សាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច

Université Royale de Droit et des Sciences Économiques

Royal university of Law and Economics

សារណាបញ្ចប់ការសិក្សា

គោលនយោបាយរៀបចំទីក្រុង (រាជធានីភ្នំពេញ)

ស្រាវជ្រាវចាប់ពីថ្ងៃទី២៧ ខែមេសា ឆ្នាំ២០២១ ដល់ថ្ងៃទី២៥ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២១

ស្រាវជ្រាវដោយ

និស្សិតឈ្មោះ **ង៉ុំ ឥណ្ណៈ**

ខុម ជាលីន

ថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រ **រដ្ឋបាលសាធារណៈ**

ជំនាន់ទី ១៤

សាស្ត្រាចារ្យណែនាំ

លោកគ្រូ យ៉ុង និល

ឆ្នាំចូលរៀន ២០១៧

ឆ្នាំសរសេរសារណា ២០២១

សាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច

Université Royale de Droit et des Sciences Economiques

Royal university of Law and Economics

សារណាបញ្ចប់ការសិក្សា

គោលនយោបាយរៀបចំទីក្រុង (រាជធានីភ្នំពេញ)

ស្រាវជ្រាវចាប់ពីថ្ងៃទី២៧ ខែមេសា ឆ្នាំ២០២១ ដល់ថ្ងៃទី២៥ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២១

ស្រាវជ្រាវដោយ

និស្សិតឈ្មោះ **ឆុំ ឥណ្ណៈ**

ខុម ជាលីន

ថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រ **រដ្ឋបាលសាធារណៈ**

ជំនាន់ទី ១៤

សាស្ត្រាចារ្យណែនាំ

លោកគ្រូ យ៉ុច ឆិល

ឆ្នាំចូលរៀន ២០១៧

ឆ្នាំសរសេរសារណា ២០២១

សេចក្តីថ្លែងអំណរគុណ

យើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់ឈ្មោះ **ឆុំ វណ្ណៈ** និងឈ្មោះ **ខុម ដាលីន** ជានិស្សិត ក្រុម P4C2 ជំនាន់ទី ១៤ ផ្នែករដ្ឋបាលសាធារណៈឆ្នាំសិក្សា ២០២១ឆ-២០២១ នៃសាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច។ ឆ្លៀតក្នុងឱកាសនេះដែរ យើងខ្ញុំជាកូនសូមថ្លែងអំណរគុណយ៉ាងជ្រាវជ្រៅ ចំពោះលោកអ្នកដ៏មានគុណទាំងទ្វេមានលោកឪពុក អ្នកម្តាយ ដែលបានផ្តល់កំណើតឱ្យកូនបានរស់រានមានជីវិតព្រមទាំងបានបញ្ជូនកូនឱ្យបានសិក្សារៀនសូត្រ និងទំនុកបម្រុងទាំងការស្នាក់នៅ ទាំងការបរិភោគព្រមទាំងសម្ភារៈសិក្សារៀនសូត្រ ដើម្បីក្រែបជញ្ជក់នូវចំណេះដឹង ដើម្បីជាស្ពានឆ្លងសម្រាប់អនាគត ក៏ដូចជាអំពូលបំភ្លឺផ្លូវក្នុងជីវិត និងបង្រៀនកូនអោយក្លាយជាកូនល្អ សិស្សល្អ និងពលរដ្ឋគំរូក្នុងសង្គម។

សូមថ្លែងអំណរគុណដល់ **ឯកឧត្តមបណ្ឌិត សាកលវិទ្យាធិការ សាកលវិទ្យាធិការរង និងគណៈគ្រប់គ្រង ព្រមទាំងសាស្ត្រាចារ្យទាំងអស់ នៃសាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច** ដែលបានអនុញ្ញាត និងផ្តល់ឱកាស ឱ្យបានសិក្សារៀនសូត្រនៅក្នុងសាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច។ លោកគ្រូ អ្នកគ្រូ និងលោក លោកស្រី ដែលជាសាស្ត្រាចារ្យ ទាំងអស់នៅក្នុងសាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច ដែលបានចំណាយពេលដ៏មានតម្លៃក្នុងការបង្ហាត់បង្រៀន ណែនាំបង្ហាញផ្លូវ និងផ្តល់ពុទ្ធិ ដំបូន្មាន ចំណេះដឹងល្អៗ អស់ពីកម្លាំងកាយចិត្ត និងទស្សនទានល្អៗជាច្រើនសម្រាប់ការសិក្សា និងអភិវឌ្ឍន៍ខ្លួនអោយក្លាយជាបញ្ញាវន្តល្អមួយរូបក្នុងសង្គម។

ជាពិសេសសូមថ្លែងអំណរគុណ ចំពោះលោកសាស្ត្រាចារ្យ **យ៉ុង ឆិល** ដែលបានចំណាយពេលវេលាដល់មានតម្លៃក្នុងការណែនាំផ្តល់ជាដំបូន្មានល្អៗ និងជួយកែសម្រួលនូវសារណាមួយនេះ តាំងពីចាប់ផ្តើមរហូតដល់បញ្ចប់នូវសៀវភៅមួយក្បាលនេះដោយជោគជ័យ។ ជាពិសេសរៀមច្បងជំនាន់មុន ដែលបានបន្សល់ទុកនូវស្នាដៃជាច្រើនសម្រាប់សិក្សា ដែលជាឯកសារសម្រាប់សិស្សប្អូនជំនាន់ក្រោយយកមកធ្វើជាគំរូតាម និងសម្រាប់សិក្សាស្រាវជ្រាវ។

ជាចុងក្រោយយើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់ សូមធ្វើការដឹងគុណចំពោះ លោកឪពុក អ្នកម្តាយ ឯកឧត្តមបណ្ឌិត សាកលវិទ្យាធិការ សាកលវិទ្យាធិការរង លោកគ្រូ អ្នកគ្រូ ព្រមទាំងបុគ្គលិកទាំងអស់នៅក្នុងសាកលវិទ្យាល័យទទួលបាននូវសុខភាពល្អ កម្លាំងមាំមួន និងជួបតែពុទ្ធពរទាំងឡាយបួនប្រការគឺ អាយុ វណ្ណៈ សុខៈ ពលៈ កុំឃ្លៀងឃ្លាតឡើយ។

អារម្ភកថា

បើយើងក្រឡេកទៅមើលបណ្តាប្រទេសលើសកលលោកក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ននេះ គឺអាចឱ្យយើងដឹងថាកំពុងមានការអភិវឌ្ឍយ៉ាងខ្លាំងខ្លា ដោយប្រទេសមួយចំនួនកំពុងតែព្យាយាមធ្វើឱ្យការអភិវឌ្ឍប្រទេសរបស់ខ្លួនមានការរីកចម្រើនសម្បូរបែប ដើម្បីឆ្លើយតបទៅតាមតម្រូវការរបស់ប្រទេសនីមួយៗ។ ជាក់ស្តែងនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជាដែលជាប្រទេសស្ថិតក្នុងតំបន់អាស៊ីអាគ្នេយ៍បានកំពុងតែមានការវិវត្តន៍ទីក្រុង និងរៀបចំទីក្រុងខ្លួនឱ្យមានភាពស្រស់បំព្រងសណ្តាប់ធ្នាប់ និងសោភណ្ឌភាព។ ក្នុងនោះដែរប្រទេសកម្ពុជា ក៏ត្រូវទាមទារឱ្យមានការរៀបចំទីក្រុងទៅលើចំណុចមួយចំនួនដូចជា ការគ្រប់គ្រងចិញ្ចើមផ្លូវ ការគ្រប់គ្រងចំណត ការគ្រប់គ្រងកាកសំណល់ និងធ្វើឱ្យវិស័យដឹកជញ្ជូនមានភាពងាយស្រួលផងដែរ។ ក្នុងនោះដែរបើចង់ឱ្យប្រទេសកម្ពុជាឈានទៅដល់ចំណុចល្អនោះ ទាមទារឱ្យមានការសហការណ៍គ្នារវាងថ្នាក់ដឹកនាំ អាជ្ញាធរគ្រប់ជាន់ថ្នាក់ និងការចូលរួមពីប្រជាពលរដ្ឋសំខាន់បំផុត ទើបអាចឱ្យទីក្រុងមួយទទួលបាននូវភាពជឿនលឿនស៊ីវិល័យ និងសម្បូរបែបទៅបាន។ ដោយយើងខ្ញុំជឿជាក់ថាយើងអាចកែប្រែទីក្រុងនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជាក្លាយជាទីក្រុងអភិវឌ្ឍន៍មួយយ៉ាងមាននិរន្តរភាព។ ហើយតាមរយៈការរៀបចំផែនការនេះ យើងត្រូវតែរួមចំណែកដោះស្រាយនូវបញ្ហាប្រែប្រួលអាកាសធាតុ ស្របពេលយើងកំពុងខិតខំអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ច ការកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រ ពង្រឹងការអភិវឌ្ឍ និងបរិយាបន្ន ទើបក្រុមយើងខ្ញុំសម្រេចធ្វើការស្រាវជ្រាវក្រោមប្រធានបទមួយដែលស្តីអំពី **"គោលនយោបាយរៀបចំទីក្រុង" (រាជធានីភ្នំពេញ)** ។

មួយវិញទៀតប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ដូចជាប្រទេសកម្ពុជា បានកំពុងជំរុញការអភិវឌ្ឍយ៉ាងឆាប់រហ័សក្នុងនោះចក្ខុវិស័យរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាធ្វើយ៉ាងណាឱ្យប្រទេសកម្ពុជាជាពិសេសទីក្រុងឱ្យក្លាយទៅជាទីក្រុងបៃតងមានបរិស្ថានស្អាតកាត់បន្ថយការកកស្ទះ និងមានការរៀបចំទុកដាក់កាកសំណល់ឱ្យបានត្រឹមត្រូវ និងជាប្រទេសដែលមានការប្រកួតប្រជែងខ្ពស់ ទៅលើគ្រប់វិស័យជាពិសេសផ្នែកហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ប្រកបដោយចីរភាព និងសមធម៌។

ជាចុងក្រោយ ទោះបីឆ្លងកាត់ការត្រួតពិនិត្យ និងកែសម្រួលជាច្រើនដំណាក់កាលក៏ដោយក៏យើងខ្ញុំមិនប្រាកដចិត្តថាត្រឹមត្រូវនោះទេ ក៏នៅមានចំណុចត្រូវកែតម្រូវជាច្រើនទៀត។ ដូច្នេះយើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់ សូមធ្វើការខន្តីអភ័យអត់ទោសកំហុសឆ្គងទាំងឡាយ ដែលកើតឡើងដោយអចេតនា ហើយយើងខ្ញុំរីករាយសោមនស្សក្នុងការទទួលយកការរិះគន់ទាំងឡាយក្នុងន័យស្ថាបនា ដើម្បីកែសម្រួលបន្ថែមឆ្ពោះទៅរកការបង្កើនគុណភាពនៃការសិក្សាស្រាវជ្រាវនៃសារណាមួយក្បាលនេះ។

មាតិកា

ទំព័រ

សេចក្តីផ្តើម ១

ជំពូក១
សញ្ញាណនៃការរៀបចំទីក្រុង

១.១. និដ្ឋភាពទូទៅនៃការរៀបចំទីក្រុង ៣

១.១.២. ការវិវត្តន៍នៃការរៀបចំទីក្រុងឆ្នាំ១៩៩៣-បច្ចុប្បន្ន ៥

១.១.៣. ចក្ខុវិស័យ ៥

១.១.៣.១. វិស័យចំណតយានយន្ត ៥

១.១.៣.២. ការគ្រប់គ្រងចិញ្ចើមថ្នល់ ៦

១.១.៣.៣. ចំពោះវិស័យទេសចរណ៍ ៦

១.២. គោលដៅ និងគោលបំណងនៃបន្ទើតគោលនយោបាយរៀបចំទីក្រុង ៦

១.២.១. ការធ្វើអន្តោប្រវេសន៍មកទីក្រុង ៧

១.២.២. ការកើនឡើងយានយន្ត ៧

១.២.៣. បញ្ហាប្រឈម និងគោលបំណងនៃកាកសំណល់ ៨

១.២.៤. គោលបំណងនៅក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូន ៩

១.២.៥. បញ្ហាប្រឈម និងគោលបំណងចំពោះសម្ភាធហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ១០

១.៣. លិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្ត ១១

១.៣.១. ច្បាប់ស្តីពីសំណង់ឆ្នាំ២០១៩ ..... ១១

១.៣.២. ច្បាប់ស្តីពីកិច្ចការពារបេតិកភណ្ឌវប្បធម៌ ១៩៩៦ ..... ១១

១.៣.៣. ច្បាប់ស្តី បរិស្ថាន ១៩៩៦ ..... ១២

ជំពូក២

គោលនយោបាយរៀបចំទីក្រុង និងការអភិវឌ្ឍទីក្រុងបៃតង

២.១. គោលនយោបាយរៀបចំទីក្រុង ១៣

២.១.១. ការរៀបចំផែនការសម្រាប់អភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុង ១៣

២.១.២. ការគ្រប់គ្រងចិញ្ចើមផ្លូវថ្នល់សាធារណៈ ១៥

២.១.៣. ការគ្រប់គ្រងប្រព័ន្ធធារាសាស្ត្រ ២០

២.១.៤. ការទុកដាក់សំរាម និងគ្រប់គ្រងកាកសំណល់ ២៣

២.១.៥. វិស័យដឹកជញ្ជូន ២៦

២.១.៦. ចរាចរណ៍ និងការគ្រប់គ្រងចំណត ៣០

២.១.៧. ទីធ្លាសាធារណៈ និងបេតិកភណ្ឌវប្បធម៌ ៣២

២.២. ការអភិវឌ្ឍក្រុងបៃតង ៣៤

២.២.១. សោភណ្ឌភាព ៣៤

២.២.២. សណ្តាប់ធ្នាប់ ៣៨

២.២.២.១. សន្តិសុខ ៣៩

២.២.២.២. ភាពស្អាតស្អំ ៤១

២.២.២.៣. អនាម័យ ៤១

២.២.៣. ទីក្រុងគ្មានការបំពុលពីមជ្ឈដ្ឋានជុំវិញ ៤១

២.២.៣.១. គ្មានការបំពុលទឹក ៤១

២.២.៣.២. គ្មានការបំពុលដី ៤២

២.២.៣.៣. គ្មានការបំពុលខ្យល់ ៤៣

២.២.៣.៤. គ្មានការបំពុលពីសំណល់រឹង និងរាវ ៤៤

២.២.៣.៥. គ្មានការបំពុលដោយសំឡេង ៤៥

២.៣. បញ្ហាប្រឈម ៤៦
២.៤. ដំណោះស្រាយ ៤៧
សេចក្តីសន្និដ្ឋាន ..... **វែរ្យែរ1 ព្យ្រែកមារក ឲ្យ្រត ដចេិនដេ។**
អនុសាសន៍ ៥២
ឯកសារយោង
ឧបសម្ព័ន្ធ

សេចក្តីផ្តើម

សេចក្តីផ្តើម

១. ចំណាំបញ្ហានៃការស្រាវជ្រាវ

នៅតាមបណ្តាប្រទេសនៅក្នុងតំបន់ក៏ដូចជាពិភពលោក ការប្រែប្រួលនៃការរស់នៅកាន់តែកើនឡើងព្រមទាំងមានតម្រូវការកាន់តែច្រើនពីមួយថ្ងៃទៅមួយថ្ងៃ។ ហេតុដូច្នេះ ចាំបាច់ត្រូវរៀបចំប្រទេសក៏ដូចជាទីក្រុងឱ្យមានសណ្តាប់ធ្នាប់ សុវត្ថិភាព សន្តិសុខ អនាម័យ ព្រមទាំងសោភណ្ឌភាព។ យ៉ាងណាមិញក្រោយពេលប្រទេសកម្ពុជាបានរួចផុតពីសម័យកម្ពុជាប្រជាធិបតេយ្យ និងមានការបង្រួបបង្រួមជាតិឡើងវិញក្រោយថ្ងៃរំដោះ៧មករា ឆ្នាំ១៩៧៩ ព្រមទាំងធ្វើការកសាងប្រទេសពីបាតដៃទទេមករហូតដល់បច្ចុប្បន្ន រួមមានការរៀបចំហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ផ្លូវថ្នល់ សាលារៀន មន្ទីរពេទ្យ វត្តអារាម ព្រមទាំងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្សេងៗទៀត និងការរៀបចំក្រុងអោយមានភាពស្រស់បំព្រងទាំងសោភណ្ឌភាព បរិស្ថាន និងបរិយាកាស។ ម្យ៉ាងទៀត តាមរយៈការីកចម្រើនលូតលាស់ឥតឈប់ឈរលើវិស័យអចលនវត្ថុ ធ្វើអោយទីក្រុងមានការឆ្ពោះទៅមុខ។ ក្នុងនោះដែរ ដើម្បីឱ្យទីក្រុងមានការប្រកួតប្រជែងនៅក្នុងប្រទេសក្នុងតំបន់បានចាំបាច់ យើងសិក្សាសំខាន់លើចំណុចចម្បងមួយចំនួនទៀតសោតរួមមានដូចជា ការរៀបចំប្រព័ន្ធធារាសាស្ត្រក្នុងទីក្រុង ការរៀបចំទុកដាក់នូវកាកសំណល់ ការរៀបចំទីតាំងចំណតយានយន្តក្នុងក្រុង ការរៀបចំចិញ្ចើមផ្លូវ ការរៀបចំសោភណ្ឌភាពទីក្រុង ការដាក់បង្គោលភ្លើងបំភ្លឺផ្លូវនាពេលរាត្រី ដែលធ្វើអោយការរៀបចំទីក្រុងប្រកបដោយចីរភាព ។ល។

២. ចំណោទបញ្ហានៃការស្រាវជ្រាវ

ការស្រាវជ្រាវលើប្រធានបទខាងលើនេះ ត្រូវធ្វើឡើងដោយឆ្លើយតបនឹងសំណួរដូចខាងក្រោម៖

១ មូលហេតុចម្បងអ្វីដែលនាំអោយមានការរៀបចំក្រុង?

២ តើធ្វើដូចម្តេចទើបអាចរៀបចំទីក្រុងឱ្យមានសណ្តាប់ធ្នាប់ សោភណ្ឌភាពល្អទៅបាន?

៣ តើអ្វីទៅជាជំហាននៃការរៀបចំទីក្រុង?

៣. គោលបំណងនៃការស្រាវជ្រាវ

ចំពោះការស្រាវជ្រាវរបស់ក្រុមយើងខ្ញុំមានគោលបំណងចង់ឱ្យមិត្តនិស្សិត មិត្តអ្នកអាន អ្នកសិក្សាស្រាវជ្រាវ និងសាធារណៈជនទាំងអស់ ផ្តោតទៅលើផែនការយុទ្ធសាស្ត្រនានា ដែលរាជរដ្ឋាភិបាលបានដាក់ចេញ និងជាពិសេសនោះ គឺការរៀបចំទីក្រុងឱ្យមានសណ្តាប់ធ្នាប់ល្អ និងសោភណ្ឌភាពស្រស់បំព្រង ដើម្បីបង្ហាញដល់បណ្តាប្រទេសក្នុងតំបន់បានឃើញពីការរៀបចំទីក្រុងរបស់ប្រទេសកម្ពុជា។

៤. ទំហំ និងដែនកំណត់នៃការស្រាវជ្រាវ

ការសិក្សាស្រាវជ្រាវនេះមានទំហំ និងដែនកំណត់ច្បាស់លាស់។ ចំពោះការសិក្សាស្រាវជ្រាវ ប្រធានបទខាងលើទាក់ទងនិងគោលនយោបាយរៀបចំទីក្រុង គឺសិក្សាស្រាវជ្រាវទៅលើទិដ្ឋភាពជាក់ស្តែងព្រមទាំងឯកសារពាក់ព័ន្ធ និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តនានាដែលទាក់ទង និងការរៀបចំទីក្រុងឱ្យមានសណ្តាប់ធ្នាប់ និងសោភណ្ឌភាព។

៥. សារៈសំខាន់នៃការស្រាវជ្រាវ

ការសិក្សាស្រាវជ្រាវមួយនេះពិតជាបានចូលរួមចំណែកយ៉ាងសំខាន់ ជាពិសេសបាននូវពុទ្ធិដល់មិត្តនិស្សិត មិត្តអ្នកអាន អ្នកសិក្សាស្រាវជ្រាវ និងសាធារណៈជនទាំងអស់ ឱ្យបានយល់ដឹងកាន់តែស៊ីជម្រៅ អំពីការរៀបចំដែនការយុទ្ធសាស្ត្រក្នុងការរៀបចំទីក្រុងនៅកម្ពុជា ដើម្បីឱ្យដើរទាន់ និងប្រកួតប្រជែងជាមួយបណ្តាប្រទេសជិតខាង។

៦. វិធីសាស្ត្រស្រាវជ្រាវ

ការសិក្សាស្រាវជ្រាវលើប្រធានបទ គោលនយោបាយរៀបចំទីក្រុង គឺយើងខ្ញុំសិក្សាស្រាវជ្រាវស្វែងយល់ពីឯកសារពាក់ព័ន្ធនានា តាមស្ថាប័ន អង្គភាពនានា និងតាមរយៈបណ្តាញអ៊ិនធឺណេត នៅតាមបណ្ណាល័យផ្សេងៗ ជាពិសេសបណ្ណាល័យនៃសាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច ដោយក្នុងនោះយើងខ្ញុំបានប្រមូលផ្តុំឯកសារទាំងនោះបន្ទាប់មកសិក្សា ពួកយើងពិភាក្សា និងវិភាគព្រមទាំងស្វែងយល់បន្ថែមទៀតនាពេលខាងមុខក៏ដូចជាពេលអនាគត។

៧. រចនាសម្ព័ន្ធនៃការស្រាវជ្រាវ

ក្នុងរចនាសម្ព័ន្ធនៃការស្រាវជ្រាវ យើងខ្ញុំបានកំណត់បែងចែកសកម្មភាពតាមដំណាក់កាលនីមួយៗដូចតទៅ៖

- **ជំពូក១ សញ្ញាណនៃការរៀបចំទីក្រុង** ក្នុងជំពូកនេះយើងខ្ញុំនិយាយអំពីគោលបំណង និងចក្ខុវិស័យដែលបណ្តាលឱ្យមានការរៀបចំទីក្រុងនេះ និងលើកយកឯកសារលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តមួយចំនួនដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការរៀបចំទីក្រុងមានកន្លងមក។
- **ជំពូក២ គោលនយោបាយរៀបចំទីក្រុង និង ការអភិវឌ្ឍទីក្រុងបែតង** ក្នុងជំពូកនេះយើងខ្ញុំនិយាយអំពី ការរៀចំនូវសណ្តាប់ធ្នាប់សាធារណៈ និងការរៀបចំបណ្តាញប្រព័ន្ធធារាសាស្ត្រ ការទុកដាក់កាកសំណល់ និងវិស័យផ្សេងៗជាច្រើនទៀត ព្រមទាំងការរៀបចំនូវសោភណ្ឌភាពរបស់ទីក្រុងប្រកបដោយចីរភាព។

ជំពូក១
សញ្ញាណនៃការរៀបចំទីក្រុង

ជំពូក១
សញ្ញាណនៃការរៀបចំទីក្រុង

❖ **និយមន័យ** ពាក្យថាគោលនយោបាយ គឺជាផែនការសកម្មភាពទាំងឡាយ របស់រាជរដ្ឋាភិបាលធ្វើឡើង ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហា ទប់ស្កាត់បញ្ហា រក្សាសណ្តាប់ធ្នាប់សង្គម ពង្រឹងស្ថេរភាពនយោបាយ និងពង្រីកការអភិវឌ្ឍលើគ្រប់វិស័យ ដើម្បីដឹកនាំប្រទេសជាតិឱ្យត្រូវតាមបន្ទាត់នយោបាយ ដែលរដ្ឋាភិបាលបានសន្យាមុនពេលបោះឆ្នោត ជាពិសេសអោយត្រូវតាមច្បាប់សភាអនុម័ត និងស្មារតីរដ្ឋធម្មនុញ្ញ។

- **ប្លាតុង** (៤២៨-៣៤៧BC) បានឱ្យនិយមន័យនៃពាក្យថា នយោបាយនេះយ៉ាងដូច្នេះថា នយោបាយ គឺជាសិល្បៈដឹកនាំអប់រំគ្រប់គ្រងសង្គមមនុស្ស ដោយធ្វើឱ្យមនុស្សជឿជាក់ទៅលើ អ្វីមួយ។
- **អារីស្តូត** (៣៨៤-៣២២BC) បានឱ្យនិយមន័យនេះថា នយោបាយជាវិទ្យាសាស្ត្រដែលទាក់ទងដល់ភាពថ្កុំថ្កើងសម្បូរសប្បាយរបស់មនុស្ស និងបុរីទាំងមូល។
- **ហ្សង់បូដាំ** (Jean Bodin ១៥៣០-១៥៩៦) ជាទស្សនវិទូ និងជាអ្នកច្បាប់ជនជាតិបារាំងបានឱ្យនិយមន័យថានយោបាយ គឺជាការរៀបចំស្ថាប័ននានាក្នុងទំនាក់ទំនងជាមួយច្បាប់។
- **ម៉ុងតេសគីយើ** (Montesquieu ១៦៨៩-១៧៦៦) បាននិយមន័យនយោបាយយ៉ាងនេះថា នយោបាយគឺទាក់ទងទៅនឹងគ្រប់មុខងាររបស់រដ្ឋាភិបាលដែលមានទំនាក់ទំនងទៅនឹងច្បាប់ទាំងក្នុងអង្គនីតិបញ្ញត្តិ អង្គនីតិប្រតិបត្តិ និង អង្គការវិនិច្ឆ័យទោស។
- ចំណែកនៅក្នុងវចនានុក្រមសម្តេចព្រះសង្ឃរាជ **ជួន ណាត** បានពន្យល់ពាក្យនេះថា នយោបាយ (ន) (ន យ+ឧបាយ) មានន័យថាឧបាយក្នុងការណែនាំ,កលល្បិច ឬមេគំនិតដែលគេផ្តើមឡើង ដើម្បីដឹកនាំជនដទៃឱ្យប្រព្រឹត្តទៅរកទិសដៅយ៉ាងនេះ ឬយ៉ាងនោះ,កិច្ចការទាក់ទងនឹងការគ្រប់គ្រងរដ្ឋ។

សរុបមកពាក្យថា**គោលនយោបាយ** គឺផ្តោតទៅលើទំនាក់ទំនងរវាងរាស្ត្រ រាជរដ្ឋាភិបាល ច្បាប់ ការរីកចម្រើនរបស់សង្គម ស្ថេរភាពសង្គម ការចូលរួមរបស់ប្រជាជនក្នុងការកសាងជាតិ ជាមួយរាជរដ្ឋាភិបាល។

១.១ ទិដ្ឋភាពទូទៅនៃការរៀបចំទីក្រុង

ជាការពិតណាស់ការរៀបចំក្រុងមួយ ចាំបាច់ធ្វើឡើងដោយការយកចិត្តទុកដាក់ ដោយគិតគូរយ៉ាងហ្មត់ចត់សព្វគ្រប់ជ្រុងជ្រាយ ហើយការរៀបចំក្រុងនេះមិនមែនចៃដន្យទេ ពោលគឺមានកត្តាជាច្រើនជម្រុញអោយមានការរៀបចំក្រុងនេះឡើង។ ការរៀបចំទីក្រុងជាការធ្វើអោយប្រសើរឡើងនូវចំណុចខ្វះខាតមួយចំនួន ដែលកំពុងមានបញ្ហាកើតឡើងដោយប្រឈមជាមួយ បរិស្ថាន ប្រព័ន្ធធានាសាស្ត្រ ការគ្រប់គ្រងកាកសំណល់ ការចរាចរណ៍ ព្រមទាំង

បញ្ហាមួយចំនួនផ្សេងទៀត។ ការអភិវឌ្ឍ និងការគ្រប់គ្រងតំបន់ទីក្រុងរបស់ប្រទេសកម្ពុជា បានព្យាយាមរក្សាល្បឿនជាមួយនឹងអត្រាដ៏លឿននៃនគរូបនីយកម្ម។ ទាំងនេះរាប់បញ្ចូលទាំងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ឯកទេស នៅតាមទីក្រុង ដូចជាសេវាជួយសង្គ្រោះ និងពន្លត់អគ្គីភ័យ ការគ្រប់គ្រងកាកសំណល់ ការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ និងយានយន្ត ការអនុវត្តច្បាប់ ទឹកនិងប្រព័ន្ធលូ និងការធ្វើផែនការទីក្រុងជាដើម។ នៅឆ្នាំក្នុង២០១៣ ដង់ស៊ីតេប្រជាជនមានចំនួន ៨២នាក់ក្នុងមួយគីឡូម៉ែត្រការ៉េ ហើយប្រជាជននៅកម្ពុជាប្រមាណ ២១ ភាគរយ រស់នៅក្នុងតំបន់ទីក្រុង។ ចំនួននេះបានកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័ស ទោះជាយ៉ាងណា អត្រាប្រជាជនក្នុងទីក្រុងប្រចាំឆ្នាំ បានកើន ៣.៧ ភាគរយ ចន្លោះឆ្នាំ២០០៨ ដល់ឆ្នាំ២០១៣ បើធៀបនឹងអត្រា ១.៣ ភាគរយ ប្រចាំឆ្នាំសម្រាប់តំបន់ជនបទ។ ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី (ADB) ធ្វើការប៉ាន់ប្រមាណថា៣០ភាគរយ នៃប្រជាជនកម្ពុជា១៨.៧ លាននាក់នឹងរស់នៅតាមទីប្រជុំជន និងទីក្រុងនៅក្នុងឆ្នាំ២០២០។ តំបន់ទីប្រជុំជនធំៗនៅកម្ពុជា មានដូចជា រាជធានីភ្នំពេញ ខេត្តបាត់ដំបង ខេត្តសៀមរាប ខេត្តព្រះសីហនុ ខេត្តព្រៃវែង និងខេត្តកំពង់ចាម។ នៅក្នុងឆ្នាំ២០១៣ ចំនួនប្រជាជននៅរាជធានីភ្នំពេញ (មិនរាប់បញ្ចូលខេត្តកណ្តាល) មានដង់ស៊ីតេប្រជាជនខ្ពស់ជាងគេបំផុត ដែលមានចំនួន ២៤៦៨ នាក់ក្នុងមួយគីឡូម៉ែត្រការ៉េ ខេត្តដែលមានដង់ស៊ីតេប្រជាជនខ្ពស់បន្ទាប់ មានខេត្តកណ្តាល (៣៤៣ នាក់ក្នុងមួយគីឡូម៉ែត្រការ៉េ) និងខេត្តតាកែវ (២៥៩ នាក់ក្នុងមួយគីឡូម៉ែត្រការ៉េ)។ ជាទូទៅកំណើនយ៉ាងលឿននៃប្រជាជនក្នុងទីប្រជុំជននៅទូទាំងប្រទេសបានបង្កើតឱ្យមានបញ្ហាប្រឈមមួយចំនួនដូចជា កង្វះហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនិងសេវានៅទីប្រជុំជន ការកកស្ទះចរាចរណ៍និងកង្វះកន្លែងចតយានយន្ត កំណើនទឹកលិចនៅទីប្រជុំជន ការថយចុះកន្លែងសាធារណៈ ផលប៉ះពាល់បរិស្ថានអវិជ្ជមាន និងកង្វះនគរូបនីយកម្ម និងការធ្វើផែនការបញ្ចូលគ្នា។ កំណើននេះបង្ហាញពីបញ្ហាប្រឈមជាច្រើនផ្នែកនៃការគ្រប់គ្រង និងការអភិវឌ្ឍ រាប់ពីការផ្គត់ផ្គង់ទឹកស្អាត រហូតដល់ការដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ។ ឧទាហរណ៍ ខណៈពេលដែល នៅក្នុងឆ្នាំ២០១២ ទឹកម៉ាស៊ីន អាចផ្គត់ផ្គង់ដល់អ្នករស់នៅទីក្រុងភ្នំពេញបាន ៨៥ភាគរយ ប៉ុន្តែការផ្គត់ផ្គង់ទឹកនៅទីប្រជុំជនក្រៅពីរាជធានីមានត្រឹមតែ ៥០ភាគរយប៉ុណ្ណោះ។ គិតត្រឹមឆ្នាំ២០១៤ ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី (ADB) បានយល់ព្រមផ្តល់ ១៦៩.២១ លានដុល្លារអាមេរិក សម្រាប់គម្រោងចំនួន២១ ស្តីពីទឹកនិងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងសេវាទីប្រជុំជនផ្សេងទៀតនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា។ កាលពីខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១៥ នៅទីស្តីការគណៈរដ្ឋមន្ត្រីបានអនុម័តផែនការមេថ្មីមួយសម្រាប់គ្រប់គ្រងការអភិវឌ្ឍទីប្រជុំជន នៅក្នុងរាជធានីក្នុងរយៈពេលពីរទសវត្សរ៍(២០ឆ្នាំ)ខាងមុខ។ ផែនការមេស្តីពីការប្រើប្រាស់ដីនៃសាលារាជធានីភ្នំពេញឆ្នាំ២០៣៥ នឹងបង្កើតតំបន់សម្រាប់ឧស្សាហកម្ម និងពាណិជ្ជកម្ម និងតំបន់សម្រាប់លំនៅឋាន និងការអភិរក្ស។ អភិបាលរាជធានីភ្នំពេញ ឯកឧត្តមប៉ា សុជាតិវង្ស ត្រូវបានស្រង់សម្តីថាផែនការនេះ មានគោលបំណងអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធធំៗ រួមទាំងផ្លូវថ្នល់ ប្រព័ន្ធលូ ប្រព័ន្ធទឹកស្អាត បឹង

កំពង់ផៃ ព្រលានយន្តហោះ សួនច្បារ និងទីធ្លាបៃតង គោលនយោបាយលំនៅដ្ឋាន និងការអភិរក្សរបស់បេតិកភណ្ឌ ក្នុងរាជធានី។[1] ដើម្បីសម្រួលឲ្យការរស់នៅរបស់ប្រជាពលរដ្ឋនៅក្នុងក្រុងឱ្យមានសណ្តាប់ធ្នាប់ សន្តិសុខសុវត្ថិភាព បូករួមជាមួយសោភណ្ឌភាពស្រស់បំព្រងរបស់ទីក្រុងដែលជាទីចាប់អារម្មណ៍របស់ភ្ញៀវទេសចរណ៍ជាតិ និងអន្តរជាតិ មកទស្សនាកម្សាន្ត។ លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យផ្សេងទៀតអាចរួមបញ្ចូលចំនួនប្រជាជន ទីធ្លាទំនេរ ដង់ស៊ីតេប្រជាជន និងចរន្តសេដ្ឋកិច្ច។

១.១.២. ការវិវត្តន៍នៃការរៀបចំទីក្រុងឆ្នាំ១៩៩៣-បច្ចុប្បន្ន

ជាការពិតណាស់ ការវិវត្តន៍នៃការរីកចម្រើនរបស់ប្រទេសនីមួយៗ ដែលតែងរីកចម្រើនទៅមុខបន្តបន្ទាប់ឥតឈប់ឈរ រីឯចំនួនប្រជាជនក៏ដូចជាប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងតម្រូវការរស់នៅប្រចាំថ្ងៃក៏ចេះតែកាន់ឡើងបន្ថែមទៀត។ ជាក់ស្តែងនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា ការវិវត្តន៍នៃការរៀបចំទីក្រុងមានការផ្លាស់ប្តូរមុខមាត់ គួរជាទីចាប់អារម្មណ៍ចាប់តាំងពីឆ្នាំ១៩៩៣ដល់បច្ចុប្បន្ន។ ក្នុងនោះយើងកក់សម្គាល់ទៅលើការរៀបចំទីក្រុងនូវចំណុចមួយចំនួនដូចជា ការរៀបចំផ្លូវទូគមនាគមន៍ ប្រព័ន្ធធារាសាស្ត្រ ការគ្រប់គ្រងកាកសំណល់ មានការផ្លាស់ប្តូរគួរឱ្យកក់សម្គាល់ពីមួយឆ្នាំទៅមួយឆ្នាំ។ មកដល់បច្ចុប្បន្នវិស័យទាំងនេះ កំពុងជួយសម្រួលដល់ការរស់នៅរបស់ប្រជាជននៅទីក្រុងរឹតតែប្រសើរឡើងដែលបានជួយសម្រួលដល់ការដឹកជញ្ជូន ដោយមានផ្លូវដឹកជញ្ជូនយ៉ាងងាយស្រួលទាំងផ្លូវទឹក ផ្លូវគោក និងផ្លូវអាកាស ជាមួយគ្នានេះដែលប្រព័ន្ធធារាសាស្ត្រក៏សម្រួលដល់ការបង្ហូរនូវប្រព័ន្ធទឹកកង្វក់ ការទុកដាក់និងគ្រប់គ្រងកាកសំណល់ព្រមទាំងសំរាមដោយមានប្រសិទ្ធភាព។

១.១.៣ ចក្ខុវិស័យ

ចក្ខុវិស័យក្នុងការបង្កើតនូវគោលនយោបាយនេះ គឺចង់ឃើញប្រទេសកម្ពុជា មានការវិវត្តន៍លើវិស័យការគ្រប់គ្រងទូរគមនាគមន៍កម្ពុជារីកចម្រើនដោយឈរលើគោលការណ៍ ទីក្រុងស្អាត សណ្តាប់ធ្នាប់ល្អ និងសោភណ្ឌភាពនាពេលខាងមុខ ដែលអាចឈានដល់ការប្រកួតប្រជែង ជាមួយបណ្តាប្រទេសនៅក្នុងតំបន់ដែលនឹងមានការបកស្រាយនៅលើប្រធានបទនេះគោលនយោបាយរៀបចំទីក្រុង។ ចំពោះវិស័យដែលយើងបានធ្វើការចងក្រងនោះរួម៖

១.១.៣.១.វិស័យចំណតយានយន្ត

ចង់ឃើញកម្ពុជាក្រោមការដឹកនាំរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលដែលក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន មានតួនាទីក្នុងការចាត់ចែង គោលនយោបាយស្តីពីការគ្រប់គ្រងចំណតយានយន្តនៅកម្ពុជា ចាប់ផ្តើមដោយស្ថាប័នរដ្ឋ និង

[1] ការអភិវឌ្ឍ និងការគ្រប់គ្រងទីក្រុង | Open Development Cambodia (ODC)

ឯកជនត្រូវចូលរួមបង្កើតចំណតយានយន្តនៅតាម រោងចក្រ សហគ្រាស ភោជនីយដ្ឋាន រមណីយដ្ឋាននឹងបណ្តាអាជីវកម្មផ្សេងៗ ទៀតដែលពាក់ព័ន្ធនៅតាមដងផ្លូវ ត្រូវចេះរៀបចំអោយមានសណ្តាប់ធ្នាប់ល្អ ដូចប្រទេសអភិវឌ្ឍន៍។

១.១.៣.២. ការគ្រប់គ្រងចិញ្ចើមថ្នល់

ចក្ខុវិស័យ និងទស្សនៈវិស័យរបស់កម្ពុជាលើការគ្រប់គ្រងចញ្ចើមថ្នល់គឺ ដោយសារកម្ពុជាកំពុងមើលឃើញសក្តានុពល នៃវិស័យពីរធំៗនោះគឺ វិស័យទេសចរណ៍ និងការដឹកជញ្ជូន មិនតែប៉ុណ្ណោះលើសពីនេះទៅទៀត គឺដើម្បីបង្កើនសម្រស់ និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដល់ប្រទេសជាតិ ដោយកើតចេញពីការគ្រប់គ្រងលើចញ្ចើមផ្លូវទូទាំងប្រទេស មិនឱ្យមានការរំលោភបំពានពីសំណាក់ម្ចាស់អចលនទ្រព្យដែលមានអចលនទ្រព្យជាប់ផ្លូវថ្នល់។

១.១.៣.៣. ចំពោះវិស័យទេសចរណ៍

ជាវិស័យមួយជាចំណូលរបស់ប្រទេសកម្ពុជា ដែលរាជរដ្ឋាភិបាលអោយឈ្មោះថា ឧស្សាហកម្មគ្មានផ្សែងរបស់កម្ពុជា ហើយក៏បានចាត់ទុកជាមាសបៃតងផងដែរ។ វិស័យនេះចូលរួមជួយអភិវឌ្ឍន៍ សេដ្ឋកិច្ចសង្គមជាតិ តាមរយៈការបង្កើតប្រាក់ចំណូលជូនជាតិ បង្កើតការងារជំរុញការវិនិយោគ និងការចូលរួមកាត់បន្ថយភាពក្រីក្ររបស់ប្រជាពលរដ្ឋនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា។ ហើយយោងតាមតួលេខពីក្រសួងទេសចរណ៍ បានបង្ហាញថាកម្ពុជាទទួលបានចំណូលពីវិស័យទេសចរណ៍ប្រមាណ ៣ពាន់លានដុល្លាក្នុងឆ្នាំ២០១៦ ដែលទទួលបានភ្ញៀវប្រមាន៥លាននាក់ ហើយបានបង្កើតការងារជូនប្រជាជនប្រមាណ ៦២ម៉ឺននាក់ព្រមទាំងការងារប្រយោលប្រមាណរាប់សែននាក់ផងដែរ

១.២ គោលដៅ និងគោលបំណងនៃបង្កើតគោលនយោបាយរៀបចំទីក្រុង

គោលដៅ និងគោលបំណងនៅក្នុងគោលនយោបាយរៀបចំទីក្រុងគឺ ក្នុងគោលបំណងរៀបចំទីក្រុងឱ្យមានទូវភាពប្រសើរឡើងវិញ កត្តាមួយចំនួនធំមានដូចជា ការគ្រប់គ្រងកាកសំណល់ ការគ្រប់គ្រងចិញ្ចើមផ្លូវ ការគ្រប់គ្រងចំណត ការគ្រប់គ្រងការដឹកជញ្ជូន ប្រព័ន្ធធារាសាស្ត្រ ការរៀបចំដែនដី សោភណ្ឌភាពទីក្រុង ។ល។ ដែលបច្ចុប្បន្នកំពុងតែមានតម្រូវការជាខ្លាំង ដើម្បីស្តារឡើងវិញនូវប្រព័ន្ធទូរគមនាគមន៍កម្ពុជា ឱ្យមានការប្រកួតប្រជែងជាមួយប្រទេសក្នុងតំបន់ ក៏ដូចជាពិភពលោក ទៅលើការរៀបចំទីក្រុងដែលពោរពេញឱ្យមានសណ្តាប់ធ្នាប់ និងសុវត្ថិភាពនិងភាពស្រស់បំព្រងនៅក្នុងទីក្រុង។ ឱ្យមានការប្រសើរឡើង ដើម្បីបំពេញតម្រូវការប្រចាំថ្ងៃរបស់ប្រជាជននៅក្នុងទីក្រុងបាន ឱ្យមានភាពងាយស្រួល ក្នុងការងារប្រកបរបរចិញ្ចឹមជីវិតប្រចាំថ្ងៃ ព្រមទាំងការីកចម្រើននូវ សេដ្ឋកិច្ចជាតិ និងចូលរួមចំណែកជាគំនិតយោបល់ក្នុងការចូលរួមដោះស្រាយនូវរាល់បញ្ហា ដែលកំពុងតែកើតមាននៅក្នុងប្រទេសជាមួយរាជរដ្ឋាភិបាលបច្ចុប្បន្ន។

១.២.១. ការធ្វើអន្តោប្រវេសន៍មកទីក្រុង

កំណើនប្រជាជននៅទីក្រុងបច្ចុប្បន្នកំពុងមានការកើនឡើង គួរឱ្យកត់សម្គាល់ ដែលកើនឡើងក្នុងរយៈពេលដប់ឆ្នាំចុងក្រោយនេះ ជាពិសេសគេផ្តោតទៅលើការស្វែងរកការងារនៅទីក្រុង ក៏ដូចជាការមកសិក្សារៀនសូត្រ និងការមកបំពេញការងារក្នុងមួយឆ្នាំៗ។ ដូច្នេះទើបតម្រូវឱ្យមានការរៀបចំទីក្រុងភ្នំពេញ ឱ្យមានភាពល្អប្រសើរ កំណើនប្រជាជននៅទីក្រុងមានការកើនឡើង ពីមួយឆ្នាំទៅមួយឆ្នាំ ហើយអត្រាកំណើននេះអាចមកពីការចំណាកស្រុកនៃប្រជាពលរដ្ឋដែលនៅទីក្រុងដើម្បីស្វែងរកការងារ។ ព្រោះទីក្រុងភ្នំពេញជាមជ្ឈមណ្ឌលផ្នែកពាណិជ្ជកម្មដ៏សម្បូរបែបដែលអាចផ្តល់ការងារដល់ពួកគេ មួយផ្នែកផងដែរ។ ដោយអត្រាកើនឡើងនៃចំនួនប្រជាជននេះហើយជាដើមចមដែលបណ្តាលឱ្យមានការកកស្ទះចរាចរណ៍ នៅក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញស្ទើរាល់ថ្ងៃ។ ជាមួយគ្នានេះដែលបញ្ហាកកស្ទះជាបញ្ហាធំសម្រាប់រាជរដ្ឋាភិបាលផងដែរ ដែលរាជរដ្ឋាភិបាលបានលើកឡើងថាទីក្រុងភ្នំពេញកកស្ទះមានបីប្រភេទគឺ ស្ទះចរាចរណ៍ ស្ទះប្រព័ន្ធលូ និងស្ទះសំរាម។ ម្យ៉ាងវិញទៀត បញ្ហាទឹកស្អាត បញ្ហាអគ្គិសនី និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសុទ្ធតែមានការខ្វះខាតដោយសារទីក្រុងកាន់តែមានការពង្រីក ហើយកត្តាមកពីមនុស្សកើនឡើងលំដាប់។ ចំណុចនេះទាមទារឱ្យយើងពង្រីកបន្ថែមដើម្បីធ្វើឱ្យប្រសើរឡើង។ ជាក់ស្តែងអាជ្ញាធររាជធានីភ្នំពេញបានដាក់លូធំៗក្នុងដីប្រវែង២០០គីឡូម៉ែត្រ រួចរាល់អាចដោះស្រាយបញ្ហាទឹកលិចបានមួយកម្រិត ហើយក្រុងក៏បានពង្រីកផ្លូវបេតុងនៅតាមតំបន់ជាយក្រុង។[2]

១.២.២. ការកើនឡើងយានយន្ត

គិតត្រឹមខែកក្កដាឆ្នាំ២០១៨នេះ ចំនួនយានយន្តនៅរាជធានីភ្នំពេញមានការកើនឡើងរហូតដល់ជាង ២លាន ១៩ម៉ឺនគ្រឿង ដោយសារតែកំណើនសេដ្ឋកិច្ចគ្រួសារ របស់ប្រជាពលរដ្ឋ មានភាពប្រសើរឡើង ហើយរាជរដ្ឋាភិបាលអាចរក្សាបាននូវកំណើនសេដ្ឋកិច្ចថេរមួយក្នុងរង្វង់៧% ជាប់គ្នាជាច្រើនឆ្នាំ។ មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនរាជធានីភ្នំពេញ នៅព្រឹកថ្ងៃទី១១ ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០១៨ បានប្រាប់ឱ្យដឹងថា រហូតដល់ខែកក្កដានេះចំនួនរថយន្តគ្រប់ប្រភេទមានចំនួន៤៨ម៉ឺនគ្រឿង ម៉ូតូមានចំនួន១លាន៧០ម៉ឺនគ្រឿង និងរឺម៉កកង់បី មានចំនួន១ម៉ឺន១ពាន់គ្រឿងដែលបានចុះបញ្ជី។ លោកប្រធានមន្ទីររូបនេះធ្លាប់បានបញ្ជាក់ថា កាលពីចុងឆ្នាំ២០១៦ ចំនួនរថយន្តមានតែ ៤០ម៉ឺនគ្រឿង និងម៉ូតូមានចំនួន១លាន៤០ម៉ឺនគ្រឿង ចំណែកចំនួនកង់បីក្នុងឆ្នាំ២០១៦ មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនមិនបានបញ្ជាក់ពីតួលេខនោះទេ។ ចំពោះចំនួនយានយន្តខាងលើនេះ គឺបានចុះបញ្ជីរួចរាល់ហើយ លើកលែងតែរឺម៉កកង់បី

[2] ប្រភព៖ Business-Cambodia ដកស្រង់សម្តី ឯកឧត្តម ប៉ាង សុជាតិវង្ស (អភិបាលរាជធានីភ្នំពេញ) ស្តីអំពីកំណើនប្រជាជនក្នុងឆ្នាំ ២០១៦

មានចំនួនប្រមាណជាង១០%ប៉ុណ្ណោះ ដែលមិនទាន់បានចុះបញ្ជីការត្រឹមត្រូវ។ ទាក់ទិននិងចំនួនយានយន្តនេះ បើតាមរបាយការណ៍របស់ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ចេញផ្សាយកាលពីថ្មីៗកន្លងទៅនេះបានបង្ហាញថា ចំនួនយានយន្តនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជាបានកើនឡើងគួរឱ្យកត់សម្គាល់ក្នុងប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយនេះគឺបន្ទាប់ពីកំណើនសេដ្ឋកិច្ចរបស់ប្រទេសបានរីកលូតលាស់ ប្រមាណ៧%ក្នុងមួយឆ្នាំ នារយៈពេលជាង១ទសវត្សរ៍កន្លងមកនេះដែល បច្ចុប្បន្នរថយន្តនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា មានចំនួនជិត១លានគ្រឿង និងម៉ូតូប្រមាណជាង ៦លានគ្រឿង។ ក្រៅពីនេះ នៅកត្តាជាច្រើនទៀតដែលនាំឱ្យមានការកកស្ទះចរាចរណ៍ក្នុងរាជធានីដូចជាអ្នកបើកបរមិនសូវគោរពច្បាប់ចរាចរណ៍ ប្រជាពលរដ្ឋមួយចំនួនរំលោភយកផ្លូវ និងចិញ្ចើមផ្លូវធ្វើអាជីវកម្មធ្វើជាចំណតផ្ទាល់ខ្លួន។ ប៉ុន្តែវានឹងបណ្តាលឱ្យមានការកកស្ទះនៅតាមដងផ្លូវក្នុងទីក្រុង និងទីប្រជុំជន កើនឡើងខណៈពេលដែលការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់មិនទាន់ឆ្លើយតបតាមតម្រូវការ ក៏ដូចជាកង្វះចំណតយានយន្ត កង្វះការគ្រប់គ្រងចំណីផ្លូវ និងកង្វះការបំពាក់បរិក្ខាសុវត្ថិភាពផ្លូវជាដើម។ហេតុដូច្នេះហើយតម្រូវអោយមានការរៀបចំនូវគោលនយោបាយ ស្តីពីចំណតចិញ្ចើមថ្នល់ឱ្យបានត្រឹមត្រូវ ដើម្បីធានាដល់ការធ្វើដំណើរថ្មើរជើង ក៏ដូចជាធានាឱ្យមានសណ្តាប់ធ្នាប់ កាត់បន្ថយការកកស្ទះ និងមានហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធត្រឹមត្រូវ។[3]

១.២.៣. បញ្ហាប្រឈម និងគោលបំណងនៃការទុកជាក់ភាគសំណល់

១.២.៣.១. បញ្ហាប្រឈម

ការដោះស្រាយបញ្ហាសំរាមនៅទីក្រុងភ្នំពេញ គឺជាដំណើរការដ៏វែងឆ្ងាយមួយដែលត្រូវស៊ីសង្វាក់គ្នា ហើយត្រូវតែមានការចូលរួមពីគ្រប់មជ្ឈដ្ឋាន។ ហើយមជ្ឈដ្ឋានដែលសំខាន់ជាងគេ និងមានវិសាលភាពទូលំទូលាយជាងគេគឺប្រជាពលរដ្ឋម្នាក់ៗតែម្តង។ ប្រជាពលរដ្ឋដែលចង់ឃើញទីក្រុងភ្នំពេញមានបរិស្ថានស្អាត ត្រូវចាប់ផ្តើមចាត់ចែងសំរាមខ្លួនឯងដោយការទុកដាក់សំរាមប្រភេទផ្សេងៗឱ្យដាច់ពីគ្នានិងមានរបៀបរៀបរយ។ ចំណែកអាជ្ញាធរត្រូវ ពង្រឹងនិងពង្រីកសមត្ថភាពប្រមូលសំរាមរបស់ខ្លួនឱ្យបានល្អ និងជាពិសេសត្រូវចាត់ចែងដោះស្រាយបញ្ហា ទីលានចាក់សំរាម ឱ្យបានលឿនរហ័សមុនពេលទីលានចាក់សំរាមសព្វថ្ងៃពេញហូរហៀរលែងទទួលសំរាមទៀតបាន។

១.២.៣.២.គោលបំណង

ដោយបច្ចុប្បន្នបញ្ហាសំរាមនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជាជារឿងដែលកំពុងចោទឡើងនូវឡើយ ក្នុងនោះការទុកសំរាមនៅទីក្រុងក្នុងប្រទេសកម្ពុជាពុំទាន់មានការទុកដាក់នឹងកំណត់ប្រភេទសំរាមបានល្អនៅឡើយ ដូច្នេះការបង្កើត និងពន្យល់អំពីការចាត់ចែងនឹងទុកដាក់សំរាមសម្រាប់ប្រជាពលរដ្ឋតាមផ្ទះ ក៏ដូចជាតាមបណ្តាលហាងអាជីវកម្មផ្សេង

[3] សេចក្តីប្រកាសស្តីពីកំណើនយានយន្តក្នុងឆ្នាំ២០១៨ (ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន)

ដើម្បីកាត់បន្ថយការបំពុលដោយក្លិន ដែលបណ្តាលមកពីការទុកដាក់សំរាម មិនបានត្រឹមត្រូវតាមប្រភេទកាកសំណល់នៃសំរាម។

- ពង្រីកសេវាប្រមូលសំរាម និងគ្រប់គ្រងកាកសំណល់រឹងប្រកបដោយគុណភាព (ចំនួនខណ្ឌដែលត្រូវបានគ្របដណ្តប់)
- កាត់បន្ថយកាកសំណល់សរីរាង្គដែលយកទៅចោលកន្លែងចាក់សំរាម ឬកន្លែងដុតសំរាម(ភាគរយនៃកាកសំណល់សរីរាង្គសរុប)
- ញែកសំណល់រឹង ដើម្បីធ្វើការកែច្នៃឡើងវិញនៅតាមផ្ទះប្រជាពលរដ្ឋ តាមផ្សារ និងតាមសហគ្រាសពាណិជ្ជកម្ម (ភាគរយនៃសំណល់រឹងដែលបានញែកធៀប និងភាគរយសរុប)
- អនុវត្តន៏នៅគោលការណ៍ ៤រួមមាន៖ កាត់បន្ថយ ប្រើប្រាស់ឡើងវិញ ជួសជុល កែច្នៃឡើងវិញ។[4]

១.២.៤. គោលចំណងនៅក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូន

កាត់បន្ថយការបំភាយឧស្ម័នផ្ទះកញ្ចក់នៅក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូន ភាគរយនៃការកាត់បន្ថយលើទិន្នន័យមូលដ្ឋានបច្ចុប្បន្នប្រព័ន្ធមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុង ត្រូវបានបង្កើតឡើងដោយគ្របដណ្តប់លើច្រកដឹកជញ្ជូនសំខាន់ៗ នៅក្នុងទីក្រុង (ភាគរយនៃច្រកសរុប) កាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ (ភាគរយនៃការកាត់បន្ថយធៀបនឹងទិន្នន័យមូលដ្ឋានប្រចាំឆ្នាំបច្ចុប្បន្ន) កាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរណ៍តាមដងផ្លូវ (កំណើនល្បឿនយានយន្តជាមធ្យមធៀបនឹងទិន្នន័យមូលដ្ឋានបច្ចុប្បន្ន) គោលបំណងនៅក្នុងវិស័យ បរិស្ថាន និងសំណង់ (សំណង់អគារ) អនុម័តបទដ្ឋានសាងសង់បៃតងសម្រាប់អគារដែលត្រូវសាងសង់ចាប់ពី ឆ្នាំ២០២០ តទៅ (ចំនួនគម្រោងសាងសង់បៃតងធៀបនឹងចំនួនលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ដែលត្រូវបានស្នើសុំ) កាត់បន្ថយការប្រើប្រាស់ថាមពលនៅក្នុងអគារបច្ចុប្បន្ន (ភាគរយនៃការកាត់បន្ថយធៀបនឹងទិន្នន័យមូលដ្ឋានបច្ចុប្បន្ន) លំនៅដ្ឋានសម្រាប់គ្រួសារមានចំណូលទាបត្រូវបានបង្កើតឡើង ឬបំពាក់បរិក្ខារឡើងវិញដើម្បីឱ្យធន់ងគ្រោះធម្មជាតិ (ចំនួនលំនៅដ្ឋានដែលត្រូវបានធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងធន់នឹងគ្រោះធម្មជាតិ ធៀបនឹងបរិមាណលំនៅដ្ឋាននៅទីក្រុងសរុប)។[5]

[4] ផែនការអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុងនិរន្តរភាពសម្រាប់រាជធានីភ្នំពេញ ឆ្នាំ២០១៨-២០៣០(របស់ក្រសួងបរិស្ថាន)

[5] ផែនការអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុងនិរន្តរភាពសម្រាប់រាជធានីភ្នំពេញ ឆ្នាំ២០១៨-២០៣០(របស់ក្រសួងបរិស្ថាន)

១.២.៥. បញ្ហាប្រឈមនិងគោលចំណាចចំពោះសម្ភាឆហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ

១.២.៥.១. បញ្ហាប្រឈម

កំណើនសេដ្ឋកិច្ចក្នុងកម្រិតខ្ពស់ ដោយពុំមានការអភិវឌ្ឍ និងការពង្រីកទីក្រុងឡើយ។ របាយការណ៍នេះបង្ហាញថាប្រទេសកម្ពុជាកំពុងស្ថិតនៅក្នុងដំណាក់កាលដំបូងនៃការអភិវឌ្ឍ និងការពង្រីកទីក្រុងដោយមានប្រជាជន ២១ ភាគរយ ក្នុងចំណោមប្រជាជនទាំងអស់ កំពុងរស់នៅតាមទីក្រុង។ ត្រឹមឆ្នាំ ២០៥០ គេរំពឹងថា ៣៦ ភាគរយនៃប្រជាជនទាំងអស់ នឹងរស់នៅក្នុងតំបន់ក្រុង។ ការអភិវឌ្ឍ និងការពង្រីកទីក្រុងរបស់ប្រទេសកម្ពុជាកើតឡើងក្នុងអត្រាទាបជាងអ្វីដែលគេរំពឹងទុក សម្រាប់កំណើនផលិតផលសរុបក្នុងស្រុក របស់ប្រទេសនេះ បង្ហាញថាល្បឿន និងវិសាលភាពនៃការអភិវឌ្ឍ និងការពង្រីកទីក្រុង ទំនងជាបន្តមានការកើនឡើង។ ប្រទេសដែលមានផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប (ផ.ស.ស.) សម្រាប់ប្រជាជនម្នាក់ ដូចជាប្រទេសបង់ក្លាដេស ឬគីហ្សីស្ថានជាដើម។ មានកំណើនអត្រានគរូបនីយកម្មជិត ៣៥%។ ទីក្រុងភ្នំពេញបានសម្រេចនូវកំណើនគួរឱ្យកត់សម្គាល់ ក្នុងរយៈពេល១០ឆ្នាំចុងក្រោយនេះហើយបច្ចុប្បន្ននេះ មានប្រជាជនជិត ២លាននាក់កំពុងរស់នៅក្នុងទីក្រុង។ ដោយហេតុថានេះគឺជាទីក្រុងធំជាងគេហើយជារាជធានី និងមានការអភិវឌ្ឍយ៉ាងឆាប់រហ័សជាងគេក្នុងប្រទេស ហើយក៏ជាច្រកផ្លូវទំនាក់ទំនងជាមួយនឹងសេដ្ឋកិច្ចរបស់បណ្តាប្រទេសជិតខាងផងដែរ។ ទីក្រុងនេះមានភាពប្រឈមជាច្រើនក្នុងការផ្តល់សេវាជាមូលដ្ឋានពាក់ព័ន្ធនឹងប្រព័ន្ធលូ ការសំអាតទឹកស្អុយ ការដឹកជញ្ជូនជាសាធារណៈ និងសំណល់រឹង។ ដើម្បីបង្កលក្ខណៈឱ្យមានការរៀបចំផែនការ និងគ្រប់គ្រងកំណើនក្នុងទីក្រុងឱ្យបានទាន់ពេលវេលា ដើម្បីកុំឱ្យទីក្រុងភ្នំពេញ និងទីក្រុងផ្សេងទៀតត្រូវជាប់គាំងក្នុងកន្លងនៃកំណើនដែលពុំមាននិរន្តរភាព។[6]

១.២.៥.២. គោលចំណាចចំពោះសម្ភាឆហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ

- ការអនុវត្តនូវផែនការមេរាជធានីភ្នំពេញស្តីពីការប្រើប្រាស់ដីធ្លី នៅឆ្នាំ២០៣៥ ស្របតាមទិសដៅដែលបានគ្រោងទុក (ភាគរយដែលបានអនុវត្តន៍ស្របទៅតាមផែនការមេ)
- រៀបចំទីលម្អិតស្តីពីការប្រើប្រាស់ដីធ្លី និងបែបចែកតំបនើប្រើប្រាស់ដីធ្លី (ភាគរយនៃវិសាលភាពទីក្រុងដែលបានកំណត់ក្នុងផែនទីលម្អិត)
- ធ្វើអោយមាននិរន្តរភាព នៃការអនុវត្តគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុងរណបទាំងប្រាំពីរដែលបានគ្រោងទុកបញ្ចប់នៅឆ្នាំ២០៣០ (គម្រោងនីមួយៗមានប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងសំណល់រឹង និងរាវ និងការអនុវត្តស្របតាមបទដ្ឋានសំណង់បៃតង)

[6] ការអភិវឌ្ឍទីក្រុងភ្នំពេញរបស់ (World Bank ឆ្នាំ២០១៧)

- បង្កើតប្រព្រឹត្តកម្មសំណល់រាវតូចៗតាមតំបន់ ដែលនិងបង្កើតឡើងនៅក្នុងតំបន់ទីក្រុង (លានម៉ែត្រគូប /គិតជាភាគរយនៃបរិមាណសរុប)
- គ្រួសារដែលនៅតំបន់ជុំវិញទីក្រុងប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធអនាម័យដែលមានការកែលំអរ និងមានសុវត្ថិភាព ដែលការពារកាលរាលដាលនៃការបំពុលទឹកនៅក្នុងករណីមានភ្លៀង និងមានទឹកជន់លិចខ្លាំង។[7]

១.៣ លិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្ត

លិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តដែលចេញជាធរមាននៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាមាន៖

១.៣.១ ច្បាប់ស្តីពីសំណង់ឆ្នាំ២០១៩

មាត្រា៦៖ រាល់ការងារសាងសង់ត្រូវគោរពតាមគោលការណ៍៖

- ការពារផលប្រយោជន៍សាធារណៈ និងសិទ្ធបុគ្គល
- ប្រសិទ្ធភាព ចីរភាព និងបរិយាបន្ន
- រៀបចំដែនដីនគរូបនីយកម្ម
- អភិវឌ្ឍន៍បៃតង ការពារធនធានធម្មជាតិ និងបរិស្ថាន
- រក្សានិងលើកកម្ពស់អត្តសញ្ញាណជាតិ។[8]

១.៣.២. ច្បាប់ស្តីពីកិច្ចការពារបេតិកភណ្ឌវប្បធម៌ ១៩៩៦

ការរៀបចំក្រុងមានការផ្តោតសំខាន់ទៅលើបេតិកភណ្ឌជាតិមួយចំនួនដូចជា៖

- សោភណ្ឌភាពល្អ
- សណ្តាប់ធ្នាប់សាធារណៈ
- ធានាដល់ការការពារបរិស្ថាន
- ធនធានធម្មជាតិ
- បេតិកភណ្ឌវប្បធម៌
- កិច្ចអភិវឌ្ឍន៍ សេដ្ឋកិច្ច សង្គម។[9]

[7] ផែនការអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុងនិរន្តរភាពសម្រាប់រាជធានីភ្នំពេញ ឆ្នាំ២០១៨-២០៣០(របស់ក្រសួងបរិស្ថាន)

[8] ច្បាប់ស្តី សំណង់(មាត្រា៦) ឆ្នាំ២០១៩

[9] ច្បាប់ស្តីពីកិច្ចការពារបេតិកភណ្ឌវប្បធម៌ ១៩៩៦

១.៣.៣. ច្បាប់ស្តី បរិស្ថាន ១៩៩៦

នៅក្នុងច្បាប់នេះបានបញ្ជាក់នៅការការពារបរិស្ថានដូចខាងក្រោម៖

- ចាំបាច់ត្រូវគិតគូដល់កិច្ចការពារបរិស្ថាន ដូចជាការបំពុលខ្យល់ បំពុលទឹក កាកសំណល់ផ្សេងៗ ការពុលបរិយាកាស ការរំខានដោយសំឡេង។ល។
- គោលដៅលើកកម្ពស់នូវសុខភាពប្រជាជន និងធានានូវកិច្ចវិវឌ្ឍន៍ ការប្រើប្រាស់ដីធ្លី ធនធានធម្មជាតិ ប្រកបដោយនិរន្តរភាព និងលើកកម្ពស់អោយមានសោភណ្ឌភាព ខេត្ត/ក្រុង ដែលជាទីក្រុងស្អាត និងមានអនាម័យល្អ។
- រៀបចំទឹកដីនគរូបីយកម្ម និងសំណង់ ក៏ត្រូវយកចិត្តទុកដាក់ផងដែរដល់តំបន់ណាដែលជាតំបន់ការពារ តំបន់អភិរក្ស ដែលមិនត្រូវបានអនុញ្ញាតឱ្យមានការសាងសង់ ឬបំផ្លិចបំផ្លាញណាមួយនៅក្នុងតំបន់នោះ។[10]

[10] ច្បាប់ស្តីពីបរិស្ថាន

ជំពូក ២

គោលនយោបាយរៀបចំទីក្រុង និង ការអភិវឌ្ឍទីក្រុងបែតង

ជំពូក ២
គោលនយោបាយរៀបចំទីក្រុង និងការអភិវឌ្ឍទីក្រុងបែតង

២.១.គោលនយោបាយរៀបចំទីក្រុង

២.១.១. ការរៀបចំផែនការសម្រាប់អភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុង

នៅថ្ងៃសុក្រ ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១៥ គណៈរដ្ឋមន្ត្រីបានអនុម័តលើផែនការមេ (ប្លង់គោល) ប្រើប្រាស់ដីរាជធានីភ្នំពេញ ឆ្នាំ២០៣៥ ដែលបានកែសម្រួល ហើយមានចក្ខុវិស័យ ប្រែក្លាយរាជធានីភ្នំពេញឱ្យក្លាយជាបេះដូងនៃប្រទេសកម្ពុជា ដែលស្ថិតនៅចំណុចប្រសព្វនៃទន្លេចំនួនបួន ជាមជ្ឈមណ្ឌល ប្រកួតប្រជែង ផ្នែកនយោបាយជំនួញ និងវប្បធម៌ ដោយមានការអភិវឌ្ឍប្រកបដោយសមធម៌ និងមានចីរភាពនៅត្រឹមឆ្នាំ២០៣៥ ។

ផែនការមេប្រើប្រាស់ដីរាជធានីភ្នំពេញ ឆ្នាំ២០៣៥ បង្ហាញពីមហិច្ឆតានៃការចង់មើលឃើញតំបន់រាជធានីរីកចម្រើនលូតលាស់ ដែលអាចឆ្លើយតបការកើនឡើងចំនួនប្រជាជនបច្ចុប្បន្ន ដែលតិចជាង២លាននាក់ ទៅជាង ៦លាននាក់នៅឆ្នាំ២០៣៥ ដោយសារចំណាកស្រុក ពីជនបទមកទីក្រុងនិងឆ្ពោះមកកាន់តំបន់រាជធានី។ ប្រការនេះ បង្ហាញនូវតម្រូវការ និងជម្រើសជាផែនការយុទ្ធសាស្ត្រគ្រប់គ្រងទីក្រុង ក្នុងនោះមានចាប់ពីការរៀបចំតំបន់ក្រុងដែលរួមបញ្ចូលគ្នារវាងតំបន់នៃខេត្តកណ្តាល និងរាជធានីភ្នំពេញ រហូតដល់ការពង្រីកព្រំដែនទីក្រុង រួមជាមួយ នឹងការកាត់បញ្ចូលខេត្តកណ្តាលជិតពាក់កណ្តាល។ ក្រសួងមហាផ្ទៃនឹងសម្របសម្រួលដំណើរការរៀបចំផែនការចម្រុះនៃការកាត់បញ្ចូលខេត្តនេះហើយនឹងត្រូវធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពព្រំដែនរដ្ឋបាលរាជធានីភ្នំពេញ។[11]

ផែនការមេប្រើប្រាស់ដីរាជធានីភ្នំពេញ ឆ្នាំ២០៣៥ ក៏មានបញ្ជីគម្រោងអាទិភាពដែលនឹងត្រូវអនុវត្តនៅក្នុងរាជធានី ព្រមទាំងបទប្បញ្ញត្តិនានាទាក់ទងទៅនឹងការរស់នៅក្នុងទីក្រុងដែលនឹងត្រូវបង្កើត ឡើងក្នុងរយៈពេលដ៏ខ្លី ខាងមុខ ដែលរួមមាន៖

- ផែនទីប្រើប្រាស់ដីធ្លី និងការបែងចែកតំបន់ប្រើប្រាស់ដីធ្លី
- ការរៀបចំក្រុងសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍនៅភាគខាងជើង និងភាគខាងលិចរាជធានីភ្នំពេញ
- ការរៀបចំក្រុងសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍនៅភាគខាងត្បូងទីក្រុង និងសម្រាប់ផែនការរៀបចំអាងប្រព្រឹត្តកម្មទឹកកខ្វក់នៅបឹងជើងឯក
- ការរៀបចំផែនការទីធ្លាសាធារណៈ (បឹង ព្រែក ផ្លូវថ្នល់ ផ្លូវដែក កំពង់ផែ ព្រលានយន្តហោះ និងតំបន់បៃតង)
- ផែនទីតំបន់អភិវឌ្ឍន៍ពិសេសដែលត្រូវបានផ្តល់អាទិភាព

[11] ផែនការអភិវឌ្ឍទីក្រុងនិរន្តរភាពសម្រាប់រាជធានីភ្នំពេញ ឆ្នាំ២០១៦-២០៣០(របស់ក្រសួងបរិស្ថាន)

- ផែនទីសម្រាប់ការកំណត់ និងបង្ហាញពីអគារដែលមានកម្ពស់ខ្ពស់ និងការធ្វើសវនកម្មកម្ពស់របស់អគារ នានាសម្រាប់សុវត្ថិភាពការហោះហើររបស់យន្តហោះ
- ផែនទីសម្រាប់អគារបេតិកភណ្ឌក្នុងទីក្រុង
- ផែនទីកំណត់តំបន់ និងបទប្បញ្ញត្តិនានាសម្រាប់អនុវត្តផែនការមេ ដើម្បីអភិរក្ស ឬការពារតំបន់ក្នុងទីក្រុង សម្រាប់ការគ្រប់គ្រងទីធ្លា និងទ្រព្យសម្បត្តិសាធារណៈ។

២.១.១.១. ក្របខណ្ឌបទប្បញ្ញត្តិ

ការរៀបចំផែនការមេ គឺជាលក្ខខណ្ឌតម្រូវនៃច្បាប់នគរូបនីយកម្មរបស់កម្ពុជា(១៩៩៤)។ បច្ចុប្បន្នក្រសួងរៀបចំដែនដីនគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ កំពុងធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពច្បាប់នគរូបនីយកម្មតាមរយៈសេចក្តីព្រាងច្បាប់របស់ខ្លួនស្តីពីការរៀបចំដែនដី និងនគរូបនីយកម្ម (២០១៣) បានគាំទ្រយុទ្ធសាស្ត្រជាតិអភិវឌ្ឍន៍ទីប្រជុំជន (កំពុងរៀបចំ) ដែលក្របខណ្ឌជាតិនេះត្រូវបានបង្កើតនៅក្នុងឆ្នាំ២០១៥-២០១៦។ បទប្បញ្ញត្តិក្រុងរបស់ប្រទេសកម្ពុជា ត្រូវបានពង្រឹងតាមរយៈអនុក្រឹត្យលេខ៤២ ស្តីពី នគរូបនីយកម្មរាជធានី ក្រុង និងទីប្រជុំជន (២០១៥) ដែលកំណត់ទំហំតំបន់ និងអនុតំបន់ សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍនៅនឹងកន្លែង និងគម្រោងសំណង់ប្រភេទខុសៗគ្នា (លំនៅដ្ឋាន ពាណិជ្ជកម្ម ឬ ឧស្សាហកម្ម)។ កម្ពស់សំណង់ក៏ត្រូវបានបញ្ជាក់ រួមជាមួយនឹងលក្ខខណ្ឌចំណតនៅនឹងកន្លែងផងដែរ។ ដោយសារ អនុក្រឹត្យលេខ៤២ មិនបានបញ្ជាក់អំពីបញ្ហាកំណត់តំបន់ ឬការប្រើប្រាស់ដី អនុក្រឹត្យនេះពង្រឹងនូវបទប្បញ្ញត្តិសម្រាប់សកម្មភាពសាងសង់នាពេលអនាគត។ គោលនយោបាយដីធ្លីរបស់ប្រទេសកម្ពុជា (២០០៩) ក៏ចែងផងដែរអំពីក្របខណ្ឌជាតិសម្រាប់រដ្ឋបាល និងការគ្រប់គ្រងដ៏ក្នុងប្រទេសកម្ពុជា ដែលគាំទ្រដោយ គោលនយោបាយជាតិស្តីពីការរៀបចំផែនការតំបន់ (២០១១) និងសៀវភៅណែនាំស្តីពីការរៀបចំតំបន់ (២០១៣)។ ក្រៅពីនេះ យោងតាមច្បាប់ស្តីពីការគ្រប់គ្រងរដ្ឋបាល រាជធានី ខេត្ត ក្រុង ស្រុក ខណ្ឌ ឆ្នាំ២០០៨។ កម្មវិធីជាតិសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍ តាមបែបប្រជាធិបតេយ្យនៅថ្នាក់ក្រោមជាតិចែងអំពីការរៀបចំផែនការ ការផ្តល់ហិរញ្ញប្បទាន និងការគ្រប់គ្រងកាន់តែប្រសើរនូវសេវានៅកម្រិត រដ្ឋាភិបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិ។

២.១.១.២.បញ្ហាប្រឈម

នៅមុនការអនុម័តផែនការមេប្រើប្រាស់ដីធ្លីរាជធានីភ្នំពេញ ឆ្នាំ២០៣៥ ទីក្រុងភ្នំពេញ មានគម្រោងកម្មវិធីអភិវឌ្ឍន៍ពីវិស័យឯកជនជាច្រើន ប៉ុន្តែមានបទប្បញ្ញត្តិតិចតួចចងអំពីការការពាររចនាសម្ព័ន្ធទីក្រុង ការបែងចែកតំបន់បេតិកភណ្ឌតំបន់ធនធានធម្មជាតិ និងតំបន់សម្រាប់ប្រជាជនក្រីក្រ។ គេបានធ្វើការប៉ាន់ស្មានថា ចាប់តាំងពីឆ្នាំ ១៩៩៩ មកប្រជាជនប្រហែល១៥0.000នាក់បានត្រូវ បានផ្លាស់ទីលំនៅទីតាំងកណ្តាលនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ

ដើម្បីសម្របតាមការអភិវឌ្ឍទីក្រុង។[12] ការបន្តការអភិវឌ្ឍជាឯកជននៅតែជា ហានិភ័យ សម្រាប់ប្រជាជនក្រីក្រក្នុងទីក្រុងដដែល។

ក្នុងរយៈពេលមួយទសវត្សរ៍ចុងក្រោយនេះ ទីក្រុងភ្នំពេញមានការរីកចម្រើន យ៉ាងឆាប់រហ័សនូវសំណង់អគារថ្មីៗ អគារខុនដូខ្ពស់ៗ ផ្សារទំនើប កាស៊ីណូ សហគមន៍ និងភូមិគ្រឹះទំនើបស្តីមស្តែសម្រាប់គ្រួសារដែលមានប្រាក់ចំណូលខ្ពស់។ គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុងរណប ចំនួនប្រាំពីរត្រូវបានគ្រោងនឹងបញ្ចប់នៅក្នុងរយៈពេល១០ ទៅ ១៥ឆ្នាំបន្ទាប់ដែលនឹងគ្របដណ្តប់លើផ្ទៃដីចំនួន ៨០០០ហិចតា ឬស្មើ ១២% នៃផ្ទៃដីសរុបរបស់ទីក្រុង។ ការសាងសង់សំណង់ដោយមិនអនុលោមតាមច្បាប់សាងសង់ អាចមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដល់ការបំពេញមុខងាររបស់ទីក្រុងទាំងមូល។ កង្វះការគ្រប់គ្រងទៅលើការវិនិយោគឯកជន អាចធ្វើឱ្យមានការរាំងស្ទះដល់ការអនុវត្តផែនការមេសម្រាប់ប្រើប្រាស់ដីធ្លីក្នុងឆ្នាំ២០៣៥។

២.១.២ ការគ្រប់គ្រង់ចិញ្ចើមផ្លូវថ្នល់សាធារណៈ

ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់មានសារៈសំខាន់ណាស់ សម្រាប់ការធ្វើដំណើរ នៅក្នុងប្រទេសជាពិសេសនៅក្នុងរាជធានី ដោយសារតែរាជធានី ជាតំបន់មានសក្តានុពលផ្នែកពាណិជ្ជកម្ម។ បច្ចុប្បន្ននេះ ការធ្វើដំណើរឆ្លងកាត់នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ មានការលំបាកជាខ្លាំងដោយសារតែការកកស្ទះចរាចរណ៍ ជាក់ស្តែងណាស់បញ្ហានេះអាចកើតចេញពីការបើកបរមិនយោគយល់គ្នារបស់អ្នកបើកបរ ឬការប្រើប្រាស់ដោយខុសច្បាប់លើផ្លូវសាធារណៈ ជាពិសេសចិញ្ចើមផ្លូវ។

ការប្រើប្រាស់ចិញ្ចើមផ្លូវនាពេលបច្ចុប្បន្ននេះ មានលក្ខណៈប្រែប្រួលពីការប្រើប្រាស់ នៅមុនពេលដែលអចលនវត្ថុកើនតម្លៃក្នុងទីផ្សារ និងអលទ្ធភាពក្នុងការគ្រប់គ្រងរបស់អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច ដែលធ្វើឱ្យប្រជាពលរដ្ឋនាំគ្នាប្រើប្រាស់ ដោយខុសច្បាប់លើចិញ្ចើមផ្លូវដោយគ្មានសណ្តាប់ធ្នាប់។ ការប្រើប្រាស់ចិញ្ចើមផ្លូវដោយមិនស្របច្បាប់នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ មិនត្រឹមតែប៉ះពាល់ដល់សោភណ្ឌភាពរបស់រាជធានីទេ ថែមទាំងបណ្តាលឱ្យកើតមាននូវបញ្ហាផ្សេងៗនៅតាមផ្លូវថ្នល់ទៀតផង។ ទោះបីជាអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច បានចេញវិធានការចំពោះការប្រើប្រាស់ដោយខុសច្បាប់នោះក៏ដោយក៏ការប្រើប្រាស់ដោយពុំស្របច្បាប់នៅតែបន្តកើតមានឡើងដដែរ។ បញ្ហានេះអាចកើតឡើងដោយសារតែការមិនយល់ច្បាស់ពីសញ្ញាណនៃចិញ្ចើមផ្លូវ ព្រមទាំងការអនុវត្តវិធានការដែលពុំមានប្រសិទ្ធិភាពនៅឡើយ។

[12] សៀវភៅសរសេរដោយ Sebatian Setrangio 2014 ស្តីពី នាយករដ្ឋមន្ត្រី ហ៊ុន សែន និងប្រទេសកម្ពុជា

២.១.២.១ ការកំណត់សញ្ញាណចិញ្ចើមផ្លូវ

នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ផ្លូវត្រូវបានចែកជា ៥ប្រភេទមាន ផ្លូវអ៊ុតកៅស៊ូ ផ្លូវស្រោចកៅស៊ូ ផ្លូវចាក់បេតុង ផ្លូវគ្រួសក្រហម និងផ្លូវដី ដែលមានប្រវែងសរុប ១.៣៨៦.៨១៦ ម៉ែត្រ។[13] គ្រប់ប្រភេទផ្លូវថ្នល់ទាំងអស់នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ត្រូវបានកំណត់ពីប្រវែងទទឹង និងផ្ទៃក្រឡា[14] ប៉ុន្តែការកំណត់នេះ ពុំបានកំណត់ពីទំហំ នៃចិញ្ចើមផ្លូវដែលត្រូវរក្សាទុកនោះទេ។ ខណៈពេលដែលរាជធានីភ្នំពេញ នៅមានកង្វះខាតផ្លូវថ្មើរជើង ចិញ្ចើមផ្លូវដែលជាផ្នែកមួយនៃដីចំណីផ្លូវថ្នល់មានសារៈសំខាន់ណាស់សម្រាប់អ្នកធ្វើដំណើរដោយថ្មើរជើង។ ចិញ្ចើមផ្លូវត្រូវបានឱ្យនិយមន័យថា ជាផ្នែកសងខាងនៃទ្រូងផ្លូវនៅក្នុងទីប្រជុំជន ដែលរៀបចំទុកសម្រាប់ថ្មើរជើងធ្វើដំណើរ ដាំដើមឈើ និងបង្កប់បរិក្ខារបម្រើផលប្រយោជន៍សេវាសាធារណៈ។ ច្បាប់និងបទដ្ឋានគតិយុត្ត ពុំបានចែងពីបទដ្ឋានក្នុងការគ្រប់គ្រង និងការកំណត់ទំហំចិញ្ចើមផ្លូវឡើយ។ ភាពមិនជាក់លាក់នេះ អាចជាកត្តាដែលនាំឱ្យមានការប្រើប្រាស់ខុសច្បាប់ របស់ប្រជាពលរដ្ឋលើចិញ្ចើមផ្លូវផងដែរ។

២.១.២.២ អត្ថិភាពក្នុងការកំណត់ទំហំចិញ្ចើមផ្លូវ

ផ្លូវថ្នល់នៅព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ដែលត្រូវបានបែងចែកទៅតាមប្រភេទផ្សេងៗដូចជា ផ្លូវល្បឿនលឿន ផ្លូវជាតិ ផ្លូវខេត្ត ផ្លូវជនបទ ផ្លូវរាជធានី ផ្លូវក្រុង និងផ្លូវទីប្រជុំជននានាក្នុងខេត្ត និងប្រភេទផ្លូវផ្សេងៗទៀត ដែលកំណត់ដោយរាជរដ្ឋាភិបាល។ ដោយសារតែផ្លូវមានច្រើនប្រភេទដូចនេះ ទំហំនៃចិញ្ចើមផ្លូវត្រូវបានកំណត់ខុសៗគ្នាទៅតាមប្រភេទនៃផ្លូវនីមួយៗផងដែរ។ តើទំហំ នៃចិញ្ចើមផ្លូវក្នុងរាជធានី ត្រូវបានកំណត់ដោយរបៀបណា? ចិញ្ចើមផ្លូវត្រូវបានចាត់ទុកថាជាចំណែក មួយនៃដីចំណីផ្លូវថ្នល់ ដែលដីចំណីផ្លូវថ្នល់សំដៅដល់ដីនៅសងខាងខ្សែបន្ទាត់ផ្ចិតនៃផ្លូវថ្នល់ទុកបម្រុងសម្រាប់ការគ្រប់គ្រងការអភិវឌ្ឍ និងការការពារផ្លូវថ្នល់ ធានាសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងសម្រាប់ការប្រើប្រាស់ការហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្តផ្សេងទៀត ដែលកំណត់ដោយខ្សែបន្ទាត់ព្រំដីចំណីផ្លូវ។ ពុំទាន់មានបទដ្ឋានគតិយុត្តណាមួយកំណត់ពីទំហំនៃចិញ្ចើមផ្លូវនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញឡើយ ហើយកង្វះខាតបទដ្ឋានគតិយុត្តនៃការកំណត់ទំហំនៃចិញ្ចើមផ្លូវនេះ អាចជាផ្នែកមួយនៃមូលហេតុដែលបណ្តាលឱ្យប្រជាជននាំគ្នាប្រើប្រាស់ដោយខុសច្បាប់លើចិញ្ចើមផ្លូវដូចជាការសាងសង់ សំណង់បន្ថែមដែលធ្វើឱ្យចិញ្ចើមផ្លូវនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញចាប់ផ្តើមរួមតូច និងប៉ះពាល់យ៉ាងខ្លាំងដល់សោភណ្ឌភាព និងការរៀបចំរាជធានី។

---

[13] ប្រការ:២ វាក្យខណ្ឌទី១ នៃសេចក្តីសម្រេចសាលារាជធានីភ្នំពេញលេខ ៦៧ សសស ស្តីពីការបែងចែកថ្នាក់គ្រប់គ្រង ប្រព័ន្ធ ផ្លូវ លូ និងប្រឡាយក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ចុះថ្ងៃទី ១៩ ខែ មីនា ឆ្នាំ ២០១០

[14] សន្ធានុក្រម នៃច្បាប់ស្តីពីផ្លូវថ្នល់ ថ្ងៃទី ០៨ ខែឧសភា ឆ្នាំ ២០១៤

ក្នុងអំឡុងឆ្នាំ ២០០១-២០០២ ការិយាល័យនគរូបនីយកម្មបានអនុវត្តគម្រោងចុះវាស់វែងជាក់ស្តែងចំពោះផ្លូវថ្នល់នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ដោយមានកិច្ចសហប្រតិបត្តិការពីប្រទេសបារាំង។ ការចុះវាស់នេះបានកំណត់ទំហំផ្លូវ និងចិញ្ចើមផ្លូវនៅក្នុងខណ្ឌចំនួន០៤ប៉ុណ្ណោះគឺខណ្ឌដូនពេញ ខណ្ឌចំការមន ខណ្ឌទួលគោក និងខណ្ឌ៧មករា។ ការកំណត់ពីទំហំចិញ្ចើមផ្លូវក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ គឺអនុវត្តតាមទំហំចិញ្ចើមផ្លូវដែលមានពីមុនមកស្រាប់។[15] ក្នុងករណីនេះ ប្រសិនបើទំហំនៃចិញ្ចើមផ្លូវ ត្រូវបានរួមតូចដោយសារតែការប្រើប្រាស់ខុសច្បាប់របស់ប្រជាពលរដ្ឋ តើនឹងអាចមានផលប៉ះពាល់ដល់ការកំណត់ទំហំចិញ្ចើមផ្លូវទេ?

នៅក្នុងអនុក្រឹត្យស្តីពីលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់បានកំណត់ថា សំណង់ទាំងឡាយត្រូវបោះទីតាំងលើជួរតម្រង់ផ្លូវសាធារណៈ ឬឃ្លាតចេយពីជួរតម្រង់យ៉ាងតិច ៤ម៉ែត្រ។ ប្លង់ជួរតម្រង់គឺជាការកំណត់ជួរតម្រង់ នៃផ្លូវសាធារណៈ នឹងធ្លាតម្លាតលើប្លង់មួយ ដែលកំណត់ដោយអភិបាលខេត្ត ឬប្រតិភូរាជរដ្ឋាភិបាលប្រចាំក្រុងនានា និងរាជធានីភ្នំពេញ។ រាល់សំណង់ថ្មីដែលត្រូវសាងសង់ក្នុងទីក្រុង ឬទីប្រជុំជន សុទ្ធតែត្រូវមានលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់។ សំណង់ទាំងឡាយត្រូវគោរពតាមបណ្តាលក្ខខណ្ឌ ដែលបានកំណត់នៅក្នុងសាលាកប័ត្រដីឡូត៍ ដែលសាលាកប័ត្រនេះមានកំណត់ពីបន្ទាត់ជួរតម្រង់ផ្លូវសាធារណៈ។ ហេតុនេះហើយ សំណង់ទាំងអស់មិនអាចសាងសង់ហួសពីបន្ទាត់ជួរតម្រង់សាធារណៈឡើយ ព្រោះគោលបំណងក្នុងការកំណត់ប្លង់ជួរតម្រង់នេះ គឺបង្ហាញពីសោភណ្ឌភាពនៃជួរសំណង់ ហើយក៏បានបង្កើតឱ្យមានជាចិញ្ចើមផ្លូវផងដែរ។ ពាក់ព័ន្ធនឹងដំណើរការនៃការចុះវាស់វែងនេះ អ្នកជំនាញមិនត្រឹមតែវាស់តាមអ្វីដែលមានក្នុងស្ថានភាពជាក់ស្តែងនោះទេ គឺត្រូវធ្វើការសិក្សានិងវាយតម្លៃពីទំហំនៃចិញ្ចើមផ្លូវតាមប្លង់នូវទម្រង់ដែលមានស្រាប់ដែលគួររក្សាទុក។ ការកំណត់ពីទំហំនៃចិញ្ចើមផ្លូវនេះ បានផ្តល់ភាពងាយស្រួលយ៉ាងខ្លាំងដល់អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច ក្នុងការគ្រប់គ្រងតាមចិញ្ចើមផ្លូវ ជាពិសេសការរៀបចំសណ្តាប់ធ្នាប់ក្នុងរាជធានីឱ្យកាន់តែមានប្រសិទ្ធិភាព។

ប៉ុន្តែ ក្នុងករណីដែលទំហំនៃចិញ្ចើមផ្លូវត្រូវបានកំណត់ដោយបទដ្ឋានគតិយុត្ត ការប្រើប្រាស់ចិញ្ចើមផ្លូវដោយខុសច្បាប់អាចត្រូវបានកាត់បន្ថយ ឬលុបបំបាត់? បញ្ហានេះទាក់ទងនឹងការយល់ដឹងពីសញ្ញាណពិតប្រាកដរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ ហេតុនេះហើយ ដើម្បីអាចលុបបំបាត់ការប្រើប្រាស់ដោយខុសច្បាប់នេះ ការចូលរួមសហការពីប្រជាពលរដ្ឋ ពិតជាមានសារៈសំខាន់ណាស់ ដើម្បីអាចឲ្យការប្រើប្រាស់ចិញ្ចើមផ្លូវដោយខុសច្បាប់អាចកាត់បន្ថយ ឬអាចឈានដល់ការលុបបំបាត់បានប្រកបដោយជោគជ័យ។

[15] គំរោងតែងចែកគ្រប់គ្រងថែទាំផ្លូវក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ប្រភេទផ្លូវថ្នល់ថ្នាក់រាជធានី ខណ្ឌ សង្កាត់ របស់សាលារាជធានីកុំពេញ ចុះថ្ងៃទី១០ ខែ ១០ ឆ្នាំ ២០១០

បញ្ហាដែលចោទឡើងផងដែរ គឺការសាងសង់ចេញពី ប្លង់ជួរតម្រង់នៅតែកើតមានខណៈពេលដែលមានបទបញ្ញត្តិកំណត់ពីប្លង់ជួរតម្រង់នេះ។ ហេតុអ្វីបានជាប្រជាពលរដ្ឋ អាចធ្វើការសាងសង់សំណង់បន្ទាប់បន្សំបានដោយគ្មានការរារាំងពីអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច? ក្នុងការអនុវត្តជាក់ស្តែងនៅពេលសាងសង់សំណង់អ្វីមួយជាពិសេសរបងផ្ទះប្រជាពលរដ្ឋពុំបានសុំ ឬសុំការអនុញ្ញាតយល់ព្រមពីអាជ្ញាធរមូលដ្ឋានថ្នាក់សង្កាត់ ឬខណ្ឌទេ។ ការអនុវត្តនេះហើយបានបង្ហាញអំពីភាពទន់ខ្សោយក្នុងការអនុវត្តច្បាប់ នៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។

២.១.២.៣ កង្វះបទដ្ឋានគតិយុត្តក្នុងការគ្រប់គ្រង

នារយៈកាលចុងក្រោយនេះ ការប្រើប្រាស់ចិញ្ចើមផ្លូវដោយខុសច្បាប់មិនមែនត្រឹមតែប្រើប្រាស់សម្រាប់ការដាក់លក់ទំនិញទេ ថែមទាំងជាការសាងសង់សំណង់ដើម្បីប្រកបអាជីវកម្មទៀតផង។ ការប្រើប្រាស់ដោយខុសច្បាប់ទាំងនេះអាចដោយសារការមិនយល់ច្បាស់ពីទំហំនៃសិទ្ធិក្នុងការកាន់កាប់ ឬជាចេតនាទុច្ចរិតរបស់អ្នកកាន់កាប់ហើយការអនុវត្តនេះអាចជះឥទ្ធិពលដល់អ្នកកាន់កាប់ដទៃទៀតឱ្យអនុវត្តន៍តាមគ្នា ដែលបង្កឱ្យការប្រើប្រាស់ខុសច្បាប់កាន់តែមានការកើនឡើងជាលំដាប់។ ចិញ្ចើមផ្លូវត្រូវបានកំណត់ឱ្យប្រើប្រាស់សម្រាប់តែគោលបំណងក្នុងការធ្វើចរាចរណ៍ដោយថ្មើរជើង។[16] ករណីនេះ ប្រសិនបើមានការប្រើប្រាស់ចិញ្ចើមផ្លូវសម្រាប់ដាក់លក់ទំនិញ ដោយនៅរក្សាចន្លោះខ្លះសម្រាប់អ្នកថ្មើរជើងធ្វើដំណើរបាន តើការប្រើប្រាស់នេះអាចអនុវត្តបានដែរឬទេ?

មាត្រា ១៥ នៃច្បាប់ភូមិបាលឆ្នាំ ២០០៥ បានចែងថា ទ្រព្យទាំងឡាយដែលត្រូវបានដាក់ឲ្យប្រើប្រាស់ជាសាធារណៈតាមស្ថានភាពពីកំណើត ឬក្រោយពីបានរៀបចំដូចជា ផ្លូវថ្នល់ ផ្លូវលំ ផ្លូវរទេះ ផ្លូវដើរ សួនច្បារ និងឧទ្យានសាធារណៈ និងដីចំណី គឺជាទ្រព្យសម្បត្តិសាធារណៈរបស់រដ្ឋ និងរបស់នីតិបុគ្គលសាធារណៈ។ ដូចបានរៀបរាប់ពីខាងលើថា ចិញ្ចើមផ្លូវជាផ្នែកមួយនៃដីចំណីផ្លូវ ដូចនេះ ចិញ្ចើមផ្លូវត្រូវបានចាត់ទុកថា ជាទ្រព្យសម្បត្តិសាធារណៈរបស់រដ្ឋ។ ហេតុនេះហើយ ទើបប្រជាពលរដ្ឋមិនអាចធ្វើការប្រើប្រាស់ដោយខុសច្បាប់នៅលើចិញ្ចើមផ្លូវឡើយ ដែលជាទ្រព្យសម្បត្តិសាធារណៈ។ ផ្ទុយមកវិញ សម្រាប់ការប្រើប្រាស់ក្នុងឧទាហរណ៍ខាងលើ នៅពុំទាន់មានបទប្បញ្ញត្តិកំណត់នោះទេ ដែលជាហេតុនាំឲ្យមានការប្រើប្រាស់ កាន់តែច្រើនឡើង របស់ប្រជាពលរដ្ឋ។

ប៉ុន្តែ រដ្ឋាភិបាលក៏មិនអាចធ្វើការហាមឃាត់ទាំងស្រុងចំពោះក្នុងការប្រកបអាជីវកម្មលើចិញ្ចើមផ្លូវឡើយ ក្នុងករណីប្រសិនបើមានបទប្បញ្ញត្តិ ដែលកំណត់ពីការប្រើប្រាស់លើចិញ្ចើមផ្លូវ ឱ្យបានត្រឹមត្រូវនោះផលប្រយោជន៍មិនត្រឹមតែបានសម្រាប់ប្រជាពលរដ្ឋនោះទេ រដ្ឋក៏អាចទទួលបានផលប្រយោជន៍តាមរយៈការទទួលបានចំណូលពន្ធពីអ្នកប្រើប្រាស់បានដែរ។

[16] ចំណុច ក មាត្រា ២៩ នៃច្បាប់ស្តីពីផ្លូវថ្នល់ ចុះថ្ងៃទី ០៨ ខែឧសភា ឆ្នាំ ២០១៤

២.១.២.៤ សមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រង

សមត្ថកិច្ចក្នុងការគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់ ត្រូវបានកំណត់ដោយបែងចែកទៅតាមប្រភេទផ្លូវថ្នល់។ ផ្លូវនៅក្នុងរាជធានី ផ្លូវទីប្រជុំជនត្រូវជាសមត្ថកិច្ចរបស់រដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិ។ រដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិ មានសមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងលើផ្លូវរាជធានី ផ្លូវក្រុង ផ្លូវទីប្រជុំជននានាក្នុងខេត្ត ដែលត្រូវបានកសាងជួសជុលថែទាំដោយប្រើប្រាស់ថវិការបស់រដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិ និងថវិកាដែលបានមកពីការបង់ពន្ធ ការកៀរគរពីប្រភពផ្សេងៗទៀតផងដែរ ដូចជាតាមរយៈការផ្ទេរមុខងារពីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ ទៅរដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិ ព្រមទាំងផ្លូវផ្សេងទៀតក្រោយពីមានការសម្រេចឯកភាពពីរាជរដ្ឋាភិបាល។[17]

ការគ្រប់គ្រងដែលរៀបរាប់ខាងលើនេះ សំដៅដល់ការធ្វើផែនការ អភិវឌ្ឍន៍ សាងសង់ ជួសជុល និងថែទាំផ្លូវថ្នល់ប៉ុណ្ណោះ ដែលមិនមែនជាសមត្ថកិច្ចក្នុងការគ្រប់គ្រងការប្រើប្រាស់ចិញ្ចើមផ្លូវ របស់ប្រជាពលរដ្ឋនោះទេ។ ដូចនេះ តើអាជ្ញាធរណាដែលមានសមត្ថកិច្ចក្នុងការគ្រប់គ្រងការប្រាស់ចិញ្ចើមផ្លូវក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ?

សមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងការប្រើប្រាស់នេះ មិនបានកំណត់ជាក់លាក់ទេ តែដោយសារការប្រើប្រាស់ចិញ្ចើមផ្លូវខុសច្បាប់អាចធ្វើឱ្យប៉ះពាល់ដល់សោភណ្ឌភាពក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ដូចនេះ ការគ្រប់គ្រងការប្រើប្រាស់នេះត្រូវស្ថិតក្រោមសមត្ថកិច្ចរបស់ទីចាត់ការរៀបចំក្រុង។ ក្រៅពីសាលារាជធានី អាជ្ញាធរមូលដ្ឋាន ក៏ដើរតួនាទីយ៉ាងសំខាន់ផងដែរក្នុងការត្រួតពិនិត្យការប្រើប្រាស់ របស់ប្រជាពលរដ្ឋ។

២.១.២.៥ អាជ្ញាធរមូលដ្ឋាន

ថ្វីត្បិតតែសាលារាជធានីភ្នំពេញ មានសមត្ថកិច្ចក្នុងការគ្រប់គ្រងការប្រើប្រាស់ចិញ្ចើមផ្លូវក៏ដោយ ប៉ុន្តែសម្រាប់ការប្រើប្រាស់មួយចំនួនដែលមានលក្ខណៈបណ្តោះអាសន្ន អាជ្ញាធរមូលដ្ឋាន គឺជាតួអង្គសំខាន់មានសមត្ថកិច្ចក្នុងការអនុញ្ញាតចំពោះការប្រើប្រាស់នោះ។ ការប្រគល់សមត្ថកិច្ចនេះ បានផ្តល់ភាពងាយស្រួលមួយកម្រិតសម្រាប់ អ្នកដាក់ពាក្យសុំប្រើប្រាស់។ ប៉ុន្តែ ការប្រគល់សមត្ថកិច្ចនេះ បានក្លាយជាកត្តានាំឱ្យមានការភាន់ច្រឡំសមត្ថកិច្ចផ្សេងទៀតដែលជាសមត្ថកិច្ចរបស់សាលារាជធានី ថាជាសមត្ថកិច្ចរបស់អាជ្ញាធរមូលដ្ឋានវិញ។ ជាក់ស្តែងដូចជាការសាងសង់សំណង់បន្ទាប់បន្សំដូចជារបងផ្ទះ ប្រជាជនភាគច្រើនពុំបានសុំការអនុញ្ញាតត្រឹមត្រូវពីសាលារាជធានីភ្នំពេញនោះទេភាគច្រើននៃប្រជាជន គឺសុំការអនុញ្ញាតត្រឹមថ្នាក់សង្កាត់ ឬខណ្ឌ ដែលជាគ្មានសមត្ថកិច្ចទៅវិញ។ មាត្រា ៤ នៃអនុក្រឹត្យលេខ៨៦ ស្តីពីលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ បានកំណត់ថាសាលាខេត្ត-ក្រុង មានសមត្ថកិច្ចក្នុងការចេញលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់។ ក៏ប៉ុន្តែ ទោះបីជាការអនុញ្ញាតត្រឹមសង្កាត់ ឬខណ្ឌមិនមែនជាការអនុញ្ញាត ដែលត្រឹមត្រូវ

[17] មាត្រា ៥ កថាខណ្ឌទី៣នៃច្បាប់ស្តីពីផ្លូវថ្នល់ចុះថ្ងៃទី ០៨ ខែឧសភា ឆ្នាំ ២០១៤

តាមច្បាប់ក៏ដោយ ក៏ការសុំការអនុញ្ញាតត្រឹមថ្នាក់សង្កាត់ ឬខណ្ឌនេះ បានក្លាយជាទម្លាប់របស់ប្រជាពលរដ្ឋនៅក្នុងសង្គមខ្មែរ។ ការសុំការអនុញ្ញាតត្រឹមថ្នាក់មូលដ្ឋានដែលមិនមែនជាសមត្ថកិច្ចជំនាញនេះ បានផ្តល់នូវផលប៉ះពាល់ដល់សោភណ្ឌភាពផ្លូវថ្នល់ និងអាចបណ្តាលឱ្យចិញ្ចើមផ្លូវរួមតូច ក៏ដូចជាបាត់បង់ផ្លូវសម្រាប់អ្នកដំណើរថ្មើរជើងដោយសារការប្រើប្រាស់ខុសច្បាប់របស់ប្រជាពលរដ្ឋ ហើយគ្មានការរារាំងពីអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច។

ឧទាហរណ៍ជាក់ស្តែងមួយចំពោះការប្រើប្រាស់ខុសច្បាប់ជាច្រើន ដូចជានៅតាមបណ្តោយ ផ្លូវលេខ១៨៣ ក្នុងសង្កាត់អូឡាំពិក រាជធានីភ្នំពេញ ប្រជាជនក្នុងតំបន់នេះបានប្រើប្រាស់ដោយ ខុសច្បាប់លើចិញ្ចើមផ្លូវ ប៉ុន្តែអាជ្ញាធរមូលដ្ឋានហាក់ដូចជាពុំបានចាត់វិធានការរារាំងការប្រើប្រាស់ដោយខុសច្បាប់ទាំងនោះទេ ថែមទាំងអនុញ្ញាតឱ្យមានការប្រើប្រាស់ដោយខុសច្បាប់លើចិញ្ចើមផ្លូវទៀតផង។ ទិដ្ឋភាពអវិជ្ជមានទាំងនេះ រីករាលដាលស្ទើរគ្រប់ទីកន្លែងនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ និងកើតមានកាន់តែច្រើនឡើងៗ ដោយសារការទទួលបានផលប្រយោជន៍ពីកន្លែងនោះ និងអសមត្ថភាពក្នុងការគ្រប់គ្រងរបស់អាជ្ញាធរមូលដ្ឋាន។ ផ្ទុយមកវិញ ប្រសិនបើអាជ្ញាធរមូលដ្ឋានចូលរួមក្នុងការពង្រឹងការអនុវត្តច្បាប់ និងចាត់វិធានការ ចំពោះរាល់ការប្រើប្រាស់ណាដែលបណ្តាលឱ្យប៉ះពាល់ដល់ចិញ្ចើមផ្លូវ ការប្រើប្រាស់ខុសច្បាប់ លើចិញ្ចើមផ្លូវអាចនឹងត្រូវកាត់បន្ថយ ឬលុបបំបាត់។

២.១.៣ ការគ្រប់គ្រងប្រព័ន្ធធារាសាស្ត្រ

រាជធានីភ្នំពេញ មានភាពងាយរងគ្រោះខ្លាំងចំពោះការជន់លិច ដោយសារស្ថិតនៅក្នុងតំបន់ទំនាបដីល្បាប់ទន្លេមេគង្គ។ ប្រព័ន្ធលូរំដោះទឹកជំនន់មានភាពស្មុគស្មាញ ដោយសាររាជធានីភ្នំពេញមានសណ្ឋានទាបកណ្តាល។ ពេលខ្លះកម្រិតទឹកនៅរដូវវស្សាអាចឡើងដល់ជាង១០ម៉ែត្រ ដែលអាចបណ្តាលឱ្យមានការជន់លិចនៅផ្នែកជាច្រើននៃទីក្រុង។ ការសិក្សាមួយបានបង្ហាញថា ៣0% នៃតំបន់ក្រុងមានកម្ពស់ទាបជាង ៨ ម៉ែត្រ ៤៥% នៃតំបន់ក្រុង ទាបជាង ៩ ម៉ែត្រ និង ៦0%នៃតំបន់ក្រុងទាបជាង ១0ម៉ែត្រ កម្រិតទឹកទន្លេ។ ការជនលិចអាចបង្កឡើងដោយសារភ្លៀងមូសុងដែលអូសបន្លាយរយៈពេលយូរ ហេតុការណ៍ខ្យល់ព្យុះបោកបក់ញឹកញាប់ កម្រិតទឹកឡើងខ្ពស់តាមរដូវនៅទន្លេសាប និងទន្លេមេគង្គ ឬដោយសារហេតុការណ៍ផ្សេងទៀតបណ្តាលមកពីអាកាសធាតុប្រែប្រួល។ ផលប៉ះពាល់កាន់តែខ្លាំង និងធ្ងន់ធ្ងរពីការជន់លិច ដោយសារការអភិវឌ្ឍវិស័យអចលនទ្រព្យ ដែលគ្មានការត្រួតពិនិត្យលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធប្រព័ន្ធលូ និងប្រព្រឹត្តកម្មទឹកកខ្វក់មិនគ្រប់គ្រាន់។

រាជធានីភ្នំពេញ កំពុងកែលម្អហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធប្រព័ន្ធលូមេ ដោយសហការជាដៃគូជាមួយទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិជប៉ុន (JICA)។ ប្រព័ន្ធបណ្តាញលូរឹងមាំ ដែលត្រូវបានសាងសង់នៅតំបន់កណ្តាលនៃរាជធានីអាចការពារអគារបានមួយចំនួន ប៉ុន្តែតំបន់ជុំវិញទីក្រុង និងជាយក្រុងនៅតែប្រឈមហានិភ័យខ្លាំងដដែល

ចំពោះការជន់លិច។ ចាប់តាំងពីឆ្នាំ១៩៩៨មក ជំនួយឥតសំណងជាទឹកប្រាក់ របស់ JICA បានជួយកាត់បន្ថយទឹកជំនន់នៅផ្នែកកណ្តាលទីក្រុងតាមរយៈការអនុវត្តគម្រោងបន្តបន្ទាប់ជាច្រើន។

ដំណាក់កាលទី១ និងទី២ បានទទួលជោគជ័យនៅក្នុងការកាត់បន្ថយការខូចខាតពីទឹកជំនន់នៅប៉ែកនិរតី ប៉ែកអាគ្នេយ៍ និងប៉ែកឥសានរាជធានីភ្នំពេញ។ គម្រោងកម្ចីរបស់ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី (ADB) ចន្លោះឆ្នាំ២០០០ ដល់ឆ្នាំ ២០០៣ ក៏បានគាំទ្រដល់បណ្តាញលូការពារទឹកជំនន់ផងដែរ។

នៅឆ្នាំ២០១៥ មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនរាជធានីភ្នំពេញបានរៀបចំការសិក្សាអំពីការកែលម្អប្រព័ន្ធលូ និងលូទឹកកខ្វក់នៅក្នុងតំបន់ទីក្រុងភ្នំពេញ ដោយមានការគាំទ្រពីអង្គការសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិជប៉ុន(JICA) ដើម្បីផលិតចេញជាផែនការមេសម្រាប់ប្រព័ន្ធលូ និងលូទឹកកខ្វក់ ដែលមានវិសាលភាព គ្របដណ្តប់លើការធ្វើប្រព្រឹត្តកម្មទឹកកខ្វក់សម្រាប់រាជធានីភ្នំពេញទាំងមូល។ គេរំពឹងទុកថាប្រព័ន្ធលូរួមមួយដែលមានបណ្តាញលូបង្ហូរទឹក និងប្រព័ន្ធប្រព្រឹត្តកម្មទឹកកខ្វក់ នឹងត្រូវបានសាងសង់ឡើងជាមួយគ្នា សម្រាប់តំបន់ដែលមានប្រជាជនច្រើនរស់នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ។ បឹងជើងឯក និងបឹងតាមោក គឺជាទីតាំងដែលត្រូវបានសិក្សា និងកំណត់ជាទីតាំងសម្រាប់ការសាងសង់ប្រព័ន្ធប្រព្រឹត្តកម្មទឹកកខ្វក់ដាច់ដោយឡែក (off-site)។ បឹងត្រពែក និងបឹងទំពុន ក៏ត្រូវបានកំណត់ថាជាទីតាំងសក្តានុពល ក្នុងការសាងសង់អាងប្រព្រឹត្តកម្មទឹកកខ្វក់ដាច់ដោយឡែក។ ការសាងសង់អាងប្រព្រឹត្តិកម្មទឹកកខ្វក់ត្រូវបានរៀបចំផែនការជាដំណាក់កាល អាស្រ័យលើលទ្ធភាពហិរញ្ញវត្ថុ។[18]

តារាងកាលវិភាគសម្រាប់ការអនុវត្តអាងប្រព្រឹត្តិកម្មទឹកកខ្វក់[19]

ដំណាក់កាលអនុវត្ត	អនុគម្រោង	ឆ្នាំបំពេញការងារ	ប្រជាជនដែលប្រើប្រាស់អាងនៅត្រឹមឆ្នាំ ២០៣៥
ដំណាក់កាលសាកល្បង និងការចាក់ចោលភក់	ការសាងសង់អាងប្រព្រឹត្តិកម្មទឹកកខ្វក់ដែលមានចំណុះ ៥000 m^3/ថ្ងៃ	ឆ្នាំ២០២0	១៩.000

[18] ផែនការអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុងនិវឌ្ឍរភាពសម្រាប់រាជធានីភ្នំពេញ ២០១៨-២០៣0(ក្រសួង បរិស្ថាន)

[19] ប្រភព៖ ឯកសាបទបង្ហាញរបស់ JICA ឆ្នាំ ២០១៥) ស្តីពីការសិក្សាគម្រោងធ្វើអោយប្រសើរឡើងនៃប្រព័ន្ធលូទឹកកខ្វក់ និងទឹកភ្លៀងក្នុងតំបន់ទីប្រជុំជនរាជធានីភ្នំពេញ

ដំណាក់កាលទី១	ការសាងសង់អាងប្រព្រឹត្តិកម្មទឹកកខ្វក់ដែលមានចំណុះ ៥៨.០០០ m³/ថ្ងៃ	ឆ្នាំ២០២៦	២១៩.០០០
ដំណាក់កាលទី២	ការសាងសង់អាងប្រព្រឹត្តិកម្មទឹកកខ្វក់ដែលមានចំណុះ ៣៨.០០០ m³/ថ្ងៃ	ឆ្នាំ២០៣១	១៥៣.០០០
ដំណាក់កាលទី៣	ការសាងសង់អាងប្រព្រឹត្តិកម្មទឹកកខ្វក់ដែលមានចំណុះ ១៨១.០០០ m³/ថ្ងៃ	ឆ្នាំ២០៣៥	៧០៣.០០០

២.១.៣.១ គោលការណ៍បទប្បញ្ញត្តិនានា

ក្របខណ្ឌច្បាប់សម្រាប់អនុវិស័យពាក់ព័ន្ធភាពងាយរងគ្រោះរបស់ទីក្រុង នៅមានភាពស្មុគស្មាញ និងស្ថិតក្រោមការគ្រប់គ្រងរបស់ក្រសួងខុសៗគ្នា។ ក្រសួងបរិស្ថានទទួលខុសត្រូវលើការអនុវត្តអនុក្រឹត្យលេខ២៧ ស្តីពីការគ្រប់គ្រងការបំពុលទឹកឆ្នាំ១៩៩៩ ដែលកំណត់ស្តង់ដារ សម្រាប់ទឹកកខ្វក់ដែលត្រូវបញ្ចេញទៅក្នុងទឹកសាធារណៈ (បឹង ស្ទឹង ព្រែក ទន្លេ) ស្របទៅនឹងច្បាប់ស្តីពីការការពារបរិស្ថាន និងគ្រប់គ្រងធនធានធម្មជាតិ (ឆ្នាំ១៩៩៦)។ ជាងនេះទៅទៀត អនុក្រឹត្យលេខ៧២ ស្តីពីកិច្ចដំណើរការវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន អង្គការទិន្នន័យអំពីការអភិវឌ្ឍ (EIA) (ឆ្នាំ១៩៩៩) គូសបញ្ជាក់អំពីលក្ខខណ្ឌ (EIA) សម្រាប់ដំណើរការកែច្នៃទឹកកខ្វក់ និងអាងស្តុកទឹកកខ្វក់គ្រប់ទំហំទាំងអស់។ បច្ចុប្បន្ននេះ ការគ្រប់គ្រងការបំពុលទាំងនេះកំពុងត្រូវបានធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពតាមរយៈការរៀបចំសេចក្តីព្រាងក្រមបរិស្ថាន និងធនធានធម្មជាតិ ចាប់តាំងពីឆ្នាំ ២០១៥ មកម្ល៉េះ។[20]

ប្រទេសកម្ពុជាពុំមានច្បាប់ស្តីពីការគ្រប់គ្រងប្រព័ន្ធលូ និងអាងប្រព្រឹត្តកម្មទឹកកខ្វក់នៅឡើយទេ ប៉ុន្តែមានគោលនយោបាយ និងបទប្បញ្ញត្តិពាក់ព័ន្ធមួយចំនួន។ អនុក្រឹត្យលេខ៨៦ របស់ក្រសួងរៀបចំដែនដីនគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ ស្តីពីអាជ្ញាប័ណ្ណនៃការសាងសង់ គឺបានតម្រូវឱ្យផ្ទះអគារទាំងអស់ដំឡើងប្រព័ន្ធអាងស្តុកទឹកកខ្វក់។ ជាងនេះទៅទៀត អនុក្រឹតលេខ៣៩ ស្តីពីការគ្រប់គ្រងបុរី ឆ្នាំ២០១១ តម្រូវឱ្យក្រុមហ៊ុនអភិវឌ្ឍន៍ទាំងអស់ត្រូវដាក់បញ្ចូលនូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធជាមូលដ្ឋាន សម្រាប់ស្ថានីយប្រព្រឹត្តកម្មទឹកកខ្វក់។ ក្រសួងសាធារណការ និងដឹក

[20] របាយការណ៍ស្តីពីហានិភ័យគ្រោះមហន្តរាយនៃនគរូបនីយកម្ម ភាពងាយរងគ្រោះនៃតំបន់ក្រីក្រក្នុងក្រុងពីការលិចទឹកក្នុងទីក្រុង និងផលប៉ះពាល់ផ្សេងទៀត បោះពុម្ពឆ្នាំ ២០១៥ ដោយអង្គការPeople In Need (PIN)

ជញ្ជូន ក៏មានផងដែរនូវគោលនយោបាយជាតិ សម្រាប់ការផ្គត់ផ្គង់ទឹកស្អាត និងអនាម័យ (ឆ្នាំ២០០៣) និងបានចូលរួមជាមួយក្រសួងមហាផ្ទៃ និងក្រសួងបរិស្ថានបង្កើតនូវអនុក្រឹត្យស្តីពីការគ្រប់គ្រងប្រព័ន្ធទឹកកខ្វក់ និងប្រព័ន្ធប្រព្រឹត្តកម្មទឹកកខ្វក់ (ឆ្នាំ២០១៧) ដែលមានគោលបំណងធ្វើវិមជ្ឈការលើការទទួលខុសត្រូវក្នុងការគ្រប់គ្រងទឹកកខ្វក់ទៅដល់កម្រិតរដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិ (រដ្ឋបាលរាជធានី និងឬកម្រិតស្រុក-ខណ្ឌ)។

ក្រសួងឧស្សាហកម្ម និងសិប្បកម្ម ទទួលខុសត្រូវលើការអនុវត្ត និងគ្រប់គ្រងច្បាប់ស្តីពីការគ្រប់គ្រងរោងចក្រ និងសិប្បកម្ម (ឆ្នាំ២០០៦) ដែលតម្រូវឱ្យមានការធ្វើប្រព្រឹត្តកម្មទឹកកខ្វក់មុនពេលបញ្ចេញចោល និងហាមឃាត់ការបញ្ចេញទឹកពីរោងចក្រដោយគ្មានការធ្វើប្រព្រឹត្តកម្ម។ ច្បាប់ស្តីពីការគ្រប់គ្រងធនធានទឹក (ឆ្នាំ២០០៧) ដែលគ្រប់គ្រងដោយក្រសួងធនធានទឹក និងឧតុនិយម ក៏កំណត់ផងដែរនូវការទទួលខុសត្រូវរបស់ក្រសួងនេះ ដោយសហការជាមួយក្រសួងពាក់ព័ន្ធក្នុងការបង្កើតស្តង់ដារបច្ចេកទេស ការត្រួតពិនិត្យ និងការតាមដានរាល់ការបញ្ចេញចោលនូវសារធាតុនានាដែលបំពុលទឹក។

បញ្ហាមួយទៀតសម្រាប់ភាពងាយរងគ្រោះរបស់ទីក្រុង គឺការគ្រប់គ្រងកម្មវិធីតាំងទីលំនៅថ្មីក្នុងទីក្រុងសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងលំនៅដ្ឋាន។ រាជរដ្ឋាភិបាលបានចេញសារាចរលេខ ៣ ស្តីពី ដំណោះស្រាយលើការតាំងទីលំនៅថ្មី បណ្តោះអាសន្នពាក់ព័ន្ធ នឹងដីធ្លីដែលត្រូវបានកាន់កាប់ដោយខុសច្បាប់ នៅក្នុងតំបន់កណ្តាលរាជធានី និងតំបន់ជាយក្រុង (ឆ្នាំ២០១០)។ សារាចរណែនាំនេះមានគោលដៅដោះស្រាយបញ្ហានៃការតាំងទីលំនៅរបស់គ្រួសារមានប្រាក់ចំណូលទាបក្នុងក្រុងដែលមិនស្របច្បាប់ និងកំណត់នូវស្តង់ដារអប្បបរមា សម្រាប់កម្មវិធីតាំងទីលំនៅថ្មី។

២.១.៤ ការធុកជាក់សំរាម និងគ្រប់គ្រងភាគសំណល់

សំរាមនៅរាជធានីភ្នំពេញមានប្រហែល ១,៨៦៨ តោនក្នុងមួយថ្ងៃ (ទិន្នន័យឆ្នាំ២០១៥)។ ការសិក្សាមួយបានសន្និដ្ឋានថា សំរាមប្រហែល ៧២% គឺជាសំរាមសរីរាង្គ។[21] ការវិភាគលម្អិតផ្នែកបច្ចេកទេសបានបង្ហាញពីលក្ខណៈសំរាមនៅរាជធានីភ្នំពេញដូចខាងក្រោម៖

- ចំណុះសារធាតុឆេះ = ៩0% (ដោយសារចំណុះម្ហូបអាហារខ្ពស់នៅក្នុងសំណល់)
- ចំណុះសំណើម = ៦៤%
- តម្លៃកាឡូរី = ១៥៩៨ គីឡូកាឡូរីក្នុងមួយគីឡូក្រាម និង

[21] ឯកសារបទបង្ហាញស្តីពី ការគ្រប់គ្រងសំណល់រឹងនៅប្រទេសកម្ពុជា ដោយក្រសួងបរិស្ថាន ឆ្នាំ២០១៥ នៅក្នុងសិក្ខាសាលាថ្នាក់តំបន់ស្តីពីយុទ្ធសាស្ត្រជាតិសម្រាប់ការគ្រប់គ្រងសំណល់រឹង ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅប្រទេសវៀតណាម កាលពីថ្ងៃទី ២៨-២៩ កក្កដា ២០១0

– សមាមាត្រកាបូន / អាស៊ូត - ២០:១។[22]

ស្ថិតិពីលក្ខណៈរបស់សំរាមអាចបញ្ជាក់ថា សំរាមនៅរាជធានីមានភាពសមស្របក្នុងការធ្វើជាប្រភពបង្កើតថាមពល ឬសម្រាប់ការធ្វើជីកំប៉ុស្តិ៍ប្រើប្រាស់ឡើងវិញបាន។ ការគ្រប់គ្រងសំរាមនៅក្នុងតំបន់ទីក្រុង ត្រូវបានទទួលស្គាល់ពីគ្រប់ភាគីពាក់ព័ន្ធទាំងអស់ថាជាបញ្ហាប្រឈមផ្នែកបរិស្ថានដ៏ចម្បងមួយ ជាពិសេសពាក់ព័ន្ធទៅនឹងកង្វះការប្រមូលសំរាមឱ្យបានគ្រប់ជ្រុងជ្រោយនៅរាជធានីភ្នំពេញ ព្រោះការប្រមូលនៅតំបន់មួយចំនួនក្នុងទីក្រុង គឺនៅមិនទាន់មានសេវាប្រមូលសំរាមទៅដល់ ឬការប្រមូលមានភាពយឺតយ៉ាវ។ ជាលទ្ធផល សំណល់សំរាមជាច្រើនតោនត្រូវបានចាក់គរចោល ឬបោះទៅក្នុងទន្លេ ស្រះ ប្រឡាយ ឬត្រូវបានកប់ក្នុងរណ្តៅនៅតាមផ្ទះ។

សំរាមដែលមិនបានប្រមូល គឺនៅរាយប៉ាយ តាមទីធ្លាផ្លូវសាធារណៈ ហើយជាញឹកញាប់ធ្វើឱ្យស្ទះប្រព័ន្ធលូនៅតាមមូលដ្ឋាន និងបង្កើតជាបរិយាកាសខ្វះអនាម័យ។ ការប្រមូលសំរាមនៅមានកម្រិតនៅតាមតំបន់នានាជាយរាជធានីភ្នំពេញ ដែលជាតំបន់ប្រជាជនរស់នៅមានប្រាក់ចំណូលទាបភាគច្រើន។ តាមរបាយការណ៍សិក្សាមួយបង្ហាញថា ប្រជាជនភាគច្រើនដែលរស់នៅក្នុងខណ្ឌជាយរាជធានីភ្នំពេញ មិនបានទទួលសេវាប្រមូលសំរាមគ្រប់គ្រាន់នៅឡើយ។ ខណ្ឌដែលមានការខ្វះខាតក្នុងការប្រមូលសំរាមនិងការវេចខ្ចប់ជាងគេបំផុតរួមមាន ខណ្ឌឫស្សីកែវ ខណ្ឌមានជ័យ ខណ្ឌច្បារអំពៅ ខណ្ឌជ្រោយចង្វារ និងខណ្ឌដង្កោ។ នៅកន្លែងដែលមិនមានសេវាប្រមូលសំរាម ឬមិនទាន់ពេល ប្រជាពលរដ្ឋជាទូទៅ ធ្វើការជីករណ្តៅកប់ទុកចោលតាម ដងផ្លូវ ឬដុតចោល។

សំរាមដែលមិនត្រូវបានប្រមូលជាញឹកញាប់បានកកស្ទះនៅក្នុងប្រព័ន្ធបណ្តាញលូមេ និងបណ្តាញផ្លូវទឹក (ប្រឡាយធម្មជាតិ)។ នៅពេលមានភ្លៀងខ្លាំង សមត្ថភាពលូបង្ហូរ គឺនៅមានកម្រិតដោយសារការស្ទះសំរាមទាំងនោះ។ គេព្យាករណ៍ថា ដោយសារការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ ភ្លៀងធ្លាក់កាន់តែខ្លាំង និងមានភាពញឹកញាប់ជាងមុន ដូច្នេះការប្រមូលសំរាម ចាំបាច់ត្រូវធ្វើការកែលម្អឱ្យបាន គ្រប់ជ្រុងជ្រោយ និងទាន់ពេលវេលា ដើម្បីធានាថាបណ្តាញលូក្នុងរាជធានីអាចដំណើរការយ៉ាងត្រឹមត្រូវដោយមិនមានការកកស្ទះ ដោយសារសំរាមមិនបានប្រមូល។

សំរាមដែលបានប្រមូល ត្រូវបានដឹកជញ្ជូនទៅកន្លែងចាក់នៅទីលានចាក់សំរាមក្នុងខណ្ឌដង្កោ ដែលមានចម្ងាយ ១៥គីឡូម៉ែត្រ ពីតំបន់កណ្តាលទីក្រុង។ នៅកន្លែងទីលានចាក់សំរាម សំរាមត្រូវបានចាក់លាយឡំគ្នា។ អ្នករើសសំរាមប្រហែល ៥០០នាក់ ក្នុងនោះ៨0% គឺជាស្ត្រីប្រកបរបរចិញ្ចឹមជីវិតតាមរយៈការកែច្នៃឡើងវិញមិនផ្លូវការ

[22] របាយការណ៍សិក្សាស្តីពីការគ្រប់គ្រងសំណល់រឹងទីក្រុងភ្នំពេញ រាជធានីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា រៀបចំដោយ លោកបច្ចេក សេង ប៊ុនរិទ្ធ, Vicetirn Kontest, Komiski Firaytmas និង Keiko Katayama Hinayame ២០១១

(ក្រៅប្រព័ន្ធ) នៅនឹងកន្លែងចាក់សំរាម។[23] ជាញឹកញាប់ គឺមានឃើញកុមារមកតាមម្តាយរបស់ពួកគេនៅកន្លែងចាក់សំរាម។ នៅខែតុលា ឆ្នាំ២០០៩ រដ្ឋបាលរាជធានីភ្នំពេញបានសាកល្បងធ្វើការកំណត់តួនាទីតាមរយៈការចុះបញ្ជីអ្នករើសសំរាមជាផ្លូវការដោយកំណត់តួនាទីរបស់ពួកគេនៅក្នុងវិស័យគ្រប់គ្រងសំរាម ប៉ុន្តែផែនការនេះមិនបានឈានទៅដល់ការចុះបញ្ជីជាផ្លូវការរបស់ក្រុមអ្នករើសសំរាមទេ។

នៅរាជធានីភ្នំពេញ ក្រុមហ៊ុនឯកជន ស៊ីនទ្រី (Cintri Ltd) គឺជាអ្នកគ្រប់គ្រងការប្រមូល និងដឹកជញ្ជូនសំរាម។ នៅឆ្នាំ២០០២ ក្រុមហ៊ុនស៊ីនទ្រី បានចុះកិច្ចព្រមព្រៀងបន្ថែមជាមួយរដ្ឋបាលរាជធានីភ្នំពេញ ដែលផ្តល់ឱ្យក្រុមហ៊ុននេះនូវសិទ្ធិបន្តពីក្រុមហ៊ុន PSBK លើការគ្រប់គ្រងការសម្អាតប្រមូល និងដឹកជញ្ជូនសំណល់រឹងក្នុងទីក្រុងយកទៅចាក់នៅទីលានចាក់សំរាម ដែលមានរយៈពេលរហូតទៅដល់ចុងឆ្នាំ២០៤៨។

២.១.៤.១ យុទ្ធសាស្ត្រ និងក្របខណ្ឌបទប្បញ្ញត្តិ

មានអាជ្ញាធរ និងស្ថាប័នជាច្រើនដែលពាក់ព័ន្ធ នៅក្នុងការគ្រប់គ្រងសំណល់រឹងក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ។ ក្រសួងបរិស្ថានទទួលខុសត្រូវក្នុងការរៀបចំគោលការណ៍ណែនាំស្តីពីការគ្រប់គ្រងសំណល់ ដែលរួមមានការប្រមូល ការដឹកជញ្ជូន ការរក្សាទុក និងការកែច្នៃឡើងវិញ។ ទោះបីជាយ៉ាងនេះក្តីលទ្ធភាពក្នុងការអនុវត្ត និងតាមដានគោលការណ៍ណែនាំនេះនៅមានកម្រិត។ នៅកម្រិតមូលដ្ឋានទីចាត់ការគ្រប់គ្រងសំណល់ និងបរិស្ថាន នៃរដ្ឋបាលរាជធានីគឺទទួលខុសត្រូវក្នុងការគ្រប់គ្រងសំណល់ នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ។ នៅក្រោមទីចាត់ការមានការិយាល័យចំនួនពីរផ្សេងៗទៀត គឺការិយាល័យបច្ចេកទេសនិងត្រួតពិនិត្យផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន និងការិយាល័យគ្រប់គ្រងសំណល់។ ការិយាល័យគ្រប់គ្រងសំណល់ ជាអង្គភាពទទួលខុសត្រូវលើការគ្រប់គ្រងសំណល់ទាំងអស់នៅក្នុង រាជធានីភ្នំពេញ រួមទាំងការសម្អាត ការប្រមូល ការដឹកជញ្ជូន ការចោលសំរាម និងការតាមដានក្រុមហ៊ុនឯកជនប្រមូលសំរាមផងដែរ។ នៅក្រោមរដ្ឋបាលរាជធានីភ្នំពេញ មានអង្គភាពគ្រប់គ្រងទីលានចាក់សំរាម ដែលទទួលខុសត្រូវលើប្រតិបត្តិការទីលាន ចាក់សំរាមក្នុងខណ្ឌដង្កោ។

មន្ទីរបរិស្ថានរាជធានីភ្នំពេញ បានរៀបចំផែនការចំនួន ៨ សម្រាប់កែលម្អការគ្រប់គ្រងសំណល់រឹងនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ។ **ផែនការទាំងនេះរួមមានដូចខាងក្រោមៈ**

- ប្រព័ន្ធទិន្នន័យគ្រប់គ្រងសំណល់
- ការបែងចែកសំណល់
- ការបញ្ចេញ និងការប្រមូលសំណល់

[23] កិច្ចប្រជុំជាមួយទីចាត់ការគ្រប់គ្រងកាកសំណល់រាជធានីភ្នំពេញ ថ្ងៃទី១៣ ខែមករា ឆ្នាំ២០១៦

- ការបោះចោលសំណល់នៅទីលានចាក់សំរាមទៅតាមផែនការបែងចែកសំណល់
- ការកែច្នៃ និងការប្រើប្រាស់សំរាមឡើងវិញ
- ការធ្វើប្រព្រឹត្តកម្មសំណល់
- ការកសាងសមត្ថភាព និង
- ការអនុវត្ត និងការដាក់ពិន័យ

នៅក្នុងអនុក្រឹត្យលេខ ១១៣ អនក្រ/បក ដែលត្រូវបានអនុម័តនៅថ្ងៃទី២៧ ខែសីហា ឆ្នាំ២០១៥ ស្តីពីការគ្រប់គ្រងសំរាម សំណល់រឹងក្នុងទីប្រជុំជន ត្រូវបានធ្វើវិមជ្ឈការទៅរដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិ ហើយមានគោលដៅពង្រឹងការទទួលខុសត្រូវ ដោយបានផ្លាស់ប្តូរទៅ ថ្នាក់រាជធានី ខេត្ត-ក្រុង ស្រុក-ខណ្ឌ។ ជាលទ្ធផលបានបង្ហាញឱ្យឃើញថា រដ្ឋបាលរាជធានីភ្នំពេញបានផ្ទេរការទទួលខុសត្រូវលើការប្រមូល និងចោលសំរាមទៅឱ្យខណ្ឌទាំង១២។ អនុក្រឹត្យនេះ មានគោលបំណងធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវការគ្រប់គ្រងសំរាម សំណល់រឹងទីប្រជុំជន ប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព តម្លាភាព និងគណនេយ្យភាព សំដៅដល់ការធានានូវសោភណ្ឌភាព កិច្ចគាំពារសុខភាពសាធារណៈ និងបរិស្ថាន។

មានអង្គការជាច្រើនដូចជា UNEP, IGES, COMPED, និង Nexus បានសហការជាមួយនឹងក្រសួងបរិស្ថាន នាយកដ្ឋានសេដ្ឋកិច្ចបៃតង នៃអគ្គលេខាធិការដ្ឋានក្រុមប្រឹក្សាជាតិអភិវឌ្ឍន៍ដោយចីរភាព (អ.ក.អ.ច.) និងរដ្ឋបាលរាជធានីភ្នំពេញ បច្ចុប្បន្នកំពុងធ្វើការសិក្សាពីស្ថានភាព និងរៀបចំយុទ្ធសាស្ត្រគ្រប់គ្រងសំរាម សំណល់រឹងសម្រាប់រាជធានីភ្នំពេញដើម្បីគ្រប់គ្រង និងដោះស្រាយហានិភ័យពីការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ និងហានិភ័យលើបរិស្ថាន ដែលអាចកើតមាននៅក្នុងដំណើរការទាំងមូលនៃការគ្រប់គ្រងសំរាម ពោលគឺដើម្បីកាត់បន្ថយការបញ្ចេញឧស្ម័នផ្ទះកញ្ចក់ពីទីលានចាក់សំរាម និងកែលម្អបែបបទនៃការចោលសំណល់ដែលប្រមូលបានឱ្យមានលក្ខណៈស្តង់ដារ និងប្រកបដោយចីរភាពផងដែរ។ ការអនុវត្តយុទ្ធសាស្ត្រនេះនឹងធ្វើឱ្យទីក្រុងកាន់តែស្អាត មិនមានសំរាមនៅតាមទីធ្លាសាធារណៈបរិយាកាសកាន់តែមានភាពស្រស់បំព្រង និងពុំមានក្លិនស្អុយ។ ការបញ្ចេញឧស្ម័នផ្ទះកញ្ចក់ពីទីក្រុងគួរតែអាចកាត់បន្ថយចំនួនច្រើនជាង ២៥០.០០០តោន នៃឧស្ម័នកាបូនិច (CO) ក្នុងមួយឆ្នាំនៅត្រឹមឆ្នាំ២០២៤។

២.១.៥ វិស័យដឹកជញ្ជូន

ការដឹកជញ្ជូននៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ គឺភាគច្រើនបំផុតនៅលើបណ្តាញផ្លូវថ្នល់ និងការប្រើប្រាស់យានយន្តឯកជន។ នៅឆ្នាំ ២០១៥ ចំនួនយានយន្តសរុបនៅទូទាំងប្រទេសដែលបានចុះបញ្ជីបង្ហាញថាទោចក្រយានយន្តមានចំនួនប្រមាណ ២.៣០០.០០០គ្រឿង ចំនួនរថយន្តមានប្រមាណ ១៥៩.០០០គ្រឿង និងរថយន្តធំៗមានប្រមាណ

៧២.០០០គ្រឿង។[24] រាជធានីភ្នំពេញ មានកំណើនយ៉ាងឆាប់រហ័សនូវតម្រូវការវិស័យដឹកជញ្ជូនក្នុងរយៈពេលជាង មួយទសវត្សរ៍ចុងក្រោយ ដោយសារកំណើនប្រជាជនយ៉ាងឆាប់រហ័ស និងការកើនឡើងនូវសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ច។ ក្នុងពេលជាមួយគ្នានោះ ប្រាក់ចំណូលរបស់ប្រជាពលរដ្ឋមានការកើនឡើង ហើយយានយន្តនាំចូលមានតម្លៃថោកជាងមុន បាននាំឱ្យមានការកើនឡើងការធ្វើដំណើរតាមដងផ្លូវ និងកម្មសិទ្ធិយានយន្ត។ ខណៈដែលប្រជាជនរាជធានីភ្នំពេញបានកើនឡើងប្រមាណ ២,៣% ក្នុងមួយឆ្នាំចន្លោះពី ឆ្នាំ២០០១ ដល់ ឆ្នាំ២០១១ ការចុះបញ្ជីយានយន្តបានកើនឡើងច្រើនជាង ១១,៧% ក្នុងមួយឆ្នាំ ចំនួននៃការចុះបញ្ជី បានកើនឡើងច្រើនជាងបីដងក្នុងរយៈពេលមួយទសវត្សរ៍ ។[25] ការរីកចម្រើនលូតលាស់យ៉ាងឆាប់រហ័សនូវការប្រើប្រាស់មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនឯកជននៅក្នុងទីក្រុង បាននាំឱ្យមានការកើនឡើង នូវបរិមាណចរាចរណ៍ និងការកកស្ទះ ដោយសារការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ និងការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍នៅរាជធានីភ្នំពេញដើរមិនទាន់ការអភិវឌ្ឍ។ ជាលទ្ធផលគឺការធ្វើចរាចរណ៍តាមដងផ្លូវមានសភាពយឺតយ៉ាវ (ខាតពេលវេលា) និងការកកស្ទះកើនឡើងខ្លាំង គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍កើនឡើង និងនាំឱ្យមានការបំពុលបរិយាកាស។ ល្បឿនបើកបរជាមធ្យមនៅក្នុងទីក្រុងបានថយចុះពី ២២,៩គ.ម/ម៉ នៅឆ្នាំ២០០០ ដល់១៤,៦ គ.ម/ម៉ នៅឆ្នាំ២០១២ដែលបញ្ជាក់នូវការកើនឡើង នូវការកកស្ទះចរាចរណ៍។[26] នៅម៉ោងមមាញឹក ល្បឿនចរាចរណ៍ អាចមានលក្ខណៈយឺតខ្លាំងនៅតំបន់កណ្តាលប្រហែល ១០ គ.ម/ម៉។[27]

ការដឹកជញ្ជូនទំនិញកំពុងមានចំនួនកើនឡើងនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ដោយសារមានការរីកលូតលាស់ផ្នែកសេដ្ឋកិច្ចក្នុងទីក្រុង។ ការដឹកជញ្ជូនទំនិញផ្លូវគោកមានសារៈសំខាន់ នៅរាជធានីភ្នំពេញ ដោយមើលឃើញពីបរិមាណចរាចរណ៍ទំនិញកំពុងកើនឡើងយ៉ាងខ្លាំង ជាពិសេសនៅក្នុងតំបន់ដែលបម្រើដល់ឧស្សាហកម្មកម្មន្តសាល (ភាគច្រើននៅក្នុងតំបន់ជាយទីក្រុង)។

[24] ការវាយតម្លៃគោលនយោបាយ និងបទប្បញ្ញត្តិសារពើពន្ធសម្រាប់យានយន្តនៅតាមដងផ្លូវនៅប្រទេសកម្ពុជា ដោយស្ថាប័ន Ceian Air Asia ឆ្នាំ២០១៩ (ពង្រាង)

[25] របាយការណ៍គម្រោងស្តីពីការសិក្សាលម្អិតធ្វើផែនការប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុងសម្រាប់រាជធានីភ្នំពេញ ដោយ JICA ឆ្នាំ២០១៤ (របាយការណ៍សង្ខេប)

[26] ឯកសារសិក្សាស្រាវជ្រាវ របស់Kitamura, Y. Hayashi, M., & Yagi, E. (2018) Traffic problems in Southeast Asia featuring the case of Cambodia's traffic accidents involvingKitamura, Y. Hayashi, M., & Yagi, E. (2018) Traffic problems in Southeast Asia featuring the case of Cambodia's traffic accidents involving

[27] តួរលេខទទួលបានពីកាសែតភ្នំពេញប៉ុស្ត៍ ចុះថ្ងៃទី១៨ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០១៤ ទទួលបានតាមរយៈ http://www.phnompenhpost.com/nition road-dratio -rise minister

រាជធានីភ្នំពេញ បច្ចុប្បន្នមិនទាន់មានប្រព័ន្ធដឹកអ្នកដំណើរសាធារណៈគ្រប់គ្រាន់នៅឡើយទេ។ រថយន្តក្រុង និងសាឡាង គឺជាមធ្យោបាយសាធារណៈដឹកអ្នកដំណើរតែ ២ ប្រភេទគត់ដែលកំពុងដំណើរការ។ ម៉ូតូឌុបវិញក៏មិនទាន់បានរៀបចំបទប្បញ្ញត្តិសម្រាប់គ្រប់គ្រងជាផ្លូវការនៅឡើយទេ។ ចំនួនម៉ូតូរ៉ឺម៉កកង់បីដែលបានចុះបញ្ជីក៏បានកើនឡើងយ៉ាងខ្លាំងផងដែរក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំថ្មីៗនេះដោយមានចំនួនសរុបប្រមាណ ៦,០០០គ្រឿង នៅក្នុងទីក្រុង។ ប្រទេសកម្ពុជាមានអត្រាគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍កើនឡើងខ្លាំង ដោយមានអត្រាស្លាប់ឡើងដល់ ២,២៣១នាក់ នៅឆ្នាំ ២០១៥ ពោលគឺកើនឡើងជាងពាក់កណ្តាលនៃអត្រាស្លាប់ក្នុងឆ្នាំ២០០៦ ក្នុងនោះអ្នកប្រើប្រាស់ម៉ូតូ និងរ៉ឺម៉កកង់បី (តុកតុក) មានចំណែក ៧៧% នៃរបួសធ្ងន់ និង ៦៨% នៃអ្នកស្លាប់ពីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ហើយគ្រោះថ្នាក់ម៉ូតូភាគច្រើនកើតឡើងនៅរាជធានីភ្នំពេញ។ មូលហេតុនាំមុខគេពីរនៃការស្លាប់គឺការបើកបររលឿន (៥១%) និងការពិសារគ្រឿងស្រវឹង (១៨%)។

២.១.៥.១ គោលនយោបាយ និងក្របខណ្ឌបទប្បញ្ញត្តិ

ផែនការមេមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនទីក្រុង នៅរាជធានីភ្នំពេញសម្រាប់ឆ្នាំ២០៣៥ ត្រូវបានព្រាងឡើង ដើម្បីជួយដោះស្រាយបញ្ហាដឹកជញ្ជូនបច្ចុប្បន្ន និងគាំទ្រដល់ចក្ខុវិស័យទីក្រុង នៅក្នុងផែនការមេស្តីពីការប្រើប្រាស់ដីធ្លីឆ្នាំ ២០៣៥។ បេសកកម្មនៃផែនការមេ មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនទីក្រុង ឆ្នាំ២០៣៥ មានពីរផ្នែក៖

- ផ្លាស់ប្តូរពីប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនទីក្រុងឯកជនទៅជាប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ និងឯកជនដែលមានតុល្យភាពគ្នាតាមរយៈការបញ្ចូលគ្នានូវផ្លូវថ្នល់ មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ និងការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ដើម្បីកែលម្អការធ្វើដំណើររបស់ប្រជាពលរដ្ឋ និង
- សម្រេចសក្តានុពលទីក្រុងនៃរាជធានីភ្នំពេញ។[28]

ផែនការមេដឹកជញ្ជូនទីក្រុង ឆ្នាំ២០៣៥ ផ្អែកលើផែនការមេដឹកជញ្ជូនទីក្រុងដំបូង ឆ្នាំ២០១៥ នៅរាជធានីភ្នំពេញ ដែលត្រូវបានបង្កើតនៅ ឆ្នាំ២០០១ ដោយមានជំនួយពីទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិជប៉ុន។ ផែនការមេឆ្នាំ២០០១ ត្រូវបានអនុវត្តមួយផ្នែកដែលនាំឱ្យមានការដំឡើងសញ្ញាចរាចរណ៍នៅផ្លូវបំបែកសំខាន់ៗ។ ការដំឡើងនេះបានជួយសម្រួលដល់បញ្ហាចរាចរណ៍បានមួយកម្រិតផងដែរ ប៉ុន្តែកង្វះមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនសាធារណៈមិនត្រូវបានដោះស្រាយនៅឡើយ។ ផែនការមេដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុងសម្រាប់ឆ្នាំ២០៣៥ ព្យាយាមបង្កើនការប្រើប្រាស់មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនសាធារណៈអោយបានច្រើនជាង ៣០%នៃប្រភេទមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនសរុបនៅឆ្នាំ២០៣៥។

[28] ច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនៅឆ្នាំ២០០៩ អ្នកបើកបរម៉ូតូត្រូវបានតម្រូវឱ្យពាក់មួកសុវត្ថិភាព ហើយច្បាប់នេះកំពុងត្រូវបានអនុវត្តនៅរាជធានីភ្នំពេញ ទោះបីជាមានភាពជំន ច្បាស់លាស់ចាំគឺយប់នេះមានផលប៉ះពាល់អ្វីខ្លះទៅលើការកាត់បន្ថយការគ្រោះថ្នាក់

កិច្ចការនេះអាចសម្រេចបានដោយការបង្កើតនូវវិធានការមួយចំនួន ដូចជាការបង្កើត (ក្នុងចំណោមវិធានការផ្សេងទៀត) ផ្លូវរត់សម្រាប់តែ រថយន្តក្រុងចំនួន១០ខ្សែ នៅឆ្នាំ២០២០ ដែលជាផ្នែកមួយនៃផែនការរៀបចំប្រព័ន្ធចរាចរណ៍រហ័សរបស់រថយន្តក្រុង (Bus Rapid Transit Scheme) និងប្រព័ន្ធផ្លូវរថភ្លើងដឹកជញ្ជូនសាធារណៈក្រោមដី (Underground Elevated Rail Transit System) នៅឆ្នាំ២០៣៥។ នៅកម្រិតថ្នាក់ ការគ្រប់គ្រងចំណត និងចិញ្ចើមផ្លូវមានចែងនៅក្នុងច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក(២០១៥) ច្បាប់ផ្លូវគោក(២០១៤) និងអនុក្រឹត្យលេខ ៤២ ស្តីពីនគរូបនីយកម្មរាជធានីក្រុង និងទីប្រជុំជន (២០១៥)។ ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនក៏បានបង្កើតនូវផែនការសកម្មភាព ស្តីពីការប្រែប្រួលអាកាសធាតុសម្រាប់វិស័យដឹកជញ្ជូនផងដែរ (២០១៤-២០១៨) ដែលកំណត់នូវសកម្មភាពអាទិភាពជាច្រើនសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនបៃតង រួមទាំងតម្រូវការប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនសារធាតុរួមបញ្ចូលនៅក្នុងទីក្រុងធំៗ ក៏ដូចជាការលើកកម្ពស់ការថែទាំ និងការត្រួតពិនិត្យយានយន្តផងដែរ។

២.១.៥.២ បញ្ហាប្រឈមសំខាន់ៗ

ការផ្តល់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន មិនអាចតាមទាន់ការកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័សនូវបរិមាណចរាចរណ៍ឡើយ។ ដោយធៀបនឹងទីក្រុងផ្សេងទៀត នៅក្នុងតំបន់រាជធានីភ្នំពេញមានដង់ស៊ីតេផ្លូវថ្នល់ទាប ជាពិសេសនៅខាងក្រៅតំបន់កណ្តាលទីក្រុង (ខណ្ឌកណ្តាលក្រុងមាន ផ្លូវថ្នល់ ៩៤%)។ គម្រោងលំនៅដ្ឋានមួយចំនួនកំពុងត្រូវបានបន្តធ្វើនៅតំបន់ជាយក្រុង ដោយមិនបានធ្វើការពិចារណាដល់លទ្ធភាព ប្រើប្រាស់បណ្តាញផ្លូវថ្នល់ និងការរីកសាយចរាចរណ៍។ ស្រដៀងគ្នានេះដែរ កង្វះខាតការធ្វើផែនការសម្រាប់យានយន្តធុនធ្ងន់ដែលបម្រើដល់រោងចក្រ និងដេប៉ូគ្រឿងសំណង់បាននាំឱ្យមានការចុះទ្រុឌទ្រោមផ្លូវថ្នល់នៅតំបន់មួយចំនួន។

មានបញ្ហាប្រឈមជាច្រើនដែលត្រូវបានកំណត់នៅក្នុងការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍នៅរាជធានីភ្នំពេញ ដូចជា៖ ផ្លូវបំបែកដែលចោទជាបញ្ហាប្រព័ន្ធដាក់សញ្ញាធ្វើដំណើរមិនគ្រប់គ្រាន់ កង្វះការដាក់សញ្ញាសម្គាល់ផ្លូវថ្នល់ និងចំណតមិនមានការត្រួតពិនិត្យ។ កន្លែងចតមិនគ្រប់គ្រាន់នៅតំបន់កណ្តាលទីក្រុងកំពុងក្លាយជាបញ្ហាចោទខ្លាំង ដែលនាំឱ្យអ្នកបើកបរចតនៅលើផ្លូវថ្នល់ ឬនៅលើចិញ្ចើមផ្លូវ ដែលធ្វើឱ្យរាំងស្ទះផ្លូវថ្មើរជើង។ លើសពីនេះទៀត ចិញ្ចើមផ្លូវសម្រាប់ថ្មើរជើងនៅរាជធានីភ្នំពេញត្រូវបានបាត់បង់មួយចំនួនដោយសារការពង្រីកផ្លូវសម្រាប់រថយន្ត។ ការអនុវត្តបទប្បញ្ញត្តិស្តីពីការចតយានយន្ត គឺជាបញ្ហាប្រឈមចម្បង។ ការដឹកជញ្ជូនទំនិញក៏កំពុងប្រឈមមុខនឹងបញ្ហា ដូចជាការខូចខាតផ្លូវថ្នល់ និងកង្វះលំហក្រៅផ្លូវសាធារណៈសម្រាប់ការរើទំនិញចុះ។

២.១.៦. ចរាចរណ៍ និងការគ្រប់គ្រងចំណត

២.១.៦.១. ការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍

ជាការពិតណាស់ ដើម្បីអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុងមួយឱ្យសម្រេចបានជាទីក្រុងស្អាតនោះ គឺត្រូវមានការរៀបចំនៅហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ សំណង់នានាឱ្យមានបច្ចេកវិទ្យាទំនើប។ ក្នុងនោះផងដែរការរៀបចំការធ្វើចរាចរណ៍ ឱ្យមានភាពល្អប្រសើរ ក៏ជាចំណុចសំខាន់មួយក្នុងការអភិវឌ្ឍទីក្រុងផងដែរ។ បច្ចេកវិទ្យាសម្រាប់ការធ្វើ ចរាចរណ៍ បានបង្កើតឡើងនៅសាកលវិទ្យាល័យ (Carnegie Mellon University) និងបានដាក់ឱ្យសាកល្បង នៅទីក្រុង (Pittsburgh) ក្នុងសហរដ្ឋអាមេរិច ដើម្បីកាត់បន្ថយការបំភាយផ្សែងពុលរបស់យានយន្ត ដែលធ្វើដំណើរលើដងវិថី វាគឺជាភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍ល្អ ដែលខុសពីមុនដែលបានដាក់ពីមុនមិនឱ្យ ដំណើរការដោយស្វ័យប្រវត្តិប៉ុណ្ណោះ ទេ តែវាជាភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍ល្អ ដែលបានអភិវឌ្ឍក្នុងយុគ្គសម័យ ចុងក្រោយនេះ។ វាបានបូកបញ្ចូលទាំងបច្ចេកវិទ្យាដែលមានស្រាប់ និងបច្ចេកវិទ្យាបញ្ញាសិប្បនិមិត្ត (Artificial Intelligent) ដោយប្រើប្រាស់ថាមពលពន្លឺព្រះអាទិត្យ។ ប្រព័ន្ធពីរនេះមានទំនាក់ទំនងគ្នា និងសម្របទៅតាម ការផ្លាស់ប្តូរគ្រប់ស្ថានភាពចរាចរណ៍ ដើម្បីកាត់បន្ថយរយៈពេលដែលយានយន្តធ្វើដំណើរ និងឈប់រង់ចាំ ដោយមានបំពាក់ប្រព័ន្ធឆ្លាតវៃដែលអាចកំណត់ចំនួនយានយន្ត អ្នកធ្វើដំណើរថ្មើរជើង និងប្រព័ន្ធផ្លាស់ប្តូរយៈ ពេលដោយស្វ័យប្រវត្តិតាមពេលវេលាជាក់ស្តែង ដើម្បីបញ្ចៀសការកកស្ទះចរាចរណ៍នៅកន្លែងដែលអាចធ្វើទៅបាន។ លទ្ធផលដំបូងដែលទទួលបាននោះគឺ ចំនួនពេលវេលាដែលអ្នកបើកបរយានយន្តទំនេរក្នុងពេលឈប់រង់ចាំភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍ត្រូវបានកាត់បន្ថយចំនួន៤0% ហើយពេលវេលាធ្វើដំណើរឆ្លងកាត់ទីក្រុងបានកាត់បន្ថយចំនួន២៥%។ វាពិតជាមានសារៈសំខាន់ណាស់ សម្រាប់ការបញ្ចៀសការកកស្ទះចរាចរណ៍ និងកាត់បន្ថយការបំពុល ដែលភាយចេញពីយានយន្តផងដែរ។

២.១.៦.២. ការគ្រប់គ្រងចំណត

ការចតយានយន្តដោយគ្មានសណ្តាប់ធ្នាប់នេះ ក៏បានជះឥទ្ធិពលដោយប្រយោលដល់ដំណើរការនៃសេវាសាធារណៈផងដែរ។ ជាក់ស្តែង សេវារថយន្តក្រុងដែលបានបើកសម្ពោធដាក់ឱ្យដំណើរការនៅដើមខែកុម្ភៈឆ្នាំ២០១៥ ថ្វីត្បិតតែសេវារថយន្តក្រុងនេះ បានដំណើរការរហូតដល់ពេលបច្ចុប្បន្នក៏ដោយ តែសេវារថយន្តក្រុងនេះសាកល្បងដំណើរការតែតាមបណ្តោយវិថីមួយចំនួនប៉ុណ្ណោះ ព្រោះសេវានេះអាចនឹងត្រូវប្រឈមនឹងបញ្ហានៃការចំណាយពេលវេលាច្រើន ដោយសារការកកស្ទះចរាចរណ៍នៅតាមដងផ្លូវ។

ទាក់ទងនឹងដំណោះស្រាយចំពោះបញ្ហានេះ អាជ្ញាធរសាធារណការ ផ្លូវគោករបស់ប្រទេសសឹង្ហបុរី បានបង្កើតនូវវិធានការទប់ស្កាត់ និងកាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរណ៍នៅក្នុងក្រុង តាមរយៈការបង្កើតឱ្យមានផែនការ P&8

{Park & Ride) P&R ត្រូវបានបង្កើតនៅឆ្នាំ១៩៩0 ដើម្បីកាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរណ៍នៅក្នុងទីក្រុង ហើយបានផ្តល់នូវសេវាដែលមានតម្លៃថោក នឹងមធ្យោបាយធ្វើដំណើរលឿនសម្រាប់អ្នកបើកយានជំនិះគ្រប់ប្រភេទ អ្នកបើកបរយានយន្តគ្រប់ប្រភេទ អាចទទួលអត្ថប្រយោជន៍ពីផែនការ P&R នេះ ដោយអ្នកបើកបរអាចចតយានជំនិះរបស់ពួកគេនៅចំណតរថយន្ត ដែលនៅជិតចំណតរថយន្តក្រុង បន្ទាប់មកប្រើប្រាស់សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈដើម្បីធ្វើដំណើរចូលក្នុងទីក្រុង។

ការលើកឡើងខាងលើនេះ គឺក្នុងគោលបំណងបង្ហាញឱ្យឃើញពីវិធីសាស្ត្រក្នុងការទប់ស្កាត់ ការកាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចណ៍ដ៏មានប្រសិទ្ធិភាព គឺកាត់បន្ថយការប្រើប្រាស់រថយន្តនៅក្នុងទីក្រុង ដោយជំនួសមកប្រើប្រាស់សេវាសាធារណៈវិញ។ ប៉ុន្តែបញ្ហាសំខាន់បំផុតសម្រាប់ប្រទេសកម្ពុជា ក្នុងការអនុវត្តផែនការនេះបាន ទាមទារសំខាន់បំផុតនោះគឺការរៀបចំឱ្យមានចំណតឱ្យបានត្រឹមត្រូវជាមុនសិន ទើបការកកស្ទះនៅតាមដងផ្លូវអាចត្រូវបានកាត់បន្ថយ ហើយសេវាសាធារណៈនឹងអាចអនុវត្តបានជោគជ័យនៅក្នុងរាជធានី និងតាមបណ្តាខេត្តនានាក្នុងប្រទេសកម្ពុជាទាំងមូល។

២.១.៦.៣. ការកំណត់ដីចំណីផ្លូវ

យោងតាមមាត្រា ១៥ នៃច្បាប់ភូមិបាលបានចែងថា ដីចំណីនៅតាមបណ្តាផ្លូវជាតិ និងផ្លូវរថភ្លើង គឺជាសម្បត្តិសាធារណៈរដ្ឋ។[29] បើយោងតាមច្បាប់ចំណីផ្លូវត្រូវបានកំណត់ច្បាស់លាស់ ដើម្បីជៀសវៀងការរំលោភបំពានណាមួយទៅលើសម្បត្តិសាធារណៈ។ បើពិនិត្យលើស្ថានភាពជាក់ស្តែងនៅពេលបច្ចុប្បន្ននេះ ការប្រើប្រាស់ចំណីផ្លូវក្នុងប្រទេសកម្ពុជានៅតែចោទជាបញ្ហាសំខាន់មួយ ពោលគឺសំណង់អគារមួយចំនួនត្រូវបានសាងសង់ហួសចូលលើចំណីផ្លូវដែលធ្វើឱ្យបាត់បង់សណ្តាប់ធ្នាប់ និងសោភណ្ឌភាព។ ត្រង់ចំណុចនេះរដ្ឋព្យាយាមគ្រប់គ្រង និងកំណត់ប្រវែងចំណីផ្លូវជាតិ និងផ្លូវរថភ្លើង ដើម្បីធានាបានភាពត្រឹមត្រូវក្នុងការប្រើប្រាស់ដីរបស់ពលរដ្ឋគ្រប់រូប។ នេះបើយោងតាមអនុក្រឹត្យស្តីពី ការគ្រប់គ្រងដីចំណីតាមបណ្តាផ្លូវជាតិ និងផ្លូវរថភ្លើងរ របស់កម្ពុជា។ បានបែងចែកជា ៣កម្រិត៖

- ផ្លូវជាតិកម្រិត១ គឺជាផ្លូវជាតិ ដែលមានលេខ១ខ្ទង់ ត្រូវកំណត់ដោយក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ថាត្រូវទុកចំណីផ្លូវប្រវែង ៣0 ម៉ែត្រ ពីសងខាងអ័ក្សផ្លូវ។ ប៉ុន្តែចំពោះផ្លូវជាតិកម្រិត១ ដែលឆ្លងកាត់រាជធានី ឬទីប្រជុំជន ត្រូវកំណត់ផ្សេងដោយរាជធានី ឬស្ថាប័នដែលគ្រប់គ្រងតំបន់នោះ។

[29] មាត្រា១៥ ច្បាប់ភូមិបាល ឆ្នាំ២00១

- ផ្លូវជាតិកម្រិត២ គឺជាផ្លូវជាតិដែលមានលេខ ២ខ្ទង់ ហើយក្រសួងកំណត់ឲ្យទុកចំណីផ្លូវចំនួន ២៥ម៉ែត្រពីសងខាងអ័ក្សផ្លូវ។ ប៉ុន្តែចំពោះផ្លូវជាតិកម្រិត២ ដែលឆ្លងកាត់រាជធានី ឬក្រុងនៃខេត្ត ឬទីប្រជុំជន ត្រូវកំណត់ផ្សេងដោយរាជធានី ឬស្ថាប័នដែលគ្រប់គ្រងតំបន់នោះ។[30]
- ផ្លូវរថភ្លើង

ក្រសួងក៏បានកំណត់ដីចំណីផ្លូវសម្រាប់ផ្លូវរថភ្លើងដូចខាងក្រោម៖

- ផ្លូវរថភ្លើង ដែលឆ្លងកាត់ក្រៅរាជធានី ក្រុង ឬទីប្រជុំជនផ្សេងៗ ត្រូវរក្សាចំណីផ្លូវ ៣០ ម៉ែត្រពីសងខាងអ័ក្ស។
- សម្រាប់ដីចំណីផ្លូវរថភ្លើងដែលឆ្លងកាត់តំបន់ព្រៃភ្នំ ដែលមានថ្មរមៀលធ្លាក់ ឬតំបន់ព្រៃខ្ពស់ ត្រូវមានប្រវែង ១០០ ម៉ែត្រពីសងខាងអ័ក្សផ្លូវផងដែរ ដើម្បីធានាសុវត្ថិភាពការធ្វើដំណើរ។
- ចំពោះបរិវេណស្ថានីយ៍រថភ្លើងវិញ ក្រសួងកំណត់ឲ្យអនុវត្តតាមប្លង់ដែលមានស្រាប់។
- ចំណែកឯចំណីដីផ្លូវរថភ្លើង ដែលឆ្លងកាត់ទីប្រជុំជន ត្រូវកំណត់ដោយអាជ្ញាធរនៃតំបន់នោះ។
- ជាមួយនឹងការកំណត់ចំណីដីនោះដែរ ការប្រើប្រាស់ដីចំណីផ្លូវនោះ ត្រូវបានហាមឃាត់ ដោយសារតែដីចំណីផ្លូវនោះ ប្រើប្រាស់សម្រាប់ប្រយោជន៍សាធារណៈ និងសុវត្ថិភាពប្រជាពលរដ្ឋដែលនៅជុំវិញ។ រាល់ការអភិវឌ្ឍផ្លូវបន្ថែម ឬពង្រីកផ្លូវនៅក្នុងថ្ងៃអនាគត ប្រវែងដីចំណីផ្លូវនឹងត្រូវកំណត់ដដែល ដោយមិនមានការកែប្រែចំនួននេះឡើយ។

២.១.៧. ទីធ្លាសាធារណៈ និងបេតិកភណ្ឌវប្បធម៌

តាមប្រវត្តិសាស្ត្រ នៅរាជធានីភ្នំពេញសម្បូរទៅដោយឧទ្យានតំបន់បៃតង ព្រមទាំងសំណង់អគារ និងតំបន់បេតិកភណ្ឌវប្បធម៌ជាច្រើន។ ទោះជាយ៉ាងនេះក្តី ការអភិវឌ្ឍឡើងវិញរបស់ទីក្រុងចាប់តាំងពីទសវត្សឆ្នាំ១៩៩០ បានធ្វើឱ្យតំបន់បៃតង ព្រមទាំងអគារ និងតំបន់បេតិកភណ្ឌវប្បធម៌របស់ទីក្រុងជាច្រើនកំពុងត្រូវបានរុះរើ ដើម្បីគម្រោងអភិវឌ្ឍថ្មី ឬត្រូវបានទុកចោលឱ្យទ្រុឌទ្រោម។

ចំនួនលំហបៃតង និងតំបន់ចំហនៅរាជធានីភ្នំពេញបានថយចុះយ៉ាងខ្លាំងក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំថ្មីៗនេះ។ យោងតាមផែនការរមេ ស្តីពីមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនទីក្រុងនៅរាជធានីភ្នំពេញឆ្នាំ២០៣៥ រាជធានីភ្នំពេញមានតំបន់បៃតងក្នុងប្រជាជនម្នាក់តិចខ្លាំងជាង ទីក្រុងធំៗផ្សេងទៀត ដែលមានប្រជាជនច្រើននៅក្នុងពិភពលោក។ រាជធានីភ្នំពេញមានលំហបៃតងក្នុងមនុស្សម្នាក់តែ ១,១m^{2} ប៉ុណ្ណោះធៀបនឹងទីក្រុងញូវយ៉កដែលមាន ២៩,២ m^{2}

[30] អនុក្រឹត្យលេខ១៩៧.អនក្រ.បក ស្តីពីការគ្រប់គ្រងដីចំណីតាមបណ្តាញផ្លូវជាតិ និងផ្លូវរថភ្លើងនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ក្នុងមនុស្សម្នាក់ និងទីក្រុងតូក្យូដែលមាន ៥,៥ m^2 ក្នុងមនុស្សម្នាក់។[31] ពាក់ព័ន្ធនឹងស្ថានភាពលំហសាធារណៈនៅរាជធានីភ្នំពេញ គួរកត់សម្គាល់ថា ផ្លូវដើរលំហែ មាត់ទន្លេនៅផ្លូវព្រះស៊ីសុវត្ថិនៅខណ្ឌកណ្តាល ក្រុងត្រូវបានជួសជុលកែលម្អទៅជាលំហសាធារណៈដែលត្រូវបានរៀបចំទេសភាព និងអាចចូលបានដែលបង្កើតកាលានុវត្តភាព សម្រាប់ការកម្សាន្តក្នុងទីក្រុងសម្រាប់ប្រជាជន និងអ្នកទស្សនាជាច្រើននៅក្នុងតំបន់។ ឧទ្យានសាធារណៈក្នុងទីក្រុងផ្សេងៗដែលមាន ភាពទ្រុឌទ្រោម ពេលនេះត្រូវបានជួសជុលកែលម្អដោយមានការរចនាទេសភាព។

២.១.៧.១. គោលនយោបាយ និងក្របខណ្ឌបទប្បញ្ញត្តិ

បទប្បញ្ញត្តិសម្រាប់ការការពារចិញ្ចើមផ្លូវសាធារណៈក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ មានចែងនៅក្នុងអនុក្រឹត លេខ៤២ស្តីពីនគរូបនីយកម្ម រាជធានីក្រុង និងទីប្រជុំជន។ ទោះជាយ៉ាងនេះក្តី ការអនុវត្តបទប្បញ្ញត្តិក្នុងអនុក្រឹត្យ ដើម្បីធានាថាការអភិវឌ្ឍថ្មី ផ្តល់នូវទីតាំងចំណតគ្រប់គ្រាន់ និងទុកចំណីផ្លូវសាធារណៈគ្រប់គ្រាន់ សម្រាប់អគារសង់ថ្មីអាចមានការលំបាកក្នុងការអនុវត្ត។ ជាងនេះទៅទៀត បទប្បញ្ញត្តិនៅក្នុងច្បាប់ផ្លូវគោក (២០១៤) និងច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក (២០១៥) ដើម្បីទុកចិញ្ចើមផ្លូវសម្រាប់អ្នកថ្មើរជើងក៏អាចជាបញ្ហាប្រឈមសម្រាប់អាជ្ញាធរមូលដ្ឋានក្នុងការអនុវត្តផងដែរ។ បច្ចុប្បន្នពុំមានប្រកាសស្តីពីការបែងចែកតំបន់ ឬបទបញ្ជាស្តីពីការអភិរក្សអគារច្បាស់លាស់ ដើម្បីការពាររចនាសម្ព័ន្ធ ប្រវត្តិសាស្ត្រទាំងនេះឡើយ។ សម្បត្តិបេតិកភណ្ឌវប្បធម៌ត្រូវបានគ្រប់គ្រងដោយច្បាប់ ស្តីពីការការពារបេតិកភណ្ឌវប្បធម៌ឆ្នាំ ១៩៩៦ និងដោយអនុក្រឹត្យ លេខ៩៨ ស្តីពីការគោរពតាមការអនុវត្ត ការការពារបេតិកភណ្ឌវប្បធម៌។ យោងតាមនិយមន័យនៃបេតិកភណ្ឌវប្បធម៌ដែលរៀបរាប់នៅក្នុងច្បាប់ និងបទបញ្ជាមានភាពមិនច្បាស់លាស់ថាតើរចនាសម្ព័ន្ធស្ថាបត្យកម្មដូចជាស្ថាបត្យកម្មខ្មែរថ្មី ឬស្ថាបត្យកម្មអាណានិគមបារាំង មានលក្ខណសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់ធ្វើជាតំបន់បេតិកភណ្ឌវប្បធម៌ដែរឬទេ។ វាមានការចាំបាច់ក្នុងការកំណត់ ចេញជាបទប្បញ្ញត្តិ សម្រាប់ការថែរក្សាអគារបេតិកភណ្ឌវប្បធម៌ និងបង្កើតយន្តការសម្រាប់ការផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានដល់ការស្តារបេតិកភណ្ឌវប្បធម៌។[32]

២.១.៧.២. បញ្ហាប្រឈមផ្សេងៗ

ទីធ្លាសាធារណៈដែលសំខាន់មួយផងដែរនោះ គឺចិញ្ចើមផ្លូវក្នុងទីក្រុងសម្រាប់អ្នកថ្មើរជើង ត្រូវបានទន្ទ្រានយកដោយការ ចតរថយន្ត ម៉ូតូ និងអ្នកលក់ដូរក្រៅប្រព័ន្ធ ដែលធ្វើឱ្យការធ្វើដំណើរដោយថ្មើរជើងនៅរាជធានីភ្នំពេញមានការពិបាកយ៉ាងខ្លាំង ហើយពេលខ្លះមានគ្រោះថ្នាក់ផងដែរ។ ជាងនេះទៅទៀត ទីធ្លាសាធារណៈជាច្រើនដែលបាន

[31] របាយការណ៍គម្រោងស្តីពីការសិក្សាលម្អិតធ្វើផែនការប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុងសម្រាប់រាជធានីភ្នំពេញ ដោយ JICA ឆ្នាំ២០១៤ (របាយការណ៍សង្ខេប)

[32] ផែនការអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុងនិរន្តរភាពសម្រាប់រាជធានីភ្នំពេញ ២០១៨-២០៣០ (ក្រសួងបរិស្ថាន)

បង្កើតត្រូវបានរចនាមិនបានល្អពាក់ព័ន្ធនឹង ការគ្រប់គ្រងទឹក និងការធ្វើឱ្យមានភាពត្រជាក់ដោយធម្មជាតិ។ ឧទ្យាន និងសួនច្បារនៅតាមបណ្តាខណ្ឌនានា ក្នុងទីក្រុងជាច្រើនត្រូវបានក្រាល យ៉ាងពេញលេញដោយសម្ភារៈក្រាស់ៗ ដែលការពារទឹកមិនឱ្យជ្រាបចូលក្នុងដី។ លើសពីនេះទៀត ដើមឈើ និងចុល្លព្រឹក្សលម្អនៅក្នុងសួនច្បារទាំងនេះ ដែលសមត្ថភាពនៅមានកម្រិតសម្រាប់ការផ្តល់ម្លប់ និងសម្រាប់ការរក្សាទុកទឹក។ អគារ និងតំបន់បេតិកភណ្ឌវប្បធម៌ប្រវត្តិសាស្ត្រ ជាច្រើនត្រូវបានបំផ្លាញចោល ដើម្បីផ្តល់ឱកាសដល់គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុងថ្មីៗ ឬត្រូវបានអនុញ្ញាតឱ្យបំផ្លាញចោល។

អគារទាំងនេះ គឺជាឧទាហរណ៍នៃស្ថាបត្យកម្មពីសម័យអាណានិគមបារាំង ព្រមទាំងពីចលនាស្ថាបត្យកម្មខ្មែរថ្មីនៃទសវត្សរ៍ឆ្នាំ១៩៥០ និង១៩៦០។ អគារប្រវត្តិសាស្ត្រដែលរងការគំរាមកំហែងក្នុងនោះមាន ពហុកីឡាដ្ឋានជាតិ ប៉ុស្តិ៍នគរបាលរាជធានីភ្នំពេញចាស់ និងសណ្ឋាគាររណសិរ្សប្រវត្តិសាស្ត្រ។ អគារទាំងនេះមិនត្រឹមតែផ្តល់អត្តសញ្ញាណវប្បធម៌ដល់ទីក្រុងប៉ុណ្ណោះទេ ប៉ុន្តែប្រសិនបើត្រូវបានស្តារឡើងវិញ អគារទាំងនេះក៏មានសក្តានុពលសម្រាប់ការទាក់ទាញភ្ញៀវទេសចរណ៍ផងដែរ។

២.២.ការអភិវឌ្ឍក្រុងបែតង

ការរៀបចំក្រុងជាលក្ខណៈស្តង់ដារមួយត្រូវបានសង្កេតឃើញថាឈរលើគោលការណ៍សសរស្តម្ភចំនួន០៥គឺ៖ ផលិតភាព និរន្តភាព ភាពដែលអាចរស់នៅបាន ភាពជាអ្នកដឹកនាំ និងការរចនាដ៏ល្អប្រសើរ។ ជារួមមានន័យថាត្រូវធ្វើយ៉ាងណាបង្កើតកន្លែងមួយដែលមានផលិតភាព និងនិរន្តរភាព នឹងភាពអាចរស់នៅបានតាមរយៈភាពជាអ្នកដឹកនាំ និងការរួមបញ្ចូលគ្នានៃការរចនាក្រុងមួយដ៏ល្អប្រសើរ។

២.២.១. សោភណ្ឌភាព

២.២.១.១. ពេលព្រឹក

ក. ការរៀបចំហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ

រាល់ការរៀបចំកសាងសំណង់ដូចជា សំណង់ពាណិជ្ជកម្ម សហគ្រាស ស្ថានីយប្រេង ឃ្លាំងទំនិញ និងសំណង់បុរីលំនៅដ្ឋាន ផ្ទះល្វែង ផ្សារ មន្ទីរពេទ្យ សាលារៀន ជាដើមត្រូវតែធ្វើឡើងដោយគោរពតាមស្តង់ដារ ដែលច្បាប់បានកំណត់។ ចំពោះការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវត្រូវអនុលោមតាមច្បាប់ផ្លូវថ្នល់មាត្រា៣០ ចែងថាដើម្បីធានាដល់ការធ្វើចរាចរណ៍លើផ្លូវល្បឿនលឿន ផ្លូវជាតិ ផ្លូវខេត្ត ប្រកបដោយសុវត្ថិភាព រាល់សំណង់ដែលមានច្រកចេញចូលជាផ្លូវថ្នល់ខាងលើនេះត្រូវអនុវត្តដូចខាងក្រោម៖

- ការសាងសង់សំណង់ដូចជា ស្ថានីយប្រេងឥន្ធនៈ ស្ថានីយហ្គាស កន្លែងលាងយានយន្តយានដ្ឋាន ឬសំណង់ប្រហាក់ប្រហែលផ្សេងៗទៀត ដែលមានមនុស្សជួបជុំគ្នាមធ្យមត្រូវស្ថិតក្នុងចម្ងាយយ៉ាងតិច ១៥ ម៉ែត្រ ពីខ្សែរបន្ទាត់ព្រំដីចំណីផ្លូវ
- ការកសាងសង់មជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្ម ពហុកីឡាដ្ឋាន ទីលានប្រកួត រោងមហោស្រព មន្ទីរពេទ្យ គ្រឹះស្ថានសិក្សា ការរៀបចំផ្សារ ផ្សារណាត់ ពិព័រណ៍ទំនិញ ឬកិច្ចការផ្សេងទៀតដែលមានមនុស្សជួបជុំគ្នាច្រើន ត្រូវស្ថិតក្នុងចម្ងាយយ៉ាងតិចបំផុត ៥០ម៉ែត្រ ពីខ្សែបន្ទាត់ព្រំដីចំណីផ្លូវថ្នល់
- ការកំណត់ដូចមានចែងក្នុងចំណុចទី១ និងទី២ ខាងលើនេះមិនអនុវត្តចំពោះរាល់សំណង់ដែលបានសាងសង់មុនស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិជាធរមានឡើយ
- ការកំណត់ចម្ងាយដូចមានចែងនៅចំណុចទី១ និងទី២ ខាងលើចំពោះផ្លូវជនបទត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យដោយឡែក។[33]

បន្ថែមពីនេះទៅទៀតអាជ្ញាធរពាក់ព័ន្ធជួយពង្រឹងការផ្សព្វផ្សាយ ដល់មន្ត្រីជំនាញក្រោមឱវាទ និងរឹតបន្តឹងការអនុញ្ញាតច្បាប់សាងសង់ការត្រួតពិនិត្យនូវលក្ខខណ្ឌបច្ចេកទេសពាក់ព័ន្ធមុននឹងការផ្តល់អាជ្ញាប័ណ្ណ និងការចុះត្រួតពិនិត្យទប់ស្កាត់ និងឱ្យរុះរើរាល់គម្រោងសាងសង់ណាដែលពុំបានគោរពទៅតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃច្បាប់។

ដើម្បីអាចរៀបចំហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធឱ្យកាន់តែមានសណ្តាប់ធ្នាប់ លុះត្រាតែក្រុងនោះគោរពតាមប្លង់គោលនិងប្រើប្រាស់ដីធ្លីនៃក្រុងនីមួយៗ។ ប្លង់គោល គឺមានសារៈសំខាន់ជាខ្លាំងចំពោះនយោបាយនគរូបនីយកម្ម ឬអាចនិយាយបានថាជាឯកសារដែលមិនអាចខ្វះបាន ក្នុងនយោបាយនគរូបនីយកម្មក៏ដូចជាការអភិវឌ្ឍន៍ប្រទេស។ លើសពីនេះទៅទៀត ប្លង់គោលនេះ វាជាច្បាប់មួយដែលបានកំណត់ រាល់ការសាងសង់សំណង់ទាំងអស់ត្រូវតែគោរពតាមប្លង់នេះជាដាច់ខាត ហើយមិនអាចមានអគារ ឬសំណង់ណាមួយសាងសង់ដោយបំពានប្លង់នេះបានឡើយ បើមិនដូចនោះនឹងត្រូវទទួលរងនូវទណ្ឌកម្មនានាជាក់ជាមិនខាន។ ចំពោះប្លង់គោលនេះអាចលេចឡើងតាមរយៈ ២រូបភាពគឺ៖

- **ប្លង់គោលសម្រាប់ខេត្ត ឬក្រុង** ៖ ត្រូវរៀបចំដោយគណៈកម្មាធិការរៀបចំដែនដីនគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ ឬអនុគណៈកម្មាធិការរៀបចំដែនដីនគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ តាមបណ្តាលខេត្ត-ក្រុង ហើយប្លង់គោលនេះត្រូវតែមានការយល់ព្រមពីគណៈកម្មាធិការរៀបចំដែនដីនគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ ត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យ។

[33] ច្បាប់ស្តីពីផ្លូវថ្នល់,លេខ នស/រកម/០៥១៤/០០៨, ថ្ងៃទី១១ ខែមេសា ឆ្នាំ២០១៤, មាត្រា៣០

- **ប្លង់គោលសម្រាប់តំបន់ពិសេស** ៖ ត្រូវបានបង្កើតឡើង ដើម្បីការពារនូវបេតិកភណ្ឌបរិស្ថាន និងដើម្បីធានាអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច ចំពោះតំបន់ពិសេសណាមួយដែលគណៈរដ្ឋមន្ត្រីបានកំណត់គណៈកម្មាធិការរៀបចំ ដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ មានភារកិច្ចរៀបចំប្លង់គោលនេះសម្រាប់ដាក់ជូនគណៈរដ្ឋមន្ត្រីអនុម័ត។ រីឯប្លង់ប្រើប្រាស់ដីធ្លី និងសំណង់ ត្រូវបានបង្កើតឡើងដោយផ្អែកទៅលើប្លង់គោលដោយប្លង់ប្រើប្រាស់ដីធ្លី និងសំណង់ គឺជាកាតាលីករជម្រុញភាពខ្វះចន្លោះនៃការអនុវត្តប្លង់គោល។ បើចង់រៀបចំឱ្យមានជាប្លង់ប្រើប្រាស់ដីធ្លី និងសំណង់ លុះត្រាតែមានប្លង់គោលសិន ព្រោះប្លង់ប្រើប្រាស់ដីធ្លី និងសំណង់ គឺអនុលោមទៅតាមប្លង់គោល ដោយសំដៅជ្រៀកបន្ថែមតំបន់នីមួយៗដែលបានកំណត់នៅក្នុងប្លង់គោល។

សមត្ថកិច្ចក្នុងការរៀបចំប្លង់ប្រើប្រាស់ដីធ្លី និងសំណង់នៅព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ត្រូវបានប្រគល់ឱ្យទៅមន្ទីររៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់រាជធានី ខេត្ត។ មន្ទីររៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់រាជធានី ខេត្ត ធ្វើការស្រាវជ្រាវទៅ លើតំបន់នីមួយៗ ក្នុងរាជធានី ខេត្ត ដែលខ្លួនមានសមត្ថកិច្ចដើម្បីស្វែងយល់ពីសក្តានុពលនៃតំបន់ទាំងនោះ ហើយរៀបចំប្លង់ប្រើប្រាស់ ដីធ្លី និងសំណង់ ដោយធ្វើយ៉ាងណាឱ្យបានសមស្របទៅនឹងសក្តានុពលរបស់ដី នៃតំបន់នីមួយៗ ក៏ដូចជាឱ្យសមស្របទៅនឹងប្លង់គោល។ ប្លង់ប្រើប្រាស់ដីធ្លី និងសំណង់ ដែលរៀបចំដោយមន្ទីររៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់នោះ ត្រូវមានការយល់ព្រមពីក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ ព្រមទាំងត្រូវមានការគោរពពីសំណាក់ឯកជន និងអាជ្ញាធរសាធារណៈផងដែរ។

ខ. ការរៀបចំចរាចរណ៍

ចរាចរណ៍ជាកត្តាសំខាន់មួយក្នុងការធ្វើឱ្យទីក្រុងមានសោភណ្ឌភាពបានល្អ លុះត្រាតែអាជ្ញាធរពាក់ព័ន្ធ យកចិត្តទុកដាក់ធ្វើយ៉ាងណាកុំឱ្យមានការកកស្ទះចរាចរណ៍ និងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ហើយបញ្ហានេះជាកង្វល់មួយ ដែលអាជ្ញាធរមូលដ្ឋានតែងតែរិះរកមធ្យោបាយ ដើម្បីធ្វើយ៉ាងណាកាត់បន្ថយបញ្ហានេះឱ្យខានតែបានតាមរយៈ ការចុះអប់រំប្រជាពលរដ្ឋនៅតាមមូលដ្ឋាន ឱ្យយល់កាន់តែច្បាស់ អំពីមូលហេតុដែលនាំឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចណ៍ និងការកកស្ទះចរាចរណ៍ ព្រមទាំងស្វែងរកដំណោះស្រាយដូចខាងក្រោម៖

- **កត្តាមនុស្ស** ៖ កត្តាមនុស្សត្រូវគេឃើញថាមានច្រើនជាងគេ ដោយសារតែការយល់ដឹងរបស់ប្រជាពលរដ្ឋនៅមានកម្រិត និងភាពធ្វេសប្រហែសរបស់ប្រជាពលរដ្ឋនៅមានចំនួនច្រើននៅឡើយ។ ដូច្នេះត្រូវតែមានវិធានការព្រមទាំងសហការជាមួយអង្គភាពពាក់ព័ន្ធនានា ដើម្បីធ្វើការចុះទៅបណ្តុះបណ្តាល និងណែនាំដល់ប្រជាពលរដ្ឋនៅមូលដ្ឋានឱ្យបានយល់ដឹងពីច្បាប់ចរាចរណ៍ តាមរយៈការពន្យល់តាមបណ្តាញសង្គម ការបំផុសការ

អប់រំតាមគ្រឹះស្ថានសិក្សាគ្រប់កម្រិត ឱ្យបានយល់ច្បាស់ពីវិធាននៃចរាចរណ៍ ភ្លើងសញ្ញា ចរាចរណ៍ ស្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍ គំនូសសញ្ញាចរាចរណ៍ និងសីលធម៌ក្នុងពេលបើកបរ។

- **កត្តាផ្លូវ** ៖ ផ្លូវគឺជាផ្នែកមួយដែលសំខាន់មួយចូលរួមចំណែកក្នុងការបង្កឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ និង ការកកស្ទះចរាចរណ៍។ ដើម្បីឱ្យបញ្ហានេះអាចដោះស្រាយបាន អាជ្ញាធរពាក់ព័ន្ធត្រូវអនុវត្តដូចខាងក្រោម៖

– ត្រូវយកមកវិញនូវចិញ្ចើមផ្លូវ និងរក្សាចិញ្ចើមផ្លូវឱ្យបានសម្រាប់ទុកអ្នកថ្មើរជើងធ្វើដំណើរ
– ត្រូវមានរនាំងសុវត្ថិភាពនៅតាមចិញ្ចើមផ្លូវ ដើម្បីការពារសុវត្ថិភាពអ្នកថ្មើរជើង
– ត្រូវសាងស្ពានអាកាសសម្រាប់អ្នកថ្មើរជើងឆ្លងកាត់ ដោយត្រូវសាងសង់នៅតំបន់ដូចជា៖ (មន្ទីពេទ្យផ្សារ រោងចក្រ សាលារៀន និងតំបន់ដែលជាទីប្រជុំជនមានមនុស្សឆ្លងកាត់ជាប្រចាំ)
– មិនត្រូវអនុញ្ញាតឱ្យមានការលក់ដូរ ឬប្រកបអាជីវកម្មផ្សេងៗ នៅលើចិញ្ចើមផ្លូវ
– ហាមចតយានជំនិះគ្រប់ប្រភេទនៅលើផ្លូវសាធារណៈដែលបំពាននឹងច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក
– ត្រូវជួសជុលផ្លូវណាដែលខូតខាតទោះមានការខូចតិច ឬច្រើនក៏ដោយត្រូវដាក់ស្លាកសញ្ញាសម្គាល់ និងភ្លើងសម្គាល់កន្លែងជួសជុលនោះជាដើម។

- **កត្តាយានជំនិះ** ៖ យានជំនិះគឺជាកត្តាចម្បងមួយដែរ ក្នុងការចូលរួមបង្កគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍។ បញ្ហាបណ្តាលមកពីប្រជាពលរដ្ឋមួយចំនួននៅប្រើប្រាស់យានជំនិះចាស់ៗ ឬជួសជុលច្រើន ហើយយានជំនិះនេះ ទាំងនោះមានពេលខ្លះកំពុងតែធ្វើដំណើរនៅលើផ្លូវស្រាប់តែមានបញ្ហាខូចត្រង់ចំណុចណាមួយជាយថាហេតុ ដែលជាហេតុអាចបណ្តាលឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍បានក្នុងអំឡុងធ្វើដំណើរ។ ដើម្បីដោយស្រាយ បញ្ហាទាំងអស់នេះក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន បានចាត់វិធានការឱ្យមន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនទូទាំងរាជធានី-ខេត្តឱ្យប្រជាពលរដ្ឋដែលជាម្ចាស់កម្មសិទ្ធិយានយន្តទាំងអស់ត្រូវតែទៅពិនិត្យបច្ចេកទេសយានជំនិះរបស់ខ្លួនឱ្យបានត្រឹមត្រូវ និងទៀងទាត់ទៅតាមសេចក្តីប្រកាសរបស់ក្រសួង។

គ. ការរៀបចំឱ្យមានចិញ្ចើមផ្លូវ

ដើម្បីរៀបចំចិញ្ចើមផ្លូវឱ្យបានល្អ ប្រជាពលរដ្ឋ និងអាជ្ញាធរមូលដ្ឋានគួរ៖

– ណែនាំ និងអនុវត្តឱ្យបានតឹងរឹងចំពោះអ្នកដែលបានយកចិញ្ចើមផ្លូវមកប្រើប្រាស់ជាកម្មសិទ្ធិផ្តាច់មុខ ដូចជាដាក់រនាំងយកធ្វើជាកន្លែងអាជីវកម្មលក់ដូរ ឬផ្ទើយានជំនិះផ្សេងៗ
– ណែនាំដល់ម្ចាស់ក្រុមហ៊ុននានា មិនត្រូវយកស្លាកយីហោរបស់ខ្លួន ទៅដាក់តាំងនៅលើចិញ្ចើមផ្លូវសាធារណៈឡើយ

- ហាមចតយានជំនិះគ្រប់ប្រភេទនៅលើផ្លូវសាធារណៈដែលបំពាននឹងច្បាប់ចរាចរណ៍
- ហាមមិនឱ្យមានការសាងសង់សំណង់ផ្សេងៗ ដែលរំលោភលើចិញ្ចើមផ្លូវ
- ហាមឃាត់ការកាប់គាស់ និងជួសជុលចិញ្ចើមផ្លូវគ្មានសណ្តាប់ធ្នាប់
- ហាមឃាត់ការដាំដើមឈើគ្មានសណ្តាប់ធ្នាប់
- ការសាងសង់ចិញ្ចើមផ្លូវទាបខ្ពស់ៗ ដែលបង្កការលំបាកដល់អ្នកធ្វើដំណើរ។ល។

២.២.១.២. ពេលរាត្រី

សោភណ្ឌភាពនាពេលរាត្រី គឺជាកត្តាមួយដែលទាក់ទាញយ៉ាងសំខាន់ ដែលអាជ្ញាធរពាក់ព័ន្ធត្រូវយកចិត្តទុកដាក់។ ដើម្បីទាក់ទាញប្រជាពលរដ្ឋក្នុងមូលដ្ឋាន និងភ្ញៀវទេសចរណ៍ដែលធ្វើដំណើរឆ្លងកាត់ និងមកលេងកំសាន្តនៅក្នុងទីក្រុងនាពេលរាត្រី អាជ្ញាធរត្រូវរៀបចំការតុបតែងលម្អ និងបំពាក់ភ្លើងបំភ្លឺនៅតាមទីតាំង មួយចំនួនដូចខាងក្រោម៖

- នៅតាមបណ្តាកន្លែងកំសាន្តនានា ដូចជា សួនច្បារ កន្លែងហាត់ប្រាណជាដើម
- ផ្លូវ ស្ពាន ជុំវិញក្រុង
- សំណង់អគាររបស់ស្ថាប័ន អង្គភាពសាធារណៈ និងគ្រឹះស្ថានសិក្សាទាំងរដ្ឋ និងឯកជននៅក្នុងក្រុង។

២.២.២. សណ្តាប់ធ្នាប់

នាពេលបច្ចុប្បន្ននេះ ការរៀបចំសន្តិសុខសណ្តាប់ធ្នាប់ ក្នុងទីក្រុងត្រូវបានយកចិត្តទុកដាក់យ៉ាងខ្លាំងតាមរយៈការខិតខំប្រឹងប្រែងធ្វើយ៉ាងណារក្សាឱ្យបាននូវសន្តិសុខ សុវត្ថិភាព សណ្តាប់ធ្នាប់ជូនប្រជាពលរដ្ឋទាំង នៅមូលដ្ឋានក្រុងផ្ទាល់ និងភ្ញៀវទេសចរណ៍ដែលអញ្ជើញមកទស្សនា បានយ៉ាងល្អប្រសើរផងដែរ។ ទោះបីជាមានការខិតខំប្រឹងប្រែងយ៉ាងនេះក្តីបញ្ហាសន្តិសុខសណ្តាប់ធ្នាប់ក៏នៅតែជាបញ្ហាចោទមួយចំនួនផងដែរ ដោយសារតែការយល់ដឹងរបស់ប្រជាពលរដ្ឋមួយចំនួននៅមានកម្រិត ដែលទាក់ទងទៅនឹងច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិមួយចំនួនទៀតដែលពាក់ព័ន្ធនឹងច្បាប់ស្តីពីច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ច្បាប់ស្តីពីផ្លូវថ្នល់ ផែនការណែនាំស្តីពីការចាត់តាំងអនុវត្តគោលនយោបាយភូមិ ឃុំមានសុវត្ថិភាព ច្បាប់ និងបទដ្ឋានគតិយុត្តដែលអនុវត្តក្នុងវិស័យ នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ជាដើម។ ទោះបីជាយ៉ាងនេះក្តី ក៏អាជ្ញាធរពាក់ព័ន្ធគ្រប់លំដាប់ថ្នាក់នៅតែព្យាយាមរិះរកដំណោះស្រាយឱ្យទាន់សភាពការណ៍ និងដោយសន្តិវិធី ដើម្បីធ្វើយ៉ាងណាកាត់បន្ថយបញ្ហាទាំងអស់នោះ បន្តិចម្តងៗសំដៅធ្វើយ៉ាងណាប្រែក្លាយទីក្រុងនៅកម្ពុជាក្លាយជាទីក្រុងគំរូមួយ ដែលមានសណ្តាប់ធ្នាប់ល្អប្រសើរ ឡើងបន្ថែមទៀត។

២.២.២.១. សន្តិសុខ

ក. សុវត្ថិភាពបុគ្គល

ប្រជាពលរដ្ឋគ្រប់ៗរូបតែងតែចង់បាននូវសុវត្ថិភាពផ្ទាល់ខ្លួន។ ដើម្បីធានា និងការពារដល់សន្តិសុខសុវត្ថិភាពជូនប្រជាពលរដ្ឋបានអាជ្ញាធរពាក់ព័ន្ធត្រូវរៀបចំដូចខាងក្រោម៖

- **ចរាចរណ៍៖** អត្រាគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នាពេលបច្ចុប្បន្ននេះមានកើនឡើងជាលំដាប់ពីមួយថ្ងៃទៅមួយដើម្បីកាត់បន្ថយបញ្ហានេះអាជ្ញាធរពាក់ព័ន្ធត្រូវណែនាំដល់ប្រជាពលរដ្ឋត្រូវ៖
  - គោរពភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍ គំនូសសញ្ញាចរាចរណ៍ និងស្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍ឱ្យបានត្រឹមត្រូវ
  - កុំបើកបរបង្ក្រាស់ផ្លូវ
  - កុំបើកបរលើផ្លូវអាទិភាពរបស់អ្នកដទៃ
  - ហាមចតយានជំនះគ្រប់ប្រភេទនៅលើផ្លូវសាធារណៈ ដែលបំពាននឹងច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក
  - ត្រូវចេះគោរព និងអធ្យាស្រ័យគ្នាទៅវិញទៅមក
  - ហាមលក់ដូរលើចិញ្ចើមផ្លូវ
  - គួរប្រើប្រាស់មធ្យោបាយធ្វើដំណើរសាធារណៈ
  - មានសីលធម៌ក្នុងពេលបើកបរជាដើម។
- **ដើរហើរ៖** ប្រជាពលរដ្ឋគ្រប់ៗរូបតែងតែមានក្តីបារម្ភចំពោះបញ្ហាសន្តិសុខ សុវត្ថិភាពផ្ទាល់ខ្លួន ដោយសារតែមានបញ្ហាមួយចំនួនដូចជា ចោរកម្ម ឆក់ប្លន់ បាញ់បោះក្មេងទំនើង។ល។ ដើម្បីចូលរួមកាត់បន្ថយ បញ្ហានេះអាជ្ញាធរពាក់ព័ន្ធត្រូវតែអនុវត្តឱ្យបានខ្ជាប់ខ្ជួននូវគោលនយោបាយ (ភូមិ ឃុំ មានសុវត្ថិភាព)ទាំង ០៩ចំណុច ជាពិសេសគឺត្រូវធ្វើយ៉ាងណាកាត់បន្ថយឱ្យបាននូវសកម្មភាពមួយចំនួនដូចខាងក្រោម៖
  - គ្មានសកម្មភាពលួច ឆក់ ប្លន់គ្រប់ប្រភេទ
  - គ្មានក្មេងទំនើង
  - គ្មានការលេងល្បែងស៊ីសងខុសច្បាប់គ្រប់ប្រភេទ ការប្រើប្រាស់អាវុធខុសច្បាប់ និងបទល្មើសគ្រប់ប្រភេទជាដើម។[34]

[34] ផែនការណែនាំស្តីពីការចាត់តាំងអនុវត្តគោលនយោបាយ "ភូមិ ឃុំមានសុវត្ថិភាព", លេខ០២២៨ក, ១០ សីហា ២០១២, ២ (ចាប់ពីពេលនេះតទៅហៅថាផែនការណែនាំលេខ០២២ក)

ខ. សម្ភារៈ

សុវត្ថិភាពខាងផ្នែកសម្ភារៈក៏ជាផ្នែកមួយ ដែលត្រូវការអាជ្ញាធរពាក់ព័ន្ធយកចិត្តទុកដាក់ផងដែរ ព្រោះប្រសិនបើប្រជាពលរដ្ឋបាត់បង់សម្ភារៈច្រើនវាអាចនឹងបង្កជាក្តីកង្វល់ដល់ពួកគាត់ ហើយអំពើនេះអាចបង្កជាអសន្តិសុខដល់សង្គមផងដែរ។ កត្តាដែលនាំឱ្យមានសុវត្ថិភាពខាងផ្នែកសម្ភារៈលុះត្រាតែក្នុងមូលដ្ឋាននោះ៖

- គ្មានសកម្មភាពលួច ឆក់ ប្លន់គ្រប់ប្រភេទ
- គ្មានការដាំដុះ ការផលិត ការចរាចរ ការជួញដូរ ការចែកចាយ និងការប្រើប្រាស់គ្រឿងញៀនខុសច្បាប់
- គ្មានក្មេងទំនើង
- គ្មានការលេងល្បែងស៊ីសងខុសច្បាប់គ្រប់ប្រភេទ ការប្រើប្រាស់អាវុធខុសច្បាប់ និងបទល្មើសគ្រប់ប្រភេទជាដើម។

គ.ចំណីអាហារ

ការត្រួតពិនិត្យចំណីអាហារ គឺជាសមត្ថកិច្ចរបស់អគ្គនាយកដ្ឋានកម្ពុជាត្រួតពិនិត្យទំនិញនីហរ័ណ អាហរ័ណ និងបង្ក្រាបការក្លែងបន្លំ (កាំកុងត្រូល) នៃក្រសួងពាណិជ្ជកម្មដែលមានសាខាកាំកុងត្រូលរាជធានី ជាសេនាធិការ។ សាខាកាំកុងត្រូលរាជធានី-ខេត្តមានភារកិច្ចដូចខាងក្រោម៖

- ផ្តល់សេវាត្រួតពិនិត្យទំនិញនាំចេញ-នាំចូលរួមជាមួយស្ថាប័នគយ និងរដ្ឋាករផ្អែកលើកិច្ចសម្របសម្រួលពាណិជ្ជកម្មតាមរយៈការគ្រប់គ្រងហានិភ័យ
- ធ្វើវិញ្ញាបនបត្រចំពោះទំនិញនាំចេញតាមសំណើរបស់អ្នកស្នើសុំ ដើម្បីបំពេញលក្ខខណ្ឌតម្រូវនៃប្រទេសនាំចូល
- ត្រួតពិនិត្យភាពអនុលោមតាមស្តង់ដារជាតិនូវគុណភាព សុវត្ថិភាពផលិតផលទំនិញដែលមានប្រើសញ្ញាស្តង់ដារជាតិ
- សហការត្រួតពិនិត្យជាមុននូវប្រតិវេទន៍នៃផលិតទំនិញ ឬសេវាទាំងឡាយណា ដែលអាចប៉ះពាល់ដល់សុវត្ថិភាព សុខភាពនៃអ្នកប្រើប្រាស់ ឬផលិតកម្ម ឬពាណិជ្ជកម្ម នៃផលិតផលទំនិញ និងសេវាកម្មទាំងនោះដែលផ្តល់ដោយស្ថាប័នមានសមត្ថកិច្ច
- ត្រួតពិនិត្យទំនិញផលិតផលទំនិញ និងសេវា ក្នុងដំណាក់កាលធ្វើចរាចរណ៍ពាណិជ្ជកម្មលើទីផ្សារតាំងពិព័រណ៍ បង្ក្រាបការក្លែងបន្លំ និងប្រមូលកម្រៃសេវាត្រួតពិនិត្យទំនិញនាំចេញ-នាំចូល ដែលកំណត់ ដោយប្រកាសរួមរបស់ក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម និងក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ

– អនុវត្តភារកិច្ចផ្សេងៗទៀត ដែលអគ្គនាយកដ្ឋានប្រគល់ឱ្យ។[35]

២.២.២.២. តាពស្ងប់ស្ងាត់

ដើម្បីឱ្យជីវិតរស់នៅបានក្តីសុខ មនុស្សភាគច្រើនតែងតែត្រូវការភាពស្ងប់ស្ងៀម។ ដូចនេះអាជ្ញាធរពាក់ព័ន្ធ មុននឹងរៀបចំប្តូរគោលនៃការអភិវឌ្ឍក្រុងត្រូវគិតលើបញ្ហានេះ ដោយត្រូវបែងចែកទីតាំងដែលអាចបង្កជាការរំខានដោយសំឡេងខ្លាំងៗ ដូចជា កន្លែងកំសាន្ត ក្លឹបបា ខារ៉ាអូខេ ភោជនីយដ្ឋាននានា ឱ្យនៅជ្រាយក្រុង និងណែនាំដល់ម្ចាស់ទីតាំងទាំងនោះឱ្យចេះរៀបចំប្រព័ន្ធកាត់បន្ថយសំឡេងឱ្យត្រូវតាមស្តង់ដា និងបច្ចេកទេស។ ម្យ៉ាងវិញទៀតអាជ្ញាធរមូលដ្ឋានត្រូវតែចុះត្រួតពិនិត្យជាប្រចាំនូវរាល់កន្លែងកំសាន្ត ក្លឹបបា ខារ៉ាអូខេ ភោជនីយដ្ឋាននានា ដែលមាននៅក្នុងក្រុងជៀសវាងមានការបង្កការរំខានដោយសំឡេងណាមួយ ព្រមទាំងត្រូវណែនាំដល់ប្រជាពលរដ្ឋដែលមានកម្មវិធីនានា ដូចជាពិធីរៀបអាពាហ៍ពិពាហ៍ ខួបកំណើត ជប់លៀងជាដើម ដោយមិនត្រូវមានការច្រៀងរាំដល់យប់ជ្រៅពេកនោះទេ ព្រោះវាអាចបង្កជាការរំខានដល់ប្រជាពលរដ្ឋដែលនៅ ជិតតំបន់នោះផងដែរ។

២.២.២.៣. អនាម័យ

នាពេលបច្ចុប្បន្ន បញ្ហាបរិស្ថាននៅតែចោទជាបញ្ហានៅឡើយដោយក្នុងនោះវាបានបង្កជាបញ្ហានានា ដែលបានផ្តល់ផលប៉ះពាល់ទៅដល់សុខភាព មនុស្ស សត្វ និងរុក្ខជាតិយ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរដែលទាមទារឱ្យមានការ បង្កើតការយកចិត្តទុកដាក់ និងរៀបចំវាឡើងវិញ ដើម្បីធ្វើយ៉ាងណាដោះស្រាយបញ្ហានេះឱ្យបានល្អប្រសើរ។

២.២.៣. ទីក្រុងគ្មានការបំពុលពីមជ្ឈដ្ឋានជុំវិញ

២.២.៣.១ គ្មានការបំពុលទឹក

ទឹកមានសារៈសំខាន់ណាស់សម្រាប់ទ្រទ្រង់ជីវិតមនុស្ស សត្វ និងរុក្ខជាតិ។ ប៉ុន្តែការលេចចេញនូវឥទ្ធិពលអវិជ្ជមានទៅលើគុណភាពបរិស្ថាននៅក្នុងទឹកបានបង្កឱ្យមានផលវិបាកដល់មនុស្ស សត្វ ដោយសារការប៉ះពាល់សារធាតុគីមីរាប់ម៉ឺនប្រភេទរួមទាំងកាកសំណល់ដែលផ្ទុកជាតិពុលផ្សេងៗជាច្រើន តាមរយៈការបោះកាកសំណល់លាមក ឬសំរាមទៅតាមប្រព័ន្ធលូទឹក និងតាមរូបភាពផ្សេងៗទៀត ជាហេតុបង្កឱ្យបរិស្ថានទឹកត្រូវបានបំពុល។

ទឹកកខ្វក់ សំដៅដល់ទឹកដែលបានប្រែប្រួលចរិតលក្ខណៈដើមរបស់វាក្រោយពីការប្រើប្រាស់រួមមានដូចជា ទឹកសំណល់ពីផ្ទះបាយ បន្ទប់ទឹក ការបោកគក់ ឬការលាងសម្អាតនានា និងទឹកសំណល់ពីបង្គន់អនាម័យរួម ទាំងទឹកនោម និងលាមក ដែលបញ្ចេញពីលំនៅដ្ឋាន បុរីលំនៅដ្ឋាន ទីក្រុងរណប អគារអាជីវកម្ម អគារពាណិជ្ជកម្ម

[35] ប្រកាសស្តីពីការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅរបស់សាខាកាំកុងត្រូលជនានី-ខេត្ត, លេខ២៣ព.ណបលប្រក, ១៤ កក្កដា ២០១៦, ប្រការ១

សេវាកម្ម និងតំបន់រមណីយដ្ឋាន ឬមជ្ឈមណ្ឌលកំសាន្ត។[36] ការបំពុលបរិស្ថានទឹកអាចជះឥទ្ធិពលអាក្រក់ដល់សោភណ្ឌភាពបរិស្ថានអាស្រ័យទៅតាមកម្រិតនៃការបំពុល ដែលភាគច្រើនមាននៅតាមទីកន្លែងសំខាន់ៗមួយចំនួនដូចជា រមណីយដ្ឋាន ទីក្រុង ទីប្រជុំជន ភូមិទីកំសាន្ត ទីសាធារណៈជាដើម។ ប្រភេទនៃការបំពុលទឹក កើតឡើងតាមរយៈកត្តាមួយចំនួន ដូចខាងក្រោម៖

- **កត្តាមនុស្ស** ៖ ទាក់ទងទៅនឹងមុខរបរអាជីវកម្ម ដែលប្រជាពលរដ្ឋប្រកបមុខរបរជៀងរាល់ថ្ងៃ រួមមានដូចជា វិស័យឧស្សាហកម្ម វិស័យពាណិជ្ជកម្ម វិស័យសេវាកម្ម វិស័យកសិកម្មជាដើម ការប្រើប្រាស់ជីគីមីហួសកម្រិត និងមិនបានគ្រប់គ្រងឱ្យបានត្រឹមត្រូវតាមលក្ខណៈបច្ចេកទេស ដែលនាំឱ្យហូរធ្លាក់ចូលទៅក្នុងប្រភពទឹកដែលអាចបណ្តាលឱ្យបំពុលទឹក។ ការធ្វើដំណើរកំសាន្តនៅតាមទូក កប៉ាល់ ឬកាណូតនានាអ្នកដំណើរ និងមិនបានគ្រប់គ្រងឱ្យបានត្រឹមត្រូវតាមលក្ខណៈបច្ចេកទេស ដែលនាំឱ្យហូរធ្លាក់ចូលទៅក្នុងប្រភពទឹកដែលអាចបណ្តាលឱ្យបំពុលទឹក។ ការធ្វើដំណើរកំសាន្តនៅតាមទូក កប៉ាល់ ឬកាណូតអ្នកដំណើរខ្លះមិនបានរៀបចំទុកដាក់សំរាមឱ្យបានត្រឹមត្រូវនោះទេ ដែលជាហេតុធ្វើឱ្យកាកសំណល់ទាំងអស់នោះធ្លាក់ចូលទៅក្នុងទឹក។ បន្ថែមពីនេះទៀត ការបន្ទោរបង់គ្មានសណ្តាប់ធ្នាប់ ក៏ជាផ្នែកមួយដែលបណ្តាលឱ្យមានការបំពុលទឹកបានផងដែរ។
- **កត្តាធម្មជាតិ** ៖ សារធាតុនីត្រូសែនមាននៅក្នុងទឹកភ្លៀង ហើយនៅពេលដែលទឹកភ្លៀងធ្លាក់ចូលទឹកស្ទឹងស្រះ ឬទន្លេ ក៏បានបំប្លែងទៅជាអាស៊ីតនីត្រាតដែលបង្កគ្រោះថ្នាក់ និងបំផ្លាញដល់ជីវិតរុក្ខជាតិ។

២.២.៣.២. ស្ថានភាពបំពុលដី

ពីមួយឆ្នាំទៅមួយឆ្នាំ អត្រានៃការកើនឡើងនៃសំណល់សំរាមមានការកើនឡើងឥតឈប់ឈរជាលំដាប់ ដែលវាបានបង្កផលប៉ះពាល់ដល់បរិស្ថាន ជាពិសេសគឺការប៉ះពាល់ដល់ការបំពុលដី។ អត្រានៃការកើនឡើងនេះបណ្តាលមកពីអត្រាមនុស្សមានការកើនឡើង ហើយអត្រាតម្រូវការចេះតែកើនឡើងបន្ថែមទៀត ប៉ុន្តែការរៀបចំគ្រប់គ្រង និងទុកដាក់សំរាមនៅមានកម្រិតនៅឡើយ។ នាពេលបច្ចុប្បន្ន មូលហេតុដែលនៃការបំពុលដី ជាទូទៅឃើញមានកត្តាចំនួន៣គឺ៖

[36] អនុក្រឹត្យស្តីពីការគ្រប់គ្រងប្រព័ន្ធលូ និងប្រព័ន្ធប្រព្រឹត្តកម្មទឹកកខ្វក់, លេខ២៣៥អនក្រ.បក ២៥ ធ្នូ ២០១៧មាត្រា៤ កថាខណ្ឌទី១ (ចាប់ពីពេលនេះតទៅហៅថាអនុក្រឹត្យលេខ២៣៥អនក្រ.បក)

- **កត្តាមនុស្ស** ៖ វាជាកត្តាចំបងមួយនៃការបំពុលដី ដោយសារតែមនុស្សមួយចំនួនបានគ្រប់គ្រង និង ទុកដាក់សំរាមមិនបានត្រឹមត្រូវ ដែលជាហេតុធ្វើឱ្យសំរាមនៅរាយប៉ាយនៅលើដី ហើយមួយចំនួនទៀតបានកម្ទេចសំរាមដោយយកទៅដុត ឬកប់ចោលក្នុងដីជាដើម។
- **កត្តាឧស្សាហកម្ម** ៖ កត្តានេះដែរភាគច្រើនគឺពាក់ព័ន្ធទៅនឹងរោងចក្រ ដែលបង្ហូរទឹកស្អុយទៅលើដី ឬទឹកដែលបង្កឱ្យមានការបំពុល ជាពិសេសឧស្សាហកម្មធុនធ្ងន់ជាច្រើនមានដូចជា រោងចក្រផលិតសារជាតិគីមី លោហៈធាតុ និងក្រដាសជាដើម ផលិតផលទាំងអស់នេះ គឺសុទ្ធតែប៉ះពាល់ទៅដល់បរិស្ថាន។
- **កត្តាកសិកម្ម** ៖ ក្នុងវិស័យកសិកម្មភាគច្រើនទាក់ទងនឹងការប្រើប្រាស់ថ្នាំគីមីកសិកម្ម និងថ្នាំសម្លាប់សត្វល្អិតហួសកម្រិត។

២.២.៣.៣. ស្ថានការបំពុលខ្យល់

ការបំពុលខ្យល់ គឺជាបញ្ហាមួយដែលបានកើតមានឡើងនៅក្នុងសម័យទំនើបនេះ ដោយសារតែការអភិវឌ្ឍយ៉ាងឆាប់រហ័សក្នុងតំបន់ជាច្រើន ដូចជា ឧស្សាហកម្ម ការដឹកជញ្ជូន វិស័យកសិកម្ម លំនៅដ្ឋាន រោងចក្រផលិតថាមពលកម្តៅ ការប្រើប្រាស់ប្រេងឥន្ធនៈសម្រាប់ផលិតថាមពលឧស្សាហកម្ម និងការប្រើប្រាស់ ប្រេងឥន្ធនៈជីវម៉ាស គឺជាកត្តាធំៗ ដែលរួមចំណែកនាំឱ្យមានការបំពុលខ្យល់។

ការបំពុលខ្យល់ កើតឡើងដោយសារធាតុគីមី ឬជីវៈសេរីរាង្គដែលបំផ្លាញ ឬបណ្តាលឱ្យមានផលប៉ះពាល់ដល់មនុស្ស ឬភាវៈមានជីវិតទាំងឡាយ និងបំផ្លាញដល់បរិស្ថានក្នុងបរិយាកាស។ បរិយាកាសគឺជា ប្រព័ន្ធធម្មជាតិយ៉ាងរឹងមាំដែលទ្រទ្រង់រាល់ជីវិតមនុស្ស សត្វនានានៅលើផែនដី។ ការបំផ្លាញស្រទាប់អូហ្សូន គឺជាការបំផ្លាញរនាំងការពារផែនដីពីកាំរស្មីអ៊ុលត្រាវីយ៉ូលេដែលបង្កផលវិបាកដល់ជីវិតលើផែនដី។ ការបំពុលខ្យល់ បានកំពុងជះឥទ្ធិពលជាអវិជ្ជមានជាច្រើនមកលើសុខភាពមនុស្ស សត្វ និងរុក្ខជាតិហើយពពួកសត្វ និងរុក្ខជាតិមួយចំនួនបានទទួលនូវការគំរាមកំហែង និងមួយចំនួនទៀតអាចឈានដល់ការផុតពូជ។ ម្យ៉ាងទៀតការសាយភាយនៃសារធាតុគីមីងាយធ្វើឱ្យមនុស្សចាស់ និងកុមាររងគ្រោះកើតជំងឺដែលបណ្តាលមកពីការបំពុល ហើយចំណែកឯអ្នកមានជំងឺបញ្ហាសួតឬបេះដូងស្រាប់នោះអាចបណ្តាលឱ្យសុខភាពកាន់តែធ្ងន់ធ្ងរទៅៗ ដោយសារតែការបំពុលខ្យល់នេះ។ មិនតែប៉ុណ្ណោះក៏មានជំងឺមួយចំនួនទៀតដែលបង្កឡើយដោយការបំពុលខ្យល់តែមិន មានបង្ហាញរោគសញ្ញាជំងឺទាំងនោះមានដូចជារលាកទងសួតរ៉ាំរ៉ៃ រាគហឺត មហារីក ជាដើមដែលបណ្តាលមកពីការស្រូបយកខ្យល់ដែលបានបំពុលនោះ។

មូលហេតុនៃការបំពុលខ្យល់មានដូចខាងក្រោម៖

- **សកម្មភាពឧស្សាហកម្ម៖** នៅលើពិភពលោកនេះ មូលហេតុដ៏ធំបំផុតមួយដែលនាំឱ្យមានការបំពុលបរិស្ថានក្នុងខ្យល់ខ្លាំង គឺបណ្តាលមកពីកំណើននៃការប្រើប្រាស់វត្ថុធាតុដើមពីធម្មជាតិ និងអតុល្យភាព នៃប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ី។ សកម្មភាពឧស្សាហកម្មទាំងនេះបានបំភាយផ្សែងពុលឧស្ម័ន បញ្ចេញកាកសំណល់គ្រោះថ្នាក់ និងសំណល់ឧស្សាហកម្មនានាដែលមិនបានគ្រប់គ្រងឱ្យបានត្រឹមត្រូវ។ល។
- **ការបោះចោលកាកសំណល់** ៖ សំណល់ផ្ទះបាយ និងសំណល់ពាណិជ្ជកម្មក៏បានបំពុលបរិស្ថានផងដែរ បើសិនជាយើងមិនទុកដាក់ និងគ្រប់គ្រងឱ្យបានត្រឹមត្រូវ ជាពិសេសការកម្ទេចចោលសំរាម។ ភាគច្រើនគេសង្កេតឃើញ ការកម្ទេចចោលសំរាមមាន ២ប្រភេទ គឺការដុតសំរាមចោល និងការកប់សំរាមចោល។
- **យានយន្ត** ៖ ផ្សែងដែលចេញពីយានយន្តគ្រប់ប្រភេទ ជាពិសេសផ្សែងដែលចេញពីរថយន្តចាស់ៗជាដើម។
- **ការដុតឥន្ធនៈផូស៊ីល** ៖ កំណើននៃការប្រើប្រាស់ឥន្ធនៈនៅក្នុងឧស្សាហកម្មនានា។
- **សំណល់កសិកម្ម** ៖ ការប្រើប្រាស់ថ្នាំគីមីកសិកម្ម និងថ្នាំសម្លាប់សត្វល្អិតហួសកម្រិត។

២.២.៣.៤ ស្ថានការបំពុលពីសំណល់រឹង និងរាវ

ជារៀងរាល់ថ្ងៃ គឺមានសំរាមជាច្រើនដែលត្រូវបោះចោល ទោះបីជាសំរាមទាំងនោះជាប្រភេទណាក៏ដោយបើសិនជាពុំចេះរៀបចំទុកដាក់សំរាមទាំងនោះឱ្យបានល្អទេ វាអាចធ្វើឱ្យមានមេរោគផ្សេងៗ ជាហេតុធ្វើឱ្យប៉ះពាល់ដល់ជីវិតមនុស្ស សត្វ និងរុក្ខជាតិព្រមទាំងអាចបណ្តាលឱ្យមានការកកស្ទះប្រព័ន្ធលូរំដោះទឹកផងដែរ។ ការបំពុលដោយសំណល់រឹងរាវត្រូវបានគេបែងចែកជាពីរប្រភេទគឺ៖

- **សំណល់រឹង** ៖ គឺសំដៅដល់វត្ថុរឹង សារធាតុរឹង ឬវត្ថុកម្ទេចកម្ទីដែលគេលែងត្រូវការប្រើប្រាស់បោះបង់ចោល ឬតម្រូវឱ្យបោះបង់ចោល។[37] ជាទូទៅបញ្ហានៃការទុកដាក់សំរាម ការញែក ការវេចខ្ចប់ និងការបញ្ចេញសំរាមសំណល់រឹងភាគច្រើនមាននៅតាមបណ្តាទីប្រជុំជននានា។ ហេតុនេះហើយរដ្ឋបាលរាជធានី ខេត្ត-ក្រុង ស្រុក ខណ្ឌ ត្រូវរៀបចំដីកា ឬលិខិតបទដ្ឋាននានា ដើម្បីណែនាំអនុវត្តការសម្អាត ការញែក ការវេចខ្ចប់ ការទុកដាក់ និងការបញ្ចេញសំរាម សំណល់រឹងនៅទីប្រជុំជន ក្នុងដែនសមត្ថកិច្ចរបស់ខ្លួនឱ្យមានលក្ខណៈឆ្លើយតបទៅនឹងស្ថានភាពជាក់ស្តែងនៃទីប្រជុំជននីមួយៗ និងត្រូវធានាឱ្យបាននូវប្រសិទ្ធភាព ខ្ពស់ក្នុងការគ្រប់គ្រងសំណល់រឹងនៅទីប្រជុំជន និងលើកកម្ពស់សោភណ្ឌភាព អនាម័យ បរិស្ថាននៅតាមទីប្រជុំជន។[38]

[37] គេហទំព័រសុខភាពកម្ពុជា www.toalthcambodia.com

[38] អនុក្រឹត្យស្តីពីការគ្រប់គ្រងសំរាម សំណល់រឹងទីប្រជុំជន, លេខ១១៣អនក្រ.បក, ២៧ សីហា ២០១៥មាត្រា១៩ កថាខណ្ឌទី១(ចាប់ពីពេលនេះតទៅហៅថាអនុក្រឹត្យលេខ១១៣អនក្រ.បក)

- អនុវត្តការញែក និងការវេចខ្ចប់សំរាមសំណង់រឹង ដែលអាចប្រើប្រាស់ឡើងវិញ ឬកែច្នៃបានដាច់ដោយឡែកពីសំរាមសំណង់រឹង ដែលត្រូវបោះចោលទៅតាមការណែនាំរបស់រដ្ឋបាលរាជធានី ក្រុង ស្រុក ខណ្ឌ។
- ត្រូវទទួលខុសត្រូវក្នុងការវេចខ្ចប់ដោយថង់ ឬការដាក់នៅក្នុងធុងសំរាមផ្ទាល់ខ្លួននូវសំរាមសំណល់ រឹងនៅទីប្រជុំជន ដែលបានបង្កើតក្នុងលក្ខណៈហ្មត់ចត់មិនឱ្យលេចធ្លាយមិនឱ្យលេចជ្រាបទឹកស្អុយឬមិនឱ្យមានភាយក្លិនស្អុយក្នុងរយៈពេលនៃការទុកដាក់រង់ចាំការបញ្ចេញទៅតាមការណែនាំរបស់រដ្ឋបាលរាជធានី ក្រុង ស្រុក ខណ្ឌ។
- ត្រូវទទួលខុសត្រូវក្នុងការរក្សាទុកនូវកញ្ចប់ ឬធុងផ្ទុកសំរាមសំណល់រឹងរបស់ខ្លួននៅក្នុងរបង ឬបរិវេណនៃលំនៅដ្ឋាន អគារ ឬទីតាំងរបស់ខ្លួន និងត្រូវបញ្ចេញទៅតាមពេលម៉ោងដែលកំណត់ដោយរដ្ឋបាល រាជធានី ក្រុង ស្រុក ខណ្ឌ។ រដ្ឋបាលរាជធានី ក្រុង ខណ្ឌ ត្រូវចាត់វិធានការត្រួតពិនិត្យឱ្យបានម៉ឺងម៉ាត់លើការអនុវត្តការបញ្ចេញកញ្ចប់ ឬធុងផ្ទុកសំរាមសំណល់រឹងនៅទីប្រជុំជនទៅដាក់នៅតាមដងផ្លូវ ឬទីសាធារណៈរង់ចាំការប្រមូល និងដឹកជញ្ជូនទៅតាមពេលម៉ោងដែលបានកំណត់។
- ម្ចាស់សំរាមសំណល់រឹងនៅទីប្រជុំជន ដែលប្រើប្រាស់សេវាគ្រប់គ្រងសំរាមសំណល់រឹងនៅទីប្រជុំជន ត្រូវបង់ថ្លៃសេវាសម្អាតប្រមូលដឹកជញ្ជូន និងសេវាទីលានទុកសំរាមសំណល់រឹងទីប្រជុំជនដែល កំណត់ដោយរដ្ឋបាលរាជធានី ក្រុង ស្រុក ខណ្ឌ។[39]

- **សំណល់រាវ** ៖ សំដៅដល់ទឹកសំណល់មានផ្ទុកសារធាតុបំពុលបរិស្ថាន ដែលបញ្ចេញមកពីសកម្មភាព ឬដំណើរការផ្ទាល់នៃផលិតកម្ម អាជីវកម្ម ឬសេវាកម្ម។ ចំពោះប្រភេទសំណល់រាវ ខ្លះត្រូវបានស្ថាប័ន ពាក់ព័ន្ធឱ្យបញ្ចេញពីអគារអាជីវកម្ម បុរីលំនៅដ្ឋានទីក្រុងរណប និងតំបន់រមណីយដ្ឋាន មណ្ឌលកំសាន្ត ចូលទៅក្នុងប្រព័ន្ធលូ ដែលភ្ជាប់ទៅនឹងស្ថានីយប្រព្រឹត្តកម្មទឹកកខ្វក់រួមមុនពេលបង្ហូរចូលទៅកាន់ប្រភពទឹកនានា និងប្រភេទសំណល់រាវខ្លះអាចបង្ហូរចូលក្នុងទឹកសាធារណៈដោយផ្ទាល់ ឬឆ្លងកាត់តាមប្រព័ន្ធលូ។

២.២.៣.៥. ស្ថានការបំពុលដោយសំឡេង

ចំពោះប្រទេសកម្ពុជា ការបំពុលដោយសំឡេងមានតិចតួចបំផុត ដោយសារតែប្រជាពលរដ្ឋមួយចំនួនធំ មានការយល់ដឹងច្រើនលើបញ្ហានេះ ប៉ុន្តែក៏មានការបំពុលដោយសំឡេងមួយចំនួន ដែលប្រទេសកម្ពុជាកំពុងជួបប្រទះ ដូចជា ក្លឹបបា ខារ៉ាអូខេ រោងចក្រ ការកែច្នៃបច្ចេកទេសសំឡេងលើយានយន្តគ្រប់ប្រភេទពុំត្រឹមត្រូវតាមស្តង់ដារ

[39] អនុក្រឹត្យលេខ១១៣អនក្រ.បក, មាត្រា១៥

បច្ចេកទេសការដ្ឋានសាងសង់នានាជាដើម ដែលសំឡេងទាំងអស់នេះមានបង្កជាការរំញ័រ និងការរំខានហើយអាចប៉ះពាល់ប្រជាពលរដ្ឋដែលរស់នៅជិតតំបន់ទាំងនោះ។ ប្រភពនៃការបំពុលសំឡេងត្រូវបានបែងចែកជាពីរគឺ៖

- **ប្រភពចល័ត** ៖ គឺជាប្រភពដែលស្ថិតនៅទីតាំងមិនអចិន្ត្រៃយ៍ជាអាទិ៍មាន យន្តហោះ នាវាដឹកជញ្ជូន យានយន្ត គ្រឿងយន្ត និងគ្រឿងបំពងសំឡេងគ្រប់ប្រភេទ។
- **ប្រភេទអចល័ត** ៖ គឺជាប្រភេទដែលស្ថិតនៅទីតាំងអចិន្ត្រៃយ៍មួយកន្លែងជាអាទិ៍មាន រោងចក្រ សហគ្រាស ឃ្លាំងស្តុកសម្ភារៈការដ្ឋានសំណង់ ឡដុតសំរាម គ្រឿងបំពងសំឡេង សិប្បកម្ម និងកសិដ្ឋានគ្រប់ប្រភេទ។[40] មកទល់ពេលនេះ មានការកម្រិតស្តង់ដារបញ្ចេញសំឡេងពីប្រភពយានយន្ត ទីតាំងផលិតកម្ម និងកម្រិតកំណត់ស្តង់ដារសំឡេងអតិបរមាសម្រាប់ទីកន្លែងសាធារណៈ និងតំបន់លំនៅដ្ឋាន។ ម្យ៉ាងវិញទៀត ក៏មានការហាមឃាត់ដាច់ខាតនូវការបង្កឱ្យមានសំឡេងមួយចំនួនដែលមិនឆ្លើយតបទៅនឹងកម្រិតកំណត់ស្តង់ដារសំឡេងផងដែរ។

២.៣. បញ្ហាប្រឈម

កំណើននៃប្រជាជនរស់នៅក្នុងតំបន់ទីក្រុងបាននឹងកំពុងមានការកើនឡើង ពីមួយឆ្នាំទៅមួយឆ្នាំដែលតម្រូវការឱ្យការពង្រីកអភិវឌ្ឍទីក្រុង ជាពិសេសក្នុងរាជធានីភ្នំពេញត្រូវឆ្លងកាត់ ការសិក្សាយ៉ាងហ្មត់ចត់គ្រប់ជ្រុងជ្រោយដើម្បីធានាបាននូវការអភិវឌ្ឍប្រកបដោយចីរភាព យ៉ាងណាក៏ដោយតាមការសិក្សាថ្មីមួយរបស់ធនាគារពិភពលោកបានបង្ហាញថា មានកត្តាប្រឈមជាច្រើនក្នុងការផ្តល់ជាសេវាកម្មជាមូលដ្ឋានសំខាន់ៗ ក្នុងការអភិវឌ្ឍតំបន់ទីក្រុងក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ។ ការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធលូបង្ហូរទឹកស្អុយ ស្ថានីយកែច្នៃទឹកស្អុយ និងសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ និងការគ្រប់គ្រងកាកសំណល់រឹង នៅតែជាផលលំបាកមួយក្នុងការអភិវឌ្ឍទីក្រុង នៅរាជធានីភ្នំពេញប្រកបដោយចីរភាពជាមួយគ្នានេះការគ្រប់គ្រង និងការផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានលើការរៀបចំក្រុងការពង្រឹងអភិបាលកិច្ច និងការផ្តល់សេវាកម្មក៏ជួបបញ្ហាប្រឈមដែរ។ របាយការណ៍ស្តីពី ការអភិវឌ្ឍទីក្រុងនៅរាជធានីភ្នំពេញរបស់ធនាគារពិភពលោក ដែលបានចេញផ្សាយកាលពីពេលថ្មីៗនេះ បានឱ្យដឹងថាការីកលូតលាស់ដ៏ឆាប់រហ័សនៃរាជធានីភ្នំពេញ ក្នុងរយៈពេល ១០ឆ្នាំ កន្លងមកនេះបានចូលរួមចំណែកក្នុងការបង្កើនឱកាសការងារ និងកាត់បន្ថយ ភាពក្រីក្រក៏ពិតមែន។ ប៉ុន្តែការផ្តោតការយកចិត្តទុកដាក់លើការលើកកម្ពស់ផែនការការគ្រប់គ្រង និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនៃទីក្រុង គឺត្រូវការជាចាំបាច់ ដើម្បីជៀសវាងការីករាលដាល នៃភាពគ្មានសណ្តាប់ធ្នាប់ ការស្ទះចរាចរណ៍ និងការបំពុលផ្សេងៗ។

[40] អនុក្រឹត្យស្តីពីការត្រួតពិនិត្យការបំពុលខ្យល់ និងការរំខានដោយសំឡេង, លេខ៤២អនក្រ.មក១០ កក្កដា ២០០០មាត្រា៣ (ចាប់ពីពេលនេះតទៅហៅថាអនុក្រឹត្យលេខ៤២អនក្រ.បក)

ទន្ទឹមនឹងនេះ រាជធានីភ្នំពេញក៏នៅមានបញ្ហាប្រឈមចំនួន ៦ចំណុច ដែលមានភាពស្មុគស្មាញ និងជាបញ្ហាប្រឈម ដែលអាជ្ញាធរត្រូវប្រមូលផ្តុំ ដើម្បីរួមគ្នាធ្វើការដោះស្រាយឱ្យបានល្អប្រសើរឡើងនាពេលខាងមុខ។ ហើយបញ្ហាប្រឈមចំនួន៦ចំណុចនោះមាន ៖

- បញ្ហាសន្តិសុខ សុវត្ថិភាព និងសណ្តាប់ធ្នាប់សង្គម ពិសេសករណីប្លន់ប្រដាប់អាវុធ ក្មេងទំនើង និងគ្រឿងញៀននៅតែជាចំណុចក្តៅរបស់រាជធានីភ្នំពេញ
- បញ្ហាចរាចរ និងសណ្តាប់ធ្នាប់តាមដងផ្លូវ នៅតែជាបញ្ហាចោទ អាស្រ័យដោយកំណើនយ៉ាងឆាប់រហ័សនៃមធ្យោបាយយានយន្ត និងប្រជាជន
- បញ្ហាគ្រោះអគ្គិភ័យ នៅតែជាកង្វល់ដ៏ធំរបស់សមត្ថកិច្ចគ្រប់ថ្នាក់ និងប្រជាពលរដ្ឋ
- បញ្ហាដីធ្លី លំនៅដ្ឋាន និងវិស្តានក៏នៅតែចោទអាស្រ័យដោយកំណើនយ៉ាងឆាប់រហ័ស នៃប្រជាជន
- ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងប្រព័ន្ធលូ ផ្លូវ ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ នៅមិនទាន់បានឆ្លើយតបតាមតម្រូវការរបស់ប្រជាពលរដ្ឋនៅរាជធានីភ្នំពេញ និងចំណុច
- កង្វះប្រព័ន្ធបណ្តាញអគ្គិសនី និងបណ្តាញទឹកស្អាតសម្រាប់ប្រជាពលរដ្ឋប្រើប្រាស់នៅតាមបណ្តាសង្កាត់ដែលនៅជាយរាជធានីភ្នំពេញ។[41]

២.៤. ដំណោះស្រាយ

ការកំណត់នូវប្លង់មេច្បាស់លាស់នោះ គឺសំដៅលើការកំណត់ជាយុទ្ធសាស្ត្រ ឬចក្ខុវិស័យវែងឆ្ងាយក្នុងការអភិវឌ្ឍ តួយ៉ាងបច្ចុប្បន្នមាន ផ្លូវ ស្ពាន ស្ពានអាកាសសម្រាប់ធ្វើដំណើរ តែអនាគតយើងនឹងត្រូវការស្ពានអាកាសកាន់តែច្រើន ផ្លូវ ឬរថភ្លើងក្រោមដី ដែលជាទំនោរតម្រូវការមួយ ដូចទៅនឹងប្រទេសអភិវឌ្ឍន៍នានាដែរ។

ដូច្នេះហើយ រាជរដ្ឋាភិបាលចាំបាច់ត្រូវកំណត់ដៅឱ្យបានច្បាស់លាស់ ហើយក្រុមហ៊ុនអភិវឌ្ឍន៍គម្រោងអចលនទ្រព្យនៃវិស័យឯកជន ក៏ត្រូវតែដើរតួនាទីយ៉ាងសកម្មក្នុងការដើរស្របទៅតាមប្លង់គោលនេះដែរ ដើម្បីជៀសវាងបញ្ហាទៅថ្ងៃក្រោយ។ បើតាមការព្យាករណ៍នៅឆ្នាំ២០១៨ ប្រជាជនដែលរស់នៅតំបន់ទីក្រុង នឹងកើនឡើងដល់ជាង៣លាននាក់ ស្មើនឹង២១%នៃប្រជាជនសរុប ខណៈដែលនៅឆ្នាំ២០៥០ នឹងមានប្រជាជនរស់នៅតំបន់ទីក្រុង ៣៦% នៃប្រជាជនសរុប។ ដូច្នេះ វាទាមទារឱ្យអាជ្ញាធរមានការគិតគូរ និងសម្រួចយុទ្ធសាស្ត្រក្នុងការអភិវឌ្ឍ និងគ្រប់គ្រងឱ្យបានស្រួចស្រាល់ថែមទៀត។ តំបន់ដែលជាទិសដៅក្នុងការអភិវឌ្ឍទីក្រុងបន្តបន្ទាប់ពីរាជធានីភ្នំពេញនោះ

[41] ការអភិវឌ្ឍទីក្រុងនៅរាជធានីភ្នំពេញ នៅតែប្រឈមនឹងបញ្ហាច្រើន ខណៈអ្នកជំនាញកំពុងព្រួយបារម្ភ — Cambonomist

មានដូចជាខេត្តព្រះសីហនុ ខេត្តបាត់ដំបង និងសៀមរាបជាដើម។ ដើម្បីធ្វើឲ្យការរីកលូតលាស់នៅក្នុងទីក្រុងកាន់តែមានលក្ខណៈប្រកួតប្រជែង កាន់តែមាននិរន្តរភាព និងកាន់តែគ្របដណ្តប់ទូលំទូលាយលើវិស័យសំខាន់ៗចំនួនបួន

- គឺត្រូវកែលម្អស្ថាប័ន និងអភិបាលកិច្ច ដើម្បីឱ្យទីក្រុងអាចអភិវឌ្ឍទៅបានប្រកបដោយភាពសុខដុម និងមានប្រសិទ្ធភាពជាងមុន។
- គឺត្រូវកែលម្អផែនការរៀបចំទីក្រុងនិងការអនុវត្តផែនការ តាមរយៈការបង្កើតបទដ្ឋានគតិយុត្តិ ក្របខ័ណ្ឌច្បាប់ និងពង្រឹងផែនការរៀបចំទីក្រុងដែលមានស្រាប់។
- គឺត្រូវវិនិយោគលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទីក្រុងដែលប្រកបដោយនិរន្តរភាព ដើម្បីលើកកម្ពស់កម្រិតជីវភាពរស់នៅ និងភាពប្រកួតប្រជែង។
- គឺត្រូវធានាថាការរៀបចំទីក្រុងត្រូវគិតគូរឱ្យបានគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ ដើម្បីជៀសវាងកុំឱ្យមានវិសមភាព។

លោកស្រី អ៊ីហ្គូណា ដូប្រាចានាយិកាគ្រប់គ្រងធនាគារពិភពលោកប្រចាំកម្ពុជា បានមានប្រសាសន៍ថា រាជធានីភ្នំពេញប្រឈមនឹងឱកាសដ៏សំខាន់មួយក្នុងការកែខៃទីក្រុងជាវិជ្ជមានមួយ សម្រាប់នាពេលអនាគតរបស់ខ្លួនការបង្កើតការងារឱ្យបានច្រើនថែមទៀត និងការបង្កលទ្ធភាពឱ្យមានសេវាកម្មកាន់តែប្រសើរជាងមុន។ ការអភិវឌ្ឍទីក្រុងដែលមានការគ្រប់គ្រង និងរៀបចំផែនការបានល្អអាចជួយធ្វើឱ្យទីក្រុងមានភាពល្បីល្បាញក្នុងការធានាឱ្យមានស្តង់ដាររស់នៅបានល្អប្រសើរសម្រាប់ពេលអនាគតមនុស្សជំនាន់ក្រោយផងដែរ។

ករណីសិក្សា

ការរៀបចំទីក្រុង (ខេត្តព្រះសីហនុ)

- **សមិទ្ធផលដែលសម្រេចបាន**

នៅព្រឹកថ្ងៃសុក្រ ២រោច ខែជេស្ឋ ឆ្នាំឆ្លូវ ត្រីស័ក ព.ស. ២៥៦៥ ត្រូវនឹងថ្ងៃទី២៨ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០២១ ឯកឧត្តម ជា សុផារ៉ា ឧបនាយករដ្ឋមន្ត្រី រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងរៀបចំដែនដីនគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ និងប្រធានគណៈកម្មាធិការជាតិគ្រប់គ្រងនិងអភិវឌ្ឍ តំបន់ឆ្នេរសមុទ្រកម្ពុជា (គ.អ.ឆ.ក.) រួមជាមួយ ឯកឧត្តម ថោង ខុន រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងទេសចរណ៍ និងជាអនុប្រធានអចិន្ត្រៃយ៍(គ.អ.ឆ.ក.)ឯកឧត្តម សាយ សំអាល់ រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងបរិស្ថាន និងជាអនុប្រធាន(គ.អ.ឆ.ក) ឯកឧត្តម គួច ចំរើន អភិបាលនៃគណៈអភិបាលខេត្តព្រះសីហនុ និងសមាជិក(គ.អ.ឆ.ក.) រួមទាំងមន្ត្រីជំនាញបានចុះពិនិត្យវឌ្ឍនភាពការងារស្ថាបនាផ្លូវក្រុងទាំង ៣៤ខ្សែ នៅខេត្តព្រះសីហនុ ដែលជាគម្រោងរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលអនុវត្តដោយ (គ.អ.ឆ.ក.)។ ជាលទ្ធផល គិតមកដល់បច្ចុប្បន្ន ការងារចាក់បេតុងផ្លូវសម្រេចបាន ១០០% ការងារអ៊ុតកៅស៊ូបេទីម កម្រាស់ ៧០ មីលីម៉ែត្រ សម្រេចបាន ១០០% ការងារគំនូសចរាចរណ៍សម្រេចបាន ១០០% ការងារ

ដំឡើងផ្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍ សម្រេចបាន ១០០% ការងារដំឡើងបង្គោលភ្លើងបំភ្លឺផ្លូវសម្រេចបាន ១០០% ការងារដាំដើមឈើសម្រេចបាន ១០០% ការងារបន្ទប់ទឹកសាធារណៈសម្រេចបាន ៩៣% ការងារបំពាក់ការមើ៉ាសុវត្ថិភាព សម្រេចបាន ៦០% ការងារធ្វើផ្លូវប្រែបឆ្នេរអូរឈើទាលកាត់តាមពយតាមុង សម្រេចបាន៩៥% ការងារស្ថាបនាស្ថានីយ៍ប្រព្រឹត្តិកម្មទឹកកខ្វក់ទី២ សម្រេចបាន ១០០% ការងារស្ថាបនាស្ថានីយ៍ប្រព្រឹត្តិកម្មទឹកកខ្វក់ទី១ សម្រេចបាន ៨៤% និងកំពុងពិនិត្យលទ្ធភាពស្ថាបនាស្ថានីយ៍ប្រព្រឹត្តិកម្មទឹកកខ្វក់ទី៣។

- **ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រសម្រាប់អនុវត្តន៍របស់ ឯកឧត្តម គួច ចំរើន**

ឯកឧត្តម គួច ចំរើន បានលើកឡើងថា «ខ្ញុំមានតួនាទីជាអភិបាលនៃគណៈអភិបាលខេត្តព្រះសីហនុ ដោយព្រះរាជក្រឹត្យព្រះមហាក្សត្រប្រោសប្រទាន និងរាជរដ្ឋាភិបាលផ្តល់ទំនុកចិត្ត គឺឱ្យមកបម្រើប្រជាពលរដ្ឋ ខ្ញុំត្រូវតែយកប្រជាពលរដ្ឋជាធំ ព្រោះក្រោយចប់ភារកិច្ចខ្ញុំក៏ជាប្រជាពលរដ្ឋធម្មតា»។

ថ្ងៃនេះគឺរយៈពេល៧៣០ថ្ងៃ កន្លងទៅហើយដែលប្រជាជនទូទាំងប្រទេសនៅចាំមិនភ្លេច ក្នុងប្រវត្តិសាស្ត្រមួយដែលមិនធ្លាប់កើតមាននៅប្រទេស គឺការផ្លាស់ប្តូរមុខតំណែង និងទីកន្លែងបំពេញការងារភ្លាមៗ របស់មន្ត្រីក្នុងជួររដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាក្នុងមួយប៉ព្រិចភ្នែក។ ឯកឧត្តមគួច ចំរើន បានផ្លាស់ប្តូរពីអភិបាលខេត្តកំពង់ចាម ទៅធ្វើជាអភិបាលខេត្តព្រះសីហនុភ្លាមៗ កាលពីថ្ងៃទី២៩ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៩ បន្ទាប់ពីខេត្តជាប់សមុទ្រមួយនេះ ស្ថិតក្នុងភាពវឹកវរមានគ្រោះអាសន្ន ។

ជាការពិតគេថាអ្នកខ្លាំងទៅដល់ទីណានៅតែខ្លាំង ឯកឧត្តមគួច ចំរើន បានបញ្ចេញអស់នូវសមត្ថភាពគ្មានលាក់ និងដាក់ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអនុវត្តបន្ទាន់ៗ ដូចផ្លេកបន្ទោរ និងធ្វើឱ្យខេត្តព្រះសីហនុផ្លាស់ប្តូរមក ប្រសើរឡើងវិញក្នុងរយៈពេល៧៣០ថ្ងៃ។ សមិទ្ធផលធំៗដែល ឯកឧត្តម សម្រេចបានគួរឱ្យកត់សម្គាល់រួមមាន៖

១. ការចុះរុះរើសំណង់អនាធិបតេយ្យគ្មានច្បាប់ និងខុសបច្ចេកទេសគ្មានសល់៖ ឯកឧត្តមបានរុះរើសំណង់អនាធិបតេយ្យ គ្មានច្បាប់ខុសបច្ចេកទេស ដោយគ្មានញញើត។ សំណង់គ្មានសណ្តាប់ធ្នាប់មិនថាក្នុងក្រុង ឬនៅជាប់តំបន់ឆ្នេរឡើយត្រូវបានរុះរើ វាយកម្ទេចចោល ហើយត្រឹមមួយប៉ព្រិចភ្នែកសំណង់ទាំងនោះ បាត់រូបរាងពីខេត្តព្រះសីហនុ ។

២. យកឆ្នេរសមុទ្រទាំងអស់មកជាទ្រព្យសម្បត្តិសាធារណៈវិញពលរដ្ឋទៅកម្សាន្តដោយសេរី៖ នៅក្នុងពិធីប្រកាស ដាក់ឱ្យដំណើរការរចនាសម្ព័ន្ធថ្មី រដ្ឋបាលក្រុងព្រះសីហនុ នាថ្ងៃទី១១ ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០២០កន្លងទៅ ឯកឧត្តមគួច ចំរើន បានបញ្ជាក់ថាឆ្នេរសមុទ្រ គឺជាឆ្នេរសាធារណៈ ហើយបងប្អូនដែលមកលេងកម្សាន្ត អាចក្រាលកន្ទេលអង្គុយលេង ញ៉ាំអាហារបានដោយគ្មានបង់សេវាឡើយ។ មិនអនុញ្ញាតឱ្យមានការរាតទីធ្វើជាកម្មសិទ្ធរបស់បុគ្គល

ណាមួយឡើយ តែអាចដាក់ជាកន្ទេលសម្រាប់ឱ្យបងប្អូនមកពីឆ្ងាយអាចជួលអង្គុយបានដោយត្រូវគិតសេវាសមរម្យ កន្ទេល ១តម្លៃ ២,០០០រៀល ឬ ៣,០០០រៀល ជាដើម(ករណីបងប្អូនមិនបានដាក់កន្ទេលទៅខ្លួនឯង) ក៏ជាការចូលរួមឱ្យអ្នកមកលេងទុកដាក់សំរាមនៅមួយកន្លែង និងរថចខ្ចប់សម្អាតបានល្អ។ បន្ថែមលើសនេះ តាមបណ្តោយឆ្នេរសមុទ្របានរៀបចំសាងសង់បន្ទប់ទឹកសាធារណៈ មានស្តង់ដារខ្ពស់សម្រាប់ទុកឱ្យប្រជាជនមកកំសាន្ត ប្រើប្រាស់ដោយឥតគិតថ្លៃ។

៣. ការសម្អាតបរិស្ថានទ្រង់ទ្រាយធំបំផុតនៅព្រះសីហនុ៖ ដែលរងការបំផ្លាញអស់ជាច្រើនឆ្នាំ ថ្នាក់ដឹកនាំដ៏ឆ្នើមរូបនេះ បានដឹកនាំប្រជាជនធ្វើយុទ្ធនាការ សំអាតបរិស្ថានធំបំផុតមិនធ្លាប់មាន និងការគិតគូរស្តារបនានូវស្តានីយ៍ចម្រោះទឹកកង្វក់ រហូតធ្វើឱ្យខេត្តព្រះសីហនុ វិលមករកភាពល្អប្រសើរឡើងវិញ បន្ទាប់ពីខេត្តនេះត្រូវបានញាំញីដោយសំរាម និងការបង្ហូរទឹកកង្វក់ចូលសមុទ្រជាដើម ។

៤. ការស្ថាបនាមហាវិថី ៖ វិថី និងអនុវិថី ចំនួន ៣៤ ខ្សែផ្លូវថ្មីចំនួន ៣៤ ខ្សែនៅខេត្តព្រះសីហនុ ត្រូវបានសាងសង់រួចរាល់ ១០០% ហើយ ។ ផ្លូវទាំង ៣៤ ខ្សែមានលក្ខណៈទំនើបស៊ីវិល័យ លម្អដោយទង់ជាតិខ្មែរតាមដងវិថីមានខឿនក្រាលក្រានីតដាំលម្អដោយផ្កាចម្រុះ មានបំពាក់អំពូលភ្លើងឆ្លាតវៃ មានផ្លូវក្រាលថ្មក្រានីតសម្រាប់អ្នកដំណើរថ្មើជើង និងជនពិការទៀតផង។ ក្រៅពីសមិទ្ធផលខាងលើនេះ បានធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងជាច្រើនចំណុចទៀត ដែលមិនអាចអត្ថាធិប្បាយអស់នៅក្នុងអត្ថបទមួយនេះ។ ទៅថ្ងៃខាងមុខព្រះសីហនុនឹងក្លាយជាទីក្រុងពាណិជ្ជកម្មដ៏សំខាន់មួយរបស់កម្ពុជា មានអគារខ្ពស់ៗ ផ្លូវខ្វាត់ខ្វែង មិនចាញ់ប្រទេសជឿនលឿនឡើយ។

ជាមួយនេះ ថ្នាក់ដឹកនាំរូបនេះបាន សំរេចស្ថាបនា វិថីតេជោ ស្មើរនឹងរួចរាល់១០០% ដែលជាផ្លូវប្រវត្តិសាស្ត្រថ្មីមួយមិនធ្លាប់មាន ក្នុងទឹកដីមាត់សមុទ្រនៃខេត្តព្រះសីហនុ តភ្ជាប់ពីឆ្នេរសុខា (កន្ទុយនាគ) ទៅឆ្នេរអូរឈើទាល ត្រង់ចំនុចចុងផ្លូវលេខ ៥០២ ពីមុខពយតាមួង មានប្រវែង ១,០៣៤ ម៉ែត្រ។

៥. ក្នុងកាលៈទេសៈដែលខេត្តព្រះសីហនុ រងគ្រោះដោយគ្រោះទឹកជំនន់ ក្នុងនាមជាប្រធានគណៈបញ្ជាការឯកភាពខេត្ត និងជាប្រធានគណៈកម្មាធិការសាខាកាកបាទក្រហមខេត្តព្រះសីហនុ ឯកឧត្តមគួច ចំរើន បានដឹកនាំជួយសង្គ្រោះ ឧបត្ថម្ភជាស្បៀង សម្ភារៈ ថវិកាដោយមិនទុកឱ្យប្រជាពលរដ្ឋណាម្នាក់ស្លាប់ឡើយ និងយកចិត្តទុកដាក់អនុវត្តបានយ៉ាងខ្ជាប់ខ្ជួន តាមអនុសាសន៍ដឹកនាំដ៏ខ្ពង់ខ្ពស់របស់សម្តេចកត្តិព្រឹទ្ធបណ្ឌិត ប៊ុន រ៉ានី ហ៊ុនសែនជាប្រធានកាកបាទក្រហមកម្ពុជា និងជាឥស្សរជនឆ្នើមថ្នាក់ជាតិ នៃផែនការសកម្មភាពរួមអគ្គលេខាធិការអង្គការសហប្រជាជាតិដើម្បីសុខភាពស្ត្រី និងកុមារ ដោយធ្វើឱ្យកាន់តែមានប្រសិទ្ធិភាពនូវស្តានភាពសុខភាពមាតា ទារក និងកុមារនៅកម្ពុជា។

៦. ការរួមចំណែកយ៉ាងសកម្ម មោះមុត មិនរាថយ ក្នុងការទប់ស្កាត់ការពារ នឹងប្រឆាំងជំងឺកូវីដ-១៩៖ ក្នុងខេត្តព្រះសីហនុ ជាមួយរាជរដ្ឋាភិបាល ដើម្បីសុខាមាលភាពរបស់ប្រជាពលរដ្ឋខេត្តព្រះសីហនុ។ បានផ្តួចផ្តើម និងរៀបចំឱ្យមានមន្ទីរពិសោធន៍វេជ្ជសាស្ត្រ សម្រាប់តេស្តរកមេរោគផ្សេងៗជាពិសេសមេរោគកូវីដ-១៩ និងមន្ទីរផលិតឧស្ម័នអុកស៊ីសែនសម្រាប់បម្រើការងារសុខាភិបាល ដែលជាអំណោយដ៏ថ្លៃថ្លារបស់សម្តេចតេជោនាយករដ្ឋមន្ត្រី និងសម្តេចកត្តិព្រឹទ្ធបណ្ឌិត។

៧. ថ្មីៗនេះ ដោយទទួលបានការអនុញ្ញាតពីប្រមុខរាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា៖ នូវ៉ាក់សាំងការពារជំងឺកូវីដ ចាក់ជូនប្រជាពលរដ្ឋតាមការស្ម័គ្រចិត្ត ជាលទ្ធផលនៃយុទ្ធនាការ ចាក់វ៉ាក់សាំងការពារជំងឺកូវីដ-១៩ គ្រប់មូលដ្ឋានក្នុងខេត្តព្រះសីហនុ គិតត្រឹមថ្ងៃ២៨ មិថុនា ២០២១ ក្រុងកោះរ៉ុង ស្រុកកំពង់សិលា និងស្រុកស្ទឹងហាវ ការចាក់វ៉ាក់សាំងដូសទី១ បានបញ្ចប់ហើយកំពុងរង់ចាំចាក់ដូសទី២តាមបច្ចេកទេសសុខាភិបាលបន្តទៀត ចំណែកក្រុងព្រះសីហនុ និងស្រុកព្រៃនប់ យុទ្ធនាការចាក់វ៉ាក់សាំងដូសទី១ សម្រេចបានជិតមួយរយភាគរយហើយ កំពុងខិតខំបន្តចាក់អ្នកនៅសេសសល់ឱ្យចប់ដូសទី១ឆាប់ៗនេះ។ ក្នុងក្របខណ្ឌនៃការអនុវត្តគម្រោងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវក្រុងចំនួន ៣៤ ខ្សែនៅខេត្តព្រះសីហនុគណៈកម្មាធិការជាតិគ្រប់គ្រង និងអភិវឌ្ឍន៍តំបន់ឆ្នេរសមុទ្រកម្ពុជា ក៏បានស្ថាបនាស្ពានចំនួន ៨ កន្លែងប្រវែងសរុប ២៧២ម៉ែត្រ។ ស្ពានទាំងនេះបានជួយតភ្ជាប់វិថីសំខាន់ៗធ្វើឱ្យការធ្វើដំណើរចេញ-ចូលក្រុងព្រះសីហនុ បានល្អប្រសើរមួយកម្រិតធំៗ។

សេចក្តីសន្និដ្ឋាន

សេចក្តីសន្និដ្ឋាន

ក្រោយពីបានសិក្សាស្រាវជ្រាវលើប្រធានបទស្តីពី គោលនយោបាយការរៀបចំទីក្រុង មកយើងឃើញថា កត្តាដែលធ្វើឱ្យទីក្រុង មានភាពរីកចម្រើននោះមានតែការអនុវត្តឱ្យបានត្រឹមត្រូវទៅតាមប្លង់គោល ដែលដាក់ចេញដោយរាជរដ្ឋាភិបាលក្នុងគោលដៅធ្វើឱ្យមានការរីកចម្រើន តាមរយៈការរៀបចំហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ឱ្យមានលក្ខណៈសណ្តាប់ធ្នាប់ និងសោភណ្ឌភាព។ ការដាក់ចេញប្លង់គោលអាចនិងមិនមានលក្ខណៈពេញលេញទាំងស្រុងនោះទេ ប្រសិនបើមិនមានលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តិផ្សេងៗទៀត ដើម្បីជំរុញក្នុងការអនុវត្ត ដូចជាផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍជាតិជាងនេះដែរការអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុង ឱ្យមានលក្ខណៈល្អប្រសើរក៏ទាមទារឱ្យរាជរដ្ឋាភិបាលយកចិត្តទុកដាក់ទៅកត្តាប្រវត្តិសាស្ត្រដែលជាកត្តាមួយជំរុញឱ្យប្រមុខថ្នាក់ដឹកនាំនាសម័យនោះយកមកប្រើប្រាស់សម្រាប់ការកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនៅក្នុងប្រទេសឱ្យមានភាពរីកចម្រើន ទាំងនេះមិនមែនសបញ្ជាក់ទាំងស្រុងថារាជរដ្ឋាភិបាលត្រូវតែអនុវត្តឱ្យបានទាំងស្រុងនោះទេ ក៏ប៉ុន្តែវាគ្រាន់តែជាគោលគំនិតមួយចំនួនដែលគួរតែលើកយកមកអនុវត្តឱ្យទីក្រុងមានការអភិវឌ្ឍ។ ជាងនេះទៅទៀត ការចូលរួមពីសំណាក់អង្គភាពដែលពាក់ព័ន្ធ និងសកលភាវូបនីយកម្មជាកត្តាដែលនាំឱ្យមានការរៀបចំទីក្រុងនោះទៀតសោតក៏មិនទាន់មានលក្ខណៈសំខាន់ដូចជាការចូលរួមពីសំណាក់អាជ្ញាធរពាក់ពន្ធ័ខ្លួនឯងផ្ទាល់ ដែលជាស្ថាប័នសាមីក្នុងការលុបបំបាត់នូវសំណង់អនាធិបតេយ្យនៅក្នុងទីក្រុង ការកែលម្អប្រព័ន្ធហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធឱ្យល្អប្រសើរឡើង និងជាទីក្រុងគំរូ។

ជាក់ស្តែងការរៀបចំទីក្រុងឱ្យមានលក្ខណៈស្តង់ដាល្អប្រសើរនោះ គឺទទួលបានផលប្រយោជន៍ជាច្រើនដល់ប្រជាពលរដ្ឋ និងប្រទេសជាតិទាំងមូល។ ដូច្នេះការរៀបចំទីក្រុងឱ្យមានលក្ខណៈល្អប្រសើរនោះវាបានហុចផលជាច្រើនដល់ការអភិវឌ្ឍប្រទេសជាតិ តាមការមកវិយោគគម្រោងនានា និងវិយោគិនទាំងក្នុងស្រុក និងក្រៅស្រុក កិច្ចសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិជាច្រើន ក៏ដូចជាការលើកកម្ពស់កិត្យានុភាពមុខមាត់ប្រទេសកម្ពុជាឱ្យសកលលោកបានដឹងថាប្រទេសកម្ពុជាជាប្រទេសដែលមាននូវបរិស្ថានស្អាត សុខសុវត្ថិភាព សន្តិភាព សណ្តាប់ធ្នាប់ល្អ និងការរៀបចំហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធបានល្អប្រសើរ កត្តាទាំងនេះហើយដែលជាកត្តាជួយជំរុញឱ្យប្រទេសជាតិមានការអភិវឌ្ឍ។

អនុសាសន៍

អនុសាសន៍

យោងតាមការសង្កេតមើលពីស្ថានភាពជាក់ស្តែង គោលនយោបាយរៀបចំទីក្រុងនៅកម្ពុជា យើងខ្ញុំសង្កេតឃើញថាវាមានការលំបាកក្នុងការរៀបចំប្លង់មេ ដោយតំបន់ខ្លះមានការសាងសង់ខុសពីប្លង់មេ ប្លង់មេសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍទីក្រុងមួយ គឺមិនមែនគ្រាន់តែជាគោលការណ៍ណែនាំអំពីក្រាហ្វិក ឬវិធានសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍនោះទេ វាគឺជាការសិក្សាឱ្យបានហ្មត់ចត់អំពីកំណើនមកស្រុកនៅរបស់ប្រជាជនក្នុងទីក្រុង និងសេដ្ឋកិច្ចជាតិទាំងមូល សម្ភាធហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធក្នុងទីក្រុង។ ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាទាំងអស់នេះបានយើងត្រូវគោរពតាមសារាចរណែនាំ និងបទដ្ឋានគតិយុត្តនានា របស់អាជ្ញាធរក្នុងមូលដ្ឋានដែលអនុវត្តតាមគោលនយោបាយរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលបានដាក់ចេញឱ្យអនុវត្តចំពោះមន្ត្រីតាមមូលដ្ឋាន ហើយប្រជាពលរដ្ឋត្រូវតែចូលរួមទាំងអស់គ្នា ដើម្បីគោរពទៅតាមការណែនាំរបស់ថ្នាក់ដឹកនាំហើយយើងត្រូវចូលរួមឱ្យសកម្មជាមួយនឹងមន្ត្រីតាមមូលដ្ឋាន ក្នុងការអនុវត្តនូវគោលនយោបាយរៀបចំទីក្រុងឱ្យបានតឹងរឹង និងខ្ជាប់ខ្ជួនបំផុត។ ដើម្បីជំរុញការអនុវត្តលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់បញ្ចៀសឱ្យខានតែបានការសាងសង់ដែលមិនសុំលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ ការសាងសង់មិនគោរពអ្វីដែលបានកំណត់ក្នុងលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ ដែលនាំឱ្យមានភាពអនាធិបតេយ្យក្នុងការសាងសង់សំណង់ជាពិសេសនៅទីប្រជុំជនសំខាន់ដើម្បីធានាបាននិរន្តរភាពនៃសំណង់ (ឱ្យសង់រួចក្រោយមកអោយវាយកម្ទេចចេញវិញ) ដែលនាំអោយមានការមិនពេញចិត្តពីប្រជាពលរដ្ឋហើយការអនុវត្តចំណុចនេះទៀតសោត គឺត្រូវអនុវត្តឱ្យស្មើភាពគ្នាទើបការអនុវត្តនោះមានប្រសិទ្ធិភាព និងអាចទទួលយកបានពីគ្រប់ភាគី។

ទន្ទឹមនឹងនេះដែរការរីកចម្រើនគួរឱ្យកត់សម្គាល់នាពេលសព្វថ្ងៃនេះដោយក្នុងនោះមានការបង្កើតនូវផ្លូវថ្មើរជើងកន្លែងហាត់ប្រាណ សួនកម្សាន្ត ការបំពាក់អំពូលភ្លើងតាមដងផ្លូវ ការរៀបចំចរាចរណ៍ឱ្យមានរបៀបរៀបរយការទុកដាក់សំរាមឱ្យមានសណ្តាប់ធ្នាប់ មានធុងសំរាមគ្រប់ទីកន្លែង ជម្លៀសទឹកជន់លិចនៅទីក្រុងបានលឿនជាងមុនព្រមទាំងរៀបចំសណ្តាប់ធ្នាប់ផ្សេងៗទៀតក្នុងទីក្រុង។ ក្នុងនោះនៅតែមានការប៉ះពាល់ដល់ទីក្រុងនូវផលវិបាកមួយចំនួន ដែលក្នុងនោះយើងខ្ញុំសូមបញ្ចេញមតិយោបល់មួយចំនួនដូចខាងក្រោមដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាទាំងនោះ៖

- ត្រូវតែបន្តកំណត់នូវគោលដៅនៃការរៀបចំទីក្រុង និងការពង្រីកទីក្រុងទៅទិសណាមួយតាមប្លង់គោល ដើម្បីកាត់បន្ថយការជន់លិច(ខ្ពស់ជាងនីវ៉ូទឹក)
- ស្នើសុំការត្រួតពិនិត្យឱ្យបានច្បាស់លាស់ពីរាជរដ្ឋាភិបាលរាល់គម្រោងនានា និងមន្ត្រីជំនាញសិក្សាឱ្យបានស៊ីជម្រៅមុនសម្រេចចិត្តដាក់ផែនការសាងសង់សំណង់ជំនួសសំណង់ ដែលជាសម្បត្តិបេតិកភណ្ឌវប្បធម៌នៅក្នុងទីក្រុង (សំណង់បុរាណត្រូវអភិរក្ស)។

- បន្តនៅការអនុវត្តច្បាប់ឱ្យបានតឹងរឹង និងដាក់ផែនការចុះណែនាំដល់ប្រជាពលរដ្ឋកុំឱ្យរំលោភបំពានទៅលើដីចិញ្ចើមថ្នល់សាធារណៈ ក៏ដូចជាប្រជាជនទូទៅផងដែរ ដែលសាងសង់សំណង់រំលោភលើដីចំណីផ្លូវ និងចាត់វិធានការតាមច្បាប់ ដើម្បីឱ្យមានសណ្តាប់ធ្នាប់ក្នុងទីក្រុង។
- អាជ្ញាធរពាក់ព័ន្ធត្រូវណែនាំប្រជាពលរដ្ឋតាមមូលដ្ឋាននៅក្នុងទីក្រុង អំពីការទុកដាក់ និងវេចខ្ចប់សំរាមឱ្យបានត្រឹមត្រូវកាត់បន្ថយនៅការបំពុលបរិស្ថាននៅក្នុងទីក្រុង។
- ចុះណែនាំនៅតាមបណ្តាលក្រសួងស្ថាប័ន ក្រុមហ៊ុន រោងចក្រ សហគ្រាស ត្រូវតែរៀបចំចំណតឱ្យបានត្រឹមត្រូវតាមកន្លែងរបស់ខ្លួន ដើម្បីកាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរណ៍។
- បន្តអនុវត្តន៍នូវគោលនយោបាយរៀបចំទីឆ្នាំ២០១៨-២០៣០ ជាពិសេសប្លង់មេ ឆ្នាំ២០៣៥ ត្រូវធ្វើតាមដំណាក់កាល ដើម្បីឆ្លើយតបតម្រូវការរស់នៅរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ។
- អាជ្ញាធររាជធានីភ្នំពេញត្រូវយកចិត្តទុកដាក់ការរៀបចំសណ្តាប់ធ្នាប់ រុះរើស្លាកប៉ាណូណាដែលប៉ះពាល់ដល់សោភណ្ឌភាពទីក្រុងមកពីការរៀបចំខុសស្តង់ដារបច្ចេកទេស និងចូលរួមដាំដើមឈើតាមដងវិថីនានាក្នុងទីក្រុង ដើម្បីប្រែក្លាយទៅជាទីក្រុងបៃតង។

ឯកសារយោង

ឯកសារយោង

❖ ច្បាប់និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្ត

- រដ្ឋធម្មនុញ្ញនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ឆ្នាំ១៩៩៣
- ច្បាប់ស្តីពីការបង្កើតក្រសួងរៀបចំដែនដីនគរូបនីយកម្ម និងសំណង់, លេខ នស/ រកម/ ០៦៩៩/០៩, ២៣ មិថុនា. ឆ្នាំ១៩៩៩
- ច្បាប់ស្តីពីការរៀបចំដែនដីនគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ លេខ ០៤ .ន.ស/៩៤, ១០ សីហា ១៩៩៤
- ច្បាប់ភូមិបាល, លេខ នស/រកម/០៨០១,១៤,២០០១។
- ច្បាប់ស្តីពីសំណង់, លេខ នស/រកម/១១១៩/០១៩/, ០២ វិច្ឆិកា ២០១៩
- ច្បាប់ស្តីពីកិច្ចការពាររបេតិកភណ្ឌវប្បធម៌, លេខ ២៦/០១៩៦២៥ មករា ១៩៩៦
- ច្បាប់ស្តីពីការគ្រប់គ្រងរដ្ឋបាលឃុំ សង្កាត់, លេខ នស/រកម/០៣០១/០០៥ /, ១៩ មីនា ២០០១។
- ច្បាប់ស្តីពីកិច្ចការពារបរិស្ថាន និងការគ្រប់គ្រងធនធានធម្មជាតិ, លេខ នសរកម/១២៩៦/៣៦, ២៤ ធ្នូ ១៩៩៦ (ពីពេលនេះតទៅហៅថាច្បាប់បរិស្ថានឆ្នាំ១៩៩៦)
- ច្បាប់ស្តីពីផ្លូវថ្នល់, លេខ នស/រកម/០៥១៤/០០៨, ១១ មេសា ២០១៤
- ច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក, លេខ នស/រកម/០១១៥/០០១, ៣០ ធ្នូ ២០១៤
- ច្បាប់ស្តីពីការគ្រប់គ្រងរដ្ឋបាល រាជធានី ខេត្ត ក្រុង ស្រុក ខណ្ឌ ឆ្នាំ២០០៨

- **អនុក្រឹត្យ**

- អនុក្រឹត្យស្តីពីការត្រួតពិនិត្យការបំពុលខ្យល់ និងរំខានដោយសំឡេង លេខ ៤២ អនក្រ.បក, ១០ កក្កដា ២០០០
- អនុក្រឹត្យស្តីពីការគ្រប់គ្រងសំរាម សំណល់រឹងទីប្រជុំជន, លេខ១១៣អនក្រ.បក, ២៧ សីហា ២០១៥
- អនុក្រឹត្យស្តីពីគ្រប់គ្រងថង់ប្លាស្ទិក, លេខ១៦៨ អនក្រ.បក, ១០ តុលា ២០១៧
- អនុក្រឹត្យស្តីពីការគ្រប់គ្រងប្រព័ន្ធលូ និងប្រព័ន្ធប្រព្រឹត្តកម្មទឹកកខ្វក់, លេខ២៣៥ អនក្រ.បក, ២៥ ធ្នូ ២០១៧
- អនុក្រឹត្យស្តីពីលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់, លេខ៨៦អនក្រ/បក, ១៩ ធ្នូ ១៩៩៧
- អនុក្រឹត្យ៨៦ អនក្រប.បក ស្តីពីនីតិវិធីនៃការសាងសង់ប្លង់សូរិយោដី និងសៀវភៅ គោលបញ្ជីដីធ្លី, ២០០២
- អនុក្រឹត្យលេខ៨៧ អនក្រ.បក ស្តីពីការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅនៃគណៈកម្មាធិការសុរិយោដី, ២០២០
- អនុក្រឹត្យលេខ៨៨ អនក្រ.បក ស្តីពីការចុះបញ្ជីដីធ្លីមានលក្ខណៈដាច់ដោយដុំ, ២០០២

- អនុក្រឹត្យស្តីពីការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅនៃគណៈកម្មាធិការរៀបចំទឹកដីនគរូបនីយកម្ម និងសំណង់, ១៨ ធ្នូ ១៩៩៧
- អនុក្រឹត្យស្តីពីការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅរបស់ក្រសួងរៀបចំដែនដីនគរូបនីយកម្ម និងសំណង់, ២០ កក្កដា ១៩៩៩
- មាត្រា២នៃអនុក្រឹត្យលេខ៧៧អនបក្របកចុះថ្ងៃទី០៧ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១២ បានកំណត់ថា៖ ប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដីថ្នាក់រាជធានី ខេត្ត ក្រុង ស្រុក ខណ្ឌ

- **ប្រកាស**

- ប្រកាសស្តីពីការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅរបស់សាខាកាំកុងត្រូលរាជធានី-ខេត្ត,លេខ២៣៣ព.ណបល.ប្រក ,១៤ កក្កដា ២០១៦

- **សារាចរ**

- សារាចរណែនាំស្តីពីការរៀបចំគម្រោងប្លង់គោលនៅតាមខេត្ត-ក្រុងទូទាំងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា, លេខ០២ សរ ១៥ មករា ១៩៩៦
- សារាចរលេខ០២, ១៥ មករា ១៩៩៦ របស់ឧុទ្ធកាល័យនៃទីស្តីការគណៈរដ្ឋមន្ត្រី

- **សេចក្តីណែនាំ**

- គណៈរដ្ឋមន្ត្រីនៃរដ្ឋកម្ពុជា (១៩៨៩). សេចក្តីណែនាំលេខ ០៣ ស្តីពីការអនុវត្តគោលនយោបាយប្រើប្រាស់ និងគ្រប់គ្រងដីធ្លី ថ្ងៃទី ៣ ខែ មិថុនា ឆ្នាំ១៩៨៩
- ផែនការណែនាំស្តីពីការចាត់តាំងអនុវត្តន៍គោលនយោបាយ ភូមិ ឃុំ មានសុវត្ថិភាព, លេខ០២២ ផក,១០ សីហា ២០១២
- គោលនយោបាយជាតិស្តីពីការរៀបចំផែនការតំបន់(២០១១)

- **សេចក្តីសម្រេច**

- សេចក្តីសម្រេចស្តីពីនីតិវិធីលម្អិតនៃការរៀបចំប្លង់គោលប្រើប្រាស់ និងផែនការប្រើប្រាស់ដីរាជធានី ចុះថ្ងៃទី ២២ ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០១៤
- យុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល ចុះថ្ងៃទី ២៦ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ២០០៨
- គម្រោងប្លង់គោលរាជធានីភ្នំពេញ ឆ្នាំ២០១២
- គម្រោងប្លង់គោលរាជធានីភ្នំពេញ ឆ្នាំ២០៣៥

- **សៀវភៅ**

- ផែនការអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុងនិរន្តរភាពសម្រាប់រាជធានីភ្នំពេញ (២០១៨-២០៣០) (ក្រសួងបរិស្ថាន)
- នីតិនគរូបនីយវិទ្យា របស់សាស្ត្រាចារ្យ បណ្ឌិត អ៊ុន សកក្កដា, (២០១៩)
- សៀវភៅអរិយធម៌ខ្មែរ និពន្ធដោយលោកស្រី ត្រឹង ងារ
- ប្រវត្តិសាស្ត្រ នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាឆ្នាំ២០១២ សាស្ត្រាចារ្យ ឥន្ទ ឱមសាម៉ែង
- សៀវភៅណែនាំស្តីពីការរៀបចំតំបន់(២០១៣)

- **គេហទំព័រ**

- ការអភិវឌ្ឍទីក្រុងនៅរាជធានីភ្នំពេញ នៅតែប្រឈមនឹងបញ្ហាច្រើន ខណៈអ្នកជំនាញកំពុងព្រួយបារម្ភ — Cambonomist
- រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា (២០០១), សេចក្តីថ្លែងការណ៍របស់រាជរដ្ឋាភិបាលស្តីពីគោលនយោបាយដីធ្លី. ខែឧសភាឆ្នាំ២០០១,ក្រសួងបរិស្ថាន(ទស្សនៈវិស័យបរិស្ថានកម្ពុជា)

  http://geodata.rrcap.unep.org/all_reports/cambodia_081010.pdf
- សុខភាពកម្ពុជា www.toalthcambodia.com
- https://t.me/MLMUPCofCambodia

ឧបសម្ព័ន្ធ

មាតិកាឧបសម្ព័ន្ធ

- **ឧបសម្ព័ន្ធជារូបភាព**

  ឧបសម្ព័ន្ធ ផែនទីប្លង់គោលអភិវឌ្ឍរាជធានីឆ្នាំ២០៣៥

- **ឧបសម្ព័ន្ធជាលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តិ**

  ឧបសម្ព័ន្ធទី១ គោលនយោបាយជាតិ ស្តីពីការរៀបចំដែនដី នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

  ឧបសម្ព័ន្ធទី២ អនុក្រឹត្យស្តីពី ការគ្រប់គ្រងដីចំណីតាមបណ្តាញផ្លូវជាតិ និងផ្លូវរថភ្លើង

  ឧបសម្ព័ន្ធទី៣ អនុក្រឹត្យលេខ ៨៦ អនក្រ.បក ស្តីពី លិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់

ឧបសម្ព័ន្ធជារូបភាព

ឧបសម្ព័ន្ធ

ផែនទីប្លង់គោលអភិវឌ្ឍរាជធានីឆ្នាំ២០៣៥

ឧបសម្ព័ន្ធជាលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តិ

ឧបសម្ព័ន្ធទី១

គោលនយោបាយជាតិ

ស្តីពីការរៀបចំដែនដី នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ

រាជរដ្ឋាភិបាល

គោលនយោបាយជាតិ
ស្តីពី
ការរៀបចំដែនដីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

បានទទួលការឯកភាពពីគណៈរដ្ឋមន្ត្រី
ក្នុងសម័យប្រជុំពេញអង្គ នាថ្ងៃទី០៨ ខែមេសា ឆ្នាំ២០១១

រៀបចំដោយអគ្គលេខាធិការដ្ឋាននៃក្រុមប្រឹក្សាគោលនយោបាយជាតិ

មាតិកា

១-សេចក្តីផ្តើម

២-ចក្ខុវិស័យ

៣-គោលបំណង និង គោលដៅ

៣.១-គោលបំណង

៣.២-គោលដៅ

៤-យុទ្ធសាស្ត្រនៃការរៀបចំដែនដី

៤.១- ការអភិវឌ្ឍដែនដីក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

៤.២- ការកំណត់តំបន់ស្នូល តំបន់អាទិភាពសម្រាប់ការស្នាក់នៅ ប៉ុលអភិវឌ្ឍ និងអ័ក្សនៃការអភិវឌ្ឍ

៤.៣- ការកសាងផែនការគ្រប់គ្រងការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច និងឱកាសការងារ

៤.៤- ការកសាងផែនការរៀបចំហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសង្គម និងវប្បធម៌

៤.៥- ការកសាងផែនការ និងការគ្រប់គ្រងធម្មជាតិដែលទ្រទ្រង់ដល់ជីវិតរស់នៅ

៤.៦- ការកសាងផែនការគ្រប់គ្រងដីព្រៃឈើ ដីកសិកម្ម ជលផល ឧស្សាហកម្ម រ៉ែ ថាមពល
និងតំបន់អភិរក្ស

៤.៧- ការកសាងផែនការហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធបច្ចេកទេស និងសេវាកម្ម

៥-ផែនការសកម្មភាព

៥.១-យន្តការនៃផែនការរៀបចំដែនដី និងឋានានុក្រម

ក-ថ្នាក់ជាតិ

ខ-ថ្នាក់ក្រោមជាតិ

១-ថ្នាក់រាជធានី ខេត្ត

២-ថ្នាក់ក្រុង ស្រុក ខណ្ឌ

៣-នៅថ្នាក់ឃុំ សង្កាត់

៥.២-មូលដ្ឋានគតិយុត្ត និងឧបករណ៍ចាំបាច់នៃការរៀបចំដែនដី

៦-សេចក្តីសន្និដ្ឋាន

នាក្យសព្ទ

១-សេចក្តីផ្តើម

ទឹក និងដី គឺជាធនធានធម្មជាតិដ៏សំខាន់ ដែលជាមូលដ្ឋានគ្រឹះសម្រាប់ប្រើប្រាស់ក្នុងការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច សង្គម និងសម្រាប់ទ្រទ្រង់ជីវិត។ ដោយសារកំណើនប្រជាសាស្ត្រ កំណើននៃការប្រើប្រាស់ធនធានធម្មជាតិ និងបម្រែបម្រួលអាកាសធាតុ គ្រប់ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធទឹកនិងដី ត្រូវមានយន្តការដឹកនាំការគ្រប់គ្រង និងការប្រើប្រាស់ប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព និងចីរភាព ពិសេសវិស័យកសិកម្ម ព្រៃឈើ ជលផល ធនធានទឹក រ៉ែ ទេសចរណ៍ ឧស្សាហកម្ម ការដឹកជញ្ជូន ការរៀបចំទីក្រុង ជនបទ និងសំណង់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរបវន្ត និងសង្គម។ ការងារនេះ តម្រូវឲ្យមានការឯកភាពគ្នា និងមានការប្តេជ្ញាចិត្តពីគ្រប់ស្ថាប័ន ប្រជាជន និងអ្នកទទួលផលប្រយោជន៍ផ្សេងៗ សំដៅធានាបាន នូវជំនឿទុកចិត្ត ការទទួលខុសត្រូវរួមគ្នា មានតម្លាភាព និងមានប្រសិទ្ធភាពនៅក្នុងការគ្រប់គ្រង ការប្រើប្រាស់ និងការអភិវឌ្ឍដីធ្លី និងធនធានធម្មជាតិឲ្យមានចីរភាព និងចំសក្តានុពល។

ដោយឡែក ក្នុងបរិបទនៃសកលភាវូបនីយកម្ម ការរៀបចំដែនដី ដែលជាផ្នែកចម្បងមួយនៃគោលនយោបាយដីធ្លី ត្រូវមានលក្ខណៈទន់ភ្លន់ និងតម្រង់ទិសគាំទ្រដល់ការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច-សង្គមឲ្យមានប្រសិទ្ធភាព និងចីរភាព។ នេះជាប្រការដ៏សំខាន់ចំពោះព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាដែលទើបទទួលបាននូវសុខសន្តិភាព ឯកភាពជាតិនិងទឹកដី និងមានគោលដៅយុទ្ធសាស្ត្រដើម្បីបន្តពង្រឹងការបង្រួបបង្រួមសង្គមកម្ពុជាទាំងមូល ការធ្វើសមាហរណកម្មសេដ្ឋកិច្ចផ្ទៃក្នុង ការថែរក្សា និងការពង្រឹងស្មារតីសាមគ្គីភាព ការស្រឡាញ់ទឹកដី ធនធានធម្មជាតិ វប្បធម៌ អរិយធម៌ជាតិ ដែលបានបាក់ស្រុតដោយសង្គ្រាមអូសបន្លាយអស់រយៈពេលរាប់ទសវត្ស និងការបំផ្លិចបំផ្លាញធ្វើឲ្យក្រឡាប់ចាក់សង្គមទាំងមូលនិងការសម្លាប់រង្គាលដ៏ឃោរឃៅក្នុងរបបប្រល័យពូជសាសន៍ប៉ុលពត។ ដូច្នេះការរៀបចំដែនដី ត្រូវផ្អែកលើយុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណដំណាក់កាលទី២ របស់រាជរដ្ឋាភិបាល ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍជាតិ និងសេចក្តីថ្លែងការណ៍របស់រាជរដ្ឋាភិបាលស្តីពីគោលនយោបាយដីធ្លី ព្រមទាំងតម្រង់ទិសទៅរកការអភិវឌ្ឍភូមិ ឃុំ សង្កាត់ ស្រុក ខណ្ឌ ក្រុង ខេត្ត រាជធានី និងប្រទេសទាំងមូល សំដៅពង្រឹងមូលធនសង្គម កសាងទំនាក់ទំនងក្នុងសង្គមឲ្យកាន់តែជិតស្និទ្ធ តាមរយៈការផ្តល់សេវាកម្មផ្សេងៗ ខាងសេដ្ឋកិច្ច សង្គម ការកំសាន្ត ទេសចរណ៍។ល។

២-ចក្ខុវិស័យ

ចក្ខុវិស័យនៃគោលនយោបាយជាតិរៀបចំដែនដី សំដៅបានថា ដែនដីនៅទូទាំងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាត្រូវបានគ្រប់គ្រង ប្រើប្រាស់ ការពារ និងអភិវឌ្ឍតាមរយៈការធ្វើសមាហរណកម្មនូវផែនការយុទ្ធសាស្ត្ររៀបចំដែនដី និងការធ្វើឲ្យរលូននូវវិធាន និងឧបករណ៍ចាំបាច់នានាតាមវិស័យប្រកបដោយភាពសុខដុមរមនានៅតាមតំបន់ភូមិសាស្ត្រនីមួយៗ។ ក្នុងន័យនេះ គោលនយោបាយជាតិរៀបចំដែនដីគប្បីបញ្ចៀសឲ្យបាននូវការខ្វែងគំនិតយោបល់គ្នា ដោយត្រូវគោរពទៅតាមឋានានុក្រមនៃផែនការ (ថ្នាក់ជាតិ-ថ្នាក់ក្រោមជាតិ) ហើយត្រូវមានបញ្ញត្តិកំណត់ជាក់លាក់នូវមុខងារនៃដីក្នុងទីតាំងនីមួយៗ និងការប្រើប្រាស់ដី។

៣-គោលបំណង និងគោលដៅ

៣.១- គោលបំណង

គោលបំណង នៃគោលនយោបាយជាតិរៀបចំដែនដី គឺ ៖

- ជានាការប្រើប្រាស់ដី និងធនធានធម្មជាតិប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព ប៊ីរភាព និងសមធម៌ ដើម្បីគាំទ្រដល់ការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច សង្គម ការធានាសន្តិសុខស្បៀង កិច្ចការពារជាតិ និងលំនឹងធម្មជាតិ
- តម្រង់ទិសដល់ការអភិវឌ្ឍជាតិឲ្យមានតុល្យភាពនៅទូទាំងប្រទេសលើផ្នែកហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្តសង្គមសេដ្ឋកិច្ចនិងបរិស្ថាន និងមានភាពងាយស្រួលដល់ការទាក់ទងពីតំបន់មួយទៅតំបន់មួយទៀតនៅក្នុងប្រទេសក្នុងតំបន់ និងអន្តរជាតិ
- សម្របសម្រួលជាមួយស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ និងគោលនយោបាយតាមវិស័យ ដើម្បីសម្រេចគោលដៅអភិវឌ្ឍន៍ជាតិ។

៣.២- គោលដៅ

គោលដៅ នៃគោលនយោបាយជាតិរៀបចំដែនដី គឺសំដៅ ៖

- អភិវឌ្ឍប្រកបដោយប៊ីរភាព ដោយធានាបាននូវការផ្តត់ផ្តង់សេចក្តីត្រូវការ និងការទទួលខុសត្រូវ ចំពោះផលប្រយោជន៍របស់មនុស្សបច្ចុប្បន្ន និងមនុស្សជំនាន់ក្រោយ
- គ្រប់គ្រង ការពារ ប្រើប្រាស់ និងអភិវឌ្ឍធនធានធម្មជាតិ ដោយកំណត់ឲ្យច្បាស់លាស់ជាមុននូវទីតាំងឬតំបន់ដែលប្រើប្រាស់សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍ
- រក្សានូវការប្រើប្រាស់ដីធ្លីសម្រាប់រយៈពេលវែង ដើម្បីឲ្យមានតុល្យភាពក្នុងការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច សង្គម និងបរិស្ថាន
- ប្រើប្រាស់នូវសក្តានុពលជាអំណោយផលធម្មជាតិនៃដី និងជាសេចក្តីត្រូវការនៃការអភិវឌ្ឍ និងធ្វើឲ្យប្រសើរឡើងនូវលក្ខណៈភូមិសាស្ត្រពិសេសដោយឡែកៗ តាមបរិបទនៃតំបន់នីមួយៗនៅក្នុងប្រទេស
- លើកកម្ពស់កម្រិតជីវភាពប្រជាជនឲ្យកាន់តែប្រសើរឡើង និងកាត់បន្ថយជាអតិបរមានូវគម្លាតរវាងតំបន់ផ្សេងៗទូទាំងប្រទេស
- ជានាការប្រើប្រាស់ ការអភិវឌ្ឍ និងការគ្រប់គ្រងដី តាមផែនការរៀបចំដែនដី និងផែនការប្រើប្រាស់ដីប្រកបដោយសមធម៌ សមភាពយេនឌ័រ ព្រមទាំងការការពារ និងគាំទ្រដល់ជីវភាពរស់ នៅរបស់សហគមន៍ជនជាតិដើមភាគតិច និងក្រុមជនងាយរងគ្រោះ
- រៀបចំបន្ទុកការគ្រប់គ្រង ការអភិវឌ្ឍ និងការការពារតំបន់នីមួយៗ ឲ្យស្របទៅនឹងលក្ខខណ្ឌ និងកត្តាតម្រូវនៃការរៀបចំដែនដីទូទាំងប្រទេស ដោយពិចារណាអំពីលក្ខខណ្ឌ និងកត្តាតម្រូវនៃតំបន់ជាក់លាក់នីមួយៗ ដើម្បីឲ្យផែនការរៀបចំដែនដីនោះអាចអនុវត្តទៅបានដោយរលូន
- ទប់ស្កាត់ និងកាត់បន្ថយនូវហានិភ័យនៃគ្រោះធម្មជាតិ ដែលបណ្តាលមកពីគម្រោងផែនការអភិវឌ្ឍ។

ដើម្បីសម្រេចបាននូវគោលបំណង និងគោលដៅខាងលើ ការរៀបចំដែនដីត្រូវគោរពតាមគោលការណ៍ដូចខាងក្រោម ៖

- ការចូលរួមស្របតាមលទ្ធិប្រជាធិបតេយ្យ និងតម្លាភាព
- ភាពស្របច្បាប់ ដើម្បីធានាបាននូវយុត្តិធម៌ និងការគោរពសិទ្ធិមនុស្ស
- គោលការណ៍មៃជ្ឈការ និងវិសហមជ្ឈការ
- ការលើកកម្ពស់ការគាំទ្រដល់រដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិដែលធនធាន ឬសមត្ថភាព នៅមានកម្រិត
- អភិបាលកិច្ចល្អក្នុងដំណើរការធ្វើផែនការ និងលើកកម្ពស់ការស្រុះស្រួលគ្នា

- ការឯកភាពគ្នាលើហានានុក្រមនៃផែនការ(ថ្នាក់ជាតិ-ថ្នាក់ក្រោមជាតិ) និងវិធីសាស្ត្រនៃការធ្វើផែនការ
- ការគោរពលក្ខណៈទ្វេទិស (ពីក្រោមទៅលើ/ពីលើមកក្រោម) នៃរាល់ការសម្រេចចិត្ត
- ការធ្វើសមាហរណកម្មគ្រប់ថ្នាក់ គ្រប់វិស័យ និងតំបន់ភូមិសាស្ត្រដែលមានទំនាក់ទំនងនឹងគ្នា
- រក្សាតុល្យភាពរវាងការអភិវឌ្ឍ និងការបែងចែកផលដែលទទួលបានដល់គ្រប់តំបន់
- ការផ្តល់អាទិភាពលើផែនការអភិវឌ្ឍតំបន់ងាយរងគ្រោះ ជាពិសេសតំបន់ដែលនឹងអាចរងគ្រោះ និងក្បែរៗនោះ ឲ្យទាន់ពេលវេលា និងដោយប្រុងប្រយ័ត្ន
- ការរក្សាតុល្យភាពរវាងការប្តេជ្ញាចិត្ត និងភាពបត់បែននៃគោលនយោបាយ និង
- ការប្រើប្រាស់ផែនទីដែលមានទិន្នន័យយោងមួយឯកភាពគ្នា។

៤-យុទ្ធសាស្ត្រនៃការរៀបចំដែនដី

៤.១- ការអភិវឌ្ឍដែនដីក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ដើម្បីរក្សាតុល្យភាពរវាងការពង្រីកទីក្រុងទៅលើតំបន់ជនបទ និង្ឋានការនៃការពង្រីកទីក្រុងដែល ពុំមានផែនការ ច្បាស់លាស់ត្រូវរឹតបញ្ចប់។ ការពង្រីកទីក្រុងត្រូវមានទស្សនាទាននៃការធ្វើសមាហរណកម្មទីក្រុង និងជនបទដើម្បី កាត់បន្ថយអតុល្យភាពនៃសក្តានុពលដែលមានរួចហើយ។ សម្រាប់តំបន់ទីក្រុង ដែលបានរៀបចំជាមជ្ឈមណ្ឌល រដ្ឋបាល ការស្នាក់នៅ ការផលិត និងសេវាកម្ម ត្រូវគិតគូរដោះស្រាយទំនោរនៃភាពកកស្ទះ និងពង្រីកលទ្ធភាព នៃការអភិវឌ្ឍ តាមរយៈការបង្កើតប្រព័ន្ធទីក្រុង ដែលមានបណ្តាញគមនាគមន៍ផ្សារភ្ជាប់គ្នា។ ចំពោះតំបន់ជនបទ គួរត្រូវបានរក្សាលំនឹង និងអភិវឌ្ឍសក្តានុពលរបស់ខ្លួន ដើម្បីពង្រឹងឲ្យមានឯករាជភាពជាតំបន់ស្នាក់នៅតំបន់សម្បទាន ដីសង្គមកិច្ច និងសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច។ ដូច្នេះការធ្វើមជ្ឈការផែនការរៀបចំដែនដីរួមទាំងសេវាកម្មគួរត្រូវបានពង្រីក និង ពង្រឹងដើម្បីកសាងសមត្ថភាពស្ថាប័នគ្រប់គ្រងក្នុងមូលដ្ឋាននិងប្រើប្រាស់ឲ្យមានប្រសិទ្ធភាពនូវតំបន់ដែលបាន អភិវឌ្ឍនានា។

៤.២- ការកំណត់តំបន់ស្នូល តំបន់អាទិភាពសម្រាប់ការស្នាក់នៅ ប៉ូលអភិវឌ្ឍ និងអ័ក្សនៃការអភិវឌ្ឍ

ការរៀបចំដែនដីនៅប្រទេសកម្ពុជាធ្វើឡើងក្នុងក្របខណ្ឌទូទាំងប្រទេស ដើម្បីជានាបានសុចរិតភាព សមធម៌ តុល្យភាព និងការធ្វើសមាហរណកម្មទាំងក្នុងប្រទេស ក្នុងតំបន់ និងក្នុងក្របខណ្ឌអន្តរជាតិ។ ដោយធនធានមាន កំណត់ និងដើម្បីជានានូវការផ្តត់ផ្តង់ ការរៀបចំដែនដីត្រូវធ្វើទៅតាមលំដាប់នៃអាទិភាពចំពោះតំបន់ដែលមាន កំណើនប្រជាជន និងសេដ្ឋកិច្ចខ្ពស់មានជាអាទិ៍ ប៉ូលអភិវឌ្ឍរាជធានីភ្នំពេញ ប៉ូលអភិវឌ្ឍសៀមរាប និងប៉ូលអភិវឌ្ឍ ព្រះសីហនុ គឺជាប៉ូលនៃកំណើនខ្ពស់ដែលបានលេចចេញជារូបរាងពិតប្រាកដតាមរយៈសក្តានុពល និងសកម្មភាព ព្រមទាំងអ័ក្សនៃការអភិវឌ្ឍរួមមានអ័ក្សភ្នំពេញ-ព្រះសីហនុ តាមបណ្តោយផ្លូវជាតិលេខ៤ ឬភ្នំពេញ-តំបន់ឆ្នេរ តាមបណ្តោយផ្លូវជាតិ លេខ៣ និងលេខ៤ អ័ក្សភ្នំពេញ-សៀមរាប តាមបណ្តោយផ្លូវជាតិលេខ៦ អ័ក្សភ្នំពេញ-បាវិត តាមបណ្តោយផ្លូវជាតិលេខ១ អ័ក្សភ្នំពេញ-ប៉ោយប៉ែត តាមបណ្តោយផ្លូវជាតិលេខ៥ អ័ក្សភ្នំពេញ-ភូមិភាគឦសាន ភ្ជាប់ទៅប្រទេសវៀតណាម និងឡាវ តាមបណ្តោយផ្លូវជាតិលេខ៦ និងលេខ៧ និងអ័ក្សតំបន់ឆ្នេរ ដែលភ្ជាប់ពី ប្រទេសថៃ កាត់តាមខេត្តកោះកុង ខេត្តព្រះសីហនុ ខេត្តកំពត និងខេត្តកែបទៅប្រទេសវៀតណាម គឺជាអ័ក្សដែល ស្ថិតនៅក្នុងក្របខណ្ឌជាតិ និងក្របខណ្ឌតំបន់ និងអន្តរជាតិ ដូចជាអាស៊ាន និងមហាអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គ ជាមួយគ្នានេះមានអ័ក្សនៅតាមបណ្តោយផ្លូវទឹក រួមមានទន្លេមេគង្គ ទន្លេសាប បឹងទន្លេសាប និងទន្លេបាសាក់។ ដើម្បីទាញយកផលជាអតិបរមា តំបន់ស្នូល ដែលស្ថិតនៅតាមបណ្តោយអ័ក្សនៃការអភិវឌ្ឍនេះ រួមជាមួយនឹងតំបន់

ស្នូលជាយុទ្ធសាស្ត្រជួរមុខ នៅតាមបណ្តោយព្រំដែន គួរត្រូវបានយកចិត្តទុកដាក់ខ្ពស់ផងដែរ។ ដោយឡែក រាជរដ្ឋាភិបាលកំពុងជំរុញយុទ្ធសាស្ត្រ ដើម្បីឲ្យលេចចេញជាប៉ុលមួយទៀតនៅភូមិភាគឦសានពេលអនាគត ដោយមានកិច្ចសហការឲ្យមានជាតំបន់ត្រីកោណក្នុងក្របខណ្ឌតំបន់ និងអន្តរជាតិ។

ថ្នាក់ក្រុង ស្រុក ខណ្ឌ និងឃុំ សង្កាត់ ដែលទទួលបន្ទុកក្នុងការរៀបចំដែនដី និងផែនការប្រើប្រាស់ដី ជាអ្នកទទួលខុសត្រូវថ្នាល់ទៅតាមគោលនយោបាយរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល។ មុខងារ និង ភារកិច្ចជាមូលដ្ឋានមួយចំនួន ដែលឃុំមិនអាចធ្វើបាន ត្រូវផ្តល់ការទទួលខុសត្រូវនៅកម្រិតរដ្ឋបាលថ្នាក់ខ្ពស់ជាង ដែលជាតំបន់ស្នូល ដោយត្រូវបស្ទឹ រវាងតំបន់ស្នូល និងតំបន់ទ្រនាប់ដែលនៅជុំវិញ និងត្រូវតភ្ជាប់គ្នាដោយបណ្តាញគមនាគមន៍ ដែលជាអ័ក្សនៃការអភិវឌ្ឍ។

វិធានការនៃការរៀបចំដែនដី ក៏ត្រូវពិចារណាលើទិដ្ឋភាពសមធម៌សង្គម ដូចជាតម្រូវការទាងលំនៅឋានសមស្រប និងមានតុល្យភាពរវាងលទ្ធភាពដែលគ្រួសារក្រីក្រ និងអ្នកមានប្រាក់ចំណូលទាប អាចរកបានលំនៅឋានសមរម្យ និងតម្រូវការសេដ្ឋកិច្ចរបស់រដ្ឋ និងផ្នែកឯកជន។ ផែនការអភិវឌ្ឍទីក្រុង ក្រៅពីផ្តល់ការងារធ្វើ ត្រូវគិតគូរជាអាទិភាពដល់ការរៀបចំកន្លែងសម្រាកលំហែសាធារណៈ ធានាបាននូវការរស់នៅប្រកបដោយគុណភាព សុវត្ថិភាព បរិស្ថានល្អ និងសោភ័ណភាព ព្រមទាំងការកំណត់ តំបន់គ្រប់គ្រងពិសេសសម្រាប់រៀបចំតំបន់ខ្សែក្រវាត់បៃតងក្រុង...។

ការកសាងផែនការ និងការអភិវឌ្ឍលំនៅឋាន ត្រូវផ្សារភ្ជាប់នឹងការអភិវឌ្ឍតំបន់សេដ្ឋកិច្ចផ្សេងៗ ជាពិសេសតំបន់ឧស្សាហកម្ម ដើម្បីចូលរួមចំណែកដល់ការធ្វើឲ្យមានតុល្យភាពនៃរបាយប្រជាជនទូទាំងប្រទេស និងសមធម៌នៃការទទួលបានផលនៃការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច។

៤.៣- ការកសាងផែនការគ្រប់គ្រងការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច និងឱកាសការងារ

ត្រូវរៀបចំឲ្យមានរចនាសម្ព័ន្ធសេដ្ឋកិច្ចមួយប្រកបដោយតុល្យភាព ដែលអាចធានានូវការអភិវឌ្ឍរយៈពេលវែង ក្នុងបរិបទនៃសកលភាវូបនីយកម្ម និងដើម្បីផ្តល់នូវភាលានុវត្តភាពសម្រាប់ការបណ្តុះបណ្តាល និងការងារធ្វើដល់ប្រជាពលរដ្ឋ។ គោលបំណងសំខាន់គឺដើម្បីបៀសាងចលនាបម្លាស់ទីរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ ក្នុងការស្វែងរកការងារដែលនៅឆ្ងាយពីលំនៅឋាន។ ដូច្នេះ ការកសាងផែនការអភិវឌ្ឍន៍ សេដ្ឋកិច្ច ត្រូវផ្សារភ្ជាប់នឹងការអភិវឌ្ឍលំនៅឋាន ដើម្បីកាត់បន្ថយការចំណាយលើការធ្វើដំណើរ និង រួមចំណែកកាត់បន្ថយគម្លាតពីតំបន់មួយទៅតំបន់មួយទៀត។

វិធានការសំខាន់ផ្នែកសេដ្ឋកិច្ច គឺការប្រើប្រាស់សក្តានុពលនៃប្រភេទធនធានធម្មជាតិផ្សេងៗ ដើម្បីបម្រើដល់ការអភិវឌ្ឍវិស័យវ៉ែ ឧស្សាហកម្ម ឋាមពល ពាណិជ្ជកម្ម ធុរកិច្ច សេដ្ឋកិច្ចជាតិ និង ទេសចរណ៍។ លក្ខខណ្ឌសមស្រប និងការធ្វើអាជីវកម្មលើធនធានប្រេង ឧស្ម័នធម្មជាតិ និងធនធានរ៉ែផ្សេងៗទៀត ត្រូវគ្រប់គ្រងឲ្យមានតិរន្តរភាព។

៤.៤- ការកសាងផែនការរៀបចំហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសង្គម និងវប្បធម៌

ដើម្បីឆ្លើយតបទៅនឹងតម្រូវការជាមូលដ្ឋានរបស់មនុស្ស ចាំបាច់ត្រូវពិចារណាលើទិដ្ឋភាពទាំងឡាយមានជាអាទិ៍ កន្លែងលំហែកាយឬកំសាន្ត កន្លែងសម្រាប់លេងកីឡា ទីកន្លែងសាធារណៈ លម្ហបៃតង ជាលួន និងខ្យានមជ្ឈមណ្ឌលវប្បធម៌ និងសាសនា ការផ្តល់សុខុមាលភាពដល់មនុស្សគ្រប់វ័យ (កុមារ យុវជន ស្ត្រី បុរស មនុស្សចាស់ ជនពិការ) ឲ្យមានលទ្ធភាពទទួលបាននូវសេវាសុខភាព សេវាអប់រំ...។ល។ ទាំងអស់នេះជាប្រការ +ចាំបាច់ ដើម្បីផ្តល់នូវការកសាងសមត្ថភាព និងអភិវឌ្ឍន៍ធនធានមនុស្សដោយនិរន្តរភាព។

៤.៥- ការកសាងផែនការ និងការគ្រប់គ្រងធម្មជាតិ ដែលទ្រទ្រង់ដល់ជីវិតរស់នៅ

បរិស្ថានអំណោយផលល្អ គឺជាការរួមចំណែកធានាដល់ជីវិតរស់នៅរបស់មនុស្សជាតិ។ ដូច្នេះ ចាំបាច់ត្រូវការពារធម្មជាតិនៃប្រព័ន្ធដីរៈចម្រុះ និងទេសភាពធម្មជាតិ ជាពិសេសតំបន់ធម្មជាតិសំខាន់ៗ។ បច្ចុប្បន្នធនធានធម្មជាតិកំពុងប្រឈមនឹងហានិភ័យ និងការបាត់បង់ ដែលបង្កឡើងដោយកត្តាជាច្រើន មានជាអាទិ៍ ភាពក្រីក្រ និងចំណាកស្រុក របស់ប្រជាពលរដ្ឋដែលចាំបាច់ត្រូវរៀសវាង ឬមានវិធានការ ទប់ស្កាត់។ ដូចនេះ ធនធានធម្មជាតិ ដូចជាដី ទឹក ពពួកសត្វ និងរុក្ខជាតិ រួមទាំងធនធានព្រៃឈើ ត្រូវគ្រប់គ្រងឲ្យបានត្រឹមត្រូវ និងស្របតាមគោលការណ៍នៃកិច្ចការពារបរិស្ថាន។

៤.៦- ការកសាងផែនការគ្រប់គ្រងដីព្រៃឈើ ដីកសិកម្ម ផលផល ឧស្សាហកម្ម រ៉ែ ថាមពល និងតំបន់អភិរក្ស

ដីកសិកម្ម និងដីព្រៃឈើ ជាប្រភពចម្បងសម្រាប់ផលិតកម្មដំណាំស្បៀង ដំណាំកសិ-ឧស្សាហកម្ម និងសម្រាប់រក្សានូវបរិស្ថានធម្មជាតិ ដែលតម្រូវឲ្យមានការកំណត់និងការគ្រប់គ្រងប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព តាមរយៈការរៀបចំឲ្យមានបទដ្ឋានគតិយុត្តលើការប្រើប្រាស់ អភិរក្ស ការពារ និងអភិវឌ្ឍ ប្រកបដោយចីរភាព។ ដូច្នេះត្រូវធ្វើការពិនិត្យកែលម្អលើការប្រើប្រាស់ដីកសិកម្ម ដីព្រៃឈើ និងផលផល ឲ្យបានសមស្របក្នុងគោលដៅបង្កើនការវិនិយោគលើវិស័យកសិកម្ម ស្របតាមយុទ្ធសាស្ត្ររបស់រាជរដ្ឋាភិបាល។ ទន្ទឹមនេះ ក៏ត្រូវរៀបចំឲ្យមានការអភិវឌ្ឍឧស្សាហកម្ម រ៉ែ និងថាមពលដែលមិនប៉ះពាល់ ឬអាចមានផលប៉ះពាល់បរិស្ថានតិចបំផុត។

៤.៧- ការកសាងផែនការហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធបច្ចេកទេស និងសេវាកម្ម

ប្រសិទ្ធភាពនៃហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធបច្ចេកទេស គឺជាលក្ខខណ្ឌតម្រូវចាំបាច់មួយសម្រាប់ជីវិត សេដ្ឋកិច្ច និងសង្គម និងការធ្វើឲ្យប្រសើរឡើងនូវសមត្ថភាព និងមុខងារនៃការរៀបចំដែនដី។ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនប្រព័ន្ធព័ត៌មាន និងទំនាក់ទំនង ព្រមទាំងការផ្គត់ផ្គង់ថាមពលអគ្គិសនី ទឹកស្អាត និងទូរគមនាគមន៍ ត្រូវតែពង្រឹង និងកែលំអតាមរយៈការស្ថាបនាតិសម្បទា ឬ/និងការសាងសង់ឡើងវិញ ជាពិសេសត្រូវធានាថាប្រជាពលរដ្ឋនៅតាមតំបន់ជនបទអាចទទួលបាននូវសេវាផ្គត់ផ្គង់ចរន្តអគ្គិសនី ទូរគមនាគមន៍ សេវាសុខភាពសាធារណៈមានគុណភាពទឹកស្អាត និងប្រព័ន្ធអនាម័យត្រឹមត្រូវ។ ដូច្នេះ វិធានការនៃការរៀបចំដែនដីត្រូវគិតគូរជាពិសេសដល់ការអភិវឌ្ឍវិស័យថាមពល និងវិស័យគមនាគមន៍ តាមរយៈការស្ថាបនា និងការសាងសង់រោងចក្រអគ្គិសនី និងបណ្តាញផ្លូវគមនាគមន៍ទូទាំងប្រទេស។

៥-ផែនការសកម្មភាព

៥.១-យន្តការ ការរៀបចំ និងឋានានុក្រមនៃផែនការរៀបចំដែនដី

អនុលោមតាមគោលនយោបាយវិមជ្ឈការ និងវិសហមជ្ឈការ និងផ្អែកលើមូលដ្ឋាននៃច្បាប់ស្តីពីការគ្រប់គ្រងរដ្ឋបាល រាជធានី ខេត្ត ក្រុង ស្រុក ខណ្ឌ និងច្បាប់ស្តីពីការគ្រប់គ្រងរដ្ឋបាលឃុំសង្កាត់ សមត្ថកិច្ចក្នុងការផ្តួចផ្តើមការរៀបចំ ការសម្របសម្រួល និងការសម្រេចលើផែនការរៀបចំដែនដី ប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដី និងផែនការប្រើប្រាស់ដីនៅតាមថ្នាក់រដ្ឋបាលនីមួយៗ ត្រូវបានកំណត់ ៖

ក-ថ្នាក់ជាតិ ៖ ផែនការរៀបចំដែនដីថ្នាក់ជាតិ និងថ្នាក់តំបន់(ដែលមានច្រើនខេត្ត) ត្រូវផ្តួចផ្តើម និងរៀបចំឡើងដោយគណៈកម្មាធិការរៀបចំដែនដីនិងនគរូបនីយកម្មថ្នាក់ជាតិ ដឹកនាំដោយក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់។ ផែនការរៀបចំដែនដីថ្នាក់ជាតិ និងថ្នាក់តំបន់ ត្រូវសម្រេចដោយព្រះរាជក្រឹត្យ និង

មានចក្ខុវិស័យសម្រាប់រយៈពេលយ៉ាងតិច ២០ (ម្ភៃ) ឆ្នាំ និងអាចកែសម្រួលបានក្រោយរយៈពេល ១០ (ដប់) ឆ្នាំ ម្តង តាមសំណើរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល លើកលែងតែមានការចាំបាច់ ទើបអាចធ្វើការកែសម្រួលមុនរយៈពេលនេះ។

គណៈកម្មាធិការរៀបចំដែនដី និងនគរូបនីយកម្មថ្នាក់ជាតិ ត្រូវបង្កើតឡើងដោយព្រះរាជក្រឹត្យ។

១-ថ្នាក់ក្រោមជាតិ

១-នៅថ្នាក់រាជធានី ខេត្ត : ថ្នាក់រាជធានីមានប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដី និងផែនការប្រើប្រាស់ដី ថ្នាក់រាជធានី។ នៅថ្នាក់ខេត្តមានផែនការរៀបចំដែនដីថ្នាក់ខេត្ត។ ប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដី និងផែនការ ប្រើប្រាស់ដីថ្នាក់រាជធានី និងផែនការរៀបចំដែនដីថ្នាក់ខេត្ត ត្រូវផ្តួចផ្តើមនិងរៀបចំឡើងដោយគណៈកម្មាធិការរៀបចំដែនដី និងនគរូបនីយកម្ម ថ្នាក់រាជធានី ខេត្ត ដោយមានការឯកភាពពីក្រុមប្រឹក្សារាជធានីខេត្ត។ ប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដី និងផែនការប្រើប្រាស់ដីថ្នាក់រាជធានី និងផែនការរៀបចំដែនដីថ្នាក់ខេត្ត ត្រូវសុំការយល់ព្រមពីគណៈកម្មាធិការរៀបចំដែនដី និងនគរូបនីយកម្មថ្នាក់ជាតិ និងសម្រេចដោយអនុក្រឹត្យ។ ប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដីនិងផែនការប្រើប្រាស់ដីថ្នាក់រាជធានី និងផែនការរៀបចំដែនដីថ្នាក់ខេត្ត ត្រូវមានចក្ខុវិស័យសម្រាប់រយៈពេលយ៉ាងតិច២០(ម្ភៃ) ឆ្នាំ និងអាចធ្វើការកែសម្រួលក្នុងរយៈពេល៥ (ប្រាំ) ឆ្នាំម្តង។

គណៈកម្មាធិការរៀបចំដែនដី និងនគរូបនីយកម្មថ្នាក់រាជធានី ខេត្ត ត្រូវបង្កើតឡើងដោយអនុក្រឹត្យ។

២-ថ្នាក់ក្រុង ស្រុក ខណ្ឌ : ថ្នាក់ក្រុង មានប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដី និងផែនការប្រើប្រាស់ដី ថ្នាក់ក្រុង។ ថ្នាក់ស្រុក ខណ្ឌ មានប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដីថ្នាក់ស្រុក ខណ្ឌ។ ប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដីនិង ផែនការប្រើប្រាស់ដីថ្នាក់ក្រុងនិងប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដីថ្នាក់ស្រុក ខណ្ឌ ត្រូវផ្តួចផ្តើម និងរៀបចំដោយគណៈកម្មាធិការរៀបចំដែនដី និងនគរូបនីយកម្មថ្នាក់ក្រុង ស្រុក ខណ្ឌ ដោយមានការឯកភាពពីក្រុមប្រឹក្សាក្រុង ស្រុក ខណ្ឌ។ ប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដីនិងផែនការប្រើប្រាស់ដីថ្នាក់ក្រុង និងប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដីថ្នាក់ស្រុក ខណ្ឌនេះត្រូវមានការឯកភាពពីក្រុមប្រឹក្សារាជធានី ខេត្ត តាមរយៈគណៈកម្មាធិការរៀបចំដែនដី និងនគរូបនីយកម្មថ្នាក់រាជធានី ខេត្ត និងត្រូវសម្រេចដោយប្រធានគណៈកម្មាធិការរៀបចំដែនដី និងនគរូបនីយកម្មថ្នាក់ជាតិ។ ប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដី និងផែនការប្រើប្រាស់ដីថ្នាក់ក្រុង និងប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដីថ្នាក់ស្រុក ខណ្ឌ ត្រូវមានចក្ខុវិស័យសម្រាប់រយៈពេលយ៉ាងតិច១៥ (ដប់ប្រាំ) ឆ្នាំ និងអាចធ្វើការកែសម្រួលក្នុងរយៈពេល៥(ប្រាំ) ឆ្នាំម្តង។

គណៈកម្មាធិការរៀបចំដែនដី និងនគរូបនីយកម្មថ្នាក់ក្រុង ស្រុក ខណ្ឌ ត្រូវបង្កើតឡើងដោយអនុក្រឹត្យ។

៣-នៅថ្នាក់ឃុំ សង្កាត់ : ថ្នាក់ឃុំ សង្កាត់ មានផែនការ ប្រើប្រាស់ដីឃុំ សង្កាត់។ ផែនការប្រើប្រាស់ដីឃុំ សង្កាត់ ត្រូវផ្តួចផ្តើម រៀបចំដោយក្រុមប្រឹក្សាឃុំ សង្កាត់ សម្របសម្រួល និងតាំទ្របច្ចេកទេស ពីគណៈកម្មាធិការរៀបចំដែនដីនិងនគរូបនីយកម្មក្រុង ស្រុក ខណ្ឌ និងត្រូវមានការឯកភាពពីក្រុមប្រឹក្សាក្រុង ស្រុក ខណ្ឌ។ ផែនការប្រើប្រាស់ដីឃុំ សង្កាត់ ត្រូវសុំការសម្រេចពីក្រុមប្រឹក្សារាជធានី ខេត្ត តាមរយៈគណៈកម្មាធិការរៀបចំដែនដី និងនគរូបនីយកម្មថ្នាក់រាជធានី ខេត្ត។ ផែនការប្រើប្រាស់ដីនៅក្នុងឃុំ សង្កាត់ ត្រូវមានចក្ខុវិស័យសម្រាប់រយៈពេលពី ១០(ដប់) ទៅ១៥(ដប់ប្រាំ) ឆ្នាំ និងអាចធ្វើការកែសម្រួលក្នុងរយៈពេល ៥ (ប្រាំ)ឆ្នាំម្តងតាមការចាំបាច់ ស្របតាមស្ថានភាពអភិវឌ្ឍន៍នៅមូលដ្ឋាន ជាពិសេសកម្មវិធីនិយោគឃុំ សង្កាត់។

៥.២-មូលដ្ឋានគតិយុត្ត និងឧបករណ៍ចាំបាច់នៃការរៀបចំដែនដី

គោលនយោបាយរៀបចំដែនដី ត្រូវរៀបចំឡើងឲ្យស្របតាមរដ្ឋធម្មនុញ្ញនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា និងចក្ខុវិស័យនៃគោលនយោបាយជាធំ ព្រមទាំងច្បាប់ និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តដែលមានជាធរមាន។

ការអនុវត្តគោលនយោបាយរៀបចំដែនដី គឺជាយុទ្ធសាស្ត្រគន្លឹះក្នុងការធ្វើឲ្យសម្រេចនូវការអភិវឌ្ឍប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព សមធម៌ និងធ្វើឲ្យប្រសើរឡើងនូវលក្ខខណ្ឌនៃជីវភាពរស់នៅរបស់ប្រជាពលរដ្ឋនៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។ ក្របខណ្ឌច្បាប់ និងបទដ្ឋានគតិយុត្តមួយចំនួនត្រូវបានអនុម័តជាបន្តបន្ទាប់ មានដូចជាអាទិ៍ ក្រមរដ្ឋប្បវេណី ច្បាប់ស្តីពីការគ្រប់គ្រងរដ្ឋបាលរាជធានី ខេត្ត ក្រុង ស្រុក ខណ្ឌ ច្បាប់ស្តីពីការគ្រប់គ្រងរដ្ឋបាលឃុំ សង្កាត់ ច្បាប់ស្តីពីការរៀបចំទឹកដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ ច្បាប់អស្សាមិករណ៍ អនុក្រឹត្យស្តីពីនីតិវិធីនៃការធ្វើផែនការប្រើប្រាស់ដី នៅក្នុងឃុំ សង្កាត់ អនុក្រឹត្យស្តីពីលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ អនុក្រឹត្យស្តីពីការគ្រប់គ្រងដីចំណីតាមបណ្តាញផ្លូវជាតិ និងផ្លូវរថភ្លើងនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ។

ទន្ទឹមនឹងនេះ ច្បាប់និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តមួយចំនួនក៏ត្រូវធ្វើវិសោធនកម្ម និងត្រូវកសាងបំពេញបន្ថែមដើម្បីគាំទ្រ និងណែនាំការអនុវត្តឲ្យបានសមស្របដែលក្នុងនោះមាន ៖

- វិសោធនកម្មច្បាប់ភូមិបាល
- វិសោធនកម្មច្បាប់ស្តីពីការរៀបចំទឹកដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ ឆ្នាំ១៩៩៦
- កែសម្រួលអនុក្រឹត្យលេខ៨៦ អនក្រ.បក ឆ្នាំ១៩៩៧ ស្តីពីលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់
- រៀបចំក្រមនគរូបនីយកម្ម
- រៀបចំច្បាប់សំណង់
- រៀបចំច្បាប់ស្តីពីដីកសិកម្ម
- រៀបចំច្បាប់ស្តីពីការគ្រប់គ្រងទ្រព្យសម្បត្តិរដ្ឋ
- រៀបចំអនុក្រឹត្យស្តីពីការរៀបចំដែនដីថ្នាក់ខេត្ត ថ្នាក់តំបន់
- រៀបចំអនុក្រឹត្យស្តីពីប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដី និងផែនការប្រើប្រាស់ដីថ្នាក់រាជធានី ខេត្ត ក្រុង ស្រុក ខណ្ឌ
- រៀបចំអនុក្រឹត្យស្តីពីនគរូបនីយកម្មរាជធានី ទីក្រុង និងទីប្រជុំជន
- រៀបចំអនុក្រឹត្យស្តីពីនីតិវិធីអនុវត្តគម្រោងកែលំអទីក្រុង និងផែនការទីក្រុងថ្មី
- រៀបចំក្របខណ្ឌគតិយុត្តទាក់ទងនឹងការបង្រួម ការបំបែកក្បាលដី ការកែសម្រួលក្បាលដី ការប្តូរប្រភេទនៃការប្រើប្រាស់ដី ការអភិវឌ្ឍដី និងធនធានដែលមានលើដី និងក្រោមដី។ល។
- រៀបចំច្បាប់ស្តីពីផ្លូវថ្នល់ ផ្លូវដែក ផ្លូវទឹក...
- រៀបចំច្បាប់ស្តីពីនាវាចរណ៍ និងការគ្រប់គ្រងកំពង់ផែ
- រៀបចំក្របខណ្ឌគតិយុត្តស្តីពីប្រព័ន្ធព័ត៌មានដីធ្លី
- រៀបចំឲ្យមានបទដ្ឋានគតិយុត្ត និងការណែនាំលំអិតអំពីនីតិវិធីសម្រាប់ការអនុវត្តផ្សេងទៀត។ល។

តាមរយៈការអនុវត្តនូវក្របខណ្ឌច្បាប់ និងបទដ្ឋានគតិយុត្តដូចមានរៀបរាប់ខាងលើនេះ ឧបករណ៍នានាត្រូវបានរៀបចំឡើងដែលមានដូចជាអាទិ៍ ផែនការប្រើប្រាស់ដី ផែនការអភិវឌ្ឍទីប្រជុំជន និងជនបទ ការកំណត់តំបន់ប្រើប្រាស់ដី រួមទាំងនីតិវិធីរៀបចំដីមិនទាន់អភិវឌ្ឍ ការត្រួតពិនិត្យប្លង់ទីតាំងសំណង់ បទដ្ឋាននិងស្តង់ដាសំណង់ ការត្រួតពិនិត្យការអភិវឌ្ឍ ។ល។

៦-សេចក្តីសន្និដ្ឋាន

ការកើនឡើងជាប្រចាំនៃចំនួនប្រជាជន និងការប្រែប្រួលផ្នែកសេដ្ឋកិច្ច និងវប្បធម៌ ក្នុងបរិបទនៃសកលភាវូបនីយកម្ម តម្រូវឲ្យមានការរៀបចំដែនដីប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព និងនិរន្តរភាព។ ដូច្នេះ ការរៀបចំដែនដីនៅគ្រប់ថ្នាក់ គ្រប់វិស័យ គឺជាយុទ្ធសាស្ត្រមួយដ៏សំខាន់ សម្រាប់ប្រឈមទៅនឹងការប្រែប្រួលនៃសង្គម សេដ្ឋកិច្ច និង

បរិស្ថាន។ ការគ្រប់គ្រង ការប្រើប្រាស់ និងបែងចែកដីធ្លី ធនធានធម្មជាតិ និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្តនិងសង្គម ប្រកបដោយវិចារណញ្ញាណ និងមានការទទួលខុសត្រូវប្តាស់ល្អាស់ ស្របទៅតាមឋានានុក្រមនៃការរៀបចំដែនដី ដែលនឹងអភិវឌ្ឍដោយឈរលើមូលដ្ឋាននៃការចូលរួម និងកិច្ចសហការអនុវត្តជិតស្និទ្ធជាមួយគ្រប់ស្ថាប័ននិងអ្នកពាក់ព័ន្ធ ទៅតាមក្របខណ្ឌគតិយុត្តជាធរមាន គឺជាយុទ្ធវិធីដើម្បីសម្រេចភាពជោគជ័យនៃការអនុវត្តកម្មវិធីកំណែទម្រង់នានារបស់រាជរដ្ឋាភិបាល ពិសេសកំណែទម្រង់ដីធ្លីតាមគោលការណ៍ឫមជ្ឈការ និងវិសហមជ្ឈការ។

"គោលនយោបាយជាតិរៀបចំដែនដី" ដែលបានរៀបចំឡើងដោយមានការចូលរួមប្រកបដោយភាពសុខដុម-រមនារវាងគ្រប់វិស័យពាក់ព័ន្ធ និងអមដោយយន្តការពិសេសនៃការវាយតម្លៃអំពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថាននិងសង្គម លើការរៀបចំដែនដីគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ នឹងបានជាឧបករណ៍ដ៏មានសារៈសំខាន់ សម្រាប់តម្រង់ទិសរាល់ការអភិវឌ្ឍពាក់ព័ន្ធនឹងរូបសាស្ត្រ និងរក្សាបានតុវសោភ័ណភាពតាមតំបន់ ក៏ដូចជាការបែងចែកផលនៃកំណើនសេដ្ឋកិច្ចនិងការងារធ្វើប្រកបដោយតុល្យភាពសមធម៌ក្នុងតំបន់រវាងស្ត្រីនិងបុរសឆ្លើយតបទៅនឹងគោលនយោបាយរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលក្នុងការកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រ និងកំណើនសេដ្ឋកិច្ច។

ដើម្បីលើកកម្ពស់ការយល់ដឹងដល់សាធារណជន ដល់ផ្នែកធុរកិច្ច និងសង្គមស៊ីវិល និងដើម្បីរួមចំណែកតាមជាន និងវាយតម្លៃផែនការអភិវឌ្ឍនានា រាជរដ្ឋាភិបាលនឹងផ្សព្វផ្សាយជាទៀងទាត់នូវរបាយការណ៍ស្តីពីការអភិវឌ្ឍរីកចម្រើនផ្នែករៀបចំដែនដីនៅទូទាំងប្រទេស និងតាមរាជធានី ខេត្ត។

ខាក្យសព្ទ

ផែនការរៀបចំដែនដីថ្នាក់ជាតិថ្នាក់តំបន់ ថ្នាក់ខេត្ត:

ជាផែនការដែលកំណត់ចក្ខុវិស័យ និងយុទ្ធសាស្ត្រតម្រង់ទិសនៃការប្រើប្រាស់ដី និងការអភិវឌ្ឍផ្នែករូបវន្ត ដោយផ្អែកលើសក្តានុពលនៃភូមិសាស្ត្រ និង តំបន់នីមួយៗ ក្នុងក្របខណ្ឌថ្នាក់ជាតិ ថ្នាក់តំបន់ និងថ្នាក់ខេត្ត។

ប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដីធ្លីថ្នាក់រាជធានី ថ្នាក់ក្រុង ថ្នាក់ស្រុក ថ្នាក់ខណ្ឌ :

ជាផែនការដែលកំណត់ចក្ខុវិស័យ និងយុទ្ធសាស្ត្រសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍផ្នែករូបវន្តនិងកំណត់អំពីប្រភេទដី ព្រមទាំងបង្ហាញអំពីបណ្តាញហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងតម្រាតម្រង់សំខាន់ៗ និងការធ្វើសមាហរណកម្ម ក្របខណ្ឌថ្នាក់រាជធានី ថ្នាក់ក្រុង ថ្នាក់ស្រុក និងថ្នាក់ខណ្ឌ ទៅថ្នាក់តំបន់ និងថ្នាក់ជាតិ។

ប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដី គឺជាប្លង់ដែលត្រូវបានអនុម័តឲ្យប្រើប្រាស់ជាផ្លូវការរួច។

ផែនការប្រើប្រាស់ដីថ្នាក់រាជធានី ថ្នាក់ក្រុង :

ជាផែនការលម្អិតចេញពីប្លង់គោល ដែលកំណត់អំពីប្រភេទនៃការប្រើប្រាស់ដីនៅតំបន់នីមួយៗ កំណត់អំពីបទប្បញ្ញត្តិប្រើប្រាស់ដី ការអភិវឌ្ឍដី និងលទ្ធភាពនៃការសាងសង់ក្នុងតំបន់នីមួយៗ ព្រមទាំងបង្ហាញអំពីប្រព័ន្ធហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងការធ្វើសមាហរណកម្មទៅថ្នាក់តំបន់ និងថ្នាក់ជាតិ។

ផែនការប្រើប្រាស់ដីនៅក្នុងឃុំ សង្កាត់ :

គឺសំដៅផែនការប្រើប្រាស់ដីនៅក្នុងឃុំ សង្កាត់ទាំងមូល ទាំងដីរដ្ឋ ទាំងដីឯកជនរបស់បុគ្គលឯកជន ដោយប៉ាន់ប្រមាណពីសក្តានុពលដីនិងធនធានទឹក លទ្ធភាពផ្សេងៗ ក្នុងការប្រើប្រាស់ដី ព្រមទាំងលក្ខខណ្ឌសេដ្ឋកិច្ច និងសង្គមកិច្ច ដើម្បីធ្វើការជ្រើសរើសនូវដែម្រើសសមស្របក្នុងការប្រើប្រាស់ដី។

ការបង្រួមក្បាលដី :

ការបូកបញ្ចូលក្បាលដីមួយៗ ដែលជាប់គ្នារបស់ម្ចាស់តែមួយ និងប្រភេទនៃការប្រើប្រាស់ដូចគ្នា ឲ្យក្លាយទៅជាក្បាលដីតែមួយ ដើម្បីធ្វើការចុះបញ្ជីតែមួយ សម្រាប់ងាយស្រួលដល់ការអភិវឌ្ឍ និងប្រើប្រាស់ ឬការធ្វើឲ្យប្រសើរឡើងនូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ។

ការបំបែកក្បាលដី :

ក្បាលដីតែមួយបំបែកជាក្បាលដីច្រើន ដើម្បីប្រើប្រាស់ ឬអភិវឌ្ឍន៍ស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិជាធរមាន និង/ឬ ការធ្វើឲ្យប្រសើរឡើងនូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ។

ការកែសម្រួលក្បាលដី :

ការរៀបចំក្បាលដីឡើងវិញដើម្បីធ្វើឲ្យប្រសើរឡើងនូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ព្រមទាំងបង្កើនលទ្ធភាព និងប្រសិទ្ធភាពនៃការប្រើប្រាស់ដី ស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិជាធរមាន។

ការប្តូរប្រភេទនៃការប្រើប្រាស់ដី :

ការផ្លាស់ប្តូរការប្រើប្រាស់ដីពីប្រភេទមួយទៅជាប្រភេទផ្សេងទៀត ស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិជាធរមាន។

នីតិវិធីរៀបចំដីមិនទាន់អភិវឌ្ឍ :

នីតិវិធីរៀបចំដីដែលមិនទាន់មានប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដី និងផែនការប្រើប្រាស់ដី។

ការត្រួតពិនិត្យការអភិវឌ្ឍ :

ការត្រួតពិនិត្យការអនុវត្ត ស្របតាមប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដី ផែនការប្រើប្រាស់ដី និងស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិជាធរមាន។

តំបន់ស្នូលនៃការអភិវឌ្ឍ :

តំបន់ដែលមានសក្តានុពលខ្ពស់ ឬតំបន់ដែលមានការអភិវឌ្ឍខ្ពស់សម្រាប់គាំទ្រដល់តំបន់ជុំវិញដែលមានសក្តានុពលទាប។

អ័ក្សនៃការអភិវឌ្ឍ :

បណ្តាញផ្លូវគមនាគមន៍ ឬព្រំការបៀងតភ្ជាប់ពីតំបន់អភិវឌ្ឍន៍មួយទៅតំបន់អភិវឌ្ឍន៍មួយទៀត ដែលអាចឲ្យតំបន់ជាប់ជិតខាងតាមអ័ក្សទាញយកប្រយោជន៍ពីការអភិវឌ្ឍតាមអ័ក្សនេះបាន។

ប៉ូលអភិវឌ្ឍ :

តំបន់ដែលមានសក្តានុពលខ្ពស់សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច។

ឧបសម្ព័ន្ធទី២ អនុក្រឹត្យ
ស្តីពីការគ្រប់គ្រងដីចំណីតាមបណ្តាញផ្លូវជាតិ និងផ្លូវរថភ្លើង

ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ

រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា

លេខ:១៩៩.អនក្រ.បក

អនុក្រឹត្យ

ស្តីពី

ការគ្រប់គ្រងដីធំណីតាមបណ្តាញផ្លូវជាតិនិងផ្លូវរថភ្លើង

នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

******

រាជរដ្ឋាភិបាល

- បានឃើញរដ្ឋធម្មនុញ្ញនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានឃើញព្រះរាជក្រឹត្យលេខនស/រកត/០៥០៨/១០៥៥ ចុះថ្ងៃទី២៤ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ២០០៨ ស្តីពីការតែងតាំងរាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានឃើញព្រះរាជក្រមលេខ០២/នស/៩៤ ចុះថ្ងៃទី២០ ខែកក្កដា ឆ្នាំ១៩៩៤ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ស្តីពីការរៀបចំនិងការប្រព្រឹត្តទៅនៃគណៈរដ្ឋមន្ត្រី
- បានឃើញព្រះរាជក្រមលេខនស/រកម/០១៩៦/០៣ ចុះថ្ងៃទី២៤ ខែមករា ឆ្នាំ១៩៩៦ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ស្តីពីការបង្កើតក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន
- បានឃើញព្រះរាជក្រមលេខនស/រកម/០៨០១/១៤ ចុះថ្ងៃទី៣០ ខែសីហា ឆ្នាំ២០០១ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ភូមិបាល
- បានឃើញព្រះរាជក្រមលេខនស/រកម/០៥០៨/០១៧ ចុះថ្ងៃទី២៤ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០០៨ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ស្តីពីការគ្រប់គ្រងរដ្ឋបាល រាជធានី ខេត្ត ក្រុង ស្រុក ខណ្ឌ
- បានឃើញអនុក្រឹត្យលេខ៨៦ អនក្រ.បក ចុះថ្ងៃទី០៩ ខែធ្នូ ឆ្នាំ១៩៩៧ ស្តីពីលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់
- បានឃើញអនុក្រឹត្យលេខ១៤ អនក្រ.បក ចុះថ្ងៃទី០៣ ខែមីនា ឆ្នាំ ១៩៩៨ ស្តីពីការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅរបស់ក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន
- បានទទួលការឯកភាពពីគណៈរដ្ឋមន្ត្រី ក្នុងសម័យប្រជុំពេញអង្គ នាថ្ងៃទី០៦ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០០៩

សម្រួច

ជំពូកទី១

បទប្បញ្ញត្តិទូទៅ

មាត្រា១.-

អនុក្រឹត្យនេះ មានគោលដៅកំណត់ការគ្រប់គ្រង និងការប្រើប្រាស់ដីចំណីតាមបណ្តាញផ្លូវជាតិនិងផ្លូវរថភ្លើង ឱ្យសមស្របតាមការអភិវឌ្ឍ និងការរីកចម្រើននៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។

មាត្រា២.-

អនុក្រឹត្យនេះមានគោលបំណងរ

- លុបបំបាត់បាតុភាពទន្ទ្រានយកដីចំណីទៅធ្វើការសាងសង់សំណង់ ឬដាំដំណាំផ្សេងៗ
- ទប់ស្កាត់ឧបទ្ទវហេតុគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍និងរក្សាសណ្តាប់ធ្នាប់សង្គមដែលតែងកើតមាននៅតាមបណ្តាញផ្លូវ
- កាត់បន្ថយឧបសគ្គនានាដែលរាំងស្ទះដល់ការអភិវឌ្ឍផ្លូវ
- កាត់បន្ថយរាល់ការចំណាយរបស់រដ្ឋលើការដោះស្រាយផលប៉ះពាល់ផ្ទះសម្បែងប្រជាពលរដ្ឋដែលតាំងនៅតាមបណ្តាញផ្លូវ
- បង្កលក្ខណៈងាយស្រួលដល់សមត្ថកិច្ចពាក់ព័ន្ធក្នុងការផ្តល់ភាពស្របច្បាប់ដល់ប្រជាពលរដ្ឋដែលមានកម្មសិទ្ធិនៅតាមបណ្តាញផ្លូវ
- ធានាការអភិវឌ្ឍវិស័យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរួបវន្តប្រកបដោយនិរន្តរភាពនៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។

មាត្រា៣.-

អនុក្រឹត្យនេះ មានវិសាលភាពគ្របដណ្តប់ទៅលើផ្លូវជាតិមានលេខ១(មួយ)ខ្ទង់ ផ្លូវជាតិមានលេខ២(ពីរ)ខ្ទង់ ព្រមទាំងផ្លូវរថភ្លើងនៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាដែលស្ថិតក្រោមសមត្ថកិច្ចរបស់ក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន។

អនុក្រឹត្យនេះ មិនមានវិសាលភាពគ្របដណ្តប់ទៅលើផ្លូវអភិវឌ្ឍទាំងឡាយនៅតាមបណ្តោយព្រំដែនដែលមិនមែនជាផ្លូវជាតិ ផ្លូវជាតិក្នុងដែនបម្រុងសត្វព្រៃនិងឧទ្យានជាតិ ផ្លូវជាតិក្នុងដែនបម្រុងវប្បធម៌ ផ្លូវលំជនបទ ផ្លូវជាតិអចិន្ត្រៃយ៍ដែលស្ថិតនៅក្រោមការគ្រប់គ្រងនិងទទួលខុសត្រូវដោយក្រសួងបរិស្ថាន ក្រសួងកសិកម្ម រុក្ខាប្រមាញ់ និងនេសាទ ក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ និងក្រសួងធនធានទឹកនិងឧតុនិយម និងផ្លូវជាតិផ្សេងៗទៀតដែលសាងសង់ដោយឃុំ សង្កាត់ សហគមន៍ និងប្រជាពលរដ្ឋ។

មាត្រា៤.-

វាក្យសព្ទបច្ចេកទេសសំខាន់ៗដែលប្រើក្នុងអនុក្រឹត្យនេះ មានន័យដូចតទៅ៖

- ដីចំណីផ្លូវជាតិនិងផ្លូវរថភ្លើង សំដៅដល់ចម្រៀកដីសងខាងអ័ក្សនៃផ្លូវជាតិនិងផ្លូវរថភ្លើង ដែលគ្មានបានអភិវឌ្ឍឬនឹងត្រូវអភិវឌ្ឍ ហើយត្រូវបានដាក់ឱ្យនៅក្រោមការគ្រប់គ្រងនិងការទទួលខុសត្រូវដែលសមស្របរបស់ក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន ដោយបម្រុងទុកស្របតាមបទដ្ឋានបច្ចេកទេស ដែលមានចេរិយាជាអាទិ៍តាម

- ផ្លូវជាតិ ហៅកាត់ថា "ផ្លូវ" សំដៅដល់ទំហំផ្លូវទាំងមូល ដែលរួមមានទ្រូងផ្លូវ រួមជាមួយជាយផ្លូវ ឬចិញ្ចើមផ្លូវ

- ផ្លូវរថភ្លើង សំដៅដល់ផ្លូវដែលកើតឡើងដោយការសាងសង់សម្រាប់ឱ្យរថភ្លើងធ្វើចរាចរណ៍ ដឹកជញ្ជូនគ្រប់ប្រភេទ រួមទាំងសំណង់សិល្បការ និងបរិក្ខារផ្លូវរថភ្លើង

- ទ្រូងផ្លូវ សំដៅដល់ផ្នែកមួយនៃផ្លូវទុកសម្រាប់យានជំនិះគ្រប់ប្រភេទធ្វើចរាចរណ៍

- ជាយផ្លូវ សំដៅដល់ផ្នែកសងខាងនៃទ្រូងផ្លូវដែលនៅក្រៅទីប្រជុំជន ហើយអាចចតយានជំនិះ នៅទីនោះបានក្នុងករណីចាំបាច់

- ចិញ្ចើមផ្លូវ សំដៅដល់ជាយផ្លូវនៅក្នុងទីប្រជុំជនដែលរៀបចំទុកសម្រាប់ថ្មើរជើងធ្វើដំណើរ ប៉ុន្តែមិនអាចចតយានជំនិះនៅទីនោះបានទេ

- ផ្លូវជាតិ សំដៅដល់៖

  ១- ផ្លូវភ្ជាប់ចេញពីរាជធានីភ្នំពេញ ឆ្ពោះទៅកាន់ក្រុងនៃខេត្តនីមួយៗទៅខ្ទង់ទាំងប្រទេស។

  ២- ផ្លូវភ្ជាប់ចេញពីក្រុងនៃខេត្តមួយ ឆ្ពោះទៅកាន់ក្រុងនៃខេត្តមួយទៀត។

  ៣- ផ្លូវភ្ជាប់ចេញពីផ្លូវជាតិ ឆ្ពោះទៅកាន់ផ្លូវជាតិ។

  ៤- ផ្លូវបំបែកចេញពីផ្លូវជាតិ ឆ្ពោះទៅកាន់ក្រុងនៃខេត្តមួយ។

  ៥- ផ្លូវភ្ជាប់ចេញពីផ្លូវជាតិទៅកាន់តំបន់សំខាន់ៗដូចជាអាទិ៍ កំពង់ផែ ស្ថានីយ៍រថភ្លើង អាកាសយានដ្ឋាន តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស រមណីយដ្ឋានទេសចរ ច្រកទ្វារព្រំដែន និងតំបន់មានសក្តានុពលសេដ្ឋកិច្ចផ្សេងៗទៀត។

  ៦- ផ្លូវសំខាន់ៗរបស់ជាតិ មានចរាចរណ៍ច្រើនដែលកំណត់ដោយរាជរដ្ឋាភិបាល តាមសំណើរបស់ក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន។

  ផ្លូវជាតិ ត្រូវបានបែងចែកជា ២(ពីរ) កម្រិត៖

  - ផ្លូវជាតិកម្រិត ១ សំដៅដល់ផ្លូវជាតិ ដែលតាងដោយលេខ ១(មួយ) ខ្ទង់
  - ផ្លូវជាតិកម្រិត ២ សំដៅដល់ផ្លូវជាតិ ដែលតាងដោយលេខ ២(ពីរ) ខ្ទង់។

- ផ្លូវតំបន់ សំដៅដល់បណ្តាផ្លូវជាតិដែលតភ្ជាប់ជាមួយផ្លូវប្រទេសដឹកខាងស្ថិតក្នុងតំបន់ និងត្រូវបានកំណត់ជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ

- ផ្លូវសាធារណៈ សំដៅដល់ផ្លូវសម្រាប់បើកឱ្យធ្វើចរាចរណ៍ទូទៅជាសាធារណៈ

- ផ្លូវឯកជន សំដៅដល់ផ្លូវកសាងដោយឯកជនបើកឱ្យធ្វើចរាចរណ៍ជាសាធារណៈ ហើយដែលបានសាងសង់ ឬជួសជុលដោយឯកជនតាមកិច្ចសន្យាជាមួយរដ្ឋ

- សំណង់សិល្បការ សំដៅដល់ ស្ពាន លូ ប្រព័ន្ធបង្ហូរទឹក អាងស្តុកទឹកបម្រើឱ្យផ្លូវជាតិ ផ្លូវរថភ្លើង និងសំណង់រុបវន្តផ្សេងៗទៀតដែលផ្តល់នូវសុវត្ថិភាព និងប្រសិទ្ធភាព ស្ថិរភាពនៃផ្លូវជាតិ និងផ្លូវរថភ្លើង

- បរិក្ខារផ្លូវជាតិ ផ្លូវរថភ្លើង សំដៅដល់ របង រនាំងការពារ ថ្នាំង និងស្នាកសង្កា ភ្ជើងសញ្ញា ភ្ជើងឆ្លាចរ កន្លែងសម្រាក ទីចំណត ស្ថានីយ៍រថភ្លើង ព្រមទាំងសម្ភារៈនិងសំណង់ផ្សេងៗទៀត ដែលបានដាំបន្ទាប់ពីដីនៃផ្លូវជាតិនិងផ្លូវរថភ្លើង ដើម្បីជួយសម្រួលដល់ការប្រើប្រាស់ ឬបម្រើផលប្រយោជន៍ ផ្លូវជាតិ និងផ្លូវរថភ្លើង

- ការអភិវឌ្ឍផ្លូវជាតិ ផ្លូវរថភ្លើង សំដៅដល់ការស្ថាបនា ការស្តារឡើងវិញ និងការកែលម្អផ្លូវជាតិ ផ្លូវរថភ្លើង ដោយមិនរាប់បញ្ចូលការថែទាំផ្លូវជាតិនិងផ្លូវរថភ្លើងឡើយ ។

- ទីប្រជុំជន សំដៅដល់ទីតម្កល់ដែលមានអគារឬគេហដ្ឋានសង់ជិត។ៗគ្នា ហើយផ្លូវចេញឬចូលទៅទីនោះមានដាក់ផ្ការសញ្ញាឈ្មោះទីប្រជុំជន ។

ជំពូកទី២
ការគ្រប់គ្រងនិងប្រើប្រាស់ដីចំណីផ្លូវជាតិនិងផ្លូវរថភ្លើង

មាត្រា៥.-

ក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន មានសមត្ថកិច្ចក្នុងការគ្រប់គ្រងនិងប្រើប្រាស់ដីចំណីផ្លូវជាតិ និងផ្លូវរថភ្លើង ក្នុងការថ្នើរថែនការ ការសិក្សាគម្រោងបង្អែអភិវឌ្ឍផ្លូវជាតិនិងផ្លូវរថភ្លើង ឬផ្តល់សេវាកម្មផ្សេង។ទៀតដែលពាក់ព័ន្ធនឹងផ្លូវជាតិនិងផ្លូវរថភ្លើង ដើម្បីបម្រើផលប្រយោជន៍អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវជាតិ និងផ្លូវរថភ្លើងឱ្យមានប្រសិទ្ធភាពល្អ ។

មាត្រា៦.-

ក្រសួងស្ថាប័នមានសមត្ថកិច្ចពាក់ព័ន្ធនិងអាជ្ញាធរដែនដីគ្រប់លំដាប់ថ្នាក់ ត្រូវចូលរួមជាមួយក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន ក្នុងការគ្រប់គ្រងដីចំណីផ្លូវជាតិនិងផ្លូវរថភ្លើង ដោយផ្អែកលើគោលការណ៍ច្បាប់ជាធរមាន ។

ជំពូកទី៣
ការកំណត់ដីចំណីផ្លូវជាតិនិងផ្លូវរថភ្លើង
សម្រាប់បម្រើការអភិវឌ្ឍលើទិសំយហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរបស់ខ្លួន

មាត្រា៧.-

ដីចំណីនៅតាមបណ្តាញផ្លូវជាតិនិងផ្លូវរថភ្លើង គឺជាសម្បត្តិសាធារណៈរបស់រដ្ឋ ស្របតាមមាត្រា១៥ នៃច្បាប់ភូមិបាល ។

មាត្រា៨.-

ដីចំណីផ្លូវ ត្រូវបានកំណត់សម្រាប់បម្រើការអភិវឌ្ឍវិស័យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរួមបន្ត ដូចតទៅ៖

- ផ្លូវជាតិកម្រិត១ : តាងដោយលេខ១(មួយ)ខ្ទង់ ដីចំណីផ្លូវមានប្រវែង៣០(សាមសិប)ម៉ែត្រ ពីសងខាងអ័ក្សផ្លូវ

- ផ្លូវជាតិកម្រិត២ : តាងដោយលេខ២(ពីរ)ខ្ទង់ ដីចំណីផ្លូវមានប្រវែង២៥(ម្ភៃប្រាំ)ម៉ែត្រ ពីសងខាងអ័ក្សផ្លូវ។

ចំពោះដីចំណីផ្លូវជាតិនៃប្រភេទទាំង២(ពីរ)ខាងលើដែលឆ្លងកាត់រាជធានីឬក្រុងនៃខេត្តឬទីប្រជុំជន ដីចំណីត្រូវកំណត់ដោយឡែកអំពីដីចំណីផ្លូវជាតិរបស់រាជធានី និងក្រុងនៃខេត្ត ឬទីប្រជុំជន ។

មាត្រា៩.-

ដីចំណីផ្លូវរថភ្លើង ត្រូវបានកំណត់សម្រាប់បម្រើការអភិវឌ្ឍនិវិស័យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរបស់ផ្លូវដែក

- ដីចំណីផ្លូវរថភ្លើងក្រៅរាជធានី ក្រុង និងតំប្រជុំជន ត្រូវមានប្រវែង៣០(សាមសិប)ម៉ែត្រ ពីសងខាងអ័ក្សផ្លូវ

- ដីចំណីផ្លូវរថភ្លើងដែលស្ថិតនៅក្នុងតំបន់ព្រៃភ្នំ ដែលមានផ្ទះរមៀលធ្លាក់ប្លុកតំបន់ព្រៃខ្ពស់ ត្រូវមានប្រវែង១០០(មួយរយ)ម៉ែត្រពីសងខាងអ័ក្សផ្លូវ

- ដោយឡែកចំពោះដីបរិវេណស្ថានីយ៍រថភ្លើង ត្រូវអនុលោមតាមប្លង់ដែលមានជាធរមាន។

ចំពោះដីចំណីផ្លូវរថភ្លើង ដែលឆ្លងកាត់រាជធានីឬក្រុងនៃខេត្តឬតំប្រជុំជន និងមានកំណត់ដោយឡែកអំពីដី ចំណីផ្លូវរថភ្លើងរបស់រាជធានី និងក្រុងនៃខេត្ត ឬតំប្រជុំជន ។

មាត្រា១០.-

ការកំណត់ដីចំណីផ្លូវខាងលើត្រូវធ្វើឡើងតែម្តងគត់ ទោះបីត្រូវអភិវឌ្ឍផ្លូវថ្មីមួយទៀតក៏ដោយ ការកំណត់ដីចំណីផ្លូវត្រូវរក្សានៅដដែល ។

មាត្រា១១.-

ច្រប់ក្រសួង ស្ថាប័នមានសមត្ថកិច្ចពាក់ព័ន្ធ មិនត្រូវអនុញ្ញាតឱ្យសាងសង់សំណង់ ការដាំដំណាំផ្សេង។ នៅតាមដីចំណីផ្លូវជាតិនិងផ្លូវរថភ្លើងឡើយ ។

ការដាំជុំនដំណាំមួយចំនួនមានលក្ខណៈអាស្រ័យផល ត្រូវមានការអនុញ្ញាតជាលាយលក្ខណ៍ពីរាជរដ្ឋាភិបាលនិងត្រូវមានកិច្ចសន្យាជាមួយក្រសួងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ។ ពេលត្រូវការអភិវឌ្ឍផ្លូវរដ្ឋមិនទទួលខុសត្រូវទូទាត់សំណងឡើយ ។

មាត្រា១២.-

ក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន ត្រូវចេញប្រកាសឬសេចក្តីណែនាំ ដើម្បីកំណត់ការប្រើប្រាស់ដីចំណីផ្លូវជាតិនិងផ្លូវរថភ្លើង សម្រាប់ជាប្រយោជន៍សាធារណៈនិងឯកជន ជាអាទិ៍ ការដឹកកប៉ល់ណាវ៉ូ ខ្សែកាបអ៊ុបទឹក បំពង់ទឹកស្អាត ការបោះបង្គោលអគ្គិសនី ការបោះបង្គោលអ៊ុបទឹក ការបោះបង្គោលផ្សាយពាណិជ្ជកម្ម និងការប្រើប្រាស់ផ្សេងៗទៀត ទាក់ទងនឹងដីចំណីផ្លូវជាតិនិងផ្លូវរថភ្លើង។

ក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូនត្រូវធ្វើការសិក្សាដើម្បីដាក់តាំងផ្ទាំងរូបភាព ស្តីពីការកំណត់ដីចំណីផ្លូវនៅតាមបណ្តាញផ្លូវជាតិនិងផ្លូវរថភ្លើង ជំនួសការបោះបង្គោលដីចំណីផ្លូវ ។

ជំពូកទី៤

បទប្បញ្ញត្តិដោយឡែក

មាត្រា១៣.-

រដ្ឋធ្វើការទូទាត់សំណង ដោយអនុលោមតាមគោលនយោបាយនៃការតាំងលំនៅថ្មីនិងស្របតាមមាត្រា១៨៨នៃច្បាប់ភូមិបាល ចំពោះកម្មសិទ្ធិការស្របច្បាប់លើក្បាលដីដែលត្រូវបានកំណត់ជាដីមានចែងក្នុងមាត្រា៨និងមាត្រា៩នៃអនុក្រឹត្យនេះ សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្តនៃដីការដែលបានកំណត់មុនអនុក្រឹត្យនេះ ព្រមទាំងស្របតាមច្បាប់និងបទប្បញ្ញត្តិជាធរមាន។

មាត្រា១៤.-

ការទូទាត់ផលប៉ះពាល់ចំពោះដីដែលបានកាន់កាប់ស្របច្បាប់ ដំណាំផ្សេងៗ ព្រមទាំងរបងនិងសំណង់ទាំងឡាយ ដូចជា ទំនប់ទឹក ប្រឡាយទឹក ដីស្រែ ដែលបានធ្វើឡើងត្រឹមត្រូវតាមបញ្ញត្តិនៃច្បាប់ ត្រូវកំណត់ដោយរាជរដ្ឋាភិបាល។

ជំពូកទី៥

ទោសប្បញ្ញត្តិ

មាត្រា១៥.-

រាល់ការប៉ះពាល់កម្មសិទ្ធិនៃទ្រព្យសម្បត្តិសាធារណៈ ដែលមានចែងក្នុងមាត្រា៨និងមាត្រា៩នៃអនុក្រឹត្យនេះ ត្រូវផ្តន្ទាទោសតាមច្បាប់ជាធរមាន។

ជំពូកទី៦

អនុសាសនប្បញ្ញត្តិ

មាត្រា១៦.-

បទប្បញ្ញត្តិទាំងឡាយណាដែលផ្ទុយនឹងអនុក្រឹត្យនេះ ត្រូវទុកជាមិនអនុវត្តន៍។

មាត្រា១៧.-

រដ្ឋមន្ត្រីទទួលបន្ទុកទីស្តីការគណៈរដ្ឋមន្ត្រី រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងមហាផ្ទៃ រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្មនិងសំណង់ រដ្ឋមន្ត្រី រដ្ឋលេខាធិការ ប្រចាំក្រសួងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ ប្រចាំអភិបាលខេត្តគណៈអភិបាលរាជធានី ខេត្ត ត្រូវទទួលបន្ទុកអនុវត្តអនុក្រឹត្យនេះ ចាប់ពីថ្ងៃចុះហត្ថលេខាតទៅ។

រាជធានីភ្នំពេញ ថ្ងៃទី ២៧ ខែ មិថុនា ឆ្នាំ២០០៩

នាយករដ្ឋមន្ត្រី

សម្តេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែន

កន្លែងទទួល :
- ក្រសួងព្រះបរមរាជវាំង
- អគ្គលេខាធិការដ្ឋានព្រឹទ្ធសភា
- អគ្គលេខាធិការដ្ឋានរដ្ឋសភា
- អគ្គលេខាធិការរាជរដ្ឋាភិបាល
- តុទួកស៊ីវិលសម្តេចនាយករដ្ឋមន្ត្រី
- តុទួកស៊ីវិលឯកឧត្តម លោកជំទាវ នាយករដ្ឋមន្ត្រី

ឧបសម្ព័ន្ធទី៣ អនុក្រឹត្យ

លេខ៨៦ អនក្រ.បក ស្តីពីលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់

ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ

រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា

លេខ : ២២៤ អនក្រ.បក

អនុក្រឹត្យ

ស្តីពី

លិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់

រាជរដ្ឋាភិបាល

- បានឃើញរដ្ឋធម្មនុញ្ញនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានឃើញព្រះរាជក្រឹត្យលេខ នស/រកត/០៩១៨/៩២៥ ចុះថ្ងៃទី៦ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ២០១៨ ស្តីពីការតែងតាំងរាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានឃើញព្រះរាជក្រឹត្យលេខ នស/រកត/០៣២០/៤២១ ចុះថ្ងៃទី៣០ ខែមីនា ឆ្នាំ២០២០ ស្តីពីការតែងតាំងនិងកែសម្រួលសមាសភាពរាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានឃើញព្រះរាជក្រមលេខ នស/រកម/០៦១៨/០១២ ចុះថ្ងៃទី២៨ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៨ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ស្តីពីការរៀបចំនិងការប្រព្រឹត្តទៅនៃគណៈរដ្ឋមន្ត្រី
- បានឃើញព្រះរាជក្រមលេខ នស/រកម/០៦៩៩/០៩ ចុះថ្ងៃទី២៣ ខែមិថុនា ឆ្នាំ១៩៩៩ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ស្តីពីការបង្កើតក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់
- បានឃើញព្រះរាជក្រមលេខ នស/រកម/០៨០១/១៤ ចុះថ្ងៃទី៣០ ខែសីហា ឆ្នាំ២០០១ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ភូមិបាល
- បានឃើញព្រះរាជក្រមលេខ នស/រកម/០៥០៤/០១៧ ចុះថ្ងៃទី២៤ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០០៨ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ស្តីពីការគ្រប់គ្រងរដ្ឋបាល រាជធានី ខេត្ត ក្រុង ស្រុក ខណ្ឌ
- បានឃើញព្រះរាជក្រមលេខ នស/រកម/១១១៩/០១៩ ចុះថ្ងៃទី២ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០១៩ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ស្តីពីសំណង់
- បានឃើញអនុក្រឹត្យលេខ៦២ អនក្រ.បក ចុះថ្ងៃទី២០ ខែកក្កដា ឆ្នាំ១៩៩៩ ស្តីពីការរៀបចំនិងការប្រព្រឹត

- បានឃើញអនុក្រឹត្យលេខ៦៨ អនក្រ.បក ចុះថ្ងៃទី២១ ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០១៣ ស្តីពីការផ្តល់សេវារដ្ឋបាលនៅរដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិ
- បានឃើញអនុក្រឹត្យលេខ៤២ អនក្រ.បក ចុះថ្ងៃទី៣ ខែមេសា ឆ្នាំ២០១៥ ស្តីពីឧត្សរបនីយកម្មរាជធានី ក្រុង និងទីប្រជុំជន
- បានឃើញអនុក្រឹត្យលេខ៧៦ អនក្រ.បក ចុះថ្ងៃទី៩ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៥ ស្តីពីការកែសម្រួលមាត្រា៣០ មាត្រា៣៤ មាត្រា៣៨ មាត្រ៥០ មាត្រ៦៦ មាត្រ៧៤ និងមាត្រ៨២ នៃអនុក្រឹត្យលេខ៤២ អនក្រ.បក ចុះថ្ងៃទី៣ ខែមេសា ឆ្នាំ២០១៥ ស្តីពីឧត្សរបនីយកម្មរាជធានី ក្រុង និងទីប្រជុំជន
- បានឃើញអនុក្រឹត្យលេខ១៨ អនក្រ.បក ចុះថ្ងៃទី៨ ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០១៧ ស្តីពីការបង្កើតយន្តការច្រកចេញចូលតែមួយសម្រាប់ការផ្តល់សេវារដ្ឋបាលនៅរដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិ
- យោងតាមសំណើរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងរៀបចំដែនដី ឧត្សរបនីយកម្ម និងសំណង់

សម្រេច

ជំពូកទី១

បទប្បញ្ញត្តិទូទៅ

មាត្រា១ ៖

អនុក្រឹត្យនេះកំណត់អំពីសមត្ថកិច្ច លក្ខខណ្ឌ និងនីតិវិធី ក្នុងការផ្តល់លិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ លិខិតអនុញ្ញាតជួសជុល លិខិតអនុញ្ញាតរុះរើ លិខិតអនុញ្ញាតបើកការដ្ឋានសំណង់ និងលិខិតបន្តសុពលភាព លិខិតអនុញ្ញាត ក្នុងគោលបំណង ដើម្បី៖

- ធានាគុណភាព សុវត្ថិភាពសំណង់ ការពារទ្រព្យសម្បត្តិ និងសុខុមាលភាពរបស់ម្ចាស់សំណង់ អ្នកប្រើប្រាស់សំណង់ និងសាធារណជន
- ធានាការងារសាងសង់ឬរុះរើឱ្យត្រឹមត្រូវតាមបទដ្ឋានគតិយុត្ត និងបទដ្ឋានបច្ចេកទេសសំណង់ ដើម្បីរក្សាសោភណភាព បរិស្ថានល្អ និងសណ្តាប់ធ្នាប់សាធារណៈ
- ការពារដីសាធារណៈរបស់រដ្ឋនិងរបស់នីតិបុគ្គលសាធារណៈដទៃទៀត
- ធានាគុណភាពនិងភាពត្រឹមត្រូវនៃការរៀបចំដែនដីនិងឧត្សរបនីយកម្ម
- បង្ការនិងទប់ស្កាត់វិវាទក្នុងការងារសាងសង់ឬរុះរើ
- បង្កើនការជឿទុកចិត្តរបស់វិនិយោគិនទៅក្នុងវិស័យសំណង់ និងជំរុញទីផ្សារអចលនទ្រព្យប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពផ្នែកសេដ្ឋកិច្ចនិងសង្គម។

មាត្រា២ ៖

អនុក្រឹត្យនេះមានវិសាលភាពអនុវត្តចំពោះសំណង់គ្រប់ប្រភេទ លើកលែងតែប្រភេទសំណង់ដែលត

មាត្រា៣ –

វាក្យសព្ទសំខាន់ៗដែលប្រើក្នុងអនុក្រឹត្យនេះ ត្រូវបានកំណត់និយមន័យដូចខាងក្រោម៖

១. **ការងារដី** សំដៅដល់ការងារកែប្រែរចនាសម្ព័ន្ធដីដែលបម្រើដល់ការងារសាងសង់ មានជាអាទិ៍ ការងារលូសន្ទាយដី ការងារជីកដី ការងារចាក់បំពេញដី ការងារបង្ហាប់ដី ការងារពង្រឹងគុណភាពដី។

២. **ការងារដំឡើង** សំដៅដល់ការងារដំឡើងផលិតផលសំណង់ឬការងារបំពាក់បរិក្ខារសំណង់ភ្ជាប់ទៅនឹងផ្នែកនៃសំណង់ មានជាអាទិ៍គ្រឿងក្តឹសំណង់ ជញ្ជាំង ដំបូលនៃសំណង់សម្រាប់ការប្រើប្រាស់ជាបណ្តោះអាសន្នឬជាប់លាប់។

៣. **ការងារសាងសង់សំណង់ថ្មី** សំដៅដល់ការងារសាងសង់ដែលចាប់ផ្តើមពីការងារដីឬការងារគ្រឹះ ការងារគ្រឿងក្តឹ ការងារជញ្ជាំង ការងារដំឡើងរហូតដល់ការងារបង្ហើយដើម្បីបង្កើតសំណង់ថ្មីមួយ។

៤. **គ្រឿងក្តឹសំណង់** សំដៅដល់រចនាសម្ព័ន្ធរបស់សំណង់ មានជាអាទិ៍គ្រឹះ សសរ ធ្នឹម កម្រាលខណ្ឌ ជណ្តើរ ជញ្ជាំងទ្រូបទ្ធុក គ្រឿងក្តឹដំបូល និងគ្រឿងក្តឹផ្សេងទៀតដែលមានមុខងារទ្រូបទ្ធុក។

៥. **ជញ្ជាំងទប់ដី** សំដៅដល់សំណង់ឬសិល្បការ្យ ដែលសាងសង់សម្រាប់ទប់ការអិលដី ការបាក់ដី ឬសម្ភាធដីផ្សេងទៀតនិងដែលមិនមែនជាផ្នែកនៃហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ឬសំណង់ការងារទឹក។

៦. **ឋបនីយភណ្ឌ** សំដៅដល់គ្រឿងក្តឹឬគ្រឿងឧបករណ៍ សម្ភារៈ បរិក្ខារដែលតម្កល់ទុកវត្ថុឬផលិតផលគ្រឿងនេះដែលអាចបង្កអគ្គិភ័យផ្សេងៗជាយថាហេតុ និងដែលត្រូវទុកដាក់ឱ្យបានឆ្ងាយ។

៧. **ផ្នែកក្រឡាកម្រាលសំណង់** សំដៅដល់ផ្នែកក្រឡាកម្រាលសំណង់ដែលធ្វើការសាងសង់។

៨. **មន្ត្រីមានសមត្ថកិច្ច** សំដៅដល់អគ្គនាយកនៃអគ្គនាយកដ្ឋានសំណង់នៃក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់។

៩. **មុខងារសមាសភាគសំណង់** សំដៅដល់មុខងារទាំងឡាយនៃផ្នែកនីមួយៗរបស់សំណង់ដែលផ្សឹង្គា សម្រាប់បង្កើតមុខងារប្រើប្រាស់សំណង់។

១០. **យន្តការច្រកចេញចូលតែមួយ** សំដៅដល់ច្រកចេញចូលតែមួយនៃក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ អង្គភាពច្រកចេញចូលតែមួយនៃរដ្ឋបាលរាជធានី ខេត្ត និងការិយាល័យច្រកចេញចូលតែមួយនៃរដ្ឋបាលក្រុង ស្រុក ខណ្ឌ។

១១. **លិខិតបញ្ជាក់អនុលោមភាព** សំដៅដល់លិខិតចេញដោយអ្នកត្រួតពិនិត្យនិងបញ្ជាក់សំណង់ដើម្បីបញ្ជាក់អំពីអនុលោមភាពនៃសំណង់ឬការងារសំណង់តាមបទប្បញ្ញត្តិបច្ចេកទេសសំណង់ និងបទប្បញ្ញត្តិជាធរមានដទៃទៀត។

១២. **វិញ្ញាបនបត្រប្រើប្រាស់សំណង់** សំដៅដល់លិខិតអនុញ្ញាតផ្តល់ដោយអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចដល់ម្ចាស់សំណង់ដើម្បីប្រើប្រាស់ ជួល ឬធ្វើអាជីវកម្មលើសំណង់នោះបាន។

១៣. **សញ្ញាតម្រុយតម្កល់ដី** សំដៅដល់ចំណុចសម្គាល់ដែលបង្កើតដោយអ្នកបច្ចេកទេសបើកបរដី ដែលមានបង្ហាញពីកម្ពស់ ទីតាំង ទិសដៅ ចម្ងាយ ឬព័ត៌មានផ្សេងទៀតដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការងារដី។

១៤. **សៀវភៅបន្ទុក** សំដៅដល់កម្រងឯកសារបច្ចេកទេសសម្រាប់បម្រើដល់ការអនុវត្តការងារសាងសង់ ឬរុះរើ មានជាអាទិ៍ផែនការការងារ សេចក្តីណែនាំបច្ចេកទេស វិធីសាស្ត្រ និងឯកសារបច្ចេកទេសដទៃទៀត។

១៥. **សំណង់បេតិកភណ្ឌ វប្បធម៌ ប្រវត្តិសាស្ត្រ** សំដៅដល់សំណង់ជាកេរដំណែលបន្សល់ទុកពីមនុស្សជំនាន់មុនដែលមានចរិតវិទ្យាសាស្ត្រ វប្បធម៌ ប្រវត្តិសាស្ត្រ បុរាណវិទ្យា សិល្បៈ សាសនា ដែលឆ្លុះបញ្ចាំងពីដំណាក់កាលនៃការវិវត្តរបស់អរិយធម៌ និងដែលបានចុះបញ្ជីសារពើភណ្ឌ បេតិកភណ្ឌស្របតាមច្បាប់ស្តីពីកិច្ចការពារបេតិកភណ្ឌវប្បធម៌។

១៦. **សំណង់មិនមែនអគារ** សំដៅដល់សំណង់ដែលសាងសង់ឡើងភ្ជាប់ឌីងជីឬអចលនវត្ថុដទៃទៀតសម្រាប់ទ្រទ្រង់ដែលត្រូវបានសិក្សាឡើងមិនមែនសម្រាប់មនុស្សស្នាក់នៅឬប្រើប្រាស់ជាទីរឦ្ល មានជាអាទិ៍បង្គោលអង់តែនទូរសព្ទ បង្គោលអង់តែនស្ថានីយវិទ្យុឬទូរទស្សន៍ សំណង់ពាក់ព័ន្ធនឹងការគ្រប់គ្រងសកម្មភាពផ្នែកឧស្សាហកម្ម បង្គោលអគ្គិសនី ឧបទង់ ប៊ីម ខ្លោងទ្វារ អាងស្តុកទឹក ខ្ពស់ពីដី ស្នូប បដិមា កន្ត្រកវិល។

១៧. **សំណង់លំនៅឋាន** សំដៅដល់សំណង់ដែលមានមុខងារប្រើប្រាស់ជាទីលំនៅអចិន្ត្រៃយ៍។

១៨. **អគារ** សំដៅដល់សំណង់ដែលសាងសង់ឡើងភ្ជាប់ឌីងជីសម្រាប់ទ្រទ្រង់ដែលត្រូវបានសិក្សាឡើងសម្រាប់មនុស្សស្នាក់នៅឬប្រើប្រាស់ជាទីរឦ្ល មានជាអាទិ៍សំណង់លំនៅឋាន សណ្ឋាគារ អគារការិយាល័យ មន្ទីរពេទ្យ អគារសិក្សា បណ្ណាល័យ ហាងភាពយន្ត សារមន្ទីរ សាលមហោស្រព ផ្សារ ហាងឆេក ស្ថានីយអ្នកដំណើរ។

១៩. **អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច** សំដៅដល់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ និងអភិបាលនៃគណៈអភិបាលរាជធានី ខេត្ត ក្រុង ស្រុក ខណ្ឌ។

២០. **ឯកសារបច្ចេកទេស** សំដៅដល់គម្រោងប្តង់ស្ថាបត្យកម្ម គម្រោងប្តង់គ្រឿងទុំសំណង់ គម្រោងប្តង់រុះរើ គម្រោងប្តង់ប្រព័ន្ធមេកានិក អគ្គិសនី ឬទឹក លិខិតបញ្ជាក់អនុលោមភាពវិញ្ញាបនបត្រប្រើប្រាស់សំណង់ ឯកសារសិក្សាភូគព្ភសាស្ត្រ រចាយការណ៍វាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន និងសង្គម ឯកសារសិក្សាសមិទ្ធិលទ្ធកម្ម សៀវភៅបន្ទុកនៃការងារសាងសង់ និងគម្រោងប្តង់បច្ចេកទេសដទៃទៀត។

ជំពូកទី២
សមត្ថកិច្ច

មាត្រា៤ –

ក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ មានសមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងសំណង់គ្រប់ប្រភេទ។

- សំណង់ដែលមានផ្ទៃក្រឡាកម្រាលសំណង់សរុបលើសពី៣ ០០០(បីពាន់)ម៉ែត្រក្រឡា
- ការងារសាងសង់ឡើងវិញជាថ្មី ការងារសាងសង់បន្ថែម ឬការងារកែប្រែសំណង់ដែលមានស្រាប់ ដែលមានផ្ទៃក្រឡាកម្រាលសំណង់ចាស់បូកផ្ទៃក្រឡាកម្រាលសំណង់ថ្មី សរុបលើសពី៣ ០០០ (បីពាន់)ម៉ែត្រក្រឡា
- អគារដែលមានកម្ពស់ខ្ពស់ជាង១១(ដប់មួយ)ជាន់ឡើងទៅរួមទាំងជាន់ផ្ទាល់ដី
- សំណង់ដែលមានជាន់ក្រោមដីក្នុងជម្រៅជ្រៅជាង៥(ប្រាំ)ម៉ែត្រ
- ជញ្ជាំងទប់ដីដែលមានកម្ពស់ខ្ពស់ជាង៥(ប្រាំ)ម៉ែត្រ
- ឋបនីយភណ្ឌដែលអាចបង្កគ្រោះថ្នាក់ដោយអគ្គិភ័យដូចជាស្ថានីយឬដេប៉ូស្តុក លក់ ឬចែកចាយប្រេងឥន្ធនៈ ឧស្ម័ន ឬផលិតផលគេលសិលាដទៃទៀត ពោងឬស៊ីទែនស្តុកប្រេងឥន្ធនៈ ឧស្ម័ន សារធាតុងាយឆេះ ឬផលិតផលគេលសិលាដទៃទៀត និងហេងជាងដែលមានផលិតផលងាយឆេះ
- អាងតម្កល់ឬស្តុកទឹកដែលមានកម្ពស់ខ្ពស់ជាង១៥(ដប់ប្រាំ)ម៉ែត្រ ឬមានចំណុះលើសពី៥០(ហាសិប)ម៉ែត្រគុប
- សំណង់សម្រាប់បម្រើវិស័យកីឡា ទេសចរណ៍ និងវប្បធម៌ មានជាអាទិ៍ពហុកីឡដ្ឋាន ទីលានវាយកូនហ្គោល ទីលានកីឡាប្រណាំង សួនកម្សាន្ត អាងហែលទឹក សារមន្ទីរ សាលមហោស្រព សាលសន្និសីទ ភេងភាពយន្ត
- សំណង់នៅក្នុងតំបន់ការពារបរិស្ថានធម្មជាតិ បេតិកភណ្ឌវប្បធម៌ ប្រវត្តិសាស្ត្រ ឬតំបន់ការពារផ្សេងទៀត
- អគារ ប៉ម ឬសំណង់នៅក្នុងស្ថានីយអ្នកដំណើរតាមរថយន្ត ស្ថានីយអាយស្ទ័យយាន កំពង់ផែអាកាសយានដ្ឋាន និងស្ថានីយវារីអគ្គិសនី ដែលមិនមែនជាផ្នែកនៃហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ឬផ្នែកនៃសំណង់ការងារទឹក
- សំណង់អគារ ប៉ម ឬខ្លោងទ្វារនៅតាមច្រកទ្វារអន្តរជាតិ
- បង្គោលអង់តែនទូរសព្ទនិងបង្គោលអង់តែនស្ថានីយវិទ្យុឬទូរទស្សន៍
- សំណង់មិនមែនអគារដទៃទៀតដែលមានកម្ពស់ខ្ពស់ជាង៣០(សាមសិប)ម៉ែត្រ។

មាត្រា៥ ...

អភិបាលនៃគណៈអភិបាលរាជធានី ខេត្ត ដោយមានមន្ទីរបៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម សំណង់ និងសុរិយោដីរាជធានី ខេត្តជាសេនាធិការ មានសមត្ថកិច្ចផ្តល់លិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ លិខិតអនុញ្ញាតជួសជុល លិខិតអនុញ្ញាតបើកការដ្ឋានសំណង់ និងលិខិតអនុញ្ញាតរុះរើ ចំពោះសំណង់ឬការងារ ដូចខាងក្រោម៖

- សំណង់ដែលមានផ្ទៃក្រឡាកម្រាលសំណង់សរុបតិចជាងឬស្មើ៣ ០០០(បីពាន់)ម៉ែត្រក្រឡា និង

ជម្រៅរាក់ជាងឬស្មើ៥(ប្រាំ)ម៉ែត្រ លើកលែងសំណង់ដែលលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ផ្តល់ដោយអភិបាលនៃគណៈអភិបាលក្រុង ស្រុក ខណ្ឌ

- ការងារសាងសង់ឡើងវិញជាថ្មី ការងារសាងសង់បន្ថែម ឬការងារកែប្រែសំណង់ដែលមានស្រាប់ដែលមានផ្ទៃក្រឡាកម្រាលសំណង់ចាស់ ឬកផ្ទៃក្រឡាកម្រាលសំណង់ថ្មីសរុបលើសពី៥០០(ប្រាំរយ)ម៉ែត្រក្រឡា និងតិចជាងឬស្មើ៣ ០០០(បីពាន់)ម៉ែត្រក្រឡា
- ជញ្ជាំងទប់ដីដែលមានកម្ពស់ទាបជាងឬស្មើ៥(ប្រាំ)ម៉ែត្រ
- របងថ្មឬបេតុងដែលមានកម្ពស់ខ្ពស់ជាង៣(បី)ម៉ែត្រ
- សំណង់មិនមែនអគារដទៃទៀតដែលមានកម្ពស់ទាបជាងឬស្មើ៣០(សាមសិប)ម៉ែត្រ។

មាត្រា៦ ...

អភិបាលនៃគណៈអភិបាលក្រុង ស្រុក ខណ្ឌ ដោយមានការិយាល័យរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម សំណង់ និងភូមិបាលនៃរដ្ឋបាលក្រុង ស្រុក ខណ្ឌ ជាសេនាធិការ មានសមត្ថកិច្ចផ្តល់លិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ លិខិតអនុញ្ញាតជួសជុល លិខិតអនុញ្ញាតបើកការដ្ឋានសំណង់ និងលិខិតអនុញ្ញាតរុះរើ ចំពោះសំណង់ឬការងារដូចខាងក្រោម៖

- សំណង់លំនៅឋានដែលមានផ្ទៃក្រឡាកម្រាលសំណង់សរុបតិចជាងឬស្មើ៥០០(ប្រាំរយ)ម៉ែត្រក្រឡានិងមានកម្ពស់ទាបជាងឬស្មើ៤(បួន)ជាន់រួមទាំងជាន់ផ្ទាល់ដី និងគ្មានជាន់ក្រោមដី
- ការងារសាងសង់សំណង់លំនៅឋានឡើងវិញជាថ្មី ការងារសាងសង់បន្ថែម ឬការងារកែប្រែសំណង់លំនៅឋានដែលមានស្រាប់ ដែលមានផ្ទៃក្រឡាកម្រាលសំណង់ចាស់ឬកផ្ទៃក្រឡាកម្រាលសំណង់ថ្មីសរុបលើសពីទំហំផ្ទៃក្រឡាកម្រាលសំណង់ដែលមិនតម្រូវឱ្យមានលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ និងតិចជាងឬស្មើ៥០០(ប្រាំរយ)ម៉ែត្រក្រឡា
- របងថ្មឬបេតុងដែលមានកម្ពស់ទាបជាងឬស្មើ៣(បី)ម៉ែត្រ។

មាត្រា៧ ...

រាជរដ្ឋាភិបាលឬស្ថាប័នតំណាងដែលបានទទួលសិទ្ធិប្រទាន មានសមត្ថកិច្ចផ្តល់ការអនុញ្ញាតឱ្យសាងសង់ឬរុះរើ ចំពោះសំណង់ដូចខាងក្រោម៖

- សំណង់ដែលជាការសម្ងាត់របស់ជាតិ មានជាអាទិ៍សំណង់សម្រាប់ចោះពុម្ពរូបិយបណ្ណ គម្ពស់ និងរក្សាទុករូបិយវត្ថុ
- សំណង់សម្រាប់បម្រើដល់សន្តិសុខជាតិនិងការការពារជាតិ មានជាអាទិ៍សំណង់លេណដ្ឋាន ឃ្លាំង

ជំពូកទី៣

គោលការណ៍ទូទៅនៃការផ្តល់លិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ លិខិតអនុញ្ញាតជួសជុល លិខិតអនុញ្ញាតរុះរើ និងលិខិតអនុញ្ញាតរបើកការដ្ឋានសំណង់

មាត្រា៨ ...

រាល់ការសាងសង់ឬរុះរើ ត្រូវមានលិខិតអនុញ្ញាតជាមុនពីអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចឬមន្ត្រីមានសមត្ថកិច្ច លើកលែងតែការងារមួយចំនួនដែលបានកំណត់នៅក្នុងអនុក្រឹត្យនេះ។

រាល់ចម្លើយបដិសេធរបស់អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចឬមន្ត្រីមានសមត្ថកិច្ច ចំពោះការស្នើសុំលិខិតអនុញ្ញាត ត្រូវធ្វើជាលាយលក្ខណ៍អក្សរនិងមានបញ្ជាក់អំពីមូលហេតុឱ្យបានច្បាស់លាស់។

ការមិនសម្រេចលើពាក្យស្នើសុំលិខិតអនុញ្ញាត ក្នុងរយៈពេលដែលបានកំណត់ក្នុងអនុក្រឹត្យនេះ ត្រូវចាត់ទុកថាអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចឬមន្ត្រីមានសមត្ថកិច្ច បានផ្តល់ការអនុញ្ញាតដល់ម្ចាស់សំណើដោយពុំល្អើភាព។

សិទ្ធិនិងភាពកិច្ចដែលទទួលបានពីលិខិតអនុញ្ញាតដូចមានចែងក្នុងអនុក្រឹត្យនេះ ត្រូវផ្ទេរទៅឱ្យកម្មសិទ្ធិករថ្មីឬអ្នកកាន់កាប់ថ្មីនៃសំណង់ នៅពេលមានការផ្ទេរកម្មសិទ្ធិនៃដីឬសិទ្ធិកាន់កាប់ដី និង/ឬការផ្ទេរកម្មសិទ្ធិនៃសំណង់ឬគម្រោងសាងសង់នោះត្រឹមត្រូវតាមគោលការណ៍និងនីតិវិធីជាធរមាន។

មាត្រា៩ ...

ក្នុងករណីអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចឬមន្ត្រីមានសមត្ថកិច្ចសម្រេចបដិសេធផ្តល់លិខិតអនុញ្ញាត អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចឬមន្ត្រីមានសមត្ថកិច្ចនោះ ត្រូវចេញលិខិតជូនដំណឹងនិងតម្រូវឱ្យម្ចាស់សំណើមកទទួលយកសំណុំឯកសារស្នើសុំលិខិតអនុញ្ញាតរបស់ខ្លួនវិញ។

ក្នុងករណីម្ចាស់សំណើមិនមកទទួលយកសំណុំឯកសារស្នើសុំលិខិតអនុញ្ញាតរបស់ខ្លួនក្នុងរយៈពេល ៣០(សាមសិប)ថ្ងៃ គិតចាប់ពីថ្ងៃបានទទួលលិខិតជូនដំណឹង អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចឬមន្ត្រីមានសមត្ថកិច្ចអាចសម្រេចមិនរក្សាទុកសំណុំឯកសារស្នើសុំលិខិតអនុញ្ញាតនោះបាន។

មាត្រា១០ ...

សំណុំឯកសារស្នើសុំលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ លិខិតអនុញ្ញាតជួសជុល លិខិតអនុញ្ញាតរុះរើ លិខិតអនុញ្ញាតបើកការដ្ឋានសំណង់ និងលិខិតបន្តសុពលភាពលិខិតអនុញ្ញាត ត្រូវយកទៅដាក់ទោះ៖

១. ច្រកចេញចូលតែមួយនៃក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ សម្រាប់លិខិតផ្តល់ដោយរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ និងអគ្គនាយកនៃអគ្គនាយកដ្ឋានសំណង់នៃក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់។

២. អង្គភាពច្រកចេញចូលតែមួយនៃរដ្ឋបាលរាជធានី ខេត្ត សម្រាប់លិខិតផ្តល់ដោយអភិបាល

៣. ការិយាល័យត្រួតពិនិត្យចេញចូលតែមួយនៃរដ្ឋបាលក្រុង ស្រុក ខណ្ឌ សម្រាប់លិខិតផ្តល់ដោយអភិបាលនៃគណៈអភិបាលក្រុង ស្រុក ខណ្ឌ។

បង្កាន់ដៃទទួលពាក្យស្នើសុំលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ លិខិតអនុញ្ញាតជួសជុល លិខិតអនុញ្ញាតរុះរើ លិខិតអនុញ្ញាតបើកការដ្ឋានសំណង់ និងលិខិតបន្តសុពលភាពលិខិតអនុញ្ញាត អាចផ្តល់ជូនម្ចាស់សំណើតែក្នុងករណីសំណុំឯកសារស្នើសុំនោះមានលក្ខណៈគ្រប់គ្រាន់។

ក្នុងករណី សំណុំឯកសារស្នើសុំលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ លិខិតអនុញ្ញាតជួសជុល លិខិតអនុញ្ញាតរុះរើ លិខិតអនុញ្ញាតបើកការដ្ឋានសំណង់ និងលិខិតបន្តសុពលភាពលិខិតអនុញ្ញាត មានលក្ខណៈមិនត្រឹមត្រូវ ឬតម្រូវឱ្យធ្វើការកែតម្រូវ ត្រូវស្នើជាលាយលក្ខណ៍អក្សរទៅម្ចាស់សំណើឱ្យធ្វើការកែតម្រូវ។

កំលុងពេលនៃការកែតម្រូវសំណុំឯកសារស្នើសុំលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ លិខិតអនុញ្ញាតជួសជុល លិខិតអនុញ្ញាតរុះរើ លិខិតអនុញ្ញាតបើកការដ្ឋានសំណង់ និងលិខិតបន្តសុពលភាពលិខិតអនុញ្ញាត មិនត្រូវបានរាប់បញ្ចូលក្នុងបរិបថនៃការសម្រេចលើពាក្យស្នើសុំឡើយ។

មាត្រា១១ .-

អ្នកដាក់ពាក្យស្នើសុំលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ លិខិតអនុញ្ញាតជួសជុល លិខិតអនុញ្ញាតរុះរើ លិខិតអនុញ្ញាតបើកការដ្ឋានសំណង់ និងលិខិតបន្តសុពលភាពលិខិតអនុញ្ញាត ត្រូវបង់កម្រៃសេវា។

កម្រៃសេវាពិនិត្យនិងផ្តល់លិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ លិខិតអនុញ្ញាតជួសជុល លិខិតអនុញ្ញាតរុះរើ លិខិតអនុញ្ញាតបើកការដ្ឋានសំណង់ និងលិខិតបន្តសុពលភាពលិខិតអនុញ្ញាត ត្រូវបង់នៅពេលទទួលបង្កាន់ដៃទទួលពាក្យស្នើសុំនិងមិនអាចប្រគល់ជូនម្ចាស់សំណើវិញឡើយ ទោះក្នុងករណីដែលអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចឬមន្ត្រីមានសមត្ថកិច្ចសម្រេចបដិសេធផ្តល់ការអនុញ្ញាតជូនម្ចាស់សំណើក៏ដោយ។

កម្រៃសេវាពិនិត្យនិងផ្តល់លិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ លិខិតអនុញ្ញាតជួសជុល លិខិតអនុញ្ញាតរុះរើ លិខិតអនុញ្ញាតបើកការដ្ឋានសំណង់ និងលិខិតបន្តសុពលភាពលិខិតអនុញ្ញាតដោយរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសអន្តរក្រសួងរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ និងរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់។

កម្រៃសេវាពិនិត្យនិងផ្តល់លិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ លិខិតអនុញ្ញាតជួសជុល លិខិតអនុញ្ញាតរុះរើ លិខិតអនុញ្ញាតបើកការដ្ឋានសំណង់ និងលិខិតបន្តសុពលភាពលិខិតអនុញ្ញាតដោយអភិបាលនៃគណៈអភិបាលរាជធានី ខេត្ត ក្រុង ស្រុក ខណ្ឌ ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសអន្តរក្រសួងរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ និងរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងមហាផ្ទៃ។

មាត្រា១២ .-

- អគ្គនាយកដ្ឋានសំណង់នៃក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ ចំពោះលិខិតអនុញ្ញាតផ្តល់ដោយរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់
- មន្ទីររៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម សំណង់ និងសុរិយោដីរាជធានី ខេត្ត ចំពោះលិខិតអនុញ្ញាតផ្តល់ដោយអភិបាលនៃគណៈអភិបាលរាជធានី ខេត្ត
- ការិយាល័យរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម សំណង់ និងភូមិបាលនៃរដ្ឋបាលក្រុង ស្រុក ខណ្ឌ ចំពោះលិខិតអនុញ្ញាតផ្តល់ដោយអភិបាលនៃគណៈអភិបាលក្រុង ស្រុក ខណ្ឌ។

សំណុំឯកសារស្តីពីលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ លិខិតអនុញ្ញាតជួសជុល លិខិតអនុញ្ញាតរុះបី និងលិខិតអនុញ្ញាតបើកការដ្ឋានសំណង់ដែលតម្រូវឲ្យប្តងប្តល់ស្ថាបត្យកម្មមានតម្លៃពិសេសផ្នែកស្ថាបត្យកម្ម ត្រូវតម្កល់ទុកជាអចិន្ត្រៃយ៍។

ជំពូកទី៤
លិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់

មាត្រា១៣ .-

មានតែកម្មសិទ្ធិករនៃដីនិងអ្នកដែលបានកាន់កាប់ដីស្របច្បាប់ ទើបអាចអនុញ្ញាតឱ្យសាងសង់សំណង់នៅលើដីនោះបាន។

ការងារសាងសង់ មិនអាចអនុញ្ញាតនៅលើដីដែលកំពុងមានវិវាទអំពីសិទ្ធិកាន់កាប់បានឡើយ។

មាត្រា១៤ .-

ការងារសាងសង់ក្នុងស្ថានភាពអាសន្នឬគ្រោះមហន្តរាយដើម្បីជួយសង្គ្រោះឬការពារអាយុជីវិតឬបង្ការមិនឱ្យមានការប៉ះពាល់ឬខូចខាតធ្ងន់ធ្ងរដល់សុខភាពឬទ្រព្យសម្បត្តិក្នុងភាពអាសន្ន មិនតម្រូវឱ្យមានលិខិតអនុញ្ញាតជាមុនឡើយ ទោះបីការងារសាងសង់នោះអនុវត្តនៅលើដីដែលកំពុងមានវិវាទអំពីសិទ្ធិកាន់កាប់ក៏ដោយ។

ក្នុងរយៈពេល៣០(សាមសិប)ថ្ងៃយ៉ាងយូរ ក្រោយពីស្ថានភាពអាសន្នឬគ្រោះមហន្តរាយត្រូវបានបញ្ចប់ ម្ចាស់សំណង់ដែលត្រូវបានសាងសង់ក្នុងស្ថានភាពអាសន្នឬគ្រោះមហន្តរាយ ត្រូវស្នើសុំវិញ្ញាបនបត្រប្រើប្រាស់សំណង់តាមលក្ខខណ្ឌនិងនីតិវិធីជាធរមាន។

ម៉ែត្រក្រឡា មានកម្ពស់ទាបជាងឬស្មើ៥(ប្រាំបួន)ម៉ែត្រ និងមិននៅក្នុងតំបន់រមណីយដ្ឋានទេសចរណ៍ តំបន់បេតិកភណ្ឌ តំបន់អភិរក្ស ឬតំបន់ការពារ

- សំណង់មិនមែនបេតុងដែលសាងសង់ជាលំដាប់ដ៏សម្រាប់ប្រើប្រាស់ជាបណ្តោះអាសន្ន មានជាអាទិ៍ បង្គោល ដងទង់ វេទិកា រោង ឆ្នប ឬគ្រឿងធ្វើដទៃទៀតសម្រាប់គ្រារឮពិធីផ្សេងៗ
- សំណង់នៅក្នុងបរិវេណវត្តអារាមនៃព្រះពុទ្ធសាសនាដែលមានផ្ទៃក្រឡាកម្រាលសំណង់សរុបតិចជាងឬស្មើ២០(ម្ភៃ)ម៉ែត្រក្រឡានិងមានកម្ពស់ទាបជាងឬស្មើ១២(ដប់ពីរ)ម៉ែត្រ
- របងដែលមិនធ្វើអំពីថ្មឬបេតុង។

មាត្រា១៦ ...

ការងារកែប្រែដែលមិនប៉ះពាល់ដល់រចនាសម្ព័ន្ធទ្រូបន្ទុក គ្រឿងធ្វើសំណង់ និងសោភណភាពខាងក្រៅ និងមិនប៉ះពាល់ដល់សន្តិសុខ សុវត្ថិភាព និងសណ្តាប់ធ្នាប់សាធារណៈ មិនតម្រូវឱ្យមានលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ឡើយ មានជាអាទិ៍៖

- ការប្តូរពណ៌ផ្ទៃកខាងក្នុង
- ការប្តូរទ្រង់ទ្រាយផ្ទៃកខាងក្នុងនៃសំណង់ ឬចាប់បង្កាន់ដៃសុវត្ថិភាព ពិតានដែលមិនធ្វើពីបេតុងដែក ជញ្ជាំងខណ្ឌបន្ទប់ដែលមិនទ្រូបន្ទុក
- ការប្តូរមុខងារសមាសភាពសំណង់ដែលមិនបង្កើនបន្ទុកលើគ្រឿងធ្វើសំណង់និងក្នុងគោលដៅមិនមែនអាជីវកម្ម។

មាត្រា១៧ ...

មុននឹងធ្វើការសាងសង់ដែលមិនតម្រូវឱ្យមានលិខិតអនុញ្ញាត ម្ចាស់សំណង់ត្រូវជូនដំណឹងជាលាយលក្ខណ៍អក្សរជាមុនទៅមេឃុំឬចៅសង្កាត់នៃទីតាំងដែលសំណង់នោះស្ថិតនៅ។

បែបបទនិងនីតិវិធីនៃការជូនដំណឹងជាមុនអំពីការងារសាងសង់ដែលមិនតម្រូវឱ្យមានលិខិតអនុញ្ញាតត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់។

មាត្រា១៨ ...

នៃក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ ចេញបង្គាន់ដៃទទួលពាក្យស្នើសុំនោះ។

អភិបាលនៃគណៈអភិបាលរាជធានី ខេត្ត ត្រូវសម្រេចលើពាក្យស្នើសុំលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ក្នុងរយៈពេលយ៉ាងយូរ២៥(ម្ភៃប្រាំ)ថ្ងៃនៃថ្ងៃធ្វើការ គិតចាប់ពីថ្ងៃដែលអង្គភាពច្រកចេញចូលតែមួយនៃរដ្ឋបាលរាជធានី ខេត្ត ចេញបង្គាន់ដៃទទួលពាក្យស្នើសុំនោះ។

អភិបាលនៃគណៈអភិបាលក្រុង ស្រុក ខណ្ឌ ត្រូវសម្រេចលើពាក្យស្នើសុំលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ក្នុងរយៈពេលយ៉ាងយូរ១៥(ដប់ប្រាំ)ថ្ងៃនៃថ្ងៃធ្វើការ គិតចាប់ពីថ្ងៃដែលការិយាល័យច្រកចេញចូលតែមួយនៃរដ្ឋបាលក្រុង ស្រុក ខណ្ឌ ចេញបង្គាន់ដៃទទួលពាក្យស្នើសុំនោះ។

មាត្រា២០ .-

លិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ អស់សុពលភាពក្នុងករណីដែលការដ្ឋានសំណង់មិនបានចាប់ផ្តើមដំណើរការក្នុងរយៈពេល១(មួយ)ឆ្នាំ គិតចាប់ពីថ្ងៃចេញលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់នោះ។

ក្នុងករណីម្ចាស់សំណង់បានទទួលលិខិតអនុញ្ញាតបើកការដ្ឋានសំណង់ រយៈពេលនៃសុពលភាពលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ ត្រូវចាប់ផ្តើមរាប់ឡើងវិញគិតចាប់ពីថ្ងៃចេញលិខិតអនុញ្ញាតបើកការដ្ឋានសំណង់នោះ។

អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច អាចបន្តសុពលភាពលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់បានតែមួយដងគត់។

លក្ខខណ្ឌនៃការបន្តសុពលភាពលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់មានដូចខាងក្រោម៖

- ការស្នើសុំបន្តសុពលភាពលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ត្រូវបានធ្វើមកអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចតាមរយៈយន្តការច្រកចេញចូលតែមួយ ក្នុងរយៈពេល៣០(សាមសិប)ថ្ងៃមុនថ្ងៃផុតសុពលភាពលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់
- ក្នុងការកែប្រែគម្រោងប្តង់ស្ថាបត្យកម្មដើមនៃលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់
- មិនទាន់មានការចាប់ផ្តើមសាងសង់នៅការដ្ឋានសំណង់។

រយៈពេលសម្រាប់សម្រេចលើពាក្យស្នើសុំលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ ត្រូវយកមកអនុវត្តបញ្ចូលគ្នាផងដែរចំពោះការស្នើសុំបន្តសុពលភាពលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់។

ជំពូកទី៥
លិខិតអនុញ្ញាតជួសជុល

មាត្រា២២ ៖

ការងារជួសជុលសំណង់ដែលតម្រូវឱ្យមានលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ ត្រូវមានលិខិតអនុញ្ញាតជួសជុលជាមុន។

មាត្រា២៣ ៖

ការងារជួសជុលដែលមិនប៉ះពាល់ដល់រចនាសម្ព័ន្ធទ្រទ្រង់ ត្រឿងថ្កុំសំណង់ ទ្រង់ទ្រាយដើម និងសោភណភាពខាងក្រៅ និងមិនប៉ះពាល់ដល់សន្តិសុខ សុវត្ថិភាព និងសណ្តាប់ធ្នាប់សាធារណៈ មិនតម្រូវឱ្យមានលិខិតអនុញ្ញាតជួសជុលឡើយ មានដូចជាឧទាហរណ៍ ៖

- ការជួសជុលផ្នែកខាងក្នុងដែលមានការខូចខាត ឬការផ្លាស់ប្តូរចំណែកចាស់ទ្រុឌទ្រោមដែលអាចបង្កគ្រោះថ្នាក់ជាយថាហេតុ
- ការកោសលាបពណ៌ និង/ឬការបូកបន្ថែមផ្នែកខាងក្នុងអគារ
- ការកែលម្អ និង/ឬការប្តូរពិតានដែលមិនធ្វើពីបេតុងដែក
- ការកែលម្អ និង/ឬការប្តូរឬការបំពាក់បរិក្ខារ និងផលិតផលសំណង់នៅខាងក្នុង មានដូចជាអាទិ៍ការ៉ូ ក្រដាសបិទជញ្ជាំង ជញ្ជាំងកញ្ចក់ សន្លឹកទ្វារ សន្លឹកបង្ហួច ម៉ាស៊ីនត្រជាក់
- ការកែលម្អ និង/ឬការប្តូរឬការបំពាក់បរិក្ខារសំណង់ មានដូចជាអាទិ៍បរិក្ខារបន្ទប់ទឹក ត្រឿងបន្ថាស់ជណ្តើរយន្ត បណ្តាញខ្សែទូរគមនាគមន៍ និងបរិក្ខារអគ្គិសនី មានដូចជាអាទិ៍ខ្សែភ្លើង ខ្សែអុបទិក អំពូលកង្ហារ។

មាត្រា២៤ ៖

សំណុំឯកសារស្នើសុំលិខិតអនុញ្ញាតជួសជុល ត្រូវមានភ្ជាប់ឯកសារបញ្ជាក់អំពីកម្មសិទ្ធិលើសំណង់ លិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ ឥម្រាមប្តង់ស្ថាបត្យកម្ម ឥម្រាមប្តង់ត្រឿងថ្កុំសំណង់ វិញ្ញាបនបត្រប្រើប្រាស់សំណង់ និងឯកសារបច្ចេកទេសផ្សេងទៀតសម្រាប់បម្រើឱ្យការងារជួសជុល។

មាត្រា២៥ ៖

៣. យ៉ាងយូរ១៥(ដប់)ថ្ងៃនៃថ្ងៃធ្វើការ គិតចាប់ពីថ្ងៃចេញបង្គាន់ដៃទទួលពាក្យស្នើសុំលិខិតអនុញ្ញាតជួសជុលដោយការិយាល័យច្រកចេញចូលតែមួយ ចំពោះលិខិតអនុញ្ញាតជួសជុលផ្តល់ដោយអភិបាលនៃគណៈអភិបាលក្រុង ស្រុក ខណ្ឌ។

មាត្រា២៦ .-

លិខិតអនុញ្ញាតជួសជុលអស់សុពលភាពក្នុងករណីដែលការដ្ឋានសំណង់មិនបានចាប់ផ្តើមដំណើរការក្នុងរយៈពេល១(មួយ)ឆ្នាំ គិតចាប់ពីថ្ងៃចេញលិខិតអនុញ្ញាតជួសជុលនោះ។

លិខិតអនុញ្ញាតជួសជុល អាចបន្តសុពលភាពបានតែមួយដងគត់។

លក្ខខណ្ឌនៃការបន្តសុពលភាពលិខិតអនុញ្ញាតជួសជុលមានដូចខាងក្រោម៖

- ការស្នើសុំបន្តសុពលភាពលិខិតអនុញ្ញាតជួសជុលត្រូវបានធ្វើ តាមរយៈយន្តការច្រកចេញចូលតែមួយ ក្នុងរយៈពេល៣០(សាមសិប)ថ្ងៃមុនថ្ងៃផុតសុពលភាពលិខិតអនុញ្ញាតជួសជុល
- គ្មានការកែប្រែគម្រោងបង្គន់ស្ថាបត្យកម្មឬគម្រោងបង្គន់គ្រឿងម៉ាស៊ីនលើមនៃលិខិតអនុញ្ញាតជួសជុល
- មិនទាន់មានការចាប់ផ្តើមជួសជុលនៅការដ្ឋានសំណង់។

ការងារជួសជុលត្រូវបានចាត់ទុកថាបានចាប់ផ្តើម កាលណាការងារដំបូងត្រូវបានអនុវត្តចំពោះផ្នែកណាមួយនៃសំណង់។

ការដ្ឋានសំណង់ដែលបានចាប់ផ្តើមដំណើរការជួសជុល ប៉ុន្តែបានផ្អាកសកម្មភាពទៅវិញលើសពី ៦(ប្រាំមួយ)ខែ ត្រូវមានលិខិតបន្តសុពលភាពលិខិតអនុញ្ញាតជួសជុល មុនឱ្យបន្តដំណើរការជួសជុល។

រយៈពេលសម្រាប់សម្រេចលើពាក្យស្នើសុំលិខិតអនុញ្ញាតជួសជុល ត្រូវយកមកអនុវត្តដូចគ្នាផងដែរចំពោះការស្នើសុំបន្តសុពលភាពនៃលិខិតអនុញ្ញាតជួសជុល។

មាត្រា២៧ .-

មុនឱ្យធ្វើការជួសជុលដែលមិនតម្រូវឱ្យមានលិខិតអនុញ្ញាត ម្ចាស់សំណង់ត្រូវជូនដំណឹងជាលាយលក្ខណ៍អក្សរជាមុនទៅមេឃុំឬចៅសង្កាត់នៃទីតាំងដែលសំណង់នោះស្ថិតនៅ។

បែបបទនិងនីតិវិធីនៃការជូនដំណឹងជាមុនអំពីការងារជួសជុលដែលមិនតម្រូវឱ្យមានលិខិតអនុញ្ញាតត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់។

ជំពូកទី៦
លិខិតអនុញ្ញាតរុះរើ

មាត្រា២៩ ..

ការងាររុះរើសំណង់ដែលតម្រូវឱ្យមានលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ ត្រូវមានលិខិតអនុញ្ញាតរុះរើជាមុន។

មាត្រា៣០ ..

ការស្នើសុំលិខិតអនុញ្ញាតរុះរើ ត្រូវធ្វើដោយម្ចាស់សំណង់។

សំណង់ដែលកំពុងមានវិវាទអំពីកម្មសិទ្ធិ មិនអនុញ្ញាតឱ្យរុះរើឡើយ។

មាត្រា៣១ ..

ការងាររុះរើសំណង់ក្នុងស្ថានភាពអាសន្នឬគ្រោះមហន្តរាយដើម្បីជួយសង្គ្រោះឬការពារអាយុជីវិតឬ បង្ការមិនឱ្យមានការប៉ះពាល់ឬខូចខាតធ្ងន់ធ្ងរដល់សុខភាពឬទ្រព្យសម្បត្តិក្នុងភាពអាសន្ន មិនតម្រូវឱ្យមានលិខិតអនុញ្ញាតជាមុនឡើយ ទោះបីសំណង់នោះកំពុងមានវិវាទអំពីកម្មសិទ្ធិក៏ដោយ។

ក្នុងរយៈពេល៣០(សាមសិប)ថ្ងៃយ៉ាងយូរក្រោយពីស្ថានភាពអាសន្នឬគ្រោះមហន្តរាយត្រូវបានបញ្ចប់ ម្ចាស់សំណង់ដែលបានរុះរើក្នុងភាពអាសន្នឬគ្រោះមហន្តរាយ ត្រូវផ្ទេរដំណឹងជាលាយលក្ខណ៍អក្សរទៅអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច។

មាត្រា៣២ ..

មុនពីរថ្ងៃធ្វើការរុះរើដែលមិនតម្រូវឱ្យមានលិខិតអនុញ្ញាត ម្ចាស់សំណង់ត្រូវផ្ទេរដំណឹងជាលាយលក្ខណ៍អក្សរជាមុនទៅមេឃុំឬចៅសង្កាត់នៃទីតាំងដែលសំណង់នោះស្ថិតនៅ។

បែបបទនិងនីតិវិធីនៃការផ្ទេរដំណឹងជាមុនអំពីការងាររុះរើដែលមិនតម្រូវឱ្យមានលិខិតអនុញ្ញាត ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់។

មាត្រា៣៣ ..

សំណុំឯកសារស្នើសុំលិខិតអនុញ្ញាតរុះរើ ត្រូវមានភ្ជាប់ឯកសារបញ្ជាក់អំពីកម្មសិទ្ធិនៃសំណង់ គម្រោងប្តង់ស្ថាបត្យកម្ម គម្រោងប្តង់រុះរើ និងឯកសារបច្ចេកទេសផ្សេងទៀតសម្រាប់បម្រើឱ្យការងាររុះរើ។

ការបន្តសុពលភាពលិខិតអនុញ្ញាតរុះរើ មិនត្រូវមានការកែប្រែគ្រោងប្តង់រុះរើនៃសំណង់ដែលបានកំណត់ក្នុងលិខិតអនុញ្ញាតរុះរើដើមឡើយ។

មាត្រា៣៦ .-

បែបបទនិងវិធីនៃការផ្តល់លិខិតអនុញ្ញាតរុះរើដោយរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់។

បែបបទនិងវិធីនៃការផ្តល់លិខិតអនុញ្ញាតរុះរើដោយអភិបាលនៃគណៈអភិបាលរាជធានី ខេត្ត ក្រុង ស្រុក ខណ្ឌ ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ ក្រោយការពិគ្រោះយោបល់ជាមួយរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងមហាផ្ទៃ។

ជំពូកទី៧

លិខិតអនុញ្ញាតរបើកការដ្ឋានសំណង់

មាត្រា៣៧ .-

ការចាប់ផ្តើមដំណើរការការងារសាងសង់សំណង់ថ្មី ការងារកែប្រែ ការងារដំឡើង និងការងាររុះរើ ត្រូវមានលិខិតអនុញ្ញាតបើកការដ្ឋានសំណង់ជាមុនស្របតាមលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ឬរុះរើសំណង់នោះ។

ការដ្ឋានសំណង់ដែលបានចាប់ផ្តើមដំណើរការ ប៉ុន្តែបានផ្អាកសកម្មភាពទៅវិញ លើសពី១(មួយ)ឆ្នាំ ត្រូវមានលិខិតបន្តសុពលភាពលិខិតអនុញ្ញាតបើកការដ្ឋានសំណង់ មុននឹងបន្តដំណើរការសាងសង់ឬរុះរើ។

មាត្រា៣៨ .-

ការងារសាងសង់សំណង់ថ្មីត្រូវបានចាត់ទុកថាបានចាប់ផ្តើមដំណើរការ នៅពេលដែលការងារជីឬការងារគ្រឹះជំរុងត្រូវបានអនុវត្ត។ ការងារកែប្រែត្រូវបានចាត់ទុកថាបានចាប់ផ្តើម កាលណាផ្នែកណាមួយនៃសំណង់ឬបរិក្ខារសំណង់ឬផលិតផលសំណង់ត្រូវបានផ្លាស់ប្តូរ។ ការងារដំឡើងត្រូវបានចាត់ទុកថាបានចាប់ផ្តើម កាលណាផ្នែកណាមួយនៃបរិក្ខារសំណង់ឬផលិតផលសំណង់ ត្រូវបានភ្ជាប់ទៅនឹងសំណង់។

ការងាររុះរើត្រូវបានចាត់ទុកថាបានចាប់ផ្តើមដំណើរការ នៅពេលដែលផ្នែកជំរុងនៃសំណង់ត្រូវបានដកឬរើចេញ។

ក្នុងករណីអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចមិនសម្រេចលើពាក្យស្នើសុំលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ឬរុះរើក្នុង

សាងសង់ កិច្ចសន្យាម៉ៅការសាងសង់ ឯកសារបច្ចេកទេសផ្សេងទៀតសម្រាប់បម្រើឱ្យការងារសាងសង់ និង វិញ្ញាបនបត្រជាន់ជាប់រង ឬឯកសារបញ្ជាក់អំពីការចុះកិច្ចសន្យាជាន់ជាប់រងភារៈទទួលខុសត្រូវការដ្ឋាន ជាមួយក្រុមហ៊ុនជាន់ជាប់រង។

សំណុំឯកសារស្នើសុំលិខិតអនុញ្ញាតបើកការដ្ឋានសំណង់សម្រាប់ការងារុះបើ ត្រូវមានភ្ជាប់លិខិត អនុញ្ញាតសាងសង់ លិខិតអនុញ្ញាតរុះបើ តម្រោងប្តង់គ្រឿងដុំសំណង់ តម្រោងប្តង់រុះបើ សៀវភៅបន្ទុកនៃ ការងារុះបើ កិច្ចសន្យាម៉ៅការសាងសង់ ឯកសារបច្ចេកទេសផ្សេងទៀតសម្រាប់បម្រើឱ្យការងារុះបើ និង វិញ្ញាបនបត្រជាន់ជាប់រង ឬឯកសារបញ្ជាក់អំពីការចុះកិច្ចសន្យាជាន់ជាប់រងភារៈទទួលខុសត្រូវការដ្ឋាន ជាមួយក្រុមហ៊ុនជាន់ជាប់រង។

ក្នុងករណីសំណង់ត្រូវបានអនុញ្ញាតឱ្យសាងសង់ឬរុះបើដោយពុណ្ណីភាព សំណុំឯកសារស្នើសុំលិខិត អនុញ្ញាត បើកការដ្ឋានសំណង់សម្រាប់ការងារសាងសង់ឬរុះបើ ត្រូវមានភ្ជាប់បង្កាន់ដៃទទួលពាក្យស្នើសុំ លិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ឬរុះបើ និងឯកសារបច្ចេកទេសពាក់ព័ន្ធដទៃទៀត។

ត្រូវបានរាប់បញ្ចូលជាឯកសារបច្ចេកទេស លិខិតឯកភាពជាគោលការណ៍របស់ក្រសួង ស្ថាប័ន ឬ រដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិតាមការកំណត់របស់ច្បាប់និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តពាក់ព័ន្ធ។

មាត្រា៤០ ...

រយៈពេលសម្រាប់សម្រេចលើពាក្យស្នើសុំលិខិតអនុញ្ញាតបើកការដ្ឋានសំណង់ ត្រូវកំណត់ដូច ខាងក្រោម៖

១. យ៉ាងយូរ២០(ម្ភៃ)ថ្ងៃនៃថ្ងៃធ្វើការ គិតចាប់ពីថ្ងៃចេញបង្កាន់ដៃទទួលសំណុំឯកសារស្នើសុំលិខិត អនុញ្ញាតបើកការដ្ឋានសំណង់ដោយច្រកចេញចូលតែមួយ ចំពោះលិខិតអនុញ្ញាតបើកការដ្ឋានសំណង់ផ្តល់ ដោយអគ្គនាយកនៃអគ្គនាយកដ្ឋានសំណង់នៃក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់។

២. យ៉ាងយូរ១៥(ដប់ប្រាំ)ថ្ងៃនៃថ្ងៃធ្វើការ គិតចាប់ពីថ្ងៃចេញបង្កាន់ដៃទទួលពាក្យស្នើសុំលិខិត អនុញ្ញាតបើកការដ្ឋានសំណង់ដោយអង្គភាពច្រកចេញចូលតែមួយ ចំពោះលិខិតអនុញ្ញាតបើកការដ្ឋាន សំណង់ផ្តល់ដោយអភិបាលនៃគណៈអភិបាលរាជធានី ខេត្ត។

- ការជ្នានសំណង់បានផ្អាកដំណើរការរយៈពេលលើសពី១(មួយ)ឆ្នាំ
- លិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ឬរំលើអស់សុពលភាព ត្រូវបានដកហូតប្រកាសមោឃភាពដោយអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចឬដោយតុលាការ។

លិខិតអនុញ្ញាតបើកការជ្នានសំណង់អាចបន្តសុពលភាពបានតែមួយដងគត់។

លក្ខខណ្ឌនៃការបន្តសុពលភាពលិខិតអនុញ្ញាតបើកការជ្នានសំណង់មានដូចខាងក្រោម៖

- ការស្នើសុំបន្តសុពលភាពលិខិតអនុញ្ញាតបើកការជ្នានសំណង់ត្រូវបានធ្វើតាមរយៈយន្តការច្រកចេញចូលតែមួយ ក្នុងរយៈពេល៣០(សាមសិប)ថ្ងៃមុនថ្ងៃផុតសុពលភាពលិខិតអនុញ្ញាតបើកការជ្នានសំណង់
- គ្មានការកែប្រែតម្រង់ប្លង់ស្ថាបត្យកម្ម តម្រង់ប្លង់គ្រឿងក្តុំសំណង់ ឬតម្រង់ប្លង់រុះរើនូវមាត់ដែលលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ លិខិតអនុញ្ញាតរុះរើ ឬលិខិតអនុញ្ញាតបើកការជ្នានសំណង់។

មាត្រា៤២ ...

បែបបទនិងបរិបថនៃការផ្តល់លិខិតអនុញ្ញាតបើកការជ្នានសំណង់ដោយអគ្គនាយកនៃអគ្គនាយកដ្ឋានសំណង់នៃក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់។

បែបបទនិងបរិបថនៃការផ្តល់លិខិតអនុញ្ញាតបើកការជ្នានសំណង់ដោយអភិបាលនៃគណៈអភិបាលរាជធានី ខេត្ត ក្រុង ស្រុក ខណ្ឌ ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ ក្រោយការពិគ្រោះយោបល់ជាមួយរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងមហាផ្ទៃ។

ជំពូកទី៨

លិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ លិខិតអនុញ្ញាតជួសជុល លិខិតអនុញ្ញាតរុះរើ លិខិតអនុញ្ញាតបើកការជ្នានសំណង់ ឬលិខិតបន្តសុពលភាពលិខិតអនុញ្ញាត សម្រាប់គម្រោងអគារខ្ពស់ឬធំទូលាយ

មាត្រា៤៣ ...

មាត្រា៤៤ ..

ការស្នើសុំលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ដោយបំបែកជាគម្រោងតូចៗនៃគម្រោងអភិវឌ្ឍនៃបណ្តុំផ្ទះល្វែង ឬគម្រោងបណ្តុំលំនៅឋានក្នុងគោលដៅអាជីវកម្មដែលមានម្ចាស់សំណង់តែមួយ មានម្ចាស់ជីតែមួយ និងស្ថិតនៅលើក្បាលដីតែមួយ ត្រូវហាមឃាត់។

មាត្រា៤៥ ..

គម្រោងសាងសង់បណ្តុំផ្ទះល្វែង ឬបណ្តុំលំនៅឋានក្នុងគោលដៅអាជីវកម្មដែលស្ថិតនៅលើក្បាលដីតែមួយ ត្រូវមានលិខិតអនុញ្ញាតបើកការដ្ឋានសំណង់ជាមុន មុនពេលអនុញ្ញាតឱ្យធ្វើការបំបែកក្បាលដី។

គម្រោងសាងសង់អគារសហកម្មសិទ្ធិក្នុងគោលដៅអាជីវកម្មដែលស្ថិតនៅលើក្បាលដីតែមួយ ត្រូវអនុវត្តការងារសាងសង់គ្រឿងម្តិសំណង់អគារទាំងមូលមួយរយភាគរយ និងបានរៀបចំខណ្ឌជញ្ជាំង ចំណែកឯកជនរួចរាល់តាមប្លង់អនុញ្ញាត មុនពេលអនុញ្ញាតឱ្យធ្វើការបំបែកជាចំណែកឯកជន។

ជំពូកទី៩
ការប្តឹងតវ៉ា

មាត្រា៤៦ ..

បុគ្គលដែលមានទំនាក់ទំនងផលប្រយោជន៍ជាមួយសេចក្តីសម្រេចរបស់អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចឬមន្ត្រីមានសមត្ថកិច្ចដូចមានចែងក្នុងអនុក្រឹត្យនេះ មានសិទ្ធិតវ៉ាទៅអាជ្ញាធរឬមន្ត្រីមានសមត្ថកិច្ចដែលបានចេញសេចក្តីសម្រេចនោះ ឬទៅរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ ឬទៅតុលាការតាមនីតិវិធីដូចមានចែងក្នុងច្បាប់ស្តីពីសំណង់និងបទប្បញ្ញត្តិជាធរមាន។

មាត្រា៤៧ ..

បុគ្គលដែលរងការខូចខាតឬមានការបារម្ភជាក់ស្តែងថានឹងរងការខូចខាតដោយសារការអនុវត្តសិទ្ធិឬកាតព្វកិច្ចរបស់បុគ្គលណាម្នាក់ដូចមានកំណត់ក្នុងលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ លិខិតអនុញ្ញាតជួសជុល លិខិតអនុញ្ញាតរុះរើ និងលិខិតអនុញ្ញាតបើកការដ្ឋានសំណង់ អាចធ្វើសំណើទៅគណៈកម្មការដោះស្រាយវិវាទសំណង់ដើម្បីធ្វើការសម្រុះសម្រួលតាមនីតិវិធីជាធរមាន។

សុពលភាពលិខិតអនុញ្ញាត ដូចមានចែងក្នុងអនុក្រឹត្យនេះ ត្រូវទទួលខុសត្រូវព្រហ្មទណ្ឌតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃក្រមព្រហ្មទណ្ឌ។

មាត្រា៤៩ ..

អ្នករាជការសាធារណៈមានសមត្ថកិច្ចដែលមិនទទួលពិនិត្យសំណុំឯកសារស្នើសុំលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ លិខិតអនុញ្ញាតជួសជុល លិខិតអនុញ្ញាតរុះរើ លិខិតអនុញ្ញាតបើកការដ្ឋានសំណង់ ឬលិខិតបន្តសុពលភាពលិខិតអនុញ្ញាត ឬបដិសេធផ្តល់លិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ លិខិតអនុញ្ញាតជួសជុល លិខិតអនុញ្ញាតរុះរើ លិខិតអនុញ្ញាតបើកការដ្ឋានសំណង់ ឬលិខិតបន្តសុពលភាពលិខិតអនុញ្ញាត ដោយគ្មានមូលហេតុត្រឹមត្រូវ ត្រូវទទួលទណ្ឌកម្មខាងវិន័យរដ្ឋបាលដោយមិនទាន់គិតដល់ការទទួលខុសត្រូវព្រហ្មទណ្ឌ តាមបទប្បញ្ញត្តិជាធរមាន។

ជំពូកទី១១
អន្តរប្បញ្ញត្តិ

មាត្រា៥០ ..

លិខិតបទដ្ឋានទិងគោលការណ៍ណែនាំរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ ពាក់ព័ន្ធនឹងការផ្តល់លិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ លិខិតអនុញ្ញាតជួសជុល លិខិតអនុញ្ញាតរុះរើ លិខិតអនុញ្ញាតបើកការដ្ឋានសំណង់ ឬលិខិតបន្តសុពលភាពលិខិតអនុញ្ញាត ដែលអនុវត្តមុនអនុក្រឹត្យនេះចូលជាធរមាន ត្រូវមានអានុភាពអនុវត្តរហូតដល់មានលិខិតបទដ្ឋានទិងគោលការណ៍ណែនាំថ្មីមកជំនួស។

លិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ លិខិតអនុញ្ញាតជួសជុល លិខិតអនុញ្ញាតរុះរើ លិខិតអនុញ្ញាតបើកការដ្ឋានសំណង់ និងលិខិតបន្តសុពលភាពលិខិតអនុញ្ញាត ដែលបានផ្តល់ជូនម្ចាស់សំណង់មុនអនុក្រឹត្យនេះចូលជាធរមាន នៅបន្តសុពលភាពរហូតថ្ងៃផុតសុពលភាពលិខិតអនុញ្ញាតទាំងនោះ។

មាត្រា៥១ ..

ពាក្យស្នើសុំលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ លិខិតអនុញ្ញាតជួសជុល លិខិតអនុញ្ញាតរុះរើ លិខិតអនុញ្ញាតបើកការដ្ឋានសំណង់ និងលិខិតបន្តសុពលភាពលិខិតអនុញ្ញាត ដែលបានដាក់នៅមន្ត្រការប្រកបចេញចូល

ជំពូកទី១២

អនុសាសនប្បញ្ញត្តិ

មាត្រា៥៣ .-

អនុក្រឹត្យលេខ៨៦ អនក្រ.បក. ចុះថ្ងៃទី១៩ ខែធ្នូ ឆ្នាំ១៩៩៧ ស្តីពីលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ និងបទប្បញ្ញត្តិទាំងឡាយណាដែលផ្ទុយនឹងអនុក្រឹត្យនេះ ត្រូវទុកជានិរាករណ៍។

មាត្រា៥៤ .-

រដ្ឋមន្ត្រីទទួលបន្ទុកទីស្តីការគណៈរដ្ឋមន្ត្រី រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ រដ្ឋមន្ត្រីគ្រប់ក្រសួងនិងប្រធានគ្រប់ស្ថាប័នដែលពាក់ព័ន្ធ ត្រូវទទួលបន្ទុកអនុវត្តអនុក្រឹត្យនេះតាមភារកិច្ចរៀងៗខ្លួន ចាប់ពីថ្ងៃចុះហត្ថលេខាតទៅ។

ថ្ងៃ ពុធ ១ រោច ខែបុស្ស ឆ្នាំជូត ទោស័ក ព.ស.២៥៦៤

ថ្ងៃទៅរាជធានីភ្នំពេញ ថ្ងៃទី ... ខែ ... ឆ្នាំ២០២០

នាយករដ្ឋមន្ត្រី

សម្តេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែន

បានយកសេចក្តីក្រោពជម្រាបជូន

សម្តេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ នាយករដ្ឋមន្ត្រី សូមហត្ថលេខា

ឧបនាយករដ្ឋមន្ត្រី រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់

ជា សុផារ៉ា