ចរាចរណ៍ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ និង ផលប៉ះពាល់
Phnom Penh Traffic Issue and Its Impact

ដោយៈ លោក ហៃ សុគន្ធា
មន្ត្រីស្រាវជ្រាវនាយកដ្ឋានភូមិវិទ្យានិងនគរូបនីយកម្ម
នៃវិទ្យាស្ថានមនុស្សសាស្ត្រនិងវិទ្យាសាស្ត្រសង្គម
Email: haysokunthea@yahoo.com

សេចក្តីផ្តើម

ភ្នំពេញ គឺជារាជធានីប្រវត្តិសាស្ត្ររបស់ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ដែលមានអាយុប្រមាណជាង៥០០ឆ្នាំ មានទីតាំងស្ថិតនៅចំចំណុចប្រសព្វនៃទន្លេបួនមុន រួមមានមេគង្គលើ និងក្រោម ទន្លេសាប និងទន្លេបាសាក់។ វាជាមជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្ម នយោបាយ និងវប្បធម៌នៃព្រះរាជណាចក្រកម្ពុជា ដែលមានប្រជាជនរស់នៅកុះករ ប្រមាណជាង ២,២ លាននាក់ ពោលគឺប្រមាណជា១៤% នៃប្រជាជនទូទាំងប្រទេស[1]។ រាជធានីភ្នំពេញ គឺជាតំបន់ដែលមានសក្តានុពលទាក់ទាញច្រើន រាប់បញ្ចូលទាំងទម្រង់នៃការរៀបចំទីក្រុង ផ្សារភ្ជាប់ទៅនឹងប្រវត្តិសាស្ត្ររបស់ប្រទេស និងអគារវប្បធម៌ប្រវត្តិសាស្ត្រ ជាច្រើនទៀត ។

ផ្ទុយទៅវិញ ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាបានធ្លាក់ចូលទៅក្នុងសង្គ្រាមស៊ីវិលជិត៣ទសវត្ស ជាពិសេសរបបប្រល័យពូជសាសន៍ពី ឆ្នាំ១៩៧៥ ដល់ ឆ្នាំ១៩៧៩ បានធ្វើឱ្យសេដ្ឋកិច្ចនៃប្រទេសកម្ពុជាមានការធ្លាក់ចុះយ៉ាងខ្លាំង ដោយសារធនធានមនុស្សដ៏សំខាន់របស់ប្រទេស ត្រូវបានបាត់បង់យ៉ាងច្រើនលើសលប់។ មិនត្រឹមតែធនធានមនុស្សទេ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្តជាច្រើន ក៏ត្រូវបានបំផ្លាញផងដែរ ដូចជារោងចក្រឧស្សាហកម្មជាច្រើន ទទួលរងនូវការបំផ្លិចបំផ្លាញ ឬស្ថិតនៅក្នុងស្ថានភាពដ៏អាក្រក់ដែលពុំអាចនឹកស្មានដល់។ ការស្តារនិងស្ថាបនារាជធានីភ្នំពេញឡើងវិញ ក្រោយរបបខ្មៅងងឹត ៣ឆ្នាំ ៨ខែ និង២០ថ្ងៃ គឺចាប់ផ្តើមចេញពីចំណុចសូន្យ ពោលគឺចាប់ផ្តើមពីដំណាក់កាលអភិវឌ្ឍន៍ តាមរយៈជំនួយផ្នែកមនុស្សធម៌ ពីសហគមន៍អន្តរជាតិ រហូតដល់ដំណាក់កាលសហប្រតិបត្តិការ

[1] វិទ្យាស្ថានជាតិស្ថិតិ ក្រសួងផែនការៈ ជំរឿនទូទៅប្រជាជននៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ឆ្នាំ២០១៩

សេដ្ឋកិច្ច ជាមួយបណ្តាលប្រទេសសង្គមនិយមមួយចំនួន។ ដោយឡែកកិច្ចសហប្រតិបត្តិការទ្រង់ទ្រាយធំ គឺទើបតែចាប់ផ្តើមក្រោយការបោះឆ្នោតសកលនាឆ្នាំ១៩៩៣ ដែលរៀបចំដោយអង្គការសហប្រជាជាតិ (UNTAC)។

ជាក់ស្តែងរាជធានីភ្នំពេញ ត្រូវបានយកចិត្តទុកដាក់យ៉ាងខ្លាំង ពីរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា ដើម្បីធ្វើឱ្យក្លាយទៅជាមជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្ម វប្បធម៌ នយោបាយ សេដ្ឋកិច្ច ទេសចរណ៍ និងសេវាកម្មផ្សេងៗទៀត សម្រាប់ប្រទេសទាំងមូល ពោលគឺធ្វើឱ្យល្បឿនអភិវឌ្ឍន៍ នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញមានការរីកចម្រើនយ៉ាងខ្លាំង ជាពិសេសគឺក្នុងរយៈពេល ប្រមាណជាងមួយទសវត្សចុងក្រោយនេះ។

ដោយសារតែ សក្តានុពលទាក់ទាញជាច្រើនរបស់រាជធានីភ្នំពេញ និងតំបន់ជុំវិញ បានធ្វើឱ្យកំណើនប្រជាជន ពីមួយឆ្នាំទៅមួយឆ្នាំចេះតែកើនឡើងជាលំដាប់ ជាហេតុនាំទីក្រុងមួយនេះ ជួបប្រទះនូវបញ្ហាជាច្រើន ដូចជាសំណង់លំនៅឋានមិនស្របច្បាប់ ការធ្វើឱ្យបរិយាកាសនៅក្នុងតំបន់មិនស្អាតបរិសុទ្ធ និងភាពអនាធិបតេយ្យ តាមទីសាធារណៈជាច្រើនទៀតជាដើម។ ប្រព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ចាស់ៗ ដែលមានទំហំតូចចង្អៀត បន្សល់ទុកតាំងពីទសវត្សឆ្នាំទី៥០ មិនបានឆ្លើយតបទៅនឹងកំណើនមធ្យោបាយធ្វើដំណើរ របស់មនុស្ស ដែលកាន់តែកើនឡើងពីមួយថ្ងៃទៅមួយថ្ងៃ។ ការខិតខំពង្រីកហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ដូចជាផ្លូវគមនាគមន៍និងប្រព័ន្ធលូបង្ហូរទឹក ក៏ដូចជាការបំពាក់ផ្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍ នៅតាមដងផ្លូវសាធារណៈនៅមានកម្រិតនៅឡើយ។ លើសពីនេះទៀត ចំណេះដឹងរបស់អ្នកបញ្ជាមធ្យោបាយធ្វើដំណើរតាមដងផ្លូវសាធារណៈមួយចំនួននៅមានកម្រិត ជាមួយនឹងស្ថានភាពនៃមធ្យោបាយធ្វើដំណើរមួយចំនួនមិនត្រឹមត្រូវតាមបទដ្ឋានបច្ចេកទេសផងនោះ បានធ្វើឱ្យការធ្វើដំណើររបស់មនុស្សនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញជួបប្រទះនូវបញ្ហាស្ទើរគ្រប់ពេលវេលា។ បញ្ហាទាំងនេះ បានធ្វើឱ្យប៉ះពាល់ និងខូចនូវផលប្រយោជន៍យ៉ាងច្រើនដល់ការរស់នៅរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ ជាពិសេសការខាតបង់នូវពេលវេលា ដែលជាប្រភពនាំទៅដល់ការខាតបង់ប្រាក់ចំណូលប្រចាំ គ្រួសារ។ ពីមួយថ្ងៃទៅមួយថ្ងៃ ភាពស្មុគ្រស្មាញនៃការធ្វើដំណើររបស់អ្នកធ្វើដំណើរ រាប់បញ្ចូលទាំងមន្ត្រីរាជការ សិស្សនិស្សិត អាជីវករ និងប្រជាពលរដ្ឋ នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ កាន់តែកើនឡើងជាលំដាប់។

ដោយសារការចង់ដឹងឱ្យកាន់តែច្បាស់ អំពីការខាតបង់សារៈប្រយោជន៍ របស់អ្នកធ្វើដំណើរ ក៏ដូចជាសារៈប្រយោជន៍របស់ជាតិ តាមរយៈភាពស្មុគស្មាញ នៃចរាចរណ៍ទាំងនោះ និងម្យ៉ាងទៀត ចង់ចូលរួមចំណែកជាអនុសាសន៍ ដើម្បីកែលម្អឱ្យកាន់តែប្រសើរឡើងដល់បញ្ហានេះ ទើបកប្រធានបទ "បញ្ហាចរាចរណ៍ក្នុងរាជធានី

ភ្នំពេញនិងផលប៉ះពាល់" ត្រូវបានជ្រើសរើសដើម្បីសាកល្បងសិក្សាស្រាវជ្រាវ។

១- និយមន័យបញ្ហាចរាចរណ៍

តាមវចនានុក្រមខ្មែរ ពាក្យ "ចរាចរណ៍" មានន័យថា គឺជាការដើរទៅមក ដំណើរខ្វាត់ខ្វែង ចុះឡើង ដំណើរតាមផ្លូវសាធារណៈតាមផ្លូវណាក៏ដោយ[2]។ "បញ្ហា" មានន័យថា គឺសកម្មភាពអ្វីមួយ ដែលមានលក្ខណៈអវិជ្ជមាន មិនត្រឹមត្រូវនិងមិនសមហេតុសមផល។

តាមវចនានុក្រម The World English Dictionary ពាក្យ "ចរាចរណ៍-traffic" មានន័យថា គឺជាចលនា ឬសកម្មភាពនានារបស់មនុស្ស ឬជាមួយនឹងមធ្យោបាយធ្វើដំណើរផ្សេងៗ នៅក្នុងទីកន្លែងមួយហើយមានគោលដៅដូចគ្នា ឬដោយឡែក[3]។

ដូចនេះ ពាក្យ "**បញ្ហាចរាចរណ៍" មានន័យថា គឺជាចលនាឬសកម្មភាពស្មុគ្រស្មាញនានាដែលកំពុងតែប្រឈម ក្នុងកំឡុងពេលធ្វើដំណើរតាមផ្លូវសារធាណៈ ទោះបីក្នុងគោលដៅណាមួយក៏ដោយ។** ជាការពិត សកម្មភាពស្មុគ្រស្មាញនានានៅតាមផ្លូវ គឺជាការកកស្ទះចរាចរណ៍ដែលត្រូវបានធ្វើការប៉ាន់ស្មានជាជំហ៊ានៗ ទៅលើដំណើរការ នៃការចំណាយរបស់អ្នកធ្វើដំណើរនៅក្នុងការស្ទះចរាចរណ៍ ពោលគឺការកំណត់នូវតម្រូវការនានា នៃការធ្វើដំណើរនៅលើបណ្ដាញផ្លូវថ្នល់។ អ្នកនិពន្ធខ្លះ បានកំណត់នូវនិយមន័យនៃការស្ទះចរាចរណ៍ ដោយធ្វើការអង្កេតទៅលើកម្រិតនៃសេវាកម្មនៅលើបណ្ដាញផ្លូវថ្នល់ និងអ្នកខ្លះទៀតបានធ្វើការកំណត់ដោយត្រួតពិនិត្យអត្រានៃបរិមាណចរាចរណ៍ ទៅលើសមត្ថភាពផ្លូវថ្នល់ ស្ថានភាពយានជំនិះ និងអត្តចរិករបស់អ្នកបញ្ជាយានជំនិះជាដើម។

២- បរិយាកាសទូទៅនៃចរាចរណ៍

នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ក៏ដូចជាទូទាំងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាដែរ ភាពស្មុគ្រស្មាញនៃការធ្វើចរាចរណ៍ ជាពិសេសគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ បានគម្រាមកំហែងយ៉ាងខ្លាំង និងជារឿងរាល់ថ្ងៃដល់ប្រជាពលរដ្ឋកម្ពុជា។ តាមពិតការកកស្ទះចរាចរណ៍ គឺជាបញ្ហាប្រឈមដ៏ចម្បងមួយនៅក្នុងរាជធានី ទីក្រុង និងទីប្រជុំជនដែលកំពុងតែកើតមានស្ទើរទូទាំងប្រទេសក្នុងពិភពលោក។ បញ្ហាមួយនេះ គឺត្រូវបានទទួលស្គាល់ជាសាកលថា ជាបញ្ហាសម្រាប់ទាំងអស់គ្នា ពោលគឺពិភពលោកទាំងមូល បានចំណាយថវិកាយ៉ាងច្រើនឥតប្រយោជន៍ សម្រាប់ចំណាយចំពោះបញ្ហាខាងលើនេះ ជាពិសេសនៅក្នុងប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍ រួមទាំងកម្ពុជាផងដែរ។ បញ្ហាចរាចរណ៍បានជះឥទ្ធិពលជា

[2] ជួន ណាត: វចនានុក្រមខ្មែរ ភ្នំពេញ ១៩៦៧ ទំព័រ ២១៣

[3] dictionary.reference.com/browse/traffic

អវិជ្ជមានយ៉ាងខ្លាំង ដល់សុខមាលភាពសង្គម និងសេដ្ឋកិច្ចជាតិ មានន័យថាករណីជាច្រើន ដែលបណ្តាលមកពីចរាចរណ៍ ជាពិសេសគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍តែម្តង បានធ្វើឱ្យរាំងស្ទះមួយផ្នែក ដល់ការអភិវឌ្ឍន៍ប្រទេសជាតិ ដូចជាការបាត់បង់នូវសន្តិសុខសង្គម ការចំណាយពេលវេលាលើការសម្រាកព្យាបាលជំងឺដែលអូសបន្លាយ និងការស្តារលទ្ធភាពពលកម្មមានរយៈពេលវែង រួមផ្សំជាមួយនឹងការខាតបង់ប្រាក់ចំណូលដោយសារពិការភាព ឬដោយសារការបាត់បង់ជនបង្គោលក្នុងគ្រួសារ (មេគ្រួសារ) ហើយអាចបណ្តាលឱ្យធ្លាក់ទៅក្នុងស្ថានភាពក្រីក្របានទៀតផងក៏មាន។

ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ដែលជាប្រទេសទើបតែនឹងឆ្លងផុតពីសង្គ្រាម ហើយទទួលបាននូវសុខសន្តិភាពពេញបរិបូណ៌ទាំងស្រុង ដែលអាចបញ្ជាក់បានថា រាជរដ្ឋាភិបាលបាននិងកំពុងខិតខំស្តារឡើងវិញនូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសាធារណៈ ការពង្រឹងសន្តិសុខ សណ្តាប់ធ្នាប់ ស្ថាប័នសិក្សាធិការ និងវិស័យផ្សេងៗទៀតជាច្រើន ដើម្បីចូលរួមអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចជាតិ ក្នុងគោលដៅឆ្ពោះទៅរកការកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រ។ ទន្ទឹមនឹងការរីកចម្រើននៃហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ យើងក៏សង្កេតឃើញកំណើននៃយានយន្ត កាន់តែមានការកើនជាលំដាប់ដែរ។ ដោយសារតែកំណើនយានយន្តមានសំទុះលឿនជាងកំណើននៃការអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ នៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ជាពិសេសរាជធានីភ្នំពេញតែម្តងបានបង្ករឱ្យការធ្វើដំណើរមានភាពស្មុគ្រស្មាញឡើងៗពីមួយថ្ងៃទៅមួយថ្ងៃ ដែលជាហេតុធ្វើឱ្យស្ថានភាព នៃការធ្វើចរាចរណ៍នៅលើដងផ្លូវសាធារណៈកាន់តែលំបាកនិងប្រថុយប្រថានទៀតផង។

២.១ កំណើនប្រជាជនក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ

ភ្នំពេញ មានទីតាំងស្ថិតនៅត្រង់ចំណុចប្រសព្វនៃទន្លេសាប ទន្លេមេគង្គ និងទន្លេបាសាក់ ដែលទន្លេទាំងនេះ បានផ្តល់នូវប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីទឹកសាបប្រកបដោយសក្តានុពល ពោលគឺទ្រទ្រង់ដល់ការរស់នៅរបស់ប្រជាជន តាំងពីអតីតកាលរហូតមកដល់បច្ចុប្បន្ន។ ស្ថានភាពប្រជាជនរាជធានីភ្នំពេញនាឆ្នាំ១៨៦៣ មិនទាន់មានលក្ខណៈប្រមូលផ្តុំ ហើយក៏ពុំទាន់មានឯកសារណាមួយបញ្ជាក់ច្បាស់ថា មានចំនួនប៉ុន្មាននាក់ដែរ (ចំនួនប៉ាន់ស្មាន ២៥ ០០០នាក់) ព្រោះការលើករាជធានីពីកន្លែងមួយទៅកន្លែងមួយច្រើនលើកច្រើនសារ ដោយសារសង្គ្រាមឈ្លានពីប្រទេសជិតខាង និងការច្បាំងដណ្តើមរាជក្នុងវង្សត្រកូលក្សត្រខ្លួនឯង គឺពិតជាពិបាកណាស់ក្នុងប្រមូលផ្តុំប្រជាជន។ ម៉្យាងទៀត ការផ្លាស់ប្តូរទីតាំងរាជធានី ពិតជាបានធ្វើឱ្យប្រជាជនមានការនឿយហត់ក្នុងការផ្លាស់ទីលំនៅ ព្រោះមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនពេលនោះ គឺគ្មានអ្វីក្រៅពីរទេះគោ រទេះសេះ ដំរី ឬការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកដែលមានតែទូកតូចៗ។ តាមការសន្និដ្ឋាន

ដោយផ្អែកទៅលើកត្តាផ្សេងៗ ទាក់ទងទៅនឹងលក្ខខណ្ឌប្រវត្តិសាស្ត្រ លក្ខខណ្ឌធម្មជាតិ សេដ្ឋកិច្ចសង្គម និងសន្តិសុខ បានបង្ហាញថា រាជធានីភ្នំពេញនាឆ្នាំ១៨៦៣ មានប្រជាជនរស់នៅប្រមាណជា ២៥ ០០០ នាក់[4] ហើយភាគច្រើនប្រជាជនទាំងនោះ តែងប្រមូលផ្តុំគ្នារស់នៅតាមត្រើយខាងលិចនៃដងទន្លេសាបៗ មុនឆ្នាំ១៩៥៣ ពេលប្រទេសកម្ពុជាពុំទាន់ទទួលបានឯករាជ្យពីប្រទេសបារាំង ការកើនឡើងនៃចំនួនប្រជាជនរាជធានីភ្នំពេញមានល្បឿនគួរឱ្យកត់សម្គាល់ គឺក្នុងរយៈពេលប្រមាណជិតមួយសតវត្ស ពីឆ្នាំ១៨៦៥ដល់ឆ្នាំ១៩៥៥ ប្រជាជនរាជធានីភ្នំពេញបានកើនឡើងរហូតដល់ជា១០ដង ហើយបន្តការកើនឡើងនៅឆ្នាំបន្តបន្ទាប់ៗ ការកើនឡើងនៃចំនួននេះ គឺផ្តើមចេញពីចលនាបម្លាស់លំនៅចូល ច្រើនជាងអត្រាកំណើនធម្មជាតិ ហើយបានតម្រូវឱ្យរាជធានីភ្នំពេញ ធ្វើការពង្រីកផ្ទៃដីជាបន្តបន្ទាប់ៗ ភ្នំពេញចាប់ផ្តើមមានទិដ្ឋភាពជាទីក្រុងពេញលេញឡើងៗ ដោយសារមានការពង្រីកខ្លួនពីមួយថ្ងៃទៅមួយថ្ងៃ ពោលគឺការពង្រីកកាន់តែធំឡើងៗ ឆ្ពោះទៅទិសខាងលិចរួមទាំងការកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធឡើងវិញ និងបន្ថែមថ្មី ស្របទៅតាមតម្រូវការនៃការអភិវឌ្ឍទីក្រុងជាបន្តបន្ទាប់ នៅចុងសតវត្សទី១៩ និងដើមសតវត្សទី២០ និងបន្តនៅក្នុងសតវត្សទី២១នេះៗ

កំណើនចំនួនប្រជាជនរាជធានីភ្នំពេញ (គិតជាពាន់នាក់)

ឆ្នាំ	១៨៦៣	១៩៥៥	១៩៩៨	២០០៨	២០១៩
ប្រ.ជ	២៥	២៧២	៩៩៩	១៣២៧	២២៨១

វិទ្យាស្ថានស្ថិតិ ក្រសួងផែនការ

២.២ ស្ថិតិយានយន្តក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ

កំណើនប្រជាជន នាំឱ្យមានកំណើនយានជំនិះ ដោយសារតម្រូវការបម្លាស់ទីជាប្រចាំសម្រាប់ជីវភាពរស់នៅប្រចាំថ្ងៃៗ ការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចនៃប្រទេសកម្ពុជា ជាពិសេសរាជធានីភ្នំពេញ មានកំណើនគួរឱ្យកត់សម្គាល់ ប៉ុន្តែនៅតែមិនអាចបំពេញតាមតម្រូវការ យ៉ាងគំហុករបស់ប្រជាពលរដ្ឋបាននៅឡើយទេៗ ជាក់ស្តែងដោយសារតែកំណើនយានជំនិះនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញពីមួយថ្ងៃទៅមួយថ្ងៃ ចេះតែមានការកើនឡើងជាលំដាប់ បានធ្វើឱ្យលំនៅដ្ឋានជាន់ផ្ទាល់ដីមួយចំនួន ក្លាយទៅជាកន្លែងចតយានជំនិះគ្រប់ប្រភេទ ហើយទ្រូងផ្លូវមួយចំនួនក៏ត្រូវបានប្រជាពលរដ្ឋ យកធ្វើជាកន្លែងចតដោយមិនត្រឹមត្រូវ ដែលចាំបាច់តម្រូវឱ្យមានការគ្រប់គ្រង

[4] សាលាក្រុងភ្នំពេញៈ ប្រវត្តិរាជធានីភ្នំពេញៈ មិនា ១៩៩៨ ទំព័រ១១

ច្បាស់លាស់ និងត្រឹមត្រូវ ជាមួយនឹងការបង្កើនល្បឿនអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធបន្ថែមទៀត។

ស្ថិតិយានយន្តក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ឆ្នាំ២០១៩

ប្រភេទ	ចំនួនចុះបញ្ជី/គ្រឿង
រថយន្ត	៥០៨១៤៣
ទោចក្រយានយន្ត	១៩៦៦៣២២

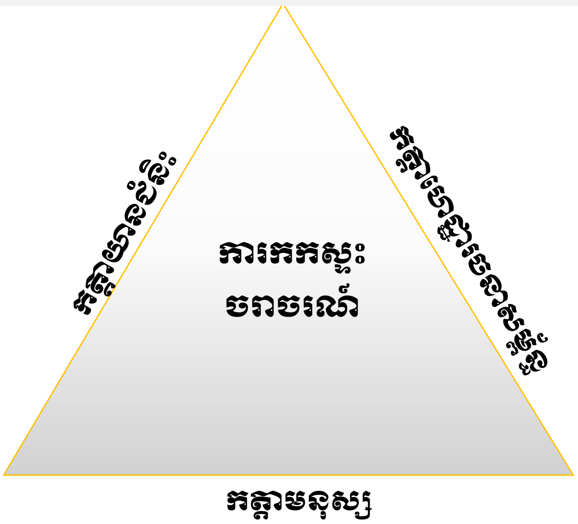
ប្រភព: កាសែតរស្មី កម្ពុជា ចេញថ្ងៃទី ១៤ ខែមករា ឆ្នាំ២០២០ "លោក សាំ ពិសិដ្ឋ ប្រធានមន្ទីរសាធារណការណ៍និងដឹកជញ្ជូនរាជធានីភ្នំពេញ"

ចំនួនខាងលើនេះ គឺនៅមិនទាន់បានរាប់បញ្ចូលនូវចំនួនយានជំនិះផ្សេងទៀត ដែលកំពុងប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញផងទេ ដូចជាយានជំនិះកម្មសិទ្ធរបស់កងទ័ព នគរបាលជាតិ រដ្ឋសភា ព្រឹទ្ធសភា រដ្ឋ រាជរដ្ឋាភិបាល អង្គទូត អង្គការមិនមែនរដ្ឋាភិបាល និងក្រុមវិនិយោគជាដើម។ យានជំនិះដែលគ្មានម៉ាស៊ីនជាច្រើនទៀត ក៏បានធ្វើចរាចរណ៍តាមដងផ្លូវក្នុងរាជធានីភ្នំពេញផងដែរ ដូចជាស៊ីក្លូ រទេះរុញសម្រាប់អេតចាយ និងរទេះរុញសម្រាប់អាជីវកម្មផ្សេងៗរួមមាន រទេះរុញលៀសហាល (តាមរដូវ) រទេះរុញលក់ចំណីអាហារ និងសម្ភារផ្សេងៗទៀតផងដែរ។ ជាងនេះទៅទៀត សាលារាជធានីភ្នំពេញបានចាប់ផ្តើមដាក់ឱ្យដំណើរការរថយន្តក្រុងសម្រាប់ដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ចាប់តាំងពីថ្ងៃទី ៥ កុម្ភៈ ឆ្នាំ២០១៤ ដែលមានខ្សែរត់រហូតដល់ទៅបីខ្សែ និងមានរថយន្តដឹកជញ្ជូនរាប់រយគ្រឿង ប៉ុន្តែហាក់បីដូចជាមិនទាន់បានជួយសម្រួលដល់ការកកស្ទះចរាចរណ៍ នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញនៅឡើយទេ[5]។

៣- មូលហេតុនានានៃការកកស្ទះចរាចរណ៍

មានមូលហេតុជាច្រើន ដែលជំរុញឱ្យមានការកកស្ទះចរាចរណ៍ រហូតអាចឈានទៅដល់គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ថែមទៀតផង។ កត្តាចម្បងមួយចំនួន ដែលរុញច្រានឱ្យស្ថានភាពនៃចរាចរណ៍កាន់តែអាក្រក់ឡើងៗ ពីពេលមួយទៅពេលមួយ គឺកត្តាមនុស្ស កត្តាផ្លូវ កត្តាយានយន្ត និងកត្តាអប់រំជាដើម។ ទាំងអស់នេះសុទ្ធសឹងតែជាកត្តាចម្បងៗ ដែលអាចបង្កឱ្យមានបញ្ហាចរាចរណ៍។

កត្តានានាដែលនាំដល់ការកកស្ទះចរាចរណ៍



[5] រស្មីកម្ពុជា: ថ្ងៃពុធ ទី១២ ខែសីហា ឆ្នាំ២០១៥

៣.១- កត្តាមនុស្ស

ការស្ទះចរាចរណ៍ភាគច្រើន គឺបានកើតឡើងដោយសារអ្នកបើកបរ ដែលគ្មានក្រមសីលធម៌ខ្ពស់ក្នុងពេលកំពុងបញ្ជាយានជំនិះនៅលើទ្រូងផ្លូវ។ អ្នកបើកបរមួយចំនួន គឺបើកបរក្រោមឥទ្ធិពលនៃគ្រឿងស្រវឹង អ្នកបើកបរខ្លះមិនចេះនិងមិនយល់ស្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍ អ្នកខ្លះបើកបរក្រោមអាយុដែលកំណត់ដោយច្បាប់ និងអ្នកខ្លះទៀតបើកបរហួសល្បឿនកំណត់។ ចំណែកមនុស្សមួយចំនួនទៀត ព្រោះតែដើម្បីប្រយោជន៍ផ្ទាល់ខ្លួន បានយកចិញ្ចើមឬទ្រូងផ្លូវមួយចំនួនធ្វើអាជីវកម្មផ្សេងៗ ដែលជាហេតុបង្កលក្ខណៈពិបាកដល់អ្នកធ្វើចរាចរណ៍លើទ្រូងផ្លូវ រហូតធ្វើឱ្យអ្នកថ្មើរជើងមួយចំនួន យកទ្រូងផ្លូវធ្វើដំណើរថ្មើរជើងទៅវិញ។

ការយកចិញ្ចើមផ្លូវសាធារណៈធ្វើអាជីវកម្ម

ប្រភព៖ ថតថ្ងៃទី ២៨ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០២២

អ្នកបើកបរជាច្រើន មិនទទួលខុសត្រូវ រួមទាំងការឈប់ និងការការចតយានយន្តមិនត្រឹមត្រូវទៅតាមច្បាប់កំណត់ គឺជាមូលហេតុបណ្ដាលឱ្យមានការកកស្ទះចរាចរណ៍ នៅតាមដងផ្លូវជាពិសេសរថយន្តតែម្ដង សូម្បីតែម៉ូតូដែលបើកបរនៅលើចំណែកណាមួយ នៃទ្រូងផ្លូវខុស ក៏ជាកត្តាមួយដែលអាចនាំទៅដល់ការកកស្ទះចរាចរណ៍បានដែរ។ បញ្ហាដែលកាន់តែលំបាកទៀតនោះ គឺអ្នកបញ្ជាយានយន្តទាំងឡាយមានអារម្មណ៍ថា ពួកគាត់បានប្រព្រឹត្តដ៏ត្រឹមត្រូវ ដូចជាការបត់ស្ដាំ ឬបទឆ្វេងមិនបានគិតអំពីចរាចរណ៍ នៅខាងក្រោយខ្លួន ដែលអាចមានបញ្ហាឬអត់។

ចំណែកឯការអប់រំ ដែលទាក់ទងទៅនឹងការបណ្ដុះបណ្ដាលការបើកបរយានយន្តវិញ គឺនៅមានលក្ខណៈធូរលុងនៅឡើយ ពោលគឺការរៀនបើកបរមួយចំនួន គ្រាន់តែរៀនឱ្យចេះបើកបរតែប៉ុណ្ណោះ ដោយមិនចាប់អារម្មណ៍នឹងការចង់ចេះ ចង់ស្គាល់ស្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍អ្វីនោះទេ។ ម្យ៉ាងវិញទៀត ការទទួលបានប័ណ្ណបើកបរខ្លះ នៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា ហាក់នៅមានភាពមិនប្រក្រតីនៅឡើយ រួមទាំងការសូកប៉ាន់ដើម្បីទទួលបានប័ណ្ណបើកបរទៀតផង។

រូបភាពខុសច្បាប់ដដែលៗ នៃប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ដោយមនុស្សមួយចំនួនតូច នៅតែត្រូវបានគេមើលឃើញជារៀងរាល់ថ្ងៃ។ ផ្លូវដែលតម្រូវឱ្យធ្វើចរាចរណ៍ជាឯកទិស ក៏នៅតែត្រូវបានអ្នកបើកបរទោចក្រយានយន្តប្រើប្រាស់ ពេលខ្លះមានរហូតទៅដល់រថយន្តធំ និងរថយន្តទំនើបៗបើកបញ្ច្រាស់ទិស ដែលបង្កឱ្យមានការកកស្ទះ

ចរាចរណ៍ទៀតផង ពោលគឺអ្នកបើកបរយានយន្តទាំងនេះ គ្មានអារម្មណ៍ខ្មាស់អៀន និងគ្មានស្មារតីគោរពសញ្ញាចរាចរណ៍ទេ បើទោះបីជាមានរនាំង និងទូលថ្មសម្រាប់ពុះចែកទ្រូងផ្លូវក៏ដោយ។ ជាក់ស្តែង នាពេលបច្ចុប្បន្ននេះ ប្រសិនបើគ្មានសមត្ថកិច្ចនោះទេ អ្នកបើកបរមួយចំនួនតូចទាំងនោះ នៅតែបើកបញ្ច្រាស់ទិស រំលោភគន្លងផ្លូវ ដោយគ្មានការអៀនខ្មាស់ រហូតដល់ហ៊ានបន្ថែមល្បឿននៅពេលមានភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍ពណ៌ក្រហមទៀតផង។ សកម្មភាពទាំងនេះ ហាក់បង្ហាញនូវភាពរស់រវើករបស់ពលរដ្ឋកម្ពុជា ក្នុងការបំពេញការងារដើម្បីប្រយោជន៍ដោយមិនទុកពេលទំនេរចោល សូម្បីតែភ្លើងចរាចរណ៍ពណ៌ក្រហម។ ប៉ុន្តែផ្ទុយទៅវិញ សកម្មភាពទាំងនេះ គឺជាសកម្មភាពឥតសណ្តាប់ធ្នាប់មួយ ដែលតែងតែកើតមាននៅលើទ្រូងផ្លូវនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ។

ជាងនេះទៅទៀត ការបំពេញការងារសាធារណៈនៅតាមដងផ្លូវរបស់មនុស្ស ដូចជាការងារជួសជុលនិងថែទាំផ្លូវថ្នល់ ការងារបច្ចេកទេសទឹកស្អាតនិងប្រព័ន្ធលូបង្ហូរ ការងារបច្ចេកទេសអគ្គីសនី ការងារបរិស្ថាន នៅពេលដែលចរាចរណ៍កំពុងមមាញឹក គឺកាន់តែធ្វើឱ្យស្ថានភាពនៅលើដងផ្លូវកាន់តែតានតឹងថែមមួយកម្រិតទៀត។ បើទោះបី ការចំណាយលើកម្លាំងពលកម្មនៃការជួលជុល និងការថែទាំសេវាទាំងនោះ មិនបន្ថែមកម្រៃក្តី (ការងារពេលយប់ត្រូវចំណាយខ្ពស់ជាងពេលថ្ងៃ) ប៉ុន្តែសកម្មភាពការងារទាំងនោះ បានការបន្ថែមបន្ទុកដល់ការកកស្ទះចរាចរណ៍ ដែលបានធ្វើឱ្យប៉ះពាល់ទៅដល់អ្នកធ្វើដំណើរនៅតាមដងផ្លូវយ៉ាងច្រើន ឥតគណនា ដូចជា ចំណាយខ្ពស់នៃតម្លៃប្រេងសាំង ខាតពេលវេលាបំពេញការងារ សមត្ថភាពយានយន្តកាន់តែទ្រុឌទ្រោម ជាដើម។

៣.២- កត្តាហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ

ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនានា ជាពិសេសផ្លូវថ្នល់ជាច្រើននៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ មានលក្ខណៈតូចចង្អៀត និងមានក្រហូងមួយចំនួនជាច្រើនកន្លែង ដែលមិនត្រឹមត្រូវទៅតាមស្តង់ដារផ្លូវថ្នល់ ហើយផ្លូវខ្លះក៏នៅខ្វះគំនូសទ្រូងផ្លូវ ភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍ ផ្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍ ឬក៏ផ្លាកសញ្ញាមួយចំនួន ត្រូវបានបិតបាំងដោយស្លាកអាជីវកម្មផ្សេងៗ ជាមួយនឹងតំហែទាំមិនទាន់មានប្រសិទ្ធភាពនៅឡើយ។

ដូចគ្នានេះដែរ ប្រព័ន្ធលូបង្ហូរទឹកនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ និងការគ្រប់គ្រងកាកសំណល់នៅតាមលូបង្ហូរទឹកជាច្រើននៅមានកម្រិត ដែលជាហេតុបង្កឱ្យកើតមានជាការកកស្ទះចរាចរណ៍ ជាពិសេសគឺនៅរាល់រដូវភ្លៀងម្តងៗ អ្វីដែលជាក្តីកង្វល់របស់ប្រជាពលរដ្ឋ នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ គឺការស្ទះលូនិងការលិចផ្លូវធ្វើដំណើរមួយចំនួន ដែលជាកត្តាមួយ ជំរុញទិសចរាចរណ៍ឱ្យផ្តោះទៅតំបន់ប្រមូលផ្តុំនៅផ្លូវខ្ពស់ៗ។

ភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍ គឺជាឧបករណ៍ត្រួតពិនិត្យនូវចលនាចរាចរណ៍ ប៉ុន្តែជាញឹកញាប់ភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍ខ្វះ មិនដំណើរការដោយមូលហេតុប្រព័ន្ធអគ្គិសនី និងដោយមូលហេតុបច្ចេកទេស។ ប្រព័ន្ធសេណារីយូនៃភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍ ដែលមិនមានលទ្ធភាពទទួលយកបាននេះ បានបង្កឱ្យចរាចរណ៍មានភាពរ៉ឹករ៉ៃនៅចំណុចផ្លូវប្រសព្វនានា។ ម្យ៉ាងវិញទៀត នៅក្នុងប្រទេសអភិវឌ្ឍ តំហែទាំផ្លូវ គឺត្រូវធ្វើឡើងនៅពេលយប់ ដែលជាពេលដែលចរាចរណ៍មិនសូវមមាញឹកឬគ្មានចរាចរណ៍តែម្ដង។ ប៉ុន្តែនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ គេសង្កេតឃើញ ក្រុមអ្នកថែទាំផ្លូវថ្នល់ភាគច្រើនបំពេញការងារនៅពេលថ្ងៃ ជាពិសេសម៉ោងដែលចរាចណ៍មមាញឹក ដូចជាការអ៊ុតកៅស៊ូបន្ថែម ការគូសគំនូសលើទ្រូងផ្លូវជាដើម។

៣.៣- កត្តាយានជំនិះ

ចំនួនឡាន ម៉ូតូ និងយានជំនិះផ្សេងទៀតដែលបានចរាចរណ៍លើទ្រូងផ្លូវ នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញបច្ចុប្បន្ន មានការកើនឡើងពីមួយថ្ងៃទៅមួយថ្ងៃ។ ក្រុមគ្រួសារ ដែលមានជីវភាពមធ្យមអាចមានឡានមួយគ្រឿង និងម៉ូតូមួយគ្រឿង ហើយជាមធ្យមយ៉ាងហោចណាស់ ក៏មានម៉ូតូ២គ្រឿងដែរ ចំពោះគ្រួសារដែលមានសមាជិកចាប់ពី៤នាក់ឡើងទៅ។ ទោះយ៉ាងនេះក្ដី គេមិនអាចហាមឃាត់ប្រជាជន មិនឱ្យទិញរថយន្តច្រើននោះទេ ព្រោះនេះជាសិទ្ធិ និងស្របតាមប្រទេសកាន់របបទីផ្សារសេរី។ យានយន្តមួយចំនួន ដែលធ្វើចរាចរណ៍នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ មានអាយុកាលហួសកំណត់ដែលមានលក្ខណៈ ខូចខេកខោក ដាច់ហ្វ្រាំង គ្មានភ្លើងបំភ្លឺត្រឹមត្រូវ កែច្នៃខុសបច្ចេកទេសជាដើម។ ប្រភេទរទេះរុញជាច្រើន ដែលចរាចរណ៍នៅតាមដងផ្លូវក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ គឺជាយានសម្រាប់មធ្យោបាយអាជីវកម្ម ដែលមានវត្តមានស្ទើរគ្រប់ដងផ្លូវ។ ដោយមិនមានផ្លូវដោយឡែករបស់ខ្លួន រទេះរុញក៏បានចូលរួមចំណែក ក្នុងការធ្វើឱ្យមានការកកស្ទះចរាចរណ៍ផងដែរ តាមរយៈល្បឿនយឺតៗបង្អាក់យានយន្តផ្នែកនៅខាងក្រោយ។

ស្ថានភាពចរាចរណ៍ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ

ប្រភព: កាសែតរស្មីកម្ពុជា ១៤ មករា ២០២០

៤- បញ្ហាចរាចរណ៍និងផលប៉ះពាល់

ការកកស្ទះចរាចរណ៍ បានបណ្ដាលឱ្យកាត់បន្ថយដល់សកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ច និងការកើនឡើងនូវតម្លៃនៃការធ្វើដំណើរ ដែលប៉ះពាល់យ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរទៅដល់សេដ្ឋកិច្ចជាតិ និងតំបន់

ទាំងមូលតែម្តង។ លើសពីនេះទៅទៀត ការកកស្ទះចរាចរណ៍ បានធ្វើឱ្យប៉ះពាល់យ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរទៅដល់ជីវភាពរស់នៅរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ ពោលគឺវាបានធ្វើឱ្យរាំងស្ទះទៅដល់សមត្ថភាព នៃការកសាងទីលំនៅ ការធ្វើជំនួញ និងការធ្វើឱ្យខូចខាតទៅដល់គុណភាព នៃការរស់នៅក្នុងតំបន់ និងក្នុងពិភពលោកផងដែរ។ ការស្ទះចរាចរណ៍ត្រូវបានយកមកធ្វើជាមូលដ្ឋាន ដើម្បីសិក្សាក្នុងការកសាងទីប្រជុំជន នគរូបនីយកម្ម និងរបេកក្រុងជាដើម ព្រោះការរៀបចំការតាំងទីលំនៅរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ នៅក្នុងតំបន់នីមួយៗ ត្រូវមានគោលដៅសម្រាប់សុខុមាលភាព និងភាពសុខដុមនៃប្រជាពលរដ្ឋគ្រប់ស្រទាប់វណ្ណៈ។

ការកកស្ទះចរាចរណ៍ បានធ្វើឱ្យប៉ះពាល់ធ្ងន់ធ្ងរ ដល់សុខុមាលភាពរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ និងផ្តល់ផលអវិជ្ជមានជាច្រើន ដូចជា ខាតបង់ពេលវេលាសម្រាប់អ្នកបើកបរ និងអ្នកធ្វើដំណើរ ដែលជាហេតុនាំទៅដល់ភាពយឺតយ៉ាវនៃការមកដល់របស់អ្នកចូលរួមសកម្មភាពការងារពាណិជ្ជកម្ម ការងារអប់រំ ការងារផលិតកម្មផ្សេងទៀត ហើយអាចឆ្លុះបញ្ចាំងឱ្យឃើញ អំពីការខាតបង់ខាងផ្នែកពាណិជ្ជកម្ម និងសេដ្ឋកិច្ចទាំងអង្គភាព និងបុគ្គលជាដើម។ ម្យ៉ាងទៀត ការកកស្ទះចរាចរណ៍ បានធ្វើឱ្យខ្ជះខ្ជាយនូវឥន្ធនៈ រួមទាំង ធ្វើឱ្យមានការកើនឡើង នៃការបំពុលបរិស្ថាន តាមរយៈការសាយភាយនៃឧស្ម័នកាបូនិក ជាច្រើនទៅក្នុងបរិយាកាស។

ប្រមាណជាងមួយទសវត្សចុងក្រោយនេះ ការធ្វើដំណើរទៅមកក្នុងគោលដៅផ្សេងៗ នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ តែងតែកើតមាននូវការកកស្ទះចរាចរណ៍ស្ទើររាល់ថ្ងៃ ជាពិសេសនៅក្នុងម៉ោងមមាញឹកនៃការធ្វើដំណើរ រួមមានពេលព្រឹក (ចាប់ពីម៉ោង ៦.៣០ រហូតដល់ម៉ោង ៨.៣០) និងពេលល្ងាច (ចាប់ពីម៉ោង ៥.៣០ រហូតដល់ម៉ោង ៧.៣០) សម្រាប់ថ្ងៃធម្មតា (ថ្ងៃចន្ទ-សុក្រ) ប៉ុន្តែសម្រាប់ថ្ងៃសៅរ៍ អាទិត្យ និងថ្ងៃបុណ្យវិញ ចរាចរណ៍នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញហាក់បីដូចជា មិនបង្កឱ្យមានភាពកកស្ទះឡើយ លើកលែងតែតំបន់ ជាច្រកសំខាន់ៗសម្រាប់ចេញចូលរាជធានី រួមមានតំបន់ច្បារអំពៅ តំបន់ស្ពានជ្រោយចង្វារ តំបន់អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញ តំបន់ស្ទឹងមានជ័យ ជាដើម។ បច្ចុប្បន្ននេះ មិនថ្ងៃណាជាថ្ងៃណាទេ ម៉ោងណាជាម៉ោងណាទេ ពោលគឺចរាចរណ៍កកស្ទះស្ទើរគ្រប់ទីកន្លែងនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញតែម្តង ដែលវាបានក្លាយទៅជាទម្លាប់របស់អ្នកធ្វើដំណើរទៅហើយ។ ប្រជាពលរដ្ឋទូទៅ នាំគ្នានិយាយតៗគ្នាថា "ការស្ទះចរាចរណ៍នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញគឺជារឿងធម្មតា ប៉ុន្តែផ្ទុយទៅវិញ ការមិនកកស្ទះចរាចរណ៍ទេ ដែលជារឿងមិនធម្មតា"។

៤.១ ការខាតបង់ប្រាក់ចំណូលប្រចាំគ្រួសារ

បញ្ហាចរាចរណ៍ បានធ្វើឱ្យប៉ះពាល់ធ្ងន់ធ្ងរដល់ផ្នែកសេដ្ឋកិច្ច ជាពិសេសគឺសេដ្ឋកិច្ចគ្រួសារតែម្តង។ មូលហេតុទាំងនេះ អាចនាំទៅដល់ការ

រស់នៅក្នុងស្ថានភាពក្រីក្រ ដោយសារភាគច្រើននៃអ្នកទទួលរងផលប៉ះពាល់ ដោយសារបញ្ហាចរាចរណ៍ ជាពិសេសគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ គឺជាក្រុមមនុស្ស ដែលស្ថិតក្នុងចំណោមសមាជិកសំខាន់ៗសម្រាប់គ្រួសារ ពោលគឺអ្នកដែលអាចចូលរួមចំណែក ក្នុងការរកចំណូលប្រចាំគ្រួសារ ឬអ្នករកចំណូលទាំងស្រុងតែម្តង។ តាមរបាយការណ៍របស់ប្រព័ន្ធព័ត៌មានជនរងគ្រោះ និងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនៅកម្ពុជា ឆ្នាំ ២០១៩ បង្ហាញថា មនុស្សប្រមាណជា៧៦% ជាបុគ្គលដែលស្ថិតនៅក្នុងវ័យពេញកម្លាំងពលកម្មសម្រាប់សកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ច[6]។

គ្រួសារជាច្រើន ដែលមានប្រាក់ចំណូលដោយសារមធ្យោបាយធ្វើដំណើរ ត្រូវបានកាត់បន្ថយ ដោយមូលហេតុត្រូវចំណាយពេលវេលាច្រើននៅក្នុងភាពចង្អៀតនៃចរាចរណ៍ ពោលគឺត្រូវចំណាយពេលវាច្រើន ក្នុងចម្ងាយផ្លូវដ៏ខ្លីនិងការចំណាយដ៏ខ្ពស់លើប្រេងឥន្ធនៈ។ ម្យ៉ាងទៀត ការកកស្ទះការចរាចរណ៍ អាចធ្វើឱ្យយានយន្តឆាប់ខូច ហើយអាចធ្វើឱ្យសុខភាពរបស់អ្នកបើកបរចុះខ្សោយដោយសារការបំពុលបរិស្ថាន។

៤.២ ផលប៉ះពាល់ចិត្តសាស្ត្រ និងសុខភាព

ជាការពិតណាស់ ភាពចម្រុះនៃយានជំនិះនៅតាមផ្លូវសាធារណៈ គឺបានបង្កភាពអាប់អួរទៅដល់បរិយាកាសស្រេចទៅហើយ ជាពិសេស គឺការបំពុលបរិស្ថាន ដែលតែងតែធ្វើឱ្យជីវិតនៅជុំវិញមិនទទួលបាននូវប្រសិទ្ធល្អនៃការរស់នៅ។ ជាងនេះទៀត ការកកស្ទះចរាចរណ៍ដែលបានបង្កការបំពុលបរិស្ថាន និងភាពស្មុគស្មាញខាងផ្នែកចិត្តសាស្ត្រ ដល់អ្នកធ្វើដំណើរទាំងឡាយ អាចជាមូលដ្ឋាននៃបង្ករនូវសកម្មភាពបន្តបន្ទាប់នានារបស់បុគ្គលទាំងនោះ ដូចជា ទម្លាប់គេចចេញពីចរាចរណ៍មមាញឹក ដោយមិនខ្វល់អំពីទង្វើខុសច្បាប់ ឬបង្កើតហានិភ័យផ្សេងៗ និងបង្កើនអារម្មណ៍តានតឹងក្នុងគ្រួសារ ជាដើម។

៤.៣ ផលប៉ះពាល់ប្រយោជន៍សាធារណៈ

សេវាសាធារណៈជាច្រើន ត្រូវបានពន្យាពេលដោយសារ អ្នកផ្តល់សេវាសាធារណៈមួយចំនួនមិនទទួលបានប្រសិទ្ធភាពខ្ពស់ ក្នុងការធ្វើចរាចរណ៍តាមផ្លូវសាធារណៈ ពោលគឺមន្ត្រីផ្តល់សេវាសាធារណៈ ត្រូវខកខានដោយដារការស្ទះចរាចរណ៍ ដែលជាកត្តាមួយនាំទៅដល់ការខូចប្រយោជន៍ជាតិជាធំ ដូចជា៖

- កិច្ចការរដ្ឋបាលថ្នាក់ជាតិ
- កិច្ចការរដ្ឋបាលក្នុងតំបន់
- កិច្ចការរដ្ឋបាលផ្សេងទៀត

ប្រការ ដែលសំខាន់ជាងនេះទៅទៀតនោះ គឺសេវាសាធារណៈសង្គ្រោះបន្ទាន់ផ្សេងៗ ដែល

[6] របាយការណ៍របស់ប្រព័ន្ធព័ត៌មានជនរងគ្រោះ និងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនៅកម្ពុជាឆ្នាំ២០១៩

ចាំបាច់បំផុត ក៏ត្រូវបានយឺតយ៉ាវឬពន្យាពេលវេលា ដោយសារការកកស្ទះចរាចរណ៍ផងដែរ ដូចជា សេវាសន្តិសុខសង្គម សេវាសង្គ្រោះបន្ទាន់ សេវាសុខភាពសង្គម និងសេវាសាធារណៈផ្សេងទៀត ជាដើម។

៥- ការអប់រំអំពីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍

ការអប់រំ ត្រូវអនុវត្តន៍សម្រាប់ទាំងអស់គ្នា ព្រោះការធ្វើចលនានៅលើដងផ្លូវ កើតចេញពីមនុស្សគ្រប់ស្រទាប់វណ្ណៈ ក្រោមលក្ខខណ្ឌនៃច្បាប់កំណត់ ពោលគឺអប់រំមនុស្សដើម្បីទទួលបានចំណេះដឹង ផ្នែកសីលធម៌ក្នុងការបើកបរ។ ការអប់រំអំពី សីលធម៌ សុជីវធម៌ និងច្បាប់ចរាចរណ៍ ដល់អ្នកបើកបរ គឺជាកត្តាចាំបាច់បំផុត ដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍។ ការយោគយល់អធ្យាស្រ័យគ្នា ក៏ជាកត្តាដែលមិនអាចមើលរំលងបានឡើយ ដើម្បីធ្វើឱ្យការបើកបរអាចប្រព្រឹត្តទៅបាន មានរបៀបរៀបរយនិងមានសណ្តាប់ធ្នាប់ល្អប្រសើរ ហើយអាចជួយកាត់បន្ថយអារម្មណ៍តានតឹង អារម្មណ៍ខឹងសម្បារក្នុងពេលកំពុងបើកបរបានទៀតផង។

ម្យ៉ាងទៀត អ្នកបើកបរទាំងឡាយ ត្រូវតែរៀននិងមានស្មារតីគោរព និងទទួលខុសត្រូវ នៃស្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍ទាំងឡាយ។ ចំណែកផ្នែកសណ្តាប់ធ្នាប់ ដែលទទួលបន្ទុករៀបចំសណ្តាប់ធ្នាប់តាមដងផ្លូវសារណៈ ក៏ចាំបាច់ត្រូវទទួលបានការអប់រំ ដើម្បីអនុវត្តន៍ឱ្យបានប្រសើរឡើង។

ការអប់រំ ដែលសំខាន់ជាងនេះទៅទៀតនោះ គឺការអប់រំដល់អ្នកបើកបរផ្ទាល់ ពោលគឺអ្នកបើកបរត្រូវតែឆ្លងកាត់ការបណ្តុះបណ្តាល ដោយមានការប្រឡង ដែលមានលក្ខណៈត្រឹមត្រូវ និងច្បាស់លាស់។

ក្រសួងអប់រំ យុវជន និងកីឡា បានរៀបចំជាសៀវភៅ "ការអប់រំសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក" តាំងពីឆ្នាំ២០០៦ ហើយផ្សព្វផ្សាយជាបន្តបន្ទាប់ រហូតដល់បច្ចុប្បន្ន។ មេរៀនពេញលេញមានក្នុងកម្មវិធីសិក្សា មុខវិជ្ជាសិក្សាសង្គម ជាពិសេស សីលធម៌ ពលរដ្ឋវិជ្ជា តាំងពីបឋមសិក្សា រហូតដល់មធ្យមសិក្សាទុតិយភូមិ។ ជារួមខ្លឹមសារនៃការអប់រំ គឺផ្តោតជាសំខាន់ទៅដល់ការបើកបរ ដោយគោរពច្បាប់ចរាចរណ៍ និងប្រើប្រាស់សុភវិនិច្ឆ័យពេលកំពុងបើកបរជារឿងចាំបាច់ ដោយប្រកាន់ខ្ជាប់នូវ៖

- ការកំណត់ល្បឿន
- ការគោរពផ្លាកសញ្ញា និងសញ្ញាចរាចរណ៍
- ត្រូវគោរពគ្នាទៅវិញទៅមក
- ឆ្លងកាត់ដោយប្រុងប្រយ័ត្ន
- កុំប្រើប្រាស់គ្រឿងស្រវឹង
- ។ល។

៦- សន្និដ្ឋាននិងអនុសាសន៍

ប្រសិនបើពិនិត្យបរិបទខាងលើ អាចនិយាយបានថា ដំណោះស្រាយបញ្ហាចរាចរណ៍នៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា ជាពិសេសនៅក្នុងរាជធានី

ភ្នំពេញ គឺពិតជាមិនងាយស្រួលប៉ុន្មានទេ ស្រប តាមបរិយាកាសនៃនគរូបនីយកម្ម និងការ អភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចបច្ចុប្បន្ន។ ជាការពិត យន្តការ ផ្លូវច្បាប់ ដើម្បីស្រាយបញ្ហានេះគឺពិតជាមាន ពោលគឺនៅពេលណាដែលមានបញ្ហា គឺប្រាកដ ណាស់ត្រូវតែមានដំណោះស្រាយ ឬវិធីសាស្ត្រ ផ្សេងៗដើម្បីការពារមិនឱ្យកើតមានបន្តទៀត។

បញ្ហាចរាចរណ៍ នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ហាក់បានដើរមកដល់សម័យកាលមួយ ដែល អ្នកបញ្ជប់យានជំនិះ ដោយការគោរពភ្លើងស្តុប (គោរពច្បាប់) ក្លាយទៅក្រុមមនុស្សភាគតិច ហើយត្រូវខ្មាស់អ្នកបើកបរដទៃទៀត ជាក្រុម មនុស្សភាគច្រើន ដែលមិនគោរពភ្លើងចរាចរណ៍ និងសញ្ញាចរាចរណ៍។ ជាញឹកញាប់ អ្នកបើកបរ ខ្លួនឯង ក៏បានដឹងថា ពួកគេបានប្រព្រឹត្តល្មើស ដោយការមិនគោរពភ្លើង ឬសញ្ញាចរាចរណ៍។ សកម្មភាពទាំងនេះ គឺជាបញ្ហាចម្បងមួយ ដែល អ្នកបើកបរត្រូវតែកែប្រែអកប្បកិរិយា និងទម្លាប់ អាក្រក់ទាំងនេះ។ ម្យ៉ាងទៀត សិទ្ធិអំណាចរបស់ ប៉ូលិសចរាចរណ៍ ហាក់អនុវត្តន៍នៅមានកម្រិត ពោលគឺមិនទាន់មានប្រសិទ្ធភាព តម្លាភាព និង ស្មើភាព ដូចមានចែងក្នុងតួនាទីនិងភារកិច្ចរបស់ ប៉ូលិសចរាចរណ៍។ ក្នុងន័យនេះ ថ្នាក់ដឹកនាំ របស់ប៉ូលិសចរាចរណ៍ ត្រូវធ្វើយ៉ាងណា បង្កើន ការឱ្យតម្លៃប៉ូលិសចរាចរណ៍បន្ថែម តាមរយៈការ ផ្តល់ប្រាក់បៀវត្សរសមរម្យ និងការហ្វឹកហាត់ បំប៉នសមត្ថភាពបន្ថែម ដើម្បីការអនុវត្តស្មើភាព តម្លាភាព និងប្រសិទ្ធភាពនៃច្បាប់ចរាចរណ៍។

ជារួម បញ្ហាចរាចរណ៍ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ អាចនិយាយថា វាបានក្លាយជាដំបៅមហារីកទៅ ហើយ ដែលទាមទារនូវឱសថល្អ និងពេលវេលា មួយសមល្មមដើម្បីព្យាបាល និងកែលម្អឱ្យ មានប្រសិទ្ធភាព។ តាមរយៈលទ្ធផលនៃការ សិក្សាស្រាវជ្រាវខាងលើ មូលដ្ឋានខ្លះៗអាចជា ទស្សនទាន ដើម្បីចូលរួមចំណែកកែលម្អបញ្ហា ចរាចរណ៍នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ឆ្ពោះទៅរក ប្រសិទ្ធភាព មានដូចខាងក្រោម ៖

- បង្កើនសេវាឡានក្រុងបន្ថែម និងត្រូវធ្វើឱ្យ មានប្រសិទ្ធភាព ពោលគឺគួរតែមានផ្លូវអទិភាព ដើម្បីធ្វើឱ្យទៀងទាត់ពេលវា និងទាក់ទាញអតិថិជន ក្នុងគោលដៅកាត់បន្ថយ មធ្យោបាយធ្វើដំណើរផ្ទាល់នៅតាមដងផ្លូវ សាធារណៈនានាក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ។
- បន្ថែមភ្លើងចរាចរណ៍ សញ្ញាចរាចរណ៍ និងគំនូសចរាចរណ៍ ឱ្យបានគ្រប់លក្ខណៈ តាមស្តង់ដារ និងធ្វើតំហែទាំជាប្រចាំនិងឱ្យ មានប្រសិទ្ធភាពខ្ពស់។
- គួររៀបចំឱ្យមានចំណតរថយន្តត្រឹមត្រូវ ចៀសវាង ការយកទ្រូងផ្លូវសាធារណៈ សម្រាប់ចតរថយន្ត និងយានជំនិះ។
- អាជីវកម្មណា ដែលយកចិញ្ចើមផ្លូវសាធារណៈធ្វើជាកម្មសិទ្ធ ត្រូវមានតែហាមឃាត់។

- រៀបចំផ្លូវសម្រាប់ថ្មើរជើងនិងឱ្យមានប្រសិទ្ធភាព។

លើសពីនេះទៀត វិធានការណ៍បន្ទាន់មួយចំនួនដូចខាងក្រោម ប្រហែលជាអាចចូលរួមចំណែក ក្នុងការរកដំណោះស្រាយនៃបញ្ហាស្ទះចរាចរណ៍ នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញផងដែរ ៖

វិធានការណ៍ទី១៖ ការបញ្ចៀសទីតាំងវិនិយោគធំៗ ទៅតាមបណ្តាខេត្ត ឬក៏នៅតាមជាយរាជធានីភ្នំពេញវិញ រួមទាំងស្ថាប័នសាធារណធំៗមួយចំនួនផងដែរ ដូចជាមន្ទីរពេទ្យ សាលកវិទ្យាល័យ ព្រលានយន្តហោះ ជាដើម ។

វិធានការណ៍ទី២៖ ការពង្រីកទ្រូងផ្លូវ និងសាងសង់បន្ថែម ដូចជា ស្ពានអាកាស ផ្លូវអាកាសសម្រាប់អ្នកថ្មើរជើង ផ្លូវក្រោមដី និងផ្លូវល្បឿនលឿនជាដើម។

វិធានការណ៍ទី៣៖ គួរកំណត់ម៉ោងការងារ ទាំងស្ថាប័នរដ្ឋ ក្រុមហ៊ុនឯកជន អង្គការ សង្គមស៊ីវិលទាំងម៉ោងពេលចូលនិងម៉ោងចេញខុសៗគ្នា។ ដោយបច្ចុប្បន្ននេះ ម៉ោងការងារនៃអង្គភាពទាំងនោះ ស្ទើរដូចគ្នាទាំងស្រុង ពោលគឺចូលធ្វើការចន្លោះម៉ោង៧ទៅម៉ោង៨ព្រឹក និងចេញមកវិញចន្លោះម៉ោង៤ទៅម៉ោង៥ល្ងាច។

វិធានការណ៍ទី៤៖ សមត្ថកិច្ចពាក់ព័ន្ធ គួរតែចាត់វិធានការណ៍ដល់ម្ចាស់អាជីវកម្មនានា ដូចជាហាងលក់ទំនិញ ភោជនីយដ្ឋាន និងហាងលក់ចំណីអាហារ ហាងលក់សម្ភារៈផ្សេងៗ ជាដើម ដែលយកផ្លូវសាធារណៈធ្វើចំណតផ្ទាល់ខ្លួន។ ជាក់ស្តែង មានហាង និងភោជនីយដ្ឋានថ្មីៗមួយចំនួន បានសាងសង់ ដោយមានរៀបចំឱ្យមានចំណតក្រោមដីផ្ទាល់ខ្លួន ដែលនេះវិធានការណ៍មួយល្អ ដើម្បីទុកទ្រូងផ្លូវសាធារណៈ សម្រាប់ការធ្វើចរាចរណ៍បានប្រសើរឡើង ប៉ុន្តែនៅមានម្ចាស់អាជីវកម្មខ្លះ ដែលគិតតែពីប្រយោជន៍ផ្ទាល់ខ្លួន នៅតែយកទ្រូងផ្លូវសាធារណៈប្រើប្រាស់ជាលក្ខណៈឯកជន។

វិធានការណ៍ទី៥៖ គួរកំណត់ឱ្យមានការបើកបររថយន្តផ្លាកលេខសេស និងរថយន្តផ្លាកលេខគូចូលរាជធានីភ្នំពេញ តាមថ្ងៃសេសនិងថ្ងៃគូ ដើម្បីការត់បន្ថយបរិមាណយានយន្ត លើទ្រូងផ្លូវនានាក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ។ វិធានការណ៍នេះ ត្រូវបានប្រទេសមួយចំនួនអនុវត្តន៍ហើយ ព្រោះថាអាចកាត់បន្ថយ ទាំងការកកស្ទះ និងការបញ្ចេញផ្សែងពុលក្នុងបរិយាកាស ផងដែរ។

គន្ថនិទ្ទេស

- *កាសែតរស្មីកម្ពុជា: ថ្ងៃពុធ ទី១២ ខែសីហា ឆ្នាំ២០១៥ ទំព័រ៤*
- *កាសែតរស្មីកម្ពុជា: ថ្ងៃពុធ ទី១៤ ខែមករា ឆ្នាំ២០២០ ទំព័រ៣*
- *អង្គការហែនឌីខេប: របាយការណ៍របស់ប្រព័ន្ធព័ត៌មានជនរងគ្រោះ និងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនៅកម្ពុជាឆ្នាំ២០១៩ ភ្នំពេញ*
- *វេទិកាអង្គការក្រៅរដ្ឋាភិបាល: ការឃ្លាំមើលការអភិវឌ្ឍនៅកម្ពុជា ភ្នំពេញ ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១៧ ចំនួន១៣ទំព័រ*
- *សាលាក្រុងភ្នំពេញ: ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍក្រុងឆ្នាំ២០០៥-២០១៥ ភ្នំពេញ ឆ្នាំ២០០៥ ចំនួន៦៦ទំព័រ*
- *គណៈកម្មការជាតិចរាចរណ៍ផ្លូវគោក: ច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ភ្នំពេញ ឆ្នាំ២០០៧ ចំនួន ១០០ទំព័រ*
- *ក្រសួងផែនការ: វិទ្យាស្ថានជាតិស្ថិតិ: ជំរឿនប្រជាជននៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ឆ្នាំ២០១៩ ៧២ ទំព័រ*
- *ខុប សុខុម: ការបំពុលបរិស្ថានក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ របាយការបូកសរុបការងារប្រជាជននិការអភិវឌ្ឍន៍ សកលវិទ្យាល័យភ្នំពេញ ២០០៩*
- *បណ្ឌិត បេងហុង សុជាតិ ខេមរ៉ូ: ការកសាងរៀបចំដែនដីក្នុងទីក្រុងនិងទីប្រជុំជន អត្តបទសិក្ខាសាលាថ្នាក់ជាតិស្តីពី ការរៀបចំដែនដីក្នុងទីក្រុង ចំនួន៥៩ទំព័រ*
- ADB-Asean Regional Safety Program, Road Safety Report in Cambodia, Annual Report 2005, 39 p.
- ADB-Asean Regional Safety Program, The Cost of Road Traffic Accidents in Cambodia, Phnom Penh, Report 2015, 35 p.
- Handicap, Road Safety in Low income country setting: Experience from Handicap International in Cambodia, Stockholm, 2006. 24 p.
- Handicap, Cambodia Road Traffic Accident and Victim Information System, Handicap International Belgium, Annual Report 2007, 64 p.
- Ea Sophy, Study on Development Plans of Phnom Penh Metropolitan Area, January 2002, Case study. 47 p.