

ព័ត៌មានមូលដ្ឋានអំពីគម្រោង

(ត្រូវបំពេញគ្រប់ចំណុចទាំងអស់)

ផ្នែក ក

១. ឈ្មោះគម្រោង : គម្រោងដាក់ឱ្យដំណើរការនូវប្រព័ន្ធចរយន្តក្រុងអគ្គិសនីនៅក្នុងក្រុងសៀមរាបនៃខេត្តសៀមរាប ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

២. កាលបរិច្ឆេទគម្រោង

កាលបរិច្ឆេទចាប់ផ្តើមគម្រោង 07/02/25

កាលបរិច្ឆេទបញ្ចប់គម្រោង 30/03/27

៣. ចំណាយគម្រោងសរុប \$15,920,000

៤. ស្ថាប័នទទួលខុសត្រូវ ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

RESPONSIBLE UNIT

Department of Urban Public Transport/General Department of Land Transport

អង្គភាពទទួលខុសត្រូវ

នាយកដ្ឋានដឹកជញ្ជូនសាធារណៈក្រុង/អគ្គនាយកដ្ឋានដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោក

៥. ស្ថានភាពគម្រោង គម្រោងសម្រាប់អនុវត្តផ.យ.អ.ជ.

ព័ត៌មានលម្អិតអំពីគម្រោង

៦. ប្រភេទគម្រោង : គម្រោងវិនិយោគជាទុន

៧. ប្រភពហិរញ្ញប្បទាន : បញ្ចូលគ្នារវាងថវិការ និងឥណទានផ្សេងៗ

៨. មុំនៃគោលនយោបាយក្នុងយុទ្ធសាស្ត្របញ្ជាការ ដំណាក់កាលទី១ ដែលគម្រោងស្ថិតនៅ

មុំទី៥- ការពង្រឹងប្រព័ន្ធធនាគារ និងវិស័យហិរញ្ញវត្ថុមិនមែនធនាគារ

៩. ការចូលរួមចំណែករបស់គម្រោងក្នុងការសម្រេចបានគោលនយោបាយអាទិភាពខាងលើ

គម្រោងនេះ គឺធ្វើឡើងដើម្បីដាក់ឱ្យដំណើរការចរយន្តក្រុងអគ្គិសនី ជាមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនសាធារណៈនៅក្នុងក្រុងសៀមរាប ខេត្តសៀមរាប។ តាមរយៈការដាក់ឱ្យដំណើរការដំបូងចំពោះបច្ចេកវិទ្យាដែលមិនប៉ះពាល់ដល់បរិស្ថាន ដែលបានស្នើឡើងសម្រាប់ប្រព័ន្ធចរយន្តក្រុងថ្មីនៅក្នុងក្រុង ជំនួសឱ្យបច្ចេកវិទ្យាដែលប្រើប្រាស់ដោយម៉ាស៊ីនធម្មតា និងការប្រើប្រាស់យានយន្តឯកជន មកជាមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនសាធារណៈវិញនោះ គម្រោងនេះ នឹងកាត់បន្ថយការបំបាត់ឧស្ម័នផ្ទះកញ្ចក់ (GHG) ការបំពុលខ្យល់ និងកម្រិតសំឡេងរំខាននៅក្នុងទីក្រុង ដែលជាការចូលរួមចំណែកក្នុងការអភិវឌ្ឍប្រកបដោយបរិយាបន្ន និងចីរភាពនៅក្នុងក្រុងសៀមរាប។ លើសពីនេះ ការដាក់ឱ្យដំណើរការចំពោះប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនឆ្លាតវៃ (ITS) និងជួយកាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរណ៍នៅទីប្រជុំជនក្នុងទីក្រុង តាមរយៈការគ្រប់គ្រងប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពនូវព័ត៌មានចរយន្តក្រុង និងលំហូរចរាចរណ៍។

១០. ការគាំទ្រដល់គោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍ វិស័យឧស្សាហកម្មកម្ពុជា

តើគម្រោងនេះគាំទ្រដល់ការអនុវត្តគោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍វិស័យឧស្សាហកម្មកម្ពុជាដែរឬទេ ?

មិនគាំទ្រ

១១. វិស័យ ( សូមប្រើវិស័យ អនុវិស័យ ដែលមានចែងក្នុងផ.យ.អ.ជ. )

ការដឹកជញ្ជូន

- Roads
- Public Electric Bus System
- Roads
- Public Electric Bus System
- Roads
- Public Electric Bus System

១២. ទីតាំងអនុវត្តគម្រោង ( ពិពណ៌នាពីទីតាំងដែលត្រូវអនុវត្តគម្រោង )

សៀមរាប,

១៣. គោលបំណងរបស់គម្រោង ( ពិពណ៌នាគោលបំណងចម្បងៗរបស់គម្រោង )

សព្វថ្ងៃនេះ ក្រុងសៀមរាបមិនទាន់មានសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈនៅឡើយ។ ហេតុនេះហើយ គោលបំណងចម្បងនៃគម្រោងនេះ គឺការផ្តល់ឱ្យប្រជាពលរដ្ឋ និងភ្ញៀវទេសចរនៅក្នុងក្រុងសៀមរាប ទទួលបាននូវសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈដែលបញ្ចេញឧស្ម័នពុលក្នុងកម្រិតទាប។

ជាការពិត ក្រុងសៀមរាបគឺជាក្រុងដែលមានប្រជាជនច្រើនជាងគេទីពីរនៃប្រទេសកម្ពុជា ដែលមានចំនួន ០.២៦លាននាក់ (២០១៩) និងមានប្រាសាទអង្គរវត្តដែលជាសម្បត្តិបេតិកភណ្ឌកម្ពុជា និងពិភពលោក និងជាគោលដៅទេសចរណ៍ដ៏មានប្រជាប្រិយភាពបំផុតនៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។ នៅមុនពេលវិបត្តិកូវីដ-១៩ កំណើនភ្ញៀវទេសចរឥតឈប់ឈរ បានធ្វើឱ្យប៉ះពាល់យ៉ាងខ្លាំងដល់ប្រជាពលរដ្ឋ និងប្រាង្គប្រាសាទបុរាណនានា តាមរយៈការកើនឡើងនៃការបំពុលខ្យល់ ការបំបាត់ឧស្ម័នផ្ទះកញ្ចក់ ក៏ដូចជាការកកស្ទះចរាចរណ៍ផងដែរ។ ហេតុនេះហើយ គម្រោងនេះ មានគោលបំណងកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន និងការកកស្ទះចរាចរណ៍ ហើយជំនួសមកវិញដោយអត្ថប្រយោជន៍ផ្នែកសេដ្ឋកិច្ច ដូចជាការបង្កើតការងារ និងឧស្សាហកម្មបៃតង ជាដើម។

ការផ្តល់ជូននូវថយន្តក្រុងអគ្គិសនីសម្រាប់ដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរសាធារណៈ និងមិនត្រឹមតែជួយលើកកម្ពស់ទីក្រុងនេះឱ្យទៅជាទីក្រុងឆ្លាតវៃ និងប្រកបដោយនិរន្តរភាពប៉ុណ្ណោះទេ ប៉ុន្តែវាក៏នឹងលើកមុខមាត់ទីក្រុងនេះឱ្យទៅជាទីក្រុងស្អាតសម្រាប់ប្រជាពលរដ្ឋ និងភ្ញៀវទេសចរតាមរយៈការកាត់បន្ថយថយន្តក្រុងពីក្រុងសៀមរាបទៅកាន់តំបន់ប្រាសាទ និងគោលដៅទេសចរណ៍សំខាន់ៗមួយចំនួនទៀត។

១៤. ការពិពណ៌នាអំពីគម្រោង ( ពិពណ៌នាអំពីសមាសភាគទាំងអស់របស់គម្រោង )

គម្រោងនេះ នឹងរៀបចំសាកល្បងរថយន្តក្រុងអគ្គិសនីចំនួន៣ខ្សែ ដែលស្នើដោយនាយកដ្ឋានដឹកជញ្ជូនសាធារណៈក្រុង ព្រមទាំងស្ថានីយបញ្ជូលអាកុយ (ស្ថានីយបញ្ជូលអាកុយលឿន និងយឺត) ដូចខាងក្រោម៖

- ខ្សែទី១ (ពណ៌ខៀវ) រត់តាមបណ្តោយកំណាត់ផ្លូវជាតិលេខ៦ តភ្ជាប់ពីព្រលានយន្តហោះសៀមរាប ទៅទីប្រជុំជនកណ្តាលទីក្រុងដែលជាខ្សែសំខាន់សម្រាប់ប្រជាពលរដ្ឋ និងភ្ញៀវទេសចរប្រើប្រាស់
- ខ្សែទី២ (ពណ៌ផ្កាឈូក) រត់តាមខ្សែក្រវ៉ាត់ក្រុងថ្មីនៃក្រុងសៀមរាបដែលតភ្ជាប់តំបន់អាជ្ញាធរអប្សរា មកទីប្រជុំជនកណ្តាលក្រុងសៀមរាប។ ខ្សែនេះក៏ជាផ្លូវតភ្ជាប់ផ្លូវជាតិលេខ៦ មកក្រុងសៀមរាបផងដែរសម្រាប់ឱ្យរថយន្តធុនធំធ្វើដំណើរ ដើម្បីបញ្ជៀសការធ្វើចរាចរណ៍រថយន្តធុនធំឆ្លងកាត់ក្រុងសៀមរាប
- ខ្សែទី៣ (ពណ៌លឿង) ជាខ្សែសម្រាប់តភ្ជាប់តំបន់ទីប្រជុំជនកណ្តាលទីក្រុង ទៅតំបន់បេតិកភណ្ឌពិភពលោកប្រាសាទអង្គរវត្ត និងភ្នំក្រោមដែលជាតំបន់រស់នៅដ៏មួយរបស់ប្រជាពលរដ្ឋក្បែរតំបន់ប្រាសាទ និងជាគោលដៅទេសចរណ៍មួយផងដែរ។

គម្រោងសិក្សាបឋមនេះ បានស្នើឡើងនូវការប្រើប្រាស់រថយន្តក្រុងអគ្គិសនី ដែលជាបច្ចេកវិទ្យាចុងក្រោយដែលសមស្របបំផុតសម្រាប់ទីក្រុងទេសចរណ៍មួយនេះ។ បន្ថែមពីនេះ គម្រោងសិក្សានេះ ក៏បានស្នើឡើងផងដែរនូវប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងរថយន្តក្រុងឆ្លងក្រុងដំណាក់កាលទី១

ដែលប្រព័ន្ធនេះនឹងក្លាយជាដំណោះស្រាយចំពោះបញ្ហាចរាចរណ៍និងបរិស្ថាន និងលើកកម្ពស់សេវាដឹកជញ្ជូននៅក្នុងទីក្រុង។

- គម្រោងនេះ រួមបញ្ចូលនូវលក្ខណៈក្នុងការបណ្តាក់ទុនវិនិយោគ ចំនួន៣ចំនុច៖
- រថយន្តក្រុងអគ្គិសនីចំនួន៣៣គ្រឿង (មួយខ្សែ ប្រើប្រាស់១០គ្រឿង បូកនឹងរថយន្តបម្រុង១គ្រឿង) សម្រាប់ការរត់ទាំង៣ខ្សែនេះ
- ទីតាំងបញ្ជូលអាកុយប្រភេទយឺត៣៣កន្លែង និងប្រភេទលឿន៧កន្លែងនៅតាមដេប៉ូរថយន្តក្រុង ឬ ស្ថានីយដឹកអ្នកដំណើរ
- អាកុយសម្រាប់ផ្លាស់ប្តូរក្រោយ៨ឆ្នាំ
- (ជម្រើស) ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនវិទ្យុស្ត្រី៖
  - ដំណាក់កាលទី១: ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ទំនើប (ATMS) ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងព័ត៌មានរថយន្តក្រុង និងប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងរថយន្តក្រុង
  - ដំណាក់កាលទី២: ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងការចតខុសច្បាប់ (IPES) និងប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងចំណាត់ (PMS)

១៥. យុត្តិកម្មលើគម្រោង (បង្ហាញពីហេតុផលថាហេតុអ្វីបានជាគម្រោងនេះត្រូវបានជ្រើសរើស)

នាពេលបច្ចុប្បន្ន អវត្តមាននៃប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនសាធារណៈនៅក្នុងក្រុងសៀមរាប បានបង្កបញ្ហាធំៗមួយចំនួន ដូចជាការលំបាក ក្នុងការធ្វើដំណើររបស់ប្រជាពលរដ្ឋ និងភ្ញៀវទេសចរ ក៏ដូចជាបញ្ហាកកស្ទះចរាចរណ៍ ដែលបណ្តាលមកពីកំណើននៃការប្រើប្រាស់រថយន្តផ្ទាល់ខ្លួន។ ដោយយោងតាមការស្ទង់មតិ ៩៥%នៃប្រជាជនក្រុងសៀមរាប ចូលចិត្តប្រើប្រាស់មធ្យោបាយធ្វើដំណើរផ្ទាល់ខ្លួន ដែលនេះជាហេតុនាំឱ្យមានការកកស្ទះចរាចរណ៍ និងការបំភាយឧស្ម័នពុលយ៉ាងខ្លាំង។ ដូចនេះ ការដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់ និងកែលម្អប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាដឹកជញ្ជូន និងកាត់បន្ថយការបំភាយឧស្ម័នពុល គឺជាកិច្ចការចាំបាច់ដែលត្រូវធ្វើ។ ប្រជាពលរដ្ឋនៅក្នុងក្រុងសៀមរាបផ្ទាល់មានការយល់ឃើញថា បញ្ហាធំបំផុតនៅក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូន គឺការកកស្ទះជាញឹកញយនៅចំនុចផ្លូវប្រសព្វនិងតាមជងផ្លូវ កង្វះទីតាំងចំណាត់សមរម្យ ការកកស្ទះដោយសារគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍និងការដ្ឋានជួសជុលផ្លូវ និងកង្វះខាតព័ត៌មានចរាចរណ៍ ឬព័ត៌មានចរាចរណ៍មិនត្រឹមត្រូវ។ យោងតាមការសិក្សាបឋម ការដាក់ឱ្យដំណើរការរថយន្តក្រុងអគ្គិសនីនៅលើខ្សែរត់ដែលបានស្នើឡើងនេះ នឹងផ្តល់គុណតម្លៃជាច្រើនផ្នែកបរិស្ថាន ហិរញ្ញវត្ថុ និងសេដ្ឋកិច្ច បើធៀបទៅនឹងរថយន្តក្រុងប្រើប្រាស់ម៉ាស៊ូត និងចូលរួមកាត់បន្ថយចំណាយក្នុងមួយអាយុកាលនៃការប្រើប្រាស់ និងកាត់បន្ថយការបំភាយឧស្ម័នពុលផងដែរ។

១៦. ផលប្រយោជន៍របស់គម្រោង (រៀបរាប់ពីអ្នកដែលនឹងទទួលបានប្រយោជន៍ផ្ទាល់និងមិនផ្ទាល់ពីការអនុវត្តគម្រោង)

គម្រោងនេះ នឹងផ្តល់អត្ថប្រយោជន៍ដល់ប្រជាពលរដ្ឋ ០,២៦ លាននាក់ដែលរស់នៅទីក្រុង និង១,១លាននាក់ដែលរស់នៅក្នុងខេត្តសៀមរាបនេះ ព្រមទាំងភ្ញៀវទេសចរជាតិ និងអន្តរជាតិរាប់លាននាក់ដែលទៅកំសាន្តនៅទីនោះ តាមរយៈប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនដែលមានសុវត្ថិភាព និងមិនប៉ះពាល់ដល់បរិស្ថាន កាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរណ៍ និងផលប៉ះពាល់ជាអវិជ្ជមានដល់បរិស្ថាន មានដូចជាការបំបែកខ្លួនផ្ទះកញ្ចក់ និងខ្យល់ពុល ហើយជាលទ្ធផល សុខភាពសាធារណៈនឹងមានភាពប្រសើរឡើងសម្រាប់ប្រជាពលរដ្ឋ។

ដោយឡែក ប្រតិបត្តិកររថយន្តក្រុងក៏ទទួលបានអត្ថប្រយោជន៍ពីប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូននេះផងដែរ តាមរយៈការកាត់បន្ថយចំណាយ (ចំណាយមូលធន និងចំណាយប្រតិបត្តិការអំឡុងពេលអនុវត្តគម្រោង) ធៀបទៅនឹងថ្លៃចំណាយទៅលើរថយន្តក្រុងដែលប្រើម៉ាស៊ីត។ ចំណែកការដាក់ឱ្យដំណើរការ ប្រព័ន្ធផ្តល់ព័ត៌មានរថយន្តក្រុង (BIS) ភាគីពាក់ព័ន្ធទាំងឡាយ

នឹងទទួលបាននូវអត្ថប្រយោជន៍រៀងៗខ្លួនដូចជា៖

- អ្នកដំណើរ និងទទួលបានព័ត៌មានទាន់ពេលវេលា ដូចជាព័ត៌មានអំពីកាលវិភាគមកដល់នៃរថយន្តក្រុង តាមរយៈទូរស័ព្ទដៃ ឬឧបករណ៍ផ្តល់ព័ត៌មាននៅតាមស្ថានីយអ្នកដំណើរ
- អ្នកបើកបររថយន្តក្រុង នឹងអាចបើកបរបានដោយសុវត្ថិភាព និងអាចគ្រប់គ្រងលំហូរនៃការចេញចូលរថយន្តក្រុងបានងាយស្រួលជាងមុន ដោយមានបរិក្ខារជំនួយនៅក្នុងរថយន្ត
- អាជ្ញាធរក្រុងសៀមរាប៖ មានប្រសិទ្ធភាពក្នុងការប្រមូលទិន្នន័យសាធារណៈ និងគ្រប់គ្រងសេវាសាធារណៈ
- ប្រតិបត្តិកររថយន្តក្រុង៖ នឹងទទួលបានប្រសិទ្ធភាពក្នុងការគ្រប់គ្រង តាមរយៈប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងរថយន្ត ក្រុងទាន់ពេលវេលា និងព័ត៌មាននៃសេវាកម្ម។

**១៧. ការសិក្សាសមិទ្ធិលទ្ធភាព**

តើគម្រោងនេះតម្រូវឱ្យមានការសិក្សាសមិទ្ធិលទ្ធភាពដែរ ឬទេ? មាន  
 ប្រសិនបើត្រូវការ តើការសិក្សាសមិទ្ធិលទ្ធភាព បានរៀបចំហើយឬនៅ? ត្រូវបានរៀបចំ

**១៨. ផលប៉ះពាល់ផ្នែកបរិស្ថាននិងសង្គម** (ពិពណ៌សង្ខេបពីផលប៉ះពាល់របស់គម្រោងលើប្រជាជននិងបរិស្ថានជុំវិញ ប្រសិនបើមាន។ តើគម្រោងនេះនឹងជួយដល់ការកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រដែរឬទេ?)

ការដាក់ឱ្យដំណើរការរថយន្តក្រុងអគ្គិសនីនៅលើខ្សែរត់ទាំង៣ខ្សែនេះ នឹងផ្តល់នូវគុណប្រយោជន៍ដល់បរិស្ថាន និងសង្គមជាច្រើន បើធៀបទៅនឹងការប្រើប្រាស់ម៉ាស៊ីត។ ដោយយោងតាមការសិក្សាបឋម យើងរកឃើញថារថយន្តក្រុងអគ្គិសនីនឹងអាចជួយកាត់បន្ថយការបំបែកខ្លួនផ្ទះកញ្ចក់ CO2បាន៤៣% ក្នុងស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ន និង១០០%ចំពោះ PM2.5 និងNOx បើធៀបទៅនឹងការប្រើប្រាស់ម៉ាស៊ីត។ ចំណែកឯកម្រិតប៉ះពាល់នៃសំលេងនឹងអាចកាត់បន្ថយបាន៥០%។ ការសិក្សាវាយតម្លៃលើកត្តាសេដ្ឋកិច្ច ដែលជាការវាយតម្លៃលើលទ្ធភាពនៃសេដ្ឋកិច្ចជារួម ដោយផ្អែកលើទស្សនៈសេដ្ឋកិច្ចទាំងមូល ការកាត់បន្ថយការបំបែកខ្លួនផ្ទះកញ្ចក់នេះ បើគិតជាទំហំទឹកប្រាក់ បង្ហាញថានឹងអាចចំណេញរហូតដល់ ៣.៣លានដុល្លារអាមេរិក (ក្នុងមួយអំឡុងពេលអនុវត្តគម្រោង)។ ទោះបីយ៉ាងនេះក្តី គម្រោងនេះ ក៏នឹងត្រូវត្រៀមខ្លួនក្នុងការគ្រប់គ្រងហានិភ័យបរិស្ថាន និងសង្គមដែលអាចកើតមានឡើង ដូចជាការទុកដាក់សំណល់ថ្នាំអាគុយដោយគ្មានសណ្តាប់ធ្នាប់ និងផលប៉ះពាល់ដល់អាជីពរបស់ប្រជាពលរដ្ឋមូលដ្ឋាន (ពិសេសគឺអ្នកបើកបររ៉ឺម៉កកង់បី)។ ដើម្បីគ្រប់គ្រងហានិភ័យទាំងនេះ ការពិគ្រោះយោបល់រវាងភាគីពាក់ព័ន្ធ គួរត្រូវធ្វើឡើងដើម្បីចែករំលែកអំពីផលប៉ះពាល់នៃគម្រោងដែលអាចកើតមានឡើង ចំពោះសេដ្ឋកិច្ចមូលដ្ឋាន រួមមានការប្រកបរបររបស់ប្រជាពលរដ្ឋមូលដ្ឋានជាដើម និងពិភាក្សាលើការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ជាអវិជ្ជមាន និងការបង្កើនគុណប្រយោជន៍រួមជូនដល់សហគមន៍មូលដ្ឋាន។ បន្ថែមលើនេះ រាជរដ្ឋាភិបាលអាចពិចារណាយកការដាក់ឱ្យដំណើរការរថយន្តក្រុងអគ្គិសនីជាជំណាក់កាលៗ និងផ្តល់គន្លងផ្លូវអាទិភាពសម្រាប់រថយន្តក្រុង ដែលប៉ះពាល់តិចតួចបំផុតដល់ក្រុមអ្នកប្រកបរបររ៉ឺម៉កកង់បី។ ចំពោះការគ្រប់គ្រងអាគុយ រាជរដ្ឋាភិបាល ត្រូវរៀបចំផែនការច្បាស់លាស់មួយ ក្នុងការគ្រប់គ្រងសំណល់អាគុយដែលត្រូវបោះចោល ឬកែច្នៃឡើងវិញ ដោយអាចសហការជាមួយរោងចក្រកែច្នៃអាគុយ និង/ឬដៃគូផ្គត់ផ្គង់អាគុយ។

**១៩. ការប្រែប្រួល អាកាសធាតុ**

ក. តើសកម្មភាព ឬធាតុចេញរបស់គម្រោងទាក់ ទងនឹងការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ ឬទេ? **មាន**

ប្រសិនបើទាក់ទងនឹងការប្រែប្រួលអាកាស ធាតុ សូមជ្រើសរើស **ទាំងពីរ**

ខ. តើគម្រោងមានភាពទាក់ទងនឹងការប្រែប្រួលអាកាសធាតុកម្រិតណា ?

សូមជ្រើសរើសវិស័យដែលទាក់ទងនឹងការប្រែប្រួលអាកាសធាតុរបស់គម្រោងនិងបំពេញការចូលរួមចំណែកនៃចំណាយដែលទាក់ទងនឹងការប្រែប្រួលអាកាសធាតុរបស់គម្រោងធៀបនឹងតម្លៃគម្រោងសរុប។

វិស័យដែលទាក់ទងនឹង ការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ	ភាគរយ	ភាពទាក់ទងនឹងការប្រែប្រួល អាកាសធាតុ
<b>១៥. ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ រួមមានការគិតគូរពីការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ</b>	100	<b>ទាក់ទងខ្លាំង</b>

**២០. ការកាត់បន្ថយ ហានិភ័យ និង គ្រោះមហន្តរាយ**

តើសកម្មភាព ឬធាតុចេញរបស់គម្រោងទាក់ទងនឹងការកាត់បន្ថយហានិភ័យ និងគ្រោះមហន្តរាយដែរឬទេ? **គួន**

**២១. ការវិភាគយេនឌ័រ** (តើគម្រោងនេះមានផលប៉ះពាល់ដល់តួនាទីរបស់បុរសនិងស្ត្រីក្នុងទីតាំងរបស់គម្រោងនេះដូចម្តេច? តើស្ត្រីនឹងត្រូវចូលរួមយ៉ាងសកម្មក្នុងការអនុវត្តគម្រោងនេះដែរឬទេ?)

គម្រោងនេះ នឹងរួមបញ្ចូលនូវផែនការសមភាពយេនឌ័រ តាមរយៈការបែងចែកភារកិច្ចនៃការងារមួយចំនួនដូចជាអ្នកបើកបរ ឬជាបុគ្គលិកថែទាំ ឱ្យទៅនិយោជិកស្ត្រី។ សំខាន់ជាងនេះទៅទៀត ស្ត្រី ចាស់ជរា និងជនពិការនឹងអាចធ្វើដំណើរដោយសុវត្ថិភាពនៅក្នុងទីក្រុង។

**២២. សមត្ថភាពអនុវត្តគម្រោង** (តើក្រសួងមានជំនាញនិងបទពិសោធន៍គ្រប់គ្រាន់សម្រាប់អនុវត្តគម្រោងដែរឬទេ?)

វិទ្យាស្ថានកំណើនបៃតងសាកល (GGGI) បាននិងកំពុងផ្តល់ការគាំទ្រដល់រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា ក្នុងការលើកកម្ពស់បម្លាស់ទីបៃតង តាមរយៈការប្រើប្រាស់ម៉ូឌុលអគ្គិសនី ដែលស្ថិតក្រោមគម្រោងរបស់ Green Climate Fund (GCF) ពីព្រោះវិស័យដឹកជញ្ជូន និងក្លាយជាក្នុងការដែលរួមចំណែកបំបាត់ការបញ្ចេញកាបូនខ្ពស់ជាងគេនៅឆ្នាំ ២០៥០ នៅក្នុងប្រទេស។

**២៣. បណ្តុះបណ្តាលនៃលើកកម្ពស់មនុស្សធម៌** (តើក្រសួងមានជំនាញនិងបទពិសោធន៍គ្រប់គ្រាន់សម្រាប់អនុវត្តគម្រោងដែរឬទេ?)

ឲ្យមានការបណ្តុះបណ្តាលបច្ចេកទេសក្នុងការដឹកជញ្ជូនដំណើរការថយន្តក្រុងអគ្គិសនីនៅក្នុងក្រុងសៀមរាប ដោយផ្អែកលើជំនាញបច្ចេកទេសរបស់មន្ត្រីក្នុងក្រសួង និងបទពិសោធន៍របស់GGGI ក្នុងការសិក្សាលើលទ្ធភាពនេះនៅក្នុងប្រទេសណេប៉ាល់ ហូឡង់ និងឡាវរួចមកហើយ។ ក្រុងសៀមរាប មិនទាន់មានសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ និងអាជ្ញាធរដែលមានបទពិសោធន៍ និងសមត្ថភាពគ្រប់គ្រាន់ក្នុងការគ្រប់គ្រងការដឹកជញ្ជូនសាធារណៈនៅមានកម្រិត។ កង្វះខាតអង្គការសម្រាប់ការអនុវត្តគម្រោងបែបនេះ គឺជាហានិភ័យមួយ ពីព្រោះថាគម្រោងនេះ នឹងមិនមែនត្រឹមតែជាការដឹកជញ្ជូនតាមថយន្តក្រុងប្រកបដោយចីរភាពប៉ុណ្ណោះទេ តែថែមទាំងរួមបញ្ចូលនូវបច្ចេកវិទ្យាថ្មីៗផងដែរ ដែលទាំងនេះ នឹងទាមទារឱ្យមានការចូលរួមជាជំនួយផ្នែកបច្ចេកទេសពីអង្គការពាក់ព័ន្ធនានា។ ក្នុងន័យនេះ សិក្សាសាលាកសាងសមត្ថភាពមួយចំនួន នឹងត្រូវធ្វើឡើង ដើម្បីអនុវត្តគម្រោង៖

- វគ្គបណ្តុះបណ្តាលផ្នែកបច្ចេកទេស ដើម្បីកសាងសមត្ថភាពមន្ត្រីក្នុងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ សំដៅបង្កើតឱ្យមានអាជ្ញាធរ ឬ អង្គការមួយដែលគ្រប់គ្រងលើប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនថយន្តក្រុងសាធារណៈ
- វគ្គកសាងសមត្ថភាព ដើម្បីបណ្តុះបណ្តាលអ្នកបើកបរ អ្នកបច្ចេកទេស និងថែទាំ ។ល។ លើប្រតិបត្តិការថយន្ត ក្រុងអគ្គិសនី និងស្ថានីយសាកថ្មី។

កិច្ចព្រមព្រៀងរវាងអគ្គនាយកដ្ឋានដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោក និង GGGI

ក្នុងការគាំទ្រកិច្ចការអនុវត្តការសិក្សាវាយតម្លៃបឋមលើគម្រោងថយន្តក្រុងអគ្គិសនីនៅក្នុងសៀមរាប ដែលជាគម្រោងវិនិយោគស្ថិតក្រោមការអនុវត្តដោយនាយកដ្ឋានដឹកជញ្ជូនសាធារណៈក្រុង ត្រូវបានចុះហត្ថលេខានៅថ្ងៃទី២៩ ខែមករា ឆ្នាំ២០២១ បន្ទាប់ពីកិច្ចប្រជុំរវាងនាយកដ្ឋានដឹកជញ្ជូនសាធារណៈក្រុង និង GGGI។ ស្ថិតក្រោមកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ GGGI បានអនុវត្តការសិក្សាបឋមខណៈដែលអគ្គនាយកដ្ឋានដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោក បានផ្តល់នូវការគាំទ្រផ្នែកយុទ្ធសាស្ត្រ និងការសម្របសម្រួលជាមួយអាជ្ញាធរ និងភាគីពាក់ព័ន្ធ។ នាយកដ្ឋានដឹកជញ្ជូនសាធារណៈក្រុង បានផ្តល់ជូននូវព័ត៌មានបឋមនៃខ្សែរត់៣ខ្សែ សម្រាប់ GGGI ក្នុងការវិភាគដោយយោងលើ “ការសិក្សាលើលទ្ធភាពនៃការប្រើប្រាស់មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនសាធារណៈតាមថយន្តក្រុងនៅក្នុងខេត្តសៀមរាប” ដែលបានធ្វើឡើងនៅឆ្នាំ២០១៩-២០២០។ GGGI និងនាយកដ្ឋានដឹកជញ្ជូនសាធារណៈក្រុង បានចុះសិក្សាក្នុងខេត្តសៀមរាបចាប់ពីថ្ងៃទី១ ដល់ថ្ងៃទី៧ ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០២១ ដើម្បីធ្វើការពិភាក្សា និងពិគ្រោះជាមួយអាជ្ញាធរ និងភាគីពាក់ព័ន្ធ ក្នុងកម្រិតខេត្ត និងក្រុង ក៏ដូចជាដើម្បីប្រមូលទិន្នន័យ ធ្វើការរាប់ចរាចរណ៍ និងសម្ភាសន៍ប្រជាពលរដ្ឋនៅក្នុងខេត្តសៀមរាបផងដែរ។

២៤. អាទិភាពរបស់គម្រោង ( បញ្ជាក់ពីការកំណត់អាទិភាពរបស់គម្រោងរបស់ក្រសួង ស្ថាប័ន )

1

២៥. ការចូលរួមរបស់ដៃគូអភិវឌ្ឍ ( ផ្តល់ព័ត៌មានអំពីដៃគូអភិវឌ្ឍសក្តានុពល ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងគម្រោងនេះ )

កំពុងស្ថិតក្នុងការពិភាក្សាបន្តទៀត ម្យ៉ាងវិញទៀត GGGI និង KOICA បានផ្តល់នូវថវិកាសម្រាប់ធ្វើការចុះសិក្សាបុរេសមិទ្ធិលទ្ធភាពកន្លងមកវាយតម្លៃបឋម។

**ផ្នែក ខ ចំណាយរបស់គម្រោងនិងប្រភពហិរញ្ញប្បទាន**  
(គិតជាពាន់ដុល្លារអាមេរិក)

ចំណាយវិនិយោគ	2023		2024	2025	2026	2027	សរុប 2025-2027	បំរែក ចរន្ត
	បំរែក	ជាក់ស្តែង	បំរែក	ប៉ាន់ស្មាន	ប៉ាន់ស្មាន	ប៉ាន់ស្មាន		
<b>ចំណាយប្រតិបត្តិ</b>	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
បៀវត្សរ៍	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
សម្ភារៈនិងរដ្ឋបាល	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
ផ្សេងៗ	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
<b>ចំណាយមូលធន</b>	0.0	0.0	0.0	692.6	1,321.0	1,328.4	3,342.0	0.0
ការសាងសង់	0.0	0.0	0.0	192.6	321.0	128.4	642.0	0.0
សេវាទីប្រឹក្សា	0.0	0.0	0.0	400.0	0.0	0.0	400.0	0.0
ទ្វេសម្ភារៈ	0.0	0.0	0.0	0.0	1,000.0	1,200.0	2,200.0	0.0
ការបណ្តុះបណ្តាល	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	100.0	0.0
ផ្សេងៗ	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
<b>ចំណាយសរុប</b>	0.0	0.0	0.0	692.6	1,321.0	1,328.4	3,342.0	0.0

ប្រភពហិរញ្ញប្បទាន	2023		2024 ថវិកា	2025 ប៉ាន់ស្មាន	2026 ប៉ាន់ស្មាន	2027 ប៉ាន់ស្មាន	សរុប 2025-2027	
	ថវិកា	ជាក់ស្តែង						
ចំណូលពីគម្រោង	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
ថវិកាជាតិ	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
សាច់ប្រាក់សុទ្ធ	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
ធនធានផ្សេងៗ	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
<b>ហិរញ្ញប្បទាន របស់ ដៃគូអភិវឌ្ឍ</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>692.6</b>	<b>1,321.0</b>	<b>1,328.4</b>	<b>3,342.0</b>	
Korea International Cooperation Agency	0.0	0.0	0.0	692.6	1,321.0	1,328.4	3,342.0	
<b>សរុបហិរញ្ញប្បទាន ដែលបានសន្យាផ្តល់</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>692.6</b>	<b>1,321.0</b>	<b>1,328.4</b>	<b>3,342.0</b>	
<b>តម្រូវហិរញ្ញប្បទាន បំពេញបន្ថែម</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	

បានឃើញ និង ឯកភាព  
រដ្ឋមន្ត្រី

កាលបរិច្ឆេទ: