

សេចក្តីសង្ខេប

កម្មវិធីបណ្តុះបណ្តាលស្តីពីសុវត្ថិភាពផ្ទៃក្នុងនិងការជិះកង់ក្នុងសហគមន៍ (CPBST) គឺជាគម្រោងទូទាំងរដ្ឋរបស់អង្គការ California Walks (Cal Walks) និងមជ្ឈមណ្ឌលស្រាវជ្រាវនិងអប់រំផ្នែកមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនដែលសុវត្ថិភាព (SafeTREC) នៃសាកលវិទ្យាល័យ UC Berkeley។ កម្មវិធី CPBST ជម្រុញការចូលរួមរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ និងក្រុមអ្នកតស៊ូមតិដើម្បីសុវត្ថិភាព ក្នុងការបង្កើតផែនការសកម្មភាពដែលផ្តើមចេញពីសហគមន៍មួយដើម្បីលើកកម្ពស់សុវត្ថិភាពការដើរ និងការជិះកង់ក្នុងសហគមន៍របស់ពួកគេ។ កម្មវិធី CPBST នៃក្រុងខ្មែរ ទីក្រុងឡងប៊ិច ត្រូវបានរៀបចំផែនការដោយមានកិច្ចសហការ និងសម្របសម្រួលដោយគណៈកម្មការរៀបចំផែនការ និងអង្គការ Cal Walks និងមជ្ឈមណ្ឌល SafeTREC (ក្រុមការងារគម្រោង) ដើម្បី៖

1. លើកកម្ពស់ការដើរ និងការជិះកង់ក្នុងក្រុងខ្មែរ និង
2. បង្កើតចក្ខុវិស័យសហគមន៍មួយ ដើម្បីដោះស្រាយកិច្ចការអ្នកជិះកង់សុវត្ថិភាពការដើរនិងការជិះកង់ជាមួយសមាជិកសហគមន៍។

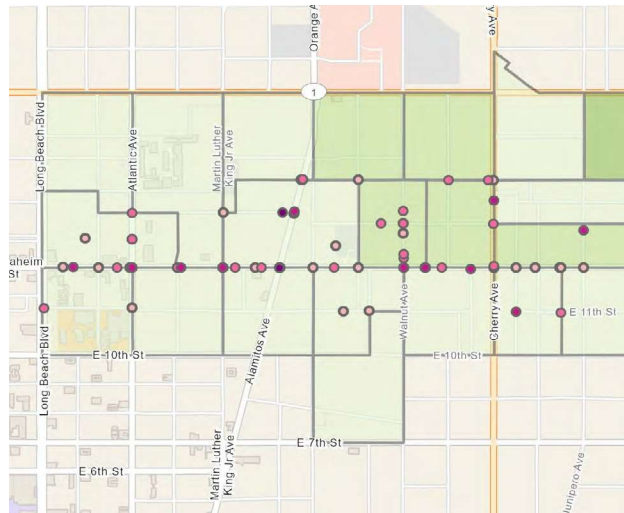
វគ្គបណ្តុះបណ្តាលតាមអនឡាញនៅថ្ងៃទី៩ ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០២០ រួមមាន៖

- ទិដ្ឋភាពទូទៅនៃយុទ្ធសាស្ត្រ 6 E's ដើម្បីលើកកម្ពស់សុវត្ថិភាពការដើរ និងការជិះកង់ ដោយប្រើប្រាស់កំណែដែលបានកែតម្រូវនៃគ្រោងការ 6 E's ដែលមានលក្ខណៈប្រសព្វគ្នា រួមមាន៖ ការវាយតម្លៃ សមធម៌ វិស្វកម្ម ការអប់រំ ការលើកទឹកចិត្ត និងការអនុវត្ត។
- ការវាយតម្លៃអំពីការដើរ និងការជិះកង់នៅតាមផ្លូវសំខាន់ៗចំនួនបី (៣) និង
- វគ្គរៀបចំផែនការសកម្មភាពដើម្បីកំណត់អាទិភាព និងផែនការសម្រាប់កម្មវិធីសហគមន៍ និងគម្រោងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ។

ទិន្នន័យ

អង្គការ Cal Walks មជ្ឈមណ្ឌល SafeTREC និងគណៈកម្មការរៀបចំផែនការ បានពិនិត្យមើលទិន្នន័យដែលបានបង្ហាញពីកិច្ចការអ្នកជិះកង់សុវត្ថិភាពក្នុងតំបន់នោះ។ ក្នុងរយៈពេល ១០ឆ្នាំ (ពីឆ្នាំ២០០៩ ដល់ឆ្នាំ២០១៨) ការរងរបួសចំពោះផ្ទៃក្នុងបានកើនឡើងគិតចាប់ពីឆ្នាំ២០១៣មក ខណៈដែលការរងរបួសចំពោះអ្នកជិះកង់បានធ្លាក់ចុះជាលំដាប់មុនពេលកើនឡើងយ៉ាងខ្លាំងវិញនៅឆ្នាំ២០១៨។ ពីឆ្នាំ២០១៤ ដល់ឆ្នាំ២០១៨ មានជនរងគ្រោះដែលជាផ្ទៃក្នុងចំនួន ៩៨នាក់ និងជនរងគ្រោះដែលជាអ្នកជិះកង់ចំនួន ៧២ នាក់នៅក្នុងក្រុងខ្មែរ។ ការពិភាក្សាពេញលេញមួយអំពីគ្រោះថ្នាក់បុកផ្ទៃក្នុង និងអ្នកជិះកង់ អាចរកបាននៅក្នុងរបាយការណ៍ CPBST។

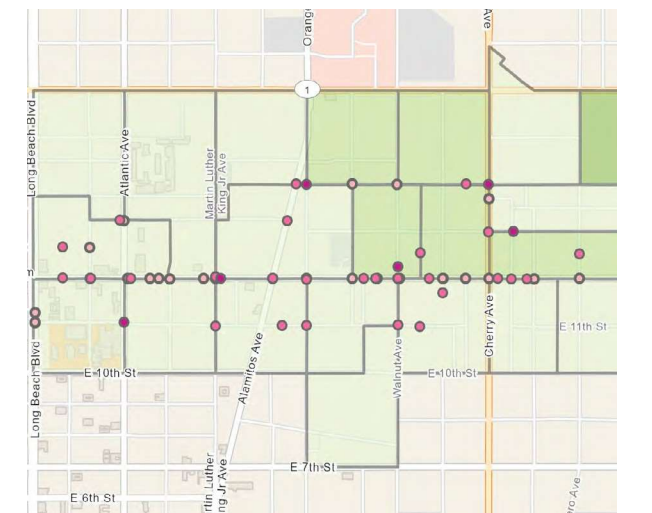
រូបទី១៖ ផែនទីកន្លែងគ្រោះថ្នាក់បុកផ្ទៃក្នុងនៅក្រុងខ្មែរ រួមជាមួយប្រាក់ចំណូល (ឆ្នាំ២០១៤-២០១៨)



ភាពធ្ងន់ធ្ងរនៃការប៉ះទង្គិចគ្នា (២០១៤-២០១៨) មេដ្យានចំណូលគ្រួសារ

| | |
|--|-------------------|
| ● ស្លាប់ ២នាក់ | ■ < ៣៥ពាន់ |
| ● របួស (ធ្ងន់) ១ពាន់ | ■ ៣៥ពាន់ - ៥០ពាន់ |
| ● របួស (របួសមើលឃើញ) ២ពាន់ | ■ ៥០ពាន់ - ៧៥ពាន់ |
| ● របួស (ត្រូវត្រូវការការព័ទ្ធជាមធ្យម) ៥០នាក់ | |

រូបទី២៖ ផែនទីកន្លែងគ្រោះថ្នាក់បុកអ្នកជិះកង់នៅក្រុងខ្មែរ រួមជាមួយប្រាក់ចំណូល (ឆ្នាំ២០១៤-២០១៨)



ភាពធ្ងន់ធ្ងរនៃការប៉ះទង្គិចគ្នា (២០១៤-២០១៨) មេដ្យានចំណូលគ្រួសារ

| | |
|--|-------------------|
| ● របួស (ធ្ងន់) ៦នាក់ | ■ < ៣៥ពាន់ |
| ● របួស (របួសមើលឃើញ) ៣០នាក់ | ■ ៣៥ពាន់ - ៥០ពាន់ |
| ● របួស (ត្រូវត្រូវការការព័ទ្ធជាមធ្យម) ៣៦នាក់ | ■ ៥០ពាន់ - ៧៥ពាន់ |

គណៈកម្មការរៀបចំផែនការ

គណៈកម្មការរៀបចំផែនការរួមមាន តំណាងមកពីអង្គការ City Fabrik, អង្គការ Bikeable Communities, សាកលវិទ្យាល័យរដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ាក្រុងឡងប៊ិច, អង្គការ Long Beach Forward, សមាគម Puente Latino, សាលាក្រុងឡងប៊ិច, អង្គការ Walk Bike Long Beach, តំបន់អភិវឌ្ឍន៍អាជីវកម្មទីក្រុងឡងប៊ិច, អង្គការ Pedal Movement, អង្គការ Pacific Asian Counseling Services, អង្គការក្រុងខ្មែរ, អង្គការ Walk Long Beach និងសហគមន៍ខ្មែរ។

អ្នកចូលរួមក្នុងសិក្ខាសាលា

អ្នកចូលរួមក្នុងសិក្ខាសាលាគឺជាសមាជិកសហគមន៍ និងតំណាងមកពីគណៈកម្មការរៀបចំផែនការរួមទាំងតំណាងមកពីអង្គការ City Fabrik, សាកលវិទ្យាល័យរដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ាក្រុងឡងប៊ិច, នាយកដ្ឋានសុខាភិបាលក្រុងឡងប៊ិច, តំបន់អភិវឌ្ឍន៍អាជីវកម្មក្រុងឡងប៊ិច, អង្គការ Pacific Asian Counseling Services, អង្គការ Pedal Movement, សាលាក្រុងឡងប៊ិច និងអង្គការក្រុងខ្មែរ។

សម្រាប់ការពិភាក្សាលម្អិតបន្ថែម ទៀតអំពីសិក្ខាសាលានេះ សូមទាញយករបាយការណ៍ពេញលេញនៅលើគេហទំព័ររបស់មជ្ឈមណ្ឌល SafeTREC ឬរបស់អង្គការ Cal Walks។

មូលនិធិសម្រាប់កម្មវិធីនេះត្រូវបានផ្តល់ដោយជំនួយមកពីការិយាល័យសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍រដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ា តាមរយៈរដ្ឋបាលសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវជាតិ។

ការវាយតម្លៃការដើរនិងការជិះកង់

អ្នកចូលរួមក្នុងសិក្ខាសាលា បានធ្វើការវាយតម្លៃការដើរ និងការជិះកង់នៅតាមផ្លូវសំខាន់ៗចំនួនបី (៣) ដែលត្រូវបានប្រើប្រាស់ដោយសិស្សនិស្សិត និងគ្រួសាររបស់ពួកគេដើម្បីធ្វើដំណើរទៅសាលារៀន។ អ្នកចូលរួមត្រូវបានស្នើឱ្យ៖

- កំណត់ទ្រព្យសកម្មសហគមន៍
- វាយតម្លៃស្ថានភាពហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និង
- សង្កេតមើលរបៀបដែលអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវចូលរួមពាក់ព័ន្ធនឹងបរិស្ថានសំណង់ជុំវិញ។

អ្នកចូលរួមបានសម្តែងក្តីពារម្តុំជុំវិញ៖

- សភាពិច្ចើមផ្លូវ ដូចជាពិច្ចើមផ្លូវតូចចង្អៀត ទំហំទទឹងពិច្ចើមផ្លូវមិនប៉ុនៗគ្នា ពិច្ចើមផ្លូវត្រូវបានបង្ហាត់ដោយផ្លូវបើកបរចេញចូល និងបង្គោលនិងខ្សែអគ្គិសនី ហើយពិច្ចើមផ្លូវមានលក្ខណៈទ្រុឌទ្រោម។ ផលលំបាកនៅកន្លែងឡើងដើរឆ្លងកាត់ជុំវិញសាលារៀន
- ការពិបាកនឹងមើលឃើញសម្រាប់អ្នកបើកបរ និងឡើងដើរ ដោយសារការចតយានយន្តស្របតាមបណ្តោយផ្លូវ។
- ខ្វះភ្លើងបំភ្លឺផ្លូវ និងភ្លើងសម្រាប់ឡើងដើរ
- ចរាចរណ៍រថយន្តផុសផុល និងឥរិយាបថរបស់អ្នកបើកបរគ្មានសុវត្ថិភាព ដូចជាបើកបរលឿន មិនផ្តល់សិទ្ធិឱ្យឡើងដើរឆ្លងកាត់នៅចំណុចឆ្លងផ្លូវដែលមានគំនូស និងគ្មានគំនូស
- ឥរិយាបថរបស់ឡើងដើរដែលគ្មានសុវត្ថិភាព ដូចជា ឆ្លងផ្លូវនៅក្រៅចំណុចឆ្លងផ្លូវដែលមានគំនូស ឬគ្មានគំនូស
- ការលំបាកនៅកន្លែងឡើងដើរឆ្លងកាត់នៅចំណុចឆ្លងផ្លូវដែលមានគំនូស និងគ្មានគំនូសជាពិសេសសម្រាប់មនុស្សចាស់
- ខ្វះម្តប់ឈើតាមបណ្តោយផ្លូវដែលប្រើប្រាស់ដោយឡើងដើរ ដើម្បីរង់ចាំប្រើប្រាស់សេវាដឹកជញ្ជូន និងខ្វះធនធានសហគមន៍ ព្រមទាំង
- ខ្វះការកែលម្អបែបនីយភណ្ឌទោចក្រយាន និងការតភ្ជាប់ ដែលបង្កឱ្យមានការជិះកង់នៅលើពិច្ចើមផ្លូវ។

អនុសាសន៍សហគមន៍

នៅក្នុងវគ្គរៀបចំផែនការសកម្មភាព អ្នកចូលរួមបានកំណត់អាទិភាព និងបានដាក់ចេញផែនការបឋមនានាសម្រាប់កម្មវិធីសហគមន៍ និងគម្រោងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដូចខាងក្រោម ដែលមានចំណងបង្កើនសុខភាព និងសុវត្ថិភាពរបស់សហគមន៍៖

- យុទ្ធនាការអប់រំសម្រាប់អ្នកបើកបរ និងឡើងដើរ និង
- ការលើកកម្ពស់ការឆ្លងផ្លូវនៅចំណុចប្រសព្វសំខាន់ៗនៅតាមបណ្តោយផ្លូវ Anaheim។

អនុសាសន៍របស់អង្គការ Cal Walks និងមជ្ឈមណ្ឌល SafeTREC

ខាងក្រោមនេះគឺជាអនុសាសន៍សម្រាប់ការលើកកម្ពស់សុវត្ថិភាពការជិះកង់ និងឡើងដើរ៖

- ដំឡើងស្លាកសញ្ញាប្រាប់ទិសឡើងដើរ និងអ្នកបើកបរនៅច្រកចូលទៅកាន់ផ្លូវតូចៗដែលមានការធ្វើដំណើរច្រើនបំផុតក្នុងទីក្រុងខ្មែរ។
- កំណត់អាទិភាពអាជីវកម្មនៅតាមបណ្តោយផ្លូវ Anaheim សម្រាប់ផ្តល់មូលនិធិធ្វើជា “ផ្លូវបើកចំហរអាជីវកម្ម” និងផ្តល់ការគាំទ្រតាមភាសាជាក់លាក់ដល់ម្ចាស់អាជីវកម្ម។
- បង្កើតកម្មវិធីឆ្លងផ្លូវជាលក្ខណៈសិល្បៈសម្តែង និង
- បង្កើតយុទ្ធនាការផ្តល់សុវត្ថិភាពដែលសមស្របតាមលក្ខណៈវប្បធម៌ និងដាក់ពាក្យស្នើសុំមូលនិធិសម្រាប់ការបង្កើតកម្មវិធីអប់រំជាភាសាខ្មែរ។