សាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច
Université Royal de Droit et des Sciences Economiques
Royal University of Law and Economic

សារណាបញ្ចប់ឆ្នាំសិក្សា

អតិចារកិច្ច និងឧក្រិដ្ឋកម្ម នៅរាជធានីភ្នំពេញ

ស្រាវជ្រាវពីថ្ងៃទី ២៧ មេសា ឆ្នាំ ២០២១ ដល់ថ្ងៃទី ២៥ មិថុនា ឆ្នាំ ២០២១

ស្រាវជ្រាវដោយ និស្សិតឈ្មោះ
ហ៊ួយ សុខមាន
ក. សៅ ស្រីមួយ

សាស្ត្រាចារ្យណែនាំ
លោក ណុប ផន

ថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រ រដ្ឋបាលសាធារណៈ
ជំនាញរដ្ឋបាលសាធារណៈ ជំនាន់ទី ១៤

ឆ្នាំចូលសិក្សា ២០១៧
ឆ្នាំសរសេរសារណា ២០២១

មូវិចារណ៍

ខ្ញុំបាទ **ណុប ផន** ជាសាស្ត្រាចារ្យនៃ សាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច ឯកទេសខាងផ្នែក **នីតិភូមិបាល** ជាសាស្ត្រាចារ្យដឹកនាំសារណាបញ្ចាប់ឆ្នាំនិស្សិតឈ្មោះ **ហ៊ួយ សុខមាន** និង **សៅ ស្រីមួយ** សូមកោតសរសើរ និងថ្លែងអំណរគុណដល់ប្អូនទាំងពីរ ដែលបានខិតខំធ្វើការសិក្សាស្រាវជ្រាវលើប្រធានបទសារណា « ការរៀបចំអភិបាលកិច្ច និងនគរូបនីយកម្មនៅរាជធានីភ្នំពេញ » បានបញ្ចាប់ជាស្ថាពរ និងសម្រេចជាស្នាដៃនេះឡើង ។ ក្នុងកំឡុងនៃការធ្វើសារណាបញ្ចាប់ឆ្នាំសិក្សានេះ ខ្ញុំសង្កេតឃើញថាប្អូនទាំងពីរមានអត្តចរិតល្អ មានសុជីវធម៌ខ្ពស់ ស្លូតបូតសុភាពរាបសា និងមានទំនាក់ទំនងគ្នាល្អ ក្នុងការជួប និងពិភាក្សាជាមួយខ្ញុំបាទតាមរយៈប្រព័ន្ធ Telegram និង Zoom online ដោយសារតែបរិបទនៃជំងឺកូវីដ ទើបធ្វើឲ្យការជួបពិភាក្សាដោយផ្ទាល់មានការលំបាក ។

ធ្វើនៅ **ភ្នំពេញ** ថ្ងៃទី **០៩** ខែ **សីហា** ឆ្នាំ ២០២១

សាស្ត្រាចារ្យដឹកនាំ

ណុប ផន

លិខិតថ្លែងអំណរគុណ

ខ្ញុំបាទឈ្មោះ **ហ៊ួយ សុខមាន** និងនាងខ្ញុំឈ្មោះ **សៅ ស្រីមួយ** ជានិស្សិតថ្នាក់បរិញ្ញាបត្ររដ្ឋបាលសាធារណៈឆ្នាំទី៤ ជំនាន់ទី១៤ នៃសាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច ឆ្នាំសិក្សា ២០២០-២០២១ ។

យើងខ្ញុំសូមថ្លែងអំណរគុណយ៉ាងជ្រាលជ្រៅបំផុតចំពោះលោកឪពុក **ប៉ែង ដា** និងអ្នកម្តាយ **ទ្រូ យ៉ាវ** ព្រមទាំងលោកឪពុក **សួស ដេន** និងអ្នកម្តាយ **ស្រេង ស៊ូយីម** ជាទីគោរពស្រឡាញ់ និងជាមានគុណដ៏ខ្ពង់ខ្ពស់មិនអាចកាត់ថ្លៃបានដែលបានបានចិញ្ចឹមបីបាច់ថែរក្សារូបកូនទាំងពីររូបតាំងពីតូចរហូតដល់ធំដឹងក្តី ដោយមិនគិតពីការនឿយហាត់នៃការងាររបស់រូបលោកទាំងបួន ដើម្បីផ្គត់ផ្គង់ឲ្យកូនទាំងពីរបានទទួលការអប់រំ ទោះបីជាលោកទាំងបួនហូរញើស និងជួបនូវបញ្ហា និងការលំបាកយ៉ាងណាក្តី លោកទាំងបួនតែងតែផ្តល់នូវកម្លាំងចិត្តដល់កូនៗគ្រប់ពេលវេលា សម្រាប់បញ្ចប់ការសិក្សាពីកម្រិតមួយទៅកម្រិតមួយទៀត ព្រមទាំងបានចែករំលែកនូវបទពិសោធន៍ជីវិតជាច្រើនដែលលោកទាំងបួនធ្លាប់បានឆ្លងកាត់កន្លងមក ដើម្បីឲ្យកូនៗយកទុកធ្វើជាមេរៀនជីវិតនាពេលអនាគតខាងមុខ និងជាផ្នែកមួយជំរុញដល់ការរៀនសូត្ររបស់កូនៗថែមទៀតផង។ ជាបន្ទាប់យើងខ្ញុំសូមថ្លែងអំណរគុណយ៉ាងជ្រាលជ្រៅចំពោះ **ឯកឧត្តម លុយ ចន្ណារ** សាកលវិទ្យាធិការនៃសាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច ដែលលោកបានខិតខំដឹកនាំ និងគ្រប់គ្រងឲ្យដំណើរការប្រព័ន្ធអប់រំនៅទីនេះមានភាពប្រសើរ និងប្រព្រឹត្តទៅដោយរលូនរួមទាំងផ្តល់ ការអនុញ្ញាតឲ្យពួកយើងខ្ញុំបានចូលសិក្សាថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រ រដ្ឋបាលសាធារណៈនៅសាកលវិទ្យានេះផងដែរនឹងបង្កភាពងាយស្រួលដល់ការសិក្សារបស់ពួកខ្ញុំកន្លងមក ក្នុងគោលបំណងសម្រេចបាននូវធនធានមនុស្សសម្រាប់សង្គមជាតិក្នុងគោលដៅអភិវឌ្ឍប្រទេសជាតិប្រកបទៅដោយចីរភាព និងនិរន្តភាព។

លោកគ្រូ អ្នកគ្រូ លោក/លោកស្រីសាស្ត្រាចារ្យ ដែលបានបង្រៀនអប់រំពួកយើងខ្ញុំទាំងពីរ តាំងពីកម្រិតមធ្យមសិក្សារហូតដល់កម្រិតឧត្តមសិក្សា ពួកលោកទាំងអស់បានជួយបង្រៀនដល់សិស្សទាំងអស់ ដោយមិនគិតពីសេចក្តីលំបាកអ្វីឡើយក្នុងការផ្ទេរនូវចំណេះដឹងមកឲ្យដល់សិស្សនិស្សិតគ្រប់ជំនាន់ក្នុងការទទួលយក និងក្រេបជញ្ជក់យកចំណេះដឹងទាំងនោះ។

លើសពីនេះពួកយើងទាំងពីរនាក់សូមថ្លែងអំណរគុណយ៉ាងជ្រាលជ្រៅបំផុតជូនចំពោះ លោកសាស្ត្រាចារ្យ **ណុប ផន** ដែលបានឆ្លៀតពេលវេលាដ៏មានតម្លៃ និងភាពមមាញឹកពីការបង្រៀន ព្រមកិច្ចការចាំបាច់ផ្សេងៗទៀតរបស់លោកដើម្បីធ្វើការដឹកនាំយើងខ្ញុំសរសេរសារណាបញ្ចប់ការសិក្សាដោយមិនខ្លាចនឿយហត់ក្នុង

ការផ្តល់គោលគំនិតមតិយោបល់ បែបបទ និងយុទ្ធសាស្ត្រសំខាន់ៗ ហើយពួកយើងទាំងពីរទទួលបានការគោរព និងភាពកក់ក្តៅពីសំណាក់លោកគ្រូ តាំងពបីចាប់ផ្តើមរហូតដល់សារណានេះត្រូវបានបញ្ចប់ដោយជោគជ័យ។

ជាចុងក្រោយនេះ យើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់ សូមប្រសិទ្ធិពរជ័យជូនទៅដល់អ្នកមានគុណទាំងអស់ឲ្យជួបតែសេចក្តីសុខនៅក្នុងក្រុមគ្រួសារ ជាពិសេសជួបតែពុទ្ធិពរទាំងបួនប្រការគឺ **អាយុ វណ្ណៈ សុខៈ ពលៈ** កុំបីឃ្លៀងឃ្លាតឡើយ ។

អារម្ភកថា

សាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច មិនមែនត្រឹមជាកន្លែងផ្តល់នូវចំណេះវិជ្ជាតែប៉ុណ្ណោះទេ ជាសាកលវិទ្យាល័យមួយដែលបានផ្តល់នូវជម្រកកក់ក្តៅដល់រូបខ្ញុំបាទ/នាងខ្ញុំ **ហ៊ួយ សុខមាន** និង **សៅ ស្រីមួយ** រយៈពេលបួនឆ្នាំក្នុងការសិក្សាបរិញ្ញាបត្ររដ្ឋបាលសាធារណៈ ក្រៅពីការណែនាំ ទូន្មាន អប់រំ ប្រៀនប្រដៅ ពីសំណាក់លោកឪពុក និងអ្នកម្តាយ ដែលជាគ្រូដំបូងរបស់យើងខ្ញុំ និងជាគ្រូទីមួយដែលបានផ្តល់នូវការដាស់តឿនបង្ហាត់បង្រៀន បង្ហាញផ្លូវល្អៗដល់រូបខ្ញុំទាំងពីរ។ លើសពីនេះទៅទៀត យើងខ្ញុំពិតជាមានសំណាងណាស់ដែលបានមកសិក្សាបន្តនៅសាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច ដែលជាសាកលវិទ្យាល័យមួយដែលរូបយើងខ្ញុំទាំងពីរបានប៉ងប្រាថ្នាថាពេលបញ្ចប់មធ្យមសិក្សាទុតយភូមិ យើងខ្ញុំនឹងមកបន្តការសិក្សានៅទីនេះ ឥឡូវបំណងរបស់យើងបានសម្រេច ហើយពួកយើងពិតជាមានសំណាងណាស់ដែលបានមកជួបសាស្ត្រាចារ្យដែលមានចំណេះដឹង បទពិសោធន៍ប្រកបដោយក្រមសីលធម៌ខ្ពស់ក្នុងការបង្ហាត់បង្រៀន ការផ្ទេរនូវពុទ្ធិ ចែករំលែកនូវចំណេះដឹង និងការដាស់តឿនប្រកបដោយវិជ្ជាជីវៈ ព្រមទាំងចំណាយទាំងកម្លាំងកាយ និងកម្លាំងចិត្តក្នុងការយកចិត្តទុកដាក់ក្នុងការបង្រៀន និងពន្យល់មេរៀនដល់សិស្សនិស្សិតពុំដែលគិតពីការលំបាក ភាពហត់អ្វីឡើយ ។

នៅក្នុងផ្នែកមួយនៃការសិក្សាបរិញ្ញាបត្ររដ្ឋបាលសាធារណៈរយៈពេលបួនឆ្នាំនេះ យើងខ្ញុំទាំងពីរបានចាប់អារម្មណ៍លើប្រធានមួយដែលទាក់ទងនឹងមុខវិជ្ជាចំនួនពីរគឺ **នីតិទ្រព្យសម្បត្តិ** និង **ការគ្រប់គ្រងនគរូបនីយកម្ម** ដោយពួកយើងទាំងពីរមើលឃើញថា នៅក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយនេះ សំណង់អគារជាច្រើនបានរីកដុះដាលឡើងប្រៀបដូចជាផ្សិតនូវគ្រប់ខណ្ឌទាំងអស់នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ដែលវាជារូបភាពមួយបង្ហាញនូវភាពអភិវឌ្ឍន៍ និងភាពរីកចម្រើនបានមួយកម្រិតថែមទៀតលើផ្នែកសំណង់ និងនគរូបនីយកម្ម ។ ផ្ទុយទៅវិញស្របទៅនឹងការងាររីកចម្រើននៃទីក្រុង ក៏មានបញ្ហាជាច្រើនបានកើតឡើងជាបន្តបន្ទាប់ រវាងអាជ្ញាធរ និងប្រជាពលរដ្ឋ ដែលរឿងភាពច្រើនគឺទាក់ទងទៅនឹង ទំនាស់ដីធ្លី ដែលកើតឡើងដោយសារតែទីតាំង ឬតំបន់ដែលស្ថិតក្នុងគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍របស់ថ្នាក់ដឹកនាំ បានប៉ះពាល់ទៅលើទីជម្រករបស់ប្រជាពលរដ្ឋ គួបផ្សំនឹងការផ្តល់ដំណោះស្រាយសំណាក់ថ្នាក់ដឹកនាំមិនបានគ្រប់គ្រាន់ដល់ប្រជាពលរដ្ឋទើបធ្វើឲ្យមានបញ្ហាជាបន្តបន្ទាប់។

ហេតុដូចនេះហើយបានយើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់ សម្រេចជ្រើសរើសយកប្រធានបទស្តីពី « ការរៀបចំអភិបាលកិច្ច និងនគរូបនីយកម្ម នៅរាជធានីភ្នំពេញ » មកធ្វើការសិក្សាស្រាវជ្រាវដើម្បីបានជាគន្លឹះ ឯកសារ និងចំណេះដឹងបន្ថែមដល់និស្សិតជំនាន់ក្រោយៗបន្តទៀត។

បើទោះបីជាខ្លឹមសារទាំងស្រុងនៅក្នុងសៀវភៅសារណានេះ មានការពិនិត្យយ៉ាងយកចិត្តទុកដាក់យ៉ាងណាក្តី យើងខ្ញុំគិតថាវានៅតែមានចំណុចមួយចំនួន និងមានន័យខុសឆ្គង ព្រមទាំងខុសនូវអក្ខរាវិរុទ្ធខ្លះដោយ

អចេតនា ឬការភ្លាំងភ្លេចខ្លះ ជាក់ជាមិនខានឡើយ តែទោះបីជាយ៉ាងណា យើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់សូមទទួលនូវមតិរិះគន់ក្នុងន័យស្ថាបនាពីសំណាក់លោកគ្រូ អ្នកគ្រូ សាស្ត្រាចារ្យ មិត្តអ្នកអាន មិត្តនិស្សិត ទាំងអស់គ្នា ដើម្បីឲ្យការសិក្សាស្រាវជ្រាវក្រោយៗទៀតកាន់តែមានភាពសុក្រិត និងល្អប្រសើរហើយទទួលបានផលប្រយោជន៍ច្រើនដល់មិត្តអ្នកអាន និងមិត្តនិស្សិតជំនាន់ក្រោយៗទៀត។ សូមអរគុណ !!!

មាតិកា

ទំព័រ

សេចក្តីផ្តើម

១. លំនាំបញ្ហានៃការស្រាវជ្រាវ ១

២. ចំណោទបញ្ហានៃការស្រាវជ្រាវ ២

៣. គោលបំណងនៃការស្រាវជ្រាវ ២

៤. ទំហំ និងដែនកំណត់នៃការស្រាវជ្រាវ ៤

៥. សារៈសំខាន់នៃការស្រាវជ្រាវ ៥

៦. វិធីសាស្ត្រស្រាវជ្រាវ ៥

៧. រចនាសម្ព័ន្ធនៃការសិក្សាស្រាវជ្រាវ ៦

ជំពូក ១

ទិដ្ឋភាពទូទៅនៃរាជធានីភ្នំពេញ

១.១. ទិដ្ឋភាពទូទៅ ៧

- ១.១.១ ភូមិសាស្ត្រ ៧
- ១.១.២ ខណ្ឌដែលមានសត្តានុពល ៧
- ១.១.៣ ចំនួនប្រជាជន ៨

១.២. និយមន័យ ៨

- ២.២.១ អភិបាលកិច្ច ៨
- ១.២.២ នគរូបនីយកម្ម ១០
- ១.២.៣ គោលបំណង ១១
- ១.២.៤ គោលដៅ ១៣
- ១.២.៥ បញ្ហាប្រឈមក្នុងក្រុងសព្វថ្ងៃ ២១

ជំពូក ២

ក្រសួងពាក់ព័ន្ធ និងដីសម្បទានសេដ្ឋកិច្ចសម្រាប់ទិស័យឯកជន

២.១. ក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ ២៣

២.១.១ តួនាទី ភារកិច្ច និងរចនាសម្ព័ន្ធ ២៤

២.១.២ ភ្នាក់ងារវិសហមជ្ឈការ (រចនាសម្ព័ន្ធថ្នាក់ក្រោមជាតិ) ២៤

២.២ ដីសម្បទានសេដ្ឋកិច្ច ២៥

២.២.១ លក្ខខណ្ឌក្នុងការទទួលបានដីសម្បទានសេដ្ឋកិច្ច ២៦

២.២.២ នីតិវិធីនៃការស្នើសុំ ២៦

២.២.៣ កិច្ចសន្យាក្នុងការផ្តល់ដីសម្បទានសេដ្ឋកិច្ច ២៨

២.២.៤ សិទ្ធិ និងកាតព្វកិច្ច ២៨

ជំពូក ៣

យន្តការរៀបចំទីក្រុង

៣.១. គោលដៅនៃការរៀបចំ ៣០

៣.១.១ ការត្រួតពិនិត្យ និងធ្វើកំណែទម្រង់លើវិស័យដឹកជញ្ជូន ៣១

៣.១.២ ការរៀបចំរចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ ៣២

៣.១.២.១ ការពង្រីកផ្លូវ និងសាងសង់ផ្លូវធ្វើដំណើរថ្មី ៣២

៣.១.២.២ ការត្រួតពិនិត្យលើ ស្លាកសញ្ញា គំនូសសញ្ញា និងភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍ ៣៣

៣.១.៣ ពង្រឹងលើការអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍ ៣៤

៣.១.៤ ការរៀបចំបែងចែករចនាសម្ព័ន្ធ និងដាក់ចេញនូវផែនទីប្រើប្រាស់ដីក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ៣៥

៣.១.៥ ការប្រើប្រាស់ថាមពល ៣៦

៣.១.៦ បរិស្ថានសំណង់ និងការគ្រប់គ្រងសំរាម ៣៨

៣.២. ដំណើរការនៃការអនុវត្ត ៤០

៣.២.១ ដំណើរការសាងសង់ផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងទី ៣ ..... ៤០

៣.២.២ ការអនុវត្តវិធានរឹតបន្តឹងលើបរិស្ថាន និងសោភ័ណ្ឌភាពក្រុង ៤២

៣.២.៣ ការរៀបចំកែច្នៃសំរាម បំលែងទៅជាថាមពលអគ្គិនសី ៤៣

៣.២.៤ ការកំណត់តំបន់អេកូឡូស៊ីព្រែកព្នៅ ៤៣

ជំពូក ៤

ទំនាស់បញ្ហា និងដំណោះស្រាយ

៤.១. ផលប៉ះពាល់ទៅលើបឹងកក់ ៤៥

៤.២. ផលប៉ះពាល់ទៅលើបឹងទំពុន ៤៧

៤.៣. ផលប៉ះពាល់ទៅលើបឹងតាមោក ៤៨

៤.៤ ផលវិជ្ជមាន និងអវិជ្ជមាននៃគម្រោងអភិវឌ្ឍទីក្រុង ៤៩

សេចក្តីសន្និដ្ឋាន ៥១

ការផ្តល់អនុសាសន ៥២

ឯកសារយោង

ឧបសម្ព័ន្ធ

សេចក្តីផ្តើម

១. ចំនាំបញ្ហានៃការស្រាវជ្រាវ

ជាតិការពិតណាស់ នៅពេលដែលបច្ចេកវិទ្យាលើពិភពលោកកាន់រីកចម្រើន បញ្ហាប្រឈមនិងហានិភ័យនានាក៏កើតមានយ៉ាងច្រើនដើរមកទន្ទឹមគ្នាដែរ ។ ដោយឡែកប្រទេសកម្ពុជាដែលជាប្រទេសដែលកំពុងអភិវឌ្ឍបានធ្លាប់រងនូវផលវិបាកមួយចំនួនដោយសារការរីកដុះដាលលឿនពេកនៃបច្ចេកវិទ្យា ដោយកម្ពុជាគឺជាប្រទេសដែលទើបក្រោកពីសង្គ្រាមដ៏ព្រាំរៃ ជាហេតុដែលបង្កឲ្យការវិវត្តនៃនៃប្រទេសមួយនេះ មានការយឺតយ៉ាវជាងបណ្តាប្រទេសដទៃផ្សេងទៀត ។ ក្រោយពីការរៀបចំកែប្រែប្រទេសកម្ពុជាក្រោមភ្លើងសង្គ្រាមដ៏សែនជូរជត់មកនៅឆ្នាំ ១៩៩៣ រាជរដ្ឋាភិបាលបានធ្វើការរៀបចំនូវចរនាសម្ព័ន្ធគ្រប់គ្រងឡើងវិញ និងបានរៀបចំដាក់ចេញនូវគម្រោងក្នុងការអភិវឌ្ឍប្រទេស បន្តបន្ទាប់លើគ្រប់វិស័យទាំងអស់នៅក្នុងប្រទេស ។ ជាពិសេសគឺ ទីក្រុងភ្នំពេញជាមជ្ឈមណ្ឌលស្នូលនៃសេដ្ឋកិច្ចរបស់ប្រទេសកម្ពុជា ដែលអំណោយផលទៅលើគ្រប់វិស័យ ទើបដូច្នេះហើយរាជរដ្ឋាភិបាលបានយកចិត្តទុកដាក់ខ្ពស់ដើម្បីជម្រុញឲ្យទីក្រុងមួយនេះមានភាពរីកចម្រើនកាន់តែឆាប់រហ័ស ។

ចំពោះប្រធានបទ **« អភិបាលកិច្ច និងនគរូបនីយកម្ម នៅរាជធានីភ្នំពេញ »** គឺជាប្រធានបទមួយដែលមានសារៈសំខាន់ សម្រាប់សិស្ស-និស្សិត ពិសេសសម្រាប់សាធារណៈជនទូទៅ ក្នុងការសិក្សាស្រាវជ្រាវ ស្វែងយល់ឲ្យកាន់តែច្បាស់លើដំណើរការនៃការអភិវឌ្ឍនៅតាមតំបន់នានា ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ហើយម៉្យាងវិញទៀតយើងក៏អាចយលដឹងអំពីបញ្ហាផ្សេងៗចំពោះគម្រោងក្នុងការអភិវឌ្ឍនីមួយៗ ថាវាមានផលប៉ះពាល់ទៅលើផ្នែកណាខ្លះ ព្រោះចំណុចមួយដែលប្រជាពលរដ្ឋទាំងគួរតែមានការយល់ដឹង ដើម្បីរួមគ្នាកាត់បន្ថយនូវបញ្ហាទាំងនោះ ។

ប្រធានបទខាងលើនេះពិតជាមានសារៈសំខាន់ និងរួមចំណែកយ៉ាងច្រើនសម្រាប់សាធារណៈជន ម៉្យាងវិញទៀតប្រធានបទនេះក៏បានចូលរួមក្នុងការកម្ពស់ការយល់ដឹង សម្រាប់និស្សិតដែលកំពុងបន្តការសិក្សានៅបណ្តា សាកលវិទ្យាល័យនានា និងចូលរួមចំណែកលើកកម្ពស់ការរីកចម្រើនរបស់ប្រទេសកម្ពុជា ។ ដោយសារតែប្រទេសកម្ពុជាយើងស្ថិតក្នុងស្ថានភាពកំពុងអភិវឌ្ឍ ដូច្នេះហើយការរៀបចំ និងគ្រប់គ្រងគម្រោងអភិវឌ្ឍក្រុងមានភាពលំបាក និងស្មុគស្មាញ ដោយសារតែរាជធានីភ្នំពេញមានចំនួនប្រជាជនកើនឡើងពីមួយថ្ងៃទៅមួយថ្ងៃកត្តាមួយនេះបណ្តាលមកពីការវិនយោគក្នុងទីក្រុងមានសន្ទុះកើនឡើង កំណើនអត្រាអ្នកចូលមករស់នៅ ធ្វើការ និងប្រកបរបរ ផ្សេងៗក៏មានការកើនឡើងផងដែរ ។ តាមរយៈប្រធានបទខាងលើនេះ ខ្ញុំសង្ឃឹមថាវានឹងបានចូលរួមចំណែកក្នុងកាត់បន្ថយនូវបញ្ហាប៉ះពាល់ដល់បរិស្ថាននានាដែលកើតឡើងដោយសារគម្រោងអភិវឌ្ឍក្រុងរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល និងឆ្លើយតបទៅនឹងបញ្ហាចោទមួយចំនួន ជុំវិញបញ្ហាអសន្តិសុខផ្សេងៗដែលកើតឡើងចំពោះប្រជាពលរដ្ឋដោយសារតែការបាត់បង់នូវកន្លែងរស់នៅក្រោយពីមានការអភិវឌ្ឍទីក្រុង ។

ដូច្នេះប្រធានបទនេះ និងផ្តល់នូវខ្លឹមសារ និងផលប្រយោជន៍ជាច្រើនដល់អ្នកសិក្សា និងសាធារណៈជនទូទៅ ហើយអាចចូលរួមចំណែកនៃឯកសារសម្រាប់សិក្សាស្រាវជ្រាវដល់និស្សិតជំនាន់ក្រោយៗទៀត ។ តើប្រធានបទខាងលើនេះនឹងចូលរួមចំណែកអ្វីខ្លះសម្រាប់ជួយដល់ប្រជាពលរដ្ឋទូទៅនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា ។ តើប្រធាននេះនឹងអាចមានផលប្រយោជន៍អ្វីខ្លះសម្រាប់សង្គមជាតិទាំងមូល ។

២. ចំណោទបញ្ហានៃការស្រាវជ្រាវ

នាពេលបច្ចុប្បន្នបញ្ហាជាច្រើនបាននឹងកំពុងតែមានការកើនឡើងជាបន្តបន្ទាប់ ដោយសារភាពទំនើបនៃបច្ចេកវិទ្យាសម័យថ្មី មានការរីកចម្រើនខ្លាំងក្លាលើសពីការគិត នឹងរំពឹងទុករបស់មនុស្សទូទៅ ។ ជាក់ស្តែងប្រទេសកម្ពុជាយើង ដែលជាប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ហាក់ដូចជាពុំទាន់បានរៀបចំខ្លួនឲ្យទាន់សភាពការណ៍នៃភាពជឿនលឿននៃបច្ចេកវិទ្យានេះនៅឡើយ តែទោះជាយ៉ាងណាថ្នាក់ដឹកនាំប្រទេសគឺ សម្តេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ **ហ៊ុន សែន** កំពុងតែមានការខិតខំប្រឹងប្រែងយ៉ាងខ្លាំង ដើម្បីដឹកនាំ និងតម្រង់ទិសប្រទេសកម្ពុជាឲ្យមានការវិវត្តន៍រីកចម្រើនឆ្ពោះទៅមុខ ។ បើទោះបីជាបច្ចុប្បន្ននេះបញ្ហាច្រើនបានកើតឡើង ដែលបណ្តាលមកពី កត្តាកើនឡើងនៃចំនួនប្រជាជនមកនៅរស់ក្នុងទីក្រុង បានបង្កជាបញ្ហាជាច្រើន ដូចជា អចលនទ្រព្យមានការកើនឡើង ទំនិញមានការឡើងថ្លៃ ការបំពុលបរិស្ថាន កង្វះអនាម័យក្រុង ជាពិសេសការធ្លាក់ចុះនូវសោភ័ណ្ឌភាពទីក្រុង ។

ទោះបីជាយ៉ាងណា រាជរដ្ឋាភិបាលនាពេលបច្ចុប្បន្ន និងថ្នាក់ដឹកនាំគ្រប់ក្រសួងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ ជាពិសេសសាលារាជធានីភ្នំពេញ ដែលមានសមត្ថកិច្ចក្នុងការទទួលខុសត្រូវខ្ពស់ក្នុងការរៀបចំ និងរចនាសម្ព័ន្ធគ្រប់គ្រងទីក្រុង និងមានភារកិច្ចក្នុងការដោះស្រាយបញ្ហាប្រឈមចំពោះគម្រោងនីមួយៗ និងការដោះស្រាយចំពោះបញ្ហារបស់ប្រជាពលរដ្ឋផងដែរ ។ តើមានផលប៉ះពាល់អ្វីខ្លះ ប្រសិនតំបន់ណាមួយនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញស្ថិតក្នុងគម្រោងនៃការអភិវឌ្ឍទីក្រុង ? តើគម្រោងនៃការអភិវឌ្ឍទីក្រុងបានផ្តលនូវផលប្រយោជន៍អ្វីខ្លះដល់ការរីកចម្រើននៃទីក្រុង ក៏ដូចជាប្រទេសជាតិទាំងមូល ?

៣. គោលបំណងនៃការស្រាវជ្រាវ

ចំពោះគោលបំណងនៃការស្រាវជ្រាវលើប្រធានបទនេះដោយក្រុមយើងខ្ញុំ មើលឃើញពីបញ្ហាមួយចំនួន ៖

ទី១ ដោយសារតែនៅក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយនេះសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជាមានការរីកចម្រើនគួរឲ្យកត់សម្គាល់ បញ្ហាចំនួនប្រជាជនមានការកើនឡើងនៅក្នុងទីក្រុងជារៀងរាល់ថ្ងៃ ដូច្នេះការអភិវឌ្ឍទៅលើវិស័យអចលនទ្រព្យជាផ្នែកមួយកំពុងតែមានការរីកដុះដាលយ៉ាងខ្លាំង ដែលធ្វើឲ្យតម្រូវការនៃការប្រើប្រាស់ដីជាកត្តាចំបាច់សម្រាប់ប្រជាពលរដ្ឋរស់នៅក្នុងក្រុង ។ ជាការពិតណាស់ ការកើនឡើងនៃបញ្ហាកង្វះដីធ្លីទាំងនេះ វា

បណ្តាលមកពីការកើនឡើងនូវតម្លៃដីនៅក្នុងទីក្រុង ដោយសារតែដីនៅក្នុងទីក្រុងប្រែក្លាយទៅជា តំបន់ដែលមានសក្តានុពលសេដ្ឋកិច្ចខ្លាំង ដោយយើងឃើញមានអគារខ្ពស់ៗជាច្រើនបានសាងសង់ឡើងនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ។ ហេតុនេះការស្រាវជ្រាវលើប្រធានបទខាងលើនេះ នឹងបានជាផ្នែកមួយនៃដំណោះស្រាយសម្រាប់បញ្ហានេះ ។

ទី២ វិស័យដឹកជញ្ជូនគឺជា វិស័យដែលមានសក្តានុពលជាងគេចំពោះសេដ្ឋកិច្ចរបស់ប្រទេសកម្ពុជា ដែលបានជួយសម្រាលដល់ជីវភាពរស់នៅរបស់ប្រជាពលរដ្ឋជាច្រើនអ្នក ។ តំបន់ដែលមានការមមារញឹកខ្លាំងចំពោះវិស័យដឹកជញ្ជូន គឺរាជធានីភ្នំពេញដែលមានភាពសកម្មខ្លាំងក្នុងវិស័យមួយនេះ ដែលវាបង្កឲ្យមានការកកស្ទះចរាចរណ៍ ព្រមទាំងប្រឈមទៅនឹងការខូចខាតហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ ដោយសារវត្តមានរបស់រថយន្តដឹកជញ្ជូនទាំងអស់នោះ ។ ដើម្បីកាត់បន្ថយ នូវអត្រាកកស្ទះនៅក្នុងទីក្រុង រាជរដ្ឋាភិបាលបានដាក់ចេញនូវ គម្រោងសាងសង់ផ្លូវច្រើននៅតាមតំបន់ជាយក្រុង ដែលផ្លូវទាំងគឺជាផ្លូវមានលក្ខណៈហាយវេ (ផ្លូវដែលមានទំហំធំ) អំណោយផលដល់រថយន្តប្រភេទធំៗ ។

ទី៣ នៅក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូននេះផងដែរ បញ្ហាប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោក វាបានបង្កនូវភាពស្មុគស្មាញជាច្រើនដល់ការគ្រប់គ្រងរបស់រដ្ឋ ដោយសារតែក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនភាគច្រើនគឺជារបស់ឯកជន និងមានចំនួនច្រើននៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ។ ដូច្នេះហើយដើម្បី មានការប្រកួតប្រជែងជាមួយក្រុមឯកជន ព្រមទាំងកាត់បន្ថយការកកស្ទះក្នុងទីក្រុង និងលើកកម្ពស់ដល់ការប្រមូលថវិការចូលរដ្ឋ រាជរដ្ឋាភិបាលនឹងប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងការដឹងជញ្ជូនលក្ខណៈ (logistic) ក្នុងការជួយសម្រួលដល់វិស័យដឹកជញ្ជូនក្នុងប្រទេសបានមួយកម្រិត ។

ទី៤ ដើម្បីចូលរួមលើកកម្ពស់ទៅដល់សោភ័ណ្ឌភាពទីក្រុង ដោយសារតែប្រជាពលរដ្ឋមួយចំនួនធ្វើការចូលសម្រាមពាសវាលពាសកាល នៅតាមបណ្តាផ្សារលក់ទំនិញមួយចំនួនការគ្រប់គ្រងមិនបានល្អចំពោះបរិស្ថាននៅជុំវិញផ្សារ និងការគ្រប់គ្រងទៅលើអាជីវករនៅមានកម្រិត (ការលក់ទំនិញបំពានលើផ្លូវសាធារណៈ) និងសកម្មភាពមួយចំនួនទៀតដែលប្រជាពលរដ្ឋបាបំពានមកលើសាធាណៈដូចជា ការជួបជុំធីកស៊ីតាមសួនច្បា ការបង្កសម្លេងរំខាននៅទីសាធារណៈ និងការបន្ទោបង់គ្មានសណ្តាប់ធ្នាប់ ព្រមទាំងសកម្មភាពមួយទៀត រាជរដ្ឋាភិបាលនឹងមានការរឹតបណ្តឹង ដាក់ចេញនូវវិធានការផ្លូវច្បាប់ដើម្បីធ្វើការផាកពិន័យចំពោះសកម្មភាពទាំងនោះ ។

ទី៥ បរិស្ថាននៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ នៅតាមខណ្ឌមួយចំនួនមិនទាន់មានសួនសាធារណៈសម្រាប់ប្រជាពលរដ្ឋនៅឡើយទេ ចំពោះបញ្ហាការគ្រប់គ្រងសំរាមវិញនៅមានកម្រិតនៅឡើយ ដោយសារតែយើងមើលឃើញថា ការប្រមូលសំរាមនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញតំបន់ខ្លះមានការប្រមូលជាប្រចាំ និងតំបន់ខ្លះទៀត ៣ ទៅ ៤

ថ្ងៃទើបមកប្រមូលម្តងដែលជាហេតុធ្វើឲ្យមានការកកស្ទះសំរាមនៅពេញទីក្រុង ។ ចំពោះបញ្ហានេះដែល ពួកយើងនឹងលើកយកមកបកស្រាយនៅក្នុងប្រធានបទខាងលើ ។

ទី៦ ក្រោយពីដាក់ចេញនូវគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុង ប្រជាពលរដ្ឋមួយចំនួននឹងមានការប៉ះពាល់ទៅដល់ទីលំនៅ មុខរបរ និងជីវភាពរស់នៅរបស់ពួកគាត់ ។ កត្តានេះបានធ្វើឲ្យមានការប៉ះពាល់ទៅលើសិទ្ធិនៃការរស់នៅយ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរ និងអាចបង្កទៅជាបញ្ហានានារវាងរាជរដ្ឋាភិបាល និងប្រពលរដ្ឋ ។ ចំនុចនេះផងដែរ រាជរដ្ឋាភិបាលតែងតែមាននីតិវិធីដោះស្រាយ និងធ្វើការសម្របសម្រួលទៅលើបញ្ហាទាំងនេះយ៉ាងមានប្រសិទ្ធិភាព ។ ចំណុចនេះពិតជាមានសារៈសំខាន់ណាស់ក្នុងការសិក្សាយល់ដឹងពីសង្គមរស់នៅបច្ចុប្បន្ន ។

ចំពោះប្រធានបទខាងលើនេះ ពិតជាមានសារៈសំខាន់ និងផលប្រយោជន៍ជាច្រើនសម្រាប់និស្សិតដែលកំពុងសិក្សាផ្នែករដ្ឋបាលសាធារណៈ ព្រោះនិស្សិតបានយល់កាន់តែច្បាស់អំពីការរៀបចំ និងរបៀបគ្រប់គ្រងលើដំណើរការអភិវឌ្ឍក្នុងវិស័យនានា ។ ដូច្នេះចំពោះប្រធានបទនេះនឹងផ្តល់នូវខ្លឹមសារ និងជាប្រយោជន៍ដល់អ្នកសិក្សា ក៏ដូចជាសាធារណៈជនទូទៅ ហើយជាពិសេសវានឹងចូលរួមចំណែកនៃឯកសារសិក្សាស្រាវជ្រាវដល់និស្សិតជំនាន់ក្រោយៗទៀតផងដែរ ។

៤. ចំហំ និងដែនកំណត់នៃការស្រាវជ្រាវ

សម្រាប់ចំហំ នៃការស្រាវជ្រាវនេះ វាមានទំនាក់ទំនងជាមួយក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ ជាពិសេសគឺ រដ្ឋបាលសាលារាជធានីភ្នំពេញ ដែលមានសមត្ថកិច្ច និងទទួលខុសត្រូវលើការអភិវឌ្ឍនៃទីក្រុងភ្នំពេញ ដោយប្រធានបទខាងលើនេះមានភាពស៊ីជម្រៅ អំពីការរៀបចំគម្រោងសាងសង់ផ្លូវ ការចេញនូវវិធានគតិយុត្តផ្សេង និងកំណត់នូវគោលការណ៍ផ្សេងៗដើម្បីធ្វើឲ្យទីក្រុងមានការរីកចម្រើនកាន់តែខ្លាំងខ្លា ។ ដូច្នេះខ្លឹមសារនៃប្រធានបទនេះផ្តោតសំខាន់លើ ៖

ទី១ ទាក់ទងនឹងគោលការណ៍អភិវឌ្ឍទីក្រុងភ្នំពេញ

ទី២ ទាក់ទងនឹងការពិភាក្សាលើអត្ថបទ និងកម្រងឯកសារទាក់ទង

ទី៣ ការពិភាក្សាលើប្រធានបទដែលបានស្រាវជ្រាវ ។

ចំពោះដែនកំណត់ នៃការស្រាវជ្រាវលើប្រធានបទនេះ ថាតើគោលការណ៍អភិវឌ្ឍទីក្រុងនេះមានសារៈសំខាន់អ្វីខ្លះ តើវាមានការរៀបចំយ៉ាងដូចម្តេចខ្លះ ។ ការសិក្សាពិភាក្សា ទៅលើអត្ថបទ និងឯកសារដែលទាក់ទងផ្តល់នូវប្រយោជន៍អ្វីខ្លះដល់អ្នកសិក្សា ហើយតើយើងដេញដោលគ្នាលើប្រធានបទនេះត្រង់ចំណុចណាខ្លះ និងផ្តល់ប្រយោជន៍អ្វីខ្លះ ។

៥. សារៈសំខាន់នៃការស្រាវជ្រាវ

សារៈសំខាន់នៃប្រធានបទដែលក្រុមយើងខ្ញុំលើកមកធ្វើការសិក្សាស្រាវជ្រាវ ជាទូទៅយើងពិចារណាលើចំណុចមួយចំនួនគឺ ៖

- មានសារៈសំខាន់ចំពោះសង្គម គឺជាការបើកផ្លូវដល់ដំណើរការអភិវឌ្ឍន៍របស់ប្រទេសកម្ពុជា និងជាពិសេសលើកកម្ពស់ដល់សោភ័ណ្ឌភាពទីក្រុង ព្រមទាំងបង្កជាភាពងាយស្រួលដល់ចរាចរណ៍ក្នុងក្រុង
- មានសារៈសំខាន់ចំពោះវិស័យសេដ្ឋកិច្ច ការអភិវឌ្ឍលើវិស័យដឹកជញ្ជូន និងការរៀបចំលើហេដ្ឋារចនា សម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ បានជម្រុញឲ្យសេដ្ឋកិច្ចនៃប្រទេសមានការរីកចម្រើនយ៉ាងឆាប់រហ័ស
- មានសារៈសំខាន់ចំពោះប្រព័ន្ធកម្ពុជា ព្រោះវាធ្វើឲ្យច្បាប់នូវក្នុងប្រទេសកាន់តែមានតម្លាភាពនៅពេលដែលប្រទេសកាន់តែមានភាពរីកចម្រើន
- សារៈសំខាន់ចំពោះយើងខ្ញុំ ចំពោះប្រធានបទនេះ គឺនឹងបានជាប្រយោជន៍ច្រើនសម្រាប់យើងខ្ញុំ ព្រោះថាបានស្រូបយកចំណេះដឹងជាច្រើនអំពីប្រធានបទខាងលើនេះ
- ពត៌មានផ្សេងដែលបានមកពីការស្រាវជ្រាវ បានជាបទពិសោធន៍ក្នុងការសរសេរ និងបំណិនបន្ថែមនូវក្នុងជីវិត ហើយទទួលបានភាពជោគជ័យក្នុងការទទួលបានសញ្ញាបត្រ ។

៦. វិធីសាស្ត្រស្រាវជ្រាវ

ការប្រើប្រាស់វិធីសាស្ត្រស្រាវជ្រាវលើប្រធានបទនេះ ដើម្បីឲ្យលទ្ធផលនៃការសិក្សាស្រាវជ្រាវនេះ មានលក្ខណៈវិទ្យាសាស្ត្រ និងមានកម្រិតជឿជាក់អាចទទួលយកបាន ។ កម្រិតនៃការជឿជាក់ផ្អែកលើទិន្នន័យ និងការវិភាគទិន្នន័យ ។

ការកំណត់អថេរ

ជាបឋមយើងត្រូវកំណត់អថេរជាមុនសិន ដើម្បីកំណត់ទិសដៅស្វែងរកទិន្នន័យ ។ អថេរមានពីរគឺ អថេរឯករាជ្យ និងអថេរមិនឯករាជ្យ ។

- អថេរឯករាជ្យមាន ៖ ច្បាប់ បទដ្ឋានគតិយុត្ត និងការចេញសេចក្តីសម្រេចនានា (ច្បាប់ស្តីពីផ្លូវថ្នល់ ច្បាប់អស្សាមិករណ៍)
- អថេរមិនឯករាជ្យ គឺ ការរៀបចំអភិបាល និងគម្រោងអភិវឌ្ឍរាជធានីភ្នំពេញ ។

ការប្រមូលទិន្នន័យ

ការសិក្សាស្រាវជ្រាវនេះ យើងស្វែងទិន្នន័យដែលមានស្រាប់យកមកវិភាគ ។ ទិន្នន័យដែលយកមកសរសេរក្នុងរបាយការណ៍កម្មសិក្សានេះ គឺយកមកពីឯកសារបណ្ណាល័យសាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និង

វិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច និងបណ្ណាល័យផ្សេងៗទៀត ឯកសារមកពីក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ ព្រមទាំងក្រសួងពាក់ព័ន្ធមួយចំនួនទៀត រួមទាំងតទិន្នន័យ និងព័ត៌មានដែលបានមកពី Google E-book និង Youtube ជាដើម ។

ការវិភាគទិន្នន័យ

ទិន្ននន័យដែលប្រមូលបានមកត្រូវវិភាគតាមបែបពិពណ៌នា ពីលក្ខខណ្ឌច្បាប់ និងលក្ខខណ្ឌរដ្ឋបាល ពីរបៀបរៀបចំ និងគ្រប់គ្រងការអភិវឌ្ឍនៃរាជធានីភ្នំពេញ ។

៧. រចនាសម្ព័ន្ធនៃការសិក្សាស្រាវជ្រាវ

ចំពោះរចនានៃការស្រាវជ្រាវនេះត្រូវបានចែកចេញជា ៤ ជំពូកគឺ ៖

ជំពូក ១ ៖ ទិដ្ឋភាពទូទៅនៃរាជធានីភ្នំពេញ បរិយាយអំពី ទិដ្ឋភាពទូទៅ និងនិយមន័យ

ជំពូក ២ ៖ ក្រសួងពាក់ព័ន្ធ និងសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ចសម្រាប់វិស័យឯកជន បរិយាយអំពី ក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ និង សម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច

ជំពូក ៣ ៖ យន្តការនៃការរៀបចំក្រុង បរិយាយអំពី គោលដៅនៃការរៀបចំ និងដំណើរការនៃការអនុវត្ត

ជំពូក ៤ ៖ ទំនាស់បញ្ហា និងដំណោះស្រាយ បរិយាយអំពី ផលប៉ះពាល់ទៅលើបឹងកក់ ផលប៉ះពាល់ទៅលើបឹងទំពុន និងផលប៉ះពាល់ទៅលើបឹងតាមោក ។

ជំពូក ១
ទិដ្ឋភាពទូទៅនៃរាជធានីភ្នំពេញ

១.១ ទិដ្ឋភាពទូទៅ

ភ្នំពេញជារាជធានី និងជាទីក្រុងធំជាងគេបំផុតនៃប្រទេសកម្ពុជា ជាមជ្ឈមណ្ឌលសន្តិសុខ នយោបាយ សេដ្ឋកិច្ច សម្បត្តិវប្បធម៌ និងការទូត ។ រាជធានីនេះមានការការកែសម្រួលដែនដីព្រំប្រទល់ ជាបួន ដំណាក់កាល ក្រោយរបបប្រល័យពូជសាសន៍ប៉ុលពត។ ដំណាក់កាលទាំងបួននោះមាន៖

- លើកទី១ គឺការបញ្ចូលស្រុកដង្កោ
- លើកទី២ ការបង្កើតខណ្ឌឫស្សីកែវ
- លើកទី៣ ការបញ្ចូល៤ភូមិ របស់ឃុំកន្ទោក មកក្នុងដែលដីរដ្ឋបាលរាជធានីភ្នំពេញ
- លើក ទី៤ ការបញ្ចូល២០ឃុំ របស់ស្រុក៥(ពញាឮ, មុខកំពូល, កៀនស្វាយ, កណ្តាលស្ទឹង, អង្គស្នួល) នៃខេត្តកណ្តាល មកក្នុងដែលដីរដ្ឋបាលរាជធានីភ្នំពេញ។

១.១.១ ភូមិសាស្ត្រ

ភ្នំពេញ ស្ថិតនៅក្នុងតំបន់ខាងត្បូង-កណ្តាលនៃប្រទេសកម្ពុជា នៅចំណុច ប្រសព្វនៃទន្លេសាប ទន្លេមេគង្គ និងទន្លេបាសាក់ ។ ទន្លេទាំងនេះផ្តល់នូវ ប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីទឹកសាប និងទន្លេប្រកបដោយសក្តានុពល ជាធនធាន ដ៏សំខាន់សម្រាប់លក្ខខណ្ឌ បរិស្ថានប្រកបដោយចីរភាព សោភ័ណភាព ធម្មជាតិ និងវប្បធម៌ប្រកប ដោយភាពចម្រុងចម្រើនសម្រាប់ប្រជាជននៅរាជធានី ភ្នំពេញ តាំងពីអតីតកាលរហូតមកដល់បច្ចុប្បន្ន ។
ភ្នំពេញ ស្ថិតនៅចំពីមុខទន្លេមេគង្គ ដែលជាទន្លេដ៏សំខាន់នៅអាស៊ី មានបណ្តោយប្រវែង ៤.២០០ គីឡូម៉ែត្រ (២៦១០ ម៉ាយ) ។ ប្រភពដើមនៃ ទន្លេនេះ គឺមកពីតំបន់ខ្ពង់រាបទីបេ ប្រទេសចិន ។ ទន្លេនេះហូរកាត់ ប្រទេសកម្ពុជាពីជើងទៅត្បូង មានបណ្តោយ សរុបប្រវែង ៤៨៦ គីឡូម៉ែត្រ (៣០២ ម៉ាយ) ហើយកាត់ភូមិសាស្ត្ររាជធានី ភ្នំពេញដែលជាចំណុចប្រសព្វទន្លេបួនមុខ បង្កើតបាននូវប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ី និងទឹកសាប ដ៏គួរអោយទាក់ទាញ សម្រាប់ រាជធានីភ្នំពេញ ។

១.១.២. ខណ្ឌដែលមានសង្កាត់ចុងក្រោយ

រាជធានីភ្នំពេញ ចែកចេញជា ១៤ខណ្ឌ ដែលមានសង្កាត់ចំនួន ១០៥ ក្នុងចំណោមខណ្ឌទាំង ១៤នោះ មានខណ្ឌ ២ ដែលទើបបង្កើតថ្មី កាលពីខែមករាកន្លងទៅមាន ខណ្ឌបឹងកេងកង និងខណ្ឌកំបូល។

ខណ្ឌថ្មីទាំង២ បានកាត់សង្កាត់មួយចំនួនពីខណ្ឌផ្សេងៗគឺ ខណ្ឌបឹងកេងកង កាត់ ៧សង្កាត់ពីខណ្ឌចំការមន ចំណែក ខណ្ឌកំបូល កាត់យក ៦សង្កាត់ពីខណ្ឌពោធិសែនជ័យ និង ១សង្កាត់ ពីខណ្ឌដង្កោ។

សង្កាត់ទាំង ១០៥ មានដូចខាងក្រោម៖

១.ខណ្ឌចំការមន ចែកចេញជា ៥សង្កាត់

២.ខណ្ឌដូនពេញ ចែកចេញជា ១១សង្កាត់

៣.ខណ្ឌ ៧មករា ចែកចេញជា ៨សង្កាត់

៤.ខណ្ឌទួលគោក ចែកចេញជា ១០សង្កាត់

៥.ខណ្ឌដង្កោ ចែកចេញជា ១២សង្កាត់

៦.ខណ្ឌមានជ័យ ចែកចេញជា ៧សង្កាត់

៧.ខណ្ឌឫស្សីកែវ ចែកចេញជា ៧សង្កាត់

៨.ខណ្ឌសែនសុខ ចែកចេញជា ៦សង្កាត់

៩.ខណ្ឌពោធិ៍សែនជ័យ ចែកចេញជា ៧សង្កាត់

១០.ខណ្ឌច្បារអំពៅ ចែកចេញជា ៨សង្កាត់

១១.ខណ្ឌជ្រោយចង្វារ ចែកចេញជា ៥សង្កាត់

១២.ខណ្ឌព្រែកព្នៅ ចែកចេញជា ៥សង្កាត់

១៣.ខណ្ឌបឹងកេងកង (ទើបបង្កើតថ្មី) ចែកចេញជា ៧សង្កាត់

១៤.ខណ្ឌកំបូល (ទើបបង្កើតថ្មី) ចែកចេញជា ៧សង្កាត់

១.១.៣.ចំនួនប្រជាជន

ជាការពិតណាស់ នៅក្រុងភ្នំពេញមានការីកចម្រើនខ្លាំងស្ទើរតែគ្រប់វិស័យ ប៉ុន្តែអ្វីដែលគួរឱ្យកត់សម្គាល់នោះគឺ វិស័យអចលនទ្រព្យ និងវិស័យសំណង់ ដែលកំពុងតែមានការីកចម្រើនខ្លាំង និងជួយជំរុញដល់កំណើនសេដ្ឋកិច្ចជាតិផងដែរ។

មិនត្រឹមតែប៉ុណ្ណោះទេ នារយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយនេះ គឺសំណង់អគារ ផ្ទះ និងខុនដូ នៅក្រុងភ្នំពេញមានការីកដុះឡើងស្ទើរតែរាល់ថ្ងៃ ហើយការទិញលក់អចលនទ្រព្យទាំងនោះក៏មានការកើនឡើងផងដែរ ។

ហេតុនេះហើយ តើប្រជាជននៅក្រុងភ្នំពេញមានចំនួនកើនឡើង ឬយ៉ាងណា ខណៈដែលសំណង់ផ្ទះ ខុនដូកំពុងតែមានការកើនឡើងខ្លាំងបែបនេះ។

បើយោងតាម សម្តេចក្រឡាហោម ស ខេង ឧបនាយករដ្ឋមន្ត្រី រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងមហាផ្ទៃ និងជាប្រធានគណៈកម្មាធិការជំរឿនទូទៅប្រជាជននៅកម្ពុជា ឆ្នាំ២០១៩ បានប្រកាសថា តាមតួលេខបណ្តោះអាសន្នក្នុងទូទាំង

ប្រទេសកម្ពុជា គិតត្រឹមថ្ងៃទី០៣ ខែមីនា ឆ្នាំ២០១៩ ប្រជាជនសរុបមានចំនួន ១៥,២៨៨,៤៨៩នាក់ ក្នុងនោះមានប្រុស៧,៤១៨,៥៧៧នាក់ និងស្រី៧,៨៦៩,៩១២នាក់។

គួរជម្រាបផងដែរថា អត្រាកំណើនប្រជាជនប្រចាំឆ្នាំ បានថយចុះពី១.៥ភាគរយ ក្នុងចន្លោះឆ្នាំ១៩៩៨ និង២០០៨ មក១.២ភាគរយ ក្នុងចន្លោះឆ្នាំ២០០៨ និង២០១៩។ អត្រាកំណើនប្រចាំឆ្នាំរបស់កម្ពុជា ក្នុងទសវត្សចុងក្រោយនេះ ឃើញថា ខ្ពស់ជាងអត្រាកំណើនមធ្យមនៅអាស៊ីអាគ្នេយ៍ ដែលមានតែ១.០ភាគរយ។

រាជធានី-ខេត្ត ដែលមានចំនួនប្រជាជនច្រើនជាងគេបំផុត គឺភ្នំពេញមាន២,១២៩,៣៧១នាក់ ហើយខេត្តកែបមានប្រជាជនតិចជាងគេបំផុត ៨១,៧៩៨នាក់ ប៉ុណ្ណោះ។ ដង់ស៊ីតេប្រជាជនស្មើនឹង៨៦នាក់ ក្នុងផ្ទៃដីមួយគីឡូម៉ែត្រការ៉េ នៅឆ្នាំ២០១៩។

អត្រាភេទតាមតួលេខបណ្តោះអាសន្ន នៃជំរឿនប្រជាជន ឆ្នាំ២០១៩ មានបុរស៩៤នាក់ ក្នុងចំណោមស្ត្រី១០០នាក់ ដោយមិនមានការប្រែប្រួលបើប្រៀបធៀបនឹងឆ្នាំ២០០៨។

ម៉្យាងទៀត បើយោងតាមការិយាល័យប្រជាពលរដ្ឋ (PRB) បានឱ្យដឹងថា ប្រជាពលរដ្ឋកម្ពុជា សរុបនៅឆ្នាំ ២០៥០ ត្រូវបានព្យាករថា មានចំនួន២២លាននាក់ ខណៈបច្ចុប្បន្នប្រជាជនកម្ពុជាសរុប មានប្រហែល ១៦លាននាក់ ។

១.២.និយមន័យ

១.២.១.អភិបាលកិច្ច

អភិបាលកិច្ច ជាការប្រើប្រាស់វិធីសាស្ត្របច្ចេកទេសល្អបំផុតដើម្បីគ្រប់គ្រងអោយបានល្អដែលជារបៀបមួយដែលអំណាចសាធារណៈ និងអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចបានត្រូវបង្កើតនិងប្រើប្រាស់ដើម្បីត្រួតពិនិត្យនិងគ្រប់គ្រងលើធនធានសំខាន់ៗទាំងអស់របស់ប្រទេសអោយបានល្អ ។ អភិបាលកិច្ច ជាវិធីសាស្ត្រ ឬមធ្យោបាយដែលរដ្ឋ ស្ថាប័ន អង្គភាពប្រើប្រាស់ក្នុងការគ្រប់គ្រងសេដ្ឋកិច្ច សង្គមកិច្ច និងសន្តិសុខ ដើម្បីបម្រើផលប្រយោជន៍រួមរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ។ ស្រដៀងគ្នានេះដែរ កម្មវិធីអភិវឌ្ឍន៍សហប្រជាជាតិ (UNDP 1997) បានអោយនិយមន័យថា "អភិបាលកិច្ចល្អ ជាការប្រើប្រាស់អំណាចខាងនយោបាយ សេដ្ឋកិច្ច និងរដ្ឋបាល ដើម្បីគ្រប់គ្រងកិច្ចការរបស់ប្រទេស"។

- គោលការណ៍នៃអភិបាលកិច្ចល្អមាន៩ ចំណុច គឺ ការចូលរួម នីតិរដ្ឋ តម្លាភាព ការព្រមព្រៀងឯកភាពគ្នា សមធម៌ ប្រសិទ្ធភាព និងភាពស័ក្តិសិទ្ធិ គណនេយ្យភាព ការឆ្លើយតប ចក្ខុវិស័យជាយុទ្ធសាស្ត្រ។
- អភិបាលកិច្ចល្អមានធាតុសំខាន់៤យ៉ាងគឺ
- គណនេយ្យភាព ៖ជាសកម្មភាពនៃការបំពេញភារកិច្ចរបស់មន្ត្រីសាធារណៈដែលផ្អែកលើធាតុចំបងពីរគឺ
- ការឆ្លើយតបទាន់ពេលវេលាទៅនឹងបញ្ហាដែលទាក់ទងនឹងសកម្មភាពរបស់ខ្លួន ។

- ការឆ្លើយតបនឹងផលវិបាកនៃសកម្មភាពរបស់ខ្លួនដែលអាចដឹងថាមុនបាននិងអត្ថន័យពេញលេញ ។
- តម្លាភាព ៖ ភាពស្រស់ថ្លាដែលបានផ្សព្វផ្សាយទូលំទូលាយបើកជាចំហរជាសាធារណៈនៅពត៌មានទាំងឡាយដដែលមានភាពគ្រប់គ្រាន់ពេញលេញពិតប្រាកដ ដែលអាចជឿជាក់បាន និងទាន់ពេលវេលា ។
- ភាពដែលអាចប៉ាន់ប្រមាណបាន ៖ ការដឹងជាមុននៅនយោបាយច្បាប់និងបទបញ្ញត្តិទាំងឡាយហើយត្រូវបានអនុវត្តអោយមានប្រសិទ្ធភាពនិងការឯកភាពជាទូទៅគឺជាគោលការណ៍ដែលពាក់ព័ន្ធជិតសិទ្ធិជាមួយនឹងគោលការណ៍នីតិរដ្ឋ ។
- ការចូលរួម ៖ សកម្មភាពទាំងឡាយរបស់រដ្ឋាភិបាលចាំបាច់ត្រូវតែមានការចូលរួមពិគ្រោះផ្តល់យោបល់ពីសាធារណៈនិងដើម្បីធានាអោយបានល្អមានភាពម្ចាស់ការការធ្វើពលកម្មនិងឯកភាព ។

១.២.២. នគររូបនីយកម្ម

នគររូបនីយកម្មគឺជាដំណើរការវិវត្តន៍ដែលរួមមានការអភិវឌ្ឍន៍ទីតាំងមួយដែលមានលក្ខណៈជាជនបទឲ្យមានទីតាំងដែលមានលក្ខណៈជាទីក្រុងក្រោយពីបានឆ្លងកាត់រយៈពេលកំណត់មួយ និងមានការអភិវឌ្ឍន៍រួចមក។

ការងាររៀបចំទីក្រុង គឺជាការកិច្ចឬកិច្ចការគ្រប់គ្រងដែលទាមទារសម្រាប់រៀបចំកសាងផែនការទីក្រុងដើម្បីធ្វើឲ្យទីក្រុងជាទីកន្លែងមួយមានប្រសិទ្ធិភាព និងសក្តិសិទ្ធសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច និងមានបរិស្ថានល្អសម្រាប់រស់នៅដែលនាំឲ្យការរីកចម្រើនមានចេរភាព។

ច្បាប់ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងនគររូបនីយកម្មមានដូចតទៅ៖

- ច្បាប់ភូមិបាល៖កំណត់អំពីរបបកម្មសិទ្ធិរបស់អចលនទ្រព្យដើម្បីការពារសិទ្ធិ កម្មសិទ្ធិ និងសិទ្ធិផ្សេងទៀតលើអចលនទ្រព្យ។
- ច្បាប់បរិស្ថាន៖មានច្បាប់ស្តីពីកិច្ចការពារបរិស្ថាន និងការគ្រប់គ្រងធនធានធម្មជាតិ ដែលវាជាការលើកកម្ពស់ការការពារទៅលើគុណភាពបរិស្ថាន សុខភាពពលរដ្ឋ។
- ច្បាប់សំណង់៖វិធានសំណុំនៃច្បាប់សំណង់គឺបានកំណត់អំពីវិធានគតិយុត្តិក្នុងការសាងសង់នានាដូចជាការសាងសង់ទៅលើអចលនទ្រព្យដែលជាកម្មសិទ្ធិរបស់បុគ្គលឯកជន និងបុគ្គលសាធារណៈ កំណត់តំបន់ណាមួយដែលសាងសង់បាន និងតំបន់ដែលសាងសង់មិនបាន ហើយថែមទាំងសិក្សាពីប្លង់គោល កំណត់ពីប្លង់គោល និងប្លង់ដែលប្រើប្រាស់ដីធ្លីសំណង់ដែលបញ្ជាក់ពីតំបន់ដែលងាចសាងសង់បានដែលមាននៅក្នុងស្តាប័នដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់។

- ច្បាប់ស្តីពីការការពារបេតិកភណ្ឌវប្បធម៌៖ការរៀបចំហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្សេងៗដែលមិនប៉ះពាល់ដល់ទ្រង់ទ្រាយរបស់បេតិកភណ្ឌជាតិ ឬសម្បត្តិជាតិ។
- ច្បាប់ផ្លូវថ្នល់៖ត្រូវកំណត់ផ្លូវឲ្យបានត្រឹមត្រូវ ដើម្បីការពារទ្រព្យសម្បត្តិសាធារណៈ លើកស្ទួយកុំឲ្យស្ទះចរាចរណ៍ កុំឲ្យមានភាពអនាធិបតេយ្យនៅក្នុងក្រុង ដែលក្នុងគោលបំណងបង្កើតនូវសោភណភាពទីក្រុង មានការអភិវឌ្ឍទាំងខេត្ត និងទីក្រុង។
- ច្បាប់អស្សាមិករណ៍៖ច្បាប់នេះមានគោលបំណងកំណត់ការដកហូតកម្មសិទ្ធិលើអចលនទ្រព្យរបស់រូបវន្តបុគ្គល ឬនីតិបុគ្គលឯកជន និងនីតិបុគ្គលសាធារណៈ ដើម្បីបម្រើផលប្រយោជន៍សាធារណៈ និងបម្រើផលប្រយោជន៍ជាតិ។ យន្តការនីតិវិធីនៃការដកហូតកម្មសិទ្ធិ និងផ្តល់សំណងសមស្របសម្រាប់ការសាងសង់ ឬការស្តារឡើងវិញនូវគម្រោងពង្រីកហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសាធារណៈ។

១.២.៣.គោលបំណង

- ធានាការប្រើប្រាស់ដី និងធនធានធម្មជាតិប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព ចីរភាព និង សមធម៌ ដើម្បីគាំទ្រដល់ការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច សង្គម ការធានាសន្តិសុខស្បៀង កិច្ចការពារជាតិ និងលំនឹងធម្មជាតិ
- តម្រង់ទិសដល់ការអភិវឌ្ឍជាតិឲ្យមានតុល្យភាពនៅទូទាំងប្រទេសលើផ្នែកហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្ត ដសង្គម សេដ្ឋកិច្ច និងបរិស្ថាន និងមានភាពងាយស្រួលដល់ការទាក់ទងពីតំបន់មួយទៅតំបន់មួយទៀតនៅក្នុងប្រទេសក្នុងតំបន់ និងអន្តរជាតិ
- សម្របសម្រួលជាមួយស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ និងគោលនយោបាយតាមវិស័យដើម្បីសម្រេចគោលដៅអភិវឌ្ឍន៍ជាតិ។
- គោលបំណងនៅក្នុងវិស័យ«ការរៀបចំផែនការអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុងនិរន្តរភាព»
    - អនុវត្តឲ្យបានូវផែនការមេរាជធានីភ្នំពេញស្តីពីការប្រើប្រាស់ដីធ្លីឆ្នាំ២០៣៥ ស្របទៅតាមទិសដៅដែលបានគ្រោងទុក
    - រៀបចំផែនទីលម្អិតស្តីពីការប្រើប្រាស់ដីធ្លី និងការបែងចែងតំបន់ប្រើប្រាស់ដីធ្លី
    - ធ្វើឲ្យមាននិរន្តភាពនៃការអនុវត្តគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុងរណបទាំងប្រាំពីរដែលបានគ្រោងនឹងបញ្ចប់នៅឆ្នាំ២០៣០។
- គោលបំណងនៅក្នុងវិស័យ«ភាពងាយរងគ្រោះរបស់ទីក្រុង»
    - ការពារប្រជាជនក្នុងរាជធានីភ្នំពេញពីទឹកជំនន់ធ្ងន់ធ្ងរ
    - កែលម្អបឹងធម្មជាតិ និងតំបន់ដីសើមនៅទីក្រុងដែលអាចប្រើប្រាស់ជាប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងទឹកជំនន់ធម្មជាតិ និងទឹកកខ្វក់ឲ្យបានច្រើនដូចឆ្នាំ២០០៣

- បង្កើតឬស្តារឡើងវិញនូវរបៀងបៃតងនៅក្នុងទីក្រុងទាំងមូល
- ប្រព្រឹត្តកម្មសំណល់រាវទំហំតូចៗតាមតំបន់ ដែលត្រូវបង្កើតឡើងនៅក្នុងតំបន់ទីក្រុង
- គ្រួសារនៅតំបន់ជុំវិញទីក្រុងប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធអនាម័យដែលមានកែកម្ម និងមានសុវត្ថិភាព ដែលនឹងការពារការរាលដាលបំពុលនៅក្នុងករណីមានភ្លៀង និងមានការជន់លិចខ្លាំង។

– គោលបំណងក្នុងវិស័យ«ថាមពល»

- បង្កើនបរិមាណប្រើប្រាស់ថាមពលពន្លឺព្រះអាទិត្យនៅក្នុងការផ្គត់ផ្គង់អគ្គិសនី
- កាត់បន្ថយការប្រើប្រាស់អគ្គិសនីនៅក្នុងក្រុមហ៊ុនអាជីវកម្ម និងសេវាកម្មតាមរយៈការដាក់បញ្ចូលវិធានការប្រសិទ្ធភាពថាមពល
- កាត់បន្ថយការប្រើប្រាស់អគ្គិសនីនៅក្នុងគ្រួសារ តាមរយៈការនាំមកនូវវិធានការប្រសិទ្ធថាមពល
- អគាររដ្ឋបាលក្រុង និងរដ្ឋបាលផ្សេងទៀតដែលមានដំបូលសមស្របត្រូវបំពាក់ ផ្ទាំងកញ្ចក់ស្រូបថាមពព្រះអាទិត្យ។

– គោលបំណងនៅក្នុងវិស័យ«ដឹកជញ្ជូន»

- កាត់បន្ថយការបំភាយឧស្ម័នផ្ទះកញ្ចក់នៅក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូន
- ប្រព័ន្ធមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុងត្រូវបានបង្កើតឡើងដោយគ្របដណ្តប់លើច្រកដឹកជញ្ជូនសំខាន់ៗនៅក្នុងទីក្រុង
- កាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍
- កាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរណ៍តាមដងផ្លូវ។

– គោលបំណងនៅក្នុងវិស័យ«បរិស្ថានសំណង់(សំណង់អគារ)

- អនុម័តបទដ្ឋានសាងសង់បៃតងសម្រាប់អគារដែលត្រូវសាងសង់ចាប់ពីឆ្នាំ២០២០តទៅ
- កាត់បន្ថយការប្រើប្រាស់ថាមពលនៅក្នុងអគារបច្ចុប្បន្ន
- លំនៅដ្ឋានសម្រាប់គ្រួសារមានចំណូលទាបត្រូវបានបង្កើតឡើង ឬបំពាក់បរិក្ខារឡើងវិញដើម្បីឲ្យធន់នឹងគ្រោះធម្មជាតិ។

– គោលបំណងក្នុងវិស័យ«កម្មន្តសាល»

- បង្កើតតំបន់ឧស្សាហកម្មដែលមានហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធគាំទ្របៃតង
- កាត់បន្ថយការបំពុលទឹកនៅក្នុងវិស័យកម្មន្តសាល
- បង្កើនប្រសិទ្ធភាពថាមពលនៅក្នុងឧស្សាហកម្មកម្មន្តសាល

- ធ្វើសវនកម្មប្រសិទ្ធភាពថាមពល និងបង្កើតផែនការគ្រប់គ្រងទៅលើប្រសិទ្ធភាពថាមពលសម្រាប់រោងចក្រកម្មន្តសាលធំៗ
- ក្រុមហ៊ុនកម្មន្តសាលធំៗបានអនុវត្តសវនកម្មលើការប្រើប្រាស់ទឹក និងបានបង្កើតផែនការគ្រប់គ្រងការប្រើប្រាស់ទឹកៗ

– គោលបំណងនៅក្នុងវិស័យ«គ្រប់គ្រងសំណល់រឹង»
  - ពង្រីកសេវាប្រមូល និងគ្រប់គ្រងសំណល់រឹងប្រកបដោយគុណភាព
  - កាត់បន្ថយសំណល់សរីរាង្គដែលយកទៅចោលនៅកន្លែងចាក់សំរាម ឬកន្លែងដុតសំរាម
  - ញែកសំណល់រឹងដើម្បីអាចកែច្នៃឡើងវិញនៅតាមផ្ទះប្រជាពលរដ្ឋ តាមទីផ្សារ និងតាមសហគ្រាសពាណិជ្ជកម្ម
  - អនុវត្តគោលការណ៍៤Rរួមមាន៖ កាត់បន្ថយ(reduce) ប្រើប្រាស់ឡើងវិញ(reuse) ជួសជុល(repair) កែច្នៃឡើងវិញ(recycle) ។

– គោលបំណងនៅក្នុងវិស័យទី«ធ្លាសាធារណៈ និងបេតិកភណ្ឌវប្បធម៌»
  - បង្កើនវិសាលភាពគម្របបៃតងទីក្រុង
  - បង្កើនទីធ្លាសាធារណៈបៃតងនៅក្នុងទីក្រុង
  - បង្កើតផែនការយុទ្ធសាស្ត្រដើម្បីអភិរក្សបេតិកភណ្ឌវប្បធម៌ទីក្រុង
  - កំណើនភ្ញៀវទេសចរជាលទ្ធផលនៃការកែលម្អការគ្រប់គ្រងបេតិកភណ្ឌវប្បធម៌។

១.២.៤.គោលដៅ

- អភិវឌ្ឍប្រកបដោយចីរភាព ដោយធានាបាននូវការផ្គត់ផ្គង់សេចក្តីត្រូវការ និងការទទួលខុសត្រូវចំពោះផលប្រយោជន៍របស់មនុស្សបច្ចុប្បន្ន និងមនុស្សជំនាន់ក្រោយ
- គ្រប់គ្រង ការពារ ប្រើប្រាស់ និងអភិវឌ្ឍធនធានធម្មជាតិ ដោយកំណត់ឲ្យច្បាស់លាស់ជាមុននូវទីតាំងឬតំបន់ដែលប្រើប្រាស់សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍ
- រក្សានូវការប្រើប្រាស់ដីធ្លីសម្រាប់រយៈពេលវែងដើម្បីឲ្យមានតុល្យភាពក្នុងការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច សង្គម និងបរិស្ថាន
- ប្រើប្រាស់នូវសក្តានុពលជាអំណោយផលធម្មជាតិនៃដី និងជាសេចក្តីត្រូវការនៃការអភិវឌ្ឍ និងធ្វើឲ្យប្រសើរឡើងនូវលក្ខណៈភូមិសាស្ត្រពិសេសដោយឡែកៗ តាមបរិបទនៃតំបន់នីមួយៗនៅក្នុងប្រទេស
- លើកកម្ពស់កម្រិតជីវភាពប្រជាជនឲ្យកាន់តែប្រសើរឡើង និងកាត់បន្ថយជាអតិបរមានូវគម្លាតរវាងតំបន់ផ្សេងៗទូទាំងប្រទេស

- ធានាការប្រើប្រាស់ ការអភិវឌ្ឍ និងការគ្រប់គ្រងដី តាមផែនការរៀបចំដែនដី និងផែនការប្រើប្រាស់ដីប្រកបដោយសមធម៌ សមភាពយេនឌ័រ ព្រមទាំងការការពារ និងគាំទ្រដល់ជីវភាពរស់នៅរបស់សហគមន៍ជនជាតិដើមភាគតិច និងក្រុមជនងាយរងគ្រោះ
- រៀបចំបន្សុីការគ្រប់គ្រង ការអភិវឌ្ឍ និងការការពារតំបន់នីមួយៗ ឲ្យស្របទៅនឹងលក្ខខណ្ឌ និងកត្តាតម្រូវនៃការរៀបចំដែនដីទូទាំងប្រទេស ដោយពិចារណាអំពីលក្ខខណ្ឌ និងកត្តាតម្រូវនៃតំបន់ជាក់លាក់នីមួយៗដើម្បីឲ្យផែនការរៀបចំដែនដីនោះអាចអនុវត្តទៅបានដោយរលូន
- ទប់ស្កាត់ និងកាត់បន្ថយនូវហានិភ័យនៃគ្រោះធម្មជាតិ ដែលបណ្តាលមកពីគម្រោងផែនការអភិវឌ្ឍ។

ភ្នំពេញគឺជាក្រុងមួយ ដែលមានផ្ទៃក្រឡា "៧៥៨" ដែលមានឋានៈស្មើបណ្តាខេត្តរបស់កម្ពុជា។ រាជធានីត្រូវបានបែងចែកទៅជាបំណែងចែករដ្ឋបាលប្រាំបួនតទៅទៀតដែលគេហៅថា ខណ្ឌ ហើយចំណោមខណ្ឌទាំងដប់ពីរនោះមាន ដង្កោ មានជ័យ ពោធិ៍សែនជ័យ សែនសុខ និង ឫស្សីកែវចាត់ទុកថាជាជាយក្រុងនៃទីក្រុងនេះ។ ខណ្ឌទាំងអស់ត្រូវស្ថិតនៅក្រោមអភិបាលកិច្ចនៃរាជធានីភ្នំពេញ។ ខណ្ឌទាំងនេះត្រូវបានបែងចែកទៅជា ១០៥ សង្កាត់ និង ៩៥៣ ភូមិ។

រាជធានីត្រូវបានគ្រប់គ្រងដោយអភិបាលដែលមានតួនាទីជាអង្គនីតិប្រតិបត្តិកំពូលនៃទីក្រុង ដូចគ្នាដែរក៏មើលលើនគរបាលយោធារាជធានី នគរបាលរាជធានី និង ការិយាល័យកិច្ចការរាជធានី។ នៅពីក្រោមអភិបាលគឺមានអភិបាលរងទីមួយ និង អភិបាលរង ៥រូប ទៀត។ ប្រធានការិយាល័យ ដែលកាន់ឋានៈស្មើនឹងអភិបាលរងកាន់កាប់ការិយាល័យដែលមានអនុប្រធានការិយាល័យ ៨រូប ដែលទទួលបន្ទុកផ្នែករដ្ឋបាលទាំង ២៧។ គ្រប់ខណ្ឌក៏មានអភិបាលមួយរូបដែរ។

ការបង្កើតខណ្ឌថ្មីចំនួន៣ នៅចុងឆ្នាំ២០១៣

យោងតាមអនុក្រឹត្យ របស់រាជរដ្ឋាភិបាល លេខ៥៧៩ អនក្រ.បក ចុះថ្ងៃទី២៥ ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១៣ ខណ្ឌថ្មីចំនួន៣ ត្រូវបានបង្កើត រួមមាន៖

ខណ្ឌច្បារអំពៅ៖ បំបែកចេញពី ខណ្ឌមានជ័យ មាន៨សង្កាត់ ទីតាំងសាលា ខណ្ឌច្បារអំពៅ គឺនៅសាលា ខណ្ឌមានជ័យចាស់ រីឯសាលាខណ្ឌមានជ័យថ្មី មានទីតាំងនៅក្បែរផ្សារចាក់អង្រែ។

ខណ្ឌជ្រោយចង្វារ៖ បំបែកចេញពី ខណ្ឌឫស្សីកែវ ទីតាំងសាលាខណ្ឌ ជ្រោយចង្វារ ស្ថិតនៅសាលាសង្កាត់ព្រែកលៀប។

ខណ្ឌព្រែកព្នៅ៖ បំបែកចេញពី ខណ្ឌសែនសុខ និងខណ្ឌពោធិ៍សែនជ័យ ទីតាំងសាលាខណ្ឌ គឺនៅក្នុងសង្កាត់គោករកា។

❖ **ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ**

ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ បរិយាយអំពីទ្រព្យបង្កើតឡើង ដែលអនុញ្ញាតឱ្យប្រទេសមួយ ដំណើរការ ដូចជាផ្លូវថ្នល់ ផ្លូវដែក កំពង់ផែ ព្រលានយន្តហោះ ប្រព័ន្ធគមនាគមន៍ អគ្គិសនី និងបណ្តាញចែកចាយទឹកស្អាត។ ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ជាតិ ឆ្នាំ២០១៤-២០១៨ របស់ក្រសួងផែនការ គូសបញ្ជាក់ពីទ្រព្យ និងយុទ្ធសាស្ត្រហេដ្ឋារចនាសម័ន្ធ របស់ប្រទេសកម្ពុជា នាពេលបច្ចុប្បន្ន។ (សេចក្តីព្រាងនៃផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ជាតិ ឆ្នាំ ២០១៩-២០២៣ ត្រូវបានចេញផ្សាយ ខណៈពេលដែលកំណែចុងក្រោយបង្អស់នៅខែមេសា ឆ្នាំ ២០១៩ នៅមិនទាន់បោះពុម្ពផ្សាយនៅឡើយ) ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន មានភារកិច្ចអនុវត្តន៍គោលនយោបាយជាតិ ដែលគ្របដណ្តប់លើការសាងសង់ក្នុងការងារសាធារណការ ដូចជា ផ្លូវថ្នល់ ស្ពាន កំពង់ផែ ផ្លូវដែក និងផ្លូវទឹក។

ខណៈពេលដែលសង្គ្រាមរាប់សិបឆ្នាំ និងភាពវិករវែលដែលកើតឡើងនៅចុងទសវត្សរ៍ឆ្នាំ ២០០០ បាននាំមកនូវការខូចខាតសន្ធឹកសន្ធាប់ដល់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធប្រទេស យ៉ាងណាមិញការស្តារឡើងវិញត្រូវបានធ្វើឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័សនៅក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយនេះ។ នៅក្នុងករណីខ្លះ ការមិនមានហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធពីមុននៅសេសសល់ក៏អាចជាគុណសម្បត្តិមួយដែរ ព្រោះថាប្រទេសកម្ពុជាអាចលោតផ្លោះពីបច្ចេកវិទ្យាចាស់ៗទាំងនោះ។ ដូចប្រសាសន៍របស់លោកជំទាវ ជា សិរី អគ្គនាយកបច្ចេកទេស ធនាគារជាតិនៃកម្ពុជា ដែលបានថ្លែងថា "ខុសពីបណ្តាប្រទេសអភិវឌ្ឍន៍ជាគច្រើន កង្វះខាតនៃហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដែលមានស្រាប់បានធ្វើអោយប្រទេសកម្ពុជាកាន់តែងាយស្រួល ក្នុងការទទួលយកលទ្ធភាពបច្ចេកវិទ្យាថ្មីៗចុងក្រោយដោយគ្មានអ្វីជាឧបសគ្គនោះទេ។"

ផ្លូវថ្នល់

ប្រវែងផ្លូវសរុបនៅកម្ពុជា មាន ៤៧,២៦៣ គីឡូម៉ែត្រ ក្នុងនោះ ៧៤% ជាផ្លូវខេត្តនៅទីជនបទ។ គិតមកត្រឹម ឆ្នាំ ២០១៣ ផ្លូវជាតិនិងផ្លូវខេត្ត ប្រវែង ១២,២៣៩ គីឡូម៉ែត្រ ត្រូវបានត្រួសត្រាយ។3 ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ជាតិ បង្ហាញពីផែនការរបស់រដ្ឋាភិបាល ក្នុងការកែលម្អ និងជួសជុលផ្លូវជនបទបន្ថែម ប្រមាណជា ៥,១៥0 គីឡូម៉ែត្រ នៅត្រឹមឆ្នាំ២០១៨។

បច្ចុប្បន្ននេះ ប្រទេសកម្ពុជាមិនមានផ្លូវល្បឿនលឿនទេ។ យ៉ាងណាមិញ ផ្លូវល្បឿនលឿនមួយខ្សែដែលនឹងភ្ជាប់ពីភ្នំពេញទៅព្រះសីហនុត្រូវបានគ្រោងទុកអស់រយៈពេលជាច្រើនឆ្នាំមកហើយ ជាមួយគ្នានឹងគម្រោងមួយដែលមានការគាំទ្រពីប្រទេសកូរ៉េ ដែលបានប្រកាសកាលពីក្នុងឆ្នាំ២០១៥។ គម្រោងនេះមិនបានចេញជាលទ្ធផលអ្វីនោះទេ។ នៅក្នុងខែមិនា ឆ្នាំ២០១៩ គម្រោងមួយដែលគាំទ្រដោយប្រទេសចិនត្រូវបានប្រកាស ធ្វើឡើងក្រោមទម្រង់កិច្ចសន្យាសាងសង់-ប្រតិបត្តិការ-ផ្ទេរ ដែលម្ចាស់គម្រោងនឹងត្រូវតែប្រគល់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនោះទៅកាន់ប្រទេសកម្ពុជាវិញទៅតាមលក្ខខណ្ឌ។ ផ្លូវល្បឿនលឿនដែលមានបួនទ្រូងផ្លូវត្រូវបានប៉ាន់ប្រមាណ

ថានឹងត្រូវចំនាយថវិកាប្រមាណ ១,៩ ពាន់លានដុល្លារអាមេរិក ។ ក្រុមហ៊ុន China Road and Bridge Corporation (CRBC) គឺជាក្រុមហ៊ុនដែលទទួលខុសត្រូវសាងសង់គម្រោងមួយនេះ ។ ការទិញដីដែលត្រូវការសម្រាប់ស្ថាបនាផ្លូវមួយនេះកំពុងនៅបន្តធ្វើនៅឡើយនៅខែមិនា ឆ្នាំ២០១៩។

អ្នកនាំពាក្យនៅក្នុងសន្និសីទមួយកាលពីខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១៧ ដែលស្តីពីហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដែលមានភាពធន់បានរៀបរាប់ពីឧបសគ្គនានា ទាក់ទងនឹងគុណភាពនៃការអភិវឌ្ឍផ្លូវនៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ។ " ករណីភាគច្រើន គឺក្រុមអ្នកសាងសង់មិនមានបច្ចេកវិទ្យាទំនើប ហើយផ្លូវថ្នល់ជាញឹកញាប់ត្រូវបានសាងសង់ដោយក្រុមកម្មករមិនមានវិជ្ជាជីវៈ និងខ្វះការត្រួតពិនិត្យណែនាំ។" នៅក្នុងសន្និសីទនោះត្រូវបានគេរាយការណ៍ថាផ្លូវថ្នល់កម្ពុជា ៧0% ត្រូវបានផ្តល់មូលនិធិដោយប្រទេសចិន ហើយជាញឹកញាប់គេប្រើប្រាស់វិធីសាស្ត្រសាងសង់ដែលមានតម្លៃទាប ដោយគ្រាន់តែក្រាលកំទេសថ្មស្តើងៗជាមួយនឹងកៅស៊ូនៅផ្នែកខាងលើ។

ផ្លូវដែក

ប្រទេសកម្ពុជា មានបណ្តាញផ្លូវដែកសំខាន់ៗ ២ ខ្សែ ដែលបណ្តាញផ្លូវនៅភាគខាងជើងប្រវែង ៣៨៦ គីឡូម៉ែត្រ ភ្ជាប់រាជធានីភ្នំពេញ ជាមួយនឹងទីក្រុងប៉ោយប៉ែតដែលជាប់ព្រំប្រទល់នឹងប្រទេសថៃ តាមរយៈខេត្តពោធិសាត់ និងខេត្តបាត់ដំបង និងបណ្តាញផ្លូវនៅភាគខាងត្បូងប្រវែង ២៦៦ គីឡូម៉ែត្រ តភ្ជាប់រាជធានីភ្នំពេញទៅខេត្តព្រះសីហនុ។ ការប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធផ្លូវដែក បានកើនឡើងខ្ពស់ នៅឆ្នាំ១៩៧0 ប៉ុន្តែ សង្គ្រាមស៊ីវិលដែលចេះតែបន្ត និងការមិនយកចិត្តទុកដាក់រាប់ទសវត្សរ៍ បានធ្វើឱ្យផ្លូវដែកស្ថិតក្នុងស្ថានភាពទ្រុឌទ្រោម ។ សេវាផ្លូវដែក បានចាប់ផ្តើមសារជាថ្មីឡើងវិញ នៅក្នុងអំឡុងទសវត្សរ៍ឆ្នាំ១៩៨0 ប៉ុន្តែសេវាសម្រាប់អ្នកធ្វើដំណើរបានបញ្ចប់ នៅត្រឹមឆ្នាំ២00៨ ។

នៅឆ្នាំ២00៦ គម្រោងស្តារផ្លូវដែកតម្លៃ ១៨៣លាន ដុល្លារអាមេរិក ត្រូវបានដាក់សម្ពោធដោយរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា ជាមួយនឹងការគាំទ្រពីម្ចាស់ជំនួយក្រៅប្រទេសជាច្រើន។ គម្រោងខ្សែផ្លូវដែកភាគខាងត្បូង ត្រូវបានបញ្ចប់រួចរាល់ និងបើកបម្រើសម្រាប់ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន នៅខែសីហា ឆ្នាំ២០១៣ ។ កាលពីដើមឆ្នាំ ២០១៦ នេះ ខ្សែផ្លូវដែកភាគខាងត្បូងបានដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់សម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនប្រេងឥន្ធនៈ ធ្យូងថ្ម ស៊ីម៉ង់ត៍ និងកុងតឺន័រសម្រាប់ដឹកជញ្ជូនតាមកាប៉ាល់ ដោយឡែកសេវាសម្រាប់អ្នកដំណើរ ត្រូវបានប្រកាសឱ្យដំណើរការនៅក្នុងឆ្នាំតែមួយ ។

យ៉ាងនេះក្តី បញ្ហាតាំងទីលំនៅ ការប្រឈមនឹងការចំណាយលើស ទឹកជំនន់ និងបញ្ហាគុណភាពសំណង់ បានបណ្តាលឱ្យគម្រោងផ្លូវដែកភាគខាងជើងត្រូវពន្យារ។ នៅក្នុងខែកក្កដា ឆ្នាំ២០១៥ រាជរដ្ឋាភិបាលបានសម្រេចផ្តល់ទឹកប្រាក់បន្ថែមចំនួន ៣៣ លាន ដុល្លារអាមេរិក ដើម្បីឱ្យការជួសជុលខ្សែផ្លូវដែកភាគខាងជើង

អាចបញ្ចប់នៅត្រឹមឆ្នាំ២០១៧ បន្ទាប់ពីធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី និងទីភ្នាក់ងារជំនួយអភិវឌ្ឍន៍អូស្ត្រាលី ដែលជាដៃគូរគម្រោង បានច្រានចោលសំណើសុំផ្តល់មូលនិធិបន្ថែម។

នៅក្នុងខែមេសា ឆ្នាំ២០១៩ ប្រព័ន្ធផ្លូវដែកប្រទេសកម្ពុជា និងប្រទេសថៃ ត្រូវបានតភ្ជាប់គ្នាឡើងវិញនៅក្បែរក្រុងប៉ោយប៉ែត បន្ទាប់ពីពីបានកាត់ផ្តាច់គ្នាកាលពីក្នុងឆ្នាំ ១៩៧៤។ នាយករដ្ឋមន្ត្រីនៃប្រទេសទាំងពីរបានមានវត្តមាននៅក្នុងពិធីសម្ពោធ និងបានធ្វើដំណើរឆ្លងកាត់ព្រំប្រទល់តាមរយៈរថភ្លើងនោះជាមួយគ្នាផងដែរ ។

ក្រុមហ៊ុន Royal Railway ទទួលបានសម្បទានផ្តាច់មុខលើប្រតិបត្តិការផ្លូវដែកនៅកម្ពុជារយៈពេល ៣០ឆ្នាំ ប៉ុន្តែនៅខែមិនា ឆ្នាំ២០១៩ រដ្ឋាភិបាលបានដកហូតសម្បទាននោះមកវិញ។ សេវានេះត្រូវបានដាក់ដំណើរការបណ្តោះអាសន្នដោយក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន។ រដ្ឋាភិបាលជឿថា ក្រុមហ៊ុនមិនបានវិនិយោគលើផ្លូវ រថភ្លើង និងឧបករណ៍ដទៃទៀតឱ្យឆ្លើយតបទៅនឹងតម្រូវការដែលកំពុងកើនឡើងនៅក្នុងប្រទេស។

រដ្ឋាភិបាលនៃប្រទេសកម្ពុជា បានបង្ហាញចេតនាកសាងបណ្តាញផ្លូវដែកបន្ថែមទៀត ហើយប្រទេសថៃ ប្រទេសជប៉ុន និង ប្រទេសចិន បានបង្ហាញពីចំណាប់អារម្មណ៍ ក្នុងការធ្វើកិច្ចការលើគម្រោងទាំងនេះ សំដៅពង្រីកសេវាផ្លូវដែកឆ្លងកាត់តាមប្រទេសកម្ពុជា។

ផ្លូវទឹក និងកំពង់ផែ

ប្រវែងផ្លូវទឹកនៃប្រទេសកម្ពុជា មានប្រមាណជា ១,៧៥០ គីឡូម៉ែត្រ ក្នុងនោះ ៨៥០គីឡូម៉ែត្រ អាចធ្វើចរាចរបាន នៅក្នុងរដូវប្រាំង។

កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ គឺជាផែអន្តរជាតិសមុទ្រទឹកជ្រៅ និងជាកំពង់ផែពាណិជ្ជកម្មតែមួយគត់របស់ប្រទេសកម្ពុជា។ កំពង់ផែនេះគ្របដណ្តប់នៅលើផ្ទៃដី ១២៥ ហិកតា។ អស់រយៈពេលប្រាំឆ្នាំ ពី២០១៤-២០១៨ ចំនួនកុងតឺន័រដែលផ្ទុកនៅកំពង់ផែនេះបានកើនឡើងជាមធ្យម ១១ % ក្នុងមួយឆ្នាំៗ។

នៅដើមឆ្នាំ ២០១៩នេះ កំពង់ផែមានជម្រៅ ១១ ម៉ែត្រ ហើយអាចផ្ទុកបាន ៤,៥៦០ កុងតឺន័រ យ៉ាងណាមិញកំពង់ផែនេះក៏មានផែនការដើម្បីបង្កើនចំនួនផ្ទុកកុងទីន័ររបស់ខ្លួនបន្ថែមទៀតផងដែរ។ ការពង្រីកនេះនឹងផ្តល់នៅចំណតថ្មីមួយទៀត ដែលមានជម្រៅរហូតដល់ ១៤,៥ ម៉ែត្រជាមួយនឹងទំហំ៣៥០ ម៉ែត្រ ដែលអាចទទួលផ្ទុកកាប៉ាល់បានជាង ៩០%នៃកាប៉ាល់ទាំងឡាយនៅក្នុងតំបន់។ គម្រោងនេះនឹងបញ្ចប់នៅក្នុងឆ្នាំ ២០២៣។ គម្រោងនេះនឹងធ្វើអោយកំពង់ផែព្រះសីហនុ ក្លាយជាកំពង់ផែស្តង់ដារមធ្យមជាមួយនឹងសមត្ថភាពផ្ទុកច្រើនជាង ១,២៩ លាន TEUs ក្នុងមួយឆ្នាំ ។ (នៅចុងឆ្នាំ ២០១៨ សមត្ថភាពផ្ទុកមានទំហំ ៥៣៧,១០៧ TEUs) ។ នៅក្នុងឆ្នាំ ២០១៨ ទំហំផ្ទុកសរុបនៃកំពង់ផែព្រះសីហុបានកើនឡើង រហូតដល់ ៥,១ លានតោន ស្មើនឹងកំណើន ១៨ % ដែលក្នុងនោះ ៣,៨ លានតោនជាទំហំទំនិញនាំចេញ ហើយ ១,៣ លានតោនជាទំហំទំនិញនាំចូល។

មានការលើកឡើងថា កំពង់ផែសមុទ្រនៃប្រទេសកម្ពុជា គឺជាកំពង់ផែមានតម្លៃសេវាថ្លៃបំផុតនៅអាស៊ី ។ នៅក្នុងឆ្នាំ ២០១៩ រដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាបាននិយាយថា ខ្លួននឹងធ្វើការកាត់បន្ថយតម្លៃសេវាដើម្បីឱ្យកំពង់ផែព្រះសីហនុអាចប្រកួតប្រជែងនៅក្នុងទីផ្សារ។

កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញរបស់រដ្ឋ នៅស្រុកកៀនស្វាយនៃទឹកដីខេត្តកណ្តាល ដែលមានចម្ងាយ ៣០ គីឡូម៉ែត្រ ពីរាជធានីភ្នំពេញ គឺជាកំពង់ផែធំបង្អស់ទី២ របស់កម្ពុជា។ នៅខែមករា ឆ្នាំ២០១៣ កំពង់ផែ បានបើកឱ្យដំណើរការ ស្ថានីយកុងតឺន័រ តម្លៃ២៨លាន ដុល្លារអាមេរិក ក្រោមជំនួយថវិកាពីរដ្ឋាភិបាលនៃប្រទេសចិន។ ផលិតផលសម្លៀកបំពាក់ និងកសិកម្ម (ជាពិសេសស្រូវអង្ករ) គឺជាទំនិញនាំចេញឆ្លងកាត់កំពង់ផែនេះ ខណៈដែលសម្ភារៈសំណង់ គ្រឿងម៉ាស៊ីនប្រើក្នុងវិស័យកសិកម្ម វត្ថុធាតុដើមសម្រាប់ឧស្សាហកម្មវាយនភ័ណ្ឌនិងសម្លៀកបំពាក់ និងទំនិញប្រើប្រាស់ គឺជាផលិតផលនាំចូលសំខាន់ៗ។ ក្នុងរយៈពេល ៥ឆ្នាំ ចាប់ពីឆ្នាំ ២០១៣មក ចរាចរណ៍កុងតឺន័រឆ្លងកាត់កំពង់ផែភ្នំពេញបានកើនឡើងជាមធ្យម ១៤,៤ %ក្នុងមួយឆ្នាំ។

នៅក្នុងដំណាក់កាលទី១ និងទី២ នៃការអភិវឌ្ឍ កំពង់ផែនេះបានបង្កើនសមត្ថភាពផ្ទុករបស់ខ្លួនបានរហូតដល់ ៣០០,០០០ TEUs ក្នុងរយៈពេលមួយឆ្នាំ។ នៅដំណាក់កាលទី៣នៃការពង្រីកបន្ថែមនេះ មានគោលបំណងបង្កើនសមត្ថភាពផ្ទុកកុងតឺន័រឱ្យបានរហូតដល់ ៥០០,០០០ TEUs ក្នុងមួយឆ្នាំ។

កំពង់ផែស្ងួតភ្នំពេញ គឺជាកំពង់ផែទឹកទន្លេ ដែលមានចម្ងាយ ៣៣០គីឡូម៉ែត្រ ពីសមុទ្រ។ កប៉ាល់ផ្ទុកទំនិញនៅទីនេះ អាចបម្រើដល់គោលដៅអន្តរជាតិជាច្រើន ដូចជា ប្រទេសសិង្ហបុរី ជាដើម។ ផែសមុទ្រតូចៗ ដទៃទៀត នៅខេត្តកោះកុង និងខេត្តកំពត ត្រូវបានប្រើសម្រាប់កាប៉ាល់តូចៗ។ កំពង់ផែទន្លេ ដូចជានៅខេត្តកំពង់ចាម បម្រើឱ្យកាប៉ាល់ក្នុងស្រុកប៉ុណ្ណោះ។

ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស

ប្រទេសកម្ពុជាបច្ចុប្បន្ននេះ មានអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិ ៣កន្លែង នៅរាជធានីភ្នំពេញ ខេត្តសៀមរាប និងខេត្តព្រះសីហនុ បើទោះបីជាអាកាសយានដ្ឋាននៅខេត្តព្រះសីហនុ ទទួលបានជើងហោះហើរអន្តរជាតិតិចតួច។ អាកាសយានដ្ឋានទាំងនេះ ត្រូវបានគ្រប់គ្រងដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសយានដ្ឋានកម្ពុជា ដែលមានភាគហ៊ុន ៧0% កាន់កាប់ដោយក្រុមហ៊ុនបារាំង Vinci និងភាគហ៊ុន ៣0% ជារបស់ក្រុមហ៊ុនវិនិយោគរួមគ្នាម៉ាឡេស៊ី-កម្ពុជា Muhibbah Masteron Cambodia។

នៅខែតុលា ឆ្នាំ២០១៧ មានសេចក្តីរាយការណ៍មួយបានឱ្យដឹងថា ក្រុមហ៊ុនចិន Yunnan Investment Holding Ltd នឹងធ្វើការស្ថាបនាអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិថ្មីមួយនៅលើផ្ទៃដីទំហំ ៧00 ហិកតាស្ថិតនៅក្នុងស្រុកសូត្រនិគម ចំហាយប្រមាណ ៥0គីឡូម៉ែត្រពីក្រុងសៀមរាប។ កិច្ចព្រមព្រៀងត្រូវបានធ្វើឡើងក្នុងទម្រង់សម្បទាន សាងសង់-ប្រតិបត្តិការ-ផ្ទេរ (BOT) រយៈពេល ៥៥ ឆ្នាំ។

នៅខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០១៩ គណៈកម្មាធិការរដ្ឋាភិបាលត្រូវបានបង្កើតដើម្បីកំណត់ទីតាំងដើម្បីសាងសង់អាកាសយានដ្ឋានទីពីរនៅរាជធានីភ្នំពេញ។ គណៈកម្មាធិការនេះមានរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ជាប្រធាន និងមានសមាជិកចំនួន ២៣ រូបទៀតដែលមកពីក្រសួង និងស្ថាប័នរដ្ឋាភិបាលនានា។ ក្រសួងព័ត៌មានបានធ្វើការប៉ាន់ប្រមាណថា អាកាសយានដ្ឋានថ្មីនេះនឹងត្រូវចំនាយថវិកាប្រហែល ១,៥ ពាន់លានដុល្លារអាមេរិក ហើយការសាងសង់នឹងចំនាយដោយក្រុមហ៊ុន Cambodia Airport Investment Co., Ltd. ដោយមានការសហការរួមគ្នាជាមួយនឹងក្រុមហ៊ុន Overseas Cambodian Investment Corporation (OCIC) និងរដ្ឋលេខាធិការអាកាសចរណ៍ស៊ីវិលដែលជាស្ថាប័នរដ្ឋាភិបាល។

ក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំនេះ ការងារកែលម្អសំខាន់ៗជាច្រើនត្រូវបានធ្វើឡើងនៅគ្រប់អាកាសយានដ្ឋានទាំងអស់។ ស្ថានីយអ្នកដំណើរនៅឯអាកាសយានដ្ឋានព្រះសីហនុត្រូវបានពង្រីកហួត ៨0% (សព្វថ្ងៃនេះវាមានទំហំ ៤,៨00 ម៉ែត្រក្រឡា) និងត្រូវបានជួសជុលទាំងស្រុង។ ការងារបន្ទាប់នឹងរួមបញ្ចូលការពង្រីកផ្លូវរត់រហូតដល់ ៨00 ម៉ែត្រ ដើម្បីអោយផ្លូវរត់នេះមានប្រវែងពេញលេញ ៣,៣ គីឡូម៉ែត្រ។ ការងារនេះនឹងអនុញ្ញាតឱ្យអាកាសយានដ្ឋានអាចនឹងទទួលបានជើងយន្តហោះពីខាងក្រៅ និងនៅតំបន់អាស៊ានបានកាន់តែច្រើនជាងមុន។

ឆ្នាំ២០១៧ ជាឆ្នាំដែលត្រូវបានជាប់កំណត់ត្រាថាជាឆ្នាំដែលមានកំណើនអាកាសចរណ៍ប្រចាំឆ្នាំកើនខ្លាំងបំផុត ដែលចំនួនអ្នកធ្វើដំណើរបានឈានរហូតដល់ ៨,៧៨៦,៨00នាក់ ដែលស្មើនឹងកំណើន ២៥ % បើធៀបទៅនឹងឆ្នាំ ២០១៦ ដែលមានចំនួនអ្នកធ្វើដំណើរ ៧,0២៣,៧៤0នាក់។

គិតត្រឹមខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១៨ អ្នកធ្វើដំណើរមកដល់អាកាសយានដ្ឋានទាំងបីក្នុងរយៈពេលមួយឆ្នាំនេះ មានចំនួនរហូតដល់ ១0 លាននាក់។ ការដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមអាកាស មានកំណើន ៣៥ % ដែលកើនបាន ៦៥,000 តោននៅឆ្នាំ២០១៧ ហើយចរាចរណ៍ជើងហោះហើរវិញ មានកំណើន ២២% កើនបាន ៩0,២00 ជើង។

កំណើននៃចំនួនអ្នកធ្វើដំណើរ នៅឯអាកាសយានដ្ឋានព្រះសីហនុបានកើនឡើងគួរឱ្យភ្ញាក់ផ្អើល ។ ការមកដល់នៃភ្ញៀវទេសចរណ៍បរទេសនៅក្នុងខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៦ មាន ៤៦១នាក់ សម្រាប់ឆ្នាំ ២០១៧ ខែដដែល មានចំនួន ៤,១៤១ នាក់ ហើយនីឆ្នាំ ២០១៨ មានចំនួន ១៤,១៣0 នាក់។35មានការប្រកួតប្រជែងខ្លាំងរវាងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ ក្នុងនោះមានក្រុមហ៊ុនចំនួន ៦ ដែលកំពុងបម្រើសេវាហោះហើរផ្លូវពីភ្នំពេញទៅកាន់ខេត្តសៀមរាប ក្រុមហ៊ុន ៥ សម្រាប់ការហោះហើរពីសៀមរាបទៅកាន់ខេត្តព្រះសីហនុ និង ក្រុមហ៊ុន ៦ ទៀតបម្រើសេវាហោះហើរពីភ្នំពេញទៅកាន់ខេត្តប៉ូងចូវ ប្រទេសចិន។

ប្រទេសកម្ពុជាមានក្រុមហ៊ុនអន្តរជាតិដែលផ្តល់សេវាហោះហើរចំនួន ៣០ ហើយក្នុងចំនោមក្រុមហ៊ុនទាំងនោះ មានក្រុមហ៊ុនចំនួន ១០ ដែលជាក្រុមហ៊ុនមកពីប្រទេសចិន។រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលទទួលខុសត្រូវគ្រប់គ្រង និងអភិវឌ្ឍអាកាសចរស៊ីវិល នៃប្រទេសកម្ពុជា។

អគ្គិសនី

ភ្នំពេញ ដែលជារាជធានីនៃប្រទេសកម្ពុជា ប្រើប្រាស់ប្រមាណជា ៩០% នៃអគ្គិសនីទូទាំងប្រទេស។ ការពង្រីក បណ្តាញចែកចាយថាមពល ទៅដល់តំបន់ជនបទ ដែលជាលំនៅដ្ឋានរបស់ប្រជាជនប្រមាណជា ៨០% នៅមានកម្រិតនៅឡើយ គិតមកត្រឹមឆ្នាំ២០១៣ គ្រួសារកម្ពុជា ២២.៥% ប៉ុណ្ណោះ មានអគ្គិសនីប្រើប្រាស់ យ៉ាងណាមិញ នៅឆ្នាំ២០១៧ លំនៅដ្ឋាន ៦៨% បានទទួលនូវអគ្គិសនីប្រើប្រាស់តាមរយៈទម្រង់ផ្សេងៗ។

នៅក្នុងឆ្នាំ ២០១៤ លោកនាយករដ្ឋមន្ត្រី បានប្រកាសការប្តេជ្ញាចិត្តធានាថា " នៅត្រឹមឆ្នាំ២០២០ គ្រប់ភូមិទាំងអស់នៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា នឹងមានអគ្គិសនីប្រើប្រាស់ ខណៈដែលគ្រួសារ ៧០% នឹងមានថាមពលនៅត្រឹមឆ្នាំ២០៣០ " ។ គម្រោងធំៗសម្រាប់ពង្រីកបណ្តាញចែកចាយ កំពុងចាប់ផ្តើមអនុវត្តដើម្បីសម្រេចគោលដៅរបស់ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ជាតិ សំដៅបង្កើនបណ្តាញបញ្ជូនថាមពលប្រវែងជាង ១២,៨០០ គីឡូម៉ែត្រ ទៅនឹងបណ្តាញចែកចាយ នៅត្រឹមឆ្នាំ២០១៨។

ប្រភពទឹក

ខណៈដែលមានការចែកចាយទឹកចល័តនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ និងទីក្រុងដទៃទៀត ប្រជាជនកម្ពុជាប្រមាណជា ៤ លាននាក់ មិនមានទឹកប្រកបដោយសុវត្ថិភាពសម្រាប់ប្រើប្រាស់នៅឡើយទេ។ ការបំពុលទឹកដោយសារធាតុអាសេនិក គឺជាហានិភ័យ ដែលមាននៅក្នុងការផ្គត់ផ្គង់ទឹកសម្រាប់ជិត ១,៦០០ ភូមិ និងផ្នែកផ្សេងទៀត នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ។ ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ជាតិ ឆ្នាំ២០១៤-២០១៨ បានកំណត់គោលដៅសម្រាប់ការទទួលបានទឹកផឹកកាន់តែប្រសើរឡើង សម្រាប់ប្រជាជននៅទីជនបទ ចាប់ពី ៤៤.២% នៅឆ្នាំ ២០១៣ ទៅរហូតដល់ ៦០% នៅឆ្នាំ២០១៨។

នៅខែសីហា ឆ្នាំ២០១៧ រដ្ឋាករទឹកស្វយ័តភ្នំពេញបានចុះហត្ថលេខាលើកិច្ចព្រមព្រៀងស្តារឡើងវិញ មួយជាមួយនឹងក្រុមហ៊ុនបារាំង Vinci Constructions Grands Projects ដើម្បីធ្វើបច្ចុប្បន្នភាព និងពង្រីករោងចក្រប្រព្រឹត្តិកម្មទឹកស្អាតនៅចំការមន ដើម្បីជម្រុញសមត្ថភាពផ្គត់ផ្គង់របស់ខ្លួនពី ២០,០០០ ម៉ែត្រគូបក្នុងមួយថ្ងៃ ទៅដល់ ៥២,០០០ ម៉ែត្រគូបក្នុងមួយថ្ងៃ។ ប្រហែល ៦០ %នៃមូលនិធិសម្រាប់គម្រោងដែលមានទំហំ ២៣.៥ លានដុល្លារ នឹងបានមកពីកម្ចីសម្បទាននានាផ្តល់ដោយទីភ្នាក់ងារអភិវឌ្ឍន៍បារាំង (AFD)។ រដ្ឋាករទឹកស្វយ័តសព្វថ្ងៃមានចំនួនអ្នកប្រើប្រាស់ ៣៣០,០០០នាក់។

នៅខែមីនា ឆ្នាំ ២០១៩ រដ្ឋាភិបាលទីក្រុងភ្នំពេញបានបើកការប្រកួតដេញថ្លៃសាងសង់រោងចក្រប្រព្រឹត្តិកម្មទឹកស្អាតមួយដែលមានតម្លៃ ៣៥០ លានដុល្លារ។ គម្រោងនេះត្រូវបានធ្វើឡើងក្នុងគោលបំណងដើម្បីបង្កើនសមត្ថភាពផលិតទឹកស្អាតឱ្យបានរហូតដល់ ៤០០,០០០ ម៉ែត្រគូបក្នុងមួយថ្ងៃ ដើម្បីផ្គត់ផ្គង់ដល់ប្រជាជនប្រមាណ ៥០,០០០ គ្រួសារ។ ជាមួយគ្នានេះផងដែរ នៅក្នុងខែដដែលនេះ ជំនួយរបស់ប្រទេសជប៉ុនមួយដែលមានទំហំ ៣០ លានដុល្លារអាមេរិកត្រូវបានប្រកាសដើម្បីផ្តល់ការផ្គត់ផ្គង់ទឹកស្អាតនៅក្នុងខេត្តកំពង់ធំ ហើយផែនការសាងសង់បណ្តាញទុយោដើម្បីនាំទឹកទៅពីប្រទេសថៃមកកាន់ខេត្តកោះកុងក៏ត្រូវបានប្រកាសផងដែរ។

អនាម័យ

ប្រជាជនប្រមាណជា ៩លាន នាក់ មិនទាន់ទទួលបានអនាម័យគ្រប់គ្រាន់។ បញ្ហានេះ ផ្តល់ជាផលវិបាកធ្ងន់ធ្ងរ។ ឧទាហរណ៍ ក្មេងជាង ១,០០០នាក់ ស្លាប់ជារៀងរាល់ឆ្នាំដោយសារជំងឺរាគរូស ដែលបណ្តាលមកពីកង្វះអនាម័យ និងកង្វះទឹកស្អាត។ ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ជាតិ កំណត់យកគោលដៅឱ្យមានកំណើនលើការទទួលបានសេវាអនាម័យ សម្រាប់ប្រជាជននៅទីជនបទ ពី ៣៧.៥% នៅឆ្នាំ២០១៣ ទៅ ៦០% នៅឆ្នាំ ២០១៨។

នៅក្នុងសេចក្តីថ្លែងការណ៍មួយបានចេញផ្សាយកាលពីខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០១៧ ដោយក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទបានអោយដឹងថា ច្រើនជាងពាក់កណ្តាលនៃប្រជាជននៅទីជនបទឥឡូវនេះទទួលបានអនាម័យសមស្រប ដែលជាកំណើន ១១% បើធៀបនៅក្នុងឆ្នាំ ១៩៩០ ។ រដ្ឋាភិបាលបានប្តេជ្ញាថានឹងលុបបំបាត់ការបន្ទោរបង់ពាសវាពាលកាលឱ្យបាននៅត្រឹមឆ្នាំ ២០២៥ ។

ប្រព័ន្ធបណ្តាញរំដោះទឹក

នៅក្នុងខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០១៩ សាលារាជធានីភ្នំពេញបានប្រកាសថាខ្លួននឹងធ្វើការសាងសង់អាងស្តុកទឹកក្រោមដីថ្មីចំនួនពីរ ដើម្បីជួយដោះស្រាយបញ្ហាទឹកជំនន់។ អាងស្តុកទឹកមួយដែលនឹងធ្វើការសាងសង់នៅចំការមន អាចមានសមត្ថភាពផ្ទុកទឹកបានរហូត ៣,០០០ ម៉ែត្រគូប ហើយវានឹងត្រូវបានភ្ជាប់ទៅនឹងស្ថានីយ៍បូមទឹកដែលអាចនឹងរំដោះទឹកបាន ៣.៥ ម៉ែត្រគូបក្នុងមួយវិនាទី។ អាងទីពីរ នឹងស្ថិតនៅសង្កាត់ទន្លេបាសាក់ ហើយអាងនេះអាចផ្ទុកទឹកបានរហូត ១០០ ម៉ែត្រគូប ជាមួយនឹងសមត្ថភាពរំដោះទឹកជាមួយនឹងប្រព័ន្ធស្ថានីយ៍បូមបានរហូតដល់ ៥០០ម៉ែត្រគូបក្នុងមួយម៉ោង។

១.២.៥.បញ្ហាប្រឈមក្នុងក្រុងសព្វថ្ងៃ

ពីមួយឆ្នាំទៅមួយឆ្នាំ ការអភិវឌ្ឍន៍ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញមានការកើនឡើងជាលំដាប់ ដោយអគារខ្ពស់ៗជាច្រើនបានលេចរូបរាងឡើង ផ្សារទំនើប លំនៅដ្ឋាន ខុនដូ ស្ពានអាកាស ផ្លូវថ្នល់ និងការពង្រីកក្រុងជាដើម ដែលធ្វើឲ្យទីក្រុងភ្នំពេញកាន់តែក្លាយជាទីចាប់អារម្មណ៍ពីគ្រប់មជ្ឈដ្ឋាន។ ស្របពេលជាមួយគ្នានៃការអភិវឌ្ឍន៍ឥត

ឈប់ឈរនេះ ទីក្រុងភ្នំពេញចាប់ផ្តើមជួបនូវបញ្ហាមួយចំនួនដែរ ហើយក្នុងករយៈពេល ៥ឆ្នាំទៅមុខទៀត បញ្ហាធំៗទាំង៤ នេះក្លាយជាបញ្ហាចម្បងដែលត្រូវដោះស្រាយ៖

១, បញ្ហាចរាចរណ៍៖ ដូចដែលឃើញជាក់ស្តែង បច្ចុប្បន្នចរាចរណ៍ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញកំពុងមានភាពស្ទះខ្លាំងស្រាប់ទៅហើយ ខណៈដែលចំនួនប្រជាជនក្នុងរាជធានីភ្នំពេញមានប្រមាណ ៣លាននាក់ ហើយក្នុងរយៈពេល ៥ឆ្នាំខាងមុខទៀត ភ្នំពេញត្រូវបានគេព្យាករណ៍ថា នឹងមានប្រជាជនកើនដល់ជាង ៤លាននាក់ឯណោះ។ ដូច្នេះ ច្បាស់ណាស់ថា ក្នុងរយៈពេល ៥ឆ្នាំខាងមុខទៀត បញ្ហាចរាចរណ៍នឹងក្លាយជាបញ្ហាចម្បងដែលត្រូវដោះស្រាយ។

២, បញ្ហាសំរាម៖ បញ្ហាសំរាមក៏នឹងក្លាយជាបញ្ហាចម្បងដែរ ក្នុងរយៈពេល ៥ឆ្នាំខាងមុនទៀត ដោយសារតែចំនួនប្រជាជនមានការគើនឡើង ដូច្នេះខាងប្រើប្រាស់ផ្សេងៗក៏មានការកើនឡើងដែរ ដែលធ្វើឲ្យចំនួនសំរាមកាន់តែកើនឡើងទ្វេដង។ មួយវិញទៀត បច្ចុប្បន្នការគ្រប់គ្រងសំរាមក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញក៏ពុំទាន់មានភាពល្អប្រសើរនៅឡើយនោះដែរ។

៣, ការបំពុលបរិស្ថាន៖ ការបំពុលបរិស្ថានបានកើតឡើងរួចទៅហើយក្នុងបណ្តាទីក្រុងដែលមានប្រជាជនរស់នៅច្រើនដូចជាទីក្រុងប៉េកាំង ប្រទេសចិន, ទីក្រុងបាងកក ប្រទេសថៃ និងទីក្រុងក្នុងប្រទេសផ្សេងៗទៀត ហើយបើដូចការព្យាការណ៍ដែលថា ៥ឆ្នាំខាងមុខទីក្រុងភ្នំពេញនឹងមានប្រជាជនកើនដល់ជាង ៤លាននាក់មែននោះ ពិតណាស់ការប្រើប្រាស់យានយន្តនឹងមានការកើនឡើង ដូច្នេះការបំពុលទីក្រុងក៏នឹងកើតមានដូចគ្នា ប៉ុន្តែអាចនឹងស្ថិតក្នុងកម្រិតតិចតួច មិនខ្ពស់ដូចទីក្រុងក្នុងបណ្តាប្រទេសធំៗនោះទេ។

ជំពូក ២

ក្រសួងពាក់ព័ន្ធ និងដីសម្បទានសេដ្ឋកិច្ចសម្រាប់ឯកជន

២.១ ក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់

ក្រោយថ្ងៃរំដោះ៧ មករា ១៩៧៩ មន្ទីររៀបចំក្រុង ត្រូវបានបង្កើតនៅក្រុងភ្នំពេញ និងការិយាល័យសំណង់ ត្រូវបានបង្កើតនៅតាមបណ្តាខេត្ត ដោយនៅខេត្តខ្លះត្រូវដាក់ឲ្យស្ថិតនៅក្រោមមន្ទីរផែនការ និងនៅខេត្តខ្លះទៀត ការិយាល័យនេះស្ថិតនៅក្រោមមន្ទីរឧស្សាហកម្ម ។ ទន្ទឹមនឹងនេះសហគ្រាសសំណង់មួយក៏ត្រូវបានបង្កើតឡើង ស្ថិតនៅក្រោមក្រសួងឧស្សាហកម្ម ដើម្បីសាងសង់សំណង់របស់រដ្ឋនៅទូទាំងប្រទេស លើកលែងសំណង់របស់ក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម ដែលនាពេលនោះមានក្រុមហ៊ុនស្ថាបនាមួយ ។ ឆ្នាំ១៩៨៦ ដោយវិស័យសំណង់មានការរីកចម្រើន អគ្គនាយកដ្ឋានសំណង់ ត្រូវបានបង្កើតឡើងស្ថិតនៅចំណុះក្រុមប្រឹក្សារដ្ឋមន្ត្រី ដើម្បីគ្រប់គ្រងវិស័យរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ ។ ឆ្នាំ១៩៩៣ រាជរដ្ឋាភិបាលនីតិកាលទី១នៃរដ្ឋសភា អគ្គនាយកដ្ឋាននេះ ស្ថិតនៅក្រោមក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ។ លុះឆ្នាំ១៩៩៤ ក្រោយមានច្បាប់ស្តីពីការរៀបចំទឹកដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ វិស័យរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ ត្រូវបានដឹកនាំនិងគ្រប់គ្រងដោយគណៈកម្មាធិការជាតិរៀបចំទឹកដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ ដែលមានទីស្នាក់ការនៅទីស្តីការគណៈរដ្ឋមន្ត្រី ។

ក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ ត្រូវបានបង្កើតឡើងនៅចុងឆ្នាំ១៩៩៨ តាមព្រះរាជក្រឹត្យលេខនស/រកត/១១៩៨/៧២ ចុះថ្ងៃទី៣០ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ១៩៩៨ ហើយនៅក្នុងនីតិកាលទី២នៃរដ្ឋសភា ទើបច្បាប់ស្តីពីការបង្កើតក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ ត្រូវបានចូលជាធរមាន តាមព្រះរាជក្រមលេខនស/រកម/០៦៩៩/០៩ ចុះថ្ងៃទី២៣ ខែមិថុនា ឆ្នាំ១៩៩៩ ។ ក្រសួងមានបេសកកម្មដឹកនាំ និងគ្រប់គ្រងលើការងាររៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម សំណង់ សុរិយោដី និងភូមិសាស្ត្រនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ។ ក្នុងសម័យមុនៗ វិស័យការងារទាំងអស់នេះស្ថិតនៅក្រោមចំណុះស្ថាប័នច្រើនដោយឡែកពីគ្នា ។ ពីសម័យសង្គមរាស្ត្រនិយមរហូតមកដល់មុនឆ្នាំ១៩៧៥ វិស័យរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ ត្រូវបានគ្រប់គ្រងដោយនាយកដ្ឋាននគរូបនីយកម្មនិងលំនៅឋាន នៃក្រសួងសាធារណការ ហើយនៅតាមខេត្ត-ក្រុង កិច្ចការនេះត្រូវបានគ្រប់គ្រងដោយមន្ទីរសាធារណការខេត្ត-ក្រុង ។ បេសកម្ម ធ្វើការដឹកនាំគ្រប់គ្រង ការងាររៀបចំដែនដី នគរូបនីកម្ម សំណង់ សូរិយោដី និងភូមិសាស្ត្រ ។

២.១.១ តួនាទី ភារកិច្ច និងរចនាសម្ព័ន្ធ

ក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ ដើរតួយ៉ាងសំខាន់ក្នុងការអភិវឌ្ឍនៃប្រទេសកម្ពុជាទាំងមូលលើវិស័យដីធ្លី ខាងក្រោមនេះគឺជាសមត្ថកិច្ចដែលក្រសួងធ្វើការគ្រប់គ្រង ៖

- ការងារក្នុងការរៀបចំ
- ការងារនគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ ពាក់ព័ន្ធជាមួយការកែប្រែឲ្យមានការអភិវឌ្ឍ
- ការងារពាក់ព័ន្ធនឹងសូរិយោដី (ការចុះបញ្ជី, ភូមិសាស្ត្រ)
- ការងារគ្រប់គ្រង ត្រួតពិនិត្យ កំណត់សមត្ថភាព បច្ចេកទេសវិជ្ជាជីវៈ និងចេញលិខិតអាជីវកម្មទាក់ទងនឹងលំនៅដ្ឋាន ។
- ការប្រើប្រាស់ដីធ្លី ការសាងសង់ និងការសិក្សាធ្វើគម្រោងប្លង់
- តម្រង់ទិសដៅណែនាំ ពិនិត្យតាមដាន សំណង់សូរិយោដី ភូមិសាស្ត្រ
- ផ្សព្វផ្សាយ បណ្តុះបណ្តាលច្បាប់ពាក់ព័ន្ធនឹងវិស័យរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម សំណង់ សូរិយោដី និងភូមិសាស្ត្រ
- មានតួនាទីក្នុងការសហប្រតិបត្តិការណ៍ជាមួយក្រសួងផ្សេងៗ អង្គការជាតិ និងអង្គការអន្តរជាតិនានាពាក់ព័ន្ធសំណង់សូរិយោដី និងភូមិសាស្ត្រ ។

រចនាសម្ព័ន្ធ

ចំពោះរចនាសម្ព័ន្ធនៃការគ្រប់គ្រងរបស់ក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ បែងចែកជាពីរគឺ ៖

- ថ្នាក់កណ្តាល ឬថ្នាក់ជាតិ ៖ សំដៅលើក្រសួងដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ ។ រួមមាន: អធិការកិច្ចខុទ្ទកាល័យរដ្ឋមន្ត្រី អគ្គនាយកដ្ឋានរដ្ឋបាល អគ្គនាយកដ្ឋានរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ និងអគ្គនាយដ្ឋានផ្សេងៗទៀត ដែលជាជំនួយដល់ក្រសួង ។
- ថ្នាក់មូលដ្ឋាន ឬថ្នាក់ក្រោមជាតិ ៖ សំដៅលើមន្ទីរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ ។ ដែលមានដូចជា: មន្ទីរៀបចំដែនដីនគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ រាជធានី ខេត្ត និងការិយាល័យភូមិបាលក្រុង ។

២.១.២ ស្ថាប័នវិសហមជ្ឈការ (រចនាសម្ព័ន្ធថ្នាក់ក្រោមជាតិ)

ដែលមានសមាសភាពដូចខាងក្រោម ៖

- គណៈកម្មាធិការរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម ថ្នាក់ជាតិ
- គណៈកម្មាធិការរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម ថ្នាក់រាជធានី ខេត្ត មានតួនាទី:
  - អនុម័តផែនការប្លង់ប្រើប្រាស់ដី ដែលមានចក្ខុវិស័យ ២០ឆ្នាំ (អាចកែប្រែរាល់ ៥ឆ្នាំម្តង)

- តាមដានត្រួតពិនិត្យ ផ្តល់យោបល់ និងសិក្សាលើគម្រោងគោលប្រើប្រាស់ដី
- ធ្វើបច្ចុប្បន្នភាព សរសេររបាយការណ៍ ពីលទ្ធផលការងារដាក់ជូនថ្នាក់លើ
- រៀបចំផែនការសកម្មភាព និងថវិការសម្រាប់គម្រោងប្រចាំឆ្នាំ

- គណៈកម្មាធិការរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម ថ្នាក់ក្រុង ស្រុក ខណ្ឌ
  - អនុម័តប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដីថ្នាក់ក្រុង ដែលមានចក្ខុវិស័យ ១៥ឆ្នាំ
  - តាមដាន ត្រួតពិនិត្យ និងផ្តល់យោបល់ផ្សេងៗដែលទាក់ទិននឹងគម្រោង
- មន្ទីរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម សំណង់ និងសុរិយោដីថ្នាក់ ខេត្ត ក្រុង
  - អនុម័តគោលនយោបាយ ដែលក្រសួងដាក់ឲ្យ ព្រមទាំងការងារភូមិសាស្ត្រ
  - តាមដាន ត្រួតពិនិត្យការងារសាងសង់ ប្លង់ និងសំណង់ អាជីវកម្មពាក់ព័ន្ធនៅដែនសមត្ថកិច្ចខ្លួន
  - សហការណ៍ជាមួយដៃគូរអភិវឌ្ឍ និងអាជ្ញាធរពាក់ព័ន្ធនានា
- ការិយាល័យ រៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម សំណង់ និងភូមិបាល ខណ្ឌស្រុក
  - ទទួលឯកសារ និងផ្ទេរសិទ្ធកាន់កាប់ ។

២.២ ដីសម្បទានសេដ្ឋកិច្ច

សម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច គឺសំដៅដល់យន្តការសម្រាប់ផ្តល់ដីឯកជនរបស់រដ្ឋ តាមរយៈកិច្ចសន្យាសម្បទានមួយជាក់លាក់ឲ្យទៅសម្បទានិក ប្រើប្រាស់ ធ្វើអាជីវកម្ម កសិកម្ម និងកសិ-ឧស្សាហកម្ម ។ សម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ចមិនអាចប៉ះពាល់ដល់ផ្លូវគមនាគមន៍ ដីចំណីផ្លូវ និងដីចាំបាច់សម្រាប់ថែទាំ ផ្លូវទឹក ត្រពាំង បឹង និងដែនដីបម្រុងដែលមានប្រយោជន៍ដល់ការរស់នៅរបស់ប្រជាពលរដ្ឋឡើយ ។

សម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ចអាចមានទំហំធំបំផុត ត្រឹម ១០,០០០ ហិកតា ត្រង់ចំណុចនេះ គឺសំដៅលើនីតិបុគ្គល ឬរួបរួនបុគ្គល មិនត្រូវទទួលលើសពី ១ម៉ឺន ហិកតានោះតែ ទោះស្ថិតនៅតំបន់ណាក្តី។

សម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច កាលពីមុន មានអាជ្ញាយុកាល រយៈពេល ៩៩ឆ្នាំ ប៉ុន្តែមានការកែប្រែឡើងវិញមកត្រឹម ៥០ឆ្នាំ នៅឆ្នាំ ២០១៥ ។

សម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច អាចផ្តល់ចំពោះតែដីស្ថិតក្នុងលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យ ៥ យ៉ាងដូចជា ៖

- ❖ ដីដែលបានចុះបញ្ជី និងចំណាត់ថ្នាក់ថាជាដីឯកជនរបស់រដ្ឋ
- ❖ ដីស្ថិតក្នុងផែនការប្រើប្រាស់ អនុម័តដោយគណៈកម្មាធិការគ្រប់គ្រងដីរដ្ឋ ថ្នាក់ខេត្ត ក្រុង
- ❖ ដីដែលបានវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន និងសង្គមរួចហើយ
- ❖ ដីមានដំណោះស្រាយសំណងដល់អ្នកត្រូវតាំងលំនៅថ្មី ស្របតាមច្បាប់រួចហើយ

- ❖ ដីមានការពិគ្រោះយោបល់សាធារណៈ ឬជាមួយអាជ្ញាធរ និងប្រជាពលរដ្ឋរួចហើយ ។

២.២.១ លក្ខខណ្ឌក្នុងការទទួលបានដីសម្បទានសេដ្ឋកិច្ច

ចំពោះលក្ខខណ្ឌក្នុងការទទួលបានដីសម្បទានសេដ្ឋកិច្ច មានដូចខាងក្រោម ៖

- ➢ លក្ខខណ្ឌបង់ថ្លៃ: សម្បទានិក ត្រូវចរចាថ្លៃ ដើម្បីទទួលបានដីសម្បទាន (លក្ខណៈជួល)
- ➢ លក្ខខណ្ឌសម្រេចគោលបំណង: លក្ខខណ្ឌនេះផងដែរ គឺកើតចេញពីគម្រោងធំៗរបស់ថ្នាក់ដឹកនាំ ដើម្បីដំណើរការអភិវឌ្ឍប្រទេស ដែលមានដូចជា៖
  - ○ ជាផ្នែកមួយក្នុងការលើកស្ទួយសេដ្ឋកិច្ចជាតិ ដែលអ្នកវិនិយោគត្រូវធ្វើការអភិវឌ្ឍ លើវិស័យកសិកម្ម ប្រពលវប្បកម្ម នឧស្សាហកម្ម និងកសិឧស្សាហកម្ម
  - ○ សម្រេចនូវកិច្ចព្រមព្រៀងក្នុងការប្រើប្រាស់ដីប្រកបដោយចីរភាព ដោយផ្នែកលើផែនការច្បាស់លាស់ណាមួយ របស់សម្បទានិក
  - ○ បង្កើននូវភាពមានការងារធ្វើដល់ប្រជាពលរដ្ឋក្នុងតំបន់(ជនបទ) ក្នុងលក្ខខណ្ឌប្រពលវប្បកម្ម និងស្របតាមលក្ខខណ្ឌគ្រប់គ្រងធនធានធម្មជាតិ(អេកូឡូស៊ី)
  - ○ ការលើកកម្ពស់រាល់ការវិនិយោគគម្រោងសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច និងបង្កើនចំណូលចូលរដ្ឋតាមរយៈការប្រមូលព័ន្ធផ្សេងៗ
- ➢ លក្ខខណ្ឌក្នុងការផ្តួចផ្តើមគម្រោងសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច ទាំងពីររូបភាព៖
  - ○ ទី១ អាជ្ញាធរជាអ្នកប្រកាសស្វែងរកអ្នកវិនិយោគ បន្ទាប់មកអ្នកវិនិយោគដាក់សំណើរទៅអាជ្ញាធរវិញ ដូច្នេះហើយសំណើរទើបមានប្រសិទ្ធិភាព
  - ○ ទី២ សំណើរមិនមែនជាការអំពាវនាវពីសំណាក់អាជ្ញាធរ ប៉ុន្តែវាជាសំណើររបស់អ្នកវិនិយោគទៅអាជ្ញាធរ ដើម្បីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង

២.២.២ នីតិវិធីនៃការស្នើសុំ

រាល់ការស្នើសុំទាំងអស់ដែលទាក់ទងទៅនឹងរដ្ឋបាល សុទ្ធសឹងតែធ្វើតាមឋានានុក្រមនីតិវិធីទាំងអស់។ ចំពោះការស្នើសុំដីសម្បទានសេដ្ឋកិច្ច រាជរដ្ឋាភិបាលកាន់តែយកចិត្តទុកដាក់ខ្ពស់ពីព្រោះ វាទាក់ទងទៅនឹងការវិនិយោគរបស់ប្រទេស និងបញ្ហាបរិស្ថាន ព្រៃឈើផងដែរ។

- ❖ **ទម្រង់នៃការដាក់ពាក្យស្នើសុំ**
  - ត្រូវមានឈ្មោះរបស់នីតិបុគ្គល ឬរូបវន្តបុគ្គលដែលដាក់ពាក្យស្នើ
  - អាស័យដ្ឋានរបស់អ្នកដែលដាក់ពាក្យស្នើ
  - ភាពស្របច្បាប់របស់ក្រុមហ៊ុន(ក្រុមហ៊ុនត្រូវចុះបញ្ជីពាណិជ្ជកម្មរួចរាល់ស្របច្បាប់នៃប្រទេស)

- ឯកសារទាក់ទងទៅនឹងគោលបំណងនៃការស្នើសុំ(រួមមានការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន និងសង្គម)
- ព្រមទាំងភ្ជាប់ជាមួយផែនទី ទីតាំងច្បាស់លាស់

❖ **ដំណើរការនៃការស្នើសុំ**

ពាក្យស្នើសុំត្រូវដាក់នៅការិយាល័យច្រកចេញចូលតែមួយនៃក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជាដែលជាចំណុះរបស់ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច។ មួយវិញទៀតយើងអាចយកទៅដាក់នៅគណៈកម្មាធិការប្រើប្រាស់បែងចែងដីធ្លីថ្នាក់ខេត្ត.ក្រុងបាន ប៉ុន្តែទឹកប្រាក់នៃគម្រោងនោះក្រោម២លានដុល្លារ។

- ដំណាក់កាលទី១៖ សំណើរត្រូវបានឆ្លងកាត់លេខាធិការដ្ឋានដើម្បីត្រួតពិនិត្យមើលនូវភាត្រឹមត្រូវរបស់គម្រោង និងស្របតាមលក្ខខណ្ឌចាំបាច់របស់គោលការណ៍ប្រើប្រាស់បែងចែងដីថ្នាក់ខេត្ត.ក្រុងរឺយ៉ាងណា។(សំណើរបឋម)
- ដំណាក់កាលទី២៖ ត្រូវរៀបចំឯកសារដែលទាក់ទងទៅនឹងគម្រោងដូចជា
  - ផែនការអាជីវកម្ម៖ ត្រូវមានផែនការនៃការប្រើប្រាស់ដីធ្លីច្បាស់លាស់,ផែនការនៃការវិនិយោគរបស់គម្រោង និងផែនការផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុ(ប្រាក់ចំណូល.ចំណាយ)
  - ឯកសារនៃការវាយតម្លៃបរិស្ថាន៖ សិក្សាទៅលើផលប៉ះពាល់លើព្រៃឈើ និងប៉ះពាល់សង្គម
  - ត្រូវមានឯកសារទាក់ទងទៅនឹងផែនការទីតាំងលំនៅដ្ឋានថ្មីរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ(ការរុះរើផ្ទះរបស់ប្រជាពលរដ្ឋទៅទីតាំងថ្មី)
  - ឯកសារផែនទីច្បាស់លាស់ដែលលើកឡើងអំពីហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវ ឬអគាររបស់ក្រុមហ៊ុនទាំងមានស្រាប់ និងស្ថិតក្នុងគម្រោងសាងសង់(ប្លង់នៃទីតាំងគម្រោង)
  - សកម្មភាពជាក់លាក់របស់ក្រុមហ៊ុន៖ គឺលើកឡើងអំពីដំណើរការអភិវឌ្ឍន៍របស់ក្រុមហ៊ុន(ថាតើ៣ខែខាងមុខក្រុមហ៊ុនត្រូវធ្វើអ្វី, មួយឆ្នាំខាងមុខក្រុមហ៊ុនធ្វើអ្វីទៀត)
  - កំណត់ហេតុសាធារណៈ និងការពិគ្រោះយោបល់ជាមួយសាធារណៈជន៖ ក្រោយសំណើរនេះរួចរាល់ហើយ ត្រូវដាក់ទៅលេខាធិការដ្ឋានដើម្បីពិនិត្យម្តងទៀត និងលក្ខខណ្ឌដែលត្រូវកែប្រែគម្រោង(ករណីដែលប៉ះពាល់ដល់បញ្ហាសង្គម)។

❖ **ការសម្រេច**

- បើសិនជារដ្ឋាភិបាលយល់ព្រម៖ អ្នកដាក់សំណើរនឹងត្រូវចុះកិច្ចសន្យា និងធ្វើការតម្កល់ប្រាក់ក្នុងធនាគារទុកជាមុន។
- ក្នុងករណីដែលមិនយល់ព្រម៖ អាជ្ញាធរត្រូវលើកហេតុផលមួយជាក់លាក់ និងច្បាស់លាស់ដល់ម្ចាស់សំណើរ។

២.២.៣ កិច្ចសន្យាក្នុងការផ្តល់ដីសម្បទានសេដ្ឋកិច្ច

ខាងក្រោមនេះគឺជាលក្ខខណ្ឌក្នុងការចុះកិច្ចសន្យារវាង រដ្ឋ និងសម្បទានិក

- ❋ លក្ខខណ្ឌតាមដានកិច្ចសន្យា: អាជ្ញាធរដែលមានសមត្ថកិច្ច ត្រូវចុះទៅពិនិត្យចុះទៅពិនិត្យនៅទីតាំងដីសម្បទានក្នុងរយៈពេល ១ឆ្នាំម្តង និងអាចច្រើនដងក្នុងករណីចាំបាច់ ដើម្បីធានានូវគុណភាពនៃការប្រើប្រាស់ ។
- ❋ លក្ខខណ្ឌសារពើពន្ធ: គឺត្រួតពិនិត្យលើការអនុវត្តន៍របស់ក្រុមហ៊ុន ថាត្រឹមត្រូវទៅតាមកិច្ចសន្យាដែរឬយ៉ាងណា
- ❋ សិទ្ធិក្នុងការស្នើសុំឡើងវិញដាច់ដោយឡែក: ការស្នើសុំនេះអាចធ្វើឡើងដោយភាគីណាមួយក៏បានលើការសុំកែប្រែ ឬផ្លាស់ប្តូរនូវចំណុចណាមួយ
- ❋ លក្ខខណ្ឌប្តឹងតវ៉ា: ភាគីណាមួយអាចប្តឹងតវ៉ាបាន ពេលដែលមានចំណុចណាមួយក្នុងកិច្ចសន្យាមានភាពមិនប្រក្រតី
- ❋ លក្ខខណ្ឌជូនដំណឹង: ក្នុងករណីដែលសម្បទានិកមិនអនុវត្តតាមកិច្ចសន្យា នោះភាគីរដ្ឋអាចមានសិទ្ធិក្នុងការទាមទារសំណង និងរំលាយកិច្ចសន្យានោះបាន ។

២.២.៤ សិទ្ធ និងភាតព្វកិច្ច

ក្រោយមានការព្រមព្រៀង និងចុះកិច្ចសន្យារួចហើយ សម្បទានិកមានសិទ្ធិ និងកាតព្វកិច្ចដូចខាងក្រោម ៖

- សម្បទានិកទទួលបានកិច្ចសន្យា និងរយៈពេលមួយនៃកិច្ចសន្យាច្បាស់លាស់
- សម្បទានិក មិនអាចទទួលបានសិទ្ធិជាអ្នកកាន់កាប់ដីទេ ត្រឹមតែជាអ្នកទទួលបានដីសម្បទានសេដ្ឋ-កិច្ច
- ជាកម្មវត្ថុនៃសន្តតិកម្ម: សិទ្ធិក្នុងការផ្ទេរកាតព្វកិច្ចនៃកិច្ចសន្យាទៅឲ្យបុគ្គលផ្សេងទៀតនៅពេលទទួលមរណៈភាព (ឪពុក ទៅ កូន)

- សិទ្ធិក្នុងការប្រើប្រាស់ និងអាស្រ័យផលៈ ការយកដីនោះប្រើប្រាស់ បង្កើតអាជីវកម្ម និងទាញយកផលពីដីនោះ គ្មានសិទ្ធិចាត់ចែង និងផ្ទេរកម្មសិទ្ធិដី
- សិទ្ធិទទួលបានការការពារផ្នែកផ្លូវច្បាប់ លើដីដែលទទួលបាលពីសម្បទានសេដ្ឋកិច្ច
- សម្បទានិក ត្រូវអនុវត្តន៍គម្រោងរបស់ខ្លួនក្រោយពីបានចុះកិច្ចសន្យារួចក្នុងរយៈពេល ១២ខែ បើមានការទុកចោលលើសរយៈពេល ១២ខែ នោះរដ្ឋនឹងរំលាយកិច្ចសន្យានោះ និងដកហូតដីមកវិញ ។

ជំពូក ៣
យន្តការរៀបចំទីក្រុង

៣.១. គោលដៅនៃការរៀបចំ

បណ្តាញគមនាគមន៍មានតួនាទីជាសសៃឈាមសំរាប់តភ្ជាប់ច្រកល្ហក នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ឲ្យក្លាយទៅជាសរីរាង្គសេដ្ឋកិច្ចមួយ ដែលធានាបាននូវសមាហរណកម្មសម្រាប់ខ្លួនឯងផង និងសម្រាប់ពិភពលោកផង ។ លើសពីនេះទៅទៀតសម្រាប់ស្ថានភាព សេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជាហេដ្ឋរចនាសម្ព័ន្ធ នៅមានតួនាទីដ៏សំខាន់ជា « ក្បាលរថ-ភ្លើង នៃកំណើនសេដ្ឋកិច្ច » និងជាមធ្យោបាយដ៏មានប្រសិទ្ធិភាពបំផុតមួយ សម្រាប់កាត់បន្ថយភាពក្រីក្រ និងទុក្ខលំបាក វេទនា របស់ប្រជាជន ។ នៅលើមូលដ្ឋាននៃទស្សនៈវិជ្ជានេះ រាជរដ្ឋាភិបាលនឹងផ្តល់អាទិភាពខ្ពស់ទៅលើការស្តារ និងកសាង ប្រព័ន្ធគមនាគមន៍ ដឹកជញ្ជូនគ្រប់រូបភាព រួមមានផ្លូវថ្នល់-ស្ពាន ផ្លូវដែកកំពង់ផែ និងអាកាសយានដ្ឋានដែលតភ្ជាប់រវាងគ្រប់តំបន់នៅទូទាំងប្រទេស ទាំងក្រុង ទីប្រជុំជន និងតំបន់ជនបទដាប់ស្រយាល និងតភ្ជាប់ជាមួយបណ្តាប្រទេសជិតខាងឲ្យទៅប្រព័ន្ធគមនាគមន៍ដឹកជញ្ជូនមួយដ៏ងាយស្រួល មានស្ថិរភាព មានសុវត្ថិភាព មានប្រសិទ្ធភាព សេដ្ឋកិច្ច និងមានតម្លៃទាបក្នុងទិសដៅសម្រួលដល់ការធ្វើពាណិកម្ម ជម្រុញវិស័យទេសចរណ៍ ការអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ ការធ្វើសមាហរណកម្មសេដ្ឋកិច្ចទៅក្នុងតំបន់ និងក្នុងសកលលោក ពិសេសគឺបំរើដល់កិច្ចការពារជាតិថែមទៀត ។

ស្នូលនៃប្រទេសកម្ពុជា គឺជាទីក្រុងភ្នំពេញដែលជាទីក្រុងមួយកំពុងតែមានការអភិវឌ្ឍន៍យ៉ាងឆាប់រហ័សលើ វិស័យទូរគមនាគមន៍ ដឹកជញ្ជូន វិស័យសំណង់ ព្រមទាំងវិស័យផ្សេងៗទៀតរីកចម្រើនគួរឲ្យកត់សម្គាល់ ។ ស្របទៅនឹងការរីកចម្រើន ក៏មានចំណុចមួយចំនួនដែលរាជរដ្ឋាភិបាលត្រូវតែពង្រឹង និងត្រួតពិនិត្យឡើងវិញចំពោះបញ្ហា បរិស្ថាន និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធក្រុង ដោយសារតែកំណើនរបស់ប្រជាជនមករស់នៅ ធ្វើការនៅក្នុងទីក្រុងមានការកើនឡើងច្រើន ដែលវាជាហេតុបង្កមានឲ្យហានិភ័យខ្ពស់ទៅលើសុខមាលភាពរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ ។

ផ្អែកលើផែនការអភិវឌ្ឍន៍រាជធានីភ្នំពេញក្នុងឆ្នាំ ២០៣០ ដែលស្របទៅនឹងយុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល បានលើកយកនូវគោលដៅសំខាន់ៗមួយចំនួន

- ដើម្បីបង្កើននូវកំណើនសេដ្ឋកិច្ចដោយមិនធ្វើឲ្យប៉ះពាល់លើបរិស្ថាន
- ពង្រឹងលើសមត្ថភាពការងាររបស់ប្រជាពលរដ្ឋ
- កាត់បន្ថយភាពក្រីក្រ
- បង្កើនសុខុមាលភាពទីក្រុង
- ផ្តល់ឲ្យប្រពលរដ្ឋទាំងអស់នៅក្នុងក្រុងមានទំនុកចិត្តខ្ពស់ និងបង្ការហានិភ័យ គ្រោះធម្មជាតិ

- បង្កើនភាពប្រកួតប្រជែង និងភាពទាក់ទាញសម្រាប់កិច្ចការជំនួញ និងវិនិយោគ

៣.១.១ ការត្រួតពិនិត្យ និងធ្វើអំណែទម្រង់លើវិស័យដឹកជញ្ជូន

ទីក្រុងភ្នំពេញគឺជា ប្រភព ឬជាស្នូលដែលមានការប្រមូលផ្តុំទៅដោយប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន ខ្ចាត់ខ្ចែងប្រៀបដូចជាសរសៃឈាមរបស់មនុស្ស ។ ការដឹកជញ្ជូននៅរាជធានីភ្នំពេញ គឺភាគច្រើនបំផុតនៅលើបណ្តាញផ្លូវថ្នល់ និងការប្រើប្រាស់យានយន្តឯកជន ។ ក្នុងឆ្នាំ ២០១៨ តាមរយៈការបង្ហាញទិន្នន័យពីក្រសួងសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូន ចំនួនរថយន្តមានជិត ១ លានគ្រឿង ទោចក្រយានយន្តប្រមាណ ជាង ៦លានគ្រឿង និងរថយន្តធំប្រមាណជិត ៩០ម៉ឺនគ្រឿង ។ រាជធានីភ្នំពេញមានកំណើនយ៉ាងឆាប់រហ័សនូវតម្រូវការវិស័យដឹកជញ្ជូនក្នុងរយៈពេលចុងក្រោយនេះ។ ការរីកចម្រើនយ៉ាងឆាប់រហ័សនូវការប្រើប្រាស់មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនឯកជននៅក្នុងទីក្រុង បាននាំឲ្យមានការកើនឡើងនូវបរិមាណចរាចរណ៍ និងការកកស្ទះដោយសារការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋរចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ និងការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍នៅរាជធានីភ្នំពេញនៅមានកម្រិតនៅឡើយ។ ដោយសារតែសន្ទុះនៃកំណើនសេដ្ឋកិច្ចមានការកើនឡើង ដូច្នេះហើយការប្រើប្រាស់គ្រឿងម៉ាស៊ីន ឬយានយន្តនៅក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូនក៏មានការកើនឡើងផងដែរ ដែលជាហេតុធ្វើឲ្យមានការប៉ះពាល់ដល់បរិស្ថាន ព្រមទាំងសោភ័ណភាពនៅក្នុងក្រុង ទាំងមូលតាមតយៈការបញ្ចេញផ្សែងពុលចេញពីគ្រឿងម៉ាស៊ីនរថយន្តទាំងនោះ ។

ការដឹកជញ្ជូនទំនិញកំពុងមានចំនួនកើនឡើងនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ដោយសារមានការរីកលូតលាស់ផ្នែកសេដ្ឋកិច្ចក្នុងទីក្រុង ។ ការដឹកជញ្ជូនទំនិញផ្លូវគោលមានសារៈសំខាន់នៅរាជធានីភ្នំពេញ ដោយមើលឃើញពីបរិមាណចរាចរណ៍ទំនិញកំពុងកើនឡើងយ៉ាងខ្លាំង ជាពិសេសនៅក្នុងតំបន់ដែលបម្រើដល់ឧស្សាហកម្ម ។

ការរីកចម្រើនលូតលាស់យ៉ាងឆាប់រហ័សនូវការប្រើប្រាស់មធ្យោបាយ ដឹកជញ្ជូនឯកជននៅក្នុងទីក្រុង បាននាំឲ្យមានការកើនឡើងនូវបរិមាណចរាចរណ៍ និងការកកស្ទះ ដោយសារការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ និងការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ នៅរាជធានីភ្នំពេញដើរមិនទាន់ការអភិវឌ្ឍ ។ នៅរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយនេះ ចរាចរណ៍នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ នៅតាមដងផ្លូវមានសភាពយឺតយ៉ាវ ការកកស្ទះកើនឡើងខ្លាំង គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍កើនឡើង និងនាំឲ្យមានការបំពុលបរិយាកាសថែមទៀត ។

សាលារាជធានីភ្នំពេញបានដាក់ចេញនូវផែនការ ដើម្បីកាត់បន្ថយនូវការកើនឡើងនៃប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនឯក-ជននៅក្នុងទីក្រុង ដោយមានការជំនួយពីទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិជប៉ុន ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាចរាចរណ៍ពេលបច្ចុប្បន្ន និងគាំទ្រដល់ចក្ខុវិស័យទីក្រុង ដែលមានគោលដៅការពារ និងរៀបចំវិស័យដឹកជញ្ជូនតំបន់ទីក្រុងដែលអំណោយផលដល់ប្រជាជន បរិស្ថាន និងផ្តល់ភាពរស់រវើកដល់សកម្មភាពទីក្រុងនៅរាជធានីភ្នំពេញ ។

- ផ្លាស់ប្តូរបីប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុងដែលមានការប្រើប្រាស់មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនឯកជនច្រើនលើសលុប ទៅជាប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ និងឯកជនដែលមានតុល្យភាពគ្នា តាមរយៈការគ្រប់គ្រងជាប្រព័ន្ធទៅលើបណ្តាញផ្លូវថ្នល់ មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ និងការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ដើម្បីកែលម្អការធ្វើដំណើររបស់ពលរដ្ឋ
- បង្កើតប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ពីតំបន់ទៅតំបន់មួយ
- បង្កើតប្រព័ន្ធការងារដឹកជញ្ជូនទំនិញ Logistics ក្នុងទីប្រជុំជន
- បង្កើតប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រង និងដឹកជញ្ជូនទំនិញនៅក្នុងតំបន់កណ្តាលទីក្រុង

ផ្សែងពុលពិតជាជះឥទ្ធិពលយ៉ាងខ្លាំងទៅលើការរបស់ប្រជាពលរដ្ឋគ្រប់ស្រទាប់វ័យទាំងអស់ មិនថាក្មេង ឬចាស់នោះទេដែលរស់នៅក្នុងក្រុងសុទ្ធតែទទួលរងនូវការប៉ះពាល់ទៅលើសុខភាព សម្រួលនូវបញ្ហាកកស្ទះ និង បញ្ចៀសនូវហានិភ័យនានា ដែលបានបង្ករឡើងដោយប្រភេទរថយន្តដឹកជញ្ជូន ព្រមទាំងជួយសម្រាលដល់ការងាររបស់ប្រជាពលរដ្ឋបានមួយផ្នែកធំផងដែរ ដូច្នេះហើយវិធានការដែលសាលាក្រុងបានដាក់ចេញខាងលើពិតជាផ្តល់នូវអំណោយផលល្អទៅដល់ប្រជាពលរដ្ឋ ។

៣.១.២ ការរៀបចំរចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់

ដោយសារតែកំណើននៃចំនួនប្រជាពលរដ្ឋនៅក្នុងក្រុងមានការកើនឡើង ការប្រើប្រាសផ្លូវក៏កាន់តែមានភាពមមាញឹកផងដែរ និងបង្ករឲ្យមានបញ្ហាជាច្រើននៅលើដងផ្លូវ ។ ទៀតសោត មានបញ្ហាប្រឈមជាច្រើនដែលត្រូវបានកំណត់នៅក្នុងការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍នៅរាជធានីភ្នំពេញ ដូចជា៖ ផ្លូវបំបែកដែលចោទជាបញ្ហាប្រព័ន្ធដាក់សញ្ញាធ្វើដំណើរមិនទាន់គ្រប់គ្រាន់ កង្វះការដាក់សញ្ញាសម្គាល់ផ្លូវថ្នល់ និងចំណតមិនមានការត្រួតពិនិត្យ ។ កន្លែងចតមិនគ្រប់គ្រាន់នៅតំបន់កណ្តាលទីក្រុងកំពុងក្លាយជាបញ្ហាចោទខ្លាំងដែលនាំឲ្យអ្នកបើកបរចតនៅលើផ្លូវថ្នល់ ឬនៅលើចិញ្ចើមផ្លូវ ដែលធ្វើឲ្យរាំងស្ទះផ្លូវថ្មើរជើង ។ លើសពីនេះទៀត ចិញ្ចើមផ្លូវសម្រាប់ថ្មើរជើងនៅរាជធានីភ្នំពេញត្រូវបានបាត់បង់មួយចំនួនដោយសារការពង្រីកផ្លូវសម្រប់រថយន្ត ។ ការអនុវត្តបទប្បញ្ញត្តិស្តីពីការចតយានយន្ត គឺជាបញ្ហាប្រឈមចម្បង ។

៣.១.២.១ ការពង្រីកផ្លូវ និងសាងសង់ផ្លូវធ្វើដំណើរថ្មី

នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ កំណើននៃការកកស្ទះមានការកើនឡើងពីមួយថ្ងៃទៅថ្ងៃ ដែលនេះវាជាបញ្ហាចម្បងមួយក្នុងការរារាំងលើដំណើរការអភិវឌ្ឍទីក្រុង ។ លើសពីនេះទៅទៀត ដំណើរការងាររបស់ប្រជាពលរដ្ឋមួយចំនួនមានការយឺតយ៉ាវ និងត្រូវប្រើរយៈពេលយូរ ដូច្នេះហើយដំណើរការនៃការដឹកជញ្ជូនទំនិញមានបរិមាណទាប ។ ដើម្បីឆ្លើយតបទៅនឹងភាពរីកចម្រើន និងការអភិវឌ្ឍនៅក្នុងក្រុង រាជធានីរាជរដ្ឋាបានដាក់ចេញ

នូវគម្រោងអភិវឌ្ឍផ្លូវជាច្រើននៅត្រង់តំបន់ដែលមានការកកស្ទះ និងតំបន់ដែលមានសក្តានុពលលើវិស័យដឹកជញ្ជូន ។

- **ការបង្កើតផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុង ៖** ដើម្បីបញ្ចៀស និងសម្រួលដល់ការកកស្ទះដោយសារប្រភេទរថយន្តដឹកទំនិញធុនធំនៅក្រុង ការបង្កើតផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុង នៅតាមតំបន់ជាយក្រុងពិតជាផ្តល់នូវផលប្រយោជន៍ជាច្រើនដល់ចរាចរណ៍ក្នុងក្រុង ព្រោះការដឹកជញ្ជូនទំនិញទាំងនោះភាគច្រើន គឺត្រូវឆ្លងកាត់ក្រុងដើម្បីបន្តដំណើរទៅទៀងមួយផ្សេងទៀត ។ ទៀតសោត កាត់បន្ថយនូវគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នៅក្នុងក្រុងបានមួយកម្រិតផងដែរ ។បន្ថែមពីលើនេះទៀត វាបានផ្តល់ភាពងាយស្រួលសម្រាប់សមត្ថកិច្ចក្នុងការត្រួតពិនិត្យលើដំណើរការដឹកទំនិញរបស់រថយន្តទាំងនោះ ។
- **ការពង្រីកផ្លូវថ្នល់ ៖** ចំពោះការធ្វើដំណើរនៅតាមដងផ្លូវ មានភាពស្មុគស្មាញសម្រាប់ប្រជាពលរដ្ឋសព្វថ្ងៃ ដោយសារតែបញ្ហាទំហំដងផ្លូវនៅតាមតំបន់មួយចំនួនមានទំហំតូច ដែលឆ្លើយតបទៅនឹងកំណើននៃការប្រើប្រាស់មធ្យោបាយរបស់ពលរដ្ឋ សាលារាជធានីបានធ្វើការជួសជុល ពង្រីកផ្លូវ និងរៀបចំផ្លូវឡើងវិញ ដើម្បីសម្រួលដល់ការធ្វើដំណើររបស់ប្រជាពលរដ្ឋ ។
- **ការសាងសង់ស្ពាន អាកាស និងផ្លូវក្រោមដី ៖** វាគឺជាផ្នែកដ៏ធំមួយក្នុងការដោះស្រាយនូវបញ្ហាកកស្ទះនៅក្នុងក្រុង និងជាសមិទ្ធិផលបង្ហាញនូវភាពរីកចម្រើនទៅមុខរបស់ទីក្រុងផងដែរ ។
- **វិធានការលើការលក់ដូរលើចិញ្ចើមផ្លូវ ៖** នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ប្រមាណ ៦០% នៃអាជីវករលក់ដូរ គឺយកចិញ្ចើមផ្លូវធ្វើជាកន្លែងដាក់អីវ៉ាន់សម្រាប់លក់ ដែលជាហេតុធ្វើឲ្យមានបាត់បង់ស្មើរតែ ៣០% នៃផ្លូវសម្រាប់បើកបរ និងបង្ករជាភាពកកស្ទះលើផ្លូវធ្វើដំណើរ ។

៣.១.២.២ ការត្រួតពិនិត្យលើ ស្លាកសញ្ញា គំនូសសញ្ញា និងភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍

ស្លាកសញ្ញា គំនូសសញ្ញា និងភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍គឺជា កត្តាដ៏សំខាន់ចំពោះការធ្វើដំណើរនៅលើដងវិថី ដែលបានបង្ករជាភាពងាយស្រួលដល់ការបើកបរ ។ នៅក្នុងតំបន់កំពុងអភិវឌ្ឍ ឬតាមច្រកបើកបរមួយចំនួននៃរាជធានីភ្នំពេញ នៅមិនទាន់មានការកំណត់នូវ ស្លាកសញ្ញា និងគំនូសសញ្ញាចរាចរណ៍នៅឡើយទ ដោយសារតែនៅតាមតំបន់ខ្លះជាតំបន់រោងចក្រឧស្សាហកម្ម មានចំនួនប្រជាជនរស់នៅច្រើនដែលធ្វើការគ្រប់គ្រង ព្រមទាំងការកំណត់បែងចែកលើផ្នែកហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធមានភាពស្មុគស្មាញ ។ លើសពីនេះទៅទៀត នៅតាមផ្លូវបំបែកជាបួនក៏មានការខ្វះខាតនូវការបំពាក់នូវភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍ និងនៅតាមចំណុចមួយចំនួន ភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍មានភាពមិនសូវអំណោយផលដល់ការបើកបរនៅឡើយ ដែលជាហេតុធ្វើឲ្យសាលារាជធានីភ្នំពេញ ត្រូវមានការផ្លាស់ប្តូរ នូវប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍សារជាថ្មី និងមានភាពងាយស្រួលជាងមុន ។

៣.១.៣ ពន្ធលើការអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍

នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ សណ្តាប់ធ្នាប់ចរាចរណ៍ជាបញ្ហាជំពាក់មុខដែលកើតមានតាំងពីយូរមកហើយ ។ អ្វីដែលកើតឡើងរាល់ថ្ងៃ ហើយអ្នកដែលរស់នៅក្នុងទីក្រុងក៏យល់ដឹងច្បាស់ដែរនោះគឺ អ្នកបើកបរមួយចំនួនមិនថា ទាំងរថយន្ត ទាំងទោចក្រយានយន្ត និងរឺម៉កម៉ូតូនោះទេ មានការបើកបរដោយបំពានទៅលើស្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍ បើកបរបង្ក្រាសទិលដៅ និងមិនគោរពភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍ បើកបរតាមតែចិត្តចង់របស់ពួកគេ ដែលជាហេតុបង្ករឲ្យមានការកកស្ទះចរាចរណ៍ និងកើតមានគ្រោះចរាចរណ៍ជារឿយៗនៅតាមដងផ្លូវ ។ ការគោរពនូវច្បាប់ចរាចរណ៍ គឺជាកត្តាដ៏សំខាន់មួយ ដើម្បីការពារនូវអាយុជីវិតខ្លួនឯង និងលើកកម្ពស់ដល់វប្បធម៌នៃការរស់នៅក្នុងទីក្រុងផងដែរ ។ ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា បានអនុម័តនូវច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក នៅក្នុង ខែធ្នូ ឆ្នាំ ២០១៤ ប៉ុន្តែការអនុវត្តរបស់ប្រជាពលរដ្ឋនៅមានកម្រិត ដូច្នេះហើយរាជរដ្ឋាភិបាល បាលធ្វើការរឹតបន្តឹងបន្ថែមយ៉ាងមឿងម៉ាត់លើចំណុចមួយចំនួន ដើម្បីឲ្យមានតម្លាភាពលើការអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍ ដែលចំណុចទាំងនោះមានដូចជា ៖

ចំពោះទោចក្រយានយន្ត មាន ៧ ចំណុច

- ការបើកបរដោយមិនពាក់មួកសុវត្ថិ
- ការបើកបរស្ថិក្នុងស្ថានភាពស្រវឹង
- មិនគោរពស្លាកសញ្ញា និងភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍
- ល្មើសការបត់ និងវ៉ាជែង
- ការដឹកលើសចំណុះ
- យានជំនិះគ្មានស្លាកលេខ
- ការប្រើប្រាស់ទូរសព្ទដោយគ្មានឧបករណ៍ទំនាក់ទំនង

ចំពោះទោចក្រយានយន្ត មាន ៩ ចំណុច

- ការបើកបរលើសល្បឿនកំណត់
- ការបើកបរស្ថិក្នុងស្ថានភាពស្រវឹង
- អ្នកបើកបរដោយគ្មានបណ្ណបើកបរ
- មិនគោរពស្លាកសញ្ញា និងភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍
- ល្មើសការបត់ និងវ៉ាជែង
- មិនពាក់នូវខ្សែក្រវ៉ាត់សុវត្ថភាព
- ការដឹកលើសចំណុះ

- យានជំនិះគ្មានស្លាកលេខ
- ការប្រើប្រាស់ទូរសព្ទដោយគ្មានឧបករណ៍ទំនាក់ទំនង

ទន្ទឹមគ្នានេះដែរ ដើម្បីសណ្តាប់ធ្នាប់និងទិដ្ឋភាពនៃសីលធម៌របស់សង្គមកម្ពុជាទាំងមូល អ្នកបើកបរគ្រប់គ្នាត្រូវតែផ្លាស់ប្តូរទម្លាប់ប្រើប្រាស់ផ្លូវតាមអំពើចិត្ត ហើយងាកមកគោរពច្បាប់និងស្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍ឲ្យបានមធ្យឹត។ គោរពច្បាប់ ព្រោះច្បាប់ជាច្បាប់ មិនមែនគោរពច្បាប់ព្រោះខ្លាចការផាកពិន័យឬខ្លាចប៉ូលីសចរាចរណ៍នោះទេ។ ប្រទេសកម្ពុជាមិនអាចរីកចំរើនរុងរឿងឡើយបើគ្មានការចូលរួមពីពលរដ្ឋម្នាក់ៗ ដែលការចូលរួមនេះ រាប់ចាប់តាំងពីទង្វើតូចតាចឡើងទៅ ដូចជាការបើកបរតាមដងផ្លូវឲ្យមានសណ្តាប់ធ្នាប់ត្រឹមត្រូវជាដើម ។

៣.១.៤ ការរៀបចំបែងចែករចនាសម្ព័ន្ធ និងដាក់ចេញនូវផែនទីប្រើប្រាស់ដីក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ

ប្រទេសដែលមានការអភិវឌ្ឍជឿនលឿន គឺយើងកំណត់សម្គាល់ទៅលើការគ្រប់គ្រងរចនាសម្ព័ន្ធទីក្រុងដែលមានការរៀបចំ និងបែងចែងតំបន់ទីប្រជុំយ៉ាងមានរបៀបរៀបរយ ព្រមទាំងប្រជាពលរដ្ឋទទួលបាននូវជាសុខភាពក្នុងការរស់នៅ ។ ចំពោះប្រទេសកម្ពុជាយើងវិញ រាជធានីភ្នំពេញគឺជា ទីក្រុងដែលប្រមូលផ្តុំចរន្តសេដ្ឋកិច្ច និងឧស្សាហកម្មគ្រប់ប្រភេទទាំងអស់ ព្រមទាំងវត្តមានរបស់ក្រុមហ៊ុនវិនិយោគឯកជនបានជម្រុញឲ្យទីក្រុងភ្នំពេញកាន់តែឆាប់រហ័សថែមទៀត ដោយយើងឃើញមានអគារខ្ពស់ៗជាច្រើនកំពុងតែស្ថិតក្នុងដំណើរការសាងសង់ ។ ដើម្បីឲ្យទីក្រុងមួយនេះមានការបោះជំហានទៅរកភាពរីកចម្រើនមួយផ្សេងទៀត រាជរដ្ឋាភិបាលបានរៀបចំនូវផែនការប្រើប្រាស់ដីរាជធានី ដើម្បីបង្ហាញពីមហិច្ឆតានៃការមើលឃើញតំបន់រាជធានីរីកចម្រើនលូតលាស់ ដែលអាចឆ្លើយតបការកើនឡើងចំនួនប្រជាជនបច្ចុប្បន្ន ក៏ដូចទៅថ្ងៃអនាគត ដោយសារចំណាកស្រុកពីជនបទមកទីក្រុងឆ្ពោះមកកាន់តំបន់រាជធានី ។ គោលដៅនៃផែនការនេះ មានចាប់ពីការរៀបចំតំបន់ក្រុងដែលរួមបញ្ចូលគ្នារវាងតំបន់នៃខេត្តកណ្តាល និងរាជធានីភ្នំពេញ រហូតពង្រីកព្រំដែនទីក្រុងរួមជាមួយ និងការកាត់បញ្ចូលខេត្តកណ្តាលជិតពាក់កណ្តាល ។

ផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លីរាជធានីភ្នំពេញ

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

- ផែនទីសម្រាប់ការកំណត់ និងបង្ហាញពីអគារដែលមានកម្ពស់ខ្ពស់ និងការត្រួតពិនិត្យកម្ពស់អគារនានា សម្រាប់សុវត្ថិភាពការហោះហើររបស់យន្តហោះ
- ផែនទីសម្រាប់ អគារបតិកភណ្ឌក្នុងទីក្រុង
- ផែនទីកំណត់តំបន់ និងបទប្បញ្ញត្តិនានាសម្រាប់អនុវត្តផែនការ ដើម្បីអភិរក្ស ឬការពារតំបន់ក្នុងទីក្រុង សម្រាប់ការដាំដើមឈើ ការគ្រប់គ្រងទីធ្លា និងទ្រព្យសម្បត្តិសាធារណៈ

នេះគឺជាផែនទី ដែលបង្ហាញអំពីគម្រោងនៃការអភិវឌ្ឍរបស់រាជធានីភ្នំពេញ និងមានគោលដៅប្រែក្លាយរាជធានីភ្នំពេញឲ្យក្លាយជាបេះដូងនៃប្រទេសកម្ពុជាដែលស្ថិតនៅចំណុចប្រសព្វនៃទន្លេចំនួនបួន ជាមជ្ឈមណ្ឌលប្រកួតប្រជែងផ្នែកនយោបាយ ជំនួញ និងវប្បធម៌ដោយមានការអភិវឌ្ឍប្រកបដោយសមធម៌ និងមានចីរភាព ។

៣.១.៥ ការប្រើប្រាស់ថាមពល

ថាមពលក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ត្រូវបានប្រើប្រាស់ភាគច្រើននៅក្នុងវិស័យលំនៅដ្ឋាន សកម្មភាពអាជីវកម្ម ឬពាណិជ្ជកម្ម និងឧស្សាហកម្ម ។ ភ្នំពេញដែលជាមជ្ឈមណ្ឌលស្នូបសម្រាប់សកម្មភាពឧស្សាហកម្មរបស់ប្រទេស កម្ពុជាបានកំពុងនឹងប្រើប្រាស់ចំណែកថាមពលដ៏ច្រើនជាង ក្នុងនោះចំពោះវិស័យដែលប្រើប្រាស់ថាមពលច្រើន គឺវាយនភណ្ឌដែលជាវិស័យប្រើប្រាស់ធំជាងគេ បន្ទាប់មកគឺរោងចក្រផលិតឥដ្ឋ រោងម៉ាស៊ីនកិនស្រូវ ផលិតកម្មជ័រកៅស៊ូ និងផលិតកម្មចំណីអាហារ ។ ចំណែកឯនៅក្នុងវិស័យឧស្សាហកម្មធំៗវិញ គឺប្រើប្រាស់

ប្រភពថាមពលរបស់ខ្លួនឯងភាគច្រើនបំផុតបានពីជីវឧស្ម័ន បន្ទាប់មកគឺប្រេងឥន្ធនៈ និងអគ្គិសនីមានការប្រើប្រាស់តិចពីសំណាក់ម្ចាស់ឧស្សាហកម្មធំៗ ។ ដោយឡែកសម្រាប់សហគ្រាសធន់តូច និងមធ្យម ភាគច្រើនប្រើប្រាស់នូវប្រេងម៉ាស៊ូត ឬម៉ាស៊ីនភ្លើងប្រើឥន្ធនៈ ។ តាមរយៈទិន្នន័យក្នុងឆ្នាំ ២០១៨ បានបង្ហាញថាការផ្គត់ផ្គង់អគ្គិសនីរបស់ប្រទេសកម្ពុជាមានចំនួនសរុប ៩,៣០៧,៤៤ GWh ក្នុងនោះមានប្រភពក្នុងស្រុកចំនួន ៧,៩៥៣,៦៤ GWh (៨៥,៤៥%) និងការនាំចូលពីប្រទេសជិតខាងដូចជាប្រទេសវៀតណាម ប្រទេសថៃ និងប្រទេសឡាវ សរុបចំនួន ១,៣៥៣,៨0 GWh (១៤,៥៥%) ក្នុងចំណោមប្រភពថាមពលក្នុងស្រុក ប្រភពធំៗដែលទទួលបានគឺពីវារីអគ្គិសនីមានចំនួនច្រើនជាងគេប្រមាណ ៤៨,៤៧ % និងប្រភពពីការដុតធ្យូងថ្ម ៣៤,៥0 % ។ ដោយឡែកប្រភពកើតឡើងវិញមានតែ 0,៤៦% តែប៉ុណ្ណោះ។

សព្វថ្ងៃវិស័យអគ្គិសនីនៅកម្ពុជាមិនទាន់មានភាពល្អប្រសើរប៉ុន្មានទេ ពោលគឺការផលិតថាមពលអគ្គិសនីនៅក្នុងស្រុកមិនទាន់ផ្គត់ផ្គង់គ្រប់គ្រាន់ដល់ប្រជាពលរដ្ឋទូទាំងប្រទេសនោះទេ ព្រមទាំងតម្លៃនៅមានកម្រិតខ្ពស់នៅឡើយ ដោយសារតែកម្ពុជាកង្វះនូវការផលិតថាមពលដែលបណ្តាលមកពីកត្តាដូចជា ៖

- កង្វះការយល់ដឹងអំពីកាលានុវត្តភាពនៃប្រសិទ្ធភាពប្រើប្រាស់ថាមពល ទោះបីជាថ្លៃថាមពលមានតម្លៃខ្ពស់
- កង្វះការយល់ដឹងអំពីការវិនិយោគដែលមានប្រសិទ្ធភាពថាមពលក្នុងចំណោមអ្នកផ្តល់កម្ចីពាណិជ្ជកម្ម ដែលនាំឲ្យមានភាពស្ទាក់ស្ទើរក្នុងការផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានដល់គម្រោងអាជីវកម្មដែលមានប្រសិទ្ធភាពថាមពល
- កង្វះមូលនិធិសម្រាប់កម្មវិធីប្រកបដោយការប្តេជ្ញាចិត្តរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាស្តីពីប្រសិទ្ធភាពថាមពល
- កង្វះស្ថានប័នដែលអាចធ្វើសវនកម្មថាមពល និងអនុវត្តវិធានការប្រសិទ្ធភាពថាមពល

ដូច្នេះហើយរាជរដ្ឋាភិបាលបានដាក់ចេញនូវបទប្បញ្ញត្តិ ឬគោលដៅ ដើម្បីលើកស្ទួយដល់អគ្គិសនីកម្ពុជា និងក្រុមហ៊ុនផ្តល់សេវា ក្នុងការផ្គត់ផ្គង់ថាមពលជូនប្រជាពលរដ្ឋ

- ផ្តល់ការផ្គត់ថាមពលគ្រប់គ្រាន់នៅទូទាំងប្រទេសកម្ពុជាក្នុងតម្លៃសមរម្យ និងមានលទ្ធភាពបង់បាន
- ធានាការផ្គត់ផ្គង់អគ្គិសនីជាទីទុកចិត្ត និងមានសុវត្ថិភាពនៅក្នុងតម្លៃសមរម្យ ដែលជួយសម្រួលដល់ការវិនិយោគក្នុងប្រទេសកម្ពុជា និងការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចជាតិ
- លើកទឹកចិត្តឲ្យមានការរុករក និងការអភិវឌ្ឍធនធានថាមពល ដែលអាចទទួលយកបានសម្រាប់បរិស្ថាន និងសង្គមដើម្បីផ្គត់ផ្គង់ទៅគ្រប់វិស័យទាំងអស់នៃសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា

- លើកទឹកចិត្តការប្រើប្រាស់ថាមពលឲ្យមានប្រសិទ្ធភាព ដើម្បីកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់បរិស្ថានធ្ងន់ធ្ងរ ដោយសារតែការផ្តត់ផ្គង់ និងប្រើប្រាស់ថាមពល
- លើកកម្ពស់ដល់ការប្រើប្រាស់នូវថាមពលកើតឡើងវិញ (កែច្នៃចេញពីសម្រាម) ដើម្បីផ្តោតទៅលើការអភិវឌ្ឍវារីអគ្គិសនីទ្រង់ទ្រាយធំ និងការពង្រីកបណ្តាញអគ្គិនសីក្នុងតំបន់ជនបទ
- លើកកម្ពស់ក្នុងការសិក្សាស្រាវជ្រាវ លើដំណើរការទាញយកពន្លឺព្រះអាទិត្យដើម្បីបំលែងជាថាមពលអគ្គិសនីប្រើប្រាស់ ។

៣.១.៦ បរិស្ថានសំណង់ និងការគ្រប់គ្រងសំរាម

បរិស្ថានសំណង់នៅរាជធានីភ្នំពេញមាន រចនាបទស្ថាបត្យកម្ម និងរចនាបទលំនៅដ្ឋានជាច្រើនប្រភេទ ។ សំណង់អគារ និងវិឡាដែលមានរចនាបទសម័យអាណានិគមបារាំង គឺមានច្រើននៅពាសពេញទីក្រុងផងដែរ។ ពេលនេះអគារទាំងនេះមួយចំនួនត្រូវបានស្តារឡើងវិញ ប៉ុន្តែអគារជាច្រើនត្រូវបានបំផ្លាញ ឬមានភាពទ្រុឌទ្រោម។ បច្ចុប្បន្នសំណង់ផ្ទះសម្បែងទូទៅ គឺរួមមានផ្ទះបើកអាជីវកម្មតាមរចនាបទចិន ឬវីឡាទោលនៅដាច់តែឯង។ ផ្ទះបើកជីវកម្មមានចំនួនច្រើនជាងគេបំផុត ព្រោះផ្ទះប្រភេទនេះមានតម្លៃធូរថ្លៃ និងអាចប្រើប្រាស់សម្រាប់បើកអាជីវកម្មផង និងជួលបន្តជាបន្ទប់តូចៗផង ។ នៅក្នុងប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយនេះ យើងក៏ឃើញមានវត្តមាននៃអគារខ្ពស់ៗជាច្រើន មជ្ឈមណ្ឌលកម្សាន្ត និងអគារពាណិជ្ជកម្មនានា ដែលមានរចនាបែបទំនើប ។ ដោយសារតែកំណើននៃប្រភេទអគារ ខ្ពស់ៗទាំងនេះ ទើបតម្រូវឲ្យថ្នាក់ដឹកនាំពង្រឹងនូវការគ្រប់គ្រងឲ្យកាន់តែល្អ ដើម្បីរក្សានូវសណ្តាប់ធ្នាប់សង្គម និង បញ្ចៀសនូវបញ្ហាជំនាស់ដីធ្លីដែលកើតឡើងដោយសារការអភិវឌ្ឍក្រុងនោះ។ លើសពីនេះទៅទៀត ដើម្បីធានាបាននូវបរិស្ថានសំណង់មានលក្ខណៈត្រជាក់ និងបរិយាកាសល្អ ទីធ្លាអាចបំពាក់ប្រព័ន្ធរំដោះទឹកភ្លៀងនៅនឹងទីតាំងផ្ទាល់ដែលអាចជួយកាត់បន្ថយ ការជន់លិច អគារលំនៅដ្ឋានត្រូវបានសាងសង់ជាប្លុក។ មានទីធ្លាទំនេរដោយបញ្ចៀសការរស់នៅកកកុញ ពោលគឺបង្កើតទីធ្លាទំនេរឲ្យបានច្រើនដើម្បីបង្កើតនូវចរន្តខ្យល់ចេញចូលធម្មជាតិ ។

ការគ្រប់គ្រងសំរាមនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ត្រូវបានទទួលស្គាល់ពីគ្រប់ភាគីពាក់ព័ន្ធទាំងអស់ថាជាបញ្ហាប្រឈមមួយផ្នែកបរិស្ថានដ៏ចម្បងមួយ ជាពិសេសពាក់ព័ន្ធទៅនឹងកង្វះការប្រមូលសំរាមឲ្យបានគ្រប់ជ្រុងជ្រោយនៅរាជធានីភ្នំពេញ ព្រោះការប្រមូលសម្រាមនៅតំបន់មួយចំនួនក្នុងទីក្រុង គឺនៅមិនទាន់មានសេវាប្រមូលសម្រាមទៅដល់ ឬការប្រមូលមានភាពយឺតយ៉ាវ ។ យើងសង្កេតឃើញថា សំណល់សំរាមជាច្រើនតែងត្រូវបានចាក់ចោល ឬបោះទៅក្នុងទន្លេ ស្រះ ប្រឡាយ ឬត្រូវកប់ក្នុងរណ្តៅនៅតាមផ្ទះ ។ សម្រាមដែលមិនបានប្រមូល គឺនៅរាយប៉ាយតាមទីធ្លាយផ្លូវសាធារណៈ ហើយជាញឹកញាប់ធ្វើឲ្យស្ទះប្រព័ន្ធលូនៅតាមមូលដ្ឋាន និងបង្កើតជាបរិស្ថាន ឬបរិយាកាសខ្វះអនាម័យ។ ការប្រមូលសំរាមនៅមានកម្រិតនៅតំបន់ជាយរាជធានីភ្នំពេញ ដែលជា

តំបន់ប្រជាជនរស់នៅមានប្រាក់ចំណូលទាបភាគច្រើន ។ ប្រជាជនភាគច្រើនដែលរស់នៅក្នុងខណ្ឌជាយរាជធានីភ្នំពេញ មិនបានទទួលសេវាប្រមូលសំរាមគ្រប់គ្រាន់ឡើយ ដែលបានខណ្ឌដូចជា៖ ខណ្ឌឫស្សីកែវ ខណ្ឌមានជ័យ ខណ្ឌច្បារអំពៅ ខណ្ឌជ្រោយចង្វា និងខណ្ឌដង្កោ ។ សំរាមដែលមិនត្រូវបានប្រមូលជាញឹកញាប់បានកកស្ទះនៅក្នុងប្រព័ន្ធបណ្តាញលូមេ និងបណ្តាញផ្លូវទឹកនានា ។ សំរាមដែលបានប្រមូលត្រូវបានដឹងជញ្ជូនទៅកន្លែងចាក់នៅទីលានចាក់សំរាមក្នុងខណ្ឌដង្កោ ដែលមានចំងាយ ១៥គម ពីតំបន់កណ្តាលទីក្រុង ។ ក្រសួងបរិស្ថានទទួលខុសត្រូវក្នុងការរៀបចំគោលការណ៍ណែនាំស្តីពីការគ្រប់គ្រងសំណល់ដែលរួមមានការប្រមូល ការដឹកជញ្ជូន ការរក្សាទុក និងការកែឆ្នៃឡើងវិញ ។

មន្ទីរបរិស្ថានរាជធានីភ្នំពេញ បានរៀបចំផែនការចំនួន ៨ សម្រាប់កែលម្អការគ្រប់គ្រងសំណល់រឹងនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ផែនការទាំងនេះរួមមាន៖

- ប្រព័ន្ធទិន្នន័យគ្រប់គ្រងសំណល់
- ការបែងចែកសំណល់
- ការបញ្ចេញ និងការប្រមូលសំណល់
- ការបោះចោលសំណល់នៅទីលានចាក់សំរាមទៅតាមផែនការបែងចែកសំណល់
- ការកែច្នៃ និងការប្រើប្រាស់សំរាមឡើងវិញ
- ការធ្វើប្រព្រឹត្តកម្មសំណល់
- ការកសាងសមត្ថភាព
- ការអនុវត្ត និងការដាក់ពិន័យ

ដោយមានការសហការរបស់អង្គការជាច្រើន ជាមួយនឹងក្រសួងបរិស្ថាន និងរដ្ឋបាលរាជធានីភ្នំពេញ បានធ្វើការសិក្សាពីស្ថានភាព និងរៀបចំយុទ្ធសាស្ត្រគ្រប់គ្រងសំរាម សំណល់រឹងសម្រាប់រាជធានីភ្នំពេញដើម្បីគ្រប់គ្រង និងដោះស្រាយហានិភ័យពីការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ និងហានិភ័យលើបរិស្ថាន ដែលអាចកើតមាននៅក្នុងដំណើរការទាំងមូលនៃការគ្រប់គ្រងសំរាម ពោលគឺដើម្បីកាត់បន្ថយការបញ្ចេញឧស្ម័នផ្ទះកញ្ចក់ពីទីលានចាក់សំរាម និងកែលម្អបែបបទនៃការចោលសំណល់ដែលប្រមូលបាលឲ្យមានលក្ខណៈស្តង់ដារ និងប្រកបដោយចីរភាពផងដែរ ។ ការអនុវត្តយុទ្ធសាស្ត្រនេះនឹងធ្វើឲ្យទីក្រុងកាន់តែស្អាត មិនមានសំរាមតាមទីសាធារណៈ បរិយាកាសកាន់តែមានភាពស្រស់បំព្រង និងពុំមានក្លិនស្អុយ ។

៣.២. ដំណើរការអនុវត្តនៃគម្រោង

៣.២.១ ដំណើរការសាងសង់ផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងទី ៣

សព្វថ្ងៃនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ មានផ្លូវក្រុងចំនួន ៣ ដែលផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងទី ៣ មិនទាន់បានបញ្ចប់គម្រោងសាងសង់នៅឡើយទេ ។ ផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងទាំង ៣ នេះពិតជាមានសក្តានុពលសម្រាប់សេដ្ឋកិច្ចរបស់ប្រទេសកម្ពុជាពោលគឺ ជួយដោះស្រាយបញ្ហាចរាចរណ៍ក្នុងក្រុង អំណោយផលដល់វិស័យដឹកជញ្ជូន និងបង្កើនការវិនិយោគរបស់បរទេសកាន់តែកើនឡើង ដែលធ្វើឲ្យអត្រាអ្នកអត់ការងារធ្វើមានការធ្លាក់ចុះ ។ ផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងចំនួន ២ ដែលបានសាងសង់រួចរួមមាន

- ផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងទី ១៖ ដែលផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងដំបូងគេបង្អស់ បានសាងសង់ឡើងក្នុងសម័យសង្គមរាស្ត្រនិយម ដែលនេះកាត់ខណ្ឌចំនួន ៤ គឺ ខណ្ឌដូងពេញ ខណ្ឌ ៧មករា ខណ្ឌចំការមន និងខណ្ឌទួលគោក ។ ផ្លូវនេះតភ្ជាប់ពី គីឡូម៉ែត្រលេខ ៩ ភ្ជាប់ផ្លូវ ជាសុជារា និងផ្លូវ ៥៩៨ សាលាភូមិន្ទភ្នំពេញ ទៅផ្លូវ ២៧១ នឹងតភ្ជាប់រហូតដល់គល់ស្ពានច្បារអំពៅផ្លូវជាតិលេខ ១ ។
- ផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងទី ២៖ ផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងទី ២ នេះបានកសាងឡើងក្នុងឆ្នាំ១០២៦ និងចែកចេញជាពីរកំណាត់ ដែលមានប្រវែងសរុបប្រមាណ ២៧គីឡូម៉ែត្រ និងចំណាយទឹកប្រាក់សរុបជាង ៧២លានដុល្លា ។ ដែលកំណាត់ទី១ មានប្រវែង ១០គីឡូម៉ែត្រ តភ្ជាប់ពីទំនប់កប់ស្រូវ ឆ្ពោះទៅផ្លូវសហព័ន្ធរុស្ស៊ី និងកំណាត់ទី២ តភ្ជាប់ពីផ្លូវសហព័ន្ធរុស្ស៊ី ពីចំណុចផ្សារដីហុយ ឆ្ពោះតាមបណ្តោយផ្លូវទ្រូងមាន់ កាត់ទៅផ្លូវជាតិលេខ ២ រហូតដល់ស្ពានព្រែកសំរោង ដែលបានដាក់ឲ្យប្រើប្រាស់ ក្នុងឆ្នាំ ២០១៩។

ចំណែកឯគម្រោងផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងទី ៣ គឺជាគម្រោងមួយដ៏ធំក្នុងការជម្រុញឲ្យសេដ្ឋកិច្ចទីក្រុងភ្នំពេញ ក៏ដូចជាសេដ្ឋកិច្ចជាតិទាំងមូលមានការរីកចម្រើនយ៉ាងឆាប់រហ័ស ។ ផ្លូវក្រវាត់ក្រុងខ្សែទី៣ ស្ថិតនៅក្នុងភូមិសាស្ត្ររាជធានីភ្នំពេញ និងខេត្តកណ្តាល មានប្រវែងសរុប ៥២,៩៨គីឡូម៉ែត្រ (ផ្លូវមេប្រវែង ៤៧,៦គីឡូម៉ែត្រ ក្រាលបេតុងស៊ីម៉ងត៍សរសៃដែក និងផ្លូវខ្នែងតភ្ជាប់ប្រវែង ៥,៣គីឡូម៉ែត្រក្រាលបេតុងកៅស៊ូ)។ ក្នុងនោះឆ្លងកាត់ភូមិសាស្ត្ររាជធានីភ្នំពេញ ប្រវែង ១៥,៤២គីឡូម៉ែត្រ និងឆ្លងកាត់ភូមិសាស្ត្រខេត្តកណ្តាលប្រវែង៣៧,៥៥គីឡូម៉ែត្រ។

គ្រោងសាងសង់ផ្លូវនេះគ្រោងចំណាយថវិកាសរុបប្រមាណ ២៧៣លានដុល្លារអាមេរិក ក្រោមហិរញ្ញប្បទានសម្បទានពីរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន និងថវិកាបដិភាគរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាសម្រាប់ការដោះស្រាយផលប៉ះពាល់ ការបោសសម្អាតមីន និងយុទ្ធភ័ណ្ឌមិនទាន់ផ្ទុះ។ ការសាងសង់នេះ ត្រូវបានអនុវត្តដោយក្រុមហ៊ុនសំណង់ Shanghai Construction Group Co., Ltd និងត្រួតពិនិត្យបច្ចេកទេសសាងសង់ដោយក្រុមហ៊ុនGuangzhou Wanan Construction Supervision Co., Ltd និងចំណាយរយៈ

ពេលសាងសង់ចំនួន ៤២ខែ ចាប់ពីខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១៨ និងបញ្ចប់នៅខែធ្នូ ឆ្នាំ២០២១។ ប៉ុន្តែដោយសារតែ បញ្ហានៃការរីករាលដាលនៃជំងឺកូវីដ ១៩ បានធ្វើឲ្យគម្រោងផ្លូវមួយនេះមិនបានបញ្ចប់ការសាងសង់ទាន់ពេលវេលាកំណត់ ។

លូវក្រវាត់ក្រុងខ្សែទី៣នេះ តភ្ជាប់ចាប់ពីផ្លូវជាតិលេខ៦ កាត់តាមមហាវិថីឈ្នះឈ្នះ និងស្ពានព្រែកព្នៅ ។ ផ្លូវនេះឆ្លងកាត់ពីផ្លូវជាតិលេខ៤ ដែលមានចំណុចចាប់ផ្តើមពីគីឡូម៉ែត្រ ១៨ និង១០៥ ឆ្ពោះមកផ្លូវជាតិលេខ៣ ផ្លូវជាតិលេខ២ និងផ្លូវជាតិលេខ២១ ឆ្លងកាត់ទន្លេបាសាក់ ព្រមទាំងកោះអន្លង់ចិន ដោយមានស្ពានចំនួន២ និងតភ្ជាប់ទៅនឹងផ្លូវជាតិលេខ១ ដែលមានចំណុចចុងបញ្ចប់នៅគីឡូម៉ែត្រ ២៤ និង ៨៤០។ ផ្លូវនេះ នឹងក្លាយជាផ្លូវក្រវាត់ក្រុងដ៏ធំ និងទំនើបមួយ បម្រើដល់ការដឹកជញ្ជូនរវាងរាជធានីភ្នំពេញ ពិសេសតភ្ជាប់ទៅចំណតផែកុងតេន័រថ្មី របស់កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ នៅស្រុកកៀនស្វាយ។ ផ្លូវក្រវាត់នេះ មានទំហំទទឹងផ្លូវរហូតដល់ទៅ ២៧ម៉ែត្រ សម្រាប់ទីប្រជុំជន និងសម្រាប់ក្រៅទីប្រជុំជនវិញមានទំហំទទឹងផ្លូវ ២៥ម៉ែត្រ ដោយមានដាក់អំពូលបំភ្លឺផ្លូវសម្រាប់កំណាត់ផ្លូវក្នុងក្រុង និងដើមឈើលម្អសម្រាប់កំណាត់ផ្លូវក្រៅក្រុង។

ស្ពាននៃគម្រោងផ្លូវក្រវាត់ក្រុងទី៣នេះ មានចំនួន២ ដែលឆ្លងកាត់ទន្លេបាសាក់ គឺមួយតភ្ជាប់ពីឃុំសិត្បូត៍ ទៅកាន់កោះអន្លង់ចិនដែលមានប្រវែង៣៦៦ម៉ែត្រ និងមួយទៀតតភ្ជាប់ពីកោះអន្លង់ចិន ទៅកាន់ឃុំឈើទាល ស្រុកកៀនស្វាយ មានប្រវែង៦៣០ម៉ែត្រ។ គម្រោងនៃផ្លូវនេះ ក៏មានការសាងសង់ស្ពានអាកាសចំនួន៤ផងដែរ ឆ្លងកាត់ផ្លូវជាតិលេខ៤, លេខ៣, លេខ២ និងលេខ២១ ប្រវែងសរុប ១៣ន់ម៉ែត្រ

រូបភាពនៃគម្រោងស្ពានឆ្លងកាត់ទន្លេបាសាក់ តភ្ជាប់ពីឃុំសិត្បូត៍ ទៅកាន់កៅអន្លង់ចិន និងមួយទៀតឆ្ពោះទៅ ឃុំឈើទាល ស្រុកកៀនស្វាយ

៣.២.២ ការអនុវត្តវិធានរឹតបន្តឹងលើបរិស្ថាន និងសោភ័ណ្ឌភាពក្រុង

ដោយមើលឃើញនូវបញ្ហាដែលបានបង្ករឡើងដោយប្រជាពលរដ្ឋដោយចេតនា និងអចេតនាមកលើបរិស្ថា-ន និងតំបន់សាធារណៈនៅក្នុងទីក្រុង ដែលវាធ្វើឲ្យមានភាពធ្លាក់ចុះនូវសោភ័ណ្ឌភាពក្រុង ព្រមទាំងប៉ះពាល់ដល់សុខភាពសាធារណៈផងដែរ ។ រាជរដ្ឋាភិបាលបានធ្វើការសិក្សា និងចងក្រងច្បាប់ស្តីសណ្តាប់ធ្នាប់សាធារណៈ ដើម្បីទប់ស្កាត់ ថែមទាំងប្រែក្លាយសោភ័ណ្ឌភាព និងបរិស្ថានក្រុងឲ្យមានភាពល្អប្រសើរឡើងវិញ ។ សេចក្តីព្រាងច្បាប់នេះបានចែកចេញជា ៨ ជំពូក និង ៤៦មាត្រា ដែលបានពិនិត្យកែសម្រួលចប់នៅថ្ងៃទី ១៦ ខែមិថុនា ឆ្នាំ ២០២០។ ច្បាប់ថ្មីដែលរាជរដ្ឋាភិបាលនឹងដាក់ឲ្យអនុវត្តក្នុងពេលឆាប់ៗនេះ មានខ្លឹមសារ និងធាតុផ្សំចំនួន ៥ ដែលមាត្រា១ ក្នុងច្បាប់នេះបានចែងថា « ច្បាប់នេះមានគោលបំណងធានាការគ្រប់គ្រងសណ្តាប់ធ្នាប់សាធារណៈឲ្យមានរបៀបរៀបរយ សោភ័ណ្ឌភាព អនាម័យ បរិស្ថានស្អាត សុវត្ថិភាពសង្គម រក្សាប្រពៃណីជាតិ និងសេចក្តីថ្លៃថ្នូររបស់ប្រជាពលរដ្ឋ»។ លើសពីនេះទៅទៀត នៅមានចំណុចជាច្រើនទៀតដែល រាជរដ្ឋាភិបាលបានហាមឃាត់ដូចជា ៖

- ការជួបជុំមានលក្ខណៈជាសាធារណៈ (ការតវ៉ាទាមទារ) ត្រូវសុំការអនុញ្ញាតពីសំណាក់អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចជាមុន
- ការរឹតត្បិតលើការស្លៀកពាក់ មិនត្រូវឲ្យមានលក្ខណៈបង្ហាញនូវកេរ្តិ៍ភេទនោះឡើយ
- ការហាល ឬព្យួរសម្លៀកបំពាក់ ការចូលសំរាម បង្ហូរកាកសំណល់ សកម្មភាពសុំទាន ការស្នាក់នៅលើចញ្ចើមផ្លូវ ការលក់ដូរផ្សេងៗនៅតាមទីសាធារណៈត្រូវមានច្បាប់អនុញ្ញាត
- ការចារឹកអក្សរ ការគូរគំនូរ ការបាញ់ថ្នាំ ការបិទផ្សាយព័ត៌មាន ឬការដាក់តាំងរូបភាព មិនត្រូវប៉ះពាល់ដល់សោភ័ណ្ឌភាពសាធារណៈ
- សកម្មភាព ហាមឃាត់ផ្សេងទៀត រួមមានការខាកស្តោះនៅតាមផ្លូវ ឬតាមទីសាធារណៈ ការបន្ទោបង់ក្រៅបង្គន់អនាម័យ ការចោលសំរាម ឬខ្មោចសត្វ ការដឹកជញ្ជូនសំរាមជ្រុះរាយប៉ាយតាមផ្លូវសាធារណៈ ការបូជាសព ឬបញ្ចុះសពនៅទីហាមឃាត់ ការសង់រោងការរោងបុណ្យ ឬរោងពិធីផ្សេងទៀតនៅទីសាធារណៈ ឬតាមដងផ្លូវដោយគ្មានការអនុញ្ញាតពីអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច។ ចំណែកការជះទឹកបាញ់ទឹកស្រោចទឹក ឬប៉ាតម្សៅនៅទីសាធារណៈ ក៏ត្រូវបានហាមឃាត់ដែរ។

ការអនុវត្ត

ដោយមានការដាក់ចេញនូវវិធានការរឹតបណ្តឹងលើបរិស្ថានសាធារណៈ យើងឃើញថា

- ចំពោះផ្សារលក់ដូរនានានៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ មានការរៀបចំសណ្តាប់ធ្នាប់ឡើងវិញ ដោយមានការហាមឃាត់លើសកម្មភាពមួយចំនួនដូចជា ការលក់ទំនិញដែលមានការរំលោភលើចិញ្ចើមផ្លូវ ការឈប់

រថយន្តដើម្បីដាក់ទំនិញនៅតំបន់ក្នុងផ្សារ ព្រមទាំងមានការរៀបចំនៅកន្លែងផ្ទើរ យានយន្ត ទោចក្រយន្ត បានយ៉ាងល្អ ។

- នៅតាមទីធ្លារសាធារណៈ ឬសួនច្បារនានា មានការរឹតបណ្តឹងចំពោះការលក់ដូរដែលបំពានចំណីផ្លូវ
- ក៏មានការប្រមាន និងដាក់វិន័យចំពោះជនណាដែលបន្ទោរបង់នៅតាមទីសាធារណៈ និងគ្មានសណ្តាប់ធ្នាប់ (ភាគច្រើនគឺអ្នកបើកបរកង់បី)
- ការជួបជុំប្រមូលផ្តុំ ដែលបង្ករសម្លេងរំខាន និងមានសកម្មភាពមិនសមរម្យណាមួយ នឹងត្រូវបានហាមឃាត់
- សកម្មភាពធឹកស៊ីនៅតាមទីសាធារណៈ មិនត្រូវបានអនុញ្ញាតឡើយ ដោយនៅតំបន់ទាំងនោះមានការល្បាត និងមើលការខុសត្រូវពីសំណាក់ប្រជាការពារ និងសមត្ថកិច្ចមូលដ្ឋាន ។

៣.២.៣ ការរៀបចំកែច្នៃសំរាម បំលែងទៅជាថាមពលអគ្គិនសី

យោងតាមរបាយការណ៍ពីក្រសួងបរិស្ថាន រាជធានីភ្នំពេញ មានកាកសំណល់ប្រមាណ ២.៨០០ តោនក្នុងមួយថ្ងៃ។ ក្រសួងរ៉ែ និងថាមពល កំពុងរៀបចំការអភិវឌ្ឍគម្រោងបំប្លែងសំណល់រឹងទីប្រជុំជន ទៅជាថាមពលអគ្គិសនី នៅទីលានចាក់សំរាមរបស់រាជធានីភ្នំពេញ ដើម្បីបន្ថែមនូវបរិមាណប្រើប្រាស់របស់ប្រជាជនក្នុងក្រុង ដោយសារសព្វថ្ងៃប្រទេសកម្ពុជាយើងកំពុងមានការខ្វះខាតនូវថាមពលអគ្គិនសីប្រើប្រាស់ ។ គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍បំប្លែងសំណល់រឹងទៅជាថាមពលអគ្គិសនីនេះ ធ្វើឡើងដោយមានការផ្តល់ប្រឹក្សាបច្ចេកទេស ពីធនាគារអេឌីបី (ADB) និងក្រុមហ៊ុនអាយអេអែស (Infrastructure of Asia Singapore) ស្របពេលដែលរដ្ឋាភិបាល បានកំពុងរៀបចំគោលនយោបាយជាតិស្តីពីការគ្រប់គ្រង និងកែច្នៃកាក់សំណល់ ខណៈពេលដែលកំណើនកាក់សំណល់កំពុងកើនឡើងជាបន្តបន្ទាប់។

ចំពោះគម្រោងនេះផងដែរ វាពិតជាមានសារៈប្រយោជន៍ខ្ពស់ដើម្បីជួយដល់វិស័យសំរាម និងបរិស្ថាននៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជាយើង និងជាពិសេសនៅក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ ។ ដូច្នេះហើយ ក្រសួងរ៉ែ និងថាមពល បន្តជំរុញទឹកដល់ក្រុងហ៊ុនវិនិយោគលើគម្រោងបំប្លែងកាកសំណល់ទៅជាថាមពលអគ្គិសនី ដោយសារមានក្រុមហ៊ុនវិនិយោគច្រើន បានបង្ហាញចំណាប់អារម្មណ៍ក្នុងការវិនិយោគលើគម្រោងមួយនេះ។

៣.២.៤ ការកំណត់តំបន់អេកូឡូស៊ីព្រែកព្នៅ

នៅប៉ែកខាងជើងនៃរាជធានីភ្នំពេញ ខណ្ឌព្រែកព្នៅជាតំបន់ដែលមានសក្តានុពលខ្លាំងលើការអភិវឌ្ឍផែនការបៃតងក្នុងការលើកកម្ពស់ដល់បរិស្ថានក្រុង ។ នៅប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយនេះ យើងមើលឃើញថាខណ្ឌព្រែកព្នៅមានការអភិវឌ្ឍយ៉ាងឆាប់រហ័សក្នុងការរៀបចំហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធខណ្ឌ និងសមិទ្ធិផលបានកើតឡើងជាបន្តបន្ទាប់ដូចជា ការសាងសង់អគារក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ថ្មីដែលមានទំហំធំ ដើម្បី

សម្រួលដល់ការងារដីធ្លីរបស់ប្រពលរដ្ឋ ការសាងសង់នូវពហុកីឡាដ្ឋានដើម្បីត្រៀមការប្រកួតស៊ីហ្គេមឆ្នាំ ២០២៣ ការសាងសង់វិមានឈ្នះៗដែលបង្ហាញអំពីភាពជោគជ័យក្នុងការដឹកនាំរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល និងតំបន់កំសាន្តសួនសត្វច្រើនកន្លែងថែមទៀត ។

គម្រោងបន្ទាប់នៅក្នុងខណ្ឌព្រែកព្នៅ នឹងប្រែតំបន់បឹងតាមោក ក្នុងផ្ទៃដី ៧៥ ហិកតា ទៅជាឧទ្យានជាតិដ៏មួយ សម្រាប់លើកម្ពស់សោភ័ណ្ឌភាព និងគម្របបៃតងក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ដែលជាបេះដូងនៃប្រទេសកម្ពុជា ដើមឈើប្រមាណជាង ១០ម៉ឺនដើម គ្រោងនឹងដាំនៅក្នុងឧទ្យាននេះ ។ លើសពីនេះទៅទៀត ក្រសួងស្ថានប័នមួយចំនួននឹងធ្វើការផ្លាស់ប្តូរទីតាំងមក តំបន់បឹងតាមោកវិញ ដើម្បីកាត់បន្ថយការកកស្ទះនៅក្នុងទីក្រុង និងសម្រួលដល់ការងាររដ្ឋបាលរបស់ក្រសួងផងដែរ ។

ជំពូក ៤
ទំនាស់បញ្ហា និងដំណោះស្រាយ

ទន្ទឹមនឹងការរីកចម្រើនលើផ្នែកហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធក្រុង និងការរីកដុះដាលនូវវិស័យសំណង់អគារជាច្រើនឥតឈប់ឈរ ដែលបានលើកកម្ពស់ដល់សោភ័ណ្ឌភាព ព្រមទាំងលើកស្ទួយដល់សេដ្ឋកិច្ចជាតិផងនោះ ផលប៉ះពាល់ជាច្រើនបានកើតឡើងជាបន្តបន្ទាប់ ទៅលើប្រជាពលរដ្ឋដែលរស់នៅតំបន់ដែលស្ថិតនៅក្នុងគម្រោងអភិវឌ្ឍទីក្រុង និងការប៉ះពាល់ទៅលើបរិស្ថានធម្មជាតិផងដែរ ។ គម្រោងអភិវឌ្ឍក្រុងរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលមានការរៀបចំជាបន្តបន្ទាប់ ដែលគម្រោងទាំងនោះសុទ្ធសឹងតែជាគម្រោងស្ថិតនៅជាយក្រុងរាជធានីភ្នំពេញ ដែលសម្បូរទៅដោយបឹងធម្មជាតិ អំណោយផលដល់ប្រព័ន្ធបង្ហូរទឹកចេញពីទីក្រុង ។

បឹងធម្មជាតិដែលស្ថិតក្នុងតំបន់រាជធានីភ្នំពេញ ពិតជាមានសារៈសំខាន់ខ្លាំងក្នុងការទប់ស្កាត់នូវបញ្ហាគ្រោះធម្មជាតិដែលកើតឡើងទឹកជំនន់ និងជាអាងស្តុកទឹកដ៏ធំរបស់ទីក្រុងភ្នំពេញ ។ ដោយសារតែប្រទេសកម្ពុជា មានការរីកចម្រើនយ៉ាងឆាប់រហ័សលើគ្រប់វិស័យ និងទីក្រុងភ្នំពេញជាតំបន់ដែលមានសក្តានុពលសេដ្ឋកិច្ចផងនោះ ដើម្បីឆ្លើយតបទៅនឹងការអភិវឌ្ឍទីក្រុងយ៉ាងខ្លាំងក្លា ព្រមទាំងការកើនឡើងនូវកំណើនប្រជាជនមកធ្វើការ និងប្រកបរបរក្នុងក្រុង ទើបរាជរដ្ឋាភិបាលបានប្រែក្លាយបឹងធម្មជាតិទាំងនោះទៅជា តំបន់ដែលមានសក្តានុពលលើវិស័យអចលទ្រព្យ ដើម្បីសាងសង់នូវសំណង់អគារផ្សេងៗ ។ បឹងធម្មជាតិដែលរងនូវផលប៉ះពាល់ដោយសារការអភិវឌ្ឍនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញមានដូចជា បឹងកក់ បឹងទំពុន និងបឹងតាមោក ។

៤.១. ផលប៉ះពាល់ទៅលើ បឹងកក់

បឹងកក់ធ្លាប់តែជាបឹងដ៏ស្រស់ស្អាត នៅក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ។ កាលពីឆ្នាំ២០០៧ រដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាបានធ្វើកិច្ចព្រមព្រៀងជាមួយនឹង ក្រុមហ៊ុនមួយដើម្បីប្រគល់ទៅឲ្យក្រុមហ៊ុននោះ សម្រាប់រយៈពេល៩៩ឆ្នាំ។ កិច្ចព្រមព្រៀងនេះជាលទ្ធផលដែលនាំឲ្យមានការចាក់បំពេញដីខ្សាច់នៅលើបឹងនោះ នៅក្នុងគោលបំណងដើម្បីឲ្យក្រុមហ៊ុន សាងសង់លើដីនោះ។ បឹងនេះគឺមានទំហំផ្ទៃដី ១៣៣ ហិចតា ដែលវាអាចផ្តត់ផ្គង់ដល់ប្រជាពលរដ្ឋរាប់ម៉ឺននាក់ បើវាត្រូវបានផ្លាស់ប្តូរទៅជាដី។ បឹងកក់បានដើរតួនាទីដ៏សំខាន់ នៅក្នុងការកាត់បន្ថយខ្យល់ព្យុះ ឲ្យជៀសផុតពីតំបន់នានា ដែលនៅជុំវិញបឹង នៅក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ។ បឹង និងទន្លេ អាចបម្រើជាធនធានដ៏មានសារៈសំខាន់ សម្រាប់ទឹកកខ្វក់ និងការបង្ហូរទឹកកុំឲ្យកកស្ទះ។ លើសពីនេះទៅទៀត បឹងអាចបំបាត់ការបំពុលនៅក្នុងទីក្រុងបាន។ នៅក្នុងអំឡុងពេល រដូវម៉ូសុង បឹងអាចរក្សាទឹក កាត់បន្ថយការជន់លិច នៅក្នុងទីក្រុង។ គម្រោងអភិវឌ្ឍបឹងនេះ មានការប៉ះពាល់ដល់ជីវភាពរស់នៅរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ នៅជុំវិញបឹងនេះ ដែលការបាត់បង់បឹងនេះក៏មានឥទ្ធិពលសក្តានុពលដ៏ខ្លាំង ទៅលើបរិស្ថានផងដែរ។

ប្រជាពលរដ្ឋជាង៤000គ្រួសារ ដែលរស់នៅជុំវិញបឹងនេះ ត្រូវបោះបង់លំនៅដ្ឋានរបស់ពួកគេ ដោយសារតែគម្រោងមួយនេះ។ ដោយពួកគេត្រូវបានអាជ្ញាធរតម្រូវឲ្យធ្វើការផ្លាស់ប្តូរទីលំនៅរបស់ខ្លួនទៅរស់នៅប្រកបមុខរបរនៅទីតាំងថ្មី ។ រាជរដ្ឋាភិបាលបានផ្តល់នូវជម្រើស បី ដែលជាសំណងរបស់រដ្ឋដល់ប្រពលរដ្ឋដែលរងគ្រោះនៅតំបន់បឹងកក់នោះ

- ការផ្តល់នូវទឹកប្រាក់ចំនួន ៨៥00 ដុល្លា ដែលជាសំណងរបស់រដ្ឋ
- ការផ្តល់នូវទីលំនៅថ្មីដែលមានចំងាយ ២0គីឡូម៉ែត្រពីក្រុងភ្នំពេញ
- ឬក៏ការផ្តល់ផ្ទះល្វែងមួយនៅនឹងកន្លែងអភិវឌ្ឍន៍ បើពលរដ្ឋរស់នៅក្នុងរយៈពេលប្រាំឆ្នាំទៀត នឹងបន្ថែមទឹកប្រាក់ចំនួន ៥00 ដុល្លា

ចំពោះការផ្តល់នូវជម្រើសខាងលើនេះ មានចំនួនប្រជាជនពលរដ្ឋ 1/3 តែប៉ុណ្ណោះដែលព្រមទទួលយកសំណងរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល និងប្រមាណជាង ៣000 គ្រួសារទៀតមិនពេញចិត្តនូវការផ្តល់សំណងទាំងនេះទេ ដោយពួកគេមានការប៉ះពាល់យ៉ាងខ្លាំងលើជីវិតរបស់ពួក ដូចជា

- ប្រជាពលរដ្ឋដែលចាកចេញពីទីក្រុង វានឹងមានការលំបាកកាន់តែខ្លាំង សម្រាប់ពួកគេ ក្នុងការប្រកបមុខរបរចិញ្ចឹមជីវិត
- ប្រជាពលរដ្ឋដែលមាន អាជីវកម្មនៅទីលំនៅចាស់ ពួកគេនឹងបាត់បង់មុខរបរទាំងនោះ
- ពួកគាត់មិនអាចទទួលបាននូវសេវាសុខភាព និងការអប់រំបានល្អនៅទីតាំងថ្មី
- ចំនួនទឹកប្រាក់ដែលរដ្ឋផ្តល់ជូន មិនអាចទិញផ្ទះនៅក្នុងក្រុងបាន
- ពួកគាត់អាចត្រឹមតែជួលផ្ទះល្វែង ឬបោះបង់ចោលឱកាសផ្សេងៗនៅក្នុងទីក្រុង ។

ការបណ្តេញចេញដោយហឹង្សា កើតឡើងបន្ទាប់ពីការបដិសេធមិនព្រមទទួលយកសំណងហួសហេតុនេះ។ ក្រុមហ៊ុន បានចាប់ផ្តើមបូមខ្សាច់លុបបឹង កាលពីឆ្នាំ២00៨។ ក្រុមអ្នកភូមិក៏បានចាប់ផ្តើមធ្វើការតវ៉ាផងដែរ។ យើងអាចឮពត៌មានមួយអំពីក្រុមអ្នកតវ៉ា ដើម្បីសិទ្ធិលើដីធ្លីជារៀងរាល់ខែ និងបានដឹងឮពីក្បួនដង្ហែរ នៅពីមុខវិមានឯករាជ្យ សាលាក្រុង សាលាឧទ្ធរណ៍ និងធនាគារពិភពលោក នៅក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំបន្ទាប់នេះ។ អ្នកស្រុកដែលទទួលរងនូវផលប៉ះពាល់បានតវ៉ា ដើម្បីសំណងសមរម្យ បញ្ឈប់ការបណ្តេញដោយហិង្សា និងដើម្បីឲ្យមានការដោះលែងអ្នកតវ៉ាមួយចំនួន ដោយសន្តិវិធី។

យ៉ាងណាមិញ រាជរដ្ឋាភិបាលបានខិតខំ សម្របសម្រួល និងដោះស្រាយបញ្ហាទាំងនោះជូនប្រជាពលរដ្ឋ ប្រកបដោយភាពជោគជ័យ និងផ្តល់នូវតម្លាភាពដល់ប្រជាពលរដ្ឋ ព្រមទាំងបានសម្រេចនូវគម្រោងអភិវឌ្ឍនៃតំបន់បឹងមួយនេះ ។

៤.២. ផលប៉ះពាល់ទៅលើបឹងទំពុន

តំបន់បឹងទំពុនជាបឹងធម្មជាតិមានសារៈសំខាន់សម្រាប់មនុស្ស និងបរិស្ថាននៅរាជធានីភ្នំពេញ។ បឹងនេះមានទីតាំងនៅភាគខាងត្បូងនៃរាជធានីភ្នំពេញ ដែលមានទីតាំងស្ថិតក្នុងខណ្ឌមានជ័យ (សង្កាត់ចាក់អង្រែលើ និងសង្កាត់ចាក់អង្រែក្រោម) និងខណ្ឌដង្កោ (សង្កាត់ដង្កោ និងសង្កាត់ជើងឯក) នៃរាជធានីភ្នំពេញ និងក្រុងតាខ្មៅ ខេត្តកណ្តាល។ ផ្ទៃទឹកធម្មជាតិសរុបនៃបឹងនេះមានប្រមាណ ២៦០០ហិកតា ប៉ុន្តែនៅឆ្នាំ២០០៨ រដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា បានកំណត់យកត្រឹម ៥២០ហិកតាប៉ុណ្ណោះជាផ្ទៃបឹងរក្សាទុក និងកំណត់ជាទ្រព្យសម្បត្តិសាធារណៈរបស់រដ្ឋ។ បឹងនេះមានមុខងារប្រើប្រាស់ច្រើនយ៉ាងដូចជា អាងស្តុកទឹក និងរំដោះទឹកភ្លៀងដ៏សំខាន់ប្រមាណ ៧០% ពីរាជធានីភ្នំពេញ ជាអាងបន្សុទ្ធទឹកកខ្វក់ក្នុងក្រុងបែបធម្មជាតិ ជាតំបន់ផ្តល់នូវបរិយាកាសត្រជាក់ដល់ទីក្រុង ជាតំបន់កសិកម្ម ជម្រកពពួកត្រី និងបក្សាបក្សីជាច្រើនប្រភេទកំពុងរស់នៅ ហើយដែលលាតសន្ធឹងលើផ្ទៃដីទំហំ ២៦០០ហិកតា។

ប្រជាពលរដ្ឋសាងសង់លំនៅឋានតាមមាត់បឹង និងលើផ្ទៃបឹងដើម្បីរស់នៅ និងអាស្រ័យផល ព្រោះវាស្ថិតនៅមិនឆ្ងាយពីចំណុចកណ្តាលនៃទីក្រុងភ្នំពេញ ដែលជាកន្លែងអាចទទួលបានឱកាសការងារ និងការអប់រំបានប្រសើរជាងតាមតំបន់ជនបទនានាក្នុងប្រទេសកម្ពុជា។ ប្រជាពលរដ្ឋរស់នៅក្បែរតំបន់បឹងនេះ អាចអាស្រ័យផលពីផ្ទៃបឹងសម្រាប់ផ្គត់ផ្គង់ជីវភាពប្រចាំថ្ងៃ តាមរយៈការនេសាទ ដាំក្រគួន កញ្ឆែតជាដើម។ ក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយនេះ ស្ថានភាពផ្ទៃបឹងមានការប្រែប្រួលយ៉ាងខ្លាំង ដោយក្រុមហ៊ុនឯកជនមួយមានឈ្មោះថា អ៊ីង ហូល ឌីង (ING Holdings) ទទួលបានសិទ្ធិពីរដ្ឋាភិបាលក្នុងការអភិវឌ្ឍតំបន់មួយនេះ ក្នុងទំហំផ្ទៃដីសរុប ២៥៧២ហិកតា ដើម្បីប្រែក្លាយទៅជាទីក្រុងរណបភាគខាងត្បូងនៃរាជធានីភ្នំពេញ។ បច្ចុប្បន្នគេឃើញមានការបូមខ្សាច់លុបបំពេញដីបឹង និងមានការដ្ឋានសំណង់របស់ក្រុមហ៊ុនឯកជនកំពុងដំណើរការសាងសង់ព្រោងព្រាត ពោលគឺ អគារពាណិជ្ជកម្មចម្រុះ លំនៅឋានជាប្រភេទ ខុនដូ និងអាជាតមិនជាដើម។ នុងនោះមានក្រុមហ៊ុនធំៗចំនួន៣ ក៏មានឈ្មោះក្នុងគម្រោងអភិវឌ្ឍបឹងទំពុននេះ គឺ ផ្សារ AEON Mall, Chip Mong Land villas and mall, and ខុនដូរ Urban Village។

រលុបបឹង គឺមានប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដល់ប្រជាពលរដ្ឋ ដូចជា ការប្រឈមនឹងការដេញចេញ បាត់បង់ចំណូលប្រចាំថ្ងៃពីការលក់បន្លែ និងរបរនេសាទត្រីនៅទីនោះ។ ការអភិវឌ្ឍបែបនេះ វាមិនសូវផ្តល់ផលវិជ្ជមានដល់ប្រជាពលរដ្ឋកម្ពុជាដែលមានចំណូលទាបនោះទេដោយសារតែពួកគេប្រកបរបរនេសាទ និងអាស្រ័យនៅលើបឹងនេះតែប៉ុណ្ណោះ ពោលគឺភាគច្រើនផលប្រយោជន៍បានទៅឱ្យម្ចាស់ក្រុមហ៊ុន និងអ្នកមានចំណូលខ្ពស់។

ហានិភ័យនៃការបង្ករឲ្យមានទឹកជំនន់នៅក្នុងក្រុងមានកម្រិតខ្ពស់ ដោយសារតែការយកតំបន់ដែលជាអាងស្តុកទឹកដើម្បីធ្វើការសាងសង់សំណង់នានា ក្នុងវិស័យអចលទ្រព្យ និងប្រជាពលរដ្ឋដែលរស់នៅតំបន់ទីក្រុងតាខ្មៅ តាមបណ្តាលមាត់ទន្លេមេគង្គ និងទន្លេបាសាក់ក៏អាចនឹងទទួលរងនូវផលប៉ះពាល់ផងដែរ ។

៤.៣. ផលប៉ះពាល់ទៅលើបឹងតាមោក

បឹងតាមោក ឬបឹងកប់ស្រូវ គឺជាបឹងធម្មជាតិធំជាងគេនៅរាជធានីភ្នំពេញ ដែលមានទីតាំងនៅភាគខាងលិចឈៀងខាងជើងតាមបណ្តោយមហាវិថីឈ្នះ-ឈ្នះ និងមានទំហំសរុបចំនួន ៣.២ពាន់ហិកតា លាតសន្ធឹងលើខណ្ឌចំនួន ២ សង្កាត់ចំនួន ៦ និងភូមិចំនួន ២៥។ បច្ចុប្បន្ននេះផ្ទៃបឹងទំហំជាង ៥០០ ហិកតាហើយ ត្រូវបានកាត់ទៅឲ្យស្ថាប័នរដ្ឋ និងឯកជនធ្វើជាកម្មសិទ្ធិ ។ ផ្ទៃដីដែលជារបស់រដ្ឋមួយចំនួនគឺទុកសម្រាប់ធ្វើការសាងសង់អគារស្ថាបន និងមន្ទីរពេទ្យ ជាអាទិ៍មានដូចជា ដើម្បីសាងសង់អគារគណៈកម្មាធិការជាតិគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយ អគារគណៈកម្មាធិការសិទ្ធិមនុស្សកម្ពុជា និងអគារអាជ្ញាធរកម្ពុជាគ្រប់គ្រងសកម្មភាពកំចាត់មីន និងសង្គ្រោះជនពិការ សម្រាប់សាងសង់ អគារអគ្គបញ្ជាការដ្ឋានកងយោធពលខេមរភូមិន្ទ និងប្រើប្រាស់ជាទីកន្លែងដឹកនាំបញ្ជាយុទ្ធសាស្ត្រយុរអង្វែង ព្រមទាំងសម្រាប់ទុកកសាងអគាររបស់ស្ថាបនផ្សេងៗទៀតនាពេលអនាគត។

បឹងតាមោក បានផ្តល់អត្ថប្រយោជន៍ជាច្រើនសម្រាប់ប្រជាពលរដ្ឋ កសិករ និងអ្នកនេសាទ ដែលបានរស់នៅ និងអាស្រ័យផលបឹងអស់រាប់ទសវត្ស បឹងក៏ជាផ្នែកមួយដ៏សំខាន់ក្នុងការកាត់បន្ថយទឹកជំនន់ដោយទឹកភ្លៀវ និងទឹកស្អុយប្រមាណ ៧០ ភាគរយបានហូរចូលក្នុងបឹងនេះ។ ប៉ុន្តែសម្រេចដែលចេញមកនេះបានប៉ះពាល់ដល់ផលប្រយោជន៍ពីបឹងនេះជាច្រើន ៖

- សេចក្តីសម្រេចនេះចេញ ដោយគ្មានការពិភាក្សា ឬសុំការផ្តល់យោបល់ពីសំណាក់សំណាងប្រជាពលរដ្ឋ
- ប្រជាជន ភាគច្រើនជាអ្នកនេសាទមានផលប៉ះពាល់
- ប្រជាពលរដ្ឋចំនួន ៣១៩ គ្រួសារ ត្រូវបានបណ្តេញដោយបង្ខំ
- ផលនេសាទរបស់ប្រជាពលរដ្ឋមានការធ្លាក់ចុះ
- ប្រជាពលរដ្ឋមួយចំនួនបានបាត់បង់គ្រួសារ
- ជីវភាពរបស់ពលរដ្ឋមានភាពលំបាកជាងមុន

បរិស្ថានក៏ជាចំណុចមួយ ដែលទទួលនូវផលប៉ះពាល់ពីការលុបបឹងនេះផងដែរ ដែលបង្កនូវហានិភ័យចំពោះមច្ឆា និងពពួកសត្វស្លាប។

៤.៤. ផលវិជ្ជមាន និងអវិជ្ជមាននៃគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ក្រុង

- ផលវិជ្ជមាន
  - ការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច៖ មានមីក្រូសេដ្ឋកិច្ច និងម៉ាក្រូសេដ្ឋកិច្ច
  - សោភណ្ឌភាពទីក្រុង៖ ធ្វើឲ្យទីក្រុងនោះក្លាយទៅជាក្រុងស៊ីវិល័យ មានស្តង់ដារ សោភណ្ឌភាព ការរៀបចំហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ។
  - ទំនើបកម្មនៃទីក្រុង៖ មានការកំណត់ទីតាំងច្បាស់លាស់ ធ្វើឲ្យមានភាពទំនើបនៃទីក្រុង។
  - វិស័យអប់រំ និងវិស័យសុខាភិបាល៖ មានភាពរីកចម្រើន និងមានភាពងាយស្រួលដល់ប្រជាពលរដ្ឋ។
  - វិស័យទេសចរណ៍៖ នៅមានចំណុចខ្វះខាត តែក៏បានទាក់ទាញភ្ញៀងឲ្យចូលទស្សនា មានទាំងភ្ញៀវជាតិ និងភ្ញៀវអន្តរជាតិ។
  - ការរស់នៅមានភាពងាយស្រួល ល្អ ស្អាតមានអនាម័យ និងមានសណ្តាប់ធ្នាប់ មានភាពងាយស្រួលក្នុងការប្រកបអាជីវកម្ម និងទិញលក់ផ្សេងៗ។

- ផលអវិជ្ជមាន
  - ជម្រកសត្វ និងធនធានធម្មជាតិ៖ ការកាប់បំផ្លាញព្រៃឈើ(រានដី) ការលុបបឹងអូរសម្រាប់សាងសង់លំនៅដ្ឋាន។
  - កខ្វក់ទឹង និងសម្រាម៖ កំណើនកាន់តែច្រើនធ្វើឲ្យមានកំណើនតម្រូវការកាន់តែច្រើនថែមទៀត ការបង្ហូរកាកសំណល់ផ្សេងៗ ដែលធ្វើឲ្យទីក្រុងគ្មានអនាម័យ និងក្លិនមិនល្អ។
  - បញ្ហាសុខភាព៖ ធ្វើឲ្យមានជំងឺរ៉ាំរ៉ៃ ងាយនឹងឆ្លងជំងឺផ្សេងៗ និងមានជំងឺផ្សេងៗ។
  - បញ្ហាចរាចរណ៍៖ ធ្វើឲ្យប៉ះពាល់ដល់ផ្លូវអារម្មណ៍ និងផ្លូវចិត្ត ធ្វើឲ្យប៉ះពាល់ដល់សុខភាព មានភាពអាប់អួរ និងរញ៉េរញ៉ៃ។
  - ការរឹតបន្តឹងលើបញ្ហាកខ្វក់ដោយឧស្ម័ន៖ នៅមិនទាន់មាន ធ្វើឲ្យមានការបំពុលបរិស្ថាន។
  - បទល្មើស៖ ដោយមានមនុស្សរស់នៅទីក្រុងច្រើនធ្វើឲ្យមាននូវមនុស្ស និងមនុស្សអាក្រក់រស់នៅលាយឡំគ្នា (ការលួច ឆក់ ប្លន់)។
  - ការរស់នៅរបស់ប្រជាពលរដ្ឋដែលគ្មានចំណេះ ជំនាញមានផលវិបាកច្រើនដោយគ្មានលទ្ធភាពក្នុងការទិញឬជួលផ្ទះផ្សេងៗ ការរើសអើង ការបែងចែក ដែលធ្វើឲ្យការចំណាកស្រុកទៅក្រៅប្រទេសដើម្បីធ្វើការរកលុយចិញ្ចឹមជីវិត។

សេចក្តីសន្និដ្ឋាន

ដោយយោងតាមការសិក្សាស្រាវជ្រាវចំពោះប្រធានបទខាងលើ យើងអាចសន្និដ្ឋានបានថា ការរៀបនៃការរៀបចំគ្រប់គ្រងអភិវឌ្ឍទីក្រុងពិតជាមានគុណតម្លៃ និងសារៈសំខាន់ណាស់ក្នុងការលើកកម្ពស់ដល់ភាពរីកចម្រើននៃប្រទេសកម្ពុជាទាំងមូល ដោយសារទីក្រុងគឺជាសរសៃឈាមនៃសេដ្ឋកិច្ចរបស់ប្រទេស ។

ជាការពិតណាស់ នៅពេលដែលប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍមួយ ស្ថិតក្នុងស្ថានភាពនៃការវិវត្តន៍ បច្ចេកវិទ្យា និងការរីកលូតលាស់លើគ្រប់វិស័យ ប្រទេសមួយនោះនឹងជួបនូវបញ្ហាជាច្រើនជាបន្តបន្ទាប់ ជាពិសេសគឺបញ្ហានៅក្នុងទីក្រុង ។ ជាក់ស្តែងនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជាយើង ក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយនេះ សេដ្ឋកិច្ចក្នុងស្រុកមានភាពរីកដុះដាលគួរឲ្យកត់សម្គាល់ ដោយយើងអាចសង្កេតមើលទៅលើកំណើននៃអគារពាណិជ្ជកម្មខ្ពស់ៗជាច្រើនមានការសាងសង់ឡើងជាបន្តបន្ទាប់ ព្រមទាំងអត្រាកើនឡើងនៃចំនួនប្រជាជន និងជនបរទេសដែលជាអ្នកវិនិយោគមករស់នៅក្នុងទីក្រុង ។ ដោយសារតែការកើនឡើងនៃចំនួនមនុស្សដែលមករស់នៅក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ ទើបបណ្តាលឲ្យទីក្រុងមួយនេះមានបញ្ហាជាច្រើនដូចជា បញ្ហាចរាចរណ៍ បញ្ហាគ្រប់គ្រងសំរាម បញ្ហានៃការខ្វះខាតដីរស់នៅ បញ្ហាលើការគ្រប់គ្រងសណ្តាប់ធ្នាប់សង្គម បញ្ហាបរិស្ថាន និងបញ្ហាមួយចំនួន ។ តែបើទោះបីជាយ៉ាងណា ក្រសួងដែលពាក់ព័ន្ធមានដូចជា ក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ ដែលមានវត្តមានរបស់ ឯកឧត្តម **ជា សុផារា** ដែលជារដ្ឋមន្ត្រីមានតួនាទី និងភារកិច្ចគ្រប់គ្រងលើកិច្ចការទូទៅនៃក្រសួងនេះ ព្រមទាំងសាលារាជធានីភ្នំពេញ ដែលមាន ឯកឧត្តម **ឃួង ស្រេង** ដែលជាអភិបាលនៃគណៈអភិបាលរាជធានីភ្នំពេញ បានខិតខំប្រឹងប្រែងអស់ពីកម្លាំងកាយ និងកម្លាំងចិត្តក្នុងការដោះស្រាយបញ្ហាប្រឈមនៅក្នុងទីក្រុង ក៏ដូចជារៀបចំនូវគម្រោងអភិវឌ្ឍជាច្រើនដើម្បីជម្រុញឲ្យទីក្រុងមួយនេះកាន់តែមានសោភ័ណ្ឌភាព ដែលពេពេញទៅដោយសក្តានុពលនៃសេដ្ឋកិច្ចដើម្បីទ្រទ្រង់ដល់ជីវភាពរស់នៅរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ ។ ការរៀបចំយុទ្ធសាស្ត្រ និងគោលការណ៍របស់ថ្នាក់ដឹងនាំដើម្បីដោះស្រាយនូវបញ្ហានូវក្នុងរាជធានី ភាគច្រើនគឺផ្តោតសំខាន់លើបរិស្ថាន និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់នៅក្នុងទីក្រុង ។ ដោយសារតែមើលឃើញនូវបញ្ហាសំរាមក្នុងក្រុងមានការគ្រប់គ្រងមិនទាន់មានប្រសិទ្ធិភាព សាលារាជធានីភ្នំពេញបានធ្វើការកំណែទម្រង់ឡើងវិញនូវ ការប្រមូលសំរាមក្នុងក្រុង ការរៀបចំតំបន់ចាក់សំរាម និងការស្វែងរកដៃគូរឯកជនក្នុងការរៀបចំបម្លែងសំរាមទៅជាថាមពលអគ្គិសនីប្រើប្រាស់ ។ ទន្ទឹមនឹងការដោះស្រាយនូវបញ្ហាសំរាម ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់មានការសាង់សង់ជា បន្តបន្ទាប់ ជាពិសេសគោលដៅអភិវឌ្ឍគឺជាតំបន់ជាយក្រុង ដែលនៅប៉ែកខាងជើង និងខាងលិចក្រុងមានការសាងសង់ផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងដែលជាលក្ខណៈផ្លូវល្បឿនអំណោយផលដល់វិស័យដឹងជញ្ជូន និងបញ្ចៀសការកកស្ទះចរាចរណ៍នៅក្នុងទីក្រុង ។

បន្ទាប់ពីយើងខ្ញុំបានធ្វើការសិក្សាស្រាវជ្រាវ និងបទបង្ហាញខាងលើ ឃើញថាប្រធានបទ « ការរៀបចំអភិបាលកិច្ច និងនគរូបនីយកម្មនៅរាជធានីភ្នំពេញ » ពិតជាទុនយ៉ាងសំខាន់សម្រាប់សិស្ស-និស្សិតរដ្ឋបាលនីតិសាស្ត្រ ក៏ដូចជាសាធារណៈជនទូទៅ ធ្វើជាទុនក្នុងការសិក្សាបន្ថែមស្តីពីរបៀបនៃដំណើរការអភិវឌ្ឍន៍ក្នុងវិស័យផ្សេងៗ ពិសេសស្វែងយល់បន្ថែមអំពីការសំយោគន័យសេចក្តីដែលមានក្នុងសៀវភៅរបាយការណ៍កម្មសិក្សាមួយនេះថែមទៀតផង ។ រាជរដ្ឋាភិបាល ក៏ដូចជាសាលារាជធានីភ្នំពេញ ព្រមទាំងក្រសួងពាក់ព័ន្ធនានាក៏បានបង្កើតឲ្យមានភាពងាយស្រួលដល់សាធារណៈជន ក្នុងការទទួលបានព័ត៌មានទាក់ទាក់ទងទៅនឹងការប្រកាសចេញសេចក្តីសម្រេចផ្សេងចំពោះសណ្តាប់ធ្នាប់សង្គម នៅក្នុងគេហទំព័រហ្វេសប៊ុកផ្ទាល់របស់សាលាក្រុងដើម្បីស្វែងយល់បន្ថែម និងជាកត្តាមួយសំខាន់សម្រាប់ប្រជាពលរដ្ឋគួរយល់ច្បាស់អំពីសេចក្តីសម្រេចនីមួយៗ ។

ចំពោះការរៀបចំអភិបាលកិច្ច និងនគរូបនីយកម្មនេះទៀតសោត ជាផលប្រយោជន៍ដ៏ធំក្នុងការទាក់ទាញចំនួនអ្នកដែលមកវិនិយោគលើវិស័យនានាក្នុងប្រទេសកម្ពុជា ដែលជាចំណុចពិសេសមួយជួយជម្រុញឲ្យសេដ្ឋកិច្ចជាតិមានសន្ទុះកាន់តែឆាប់រហ័ស និងកាត់បន្ថយអត្រាអ្នកដែលអត់ការងារធ្វើនៅក្នុងប្រទេសបានមួយកម្រិតផងដែរ ។ លើសពីនេះទៅទៀត ប្រធានបទនេះក៏បានលើកស្ទួយដល់តម្លាភាពនៃប្រព័ន្ធច្បាប់នៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជាឲ្យតែមានភាពល្អប្រសើរ និងផ្តល់នូវទំនុកចិត្តខ្ពស់ដល់ប្រជាពលរដ្ឋ ។

តាមរយៈនៃការខិតខំប្រឹងប្រែងរបស់ថ្នាក់ដឹកនាំ ក្នុងការរៀបចំគ្រប់គ្រងប្រទេស ជាពិសេសនោះគឺការយកចិត្តទុកដាក់ជុំវិញការដោះស្រាយបញ្ហានៃរាជធានីភ្នំពេញ ខ្ញុំសង្ឃឹមថានៅថ្ងៃអនាគតប្រទេសកម្ពុជាយើងនឹងក្លាយជាប្រទេសមួយដែលមានសក្តានុពល ក្នុងការប្រកួតជប្រជែងលើវិស័យនានានៅក្នុងឆាកអន្តរជាតិ ។

ការផ្តល់អនុសាសន៍

ឆ្លងតាមការសិក្សាស្រាវជ្រាវ និងបទបង្ហាញស្តីពី ការរៀបចំអភិបាលកិច្ច និងនគរូបនីយកម្មនៅរាជធានីភ្នំពេញ ពិតជាមានសេចក្តីរំភើបរីករាយ ដោយបានសិក្សាស្វែងយល់នូវចំណុចនីមួយៗ នៃប្រធានបទខាងលើ ហើយពួកខ្ញុំបានសង្កេតថា បញ្ហាចេះតែកើតមានឡើងមិនចេះចប់នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ដោយសារតែភាពរីកចម្រើនឥតឈប់ឈរនៅក្នុងរាជធានី ដូច្នេះហើយដំណើរការនៃការអភិវឌ្ឍមួយចំនួនមិនទាន់បានគ្រប់ជ្រុងជ្រោយនៅឡើយ និងជាពិសេសទាក់ទងនឹងការពង្រឹងលើអនុវត្តជាក់ស្តែងលើគោលការណ៍លើថ្នាក់ដឹកនាំបានចេញសេចក្តីសម្រេច នៅមានកម្រិតនៅឡើយ ។ ទាំងនេះអាចជាជ្រុងមួយនៃហេតុផលក្នុងការធ្វើឲ្យដំណើរការគម្រោងមិនសូវទទួលបាននូវប្រសិទ្ធភាព ។

ខ្ញុំទាំងពីរនាក់មាននូវគំនិតមួយចំនួន ក្នុងការរួមចំណែកដើម្បីកែប្រែរាជធានីភ្នំពេញឲ្យកាន់តែមានភាពល្អប្រសើរជាងមុន និងពង្រឹងដល់ការអនុវត្តច្បាប់ឲ្យកាន់តែមានតម្លាភាព គឺ៖

១. ចំពោះគម្រោងអភិវឌ្ឍទីក្រុង

- គួរតែត្រួតពិនិត្យ និងសិក្សាឲ្យបានច្បាស់លាស់ទំនាក់ទៅនឹងបញ្ហាដែលបានកើតឡើង ថាតើបញ្ហានេះវាបានកើតមកពីប្រភពណា នឹងព្យាយាមរកដំណោះស្រាយឲ្យទាន់ពេលវេលា ដើម្បីកុំឲ្យមានការខូចខាចកាន់តែខ្លាំង ។ ជាក់ស្តែងកត្តា ដែលធ្វើឲ្យមានការខូចខាតផ្លូវថ្នល់ និងបង្កភាពប៉ះពាល់ដល់បរិស្ថាននោះ បណ្តាលមកពីប្រភេទ រថយន្តធន់ធំធ្វើការបើកបរ ជាពិសេសគឺរថយន្តដឹកដី ដែលអ្នកបើកបរមួយចំនួនមានការបើកបរក្នុងល្បឿនលឿន និងមិនមានការសម្អាតរថយន្ត ឬគ្របបរិវេនខាងលើមុននឹងធ្វើការបើកចូលមកក្នុងក្រុង ដែលវាជាហេតុធ្វើឲ្យមានភាពកខ្វះនៅលើផ្លូវសាធារណៈ។ ចំពោះប្រភេទរថយន្តទាំងនេះមានសកម្មភាពខ្លាំងនៅក្នុងរាជធានី ដោយសារតែស្ទើរគ្រប់តំបន់ទាំងអស់នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញកំពុងតែមានការអភិវឌ្ឍ ។ ដូច្នេះទាល់តែមានវិធានការជាចាំបាច់ដើម្បីកែលម្អនូវចំណុចទាំងនេះ ។
- ប្រព័ន្ធនៃការបញ្ចេញទឹកនៅក្នុងទីក្រុងក៏ជាចំណុចសំខាន់មួយផងដែរ ព្រោះក្នុងរយៈពេល ២ ទៅ ៣ឆ្នាំចុងក្រោយនេះ នៅពេលដែលមានភ្លៀងធ្លាក់តំបន់មួយចំនួនក្នុងទីក្រុងមានការលិចលង់ ដែលបង្កជាភាពពិបាកដល់ការធ្វើដំណើររបស់ប្រជាពលរដ្ឋ ប្រសិនបើមានភ្លៀងកាន់តែខ្លាំងទំហំនៃផលប៉ះពាល់កាន់តែច្រើន ។ កត្តានេះដោយសារតែ តំបន់បឹងស្តុកទឹកនៅក្នុងក្រុងបានប្រែក្លាយទៅជា តំបន់អចលនទ្រព្យដ៏មានសក្តានុពលដល់សេដ្ឋកិច្ចជាតិ ។ ជាក់ស្តែងសព្វថ្ងៃយើងក៏ឃើញមានសកម្មភាពនៃការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធលូផងដែរ ប៉ុន្តែសកម្មភាពទាំងនោះមិនទាន់អាចឆ្លើយតប ទៅនឹងបញ្ហាទឹកជំនន់ក្នុងក្រុងបាននោះទេ ដោយសារបច្ចេកទេសនៃការសាងសង់ត្រូវចំណាយពេលយូរ ។ ដូច្នេះរាជរដ្ឋាភិបាលគួរតែ

ពន្លឿនទៅលើចំនុចនេះ ដើម្បីកាត់បន្ថយនូវហានិភ័យរបស់ប្រជាពលរដ្ឋក្នុងក្រុង ព្រមលើកកម្ពស់ដល់សោភ័ណ្ឌភាព និងបរិស្ថានក្នុងរាជធានីភ្នំពេញផងដែរ ។

២. អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច

- ដើម្បីលើកស្ទួយដល់ភាពរីកចម្រើនរបស់ប្រទេសជាតិ ក៏ដូចជានៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ អាជ្ញាធរគឺជាកម្លាំងកាតាលីករ ដែលជម្រុញដល់គម្រោងអភិវឌ្ឍនានាមានដំណើរការទៅយ៉ាងរលូន ។ ជាក់ស្តែងបញ្ហានៃការមិនគោរពច្បាប់នៅតែបន្តកើតមាន ប៉ុន្តែមានបរិមាណថមថយជាងមុន ដូច្នេះអាជ្ញាធរត្រូវតែមានការតឹងតែងជាងនេះបន្ថែមទៀតដូចជា ការបង្កើតក្រុមសមត្ថកិច្ចដែលប្រើប្រាស់ម៉ូតូសម្រាប់តាមប្រមាញ់ទៅរថយន្ត ឬទោចក្រយានយន្តណាមួយដែលបំពានលើច្បាប់ចរាចរណ៍នៅតាមដងផ្លូវ ។ នេះគឺជាចំណុចពិសេសមួយ ក្នុងការចូលរួមតឹងតែងច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ។
- អាជ្ញាធរ និងមន្ត្រីពាក់ព័ន្ធទាំងអស់ មិនគួរប្រកាន់ភ្ជាប់នូវអត្តចរិកលោភលន់ ក្នុងការស៊ីសំណូកលើភាគីដែលបង្កកំហុសនោះទេ ។ ជាពិសេសទាក់ទងទៅនឹងសកម្មភាពដូចជា ការបង្កបញ្ហាពេលធ្វើដំណើរនៅតាមដងផ្លូវ ការដឹកទំនិញលើសចំណុះ និងការបង្កផលប៉ះពាល់ដល់បរិស្ថាន ចំណុចទាំងនេះមិនគួរមានការលើកលែងជាដាច់ខាត ។ ដូច្នេះអាជ្ញាធរត្រូវតែអនុវត្តឲ្យបានល្អចំណុចទាំងនេះ ។
- អាជ្ញាធរគួរតែទទួលបានការសិក្សាបន្ថែមទាក់ទងទៅនឹងបច្ចេកទេសផ្សេងៗ ដែលមានវត្តមាននៅក្នុងកិច្ចរដ្ឋបាល ឬបច្ចេកទេសទាំងនោះស្ថិតក្នុងគម្រោងនៅថ្ងៃអនាគត ដើម្បីធានបាននូវតម្លាភាពសម្រាប់ការដឹកនាំប្រទេសឆ្ពោះទៅកាន់ភាពរីកចម្រើន ។

ស្របតាមគំនិតដ៏ស្តួចស្តើងខាងលើនេះ ខ្ញុំទាំងពីរនាក់សង្ឃឹមថានឹងបានជាផ្នែកមួយនៃគំនិតក្នុងការរួមចំណែកដើម្បីអភិវឌ្ឍទីក្រុង កាត់បន្ថយនូវបញ្ហាស្មុគស្មាញនៅក្នុងជីវិតរស់នៅរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ ក្នុងការលើកកម្ពស់ដល់ប្រព័ន្ធរដ្ឋបាលនៅក្នុងប្រទេស ព្រមទាំងជាចំណែកតូចមួយក្នុងការការពារបរិស្ថានក្រុង និងលើសពីនេះទៀតអាចជម្រុញឲ្យទីក្រុងភ្នំពេញក្លាយជាទីក្រុងនៅក្នុងតំបន់អាស៊ីអាគ្នេយ៍ដែលមានភាពទាក់ទាញ និងមានសេដ្ឋកិច្ចស្ថិតក្នុងលំដាប់កំពូល ។

ឯកសារយោង

១. ច្បាប់ស្តីពី កិច្ចការពារបរិស្ថាន និងការគ្រប់គ្រងធនធានធម្មជាតិ ន.ស.រកម.១២៩៦.៣៦ ប្រកាសអោយប្រើថ្ងៃទី ១៨ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ១៩៩៦

២. ច្បាប់ស្តីពី ផ្លូវថ្នល់ នស/រកម/០៥១៤/០០៨ ដែលច្បាប់នេះឆ្លងកាត់ការត្រួតពិនិត្យចប់សព្វគ្រប់លើទម្រង់ និងគតិច្បាប់ទាំងស្រុងកាលពីថ្ងៃ ១១ មេសា ឆ្នាំ២០១៤

៣. ច្បាប់ស្តីពី អស្សាមិករណ៍ នស/រកម/០២១០/០០៣ ចុះនៅថ្ងៃទី ២៩ ធ្នូ ឆ្នាំ២០០៩

៤. អនុក្រឹត្យស្តីពី សម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច ចុះនៅថ្ងៃទី ១៦ ធ្នូ ២០០៥

៥. គលនយោបាយជាតិ ស្តីពីការរៀបចំដែនដីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ដែលបានទទួលការឯកភាពពីគណៈរដ្ឋមន្ត្រី នាថ្ងៃទី ០៨ មេសា ឆ្នាំ២០១១

៦. យុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណ ដំណាក់កាលទី ៤ របស់រាជរដ្ឋាភិបាល នីតិកាលទី ៦ នៃរដ្ឋសភា ស្ថិតក្នុងមុំទី២ ទី៣ និងទី៤ ដែលបានធ្វើនៅ រាជធានីភ្នំពេញ ខែ កញ្ញា ឆ្នាំ២០១៨

៧. ផែនការអភិវឌ្ឍទីក្រុងនិរន្តភាពសម្រាប់រាជធានីភ្នំពេញ ២០១៨-២០៣០

៨. វិធីសាស្ត្ររៀបចំផែនការយុទ្ធសាស្ត្រទីក្រុងបៃតង

៩. គេហទំព័រ ក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់

១០. គេហទំព័រ សាលារាជធានីភ្នំពេញ

១១. គេហទំព័រ អង្គការទិន្នន័យអំពីការអភិវឌ្ឍ

១២. គេហទំព័រ អង្គការសមាគមធាងត្នោត

១៣. គេហទំព័រ www.wetv.news

១៤. គេហទំព័រ realestate.com.kh

ឧបសម្ព័ន្ធ

ច្បាប់

ស្តីពី

កិច្ចការពារបរិស្ថាន

និង

ការគ្រប់គ្រងធនធានធម្មជាតិ

ព្រះរាជក្រម

ន.ស.រកម.១២៩៦.៣៦

យើង

ព្រះបាទសម្តេចព្រះនរោត្តមសីហនុវរ្ម័ន

រាជហរិវង្សវតោសុជាតិ វិសុទ្ធិពង្សអគ្គមហាបុរសរតន៍ និករោត្តម

ធម្មិកមហារាជាធិរាជបរមនាថបរមបពិត្រ

ព្រះចៅក្រុងកម្ពុជាធិបតី

- បានឃើញរដ្ឋធម្មនុញ្ញនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានឃើញព្រះរាក្រឹត្យ ចុះថ្ងៃទី ២៤ ខែ កញ្ញា ឆ្នាំ ១៩៩៣ ស្តីពីការតែងតាំង នាយករដ្ឋមន្ត្រីទី១ និងនាយករដ្ឋមន្ត្រីទី២
- បានឃើញព្រះរាជក្រឹត្យចុះថ្ងៃទី ១ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ១៩៩៣ ស្តីពីការតែងតាំងរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា
- បានឃើញព្រះរាជក្រម លេខ ០២ នស.៩៤ ចុះថ្ងៃទី ២០ ខែ កក្កដា ឆ្នាំ ១៩៩៤ ស្តីពីការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅនៃគណៈរដ្ឋមន្ត្រី
- បានឃើញព្រះរាជក្រឹត្យលេខ នស.រកត.១០៩៤.៨៣ ចុះថ្ងៃទី ២៤ ខែ តុលា ឆ្នាំ ១៩៩៤ ស្តីពីការកែសម្រួលសមាសភាពរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា
- បានឃើញព្រះរាជក្រឹត្យលេខ នស.រកត.១០៩៤.៩០ ចុះថ្ងៃទី ៣១ ខែ តុលា ឆ្នាំ ១៩៩៤ ស្តីពីការកែសម្រួលសមាសភាពរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា
- បានឃើញព្រះរាក្រមលេខ នស.រកម.០១៩៦.២១ ចុះថ្ងៃទី ២៤ ខែ មករា ឆ្នាំ ១៩៩៦ ស្តីពីការបង្កើតក្រសួងបរិស្ថាន
- តាមសេចក្តីក្រាបបង្គំទូលស្នើសុំអំពីសម្តេចនាយករដ្ឋមន្ត្រីទាំងពីរ និងអំពីរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងបរិស្ថាន

ប្រកាសអោយប្រើ

ច្បាប់ស្តីពី កិច្ចការពារបរិស្ថាន និងការគ្រប់គ្រងធនធានធម្មជាតិដែលរដ្ឋសភាបានអនុម័តកាលពីថ្ងៃទី ១៨ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ១៩៩៦ នាសម័យប្រជុំលើកទី ៧ នីតិកាលទី ១ ដែលមានសេចក្តីទាំងស្រុងដូចតទៅ :

ជំពូកទី ១

បទប្បញ្ញត្តិទូទៅ

មាត្រា ១.-

ច្បាប់នេះមានគោលដៅ :

- ការពារ លើកកំពស់គុណភាពបរិស្ថាន និងសុខភាពពលរដ្ឋដោយធ្វើការទប់ស្កាត់ការកាត់បន្ថយ និងការត្រួតពិនិត្យការបំពុល

- វាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថានមុននឹងចេញសេចក្តីសំរេចរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលចំពោះរាល់គំរោងដែលបានស្នើឡើង

- ធានាឱ្យមានការអភិរក្ស ការអភិវឌ្ឍន៍ ការគ្រប់គ្រង និងការប្រើប្រាស់ដោយសមហេតុផល និងប្រកបដោយនិរន្តរភាព និងភាពស្ថិតស្ថេរនូវធនធានធម្មជាតិនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

- លើកទឹកចិត្ត និងផ្តល់លទ្ធភាពឱ្យសាធារណជនចូលរួមក្នុងកិច្ចការពារបរិស្ថាន និងការគ្រប់គ្រងធនធានធម្មជាតិ

- បង្ក្រាបអំពើទាំងឡាយណាដែលធ្វើឱ្យប៉ះពាល់ដល់បរិស្ថាន ។

ជំពូកទី ២

ផែនការបរិស្ថានជាតិ និងផែនការបរិស្ថានតំបន់

មាត្រា ២.-

ផែនការបរិស្ថានជាតិ និងផែនការបរិស្ថានតំបន់ ត្រូវសំរេចដោយរាជរដ្ឋាភិបាល និងក្រសួងបរិស្ថានដោយសហការជាមួយក្រសួង និងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ ។

មាត្រា ៣.-

ផែនការបរិស្ថានជាតិជាផែនការសំរាប់កិច្ចការពារបរិស្ថាន និងការគ្រប់គ្រងធនធានធម្មជាតិ ប្រកបដោយនិរន្តរភាព និងភាពស្ថិតស្ថេរសំរាប់អនុវត្តទូទាំងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ។

ផែនការបរិស្ថានជាតិត្រូវ :

-កំណត់ពីបញ្ហាបរិស្ថានសំខាន់ៗ និងបញ្ហាគ្រប់គ្រងធនធានធម្មជាតិសំខាន់ៗ ដែលពាក់ព័ន្ធ និងការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចសង្គម

-លើកឡើងពីវិធានការសំរាប់ធានាការគ្រប់គ្រងបរិស្ថាន ។

មាត្រា ៤.-

ផែនការបរិស្ថានតំបន់ ត្រូវអនុលោមតាមផែនការបរិស្ថានជាតិ ។ ផែនការបរិស្ថានតំបន់ត្រូវ :

-កំណត់ពីបញ្ហាបរិស្ថានសំខាន់ៗ និងបញ្ហាគ្រប់គ្រងធនធានធម្មជាតិសំខាន់ៗ ដែលពាក់ព័ន្ធទៅ និងការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចសង្គមនៃតំបន់នីមួយៗ ។

-លើកឡើង ពីវិធានការសំរាប់ធានាការគ្រប់គ្រងបរិស្ថាននៃតំបន់នោះ ។

មាត្រា ៥.-

ផែនការបរិស្ថានជាតិ និងផែនការបរិស្ថានតំបន់ត្រូវពិនិត្យ និងកែសំរួលយ៉ាងយូរមួយដងក្នុងរយៈពេលប្រាំឆ្នាំ ។

ជំពូកទី ៣

ការវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន

មាត្រា ៦.-

ការវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថានត្រូវអនុវត្តលើរាល់គំរោង និងសកម្មភាពរបស់ឯកជន ឬសាធារណៈហើយត្រូវបានពិនិត្យ និងវាយតម្លៃដោយក្រសួងបរិស្ថានមុនដាក់ជូនរាជរដ្ឋាភិបាលសំរេច ។

ការវាយតម្លៃនេះក៏ត្រូវបានអនុវត្តផងដែរចំពោះសកម្មភាពដែលមានស្រាប់ និងកំពុងដំណើរការ ហើយដែលពុំទាន់បានវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាននៅឡើយ ។

បែបបទនៃកិច្ចដំណើរការវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថានត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យ តាមសំណើរបស់ក្រសួងបរិស្ថាន ។

ប្រភេទ និងទំហំគំរោង និងសកម្មភាពដែលស្នើឡើង ព្រមទាំងសកម្មភាពដែលមានស្រាប់ និងកំពុងដំណើរការទាំងឯកជន និងសាធារណៈ ដែលត្រូវមានការវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាននោះត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យតាមសំណើរបស់ក្រសួងបរិស្ថាន ។

មាត្រា ៧.-

ចំពោះរាល់ពាក្យសុំធ្វើគំរោងវិនិយោគ និងរាល់គំរោងដែលរដ្ឋស្នើឡើង ត្រូវមានការវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថានដំបូង ឬក៏ការវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថានដូចមានចែងក្នុងមាត្រា ៦ នៃច្បាប់នេះ ។ ក្រសួងបរិស្ថានត្រូវពិនិត្យ និងផ្តល់យោបល់លើការវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថានដំបូង ឬការវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថានទៅអង្គការមានសមត្ថកិច្ច ក្នុងរយៈពេលដូចបានកំណត់ក្នុងច្បាប់ស្តីពីវិនិយោគនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ។

ជំពូកទី ៤

ការគ្រប់គ្រងធនធានធម្មជាតិ

មាត្រា ៨.-

ធនធានធម្មជាតិនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាដែលមានជាអាទិ៍ ដីធ្លី ទឹក អាកាស ខ្យល់ ភូគព្ភសាស្ត្រ ប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ី រ៉ែ ថាមពល ប្រេងកាត និងឧស្ម័ន ថ្ម និងខ្សាច់ ត្បូងថ្ម ព្រៃឈើ និងអនុផលព្រៃឈើ ពពួកសត្វព្រៃ មច្ឆាជាតិ ធនធានជលផល ត្រូវបានអភិរក្ស អភិវឌ្ឍន៍ និងគ្រប់គ្រងប្រើប្រាស់ដោយសមហេតុផល និងប្រកបដោយនិរន្តរភាព និងភាពស្ថិតស្ថេរ ។

តំបន់ការពារធនធានធម្មជាតិមានជាអាទិ៍ ឧទ្យានជាតិ ជំរកសត្វព្រៃ តំបន់ការពារទេសភាព តំបន់ប្រើប្រាស់ច្រើន

យ៉ាង ត្រូវកំណត់ដោយព្រះរាជក្រឹត្យ ។

មាត្រា ៩.-

ក្រសួងបរិស្ថានដោយសហការជាមួយក្រសួងពាក់ព័ន្ធ ត្រូវធ្វើការសិក្សាស្រាវជ្រាវ វាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថានលើធនធានធម្មជាតិ និងផ្តល់យោបល់ជូនក្រសួងពាក់ព័ន្ធ ដើម្បីធានាអោយធនធានធម្មជាតិដូចមានចែងក្នុងមាត្រា ៨ ត្រូវបានអភិរក្ស អភិវឌ្ឍន៍ និងគ្រប់គ្រងប្រើប្រាស់ដោយសមហេតុផលប្រកបដោយនិរន្តរភាព និងស្ថិតស្ថេរ ។

មាត្រា ១០.-

មុនពេលចេញសេចក្តីសំរេចនានា ឬធ្វើសកម្មភាពផ្សេងៗ ទាក់ទិនដល់ការអភិរក្ស ការអភិវឌ្ឍន៍ ឬការគ្រប់គ្រងការប្រើប្រាស់ធនធានធម្មជាតិ ក្រសួងពាក់ព័ន្ធត្រូវពិគ្រោះយោបល់ជាមួយក្រសួងបរិស្ថានអំពីនិរន្តរភាព និងភាពស្ថិតស្ថេរនៃធនធានធម្មជាតិ ។

មាត្រា ១១.-

ក្រសួងបរិស្ថានត្រូវជូនដំណឹងជាបន្ទាន់ដល់ក្រសួងពាក់ព័ន្ធ នៅពេលណាដែលក្រសួងបរិស្ថានពិនិត្យឃើញថា ធនធានធម្មជាតិមិនមានការអភិរក្ស ការអភិវឌ្ឍន៍ ឬការគ្រប់គ្រងការប្រើប្រាស់ដោយសមហេតុផល និងប្រកបដោយនិរន្តរភាព និងភាពស្ថិតស្ថេរទេនោះ ។

ជំពូកទី ៥
កិច្ចការពារបរិស្ថាន

មាត្រា ១២.-

ក្រសួងបរិស្ថានត្រូវសហការជាមួយក្រសួងពាក់ព័ន្ធដើម្បីចងក្រងបញ្ជីសារពើភ័ណ្ឌដែលបញ្ជាក់ពី :

-ប្រភព ប្រភេទ និងបរិមាណនៃសារធាតុបំពុល និងសំណល់ដែលបាននាំចូល បង្កើតឡើង ដឹកជញ្ជូន កែច្នៃឡើងវិញ បានប្រព្រឹត្តកម្ម រក្សាទុក បោះបង់ចោល ឬបញ្ចេញចោលទៅក្នុងអាកាស ទឹក ដី ឬលើដី

-ប្រភព ប្រភេទ និងបរិមាណនៃសារធាតុពុល និងសារធាតុប្រកបដោយគ្រោះថ្នាក់ដែលបាននាំចូល ផលិត ដឹកជញ្ជូន រក្សាទុក ប្រើប្រាស់ បង្កើតឡើង បានប្រព្រឹត្តកម្ម កែច្នៃឡើងវិញ បោះបង់ចោល ឬដែលបានបញ្ចេញចោលទៅក្នុងអាកាស ទឹក ឬទៅក្នុងដី ឬលើដី

-ប្រភព ប្រភេទ និងទំហំនៃការរំខានដោយសម្លេង និងរំញ័រ ។

មាត្រា ១៣.-

ការទប់ស្កាត់ ការកាត់បន្ថយ និងការត្រួតពិនិត្យការបំពុលអាកាស ទឹក ដី ការរំខាន ដោយសម្លេង និងរំញ័រព្រមទាំងសំណល់ សារធាតុពុល និងសារធាតុប្រកបដោយគ្រោះថ្នាក់ ត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យ តាមសំណើរបស់ក្រសួងបរិស្ថាន ។

ជំពូកទី ៦

ការត្រួតពិនិត្យ កំណត់ត្រា អធិការកិច្ច

មាត្រា ១៤.-

ក្រសួងបរិស្ថានត្រូវសហការជាមួយក្រសួងពាក់ព័ន្ធ ដើម្បីកំណត់ឱ្យម្ចាស់កម្មសិទ្ធិ ឬអ្នកទទួលខុសត្រូវទីកន្លែងរោងចក្រ ប្រភពបំពុល តំបន់ឧស្សាហកម្ម ឬតំបន់មានសកម្មភាពអភិវឌ្ឍន៍ធនធានធម្មជាតិនានា :

-តម្លើង ឬប្រើប្រាស់ឧបករណ៍ត្រួតពិនិត្យ

-ផ្តល់តំរូតាង

-រៀបចំ ឬរក្សាទុក និងផ្ញើជូនពិនិត្យនូវកំណត់ត្រា និងរបាយការណ៍នានា ។

មាត្រា ១៥.-

ដើម្បីអនុវត្តភារកិច្ចរបស់ខ្លួន និងក្នុងការទទួលខុសត្រូវលើតំបន់ការពារធម្មជាតិ ក្រសួងបរិស្ថានដោយសហការជាមួយក្រសួងពាក់ព័ន្ធ អាចចូលធ្វើអធិការកិច្ចក្នុងតំបន់ ទីក្នុងបរិវេណ អាគារលើ ឬក្នុងមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូន ឬទីកន្លែងណាមួយ ។ ល ។ ក្នុងករណីដែលក្រសួងបរិស្ថានពិនិត្យឃើញថាប្រភពនោះធ្វើឱ្យមានការប៉ះពាល់ដល់គុណភាពបរិស្ថាន ។

មន្ត្រីអធិការកិច្ចរបស់ក្រសួងបរិស្ថាន និងមន្ត្រីរបស់ក្រសួងពាក់ព័ន្ធដែលសហការជាមួយត្រូវបង្ហាញអត្តសញ្ញាណប័ណ្ណ និងលិខិតបញ្ជាបេសកកម្មរបស់ខ្លួននៅមុនពេលធ្វើអធិការកិច្ច ។

នៅពេលធ្វើអធិការកិច្ច កាលណាពិនិត្យឃើញថាមានបទល្មើសព្រហ្មទណ្ឌកើតឡើង នោះមន្ត្រីអធិការកិច្ចត្រូវរាយការណ៍ជាបន្ទាន់ជូនស្ថាប័នមានសមត្ថកិច្ចដើម្បីចាត់ការតាមច្បាប់ ។

នីតិវិធីនៃការធ្វើអធិការកិច្ច ត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យតាមសំណើរបស់ក្រសួងបរិស្ថាន ។

ជំពូកទី ៧

ការចូលរួមរបស់សាធារណជន និងការស្រង់យកពត៌មាន

មាត្រា ១៦.-

ក្រសួងបរិស្ថានត្រូវផ្តល់ជូនតាមសំណូមពររបស់សាធារណជន នូវពត៌មានពីសកម្មភាពរបស់ខ្លួន និងត្រូវលើកទឹកចិត្តឱ្យមានការចូលរួមពីសាធារណជន ក្នុងកិច្ចការពារបរិស្ថាន និងការគ្រប់គ្រងធនធានធម្មជាតិ ។

មាត្រា១៧

បែបបទនៃការចូលរួមរបស់សាធារណជន និងការស្រង់យកពត៌មានក្នុងកិច្ចការពារបរិស្ថាន និងការគ្រប់គ្រងធនធានធម្មជាតិ ត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យតាមសំណើរបស់ក្រសួងបរិស្ថាន ។

មាត្រា ១៨.-

ពត៌មានដែលទាក់ទងទៅនឹងកិច្ចការពារបរិស្ថាន ឬការគ្រប់គ្រងធនធានធម្មជាតិ ត្រូវផ្សព្វផ្សាយជូនគ្នាទៅវិញទៅមកវាងក្រសួងបរិស្ថាន និងក្រសួងនានា ។

ជំពូកទី ៨

មូលនិធិទាយជ្ជទានបរិស្ថាន

មាត្រា ១៩.-

ត្រូវបង្កើតគណនីពិសេសរបស់រតនាគារជាគណនីមូលនិធិទាយជ្ជទានបរិស្ថាន សំរាប់ឱ្យក្រសួងបរិស្ថានយកទៅចាត់ចែងក្នុងកិច្ចការពារបរិស្ថាន និងការអភិរក្សធនធានធម្មជាតិ ក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា អនុលោមតាមច្បាប់ហិរញ្ញវត្ថុ ។

មូលនិធិទាយជ្ជទានបរិស្ថាន ដែលបានមកពីវិភាគទានផ្សេងៗរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល ជំនួយរបស់អង្គការអន្តរជាតិនានា អំណោយពីសប្បុរជន អំណោយពីអង្គការក្រៅរដ្ឋាភិបាល និងចំណូលស្របច្បាប់ផ្សេងៗ ត្រូវបញ្ចូលក្នុងថវិកាជាតិដើម្បីផ្តល់អោយគណនីពិសេសខាងលើ ។

ជំពូកទី ៩

ទោសប្បញ្ញត្តិ

មាត្រា ២០.-

ចំពោះបុគ្គលណាដែលប្រព្រឹត្តល្មើសនឹងការកំណត់របស់ក្រសួងបរិស្ថាន ដូចមានចែងក្នុងមាត្រា ១៤ នៃច្បាប់នេះ ក្រសួង បរិស្ថានត្រូវចេញបញ្ជាជាលាយល័ក្ខណ៍អក្សរតម្រូវឱ្យ :

-កែប្រែសកម្មភាពល្មើសជាបន្ទាន់ ឬក្នុងរយៈពេលណាមួយជាក់លាក់ ឬ

-ផ្អាកសកម្មភាពរបស់ខ្លួនរហូតដល់បទល្មើសនោះត្រូវបានកែប្រែ ឬ

-លុបបំបាត់ការបំពុលជាបន្ទាន់ ។

មាត្រា ២១.-

បុគ្គលណាមិនអនុញ្ញាត ឬរារាំងមិនឱ្យមន្ត្រីអធិការកិច្ចចូលធ្វើការត្រួតពិនិត្យ ឬធ្វើអធិការកិច្ចលើទីតាំងដូចមានចែងក្នុងវាក្យខ័ណ្ឌទី១ មាត្រា ១៥ នៃច្បាប់នេះ ត្រូវពិន័យអន្តរការណ៍ជាប្រាក់ពីប្រាំសែនរៀល (៥០០.០០០រៀល) ដល់មួយលានរៀល (១.០០០.០០០រៀល) ។

ក្នុងករណីពុំរាងចាល ត្រូវផ្តន្ទាទោសពិន័យជាប្រាក់ពីមួយលានរៀល(១.០០០.០០០រៀល) ដល់ប្រាំលានរៀល (៥.០០០.០០០រៀល) ឬផ្តន្ទាទោសដាក់ពន្ធនាគារពី ១ខែ ដល់ ៣ខែ ឬទោសទាំងពីរនេះ ។

បុគ្គលណាប្រព្រឹត្តល្មើស និងមាត្រា ២០ នៃច្បាប់នេះ ត្រូវពិន័យអន្តរការណ៍ជាប្រាក់ពី មួយលានរៀល (១.០០០_ .០០០រៀល)ដល់ដប់លានរៀល(១០.០០០.០០០រៀល) ។ ក្នុងករណីពុំរាងចាល ត្រូវផ្តន្ទាទោសពិន័យជាប្រាក់ពីម្ភៃមួយលានរៀល(២១.០០០.០០០រៀល)ដល់សាមសិបលានរៀល(៣០.០០០.០០០រៀល)ឬផ្តន្ទាទោសដាក់ពន្ធនាគារពី ១ខែ ដល់ ១ឆ្នាំ ឬទោសទាំងពីរនេះ ។

មាត្រា ២២.-

បើការប្រព្រឹត្តល្មើសបង្កឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ដល់រាងកាយ ឬជីវិតមនុស្ស ដល់ទ្រព្យសម្បត្តិឯកជន ដល់ទ្រព្យសម្បត្តិសាធារណៈ ដល់បរិស្ថាន ដល់ធនធានធម្មជាតិ ត្រូវផ្តន្ទាទោសពិន័យជាប្រាក់ពីដប់លានរៀល (១.000.000រៀល) ដល់ហាសិបលានរៀល(៥0.000.000រៀល) ឬផ្តន្ទាទោសដាក់ពន្ធនាគារពីមួយឆ្នាំ ដល់ប្រាំឆ្នាំ ឬទោសទាំងពីរនេះ ។

បុគ្គលដែលប្រព្រឹត្តបទល្មើសត្រូវទទួលជុសជុលសងការខូចខាត និងសងជំងឺចិត្តថែមទៀត ។

មាត្រា ២៣.-

ក្នុងករណីដែលការប្រព្រឹត្តល្មើសបង្កឱ្យមានគ្រោះមហន្តរាយធ្ងន់ធ្ងរចំពោះសង្គមជាតិ តុលាការអាចនឹងយកកាលៈទេសៈទម្ងន់ទោស ទៅប្រកបផ្សំ និងបទល្មើសណាមួយខាងលើនេះដើម្បីផ្តន្ទាទោស ។

មាត្រា ២៤.-

មន្ត្រី ឬភ្នាក់ងារអធិការកិច្ចបរិស្ថានរូបណាដែលមានការធ្វេសប្រហែស ខ្វះការប្រុងប្រយ័ត្ន ឬមិនគោរពបទបញ្ជារបស់ក្រសួង ឬរួមគំនិត នឹងអ្នកប្រព្រឹត្តបទល្មើស ឬជួយសម្រួលក្នុងការប្រព្រឹត្តបទល្មើសនេះ ត្រូវទទួលការផ្តន្ទាទោសផ្នែករដ្ឋបាល ឬនឹងត្រូវដាក់បទចោទប្រកាន់ចំពោះមុខតុលាការ ។

មាត្រា ២៥.-

ក្រសួងបរិស្ថាន ត្រូវអនុវត្តទៅតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃមាត្រា ២0 ខាងលើចំពោះបុគ្គលណាដែលប្រព្រឹត្តល្មើស និងអនុក្រឹត្យ និងលិខិតបទដ្ឋានផ្សេងៗ ដែលពាក់ព័ន្ធ និងបទប្បញ្ញត្តិនៃច្បាប់នេះ ។

ក្នុងករណីរឹងទទឹង ត្រូវអនុវត្តទៅតាមបទប្បញ្ញត្តិដែលមានចែងក្នុងមាត្រា ២១ នៃច្បាប់នេះ ។

ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ

រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា
លេខ: ១៤៦.អនក្រ.បក

អនុក្រឹត្យ

ស្តីពី

សម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច

(ឆប់ * ឆប់)

រាជរដ្ឋាភិបាល

- បានឃើញរដ្ឋធម្មនុញ្ញនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានឃើញព្រះរាជក្រឹត្យលេខ នស/រកត/០៧០៤/១២៤ ចុះថ្ងៃទី១៥ ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០០៤ ស្តីពីការតែងតាំងរាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានឃើញព្រះរាជក្រមលេខ ០២/នស/៩៤ ចុះថ្ងៃទី២០ ខែកក្កដា ឆ្នាំ១៩៩៤ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ស្តីពីការរៀបចំនិងការប្រព្រឹត្តទៅនៃគណៈរដ្ឋមន្ត្រី
- បានឃើញព្រះរាជក្រមលេខ ០១/នស ចុះថ្ងៃទី២៨ ខែធ្នូ ឆ្នាំ១៩៩៣ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ ស្តីពីប្រព័ន្ធហិរញ្ញវត្ថុ
- បានឃើញព្រះរាជក្រមលេខ០៤/នស/៩៤ ចុះថ្ងៃទី១០ ខែសីហា ឆ្នាំ១៩៩៤ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ស្តីពីការរៀបចំទឹកដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់
- បានឃើញព្រះរាជក្រមលេខនស/រកម/០១៩៦ ចុះថ្ងៃទី ២៤ ខែមករា ឆ្នាំ១៩៩៦ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ស្តីពីកិច្ចការពារបេតិកភណ្ឌវប្បធម៌
- បានឃើញព្រះរាជក្រមលេខ នស/រកម/១២៩៦/៣៦ ចុះថ្ងៃទី១៤ ខែធ្នូ ឆ្នាំ១៩៩៦ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ ស្តីពីកិច្ចការពារបរិស្ថាន និងការគ្រប់គ្រងធនធានធម្មជាតិ
- បានឃើញព្រះរាជក្រមលេខ ជស/រកម/០២៩៨/០៣ ចុះថ្ងៃទី២៤ ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ១៩៩៨ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ ស្តីពីរបបហិរញ្ញវត្ថុ និងទ្រព្យសម្បត្តិរបស់ខេត្ត ក្រុង
- បានឃើញព្រះរាជក្រមលេខ នស/រកម/០៣០១/០៥ ចុះថ្ងៃទី១៩ ខែមីនា ឆ្នាំ២០០១ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ ស្តីពីការគ្រប់គ្រងរដ្ឋបាលឃុំ សង្កាត់
- បានឃើញព្រះរាជក្រមលេខ នស/រកម/០៨០១/១៤ ចុះថ្ងៃទី៣០ ខែសីហា ឆ្នាំ២០០១ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ភូមិបាល

- បានឃើញព្រះរាជក្រមលេខ នស/រកម/០៨០២/០១៦ ចុះថ្ងៃទី៣១ ខែសីហា ឆ្នាំ២០០២ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ ស្តីពីព្រៃឈើ
- បានឃើញអនុក្រឹត្យលេខ ៤៦ អនក្រ.បក ចុះថ្ងៃទី ៣១ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០០២ ស្តីពីនីតិវិធីនៃការកសាងប្លង់សុរិយោដី និងស្បៀវភៅគោលបញ្ជីដីធ្លី
- បានឃើញអនុក្រឹត្យលេខ ៤៨ អនក្រ.បក ចុះថ្ងៃទី៣១ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០០២ ស្តីពីការចុះបញ្ជីដីធ្លី ដែលមានលក្ខណៈដាច់ដោយដុំ
- បានឃើញអនុក្រឹត្យលេខ ១៩ អនក្រ.បក ចុះថ្ងៃទី ១៩ ខែមីនា ឆ្នាំ២០០៣ ស្តីពីសម្បទានដីសង្គមកិច្ច
- បានឃើញអនុក្រឹត្យលេខ ៥៣ អនក្រ.បក ចុះថ្ងៃទី ០១ ខែមេសា ឆ្នាំ២០០៥ ស្តីពីនិតិវិធី ការបង្កើតការចាត់ថ្នាក់ និងការចុះបញ្ជីកាសម្បត្តិព្រៃឈើអចិន្ត្រៃយ៍
- បានឃើញអនុក្រឹត្យលេខ ៧២ អនក្រ.បក ចុះថ្ងៃទី ១១ ខែសីហា ឆ្នាំ១៩៩៩ ស្តីពីដំណើរការវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន
- បានឃើញអនុក្រឹត្យលេខ ១១៨ អនក្រ.បក ចុះថ្ងៃទី ០៧ ខែតុលា ឆ្នាំ ២០០៥ ស្តីពីការគ្រប់គ្រងដីរដ្ឋ
- បានទទួលការឯកភាពពីគណៈរដ្ឋមន្ត្រី ក្នុងសម័យប្រជុំពេញអង្គ នាថ្ងៃទី ១៦ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ២០០៥ ។

សម្រួច

ជំពូកទី ១

បទប្បញ្ញត្តិទូទៅ

មាត្រា ១ .-

អនុក្រឹត្យនេះមានគោលដៅកំណត់លក្ខណៈនិយ័តិ នីតិវិធី យន្តការ និងការរៀបចំស្ថាប័ន សម្រាប់ការផ្តួចផ្តើម និងការផ្តល់សម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច សម្រាប់ការតាមដានត្រួតពិនិត្យការអនុវត្តកិច្ចសន្យា និងសម្រាប់ការត្រួតពិនិត្យឡើងវិញលើសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ចដែលបានចុះកិច្ចសន្យាមុនពេលដែលអនុក្រឹត្យនេះចូលជាធរមាន ស្របតាមការកំណត់នៃច្បាប់ភូមិបាលឆ្នាំ ២០០១ ។

មាត្រា ២ .-

ពាក្យទាំងឡាយខាងក្រោមនេះ មានន័យដូចតទៅ÷

- សម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច សំដៅដល់យន្តការសម្រាប់ផ្តល់ដីឯកជនរបស់រដ្ឋ តាមរយៈកិច្ចសន្យាសម្បទានមួយជាក់លាក់ទៅឱ្យសម្បទានិក ដើម្បីប្រើប្រាស់សម្រាប់ធ្វើអាជីវកម្មកសិកម្ម និងកសិ-ឧស្សាហកម្ម
- ការធ្វើអាជីវកម្មកសិ-ឧស្សាហកម្ម សំដៅដល់
  - ការដាំដំណាំស្បៀង ឬ ដំណាំឧស្សាហកម្ម រាប់ទាំងការដាំដើមឈើជាចំការឈើ
  - ការចិញ្ចឹមសត្វ និងភីរីវប្បកម្ម
  - ការងារសាងសង់ ដូចជារោងសិប្បកម្ម ឬរោងចក្រ និងការបំពាក់បរិក្ខារទាំងឡាយសម្រាប់កែច្នៃ

វត្ថុធាតុដើម ដែលជាកសិផលក្នុងស្រុក ឬ

- សកម្មភាពរួមគ្នានៃសកម្មភាពមួយចំនួន ឬទាំងអស់ដែលបានរៀបរាប់ខាងលើ

- អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចចុះកិច្ចសន្យា សំដៅដល់អាជ្ញាធរដែលមានសិទ្ធិអំណាចតាមផ្លូវច្បាប់ក្នុងការចុះកិច្ចសន្យាសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ចក្នុងនាមរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា ដោយអនុវត្តសិទ្ធិនោះតាមការផ្តល់សិទ្ធិប្រទានពីនាយករដ្ឋមន្ត្រី និងបំពេញភារកិច្ចស្របតាមការចែងក្នុងអនុក្រឹត្យនេះ
- ស្ថាប័នដាក់បញ្ចូត្តិ សំដៅដល់អាជ្ញាធរមានអំណាចតាមផ្លូវច្បាប់ក្នុងការចេញ និងដាក់ឱ្យអនុវត្តនូវវិធាន និងបទប្បញ្ញត្តិ ដើម្បីគ្រប់គ្រងលើសកម្មភាព ឬបរិក្ខារដែលជាកម្មវត្ថុនៃកិច្ចសន្យាសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច
- លេខាធិការដ្ឋានបច្ចេកទេស សំដៅដល់លេខាធិការដ្ឋានបច្ចេកទេសសម្រាប់សម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច។

មាត្រា ៣ .-

សម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ចអាចត្រូវបានផ្តល់ឱ្យ ដើម្បីសម្រេចគោលបំណងដូចខាងក្រោម ÷

- អភិវឌ្ឍសកម្មភាពកសិកម្មប្រពលវប្បកម្ម និងកសិ-ឧស្សាហកម្ម ដែលតម្រូវឱ្យមានការវិនិយោគដើមទុនដ៏ប្លែងក្នុងអត្រាខ្ពស់ និងកម្រិតសមស្រប
- សម្រេចបាននូវការព្រមព្រៀងមួយចំនួនជាក់លាក់ពីអ្នកវិនិយោគ សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍដ៏ក្នុងលក្ខណៈសមស្រប និងប្រកបដោយចីរភាព ដោយផ្អែកលើផែនការប្រើប្រាស់ដីនៃតំបន់នោះ
- បង្កើតភាពមានការងារធ្វើនៅជនបទ ក្នុងក្របខ័ណ្ឌនៃការធ្វើប្រពលវប្បកម្ម និងការធ្វើឱ្យមានការលានុវត្តភាពនៃការរកស៊ីចិញ្ចឹមជីវិតមានលក្ខណៈសម្បូរណ៍បែប និងក្នុងក្របខ័ណ្ឌនៃការគ្រប់គ្រងធនធានធម្មជាតិតាមប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីសមស្រប
- លើកទឹកចិត្តវាល់ការវិនិយោគក្នុងគម្រោងសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច និង
- បង្កើតចំណូលរដ្ឋ ឬចំណូលខេត្តក្រុង ឃុំសង្កាត់ តាមរយៈការប្រមូលថ្លៃប្រើប្រាស់ដី ពន្ធ និងកម្រៃលើសេវាពាក់ព័ន្ធ ។

ជំពូកទី ២

លក្ខខណ្ឌទូទៅសម្រាប់ការផ្តល់សម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច

មាត្រា ៤ .-

សម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច អាចត្រូវបានផ្តល់ឱ្យចំពោះតែដីដែលមានលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យទាំង ៥ ដូចខាងក្រោម ÷

១. ដីដែលត្រូវបានចុះបញ្ជី និងច្នៃចំណាត់ថ្នាក់ ថាជាដីឯកជនរបស់រដ្ឋ ស្របតាមអនុក្រឹត្យស្តីពីការគ្រប់គ្រងដីរដ្ឋ និងអនុក្រឹត្យ ស្តីពីនីតិវិធីនៃការកសាងប្លង់សុរិយោដី និងស្បៀវភៅគោលបញ្ជីដីធ្លី ឬអនុក្រឹត្យស្តីពីការចុះបញ្ជីដីធ្លីមានលក្ខណៈដាច់ដោយដុំ។

២. ដីដែលមានផែនការប្រើប្រាស់ដី អនុម័តដោយគណៈកម្មាធិការគ្រប់គ្រងដីរដ្ឋថ្នាក់ខេត្តក្រុង ហើយការប្រើប្រាស់មានលក្ខណៈស្របទៅតាមផែនការនោះ។

៣. ដីដែលបានធ្វើការវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន និងសង្គមចំពោះការប្រើប្រាស់ និងការអភិវឌ្ឍដីសម្រាប់គម្រោងសម្បទាន។

៤. ដីដែលមានដំណោះស្រាយចំពោះបញ្ហាតាំងទីលំនៅថ្មីស្របតាមក្របខ័ណ្ឌគតិយុត្ត និងនីតិវិធីជាធរមាន។ អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចចុះកិច្ចសន្យាត្រូវបានថា មិនមានការបង្ខំឱ្យធ្វើការតាំងទីលំនៅថ្មីដោយគ្មានការស្ម័គ្រចិត្តពីអ្នកកាន់កាប់ដីស្របច្បាប់ និងត្រូវបានចំពោះការគោរពសិទ្ធិមានច្រកចេញចូលទៅកាន់ដីឯកជន។

៥. ដីដែលមានការពិគ្រោះយោបល់ជាសាធារណៈអំពីគម្រោង ឬ សំណើសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ចជាមួយអាជ្ញាធរដែនដី និងប្រជាពលរដ្ឋដែលនៅក្នុងតំបន់។

មាត្រា ៥ .-

ការវាយតម្លៃសំណើសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច ត្រូវផ្អែកលើលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យដូចខាងក្រោម ÷

- ការបង្កើនផលិតផលកសិកម្ម និងកសិ-ឧស្សាហកម្ម ដោយប្រើប្រាស់បច្ចេកទេសទំនើប
- ការបង្កើតឱ្យមានការងារធ្វើកាន់តែច្រើន
- ការលើកកម្ពស់ជីវភាពរស់នៅរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ
- ការការពារបរិស្ថាន និងការគ្រប់គ្រងធនធានធម្មជាតិប្រកបដោយចីរភាព
- ការច្បៀសវាង ឬការកាត់បន្ថយឱ្យនៅតិចបំផុតនូវហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមានសង្គម
- ការផ្សារភ្ជាប់ និងការតាំទ្រទៅវិញទៅមកវាងសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច និងសម្បទានដីសង្គមកិច្ច ប្រសិនបើមាន
- ការកែច្នៃវត្ថុធាតុដើម ជាកសិផលដែលត្រូវកំណត់នៅក្នុងកិច្ចសន្យាសម្បទាន។

ជំពូកទី ៣

នីតិវិធីសម្រាប់ផ្តួចផ្តើម ការស្នើសុំ និងការផ្តល់សម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច

មាត្រា ៦ .-

ការផ្តួចផ្តើមគម្រោងសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច មានពីរូបភាពគឺ ÷

១. សំណើមានការអំពាវនាវ ដែលអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចចុះកិច្ចសន្យាជាអ្នកលើកគម្រោង ដើម្បីអំពាវនាវឱ្យអ្នកវិនិយោគដាក់សំណើ។

២. សំណើមិនមានការអំពាវនាវ ដែលអ្នកវិនិយោគជាអ្នកលើកគម្រោងស្នើទៅរដ្ឋ ដើម្បីសុំការអនុញ្ញាត។

ផ្នែកទី ១

ការផ្តួចផ្តើមសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ចតាមរយៈការអំពាវនាវឱ្យដាក់សំណើ

មាត្រា ៧ .-

អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចចុះកិច្ចសន្យា ជាអ្នកផ្តួចផ្តើមលើកគម្រោងសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច តាមជំហានដូចតទៅ÷

១. រៀបចំឯកសារដំបូងសម្រាប់ស្នើគម្រោងសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច តាមទម្រង់ដែលត្រូវបង្កើតឡើងដោយ

លេខាធិការដ្ឋានបច្ចេកទេស បើយើដែលត្រូវមានបញ្ហូលព័ត៌មានដូចបេ្រកក្នុងមាត្រា ៨ នៃអនុក្រឹត្យនេះ។

២. បញ្ជូនឯកសារដំបូងទៅលេខាធិការដ្ឋានបច្ចេកទេស ដើម្បីធ្វើការពិនិត្យសិក្សា និងផ្តល់អនុសាសន៍បឋម ដោយផ្អែកលើមាត្រា ៣ និងមាត្រា ៥ នៃអនុក្រឹត្យនេះ។

៣. ពិគ្រោះយោបល់ជាមួយគណៈកម្មាធិការគ្រប់គ្រងដីរដ្ឋថ្នាក់ខេត្តក្រុង និងជាមួយស្ថាប័នដាក់បញ្ចូលក្តីលើគម្រោងសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច ។

៤. រៀបចំឱ្យមានការវាយតម្លៃដំបូងអំពីហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន និងសង្គមសម្រាប់គម្រោងសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច។

៥. ប្រសិនបើការវាយតម្លៃដំបូងអំពីហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន និងសង្គម បង្ហាញនូវហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមានកម្រិតមធ្យម ឬខ្ពស់ ត្រូវរៀបចំឱ្យមានការវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន និងសង្គមពេញលេញ ។

៦. រៀបចំឯកសារពេញលេញសម្រាប់គម្រោងសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ចដែលមានបញ្ហូលអនុសាសន៍ទាំងអស់ និងរបាយការណ៍នានាដែលជាលទ្ធផលនៃដំហានរៀបរាប់ខាងលើ ជាមូលដ្ឋានក្នុងការរៀបចំឯកសារ ស្តីពីលក្ខខណ្ឌសម្រាប់ការដាក់សំណើ ដែលមានការអំពាវនាវ ។

មាត្រា ៨ .-

ឯកសារដំបូងសម្រាប់ស្នើគម្រោងសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច ត្រូវមានបញ្ហូលព័ត៌មានដូចខាងក្រោម ÷

១. ការពណ៌នាអំពីដីដែលស្នើឡើង ដូចជាទីតាំង ទំហំ ប្រភេទ លេខសម្គាល់ក្បាលដីដែលចុះក្នុងសៀវភៅគោលបញ្ជី ដីធ្លី និងព័ត៌មានទូទៅអំពីតំបន់ដែលដីនោះស្ថិតនៅ។

២. ផែនការទូទៅអំពីការប្រើប្រាស់ និងការអភិវឌ្ឍន៍ដីសម្រាប់គម្រោងសម្បទាន។

៣. សកម្មភាពចាំបាច់ផ្សេងៗដែលតម្រូវឱ្យសម្បទានិកធ្វើ មុនពេលចាប់ផ្តើមសកម្មភាពលើសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ចនោះ ប្រសិនបើមាន។

៤. សកម្មភាពចាំបាច់ផ្សេងៗដែលតម្រូវឱ្យអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចចុះកិច្ចសន្យា ឬក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធធ្វើមុនពេលចាប់ផ្តើមអនុវត្តសកម្មភាពសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច ប្រសិនបើមាន ។

៥. ការបានារបស់រដ្ឋ ឬកាតព្វកិច្ចរបស់រដ្ឋ ប្រសិនបើតម្រូវឱ្យមានសម្រាប់គម្រោងសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច ។

មាត្រា ៩ .-

នៅពេលទទួលបានឯកសារពេញលេញសម្រាប់គម្រោងសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច ពីអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចចុះកិច្ចសន្យា លេខាធិការដ្ឋានបច្ចេកទេសត្រូវរៀបចំឯកសារ ដោយមានការអំពាវនាវឱ្យដាក់សំណើសុំសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច រួមមាន ÷

- សេចក្តីជូនដំណឹង
- ឯកសារ ស្តីពីលក្ខខណ្ឌ និង
- ពាក្យស្នើសុំ ។

មាត្រា ១០ .-

លេខាធិការដ្ឋានបច្ចេកទេសត្រូវផ្សព្វផ្សាយឱ្យបានទូលំទូលាយ នូវសេចក្តីជូនដំណឹងឱ្យដាក់សំណើ និងបញ្ជូនសេចក្តីជូនដំណឹងនេះ ទៅក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា ។

សេចក្តីជូនដំណឹងត្រូវបញ្ជាក់ពីរបៀប ទីកន្លែង និងរយៈពេលសម្រាប់ការដាក់សំណើ ដោយកំណត់ទុកវាលបរិច្ឆេទទទួល និងឈប់ទទួលពាក្យ។ ការដាក់សំណើត្រូវមានរយៈពេលយ៉ាងតិច ៦០ (ហុកសិប) ថ្ងៃ គិតចាប់ពីថ្ងៃជូនដំណឹង ។

មាត្រា ១១ .-

ឯកសារ ស្តីពីលក្ខខណ្ឌសម្រាប់ការដាក់សំណើដែលមានការអំពាវនាវ ត្រូវបញ្ចូលខ្លឹមសារដូចខាងក្រោម ÷

- សេចក្តីពណ៌នា អំពីគម្រោងសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច និងឯកសារគាំទ្រដែលតម្រូវឱ្យដាក់ភ្ជាប់ជាមួយសំណើ
- លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យសម្រាប់ការវាយតម្លៃផ្នែកបច្ចេកទេស ហិរញ្ញវត្ថុ និងពាណិជ្ជកម្មនៃសំណើ និង
- លក្ខខណ្ឌចាំបាច់មួយចំនួនដែលមិនអនុញ្ញាតឱ្យចរចា។

មាត្រា ១២ .-

ពាក្យស្នើសុំសម្រាប់សំណើមានការអំពាវនាវ ត្រូវមានភ្ជាប់ព័ត៌មានទាំងឡាយដូចខាងក្រោម ÷

- ផែនការអាជីវកម្មដែលលំអិតអំពីផែនការប្រើប្រាស់ដី ផែនការវិនិយោគ ផែនការចំណូលចំណាយសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍដី និងប្រភពដើមទុនសម្រាប់គាំទ្រដល់គម្រោងសម្បទាន
- ការពណ៌នា អំពីសេចក្តីត្រូវការកម្លាំងពលកម្ម និងប្រភពផ្គត់ផ្គង់កម្លាំងពលកម្មសម្រាប់គម្រោងសម្បទាន
- ព័ត៌មានអំពីបច្ចេកវិទ្យា ឧបករណ៍ ត្រឿងចក្រ ជី ថ្នាំសម្លាប់សត្វល្អិត ប្រភេទដំណាំអាទិភាព ដែលគ្រោងនឹងប្រើប្រាស់
- ការបង្ហាញ ពីហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន និងសង្គមនៃសកម្មភាពគម្រោងវិនិយោគរបស់ខ្លួន ព្រមទាំងវិធានការទប់ស្កាត់ ឬកាត់បន្ថយហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន
- ការពណ៌នា អំពីការផ្សារភ្ជាប់ និងការគាំទ្រទៅវិញទៅមកជាមួយសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច និងសម្បទានដីសង្គមកិច្ច ប្រសិនបើមាន
- ការពណ៌នា អំពីការផ្សារភ្ជាប់ទៅនឹងការកែច្នៃវត្ថុធាតុដើម ដែលជាកសិផលក្នុងស្រុក ប្រសិនបើមាន
- ថ្លៃប្រើប្រាស់ដីដែលអ្នកដាក់សំណើស្នើជូនរដ្ឋ
- ការបង្ហាញព័ត៌មានអំពីការកាន់កាប់ដីសម្បទានសេដ្ឋកិច្ចដោយម្ចាស់សំណើ ប្រសិនបើមាន ស្របតាមការចែងក្នុងមាត្រា ៥៩ នៃច្បាប់ភូមិបាល និង
- កិច្ចធានាណាមួយដែលអ្នកដាក់សំណើចង់បានពីរដ្ឋ ប្រសិនបើមាន ។

មាត្រា ១៣ .-

លេខាធិការដ្ឋានបច្ចេកទេសត្រូវរៀបចំការប្រជុំជាសាធារណៈ ដើម្បីបំភ្លឺអំពីចំណុចនានានៃឯកសារអំពាវនាវឱ្យដាក់សំណើ យ៉ាងតិច ៣០ (សាមសិប) ថ្ងៃ មុនកាលបរិច្ឆេទបិទការទទួលសំណើ និងត្រូវកត់ត្រាទុកជាឯកសារសាធារណៈនូវការបំភ្លឺដែលបានធ្វើឡើង ។

មាត្រា ១៤ .-

លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យសម្រាប់វាយតម្លៃ និងចាត់ថ្នាក់សំណើមានការអំពាវនាវ ត្រូវបញ្ចូលចំណុចដូចខាងក្រោម÷

- កម្រិតបច្ចេកទេសនៃការប្រើប្រាស់ និងការអភិវឌ្ឍដី រួមទាំងភាពសមស្របរបស់ដី
- ការគោរពតាមស្តង់ដារបរិស្ថានជាតិ និងវិធានការសមស្របសម្រាប់ទប់ស្កាត់ ឬកាត់បន្ថយហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដល់បរិស្ថាន និងសង្គម
- លទ្ធភាពដំណើរការប្រតិបត្តិការនៃសំណើ ដោយផ្អែកជាអាទិ៍លើផែនការផ្តត់ផ្តង់ និងតម្រូវការកម្លាំងពលកម្ម ប្រភពហិរញ្ញវត្ថុ និងយុទ្ធសាស្ត្រទីផ្សារនៃផែនការអាជីវកម្ម
- លទ្ធភាពបង្កើតការងារធ្វើ និងការលើកកម្ពស់ជីវភាពរស់នៅរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ
- ការកែច្នៃវត្ថុធាតុដើម ឬកសិផលក្នុងស្រុក ដែលត្រូវកំណត់ក្នុងកិច្ចសន្យា
- លទ្ធភាពផ្សារភ្ជាប់ និងគាំទ្រទៅវិញទៅមកការវាងសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច និងសម្បទានដីសង្គមកិច្ច
- ចំនួនទឹកប្រាក់ និងរបៀបបង់ថ្លៃប្រើប្រាស់ដីដែលអ្នកដាក់សំណើស្នើឡើង។

លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យសម្រាប់ការវាយតម្លៃ និងការចាត់ថ្នាក់សំណើ មិនអាចធ្វើការកែប្រែបានឡើយ ក្រោយពីចុះផ្សាយសេចក្តីជូនដំណឹងឱ្យដាក់សំណើដែលមានការអំពាវនាវ អនុលោមតាមមាត្រា ១០ នៃអនុក្រឹត្យនេះ ។

លេខាធិការដ្ឋានបច្ចេកទេសត្រូវរៀបចំ និងផ្សព្វផ្សាយអំពីការដាក់ពិន្ទុសម្រាប់ការចាត់ថ្នាក់សំណើនីមួយៗតាមលំដាប់ ដោយផ្អែកលើលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យខាងលើ ។

មាត្រា ១៥ .-

សំណើត្រូវដាក់នៅលេខាធិការដ្ឋានបច្ចេកទេស ក្នុងស្រោមសំបុត្របិទជិត និងមានចុះហត្ថលេខា ឬបោះត្រារបស់ម្ចាស់សំណើលើស្លាមបិទមុខសំបុត្រ ។

សំណើដែលបានទទួលក្រោយកាលបរិច្ឆេទបិទការទទួលសំណើ ត្រូវបង្វិលឱ្យម្ចាស់សំណើវិញ ដោយមិនត្រូវបើកស្រោមសំបុត្រឡើយ ។

សំណើទាំងអស់ ឬសំណើតែមួយ(០១)ដែលបានទទួល ត្រូវបើកជាសាធារណៈ តាមកាលបរិច្ឆេទដែលបានកំណត់ក្នុងសេចក្តីអញ្ជើញឱ្យដាក់សំណើមានការអំពាវនាវ។ ម្ចាស់សំណើម្នាក់ៗមានសិទ្ធិចូលរួមមើលការបើកសំណើ។

លេខាធិការដ្ឋានបច្ចេកទេស ត្រូវកំណត់សំណើណាដែលមានលក្ខណៈឆ្លើយតប ហើយពិនិត្យ និងលើកអនុសាសន៍លើសំណើនោះ ជូនទៅអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចចុះកិច្ចសន្យា ដោយផ្អែកលើលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យ ដែលចែងក្នុងមាត្រា ១៤ នៃអនុក្រឹត្យនេះ និងតាមនីតិវិធីដែលមានក្នុងឯកសារ ស្តីពីលក្ខខណ្ឌសម្រាប់ការដាក់សំណើ ។

មាត្រា ១៦ .-

បន្ទាប់ពីការពិចារណាលើអនុសាសន៍របស់លេខាធិការដ្ឋានបច្ចេកទេស អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចចុះកិច្ចសន្យាត្រូវធ្វើការវាយតម្លៃ និងកំណត់បញ្ជីសង្ខេបតាមលំដាប់ថ្នាក់សំណើដែលមានលក្ខណៈឆ្លើយតបទាំងអស់ និងរៀបចំរបាយការណ៍វាយតម្លៃសំណើដែលមានលក្ខណៈឆ្លើយតប ហើយផ្តល់របាយការណ៍វាយតម្លៃនោះមួយច្បាប់ឱ្យម្ចាស់សំណើនីមួយៗ ។

មាត្រា ១៧ .-

អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចចុះកិច្ចសន្យា មិនត្រូវបានអនុញ្ញាតឱ្យធ្វើការចរចាលើលក្ខខណ្ឌចាំបាច់មួយចំនួន ដែលបានកំណត់ជាមុនថាមិនអនុញ្ញាតឱ្យចរចា នៅក្នុងឯកសារអំពាវនាវឱ្យដាក់សំណើនោះឡើយ ។

អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចចុះកិច្ចសន្យាត្រូវអញ្ជើញម្ចាស់សំណើដែលជាប់លំដាប់ថ្នាក់ខ្ពស់ជាងគេ មកធ្វើការចរចាកិច្ចសន្យាសម្បទាន ។ ប្រសិនបើការចរចាមិនអាចឈានដល់ការសម្រេចបានកិច្ចសន្យាសម្បទាន ដោយមកពីអាជ្ញាធរមិនអាចទទួលយកលក្ខខណ្ឌដែលស្នើឡើងចុងក្រោយដោយម្ចាស់សំណើ អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចចុះកិច្ចសន្យាត្រូវបញ្ឈប់ការចរចាជាមួយម្ចាស់សំណើ ហើយត្រូវអញ្ជើញអ្នកដាក់សំណើដែលជាប់លំដាប់ថ្នាក់បន្ទាប់ មកធ្វើការចរចាកិច្ចសន្យាជាបន្តបន្ទាប់ ។

ប្រសិនបើការចរចាឈានដល់ការសម្រេចបាននូវសេចក្តីព្រាងកិច្ចសន្យាសម្បទាន អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវឱ្យម្ចាស់សំណើបំពេញលក្ខខណ្ឌដូចមានចែងក្នុងមាត្រា ២៣ នៃអនុក្រឹត្យនេះ ។

ក្នុងករណីដែលមានសំណើតែមួយ(០១) ឬពីរ(០២) លេខាធិការដ្ឋានបច្ចេកទេសក៏ត្រូវតែអនុវត្តតាមនីតិវិធី ដែលមានចែងក្នុងមាត្រាខាងលើដែរ ។

ផ្នែកទី ២

ការផ្តល់សម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ចតាមរយៈសំណើមិនមានការអំពាវនាវ

មាត្រា ១៨ .-

វិធីសាស្ត្រអាទិភាពសម្រាប់ការផ្តល់សម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច គឺវិធីសាស្ត្រអំពាវនាវឱ្យដាក់សំណើក្នុងលក្ខណៈប្រកួតប្រជែង ប៉ុន្តែអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចចុះកិច្ចសន្យាសម្បទាន អាចធ្វើការពិចារណាលើសំណើសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ចដែលមិនមានការអំពាវនាវណាមួយបាន ក្នុងករណីម្ចាស់សំណើសន្យាផ្តល់អត្ថប្រយោជន៍ក្នុងលក្ខណៈពិសេស ដើម្បីសម្រេចនូវគោលបំណងនៃសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច មានដូចជាអាទិ៍ ៖

- ការទាំមកនូវបច្ចេកវិទ្យាថ្មី
- ការផ្សារភ្ជាប់ជាពិសេសរវាងសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច ទៅនឹងសម្បទានដីសង្គមកិច្ច
- លទ្ធភាពពិសេសក្នុងការរកទីផ្សារកែច្នៃ ឬទីផ្សារនាំចេញ ។

អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចចុះកិច្ចសន្យា មិនត្រូវទទួលយកមកពិចារណានូវសំណើសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ចមិនមានការអំពាវនាវទេ ប្រសិនបើសំណើនោះទាក់ទងទៅនឹងដី ដែលជាកម្មវត្ថុនៃគម្រោងសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ចមានការអំពាវនាវ ដែលបានផ្សព្វផ្សាយសេចក្តីជូនដំណឹងឱ្យដាក់សំណើរួចហើយ ។

មាត្រា ១៩ .-

លេខាធិការដ្ឋានបច្ចេកទេសត្រូវរៀបចំពាក្យសុំសម្រាប់លើកសំណើមិនមានការអំពាវនាវ ដោយបញ្ចូល

សេចក្តីពណ៌នាសង្ខេប អំពីសកម្មភាពផ្នែកអាជីវកម្ម និងហិរញ្ញវត្ថុរបស់ម្ចាស់សំណើ គោលគំនិត ស្តីពីការវិនិយោគដែលស្នើឡើង ព្រមទាំងព័ត៌មានទាក់ទងទៅនឹងទំហំដី និងទីតាំងដី ។

ម្ចាស់សំណើ អាចដាក់ពាក្យសុំសម្រាប់សំណើមិនមានការអំពាវនាវនៅក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កំពុជា ឬនៅអនុគណៈកម្មការវិនិយោគខេត្តក្រុង ឬនៅអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចចុះកិច្ចសន្យា ។ ប្រសិនបើពាក្យសុំសម្រាប់សំណើមិនមានការអំពាវនាវ ត្រូវបានដាក់នៅក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា ឬនៅអនុគណៈកម្មការវិនិយោគខេត្តក្រុង ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា ឬអនុគណៈកម្មការវិនិយោគខេត្តក្រុង ត្រូវបញ្ជូនសំណើនោះទៅអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចចុះកិច្ចសន្យា ក្នុងរយៈពេល ០៧ (ប្រាំពីរ) ថ្ងៃ គិតចាប់ពីថ្ងៃបានទទួលពាក្យសុំ ។

ប្រសិនបើអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចចុះកិច្ចសន្យា សម្រេចធ្វើការពិចារណាសំណើមិនមានការអំពាវនាវ អាជ្ញាធរត្រូវធ្វើការពិគ្រោះយោបល់ដូចមានចែងក្នុងមាត្រា ៧ នៃអនុក្រឹត្យនេះ ត្រង់ចំណុចទី ៣ ។ បន្ទាប់មក អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចចុះកិច្ចសន្យាត្រូវរៀបចំបំពេញលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យសម្រាប់ការជ្រើសរើសដីធ្វើសម្បទាន ដូចមានចែងក្នុងមាត្រា ៤ នៃអនុក្រឹត្យនេះ ហើយស្នើឱ្យម្ចាស់សំណើផ្តល់ជូនន្ទវឯកសារលំអិតនៃសំណើ ។

មាត្រា ២០ .-

ឯកសារលំអិតនៃសំណើមិនមានការអំពាវនាវត្រូវបញ្ចូលព័ត៌មានដូចខាងក្រោម ÷

- ព័ត៌មានដូចមានចែងក្នុងមាត្រា ១២ នៃអនុក្រឹត្យនេះ និង
- របាយការណ៍នៃការសិក្សាវាយតម្លៃដំបូងអំពីហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន និងសង្គម ។ ប្រសិនបើការសិក្សាវាយតម្លៃដំបូងបង្ហាញថា អាចមានហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមានកម្រិតមធ្យម ឬខ្ពស់ សំណើនោះត្រូវបញ្ចូលរបាយការណ៍នៃការវាយតម្លៃពេញលេញអំពីហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន និងសង្គម ។

មាត្រា ២១ .-

អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចចុះកិច្ចសន្យា ដែលបានទទួលសំណើមិនមានការអំពាវនាវ ត្រូវអនុវត្តតាមបែបបទដូចតទៅ ÷

ក. អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវបញ្ជូនឯកសារលំអិតនៃសំណើមិនមានការអំពាវនាវទៅលេខាធិការដ្ឋានបច្ចេកទេស ឬទៅគណៈកម្មាធិការគ្រប់គ្រងដីរដ្ឋថ្នាក់ខេត្តក្រុង ដើម្បីពិនិត្យ និងផ្តល់អនុសាសន៍ ។

ខ. លេខាធិការដ្ឋានបច្ចេកទេស ឬគណៈកម្មាធិការគ្រប់គ្រងដីរដ្ឋថ្នាក់ខេត្តក្រុង ត្រូវផ្តល់អនុសាសន៍ជូនអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចចុះកិច្ចសន្យា ថាគួរ ឬមិនគួរធ្វើការចរចាកិច្ចសន្យាសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច អនុលោមតាមលក្ខខណ្ឌដូចមានចែងក្នុងមាត្រា ៣ ដល់មាត្រា ៥ នៃអនុក្រឹត្យនេះ ។

មាត្រា ២២ .-

ការចរចាចុះកិច្ចសន្យាសម្រាប់គម្រោងសម្បទានមិនមានការអំពាវនាវ ត្រូវធ្វើក្នុងរយៈពេលយ៉ាងច្រើន ២៨

(ម្ភៃប្រាំបី) ថ្ងៃនៃថ្ងៃធ្វើការ គិតពីថ្ងៃផ្តើមការចរចា។ លើការចរចាមិនឈានដល់ការសម្រេចសេចក្តីព្រាងកិច្ចសន្យាសម្បទានក្នុងរយៈពេលកំណត់នេះទេ អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចចុះកិច្ចសន្យាអាចបញ្ឈប់ការពិចារណាលើសំណើនោះ។

មាត្រា ២៣ .-

មុនចុះកិច្ចសន្យាសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច អ្នកដាក់សំណើត្រូវចុះឈ្មោះក្នុងបញ្ជីពាណិជ្ជកម្ម ស្របតាមច្បាប់ស្តីពីវិធានពាណិជ្ជកម្ម និងបញ្ជីពាណិជ្ជកម្ម នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។

មាត្រា ២៤ .-

លេខាធិការដ្ឋានបច្ចេកទេស ត្រូវរៀបចំទម្រង់ស្តង់ដារនៃកិច្ចសន្យាសម្បទាន ដែលត្រូវប្រើសម្រាប់រាល់សម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច ដោយត្រូវពិគ្រោះយោបល់ និងកំណត់ប្រកាសរួមរវាងក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ និងក្រសួងកសិកម្ម រុក្ខាប្រមាញ់ និងនេសាទ។

ជំពូកទី ៤
ការគ្រប់គ្រង និងការកែប្រែកិច្ចសន្យាសម្បទាន

មាត្រា ២៥ .-

អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវទទួលខុសត្រូវក្នុងការចាត់ឱ្យមានការអនុវត្តកិច្ចសន្យាសម្បទានដោយបង្កើតយន្តការ និងនីតិវិធីសម្រាប់ការត្រួតពិនិត្យតាមដានការអនុវត្តកិច្ចសន្យាសម្បទាន និងរាយការណ៍ជាប្រចាំអំពីការគ្រប់គ្រងកិច្ចសន្យាសម្បទាន ទៅក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ ហើយផ្តល់ព័ត៌មានដល់លេខាធិការដ្ឋានបច្ចេកទេស ឬគណៈកម្មាធិការគ្រប់គ្រងដីរដ្ឋថ្នាក់ខេត្តក្រុង ។

អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវសហការជាមួយក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ ដើម្បីត្រួតពិនិត្យលើការអនុវត្តកិច្ចសន្យាសម្បទានរបស់សម្បទានិក និងទទួលព័ត៌មានពីសម្បទានិក និងពីក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ ទាក់ទងនឹងការអនុវត្តកិច្ចសន្យាសម្បទាន។

មាត្រា ២៦ .-

មុននឹងធ្វើការកែប្រែកិច្ចសន្យាសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវធ្វើការពិគ្រោះយោបល់ជាមួយក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ និងភាគីចុះកិច្ចសន្យា ដោយអនុលោមតាមបទប្បញ្ញត្តិ និងច្បាប់ជាធរមាន។

មាត្រា ២៧ .-

ការពន្យារ ការព្យួរ ការបញ្ឈប់កិច្ចសន្យាសម្បទាន ត្រូវកំណត់ក្នុងកិច្ចសន្យាសម្បទាន។

ជំពូកទី ៥
យន្តការវិវាទ និងការអនុវត្តកិច្ចសន្យាសម្បទាន

មាត្រា ២៨ .-

យន្តការសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច មានដូចខាងក្រោម -

- អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចចុះកិច្ចសន្យា

- លេខាធិការដ្ឋានបច្ចេកទេស
- គណៈកម្មាធិការគ្រប់គ្រងដីរដ្ឋថ្នាក់ខេត្តក្រុង
- ក្រុមការងារដីរដ្ឋថ្នាក់ស្រុកខណ្ឌ
- ក្រុមប្រឹក្សាឃុំសង្កាត់។

មាត្រា ២៩ .-

រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងកសិកម្ម រុក្ខាប្រមាញ់ និងនេសាទមានសិទ្ធិ និងទទួលខុសត្រូវក្នុងការផ្តល់សម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច ដែលមានទុនវិនិយោគចាប់ពី ១០.០០០.០០០.០០០ (ដប់ពាន់លាន) រៀលឡើង ឬមានទំហំដីសម្បទានចាប់ពី ១.០០០ (មួយពាន់) ហិកតាឡើង។

អភិបាលខេត្ត ក្រុងមានសិទ្ធិ និងទទួលខុសត្រូវក្នុងការផ្តល់សម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច ដែលមានទុនវិនិយោគក្រោម ១០.០០០.០០០.០០០ (ដប់ពាន់លាន) រៀល និងមានទំហំដីសម្បទានក្រោម ១.០០០ (មួយពាន់) ហិកតា។

មាត្រា ៣០ .-

អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចចុះកិច្ចសន្យា មានតួនាទី និងការកិច្ចដូចខាងក្រោម ÷

- ផ្តួចផ្តើម និងរៀបចំឯកសារគម្រោងសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ចសម្រាប់អំពាវនាវឱ្យមានការដាក់សំណើ ឬអាចពិចារណាសំណើគម្រោងសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច ដែលមិនមានការអំពាវនាវ
- វាយតម្លៃ និងកំណត់បញ្ជីសង្ខេបតាមលំដាប់ថ្នាក់សំណើ
- ចរចាលក្ខខណ្ឌសម្រាប់កិច្ចសន្យាសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច
- ដាក់ឱ្យអនុវត្តកិច្ចសន្យាសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច
- តាមដានការអនុវត្តកិច្ចសន្យាសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច
- រាយការណ៍អំពីការគ្រប់គ្រងលើការអនុវត្តកិច្ចសន្យាសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច ជូនគណៈរដ្ឋមន្ត្រីជារៀងរាល់ ០៦ (ប្រាំមួយ) ខែម្តង និងតាមការចាំបាច់
- សម្របសម្រួល ប្រមូលព័ត៌មាន និងទិន្នន័យពីក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ និងក្រសួងការពារជាតិ ចំពោះ ដីក្នុងតំបន់អភិវឌ្ឍន៍យោធា លើលក្ខខណ្ឌដែលត្រូវដាក់បញ្ចូលក្នុងកិច្ចសន្យាសម្បទាន
- ពិនិត្យយោបល់របស់លេខាធិការដ្ឋានបច្ចេកទេសអំពីសំណើកែប្រែកិច្ចសន្យាសម្បទានណាមួយ និង
- បំពេញភារកិច្ចផ្សេងៗទៀតស្របតាមការចែងក្នុងអនុក្រឹត្យនេះ។

មាត្រា ៣១ .-

សមាសភាពនៃលេខាធិការដ្ឋានបច្ចេកទេស មានដូចខាងក្រោម ÷

-តំណាងក្រសួងកសិកម្ម រុក្ខាប្រមាញ់ និងនេសាទ ប្រធាន

-តំណាងក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ	សមាជិក
-តំណាងក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា	សមាជិក
-តំណាងក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់	សមាជិក
-តំណាងក្រសួងមហាផ្ទៃ	សមាជិក
-តំណាងក្រសួងបរិស្ថាន	សមាជិក
-តំណាងក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម	សមាជិក
-សមាជិកក្រុមប្រឹក្សាអ្នកច្បាប់	សមាជិក

ប្រធាន និងសមាជិកនៃលេខាធិការដ្ឋានបច្ចេកទេស ត្រូវតែងតាំងដោយសេចក្តីសម្រេចរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល។

មន្ត្រីជំនួយការរបស់លេខាធិការដ្ឋានបច្ចេកទេសត្រូវតែងតាំងដោយប្រកាសរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងកសិកម្ម រុក្ខាប្រមាញ់ និងនេសាទ តាមសំណើរបស់លេខាធិការដ្ឋានបច្ចេកទេស។

លេខាធិការដ្ឋានបច្ចេកទេស មានទីតាំងនៅក្រសួងកសិកម្ម រុក្ខាប្រមាញ់ និងនេសាទ។

មាត្រា ៣២ .-

លេខាធិការដ្ឋានបច្ចេកទេស មានភារកិច្ច ÷

- រៀបចំគម្រោងសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច
- រៀបចំឯកសារអំពាវនាវឱ្យដាក់សំណើសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច
- ផ្តល់អនុសាសន៍ចំពោះសំណើសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ចទាំងអស់
- តាមដានការអនុវត្តកិច្ចសន្យាសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច
- ផ្តល់អនុសាសន៍អំពីការត្រួតពិនិត្យឡើងវិញនូវសម្បទានដែលមានស្រាប់ និង
- បំពេញភារកិច្ចផ្សេងៗទៀតស្របតាមការចែងក្នុងអនុក្រឹត្យនេះ ។

មាត្រា ៣៣ .-

គណៈកម្មាធិការគ្រប់គ្រងដីរដ្ឋថ្នាក់ខេត្តក្រុង មានតួនាទី និងភារកិច្ចដូចមានចែងក្នុងមាត្រា ២៥ នៃអនុក្រឹត្យលេខ ១១៨ អនក្រ.បក ចុះថ្ងៃទី ០៧ ខែតុលា ឆ្នាំ ២០០៥ ស្តីពីការគ្រប់គ្រងដីរដ្ឋ។

មាត្រា ៣៤ .-

ក្រុមការងារដីរដ្ឋថ្នាក់ស្រុកខណ្ឌ មានតួនាទី និងភារកិច្ចដូចមានចែងក្នុងមាត្រា ២៨ នៃអនុក្រឹត្យលេខ ១១៨ អនក្រ.បក ចុះថ្ងៃទី ០៧ ខែតុលា ឆ្នាំ ២០០៥ ស្តីពីការគ្រប់គ្រងដីរដ្ឋ។

មាត្រា ៣៥ .-

អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវរៀបចំការពិគ្រោះយោបល់ជាមួយអាជ្ញាធរដែនដី និងតំណាងប្រជាពលរដ្ឋមូលដ្ឋាន ក្រោយពីទទួលបានឯកសារលំអិតនៃគម្រោងសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ចមានការអំពាវនាវ ឬឯកសារ

លំអិតនៃសំណើមិនមានការអំពាវនាវ ដោយភ្ជាប់ឯកសារនោះមួយច្បាប់ទៅឱ្យក្រុមប្រឹក្សាឃុំសង្កាត់ ដែលដីសម្បទានតាំងនៅ ដើម្បីពិនិត្យ និងផ្តល់យោបល់ក្នុងរយៈពេលយ៉ាងច្រើន ២៨ (ម្ភៃប្រាំបី) ថ្ងៃនៃថ្ងៃធ្វើការ គិតពីថ្ងៃដែលក្រុមប្រឹក្សាឃុំសង្កាត់បានទទួលសំណៅឯកសារលំអិតនៃគម្រោងសម្បទានមានការអំពាវនាវ ឬឯកសារលំអិតនៃសំណើមិនមានការអំពាវនាវ។ អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវពិចារណាលើមតិយោបល់របស់ក្រុមប្រឹក្សាឃុំសង្កាត់ពាក់ព័ន្ធ។ ក្នុងករណីបដិសេធយោបល់ក្រុមប្រឹក្សាឃុំសង្កាត់ ត្រូវផ្តល់ហេតុផលច្បាស់លាស់។

ជំពូកទី ៦

ការត្រួតពិនិត្យឡើងវិញនូវសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ចដែលមានស្រាប់

មាត្រា ៣៦ .-

ចំពោះសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ចដែលបានផ្តល់ឱ្យមុនអនុក្រឹត្យនេះចូលជាធរមាន ហើយដែលកិច្ចសន្យាសម្បទាននោះនៅមានសុពលភាព ÷

- លេខាធិការដ្ឋានបច្ចេកទេសត្រូវបង្កើតស្បៀវភៅកត់ត្រាសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច ក្នុងរយៈពេល ៩០ (កៅសិប) ថ្ងៃបន្ទាប់ពីមានសេចក្តីសម្រេចតែងតាំង និងត្រូវជូនដំណឹងក្នុងរយៈពេល ៣០ (សាមសិប) ថ្ងៃ ដល់ក្រសួង ស្ថាប័ន អាជ្ញាធរដែនដីទាំងឡាយដែលបានចុះកិច្ចសន្យាសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច និងក្រុមហ៊ុនសម្បទានទាំងអស់ឱ្យបានទូលំទូលាយ។
- ក្រសួង ស្ថាប័ន ឬអាជ្ញាធរដែនដីទាំងឡាយដែលបានចុះកិច្ចសន្យាសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច ឬសម្បទានិកទាំងអស់ត្រូវទទួលខុសត្រូវផ្តល់ព័ត៌មាន និងឯកសារថតចម្លងដែលពាក់ព័ន្ធ ដល់លេខាធិការដ្ឋានបច្ចេកទេសក្នុងរយៈពេល ០៦ (ប្រាំមួយ) ខែ បន្ទាប់ពីការជូនដំណឹង ឬការផ្សព្វផ្សាយសេចក្តីជូនដំណឹង ដើម្បីចុះក្នុងស្បៀវភៅកត់ត្រាសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច។

មាត្រា ៣៧ .-

ដោយមានជំនួយពីលេខាធិការដ្ឋានបច្ចេកទេស ក្រសួង ស្ថាប័ន ឬអាជ្ញាធរដែនដីដែលបានចុះកិច្ចសន្យាសម្បទានដែលមានស្រាប់ ត្រូវអនុវត្តនូវដំបានត្រួតពិនិត្យឡើងវិញ តាមស្ថានភាពនៃករណីនីមួយៗ ដូចខាងក្រោម ÷

- ការអនុវត្តរបស់សម្បទានិក ផ្អែកលើលក្ខខណ្ឌនៃកិច្ចសន្យាជាធរមាន ដោយពិចារណាលើភាគនៃការវិនិយោគដែលបានធ្វើរួចហើយ និងដែលត្រោងធ្វើបន្ត
- ប្រាក់ចំណូល និងថ្លៃប្រើប្រាស់ដីតាមកិច្ចសន្យាសម្បទាន
- ធ្វើការពិគ្រោះយោបល់ជាសាធារណៈ ដើម្បីប្រមូលមតិយោបល់អំពីសកម្មភាពសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច នៅឃុំសង្កាត់ ដែលដីសម្បទាននោះស្ថិតនៅ
- ប្រសិនបើសម្បទានិកម្នាក់កាន់កាប់ដីសម្បទានសរុបលើសពី ១០.០០០ (មួយម៉ឺន) ហិកតា ត្រូវស្នើឱ្យសម្បទានិកនោះស្ម័គ្រចិត្តកាត់ដីដែលលើសជូនរដ្ឋវិញ ឬប្រសិនបើសម្បទានិកមិនស្ម័គ្រចិត្តកាត់បន្ថយដីសម្បទាននោះទេ ត្រូវព្យាយាមចរចាលើការកាត់បន្ថយ

- ស្នើឱ្យមានការចេញនិយតកម្មដីនោះ ដូចមានចែងក្នុងមាត្រា ៤៧ នៃអនុក្រឹត្យនេះ
- យោបល់របស់លេខាធិការដ្ឋានបច្ចេកទេស លើសេចក្តីព្រាងរបាយការណ៍ត្រួតពិនិត្យឡើងវិញ
- ក្នុងរយៈពេល ០៦ (ប្រាំមួយ) ខែ បន្ទាប់ពីការជូនដំណឹង ស្តីពីការបង្កើតសៀវភៅកត់ត្រាសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច ក្រសួង ស្ថាប័ន ឬអាជ្ញាធរដែនដីដែលបានចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវដាក់របាយការណ៍ជូនគណៈរដ្ឋមន្ត្រី ដោយមានភ្ជាប់យោបល់របស់លេខាធិការដ្ឋានបច្ចេកទេស ទាក់ទងនឹងការត្រួតពិនិត្យឡើងវិញនូវសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ចដែលខ្លួនបានចុះកិច្ចសន្យា ហើយបន្ទាប់មកទៀត របាយការណ៍នេះត្រូវធ្វើឡើងឡើងទាត់រៀងរាល់ ០៦ (ប្រាំមួយ) ខែម្តង
- នៅក្នុងអំឡុងពេល និងក្រោយពេលបញ្ចប់ការត្រួតពិនិត្យឡើងវិញ ក្រសួង ស្ថាប័ន ឬអាជ្ញាធរដែនដីដែលបានចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវបន្តការតាមដានការអនុវត្តកិច្ចសន្យាដែលខ្លួនបានចុះហត្ថលេខា និងមិនត្រូវលុបចោល ឬមានបញ្ជាឱ្យផ្អាកដំណើរការ ហើយរាយការណ៍អំពីការអនុវត្តកិច្ចសន្យាសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច លើកលែងតែមានសេចក្តីសម្រេចរបស់គណៈរដ្ឋមន្ត្រីផ្សេងពីនេះ ។

មាត្រា ៣៨ .-

នីតិវិធីសម្រាប់ការកាត់បន្ថយទំហំដីសម្បទានសេដ្ឋកិច្ចដែលមានស្រាប់ ដោយស្ម័គ្រចិត្ត ឬដោយការចរចា ដូចមានចែងក្នុងមាត្រា ៥៩ នៃច្បាប់ភូមិបាល ត្រូវអនុវត្តដូចតទៅ ÷

- ក្រសួង ស្ថាប័ន ឬអាជ្ញាធរដែនដី ដែលបានចុះកិច្ចសន្យាសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច ត្រូវស្នើឱ្យសម្បទានិកស្ម័គ្រចិត្តជ្រើសរើសចំណែកណាមួយនៃដីសម្បទានបង្វិលជូនរដ្ឋវិញ ស្របតាមមាត្រា ៤០ នៃអនុក្រឹត្យនេះ
- ប្រសិនបើសម្បទានិកមិនមានឆន្ទៈស្ម័គ្រចិត្តកាត់បន្ថយទំហំដីសម្បទាននោះទេ ក្រសួង ស្ថាប័ន ឬអាជ្ញាធរដែនដីដែលបានចុះកិច្ចសន្យាសម្បទាន ត្រូវអញ្ជើញសម្បទានិកមកចរចា អំពីផែនការប្រើប្រាស់ដីសម្បទាន ដោយមានជំនួយពីលេខាធិការដ្ឋានបច្ចេកទេស
- ប្រសិនបើការចរចាមិនសម្រេចបានជោគជ័យនៅក្នុងអំឡុងពេល ០៦ (ប្រាំមួយ) ខែ គិតចាប់ពីថ្ងៃផ្តើមការចរចា ក្រសួង ស្ថាប័ន ឬអាជ្ញាធរដែនដីដែលបានចុះកិច្ចសន្យាសម្បទានត្រូវរាយការណ៍ ជូនទៅគណៈរដ្ឋមន្ត្រីតាមរយៈលេខាធិការដ្ឋានបច្ចេកទេស
- ប្រសិនបើសម្បទានិកខកខានមិនបានចូលមកចរចាក្នុងរយៈពេល ៤៥ (សែសិបប្រាំ) ថ្ងៃ គិតចាប់ពីកាលបរិច្ឆេទដែលលិខិតអញ្ជើញឱ្យមកចរចាត្រូវបានបញ្ជូនដល់អាស័យដ្ឋាន ឬដល់ដៃសម្បទានិក ក្រសួង ស្ថាប័ន ឬអាជ្ញាធរដែនដីដែលបានចុះកិច្ចសន្យាសម្បទាន ត្រូវរាយការណ៍ជូនគណៈរដ្ឋមន្ត្រី ដើម្បីមានវិធានការ ។

មាត្រា ៣៩ .-

គណៈរដ្ឋមន្ត្រី មានសិទ្ធិលើកលែងការកាត់បន្ថយការកាន់កាប់សម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច ដែលមានទំហំសរុបលើសពី ១០.០០០ (មួយម៉ឺន) ហិកតា ក្នុងករណីដូចខាងក្រោម ÷

- ដីសម្បទាននោះត្រូវបានផ្តល់ឱ្យមុនពេលដែលច្បាប់ភូមិបាលឆ្នាំ ២០០១ ចូលជាធរមាន

-ការកាត់បន្ថយដីសម្បទាននោះ នាំឱ្យខូចប្រយោជន៍អាជីវកម្មដែលកំពុងមានដំណើរការនៅពេលដែលច្បាប់ភូមិបាលចូលជាធរមាន។ ការកាប់ឆ្ការដើមឈើ ឬការជុតព្រៃសំអាតដី មិនត្រូវបានចាត់ទុកជាអាជីវកម្មកំពុងដំណើរការ ឬជាការបំពេញតាមលក្ខខណ្ឌនៃការអភិវឌ្ឍដីដែលចែងក្នុងកិច្ចសន្យាឡើយ។

មាត្រា ៤០ .-

យោបល់របស់លេខាធិការដ្ឋានបច្ចេកទេសលើសេចក្តីព្រាងរបាយការណ៍ត្រួតពិនិត្យឡើងវិញ លើសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ចដែលមានស្រាប់នីមួយៗ ដែលផ្តល់ជូនទៅក្រសួង ស្ថាប័ន ឬអាជ្ញាធរដែនដីដែលបានចុះកិច្ចសន្យាសម្បទានត្រូវមានបញ្ជាក់សេចក្តី ដូចខាងក្រោម ÷

- កិច្ចសន្យានោះកំពុងដំណើរការដោយពេញលេញ
- កិច្ចសន្យានោះគួរមានការកែប្រែលើចំណុចជាក់លាក់ ដោយបញ្ជាក់អំពីកិច្ចការដែលត្រូវបំពេញដោយភាគីនៃកិច្ចសន្យា ដើម្បីទទួលយកបានទាំងសង្ខាង
- គួរលុបចោលកិច្ចសន្យានោះ ដោយមូលហេតុសម្បទានិកបានបំពានលើកិច្ចសន្យា
- ចំពោះដីសម្បទានលើសពី ១០.០០០ (មួយម៉ឺន) ហិកតា ត្រូវបញ្ជាក់អំពីការស្ម័គ្រចិត្តកាត់បន្ថយទំហំដីដោយសម្បទានិក ឬត្រូវធ្វើការចរចាដើម្បីកាត់បន្ថយ ឬហេតុផលចាំបាច់សម្រាប់ការលើកលែងការកាត់បន្ថយដីសម្បទាន ។ ការជ្រើសរើសដីសម្រាប់កាត់បន្ថយ ត្រូវបញ្ចូលផ្នែកដែលមានទំនាស់ ផ្នែកដែលមិនទាន់បានកាប់ឆ្ការ ផ្នែកដែលមិនទាន់បានអភិវឌ្ឍ និងផ្នែកដែលជាដីសាធារណៈរបស់រដ្ឋ ។

មាត្រា ៤១ .-

របាយការណ៍ត្រួតពិនិត្យ អនុសាសន៍របស់លេខាធិការដ្ឋានបច្ចេកទេស និងលទ្ធផលចុងក្រោយនៃការត្រួតពិនិត្យឡើងវិញលើសម្បទានីមួយៗ ត្រូវរក្សាទុកជាឯកសារសាធារណៈ នៅលេខាធិការដ្ឋានបច្ចេកទេស និងនៅគណៈកម្មាធិការគ្រប់គ្រងដីរដ្ឋថ្នាក់ខេត្តក្រុង។

មាត្រា ៤២ .-

ក្នុងការត្រួតពិនិត្យឡើងវិញនូវសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ចដែលមានស្រាប់ ក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ ត្រូវធ្វើនិយតកម្មដីក្នុងតំបន់ដីសម្បទាន ដែលជាកម្មវត្ថុនៃការត្រួតពិនិត្យឡើងវិញ។ ការធ្វើនិយតកម្មដីមានរាប់បញ្ចូលការកែតម្រូវក្បាលដី ការវិនិច្ឆ័យសិទ្ធិលើដីធ្លីរបស់អ្នកកាន់កាប់ក្បាលដីក្នុងតំបន់ត្រួតពិនិត្យឡើងវិញ និងការចុះបញ្ជីក្បាលដីតាមនីតិវិធីជាធរមាន។

ជំពូកទី ៧

ប្រតិពេធនធាន

មាត្រា ៤៣ .-

ថវិកាសម្រាប់ប្រតិបត្តិការរបស់លេខាធិការដ្ឋានបច្ចេកទេស ត្រូវស្ថិតក្នុងកញ្ចប់ថវិការបស់ក្រសួងកសិកម្ម រុក្ខាប្រមាញ់ និងនេសាទ។ ស្របតាមប្រព័ន្ធថវិកាឯកភាព ធនធាន និងថវិការបស់លេខាធិការដ្ឋានបច្ចេកទេសបានមកពីថវិកាជាតិ និងហិរញ្ញប្បទានដែលបានមកពីប្រភពក្នុងស្រុក ឬក្រៅស្រុក ឬពីអ្នកផ្តល់ជំនួយអន្តរជាតិ ។

ជំពូកទី ៨

អវសានប្បញ្ញត្តិ

មាត្រា ៤៤ .-

បទប្បញ្ញត្តិទាំងឡាយណា ដែលផ្ទុយនឹងអនុក្រឹត្យនេះ ត្រូវទុកជានិរាករណ៍។

មាត្រា ៤៥ .-

រដ្ឋមន្ត្រីទទួលបន្ទុកទីស្តីការគណៈរដ្ឋមន្ត្រី រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងកសិកម្ម រុក្ខាប្រមាញ់ និងនេសាទ រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ រដ្ឋមន្ត្រី រដ្ឋលេខាធិការប្រចាំស្ថាប័ន និងអភិបាលខេត្តក្រុងទាំងអស់ដែលពាក់ព័ន្ធ ត្រូវទទួលបន្ទុកអនុវត្តអនុក្រឹត្យនេះតាមភារកិច្ចរៀងៗខ្លួន ចាប់ពីថ្ងៃចុះហត្ថលេខាតទៅ ។

រាជធានីភ្នំពេញ, ថ្ងៃទី [illegible] ខែ [illegible] ឆ្នាំ២០០៥

នាយករដ្ឋមន្ត្រី

ហ៊ុន សែន

គន្លងទទួល :
- ក្រសួងព្រះបរមរាជវាំង
- អគ្គលេខាធិការដ្ឋានក្រុមប្រឹក្សាធម្មនុញ្ញ
- អគ្គលេខាធិការដ្ឋានព្រឹទ្ធសភា
- អគ្គលេខាធិការដ្ឋានរដ្ឋសភា
- អគ្គលេខាធិការដ្ឋាននៃឧត្តមក្រុមប្រឹក្សាកំណែទម្រង់រដ្ឋ
- ខុទ្ទកាល័យសម្តេចនាយករដ្ឋមន្ត្រី
- អគ្គលេខាធិការរាជរដ្ឋាភិបាល
- គ្រប់ក្រសួង ស្ថាប័នកណ្តាល
- គ្រប់សាលាខេត្ត ក្រុង
- ដូចមាត្រា ៤៥
- ឯកសារ-កាលប្បវត្តិ

ជំពូកទី ១០

អន្តរប្បញ្ញត្តិ

មាត្រា ២៦.-

ក្រោយពេលច្បាប់នេះចូលជាធរមានរហូតដល់ថ្ងៃទី ៣១ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ២០០១ ចំពោះសកម្មភាពដែលកំពុងដំណើរការបច្ចុប្បន្ន រាជរដ្ឋាភិបាលអាចពន្យារពេលការប្រតិបត្តិអនុក្រឹត្យ ដែលចែងក្នុងមាត្រា ១៣ នៃច្បាប់នេះ តាមសំណើរបស់ក្រសួងបរិស្ថាន ។

ក្នុងការសម្រេចពន្យារពេលនេះត្រូវ :

-ថ្លឹងថ្លែងពីប្រភេទ និងទំហំនៃគ្រោះថ្នាក់ដល់សុខភាពមនុស្ស ដល់បរិស្ថាន និងដល់ធនធានធម្មជាតិ ដែលអាចកើតឡើងពីការពន្យារពេលនេះ

-ពិនិត្យទៅលើលទ្ធភាព មធ្យោបាយ បច្ចេកទេស និងហិរញ្ញវត្ថុរបស់សកម្មភាពដែលកំពុងដំណើរការនេះ ។

ជំពូកទី ១១

អវសានប្បញ្ញត្តិ

មាត្រា ២៧.-

បទប្បញ្ញត្តិទាំងឡាយណាដែលផ្ទុយ និងច្បាប់នេះ ត្រូវទុកជានិរាករណ៍ ។

ធ្វើនៅរាជធានីភ្នំពេញ.ថ្ងៃទី ២៤ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ១៩៩៦

ព្រះហស្តលេខា

នរោត្តម សីហនុ

បានយកសេចក្តីក្រាបបង្គំទូលថ្វាយ

សូមឡាយព្រះហស្តលេខាព្រះមហាក្សត្រ

នាយករដ្ឋមន្ត្រីទី១	**នាយករដ្ឋមន្ត្រីទី២**
ព្រះហស្តលេខា	**ហត្ថលេខា**
នរោត្ត រណឫទ្ធិ	**ហ៊ុន សែន**

បានបង្គំទូលថ្វាយ និងជំរាបជូន

សម្តេចនាយករដ្ឋមន្ត្រីទី១ និងទី២

រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងបរិស្ថាន

ហត្ថលេខា

ម៉ុក ម៉ារ៉ែត

លេខ : ០១ ច.ល

ដើម្បីចម្លងចែក

រាជធានីភ្នំពេញ.ថ្ងៃទី ០៩ ខែ មករា ឆ្នាំ ១៩៩៧

អគ្គលេខាធិការរងរាជរដ្ឋាភិបាល

ហត្ថលេខា និងត្រា

យិន សេរី

ព្រះរាជក្រម

នស/រកម/០៥១៤/០០៧ យើង

ព្រះករុណាព្រះបាទសម្តេចព្រះបរមនាថ នរោត្តម សីហមុនី
សហនភូមិន្ទាធិសាសនា រក្ខតខត្តិយា ខេមរារដ្ឋរាស្ត្រ ឥន្ទ្រិន្ទ្រាធរាមហាត្ម្យត្រ
ខេមរាជនា សម្ភូហោតាស តម្ពជឯករាជរដ្ឋបូរណសន្តិ សុតមច្ចលា សិរីវិបុលា
ខេមរាស្រីពិរាស្ត្រ ព្រះចៅក្រុងតម្ពជាធិបតី

- បានទ្រង់យល់ រដ្ឋធម្មនុញ្ញនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានទ្រង់យល់ ព្រះរាជក្រឹត្យលេខ នស/រកត/០៩១៣/៩០៣ ចុះថ្ងៃទី២៤ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ២០១
ស្តីពីការតែងតាំងរាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានទ្រង់យល់ ព្រះរាជក្រមលេខ ០២/នស/៩៤ ចុះថ្ងៃទី២០ ខែកក្កដា ឆ្នាំ១៩៩៤ ដែ
ប្រកាសឲ្យប្រើច្បាប់ស្តីពីការរៀបចំនិងការប្រព្រឹត្តទៅនៃគណៈរដ្ឋមន្ត្រី
- បានទ្រង់យល់ ព្រះរាជក្រមលេខនស/រកម/០១៩៦/០៣ ចុះថ្ងៃទី២៤ ខែមករា ឆ្នាំ១៩៩
ដែលប្រកាសឲ្យប្រើច្បាប់ស្តីពីការបង្កើតក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន
- បានទ្រង់យល់ សេចក្តីក្រាបបង្គំទូលថ្វាយ របស់សម្តេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែ
នាយករដ្ឋមន្ត្រី នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ប្រកាសឲ្យប្រើ

ច្បាប់ ស្តីពីផ្លូវថ្នល់ ដែលរដ្ឋសភាបានអនុម័តកាលពីថ្ងៃទី០៣ ខែមេសា ឆ្នាំ២០១៤ នាសម័យ
ប្រជុំរដ្ឋសភាលើកទី២ នីតិកាលទី៥ ហើយដែលព្រឹទ្ធសភាបានពិនិត្យចប់សព្វគ្រប់លើទម្រង់ និងគតិច្បាប់នេ
ទាំងស្រុងកាលពីថ្ងៃទី១១ ខែមេសា ឆ្នាំ២០១៤ នាសម័យប្រជុំវិសាមញ្ញ នីតិកាលទី៣ ហើយដែលមានសេច
ទាំងស្រុងដូចតទៅ ៖

ROYAUME DU CAMBODGE * LE MINISTRE DU PALAIS ROYAL *

ច្បាប់

ស្តីពី

ផ្ទៃឥដ្ឋដល់

ជំពូកទី ១
បទប្បញ្ញត្តិទូទៅ

មាត្រា ១.-

ច្បាប់នេះមានគោលបំណងគ្រប់គ្រង អភិវឌ្ឍវិស័យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ និងធានាសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍នៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ។

មាត្រា ២.-

ច្បាប់នេះមានគោលដៅដូចតទៅ ៖

- ការពារទ្រព្យសម្បត្តិសាធារណៈ ការពារនិងលើកកម្ពស់គុណភាពផ្លូវថ្នល់ រក្សាសណ្តាប់ធ្នាប់ សម្រួលការធ្វើដំណើរនិងការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក
- កំណត់គោលនយោបាយ យុទ្ធសាស្ត្រ និងផែនការអភិវឌ្ឍសម្រាប់សាងសង់ ជួសជុល និងថែទាំហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ ព្រមទាំងកំណត់វិធាននិងបទប្បញ្ញត្តិបច្ចេកទេស
- ជំរុញនិងលើកទឹកចិត្តឲ្យវិស័យឯកជនចូលរួមក្នុងការសាងសង់ ការជួសជុល ការថែទាំ និងការអភិវឌ្ឍវិស័យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់
- ជំរុញកិច្ចសហប្រតិបត្តិការនិងសមាហរណកម្មជាតិ តំបន់ អនុតំបន់ និងអន្តរជាតិ លើវិស័យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់
- លើកទឹកចិត្តចំពោះការសិក្សាស្រាវជ្រាវបច្ចេកទេសនិងការផ្ទេរបច្ចេកវិជ្ជាថ្មីៗ ដល់ការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់នៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- អភិវឌ្ឍធនធានមនុស្សក្នុងវិស័យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់នៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។

មាត្រា ៣.-

ច្បាប់នេះ មានវិសាលភាពអនុវត្តចំពោះរាល់សកម្មភាពពាក់ព័ន្ធនឹងវិស័យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់នៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ។

មាត្រា ៤.-

វាក្យសព្ទបច្ចេកទេសដែលប្រើប្រាស់ក្នុងច្បាប់នេះ មានកំណត់នៅក្នុងសទ្ទានុក្រមដែលជាឧបសម្ព័ន្ធនៃច្បាប់នេះ ។

ជំពូកទី ២
សមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់

មាត្រា ៥

សមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់ ត្រូវបានកំណត់ដូចខាងក្រោម ៖

ROYAUME du CAMBODGE * LE MINISTRE du PALAIS ROYAL *

១- ក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន មានសមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងលើផ្លូវល្បឿនលឿន ផ្លូវជាតិ ផ្លូវខេត្ត និងផ្លូវផ្សេងទៀតដែលរាជរដ្ឋាភិបាលប្រគល់ឲ្យ ។

២- ក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទមានសមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងលើផ្លូវជនបទ និងផ្លូវផ្សេងទៀតដែលរាជ-រដ្ឋាភិបាលប្រគល់ឲ្យ ។

៣- រដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិមានសមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងលើផ្លូវរាជធានី ផ្លូវក្រុង ផ្លូវទីប្រជុំជននានាក្នុងខេត្ត ដែលត្រូវបានកសាងជួសជុលថែទាំដោយប្រើប្រាស់ថវិការបស់រដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិ និងថវិកាដែលបានកៀរគរពីប្រភពផ្សេងទៀត និងផ្លូវផ្សេងទៀតតាមការផ្ទេរមុខងារពីក្រសួង សាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន និងក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទទៅរដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិ ព្រមទាំងផ្លូវផ្សេងទៀតក្រោយពីមានការសម្រេចឯកភាពពីរាជរដ្ឋាភិបាល ។

ការបែងចែកសមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់ផ្សេងទៀត ត្រូវកំណត់ដោយរាជរដ្ឋាភិបាល ។

មាត្រា ៦.-

រដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិ មានសិទ្ធិក្នុងការគ្រប់គ្រងនិងចាត់ចែងផ្លូវថ្នល់ក្នុងសមត្ថកិច្ចរបស់ខ្លួនស្របតាមចំណុចទី ៣ នៃមាត្រា ៥ នៃច្បាប់នេះ ។ រាល់ការធ្វើផែនការ ការអភិវឌ្ឍផ្លូវថ្នល់ ការសិក្សាគម្រោងប្លង់ ដែលទាមទារបច្ចេកទេសខ្ពស់រដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិអាចសុំការឯកភាពពីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន ឬក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទទៅតាមជំនាញរបស់ក្រសួង និងត្រូវគោរពតាមបទប្បញ្ញត្តិបច្ចេកទេស បទប្បញ្ញត្តិនគរូបនីយកម្ម និងបេតិកភណ្ឌ និងស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិ នៃច្បាប់នេះ ។

ជំពូកទី ៣
ប្រភេទ ឈ្មោះ និងចំណាត់ថ្នាក់ផ្លូវថ្នល់

មាត្រា ៧.-

ផ្លូវថ្នល់នៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ត្រូវបានបែងចែកជាប្រភេទដូចខាងក្រោម ៖

១- ផ្លូវល្បឿនលឿន ។

២- ផ្លូវជាតិ ។

៣- ផ្លូវខេត្ត ។

៤- ផ្លូវជនបទ ។

៥- ផ្លូវរាជធានី ផ្លូវក្រុង និងផ្លូវទីប្រជុំជននានាក្នុងខេត្ត ។

៦- ប្រភេទផ្លូវផ្សេងៗទៀតដែលកំណត់ដោយរាជរដ្ឋាភិបាល ។

មាត្រា ៨.-

ផ្លូវល្បឿនលឿន ផ្លូវជាតិ ផ្លូវខេត្ត ផ្លូវរាជធានី ផ្លូវក្រុង ផ្លូវទីប្រជុំជននានាក្នុងខេត្ត និង ផ្លូវជនបទ ត្រូវមានឈ្មោះផ្លូវ និងឬលេខផ្លូវ និង ត្រូវកំណត់ចម្ងាយជាក់លាក់ ។

ការដាក់ឈ្មោះផ្លូវ ឬការដាក់លេខផ្លូវត្រូវកំណត់ដូចខាងក្រោម ៖

១- ឈ្មោះផ្លូវអាចដាក់ជាឈ្មោះវីរបុរស ឥស្សរជន សប្បុរសជន ឈ្មោះពីប្រវត្តិសាស្ត្រ ឈ្មោះតាមភូមិសាស្ត្រធម្មជាតិ ឈ្មោះតាមវប្បធម៌ ឈ្មោះពីបរមបុរាណ ឈ្មោះតាមទម្លាប់ ។

២- លេខផ្លូវត្រូវដាក់តាមវិធីសាស្ត្រមួយ ដែលអាចកំណត់ច្បាស់លាស់នូវទីតាំងផ្លូវ ប្រភេទផ្លូវ និងអាទិភាពផ្លូវ ។

៣- ឈ្មោះផ្លូវឬលេខផ្លូវ ដែលតភ្ជាប់ទៅនឹងផ្លូវអន្តរជាតិ ត្រូវដាក់តាមការសម្រេចពីរាជរដ្ឋាភិបាល ។ ផ្លូវដែលតភ្ជាប់ទៅនឹងផ្លូវអន្តរជាតិ ត្រូវដាក់ទាំងឈ្មោះ ទាំងលេខផ្លូវក្នុងប្រទេស និងទាំងឈ្មោះទាំងលេខផ្លូវអន្តរជាតិ ។

បែបបទនិងនីតិវិធីនៃការដាក់ឈ្មោះផ្លូវ ឬលេខផ្លូវ និងការកែប្រែឈ្មោះផ្លូវ ឬលេខផ្លូវត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យ ។

មាត្រា ៩.-

សមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់ ត្រូវរៀបចំបែងចែកចំណាត់ថ្នាក់ផ្លូវថ្នល់ដោយផ្អែកទៅលើការគ្រប់គ្រងកូមិសាស្ត្ររដ្ឋបាល មុខងារនៃផ្លូវថ្នល់ និងបទប្បញ្ញត្តិបច្ចេកទេសផ្លូវថ្នល់ និងត្រូវធ្វើបញ្ជីសារពើភណ្ឌផ្លូវថ្នល់ ដោយពិគ្រោះយោបល់ជាមួយសមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់ពាក់ព័ន្ធក្នុងរយៈពេលយ៉ាងយូរបំផុត ៥ (ប្រាំ) ឆ្នាំម្តង ដើម្បីធ្វើចំណាត់ថ្នាក់ផ្លូវថ្នល់ និងកែប្រែចំណាត់ថ្នាក់ផ្លូវថ្នល់ ។

មុខងារនៃផ្លូវថ្នល់ និងការធ្វើចំណាត់ថ្នាក់ផ្លូវថ្នល់ និងការកែប្រែចំណាត់ថ្នាក់ផ្លូវថ្នល់ ត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យ ។

ជំពូកទី ៤
ការអភិវឌ្ឍ និងការថែទាំផ្លូវថ្នល់

មាត្រា ១០.-

សមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់ ត្រូវរៀបចំផែនការមេអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវថ្នល់ គម្រោងប្លង់ និងកំណត់អាទិភាពគម្រោងសាងសង់ ស្តារឡើងវិញ កែលម្អ ពង្រីក និងថែទាំផ្លូវថ្នល់ ព្រមទាំងសកម្មភាព អភិវឌ្ឍវិស័យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ផ្សេងទៀត ដើម្បីដាក់ស្នើសុំគោលការណ៍ឯកភាពពីរាជរដ្ឋាភិបាល ។

បែបបទ និងវិធីសាស្ត្រ នៃការបង្កើតផែនការមេអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវថ្នល់ ការរៀបចំគម្រោងប្លង់ និងការកំណត់អាទិភាពគម្រោង ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសអន្តរក្រសួង រវាងរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការ និង[illegible]និងរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ ។

មាត្រា ១១.-

[illegible]ចពោលការសាងសង់ ការពង្រីកផ្លូវថ្នល់ ផ្លូវប្រសព្វ ផ្លូវជាន់គ្នា ស្ពាន ស្ពានអាកាស ស្ពាន

រំលង ផ្លូវក្នុងដី ឬរូងក្រោមដី ផ្លូវក្រោមផ្នែទឹក ផ្លូវលើ ឬក្រោមផ្លូវអយស្ម័យយាន ជាពិសេសផ្លូវមានចរាចរណ៍កកស្ទះជារៀងរាល់ថ្ងៃ ត្រូវជូនដំណឹងជាលាយលក្ខណ៍អក្សរជាសាធារណៈ និងបញ្ជូនសំណៅប្លង់សាងសង់ដល់សមត្ថកិច្ចពាក់ព័ន្ធ ។ ក្នុងករណីនេះ ប្រសិនបើការសាងសង់ ឬការពង្រីកផ្លូវថ្នល់នោះប៉ះពាល់ដល់កម្មសិទ្ធិស្របច្បាប់ កម្មសិទ្ធិករអាចទទួលបានសំណងសមរម្យនិងយុត្តិធម៌ ស្របតាមច្បាប់ស្តីពីអស្សាមិករណ៍ ។

មាត្រា ១២.-

រាល់ការសាងសង់លើដីសម្រាប់អភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ ជាពិសេសលើដីចំណីផ្លូវដាលក្ខណៈអចិន្ត្រៃយ៍ត្រូវបានហាមឃាត់ លើកលែងតែការសាងសង់ក្នុងគម្រោងចាំបាច់មួយចំនួនដូចជាបរិក្ខារបម្រើឲ្យវិស័យការពារជាតិ សន្តិសុខជាតិ បរិក្ខារបម្រើឲ្យការគ្រប់គ្រង ឬការសាងសង់ផ្លូវនិងបរិក្ខារសំណង់សេវាសាធារណៈផ្សេងៗទៀត ដែលត្រូវស្នើសុំការឯកភាពជាគោលការណ៍ពីរាជរដ្ឋាភិបាលតាមសំណើរបស់សមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់ ។

ដីចំណីផ្លូវ អាចប្រើប្រាស់បានសម្រាប់គោលបំណងផ្សេងៗជាលក្ខណៈបណ្តោះអាសន្ន ដោយមិនត្រូវធ្វើប៉ះពាល់ដល់បរិក្ខារនិងសំណង់ផ្សេងៗសម្រាប់សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវថ្នល់ឡើយ ។

ការគ្រប់គ្រងលើការប្រើប្រាស់ដីចំណីផ្លូវនៅតាមបណ្តាញផ្លូវថ្នល់ត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យ ។

មាត្រា ១៣.-

សមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់ ឬផ្នែកឯកជនដែលបានទទួលសិទ្ធិសាងសង់ ឬអភិវឌ្ឍផ្លូវថ្នល់ថ្មី ត្រូវបំពាក់បរិក្ខារផ្លូវថ្នល់ឲ្យបានគ្រប់គ្រាន់ និងស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិបច្ចេកទេសមុននឹងដាក់ឲ្យប្រើប្រាស់ជាផ្លូវការ ។

មាត្រា ១៤.-

ការសាងសង់ផ្លូវថ្នល់ថ្មី ត្រូវត្រៀមបម្រុងទុកដីចំណីផ្លូវនិងដីសម្រាប់សំណង់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ចាំបាច់ផ្សេងៗទៀត ។

ដោយឡែកការសាងសង់ផ្លូវថ្នល់ក្នុងទីក្រុង បុរី និងតំបន់អភិវឌ្ឍន៍ថ្មី ត្រូវសាងសង់ផ្លូវសម្រាប់ថ្មើរជើង ផ្លូវសម្រាប់ជនពិការ និងសំណង់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ចាំបាច់ផ្សេងៗទៀត ដែលធានាបាននូវសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ ។

ការត្រៀមបម្រុងទុកដីចំណីផ្លូវ និងដីសម្រាប់សំណង់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ខាងលើ ត្រូវធ្វើការផ្សព្វផ្សាយជាសាធារណៈ និងត្រូវធ្វើសំណៅប្លង់នៃការបម្រុងទុកដីចំណីផ្លូវ និងដីសម្រាប់សំណង់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ទាំងនោះ ជូនក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ និងក្រសួងមហាផ្ទៃ ដើម្បីចូលរួមសហការចាត់វិធានការការពារ ។

មាត្រា ១៥.-

ចំពោះរាល់ការសាងសង់ផ្លូវថ្នល់ ផ្លូវប្រសព្វ ផ្លូវប្រសព្វក្នុងលំហ ផ្លូវជាន់គ្នា ស្ពានអាកាស ស្ពានរំលង ផ្លូវរូងក្រោមដី ផ្លូវក្រោមទឹក ឬផ្លូវជួបគ្នារវាងផ្លូវថ្នល់និងផ្លូវអយស្ម័យយាន ត្រូវសាងសង់ទៅតាមបទប្បញ្ញត្តិបច្ចេកទេស ដូចមានចែងក្នុងមាត្រា ២៣ នៃច្បាប់នេះ ។

មាត្រា ១៦.-

ផ្លូវថ្នល់ត្រូវតែទទួលបានការថែទាំជាទៀងទាត់ ។ ការថែទាំផ្លូវថ្នល់ត្រូវមានលក្ខណៈជាប្រភេទការថែទាំខួប ការថែទាំប្រចាំ និងការជួសជុលបន្ទាន់ ។

ផ្លូវថ្នល់ដែលដាក់ឲ្យប្រើប្រាស់ជាផ្លូវការ ត្រូវគ្រប់គ្រងនិងថែទាំស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិបច្ចេកទេសនិងនីតិវិធីជួសជុលថែទាំដូចមានចែងក្នុងមាត្រា ២៣ នៃច្បាប់នេះឲ្យបានត្រឹមត្រូវ ដោយត្រូវថែរក្សាស្ថានភាពនៃផ្លូវថ្នល់ឲ្យបានល្អ ធ្វើសវនកម្ម និងត្រូវធ្វើការត្រួតពិនិត្យជាប្រចាំនូវសមាសភាពហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ ។

មាត្រា ១៧.-

សមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់ ត្រូវរៀបចំឲ្យមានស្ថានីយថ្លឹងយានយន្តនៅចំណុចចាំបាច់ ស្ថានីយចំណតរថយន្ត ទីសំចតរថយន្ត ស្ថានីយឈប់សម្រាក ទីតាំងលំហែ នៅតាមបណ្តាញផ្លូវថ្នល់ ។ ក្នុងករណីចាំបាច់ សមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់ អាចសាងសង់ស្ថានីយប្រមូលចំណូល នៅតាមបណ្តាញផ្លូវថ្នល់ ដើម្បីបម្រើឲ្យសេវាដឹកជញ្ជូន ការពារនិងថែទាំផ្លូវថ្នល់ ក្រោយពីមានការឯកភាពពីរាជរដ្ឋាភិបាល ។

រាល់បណ្តាសំណង់ដូចមានចែងក្នុងកថាខណ្ឌទី ១ ខាងលើ ត្រូវគោរពតាមបទប្បញ្ញត្តិ បច្ចេកទេសដូចមានចែងក្នុងមាត្រា ២៣ នៃច្បាប់នេះ ។

មាត្រា ១៨.-

រាល់គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍និងថែទាំហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ ដែលបានទទួលការឯកភាពជាគោលការណ៍ពីរាជរដ្ឋាភិបាល សមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់អាចអនុវត្តគម្រោងនេះដោយខ្លួនឯង ឬអនុញ្ញាតឲ្យផ្នែកឯកជនចូលរួមអភិវឌ្ឍនិងថែទាំហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ ស្របតាមច្បាប់ស្តីពី លទ្ធកម្មសាធារណៈ ។

ក្នុងករណីដែលសម្បទានិក ឬក្រុមហ៊ុនសាងសង់ផ្លូវថ្នល់ជាអ្នកអនុវត្តគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ ឬគម្រោងជួសជុលផ្លូវថ្នល់ ត្រូវអនុលោមតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃច្បាប់នេះ ច្បាប់ស្តីពីសម្បទាន និងបទប្បញ្ញត្តិពាក់ព័ន្ធ

មាត្រា ១៩.-

សម្បទានិក ឬក្រុមហ៊ុនសាងសង់ផ្លូវថ្នល់ ត្រូវសហការជាមួយក្រសួងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធដែលបំពេញតួនាទីក្នុងសមត្ថកិច្ចជាអ្នកគ្រប់គ្រង ត្រួតពិនិត្យ សវនកម្ម ឬដោះស្រាយវិវាទផ្លូវថ្នល់ និងត្រូវផ្តល់របាយការណ៍ទៀងទាត់អំពីការសាងសង់ ការថែទាំផ្លូវថ្នល់ ឧបទ្ទវហេតុគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ និងរបាយការណ៍បន្ទាន់ ក្នុងករណីមានព្រឹត្តិការណ៍អ្វីមួយកើតឡើងពាក់ព័ន្ធ នឹងផ្លូវថ្នល់ ។

ជំពូកទី ៥
អត្តសញ្ញាណបច្ចេកទេស
និងបទប្បញ្ញត្តិបច្ចេកទេសហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់

មាត្រា ២០.-

សមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់ ត្រូវរៀបចំរចនាសម្ព័ន្ធចាត់តាំងរបស់ខ្លួនឲ្យឆ្លើយតបនឹងផែនការអភិវឌ្ឍន៍វិស័យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ និងតម្រូវការសេវាសាធារណៈ ។

មាត្រា ២១.-

សមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់ ត្រូវរៀបចំឲ្យមានវិទ្យាស្ថានជាតិអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ ។ វិទ្យាស្ថាននេះ មានតួនាទីសិក្សា ស្រាវជ្រាវ ពិសោធ និងបណ្តុះបណ្តាល និងជាមណ្ឌលគ្រប់គ្រងប្រមូល និងចែកចាយព័ត៌មានដែលទាក់ទងនឹងវិស័យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ ។

ការរៀបចំនិងការប្រព្រឹត្តទៅរបស់វិទ្យាស្ថានជាតិអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យ ។

មាត្រា ២២.-

សមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់ ត្រូវរៀបចំឲ្យមានមន្ទីរពិសោធន៍ថ្នាក់ជាតិវិស័យផ្លូវថ្នល់មួយ ។ មន្ទីរពិសោធន៍នេះ មានតួនាទីធ្វើការពិសោធន៍គុណភាព វាយតម្លៃសម្ភារៈសំណង់ រូបធាតុសម្ភារៈផ្សេងៗ ដែលយកមកប្រើប្រាស់ក្នុងការងារអនុវត្ត និងចេញលិខិតបញ្ជាក់គុណភាពពាក់ព័ន្ធនឹងវិស័យសាធារណការ ។

ការរៀបចំនិងការប្រព្រឹត្តទៅរបស់មន្ទីរពិសោធន៍ថ្នាក់ជាតិវិស័យផ្លូវថ្នល់ ត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យ ។

មាត្រា ២៣.-

ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន មានសមត្ថកិច្ចក្នុងការរៀបចំបទប្បញ្ញត្តិ បច្ចេកទេសហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ និងការតម្រូវលើបច្ចេកទេសផ្សេងទៀតឲ្យស្របនឹងបទប្បញ្ញត្តិបច្ចេកទេសអន្តរជាតិ ស្តីពីការសាងសង់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ មានដូចខាងក្រោម ៖

១- បទប្បញ្ញត្តិបច្ចេកទេសសាងសង់ផ្លូវ សាងសង់ស្ពាន ។

២- បទប្បញ្ញត្តិបច្ចេកទេសបរិក្ខារផ្លូវថ្នល់ បរិក្ខារសម្រួលការបង្ហូរទឹក និងសំណង់សិល្បការ ។

៣- បទប្បញ្ញត្តិបច្ចេកទេសសុវត្ថិភាពនិងការថែទាំគ្រឿងចក្រធុនធ្ងន់ ។

៤- បទប្បញ្ញត្តិបច្ចេកទេសសុវត្ថិភាពការងារសម្រាប់កម្មករសំណង់សាធារណការ ។

៥- បទប្បញ្ញត្តិបច្ចេកទេសនិងនីតិវិធីជួសជុលថែទាំផ្លូវថ្នល់ ។

៦- បទប្បញ្ញត្តិបច្ចេកទេសសាងសង់ស្ថានីយថ្លឹងយានយន្ត ស្ថានីយចំណតរថយន្ត ទីសំចតរថយន្ត ស្ថានីយឈប់សម្រាក ទីតាំងលំហែ នៅតាមបណ្តាញផ្លូវថ្នល់ ។

៧- បទប្បញ្ញត្តិបច្ចេកទេសផ្សេងទៀតដែលបម្រើឲ្យវិស័យសាធារណការផ្នែកហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ ។

បទប្បញ្ញត្តិបច្ចេកទេសនីមួយៗ ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ។

ជំពូកទី ៦
ការប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់

មាត្រា ២៤.-

អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់និងអ្នកជាប់ពាក់ព័ន្ធនឹងផ្លូវថ្នល់ទាំងអស់ ត្រូវគោរពតាមបទប្បញ្ញត្តិដូចមានចែងក្នុងច្បាប់នេះ និងច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ។

ច្បាប់នេះត្រូវមានអាទិភាព ក្នុងករណីដែលបទប្បញ្ញត្តិនៃច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោកមិនស្របគ្នានឹងបទប្បញ្ញត្តិនៃច្បាប់នេះ ។

មាត្រា ២៥.-

អ្នកប្រើប្រាស់យានយន្តដឹកជញ្ជូនលើផ្លូវថ្នល់ ត្រូវអនុវត្តតាមការកំណត់អំពីការផ្ទុកទម្ងន់ដូចមានចែងក្នុងមាត្រា ២៦ នៃច្បាប់នេះ និងត្រូវចូលត្រួតពិនិត្យថ្លឹងទម្ងន់នៅស្ថានីយថ្លឹងយានយន្តដែលស្ថិតនៅតាមបណ្តាញផ្លូវថ្នល់នីមួយៗ ព្រមទាំងគោរពតាមបទដ្ឋានបច្ចេកទេសទំហំផ្លូវកម្រិតកំណត់ ។

បទដ្ឋានបច្ចេកទេសទំហំផ្លូវកម្រិតកំណត់ ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូននិងប្រកាសរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ ។

ការត្រួតពិនិត្យយានយន្តដឹកជញ្ជូនលើសទម្ងន់កម្រិតកំណត់ ជាសមត្ថកិច្ចរបស់គណៈកម្មាធិការជំនាញត្រួតពិនិត្យយានយន្តដឹកជញ្ជូនលើសទម្ងន់កម្រិតកំណត់ ។

ការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅរបស់គណៈកម្មាធិការដឹកនាំការត្រួតពិនិត្យយានយន្តដឹកជញ្ជូនលើសទម្ងន់កម្រិតកំណត់ ត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យ ។

មាត្រា ២៦.-

ទម្ងន់ដឹកជញ្ជូនអតិបរមាលើបណ្តាញផ្លូវថ្នល់ មានដូចតទៅ ៖

១- លើផ្លូវល្បឿនលឿន ផ្លូវជាតិ ផ្លូវខេត្ត ផ្លូវរាជធានី ផ្លូវក្រុង ផ្លូវទីប្រជុំជននានាក្នុងខេត្ត និងផ្លូវជនបទ ត្រូវអនុវត្តដូចខាងក្រោម ៖

ក- ការកម្រិតទម្ងន់អតិបរមាសង្កត់លើភ្លៅរថយន្ត រ៉ឺម៉ក ឬសឺមីរ៉ឺម៉កត្រូវកំណត់ត្រឹម ៖

- ៦(ប្រាំមួយ)តោន សម្រាប់ភ្លៅទោលដែលមានកង់២(ពីរ) ស្ថិតនៅផ្នែកចង្កូតរថយន្ត
- ១១(ដប់មួយ)តោន សម្រាប់ភ្លៅភ្លោះដែលមានកង់៤(បួន) ស្ថិតនៅផ្នែកចង្កូតរថយន្ត
- ១០(ដប់)តោន សម្រាប់ភ្លៅទោលដែលមានកង់៤(បួន)
- ១៩(ដប់ប្រាំបួន)តោន សម្រាប់ភ្លៅភ្លោះដែលមានកង់៨(ប្រាំបី)
- ២៤(ម្ភៃបួន)តោន សម្រាប់ភ្លៅបីជិតគ្នាដែលមានកង់១២(ដប់ពីរ) ។

ខ- ការកម្រិតទម្ងន់សរុបអនុញ្ញាតអតិបរមារបស់រថយន្ត ត្រូវកំណត់ត្រឹម ៖

- ១៦(ដប់ប្រាំមួយ)តោន សម្រាប់រថយន្តដែលមានភ្លៅ២(ពីរ) គឺភ្លៅទោលផ្នែកខាងមុខរថយន្តដែលមានកង់២(ពីរ)និងភ្លៅទោលផ្នែកខាងក្រោយរថយន្តដែលមានកង់៤(បួន)
- ២៥(ម្ភៃប្រាំ)តោន សម្រាប់រថយន្តដែលមានភ្លៅ៣(បី) គឺភ្លៅទោលផ្នែកខាងមុខរថយន្តដែលមានកង់២(ពីរ) និងភ្លៅភ្លោះផ្នែកខាងក្រោយរថយន្តដែលមានកង់៨(ប្រាំបី)
- ៣០(សាមសិប)តោន សម្រាប់រថយន្តដែលមានភ្លៅ៤(បួន) គឺភ្លៅភ្លោះផ្នែកខាងមុខរថយន្តដែលមានកង់៤(បួន) និងភ្លៅភ្លោះផ្នែកខាងក្រោយរថយន្តដែលមានកង់៨(ប្រាំបី) ។

គ- ការកម្រិតទម្ងន់សរុបអនុញ្ញាតអតិបរមារបស់រថយន្តសណ្តោងរ៉ឺម៉កត្រូវកំណត់ត្រឹម ៖

- ៣៥(សាមសិបប្រាំ)តោន សម្រាប់រថយន្តសណ្តោងរ៉ឺម៉កដែលមានភ្លៅ៤(បួន) គឺភ្លៅទោលផ្នែកខាងមុខរថយន្តដែលមានកង់២(ពីរ) ភ្លៅទោលផ្នែកខាងក្រោយរថយន្តដែលមានកង់៤(បួន)និងភ្លៅទោលផ្នែកខាងក្រោយរ៉ឺម៉កដែលមានកង់៤(បួន)
- ៤០(សែសិប)តោន សម្រាប់រថយន្តសណ្តោងរ៉ឺម៉កដែលមានភ្លៅចាប់ពី៥(ប្រាំ)ឡើងទៅ ។

ឃ-ការកម្រិតទម្ងន់សរុបអនុញ្ញាតអតិបរមា របស់រថយន្តសណ្តោងសឺមីរ៉ឺម៉កត្រូវកំណត់ត្រឹម ៖

- ៣៥(សាមសិបប្រាំ)តោន សម្រាប់រថយន្តសណ្តោងសឺមីរ៉ឺម៉កដែលមានភ្លៅ៤(បួន) គឺភ្លៅទោលផ្នែកខាងមុខរថយន្តដែលមានកង់២(ពីរ) ភ្លៅទោលផ្នែកខាងក្រោយ

ROYAUME DU CAMBODGE * ROYAL PALACE * ព្រះបរមរាជវាំង

រថយន្តដែលមានកង់៤(បួន) និងភ្លៅភ្លោះផ្នែកខាងក្រោយសីមីរ៉ឺម៉កដែលមានកង់៨(ប្រាំបី)

- ៤០(សែសិប)តោន សម្រាប់រថយន្តសណ្តោងសីមីរ៉ឺម៉កដែលមានភ្លៅ៥(ប្រាំ) ។

ចំពោះទម្ងន់រថយន្ត និងរថយន្តសណ្តោងរ៉ឺម៉ក ឬសីមីរ៉ឺម៉ក ដែលគ្មានចែងនៅក្នុងចំណុចខាងលើនេះ ត្រូវសុំលិខិតអនុញ្ញាតពិសេសពីសមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់ ។

២- រាល់ទម្ងន់សង្កត់លើអ័ក្សភ្លៅរថយន្តដូចមានចែងក្នុងចំណុចទី១ ខាងលើ ត្រូវមានសម្ពាធទៅលើផ្ទៃថ្នល់មិនលើសពី៥(ប្រាំ)គក្រ/សម[២] ។

មាត្រា ២៧.-

អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ក្នុងពេលទៅដល់កំពង់ចម្លង ឬផ្លូវឡើងចំណោតខ្ពស់ ឬផ្លូវតម្រូវឲ្យមានការប្រុងប្រយ័ត្នខ្ពស់ ត្រូវគោរពតាមការបញ្ជារបស់ភ្នាក់ងារកំពង់ចម្លង ឬភ្នាក់ងារសុវត្ថិភាពដែលប្រចាំការនៅតាមគោលដៅ ។

បទបញ្ជានៃការប្រើប្រាស់កំពង់ចម្លងនិងការប្រើប្រាស់ផ្លូវឡើងចំណោតខ្ពស់ ឬផ្លូវតម្រូវឲ្យមានការប្រុងប្រយ័ត្នខ្ពស់ ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូននិងប្រកាសរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ ។

មាត្រា ២៨.-

ការរៀបចំចាត់ចែងសកម្មភាពនានាដូចជា សកម្មភាពវប្បធម៌ កីឡា ការតាំងពិព័រណ៍ និងពិធីបុណ្យផ្សេងទៀតនៅលើដងផ្លូវថ្នល់ ត្រូវប្រតិបត្តិតាមការណែនាំដូចខាងក្រោម ៖

១- អ្នករៀបចំត្រូវលើកសំណើសុំប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ ដោយភ្ជាប់ជាមួយនូវគម្រោងការពារសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ទៅរដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិ ។ សកម្មភាពនេះអាចប្រព្រឹត្តទៅបានក្រោយពេលទទួលបានការអនុញ្ញាតពីរដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិតាមលំដាប់ថ្នាក់ទៅតាមកម្រិត នៃពិធី និងតាមភាពចាំបាច់ ។

២- រដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិ ត្រូវផ្សព្វផ្សាយព័ត៌មានអំពីគម្រោងបិទផ្លូវថ្នល់ឲ្យបានទាន់ពេលវេលាព្រមទាំងចាត់វិធានការការពារសណ្តាប់ធ្នាប់ និងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ឲ្យបានត្រឹមត្រូវ ។

៣- រដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិត្រូវចូលរួមសហការជាមួយអ្នករៀបចំ ដើម្បីធ្វើការចាត់ចែងកិច្ចការបន្ទាន់ និងធានាសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ ។

ប្បបទ និងនីតិវិធីនៃការប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសអន្តរក្រសួងរវាងរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងមហាផ្ទៃ និងរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន ឬប្រកាសអន្តរក្រសួងរវាងរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងមហាផ្ទៃ និងរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ ។

មាត្រា ២៩.-

ការប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់និងសកម្មភាពផ្សេងៗ ពាក់ព័ន្ធនឹងផ្លូវថ្នល់តាមដងផ្លូវនៅក្នុងរាជធានី ក្រុង និងទីប្រជុំជន ត្រូវអនុវត្តដូចតទៅ ៖

ក- ចិញ្ចើមផ្លូវនិងផ្លូវថ្មើរជើងត្រូវប្រើប្រាស់សម្រាប់តែគោលបំណង ក្នុងការធ្វើចរាចរណ៍ដោយថ្មើរជើង ។

ខ- ចិញ្ចើមផ្លូវនិងផ្លូវថ្មើរជើងអាចយកទៅប្រើប្រាស់សម្រាប់គោលបំណងផ្សេងទៀតបានស្របតាមបញ្ញត្តិនៃមាត្រា ២៨ នៃច្បាប់នេះ ។

គ- មិនត្រូវអនុវត្តសកម្មភាពដូចខាងក្រោម ៖

- ចតរថយន្ត ឬយានជំនិះមិនត្រឹមត្រូវ តាមដងផ្លូវ ចិញ្ចើមផ្លូវ និងផ្លូវសម្រាប់ថ្មើរជើងខុសពីទីតាំងកំណត់
- សាងសង់របារកាត់ទទឹង ឬទួលបន្ថយល្បឿន ឬវត្ថុប្រហាក់ប្រហែលពីលើផ្លូវថ្នល់ដោយគ្មានការអនុញ្ញាត
- ធ្វើសកម្មភាពផ្សេងទៀតផ្ទុយពីច្បាប់នេះ ។

មាត្រា ៣០.-

ដើម្បីជានាដល់ការធ្វើចរាចរណ៍លើផ្លូវល្បឿនលឿន ផ្លូវជាតិ ផ្លូវខេត្ត ប្រកបដោយសុវត្ថិភាព រាល់ការសាងសង់សំណង់ដែលមានច្រកផ្លូវចេញចូលជាប់នឹងផ្លូវថ្នល់ខាងលើនេះ ត្រូវអនុវត្តដូចខាងក្រោម ៖

១- ការសាងសង់សំណង់ដូចជា ស្ថានីយប្រេងឥន្ធនៈ ស្ថានីយហ្គាស កន្លែងលាងយានយន្ត យានដ្ឋាន ឬសំណង់ប្រហាក់ប្រហែលផ្សេងៗទៀត ដែលមានមនុស្សជួបជុំគ្នាមធ្យមត្រូវស្ថិតក្នុងចម្ងាយយ៉ាងតិច ១៥(ដប់ប្រាំ)ម៉ែត្រ ពីខ្សែបន្ទាត់ព្រំដីចំណីផ្លូវ ។

២- ការសាងសង់មជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្ម ពហុកីឡដ្ឋាន ទីលានប្រកួត រោងមហោស្រពមន្ទីរពេទ្យ គ្រឹះស្ថានសិក្សា ការរៀបចំផ្សារ ផ្សារណាត់ ពិព័រណ៍ទំនិញ ឬកិច្ចការផ្សេងទៀតដែលមានមនុស្សជួបជុំគ្នាច្រើន ត្រូវស្ថិតក្នុងចម្ងាយយ៉ាងតិចចំផុត៥០(ហាសិប)ម៉ែត្រ ពីខ្សែបន្ទាត់ព្រំដីចំណីផ្លូវថ្នល់ ។

៣- ការកំណត់ដូចមានចែងក្នុងចំណុចទី១ និងទី២ ខាងលើនេះ មិនអនុវត្តចំពោះរាល់សំណង់ដែលបានសាងសង់ពីមុនស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិជាធរមានឡើយ ។

៤- តម្រិតកំណត់ចម្ងាយដូចមានចែងនៅចំណុចទី១ និងទី២ ខាងលើចំពោះផ្លូវជនបទត្រូវកំណត់ឱ្យដាច់ដោយអនុក្រឹត្យដោយឡែក ។

ROYAUME DU CAMBODGE
MINISTERE DU PALAIS ROYAL

មាត្រា ៣១.-

អ្នកធ្វើកិច្ចការសាធារណការដូចជា ការបោះបង្គោលខ្សែភ្លើង ការដាក់លូ ឬកិច្ចការចាំបាច់អ្វីមួយបន្ថែមក្នុង តួផ្លូវ ទ្រូងផ្លូវ ជាយផ្លូវ គែមផ្លូវ និងដីនៅសល់នៃដីចំណីផ្លូវ ត្រូវស្នើសុំការអនុញ្ញាតពីសមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់ ។

មាត្រា ៣២.-

ការដីកកប់ ការដីកគាស់ ការចោះខួង ឬសកម្មភាពផ្សេងទៀតសម្រាប់បម្រើការងារអាជីវកម្ម ដែលអាចបង្កឲ្យខូចខាតនិងប៉ះពាល់តួផ្លូវ ទ្រូងផ្លូវ ជាយ ឬចិញ្ចើមផ្លូវ ដីចំណីផ្លូវ និងការដំឡើងផ្ទាំងផ្សាយពាណិជ្ជកម្ម ឬការលើកតាំងបង្ហាញប៉ាណូផ្សេងៗ នៅតាមជង់ផ្លូវថ្នល់ ឬដីចំណីផ្លូវ ត្រូវមានការអនុញ្ញាតជាលាយលក្ខណ៍អក្សរពីសមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់ ។អ្នកអនុវត្តការងារ ត្រូវចាត់វិធានការសណ្តាប់ធ្នាប់ សម្រួលចរាចរណ៍ ការពារនឹងឧបទ្ទវហេតុផ្សេងៗដែលកើតមានឡើងដាយថាហេតុ ការពារបរិស្ថានឲ្យបានត្រឹមត្រូវ និងត្រូវគោរពតាមការណែនាំរបស់សមត្ថកិច្ចជំនាញ ។

អ្នកអនុវត្តការងារដូចមានចែងក្នុងកថាខណ្ឌខាងលើ បន្ទាប់ពីបញ្ចប់ការងាររបស់ខ្លួន ត្រូវធានាប្រក្រតីភាពផ្លូវថ្នល់ឲ្យមានស្ថានភាពដូចដើមវិញ ។

មាត្រា ៣៣.-

រាល់សកម្មភាពដូចមានចែងក្នុងមាត្រា ៣២ នៃច្បាប់នេះ ត្រូវបង់កម្រៃជូនសមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់ ។ ករណីនេះអាចលើកលែងបាន ប្រសិនបើសកម្មភាពទាំងនោះប្រព្រឹត្តទៅក្នុងគោលបំណងបម្រើឲ្យផលប្រយោជន៍សាធារណៈ ដោយមានការអនុញ្ញាតពីរាជរដ្ឋាភិបាល ។

កម្រៃដូចមានចែងក្នុងកថាខណ្ឌខាងលើ ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសអន្តរក្រសួងរវាងរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ និងរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន ឬប្រកាសអន្តរក្រសួងរវាងរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ និងរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ សម្រាប់ជាប្រយោជន៍ថវិកាជាតិ ។

មាត្រា ៣៤.-

សមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់អាចបើកច្រកផ្លូវចេញចូល ឬបង្វែរទិសផ្លូវ ឬបិទផ្លូវទាំងស្រុង ឬបិទ[illegible]ណាមួយឲ្យ ឬមិនឲ្យធ្វើចរាចរណ៍ជាបណ្តោះអាសន្ន ឬអចិន្ត្រៃយ៍ ក្រោយពេលទទួលបានការអនុញ្ញាតភាពពីរាជរដ្ឋាភិបាល និងត្រូវជូនដំណឹងជាសាធារណៈ ។

ការសម្រេចដូចមានចែងក្នុងកថាខណ្ឌខាងលើ អាចធ្វើទៅបានក្នុងករណីដូចខាងក្រោម ៖

១- ការពារទ្រព្យសម្បត្តិបេតិកភណ្ឌជាតិ ។

២- បម្រើផលប្រយោជន៍សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍សាធារណៈ ។

៣- មានប្រធានសក្តិ ។

ក្នុងករណីទាំង៣ ខាងលើនេះ សមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់ត្រូវ ៖

- កំណត់ឲ្យប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ផ្សេងដែលមានស្រាប់ជំនួសវិញ
- ក្នុងករណីគ្មានផ្លូវផ្សេងជំនួស ត្រូវដោះស្រាយ កែសម្រួល ឬរៀបចំឲ្យមានផ្លូវថ្មីសម្រាប់ជំនួសផ្លូវដែលបានបិទ ឬបង្វែរទិសនោះ ។

ចំពោះការបិទ ការបើក ឬការបង្វែរផ្លូវថ្នល់ធ្វើចរាចរណ៍ជាបណ្តោះអាសន្ន ក្នុងរយៈពេលខ្លី សមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់ អាចធ្វើសេចក្តីជូនដំណឹងជាសាធារណៈជាបន្ទាន់ ។

ជំពូកទី ៧
ការការពារហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់

មាត្រា ៣៥.-

អ្នកគ្រប់គ្រងអចលនវត្ថុនៅក្បែរផ្លូវថ្នល់ មិនត្រូវធ្វើឲ្យរាំងស្ទះការធ្វើចរាចរណ៍ ឬធ្វើឲ្យខូចខាតផ្លូវថ្នល់ ។ ក្នុងករណីមានបញ្ហាកើតឡើងដោយសារសកម្មភាពទាំងនោះ សមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់ត្រូវជូនដំណឹងជាលាយលក្ខណ៍អក្សរដល់អ្នកគ្រប់គ្រងអចលនវត្ថុ ដើម្បីចាត់ចែងកែសម្រួលឧបសគ្គទាំងនោះក្នុងរយៈពេលមួយសមស្រប ។ ក្នុងករណីដែលអ្នកគ្រប់គ្រងអចលនវត្ថុបានទទួលដំណឹងហើយមិនព្រមអនុវត្ត សមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់មានសិទ្ធិរុះរើយកចេញដោយគ្មានការទាមទារអ្វីឡើយ ហើយអ្នកគ្រប់គ្រងអចលនវត្ថុនោះជាអ្នកទទួលខុសត្រូវលើការចំណាយក្នុងកិច្ចការរុះរើផងដែរ ។

មាត្រា ៣៦.-

បុគ្គលដែលមានបំណងចាក់ដី ឬធ្វើអ្វីមួយលើដីចំណីផ្លូវ សម្រាប់ធ្វើផ្លូវចេញចូលគេហដ្ឋាន ក្រុមហ៊ុន រោងចក្រ សហគ្រាស ឬកន្លែងផ្សេងៗជាប់ផ្លូវថ្នល់ ត្រូវដាក់ពាក្យស្នើសុំការអនុញ្ញាតជាលាយលក្ខណ៍អក្សរទៅសមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់ ឬអ្នកគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់ ហើយអាចអនុវត្តការងាររបស់ខ្លួនបានក្រោយពេលទទួលបានលិខិតអនុញ្ញាតជាផ្លូវការ និងត្រូវគោរពតាមការណែនាំរបស់សមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងនិងអ្នកគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់ ។

បែបបទនិងនីតិវិធីនៃការស្នើសុំការអនុញ្ញាត ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសអន្តរក្រសួងរវាងរដ្ឋមន្ត្រីប្រតិភូអមនាយករដ្ឋមន្ត្រីទទួលបន្ទុកការងារសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ ។

មាត្រា ៣៧.-

សមត្ថកិច្ចគ្រប់លំដាប់ថ្នាក់ ត្រូវចាត់វិធានការតាមផ្លូវច្បាប់ទប់ស្កាត់រាល់ការបំផ្លិចបំផ្លាញហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ និងការរំលោភលើដីចំណីផ្លូវ ។

បុគ្គលដែលបានឃើញហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ ខូចខាត បែកបាក់ ឬបាក់ស្រុត ត្រូវប្រញាប់រាយការណ៍ជូនសមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់ ឬរដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិ ឬស្ថាប័នមានសមត្ថកិច្ចនៅកន្លែងជិតបំផុតដើម្បីចាត់វិធានការ ។

មាត្រា ៣៨.-

ហាមឃាត់រាល់សកម្មភាពបង្កអន្តរាយដល់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ និងបង្កើតឧបសគ្គដល់សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដូចជា ៖

១- ការបំផ្លិចបំផ្លាញដោយចេតនាលើសមាសភាពហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ ៖

- ការជីកគាស់ ការចោះខួង ការធ្វើឲ្យបែកបាក់ផ្លូវថ្នល់
- ការនាំចូលយានយន្ត យានូបករណ៍
- ការទន្ទ្រាន ឬការចូលត្រួតត្រា ឬការប្រើប្រាស់ដីរបស់ផ្លូវថ្នល់ និងពិសេសដីចំណីផ្លូវ
- ការកែប្រែ ឬបង្វែរផ្លូវថ្នល់ដោយគ្មានការអនុញ្ញាត
- ការសាងសង់ក្នុងដីចំណីផ្លូវ លុបគន្លងបង្ហូរទឹកសម្រួលសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់ ។

២- ការបង្កើតឧបសគ្គរារាំង ដែលនាំឲ្យរំខានដល់សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ ៖

- ការធ្វើផ្ទៃផ្លូវថ្នល់រអិល ស្អិត និងការធ្វើឲ្យទ្រេត ឬដួលរលំបរិក្ខារផ្លូវថ្នល់
- ការផ្លាស់ប្តូរ ការសរសេរ ការរុះរើចល័ត ការដោះយក ឬការធ្វើឲ្យខូចប្រយោជន៍ដល់ផ្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍ ភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍ របងការពារសុវត្ថិភាព បង្គោលគីឡូម៉ែត្រ សញ្ញាបង្ហាញទិស និងការបង្កើតឧបសគ្គរារាំងនៅលើផ្លូវថ្នល់
- ការចាក់គំនរកម្ទេចសំណង់ពង្រាយលើផ្លូវថ្នល់ ឬការដាក់គរសម្ភារៈវត្ថុរាយប៉ាយលើផ្លូវថ្នល់ជាអាទិ៍ ការបោះចោលកម្ទេចកម្ទីឬ អាចម៍ដី ខ្សាច់ សំរាម ទឹកកខ្វក់ កាកសំណល់ និងការហាលវត្ថុផ្សេងទៀតនៅលើផ្លូវថ្នល់ ក្នុងករណីមានកន្លែងផ្សេងទៀត សម្រាប់ហាល ។

៣- សកម្មភាពដែលអាចបណ្តាលឲ្យមានឧបសគ្គដល់ការធ្វើចរាចរណ៍ ៖

ការរៀបចំពិធីផ្សេងៗបំពានលើផ្លូវថ្នល់ជាអាទិ៍ ផ្សារណាត់ ការរាំវែក ការលក់ទំនិញលើផ្លូវថ្នល់ និងការជួបជុំមហាជន ការយកផ្លូវថ្នល់ ស្ថានធ្វើជាកន្លែងស្នាក់នៅផ្ទុយពីច្បាប់នេះ

ROYAUME du CAMBODGE
LE MINISTRE du PALAIS ROYAL

- ការដាក់តាំងសម្ភារៈ ឬផ្លាកសញ្ញាផ្សេងៗធ្វើឲ្យបាំងភ្នែក ឬកាត់បន្ថយការប្រុងប្រយ័ត្ន អ្នកបើកបរ ឬបង្កឧបសគ្គដល់អ្នកថ្មើរជើងធ្វើដំណើរ
- ការសាងសង់ជញ្ជាំងបាំងលយចេញ ឬសំណង់អ្វីមួយលើគែមផ្លូវថ្នល់ ចិញ្ចើមផ្លូវថ្នល់
- ការចាក់ដីខ្ពស់ជាងផ្លូវថ្នល់ ដោយមិនមានប្រព័ន្ធបង្ហូរទឹកត្រឹមត្រូវ
- ការលើកផ្លូវ ឬការបើកផ្លូវតភ្ជាប់ទៅផ្លូវធំដោយគ្មានច្បាប់អនុញ្ញាត ។

៤- រាល់សកម្មភាពផ្សេងៗទៀត ដែលធ្វើឲ្យអន្តរាយផ្លូវថ្នល់ បង្កឲ្យមានគ្រោះថ្នាក់ដល់មនុស្ស និងមធ្យោបាយធ្វើដំណើរនៅលើផ្លូវថ្នល់ ។

ជំពូកទី ៨
អាជ្ញាបណ្ណផ្លូវថ្នល់

មាត្រា ៣៩.-

ការប្រកបអាជីវកម្មលើវិស័យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ ការថែទាំ និងការបើកមន្ទីរពិសោធន៍វិស័យផ្លូវថ្នល់ ត្រូវមានអាជ្ញាបណ្ណ ។

លក្ខខណ្ឌនិងនីតិវិធីនៃការស្នើសុំអាជ្ញាបណ្ណប្រកបអាជីវកម្មលើវិស័យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ ការថែទាំផ្លូវថ្នល់ និងការបើកមន្ទីរពិសោធវិស័យផ្លូវថ្នល់ ត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យ ។

មាត្រា ៤០.-

ការស្នើសុំអាជ្ញាបណ្ណលើវិស័យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ ការថែទាំផ្លូវថ្នល់ និងការបើកមន្ទីរពិសោធន៍ពាក់ព័ន្ធនឹងវិស័យផ្លូវថ្នល់ ត្រូវបង់កម្រៃអាជ្ញាបណ្ណ ។

កម្រៃអាជ្ញាបណ្ណ ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសអន្តរក្រសួងរវាងរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ និងរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន ឬប្រកាសអន្តរក្រសួងរវាងរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ និងរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ និងត្រូវបានជាប្រយោជន៍ដល់ថវិកាជាតិ ។

ជំពូកទី ៩
ថវិកាសម្រាប់អភិវឌ្ឍន៍និងថែទាំផ្លូវថ្នល់

មាត្រា ៤១.-

នៅរាល់ដំណាច់ឆ្នាំនីមួយៗ ក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន ក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ និងរដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិត្រូវរៀបចំគម្រោងថវិកាសម្រាប់អភិវឌ្ឍ និងថែទាំផ្លូវថ្នល់ក្នុងក្របខ័ណ្ឌកញ្ចប់ថវិកាប្រចាំឆ្នាំរបស់ខ្លួន ។

មាត្រា ៤២.-

ថវិកាសម្រាប់អភិវឌ្ឍនិងថែទាំផ្លូវថ្នល់ ត្រូវស្ថិតក្រោមច្បាប់ស្តីពីហិរញ្ញវត្ថុ ហើយមានប្រភព

ធនធានមកពី ៖

- ថវិកាជាតិ
- ហិរញ្ញប្បទានសហប្រតិបត្តិការរបស់ដៃគូអភិវឌ្ឍនានា
- ហិរញ្ញប្បទានពីវិស័យឯកជន
- អំណោយសប្បុរសធម៌ពីសប្បុរសជន អង្គការជាតិ អន្តរជាតិ សមាគម ឬសហគមន៍
- ផលចំណេញពីការវិនិយោគ និងអាជីវកម្មស្របច្បាប់លើវិស័យផ្លូវថ្នល់
- ប្រាក់ពិន័យអន្តរការណ៍
- ចំណូលពីប្រភពស្របច្បាប់ផ្សេងទៀត ។

ជំពូកទី ១០
អធិការកិច្ចផ្លូវថ្នល់

មាត្រា ៤៣.-

សមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់ មានសិទ្ធិចាត់តាំងមន្ត្រីអធិការកិច្ចផ្លូវថ្នល់ដើម្បីតាមដានស្រាវជ្រាវ ត្រួតពិនិត្យ និងជំរុញការអនុវត្តច្បាប់ ។

មន្ត្រីអធិការកិច្ចផ្លូវថ្នល់ ទទួលនីតិសម្បទាឲ្យពិនិត្យបទល្មើសដូចមានចែងក្នុងច្បាប់នេះស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃក្រមនីតិវិធីព្រហ្មទណ្ឌ ។

បែបបទ និងនីតិវិធីនៃការផ្តល់នីតិសម្បទាចំពោះមន្ត្រីអធិការកិច្ចផ្លូវថ្នល់ ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសអន្តរក្រសួងរវាង រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងយុត្តិធម៌ និងរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន ឬប្រកាសអន្តរក្រសួងរវាងរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងយុត្តិធម៌ និងរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ ។

មាត្រា ៤៤.-

មន្ត្រីអធិការកិច្ចផ្លូវថ្នល់ មានសិទ្ធិស្នើសុំជំនួយសហការពីស្ថាប័នមានសមត្ថកិច្ចពាក់ព័ន្ធ ដើម្បីចូលរួមបង្ក្រាបបទល្មើសដូចមានចែងក្នុងច្បាប់នេះ ។

មាត្រា ៤៥.-

ក្នុងពេលប្រតិបត្តិការអនុវត្តច្បាប់ មន្ត្រីអធិការកិច្ចផ្លូវថ្នល់ត្រូវស្លៀកពាក់ឯកសណ្ឋាន និងមានបណ្ណសម្គាល់ខ្លួន ព្រមទាំងមានលិខិតអនុញ្ញាតឲ្យបំពេញបេសកកម្ម ។

ឯកសណ្ឋាននិងបណ្ណសម្គាល់ខ្លួនរបស់មន្ត្រីអធិការកិច្ចផ្លូវថ្នល់ ត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យ ។

មាត្រា ៤៦.-

មន្ត្រីអធិការកិច្ចផ្លូវថ្នល់ មានសិទ្ធិធ្វើអធិការកិច្ចនិងចាត់វិធានការដូចខាងក្រោម ៖

- ស្រាវជ្រាវនិងធ្វើការត្រួតពិនិត្យជាប្រចាំទៅលើសមាសភាពហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ និង
- មន្ទីរពិសោធន៍ឯកជនដែលប្រកបអាជីវកម្មលើវិស័យផ្លូវថ្នល់

- ទទួលសិទ្ធិ និងទទួលសំណៅឯកសារផ្សេងៗពីប្រភពផ្តល់ និងទីតាំងផលិតសម្ភារៈផ្សេងៗ ដែលបម្រើការសាងសង់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ក្នុងលក្ខខណ្ឌបុរេនិច្ឆ័យការងារសាងសង់ និងបរិស្ថាន ដែលអាចបង្កមហន្តរាយ និងផលប៉ះពាល់ដល់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់
- ត្រួតពិនិត្យ បញ្ឈប់ និងពិន័យអន្តរការណ៍ លើរាល់មហន្តរាយ និងផលប៉ះពាល់ដល់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់
- ដកហូតជាបណ្តោះអាសន្ននូវលិខិតអនុញ្ញាត ឬអាជ្ញាបណ្ណពាក់ព័ន្ធ ក្នុងករណីដែលអ្នកកាន់កាប់លិខិតអនុញ្ញាត ឬអាជ្ញាបណ្ណនោះប្រព្រឹត្តល្មើសនឹងច្បាប់នេះ ។

នីតិវិធីនៃការធ្វើអធិការកិច្ចផ្លូវថ្នល់ ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសអន្តរក្រសួងរវាងរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន និងរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ ។

មាត្រា ៤៧.-

បុគ្គលណាដែលមិនសុខចិត្តចំពោះវិធានការណាមួយ របស់មន្ត្រីអធិការកិច្ចផ្លូវថ្នល់មានសមត្ថកិច្ចអាចធ្វើបណ្តឹងតវ៉ាក្នុងរយៈពេល ៣០ (សាមសិប) ថ្ងៃនៃថ្ងៃធ្វើការងារទៅស្ថាប័នមានសមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់ គិតចាប់ពីថ្ងៃទទួលបានសេចក្តីសម្រេច ។

រដ្ឋមន្ត្រីប្រធានស្ថាប័ន ត្រូវសម្រេចបណ្តឹងតវ៉ាក្នុងរយៈពេល ៤៥ (សែសិបប្រាំ) ថ្ងៃនៃថ្ងៃធ្វើការងារយ៉ាងយូរ គិតពីថ្ងៃទទួលពាក្យប្តឹង ។

ក្នុងករណីដែលបុគ្គលណាមិនសុខចិត្តចំពោះសេចក្តីសម្រេចរបស់រដ្ឋមន្ត្រីប្រធានស្ថាប័ន បុគ្គលនោះមានសិទ្ធិធ្វើបណ្តឹងទៅយន្តការផ្សេងទៀតរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល ឬទៅតុលាការតាមនីតិវិធី ។

ជំពូកទី ១១
ទោសប្បញ្ញត្តិ

មាត្រា ៤៨.-

ទណ្ឌកម្មក្នុងបទល្មើសនៃច្បាប់នេះរួមមាន ការព្រមានជាលាយលក្ខណ៍អក្សរ ការដកហូត ឬការព្យួរវិញ្ញាបនបត្រ អាជ្ញាបណ្ណ ការពិន័យអន្តរការណ៍ ទោសពិន័យជាប្រាក់ និងទោសដាក់ពន្ធនាគារ ។

មាត្រា ៤៩.-

ការព្រមានជាលាយលក្ខណ៍អក្សរ ការដកហូតឬការព្យួរវិញ្ញាបនបត្រ និងអាជ្ញាបណ្ណជាសមត្ថកិច្ចរបស់ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ ។

ការពិន័យអន្តរការណ៍ជាសមត្ថកិច្ចរបស់មន្ត្រីអធិការកិច្ចនៅក្នុងព្រំប្រទល់ដែនដី នៃអង្គភាពស្ថាប័នត្រូវបានចាត់តាំងឲ្យទៅបម្រើការងារ ។

មាត្រា ៥០.-

មន្ត្រីអធិការកិច្ចមានសិទ្ធិពិន័យអន្តរការណ៍លើបទល្មើសដូចមានចែងក្នុងមាត្រា ៥២ ដល់មាត្រា ៧០ នៃច្បាប់នេះ ។

ការពិន័យអន្តរការណ៍អាចអនុវត្តបានក្នុងករណីដែលជនល្មើសសារភាពកំហុស និងយល់ព្រមបង់ប្រាក់ពិន័យអន្តរការណ៍ស្របតាមទោសប្បញ្ញត្តិនៃច្បាប់នេះ ។ ការបង់ប្រាក់ពិន័យអន្តរការណ៍នាំឲ្យរំលត់បណ្តឹងអាជ្ញា ។

ក្នុងករណីជនល្មើសមិនព្រមបង់ប្រាក់ពិន័យអន្តរការណ៍ មន្ត្រីអធិការកិច្ចមានសមត្ថកិច្ច ត្រូវចងក្រងសំណុំរឿងនៃបទល្មើស ហើយបញ្ជូនទៅតុលាការតាមនីតិវិធី ។

ក្នុងករណីដែលមិនស្គាល់អត្តសញ្ញាណរបស់ជនល្មើស មន្ត្រីអធិការកិច្ចត្រូវស្នើសុំព្រះរាជអាជ្ញាមានសមត្ថកិច្ចដើម្បីរឹបអូសវត្ថុតាងនៃបទល្មើសជាសម្បត្តិរដ្ឋ ។ ជនដែលមានប្រយោជន៍ពាក់ព័ន្ធមានសិទ្ធិប្តឹងតវ៉ាចំពោះសេចក្តីសម្រេចរបស់ព្រះរាជអាជ្ញាទៅតុលាការរដ្ឋប្បវេណី ។

នីតិវិធីនៃការពិន័យអន្តរការណ៍លើបទល្មើសដូចមានចែងក្នុងច្បាប់នេះ ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសអន្តរក្រសួងរវាងរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ និងរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន ឬប្រកាសអន្តរក្រសួងរវាងរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ និងរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ ។

មាត្រា ៥១.-

ប្រាក់ពិន័យអន្តរការណ៍ ប្រាក់ពិន័យតាមសាលក្រម ឬសាលដីការបស់តុលាការ ឬប្រាក់បានមកពីការលក់វត្ថុតាង ដែលតុលាការសម្រេចរឹបអូសជាសម្បត្តិរដ្ឋត្រូវបង់ចូលថវិកាជាតិ ។

រាជរដ្ឋាភិបាលអាចសម្រេចផ្តល់រង្វាន់លើកទឹកចិត្តដល់មន្ត្រីដែលបានចូលរួមក្នុងករណីបង្ក្រាបបទល្មើសជាក់លាក់ដែលបង្កមហន្តរាយធ្ងន់ធ្ងរដល់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ ។

មាត្រា ៥២.-

ជនណាដែលទទួលសិទ្ធិសាងសង់ ឬអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវថ្នល់ថ្មី ដែល ៖

១- មិនបានបំពាក់បរិក្ខារផ្លូវថ្នល់តាមគម្រោងប្លង់សាងសង់ ត្រូវពិន័យអន្តរការណ៍ជាប្រាក់ចំនួន ៥ ០០០ ០០០(ប្រាំលាន)រៀល និងតម្រូវឲ្យបំពាក់ បរិក្ខារផ្លូវថ្នល់ឡើងវិញទាំងអស់ស្របតាមគម្រោងប្លង់សាងសង់ដែលបានកំណត់ក្នុងកិច្ចសន្យា ។

២- បំពាក់បរិក្ខារផ្លូវថ្នល់មិនគ្រប់គ្រាន់តាមគម្រោងប្លង់សាងសង់ និងមិនស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិបច្ចេកទេស ត្រូវពិន័យអន្តរការណ៍ជាប្រាក់ចំនួន ២ ០០០ ០០០(ពីរលាន)រៀល និងតម្រូវឲ្យបំពាក់បរិក្ខារផ្លូវថ្នល់ឡើងវិញទាំងអស់ ស្របតាមគម្រោងប្លង់សាងសង់ដែលបានកំណត់ក្នុងកិច្ចសន្យា ។

ROYAUME DU CAMBODGE
MINISTERE DU PALAIS

៣- បំពាក់បរិក្ខារផ្លូវថ្នល់គ្រប់គ្រាន់តាមគម្រោងប្លង់សាងសង់ ប៉ុន្តែមិនស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិបច្ចេកទេស ត្រូវពិន័យអន្តរការណ៍ជាប្រាក់ចំនួន ១ ០០០ ០០០(មួយលាន)រៀល និងតម្រូវឲ្យបំពាក់បរិក្ខារផ្លូវថ្នល់ឡើងវិញទាំងអស់ ស្របតាមគម្រោងប្លង់សាងសង់ដែលបានកំណត់ក្នុងកិច្ចសន្យា ។

មាត្រា ៥៣.-

នីតិបុគ្គលអាចត្រូវប្រកាសថា ត្រូវទទួលខុសត្រូវព្រហ្មទណ្ឌតាមលក្ខខណ្ឌដែលមានចែងក្នុងមាត្រា ៤២ (ការទទួលខុសត្រូវព្រហ្មទណ្ឌរបស់នីតិបុគ្គល) នៃក្រមព្រហ្មទណ្ឌចំពោះបទល្មើសដែលមានចែងក្នុងមាត្រា ៥២ ខាងលើនេះ ។

នីតិបុគ្គលត្រូវផ្តន្ទាទោសតាមករណីដូចខាងក្រោម ៖

១- ករណីល្មើសនឹងចំណុចទី១ នៃមាត្រា ៥២ ខាងលើនេះ ត្រូវពិន័យអន្តរការណ៍ជាប្រាក់ចំនួន ១០ ០០០ ០០០(ដប់លាន)រៀល ។

២- ករណីល្មើសនឹងចំណុចទី២ នៃមាត្រា ៥២ ខាងលើនេះ ត្រូវពិន័យអន្តរការណ៍ជាប្រាក់ចំនួន ៥ ០០០ ០០០ (ប្រាំលាន)រៀល ។

៣- ករណីល្មើសនឹងចំណុចទី៣ នៃមាត្រា ៥២ ខាងលើនេះ ត្រូវពិន័យអន្តរការណ៍ជាប្រាក់ចំនួន ២ ០០០ ០០០ (ពីរលាន)រៀល ។

មាត្រា ៥៤.-

ជនណាដែលទទួលសិទ្ធិសាងសង់ផ្លូវថ្នល់ ផ្លូវប្រសព្វ ផ្លូវប្រសព្វក្នុងលំហ ផ្លូវជាន់គ្នាស្ពានអាកាសស្ពានរំលង ផ្លូវរូងក្រោមដី ផ្លូវក្រោមទឹក ឬផ្លូវដែលបគ្នារវាងផ្លូវថ្នល់ និងផ្លូវអាយស្ម័យយាន ដោយមិនគោរពតាមបទប្បញ្ញត្តិបច្ចេកទេសដែលបានកំណត់ក្នុងគម្រោងប្លង់សាងសង់ត្រូវពិន័យអន្តរការណ៍ជាប្រាក់ចំនួន ៥ ០០០ ០០០(ប្រាំលាន)រៀល និងត្រូវតម្រូវឲ្យសាងសង់ឡើងវិញតាមគម្រោងប្លង់ដែលបានកំណត់ ។

មាត្រា ៥៥.-

នីតិបុគ្គលអាចត្រូវប្រកាសថា ត្រូវទទួលខុសត្រូវព្រហ្មទណ្ឌតាមលក្ខខណ្ឌ ដែលមានចែងក្នុងមាត្រា ៤២ (ការទទួលខុសត្រូវព្រហ្មទណ្ឌរបស់នីតិបុគ្គល) នៃក្រមព្រហ្មទណ្ឌ ចំពោះបទល្មើសដែលមានចែងក្នុងមាត្រា ៥៤ ខាងលើនេះ ។

នីតិបុគ្គលត្រូវផ្តន្ទាទោសពិន័យអន្តរការណ៍ជាប្រាក់ចំនួន ១០ ០០០ ០០០(ដប់លាន)រៀល និងត្រូវតម្រូវឲ្យសាងសង់ឡើងវិញតាមគម្រោងប្លង់ដែលបានកំណត់ ។

មាត្រា ៥៦

ជនណាដែលទទួលបានសិទ្ធិអនុវត្តគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ ឬគម្រោងថែទាំផ្លូវថ្នល់ដែល ៖

១- យកថ្លៃប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ ដោយគ្មានការអនុញ្ញាតពីស្ថាប័នមានសមត្ថកិច្ច ត្រូវពិន័យអន្តរការណ៍ជាប្រាក់ចំនួន ៥ ០០០ ០០០ (ប្រាំលាន)រៀល ។ ក្នុងករណីដែលទទួលរងនូវការពិន័យអន្តរការណ៍ម្តងរួចហើយនៅតែបន្តប្រព្រឹត្តល្មើសទៀតត្រូវពិន័យអន្តរការណ៍ជាប្រាក់ទ្វេដង ។

២- មិនបានផ្សព្វផ្សាយជាសាធារណៈនូវថ្លៃប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ ដែលទទួលបានការឯកភាពពីស្ថាប័នមានសមត្ថកិច្ចតាមការកំណត់ត្រូវពិន័យអន្តរការណ៍ជាប្រាក់ចំនួន ២ ០០០ ០០០ (ពីរលាន)រៀល ហើយត្រូវឲ្យធ្វើការផ្សព្វផ្សាយឡើងវិញ ។ ក្នុងករណីដែលទទួលរងនូវការពិន័យអន្តរការណ៍ម្តងរួចហើយ តែនៅបន្តប្រព្រឹត្តល្មើសទៀតត្រូវពិន័យអន្តរការណ៍ជាប្រាក់ទ្វេដង ។

៣- មិនព្រមបញ្ចុះថ្លៃប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ នៅពេលមានកិច្ចព្រមព្រៀងជាមួយស្ថាប័នមាន សមត្ថកិច្ចអំពីការបញ្ចុះថ្លៃប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់រួចរាល់ហើយ ត្រូវពិន័យអន្តរការណ៍ជាប្រាក់ពី ២ ០០០ ០០០(ពីរលាន)រៀល ។ ក្នុងករណីដែលទទួលរងនូវការពិន័យអន្តរការណ៍ម្តងរួចហើយ តែនៅប្រព្រឹត្តល្មើសទៀត ត្រូវពិន័យអន្តរការណ៍ជាប្រាក់ទ្វេដង ។

មាត្រា ៥៧.-

នីតិបុគ្គលអាចត្រូវប្រកាសថា ត្រូវទទួលខុសត្រូវព្រហ្មទណ្ឌតាមលក្ខខណ្ឌដែល មានចែងក្នុងមាត្រា ៤២ (ការទទួលខុសត្រូវព្រហ្មទណ្ឌរបស់នីតិបុគ្គល)នៃក្រមព្រហ្មទណ្ឌចំពោះបទល្មើសដែលមានចែងក្នុងមាត្រា ៥៦ ខាងលើនេះ ។

នីតិបុគ្គលត្រូវផ្តន្ទាទោសតាមករណីដូចខាងក្រោម ៖

១- ករណីល្មើសនឹងចំណុចទី១នៃមាត្រា៥៦ ខាងលើនេះ ត្រូវពិន័យអន្តរការណ៍ជាប្រាក់ចំនួន ១០ ០០០ ០០០(ដប់លាន)រៀល ។

២- ករណីល្មើសនឹងចំណុចទី២ នៃមាត្រា៥៦ ខាងលើនេះ ត្រូវពិន័យអន្តរការណ៍ជាប្រាក់ចំនួន ៥ ០០០ ០០០(ប្រាំលាន)រៀល ។

៣- ករណីល្មើសនឹងចំណុចទី៣ នៃមាត្រា៥៦ ខាងលើនេះ ត្រូវពិន័យអន្តរការណ៍ជាប្រាក់ចំនួន ៥ ០០០ ០០០(ប្រាំលាន)រៀល ។

ក្នុងករណីដែលទទួលរងនូវការពិន័យអន្តរការណ៍ម្តងរួចហើយ តែនៅបន្តប្រព្រឹត្តល្មើសទៀតត្រូវពិន័យអន្តរការណ៍ជាប្រាក់ទ្វេដង ។

មាត្រា ៥៨.-

អ្នកមុខងារ ឬបុគ្គលឯកជន ឬក្រុមហ៊ុនសាងសង់ផ្លូវថ្នល់ដែលមិនសហការ ឬរារាំងមន្ត្រីមានសមត្ថកិច្ចដែលបំពេញតួនាទីដូចមានចែងក្នុងមាត្រា១៩ នៃច្បាប់នេះ ត្រូវពិន័យអន្តរការណ៍ជាប្រាក់ចំនួន ២ ០០០ ០០០ (ពីរលាន)រៀល ។

ក្នុងករណីដែលទទួលរងនូវការពិន័យអន្តរការណ៍ម្តងរួចហើយ តែនៅបន្តប្រព្រឹត្តល្មើស ទៀតត្រូវពិន័យអន្តរការណ៍ជាប្រាក់ទ្វេដង ។

មាត្រា ៥៩.-

នីតិបុគ្គលអាចត្រូវប្រកាសថា ត្រូវទទួលខុសត្រូវព្រហ្មទណ្ឌតាមលក្ខខណ្ឌ ដែលមានចែងក្នុងមាត្រា ៤២ (ការទទួលខុសត្រូវព្រហ្មទណ្ឌរបស់នីតិបុគ្គល) នៃក្រមព្រហ្មទណ្ឌចំពោះបទល្មើសដែលមានចែងក្នុងមាត្រា ៥៨ ខាងលើនេះ ។

នីតិបុគ្គលត្រូវផ្តន្ទាទោសពិន័យអន្តរការណ៍ជាប្រាក់ចំនួន ៥ ០០០ ០០០(ប្រាំលាន)រៀល ។ ក្នុងករណីដែលទទួលរងនូវការពិន័យអន្តរការណ៍ម្តងរួចហើយ តែនៅបន្តប្រព្រឹត្តល្មើសទៀតត្រូវពិន័យអន្តរការណ៍ជាប្រាក់ទ្វេដង ។

មាត្រា ៦០.-

អ្នកប្រើប្រាស់យានយន្តដឹកជញ្ជូនធុនធ្ងន់ដែលដឹកជញ្ជូនទំនិញលើផ្លូវថ្នល់ដែល ៖

១- មិនចូលប្តឹងនៅស្ថានីយជញ្ជីងតាមបណ្តាញផ្លូវ ត្រូវពិន័យអន្តរការណ៍ជាប្រាក់ចំនួន ៥០០ ០០០(ប្រាំសែន) រៀល ។

២- ផ្ទុកទម្ងន់មិនលើស៥ (ប្រាំ)ភាគរយ នៃទម្ងន់កម្រិតកំណត់ត្រូវធ្វើការព្រមានជាលាយលក្ខណ៍អក្សរ ។

៣- ផ្ទុកទម្ងន់លើសពី ៥(ប្រាំ)ភាគរយ ទៅ ១០ (ដប់)ភាគរយ នៃទម្ងន់កម្រិតកំណត់ត្រូវ ៖

ក- រឹទំនិញចេញនិងឃាត់យានជំនិះទុកចំនួន ១០ (ដប់)ថ្ងៃ និងត្រូវពិន័យអន្តរការណ៍ជាប្រាក់ចំនួន ១០០ ០០០ (មួយសែន) រៀល ក្នុងទម្ងន់១ (មួយ) តោន ។

ខ- ដកបណ្ណាបើកបរ និងព្យួរទុកចំនួន ១០(ដប់) ថ្ងៃ ។

៤- ផ្ទុកទម្ងន់លើសពី១០(ដប់)ភាគរយ ទៅ ២០(ម្ភៃ)ភាគរយ នៃទម្ងន់កម្រិតកំណត់ត្រូវ ៖

ក- រឹទំនិញចេញនិងឃាត់យានជំនិះទុកចំនួន ១(មួយ)ខែ និងពិន័យអន្តរការណ៍ជាប្រាក់ចំនួន ២០០ ០០០(ពីរសែន)រៀល ក្នុងទម្ងន់១(មួយ)តោន ។

ខ- ដកបណ្ណាបើកបរ និងព្យួរទុកចំនួន ៦(ប្រាំមួយ)ខែ ។

៥- ផ្ទុកទម្ងន់លើសពី២០(ម្ភៃ)ភាគរយ នៃទម្ងន់កម្រិតកំណត់ត្រូវ ៖

ក- រឹទំនិញចេញនិងឃាត់យានជំនិះទុកចំនួន ១(មួយ)ឆ្នាំ និងពិន័យអន្តរការណ៍ជាប្រាក់ចំនួន ៣០០ ០០០(បីសែន)រៀល ក្នុងទម្ងន់១(មួយ)តោន ។

ខ- ដកបណ្ណាបើកបរ និងព្យួរទុកចំនួន ២(ពីរ)ឆ្នាំ ។

ROYAUME DU CAMBODGE
LE MINISTRE DU PALAIS ROYAL

ក្នុងករណីមានអំពើល្មើសលើការផ្ទុកទម្ងន់សរុប ថែមទាំងអំពើល្មើសលើការផ្ទុកទម្ងន់អតិបរិមា នៃភ្លៅនោះ ត្រូវធ្វើការផាកពិន័យទាំងពីរករណី ។

ក្នុងករណីដែលទទួលរងនូវការពិន័យអន្តរការណ៍ម្តងរួចហើយ តែនៅបន្តប្រព្រឹត្តល្មើសទៀត ត្រូវពិន័យអន្តរការណ៍ជាប្រាក់ទ្វេដង និងបញ្ឈប់អាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនរបស់ក្រុមហ៊ុនចំនួន ១(មួយ) ឆ្នាំ ។ ម្ចាស់យានយន្តត្រូវទទួលខុសត្រូវលើការលើកដាក់ទំនិញ និងបង់ថ្លៃឈ្នួលកន្លែងទុកដាក់ថែទាំទំនិញ និងយានជំនិះដោយខ្លួនឯង ។

មាត្រា ៦១.-

នីតិបុគ្គលអាចត្រូវប្រកាសថា ត្រូវទទួលខុសត្រូវព្រហ្មទណ្ឌតាមលក្ខខណ្ឌដែលមានចែងក្នុងមាត្រា ៤២ (ការទទួលខុសត្រូវព្រហ្មទណ្ឌរបស់នីតិបុគ្គល)
នៃក្រមព្រហ្មទណ្ឌចំពោះបទល្មើសដែល មានចែងក្នុងមាត្រា ៦០ ខាងលើនេះ ។

នីតិបុគ្គលត្រូវផ្តន្ទាទោសពិន័យអន្តរការណ៍ជាប្រាក់ចំនួនទ្វេដងចំពោះបទល្មើសដែលមានចែងក្នុងមាត្រា ៦០ ខាងលើនេះ ។ ក្នុងករណីដែលទទួលរងនូវការពិន័យអន្តរការណ៍ម្តងរួចហើយនៅតែបន្តប្រព្រឹត្តល្មើសទៀត ត្រូវពិន័យអន្តរការណ៍ជាប្រាក់ទ្វេដងនៃប្រាក់ពិន័យអន្តរការណ៍ ដូចមានចែងក្នុងវាក្យខណ្ឌទី ១ នៃកថាខណ្ឌនេះ ។

មាត្រា ៦២.-

ជនណាដែលមិនគោរពតាមការបញ្ជារបស់ភ្នាក់ងារសុវត្ថិភាព ដែលប្រចាំការតាមគោលដៅ ដូចមានចែងក្នុងមាត្រា២៧ នៃច្បាប់នេះ ត្រូវពិន័យអន្តរការណ៍ជា ប្រាក់ចំនួន ១០ ០០០ (មួយម៉ឺន)រៀល ។

មាត្រា ៦៣.-

ជនណាសាងសង់របារកាត់ទទឹង ឬទួលបន្តយល្បឿន ឬវត្ថុប្រហាក់ប្រហែល ពីលើផ្លូវថ្នល់ដោយគ្មានការអនុញ្ញាត ត្រូវពិន័យអន្តរការណ៍ជាប្រាក់ចំនួន ១ ០០០ ០០០(មួយលាន)រៀល និងតម្រូវឲ្យរុះរើឧបករណ៍ដែលសាងសង់នោះចេញ ។

មាត្រា ៦៤.-

ជនណាដែលធ្វើកិច្ចការសាធារណការទាំងឡាយនៅក្នុងតួផ្លូវ ទ្រូងផ្លូវ ជាយផ្លូវ គែមផ្លូវ និងដីនៅសល់ នៃដីចំណីផ្លូវដោយគ្មានការអនុញ្ញាតពីសមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់ ត្រូវពិន័យអន្តរការណ៍ជាប្រាក់ចំនួន ៥០០ ០០០(ប្រាំសែន)រៀល ។

មាត្រា ៦៥.-

នីតិបុគ្គលអាចត្រូវប្រកាសថា ត្រូវទទួលខុសត្រូវព្រហ្មទណ្ឌតាមលក្ខខណ្ឌដែលមានចែងក្នុងមាត្រា ៤២ (ការទទួលខុសត្រូវព្រហ្មទណ្ឌរបស់នីតិបុគ្គល) នៃក្រមព្រហ្មទណ្ឌ ចំពោះបទល្មើសដែល

មានចែងក្នុងមាត្រា ៦៤ ខាងលើនេះ ។

នីតិបុគ្គលត្រូវផ្តន្ទាទោសពិន័យអន្តរការណ៍ជាប្រាក់ចំនួន ១ ០០០ ០០០(មួយលាន)រៀល ។

មាត្រា ៦៦.-

ជនណាដែលធ្វើនូវការប្រលើដីចំណីផ្លូវសម្រាប់ធ្វើផ្លូវចេញចូលគេហដ្ឋាន អាគារ រោងចក្រសហគ្រាសឬកន្លែងផ្សេងៗ ដែលជាប់ផ្លូវថ្នល់ដោយគ្មានការអនុញ្ញាតពីសមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់ត្រូវពិន័យអន្តរការណ៍ជាប្រាក់ចំនួន ៥០ ០០០(ប្រាំម៉ឺន)រៀល ។

ក្នុងករណីដែលទទួលរងនូវការពិន័យអន្តរការណ៍ម្តងរួចហើយ តែនៅបន្តប្រព្រឹត្តល្មើសទៀត ត្រូវពិន័យអន្តរការណ៍ជាប្រាក់ទ្វេដង ។

មាត្រា ៦៧.-

ជនណាដែលធ្វើឲ្យផ្លូវថ្នល់រអិល ស្ពិត ចាក់គំនរសំណង់ពង្រាយលើផ្លូវថ្នល់ ឬដាក់សម្ភារៈវត្ថុរាយប៉ាយលើផ្លូវថ្នល់ និងដាក់តាំងសម្ភារៈ ឬស្លាកសញ្ញាផ្សេងៗធ្វើឲ្យបាំងភ្នែកអ្នកបើកបរ ឬបង្កឧបសគ្គដល់អ្នកថ្មើរជើងក្នុងការធ្វើដំណើរ ត្រូវពិន័យអន្តរការណ៍ជាប្រាក់ចំនួន ៥០ ០០០(ប្រាំម៉ឺន)រៀល ។

ក្នុងករណីដែលទទួលរងនូវការពិន័យអន្តរការណ៍ម្តងរួចហើយ តែនៅបន្តប្រព្រឹត្តល្មើសទៀត ត្រូវពិន័យអន្តរការណ៍ជាប្រាក់ទ្វេដង ។

មាត្រា ៦៨.-

ជនណាដែលផ្លាស់ប្តូរ រុះរើ ចល័ត សរសេរ ឬធ្វើឲ្យខូចប្រយោជន៍ដល់ស្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍ ភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍ របងការពារសុវត្ថិភាព បង្គោលគីឡូម៉ែត្រ សញ្ញាបង្ហាញទិសត្រូវពិន័យអន្តរការណ៍ជាប្រាក់ចំនួន ១០០ ០០០(មួយសែន)រៀល ។

ក្នុងករណីដែលទទួលរងនូវការពិន័យអន្តរការណ៍ម្តងរួចហើយ តែនៅបន្តប្រព្រឹត្តល្មើសទៀត ត្រូវពិន័យអន្តរការណ៍ជាប្រាក់ទ្វេដង ។

មាត្រា ៦៩.-

ជនណាប្រកបអាជីវកម្មលើវិស័យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ការថែទាំនិងការបើកមន្ទីរពិសោធវិស័យផ្លូវថ្នល់ដោយគ្មានអាជ្ញាបណ្ណ ត្រូវពិន័យអន្តរការណ៍ជាប្រាក់ចំនួន ៥ ០០០ ០០០(ប្រាំលាន)រៀល ។

ក្នុងករណីដែលទទួលរងនូវការពិន័យអន្តរការណ៍ម្តងរួចហើយ តែនៅបន្តប្រព្រឹត្តល្មើសទៀត ត្រូវពិន័យអន្តរការណ៍ជាប្រាក់ទ្វេដង ។

មាត្រា ៧០.-

ជនណាដែល ៖

១- ធ្វើឲ្យខូចសកម្មភាពនិងពិធីផ្សេងៗនៅលើដងផ្លូវថ្នល់ គ្មានការអនុញ្ញាតពីរដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោម

ជាតិត្រូវពិន័យអន្តរការណ៍ជាប្រាក់ចំនួន ១០០ ០០០(មួយសែន)រៀល ។

២- រៀបចំសកម្មភាពនិងពិធីផ្សេងៗនៅលើដងផ្លូវថ្នល់គ្មានឬមានការអនុញ្ញាតពីរដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិ និងបណ្តាលឲ្យខូចខាតដោយអចេតនាដល់ផ្លូវថ្នល់ ឬបរិក្ខារផ្លូវថ្នល់ត្រូវតម្រូវឲ្យធ្វើការជួសជុលឡើងវិញឲ្យដូចស្ថានភាពដើម និងត្រូវផ្តន្ទាទោសតាមបញ្ញត្តិមាត្រា ៤១៩(បទធ្វើឲ្យខូចខាតផ្សេងទៀត ដោយខ្វះការប្រុងប្រយ័ត្ន ឬការមិនគោរពបទបញ្ជា)នៃក្រមព្រហ្មទណ្ឌ ។

មាត្រា ៧១.-

ជនណាដែលសាងសង់ដោយខុសច្បាប់នូវសំណង់រឹងមាំ មានលក្ខណៈជាអចិន្ត្រៃយ៍នៅលើដីសម្រាប់អភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ ត្រូវព្រមានជាលាយលក្ខណ៍អក្សរ និងតម្រូវឲ្យរុះរើចេញនូវសំណង់នោះ ។

ក្នុងករណីរឹងទទឹង ត្រូវផ្តន្ទាទោសដាក់ពន្ធនាគារពី១(មួយ)ខែទៅ១(មួយ)ឆ្នាំ និងពិន័យជាប្រាក់ពី ១០០ ០០០(មួយសែន)រៀល ទៅ ២ ០០០ ០០០(ពីរលាន)រៀល ។

មាត្រា ៧២.-

ជនណាដែលសាងសង់សំណង់ផ្សេងៗ ដោយមិនបានគោរពតាមចំណុចទី១ និងចំណុចទី២ នៃមាត្រា ៣០ នៃច្បាប់នេះត្រូវផ្តន្ទាទោសពិន័យជាប្រាក់ពី ១០០ ០០០(មួយសែន)រៀលទៅ ១ ០០០ ០០០ (មួយលាន)រៀល និងតម្រូវឲ្យរុះរើចេញនូវសំណង់នោះ ។

ក្នុងករណីរឹងទទឹង ត្រូវផ្តន្ទាទោសដាក់ពន្ធនាគារពី៦(ប្រាំមួយ) ខែទៅ២(ពីរ)ឆ្នាំ និងពិន័យជាប្រាក់ពី ១ ០០០ ០០០(មួយលាន)រៀល ទៅ ៤ ០០០ ០០០(បួនលាន)រៀល ។

មាត្រា ៧៣.-

ជនណាដែលកែប្រែឬបង្វែរផ្លូវថ្នល់ និងលើក ឬបើកផ្លូវថ្នល់តភ្ជាប់ទៅផ្លូវធំ ដោយគ្មានការអនុញ្ញាតពីសមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់ត្រូវពិន័យជាប្រាក់ពី ១ ០០០ ០០០(មួយលាន)រៀល ទៅ ៤ ០០០ ០០០ (បួនលាន)រៀល ។

ក្នុងករណីរឹងទទឹង ត្រូវផ្តន្ទាទោសដាក់ពន្ធនាគារពី៦(ប្រាំមួយ) ខែទៅ២(ពីរ)ឆ្នាំ និងពិន័យជាប្រាក់ពី ១ ០០០ ០០០(មួយលាន)រៀល ទៅ ៤ ០០០ ០០០(បួនលាន)រៀល ។

មាត្រា ៧៤.-

ជនណាដែលទន្ទ្រាន ត្រួតត្រា ប្រើប្រាស់ ដោយសាងសង់សំណង់ ឬការងារទាំងឡាយបំពានលើដីសម្បទានផ្លូវថ្នល់ ត្រូវផ្តន្ទាទោសពិន័យជាប្រាក់ពី ១០០ ០០០(មួយសែន) រៀល ទៅ ១ ០០០ ០០០ (មួយលាន)រៀល និងតម្រូវឲ្យរុះរើចេញនូវសំណង់ឬការងារទាំងឡាយនោះ ។

ក្នុងករណីរឹងទទឹង ត្រូវផ្តន្ទាទោសដាក់ពន្ធនាគារពី៦(ប្រាំមួយ)ខែទៅ២(ពីរ)ឆ្នាំ និងពិន័យ

ជាប្រាក់ពី ១ ០០០ ០០០(មួយលាន)រៀល ទៅ៤ ០០០ ០០០(បួនលាន)រៀល ។

មាត្រា ៧៥.-

អ្នកប្រើប្រាស់យានយន្តដឹកជញ្ជូនធុនធ្ងន់ដឹកជញ្ជូនទំនិញលើផ្លូវថ្នល់ ដែលផ្ទុកលើសទម្ងន់ដែលធ្វើឲ្យស្រុតផ្លូវថ្នល់ឬបែកលូកាត់ទទឹងផ្លូវឬបាក់ស្ពានត្រូវផ្តន្ទាទោសជាក់ពន្ធនាគារពី ៦(ប្រាំមួយ)ខែ ទៅ ២(ពីរ)ឆ្នាំ និងពិន័យជាប្រាក់ពី ១ ០០០ ០០០(មួយលាន)រៀល ទៅ ៤ ០០០ ០០០ (បួនលាន)រៀល ។

មន្ត្រីមានសមត្ថកិច្ចដែលអនុញ្ញាតឲ្យរថយន្តផ្ទុកលើសទម្ងន់ ធ្វើចរាចរណ៍លើបណ្តាញផ្លូវថ្នល់ ហើយបណ្តាលឲ្យស្រុតផ្លូវថ្នល់ ឬបែកលូកាត់ទទឹងផ្លូវ ឬបាក់ស្ពាន ត្រូវផ្តន្ទាទោសដូចចារី ។

មាត្រា ៧៦.-

នីតិបុគ្គលអាចត្រូវប្រកាសថា ត្រូវទទួលខុសត្រូវព្រហ្មទណ្ឌតាមលក្ខខណ្ឌដែលមានចែងក្នុងមាត្រា ៤២ (ការទទួលខុសត្រូវព្រហ្មទណ្ឌរបស់នីតិបុគ្គល)នៃក្រមព្រហ្មទណ្ឌ ចំពោះបទល្មើសដែលមានចែងក្នុងមាត្រា ៧៥ ខាងលើនេះ ។

នីតិបុគ្គលត្រូវផ្តន្ទាទោសពិន័យជាប្រាក់ពី ៥ ០០០ ០០០(ប្រាំលាន)រៀល ទៅ ១០ ០០០ ០០០ (ដប់លាន)រៀល ព្រមទាំងទោសបន្ថែមណាមួយឬច្រើនដូចតទៅនេះ ៖

១- ការរំលាយតាមបែបបទកំណត់ដោយមាត្រា ១៧០ (ការរំលាយនីតិបុគ្គលនិងការជម្រះបញ្ជីនៃនីតិបុគ្គល)នៃក្រមព្រហ្មទណ្ឌ ។

២- ការដាក់ឲ្យស្ថិតក្រោមការតាមដានត្រួតពិនិត្យរបស់តុលាការ តាមបែបបទកំណត់ដោយមាត្រា ១៧១ (ការដាក់ឲ្យស្ថិតនៅក្រោមការត្រួតពិនិត្យតាមដានរបស់តុលាការ) នៃក្រមព្រហ្មទណ្ឌ ។

៣- ការហាមឃាត់ចំពោះការធ្វើសកម្មភាពមួយឬច្រើន តាមបែបបទកំណត់ដោយមាត្រា ១៧២ (ការហាមឃាត់ចំពោះការធ្វើសកម្មភាព) នៃក្រមព្រហ្មទណ្ឌ ។

៤- ការបណ្តេញចេញពីលទ្ធកម្មសាធារណៈ តាមបែបបទកំណត់ដោយមាត្រា ១៧៣ (ការបណ្តេញចេញពីលទ្ធកម្មសាធារណៈ) នៃក្រមព្រហ្មទណ្ឌ ។

៥- ការបិទផ្សាយសេចក្តីសម្រេចផ្តន្ទាទោស តាមបែបបទកំណត់ដោយមាត្រា ១៨០ (ការបិទផ្សាយសេចក្តីសម្រេច) នៃក្រមព្រហ្មទណ្ឌ ។

៦- ការផ្សាយសេចក្តីសម្រេចផ្តន្ទាទោសនៅក្នុងសារព័ត៌មានសរសេរ ឬការផ្សាយតាមគ្រប់

មធ្យោបាយ តាមបែបបទកំណត់ដោយមាត្រា ១៨១ (ការផ្សាយសេចក្តីសម្រេចតាមមធ្យោបាយទូរគមនាគមន៍សោតទស្សន៍ជាអាទិ៍) នៃក្រមព្រហ្មទណ្ឌ ។

មាត្រា ៧៧.-

ជនណាដែលធ្វើកិច្ចការសាធារណការទាំងឡាយដោយគ្មានការអនុញ្ញាតពីសមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់ និងបណ្តាលឲ្យខូចខាតដល់តួផ្លូវ ទ្រូងផ្លូវ ជាយផ្លូវ គែមផ្លូវ និងដីនៅសល់នៃដីចំណីផ្លូវ ត្រូវតម្រូវឲ្យធ្វើការជួសជុលឡើងវិញឲ្យដូចស្ថានភាពដើមនិងត្រូវផ្តន្ទាទោសដាក់ពន្ធនាគារពី ២(ពីរ)ឆ្នាំ ទៅ៥(ប្រាំ) ឆ្នាំ និងពិន័យជាប្រាក់ពី ៤ ០០០ ០០០(បួនលាន)រៀល ទៅ ១០ ០០០ ០០០ (ដប់លាន) រៀល ។

មាត្រា ៧៨.-

នីតិបុគ្គលអាចត្រូវប្រកាសថា ត្រូវទទួលខុសត្រូវព្រហ្មទណ្ឌតាមលក្ខខណ្ឌដែលមានចែងក្នុងមាត្រា ៤២ (ការទទួលខុសត្រូវព្រហ្មទណ្ឌរបស់នីតិបុគ្គល)នៃក្រមព្រហ្មទណ្ឌចំពោះបទល្មើសដែលមានចែងក្នុងមាត្រា ៧៧ ខាងលើនេះ ។

នីតិបុគ្គលត្រូវផ្តន្ទាទោសពិន័យជាប្រាក់ពី ១០ ០០០ ០០០(ដប់លាន)រៀលទៅ ២០ ០០០ ០០០ (ម្ភៃលាន)រៀល ព្រមទាំងទោសបន្ថែមណាមួយ ឬច្រើនដូចតទៅនេះ ៖

១- ការរំលាយតាមបែបបទកំណត់ដោយមាត្រា ១៧០ (ការរំលាយនីតិបុគ្គលនិងការជម្រះបញ្ជីនៃនីតិបុគ្គល) នៃក្រមព្រហ្មទណ្ឌ ។

២- ការដាក់ឲ្យស្ថិតក្រោមការតាមដានត្រួតពិនិត្យរបស់តុលាការ តាមបែបបទកំណត់ដោយមាត្រា ១៧១ (ការដាក់ឲ្យស្ថិតនៅក្រោមការត្រួតពិនិត្យតាមដានរបស់តុលាការ) នៃក្រមព្រហ្មទណ្ឌ ។

៣- ការហាមឃាត់ចំពោះការធ្វើសកម្មភាពមួយឬច្រើនតាមបែបបទកំណត់ដោយមាត្រា ១៧២ (ការហាមឃាត់ចំពោះការធ្វើសកម្មភាព) នៃក្រមព្រហ្មទណ្ឌ ។

៤- ការបណ្តេញចេញពីលទ្ធកម្មសាធារណៈ តាមបែបបទកំណត់ដោយមាត្រា ១៧៣ (ការបណ្តេញចេញពីលទ្ធកម្មសាធារណៈ) នៃក្រមព្រហ្មទណ្ឌ ។

៥- ការបិទផ្សាយសេចក្តីសម្រេចផ្តន្ទាទោសតាមបែបបទកំណត់ដោយមាត្រា ១៨០ (ការបិទផ្សាយសេចក្តីសម្រេច) នៃក្រមព្រហ្មទណ្ឌ ។

៦- ការផ្សាយសេចក្តីសម្រេចផ្តន្ទាទោសនៅក្នុងសារព័ត៌មានសរសេរ ឬការផ្សាយតាមគ្រប់មធ្យោបាយតាមបែបបទកំណត់ដោយមាត្រា ១៨១ (ការផ្សាយសេចក្តីសម្រេចតាមមធ្យោបាយទូរគមនាគមន៍សោតទស្សន៍ជាអាទិ៍) នៃក្រមព្រហ្មទណ្ឌ ។

ROYAUME DU CAMBODGE
LE MINISTRE DU PALAIS ROYAL

ជំពូកទី១២
អន្តរប្បញ្ញត្តិ

មាត្រា៧៩ .-

លិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តពាក់ព័ន្ធនឹងវិស័យផ្លូវថ្នល់ ដែលនៅមានជាធរមាននៅមានសុពលភាពរហូតដល់មានលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តថ្មីមកជំនួសស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃច្បាប់នេះ។

មាត្រា៨០ .-

ក្រោយពីច្បាប់នេះចូលជាធរមានក្នុងរយៈពេល ០១(មួយ)ឆ្នាំ មន្ទីរពិសោធន៍ពាក់ព័ន្ធវិស័យផ្លូវថ្នល់ដែលបាននិងកំពុងប្រកបអាជីវកម្ម ត្រូវស្នើសុំអាជ្ញាបណ្ណស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃច្បាប់នេះ។

ជំពូកទី១៣
អវសានប្បញ្ញត្តិ

មាត្រា៨១ .-

ច្បាប់ និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តផ្សេងទៀតដែលមានអានុភាពនៅកាលបរិច្ឆេទនៃការអនុវត្តហើយផ្ទុយនឹងបញ្ញត្តិនៃច្បាប់នេះ ត្រូវចាត់ទុកថាគ្មានអនុភាពត្រឹមទំហំដែលផ្ទុយនឹងច្បាប់នេះ ចាប់ពីកាលបរិច្ឆេទនៃការអនុវត្ត។

ធ្វើនៅរាជធានីភ្នំពេញ ថ្ងៃទី ០៤ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ២០១៤
ក្នុងព្រះបរមនាមនិងតាមព្រះរាជក្រាសំបថាប់
ប្រមុខរដ្ឋស្តីទី
ហត្ថលេខា និងព្រះរាជលញ្ជកររ
សម្តេចអគ្គមហាធម្មពោធិសាល ជា ស៊ីម

ព.ស.២៥៥៨.ជ.ប.ស

បានយកសេចក្តីក្រាបបង្គំទូលថ្វាយព្រះមហាក្សត្រ
សូមទ្បាយព្រះហស្តលេខា
នាយករដ្ឋមន្ត្រី
ហត្ថលេខា
សម្តេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែន

បានយកសេចក្តីគោរពជម្រាបជូន
សម្តេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែន នាយករដ្ឋមន្ត្រី
រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន
ហត្ថលេខា
ត្រាំ អ៊ីវតឹក

លេខ: ៤៧៩ ស.ណ
សំណៅដែលមានតម្លៃជាការចែកផ្សាយ
រាជធានីភ្នំពេញ ថ្ងៃទី ១៧ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ២០១៤
អគ្គលេខាធិការដ្ឋានរាជរដ្ឋាភិបាល

សយ សុខា

សទ្ទានុក្រម

១- **ផ្លូវថ្នល់ ហៅថាផ្លូវ** សំដៅដល់ទំហំផ្លូវទាំងមូលរួមមានតួផ្លូវ ទ្រូងផ្លូវ ជាយផ្លូវ ឬចិញ្ចើមផ្លូវ ស្ពាន ស្ពានអាកាស ស្ពានរំលង ផ្លូវរូង និងកំពង់ចម្លងតភ្ជាប់ផ្លូវថ្នល់។

២- **ទ្រូងផ្លូវ** សំដៅដល់ចំណែកនៃផ្លូវ ទុកសម្រាប់ឲ្យយានជំនិះគ្រប់ប្រភេទធ្វើចរាចរណ៍។

៣- **គន្លងផ្លូវ** សំដៅដល់ចំណែកមួយនៃទ្រូងផ្លូវ ខណ្ឌដោយគំនូសឬបរិក្ខារបែងចំណែកផ្លូវ តាមបណ្តោយទ្រូងផ្លូវ ដែលមានទទឹងគ្រប់គ្រាន់អាចឲ្យយានជំនិះគ្រប់ប្រភេទធ្វើចរាចរណ៍បានមួយជួរ។

៤- **ផ្លូវថ្មើរជើង** សំដៅដល់ផ្នែកមួយនៃផ្លូវថ្នល់ដែលធ្វើឬរៀបចំឡើងសម្រាប់ឲ្យមនុស្សដើរប្រកបដោយសុវត្ថិភាព។

៥- **ជាយផ្លូវ** សំដៅដល់ផ្នែកសងខាងនៃទ្រូងផ្លូវនៅក្រៅទីប្រជុំជន ដែលយានជំនិះអាចចតនៅទីនោះបានក្នុងករណីចាំបាច់។

៦- **ចិញ្ចើមផ្លូវ** សំដៅដល់ផ្នែកសងខាងនៃទ្រូងផ្លូវនៅក្នុងទីប្រជុំជន ដែលរៀបចំទុកសម្រាប់ថ្មើរជើងធ្វើដំណើរ ដាំដើមឈើ និងបង្កប់បរិក្ខារបម្រើផលប្រយោជន៍សេវាសាធារណៈ។

៧- **រន្ធង់មូល** សំដៅដល់កន្លែងផ្លូវប្រសព្វដែលនៅចំកណ្តាលមានខឿនជារាងរង្វង់មូល មានផ្លាកសញ្ញាបង្ហាញទិសចរាចរណ៍ និងមានទ្រូងផ្លូវឯកទិសព័ទ្ធជុំវិញដោយសញ្ញាព្រួញប្រាប់ទិសចរាចរណ៍។

៨- **កំពង់ចម្លង** សំដៅដល់បរិវេណផ្ទៃដីកំណត់ជាក់លាក់នៅជាប់មាត់ទឹកឬទីលានកំពង់ចម្លងដែលត្រូវបានរៀបចំឡើងប្រកបដោយសុវត្ថិភាពសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូន និងការធ្វើដំណើរឆ្លងពីត្រើយម្ខាងទៅម្ខាងទៀតនៃព្រែក បឹង ស្ទឹង ទន្លេ ដៃសមុទ្រ ដោយប្រើប្រាស់ផែចម្លងឬស្ពានចម្លង ដោយមានយានចម្លងដូចជាទូក ស្រឡាង ស្រឡាងអូស។ល។ ទីលានកំពង់ចម្លងត្រូវបានរៀបចំដោយសាងសង់បណ្តាញផ្លូវឡើងចុះ ទីឈប់រថយន្តរង់ចាំកន្លែងរង់ចាំសម្រាប់អ្នកធ្វើដំណើរ មានភ្នាក់ងារគ្រប់គ្រងចាត់ចែងបញ្ជាចរាចរណ៍ និងបរិក្ខារផ្សេងៗបម្រើឲ្យកំពង់ចម្លង។

៩- **បរិក្ខារផ្លូវថ្នល់** សំដៅដល់ទីចំណាត ទីសំចត ភ្លើងសញ្ញា ផ្លាកសញ្ញាកំណត់ល្បឿន ផ្លាកសញ្ញាបង្ហាញផ្លូវ សញ្ញាចន្លោះគម្លាត គំនូសសញ្ញា ឬរបាំង ឬបរិក្ខារបែងចំណែកផ្លូវ

រង្វង់មូល ខឿនបែងចែកទិសចរាចរណ៍ ថ្មចិញ្ចើមផ្លូវ ជញ្ជាំង របងការពារ បង្គោលគីឡូម៉ែត្រ បង្គោលសញ្ញាកំណត់ព្រំ ព្រមទាំងផ្លាកសញ្ញា និងឧបករណ៍បំពាក់ផ្សេងទៀតនៅតាមបណ្តោយផ្លូវថ្នល់។

១០- **បរិក្ខារសម្រួលការបង្ហូរទឹក** សំដៅដល់ប្រឡាយ ស្នាមភ្លោះ អាងស្តុកទឹក ស្ថានីយចម្រោះទឹកកខ្វក់ ទីជម្រាល ឬចំណោត។ល។ ដែលបានរៀបចំនៅតាមបណ្តោយផ្លូវថ្នល់ សម្រាប់ការពារផ្លូវថ្នល់ បរិក្ខារផ្លូវថ្នល់ សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍។

១១- **បរិក្ខារបែងចំណែកផ្លូវ** សំដៅដល់បរិក្ខារសម្រាប់បែងចែកទ្រូងផ្លូវជាពីរចំណែកឲ្យចរាចរណ៍ទៅមក ឬបែងចែកចំណែកនោះជាគន្លងផ្លូវ។ បរិក្ខារបែងចំណែកផ្លូវមានជាប្រភេទចល័តនិងអចល័ត។

១២- **សំណង់សិល្បការ្យ** សំដៅដល់សំណង់ស្ពាន លូ ជញ្ជាំងទប់ដី ប្រព័ន្ធរំដោះទឹក និងសំណង់រូបវន្តផ្សេងទៀតដែលផ្តល់សុវត្ថិភាព ប្រសិទ្ធភាព និងស្ថិរភាពដល់ផ្លូវថ្នល់។

១៣- **សំណង់ផ្លូវថ្នល់** សំដៅដល់ផ្លូវថ្នល់ កន្លែងឈប់ឃានជំនិះ ចំណតរថយន្តលើផ្លូវ បរិក្ខារផ្លូវថ្នល់ សំណង់សិល្បការ្យ និងសំណង់ផ្សេងៗទៀតបម្រើឲ្យផ្លូវថ្នល់។

១៤- **ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់** សំដៅដល់ដីចំណីផ្លូវ សំណង់ផ្លូវថ្នល់ ស្ថានីយចំណតរថយន្ត (បេនឡាន) បរិវេណចំណតរថយន្ត ទីសំចតរថយន្ត ស្ថានីយសេវាតាមដងផ្លូវ និងទីតាំងសម្រាកលំហែ។

១៥- **ដីចំណីផ្លូវថ្នល់** សំដៅដល់ដីនៅសងខាងខ្សែបន្ទាត់ធ្នឹតនៃផ្លូវថ្នល់ ព្រមទាំងទំហំចំណីផ្លូវថ្នល់ ទុកបម្រុងសម្រាប់ការគ្រប់គ្រង ការអភិវឌ្ឍ និងការការពារផ្លូវថ្នល់ ធានាសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងសម្រាប់ការប្រើប្រាស់ការងារហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្តផ្សេងទៀត ដែលកំណត់ដោយខ្សែបន្ទាត់ព្រំដីចំណីផ្លូវ។

១៦- **ខ្សែបន្ទាត់ព្រំដីចំណីផ្លូវថ្នល់** សំដៅដល់ខ្សែបន្ទាត់នៃបណ្តាចំណុចព្រំដីចំណីផ្លូវ ដែលមានចម្ងាយកំណត់ពីខ្សែបន្ទាត់ធ្នឹតនៃផ្លូវថ្នល់។

១៧- **ទំហំផ្លូវតម្រិតកំណត់** សំដៅដល់ទំហំមានខ្នាតកម្រិតកំណត់អំពីកម្ពស់និងផ្ទៃរបស់ផ្លូវ ស្ពាន កំពង់ចម្លង ផ្លូវរូង។ល។ ដើម្បីឲ្យរថយន្តដឹកជញ្ជូនទំនិញឆ្លងកាត់មានសុវត្ថិភាព។

១៨- **កន្លែងផ្លូវប្រសព្វ** សំដៅដល់កន្លែងប្រសព្វនៃផ្លូវពីរឬច្រើន ដែលមានផ្ទៃរាបតែមួយ និងមិនកំណត់ម៉ុំនៃអ័ក្សរបស់ទ្រូងផ្លូវឡើយ។ កន្លែងផ្លូវប្រសព្វអាចមានរាងជា +, X, Y, T ឬរង្វង់មូលជាដើម។

១៩- **កន្លែងផ្លូវប្រសព្វក្នុងលំហ** សំដៅដល់កន្លែងប្រសព្វនៃផ្លូវពីរឬច្រើន ដែលមានកម្រិតកម្ពស់ផ្ទៃខុសគ្នានិងមិនកំណត់ម៉ុំនៃអ័ក្សរបស់ទ្រូងផ្លូវឡើយ។ ផ្លូវប្រសព្វក្នុងលំហអាចមានរាងជា +, X, និង ★។

២០- **ទម្ងន់សរុបអនុញ្ញាតអតិបរមារបស់យាន** សំដៅដល់ផលបូកទម្ងន់យាននឹងទម្ងន់ផ្ទុកមនុស្សនិងទម្ងន់ផ្ទុកទំនិញ។ ប្រសិនបើយានមានសណ្តោង ទម្ងន់សរុបអនុញ្ញាតអតិបរមារបស់យាន គឺផលបូកនៃទម្ងន់សរុបអតិបរមារបស់យាននីមួយៗ។

២១- **ផ្លូវល្បឿនល្បឿន** សំដៅដល់ផ្លូវសម្រាប់យានយន្តធ្វើចរាចរណ៍ មានបរិក្ខារចែកទ្រូងផ្លូវជាពីរចំណែកខុសទិសគ្នាឬចែកជាគន្លងផ្លូវ គ្មានកន្លែងផ្លូវប្រសព្វលើផ្ទៃរាបមួយ ឬត្រូវមានផ្លូវប្រសព្វតិចបំផុតក្នុងករណីចាំបាច់ និងបំពាក់គ្រប់គ្រាន់នូវបរិក្ខារផ្លូវថ្នល់ ដើម្បីធានាលំហូរចរាចរណ៍អត់ឈប់ សុវត្ថិភាព និងដើម្បីបន្ថយពេលវេលាធ្វើដំណើរ និងមានកន្លែងកំណត់សម្រាប់ឲ្យយានយន្តចេញនិងចូលផ្លូវល្បឿនលឿន។

២២- **អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់** សំដៅដល់អ្នកបើកបរយាន អ្នកថ្មើរជើង អ្នកធ្វើអាជីវកម្មលើផ្លូវថ្នល់ អ្នកឃ្វាលឬអ្នកប្រើប្រាស់សត្វពាហនៈ និងអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ក្នុងគោលបំណងផ្សេងទៀត។

២៣- **ផ្លូវជាតិ** សំដៅដល់ផ្លូវដែលមានចរាចរណ៍ច្រើនៈ

ក- ផ្លូវភ្ជាប់ចេញពីរាជធានីភ្នំពេញឆ្ពោះទៅកាន់ក្រុងនៃខេត្តនីមួយៗនៅទូទាំងប្រទេស។

ខ- ផ្លូវភ្ជាប់ចេញពីក្រុងនៃខេត្តមួយ ឆ្ពោះទៅកាន់ក្រុងនៃខេត្តមួយទៀត។

គ- ផ្លូវភ្ជាប់ចេញពីផ្លូវជាតិ ឆ្ពោះទៅកាន់ផ្លូវជាតិ។

ឃ- ផ្លូវបែកចេញពីផ្លូវជាតិ ឆ្ពោះទៅកាន់ក្រុងនៃខេត្តមួយ។

ង- ផ្លូវបែកចេញពីផ្លូវជាតិ ឬផ្លូវភ្ជាប់ចេញពីក្រុងនៃខេត្តមួយឆ្ពោះទៅកាន់តំបន់សំខាន់ៗ ដូចជា កំពង់ផែ ស្ថានីយរថភ្លើង អាកាសយានដ្ឋាន តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស រមណីយដ្ឋានទេសចរណ៍ ច្រកទ្វារព្រំដែន តំបន់មានសក្តានុពលសេដ្ឋកិច្ចសំខាន់ៗផ្សេងទៀត។

ច- ផ្លូវសំខាន់ៗរបស់ជាតិ មានចរាចរណ៍ច្រើនដែលកំណត់ដោយរាជរដ្ឋាភិបាល តាមសំណើរបស់ក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន។

២៤- **ផ្លូវខេត្ត** សំដៅដល់ផ្លូវដែលមានចរាចរណ៍មធ្យម៖

ក- ផ្លូវភ្ជាប់ចេញពីក្រុងនៃខេត្តមួយ ឆ្ពោះទៅកាន់ទីរួមស្រុក ខណ្ឌ។

ខ- ផ្លូវបែកចេញពីផ្លូវជាតិ ឆ្ពោះទៅកាន់ផ្លូវខេត្ត ។

គ- ផ្លូវបែកចេញពីផ្លូវខេត្តឬផ្លូវក្រុង ឆ្ពោះទៅកាន់ទីរួមស្រុក ខណ្ឌ។

ឃ- ផ្លូវភ្ជាប់ចេញពីក្រុងនៃខេត្តមួយ ឆ្ពោះទៅកាន់ផ្លូវខេត្ត ។

ង- ផ្លូវបែកចេញពីផ្លូវខេត្ត ឆ្ពោះទៅកាន់ផ្លូវខេត្ត។

ច- ផ្លូវបែកចេញពីផ្លូវខេត្ត ឬផ្លូវក្រុង ឬផ្លូវទីប្រជុំជននានាក្នុងខេត្តទៅកាន់តំបន់សំខាន់ៗ ដូចជា កំពង់ផែ ស្ថានីយរថភ្លើង អាកាសយានដ្ឋាន តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស រមណីយដ្ឋាន ទេសចរណ៍ ច្រកទ្វារព្រំដែនទ្វេភាគី តំបន់មានសក្តានុពលសេដ្ឋកិច្ចមធ្យមផ្សេងទៀត។

២៥- **ផ្លូវរាជធានី ផ្លូវក្រុង និងផ្លូវទីប្រជុំជននានាក្នុងខេត្ត** សំដៅដល់ផ្លូវថ្នល់ដែលស្ថិតនៅក្នុងបរិវេណភូមិសាស្ត្ររដ្ឋបាលរាជធានី ខេត្ត ដោយរួមមានទ្រូងផ្លូវ ចិញ្ចើមផ្លូវ និងផ្លូវថ្មើរជើង។

២៦- **ផ្លូវជនបទ** សំដៅដល់៖

ក- ផ្លូវដែលភ្ជាប់ពីផ្លូវជាតិ ផ្លូវខេត្ត ឆ្ពោះទៅកាន់ក្រុង ទីរួមស្រុក ខណ្ឌ ទីប្រជុំជនឃុំ សង្កាត់ និងទៅភូមិ។

ខ- ផ្លូវដែលភ្ជាប់ពីក្រុង ទីរួមស្រុក ខណ្ឌ ឆ្ពោះទៅកាន់ក្រុង ទីរួមស្រុក ខណ្ឌ។

គ- ផ្លូវដែលភ្ជាប់ពីក្រុង ទីរួមស្រុក ខណ្ឌ ទៅទីប្រជុំជនឃុំ សង្កាត់។

ឃ-ផ្លូវដែលភ្ជាប់ពីទីប្រជុំជនឃុំ សង្កាត់ ទៅទីប្រជុំជនឃុំ សង្កាត់។

ង- ផ្លូវដែលភ្ជាប់ពីទីប្រជុំជនឃុំ សង្កាត់ ទៅភូមិ។

ច- ផ្លូវដែលភ្ជាប់ពីភូមិទៅភូមិ។

ឆ- ផ្លូវក្នុងភូមិ។

២៧- **ស្ថានីយចំណតរថយន្ត** សំដៅដល់កន្លែងចតរថយន្ត សម្រាប់សកម្មភាពឡើងចុះអ្នកដំណើរ និងលើកដាក់ទំនិញ។

២៨- **ស្ថានីយថ្លឹងយានយន្ត** សំដៅដល់កន្លែងដែលរៀបចំឡើងសម្រាប់ត្រួតពិនិត្យទម្ងន់យានយន្ត។

២៩- **បទប្បញ្ញត្តិបច្ចេកទេស** សំដៅដល់បទដ្ឋានបច្ចេកទេស ស្តង់ដាបច្ចេកទេស និងឯកសារណែនាំលំអិតបច្ចេកទេសការងារ លក្ខខណ្ឌសុវត្ថិភាពការងារ និងលក្ខខណ្ឌសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍។

៣០- **អ្នកជាប់ពាក់ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់** សំដៅដល់អ្នកគ្រប់គ្រង អ្នកសាងសង់ អ្នកត្រួតពិនិត្យ អ្នកផ្តល់ហិរញ្ញប្បទាន ឬសម្បទានិកអភិវឌ្ឍនិងថែទាំផ្លូវថ្នល់ អ្នកដឹកជញ្ជូន និងអ្នកប្រើប្រាស់ ផ្លូវថ្នល់ អ្នករស់នៅសងខាងផ្លូវថ្នល់ អ្នកផ្គត់ផ្គង់សម្ភារៈ គ្រឿងចក្រ បរិក្ខារផ្លូវថ្នល់។

៣១- **ស្ថានីយសេវាតាមដងផ្លូវ** សំដៅដល់កន្លែងបម្រើដល់ចរាចរណ៍តាមដងផ្លូវដូចជា ស្ថានីយប្រេងឥន្ធនៈ កន្លែងគ្រប់គ្រងនិងផ្តល់ព័ត៌មាន ទីតាំងសម្រាកលំហែ ទីសម្រាកយានដ្ឋានជួសជុលយានយន្តៗល។

៣២- **ស្ថានីយសម្រាក** សំដៅដល់កន្លែងសម្រាប់ឲ្យអ្នកធ្វើដំណើរសម្រាក ដោយមានសេវាអាហារដ្ឋាន បង្គន់អនាម័យ កន្លែងជូនដំណឹង។

៣៣- **ទីតាំងសម្រាកលំហែ** សំដៅដល់កន្លែងសម្រាប់ធ្វើសេវាកម្មសាធារណៈ ដែលស្ថិតនៅខាងក្រៅដីចំណីផ្លូវនៃផ្លូវថ្នល់ធំៗដូចជា ផ្លូវល្បឿនលឿន ផ្លូវជាតិ សម្រាប់ឲ្យអ្នកបើកបរ និងអ្នកធ្វើដំណើរឈប់សម្រាក ដោយមានសណ្ឋាគារ ភោជនីយដ្ឋាន មានបណ្តាញផ្លូវថ្នល់សុវត្ថិភាព មានចំណតរថយន្ត ស្ថានីយប្រេងឥន្ធនៈ ស្ថានីយផ្តល់ព័ត៌មាន យានដ្ឋានជួសជុលយានយន្ត មានបណ្តាញទឹកស្អាត ប៉ុន្តែមិនមែនជារមណីយដ្ឋានទេ។

៣៤- **ផ្លូវជាន់គ្នា** សំដៅដល់ផ្លូវពីរឬច្រើនស្ថិតនៅលើផ្ទៃរាបតែមួយ ឬស្ថិតនៅលើផ្ទៃខុសកម្រិតគ្នា មានទិសស្របគ្នា មានប្រភេទនិងមុខងារផ្លូវខុសគ្នា។

៣៥- **ស្ពាន** សំដៅដល់សំណង់ឆ្លងផ្ទៃទឹក សម្រាប់ចម្លងចរាចរណ៍ពីទីតាំងមួយទៅទីតាំងមួយទៀត។

៣៦- **ស្ពានអាកាស** សំដៅដល់ស្ពានឆ្លងផ្ទៃដី សម្រាប់ចម្លងចរាចរណ៍ពីទីតាំងមួយទៅទីតាំងមួយទៀត ដោយរំលងសំណង់គ្រប់ប្រភេទ នៅទីតាំងខុសៗគ្នា កម្រិតកម្ពស់ខុសៗគ្នា។

៣៧- **ស្ពានរំលង** សំដៅដល់ស្ពានឆ្លងផ្ទៃដី សម្រាប់ចម្លងចរាចរណ៍ពីទីតាំងមួយទៅទីតាំងមួយទៀត ដោយរំលងផ្លូវថ្នល់ឬផ្លូវរថភ្លើងនៅទីតាំងតែមួយ។

៣៨- **ផ្លូវរុង** សំដៅដល់ខ្សែផ្លូវបម្រើឲ្យចរាចរណ៍ ស្ថិតនៅក្រោមផ្ទៃដីឬក្នុងរូង ដែលមានជញ្ជាំងសុវត្ថិភាព។

៣៩- **សំណៅ** សំដៅដល់ការចម្លងពីសេចក្តីដើមច្បាប់ដើមដើម្បីទុកជាឯកសារ។

ព្រះរាជក្រម

នស/រកម/០៤១០/០០៣ យើង

ព្រះករុណាព្រះបាទសម្តេចព្រះបរមនាថ នរោត្តម សីហមុនី
សហានភូមិន្ទាធិសាសនា រក្ខតខត្តិយា ខេមរារដ្ឋាភិបាលរាស្ត្រ ពុទ្ធិន្ទ្រាធរមហាក្សត្រ
ខេមរាជនា សម្ងហោអាស កម្ពុជឯករាជរដ្ឋបូរណសន្តិ សុភមង្គលា សិរីវិបុលា
ខេមរាស្រីពិរាស្ត្រ ព្រះចៅក្រុងកម្ពុជាធិបតី

- បានទ្រង់យល់រដ្ឋធម្មនុញ្ញ នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានទ្រង់យល់ព្រះរាជក្រឹត្យលេខ នស/រកត/០៥០៨/១០៥៥ ចុះថ្ងៃទី ២៥ ខែ កញ្ញា ឆ្នាំ ២០០៨ ស្តីពីការតែងតាំងរាជរដ្ឋាភិបាល នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានទ្រង់យល់ព្រះរាជក្រមលេខ ០២/នស/៩៤ ចុះថ្ងៃទី ២០ ខែ កក្កដា ឆ្នាំ ១៩៩៤ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ស្តីពីការរៀបចំនិងការប្រព្រឹត្តទៅនៃគណៈរដ្ឋមន្ត្រី
- បានទ្រង់យល់ព្រះរាជក្រមលេខ នស/រកម/០១៩៦/១៨ ចុះថ្ងៃទី ២៤ ខែ មករា ឆ្នាំ ១៩៩៦ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ស្តីពីការបង្កើតក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ
- បានទ្រង់យល់ព្រះរាជក្រមលេខ ជស/រកម/០៤៩៨/០៦ ចុះថ្ងៃទី ០៨ ខែ មេសា ឆ្នាំ ១៩៩៨ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ស្តីពីការរៀបចំនិងការប្រព្រឹត្តទៅនៃក្រុមប្រឹក្សាធម្មនុញ្ញ
- បានទ្រង់យល់សេចក្តីក្រាបបង្គំទូលថ្វាយរបស់សម្តេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ **ហ៊ុន សែន** នាយករដ្ឋមន្ត្រី នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា និងរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ

ប្រកាសឱ្យប្រើ

ច្បាប់ ស្តីពីអស្សាមិករណ៍ ដែលរដ្ឋសភាបានអនុម័ត កាលពីថ្ងៃទី ២៩ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ២០០៩ នា សម័យប្រជុំរដ្ឋសភាលើកទី ៣ នីតិកាលទី ៤ និងដែលព្រឹទ្ធសភាបានយល់ស្របតាមទម្រង់ និងគតិ នៃច្បាប់នេះទាំងស្រុង ដោយគ្មានការកែប្រែអ្វីឡើយ កាលពីថ្ងៃទី ១៤ ខែ មករា ឆ្នាំ ២០១០ នា សម័យប្រជុំពេញអង្គព្រឹទ្ធសភាលើកទី ៦ នីតិកាលទី ២ ហើយក្រុមប្រឹក្សាធម្មនុញ្ញបានពិនិត្យ ផ្នែកនីតិវិធី និងបានប្រកាសថាស្របនឹងរដ្ឋធម្មនុញ្ញ តាមសេចក្តីសម្រេចលេខ ១០៨/០០១/២០១០ ចុះថ្ងៃទី ០៤ ខែ កុម្ភៈ ឆ្នាំ ២០១០ ដែលមានសេចក្តីទាំងស្រុងដូចតទៅនេះ :

ច្បាប់
ស្តីពី
អសប្បាមិករណ៍

ជំពូកទី ១

បទប្បញ្ញត្តិទូទៅ

មាត្រា ១.-

ច្បាប់នេះ មានគោលដៅកំណត់ពីអស្សាមិករណ៍នៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ដោយកំណត់ពីគោលការណ៍ យន្តការ នីតិវិធីនៃអស្សាមិករណ៍ និង សំណងឱ្យបានសមរម្យ និង យុត្តិធម៌ សម្រាប់គម្រោងស្ថាបនា ស្តារ និង គម្រោងពង្រីកហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរបស់រដ្ឋ សាធារណៈ បម្រើឱ្យផលប្រយោជន៍សាធារណៈ ផលប្រយោជន៍ជាតិ និង ការអភិវឌ្ឍរបស់ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ។

មាត្រា ២.-

ច្បាប់នេះ មានគោលបំណងជាអាទិ៍ :

- ធានាការផកសិទ្ធិស្របច្បាប់លើកម្មសិទ្ធិឯកជនដោយសមរម្យ និង យុត្តិធម៌
- ធានាការទូទាត់សំណងជាមុនដោយសមរម្យ និង យុត្តិធម៌
- បម្រើផលប្រយោជន៍សាធារណៈ និង ផលប្រយោជន៍ជាតិ
- ធ្វើការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរបស់រដ្ឋសាធារណៈ ។

មាត្រា ៣.-

ច្បាប់នេះ មានវិសាលភាពអនុវត្តចំពោះការធ្វើអស្សាមិករណ៍ដែលមានពាក់ព័ន្ធទៅនឹងគម្រោងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរបស់រដ្ឋសាធារណៈ នៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ។

ច្បាប់នេះ មិនគ្របដណ្តប់លើកិច្ចព្រមព្រៀង ឬ អនុស្សារណៈ ស្តីពីការគាំពារវិនិយោគរវាងរាជរដ្ឋាភិបាល និង ប្រទេសជាដៃគូដែលមានចែងពីអស្សាមិករណ៍ទេ ។ ក្នុងករណីដែលពុំមានកិច្ចព្រមព្រៀងនេះទេ ឬ ក្នុងករណីដែលកិច្ចព្រមព្រៀង ឬ អនុស្សារណៈពុំមានបែបបទីអស្សាមិករណ៍ គឺត្រូវស្ថិតនៅក្រោមអានុភាពនៃច្បាប់នេះ ។

មាត្រា ៤.-

វាក្យសព្ទសំខាន់ៗដែលប្រើក្នុងច្បាប់នេះមានដូចតទៅ :

អសង្ហារិមរណ៍ សំដៅដល់ការដកហូតកម្មសិទ្ធិលើអចលនវត្ថុ ឬ សិទ្ធិប្រត្យក្ស លើអចលនវត្ថុរបស់រូបវន្តបុគ្គល នីតិបុគ្គលឯកជន និង នីតិបុគ្គលសាធារណៈ រួមមាន ដីសំណង់ និង ដំណាំដាំដុះសម្រាប់បម្រើការស្ថាបនា ស្តារ និង ពង្រីកហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្តសាធារណៈដែលបម្រើប្រយោជន៍សាធារណៈ និង ផលប្រយោជន៍ជាតិ ព្រមទាំងផ្តល់ទូវសំណងជាមុនដោយសមរម្យ និង យុត្តិធម៌ ។

ម្ចាស់អចលនវត្ថុ និង/ឬម្ចាស់សិទ្ធិ សំដៅដល់រូបវន្តបុគ្គល នីតិបុគ្គលឯកជន និង នីតិបុគ្គលសាធារណៈ រួមមាន កម្មសិទ្ធិករ ភោគី និង អ្នកមានសិទ្ធិទាំងឡាយនៅលើទីតាំងដីដែលជាអ្នកទទួលរងទូវផលប៉ះពាល់ដោយសារគម្រោងអសង្ហារិមរណ៍ ។

ផលប្រយោជន៍សាធារណៈ ឬ ឧទ្ទៅ សំដៅដល់ការប្រើប្រាស់ដី ឬ ទ្រព្យសម្បត្តិដោយសាធារណជនទូទៅ ឬ ដោយទីភ្នាក់ងារ ឬ ស្ថាប័នរដ្ឋ ឬ សាធារណៈ ។

តម្រូវការនៃផលប្រយោជន៍ជាតិ សំដៅដល់សកម្មភាព ឬ គម្រោងមានជាអាទិ៍ :

- ការសាងសង់ ស្តារ ថែទាំ ឬ ពង្រីក សំណង់ចាំបាច់ដល់កិច្ចការពារជាតិ ឬ ការងារសន្តិសុខ

- ការកាន់កាប់ដី ឬ ទ្រព្យសម្បត្តិ ដើម្បីអនុវត្តជាក់ស្តែងនយោបាយការពារបរិស្ថានភាពទឹកដី ។

អ្នកអនុវត្តគម្រោង សំដៅដល់រដ្ឋ សហគ្រាស និង គ្រឹះស្ថានសាធារណៈ អ្នកម៉ៅការ ឬ វិនិយោគិន ។

តតិក: សំដៅដល់ រូបវន្តបុគ្គល ឬ នីតិបុគ្គលដែលទទួលសិទ្ធិកាន់កាប់ និង សិទ្ធិប្រើប្រាស់លើអចលនវត្ថុ ពីម្ចាស់អចលនវត្ថុ ។

បុគ្គលដែលធ្វើការអារកាំង សំដៅដល់ រូបវន្តបុគ្គល ឬ នីតិបុគ្គលឯកជនទាំងឡាយណាដែលជាមេក្លោង អ្នកសមគំនិត អ្នកញុះញង់ ដែលធ្វើសកម្មភាពដោយផ្ទាល់ ឬ ដោយប្រយោល ដោយគំនិតទុច្ចរិតក្នុងគោលដៅធ្វើឱ្យរាំងស្ទះដល់ដំណើរការនៃការអនុវត្តស្រេចក្តីសម្រេចអសង្ហារិមរណ៍ ។

មាត្រា ៥.-

គម្រោងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្តសាធារណៈ មានជាអាទិ៍ :

ក- ការសាងសង់ ឬ ពង្រីកផ្លូវអាយស្ព័យយាន ផ្លូវថ្នល់ ស្ពាន អាកាសយានដ្ឋាន កំពង់ផែ ដោយរួមទាំងរចនាសម្ព័ន្ធ និង ឧបករណ៍ ។

ខ- ការសាងសង់ ឬ ពង្រីកស្ថានីយថាមពល រចនាសម្ព័ន្ធ ឧបករណ៍ និង ខ្សែ សម្រាប់ការបញ្ជូន និង ចែកចាយថាមពលអគ្គិសនី ។

គ- ការសាងសង់ ឬ ពង្រីកអគារ និង ឧបករណ៍សម្រាប់ប្រៃសណីយ៍ និង ទូរគមនាគមន៍ និង ប្រព័ន្ធព័ត៌មានវិទ្យា ។

ឃ- ការសាងសង់ ឬ ពង្រីកផ្លូវ ផ្លាក្រុង ចំណតយានយន្ត ទីផ្សារ សួនច្បារ និង ទីលានសាធារណៈ ។

ង- ការសាងសង់ ឬ ពង្រីកប្រព័ន្ធធារាសាស្ត្រ ប្រព័ន្ធផ្គត់ផ្គង់ទឹកស្អាត ប្រព័ន្ធ លូទឹកកខ្វក់ និង កន្លែងបម្រើសេវាសាធារណៈផ្សេងទៀត ។

ច- ការសាងសង់ ឬ ពង្រីកអគារ សម្រាប់អប់រំបណ្តុះបណ្តាលវិទ្យាសាស្ត្រ វប្បធម៌ ថែរក្សាសុខភាព សន្តិសុខសង្គម និង កីឡាដ្ឋានសម្រាប់សម្តែងជូនជាសាធារណៈ ។

ឆ- ការសាងសង់ ឬ ពង្រីកកន្លែងចម្រាញ់ និង កន្លែងប្រព្រឹត្តកម្ម សំណង់ ឧបករណ៍ សម្រាប់ការការពារធម្មជាតិ និង បរិស្ថាន ។

ជ- ការសាងសង់ ឬ ពង្រីកអគារ និង ឧបករណ៍សម្រាប់ស្រាវជ្រាវ និង សម្រាប់ ការធ្វើអាជីវកម្មរ៉ែ និង ធនធានធម្មជាតិផ្សេងទៀត ។

ឈ- ការសាងសង់ ឬ ពង្រីកបណ្តាញឧស្ម័ន បណ្តាញបំពង់ប្រេងឥន្ធនៈ រោងចក្រចម្រាញ់ប្រេង រោងចក្រប្រមូលប្រេង និង បណ្តាញផ្ទៃទៀត ។

ញ- ការសាងសង់ ឬ ពង្រីកអគារតាំងទីលំនៅដែលបណ្តាលមកពីការបំផ្លាញ យ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរពីធម្មជាតិមាន រញ្ជួយផែនដី ទឹកជំនន់ អគ្គិភ័យ និង គ្រោះថាក់ជាដើម និង ការរៀបចំសម្រាប់ការតាំងទីលំនៅឡើងវិញ ។

ដ- ការសាងសង់ ឬ ពង្រីកអគារសម្រាប់ការការពារ និង ការគាំពារប្រជាជន ។

ឋ- ការសាងសង់ ឬ ពង្រីកទឹកន្លែងឆ្លងកាត់ព្រំដែន ។

ឌ- ការកសាង ពង្រីក ឬ ការរៀបចំសំណង់ចាំបាច់ដល់កិច្ចការពារជាតិ ឬ ការងារសន្តិសុខ ។

ល- ការបង្កើតឡើងថ្មីនូវតំបន់ការពារធនធានធម្មជាតិ ព្រៃឈើ បេតិកភ័ណ្ឌ វប្បធម៌បុរាណវិទ្យា ឬ ការពារបរិស្ថាន ។

ណ- ការអនុវត្តតាមតម្រូវការរបស់ជាតិ តាមការកំណត់របស់រាជរដ្ឋាភិបាល។

ជំពូកទី ២

គោលការណ៍ទូទៅ

មាត្រា ៦.-

អស្សាមិករណ៍ អាចធ្វើលើអចលនវត្ថុមួយផ្នែកឬទាំងស្រុង ឬ លើសិទ្ធិប្រត្យក្សនៃអចលនវត្ថុ ។

មាត្រា ៧.-

មានតែរដ្ឋទេដែលជាអ្នកធ្វើអស្សាមិករណ៍ ដើម្បីប្រើប្រាស់ក្នុងគោលដៅជាផលប្រយោជន៍សាធារណៈ និង ផលប្រយោជន៍ជាតិ ។

អស្សាមិករណ៍អាចអនុវត្តទៅបាន លុះត្រាតែយកទៅអនុវត្តគម្រោង ដូចមានចែងក្នុងមាត្រា ៥ នៃច្បាប់នេះ ។

មាត្រា ៨.-

រដ្ឋត្រូវតែទទួលទិញយកនូវចំណែកនៃអចលនវត្ថុ ដែលនៅសេសសល់ពីអស្សាមិករណ៍ ដោយថ្លៃសមរម្យ និង យុត្តិធម៌ តាមសំណើរបស់ម្ចាស់អចលនវត្ថុ និង/ឬ ម្ចាស់សិទ្ធិ ដែលពុំអាចរស់នៅក្បែរគម្រោងបាន ឬ ពុំអាចសាងសង់លំនៅឋានបាន ឬ ពុំអាចប្រកបអាជីវកម្មអ្វីផ្សេងទៀតបាន ។

មាត្រា ៩.-

អចលនវត្ថុដែលត្រូវបានដកហូតនេះ ត្រូវប្រើប្រាស់សម្រាប់តែក្នុងគោលដៅដែលបានគ្រោងទុកនៅក្នុងប្រកាសស្តីពីគម្រោងអស្សាមិករណ៍ ដើម្បីប្រយោជន៍សាធារណៈ ឬ តម្រូវការនៃផលប្រយោជន៍ជាតិប៉ុណ្ណោះ និង មិនអាចឱ្យទុកនៅចោលទំនេរដោយគ្មានហេតុផលសមស្រប ឬ ផ្ទេរឱ្យតតិយជនណាម្នាក់ក្នុងគោលដៅបម្រើផលប្រយោជន៍ឯកជនបានឡើយ ។

អចលនវត្ថុដែលនៅសល់ពីតម្រូវការប្រើប្រាស់ ត្រូវផ្តល់អាទិភាពលក់ជូនម្ចាស់អចលនវត្ថុ និង/ឬ ម្ចាស់សិទ្ធិ តាមអត្រាតម្លៃនៃការទូទាត់សំណង ។ ក្នុងករណីដែលម្ចាស់អចលនវត្ថុ និង/ឬ ម្ចាស់សិទ្ធិមិនព្រមទទួលយកអចលនវត្ថុដែលសល់ពីតម្រូវការប្រើប្រាស់វិញទេ ត្រូវរក្សាទុកអចលនវត្ថុនោះជាទ្រព្យសម្បត្តិរបស់រដ្ឋ ។

មាត្រា ១០.-

ក្នុងករណីពិសេស និង បន្ទាន់ ដែលសុវត្ថិភាពសាធារណៈតម្រូវ ដូចជា ប្រយុទ្ធប្រឆាំងគ្រោះអគ្គិភ័យ ទឹកជំនន់ ភ្លើងឆេះព្រៃ រញ្ជួយដី សង្គ្រាមដែលប្រុងនឹងកើតឡើង ឬ ការវាយប្រហារដោយភេរវកម្ម និង ស្ថានភាពផ្សេងៗទៀតដែលកំណត់ដោយរាជរដ្ឋាភិបាល រាជរដ្ឋាភិបាលអាចធ្វើការដកហូតអចលនវត្ថុ ឬ សិទ្ធិប្រត្យក្សលើអចលនវត្ថុជាបណ្តោះអាសន្ន ដោយមិនចាំបាច់ធ្វើការពិគ្រោះយោបល់ឡើយ ហើយត្រូវប្រគល់ជូនម្ចាស់អចលនវត្ថុ និង/ឬ ម្ចាស់សិទ្ធិវិញនៅពេលចប់ការដកហូតនេះ ។

ក្នុងករណីបន្ទាន់ និង ចាំបាច់ដែលផលប្រយោជន៍ជាតិតម្រូវ រាជរដ្ឋាភិបាលមានអំណាចឆន្ទានុសិទ្ធិក្នុងការធ្វើអស្សាមិករណ៍ ដោយមិនចាំបាច់រៀបចំធ្វើការពិគ្រោះយោបល់តាមនីតិវិធី ដូចមានចែងក្នុងជំពូកទី ៤ នៃច្បាប់នេះទេ ។

មាត្រា ១១.-

មុននឹងដំណើរការការងារអស្សាមិករណ៍ រាជរដ្ឋាភិបាលត្រូវគ្រោងថវិកាប្រចាំឆ្នាំឱ្យបានគ្រប់គ្រាន់ ហើយត្រូវផ្តល់ឥណទានឱ្យគ្រប់ចំនួន និង ទាន់ពេលវេលាជូនគណៈកម្មាធិការអស្សាមិករណ៍ តាមសំណើរបស់ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និង ហិរញ្ញវត្ថុ សម្រាប់យកទៅទូទាត់សំណងជូនម្ចាស់អចលនវត្ថុ និង/ឬ ម្ចាស់សិទ្ធិ ដែលរងនូវផលប៉ះពាល់ដោយសារអស្សាមិករណ៍ ។

ជំពូកទី ៣
យន្តការអស្សាមិករណ៍

មាត្រា ១២.-

គណៈកម្មាធិការអស្សាមិករណ៍មួយត្រូវបានបង្កើតឡើង និង ដឹកនាំដោយតំណាងក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និង ហិរញ្ញវត្ថុ និង មានតំណាងក្រសួងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធចូលរួម ។

ការរៀបចំ និង ការប្រព្រឹត្តទៅរបស់គណៈកម្មាធិការអស្សាមិករណ៍ត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យ ។

មាត្រា ១៣.-

អនុគណៈកម្មាធិការអស្សាមិករណ៍ ជាសេនាធិការនៃគណៈកម្មាធិការអស្សាមិករណ៍ ត្រូវបានបង្កើតឡើង និង ដឹកនាំដោយអភិបាលនៃគណៈអភិបាលរាជធានី ខេត្ត និង មានតំណាងមន្ទីរជំនាញ អាជ្ញាធរពាក់ព័ន្ធចូលរួម ។

ការរៀបចំ និង ការប្រព្រឹត្តទៅរបស់អនុគណៈកម្មាធិការអស្សាមិករណ៍ត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យ ដូចមានចែងក្នុងមាត្រា ១២ នៃច្បាប់នេះ ។

មាត្រា ១៤.-

គណៈកម្មាធិការដោះស្រាយបណ្តឹងតវ៉ា ត្រូវបានបង្កើតឡើង និង ដឹកនាំដោយតំណាងក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និង សំណង់ និង មានតំណាងក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធចូលរួម ។

ការរៀបចំ និង ការប្រព្រឹត្តទៅរបស់គណៈកម្មាធិការដោះស្រាយបណ្តឹងតវ៉ា ត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យដោយឡែក ។

ជំពូកទី ៤
នីតិវិធីនៃអស្សាមិករណ៍
ផ្នែកទី ១
នីតិវិធីមុនអស្សាមិករណ៍

មាត្រា ១៥.-

អស្សាមិករណ៍ ត្រូវធ្វើឡើងដោយផ្អែកលើគម្រោងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្តសាធារណៈ និង មានការអនុញ្ញាតជាគោលការណ៍ពីរាជរដ្ឋាភិបាល តាមសំណើរបស់ក្រសួង ស្ថាប័នសាមី ។

គណៈកម្មាធិការអស្សាមិករណ៍ ត្រូវរៀបចំសំណើស្តីពីគម្រោងអស្សាមិករណ៍ជាក់ផ្ទួនរាជរដ្ឋាភិបាលដើម្បីពិនិត្យ និង សម្រេច ។

មាត្រា ១៦.-

មុននឹងធ្វើសំណើស្តីពីគម្រោងអស្សាមិករណ៍ គណៈកម្មាធិការអស្សាមិករណ៍ត្រូវធ្វើការអង្កេតជាសាធារណៈ ដោយត្រូវកត់ត្រាភិនភាគឱ្យបានលម្អិតចំពោះរាល់សិទ្ធិរបស់ម្ចាស់អចលនវត្ថុ និង/ឬ ម្ចាស់សិទ្ធិ លើអចលនវត្ថុ និង ទ្រព្យសម្បត្តិផ្សេងៗទៀតដែលមានជាប់ពាក់ព័ន្ធនឹងការផ្តល់សំណង ព្រមទាំងត្រូវកត់ត្រាទ្វារាល់បញ្ហាពាក់ព័ន្ធ ។

ក្នុងការធ្វើការអង្កេតនេះ គណៈកម្មាធិការអស្សាមិករណ៍ត្រូវរៀបចំចាត់ចែងធ្វើការពិគ្រោះយោបល់ជាសាធារណៈ នៅក្នុងកម្រិតអាជ្ញាធរ រាជធានី ខេត្ត ក្រុង ស្រុក ខណ្ឌ ជាមួយក្រុមប្រឹក្សាឃុំ សង្កាត់ និង តំណាងភូមិ ឬ សហគមន៍ដែលរងនូវអស្សាមិករណ៍ ដើម្បីផ្តល់ពត៌មាន ជាក់លាក់ ច្បាស់លាស់ និង ទទួលបាននូវមតិយោបល់ពីគ្រប់ភាគីពាក់ព័ន្ធអំពីសំណើនៃគម្រោងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្តសាធារណៈ ។

ដើម្បីកំណត់ពេលវេលាជកហូត ឬ ទីកន្លែងដែលផ្តល់ថ្មី ឬ សំណង គណៈកម្មាធិការអស្សាមិករណ៍ ត្រូវសាកសួរគ្រប់ភាគីពាក់ព័ន្ធទាំងអស់ឱ្យបានគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ អំពីបញ្ហាអចលនវត្ថុ ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងគម្រោងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្តសាធារណៈ ។

បន្ទាប់ពីបានធ្វើការអង្កេតចប់ជាស្ថាពរក្នុងរយៈពេល ៣០ (សាមសិប) ថ្ងៃ នៃថ្ងៃធ្វើការ គណៈកម្មាធិការអស្សាមិករណ៍ត្រូវធ្វើរបាយការណ៍ ដែលក្នុងនោះត្រូវលើកឡើងនូវអនុសាសន៍នានាជាក់ជូន និង សុំការសម្រេចពីរាជរដ្ឋាភិបាល ។

មាត្រា ១៧.-

ផ្អែកលើការសម្រេចរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល គណៈកម្មាធិការអស្សាមិករណ៍ត្រូវចេញសេចក្តីប្រកាសស្តីពីគម្រោងអស្សាមិករណ៍ ដែលក្នុងនោះត្រូវជម្រាបជូនម្ចាស់អចលនវត្ថុ និង/ឬ ម្ចាស់សិទ្ធិឱ្យបានដឹងអំពីអចលនវត្ថុដែលជាកម្មវត្ថុនៃការជកហូតនោះ និង ត្រូវចែងអំពីគោលបំណង នៃការជកហូតកម្មសិទ្ធិ និង/ឬ សិទ្ធិលើអចលនវត្ថុឱ្យបានច្បាស់លាស់ ដោយអនុវត្តតាមនីតិវិធី ដូចខាងក្រោម :

ក- កំណត់អំពីកម្មវត្ថុនៃគម្រោងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្តសាធារណៈ ទីតាំង និង រយៈពេលសម្រាប់អនុវត្តគម្រោង និង អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច ដែលមានសិទ្ធិធ្វើការជកហូតកម្មសិទ្ធិ និង/ឬ សិទ្ធិ ឬ ទ្រព្យសម្បត្តិឯកជន

ខ- កំណត់អំពីសំណងសមរម្យ និង យុត្តិធម៌

គ- កំណត់រយៈពេលនៃបណ្តឹងតវ៉ា

ឃ- ផ្ញើសេចក្តីប្រកាសទៅដល់គ្រប់ម្ចាស់អចលនវត្ថុ និង/ឬ ម្ចាស់សិទ្ធិដោយភ្ជាប់នូវលិខិតថតចម្លងនៃច្បាប់នេះ

ង- ដាក់ស្លាកសម្គាល់ថា អចលនវត្ថុនេះជាកម្មវត្ថុត្រូវដកហូតសម្រាប់បម្រើគម្រោងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្តសាធារណៈ

ច- ផ្សព្វផ្សាយសេចក្តីប្រកាសតាមប្រព័ន្ធផ្សព្វផ្សាយ

ឆ- បិទផ្សាយសេចក្តីប្រកាសនៅសាលាឃុំ សង្កាត់ ពាក់ព័ន្ធនឹងទីតាំងគម្រោងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្តសាធារណៈ ហើយសេចក្តីប្រកាសនេះត្រូវផ្សព្វផ្សាយជូនដល់ប្រជាជនដែលមានអចលនវត្ថុពាក់ព័ន្ធដោយមេភូមិ ។

មាត្រា ១៨.-

បន្ទាប់ពីទទួលបាននូវសេចក្តីប្រកាសស្តីពីគម្រោងអស្សាមិករណ៍ ម្ចាស់អចលនវត្ថុ និង/ឬ ម្ចាស់សិទ្ធិអាចធ្វើបណ្តឹងសុំឱ្យមានការអង្កេត ដើម្បីឱ្យដឹងថាជាតម្រូវការមួយចាំបាច់ដើម្បីបម្រើផលប្រយោជន៍សាធារណៈ ឬ ផលប្រយោជន៍ជាតិពិតប្រាកដមែន ឬ ក៏អាចបង្វែរទីតាំងគម្រោងទៅកន្លែងណាផ្សេងវិញបាន ។ បណ្តឹងនេះអាចធ្វើឡើងតាមរយៈមេធាវី ឬ តំណាងរបស់ខ្លួន ។

បណ្តឹងត្រូវធ្វើឡើងជាលាយលក្ខណ៍អក្សរក្នុងរយៈពេល ៣០ (សាមសិប) ថ្ងៃ នៃថ្ងៃធ្វើការ ក្រោយពីបានទទួលសេចក្តីប្រកាសស្តីពីគម្រោងអស្សាមិករណ៍ ជូនចំពោះគណៈកម្មាធិការដោះស្រាយបណ្តឹងតវ៉ា ដូចមានចែងក្នុងមាត្រា ១៤ នៃច្បាប់នេះ ។ ខ្លឹមសារសំខាន់ៗនៃបណ្តឹងមាន ជាអាទិ៍ :

- ឈ្មោះម្ចាស់អចលនវត្ថុ និង/ឬ ម្ចាស់សិទ្ធិ អាសយដ្ឋាន និង លេខទូរស័ព្ទ
- មូលហេតុនៃការធ្វើបណ្តឹង
- ការរៀបរាប់អំពីលក្ខណៈស្របច្បាប់នៃដីនោះ
- ផលប្រយោជន៍របស់ម្ចាស់អចលនវត្ថុ និង/ឬ ម្ចាស់សិទ្ធិនៅលើដីដែលត្រូវ

ប្រកាតនៅ ...

ប៉ុន្តែម្ចាស់អចលនវត្ថុ និង/ឬ ម្ចាស់សិទ្ធិមិនអាចធ្វើពាក្យបណ្តឹងតវ៉ាសុំឱ្យមានធ្វើការអង្កេតបានទេ ចំពោះតម្រូវការសម្រាប់កិច្ចអភិវឌ្ឍផ្លូវជាតិធំៗ ស្តាន ផ្លូវរទេះភ្លើង ការតភ្ជាប់ការចែកចាយបណ្តាញទឹក ភ្លើង បំពង់បង្ហូរប្រេងកាត បំពង់បង្ហូរទឹកកខ្វក់ ខ្សែបណ្តាញ ឬ ល្អមេបង្ហូរទឹក ប្រព័ន្ធធារាសាស្ត្រ ។

បន្ទាប់ពីបានធ្វើការអង្កេតចប់ជាស្ថាពរក្នុងរយៈពេល ៣០ (សាមសិប) ថ្ងៃ នៃថ្ងៃធ្វើការ គណៈកម្មាធិការដោះស្រាយបណ្តឹងតវ៉ា ត្រូវធ្វើរបាយការណ៍ ដែលក្នុងនោះត្រូវលើកឡើងនូវអនុសាសន៍នានា និង សុំការសម្រេចពីរាជរដ្ឋាភិបាល ។

ផ្នែកទី ២
កិច្ចដំណើរការអស្សាមិករណ៍

មាត្រា ១៩.-

ការដកហូតកម្មសិទ្ធិលើអចលនវត្ថុ និង សិទ្ធិប្រត្យក្សលើអចលនវត្ថុ អាចធ្វើទៅបានលុះត្រាតែគណៈកម្មាធិការអស្សាមិករណ៍បានផ្តល់សំណងឱ្យម្ចាស់អចលនវត្ថុ និង/ឬ ម្ចាស់សិទ្ធិជាមុន ដោយសមរម្យ និង យុត្តិធម៌ តាមគោលការណ៍ និង នីតិវិធីនៃការទូទាត់សំណងដូចមានចែងក្នុងផ្នែកទី ៣ ជំពូកទី ៤ នៃច្បាប់នេះ ។

ការដកហូតនៅតែអាចប្រព្រឹត្តទៅបាន ទោះបីទំនាស់នៅមិនទាន់បានដោះស្រាយរួចរាល់ហើយក្តី ។ ម្ចាស់អចលនវត្ថុ និង/ឬ ម្ចាស់សិទ្ធិ ដែលបានទទួលប្រាក់សំណងតាមការកំណត់របស់គណៈកម្មាធិការអស្សាមិករណ៍ នៅតែមានសិទ្ធិបន្តការប្តឹងរបស់ខ្លួនទៅតាមនីតិវិធីនៃការជំទាស់ និង ការដោះស្រាយទំនាស់ដូចបានកំណត់ក្នុងមាត្រា ៣៤ ជំពូកទី ៦ នៃច្បាប់នេះ ។

មាត្រា ២០.-

ការដកហូតកម្មសិទ្ធិលើអចលនវត្ថុ និង សិទ្ធិប្រត្យក្សលើអចលនវត្ថុដទៃទៀត ត្រូវធ្វើឡើងដោយសេចក្តីសម្រេចរបស់គណៈកម្មាធិការអស្សាមិករណ៍ ។ សេចក្តីសម្រេចអស្សាមិករណ៍ ត្រូវកំណត់ជាអាទិ៍ :

- កម្មសិទ្ធិលើអចលនវត្ថុ និង សិទ្ធិប្រត្យក្សលើអចលនវត្ថុដែលត្រូវដកហូត
- សំណងដែលត្រូវទូទាត់
- កាលបរិច្ឆេទដែលតម្រូវឱ្យម្ចាស់អចលនវត្ថុ និង/ឬ ម្ចាស់សិទ្ធិធ្វើការរុះរើចាកចេញពីទីតាំង និង ធ្វើការប្រគល់អចលនវត្ថុ ជូនគណៈកម្មាធិការអស្សាមិករណ៍ ។

មាត្រា ២១.-

គណៈកម្មាធិការអស្សាមិករណ៍ ត្រូវជូនដំណឹងអំពីសេចក្តីសម្រេចអស្សាមិករណ៍ និង ត្រូវផ្តល់សំណងគ្រប់ចំនួនដល់ម្ចាស់អចលនវត្ថុ និង/ឬ ម្ចាស់សិទ្ធិ មុននឹងធ្វើអស្សាមិករណ៍ ។

ផ្នែកទី ៣
ការទូទាត់សំណងនៃអស្សាមិករណ៍

មាត្រា ២២.-

ប្រាក់សំណងដែលត្រូវផ្តល់ឱ្យទៅម្ចាស់អចលនវត្ថុ និង/ឬ ម្ចាស់សិទ្ធិ ត្រូវគិតតាមថ្លៃទីផ្សារ ឬថ្លៃជំនួសនៅកាលបរិច្ឆេទនៃការចេញសេចក្តីប្រកាសស្តីពីគម្រោងអស្សាមិករណ៍ ។

ថ្លៃទីផ្សារ ឬ ថ្លៃជំនួសត្រូវកំណត់ដោយគណៈកម្មការ ឬ ភ្នាក់ងារឯករាជ្យមួយ តាមការជ្រើសរើសរបស់គណៈកម្មាធិការអស្សាមិករណ៍ ។

មាត្រា ២៣.-

ម្ចាស់អចលនវត្ថុ និង/ឬ ម្ចាស់សិទ្ធិ មានសិទ្ធិទទួលបានន្យវសំណងលើការខូចខាតអចលនវត្ថុជាក់ស្តែង ដែលមានចាប់ពីថ្ងៃចេញសេចក្តីប្រកាសស្តីពីគម្រោងអស្សាមិករណ៍ ដែលជាកាលបរិច្ឆេទចុងក្រោយសម្រាប់មានសិទ្ធិទទួលបានន្យវសំណងសមរម្យ និង យុត្តិធម៌ ។

មាត្រា ២៤.-

សំណងត្រូវទូទាត់ជាសាច់ប្រាក់ ជាទ្រព្យ ឬ ជាសិទ្ធិជំនួសទៅតាមភាពជាក់ស្តែង ដោយមានការយល់ព្រមពីម្ចាស់អចលនវត្ថុ និង/ឬ ម្ចាស់សិទ្ធិ និង ពីគណៈកម្មាធិការអស្សាមិករណ៍ ។

បែបបទ និង នីតិវិធីនៃការទូទាត់សំណង ត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យតាមសំណើរបស់ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និង ហិរញ្ញវត្ថុ ។

មាត្រា ២៥.-

ប្រាក់សំណងត្រូវគិតតាមតម្លៃសំណងសរុប ដកចំនួនទឹកប្រាក់បន្ទុកពន្ធប្រថាប់ត្រា និង/ឬ ពន្ធលើដីធ្លីមិនប្រើប្រាស់ដែលកន្លងមកមិនទាន់បានបង់ជូនរដ្ឋ ហើយគណៈកម្មាធិការអស្សាមិករណ៍ ត្រូវបង់ប្រាក់ពន្ធកាត់ទុកទាំងនោះចូលថវិកាជាតិ តាមនីតិវិធីជាធរមាន ។

មាត្រា ២៦.-

ប្រាក់សំណងចំពោះកម្មសិទ្ធិលើអចលនវត្ថុ និង សិទ្ធិប្រត្យក្សលើអចលនវត្ថុ មិនត្រូវបានគិតដល់ការប្រែប្រួលនៃតម្លៃដែលកើតមានឡើង ចាប់ពីថ្ងៃចេញសេចក្តីប្រកាសស្តីពីគម្រោងអស្សាមិករណ៍នោះឡើយ ដោយការប្រែប្រួលទាំងនោះអាចពាក់ព័ន្ធដល់ការផ្លាស់ប្តូរវិធានការបម្រុងផ្ទៃដីទុកដែលមានក្នុងផែនការនគរូបនីយកម្ម ដែលកំណត់តំបន់ប្រើប្រាស់ដីធ្លី ឬ ផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លីដែលបានអនុម័តត្រឹមត្រូវ ឬ ដោយការប្រែប្រួលនោះបណ្តាលមកពីសេចក្តីប្រកាស ស្តីពីគម្រោងអស្សាមិករណ៍ ។

មាត្រា ២៧.-

បន្ទាប់ពីទទួលបានប្រាក់សំណងគ្រប់ចំនួនរួចហើយ ម្ចាស់អចលនវត្ថុ និង/ឬ ម្ចាស់សិទ្ធិ ត្រូវទទួលខុសត្រូវក្នុងការថែរក្សា ស្នាក់អាស្រ័យ កាន់កាប់ និង ទទួលផលដដែលលើសិទ្ធិ និង អចលនវត្ថុ រហូតដល់មានការទទួលយកអចលនវត្ថុទាំងនោះ ដោយគណៈកម្មាធិការអស្សាមិករណ៍ ។

មាត្រា ២៨.-

គណៈកម្មាធិការអស្សាមិករណ៍អាចទទួលយកអចលនវត្ថុ ឬ សិទ្ធិលើអចលនវត្ថុនោះក្រោយពី :

- បានអនុវត្តតាមនីតិវិធី និង លក្ខខណ្ឌដូចមានចែងក្នុងផ្នែកទី ១ និង ផ្នែកទី ២ ជំពូកទី ៥ នៃច្បាប់នេះ

- ការផ្តល់ប្រាក់សំណងត្រូវបានអនុវត្តតាមគោលការណ៍ និង នីតិវិធីដូចមានចែងក្នុងផ្នែកទី៣ ជំពូកទី ៤ នៃច្បាប់នេះ ។

មាត្រា ២៩.-

ភតិកៈអចលនវត្ថុដែលមានកិច្ចសន្យាត្រឹមត្រូវ ត្រូវទទួលបានទូវសំណងសម្រាប់ការរំខាននានា ពាក់ព័ន្ធនឹងការដកហូតជាអាទិ៍ ការរុះរើសំណង់ សម្ភារៈ ការជីកជញ្ជូនទៅកាន់ទីតាំងថ្មី ។

ចំពោះភតិកៈអចលនវត្ថុដែលកំពុងប្រកបអាជីវកម្ម ត្រូវមានសិទ្ធិទទួលបានទូវសំណងលើផលប៉ះពាល់ដល់អាជីវកម្មនិងការឧបត្ថម្ភបន្ថែមដោយអត្រាសមរម្យ និង យុត្តិធម៌ លើតម្លៃដើមទុនដែលបានចំណាយជាក់ស្តែង សម្រាប់សកម្មភាពនៃការប្រកបរបរអាជីវកម្មនោះ ដោយគិតត្រឹមថ្ងៃចេញសេចក្តីប្រកាសស្តីពីគម្រោងអសារ្យាមិករណ៍ ។

ចំពោះការដកហូតយកទីតាំងដែលកំពុងមានសកម្មភាពអាជីវកម្ម ម្ចាស់អចលនវត្ថុត្រូវមានសិទ្ធិទទួលបានសំណងឧបត្ថម្ភបន្ថែមដោយអត្រាសមរម្យ និង យុត្តិធម៌ លើតម្លៃនៃទ្រព្យសម្បត្តិដែលរងផលប៉ះពាល់ជាក់ស្តែង ដោយគិតត្រឹមថ្ងៃចេញសេចក្តីប្រកាសស្តីពីគម្រោងអសារ្យាមិករណ៍ ។

ជំពូកទី ៥
អន្តរកាលនៃការកាន់កាប់ និង គ្រប់គ្រងអចលនវត្ថុ

មាត្រា ៣០.-

ចាប់ពីថ្ងៃចេញសេចក្តីប្រកាសស្តីពីគម្រោងអសារ្យាមិករណ៍ ម្ចាស់អចលនវត្ថុ និង/ឬ ម្ចាស់សិទ្ធិពុំអាចលក់ ឬ ផ្ទេរអចលនវត្ថុនោះឱ្យអ្នកដទៃបានឡើយ ។ លិខិតឯកសារនានា និង នីតិវិធីទាំងអស់ដែលផ្ទុយនឹងបទប្បញ្ញត្តិនេះ ត្រូវចាត់ទុកជាមោឃៈ ។

ចំពោះការប្រើប្រាស់ដី ឬ អចលនវត្ថុពាក់ព័ន្ធ ត្រូវរក្សាលក្ខណៈ និង ទំហំប្រើប្រាស់ដូចមាននៅពេលចេញសេចក្តីប្រកាសស្តីពីគម្រោងអសារ្យាមិករណ៍ ហើយមិនត្រូវសាងសង់សំណង់នៅលើដីនោះថែមទៀតឡើយ ។ សកម្មភាពណាដែលផ្ទុយនឹងបញ្ញត្តិខាងលើនេះ ម្ចាស់អចលនវត្ថុ និង/ឬ ម្ចាស់សិទ្ធិ មិនត្រូវមានសិទ្ធិទទួលបានសំណងលើការសាងសង់សំណង់ថ្មីបន្ថែមនោះឡើយ ។

មាត្រា ៣១.-

ម្ចាស់អចលនវត្ថុ និង/ឬ ម្ចាស់សិទ្ធិ អាចកាន់កាប់អចលនវត្ថុទាំងនោះ បានត្រឹមរយៈពេល ១ (មួយ) ខែ បន្ទាប់ពីគណៈកម្មាធិការអស្សាមិករណ៍បានទូទាត់សំណងគ្រប់ចំនួនស្របតាមនីតិវិធី ដូចមានចែងនៅក្នុងជំពូកទី ៤ នៃច្បាប់នេះ លើកលែងតែមានការព្រមព្រៀង ឬ មានការអនុញ្ញាតផ្សេងពីនេះ ។

ក្នុងករណីម្ចាស់អចលនវត្ថុ និង/ឬ ម្ចាស់សិទ្ធិពុំព្រមចាកចេញពីទីកន្លែងនោះ គណៈកម្មាធិការអស្សាមិករណ៍អាចស្នើសុំទៅស្ថាប័នមានសមត្ថកិច្ច ឬ អាជ្ញាធរសាធារណៈ ដើម្បីចាត់វិធានការ តម្រូវឱ្យជននោះចាកចេញពីទីកន្លែងដែលបានធ្វើអស្សាមិករណ៍រួចហើយ ។

ជំពូកទី ៦

ការដោះស្រាយទំនាស់

មាត្រា ៣២.-

គណៈកម្មាធិការអស្សាមិករណ៍ និង គណៈកម្មាធិការដោះស្រាយបណ្តឹងតវ៉ា មានសមត្ថកិច្ចទទួលពិនិត្យ និង ដោះស្រាយបណ្តឹងតវ៉ា ។

មាត្រា ៣៣.-

ម្ចាស់អចលនវត្ថុ និង/ឬ ម្ចាស់សិទ្ធិ ដែលមិនយល់ស្របនឹងសេចក្តីសម្រេចរបស់គណៈកម្មាធិការអស្សាមិករណ៍ អាចប្តឹងទៅគណៈកម្មាធិការដោះស្រាយបណ្តឹងតវ៉ា ។

មាត្រា ៣៤.-

ក្នុងករណីដែលមិនមានការយល់ព្រមចំពោះសេចក្តីសម្រេចរបស់គណៈកម្មាធិការដោះស្រាយបណ្តឹងតវ៉ា ម្ចាស់អចលនវត្ថុ និង/ឬ ម្ចាស់សិទ្ធិ អាចប្តឹងទៅតុលាការមានសមត្ថកិច្ច ចំពោះនីតិវិធីអស្សាមិករណ៍ដែលធ្វើឡើងមិនបានត្រឹមត្រូវ ការដកហូតដែលមិនយកទៅបម្រើផលប្រយោជន៍សាធារណៈ ផលប្រយោជន៍ជាតិ និង ការទូទាត់សំណងដែលធ្វើឡើងមិនបានគ្រប់ចំនួនសមរម្យ និង យុត្តិធម៌ ។

លក្ខខណ្ឌ នីតិវិធីប្តឹងត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យ ។

មាត្រា ៣៩.-

ច្បាប់នេះ ត្រូវប្រកាសជាការប្រញាប់ ។

រាជធានីភ្នំពេញ ថ្ងៃទី ២៦ ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ ២០១០
ក្នុងព្រះបរមនាម និងតាមព្រះរាជក្រាសព្តាប់

ប្រមុខរដ្ឋស្តីទី
ហត្ថលេខា និងព្រះរាជលញ្ជកររ
សម្តេចអគ្គមហាធម្មពោធិសាល ជា ស៊ីម

ន.ស.១០០២. ១៧៩

បានយកសេចក្តីក្រាបបង្គំទូលថ្វាយ
សូមឡាយព្រះហស្តលេខាព្រះមហាក្សត្រ
នាយករដ្ឋមន្ត្រី
ហត្ថរលេខា
សម្តេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែន

បានជម្រាបជូនសម្តេច អគ្គមហាសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែន
នាយករដ្ឋមន្ត្រី នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
ឧបនាយករដ្ឋមន្ត្រី រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ
ហត្ថលេខា
គាត ឈន់

លេខ:១៧៥ ច.ល
ផ្តើមចម្លងចែក
រាជធានីភ្នំពេញ ថ្ងៃទី ៥ ខែ ៣ ឆ្នាំ២០១០
រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានរដ្ឋាភិបាល
ហ៊ុន ជិនកេន

ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ

រាជរដ្ឋាភិបាល

គោលនយោបាយជាតិ
ស្តីពី
ការរៀបចំដែនដីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

បានទទួលការឯកភាពពីគណៈរដ្ឋមន្ត្រី
ក្នុងសម័យប្រជុំពេញអង្គ នាថ្ងៃទី០៨ ខែមេសា ឆ្នាំ២០១១

រៀបចំដោយអគ្គលេខាធិការដ្ឋាននៃក្រុមប្រឹក្សាគោលនយោបាយជាតិ

Scanned with CamScanner

មាតិកា

១-សេចក្តីផ្តើម

២-ចក្ខុវិស័យ

៣-គោលបំណង និង គោលដៅ

៣.១-គោលបំណង

៣.២-គោលដៅ

៤-យុទ្ធសាស្ត្រនៃការរៀបចំដែនដី

៤.១- ការអភិវឌ្ឍដែនដីក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

៤.២- ការកំណត់តំបន់ស្នូល តំបន់អាទិភាពសម្រាប់ការស្នាក់នៅ ប៉ូលអភិវឌ្ឍ 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

ឧបសម្ព័ន្ធ

Scanned with CamScanner

១-សេចក្តីផ្តើម

ទឹក និងដី គឺជាធនធានធម្មជាតិដ៏សំខាន់ ដែលជាមូលដ្ឋានគ្រឹះសម្រាប់ប្រើប្រាស់ក្នុងការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច សង្គម និងសម្រាប់ទ្រទ្រង់ជីវិត។ ដោយសារកំណើនប្រជាសាស្ត្រ កំណើននៃការប្រើប្រាស់ធនធានធម្មជាតិ និងបម្រែបម្រួលអាកាសធាតុ គ្រប់ស្តាប័នពាក់ព័ន្ធទឹកនិងដី ត្រូវមានយន្តការដឹកនាំការគ្រប់គ្រង និងការប្រើប្រាស់ប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព និងចីរភាព ពិសេសវិស័យកសិកម្ម ព្រៃឈើ ជលផល ធនធានទឹក រ៉ែ ទេសចរណ៍ ឧស្សាហកម្ម ការដឹកជញ្ជូន ការរៀបចំទីក្រុង ជនបទ និងសំណង់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្ត និងសង្គម។ ការងារនេះ តម្រូវឲ្យមានការឯកភាពគ្នា និងមានការប្តេជ្ញាចិត្តពីគ្រប់ស្តាប័ន 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 និងការបំផ្លិចបំផ្លាញធ្វើឲ្យក្រឡាប់ចាក់សង្គមទាំងមូល និងការសម្លាប់រង្គាលដ៏ឃោរឃៅក្នុងរបបប្រល័យពូជសាសន៍ប៉ុលពត។ 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 សំដៅធានាថា ដែនដីនៅទូទាំងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាត្រូវបានគ្រប់គ្រង ប្រើប្រាស់ ការពារ និងអភិវឌ្ឍតាមរយៈការធ្វើសមាហរណកម្មនូវផែនការយុទ្ធសាស្ត្ររៀបចំដែនដី និងការធ្វើឲ្យរលូននូវវិធាន និងឧបករណ៍ចាំបាច់នានាតាមវិស័យប្រកបដោយភាពសុខដុមរមនានៅតាមតំបន់ភូមិសាស្ត្រនីមួយៗ។ ក្នុងន័យនេះ គោលនយោបាយជាតិរៀបចំដែនដីគប្បីបញ្ជៀសឲ្យបាននូវការខ្វែងគំនិតយោបល់គ្នា ដោយត្រូវគោរពទៅតាមឋានានុក្រមនៃផែនការ (ថ្នាក់ជាតិ-ថ្នាក់ក្រោមជាតិ) ហើយត្រូវមានបញ្ញត្តិកំណត់ជាក់លាក់នូវមុខងារនៃដីក្នុងទីតាំងនីមួយៗ និងការប្រើប្រាស់ដី។

Scanned with CamScanner

៣-គោលបំណង និងគោលដៅ

៣.១- គោលបំណង

គោលបំណង នៃគោលនយោបាយជាតិរៀបចំដែនដី គឺ ៖

- ជានាការប្រើប្រាស់ដី និងធនធានធម្មជាតិប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព ចីរភាព និងសមធម៌ ដើម្បីគាំទ្រដល់ការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច សង្គម ការជានាសន្តិសុខស្បៀង កិច្ចការពារជាតិ និងលំនឹងធម្មជាតិ
- តម្រង់ទិសដល់ការអភិវឌ្ឍជាតិឲ្យមានតុល្យភាពនៅទូទាំងប្រទេសលើផ្នែកហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្តសង្គម សេដ្ឋកិច្ចនិងបរិស្ថាន និងមានភាពងាយស្រួលដល់ការទាក់ទងពីតំបន់មួយទៅតំបន់មួយទៀតនៅក្នុងប្រទេស ក្នុងតំបន់ និងអន្តរជាតិ
- សម្របសម្រួលជាមួយស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ និងគោលនយោបាយតាមវិស័យ ដើម្បីសម្រេចគោលដៅអភិវឌ្ឍន៍ជាតិ។

៣.២- គោលដៅ

គោលដៅ នៃគោលនយោបាយជាតិរៀបចំដែនដី គឺសំដៅ ៖

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

ដើម្បីសម្រេចបាននូវគោលបំណង និងគោលដៅខាងលើ ការរៀបចំដែនដីត្រូវគោរពតាមគោលការណ៍ដូចខាងក្រោម ៖

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

Scanned with CamScanner

- ការឯកភាពគ្នាលើហានុគ្រមនៃផែនការ(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 និងការពង្រីកទីក្រុងដែល ពុំមានផែនការប្លាស់លាស់ត្រូវតែបញ្ឈប់។ ការពង្រីកទីក្រុងត្រូវមានទស្សនាទាននៃការធ្វើសមាហរណកម្មទីក្រុង និងជនបទដើម្បីកាត់បន្ថយអតុល្យភាពនៃសក្តានុពលដែលមានរួចហើយ។ សម្រាប់តំបន់ទីក្រុង ដែលបានរៀបចំជាមជ្ឈមណ្ឌលរដ្ឋបាល ការស្នាក់នៅ ការផលិត និងសេវាកម្ម ត្រូវគិតគូរដោះស្រាយទំនោរនៃភាពកកស្ទះ និងពង្រីកលទ្ធភាពនៃការអភិវឌ្ឍ តាមរយៈការបង្កើតប្រព័ន្ធទីក្រុង ដែលមានបណ្តាញគមនាគមន៍ផ្សារភ្ជាប់គ្នា។ ចំពោះតំបន់ជនបទគួរត្រូវបានរក្សាលំនឹង និងអភិវឌ្ឍសក្តានុពលរបស់ខ្លួន ដើម្បីពង្រឹងឲ្យមានឯកភាពជាតំបន់ស្នាក់នៅតំបន់សម្បទានដីសង្គមកិច្ច និងសម្បទានដីសេដ្ឋកិច្ច។ ដូច្នេះការធ្វើមជ្ឈការផែនការរៀបចំដែនដីរួមទាំងសេវាកម្មគួរត្រូវបានពង្រីក និង ពង្រឹងដើម្បីកសាងសមត្ថភាពស្ថាប័នគ្រប់គ្រងក្នុងមូលដ្ឋាននិងប្រើប្រាស់ឲ្យមានប្រសិទ្ធភាពនូវតំបន់ដែលបានអភិវឌ្ឍនានា។

៤.២- ការកំណត់តំបន់ស្នូល តំបន់អាទិភាពសម្រាប់ការស្នាក់នៅ ប៉ូលអភិវឌ្ឍ និងអ័ក្សនៃការអភិវឌ្ឍ

ការរៀបចំដែនដីនៅប្រទេសកម្ពុជាធ្វើឡើងក្នុងក្របខណ្ឌទូទាំងប្រទេស ដើម្បីធានាបាននូវបើកោព សមធម៌ តុល្យភាព និងការធ្វើសមាហរណកម្មទាំងក្នុងប្រទេស ក្នុងតំបន់ និងក្នុងក្របខណ្ឌអន្តរជាតិ។ ដោយធនធានមានកំណត់ និងដើម្បីធានានូវការផ្តត់ផ្តង់ ការរៀបចំដែនដីត្រូវធ្វើទៅតាមលំដាប់នៃអាទិភាពចំពោះតំបន់ដែលមានកំណើនប្រជាជន និងសេដ្ឋកិច្ចខ្ពស់មានជាអាទិ៍ ប៉ូលអភិវឌ្ឍរាជធានីភ្នំពេញ ប៉ូលអភិវឌ្ឍសៀមរាប និងប៉ូលអភិវឌ្ឍព្រះសីហនុ គឺជាប៉ូលនៃកំណើនខ្ពស់ដែលបានលេចចេញជារូបរាងពិតប្រាកដតាមរយៈសក្តានុពល និងសកម្មភាពព្រមទាំងអ័ក្សនៃការអភិវឌ្ឍរួមមានអ័ក្សភ្នំពេញ-ព្រះសីហនុ តាមបណ្តាយផ្លូវជាតិលេខ៤ ឬភ្នំពេញ-តំបន់ឆ្នេរ តាមបណ្តាយផ្លូវជាតិ លេខ៣ និងលេខ៤ អ័ក្សភ្នំពេញ-សៀមរាប តាមបណ្តាយផ្លូវជាតិលេខ៦ អ័ក្សភ្នំពេញ-បាវិត តាមបណ្តាយផ្លូវជាតិលេខ១ អ័ក្សភ្នំពេញ-ប៉ោយប៉ែត តាមបណ្តាយផ្លូវជាតិលេខ៥ អ័ក្សភ្នំពេញ-ភូមិភាគឦសាន ភ្ជាប់ទៅប្រទេសវៀតណាម និងឡាវ តាមបណ្តាយផ្លូវជាតិលេខ៦ និងលេខ៧ និងអ័ក្សតំបន់ឆ្នេរ ដែលភ្ជាប់ពីប្រទេសថៃ កាត់តាមខេត្តកោះកុង ខេត្តព្រះសីហនុ ខេត្តកំពត និងខេត្តកែបទៅប្រទេសវៀតណាម គឺជាអ័ក្សដែលស្ថិតនៅក្នុងក្របខណ្ឌជាតិ និងក្របខណ្ឌតំបន់ និងអន្តរជាតិ ដូចជាអាស៊ាន និងមហាអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គ ជាមួយគ្នានេះមានអ័ក្សនៅតាមបណ្តាយផ្លូវទឹក រួមមានទន្លេមេគង្គ ទន្លេសាប បឹងទន្លេសាប និងទន្លេបាសាក់។ ដើម្បីទាញយកផលជាអតិបរមា តំបន់ស្នូល ដែលស្ថិតនៅតាមបណ្តាយអ័ក្សនៃការអភិវឌ្ឍនេះ រួមជាមួយនឹងតំបន់

Scanned with CamScanner

ស្នូលជាយុទ្ធសាស្ត្រដួរមុខ នៅតាមបណ្តោយព្រំដែន គួរត្រូវបានយកចិត្តទុកដាក់ខ្ពស់ផងដែរ។ ដោយឡែក រាជរដ្ឋាភិបាលកំពុងជំរុញយុទ្ធសាស្ត្រ ដើម្បីឲ្យលេចចេញជាប៉ូលមួយទៀតនៅភូមិភាគឦសានពេលអនាគត ដោយមានកិច្ចសហការឲ្យមានជាតំបន់ត្រីកោណក្នុងក្របខណ្ឌតំបន់ និងអន្តរជាតិ។

ថ្នាក់ក្រុង ស្រុក ខណ្ឌ និងឃុំ សង្កាត់ ដែលទទួលបន្ទុកក្នុងការរៀបចំដែនដី និងផែនការប្រើប្រាស់ដី ជាអ្នកទទួលខុសត្រូវផ្ទាល់ទៅតាមគោលនយោបាយរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល។ មុខងារ និង ការកិច្ចជាមូលដ្ឋានមួយចំនួន ដែលឃុំមិនអាចធ្វើបាន ត្រូវផ្តល់ការទទួលខុសត្រូវនៅកម្រិតរដ្ឋបាលថ្នាក់ខ្ពស់ជាង ដែលជាតំបន់ស្នូល ដោយត្រូវបស៊ី វាងតំបន់ស្នូល និងតំបន់ទ្រនាប់ដែលនៅជុំវិញ និងត្រូវតភ្ជាប់គ្នាដោយបណ្តាញគមនាគមន៍ ដែលជាអ័ក្សនៃការអភិវឌ្ឍ។

វិធានការនៃការរៀបចំដែនដី ក៏ត្រូវពិចារណាលើទិដ្ឋភាពសមធម៌សង្គម ដូចជាតម្រូវការខាងលំនៅឋាន សមស្រប និងមានតុល្យភាពរវាងលទ្ធភាពដែលគ្រួសារក្រីក្រ និងអ្នកមានប្រាក់ចំណូលទាប អាចរកបានលំនៅឋាន សមរម្យ និងតម្រូវការសេដ្ឋកិច្ចរបស់រដ្ឋ និងផ្នែកឯកជន។ ផែនការអភិវឌ្ឍទីក្រុង ក្រៅពីផ្តល់ការងារធ្វើ ត្រូវគិតគូរជាអាទិភាពដល់ការរៀបចំកន្លែងសម្រាកលំហែសាធារណៈ ជានាបានគួរការស់នៅប្រកបដោយគុណភាព សុវត្ថិភាព បរិស្ថានល្អ និងសោភ័ណភាព ព្រមទាំងការកំណត់ តំបន់គ្រប់គ្រងពិសេសសម្រាប់រៀបចំតំបន់ខ្សែក្រវាត់បៃតងក្រុង...។

ការកសាងផែនការ និងការអភិវឌ្ឍលំនៅឋាន ត្រូវផ្សារភ្ជាប់នឹងការអភិវឌ្ឍតំបន់សេដ្ឋកិច្ចផ្សេងៗ ជាពិសេសតំបន់ឧស្សាហកម្ម ដើម្បីចូលរួមចំណែកដល់ការធ្វើឲ្យមានតុល្យភាពនៃរបាយប្រជាជនទូទាំងប្រទេស និងសមធម៌នៃការទទួលបានផលនៃការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច។

៤.៣- ការកសាងផែនការគ្រប់គ្រងការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច និងឱកាសការងារ

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

វិធានការសំខាន់ផ្នែកសេដ្ឋកិច្ច គឺការប្រើប្រាស់សក្តានុពលនៃប្រភេទធនធានធម្មជាតិផ្សេងៗ ដើម្បីបម្រើដល់ការអភិវឌ្ឍវិស័យពិ ឧស្សាហកម្ម ឋាមពល ពាណិជ្ជកម្ម ធុរកិច្ច សេដ្ឋកិច្ចជាតិ និង ទេសចរណ៍។ លក្ខខណ្ឌសមស្រប និងការធ្វើអាជីវកម្មលើធនធានប្រេង ឧស្ម័នធម្មជាតិ និងធនធានពិផ្សេងៗទៀត ត្រូវគ្រប់គ្រងឲ្យមាននិរន្តរភាព។

៤.៤- ការកសាងផែនការរៀបចំហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសង្គម និងវប្បធម៌

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

Scanned with CamScanner

៤.៥- ការកសាងផែនការ និងការគ្រប់គ្រងធម្មជាតិ ដែលទ្រទ្រង់ដល់ជីវិតរស់នៅ

បរិស្ថានអំណោយផលល្អ គឺជាការរួមចំណែកជានាដល់ជីវិតរស់នៅរបស់មនុស្សជាតិ។ ដូច្នេះ ចាំបាច់ត្រូវការពារធម្មជាតិនៃប្រព័ន្ធដីរ៉ៈចម្រុះ និងទេសភាពធម្មជាតិ ជាពិសេសតំបន់ធម្មជាតិសំខាន់ៗ។ បច្ចុប្បន្នធនធានធម្មជាតិកំពុងប្រឈមនឹងហានិភ័យ និងការបាត់បង់ ដែលបង្កឡើងដោយកត្តាជាច្រើន មានជាអាទិ៍ ភាពក្រីក្រ និងចំណាកស្រុក របស់ប្រជាពលរដ្ឋដែលចាំបាច់ត្រូវបៀសវាង ឬមានវិធានការ ទប់ស្កាត់។ ដូចនេះ ធនធានធម្មជាតិ ដូចជាដី ទឹក ពពួកសត្វ និងរុក្ខជាតិ រួមទាំងធនធានព្រៃឈើ ត្រូវគ្រប់គ្រងឲ្យបានត្រឹមត្រូវ និងស្របតាមគោលការណ៍នៃកិច្ចការពារបរិស្ថាន។

៤.៦- ការកសាងផែនការគ្រប់គ្រងដីព្រៃឈើ ដីកសិកម្ម ជលផល ឧស្សាហកម្ម រ៉ែ ថាមពល និងតំបន់អភិរក្ស

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

៤.៧- ការកសាងផែនការហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធបច្ចេកទេស និងសេវាកម្ម

ប្រសិទ្ធភាពនៃហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធបច្ចេកទេស គឺជាលក្ខខណ្ឌតម្រូវចាំបាច់មួយសម្រាប់ជីវិត សេដ្ឋកិច្ច និងសង្គម និងការធ្វើឲ្យប្រសើរឡើងនូវសមត្ថភាព និងមុខងារនៃការរៀបចំដែនដី។ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនប្រព័ន្ធព័ត៌មាន និងទំនាក់ទំនង ព្រមទាំងការផ្គត់ផ្គង់ថាមពលអគ្គិសនី ទឹកស្អាត និងទូរគមនាគមន៍ ត្រូវតែពង្រឹង និងកែលំអតាមរយៈការស្ដារនីតិសម្បទា ឬ/និងការសាងសង់ឡើងវិញ ជាពិសេសត្រូវជានាថាប្រជាពលរដ្ឋនៅតាមតំបន់ជនបទអាចទទួលបាននូវសេវាផ្គត់ផ្គង់បរិមាណអគ្គិសនី ទូរគមនាគមន៍ សេវាសុខភាពសាធារណៈមានគុណភាពទឹកស្អាត និងប្រព័ន្ធអនាម័យត្រឹមត្រូវ។ ដូច្នេះ វិធានការនៃការរៀបចំដែនដីត្រូវគិតគូដោយពិសេសដល់ការអភិវឌ្ឍវិស័យថាមពល និងវិស័យគមនាគមន៍ តាមរយៈការស្ដារ និងការសាងសង់រោងចក្រអគ្គិសនី និងបណ្ដាញផ្លូវគមនាគមន៍ទូទាំងប្រទេស។

៥-ផែនការសកម្មភាព

៥.១-យន្តការ ការរៀបចំ និងឋានានុក្រមនៃផែនការរៀបចំដែនដី

អនុលោមតាមគោលនយោបាយវិមជ្ឈការ និងវិសហមជ្ឈការ និងផ្អែកលើមូលដ្ឋាននៃច្បាប់ស្ដីពីការគ្រប់គ្រងរដ្ឋបាល រាជធានី ខេត្ត ក្រុង ស្រុក ខណ្ឌ និងច្បាប់ស្ដីពីការគ្រប់គ្រងរដ្ឋបាលឃុំសង្កាត់ សមត្ថកិច្ចក្នុងការផ្តួចផ្តើមការរៀបចំ ការសម្របសម្រួល និងការសម្រេចលើផែនការរៀបចំដែនដី ប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដី និងផែនការប្រើប្រាស់ដីនៅតាមថ្នាក់រដ្ឋបាលនីមួយៗ ត្រូវបានកំណត់ ៖

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

Scanned with CamScanner

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

គណៈកម្មាធិការរៀបចំដែនដី និងនគរូបនីយកម្មថ្នាក់ជាតិ ត្រូវបង្កើតឡើងដោយព្រះរាជក្រឹត្យ។

ខ-ថ្នាក់ក្រោមជាតិ

១-នៅថ្នាក់រាជធានី ខេត្ត : ថ្នាក់រាជធានីមានប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដី និងផែនការប្រើប្រាស់ដី ថ្នាក់រាជធានី។ នៅថ្នាក់ខេត្តមានផែនការរៀបចំដែនដីថ្នាក់ខេត្ត។ ប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដី និងផែនការ ប្រើប្រាស់ដីថ្នាក់រាជធានី និងផែនការរៀបចំដែនដីថ្នាក់ខេត្ត ត្រូវផ្តួចផ្តើមនិងរៀបចំឡើងដោយគណៈកម្មាធិការរៀបចំដែនដី និងនគរូបនីយកម្មថ្នាក់រាជធានី 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 និងគាំទ្របច្ចេកទេស 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 និងចក្ខុវិស័យនៃគោលនយោបាយជាធ្លី ព្រមទាំងច្បាប់ និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តដែលមានជាធរមាន។

Scanned with CamScanner

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 ឆ្នាំ១៩៩៤
- 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 និងមានការទទួលខុសត្រូវច្បាស់លាស់ ស្របទៅតាមឋានានុក្រមនៃការរៀបចំដែនដី ដែលនឹងអភិវឌ្ឍដោយឈរលើមូលដ្ឋាននៃការចូលរួម និងកិច្ចសហការអនុវត្តជិតស្និទ្ធរវាងគ្រប់ស្ថាប័ននិងអ្នកពាក់ព័ន្ធ ទៅតាមក្របខណ្ឌគតិយុត្តជាធរមាន គឺជាយុទ្ធវិធីដើម្បីសម្រេចភាពជោគជ័យនៃការអនុវត្តកម្មវិធីកំណែទម្រង់នានា របស់រាជរដ្ឋាភិបាល ពិសេសកំណែទម្រង់ដីធ្លីតាមគោលការណ៍វិមជ្ឈការ និងវិសហមជ្ឈការ។

"គោលនយោបាយជាតិរៀបចំដែនដី" ដែលបានរៀបចំឡើងដោយមានការចូលរួមប្រកបដោយភាពសុខដុម-រមនារវាងគ្រប់វិស័យពាក់ព័ន្ធ និងអមដោយយន្តការពិសេសនៃការវាយតម្លៃអំពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថាននិងសង្គម លើការរៀបចំដែនដីគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ នឹងបានជាឧបករណ៍ដ៏មានសារៈសំខាន់ សម្រាប់តម្រង់ទិសរាល់ការអភិវឌ្ឍពាក់ព័ន្ធនឹងរូបសាស្ត្រ និងរក្សាបាននូវសោភ័ណភាពតាមតំបន់ ក៏ដូចជាការបែងចែកផលនៃកំណើនសេដ្ឋកិច្ចនិងការងារធ្វើ ប្រកបដោយតុល្យភាពសមធម៌ក្នុងតំបន់រវាងស្ត្រីនិងបុរសឆ្លើយតបទៅនឹងគោលនយោបាយរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល ក្នុងការកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រ និងកំណើនសេដ្ឋកិច្ច។

ដើម្បីលើកកម្ពស់ការយល់ដឹងដល់សាធារណជន ដល់ផ្នែកធុរកិច្ច និងសង្គមស៊ីវិល និងដើម្បីរួមចំណែកតាមជាន និងវាយតម្លៃផែនការអភិវឌ្ឍនានា រាជរដ្ឋាភិបាលនឹងផ្សព្វផ្សាយជាទៀងទាត់នូវរបាយការណ៍ស្តីពីការអភិវឌ្ឍ វឹកចម្រើនផ្នែករៀបចំដែនដីនៅទូទាំងប្រទេស និងតាមរាជធានី ខេត្ត។

ខាក្យសព្ទ

ផែនការរៀបចំដែនដីថ្នាក់ជាតិថ្នាក់តំបន់ ថ្នាក់ខេត្ត:

ជាផែនការដែលកំណត់ចក្ខុវិស័យ និងយុទ្ធសាស្ត្រគម្រង់ទិសនៃការប្រើប្រាស់ដី និងការអភិវឌ្ឍផ្នែករូបវន្ត ដោយផ្អែកលើសក្តានុពលនៃភូមិសាស្ត្រ និង តំបន់នីមួយៗ ក្នុងក្របខណ្ឌថ្នាក់ជាតិ ថ្នាក់តំបន់ និងថ្នាក់ខេត្ត។

ប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដីធ្លីថ្នាក់រាជធានី ថ្នាក់ក្រុង ថ្នាក់ស្រុក ថ្នាក់ខណ្ឌ :

ជាផែនការដែលកំណត់ចក្ខុវិស័យ និងយុទ្ធសាស្ត្ររួមសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍផ្នែករូបវន្តនិងកំណត់អំពីប្រភេទដី ព្រមទាំងបង្ហាញអំពីបណ្តាញហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងគមនាគមន៍សំខាន់ៗ 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 ដើម្បីធ្វើការជ្រើសរើសនូវជម្រើសសមស្របក្នុងការប្រើប្រាស់ដី។

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 ឬច្រករបៀងតភ្ជាប់ពីតំបន់អភិវឌ្ឍន៍មួយទៅតំបន់អភិវឌ្ឍន៍មួយទៀត ដែលអាចឲ្យតំបន់ជាប់ជិតខាងតាមអ័ក្សទាញយកប្រយោជន៍ពីការអភិវឌ្ឍតាមអ័ក្សនេះបាន។

ប៉ូលអភិវឌ្ឍ :

តំបន់ដែលមានសក្តានុពលខ្ពស់សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច។

រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា

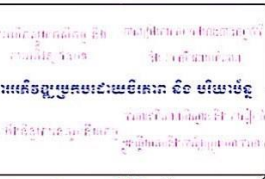
«យុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណ»

ដើម្បីកំណើន ការងារ សមធម៌ និង ប្រសិទ្ធភាព៖

កសាងមូលដ្ឋានឆ្ពោះទៅសម្រេចចក្ខុវិស័យកម្ពុជា ឆ្នាំ ២០៥០

ដំណាក់កាលទី ៤

របស់រាជរដ្ឋាភិបាល នីតិកាលទី ៦ នៃរដ្ឋសភា



ខែ ស្រាពណ ឆ្នាំ ច ស័ព្ទិទ្ធិស័ក ព.ស ២៥៦២

រាជធានីភ្នំពេញ ខែ កញ្ញា ឆ្នាំ ២០១៨

Scanned with CamScanner

«យុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណ»

ដើម្បីកំណើន ការងារ សមធម៌ និង ប្រសិទ្ធភាព :
កសាងមូលដ្ឋានឆ្ពោះទៅសម្រេចចក្ខុវិស័យកម្ពុជា ឆ្នាំ ២០៥០

ជំណាក់កាលទី ៤
របស់រាជរដ្ឋាភិបាល នីតិកាលទី ៦ នៃរដ្ឋសភា

ខែ ស្រាពណ៍ ឆ្នាំ ច សំរឹទ្ធិស័ក ព.ស ២៥៦២
រាជធានីភ្នំពេញ ខែ កញ្ញា ឆ្នាំ ២០១៨

Scanned with CamScanner

ដោយតម្លាភាព និង ភាពត្រឹមត្រូវ ។

ចតុកោណធំ៤ . ការអភិវឌ្ឍប្រកបដោយចីរភាព និង បរិយាប័ន្ន

ទន្ទឹមនឹងការជំរុញកំណើនសេដ្ឋកិច្ចខ្ពស់, រាជរដ្ឋាភិបាលផ្តោតការយកចិត្តទុកដាក់ខ្ពស់លើការអភិវឌ្ឍប្រកបដោយចីរភាព និង បរិយាប័ន្ន ជាពិសេសផ្សារភ្ជាប់ទៅនឹង **«គោលដៅអភិវឌ្ឍប្រកបដោយចីរភាពកម្ពុជា»** ។

ក្នុងការអនុវត្តកិច្ចការនេះ, បញ្ហាប្រឈមសំខាន់ៗ រួមមាន: កំណើនទាបក្នុងវិស័យកសិកម្ម, ប្រសិទ្ធភាពនៃការគ្រប់គ្រងធនធានធម្មជាតិនៅមានកម្រិត, ការរីកចម្រើននៃនគរូបនីយកម្មក្នុងសន្ទុះលឿន ប៉ុន្តែ មិនទាន់ធានាបាននូវតុល្យ-ភាព, និង ភាពចាំបាច់ ក្នុងការបង្កើនសមត្ថភាព ដើម្បីឆ្លើយតបនឹងផលប៉ះពាល់ពីការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ ។ ការណ៍នេះ តម្រូវឱ្យរាជរដ្ឋាភិបាលផ្តោតការយកចិត្តទុកដាក់លើ : ១). កាលើកស្ទួយវិស័យកសិកម្ម និង ការអភិវឌ្ឍជនបទ; ២). ការ-គ្រប់គ្រងធនធានធម្មជាតិ និង វប្បធម៌ ប្រកបដោយចីរភាព; ៣). ការពង្រឹងការគ្រប់គ្រងនគរូបនីយកម្ម; និង ៤). ការធានាចីរភាពបរិស្ថាន និង ការរៀបចំខ្លួនឆ្លើយតបនឹងការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ ។

មុខ១. ការលើកស្ទួយវិស័យកសិកម្ម និង ការអភិវឌ្ឍជនបទ

គោលដៅជាយុទ្ធសាស្ត្ររបស់រាជរដ្ឋាភិបាល គឺពង្រឹងតួនាទីវិស័យកសិកម្ម ក្នុងការបង្កើតការងារ, ការធានាសន្តិសុខស្បៀង, ការកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រ និង ការអភិវឌ្ឍជនបទ ។

ជាលទ្ធផល, វិស័យកសិកម្មបានផ្តល់ការងារហួតដល់ ៤១,៥% ។ កម្ពុជាបានផលិតស្បៀងលើសពីតម្រូវការក្នុងស្រុក ព្រមទាំងបានផលិត និង នាំចេញកសិផលជាច្រើនមុខ ពិសេសបាននាំចេញអង្ករជាង ៦០ ម៉ឺនតោន ក្នុងឆ្នាំ ២០១៧

Scanned with CamScanner

ហើយអង្គរកម្ពុជា ក៍ទទួលបាននូវការលើកតម្កើងកេរ្តិ៍ឈ្មោះនៅលើឆាកអន្តរជាតិ ។ លើសពីនេះ, តំបន់ជនបទមានការរីកចម្រើនគួរឱ្យកត់សម្គាល់ តាមរយៈការកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់, ប្រព័ន្ធធារាសាស្ត្រ, ការតភ្ជាប់អគ្គិសនី, និង ការលើកកម្ពស់ការទទួលបានទឹកស្អាត និង អនាម័យ ។

យ៉ាងណាក៍ដោយ, វិស័យកសិកម្មនៅមានបញ្ហាប្រឈមមួយចំនួន ដូចជា ផលិតភាពនៅមានកម្រិត, គុណភាពទាបនៃធាតុចូលកសិកម្ម, ការផ្តល់សេវាបច្ចេកទេសមិនទាន់ឆ្លើយតបនឹងតម្រូវការ, ការអភិវឌ្ឍខ្សែច្រវាក់ផ្គត់ផ្គង់កសិផលមិនទាន់ឆ្លើយតបបានទៅនឹងតម្រូវការទីផ្សារ, ការចិញ្ចឹមសត្វ និង វារីវប្បកម្ម នៅមានកម្រិត, យន្តការសម្រួលការនាំចេញ នៅមិនទាន់មានភាពប្រទាក់ក្រឡា និង បំពេញគ្នាបាន, ការបន្តការនាំចូលកសិផល ដែលអាចមានលទ្ធភាពផ្គត់ផ្គង់ក្នុងស្រុក, ប្រព័ន្ធអនាម័យ និង ភូតគាមអនាម័យ នៅមិនទាន់រឹងមាំ, មិនទាន់មានយន្តការផ្តល់ព័ត៌មានទីផ្សារកសិកម្ម ដោយផ្សារភ្ជាប់នឹងផែនការដាំដុះ និង ប្រមូលផល, ការស្រាវជ្រាវ និង ការអភិវឌ្ឍ (R&D) នៅមិនទាន់ទូលំទូលាយ ព្រមទាំងការ-ប្រើប្រាស់ដីធ្លីកសិកម្មនៅមិនទាន់អស់សក្តានុពល ។ ជាមួយនេះ, បញ្ហាប្រឈមផ្នែកអភិវឌ្ឍជនបទ រួមមាន : ភាពចាំបាច់ក្នុងការបន្តលើកកម្ពស់គុណភាព និង ការថែទាំហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធជនបទ, ការទទួលបានទឹកស្អាតប្រកបដោយសុវត្ថិភាព និង ការជំរុញការលើកកម្ពស់អនាម័យជនបទ ។

លើមូលដ្ឋាននេះ, ក្នុងនីតិកាលទី ៦ នៃរដ្ឋសភា, រាជរដ្ឋាភិបាលនឹងផ្តោតអាទិភាពលើ ÷

ទី១- ការជំរុញការរៀបចំ និង ដាក់ឱ្យអនុវត្ត **«ផែនការមេសម្រាប់អភិវឌ្ឍវិស័យកសិកម្មឆ្ពោះទៅឆ្នាំ ២០៣០»** និង **«ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍវិស័យ**

Scanned with CamScanner

កសិកម្មឆ្នាំ ២០១៩-២០២៣» ។

ទី២- ការបន្តជំរុញការរៀបចំ អនុម័ត និង ការអនុវត្ត **«ច្បាប់ស្តីពីការការពារវុក្ខជាតិ និង ភូតគាមអនាម័យ»** និង **«ច្បាប់ស្តីពីផលិតកម្មកសិកម្មតាមកិច្ចសន្យា»** ។

ទី៣- ការបង្កើនផលិតភាព គុណភាព និង ពិពិធកម្ម តាមរយៈការបង្កើនការវិនិយោគលើការស្រាវជ្រាវ និង ការអភិវឌ្ឍពូជដំណាំ ពូជសត្វ និង ការចិញ្ចឹមត្រី ដែលផ្តល់តម្លៃបន្ថែមខ្ពស់; ការជំរុញការអភិវឌ្ឍកសិដ្ឋានគំរូ (Model Farm); ការជំរុញការផ្តល់សេវាបច្ចេកទេស សកសិកម្ម; ការពង្រឹងការគ្រប់គ្រងសហគមន៍កសិករ; ការរៀបចំយន្តការផលិតកម្មកសិកម្មតាមកិច្ចសន្យា; ការបន្តកាត់បន្ថយថ្លៃ និង ពង្រឹងគុណភាពនៃធាតុចូលកសិកម្ម; ការសិក្សារៀបចំឱ្យមានសេវាធានារ៉ាប់រងផលិតកម្មកសិកម្ម; ការរៀបចំឱ្យមានផលិតផលហិរញ្ញវត្ថុ សម្រាប់ផលិតកម្មកសិកម្ម; និង ការជំរុញការប្រើប្រាស់បច្ចេកវិទ្យាវៃឆ្លាត និង ឌីជីថល ។

ទី៤- ការលើកកម្ពស់ឧស្សាហកម្មកែច្នៃ តាមរយៈការជំរុញឱ្យមានការវិនិយោគឯកជនលើកសិផល ដែលមានសក្តានុពល ដូចជា: ស្រូវ ជំឡូងមីស្វាយ ស្វាយចន្ទី ចេក ក្រៅស៊ូ បន្លែ ជាដើម តាមរយៈការរៀបចំយុទ្ធសាស្ត្រតាមមុខដំណាំនីមួយៗ ។

ទី៥- ការបន្តជំរុញការដាំបន្លែត្រប់ប្រភេទជំនួសឱ្យការនាំចូល និង ការរៀបចំបង្កើតទីផ្សារចោះដុំ និង ចែកចាយបន្លែ ដែលមានស្តង់ដារ និង អនាម័យខ្ពស់ ។

ទី៦- ការជំរុញពាណិជ្ជបនីយកម្មកសិកម្ម តាមរយៈការបន្តពង្រឹងប្រព័ន្ធអនាម័យ និង ភូតគាមអនាម័យ (SPS), ការសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម, ការវិនិយោគ

Scanned with CamScanner

បន្ថែមលើមន្ទីរពិសោធន៍គុណភាពសម្រាប់ការនាំចេញ, ព្រមទាំងការជំរុញការ-ផលិត និង ប្រើប្រាស់ផលិតផលកសិកម្មក្នុងស្រុក ។

ទី៧- ការជំរុញការចិញ្ចឹមសត្វ និង វារីវប្បកម្ម តាមរយៈការបន្តអនុវត្ត **«ច្បាប់ស្តីពីសុខភាពសត្វ និង ផលិតកម្មសត្វ»**, **«ក្របខណ្ឌផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍវិស័យបសុសត្វ ឆ្នាំ ២០១៦-២០២៥»** និង**«ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រជាតិអភិវឌ្ឍវារីវប្បកម្មឆ្នាំ ២០១៦-២០៣០»** ។

ទី៨- ការពង្រឹងការគ្រប់គ្រងដីសម្បទានសេដ្ឋកិច្ច, ការបន្តជំរុញការ-បោសសម្អាតមីន និង យុទ្ធភណ្ឌមិនទាន់ផ្ទុះ និង ការបន្តផ្តល់ដីសម្បទានសង្គមកិច្ចពិសេសដល់គ្រួសារក្រីក្រសម្រាប់ការធ្វើកសិកម្មជាលក្ខណៈគ្រួសារ ។

ទី៩- ការធ្វើវិចារណកម្មក្នុងការវិនិយោគលើប្រព័ន្ធធារាសាស្ត្រ ដោយយកចិត្តទុកដាក់លើការបង្កើនការតភ្ជាប់ទៅនឹងផលិតកម្មកសិកម្ម, ការថែទាំជា-ប្រព័ន្ធ និង ការពង្រឹងការគ្រប់គ្រង ។

ទី១០- ការបន្តជំរុញការអភិវឌ្ឍជនបទឱ្យរស់រវើក ដោយបន្តវិនិយោគលើផ្លូវជនបទ ប្រព័ន្ធធារាសាស្ត្រខ្នាតតូច, ការពង្រីកការគ្របដណ្តប់ការប្រើប្រាស់អគ្គិសនី, ការពង្រីកការទទួលបានទឹកស្អាត, ការលើកកម្ពស់អនាម័យ, ការរៀបចំភូមិ និង លំនៅឋាន, ព្រមទាំងការលើកកម្ពស់ជីវភាពប្រជាជន តាមរយៈការបន្តអនុវត្ត **«ចលនាភូមិមួយ-ផលិតផលមួយ»** និង **«ចលនាភូមិថ្មី»** ។

ម៉ុទី ២. ការគ្រប់គ្រងធនធានធម្មជាតិ និង វប្បធម៌ ប្រកបដោយចីរភាព

គោលដៅជាយុទ្ធសាស្ត្ររបស់រាជរដ្ឋាភិបាល គឺរក្សាតុល្យភាពរវាងការ-អភិវឌ្ឍ និង ការអភិរក្ស សំដៅលើកកម្ពស់វិភាគទានកិច្ចការនេះ ចំពោះការអភិវឌ្ឍវិស័យកសិកម្ម ឧស្សាហកម្ម និង ទេសចរណ៍, ការពង្រឹងការគ្រប់គ្រងធនធានរ៉ែ,

Scanned with CamScanner

ការធានាចីរភាពធនធានព្រៃឈើ ជលផល និង ប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ី ព្រមទាំងការ-ការពារ និង អភិវឌ្ឍបេតិកភណ្ឌវប្បធម៌ជាតិ ។

ជាលទ្ធផល, តម្របព្រៃឈើត្រូវបានរក្សាក្នុងរង្វង់ ៦០% នៃផ្ទៃប្រទេស; ដីសម្បទានសេដ្ឋកិច្ចជាង ៨១ ម៉ឺនហិចតា ត្រូវបានដកហូត ដើម្បីយកមកអនុវត្ត កម្មវិធីសម្បទានដីសង្គមកិច្ច, ឬ ធ្វើប្រទានកម្ម, ឬ ដាំដើមឈើឡើងវិញ; កន្លែង អភិរក្សជលផលជាង ៩៧ ម៉ឺនហិចតា ត្រូវបានអភិរក្ស ក្រោយការរំសាយឡូតិ៍នេសាទ; សហគមន៍ព្រៃឈើ ចំនួន ៦១០ និង សហគមន៍នេសាទចំនួន ៥១៦ ត្រូវបានបង្កើត; បេតិកភណ្ឌវប្បធម៌រូបី និង អរូបី រួមមានប្រាសាទសំបូរព្រៃគុក ចាប៉ីដងវែង ល្បែង ទាញព្រ័ត្រ និង ប្រពៃណីទាញព្រ័ត្រ និង ប្រពៃណីនិទានរឿង រាមកេរ្តិ៍ តាគ្រុឌ ត្រូវ បានដាក់បញ្ចូលក្នុងបញ្ជីបេតិកភណ្ឌនៃអង្គការយូណេស្កូ ។

បញ្ហាប្រឈមពាក់ព័ន្ធនឹងវិស័យនេះ រួមមាន : អភិបាលកិច្ច និងប្រព័ន្ធ គ្រប់គ្រងធនធានប៉ែ នៅមិនទាន់រឹងមាំ និង ការធ្វើអាជីវកម្មប៉ែនៅមានអនាធិប-តេយ្យ; សម្ពាធនៃតម្រូវការដីសម្រាប់ប្រើប្រាស់ ទល់នឹងការចាំបាច់ក្នុងការការពារ តម្របព្រៃឈើ; ការហ៊ុមព័ទ្ធ និង ការឈូសឆាយដីព្រៃធ្វើកម្មសិទ្ធិ; ការទន្ទ្រានដី ព្រៃលិចទឹក និង ដែននេសាទ; បទល្មើសព្រៃឈើ សត្វព្រៃ និង ជលផលនៅបន្ត ជាក្តីកង្វល់; ព្រមទាំងការអភិវឌ្ឍបេតិកភណ្ឌវប្បធម៌ ក៏នៅមិនអស់សក្តានុពល ។

ក្នុងនីតិកាលទី ៦ នៃរដ្ឋសភា, រាជរដ្ឋាភិបាលនឹងផ្តោតអាទិភាពលើ ÷

ទី១- ការជំរុញអនុវត្ត **«គោលនយោបាយជាតិស្តីពីធនធានប៉ែ ឆ្នាំ ២០១៨-២០២៨»** ដោយពង្រឹងអភិបាលកិច្ច និង ការគ្រប់គ្រងធនធាន និង អាជីវកម្មប៉ែ, ទន្ទឹមនឹងការជំរុញការចូលរួមពីសហគមន៍ ដើម្បីកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន-សង្គម និង ពង្រឹងការប្រមូលចំណូលថវិកាជាតិ ។

Scanned with CamScanner

ទី២- ការពង្រឹងយន្តការគ្រប់គ្រងធនធាន និង អាជីវកម្មខ្សាច់ ដោយកាត់បន្ថយជាអតិបរមានូវផលប៉ះពាល់ផ្នែកសង្គម និង បរិស្ថាន ។

ទី៣- ការបន្តគ្រប់គ្រងធនធានព្រៃឈើ និង សត្វព្រៃ ដោយថែរក្សាគម្របព្រៃឈើ ឱ្យលើស ៦០% នៃផ្ទៃប្រទេស, ការលើកកម្ពស់ការអភិរក្សព្រៃឈើ និង សត្វព្រៃ, ការទប់ស្កាត់ការទន្ទ្រានកាន់កាប់ និង ឈូសឆាយដីព្រៃធ្វើកម្មសិទ្ធិ, ការ-លើកកម្ពស់ការចូលរួមរបស់សហគមន៍ក្នុងការការពារ និង ស្តារព្រៃឈើឡើងវិញ; ព្រមទាំងការបង្ក្រាបបទល្មើសព្រៃឈើ និង ការជួញដូរសត្វព្រៃ ។

ទី៤- ការបន្តជំរុញការអភិរក្ស និង គ្រប់គ្រងធនធានជលផល តាមរយៈ ការបង្ក្រាបបទល្មើសជលផល, ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវសហគមន៍នេសាទ និង ការបង្កើនវារីវប្បកម្ម ។

ទី៥- ការលើកកម្ពស់ការថែរក្សាប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ី និង ការការពារតំបន់ធម្មជាតិ ដោយផ្តោតលើការការពារជីវចម្រុះ តំបន់ជីសើម និង តំបន់ឆ្នេរ ដើម្បីធានាគុណភាពដី និង ចីរភាពប្រភពទឹក ។

ទី៦- ការបន្តអភិរក្ស និង អភិវឌ្ឍបេតិកភណ្ឌវប្បធម៌ ដោយជំរុញការចុះ-បញ្ជី, ពង្រឹងការគ្រប់គ្រង, ការសិក្សាស្រាវជ្រាវ និង ចងក្រង ព្រមទាំងការបង្កើតតម្លៃពីបេតិកភណ្ឌវប្បធម៌ ។

មុខទី ៣. ការពង្រឹងការគ្រប់គ្រងនគរូបនីយកម្ម

គោលដៅជាយុទ្ធសាស្ត្ររបស់រាជរដ្ឋាភិបាល គឺអភិវឌ្ឍទីក្រុងដើម្បីឱ្យមានបរិស្ថានល្អ សម្រាប់ការរស់នៅ និង មានសាភ័ណភាព ព្រមទាំងលើកកម្ពស់សុខុ-មាលភាពរបស់ប្រជាជន និង ប្រសិទ្ធភាពសង្គម- សេដ្ឋកិច្ច ។

ជាលទ្ធផល, រាជរដ្ឋាភិបាលបានអនុម័ត និង ដាក់ឱ្យអនុវត្តនូវគោល-

Scanned with CamScanner

នយោបាយជាតិស្តីពីការរៀបចំដែនដី; បានរៀបចំចក្ខុវិស័យនៃយុទ្ធសាស្ត្រតម្រង់ទិសអភិវឌ្ឍរាជធានីភ្នំពេញ; បានដាក់ឱ្យអនុវត្តប្តង់គោលប្រើប្រាស់ដីរាជធានីភ្នំពេញ ឆ្នាំ ២០៣៥; បានអភិវឌ្ឍប្តង់នគរូបនីយកម្ម និង កំពុងកសាងទីរួមខេត្តត្បូងឃ្មុំ; បានអនុម័តប្តង់គោលប្រើប្រាស់ដី នៅខេត្តព្រះសីហនុ និង ខេត្តបាត់ដំបង; បានអនុម័តគោលនយោបាយជាតិស្តីពីលំនៅឋាន និង គោលនយោបាយស្តីពីការលើកទឹកចិត្ត និង ការបង្កើតកម្មវិធីជាតិ សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍលំនៅឋានតម្លៃសមរម្យ; បានសាង-សង់លំនៅឋានតម្លៃសមរម្យមួយចំនួន ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ និង ខេត្តកណ្តាល; បានរៀបចំប្រព័ន្ធព័ត៌មានវិទ្យាគ្រប់ត្រងទិន្នន័យសំណង់ ដោយតភ្ជាប់នឹងប្រព័ន្ធព័ត៌មានភូមិសាស្ត្ររបស់កម្មវិធី Google Map; និង បានផ្តល់បំណុលកម្មសិទ្ធិដីធ្លីដីសម្បទានសង្គមកិច្ច និង សាងសង់ផ្ទះជូនគ្រួសារយោធិន និង នគរបាល, គ្រួសារអតីតយុទ្ធជន ពលី ពិការ មរណៈ និង បាត់បង់សមត្ថភាពការងារ ដែលមានជីវភាពក្រីក្រ, គ្មានដី គ្មានផ្ទះ កំពុងឈរជើងតាមបណ្តោយព្រំដែន ។

ទន្ទឹមនេះ, រាជរដ្ឋាភិបាលនៅជួបបញ្ហាប្រឈមមួយចំនួន រួមមាន : ប្តង់-គោលប្រើប្រាស់ដី និង យុទ្ធសាស្ត្រតម្រង់ទិសអភិវឌ្ឍនៅមិនទាន់ត្រូវបានសិក្សាចប់ និង អនុម័តសម្រាប់ខេត្តក្រុងភាគច្រើន; ការតាំងទីលំនៅមិនទាន់មានសណ្តាប់ធ្នាប់ល្អនៅឡើយ; ការរំលោភយកចំណីផ្លូវ; ការរំលោភបំពានលើបឹងធម្មជាតិ ដីតម្របព្រៃ និង ការចាប់យកដីសាធារណៈ នៅមិនទាន់ត្រូវបានដោះស្រាយបានល្អនៅឡើយ; ផែនការមេអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរបវន្តទីក្រុង មិនទាន់ត្រូវបានរៀបចំឱ្យមានភាពប្រទាក់ក្រឡា; ការជីកជញ្ជួន និង ចរាចរណ៍នៅក្នុងក្រុង មិនទាន់មានសណ្តាប់ធ្នាប់ល្អ ដែលធ្វើឱ្យមានការខាតបង់ខាងសង្គម និង សេដ្ឋកិច្ច; និង ការ-មិនទាន់រៀបចំបាននូវក្របខណ្ឌច្បាស់លាស់ សម្រាប់លើកកម្ពស់សោភ័ណភាព

Scanned with CamScanner

និង អភិរក្សសំណង់ប្រវត្តិសាស្ត្រ នៅក្នុងក្រុង ។

ក្នុងនីតិកាលទី ៦ នៃរដ្ឋសភា, រាជរដ្ឋាភិបាលនឹងផ្តោតអាទិភាពលើ÷

ទី១- ការបន្តជំរុញដំណើរការកែទម្រង់ដីធ្លី និង ការបង្កើនល្បឿននៃការកសាងផែនការមេ និង ប្លង់គោលនៃការរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និង សំណង់, ទាំងថ្នាក់ជាតិ និង ថ្នាក់ក្រោមជាតិ, ក្នុងគោលដៅគ្រប់គ្រង និង អភិវឌ្ឍវិស័យដីធ្លីឱ្យកាន់តែមានប្រសិទ្ធភាព ។

ទី២- ការពង្រឹងសមត្ថភាពអនុវត្តការងារនគរូបនីយកម្ម, ការងារប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដីរាជធានី, ការកសាងប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដីក្រុង ស្រុក- ខណ្ឌ ឃុំ- សង្កាត់ នៅទូទាំងរាជធានី- ខេត្ត, ការរៀបចំយុទ្ធសាស្ត្រតម្រង់ទិសក្នុងការកំណត់បែងចែកតំបន់ប្រើប្រាស់ និង ការគ្រប់គ្រងលំនៅឋានដោយប្រើប្រាស់បច្ចេកវិទ្យាព័ត៌មាន ។

ទី៣- ការរៀបចំផែនការមេអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទីក្រុង និង ទីប្រជុំជនសំខាន់ៗ សម្រាប់គាំទ្រការអភិវឌ្ឍផ្លូវថ្នល់ ផ្លូវដែក និង ផ្លូវទឹក ក៏ដូចជាប្រព័ន្ធផ្គត់ផ្គង់អគ្គិសនី និង ទឹកស្អាត និងជាពិសេសប្រព័ន្ធលូ និង ប្រព័ន្ធប្រព្រឹត្តកម្មទឹកកខ្វក់ ។

ទី៤- ការជំរុញការអភិវឌ្ឍវិស័យសំណង់ និង ការរៀបចំទីក្រុង ទីប្រជុំជន, ពិសេសក្រុងប៉ោយប៉ែត និង ក្រុងបាវិត, ដោយជំរុញការអភិវឌ្ឍ និង ពង្រឹងការ-អនុវត្តតាមច្បាប់ បទដ្ឋានគតិយុត្ត បច្ចេកទេស និង ស្តង់ដារសំណង់ ដែលធានាគុណភាព សុវត្ថិភាព សោភ័ណភាព ប្រសិទ្ធភាពខ្ពស់ និង គោលការណ៍ទីក្រុងឆ្លាតវៃ ព្រមទាំងជំរុញអនុវត្តកម្មវិធីអភិវឌ្ឍលំនៅឋានតម្លៃសមរម្យ ។

ទី៥- ការបន្តពង្រឹងសោភ័ណភាព និង សេវាទីក្រុង ទីប្រជុំជនសំខាន់ៗ តាមរយៈការគ្រប់គ្រងការប្រមូលសំរាម និង អនាម័យ, ការរៀបចំផ្លូវថ្មើរជើង,

Scanned with CamScanner

ទីធ្លាចំណត, ការរៀបចំសួនច្បារសាធារណៈ, ការកសាង និង ការពារច្រាំងទន្លេ និង ទំនប់, ការរៀបចំសណ្តាប់ធ្នាប់ និង ភ្លើងបំភ្លឺនៅក្នុងក្រុង, ការអភិរក្សសំណង់ដែលមានតម្លៃប្រវត្តិសាស្ត្រ ព្រមទាំងការបន្តរៀបចំពង្រីក និង ពង្រឹងគុណភាពក៍ដូចជាជំរុញការប្រើប្រាស់សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈក្នុងទីក្រុង ។

មុខ៤. ការធានាចីរភាពបរិស្ថាន និង ការរៀបចំខ្លួនឆ្លើយតបនឹងការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ

គោលដៅជាយុទ្ធសាស្ត្ររបស់រាជរដ្ឋាភិបាល គឺកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់បរិស្ថានជាអតិបរមា, ពង្រឹងសមត្ថភាពបន្សាំទៅនឹងការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ, និង ចូលរួមចំណែកក្នុងការកាត់បន្ថយការប្រែប្រួលអាកាសធាតុសកល ដើម្បីធានាការ-អភិវឌ្ឍប្រកបដោយចីរភាព ។

សមិទ្ធផលចម្បងៗដែលរាជរដ្ឋាភិបាលសម្រេចបាន រួមមាន : ការពង្រឹងសមត្ថភាពបច្ចេកទេស និង ស្ថាប័ន ក្នុងការគ្រប់គ្រងបរិស្ថាន; ការបញ្ចូលការ-ប្រែប្រួលអាកាសធាតុទៅក្នុងគោលនយោបាយ បទដ្ឋានគតិយុត្ត និង ផែនការ, ទាំងថ្នាក់ជាតិ និង ថ្នាក់ក្រោមជាតិ; ការដាក់ចេញនូវិធានការ ដើម្បីគ្រប់គ្រងការ-បំពុលបរិស្ថាន ធនធានទឹក និង ប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ី; ព្រមទាំងការបង្កើនសមត្ថភាពប្រើប្រាស់បច្ចេកវិទ្យា, ការចូលរួមចំណែកក្នុងការផលិតថាមពលស្អាត និង កិច្ច-សហការជាមួយដៃគូអភិវឌ្ឍ ក្នុងការឆ្លើយតបនឹងការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ ។

បញ្ហាប្រឈមសំខាន់ៗ រួមមាន : ការកើនឡើងនៃការប្រើប្រាស់ធនធានធម្មជាតិ, ការថយចុះគុណភាពបរិស្ថាន, ទាំងទឹក ដី និង ខ្យល់, សមត្ថភាពយល់ដឹងក្នុងការបញ្ចូលបច្ចេកវិទ្យាដែលធន់ទៅនឹងការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ ព្រមទាំងកិច្ច-សហប្រតិបត្តិការ និង ការចូលរួមពីគ្រប់ភាគីពាក់ព័ន្ធនៅមានកម្រិត, និង មាន

Scanned with CamScanner

តម្រូវការធានាសន្តិសុខទឹក និង សន្តិសុខថាមពលស្អាត ក្នុងរយៈពេលវែង ។

ក្នុងនីតិកាលទី ៦ នៃរដ្ឋសភា, រាជរដ្ឋាភិបាលនឹងផ្តោតអាទិភាពលើ÷

ទី១- ការបន្តអនុវត្ត **«ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រជាតិស្តីពីការអភិវឌ្ឍបៃតង ២០១៣-២០៣០», «ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រឆ្លើយតបនឹងការប្រែប្រួលអាកាសធាតុកម្ពុជា ២០១៤-២០២៣», «យុទ្ធសាស្ត្រ និង ផែនការសកម្មភាពបរិស្ថានជាតិ ២០១៦-២០២៣», «ផែនការយុទ្ធសាស្ត្ររដ្ឋកជាតិ»;** និង ការប្រើប្រាស់មូលនិធិបរិស្ថានសង្គមឱ្យមានប្រសិទ្ធភាព ដើម្បីធានាការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចបំភាយកាបូនទាប និងធន់នឹងការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ ។

ទី២- ការបន្តពង្រឹងការគ្រប់គ្រងតំបន់ការពារធម្មជាតិ អភិរក្សជីវៈចម្រុះ អភិរក្សសម្បត្តិធម្មជាតិ ពិសេសប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីបឹងទន្លេសាប ទន្លេមេគង្គ និងតំបន់ឆ្នេរ ។

ទី៣- ការបន្តពង្រឹងការគ្រប់គ្រងសំណល់រឹង រាវ ឧស្ម័ន និង សារធាតុគ្រោះថ្នាក់ តាមរយៈការអនុវត្តគោលការណ៍កាត់បន្ថយការប្រើប្រាស់ឡើងវិញ ការកែច្នៃឡើងវិញ និង ការបដិសេធ ព្រមទាំងការពង្រឹងយន្តការតាមដាន និងត្រួតពិនិត្យការបំពុល ។

ទី៤- ការលើកកម្ពស់ការរស់នៅ ដោយមានប្រសិទ្ធភាព និង ចីរភាពធនធាន តាមរយៈការអនុវត្តគោលការណ៍នៃការប្រើប្រាស់ និង ផលិតកម្ម ប្រកបដោយចីរភាព (Sustainable Consumption and Production) ។

ទី៥- ការបង្កើនការប្រើប្រាស់បច្ចេកវិទ្យាភាតរបរិស្ថាន និង ភាតរអាកាសធាតុ (Environmentally-friendly and Climate-friendly Technologies) ក្នុងការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និង ការអភិវឌ្ឍសង្គម- សេដ្ឋកិច្ច ។

Scanned with CamScanner

ទី៦- ការបន្តជំរុញការអនុវត្តយន្តការពាណិជ្ជកម្មកាបូន និង ក្របខណ្ឌគតិយុត្តពាក់ព័ន្ធ, ការពង្រឹងសមត្ថភាពរៀបចំ និង អនុវត្តវិធានការ ដើម្បីបន្សាំ និង ធន់ ទៅនឹងការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ ព្រមទាំងការពិនិត្យលទ្ធភាពសិក្សាពីភាពធន់ផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុ ក្នុងការឆ្លើយតបទៅគ្រោះមហន្តរាយបណ្តាលមកពីការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ ។

ទី៧- ការបន្តជំរុញការអភិវឌ្ឍ និង អនុវត្តផែ នការគ្រប់គ្រងទឹកចម្រុះ (Integrated Water Resource Management) ដើម្បីពង្រីកការផ្គត់ផ្គង់ទឹកបានគ្រប់គ្រាន់តាមតម្រូវការ, កាត់បន្ថយជាអតិបរមានូវហានិភ័យបណ្តាលមកពីគ្រោះទឹកជំនន់ និង គ្រោះរាំងស្ងួត ព្រមទាំងធានាសន្តិសុខទឹករយៈពេលវែង ។

ទី៨- ការបន្តការលើកទឹកចិត្ត និង បង្កើនការវិនិយោគលើថាមពលស្អាត និង ថាមពលកកើតឡើងវិញ ពិសេសថាមពលពន្លឺព្រះអាទិត្យ ទន្ទឹមនឹងការកាត់បន្ថយការផលិតថាមពលពីប្រភពមិនស្អាត ដើម្បីធានាសន្តិសុខថាមពលរយៈពេលវែង ។

ទី៩- ការបន្តពង្រឹងក្របខណ្ឌគតិយុត្ត ព្រមទាំងការសិក្សាស្រាវជ្រាវ និងការអភិវឌ្ឍសមត្ថភាពជំនាញ និង ចំណេះដឹង ដល់មន្ត្រីថ្នាក់ជាតិ និង ថ្នាក់ក្រោមជាតិ លើផ្នែកបរិស្ថាន ការអភិវឌ្ឍបៃតង ការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ ការគ្រប់គ្រងធនធានទឹកចម្រុះ និង ការប្រើប្រាស់ធនធានធម្មជាតិប្រកបដោយចីរភាព ។

Scanned with CamScanner