



ខែតុលា ឆ្នាំ២០២០

# ក្រុមខ្មែរ និងក្រុមឡាតិណូ សេចក្តីសង្ខេបសិក្ខាសាលា និង អនុសាសន៍

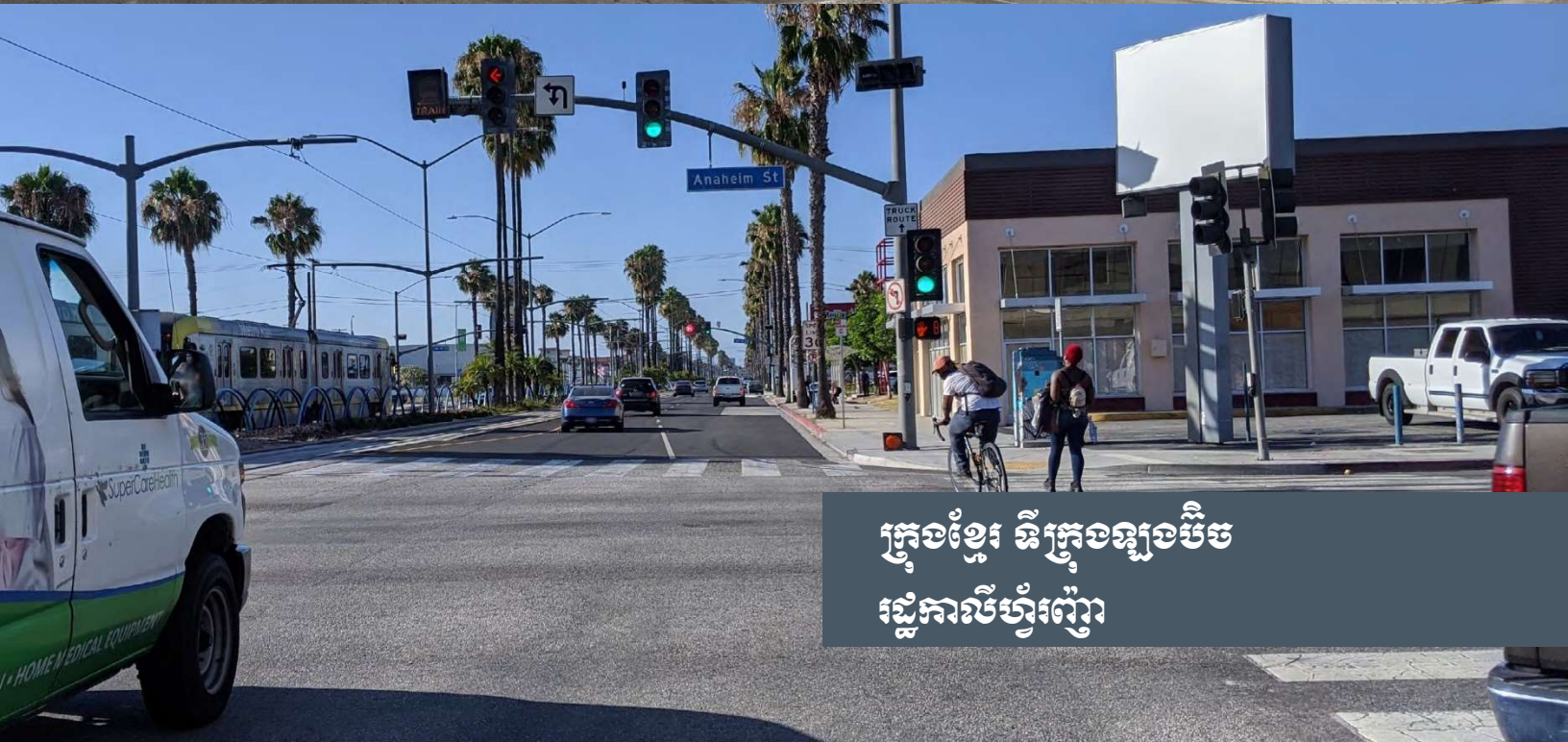
កម្មវិធីបណ្តុះបណ្តាលអំពីសុវត្ថិភាពធ្វើរថ្មី និងការដឹកក្នុងសហគមន៍ និង  
ការរៀបចំផែនការសកម្មភាព

ការធ្វើឱ្យផ្លូវមូលមានសុវត្ថិភាពជាងមុនសម្រាប់ការដើរ និងដឹកកង់



មូលនិធិសម្រាប់កម្មវិធីនេះផ្តល់ដោយជំនួយពីការិយាល័យសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍រដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ា (California Office of Traffic Safety) តាមរយៈរដ្ឋបាលសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវជាតិ (National Highway Traffic Safety Administration) ។





ក្រុងខ្មែរ និងក្រុងឡូសអង់ជែល  
រដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ា



## សេចក្តីថ្លែងអំណរគុណ

សូមថ្លែងអំណរគុណជាពិសេសដល់គណៈកម្មការរៀបចំផែនការដែលបានអញ្ជើញយើងខ្ញុំទៅកាន់សហគមន៍ និងចាប់ផ្តើមជាមួយយើងខ្ញុំដើម្បីធ្វើឱ្យក្រុងខ្មែរ ទីក្រុងឡងប៊ិច ជាកន្លែងមានសុវត្ថិភាពជាងមុនសម្រាប់ការដើរ និងជិះកង់!

### គណៈកម្មការរៀបចំផែនការ

លោក Allan Crawford	អង្គការ Bikeable Communities
អ្នកស្រី Hilda Gaytan	សមាគម Puente Latino
លោក Steve Gerhardt	អង្គការ Walk Long Beach
អ្នកស្រី Christine Jocoy	សាកលវិទ្យាល័យរដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ាទីក្រុងឡងប៊ិច
លោក Alex Jung	អង្គការ City Fabrik
អ្នកស្រី Jennifer Ly	អង្គការ City of Long Beach
លោក Monorom Neth	តំបន់អភិវឌ្ឍន៍អាជីវកម្ម (MidTown BID)
លោក Nick Russo	អង្គការ Pedal Movement
លោក Richer San	អង្គការ Pacific Asian Counseling Services
លោក Sithea San	អង្គការក្រុងខ្មែរ
លោក Kevin Shin	អង្គការ Walk Bike Long Beach
អ្នកស្រី Susana Sngiem	សហគមន៍ខ្មែរ (UCC)
អ្នកស្រី Elsa Tung	អង្គការ Long Beach Forward

សូមថ្លែងអំណរគុណដល់ក្រុមហ៊ុន Cambodian Translation Services សម្រាប់ការផ្តល់សេវាបកប្រែផ្ទាល់មាត់ពីភាសាអង់គ្លេសមកជាភាសាខ្មែរក្នុងវគ្គបណ្តុះបណ្តាលនេះ និងសូមអរគុណដល់លោក Richer San និងអ្នកស្រី Sithea San សម្រាប់ការណែនាំរបស់ពួកគេក្នុងការបកប្រែផ្ទាល់ និងបកប្រែឯកសារជាភាសាខ្មែរ។ យើងក៏សូមថ្លែងអំណរគុណផងដែរដល់ប្រជាពលរដ្ឋក្នុងសហគមន៍ និងថ្នាក់ដឹកនាំសហគមន៍ ដែលបានចូលរួមក្នុងសិក្ខាសាលានេះ។ ការចូលរួមរបស់ពួកគេបានផ្តល់ព័ត៌មានប្រកបដោយអត្ថន័យដល់សិក្ខាសាលា និងពង្រឹងលទ្ធផលរបស់សិក្ខាសាលា។

របាយការណ៍នេះត្រូវបានរៀបចំឡើងដោយ៖

#### អង្គការ California Walks

អ្នកស្រី Miha Tomuta

អ្នកស្រី Wendy Ortiz

អ្នកស្រី Areli Morales

<https://calwalks.org>

#### មជ្ឈមណ្ឌលស្រាវជ្រាវនិងអប់រំផ្នែកមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនដែលសុវត្ថិភាពនៃសាកលវិទ្យាល័យ UC Berkeley

លោក Garrett Fortin

អ្នកស្រី Lisa Peterson

<https://safetrec.berkeley.edu>

# មាតិកា

---

សេចក្តីផ្តើមអំណរគុណ .....	3
សេចក្តីសង្ខេប .....	5
សេចក្តីផ្តើម.....	7
ដំណើរការរៀបចំផែនការ .....	8
ផែនទីទ្រព្យសកម្មនៃក្រុងខ្មែរ ទីក្រុងឡងប៊ិច.....	11
ការវាយតម្លៃការដើរនិងការជិះកង់ .....	12
ឧបសម្ព័ន្ធ ក៖ ការវិភាគទិន្នន័យ.....	25



# 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 ដើម្បីដោះស្រាយក្តីបារម្ភអំពីសុវត្ថិភាពការដើរនិងការជិះកង់ជាមួយសមាជិកសហគមន៍។

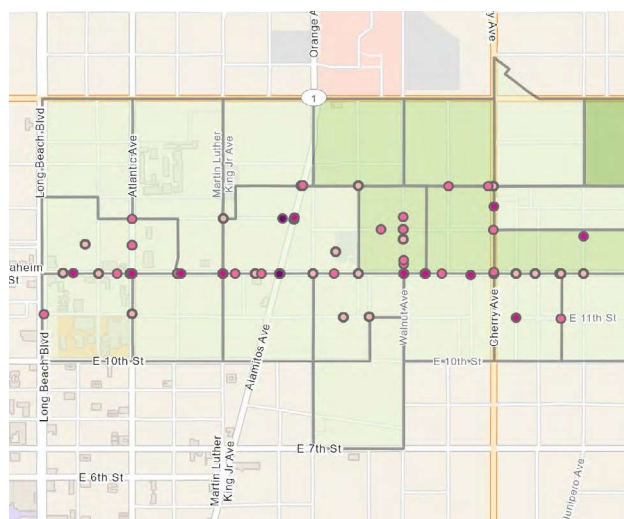
វគ្គបណ្តុះបណ្តាលតាមអនឡាញនៅថ្ងៃទី៩ ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០២០ រួមមាន៖

- 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 បានពិនិត្យមើលទិន្នន័យដែលបានបង្ហាញពីក្តីបារម្ភអំពីសុវត្ថិភាពក្នុងតំបន់នោះ។ ក្នុងរយៈពេល ១០ឆ្នាំ (ពីឆ្នាំ២០០៩ ដល់ឆ្នាំ២០១៨) ការរងរបួសចំពោះផ្ទៃក្នុងបានកើនឡើងគិតចាប់ពីឆ្នាំ២០១៣មក ខណៈដែលការរងរបួសចំពោះអ្នកជិះកង់បានធ្លាក់ចុះជាលំដាប់មុនពេលកើនឡើងយ៉ាងខ្លាំងវិញនៅឆ្នាំ២០១៨។ ពីឆ្នាំ២០១៤ ដល់ឆ្នាំ២០១៨ មានជនរងគ្រោះដែលជាផ្ទៃក្នុងចំនួន ៩៨នាក់ និងជនរងគ្រោះដែលជាអ្នកជិះកង់ចំនួន ៧២ នាក់នៅក្នុងក្រុងខ្មែរ។ ការពិភាក្សាពេញលេញមួយអំពីគ្រោះថ្នាក់បុកផ្ទៃក្នុង និងអ្នកជិះកង់ អាចរកបាននៅក្នុងរបាយការណ៍ CPBST។

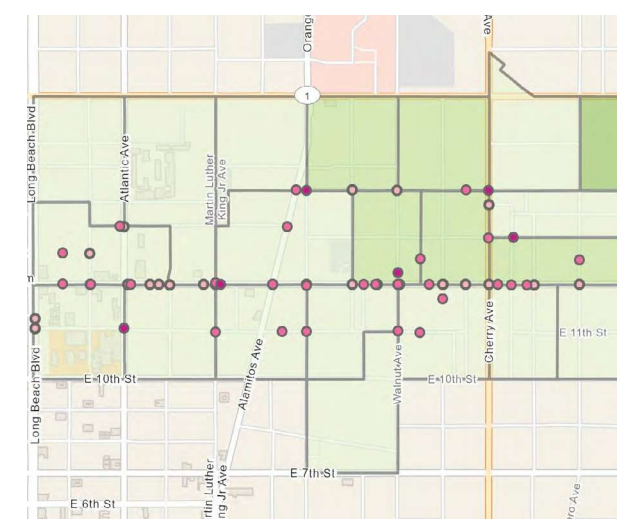
រូបទី១៖ ផែនទីកន្លែងគ្រោះថ្នាក់បុកផ្ទៃក្នុងនៅក្រុងខ្មែរ រួមជាមួយប្រាក់ចំណូល (ឆ្នាំ២០១៤-២០១៨)



ភាពធ្ងន់ធ្ងរនៃការប៉ះទង្គិចគ្នា (២០១៤-២០១៨)      មេដ្យានចំណូលគ្រួសារ

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

រូបទី២៖ ផែនទីកន្លែងគ្រោះថ្នាក់បុកអ្នកជិះកង់នៅក្រុងខ្មែរ រួមជាមួយប្រាក់ចំណូល (ឆ្នាំ២០១៤-២០១៨)



ភាពធ្ងន់ធ្ងរនៃការប៉ះទង្គិចគ្នា (២០១៤-២០១៨)      មេដ្យានចំណូលគ្រួសារ

● របួស (ធ្ងន់) ៦នាក់	■ < ៣៥ពាន់
● របួស (របួសមើលឃើញ) ៣០នាក់	■ ៣៥ពាន់ - ៥០ពាន់
● របួស (ត្រូវត្រូវការការពិនិត្យ) 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

អ្នកចូលរួមក្នុងសិក្ខាសាលាគឺជា សមាជិកសហគមន៍ 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៖

- សភាពិចិត្តផ្លូវ ដូចជាចិញ្ចឹមផ្លូវតូចចង្អៀត ទំហំទទឹងចិញ្ចឹមផ្លូវមិនប៉ុនៗគ្នា ចិញ្ចឹមផ្លូវត្រូវបានបង្ហាត់ដោយផ្លូវបើកបរចេញចូល និងបង្គោលនិងខ្សែអគ្គិសនី ហើយចិញ្ចឹមផ្លូវមានលក្ខណៈទ្រុឌទ្រោម។ ផលលំបាកនៅកន្លែងឡើងដើរឆ្លងកាត់ជុំវិញសាលារៀន
- ការពិបាកនឹងមើលឃើញសម្រាប់អ្នកបើកបរ និងថ្មើរជើង ដោយសារការចតយានយន្តស្របតាមបណ្តោយផ្លូវ។
- ខ្វះភ្លើងបំភ្លឺផ្លូវ និងភ្លើងសម្រាប់ថ្មើរជើង
- ចរាចរណ៍រថយន្តផុសផុល និងឥរិយាបថរបស់អ្នកបើកបរគ្មានសុវត្ថិភាព ដូចជាបើកបរលឿន មិនផ្តល់សិទ្ធិឱ្យថ្មើរជើងឆ្លងកាត់នៅចំណុចឆ្លងផ្លូវដែលមានគំនូស និងគ្មានគំនូស
- ឥរិយាបថរបស់ថ្មើរជើងដែលគ្មានសុវត្ថិភាព ដូចជា ឆ្លងផ្លូវនៅក្រៅចំណុចឆ្លងផ្លូវដែលមានគំនូស ឬគ្មានគំនូស
- ការលំបាកនៅកន្លែងឡើងដើរឆ្លងកាត់នៅចំណុចឆ្លងផ្លូវដែលមានគំនូស និងគ្មានគំនូសជាពិសេសសម្រាប់មនុស្សចាស់
- ខ្វះម្លប់ឈើតាមបណ្តោយផ្លូវដែលប្រើប្រាស់ដោយថ្មើរជើង ដើម្បីរង់ចាំប្រើប្រាស់សេវាដឹកជញ្ជូន និងខ្វះធនធានសហគមន៍ ព្រមទាំង
- ខ្វះការកែលម្អបែបនីយភណ្ឌទោចក្រយាន និងការតភ្ជាប់ ដែលបង្កឱ្យមានការជិះកង់នៅលើចិញ្ចឹមផ្លូវ។

### អនុសាសន៍សហគមន៍

នៅក្នុងវគ្គរៀបចំផែនការសកម្មភាព អ្នកចូលរួមបានកំណត់អាទិភាព និងបានដាក់ចេញផែនការបឋមនានាសម្រាប់កម្មវិធីសហគមន៍ និងគម្រោងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដូចខាងក្រោម ដែលមានចំណងបង្កើនសុខភាព និងសុវត្ថិភាពរបស់សហគមន៍៖

- យុទ្ធនាការអប់រំសម្រាប់អ្នកបើកបរ និងថ្មើរជើង និង
- ការលើកកម្ពស់ការឆ្លងផ្លូវនៅចំណុចប្រសព្វសំខាន់ៗនៅតាមបណ្តោយផ្លូវ Anaheim។

### អនុសាសន៍របស់អង្គការ Cal Walks និងមជ្ឈមណ្ឌល SafeTREC

ខាងក្រោមនេះគឺជាអនុសាសន៍សម្រាប់ការលើកកម្ពស់សុវត្ថិភាពការជិះកង់ និងថ្មើរជើង៖

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





## សេចក្តីផ្តើម

កម្មវិធីបណ្តុះបណ្តាលស្តីពីសុវត្ថិភាពផ្លូវដើរជើងនិងការជិះកង់ក្នុងសហគមន៍ (CPBST) គឺជាគម្រោងទូទាំងរដ្ឋរបស់អង្គការ California Walks (Cal Walks) និងមជ្ឈមណ្ឌលស្រាវជ្រាវនិងអប់រំផ្នែកមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនដែលសុវត្ថិភាព (SafeTREC) នៃសាកលវិទ្យាល័យ UC Berkeley។ កម្មវិធី CPBST ចូលរួមជាមួយប្រជាពលរដ្ឋ និងក្រុមអ្នកតស៊ូមតិដើម្បីសុវត្ថិភាព ដើម្បីបង្កើតផែនការសកម្មភាពសហគមន៍មួយក្នុងគោលបំណងលើកកម្ពស់សុវត្ថិភាពការដើរ និងការជិះកង់ក្នុងសហគមន៍របស់ពួកគេ។

កម្មវិធី CPBST នៃក្រុងខ្មែរ ទីក្រុងឡងប៊ិច ត្រូវបានរៀបចំផែនការដោយមានកិច្ចសហការ និងសម្របសម្រួលដោយគណៈកម្មការរៀបចំផែនការ និងអង្គការ Cal Walks និងមជ្ឈមណ្ឌល SafeTREC (ក្រុមការងារគម្រោង) ដើម្បី៖

1. លើកកម្ពស់ការដើរ និងការជិះកង់ក្នុងទីក្រុងខ្មែរ និង
2. បង្កើតចក្ខុវិស័យសហគមន៍មួយ ដើម្បីដោះស្រាយក្តីបារម្ភអំពីសុវត្ថិភាពការដើរនិងការជិះកង់ជាមួយសមាជិកសហគមន៍។

វគ្គបណ្តុះបណ្តាលតាមអនឡាញនេះធ្វើឡើងនៅថ្ងៃទី៩ ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០២០ ដែលមានអ្នកចូលរួមចំនួន ១២នាក់ រួមមានតំណាងពីអង្គការ City Fabrick, សាកលវិទ្យាល័យរដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ាទីក្រុងឡងប៊ិច, នាយកដ្ឋានសុខាភិបាលទីក្រុងឡងប៊ិច, តំបន់អភិវឌ្ឍន៍អាជីវកម្មទីក្រុងឡងប៊ិច, អង្គការ Pacific Asian Counseling Services, អង្គការ Pedal Movement, សាលាក្រុងឡងប៊ិច និងអង្គការក្រុងខ្មែរ។

ការបណ្តុះបណ្តាលរួមមាន៖

- ទិដ្ឋភាពទូទៅនៃយុទ្ធសាស្ត្រ 6 E's ដើម្បីលើកកម្ពស់សុវត្ថិភាពការដើរ និងការជិះកង់ ដោយប្រើប្រាស់កំណែដែលត្រូវបានកែតម្រូវនៃគ្រោងការ 6 E's ដែលមានលក្ខណៈប្រសព្វគ្នា រួមមាន៖ ការវាយតម្លៃ សមធម៌ វិស្វកម្ម ការអប់រំ ការលើកទឹកចិត្ត និងការអនុវត្ត
- ការវាយតម្លៃការដើរនិងការជិះកង់នៅតាមផ្លូវសំខាន់ៗចំនួនបី (៣) និង
- វគ្គរៀបចំផែនការសកម្មភាពដើម្បីកំណត់អាទិភាពនិងរៀបចំផែនការសម្រាប់កម្មវិធីសហគមន៍ និងគម្រោងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ។

របាយការណ៍នេះសង្ខេបអំពីកិច្ចដំណើរការសិក្ខាសាលា រួមទាំងអនុសាសន៍របស់ក្រុមការងារគម្រោង និងសហគមន៍ សម្រាប់កម្មវិធីរបស់សហគមន៍ និងគម្រោងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ដើម្បីលើកកម្ពស់សុវត្ថិភាពការដើរ និងការជិះកង់ក្នុងក្រុងខ្មែរ ទីក្រុងឡងប៊ិច។

## ដំណើរការរៀបចំផែនការ



### ជំហានទី១: រៀបចំគណៈកម្មការរៀបចំផែនការ - ខែមករា ឆ្នាំ២០២០

- ជ្រើសរើសភាគីពាក់ព័ន្ធសំខាន់ៗ ដើម្បីបម្រើការជាគណៈកម្មការរៀបចំផែនការ ដើម្បីកំណត់គោលដៅរបស់សិក្ខាសាលា CPBST និងកែសម្រួលកម្មវិធីសិក្សា ដើម្បីឆ្លើយតបទៅនឹងតម្រូវការរបស់សហគមន៍។



### ជំហានទី២: ពិនិត្យមើល និងវិភាគផែនការនិងទិន្នន័យដែលមានស្រាប់- ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០២០

- ពិនិត្យមើលឯកសារសហគមន៍ដែលមានស្រាប់ (គោលនយោបាយនិងផែនការ)
- វិភាគទិន្នន័យប៉ះទង្គិចគ្នាដែលបង្កឱ្យរូបស និងកំណត់និទ្ទាការ



### ជំហានទី៣: អនុវត្តដំណើរទស្សនកិច្ចដល់ទីកន្លែង CPBST- ខែមីនា ឆ្នាំ២០២០

- ពិនិត្យមើលស្ថានភាពនិងទិន្នន័យសុវត្ថិភាពរបស់ថ្មើរជើង និងការជិះកង់បច្ចុប្បន្ន
- ពិភាក្សាអំពីទ្វេដង្ហើមរបស់សិក្ខាសាលា
- អនុវត្តការវាយតម្លៃការដើរបឋម
- កំណត់សកម្មភាពបង្កាត់បង្រៀន និងគោលដៅសម្រាប់សិក្ខាសាលា
- បង្កើតផែនការផ្សព្វផ្សាយនិងជ្រើសរើសសម្រាប់សិក្ខាសាលា



### ជំហានទី៤: រៀបចំសិក្ខាសាលា CPBST- ថ្ងៃទី៩ ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០២០

- អនុវត្តការវាយតម្លៃការដើរ និង/ឬការជិះកង់
- ចូលរួមក្នុងសកម្មភាពបង្កាត់បង្រៀនរបស់សិក្ខាសាលា
- បង្កើតផែនការសកម្មភាពមួយ រួមទាំងការកំណត់ជំហានបន្ទាប់ដែលអាចធ្វើសកម្មភាពបាន ដើម្បីឈានទៅដល់គោលដៅរបស់សិក្ខាសាលា



### ជំហានទី៥: អនុវត្តសកម្មភាព CPBST- កំពុងដំណើរការ

- ពិនិត្យមើលរបាយការណ៍ CPBST ដែលសង្ខេបកិច្ចដំណើរការសិក្ខាសាលា និងអនុសាសន៍
- ធ្វើការជាមួយដៃគូនានា ដើម្បីទទួលបានធនធានសម្រាប់កម្មវិធី/គម្រោងដែលត្រូវបានកំណត់ក្នុងពេល CPBST
- ធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពជូនអង្គការ California Walks និងមជ្ឈមណ្ឌល SafeTREC អំពីការផ្លាស់ប្តូរនានាដោយសារសិក្ខាសាលា CPBST



### ប្រវត្តិគ្រោះថ្នាក់បុកថ្មើរជើង និងអ្នកជិះកង់

ទិន្នន័យខាងក្រោមគឺផ្អែកលើរបាយការណ៍របស់ប៉ូលីសអំពីគ្រោះថ្នាក់បុកថ្មើរជើង និងអ្នកជិះកង់ ដែលបង្កឱ្យមានរបួសដល់ថ្មើរជើង<sup>1</sup> និងអ្នកជិះកង់ក្នុងសង្កាត់នៅក្រុងខ្មែរទីក្រុងឡងប៊ិច។ សម្រាប់សិក្ខាសាលានេះ ក្រុងខ្មែរលាតសន្ធឹងពីមហាវិថីឡងប៊ិចទៅភាគខាងលិច ពីរុក្ខវិថី Junipero ទៅភាគខាងកើត ពីផ្លូវលេខ 15 ទៅខាងជើង និងពីផ្លូវលេខ 11 ទៅភាគខាងត្បូង។ ទិន្នន័យដែលត្រូវបានរាយការណ៍នៅក្នុងផ្នែកនេះ ទទួលបានមកពីប្រព័ន្ធចតាធនាគារសមាហរណកម្មទូទាំងរដ្ឋ (SWITRS) សម្រាប់ឆ្នាំ២០០៩ ដល់ឆ្នាំ ២០១៨។ ទិន្នន័យគ្រោះថ្នាក់បុកគ្នាសម្រាប់ឆ្នាំ២០១៧ និងឆ្នាំ២០១៨ គឺជាទិន្នន័យបណ្តោះអាសន្ន គិតត្រឹមខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១៩។ ការពិភាក្សាពេញលេញអំពីទិន្នន័យគ្រោះថ្នាក់បុកថ្មើរជើងនិងអ្នកជិះកង់ អាចស្វែងរកបាននៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ ក។

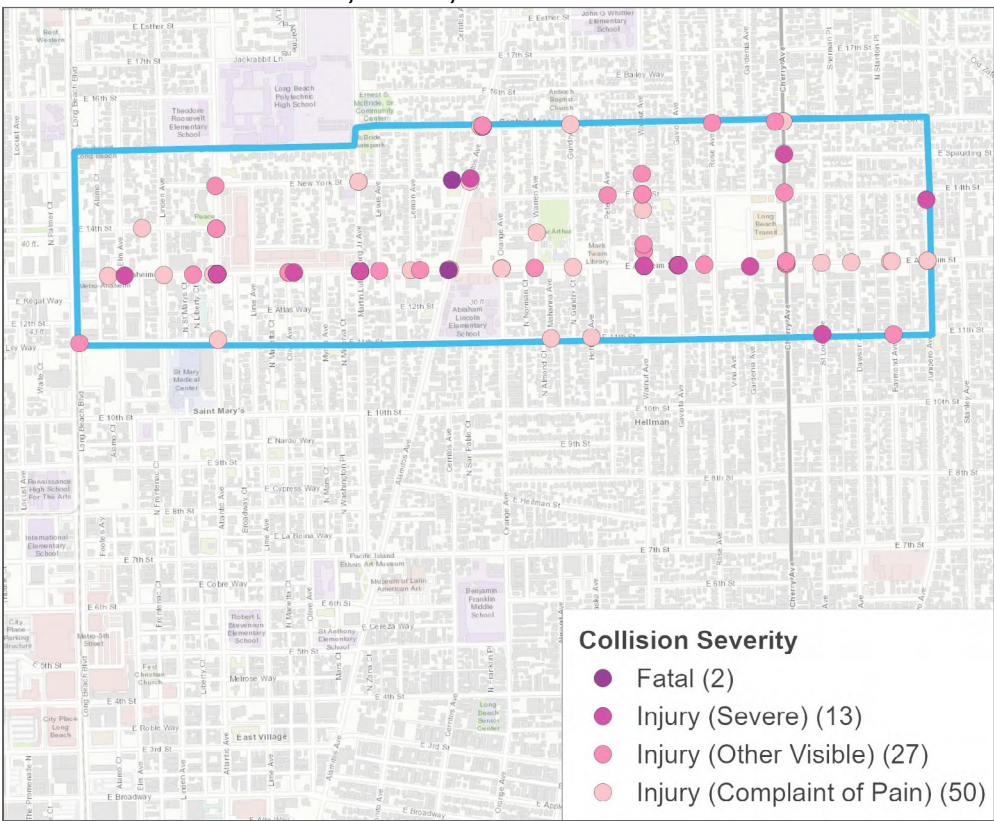
### គ្រោះថ្នាក់បុកថ្មើរជើង

ក្នុងរយៈពេល ១០ឆ្នាំ ពីឆ្នាំ២០០៩ ដល់ឆ្នាំ២០១៨ គ្រោះថ្នាក់បុកថ្មើរជើងទំនងជាកំពុងកើនឡើងគិតចាប់ពីឆ្នាំ២០១៣មក។ យោងតាមទិន្នន័យដែលអាចរកបានក្នុងរយៈពេល ៥ឆ្នាំចុងក្រោយ (ឆ្នាំ២០១៤ ដល់ឆ្នាំ២០១៨) ការប៉ះទង្គិចថ្មើរជើង បានកើតមានច្រើនលើសលុបនៅតាមបណ្តោយផ្លូវ Anaheim ទាំងស្រុងក្នុងក្រុងខ្មែរ រួមទាំងមានគ្រោះថ្នាក់បុកគ្នាស្លាប់មួយករណី និងរបួសធ្ងន់ជាច្រើនករណី។ ក៏មានគ្រោះថ្នាក់បុកគ្នាមួយចំនួនផងដែរ រួមទាំងបង្កឱ្យមនុស្សម្នាក់ស្លាប់ និងរបួសធ្ងន់ម្នាក់ នៅចំណុចប្រសព្វរវាងរុក្ខវិថី Alamos និងផ្លូវ New York។ គ្រោះថ្នាក់បុកថ្មើរជើងបានកើតឡើងភាគច្រើនរវាងម៉ោង ៦ព្រឹកដល់ម៉ោង ៦ល្ងាច នៅថ្ងៃធម្មតា និងនៅថ្ងៃសៅរ៍ ដែលករណីកើតមានច្រើននៅរវាងពីម៉ោង ៣រសៀល ដល់ម៉ោង ៦ល្ងាច។ កត្តាទូទៅបំផុតដែលបង្កឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់បុកថ្មើរជើង ដែលមានលើសពីមួយភាគបីបន្តិច (៣៤,៨ភាគរយ) គឺអ្នកបើកបរមិនផ្តល់សិទ្ធិឆ្លងកាត់ផ្លូវដល់ថ្មើរជើងនៅចំណុចឆ្លងផ្លូវដែលមានគំនូស ឬគ្មានគំនូស។

ចាប់ពីឆ្នាំ២០១៤ ដល់ឆ្នាំ២០១៨ មានជនរងគ្រោះដែលជាថ្មើរជើងសរុបចំនួន ៩៨នាក់ ដែលក្នុងចំណោមនេះ ២នាក់បានរងរបួសរហូតដល់ស្លាប់ និង ១៣នាក់ត្រូវបានសង្ស័យថាមានរបួសធ្ងន់ធ្ងរ។ ជិតពាក់កណ្តាល (៤៦,៩ភាគរយ) នៃជនរងគ្រោះដែលជាថ្មើរជើង មានអាយុ ៣៤ឆ្នាំឬតិចជាងនេះ ខណៈ

គ្រោះថ្នាក់បុកថ្មើរជើងនៅក្រុងខ្មែរ ទីក្រុងឡងប៊ិច (ឆ្នាំ២០១៤-២០១៨)

ដែលប្រហែលមួយភាគបី (៣៣,៧ភាគរយ) នៃជនរងគ្រោះមានអាយុ ៥៥ឆ្នាំ ឬច្រើនជាងនេះ។ ជាងពាក់កណ្តាល (៥៦,១ភាគរយ) នៃថ្មើរជើងដែលរងរបួស គឺជាបុរស។



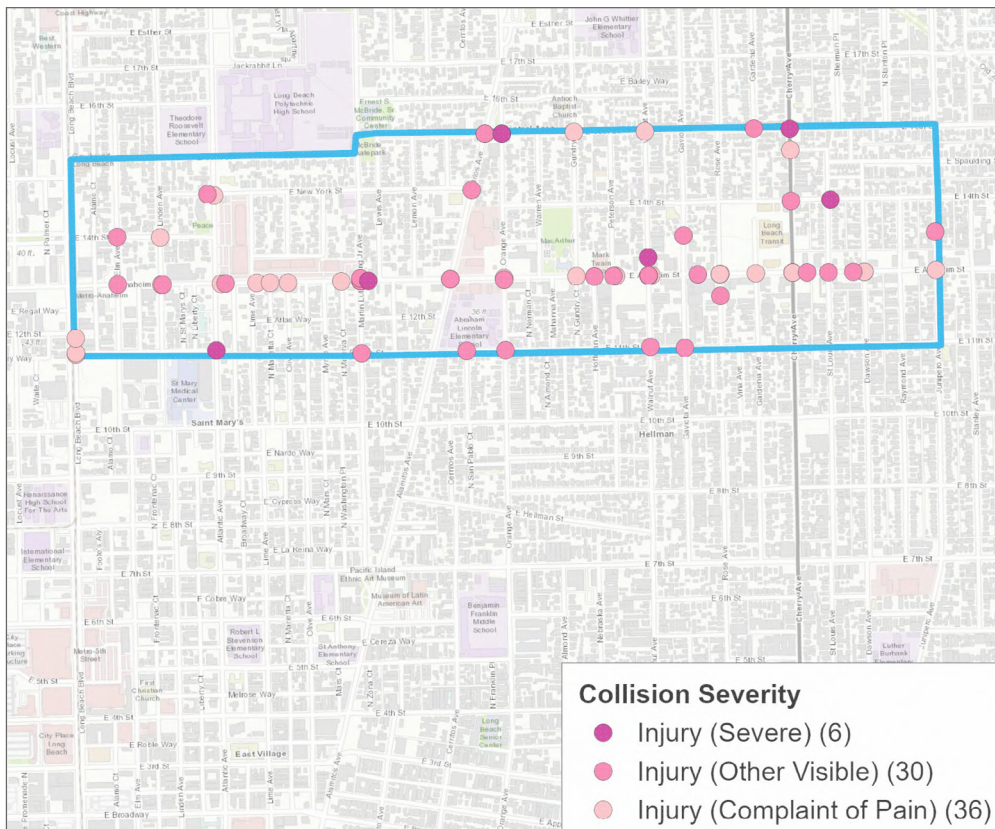
1 ថ្មើរជើងត្រូវបានកំណត់និយមន័យថាជាមនុស្សណាម្នាក់ដែលធ្វើដំណើរដោយជើង ឬប្រើមធ្យោបាយធ្វើដំណើរផ្ទាល់ខ្លួនដែលមិនមានម៉ូតូ រុក្ខាតែពិកង់។ នេះរួមមាន ស្ត្រីក្តារ រទេះរុញ កៅអីរុញ និងឧបករណ៍ជំនួយចល័តភាពដែលប្រើប្រាស់អគ្គិសនី។

## គ្រោះថ្នាក់បុកអ្នកជិះកង់

ក្នុងរយៈពេល ១០ឆ្នាំមកនេះចាប់ពីឆ្នាំ២០០៨ ដល់ឆ្នាំ២០១៩ គ្រោះថ្នាក់បុកអ្នកជិះកង់មាននិរន្តរភាពខ្ពស់នៅ ៧ ករណីក្នុងឆ្នាំ២០១៧ ដល់ ៣០ករណីក្នុងឆ្នាំ២០១៨។ យោងតាមទិន្នន័យដែលអាចរកបានក្នុងរយៈពេល ៥ឆ្នាំចុងក្រោយ (២០១៤ ដល់ ២០១៨) គ្រោះថ្នាក់បុកអ្នកជិះកង់ បានកើតមានច្រើននៅតាមបណ្តោយផ្លូវ Anaheim ទាំងស្រុងក្នុងក្រុងខ្មែរ។ គ្រោះថ្នាក់បុកអ្នកជិះកង់ក៏បានកើតមានឡើងផងដែរនៅតាមបណ្តោយផ្លូវលេខ 15, នៅចំណុចប្រសព្វរវាងរុក្ខវិថី Alamitos និងរុក្ខវិថី Cherry, និងនៅចំណុចប្រសព្វរវាងផ្លូវលេខ 11 និងរុក្ខវិថី Atlantic។ គ្រោះថ្នាក់បុកអ្នកជិះកង់ បានកើតមានឡើងភាគច្រើននៅថ្ងៃធម្មតានាពេលរសៀល និងពេលល្ងាចចាប់ពីម៉ោង ៧ ព្រឹកដល់ម៉ោង ៥ យប់។ កត្តាទូទៅបំផុតដែលបង្កឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់បុកគ្នា គឺការមិនបើកបរ ឬជិះនៅចំណែកខាងស្តាំនៃផ្លូវ (១២,៥ភាគរយ)<sup>2</sup>។ មានជនរងគ្រោះជាអ្នកជិះកង់ចំនួន ៧២នាក់ ដែលក្នុងនោះ ៦នាក់ត្រូវបានសង្ស័យថាមានរបួសធ្ងន់ធ្ងរ។ ប្រហែលបីភាគបួន (៧២,៦ភាគរយ) នៃជនរងគ្រោះជាអ្នកជិះកង់ គឺជាបុរស ដែលជិតពាក់កណ្តាលនៃជនរងគ្រោះមានអាយុពី ៣៥ ទៅ ៤៤ឆ្នាំ (២៥ភាគរយ) ឬពី ១៥ ទៅ ២៤ឆ្នាំ (២៣,៦ភាគរយ)។

2 បទល្មើសទាំងនេះអាចត្រូវបានប្រព្រឹត្តឡើងដោយអ្នកបើកបរយានយន្ត ឬអ្នកជិះកង់ ដោយសារកង់ត្រូវបានចាត់ទុកថាជាយានជំនិះ ដូច្នេះត្រូវគោរពតាមច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកទាំងអស់ដូចទៅនឹងយានជំនិះនានាដែរ។

ករណីគ្រោះថ្នាក់បុកអ្នកជិះកង់នៅក្រុងខ្មែរ ទីក្រុងឡងប៊ិច (២០១៤-២០១៨)





# ផែនទីទ្រព្យសកម្មនៃក្រុងខ្មែរ ទីក្រុងឡងប៊ិច

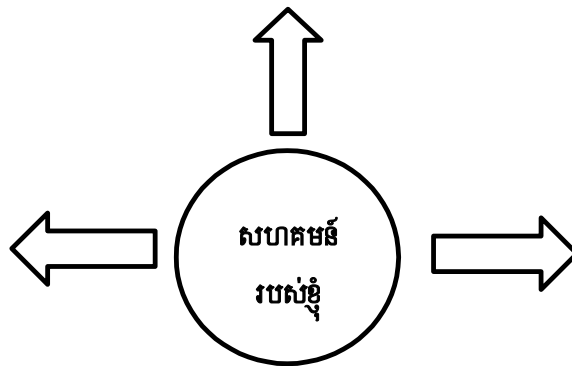
ក្នុងពេលដំណើរទស្សនកិច្ចដល់ទឹកដីនៃ ក្រុមការងារគម្រោងបានដឹកនាំគណៈកម្មការរៀបចំផែនការតាមរយៈលំហាត់កំណត់ផែនទីទ្រព្យសកម្ម។ ពួកគេបានរួមគ្នាកំណត់បាននូវធនធាន និងទ្រព្យសកម្មដូចខាងក្រោមនៅក្នុងក្រុងខ្មែរ ដែលអាចជួយពួកគេឱ្យសម្រេចបានគោលដៅសុវត្ថិភាពការងារ និងជិះកង់។

## មនុស្ស

- លោក Demetrius Ziegler មកពី Long Beach Farms
- អ្នកស្រី Pichivy Pang មកពី KH Market
- អ្នកស្រី Brooke Baker មកពី Revive នៅផ្លូវលេខ 11
- អ្នកស្រី Kelly មកពី St. Mary’s Tower
- អ្នកស្រី Heather Van Wijk, អ្នកសម្របសម្រួលលទ្ធភាពចេញចូលក្នុងក្រុងឡងប៊ិច
- គម្រោង VoiceWaves

## អង្គការ

- អង្គការ Khmer Girls in Action
- មជ្ឈមណ្ឌល MAYE Center
- កសិដ្ឋាន Gladys Avenue Urban Farm
- អង្គការ Khmer Arts Academy
- សមាជិកក្រុមប្រឹក្សាសង្កាត់ក្រុងខ្មែរ
- អង្គការ Equity for Cambodians



## ស្ថាប័ន

- ឧទ្យាន MacArthur Park
- មជ្ឈមណ្ឌលវប្បធម៌ Homeland Cultural Center
- មហោស្រប Gamboa Theater
- ការិយាល័យកណ្តាលដឹកជញ្ជូនទីក្រុងឡងប៊ិច (Long Beach Transit Headquarters)
- បណ្ណាល័យ Mark Twain
- វិទ្យាល័យពហុបច្ចេកទេសទីក្រុងឡងប៊ិច (Long Beach Polytechnic High School)
- មជ្ឈមណ្ឌល Bazzeni Senior Center
- អង្គការ Safe Refuge

## កម្មវិធី CPBST នៃក្រុងខ្មែរ ទីក្រុងឡងប៊ិច

ដោយមានកិច្ចសហការជាមួយ៖

- អង្គការ California Walks | មជ្ឈមណ្ឌល SafeTREC របស់សាកលវិទ្យាល័យ UC Berkeley | ការិយាល័យសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍កាលីហ្វ័រញ៉ា (California Office of Traffic Safety) | អង្គការ City Fabrick | អង្គការ Bikeable Communities | សាកលវិទ្យាល័យរដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ាទីក្រុងឡងប៊ិច | សាលាក្រុងឡងប៊ិច | សមាគម Puente Latino | អង្គការ Walk Bike Long Beach | តំបន់អភិវឌ្ឍន៍អាជីវកម្ម (MidTown BID) | អង្គការ Pedal Movement | អង្គការ Pacific Asian Counseling Services | អង្គការក្រុងខ្មែរ | អង្គការ Walk Long Beach | សហគមន៍ខ្មែរ

# ការវាយតម្លៃការដើរ និងការជិះកង់

## ខ្សែផ្លូវ

នៅតាមបណ្តោយផ្លូវចំនួនបីខ្សែនៃការវាយតម្លៃការដើរ និងការជិះកង់ អ្នកចូលរួមត្រូវបានស្នើឱ្យ៖

1. កំណត់ទ្រព្យសកម្មសហគមន៍
2. វាយតម្លៃស្ថានភាពហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និង
3. សង្កេតមើលថាតើអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវកំពុងចូលរួមពាក់ព័ន្ធនឹងបរិស្ថានសំណង់ដែលមានស្រាប់យ៉ាងដូចម្តេច។

### ការវាយតម្លៃការដើរ និងការជិះកង់

#### ខ្សែផ្លូវទី១៖ ផ្លូវលេខ 10 ខាងកើត

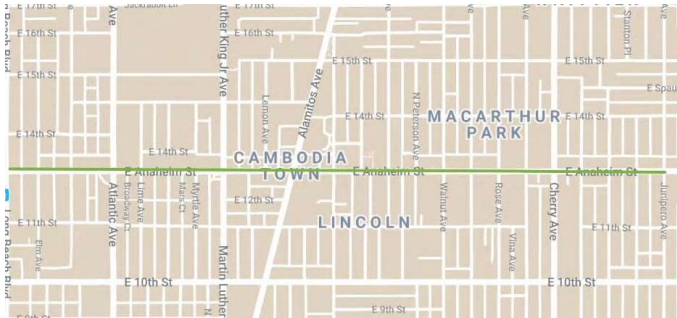
ការផ្តោត៖ ផ្លូវលេខ 10 ខាងកើត ត្រូវបានប្រើប្រាស់សម្រាប់ការធ្វើដំណើរក្នុងមូលដ្ឋាននិងក្នុងតំបន់ និងដើម្បីទទួលបានសេវាសហគមន៍ និងសេវាផ្សេងៗទៀតនៅតាមបណ្តោយផ្លូវលេខ 10 ខាងកើត ដូចជាផ្សារក្នុងមូលដ្ឋាន ភោជនីយដ្ឋាន និងហាងលក់វាយជាដើម។



### ការវាយតម្លៃការដើរ និងការជិះកង់

#### ខ្សែផ្លូវទី២៖ ផ្លូវ Anaheim

ការផ្តោត៖ ប្រជាពលរដ្ឋនៅក្រុងខ្មែរ និងទីក្រុងឡងប៊ិច ប្រើផ្លូវ Anaheim ជាផ្លូវរបៀងនៃមធ្យោបាយធ្វើដំណើរ ប៉ុន្តែផ្លូវនេះក៏ត្រូវបានប្រើប្រាស់ដើម្បីចេញចូលទៅភោជនីយដ្ឋាន និងហាងលក់វាយភាគច្រើននៅក្រុងខ្មែរផងដែរ។ សាលាក្រុងឡងប៊ិចបច្ចុប្បន្នស្ថិតក្នុងដំណាក់កាលរៀបចំបង្កើតគម្រោងមួយចំនួននៅតាមបណ្តោយផ្លូវ Anaheim ក្នុងតំបន់គម្រោងនេះ ហើយកម្មវិធី CPBST បានផ្តល់ឱកាសមួយផ្សេងទៀតសម្រាប់ប្រជាពលរដ្ឋ ដើម្បីចែករំលែកកិច្ចការអំពីសុវត្ថិភាពការដើរ និងការជិះកង់ និងឱកាសនានានៅតាមខ្សែផ្លូវនេះ។



### ការវាយតម្លៃការដើរ និងការជិះកង់នៅ

#### ខ្សែផ្លូវទី៣៖ ផ្លូវលេខ 15 ខាងកើត

ការផ្តោត៖ ផ្លូវលេខ 15 ខាងកើត ត្រូវបានកំណត់ថាជាមហាវិថីជិះកង់ ហើយគណៈកម្មការរៀបចំផែនការបានឱ្យដឹងថាសាលាក្រុងកំពុងសាងសង់រង្វង់មូលចរាចរណ៍នៅចំណុចប្រសព្វសំខាន់ៗ។ ទោះជាយ៉ាងណា ប្រជាពលរដ្ឋមិនដើរ ឬជិះកង់នៅតាមបណ្តោយផ្លូវនេះទេ ពីព្រោះនៅមិនទាន់មានការកែលម្អគ្រប់គ្រាន់ដើម្បីឱ្យការដើរ និងការជិះកង់មានសុវត្ថិភាពនិងមានផាសុកភាព ហើយហាងលក់វាយជាច្រើនក្នុងក្រុងខ្មែរ មានទីតាំងស្ថិតនៅតាមបណ្តោយផ្លូវ Anaheim។



## ការឆ្លុះបញ្ចាំង

បន្ទាប់ពីវាយតម្លៃការដើរ និងការជិះកង់ អ្នកចូលរួមបានចែករំលែកការឆ្លុះបញ្ចាំងដូចខាងក្រោម៖

### ទ្រព្យសកម្មសហគមន៍

- សហគមន៍ក្រុងខ្មែរគឺជាសហគមន៍ខ្លាំងនិងសកម្មមួយ ដែលមានប្រជាពលរដ្ឋ ក្រុមសហគមន៍ និងអាជីវកម្ម រួមគ្នាតស៊ូមតិដើម្បីតម្រូវការរបស់សហគមន៍។ បន្ទាប់ពីមានបាតុកម្មជាច្រើនជុំវិញករណីស្លាប់របស់លោក George Floyd នៅចុងខែឧសភា និងដើមខែមិថុនា អ្នកស្ម័គ្រចិត្តជាង ៣០នាក់បានជួយដល់កិច្ចប្រឹងប្រែងបោសសម្អាតក្នុងក្រុងខ្មែរ និងបានបង្ហាញសាមគ្គីភាពរវាងចលនា Black Lives Matter និងម្ចាស់អាជីវកម្មខ្នាតតូចកម្ពុជាក្នុងមូលដ្ឋាន។

### ស្ថានភាពចិញ្ចឹមផ្លូវ

- មានផ្លូវបើកបរចេញចូលជាច្រើននៅតំបន់ពាណិជ្ជកម្មតាមបណ្តោយផ្លូវ Anaheim ដែលធ្វើឱ្យចិញ្ចឹមផ្លូវគ្មានភាពរលូន និងបង្កជាបញ្ហាប្រឈមក្នុងការធ្វើដំណើរ ជាពិសេសសម្រាប់មនុស្សចាស់ និងអ្នកដែលប្រើប្រាស់ឧបករណ៍ជំនួយចល័តភាព ដូចជាកៅអីរុញ ឬរទេះរុញជាដើម។ ជាញឹកញាប់ អ្នកបើកបរមិនបានផ្តល់សិទ្ធិឱ្យផ្ញើរជើងមុនពេលចូល និងចេញពីផ្លូវបើកបរចេញចូលនោះទេ។



រូបថតនៅផ្លូវ Anaheim ខាងកើតរុក្ខវិថី Lewis ដែលបង្ហាញផ្លូវបើកបរចេញចូលចំណតពាណិជ្ជកម្មនៅខាងស្តាំ។

- បង្គោលអគ្គិសនីនៅតាមបណ្តោយប៉ែកខាងជើងផ្លូវលេខ 10 ចាប់ពីរុក្ខវិថី Alamitos ឆ្ពោះទៅកើត និងទ្រព្យសាធារណៈផ្សេងទៀតដូចជាបង្គោល និងផ្កាកសញ្ញានៅតាមបណ្តោយផ្លូវរបៀងពាណិជ្ជកម្មនៃផ្លូវ Anaheim (រវាងរុក្ខវិថី Lime និងរុក្ខវិថី Gundry) ធ្វើឱ្យចិញ្ចឹមផ្លូវតូចចង្អៀត។ មានការលំបាកសម្រាប់ផ្ញើរជើងក្នុងការដើរប្រសងគ្នា ហើយកាន់តែលំបាកថែមទៀតសម្រាប់អ្នកជិះកង់ ដែលជិះនៅលើចិញ្ចឹមផ្លូវនោះផងដែរ។ ផ្ញើរជើងបានចង្អុលបង្ហាញថា ទទឹងចិញ្ចឹមផ្លូវបច្ចុប្បន្ននៅតាមបណ្តោយផ្លូវលេខ១០ និងផ្លូវ Anaheim បង្កការលំបាកក្នុងការរក្សាគម្លាតពីគ្នា ៦ហ្វីត ពេលកំពុងដើរ។





អ្នកជិះកង់ និងថ្មើរជើងកំពុងធ្វើដំណើរនៅតាមចិញ្ចើមផ្លូវតាមបណ្តោយរុក្ខវិថី Anaheim ខាងលិច នៅចំណុចប្រសព្វរវាងផ្លូវ Anaheim និងរុក្ខវិថី Gundry។

- ថ្មើរជើងបានរាយការណ៍ថា ខ្សែអគ្គិសនីនៅតាមបណ្តោយប៉ែកខាងជើងនៃផ្លូវលេខ 10 ចាប់ពីរុក្ខវិថី Lime ឆ្ពោះទៅកើត មានសំឡេងរំខានដែលធ្វើឱ្យតំបន់នេះក្លាយជាតំបន់មិនគាប់ប្រសើរសម្រាប់ប្រជាពលរដ្ឋ និងថ្មើរជើង។ មិនមានភាពច្បាស់លាស់នោះទេថាតើសំឡេងនេះមានផលប៉ះពាល់ផ្ទាល់ទៅលើសុខភាពឬអត់នោះទេ។
- ចិញ្ចើមផ្លូវនៅតាមបណ្តោយផ្លូវ Anaheim (រវាងរុក្ខវិថី Atlantic និងរុក្ខវិថី Martin Luther King Jr) មិនមានការថែទាំដិតដល់ឡើយ ដោយមានរុក្ខជាតិដុះស៊ីបទ្រុប និងមានកម្ទេចកម្ទីនានា។ ក្នុងរដូវស្លឹកឈើជ្រុះឆ្នាំ២០១៩ អ្នកស្រី Christine Jocoy សាស្ត្រាចារ្យភូមិវិទ្យានៅទីក្រុងឡងប៊ិច រដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ា និងសិស្សរបស់គាត់ បានធ្វើសវនកម្មការដើរដោយសុវត្ថិភាពរបស់ថ្មើរជើងនៅតាមផ្លូវ Anaheim និងបានដាក់ចំណាត់ថ្នាក់ទាបបំផុតចំពោះស្ថានភាពចិញ្ចើមផ្លូវនៃកំណាត់ផ្លូវ Anaheim នេះ។



ចំណាត់ថ្នាក់យន្តក្រុងឆ្ពោះទៅប៉ែកខាងលិច ដែលស្ថិតនៅក្នុងផ្លូវ Anaheim និងរុក្ខវិថី Alamitos

**បញ្ហាក្នុងការមើលឃើញ**

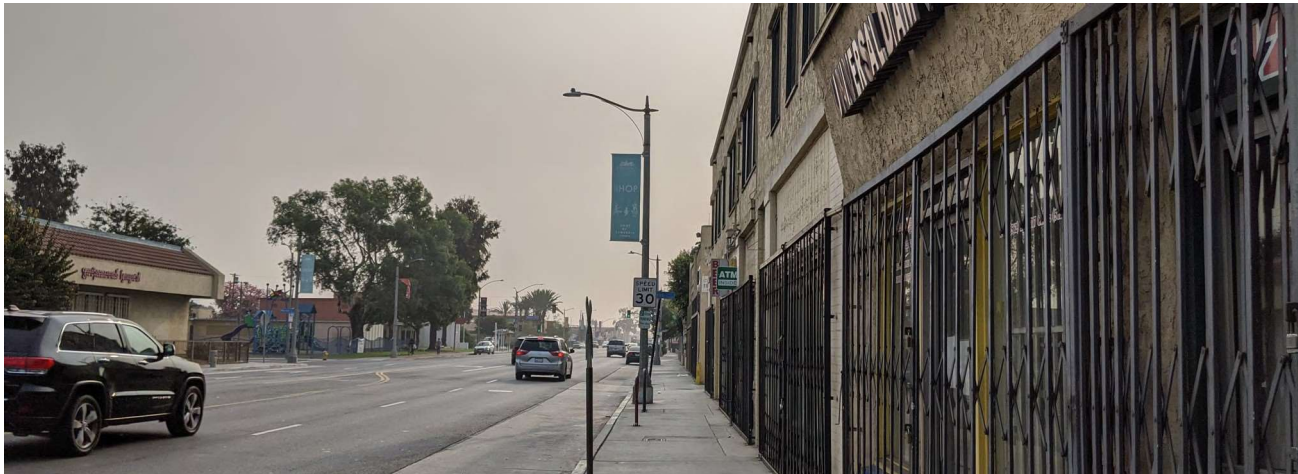
- អ្នកបើកបរចតរថយន្តនៅសងខាងស្របតាមបណ្តោយផ្លូវលេខ 10 ខាងកើត ជិតម៉ូអាផាតមិន និងហាងអាជីវកម្មនានានៅលើផ្លូវរបៀងនេះ។ អ្នកចូលរួមបានឱ្យដឹងថា មុនពេលឆ្លងផ្លូវ ពួកគេត្រូវឈានជើងចូលទៅលើផ្លូវ ដើម្បីមើលថាមានចរាចរណ៍រថយន្តកំពុងមកឬអត់។



រថយន្តដែលចតនៅតាមបណ្តោយផ្លូវលេខ 10 ខាងកើត ធ្វើឱ្យផ្ទេរជើងពិបាកមើលឃើញថាមានរថយន្តកំពុងបើកបរមកឬអត់មុនពេលឆ្លងផ្លូវ។

**កង្វះភ្លើងបំភ្លឺផ្លូវ និងភ្លើងបំភ្លឺសម្រាប់ផ្ញើរជើង**

- មានភ្លើងបំភ្លឺផ្លូវមួយចំនួនដែរ ប៉ុន្តែមិនមានភ្លើងបំភ្លឺសម្រាប់ផ្ញើរជើងនៅលើចិញ្ចើមផ្លូវនៅតាមបណ្តោយផ្លូវលេខ 10 ខាងកើតទេ។ អ្នកចូលរួមបានឱ្យដឹងថា កត្តានេះធ្វើឱ្យផ្លូវមិនសូវមានភាពសកម្មនៅពេលដែលងងឹត។
- មានការខ្វះខាតភ្លើងបំភ្លឺផ្លូវ និងភ្លើងបំភ្លឺសម្រាប់ផ្ញើរជើងនៅតាមផ្លូវ Anaheim ដែលជាផ្លូវរបៀងនៃមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូន និងជាផ្លូវដែលផ្ញើរជើង និងអ្នកជិះកង់ប្រើប្រាស់ទាំងពេលថ្ងៃ និងពេលយប់។ កង្វះភ្លើងបំភ្លឺកាត់បន្ថយការមើលឃើញរបស់អ្នកបើកបរចំពោះផ្ញើរជើង និងអ្នកជិះកង់។



អាជីវកម្មជាច្រើននៅតាមបណ្តោយផ្លូវ Anaheim ត្រូវបានបិទទ្វារ ដែលបណ្តាលឱ្យកង្វះភ្លើងបំភ្លឺផ្លូវ និងភ្លើងបំភ្លឺសម្រាប់ផ្ញើរជើងក្លាយជាបញ្ហាកាន់តែខ្លាំង នៅពេលដែលផ្ញើរជើង និងអ្នកជិះកង់ធ្វើដំណើរទៅ និងមកពីស្ថានីយ៍រថយន្តនៅផ្លូវ Anaheim និងស្ថានីយ៍រថយន្តក្រុងទីក្រុងឡងប៊ិច។



ឥរិយាបថអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវ

- ផ្លូវ Anaheim និងផ្លូវលេខ 10 ខាងកើត គឺជាផ្លូវធំដែលមានចរាចរណ៍យានយន្តច្រើន។ អ្នកបើកបរជាញឹកញាប់ប្រើប្រាស់ផ្លូវរបៀងនីមួយៗធ្វើជាផ្លូវរាងពីផ្លូវផ្សេងទៀតនៅពេលដែលចរាចរណ៍មាញឹកខ្លាំង។ ការកែប្រែចំពោះផ្លូវមួយ ដូចជាការពង្រឹងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ អាចនឹងមានផលប៉ះពាល់លើទំហំ និងលំហូរចរាចរណ៍នៅលើផ្លូវផ្សេងទៀត។ កត្តានេះអាចមានផលប៉ះពាល់លើសុវត្ថិភាពរបស់ថ្មើរជើង និងការជិះកង់ ប្រសិនបើការកែប្រែចំពោះផ្លូវមួយបានជំរុញឱ្យមានចរាចរណ៍កាន់តែច្រើន ឬរថយន្តបើកបរកាន់តែលឿននៅលើផ្លូវផ្សេងទៀត។ លើសពីនេះទៀត អ្នកបើកបរទំនងជាបើកបរលើសលឿនដែលបានកំណត់ ៣០ ម៉ាយល៍ក្នុងមួយម៉ោង នៅតាមផ្លូវលេខ 10 ខាងកើត និងផ្លូវ Anaheim។ កត្តានេះអាចបង្កើតឱ្យមានស្ថានភាពគ្មានសុវត្ថិភាពសម្រាប់អ្នកជិះកង់នៅតាមបណ្តោយផ្លូវរបៀងទាំងនេះ និងសម្រាប់ថ្មើរជើងដែលឆ្លងកាត់ផ្លូវទាំងនេះ។
- អ្នកជិះកង់ដែលជិះតាមបណ្តោយផ្លូវ Anaheim ជាញឹកញាប់ជិះលើចិញ្ចើមផ្លូវ ដើម្បីជៀសពីការប្រើប្រាស់គន្លងផ្លូវរួមគ្នាជាមួយអ្នកបើកបរដែលធ្វើដំណើរក្នុងល្បឿនលឿន។ ផ្លូវ Anaheim មិនមានហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសម្រាប់ការជិះកង់ទេ។ អ្នកជិះកង់ប្រើប្រាស់ផ្លូវស្របគ្នានោះដូចជាផ្លូវលេខ 14 និងផ្លូវលេខ 11 ដើម្បីជៀសពីការជិះលើផ្លូវ Anaheim។ ទោះជាយ៉ាងណាការជិះនៅលើផ្លូវលេខ 11 នៅតែជួបការលំបាកកក ពីព្រោះផ្លូវនោះផុតត្រឹមរុក្ខវិថី Cherry ហើយផ្លូវលេខ 14 ផុតត្រឹមរុក្ខវិថី Alamosos។
- នៅចន្លោះពេលនៃការរៀបចំសិក្ខាសាលាកម្មវិធី CPBST និងការបោះពុម្ពរបាយការណ៍នេះ អង្គការសហគមន៍ Healthy Active Streets ដែលបម្រើការងារជូនសហគមន៍ក្រុងឡងប៊ិច បានឱ្យដឹងថា អ្នកជិះកង់បានទទួលរងការបុកនិងស្លាប់ក្នុងក្រុងខ្មែរនៅចំណុចប្រសព្វរវាងផ្លូវ Anaheim និងរុក្ខវិថី St Louis (ក្នុងតំបន់គម្រោង) នៅថ្ងៃទី២០ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ២០២០។ ខ្មោចកង់ (#ghostbike) ត្រូវបានដាក់នៅទីតាំងគ្រោះថ្នាក់នោះដើម្បីជាការឧទ្ទិសដល់អ្នកស្លាប់។ ខ្មោចកង់ គឺជាបូជនីយដ្ឋានកង់នៅចិញ្ចើមផ្លូវ ដែលត្រូវបានយកដាក់នៅទីកន្លែងដែលអ្នកជិះកង់ត្រូវបានបុកស្លាប់ ឬរងរបួសធ្ងន់ដោយសារគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍។ ក្រៅពីជាបូជនីយដ្ឋាន ជាទូទៅវាក៏សម្រាប់ជាការរំលឹកមួយដល់អ្នកបើកបរយានយន្តឆ្លងកាត់ទីនោះឱ្យចេះចែករំលែកផ្លូវ។



អ្នកជិះកង់ដែលកំពុងជិះនៅតាមបណ្តោយផ្លូវ Anaheim នៅជិតរុក្ខវិថី Rose បត់ទៅជិះនៅលើចិញ្ចើមផ្លូវ ដើម្បីគេចចេញពីចរាចរណ៍យានយន្ត។



**HAS** healthyactivest A person riding a bicycle was hit and killed in Cambodia Town yesterday. The driver fled the scene and community members say the driver stopped only for a moment to look at the person lying on the floor. Neighbors came out and tried to help. Unfortunately the person died on the street. May they rest in peace. Anaheim and St Louis. #ghostbike #cambodiatown @walkbikelb

19h

39 likes

ព័ត៌មានជនរងគ្រោះពីអ្នកស្ម័គ្រចិត្ត GhostBike របស់អង្គការ Healthy Active Streets ប្រភព៖ healthyactivest Instagram



បញ្ហាក្នុងការឆ្លងផ្លូវ

- ផ្លូវ Anaheim មានចរាចរណ៍មហាញ្ញាតខ្លាំង ពីព្រោះផ្លូវនេះត្រូវបានប្រើប្រាស់ដើម្បីភ្ជាប់ទៅកាន់ផ្លូវអន្តររដ្ឋ Interstate 710 និង Interstate 405។ រយៈចម្ងាយឆ្ងាយរវាងចំណុចប្រសព្វដែលមានភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍ ជំរុញឱ្យអ្នកបើកបរបង្កើនល្បឿន និងបង្កើតបញ្ហាដល់ថ្មើរជើងដែលត្រូវឆ្លងផ្លូវនៅចំណុចឆ្លងផ្លូវដែលគ្មានគំនូស និង/ឬចំណុចឆ្លងផ្លូវមិនស្ថិតនៅផ្លូវប្រសព្វ។ ប្រជាពលរដ្ឋនៅក្រុងខ្មែរ ប្រើប្រាស់ចំណុចឆ្លងផ្លូវដែលគ្មានភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍ដូចជានៅចំណុចប្រសព្វរវាងផ្លូវ Anaheim និងរុក្ខវិថី Dawson ដើម្បីឆ្លងទៅមកឱសថស្ថាន អាជីវកម្ម និងហាងនានានៅតាមបណ្តោយផ្លូវរបៀងនេះ។ អ្នកបើកបរជាញឹកញាប់មិនបានផ្តល់សិទ្ធិឱ្យថ្មើរជើងនៅចំណុចឆ្លងផ្លូវដែលគ្មានភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍ និងគ្មានគំនូសទាំងនេះទេ បើទោះជាច្បាប់តម្រូវឱ្យអ្នកបើកបរផ្តល់សិទ្ធិដល់ថ្មើរជើងទាំងនៅចំណុចឆ្លងកាត់ផ្លូវដែលមានគំនូស និងគ្មានគំនូសក៏ដោយ ហើយច្បាប់អនុញ្ញាតឱ្យថ្មើរជើងឆ្លងកាត់ផ្លូវនៅក្រៅចំណុចឆ្លងផ្លូវដែលមានគំនូស ឬគ្មានគំនូស ប្រសិនបើពួកគេផ្តល់សិទ្ធិឱ្យអ្នកបើកបរ។ លំហូរចរាចរណ៍ឥតដាច់ និងការខកខានរបស់អ្នកបើកបរក្នុងការផ្តល់សិទ្ធិ បង្កើនហានិភ័យប៉ះប៉ុក និងបង្កើតសភាពគ្រោះថ្នាក់លើដងផ្លូវដែលមិនអាចឆ្លងកាត់បាន ជាពិសេសសម្រាប់ប្រជាពលរដ្ឋដែលធ្វើដំណើរយឺតៗ។
- មានចំណុចឆ្លងផ្លូវដែលមានគំនូស និងគ្មានគំនូសនៅតាមបណ្តោយផ្លូវលេខ 10 ខាងកើត ព្រមទាំងច្រកផ្លូវតូចៗដែលស្ថិតនៅតាមបណ្តោយអគារនានា ហើយត្រូវបានប្រើប្រាស់សម្រាប់ចរាចរណ៍យានយន្ត កង់ ថ្មើរជើង។ ច្រកផ្លូវតូចៗទាំងនេះឆ្ពោះទៅផ្លូវលេខ 10 ខាងកើត ដែលស្រដៀងគ្នាទៅនឹងចំណុចឆ្លងផ្លូវមិនស្ថិតនៅផ្លូវប្រសព្វដែរ ពោលគឺបង្កឱ្យមានភាពមិនច្បាស់លាស់រវាងចំណុចឆ្លងផ្លូវមិនស្ថិតនៅផ្លូវប្រសព្វ និងច្រកចូលច្រកផ្លូវតូចៗ។ ច្រកផ្លូវតូចៗស្ថិតក្នុងស្ថានភាពមិនល្អ ដោយមានកន្លែងប្រេះបែក និងកម្ទេចកម្ទីជារឿយៗ ប៉ុន្តែត្រូវបានប្រើប្រាស់ច្រើនដោយថ្មើរជើងធ្វើជាផ្លូវកាត់រវាងផ្លូវធំៗ។ ពេលថ្មើរជើងចេញពីច្រកផ្លូវតូចៗពួកគេចាំបាច់ត្រូវឆ្លងកាត់ផ្លូវលេខ 10 ខាងកើត នៅចំណុចមិនស្ថិតនៅផ្លូវប្រសព្វ ដែលនាំឱ្យមានការប៉ះទង្គិចនិងបុកគ្នាដ៏គ្រោះថ្នាក់ជាមួយអ្នកបើកបរលើផ្លូវលេខ 10 ខាងកើត។ ដោយសារភាពតូចចង្អៀតរបស់ច្រកផ្លូវតូចៗ និងកង្វះផ្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍ការឆ្លងកាត់ផ្លូវទាំងនេះអាចបង្កជាសភាពវ័ង្សដល់អ្នកបើកបរ។
- ចម្ងាយឆ្ងាយរវាងចំណុចឆ្លងផ្លូវដែលមានគំនូសនៅតាមបណ្តោយផ្លូវលេខ 10 ខាងកើត ជំរុញឱ្យថ្មើរជើងឆ្លងផ្លូវនៅចំណុចមិនស្ថិតនៅផ្លូវប្រសព្វដែលមានភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍។
- មិនមានចំណុចឆ្លងផ្លូវដែលមានគំនូសឡើយនៅចន្លោះចំណុចប្រសព្វរវាងផ្លូវលេខ 10 ខាងកើត និងមហាវិថី Long Beach និងចំណុចប្រសព្វរវាងផ្លូវលេខ 10 ខាងកើត និងរុក្ខវិថី Atlantic។ កំណាត់ផ្លូវនៃផ្លូវលេខ 10 ខាងកើត ដែលនៅចន្លោះមហាវិថី Long Beach និងរុក្ខវិថី Atlantic គឺរែងជាងកំណាត់ផ្លូវនៅប៉ែកខាងកើតនៃផ្លូវលេខ 10 ខាងកើត ដូចជាកំណាត់ផ្លូវជិតរុក្ខវិថី Cherry ជាដើម។ ចំណុចនេះ គួបផ្សំនឹងកង្វះគំនូសកំណាត់គន្លងផ្លូវនៅក្នុងតំបន់នេះ រួមចំណែកដល់ការបើកបរកាន់តែលឿន។ បញ្ហាក្នុងការឆ្លងផ្លូវដូចដែលបានរៀបរាប់ខាងលើ បូកថែមបញ្ហាទំហំទទឹងផ្លូវក្លាយជាបញ្ហាកាន់តែធំៗ កត្តារួមផ្សំទាំងនេះ បង្កឱ្យមានបញ្ហាក្នុងការឆ្លងផ្លូវសម្រាប់ថ្មើរជើង ជាពិសេសមនុស្សចាស់ ឬអ្នកដែលប្រើប្រាស់ខករណ៍ជំនួយចល័តភាព។



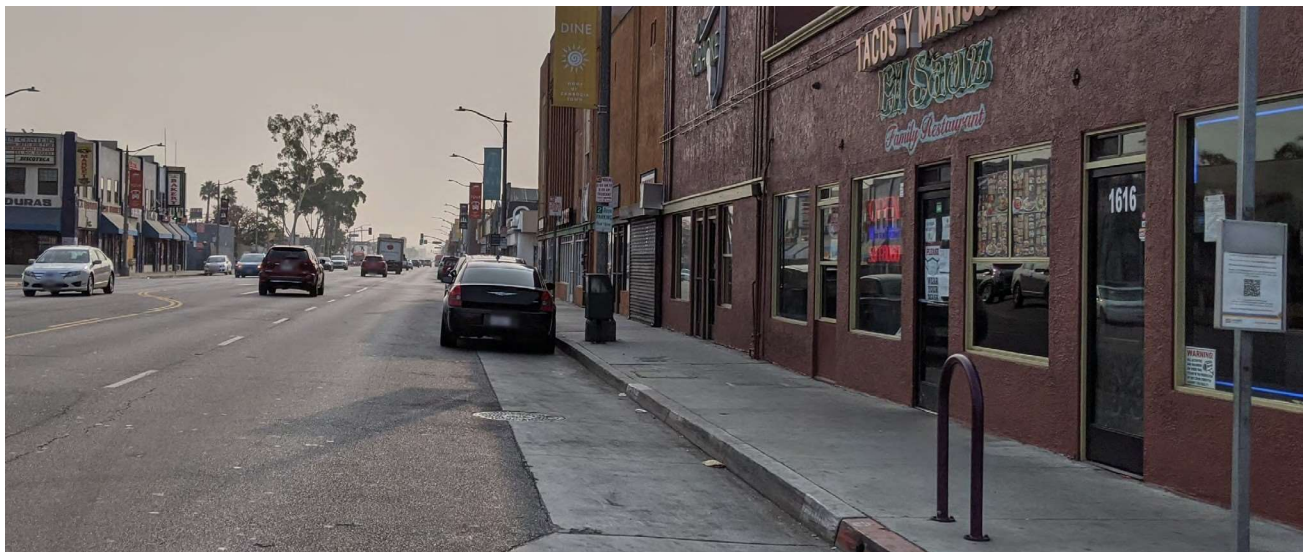
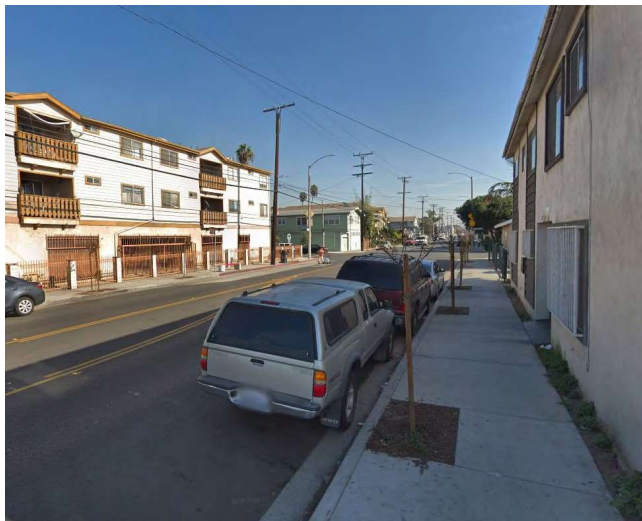
ឆ្លង៖ ចំណុចឆ្លងផ្លូវដែលគ្មានគំនូស និងគ្មានការគ្រប់គ្រងនៅចំណុចប្រសព្វរវាងផ្លូវ Anaheim និងរុក្ខវិថី Dawson គឺជាបញ្ហាក្នុងការឆ្លងសម្រាប់ប្រជាពលរដ្ឋនៅក្រុងខ្មែរ។  
 ស្តាំ៖ ប្រជាពលរដ្ឋនៅក្រុងខ្មែរ បណ្តើរវិញនៅតាមបណ្តោយច្រកផ្លូវតូចនៃរុក្ខវិថី Rose នៅចំណុចប្រសព្វជាមួយផ្លូវលេខ 10 ខាងកើត។

កង្វះម្ហូប និងដើមឈើផ្តល់ម្ហូប

- កង្វះម្ហូប និងដើមឈើផ្តល់ម្ហូបនៅតាមបណ្តោយផ្លូវលេខ 10 ខាងកើត ផ្លូវ Anaheim និងផ្លូវលេខ 15 ធ្វើឱ្យការដើរ និងការរង់ចាំសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈជួបបញ្ហាប្រឈមនៅពេលសីតុណ្ហភាពឡើងក្តៅ។
- មានកន្លែងរង់ចាំរថយន្តក្រុងនៅក្នុងខ្សែដែលគ្មានម្ហូបបាំងបិទ ដែលធ្វើឱ្យអ្នកជិះ ប្រឈមទៅនឹងកត្តាអាកាសធាតុពេញមួយឆ្នាំ។

បឋមនីយភណ្ឌកង់ និងការតភ្ជាប់

- អ្នកចូលរួមបានឱ្យដឹងថា ពួកគេនឹងមិនមានអារម្មណ៍សុវត្ថិភាពក្នុងការជិះកង់ក្នុងផ្លូវលេខ 10 ខាងកើត នៅក្រុមវិថី Cherry ឡើយ ពីព្រោះចំណុចប្រសព្វនេះមានចរាចរណ៍យានយន្តច្រើន និងធ្លាប់កើតមានគ្រោះថ្នាក់យានយន្តប៉ះគ្នាជាច្រើន មួយផ្នែកដោយសារចរាចរណ៍យានយន្តចេញពីចំណតនៅផ្សារ Northgate នៅកែងភាគអាគ្នេយ៍។
- អ្នកចូលរួមដែលនៅខ្សែផ្លូវទី៣ បានឱ្យដឹងថា ពួកគេនឹងមិនគាំទ្រឱ្យមានគន្លងផ្លូវជិះកង់នៅតាមបណ្តោយផ្លូវ Anaheim ឡើយ ពីព្រោះវាគ្រោះថ្នាក់ខ្លាំងដោយសារល្បឿនបើកបរ និងទំហំចរាចរណ៍របស់យានយន្ត។ ពួកគេបានលើកឡើងថា ផ្លូវលេខ 14 គឺល្អជាងសម្រាប់គន្លងផ្លូវជិះកង់ ដោយសារមានចរាចរណ៍យានយន្តតិចជាងនៅលើផ្លូវតូចជាងក្នុងសង្កាត់។



រូបភាព៖ មានបណ្តាវាដាំដើមឈើដែលទទេ ឬបណ្តាវាដាំដើមឈើដែលមានដាំកូនឈើលម្អតូចៗជាច្រើនបណ្តា ដែលអាចប្រើដើម្បីដាំដើមឈើផ្តល់ម្ហូបដំឡើងនៅតាមបណ្តោយផ្លូវលេខ 10 ខាងកើត។ រូបភាព៖ ដើមឈើផ្តល់ម្ហូបផ្សេងៗដែលស្ថិតនៅជាជួរតាមផ្លូវលេខ 15 នៅជិតចំណុចប្រសព្វក្រុមវិថី Walnut ផ្តល់ម្ហូបដល់ថ្លើរជើង និងអ្នកជិះកង់ដែលធ្វើដំណើរនៅតាមផ្លូវនេះ។ រូបភាព៖ កន្លែងរង់ចាំរថយន្តក្រុងនៅលើផ្លូវ Anaheim នៅខាងកើតក្រុមវិថី Walnut ខ្វះម្ហូបបាំងបិទសម្រាប់ថ្លើរជើង និងអ្នកជិះរថយន្តក្រុង។



# អនុសាសន៍ដើម្បីលើកកម្ពស់សុវត្ថិភាពការងារ និងការជិះកង់

## អនុសាសន៍របស់សហគមន៍

ក្នុងវគ្គរៀបចំផែនការសកម្មភាព អ្នកចូលរួមបានកំណត់អាទិភាព និងដាក់ចេញផែនការបឋមនានាសម្រាប់កម្មវិធីសហគមន៍ និងគម្រោង ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ដែលមានបំណងបង្កើនសុខភាព និងសុវត្ថិភាពរបស់សហគមន៍។ អ្នកចូលរួមបានពិចារណាលើកម្មវិធី/គម្រោងដូច ខាងក្រោម៖

- ដាក់កំនូសសញ្ញាថ្មីដើម្បីឆ្លងផ្លូវដែលអាចមើលឃើញច្បាស់ និងភ្លើងសញ្ញាណាត់ភ្នែកភ្នែករាងចតុកោណ (RRFB) នៅចំណុច ប្រសព្វសំខាន់ៗនៅតាមបណ្តោយផ្លូវលេខ 10 ខាងកើត ជាពិសេសនៅរុក្ខវិធី Elm និងរុក្ខវិធី Linden នៅជិតមជ្ឈមណ្ឌល វេជ្ជសាស្ត្រ St. Mary។ ការកែលម្អចំណុចឆ្លងផ្លូវទាំងនេះ អាចជួយឱ្យអ្នកបើកបរមានការប្រុងប្រយ័ត្នចំពោះថ្មើរដើងដែល ឆ្លងផ្លូវនៅចំណុចប្រសព្វទាំងនេះ។ ដោយពិចារណាថា អ្នកធ្វើដំណើរទៅកាន់មជ្ឈមណ្ឌលវេជ្ជសាស្ត្រ (រួមទាំងមនុស្សចាស់) ទំនងជាប្រើប្រាស់ចំណុចឆ្លងផ្លូវនៅចំណុចប្រសព្វរវាងផ្លូវលេខ 10 ខាងកើត និងរុក្ខវិធី Linden នោះឡើយសម្រាប់ថ្មើរដើង សំចតនៅកណ្តាលផ្លូវ ក៏អាចជួយបានផងដែរដើម្បីកាត់បន្ថយចម្ងាយឆ្លងផ្លូវ។
- ដំឡើងភ្លើងបំភ្លឺសម្រាប់ថ្មើរដើងជាប់បន្តគ្នានៅតាមបណ្តោយផ្លូវលេខ 10 ខាងកើត ដើម្បីជួយឱ្យថ្មើរដើងមានអារម្មណ៍សុវត្ថិ ភាពនៅពេលយប់។
- រៀបចំកន្លងផ្លូវជិះកង់នៅតាមបណ្តោយផ្លូវលេខ 10 ខាងកើត ជាពិសេសរវាងមហាវិថី Long Beach និងរុក្ខវិធី Alamos ដែលតភ្ជាប់ទៅកាន់កន្លងផ្លូវជិះកង់ដែលមានស្រាប់នៅលើរុក្ខវិធី Alamos។
- បង្កើតយុទ្ធនាការអប់រំ Walk & Roll ក្នុងក្រុងខ្មែរ ដែលរួមបញ្ចូលសហគមន៍ទាំងមូល ចាប់តាំងពីក្មេងរហូតដល់មនុស្សចាស់។ ការផ្តោតការយកចិត្តទុកដាក់លើមនុស្សចាស់ មានសារៈសំខាន់ខ្លាំងនៅក្នុងសហគមន៍នេះ ដើម្បីជួយពួកគាត់ឱ្យថែរក្សាខ្លួនឯង និងកំណត់កត្តាគ្រោះថ្នាក់នៅលើចិញ្ចើមផ្លូវ។ អ្នកចូលរួមបង្ហាញក្តីបារម្ភថា យុទ្ធនាការអប់រំនឹងមានបញ្ហាប្រឈមផ្នែកលទ្ធភាព ចូលរួម ប្រសិនបើយុទ្ធនាការនេះត្រូវបានបង្កើតឡើងតាមអន្តរាគមន៍។ ដូច្នោះអាចនឹងត្រូវរង់ចាំរហូតទាល់តែប្រជាពលរដ្ឋអាចជួប គ្នាផ្ទាល់ដោយសុវត្ថិភាព។
- រៀបចំដាក់កៅអីអង្គុយតាមបណ្តោយផ្លូវ Anaheim ដើម្បីឱ្យប្រជាពលរដ្ឋ ជាពិសេសមនុស្សចាស់មានកន្លែងអង្គុយសម្រាក។
- ដាក់កំនូសសញ្ញាថ្មីដើម្បីឆ្លងផ្លូវដែលអាចមើលឃើញច្បាស់ និងដំឡើងភ្លើងសញ្ញា RRFB នៅចំណុចប្រសព្វផ្លូវ Anaheim និង ផ្លូវ Dawson។ មានអាជីវកម្មជាច្រើននៅសងខាងកំណត់ផ្លូវពាណិជ្ជកម្មនៃផ្លូវ Anaheim។
- សាងសង់ព័យចិញ្ចើមផ្លូវ នៅចំណុចឆ្លងផ្លូវសំខាន់ៗនៅតាមបណ្តោយផ្លូវ Anaheim។
- ដាំដើមឈើផ្តល់ម្លប់នៅតាមផ្លូវ Anaheim នៅចន្លោះរុក្ខវិធី Linden និងរុក្ខវិធី Cherry។
- ផលិតវីដេអូអំពីសុវត្ថិភាពថ្មើរដើងដែលមានរយៈពេលពីមួយទៅបីនាទី ដើម្បីចែករំលែកនៅក្នុងពិធីដង្ហែកកូន និងពិធីបែបបរិបូណ៌ តាមអន្តរាគមន៍របស់ទីក្រុងខ្មែរ និង/ឬប៉ុស្តិ៍ទូរទស្សន៍ក្រុងខ្មែរ។ វីដេអូអំពីសុវត្ថិភាពអាចដោះស្រាយឥរិយាបថដើរដែលគ្មានសុវត្ថិ ភាពក្នុងក្រុងខ្មែរ និងលើកទឹកចិត្តប្រជាពលរដ្ឋក្នុងសហគមន៍ឱ្យដើរប្រកបដោយសុវត្ថិភាពនៅចំណុចប្រសព្វសំខាន់ៗ និងនៅ តាមបណ្តោយផ្លូវថ្មើរដើងដែលពេញនិយម។ វីដេអូនេះអាចកំណត់ទិសដៅជាពិសេសលើមនុស្សចាស់ដែលមើលប៉ុស្តិ៍ទូរទស្សន៍ ក្រុងខ្មែរ។

តារាងខាងក្រោមសង្ខេបអនុសាសន៍ដែលត្រូវបានកំណត់ថាជាអាទិភាពខ្ពស់បំផុតដោយអ្នកចូលរួមក្នុងសិក្ខាសាលា។



**ឈ្មោះគម្រោងអប់រំ៖ យុទ្ធនាការអប់រំសម្រាប់អ្នកបើកបរ និងថ្មើរជើង**

**ការពិពណ៌នាអំពីគម្រោង៖** បង្កើតសម្ភារអប់រំអំពីសុវត្ថិភាពថ្មើរជើង និងការជិះកង់ ដែលអាចចែកចាយនៅឧទ្យាន MacArthur ដែលជាផ្នែកមួយនៃកម្មវិធីចុះមូលដ្ឋានរបស់ឯកអគ្គរដ្ឋទូតសុខភាពកូរ៉េ-១៩។ សម្ភារអប់រំអាចផ្សព្វផ្សាយទៅកាន់អ្នកបើកបរ ដើម្បីបន្ថយល្បឿន និងផ្តល់សិទ្ធិដល់ថ្មើរជើង និងណែនាំថ្មើរជើងឱ្យឆ្លងផ្លូវដោយប្រុងប្រយ័ត្ននៅជុំវិញឧទ្យាន MacArthur។

**គោលដៅរបស់គម្រោង៖**

1. បន្ថយល្បឿនចរាចរណ៍យានយន្តនៅតាមផ្លូវនៅជិតឧទ្យាន MacArthur
2. បង្កើនការផ្តល់សិទ្ធិដល់ថ្មើរជើងពីសំណាក់អ្នកបើកបរនៅជិតឧទ្យាន MacArthur និង
3. បង្កើនចំនួនថ្មើរជើងដែលឆ្លងផ្លូវដោយមានភ្លើងសញ្ញាថ្មើរជើង នៅពេលឆ្លងផ្លូវ Anaheim នៅជិតឧទ្យាន MacArthur។

ជំហានសកម្មភាព	ពេលវេលាកំណត់	ភាគីទទួលខុសត្រូវ	ធនធាន
<p><b>សម្របសម្រួលជាមួយរដ្ឋបាលផ្នែកឧទ្យាន ការកម្សាន្ត និងសមុទ្រ (PRM) នៃទីក្រុងឡងប៊ិច</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ទាក់ទងទៅកាន់ PRM ដើម្បីស្វែងយល់អំពីកម្មវិធីឯកអគ្គរដ្ឋទូតសុខភាពកូរ៉េ-១៩ យល់ដឹងអំពីវិសាលភាពរបស់កម្មវិធី។ ឱកាសនានាដែលអាចមាន គឺដើម្បីផ្តល់សម្ភារអប់រំអំពីសុវត្ថិភាពថ្មើរជើង និងអ្នកបើកបរ។</li> </ul>	<p>រដូវស្លឹកឈើជ្រុះ ឆ្នាំ២០២០</p>	<p>គណៈកម្មការរៀបចំផែនការ</p>	<p>មជ្ឈមណ្ឌលព័ត៌មានរួមរបស់សាលាក្រុងឡងប៊ិច៖ 562.570.NEWS <a href="mailto:jic@longbeach.gov">jic@longbeach.gov</a></p> <p>អង្គការ Pacific Gateway WorkPlace៖ 4811 Airport Dr. 562.570.3700</p>
<p><b>រៀបចំបង្កើតសម្ភារអប់រំ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• កំណត់សារសំខាន់ៗសម្រាប់ថ្មើរជើង និងអ្នកបើកបរ ដោយផ្អែកលើបទពិសោធន៍ របស់សហគមន៍ចំពោះតំបន់នោះ</li> <li>• បកប្រែសារទៅជាភាសាដែលសមស្របសម្រាប់ពលរដ្ឋក្នុងតំបន់ រួមទាំងភាសាអេស្ប៉ាញ និងភាសាខ្មែរ</li> </ul>	<p>រដូវស្លឹកឈើជ្រុះ ឆ្នាំ២០២០</p>	<p>គណៈកម្មការរៀបចំផែនការ</p>	<p><a href="#">Office of Traffic Safety Pedestrian Safety Education Campaign Messages</a></p>
<p><b>ចែកចាយសម្ភារអប់រំ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ធ្វើការជាមួយ PRM ដើម្បីចែកចាយសម្ភារ</li> <li>• ធ្វើឱ្យប្រាកដថាទាំងអ្នកបើកបរ និងថ្មើរជើង ត្រូវបានរួមបញ្ចូលក្នុងការផ្សព្វផ្សាយ</li> </ul>	<p>រដូវរងា ឆ្នាំ២០២០</p>	<p>គណៈកម្មការរៀបចំផែនការ</p>	<p><a href="#">Example Pedestrian Education Campaign</a></p> <p><a href="#">Office of Traffic Safety Pedestrian Safety Education Campaign Messages</a></p>

**ឈ្មោះគម្រោង៖ ការកែលម្អការឆ្លងផ្លូវនៅចំណុចប្រសព្វសំខាន់ៗតាមបណ្តោយផ្លូវ Anaheim**

**ការពិពណ៌នាអំពីគម្រោង៖** គណៈកម្មការរៀបចំផែនការ និងធ្វើការងារជាមួយសាលាក្រុងឡងប៊ិច ដើម្បីកំណត់ រៀបចំបង្កើត និងដំឡើងការកែលម្អចំណុចឆ្លងផ្លូវនានានៅចំណុចប្រសព្វរវាងផ្លូវ Anaheim និងរុក្ខវិថី Dawson ព្រមទាំងរវាងផ្លូវ Anaheim និងរុក្ខវិថី Gaviota ដើម្បីលើកកម្ពស់សុវត្ថិភាពថ្មើរជើង និងលទ្ធភាពចេញចូលទៅរកសេវាសហគមន៍ និងសេវាផ្សេងៗទៀត។ ការកែលម្អសុវត្ថិភាពឆ្លងផ្លូវដែលអាចកើតមាន រួមមានភ្លើងសញ្ញា RRFB គំនូសសញ្ញាថ្មើរជើងឆ្លងផ្លូវដែលអាចមើលឃើញច្បាស់ ពយចិញ្ចើមផ្លូវ និងភ្លើងបំភ្លឺសម្រាប់ថ្មើរជើង។

**គោលដៅរបស់គម្រោង៖**

1. ធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងដល់ការមើលឃើញរបស់អ្នកបើកបរចំពោះថ្មើរជើងដែលឆ្លងផ្លូវ
2. កាត់បន្ថយចម្ងាយឆ្លងផ្លូវសម្រាប់ថ្មើរជើង និង
3. កាត់បន្ថយការប៉ះទង្គិចគ្នារវាងអ្នកបើកបរ និងថ្មើរជើង។

ជំហានសកម្មភាព	ពេលវេលាកំណត់	ភាគីទទួលខុសត្រូវ	ធនធាន
<p><b>គណៈកម្មការរៀបចំផែនការនិងពិនិត្យមើលផែនការ និងកម្មវិធីរបស់សាលាក្រុងឡងប៊ិច</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>ពិនិត្យមើលផែនការនិងកម្មវិធីដែលមានស្រាប់របស់សាលាក្រុងឡងប៊ិច</b> ដើម្បីកំណត់អាទិភាពរបស់ពួកគេសម្រាប់ចំណុចប្រសព្វទាំងពីរនោះ។               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ កំណត់គម្រោងរៀបចំបង្កើត និងសាងសង់ដែលនឹងមានក្នុងពេលឆាប់ៗ និងស្ថានភាពរបស់គម្រោងទាំងនេះ។</li> <li>○ កំណត់ឱកាសនានាដើម្បីផ្តល់មតិយោបល់បន្ថែមទៅកាន់សាលាក្រុងឡងប៊ិច តាមរយៈកិច្ចប្រឹងប្រែងរៀបចំផែនការរបស់ទីក្រុងនេះសម្រាប់ផ្លូវ Anaheim។</li> </ul> </li> </ul>	<p>រដូវកាលឈើជ្រុះ ឆ្នាំ២០២០</p>	<p>អង្គការ California Walks គណៈកម្មការរៀបចំផែនការ</p>	<p><a href="#">General Plan Mobility Element</a> <a href="#">CX3 Pedestrian Plan</a> <a href="#">2020 Safe Streets Long Beach Action Plan</a>  <a href="#">Downtown and MidTown Pedestrian Master Plan Pedestrian Toolkit</a></p>

**ឈ្មោះគម្រោង៖ ការកែលម្អការឆ្លងផ្លូវនៅចំណុចប្រសព្វសំខាន់ៗតាមបណ្តោយផ្លូវ Anaheim (បន្ត)**

ជំហានសកម្មភាព	ពេលវេលាកំណត់	ភាគីទទួលខុសត្រូវ	ធនធាន
<p><b>គណៈកម្មការរៀបចំផែនការ និងអង្គការ California Walks ជួបជាមួយវិស្វករចរាចរណ៍របស់សាលាក្រុងឡងប៊ិច</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● ទាក់ទងលោក Paul Van Dyke និងរៀបចំកាលវិភាគជួបប្រជុំបឋម ដើម្បីពិភាក្សាអំពីកិច្ចការ និងអាទិភាពរបស់សហគមន៍ និងកំណត់ជំហានបន្ទាប់។             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ អ្នកចូលរួមបានពិចារណាលើការបន្ថែមភ្លើងសញ្ញា RRFB នៅចំណុចប្រសព្វរវាងផ្លូវ Anaheim និងរុក្ខវិថី Gaviota និងរវាងផ្លូវ Anaheim និងរុក្ខវិថី Dawson ហើយនឹងពិនិត្យមើលជាមួយសាលាក្រុងទាក់ទងនឹងថា តើការកែលម្អទាំងនេះមានភាពពិតប្រាកដកម្រិតណា។</li> <li>○ ពេលចិញ្ចឹមផ្លូវនៅចំណុចប្រសព្វរវាងផ្លូវ Anaheim និងរុក្ខវិថី Gaviota នឹងកាត់បន្ថយចម្ងាយឆ្លងផ្លូវសម្រាប់ប្រជាពលរដ្ឋដែលធ្វើដំណើរទៅកាន់ផ្សារ La Gaviota Meat។ អ្នកចូលរួមបានឱ្យដឹងថា ចម្ងាយឆ្លងផ្លូវជិតជាងមុននឹងមានប្រយោជន៍ជាពិសេសសម្រាប់មនុស្សចាស់ដែលមានការលំបាកក្នុងការឆ្លងផ្លូវប្រសព្វ។</li> </ul> </li> </ul>	<p>រដូវកាលឈើជ្រុះ ឆ្នាំ២០២០</p>	<p>អង្គការ California Walks គណៈកម្មការរៀបចំផែនការ</p>	<p>របាយការណ៍អនុសាសន៍កម្មវិធី CPBST សន្លឹកទិន្នន័យរបស់មជ្ឈមណ្ឌល SafeTREC</p>



### អនុសាសន៍របស់ក្រុមការងារគម្រោង

ក្រុមការងារគម្រោងផ្តល់អនុសាសន៍ដល់សាលាក្រុងឡងប៊ិចឱ្យពិចារណាដំឡើងផ្លាកសញ្ញានៅច្រកចេញនៃច្រកផ្លូវតូចៗដែលមានមនុស្សធ្វើដំណើរច្រើនក្នុងក្រុងខ្មែរ ដែលតម្រង់ទិសឱ្យធ្វើរឿងដើរទៅកាន់ចំណុចឆ្លងផ្លូវដែលមានគំនូសនៅជិតបំផុត ដើម្បីណែនាំឱ្យដើរឱ្យទៅកាន់ទីតាំងឆ្លងផ្លូវដែលមានសុវត្ថិភាពជាង និងកាត់បន្ថយការប៉ះទង្គិចគ្នារវាងធ្វើរឿងដើរ និងអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវផ្សេងទៀត។ ក្រុមការងារគម្រោងផ្តល់អនុសាសន៍ឱ្យកំណត់អាទិភាពដាក់ផ្លាកសញ្ញានៅច្រកផ្លូវតូចៗតាមបណ្តោយផ្លូវលេខ 10 ខាងកើត ដោយសារសហគមន៍សង្កេតឃើញថាការឆ្លងផ្លូវរបស់ធ្វើរឿងដើរនៅច្រកផ្លូវតូចៗទាំងនេះជាទូទៅកើតមានឡើងនៅក្នុងតំបន់នេះ។ សាលាក្រុងឡងប៊ិច ក៏គួរដំឡើងផ្លាកសញ្ញាដែលប្រាប់ឱ្យអ្នកបើកបរប្រុងប្រយ័ត្នចំពោះធ្វើរឿងដើរនៅជិតច្រកផ្លូវតូចៗទាំងនេះ ដោយសារចំណុចឆ្លងផ្លូវដែលគ្មានគំនូសទាំងនេះ គឺស្របច្បាប់។ លើសពីនេះទៀត សាលាក្រុងឡងប៊ិចក៏គួរគ្រោងយុទ្ធសាស្ត្ររយៈពេលវែង ដើម្បីលើកទឹកចិត្តឱ្យមានការឆ្លងផ្លូវកាន់តែមានសុវត្ថិភាពបន្ថែមលើការដំឡើងផ្លាកសញ្ញា រួមទាំងការបង្កើតគំនូសសញ្ញាឡើងវិញឆ្លងផ្លូវដែលអាចមើលឃើញច្បាស់នៅទីកន្លែងដែលមានរយៈចម្ងាយឆ្ងាយរវាងចំណុចឆ្លងផ្លូវដែលមានគំនូសដែលមានស្រាប់។ ក្រុមការងារគម្រោងកត់សម្គាល់ថា សាលាក្រុងឡងប៊ិចបានអនុវត្តកម្មវិធីស្តារច្រកផ្លូវតូចៗឡើងវិញ ដោយប្រើប្រាស់មូលនិធិ Measure A និងផ្តល់អនុសាសន៍ឱ្យពិចារណាលើការដំឡើងផ្លាកសញ្ញា និងកែលម្អចំណុចឆ្លងផ្លូវ នៅពេលកែលម្អច្រកផ្លូវតូចៗនោះ។

ក្រុមការងារគម្រោងផ្តល់អនុសាសន៍ដល់សាលាក្រុងឡងប៊ិចឱ្យកំណត់អាទិភាពផ្លូវ Anaheim ក្នុងក្រុងខ្មែរសម្រាប់ការផ្តល់មូលនិធិ **ផ្លូវបើកចំហរអាជីវកម្ម**។ ផ្លូវបើកចំហរ**បណ្តោះអាសន្ន** គឺជានិមិត្តរូបដ៏ល្អបំផុតបង្កើនវិញពីក្នុងឆ្នាំ១៩៩៧ របស់សាលាក្រុងឡងប៊ិច ដែលកែប្រែជាបណ្តោះអាសន្នចំពោះការប្រើចិញ្ចឹមផ្លូវ និងដងផ្លូវជាទីកន្លែងទទួលទានអាហារ ការឈរតម្រង់រូបរបស់អតិថិជន និងការលើកដាក់ទំនិញពីយានយន្ត។ អាជីវកម្មនៅតាមបណ្តោយផ្លូវរបៀងនៃផ្លូវ Anaheim ក្នុងក្រុងខ្មែរ ជួបប្រទះបញ្ហាចរាចរណ៍ធ្វើរឿងដើរមាញឹក ប៉ុន្តែចិញ្ចឹមផ្លូវតូចចង្អៀត មិនបានផ្តល់គម្លាតចាំបាច់សម្រាប់ធ្វើរឿងដើរឱ្យឃ្នាតពីគ្នា ៦ហ្វីតទៅតាមការណែនាំនោះឡើយ។ អាជនីយដ្ឋាន ប្រជាពលរដ្ឋ និងអ្នកទស្សនានៅក្រុងខ្មែរ អាចទទួលបានអត្ថប្រយោជន៍ពីការបំប្លែងទីធ្លាចតរថយន្តដែលមិនសូវប្រើប្រាស់ទៅជាទីធ្លាសម្រាប់សកម្មភាពខាងក្រៅនានាដូចជាការទទួលទានអាហារ និងការរង់ចាំជាដើម។ អាជនីយដ្ឋានជាច្រើនកន្លែងនៅតាមបណ្តោយផ្លូវ Anaheim នឹងត្រូវការជំនួយជាភាសាអេស៉្បាញ និងភាសាខ្មែរ ដើម្បីអាចចូលប្រើកម្មវិធី Al Fresco Parklet របស់សាលាក្រុងឡងប៊ិចបាន។

ក្រុមការងារគម្រោងផ្តល់អនុសាសន៍ដល់គណៈកម្មការរៀបចំផែនការឱ្យសហការជាមួយឧទ្យាន MacArthur បណ្តាល់យ Mark Twain និងមហោស្របសហគមន៍ Gamboa ដើម្បីបង្កើតព្រឹត្តិការណ៍ Slow Jam ក្នុងគោលបំណងអប់រំអ្នកបើកបរនិងធ្វើរឿងដើរ តាមរយៈសិល្បៈសម្តែង និងការចែកចាយសម្ភារអប់រំនៅចំណុចឆ្លងផ្លូវរវាងផ្លូវ Anaheim និងរុក្ខវិថី Gundry។ អនុសាសន៍នេះគឺបន្ថែមលើអនុសាសន៍សហគមន៍អំពីការបង្កើត និងចែកចាយសម្ភារអប់រំអំពីសុវត្ថិភាពធ្វើរឿងដើរនិងការជិះកង់ សម្រាប់អ្នកបើកបរដែលឆ្លងកាត់កំណាត់ផ្លូវនេះនៃផ្លូវ Anaheim ដែលតភ្ជាប់ទៅឧទ្យាន McArthur Park បណ្តាល់យ Mark Twain និងមហោស្របសហគមន៍ Manazar Gamboa។

ចំណុចប្រសព្វរវាងផ្លូវ Anaheim និងរុក្ខវិថី Gundry ដែលមានការគ្រប់គ្រង ត្រូវបានប្រើដើម្បីធ្វើដំណើរទៅមកបណ្តាល់យនិងឧទ្យាននេះ។ ព្រឹត្តិការណ៍ **Slow Jams** ដែលសមស្របតាមវប្បធម៌ អាចជារឿងដ៏រស់រវើក ទាក់ទាញ និងរីករាយមួយ ដើម្បីអប់រំអ្នកបើកបរអំពីក្តីបារម្ភសុវត្ថិភាពដូចជាការបើកបរលឿនជាដើម។ ចំណុចប្រសព្វនេះមានកន្លែងឆ្លងផ្លូវដែលមានភាពច្នៃប្រឌិតបែបវប្បធម៌ហើយ តែបច្ចុប្បន្នបានរលុប។ គណៈកម្មការរៀបចំផែនការអាចធ្វើការជាមួយ **Public Matters** សម្រាប់ការអនុវត្តប្រសើរបំផុត និងអ្នកតស៊ូមតិក្នុងតំបន់ដើម្បីធ្វើរឿងដើរនិងការជិះកង់ ដើម្បីស្រាវជ្រាវ និងគ្រោងរៀបចំការចូលរួមបែបអប់រំប្រភេទនេះ។ ឧទាហរណ៍ផ្សេងទៀតនៃកម្មវិធីអប់រំដែលមានការចូលរួមទាំងនេះគឺ **Peatonito - វិវឌ្ឍន៍ការពារធ្វើរឿងដើរ** និង **Alternatives to Policing - សិល្បៈសម្តែង**(ឧបសម្ព័ន្ធ យ)។



គំនូសឆ្លងផ្លូវបែបច្នៃប្រឌិតដែលរលុបនៅចំណុចប្រសព្វរវាងផ្លូវ Anaheim និងរុក្ខវិថី Gundry

ក្រុមការងារគម្រោងផ្តល់អនុសាសន៍ដល់សាលាក្រុងឡងប៊ិចឱ្យធ្វើការសហការជាមួយគណៈកម្មការរៀបចំផែនការ និងវិទ្យុសាធារណៈក្រុងឡងប៊ិច [KLBP](#) ដើម្បីបង្កើតគម្រោងប្រព័ន្ធផ្សព្វផ្សាយសាធារណៈទីក្រុងឡងប៊ិច ក្នុងការបង្កើតកម្មវិធីអប់រំជាភាសាអេស៉្បាញ និងភាសាខ្មែរ

◆ សហគមន៍និយាយភាសាអេស៉្បាញ និងភាសាខ្មែរ បច្ចុប្បន្នមិនអាចទទួលបានព័ត៌មានរបស់សាលាក្រុងឡងប៊ិចជាភាសារបស់ពួកគេ តាមរយៈវិទ្យុបានឡើយ។ ប្រជាពលរដ្ឋ និងម្ចាស់អាជីវកម្មជាច្រើនក្នុងក្រុងខ្មែរមានអារម្មណ៍ថាត្រូវបានកាត់ផ្តាច់ចេញពីកិច្ចប្រឹងប្រែង រៀបចំផែនការរបស់សាលាក្រុងឡងប៊ិច។ ខណៈដែលតំបន់ពាណិជ្ជកម្មផ្សេងទៀតក្នុងទីក្រុងឡងប៊ិច គឺជាផ្នែកមួយនៃតំបន់អភិវឌ្ឍន៍អាជីវកម្ម ដែលមានការតភ្ជាប់ផ្នែកសេដ្ឋកិច្ចនិងនយោបាយ ក្រុងខ្មែរមិនមាន និងប្រហែលជាមិនដឹងអំពីធនធានដែលសាលាក្រុងមានផ្តល់ជូននោះទេ។ ការបញ្ជូនព័ត៌មានអំពីការអប់រំ និងព័ត៌មានអំពីជំនួយសម្រាប់ជំងឺកូវីដ និងធនធានផ្សេងទៀតជាភាសាផ្សេងៗ ដែលឆ្លុះបញ្ចាំងប្រជាសាស្ត្ររបស់ទីក្រុងឡងប៊ិចតាមរយៈវិទ្យុសាធារណៈ គឺជាបញ្ហាសិទ្ធិទទួលបានជាសាធារណៈ និងសុខភាពសាធារណៈ ព្រមទាំងជាបញ្ហាសុវត្ថិភាពផងដែរ។ ក្រុមការងារគម្រោងផ្តល់អនុសាសន៍ឱ្យដាក់ពាក្យស្នើសុំជំនួយមូលនិធិពី [ការិយាល័យ សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍រដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ា](#) ឬជំនួយមូលនិធិពី [គម្រោង The Cal Human- Californian Documentary Project](#) ដើម្បីបង្កើតកម្មវិធី និងផលិតសម្ភារអប់រំជាភាសាជាក់លាក់។

## **ឧបសម្ព័ន្ធ ក៖ ការវិភាគទិន្នន័យ**

### **ការវិភាគទិន្នន័យការប៉ះទង្គិចថ្លើរជើង និងអ្នកជិះកង់**

- សន្លឹកទិន្នន័យសិក្សាសាលាកម្មវិធី CPBST នៃក្រុងខ្មែរ
- បទបញ្ជាទិន្នន័យអំពីដំណើរទស្សនកិច្ចដល់ទីកន្លែងរបស់កម្មវិធី CPBST នៃក្រុងខ្មែរ



# ការវិភាគទិន្នន័យថ្លើរជើង និងអ្នកជិះកង់នៅក្រុងខ្មែរ

សិក្ខាសាលាកម្មវិធីបណ្តុះបណ្តាលស្តីពីសុវត្ថិភាពថ្លើរជើងនិងការជិះកង់ក្នុងសហគមន៍ (CPBST)

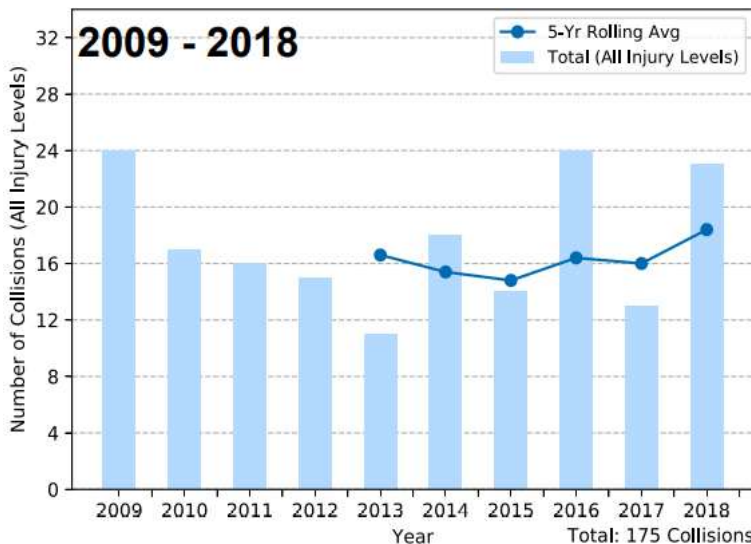
ទីក្រុងឡងប៊ិច រដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ា | ថ្ងៃទី៩ ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០២០

ក្នុងរដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ា ប្រជាពលរដ្ឋច្រើនជាងម្នាក់ក្នុងចំណោមបួននាក់ដែលបានស្លាប់ក្នុងការប៉ះទង្គិចគ្នា គឺជាថ្លើរជើង ឬអ្នកជិះកង់។ មានការកើនឡើងការស្លាប់របស់ថ្លើរជើង ០,៨ ភាគរយ ពីឆ្នាំ២០១៦ ដល់២០១៧ និងមានការធ្លាក់ចុះការស្លាប់របស់អ្នកជិះកង់ ៦,៥ ភាគរយ (FARS ឆ្នាំ២០១៦ និង២០១៧)។ នៅក្នុងសិក្ខាសាលានេះ យើងផ្តល់ជូនទិន្នន័យប៉ះទង្គិចគ្នាដល់លោកអ្នក ដើម្បីឱ្យយើងអាចកំណត់មធ្យោបាយនានាក្នុងការធ្វើឱ្យការដើរ និងការជិះកង់កាន់តែមានសុវត្ថិភាពនៅក្នុងសហគមន៍របស់លោកអ្នក។

ទិន្នន័យមូលដ្ឋានខាងក្រោម បង្ហាញពីទិន្នន័យប៉ះទង្គិចគ្នាក្នុងរយៈពេល ៥ឆ្នាំចុងក្រោយ (២០១៤-២០១៨) នៅក្នុងសង្កាត់នៅក្រុងខ្មែរ។ ព្រំដែនគឺប្រហាក់ប្រហែលចាប់ពីមហាវិថី Long Beach នៅភាគខាងលិច រុក្ខវិថី Junipero នៅភាគខាងកើត ផ្លូវលេខ 11 នៅភាគខាងត្បូង និងផ្លូវលេខ 15 នៅភាគខាងជើង។

## ការប៉ះទង្គិចថ្លើរជើងក្នុងពេលកន្លងមក

ចំនួននៃការប៉ះទង្គិចគ្នាទំនងជាកំពុងធ្លាក់ចុះតិចតួច។



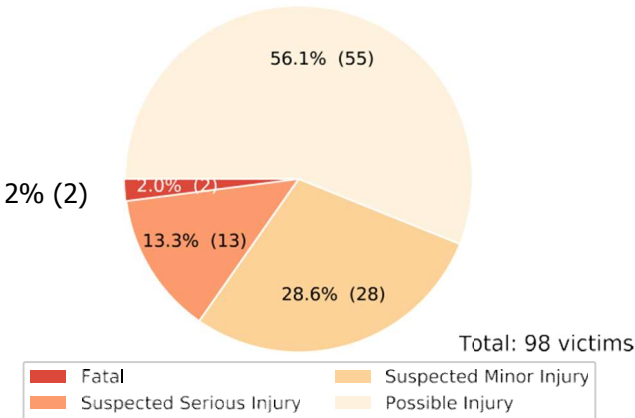
អ្នករងរបួស ១៩៨នាក់



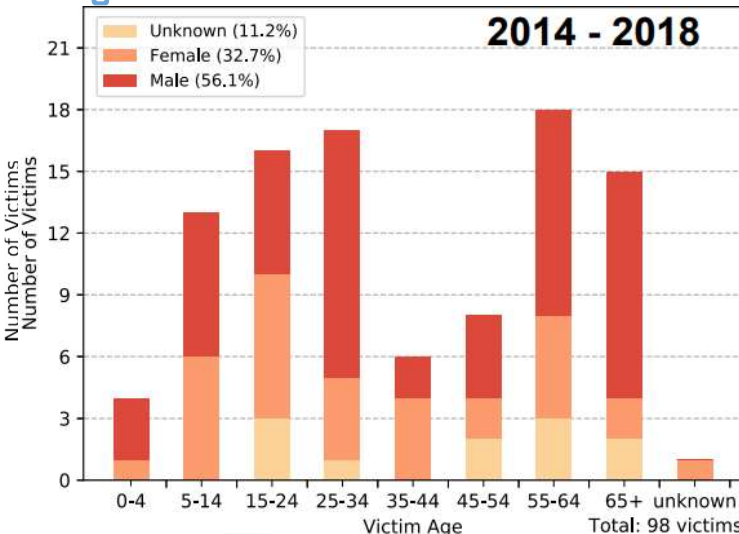
ការប៉ះទង្គិចថ្លើរជើង ១៧៥ករណី

## ភាពធ្ងន់ធ្ងរនៃរបួសរបស់ជនរងគ្រោះ — ប្រជាសាស្ត្រជនរងគ្រោះ

២០១៤ - ២០១៨



១៥,៣% នៃជនរងគ្រោះបានទទួលរបួសដល់ស្លាប់ ឬរបួសធ្ងន់ធ្ងរ



៣៣,៧% នៃជនរងគ្រោះមានអាយុ ៥៥ឆ្នាំ ឬលើសពីនេះ

ប្រភពទិន្នន័យ៖ ទីភ្នាក់ងារល្បាតផ្លូវជាតិរដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ា (CHP), ប្រព័ន្ធចករាជរាជសហមហាមណកម្មទូទាំងរដ្ឋ (SWITRS) ឆ្នាំ២០១៤-២០១៨។ ទិន្នន័យប៉ះទង្គិចគ្នាសម្រាប់ឆ្នាំ២០១៧ និង ២០១៨ គឺជាទិន្នន័យបណ្តុះវិទ្យាសាស្ត្រ ត្រីមខែ ឆ្នាំ២០១៩។ មូលនិធិសម្រាប់កម្មវិធីនេះ ត្រូវបានផ្តល់ដោយជំនួយពីការិយាល័យសុវត្ថិភាពរាជរដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ាតាមរយៈរដ្ឋបាលសុវត្ថិភាពរាជរដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ាជាតិ (National Traffic Safety Administration)។

# ការប៉ះទង្គិចអ្នកជិះកង់ក្នុងពេលកន្លងមក

ចំនួនប៉ះទង្គិចគ្នាទំនងជាកំពុងធ្លាក់ចុះ

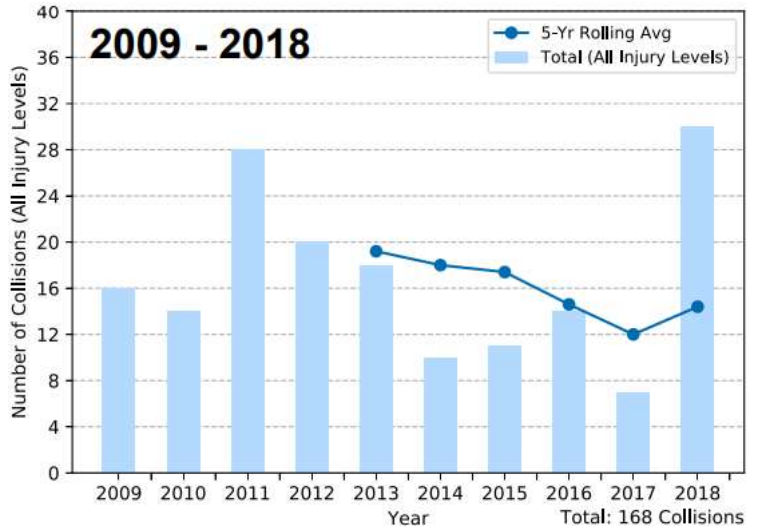
មុនឆ្នាំ២០១៨។



អ្នករងរបួស ១៧២នាក់

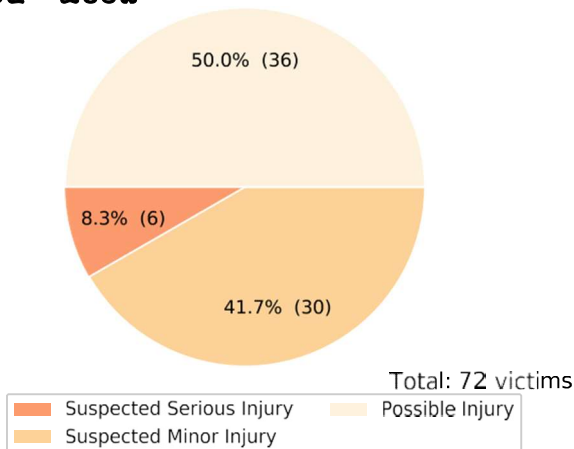


ការប៉ះទង្គិចអ្នកជិះកង់ ១៦៨ករណី

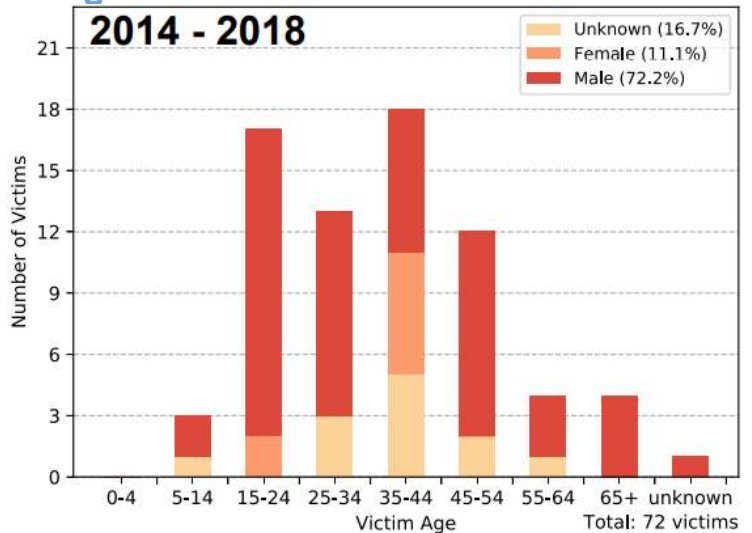


## ភាពធ្ងន់ធ្ងរនៃរបួសរបស់ជនរងគ្រោះ — ប្រជាសាស្ត្រជនរងគ្រោះ

២០១៤ - ២០១៨



៨,៣% នៃជនរងគ្រោះបានទទួលរបួសដល់ស្លាប់ ឬរបួសធ្ងន់ធ្ងរ



៧២,២% នៃជនរងគ្រោះគឺជាប្រុស

តើទិន្នន័យអ្វីទៀតដែលអាចជួយដល់ការធ្វើសេចក្តីសម្រេចចិត្ត?

ខណៈដែលតួលេខទាំងនេះមិនប្រាប់រឿងរ៉ាវទាំងមូលនោះ តើតួលេខទាំងនេះត្រូវគ្នានឹងបទពិសោធន៍របស់លោកអ្នកដែរឬទេ?

តើការកែលម្អប្រភេទណាខ្លះដែលលោកអ្នកគិតថាអាចជួយធ្វើឱ្យការដើរ និងការជិះកង់កាន់តែមានសុវត្ថិភាពក្នុងសហគមន៍របស់លោកអ្នក?

ដើម្បីស្វែងយល់បន្ថែមអំពីទិន្នន័យប៉ះទង្គិចគ្នាក្នុងសហគមន៍របស់លោកអ្នក សូមចូលទៅកាន់ឧបករណ៍ឥតគិតថ្លៃដែលអាចរកបានតាមរយៈ:

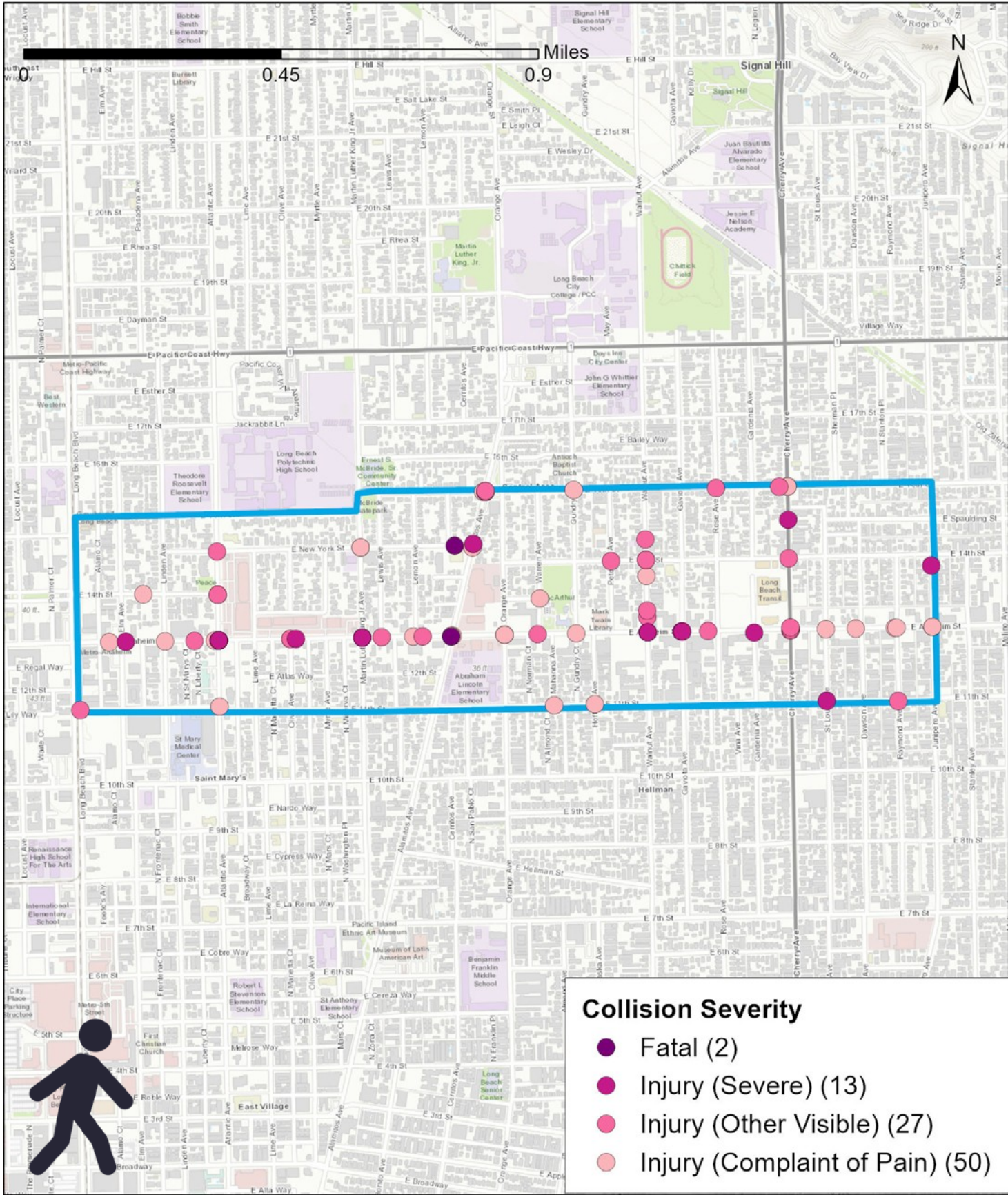
ប្រព័ន្ធកំណត់ទីតាំងកើតមានការរងរបួសពីមធ្យោបាយធ្វើដំណើរ (TIMS) ([tims.berkeley.edu](http://tims.berkeley.edu))។

សម្រាប់ជំនួយបន្ថែម សូមផ្ញើអ៊ីមែលមកកាន់យើងខ្ញុំតាមរយៈ: [safetrec@berkeley.edu](mailto:safetrec@berkeley.edu)។





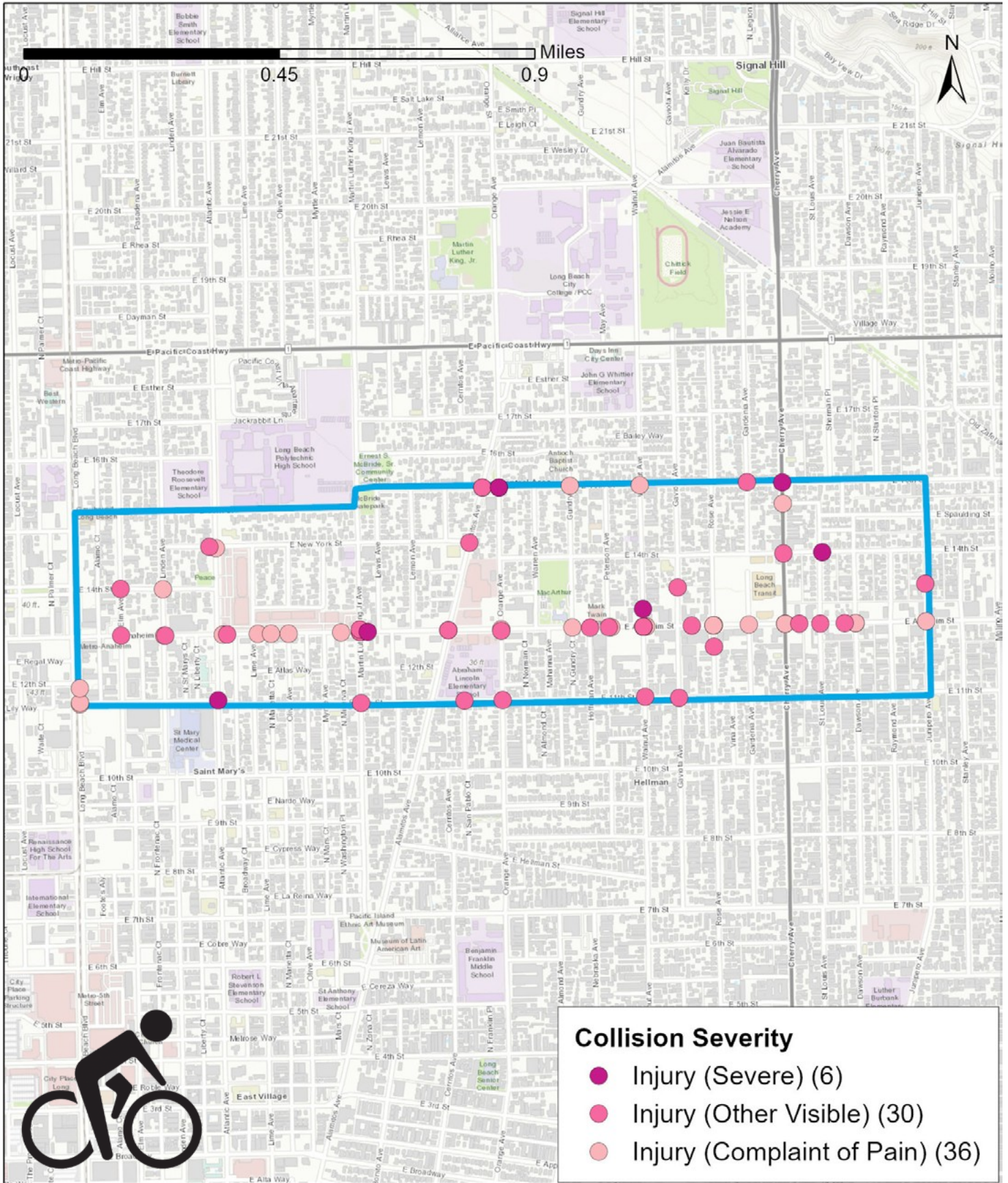
# ផែនទីកន្លែងប៉ះទង្គិចថ្លើរជើងនៅក្រុងឡែង (២០១៤-២០១៨)



ប្រភពទិន្នន័យ៖ ទីភ្នាក់ងារស្រាវជ្រាវជាតិរដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ា (CHP), ប្រព័ន្ធផ្តិតពិនិត្យសហគមន៍សម្រាប់ការបាត់បង់ជីវិត (SWITRS) ឆ្នាំ២០១៤-២០១៨។ ទិន្នន័យប៉ះទង្គិចគ្នាសម្រាប់ឆ្នាំ២០១៧ និង ២០១៨ គឺជាទិន្នន័យបណ្តោះអាសន្នត្រឹមត្រូវ ឆ្នាំ២០១៩ មូលនិធិសម្រាប់កម្មវិធីនេះ ត្រូវបានផ្តល់ដោយជំនួយពីការិយាល័យសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍រដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ាតាមរយៈរដ្ឋបាលសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ជាតិ (National Traffic Safety Administration) ។



# ផែនទីកន្លែងប៉ះទង្គិចអ្នកជិះកង់នៅក្រុងឡែន (២០១៤-២០១៨)



ប្រភពទិន្នន័យ៖ ទិន្នន័យអាក្រក់រដ្ឋជាតិអ្នកប្រើប្រាស់ (CHP), ប្រព័ន្ធចរាចរណ៍សមាហរណកម្មទូទាំងរដ្ឋ (SWITRS) ឆ្នាំ២០១៤-២០១៨។ ទិន្នន័យប៉ះទង្គិចគ្នាសម្រាប់ឆ្នាំ២០១៨ និង ២០១៨ គឺជាទិន្នន័យបណ្តោះអាសន្នគិតត្រឹមខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១៨។ មូលនិធិសម្រាប់កម្មវិធីនេះ ត្រូវបានផ្តល់ដោយជំនួយពីការិយាល័យសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍រដ្ឋកាលីហ្វ័រនីយ៉ាតាមរយៈរដ្ឋបាលសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្ទៃក្នុង (National Traffic Safety Administration)។

# ប្រវត្តិប៉ះទង្គិចផ្ទៃរង និងអ្នកជិះកង់

សង្កាត់នៅក្នុងខ្មែរក្នុងទីក្រុងឡងប៊ិច រដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ា

ដំណើរទស្សនកិច្ចដល់ទីកន្លែងរបស់កម្មវិធី CPBST

ថ្ងៃសុក្រ ទី២០ ខែមីនា ឆ្នាំ២០២០

លោក Garrett Fortin អ្នកវិភាគកម្មវិធី និងគោលនយោបាយ

fortinga@berkeley.edu

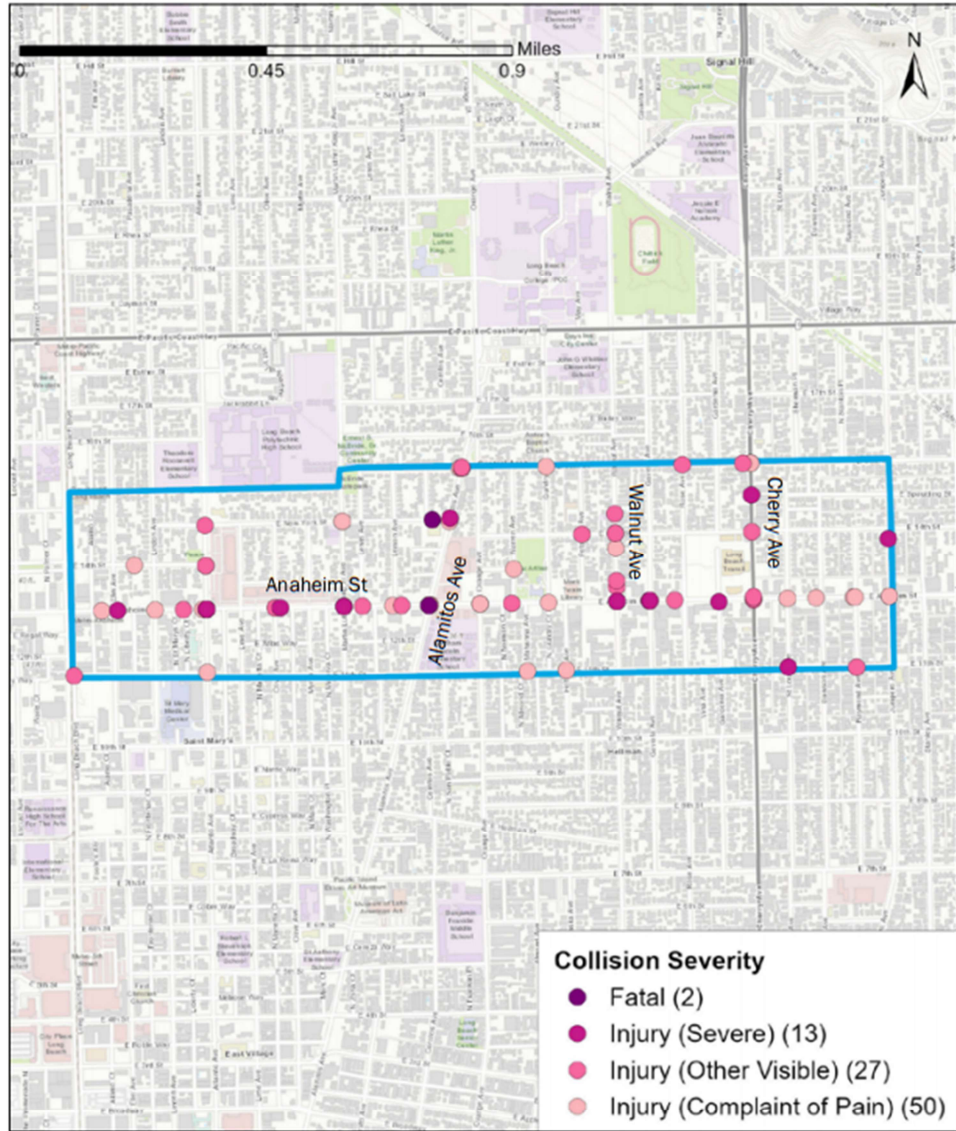


# ផែនទីកន្លែងប៉ះទង្គិចផ្លូវដើងឱ្យរបួស (២០១៤-២០១៨)

## តំបន់ផ្តោត

ពីមហាវិថី Long Beach នៅខាងលិចទៅកាន់រុក្ខវិថី Junipero នៅខាងកើត  
ពីផ្លូវលេខ 5 នៅខាងជើងទៅកាន់ផ្លូវលេខ 11 នៅខាងត្បូង

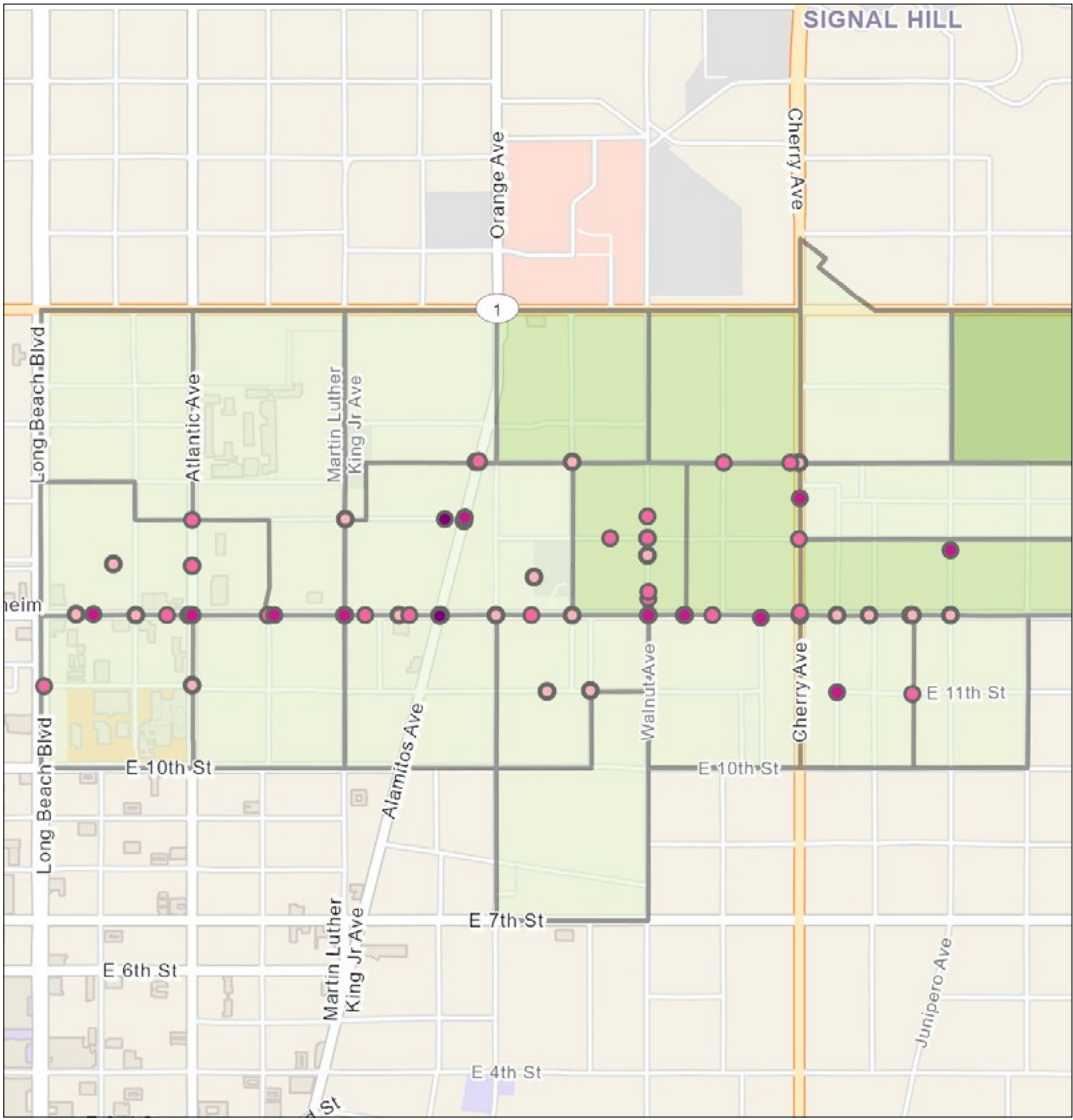
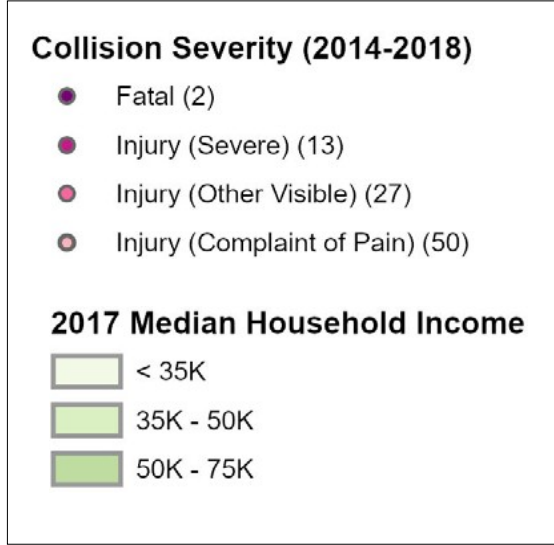
ការប៉ះទង្គិចផ្លូវដើងចំនួន ៩២ករណី បង្កឱ្យផ្លូវដើងម្នាក់រងរបួស។



ប្រភពទិន្នន័យ៖ ប្រព័ន្ធថតវាចនាសមាហរណកម្មទូទាំងរដ្ឋ (SWITRS) ឆ្នាំ២០០៩-២០១៨។ ទិន្នន័យឆ្នាំ២០១៧ និង២០១៨ គឺជាទិន្នន័យបណ្តោះអាសន្នគិតត្រឹមខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១៩។

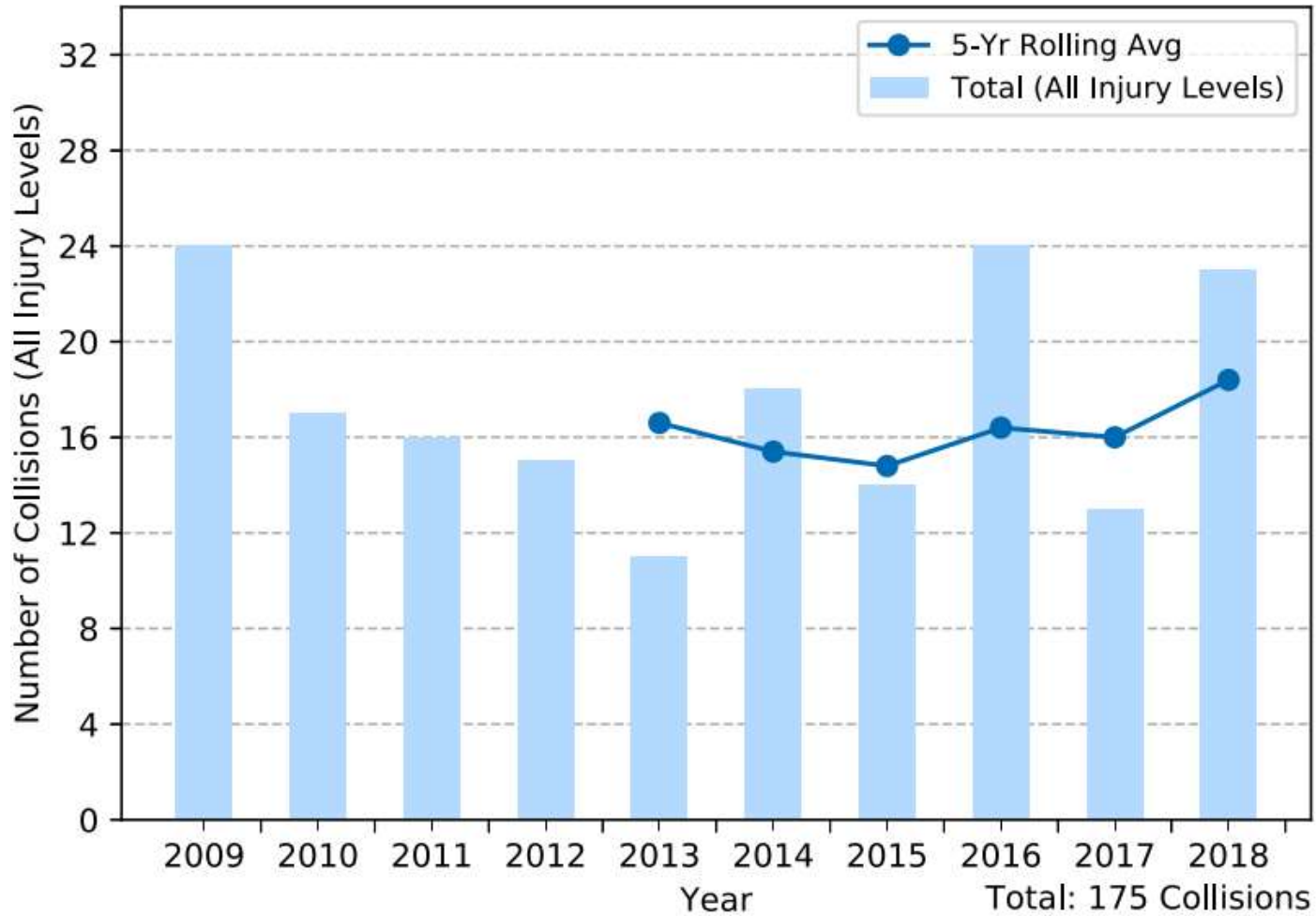


# ផែនទីកន្លែងប៉ះទង្គិចផ្ទេរជើងឱ្យរហូស រួមជាមួយប្រាក់ចំណូល (២០១៤-២០១៨)



ប្រភពទិន្នន័យ៖ ប្រព័ន្ធចតុត្រាចរណ៍សមាហរណកម្មទូទាំងរដ្ឋ (SWITRS) ឆ្នាំ២០០៩-២០១៨។ ទិន្នន័យឆ្នាំ២០១៧ និង២០១៨ គឺជាទិន្នន័យបណ្តោះអាសន្នគិតត្រឹមខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១៩។ ប្រជាសាស្ត្រឆ្នាំ២០១៩ - ESRI ការិយាល័យជំរឿនសហរដ្ឋអាមេរិក និង ACS

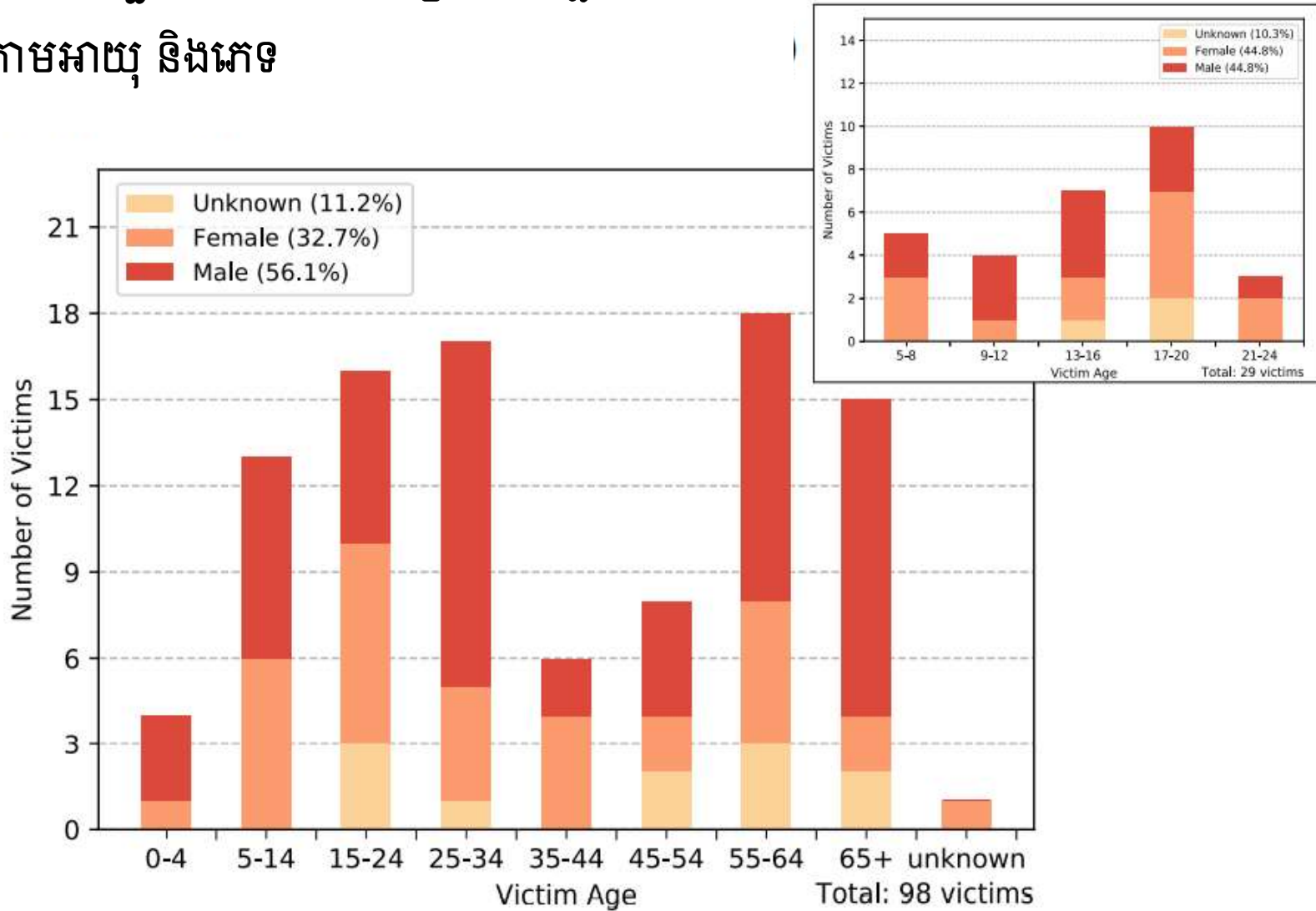
# ទិន្នាការប៉ះទង្គិចគ្នាផ្ទៃរងគ្រោះជីវិត (២០០៩-២០១៨)



ប្រភពទិន្នន័យ៖ ប្រព័ន្ធផ្តព្រហ្មទណ្ឌសមាហរណកម្មទូទាំងរដ្ឋ (SWITRS) ឆ្នាំ២០០៩-២០១៨។ ទិន្នន័យឆ្នាំ២០១៧ និង២០១៨ គឺជាទិន្នន័យបណ្តោះអាសន្នគិតត្រឹមខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១៩។

# ការវង់ប្តូររបស់ជនរងគ្រោះជាផ្ទៃរើង (២០១៤-២០១៨)

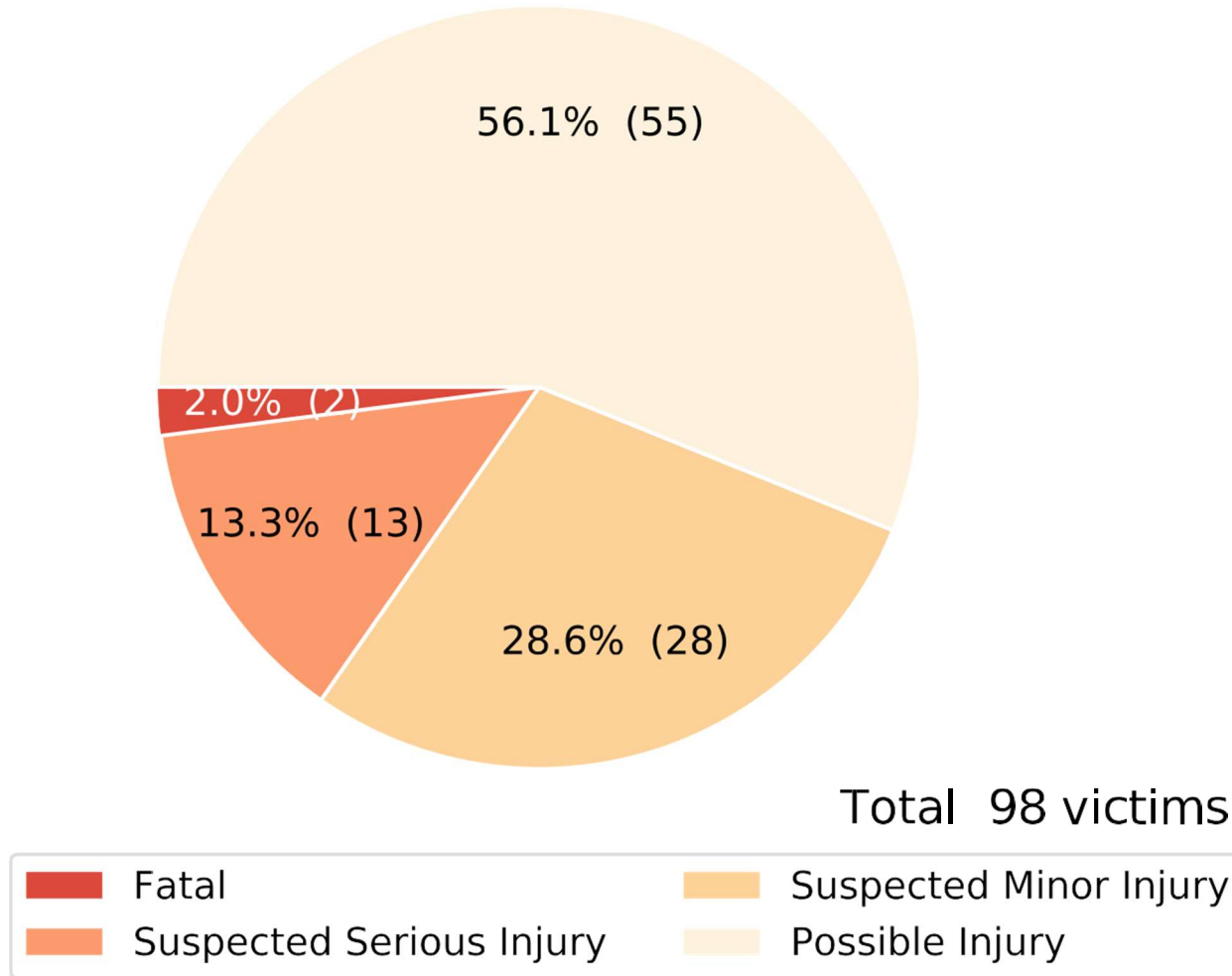
តាមអាយុ និងភេទ



ប្រភពទិន្នន័យ៖ ប្រព័ន្ធថតវាចាសហប្រតិបត្តិការសហប្រតិបត្តិការ (SWITRS) ឆ្នាំ២០០៩-២០១៨។ ទិន្នន័យឆ្នាំ២០១៧ និង២០១៨ គឺជាទិន្នន័យបណ្តោះអាសន្នគិតត្រឹមខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១៩។



# ភាពធ្ងន់ធ្ងរនៃរបួសរបស់ជនរងគ្រោះជាថ្មីរង (២០១៤-២០១៨)



ប្រភពទិន្នន័យ៖ ប្រព័ន្ធច្នករងគ្រោះសមាហរណកម្មទូទាំងរដ្ឋ (SWITRS) ឆ្នាំ២០០៩-២០១៨។ ទិន្នន័យឆ្នាំ២០១៧ និង២០១៨ គឺជាទិន្នន័យបណ្តោះអាសន្នកិត្តិមខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១៩។

# ការប៉ះទង្គិចផ្ទេរជើង (២០១៤-២០១៨)

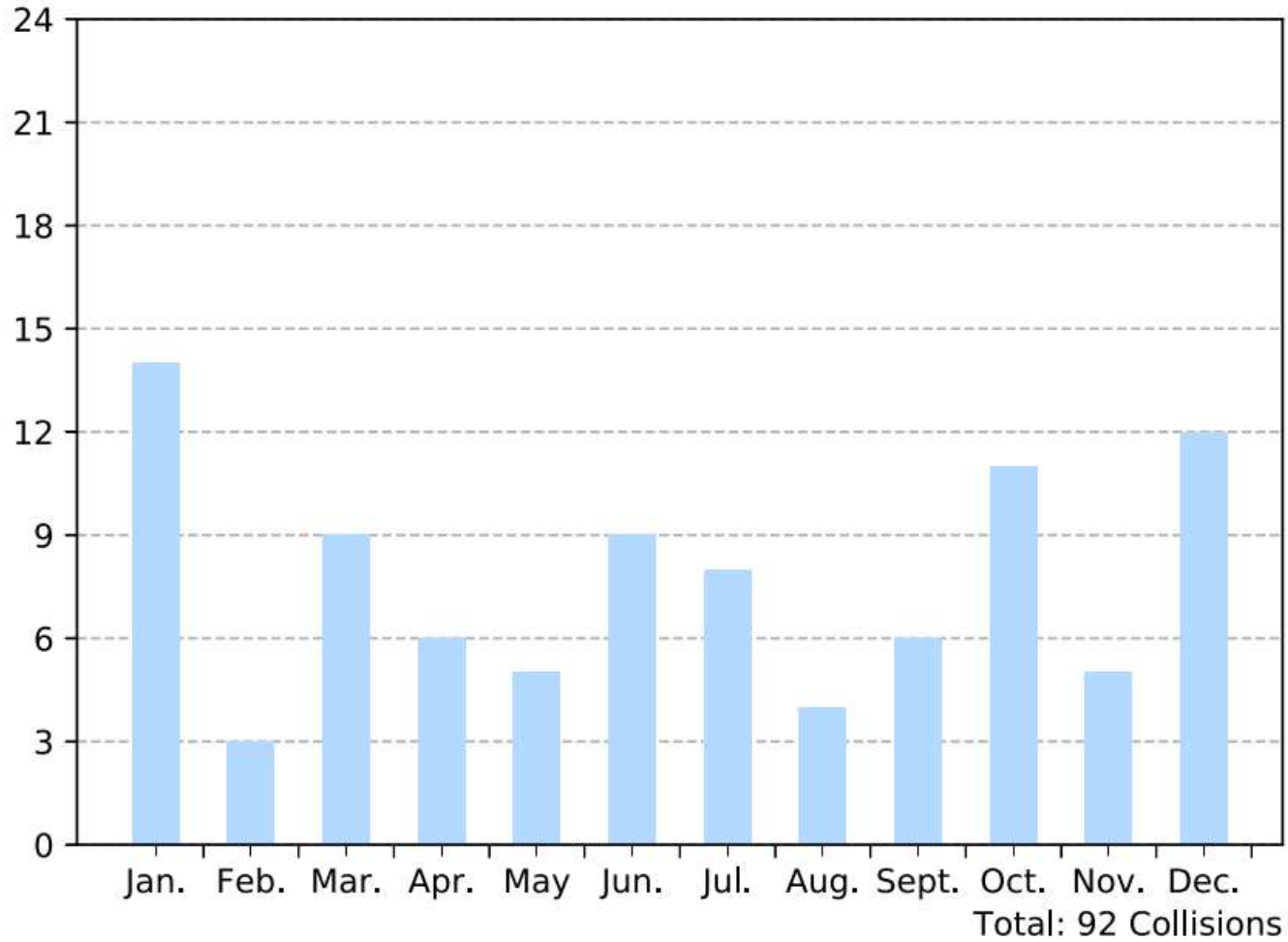
## តាមពេលម៉ោង និង ថ្ងៃនៃសប្តាហ៍

	Monday	Tuesday	Wednesday	Thursday	Friday	Saturday	Sunday	Total
09:00PM-11:59PM	1	0	1	1	2	0	0	5
06:00PM-08:59PM	0	3	0	3	0	3	2	11
03:00PM-05:59PM	5	5	4	2	5	5	0	26
Noon-02:59PM	3	2	4	0	1	4	2	16
09:00AM-11:59AM	4	2	1	0	2	1	1	11
06:00AM-08:59AM	4	1	2	2	3	1	1	14
03:00AM-05:59AM	0	0	0	2	0	0	0	2
Midnight-02:59AM	1	1	1	0	1	3	0	7
<b>Total</b>	<b>18</b>	<b>14</b>	<b>13</b>	<b>10</b>	<b>14</b>	<b>17</b>	<b>6</b>	<b>92</b>

ប្រភពទិន្នន័យ៖ ប្រព័ន្ធចតុរាជរណសមាហរណកម្មទូទាំងរដ្ឋ (SWITRS) ឆ្នាំ២០០៩-២០១៨។ ទិន្នន័យឆ្នាំ២០១៧ និង២០១៨ គឺជាទិន្នន័យបណ្តោះអាសន្នគិតត្រឹមខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១៩។

# ការប៉ះទង្គិចផ្លូវជើង (២០១៤-២០១៨)

តាមខែ



ប្រភពទិន្នន័យ៖ ប្រព័ន្ធផ្តព្រហ្មទណ្ឌសមាហរណកម្មទូទាំងរដ្ឋ (SWITRS) ឆ្នាំ២០០៩-២០១៨។ ទិន្នន័យឆ្នាំ២០១៧ និង២០១៨ គឺជាទិន្នន័យបណ្តោះអាសន្នកិត្រិមខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១៩។



# ការប៉ះទង្គិចផ្ញើរជើង (២០១៤-២០១៨)

## តាមប្រភេទបទល្មើស (បទល្មើសធំៗ)

Total: 92 Collisions

Description	Number of Collisions
Driver failure to yield right-of-way to pedestrians at a marked or unmarked crosswalk	32 (34.8%)
Pedestrian failure to yield right-of-way to vehicles when crossing outside of a marked or unmarked crosswalk	14 (15.2%)
Speeding on the highway / Driving at a dangerously high speed given highway conditions like weather, visibility, traffic, and highway measurements, or driving at a speed that endangers people or property	4 (4.3%)
Driver failure to yield right-of-way to pedestrians on sidewalks	3 (3.3%)
Failure to stop at a limit line or crosswalk at a red light Failure to yield right-of-way to pedestrian when turning on a red light	3 (3.3%)
Driver failure to yield right-of-way when making a left turn or U-turn	3 (3.3%)
Pedestrian failure to cross at crosswalks between adjacent traffic signal controlled intersections	3 (3.3%)
Pedestrian failure to walk close to the edge of the roadway when there is no sidewalk present / Pedestrian failure to walk on the left-hand edge of the roadway when outside of a business or resident district, unless crossing is not possible	3 (3.3%)
Unsafe starting or backing of a vehicle on a highway	3 (3.3%)
Unsafe turning or moving right or left on a roadway Turning without signaling	2 (2.2%)
Pedestrian failure to yield right-of-way at traffic signal / Failure of pedestrian to yield right-of-way to vehicles already in intersection Failure to obey crosswalk symbols or finish crossing before "countdown" ends	2 (2.2%)
Failure to stop in a collision resulting in injury or death (commonly known as hit-and-run)	2 (2.2%)

ប្រភពទិន្នន័យ៖ ប្រព័ន្ធផ្គតិផ្គង់សមាហរណកម្មទូទាំងរដ្ឋ (SWITRS) ឆ្នាំ២០០៩-២០១៨។ ទិន្នន័យឆ្នាំ២០១៧ និង២០១៨ គឺជាទិន្នន័យបណ្តោះអាសន្នគិតត្រឹមខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១៩។

# ផែនទីកន្លែងប៉ះទង្គិចអ្នកជិះកង់ឱ្យរបួស (២០១៤-២០១៨)

## តំបន់ផ្ដោត

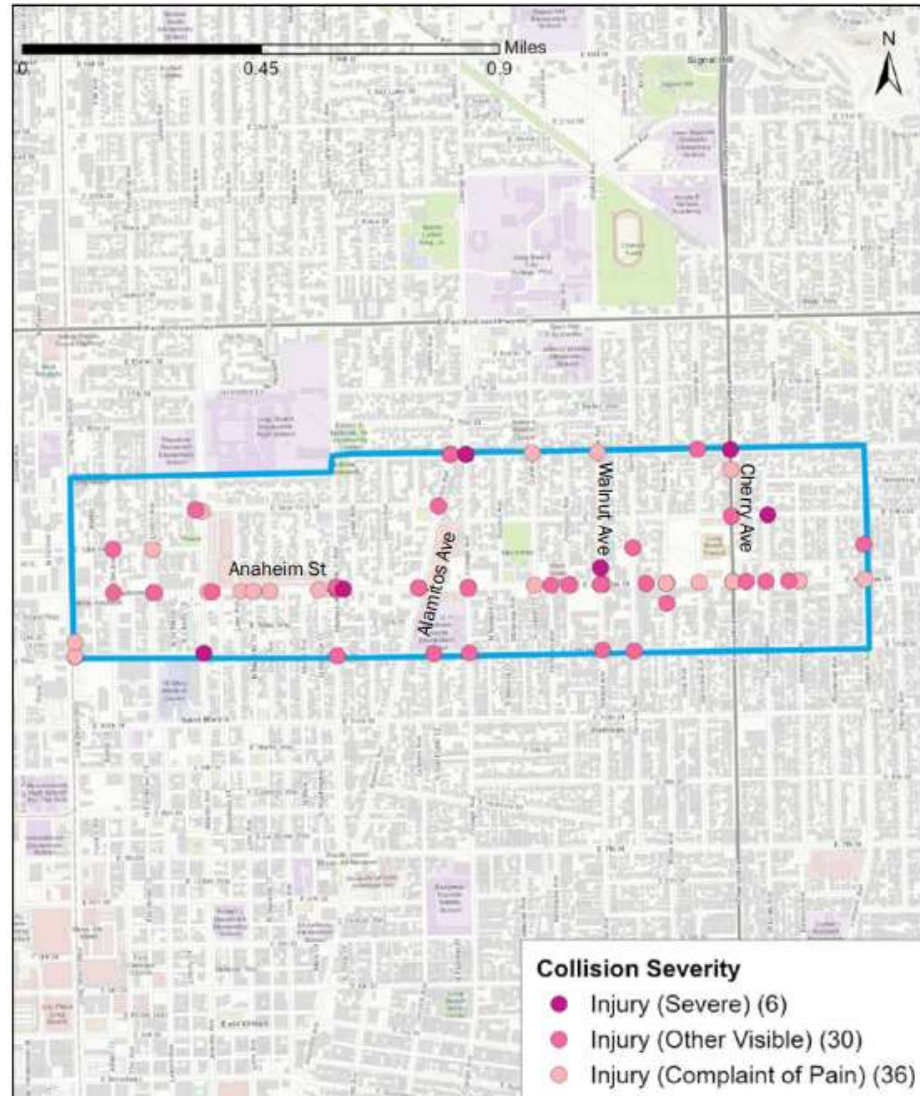
ពីមហាវិថី Long Beach នៅខាងលិចទៅកាន់រុក្ខវិថី

Junipero នៅខាងកើត

ពីផ្លូវលេខ 5 នៅខាងជើងទៅកាន់ផ្លូវលេខ 11 នៅខាងត្បូង

ការប៉ះទង្គិចអ្នកជិះកង់ចំនួន ៧២ករណី

បង្កឱ្យអ្នកជិះកង់ម្នាក់របួស



ប្រភពទិន្នន័យ៖ ប្រព័ន្ធច្នករាយការណ៍សហគមន៍អាក្រក់ (SWITRS) ឆ្នាំ២០០៩-២០១៨។ ទិន្នន័យឆ្នាំ២០១៧ និង២០១៨ គឺជាទិន្នន័យបណ្តោះអាសន្នគិតត្រឹមខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១៩។

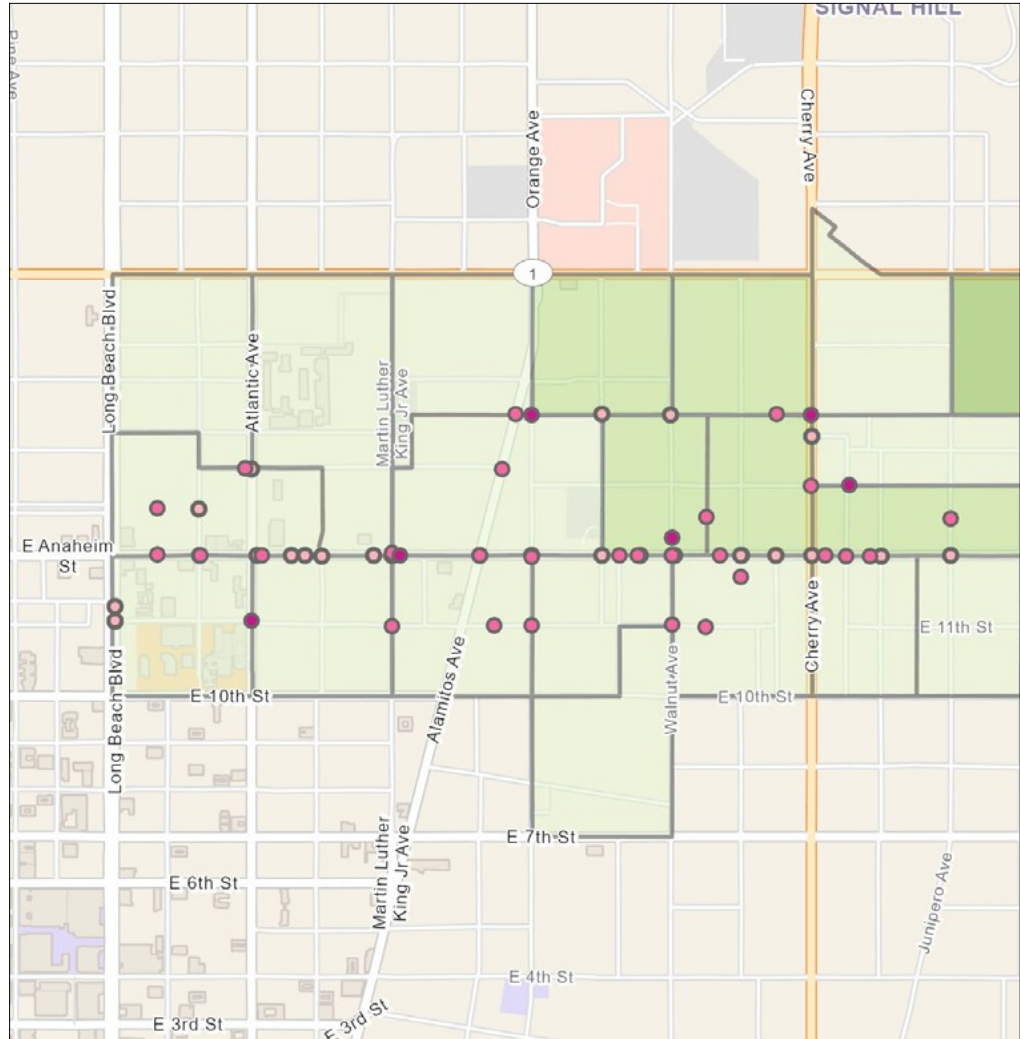
# ផែនទីកន្លែងប៉ះទង្គិចអ្នកជិះកង់ឱ្យរបួស រួមជាមួយប្រាក់ចំណូល (២០១៤-២០១៨)

**Collision Severity (2014-2018)**

- Injury (Severe) (6)
- Injury (Other Visible) (30)
- Injury (Complaint of Pain) (36)

**2017 Median Household Income**

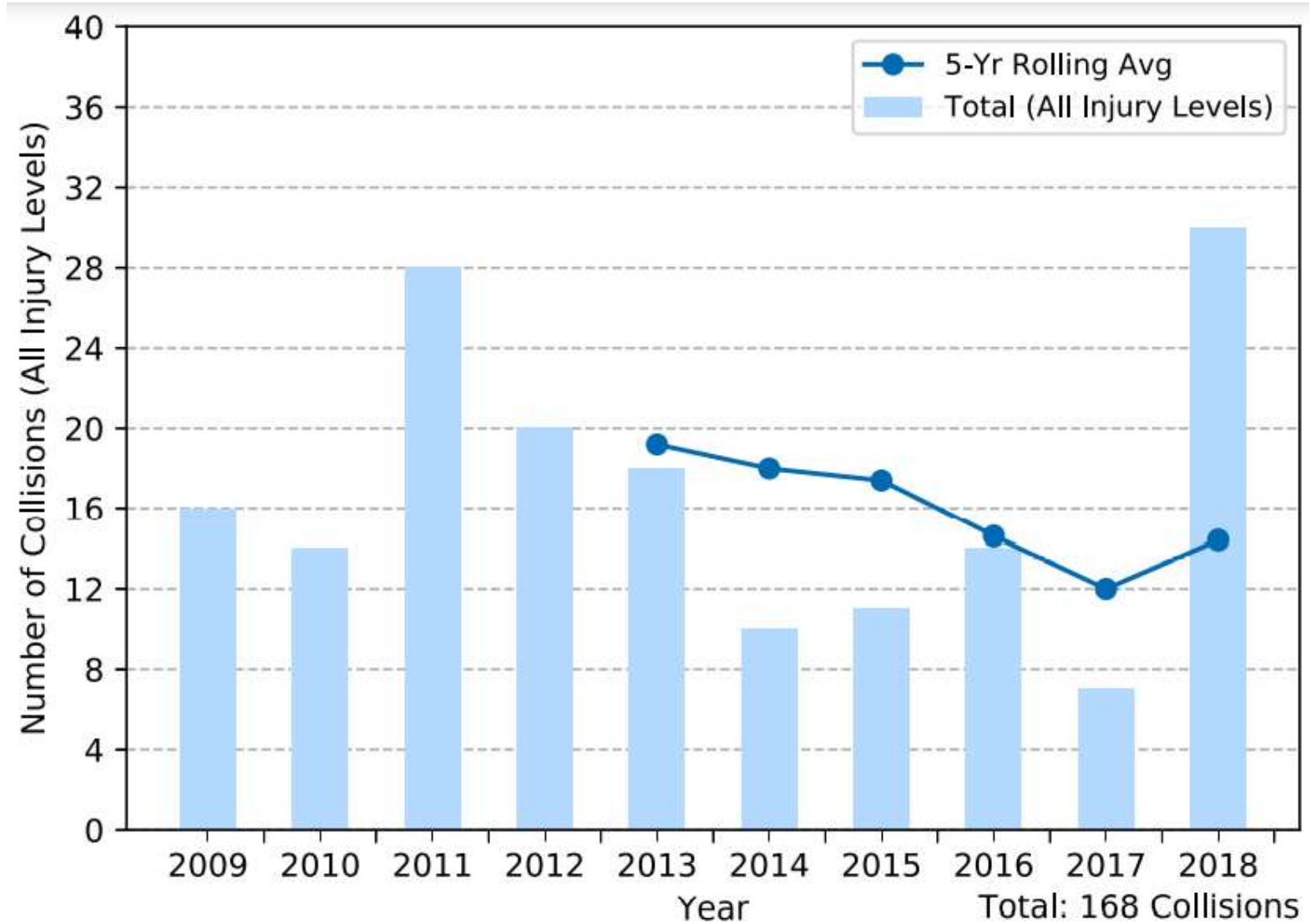
- < 35K
- 35K - 50K
- 50K - 75K



ប្រភពទិន្នន័យ៖ ប្រព័ន្ធថតថាវិទ្យាសាស្ត្រសមាហរណកម្មទូទាំងរដ្ឋ (SWITRS) ឆ្នាំ២០០៩-២០១៨។ ទិន្នន័យឆ្នាំ២០១៧ និង២០១៨ គឺជាទិន្នន័យបណ្តោះអាសន្នគិតត្រឹមខែធ្នូ ឆ្នាំ ២០១៩។ ប្រជាសាស្ត្រឆ្នាំ២០១៩ - ESRI ការិយាល័យជំរឿនសហរដ្ឋអាមេរិក និង ACS



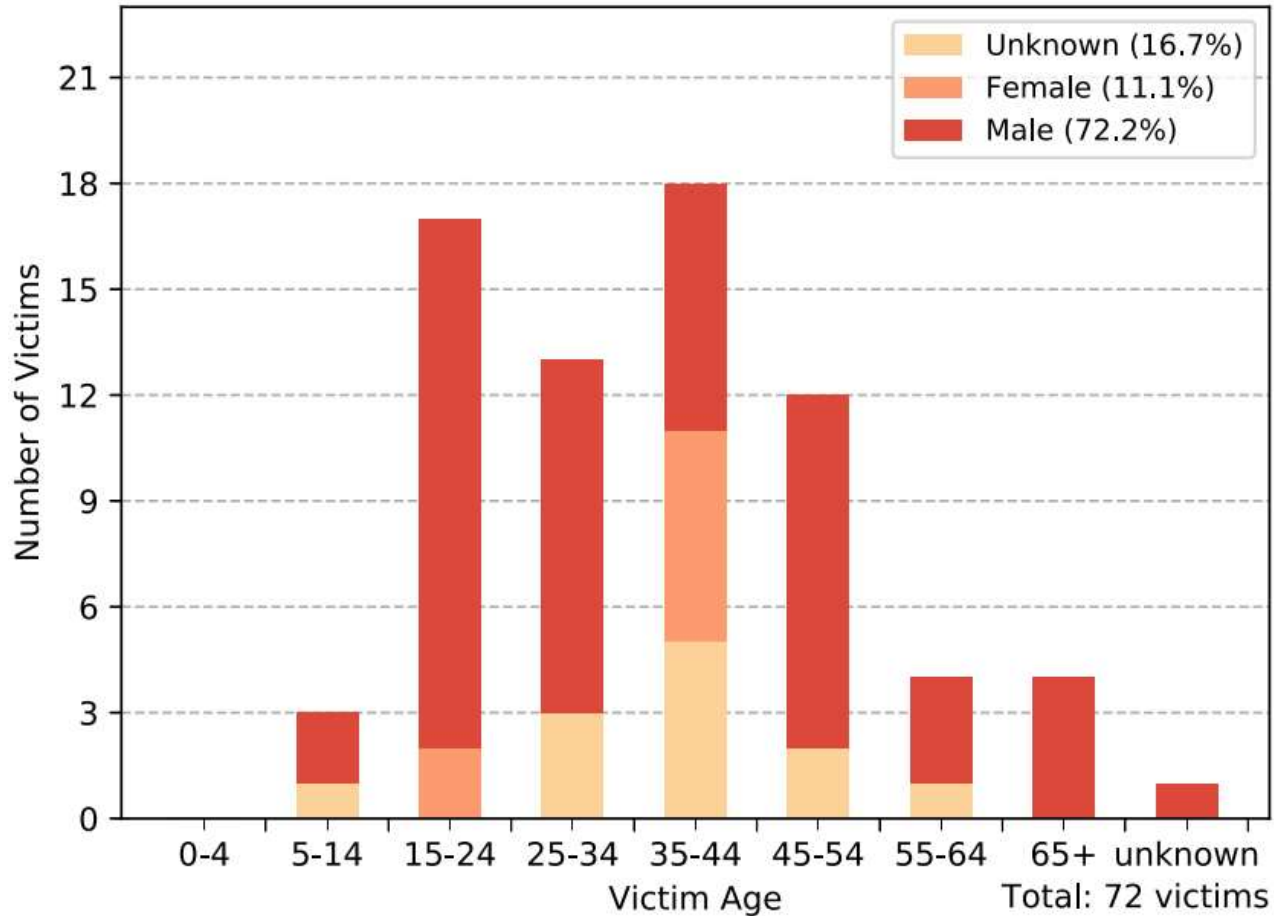
# វិនិច្ឆ័យការប៉ះទង្គិចអ្នកជិះកង់ឱ្យរបួស (២០០៩-២០១៨)



ប្រភពទិន្នន័យ៖ ប្រព័ន្ធផ្តព្រឹត្តិការណ៍សមាហរណកម្មទូទាំងរដ្ឋ (SWITRS) ឆ្នាំ២០០៩-២០១៨។ ទិន្នន័យឆ្នាំ២០១៧ និង២០១៨ គឺជាទិន្នន័យបណ្តោះអាសន្នគិតត្រឹមខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១៩។

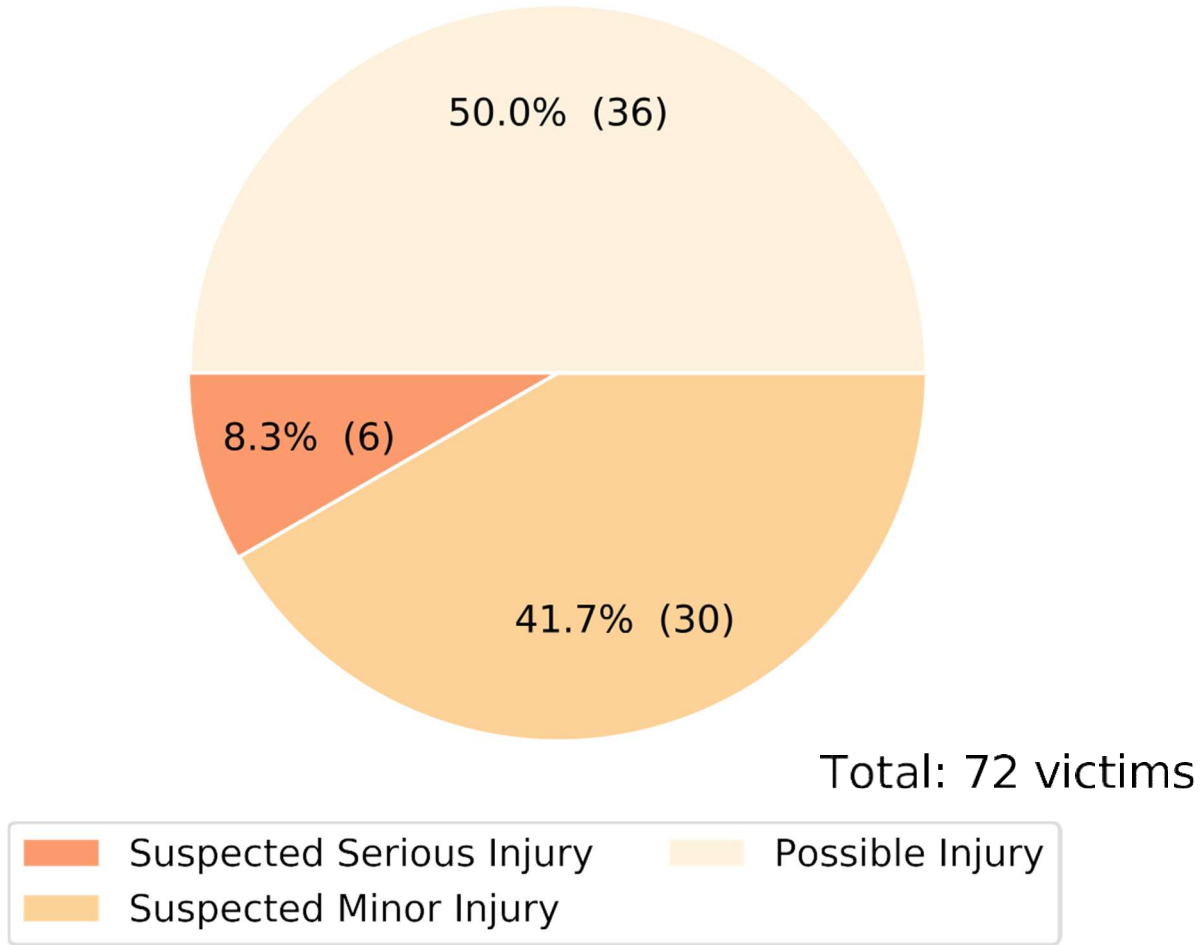
# ការរងរបួសរបស់ជនរងគ្រោះជាអ្នកជិះកង់ (២០១៤-២០១៨)

តាមអាយុ និងភេទ



ប្រភពទិន្នន័យ៖ ប្រព័ន្ធចត្តរាជរណីសមាហរណកម្មទូទាំងរដ្ឋ (SWITRS) ឆ្នាំ២០០៩-២០១៨។ ទិន្នន័យឆ្នាំ២០១៧ និង២០១៨ គឺជាទិន្នន័យបណ្តោះអាសន្នគិតត្រឹមខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១៩។

# ភាពធ្ងន់ធ្ងរនៃរបួសរបស់ជនរងគ្រោះជាអ្នកជិះកង់ (២០១៤-២០១៨)



ប្រភពទិន្នន័យ៖ ប្រព័ន្ធចតុភាពរណីសមាហរណកម្មទូទាំងរដ្ឋ (SWITRS) ឆ្នាំ២០០៩-២០១៨។ ទិន្នន័យឆ្នាំ២០១៧ និង២០១៨ គឺជាទិន្នន័យបណ្តោះអាសន្នគិតត្រឹមខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១៩។



# ការប៉ះទង្គិចអ្នកជិះកង់ (២០១៤-២០១៨)

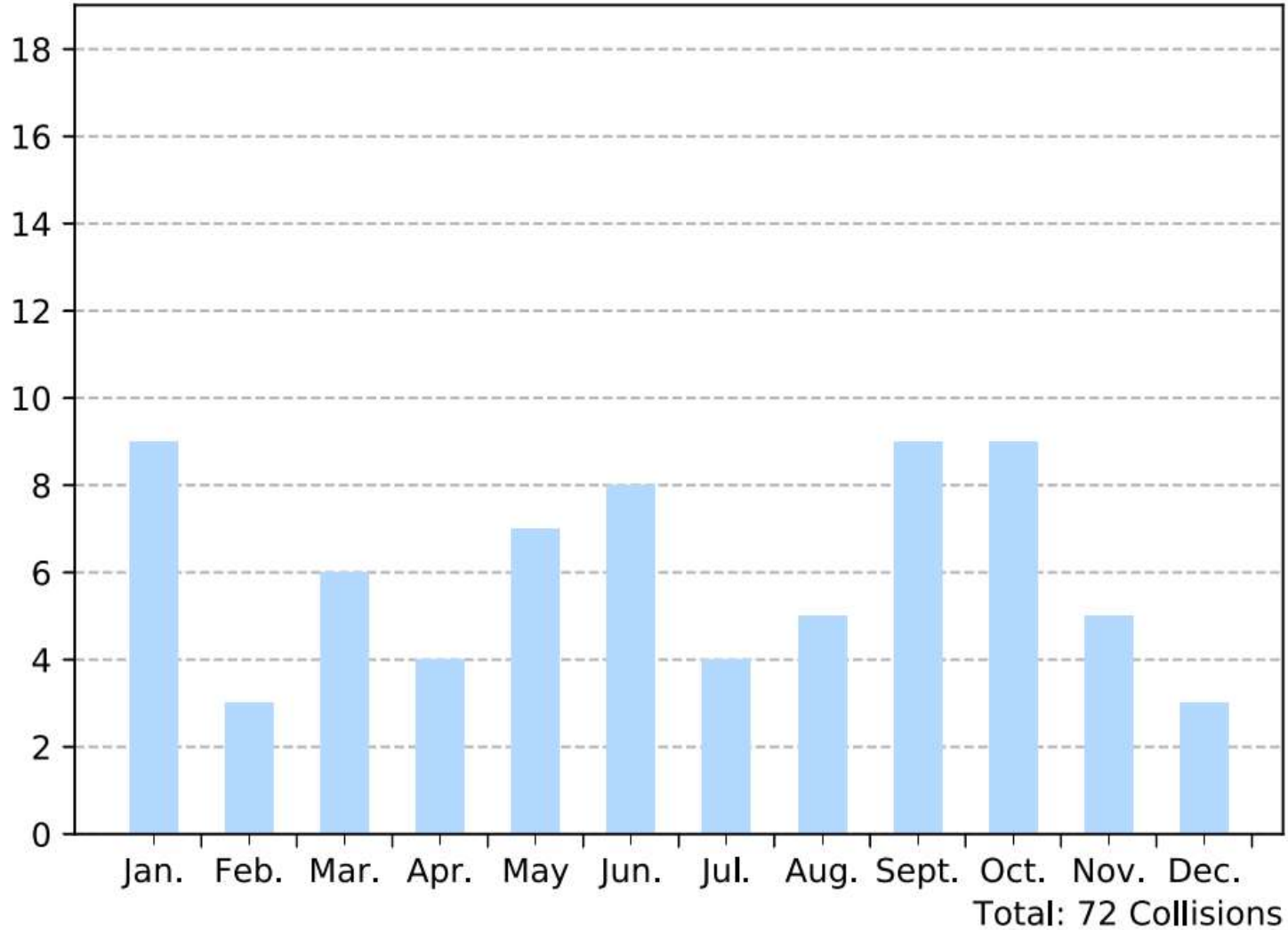
តាមពេលម៉ោង និង ថ្ងៃនៃសប្តាហ៍

	Monday	Tuesday	Wednesday	Thursday	Friday	Saturday	Sunday	Total
09:00PM-11:59PM	1	1	0	1	2	2	1	8
06:00PM-08:59PM	3	3	1	5	2	1	0	15
03:00PM-05:59PM	5	2	2	0	8	3	1	21
Noon-02:59PM	2	2	0	2	1	1	2	10
09:00AM-11:59AM	1	2	2	1	3	1	1	11
06:00AM-08:59AM	1	1	2	0	0	0	0	4
03:00AM-05:59AM	0	1	0	0	1	0	0	2
Midnight-02:59AM	0	0	1	0	0	0	0	1
<b>Total</b>	<b>13</b>	<b>12</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>17</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>72</b>

ប្រភពទិន្នន័យ៖ ប្រព័ន្ធចតុរាជសមាហរណកម្មទូទាំងរដ្ឋ (SWITRS) ឆ្នាំ២០០៩-២០១៨។ ទិន្នន័យឆ្នាំ២០១៧ និង២០១៨ គឺជាទិន្នន័យបណ្តោះអាសន្នគិតត្រឹមខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១៩។

# ការប៉ះទង្គិចអ្នកជិះកង់ (២០១៤-២០១៨)

តាមខែ



ប្រភពទិន្នន័យ៖ ប្រព័ន្ធចតុករាចរណ៍សមាហរណកម្មទូទាំងរដ្ឋ (SWITRS) ឆ្នាំ២០០៩-២០១៨។ ទិន្នន័យឆ្នាំ២០១៧ និង២០១៨ គឺជាទិន្នន័យបណ្តោះអាសន្នគិតត្រឹមខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១៩។

## ការប៉ះទង្គិចអ្នកជិះកង់ (២០១៤-២០១៨)

### តាមប្រភេទបទល្មើស (បទល្មើសធំៗ)

Total: 72 Collisions

CVC No.	Description	Number of Collisions
21650	Failure to drive/ride on right half of the roadway (with some exceptions)	9 (12.5%)
21202	Bicyclist failure to ride on right edge of roadway if riding below the normal speed of traffic	7 (9.7%)
22107	Unsafe turning or moving right or left on a roadway Turning without signaling	5 (6.9%)
22350	Speeding on the highway / Driving at a dangerously high speed given highway conditions like weather, visibility, traffic, and highway measurements, or driving at a speed that endangers people or property	5 (6.9%)
21804	Driver failure to yield right-of-way when entering/crossing a highway	4 (5.6%)
21950	Driver failure to yield right-of-way to pedestrians at a marked or unmarked crosswalk	4 (5.6%)
21801	Driver failure to yield right-of-way when making a left turn or U-turn	3 (4.2%)
22450	Driver failure to stop at a limit line or crosswalk at a stop sign / (ND ): Driver failure to stop for a stop sign before a limit line; otherwise, a crosswalk or intersection entrance Driver failure to stop at limit line before railroad; or, before entering	3 (4.2%)
21456	Pedestrian failure to yield right-of-way at traffic signal / Failure of pedestrian to yield right-of-way to vehicles already in intersection Failure to obey crosswalk symbols or finish crossing before "countdown" ends	2 (2.8%)
21802	Failure to stop or yield right-of-way at a stop sign	2 (2.8%)

ប្រភពទិន្នន័យ៖ ប្រព័ន្ធចតុកម្មសមាហរណកម្មទូទាំងរដ្ឋ (SWITRS) ឆ្នាំ២០០៩-២០១៨។ ទិន្នន័យឆ្នាំ២០១៧ និង២០១៨ គឺជាទិន្នន័យបណ្តោះអាសន្នគិតត្រឹមខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១៩។



# ធនធានបន្ថែម



## Street Story

Street Story គឺជាឧបករណ៍មួយសម្រាប់ប្រមូលមតិយោបល់សហគមន៍អំពីបញ្ហាសុវត្ថិភាពមធ្យោបាយធ្វើដំណើរ។

ចែករំលែករឿងរ៉ាវនៅលើ Street Story អំពីទីកន្លែងដែលលោកអ្នកធ្លាប់ជួបប្រទះគ្រោះថ្នាក់បុកគ្នា ឬបិទបុក ឬនៅទីកន្លែងដែលលោកអ្នកមានអារម្មណ៍ថាមានសុវត្ថិភាព ឬមិនមានសុវត្ថិភាពក្នុងការធ្វើដំណើរ។

<https://streetstory.berkeley.edu>



ប្រព័ន្ធកំណត់ទីតាំងកើតការរងរបួសពីមធ្យោបាយធ្វើដំណើរ (TIMS) ប្រព័ន្ធ TIMS គឺជាឧបករណ៍ដែលមានលើគេហទំព័រ ដែលអនុញ្ញាតឱ្យអ្នកប្រើប្រាស់វិភាគ និងកំណត់ផែនទីទិន្នន័យពីប្រព័ន្ធចតចរាចរណ៍សមហរណកម្មទូទាំងរដ្ឋ (SWITRS)។

ដើម្បីស្វែងរកបន្ថែមនូវទិន្នន័យប៉ះទង្គិចគ្នា សូមចុះឈ្មោះបង្កើតគណនីដោយមិនគិតថ្លៃដើម្បីមានសិទ្ធិចូលប្រើប្រាស់ឧបករណ៍ និងធនធាននានានៅលើប្រព័ន្ធ TIMS។

<https://tims.berkeley.edu>

សូមអរគុណសម្រាប់ចំណាប់អារម្មណ៍របស់លោកអ្នកលើកម្មវិធីសុវត្ថិភាពថ្មីរដឹងនិង  
ការដឹកនាំក្នុងសហគមន៍ (CPBSP)។ សម្រាប់ព័ត៌មានបន្ថែម សូមចូលទៅកាន់៖

<https://safetrec.berkeley.edu/programs/cpbst> ឬ <https://www.calwalks.org/cpbst>  
[safetrec@berkeley.edu](mailto:safetrec@berkeley.edu) ឬ [cpbst@calwalks.org](mailto:cpbst@calwalks.org)

