សាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និង វិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច

Université Royale de Droit et des Sciences Économiques

Royal University Of Law And Economics

សារណាបញ្ចប់ការសិក្សា

ស្ថានភាពគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក នៅរាជធានីភ្នំពេញនាពេលបច្ចុប្បន្ន

ស្រាវជ្រាវចាប់ពីថ្ងៃទី០២ ខែមេសា ឆ្នាំ២០១៨ ដល់ថ្ងៃទី៣១ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០១៨

ស្រាវជ្រាវដោយ

និស្សិតឈ្មោះ **ហ៊ុន ធនធាន**

ចាន់ រដ្ឋា

សាស្ត្រាចារ្យណែនាំ

លោកបណ្ឌិត **ឈុន ណារ៉ែត**

ថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រ **នីតិសាស្ត្រ**

ជំនាន់ទី ១៨

ឆ្នាំចូលសិក្សា ២០១៤

ឆ្នាំសរសេរសារណា ២០១៨

សេចក្តីថ្លែងអំណរគុណ

ខ្ញុំបាទឈ្មោះ ហ៊ុន ធនធាន និង ចាន់ រដ្ឋា ជានិស្សិតថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រ ផ្នែកនីតិសាស្ត្រ ឆ្នាំទី៤ ជំនាន់ទី១៨ ក្រុម L4C6 នៃសាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច ។

ខ្ញុំបាទ ហ៊ុន ធនធាន សូមគោរព និងសម្តែងកតញ្ញូតាធមិយ៉ាងជ្រាលជ្រៅបំផុតចំពោះ លោកឪពុក **ហ៊ុន សំខាន់** និងអ្នកម្តាយ **យឹម សុវណ្ណា** និង ខ្ញុំបាទ ចាន់ រដ្ឋា សូមគោរពនិងសម្តែង កតញ្ញូតាធមិយ៉ាងជ្រាលជ្រៅបំផុតចំពោះលោកឪពុក **ពៅ ចាន់** និង អ្នកម្តាយ **តាំង សុភាព** ដែល បានផ្តល់កំណើត និងចិញ្ចឹមបីបាច់ថែរក្សា អប់រំទូន្មាន ប្រៀនប្រដៅព្រមទាំងបានជួយទំនុកបម្រុង គ្រប់បែបយ៉ាងដល់រូបកូន តាំងពីតូចក្រូចឆ្មាររហូតដល់រូបកូនបានបញ្ចប់ការសិក្សាថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រ។

ខ្ញុំបាទសូមសម្តែងនូវសេចក្តីថ្លែងអំណរគុណយ៉ាងជ្រាលជ្រៅបំផុតចំពោះ ៖

លោកសាស្ត្រាចារ្យបណ្ឌិត **ឈុន ណារ៉េត** ជាសាស្ត្រាចារ្យនៃសាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច ដែលរូបលោកបានផ្តល់នូវភាពកក់ក្តៅ ការលើកទឹកចិត្ត ណែនាំ ជ្រោមជ្រែង និងខិតខំយកចិត្តទុកដាក់ត្រួសត្រាយបង្ហាញផ្លូវសម្រាប់ខ្ញុំ ព្រមទាំងបានផ្តល់នូវទស្សន ទានដ៏ល្អៗជាច្រើន ជួយឱ្យខ្ញុំបាទ បានបញ្ចប់ការស្រាវជ្រាវលើប្រធានបទនេះ ដោយទទួលបាន ជោគជ័យគួរជាទីមោទនៈបំផុត។

លោកគ្រូ អ្នកគ្រូ ដែលសាស្ត្រាចារ្យនៃសាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រ សេដ្ឋកិច្ច ព្រមទាំងលោកគ្រូ អ្នកគ្រូ ដែលបានបង្រៀនតាំងពីបឋមសិក្សា និងវិទ្យាល័យដែលបាន អប់រំ បង្ហាត់បង្រៀនដល់រូបយើងខ្ញុំក្នុងការទទួលបាននូវចំណេះដឹង និងបទពិសោធន៍ជាច្រើន ព្រម ទាំងជួយជ្រោមជ្រែងលើកទឹកចិត្ត តាមដានការសិក្សា និងដំណើរការក្នុងការសិក្សានាពេលកន្លង មក។

សាស្ត្រាចារ្យបណ្ឌិត អនុបណ្ឌិត ទាំងអស់នៃថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រ ផ្នែកនីតិសាស្ត្រ ដែលបាន ចំណាយពេលវេលាយ៉ាងមានតម្លៃ និងព្យាយាមបង្ហាត់បង្រៀនដុសខាត់ដល់រូបខ្ញុំ ព្រមទាំងនិស្សិត មួយចំនួនទៀត រហូតដល់បានបញ្ចប់ការសិក្សាដោយស្ពាពរ។មិត្តនិស្សិតរួមមាន និស្សិតរៀមច្បង និស្សិតរួមជំនាន់ និងនិស្សិតប្អូនៗទាំងឡាយដែលខិតខំប្រឹងប្រែងជួយផ្តល់នូវគំនិត មតិយោបល់ ដ៏ មានតម្លៃ និងឯកសារដែលពាក់ព័ន្ធក្នុងការស្រាវជ្រាវ ដើម្បីឱ្យសារណានេះ មានលក្ខណៈកាន់តែល្អ ប្រសើរ។

ជាកិច្ចបញ្ចប់នេះ ខ្ញុំសូមគោរពជូនពរ ដល់អ្នកទាំងអស់គ្នា សូមទទួលបាននូវសុខភាពល្អ ជោគជ័យក្នុងការងារ និងមានសុភមង្គលក្នុងក្រុមគ្រួសារជានិរន្តរ៍។

អារម្ភកថា

ចំពោះអត្ថបទសារណាស្តីពី "**ស្ថានភាពគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក នៅរាជធានីភ្នំពេញនាពេលបច្ចុប្បន្ន**" ដែលមិត្តនិស្សិតកំពុងតែកាន់នៅនឹងដៃនេះ គឺជាអត្ថបទស្រាវជ្រាវមួយដោយមានលក្ខណៈផ្សារភ្ជាប់រវាងទ្រឹស្តីទៅ នឹងទិដ្ឋភាពនៃការអនុវត្តជាក់ស្តែងស្តីពីច្បាប់ចរាចរណ៍ ដែលទាក់ទងគ្នាជាមួយនឹងបញ្ហាគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជាបច្ចុប្បន្នផងដែរ។ បន្ទាប់ពីបានទទួលការដុសខាត់ និងក្រេបជញ្ជក់ផ្នែកទ្រឹស្តីលើមុខវិជ្ជាជាច្រើន ដោយផ្តោតជាសំខាន់ទៅលើច្បាប់នានា ក្នុងនោះផងដែរ ក៏មានការខិតខំប្រឹងប្រែងក្នុងការចំណាយពេលវេលាដ៏មានតម្លៃ និងមិនខ្លាចនឿយហត់ យកអស់ស្មារតីបញ្ចេញអស់សមត្ថភាពពីសំណាក់សាស្ត្រាចារ្យ បណ្ឌិត អនុបណ្ឌិត និងឯកឧត្តម មកពីស្ថាប័ននានា ។ ដើម្បីជាការឆ្លើយតបទៅនឹងតម្រូវការរបស់សាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច ខ្ញុំបាទជានិស្សិតថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រ ឆ្នាំសិក្សាបញ្ចប់ត្រូវបានតម្រូវឱ្យរៀបចំ សរសេរជារបាយការណ៍កម្មសិក្សា និងសារណាបញ្ចប់ការសិក្សា។

សម្រាប់ការជ្រើសរើសយកប្រធានបទនេះ ត្រូវទទួលបានការគាំទ្រឯកភាព និងការជួយលើកទឹកចិត្តដ៏កក់ក្តៅពីលោកសាស្ត្រាចារ្យបណ្ឌិត **ឈុន ណារ៉េត** ។

អាស្រ័យហេតុនេះហើយ ខ្ញុំរំពឹងទុកថា អត្ថបទស្រាវជ្រាវនេះ នឹងបានជួយចែករំលែកដោយផ្តល់នូវចំណេះដឹង បទពិសោធន៍ដ៏មានអត្ថន័យខ្លឹមសារ សម្រាប់មិត្តនិស្សិត បញ្ញវន្តទាំងឡាយឲ្យកាន់តែមានការយល់ដឹងបន្ថែមទៀត ជុំវិញបញ្ហាគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍និង ការអនុវត្តច្បាប់ដើម្បីជាការចូលរួមចំណែកឲ្យសង្គមកម្ពុជាជៀសផុតពីគ្រោះថ្នាក់ដ៏សាហាវមួយនេះ។

ដោយសារតែពេលវេលាមានកំណត់ កង្វះខាតនៃប្រភពឯកសារ និងភាពក្មេងខ្ចីនៃការស្រាវជ្រាវរបស់ខ្ញុំ ដូច្នេះខ្ញុំនៅតែមានការជឿជាក់ថា នឹងអាចមានកំហុសឆ្គងដោយប្រការណាមួយជាក់ជាពុំខានឡើយ។ តួយ៉ាងអាចជាកំហុសការប្រើពាក្យពេចន៍ ផ្នែកអក្ខរាវិរុទ្ធ វេយ្យាករណ៍ មិនបានត្រឹមត្រូវជាដើម។ ហេតុដូចនេះខ្ញុំសូមអធ្យាស្រ័យរាល់កំហុសឆ្គង ពីសំណាក់មិត្តអ្នកអានទាំងឡាយទុកជាមុន។

ជាចុងបញ្ចប់នេះ ខ្ញុំសង្ឃឹមយ៉ាងមុតមាំថា អត្ថបទសារណានេះនឹងបានជួយផ្តល់ភាពងាយស្រួលដល់និស្សិតជំនាន់ក្រោយៗទៀត ដើម្បីរៀបចំសរសេរសារណារបស់ខ្លួន ឱ្យមានលក្ខណៈយ៉ាងស៊ីជម្រៅ និងកាន់តែល្អប្រសើរជាងនេះទៅទៀត មិនតែប៉ុណ្ណោះវាជាប្រយោជន៍សម្រាប់បុគ្គលផ្សេងទៀត ដែលចង់ស្វែងយល់ពីស្ថានភាពគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ដែលចេះតែកើតមានជារៀងរាល់ថ្ងៃដែលជាបញ្ហាប្រឈមមួយសម្រាប់សង្គមជាតិយើង។

មាតិកា

ទំព័រ

បញ្ជីរូបភាព iv

បញ្ជីតារាង v

បញ្ជីអក្សរកាត់ vi

សេចក្តីផ្តើម

១.លំនាំបញ្ហានៃការស្រាវជ្រាវ ១

២.ចំណោទបញ្ហានៃការស្រាវជ្រាវ ២

៣.គោលបំណងនៃការស្រាវជ្រាវ ២

៤.ដែនកំណត់ និងវិសាលភាពនៃការស្រាវជ្រាវ ៣

៥. សារៈសំខាន់នៃការស្រាវជ្រាវ ៣

៦.វិធីសាស្រ្តស្រាវជ្រាវ ៣

៧.រចនាសម្ព័ន្ធនៃការស្រាវជ្រាវ ៣

ជំពូកទី១
ទ្រឹស្តី និង ស្ថានភាពទូទៅនៃគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍

១.១ និយមន័យ ៥

១.១.១ ទិដ្ឋភាពទូទៅនៃគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នៅរាជធានីភ្នំពេញ ៥

១.១.២ អត្រានៃគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នៅរាជធានីភ្នំពេញ ៧

១.២ ស្ថាប័នទទួលខុសត្រូវចំពោះចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ១០

១.២.១ គណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ១១

១.២.១.១ រចនាសម្ព័ន្ធនិងសមាសភាព ១២

១.២.១.២ តួនាទីនិងភារកិច្ច ១២

១.២.១.៣ ថវិការបស់គណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ១៣

១.២.១.៤ ដៃគូសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនៅប្រទេសកម្ពុជា ១៣

ជំពូកទី២

មូលហេតុ ផលប៉ះពាល់ និង បញ្ហាប្រឈមក្នុងការអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍

២.១ មូលហេតុដែលនាំឲ្យមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ១៥
២.១.១ កត្តាមនុស្ស ១២
២.១.១.១ ការបើកបរហួសល្បឿនកំណត់ ១៦
២.១.១.២ ការបើកបរក្រោមឥទ្ធិពលជាតិស្រវឹង ១៨
២.១.២ កត្តាយានយន្ត ២២
២.១.៣ កត្តាហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ ២៣
២.២ និដ្ឋភាពផ្លូវច្បាប់ ២៥
២.២.១ ច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកថ្មី នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ២៥
២.២.២ ការកំណត់ល្បឿនសម្រាប់យានជំនិះ ២៦
២.៣ ការអនុវត្តច្បាប់ និង បញ្ហាប្រឈម ២៨
២.៣.១ ដំណើរការអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ២៨
២.៣.២ ផលប៉ះពាល់ និង បញ្ហាប្រឈមក្នុងការអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ២៩
២.៣.២.១ ផលប៉ះពាល់នៃគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ២៩
២.៣.២.២ បញ្ហាប្រឈមក្នុងការអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ៣០

ជំពូកទី៣

វិធានការការពារ និង ដំណោះស្រាយការគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍

៣.១ វិធានការការពារ ៣២
៣.១.១ ការពាក់ខ្សែក្រវ៉ាត់សុវត្ថិភាព ៣២
៣.១.២ ការពាក់មួកសុវត្ថិភាព ៣៣
៣.១.៣ បណ្ណបើកបរ ៣៥
៣.២ និសដៅយុទ្ធសាស្ត្រ ផែនការសកម្មភាព ៣៦
៣.២.១ ក្រសួងស្ថាប័ន អាជ្ញាធរដែនដីគ្រប់លំដាប់ថ្នាក់ អង្គភាពពាក់ព័ន្ធ ៣៧
៣.២.២ ប្រព័ន្ធទិន្នន័យគ្រោះថ្នាក់តាមផ្លូវ ៣៧
៣.២.២.១ ផែនការបន្ទាន់ ៣៧

៣.២.២.២ ផែនការយូរអង្វែង ៣៧
៣.២.៣ ផែនការសុវត្ថិភាព និងការរៀបចំផ្លូវ ៣៧
៣.២.៣.១ ផែនការបន្ទាន់ ៣៧
៣.២.៣.២ ផែនការយូរអង្វែង ៣៨
៣.២.៤ បទដ្ឋានសុវត្ថិភាពយានយន្ត ៣៨
៣.២.៥ ការអប់រំអ្នកបើកបរ និងការប្រឡងយកបណ្ណបើកបរ ៣៨
៣.២.៦ សង្គ្រោះបន្ទាន់សម្រាប់ជនរងគ្រោះដោយសារគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ៣៩
៣.២.៧ ពង្រឹងការអនុវត្តច្បាប់ ៣៩
៣.២.៧.១ ផែនការយូរអង្វែង ៣៩
៣.២.៨ យុទ្ធនាការផ្សព្វផ្សាយសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ ៣៩
៣.២.៩ ការអប់រំសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់កុមារ ៣៩
៣.២.១០ ការបន្តរកដៃគូ ៤០
សេចក្តីសន្និដ្ឋាន ៤១
អនុសាសន៍ ៤៣
ឯកសារយោង
ឧបសម្ព័ន្ធ

បញ្ជីរូបភាព

រូបភាពទី១ ៖ ការប៉ាន់ប្រមាណចំនួនអ្នកស្លាប់ពីឆ្នាំ២០១០-២០២០

បញ្ជីតារាង

តារាងទី១ ៖ ចំនួនអ្នកស្លាប់ដែលបង្កឡើងដោយសារកត្តាមនុស្សគិតត្រឹមឆ្នាំ២០១២-២០១៦
តារាងទី២ ៖ ភាគរយនៃអ្នកបើកបរដែលបង្កដោយការបើកហួសល្បឿនកំណត់តាមក្រុមអាយុគិតត្រឹមឆ្នាំ២០១៦
តារាងទី៣ ៖ ភាគរយនៃអ្នកបើកបរដែលបង្កគ្រោះថ្នាក់ក្រោមឥទ្ធិពលគ្រឿងស្រវឹងតាមក្រុមអាយុគិតត្រឹមឆ្នាំ២០១៦
តារាងទី៤ ៖ ភាគរយនៃជនរងគ្រោះជាអ្នកបើកបររថយន្តបានពាក់ខ្សែក្រវ៉ាត់សុវត្ថិភាពគិតត្រឹមឆ្នាំឆ្នាំ២០១៦
តារាងទី៥ ៖ ភាគរយនៃជនរងគ្រោះជាអ្នកប្រើប្រាស់ម៉ូតូបានពាក់មួកសុវត្ថិភាពគិតត្រឹមឆ្នាំ២០១៦
តារាងទី៦ ៖ ភាគរយនៃអ្នកបើកបររថយន្តដែលប្រើប្រាស់បណ្ណបើកបរតាមក្រុមអាយុគិតត្រឹមឆ្នាំ២០១៦

បញ្ជីអក្សរកាត់

AIPF : មូលនិធិបង្ការរបួសអាស៊ី

ADB : ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី

CRC : កាកបាទក្រហមកម្ពុជា

CRY : អង្គការសម្ព័ន្ធដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍

GPS : ឧបករណ៍ប្រព័ន្ធកំណត់ទីតាំងភូគោល

GIS : ប្រព័ន្ធព័ត៌មានភូមិសាស្ត្រ

GPSP : អង្គដៃគូសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍សកល

HI : អង្គការជនពិការអន្តរជាតិ

JICA : ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិ ជប៉ុន

WHO : អង្គការសុខភាពពិភពលោក

WB : ធនាគារពិភពលោក

សេចក្តីផ្តើម

១.លំនាំបញ្ហានៃការស្រាវជ្រាវ

នៅប្រទេសកម្ពុជាយើង សព្វថ្ងៃនេះមានការអភិវឌ្ឍន៍ ស្ទើរគ្រប់វិស័យរួមទាំងជីវភាពរបស់ប្រជាជន ក៏មានការរីកចម្រើនគួរឲ្យកត់សម្គាល់ផងដែរ។ ទន្ទឹមនឹងការអភិវឌ្ឍន៍នេះមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូន និងមធ្យោបាយធ្វើដំណើរ គឺជាតម្រូវការចាំបាច់របស់មនុស្សម្នាក់ៗនៅក្នុងជីវិតរស់នៅដោយមិនអាចខ្វះបាន។ ដោយឡែកទាក់ទងនឹងកំណើនមធ្យោបាយធ្វើដំណើរនានា វាក៏បានបង្កជាហានិភ័យ និងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ដោយបង្កឡើងដោយយានយន្ត ដែលបញ្ជាដោយមនុស្សនៅគ្រប់ពេលនិងគ្រប់កាលៈទេសៈដែលមិនអាចដឹងជាមុនបាន។

បច្ចុប្បន្នគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ នៅតែជាបញ្ហាប្រឈមដ៏ធំរបស់ជាតិ ដោយសារតែចំនួនអ្នកស្លាប់និងរបួស ដោយសារគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ នៅតែកើតមានបន្តជារៀងរាល់ថ្ងៃ។ គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ គឺជាមហន្តរាយមួយដែលមានលក្ខណៈធ្ងន់ធ្ងរដោយសារ វាបានបណ្តាលឲ្យមានមនុស្សស្លាប់ របួស និងពិការជាពិសេសធ្វើឲ្យខូចខាតទ្រព្យសម្បត្តិរដ្ឋ និងឯកជនយ៉ាងច្រើនសន្ធឹកសន្ធាប់។ ករណីនេះវាបានបង្កឲ្យមាននូវផលប៉ះពាល់ និងរំខានដល់កិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងរបស់រដ្ឋាភិបាលក្នុងការជម្រុញល្បឿនអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចនិងសង្គមកម្ពុជា ដោយសារតែប្រជាពលរដ្ឋដែលជាសាច់ញាតិរបស់ជនរងគ្រោះត្រូវជួបទុក្ខសោក និងការលំបាកក្នុងការបាត់បង់ឪពុក ម្តាយ កូនចៅ បងប្អូន មិត្តភក្តិ បាត់បង់ប្រាក់កាស និងពេលវេលាដើម្បីព្យាបាលរបួស និងជួសជុលមធ្យោបាយសម្ភារៈដែលខូចខាតដោយសារគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ម្យ៉ាងទៀតយើងឃើញថាគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នេះវាបានធ្វើឲ្យមានការខាតបង់សេដ្ឋកិច្ចគ្រួសារ និងសេដ្ឋកិច្ចជាតិអស់រាប់រយលានដុល្លារក្នុងមួយឆ្នាំៗ[1]។

ជាក់ស្តែងជារៀងរាល់ថ្ងៃមានមនុស្សជាច្រើននាក់បានស្លាប់បាត់បង់ជីវិត និងបានរងរបួសយ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរដោយសារគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នៅប្រទេសកម្ពុជា។ ចំនួនអ្នកស្លាប់នេះច្រើនជាង សាមសិបដង នៃចំនួនអ្នកស្លាប់ដោយសារជំងឺគ្រុនចាញ់ គ្រុនឈាម និងគ្រាប់មីនបញ្ចូលគ្នា[2]។ ចំពោះការកើនឡើងនេះមានជាបន្តបន្ទាប់ ចាប់តាំងពីដើមទស្សវត្សរ៍ ឆ្នាំ២០០០មក។ លើសពីនេះទៅទៀតកម្ពុជាបានខាតបង់ពី២ភាគរយ ទៅ៣ភាគរយ នៃផលិតផលក្នុងស្រុក(GDP) របស់ខ្លួនជារៀងរាល់ឆ្នាំ[3]។ បើសិនជាពុំមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ យើងអាចយកថវិកាដែលបានខាតបង់នោះទៅសាងសង់សាលារៀន មន្ទីរពេទ្យ ផ្លូវថ្នល់បានយ៉ាងច្រើន។ ចំណែកជនរងគ្រោះដែលបានស្លាប់ ឬរបួសពិការដោយសារគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍គឺអាចជាសិស្ស និស្សិត មន្ត្រីរាជការ ដែលជាអ្នកមានកម្លាំងពលកម្មពេញក្នុងការជួយចូលរួមចំណែកយ៉ាងសកម្មក្នុងការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច និងសង្គមបានយ៉ាងមានប្រសិទ្ធិភាព។ ដោយមើលឃើញយ៉ាងច្បាស់ ពីផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន នៃគ្រោះថ្នាក់

[1] ត្រាំ អ៊ីវតឹក *(អគ្គបទចំណាប់អារម្មណ៍ពីឯកឧត្តមរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណៈការនិងដឹកជញ្ជូន និងជាប្រធានគណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក)* ប្រព័ន្ធព័ត៌មានជនរងគ្រោះ និងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនៅកម្ពុជារបាយការណ៍ប្រចាំឆ្នាំ២០១១ ទំព័រទី១។

[2] *យោងតាមរបាយការណ៍របស់រដ្ឋាភិបាលដែលវិភាគដោយអង្គការAIP foundation* (នៅខែសីហា ឆ្នាំ២០១៥) ។

[3] *សេចក្តីថ្លែងការរួមស្តីពីការអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកថ្មីនៅកម្ពុជា*(ភ្នំពេញ ខែមីនា ឆ្នាំ២០១៦)ទំព័រទី១។

ចរាចរណ៍សម្រាប់ប្រទេសកម្ពុជា ក៏ដូចជាពិភពលោកទាំងមូល រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាដោយមានការចូលរួមចំណែកពី បណ្តាដៃគូអភិវឌ្ឍន៍ អង្គការជាតិ និងអន្តរជាតិពាក់ព័ន្ធ បានប្រមើលមើលនូវយុទ្ធសាស្ត្រគន្លឹះនានា វិភាគអំពីលទ្ធផលនិងធនធាន ក្នុងការចូលរួមយ៉ាងសកម្មពីគ្រប់ភាគី ដើម្បីអនុវត្តផែនការយុទ្ធសាស្ត្រនានា ឲ្យបានសម្រេចតាមទិសដៅដែលបានគ្រោងទុកនៅ ឆ្នាំ២០២០ ក្នុងការលើកកម្ពស់សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងកាត់បន្ថយអត្រាគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ក៏ដូចជាដើម្បីចូលរួមចំណែកក្នុងការអនុវត្តគោលនយោបាយ យុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណដំណាក់កាលទី៣ របស់រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាក្នុងការជម្រុញល្បឿនសេដ្ឋកិច្ច និងសង្គមប្រកបដោយចីរភាពឈានទៅកាត់បន្ថយភាពក្រីក្ររបស់ប្រជាជនឲ្យបានឆាប់រហ័ស[4] ។

២.ចំណោទបញ្ហានៃការស្រាវជ្រាវ

តាមរយៈការស្រាវជ្រាវទៅលើប្រធានបទស្តីពី ស្ថានភាពគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនៅរាជធានីភ្នំពេញនាពេលបច្ចុប្បន្ននេះ ឃើញថាបញ្ហាចំបងដែលគ្របដណ្តប់លើប្រធានបទ ***"តើកត្តាអ្វីខ្លះដែលបណ្តាលឲ្យមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍? តើគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍បាន បង្កផលប៉ះពាល់អ្វីខ្លះដល់សង្គមជាតិ និង មានវិធានការបែបណាខ្លះ ដើម្បីធ្វើការការពារនឹងទប់ស្កាត់កុំឲ្យគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍កើតឡើងច្រើនដូចនៅពេលបច្ចុប្បន្ននេះ"?***

៣.គោលបំណងនៃការស្រាវជ្រាវ

ចំពោះការលើកយកប្រធានបទនេះមកសិក្សាស្រាវជ្រាវ គឺដោយសារការមើលឃើញបញ្ហាគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ នៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា ចេះតែកើតឡើងជារៀងរាល់ថ្ងៃ និងបានបង្កទៅជាវិនាសកម្មមួយដែលជាបញ្ហាក្តៅ នៅក្នុងសង្គមកម្ពុជាក៏ដូចជានៅលើពិភពលោកទាំងមូលដែលគ្រប់គ្នាមានការយកចិត្តទុកដាក់ខ្ពស់លើបញ្ហាមួយនេះ។

មួយវិញទៀតគឺដើម្បី ឲ្យសង្គមកម្ពុជាក៏ដូចជាប្រជាជនយល់ដឹង ពីបញ្ហាដែលកើតឡើងដោយសារគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ជាពិសេសការយល់ដឹងផ្នែក សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកដែលទាក់ទងនឹងការគោរពច្បាប់ការអនុវត្តច្បាប់ក្នុងគោលដៅការពារដល់ប្រយោជន៍ផ្ទាល់ខ្លួន និងសង្គមជាតិទាំងមូលឲ្យចាកផុត ឬកាត់បន្ថយពីសោកនាដកម្មដ៏អាក្រក់មួយនេះ។ ម្យ៉ាងទៀតខ្ញុំយល់ឃើញថាទោះបីជាមានច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក អនុក្រឹត្យមួយចំនួនដែលកំពុងតែមានអាទិភាព និងកំពុងត្រូវបានអនុវត្តពេញទំហឹងយ៉ាងណាក៏ដោយ ក៏ប៉ុន្តែបទប្បញ្ញត្តិដែលចែងជុំវិញបញ្ហាគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ នៅតែមានជួបបញ្ហាស្មុគស្មាញជាច្រើន។ លើសពីនេះទៅទៀតស្ថាប័នជំនាញដែលទទួលបន្ទុកអនុវត្តកិច្ចការនេះ នៅតែជួបប្រទះបញ្ហាប្រឈមផ្សេងៗជៀសមិនផុតឡើយ។ ម្យ៉ាងវិញទៀត ប្រជាពលរដ្ឋទូទៅក៏ពុំទាន់សូវយល់ដឹងច្បាស់អំពីការអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍នៅឡើយទេ។

[4] ត្រាំអ៊ីវ តឹក *(បុព្វកថារដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណៈការនិងដឹកជញ្ជូននិងជាប្រធានគណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក)* ផែនការសកម្មភាពជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក២០១៤, ទំព័រទី២។

៤.ដែនកំណត់ និងវិសាលភាពនៃការស្រាវជ្រាវ

ការសិក្សាស្រាវជ្រាវប្រធានបទស្ដីពី **"ស្ថានភាពគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក នៅរាជធានីភ្នំពេញនាពេលបច្ចុប្បន្ន"** នេះមានដែនកំណត់ត្រឹមតែសិក្សាស្វែងយល់ពី ស្ថានភាពគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នៅរាជធានីភ្នំពេញ ដែលមានបញ្ហាដូចជាផលប៉ះពាល់ ការអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍ និងបញ្ហាប្រឈមដែលមាននៅក្នុងទីក្រុងបច្ចុប្បន្ន ជាមួយនឹងដំណោះស្រាយនានាផងដែរ។ បន្ថែមពីនេះទៀតការសិក្សាស្រាវជ្រាវនេះគឺទាក់ទងទៅនឹងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរ ណ៍ ដូច្នេះហើយទើបនាំឲ្យមានការសិក្សាពីការគោរពច្បាប់ចរាចរណ៍ ការចូលរួមការអនុវត្តន៍ច្បាប់ពី មន្ត្រីនគរបាលចរាចរណ៍ និងប្រជាពលរដ្ឋ។ ម្យ៉ាងទៀតការសិក្សានេះ គឺពុំមានគោលបំណងរិះគន់ណាមួយដល់រាជរដ្ឋាភិបាល មន្ត្រីនគរបាល ឬបុគ្គលណាម្នាក់ឡើយ គឺគ្រាន់តែចូលរួមការចែករំលែកនូវទស្សនទានល្អៗ ការកែលម្អនូវឥរិយាបទក្នុងការបើកបរ និងការចូលរួមគោរពច្បាប់ឲ្យបានទាំងអស់គ្នា ដើម្បីសង្គមជាតិមានសេចក្ដីថ្លៃថ្នូរ និងមានសណ្ដាប់ធ្នាប់ល្អ។

៥. សារៈសំខាន់នៃការស្រាវជ្រាវ

ការសិក្សាស្រាវជ្រាវនេះមានសារៈសំខាន់ និងបានផ្ដល់ប្រយោជន៍ជាច្រើនដូចជាការយល់ដឹងពីច្បាប់ចរាចរណ៍ និងការអនុវត្តច្បាប់ ដែលភាគច្រើនមនុស្សទូទៅមិនសូវបានយកចិត្តទុកដាក់សិក្សាស្វែងយល់ឲ្យបានស៊ីជម្រៅនូវច្បាប់ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងចរាចរណ៍ ដែលប្រជាជនត្រូវតែយល់ដឹងនិងត្រូវតែអនុវត្តឲ្យបានដាច់ខាត។ មួយវិញទៀតក៏បានចូលរួមចំណែកក្នុងការក្រើនរំលឹកស្មារតីដល់មនុស្សដែលតែងតែបំពាន និងមិនគោរពច្បាប់ចរាចរណ៍ ឲ្យដឹងពីហានិភ័យ និងលទ្ធផលនៃគ្រោះថ្នាក់នេះដែលវាគួរឲ្យខ្លាច ហើយនឹងគ្រោះថ្នាក់ប៉ុណ្ណាបើវាធ្លាក់មកលើខ្លួនឯងនោះ។

៦.វិធីសាស្រ្តស្រាវជ្រាវ

សារណានេះពួកយើងខ្ញុំបានប្រឹងប្រែងអស់សមត្ថភាព និងការសិក្សាជាច្រើនថ្ងៃ និងច្រើនខែ ដើម្បីសម្រេចបានជាលទ្ធផលមួយនេះ។ ដោយក្នុងនោះយើងបានធ្វើការស្រាវជ្រាវ និងដកស្រង់ចេញពីសៀវភៅច្បាប់ លិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្ត គេហទំព័រកាសែត វិទ្យុ និងប្រព័ន្ធផ្សព្វផ្សាយនានាព្រមជាមួយនឹងការជជែកវែកញែក ដែលជាមូលដ្ឋានគ្រឹះក្នុងការបង្កើតជាស្នាដៃនេះឡើង និងជាអំណះអំណាងមួយសម្រាប់ធ្វើការបង្ហាញដល់ លោកគ្រូ អ្នកគ្រូ ដែលជាសាស្រ្តាចារ្យ និងមិត្តនិស្សិតទាំងអស់គ្នា។

៧.រចនាសម្ព័ន្ធនៃការស្រាវជ្រាវ

ដើម្បីឲ្យការស្រាវជ្រាវនេះទទួលបាននូវលទ្ធផលល្អ និងជោគជ័យ ប្រកបដោយគុណភាព និងប្រសិទ្ធភាពខ្ពស់ត្រូវទាមទារឲ្យមានរចនាសម្ព័ន្ធមួយដែលច្បាស់លាស់ និងត្រឹមត្រូវដើម្បីឲ្យមាន

ភាពងាយស្រួលក្នុងការសិក្សាស្រាវជ្រាវ។ អត្ថបទស្រាវជ្រាវមួយនេះ ត្រូវបានបែងចែកជា **៣ជំពូក** ក្នុងនោះមានចំណុចសំខាន់ៗដូចជាៈ

ជំពូកទី១ ៖ ទ្រឹស្តី និង ស្ថានភាពទូទៅនៃគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍

ជំពូកទី២ ៖ មូលហេតុ ផលប៉ះពាល់ និង បញ្ហាប្រឈមក្នុងការអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍

ជំពូកទី៣ ៖ វិធានការការពារ និង ដំណោះស្រាយក្នុងការគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍។

ជំពូកទី១
ទ្រឹស្តី និង ស្ថានភាពទូទៅនៃគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍

១.១ និយមន័យ

គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ជាដំបូងគេអាចបែកចែកពាក្យនេះជាពីរផ្នែកទីមួយ គឺពាក្យថា **គ្រោះ** (ន) មានន័យថាដំណើរកាន់យក ការកាន់ ទទួល គំនិតយក ហេតុ ឧបការ អនុកូល។ រីឯពាក្យ **ចរាចរណ៍**(កិ) មានន័យថា ដើរទៅដើរមក ដើរត្រឡប់ចុះត្រឡប់ឡើង។ តាមន័យខាងលើ**គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍** គឺជាហេតុបង្កដោយទោចក្រយានយន្តនិងយានយន្តដែលធ្វើដំណើរទៅមកតាមដងផ្លូវ[5]។

១.១.១ ទិដ្ឋភាពទូទៅនៃគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នៅរាជធានីភ្នំពេញ

ដោយបច្ចុប្បន្ននេះគេសង្កេតឃើញថាគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ គឺជាឃាតករសម្លាប់មនុស្សលេខមួយនៅក្នុងស្រុកខ្មែរ[6]មិនថានៅរាជធានីភ្នំពេញ ឬនៅតាមបណ្តាខេត្តនោះឡើយ។ ជាទូទៅគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ហាក់មិនបានថមថយសោះ ខណៈច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោកថ្មី ត្រូវបានអនុវត្តនៅទូទាំងប្រទេស។ បើទោះជាច្បាប់ថ្មីនេះ បានបង្កើនការផាកពិន័យច្រើនជាងមុនរហូតដល់ប្រាំដង ក៏ប៉ុន្តែមិនបានធ្វើឲ្យអ្នកស្លាប់ និងរងរបួស ដោយសារគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍មានការថយចុះនោះទេ[7]។ ម្យ៉ាងទៀតគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នេះ វាបានបង្កជាសោកនាដកម្មកាន់តែច្រើនឡើងៗនៅលើដងផ្លូវទាំងក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ និងតាមបណ្តាខេត្តនានា ហើយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នេះបានផ្តាច់យកជីវិតមនុស្សជាច្រើននាក់ក្នុងមួយថ្ងៃៗ និងរងរបួសជាច្រើននាក់ថែមទៀត។ ជាក់ស្តែងគ្រប់មជ្ឈដ្ឋានទូទៅបានសង្កេតឃើញថាបញ្ហាចរាចរណ៍នៅក្នុងទីក្រុង គឺជាបញ្ហាមួយដ៏ស្មុគស្មាញសម្រាប់ប្រជាជនដែលរស់នៅក្នុងទីក្រុង ដោយក្រឡេកមើលបញ្ហាធំៗជាច្រើនដែលបានបង្កជាផលវិបាកសម្រាប់ប្រជាជនក្នុងការរស់នៅ និងជាពិសេសការធ្វើដំណើរក្នុងការបំពេញការងារនិងការប្រកបរបរចិញ្ចឹមជីវិតសុទ្ធតែត្រូវធ្វើដំណើរ មិនថាតាមមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ឬមធ្យោបាយធ្វើដំណើរឯកជននោះឡើយ។ ស្ថានភាពចរាចរណ៍នៅក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញសព្វថ្ងៃនេះមានលក្ខណៈមិនសូវល្អប្រសើរនៅឡើយទេ ក្នុងនោះពាក់ព័ន្ធនឹងការកកស្ទះចរាចរណ៍ ផ្លូវតូចចង្អៀត កំណើនយានយន្ត ការចតយានជំនិះតាមផ្លូវគ្មានសណ្តាប់ធ្នាប់ ការរំលោភយកចំណីផ្លូវធ្វើអាជីវកម្ម បញ្ហាអសីលធម៌ក្នុងការបើកបររបស់ពលរដ្ឋ និងកំណើនប្រជាជនបានធ្វើឲ្យស្ថានភាពចរារចណ៍នៅទីក្រុងពោរពេញទៅដោយភាព មមាញឹកមិនលោះថ្ងៃឡើយ។ ករណីនេះវាក៏បានបណ្តាល ឲ្យមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ជាញឹកញាប់ផងដែរ។ តួយ៉ាងបញ្ហាការកកស្ទះចរាចរណ៍នៅ ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញរាល់ថ្ងៃ

---

[5] Sothy Chan ខ្មែរកូនល្អ *(គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍. វចនានុក្រមខ្មែរភាគ១)*។

[6] វណ្ណ វិចារ បទវិភាគ *បញ្ហាគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នៅកម្ពុជា* (វិទ្យុអាស៊ីសេរី ២០១៣.០៥.០៧)។ www.rfa.org

[7] គឹម សារុំ ភ្នំពេញប៉ុស្តិ៍ *(ហេតុអ្វីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍កាន់តែមានលក្ខណៈសាហាវ)* ១៦ សីហា ២០១៦។ https://m.postkhmer.com .

គឺជាបញ្ហាចំបងដែលនាំឲ្យមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ និងកាន់តែស្មុគស្មាញឡើងៗ និងធ្វើឲ្យអ្នកដំណើរគ្រប់មជ្ឈដ្ឋានកំពុងត្អូញត្អែរនិងធុញទ្រាន់គ្រប់ៗគ្នា ហើយបញ្ហានេះវាបង្កមកពីអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់មិនបានគោរពច្បាប់ចរាចរណ៍ និងប្រឹងប្រជែងគ្នាដើម្បីបានទៅមុខរៀងៗខ្លួន ដោយមិនខ្វល់ពីអ្នកដំណើរជាមួយគ្នាទេ ដែលជាហេតុធ្វើឲ្យខាតបង់ពេលវេលានិងថវិកា[8] និងប៉ះពាល់ដល់ផលិតភាពសេដ្ឋកិច្ចយឺតយ៉ាវ(សេវាកម្មដឹកជញ្ជូន) និងប៉ះពាល់ផ្លូវចិត្តព្រោះអារម្មណ៍មួរម៉ៅ[9]។ ម្យ៉ាងទៀតការមិនគោរពច្បាប់ និងការបើកឲ្យរថយន្តធំៗចូលក្នុងទីក្រុងនៅពេលថ្ងៃ ក៏ជាបញ្ហាមួយដែលមិនទាន់ដោះស្រាយបាននៅឡើយ។ រយៈពេលកន្លងទៅគេសង្កេតឃើញថាអ្នកបើកបររថយន្តធំៗ ដូចជារថយន្តដឹកដី រថយន្តដឹកទំនិញជាដើម បានបង្កគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ជាច្រើនករណី ធ្វើឲ្យមនុស្សស្លាប់ជាច្រើននាក់ ហើយរូបភាពនៃគ្រោះថ្នាក់ទាំងនោះមើលទៅគួរឲ្យរន្ធត់ និងសោកស្ដាយជាទីបំផុត។ រាល់គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ដែលបង្កឡើង ដោយរថយន្តដឹកដី ដឹកខ្សាច់ ដឹកទំនិញជាដើម គឺបណ្ដាលមកពីអ្នកបើកបរមានការធ្វេសប្រហែស មិនគោរពច្បាប់ចរាចរណ៍ ហើយមើលស្រាលជីវិតមនុស្សខ្លាំងពេក។ ដូច្នេះហើយទើបមានការអំពាវនាវឲ្យតុលាការ និងសមត្ថកិច្ចដាក់ទោសដល់អ្នកបើកបររថយន្តធំៗដែលបង្កគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ទាំងអស់នោះដាក់ទោសឲ្យបានធ្ងន់ធ្ងរ ដើម្បីជាការព្រមានដល់អ្នកបើកបរដទៃទៀតផងដែរ។

មជ្ឈដ្ឋាននានាបានកត់សម្គាល់ថាអ្នកបើកបររថយន្តធំៗជាពិសេសរថយន្តដឹកដី ដឹកខ្សាច់ ដឹកទំនិញ និងរថយន្តក្រឡុកស៊ីម៉ង់ភាគច្រើនជាយុវជន ដែលមានចន្លោះអាយុចាប់ពី១៨ ទៅ ២៥ឆ្នាំ ហើយទំនងជាពួកគេមិនបានរៀនសូត្រច្បាប់ចរាចរណ៍បានត្រឹមត្រូវនោះទេ។ ហេតុនេះហើយទើបពួកគេតែងតែមិនគោរពច្បាប់ បើកបរលឿនៗនៅក្នុងទីប្រជុំជន និងផ្លូវដែលមានមនុស្សកកកុញ ដោយបង្កឲ្យមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ជាបន្តបន្ទាប់។ ជាការពិតណាស់អ្នកបើបររថយន្តដឹកដី ដឹកខ្សាច់ ដឹកទំនិញ បង្កគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ជាបន្តបន្ទាប់កន្លងទៅនេះ គឺបណ្ដាលមកពីពួកគេមិនគោរពច្បាប់និង មើលស្រាលជីវិតមនុស្សដូចសត្វធាតុ។

នៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជាបច្ចុប្បន្ន គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ បានក្លាយទៅជាវិបត្តិសង្គមមួយដ៏ធំទៅហើយ និងពិបាកដោះស្រាយ ករណីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ខ្លះបណ្ដាល ឲ្យមនុស្សស្លាប់ចាប់ពីពនាក់ឡើងទៅ និងរបួសរាប់សិបនាក់ ក្លាយទៅជាសោកនាដកម្មគួរឲ្យរន្ធត់នៅលើដងផ្លូវ នេះបើពិនិត្យទៅតាមទិដ្ឋភាពជាក់ស្ដែង។ ហើយអ្វីដែលគួរឲ្យកត់សម្គាល់នោះ ក្រោយពេលសមត្ថកិច្ចនគរបាលចរាចរណ៍ចាប់ផ្ដើមអនុវត្តន៍ច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកថ្មី គឺគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ហាក់ដូចជាពុំមានការថយចុះគួរឲ្យកត់សម្គាល់ឡើយ[10]។

[8] បូផា*(បញ្ហាកកស្ទះចរាចរណ៍រាល់ថ្ងៃធ្វើឲ្យការចំណាយពលរដ្ឋកើនឡើង)* ថ្ងៃទី០៦ ខែតុលា ឆ្នាំ២០១៧ កោះសន្តិភាព។ https://kohsantepheapdaily.com.kh .

[9] ប៊ិន ប៊ុណ្ណា*(ការពិតមួយចំនួនរុញឲ្យចរាចរណ៍នៅភ្នំពេញកាន់តែអាក្រក់)* ថ្ងៃព្រហ ទី៣១ខែឧសភា ២០១៨ ម៉ោង០៧:៣០។ https://social.sabay.com.kh

[10] វាសនា ជ័យដារ៉ា វិចារណកថា*(អំពើចោរកម្ម និងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ នៅតែកើតមានឡើងគួរឲ្យភ័យខ្លាច)* ថ្ងៃពុធ ១៥ មិថុនា ២០១៦ គេហទំព័រដើមអំពិល ។ https://www.dap.news.com

១.១.២ អត្រានៃគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នៅរាជធានីភ្នំពេញ

តាមរបាយការណ៍អ្នកស្លាប់ដោយសារគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នៅទូទាំងប្រទេសនៅឆ្នាំ២០១៧ នេះមានចំនួន**១,៧៨០នាក់** បានកើនឡើងចំនួន**៦៣នាក់** បើប្រៀបធៀបនឹងឆ្នាំ២០១៦។ ចំណែកអ្នករបួសមានចំនួន**៥,៥៣៩នាក់** ធ្លាក់ចុះ **១,០៦៨នាក់** បើធៀបនឹងឆ្នាំ២០១៦ ខណៈដែលករណីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍មានចំនួន **៣,៥៣១ករណី** បើធៀបនឹងឆ្នាំ២០១៦ ធ្លាក់ចុះ**១៦៩ករណី**។ នេះបើតាមរបាយការណ៍របស់នាយកដ្ឋាននៃអគ្គស្នងការដ្ឋាននគរបាលជាតិ។

បើយោងតាមរបាយការណ៍ដដែលបានឲ្យដឹងថា រាជធានីភ្នំពេញ មានករណីគ្រោះថ្នាក់ច្រើនជាងគេគឺនៅឆ្នាំ២០១៧ មានចំនួន**៥៦២លើក លើ៥០៧លើក** បើប្រៀបធៀបនឹងឆ្នាំ២០១៦មានការកើនឡើងចំនួន៥៥លើក ស្មើនឹង១១ភាគរយ បណ្តាលឲ្យមនុស្សស្លាប់**២២០នាក់** និងអ្នករងរបួសទាំងធ្ងន់ទាំងស្រាលមាន **៧៦២នាក់** ។ ទាក់ទងទៅនឹងស្ថានភាពគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នេះដែរនៅក្នុងកិច្ចប្រជុំបូកសរុបរបាយការណ៍ គណៈកម្មាការសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ ទូទាំងប្រទេសដែលដឹកនាំដោយ**សម្តេចក្រឡាហោម ស ខេង** ឧបនាយករដ្ឋមន្ត្រីរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងមហាផ្ទៃបានរកឃើញថាអត្រាគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នៅភ្នំពេញ គឺឈរលំដាប់លេខ១ នៅទូទាំងប្រទេស ។ ចំពោះនៅក្នុងពិធីផ្សព្វផ្សាយច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក **លោក មាន ចាន់យ៉ាដា** អភិបាលរងរាជធានីភ្នំពេញ បានថ្លែងថាបញ្ហាចរាចរណ៍នៅរាជធានីភ្នំពេញមានកត្តាជាច្រើន ដោយសារតែមានកំណើនប្រជាពលរដ្ឋក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ក្នុងនោះអ្នកដែលស្នាក់នៅជាអចិន្ត្រៃយ៍ចុះបញ្ជីមានប្រហែល **១,៨សែននាក់** និងអ្នកដែលមកស្នាក់នៅជាបណ្តោះអាសន្នតាមរយៈការមកធ្វើការងារផ្សេងៗជាដើម ប្រហែលជា **៨សែននាក់** ដោយមិនរាប់បញ្ចូលអ្នកដែលមកធ្វើដំណើរឆ្លងកាត់រាជធានី មកពីខេត្តកំពង់ស្ពឺ ខេត្តកណ្តាល និងបណ្តាខេត្តជាច្រើនទៀត។ លោកអភិបាលរងបានបញ្ជាក់ទៀតថា *"បញ្ហាកកស្ទះចរាចរណ៍មានកត្តាសត្យានុម័ត និងកត្តាអត្តនោម័ត ដែលធ្វើឲ្យរាជធានីភ្នំពេញរបស់យើងប្រឈមជាមួយនឹងបញ្ហាកកស្ទះចរាចរណ៍ ដែលកើតឡើងដោយសារតែកត្តាវិទ្យាសាស្ត្រ កត្តាសេដ្ឋកិច្ច និងកំណើនមធ្យោបាយធ្វើដំណើរ"*។ ទាក់ទងនឹងមធ្យោបាយធ្វើដំណើរ បើតាមរបាយការណ៍របស់មន្ទីរសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូនរាជធានីភ្នំពេញ បានបង្ហាញថាគ្រាន់តែរថយន្តដែលបានចុះបញ្ជីមានចំនួន **៤សែន៦ម៉ឺនគ្រឿង និងម៉ូតូមាន ១លាន៦សែនគ្រឿង** ដែលបាននិងកំពុងធ្វើចរាចរណ៍នៅក្នុងភូមិសាស្ត្ររាជធានីភ្នំពេញ[11]។ ចំពោះទិន្នន័យនៅឆ្នាំ២០១៧ បានបង្ហាញថាយានយន្តនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជាសរុបទាំងអស់មានចំនួន **៣,៥០លានគ្រឿង** ក្នុងនោះមានម៉ូតូប្រហែល **៣លានគ្រឿង និងរថយន្តប្រហែលជាង០,៥០លានគ្រឿង។** តួរលេខដដែលនេះបានបញ្ជាក់ថា នៅភ្នំពេញមានយានយន្តប្រហែល ៩០ភាគរយហើយ មានតែប្រហែល១០ភាគរយប៉ុណ្ណោះ ដែលនៅតាមបណ្តាខេត្តនានា[12]។ បើក្រឡេកមើលពីខេត្ត ដែលមានគ្រោះថ្នាក់ច្រើនបន្ទាប់ពីរាជធានីភ្នំពេញ គឺខេត្តបន្ទាយមានជ័យ ដែលមាន

[11] *(នៅឆ្នាំ២០១៧ គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នៅភ្នំពេញកើន១១ភាគរយ បណ្តាលឲ្យមនុស្សស្លាប់២២០នាក់ ថ្ងៃនេះរដ្ឋបាលបានបើកប្រជុំផ្សព្វផ្សាយបទបញ្ជាផ្ទៃក្នុង និងសេចក្តីណែនាំ ស្តីពីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក)*។ https://m.freshnew.com

[12] ប៊ិន ប៊ុណ្ណា *(ការពិតមួយចំនួនរុញឲ្យចរាចរណ៍នៅភ្នំពេញកាន់តែអាក្រក់)* ថ្ងៃព្រហ ទី៣១ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០១៨ ម៉ោង ០៧;៣០ ។ទន្ន័យដែលបានបង្ហាញដោយក្រសួងសាធារណៈការឆ្នាំ២០១៧។ https://social.sabay.com.kh

ចំនួន២០៧ករណី មានអ្នកស្លាប់១០៩នាក់ និងរបួស២៩៧នាក់។ចំណែកឯខេត្តដែលមានគ្រោះថ្នាក់តិចជាងគេគឺ ខេត្តត្បូងឃ្មុំ ដែលមានចំនួន៥៧ករណី មានអ្នកស្លាប់ចំនួន៥៥នាក់ និងរបួសចំនួន៩៨នាក់[13]។

ចំពោះករណីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ នៅក្នុងខណ្ឌទាំងអស់នៃរាជធានីភ្នំពេញ គឺខណ្ឌដង្កោ ដែលមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ស្លាប់ច្រើនជាងគេ បន្ទាប់មកខណ្ឌឫស្សីកែវ និងខណ្ឌមានជ័យ។ អ្នកជិះម៉ូតូ និងការពាក់មួកសុវត្ថិភាពក្នុងចំណោមជនរងគ្រោះប្រហែល ៧០ភាគរយ នៃជនរងគ្រោះគឺជាអ្នកជិះម៉ូតូ។ ក្នុងរយៈពេល៥ឆ្នាំចុងក្រោយនេះ ចំនួនអ្នកជិះម៉ូតូស្លាប់បានកើនឡើង៦១ភាគរយ (ធៀបនឹងម៉ូតូ១០.០០០គ្រឿងបានចុះបញ្ជី)។ ការថយចុះទាំងនេះអាចមានចំណែកនៃការកើនឡើងយ៉ាងច្រើននៃយានយន្ត។ ៥៦ភាគរយ នៃអ្នកជិះម៉ូតូស្លាប់មានអាយុចន្លោះចាប់ពី១៥ ទៅ២៩ឆ្នាំ។ ភាគរយខ្ពស់នៃអ្នកជិះម៉ូតូស្លាប់ ត្រូវបានកត់សម្គាល់ក្នុងអំឡុងពេលថ្ងៃចុងសប្តាហ៍។រាជធានីភ្នំពេញ ខេត្តកំពង់ចាម ខេត្តកណ្តាល មានចំណែក៤៥ភាគរយ នៃអ្នកជិះម៉ូតូស្លាប់។ ស្ទើរតែពាក់កណ្តាលនៃអ្នកជិះម៉ូតូ ដែលបានស្លាប់ដោយសារគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ គឺនៅចន្លោះពី ម៉ោង៤ល្ងាចដល់ម៉ោង១០យប់។ យើងឃើញថា ៧៣ភាគរយ នៃអ្នកជិះម៉ូតូស្លាប់បានទទួលរងរបួសក្បាលក្នុងចំណោមពួកគេមានតែ ១៥ភាគរយតែប៉ុណ្ណោះ បានពាក់មួកសុវត្ថិភាព ពេលមានគ្រោះថ្នាក់។ អត្រានៃអ្នកពាក់មួកសុវត្ថិភាព ក្នុងចំណោមជនរងគ្រោះជិះម៉ូតូ នៅរាជធានីភ្នំពេញមានកម្រិតខ្ពស់ជាងបណ្តាខេត្ត (៩១%ធៀបនឹង១៩%)។ អត្រានៃការពាក់មួកសុវត្ថិភាពនេះក្នុងចំណោមជនរងគ្រោះជាអ្នកបើកបរម៉ូតូ(២៦%) មានកម្រិតខ្ពស់ជាងអ្នករួមដំណើរ(៨%) ជាទូទៅអ្នកបើកបរម៉ូតូ ងាយរងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ភាគច្រើន ដោយអ្នកធ្វើដំណើរតាមម៉ូតូមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាព[14]។

ចាប់តាំងពីខែកក្កដាឆ្នាំពី២០០៦ អង្គការជនពិការអន្តរជាតិបែលហ្សិក និងក្រសួងមហាផ្ទៃ បានសម្រេចចិត្តណែនាំឧបករណ៍ប្រព័ន្ធកំណត់ទីតាំងភូគោល (GPS) ទៅដល់នគរបាលចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនៅគ្រប់ខេត្ត។ បច្ចេកវិទ្យាGPSអាចកំណត់ទីតាំងគ្រោះថ្នាក់នៅលើបណ្តាញផ្លូវក្នុងប្រទេសកម្ពុជាបានយ៉ាងងាយស្រួលឆាប់រហ័ស និងត្រឹមត្រូវដោយប្រើប្រព័ន្ធព័ត៌មានភូមិសាស្ត្រ(GIS)។

ទិន្នន័យទាំងនោះបានប្រើដើម្បីកំណត់ទីតាំង ដែលមានចំនួនគ្រោះថ្នាក់អ្នកស្លាប់ ឬរបួសច្រើនជាងគេ និងប្រើប្រាស់ដើម្បីសិក្សាពីលក្ខណៈនៃគ្រោះថ្នាក់។ ប្រព័ន្ធនេះក៏អាចជួយឲ្យយើងបង្កើតផែនការសកម្មភាពអាទិភាព ដើម្បីកែលម្អរលក្ខណៈផ្លូវ ឬការគ្រប់គ្រងទីតាំងដែលប្រកបដោយគ្រោះថ្នាក់ដោយអនុវត្តវិធីគ្រប់គ្រងទីតាំងដែលប្រកបដោយគ្រោះថ្នាក់ដោយអនុវត្តវិធីសាស្ត្រសមស្របចំពោះទីតាំងទាំងនោះ។

---

[13] ថាន រស្មី (*គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍សម្លាប់មនុស្សជិត១៨០០នាក់នៅកម្ពុជា*) ០១ មករា ២០១៨។ https://thmeythmey.com

[14] ហុង ណារ៉ុង (*ការអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនៅកម្ពុជា*) បេក្ខជនបណ្ឌិតជំនាន់ទី១ ផ្នែកនីតិសាស្ត្រ,សាកលវិទ្យាល័យឯកទេសនៃកម្ពុជា។ www.cus.edu.kh

ក្នុងនោះដែរគេឃើញថាតំបន់ជើងកប គឺមានច្រើននៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ដែលបានបង្កជាគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ជារាល់ថ្ងៃ។ ពាក្យថា(ជើងកប) គេបានកំណត់ថានៅលើកំណាត់ផ្លូវមួយដែលមានចំនួនគ្រោះថ្នាក់ អ្នកស្លាប់ ជនរងគ្រោះច្រើនជាងគេ ក្នុងរយៈពេលមួយឆ្នាំ ក្នុងតំបន់ដែលបានជ្រើសរើស ដូចជារាជធានីភ្នំពេញ ឬតាមបណ្តាខេត្តនានា។ ផ្អែកលើនិយមន័យនេះទីតាំងជើកបបានកំណត់នៅរាជធានីភ្នំពេញ ខេត្តកណ្តាល ខេត្តកំពង់ចាម និងខេត្តសៀមរាប។ ផែនទីខាងក្រោមបង្ហាញពីទីតាំងគ្រោះថ្នាក់ម៉ូតូ ជនរងគ្រោះថ្មើរជើង ជនរងគ្រោះជាសិស្ស គ្រោះថ្នាក់ដែលបង្កដោយឥទ្ធិពលគ្រឿងស្រវឹង គ្រោះថ្នាក់បង្កដោយការបើកបរហួសល្បឿនកំណត់ និងជនរងគ្រោះមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាព។ ដែលទីតាំងភ្នំពេញមានតំបន់ដូចជា៖

❖ **ទីតាំង៣ដែលមានចំនួនគ្រោះថ្នាក់ម៉ូតូច្រើនជាងគេ៖**

- ផ្លូវជាតិលេខ ៤ ភូមិជម្ពូវន្ត និងភូមិព្រៃព្រីងជើង សង្កាត់ចោមចៅ ខណ្ឌដង្កោ រាជធានីភ្នំពេញ
- មហាវិថីសហព័ន្ធរុស្ស៊ី ភូមិព្រៃជីសាក់ សង្កាត់ចោមចៅ ខណ្ឌដង្កោ រាជធានីភ្នំពេញ
- មហាវិថីព្រះមុន្នីវង្ស សង្កាត់ស្រះចក ខណ្ឌដូនពេញ រាជធានីភ្នំពេញ

❖ **ទីតាំងដែលមានចំនួនជនរងគ្រោះច្រើនជាសិស្សច្រើនជាងគេ៖**

- មហាវិថីសហព័ន្ធរុស្ស៊ី ភូមិក្បាលដំរី សង្កាត់កាកាប ខណ្ឌដង្កោរាជធានីភ្នំពេញ

❖ **ទីតាំង៣ដែលមានចំនួនជនរងគ្រោះមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាពនៅពេលគ្រោះថ្នាក់ច្រើនជាងគេ៖**

- មហាវិថីព្រះមុន្នីវង្ស សង្កាត់ស្រះចក ខណ្ឌដូនពេញ រាជធានីភ្នំពេញ
- ផ្លូវជាតិលេខ៦A ភូមិទី៣សង្កាត់ជ្រោយចង្វា ខណ្ឌឫស្សីកែវ រាជធានីភ្នំពេញ
- ផ្លូវជាតិលេខ៤ ភូមិព្រៃព្រីងជើង សង្កាត់ចោមចៅ ខណ្ឌដង្កោ រាជធានីភ្នំពេញ

❖ **ទីតាំងដែលមានចំនួនគ្រោះថ្នាក់បង្កដោយការបើកបរហួសល្បឿនកំណត់ច្រើនជាងគេ៖**

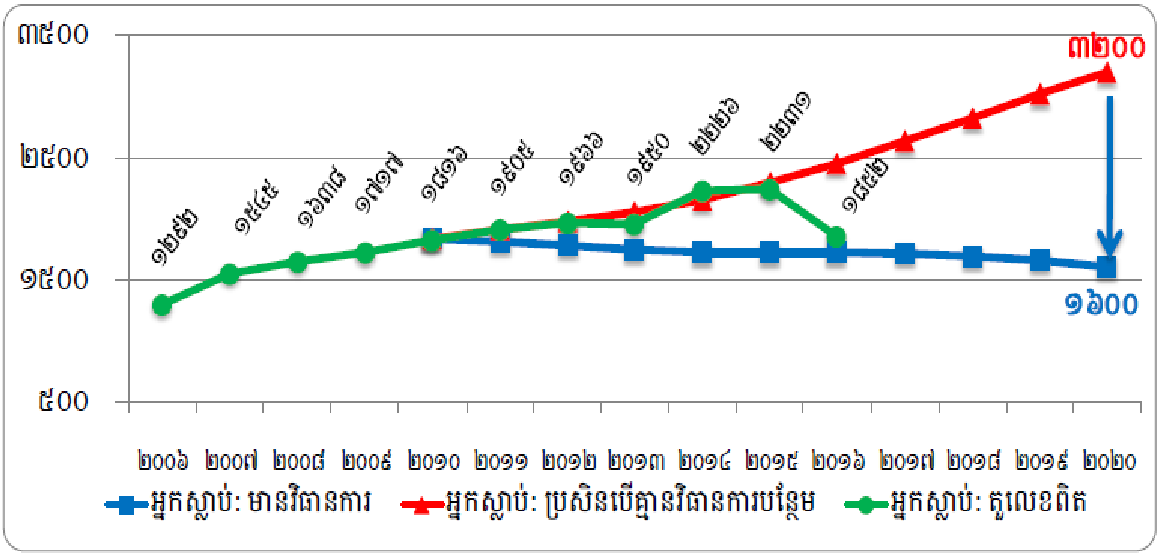
- ផ្លូវជាតិលេខ៦A ភូមិទី៣ សង្កាត់ជ្រោយចង្វា ខណ្ឌឫស្សីកែវ រាជធានីភ្នំពេញ[15]។

ជាក់ស្តែងតាមការព្យាករណ៍ប្រសិនបើគ្មានវិធានការទប់ស្កាត់ និងយន្តការកាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ជាក់លាក់នោះទេ ចំនួនអ្នកស្លាប់នឹងកើនដល់ **៣.២០០នាក់ ក្នុងឆ្នាំ២០២០**។ ដូច្នេះរាជរដ្ឋាភិបាលបានប្តេជ្ញា ក្នុងការបង្កើតគោលនយោបាយជាតិ និងផែនការសកម្មភាពទសវត្សរ៍សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក រយៈពេល១០ឆ្នាំ(២០១១-២០២០) ដោយធ្វើការកាត់បន្ថយចំនួនអ្នកស្លាប់ឲ្យបានយ៉ាងតិចត្រឹម៥០ភាគរយ(**ថយចុះត្រឹម១.៦០០នាក់ ក្នុងឆ្នាំ២០២០**) ហើយអាចសង្គ្រោះជីវិតមនុស្សបានប្រមាណ**៧.៣៥០នាក់**[16]។

[15] sara កោះសន្តិភាព *(ទីតាំងជើងកប)* ថ្ងៃទី២០ ខែតុលា ឆ្នាំ២០១១ ។ https://kohsantephapdaily.com.kh

[16] រាជរដ្ឋាភិបាល *(ផែនការសកម្មភាពជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ២០១៤)* ទំព័រទី៥។

រូបភាពទី១៖ ការប៉ាន់ប្រមាណចំនួនអ្នកស្លាប់ពីឆ្នាំ២០១០-២០២០[17]



១.២ ស្ថាប័នទទួលខុសត្រូវចំពោះចរាចរណ៍ផ្លូវគោក

ប្រភពថវិកា និងសកម្មភាពការងារសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក សេចក្តីសម្រេចចិត្តគោល-នយោបាយ និងយុទ្ធសាស្ត្រត្រូវបានកំណត់ និងអនុវត្តយ៉ាងមានប្រសិទ្ធភាពខ្ពស់ដោយផ្អែកទៅលើការប្រមូលទិន្នន័យជាក់ស្តែង តាមប្រព័ន្ធប្រមូលទិន្នន័យដ៏ត្រឹមត្រូវនិងជាក់លាក់។ ប្រព័ន្ធព័ត៌មានជនរងគ្រោះ និងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក **(ប.ជ.គ.គ)** នៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាបានដំណើរការរបស់ខ្លួនតាំងពីឆ្នាំ២០០៩ដល់ឆ្នាំ២០១០ ក្នុងកិច្ចសហការរវាងក្រសួងសាធារណៈការនិងដឹកជញ្ជូន ក្រសួងមហាផ្ទៃ និងក្រសួងសុខាភិបាល ក្រោមការជួយឧបត្ថម្ភបច្ចេកទេស និងថវិកា ពីអង្គការជនពិការអន្តរជាតិ(HI)។ នៅឆ្នាំ២០១០អគ្គលេខាធិការដ្ឋាន នៃគណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកបានបន្តការងារនេះដោយមានការជួយគាំទ្របច្ចេកទេសពី(HI)។ **ប.ជ.គ.គ** បាន ផ្តល់នូវព័ត៌មានដែលបង្ហាញជាក់លាក់ជាប់បន្ត និង ទូលំទូលាយដល់ក្រសួងស្ថាប័នរាជរដ្ឋាភិបាលនិងដៃគូអភិវឌ្ឍន៍នានាក្នុងការរៀបចំចងក្រង ច្បាប់ គោលនយោបាយ ផែនការសកម្មភាព និងការវាយតម្លៃ នូវផលប៉ះពាល់ស្តីពីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនាពេលកន្លងមក រហូតដល់បច្ចុប្បន្ន និងទៅអនាគត។

ចាប់ពីដើម ឆ្នាំ២០០៩ ប.ជ.គ.គ បានបន្តធ្វើនិងផ្ទេរប្រព័ន្ធទិន្នន័យទៅឲ្យសមភាគីរដ្ឋាភិបា-ល។ ជាលទ្ធផលនៅ ក្នុងឆ្នាំ២០១០ ប្រព័ន្ធទិន្នន័យបានប្រគល់ជូនដល់ក្រសួងមហាផ្ទៃដើម្បីដំណើរការលើទិន្នន័យនគរបាលចរាចរណ៍ផ្លូវគោក និងក្រសួងសុខាភិបាលលើទិន្នន័យរបួសស្នាមទូទៅ។ នៅឆ្នាំ២០១១ ប.ជ.គ.គ ត្រូវបានដាក់ឲ្យប្រើប្រាស់នៅក្នុងការិយាល័យស្ថិតិ នៃអគ្គលេខាធិការដ្ឋាន

[17] របាយការណ៍ស្តីពីជនរងគ្រោះនិងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក*(ចំណុចសំខាន់នៃការវិវត្តន៍ទិន្នន័យ)*ឆ្នាំ២០១៦, ទំព័រទី ១២។

នៃគណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក។ ជាលទ្ធផលនៃការផ្ទេរនេះ សមិទ្ធិផលសំខាន់ៗគួរឲ្យកត់សម្គាល់រួមមាន៖

- ការប្រមូលទិន្នន័យបានផ្ទេរដោយជោគជ័យពី អង្គការជនពិការអន្តរជាតិ ដល់នគរបាលចរាចរណ៍ ក្រោមការគ្រប់គ្រងរបស់ក្រសួងមហាផ្ទៃ និងបុគ្គលិកមន្ទីរពេទ្យក្រោមការគ្រប់គ្រងរបស់ក្រសួងសុខាភិបាល។
- ទិន្នន័យដែលប្រមូលបានត្រូវបានបញ្ជូនទៅកាន់ អគ្គលេខាធិការដ្ឋាន នៃគណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក។
- ការបញ្ចូលទិន្នន័យត្រូវបានគ្រប់គ្រងដោយបុគ្គលិកនៃក្រសួងមហាផ្ទៃ ក្រសួងសុខាភិបាល និងអគ្គលេខាធិការដ្ឋាននៃគណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក។
- ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងទិន្នន័យត្រូវបានដាក់ឲ្យប្រើប្រាស់នៅក្នុងក្រសួងមហាផ្ទៃ ក្រសួងសុខាភិបាល និងគណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក។
- របាយការណ៍ប្រចាំឆ្នាំ និងរបាយការណ៍តាមការស្នើសុំរបស់ (បជគគ) ត្រូវបានផ្សព្វផ្សាយដោយ និងអគ្គលេខាធិការដ្ឋាននៃគណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក។
- បជគគ ត្រូវបានទទួលស្គាល់ដោយ UNESCAP ជាគំរូមួយសម្រាប់ប្រទេសនៅអាស៊ី[18]។

១.២.១ គណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក

គណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ត្រូវបានបង្កើតឡើងដែលសរសេរកាត់ថា **គសចគ**[19]។

គណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកបង្កើតឡើងក្នុងគោលបំណង៖

- ប្រមូលកម្លាំង ដើម្បីបង្កើនកិច្ចសហប្រតិបត្តិការ កិច្ចសហប្រតិបត្តិការសម្របសម្រួលរវាងក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ ជម្រុញការអនុវត្តគោលនយោបាយជាតិស្តីពីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក និងច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោកឲ្យមានប្រសិទ្ធិភាព សំដៅបង្ការ និងកាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកឲ្យបានជាអតិបរមា
- ការពារអាយុជីវិតប្រជាពលរដ្ឋ និងបង្ការការខូចខាតបាត់បង់ទ្រព្យសម្បត្តិបរិស្ថានដែលបណ្តាលមកពីគ្រោះថ្នាក់ និងការប្រព្រឹត្តបទល្មើសច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក
- ធានារក្សាឲ្យបានរឹងមាំនូវសុវត្ថិភាព និងសណ្តាប់ធ្នាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក[20]។

[18] *របាយការណ៍ស្តីពីជនរងគ្រោះនិងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ឆ្នាំ២០១៦* (បជគគ)។ទំព័រទី៨,៩។

[19] *អនុក្រឹត្យស្តីពី ការបង្កើត ការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅរបស់គណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក* (លេខ ៨៥ អនក្រ.បក ០៨ កក្កដា ២០១៥, ជំពូកទី១ បទប្បញ្ញត្តិទូទៅ មាត្រា១ ទំព័រទី២)។

[20] *អនុក្រឹត្យស្តីពីការបង្កើត ការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅរបស់គណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក* (លេខ ៨៥ អនក្រ.បក ០៨ កក្កដា ២០១៥, ជំពូកទី១ បទប្បញ្ញត្តិទូទៅ មាត្រា២ ទំព័រទី១)។

១.២.១.១ រចនាសម្ព័ន្ធនិងសមាសភាព

គណៈកម្មាការធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ដឹកនាំដោយរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងមហាផ្ទៃជាប្រធាន និងរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនជាអនុប្រធានអចិន្ត្រៃយ៍ និងសមាសភាពមកពីក្រសួងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ[21]។

គសចគ មានអនុគណៈកម្មាការមួយចំនួនជាជំនួយការដូចតទៅៈ

ក.នៅថ្នាក់ជាតិ

1. អនុគណៈកម្មាការគោលនយោបាយ និងផែនការយុទ្ធសាស្ត្រ សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ហៅកាត់ថា″អនុគណៈកម្មាការទី១″។
2. អនុគណៈកម្មាការត្រួតពិនិត្យការអនុវត្តច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ហៅកាត់ថា″អនុគណៈកម្មាការទី២″។

ខ.នៅថ្នាក់រាជធានី ខេត្ត

មានអនុគណៈកម្មាការសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោករាជធានី-ខេត្ត គសចគ មានអគ្គលេខាធិការដ្ឋានមួយជាសេនាធិការ[22]។

១.២.១.២ តួនាទីនិងភារកិច្ច

គសចគ មានតួនាទីភារកិច្ចដូចតទៅ ៖

- កសាងគោលនយោបាយ និងផែនការយុទ្ធសាស្ត្រ គ្រប់គ្រងសណ្តាប់ធ្នាប់សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកដាក់ជូនរដ្ឋាភិបាលពិនិត្យសម្រេច។
- ចាត់តាំងអនុវត្តគោលនយោបាយ និងផែនការយុទ្ធសាស្ត្រគ្រប់គ្រងសណ្តាប់ធ្នាប់ សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក។
- តាមដាន ត្រួតពិនិត្យ និងវាយតម្លៃការអនុវត្តគោលនយោបាយ និងផែនការយុទ្ធសាស្ត្រគ្រប់គ្រងសណ្តាប់ធ្នាប់សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក។
- ផ្តើមស្នើធ្វើវិសោធនកម្មច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ឬធ្វើការកែសម្រួល លិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តស្តីពីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក។
- ពិនិត្យផ្តើមស្នើរាជរដ្ឋាភិបាលបំពាក់បរិក្ខារសុវត្ថិភាពហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់។
- អាចទទួលយកទីប្រឹក្សាបច្ចេកទេស អ្នកជំនាញជាតិអន្តរជាតិ ឬមន្ត្រីជាប់កិច្ចសន្យាតាមការចាំបាច់។
- អាចអញ្ជើញតំណាងក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ មន្ត្រីជំនាញឯកទេសឬ ផ្នែកឯកជនចូលរួមពិគ្រោះពិភាក្សា ផ្តល់យោបល់ និងសិក្សាស្រាវជ្រាវលើបញ្ហាសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក។

[21] ច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក *(យន្តការអនុវត្តច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក)* ជំពូកទី៨ មាត្រា៥៩ ទំព័រ៣៦ ឆ្នាំ២០១៥។

[22] *អនុក្រឹត្យស្តីពីការបង្កើត ការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅរបស់គណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក* (លេខ៨៥ អនក្រ.បក ០៨ កក្កដា ២០១៥ , ជំពូកទី២ រចនាសម្ព័ន្ធ និងសមាសភាព មាត្រា៣ ទំព័រទី២)។

- លើកសរសើរចំពោះបុគ្គល ឬក្រុមហ៊ុន ឬអង្គការដៃគូ ឬសប្បុរសជនដែលមានស្នាដៃជួយគាំទ្រដល់បុព្វហេតុសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក។
- ធ្វើកិច្ចសហប្រតិបត្តិការ និងកិច្ចសហការជាមួយក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ អង្គការ សមាគម សប្បុរសជនជាតិនិងអន្តរជាតិដើម្បីស្វែងរកជំនួយគាំទ្រ ដល់ការអនុវត្តន៍គោលនយោបាយ និងផែនការយុទ្ធសាស្ត្រគ្រប់គ្រងសណ្តាប់ធ្នាប់សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក។
- រៀបចំ និងគ្រប់គ្រងរាល់កញ្ចប់ថវិកាប្រចាំឆ្នាំ។
- រៀបចំបទបញ្ជាផ្ទៃក្នុងដើម្បីកំណត់បែបបទនិងនីតិវិធីអនុវត្តការងារ។
- ធ្វើរបាយការណ៍ការងារជូនរាជរដ្ឋាភិបាលតាមការកំណត់[23]។

១.២.១.៣ ថវិការបស់គណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក

គសចគ ត្រូវមានកញ្ចប់ថវិកាដោយឡែក នៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធនៃកញ្ចប់ថវិកាប្រចាំឆ្នាំរបស់ក្រសួងមហាផ្ទៃ[24]។ ប្រភពថវិការបស់ **គសចគ** រួមមាន៖

- ថវិការបស់រដ្ឋដោយអនុលោមតាមច្បាប់ស្តីពីប្រព័ន្ធហិរញ្ញវត្ថុសាធារណៈ
- ជំនួយបរទេស
- អំណោយរបស់សប្បុរសជន ក្រុមហ៊ុនឯកជន ឬអង្គការផ្សេងៗ
- ប្រភពចំណូលស្របច្បាប់ផ្សេងៗទៀត។[25]

១.២.១.៤ ដៃគូសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនៅប្រទេសកម្ពុជា

ដៃគូសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកមានដូចជា៖

- ក្រសួងមហាផ្ទៃ
- ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន
- ក្រសួងសុខាភិបាល
- ក្រសួងអប់រំយុវជន និងកីឡា
- អង្គការជនពិការអន្តរជាតិ
- អង្គដៃគូសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍សកល (GRSP)
- កាកបាទក្រហមកម្ពុជា(CRC)
- International Federation of The Red Cross and Red Cresent Societies (IFRC)
- អង្គការសម្ព័ន្ធដើម្បីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍(CRY)

[23] *អនុក្រឹត្យស្តីពីការបង្កើត ការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅរបស់គណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក* (លេខ៨៥ អនក្រ.បក ០៨ កក្កដា ២០១៥, ជំពូកទី៣ តួនាទីភារកិច្ច, មាត្រា១០, ទំព័រទី ៧និង៨)។

[24] *អនុក្រឹត្យស្តីពីការបង្កើត ការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅរបស់គណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក* លេខ៨៥ អនក្រ.បក ០៨ កក្កដា ២០១៥ ,ជំពូកទី៥ *(ថវិការបស់គណៈកម្មាធិការចរាចរណ៍ផ្លូវគោក)* មាត្រា១៦ ,ទំព័រទី១១។

[25] *អនុក្រឹត្យស្តីពីការបង្កើត ការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅរបស់គណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក* លេខ៨៥ អនក្រ.បក ០៨ កក្កដា ២០១៥ *ជំពូកទី៥ (ថវិការបស់គណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក)* មាត្រា១៦ ទំព័រទី ១១។

- អង្គការសុខភាពពិភពលោក(WHO)
- ធនាគារពិភពលោក(WB)
- ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី(ADB)
- ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិ ជប៉ុន (JICA)
- CNCTP
- Global Transport Knowledge Partnership(GTKP)
- មូលនិធិបង្ការរបួសអាស៊ី(AIPF)
- Medical Teams International (MTI)[26]។

[26] គេហទំព័រ *(គណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក)* www.nrsc.gov.kh ។

ជំពូកទី២
មូលហេតុ ផលប៉ះពាល់ និង បញ្ហាប្រឈមក្នុងការអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍

ករណីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍មួយអាចកើតឡើងដោយសារកត្តាជាច្រើន។ ការយល់ច្បាស់ពីកត្តានានារួមផ្សំក្នុងករណីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នីមួយៗ គឺវាមានសារៈសំខាន់ណាស់ ក្នុងការដាក់ចេញវិធានការ និងសកម្មភាពដើម្បីទប់ស្កាត់ និងកាត់បន្ថយចំនួនអ្នកស្លាប់ រងរបួស និងបញ្ហាប្រឈមនានាដោយសារគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍។ ជាក់ស្តែងមូលហេតុ នៃគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ភាគច្រើនបណ្តាលមកពីកត្តាជាច្រើនដូចជា **កត្តាមនុស្ស កត្តាយានយន្ត កត្តាហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ និងកត្តាអាកាសធាតុ** ជាដើម។ ក្នុងនោះកត្តាមនុស្សបានរួមចំណែកច្រើនជាងគេ(៩៧,៥%) នៃចំនួនអ្នកស្លាប់ដោយសារគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ កត្តាយានយន្តមានចំណែកទីពីរ(២,៥%) កត្តាផ្លូវនិងកត្តាអាកាសធាតុ ដែលមានចំណែកតិចជាងគេបំផុតត្រឹមតែ(១,១%)តែប៉ុណ្ណោះ[27] ។ ដូច្នេះដើម្បីជ្រាបកាន់តែច្បាស់អំពីមូលហេតុក៏ដូចជាផលប៉ះពាល់ដែលបណ្តាលមកពីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នេះ យើងលើកយកនូវចំណុចសំខាន់ៗយកមកធ្វើការបកស្រាយដូចតទៅៈ

២.១ មូលហេតុដែលនាំឲ្យមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍

២.១.១ កត្តាមនុស្ស

អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវ គឺជាមុខសញ្ញាមួយសំខាន់បំផុត ក្នុងការបង្កឲ្យមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ការបំពានច្បាប់របស់អ្នកប្រើប្រាស់នៅតែមានកម្រិតខ្ពស់នៅឡើយ។ ចំពោះអ្នកបើកបរមិនទាន់មានបណ្ណបើកបរគ្រប់គ្នា ជាពិសេសទៅទៀតចំពោះឥរិយាបថអ្នកបើកបរគឺឃើញថា អ្នកបើកបរមិនគោរពសិទ្ធិអាទិភាព មិនគោរពផ្លាកសញ្ញា ភ្លើងសញ្ញា បើកបរហួសល្បឿនកំណត់ បើកបរក្នុងស្ថានភាពស្រវឹង មិនប្រកាន់ស្តាំ ឆ្លងកាត់ខ្វះការប្រុងប្រយ័ត្នជាដើម។ អ្នកអូសរទេះ និងរុញរទេះដឹកសត្វ អ្នកថ្មើរជើង ការដង្ហែរក្បួនគ្មានច្បាប់គ្មានទម្លាប់នៅលើដងផ្លូវក៏បានរំខានដល់ការធ្វើចរាចរណ៍លើផ្លូវថ្នល់យ៉ាងខ្លាំង និងបង្កគ្រោះថ្នាក់ជាញឹកញាប់។ ជាមួយគ្នានេះការបើកបរខ្វះសីលធម៌ ខ្វះការយោគយល់ក្នុងសភាពភ្លើតភ្លើន ក៏បានបង្កឲ្យមានគ្រោះថ្នាក់ដល់ជនស្លូតត្រង់ដទៃទៀត[28]។ ជាក់ស្តែងកត្តាមនុស្សនេះ គឺជាបញ្ហាដែលត្រូវបានយកចិត្តទុកដាក់ជាទីបំផុតទាក់ទងនឹងការកាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍។ វិធានការចាំបាច់ និងច្បាស់លាស់មួយគឺជាតម្រូវការចាំបាច់បំផុតទាក់ទងនឹងការផ្លាស់ប្តូរឥរិយាបថអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវ។ កាលពីឆ្នាំពី២០១៦ ការបើកបរហួសល្បឿនកំណត់គឺជាមូលហេតុចម្បងនៃអ្នកស្លាប់ជាង(៣៨%) បន្ទាប់មកការបើកបរក្រោមឥទ្ធិពលនៃគ្រឿងស្រវឹង គឺជា

[27] របាយការណ៍ស្តីពីជនរងគ្រោះ និងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ឆ្នាំ២០១៦*(មូលហេតុនៃគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍)* ទំព័រទី៣០។

[28] ហុង ណារ៉ុង *(ការអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនៅកម្ពុជា)* បេក្ខជនបណ្ឌិតជំនាន់ទី១ ផ្នែកនីតិសាស្ត្រ នៃសាកលវិទ្យាល័យឯកទេសនៃកម្ពុជា ។ www.cus.edu.kh

មូលហេតុចម្បងទី២(១៣%) និងការប្រជែងក្នុងស្ថានភាពគ្រោះថ្នាក់មាន(១២%)[29]។ *តើឥរិយាបថរបស់អ្នកបើបរដែលបានរៀបរាប់ខាងលើ ពិតជាបណ្តាលឲ្យមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ធ្ងន់ធ្ងរពិត ឬយ៉ាងណា?* ខាងក្រោមនេះគឺជាការលើកយកចំណុចសំខាន់ៗ ដែលជាចំណុចប្រឈមជាងគេនៃគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ទាំងនោះមកបកស្រាយដូចតទៅ៖

តារាងទី១៖ចំនួនអ្នកស្លាប់ដែលបង្កឡើងដោយសារកត្តាមនុស្សគិតត្រឹមឆ្នាំ២០១២-២០១៦

មូលហេតុនៃគ្រោះថ្នាក់	២០១២	២០១៣	២០១៤	២០១៥	២០១៦		២០១៦ធៀប២០១៥	
	ចំនួន	ចំនួន	ចំនួន	ចំនួន	ចំនួន	ភាគរយ	ចំនួន	ភាគរយ
ការបើកបរហួសល្បឿនកំណត់	១០៣២	៩០៦	៨៥១	៨៩៤	៧០២	៣៨%	-១៩២	-២១%
បើកបរក្រោមឥទ្ធិពលគ្រឿងស្រវឹង	២៥៤	២៩០	៣៨១	៣៨៧	២៥០	១៣%	-១៣៧	-៣៥%
មិនគោរពសិទ្ធិអាទិភាព	១៧៥	១៨៧	១៨៤	១៥១	១១០	៦%	-៤១	-២៧%
ប្រជែងក្នុងស្ថានភាពគ្រោះថ្នាក់	១៨២	២២២	២៤៦	២៩៩	២២០	១២%	-៧៩	-២៦%
ប្តូរគន្លងផ្លូវមិនប្រុងប្រយ័ត្ន	២៦	៦៥	៧៧	៦២	៤៣	២%	-១៩	-៣១%
បត់មិនប្រុងប្រយ័ត្ន	២៨	៤៨	៩៦	៧៧	៨២	៤%	៥	៦%
ផ្សេងៗ	១៦៧	១៤៥	១៩៦	២៨៣	៣៩៨	២១%	១១៥	៤១%
មិនពាក់ព័ន្ធ(កត្តាយានយន្ត,កត្តាផ្លូវ,កត្តាអាកាសធាតុ)	១០២	៨៧	៩៥	៧៦	៤៧	៣%	-២៩	-៣៨%
សរុប	១៩៦៦	១៩៥០	២២២៦	២២៣១	១៨៥២	១០០%	-៣៧៩	-១៧%

២.១.១.១ ការបើកបរហួសល្បឿនកំណត់

នៅទូទាំងពិភពលោកល្បឿន (ការបើកបរដោយប្រើល្បឿនលឿនហួសកំណត់) ត្រូវបានគេទទួលស្គាល់ថាជា កត្តាដ៏ចំបងបំផុតដែលបង្កគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍។ នៅកម្ពុជាល្បឿនលឿនក៏ជាកត្តាចម្បងជាងគេ ដែលធ្វើឲ្យមានចំនួនអ្នកស្លាប់ និងរងរបួសដោយសារគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផងដែរ។ ការបើកបរហួសល្បឿនកំណត់ នាំមកនូវផលប៉ះពាល់ដ៏អាក្រក់បំផុតនៅពេលមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ មានន័យថាវាធ្វើឲ្យមានហានិភ័យខ្ពស់នៃការស្លាប់ ការរងរបួស និងពិការភាពជាអចិន្ត្រៃយ៍។ ការប្រើប្រាស់ល្បឿន មិនមែនសំដៅលើត្រឹមតែការបើកបរតាមការកំណត់របស់ច្បាប់នៅលើដងផ្លូវឬនៅតាមតំបន់ទីប្រជុំជននោះទេ។ ល្បឿនទាក់ទងគ្រប់ពេលទាំងអស់នៅពេលអ្នកប្រើប្រាស់

[29] គណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក*(របាយការណ៍ស្តីពីជនរងគ្រោះនិងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក)* មូលហេតុនៃគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ទំព័រទី៣០ ឆ្នាំ២០១៦។

យានជំនិះទាំងអស់ ប្រើល្បឿនមិនសមស្របនៅលើដងផ្លូវ កន្លែងណាដែលវាធ្វើឲ្យអ្នកប្រើប្រាស់ទាំងឡាយប្រឈមនឹងគ្រោះថ្នាក់។ នៅក្នុងករណីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍មួយបើអ្នកបើកបរប្រើល្បឿនកាន់តែលឿននោះហានិភ័យនៃការទទួលរងរបួសធ្ងន់ធ្ងរ ឬដល់ស្លាប់កាន់តែមានកម្រិតខ្ពស់សម្រាប់អ្នកបើកបរ អ្នករួមដំណើរ ឬអ្នកថ្មើរជើង។ អ្នកធ្វើដំណើរតាមម៉ូតូ គឺជាអ្នកដែលងាយរងគ្រោះពាក់ព័ន្ធនឹងការប្រើល្បឿនមិនសមស្រប ហើយប្រឈមនឹងហានិភ័យ នៃការទទួលរងរបួសធ្ងន់ធ្ងរខ្លាំងជាងអ្នកធ្វើដំណើរតាមរថយន្ត។ អ្នកធ្វើដំណើរតាមម៉ូតូគួរតែប្រើប្រាស់ល្បឿនមួយដែលអាចតទល់នឹងគ្រោះថ្នាក់ ដែលមិនបានរំពឹងទុកថាកើតមានឡើងដូចជា អ្នកថ្មើរជើងឆ្លងកាត់គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ សត្វដើរឆ្លងផ្លូវ ឬការប្តូរគន្លងផ្លូវ។ ការប្រើល្បឿនមិនសមស្របបង្កើននូវហានិភ័យនៃការទទួលរងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ដោយសារមូលហេតុសំខាន់ៗមួយចំនួនដូចខាងក្រោម៖

- មានពេលវេលាតិចតួចដើម្បីសម្គាល់ និងតបទៅនឹងគ្រោះថ្នាក់ចម្ងាយ នៃការបញ្ឈប់យានយន្ត
- មានចម្ងាយវែងជាងពេលប្រើប្រាស់ល្បឿនកាន់តែលឿន
- ប្រថុយប្រថានខ្ពស់នឹងការបាត់បង់នូវភាពម្ចាស់ការលើយានយន្ត
- អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវដទៃទៀត រួមទាំងអ្នកថ្មើរជើង អាចគិតខុសពីល្បឿនរបស់អ្នក ឬក៏ដើរចេញមកចំមុខរបស់អ្នក
- ល្បឿនក៏បង្កើនឥរិយាបថគ្រោះថ្នាក់ ក្នុងការបើកបរដូចជាបំពានចរាចរណ៍ ឬមិនគោរពភ្លើងសញ្ញាពណ៌ក្រហម[30]។

ការប្រើប្រាស់ល្បឿនមិនសមស្របគឺអាចការពារបាន អ្នកបើកបរគួរតែមានភាពប្រុងប្រយ័ត្នអំពីល្បឿនរបស់ពួកគេនៅពេលបើកបរលើដងផ្លូវ ហើយធ្វើការកំណត់ឲ្យបានត្រឹមត្រូវនៅពេលទៅដល់តំបន់មានចរាចរណ៍ចង្អៀត ឬអាកាសធាតុមិនល្អ។ អ្នកបើកបរគួរតែប្រុងប្រយ័ត្ន និងដឹងពីអ្វីដែលអាចកើតមានឡើងនៅជុំវិញខ្លួន ហើយប្រាកដថាមានចម្ងាយសុវត្ថិភាពរវាងយានយន្តរបស់ខ្លួននិងយានយន្តរបស់អ្នកដទៃ។

តារាងទី២៖ ភាគរយនៃអ្នកបើកបរដែលបង្កដោយការបើកហួសល្បឿនកំណត់តាមក្រុមអាយុ គិតត្រឹមឆ្នាំ២០១៦[31]

ចំនួនក្រុមអាយុបើកបរហួសល្បឿនកំណត់	ចំនួនភាគរយ
១៥ ដល់ ១៩ឆ្នាំ	១០ ភាគរយ
២០ ដល់ ២៤ឆ្នាំ	២៤ ភាគរយ
២៥ ដល់ ២៩ឆ្នាំ	២៣ ភាគរយ
៣០ ដល់ ៣៤ឆ្នាំ	១៤ភាគរយ
៣៥ ដល់ ៣៩ឆ្នាំ	៨ ភាគរយ

[30] មួកសុវត្ថិភាពមួយជួយជីវិតបានម្នាក់ *(ហានិភ័យនៃការបើកបរហួសល្បឿនកំណត់)* www.saferoads.org.kh ។

[31] គណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក*(របាយការណ៍ស្តីពីជនរងគ្រោះនិងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក)* ទំព័រទី៣៣ ឆ្នាំ២០១៦។

៤០ ដល់ ៤៤ឆ្នាំ	៥ ភាគរយ
៤៥ ដល់ ៤៩ឆ្នាំ	៥ ភាគរយ
៥០ ដល់ ៥៤ឆ្នាំ	៤ ភាគរយ
>=៥៥	៧ ភាគរយ

មជ្ឈដ្ឋាននានាតែងបានធ្វើការស្ដីបន្ទោសដល់អ្នកបើកបរ ដោយការប្រើប្រាស់ល្បឿនហួសកំណត់ជារឿយៗ ខាងក្រោមនេះគឺជាការលើកយកបញ្ហាពី ករណីសិក្សាពីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ដោយសារការបើកបរហួសល្បឿនកំណត់៖

<u>**ករណីសិក្សា៖**</u>

❖ **បើកបរហួសល្បឿនកំណត់ជ្រុលទៅបុកឃឿនផ្លូវស្លាប់ម្នាក់ របួសធ្ងន់ម្នាក់**

ភ្នំពេញ៖យុវជនម្នាក់បានស្លាប់ភ្លាមៗនៅកន្លែងកើតហេតុ និងម្នាក់ទៀតរងរបួសធ្ងន់ត្រូវបានរថយន្តដឹកយកទៅសង្គ្រោះនៅមន្ទីរពេទ្យភ្លាមៗខណៈដែលជិះម៉ូតូលឿនខ្វះការប្រុងប្រយ័ត្ន។ ហេតុការណ៍គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ខាងលើនេះបានកើតឡើងកាលពីវេលា ម៉ោង០៥ និង៥៥នាទី ថ្ងៃទី០៧ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ២០១៧ ត្រង់ចំណុចលើផ្លូវទំនប់កប់ស្រូវ ស្ថិតភូមិត្រពាំងពោធិ៍ សង្កាត់គោករកា ខណ្ឌព្រែកព្នៅ រាជធានីភ្នំពេញ។ តាមមន្ត្រីនគរបាលមូលដ្ឋានបានឲ្យដឹងថាមុនពេលកើតហេតុគេបានឃើញយុវជន២នាក់ ជិះម៉ូតូមួយគ្រឿងម៉ាក HONDA C-125 ពណ៌ខ្មៅ ពាក់ស្លាកលេខ 1T-9529 ក្នុងទិសដៅពីជើងទៅត្បូង លុះមកដល់ចំណុចកើតហេតុបានជ្រុលទៅបុកឃឿនផ្លូវបណ្ដាលឲ្យដួលបោកក្បាលនិងផ្លូវស្លាប់ម្នាក់ រងរបួសធ្ងន់ម្នាក់ ត្រូវបានរថយន្តសាមុយដឹកយកទៅសង្គ្រោះបន្ទាន់នៅគ្លីនិកឯកជនផងដែរ។ លោក ស៊ិន សុវណ្ណ ប្រធានផ្នែកចរាចរណ៍ខណ្ឌព្រែកព្នៅ បានឲ្យដឹងថាអ្នកបើកបរម៉ូតូឈ្មោះ ឈិន សុខហេង ភេទប្រុស អាយុ១៧ឆ្នាំ ស្នាក់នៅភូមិត្រាំខ្នារ ឃុំសូភី ស្រុកបាទី ខេត្តតាកែវ(របួសធ្ងន់) រួមដំណើរជាមួយឈ្មោះ ឈឿន បញ្ញា ភេទប្រុស អាយុ២០ឆ្នាំ (ស្លាប់) ដោយសារ ការបើកបរហួសល្បឿនកំណត់ មិនមានការប្រុងប្រយ័ត្នបានជ្រុលទៅបុកឃឿនថ្មដួលដោយសារខ្លួនឯងបង្កគ្រោះថ្នាក់យ៉ាងនេះ។ ក្រោយពេលកើតហេតុកម្លាំងនគរបាលមូលដ្ឋានបានចុះទៅយកសពជនរងគ្រោះ ទៅធ្វើបុណ្យតាមប្រពៃណីព្រះពុទ្ធសាសនា និងប្រគល់ម៉ូតូទៅឲ្យបងប្អូនសាច់ញាតិផងដែរ[32]។

២.១.១.២ ការបើកបរក្រោមឥទ្ធិពលជាតិស្រវឹង

ក្នុងប្រទេសកម្ពុជាគ្រឿងស្រវឹង គឺជាកត្តាចម្បងមួយដែលបង្កឲ្យមានការស្លាប់ និងរបួសដោយសារគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍។ នៅរៀងរាល់ព្រឹកនៅពេលដែល គេកាន់លើកសារព័ត៌មានមកអាននោះគេឃើញករណីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ដែលបង្កឡើងដោយអ្នកបើកបរដែលស្រវឹង។ នៅពេលព្រឹកព្រលឹមប្រសិនបើគេបើកទូរទស្សន៍ ដើម្បីតាមដានព័ត៌មាននោះគេនឹងបានឃើញរូបភាព

[32] ចរាចរណ៍ខ្មែរ *(បើកបរហួសល្បឿនកំណត់ជ្រុលទៅបុកឃឿនផ្លូវស្លាប់ម្នាក់ របួសធ្ងន់ម្នាក់)* ០៨.០៩.២០១៧ ។
www.kohthmey.com

នៃរថយន្តដែលបើកបរដោយអ្នកសេពគ្រឿងស្រវឹង បុកយឿនថ្ម និងរបងដែលចែកទ្រូងផ្លូវ មានទាំងអ្នកបើកបុកសំយ៉ាបផ្ទះពលរដ្ឋទៀតផងក៏មាន[33]។ មានមនុស្សជាច្រើនជាង ២៥០នាក់ បានស្លាប់ និងរាប់ពាន់នាក់ផ្សេងទៀត បានទទួលរងរបួសដោយសារតែមានការបើកបរមានជាតិស្រវឹង។ ជាតិអាកុល ធ្វើឲ្យមនុស្សហ៊ានប្រថុយនឹងគ្រោះថ្នាក់ដូចជា ការបើកបរដោយគ្មានការប្រុងប្រយ័ត្ន មិនពាក់មួកសុវត្ថិភាព និងការបើកបរហួសល្បឿនកំណត់។ ឥរិយាបថប្រថុយប្រថានទាំងអស់នេះគឺជាកត្តានាំឲ្យមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ហើយតាមរយៈការបង្កើនឱកាសពិសារគ្រឿងស្រវឹង ហើយបើកបរហានិភ័យដល់ស្លាប់ ឬរបួស ក៏មានការកើនឡើងដែរ អ្នកបើកបរដែលមានជាតិស្រវឹងក្នុងខ្លួនបង្កឲ្យអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវជាច្រើនដទៃទៀតដូចជាអ្នកថ្មើរជើង អ្នកជិះកង់ជាដើម ស្ថិតក្នុងភាពប្រឈមទៅនឹងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍។ ជាតិអាកុលអាចធ្វើឲ្យមនុស្សម្នាក់ហ៊ានបើកបរយ៉ាងសាហាវដោយបើកបរពេញផ្លូវហើយពេលខ្លះបើកបរទាំងងងុយគេងនៅលើចង្កូតរថយន្តនិងដៃចង្កូតម៉ូតូ។ គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍បង្កឡើងដោយគ្រឿងស្រវឹងភាគច្រើនកើតឡើងនៅថ្ងៃសៅរ៍ និងអាទិត្យ ក្នុងនោះស្ទើរតែ ៩០ភាគរយ បានកើតឡើងចន្លោះម៉ោង ៦ទៅម៉ោង៩ល្ងាច។ អ្នកបើកបរវ័យក្មេងមានអាយុចន្លោះពី ២០ឆ្នាំទៅ ៣៩ឆ្នាំ ជាវ័យដែលប្រើប្រាស់គ្រឿងស្រវឹង និងបង្កឲ្យមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ហើយការស្លាប់ភាគច្រើនពាក់ព័ន្ធ និងការបើកបរក្រោយពិសារគ្រឿងស្រវឹង កើតឡើងនៅតាមបណ្តាផ្លូវជាតិសំខាន់ៗ។

ជាតិអាកុល បានធ្វើឲ្យប៉ះពាល់ដល់ការសម្រេចចិត្តរបស់មនុស្ស ដោយពួកគេហ៊ានប្រថុយនឹងគ្រោះថ្នាក់ ហើយការតបតនិងប្រតិកម្មទៅនឹងឧបសគ្គក៏មានលក្ខណៈទាបផងដែរ។ មនុស្សម្នាក់អាចនឹងមិនមានអារម្មណ៍ថាស្រវឹងតែជំនាញ និងសមត្ថភាពរបស់ពួកគេគឺមានលក្ខណៈមិនសមរម្យដូចធម្មតា។ នៅពេលដែលផលអាក្រក់ទាំងនេះរួមបញ្ចូលគ្នា នឹងស្ថានភាពត្រូវធ្វើឲ្យការគ្រប់គ្រងរថយន្ត ឬម៉ូតូ របស់ខ្លួនវាអាចនាំឲ្យមានផលប៉ះពាល់កាន់តែធ្ងន់ធ្ងរ។ សូម្បីតែអ្នកជិះកង់ និងអ្នកថ្មើរជើងចាំបាច់ត្រូវយកចិត្តទុកដាក់ផងដែរ នៅពេលដែលពួកគេស្ថិតនៅក្រោមឥទ្ធិពលនៃគ្រឿងស្រវឹង ពួកគេក៏អាចធ្វើឲ្យខ្លួនគេ និងអ្នកដទៃស្ថិតក្រោមការប្រឈមនឹងគ្រោះថ្នាក់ដែរ។ ការបើកបរក្រោមឥទ្ធិពលគ្រឿងស្រវឹងអាចធ្វើឲ្យជះឥទ្ធិពលអវិជ្ជមានដល់អ្នកបើកបរ និងការធ្វើដំណើរដោយសុវត្ថិភាពរបស់គេពីព្រោះ៖

- វាពន្យឺតពេលវេលាប្រតិកម្មតបនៅពេលដែលមនុស្សម្នាក់មិនអាចតបត នឹងបញ្ហាបានឆាប់រហ័សដូចធម្មតាពួកគេមិនអាចមានប្រតិកម្មទៅ នឹងគ្រោះថ្នាក់ចៃដន្យ ឬបញ្ហាបន្ទាន់ផ្សេងៗនៅលើដងផ្លូវបានសមស្របនោះទេ។ បញ្ហានេះនឹងធ្វើឲ្យពួកគេពាក់ព័ន្ធកាន់តែប្រឈមទៅនឹងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ច្រើនឡើង។
- វាបង្កឲ្យមានការលំបាកក្នុងការសម្រេចចិត្តលើកិច្ចការនានា ការបើកបររថយន្ត ម៉ូតូ ឬកង់ទាមទារឲ្យអ្នកបើកបរគិតពីបញ្ហាផ្សេងៗជាច្រើននៅពេលតែមួយដូចជា *"តើខ្ញុំគួរបើកបរនៅល្បឿនប៉ុន្មាន? តើឡាននៅខាងមុខខ្ញុំនេះអាចបត់មុខខ្ញុំដែរឬទេ? តើនៅខាងក្រោយខ្ញុំមាន*

[33] លាងជីលុច *(ការកែប្រែទម្លាប់មួយចំនួនដែលទាក់ទងនឹងការបរិភោគគ្រឿងស្រវឹង ដើម្បីកាត់បន្ថយករណីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍)* ទស្សនៈព្រឹត្តិការណ៍ខ្មែរ ថ្ងៃទី១៩ ខែ១១ ឆ្នាំ២០១៣ ។ https://m.km.rfi.fr

យានយន្តអ្វី? តើខ្ញុំត្រូវឈប់ចម្ងាយប៉ុន្មាននៅពេលភ្លើងក្រហម? តើវាមានសុវត្ថិភាពទេនៅពេលចេញដំណើរបន្ត?" ប្រសិនបើឥទ្ធិពលលើជំនាញទាំងអស់នេះកើតឡើងវា នឹងបង្កើនភាពប្រថុយប្រថាននៃអ្នកបើកបរ និងអ្នករួមដំណើរជាមួយទៅ នឹងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ឬការប៉ះទង្គិចនានា។

– វាប៉ះពាល់ដល់ការឃើញ និងការឮ គេថាជាតិអាកុលនាំឲ្យយើងវិលមុខមើលមិនច្បាស់ មើលមិនឃើញព្រិលៗ និងផ្លាស់ប្តូរការស្តាប់ឮមិនច្បាស់។ ទោះបីជាមានជាតិអាកុលតិចតួចក៏ដោយតែវាក៏នៅតែមានការប៉ះពាល់ដល់សុវត្ថិភាពនៃការបើកបរយានយន្តផងដែរ។
– វាប៉ះពាល់ដល់បម្រុងប្រយ័ត្ន នៅពេលបើកបរយានយន្ត អ្នកបើកបរត្រូវមានស្មារតីបម្រុងប្រយ័ត្នជានិច្ច។ ពួកគេត្រូវតែដឹងថាអ្វីកើតឡើងនៅខាងមុខចំហៀង និងខាងក្រោយពួកគេ ហើយផ្តោតទៅនឹងបញ្ហាទាំងនោះប្រកបដោយសុវត្ថិភាព[34]។

តារាងទី៣៖ ភាគរយអ្នកនៃបើកបរដែលបង្កគ្រោះថ្នាក់ក្រោមឥទ្ធិពលគ្រឿងស្រវឹងតាមក្រុមអាយុ គិតត្រឹមឆ្នាំ២០១៦[35]

ចំនួនក្រុមអាយុដែលបង្កគ្រោះថ្នាក់ដោយគ្រឿងស្រវឹង	ចំនួនភាគរយ
១៥ ដល់ ១៩ ឆ្នាំ	១៣ ភាគរយ
២០ ដល់ ២៤ ឆ្នាំ	២៦ ភាគរយ
២៥ ដល់ ២៩ ឆ្នាំ	១៦ ភាគរយ
៣០ ដល់ ៣៤ ឆ្នាំ	១៩ ភាគរយ
៣៥ ដល់ ៣៩ ឆ្នាំ	១១ ភាគរយ
៤០ ដល់ ៤៤ ឆ្នាំ	៦ ភាគរយ
៤៥ ដល់ ៤៩ ឆ្នាំ	៤ ភាគរយ
៥០ ដល់ ៥៤ ឆ្នាំ	២ ភាគរយ
>=៥៥ឆ្នាំ	៣ ភាគរយ

ចំនួនកំហាប់ជាតិអាកុល នៅក្នុងខ្លួនមនុស្សម្នាក់ៗ អាចពិសារបានមុនពេលមានរឿងរ៉ាវអវិជ្ជមានផ្សេងៗគឺមានលក្ខណៈខុសប្លែកៗពីគ្នាវាអាស្រ័យលើអាយុទម្ងន់ រួមនឹងប្រភេទជាតិអាកុលដែលពួកគេបានផឹក។ ទោះជាយ៉ាងនេះក្តីយោងតាមការសិក្សាស្រាវជ្រាវអន្តរជាតិ បានបញ្ជាក់ថាដើម្បីមានសុវត្ថិភាពនៅលើដងផ្លូវ អ្នកបើកបរមិនគួរពិសារស្រាបៀរស្ទម្បីតែមួយកំប៉ុង ឬស្រាមួយកែវ ឬប្រើជាតិអាកុលណាមួយក្នុងអំឡុងពេលមួយម៉ោងម្តងនោះឡើយ។ ប្រសិនបើមនុស្សម្នាក់

[34]មូកសុវត្ថិភាពមួយជួយជីវិតមនុស្សម្នាក់*(ហានិភ័យនៃការបើកបរក្រោមឥទ្ធិពលគ្រឿងស្រវឹង)* www.saferoads.org.kh ។

[35] គណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក*(របាយការណ៍ស្តីពីជនរងគ្រោះ និងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក)*ទំព័រទី៣៤ ឆ្នាំ២០១៦។

ពិសារគ្រឿងស្រវឹងច្រើនជាងនេះ វាអាចប៉ះពាល់ដល់សមត្ថភាពបើកបរ ឬធ្វើដំណើររបស់ពួកគេ។ ដើម្បីឲ្យយល់កាន់តែច្បាស់អំពីគ្រោះថ្នាក់ ដែលបណ្ដាលមកពីការបើកបរក្រោមឥទ្ធិពលជាតិស្រវឹង ខាងក្រោមនេះជាករណីសិក្សាជាក់ស្ដែងដែលបើកបរក្រោមឥទ្ធិពលជាតិស្រវឹងដូចតទៅៈ

<u>ករណីសិក្សាៈ</u>

ស្រវឹងខ្លាំងពេកបើករថយន្តបុកបង្គោលភ្លើងពេលសមត្ថកិច្ចសួរ ប្រាប់ថាបង្គោលភ្លើងបុករថយន្តទៅវិញៈ

រាជធានីភ្នំពេញៈ បុរសម្នាក់ស្រវឹងជោគជាំបើករថយន្តមួយគ្រឿងម៉ាក OD ពណ៌ខ្មៅ ពាក់ស្លាកលេខ ភ្នំពេញ 2X 6927 ទៅបុកបង្គោលភ្លើងបំភ្លឺផ្លូវទ្រេត និងធ្លាក់បែកអំពូលភ្លើងហើយព្យាយាមបើករត់គេចរហូតដល់មុខ ក្រសួងរៀបចំដែនដីនគរូបីយកម្ម និងសំណង់ តាមមហាវិថីព្រះមុន្នីវង្ស សង្កាត់ទន្លេបាសាក់ ខណ្ឌចំការមន ទើបបើកទៅមុខលែងរួច ត្រូវបានអ្នករត់រ៉ឺម៉កម៉ូតូឃើញជិះទៅប្រាប់សមត្ថកិច្ចឲ្យឃាត់ធ្វើការសាកសួរ។ ហេតុការណ៍នេះបានកើតឡើងកាលពីវេលាម៉ោង៨ទៀបភ្លឺ ថ្ងៃទី១ មេសា នៅមុខមជ្ឈមណ្ឌលរ៉ុក តាមមហាវិថីព្រះមុន្នីវង្ស សង្កាត់បឹងត្របែក ខណ្ឌចំ-ការមន។ នៅចំពោះមុខសមត្ថកិច្ច អ្នកបើកបររថយន្តបង្កបាននិយាយទាំងស្រវឹងជោគជាំលែងដឹងខ្លួនរថយន្តរបស់គាត់មិនបានបុកបង្គោលភ្លើងទេគឺបង្គោលភ្លើងជាអ្នកបុករថយន្តរបស់គាត់។ ដោយសារតែអ្នកបើកបរស្រវឹងខ្លាំងពេក សមត្ថកិច្ចបានឃាត់ខ្លួន និងបើករថយន្តយកទៅរក្សាទុកនៅអធិ-ការដ្ឋានខណ្ឌចំការមនសិន ប៉ុន្តែអ្នកបើករថយន្តមិនព្រមឲ្យយករថយន្តទៅទេ ដោយនិយាយថាប៉ូលិសសំរ៉ែ អញ្ចឹងគាត់មិនចង់ឲ្យប៉ះរថយន្តរបស់គាត់ទេ គាត់មានបងប្អូនធ្វើការនៅក្រសួងតែមិនបានប្រាប់ថាក្រសួងណាមួយទេ[36] ។

<u>ករណីសិក្សាៈ</u>

នារីម្នាក់បើករថយន្តទាំងស្រវឹង បុកអង្គរក្សយាមភូមិគ្រឹះសម្ដេច រងរបួសធ្ងន់២នាក់ៈ

រាជធានីភ្នំពេញៈ នារីម្នាក់បើករថយន្តទាំងស្រវឹងបួងចង្កូតព័ទ្ធរង្វង់មូលវិមានឯករាជលឿនពេក បានជ្រុលទៅបុកអង្គរក្សយាមរបងភូមិគ្រឹះ២នាក់ រងរបួសធ្ងន់ និងបុករ៉ឺម៉ូតូចំនួន៤គ្រឿង រួចបុកដើមឈើអស់២ដើមទៀតនៅជាប់ភូមិគ្រឹះសម្ដេចតេជោ ខាងជើងរង្វង់មូលវិមានឯករាជ្យតាមបណ្ដោយផ្លូវសុរាម្រិត កែងផ្លូវព្រះនរោត្តម ក្នុងសង្កាត់ចតុមុខ ខណ្ឌដូនពេញ កាលពីវេលាម៉ោង០២ និង១៥នាទីរំលងអាធ្រាត ឈានចូលថ្ងៃទី០១ មេសា ២០១៥[37]។

ប្រភពពីកន្លែងកើតហេតុបានឲ្យដឹងថា រថយន្តបង្កម៉ាក BMW ពណ៌ខ្មៅ ពាក់ស្លាកលេខ ភ្នំពេញ 2AE 1113 ជិះគ្នា៥នាក់ មានស្រីមានប្រុស ជាយុវវ័យបើកបរដោយនារីម្នាក់ ពាក់អាវពណ៌ខ្មៅក្នុងស្ថានភាពស្រវឹង ដោយធ្វើដំណើរតាមមហាវិថីព្រះនរោត្តម ពីត្បូងទៅជើងមកដល់រង្វង់មូលវិមានឯករាជ្យបានព័ទ្ធតាមរង្វង់មូល បើកលឿនពេកបួងចង្កូតទៅបុកអង្គរក្ស២នាក់ ដែលកំពុងតែ

---

[36]Sara *(ស្រវឹងខ្លាំងពេកបើករថយន្តបុកបង្គោលភ្លើង ពេលសមត្ថកិច្ចសួរ ប្រាប់ថាបង្គោលភ្លើងបុករថយន្តទៅវិញ)* ភ្នំពេញៈ កោះសន្តិភាព ថ្ងៃទី០១ ខែមេសា ឆ្នាំ២០១៥។ https://kohsantepheapdaily.com.kh

[37]sreyna *(នារីម្នាក់បើករថយន្តទាំងស្រវឹងបុកអង្គរក្សយាមភូមិគ្រឹះសម្ដេចរងរបួសធ្ងន់២នាក់)* ភ្នំពេញៈ កោះសន្តិភាព ថ្ងៃទី ០១ ខែមេសា ឆ្នាំ២០១៥ ។ https://kohsantepheapdaily.com.kh

ឈរយាមហើយនិយាយគ្នានៅរបងភូមិគ្រឹះ បណ្តាលឲ្យដួលបាក់ជើង និងបែកក្បាលរងរបួសធ្ងន់ទាំងពីរនាក់ ក្នុងនោះមានម្នាក់ជាឧត្តមសេនីយ៍ទោផ្កាយ២ រួចហើយរថយន្តបង្កបានជ្រុលទៅបុកម៉ូតូហុងដាឌ្រីមសេរី២០១០ ពណ៌ខ្មៅ ពាក់ស្លាកលេខ ភ្នំពេញ 1AQ 9990 ជាម៉ូតូរបស់អង្គរក្សចតនៅក្បែរនោះ បណ្តាលឲ្យដួលខ្ទាតទៅខាងស្តាំ ហើយរថយន្តបើកទៅបុកគល់ឈើដែលងាប់រលើងទាំងឫស រថយន្តនៅតែមិនទាន់អស់ល្បឿន បានជ្រុលទៅបុកដើមឈើបាក់មួយដើមទៀត និងបុករះម៉ូតូអង្គរក្ស៣គ្រឿងទៀត កៀកជាប់ពីមុខរថយន្តបើកទៅលែងរួច។

ក្រោយពីកើតហេតុអ្នករងរបួសធ្ងន់ទាំង២នាក់ ត្រូវបានបញ្ជូនទៅព្យាបាលនៅមន្ទីរពេទ្យកាល់ម៉ែត ចំណែកអ្នកបើករថយន្តបង្កត្រូវបានសមត្ថកិច្ចឃាត់ខ្លួនរួមជាមួយរថយន្ត និងម៉ូតូ ដែលរងការខូចខាតយកទៅការិយាល័យនគរបាលចរាចរណ៍ផ្លូវគោក និងរង់ចាំធ្វើការដោះស្រាយតាមផ្លូវច្បាប់។

មតិសាធារណៈកាន់តែច្រើនបានស្តីបន្ទោសអ្នកបរិភោគគ្រឿងស្រវឹង មុនពេលដែលពួកគេបើកបរ។ ការស្តីបន្ទោសកាន់តែច្រើនឬ ការទទួលស្គាល់នៃដើមទងនៃគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ដែលជាគ្រឿងស្រវឹងនោះហើយ បានជាអាជ្ញាធរពាក់ព័ន្ធមួយចំនួនរួមមាន ទាំងក្រសួងតំណាងរដ្ឋាភិបាល និងអង្គការក្រៅរដ្ឋាភិបាលផង បានដាក់ចេញសារមួយឃ្លាខ្លីដែលមានន័យថា *"បើស្រវឹងសូមកុំបើកបរ"* ។ សារមួយឃ្លានេះត្រូវបានគេនិយាយអប់រំតៗគ្នា រួមទាំងផ្សព្វផ្សាយតាមបណ្តាញព័ត៌មាន និងចែកផ្សាយគ្រប់ទិសទីប៉ុន្តែវាហាក់ដូចជានៅមិនទាន់មានប្រសិទ្ធិភាពនៅឡើយ[38]។

២.១.២ កត្តាយានយន្ត

នៅកម្ពុជាមានរថយន្តមួយចំនួនជាប្រភេទរថយន្តចាស់ៗ ឬជារថយន្តកាត់ត ដែលនាំមកពីក្រៅប្រទេសកំពុងធ្វើចរាចរណ៍លើដងផ្លូវ ហើយខ្លះពុំមានចុះបញ្ជី និង ពាក់ស្លាកលេខក្លែងក្លាយប្រភេទរថយន្តទាំងនេះ គឺងាយបង្កឲ្យមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ព្រមទាំងទាក់ទងដល់វិធានការណ៍សន្តិសុខថែមទៀត។

ទោចក្រយានយន្ត និងរថយន្តដឹកអ្នកដំណើរ ដឹកទំនិញ កៃច្នៃតួ ទ្រុង ទំហំកម្ពស់ដោយគ្មានការអនុញ្ញាតប្លង់បច្ចេកទេស និងច្បាប់ពីក្រសួងជំនាញ ទន្ទឹមនឹងនេះការត្រួតពិនិត្យលក្ខណៈសុវត្ថិ-ភាពបច្ចេកទេស គ្រាន់តែមានការត្រួតពិនិត្យមិនបានកំណត់ និងបង្ខំឲ្យម្ចាស់យានយន្តត្រូវតែកែលម្អរ ជួសជុលដើម្បីរក្សាសុវត្ថិភាពនៅពេលដែលបានមកត្រួតពិនិត្យលក្ខណៈបច្ចេកទេស[39]។

រដ្ឋលេខាធិការក្រសួងសារធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូន **លោកជំទាវ មិន មានវី** បានមានប្រ-សាសន៍ថា *"ប្រភេទយានយន្តដែលបានជួសជុលមិនត្រឹមត្រូវ បានបង្កឲ្យមានផលប៉ះពាល់ដល់ សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងបង្កឲ្យមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា"*។ចំពោះបញ្ហានេះត្រូវតែដោះស្រាយជាបន្ទាន់ ប្រភេទនៃយានយន្តបានបង្កនូវបញ្ហាសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងសម្រាប់បញ្ហាបរិស្ថានផង

[38]លាងដឺលុច *(ការកែប្រែទម្លាប់មួយចំនួនដែលទាក់ទងនឹងការបរិភោគគ្រឿងស្រវឹង ដើម្បីកាត់បន្ថយករណីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍)* ទស្សនៈព្រឹត្តិការណ៍ខ្មែរ ១៩, ១១, ២០១៣ ។ https://m.km.rfi.fr

[39] ហុង ណារ៉ុង *(ការអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនៅកម្ពុជា)* បេក្ខជនបណ្ឌិតជំនាន់ទី១ ផ្នែកនីតិសាស្ត្រ ,សាកលវិទ្យាល័យឯកទេសនៃកម្ពុជា។ www.edu.kh

ដែរជាមួយនឹងការជួសជុលមិនបានត្រឹមត្រូវ និងលក្ខខណ្ឌមួយចំនួនវាប៉ះពាល់គ្រោះថ្នាក់ឧបទ្វេរហេតុចរាចរណ៍នៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា ហើយអ្វីដែលជាការសំខាន់ថែមទៀតនោះគឺប្រព័ន្ធនៃការចុះបញ្ជី និងត្រួតពិនិត្យត្រូវបានប្រើប្រាស់ជាង១០ឆ្នាំមកហើយ ហើយវាមិនសមស្របទៅតាមភាពរីកលូតលាស់ រីកចម្រើននៃយានយន្ត និងការគ្រប់គ្រងយានយន្ត និងប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងដូច្នេះហើយការដោះស្រាយបញ្ហាទាំងអស់នេះគួរតែត្រូវដោះស្រាយជាបន្ទាន់[40]។

ចាប់តាំងពី ឆ្នាំ២០១៧ បានរកឃើញថាយានយន្តល្មើស ចំនួន **៥២.៥៣៤គ្រឿង** បានធ្វើការអប់រំចំនួន **១៤.៥៩៩គ្រឿង** ធ្វើការពិន័យចំនួន **៣៧.៥៩៩គ្រឿង** ក្នុងនោះមានរថយន្តចំនួន**៣៨%** និងម៉ូតូចំនួន**៦២%**[41]។

២.១.៣ កត្តាហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់

ការអភិវឌ្ឍន៍កាន់តែប្រសើរនៃស្ថានភាពផ្លូវ ស្ពាន នៅទូទាំងប្រទេសតាំងពីទីក្រុងរហូតដល់ជនបទ បានបង្កភាពងាយស្រួលដល់ដំណើរការ ធ្វើចរាចរណ៍ដឹកជញ្ជូនតម្រូវការទាន់ពេលក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចជាតិ ឲ្យមានការរីកចម្រើន និងលើកកម្ពស់ជីវភាពរស់នៅរបស់ប្រជាពលរដ្ឋឲ្យចាកផុតពីទុរគតិភាព។ ជាមួយការងាយស្រួលនៃស្ថានភាព ផ្លូវថ្នល់ និងកើនយ៉ាងឆាប់រហ័សនៃមធ្យោបាយយានយន្តគ្រប់ប្រភេទគួបផ្សំ នឹងការប្រើប្រាស់ផ្លូវដោយមិនគោរពឲ្យបានម៉ឺងម៉ាត់បានធ្វើឲ្យគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍មានការកើនឡើងជាបន្តបន្ទាប់គួរឲ្យកត់សម្គាល់។

ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ មកទល់បច្ចុប្បន្នបានពង្រីកទទឹងផ្លូវធំជាងមុន ១ទ្វេជា២ដង និងមានលក្ខណៈបច្ចេកទេសជាស្តង់ដារបានល្អប្រសើរ។ ប៉ុន្តែក៏នៅតែមានផ្លូវស្ពានដែលបាននិងកំពុងស្តារជួសជុលថែទាំ និងស្ថាបនាសាងសង់នោះមួយចំនួននៅតូចចង្អៀតកោង និងផ្លូវមួយចំនួនពុំទាន់មានផ្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍ គំនូសសញ្ញា ភ្លើងសញ្ញា និងបង្គោលសញ្ញាចរាចរណ៍។ល។ បញ្ហានេះក៏នាំឲ្យមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផងដែរ។

ការរស់នៅការសាងសង់លំនៅដ្ឋានផ្ទះសម្បែងរបង ឬជំរកផ្សេងៗតាមបណ្តោយដងផ្លូវជាតិបានកើតមាននៅទូទាំងប្រទេស ជាពិសេសតាមផ្លូវជាតិ និងផ្លូវខេត្តដែលជាឧបសគ្គធ្វើឲ្យបាត់បង់សណ្តាប់ធ្នាប់ និងសុវត្ថិភាពក្នុងការបើកបរ។ កន្លែងខ្លះដែលគ្មានការត្រួតពិនិត្យពីអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចបានសាងសង់ផ្ទះ ឬធ្វើរបងនៅលើផ្លូវខ្វែង ឬផ្លូវកោង ធ្វើឲ្យបាំងភ្នែកអ្នកបើកបរដែលជាហេតុធ្វើឲ្យមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ជាយថាហេតុ។ នៅក្នុងទីប្រជុំជនបានយកចិញ្ចើមផ្លូវសម្រាប់ថ្មើរជើងមកធ្វើជាកម្មសិទ្ធិ(រំលោភលើចំណីផ្លូវ សម្រាប់ដាក់លក់ដូរ ចតរថយន្ត ឬដាក់សម្ភារៈផ្សេងៗផ្សារលក់ដូរភាគច្រើន ស្ថិតនៅតាមបណ្តោយដងផ្លូវ ក៏ធ្វើឲ្យបាត់បង់សណ្តាប់ធ្នាប់ចរាចរណ៍គួរឲ្យកត់សម្គាល់ផងដែរ។

---

[40] ជួន សារ៉េត *(ការចុះបញ្ជីនិងការត្រួតពិនិត្យយានយន្តជាកត្តាធ្វើឲ្យមានសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍)* ថ្ងៃសុក្រ ទី០៦ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ២០១៥, https://wmc.org.kh .

[41] អគ្គស្នងការនគរបាលជាតិ (*ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០១៧បានរកឃើញយានយន្តល្មើសចំនួន៥២.៥៣៤គ្រឿង*) ០៩ មិនា ២០១៧។ https://www.wmc.org.kh

កង្វះខាតចំណតយានយន្តនៅតាមទីតាំងប្រមូលផ្តុំដូចជាផ្សារ ភោជនីយដ្ឋាន សណ្ឋាគារ សាលារៀន រោងចក្រ សហគ្រាស។ល។ បានយកចំណីផ្លូវធ្វើចំណត ងាយបង្កឲ្យមានការកកស្ទះចរាចរណ៍ និងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ដោយមិនអាចជៀសបាន។ ជាក់ស្តែងឆ្លងតាមការត្រួតពិនិត្យលើទីតាំងចំនួន៨៨ នៅរាជធានីភ្នំពេញមានទីតាំងចំនួន៦៣កន្លែង ដែលគ្មានចំណត ហើយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍កើនឡើងនៅតាមចំណុចទាំងនេះនៅទូទាំងប្រទេសមានរហូតដល់៩៨[42]។ ក្នុងករណីនេះដែរយើងនឹងលើកយកករណីសិក្សាទាក់ទង នឹងបញ្ហាផ្លូវថ្នល់ដែលបានបង្កជាគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផងដែរ៖

<u>**ករណីសិក្សា៖**</u>

គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ម៉ូតូបុកម៉ូតូ ស្លាប់ម្នាក់ របួសធ្ងន់៣នាក់

រាជធានីភ្នំពេញ៖ បុរសម្នាក់កំពុងតែជិះម៉ូតូធ្វើដំណើរតាមផ្លូវ ក៏ស្រាប់តែមានបុរស៣នាក់ទៀតដែលជាជនជាតិវៀតណាម បានជិះម៉ូតូមួយគ្រឿងធ្វើដំណើរបញ្ច្រាសទិសដៅចរាចរណ៍បានជ្រុលទៅបុកចំពីមុខពេញទំហឹង បណ្តាយឲ្យស្លាប់ម្នាក់ និងរងរបួសធ្ងន់៣នាក់។ ហេតុការណ៍នេះបានកើតឡើងនៅវេលាម៉ោង៩យប់ ថ្ងៃទី០៦ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ២០១៧ ទល់មុខនឹងអតីតរោងចក្រតាន់ហ្វាន់ ផ្លូវជាតិលេខ២ ភូមិព្រៃកតាន្ទ សង្កាត់ចាក់អង្រែលើ ខណ្ឌមានជ័យ។ សពជនរងគ្រោះមានឈ្មោះ យី សំអឿន ភេទប្រុស អាយុ៣២ឆ្នាំ មុខរបរ កម្មករសំណង់ ស្នាក់នៅផ្ទះជួល សង្កាត់ចាក់អង្រែលើ ខណ្ឌមានជ័យ ស្រុកកំណើត នៅភូមិត្រពាំងកំប្លេ ឃុំត្រពាំងកំប្លេ ស្រុកអង្គរជ័យ ខេត្តកំពត ជិះម៉ូតូម៉ាកស្មាសវី ពណ៌ខ្មៅ ពាក់ស្លាកលេខ តាកែវ1E-6414។

ចំណែកបុរស៣នាក់ទៀត ដែលជាជនជាតិវៀតណាមបានរងរបួសធ្ងន់ មិនទាន់ស្គាល់អត្តសញ្ញាណនៅឡើយទេ គ្រាន់តែដឹងថាជិះម៉ូតូម៉ាកយ៉ាម៉ាហា ស៊ីរុស ពណ៌ក្រហម បិទស្កុតពណ៌ខ្មៅ ពាក់ស្លាកលេខភ្នំពេញ1BI-6215។ តាមប្រភពព័ត៌មានពីកន្លែងកើតហេតុបានឲ្យដឹងថានៅមុនពេលកើតហេតុគេបានឃើញបុរសម្នាក់បានជិះម៉ូតូស្មាសវី ពណ៌ខ្មៅ បានធ្វើដំណើរតាមផ្លូវជាតិលេខ២ ក្នុងទិសដៅពីត្បូងទៅជើង ខណៈមកដល់ចំណុចកើតហេតុ ក៏ស្រាប់តែបុរស៣នាក់ដែលជាជនជាតិវៀតណាម មិនដឹងចេញពីស៊ីផឹកវិញនៅកន្លែងណានោះទេ គឺបានជិះម៉ូតូម៉ាកយ៉ាម៉ាហាស៊ីរុស ពណ៌ក្រហម បិទស្កុតខ្មៅ បានធ្វើដំណើរតាមផ្លូវជាតិលេខ២ ក្នុងទិសដៅពីជើងទៅត្បូង តែដោយសារតែផ្លូវដែលពួកគេកំពុងតែធ្វើដំណើរ ត្រូវគេហាមឃាត់មិនឲ្យឆ្លងផ្លូវកំពុងជួសជុល ទើបពួកគេសម្រេចចិត្តជិះទៅផ្លូវម្ខាងទៀត បញ្ច្រាសទិសដៅចរាចរណ៍ក្នុងល្បឿនលឿនព្រមទាំងស្រវឹងផងនោះបានជ្រុលទៅបុក នឹងម៉ូតូ ដែលជិះដោយបុរសម្នាក់ចំពីមុខពេញទំហឹង បណ្តាលឲ្យអ្នកជិះម៉ូតូម្នាក់ឯងបែកក្បាល បាក់កស្លាប់នៅនឹងកន្លែងកើតហេតុ ចំណែកម៉ូតូរងការខូចខាតបាក់ខ្ទង់ខាងមុខ។

ដោយឡែកខាងម៉ូតូដែលជិះគ្នា ៣នាក់វិញ រងរបួសធ្ងន់សន្លប់ស្តូកស្តឹង ត្រូវបានរថយន្តសង្គ្រោះបានដឹកយកទៅមន្ទីរពេទ្យម្នាក់ និងគ្លីនិកឯកជន២នាក់ ចំណែកម៉ូតូវិញរងការខូចខាតបាក់ខ្ទង់ខាងមុខដូចគ្នា។ ក្នុងករណីហេតុការណ៍នេះដែរឃើញមានសាច់ញាតិបងប្អូន ជនរងគ្រោះបាន

[42] គោលនយោបាយស្តីពីផ្លូវថ្នល់ *(ស្ថានភាពសណ្តាប់ធ្នាប់ សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងយុទ្ធសាស្ត្រទប់ស្កាត់កាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍)* ។ https://www.scribd.com .

មកយំសោកអោបសពជនរងគ្រោះទាំងទឹកចិត្តខ្លោចផ្សារបំផុត។ ក្រោយពេលកើតហេតុឃើញមានកម្លាំងសមត្ថកិច្ចមូលដ្ឋាន និងជំនាញបានចុះទៅដល់កន្លែងកើតហេតុរួចហើយបានធ្វើការវាស់វែងយកម៉ូតូទាំងពីរគ្រឿង ទៅរក្សាទុកនៅការិយាល័យចរាចរណ៍ជើងគោក ដើម្បីធ្វើការដោះស្រាយ។ ចំណែកសពជនរងគ្រោះ ត្រូវបានសមត្ថកិច្ចធ្វើកំណត់ហេតុប្រគល់ឲ្យសាច់ញាតិយកទៅធ្វើបុណ្យនៅស្រុកកំណើតនៅខេត្តកំពត[43]។

២.២ និដ្ឋភាពផ្លូវច្បាប់

២.២.១ ច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកថ្មី នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ចំពោះពាក់ព័ន្ធបញ្ហាច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកថ្មីត្រូវបានរដ្ឋសភាអនុម័ត នៅថ្ងៃទី៥ ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១៤ ហើយត្រូវបានព្រះមហាក្សត្រឡាយព្រះហស្ថលេខាប្រកាសឲ្យប្រើប្រាស់នៅ ថ្ងៃទី០៩ ខែមករា ឆ្នាំ២០១៥ ដែលមាន១២ ជំពូក និង៩២មាត្រា។ យោងតាមមាត្រាមួយនៃច្បាប់នេះបានចែងថាច្បាប់នេះមានគោលបំណងធានាសុវត្ថិភាពសណ្តាប់ធ្នាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក និងធានាការពារសុខភាពនិងអាយុជីវិតមនុស្ស សត្វ ទ្រព្យសម្បត្តិនិងបរិស្ថាន[44]។

ចំពោះគោលដៅនៃមាត្រា២គឺ

- ផ្តល់ការយល់ដឹងអំពីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក
- គ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក
- រក្សាសណ្តាប់ធ្នាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក
- ទប់ស្កាត់ការប្រព្រឹត្តបទល្មើសដែលបណ្តាលមកពីការប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់[45] ។

ដោយឡែកមាត្រា៣ច្បាប់នេះ មានវិសាលភាពគឺអនុវត្តចំពោះរាល់សកម្មភាពពាក់ព័ន្ធនឹងចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា[46] ។

ការបង្កើតច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកថ្មីគឺមានគោលបំណងដើម្បីបង្កើនការយល់ដឹងរបស់ប្រជាពលរដ្ឋនៅតាមទីជនបទ និងជាពិសេសទីក្រុងភ្នំពេញដែលមានអត្រាគ្រោះថ្នាក់កើតឡើងច្រើនជាងគេ ។ជាក់ស្តែងច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកថ្មី បានចែងនិងបានធ្វើវិសោធនកម្មជាច្រើនលើក ច្រើនសារមកហើយ។ ជាមួយគ្នានេះដែរច្បាប់ថ្មីដែលបានវិសោធនកម្មនេះយើងឃើញថាមាន មាត្រាមួយចំនួនបានកែប្រែថ្មីផងដែរដើម្បីធ្វើឲ្យប្រសើរឡើង និងកាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍។

តាមរយៈច្បាប់នេះ មាត្រា៧៥ថ្មី បានចែងថាជនណាដែលបើកបរយានយន្តគ្មានបណ្ណបើកបរ បណ្ណបើកបរដែលត្រូវបានដកហូត ព្យួរទុក ឬទុកជាមោឃៈត្រូវពិន័យអន្តរការណ៍តាមការកំណត់នៃអនុក្រឹត្យ។ អំពើល្មើសខាងលើត្រូវផ្តន្ទាទោសដាក់ពន្ធនាគារពី១(មួយ)ខែ ទៅ៦(ប្រាំមួយ)ខែ និង

[43] Mony*(គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ម៉ូតូបុកម៉ូតូស្លាប់ម្នាក់របួសធ្ងន់៣នាក់)* កោះសន្តិភាព ថ្ងៃទី០៦ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ២០១៧ ។ https://kohsantepheapdaily.com.kh

[44] ច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ជំពូកទី១ *(បទប្បញ្ញត្តិទូទៅ)* មាត្រា១ ,ទំព័រទី១, ឆ្នាំ២០១៥។

[45] ច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ជំពូកទី១ *(បទប្បញ្ញត្តិទូទៅ)* មាត្រា២ ,ទំព័រទី១, ឆ្នាំ២០១៥។

[46] ច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ជំពូកទី១ *(បទប្បញ្ញត្តិទូទៅ)* មាត្រា៣ ,ទំព័រទី១, ឆ្នាំ២០១៥។

ពិន័យជាប្រាក់ពី៨០០០០០(ប្រាំបីសែន)រៀល ទៅ៤០០០០០០(បួនលាន)រៀល ក្នុងករណីដែលជនល្មើសធ្លាប់ទទួលរង នូវការពិន័យអន្តរការណ៍ម្តងរួចហើយ នៅតែបន្តប្រព្រឹត្តបទល្មើសទៀតក្នុងកំឡុងពេល៦(ប្រាំមួយ)ខែ ចាប់គិតពីការពិន័យអន្តរការណ៍លើកមុន។

បទប្បញ្ញត្តិកថាខណ្ឌទី២ ខាងលើនេះមិនត្រូវយកមកអនុវត្តឡើយ ចំពោះអ្នកបើកបរទោចក្រយានយន្ត ទោចក្រយានយន្តសណ្តោងរ៉ឺម៉ក ឬត្រីចក្រយានយន្ត[47]។

មាត្រា៧៧ថ្មី ចែងថាជនណាបើកបរយានយន្តក្នុងស្ថានភាពដោយមានជាតិអាកុលចាប់ពី០,៥០(សូន្យក្បៀសសែសិប)មីលីក្រាមក្នុងមួយលីត្រខ្យល់ ឬចាប់ពី០,៨០(សូន្យក្បៀសប៉ែតសិប) ក្រាមក្នុងមួយលីត្រឈាមឡើងទៅត្រូវពិន័យអន្តរការណ៍តាមការកំណត់នៃអនុក្រឹត្យ។ អំពើល្មើសខាងលើត្រូវផ្តន្ទាទោសដាក់ពន្ធនាគារពី១(មួយ)ខែទៅ៦(ប្រាំមួយ)ខែនិងពិន័យជាប្រាក់ពី៨០០០០០(ប្រាំបីសែន)រៀលទៅ៤០០០០០០(បួនលាន)រៀល ក្នុងករណីដែលជនល្មើសធ្លាប់ទទួលរងនូវការពិន័យអន្តរការណ៍ម្តងរួចហើយ តែនៅបន្តប្រព្រឹត្តល្មើសទៀតក្នុងកំឡុងពេល៦(ប្រាំមួយ)ខែ ចាប់គិតពីការពិន័យអន្តរការណ៍លើកមុន [48]។

មាត្រា៨២ថ្មី ចែងថាជនណាប្រើប្រាស់យានយន្តដោយគ្មានបណ្ណសម្គាល់រថយន្ត ឬគ្មានផ្លាកលេខសម្គាល់រថយន្តត្រូវពិន័យអន្តរការណ៍ តាមការកំណត់នៃអនុក្រឹត្យ។ អំពើល្មើសខាងលើត្រូវផ្តន្ទាទោសដាក់ពន្ធនាគារពី៦(ប្រាំមួយ)ថ្ងៃទៅ១(មួយ)ខែ និងពិន័យជាប្រាក់ពី៤០០០០០(បួនសែន)រៀលទៅ១០០០០០០(មួយលាន)រៀល ក្នុងករណីដែលជនល្មើសធ្លាប់ទទួលរងនូវការពិន័យអន្តរការណ៍ម្តងរួចហើយតែនៅបន្តប្រព្រឹត្តល្មើសទៀតក្នុងកំឡុងពេល៦(ប្រាំមួយ)ខែចាប់គិតពីការពិន័យអន្តរការណ៍លើកមុន។ បទប្បញ្ញត្តិនេះមិនត្រូវយកមកអនុវត្តឡើយចំពោះអ្នកបើកបរទោចក្រយានយន្ត ទោចក្រយានយន្តសណ្តោងរ៉ឺម៉ក ឬត្រីចក្រយានយន្ត[49] ។

២.២.២ ការកំណត់ល្បឿនសម្រាប់យានជំនិះ

លក្ខខណ្ឌសម្រាប់បើកបរយានជំនិះនៅតាមផ្លូវថ្នល់មានដូចខាងក្រោម៖

១-អ្នកបើកបរត្រូវប្រើប្រាស់ល្បឿន ស្របតាមផ្លាកសញ្ញាកំណត់ល្បឿនអតិបរមា នៅតាមដងផ្លូវ។

២-នៅកន្លែងដែលពុំមានផ្លាកសញ្ញាកំណត់ល្បឿន អ្នកបើកបរត្រូវប្រើប្រាស់ល្បឿនអតិបរិមា មានដូចខាងក្រោម៖

ក- នៅក្នុងទីប្រជុំជនល្បឿនអតិបរមាត្រូវកំណត់ត្រឹម៖

- ៣០គីឡូម៉ែត្រ ក្នុងមួយម៉ោង សម្រាប់ទោចក្រយានយន្ត ទោចក្រយានយន្តសណ្តោងរ៉ឺមក ត្រីចក្រយានយន្ត ត្រាក់ទ័រ យានយន្តកសិកម្ម និងសម្រាប់យានយន្តបករណ៍ដែលមានល្បឿនអតិបរមាត្រឹម៤០គីឡូម៉ែត្រ ក្នុងមួយម៉ោង។

[47] ច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ជំពូកទី១០ *(ទោសប្បញ្ញត្តិ)* មាត្រា៧៥ថ្មី ,ទំព័រទី៤០, ឆ្នាំ២០១៥។

[48] ច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ជំពូកទី១០ *(ទោសប្បញ្ញត្តិ)* មាត្រា៧៧ថ្មី, ទំព័រទី៤០, ឆ្នាំ២០១៥។

[49] ច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ជំពូកទី១០ *(ទោសប្បញ្ញត្តិ)* មាត្រា៨២ថ្មី, ទំព័រទី៤១, ឆ្នាំ២០១៥។

- ៩០គីឡូម៉ែត្រ ក្នុងមួយម៉ោង សម្រាប់រថយន្តគ្រប់ប្រភេទ និងសម្រាប់យានយន្តុបករណ៍ដែលមានល្បឿនអតិបរមាលើស៩០គីឡូម៉ែត្រក្នុងមួយម៉ោង។

ខ- នៅក្រៅទីប្រជុំជនល្បឿនអតិបរមាត្រូវកំណត់ត្រឹម៖

- ៤០គីឡូម៉ែត្រ ក្នុងមួយម៉ោង សម្រាប់ត្រីចក្រយានយន្ត ទោចក្រយានយន្តសណ្តោងរ៉ឺម៉កត្រាក់ទ័រ យានយន្តកសិកម្ម និងយានយន្តុបករណ៍ ដែលមានល្បឿនអតិបរមាត្រឹម៤០គីឡូម៉ែត្រ ក្នុងមួយម៉ោង។
- ៦០គីឡូម៉ែត្រ ក្នុងមួយម៉ោង សម្រាប់ទោចក្រយានយន្ត ដែលមានទំហំស៊ីឡាំងមិនលើសពី១២៥សង់ទីម៉ែត្រគូប យានយន្តុបករណ៍ ដែលមានល្បឿនអតិបរមាលើសពី៤០គីឡូម៉ែត្រក្នុងមួយម៉ោង រថយន្តសណ្តោងរ៉ឺម៉ក ឬសឺមីរ៉ឺម៉ក និងរថយន្តដឹកកុងតែន័រគ្រប់ប្រភេទ។
- ៧០គីឡូម៉ែត្រ ក្នុងមួយម៉ោង សម្រាប់ទោចក្រយានយន្ត ដែលមានទំហំស៊ីឡាំងលើសពី១២៥សង់ទីម៉ែត្រគូប និងរថយន្តដឹកទំនិញធុនធ្ងន់។
- ៨០គីឡូម៉ែត្រ ក្នុងមួយម៉ោង សម្រាប់រថយន្តធុនស្រាល និងរថយន្តដឹកអ្នកដំណើរ។
- ៩០គីឡូម៉ែត្រ ក្នុងមួយម៉ោង សម្រាប់រថយន្តធុនស្រាល និងរថយន្តដឹកអ្នកដំណើរបើកបរនៅលើផ្លូវ ដែលមានខឿនបែងចែកទិសចរាចរណ៍ជាពីរ ហើយមានគន្លងចាប់ពីបួនឡើងទៅ។

បទប្បញ្ញត្តិដែលមានចែងក្នុងចំណុចទី១ និងចំណុចទី២ នៃមាត្រានេះ មិនអនុវត្តចំពោះអ្នកបើកបរយានយន្តក្បួននគរបាល យោធា កងរាជអាវុធហត្ថ គណៈប្រតិភូ ថ្នាក់ដឹកនាំជាន់ខ្ពស់ យានយន្តពន្លត់អគ្គីភ័យ យានយន្តសង្គ្រោះរបស់មន្ទីរពេទ្យ និងយានខ្លះទៀតដែលមានការអនុញ្ញាតឲ្យបន្លឺសូរស័ព្ទ ភ្លើងសញ្ញាពិសេស នៅពេលកំពុងបំពេញភារកិច្ចឡើយ[50]។

ការអនុវត្តន៍ច្បាប់របស់ភ្នាក់ងារអនុវត្តច្បាប់ចរារណ៍ ដែលមានការពាក់ព័ន្ធនៅកម្រិតនិងភាពអសកម្មជាច្រើន ដោយផ្អែកលើលក្ខខណ្ឌជីវភាពគួបផ្សំ និងកង្វះខាតសម្ភារៈឧបករណ៍ទំនើបសម្រាប់បំពេញភារកិច្ចត្រួតពិនិត្យសុវត្ថិភាពសណ្តាប់ធ្នាប់ចរាចរណ៍។ សមត្ថិភាពយល់ដឹងអំពីច្បាប់នៅមានកម្រិត និងនៅមិនទាន់បានលើកកម្ពស់សីលធម៌អាកប្បកិរិយាម៉ឺងម៉ាត់ ក្នុងការបំពេញភារកិច្ចជាហេតុធ្វើឲ្យការគោរពច្បាប់របស់អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់មានភាពទន់ខ្សោយ។

ការផ្សព្វផ្សាយអប់រំអំពីច្បាប់ មានសារៈសំខាន់ណាស់ដើម្បីឲ្យមានការយល់ដឹង និងគោរពច្បាប់ជាទូទៅ ប៉ុន្តែកិច្ចការនេះយើងបានធ្វើតិចតួចបំផុតហើយភាគច្រើនធ្វើនៅទីក្រុងតែប៉ុណ្ណោះ។ ការផ្សព្វផ្សាយអប់រំ ធ្វើឲ្យទូលំទូលាយគ្រប់បណ្តាញអប់រំផ្សព្វផ្សាយតាំងពីគ្រឹះស្ថានសិក្សា នៅក្នុងសហាគមន៍ សង្គមគ្រួសារ ដើម្បីឲ្យមនុស្សម្នាក់ៗយល់ និងជួយអប់រំគ្នាទៅវិញទៅមក[51]។

[50] *អនុក្រឹត្យស្តីពីការកំណត់ល្បឿនសម្រាប់យានជំនិះ* (ឆ្នាំទី១ លេខ ៥២ សប្តាហ៍ទី២ ថ្ងៃទី១៥ ខែកក្កដាឆ្នាំ២០១៥ រាជកិច្ចទំព័រ៥៧១៥, ទំព័រទី៣,៤)។

[51] ហុង ណារ៉ុង *(ការអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនៅកម្ពុជា)* បេក្ខជនបណ្ឌិតជំនាន់ទី១ ផ្នែកនីតិសាស្ត្រ ,សាកលវិទ្យាល័យឯកទេសនៃកម្ពុជា។ www.cus.edu.kh

២.៣ ការអនុវត្តច្បាប់ និង បញ្ហាប្រឈម

២.៣.១ ដំណើរការអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក

ច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកថ្មីត្រូវបានអនុវត្តជាផ្លូវការតាមព្រះរាជក្រម នៅដើមឆ្នាំ២០១៦នេះ។ ការរឹតបណ្តឹងច្បាប់ចរាចរណ៍ថ្មីនេះ បន្ទាប់ពីអត្រាគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ នៅតែមានចំនួនកើនគួរឲ្យកត់សម្គាល់ពីមួយឆ្នាំទៅមួយឆ្នាំ។ ទោះបីមានការអនុវត្តច្បាប់តឹងរឹងដើម្បីបញ្ចៀស នឹងកាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍យ៉ាងណាក្តី មន្ត្រីអង្គការសង្គមស៊ីវិលដែលធ្វើការលើវិស័យនេះនៅតែយល់ថា រដ្ឋាភិបាលនៅតែមិនទាន់មានការ អប់រំផ្សព្វផ្សាយជូនប្រជាពលរដ្ឋឲ្យយល់ដឹងពីច្បាប់នេះបានទូលំទូលាយនៅឡើយទេ។ ជាក់ស្តែងយើងឃើញថាការអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍ភាគច្រើនគឺ *"អនុវត្តតាមអនុសាសន៍ជាជាងការអនុវត្តច្បាប់"*។ ម្យ៉ាងទៀតបើយើងពិនិត្យទៅចំនួននគរបាលចរាចរណ៍ក៏នៅមានចំនួនតិចដែលពិបាកក្នុងការប្រតិបត្តិការក្នុងការអនុវត្តច្បាប់ផងដែរ។

ឧទាហរណ៍៖ ***"សំឡេងចរាចរណ៍លើដងផ្លូវ"*** នេះជាការដាក់គោលដៅរឹតបណ្តឹងចរាចរណ៍លើកំណាត់ផ្លូវវេងស្រេង ក្នុងសង្កាត់ស្ទឹងមានជ័យ ខណ្ឌមានជ័យ ដើម្បីពិនិត្យមើលអ្នកជិះម៉ូតូដែលល្មើសច្បាប់។ អធិការរងនគរបាលចរាចរណ៍ផ្លូវគោកខណ្ឌមានជ័យ **លោក ណិប វិបូ** ប្រចាំការនៅគោលដៅនេះបានមានប្រសាសន៍ថា ការរឹតបន្តឹងការអនុវត្តច្បាប់នៅលើដងផ្លូវនេះ គឺកម្លាំងសមត្ថកិច្ចបានយកគោលការណ៍ អប់រំដល់ប្រជាពលរដ្ឋឲ្យយល់ដឹងពីច្បាប់បន្ថែមទៀត ដើម្បីទប់ស្កាត់បញ្ហាគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍។ ប៉ុន្តែទន្ទឹមនឹងការអនុវត្តច្បាប់នេះចំពោះការផាកពិន័យអ្នកដែលជិះម៉ូតូដែលល្មើសច្បាប់ ករណីខ្លះក៏មានការលើកលែងដែរ។ លោកក៏បានបន្តទៀតថា *"ការអនុគ្រោះនេះមិនមែនច្បាប់អនុគ្រោះឲ្យទេ ប៉ុន្តែអ្វីដែលគេឃើញជាក់ស្តែង មនុស្សមានផ្ទៃពោះ មនុស្សចាស់ជរាដែលគាត់ពាក់មួកអត់កើតលើសឈាមឬមួយក៏អ្នកបីកូនទទឹងនៅតូចនៅឡើយ នេះជាមនុស្សធម៌ ជាសីលធម៌អញ្ចឹងប៉ូលីសខុសត្រង់ហ្នឹងចំពោះច្បាប់មែន ប៉ុន្តែបើសិនជាយើងឃាត់គាត់មានកំណើនច្រើន មានកូនខ្ចី គាត់ក្តៅគាត់អាចឈឺហើយគាត់ចាស់ គាត់លើសឈាម គាត់ប្រញាប់ទៅពេទ្យបើកថ្នាំ បើទុកគាត់អញ្ចឹង គាត់ដួលគ្រោះថ្នាក់ អញ្ចឹងវាជាផលលំបាកមួយសម្រាប់សមត្ថកិច្ចទៀត"*។

បន្ទាប់ពីអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកគិតចាប់ពីដើមខែមករា មកដល់ពាក់កណ្តាលខែមីនាឆ្នាំ២០១៨នេះ នាយកដ្ឋានស្នងការនគរបាលចរាចរណ៍ និងសណ្តាប់ធ្នាប់សាធារណៈនៃអគ្គស្នងការនគរបាលជាតិឲ្យដឹងថាចំនួនផាកពិន័យចំពោះអ្នកជិះម៉ូតូល្មើសច្បាប់ចរាចរណ៍ក្នុងកំឡុងពេលជាង ៣ខែមកនេះមានជាង **៩ម៉ឺនគ្រឿង(៩៣.៤១៤)**។ ដោយឡែកចំនួនម៉ូតូដែលពិន័យទៅតាមច្បាប់មានជិត**៥ម៉ឺនគ្រឿង(៤៩.៩៦១)**។ ចំណែកឯម្ចាស់ម៉ូតូជាង**៤ម៉ឺនគ្រឿង(៤៣.៤៥៣)** ទទួលការអប់រំ ឲ្យយល់ពីច្បាប់នេះ ហើយប្រាក់ពិន័យដែលសមត្ថកិច្ចប្រមូលបានចាប់ពីថ្ងៃទី០១ ខែមីនា ដល់ថ្ងៃទី១៤ ខែមីនា បានជិត**៦៤លានរៀល**។

ប៉ុន្តែពលរដ្ឋមួយចំនួនយល់ឃើញថា ពួកគាត់នៅមិនទាន់យល់ច្បាស់ពីច្បាប់នេះនៅឡើយទេ។ រីឯក្តីបារម្ភរបស់ពួកគេមួយទៀតនោះ គឺស្នើឲ្យការផាកពិន័យមានតម្លាភាព។ ឧទាហរណ៍៖ ទស្សនៈរបស់ពលរដ្ឋម្នាក់បានលើកឡើងថា *"ពាក់មួកសុវត្ថិភាពរហូតខ្លាចអស់លុយដែរ។ ពីមុនពាក់ដែរតែពេលខ្លះអត់។ ខ្ញុំគិតថាច្បាប់នេះល្អជួយឲ្យប្រជាពលរដ្ឋពាក់មួកច្រើន កាត់បន្ថយគ្រោះ*

ថ្នាក់ចរាចរណ៍។ ខ្ញុំចង់ឲ្យរដ្ឋាភិបាលផ្ដល់ការពារល្អជាងហ្នឹងទៀត ច្បាប់ចរាចរណ៍ចេញថ្មីនេះគេ ឲ្យយើងពាក់មួក ម៉ូតូមួយដឹកបានតែ២នាក់ តែកុងហើយនិងអ្នកជិះមួយលើកលែងតែកូនក្មេងតូច។ ខ្ញុំមានមួកពីរ មានភ្ញៀវមកជិះអញ្ចឹង ខ្ញុំពាក់របស់ខ្ញុំមួយ ខ្ញុំហុចមួកមួយឲ្យគាត់ ដើម្បីជៀសវាងកុំឲ្យប៉ូលីសផាក។ ធ្វើនេះត្រឹមត្រូវហើយតែកន្លែងខ្លះអត់ត្រឹមត្រូវ ការបង់១៥០០០រៀល អញ្ចឹងជូនធ្វើវិក័-យបត្រ ជូនកន្លែងខ្លះអត់ធ្វើ។ ចង់ឲ្យប៉ូលីសធ្វើចរាចរណ៍ផាកពិន័យម៉ូតូមានតម្លាភាពឲ្យយុត្តិធម៌”។

ជាក់ស្ដែងនៅពេលថ្ងៃសមត្ថកិច្ចតម្រូវឲ្យអ្នកជិះម៉ូតូ ដែលល្មើសច្បាប់ចរាចរណ៍ទៅបង់ប្រាក់ផាកពិន័យនៅសាលាខណ្ឌនីមួយៗ។ ហើយអ្នកដែលរងការផាកពិន័យត្រូវបង់នៅសាលាខណ្ឌមិនឲ្យលើសពី ១សប្ដាហ៍ទេ។ ផ្ទុយទៅវិញចំពោះការដាក់គោលដៅត្រួតពិនិត្យចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនៅពេលយប់ ការផាកពិន័យយានយន្តដែលជិះល្មើសច្បាប់ដូចជាម៉ូតូគ្មានកញ្ចក់ អ្នកបើកម៉ូតូមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាព នគរបាលចរាចរណ៍តម្រូវឲ្យពួកគេបង់ប្រាក់ផាកពិន័យនៅនិងកន្លែង។ ឯការដាក់គោលដៅនៅពេលយប់ ដើម្បីពិនិត្យជាតិអាកុលអ្នកបើកបរជាចម្បង។ ការដាក់គោលដៅរឹតបន្តឹងចរាចរណ៍នៅពេលយប់មិនត្រឹមតែផ្ដោតលើអ្នកជិះយានយន្តខុសច្បាប់ចរាចរណ៍ទេ ប៉ុន្តែសមត្ថកិច្ចក៏ឆែកឆេរអ្នកធ្វើដំណើរដើម្បីរកមើលគ្រឿងញៀនផងដែរ[52]។

២.៣.២ ផលប៉ះពាល់ និង បញ្ហាប្រឈមក្នុងការអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក

២.៣.២.១ ផលប៉ះពាល់នៃគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍

ករណីស្លាប់ និងរបួសដោយសារគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នៅកម្ពុជា គឺបានធ្វើឲ្យប្រទេសនេះខាតបង់សេដ្ឋកិច្ច និងបាត់បង់ធនធានមនុស្សជាច្រើន ដែលជាការប៉ះពាល់ដ៏ធ្ងន់ធ្ងរចំពោះប្រទេសជាតិក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍ផងដែរ។ដោយចំពោះខាតបង់ទឹកប្រាក់ប្រមាណជា**៣០០លានដុល្លារអាមេរិក** ក្នុងមួយឆ្នាំៗដោយមិនទាន់គិតបញ្ចូលពីផលប៉ះពាល់រយៈពេលវែងនៅឡើយ។ ចំពោះផលប៉ះពាល់ដល់សង្គមជាតិវិញ គ្រោះថ្នាក់នេះបានបណ្ដាលឲ្យមនុស្សជាច្រើនបានស្លាប់ និងបន្សល់ទុកនូវការឈឺចាប់ដល់អ្នកដែលជាសាច់ញាតិរបស់ជនរងគ្រោះ ដោយរួមទាំងការរបួសស្នាម បាត់បង់ជីវិត និងខូចខាតទ្រព្យសម្បត្តិរដ្ឋ[53] និងឯកជនជាច្រើនសន្ធឹកសន្ធាប់ បន្ថែមពីនេះជនរងគ្រោះដែលជួបគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ គឺគួរឲ្យអាណិតនិងជាពិសេសគ្រួសារជនរងគ្រោះ ក៏ត្រូវបាត់បង់មនុស្សក្នុងគ្រួសារក្នុងករណីដែលជួបគ្រោះថ្នាក់ធ្ងន់ធ្ងររហូតដល់បាត់បង់ជីវិត កាន់តែគួរឲ្យសង្វេកទៀតនោះជនរងគ្រោះខ្លះអាចនៅមានជីវិត ក៏ប៉ុន្តែបែរជាជួបនូវពិការភាពជាប់ខ្លួនអស់មួយជិវិតដែលមិនអាចព្យាបាលបាន ដូចជាការរស់នៅពិបាកជាងស្លាប់ទៅទៀត។

[52] ខែ សុណាង *(សមត្ថកិច្ចរឹតបន្តឹងការអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកថ្មី)* វិទ្យុអាស៊ីសេរី RFA ២២-០៣-២០១៦។
www.rfa.org

[53] វុត្ថា *(កម្ពុជាខាតបង់សេដ្ឋកិច្ច៣០០លានដុល្លារ ដោយសារគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍)* ២០ ធ្នូ ២០១៧។
www.propertyarea.asia

២.៣.២.២ បញ្ហាប្រឈមក្នុងការអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក

រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា បានបង្កើតគណៈកម្មាការអន្តរក្រសួងមួយ ដើម្បីធ្វើវិសោធនកម្មលើមាត្រាមួយចំនួននៃច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកថ្មីដែលមានប្រតិកម្មពីពលរដ្ឋ បន្ទាប់ពីសមត្ថកិច្ចរឹតបន្តឹងច្បាប់នេះនៅតាមលើដងផ្លូវចាប់តាំងពីថ្ងៃទី០១ ខែមករា ឆ្នាំ២០១៦។ នៅគ្រាដែលមានការប្រែប្រួលច្បាប់នេះ អ្នកជំនាញថាខ្លឹមសារនិងទោសប្បញ្ញត្តិខ្លះមានភាពប្រសើរហើយ ប៉ុន្តែលំបាកក្នុងការអនុវត្តនៅក្នុងសង្គមខ្មែរ។ ករណីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍បណ្តាលឲ្យមនុស្សស្លាប់ និងរបួសហើយអ្នកបង្ករត់គេចខ្លួន គឺបង្ហាញពីភាពមិនទទួលខុសត្រូវ និងមិនទុកចិត្តលើប្រព័ន្ធយុត្តិធម៌របស់ខ្លួន។ ភាពមិនទុកចិត្តលើប្រព័ន្ធតុលាការ ឬអ្នកអនុវត្តច្បាប់នៅកម្ពុជាពេលខ្លះហ្វូងមនុស្សតែងតែបង្កើតតុលាការដោយខ្លួនឯងភ្លាមៗនៅ នឹងកន្លែងកើតហេតុដើម្បីវាយបកទៅអ្នកបង្កគ្រោះថ្នាក់ដែលធ្វើឲ្យពួកគេភាគច្រើនភ័យខ្លាចហើយរត់គេចខ្លួន។ នាយកវិទ្យាស្ថានសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍**លោក អ៊ា ចរិយា** បានមានប្រសាសន៍ថា បើអ្នកបង្កគ្រោះថ្នាក់មិនខ្លាចហ្វូងមនុស្សវាយធ្វើបាប នៅនឹងកន្លែងកើតហេតុនោះទេ គឺជារឿងមួយប្រសើរ ដែលអ្នកបង្កមានឱកាសជួយសង្គ្រោះជិវិតមនុស្សតាមរយៈការសង្គ្រោះបឋម ឬបញ្ជូនទៅមន្ទីរពេទ្យ។ លោកថាការសង្គ្រោះជីវិតមនុស្សជារឿងសំខាន់ហើយការវែកញែករកយុត្តិធម៌ អាចធ្វើនៅពេលក្រោយ ហើយតុលាការត្រូវតែផ្តល់ទោសទណ្ឌទៅតាមច្បាប់ចរាចរណ៍ គឺទោសអតិបរមាសម្រាប់អ្នកណាដែលបង្កគ្រោះថ្នាក់ហើយរត់គេច។ បើការអនុវត្តបានត្រឹមត្រូវអាចនឹងធ្វើឲ្យបរិយាកាសនៃការបើកបុកគេហើយរត់នឹងមានការកាត់បន្ថយ ។មាត្រា៨៣នៃច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកថ្មី ចែងថាជនណាដែលបើកបរធ្វេសប្រហែសខ្ជីខ្ជា មិនប្រុងប្រយ័ត្ន ឬមិនគោរពកាតព្វកិច្ចដែលបទប្បញ្ញត្តិចរាចរណ៍ផ្លូវគោក តម្រូវបណ្តាលឲ្យមានរបួសអ្នកដទៃ ហើយបណ្តាលឲ្យអ្នករងគ្រោះអសមត្ថភាពការងាររយៈពេលស្មើ ឬលើសពី៨ថ្ងៃ គិតចាប់ពីថ្ងៃកើតហេតុ ត្រូវផ្តន្ទាទោសដាក់ពន្ធនាគារពី ០៦ខែទៅ២ឆ្នាំ និងពិន័យជាប្រាក់២លានរៀល ទៅ១០លានរៀល។ អ្នកបង្កអាចផ្តន្ទាទោសដោយទោសបន្ថែមមួយ ឬច្រើនដូចមានចែងក្នុងមាត្រា៥៣ នៃក្រមព្រហ្មទណ្ឌដូចជាករណីរត់គេចខ្លួនពីកន្លែងកើតហេតុ ក្នុងបំណងគេចវេសពីការទទួលខុសត្រូវ។ ដោយឡែកអ្នកវិភាគ និងអ្នកស្រាវជ្រាវផ្នែកការអភិវឌ្ឍន៍សង្គម **លោកបណ្ឌិត កែម ឡី** បានថ្លែងបច្ចុប្បន្នកម្ពុជាមិនអាចជានាលើការប្រើអំពើហិង្សា លើអ្នកបង្កគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ បាននោះទេដោយសារតែពលរដ្ឋលែងទុកចិត្តលើប្រព័ន្ធរដ្ឋបាលសាធារណៈ។ រដ្ឋាភិបាលត្រូវធ្វើឲ្យពលរដ្ឋទុកចិត្តលើប្រព័ន្ធយុត្តិធម៌ ដើម្បី បញ្ចៀសការវាយសម្លាប់ ឬឲ្យរងរបួសដល់អ្នកបើកបរពីសំណាក់ហ្វូងប្រជាពលរដ្ឋ៖ *"ប្រជាជនយើងភាគច្រើនកាលណាបុកគោគាត់ ជ្រូកគាត់ បុកកូនគាត់ បុកបងប្អូនគាត់ គឺអត់ទាន់រកខុសត្រូវទេ គាត់ប្រមូលគ្នាទៅវាយធ្វើបាប ជួនកាលរហូតដល់ស្លាប់ហើយបានប្ដឹងទៅ ប៉ូលីស ហើយអត់ទុកចិត្ត ប៉ូលីស អត់ទុកចិត្តប្រព័ន្ធតុលាការ"*។ ករណីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ បណ្តាលឲ្យមនុស្សរបួសឬស្លាប់ ហើយអ្នកបង្កគេចវេស ក្នុងគោលបំណងមិនទទួលខុសត្រូវមានច្រើនករណីដែលមានទាំងមន្ត្រីជាន់ខ្ពស់នៃស្ថាប័នបង្កើតច្បាប់ទៀតផង។ យ៉ាងណាទាំង **លោក កែម ឡី** និង **លោក អ៊ា ចរិយា** បានរិះគន់ច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ថាច្បាប់ថ្មីនេះគាត់តែងឡើងដោយគ្មានការបើកចំហរ និងមិនផ្អែកលើការសិក្សាស្រាវជ្រាវពិតប្រាកដ។ ការចែងនៅក្នុងមាត្រាខ្លះមិនត្រូវទៅនឹងស្ថានភាពរបស់ប្រទេសកម្ពុជា

ដែលបង្កការលំបាកដល់ដំណើរការ អនុវត្តជាក់ស្តែងហើយត្រូវចំណាយពេលធ្វើវិសោធនកម្មថ្មីទៀត។ ម្យ៉ាងទៀតការដែលមិនបានពិភាក្សាជាមួយភាគីពាក់ព័ន្ធឲ្យទូលាយ កាលពីកន្លងទៅទើបនៅពេលអនុវត្តមានការរអាក់រអួល។ លោកចង់ឃើញច្បាប់នេះមានការកែលម្អរកាន់តែប្រសើរ៖ *៣ សំណូមពររបស់ខ្ញុំសូមឲ្យ រដ្ឋាភិបាលធ្វើវិសោធនកម្មដោយមានការបើកចំហរឲ្យអ្នកជំនាញ និងពាក់ព័ន្ធបានចូលរួម ពិគ្រោះយោបល់ទាំងអស់គ្នាដើម្បីធ្វើវិសោធនកម្មហ្នឹង ត្រូវទៅនឹងស្ថានភាព និងតម្រូវការពិតប្រាកដរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ*[54]។

ឧទាហរណ៍៖ "គ្មានការផាកពិន័យលើអ្នកប្រើទូរស័ព្ទពេលកំពុងបើកបរ"។បើទោះបីជាមានការផាកពិន័យរឿងច្បាប់ចរាចរណ៍នេះយ៉ាងគគ្រឹកគ្រេងក៏ដោយ ក៏នៅមានចន្លោះប្រហោងចំណុចសំខាន់ដ៏គ្រោះថ្នាក់មួយ ដែលមិនធ្លាប់ឃើញមានការផាកពិន័យទាល់តែសោះ ហើយក៏គ្មានការសិក្សាស្រាវជ្រាវដែរ គឺអ្នកបើកបរប្រើប្រាស់ទូរស័ព្ទពេលកំពុងបើកបរ ហើយក៏មិនដែលឃើញបង្ហាញពី ទិន្នន័យគ្រោះថ្នាក់ដោយសារប្រើប្រាស់ទូរស័ព្ទពេលបើកបរដែរ។ តែមានករណីធុញទ្រាន់ និងរអ៊ូរទាំចំពោះអ្នកបើកបរ ពីក្រោយអ្នកបើកបរដែលកំពុងប្រើប្រាស់ទូរស័ព្ទនៅពេលអ្នកក្រោយចុចស៊ីផ្លេរ បែរជាធ្វើឲ្យអ្នកបើកបរកំពុងប្រើទូរស័ព្ទនោះ មើលមុខខឹងសម្បារអ្នកស៊ីផ្លេរនោះទៅវិញ។ ការប្រើប្រាស់ទូរស័ព្ទពេលបើកបរនេះ គឺមានចែងក្នុងច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកត្រង់ **មាត្រា ៨ ចំណុចទី៦ បានចែងថា៖** *"ហាមប្រើប្រាស់ទូរស័ព្ទនៅពេលកំពុងបើកបរយានជំនិះ ដោយគ្មានឧបករណ៍សំឡេងភ្ជាប់ទំនាក់ទំនង"*[55]។ ដោយសារការប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធបច្ចេកវិទ្យាទំនើបៗ ដែលមានកម្មវិធីជាច្រើនក្នុងទូរស័ព្ទធ្វើឲ្យអ្នកប្រើប្រាស់វក់ នឹងកម្មវិធីលែងគិតពីការប្រុងប្រយ័ត្ន ក្នុងការបើកបរដែលអាចធ្វើឲ្យមានគ្រោះថ្នាក់ដល់ខ្លួនឯង និងអ្នកដទៃផងដែរ យ៉ាងហោចណាស់រំខានគេឯង ដែលកំពុងបើកបរនៅលើវិថីដូចគ្នាដែរ។ ចំណែកការសម្រេចចិត្តលើកទូរស័ព្ទ ពេលកំពុងបើកបរនោះគឺអាចមានទំនោរទំនាក់ទំនងគ្នាមានរយៈពេលវែងៗ ផ្អែមល្ហែមស្នេហាស្និតល្អួតអូនបងមិនចង់ដាក់ទូរស័ព្ទចុះទេជាសំឡេងក្តីជាសារ SMSក្តី ឬតាម Messenger ក្តីនិងបើកមើលតាមហ្វេសប៊ុកក្តី។ បើពាក់ព័ន្ធជាមួយនឹងការងារវិញ គឺអ្នកទទួលទូរស័ព្ទគ្រាន់តែលើកហើយ ឆ្លើយប្រាប់វិញយ៉ាងប្រញាប់ថាកំពុងបើកបរចប់ហើយភាគីម្ខាងទៀតយល់ព្រមហើយមិនអន់ចិត្តទេព្រោះវាខុសច្បាប់[56]។ ចំណុចនេះមន្ត្រីអនុវត្តច្បាប់ ចំពោះអ្នកប្រើទូរស័ព្ទយ៉ាងសាមញ្ញ ទៅតាមច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក**មាត្រា៦០ ចែងថា សមត្ថកិច្ចមានសិទ្ធិអំណាច** *"តាមដាន ល្បាត និងពិនិត្យអំពើល្មើស និងបទប្បញ្ញត្តិចរាចរណ៍ដោយផ្ទាល់ឬដោយឧបករណ៍បច្ចេកទេស"*[57]។

[54] ជិនជេដ្ឋា*(អ្នកជំនាញបង្ហាញពីបញ្ហាប្រឈមក្នុងការអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកថ្មី)* វិទ្យុអាស៊ីសេរី ១៤-០១-២០១៦។

[55] ច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកថ្មី *(អ្នកបើកបរយានជំនិះ)*ជំពូកទី៣ ,មាត្រា៨ថ្មី ,ចំណុចទី៦, ទំព័រទី៦ ,ឆ្នាំ២០១៤។

[56] គុង សុប្រាជ្ញ*(គ្មានការផាកពិន័យ លើអ្នកប្រើប្រាស់ទូរស័ព្ទកំពុងបើកបរ)*វិភាគសង្គម ៖ ភ្នំពេញប៉ុស្តិ៍ ១៦ មករា ២០១៨ https://m.postkhmer.com

[57] ច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកថ្មី*(សមត្ថកិច្ចនិងសិទ្ធិអំណាចរបស់មន្ត្រីអនុវត្តច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក)*ជំពូកទី៩, មាត្រា៦០, ទំព័រទី៣៦, ឆ្នាំ២០១៤។

ជំពូកទី៣
វិធានការការពារ និងដំណោះស្រាយការគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍

ប្រព័ន្ធការពារសុវត្ថិភាព និងដំណោះស្រាយសម្រាប់ការគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ពិតជាមានសារៈសំខាន់ណាស់ក្នុងការជួយកាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍។ រាជរដ្ឋាបាល ក្រសួងពាក់ព័ន្ធបានយកចិត្តទុកដាក់ខ្ពស់ក្នុងការបង្ការ ទប់ស្កាត់កុំឲ្យមានគ្រោះថ្នាក់កើតឡើង ដោយបានរិះរកនូវវិធានការការពារសម្រាប់អនុវត្តនាពេលបច្ចុប្បន្ន និងនៅពេលអនាគត។ ***តើរាជរដ្ឋាភិបាលបានចូលរួមធ្វើអ្វីខ្លះដើម្បីកាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរណ៍និង គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍?***

រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាបានខិតខំដោះស្រាយការកកស្ទះចរាចរណ៍ និងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍តាមរយៈយន្តការពង្រឹងច្បាប់ ដោយបានធ្វើច្បាប់ចរាចរណ៍ថ្មី និងមានភាពតឹងរ៉ឹងផងដែរ។ ម្យ៉ាងវិញទៀតមានការកត់សម្គាល់ផងដែរថា សាលារាជធានីភ្នំពេញដែលជាសេនាធិការរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលបានចាប់ផ្ដើមយុទ្ធនាការរំដោះចិញ្ចើមផ្លូវ និងបានដំឡើងស្តុបឆ្លាតវៃ ដោយរួមទាំងជម្រុញឲ្យសាធារណៈជនប្រើប្រាស់រួមមានសេវារថយន្តក្រុង រថភ្លើង ព្រមទាំងកសាងផ្លូវ ស្ពានថ្មើរជើង ស្ពានអាកាសជាដើម[58]។ ចំពោះករណីនេះមានវិធានការនានា ជាច្រើនដែលត្រូវបានដាក់ចេញជាផែនការយុទ្ធសាស្ត្រក្នុងការកាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍៖

៣.១ វិធានការការពារ

៣.១.១ ការពាក់ខ្សែក្រវ៉ាត់សុវត្ថិភាព

ក្រុមប៉ូលីសបានយកចិត្តទុកដាក់ចំពោះ ការពាក់ខ្សែក្រវ៉ាត់សុវត្ថិភាព ក្នុងរថយន្តជាចំបងសម្រាប់អ្នកបើកបររថយន្ត។ ដោយឡែកចំពោះរថយន្តក្រុងភាគច្រើន ៩៩ភាគរយ គឺមិនមានពាក់ខ្សែក្រវ៉ាត់សុវត្ថិភាពក្នុងរថយន្តទេ ដោយគ្មានអ្នកដំណើរណាមួយយកចិត្តទុកដាក់លើការពាក់ខ្សែក្រវ៉ាត់សុវត្ថិភាពក្នុងរថយន្តក្រុងឡើយ។ ក្រុមអ្នកស្រាវជ្រាវបាននិយាយថា ការពាក់ខ្សែក្រវ៉ាត់សុវត្ថិភាពវាអាចមិនរារាំងការរងរបួសថ្លើម នៅក្នុងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នោះទេ ប៉ុន្តែវាអាចបន្ថយភាពធ្ងន់ធ្ងររបស់វា និងធ្វើឲ្យមានភាពខុសប្លែកគ្នាយ៉ាងខ្លាំងនៅក្នុងផលវិបាកនិងការចំណាយរបស់គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍។ ហានិភ័យបានធ្លាក់ចុះបន្តិចនៅពេលដែលខ្សែក្រវ៉ាត់សុវត្ថិភាព និងពោងសុវត្ថិភាពត្រូវបានគេប្រើ ប៉ុន្តែពោងខ្យល់តែមួយមិនអាចប៉ះពាល់ដល់ភាពធ្ងន់ធ្ងរនៃគ្រោះថ្នាក់ឡើយ។ ការប្រើខ្សែក្រវ៉ាត់សុវត្ថិភាព ត្រូវបានផ្សារភ្ជាប់ទៅនឹងការថយចុះ នៃការស្លាប់ក្នុងគ្រោះថ្នាក់ក្នុងរថយន្ត[59]។

[58] ប៊ិន បុណ្ណា *(ការពិតមួយចំនួនរុញឲ្យចរាចរណ៍ នៅភ្នំពេញកាន់តែអាក្រក់)* ថ្ងៃព្រហ ថ្ងៃ៣១ ឧសភា ២០១៨ ម៉ោង០៧: ៣០។ https://social.sabay.com.kh

[59] admin *(ខ្សែក្រវ៉ាត់សុវត្ថិភាពអាចការពាររងរបួសថ្លើមធ្ងន់ធ្ងរក្នុងពេលគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍)* ថ្ងៃទី០៣ ខែ០៥ ឆ្នាំ២០១៨។ https://rushnew.asia .

ចាប់តាំងពីឆ្នាំ២០០៩ នគរបាលចរាចរណ៍បានរឹតបន្តឹងបន្ទាប់ពីច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោកចូលជាធរមានដែលតម្រូវឲ្យអ្នកបើកបរ និងអ្នករួមដំណើរអង្គុយកៅអីមុខរថយន្ត ពាក់ខ្សែក្រវ៉ាត់សុវត្ថិភាព។ នៅឆ្នាំ២០១៦ ជនរងគ្រោះជាអ្នកដំណើរបើកបររថយន្តបានពាក់ខ្សែក្រវ៉ាត់សុវត្ថិភាពក្នុងពេលមានគ្រោះថ្នាក់មាន៣០%។ ភាគរយនៃអ្នកបើកបររថយន្តគ្រួសារមាន៥២% ខ្ពស់ជាងអ្នករួមដំណើរមាន២៥% និងរថយន្តដឹកទំនិញមាន២៣%។ក្នុងចំណោមជនរងគ្រោះជាអ្នកបើកបររថ-យន្តបានពាក់ខ្សែក្រវ៉ាត់សុវត្ថិភាពចន្លោះពី៤០-៤៤ឆ្នាំ មានភាគរយខ្ពស់ជាងគេ(៧៦%) និងអាយុចន្លោះពី៤៥-៤៩ឆ្នាំ មាន៦៣% ប៉ុន្តែអ្នកបើកបរដែលមានអាយុចន្លោះ ពី១៥-១៩ឆ្នាំ មានភាគរយតិចតួចប៉ុណ្ណោះ។

តារាងទី៤៖ ភាគរយនៃជនរងគ្រោះជាអ្នកបើកបររថយន្តបានពាក់ខ្សែក្រវ៉ាត់សុវត្ថិភាពគិតត្រឹមឆ្នាំ២០១៦

ចំនួនអាយុជនរងគ្រោះ	ចំនួនភាគរយ ពាក់ខ្សែក្រវ៉ាត់សុវត្ថិភាព	ចំនួនភាគរយ មិនពាក់ខ្សែក្រវ៉ាត់សុវត្ថិភាព
១៥ ដល់ ១៩ឆ្នាំ	១២ ភាគរយ	៨៤ ភាគរយ
២០ ដល់ ២៤ឆ្នាំ	៤៨ ភាគរយ	៥២ ភាគរយ
២៥ ដល់ ២៩ឆ្នាំ	៦១ ភាគរយ	៣៩ ភាគរយ
៣០ ដល់ ៣៤ឆ្នាំ	៥៣ ភាគរយ	៤៧ ភាគរយ
៣៥ ដល់ ៣៩ឆ្នាំ	៦១ ភាគរយ	៣៩ ភាគរយ
៤០ ដល់ ៤៤ឆ្នាំ	៧៦ ភាគរយ	២៤ ភាគរយ
៤៥ ដល់ ៤៩ឆ្នាំ	៦៣ ភាគរយ	៣៧ ភាគរយ
៥០ ដល់ ៥៤ឆ្នាំ	៥៣ ភាគរយ	៤៧ ភាគរយ
>=៥៥ ឆ្នាំ	៤៣ ភាគរយ	៥៧ ភាគរយ

៣.១.២ ការពាក់មួកសុវត្ថិភាព

នៅកម្ពុជាទោចក្រយានយន្ត(ម៉ូតូ) គឺជាមធ្យោបាយធ្វើដំណើរដ៏ពេញនិយមបំផុត ហើយការប្រើប្រាស់ទោចក្រយានយន្ត នៅកម្ពុជាកំពុងមានការរីកចម្រើនឡើង ជាលំដាប់ពីមួយឆ្នាំទៅមួយឆ្នាំ។ ស្របពេលដែលចំនួនទោចក្រយានយន្តបានកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័សចំនួនអ្នកស្លាប់ និងរងរបួសក្បាលក៏មានការកើនឡើងដែរ ហើយចំនួននេះនឹងនៅតែបន្តទៀត ប្រសិនបើនៅតែពុំមានការពាក់មួកសុវត្ថិភាពនៅពេលធ្វើដំណើរនោះទេ។ តាមការសិក្សាស្រាវជ្រាវបានបង្ហាញថាការពាក់មួកសុវត្ថិភាពអាចកាត់បន្ថយហានិភ័យ នៃការទទួលរងរបួសធ្ងន់ធ្ងរ និងការស្លាប់បានផងដែរ។ កង្វះខាតនូវការយល់ដឹង ធនធានក្នុងការទិញមួកសុវត្ថិភាពមកប្រើប្រាស់ និងជំនឿ គឺជាចំណែកមួយដែលធ្វើឲ្យអត្រានៃការពាក់មួកសុវត្ថិភាពមានកម្រិតទាបគួរឲ្យព្រួយបារម្ភ។ ប៉ុន្តែបញ្ហាទាំងនេះបានធ្វើឲ្យអ្នកបើកបរទោចក្រយានយន្ត និងអ្នករួមដំណើរជាមួយប្រឈមខ្លាំង នឹងការទទួលរងរបួសក្បាល និងការបាត់បង់ជីវិតដោយសារគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ នៅពេលដែលពួកគេធ្វើដំណើរតាម

ទោចក្រយានយន្ត។ អ្នកស្លាប់ ឬអ្នករងរបួស ដោយសារគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នៅកម្ពុជាភាគច្រើនធ្វើដំណើរតាមទោចក្រយានយន្ត។ មួកសុវត្ថិភាពជួយសង្គ្រោះជិវិតមនុស្ស ទាំងអ្នកបើកនិងអ្នករួមដំណើរជាមួយ គិតទាំងកុមារត្រូវតែពាក់មួកសុវត្ថិភាពដើម្បីការពារពីការរងរបួសធ្ងន់ធ្ងរ ពិការ ឬការស្លាប់បាត់បង់ជិវិត។

ការពាក់មួកសុវត្ថិភាពជាវិធីសាស្រ្ត ដ៏មានប្រសិទ្ធភាពបំផុត ដើម្បីកាត់បន្ថយការរងរបួសក្បាលនិងការស្លាប់បាត់បង់ជីវិត បណ្តាលមកពីការបុកប៉ះទង្គិចគ្នា។ ជាក់ស្តែងពេលមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍កើតឡើងអ្នកដែលមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាព មានហានិភ័យប្រឈម នឹងការរងរបួសក្បាលចំនួន១០ដង ខ្ពស់ជាងអ្នកដែលបានពាក់មួកសុវត្ថិភាព និងគ្មានពាក្យណាមួយល្អគ្រប់គ្រាន់សម្រាប់ជាការដោះសារ ក្នុងការមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាពនោះទេ គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍អាចកើតឡើងបានគ្រប់ពេលវេលា។ ប្រសិទ្ធភាពនៃការពាក់មួកសុវត្ថិភាពមាន ៣យ៉ាង៖

1. វារាំងការប៉ះលលាដ៍ក្បាលដោយផ្ទាល់ពីវត្ថុរឹង ឬផ្លូវថ្នល់ ដោយមួកសុវត្ថិភាពបានធ្វើជារនាំងទប់ក្បាលនិងវត្ថុរឹង
2. វាពង្រីកកម្លាំងទប់ទល់នឹងការប៉ះទង្គិច ដោយសារផ្ទៃមួករឹងមាំ ដូច្នេះវាមិនអាចប៉ះទៅដល់ផ្ទៃកនៃលលាដ៍ក្បាល
3. វាស្រូបយកកម្លាំងប៉ះទង្គិច ហើយកាត់បន្ថយកម្លាំងឆក់ទាញ ទៅដល់លលាដ៍ក្បាលនិងខួរក្បាល[60]។

ការវិភាគទិន្នន័យស្តីពីការពាក់មួកសុវត្ថិភាពក្នុងចំណោមជនរងគ្រោះ ដែលប្រើប្រាស់ម៉ូតូក្នុងពេលគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ឆ្នាំ២០១៦មាន៖

- ការពាក់មួកសុវត្ថិភាពក្នុងចំណោមជនរងគ្រោះដែលប្រើប្រាស់ម៉ូតូមាន (២៣%) ប្រៀបធៀបនិងឆ្នាំ២០១៥ មានការកើនឡើង(៤៨%)
- ការពាក់មួកសុវត្ថិភាព ក្នុងចំណោមជនរងគ្រោះជាអ្នកបើកម៉ូតូ (២៩%) ខ្ពស់ជាងអ្នករួមដំណើរ មាន(១០%)
- ការពាក់មួកសុវត្ថិភាពក្នុងចំណោមជនរងគ្រោះជាអ្នកបើកម៉ូតូពេលថ្ងៃមាន(៣១%)ខ្ពស់ជាងពេលយប់(២៦%)។ដោយឡែកការពាក់មួកសុវត្ថិភាពក្នុងចំណោមអ្នករួមដំណើរតាមម៉ូតូពេលថ្ងៃ និងពេលយប់មានភាគរយស្មើគ្នា(១០%,១០%)
- ការពាក់មួកសុវត្ថិភាពក្នុងចំណោមជនរងគ្រោះ ជាអ្នកបើកបរភេទប្រុសមាន(២៨%) ទាបជាងអ្នកបើកបរ ភេទស្រី(៣២%)។ ដោយឡែកការពាក់មួកសុវត្ថិភាពក្នុងចំណោមអ្នករួមដំណើរតាមម៉ូតូភេទប្រុសមាន(៩%)ទាបជាងអ្នករួមដំណើរភេទស្រី(១០%)។
- ការពាក់មួកសុវត្ថិភាពក្នុងចំណោមជនរងគ្រោះដែលជិះម៉ូតូមានអាយុចន្លោះពី ៤០-៤៥ឆ្នាំមានភាគរយខ្ពស់ជាងគេ(៤០%)បើធៀបទៅនឹងក្រុមអាយុផ្សេងទៀត។

[60] AIP foundation All Rights Reseved (មួកសុវត្ថិភាពមួយជួយជីវិតបានម្នាក់)ឆ្នាំ២០១៣ www.saferoads.org.kh

តារាងទី៥៖ ភាគរយនៃជនរងគ្រោះជាអ្នកប្រើប្រាស់ម៉ូតូបានពាក់មួកសុវត្ថិភាព គិតត្រឹមឆ្នាំ២០១៦[61]

ចំនួនអាយុជនរងគ្រោះ	ចំនួនភាគរយ ពាក់មួកសុវត្ថិភាព	ចំនួនភាគរយ មិនពាក់មួកសុវត្ថិភាព
០ ដល់ ៤ឆ្នាំ	៨ភាគរយ	៩២ភាគរយ
៥ ដល់ ៩ឆ្នាំ	៩ភាគរយ	៩១ភាគរយ
១០ ដល់ ១៤ឆ្នាំ	១២ភាគរយ	៨៨ភាគរយ
១៥ ដល់ ១៩ឆ្នាំ	២០ភាគរយ	៨០ភាគរយ
២០ ដល់ ២៤ឆ្នាំ	៣១ភាគរយ	៦៩ភាគរយ
២៥ ដល់ ២៩ឆ្នាំ	៣២ភាគរយ	៦៨ភាគរយ
៣០ ដល់ ៣៤ឆ្នាំ	៣១ភាគរយ	៦៩ភាគរយ
៣៥ ដល់ ៣៩ឆ្នាំ	៣៤ភាគរយ	៦៦ភាគរយ
៤០ ដល់ ៤៤ឆ្នាំ	៤០ភាគរយ	៦០ភាគរយ
៤៥ ដល់ ៤៩ឆ្នាំ	៣៦ភាគរយ	៦៤ភាគរយ
៥០ ដល់ ៥៤ឆ្នាំ	៣២ភាគរយ	៦៨ភាគរយ
>=៥៥ឆ្នាំ	៣១ភាគរយ	៦៩ភាគរយ

៣.១.៣ បណ្ណបើកបរ

បណ្ណបើកបរ គឺជាផ្នែកមួយដ៏មានសារៈសំខាន់ និងជាមូលដ្ឋានចំពោះអ្នកបើកបរយានយន្តគ្រប់ប្រភេទ។ ផែនការនេះផ្តោតទៅលើការពង្រឹងគុណភាពនៃការរៀន ការបង្រៀននៅតាមសាលាបង្រៀនបើកបរ និងសមត្ថភាពគ្រូបង្រៀនបើកបរ។ មេរៀនសម្រាប់បង្ហាត់បង្រៀនច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក និងផ្នែកចង្កូតយានយន្ត ត្រូវស្របតាមនិយាមអន្តរជាតិ។ ប្រព័ន្ធទិន្នន័យស្តីពីការផ្តល់បណ្ណបើកបរនៃនាយកដ្ឋានដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោក នឹងត្រូវផ្សារភ្ជាប់ជាមួយនឹងប្រព័ន្ធនគរបាល និងតុលាការដើម្បីធ្វើឲ្យការពង្រឹងការអនុវត្តច្បាប់ ទទួលបានប្រសិទ្ធិភាពថែមមួយកម្រិតទៀត។ ក្នុងនោះការបង្កើតឲ្យមានប្រព័ន្ធដកពិន្ទុបណ្ណបើកបរផងដែរ[62]។

ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកតម្រូវឲ្យអ្នកបើកបរម៉ូតូ និងអ្នកបើកបររថយន្តទាំងអស់ មានបណ្ណបើកត្រឹមត្រូវ។ ការរឹតបន្តឹងច្បាប់ស្តីអំពីការប្រើប្រាស់បណ្ណបើកបរត្រូវបានគេសង្កេតឃើញថាបានអនុវត្តចំពោះតែចំពោះអ្នកបើកបររថយន្ត ប៉ុន្តែមិនត្រូវបានអនុវត្តចំពោះអ្នកបើកបរម៉ូតូនៅឡើយ។

[61] គណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក*(របាយការណ៍ស្តីពីជនរងគ្រោះនិងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក)*ទំព័រទី៣៩ ឆ្នាំ២០១៦។

[62] *(គោលនយោបាយជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក)*បានទទួលការឯកភាពពីគណៈរដ្ឋមន្ត្រីក្នុងសម័យប្រជុំពេញអង្គនាថ្ងៃទី២១ ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០១៤/ រៀបចំដោយគណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក/ ទំព័រទី៩*(បណ្ណបើកបរ)*។

ជនរងគ្រោះជាអ្នកបើកបររថយន្ត មានបណ្ណបើកបរពេលមានគ្រោះថ្នាក់(៧៥%)។ អ្នកបើកបររថយន្តភេទប្រុសមានបណ្ណបើកបរ(៧៦%) និងអ្នកបើកបរភេទស្រីមាន(២១%)។ អ្នកបើកបរមានអាយុចន្លោះពី៣៥-៣៩ឆ្នាំ មានបណ្ណបើកបរខ្ពស់ជាងគេ៨៣%) បន្ទាប់មកអាយុចន្លោះពី២៥-២៩ឆ្នាំ មាន(៨០%)និង អាយុចន្លោះពី៤៥-៤៩ឆ្នាំ មាន(៧៩%)[63]។

តារាងទី៦៖ ភាគរយនៃអ្នកបើកបររថយន្តដែលប្រើប្រាស់បណ្ណបើកបរតាមក្រុមអាយុគិតត្រឹមឆ្នាំ២០១៦[64]

ចំនួនអ្នកប្រើប្រាស់បណ្ណបើកបរតាមក្រុមអាយុ	ចំនួនភាគរយ មានបណ្ណបើកបរ	ចំនួនភាគរយ មិនមានបណ្ណបើកបរ
១៥ ដល់ ១៩ឆ្នាំ	២៧ភាគរយ	៧៣ភាគរយ
២០ ដល់ ២៤ឆ្នាំ	៥៩ភាគរយ	៤១ភាគរយ
២៥ ដល់ ២៩ឆ្នាំ	៨០ភាគរយ	២០ភាគរយ
៣០ ដល់ ៣៤ឆ្នាំ	៧៨ភាគរយ	២២ភាគរយ
៣៥ ដល់ ៣៩ឆ្នាំ	៨៣ភាគរយ	១៧ភាគរយ
៤០ ដល់ ៤៤ឆ្នាំ	៧១ភាគរយ	២៩ភាគរយ
៤៥ ដល់ ៤៩ឆ្នាំ	៧៩ភាគរយ	២១ភាគរយ
៥០ ដល់ ៥៤ឆ្នាំ	៧៣ភាគរយ	២៧ភាគរយ
>=៥៥ ឆ្នាំ	៦៩ភាគរយ	៣១ភាគរយ

៣.២ ទិសដៅយុទ្ធសាស្ត្រ ផែនការសកម្មភាព

សណ្តាប់ធ្នាប់សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ជាបញ្ហាមួយដ៏សំខាន់ និងជាបញ្ហាប្រឈមដែលតម្រូវឲ្យមានការខិតខំប្រឹងប្រែងរួមគ្នាដើម្បីធ្វើការទប់ស្កាត់ដោយមានប្រសិទ្ធភាព និងមាននិរន្តរភាព។ បើប្រសិនគ្មានការទប់ស្កាត់ទេ នោះចំនួនមនុស្សស្លាប់ និងរបួសដោយសារគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នឹងកើនឡើងហើយតម្លៃនៃសេដ្ឋកិច្ច និងការចំណាយខាងសង្គមកិច្ច នឹងកើនឡើងមិនអាចគណនាបាន ពិសេសរបួសស្នាមដែលជិតដាមលើជនរងគ្រោះ និងក្រុមគ្រួសារគេ។

ដើម្បីកាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ស្របតាមគោលនយោបាយរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល និងគោលការណ៍រួមរបស់អាស៊ានដែលកំណត់រួចមករហូតដល់ឆ្នាំ២០១៥ ដោយកាត់បន្ថយអត្រាស្លាប់ដោយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នៅត្រឹម៥នាក់ ក្នុងរថយន្ត១០.០០០គ្រឿង(មួយម៉ឺនគ្រឿង) និងរហូតដល់ឆ្នាំ២០២០ កាត់បន្ថយអត្រាស្លាប់ដោយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នៅត្រឹម ០២នាក់ ក្នុងរថយន្ត១០.០០០គ្រឿង(មួយម៉ឺនគ្រឿង)(Handicap Internationa Report)។

---

[63] គណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក*(របាយការណ៍ស្តីពីជនរងគ្រោះ និងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក)* ទំព័រទី៣៩ ឆ្នាំ២០១៦។

[64] គណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក*(របាយការណ៍ស្តីពីជនរងគ្រោះនិងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក)*ទំព័រទី៣៩ ឆ្នាំ២០១៦។

៣.២.១ ក្រសួងស្ថាប័ន អាជ្ញាធរដែនដីគ្រប់លំដាប់ថ្នាក់ អង្គភាពពាក់ព័ន្ធ

ត្រូវធ្វើសកម្មភាពឲ្យមានភាពស៊ីសង្វាក់គ្នាព្រមៗគ្នា នៅទូទាំងប្រទេសក្នុងការទប់ស្កាត់កាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក។ នៅក្នុងទីក្រុង និងទីប្រជុំជនសំខាន់ៗត្រូវធ្វើការសិក្សារប្លង់មេ (MasterPlan) ផែនការដឹកជញ្ជូននិងចរាចរណ៍ឲ្យបានទាន់ពេលវេលា ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាកកស្ទះចរាចរណ៍ និងបញ្ចៀសបាននូវគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍។

៣.២.២ ប្រព័ន្ធទិន្នន័យគ្រោះថ្នាក់តាមផ្លូវ

ក្រសួងស្ថាប័ននិងអង្គភាពពាក់ព័ន្ធត្រូវបន្តសហការគ្នា ស្រង់ទិន្នន័យគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ និងការវិភាគឲ្យដឹងពីមូលហេតុ នៃកត្តាទាំងឡាយដែលនាំឲ្យមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ដើម្បីដាក់ចេញនូវការទប់ស្កាត់ កាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ឲ្យមានប្រសិទ្ធភាព។ កិច្ចការនេះត្រូវរៀបចំជាផែនការបន្ទាន់និងយូរអង្វែងដូចខាងក្រោម៖

៣.២.២.១ ផែនការបន្ទាន់

- គ្រប់ករណីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ នគរបាលចរាចរណ៍ត្រូវបញ្ជាក់ឲ្យច្បាស់លាស់ អំពីមូលហេតុ លក្ខណៈអ្នកបើកបរ ជនរងគ្រោះ លក្ខណៈយានយន្ត។ល។
- ត្រូវភ្ជាប់មកជាមួយនូវគំរូទិដ្ឋភាពគ្រោះថ្នាក់ និងរូបថតដើម្បីឲ្យព័ត៌មានកាន់តែច្បាស់។

៣.២.២.២ ផែនការយូរអង្វែង

- ធ្វើការបោះពុម្ពផ្សាយរបាយការណ៍ប្រចាំឆ្នាំ ដែលមានលក្ខណៈទាក់ទាញការចាប់អារម្មណ៍ស្តីពីគ្រោះថ្នាក់ដែលមានឥទ្ធិពលដល់គ្រប់មជ្ឈដ្ឋាន អ្នកដឹកនាំមន្ត្រី បុគ្គលិក អ្នកជំនាញ សិស្សសាលា និងសាធារណៈជនទូទៅ។
- គិតគូរបង្កើតឲ្យមានវិទ្យាស្ថានស្រាវជ្រាវគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍។

៣.២.៣ ផែនការសុវត្ថិភាព និងការរៀបចំផ្លូវ

ត្រូវខិតខំលុបបំបាត់ឲ្យបាននូវ កន្លែងដែលងាយបង្កឲ្យមានការបាត់បង់សណ្តាប់ធ្នាប់ និងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍៖

៣.២.៣.១ ផែនការបន្ទាន់

- ត្រួតពិនិត្យសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍លើផ្លូវចាស់ៗ និងផ្លូវថ្មីដែលបង្កឲ្យមានគ្រោះថ្នាក់ញឹកញាប់ ដូចជាជួសជុលក្រហុក ដាក់សញ្ញាចរាចរណ៍ ភ្លើងសញ្ញាឲ្យបានគ្រប់គ្រាន់
- ពិចារណាបង្កើតវិធីដើម្បីផ្តល់បរិស្ថានសុវត្ថិភាពជាង និងមានភាពអនុគ្រោះជាងដល់អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវដែលងាយរងគ្រោះ។
- រៀបចំកន្លែងឆ្លងថ្នល់ដល់អ្នកដំណើរ ពិសេសសិស្សសាលា មនុស្សចាស់និងកូនក្មេង។
- ធ្វើការពិនិត្យឲ្យម៉ឺងម៉ាត់ការដឹងជញ្ជូនលើសទម្ងន់ ត្រូវផាកពិន័យ និងមិនឲ្យបន្តការធ្វើចរា-ចរណ៍។

៣.២.៣.២ ផែនការឃ្លោះរអខ្ទែង

- បង្កើតគោលការណ៍ជាតិសម្រាប់ត្រួតពិនិត្យសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍
- រចនា និងបង្កើតបរិស្ថានស្ពានផ្លូវ សំដៅធានាសុវត្ថិភាពជូនអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវគំនូសសញ្ញាចរាចរណ៍ ភ្លើងបំភ្លឺ ពង្រីកផ្លូវ ស្ពាន កែសម្រួលផ្លូវកោងហួសបទដ្ឋានកំណត់។
- ការសាងសង់ផ្លូវ សាងសង់អាគារ ត្រូវគិតគូរដល់សេចក្តីត្រូវការអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវ ដូចជាផ្លូវសម្រាប់អ្នកដើរ អ្នកជិះកង់ ជិះម៉ូតូ មានចំណតរថយន្តត្រឹមត្រូវ។
- បង្កើនវប្បធម៌សុវត្ថិភាពក្នុងចំណោមអ្នកអាជីព តាមរយៈសិក្ខាសាលា វគ្គបណ្តុះបណ្តាលដូចមានភ្នាក់ងាររដ្ឋាភិបាល សង្គមស៊ីវិល និងវិទ្យាស្ថានអប់រំនានា។
- ពិនិត្យពិចារណាលើផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លីដូចជាសាលារៀន ឬផ្សារ ត្រូវសាងសង់ឲ្យឆ្ងាយពីទីប្រជុំជន និងជួយសហគមន៍រៀបចំកន្លែងលេង ដែលមានសុវត្ថិភាពសម្រាប់កុមារ។

៣.២.៤ បទដ្ឋានសុវត្ថិភាពយានយន្ត

យានយន្តដែលធ្វើចរាចរណ៍លើផ្លូវជាតិ ត្រូវមានលក្ខណៈគ្រប់គ្រាន់ត្រឹមត្រូវ និងត្រូវមានវិធានការហាមឃាត់ការកែច្នៃយានយន្តខុសច្បាប់។ យានយន្តដែលមិនបានធ្វើការត្រួតពិនិត្យបច្ចេកទេស ហាមដាច់ខាតមិនឲ្យធ្វើចរាចរណ៍លើដងផ្លូវ ហើយត្រូវអនុវត្តតាមបទដ្ឋានសុវត្ថិភាពយាន-យន្តឲ្យបានម៉ឺងម៉ាត់និងចេញលិខិតបញ្ជាក់។ ត្រូវមានការផ្សព្វផ្សាយ និងលើកកម្ពស់ការយល់ដឹងអំពីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ដែលបណ្តាលមកពីការប្រើប្រាស់យានយន្តកែច្នៃ។

ទន្ទឹមនឹងនេះធានានូវបទដ្ឋានសុវត្ថិភាពយានយន្ត ត្រូវជម្រុញឲ្យយានយន្តគ្រប់ប្រភេទមានផ្លាកលេខ និងបណ្ណសម្គាល់ត្រឹមត្រូវ ព្រោះបញ្ហានេះមិនត្រឹមតែសម្រាប់សំគាល់អត្តសញ្ញាណយានយន្តនីមួយៗទាំងអស់នេះទេ ប៉ុន្តែដើម្បីចូលរួមចំណែកក្នុងការស្រាវជ្រាវករណី ប្រើប្រាស់មធ្យោបាយយានយន្តរបស់ពួកភេរវកម្ម ឬពួកប្រព្រឹត្តបទល្មើសក្នុងការធ្វើសកម្មភាពលួច ឆក់ ប្លន់ ចាប់ជំរិត និងបំផ្លាញសន្តិសុខជាតិថែមទៀត។

៣.២.៥ ការអប់រំអ្នកបើកបរ និងការប្រឡងយកបណ្ណបើកបរ

គោលបំណងគឺបង្កើតប្រព័ន្ធមួយ មានតែអ្នកបើកបរដែលមានស្មារតីល្អ យល់ដឹងច្បាប់និងមានគុណភាព ទើបត្រូវបានអនុញ្ញាតឲ្យបើកបរលើដងផ្លូវថ្នល់។ ឥរិយាបថអ្នកបើកបរនិងការប្រើប្រាស់យានយន្តមានសារៈសំខាន់ណាស់ដូច្នេះត្រូវមានវិធានការដើម្បីបង្កើនសុវត្ថិភាពដល់អ្នកបើកបរនៅក្នុងអារម្មណ៍របស់អ្នកបើកបរម្នាក់ៗ។

ត្រួតពិនិត្យសាលារៀនបើកបរឯកជន ដោយមានការយកចិត្តទុកដាក់ពង្រឹងសមត្ថភាពដល់គ្រូបង្ហាត់បង្រៀនបើកបរដោយត្រូវមានការប្រឡង និងត្រូវមានវិញ្ញាណបនបត្របញ្ជាក់សមត្ថភាពថែមទៀត។

ត្រូវមានផែនការពង្រឹងមេរៀនបើកបរ ពង្រឹងកម្មវិធីហ្វឹកហ្វឺនដល់អ្នកបើកបរ និងបង្កើនការអប់រំសាធារណៈ និងការហ្វឹកហ្វឺនផ្នែកសុវត្ថិភាពដល់អ្នកបើកបរនិងអ្នកថ្មើរជើង។

៣.២.៦ សង្គ្រោះបន្ទាន់សម្រាប់ជនរងគ្រោះដោយសារគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍

ការសង្គ្រោះបន្ទាន់ក៏ជាចំណុចមួយសំខាន់ដើម្បីរួមចំណែកកាត់បន្ថយនូវអាត្រាស្លាប់។ ត្រូវយកចិត្តទុកដាក់បង្កើនបរិមាណគុណភាព និងជំនាញក្រុមសង្គ្រោះបន្ទាន់ នៅតាមខេត្តនានាក្នុងគោលដៅដើម្បីផ្តល់ការអន្តរាគមន៍ផ្នែកពេទ្យដើម្បីបញ្ជូនជនរងគ្រោះទៅកាន់មន្ទីរពេទ្យ។

៣.២.៧ ពង្រឹងការអនុវត្តច្បាប់

គោលបំណងសំខាន់គឺពង្រឹងច្បាប់ចរាចរណ៍ និងបទដ្ឋានក្រោមច្បាប់នានាដើម្បីនាំមកនូវការប្រើប្រាស់ផ្លូវដោយសុវត្ថិភាពនិងមានសណ្តាប់ធ្នាប់។ ចំណុចសំខាន់នៃការពង្រឹងការយល់ដឹងច្បាប់ចរាចរណ៍អំពីការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ ចាំបាច់ត្រូវធ្វើការហ្វឹកហ្វឺនដល់នគរបាលចរាចរណ៍ និងភ្នាក់ងារសុវត្ថិភាពសណ្តាប់ធ្នាប់ចរាចរណ៍ អំពីការគ្រប់គ្រង ការស៊ើបអង្កេតមូលហេតុគ្រោះថ្នាក់ការឃោសនាល្បាតតាមដងផ្លូវជាតិ ផ្លូវខេត្ត និងដឹងអំពីទំនាក់ទំនងសាធារណៈ។ ក្នុងនោះការលើកកម្ពស់ក្រមសីលធម៌ និងអាកប្បកិរិយាធ្វើការងាររបស់ភ្នាក់ងារអនុវត្តច្បាប់ទាំងអស់ពាក់ព័ន្ធការរក្សាសណ្តាប់ធ្នាប់សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកគឺជាកត្តាចាំបាច់បំផុតផងដែរ។

៣.២.៧.១ ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រ

- ពិចារណាក្នុងការបំពាក់ឧបករណ៍ សម្ភារៈទំនើបដល់មន្ត្រីនគរបាលចរាចរណ៍ដូចជាឧបករ-ណ៍ត្រួតពិនិត្យជាតិអាកុល ឧបករណ៍ត្រួតពិនិត្យល្បឿនយានយន្ត ឧបករណ៍ត្រួតពិនិត្យកន្លែងកើតហេតុ។ល។
- បំពាក់ឧបករណ៍ត្រួតពិនិត្យចរាចរណ៍នៅទីក្រុង និងតាមដងផ្លូវជាតិសំខាន់ៗ។

៣.២.៨ យុទ្ធនាការផ្សព្វផ្សាយសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍

ទន្ទឹមនឹងការពង្រឹងការអនុវត្តច្បាប់ ផ្សព្វផ្សាយអប់រំតួនាទីយ៉ាងសំខាន់ ដែលជាវិធានការបង្ការមួយដ៏មានប្រសិទ្ធភាព។ ត្រូវមានការផ្សព្វផ្សាយយ៉ាងទូលំទូលាយ តាំងពីទីក្រុងរហូតដល់ជនបទ ដើម្បីឲ្យប្រជាពលរដ្ឋជាទូទៅយល់ដឹងអំពីច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ពីភាពងាយនឹងបង្កឲ្យមានគ្រោះថ្នាក់អំពីវិធានការស្វ័យការពារសុវត្ថិភាពផ្ទាល់ខ្លួន។ល។

ត្រូវមានការចូលរួមពីប្រព័ន្ធផ្សព្វផ្សាយទាំងអស់ ទាំងទូរទស្សន៍ វិទ្យុ កាសែត ហើយត្រូវមានការផ្សព្វផ្សាយអប់រំឲ្យបានជាប់ជាប្រចាំ។

៣.២.៩ ការអប់រំសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដល់កុមារ

គោលបំណងគឺពន្យល់ពីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ ដល់កុមារតាមលក្ខណៈដែលមានប្រសិទ្ធភាពដើម្បីសង់គ្រឹះឲ្យរឹងមាំសម្រាប់ឥរិយាបថ និងអាកប្បកិរិយាសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ក្នុងមួយជីវិតរបស់កុមារ។

- ពិចារណាស្នើសុំគោលការណ៍រាជរដ្ឋាភិបាល ដើម្បីបញ្ចូលការអប់រំសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ក្នុងកម្មវិធីសិក្សានៅតាមកម្រិតគ្រឹះស្ថានសិក្សា មត្តេយ្យ បឋម និងមធ្យមសិក្សា។
- ជម្រុញឲ្យមាតាបិតា មានតួនាទីសំខាន់ក្នុងការណែនាំកូនអំពីសុវត្ថិភាពចរាចណ៍។

៣.២.១០ ការបន្តរកដៃគូ

ការបន្តរកដៃគូ និងសហការជាមួយអង្គការអន្តរជាតិ អង្គការក្រៅរដ្ឋាភិបាល និងទាំងផ្នែកឯកជនដើម្បីស្វែងរកការជួយឧបត្ថម្ភទាំងផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុ ទាំងផ្នែកសម្ភារៈ សម្រាប់ធ្វើឲ្យវិធានការទប់ស្កាត់ និងកាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍កាន់តែមានប្រសិទ្ធភាព។ បើកទូលាយឲ្យវិស័យឯកជន និងអង្គការសង្គមស៊ីវិលផ្តល់មតិ និងទស្សនៈផ្សេងៗ គឺជាការចូលរួមវិភាគទានដ៏ធំធេងនៅក្នុងការរៀបចំសណ្តាប់ធ្នាប់ និងទប់ស្កាត់កាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍។ បន្តសហការជាមួយបណ្តាប្រទេសអនុតំបន់ ជាពិសេសតំបន់អាស៊ាន ដើម្បីសិក្សាលើយុទ្ធសាស្ត្រផែនការសកម្មភាព សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ព្រមទាំងបច្ចេកទេសផ្សេងៗ[65]។

[65] គោលនយោបាយស្តីពីផ្លូវថ្នល់*(ស្ថានភាពសណ្តាប់ធ្នាប់ សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងយុទ្ធសាស្ត្រទប់ស្កាត់កាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក)* www.scribd.com .

សេចក្តីសន្និដ្ឋាន

បន្ទាប់ពីបានធ្វើការសិក្សាបកស្រាយទៅលើប្រធាន រួចមកយើងអាចសន្និដ្ឋានបានថា បញ្ហាគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ គឺជាមហន្តរាយមួយដ៏សាហាវជាទីបំផុតដោយគ្មានអ្វីមកបញ្ឈប់ ឬរារាំងកុំឲ្យវាកើតមានបានឡើយ។ សោកនាដកម្មដែលបង្កឡើងដោយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នេះរាជរដ្ឋាភិបាលបានចាត់ទុកជាបញ្ហាប្រឈម ធំមួយសម្រាប់ជាតិនៅពេលបច្ចុប្បន្ននេះ។ ចំនួនអ្នកស្លាប់ អ្នករងរបួស ជនពិការ កុមារកំព្រារ ស្ត្រីមេម៉ាយ ភាពទុរគតិ ភាពវេទនារបស់ប្រជាជន គឺនៅតែមានលក្ខណៈធ្ងន់ធ្ងរនៅឡើយ។ ក្នុងរយៈពេលប្រាំឆ្នាំចុងក្រោយនេះ ចំនួនអ្នកស្លាប់បានកើនឡើងទ្វេរដង ជនរងគ្រោះដោយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ជិត៩០ភាគរយ គឺសុទ្ធសឹងតែជាអ្នកបើកបរម៉ូតូ ថ្មើរជើង និងអ្នកជិះកង់។ ទោះបីអត្រាស្លាប់ក្នុងយានយន្ត មួយម៉ឺនគ្រឿងបានថយចុះក៏ពិតមែន ក៏ប៉ុន្តែចំនួនអ្នកស្លាប់សរុបជាក់ស្តែង និង អត្រាក្នុងចំណោមប្រជាជនដប់ម៉ឺននាក់ នៅតែបន្តកើនឡើង។ គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នេះ បានបង្កឲ្យមានផលប៉ះពាល់យ៉ាងធំធេងដល់សុខមាលភាព និងសេដ្ឋកិច្ចនៃប្រទេសកម្ពុជា។

ថ្វីបើមានការខិតខំប្រឹងប្រែង និងយកចិត្តទុកដាក់ប្រកបដោយឆន្ទៈទទួលខុសត្រូវខ្ពស់របស់រដ្ឋាភិបាល ថ្នាក់ដឹកនាំ និងមន្ត្រីក្រោមឱវាទ ក្នុងការអនុវត្តន៍ផែនការសកម្មភាពជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកក៏ដោយ ក៏នៅតែមិនអាចបន្ទាបអត្រាស្លាប់ មកដល់ផែនការរបស់អាស៊ានបានដែរ។ ដោយសារបញ្ហាប្រឈមនានា ក្នុងនោះការកង្វះខាតធនធានមនុស្ស និងថវិកាមួយចំនួនសម្រាប់ការអនុវត្តផែនការសកម្មភាពនានា។ កន្លងមកមានអង្គការជាតិ អន្តរជាតិ ព្រមទាំងវិស័យឯកជនមួយចំនួនបានចូលរួមឧបត្ថម្ភទាំងបច្ចេកទេស សម្ភារៈ និងថវិកាក៏នៅតែមិនទាន់គ្រប់គ្រាន់នៅឡើយ។

ដោយឡែកចំពោះក្រសួង ស្ថាប័នដែលមានតួនាទីក្នុងវិស័យសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ ដែលមានក្រសួងសាធារណៈការនិងដឹកជញ្ជូន ក្រសួងមហាផ្ទៃ និងក្រសួងសុខាភិបាលដែលជាសេនាធិការចំពោះវិស័យនេះបានចូលរួមចំណែកយ៉ាងសកម្ម ក្នុងការអនុវត្តតួនាទីភារកិច្ច។ ក៏ប៉ុន្តែសកម្មភាពរបស់មន្ត្រីនគរបាលចរាចរណ៍ ដែលជាអ្នកអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍ ដែលជាមន្ត្រីបម្រើប្រជាជននៅមានភាពខ្វះខាតច្រើនដែលមិនទាន់គ្រប់គ្រាន់សម្រាប់ការបំពេញភារកិច្ចនៅឡើយ។ ក្នុងនោះដែលចំពោះក្រសួងសុខាភិបាលក៏ជាដៃគូសំខាន់មួយដែរ ដោយដើរតួយ៉ាងសំខាន់ ក្នុងការទប់ស្កាត់នូវបញ្ហាគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ដូចជាបញ្ហារបួសស្នាម ការស្លាប់បាត់បង់ជីវិត និងបញ្ហាពិការភាពតាមរយៈការផ្តល់សេវាសង្គ្រោះវេជ្ជសាស្ត្រ ប្រកបដោយមានគុណភាព ការអប់រំសុខភាពសាធារណៈទូទៅ ពីថ្នាក់ជាតិរហូតដល់ថ្នាក់មូលដ្ឋាន។ ជាពិសេសកំពុងបន្តពង្រឹងបន្ថែមនូវសេវាសង្គ្រោះបន្ទាន់ឲ្យមានប្រសិទ្ធភាពឡើង និងប្រកបដោយគុណភាព តាមរយៈការបំពាក់នូវឧបករណ៍សង្គ្រោះទាំងនូវមន្ទីរពេទ្យ លើរថយន្តសង្គ្រោះបន្ទាន់ ព្រមទាំងធ្វើការបណ្តុះបណ្តាលជំនាញសង្គ្រោះជិវិតមូលដ្ឋានដល់បុគ្គលិកសុខាភិបាល មន្ត្រីនគរបាលចរាចរណ៍ផ្លូវគោកទូទាំងប្រទេស ព្រមទាំងសហគមន៍ក្នុងគោលបំណង ធ្វើសង្គ្រោះជីវិតឲ្យបានទាន់ពេលវេលា នៅកន្លែងកើតហេតុមុនពេលបញ្ជូនទៅមន្ទីរពេទ្យ ឬមណ្ឌលសុខភាព។

បញ្ហាប្រឈមនានាដែលកម្ពុជាបានជួបប្រទះគឺ ពិតជាមានការលំបាកក្នុងដោះស្រាយបញ្ហាគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍។ ជាក់ស្តែងនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍កើតឡើងមានជារៀងរាល់ថ្ងៃនិងច្រើនជាងបណ្តាខេត្តនានាទៅទៀត។ ម្យ៉ាងទៀតបញ្ហាកកស្ទះចរាចរណ៍នៅតែជាបញ្ហាប្រឈមដ៏រ៉ាំរ៉ៃសម្រាប់ទីក្រុងមួយនេះ។ ចាប់ពីឥលូវនេះគឺជាដំណាក់កាលរៀបចំមួយឆ្ពោះទៅកាន់ទសវត្សរ៍សកម្មភាពស្តីពី សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនៃអង្គការសហប្រជាជាតិ(UNDARS)។ រាជរដ្ឋាភិបាល ដែលដឹកនាំដោយគណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក បានដើរតួនាទីយ៉ាងសំខាន់ក្នុងការប្រមូលទិន្នន័យ ព្រមទាំងរបាយការណ៍បន្តបន្ទាប់ និងដោយឆ្ពោះទៅកាន់ការអភិវឌ្ឍន៍ផែនការសកម្មភាពនេះ ដោយបានផ្តល់ឲ្យរដ្ឋាភិបាលនិងស្ថាប័នអភិវឌ្ឍនានាក្នុងប្រទេសកម្ពុជានូវព័ត៌មានទូលំទូលាយពាក់ព័ន្ធនឹងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនិងជនរងគ្រោះ។

សរុបជារួមមកបញ្ហាគ្រោះថ្នាក់នេះ គឺនៅតែជាបញ្ហាដែលត្រូវយកចិត្តទុកដាក់ជារួមទាំងនៅរាជធានីភ្នំពេញ និងតាមបណ្តាខេត្ត និយាយរួមក្របខណ្ឌទូទាំងប្រទេស ដោយត្រូវរិះរកគ្រប់មធ្យោបាយ និងបន្តអនុវត្តផែនការសកម្មភាពសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍។ ដូច្នេះហើយដើម្បីកាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ក្នុងនាមជាប្រជាពលរដ្ឋត្រូវតែគោរពច្បាប់ និងអនុវត្តច្បាប់ទាំងអស់គ្នា ដើម្បីឲ្យសង្គមជាតិចាកផុតពីគ្រោះមហន្តរាយដ៏សាហាវមួយនេះ។ ហើយការអនុវត្តច្បាប់នេះគឺផ្តើមចេញពីយើងទាំងអស់គ្នា និងត្រូវប្រកាន់ខ្ជាប់នូវសុជីវធម៌ក្នុងពេលបើកបរ និងគោរពតាមអនុសាសន៍ដ៏ខ្ពង់-ខ្ពស់របស់ **សម្តេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែន នាយករដ្ឋមន្រ្តីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា** គឺ *"ថ្ងៃនេះ ថ្ងៃស្អែក កុំឲ្យមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍"* ។

អនុសាសន៍

គោលបំណងនៃអនុសាសន៍នេះ គឺដើម្បីចូលរួមចំណែកអាទិភាព ក្នុងការអនុវត្តច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក គោលនយោបាយជាតិ និងផែនការសកម្មភាពសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ ឆ្នាំ២០១១-២០២០ដោយស្របទៅនឹងគោលបំណងក្នុងការកាត់បន្ថយអត្រាស្លាប់យ៉ាងតិចត្រឹម៥០%។ តួលេខ និងការវិភាគបានបង្ហាញថា ការធ្វើអន្តរាគមន៍លើអាកប្បកិរិយា របស់អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ទៅលើការបើកបរហួសល្បឿនកំណត់ ការបើកបរក្រោមឥទ្ធិពលជាតិស្រវឹង និងការពាក់មួកសុវត្ថិភាព ព្រមជាមួយ និងការធ្វើឲ្យប្រសើរឡើងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់គឺជាបញ្ហាចម្បង ដើម្បីបញ្ចៀសបាននូវគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍។

ក.ការគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍

១.ការកសាងសមត្ថភាពគណ:កម្មការធិជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក

គណ:កម្មការធិជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក គឺជាស្ថាប័នមួយមានតួនាទីដឹកនាំគ្រប់-គ្រង និងសម្របសម្រួលជាមួយស្ថាប័នរដ្ឋ សង្គមស៊ីវិល និងសប្បុរសជន លើវិស័យសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ សមត្ថភាពអគ្គលេខាធិការដ្ឋាន នៃគណ:កម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក កំពុងមានជំហានវិវត្តន៍ល្អប្រសើរ នៅក្នុងរយ:ពេលប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយនេះ កំពុងបន្តនូវការទទួលខុសត្រូវរបស់ខ្លួន ក្នុងការសម្រេចឲ្យបានក្នុងការកាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ អ្នកស្លាប់ រងរបួសនៅតាមផ្លូវថ្នល់ក្នុងប្រទេសកម្ពុជា។ ការជួយជ្រោមជ្រែងបន្ថែមក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍សមត្ថភាព មន្ត្រីជំនាញរបស់ ស្ថាប័ននេះ គឺជាយន្តការដែលអាចធានានូវនិរន្តរភាពក្នុងការអនុវត្តន៍នូវភារកិច្ចដ៏សំខាន់។

២.ការស្រាវជ្រាវ តាមដាននិងវាយតម្លៃ

ការស្រាវជ្រាវតាមដាននិងវាយតម្លៃលើវិស័យសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកមានសារៈសំខាន់ និងត្រូវអនុវត្តឲ្យបានជាប្រចាំ ដើម្បីធ្វើឲ្យប្រសើរឡើងរាល់សកម្មភាពទាំងឡាយ នៃការអនុវត្តតាមកម្មវិធីដែលបានគ្រោងទុកនោះគឺៈ

- គោលនយោបាយជាតិផែនការសកម្មភាពសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក និងបទដ្ឋានគតិយុត្តផ្សេងៗទៀត។
- មូលហេតុ និងកត្តាដែលនាំឲ្យកើតមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក។
- អាកប្បកិរិយារបស់អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវ (ដូចជា ការបើកបរហួសល្បឿនកំណត់ ការបើកបរក្រោមឥទ្ធិពលជាតិស្រវឹង និងការមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាព) និងអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវដែលងាយរងគ្រោះ(ថ្មើរជើង អ្នកជិះម៉ូតូ និងអ្នកជិះកង់ ពិសេសកុមារ)។
- សមត្ថភាពមន្ត្រីបច្ចេកទេស និងមន្ត្រីអនុវត្តច្បាប់។
- ការធានាឲ្យមានសុក្រឹត្យភាព និងនិរន្តរភាពប្រព័ន្ធប្រមូលទិន្នន័យ ជនរងគ្រោះនិងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍(ក្រសួងមហាផ្ទៃ និងក្រសួងសុខាភិបាល)។

- ការបង្កើតឲ្យមានមជ្ឈមណ្ឌលស្រាវជ្រាវ សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ផ្សារភ្ជាប់ជាមួយនាយកដ្ឋានស្រាវជ្រាវ សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកអន្តរជាតិ និងវិទ្យាស្ថានស្រាវជ្រាវអន្តរជាតិ។

ខ.ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់

ដើម្បីឲ្យប្រសើរឡើងនូវ តំបន់គ្រោះថ្នាក់ញឹកញាប់ (ជើងកប) កសាងឬរៀបចំឲ្យមានផ្លូវសម្រាប់ថ្មើរជើង និងការបង្កើតតំបន់ផ្លូវមានល្បឿនយឺត៖

- រៀបចំធ្វើការអង្កេតឬកំចត់នៅទីតាំងតំបន់ជើងកបដែលមានកត្តាហានិភ័យខ្ពស់។
- ជាជំហានកសាង និងរៀបចំឲ្យមានគន្លងផ្លូវសម្រាប់ម៉ូតូតាមដងផ្លូវជាតិនានា និងផ្លូវនៅទីប្រជុំជនសំខាន់ៗ។
- បង្កើតនូវតំបន់មានផ្លូវល្បឿនយឺត ជាពិសេសជុំវិញសាលារៀន ទីប្រជុំជន ដើម្បីធានាថាល្បឿនត្រូវបានកាត់បន្ថយ (ឧទាហរណ៍ ល្បឿន៣០គីឡូម៉ែត្រក្នុងមួយម៉ោង)។ កសាងនិងរៀបចំឲ្យមានផ្លូវសម្រាប់ថ្មើរជើងដូចជា ផ្លូវឆ្លងកាត់ ស្ពាន សម្រាប់ថ្មើរជើង ចិញ្ចើមផ្លូវ ឬជាយផ្លូវ។

គ.ឥរិយាបថអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវ កត្តាហានិភ័យចម្បងៗ

១. ការបើកបរហួសល្បឿនកំណត់

អ្នកស្លាប់ដោយសារគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ដែលបង្កឡើងដោយសារការបើកបរហួសល្បឿនកំណត់មានភាគរយខ្ពស់៥១%។ ដើម្បីឆ្លើយតបទៅនឹបញ្ហានេះគ្រប់ផ្នែកដែលពាក់ព័ន្ធត្រូវ៖

- ស្វែងរកការគាំទ្រ ឲ្យមានការអនុម័តនូវ វិសោធនកម្មច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោកឲ្យបានឆាប់។
- កសាងលម្អិតផែនការ សកម្មភាពជាតិសុវត្ថិភាព ស្តីពីអំពីល្បឿនបើកបរដែលផ្អែកលើគម្រោងផែនការសកម្មភាពជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍២០១១-២០២០។
- បង្កើនការអប់រំផ្សព្វផ្សាយជាសាធារណៈ: ការយល់ដឹងពីច្បាប់ចរាចរណ៍ ដោយដើរទន្ទឹមនឹងការរឹតបន្តឹងការអនុវត្តច្បាប់៖
    - ផ្តោតសំខាន់នៅខែមេសា និងអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវវ័យក្មេង អាយុចន្លោះពី១៥-២៩ឆ្នាំ។
    - បង្កើនចំនួនក្រុមគោលដៅត្រួតពិនិត្យ និងបង្កើនឧបករណ៍បច្ចេកទេសលើការបើកបរហួសល្បឿនកំណត់តាមផ្លូវជាតិសំខាន់ៗ និងទីប្រជុំជន។

២.ការបើកបរក្រោមឥទ្ធិពលជាតិស្រវឹង

អ្នកបើកបរក្រោមឥទ្ធិពលជាតិស្រវឹង គឺជាអ្នកដែលមានហានិភ័យបន្ទាប់ មានភាគរយ១៦%

- កសាងផែនការសកម្មភាពជាតិស្តីអំពីការបើកបរក្រោមឥទ្ធិពលជាតិស្រវឹង។
- ផ្សព្វផ្សាយជាសាធារណៈ: ការយល់ដឹងពីច្បាប់ចរាចរណ៍ ត្រូវដើរទន្ទឹមនឹងការរឹតបន្តឹងការអនុវត្តន៍ច្បាប់ដែលផ្តោតលើអាយុវ័យក្មេង(អាយុចន្លោះពី(១៥-២៩ឆ្នាំ) និងបង្កើនចំនួនក្រុមគោលដៅត្រួតពិនិត្យជាតិស្រវឹង(ចាប់ពីម៉ោង៦ល្ងាចដល់ ១០យប់)។

៣.ការពាក់មួកសុវត្ថិភាព

អ្នកជិះម៉ូតូស្លាប់ដោយសារ ការប៉ះទង្គិចក្បាលមាន៦៩%។ ពន្លឿនការកសាងផែនការសកម្មភាពជាតិស្តីអំពីការពាក់មួកសុវត្ថិភាព។

- ការធ្វើវិសោធនកម្មច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក
- បង្កើនការអប់រំផ្សព្វផ្សាយសាធារណៈ៖
  - រៀបចំយុទ្ធនាការផ្សព្វផ្សាយសាធារណៈ លើការពាក់មួកសុវត្ថិភាពឲ្យបានត្រឹមត្រូវ ការកែប្រែទម្លាប់ និងការជ្រើសរើសមួកសុវត្ថិភាព ដែលមានស្តង់ដារត្រឹមត្រូវ (ពិសេសក្នុងចំណោមកុមារ)។
  - រឹតបន្តឹងការអនុវត្តច្បាប់ដែលផ្តោតបន្ថែមលើអ្នកធ្វើដំណើរតាមផ្លូវជាតិ។
  - បង្កើនលទ្ធភាព ដែលអាចរកទិញមួកសុវត្ថិភាព (ឧទាហរណ៍៖ការលក់ក្នុងតម្លៃជំនួយឧបត្ថម្ភ ឬកម្ចីមួកសុវត្ថិភាពនៅតាមសាលារៀន)។

៤. អ្នកប្រើប្រាស់ម៉ូតូ

អ្នកស្លាប់ដោយប្រើប្រាស់ម៉ូតូងាយរងគ្រោះថ្នាក់មានភាគរយខ្ពស់៦៧% នៃអ្នកស្លាប់សរុប។

- រឹតបន្តឹងការអនុវត្តច្បាប់ និងធ្វើឲ្យប្រសើរឡើងនូវការជួយសង្គ្រោះបន្ទាន់ ក្នុងករណីបើកបរហួសល្បឿនកំណត់ ការបើកបរនៅពេលស្រវឹង និងការប្រជែងក្នុងស្ថានភាពគ្រោះថ្នាក់ (ពិសេសនៅពេលយប់ ថ្ងៃសៅរ៍)។
- រឹតបន្តឹងការអនុវត្តច្បាប់ និងយុទ្ធនាការផ្សព្វផ្សាយសាធារណៈ ត្រូវបង្កើនការអនុវត្តនៅឱកាសបុណ្យជាតិសំខាន់ៗ ជាពិសេសបុណ្យចូលឆ្នាំខ្មែរ(នៅរាជធានីភ្នំពេញ ខេត្តកំពង់ចាម និងខេត្តកណ្តាល)។

៥.ថ្មើរជើង

ថ្មើរជើងគឺជាក្រុមអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវដែលងាយរងគ្រោះ អាយុចន្លោះពី០-៩ឆ្នាំ (មាន២៧%នៃថ្មើរជើងស្លាប់សរុប)និងមនុស្សវ័យចំណាស់ដែលមាន អាយុលើសពី៥៥ឆ្នាំ (មាន១៧%នៃថ្មើរជើងស្លាប់សរុប)។

- បង្កើននូវយុទ្ធនាការអប់រំផ្សព្វផ្សាយ ចំពោះឥរិយាបថឆ្លងកាត់ផ្លូវ និងការមើលឃើញច្បាស់នៅពេលយប់ប្រកបដោយសុវត្ថិភាពសម្រាប់ថ្មើរជើង ចំពោះក្រុមអាយុដែលងាយរងគ្រោះដូចដែលគោលដៅបានកំណត់(ជាពិសេសកុមារនិងមនុស្សចាស់)។
- យកចិត្តទុកដាក់ទៅលើឥរិយាបថឆ្លងកាត់ផ្លូវប្រកបដោយសុវត្ថិភាព និងភាពមើលឃើញនៅពេលយប់។
- សិក្សាស្រាវជ្រាវស៊ីជម្រៅទៅលើឥរិយាបថ ឬទម្លាប់របស់ថ្មើរជើងដើម្បីកំណត់ និងសាកល្បងកសាងយុទ្ធសាស្ត្រអន្តរាគមន៍ដើម្បីកាត់បន្ថយថ្មើរជើងស្លាប់ និងរងរបួស។
- សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ គ្រប់តំបន់សាលារៀនតាមដងផ្លូវជាតិ ត្រូវបង្កើតឡើងដោយរួមទាំងវត្តមានរបស់មន្ត្រីនគរបាល ដើម្បីរក្សាសុវត្ថិភាពសិស្សនៅពេលចេញចូលសាលារៀន កម្មវិធីសិក្សាស្តីពីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ត្រូវបានលើកកម្ពស់។

ឃ. ការរឹតបន្តឹងការអនុវត្តច្បាប់

១.ជួយគាំទ្រដល់នគរបាលចរាចរណ៍ផ្លូវគោក

ការរឹតបន្តឹងការអនុវត្តច្បាប់ ត្រូវបានទទួលការធានា ដើម្បីអនុវត្តគោលនយោបាយជាតិផែនការសកម្មភាពសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក របស់រាជរដ្ឋាភិបាលមានភាពពេញលេញ និងត្រឹមត្រូវ។ អាទិភាពូបនីយកម្មនូវលក្ខណៈបច្ចេកទេស និងជំនួយហិរញ្ញវត្ថុដល់នគរបាលចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនិងឧបករណ៍ទំនើបសំខាន់ៗរួមទាំងមធ្យោបាយល្បាតប្រដេញតាមផ្លូវជាតិ និងទីប្រជុំជន និងវគ្គបណ្តុះបណ្តាលនានា (ការបើកបរហួសល្បឿនកំណត់ និងការបើកបរពេលស្រវឹង) សម្រាប់មន្ត្រីនគរបាលចរាចរណ៍ផ្លូវគោកគឺជាការចាំបាច់។

២. ពង្រីកប្រតិបត្តិការរឹតបន្តឹងការអនុវត្តន៍ច្បាប់

- គោលដៅត្រួតពិនិត្យហួសល្បឿនកំណត់ នៅតំបន់មានហានិភ័យខ្ពស់ (ការបើកបរហួសល្បឿនកំណត់) ចាប់ពីម៉ោង៧យប់ ដល់ម៉ោង៨យប់ នៅថ្ងៃចុងសប្តាហ៍។
- គោលដៅត្រួតពិនិត្យការបើកបរក្រោមឥទ្ធិពលជាតិស្រវឹង នៅតំបន់មានហានិភ័យខ្ពស់(ការបើកបរក្រោមឥទ្ធិពលជាតិស្រវឹង) ចាប់ពីម៉ោង៦ល្ងាច ដល់ម៉ោង១០យប់ ជាពិសេសនៅថ្ងៃសៅរ៍ និងថ្ងៃអាទិត្យ ។
- គោលដៅត្រួតពិនិត្យការពាក់មួកសុវត្ថិភាពនៅពេលថ្ងៃ និងពេលយប់ចាប់ពីម៉ោង៦ល្ងាចដល់ម៉ោង៨យប់ (ថ្ងៃចុងសប្តាហ៍ក្នុងចំណោមអ្នកជិះម៉ូតូ អាយុចន្លោះពី១៥-២៩ឆ្នាំ)។
- រឹតបន្តឹងការអនុវត្តច្បាប់លើការពិន័យបទល្មើសចរាចរណ៍គ្រប់ប្រភេទ។
- ការបង្កើនតម្លៃផាកពិន័យអន្តរការណ៍ (សេចក្តីព្រាងវិសោធនកម្ម ច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក)។

ខ. បណ្ណបើកបរ

ការបណ្តុះបណ្តាលអ្នកបើកបរ និងការចេញបណ្ណបើកបរ

គុណភាពសាលាបង្រៀនបើកបរ មានតួនាទីសំខាន់ក្នុងការបណ្តុះបណ្តាល អ្នកបើកបរអំពីច្បាប់និងឥរិយាបថសុវត្ថិភាពក្នុងពេលបើកបរ។ ប្រព័ន្ធតិមានជនរងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកបានបង្ហាញថាកត្តាមនុស្សបង្កឲ្យមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍មានភាគរយលើសលប់។

ដូច្នេះការរៀបចំធ្វើការត្រួតពិនិត្យ និងវាយតម្លៃចំពោះសាលាបង្រៀនបើកបរ និងប្រព័ន្ធចេញបណ្ណបើកបរ ជាការចាំបាច់មួយទាំងការវាយតម្លៃលើកម្មវិធីសិក្សា កម្មវិធីអនុវត្តន៍ និងនីតិវិធីប្រឡងយកបណ្ណបើកបរ កម្មវិធីសិក្សាបណ្តុះបណ្តាលអ្នកបើកបរ លើឥរិយាបថប្រថុយប្រថានសំខាន់ៗ និងឥរិយាបថផ្សេងៗទៀត ដែលជាកត្តានាំឲ្យមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ត្រូវតែជាមេរៀនគោល។ អ្នកបើកបរម៉ូតូត្រូវតែជាក្រុមគោលដៅសម្រាប់ការបណ្តុះបណ្តាល និងការប្រឡងមុននឹងចេញបណ្ណបើកបរម៉ូតូឲ្យបានម៉ត់ចត់។

ច. ការសង្គ្រោះក្រោយពេលគ្រោះថ្នាក់

សេវាវេជ្ជសាស្ត្រសង្គ្រោះបន្ទាន់

កសាងនូវយុទ្ធសាស្ត្រ និងផែនការសកម្មភាព ស្តីពីប្រព័ន្ធវេជ្ជសាស្ត្រសង្គ្រោះបន្ទាន់នឹងយុទ្ធសាស្ត្រស្វែងរកថវិកាដើម្បីបំពេញនូវកង្វះខាតនៅក្នុងវិស័យសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍។

- បង្កើនសមត្ថភាពនៃការសង្គ្រោះបឋមតាមតំបន់ ចំពោះអ្នកជួយសង្គ្រោះបឋម (នគរបាលចរាចរណ៍ផ្លូវគោក និងពន្លត់អគ្គីភ័យ) និងអ្នកស្ម័គ្រចិត្តតាមសហគមន៍នៅតាមតំបន់ដាច់ស្រយ៉ាលនិងគ្រោះថ្នាក់ញឹកញាប់ បង្កើនសេវារថយន្តសង្គ្រោះបន្ទាន់(ផ្គត់ផ្គង់បរិក្ខារបុគ្គលិកដែលទទួលបានការបណ្តុះបណ្តាល) ការកំណត់ចំនួនមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនផ្សេងៗទៀត (ដូចជាស៊ីក្លូ តាក់ស៊ី)និងការសង្គ្រោះសមស្របតាមផ្លូវ(ពិសេសនៅតាមផ្លូវជាតិនានា)។
- បង្កើនសមត្ថភាពបុគ្គលិកមន្ទីរពេទ្យ មណ្ឌលសុខភាពក្នុងប្រព័ន្ធសង្គ្រោះបន្ទាន់ និងទំនើបភាវូបនីយកម្មឧបករណ៍សង្គ្រោះបន្ទាន់។
- កែលម្អរមជ្ឈមណ្ឌលបញ្ជូនជនរងគ្រោះ (នីតិវិធីនិងស្តង់ដារការងារបុគ្គលិកដែលទទួលបានការបណ្តុះបណ្តាល និងបរិក្ខារ)កសាងអង្គភាពសម្របសម្រួល និងបង្កើនគោលនយោបាយច្បាប់ និងបទដ្ឋានគតិយុត្តិ[66]៕

[66] ប្រព័ន្ធព័ត៌មានជនរងគ្រោះ និងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនៅកម្ពុជារបាយការណ៍ប្រចាំឆ្នាំ២០១១។

ឯកសារយោង

១. ច្បាប់ និង លិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្ត

- ច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកថ្មី ឆ្នាំ២០១៤
- អនុក្រឹត្យស្ដីពីការបង្កើត ការរៀបចំ និងប្រព្រឹត្តទៅរបស់គណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក , លេខ៨៤ អនក្រ.បក ០៨ កក្កដា ២០១៥
- អនុក្រឹត្យស្ដីពីការកំណត់ល្បឿនសម្រាប់យានជំនិះ ,លេខ៨៦អនក្រ.បក(១៥កក្កដា ២០១៥)
- អនុក្រឹត្យស្ដីពីការពិន័យអន្តរការណ៍ចំពោះបទល្មើសនឹងច្បាប់ស្ដីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក, លេខ ៨៥ អនក្រ.បក (ថ្ងៃទី៨ ខែកក្កដា ២០១៥)
- គោលនយោបាយជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក(២១ កុម្ភៈ ២០១៤)
- ប្រព័ន្ធព័ត៌មានជនរងគ្រោះ និងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនៅកម្ពុជា (របាយការណ៍ប្រចាំឆ្នាំ២០១១)
- របាយការណ៍ស្ដីពីជនរងគ្រោះនិងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក (ឆ្នាំ២០១៦) ។
- រាជរដ្ឋាភិបាល(ផែនការសកម្មភាពជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក) ២០១៤
- សេចក្ដីថ្លែងការណ៍រួមស្ដីពីការអនុវត្តច្បាប់ស្ដីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោកថ្មីនៅកម្ពុជា (ឆ្នាំ២០១៦)

២. ឯកសារស្នាដៃនិពន្ធ

- ហុង ណារ៉ុង (ការអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកថ្មីនៅកម្ពុជា) បេក្ខជនបណ្ឌិតជំនាន់ទី១ ផ្នែកនីតិសាស្ត្រ នៃសាកលវិទ្យាល័យឯកទេសនៃកម្ពុជា ឆ្នាំ២០១៥

៣. គេហទំព័រ កាសែត សារព័ត៌មាន វិទ្យុនានា

- *យោងតាមរបាយការណ៍របស់រដ្ឋាភិបាលដែលវិភាគដោយអង្គការAIP foundation* (នៅខែសីហា ឆ្នាំ២០១៥) ។

- *សេចក្ដីថ្លែងការរួមស្ដីពីការអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកថ្មីនៅកម្ពុជា* (ភ្នំពេញ ខែមីនា ឆ្នាំ២០១៦) ទំព័រទី១។

- Sothy Chan ខ្មែរកូនល្អ *(គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍. វចនានុក្រមខ្មែរភាគ១)* ។

- វណ្ណ វិចារ បទវិភាគ (*បញ្ហាគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នៅកម្ពុជា*) វិទ្យុអាស៊ីសេរី ២០១៣.០៥.០៧។ www.rfa.org

- គឹម សារុំ ភ្នំពេញប៉ុស្តិ៍ (*ហេតុអ្វីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍កាន់តែមានលក្ខណៈសាហាវ*) ថ្ងៃ១៦ ខែសីហា ឆ្នាំ២០១៦។ https://m.postkhmer.com .

- បូផា*(បញ្ហាកកស្ទះចរាចរណ៍រាល់ថ្ងៃធ្វើឲ្យការចំណាយពលរដ្ឋកើនឡើង)* ថ្ងៃទី០៦ ខែតុលា ឆ្នាំ ២០១៧ កោះសន្តិភាព។ https://kohsantepheapdaily.com.kh .

- វាសនា ជ័យដារ៉ា វិចារណកថា*(អំពើចោរកម្ម និងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ នៅតែកើតមានឡើងគួរឲ្យភ័យខ្លាច)* ថ្ងៃពុធ ១៥ មិថុនា ២០១៦ គេហទំព័រដើមអំពិល ។ https://www.dap.news.com

- freshnews *(នៅឆ្នាំ២០១៧ គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នៅភ្នំពេញកើន១១ភាគរយ បណ្ដាលឲ្យមនុស្សស្លាប់២២០នាក់ ថ្ងៃនេះរដ្ឋបាលបានបើកប្រជុំផ្សព្វផ្សាយបទបញ្ជាផ្ទៃក្នុង និងសេចក្ដីណែនាំ ស្ដីពីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក)*។ https://m.freshnew.com

- ប៊ិន ប៊ុណ្ណា *(ការពិតមួយចំនួនរុញឲ្យចរាចរណ៍នៅភ្នំពេញកាន់តែអាក្រក់)* ថ្ងៃព្រហ ទី៣១ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០១៨ ម៉ោង០៧;៣០ ។ទន្នន័យដែលបានបង្ហាញដោយក្រសួងសាធារណៈការឆ្នាំ២០១៧។ https://social.sabay.com.kh

- ថាន រស្មី (*គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍សម្លាប់មនុសស្សជិត១៨០០នាក់នៅកម្ពុជា)* ០១ មករា ២០១៨។ https://thmeythmey.com

-sara កោះសន្តិភាព*(ទីតាំងជើងកប)*ថ្ងៃទី២០ខែតុលាឆ្នាំ២០១១ https://kohsantephapdaily.com.kh

- គេហទំព័រ *(គណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក)* www.nrsc.gov.kh

-មួកសុវត្ថិភាពមួយជួយជីវិតបានម្នាក់*(ហានិភ័យនៃការបើកបរហួសល្បឿនកំណត់)* www.saferoads.org.kh ។

-ចរាចរណ៍ខ្មែរ*(បើកបរហួសល្បឿនកំណត់ជ្រុលទៅបុកឃឿនផ្លូវស្លាប់ម្នាក់របួសធ្ងន់ម្នាក់)* ថ្ងៃទី០៨. ខែ០៩. ឆ្នាំ២០១៧ ។ www.kohthmey.com

-លាងដីលុច*(ការកែប្រែទម្លាប់មួយចំនួនដែលទាក់ទងនឹងការបរិភោគគ្រឿងស្រវឹង ដើម្បីកាត់បន្ថយករណីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍)*ទស្សនៈព្រឹត្តិការណ៍ខ្មែរ ថ្ងៃទី១៩ ខែ១១ ឆ្នាំ២០១៣ ។ https://m.km.rfi.fr

-មួកសុវត្ថិភាពមួយជួយជីវិតមនុស្សម្នាក់ *(ហានិភ័យនៃការបើកបរ ក្រោមឥទ្ធិពលគ្រឿងស្រវឹង)* www.saferoads.org.kh ។

-Sara *(ស្រវឹងខ្លាំងពេកបើករថយន្តបុកបង្គោលភ្លើងពេលសមត្ថកិច្ចសួរ ប្រាប់ថាបង្គោលភ្លើងបុករថ-យន្តទៅវិញ)* កោះសន្តិភាព ថ្ងៃទី០១ខែមេសាឆ្នាំ២០១៥ ។ https://kohsantepheapdaily.com.kh

- sreyna*(នារីម្នាក់បើករថយន្តទាំងស្រវឹងបុកអង្គរក្សឃាមភូមិគ្រឹះសម្ដេចរងរបួសធ្ងន់២នាក់)* ភ្នំពេញ កោះសន្តិភាព ថ្ងៃទី០១ ខែមេសា ឆ្នាំ២០១៥ ។ https://kohsantepheapdaily.com.kh

- ជួន សារ៉េត *(ការចុះបញ្ជីនិងការត្រួតពិនិត្យយានយន្តជាកត្តាធ្វើឲ្យមានសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍)* ថ្ងៃសុក្រ ទី០៦ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ២០១៥។ https://wmc.org.kh .

-អគ្គស្នងការនគរបាលជាតិ (*ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០១៧ បានរកឃើញយានយន្តល្មើសចំនួន៥២.៥៣៤គ្រឿង*) ថ្ងៃទី០៩ ខែមិនា ២០១៧។ https://www.wmc.org.kh

- គោលនយោបាយស្ដីពីផ្លូវថ្នល់ *(ស្ថានភាពសណ្ដាប់ធ្នាប់ សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងយុទ្ធសាស្ត្រទប់ស្កាត់កាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍)* ។ https://www.scribd.com .

- Mony*(គ្រោះថ្នាក់ចរាចណ៍ម៉ូតូបុកម៉ូតូស្លាប់ម្នាក់របួសធ្ងន់៣នាក់)* កោះសន្តិភាព ថ្ងៃទី០៦ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ២០១៧ ។ https://kohsantepheapdaily.com.kh

- ខៃ សុណង *(សមត្ថកិច្ចរឹតបន្តឹងការអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកថ្មី)* វិទ្យុអាស៊ីសេរី RFA ២២-០៣-២០១៦។ www.rfa.org

- វុត្ថា *(កម្ពុជាខាតបង់សេដ្ឋកិច្ច៣០០លានដុល្លា ដោយសារគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍)* ២០ ធ្នូ ២០១៧។ www.propertyarea.asia

- ជិនជេដ្ឋា*(អ្នកជំនាញបង្ហាញពីបញ្ហាប្រឈមក្នុងការអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកថ្មី)* វិទ្យុអាស៊ីសេរី ១៨-០១-២០១៦។ www.rfa.org

- តុង សុប្រាជ្ញ *(គ្មានការផាកពិន័យ លើអ្នកប្រើប្រាស់ទូរស័ព្ទកំពុងបើកបរ)* វិភាគសង្គមៈ ភ្នំពេញប៉ុស្តិ៍ ១៦ មករា ២០១៨។ https://m.postkhmer.com

- admin *(ខ្សែក្រវ៉ាត់សុវត្ថិភាពអាចការពាររងរបួសថ្លើមធ្ងន់ធ្ងរក្នុងពេលគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍)* ថ្ងៃទី០៣ ខែ០៥ ឆ្នាំ២០១៨។ https://rushnew.asia .

- AIP foundation All Rights Reseved (មួកសុវត្ថិភាពមួយជួយជីវិតបានម្នាក់)ឆ្នាំ២០១៣ www.saferoads.org.kh

-*(គោលនយោបាយជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក)* បានទទួលការឯកភាពពីគណៈរដ្ឋមន្ត្រីក្នុងសម័យប្រជុំពេញអង្គ នាថ្ងៃទី២១ ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០១៩ រៀបចំដោយគណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក/ ទំព័រទី៩*(បណ្ណបើកបរ)*។

- គោលនយោបាយស្តីពីផ្លូវថ្នល់ *(ស្ថានភាពសណ្តាប់ធ្នាប់ សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងយុទ្ធសាស្ត្រទប់ស្កាត់កាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក)* www.scribd.com ។

ឧបសម្ព័ន្ធ

ឧបសម្ព័ន្ធទី១: ច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកថ្មី២០១៤

ឧបសម្ព័ន្ធទី២: អនុក្រឹត្យស្ដីពីការកំណត់ល្បឿនសម្រាប់យានជំនិះ

ឧបសម្ព័ន្ធទី៣: អនុក្រឹត្យស្ដីពីការបង្កើតនិងការៀបចំប្រព្រឹត្តទៅរបស់គណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក

ឧបសម្ព័ន្ធទី៤: អនុក្រឹត្យស្ដីពីការពិន័យអន្តរការណ៍ចំពោះបទល្មើសនឹងច្បាប់ស្ដីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក

ឧបសម្ព័ន្ធទី៥: រូបភាពគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្សេងៗ

ឧបសម្ព័ន្ធទី១:
ច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកថ្មី២០១៤

ឧបសម្ព័ន្ធទី២:
អនុក្រឹត្យស្ដីពីការកំណត់ល្បឿនសម្រាប់
យានជំនិះ

ឧបសម្ព័ន្ធទី៣:
អនុក្រឹត្យស្ដីពីការបង្កើតនិងការរៀបចំប្រព្រឹត្តទៅរបស់គណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក

ឧបសម្ព័ន្ធទី៤:
អនុក្រឹត្យស្តីពីការពិន័យអន្តរការណ៍
ចំពោះបទល្មើសនឹងច្បាប់
ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក

ឧបសម្ព័ន្ធទី៥:
រូបភាពគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្សេងៗ