សាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច

Université Royale de Droit et des Sciences Economiques

Royal University of Law and Economics

សារណាបញ្ចប់ការសិក្សា

ការគ្រប់គ្រងផ្លូវគោកនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ

ស្រាវជ្រាវចាប់ពី ថ្ងៃទី ២៣ ខែ មីនា ឆ្នាំ២០២២ ដល់ថ្ងៃទី ២៣ ខែ ឧសភា ឆ្នាំ ២០២២

តាក់តែងឡើងដោយ

និស្សិតឈ្មោះ **កញ្ញា ស្រុង គឹមលី**

កញ្ញា ផេង ម៉ីលីន

សាស្ត្រាចារ្យណែនាំ

លោកគ្រូ អ៊ឹង រដ្ឋា

ថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រ នីតិសាស្ត្រ

ជំនាន់ទី ២២

ឆ្នាំចូលសិក្សា ២០១៨

ឆ្នាំសរសេរសារណា ២០២២

សេចក្ដីថ្លែងអំណរគុណ

យើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់ឈ្មោះ **ស្រុង គីមលី** និង **ផេង ម៉ីលីន** ជានិស្សិតថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រ ជំនាន់ទី**២២** នៃសាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច ផ្នែកនីតិសាស្ត្រ ក្រុមL4A6 សូមគោរព និងថ្លែងអំណរគុណយ៉ាងជ្រាលជ្រៅចំពោះ ៖

- **លោកឪពុកអ្នកម្ដាយ** នៃកូនជាទីគោរពដែលបានផ្ដល់ឱកាសឱ្យកូនបានសិក្សារៀនសូត្រកន្លងមកតាំងពីបឋមសិក្សា បន្តរហូតមកដល់មហាវិទ្យាល័យនេះ។

- **ឯកឧត្ដមបណ្ឌិត សាកលវិទ្យាធិការ សាកលវិទ្យាធិការរង និងគណៈគ្រប់គ្រង នៃសាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច** ដែលបានផ្ដល់ឱកាសដល់យើងខ្ញុំទាំង២រូបក៏ដូចជានិស្សិតដទៃទៀតមានឱកាសបានទទួលនូវចំណេះជំនាញជាច្រើន។

- លោកសាស្ត្រាចារ្យ **អ៊ឹង រដ្ឋា** ដែលបានចំណាយនូវពេលវេលាដ៏មានតម្លៃខិតខំប្រឹងប្រែងផ្ទេរនូវចំណេះជាច្រើន ក៏ដូចជាណែនាំចង្អុលបង្ហាញផ្លូវដល់យើងខ្ញុំទាំងពីររូបលើការសិក្សាស្រាវជ្រាវសារណាទាំងមូលនេះ បានចេញជារូបរាងឡើង។

- លោកអ៊ំ **ម៉ីញ សិត** ជាមន្ត្រីនៃក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ដែលមានបទពិសោធន៍ជាច្រើនឆ្នាំដោយបានចំណាយពេលវេលាដ៏តម្លៃផ្ទេរនូវចំណេះដឹងជាច្រើន ក៏ដូចជាពន្យល់យ៉ាងក្បោះក្បាយព្រមទាំងផ្ដល់នូវឯកសារពាក់ព័ន្ធនឹងប្រធានបទដល់យើងខ្ញុំទាំងពីរ យ៉ាងច្រើន។

- សាស្ត្រាចារ្យនៃវិទ្យាស្ថានតេជោសែនសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ដែលបានផ្ដល់នូវចំណេះដឹងពាក់ព័ន្ធដល់យើងខ្ញុំផងដែរ។

- សាស្ត្រាចារ្យនៃសាកលវិទ្យាល័យទាំងមូលដែលបានចំណាយពេលវេលាដល់មានតម្លៃដើម្បីផ្ទេរនូវចំណេះដឹងដល់និស្សិតទាំងអស់ក៏ដូចជាយើងខ្ញុំទាំងពីររូប ផងដែរ។

- សិស្សច្បង ព្រមទាំងមិត្តរួមជំនាន់ដែលជានិច្ចកាលតែងតែណែនាំនូវដំបូន្មានល្អៗ។

យើងខ្ញុំសូមសម្ដែងនូវសេចក្ដីដឹងគុណដល់អ្នកមានគុណដែលបានរៀបរាប់ខាងលើឱ្យជួបប្រទះតែសំណាងល្អ មានសុខភាពល្អបរិបូណ៌ ព្រមទាំងប្រកបការងារបានជោគជ័យគ្រប់ភារកិច្ច ធ្វើដំណើរទីជិតទីឆ្ងាយដោយសុខសុវត្ថិភាព និងជួបតែភាពសុខដុមរមនាជានិរន្តរ៍។

៚៚៚📖៙៙៙

អារម្ភកថា

សារណាដែលមានប្រធានបទថា **ការគ្រប់គ្រងផ្លូវគោកនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ** គឺជាសមត្ថផលដែលយើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់បានខិតខំព្យាយាមទាំងកម្លាំងកាយ និងកម្លាំងចិត្ត ក្នុងការកសាងមកក្រោយពេលបញ្ចប់ការសិក្សាបរិញ្ញាបត្រជំនាញនីតិសាស្ត្រ នៅក្នុងសាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច។

ក្រោយពេលសិក្សាអស់រយៈពេល ៤ឆ្នាំកន្លងមក យើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់ទទួលបាននូវចំណេះដឹងយ៉ាងច្រើនពីសាស្ត្រាចារ្យទៅតាមមុខវិជ្ជានីមួយៗ។ ដែលគ្រប់មុខវិជ្ជាទាំងអស់ដែលមាននៅក្នុងកម្មវិធីសិក្សាសុទ្ធតែមានសារៈសំខាន់ដូចៗគ្នា ប៉ុន្តែយើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់មានចំណាប់អារម្មណ៍ទៅលើមុខវិជ្ជាមួយដែលទាក់ទាក់ទៅនឹងនីតិសាធារណៈគឺផ្លូវគោក។ ចំពោះមូលហេតុដែលយើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់សម្រេចចិត្តជ្រើសរើសយកនូវប្រធានបទមួយនេះ គឺដើម្បីពង្រឹង ក៏ដូចជាពង្រីកនូវចំណេះដឹងរបស់យើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់ ឱ្យយល់កាន់តែច្បាស់ និងស្រាវជ្រាវឯកសារបន្ថែមពាក់ព័ន្ធទៅនឹងវិស័យគមនាគមន៍ជាពិសេសនោះគឺ ផ្លូវគោក។ ម៉្យាងវិញទៀត គោលបំណងនៃការសិក្សាស្រាវជ្រាវសារណាបញ្ចប់ការសិក្សានេះ គឺដើម្បីចងក្រងជាឯកសារមួយដែលមានអត្ថន័យពេញលេញទាក់ទងនឹងផ្លូវថ្នល់ ដែលធ្វើឱ្យអ្នកអាន ក៏ដូចជាសិស្សានិស្សិត ព្រមទាំងសាធារណជន ងាយស្រួលក្នុងការស្វែងយល់នូវចំណេះដឹង និងស្វែងរកឯកសារដែលពាក់ព័ន្ធនឹងវិស័យមួយនេះ ពិសេសជាងនេះទៅទៀតវាក៏ជាឱកាសមួយដែលអាចឱ្យយើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់អាចវាស់ស្ទង់ និងបញ្ចេញនូវសមត្ថភាពរបស់ពួកយើងដែលបានសិក្សាកន្លងមកតាមរយៈការចងក្រងនូវឯកសារសារណាបញ្ចប់ការសិក្សាមួយនេះ។

យើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់សង្ឃឹមថា សារណាបញ្ចប់ការសិក្សាមួយនេះ នឹងជាចំណែកមួយក្នុងការជំនួយជាចំណេះដឹងផ្នែកស្មារតី និងការស្រាវជ្រាវរបស់និស្សិតគ្រប់រូប រួមទាំងសាធារណជនទាំងមូល។ យើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់ក៏សូមអភ័យទោសជាមុនចំពោះកំហុសឆ្គងដែលកើតមានឡើងដោយអចេតនា ទាក់ទងនឹងការប្រើប្រាស់ពាក្យសម្ដី អក្ខរាវិរុទ្ធ និងខ្លឹមសារនៅក្នុងអត្ថបទនេះ ហើយយើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់ក៏ទទួលស្វាគមន៍រាល់ការកែលម្អពីសំណាក់អ្នកទាំងអស់គ្នា ដើម្បីឱ្យយើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់បានដឹងពីចំណុចខ្វះខាត និងទុកជាបទពិសោធន៍សម្រាប់អភិវឌ្ឍន៍ខ្លួនទៅថ្ងៃក្រោយ។

ជាចុងក្រោយ យើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់ សូមថ្លែងអំណរគុណចំពោះសាស្ត្រាចារ្យ សិស្ស និស្សិត និងមិត្តអ្នកអានទាំងអស់ដែលបានចំណាយពេលវេលាដ៏មានតម្លៃក្នុងការយកចិត្តទុកដាក់អានអត្ថបទសារណាមួយនេះ។ ហើយយើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់ពិតជាមានសេចក្តីសោមនស្សសប្បាយរីករាយជាពន់ពេក និងមានតែពាក្យជូនពរ សូមឱ្យជួបប្រទះនូវសេចក្តីសុខ សុភមង្គល និងទទួលជោគជ័យគ្រប់ភារកិច្ច ជាពិសេស គឺពុទ្ធិពរទាំងបួនប្រការ គឺ អាយុ វណ្ណៈ សុខៈ ពលៈ កុំបីឃ្លៀងឃ្លាតឡើយ។

មាតិកា

ទំព័រ

បញ្ជីតារាង iv

បញ្ជីរូបភាព v

សេចក្តីផ្តើម ១

១. លំនាំបញ្ហានៃការស្រាវជ្រាវ ១

២. ចំណោទបញ្ហានៃការស្រាជ្រាវ ២

៣. គោលបំណងនៃការស្រាវជ្រាវ ២

៤. ទំហំ និងដែនកំណត់នៃការស្រាវជ្រាវ ៣

៥. សារៈសំខាន់នៃការសិក្សា ៣

៦. វិធីសាស្រ្តស្រាវជ្រាវ ៣

៧. រចនាសម្ព័ន្ធការសិក្សាស្រាវជ្រាវ ៤

ជំពូកទី១

បំណែងចែកផ្លូវគោកនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ

ផ្នែកទី ១. ប្រភេទនៃផ្លូវគោកក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ៥

១.១. ផ្លូវថ្នល់ ៥

១.១.១. ផ្លូវជាតិ ៥

១.១.២. មហាវិថី (Boulevard) ៨

១.១.៣. វិថី (Street) ៨

១.១.៤. វុក្ខវិថី (Avenue) ៩

១.១.៥. តីរវិថី (Quay) ១០

១.២. ផ្លូវដែក ១០

១.២.១. ផ្លូវដែកពី ភ្នំពេញ ទៅ ព្រះសីហនុ ១១

១.២.២. ផ្លូវដែកពី ភ្នំពេញ ទៅ ប៉ោយប៉ែត ១២

ផ្នែកទី២. ផ្លូវបង្កើតថ្មីនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ១៣

២.១. ផ្លូវល្បឿនលឿន ១៣

២.១.១. គោលបំណងនៃការសាងសង់ ១៣
២.១.២. គម្រោងនៃការសាងសង់ផ្លូវល្បឿនលឿន ១៤
២.២ ផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងភ្នំពេញ ១៥
២.២.១. ផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងទី១ .... ១៦
២.២.២. ផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងទី២ .... ១៦
២.២.៣. ផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងទី៣ .... ១៧
២.២.៤. ផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងទី៤ .... ១៨

ជំពូកទី២

ការគ្រប់គ្រងផ្លូវគោកនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ

ផ្នែកទី១.ការគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់ និងក្រសួងមានសមត្ថកិច្ច ១៩
១.១. ការគ្រប់គ្រងផ្លូវក្នុងបុរី ១៩
១.២. ការគ្រប់គ្រងចិញ្ចើមផ្លូវ ២០
១.៣.ក្រសួងមានសមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់ ២១
ផ្នែកទី២. ប្រភេទនៃការថែទាំផ្លូវថ្នល់ ២២
២.១. ការថែទាំខួប ២២
២.២. ការថែទាំប្រចាំ ២៣
២.៣. ការងារជួសជុលបន្ទាន់ ២៣
២.៤. កម្មវិធីថែទាំផ្លូវ (ROAD CARE Mobile App) ២៤
២.៥. ប្រភពថវិកា ២៤

ជំពូកទី៣

ការប្រើប្រាស់ផ្លូវ និងចិញ្ចើមផ្លូវ

ផ្នែកទី១៖ សេចក្តីណែនាំស្តីពីការប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ ២៦
១.១. ការប្រើប្រាស់ទ្រូងផ្លូវ ២៦
១.២. ការប្រើប្រាស់ជាយផ្លូវ ២៨
១.៣. ការប្រើប្រាស់ចំណីផ្លូវ ២៨
ផ្នែកទី២៖ ការប្រើប្រាស់ចិញ្ចើមផ្លូវ ២៩

២.១. ការកំណត់ទំហំចិញ្ចើមផ្លូវ...២៩
២.២.ការប្រើប្រាស់...៣១
២.២.១. ការប្រើប្រាស់ជាបណ្ដោះអាសន្ន...៣១
២.២.២. ការប្រើប្រាស់តាមកាលកំណត់..៣១
២.២.បញ្ហាប្រឈមដោយសារការប្រើប្រាស់ដោយមិនស្របច្បាប់...៣១
២.២.១. ការកកស្ទះចរាចរណ៍...៣២
២.២.២. គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍..៣២
សេចក្ដីសន្និដ្ឋាន...៣៣
អនុសាសន៍...៣៤
ឯកសារយោង
ឧបសម្ព័ន្ធ

បញ្ជីតារាង

- តារាងទី១៖ ចំងាយពីភ្នំពេញ ទៅបណ្តាលខេត្ត-ក្រុង ៦
- តារាងទី២៖ តម្លៃសេវាដឹកអ្នកដំណើរតាមរយៈផ្លូវរថភ្លើង ១១
- តារាងទី៣៖ តម្លៃសម្រាប់ផ្ញើយានជំនិះតាមរយៈផ្លូវរថភ្លើង ១២
- តារាងទី៤៖ កាលវិភាគរថភ្លើងចេញដំណើរ ១២

បញ្ជីរូបភាព

- រូបភាពទី១៖ ផែនទីផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុង.. ១៦
- រូបភាពទី២៖ ប្លង់ចិញ្ចើមផ្លូវថ្មើរជើង ៣០

សេចក្ដីផ្ដើម

សេចក្តីផ្តើម

១. លំនាំបញ្ហានៃការស្រាវជ្រាវ

នៅក្នុងសាកលលោកនាសម័យទំនើបនេះ បាននឹងកំពុងអភិវឌ្ឍន៍លើគ្រប់វិស័យ ដើម្បីឆ្លើយតបទៅនឹងតម្រូវការឥតឈប់ឈររបស់សង្គម សំដៅលើសំណង់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ដែលជាសរសៃឈាមសំរាប់តភ្ជាប់ចរាចរណ៍គ្រប់ច្រកល្ហកនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ដែលកំពុងវិវត្តន៍ដោយការពង្រីក ឬស្តារផ្លូវថ្នល់ដោយប្រើប្រាស់នូវថវិកាជាតិ ឬការគាំទ្រពីដៃគូអភិវឌ្ឍន៍ផងដែរ។ ម្យ៉ាងវិញទៀតការរីកចម្រើនអាចរីកលូតលាស់បានគឺត្រូវចាប់ផ្តើមពីការគ្រប់គ្រងបណ្តាញផ្លូវទាំងនោះជាមុនសិន។ ដោយឡែក ដោយសារតែមានកំណើនចរាចរណ៍នៅលើដងផ្លូវ ព្រមទាំងការខូចខាតផ្លូវចាស់ ជាពិសេសនោះគឺនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញសព្វថ្ងៃកំពុងជួបប្រទះនូវបញ្ហាប្រឈមដោយការកកស្ទះទាំងនោះ ដែលជាមូលហេតុបណ្តាលឱ្យមានការលំបាក ក្នុងការធ្វើដំណើរ ឬប្រកបរបរផ្សេងៗរបស់ប្រជាពលរដ្ឋដែលជាផ្នែកមួយអាចនាំឱ្យសេដ្ឋកិច្ចធ្លាក់ចុះផងដែរ។ ដូចនេះកម្ពុជាចាំបាច់ត្រូវផ្លាស់ប្តូរវិធីសាស្ត្រក្នុងការគ្រប់គ្រង តម្រូវឱ្យមានបទដ្ឋានគ្រប់គ្រងតឹងរឹង និងត្រូវមានការគោរពច្បាប់ពីប្រជាពលរដ្ឋផង ដែរ។

ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ជាស្ថាប័នមួយដែលដើរតួនាទីយ៉ាងសំខាន់ក្នុងការគ្រប់គ្រង បណ្តាផ្លូវនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជាយើង។ ដោយឡែក រដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិ មានសមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងលើផ្លូវរាជធានី ផ្លូវក្រុង ផ្លូវទីប្រជុំជននានាក្នុងខេត្ត ដែលត្រូវបានសាងសង់ជួសជុសថែទាំដោយប្រើប្រាស់ថវិការបស់រដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិ និងថវិកាដែលបានកៀរគរពីប្រភពផ្សេងទៀត និងផ្លូវផ្សេងទៀតតាមការផ្ទេរមុខងារពីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទទៅរដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិ ព្រមទាំងផ្លូវផ្សេងទៀតក្រោយពីមានការសម្រេចឯកភាពពីរាជរដ្ឋាភិបាល។ ចំពោះបណ្តាផ្លូវនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញត្រូវបាន គ្រប់គ្រងដោយមន្ទីសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនរាជធានីភ្នំពេញ ដែលមានសមត្ថកិច្ចក្នុងការថែទាំផ្លូវនៅក្នុងរាជាធានី និងចាត់វិធានការផ្សេងៗ ណែនាំនូវការប្រើប្រាស់ផ្លូវ ក៏ដូចជាផ្សព្វផ្សាយអំពីបញ្ហាប្រឈមផ្សេងៗ ដើម្បីសម្រួលដល់សាធារណៈជន ព្រមទាំងសណ្តាប់ធ្នាប់សាធារណៈ ជំរុញឱ្យទីក្រុងមានសោភ័ណ្ឌភាព និងមានភាពងាយស្រួលក្នុងការអភិវឌ្ឍផ្លូវថ្នល់នាពេលអនាគត ក៏ដូចជាការធានាសុវត្ថិភាពសាធារណៈដល់ប្រជាជនដែលរស់នៅប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ និងនៅតាមសងខាងផ្លូវថ្នល់ផងដែរ។

ចំពោះប្រធានបទខាងលើនេះ ពិតជាមានសារៈសំខាន់ខ្លាំងណាស់ចំពោះសិស្ស និស្សិត ព្រមទាំងសាធារណៈជនទូទៅ សម្រាប់យកមកធ្វើការសិក្សាស្រាវជ្រាវ ដើម្បីបង្កើននូវការយល់ដឹងអំពីបណ្តាផ្លូវនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ បញ្ហាប្រឈម និងផលប៉ះពាល់នៃការប្រើប្រាស់ផ្លូវដោយខុសច្បាប់។ ម្យ៉ាងវិញទៀតការយល់ដឹងរបស់

ប្រជាពលរដ្ឋអំពីការប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ ឬចិញ្ចើមផ្លូវនេះជម្រុញឱ្យមានការអភិវឌ្ឍមូលដ្ឋាន កាត់បន្ថយការកកស្ទះ និងគ្រោះថ្នាក់ផ្សេងៗផងដែរ។

ហេតុនេះហើយ ការសិក្សាស្រាវជ្រាវពីប្រធានបទ "ការគ្រប់គ្រងផ្លូវគោកនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ" គឺផ្តោតសំខាន់ទៅលើបណ្តាផ្លូវនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ផ្លូវបង្កើតថ្មីមួយចំនួនដែលសាធារណៈជនអាចនឹងមិនទាន់ស្គាល់ តើប្រធានបទដែលបានលើកឡើងខាងលើនេះនឹងរួមចំណែកអ្វីខ្លះជួយដល់ប្រជាពលរដ្ឋ ក៏ដូចជាសង្គមជាតិទាំងមូល? និងមានបញ្ហាប្រឈមអ្វីខ្លះដែលបណ្តាលអោយមានការកកស្ទះដូចសព្វថ្ងៃនេះ?

២. ចំណោទបញ្ហានៃការស្រាវជ្រាវ

ផ្អែកទៅតាមលំនាំបញ្ហាខាងលើ យើងអាចមើលឃើញថា នាពេលបច្ចុប្បន្ននេះបណ្តាផ្លូវមួយចំនួនរងការខូចខាតយ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរ ព្រមទាំងប្រឈមនឹងការកកស្ទះ ដោយសារការយល់ដឹងរបស់ប្រជាពលរដ្ឋនៅមានកម្រិតដោយកង្វះបទដ្ឋានគតិយុត្ត ព្រមទាំងការណែនាំក្នុងការប្រើប្រាស់ផ្លូវផងដែរ។ ម្យ៉ាងវិញទៀត ការគ្រប់គ្រងផ្លូវគោកនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញអាចមានប្រសិទ្ធភាពទៅបាន អាស្រ័យលើការចូលរួមចំណែករបស់ប្រជាពលរដ្ឋអាជ្ញាធរមូលដ្ឋាន និងការជម្រុញពីរាជរដ្ឋាភិបាលផងដែរ។

តើបណ្តាផ្លូវសំខាន់ៗនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញមានអ្វីខ្លះ? តើនរណាមានសមត្ថកិច្ចក្នុងការគ្រប់គ្រងបណ្តាផ្លូវ និងចិញ្ចើមផ្លូវនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ?

តើផ្លូវទាំងនោះជួសជុលថែទាំយ៉ាងដូចម្តេច? មានប្រភពថវិកាមកពីណា?

ហេតុអ្វីចាំបាច់ត្រូវយល់ដឹងអំពីការប្រើប្រាស់ផ្លូវ? តើការប្រើប្រាស់ផ្លូវមានលក្ខណៈបែបណាខ្លះទើបស្របទៅតាមច្បាប់កំណត់?

៣. គោលបំណងនៃការស្រាវជ្រាវ

ចំពោះគោលបំណងនៃការស្រាវជ្រាវប្រធានបទខាងលើនេះ យើងខ្ញុំមើលឃើញនូវបញ្ហាមួយចំនួនដូចជា៖

- ទី១៖ ដើម្បីស្វែងយល់ពីបទដ្ឋានគតិយុត្តនានា ដែលទាក់ទងនឹងបណ្តាផ្លូវគោកនៅក្នុងរាជធានី ក៏ដូចជាការគ្រប់គ្រងបណ្តាផ្លូវផ្សេងទៀត ជាពិសេសផ្លូវបង្កើតថ្មីនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញដូចជាផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុង និងផ្លូវល្បឿនលឿនជាដើម។
- ទី២៖ ស្វែងយល់បន្ថែមពាក់ព័ន្ធទៅនឹងបទដ្ឋានគតិយុត្តក្នុងការប្រើប្រាស់ផ្លូវ និងចិញ្ចើមផ្លូវ។
- ទី៣៖ ដើម្បីរួមចំណែកក្នុងការផ្សព្វផ្សាយនូវបទដ្ឋានគតិតយុត្តនានាដល់សាធារណៈជន ក៏ដូចជាបងប្អូនមិត្តភិក្ត និងគ្រួសារ កុំឱ្យមានការប្រើប្រាស់ផ្លូវដោយខុសច្បាប់។

- ទី៤៖ ដើម្បីទុកជាស្នាដៃសម្រាប់និស្សិតជំនាន់ក្រោយ សិក្សាស្រាវជ្រាវលើប្រធានបទខាងលើបន្ត។

៤. ទំហំ និងដែនកំណត់នៃការស្រាវជ្រាវ

ទំហំនៃការស្រាវជ្រាវប្រធានបទនេះ មានទំហំ និងដែនកំណត់ច្បាស់លាស់ ដែលយើងនឹងធ្វើការសិក្សាតែបណ្ដាផ្លូវដែលនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ និងផ្លូវបង្កើតថ្មីចេញពីរាជធានីប៉ុណ្ណោះ។ លើសពីនេះយើងនឹងសិក្សាពាក់ព័ន្ធទៅនឹង ច្បាប់ស្ដីពីផ្លូវថ្នល់ ការគ្រប់គ្រងចិញ្ចើមផ្លូវ និងបទដ្ឋានគតិយុត្តផ្សេងៗទៀតដែលពាក់ព័ន្ធទៅនឹងការប្រើប្រាស់ផ្លូវ និងចិញ្ចើមផ្លូវ។

៥. សារៈសំខាន់នៃការសិក្សា

ការសិក្សាស្រាវជ្រាវមួយនេះ ពិតជាបានរួមចំណែកយ៉ាងសំខាន់ដល់អ្នកសិក្សាស្រាវជ្រាវ មិត្តៗនិស្សិត អ្នកអាន និងសាធារណៈជនទាំងអស់ ឱ្យបានយល់ដឹងកាន់តែស៊ីជម្រៅអំពីបណ្ដាផ្លូវជាច្រើន ព្រមទាំងអត្ថន័យ និងការប្រើប្រាស់ផ្លូវថែមទៀតផង និងដើម្បីទុកជាឯកសារដល់អ្នកជំនាន់ក្រោយបានសិក្សាស្វែងយល់ផងដែរ។

៦. វិធីសាស្ត្រស្រាវជ្រាវ

ទិន្នន័យដែលបានស្រាវជ្រាវ គឺយកមកវិភាគដើម្បីទទួលបាននូវលទ្ធផលនៃការស្រាវជ្រាវនេះមានលក្ខណៈវិទ្យាសាស្ត្រ និងកម្រិតនៃការជឿជាក់អាចទទួលយកបាន ដោយប្រើវិធីសាស្ត្រស្រាវជ្រាវដូចខាងក្រោម៖

ការកំណត់អថេរ

១. ច្បាប់ស្ដីពីផ្លូវថ្នល់ ២. ច្បាប់ស្ដីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ៣. ច្បាប់ស្ដីពីការគ្រប់គ្រង ការប្រើប្រាស់ និងការចាត់ចែងលើទ្រព្យសម្បត្តិរដ្ឋ ៤.សេចក្ដីណែនាំស្ដីពីការប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់។

ការប្រមូលទិន្នន័យ

ការស្រាវជ្រាវប្រធានបទខាងលើបានមកពី ការប្រមូលទិន្នន័យដែលដកស្រង់ខ្លឹមសារសំខាន់ៗ នៃច្បាប់នានា សៀវភៅសារណារបស់សិស្សច្បងមុនៗ សៀវភៅរបស់សាស្ត្រាចារ្យ នៃសាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច សៀវភៅបទដ្ឋានផ្សេងៗនៅក្នុងបណ្ណាល័យរបស់វិទ្យាស្ថានតេជោសែនសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ព្រមទាំងការចុះកម្មសិក្សានៅនាយកដ្ឋានផ្លូវថ្នល់ នៃក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ក៏ដូចជាព័ត៌មានផ្សេងៗរួមទាំង Website, You Tube, Google ជាដើម។

ការវិភាគទិន្នន័យ

បន្ទាប់ពីបានប្រមូលទិន្នន័យហើយ យើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់បានយកមកធ្វើការវិភាគដោយស្វែងយល់ពីចំណុចដូច និងចំណុចផ្ទុយ រួចយកមកធ្វើការវែកញែកស្វែងរកគុណសម្បត្តិ និងគុណវិបត្តិ រួចទទួលបានទិន្នន័យជាក់លាក់ យកមកធ្វើការពិពណ៌នា។

៧. រចនាសម្ព័ន្ធការសិក្សាស្រាវជ្រាវ

អត្ថបទសារណាដែលស្ថិតក្រោមប្រធានបទថា "ការគ្រប់គ្រងផ្លូវគោកនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ" ត្រូវបានបែងចែកជា ៦ ផ្នែក និង៣ជំពូក ដូចជា៖

- **សេចក្តីផ្តើម** ៖ គឺជាផ្នែកដំបូងនៃអត្ថបទសារណាដែលនិយាយអំពី លំនាំបញ្ហា, ចំណួលបញ្ហា,ចំណោទបញ្ហា, គោលបំណង, ទំហំ និងដែនកំណត់, សារៈសំខាន់ និងវិធីសាស្ត្រនៃការស្រាវជ្រាវ។
- **ជំពូកទី១ បំណែងចែកផ្លូវគោកនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ** ៖ ក្នុងផ្នែកនេះ យើងនឹងបង្ហាញពីប្រភេទនៃផ្លូវគោកនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ រួមមានផ្លូវថ្នល់ និងផ្លូវដែកក្នុងក្រុងភ្នំពេញ រួមទាំងផ្លូវល្បឿនលឿន និងផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងផងដែរ។
- **ជំពូកទី២ ការគ្រប់គ្រងផ្លូវគោកនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ** ៖ រីឯផ្នែកនេះ យើងលើកឡើងអំពីការគ្រប់គ្រងផ្លូវ ប្រភេទនៃការថែទាំផ្លូវថ្នល់ ក៏ដូចជាប្រភពថវិកាក្នុងការប្រើប្រាស់សម្រាប់ការជួសជុលថែទាំផ្លូវថ្នល់ និងក្រសួងមានសមត្ថកិច្ចក្នុងការគ្រប់គ្រងទៅលើផ្លូវថ្នល់ និងចិញ្ចើមផ្លូវ។
- **ជំពូកទី៣ ការប្រើប្រាស់ផ្លូវ និងចិញ្ចើមផ្លូវ** ៖ ចំណែកឯផ្នែកនេះវិញ យើងនឹងធ្វើការបកស្រាយពីការណែនាំក្នុងការប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ ការប្រើប្រាស់ចិញ្ចើមផ្លូវ និងផលវិបាកដែលកើតមានឡើងក្នុងករណីអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ប្រើប្រាស់មិនបានត្រឹមត្រូវ ឬមិនស្របច្បាប់។

ជំពូកទី ១
បំណែងចែកផ្លូវគោកនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ

ជំពូកទី ១
បំណែងចែកផ្លូវគោកនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ

ប្រទេសកម្ពុជា មានផ្លូវគមនាគមន៍បីប្រភេទគឺ ផ្លូវគោក ផ្លូវទឹក និងផ្លូវអាកាស សម្រាប់ឱ្យប្រជាពលរដ្ឋទាំងអស់គ្នាប្រើប្រាស់ក៏ដូចជាសាធារណជនធ្វើដំណើរ និងដឹកជញ្ជូនទំនិញផ្សេងៗនៅក្នុងប្រទេស និងក្រៅប្រទេស។ ដែលក្នុងនោះផ្លូវគោក គឺធ្វើការបែងចែកជាពីរប្រភេទទៀត គឺផ្លូវថ្នល់ និងផ្លូវដែក។ ចំពោះផ្លូវថ្នល់នៅក្នុងព្រះរាជណាចក្រកម្ពុជា ត្រូវបានគេបែងចែកដូចជា៖ ផ្លូវល្បឿនលឿន ផ្លូវជាតិ ផ្លូវខេត្ត ផ្លូវជនបទ ផ្លូវរាជធានី ផ្លូវក្រុង និងផ្លូវទីប្រជុំជននានាក្នុងខេត្ត និងប្រភេទផ្លូវផ្សេងៗទៀតដែលកំណត់ដោយរាជរដ្ឋាភិបាល។ [1]ដោយឡែកចំពោះផ្លូវថ្នល់នៅរាជធានីភ្នំពេញវិញគឺមានដូចជា៖ ផ្លូវជាតិ មហាវិថី វិថី និងរុក្ខវិថី។ ម្យ៉ាងវិញទៀត ផ្លូវដែកនៅរាជធានីភ្នំពេញគឺគេបានធ្វើការបែងចែកជាពីរខ្សែ។ ប្រភេទផ្លូវគោក និងផ្លូវដែកដែលបានរៀបរាប់ខាងលើនឹងត្រូវបានរៀបរាប់ដូចខាងក្រោម។

ជាបន្តទៅទៀតនេះ យើងនឹងធ្វើការសិក្សាទៅលើផ្នែកទី១ ដែលនិយាយអំពីប្រភេទនៃផ្លូវគោកក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ និងផ្នែកទី២ ផ្លូវបង្កើតថ្មីនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ។

ផ្នែកទី ១. ប្រភេទនៃផ្លូវគោកក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ

បច្ចុប្បន្នការដាក់ឈ្មោះផ្លូវ អាចដាក់ជាឈ្មោះវិរបុរស ឥស្សរជន សប្បុរសជន ឈ្មោះពីប្រវត្តិសាស្ត្រ ឈ្មោះតាមភូមិសាស្ត្រធម្មជាតិ ឈ្មោះតាមវប្បធម៌ ឈ្មោះពីបរមបុរាណ ឈ្មោះតាមទម្លាប់ រីឯការដាក់លេខផ្លូវត្រូវដាក់តាមវិធីសាស្ត្រមួយ ដែលអាចកំណត់ច្បាស់លាស់នូវទីតាំងផ្លូវ ប្រភេទផ្លូវ និងអាទិភាពផ្លូវ។ ចំពោះផ្លូវថ្នល់នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញវិញ គឺមានរៀបរាប់នៅ ផ្នែក១.១ (ស្តីពីផ្លូវថ្នល់) ដូចខាងក្រោម៖

១.១. ផ្លូវថ្នល់

ផ្លូវថ្នល់ហៅថាផ្លូវ សំដៅដល់ទំហំផ្លូវទាំងមូលរួមមានតួផ្លូវ ទ្រូងផ្លូវ ជាយផ្លូវ ឬចិញ្ចើមផ្លូវ ស្ពាន ស្ពានអាកាស ស្ពានរំលង ផ្លូវរូង និងកំពង់ចម្លងតភ្ជាប់ផ្លូវថ្នល់។[2] ប៉ុន្តែចំពោះផ្លូវថ្នល់នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ នឹងត្រូវបានលើកឡើងយកនូវចំណុចដូចដែលបានរៀបរាប់ខាងក្រោម៖

១.១.១. ផ្លូវជាតិ

ផ្លូវជាតិ សំដៅដល់ផ្លូវដែលមានចរាចរណ៍ច្រើន៖

ក. ផ្លូវភ្ជាប់ចេញពីរាជធានីភ្នំពេញ ឆ្ពោះទៅកាន់ក្រុងនៃខេត្តនីមួយៗនៅទូទាំងប្រទេស

[1] មាត្រា៧ នៃច្បាប់ស្តីពីផ្លូវថ្នល់ ចុះថ្ងៃទី០៤ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០១៤

[2] សន្ទានុក្រមនៃច្បាប់ស្តីពីផ្លូវថ្នល់ ចុះថ្ងៃទី០៤ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០១៤

ខ. ផ្លូវភ្ជាប់ចេញពីក្រុងនៃខេត្តមួយ ឆ្ពោះទៅកាន់ក្រុងនៃខេត្តមួយទៀត។

គ. ផ្លូវភ្ជាប់ចេញពីផ្លូវជាតិ ឆ្ពោះទៅកាន់ផ្លូវជាតិ។

ឃ. ផ្លូវបែកចេញពីផ្លូវជាតិ ឆ្ពោះទៅកាន់ក្រុងនៃខេត្តមួយ។

ង. ផ្លូវបែកចេញពីផ្លូវជាតិ ឬផ្លូវភ្ជាប់ចេញពីក្រុងនៃខេត្តមួយឆ្ពោះទៅកាន់តំបន់សំខាន់ៗដូចជា កំពង់ផែ ស្ថានីយរថភ្លើង អាកាសយានដ្ឋាន តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស រមណីយដ្ឋានទេសចរណ៍ ច្រកព្រំដែន តំបន់មានសក្តានុពលសេដ្ឋកិច្ចសំខាន់ៗផ្សេងទៀត។

ច. ផ្លូវសំខាន់ៗរបស់ជាតិ មានចរាចរណ៍ច្រើនដែលកំណត់ដោយរាជរដ្ឋាភិបាល តាមសំណើរបស់ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន។[3]

ផ្លូវជាតិ ជាផ្លូវដែលស្ថាបនា និងថែរក្សាដោយថវិកាជាតិ និងជាផ្លូវដែលចេញពីរាជធានីភ្នំពេញឆ្ពោះទៅកាន់ខេត្តនានា។

ផ្លូវជាតិ បែងចែកជា ២កម្រិតគឺៈ

- ផ្លូវជាតិកម្រិត ១ គឺជាផ្លូវជាតិ ដែលមានលេខ១ខ្ទង់ ត្រូវកំណត់ដោយក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ថាត្រូវទុកចំណីផ្លូវប្រវែង ៣០ ម៉ែត្រ ពីសងខាងអ័ក្សផ្លូវ។ ប៉ុន្តែចំពោះផ្លូវជាតិកម្រិត១ ដែលឆ្លងកាត់រាជធានី ឬទីប្រជុំជន ត្រូវកំណត់ផ្សេងដោយរាជធានី ឬស្ថាប័នដែលគ្រប់គ្រងតំបន់នោះ។
- ផ្លូវជាតិកម្រិត ២ គឺជាផ្លូវជាតិដែលមានលេខ ២ ខ្ទង់ ហើយក្រសួងកំណត់ឱ្យទុកចំណីផ្លូវចំនួន ២៥ម៉ែត្រពីសងខាងអ័ក្សផ្លូវ។ ប៉ុន្តែចំពោះផ្លូវជាតិកម្រិត២ ដែលឆ្លងកាត់រាជធានី ឬក្រុងនៃខេត្ត ឬទីប្រជុំជន ត្រូវកំណត់ផ្សេងដោយរាជធានី ឬស្ថាប័នដែលគ្រប់គ្រងតំបន់នោះ។

តារាងទី១. ចំងាយផ្លូវពីភ្នំពេញ ទៅបណ្តាខេត្ត-ក្រុង

ល.រ	រាជធានី / ខេត្ត	ប្រវែង (គីឡូម៉ែត្រ)	ផ្លូវជាតិ
១	ភ្នំពេញ - អង្គរវត្ត	៣២១	ផ្លូវជាតិលេខ ៦
២	ភ្នំពេញ - បូកគោ	១៨៩	ផ្លូវជាតិលេខ ៣
៣	ភ្នំពេញ - គិរីរម្យ	១១៧	ផ្លូវជាតិលេខ ៤
៤	ភ្នំពេញ - កំពត	១៤៨	ផ្លូវជាតិលេខ ៣
៥	ភ្នំពេញ - ក្រុងកែប	១៧៤	ផ្លូវជាតិលេខ ៣

[3] សន្ធានុក្រម នៃច្បាប់ស្តីពីផ្លូវថ្នល់ ចុះថ្ងៃទី០៤ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០១៤

៦	ភ្នំពេញ - ក្រុងព្រះសីហនុ	២៣០	ផ្លូវជាតិលេខ ៤
៧	ភ្នំពេញ - កំពង់ឆ្នាំង	៩១	ផ្លូវជាតិលេខ ៥
៨	ភ្នំពេញ - ពោធិសាត់	១៨៩	ផ្លូវជាតិលេខ ៥
៩	ភ្នំពេញ - បាត់ដំបង	២៩១	ផ្លូវជាតិលេខ ៥
១០	ភ្នំពេញ - ប៉ៃលិន	៣៧១	ផ្លូវជាតិលេខ៥, ១០
១១	ភ្នំពេញ - បន្ទាយមានជ័យ	៣៥៩	ផ្លូវជាតិលេខ ៥
១២	ភ្នំពេញ - សៀមរាប	៣១៤	ផ្លូវជាតិលេខ ៦
១៣	ភ្នំពេញ - កំពង់ធំ	១៦៨	ផ្លូវជាតិលេខ ៦
១៤	ភ្នំពេញ - កំពង់ចាម	១២៤	ផ្លូវជាតិលេខ៦, ៧
១៥	ភ្នំពេញ - ព្រៃវែង	៩០	ផ្លូវជាតិលេខ ១
១៦	ភ្នំពេញ - ស្វាយរៀង	១២២	ផ្លូវជាតិលេខ ១
១៧	ភ្នំពេញ - តាកែវ	៧៨	ផ្លូវជាតិលេខ ២
១៨	ភ្នំពេញ - កណ្ដាល	១១	ផ្លូវជាតិលេខ ២
១៩	ភ្នំពេញ - កំពង់ស្ពឺ	៤៨	ផ្លូវជាតិលេខ ៤
២០	ភ្នំពេញ - ក្រចេះ	៣១៥	ផ្លូវជាតិលេខ ៧, ១៣
២១	ភ្នំពេញ - ស្ទឹងត្រែង	៤៥៥	ផ្លូវជាតិលេខ ៧, ១៣
២២	ភ្នំពេញ - មណ្ឌលគិរី	៥២១	ផ្លូវជាតិលេខ ៧,១៣, ១៤
២៣	ភ្នំពេញ - ព្រះវិហារ	២៩៤	ផ្លូវជាតិលេខ ៦, ៦៤
២៤	ភ្នំពេញ - រតនៈគិរី	៥៨៨	ផ្លូវជាតិលេខ ៧, ១៣
២៥	ភ្នំពេញ - កោះកុង	២៧១	ផ្លូវជាតិលេខ ៤, ៤៨
២៦	ភ្នំពេញ - ឧត្ដរមានជ័យ	៤៦៩	ផ្លូវជាតិលេខ ៥

១.១.២. មហាវិថី (Boulevard)

មហាវិថី គឺជាផ្លូវធំក្នុងទីក្រុង។[4] ចំពោះមហាវិថី នៅរាជធានីភ្នំពេញមានដូចជា៖

- មហាវិថីព្រះនរោត្តម (៤១)
- មហាវិថីព្រះមុនីវង្ស (៩៣)
- មហាវិថីកងយោធពលខេមរភូមិន្ទ (២៧១)
- មហាវិថីសហព័ន្ធរុស្សី (១១០)
- មហាវិថីកម្ពុជាក្រោម (១២៨)
- មហាវិថីម៉ៅសេទុង (២៤៥)
- មហាវិថីព្រះសីហនុ (២៧៤)
- មហាវិថីសម្ដេចមុនីរ៉េត (២១៧)
- មហាវិថី ព្រះសុរាម្រឹត្យ (២៦៨)
- មហាវិថី សម្ដេច សុធារស (៣)
- មហាវិថី សាធារណរដ្ឋប៉ូឡូញ (១៦៣)
- មហាវិថី ឈ្នះឈ្នះ
- មហាវិថី សេនាប្រមុខគីមអ៊ីលស៊ុង (២៨៩)
- មហាវិថីសម្ដេចតេជោ ហ៊ុន សែន
- មហាវិថីមិត្តភាព ភ្នំពេញ ហាណូយ
- មហាវិថីហ្សាដឺហ្គោល
- មហាវិថីព្រះស៊ីសុវត្ថិ
- មហាវិថីសាធារណរដ្ឋឆេក
- មហាវិថីហ្សាវ៉ាហារឡាល នេហ៍រុ
- មហាវិថីវេងស្រេង
- មហាវិថី ចោមចៅ
- មហាវិថី អង្គរ។

១.១.៣. វិថី (Street)

វិថី គឺជាផ្លូវសាធារណៈដែលមានអាគារនៅសងខាង។

វិថី នៅរាជធានីភ្នំពេញមានដូចជា៖

- វិថី ឧកញ៉ា ទេពផន (១៨២)
- វិថី ឧកញ៉ា កេត (១៧៤)
- វិថី ឧកញ៉ា ត្រួងខាង (១៥៨)
- វិថី ឧកញ៉ា ទ្រី ហេង (២០១១)
- វិថី ឧកញ៉ា សន្ធរម៉ុក (៩៨)
- វិថី ឧកញ៉ាស៊្វរស្រ៊ុន (៧)
- វិថី ឧកញ៉ា ស៊្វរផេង (២៦៦)
- វិថី ឧកញ៉ាឈុន (២៤០)
- វិថី ឧកញ៉ាឃ្លាំងមឿង (៧០)
- វិថី ឧកញ៉ា ហ៊ីង ប៉ែន (៦១)
- វិថី ឧកញ៉ា ម៉ែន (២០០)
- វិថី ឧកញ៉ា នូកន (១០៥)
- វិថី ឧកញ៉ា អ៊ុន (១៣៦)
- វិថី ឧកញ៉ា តេជោអី (៧៦)
- វិថី ឧកញ៉ាអ៊ំ (៨០)
- វិថី ឧកញ៉ា ពេជ្រ (២៤២
- វិថី តេជោដំឌិន (១៥៤)
- វិថី សម្ដេចឯម (៣៩)

[4] វចនានុក្រមសម្ដេចសង្ឃ ជួន ណាត

- វិថី សម្តេចសង្ឃរាជទៀង (២២២)
- វិថី សម្តេចសង្ឃនាយកស្រី (៦៧)
- វិថី សម្តេចព្រះសង្ឃនាយកស៊ុក (១៣៦)
- វិថី សម្តេចព្រះសុគន្ធមានបុណ្យ (១៧៨)
- វិថី ព្រះអង្គព្រំ (៦៨)
- វិថី ព្រះអង្គផានុវង្ស (២៤០)
- វិថី ព្រះអង្គហស្សកណ្ឋ (១៤៤)
- វិថី ព្រះច័ន្ទរាជា (១៥)
- វិថី ព្រះអង្គយុគន្ធរ (១៩)
- វិថី ព្រះត្រសក់ផ្អែម (៦៣)
- វិថី វត្តកោះ (៨១)
- វិថី សទ្បា (៣៧១)
- វិថី ព្រៃនគរ (១២៦)
- វិថី កែវជា (១៨៤)
- វិថី ជ័យវរ្ម័នទី ៧ (១៧២)
- វិថី កោះត្រល់ (៦៥)
- វិថី ផ្សារដែក (៨៨)
- វិថី មាត់ជ្រូក (៨៦)
- វិថី ក្រមួនស (១១៤)
- វិថី កោះពេជ្រ
- វិថី រដ្ឋសភា
- វិថី ទន្លេសាប។
- វិថី សម្តេចល្វាឯម (២៨២)
- វិថី សម្តេចចក្រប៉ុន (២០៨)
- វិថី ព្រះបុទម សូរិយ្យវង្ស (៧៥)
- វិថី ព្រះអង្គ អេង (១៣)
- វិថី ព្រះអង្គនន្ទ (១០២)
- វិថី ព្រះអង្គមគ្គវណ្ណ (១៧៨)
- វិថី ព្រះអង្គឌួង (១១០)
- វិថី ព្រះសុទ្ធារង្ស (៩០)
- វិថី ព្រះជ័យជេដ្ឋា (១១៨)
- វិថី សុកហុក (១០៧)
- វិថី ប៉ាស្ទ័រ (៥១)
- វិថី ឌួងងៀប (២)
- វិថី ណាតប្រ៊ីតដ៏ (១០១៩)
- វិថី កាល់ម៉ែត (៥៣)
- វិថី ហ្សូសិបប្រូសទីតូ (២១៤)
- វិថី ជីវពល (៩០)
- វិថី ព្រះវិហារ (៨២)
- វិថី បក្សីចាំក្រុង (៩៤)
- វិថី ឡុងង៉ែត (២៥៨)
- វិថី កែវចិន្តា
- វិថី ទន្លេមេគង្គ

១.១.៤. រុក្ខវិថី (Avenue)

រុក្ខវិថី ជាថ្នល់ទូលាយក្នុងទីក្រុង ដែលមានដើមឈើរៀងជាហូរហែអមតាមចិញ្ចើមផ្លូវ។ [5]

ផ្លូវរុក្ខបាល គឺជាផ្លូវដែលធ្វើ និងថែរក្សាដោយក្រសួងរុក្ខា និងប្រម៉ាញ់សម្រាប់ដឹកនាំផលិតផលព្រៃឈើ សម្រួលតំហែទាំព្រៃឈើ និងធ្វើទេសចរណ៍ធម្មតាផងដែរ។

[5] វចនានុក្រមសម្តេចសង្ឃ ជួន ណាត

វុក្លវិថីនៅរាជធានីភ្នំពេញ មាន២គឺ៖

- វុក្លវិថី ខេមរៈភូមិន្ទ (១៣០)
- វុក្លវិថី សម្តេចប៉ាន (២១៤)។

១.១.៥. តិរវិថី (Quay)

តីរវិថី ជាផ្លូវមាត់កំពង់, ផ្លូវដែលឋិតនៅបណ្តោយតាមឆ្នេរនៃទន្លេ ឬស្ទឹងជាដើម។[6] ចំពោះតិរវិថីនៅរាជធានីភ្នំពេញគឺ តិរវិថី ព្រះស៊ីសុវត្ថិ។

១.២. ផ្លូវដែក

ផ្លូវរថភ្លើង សំដៅដល់ផ្លូវដែលកើតឡើងដោយការសាងសង់សម្រាប់ឱ្យរថភ្លើង ធ្វើចរាចរណ៍ដឹកជញ្ជូនគ្រប់ប្រភេទ រួមទាំងសំណង់សិល្បការ្យ និងបរិក្ខាផ្លូវរថភ្លើង។[7]

ក្រសួងក៏បានកំណត់ដីចំណីផ្លូវសម្រាប់ផ្លូវរថភ្លើងដូចខាងក្រោម៖

- ផ្លូវរថភ្លើង ដែលឆ្លងកាត់ក្រៅរាជធានី ក្រុង ឬទីប្រជុំជនផ្សេងៗ ត្រូវរក្សាចំណីផ្លូវ ៣០ ម៉ែត្រពីសងខាងអ័ក្ស។
- ផ្លូវរថភ្លើង ដែលឆ្លងកាត់ផ្លូវទីក្រុង ទីរួមខេត្តនិងទីប្រជុំជន ត្រូវរក្សាចំណីផ្លូវ ២០ ម៉ែត្រពីសងខាងអ័ក្ស។
- សម្រាប់ដីចំណីផ្លូវរថភ្លើងដែលឆ្លងកាត់តំបន់ព្រៃភ្នំ ដែលមានថ្មរមៀលធ្លាក់ ឬតំបន់ព្រៃខ្ពស់ ត្រូវមានប្រវែង ១០០ ម៉ែត្រពីសងខាងអ័ក្សផ្លូវផងដែរ ដើម្បីធានាសុវត្ថិភាពការធ្វើដំណើរ។
- ចំពោះបរិវេណស្ថានីយ៍រថភ្លើងវិញ ក្រសួងកំណត់ឲ្យអនុវត្តតាមប្លង់ដែលមានស្រាប់។[8]

ចំណែកឯចំណីដីផ្លូវរថភ្លើង ដែលឆ្លងកាត់ទីប្រជុំជន ត្រូវកំណត់ដោយអាជ្ញាធរនៃតំបន់នោះ។ ជាមួយនឹងការកំណត់ចំណីដីនោះដែរ ការប្រើប្រាស់ដីចំណីផ្លូវនោះ ត្រូវបានហាមឃាត់ ដោយសារតែដីចំណីផ្លូវនោះ ប្រើប្រាស់សម្រាប់ប្រយោជន៍សាធារណៈ និងសុវត្ថិភាពប្រជាពលរដ្ឋដែលនៅជុំវិញ។ រាល់ការអភិវឌ្ឍផ្លូវបន្ថែម ឬពង្រីកផ្លូវនៅក្នុងថ្ងៃអនាគត ប្រវែងដីចំណីផ្លូវនឹងត្រូវកំណត់ដដែល ដោយមិនមានការកែប្រែចំនួននេះឡើយ។

ជាក់ស្តែងផ្លូវដែកនៅកម្ពុជា បានចាប់ផ្តើមសាងសង់ដំបូងក្នុងទសវត្សរ៍ឆ្នាំ១៩៣០ ដល់ឆ្នាំ១៩៤០ ។ ផ្លូវដែកកម្ពុជាមានចំនួន ២ខ្សែ គឺ ខ្សែភាគខាងជើង និងខ្សែភាគខាងត្បូង ដែលមានប្រវែងសរុប ៦៥០គីឡូម៉ែត្រ។ ផ្លូវដែកភាគខាងជើង មានប្រវែង ៣៨៦គីឡូម៉ែត្រ ពីភ្នំពេញ ទៅដល់ប៉ោយប៉ែត (ព្រំដែនកម្ពុជា-ថៃ) ត្រូវបាន

[6] វចនានុក្រមសម្តេចសង្ឃ ជួន ណាត

[7] មាត្រា៤ នៃអនុក្រឹត្យលេខ១៩៧ស្តីពីការគ្រប់គ្រងដីចំណីផ្លូវជាតិ និងផ្លូវរថភ្លើង

[8] សេចក្តីប្រកាស ស្តីពីវិធានការលុបបំបាត់ភាពអនាធិបតេយ្យក្នុងបញ្ហាទន្ទ្រានកាន់កាប់ដីធ្លី ចុះថ្ងៃទី២៧ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ១៩៩៩

កសាងឡើងចាប់ ពីឆ្នាំ១៩២៩ ដល់ឆ្នាំ១៩៤២ ក្នុងសម័យអាណានិគមបារាំង និងផ្លូវដែកភាគខាងត្បូង ត្រូវបានកសាង ឡើងចន្លោះឆ្នាំ១៩៦០ ដល់ឆ្នាំ១៩៦៩ ក្នុងសម័យសង្គមរាស្ត្រនិយម ក្រោមព្រះរាជកិច្ចដឹកនាំរបស់ព្រះករុណាព្រះបាទសម្តេចព្រះនរោត្តម សីហនុ ព្រះបរមរតនកោដ្ឋ ក្រោមជំនួយរបស់ប្រទេសបារាំង អាល្លឺម៉ង់ខាងលិច និងចិន ដែលមានប្រវែងសរុប ២៦៤គីឡូម៉ែត្រ។ ផ្លូវដែកទាំងពីរខ្សែនេះ ត្រូវបានទទួល រងការខូចខាតយ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរ ហើយផ្នែកខ្លះត្រូវបានបំផ្លាញទាំងស្រុងដោយរបបកម្ពុជាប្រជាធិបតេយ្យ។

គម្រោងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវដែកសម្រាប់ពេលបច្ចុប្បន្ន និងអនាគត

- ប៉ោយប៉ែត សិរីសោភ័ណ ៤៨ គ.ម កំណល់បេតុង អាចទ្រទំងន់បាន ២០តោន/អ័ក្សផ្លូវ (ដាក់ដំណើរការថ្ងៃទី ០៤ ខែ មេសា ឆ្នាំ ២០១៨)
- សិរីសោភ័ណ បាត់ដំបង ៦៥ គ.ម កំណល់ដែក អាចទ្រទំងន់បាន ១៥តោន/អ័ក្សផ្លូវ(ដាក់ដំណើរការ ថ្ងៃទី ២៩ ខែ មេសា ឆ្នាំ ២០១៨)
- បាត់ដំបង ពោធិសាត់ ១០៧ គ.ម កំណល់ដែក អាចទ្រទំងន់បាន ១៥តោន/អ័ក្សផ្លូវ(ដាក់ដំណើរការ ថ្ងៃទី ២៩ ខែ ឧសភា ឆ្នាំ ២០១៨)
- ពោធិសាត់ បាត់ដឹង ១៣៤ គ.ម និង បាត់ដឹង-ភ្នំពេញ ៣២ គ.ម កំណល់ដែក អាចទ្រទំងន់បាន ១៥តោន/អ័ក្សផ្លូវ (ដាក់ដំណើរការ ថ្ងៃទី០៣ ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០១៨)។

១.២.១. ផ្លូវដែកពី ភ្នំពេញ ទៅ ព្រះសីហនុ

ផ្លូវដែកពីរាជធានីភ្នំពេញ-ខេត្តព្រះសីហនុ មានប្រវែង ២៦៦ គ.ម សាងសង់ក្រោមស្នាព្រះហស្តព្រះបរមរតនៈកោដិ សម្តេចព្រះបាទនរោត្តមសីហនុ។ ការសាងសង់ផ្លូវដែននេះចែកចេញជាបីដំណាក់កាលៈ

ក. ភ្នំពេញ-តាកែវ សាងសង់ពីឆ្នាំ១៩៦០ ដល់ឆ្នាំ១៩៦៦ ប្រវែង ៧៥ គ.ម

ខ. តាកែវ-កំពត សាងសង់ពីឆ្នាំ១៩៦៦ ដល់ឆ្នាំ១៩៦៧ ប្រវែង ៩២ គ.ម

គ. កំពត-ស្ថានីយ៍ខេត្តព្រះសីហនុ និងដល់កំពង់ផែព្រះសីហនុ សាងសង់ពីឆ្នាំ១៩៦៧ ដល់ ១៩៦៩ ប្រវែង ៩៩ គ.ម។

លើសពីនេះករណីដែលភ្ញៀវទេសចរណ៍ អ្នកភ្នំពេញ ឬអ្នកព្រះសីហនុចង់ធ្វើដំណើរតាមរយៈផ្លូវរថភ្លើងនេះ គឺអាចពិនិត្យមើលពីតម្លៃ ក៏ដូចជាកាលវិភាគរថភ្លើងចេញដំណើរនៅខាងក្រោមនេះបាន៖

- **សេវាដឹកអ្នកដំណើរ(តារាងទី២)**

ទិសដៅ	តម្លៃសំបុត្រ
ភ្នំពេញ- ក្រុងព្រះសីហនុ /ក្រុងព្រះសីហនុ-ភ្នំពេញ	៧ដុល្លារ
ភ្នំពេញ- កំពត /កំពត-ភ្នំពេញ	៦ដុល្លារ

ភ្នំពេញ- តាកែវ /តាកែវ -ភ្នំពេញ	៤ដុល្លារ

- **តម្លៃយានជំនិះ(តារាងទី៣)**

ប្រភេទ	តម្លៃ
រថយន្ត	១៤ ដុល្លារ
ម៉ូតូ	៥ ដុល្លារ
កង់	២ ដុល្លារ
ទំនិញ	(TBA)

- **កាលវិភាគរថភ្លើងចេញដំណើរ(តារាងទី៤)**

ថ្ងៃចេញដំណើរ	ម៉ោង	គោលដៅ
រាល់ថ្ងៃសុក្រ	១៥:០០	ភ្នំពេញ- ក្រុងព្រះសីហនុ
រាល់ថ្ងៃសៅរ៍	០៧:០០	ភ្នំពេញ- ក្រុងព្រះសីហនុ
រាល់ថ្ងៃសៅរ៍	០៧:០០	ក្រុងព្រះសីហនុ-ភ្នំពេញ
រាល់ថ្ងៃអាទិត្យ	០៧:០០	ភ្នំពេញ- ក្រុងព្រះសីហនុ
រាល់ថ្ងៃអាទិត្យ	០៧:០០	ក្រុងព្រះសីហនុ-ភ្នំពេញ
រាល់ថ្ងៃអាទិត្យ	១៦:០០	ភ្នំពេញ- ក្រុងព្រះសីហនុ
រាល់ថ្ងៃអាទិត្យ	១៦:០០	ក្រុងព្រះសីហនុ-ភ្នំពេញ
រាល់ថ្ងៃអាទិត្យ	០៧:០០	ក្រុងព្រះសីហនុ-ភ្នំពេញ

១.២.២. ផ្លូវដែកពី ភ្នំពេញ ទៅ ប៉ោយប៉ែត

បើនិយាយអំពីផ្លូវដែកពីភ្នំពេញ - បាត់ដំបង - ប៉ោយប៉ែតព្រំដែនកម្ពុជា-ថៃ មានប្រវែង ៣៨៥,០៥ គ.ម ត្រូវបានសាងសង់ក្នុងសម័យអាណានិគមបារាំង៖

ក. ភ្នំពេញ -ពោធិ៍សាត់ សាងសង់ពីឆ្នាំ ១៩២៩ ដល់ ១៩៣១ ប្រវែង ១៦៦ គ.ម

ខ. ពោធិ៍សាត់-មង្គលបូរី សាងសង់ពីឆ្នាំ ១៩៣១ ដល់ ១៩៣៣ ប្រវែង ១៦៤ គ.ម

គ. មង្គលបូរី-ប៉ោយប៉ែត សាងសង់ពីឆ្នាំ ១៩៣៣ ដល់ ១៩៤២ ប្រវែង ៥៥,០៥ គ.ម។

ផ្នែកទី២. ផ្លូវបង្កើតថ្មីនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ

ជាក់ស្តែងបណ្តាផ្លូវសំខាន់ៗនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ដែលរាជរដ្ឋាភិបាលទើបនឹងបង្កើតថ្មី ក៏ដូចជាកំពុងសាងសង់នៅមិនទាន់បានចប់សព្វគ្រប់ ដែលសាធារណជនគួរតែស្គាល់នោះមានដូចជា ផ្លូវល្បឿនលឿន និងផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុង។

២.១. ផ្លូវល្បឿនលឿន

បណ្តាញផ្លូវជាតិ និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធកម្ពុជាជាច្រើនខ្សែត្រូវបានបំផ្លិចបំផ្លាញដោយសង្គ្រាមស៊ីវិលនិងមិនអាចធ្វើដំណើរបានជាច្រើនកន្លែង។ គម្រោងកសាងផ្លូវដែលខូចខាតទាំងនោះឡើងវិញ ត្រូវបានអនុវត្តចាប់តាំងពី ឆ្នាំ១៩៩០ រហូតមកដល់ដល់ដើមឆ្នាំ២០០០ ដោយជំនួយហិរញ្ញប្បទានពី បណ្តាប្រទេស និងដៃគូអភិវឌ្ឍន៍ ជាច្រើន។ ជាលទ្ធផល ការកសាងផ្លូវនិងជួសជុលឡើងវិញទទួលបានភាពជោគជ័យយ៉ាងឆាប់រហ័ស។ បច្ចុប្បន្ននេះ កម្ពុជាបានពង្រឹងសមត្ថភាពនៃបណ្តាញផ្លូវដែលមានស្រាប់ ដើម្បីឱ្យស្របទៅតាមកំណើនសេដ្ឋកិច្ចដ៏ឆាប់រហ័សរបស់ខ្លួន ក៏ដូចជាជម្រុញកិច្ចសហប្រតិបត្តិការក្នុងតំបន់អាស៊ាន និងបណ្តាប្រទេសមហាអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គ។

ផ្លូវល្បឿនលឿន សំដៅដល់ផ្លូវសម្រាប់យានយន្តធ្វើចរាចណ៍ មានបរិក្ខារចែកទ្រូវផ្លូវជាពីរបំណែកខុសទិសគ្នា ឬចែកជាគន្លងផ្លូវ គ្មានកន្លែងផ្លូវប្រសព្វលើផ្ទៃរាបមួយ ឬត្រូវមានផ្លូវប្រសព្វតិចបំផុតក្នុងករណីចាំបាច់ និងបំពាក់គ្រប់គ្រាន់នូវបរិក្ខារផ្លូវថ្នល់ ដើម្បីធានាលំហូរចរាចរណ៍ អត់ឈប់ សុវត្ថិភាព និងដើម្បីបន្ថយពេលវេលាធ្វើដំណើរ និងមានកន្លែងកំណត់សម្រាប់ឱ្យយានយន្តចេញចូលផ្លូវល្បឿនលឿន។[៩]

ការសាងសង់បណ្តាញផ្លូវល្បឿនលឿន (Expressway) ជាកត្តាដ៏ធំជាងគេសម្រាប់ពង្រឹងសមត្ថភាពបណ្តាញផ្លូវនៅកម្ពុជាព្រោះ ផ្លូវល្បឿនលឿន អាចបម្រើសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនល្អជាងផ្លូវធម្មតា និងត្រូវបានគេចាត់ទុកជាមូលដ្ឋានសម្រាប់វិស័យឧស្សាហកម្មទំនើបៗ និងសកម្មភាពដឹកជញ្ជូនធន់ធ្ងន់ផងដែរ។

២.១.១. គោលបំណងនៃការសាងសង់

គោលបំណងនៃគម្រោងសាងសង់ផ្លូវល្បឿនលឿននៅកម្ពុជាគឺដើម្បី៖

- សមាហរណកម្មក្នុងតំបន់ (ទាំងក្នុងអាស៊ាន និងមហាអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គ) ក៏ដូចជាពិភពលោកទាំងមូល ៖ ជួយតភ្ជាប់បណ្តាញដឹកជញ្ជូនក្នុងតំបន់ពីប្រទេសមួយទៅប្រទេសមួយទៀត ដើម្បីលើកកម្ពស់សមត្ថភាពដឹកជញ្ជូនកម្ពុជាឱ្យសមស្របទៅតាមការអភិវឌ្ឍបែបសាកលភាវូបនីយកម្ម។

[៩] អនុក្រឹត្យលេខ១០៩ ស្តីពីបែបបទនិងនីតិវិធីនៃការដាក់ឈ្មោះផ្លូវនិងលេខផ្លូវ និងការកែប្រែឈ្មោះផ្លូវឬលេខផ្លូវ

- បង្កើនតុល្យភាពនៃការអភិវឌ្ឍដែនដី ដោយផ្សារភ្ជាប់រាជធានីភ្នំពេញជាមួយនឹងទីរួមខេត្តនានា និងជាមាគ៌ាឆ្ពោះទៅកាន់ពិភពលោក ៖ បង្កើនសមត្ថភាពដឹកជញ្ជូននិងលើកកម្ពស់ប្រសិទ្ធភាពផ្នែកភស្តុភារនៅក្នុងប្រទេសពិសេស ពីភ្នំពេញទៅបណ្តាខេត្តនានា ដើម្បីធ្វើឱ្យនៅតាមខេត្តមានភាពរីកចម្រើនបានឆាប់រហ័ស។
- ពង្រឹង និងកែលម្អស្ថានភាពចរាចរណ៍នៅកម្ពុជា ៖ ផ្លូវល្បឿនលឿនមានសមត្ថភាពខ្ពស់ក្នុងការទទួល បន្ទុកយានយន្តធុនធ្ងន់ៗបម្រើសេវាកម្មបានល្អ និងអាចទាក់ទាញយានយន្តនានាដែលចរាចរណ៍តាមផ្លូវជាតិ កត្តានេះនឹងជួយសម្រាលការខូចខាត ហើយកាត់បន្ថយស្ថានភាពមមាញឹកនៅតាមផ្លូវជាតិទៀតផង។

២.១.២. គម្រោងនៃការសាងសង់ផ្លូវល្បឿនលឿន

គម្រោងផ្លូវល្បឿនលឿនភ្នំពេញ-ខេត្តព្រះសីហនុ ជាខ្សែផ្លូវថ្មីទាំងស្រុង ដែលមានប្រវែងសរុបប្រហែល ១៩០,៦៣៣ គ.ម។ ផ្លូវនេះត្រូវសាងសង់ជា ០៤គន្លង តួផ្លូវមានទទឹង ២៤ម៉ែត្រ ក្រាល AC មានសួនច្បារខណ្ឌកណ្តាល ចេញពីភ្នំពេញនៅចំណុចផ្លូវខ្សែក្រវ៉ាត់ក្រុងទី៣ មានផ្លូវបំបែកប្តូរទិស (Inter-Change) ភ្ជាប់មកផ្លូវជាតិលេខ៤ ចំនួន ៧កន្លែង មានស្ពានវែង-មធ្យម ៥៦កន្លែង ប្រវែង ៤.៤១៧ម៉ែត្រ ស្ពានខ្លី ៣៣កន្លែង ប្រវែង ៧៥០ម៉ែត្រ ស្ពានរំលង ៣២១កន្លែង កន្លែងឈប់សម្រាក ៣កន្លែង និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសំណង់សេវាគាំទ្រជាច្រើនទៀត។ ការវិនិយោគលើ គម្រោងផ្លូវល្បឿនលឿននេះ ត្រូវអនុវត្តតាមទម្រង់សាងសង់-ប្រតិបត្តិ-ផ្ទេរ (BOT) ដោយប្រើប្រាស់រយៈពេលសាងសង់ចំនួន ៤៨ ខែ។

គម្រោងសាងសង់ផ្លូវល្បឿនលឿនរាជធានីភ្នំពេញ-ខេត្តព្រះសីហនុ បានចុះហត្ថលេខាលើកិច្ចព្រមព្រៀងសម្បទានកាលពីថ្ងៃទី១១ ខែមករា ឆ្នាំ២០១៨ ក្រោមអធិបតីភាពដ៏ខ្ពង់ខ្ពស់របស់សម្តេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែន នាយករដ្ឋមន្ត្រីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា និង ឯកឧត្តម លី ខឺឈាង នាយករដ្ឋមន្ត្រី នៃសាធារណរដ្ឋ ប្រជាមានិតចិន។ បច្ចុប្បន្នគម្រោងនេះឈានដល់ដំណាក់កាលបង្កើត គណៈកម្មការសម្រាប់ការដោះស្រាយ ផលប៉ះពាល់ ដែលមានសមាសភាពចូលរួមពីក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ និងក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន។

គម្រោងផ្លូវល្បឿនលឿនភ្នំពេញ-បាវិត (Phnom Penh- Bavet Expressway) ផ្លូវល្បឿនលឿនភ្នំពេញ-បាវិត ក៏ជាខ្សែផ្លូវថ្មីទាំងស្រុង ដែលមានប្រវែងសរុបប្រហែល ១៣៥ គ.ម។ ផ្លូវនេះត្រូវសាងសង់ជា ០៤គន្លង តួផ្លូវមានទទឹង ២៥,៥ ម៉ែត្រ។ ខ្សែផ្លូវនេះ នឹងចេញពីភ្នំពេញនៅចំណុចផ្លូវខ្សែក្រវ៉ាត់ក្រុងទី៣ កាត់តាមខេត្តកណ្តាល ខេត្តព្រៃវែង និងខេត្តស្វាយរៀង ឆ្ពោះទៅក្រុងបាវិត ព្រំដែនកម្ពុជា-វៀតណាម។ យោងតាមរបាយការណ៍សិក្សារបស់ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិជប៉ុន (JICA) ផ្លូវល្បឿនលឿននេះ ជាប្រភេទផ្លូវលើអាកាស (Viaduct) ប្រវែងប្រហែល ១២ គ.ម មានលូប្រអប់ (Box Culvert) ប្រវែងប្រហែល ២៨,៤ គ.ម និងជាប្រភេទ ផ្លូវលើកកម្ពស់ (Embankment) ប្រវែងប្រហែល ៨៥,៨ គ.ម។ ផ្លូវល្បឿនលឿន ភ្នំពេញ-បាវិត មាន

ផ្លូវបំបែក ប្តូរទិស (Inter-Change) ចំនួន ៧ កន្លែង កន្លែងឈប់សម្រាក ៦កន្លែង និងច្រកទ្វារ ព្រំដែនថ្មីចំនួន ០១ ផងដែរ។

គម្រោងសាងសង់ផ្លូវល្បឿនលឿនភ្នំពេញ-បាវិត ត្រូវបានបញ្ចប់ការសិក្សាសមិទ្ធិលទ្ធភាព និងកំពុងស្ថិតក្នុង ដំណាក់កាលពិភាក្សាលើតម្លៃនៃគម្រោង និងប្រភពថវិកា។

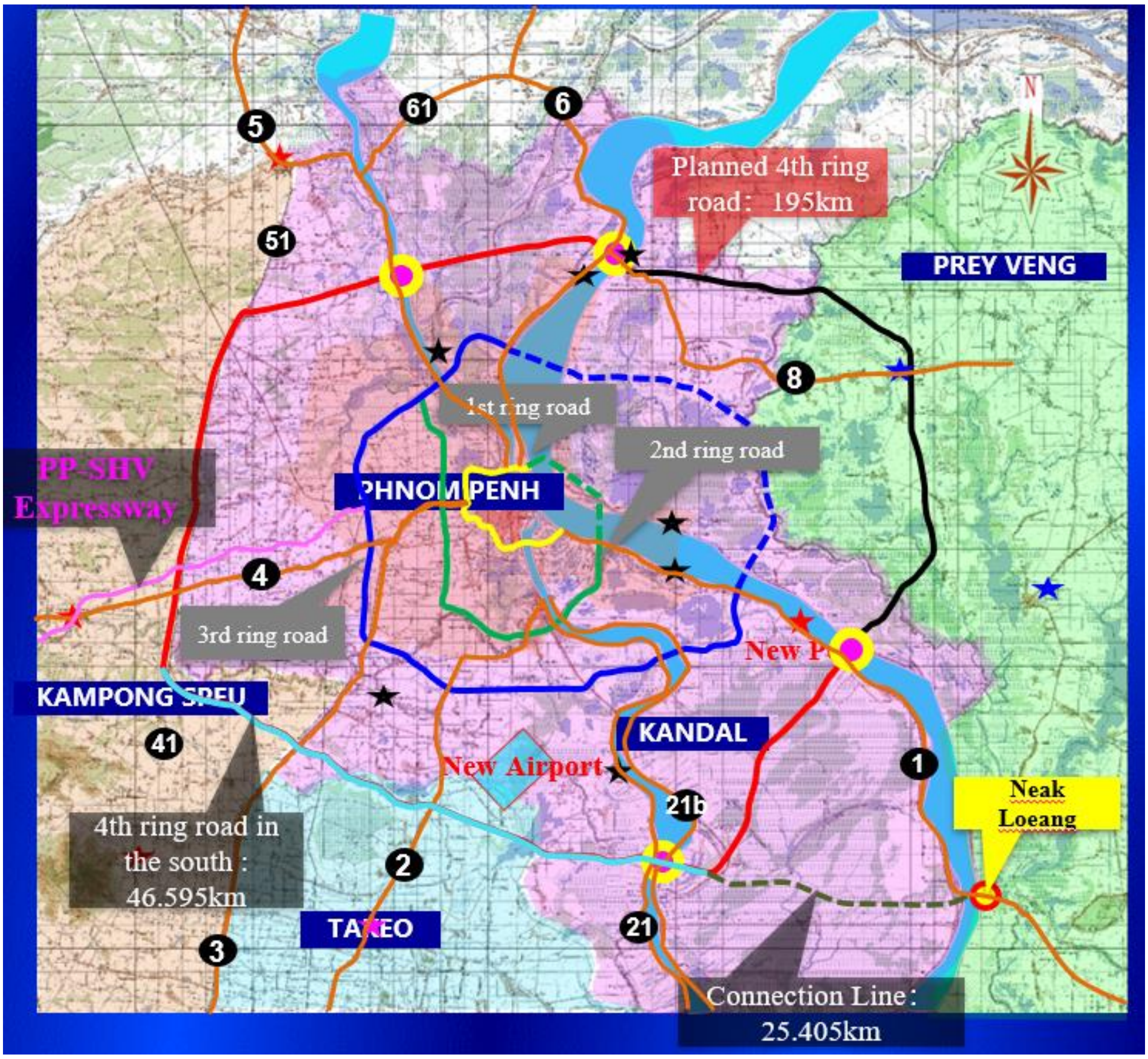
ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា និងក្រសួងដឹកជញ្ជូនរបស់ប្រទេសវៀតណាម ក៏បានចុះអនុស្សរណៈយោគយល់គ្នា ស្តីពីការជំរុញការសិក្សា និងសាងសង់ផ្លូវល្បឿនលឿនភ្នំពេញ-បាវិត និងផ្លូវល្បឿនលឿនហូជីមិញ-ម៉ុកបៃ រួចរាល់ផងដែរ។

ស្របពេលជាមួយគ្នានេះដែរក្នុងពេលថ្មីៗនេះ ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនបានចេញនូវសេចក្តីជូនដំណឹងស្តីពី ការហាមមិនអនុញ្ញាតឱ្យធ្វើចរាចរណ៍យានយន្តគ្រប់ប្រភេទលើផ្លូវល្បឿនលឿនភ្នំពេញ-ព្រះសីហនុ ដោយគម្រោងនេះបាននឹងកំពុងដំណើរការសាងសង់មិនទាន់បញ្ចប់ទាំងស្រុង ជាពិសេសនៅមិនទាន់បានបំពាក់បរិក្ខារសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍នៅឡើយ។ ម្យ៉ាងវិញទៀតដោយសារតែការធ្វើចរាចរណ៍យានយន្តរបស់សាធារណជន និងប្រជាពលរដ្ឋមួយចំនួនបានចូលប្រើប្រាស់ផ្លូវនេះ ដែលធ្វើឱ្យមានការកើនឡើងគួរឱ្យកត់សម្គាល់ និងបង្កគ្រោះថ្នាក់ញឹកញាប់ពេក ដូច្នេះ ដើម្បីជៀសវាងការរំខានដល់ដំណើរការសាងសង់បញ្ចប់គម្រោងទាន់ពេលវេលាដែលគ្រោងទុក ក៏ដូចជាការបង្កគ្រោះថ្នាក់ដល់ការធ្វើដំណើរផ្សេង ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនបានសម្រេចឱ្យក្រុមហ៊ុនសាងសង់បិទគ្រប់ច្រកចេញ-ចូល ដោយមិនអនុញ្ញាតឱ្យយានយន្តគ្រប់ប្រភេទប្រើប្រាស់ផ្លូវល្បឿនលឿនទៀតឡើយ លើកលែងតែយានយន្តដែលមានតម្រូវការចាំបាច់ដែលមានការអនុញ្ញាតពីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនប៉ុណ្ណោះ។

២.២ ផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងភ្នំពេញ

ចំពោះផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងនេះផងដែរយើងខ្ញុំធ្វើការលើកឡើងចំពោះតែចំណុចសំខាន់នៃផ្លូវនេះប៉ុណ្ណោះដោយនិយាយអំពីអត្ថប្រយោជន៍នៃការសាងសង់រួមទាំងប្រវែងនៃផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងនេះ ដែលយើងខ្ញុំបានធ្វើការសិក្សាស្រាវជ្រាវពីឯកសារមួយចំនួននៃក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ដើម្បីលើកយកមកបង្ហាញជូនអោយបានជ្រាបដល់មិត្តអ្នកអាន បានសិក្សាស្វែងយល់។

ផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងភ្នំពេញ ជាបណ្តាញផ្លូវដែលព័ទ្ធរាជធានីភ្នំពេញ ដែលយើងឃើញបច្ចុប្បន្នមានចំនួន៤ខ្សែគឺផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងទី១ ផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងទី២ ផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងទី៣ និងផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងទី៤។ ដោយឡែកផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងទី៤នៅមិនទាន់ចេញជារូបរាងនៅឡើយទេ។



រូបភាពទី១. ផែនទីផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុង

២.២.១. ផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងទី១

បើតាមឯកសាររបស់អាជ្ញាធររាជធានីភ្នំពេញបានបង្ហាញថា ផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងទី១ ជាផ្លូវក្រវ៉ាត់ដំបូងគេបង្អស់នៅរាជធានីភ្នំពេញ ដែលបានសាងសង់ឡើងតាំងពីសម័យសង្គមរាស្ត្រនិយម នៅក្នុងទីតាំងខណ្ឌចំនួន៤ មាន ខណ្ឌដូនពេញ ខណ្ឌ៧មករា ខណ្ឌចំការមន និងខណ្ឌទួលគោក។

ផ្លូវនេះតភ្ជាប់ពីគីឡូម៉ែត្រលេខ៩ (ផ្លូវជាតិលេខ៥) ភ្ជាប់ផ្លូវសុផារ៉ា និងផ្លូវ ៥៩៨ ត្រលោកបែក ទៅផ្លូវ ២៧១ រហូតដល់គល់ស្ពានច្បារអំពៅ តភ្ជាប់ជាមួយផ្លូវជាតិលេខ១។

២.២.២. ផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងទី២

ដោយឡែកផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងទី២ បានសាងសង់កាលពីឆ្នាំ ២០១៦ ដោយមាន២កំណាត់ ប្រវែងសរុបជាង ២៧គីឡូម៉ែត្រ។ កំណាត់ទី១ មានប្រវែង ១០គីឡូម៉ែត្រ ចំណាយថវិកាសាងសង់ប្រមាណជាង ១០លានដុល្លារ

អាមេរិក ក្រោមជំនួយហិរញ្ញប្បទានពីសាធារណរដ្ឋវៀតណាម តភ្ជាប់ពីផ្លូវទំនប់កប់ស្រូវ (ឬផ្លូវ១២០K) ឆ្ពោះទៅកាន់មហាវិថីសហព័ន្ធរុស្ស៊ី។ កំណាត់ទី២ ប្រវែង ១៧គីឡូម៉ែត្រ តភ្ជាប់ពីមហាវិថីសហព័ន្ធរុស្ស៊ី (ត្រង់ស្តុបផ្សារដីហុយ) ទៅផ្លូវលេខ ១០១៩ កាត់តាមផ្លូវណ័រប្រ៊ីត ផ្លូវទ្រុងមាន់ ផ្លូវមុខរោងចក្រអគ្គិសនី ផ្លូវមុខសហគមន៍អន្លង់គង ផ្លូវទំនប់ ៧មករា ផ្លូវ ៦០ម៉ែត្រ ហៅមហាវិថីតេជោ តភ្ជាប់ទៅផ្លូវជាតិលេខ២ ត្រង់ចំណុចគល់ស្ពានព្រែកហូរផ្នែកខាងជើង ភ្ជាប់ស្ពានព្រែកសំរោងតាខ្មៅ។ កំណាត់ផ្លូវនេះចំណាយថវិកាសាងសង់ជិត ៦២លានដុល្លារអាមេរិក ក្រោមហិរញ្ញប្បទានសម្បទានពីរដ្ឋាភិបាលចិន រួមជាមួយថវិកាបដិភាគរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា និងបានដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់នៅឆ្នាំ២០១៩។

២.២.៣. ផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងទី៣

ចំណែកផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងទី៣ ជាខ្សែផ្លូវថ្មីដែលតភ្ជាប់ផ្លូវជាតិសំខាន់ៗរបស់ប្រទេសកម្ពុជា ហើយផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងទី៣នេះដែរ តភ្ជាប់រាជធានីភ្នំពេញ និងខេត្តកណ្តាលត្រូវបានបើកសម្ពោធការដ្ឋានសាងសង់ជាផ្លូវការហើយក្រោមអធិបតីភាពដ៏ខ្ពង់ខ្ពស់របស់សម្តេចតេជោ ហ៊ុនសែន នាយករដ្ឋមន្ត្រីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។

ផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងមួយខ្សែនេះ មានប្រវែងសរុបប្រមាណជា ៥២,៩ គីឡូម៉ែត្រ ឆ្លងកាត់ខេត្តកណ្តាលប្រវែងជិត ៣៨ គីឡូម៉ែត្រ និងរាជធានីភ្នំពេញប្រមាណ ១៥ គីឡូម៉ែត្រ ដែលនឹងត្រូវចំណាយថវិកាប្រមាណ ២៧៣លានដុល្លារអាមេរិក ដែលជាកម្ចីពីប្រទេសចិន។ ដោយចាប់ពីស្ពានព្រែកព្នៅ នៅផ្លូវជាតិលេខ៥ ឆ្លងមកផ្លូវជាតិលេខ៤ (កំណាត់ផ្លូវនេះបានសាងសង់រួចរាល់ហើយ ដោយសាលារាជធានីភ្នំពេញ) ភ្ជាប់មកផ្លូវជាតិលេខ៣ ផ្លូវជាតិលេខ២ ផ្លូវជាតិលេខ២១ និងផ្លូវជាតិលេខ១ ភ្ជាប់មកកំពង់ផែភ្នំពេញថ្មី។ មានទំហំទទឹងផ្លូវរហូតដល់ទៅ ២៧ម៉ែត្រ សម្រាប់ទីប្រជុំជន ក្រៅពីទីប្រជុំជនវិញមានទំហំទទឹងផ្លូវ ២៥ម៉ែត្រ សាងសង់ឡើងក្រោមឥណទានសម្បទានពីរដ្ឋាភិបាលចិនប្រមាណ ២៧៣ លានដុល្លារអាមេរិក។ ផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងទី ៣ ក៏មានការសាងសង់ស្ពានអាកាសឆ្លងកាត់ចំនួន០៤កន្លែង (ឆ្លងកាត់ផ្លូវជាតិលេខ៤ លេខ៣ លេខ២ និងលេខ២១) ប្រវែងសរុប ១,០០០ ម៉ែត្រ រួមទាំងស្ពានឆ្លងកាត់ទន្លេបាសាក់ ០២កន្លែង ត្រង់កោះអន្លង់ចិន ប្រវែងសរុប ៩៩៦ម៉ែត្រ (ក្នុងនោះស្ពានបាសាក់ខាងកើតប្រវែង ៦៣០ម៉ែត្រ និងស្ពានបាសាក់ខាងលិច ប្រវែង៣៦៦ម៉ែត្រ)។ លើសពីនេះទៅទៀតគម្រោងសាងសង់ផ្លូវក្រវាត់ក្រុងខ្សែទី៣នេះ ក៏តភ្ជាប់ទៅនឹងផ្លូវទំនប់កប់ស្រូវ ផ្លូវជាតិលេខ៥ និងភ្ជាប់ទៅនឹងស្ពានឈ្នះឈ្នះនិង មហាវិថីឈ្នះឈ្នះ និងផ្លូវជាតិលេខ៦ ដែលនឹងប្រែក្លាយទៅជាផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងដ៏ធំ និងទំនើបជួយសម្រួលការដឹកជញ្ជូន ជម្រុញពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិ និងព័ស្តុភារកម្មតំបន់ ហើយពិសេសបំផុតគឺប្រែក្លាយទឹកដីដែលនៅសងខាងផ្លូវខ្សែទៅជាតំបន់អភិវឌ្ឍបុរីលំនៅដ្ឋាន តំបន់ភ័ស្តុភារកម្ម និងឧស្សាហកម្មដ៏មានសក្តានុពលផងដែរ។ ម្យ៉ាងវិញទៀត អ្នកដែលទទួលផលប្រយោជន៍គឺអ្នកនៅតាមបណ្តោយផ្លូវនេះតែម្តង តាមរយៈ

ការងារ ការលក់ដូរ និងសេវាដទៃទៀត។ លើសពីនេះអ្នកដែលទទួលផលធំជាងគេ គឺអ្នកដែលរស់នៅតំបន់កោះអន្លង់ចិន ស្រុកស្អាងខេត្តកណ្ដាលដោយសារ មានគម្រោងត្រូវធ្វើស្ពានទទឹងដល់ទៅ២៥ម៉ែត្របន្ថែមទៀត។

ទន្ទឹមនឹងនេះដែរ គម្រោងសាងសង់ នេះគឺនឹងប្រើប្រាស់រយៈពេលប្រហែល៤២ខែក្នុងការសាងសង់។ ម្យ៉ាងវិញទៀតគម្រោងផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងទី៣នឹងក្លាយទៅជាចំណុចចាប់ផ្ដើមសម្រាប់ការសាងសង់ផ្លូវល្បឿនលឿនភ្នំពេញ-ព្រះសីហនុផងដែរ។ ការស្ថាបនាផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងទី៣ សម្រេចបាន ៦៦% ហើយ បើគិតត្រឹមចុង ខែមករា ឆ្នាំ២០២២ ដោយគ្រោងនឹងបញ្ចប់ការសាងសង់តាមផែនការនៅអំឡុងខែកញ្ញា ឆ្នាំ ២០២២នេះ។

២.២.៤. ផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងទី៤

ក្រៅពីផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងទាំង ៣ ខ្សែ រដ្ឋាភិបាលបានដាក់ផែនការក្នុងការស្ថាបនាផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងទី៤ ដែលបានសិក្សាចប់រួចរាល់។ ផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងទី ៤ មានប្រវែង ១៩៥គីឡូម៉ែត្រ ឆ្លងកាត់ខេត្តចំនួន៤ គឺខេត្តកំពង់ស្ពឺតាកែវ កណ្ដាល និងខេត្តព្រៃវែង ដោយកាត់ខេត្តកំពង់ស្ពឺចំនួន ៣ស្រុក, ខេត្តតាកែវចំនួន ១ស្រុក, ខេត្តកណ្ដាល ៨ ស្រុក និងខេត្តព្រៃវែង ២ស្រុក។ ដោយឡែក ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន បានបញ្ជាក់ថា គម្រោងសិក្សាសាងសង់ផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងទី៤ កំពុងស្ថិតក្នុងដំណាក់កាលកែសម្រួលនៅឡើយ បន្ទាប់ពីក្រុមហ៊ុនឯកជនបានសិក្សាចប់សព្វ កាលពីឆ្នាំ២០២០ កន្លងទៅ។

គម្រោងស្ថាបនាផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងទី៤ ជាផ្លូវមួយមានសារៈសំខាន់ ក្នុងចូលរួមចំណែកកាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរណ៍ និងជួយសម្រួលដល់ការដឹកជញ្ជូនទំនិញរបស់បងប្អូនប្រជាពលរដ្ឋ ទៅកាន់ផ្លូវជាតិផ្សេងៗ និងទៅកាន់ព្រំដែនប្រទេសវៀតណាម និងប្រទេសថៃ បានកាន់តែលឿន ចំណេញពេលវេលា កាត់បន្ថយការចំណាយបានមួយកម្រិតទៀត។ ហើយផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងទី៤ នឹងមានវត្តមាន នៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជានាពេលឆាប់ៗនេះ បន្ទាប់ពីបាន សិក្សាអស់រយៈពេល២ឆ្នាំ។

ជំពូកទី ២

ការគ្រប់គ្រងផ្លូវគោកនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ

ជំពូកទី ២
ការគ្រប់គ្រងផ្លូវគោកនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ

បច្ចុប្បន្ននេះ ផ្លូវថ្នល់នៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ត្រូវបានបែងចែកជាច្រើនប្រភេទផ្សេងៗគ្នាដូចជា ផ្លូវល្បឿនលឿន ផ្លូវជាតិ ផ្លូវខេត្ត ផ្លូវជនបទ ផ្លូវរាជធានី ផ្លូវក្រុង ផ្លូវទីរួមស្រុក និងផ្លូវទីប្រជុំជននានាក្នុងខេត្ត ព្រមទាំងប្រភេទផ្លូវផ្សេងទៀតដែលត្រូវកំណត់ដោយរាជរដ្ឋាភិបាល។ [10]ដោយសារតែ ផ្លូវថ្នល់មានច្រើនប្រភេទ ដូចនេះទំហំនៃចិញ្ចើមផ្លូវ ក៏ដូចជាការគ្រប់គ្រង ក៏ត្រូវបានកំណត់ខុសៗគ្នាទៅតាមប្រភេទនៃផ្លូវនីមួយៗផងដែរ។ ជាបន្តទៅនេះ យើងនឹងធ្វើការបកស្រាយពីការគ្រប់គ្រងផ្លូវ និងក្រសួងមានសមត្ថកិច្ចៈ

ផ្នែកទី១.ការគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់ និងក្រសួងមានសមត្ថកិច្ច

១.១. ការគ្រប់គ្រងផ្លូវក្នុងបុរី

បុរី សំដៅដល់ទីតាំងមួយដែលត្រូវបានរៀបចំ ជាដីឡូត៍ ជាសំណង់លំនៅឋាន សំណង់ផ្សេងៗ លម្ហសាធារណៈ និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនានា នៅលើក្បាលដីតែមួយ ស្របតាមគម្រោងប្លង់សរុបរបស់បុរីដែលទទួលបានការអនុញ្ញាតជាផ្លូវការ។[11] ចំពោះផ្លូវចេញចូល សំដៅដល់ផ្លូវដែលមានកំណត់ នៅក្នុងប្លង់សរុបរបស់បុរីដែលបានសម្រេចជាផ្លូវការ និងត្រូវចាត់ចូលជាផ្លូវរបស់បុរី សម្រាប់ការប្រើប្រាស់រួម របស់កម្មសិទ្ធិករទាំងអស់នៅក្នុងបុរី។[12] ចំណែកឯ លម្ហសាធារណៈ សួនច្បារ ផ្លូវចេញចូល លម្ហសេវារួម និងរបងបុរី ត្រូវចុះបញ្ជីជាកម្មសិទ្ធិអវិភាគរបស់កម្មសិទ្ធិការក្នុងបុរី សម្រាប់ការប្រើប្រាស់រួមរបស់កម្មសិទ្ធិករទាំងអស់ នៅក្នុងបុរី លើកលែងតែលម្ហឯកជន ឬសួនច្បារឯកជន ដែលជាផ្នែកនៃដីឡូត៍ ដីឡូត៍លំនៅឋាន និងដីសំណង់ឯកជនផ្សេងទៀតដែលមានដីឡូត៍ដោយឡែកនីមួយៗ ស្របតាមប្លង់សរុបរបស់បុរីដែលបានសម្រេចរួចហើយ។[13] លម្ហ សំដៅដល់ទីដែលវាលល្ហ។[14] ម្យ៉ាងវិញទៀត លម្ហសាធារណៈ សំដៅដល់តំបន់ដែលបើកចំហសម្រាប់សាធារណជនទូទៅហើយគ្រប់គ្រងដោយ រដ្ឋ។

ប៉ុន្តែចំពោះ ផ្លូវចេញចូល និងលម្ហសាធារណៈនានា ដែលមាននៅក្នុងបរិវេណសំណង់ផ្ទះល្វែងទាំងនោះត្រូវចាត់ទុកជាទ្រព្យសាធារណៈរបស់រដ្ឋ។[15]

[10] មាត្រា៧ នៃច្បាប់ស្តីពីផ្លូវថ្នល់ ចុះថ្ងៃទី០៤ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០១៤

[11] មាត្រា៤ នៃអនុក្រឹត្យលេខ ៣៩ ស្តីពីការគ្រប់គ្រងបុរី ចុះថ្ងៃទី១០ ខែមីនា ឆ្នាំ២០១១

[12] មាត្រា៤ នៃអនុក្រឹត្យលេខ ៣៩ ស្តីពីការគ្រប់គ្រងបុរី ចុះថ្ងៃទី១០ ខែមីនា ឆ្នាំ២០១១

[13] មាត្រា៩ នៃអនុក្រឹត្យលេខ ៣៩ ស្តីពីការគ្រប់គ្រងបុរី ចុះថ្ងៃទី១០ ខែមីនា ឆ្នាំ២០១១

[14] វចនានុក្រមសម្តេចសង្ឃ ជួន ណាត

[15] មាត្រា២៥ នៃអនុក្រឹត្យលេខ ៣៩ ស្តីពីការគ្រប់គ្រងបុរី ចុះថ្ងៃទី១០ ខែមីនា ឆ្នាំ២០១១

ចំពោះការគ្រប់គ្រងផ្លូវក្នុងបុរីវិញ កម្មសិទ្ធិករ ត្រូវរៀបចំអង្គការគ្រប់គ្រងបុរី ដោយបង្កើតជាក្រុមប្រឹក្សាភិបាល ឬគណៈកម្មការគ្រប់គ្រង ដើម្បីទទួលបន្ទុកកិច្ចការផ្សេងៗដែលពាក់ព័ន្ធនឹងសេវាកម្មរួមនៅក្នុងបុរីជាពិសេសគឺផ្លូវចេញចូល។ ចំណែក ក្រុមប្រឹក្សាភិបាល ឬគណកម្មការគ្រប់គ្រង មានភារកិច្ចដូចតទៅៈ

- ធ្វើទំនាក់ទំនងជាមួយគ្រប់កម្មសិទ្ធិករនៅក្នុងបុរី
- ធ្វើទំនាក់ទំនងជាមួយអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច
- ធ្វើទំនាក់ទំនងជាមួយអ្នកផ្តល់ ឬផ្គត់ផ្គង់សេវាកម្មនានា ដើម្បីជួយសម្រួលដល់កម្មសិទ្ធិករ រៀបចំការប្រជុំ ឬមហាសន្និបាត ដើម្បីសម្រេចលើកិច្ចការរួម ឬ ការជ្រើសតាំងក្រុមប្រឹក្សាភិបាល ឬគណៈកម្មការគ្រប់គ្រងថ្មី
- សម្របសម្រួលរវាងកម្មសិទ្ធិករនៅក្នុងបុរី ក្នុងករណីដែលមានការខ្វែងគំនិតគ្នាពាក់ព័ន្ធនឹងការប្រើប្រាស់ទីកន្លែងរួមនានាក្នុងបុរី។

ដើម្បីសម្រេចលើកិច្ចការអ្វីមួយ ក្រុមប្រឹក្សាភិបាល ឬគណៈកម្មការគ្រប់គ្រង ត្រូវអនុវត្តតាមនីតិវិធីនៃការធ្វើសេចក្តីសម្រេចចិត្តដូចខាងក្រោមៈ

- តម្រូវឱ្យមានសម្លេងគាំទ្រភាគច្រើនដាច់ខាតនៃកម្មសិទ្ធិករទាំងអស់ សម្រាប់ការសម្រេចចិត្តពាក់ព័ន្ធនឹងការកែសម្រួលបទបញ្ជាផ្ទៃក្នុង ការជួសជុល ឬថែទាំសេវារួម សេវាសន្តិសុខ ឬការបង់ថ្លៃសេវាសាធារណៈនានា
- តម្រូវឱ្យមានសម្លេងគាំទ្រយ៉ាងតិច ៧៥ ភាគរយ នៃកម្មសិទ្ធិករទាំងអស់ សម្រាប់ការសម្រេចចិត្ត ពាក់ព័ន្ធនឹងការកែប្រែប្លង់សុរបរបស់បុរី ការជួសជុលលំនៅឋាន ឬសំណង់ផ្សេងទៀតដែលខុសពីរចនាសម្ព័ន្ធដើមនៃប្លង់ស្ថាបត្យកម្ម។ ក្នុងករណីមិនអាចរកការគាំទ្រ ៧៥ ភាគរយបាននោះ ការវាយតម្លៃជាផ្លូវការលើស្ថានភាពអគាររបស់សមត្ថកិច្ចជំនាញត្រូវយកជាមូលដ្ឋានសម្រាប់ការសម្រេចរបស់តុលាការ។

កម្មសិទ្ធិករនៅក្នុងបុរី ត្រូវទទួលខុសត្រូវរួមគ្នាក្នុងការជួសជុល ថែទាំ និង/ឬបន្ទុកផ្សេងៗទៀតលើសេវាកម្មនានា។ ការចំណាយទាក់ទងនឹងការប្រើប្រាស់ ការជួសជុល ថែទាំ និង/ឬបន្ទុកផ្សេងៗទៀតលើសេវាកម្មរួមនេះ ត្រូវគិតជាភាគរយទៅតាមសមាមាត្រ នៃទំហំផ្ទៃក្រឡាកម្មសិទ្ធិឯកជនរបស់កម្មសិទ្ធិករនីមួយៗ។

១.២. ការគ្រប់គ្រងចិញ្ចើមផ្លូវ

ចិញ្ចើមផ្លូវ ត្រូវបានឱ្យនិយមន័យថាជាផ្នែកសងខាងនៃទ្រូងផ្លូវនៅក្នុងទីប្រជុំជន ដែលរៀបចំទុកសម្រាប់ថ្មើរជើងធ្វើដំណើរ ដាំដើមឈើ និងបង្កប់បរិក្ខាបម្រើផលប្រយោជន៍សេវាសាធារណៈ។[16] ច្បាប់ និងបទដ្ឋានគតិ

[16] សន្ធានុក្រម នៃច្បាប់ស្តីពីផ្លូវថ្នល់ ចុះថ្ងៃទី ០៤ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០១៤

យុត្តពុំបានចែងពីបទដ្ឋានក្នុងការគ្រប់គ្រង និងការកំណត់ទំហំនៃចិញ្ចើមផ្លូវឡើយ។ ភាពមិនជាក់លាក់នេះ អាចជាកត្តាដែលនាំឱ្យមានការប្រើប្រាស់ខុសច្បាប់របស់ប្រជាពលរដ្ឋលើចិញ្ចើមផ្លូវផងដែរ។

លើសពីនេះទៅទៀតការគ្រប់គ្រងចិញ្ចើមផ្លូវនេះផងដែរ ត្រូវបានគ្រប់គ្រងដោយសាលារាជធានី និងអាជ្ញាធរមូលដ្ឋានដែលមានសមត្ថកិច្ចក្នុងការចុះត្រួតពិនិត្យការប្រើប្រាស់របស់ប្រជាពលរដ្ឋ។

- **ទីចាត់ការរៀបចំក្រុងនៃសាលារាជធានី**

សាលារាជធានី ជាអ្នកមានសមត្ថកិច្ចក្នុងការគ្រប់គ្រងសណ្តាប់ធ្នាប់តាមចិញ្ចើមផ្លូវនៅក្នុងរាជធានី ដោយឡែកប្រជាពលរដ្ឋអាចនឹងមានការយល់ច្រឡំជាមួយអាជ្ញាធរមូលដ្ឋានដោយសារតែភាគច្រើនយើងឃើញជាក់ស្តែងអាជ្ញាធរមូលដ្ឋានជាអ្នកចុះបង្រ្កាបដោយផ្ទាល់។

- **អាជ្ញាធរមូលដ្ឋាន**

អាជ្ញាធរមូលដ្ឋាន មានសមត្ថកិច្ចទទួលនូវចំណាត់ការផ្សេងៗដែលសាលារាជធានីបានដាក់ជូន ដូចជាការចុះអនុវត្តផ្ទាល់នូវរាល់ការរំលោភបំពានចិញ្ចើមផ្លូវនៅក្នុងរាជធានីជាដើម។

១.៣.ក្រសួងមានសមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់

សមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់ ត្រូវរៀបចំបែងចែកចំណាត់ថ្នាក់ផ្លូវថ្នល់ដោយផ្អែកទៅលើការគ្រប់គ្រងភូមិសាស្ត្ររដ្ឋបាល មុខងារនៃផ្លូវថ្នល់ និងបទប្បញ្ញត្តិបច្ចេកទេសផ្លូវថ្នល់ និងត្រូវធ្វើបញ្ជីសារពើភ័ណ្ឌផ្លូវថ្នល់ ដោយពិគ្រោះយោបល់ជាមួយសមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់ពាក់ព័ន្ធក្នុងរយៈពេលយ៉ាងយូរបំផុត ៥ (ប្រាំ) ឆ្នាំម្តង ដើម្បីធ្វើចំណាត់ថ្នាក់ផ្លូវថ្នល់ និងកែប្រែចំណាត់ថ្នាក់ផ្លូវថ្នល់។

មុខងារនៃផ្លូវថ្នល់ និងការធ្វើចំណាត់ថ្នាក់ផ្លូវថ្នល់ និងការកែប្រែចំណាត់ថ្នាក់ផ្លូវថ្នល់ ត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យ។[17]

សមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់ ត្រូវបានកំណត់ដូចខាងក្រោម៖

❖ **ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន** ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន មានសមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងលើផ្លូវល្បឿនលឿន ផ្លូវជាតិ ផ្លូវខេត្ត និងផ្លូវផ្សេងទៀតដែលរាជរដ្ឋាភិបាលប្រគល់ឱ្យ។

❖ **ក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ** ក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ មានសមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងលើផ្លូវជនបទ និងផ្លូវផ្សេងទៀតដែលរាជរដ្ឋាភិបាលប្រគល់ឱ្យ។ ផ្លូវជនបទ សំដៅដល់៖ ផ្លូវដែលភ្ជាប់ពីផ្លូវជាតិ ផ្លូវខេត្ត ឆ្ពោះទៅកាន់ក្រុង ទីរួមស្រុក ខណ្ឌ ទីប្រជុំជនឃុំ សង្កាត់ និងទៅភូមិ, ផ្លូវដែលភ្ជាប់ពីក្រុង ទីរួមស្រុក ខណ្ឌ ឆ្ពោះទៅកាន់ក្រុង ទីរួមស្រុក ខណ្ឌ, ផ្លូវដែលភ្ជាប់ពីក្រុង ទីរួមស្រុក ខណ្ឌ ទៅទីប្រជុំជនឃុំ សង្កាត់, ផ្លូវដែលភ្ជាប់ពីទីប្រជុំជនឃុំ

[17] មាត្រា៩ នៃច្បាប់ស្តីពីផ្លូវថ្នល់ ចុះថ្ងៃទី០៤ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០១៤

សង្កាត់ ទៅទីប្រជុំជនឃុំ សង្កាត់, ផ្លូវដែលភ្ជាប់ទីប្រជុំជនឃុំ សង្កាត់ ទៅភូមិ, ផ្លូវដែលភ្ជាប់ពីភូមិទៅភូមិ និងផ្លូវក្នុងភូមិ។

❖ **រដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិ** រដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិ មានសមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងលើផ្លូវរាជធានី ផ្លូវក្រុង ផ្លូវទីប្រជុំជនជននានាក្នុងខេត្ត ដែលត្រូវបានកសាងជួសជុលថែទាំដោយប្រើប្រាស់ថវិការបស់រដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិ និងថវិកាដែលបានកៀរគរពីប្រភពផ្សេងទៀត និងផ្លូវផ្សេងទៀតតាមការផ្ទេរមុខងារពីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ ទៅរដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិព្រមទាំងផ្លូវផ្សេងទៀតក្រោយពីមានការសម្រេចឯកភាពពីរាជរដ្ឋាភិបាល។ រដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិ សំដៅដល់អាជ្ញាធរមូលដ្ឋាននៅថ្នាក់ក្រោមជាតិរួមមាន គណៈអភិបាលរាជធានីខេត្ត គណៈអភិបាលក្រុងស្រុកខណ្ឌ។

ការបែងចែកសមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់ផ្សេងទៀត ត្រូវកំណត់ដោយរាជរដ្ឋាភិបាល។

ឧទាហរណ៍. អាជ្ញាធរអប្សរា មានសមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់ក្នុងតំបន់អង្គរ, ក្រសួងធនធានទឹក មានសមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់លើខ្នងទំនប់ក្រសួងបរិស្ថាន អាចជាសមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងផ្លូវក្នុងដែនព្រៃអភិរក្សអាជ្ញាធរអប្សរា, ព្រះវិហារ អាចជាសមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងផ្លូវក្នុងតំបន់អាជ្ញាធរអប្សរា, ព្រះវិហារ។ល។

ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងក្រសួងអភិវឌ្ឍជនបទ មានទំនាក់ទំនងជាមួយរដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិ ក្នុងការគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់ ដោយរាល់ការធ្វើផែនការការអភិវឌ្ឍផ្លូវថ្នល់ការសិក្សាគម្រោងប្លង់ដែលទាមទារបច្ចេកទេសខ្ពស់ រដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិអាចស្នើសុំការ គាំទ្រជំនួយបច្ចេកទេស ពីរដ្ឋបាលថ្នាក់ជាតិមានក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ឬក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ ទៅតាមការជំនាញរបស់ក្រសួងទាំងពីរ និងត្រូវគោរពតាមបទប្បញ្ញត្តិបច្ចេកទេស បទប្បញ្ញត្តិនគរូបនីយកម្មនិង បេតិកភណ្ឌ និងស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃច្បាប់ជាធរមាន។

ផ្នែកទី២. ប្រភេទនៃការថែទាំផ្លូវថ្នល់

ផ្លូវថ្នល់ត្រូវតែទទួលបានការថែទាំជាទៀងទាត់។ ការថែទាំផ្លូវថ្នល់ត្រូវមានលក្ខណៈជាប្រភេទ ការថែទាំខួប ការថែទាំប្រចាំ និងការជួសជុលបន្ទាន់។[18]

ផ្លូវថ្នល់ដែលដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់ជាផ្លូវការ ត្រូវគ្រប់គ្រង និងថែទាំស្របតាមបទបញ្ញត្តិបច្ចេកទេស និងនីតិវិធីជួសជុលថែទាំឱ្យបានត្រឹមត្រូវ ដោយត្រូវថែរក្សាស្ថានភាពនៃផ្លូវថ្នល់ឱ្យបានល្អ ធ្វើសវនកម្ម និងត្រូវធ្វើការត្រួតពិនិត្យជាប្រចាំនូវសមាសភាពហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់។

២.១. ការថែទាំខួប

[18] មាត្រា១៦ នៃច្បាប់ស្ដីពីផ្លូវថ្នល់ ចុះថ្ងៃទី០៤ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០១៤

ការថែទាំខួប គឺសំដៅលើការងារដែលត្រូវអនុវត្តក្នុងចន្លោះពេលវែង ឬច្រើនឆ្នាំ ដែលមានទ្រង់ទ្រាយធំ (ជួលជុលពីគ្រឹះខាងក្រោម) ហើយគោលបំណងចម្បង គឺរក្សានូវភាពរឹងមាំនៃរចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ និងធានាឱ្យបាននូវសុវត្ថិភាព និងសោភ័ណភាពផ្លូវ ដល់អ្នកប្រើប្រាស់ឱ្យមានភាពងាយស្រួល និងផាសុខភាព។ ហើយការងារនេះអាចជាការងារជួសជុលខួប (Rehabilitation) និងការងារលើកកម្រិត ឬសាងសង់ថ្មី (Upgraded or New Construction Road)។

ការថែទាំខួប គឺជាការជួសជុលធំដែលចាំបាច់ត្រូវប្រតិបត្តិមួយដង ក្នុងរយៈពេលកំណត់សមស្របណាមួយ (រៀងរាល់ ៣ឆ្នាំ ឬ ៨ឆ្នាំ) ស្របទៅតាមអាយុកាលតម្លៃវិនិយោគ និងការរចនាប្លង់ដំបូងនៃផ្លូវថ្នល់។ ការងារថែទាំខួបអាចផ្លាស់ប្តូរផងដែរ នៅពេលដែលទំងន់ និង/ឬ បរិមាណចរាចរណ៍មានការកើនឡើង។

ការងារថែទាំខួប អាចរាប់បញ្ចូលផងដែរនូវការស្ថាបនាជាថ្មីឡើងវិញ ការកែលម្អ ឬការស្តារឡើងវិញព្រមទាំងការងារជួសជុល ស្ថាបនាឡើងវិញស្ពានតូចៗ និងលូមូល ឬជ្រុង ព្រមទាំងប្រព័ន្ធបង្ហូរទឹកដែលមាននៅលើកំណាត់ផ្លូវនោះ។

- ការស្ថាបនាឡើងវិញៈ ការកែប្រែប្រព័ន្ធហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធឡើងវិញ ដូចជាការកែប្រែពីចំណុចផ្លូវប្រសព្វធម្មតាមួយ ឱ្យទៅជាផ្លូវឆ្លងកាត់ខ្វាត់ខ្វែងនៅលើផ្នែកខាងលើវិញ។
- ការកែលម្អៈ ការធ្វើឱ្យកាន់តែប្រសើរពីតួនាទីហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធចាស់ ដូចជាការពង្រីកទទឹងតួថ្នល់ ឬការក្រាលកៅស៊ូបេតុងកៅស៊ូ AC បន្ថែមទៅលើផ្នែកម្រាលកៅស៊ូចាស់
- ការជួសជុលឡើងវិញៈ ការជួសជុលហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដែលទទួលរងការខូចខាតដោយចរាចរណ៍យានយន្ត។
- ការស្តារឡើងវិញៈ ការជួសជុលឡើងវិញនូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដែលទទួលការខូចខាតដោយគ្រោះធម្មជាតិ។

២.២. ការថែទាំប្រចាំ

ការថែទាំប្រចាំ គឺជាការងារជួសជុលតូចៗ ដែលអនុវត្តក្នុងរយៈពេលមួយឆ្នាំ ដោយធ្វើសារចុះសារឡើង ដើម្បីធានានូវគុណភាព សុវត្ថិភាព និងសោភ័ណភាពផ្លូវថ្នល់ ដល់អ្នកប្រើប្រាស់ឱ្យមានភាពងាយស្រួល និងផាសុខភាព។

២.៣. ការងារជួសជុលបន្ទាន់

ការជួសជុលបន្ទាន់ គឺជាការងារស្តារមធ្យោបាយផ្លូវថ្នល់ ឬជួសជុលផ្លូវថ្នល់ឱ្យមានលក្ខណៈធម្មតាឡើងវិញ បន្ទាប់ពីពួកគេត្រូវបានរងការខូចខាតដោយសារមូលហេតុធម្មជាតិ ឬការគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ធ្ងន់ធ្ងរដែល

បង្កឱ្យដាច់ ឬពិបាកធ្វើចរាចរណ៍ ហើយសកម្មភាពជួសជុលនេះត្រូវតែអនុវត្តភ្លាមៗ ដើម្បីធានានូវសុវត្ថិភាពដល់អ្នកប្រើប្រាស់ឱ្យមានភាពងាយស្រួល និងផាសុខភាពឡើងវិញ។

២.៤. កម្មវិធីថែទាំផ្លូវ (ROAD CARE Mobile App)

កម្មវិធីនេះត្រូវបានរៀបចំឡើងដើម្បីផ្តល់លទ្ធភាពដល់បងប្អូនប្រជាពលរដ្ឋ រាយការណ៍ពីផ្លូវដែលត្រូវជួសជុល មានជង្ហុកសំបុកមាន់ ដើម្បីឱ្យមន្ត្រីមានសមត្ថកិច្ចជំនាញចុះធ្វើការត្រួតពិនិត្យ និងជួសជុលឱ្យបានទាន់ពេលវេលា។

ប្រជាពលរដ្ឋទាំងអស់ អាចធ្វើការរាយការណ៍ដោយផ្ទាល់ តាមរយៈកម្មវិធីថែទាំផ្លូវតាមប្រព័ន្ធ Mobile App ដើម្បីចូលរួមផ្តល់ព័ត៌មាន ពីផ្លូវមានជង្ហុកសំបុកមាន់ និងផ្លូវខូច តាមរយៈការបង្ហោះជារូបថត និងវីដេអូនៅក្នុងកម្មវិធីថែទាំផ្លូវ នឹងត្រូវបានបញ្ជូនទៅកាន់ក្រុមការងារទទួលបន្ទុករបស់ក្រសួង មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនទាំង ២៥ខេត្ត-ក្រុង និង អាជ្ញាធរពាក់ព័ន្ធដើម្បីធ្វើការជួសជុល។

ការប្រើប្រាស់កម្មវិធីថែទាំផ្លូវតាមប្រព័ន្ធMobile Appនេះ គឺផ្តល់នូវអត្ថប្រយោជន៍ក្នុងការទទួលបាននូវព័ត៌មាន ពីអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវ ដែលបាន ថតផ្លូវសំបុកមាន់ ផ្លូវខូច រួចផ្ញើមកក្រសួងសាធារណការ ដើម្បីក្រសួងចាត់វិធានការជួសជុល ថែទាំផ្លូវជាបន្ទាន់ និងបានដឹងកន្លែងដែលខូចខាតផ្លូវ ហើយប្រព័ន្ធMobile Appនេះ គឺជាប្រព័ន្ធឆ្លាតវៃ ដែលអាចដឹងពីកន្លែង និងទីតាំងផ្លូវខូចពិតប្រាកដ ស្ថិតនៅក្នុងភូមិសាស្ត្រណា ដែលនឹងត្រូវបានបង្ហាញប្រាប់ទាំងអស់។ ទន្ទឹមនេះ នៅពេលដែលមានអ្នកបញ្ជូននូវព័ត៌មានពីផ្លូវខូច ឬផ្លូវសំបុកមាន់ចូលក្នុងប្រព័ន្ធនេះរួចហើយ ក្រសួងនឹងចាប់ផ្តើមធ្វើការបែងចែកការងារទៅតាម នាយកដ្ឋានជំនាញ ឬតាមមន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនទាំង២៥រាជធានី ខេត្ត បើផ្លូវនៅក្នុង រាជធានីភ្នំពេញ គឺផ្តល់ឱ្យរាជធានីភ្នំពេញ ហើយបើផ្លូវនៅខេត្តណាមួយ ត្រូវខេត្តនោះទៅជួសជួលផ្លូវ ឱ្យបានទាន់ពេលវេលា។

កម្មវិធីថែទាំផ្លូវ- ROAD CARE Mobile App ត្រូវបានដាក់ឱ្យដំណើរការនៅថ្ងៃទី១៣ ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១៨ ដោយក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន។ កម្មវិធីនេះ គឺបង្ហាញពីការតាំងចិត្តរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល ក្នុងការកសាង និងថែទាំផ្លូវថ្នល់ឲ្យមានលក្ខណៈកាន់តែល្អប្រសើរសម្រាប់ប្រជាពលរដ្ឋអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវ មានភាពងាយស្រួលនិងមានសុវត្ថិភាព ក៏ដូចជាចូលរួមចំណែកក្នុងការអភិវឌ្ឍប្រទេសឱ្យកាន់តែរីកចម្រើនដើម្បីកាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ដែលកើតឡើងដោយសារជង្ហុកសំបុកមាន់ និងផ្លូវខូច ព្រមទាំងជួយឲ្យប្រជាពលរដ្ឋធ្វើដំណើរលើប្រព័ន្ធបណ្តាញផ្លូវប្រកបដោយសុវត្ថិភាព។

២.៥. ប្រតពចវិភា

នៅរាល់ដំណាច់ឆ្នាំនីមួយៗ ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ និងរដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិ ត្រូវរៀបចំគម្រោងថវិកាសម្រាប់អភិវឌ្ឍ និងថែទាំផ្លូវថ្នល់ក្នុងក្របខណ្ឌកញ្ចប់ថវិកាប្រចាំឆ្នាំរបស់ខ្លួន។[19]

ថវិកាសម្រាប់អភិវឌ្ឍនិងថែទាំផ្លូវថ្នល់ ត្រូវស្ថិតក្រោមច្បាប់ស្តីពីហិរញ្ញវត្ថុ ហើយមានប្រភពធនធានមកពីៈ

- ថវិកាជាតិ
- ហិរញ្ញប្បទានសហប្រតិបត្តិការរបស់ដៃគូអភិវឌ្ឍនានា
- ហិរញ្ញប្បទានពីវិស័យឯកជន
- អំណោយសប្បុរសធម៌ពីសប្បុរសជន អង្គការជាតិ អន្តរជាតិ សមាគម ឬសហគមន៍
- ផលចំណេញពីការវិនិយោគ និងអាជីវកម្មស្របច្បាប់លើវិស័យផ្លូវថ្នល់
- ប្រាក់ពិន័យអន្តរការណ៍
- ចំណូលពីប្រភពស្របច្បាប់ផ្សេងទៀត។[20]

ចំពោះប្រភពថវិកាក្នុងការថែទាំផ្លូវថ្នល់ ភាគច្រើនគឺប្រើប្រាស់ថវិកាជាតិ ដែលថវិកាជាតិបែងចែកជា ២ ជំពូកគឺៈ

❖ ជំពូក៦១ គឺចំណាយពាក់ព័ន្ធទៅនឹងការរក្សានូវទ្រង់ទ្រាយដើម ដោយការប្រើប្រាស់នូវថវិកាគឺមិនសូវធំ ដែលប្រើទៅលើការថែទាំប្រចាំ និងការជួសជុលបន្ទាន់។

❖ ជំពូក២១ គឺចំណាយពាក់ព័ន្ធទៅលើការពង្រីក ឬបន្ថែមផ្លូវ ដោយត្រូវប្រើប្រាស់ថវិកាធំចំពោះការថែទាំខួប។

[19] មាត្រា ៤១ នៃច្បាប់ស្តីពីផ្លូវថ្នល់ ចុះថ្ងៃទី០៤ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០១៤

[20] មាត្រា ៤២ នៃច្បាប់ស្តីពីផ្លូវថ្នល់ ចុះថ្ងៃទី០៤ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០១៤

ជំពូកទី ៣
ការប្រើប្រាស់ផ្លូវ និងចិញ្ចើមផ្លូវ

ជំពូកទី ៣
ការប្រើប្រាស់ផ្លូវ និងចិញ្ចើមផ្លូវ

បច្ចុប្បន្នយើងសង្កេតឃើញថាចក្ខុវិស័យ និងទស្សនវិស័យរបស់កម្ពុជាលើការគ្រប់គ្រងលើចិញ្ចើមថ្នល់គឺនៅមានការកត់សម្គាល់នៅឡើយ ដោយសារការគ្រប់គ្រងក៏ដូចជាការការប្រើប្រាស់របស់ប្រជាពលរដ្ឋមួយចំនួននៅមានកម្រិតនៅឡើយ។ ដូចនេះដើម្បីអោយប្រទេសជាតិទាំងមូលមានការអភិវឌ្ឍលើវិស័យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ និងការដឹកជញ្ជូន គឺត្រូវការការសម្របសម្រួលលើការគ្រប់គ្រងចិញ្ចើមផ្លូវ ក៏ដូចជាការណែនាំអំពីការប្រើប្រាស់ផ្លូវទូទាំងប្រទេសមិនឱ្យមានការរំលោភបំពានពីសំណាក់ម្ចាស់អចលនទ្រព្យដែលមានអចលនទ្រព្យជាប់ផ្លូវថ្នល់ និងធ្វើការណែនាំដល់ប្រជាពលរដ្ឋឱ្យបានកាន់តែទូលំទូលាយផងដែរ យើងនឹងធ្វើការបកស្រាយជូននៅក្នុងផ្នែកទី១(សេចក្តីណែនាំស្តីពីការប្រើប្រាស់ផ្លូវ) និងផ្នែកទី២(ការប្រើប្រាស់ចិញ្ចើមផ្លូវ)។

ផ្នែកទី១៖ សេចក្តីណែនាំស្តីពីការប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់

ជាការពិតណាស់ រាល់ការជីកកប់ ការជីកគាស់ ការចោះខួង ឬសកម្មភាពផ្សេងៗទៀតសម្រាប់បម្រើការងារអាជីវកម្ម ដែលអាចបង្កឱ្យខូចខាត និងប៉ះពាល់តួផ្លូវ ទ្រូងផ្លូវ ជាយ ឬចិញ្ចើមផ្លូវ ដីចំណីផ្លូវ ត្រូវមានការអនុញ្ញាតជាលាយលក្ខណ៍អក្សរពីសមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់។ លើសពីនេះ អ្នកអនុវត្តការងារ ត្រូវចាត់វិធានការសណ្តាប់ធ្នាប់ សម្រួលចរាចរណ៍ ការពារនឹងឧបទ្ទវហេតុផ្សេងៗដែលកើតមានឡើងជាយថាហេតុ ការពារបរិស្ថានឱ្យបានត្រឹមត្រូវ និងត្រូវគោរពតាមការណែនាំរបស់សមត្ថកិច្ចជំនាញ។ ម្យ៉ាងវិញទៀត អ្នកអនុវត្តការងារបន្ទាប់ពីបញ្ចប់ការងាររបស់ខ្លួន ត្រូវធានាប្រក្រតីភាពផ្លូវថ្នល់ឱ្យមានស្ថានភាពដូចដើមវិញ។ [21]ដើម្បីសម្រួលដល់ការប្រើប្រាស់ផ្លូវរបស់ប្រជាពលរដ្ឋរដ្ឋាភិបាលបានដាក់ចេញនូវសេចក្តីណែនាំស្តីពីការប្រើប្រាស់ផ្លូវ ដូចបានរៀបរាប់ជូននៅក្នុងចំណុច១.១(ការប្រើប្រាស់ទ្រូងផ្លូវ) ១.២(ការប្រើប្រាស់ជាយផ្លូវ) និង១.៣(ការប្រើប្រាស់ចំណីផ្លូវ)។ ដោយឡែកនៅត្រង់ចំណុចការណែនាំនេះគឺយើងខ្ញុំលើកបង្ហាញអំពីការប្រើប្រាស់ទូទៅ គឺមិនចំពោះតែក្នុងរាជធានីភ្នំពេញឡើយគឺរួមទាំងផ្លូវផ្សេងទៀតដែលនៅក្រៅក្រុងដែលទទួលរងនូវការរំលោភបំពាន។

១.១. ការប្រើប្រាស់ទ្រូងផ្លូវ

[21] មាត្រា៣២ នៃច្បាប់ស្តីពីផ្លូវថ្នល់ ចុះថ្ងៃទី០៨ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០១៤

ទ្រូងផ្លូវ សំដៅដល់ចំណែកនៃផ្លូវ ទុកសម្រាប់ឱ្យយានជំនិះគ្រប់ប្រភេទធ្វើចរាចរណ៍។[22] ចំពោះនៅលើទ្រូងផ្លូវដែលមានដែលមានទិសចរាចរណ៍ពីរ ហើយដែលមានគ្មានគំនូសសញ្ញាបែងចែកទិសចរាចរណ៍ អ្នកបើកបរត្រូវប្រើប្រាស់ពាក់កណ្តាលទ្រូងផ្លូវផ្នែកខាងស្តាំ ដោយបើកបរកៀកទៅខ្លាំងស្តាំ។

ចំណែកឯនៅលើទ្រូងផ្លូវឯកទិស ដែលគ្មានគំនូសសញ្ញាបែងចែកគន្លងផ្លូវ អ្នកបើកបរត្រូវបើកទៅខាងស្តាំលើកលែងតែត្រូវការបត់ឆ្វេង។ អ្នកបើកបរអាចប្រើប្រាស់ទ្រូងផ្លូវខាងឆ្វេងបាន នៅពេលជែង ឬឈប់។ ដោយឡែក នៅក្នុងទីប្រជុំជនការប្រើប្រាស់ទ្រូងផ្លូវត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន។[23]

ក. យានយន្តទាំងឡាយណាដែលមានកង់ច្រវ៉ាក់ មិនអនុញ្ញាតឱ្យបើកបរលើទ្រូងផ្លូវឡើយ យានយន្តទាំងនោះ ត្រូវដឹកជញ្ជូនដោយរថយន្តសណ្តោង។

ខ. យានយន្តទាំងឡាយណាដែលកំពុងធ្វើចរាចរណ៍ ហើយមានការខូចខាតបន្ទាន់មិនអនុញ្ញាតឱ្យឈប់ចតនៅកណ្តាលទ្រូងផ្លូវទេ ត្រូវអូសមកជាយផ្លូវដើម្បីធ្វើការជួសជុលជាមួយគ្នានោះ គេត្រូវដាក់សញ្ញាសម្គាល់ពេលថ្ងៃ និងដាក់ភ្លើងបំភ្លឺនៅពេលយប់ ដោយមានចំងាយ ពីយានយន្ត ៣០ម៉ែត្រនៅខាងមុខយានយន្ត និងខាងក្រោយយានយន្ត។

គ. ការប្រើប្រាស់ដួយដោយផ្ទាល់ទៅលើផ្ទៃថ្នល់ត្រូវហាមឃាត់ដាច់ខាត។ គេត្រូវប្រើកំណាត់ឈើ ឬកំណល់ផ្សេងៗទៀត ដែលមានទំហំធំជាង ឬស្មើ ០.០៩ម២។

ឃ. ក្នុងគ្រប់ករណីការផ្ទុកឈើហ៊ុប ឬវត្ថុផ្សេងៗ ទៀតដែលមានបណ្តោយវែងជាងទ្រុងយានយន្តនោះ មិនត្រូវលូតហួសពីគែមខាងមុខយានយន្ត និងមិនត្រូវឱ្យហួសពីគែមទ្រុងខាងក្រោយ នៃយានយន្តចំងាយ ១ម៉ែត្រ ឬធ្លាក់អូសដីឡើយ។

ង. ហាមដឹកដី ដីខ្សាច់ គ្រួស ថ្ម សំរាមតាមដងផ្លូវដោយគ្មានគម្របការពារ។ ការដឹកជញ្ជូនទាំងឡាយណាដែលនាំឱ្យខូចគែមទ្រូងផ្លូវ ត្រូវសុំសេចក្តីអនុញ្ញាតពីស្ថាប័នជំនាញក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនសិន។

ច. ហាមឈប់ ឬចតរថយន្តដឹកជញ្ជូន បន្តកន្ទុយគ្នា។ ក្នុងករណីចាំបាច់អាចឈប់ ឬចតបានដោយត្រូវមានចំងាយពីរថយន្តមួយ ទៅ រថយន្តមួយចំនួនយ៉ាងតិច ៤ម៉ែត្រ។

[22] សន្ទានុក្រម នៃច្បាប់ស្តីពីផ្លូវថ្នល់ ចុះថ្ងៃទី០៤ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០១៤

[23] មាត្រា ៩ នៃច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ចុះថ្ងៃទី៣០ ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១៤

ឆ. ហាមផ្ទុកទំនិញនៅលើយានយន្ត មិនត្រូវឱ្យលើសទម្ងន់សរុបអតិបរមារបស់យានយន្ត ដែលកំណត់ដោយរោងចក្រផលិតយានយន្តឡើយ និងឱ្យស្របទៅនឹងអនុក្រឹត្យលេខ ៨៣ អនក្រ.បក ចុះថ្ងៃទី១៥ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ១៩៩៩។

ជ. ហាមចោះ ឬកាត់ផ្តាច់ផ្លូវថ្នល់ ដើម្បីបង្កប់ប្រព័ន្ធលូ ប្រព័ន្ធអគ្គិសនី ឬប្រព័ន្ធខ្សែទូរស័ព្ទ ប្រព័ន្ធទឹកស្អាត។ល។ ដោយគ្មានការអនុញ្ញាតពីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន។

ឈ. ហាមហាលរបស់របរ លើទ្រូងផ្លូវ។

ញ. ហាមចាក់ទឹកលើទ្រូងផ្លូវ។

ដ. ក្នុងករណីមានប្រេងឥន្ទនៈ ហៀរហូរ លើទ្រូងផ្លូវកៅស៊ូ ត្រូវធ្វើការលាងសម្អាតជាបន្ទាន់។

១.២. ការប្រើប្រាស់ជាយផ្លូវ

ជាយផ្លូវ សំដៅដល់ផ្នែកសងខាងនៃទ្រូងផ្លូវនៅក្រៅទីប្រជុំជន ដែលយានជំនិះអាចចតនៅទីនោះបានក្នុងករណីចាំបាច់។[24]

- ហាមចាក់ដីលើកកម្ពស់ជាយផ្លូវ ក្នុងករណីចាំបាច់ត្រូវពិគ្រោះជាមួយស្ថាប័នក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន។
- ហាមចាក់ដី សំរាម ទៅក្នុងប្រឡាយ និងរណ្តៅលូបង្ហូរទឹក។
- ហាមសង់តូប តាំងទីលំនៅ ដាក់មុខទំនិញលើជាយផ្លូវ លើប្រឡាយ និងលើលូបង្ហូរទឹក។
- ហាមដាំដំណាំ ដើមឈើ ឬហាលវត្ថុផ្សេងៗ លើជាយផ្លូវ។
- ហាមចោះ ឬកាត់ផ្តាច់ជាយផ្លូវ ដើម្បីកប់បំពង់លូ ប្រព័ន្ធខ្សែអគ្គិសនី ប្រព័ន្ធខ្សែទូរស័ព្ទ។ល។ ដោយគ្មានការអនុញ្ញាតពីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន។
- ហាមជីកដីតាមជាយផ្លូវ។

១.៣. ការប្រើប្រាស់ចំណីផ្លូវ

ដីចំណីផ្លូវ សំដៅដល់ដីនៅសងខាងខ្សែបន្ទាត់ផ្ចិតនៃផ្លូវថ្នល់ ព្រមទាំងទំហំចំណីផ្លូវថ្នល់ ទុកបម្រុងសម្រាប់ការគ្រប់គ្រង ការអភិវឌ្ឍ និងការការពារផ្លូវថ្នល់ ធានានូវសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងសម្រាប់ការប្រើប្រាស់ការងារហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្តផ្សេងទៀត ដែលកំណត់ដោយខ្សែ បន្ទាត់ព្រំដី ចំណីផ្លូវ ។

- ដីចំណីផ្លូវ ជាកម្មសិទ្ធិរបស់ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន
- ហាមធ្វើរបងនៅលើដីចំណីផ្លូវ
- ហាមសង់លំនៅដ្ឋានលើដីចំណីផ្លូវ

[24] សន្ទានុក្រម នៃច្បាប់ស្តីពីផ្លូវថ្នល់ ចុះថ្ងៃទី០៤ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០១៤

- ហាមទប់ទឹកដែលហូរចេញពីទ្រូងផ្លូវ
- ហាមជីករាំងព្រួលតាមប្រឡាយ លូ ស្ពាន ដែលបណ្តាលឱ្យរាំងស្ទះចរន្តទឹក។

ផ្នែកទី២៖ ការប្រើប្រាស់ចិញ្ចើមផ្លូវ

ជាការពិតណាស់ចិញ្ចើមផ្លូវ គឺជាទ្រព្យសម្បត្តិរបស់រដ្ឋ ដែលសាធារណៈជនមានសិទ្ធិក្នុងការប្រើប្រាស់ ក៏ប៉ុន្តែ ការប្រើប្រាស់នោះត្រូវប្រាកដថាមិនប៉ះពាល់ដល់សិទ្ធិបុគ្គលដទៃ និងផលប្រយោជន៍សាធារណៈជនឡើយ។ លើសពីនេះទៅទៀត មិនត្រូវរំលោភបំពានចិញ្ចើមផ្លូវដោយគ្មានការអនុញ្ញាត ឬការសម្របសម្រួលពីអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចឡើយ លើកលែងតែករណីមួយចំនួនដែលចាំបាច់ ហើយមានការអនុញ្ញាតពីរដ្ឋក្នុងការប្រើប្រាស់ប៉ុណ្ណោះ។

២.១. ការកំណត់ទំហំចិញ្ចើមផ្លូវ

មុននឹងដឹងពីការប្រើប្រាស់ចិញ្ចើមផ្លូវ ចាំបាច់ត្រូវដឹងថាទំហំនៃចិញ្ចើមផ្លូវមានប្រវែងប៉ុន្មាន ពីណាទៅណា ដើម្បីកុំឱ្យមានការយល់ច្រឡំ និងមានការរំលោភបំពានបន្តទៅទៀត។ ដីចំណីផ្លូវថ្នល់ សំដៅដល់ដីដែលនៅសងខាងខ្សែបន្ទាន់ផ្ចិតនៃផ្លូវថ្នល់ ព្រមទាំងទំហំចំណីផ្លូវថ្នល់ ទុកបម្រុងសម្រាប់ការគ្រប់គ្រង ការអភិវឌ្ឍ និងការការពារផ្លូវថ្នល់ ធានាសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងសម្រាប់ការប្រើប្រាស់ការងារហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្តផ្សេងៗទៀត ដែលកំណត់ដោយខ្សែបន្ទាត់ព្រំដីចំណីផ្លូវ។ [25]ដោយឡែកចំពោះ ចិញ្ចើមផ្លូវនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញនៅមិនទាន់បានកំណត់ច្បាស់លាស់នៅឡើយទេ ដោយសារតែកង្វះផ្លូវថ្មើជើងនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ។

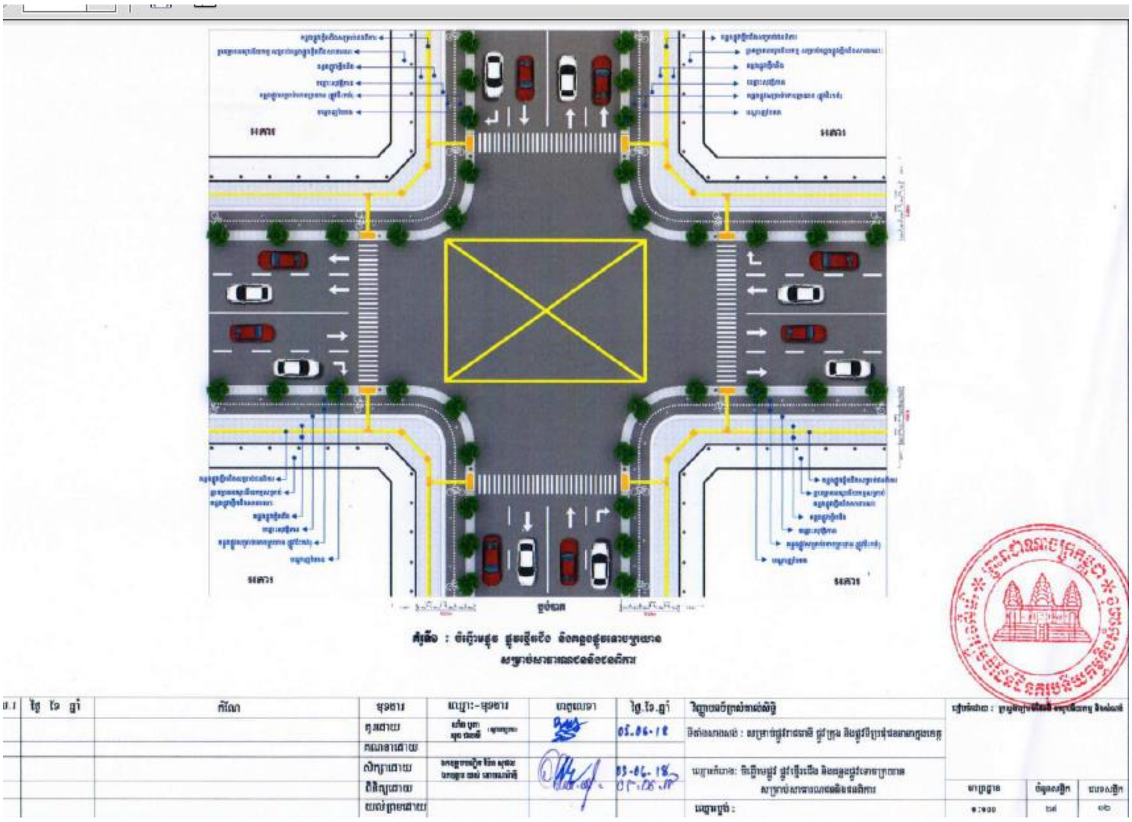
ផ្លូវថ្មើរជើង សំដៅដល់ផ្នែកមួយនៃផ្លូវថ្នល់ ដែលធ្វើឬរៀបចំឡើង សម្រាប់ឱ្យមនុស្សដើរប្រកបដោយសុវត្ថិភាព។[26] ជាក់ស្តែងនាពេលថ្មីៗនេះក្រសួងនគរូបនីយកម្ម និងសំណង់បានចេញនូវប្លង់ស្តាបត្យកម្មចិញ្ចើមផ្លូវ ផ្លូវថ្មើរជើង និងគន្លងផ្លូវទោចក្រយាន សម្រាប់សាធារណជន និងជនពិការ ដែលអនុវត្តសម្រាប់ផ្លូវរាជធានី ផ្លូវក្រុង និងទីប្រជុំជននានាក្នុងខេត្ត ដើម្បីធានាសោភណភាពសាធារណៈ និងការធ្វើចរាចរណ៍ប្រកបដោយសុវត្ថិភាព សុខុមាលភាព និងភាពងាយស្រួលដល់សាធារណជន និងជនពិការ។[27]

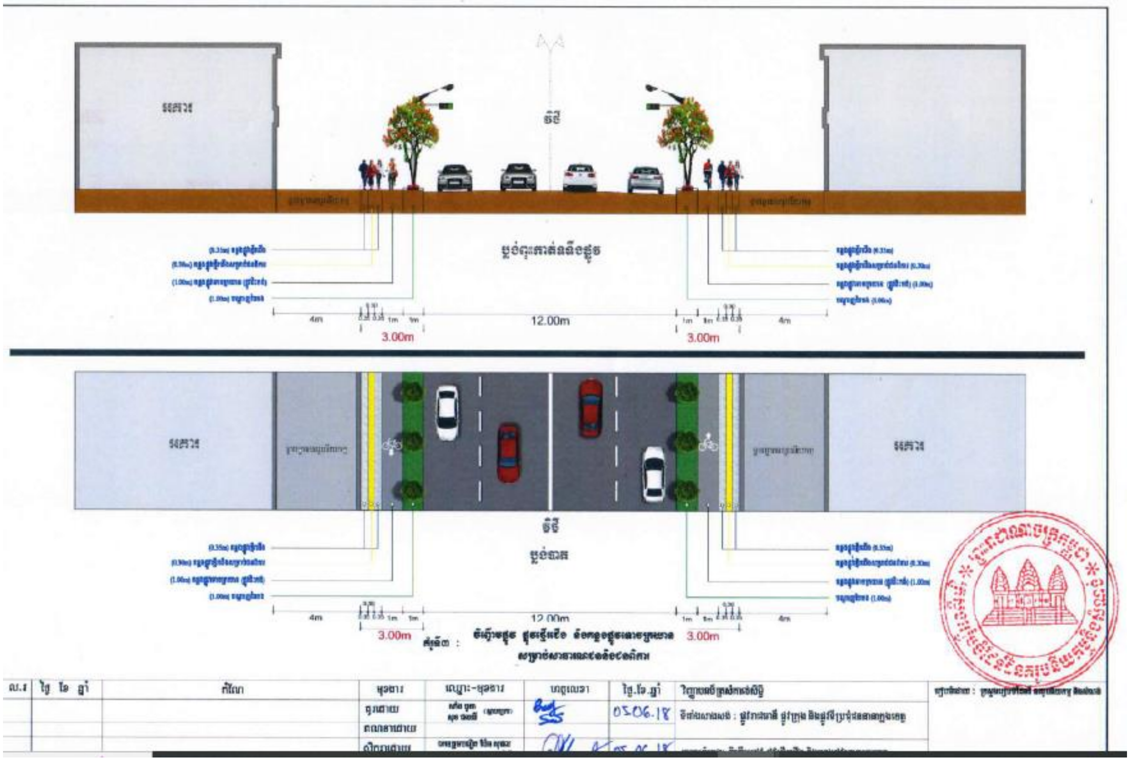
---

[25] សន្ធានុក្រម នៃច្បាប់ស្តីពីផ្លូវថ្នល់ ចុះថ្ងៃទី០៤ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០១៤

[26] សន្ធានុក្រម នៃច្បាប់ស្តីពីផ្លូវថ្នល់ ចុះថ្ងៃទី ០៤ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០១៤

[27] ប្រការ២ នៃសេចក្តីសម្រេចលេខ០៣៩សសរ ស្តីពីការដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់ប្លង់ស្តាបត្យកម្ម ចិញ្ចើមផ្លូវផ្លូវថ្មើរជើង និងគន្លងផ្លូវទោចក្រយាន សម្រាប់សាធារណជន និងជនពិការ





រូបភាពទី២. ប្លង់ចិញ្ចើមផ្លូវថ្មើរជើង

២.២.ការប្រើប្រាស់

ការប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ និងសកម្មភាពផ្សេងៗ ពាក់ព័ន្ធនឹងផ្លូវថ្នល់តាមដងផ្លូវនៅក្នុងរាជធានី ក្រុង និងទីប្រជុំជន ត្រូវអនុវត្តទៅតាមច្បាប់កំណត់។ ជាក់ស្តែងចំពោះ ចិញ្ចើមផ្លូវ និងផ្លូវថ្មើជើងត្រូវប្រើប្រាស់សម្រាប់តែគោលបំណង ក្នុងការធ្វើចរាចរណ៍ដោយថ្មើរជើង។ លើសពីនេះទៅទៀត សាធារណជនមិនត្រូវចតរថយន្ត ឬយានជំនិះមិនត្រឹមត្រូវ តាមដងផ្លូវ ចិញ្ចើមផ្លូវ និងផ្លូវសម្រាប់ថ្មើជើងខុសពីតាំងកំណត់នោះឡើយ។[28] ការប្រើប្រាស់ដែលស្របទៅតាមច្បាប់កំណត់អាចមានពីរករណីដូចជា ការប្រើប្រាស់ជាបណ្តោះអាសន្ន និងការប្រើប្រាស់តាមកាលកំណត់។

២.២.១. ការប្រើប្រាស់ជាបណ្តោះអាសន្ន

ចំពោះការប្រើប្រាស់ចិញ្ចើមផ្លូវជាបណ្តោះអាសន្ននេះ ជាការប្រើប្រាស់សម្រាប់ការរៀបចំសកម្មភាពនានាដូចជាសកម្មភាព វប្បធម៌ កីឡា ការតាំងពិព័រណ៍ និងពិធីបុណ្យផ្សេងៗទៀតនៅលើដងផ្លូវថ្នល់ ដែលត្រូវអនុវត្តតាមការណែនាំដូចជា ការលើកសំណើរសុំប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ទៅរដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិ ហើយរដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិ ត្រូវផ្សព្វផ្សាយព័ត៌មានពីគម្រោងការបិទផ្លូវឱ្យបានទាន់ពេលវេលា និងចាត់វិធានការការពារសណ្តាប់ធ្នាប់ និងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ឱ្យបានត្រឹមត្រូវ។[29] ករណីនេះគឺសម្រាប់ប្រើប្រាស់ជាបណ្តោះអាសន្នប៉ុណ្ណោះ ដើម្បីជួយសម្រួលចរាចរណ៍ដល់ប្រជាពលរដ្ឋផ្សេងទៀត ដែលធ្វើដំណើរនៅលើដងផ្លូវ។

២.២.២. ការប្រើប្រាស់តាមកាលកំណត់

ចំណែកឯការប្រើប្រាស់តាមកាលកំណត់វិញ សំដៅដល់ការប្រើប្រាស់ ឬ ការកាន់កាប់អាជីវកម្ម ឬ មិនកាន់កាប់ ដោយមានការអនុញ្ញាតពីអាជ្ញាធរកាន់កាប់ទ្រព្យសម្បត្តិរដ្ឋ។ អាជ្ញាធរកាន់កាប់ទ្រព្យសម្បត្តិរដ្ឋអាចអនុញ្ញាតឱ្យគិតកម្រៃ ឬពុំគិតកម្រៃ ពីតតិយជនណាដែលយកទ្រព្យសម្បត្តិនោះទៅធ្វើអាជីវកម្ម ឬមិនធ្វើអាជីវកម្ម។[30] ការប្រើប្រាស់នេះផងដែរ អាចអនុវត្តចំពោះសិទ្ធិប្រើប្រាស់ផ្លូវ ស្ពាន ចំណត ផ្លូវសាធារណៈ និងអ្វីដែលចំណុះឱ្យផ្លូវទាំងនោះ ដែលមានការអនុញ្ញាតឱ្យប្រើប្រាស់ជាឯកជនដូចជា ការសាងសង់តូបតូចៗលក់ដូរ ឬស្ថានីយសេវាកម្ម ឬការតាំងផ្លាកផ្សព្វផ្សាយដំណឹងជាដើម។

២.២.បញ្ហាប្រឈមដោយសារការប្រើប្រាស់ដោយមិនស្របច្បាប់

បញ្ហាប្រឈមតែងតែមានចំពោះអ្នកប្រើប្រាស់ដែលធ្វើឱ្យអ្នកប្រើប្រាស់ទទួលរងនូវផលប៉ះពាល់យ៉ាងខ្លាំងនោះ គឺដោយសារទី១ ការកកស្ទះចរាចរណ៍ និងទី២ គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្សេងៗនៅលើដងផ្លូវ។

---

[28] មាត្រា២៩ នៃច្បាប់ស្តីពីផ្លូវថ្នល់ ចុះថ្ងៃទី០៤ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០១៤

[29] មាត្រា២៨ នៃច្បាប់ស្តីពីផ្លូវថ្នល់ ចុះថ្ងៃទី០៤ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០១៤

[30] មាត្រា៤០ នៃច្បាប់ស្តីពីការគ្រប់គ្រង ការប្រើប្រាស់ និងការចាត់ចែងលើទ្រព្យសម្បត្តិរដ្ឋ ចុះថ្ងៃទី២៦ ខែតុលា ឆ្នាំ២០២០

២.២.១. ការកកស្ទះចរាចរណ៍

ការកកស្ទះចរាចរណ៍ គឺជាកត្តាមួយដែលនាំឱ្យរំខានយ៉ាងខ្លាំងដល់អ្នកធ្វើដំណើរនៅតាមដងផ្លូវ ហើយថែមទាំងខាតពេលវេលា និងសោហ៊ុយ ជាពិសេសនោះគឺការចតយានយន្តគ្មានសណ្តាប់ធ្នាប់ ការលក់ដូរនៅតាមដងផ្លូវដោយគ្មានការអនុញ្ញាត ដែលរំលោភលើចិញ្ចើមផ្លូវ នាំឱ្យមានការកកស្ទះយ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរ។ បញ្ហានេះសំខាន់បំផុតគឺទាមទារឱ្យមាននូវការរៀបចំចំណត និងការគ្រប់គ្រងចិញ្ចើមផ្លូវជាមុនសិន ទើបការកកស្ទះនៅតាមដងផ្លូវត្រូវបានកាត់បន្ថយ។

២.២.២. គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍

ជាក់ស្តែងនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ផ្លូវមួយចំនួននៅមានកង្វះផ្លូវថ្មើរជើងនៅឡើយ ហេតុនេះហើយទើបធ្វើឱ្យអ្នកធ្វើដំណើរដោយថ្មើរជើងប្រើប្រាស់ផ្លូវរបស់យានយន្ត ដោយសារការរំលោភបំពាននូវចិញ្ចើមផ្លូវដោយការចតយានយន្តដោយគ្មានសណ្តាប់ធ្នាប់របស់អ្នកបើកបរមួយចំនួន ដែលនាំឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ដល់អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្មើរជើងយ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរ។ ម្យ៉ាងវិញទៀត គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ភាគច្រើនកើតឡើងដោយសារតែប្រជាពលរដ្ឋមួយចំនួនល្មើសនឹងសញ្ញាចរាចរណ៍រួមមានដូចជា ផ្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍នៅតាមដងផ្លូវ ភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍ គំនូសសញ្ញាចរាចរណ៍នៅលើផ្លូវ និងសញ្ញាផ្សេងៗទៀត។[31] លើសពីនេះគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ក៏អាចកើតមានឡើងបានគ្រប់ពេលវេលាផងដែរ ប្រសិនបើអ្នកបើកបរធ្វេសប្រហែសក្នុងការបើកបរ និងគ្មានការយោគយល់អធ្យាស្រ័យគ្នាទៅវិញទៅមក៕

[31] មាត្រា៥ នៃច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ចុះថ្ងៃទី៣០ ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១៤

សេចក្តីសន្និដ្ឋាន

សេចក្តីសន្និដ្ឋាន

ឆ្លងតាមការសិក្សាស្រាវជ្រាវទៅលើប្រធានបទស្តីពី "ការគ្រប់គ្រងផ្លូវគោកនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ" កន្លងមកនេះ យើងអាចទាញបានសន្និដ្ឋានជារួមថា ផ្លូវគោកពិតជាមានសារៈសំខាន់ណាស់សម្រាប់យើងទាំងអស់គ្នាក្នុងការធ្វើដំណើរប្រចាំថ្ងៃ ក៏ដូចជានាំចេញ-នាំចូលទំនិញផ្សេងៗទៅក្នុងប្រទេស និងក្រៅប្រទេស។ ម្យ៉ាងវិញទៀត បណ្តាញគមនាគមន៍ផ្លូវគោក ក៏ជាវិស័យសំខាន់មួយក្នុងការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចជាតិ ព្រោះវាជាមូលដ្ឋានសម្រាប់អភិវឌ្ឍន៍ កសិកម្ម ឧស្សាហកម្ម ពាណិជ្ជកម្ម និងទេសចរណ៍។ ក្នុងនោះផងដែរ ប្រធានបទខាងលើក៏បានបង្ហាញឱ្យយើងយល់ពីដឹងបណ្តាញផ្លូវគោកនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ដែលរួមមានផ្លូវថ្នល់, ផ្លូវដែក, ផ្លូវល្បឿនលឿន និងផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងក្នុងរាជធានីភ្នំពេញផងដែរ។ ម្យ៉ាងវិញទៀត ក៏បានរៀបរាប់ពី ការគ្រប់គ្រងផ្លូវគោកនៅរាជធានីភ្នំពេញ ដែលបង្ហាញថាតើក្រសួងណាខ្លះមានសមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងទៅលើផ្លូវគោកនៅព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ជាពិសេសនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ព្រោះថាដែនសមត្ថកិច្ចក្នុងការគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់ គឺអាស្រ័យទៅតាមរដ្ឋាភិបាលកំណត់មក ។ បន្ទាប់ពីបានបង្ហាញពីសមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងរបស់ក្រសួងរួចហើយ អត្ថបទសារណាខាងលើក៏បានបង្ហាញពីប្រភេទនៃការថែទាំផ្លូវថ្នល់ ថាតើការថែទាំផ្លូវថ្នល់ចែកចេញជាប៉ុន្មានប្រភេទ រួមទាំងប្រភពថវិកាក្នុងការជួសជុល ថែទាំផ្លូវថ្នល់ផងដែរ។

ដូចដែលមានរៀបរាប់ក្នុងកថាខណ្ឌខាងលើនេះ គឺជាភារកិច្ចរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល ជាពិសេសគឺក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ប៉ុន្តែដើម្បីឱ្យបណ្តាញគមនាគមន៍របស់ប្រទេសយើងមានការរីកចម្រើនទៅមុខបាន ក៏ត្រូវមានការចូលរួមពីបណ្តាអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវទាំងឡាយ ដែលប្រធានបទយើងបានរៀបរាប់ពីរបៀបប្រើប្រាស់នូវផ្លូវថ្នល់ រួមមាន ទ្រូងផ្លូវ, ជាយផ្លូវ, ចំណីផ្លូវ និងចិញ្ចើមផ្លូវឱ្យបានត្រឹមត្រូវ ជៀសវាងការកើតមាននូវបញ្ហាផ្សេងៗដូចជាគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ការកកស្ទះចរាចរណ៍ និងបញ្ហាផ្សេងទៀតដែលប៉ះពាល់ដល់សោភ័ណ្ឌភាពផ្លូវថ្នល់។ ពិសេសជាងនេះទៅទៀត ប្រធានបទខាងលើក៏បានបង្ហាញពីកម្មវិធីថែទាំផ្លូវថ្នល់ ដែលបានដាក់ឱ្យប្រជាពលរដ្ឋទាំងអស់ប្រើប្រាស់ របស់ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ដែលប្រជាពលរដ្ឋទាំងអស់អាចផ្តល់ជាព័ត៌មានទាក់ទងទៅនឹងបញ្ហាការខូចខាតនូវផ្លូវថ្នល់ទូទាំង ២៥ខេត្ត-ក្រុង នៅក្នុងកម្មវិធីនេះហើយអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចប្រចាំតំបន់នីមួយៗនឹងធ្វើការជួសជុលជូន៕

អនុសាសន៍

អនុសាសន៍

យោងតាមការសង្កេតមើលពីស្ថានភាពជាក់ស្តែង ចំពោះផ្លូវនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ យើងខ្ញុំសង្កេតឃើញថានៅមានបញ្ហាប្រឈមជាច្រើនដែលនាំឱ្យទីក្រុងបាត់បង់នូវសោភ័ណភាព និងសណ្តាប់ធ្នាប់ ដោយសារតែនៅតំបន់ខ្លះផ្លូវចាស់នៅមិនទាន់បានជួសជុសដែលនាំឱ្យប្រជាពលរដ្ឋពិបាកក្នុងការធ្វើដំណើរ និងជាកត្តាដែលនាំឱ្យមានកកស្ទះខ្លាំងជាពិសេសគឺ នៅមិនទាន់មានវិធានការតឹងរឹងជាក់លាក់មួយដើម្បីការពារការរំលោភបំពានផ្លូវនៅឡើយ។ ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាទាំងអស់នោះបានយើងទាំងអស់គ្នាចាំបាច់ ត្រូវគោរពតាមសារាចរណ៍ណែនាំ រួមទាំងបទដ្ឋានគតិយុត្តផ្សេងៗដែលរដ្ឋាភិបាលបានដាក់ឱ្យអនុវត្តន៍ ព្រមទាំងការស្វាសស្វែងរបស់អាជ្ញាធរមូលដ្ឋានក្នុងការចុះត្រួតពិនិត្យការរំលោភបំពានផ្សេងៗនៅតាមដងផ្លូវឱ្យបានខ្ជាប់ខ្ជួនបំផុត។ ម្យ៉ាងវិញទៀតដើម្បីជម្រុញឱ្យសាធារណជនអនុវត្តទៅបានយ៉ាងរលូនអាជ្ញាធរ គួរចុះអនុវត្តឱ្យបានស្មើភាពគ្នាជៀសវាងមានការច្រណែនគ្នានាំឱ្យការអនុវត្តវិធានការគ្មានប្រសិទ្ធិភាព។

ទន្ទឹមនឹងនេះ ការរីកចម្រើននៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញគួរឱ្យកត់សម្គាល់នោះ គឺការបង្កើតនូវផ្លូវថ្មីៗជាច្រើនដូចជា ផ្លូវល្បឿនលឿន ផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុង ក៏ដូចជាការជួសជុលថែទាំផ្លូវ ការចុះត្រួតពិនិត្យរបស់អាជ្ញាធរមូលដ្ឋាននៅតាមទីសាធារណៈមួយចំនួន ដែលធ្វើឱ្យទីក្រុងមានសោភ័ណភាព និងគ្មានការកកស្ទះនៅតាមដងផ្លូវផងដែរ។ ជាមួយគ្នានេះដែរ ផលប៉ះពាល់ក៏នៅតែមានជាបន្តបន្ទាប់ផងដែរនៅតាមទីសាធារណៈមួយចំនួន ដែលក្នុងនោះអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចគួរតែបន្តការចុះត្រួតពិនិត្យកាន់តែតឹងរឹងជាងមុន និងនៅកន្លែងមួយចំនួនផ្សេងទៀតដែលមានការកកស្ទះខ្លាំង និងធ្វើការផ្សព្វផ្សាយអំពីការប្រើប្រាស់ផ្លូវ ចិញ្ចើមផ្លូវឱ្យបានកាន់តែទូលំទូលាយដើម្បីឱ្យសាធារណជនយល់ដឹងកាន់តែច្បាស់ កាត់បន្ថយការរំលោភបំពានចិញ្ចើមផ្លូវ ការប្រើប្រាស់ផ្លូវដោយខុសច្បាប់ និងជាផ្នែកមួយធ្វើឱ្យទីក្រុងមានសោភ័ណភាព គួរឱ្យចង់រស់នៅ ព្រមទាំងប្រទេសជាតិទាំងមូលកាន់តែរីកលូតលាស់ថែមទៀតផង៕

ឯកសារយោង

ឯកសារយោង

- **ច្បាប់ និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្ត**
  - ច្បាប់ស្តីពីផ្លូវថ្នល់ ចុះថ្ងៃទី០៤ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០១៤
  - ច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ចុះថ្ងៃទី៣០ ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១៤
  - ច្បាប់ស្តីពីការគ្រប់គ្រង ការប្រើប្រាស់ និងការចាត់ចែងលើទ្រព្យសម្បត្តិរដ្ឋ ចុះថ្ងៃទី២៦ ខែតុលា ឆ្នាំ២០២០
- **អនុក្រឹត្យ**
  - អនុក្រឹត្យលេខ ៣៩ ស្តីពីការគ្រប់គ្រងបុរី ចុះថ្ងៃទី១០ ខែមីនា ឆ្នាំ២០១១
  - អនុក្រឹត្យលេខ១៩៧ស្តីពីការគ្រប់គ្រងដីចំណីផ្លូវជាតិ និងផ្លូវរថភ្លើង
  - អនុក្រឹត្យលេខ១០៩ ស្តីពីបែបបទនិងនីតិវិធីនៃការដាក់ឈ្មោះផ្លូវនិងលេខផ្លូវនិងការកែប្រែឈ្មោះផ្លូវឬលេខផ្លូវ
- **សេចក្តីសម្រេច**
  - សេចក្តីសម្រេចលេខ០៣៩សសរ ស្តីពីការដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់ប្លង់ស្ថាបត្យកម្ម ចិញ្ចើមផ្លូវផ្លូវថ្មើរជើង និងគន្លងផ្លូវទោចក្រយានសម្រាប់សាធារណជន និងជនពិការ
- **ប្រកាស**
  - សេចក្តីប្រកាស ស្តីពីវិធានការលុបបំបាត់ភាពអនាធិបតេយ្យក្នុងបញ្ហាទន្ទ្រានកាន់កាប់ដីធ្លី ចុះថ្ងៃទី២៧ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ១៩៩៩
  - ប្រកាសស្តីពី ការបង្កើតគណៈកម្មការគ្រប់គ្រងការអនុវត្តកម្មវិធីថែទាំផ្លូវថ្នល់ ចុះថ្ងៃទី១២ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២០
  - ប្រកាសស្តីពីការបង្កើត ក្រុមការងាររៀបចំនីតិវិធីការងារថែទាំផ្លូវថ្នល់ (ថែទាំប្រចាំ និងថែទាំខួប) ចុះថ្ងៃទី០៨ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០០៦
- **សេចក្តីណែនាំ**
  - សេចក្តីណែលេខ០១៥ ជ.ថ ស្តីពីការប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ ចុះថ្ងៃទី២០ ខែមករា ឆ្នាំ២០០១
- **សៀវភៅ**
  - គោលការណ៍ណែនាំ ស្តីពីការងារថែទាំខួប
  - ការសង្ខេបមេរៀនអំពីផ្លូវ របស់សាស្ត្រាចារ្យ អៀម សុវិសុទ្ធ នៅវិទ្យាស្ថាន តេជោសែន សាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

- **គេហទំព័រ**

- https://www.information.gov.kh/articles/26532
- https://www.mpwt.gov.kh/kh/public-works/road-infrastructure
- https://construction-property.com/km/the-development-and-registration-of-a-borey/
- https://km.wikipedia.org/wiki
- https://phnompenh.gov.kh/
- ផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងទី៤ កំពុងស្ថិតក្នុងការសិក្សា ឯទីតាំងជាក់លាក់ត្រូវទុកជាអាថ៌កំបាំង - Construction & Property News (construction-property.com)

ឧបសម្ព័ន្ធ

បញ្ជីឧបសម្ព័ន្ធ

ឧបសម្ព័ន្ធ១៖ ច្បាប់ស្តីពីផ្លូវថ្នល់

ឧបសម្ព័ន្ធ២៖ ច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក

ឧបសម្ព័ន្ធ៣៖ អនុក្រឹត្យស្តីពីការគ្រប់គ្រងដីចំណីតាមបណ្តាញផ្លូវជាតិនិងផ្លូវរថភ្លើង នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។

ឧបសម្ព័ន្ធ១

ច្បាប់ស្តីពីផ្លូវថ្នល់