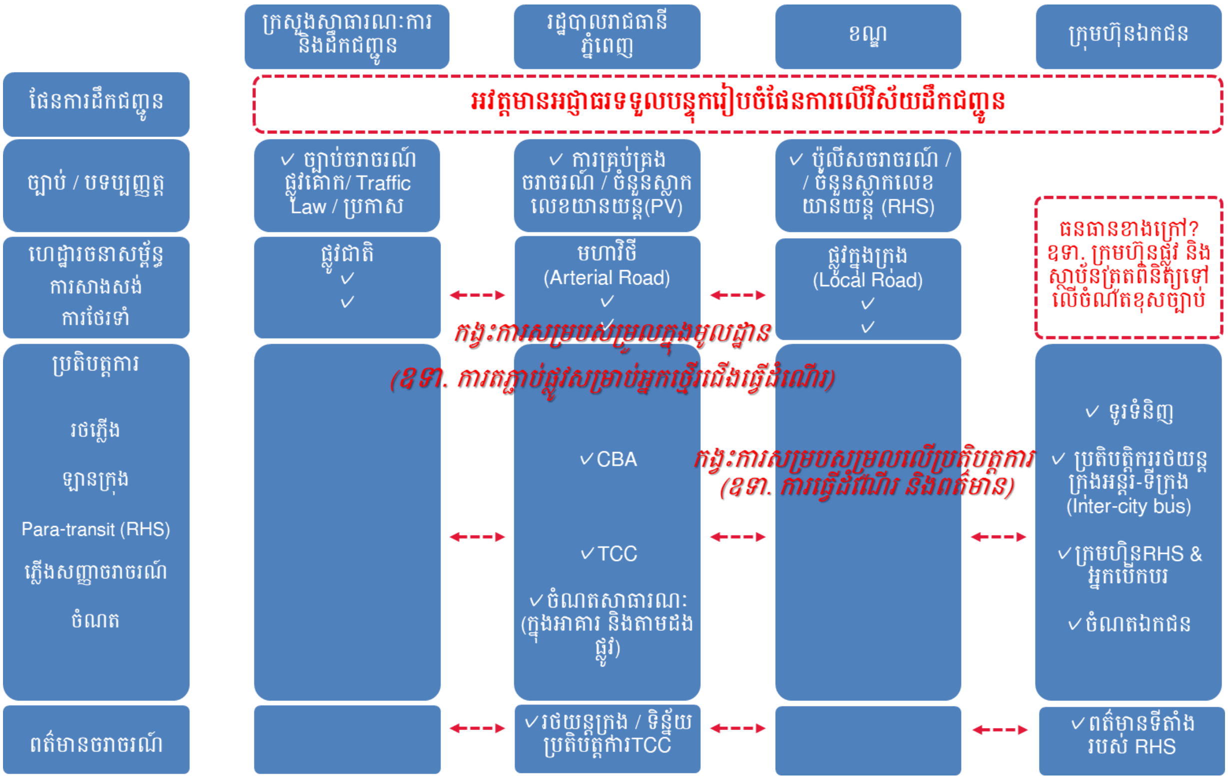
ផែនការមេដឹកជញ្ជូន PPUTMP គឺជាផែនការមេគ្រប់ជ្រុងជ្រោយតែមួយគត់សម្រាប់រាជធានីភ្នំពេញ។ និតិវិធិអនុម័តផែនការមេ គឺតម្រូវឱ្យមានការរៀបចំជាសិក្ខាសាលាមួយចំនួន ដើម្បីអនុលោមទៅតាមផែនការថ្នាក់លើ ក៏ដូចជាផែនការ/គម្រោងដែលកំពុងដំណើរការ និងផែនការរបស់ភាគីពាក់ព័ន្ធទាំងឡាយ រួមមានដូចជា អ្នកធ្វើការសម្រេចចិត្តពីខាងថ្នាក់រាជធានីភ្នំពេញ និងថ្នាក់ខណ្ឌ ចាំបាច់ត្រូវឯកភាពជាមួយនឹងផែនការយុទ្ធសាស្ត្រ និងផែនការសកម្មភាពដែលបានលើកឡើងក្នុងផែនការមេដឹកជញ្ជូន PPUTMP ដែលផែនការទាំងនេះមិនត្រូវបានដាក់បញ្ចូលជាផ្លូវការនៅក្នុងផែនការហិរញ្ញវត្ថុរយៈពេលវែងរបស់រាជធានភ្នំពេញ និងថ្នាក់ខណ្ឌនៅឡើយ។

(២) កង្វះទំនាក់ទំនងរវាងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធរបស់រដ្ឋាភិបាល

ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនទទួលខុសត្រូវលើការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនថ្នាក់ជាតិ បទដ្ឋានគតិយុត្តពាក់ព័ន្ធនឹងការងារដឹកជញ្ជូន ការចុះបញ្ជីយានយន្ត និងប្រព័ន្ធប័ណ្ណបើកបរ។ មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនរាជធានីភ្នំពេញ ជាអ្នកស្ថាបនាហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូននៅកម្រិតមូលដ្ឋាន និងការងារចុះបញ្ជីយានយន្តដែលក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនបានផ្ទេរភារកិច្ចមកឱ្យ។ បន្ថែមពីនេះ នគរបាលចរាចរណ៍ទទួលបន្ទុកខាងធានានូវសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ បង្ក្រាបបទល្មើសចរាចរណ៍ ស៊ើបអង្កេតករណីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ និងផ្តល់ការអប់រំអំពីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍។

លើសពីនេះ ការរៀបចំផែនការរួម និងការគ្រប់គ្រងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទីក្រុង និងសេវាកម្មតែងតែប្រគល់ភារកិច្ចឱ្យអភិបាលរងចំនួនបីផ្សេងគ្នានៃ PPCA ហើយមិនមានមុខងាររៀបចំផែនការ និងការគ្រប់គ្រងការដឹកជញ្ជូននៅក្នុង PPCA ទេ។ CBA ដំណើរការតែជាអ្នកផ្តល់សេវាដើម្បីដំណើរការសេវារថយន្តក្រុងធ្វើដំណើរក្នុងរាជធានីភ្នំពេញតែប៉ុណ្ណោះ។

កាតព្វកិច្ច និងទំនួលខុសត្រូវលើការអភិវឌ្ឍ និងការគ្រប់គ្រងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនទីក្រុង ក៏ដូចជាសេវាកម្ម ត្រូវបានបែងចែករវាងក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនរាជធានីភ្នំពេញ និងនគរបាលចរាចរណ៍ ហើយការប្រាស្រ័យទាក់ទងគ្នាស្និតរមួតរវាងស្ថាប័នទាំងបី ចាំតម្រូវឱ្យមាន ដើម្បីសម្រេចបាននូវការគ្រប់គ្រងការងារដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុងប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព និងជាផ្លូងមួយ។



ប្រភព៖ JST

រូបភាព ៧.២.២ អវត្តមាននៃភ្នាក់ងាររៀបចំផែនការវិស័យដឹកជញ្ជូន និងការងារសម្របសម្រួល

(៣) កង្វះខាតការគ្រប់គ្រងប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនខាងវិស័យឯកជន

ថ្មីៗនេះ ប្រតិបត្តិករឯកជនសេវាដឹកជញ្ជូន RHS បាននឹងកំពុងដើរតួយ៉ាងសំខាន់ក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូនរាជធានីភ្នំពេញ។ ប៉ុន្តែ

រដ្ឋាភិបាលបាននឹងកំពុងជួបប្រទះការលំបាកក្នុងការគ្រប់គ្រង និងតាមដានប្រតិបត្តិការឯកជនទាំងនោះ ដោយសារតែមិនមានបទបញ្ញត្តិដើម្បីកំណត់ចំនួនប្រតិបត្តិករ និងគ្រប់គ្រងគុណភាពសេវាកម្ម។ វាជាការចាំបាច់ណាស់ក្នុងការកំណត់ឱ្យបានច្បាស់លាស់ថាតើត្រូវដាក់ប្រតិបត្តិការសេវាដឹកជញ្ជូនក្រៅប្រព័ន្ធ(សេវាហៅជិះ) របៀបណានៅក្រោមច្បាប់ពាក់ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់កម្ពុជា។

(៤) អវត្តមានការរឹតបន្តឹងច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក និងបទបញ្ញត្តិពាក់ព័ន្ធផ្សេងៗ

រាល់ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរទាំងអស់តម្រូវត្រូវតម្រូវឱ្យទទួលនូវអជ្ញាបណ្ណពីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន ដោយផ្អែកលើច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក។ មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនមានទំនួលខុសត្រូវលើការងារចេញអជ្ញាបណ្ណជាក់ស្តែងនៅតាមបណ្តាខេត្តនិមួយៗ។ នៅពេលដែលប្រតិបត្តិករស្នើសុំចុះបញ្ជីអជ្ញាបណ្ណអាជីវកម្ម គឺតម្រូវឱ្យពួកគេមានឯកសារមួយចំនួន ដូចជា ប័ណ្ណបើកបរ និងវិញ្ញាបនប័ត្រត្រួតពិនិត្យបច្ចេកទេសយានយន្ត។ បន្ទាប់ពីចេញអជ្ញាប័ណ្ណនគរបាលចរាចរណ៍ធ្វើការត្រួតពិនិត្យតាមដានប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនដោយផ្អែកលើទស្សនៈសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍។ ប៉ុន្តែចំនួននគរបាលចរាចរណ៍នៅមានកម្រិត ក្នុងការគ្រប់គ្រងចំនួនប្រតិបត្តិករសេវាមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូន RHSដែលកំពុងតែបន្តកើនឡើង។

(៥) អវត្តមាននៃឧបករណ៍/ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងដឹកជញ្ជូនទីក្រុង

ទិន្នន័យដឹកជញ្ជូនមួយចំនួនត្រូវបានប្រមូលពីស្ថាប័នផ្សេងៗគ្នាៈ ទិន្នន័យរថយន្តក្រុងប្រតិបត្តិការជាក់ស្តែង (រដ្ឋករស្វយ័តរថយន្តសាធារណៈក្រុង) ទិន្នន័យរាប់ចំនួនចរាចរាចរណ៍ និងល្បឿនជាក់ស្តែងនៅតាមបណ្តាចំណុចប្រសព្វ (មជ្ឈមណ្ឌលគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍/មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន) ទិន្នន័យសេវាដឹកជញ្ជូន RHS ប្រតិបត្តិការជាក់ស្តែង(អ្នកផ្គត់ផ្គង់សេវាឯកជនតាមរយៈកម្មវិធីទូរស័ព្ទដៃ) ជាដើម ហើយទិន្នន័យដឹកជញ្ជូនទីក្រុងទាំងនេះមិនត្រូវបានធ្វើការបន្សីចូលគ្នា និងបកប្រែទិន្នន័យទៅជាផែនការ ការគ្រប់គ្រង និងធ្វើការតាមដានសេវាដឹកជញ្ជូនទីក្រុងនោះទេ។ ដើម្បីណែនាំអ្នករៀបចំគោលនយោបាយដឹកជញ្ជូនទីក្រុងនៅក្នុងរដ្ឋាភិបាល ក៏ដូចជាប្រតិបត្តិករ គឺចាំបាច់ត្រូវមានប្រព័ន្ធ/ឧបករណ៍គ្រប់គ្រងការងារដឹកជញ្ជូនដែលមានដាក់បញ្ចូលគ្នានូវទិន្នន័យដឹកជញ្ជូនទាំងអស់នេះ។

(៦) អវត្តមាននូវការបណ្តុះបណ្តាលខាងផ្នែករៀបចំផែនការ និងគ្រប់គ្រងការងារដឹកជញ្ជូនទីក្រុង

ប្រហាក់ប្រហែលគ្នាទៅនឹងប្រព័ន្ធ/ឧបករណ៍សម្រាប់គ្រប់គ្រងដែរ កម្មវិធីបណ្តុះបណ្តាលសម្រាប់អ្នករៀបចំគោលនយោបាយដឹកជញ្ជូន អ្នករៀបចំផែនការ និងប្រតិបត្តិករ គឺនៅមិនទាន់មានក្នុងស្ថាប័នសាធារណៈនៅឡើយ ហើយវគ្គបណ្តុះបណ្តាលប្រហាក់ប្រហែលគ្នានេះត្រូវបានរៀបចំឡើងបន្ទាន់ភ្លាមៗក្រោមការគាំទ្រផ្នែកបច្ចេកទេសពីបណ្តាសំណាកអ្នកផ្តល់ជំនួយនានា។ ហើយគេសង្កេតឃើញមានកំសោយទំនាក់ទំនងក្នុងការអនុវត្តវគ្គបណ្តុះបណ្តាលទាំងនេះរវាងស្ថាប័នសាធារណៈ និងគ្រឹះស្ថានសិក្សាផងដែរ។

(៧) ពុំមានប្រភពថវិកាប្រកបដោយចីរភាព

គម្រោងភាគច្រើនដែលបានស្នើឡើងនៅក្នុងផែនការមេដឹកជញ្ជូណ PPUTMP នៅមិនទាន់បញ្ចប់នៅឡើយ ដោយសារខ្វះខាតប្រភពថវិកា។ ជាងនេះទៅទៀត ការផ្តល់ថវិកាសម្រាប់ការងារអភិវឌ្ឍន៍ និងគ្រប់គ្រងប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុងគឺតែងតែមិនឋិតថេរដោយសារមានតម្រូវការថវិកាមិនច្បាស់លាស់ និងកើតមានភ្លាមៗ រួមមានដូចជា តម្រូវការដែលបង្កឡើង

ដោយជម្ងឺកូវីដ ១៩ ជាដើម។ កង្វះខាត និងអស្ថេរភាពនៃថវិកា រួមចំណែកធ្វើឱ្យការអនុវត្តហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងសេវាដឹកជញ្ជូនទីក្រុងដោយគ្មានការគ្រោងទុក និងអូសបន្លាយពេលវេលា ។ យន្តការហិរញ្ញវត្ថុប្រកបដោយចីរភាពសម្រាប់វិស័យដឹកជញ្ជូនទីក្រុងគឺជាតម្រូវការចាំបាច់។

៧.២.៣ បញ្ហាប្រឈមស្តីពីហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន

(១) រថយន្តក្រុងសាធារណៈ

១) អវត្តមានស្ថានីយចំណតនៅកណ្តាលក្រុង

ដូចដែលបានឃើញនៅក្នុងជំពូកមុនរួចមកហើយ ចម្ងាយប្រតិបត្តិការរថយន្តក្រុងជាមធ្យមសម្រាប់ផ្លូវរត់និមួយៗលើសពី ២០ គីឡូម៉ែត្រដោយសារតែចំនួនស្ថានីយចំណតនៅមានកម្រិត។ ទីតាំង និងទំហំនៃស្ថានីយចំណតបានក្លាយទៅជាផ្នែកមួយនៃកត្តាកំណត់ផ្លូវរត់/ការផ្តល់សេវាកម្ម។ ប្រតិបត្តិការប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពមានន័យថា រថយន្តក្រុងរត់ញឹកញាប់នៅតាមកំណាត់ផ្លូវដែលមានតម្រូវការអ្នកដំណើរខ្ពស់ និងរត់មិនសូវញឹកញាប់នៅតាមកំណាត់ផ្លូវដែលមានតម្រូវការទាប។ ទោះជាយ៉ាងណា ផ្លូវរថយន្តក្រុងមួយចំនួនមានផ្លូវរត់ជាច្រើនគីឡូម៉ែត្រ ដោយសារស្ថានីយចំណតរថយន្តក្រុងនៅមានកម្រិត។ មួយវិញទៀត ផ្លូវរថយន្តក្រុងដ៏វែងឆ្ងាយ បង្កការលំបាកក្នុងការធានាបានភាពទាន់ពេលវេលាណាស់ ដោយសារភាពមិនច្បាស់លាស់ពីការស្ទះចរាចរណ៍។

២) បន្តធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវផាសុកភាពសម្រាប់អ្នកប្រើប្រាស់រថយន្តក្រុង

គេគួរកំណត់ទីតាំងចំណតឈប់រថយន្តក្រុង ដោយផ្អែកលើតម្រូវការអ្នកធ្វើដំណើរ និងចម្ងាយពីទីតាំងសាធារណៈ ដូចជាសាលារៀន មន្ទីរពេទ្យ វត្តអារាម និង ផ្សារ ជាដើម។ ប៉ុន្តែ ដោយសារតែការជំទាស់ខ្លាំងពីសំណាកម្ចាស់ អគារតាមដងផ្លូវ រដ្ឋាករស្វយ័តរថយន្តក្រុងសាធារណៈបានប្រឈមមុខនឹងការលំបាកក្នុងការកំណត់ទីតាំងចំណតឈប់រថយន្តក្រុងនៅចំទីតាំងសមស្រប កត្តាទាំងនេះបានរារាំងអ្នកប្រើប្រាស់រថយន្តក្រុងក្នុងការចូលទៅកាន់ចំណតឈប់រថយន្តក្រុង។

នៅតាមបណ្តាចំណតឈប់ដែលមានដំបូលជ្រកភាគច្រើនត្រូវបានបំពាក់ទៅដោយភ្លើងបំភ្លឺដែលអាចជួយសម្រួលបានខ្លះដល់សុវត្ថិភាពរបស់អ្នកដំណើររថយន្តក្រុង។ ចំណតឈប់ដែលមានដំបូលជ្រកទាំងនេះ ត្រូវបានគេចង់ឱ្យមានការបំពាក់បន្ថែមនូវឧបករណ៍សុវត្ថិភាព រួមមានដូចជាកាម៉េរ៉ាសុវត្ថិភាពដើម្បីបង្កើនសុវត្ថិភាពរបស់អញ្ជនកដំណើររថយន្តក្រុង។ ករណីដែលអាក្រក់បំផុតនោះ គឺគេបានឃើញថានៅតាមចំណតឈប់ដែលមិនមានដំបូលជ្រក គឺពុំមានបំពាក់ភ្លើងបំភ្លឺ និងឧបករណ៍សុវត្ថិភាពឡើយ។

៣) កែលម្អបន្ថែមនូវទំហំ និងការរចនាទីតាំងឈប់រថយន្តក្រុង

ចំណតឈប់ក៏គួរត្រូវបានកំណត់ដោយមានការគិតគូរទៅដល់ផលប៉ះពាល់លើលំហូរចរាចរណ៍ផងដែរ។ ប៉ុន្តែ ដោយសារតែទីធ្លាសម្រាប់ចំណតឈប់រថយន្តក្រុងមានកម្រិត ទើបគេឃើញមានចំណតឈប់មួយចំនួនត្រូវបានតម្លើងនូវក្បែរចំណុចប្រសព្វ។ រដ្ឋបាលរាជធានីភ្នំពេញក៏បានជំរុញឱ្យធ្វើការសាងសង់ចំណតឈប់រថយន្តក្រុងដែលមានដំបូលជ្រកឱ្យបានច្រើនដើម្បីបង្កើនផាសុកភាពសម្រាប់អ្នកប្រើប្រាស់រថយន្តក្រុង។ ប៉ុន្តែចំណតឈប់រថយន្តក្រុងដែលមានដំបូលជ្រកទាំងនេះ ត្រូវបានតម្លើងដោយមិនបានគិតគូរពីទីធ្លាសម្រាប់អ្នកថ្មើរជើង ហើយពេលខ្លះរារាំងដល់ចរាចរណ៍អ្នកថ្មើរជើងទៀតផង។

ចំណតឈប់រថយន្តក្រុងភាគច្រើនត្រូវបានតម្លើងដោយមានគំនូសសញ្ញាចំណតរថយន្តក្រុងលើដងផ្លូវ ប៉ុន្តែគេនៅតែឃើញមានការចតយានជំនិះ និងទោចក្រយានយន្តជាញឹកញាប់នៅលើ ឬក្បែរចំណតឈប់រថយន្តក្រុង។ ទង្វើទាំងនេះបានរារាំងដល់សុវត្ថិភាពសម្រាប់រថយន្តក្រុង ក៏ដូចជាការចូលទៅប្រើប្រាស់សេវារបស់អ្នកដំណើររថយន្តក្រុងផងដែរ។

ការរចនាចំណតឈប់កាលពីដំបូងឡើយ គឺត្រូវបានមើលឃើញថាមិនបានបង្កភាពងាយស្រួលដល់អ្នកប្រើប្រាស់ឡើយ៖ បណ្តាញផ្លូវរត់រថយន្តក្រុងទាំងមូល និងទីតាំងឈប់និងផ្ទេរមធ្យោបាយធ្វើដំណើរមិនមានបង្ហាញ។ ព័ត៌មានស្តីពីខ្សែរត់ជាមួយនឹងទីតាំងចំណតឈប់មានលក្ខណៈលំអិតជ្រុល ហើយមើលមិនឃើញ។ បើមើលចំណតឈប់តែមួយភ្លែត គឺមិនអាចដឹងអំពីខ្សែរត់ និងទិសដៅ (ស្ថានីយចាប់ផ្តើម និងចុងក្រោយ) បានទេ។ ការរចនាចំណតឈប់រថយន្តក្រុងត្រូវបានកែសម្រួលបន្តិចម្តងៗ ប៉ុន្តែការកែលម្អនេះគួរបន្តធ្វើបន្ថែមទៀតដោយធ្វើការឆ្លុះបញ្ចាំងពីតម្រូវការអ្នកប្រើប្រាស់។

គម្រោងចៃកា PiBO បានពង្រាងឯកសារណែនាំស្តីពីការរចនាចំណតឈប់ និងទីតាំងសេវាកម្មផ្សេងៗ ហើយហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធពាក់ព័ន្ធនឹងរថយន្តក្រុងទាំងឡាយគួរត្រូវបានរចនា រៀបចំផែនការ និងកំណត់ទីតាំង ដោយគោរពទៅតាមឯកសារណែនាំនេះ។

៤) ប្រព័ន្ធទូទាត់អេឡិចត្រូនិចមិនត្រូវបានប្រើប្រាស់ទូលំទូលាយ

រដ្ឋាករស្វយ័តរថយន្តសាធារណៈក្រុងបានដាក់ឱ្យដំណើរការប្រព័ន្ធទូទាត់តាមប្រព័ន្ធអេឡិចត្រូនិច រួមមាន៖ ការទូទាត់ចំណាយតាមរយៈកាតវៃឆ្លាតរបស់ក្រុមហ៊ុន Wing កាលពីឆ្នាំ ២០១៨ និងការទូទាត់តាម QR កូដ បង្កើតដោយក្រុមហ៊ុនអេស៊ីលីដា កាលពីឆ្នាំ ២០១៩ ហើយក្នុងរថយន្តក្រុងទាំងអស់ សុទ្ធតែមានបំពាក់នូវឧបករណ៍សម្រាប់ធ្វើការទូទាត់ចាប់តាំងពីពេលនោះមក។ ប៉ុន្តែគេឃើញមានអ្នកប្រើប្រាស់តិចជាង ៣ ភាគរយ បានប្រើប្រាស់នូវប្រព័ន្ធទូទាត់អេឡិចត្រូនិចទាំងនេះ មុនពេលមានការរាតត្បាតជម្ងឺកូវីដ ១៩ គេគួរជំរុញឱ្យមានការប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធទូទាត់អេឡិចត្រូនិចដើម្បីជាផ្នែកមួយនៃវិធានការតទប់ស្កាត់ជម្ងឺកូវីដ ១៩។ រដ្ឋបាលរាជធានីភ្នំពេញ បានដាក់ឱ្យមានដំណើរការកម្មវិធីទូរស័ព្ទដៃសម្រាប់រថយន្តក្រុងសាធារណៈកាលពីឆ្នាំ ២០១៩ ផងដែរ។ កម្មវិធីទូរស័ព្ទដៃសម្រាប់រថយន្តក្រុងសាធារណៈត្រូវបានបង្កើតឡើងដោយក្រុមហ៊ុន iTsumo Tec. (ជាក្រុមហ៊ុនមួយស្ថិតនៅក្រោមក្រុមហ៊ុន FIGIX Industry Co., Ltd.) ដែលបានផ្តល់ព័ត៌មានអំពីទីតាំងរថយន្តក្រុងជាក់ស្តែង និង បណ្តាញផ្លូវរត់រថយន្តក្រុងសម្រាប់អ្នកប្រើប្រាស់។ ក្រៅពីនេះ គេក៏មានផែនការដាក់បញ្ចូលគ្នានូវមុខងារផ្សេងៗទៀតដូចជា សេវាកម្មហៅតាក់ស៊ី កម្មវិធីទិញទំនិញអនឡាន សេវាកក់សំបុត្ររថយន្តក្រុង ទៅក្នុងកម្មវិធីទូរស័ព្ទដៃមួយនេះផងដែរ ប៉ុន្តែមុខងារទាំងនេះគឺកំពុងតែស្ថិតនៅក្រោមដំណាក់កាលសាកល្បងតែប៉ុណ្ណោះ។

(២) សេវាដឹកជញ្ជូនក្រៅប្រព័ន្ធ (សេវាដឹកជញ្ជូនហៅជិះ)

១) កង្វះស្ថានីយចំណត

សេវាដឹកជញ្ជូន RHS និង ម៉ូតូរ៉ឺម៉កកង់បី (Tuk-tuk) បានចតលើដងផ្លូវសាធារណៈដោយសារតែទីធ្លាចំណតសម្រាប់ម៉ូតូរ៉ឺម៉កកង់បី (Tuk-tuk) នៅមានកម្រិតនៅឡើយ ជាពិសេសនៅខាងមុខផ្សារទំនើបជាដើម ដែលបញ្ហាទាំងនេះ ហាក់ដូចជាធ្វើឱ្យមានការរារាំងដល់លំហូរចរាចរណ៍យានយន្ត និងអ្នកថ្មើរជើង។ ជាមួយគ្នានេះដែរ គេក៏មិនឃើញមានទីតាំងផ្ទេរមធ្យោបាយធ្វើដំណើរដែលសមស្រប ដើម្បីជំរុញដល់ការផ្ទេរមធ្យោបាយរវាងរថយន្តក្រុងសាធារណៈដែលជាសេវាដឹកជញ្ជូនទ្រង់ទ្រាយធំ ជាមួយនឹងសេវាដឹកជញ្ជូន RHS នោះឡើយ។

២) កង្វះប្រព័ន្ធប្រមូលផ្តុំព័ត៌មាន

ក្រុមហ៊ុនផ្តល់សេវាដឹកជញ្ជូន RHS បានផ្តល់នូវប្រព័ន្ធប្រាប់ទីតាំងជាក់ស្តែងរបស់យានជំនិះទៅតាមកម្មវិធីរបស់ប្រតិបត្តិករនិមួយៗ។ នៅពេលទិន្នន័យពីប្រតិបត្តិការទាំងអស់ ក៏ដូចជាអ្នកផ្គត់ផ្គង់សេវាដឹកជញ្ជូន ដូចជា រដ្ឋាករស្វយ័តរថយន្តសាធារណៈក្រុងជាដើម ត្រូវបានច្របាច់បញ្ចូលគ្នា នោះវានឹងផ្តល់ជាអត្ថប្រយោជន៍ដល់អ្នកដំណើរតាមសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ដើម្បីដាក់បញ្ចូលប្រព័ន្ធទូទាត់ប្រាក់ទាំងអស់ បញ្ចូលគ្នា រួមទាំងការចេញនូវលេខកូដបញ្ចុះតម្លៃផងដែរ។

៣) កង្វះការរួមបញ្ចូលប្រព័ន្ធទូទាត់អេឡិចត្រូនិច

នាពេលបច្ចុប្បន្ន រាល់អ្នកផ្គត់ផ្គង់សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈទាំងអស់សុទ្ធតែមានប្រព័ន្ធទូទាត់ប្រាក់ផ្ទាល់ខ្លួនរបស់ពួកគេ រួមមានដូចជា៖ កាតទូទាត់តាម Wing ការទូទាត់តាម QR កូដរបស់រដ្ឋាករស្វយ័តរថយន្តសាធារណៈក្រុង ក្រេឌីតកាត និង ការបង់ចំណាយតាមក្រុមហ៊ុនផ្គត់ផ្គង់សេវាដឹកជញ្ជូន RHS ។ ការច្របាច់បញ្ចូលគ្នានូវការបង់ថ្លៃសេវាប្រហែលអាចចូលរួមចំណែកធ្វើឱ្យកាន់តែមានភាពងាយស្រួលសម្រាប់អ្នកប្រើប្រាស់សេវារថយន្តក្រុងសាធារណៈ មានសុវត្ថិភាព និងសន្តិសុខដល់អ្នកប្រើប្រាស់ ដើម្បីការពារពីការឆ្លងមេរោគ កូវីដ ១៩។ ពេលខ្លះចំនួនអ្នកប្រើប្រាស់សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈអាចនឹងកើនឡើងប្រសិនបើមានការបញ្ចុះតម្លៃសម្រាប់អ្នកដែលចុះឈ្មោះបង់សេវាប្រចាំខែ។

(៣) មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនសាធារណៈផ្សេងៗទៀត

១) បញ្ហាសុវត្ថិភាពរបស់មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនដឹកអ្នកដំណើរធ្វើការ និងម៉ូតូរ៉ឺម៉ក

មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនដឹកអ្នកដំណើរធ្វើការ និងម៉ូតូរ៉ឺម៉ក ត្រូវបានប្រើប្រាស់ដោយកម្មកររោងចក្រ និងសិស្សសាលា សម្រាប់ធ្វើដំណើរនៅក្នុងតំបន់ជាយក្រុង។ រថយន្ត និងម៉ូតូរ៉ឺម៉ក ហាក់មានសភាពចាស់ទ្រុឌទ្រោម ហើយនិងមិនឆ្លើយតបទៅនឹងបទដ្ឋានសុវត្ថិភាពនោះឡើយ។ អ្នកដំណើរជាទូទៅ ត្រូវធ្វើដំណើរដោយឈរលើទ្រុងរថយន្តខាងក្រោយ ហាលថ្ងៃក្តៅ ឬភ្លៀង។ តម្លៃនៃការធ្វើដំណើរដោយរថយន្តដឹកជញ្ជូនអាចនឹងមានតម្លៃទាប ប៉ុន្តែសុវត្ថិភាពអ្នកដំណើរ និងផាសុកភាពត្រូវបានលុបបំបាត់។

២) សេវាដឹកជញ្ជូន Taxi Boat នៅមានកម្រិត

ដោយសារតែមានទន្លេចំនួន បី ស្ថិតនៅភាគខាងកើតនៃរាជធានីភ្នំពេញ រួមមានដូចជា ទន្លេមេគង្គ ទន្លេសាប និងទន្លេបាសាក់ ទើបមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនតាមទូកឆ្លងកាត់ទន្លេត្រូវបានប្រើប្រាស់តាំងពីយូរយារមកហើយ។ យោងតាមអនុសាសន៍របស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនរាជធានីបានបង្កើតនូវផែ និង បញ្ជាទិញ taxi boat ចំនួន ២ គ្រឿង ហើយបច្ចុប្បន្ន រដ្ឋបាលស្វយ័តរថយន្តសាធារណៈក្រុងបាននិងកំពុងដាក់ប្រតិបត្តិការរវាងក្រុងតាខ្មៅ និងសួនប្រជាធិបតេយ្យ។ មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូន Taxi Boat ត្រូវបានគេរំពឹងទុកថា នឹងបំពេញមុខងារជាផ្នែកមួយនៃមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ ប៉ុន្តែមកដល់ពេលនេះចំនួនអ្នកធ្វើដំណើរមានចំនួនតិចតួច ដោយសារតែចំនួនជើងរត់របស់សេវាកម្មនៅមានកម្រិត។

៣) កង្វះស្ថានីយចំនតសម្រាប់សេវាដឹកជញ្ជូន Taxi Boat

ស្ថានីយចំណត និងទីតាំងចតសមស្របសម្រាប់ផ្ទេរពីសេវាដឹកជញ្ជូនTaxi Boat (វត់ប្រតិបត្តិការរវាងក្រុងតាខ្មៅ និងសួនប្រជាធិបតេយ្យ) ទៅកាន់/មកពីមធ្យោបាយរថយន្តឯកជន និង សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈផ្សេងៗទៀតនៅមិនទាន់មាននៅឡើយ។

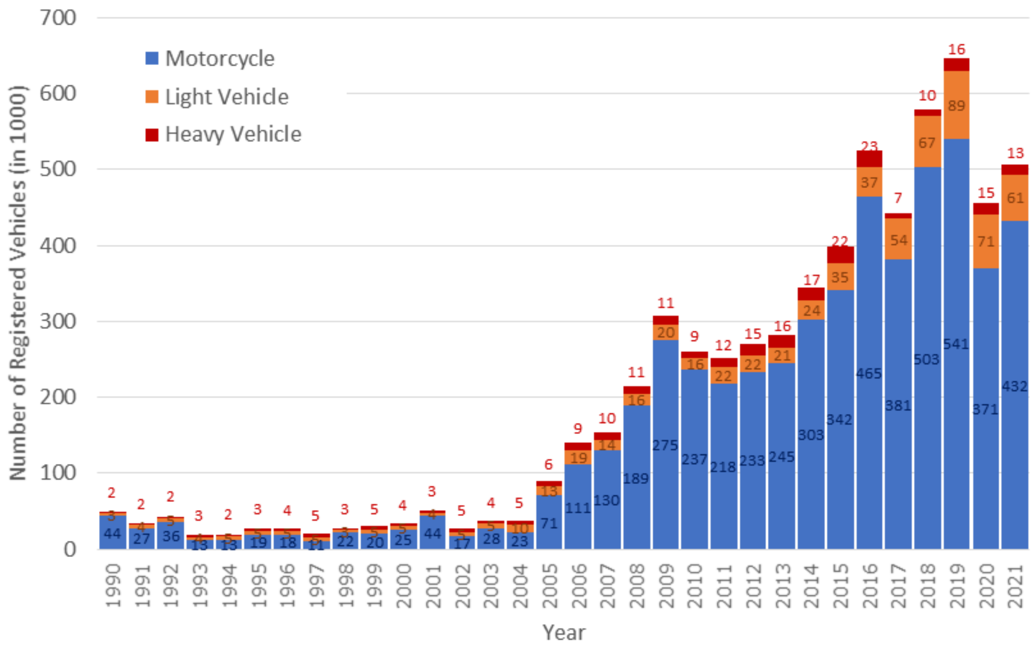
៤) ការប្តូរទីតាំងស្ថានីយចំណតរថយន្តក្រុងឆ្លងខេត្តក្រុង

បច្ចុប្បន្ន ប្រតិបត្តិករសេវាដឹកជញ្ជូនរថយន្តក្រុងឆ្លងខេត្ត/ក្រុងទាំងអស់ មានស្ថានីយចំណត និងទីតាំងចតផ្ទាល់ខ្លួន ហើយទីតាំងភាគច្រើន គឺស្ថិតនៅពាសពេញកណ្តាលទីក្រុង។ ទាំងមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ និងដឹកទំនិញកញ្ចប់តូចៗឆ្លងខេត្តក្រុង សុទ្ធតែបង្កើតឱ្យមានជាការធ្វើដំណើរចូល និងចេញពីគ្រប់ទីតាំងទាំងអស់។ ការកកស្ទះដែលបណ្តាលមកពីការចតរថយន្តក្រុងធំៗ ត្រូវបានគេមើលឃើញជាញឹកញាប់នៅតាមច្រកចេញចូលស្ថានីយចំណតរថយន្តក្រុងឆ្លងខេត្តក្រុងដែលមានទីតាំងនៅក្នុងតំបន់ដែលមានផ្លូវតូច និងមមាញឹកនៅកណ្តាលរាជធានី។

(៤) ផ្លូវហាយវ៉េ

ក) ការកើនឡើងនូវកម្មសិទ្ធយានយន្ត និងការចុះបញ្ជីយានយន្ត

ចំនួនការចុះបញ្ជីយានយន្តក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ដែលមានចំនួន ២៨២.១៣៧ គ្រឿង ក្នុងឆ្នាំ ២០១៣មានកើនឡើងទ្វេរដងដល់ទៅ ៥០៦.២២៦គ្រឿងក្នុងឆ្នាំ ២០២១ បន្ទាប់ពីឆ្នាំ ២០០៥ និន្នាការកើនឡើងបានបន្តអស់រយៈពេលជាង ២០ ឆ្នាំ។ កាលពីកន្លងមក អ្នករស់នៅក្រៅរាជធានីភ្នំពេញអាចចុះបញ្ជីយានយន្តក្នុងរាជធានីភ្នំពេញបាន។ ចាប់តាំងពីពេលដែលការអនុវត្តនេះត្រូវបានហាមឃាត់ក្នុងឆ្នាំ ២០២០ ចំនួនយានយន្តដែលបានចុះបញ្ជីថ្មីមានការថយចុះបន្តិច។ ចំនួនយានយន្តទៅតាមប្រភេទយានជំនិះដែលបានចុះបញ្ជីថ្មីក្នុងឆ្នាំ ២០២១ មានម៉ូតូចំនួន ៤៣២.២៥៥ គ្រឿង (៨៥,៤ ភាគរយ) រថយន្តធុនស្រាល ៦០.៩៦៤ គ្រឿង (១២,០ ភាគរយ) និងរថយន្តធុនធ្ងន់ចំនួន ១៣.០០៧ គ្រឿង (២,៦ ភាគរយ)។

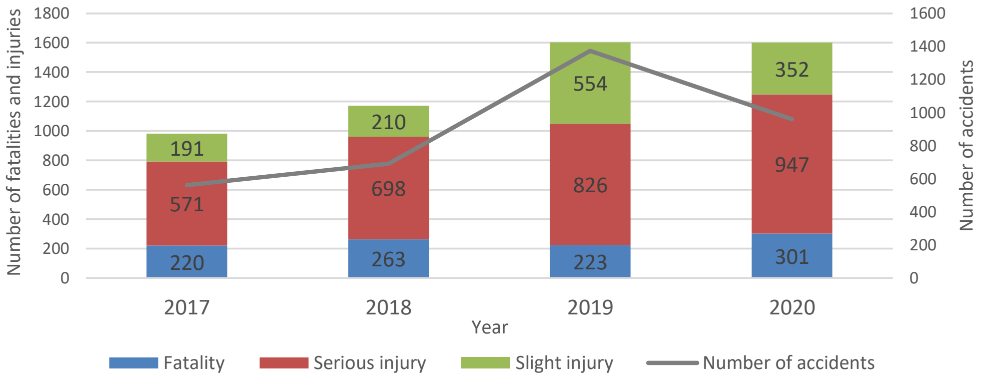


ប្រភព៖ JST ផ្អែកលើទិន្នន័យរបស់ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

រូបភាព ៧.២.៣ ចំនួនយានយន្តចុះបញ្ជីថ្មី

ខ) ការកើនឡើងនៃចំនួនគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍

រូបភាព ៧.២.៤ បង្ហាញពីការប្រែប្រួលនៃចំនួនគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ការរបួស និងអ្នកស្លាប់នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ។ បើតាមការកើនឡើងនៃយានយន្តដែលបានចុះបញ្ជី ការរបួស និងអ្នកស្លាប់មានការកើនឡើងពីមួយឆ្នាំទៅមួយឆ្នាំ។



ប្រភព៖ នគរបាលចរាចររាជធានីភ្នំពេញ

រូបភាព ៧.២.៤ ចំនួនគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ការរបួស និងអ្នកស្លាប់

គ) ការរួសបន្លាយការកែលម្អហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ដើម្បីឆ្លើយតបនឹងកើនឡើងតម្រូវការចរាចរណ៍

គម្រោងខ្លះៗដែលបានស្នើឡើងនៅក្នុងផែនការមេដឹកជញ្ជូន PPUTMP នៅពុំទាន់សម្រេចបាននៅឡើយដោយសារតែកង្វះខាតផ្នែកថវិកា និង បញ្ហាទាក់ទងនឹងការទទួលបានដី។ ដោយពិចារណាលើការកើនឡើងនូវចំនួនយានយន្ត គឺតម្រូវឱ្យមានការអភិវឌ្ឍផ្លូវថ្នល់បន្ថែមទៀត។ ក៏ប៉ុន្តែគម្រោងកែលម្អបណ្តាញផ្លូវហាយវេនេះ ក៏នឹងបន្តជំរុញឱ្យអនុវត្តនូវវប្បធម៌និយមប្រើប្រាស់រថយន្តនាពេលអនាគត។

(៥) កម្មវិធីគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍

ក) ចំណុចប្រសព្វមានភ្លើងស្តុបមានកម្រិត និងចំណុចប្រសព្វដែលគ្មានភ្លើងស្តុប

មានចំណុចប្រសព្វមានភ្លើងស្តុបមួយចំនួនមិនត្រូវបានភ្ជាប់មកកាន់មជ្ឈមណ្ឌលគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ រួមមានដូចជាចំណុចប្រសព្វនៅក្នុងតំបន់អភិវឌ្ឍន៍ខ្នាតធំរបស់វិស័យឯកជន និងចំណុចប្រសព្វក្រៅផ្លូវលេខ ២៧១ (ផ្លូវក្រវ៉ាត់ខាងក្នុង) ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ។ ចំណុចប្រសព្វមានភ្លើងស្តុបមួយចំនួនមិនទាន់បានភ្ជាប់ទាំងនោះត្រូវបានបង្កើតឡើងដោយមន្ទីរសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូនដោយផ្អែកលើសំណើរបស់ក្រុមហ៊ុនអភិវឌ្ឍន៍ឯកជន។ មានចំណុចប្រសព្វមានភ្លើងស្តុបដែលមិនទាន់បានភ្ជាប់ចំនួន ៥៥ នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ គិតត្រឹមដំណាច់ឆ្នាំ ២០២១។ ចំណុចទាំងនោះភាគច្រើនមានទីតាំងស្ថិតនៅតំបន់ជាយក្រុង។ ក្រៅពីនេះ នៅមានចំណុចប្រសព្វមួយចំនួនដែលមានទំហំចរាចរណ៍តានតឹងខ្លាំង នៅក្នុងតំបន់កណ្តាលក្រុងមិនមានតម្លើងភ្លើងស្តុប ជាពិសេសនៅចំណុចប្រសព្វរាង ផ្លូវធំ និងផ្លូវកាត់ទទឹងតូចៗ។ ជាមួយនឹងការរីកដុះដាលនៃគរូបនីយកម្ម និងការងារស្តារឡើងវិញនៅក្នុងតំបន់កណ្តាលក្រុង ការរចនាបែបធរណីមាត្រនៅតាមបណ្តាចំណុចប្រសព្វត្រូវបានផ្លាស់ប្តូរជាខ្លាំង។

ខ) ការខូចខាតនៃទីតាំងដែលមានភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍

បន្ទាប់ពីគម្រោងជំនួយហិរញ្ញប្បទានឥតសំណង ឧបទ្ទវហេតុកើតឡើងពាក់ព័ន្ធនឹងខ្សែកាបអុបទិក (ការបិទចរន្តអគ្គិសនី

ដោយសារការដាក់ខ្សែកាបអុបទិក ហើយនគរបាលចរាចរបានបិទចរន្តអគ្គិសនី មិនត្រឹមតែការផ្គត់ផ្គង់ថាមពលប៉ុណ្ណោះទេ ថែមទាំងបណ្តាញខ្សែកាបអុបទិកផងដែរ ដោយសារតែការធ្វើដំណើរឆ្លងកាត់របស់បុគ្គលជាន់ខ្ពស់) មានប្រមាណជា ៤០% នៃបញ្ហាដែលកើតឡើងទាំងមូល។ មានឧបទ្ទវហេតុកើតឡើងជាញឹកញាប់ដោយសារតែខ្សែកាបអុបទិកស្ថិតនៅលាយឡំជាមួយជាមួយខ្សែផ្សេងៗទៀតដែលមានភាពរញ៉េរញ៉ៃ ដូចជាខ្សែបណ្តាញទូរគមនាគមន៍ជាដើមដែលជាហេតុធ្វើអោយមានការកាត់ផ្តាច់ចរន្តអគ្គិសនីដោយសាឧបទ្ទវហេតុ។

ក្រោយរយៈពេលជាងបីឆ្នាំបន្ទាប់ពីគម្រោងជំនួយឥតសំណងត្រូវបានបញ្ចប់ គេសង្កេតឃើញលគ្រឿងបរិក្ខារ និងឧបករណ៍ផ្សេងៗចាប់ផ្តើមខូចខាត រួមមានដូចជា ឧបករណ៍ទប់ចរន្តអគ្គិសនី (UPS) ជាដើម ។ ឧបករណ៍ពន្លត់អគ្គិភ័យ និងឧបករណ៍ផលិតថាមពលដែលត្រូវបានដំឡើងនៅក្នុងអគារដែលបានកំណត់នៅផ្នែកខាងជើងនៃអគារ PPCA ត្រូវបានដំឡើងនៅក្នុងគម្រោងជំនួយឥតសំណងនេះ។ ឧបករណ៍នេះមិនត្រូវបានថែទាំជាប្រចាំទេ។

ស្រដៀងគ្នានេះដែរ រយៈពេលប្រាំឆ្នាំបានកន្លងផុតទៅចាប់តាំងពីម៉ាស៊ីនមេ ដែលជាមូលដ្ឋាននៃប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ត្រូវបានដំឡើងនៅពេលដែលគម្រោងជំនួយឥតសំណងបានចាប់ផ្តើម។ ការបន្តប្រើប្រាស់ម៉ាស៊ីនមេត្រូវបានតម្រូវជាចាំបាច់។ ប៉ុន្តែ វាមានតម្លៃថ្លៃក្នុងការផ្លាស់ប្តូឬកម្មវិធីនេះ ហើយត្រូវគិតគូរពីការរៀបចំវិធានការ។

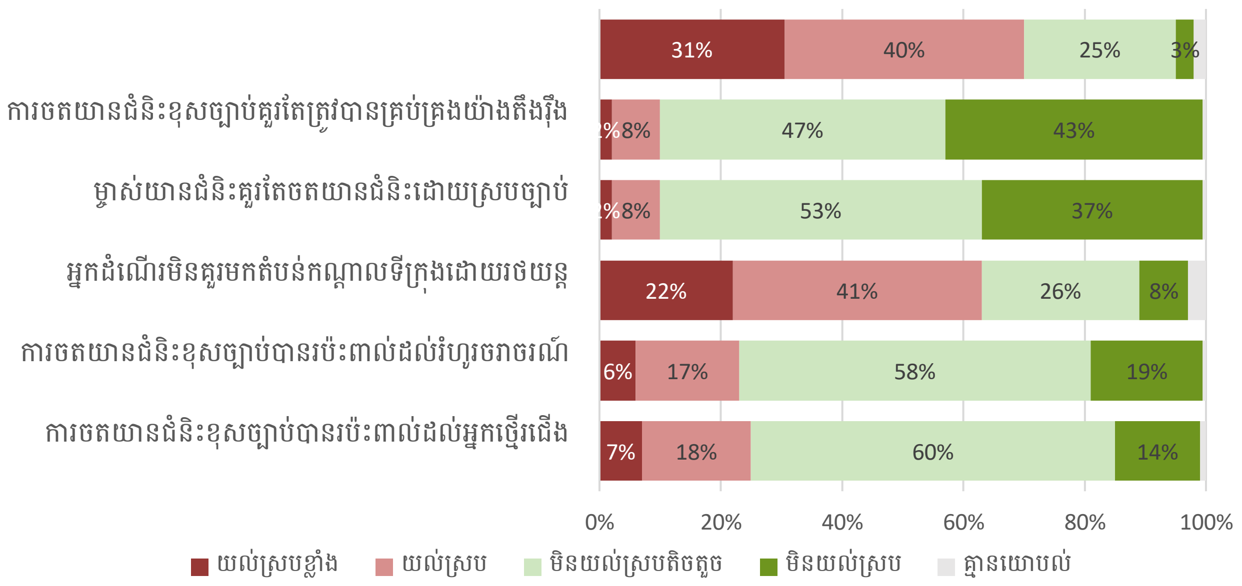
គ) ចំណតលើដងផ្លូវដោយសេរី និងចំនួនអគារចំណតនៅមានកម្រិត

យានជំនិះជាច្រើនបានចតលើដងផ្លូវ។ នគរបាលចរាចរណ៍ទទួលខុសត្រូវបង្ក្រាបការចតខុសច្បាប់ទាំងនេះ។ ប៉ុន្តែការចតខុសច្បាប់ ពុំទទួលបានការយកចិត្តទុកដាក់ ជាច្រើនឆ្នាំ កន្លងមកក្នុងប្រទេសកម្ពុជា។ ដោយផ្អែកលើលទ្ធផលនៃការស្ទង់មតិស្ថានភាពចតរថយន្តនៅក្នុង CBD សមាមាត្រការកាន់កាប់កន្លែងចតរថយន្តក្នុងម៉ោងខ្ពស់បំផុតគឺ ១២៥% សមត្ថភាពចតរថយន្តគឺ ៧.១៣៤ PCU និងតម្រូវការចតរថយន្តគឺ ៥.៧០៥ PCU ។ មិនមានកន្លែងចតរថយន្តគ្រប់គ្រាន់ទេ។ PPCA កំពុងព្យាយាមដំឡើងកន្លែងចតរថយន្តក្រោមដីនៅតាមផ្លូវក្នុងតំបន់ CBD ។ ម្យ៉ាងវិញទៀត សមាមាត្រចំណតរថយន្តខុសច្បាប់គឺ ៨៦% ដោយផ្អែកលើការស្ទង់មតិស្ថានភាពចតរថយន្ត។ ចាំបាច់ត្រូវពង្រឹងការបង្ក្រាបការចតយានយន្តខុសច្បាប់ សូម្បីតែកន្លែងចតរថយន្តក៏ត្រូវបានសាងសង់នៅថ្ងៃអនាគតដែរ។

ឃ) ការបន្តធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវបរិស្ថានអ្នកថ្មើរជើង

ផ្លូវដែលមានភ្លើងបំភ្លឺដែលបង្កើតបានជារចនាសម្ព័ន្ធសំខាន់នៃរាជធានីភ្នំពេញ និងផ្លូវមួយចំនួននៅក្នុងតំបន់បណ្តុំមជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្ម/ទីប្រជុំជនត្រូវបានបង្កើតឡើងក្នុងអំឡុងសម័យអាណានិគមបារាំង។ ត្រូវទុកទទឹងផ្លូវឱ្យមានគ្រប់គ្រាន់សម្រាប់ចិញ្ចើមផ្លូវ ហើយវាបង្កើតបានជាទេសភាពទីក្រុងដ៏ស្រស់ស្អាត រួមជាមួយនឹងអគាររចនាប័ទ្មសម័យអាណានិគមមួយចំនួនដែលនៅតែមាននៅឡើយ។ ទោះជាយ៉ាងណា ទីធ្លាចិញ្ចើមផ្លូវធំទូលាយត្រូវបានកាន់កាប់ជាលក្ខណៈឯកជនដែលយកធ្វើជាចំណតរថយន្ត។ លើសពីនេះ ផ្លូវតូចចង្អៀតជាច្រើននៅតំបន់ជាយក្រុងមិនមានចិញ្ចើមផ្លូវ ឬជាយផ្លូវ និងទ្រូងផ្លូវ ត្រូវបានក្រាលកៅស៊ូនោះទេ។ ដូច្នេះហើយ អ្នកថ្មើរជើងត្រូវបង្ខំចិត្តដើរលើផ្លូវតែម្តង។ បរិយាកាសរបស់អ្នកថ្មើរជើងគឺមិនមានសុវត្ថិភាព និងជាសុកភាពឡើយ។

រូបភាព ៧.២.៥ បង្ហាញពីមតិលើការចតរថយន្តតាមដងផ្លូវដែលប្រមូលបាននៅក្នុងការស្ទង់មតិសំភាសន៍អ្នកដំណើរ។ ៧១% នៃអ្នកឆ្លើយសំណួរបានឆ្លើយថាស្ថានភាពបច្ចុប្បន្នមិនអាចទទួលយកបានសម្រាប់ភាពងាយស្រួល។ មានអ្នកប្រើប្រាស់ជាច្រើនប្រាថ្នាចង់ឱ្យមានការបង្ក្រាប និងការកែលម្អបន្ថែមទៀត។ ដោយសារ "ការធានាសុវត្ថិភាពពីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍" ត្រូវបានលើកឡើងជាហេតុផលចម្បងសម្រាប់ការប្រើប្រាស់ RHS អ្នកថ្មើរជើងត្រូវបានបង្ខំឱ្យដើរលើផ្លូវដោយសារចិញ្ចើមផ្លូវត្រូវបានកាន់កាប់ដោយយានជំនិះចត និងបញ្ជរ។ ការកែលម្អបរិស្ថានរបស់អ្នកថ្មើរជើងគឺមានសារៈសំខាន់សម្រាប់ការលើកកម្ពស់ការប្រើប្រាស់ការដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ដើម្បីកែលម្អការចូលទៅកាន់ចំណតឡានក្រុង។



ប្រភព៖ ការចុះសម្ភាសន៍អ្នកប្រើប្រាស់សេវាដឹកជញ្ជូន RHS (JST)

រូបភាព ៧.២.៥ ទស្សនៈយល់ឃើញស្តីពីចំណតតាមដងផ្លូវ (អ្នកប្រើប្រាស់សេវាដឹកជញ្ជូន RHS)

ខ) ប្រសិទ្ធភាពប្រើប្រាស់នៃរចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវដែលមានស្រាប់

ទីធ្លាផ្លូវក្នុងរាជធានីភ្នំពេញហាក់ដូចជាត្រូវបានយកទៅប្រើប្រាស់ជាចំណតតាមដងផ្លូវ ជាកន្លែងឈប់របស់រថយន្ត ឬរថយន្តដឹកទំនិញនានា កន្លែងរង់ចាំភ្ញៀវរបស់សេវាដឹកជញ្ជូន RHS និង ជាតូប និងន្លែងផ្សេងៗទៀត។ បើប្រៀបធៀបជាមួយបណ្តាទីក្រុងនៃប្រទេសជិតខាង គេសង្កេតឃើញទំហំទទឹងផ្លូវធំៗក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ មានទំហំធំ ដោយសារការអភិវឌ្ឍទីក្រុងប្រវត្តិសាស្ត្រ។ ដូច្នេះសមត្ថភាពទ្រទ្រង់ផ្លូវនឹងកើនឡើង ប្រសិនបើមានការលុបបំបាត់នូវចំណត និងការប្រើប្រាស់ទីធ្លាផ្លូវខុសច្បាប់។

ច) ការអប់រំអ្នកបើកបរ និងការរឹតបន្តឹងច្បាប់ចរាចរណ៍

ការមិនគោរពច្បាប់ចរាចរណ៍ ភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍ ឬគំនូសសញ្ញាចរាចរណ៍ បានក្លាយជាទម្លាប់របស់ប្រជាពលរដ្ឋក្នុងរាជធានីភ្នំពេញជាយូរយារណាស់មកហើយ ចំណែកការកែសម្រួលច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកក្នុងឆ្នាំ ២០១៦ ដែលបានចែងថាអ្នកបើកបរទោចក្រយានយន្តក្រោមទំហំស៊ីឡាំង ១២៥ មិនតម្រូវឱ្យមានប័ណ្ណបើកបរនោះ គឺបានធ្វើឱ្យស្ថានភាពកាន់តែអាក្រក់ទៅៗ និងបានបង្កើននូវចំនួនគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញបន្ថែមទៀត។

៧) ផ្សេងៗ

រថយន្តប្រើរួចត្រូវបានលក់នៅតាមបណ្តោយជាយផ្លូវចិញ្ចើមផ្លូវដ៏មមាញឹកនៅក្នុង/តំបន់បណ្តុំមជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្មទីប្រជុំជនដែលវាបានកាត់បន្ថយសមត្ថភាពក្នុងការធ្វើចរាចរណ៍។ មិនមានស្ថាប័នណាដែលគ្រប់គ្រងការដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុងទាំងមូលនោះទេ។ ឧទាហរណ៍ ផ្លូវថ្នល់ ភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍ និងផ្នែកនៃវិធានការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ ដូចជាប្រព័ន្ធផ្លូវឯកទិស និងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ជាដើម គឺស្ថិតនៅក្រោមមន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន។ ទោះបីជាប្រព័ន្ធផ្លូវឯកទិសត្រូវបានដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់នៅតាមដងផ្លូវមួយចំនួនរួចហើយក៏ដោយ ក៏ការដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់ថ្មីនូវប្រព័ន្ធផ្លូវឯកទិសមិនមានវឌ្ឍនភាពដែរ ដោយសារតែរចនាសម្ព័ន្ធចាត់តាំងមិនគ្រប់គ្រាន់របស់មន្ទីរសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន។ ម្យ៉ាងវិញទៀត ប្រតិបត្តិការ និងវិធានការចតរថយន្តក្រុង ត្រូវបានគ្រប់គ្រងដោយផ្ទាល់ដោយសាលារាជធានីភ្នំពេញ។

លើសពីនេះទៀត ប្រព័ន្ធច្បាប់ដែលគ្របដណ្តប់លើការដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុងទាំងមូលមិនគ្រប់គ្រាន់ទេ។ ឧទាហរណ៍ ការកំណត់ទីតាំងសេវាដឹកជញ្ជូនក្រៅប្រព័ន្ធសេវាហៅជិះ/ក្នុងច្បាប់ទាក់ទងនឹងផ្លូវ។

ម៉្យាងវិញទៀត ការងារទូរគមនាគមន៍បានចាប់ផ្តើមនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ជាមួយនឹងជំងឺរាតត្បាតកូវីដ ១៩។-ប៉ុន្តែ គេមិនច្បាស់ថា តើការងារទូរគមនាគមន៍ដែលជាវិធានការគ្រប់គ្រងតម្រូវការចរាចរណ៍ដ៏មានប្រសិទ្ធភាព នឹងចាប់ផ្តើមជាទម្រង់ការងារថ្មីឬយ៉ាងណានោះឡើយ។

៧.២.៤ បញ្ហាប្រឈមផ្នែកសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនទីក្រុង

មានសូចនាករចំនួន បី សម្រាប់វាស់វែងអំពីកម្រិតសេវាកម្មរបស់សេវាមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ រួមមាន “ចំនួនប្រជាជនគ្របដណ្តប់តាមផ្លូវរត់” “សមត្ថភាពដឹកជញ្ជូន” “ល្បឿនប្រតិបត្តិការ”។ នៅក្នុងផ្នែកនេះ សូចនាករណ៍ទាំង បី នេះនឹងត្រូវយកមកធ្វើការវិភាគបែបបរិមាណសម្រាប់ផ្លូវរត់រថយន្តក្រុងទាំង ១៣ ខ្សែ។

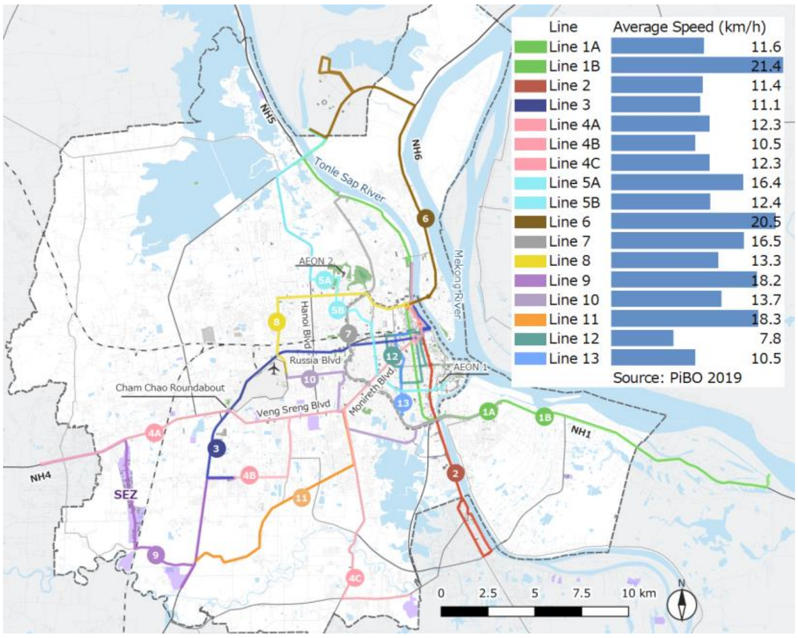
(១) រថយន្តក្រុងសាធារណៈ

ក) ការខកខានការធ្វើដំណើរបណ្តាលមកពីរថយន្តខូច និងការកកស្ទះចរាចរណ៍

គម្រោង PiBO តែងតែធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពយ៉ាងទៀងទាត់លើកម្រិតសេវាកម្មនៃសេវារថយន្តក្រុងសាធារណៈ។ នៅក្នុងឆ្នាំ ២០១៨ ភាគរយជាមធ្យមក្នុងការខកខានការធ្វើដំណើរ (ចំនួនការធ្វើដំណើររបស់រថយន្តក្រុងជាក់ស្តែងធៀបនឹងចំនួនធ្វើដំណើររថយន្តក្រុងដែលគ្រោងទុក) មានអត្រា ១៤.៨ ភាគរយ ប៉ុន្តែអត្រានេះបន្តកើនដល់ ៣០ ភាគរយ ជាមធ្យមនៅក្នុងឆ្នាំ ២០១៩។ គម្រោង PiBO ក៏បានធ្វើកំណត់ត្រាអំពីមូលហេតុនានាដែលធ្វើឱ្យមានការខកខានការធ្វើដំណើរ ដូចតទៅ៖ ចំនួនការខកខានពាក់កណ្តាលគឺបណ្តាលមកពីការខូចខាត ឬជួសជុលរថយន្តភ្លាមៗ ហើយចំនួនខកខានពាក់កណ្តាលទៀតគឺបណ្តាលមកពីការកកស្ទះចរាចរណ៍។

ខ) អស្ថេរភាព និងការថយចុះនៃល្បឿនប្រតិបត្តិការ

ល្បឿនប្រតិបត្តិការជាមធ្យមនៅតាមផ្លូវរត់រថយន្តសាធារណៈក្រុងទាំង ១៣ ខ្សែ ត្រូវបានវាស់ដោយគម្រោង PiBO កាលពីឆ្នាំ ២០១៩ ដូចមានបង្ហាញក្នុងរូបភាព ៧.២.៦។ ល្បឿនប្រតិបត្តិការតាមផ្លូវរត់ជារង្វង់ក្នុងតំបន់កណ្តាលក្រុង (ផ្លូវរត់លេខ ១២ និង លេខ ១៣) មានតម្លៃប្រហែល ៨~១០ គីឡូម៉ែត្រ/ម៉ោង ហើយចំណែកផ្លូវរត់លេខ ១ ដល់លេខ ៤ ដែលភ្ជាប់ពីតំបន់កណ្តាលក្រុងទៅកាន់តំបន់ជាយក្រុង មានល្បឿនប្រតិបត្តិការប្រហែល ១០~១២ គីឡូម៉ែត្រ/ម៉ោង។ មូលហេតុចំបងដែលបង្កឱ្យមានភាពយឺតយ៉ាវនៃល្បឿនប្រតិបត្តិការនេះគឺ ការកកស្ទះចរាចរណ៍ ហើយគេសង្កេតឃើញល្បឿនមានភាពយឺតយ៉ាវខ្លាំង គឺក្នុងអំឡុងពេលម៉ោងមមាញឹកពេលព្រឹក និងពេលល្ងាច។



ប្រភព៖JST ផ្អែកលើការវិភាគក្រុមសិក្សា PiBO

រូបភាព ៧.២.៦ ល្បឿនប្រតិបត្តិការរបស់រថយន្តក្រុងសាធារណៈ

គ) សេវាគ្របដណ្តប់រថយន្តក្រុងមានកម្រិតទាប

តារាង ៧.២.១ បានបង្ហាញថាផ្ទៃក្រឡា និងចំនួនប្រជាជនដែលស្ថិតនៅចម្ងាយ ៥០០ ម៉ែត្រ ១០០០ ម៉ែត្រ និង ១៥០០ ម៉ែត្រ សង្ខាងផ្លូវរត់រថយន្តក្រុងទាំង ១៣ ខ្សែ និងអត្រាផ្ទៃក្រឡា និងចំនួនប្រជាជនក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ។ ផចំពោះមូលដ្ឋានចំនួនប្រជាជន អត្រាគ្របដណ្តប់មានចំនួន ៥៧ ភាគរយ ក្នុងចម្ងាយ ៥០០ ម៉ែត្រ និង ៧៧ ភាគរយ ក្នុងចម្ងាយ ១០០០ ម៉ែត្រ និង ៨៤% ភាគរយ ក្នុងចម្ងាយ ១៥០០ ម៉ែត្រសង្ខាងតំបន់ផ្លូវរត់។ ថ្វីត្បិតតែការចូលទៅប្រើប្រាស់សេវាជាក់ស្តែង គឺអាស្រ័យទៅនឹងលក្ខខណ្ឌនៃចិញ្ចើមផ្លូវ និងគំនូសសញ្ញាអ្នកថ្មើរជើងឆ្លងកាត់ក៏ដោយ ក៏ផ្អែកលើទស្សនៈម៉ាក្រូ គេអាចនិយាយបានថា ផ្លូវរត់ទាំង ១៣ ខ្សែ របស់រថយន្តក្រុងសាធារណៈ មានដំណើរការប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព។

តារាង ៧.២.១ ផ្ទៃក្រឡា និង ចំនួនប្រជាជនក្នុងតំបន់គ្រប់ដណ្តប់ដោយសេវារថយន្តក្រុងសាធារណៈ

	ផ្ទៃដីសរុប	៥០០ ម៉ែត្រ	១០០០ ម៉ែត្រ	១៥០០ ម៉ែត្រ
ផ្ទៃក្រឡា (sqkm)	៦៩២	១៨១	៣០២	៣៨០
ផ្ទៃក្រឡា(%)	១០០%	២៦%	៤៤%	៥៥%
ចំនួនប្រជាជន	១.៤៩៥.៣៧៩	៨៤៥.៣៩២	១.១៤៤.៤៩៧	១.២៥៩.៤៦៨
ចំនួនប្រជាជន(%)	១០០%	៥៧%	៧៧%	៨៤%

ប្រភព: JST

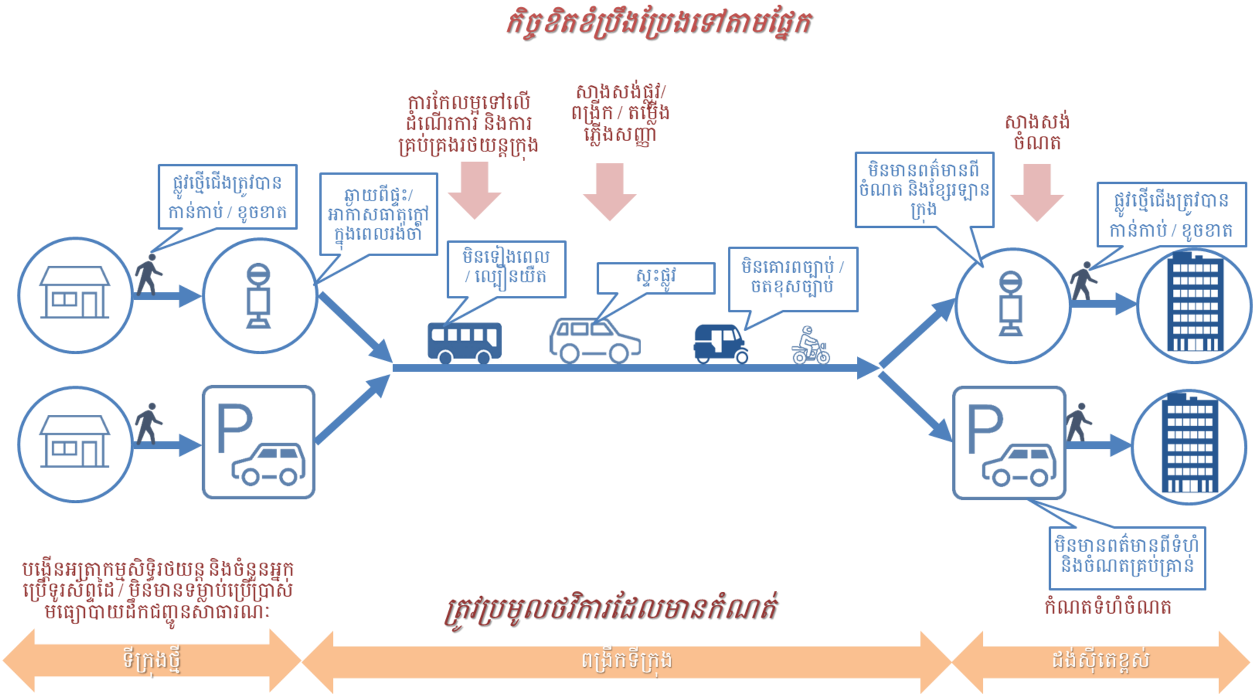
(២) ផ្លូវហាយវ៉េ

ល្បឿនធ្វើដំណើរជាមធ្យម នៅតាមបណ្តាផ្លូវធំៗ មានការថយចុះ ក្នុងសមាមាត្រទៅនឹងទំហំចរាចរណ៍ ។ មានន័យថាតម្រូវការចរាចរណ៍យានយន្តបានកើនឡើងលើសពីសមត្ថភាពផ្ទុករបស់ផ្លូវហាយវ៉េ ។

៧.៣ បញ្ហាប្រឈមនៅក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុងនិងការវិភាគទំនាក់ទំនងមូលហេតុ

៧.៣.១ កិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងតាមផ្នែកដើម្បីកែលម្អវិស័យដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុង

ដើម្បីកែលម្អការដឹកជញ្ជូនក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ការខិតខំប្រឹងប្រែងជាច្រើនដូចជា ការអភិវឌ្ឍ និងការពង្រីកផ្លូវក្នុងទីក្រុង ការដំឡើងស្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍ ប្រតិបត្តិការរថយន្តក្រុងជាដើម ត្រូវបានធ្វើឡូងដោយផ្អែកលើ PPUTMP ។ ទោះជាយ៉ាងណាកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងទាំងនោះមានការបែងចែកតាមផ្នែក និងគ្មានប្រសិទ្ធភាពមិនអាចផ្លាស់ប្តូរអាកប្បកិរិយារបស់ប្រជាពលរដ្ឋបានឡើយ ពោលគឺការផ្លាស់ប្តូរពីអ្នកប្រើប្រាស់យានយន្តឯកជនមកជាអ្នកប្រើប្រាស់សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ។ ដើម្បីនាំមកនូវការផ្លាស់ប្តូរអាកប្បកិរិយារបស់ប្រជាពលរដ្ឋក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ចាំបាច់ត្រូវឈរចាប់ផ្តើមពីទស្សនៈរបស់អ្នកប្រើប្រាស់ ភ្ជាប់ជាមួយនឹងកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងតាមផ្នែកប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព និងធានាបាននូវមធ្យោបាយធ្វើដំណើរប្រកបដោយផាសុកភាព និងទីតាំងពីចំណុចចាប់ដើមទៅកាន់គោលដៅ។

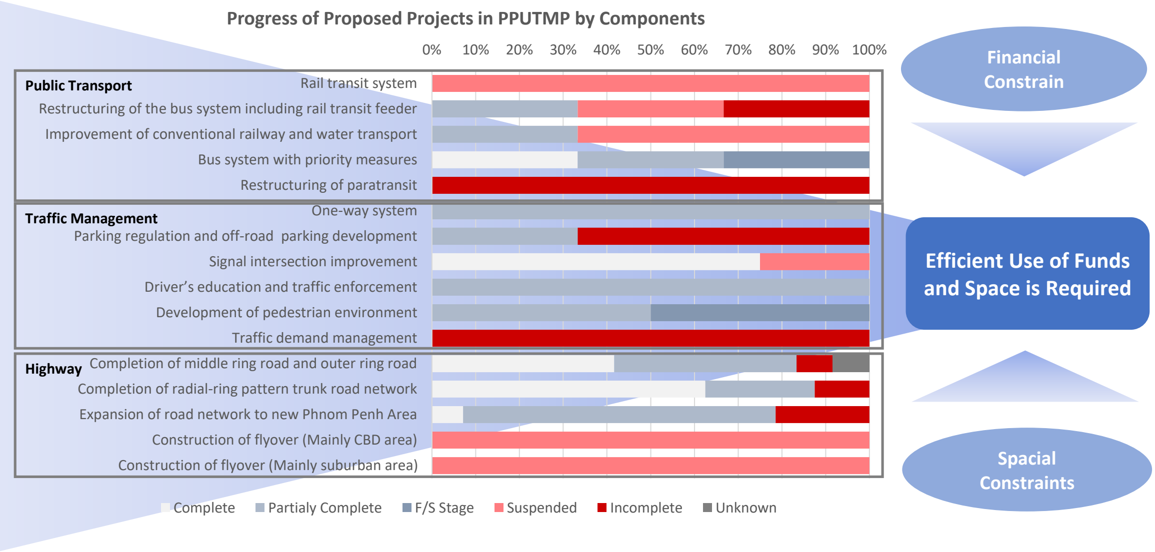


ប្រភព៖ JST

រូបភាព ៧.៣.១ កិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងកន្លងមកដើម្បីកែលម្អសេវាដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុង និងបញ្ហាដែលកំពុងកើតមាន

ដូចដែលបានបង្ហាញក្នុងចំណុច ៦.១ គម្រោងមួយចំនួនដែលបានស្នើឡើងនៅក្នុង PPUTMP ដែលតម្រូវឱ្យមានការវិនិយោគ និងការផ្លាស់ប្តូរទីតាំងទ្រង់ទ្រាយធំ ដូចជាការអភិវឌ្ឍផ្លូវរថភ្លើងក្នុងទីក្រុង និងការសាងសង់ស្ពានអាកាសនៅក្នុងតំបន់បណ្តុំមជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្មទីប្រជុំជន/មិនត្រូវបានអនុវត្ត ដោយសារតែឧបសគ្គផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុ និងបរិយាកាសសង្គម។ ទាក់ទងនឹងវិធានការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ បើទោះបីជាគម្រោងចំណុចប្រសព្វមានភ្លើងស្តុបត្រូវបានអនុវត្តក៏ដោយ ក៏វឌ្ឍនភាពនៃវិធានការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ដែលជំរុញការដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ដូចជា ការកែលម្អចិញ្ចើមផ្លូវ ការគ្រប់គ្រងតម្រូវការចរាចរណ៍ និងប្រព័ន្ធផ្លូវឯកទិសនៅមានកម្រិតដដែរ។ នៅពេលអនាគត វានឹងជាការចាំបាច់ក្នុងការប្រើប្រាស់ជាអតិបរមានូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ សម្ភារៈបរិក្ខារ និងទីតាំងដែលមានស្រាប់ ដោយមិនចាំបាច់មានការវិនិយោគទ្រង់ទ្រាយធំ ឬការផ្លាស់ប្តូរទី

តាំងទ្រង់ទ្រាយធំនោះឡើយ និងដើម្បីកែលម្អសេវាដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុងឱ្យមានភាពប្រសើរឡើង ដោយរួមបញ្ចូលគ្នានូវវិធានការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍សមស្រប។

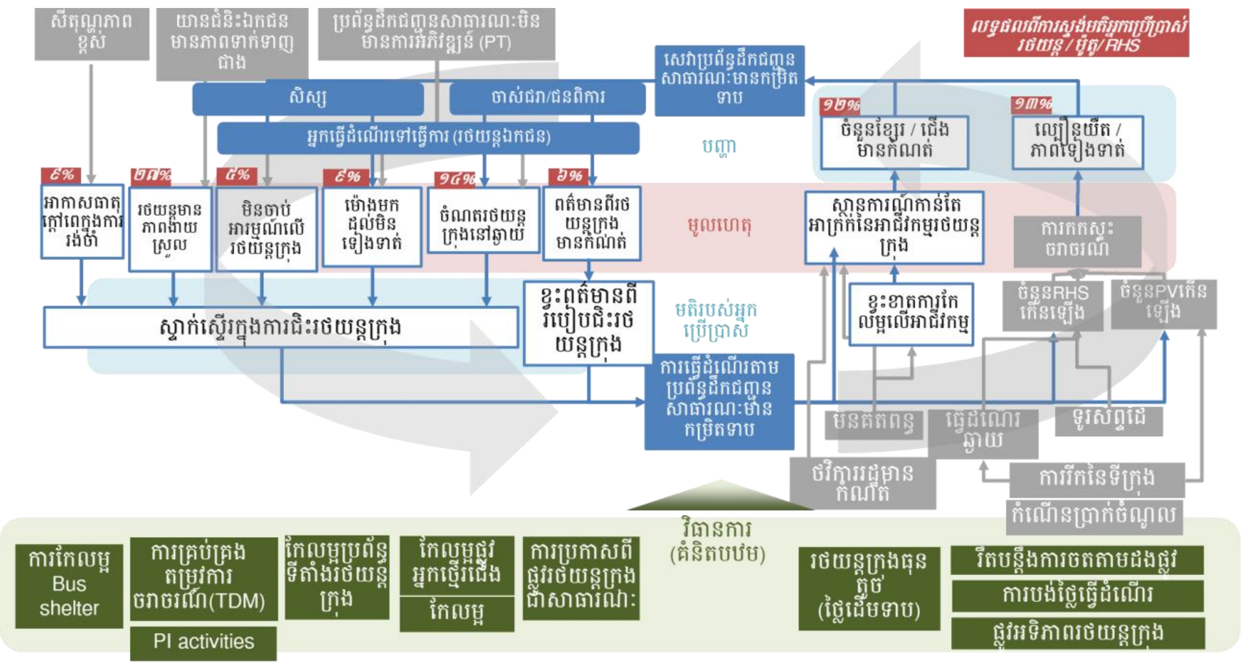


ប្រភព៖ JST

រូបភាព ៧.៣.២ វឌ្ឍនភាពនៃគម្រោងដែលបានស្នើឡើងនៅក្នុង PPUTMP និងទិសដៅអនាគតនៃការកែលម្អសេវាដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុង

៧.៣.២ ការវិភាគទំនាក់ទំនងមូលហេតុលើបញ្ហាប្រឈមដើម្បីលើកកម្ពស់ការដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ

ការសិក្សាផ្តោតជាពិសេសទៅលើមូលហេតុនៃការជាប់គាំងស្តីពីការពង្រីកការប្រើប្រាស់ការដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ដែលជាគោលដៅមួយក្នុងចំណោមគោលដៅនានារបស់ PPUTMP។ រូបភាពខាងក្រោមបង្ហាញពីបញ្ហាប្រឈម និងវិធានការដែលត្រូវបានកំណត់នៅក្នុងការសិក្សានេះ។



ប្រភព៖ JST

រូបភាព ៧.៣.៣ បញ្ហាប្រឈមសម្រាប់ការសម្រេចបាននូវគោលដៅនៃ PPUTMP និងទំនាក់ទំនងមូលហេតុ

ទាក់ទងនឹងរថយន្តក្រុងដែលដើរតួនាទីយ៉ាងសំខាន់ក្នុងការដឹកជញ្ជូនសាធារណៈក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ មូលហេតុចម្បងដែលអ្នកប្រើប្រាស់សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនហៅតាមរយៈទូរសព្ទដៃ (RHS) មិនប្រើប្រាស់រថយន្តក្រុងគឺ “ចំណតរថយន្តក្រុងនៅឆ្ងាយពីចំណុចចាប់ដើម/គោលដៅ” “រថយន្តក្រុងយឺត” និង “ផ្លូវរថយន្តក្រុងមានកំណត់” នេះបើយោងតាមការស្ទង់មតិដោយការសម្ភាសអ្នកប្រើប្រាស់សេវាដឹកជញ្ជូន RHS ដែលធ្វើឡើងដោយ JST ដូចដែលបានបង្ហាញនៅក្នុងរូបភាព ៧.៣.៣។

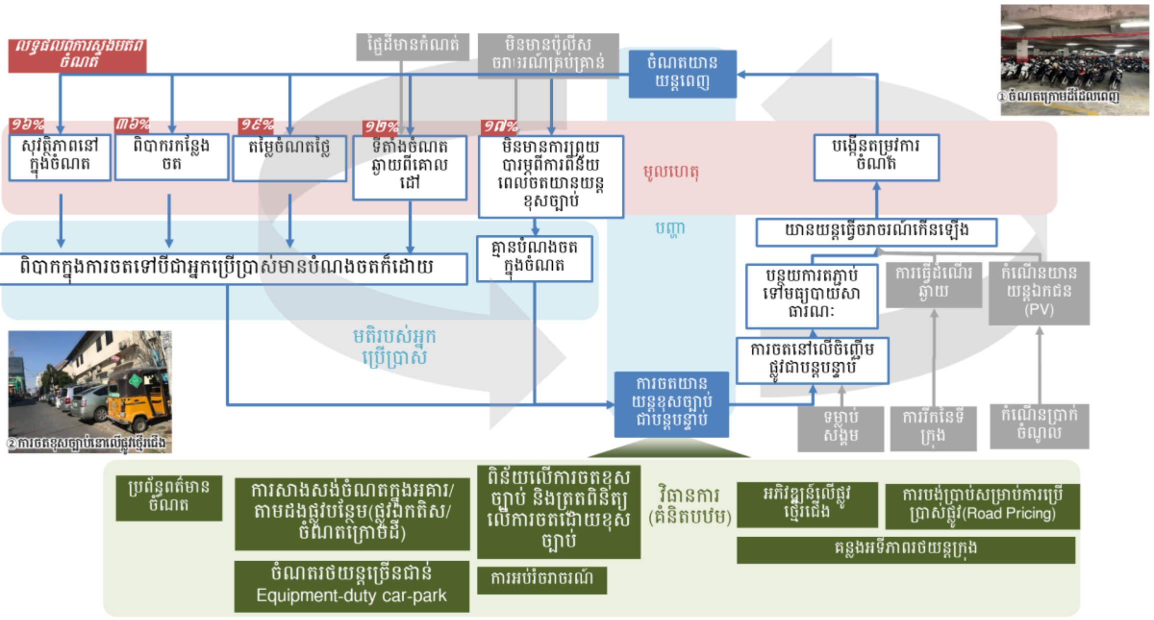
សម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវធ្វើដំណើរទៅកាន់ចំណតរថយន្តក្រុងឱ្យកាន់តែមានភាពងាយស្រួល ដោយការបង្ហិតឱ្យកាន់តែជិតនូវ “គម្លាតផ្លូវចិត្ត” តាមរយៈការធ្វើឱ្យបរិយាកាសនៃផ្លូវសម្រាប់អ្នកថ្មើរជើងប្រសើរឡើង នឹងមានប្រសិទ្ធភាព ក៏ដូចជាកាត់បន្ថយ “គម្លាតរាងកាយ” តាមរយៈការកែប្រែគម្លាតចម្ងាយរវាងចំណតឈប់រថយន្តក្រុង និងពង្រីកបណ្តាញរថយន្តក្រុង។ លើសពីនេះ វាក៏អាចធ្វើទៅបានផងដែរ ដើម្បីបង្កើនផ្ទៃគ្របដណ្តប់ដល់ចំណតឈប់រថយន្តក្រុង ដោយកំណត់តួនាទីផ្គត់ផ្គង់សម្រាប់រថយន្តក្រុងទៅឱ្យសេវាកម្មដឹកជញ្ជូន RHS និងការស្ថាបនាចំណុចផ្ទេរមធ្យោបាយរវាងសេវាកម្មដឹកជញ្ជូន RHS និងរថយន្តក្រុង។

៧.៣.៣ ការវិភាគទំនាក់ទំនងមូលហេតុលើបញ្ហាចំណតនៅតាមផ្លូវ

ការចតរថយន្តខុសច្បាប់នៅលើចិញ្ចើមផ្លូវ គឺជាមូលហេតុមួយដែលធ្វើឱ្យបរិយាកាសធ្វើដំណើរទៅកាន់ចំណតរថយន្តក្រុងមិនមានសុវត្ថិភាព។ រូបភាពខាងក្រោមបង្ហាញពីលទ្ធផលនៃការវិភាគទំនាក់ទំនងមូលហេតុអំពីការចតរថយន្តខុសច្បាប់ដោយផ្អែកលើលទ្ធផលនៃការសិក្សាអំពីស្ថានភាពចតរថយន្ត និងវិធានការដើម្បីកែលម្អ។

ជាមូលហេតុនៃការមិនចតរថយន្តនៅតាមចំណតនោះ អ្នកឆ្លើយសម្ភាសន៍ ៣៦% បានលើកឡើងពីបញ្ហាថ្លៃចំណត បន្ទាប់មក ៣០% នៃអ្នកឆ្លើយសម្ភាសន៍ថា មិនអាចរកចំណតទំនេរចតបាន ហើយ ២១% នៃអ្នកឆ្លើយសម្ភាសន៍បានលើកឡើងថាមិនមានចំណតរថយន្តនៅជិតតំបន់គោលដៅ។ បន្ថែមពីលើបញ្ហានៃសមត្ថភាពចតរថយន្ត វាក៏ជាការចាំបាច់ក្នុងការផ្តល់ព័ត៌មានអំពីកន្លែងចតរថយន្តផងដែរ។

ដោយគិតពីកត្តាថវិកា និងបញ្ហាដី វាមានប្រសិទ្ធភាពក្នុងការផ្ដល់ព័ត៌មានអំពីចំណតចត ព្រោះវាធ្វើឱ្យការប្រើប្រាស់កន្លែងចតរថយន្តដែលមានស្រាប់បានល្អបំផុត។



ប្រភព៖ JST

រូបភាព ៧.៣.៤ ទំនាក់ទំនងមូលហេតុអំពីបញ្ហាចំណតនៅតាមផ្លូវ

ជំពូកទី ៨ សេណារីយ៉ូអភិវឌ្ឍន៍

៨.១ សេណារីយ៉ូអភិវឌ្ឍន៍នៃ PPUTMP

៨.១.១ យុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ចំនួនប្រាំនៅក្នុង PPUTMP

PPUTMP កំណត់សូចនាករគោលដៅចំនួនបួនខាងក្រោមសម្រាប់គោលដៅអភិវឌ្ឍន៍ "ដើម្បីរក្សាស្ថានភាពទីក្រុងដែលមិនប៉ះពាល់ដល់ប្រជាជន បរិស្ថាន និងធ្វើឱ្យសកម្មភាពទីក្រុងមានភាពរស់រវើក" ។

- សូចនាករគោលដៅទី១៖ ដើម្បីអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុងដែលមានជាង៣០%នៃអ្នកធ្វើដំណើរសរុបដែលប្រើប្រាស់សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈនៅឆ្នាំ ២០៣៥។
- សូចនាករគោលដៅទី២៖ ដើម្បីអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុងដែលមានសមាមាត្របរិមាណធៀបនឹងសមត្ថភាពតិចជាង ១.0 នៅកណ្តាលទីក្រុង។
- សូចនាករគោលដៅទី៣៖ ដើម្បីរក្សាល្បឿនធ្វើដំណើរនៅកណ្តាលទីក្រុងនៅកម្រិតលើសពី២០គីឡូម៉ែត្រក្នុងមួយម៉ោង។
- សូចនាករគោលដៅទី៤៖ ដើម្បីអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុងជាមួយនឹងការកាត់បន្ថយ១០%នៃបរិមាណការបំពុលបរិយាកាសពីយានយន្ត ដូចជា CO_2 និង NO_x ពីករណី "ការមិនបានធ្វើអ្វីសោះ"។

យុទ្ធសាស្ត្រចំនួនប្រាំខាងក្រោមសម្រាប់សេវាកដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ផ្លូវហាយវេ និងការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ត្រូវបានស្នើឡើងនៅក្នុង PPUTMP សម្រាប់ការសម្រេចឱ្យបាននូវគោលដៅទាំងនេះ។

- យុទ្ធសាស្ត្រទី១ នៅក្នុង PPUTMP៖ ការបង្កើតប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុងដែលមិនប៉ះពាល់ដល់មនុស្ស និងបរិស្ថានជាមួយនឹងការបម្លាស់ទីខ្ពស់ និងការបំពេញតម្រូវការរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ។
- យុទ្ធសាស្ត្រទី ២ នៅក្នុង PPUTMP៖ ការបង្កើតក្របខណ្ឌរូបវន្តនៃទីក្រុង និងការបង្កើតការតភ្ជាប់ដោយរលូនរវាងទីក្រុងធំៗក្នុងអនុតំបន់មេគង្គ។
- យុទ្ធសាស្ត្រទី៣ នៅក្នុង PPUTMP៖ ការប្រើប្រាស់អតិបរមានៃកន្លែងដឹកជញ្ជូនដែលមានស្រាប់ រួមទាំងកន្លែងផ្លូវក្រោមដី និងកន្លែងទីខ្ពស់នៅកណ្តាលទីក្រុង។
- យុទ្ធសាស្ត្រទី ៤ នៅក្នុង PPUTMP៖ រំហូរចរាចរប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនទំនិញ
- យុទ្ធសាស្ត្រទី៥ នៅក្នុង PPUTMP៖ ការពិចារណាអំពីបរិស្ថានសង្គម និងការបង្កើត/ការរៀបចំដែលទាក់ទងនឹងការដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុងសមស្របគឺជាគោលគំនិតជាមូលដ្ឋានក្នុងការអភិវឌ្ឍផែនការមេ។

៨.១.២ ការពិនិត្យឡើងវិញអំពីកត្តាខាងក្រៅ និងខាងក្នុងនៃការអភិវឌ្ឍ PPUTMP

PPUTMP កំណត់កត្តាខាងក្រៅ និងខាងក្នុងនៃការអភិវឌ្ឍការដឹកជញ្ជូនទីក្រុង ស្របតាមសូចនាករសេដ្ឋកិច្ច-សង្គម និងទិសដៅនៃការអភិវឌ្ឍទីក្រុង។ ភាពខុសគ្នារវាងលក្ខខណ្ឌខាងក្រៅ និងខាងក្នុងដែលបានសន្មតនៅក្នុងសេណារីយ៉ូនៃការអភិវឌ្ឍ PPUTMP និងស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ន ត្រូវបានសង្ខេបដូចខាងក្រោម។

- [សូចនាករសេដ្ឋកិច្ចសង្គម]៖ ចំនួនប្រជាជននៅរាជធានីភ្នំពេញបានកើនឡើងដល់២,២៨លាននាក់ក្នុងឆ្នាំ ២០១៩ ដែលកៀកនឹងចំនួនប្រជាជនដែលបានប៉ាន់ស្មាននៅក្នុង PPUTMP (២,៤លាននាក់ក្នុងឆ្នាំ ២០២០)។ ម៉្យាងវិញទៀត ភាគរយនៃគ្រួសារដែលមានរថយន្តមួយគ្រឿង ឬច្រើនគ្រឿងបានឈានដល់ ២៧% ក្នុងឆ្នាំ ២០២០ដែលខ្ពស់ជាងភាគរយដែលបានសន្មតនៅក្នុង PPUTMP (២៤% ក្នុងឆ្នាំ ២០២០)។
- [ទិសដៅនៃការអភិវឌ្ឍទីក្រុង ៖ ដូចដែលបានរំពឹងទុកនៅក្នុង[PPUTMP ការអភិវឌ្ឍឡើងវិញនៅចំកណ្តាលទីក្រុង និងការអភិវឌ្ឍទីក្រុងខ្នាតធំនៅតំបន់ជាយក្រុងកំពុងតែបន្ត។ ប៉ុន្តែ ចាប់ពីឆ្នាំ ២០១៨ ដល់ឆ្នាំ ២០១៩ ចំនួនប្រជាជននៃតំបន់បណ្តុំមជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្មទីប្រជុំជនបានថ/យចុះនៅអត្រាកំណើនប្រចាំឆ្នាំ នៃ -១០៤,% ចំណែកឯចំនួនប្រជាជននៃតំបន់ផ្សេងទៀតបានកើនឡើងនៅអត្រាកំណើនប្រចាំឆ្នាំ ៥%៥២, ដែលមានន័យថា តំបន់កណ្តាលទីក្រុងកំពុងប្រែក្លាយជាតំបន់ទំនាប។
- [ទិសដៅនៃការអភិវឌ្ឍវិស័យដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុងបណ្តាញដឹកជញ្ជូនសាធារណៈត្រូវបានបង្កើតឡើងជាមួយនឹង [សេវារថយន្តក្រុង ប៉ុន្តែ ចំណែកនៃការដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ រថយន្តក្រុងស្មើនឹងការធ្វើដំណើរទាំងអស់នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញគឺមិនលើសពី ១% ដែលទាបជាងគួរឱ្យកត់សម្គាល់នៃគោលដៅរបស់ PPUTMPដែលមាន១០%។ ការកកស្ទះចរាចរណ៍នៅតែមាននៅក្នុងទីក្រុង ទោះបីជាគម្រោងផ្លូវហាយវេមួយចំនួន ដូចជាការសាងសង់ផ្លូវក្រវាត់ក្រុង និងស្ពានអាកាសផ្លូវក្រោម/ដីនៅតាមផ្លូវប្រសព្វសំខាន់ៗកំពុងដំណើរការសាងសង់ក៏ដោយ។

តារាង ៨.១.១ កត្តាខាងក្រៅ និងខាងក្នុងដែលបានសន្មត និងលក្ខខណ្ឌនៅក្នុង PPUTMP

សេណារីយ៉ូ	២០១៦	២០២០	២០២៥	២០៣០	២០៣៥
សេដ្ឋកិច្ចសង្គម	ចំនួនប្រជាជន៖ ២,១៤ លាននាក់ ផលិតផលក្នុងស្រុកសរុបសម្រាប់មនុស្សម្នាក់៖ ១.៣៤៥ ដុល្លារអាមេរិក (ឆ្នាំ ២០១៦)	ចំនួនប្រជាជន៖ ២,៤០លាននាក់ ផលិតផលក្នុងស្រុកសរុបសម្រាប់មនុស្សម្នាក់៖ ១.៨៩២ដុល្លារអាមេរិក (ឆ្នាំ ២០២០)	ចំនួនប្រជាជន៖ ២,៦៤ លាននាក់ ផលិតផលក្នុងស្រុកសរុបសម្រាប់មនុស្សម្នាក់៖ ២.៨៩៩ដុល្លារអាមេរិក (២០២៥)	ចំនួនប្រជាជន៖ ២,៧៧ លាននាក់ ផលិតផលក្នុងស្រុកសរុបសម្រាប់មនុស្សម្នាក់៖ ៤.៥០៣ ដុល្លារអាមេរិក (2030)	ចំនួនប្រជាជន៖ ២,៨៧ លាននាក់ ផលិតផលក្នុងស្រុកសរុបសម្រាប់មនុស្សម្នាក់៖ ៧.០៥៣ ដុល្លារអាមេរិក (២០៣៥)
ការអភិវឌ្ឍទីក្រុង	- ការអភិវឌ្ឍតំបន់កណ្តាលទីក្រុងឡើងវិញ (អគារពាណិជ្ជកម្ម ខុនដូ) - ការអភិវឌ្ឍទីក្រុងខ្នាតធំចំនួន៨នៅជាយក្រុង - ការធ្វើនគរូបនីយកម្មនៅតំបន់ខាងលិច ខាងជើង និងខាងត្បូង	ដូចគ្នានៅខាងឆ្វេង	- ការអភិវឌ្ឍតំបន់កណ្តាលទីក្រុងឡើងវិញ (អគារពាណិជ្ជកម្ម ខុនដូ) - ការអភិវឌ្ឍស្ថានីយដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ និងការអភិវឌ្ឍនៅតំបន់ជុំវិញ - ការធ្វើនគរូបនីយកម្មនៅតំបន់ខាងលិច ខាងជើង និងខាងត្បូង - ការផ្លាស់ប្តូរទីតាំងរោងចក្រ និងភស្តុភារកម្មទៅកាន់តំបន់ជាយក្រុង	ដូចគ្នានៅខាងឆ្វេង	ដូចគ្នានៅខាងឆ្វេង

សេណារីយ៉ូ	២០១៦	២០២០	២០២៥	២០៣០	២០៣៥
គោលគំនិតជាមូលដ្ឋាននៃការអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុង	- ការផ្តល់សនិទានភាព និងការបង្កើនប្រសិទ្ធភាពនៃរំហូរចរាចក្នុងកណ្តាលទីក្រុង (ការកែសម្រួលភ្លើងសញ្ញា ផ្លូវឯកទិស ការគ្រប់គ្រងចំណតរថយន្ត បទប្បញ្ញត្តិទាក់ទងនឹងភស្តុភារកម្ម) - ការលើកកម្ពស់ការបម្លាស់ទីរបស់ប្រជាពលរដ្ឋដោយការដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ - ជំនួយ/មគ្គុទ្ទេសក៍សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍទីក្រុងនៅតំបន់ជាយក្រុង (ផ្លូវហាយវេ សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ)	- ការអភិវឌ្ឍបណ្តាញផ្លូវក្រវាត់ក្រុង - ការកែលម្អភាពងាយស្រួលនៃចិញ្ចើមផ្លូវ - ការលើកកម្ពស់ការបម្លាស់ទីរបស់ប្រជាពលរដ្ឋដោយការដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ - ជំនួយ/មគ្គុទ្ទេសក៍សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍទីក្រុងនៅតំបន់ជាយក្រុង (ផ្លូវថ្នល់ សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ) - បណ្តាញដឹកជញ្ជូនសម្រាប់ទ្រង់ទ្រាយធំ	- ការអភិវឌ្ឍបណ្តាញផ្លូវក្រវាត់ក្រុង - ការលើកកម្ពស់ការបម្លាស់ទីរបស់ប្រជាពលរដ្ឋដោយការដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ - ជំនួយ/មគ្គុទ្ទេសក៍សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍទីក្រុងនៅតំបន់ជាយក្រុង (ផ្លូវថ្នល់ សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ) - គាំទ្រ/ផ្សព្វផ្សាយសម្រាប់ការរៀបចំឡើងវិញ និងទីតាំងផ្តល់សេវាកម្មភស្តុភារកម្ម និងធ្វើសនិទានកម្មសម្រាប់ទីតាំងភស្តុភារកម្ម និងរោងចក្រ	- ការអភិវឌ្ឍតំបន់កណ្តាលទីក្រុងឡើងវិញ រួមជាមួយនឹងមជ្ឈមណ្ឌលដឹកជញ្ជូន និងការផ្សព្វផ្សាយ/ការគាំទ្រសម្រាប់តំបន់ទីក្រុងថ្មីនៅតំបន់ជាយក្រុងជាមួយ TOD - ការលើកកម្ពស់ការបម្លាស់ទីរបស់ប្រជាពលរដ្ឋដោយការដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ	ដូចគ្នានៅខាងឆ្វេង
ភាគរយនៃការធ្វើដំណើរតាមសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ	៥%	១០%			៣០%

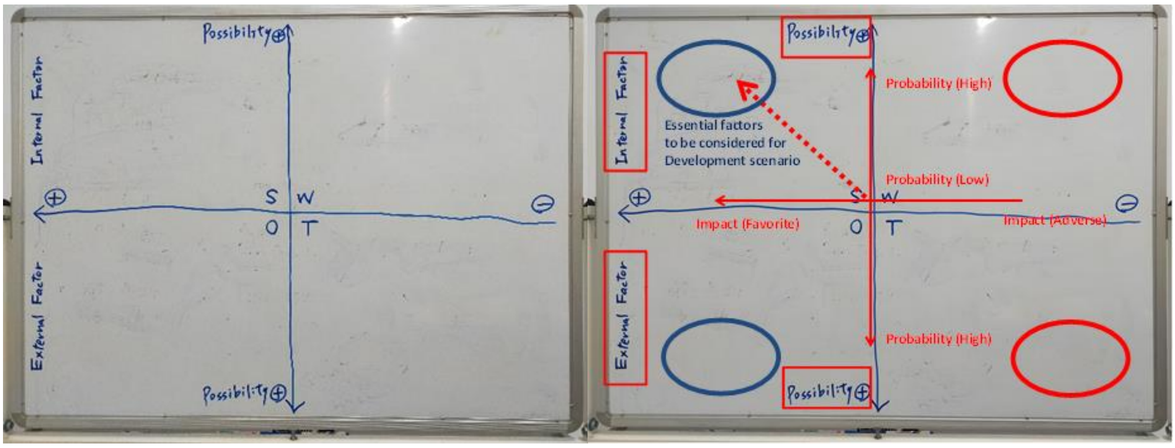
ប្រភព៖ JST

៨.២ ការវិភាគ SWOT

ដើម្បីបង្កើតយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ក្នុងការដោះស្រាយ និងកែលម្អបញ្ហាដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុងក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ការវិភាគ SWOT ត្រូវបានធ្វើឡើងដើម្បីវិភាគកត្តាខាងក្នុងទាក់ទងនឹង" ចំណុចខ្លាំង" និង "ចំណុចខ្សោយ" និងកត្តាខាងក្រៅទាក់ទងនឹង "ឱកាស" និង "ការគំរាមកំហែង។" កត្តាទាំងនេះត្រូវបានវិភាគ និងពិចារណាក្នុងការលើកឡើងពីយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ឆ្លើយតបទៅនឹងការផ្លាស់ប្តូរបរិយាកាសបន្ទាប់ពី PPUTMP។

៨.២.១ ទិដ្ឋភាពទូទៅនៃការវិភាគ SWOT

កត្តាបរិស្ថានត្រូវបានចាត់ថ្នាក់ទៅជាប្រភេទ SWOT ដោយពិចារណាអំពីលទ្ធភាពនៃកត្តាបរិស្ថាននីមួយៗ និងផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន/អវិជ្ជមានរបស់វាទៅលើវិស័យដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុងទាក់ទងនឹងបរិស្ថាន។ កត្តាខាងក្រៅអាចត្រូវបានចាត់ថ្នាក់ទៅជា “ទិសដៅនៃការអភិវឌ្ឍទីក្រុង” “និន្នាការហិរញ្ញវត្ថុ និងសេដ្ឋកិច្ច” និង “និន្នាការបច្ចេកវិទ្យា បរិស្ថាន សង្គម និងវប្បធម៌” ចំណែកឯកត្តាខាងក្នុងអាចត្រូវបានចាត់ថ្នាក់ទៅជា “ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងការដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុង” “សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ និងការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍” និង “ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក”។ ក្នុងចំណោមកត្តាខាងក្រៅ និងខាងក្នុង យុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ត្រូវបានបង្កើតឡើង ដោយផ្តោតលើកត្តាដែលមានលទ្ធភាពខ្ពស់ និងផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន/អវិជ្ជមាន។



ប្រភព៖ JST

រូបភាព ៨.២.១ ការវិភាគ SWOT

៨.២.២ កត្តាខាងក្រៅ

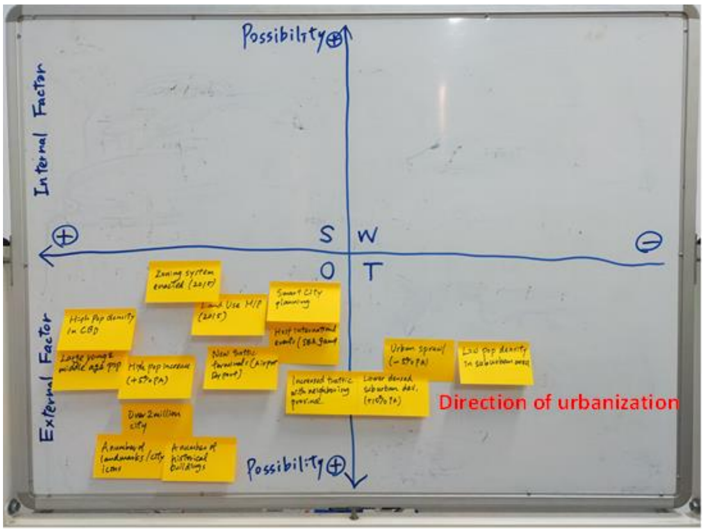
ផ្នែកនេះសង្ខេបពីកត្តាខាងក្រៅដែលជះឥទ្ធិពលដល់បញ្ហាដឹកជញ្ជូនក្នុងរាជធានីភ្នំពេញទៅជាឱកាស និងការគំរាមកំហែង។

(១) ទិសដៅនៃការអភិវឌ្ឍក្នុងទីក្រុង

រាជធានីភ្នំពេញត្រូវបានអភិវឌ្ឍដោយលក្ខណៈសិប្បនិម្មិត និងលក្ខណៈជាប្រព័ន្ធក្នុងអំឡុងអាណានិគមបារាំងពីឆ្នាំ ១៨៦៣ ដល់ឆ្នាំ ១៩៥៣ ជាកន្លែងពិសោធន៍សម្រាប់ការរៀបចំផែនការទីក្រុង និងការអភិវឌ្ឍសម្រាប់ការផ្លាស់ប្តូរទីតាំងនៃរាជធានីរបស់កម្ពុជាមករាជធានីភ្នំពេញ។ ទីក្រុងនេះត្រូវបានគ្រោងទុកជាប្រព័ន្ធ ដោយបំពេញបន្ថែមដោយទន្លេមេគង្គ និងទន្លេសាបជាមួយនឹងផ្លូវទឹកសិប្បនិម្មិត ដើម្បីធានាបាននូវបណ្តាញភ័ស្តុភារកម្ម ការសាងសង់សំណង់ស្ថាបត្យកម្មអាណានិគមសម្រាប់សម្គាល់ទីតាំង ប្លង់ផ្លូវធ្វើដំណើរ និងការដាក់ផ្លាកសញ្ញាសម្គាល់ចំកណ្តាល ការបែងចែកមុខងារតាមដងផ្លូវ ការអភិវឌ្ឍតាមប្រភេទផ្លូវដែលលុបបំបាត់តាមរយៈចរាចរណ៍ និង ការបង្កើតកន្លែងសម្រាប់ថ្មើរជើងជាដើម។

ចាប់ពីឆ្នាំ ២០០៨ ដល់ឆ្នាំ ២០១៩ អត្រាកំណើនប្រចាំឆ្នាំនៃចំនួនប្រជាជននៅក្នុងតំបន់បណ្តុំមជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្ម/ទីប្រជុំជន គឺ -១,០៤% ខណៈពេលដែលនៅក្នុងតំបន់មិនមែនជាតំបន់បណ្តុំមជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្ម/ទីប្រជុំជន គឺ ៥,៥២% ។ ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ មានគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍លំនៅដ្ឋានសរុបចំនួន ១០១ ដែលក្នុងនោះមាន ៥៤ គម្រោងសម្រាប់លំនៅដ្ឋាន និង ៤៧ គម្រោងសម្រាប់ខុនដូ។

[ការវិភាគ SWOT] កត្តាដែលអាចធ្វើទៅបានខ្ពស់ ហើយរំពឹងថា នឹងមានផលប៉ះពាល់ជាវិជ្ជមានលើការដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុង រួមមាន "ដង់ស៊ីតេប្រជាជនខ្ពស់នៅក្នុងតំបន់បណ្តុំមជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្ម/ទីប្រជុំជន" "ភាគរយខ្ពស់នៃចំនួនប្រជាជនវ័យក្មេង និងប្រជាជនដែលកំពុងបម្រើការងារ" "អត្រាកំណើនប្រជាជនខ្ពស់៥% ក្នុងមួយឆ្នាំ" "អគារប្រវត្តិសាស្ត្រជាច្រើន និងអត្តិភាពនៃទីតាំងសម្គាល់ដែលជានិមិត្តរូបទីក្រុង"។ ម្យ៉ាងវិញទៀត កត្តាដែលត្រូវបានគេរំពឹងថា នឹងជះឥទ្ធិពលអវិជ្ជមានលើការដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុងផងដែរ រួមមាន "ដង់ស៊ីតេប្រជាជនទាបនៅក្នុងតំបន់មិនមែនជាតំបន់បណ្តុំមជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្ម/ទីប្រជុំជន" "ការអភិវឌ្ឍតំបន់ជាយក្រុងដែលមានដង់ស៊ីតេទាប" និង "តំបន់ទំនាបបន្ថែមទៀតក្រៅពីតំបន់បណ្តុំមជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្ម/ទីប្រជុំជន"។



ប្រភព៖JST

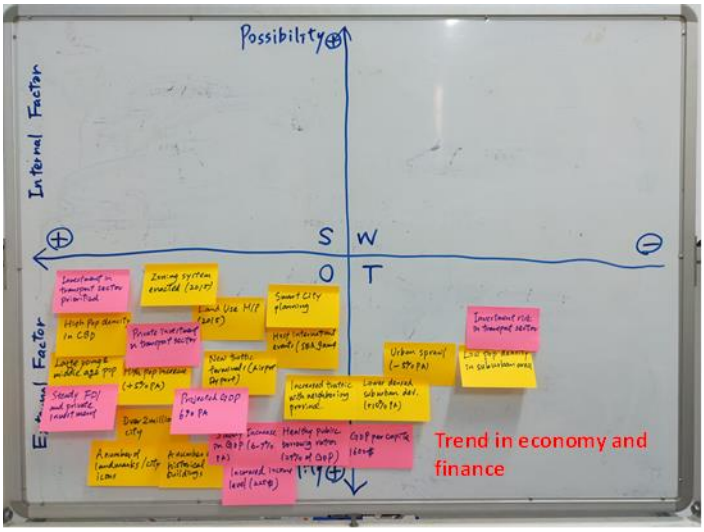
រូបភាព ៨.២.២ ការវិភាគ SWOT (ទិសដៅនៃការអភិវឌ្ឍក្នុងទីក្រុង)

(២) និន្នាការហិរញ្ញវត្ថុ និងសេដ្ឋកិច្ច

គិតត្រឹមឆ្នាំ ២០២០ បំណុលសាធារណៈរបស់កម្ពុជាមានចំនួន ២៤% នៃផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប ហើយវាមានតិចជាង ៣០% ក្នុងឆ្នាំកន្លងមក។ នៅក្នុង "យុទ្ធសាស្ត្រគ្រប់គ្រងបំណុលសាធារណៈ ២០១៩-២០២៣" ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុកំណត់ភាគរយនៃដែនកំណត់ខាងលើនៃបំណុលសាធារណៈសម្រាប់ផលិតក្នុងស្រុកសរុបគឺ៥៥%។ កម្រិតបំណុលបច្ចុប្បន្នគឺតិចជាងពាក់កណ្តាលនៃដែនកំណត់ខាងលើ។ យោងតាមលទ្ធផលនៃ DSA សូចនាករបំណុលសំខាន់ៗទាំងប្រាំគឺស្ថិតនៅក្រោមកម្រិតសូចនាកររៀងៗខ្លួន។ លទ្ធផលនេះបង្ហាញថា កម្ពុជានឹងអាចវិនិយោគបន្ថែមទៀតក្នុងការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធក្នុងស្រុក។

ក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំថ្មីៗនេះ ប្រទេសចិនបាននិងកំពុងវិនិយោគ និងផ្តល់ប្រាក់កម្ចីសម្រាប់ស្ថាបនាអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញថ្មី និងផ្លូវល្បឿនលឿនភ្នំពេញ-ព្រះសីហនុ។ ទោះជាយ៉ាងណា រដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាមិនផ្តល់ការធានាប្រាក់កម្ចីណាមួយសម្រាប់កម្ចីរបស់ស្ថាប័នទាំងនេះទេ។ ម៉្យាងវិញទៀត ក្នុងឆ្នាំ ២០១៩ មានកិច្ចសន្យាចំនួន ២២ ដែលមានការធានាពីរដ្ឋាភិបាលក្នុងវិស័យសេវាកម្មអគ្គិសនីដោយអគ្គិសនីកម្ពុជា (EDC)។ នេះបង្ហាញថា រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាទទួលស្គាល់ថាគម្រោងនៅក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូនមានហានិភ័យខ្ពស់ ហើយរដ្ឋាភិបាលស្នើសុំលទ្ធភាពប្រាក់ចំណេញដោយខ្លួនឯង។

[ការវិភាគ SWOT] កត្តាដែលអាចធ្វើទៅបានខ្ពស់ ហើយរំពឹងថា នឹងមានផលប៉ះពាល់ជាវិជ្ជមានលើការដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុងរួមមាន "កំណើនសេដ្ឋកិច្ចរឹងមាំ និងកំណើនផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប" និង "ការវិនិយោគឯកជនដ៏រឹងមាំ" ទោះបីជាមានការរាតត្បាតនៃជំងឺកូវីដ-១៩ ក៏ដោយ ទន្ទឹមនឹងនោះកត្តាដែលត្រូវបានរំពឹងថា នឹងមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន រួមមាន "ហានិភ័យនៃការវិនិយោគលើវិស័យដឹកជញ្ជូន និងចំនួនទាបនៃការវិនិយោគដោយរដ្ឋាភិបាល"។



ប្រភព៖ JST

រូបភាព ៨.២.៣ ការវិភាគ SWOT (និន្នាការហិរញ្ញវត្ថុ និងសេដ្ឋកិច្ច)

(៣) បរិស្ថាន

គ្មានតំបន់ណាមួយក្នុងរាជធានីភ្នំពេញត្រូវបានកំណត់ជាតំបន់ការពារឡើយ ដូចជា ឧទ្យានជាតិជាដើម។ ដូចនេះ មិនមានច្បាប់ ឬបទប្បញ្ញត្តិសម្រាប់ការពារបរិស្ថានទេ។ ម្យ៉ាងវិញទៀត ប្រជាពលរដ្ឋក្នុងរាជធានីភ្នំពេញកំពុងជួបបញ្ហាទឹកជំនន់ដែលអាចកើតមានឡើងសូម្បីបន្ទាប់ពីមានភ្លៀងធ្លាក់តិចតួច និងបង្កការកកស្ទះចរាចរណ៍ជាដើម។ នេះដោយសារតែការអភិវឌ្ឍវិស័យដីធ្លីដែលធ្វើឱ្យតំបន់ដីសើមមានការប៉ះពាល់ធ្ងន់ធ្ងរ។

តាមការព្យាករថា សីតុណ្ហភាពក្នុងរាជធានីភ្នំពេញនឹងកើនឡើងជាមធ្យម២អង្សាសេក្នុងរយៈពេល៣០ឆ្នាំខាងមុខ ដោយសារការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ ។ ដូចគ្នានេះផងដែរ ឥទ្ធិពលកម្តៅត្រូវបានរំពឹងថា នឹងកើនឡើងដោយសារតែការអភិវឌ្ឍដែលមានដង់ស៊ីតេខ្ពស់ ជាពិសេសនៅក្នុងតំបន់បណ្តុំមជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្មទីប្រជុំជន/។ វិធានការបរិស្ថានសម្រាប់ផ្លូវថ្នល់ និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនសាធារណៈនៅតាមតំបន់សាធារណៈត្រូវបានតម្រូវជាចាំបាច់។

(៤) បច្ចេកវិទ្យា

សេវាកម្ម Mobility as a Service (MaaS) កំពុងក្លាយជានិន្នាការលេចធ្លោនៅទូទាំងសាកលលោក។ MaaS ផ្តល់សេវាកម្មផ្សេងៗ ដូចជាការស្វែងរកផ្លូវ ការកក់សេវា និងការបង់ប្រាក់ ដោយធ្វើការរួមបញ្ចូលប្រភេទដឹកជញ្ជូនចម្រុះចូលគ្នាជាមួយនឹងបច្ចេកវិទ្យាព័ត៌មានវិទ្យា។

យោងតាមស្ថិតិជំរឿនសេដ្ឋកិច្ចសង្គម (២០១៩/២០) គេឃើញមានគ្រួសារនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញប្រមាណ៩៧%មានទូរស័ព្ទចល័តប្រើប្រាស់នៅឆ្នាំ ២០១៩/២០។ ដោយសារអត្រាកម្មសិទ្ធិទូរស័ព្ទចល័តកើនឡើង ការប្រើប្រាស់សេវាដឹកជញ្ជូន RHS ជាមួយម៉ូតូរ៉ឺម៉កកង់បីបាននិងកំពុងពង្រីកសេវាកម្មនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញចាប់តាំងពីឆ្នាំ ២០១៦មក។

លើសពីនេះ ប្រព័ន្ធទូទាត់ប្រាក់តាមប្រព័ន្ធអេឡិចត្រូនិកដោយប្រើទូរស័ព្ទដៃ និងកាតឆ្លាតវៃមានការប្រើប្រាស់ទូលំទូលាយ ហើយថ្លៃសេវាមានអត្រាទាប ដូច្នេះមានអ្នកប្រើប្រាស់ជាច្រើន សូម្បីតែការទូទាត់ក្នុងចំនួនតិចតួចក៏ដោយ។

(៥) សង្គម និងវប្បធម៌

បើនិយាយពីវិស័យដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ រាជធានីភ្នំពេញមានប្រវត្តិខ្លីជាង បើធៀបនឹងបណ្តាទីក្រុងអាស៊ីផ្សេងៗទៀត។

រហូតដល់ប្រតិបត្តិការរថយន្តក្រុងបានចាប់ផ្តើមក្នុងឆ្នាំ ២០១៤ ប្រជាពលរដ្ឋពឹងផ្អែកតែទៅលើមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនឯកជន និងសេវាដឹកជញ្ជូនក្រៅប្រព័ន្ធ (ហៅជិះ) ប៉ុណ្ណោះ។ ផ្ទុយទៅវិញ នៅតាមបណ្តាទីក្រុងធំៗផ្សេងទៀតនៅអាស៊ី ដូចជា ទីក្រុងបាងកក ហ្សាការតា និងម៉ានីល បានចាប់ផ្តើមដំណើរការរថយន្តក្រុងក្នុងទីក្រុងតាំងតែពីមុនឆ្នាំ ១៩៧០ទៅទៀត។ សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈនៅក្នុងទីក្រុងទាំងនេះបានប្តូរទៅជាមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែកក្នុងទីក្រុងវិញ ដោយសារតែតម្រូវការធ្វើដំណើររបស់អ្នកដំណើរមានការកើនឡើង។

ការប្រៀបធៀបនៃការធ្វើជំរឿនសេដ្ឋកិច្ចសង្គមក្នុងឆ្នាំ ២០១៤ និង ២០១៩/២០ បង្ហាញថា អត្រាម្ចាស់កម្មសិទ្ធិម៉ូតូនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញនៅតែរក្សាស្ថិរភាពក្នុងកម្រិតត្រឹមតែ ៩០% ដដែល ចំណែកឯអត្រាកម្មសិទ្ធិរថយន្តបានកើនឡើងពី ២០% ទៅ ២៧%។ ប្រសិនបើអត្រាកើនឡើងនេះនៅតែបន្ត គ្រប់គ្រួសារទាំងអស់នឹងមានទូរសព្ទដៃមួយគ្រឿង និងម៉ូតូមួយគ្រឿង ហើយ ៥០% នៃគ្រួសារទាំងអស់នឹងជាម្ចាស់កម្មសិទ្ធិរថយន្តមួយគ្រឿងនៅឆ្នាំ ២០៣៥។

ដោយសាររាជធានីភ្នំពេញមានប្រវត្តិខ្លីជាងទាក់ទងនឹងវិស័យដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ដូច្នេះទាមទារឱ្យមានការកែលម្អបន្ថែមទៀតសម្រាប់សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ។ បើមិនដូច្នេះទេ សេវាដឹកជញ្ជូនក្នុងរាជធានីភ្នំពេញនឹងនៅតែផ្អែកលើសេវាដឹកជញ្ជូនឯកជនដដែល។

[ការវិភាគ SWOT] កត្តាដែលអាចធ្វើទៅបានខ្ពស់ ហើយរំពឹងថា នឹងមានផលប៉ះពាល់ជាវិជ្ជមានលើវិស័យដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុង រួមមាន “នវានុវត្តន៍ និងការផ្សព្វផ្សាយអំពីបច្ចេកវិទ្យាព័ត៌មានវិទ្យា ដូចជា សេវាកម្ម MaaS (បច្ចេកវិទ្យា)” និង “ការពង្រីកសេវាកម្មទូទាត់តាមប្រព័ន្ធអេឡិចត្រូនិក (បច្ចេកវិទ្យា)” ចំណែកកត្តាដែលរំពឹងថា នឹងមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន រួមមាន “ទឹកជំនន់ក្នុងទីក្រុង (បរិស្ថាន)” “អាកាសធាតុក្តៅ និងសើម ការកើនឡើងសីតុណ្ហភាពដោយសារការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ និងឥទ្ធិពលកម្តៅ (បរិស្ថាន)” និង “ប្រវត្តិខ្លីៗនៃសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ (សង្គម និងវប្បធម៌)”។

ប្រភព៖ JST

រូបភាព ៨.២.៤ ការវិភាគ SWOT (និន្នាការបច្ចេកវិទ្យា បរិស្ថាន សង្គម និងវប្បធម៌)

៨.២.៣ កត្តាខាងក្នុង

ផ្នែកនេះចាត់ថ្នាក់បញ្ហាប្រឈមនៃសេវាដឹកជញ្ជូនក្នុងរាជធានីភ្នំពេញទៅជាចំណុចខ្លាំងនិងចំណុចខ្សោយ។ ជំពូកទី៦ពិពណ៌នាអំពីបញ្ហាប្រឈមនៃការដឹកជញ្ជូនតាមទីក្រុងយ៉ាងលម្អិត។ ជាមួយនឹងបញ្ហាប្រឈមដែលបានកំណត់ កត្តាផ្ទៃក្នុងនីមួយៗត្រូវបានចាត់ថ្នាក់ទៅជា SWOT ដោយពិចារណាអំពីលទ្ធភាពនៃកត្តាបរិស្ថាននីមួយៗ និងផលប៉ះពាល់វិជ្ជមានអវិជ្ជមាន/របស់វាទៅលើសេវាដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុងទាក់ទងនឹង "ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងសេវាដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុង" "សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ និងការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍" និង សេវា"ដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក។"

(១) ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងសេវាដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុង

កត្តាដែលមានលទ្ធភាពខ្ពស់ និងផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដែលរំពឹងទុកលើប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងសេវាដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុងរួមមាន "អវត្តមាននៃមុខងារសម្របសម្រួល និងសមត្ថភាពសម្របសម្រួលទាបក្នុងចំណោមស្ថាប័ននានាដែលទាក់ទងនឹងសេវាដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុង" និង "អវត្តមាននៃប្រព័ន្ធច្បាប់ដែលពាក់ព័ន្ធក្នុងការគ្រប់គ្រងសេវាដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុង ឬសមត្ថភាពទាបក្នុងការអនុវត្តច្បាប់ទាំងនេះ។"

(២) សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ និងការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍

ទាក់ទងនឹងសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ និងការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ កត្តាដែលមានលទ្ធភាពខ្ពស់ និងដែលត្រូវបានរំពឹងថានឹងមានផលប៉ះពាល់ជាវិជ្ជមានលើសេវាដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុង រួមមាន "ការពង្រីកខ្សែផ្លូវរថយន្តក្រុង និងចំនួនអ្នកប្រើប្រាស់មួយចំនួននៅលើខ្សែផ្លូវសំខាន់ៗ" និង "ការប្រើប្រាស់ខ្ពស់នៃសេវាដឹកជញ្ជូន RHS" ។ ម៉្យាងវិញទៀត កត្តាដែលរំពឹងថា នឹងមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន រួមមាន "ការផ្អាកសេវារថយន្តក្រុងដោយសារជំងឺរាតត្បាត កូវីដ-១៩ និងការត្រឡប់មកវិញនៃអ្នកប្រើប្រាស់ដែលមានភាពយឺតយ៉ាវ បន្ទាប់ពីការចាប់ផ្តើមសេវារថយន្តក្រុងឡើងវិញ" "ការមកទាន់ពេលវេលាទាប និងភាពរហ័សនៃសេវារថយន្តក្រុង ដោយសារការកកស្ទះចរាចរណ៍ "និង "កង្វះព័ត៌មានអំពីសេវារថយន្តក្រុងជាដើម "។

(៣) ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក

កត្តាដែលមានលទ្ធភាពខ្ពស់ ហើយរំពឹងថា នឹងមានផលប៉ះពាល់ជាវិជ្ជមានលើសេវាដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក រួមមាន "ការកែលម្អហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ជាបន្តបន្ទាប់" "អត្រាម្ចាស់កម្មសិទ្ធិរថយន្តទាប" "វឌ្ឍនភាពនៃការអភិវឌ្ឍទីចរាចរណ៍ក្នុងទីក្រុងតាមប្រភេទ និងការបង្កើតប្លុកទីក្រុង" ឬ "ការបកស្រាយបំភ្លឺអំពីការបែងចែកមុខងារផ្លូវដែលទាក់ទងនឹងការអភិវឌ្ឍបែបនេះ" ។ ម្យ៉ាងវិញទៀត កត្តាដែលរំពឹងថា នឹងមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន រួមមាន "ស្តង់ដារមិនគ្រប់គ្រាន់សម្រាប់ការរៀបចំផែនការការរចនាប្លង់ និងការថែទាំផ្លូវ"។

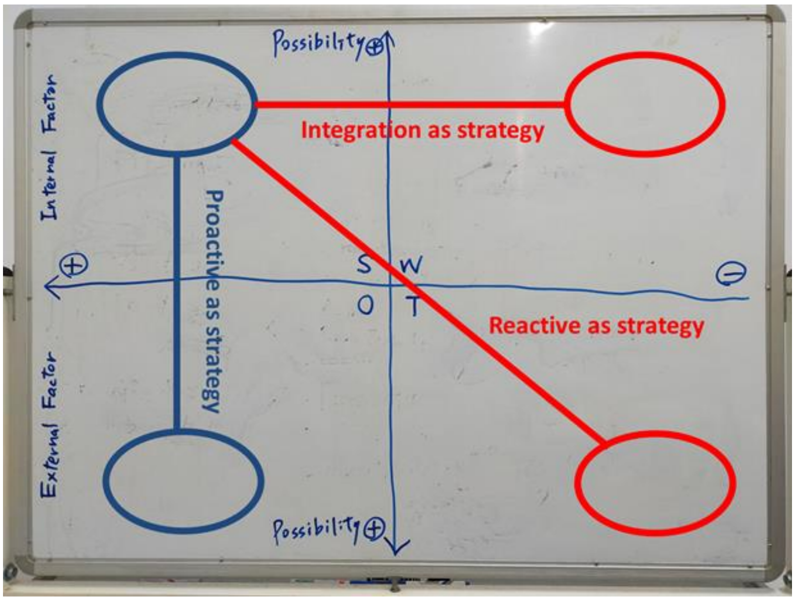
ប្រភព៖ JST

រូបភាព ៨.២.៥ ការវិភាគ SWOT (ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងការដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុង សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ និងការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ សេវាដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក)

៨.៣ ការបង្កើតយុទ្ធសាស្រ្តគោលគំនិតថ្មី សម្រាប់សេវាដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុង

៨.៣.១ ទស្សនវិស័យសម្រាប់ការបង្កើតយុទ្ធសាស្រ្តថ្មី

ជាមួយនឹងការវិភាគ SWOT កត្តាខាងក្នុងត្រូវបានចាត់ថ្នាក់ជាពីរប្រភេទ៖ ចំណុចខ្លាំង និងចំណុចខ្សោយ។ កត្តាខាងក្រៅត្រូវបានចាត់ថ្នាក់ជាពីរប្រភេទ៖ ឱកាស និងការគំរាមកំហែង។ យុទ្ធសាស្រ្តគោលគំនិតថ្មីសម្រាប់សេវាដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុងត្រូវបានបង្កើត និងស្នើឡើងតាមទស្សនៈនៃ "យុទ្ធសាស្រ្តរួមបញ្ចូលគ្នា" ដើម្បីចាប់យកចំណុចខ្លាំងបន្ថែមទៀត និងយកឈ្នះលើចំណុចខ្សោយនៃកត្តាខាងក្នុង "យុទ្ធសាស្រ្តសកម្ម" ដើម្បីបង្កើតភាពខ្លាំងបន្ថែមទៀត ដោយកំណត់នូវឱកាសខាងក្រៅដែលមានលទ្ធភាពខ្ពស់ និង "យុទ្ធសាស្រ្តប្រតិកម្ម" ដើម្បីបង្កើតភាពខ្លាំងបន្ថែមទៀត ដោយកំណត់អំពីវឌ្ឍនភាពក្នុងការគំរាមកំហែងពីខាងក្រៅ។



ប្រភព៖ JST

រូបភាព ៨.៣.១ ទស្សនវិស័យក្នុងការបង្កើតយុទ្ធសាស្ត្រគោលគំនិតថ្មីសម្រាប់សេវាដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុងដោយផ្អែកលើការវិភាគ SWOT

៨.៣.២ ការបង្កើតយុទ្ធសាស្ត្រគោលគំនិតថ្មីសម្រាប់សេវាដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុង

(១) ឆ្នាំគោលដៅនៃយុទ្ធសាស្ត្រដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុងថ្មី

ឆ្នាំគោលដៅសម្រាប់យុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ក្នុងទីក្រុងត្រូវបានកំណត់គឺនៅឆ្នាំ ២០៣៥ ស្របតាម PPUTMP ។

(២) សេចក្តីព្រាងយុទ្ធសាស្ត្រគោលគំនិតថ្មីសម្រាប់សេវាដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុង

សេចក្តីព្រាងយុទ្ធសាស្ត្រគោលគំនិតថ្មីសម្រាប់សេវាដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុងដោយផ្អែកលើការវិភាគកត្តាខាងក្នុង និងខាងក្រៅតាមរយៈការវិភាគ SWOT និងទស្សនវិស័យនៃការធ្វើផែនការយុទ្ធសាស្ត្រ ដោយផ្អែកលើសសរស្តម្ភនៃ "យុទ្ធសាស្ត្ររួមបញ្ចូលគ្នា" "យុទ្ធសាស្ត្រសកម្ម" និង "យុទ្ធសាស្ត្រប្រតិកម្ម" ត្រូវបានបង្ហាញនៅក្នុងរូបខាងក្រោម។

ប្រភព៖ JST

រូបភាព ៨.៣.២ សេចក្តីព្រាងយុទ្ធសាស្ត្រគោលគំនិតថ្មីសម្រាប់សេវាដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុង

១)យុទ្ធសាស្ត្ររួមបញ្ចូលគ្នា៖ ការផ្លាស់ប្តូរពីការអន្តរាគមន៍ដែលបានបែងចែកតាមផ្នែកទៅជាការបម្លាស់ទី និងការគ្រប់គ្រងរួមបញ្ចូលគ្នា និងជាបរិយាបន្ន -សករាជថ្មីជាមួយវប្បធម៌នៃសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ

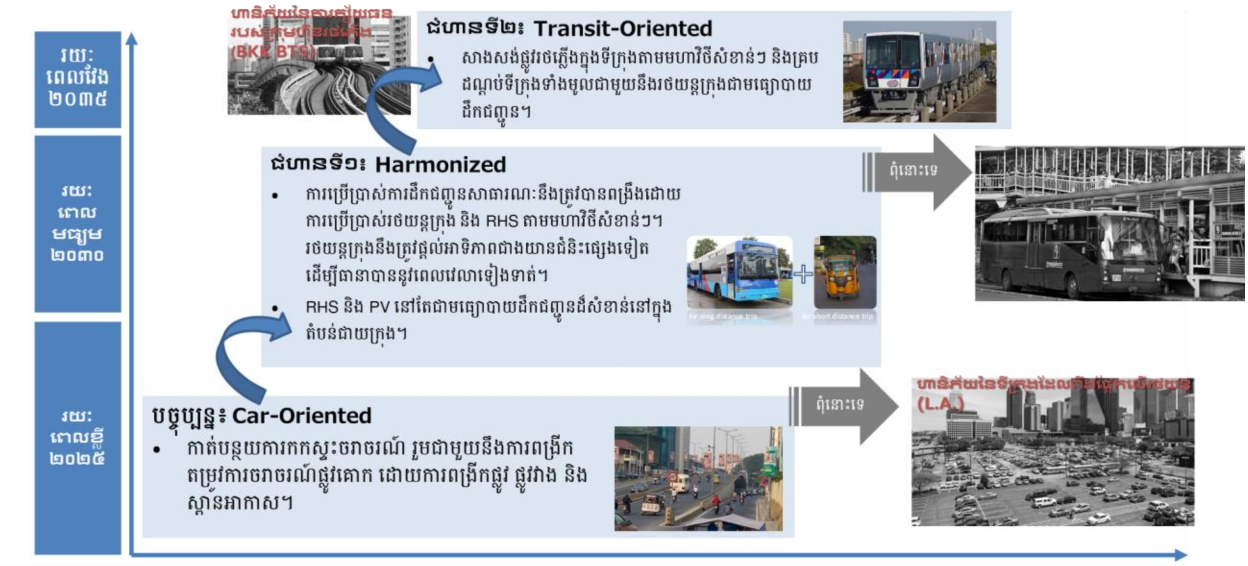
ក) ពង្រឹងយន្តការសម្របសម្រួលក្នុងចំណោមភ្នាក់ងារពាក់ព័ន្ធនៃសេវាដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុង

បន្ទាប់ពីការបង្កើត PPUTMP មានការកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងជាច្រើនពីសំណាក់ PPCA និងភ្នាក់ងារអនុវត្តផ្សេងទៀត ដើម្បីកែលម្អសេវាដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុង ដូចជាការស្តាបនា និងការពង្រីកផ្លូវក្នុងទីក្រុង ការដាក់ស្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍ និងប្រតិបត្តិការរថយន្តក្រុងតាមការណែនាំនៅក្នុង PPUTMP ។ ទោះជាយ៉ាងណា កិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងទាំងនេះត្រូវបានបែងចែកតាមផ្នែក និងមិនទាន់មានលទ្ធផលអំពីការផ្លាស់ប្តូរអាកប្បកិរិយារបស់អ្នករស់នៅទីក្រុងនៅឡើយទេ ដែល PPUTMP មានគោលបំណង ដូចជាការផ្លាស់ប្តូរពីការដឹកជញ្ជូនលក្ខណៈឯកជនមកប្រើសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈជាដើម។

ដូច្នេះ ក្របខ័ណ្ឌសម្រាប់ការប្រើប្រាស់ប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពនៃហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុងគួរត្រូវបានបង្កើតឡើង រួមទាំងការបង្កើតការិយាល័យគ្រប់គ្រងសេវាដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុង ដើម្បីពង្រឹងការសម្រប (ឈ្មោះបណ្តោះអាសន្ន) សម្រួលក្នុងចំណោមភ្នាក់ងារពាក់ព័ន្ធនានា ការរៀបចំផែនការវិធានការដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុងរយៈពេលខ្លីផ្សេងៗនៅក្នុងច្រករបៀងអាទិភាព និង ការអនុវត្តវិធានការរយៈពេលខ្លីនៃការគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់ សេវាដឹកដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ និងការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍នៅតាមច្រករបៀងអាទិភាពទាំងនេះ ទន្ទឹមនឹងការសម្របសម្រួលជាមួយភ្នាក់ងារពាក់ព័ន្ធស្ថិតនៅក្រោមការិយាល័យនេះ។

ខ) សេចក្តីព្រាងសេណារីយ៉ូអភិវឌ្ឍន៍ដើម្បីសម្រេចបាននូវគោលដៅរបស់ PPUTMP

បច្ចុប្បន្ន វិធានការសំខាន់ធៀបនឹងតម្រូវការចរាចរណ៍ដែលកំពុងកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័សគឺការពង្រីកផ្លូវ និងការអភិវឌ្ឍផ្លូវវាង ផ្លូវដែលមានការចំណាយសមរម្យ និងដំណើរការលឿន។ ប៉ុន្តែ វាអាចនឹងផ្សព្វផ្សាយពីការពឹងផ្អែកលើរថយន្ត និងកន្លែងចតរថយន្តបន្ថែមទៀតនាពេលអនាគត។ វានឹងប៉ះពាល់ដល់ទេសភាពទីក្រុងប្រវត្តិសាស្ត្រនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ។ បើនិយាយពីសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈវិញ ប្រទេសកម្ពុជាមានប្រវត្តិខ្លីជាងគេ។ ដើម្បីសម្រេចបានចំណែកដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ៣៥% នៅឆ្នាំ ២០៣៥ ដូចដែលបានណែនាំនៅក្នុង PPUTMP និងដើម្បីបង្កើតវប្បធម៌ដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ។ វាចាំបាច់ត្រូវផ្លាស់ប្តូរពីការអភិវឌ្ឍសំដៅគាំទ្រការប្រើប្រាស់រថយន្តឯកជនបច្ចុប្បន្ន ដើម្បីបង្កើតវប្បធម៌ដឹកជញ្ជូនសាធារណៈជាមួយនឹងបណ្តាញរថយន្តក្រុងទាន់ពេលវេលា និងការទុកចិញ្ចើមផ្លូវគ្រប់គ្រាន់ដែលអាចដើរបាន។ វានឹងបន្តដល់ការអភិវឌ្ឍនៃការដឹកជញ្ជូនធំៗតាមច្រករបៀងធំៗនៅពេលអនាគត។



ប្រភព៖ JST

រូបភាព ៨.៣.៣ សេចក្តីព្រាងសេណារីយ៉ូអភិវឌ្ឍន៍ដើម្បីសម្រេចបាននូវគោលដៅរបស់ PPUTMP

ដំណាក់កាលទី១៖ ការអភិវឌ្ឍដែលសំដៅគាំទ្រទាំងសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ និងរថយន្តឯកជន

រហូតដល់សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈធំៗត្រូវបានបង្កើតឡើងក្នុងរយៈពេលមធ្យម វប្បធម៌ដឹកជញ្ជូនសាធារណៈគួរត្រូវបានបង្កើតឡើងដោយប្រើប្រាស់ការដឹកជញ្ជូនតាមរថយន្តក្រុងដែលមានស្រាប់ និងសេវាកម្មដឹកជញ្ជូន RHS ។ ជាដំណាក់កាលទី១ ភាពទាន់ពេលវេលា និងភាពឆាប់រហ័សត្រូវបានធានាដោយគន្លងផ្លូវអាទិភាពសម្រាប់រថយន្តក្រុងនៅតាមច្រករបៀងសំខាន់ៗ។ វាធានាបាននូវគុណភាពខ្ពស់នៃសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនសាធារណៈដោយការរួមបញ្ចូលជាមួយបណ្តាញផ្គត់ផ្គង់ដូចជាសេវាកម្មដឹកជញ្ជូន RHS និងសេវាកម្មរថយន្តក្រុងធុនតូច។ វប្បធម៌ដឹកជញ្ជូនសាធារណៈនឹងត្រូវបានបង្កើតឡើងតាមច្រករបៀងសំខាន់ៗ។

នាពេលបច្ចុប្បន្ននេះ រថយន្តក្រុង និងសេវាកម្មដឹកជញ្ជូន RHS ស្ថិតក្នុងទំនាក់ទំនងលក្ខណៈប្រកួតប្រជែង ។ ប៉ុន្តែ វាចាំបាច់ណាស់ក្នុងការលើកកម្ពស់ការសម្របសម្រួល។ រថយន្តក្រុងធំៗនឹងទទួលខុសត្រូវចំពោះការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសំខាន់ៗ ហើយសេវាកម្មដឹកជញ្ជូន RHS និងរថយន្តក្រុងធុនតូចនឹងទទួលខុសត្រូវចំពោះការដឹកជញ្ជូនក្នុងតំបន់ដែលមិនមានសេវា

ដឹកជញ្ជូនសាធារណៈនៅក្នុងទីក្រុង និងតំបន់ជាយក្រុងដែលរថយន្តក្រុងធំៗមិនអាចឆ្លងកាត់បាន។

យន្តការសម្របសម្រួលមួយនឹងត្រូវបានបង្កើតឡើងក្នុងចំណោមភ្នាក់ងារពាក់ព័ន្ធ រួមមាន ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនឯកជន PPCA ក្រុមហ៊ុន MPTW និងក្រុមហ៊ុន RHS ជាដើម។ វប្បធម៌ប្រពៃណីនៃការធ្វើឯកជនភាវូបនីយកម្មចិញ្ចើមផ្លូវ និងការចត រថយន្តខុសច្បាប់ ត្រូវបានតម្រូវឱ្យធ្វើការផ្លាស់ប្តូរ។

ដំណាក់កាលទី២៖ ការអភិវឌ្ឍសំដៅគាំទ្រសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណ

ដំណាក់កាលទី២ ផ្លូវរថភ្លើងក្នុងទីក្រុងនឹងត្រូវបានអភិវឌ្ឍតាមច្រករបៀងសំខាន់ៗ។ វាធានាបាននូវភាពទាន់ពេលវេលា ភាពឆាប់រហ័ស និងសមត្ថភាពដឹកជញ្ជូន។ គុណភាពខ្ពស់នៃសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈត្រូវបានធានាក្នុងទីក្រុងទាំងតាម រយៈការបង្កើតបណ្តាញដឹកជញ្ជូនសាធារណៈដោយការរួមបញ្ចូលផ្លូវរថភ្លើងក្នុងទីក្រុងជាមួយនឹងបណ្តាញផ្គត់ផ្គង់ជាដើម។

វាចាំបាច់ណាស់ក្នុងការបង្កើតយន្តការមួយដើម្បីធានាលទ្ធភាពហិរញ្ញវត្ថុនៃអាជីវកម្មផ្លូវរថភ្លើងក្នុងទីក្រុង ដូចជាការអភិវឌ្ឍ តំបន់ពាណិជ្ជកម្មនៅតាមស្ថានីយជាដើម។ ដោយពិចារណាលើផ្លូវរថភ្លើង អាកាសយានដ្ឋាន ដែលត្រូវបានផ្អាក និងគម្រោង ផ្លូវដែកសម្រាប់ធ្វើដំណើរនាពេលកន្លងមក ផ្លូវរថភ្លើងក្នុងទីក្រុងដែលមានគុណភាពខ្ពស់ដែលលើសពីកម្រិតសេវាកម្មនៃ មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនដែលមានស្រាប់ រថយន្ត ម៉ូតូ)សេវាកម្មដឹកជញ្ជូន RHS) និងការផ្លាស់ប្តូររូបភាពនៃការដឹកជញ្ជូនសា ធារណៈនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជាគឺត្រូវការជាចាំបាច់។ ជំនួយបច្ចេកទេសត្រូវការជាចាំបាច់នៅដំណាក់កាលនីមួយៗនៃការ រៀបចំផែនការ ការសាងសង់ និងប្រតិបត្តិការផ្លូវដែកក្នុងទីក្រុង។

គ) កម្មវិធីកែលម្អវិស័យដឹកជញ្ជូននិងគម្រោងពេលវេលាដើម្បីសម្រេចបាននូវគោលដៅរបស់ PPUTMP

រូបភាពខាងក្រោមបង្ហាញពីកម្មវិធីកែលម្អវិស័យដឹកជញ្ជូននិងគម្រោងពេលវេលាដើម្បីសម្រេចបាននូវគោលដៅរបស់ PPUTMP ។

ចំណាំ៖ ផ្លូវអាទិភាព)មហាវិថី វេងស្រេង(និងខ្សែផ្លូវចំនួនបីផ្សេងទៀតនៅក្នុងរូបភាពនេះត្រូវបានជ្រើសរើសនៅក្នុង "ការគាំទ្រសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈក្នុងទីក្រុងប្រកបដោយនិរន្តរភាព និងរួមបញ្ចូលគ្នា ការ)សិក្សារបស់ ADB)# ដែលបង្ហាញនៅក្នុងរូបភាព ៨៣.៤. ។

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

រូបភាព ៨.៣.៤ កម្មវិធីកែលម្អវិស័យដឹកជញ្ជូន និងគម្រោងពេលវេលាដើម្បីសម្រេចបាននូវគោលដៅរបស់ PPUTMP

២) យុទ្ធសាស្ត្រសកម្ម៖ គាំទ្រដល់ការកសាងឡើងវិញនូវទេសភាពទីក្រុងដែលសមស្របសម្រាប់រាជធានីភ្នំពេញ ដែលជាទីក្រុងមានប្រវត្តិអាយុកាល ២០០ឆ្នាំ និងមានប្រជាជនរស់នៅ ២ លាននាក់ និងការណែនាំសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍតំបន់ទីក្រុងថ្មីជាការពិសោធន៍ - ទីក្រុងដែលសប្បាយរីករាយ និងអាចដើរកម្សាន្តបាន-

ដូចបានរៀបរាប់ខាងលើ រាជធានីភ្នំពេញត្រូវបានផ្លាស់ប្តូរទីតាំងពីឧដុង្គ ដែលជារាជធានីក្នុងសម័យអាណានិគមបារាំង មករាជធានីភ្នំពេញបច្ចុប្បន្ន នៅឆ្នាំ១៨៦៦។ ជាមួយនឹងចំនួនប្រជាជនត្រឹមតែ ១០០០០.នាក់ប៉ុណ្ណោះនៅពេលនៃការផ្លាស់ទីតាំង ទីក្រុងនេះត្រូវបានសាងសង់ដោយលក្ខណៈសិប្បនិម្មិត និងលក្ខណៈជាប្រព័ន្ធ។ អគារចនាប័ទ្មសម័យអាណានិគមត្រូវបានសាងសង់ឡើងដើម្បីបម្រើជាទីតាំងសម្គាល់ ហើយប្លុកទីក្រុងដែលមានភ្លើងបំភ្លឺចេញពីទីតាំងសម្គាល់នានាត្រូវបានបង្កើតឡើង។ សព្វថ្ងៃនេះ អគារប្រវត្តិសាស្ត្រ និងទេសភាពតាមដងផ្លូវទាំងនេះនៅតែត្រូវបានអភិរក្សដដែល ហើយវិស័យឯកជនកំពុងឈានមុខគេក្នុងការអភិវឌ្ឍលំនៅដ្ឋានជាបន្តបន្ទាប់នៅក្នុងតំបន់ជាយក្រុង។

នៅក្នុងប្រវត្តិសាស្ត្រដែលមានអាយុកាល២០០ឆ្នាំនៃការអភិវឌ្ឍទីក្រុងក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ទេសភាពតាមដងផ្លូវដែលត្រូវបានបង្កើតឡើងតាមបែបសិប្បនិម្មិត ជាកន្លែងពិសោធន៍សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍទីក្រុងក្នុងអំឡុងសម័យអាណានិគមបារាំងត្រូវបានបន្សល់ទុកតាមរយៈការអភិវឌ្ឍលំនៅដ្ឋានដែលនៅតែកំពុងដំណើរការនៅក្នុងតំបន់ជាយក្រុង ហើយទាក់ទងនឹងផ្នែកចរាចរណ៍វិញ ផ្លូវនានាត្រូវបានបែងចែកទៅតាមមុខងារផ្សេងៗគ្នា ការលុបបំបាត់តាមរយៈចរាចរណ៍ និងការបង្កើតកន្លែងសម្រាប់ដើរជាដើម។

នៅឆ្នាំ ២០១៥ PPCA បានបង្កើត "ប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដីឆ្នាំ ២០៣៥ នៅរាជធានីភ្នំពេញ)PPLUMP)# ហើយស្របតាមផែនការប្រើប្រាស់ដីនេះ វានឹងគ្រប់គ្រងការប្រើប្រាស់ កំណត់សមាមាត្រអគារទៅនឹងដី និងសន្ទស្សន៍ប្រើប្រាស់ដីអតិបរមា និងចេញលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់។ រួមជាមួយនឹងការអភិវឌ្ឍទីក្រុងបែបនេះ គម្រោងផែនការមេសម្រាប់សេវាដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុង នឹងត្រូវបានពិនិត្យឡើងវិញដោយអនុលោមតាមផែនការប្រើប្រាស់ដីនេះ ហើយស្តង់ដារសម្រាប់ការរៀបចំផែនការ និងការរៀបចំផ្លូវនឹងត្រូវបានបង្កើតឡើង និងអនុវត្ត ជាមួយនឹងពាក្យស្លោកថា "ទីក្រុងសប្បាយរីករាយ និងអាចដើរកម្សាន្តបាន"។ វាក៏ត្រូវបានរំពឹងថា នឹងដឹកនាំការអភិវឌ្ឍតំបន់ទីក្រុងថ្មីនៅក្នុងតំបន់ជាយក្រុងផងដែរ។

តារាង ៨.៣.១ យុទ្ធសាស្ត្រគោលគំនិតថ្មីសម្រាប់គម្រោងកែលម្អវិស័យដឹកជញ្ជូន និងសេវាដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុងក្នុងរយៈពេលខ្លី និងមធ្យម (សេចក្តីព្រាង)

យុទ្ធសាស្ត្រគោលគំនិតថ្មី	ផែនការកែលម្អសេវាដឹកជញ្ជូន / កម្មវិធីធៀបនឹងនិន្នាការថ្មី
-យុទ្ធសាស្ត្រសកម្ម ការគាំទ្រសម្រាប់ការកសាងឡើងវិញនូវទេសភាពទីក្រុងដែលសមស្របសម្រាប់រាជធានីភ្នំពេញ ដែលជាទីក្រុងមានប្រវត្តិអាយុកាល២០០ឆ្នាំ និងមានប្រជាជនរស់នៅចំនួន២លាននាក់ និងការណែនាំសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍតំបន់ទីក្រុងថ្មីជាការពិសោធន៍។ - ទីក្រុងសប្បាយរីករាយ និងអាចដើរកម្សាន្តបាន	• ការបង្កើតផែនការមេដឹកជញ្ជូនដោយផ្អែកលើផែនការប្រើប្រាស់ដីថ្មី • ការបង្កើត និងប្រតិបត្តិការនៃការណែនាំ/ស្តង់ដារគំនូសប្លង់ផ្លូវ • ភាពស្របច្បាប់ និងប្រតិបត្តិការវាយតម្លៃចរាចរណ៍ • ការអភិវឌ្ឍ និងប្រតិបត្តិការនៃក្របខ័ណ្ឌច្បាប់សម្រាប់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនដែលផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានឯកជន ចិញ្ចើមផ្លូវ សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ និងចំណតរថយន្ត ការអភិវឌ្ឍ • ការគ្រប់គ្រងចំណត រួមទាំងរថយន្តដឹកទំនិញនៅក្នុងតំបន់បណ្តុំមជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្ម/ទីប្រជុំជន • ផែនការបណ្តាញអ្នកថ្មើរជើងនៅក្នុងតំបន់បណ្តុំមជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្ម/ទីប្រជុំជន។ល។

ប្រភព៖ JST

៣) យុទ្ធសាស្ត្រប្រតិកម្ម៖ ការអភិវឌ្ឍប្រកបរបៀងចរាចរណ៍ និងមជ្ឈមណ្ឌល និងបណ្តាញបម្លាស់ទីដែលលែងត្រូវការ ដើម្បីកាត់បន្ថយហានិភ័យនៃការកើនឡើងនូវគ្រោះថ្នាក់ និងគ្រោះមហន្តរាយក្នុងទីក្រុង

សណ្ឋានដីនៃរាជធានីភ្នំពេញ ជាទូទៅមានលក្ខណៈរាបស្មើ មានជម្រាលល្មមពីជើងទៅត្បូង និងពីលិចទៅកើត និងមានវាលទំនាបលិចទឹកក្នុងកម្ពស់ប្រមាណ ៤ម៉ែត្រនៅតាមដងទន្លេសាប ទន្លេបាសាក់ និងទន្លេមេគង្គ។ ទោះបីជាតំបន់នេះមានមុខងារបង្ហូរទឹក និងស្តុកទឹកក្នុងរដូវទឹកជំនន់ រួមទាំងទំនប់ទឹកនៅកណ្តាលទីក្រុងក៏ដោយ ក៏តំបន់ដីសើម និងបឹងជុំវិញរាជធានីភ្នំពេញក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំថ្មីៗនេះកំពុងត្រូវបានយកមកកាន់កាប់វិញសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍ ហើយការថយចុះមុខងារស្តុកទឹកបានរួមចំណែកដល់ការកើនឡើងនៃទឹកជំនន់ទីក្រុង។ លើសពីនេះ ហានិភ័យនៃគ្រោះមហន្តរាយក្នុងទីក្រុងត្រូវបានរំពឹងថានឹងកើនឡើងនាពេលអនាគត ដោយសារតែការកើនឡើងនៃសីតុណ្ហភាពដែលទាក់ទងនឹងការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ ការកើតឡើងនៃឥទ្ធិពលកម្តៅ និងការបញ្ចូលគ្នានៃកត្តាទាំងនេះជាមួយនឹងភ្លៀងធ្លាក់ខ្លាំងនៅក្នុងទីក្រុងទៀតជាដើម។ល។ ផលប៉ះពាល់នៃគ្រោះមហន្តរាយទាំងនេះមកលើការបម្លាស់ទីរបស់មនុស្សនិងការដឹកជញ្ជូនទំនិញក្នុងទីក្រុងគឺជាការព្រួយបារម្ភ។ ដូច្នេះ គេរំពឹងថា បណ្តាញផ្លូវថ្នល់ និងបណ្តាញដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរបស់ទីក្រុងនេះនឹងត្រូវបានចាត់ទុកថាជាផ្នែកមួយនៃហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរបស់ទីក្រុង ហើយក្នុងការរៀបចំសម្រាប់គ្រោះមហន្តរាយក្នុងទីក្រុងនាពេលខាងមុខ ការរៀបចំនឹងត្រូវធ្វើឡើងដើម្បីជួយទ្រទ្រង់ដល់ជីវភាពរស់នៅប្រកបដោយសុវត្ថិភាព និងសន្តិសុខ ដោយកំណត់តំបន់ការពារគ្រោះមហន្តរាយ

និងតំបន់ងាយរងគ្រោះបរិស្ថាន ដោយការបង្កើតកន្លែងជម្លៀស និងផ្លូវសម្រាប់ធ្វើដំណើរ និងការអភិវឌ្ឍបណ្តាញដឹកជញ្ជូនបន្ទាន់ជាដើម។

តារាង ៨.៣.២ យុទ្ធសាស្ត្រគោលគំនិតថ្មីសម្រាប់គម្រោងកែលម្អវិស័យដឹកជញ្ជូន និងសេវាដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុងក្នុងរយៈពេលខ្លី និងមធ្យម (សេចក្តីព្រាង)

យុទ្ធសាស្ត្រគោលគំនិតថ្មី	ផែនការកែលម្អសេវាដឹកជញ្ជូន / កម្មវិធីជៀបនឹងគ្នាការថ្មី
[យុទ្ធសាស្ត្រប្រតិកម្ម] យុទ្ធសាស្ត្រប្រតិកម្ម៖ ការអភិវឌ្ឍច្រករបៀងចរាចរណ៍ និងមជ្ឈមណ្ឌល និងបណ្តាញបម្លាស់ទីដែលលែងត្រូវការដើម្បីកាត់បន្ថយហានិភ័យនៃការកើនឡើងគ្រោះថ្នាក់ និងគ្រោះមហន្តរាយក្នុងទីក្រុង	• ច្រករបៀងចរាចរណ៍និងការអភិវឌ្ឍមជ្ឈមណ្ឌលនៅក្នុងការការពារគ្រោះមហន្តរាយនិងតំបន់ដែលងាយរងគ្រោះផ្នែកបរិស្ថាន (ផ្លូវក្រវាត់បៃតង ឧទ្យានតូចៗ តំបន់ជម្លៀស/ច្រកចូល ផ្លូវ/មធ្យោបាយជម្លៀសជាច្រើន។ល។) • ការបែងចែកដែនដី ការកំណត់តំបន់រវាងមជ្ឈមណ្ឌលដឹកជញ្ជូន និងតំបន់លំនៅដ្ឋាន • ផែនការដឹកជញ្ជូនបន្ទាន់ / ការអភិវឌ្ឍបណ្តាញ • វិធានការសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងការបណ្តុះបណ្តាល/ការអប់រំ ។ល។

ប្រភព៖ JST

ជំពូកទី ៩ ផែនការអនុវត្ត និងសេចក្តីណែនាំ

៩.១ ផែនការអនុវត្ត

៩.១.១ ផែនការអនុវត្ត

ផែនការគម្រោងបេតុងដោយផ្អែកលើសេណារីយ៉ូនៃការអភិវឌ្ឍន៍នៅក្នុងជំពូកទី ៨ សម្រាប់ការអនុវត្ត PPUTMP និង ដំណាក់កាលរបស់ពួកគេដែលត្រូវអនុវត្ត និងសន្មត់ថាភ្នាក់ងារប្រតិបត្តិត្រូវបានសង្ខេបនៅក្នុងតារាង ៩.១.១ ។

តារាង ៩.១.១ ផែការអនុវត្តដើម្បីសម្រាប់ការយល់ដឹងនៃគម្រោង PPUTMP

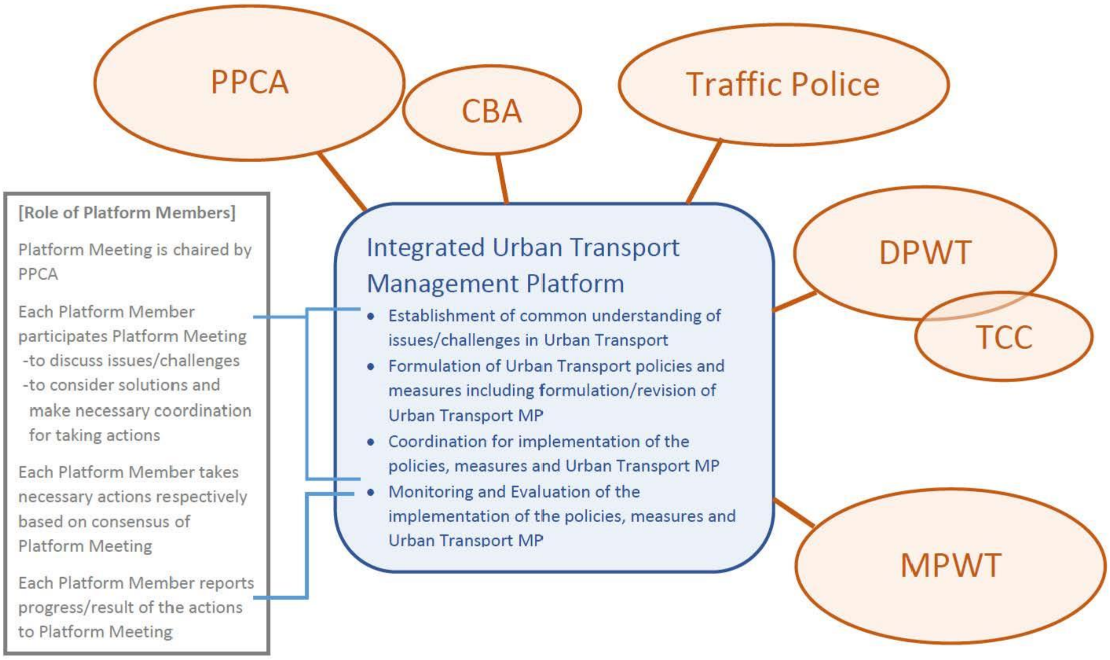
កម្មវិធី	ដំណាក់កាល	ស្ថាប័នអនុវត្តន
១. ពង្រឹងយន្តការសម្របសម្រួលក្នុងចំណោមភ្នាក់ងារពាក់ព័ន្ធនៃការដឹកជញ្ជូនតាមទីក្រុង		
បង្កើតវេទិកាគ្រប់គ្រងការដឹកជញ្ជូនទីក្រុងរួមបញ្ចូលគ្នា •បង្កើតផែនការដឹកជញ្ជូន/អាជ្ញាធរសម្របសម្រួល •អភិវឌ្ឍសមត្ថភាពសម្របសម្រួលលើផែនការដឹកជញ្ជូន ការសាងសង់ និងការគ្រប់គ្រង	រយៈពេលខ្លី	PPCA, MPWT, DPWT, CBA, TCC, ប៉ូលីសចរាចរណ៍
២. កែលម្អការពេញចិត្តលើសេវារថយន្តក្រុង		
គ្រឿងបរិក្ខារពិសេស/អាទិភាពសម្រាប់រថយន្តក្រុង •បង្កើតផ្លូវអាទិភាពឡានក្រុង •បង្កើតសញ្ញាអាទិភាពរថយន្តក្រុង	រយៈពេលខ្លី/មធ្យម	PPCA, DPWT, CBA, TCC
កែលម្អសេវារថយន្តក្រុង	រយៈពេលខ្លី	CBA, PPCA
បង្កើត"Smart Bus Shelter"	រយៈពេលខ្លី/មធ្យម	PPCA, DPWT, CBA
បង្កើតបណ្តាញ Feeder រថយន្តក្រុង	រយៈពេលខ្លី/មធ្យម	PPCA, CBA
ការគ្រប់គ្រងចល័តភាព	រយៈពេលខ្លី/មធ្យម	PPCA, CBA
3. ការចូលប្រើប្រកបដោយផាសុកភាព និងសុវត្ថិភាព		
កែលម្អផ្លូវដើរសម្រាប់អ្នកថ្មើរជើង	រយៈពេលខ្លី/មធ្យម	DPWT, PPCA, Khan
កែលម្អភាពងាយស្រួលនៃការប្តូរមធ្យោបាយធ្វើដំណើរ •អភិវឌ្ឍការផ្លាស់ប្តូរមធ្យោបាយធ្វើដំណើរប្រកបដោយភាពងាយស្រួលដូចជា៖ RHS និង ម៉ូតូ ។ល។ •បង្កើតការបញ្ចុះតម្លៃចំពោះការប្តូរមធ្យោបាយធ្វើដំណើរ	រយៈពេលខ្លី/មធ្យម	DPWT, PPCA, CBA, ក្រុមហ៊ុនសេវា RHS
អភិវឌ្ឍកន្លែងចតរថយន្ត •អភិវឌ្ឍកន្លែងចតរថយន្តនៅតាមផ្លូវនៅក្នុង CBD •អភិវឌ្ឍកន្លែងចតរថយន្តក្នុងអគារនៅក្នុង CBD	រយៈពេលខ្លី	DPWT, PPCA ម្ចាស់ចំណតឯកជន
អភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធព័ត៌មានចំណត	រយៈពេលខ្លី	DPWT, PPCA ម្ចាស់ចំណតឯកជន
រឹតបន្តឹងបទប្បញ្ញត្តិនៃការចតរថយន្តខុសច្បាប់	រយៈពេលខ្លី	ប៉ូលីសចរាចរណ៍
4. កាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរណ៍		
ដំឡើង/កែលម្អសញ្ញាចរាចរណ៍ •ពង្រីកតំបន់ត្រួតពិនិត្យសញ្ញា •បង្កើនប្រសិទ្ធភាពការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍	រយៈពេលខ្លី	TCC, PPCA, DPWT
អភិវឌ្ឍបណ្តាញផ្លូវ •អភិវឌ្ឍផ្លូវសំខាន់ៗ (ផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុង និងផ្លូវភ្ជាប់ទៅកណ្តាលក្រុង) •សាងសង់ផ្លូវក្នុងក្រុងថ្មី	រយៈពេលខ្លី/មធ្យម	MPWT, DPWT, PPCA
អភិវឌ្ឍមជ្ឈមណ្ឌលដឹកជញ្ជូន (ស្ថានីយឡានដឹកទំនិញ)	រយៈពេលមធ្យម	TBD

កម្មវិធី	ដំណាក់កាល	ស្ថាប័នអនុវត្តន
5. អភិវឌ្ឍបណ្តាញដឹកជញ្ជូនសាធារណៈដោយផ្លូវរថភ្លើងទីក្រុង និងឡានក្រុង		
ការរៀបចំផ្លូវច្បាប់សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវរថភ្លើងក្នុងទីក្រុង •បង្កើតក្រុមហ៊ុនប្រតិបត្តិការផ្លូវដែកក្នុងទីក្រុង •បង្កើតច្បាប់ និងស្តង់ដារសម្រាប់ផ្លូវរថភ្លើងក្នុងទីក្រុង	រយៈពេលមធ្យម	MPWT
អភិវឌ្ឍផ្លូវរថភ្លើងទីក្រុង	រយៈពេលវែង	TBD

ប្រភព៖ JST

៩.១.២ អង្គភាព និងប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រង

សម្រាប់ការអនុវត្តគោលនយោបាយ និងវិធានការកែលម្អការដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុងប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព និងប្រសិទ្ធភាព JST ស្នើឱ្យបង្កើតវេទិកាគ្រប់គ្រងការដឹកជញ្ជូនទីក្រុងរួមបញ្ចូលគ្នានៅក្នុង PPCA ដែលសម្របសម្រួលសម្រាប់ការអនុវត្តវា។ នៅក្នុងវេទិកា បញ្ហាទាក់ទងនឹងការដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុង និងដំណោះស្រាយត្រូវបានពិភាក្សា និងការសម្របសម្រួលចាំបាច់ ការចែករំលែកព័ត៌មាន និងថវិកាត្រូវបានធ្វើឡើង។ វេទិកាកិច្ចប្រជុំនេះរួមមាន MPWT, DPWT, CBA, TCC និងប៉ូលីសចរាចរណ៍ ដឹកនាំដោយ PPCA ។



ប្រភព៖ JST

រូបភាព ៩.១.១ វេទិកាកិច្ចប្រជុំទៅលើការគ្រប់គ្រងការដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុង

៩.២ សេចក្តីណែនាំ

សេចក្តីណែនាំពី JST ៖

• ដើម្បីអនុវត្តគម្រោងអាទិភាពដែលបានស្នើឡើង (គន្លងអាទិភាពរថយន្តក្រុង ការកែលម្អចិញ្ចើមផ្លូវ ការគ្រប់គ្រងចំណតយានយន្ត) ទាន់ពេលវេលា និងក្នុងលក្ខណៈរួមបញ្ចូលគ្នា។

- ដើម្បីធ្វើដូច្នេះបាន ត្រូវបង្កើនយន្តការសម្របសម្រួលក្នុងចំណោមភាគីពាក់ព័ន្ធ តាមរយៈការបង្កើតវេទិកាកិច្ចប្រជុំស្តីពីប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូននៅក្នុងទីក្រុងនៅក្នុង PPCA ។
- ដើម្បីធានាបាននូវឱកាសសម្រាប់គម្រោងអាទិភាពដែលបានស្នើឡើង ការពិនិត្យឡើងវិញ និងការយល់ព្រមឱ្យគម្រោង PPUTMP ប្រើប្រាស់យ៉ាងពេញលេញនូវលទ្ធផលនៃការសិក្សា។

ដើម្បីរក្សាបាននូវតម្លៃនៃមូលដ្ឋានទិន្នន័យដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុងដែលត្រូវបានបង្កើតឡើងក្រោមគម្រោងនេះ ហើយប្រើប្រាស់វាដើម្បីសម្រេចបាននូវគម្រោងអាទិភាពផ្អែកលើភស្តុតាង និងគាំទ្រដំណើរការពិគ្រោះយោបល់របស់អ្នកពាក់ព័ន្ធ។