សាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និង វិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច

Université Royale de Droit et des Sciences Economiques

Royal University of Law and Economics

# សារណាបញ្ចប់ការសិក្សា

## គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនៅរាជធានីភ្នំពេញ

## (ករណីសិក្សា៖ ឆ្នាំ២០១៥ និង ឆ្នាំ២០១៦)

ស្រាវជ្រាវពីថ្ងៃទី០៣ ខែមេសា ដល់ថ្ងៃទី៣១ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០១៧

ស្រាវជ្រាវដោយនិស្សិត

**ទឹម ស៊ីន**

**ហេង បេឡា**

សាស្ត្រាចារ្យណែនាំ

**ឈុប ផន**

ថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រ **រដ្ឋបាលសាធារណៈ**

ជំនាន់ទី ១០

ឆ្នាំចូលសិក្សា ២០១៣

ឆ្នាំសរសេរសារណា ២០១៧

# សេចក្ដីថ្លែងអំណរគុណ

យើងខ្ញុំ រួមមានសមណនិស្សិត **ទឹម ស៊ីន** និងនិស្សិត **ហេង បេឡា** ជានិស្សិត ឆ្នាំទី៤ នៅសាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្រ្ត និងវិទ្យាសាស្រ្តសេដ្ឋកិច្ច នៃមហាវិទ្យាល័យរដ្ឋបាលសាធារណៈ ឯកទេស "**រដ្ឋបាលសាធារណៈ**" សូមសម្ដែងនូវការដឹងគុណ និងកតញ្ញុតាធម៌ថ្លែងអំណរគុណ និងអរគុណយ៉ាងជ្រាលជ្រៅជាទីបំផុតចំពោះ៖

- **លោកឪពុក-អ្នកម្ដាយ** ជាទីគោរពស្រឡាញ់ស្មើដោយជីវិតរបស់កូន លោកបានផ្ដល់កំណើតចិញ្ចឹមបីបាច់ថែរក្សាកូនតាំងពីតូចរហូតដល់ធំពេញវ័យ ថែមទាំងបានអប់រំទូន្មានប្រៀនប្រដៅជួយឧត្ដម្ភទំនុកបម្រុងគ្រប់បែបយ៉ាងដល់កូន។ មិនតែប៉ុណ្ណោះ លោកទាំងទ្វេបានញ៉ាំងកូនឱ្យរស់រានមានជីវិត និងផ្ដល់ឱកាសឱ្យកូនបានសិក្សារៀនសូត្ររហូតដល់បញ្ចប់ការសិក្សាថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រនៅពេលនេះ ដោយមិនគិតពីការលំបាកនឿយហត់។
- **ឯកឧត្ដម** សាកលវិទ្យាធិការ សាកលវិទ្យាធិការរង ព្រឹទ្ធបុរស ព្រឹទ្ធបុរសរង សាស្រ្តាចារ្យ និងមន្រ្តីបុគ្គលិកទាំងអស់នៃសាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្រ្ត និងវិទ្យាសាស្រ្តសេដ្ឋកិច្ច ដែលបានខិតខំប្រឹងប្រែងយ៉ាងយកចិត្តទុកដាក់ក្នុងការបង្រៀន និងផ្ទេរនូវចំណេះដឹងដ៏មានតម្លៃ និងបង្កលក្ខណៈងាយស្រួលដល់យើងខ្ញុំ ដោយមិនគិតពីការនឿយហត់។
- លោកសាស្រ្តាចារ្យ **ណុប ផន** ជាសាស្រ្តាចារ្យណែនាំ ដែលបានចំណាយពេលវេលាដ៏មានតម្លៃដើម្បីជួយណែនាំក្រុមសារណាយើងខ្ញុំ ក្នុងការសិក្សាស្រាវជ្រាវ និងបង្កើតចេញជារូបរាងឡើងនៅពេលនេះ ដោយទទួលបានការណែនាំបង្ហាត់បង្ហាញ និងផ្ដល់មតិយោបល់កែលម្អគ្រប់បែបយ៉ាង តាំងពីចាប់ផ្ដើមរហូតទទួលបានសម្រេចជោគជ័យ។
- លោកវរសេនីយ៍ឯក **ចេង ហាក់** នាយការិយាល័យចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនៃស្នងការនគរបាលរាជធានីភ្នំពេញ និងលោកវរសេនីយ៍ទោ **ប៉ែន ឃុន** នាយរងការិយាល័យ ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក និងលោកអនុសេនីយ៍ឯក **អ៊ិន សាខឹុម** នាយរងផ្នែករដ្ឋបាល-សរុប នៃស្នងការនគរបាលរាជធានីភ្នំពេញ ដែលបានផ្ដល់ឱកាសដ៏មានតម្លៃក្នុងការសហការ យ៉ាងទទួលរាក់ទាក់ និងផ្ដល់ឯកសារ និងមតិយោបល់ល្អៗ ដែលជាជំនួយដល់ការសរសេរសារណានេះឡើង។

ជាអវសាន យើងខ្ញុំ សូមប្រសិទ្ធិពរជ័យ សិរីមង្គល បវរ មហាប្រសើរជូនពរ ចំពោះ ឯកឧត្តម សាកលវិទ្យាធិការ សាកលវិទ្យាធិការរង ព្រឹទ្ធបុរស ព្រឹទ្ធបុរសរង សាស្រ្តាចារ្យ និងបុគ្គលិកទាំងអស់នៃសាកលភូមិន្ទនីតិសាស្រ្ត និងវិទ្យាសាស្រ្តសេដ្ឋកិច្ច ព្រមទាំងអ្នកមានគុណូបការៈដូចបានរៀបរាប់ខាងមកលើនេះ សូមជួបប្រទះតែសេចក្ដីសុខ សេចក្ដីចម្រើន គ្រប់ប្រការ និងសូមមានសុខភាពល្អជានិច្ចនិរន្តរ៍, សូមជួបប្រទះនូវពុទ្ធពរទាំង ៤ ប្រការគឺ **អាយុ វណ្ណៈ សុខៈ ពលៈ** កុំបីឃ្លៀងឃ្លាតឡើយ។

# ឧទ្ទិសកថា

យើងខ្ញុំជាសមណនិស្សិត-និស្សិត ជំនាន់ទី១០ ឆ្នាំទី៤ នៅសាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច នៃមហាវិទ្យាល័យរដ្ឋបាលសាធារណៈ ឯកទេស "**រដ្ឋបាលសាធារណៈ**" បានសរសេរសារណាបញ្ចប់ការសិក្សា កម្រិតថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រ ឆ្នាំ ព.ស.២៥៦១/គ.ស.២០១៧ ប្រធានបទស្តីពី "**គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនៅរាជធានីភ្នំពេញ**" សូមឧទ្ទិសស្នាដៃសិក្សាស្រាវជ្រាវនេះ ថ្វាយ ប្រគេន និងជូនចំពោះ៖

ព្រះវិញ្ញាណក្ខន្ធ សម្តេចព្រះសង្ឃរាជទាំងពីរគណៈគ្រប់ជំនាន់ ព្រះមហាក្សត្រខ្មែរគ្រប់ជំនាន់ វិញ្ញាណក្ខន្ធបុព្វបុរសខ្មែរគ្រប់ជំនាន់ ព្រមទាំងអ្នកប្រាជ្ញ កវី បណ្ឌិត បញ្ញវន្ត និងវីរជនស្នេហាជាតិគ្រប់សម័យកាល ដែលបានបូជាទាំងកម្លាំងកាយកម្លាំងចិត្ត និងធ្វើពលិកម្មគ្រប់បែបយ៉ាង ដើម្បីឱ្យប្រទេសជាតិមាតុភូមិកម្ពុជា (ខ្មែរ) បានស្ថិតស្ថេរគង់វង្ស រហូតដល់សព្វថ្ងៃនេះ។

ជូនបុព្វបុរសខ្មែរទាំងឡាយគ្រប់ៗជំនាន់ ដែលបានកសាងវត្តអារាមព្រះពុទ្ធសាសនាទុកសម្រាប់កូនចៅជំនាន់ក្រោយ បានក្រេបជញ្ជក់នូវចំណេះដឹងទាំងផ្នែកពុទ្ធចក្រនិងអាណាចក្រ ព្រះពុទ្ធសាសនាមិនត្រឹមតែបានជួយអប់រំផ្លូវកាយ និងផ្លូវចិត្ត ដល់ពុទ្ធសាសនិកខ្មែរប៉ុណ្ណោះទេ, ថែមទាំងបានជួយផលិតធនធានមនុស្ស ឱ្យក្លាយទៅជាអ្នកដឹកនាំ អ្នកប្រាជ្ញ បណ្ឌិត កវីនិពន្ធ បញ្ញវន្ត និងជំនាញវិជ្ជាជីវៈ។ មិនតែប៉ុណ្ណោះ ក៏បានជួយបណ្តុះនូវផ្នែក សតិ បញ្ញា ស្មារតី ឱ្យក្លាយជាមនុស្សចេះដឹងខុសត្រូវស្គាល់ហេតុ ស្គាល់ផល និងចេះរស់នៅដោយចុះសម្រុងគ្នាក្នុងសង្គមដោយភាពសុខដុមជាពិសេសធ្វើឱ្យសង្គមជាតិមានការរីកចម្រើនរាប់សតវត្សរ៍កន្លងមកហើយ។ សូមឱ្យព្រះវិញ្ញាណក្ខន្ធ វិញ្ញាណក្ខន្ធ អស់លោកទាំងនោះ បានទៅកាន់សុគតិភពកុំបីឃ្លាតក្លាយទៅជាប្រការដទៃឡើយ។

សូមឱ្យពលិកម្មទាំងអស់នេះ ប្រែក្លាយទៅជាមនសិការស្នេហាជាតិដ៏មោះមុតសម្រាប់កូនខ្មែរគ្រប់សម័យកាល, រួមរស់ជាមួយគ្នាប្រកបដោយការយោគយល់គ្នា ក្នុងនាមជាខ្មែរឈាមជ័រតែមួយដោយភាតរភាព និងសាមគ្គីភាពដ៏រឹងមាំ ដើម្បីកសាងអភិវឌ្ឍន៍មាតុភូមិកម្ពុជាឱ្យបានថ្កុំថ្កើងរុងរឿងជាយូរអង្វែងតរៀងទៅ។ សូមឱ្យស្នាដៃស្រាវជ្រាវនេះ បានតម្កល់ទុកជាប្រយោជន៍សម្រាប់កុលបុត្រ-កុលធីតា អ្នកសិក្សាស្រាវជ្រាវជំនាន់ក្រោយៗទៀត ធ្វើការសិក្សាស្រាវជ្រាវបន្ត។

យើងខ្ញុំ សូមអភ័យទោស ចំពោះលោកអ្នកបណ្ឌិត បញ្ញវន្ត និងអ្នកសិក្សាស្រាវជ្រាវទាំងឡាយគ្រប់ជំនាន់។ នេះគ្រាន់តែជារបកគំហើញរបស់ក្រុមយើងខ្ញុំដែលបានខិតខំសិក្សាស្រាវជ្រាវ ដែលមានរយៈពេលខ្លី ដើម្បីចងក្រងចេញជាសារណាសម្រាប់ការការពារបញ្ចប់ថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រតែប៉ុណ្ណោះ។

# អារម្ភកថា

សៀវភៅសារណា "**គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនៅរាជធានីភ្នំពេញ**" ដែលបានបង្កើតជារូបរាងនេះ គឺកើតចេញពីកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងស្រាវជ្រាវរបស់ក្រុមយើងខ្ញុំ ជាសមណនិស្សិត-និស្សិតមហាវិទ្យាល័យរដ្ឋបាលសាធារណៈ នៃសាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច។ គោលបំណងនៃការស្រាវជ្រាវលើប្រធានបទនេះ គឺដើម្បីយល់ដឹងស្តីពីច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក និងជួយផ្សព្វផ្សាយស្តីពីច្បាប់ចរាចរណ៍ដល់ប្រជាពលរដ្ឋ ប្រុងប្រយ័ត្នបន្ថែមទៀត ជៀសវាងមានគ្រោះថ្នាក់ជាយថាហេតុ ព្រមទាំងសិក្សាពីផលប៉ះពាល់ក្នុងសង្គមដែលបណ្តាលមកពីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នេះផងដែរ, ជាពិសេសដើម្បីបង្កើននូវចំណេះដឹង និងសមត្ថភាពផ្ទាល់ខ្លួន ស្របពេលដែលកម្ពុជាកំពុងមានរីកចម្រើន ទាំងក្នុងតំបន់ និងពិភពលោកនាពេលបច្ចុប្បន្ន។

នៅក្នុងប្រធានបទនេះ ក្រុមយើងខ្ញុំ ទទួលបាននូវបទពិសោធន៍ថ្មីៗ និងបានចូលរួមចំណែកជាមួយនឹងសង្គមជាតិ ក៏ដូចជាជួយឱ្យប្រជាពលរដ្ឋឱ្យមានការយល់ដឹងស្តីពីច្បាប់ចរាចរណ៍ ដើម្បីកាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់និងការកកស្ទះចរាចរណ៍ជារៀងរាល់ថ្ងៃ អាចផ្លាស់ប្តូរឥរិយាបថ ឬផ្នត់គំនិតនៅពេលបើកបរ។ ពីព្រោះថា ការគោរពច្បាប់ ការចេះយោគយល់អធ្យាស្រ័យគ្នា និងមានក្រមសីលធម៌ក្នុងពេលបើកបរឬធ្វើដំណើរ គឺជាកត្តាចាំបាច់បំផុតសម្រាប់សង្គមកម្ពុជានាពេលបច្ចុប្បន្ន។ម្យ៉ាងវិញទៀត ក្រុមយើងខ្ញុំជឿជាក់ថាអត្ថបទស្រាវជ្រាវនេះ នៅមិនទាន់ឆ្លើយតបទៅតាមកម្រិតចង់បានរបស់គណៈកម្មការត្រួតពិនិត្យវាយតម្លៃឱ្យបាន ១០០ ភាគរយ នៅឡើយទេ ដោយសារតែចំណេះដឹងនៃការស្រាវជ្រាវយើងនៅមានកម្រិត រួមទាំងឯកសារពាក់ព័ន្ធ និងព័ត៌មានមិនសូវសម្បូរបែបផង។

អាស្រ័យហេតុនេះ ក្រុមយើងខ្ញុំសូមរង់ចាំមតិរិះគន់កែលម្អ ដើម្បីឱ្យកិច្ចការស្រាវជ្រាវនេះកាន់តែមានគុណភាព មានខ្លឹមសារ ល្អប្រសើរឡើង និងសូមជួយផ្តល់មតិយោបល់ ត្រង់ចំណុចខ្វះខាតដោយអចេតនា ទាំងពាក្យពេចន៍ ឃ្លោងឃ្លា និងអក្ខរាវិរុទ្ធ..., ដោយសេចក្តីសោមនស្សរីករាយពីសំណាក់ សាស្ត្រាចារ្យ និស្សិត បណ្ឌិត បញ្ញវន្ត អ្នកអាន និងអ្នកស្រាវជ្រាវ ជាពិសេសពីគណៈកម្មការត្រួតពិនិត្យ វាយតម្លៃ ដើម្បីធ្វើការកែលម្អ ឱ្យកាន់តែប្រសើរឡើងមួយកម្រិតទៀត។

យើងខ្ញុំ សង្ឃឹមយ៉ាងមុតមាំថា សៀវភៅសារណានេះនឹងបានរួមចំណែក ផ្តល់ចំណេះដឹងបន្ថែមដល់អ្នកអាន ជាពិសេសអាចជាទិន្នន័យបន្ថែម សម្រាប់ជំនួយដល់និស្សិតជំនាន់ក្រោយៗ ដែលនឹងសិក្សាស្រាវជ្រាវបន្ត និងជាការចូលរួមជាវិភាគទានផ្នែកសតិបញ្ញាស្មារតី ព្រមទាំងទុកជាប្រយោជន៍ក្នុងការថែរក្សាការពារអក្សរសាស្ត្រជាតិ ឱ្យបានស្ថិតស្ថេរគង់វង្សយូរអង្វែង ជានិច្ចនិរន្តរ៍ និងចូលរួមបណ្តុះបណ្តាលធនធានមនុស្ស និងអភិវឌ្ឍប្រទេសជាតិឱ្យមានការរីកចម្រើនតរៀងទៅ។

# មាតិកា

**ទំព័រ**

មាតិកា ........ i
បញ្ជីតារាងទិន្នន័យ ........ iv

## សេចក្តីផ្តើម

១. លំនាំបញ្ហានៃការសិក្សាស្រាវជ្រាវ ........ ១
២. ចំណោទបញ្ហានៃការសិក្សាស្រាវជ្រាវ ........ ២
៣. គោលបំណងនៃការសិក្សាស្រាវជ្រាវ ........ ៣
៤. ទំហំ និងដែនកំណត់នៃការសិក្សាស្រាវជ្រាវ ........ ៣
៥. សារៈសំខាន់នៃការសិក្សាស្រាវជ្រាវ ........ ៤
៦. វិធីសាស្រ្តនៃការសិក្សាស្រាវជ្រាវ ........ ៤
៧. រចនាសម្ព័ន្ធនៃសារណា ........ ៤

## ជំពូកទី ១

## មូលដ្ឋានទ្រឹស្តីនៃច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក

១.១. និយមន័យ ........ ៦
១.២. ពន្យល់ពាក្យ ........ ៦
១.៣. បទប្បញ្ញត្តិទូទៅ ........ ៧
១.៤. ផ្លូវសាធារណៈ ........ ៩
១.៥. សញ្ញាណនៃសញ្ញាចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ........ ១០
១.៥.១. និយ័តសញ្ញា ........ ១១
១.៥.២. សញ្ញាគ្រោះថ្នាក់ ........ ១២
១.៥.៣. សញ្ញាប្រាប់ដំណឹង ........ ១៤
១.៥.៤. សញ្ញាដាក់បន្ថែមពីក្រោម ........ ១៥
១.៥.៥. បង្គោលសញ្ញាចរាចរណ៍ ........ ១៥
១.៥.៦. ភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍ ........ ១៦
១.៥.៧. គំនូសសញ្ញាចរាចរណ៍ ........ ១៦
១.៦. យន្តការអនុវត្តច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ........ ១៨

១.៧. សមត្ថកិច្ចនិងសិទ្ធិអំណាចរបស់មន្ត្រីអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ........................................ ១៨
១.៨. ការចេញបណ្ណបើកបរយានយន្ត ........................................ ២០
២.៨.១. ប្រភេទបណ្ណបើកបរយានយន្ត ........................................ ២១
២.៨.២. លក្ខខណ្ឌបណ្ណបើកបរ ........................................ ២១
២.៨.៣. សុពលភាពនៃបណ្ណបើកបរ ........................................ ២៣
២.៨.៤. បណ្ណបើកបរម៉ូតូ ........................................ ២៣
១.៩. វិសាលភាពនៃច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ........................................ ២៨
១.១០. ទស្សនវិស័យ ........................................ ២៨
១.១១. បេសកកម្ម ........................................ ៣០
១.១២. សកម្មភាព ........................................ ៣១
១.១៣. ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ ........................................ ៣១

## ជំពូកទី ២

## ស្ថានភាពទូទៅ នៃគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនៅរាជធានីភ្នំពេញ

២.១. បច្ចុប្បន្នភាពរាជធានីភ្នំពេញ ........................................ ៣៤
២.២. ស្ថានភាពនៃគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ........................................ ៤០
២.២.១. កត្តាផ្លូវថ្នល់ ........................................ ៤១
ក. ផ្លូវតូចចង្អៀត ........................................ ៤១
ខ. កង្វះប្រព័ន្ធចរាចរណ៍បញ្ឈរ ........................................ ៤៣
គ. ការប្រើប្រាស់ផ្លូវមិនបានត្រឹមត្រូវ ........................................ ៤៣
២.២.២. កត្តាយានយន្ត ........................................ ៤៥
ក. កំណើនរថយន្ត ........................................ ៤៥
ខ. កំណើនទោចក្រ-ត្រីចក្រយានយន្ត ........................................ ៤៧
គ. កង្វះសេវារថយន្តក្រុងសាធារណៈ ........................................ ៤៨
២.២.៣. កត្តាមនុស្ស ........................................ ៥០
ក. ការបើកបរមិនគោរពច្បាប់ចរាចរណ៍ ........................................ ៥០
$ក_១$. បង្កការកកស្ទះចរាចរណ៍ ........................................ ៥៣
$ក_២$. បង្កគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ........................................ ៥៤
$ក_៣$. បង្កគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ក្នុងពេលធ្វើដំណើរ ........................................ ៥៥

២.៣. ការមិនយល់ដឹងអំពីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ ........ ៥៦
២.៣.១. ការមិនយល់ដឹងពីវិធានច្បាប់ចរាចរណ៍ ........ ៥៧
២.៣.២. ការមិនគោរពភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍ ........ ៥៩
២.៣.៣. ការមិនគោរពស្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍ ........ ៦៣
២.៣.៤. ការមិនគោរពគំនូសសញ្ញាចរាចរណ៍ ........ ៦៤
២.៣.៥. ភាពខ្វះអធ្យាស្រ័យគ្នាក្នុងការបើកបរ ........ ៦៥

## ជំពូកទី ៣

## លទ្ធផលនៃការសិក្សាស្រាវជ្រាវ

៣.១. មូលហេតុនៃគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ........ ៦៨
៣.១.១. កត្តាមនុស្ស ........ ៦៨
៣.១.២. កត្តាយានយន្ត ........ ៧០
៣.១.៣. កត្តាផ្លូវថ្នល់ ........ ៧០
៣.២. គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ និងផលប៉ះពាល់ក្នុងសង្គម ........ ៧១
៣.២.១. ទិន្នន័យគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ........ ៧១
៣.២.២. ការខាតបង់ទ្រព្យសម្បត្តិផ្ទាល់ខ្លួននិងទ្រព្យសម្បត្តិសាធារណៈ ........ ៧៦
ក. ការខាតបង់ទ្រព្យសម្បត្តិផ្ទាល់ខ្លួន ........ ៧៦
ខ. ការខាតបង់ទ្រព្យសម្បត្តិសាធារណៈ ........ ៧៩
៣.២.៣. ការខាតបង់សេដ្ឋកិច្ចជាតិ ........ ៧៩
៣.៣. ការយល់ដឹងនិងការគោរពច្បាប់ចរាចរណ៍ ........ ៨១
៣.៤. វិធានការកាត់បន្ថយនិងទប់ស្កាត់គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ........ ៨២

## សេចក្ដីសន្និដ្ឋាន និងអនុសាសន៍

១. សេចក្ដីសន្និដ្ឋាន ........ ៨៤
២. អនុសាសន៍ ........ ៨៧

**ឯកសារយោង**

**ឧបសម្ព័ន្ធ**

# បញ្ជីតារាងទិន្នន័យ

**ចំណងជើង** **ទំព័រ**


តារាងទី១ : ចំនួនផ្ទៃដី និងប្រជាជននៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ........ ៣៥
តារាងទី២ : ទិន្នន័យវិស័យសង្គមកិច្ច នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ (ប្រជាពលរដ្ឋជាមន្ត្រីរាជការ បុគ្គលិក កម្មករ អ្នកផ្តល់សេវាកម្ម និងកសិករ)........ ៣៦
តារាងទី៣ : ទិន្នន័យគមនាគមន៍នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ........ ៣៧
តារាងទី៤ : ទិន្នន័យអត្រាប្រជាជនក្រីក្រ (គិតចាប់ពីឆ្នាំ២០០៥-២០១០) ........ ៣៧
តារាងទី៥ : ស្ថិតិយានយន្ត (ខែសីហា ២០០៦-ខែសីហា ២០១១) ........ ៣៨
តារាងទី៦ : ទិន្នន័យអត្រាប្រជាជនក្រីក្រ (គិតចាប់ពីឆ្នាំ២០០៥-២០១០) ទិន្នន័យកាលពីមុនកាត់បញ្ចូលឃុំមួយចំនួនពីខេត្តកណ្តាល ........ ៣៨
តារាងទី៧ : ទិន្នន័យក្រោយពេលកាត់បញ្ចូលឃុំទាំង ២០ (ខណ្ឌដែលប៉ះពាល់មានចំនួន៤).... ៣៨
តារាងទី៨ : ខណ្ឌថ្មីចំនួន ៣ នៅចុងឆ្នាំ២០១៣ (បញ្ជីខណ្ឌរដ្ឋបាលរាជធានីភ្នំពេញ)........ ៤០
តារាងទី៩ : ទិន្នន័យគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ទូទាំងប្រទេសរយៈពេល ៥ ឆ្នាំ ចុងក្រោយ........ ៧១
តារាងទី១០ : ក្រាហ្វិចគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ឆ្នាំ២០១៥ ធៀបនឹង ឆ្នាំ២០១៤........ ៧២
តារាងទី១១ : ក្រុមអ្នកប្រឈមមុខខ្ពស់ជាងគេក្នុងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍........ ៧២
តារាងទី១២ : សភាពការណ៍គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍........ ៧៣
តារាងទី១៣ : មូលហេតុគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ឆមាសទី១ ឆ្នាំ២០១៦ ........ ៧៤
តារាងទី១៤ : ផ្លូវជាតិដែលកើតមានគ្រោះថ្នាក់........ ៧៤
តារាងទី១៥ : ទិន្នន័យគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ (ក្នុងរយៈពេល៦ខែ ឆ្នាំ២០១៦ និងការប្រៀបធៀប ឆ្នាំ២០១៥) ........ ៧៥
តារាងទី១៦ : ទិន្នន័យគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញប្រចាំខែ ឆ្នាំ២០១៦........ ៧៥
តារាងទី១៧ : ការប្រៀបធៀបរវាង ឆ្នាំ២០១៦ និងឆ្នាំ២០១៥ នៅរាជធានីភ្នំពេញ........ ៧៥

# សេចក្តីផ្តើម

## ១-លំនាំបញ្ហានៃការសិក្សាស្រាវជ្រាវ

គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍បានកំពុងតែធ្វើឱ្យរាំងស្ទះ ឬប៉ះពាល់យ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរដល់ដំណើរការអភិវឌ្ឍរបស់ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជានាពេលបច្ចុប្បន្ន។ វាបានធ្វើឱ្យបាត់បង់សណ្តាប់ធ្នាប់សាធារណៈ និងសុវត្ថិភាព ក្នុងពេលធ្វើចរាចរណ៍លើផ្លូវថ្នល់ សម្លាប់អាយុជីវិតមនុស្ស សត្វ ប៉ះពាល់បរិស្ថាន សុខភាពមនុស្ស ខូចខាតទ្រព្យសម្បត្តិរដ្ឋ និងឯកជនជាដើម។ គ្រោះថ្នាក់កើតឡើងដោយសារឥរិយាបថអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវ ដែលមានទម្លាប់មិនគោរពច្បាប់ចរាចរណ៍ និងមានការប្រមាថអាយុជីវិតអ្នកដទៃ និងមិនបានអប់រំឱ្យបានយល់ដឹង និងស្គាល់ច្បាប់ ជាហេតុធ្វើបាត់បង់សេចក្តីថ្លៃថ្នូរ ហើយមិនស័ក្តិសមជាពលរដ្ឋដែលមានអរិយធម៌ខ្ពង់ខ្ពស់នោះឡើយ។

គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍បណ្តាលមកពីកត្តាមួយចំនួនដូចជា បណ្តាលមកពីអ្នកថ្មើរជើង អ្នកបើកបរយានយន្ត និងកត្តាផ្សេងៗទៀត។ គ្រោះថ្នាក់កើតឡើងជាទូទៅ គឺការបើកបរហួសល្បឿនកំណត់ ហើយមិនយកចិត្តទុកដាក់មើលផ្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍នៅតាមដងផ្លូវ បើកបរដោយមានសារជាតិស្រវឹង ពេលបើកបរមិនពាក់ពាក់ខ្សែក្រវាត់សុវត្ថិភាព មិនពាក់មួកសុវត្ថិភាពនៅពេលបើកបរ ពេលបើកបរស្ថិតក្នុងស្ថានភាពងងុយដេក មិនមានការយោគយល់ និងអនុគ្រោះគ្នានៅពេលបើកបរ ព្រមទាំងមុនបើកបរមិនបានធ្វើការត្រួតពិនិត្យលក្ខណៈបច្ចេកទេសយានយន្ត និងទោចក្រយានយន្តឱ្យបានត្រឹមត្រូវជាដើម។

ប្រសិនបើប្រជាពលរដ្ឋគ្រប់រូប មានក្រមសីលធម៌ក្នុងការបើកបរ ហើយការបើកបរគោរពច្បាប់ចរាចរណ៍ទាំងអស់គ្នា នោះគឺជាការការពារអាយុជីវិត និងទ្រព្យសម្បត្តិរបស់ខ្លួនឯងផង និងរបស់អ្នកដទៃផងដែរ។ ដើម្បីបញ្ចៀស ឬកាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ប្រជាពលរដ្ឋគ្រប់រូប ត្រូវមានសុជីវធម៌ សីលធម៌ ក្នុងការដើរកម្សាន្ត ក្នុងការបើកបរយានជំនិះ និងត្រូវចេះយោគយល់អធ្យាស្រ័យគ្នាក្នុងពេលធ្វើដំណើរ។ ជាមួយគ្នានេះដែរ ប្រជាពលរដ្ឋ ត្រូវមានមនសិការខ្ពស់ក្នុងការគោរពច្បាប់ចរាចរណ៍ រក្សាសេចក្តីថ្លៃថ្នូរ និងដឹងទុក្ខធុរៈដល់អ្នកបើកបរដូចគ្នា។ លើសពីនេះទៀត ដើម្បីទទួលបានសេចក្តីសុខសុវត្ថិភាព ទាល់តែប្រជាពលរដ្ឋគ្រប់រូប ចូលរួមគោរព និងអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍ឱ្យបានល្អទាំងអស់គ្នា។

ជាការពិតណាស់បើប្រជាពលរដ្ឋគ្រប់រូប សុទ្ធតែមានឆន្ទៈចូលរួមគោរពនិងអនុវត្តច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោកបានល្អ នោះនឹងធ្វើឱ្យព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា មានលទ្ធភាពអាចកាត់បន្ថយជាអតិបរមានូវគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ដែលមានចំនួនច្រើនក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ននេះជាក់ជាមិនខាន ហើយជាមួយគ្នានេះក៏កាត់បន្ថយនូវការចំណាយ និងការខាតបង់សេដ្ឋកិច្ច ដែលកើតចេញពីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ និងកាត់បន្ថយផលវិបាកអវិជ្ជមានដល់សង្គមជាតិ ដូចជាក្មេងកំព្រា ជនពិការ ស្ត្រីមេម៉ាយ និងភាពក្រីក្ររបស់ប្រជាពលរដ្ឋជាដើម។

ដូច្នេះ ការយល់ដឹងស្តីពីច្បាប់ចរាចរណ៍ របស់ប្រជាពលរដ្ឋខ្មែរ គឺជាមានភាពចាំបាច់ណាស់នៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជានាពេលបច្ចុប្បន្ននេះ។ ប្រជាពលរដ្ឋម្នាក់ៗ គឺជាកោសិកាសង្គម ក្នុងការចូលរួមចំណែកកសាងនិងអភិវឌ្ឍន៍ប្រទេសជាតិឱ្យមានការរីកចម្រើន។ ចរាចរណ៍គឺជាសរសៃឈាមសេដ្ឋកិច្ច របស់ប្រទេសជាតិនីមួយៗនៅលើពិភពលោក។ បើមិនមានប្រព័ន្ធចរាចរណ៍ដ៏ល្អប្រសើរ និងមិនមានភាពងាយស្រួលក្នុងការធ្វើចរាចរណ៍ទេនោះ សេដ្ឋកិច្ចរបស់ប្រទេសនោះក៏មិនសូវមានការរីកចម្រើនដែរ។ ជាក់ស្តែង ប្រសិនបើប្រទេសកម្ពុជាមានប្រព័ន្ធចរាចរណ៍ល្អប្រសើរ និងអាចកាត់បន្ថយបានជាអតិបរមានូវអគ្រោះគ្រោះថ្នាក់ និងការកកស្ទះ នោះនឹងធ្វើឱ្យប្រទេសនេះមានការរីកចម្រើនខ្លាំងក្លាជាងពេលបច្ចុប្បន្ននេះទៅទៀត។ ហើយកម្ពុជានឹងអាចកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រឱ្យមកនៅកម្រិតទាប សមដូចយុទ្ធសាស្ត្រ និងចក្ខុវិស័យរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលថា "កម្ពុជានឹងក្លាយជាប្រទេសមានចំណូលមធ្យមក្នុង ឆ្នាំ២០៣០ ហើយក្លាយជាប្រទេសមានចំណូលខ្ពស់ក្នុង ឆ្នាំ២០៥០" ។

ការសិក្សាស្រាវជ្រាវស្តីពីប្រធានបទ "គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ" យើងអាចនិយាយជារួមមាន ៣ ចំណុចសំខាន់ៗគឺៈ

**ទី១** អ្នកបើកបរខ្វះការយល់ដឹងអំពីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍: ដោយគិតថា ឱ្យតែខ្លួនឯងមានការប្រុងប្រយ័ត្នគ្រប់ពេលវេលាគឺបានហើយ ភ្លេចគិតថា អ្នកដទៃអាចខ្វះការប្រុងប្រយ័ត្ន ក្នុងពេលបើកបរ។

**ទី២** អ្នកបើកបរមិនចេះច្បាប់ចរាចរណ៍: ដោយអ្នកបើកបរមួយចំនួនមិនបានរៀនបើកបរនៅសាលាបង្រៀនបើកបរនោះទេ គឺគ្រាន់តែចេះតៗគ្នាពីឪពុកម្តាយ បងប្អូន ឬមិត្តភក្តិប៉ុណ្ណោះ, ពេលកាន់ចង្កូតយានជំនិះ ឱ្យតែមានផ្លូវគឺចេះតែទៅហើយ មិនដឹងពីឆ្វេងស្តាំឬអាទិភាពអ្វីឡើយ។

**ទី៣** ការអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍នៅកម្ពុជាមិនទាន់មានប្រសិទ្ធភាព: អ្នកអនុវត្តច្បាប់មិនទាន់មានឆន្ទៈនិងគោលជំហរច្បាស់លាស់ មានការយោគយល់និងអធ្យាស្រ័យចំពោះអ្នកខុសច្បាប់មួយចំនួន, ស៊ីសំណូកសូកប៉ាន់, ប្រព្រឹត្តអំពើពុករលួយ, អ្នកអនុវត្តច្បាប់ភ័យខ្លាចចំពោះ អ្នកបើកបរដែលជាអ្នកមានមាសប្រាក់ និងស័ក្តិអំណាច ជាពិសេស មន្ត្រីរាជការធំៗតែម្តង ដែលកត្តាទាំងអស់នេះសុទ្ធសឹងតែជាឧបសគ្គរាំងដល់សមត្ថកិច្ច ក្នុងការអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍នៅកម្ពុជាឱ្យបានល្អប្រសើរនាពេលបច្ចុប្បន្ន។

## ២-ចំណោទបញ្ហានៃការសិក្សាស្រាវជ្រាវ

ប្រសិនអ្នកបើកបរគ្រប់រូបមានការយល់ដឹងនិងគោរពច្បាប់ចរាចរណ៍ទាំងអស់គ្នា ឱ្យខ្ជាប់ខ្ជួនគ្រប់ពេលវេលា វាមិនត្រឹមតែកាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍បានប៉ុណ្ណោះទេ ហើយថែមទាំងធ្វើឱ្យចរាចរណ៍មានភាពរលូន មិនសូវមានការកកស្ទះ ហើយក៏មានសណ្តាប់ធ្នាប់ របៀបរៀបរយ និងមានសុវត្ថិភាពនៅពេលបើកបរទៀតផង។ ហេតុដូច្នេះបានជាមានសំណួរលើកឡើងថាៈ

- តើមូលហេតុអ្វី បានជាប្រជាពលរដ្ឋខ្មែរមិនគោរពច្បាប់ចរាចរណ៍ឱ្យបានខ្ជាប់ខ្ជួនគ្រប់ពេលវេលានៅពេលធ្វើដំណើរឬនៅពេលបើកបរ?
- តើហេតុអ្វីបានជាមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍កើតឡើង? តើគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍បង្កឱ្យមានផលប៉ះពាល់អ្វីខ្លះដល់សង្គមជាតិ?
- តើប្រជាពលរដ្ឋមានឥរិយាបថបែបណានៅពេលបើកបរឬធ្វើដំណើរ, ទើបបង្កឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍កើតឡើងជារៀងរាល់ថ្ងៃដូច្នេះ?

## ៣-គោលបំណងនៃការសិក្សាស្រាវជ្រាវ

ការជ្រើសរើសប្រធានបទ "**គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនៅរាជធានីភ្នំពេញ**" មកធ្វើការសិក្សាស្រាវជ្រាវនេះ ដោយមើលឃើញថាការយល់ដឹងរបស់ប្រជាពលរដ្ឋស្តីពីចរាចរណ៍ នៅមានកម្រិត។ ហើយវាកំពុងចោទជាបញ្ហាស្មុគ្រស្មាញក្នុងការធ្វើចរាចរណ៍នៅប្រទេសកម្ពុជាបច្ចុប្បន្ន ដូចជានៅទីក្រុងនិងទីប្រជុំជន ពិសេសនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញតែម្តង។ បញ្ហាកកស្ទះនិងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍បានកើតឡើងស្ទើរគ្រប់ទីកន្លែង គ្រប់ផ្លូវ មិនថាផ្លូវធំ ផ្លូវតូច ឬច្រកសម្រាប់ថ្មើរជើងធ្វើដំណើរ។ ចាប់តាំងពីពេលព្រឹក ថ្ងៃត្រង់និងពេលល្ងាច ការធ្វើចរាចរណ៍មានសភាពមមាញឹក ចង្អៀតណែនណាន់តាន់តាប់ ខណៈយានជំនិះតូចធំ ម៉ូតូ ឡាន ព្យាយាមបញ្ច្រៀតគ្នា ដើម្បីបានធ្វើដំណើរទៅមុនជាហេតុធ្វើឱ្យកើតមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ជាញឹកញាប់។

អាស្រ័យដោយកត្តាទាំងអស់នេះហើយ ដែលជំរុញឱ្យក្រុមយើងខ្ញុំ សម្រេចចិត្តជ្រើសរើសយកប្រធានបទនេះ មកធ្វើការសិក្សាស្រាវជ្រាវដើម្បី៖

→ យល់ដឹងពីច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកថ្មី

→ ជួយផ្សព្វផ្សាយអប់រំស្តីពីច្បាប់ចរាចរណ៍ និងលើកកម្ពស់ការយល់ដឹងដល់ប្រជាពលរដ្ឋ

→ សិក្សាពីផលប៉ះពាល់ក្នុងសង្គមដែលបណ្តាលមកពីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍

→ រកមូលហេតុដែលនាំឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ ការកកស្ទះចរាចរណ៍ និងមធ្យោបាយដោះស្រាយ ឬក៏វិធានការទប់ស្កាត់ជាដើម

→ សរសេរសារណាបញ្ចប់ថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រឯកទេស "**រដ្ឋបាលសាធារណៈ**" និងបានជាឯកសារសម្រាប់បច្ឆាជនសិក្សាស្រាវជ្រាវបន្ត។

## ៤-ទំហំ និងដែនកំណត់នៃការសិក្សាស្រាវជ្រាវ

ដើម្បីសម្រួលដល់ការសិក្សាស្រាវជ្រាវ និងចងក្រងសារណានេះ ប្រកបដោយគុណតម្លៃខ្ពស់ជាប្រយោជន៍ដល់ខ្លួនឯង និងសម្រាប់អ្នកសិក្សាស្រាវជ្រាវជំនាន់ក្រោយ, ម្យ៉ាងទៀត ដោយមើលឃើញស្ថានភាពចរាចរណ៍នៅរាជធានីភ្នំពេញ មានការកកស្ទះនិងគ្រោះថ្នាក់កើតឡើងស្ទើរតែជារៀងរាល់ថ្ងៃផង, ដែលបណ្តាលមកពីកំណើនចំនួនប្រជាជន កំណើនយានជំនិះ និងកត្តាផ្លូវដែលមិន

មានតុល្យភាពគ្នា ជាហេតុបង្កឱ្យមានការកកស្ទះនិងគ្រោះថ្នាក់កើតឡើងជានិច្ចកាល។ ដើម្បីជាការចូលរួមចំណែកក្នុងការដោះស្រាយបញ្ហាចរាចរណ៍នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញនាពេលបច្ចុប្បន្ន និងមានភាពងាយស្រួលដល់ការសិក្សាស្រាវជ្រាវ ក្រុមយើងខ្ញុំបានសម្រេចជ្រើសរើសមកសរសេរតែអំពីបញ្ហា **«គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនៅរាជធានីភ្នំពេញ»** ប៉ុណ្ណោះ ។

## ៥-សារៈសំខាន់នៃការសិក្សាស្រាវជ្រាវ

សារៈសំខាន់នៃការសិក្សាស្រាវជ្រាវទៅលើប្រធានបទនេះ នឹងចូលរួមវិភាគទានដ៏សំខាន់នៅក្នុងជំរុញការកាត់បន្ថយអត្រាគ្រោះថ្នាក់ ក៏ដូចជាការកកស្ទះចរាចរណ៍នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ។ តាមរយៈការពង្រឹងការអនុវត្តច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក លិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តពាក់ព័ន្ធនានា ព្រមទាំងកម្មវិធីនយោបាយ និងយុទ្ធសាស្ត្រនៃការអភិវឌ្ឍ ដើម្បីឆ្លើយតបនឹងតម្រូវការជាក់ស្តែង ក្នុងគោលដៅកាត់បន្ថយភាពក្រីក្ររបស់ប្រជាពលរដ្ឋឱ្យនៅកម្រិតទាប ដែលរាជរដ្ឋាភិបាលបាននឹងកំពុងតែធ្វើ។ លទ្ធផលនៃការសិក្សាស្រាវជ្រាវនេះផងដែរ និងចូលរួមផ្សព្វផ្សាយស្តីពីច្បាប់ចរាចរណ៍ជូនដល់ប្រជាពលរដ្ឋ ហើយឱ្យប្រជាពលរដ្ឋដឹងអំពីលទ្ធផលនៃការគោរពច្បាប់ និងការមិនគោរពច្បាប់ចរាចរណ៍។

## ៦-វិធីសាស្ត្រនៃការសិក្សាស្រាវជ្រាវ

ការជ្រើសរើសប្រធានបទនេះ ដើម្បីធ្វើការសិក្សាស្រាវជ្រាវ ក្រុមយើងខ្ញុំ មានវិធីសាស្ត្រ និងមធ្យោបាយផ្សេងៗអាស្រ័យទៅតាមបទពិសោធន៍ដែលធ្លាប់បានសិក្សា លទ្ធភាព និងសមត្ថភាពដែលមានរៀងៗខ្លួន មកបញ្ចូលគ្នាក្នុងការសរសេរសារណានេះឱ្យបានជោគជ័យ ដើម្បីសម្រេចគោលបំណងរួមតែមួយ។ វិធីសាស្ត្រនៃការសិក្សាស្រាវជ្រាវរបស់ក្រុមយើងខ្ញុំ លើប្រធានបទនេះ ដោយការប្រមូលទិន្នន័យនិងឯកសារពីប្រភពពីរគឺ៖

**១-បឋមទិន្នន័យ:** តាមរយៈឯកសារពាក់ព័ន្ធមួយចំនួន ពីស្នងការនគរបាលរាជធានីភ្នំពេញ។

**២-ទុតិយទិន្នន័យ:** តាមរយៈឯកសារដែលមានស្រាប់ដូចជា ច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក, សៀវភៅ, របាយការណ៍នានា, ការចុះស្រាវជ្រាវនៅតាមបណ្ណាល័យ បណ្ណាគារ តូបកាសែត ស្ថាប័នផ្សេងៗ និងជាពិសេសពីបណ្តាញសង្គម (អ៊ិនធ័រណែត) ។

## ៧-រចនាសម្ព័ន្ធនៃសារណា

ប្រធានបទដែលយើងធ្វើការសិក្សាស្រាវជ្រាវនេះចែកចេញជា ៣ ជំពូកដូចខាងក្រោមគឺ៖

**សេចក្តីផ្តើម** ៖ បង្ហាញពីលំនាំបញ្ហានៃការសិក្សាស្រាវជ្រាវ, ចំណោទបញ្ហានៃការសិក្សាស្រាវជ្រាវ, គោលបំណងនៃការសិក្សាស្រាវជ្រាវ, ទំហំ និងដែនកំណត់នៃការសិក្សាស្រាវជ្រាវ, សារៈសំខាន់នៃការសិក្សាស្រាវជ្រាវ, វិធីសាស្ត្រនៃការសិក្សាស្រាវជ្រាវ និងរចនាសម្ព័ន្ធនៃសារណា។

**ជំពូកទី១** ៖ បង្ហាញពីមូលដ្ឋានទ្រឹស្តីនៃច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោករួមមានៈ និយមន័យ, ពន្យល់ពាក្យ, បទប្បញ្ញត្តិទូទៅ, ផ្លូវសាធារណៈ, សញ្ញាណនៃសញ្ញាចរាចរណ៍ផ្លូវគោក, និយ័តសញ្ញា, សញ្ញាគ្រោះថ្នាក់, សញ្ញាប្រាប់ដំណឹង, សញ្ញាដាក់បន្ថែមពីក្រោម, បង្គោលសញ្ញា, ភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍, គំនូសសញ្ញាចរាចរណ៍, យន្តការអនុវត្តច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក, សមត្ថកិច្ចនិងសិទ្ធិអំណាចរបស់មន្ត្រីអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក, ការចេញបណ្ណបើកបរយានយន្ត, ប្រភេទបណ្ណបើកបរយានយន្ត, លក្ខខណ្ឌបណ្ណបើកបរ, សុពលភាពនៃបណ្ណបើកបរ, បណ្ណបើកបរម៉ូតូ, វិសាលភាពនៃច្បាប់ចរាចរណ៍, ច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក, ទស្សនវិស័យ, បេសកកម្ម, សកម្មភាព និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់។

**ជំពូកទី២** ៖ បង្ហាញពីស្ថានភាពទូទៅនៃគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនៅរាជធានីភ្នំពេញរួមមានៈ បច្ចុប្បន្នភាពរាជធានីភ្នំពេញ, ស្ថានភាពនៃគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍, កត្តាផ្លូវថ្នល់, កត្តាយានយន្ត, កត្តាមនុស្ស, ការមិនយល់ដឹងពីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍, ការមិនយល់ដឹងអំពីវិធានច្បាប់, ការមិនគោរពភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍, ការមិនគោរពស្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍, ការមិនគោរពគំនូសសញ្ញាចរាចរណ៍ និងភាពខ្វះអធ្យាស្រ័យគ្នាក្នុងការបើកបរ។

**ជំពូកទី៣** ៖ បង្ហាញអំពីលទ្ធផលនៃការសិក្សាស្រាវជ្រាវរួមមានៈ មូលហេតុនៃគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍, គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍និងផលប៉ះពាល់ក្នុងសង្គម, ទិន្នន័យគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍, ការខាតបង់ទ្រព្យសម្បត្តិផ្ទាល់ខ្លួននិងទ្រព្យសម្បត្តិសាធារណៈ, ការខាតបង់សេដ្ឋកិច្ចជាតិ, លទ្ធផលនៃការយល់ដឹងនិងការគោរពច្បាប់ចរាចរណ៍ និងវិធានការកាត់បន្ថយនិងទប់ស្កាត់គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍។

**សេចក្តីសន្និដ្ឋាន និងអនុសាសន៍** ៖ ចំណុចចុងក្រោយគឺធ្វើការសង្ខេប ទៅលើគ្រប់ចំណុចដែលបានសិក្សាស្រាវជ្រាវ និងលទ្ធផលនៃការសិក្សាស្រាវជ្រាវ ព្រមទាំងមតិយោបល់មួយចំនួន។

# ជំពូកទី ១

# មូលដ្ឋានទ្រឹស្តីនៃច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក

## ១.១. និយមន័យ

**- គ្រោះថ្នាក់:** គឺជាហេតុការណ៍ឬជាវិបត្តិដែលកើតឡើងបន្ទាន់ឬដោយចៃដន្យ, ដោយមិនបានដឹងមុន, គ្រោងទុក ឬគិតទុកជាដើម។ ឧទាហរណ៍: ករណីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ បានកើតឡើងជារៀងរាល់ថ្ងៃ និងគ្រប់ពេលវេលា ដោយមិនបានដឹងជាមុន ប្រសិនបើមានការធ្វេសប្រហែសឬបើកបរខ្វះការប្រុងប្រយ័ត្នតែបន្តិច នោះវានឹងបង្កឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ និងស្លាប់បាត់បង់អាយុជីវិត ។ យោងតាមរបាយការណ៍របស់គណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនៃក្រសួងមហាផ្ទៃ គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ បានសម្លាប់ជីវិតមនុស្សគិតជាមធ្យមពី ៥ទៅ៦នាក់ ជារៀងរាល់ថ្ងៃ នៅទូទាំងប្រទេស។ គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នេះ វាបាននឹងកំពុងក្លាយជាក្តីបារម្ភដ៏ធំមួយក្នុងចំណោមបញ្ហានានា ដែលកើតមានឡើងក្នុងសង្គមកម្ពុជានាពេលបច្ចុប្បន្ន។

**- ចរាចរណ៍:** គឺជាការធ្វើដំណើរទៅវិញទៅមក។ យោងតាមច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ចរាចរណ៍ គឺជាការធ្វើដំណើរទៅវិញទៅមក ដោយគ្របដណ្តប់រាល់ការធ្វើចរាចរណ៍នៅលើផ្លូវថ្នល់នៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា [១] ។

## ១.២. ពន្យល់ពាក្យ

**ក. គ្រោះថ្នាក់:** មកពីពាក្យ គ្រោះ+ថ្នាក់>គ្រោះថ្នាក់។ **គ្រោះ** ដំណើរកាន់យក, ការកាន់; យក, ទទួល; គំនិត; ហេតុ... ។ តាមដំណើរអំពើអាក្រក់ល្អរបស់បុគ្គលរាល់រូប : គ្រោះកាច, គ្រោះជា, គ្រោះអាក្រក់, គ្រោះល្អ; មានគ្រោះ; គ្រោះថ្នាក់... [២] ។ **ថ្នាក់** ជាន់, សង្កាត់... [៣] ។ ជារួម **គ្រោះថ្នាក់** មានន័យថា ហេតុការណ៍អាក្រក់, មានគ្រោះថ្នាក់ ឬដែលមានគ្រោះអាក្រក់ជាដើម។

**ខ. ចរាចរណ៍:** ការដើរទៅមក, ដំណើរខ្វាត់ខ្វែងចុះឡើង; ដំណើរតាមផ្លូវសាធារណៈតាមតែផ្លូវណាក៏ដោយ: បិទដំណើរចរាចរណ៍, ត្រួតត្រាមើលចរាចរណ៍ [៤] ។ តាមវចនានុក្រមពាក្យថ្មី ចរាចរណ៍ មានន័យថា ការធ្វើដំណើរទៅវិញទៅមក [៥] ។

---

[១] មាត្រា៣ "**ច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក**" ឆ្នាំ២០១៥ ។

[២] ជួន ណាត "**វចនានុក្រមខ្មែរ**" ព.ស.២៥១២ គ.ស.១៩៦៨ ទំព័រ ១៥៩។

[៣] ជួន ណាត "**វចនានុក្រមខ្មែរ**" ព.ស.២៥១២ គ.ស.១៩៦៨ ទំព័រ ៣៩៣។

[៤] ជួន ណាត "**វចនានុក្រមខ្មែរ**" ព.ស.២៥១២ គ.ស.១៩៦៨ ទំព័រ ១៨៩។

[៥] រ. គោវិទ "**វចនានុក្រមពាក្យថ្មី**" ឆ្នាំ១៩៦១ ទំព័រ ៨០។

ក្រោយពីធ្វើការពន្យល់នូវពាក្យគន្លឹះមួយចំនួននៅក្នុងចំណងជើងប្រធានបទស្តីពី **«គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនៅរាជធានីភ្នំពេញ»** យើងអាចពន្យល់ន័យជារួមបានថា "គ្រោះថ្នាក់ដោយចៃដន្យ ឬហេតុការណ៍គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ដែលកើតឡើងក្នុងពេលធ្វើចរាចរណ៍ ឬក្នុងពេលដំណើរទៅវិញទៅមក ចុះឡើង នៅលើដងផ្លូវ ឬតាមសាធារណៈក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ" ។

## ១.៣. បទប្បញ្ញត្តិទូទៅ

ច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនេះ បង្កើតឡើងមានគោលបំណងដើម្បីធានាសុវត្ថិភាព សណ្តាប់ធ្នាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក និងការពារ សុខភាព និងអាយុជីវិតមនុស្ស សត្វ ទ្រព្យសម្បត្តិ និងបរិស្ថាន [៦]។

ច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក មានគោលបំណងធំៗ៤យ៉ាងគឺ៖

- ផ្តល់ការយល់ដឹងអំពីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក
- គ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក
- រក្សាសណ្តាប់ធ្នាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក
- ទប់ស្កាត់ការប្រព្រឹត្តិបទល្មើសដែលបណ្តាលមកពីការប្រើប្រាស់ផ្លូវ [៧] ។

ការបង្កើតច្បាប់នេះឡើង គឺដើម្បីគ្រប់គ្រងចំពោះរាល់សកម្មភាពពាក់ព័ន្ធនឹងចរាចរណ៍ផ្លូវគោកក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា [៨]។ ដើម្បីងាយស្រួលយល់ក្នុងការគោរពនិងអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក យើងសូមលើកយកវាក្យស័ព្ទមួយចំនួននៃមាត្រា ៤ បានកំណត់និយមន័យនៃពាក្យដូចតទៅ៖

- ពាក្យថា **ផ្លូវថ្នល់** ហៅកាត់ថា ផ្លូវ ជាទំហំទាំងមូលនៃទ្រូងផ្លូវរួមជាមួយជាយផ្លូវ ឬ ចិញ្ចើមផ្លូវ
- ពាក្យថា **ទ្រូងផ្លូវ** ជាផ្នែកមួយនៃផ្លូវ ទុកសម្រាប់យានជំនិះគ្រប់ប្រភេទធ្វើចរាចរណ៍
- ពាក្យថា **ជាយផ្លូវ** ជាផ្នែកសងខាងនៃទ្រូងផ្លូវដែលនៅក្រៅ ទីប្រជុំជនហើយអាចចតយានជំនិះនៅ ទីនោះបាន ក្នុងករណីចាំបាច់
- ពាក្យថា **ចិញ្ចើមផ្លូវ** ជាជាយផ្លូវនៅក្នុងទីប្រជុំជនដែលរៀបចំទុកសម្រាប់អ្នកថ្មើរជើងធ្វើដំណើរ ប៉ុន្តែមិនអាច ចតយានជំនិះនៅទីនោះបានទេ
- ពាក្យថា **គន្លងផ្លូវ** ជាចំណែកមួយនៃទ្រូងផ្លូវខ័ណ្ឌដោយគំនូសដាច់ៗ ឬគំនូសបង្ហូតតាមបណ្តោយទ្រូងផ្លូវ ដែលមានទទឹងគ្រប់គ្រាន់អាចឱ្យយានជំនិះគ្រប់ប្រភេទ ធ្វើចរាចរណ៍ បានមួយជួរ

[៦] មាត្រា១ "**ច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក**" ឆ្នាំ២០១៥។

[៧] មាត្រា២ "**ច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក**" ឆ្នាំ២០១៥។

[៨] មាត្រា៣ "**ច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក**" ឆ្នាំ២០១៥។

- ពាក្យថា **ទីប្រជុំជន** ជាទីកន្លែងដែលមានអគារ ឬគេហដ្ឋានសង់ជិតៗគ្នាហើយផ្លូវចេញ ឬចូលនៅទីនោះមានដាក់ផ្លាកសញ្ញាឈ្មោះទីប្រជុំជនសម្គាល់ការចូល ឬឈ្មោះទីប្រជុំជនដែលមានគំនូសបន្ទាត់ទ្រូងពណ៌ក្រហម សម្គាល់ការចេញពីទីប្រជុំជនតាមដងផ្លូវ និងមានមនុស្សធ្វើចរាចរណ៍ឆ្លងកាត់ទៅមកច្រើន
- ពាក្យថា **ផ្លូវប្រសព្វ** ជាទីកន្លែងប្រសព្វនៃផ្លូវពីរ ឬច្រើនដែលមានផ្ទៃរាបតែមួយ និងមិនកំណត់មុំនៃអ័ក្សរបស់ទ្រូងផ្លូវឡើយ។ ផ្លូវប្រសព្វអាចមានរាងជា +, X, T, Y ឬ រង្វង់មូលជាដើម
- ពាក្យថា **ផ្លូវរង្វង់មូល** ជាទីកន្លែងប្រសព្វនៃផ្លូវពីរ ឬច្រើន ហើយដែលនៅចំកណ្តាល មានខឿន រូបសំណាក ឬវិមានផ្សេងៗនិងមានទ្រូងផ្លូវឯកទិស ព័ទ្ធជុំវិញដោយមានសញ្ញាព្រួញប្រាប់ទិសចរាចរណ៍
- ពាក្យថា **ផ្លូវសាធារណៈ** ជាផ្លូវសម្រាប់បើកឱ្យធ្វើចរាចរណ៍ទូទៅជាសាធារណៈ
- ពាក្យថា **ផ្លូវឯកជន** ជាផ្លូវកសាងដោយឯកជន ដែលចែកចេញជាពីរប្រភេទដូចខាងក្រោម៖
  - ក-ផ្លូវឯកជនបើកឱ្យធ្វើចរាចរណ៍ជាសាធារណៈ ជាផ្លូវបើកឱ្យធ្វើចរាចរណ៍ទូទៅ ដែលបានសាងសង់ ឬជួសជុលដោយឯកជនតាមកិច្ចសន្យាជាមួយរដ្ឋ។
  - ខ-ផ្លូវឯកជនមិនបើកឱ្យធ្វើចរាចរណ៍ជាសាធារណៈ ជាច្រកផ្លូវសម្រាប់បម្រុងទុកបម្រើការងារក្នុងទីបរិវេណណាមួយ ដូចជាច្រកគេហដ្ឋាន រោងចក្រសហគ្រាស អគារ ឬទីលានបរិវេណផ្សេងៗ។
- ពាក្យថា **ផ្លូវលំ** ជាផ្លូវដីដែលតភ្ជាប់ពីផ្លូវជាតិ ឬ ផ្លូវខេត្ត ឆ្ពោះទៅភូមិ ឬឃុំនៅជនបទ
- ពាក្យថា **ឈប់** ជាការនៅស្ងៀមនៃយានជំនិះលើទ្រូងផ្លូវមួយរយៈ ពេលចាំបាច់ដែល មានអ្នកបើកបរស្ថិតនៅជាប់នឹងចង្កូត ឬក្បែរយានជំនិះខ្លួន ដើម្បីឱ្យអ្នកដំណើរ ឬយានជំនិះដទៃទៀតឆ្លងកាត់ ឬដើម្បីអែបខាងដាក់ទំនិញ ឬអ្នកដំណើរឡើងចុះ
- ពាក្យថា **ចត** ជាការទុកឱ្យយានជំនិះនៅស្ងៀមក្នុងរយៈពេលយូរ ឬឆាប់ដែលអ្នកបើកបរអាចដើរចោលយានជំនិះរបស់ខ្លួនបាន
- ពាក្យថា **អ្នកបើកបរ** ជាអ្នកបញ្ជាយានជំនិះគិតទាំងអ្នកជិះសត្វ អ្នកដឹកសត្វ និងអ្នកបរសត្វនៅលើផ្លូវ
- ពាក្យថា **យានជំនិះ** ជាយានសម្រាប់ដឹកមនុស្ស ឬទំនិញនៅលើផ្លូវ ឬសម្រាប់សន្តោង ឬត្រូវគេសន្តោង
- ពាក្យថា **យានយន្ត** ជាយានដែលធ្វើចរាចរណ៍ ដោយម៉ាស៊ីននៅលើផ្លូវ ដូចជាទោចក្រយានយន្ត ត្រីចក្រយានយន្ត រថយន្ត ត្រាក់ទ័រ និងយានយន្តប្បករណ៍

- ពាក្យថា **យានយន្តុប្បករណ៍** ជាយានយន្តពិសេសដែលមានឧបករណ៍ គ្រឿងចក្របំពាក់បន្ថែមដោយគ្មានផ្ទុកមនុស្ស ឬគ្មានផ្ទុកទំនិញ នៅក្រៅកាប៊ីន ដូចជារថយន្តលាយ ស៊ីម៉ងត៍ រថយន្តសម្រាប់បម្រើការងារសាងសង់ ផ្លូវ ស្ពានជាដើម
- ពាក្យថា **អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវ** ជាអ្នកបើកបរយាន និងអ្នកថ្មើរជើង ដែលធ្វើដំណើរនៅលើផ្លូវ
- ពាក្យថា **ទម្ងន់ទទេរបស់យានយន្ត** ជាទម្ងន់របស់យានដែលគ្មានមនុស្ស ឬគ្មានទំនិញ ប៉ុន្តែមានប្រេងឥន្ធនៈសម្រាប់ផ្តល់ឱ្យយានមានឧបករណ៍ជួសជុល និងកង់បម្រុង
- ពាក្យថា **ទម្ងន់ផ្ទុកអតិបរមារបស់យាន** ជាផលបូកទម្ងន់ផ្ទុកមនុស្ស និងទម្ងន់ផ្ទុកទំនិញ ដែលកំណត់ដោយរោងចក្រផលិតយាន
- ពាក្យថា **ទម្ងន់សរុបអតិបរមារបស់យាន** ជាផលបូកសរុបទម្ងន់ទទេរបស់យានជាមួយនឹងទម្ងន់ផ្ទុកអតិបរមារបស់យាន។ បើសិនជាយានមានសន្ដោង ទម្ងន់សរុបអតិបរមា របស់យាន ជាផលបូកនៃទម្ងន់សរុបអតិបរមារបស់យាននីមួយៗ
- ពាក្យថា **ទម្ងន់សរុបអនុញ្ញាតអតិបរមារបស់យាន** ជាផលបូកទម្ងន់ទទេរបស់យានជា មួយនឹងទម្ងន់ផ្ទុកមនុស្ស និងទម្ងន់ផ្ទុកទំនិញ។ បើសិនជាយានមានសន្ដោងទម្ងន់សរុប អនុញ្ញាតអតិបរមារបស់យាន ជាផលបូកនៃទម្ងន់សរុបអតិបរមារបស់យាននីមួយៗ
- ពាក្យថា **ទម្ងន់សរុបជាក់ស្តែងរបស់យាន** ជាផលបូកទម្ងន់ទទេរបស់យាន ជាមួយនឹងទម្ងន់ផ្ទុកមនុស្ស និង ទម្ងន់ផ្ទុកទំនិញជាក់ស្តែង
- ពាក្យថា **រ៉ឺម៉ក** ជាយានសម្រាប់ផ្ទុកជាមួយរថយន្ត
- ពាក្យថា **សឺមីរ៉ឺម៉ក** ជាយានសម្រាប់ផ្ទុកជាប់នឹងក្បាលរថយន្តសណ្តោង [៩] ។

## ១.៤. ផ្លូវសាធារណៈ

ផ្លូវសាធារណៈដែលស្ថាបនាឡើង គឺសម្រាប់ធ្វើដំណើរ។ ផ្លូវសាធារណៈ សម្រាប់ឱ្យថ្មើរជើង យានយន្ត និងយានជំនិះគ្រប់ប្រភេទធ្វើចរាចរណ៍ ដូចជា ផ្លូវជាតិ ផ្លូវនៅក្នុងខេត្ត ក្រុង និងផ្លូវនៅក្នុងភូមិជាដើម។ ផ្លូវនីមួយៗចែកចេញជាទ្រូងផ្លូវ និងចិញ្ចើមផ្លូវ។ នៅទីប្រជុំជនគេហៅចិញ្ចើមផ្លូវថាជាយផ្លូវ។ ទ្រូងផ្លូវគឺជាផ្នែកសម្រាប់ឱ្យយានជំនិះគ្រប់ប្រភេទធ្វើចរាចរណ៍។

ចិញ្ចើមផ្លូវគឺជាផ្នែកដែលស្ថិតនៅសងខាងផ្លូវ។ នៅក្នុងរាជធានី ទីរួមខេត្ត ចិញ្ចើមផ្លូវមានក្រាលស៊ីម៉ង់ត៍ ទុកសម្រាប់ឱ្យថ្មើរជើងឬយានជំនិះចត។

[៩] មាត្រា៤ "ច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក" ឆ្នាំ២០១៥។

នៅទីជនបទជាយផ្លូវ ទុកសម្រាប់ឱ្យរទេះក្របីប្រើប្រាស់។ នៅទីក្រុងនិងទីរួមខេត្ត ទ្រូងផ្លូវ (ចាក់ស៊ីម៉ង់ត៍ ឬក្រាលកៅស៊ូ) និងមានគំនូសសញ្ញាដូចខាងក្រោម៖

- គំនូសបន្ទាត់ចង្អូតពុះចំកណ្ដាលទ្រូងផ្លូវជាសញ្ញាមិនឱ្យបើកបរឆ្លងកាត់ ឬបើកបរជាន់ពីលើ ព្រោះជាសញ្ញាបែងចែកចរាចរណ៍ជាពីរទិសផ្ទុយគ្នា។
- គំនូសបន្ទាត់ដាច់ៗពុះចំកណ្ដាលទ្រូងផ្លូវជាសញ្ញាអនុញ្ញាតឱ្យបើកបរឆ្លងកាត់បាន។
- គំនូសបន្ទាត់ដាច់ៗ ដែលនៅអមសងខាងគំនូសបន្ទាត់បង្អូតជាសញ្ញាបែងចែកជួរផ្លូវធ្វើចរាចរណ៍។
- ចំណែកផ្លូវដែលនៅអែបខាងស្ដាំ ជាចំណែកផ្លូវសម្រាប់យានជំនិះដែលមានល្បឿនយឺត ដូចជា កង់ ម៉ូតូ ស៊ីក្លូជាដើម។
- ចំណែកផ្លូវខាងឆ្វេងដែលនៅជាប់នឹងខ្សែបន្ទាត់ចង្អូតកណ្ដាលទ្រូងផ្លូវ សម្រាប់យានជំនិះដែលមានល្បឿនលឿន ដូចជារថយន្តតូចធំគ្រប់ប្រភេទ។
- គំនូសអង្កត់កាត់ទទឹងផ្លូវជាសញ្ញាសម្រាប់ថ្មើរជើងឆ្លងកាត់។
- គំនូសបន្ទាត់ចង្អូតកាត់ទទឹងផ្លូវជាសញ្ញាសម្រាប់ថ្មើរជើងឆ្លងកាត់។
- គំនូសបន្ទាត់កាត់ទទឹងទ្រូងផ្លូវចំពីមុខគំនូសអង្កត់ ជាសញ្ញាឱ្យយានជំនិះឈប់ពីមុខ គំនូសនេះនៅពេលភ្លើងស្ដុបមានពណ៌ក្រហម [១០]។

## ១.៥. សញ្ញាណនៃសញ្ញាចរាចរណ៍ផ្លូវគោក

គេប្រើប្រាស់សញ្ញាចរាចរណ៍ ដើម្បីធានាសណ្ដាប់ធ្នាប់ និងសន្តិសុខអាយុជីវិតរបស់ប្រជាជន ជាពិសេសដល់អ្នកបើកបរ និងថ្មើរជើង ដែលធ្វើដំណើរលើផ្លូវសាធារណៈ។ តាមទម្លាប់និងការអនុវត្តជាក់ស្ដែងច្បាប់ចរាចរណ៍នៅព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា គឺការប្រកាន់ស្ដាំ។ ដូច្នេះ អ្នកបើកបរយានយន្តគ្រប់ប្រភេទ និងអ្នកដំណើរត្រូវប្រកាន់ស្ដាំជានិច្ច។

សញ្ញាភ្លើងស្ដុបមានច្រើនពណ៌ គឺសញ្ញាភ្លើងលឿងឱ្យត្រៀមឬប្រុងប្រយ័ត្ន សញ្ញាភ្លើងក្រហមឱ្យឈប់ សញ្ញាភ្លើងពណ៌បៃតងអនុញ្ញាតឱ្យទៅមុខ។ នៅតាមផ្លូវគេដាក់សញ្ញាចរាចរណ៍ ដើម្បីផ្ដល់ព័ត៌មានដល់អ្នកធ្វើចរាចរណ៍។ នៅក្នុងករណីជាបន្ទាន់គេអាចយកវត្ថុផ្សេងៗមកធ្វើជាសញ្ញាក៏បានដែរ។ ឧទាហរណ៍: គេដាក់មែកឈើនៅត្រង់រណ្ដៅដែលស្ថិតនៅលើទ្រូងផ្លូវជាសញ្ញាប្រាប់ឱ្យដឹងថាមានគ្រោះថ្នាក់នៅកន្លែងដោតមែកឈើនោះ។

---

[១០] នាយកដ្ឋានបណ្ដុះបណ្ដាល និងវិក្រឹតការ ឯកសារបំប៉នសមត្ថភាពគ្រូបង្រៀននៅអនុវិទ្យាល័យ **«សីលធម៌-ពលរដ្ឋ»** ឆ្នាំ២០១០ ទំព័រ ៤៦-៤៧។

គេចែកសញ្ញាចរាចរណ៍មាន ១០ ប្រភេទ ដូចខាងក្រោម៖

១. សញ្ញាគ្រោះថ្នាក់ (មានផ្ទៃពណ៌លឿង និងរូបភាព ឬឆ្នូតពណ៌ខ្មៅ និងមានរាងបួនជ្រុង)

២. សញ្ញាហាមឃាត់/បំរាម (មានផ្ទៃពណ៌ស ឬខៀវ និងរូបភាព ឬឆ្នូតណ៌ក្រហម និងរាងមូល

៣. សញ្ញាបញ្ជា (មានផ្ទៃពណ៌ទឹកប៊ិច និងរូបភាព ឬសញ្ញាព្រួញពណ៌ស និងមានរាងមូល)

៤. សញ្ញាប្រាប់ដំណឹង (មានផ្ទៃពណ៌ទឹកប៊ិចស និងមានរូបភាពពណ៌ស ឬក្រហម និងរាងការេ)

៥. សញ្ញាសម្គាល់សិទ្ធិអាទិភាពចរាចរណ៍ (មានផ្ទៃពណ៌លឿង ទឹកប៊ិច ក្រហម ស និងមានរាងការេ មូល ត្រីកោណ និងបួនជ្រុងទ្រវែង)

៦. សញ្ញាប្រាប់ទិសដៅ (មានផ្ទៃពណ៌បៃតង និងអក្សរ ឬសញ្ញាព្រួញពណ៌ស)

៧. សញ្ញាបញ្ជាក់តំបន់ (មានផ្ទៃពណ៌ស ទឹកប៊ិច និងអក្សរពណ៌លឿង ខ្មៅ ស)

៨. សញ្ញាបញ្ជាក់ការដ្ឋានបណ្តោះអាសន្ន (មានផ្ទៃពណ៌លឿង និងរូបភាពពណ៌ខ្មៅ ឬអក្សរខ្មៅ)

៩. សញ្ញាបន្ថែម

១០. សញ្ញាប្រាប់ឈ្មោះផ្លូវ (មានផ្ទៃពណ៌ខៀវ និងអក្សរពណ៌ស) [១១]។

### ១.៥.១. និយ័តសញ្ញា

ក្នុងផ្នែកនេះ ត្រូវបានបែងចែកជាបីគឺ:

#### ក. សញ្ញាបំរាម

ការដាក់ផ្លាកសញ្ញាបំរាមមានរាងមូល មានជាយព័ទ្ធជុំវិញពីរជាន់ ជាយក្នុងក្រាស់មានពណ៌ក្រហមក្រាស់ ជាយក្រៅ ស្តើងមានពណ៌ស ឯសញ្ញាសម្គាល់ខាងក្នុងជាទូទៅមានពណ៌ខ្មៅ។ ក្នុងករណីខ្លះត្រូវប្រើសញ្ញាចប់ការហាមឃាត់ ដែលមានរាងមូលដូចគ្នា តែមានពណ៌ខ្មៅទាំងអស់។

ផ្លាកសញ្ញាប្រភេទនេះ ដាក់បំរាមដល់អ្នកបើកបរមិនឱ្យប្រព្រឹត្តិនូវអ្វី ដែលមានបញ្ជាក់នៅក្នុងសញ្ញា ដូចជាហាមបត់ឆ្វេង ហាមបត់ស្តាំ ហាមចត ។ល។ ដូចនេះ បើអ្នកបើកបរឃើញផ្លាកសញ្ញាប្រភេទនេះ ត្រូវអនុវត្តតាមជាដាច់ខាត់ [១២] ។

#### ខ. សញ្ញាបញ្ជា

សញ្ញាបញ្ជា គឺមានន័យតម្រូវឱ្យអ្នកបើកបរធ្វើចលនាបើកបរតាមបញ្ជារបស់ស្លាកសញ្ញា តាមបញ្ជារបស់ភ្លើងសញ្ញា និងតាមភ្នាក់ងារនគរបាលចរាចរណ៍ក្នុងគោលបំណងជៀសវាងគ្រោះថ្នាក់ ឬ

[១១] នាយកដ្ឋានបណ្តុះបណ្តាល និងវិក្រឹតការ ឯកសារបំប៉នសមត្ថភាពគ្រូបង្រៀននៅអនុវិទ្យាល័យ « **សីលធម៌-ពលរដ្ឋ** » ឆ្នាំ២០១០ ទំព័រ ៤៧-៤៨។

[១២] ក្រសួងសាធារណការ និង ដឹកជញ្ជូន "**ឧបសម្ព័ន្ធស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ភាគ១**" ទំព័រ ៥។

កកស្ទះចរាចរណ៍នៅតាមផ្លូវថ្នល់។ សញ្ញាបញ្ជាមានបីប្រភេទគឺ បញ្ជាដោយស្លាកសញ្ញា ដោយភ្លើង ពណ៌ និងដោយនគរបាលចរាចរណ៍។ សូមបញ្ជាក់ថា ការបញ្ជាដោយនគរបាលចរាចរណ៍មានអាទិភាព ជាងស្លាកសញ្ញា និងភ្លើងពណ៌ចរាចរណ៍ បានសេចក្តីថា ទោះជាមានភ្លើងបៃតងក៏ដោយ បើនគរបាល ចរាចរណ៍បញ្ជាឱ្យឈប់ យើងត្រូវតែឈប់ភ្លាម។

ផ្លាកសញ្ញាបញ្ជាមានរាងមូលមានជាយពណ៌សព័ទ្ធជុំវិញ មានផ្ទៃពណ៌ខៀវ រូបឬសញ្ញាសម្គាល់ ខាងក្នុងពណ៌ស។ ផ្លាកសញ្ញាប្រភេទនេះមានន័យថា តម្រូវឱ្យអ្នកបើកបរធ្វើចលនាទៅតាមអត្ថន័យ បញ្ជារបស់សញ្ញានីមួយៗ ដូចជាតម្រូវបត់ស្តាំ តម្រូវបត់ឆ្វេង...។ល។ ក្នុងគោលបំណងជៀសវាង គ្រោះថ្នាក់ ឬកកស្ទះចរាចរណ៍នៅតាមដងផ្លូវ។

ករណីខ្លះត្រូវប្រើផ្លាកសញ្ញា "ចប់បញ្ជា" ដែលមានទ្រង់ទ្រាយដូចគ្នា តែមានឆ្នូតពណ៌ក្រហម កាត់បញ្ឆិតពីឆ្វេងឡើងទៅស្តាំ [១៣] ។

### គ. សញ្ញាបង្ហាញសិទ្ធិអាទិភាព

ផ្លាកសញ្ញាបង្ហាញពីសិទ្ធិអាទិភាព មានទ្រង់ទ្រាយផ្សេងៗពីគ្នា ទៅតាមប្រភេទសញ្ញានីមួយៗ ដូចជា សញ្ញា "ឈប់" (STOP) មានរាងជាអដ្ឋកោណនិយ័ត ដែលមានជាយពណ៌សព័ទ្ធជុំវិញ ផ្ទៃ ពណ៌ក្រហម អក្សរពណ៌ស។ សញ្ញា "ផ្តល់សិទ្ធិអាទិភាពឱ្យគេ" (GIVE WAY) មានរាងជាត្រីកោណ សម័ង្ស ដែលមានកំពូលមួយចុះក្រោម មានស៊ុំពីរជាន់ ស៊ុំខាងក្រោមពណ៌សហើយស្តើង ឯស៊ុំខាងក្នុង ពណ៌ក្រហមហើយក្រាស់ និងផ្ទៃខាងក្នុងពណ៌ស...។ល។ ផ្លាកសញ្ញាប្រភេទនេះ សម្រាប់ប្រាប់អ្នក បើកបរឱ្យបានដឹងពី សិទ្ធិអាទិភាពរបស់ខ្លួន នៅពេលមានផ្លូវតូចចង្អៀត ផ្លូវប្រសព្វ ឬផ្លូវរថភ្លើង ឆ្លងកាត់ [១៤] ។

## ១.៥.២. សញ្ញាគ្រោះថ្នាក់

សញ្ញាគ្រោះថ្នាក់មានរាងបួនជ្រុងក្បាយស្មើគ្នា មានជាយពីរជាន់ ជាយសងខាងក្នុងមានពណ៌ ខ្មៅហើយក្រាស់ និងជាយក្រៅមានពណ៌សហើយស្តើងមានផ្ទៃពណ៌លឿង រូប និងសញ្ញាពណ៌ខ្មៅ។ គឺជាប្រភេទសញ្ញា សម្រាប់ពញ្ញាក់អារម្មណ៍អ្នកបើកបរ ឱ្យបង្កើនការប្រុងប្រយ័ត្នពិសេស ថែមទៀត ដើម្បីជៀសវាងគ្រោះថ្នាក់ ដែលអាចកើតមានជាយថាហេតុ។ បើឃើញផ្លាកសញ្ញានេះ អ្នកបើកបរ ត្រូវបន្ថយល្បឿន និងអនុវត្តតាមខ្លឹមសារ នៃសញ្ញានេះជាដាច់ខាត់ [១៥] ។

---

[១៣] ក្រសួងសាធារណការ និង ដឹកជញ្ជូន "**ឧបសម្ព័ន្ធស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ភាគ១**" ទំព័រ ១៨។

[១៤] ក្រសួងសាធារណការ និង ដឹកជញ្ជូន "**ឧបសម្ព័ន្ធស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ភាគ១**" ទំព័រ ២៥។

[១៥] ក្រសួងសាធារណការ និង ដឹកជញ្ជូន "**ឧបសម្ព័ន្ធស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ភាគ១**" ទំព័រ ២៩។

សញ្ញាគ្រោះថ្នាក់ ប្រាប់ឱ្យអ្នកបើកបរ បង្កើនការប្រុងប្រយ័ត្នពិសេសថែមទៀត ដើម្បីជៀសវាងគ្រោះថ្នាក់ដែលអាចកើតមានឡើងជាយថាហេតុ អ្នកបើកបរកាលបើឃើញសញ្ញានេះ ត្រូវបន្ថយល្បឿន និងអនុវត្តន៍តាមខ្លឹមសារនៃសញ្ញានេះជាដាច់ខាត។ នៅក្រៅទីប្រជុំជនគេដាក់សញ្ញានេះនៅចម្ងាយ ១០០ម៉ែត្រ ទៅ ១៥០ម៉ែត្រ ពីកន្លែងដែលមានគ្រោះថ្នាក់ ដើម្បីប្រាប់អ្នកបើកបរឱ្យបានដឹងមុន។ នៅកន្លែងដែលមានសារសំខាន់ គេសរសេរអក្សរ ឬដាក់លេខនៅខាងក្រោមស្លាកសញ្ញានេះបញ្ជាក់បន្ថែមលើខ្លឹមសារនៃស្លាកសញ្ញានេះថែមទៀត។ ឧទាហរណ៍: ខាងលើនេះជាសញ្ញាផ្លូវកោងបត់ស្តាំ ហើយខាងក្រោមសញ្ញានេះលេខ ១០០ ម៉ែត្រ មានន័យថា បើយើងធ្វើដំណើរ ១០០ ម៉ែត្រទៀត យើងនឹងដល់ផ្លូវកោងបត់ស្តាំនេះហើយ [១៦] ។ សញ្ញាចរាចរណ៍នេះ ត្រូវបានបែងចែកជាពីរគឺៈ

**ក. សញ្ញាគ្រោះថ្នាក់ ប្រើសម្រាប់រយៈពេលវែង**

ផ្លាកសញ្ញាគ្រោះថ្នាក់នេះមានរាងជាការេ ដែលមានអង្កត់ទ្រូងមួយជាខ្សែឈរ និងអង្កត់ទ្រូងមួយទៀតជាខ្សែដេក មានជាយក្នុងពណ៌ខ្មៅ និងជាយក្រៅពណ៌ស ផ្ទៃពណ៌លឿង រូបឬសញ្ញាសម្គាល់ខាងក្នុងពណ៌ខ្មៅ។

គឺជាប្រភេទសញ្ញា សម្រាប់ពញ្ញាក់អារម្មណ៍អ្នកបើកបរ ឱ្យបង្កើនការប្រុងប្រយ័ត្នជាពិសេសថែមទាំងដើម្បីជៀសវាងគ្រោះថ្នាក់ ដែលអាចកើតមានឡើងជាយថាហេតុ។ បើឃើញផ្លាកសញ្ញានេះ អ្នកបើកបរត្រូវបន្ថយល្បឿន និងអនុវត្តតាមខ្លឹមសារ នៃសញ្ញានេះជាដាច់ខាត [១៧] ។

**ខ. សញ្ញាគ្រោះថ្នាក់ ប្រើសម្រាប់រយៈពេលបណ្តោះអាសន្ន**

ផ្លាកសញ្ញាបណ្តោះអាសន្ន មានទ្រង់ទ្រាយនិងពណ៌ខុសៗគ្នា។ ខ្លះរាងជាការេដែលមានអង្កត់ទ្រូងមួយជាខ្សែឈរ ខ្លះរាងជាចតុកោណកែង ខ្លះរាងជាសាជី ខ្លះទៀតជាទង់ក្រណាត់ ។ល។ ផ្លាកសញ្ញាប្រភេទនេះជាទូទៅច្រើនប្រើនៅពេលមានការដ្ឋានតាមផ្លូវថ្នល់ សម្រាប់ការពារគ្រោះថ្នាក់ដល់កម្មករដែលកំពុងបំពេញភារកិច្ចនៅការដ្ឋាន ក៏ដូចជាអ្នកធ្វើចរាចរណ៍តាមផ្លូវដែរ។ អ្នកបើកបរត្រូវតែបង្កើនការប្រុងប្រយ័ត្ន អនុវត្តតាមអត្ថន័យរបស់ផ្លាកសញ្ញា ឬតាមបញ្ជានៃអ្នកទទួលខុសត្រូវនៅកន្លែងនោះ [១៨] ។

[១៦] នាយកដ្ឋានបណ្តុះបណ្តាលនិងវិក្រឹតការ ឯកសារបំប៉នសមត្ថភាពគ្រូបង្រៀននៅអនុវិទ្យាល័យ «**សីលធម៌-ពលរដ្ឋ**» ឆ្នាំ២០១០ ទំព័រ ៥៣។

[១៧] ក្រសួងសាធារណការ និង ដឹកជញ្ជូន "**ឧបសម្ព័ន្ធស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ភាគ១**" ទំព័រ ៣២។

[១៨] ក្រសួងសាធារណការ និង ដឹកជញ្ជូន "**ឧបសម្ព័ន្ធស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ភាគ១**" ទំព័រ ៤៣។

### ១.៥.៣. សញ្ញាប្រាប់ដំណឹង

ផ្លាកសញ្ញាផ្តល់ដំណឹងនេះ ត្រូវបានបែងចែកជាបួនផ្នែកគឺ:

#### ក. សញ្ញាបង្ហាញទិសដៅ

ផ្លាកសញ្ញាបង្ហាញទិសដៅមានរាងជាចតុកោណកែង និងមានពណ៌ខុសគ្នា ដែលមានអត្ថន័យដូចតទៅ៖

- ផ្ទៃពណ៌បៃតង អក្សរនិងព្រួញពណ៌ស សម្រាប់ប្រាប់ទិសដៅឆ្ពោះទៅទីក្រុង ឬទីរួមខេត្តសំខាន់ៗ។
- ផ្ទៃពណ៌បៃតងស៊ុំពណ៌លឿង អក្សរពណ៌ស និងព្រួញពណ៌លឿង សម្រាប់ប្រាប់ទិសដៅឆ្ពោះទៅទីកន្លែងទេសចរណ៍ ឬតំបន់សំខាន់ៗ។
- ផ្ទៃពណ៌ស អក្សរនិងព្រួញពណ៌ខ្មៅ សម្រាប់ប្រាប់ទិសដៅឆ្ពោះទៅតំបន់ផ្សេងៗ ដូចជាទីរួមស្រុក ឬឃុំ [១៩] ។

#### ខ. សញ្ញាប្រាប់ទីប្រជុំជន និងព្រំប្រទល់តំបន់

ផ្លាកសញ្ញាប្រាប់ទីប្រជុំជន មានរាងជាចតុកោណកែង ដែលមានជ្រុងដេកវែងជាងជ្រុងឈរ មានស៊ុំក្រៅពណ៌ស ស៊ុំក្នុងពណ៌ក្រហម ផ្ទៃពណ៌ស និងអក្សរខាងក្នុងដែលជាឈ្មោះរបស់ទីប្រជុំជនពណ៌ខ្មៅ។ ផ្លាកសញ្ញាប្រភេទសម្រាប់ប្រាប់អ្នកបើកបរ ឱ្យបានដឹងពីចំណុចចាប់ផ្តើម នៃទីប្រជុំជន។ ក្នុងករណីស៊ុំខាងក្នុងប្តូរពីពណ៌ក្រហមទៅជាពណ៌ខ្មៅ និងមានឆ្នូតក្រហមកាត់ ពីកំពូលក្រោមខាងឆ្វេងទៅកំពូលលើខាងស្តាំ ប្រាប់ពីចំណុចបញ្ចប់ទីប្រជុំជន។

សញ្ញាប្រាប់ព្រំប្រទល់តំបន់ មានរាងជាចតុកោណកែង ដែលមានជ្រុងដេកវែងជាងជ្រុងឈរដូចគ្នាដែរតែមានស៊ុំខាងក្រៅ ពណ៌ស ផ្ទៃពណ៌ខៀវ និងអក្សរខាងក្នុងជាឈ្មោះព្រំប្រទល់ ភូមិ ឃុំ-សង្កាត់ ស្រុក-ខណ្ឌ ឬខេត្ត-ក្រុង ពណ៌ស។ ផ្លាកសញ្ញាប្រភេទនេះសម្រាប់ ប្រាប់អ្នកបើកបរឱ្យបានដឹង ពីទីកន្លែងដែលគេបានមកដល់ ឬចាកចេញ ក្នុងករណីដែលឃើញមាន ឆ្នូតក្រហមកាត់ ពីកំពូលក្រោមខាងឆ្វេងទៅកំពូលលើខាងស្តាំ [២០] ។

#### គ. សញ្ញាប្រាប់ឈ្មោះផ្លូវ

ផ្លាកសញ្ញាប្រាប់ឈ្មោះផ្លូវមានរាងជាចតុកោណកែង ដែលមានជ្រុងដេកវែងជាងជ្រុងឈរ មានអក្សរពណ៌ស និងផ្ទៃពណ៌ខៀវចាស់។

---

[១៩] ក្រសួងសាធារណការ និង ដឹកជញ្ជូន "**ឧបសម្ព័ន្ធស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ភាគ១**" ទំព័រ ៥០។

[២០] ក្រសួងសាធារណការ និង ដឹកជញ្ជូន "**ឧបសម្ព័ន្ធស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ភាគ១**" ទំព័រ ៥៣។

ផ្លាកសញ្ញាប្រភេទនេះដាក់សម្រាប់ ប្រាប់ឈ្មោះផ្លូវផ្សេងៗ ដល់អ្នកបើកបរ ឬអ្នកធ្វើដំណើរឱ្យបានដឹង ដើម្បីងាយស្រួលក្នុងការស្វែងរកទីតាំងណាមួយ (២១) ។

**ឃ. សញ្ញាផ្តល់ដំណឹង ឬប្រាប់ដំណឹង**

សញ្ញាផ្តល់ដំណឹងមានរាងបួនជ្រុងស្មើ មានជាយពណ៌សព័ទ្ធជុំវិញ ប្រាប់អំពីទីកន្លែងផ្សេងៗ ដែលអ្នកបើកបរ ឬថ្មើរជើងត្រូវយល់ដឹងក្នុងការធ្វើដំណើរ។ ផ្លាកសញ្ញានេះ ប្រើប្រាស់សម្រាប់ផ្តល់ដំណឹង ដល់អ្នកបើកបរអំពីទីកន្លែងដែលអនុញ្ញាតឱ្យចតយានជំនិះ។ បើចង់កំណត់យានជំនិះប្រភេទណាមួយ ត្រូវដាក់សញ្ញាបន្ថែម សម្រាប់យានយន្តប្រភេទនោះ (២២) ។

### ១.៥.៤. សញ្ញាដាក់បន្ថែមពីក្រោម

ផ្លាកសញ្ញាសម្រាប់បន្ថែមពីក្រោមមានរាងជាចតុកោណកែង ដែលមានស៊ុំពណ៌ខ្មៅ ផ្ទៃខាងក្រោយពណ៌សរូប ឬសញ្ញាសម្គាល់ខាងក្នុង ពណ៌ខ្មៅ (លាយពណ៌ក្រហម-លឿង តែចំពោះ ផ្លាកសញ្ញាសម្គាល់យានផ្ទុកផលិតផលងាយឆេះ ដែលមានលេខកូដ PW03-S1-25) ។

ផ្លាកសញ្ញាប្រភេទនេះ ប្រើជាជំនួយសម្រាប់ដាក់បន្ថែមពីក្រោមផ្លាកសញ្ញា ដូចមានខាងដើម ដើម្បីបញ្ជាក់អត្ថន័យ ឱ្យបានច្បាស់លាស់ថែមទៀត ដូចជា ប្រភេទយានជំនិះ ចម្ងាយ ទិសដៅ ពេលវេលា រូបសញ្ញា ឬពាក្យដែលចាំបាច់ (២៣) ។

### ១.៥.៥. បង្គោលសញ្ញាចរាចរណ៍

បង្គោលសញ្ញា មានច្រើនប្រភេទ ដែលមានទ្រង់ទ្រាយផ្សេងៗពីគ្នា ដូចជាខ្លះមានរាងមូល ខ្លះរាងជ្រុង ខ្លះរាងចតុកោណព្នាយ ខ្លះរាងជាបន្ទះ ។ល។

បង្គោលសញ្ញា ប្រើក្នុងគោលបំណងផ្សេងៗគ្នា ដូចជាបង្គោលសម្រាប់តម្រង់ផ្លូវ សម្រាប់ជួយសម្រួលដល់អ្នកបើកបរ ជាពិសេសនៅពេលយប់ ឱ្យងាយដឹងពីការបត់បែនរបស់ផ្លូវ។ បង្គោលដាក់នៅតាមផ្លូវកោងគ្រោះថ្នាក់ សម្រាប់ឱ្យអ្នកបើកបរងាយដឹង និងប្រុងប្រយ័ត្ន នៅកន្លែងផ្លូវកោងគ្រោះថ្នាក់ដោយមានចំណោតឡើង ចុះ ឬមានជ្រោះ។ បង្គោលដាក់នៅ កន្លែងមានឧបសគ្គ ដូចជាក្បាលស្ពាន ខឿន ឬសួនច្បារ សម្រាប់ឱ្យអ្នកបើកបរ ប្រុងប្រយ័ត្ន។ បង្គោលគីឡូម៉ែត្រ សម្រាប់បង្ហាញចម្ងាយផ្លូវ ទៅតំបន់ផ្សេងៗ (២៤)។

(២១) ក្រសួងសាធារណការ និង ដឹកជញ្ជូន "**ឧបសម្ព័ន្ធស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ភាគ១**" ទំព័រ ៥៦។

(២២) ក្រសួងសាធារណការ និង ដឹកជញ្ជូន "**ឧបសម្ព័ន្ធស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ភាគ១**" ទំព័រ ៥៩។

(២៣) ក្រសួងសាធារណការ និង ដឹកជញ្ជូន "**ឧបសម្ព័ន្ធស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ភាគ១**" ទំព័រ ៦៩។

(២៤) ក្រសួងសាធារណការ និង ដឹកជញ្ជូន "**ឧបសម្ព័ន្ធស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ភាគ១**" ទំព័រ ៧៦។

### **១.៥.៦. ភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍**

ភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍មាន ៣ ប្រភេទដូចខាងក្រោមគឺៈ

១. ភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍មាន ៣ ពណ៌សម្រាប់បញ្ជា និង សម្រួលចរាចរណ៍ទូទៅ ដល់អ្នកបើកបរយានជំនិះគ្រប់ប្រភេទ លើផ្លូវសាធារណៈ។ ក្នុងប្រភេទទី១នេះ មានភ្ជាប់ជាមួយ នូវភ្លើងសញ្ញា ២ ពណ៌សម្រាប់បញ្ជាចរាចរណ៍ថ្មើរជើងឆ្លងកាត់ ។

២. ភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍មាន២ពណ៌ សម្រាប់បញ្ជាអ្នកបើកបរយានជំនិះនៅត្រង់បញ្ជរបង់ប្រាក់ថ្លៃប្រើប្រាស់ផ្លូវ ឬច្រកចេញចូលដែលចាំបាច់ ។

៣. ភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍១ពណ៌ ភ្លឹបភ្លែតៗ សម្រាប់បញ្ជាអ្នកបើកបរយានជំនិះឱ្យប្រុងប្រយ័ត្ន បន្ថយល្បឿន ឬឈប់ [២៥] ។

### **១.៥.៧. គំនូសសញ្ញាចរាចរណ៍**

គំនូសសញ្ញាចរាចរណ៍ចែកចេញជា ៤ ផ្នែកគឺៈ

១. គំនូសសញ្ញាពណ៌សកាត់ទទឹងផ្លូវ ជាខ្សែគំនូសដែលជាប់ ឬដាច់ៗ ទោល ឬភ្លោះ ទៅតាមប្រភេទគំនូសសញ្ញានីមួយៗ។

គំនូសសញ្ញាប្រភេទនេះ មាននៅកន្លែងជិតចូលផ្លូវប្រសព្វ ឬរង្វង់មូល ដែលមានផ្លាក សញ្ញាបាត់សិទ្ធិ ដូចជាសញ្ញា ឈប់ ឬសញ្ញាផ្តល់សិទ្ធិអាទិភាពឱ្យគេ សម្រាប់កំណត់ទីតាំង ឱ្យអ្នកបើកបរឈប់នៅត្រឹមមុខគំនូសនេះ មុននឹងបន្តដំណើរ ចូលក្នុងផ្លូវធំមានសិទ្ធិអាទិភាព ឬរង្វង់មូល [២៦]។

២. គំនូសសញ្ញាតាមបណ្តោយទ្រូងផ្លូវ ជាខ្សែគំនូសជាប់ ឬដាច់ៗ ទោល ឬភ្លោះ ពណ៌លឿង ស ឬក្រហម ទៅតាមប្រភេទ គំនូសសញ្ញានីមួយៗ។ ការបើកបរជាន់ពីលើ តាមបណ្តោយគំនូសសញ្ញាប្រភេទនេះ ត្រូវហាមឃាត់ [២៧] ។

៣. គំនូសសញ្ញាព្រួញលើទ្រូងផ្លូវ (ជាទូទៅលើគន្លងផ្លូវ) មានពណ៌ស សម្រាប់ឱ្យអ្នកបើកបរធ្វើចរាចរណ៍ទៅតាមទិសដៅ ដែលចង្អុលប្រាប់របស់ព្រួញ។ គំនូសសញ្ញានេះ ប្រើនៅពេលខិតជិតដល់ផ្លូវប្រសព្វ ឬពេលខិតជិតដល់គន្លងផ្លូវដែល ដែលរួមចូលទៅគន្លងផ្សេង ដើម្បីឱ្យអ្នកបើកបរដឹងជាមុន ងាយស្រួលប្តូរគន្លងផ្លូវ ទៅតាមទិសដែលខ្លួនចង់ទៅ [២៨] ។

---

[២៥] ក្រសួងសាធារណការ និង ដឹកជញ្ជូន "**ឧបសម្ព័ន្ធស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ភាគ១**" ទំព័រ ៨១។

[២៦] ក្រសួងសាធារណការ និង ដឹកជញ្ជូន "**ឧបសម្ព័ន្ធ ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ភាគ១**" ទំព័រ ៨៧។

[២៧] ក្រសួងសាធារណការ និង ដឹកជញ្ជូន "**ឧបសម្ព័ន្ធស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ភាគ១**" ទំព័រ ៨៩។

[២៨] ក្រសួងសាធារណការ និង ដឹកជញ្ជូន "**ឧបសម្ព័ន្ធស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ភាគ១**" ទំព័រ ៩៣។

៩. គំនូសសញ្ញាផ្សេងៗលើងទ្រូងផ្លូវ គំនូសសញ្ញានេះមានរាងខុសៗគ្នា មានពណ៌ស ឬពណ៌លឿង ទៅតាមប្រភេទគំនូសសញ្ញានីមួយៗ។

គំនូសសញ្ញាប្រភេទនេះ ត្រូវបានគេប្រើ សម្រាប់គូសតម្រឹមគន្លងផ្លូវ សម្រាប់ថ្មើរជើងឆ្លងកាត់ សម្រាប់រថយន្តចត សម្រាប់រថយន្តក្រុងឈប់ជាដើម [២៩] ។ល។

### ក. បម្រើបម្រាស់ល្បឿន

នៅទីក្រុង ទីរួមខេត្ត ឬទីប្រជុំជន រថយន្តធុនស្រាលត្រូវកម្រិតល្បឿនមិនលើសពី ៣០ គីឡូម៉ែត្រ ក្នុងមួយម៉ោង រថយន្តធុនធ្ងន់ៗ ត្រីចក្រយានយន្តត្រូវកម្រិតល្បឿនមិនលើសពី ៣០ គីឡូម៉ែត្រ ក្នុងមួយម៉ោង។ ទោចក្រយានយន្តសណ្តោងរ៉ឺម៉កត្រូវកម្រិតល្បឿនត្រឹម ៣០ គីឡូម៉ែត្រ ក្នុងមួយម៉ោង។ ផុតពីផ្លូវប្រជុំជន លើកលែងមានផ្លាកសញ្ញាកំណត់រថយន្តធុនស្រាលត្រូវកម្រិតល្បឿន មិនលើសពី ៩០ គីឡូម៉ែត្រ ក្នុងមួយម៉ោង។ រថយន្តធុនធ្ងន់កម្រិតល្បឿន មិនលើសពី ៧០ គីឡូម៉ែត្រ ក្នុងមួយម៉ោង។ រថយន្តដែលមានអាទិភាពពុំកម្រិតល្បឿន គឺរថយន្តរំលត់អគ្គីភ័យ រថយន្តសង្គ្រោះអ្នកជំងឺ រថយន្តនគរបាល រថយន្តយោធា... [៣០] ។

### ខ. វិន័យនិងបទប្បញ្ញត្តិចរាចរណ៍សម្រាប់អ្នកបើកបរ

- មិនត្រូវបើកបរនៅពេលដែលខ្លួនស្ថិតនៅក្រោមឥទ្ធិពលនៃគ្រឿងស្រវឹង ឬគ្រឿងញៀន
- មិនត្រូវបើកបរហួសល្បឿនកំណត់ក្នុងច្បាប់ចរាចរណ៍
- ត្រូវគោរពស្លាកសញ្ញាផ្លូវឱ្យបានត្រឹមត្រូវ មិនត្រូវបើកបរបញ្ច្រាសទិស
- ត្រូវមើលផ្លាកសញ្ញាឱ្យបានត្រឹមត្រូវពេលបត់ឆ្វេង ឬស្តាំ
- ត្រូវបើកតាមផ្លូវដែលមានកំណត់ចរាចរណ៍
- ត្រូវគោរពភ្លើង និងសញ្ញាចរាចរណ៍ជានិច្ច ដើម្បីសុវត្ថិភាពផ្ទាល់ខ្លួន និងសង្គម [៣១] ។

### គ. វិន័យអ្នកដើរ

- ត្រូវដើរលើចិញ្ចើមផ្លូវថ្នល់ខាងស្តាំ
- ត្រូវគោរពភ្លើងសញ្ញាឱ្យបានត្រឹមត្រូវ
- ត្រូវឆ្លងផ្លូវតាមគំនូសសម្គាល់

---

[២៩] ក្រសួងសាធារណការ និង ដឹកជញ្ជូន "**ឧបសម្ព័ន្ធស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ភាគ១**" ទំព័រ ៩៦។

[៣០] នាយកដ្ឋានបណ្តុះបណ្តាល និងវិក្រឹតការ ឯកសារបំប៉នសមត្ថភាពគ្រូបង្រៀននៅអនុវិទ្យាល័យ "**សីលធម៌-ពលរដ្ឋ**" ឆ្នាំ២០១០ ទំព័រ ៤៨។

[៣១] នាយកដ្ឋានបណ្តុះបណ្តាល និងវិក្រឹតការ ឯកសារបំប៉នសមត្ថភាពគ្រូបង្រៀននៅអនុវិទ្យាល័យ "**សីលធម៌-ពលរដ្ឋ**" ឆ្នាំ២០១០ ទំព័រ ៤៨។

- មិនត្រូវប្រទ្បែង ឬរត់ប្រដេញគ្នាលើផ្លូវបើកបរសាធារណៈឡើយ [៣២]។

ការគោរពច្បាប់ចរាចរណ៍មានសារសំខាន់ណាស់ ព្រោះបាននាំឱ្យយើងមានសុវត្ថិភាព និងបញ្ចៀសផុតពីគ្រោះថ្នាក់បាន។

## ១.៦. យន្តការអនុវត្តច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក

គណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក មានតួនាទីរៀបចំគោលនយោបាយ ស្តីពីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក និងដឹកនាំត្រួតពិនិត្យការអនុវត្តច្បាប់ និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តិផ្សេងៗទៀត ពាក់ព័ន្ធនឹងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក។

គណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ដឹកនាំដោយរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងមហាផ្ទៃ ជាប្រធាន រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ជាអនុប្រធានអចិន្ត្រៃយ៍ នឹងសមាសភាពមកពីក្រសួងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ។

គណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក មានអគ្គលេខាធិការដ្ឋានមួយជាសេនាធិការដឹកនាំដោយក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងអនុគណៈកម្មការមួយចំនួនជាជំនួយការ។

ការបង្កើត ការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅរបស់គណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យ [៣៣]។

## ១.៧. សមត្ថកិច្ចនិងសិទ្ធិអំណាចរបស់មន្ត្រីអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក

មន្ត្រីអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោករួមមាន៖

១- មន្ត្រីមកពីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

២- អង្គភាពនគរបាល ឬកងរាជអាវុធហត្ថដែលទទួលបន្ទុករៀបចំសណ្តាប់ធ្នាប់ សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ មានភារកិច្ច ៖

- ចាត់ចែងចរាចរណ៍ឱ្យមានសណ្តាប់ធ្នាប់ល្អ
- តាមដាន ល្បាត និងពិនិត្យអំពើល្មើសនឹងបទប្បញ្ញត្តិចរាចរណ៍ដោយផ្ទាល់ ឬដោយឧបករណ៍បច្ចេកទេស
- ធ្វើរបាយការណ៍ស្តីពីសភាពការណ៍សណ្តាប់ធ្នាប់ចរាចរណ៍បទល្មើសចរាចរណ៍ និងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ដែលកើតមានឡើង

---

[៣២] នាយកដ្ឋានបណ្តុះបណ្តាល និងវិក្រឹតការ ឯកសារបំប៉នសមត្ថភាពគ្រូបង្រៀននៅអនុវិទ្យាល័យ "**សីលធម៌-ពលរដ្ឋ**" ឆ្នាំ២០១០ ទំព័រ ៤៩។

[៣៣] មាត្រា៥៩ "**ច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក**" ឆ្នាំ២០១៥។

ដោយឡែក អង្គភាពនគរបាលដែលទទួលបន្ទុករៀបចំសណ្តាប់ធ្នាប់ សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍មានភារកិច្ចបន្ថែម៖

- ពិន័យជាប្រាក់ចំពោះបទលហុដែលត្រូវផ្តន្ទាទោសពិន័យអន្តរការណ៍
- សម្រុះសម្រួលក្នុងករណីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ដូចមាន ចែងក្នុងមាត្រា៦៥ នៃច្បាប់នេះ
- ត្រួតពិនិត្យ និងកត់ត្រាដំណើរហេតុនៅពេលមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ក្នុងករណីចាំបាច់ធ្វើការដកហូតជាបណ្តោះអាសន្ននូវបណ្ណបើកបរ និងឃាត់យានជំនិះតាមមាត្រា ៦២ មាត្រា៦៦ និងមាត្រា៦៧ នៃច្បាប់នេះ [៣៤] ។

ធ្វើកំណត់ហេតុដោយមានភ្ជាប់ជាមួយនូវសំណុំរឿងបញ្ជូនទៅតុលាការ ក្នុងករណីកំណត់ដោយច្បាប់នេះ។ ក្នុងការឃាត់យានជំនិះដើម្បីត្រួតពិនិត្យ នគរបាលចរាចរណ៍ត្រូវ អនុវត្តដោយជៀសវាងការធ្វើឱ្យស្ទះចរាចរណ៍ ឬបង្កឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ [៣៥] ។ មន្ត្រីនគរបាលចរាចរណ៍មានសិទ្ធិដកបណ្ណបើកបរព្យួរទុក ក្នុងរយៈពេលមិនលើសពី ៧ ថ្ងៃ យ៉ាងយូរ និងដកពិន្ទុដែលមានចែងក្នុងមាត្រា ៤៣ នៃច្បាប់នេះ ចំពោះបទល្មើសណាមួយ ដូចមានចែងខាងក្រោម៖

១- ការបើកបរខុសទិសចរាចរណ៍ ឬបើកបរតាមទិសចរាចរណ៍ដែលមានដាក់សញ្ញាហាមឃាត់។

២- បើកបរក្នុងល្បឿនលើសចាប់ពី ៤០ គីឡូម៉ែត្រក្នុងមួយម៉ោងឡើងទៅ ពីល្បឿន ដែលបានកំណត់ក្នុងច្បាប់នេះ។

៣- មិនគោរពសិទ្ធិអាទិភាព។

៤- មិនគោរពស្លាកសញ្ញាឈប់ ឬភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍ពណ៌ក្រហម ឬពណ៌ក្រហមភ្លឹបភ្លែតៗ។

៥- បើកបរយានដែលមានកង់ច្រវាក់ដែកផ្ទាល់នៅលើផ្លូវថ្នល់ក្រាលកៅស៊ូ។

មន្ត្រីនគរបាលចរាចរណ៍ មិនត្រូវដកហូតបណ្ណសម្គាល់យានយន្ត ឬបណ្ណបើកបរ នៅក្នុងករណីដែលពុំមានចែងក្នុងច្បាប់នេះឡើយ [៣៦] ។

មន្ត្រីនគរបាលចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ត្រូវហាមឃាត់យានជំនិះមិនឱ្យធ្វើចរាចរណ៍ ឬឃាំងទុកយានជំនិះរយៈពេលមិនលើសពី ៣ ថ្ងៃ ដើម្បីធ្វើការពិន័យ និងកែតម្រូវលក្ខណៈបច្ចេកទេស ទៅតាមករណីដែលអ្នកបើកបរបានប្រព្រឹត្តល្មើស នឹងបទប្បញ្ញត្តិចរាចរណ៍ដូចខាងក្រោម៖

---

[៣៤] មាត្រា៦០ "**ច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក**" ឆ្នាំ២០១៥។

[៣៥] មាត្រា៦១ "**ច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក**" ឆ្នាំ២០១៥។

[៣៦] មាត្រា៦២ "**ច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក**" ឆ្នាំ២០១៥។

១- យានជំនិះដែលអ្នកបើកបរកំពុងស្ថិតនៅក្នុងសភាពស្រវឹង ដោយមានអត្រាជាតិអាល់កុល ចាប់ពី ០,២៥ ដល់ ០,៣៩ មីលីក្រាមក្នុងមួយលីត្រខ្យល់ ឬចាប់ពី ០,៥០ ដល់ ០,៧៩ មីលីក្រាមក្នុងមួយលីត្រខ្យល់ ឬចាប់ពី ០,៥០ ដល់ ០,៧៩ ក្រាមក្នុងមួយលីត្រឈាម ឬស្ថិតនៅក្រោមឥទ្ធិពលនៃគ្រឿងញៀន។

២- យានជំនិះដែលអ្នកបើកបរប្រកែកមិនព្រមឱ្យគេត្រួតពិនិត្យអត្រាជាតិអាល់កុល ឬគ្រឿងញៀន។

៣- យានជំនិះដែលមានលក្ខណៈបច្ចេកទេស មិនគ្រប់គ្រាន់អាចបង្កឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍។

៤- យានជំនិះដែលបញ្ចេញផ្សែងខ្លាំង ឬសំឡេងម៉ាស៊ីនខ្លាំងលើសបទដ្ឋានបច្ចេកទេស ឬបំពាក់ប្រព័ន្ធបំភ្លឺខុសស្តង់ដាកំណត់ធ្វើឱ្យរំខានដល់អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវផ្សេងទៀត ឬអ្នកដែលរស់នៅជាប់ដងផ្លូវ។

៥- យានជំនិះដែលផ្ទុកទំនិញ ឬអ្នកដំណើរនាំឱ្យបាំង ឬទើសទែងដល់អ្នកបើកបរ ឬហួសកម្រិតកំណត់។

៦- យានជំនិះដែលចតចោលនៅលើទ្រូងផ្លូវក្នុងទីប្រជុំជនលើសពី ២៤ ម៉ោង។

៧- យានយន្តដែលបើកបរហួសពេលកំណត់ត្រួតពិនិត្យលក្ខណៈបច្ចេកទេស។

៨- យានយន្តដែលបើកបរហួសល្បឿនកំណត់បច្ចេកទេស ៤០ គីឡូម៉ែត្រ ក្នុងមួយម៉ោងឡើងទៅ [៣៧]។

## ១.៨. ការចេញបណ្ណបើកបរយានយន្ត

បណ្ណបើកបរជាតិ និងបណ្ណបើកបរអន្តរជាតិសម្រាប់អ្នកបើកបរយានយន្តគ្រប់ប្រភេទត្រូវចេញដោយក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន លើកលែងតែបណ្ណបើកបរសម្រាប់អ្នកបើកបរយានយន្តយោធា និងនគរបាលគ្រប់ប្រភេទ ជាពិសេសសម្រាប់បម្រើជំនាញដូចជា រថក្រោះ រថពាសដែក រថយន្តបំពាក់យុទ្ធោបករណ៍ យានយន្តប្រដេញ ម៉ូតូកង់បី ម៉ូតូហែហមដែលជាទ្រព្យសម្បត្តិរដ្ឋក្រោមការគ្រប់គ្រងរបស់ក្រសួងមហាផ្ទៃ ឬក្រសួងការពារជាតិដែលត្រូវចេញដោយក្រសួងសាមី។ នីតិវិធីនៃការចេញបណ្ណបើកបរអន្តរជាតិ ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន។ ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ត្រូវផ្តល់បញ្ជីស្ថិតិអ្នកមានបណ្ណបើកបរមកក្រសួងមហាផ្ទៃមួយខែម្តង [៣៨] ។

---

[៣៧] មាត្រា៦៦ "**ច្បាប់ស្តីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក**" ឆ្នាំ២០១៥។

[៣៨] មាត្រា៣៩ "**ច្បាប់ស្តីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក**" ឆ្នាំ២០១៥។

### **១.៨.១. ប្រភេទបណ្ណបើកបរយានយន្ត**

បណ្ណបើកបរជាតិ សម្រាប់បើកបរយានយន្តក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាមាន ៥ ប្រភេទ ដូចខាងក្រោម៖

**ប្រភេទ ក** : ទោចក្រយានយន្តនិងត្រីចក្រយានយន្តមាន៖

**ក១-** ទោចក្រយានយន្តដែលមានទំហំស៊ីឡាំងចាប់ពី ៤៩ ដល់ ១២៥ សង់ទីម៉ែត្រគូប។

- ទោចក្រយានយន្តប្រើប្រាស់ថាមពលអគ្គិសនី ដែលគ្មានឈ្នាន់ធាក់ដូចទោចក្រយាន។

**ក២-** ទោចក្រយានយន្តដែលមានទំហំស៊ីឡាំងលើសពី ១២៥ សង់ទីម៉ែត្រគូប។

- ទោចក្រយានយន្តមានសណ្ដោងនិងត្រីចក្រយានយន្ត។

**ប្រភេទ ខ** : រថយន្តដឹកអ្នកដំណើរមិនលើសពី ៩ នាក់ ដោយគិតទាំងអ្នកបើកបរ

- រថយន្តដឹកទំនិញដែលមានទម្ងន់សរុបអតិបរមាមិនលើសពី ៣,៥តោន
- រថយន្តក្នុងប្រភេទ **ខ** នេះ អាចសណ្ដោងរ៉ឺម៉កដែលមានទម្ងន់សរុបអតិបរមាមិនលើសពី ០,៧៥តោន។

**ប្រភេទ គ** : រថយន្តដឹកទំនិញដែលមានទម្ងន់សរុបអតិបរមាលើសពី ៣,៥តោន និងអាចសណ្ដោងរ៉ឺម៉កដែលមានទម្ងន់សរុបអតិបរមាមិនលើសពី ០,៧៥តោន។

**ប្រភេទ ឃ** : រថយន្តដឹកអ្នកដំណើរ៖

**ឃ១** : រថយន្តដឹកអ្នកដំណើរចាប់ពី ១០ នាក់ ដល់ ២០ នាក់ ដោយគិតទាំងអ្នកបើកបរ និងអាចមានសណ្ដោងរ៉ឺម៉កដែលមានទម្ងន់សរុបអតិបរមាមិនលើសពី ០,៧៥តោន។

**ឃ២** : រថយន្តដឹកអ្នកដំណើរលើសពី ២០ នាក់ ដោយគិតទាំងអ្នកបើកបរ និងអាចមានសណ្ដោងរ៉ឺម៉កដែលមានទម្ងន់សរុបអតិបរមាមិនលើសពី ០,៧៥តោន។

**ប្រភេទ ង** : រថយន្តប្រភេទ **ខ គ** និង **ឃ** មានសណ្ដោងរ៉ឺម៉កដែលមានទម្ងន់សរុបអតិបរមា លើសពី ០,៧៥តោន ត្រូវចែកជាបីប្រភេទ គឺប្រភេទ **ង(ខ)** ប្រភេទ **ង(គ)** និងប្រភេទ **ង(ឃ)** [៣៩] ។

### **១.៨.២. លក្ខខណ្ឌបណ្ណបើកបរ**

លក្ខខណ្ឌផ្សេងៗទាក់ទងនឹងបណ្ណបើកបរ ត្រូវកំណត់ដូចខាងក្រោម៖

១- អ្នកបើកបរម្នាក់មានសិទ្ធិកាន់បណ្ណបើកបរតែមួយគត់ ដែលចេញដោយក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន។ បណ្ណបើកបរត្រូវបានបែងចែកច្បាស់លាស់តាមប្រភេទយានយន្តដែលអ្នកបើកបរមានសិទ្ធិបើកបរ។ បណ្ណបើកបរនីមួយៗត្រូវប្រើប្រាស់ភ្ជាប់ជាមួយនូវបណ្ណពិន្ទុ។ បែបបទនិងនីតិវិធីនៃ

---

(៣៩) មាត្រា៩០ "**ច្បាប់ស្ដីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក**" ឆ្នាំ២០១៥។

ការចេញបណ្ណបើកបរនិងបណ្ណពិន្ទុ ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន។

២- ជនពិការមានសិទ្ធិបើកបរយានយន្តពិសេសសម្រាប់តែជនពិការ និងលក្ខខណ្ឌនៃការចេញបណ្ណបើកបរសម្រាប់ជនពិការ ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន។

៣- អាយុអ្នកបើកបរត្រូវកំណត់តាមប្រភេទបណ្ណបើកបរ ដូចខាងក្រោម៖

- អាយុ ១៦ឆ្នាំ យ៉ាងតិច ចំពោះប្រភេទ **ក១**
- អាយុ ១៨ឆ្នាំ យ៉ាងតិច ចំពោះប្រភេទ **ក២** និង **ខ**
- អាយុ ២២ឆ្នាំ យ៉ាងតិច ចំពោះប្រភេទ **គ** និង **ឃ១**
- អាយុ ២៤ឆ្នាំ យ៉ាងតិច ចំពោះប្រភេទ **ឃ២** និង **ង**។

៤- អ្នកមានបណ្ណប្រភេទ **ក២** អាចបើកបរយានយន្តប្រភេទ **ក១** បាន។

៥- អ្នកមានបណ្ណបើកបរប្រភេទ **ខ** អាចបើកបរយានយន្តប្រភេទ **ក១** យានយន្តកសិកម្ម ឬយានយន្តឧបករណ៍ដែលមានល្បឿនអតិបរមាមិនលើសពី ៤០ គីឡូម៉ែត្រក្នុងមួយម៉ោង តែមិនអាចបើកបរយានយន្តប្រភេទផ្សេងទៀតបានទេ។

៦- ចំពោះអ្នកបើកបរយានយន្តឧបករណ៍ដែលមានល្បឿនអតិបរមាលើសពី ៤០ គីឡូម៉ែត្រក្នុងមួយម៉ោង ត្រូវមានបណ្ណបើកបរប្រភេទ **គ** ។

៧- ដើម្បីមានសិទ្ធិប្រឡងយកបណ្ណបើកបរប្រភេទ **គ** ត្រូវមានបណ្ណបើកបរប្រភេទ **ខ** ឬ **ឃ១** សិន។

៨- អ្នកបើកបរយានយន្តប្រភេទ **គ** ឬ **ឃ** អាចបើកបរយានយន្តប្រភេទ **ខ** បាន។

៩- អ្នកមានបណ្ណបើកបរប្រភេទ **គ** មិនអាចបើកបរយានយន្តប្រភេទ **ឃ២** បានទេ ប៉ុន្តែអ្នកមានបណ្ណបើកបរប្រភេទ **ឃ២** អាចបើកបរយានយន្តប្រភេទ **ខ** ឬ **គ** ឬ **ឃ១** បាន។

១០- ដើម្បីមានសិទ្ធិប្រឡងយកបណ្ណបើកបរប្រភេទ **ឃ១** ត្រូវមានបណ្ណបើកបរប្រភេទ **ខ** សិន។

១១- ដើម្បីមានសិទ្ធិប្រឡងយកបណ្ណបើកបរប្រភេទ **ឃ២** ត្រូវមានបណ្ណបើកបរប្រភេទ **ខ** ឬ **គ** ឬ **ឃ១** សិន។

១២- ដើម្បីមានសិទ្ធិប្រឡងយកបណ្ណបើកបរប្រភេទ **ង** ត្រូវមានបណ្ណបើកបរប្រភេទ **ខ** ឬ **គ** ឬ **ឃ** សិន។

១៣- អ្នកមានបណ្ណបើកបរប្រភេទ **ង** អាចមានសិទ្ធិបើកបររថយន្តសណ្តោងរ៉ឺម៉កដែលមានទម្ងន់សរុបអតិបរមាលើសពី ០,៧៥តោន បានទៅតាមប្រភេទ បណ្ណបើកបរដូចជា **ង(ខ)** ឬ **ង(គ)** ឬ **ង(ឃ)** [៤០] ។

[៤០] មាត្រា៤១ **"ច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក"** ឆ្នាំ២០១៥។

### ១.៨.៣. សុពលភាពនៃបណ្ណបើកបរ

អ្នកកាន់បណ្ណបើកបរគ្រប់ប្រភេទមានសិទ្ធិបើកបរយានយន្តបានរហូតដល់អាយុ ៦៥ ឆ្នាំ។ ចាប់ពីអាយុ ៦៥ ឆ្នាំ ឡើងទៅ អ្នកកាន់បណ្ណបើកបរអាចអនុញ្ញាតឱ្យបើកបរបាន ប៉ុន្តែត្រូវពិនិត្យសុខភាព និងប្តូរបណ្ណបើកបរដែលមានសុពលភាពរយៈពេល ២ ឆ្នាំម្តង។

សុពលភាពនៃប្រភេទបណ្ណបើកបរ **ក ខ គ ឃ** និងមានរយៈពេល ដូចខាងក្រោម៖

១- បណ្ណបើកបរប្រភេទ **ក** និងប្រភេទ **ខ** មានសុពលភាពរយៈពេល ១០ ឆ្នាំ។

២- បណ្ណបើកបរប្រភេទ **គ ឃ** និង **ង** មានសុពលភាពរយៈពេល ៥ ឆ្នាំ។

៣- អ្នកកាន់បណ្ណបើកបរ ត្រូវសុំប្តូរបណ្ណបើកបរមុនអស់សុពលភាពដោយភ្ជាប់មកជាមួយ នូវលិខិតពិនិត្យសុខភាពដែលបញ្ជាក់ថាអាចបើកបរបាន។ ការមិនបានមកប្តូរបណ្ណបើកបរថ្មី ត្រូវទទួលការពិន័យស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃច្បាប់នេះ។

ការពិនិត្យសុខភាព ត្រូវមានលិខិតបញ្ជាក់ថាអាចបើកបរបានពីគ្រូពេទ្យនៅតាមមន្ទីរពេទ្យ ឬមណ្ឌលសុខភាពដែលត្រូវកំណត់ដោយក្រសួងសុខាភិបាល [៤១] ។

### ១.៨.៤. បណ្ណបើកបរម៉ូតូ

#### ក. បណ្ណបើកបរម៉ូតូមានពីរប្រភេទ

- ប្រភេទ "**ក១**" សម្រាប់ម៉ូតូកង់២ ដែលមានទំហំស៊ីឡាំងចាប់ពី ៤៩ ទៅ១២០ សង់ទីម៉ែត្រគូប ហើយអ្នកបើកបរត្រូវមានអាយុយ៉ាងតិច ១៦ ឆ្នាំ។

- ប្រភេទ "**ក២**" សម្រាប់ម៉ូតូកង់២ ដែលមានទំហំស៊ីឡាំងចាប់ពី១២០ សង់ទីម៉ែត្រគូប និងម៉ូតូកង់៣ ព្រមទាំងមានសណ្តោងរ៉ឺម៉ក ហើយអ្នកបើកបរត្រូវមានអាយុយ៉ាងតិច១៨ឆ្នាំ។

នៅក្នុងមាត្រា ៦២ នៃច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកថ្មីឆ្នាំ២០១៥ ចែងថានគរបាលចរាចរមានសិទ្ធិដកបណ្ណបើកបរព្យួរទុក ក្នុងរយៈពេលមិនលើសពី ៧ ថ្ងៃ និងដកពិន្ទុ ដូចមានចែងក្នុងមាត្រា ៤៣ នៃច្បាប់នេះ ចំពោះបទល្មើសណាមួយដូចខាងក្រោម៖

១-បើកបរខុសទិសចរាចរណ៍ ឬបើកបរតាមទិសចរាចរណ៍ដែលមានដាក់សញ្ញាហាមឃាត់។

២-បើកបរដោយល្បឿនលើសចាប់ពី ៤០ គីឡូម៉ែត្រក្នុងមួយម៉ោងឡើងទៅ ពីល្បឿនដែលបានកំណត់ក្នុងច្បាប់នេះ។

៣-មិនគោរពសិទ្ធិអាទិភាព។

៤-មិនគោរពស្លាកសញ្ញាឈប់ ឬភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍ពណ៌ក្រហម ឬពណ៌ក្រហមភ្លឹបភ្លែតៗ។

---

[៤១] មាត្រា៤១ "**ច្បាប់ស្តីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក**" ឆ្នាំ២០១៥។

៥-បើកបរយានដែលមានកង់ច្រវាក់ដែកផ្ទាល់នៅលើផ្លូវថ្នល់ក្រាលកៅស៊ូ។

មន្ត្រីនគរបាលចរាចរណ៍ មិនត្រូវដកហូតបណ្ណបើកបរ និងឯកសារផ្សេងៗរបស់យានយន្តក្នុងករណីពុំមានចែងក្នុងច្បាប់នេះ។

៦-អ្នកមានបណ្ណបើកបរប្រភេទ **ក ខ គ ឃ** ឬ **ង** អាចបើកបរម៉ូតូប្រភេទ **ក១** បាន ប៉ុន្តែមានបណ្ណបើកបរ ប្រភេទ **ខ គ ឃ** ឬ **ង** មិនអនុញ្ញាតឱ្យបើកបរម៉ូតូប្រភេទ **ក២** បានទេ។

ក្នុងមាត្រា៧៩ នៃច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកចែងថា "មន្ត្រីនគរបាលចរាចរណ៍ផ្លូវគោកណាដែលនៅក្នុងក្របខ័ណ្ឌមុខងារ ឬក្នុងឱកាសបំពេញមុខងាររបស់ខ្លួន ដែលបានដកហូតយកបណ្ណបើកបរ ផ្លាកលេខ បណ្ណសម្គាល់យានជំនិះ ឬឃាត់ទុកយានជំនិះដោយបំពានច្បាប់ ត្រូវផ្តន្ទាទោសដាក់ពន្ធនាគារពី ៦ ថ្ងៃ ទៅ ១ ខែ និងពិន័យជាប្រាក់ពី ១០០ ០០០រៀល ទៅ ៨០០ ០០០រៀល។ ក្នុងករណីដែលមន្ត្រីនគរបាលចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ធ្វើឱ្យមានការខូចខាតឬបាត់បង់ផ្នែកណាមួយ នៃយានជំនិះដែលបានឃាត់ទុក អង្គភាពសាមីត្រូវទទួលខុសត្រូវក្នុងការសងការខូចខាតឬបាត់បង់នោះ។

### ខ. ការពិសារគ្រឿងស្រវឹង ឬប្រើប្រាស់គ្រឿងញៀន

ការពិសារគ្រឿងស្រវឹង ឬប្រើប្រាស់គ្រឿងញៀនត្រូវហាមឃាត់ដូចខាងក្រោមៈ

- ហាមពិសារគ្រឿងស្រវឹងដែលបណ្តាលឱ្យមានអត្រាជាតិអាល់កុលចាប់ពី ចាប់ពី ០,៥០ ដល់ ០,៧៩ ក្រាមក្នុងមួយលីត្រឈាម ឬស្ថិតនៅក្រោមឥទ្ធិពលនៃគ្រឿងញៀន [៤២]។

ជនណាបើកបរយានយន្តនៅពេលដែលខ្លួនស្ថិតក្នុងភាពស្រវឹង ដោយមានជាតិអាល់កុលចាប់ពី ០,៤០ មីលីក្រាមក្នុងមួយលីត្រខ្យល់ ឬចាប់ពី ០,៨០ ក្រាមក្នុងមួយលីត្រឈាមឡើងទៅ ត្រូវផ្តន្ទាទោសដាក់ពន្ធធាគារពី ១ ខែ ទៅ ៦ ខែ និងពិន័យជាប្រាក់ ៨០០ ០០០ រៀល ទៅ ៤ ០០០ ០០០ រៀល [៤៣]។

ចំពោះជនណាបើកបរយានយន្តដោយគ្មានបណ្ណបើកបរ ឬគ្មានផ្លាកលេខសម្គាល់រថយន្ត ត្រូវផ្តន្ទាទោសដាក់ពន្ធធានាគារចាប់ពី ៦ថ្ងៃ ទៅ ១ខែ និងពិន័យជាប្រាក់ពី ១០០ ០០០រៀល ទៅ ៨០០ ០០០ រៀល [៤៤]។

### គ. មួកការពារសុវត្ថិភាព

ទោចក្រយានយន្តអាចផ្ទុកមនុស្សពីរនាក់ និងអាចបន្ថែមកុមារម្នាក់។ អ្នកបើកបរទោចក្រយានយន្ត និងអ្នករួមដំណើរ ព្រមទាំងកុមារដែលមានអាយុចាប់ពីបីឆ្នាំឡើងទៅ ត្រូវពាក់មួកសុវត្ថិភាពឱ្យ

---

[៤២] មាត្រា៦៦ "**ច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក**" ឆ្នាំ២០១៥។

[៤៣] មាត្រា៧៧ "**ច្បាប់ស្តីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក**" ឆ្នាំ២០១៥។

[៤៤] មាត្រា៨២ "**ច្បាប់ស្តីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក**" ឆ្នាំ២០១៥។

បានត្រឹមត្រូវ។ អ្នកបើកបរត្រីចក្រយានយន្ត និងអ្នកបើកបរទោចក្រយានយន្តសណ្តោងរ៉ឺម៉ក ត្រូវពាក់សុវត្ថិភាពឱ្យបានត្រឹមត្រូវ [៤៥]។

គោលបំណងនៃការប្រើប្រាស់មួកសុវត្ថិភាព គឺដើម្បីការពារសុវត្ថិភាពក្បាល នៅពេលមានគ្រោះថ្នាក់កើតឡើងក្នុងពេលកំពុងបើកបរ ឬធ្វើដំណើរ។ ប្រជាជនមួយចំនួនមិនទាន់យល់ច្បាស់នៅឡើយទេពីអត្ថប្រយោជន៍របស់មួកនេះ។ អ្នកខ្លះយល់ថាពាក់មួកនេះទៅ ជួយការពារកុំឱ្យដីហុយ ឬការពារកុំឱ្យខ្មៅមុខ។ ការពិតការពាក់មួកការពារសុវត្ថិភាពមានអត្ថប្រយោជន៍ច្រើនយ៉ាងដូចជាៈ អាចជួយការពារក្បាល អាចជួយការពារចង្កា ផ្ទៃមុខ កាត់បន្ថយកម្ដៅថ្ងៃ ធូលីហុយប៉ះមកលើផ្ទៃមុខ [៤៦] ។

**ឃ. ការប្រើប្រាស់ទូរស័ព្ទដៃ**

នៅក្នុងចំណុចទី ៦ នៃមាត្រា ៨ នៃច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ឆ្នាំ២០១៥ ហាមអ្នកបើកបរប្រើទូរស័ព្ទដៃនៅពេលកំពុងបើកបរ ដោយគ្មានឧបករណ៍ សំឡេងភ្ជាប់ទំនាក់ទំនង។ អ្នកបើកបរដែលត្រូវប្រើទូរស័ព្ទបន្ទាន់ ត្រូវឈប់អែបទៅខាងកន្លែងមានសុវត្ថិភាពដើម្បីប្រើវា។

**ង. ការផាកពិន័យ**

ការផាកពិន័យគឺការអនុវត្តទៅតាមបទលហុដែលមាន ៤ ថ្នាក់គឺៈ

- **បទលហុថ្នាក់ទី១**

ចំពោះអ្នកបើកបរទោចក្រយានយន្ត ឬទោចក្រយានយន្តសណ្តោងរ៉ឺម៉ក ឬត្រីចក្រយានយន្តត្រូវពិន័យជាប្រាក់ចំនួន ១៥ ០០០ រៀល, អ្នកបើកបរយានធុនស្រាល ត្រូវពិន័យជាប្រាក់ចំនួន ២៥ ០០០ រៀល នឹងអ្នកបើកបរយានយន្តធុនធ្ងន់ ត្រូវពិន័យជាប្រាក់ចំនួន ៥០ ០០០ រៀល [៤៧] ។

ចំពោះអ្នកបើកបរណាដែលបានប្រព្រឹត្តល្មើសដូចខាងក្រោមៈ

- បើកបរដោយប្រើសញ្ញាសូរស័ព្ទមិនត្រឹមត្រូវតាមបទប្បញ្ញត្តិ
- បើកបរដោយគ្មានពាក់មួកសុវត្ថិភាព
- ឈប់ ឬចត់ដោយរំលោភ ឬរំខាន
- បើកបរដោយកុងទ័រល្បឿនមិនដំណើរការ
- បើកបរហួសល្បឿនកំណត់ចាប់ពី ១ ទៅ ១៩ គីឡូម៉ែត្រក្នុងមួយម៉ោង

[៤៥] មាត្រា៨ "**ច្បាប់ស្តីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក**" ឆ្នាំ២០១៥។

[៤៦] ទស្សនាវដ្តី "**សុខភាពយើង**" លេខ០១០ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០០៦។

[៤៧] មាត្រា៦ អនុក្រឹត្យលេខ៨៥ អនក្រ.បក ០៨ /កក្កដា /២០១៥ "**ស្តីពីការពិន័យអន្តរការណ៍ចំពោះអំពើល្មើសនឹងច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក**" ។

- បើកបរគ្មានបំពាក់កញ្ចក់ម៉ូតូ
- ប្រើទូរស័ព្ទក្នុងពេលកំពុងបើកបរ... ។

• **បទលហុថ្នាក់ទី២**

ចំពោះអ្នកបើកបរទោចក្រយានយន្ត ឬទោចក្រយានយន្តសណ្តោងរ៉ឺម៉ក់ ឬត្រីចក្រយានយន្តត្រូវពិន័យជាប្រាក់ចំនួន ២០ ០០០ រៀល, អ្នកបើកបរយានយន្តធុនស្រាល ត្រូវពិន័យជាប្រាក់ចំនួន ៤០ ០០០ រៀល នឹងអ្នកបើកបរយានធុនធ្ងន់ ត្រូវពិន័យជាប្រាក់ចំនួន ៧៥ ០០០ រៀល [៤៨] ។

ចំពោះអ្នកបើកបរណាដែលបានប្រព្រឹត្តល្មើសដូចខាងក្រោម៖

- ការផ្ទុកទំនិញដែលមានប្រវែងទទឹង បណ្តោយ ឬកម្ពស់ខុសបទប្បញ្ញត្តិច្បាប់នេះ
- ផ្ទុកទំនិញមិនត្រឹមត្រូវតាមលក្ខណៈបច្ចេកទេស
- អំពើទាក់ទងនឹងការរៀបចំដាក់តាំងភ្លើង និងភ្លើងសញ្ញាម៉ូតូ មិនត្រឹមត្រូវតាមលក្ខណៈបច្ចេកទេស
- អំពើល្មើសទាក់ទងនឹងម៉ាស៊ីនបញ្ចេញសំឡេងខ្លាំង ឬផ្សែងច្រើន
- អំពើល្មើសទាក់ទងនឹងការរៀបចំតាក់តែងបរិស្ថានបើកបរ
- បើកបរហួសល្បឿនកំណត់ ចាប់ពី ២០ ទៅ ២៩ គីឡូម៉ែត្រក្នុងមួយម៉ោង... ។

• **បទលហុថ្នាក់ទី៣**

ចំពោះអ្នកបើកបរទោចក្រយានយន្ត ឬទោចក្រយានយន្តសណ្តោងរ៉ឺម៉ក់ ឬត្រីចក្រយានយន្តត្រូវពិន័យជាប្រាក់ចំនួន ២៥ ០០០ រៀល, អ្នកបើកបរយានយន្តធុនស្រាល ត្រូវពិន័យជាប្រាក់ចំនួន ៥០ ០០០ រៀល នឹងអ្នកបើកបរយានធុនធ្ងន់ ត្រូវពិន័យជាប្រាក់ចំនួន ១០០ ០០០ រៀល [៤៩] ។

ចំពោះអ្នកបើកបរណាដែលបានប្រព្រឹត្តល្មើសដូចខាងក្រោម៖

- បើកបរខុសទិសដែលតម្រូវឱ្យធ្វើចរាចរណ៍ ឬបើកបរជាន់គំនូសបង្ខតកណ្តាលទ្រូងផ្លូវ
- បើកបរហួសល្បឿនកំណត់ ចាប់ពី ៣០ ទៅ ៣៩ គីឡូម៉ែត្រក្នុងមួយម៉ោង
- អំពើល្មើសទាក់ទងនឹងការជៀស នឹងការជែង
- អំពើល្មើសទាក់ទងនឹងអាទិភាពផ្លូវប្រសព្វ

---

[៤៨] មាត្រា៧ អនុក្រឹត្យលេខ៨៥ អនក្រ.បក ០៨ /កក្កដា /២០១៥ "**ស្តីពីការពិន័យអន្តរការណ៍ចំពោះអំពើល្មើសនឹងច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក**" ។

[៤៩] មាត្រា៨ អនុក្រឹត្យលេខ៨៥ អនក្រ.បក ០៨ /កក្កដា /២០១៥ "**ស្តីពីការពិន័យអន្តរការណ៍ចំពោះអំពើល្មើសនឹងច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក**" ។

- បើកបរមិនគោរពភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍ពណ៌ក្រហម ឬក្រហមភ្លឹបភ្លែតៗ
- បើកបរមិនគោរពស្លាកសញ្ញាហាមឃាត់
- មិនរាងចាលដោយអំពើប្រព្រឹត្តដដែលៗនូវអំពើល្មើសស្តីពីការឈប់ ឬចត
- ប្រើប្រាស់សំបកកង់មិនត្រឹមត្រូវតាមបទប្បញ្ញត្តិច្បាប់
- បើកបរដោយពុំមានលិខិតត្រួតពិនិត្យលក្ខណៈបច្ចេកទេសម៉ូតូ
- មិនគោរពសញ្ញាបញ្ជាភ្នាក់ងារនគរបាលចរាចរណ៍... ។

- **បទលហុថ្នាក់ទី៤**

ចំពោះអ្នកបើកបរទោចក្រយានយន្ត ឬទោចក្រយានយន្តសណ្តោងរ៉ឺម៉ក ឬត្រីចក្រយានយន្ត ត្រូវពិន័យជាប្រាក់ចំនួន ៣០ ០០០ រៀល, អ្នកបើកបរយានយន្តធុនស្រាល ត្រូវពិន័យជាប្រាក់ចំនួន ៦០ ០០០ រៀល នឹងអ្នកបើកបរយានធុនធ្ងន់ ត្រូវពិន័យជាប្រាក់ចំនួន ១២៥ ០០០ រៀល [៥០] ។

ចំពោះអ្នកបើកបរណាដែលបានប្រព្រឹត្តល្មើសដូចខាងក្រោម៖

- បើកបរដោយប្រើប្រាស់បណ្ណបើកបរមិនត្រឹមត្រូវតាមប្រភេទយានជំនិះ
- បើកបរហួសល្បឿនកំណត់ ចាប់ពី ៤០ គីឡូម៉ែត្រក្នុងមួយម៉ោង
- ប្រើប្រាស់ស្លាកលេខសម្គាល់ម៉ូតូ ដែលរចនាខុសពីលក្ខណៈដើម ឬលុបលេខ ឬបាក់ស្លាកលេខ បាត់លេខ
- បើកបរដោយប្រើប្រាស់ប័ណ្ណបើកបរហួសសុពលភាព
- បើកបរមិនគោរពតាមលក្ខខណ្ឌសុខភាពដែលតម្រូវឱ្យពាក់វ៉ែនតា
- បត់ឆ្វេង ឬស្តាំមិនត្រឹមត្រូវតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃច្បាប់នេះ
- រៀបចំ ឬចាត់ចែង ឬប្រណាំងម៉ូតូ ដោយគ្មានការអនុញ្ញាតលើផ្លូវសម្រាប់ចរាចរណ៍ជាសាធារណៈ... ។

ក្នុងករណីដែលជនល្មើសមិនបានបង់ប្រាក់ពិន័យក្នុងរយៈពេល ៣០ ថ្ងៃ គិតពីថ្ងៃដែលទទួលបានបង្កាន់ដៃបង់ប្រាក់ពិន័យ ចំនួនទឹកប្រាក់នេះនឹងត្រូវតម្លើងជាពីរដង បើលើសពី ៦០ ថ្ងៃ ចំនួននៃប្រាក់ពិន័យនឹងត្រូវតំឡើងជាបីដង។ បើផុតរយៈពេល ៩០ ថ្ងៃ មន្ត្រីនគរបាលចរាចរណ៍ ដែលមានសមត្ថកិច្ច ត្រូវរៀបចំសំណុំឯកសារបញ្ជូនទៅអយ្យការអមសាលាដំបូង [៥១] ។

[៥០] មាត្រា៩ អនុក្រឹត្យលេខ៨៥ អនក្រ.បក ០៨ /កក្កដា /២០១៥ "**ស្តីពីការពិន័យអន្តរការណ៍ចំពោះអំពើល្មើសនឹងច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក**" ។

[៥១] មាត្រា១០ អនុក្រឹត្យលេខ៨៥ អនក្រ.បក ០៨ /កក្កដា /២០១៥ "**ស្តីពីការពិន័យអន្តរការណ៍ចំពោះអំពើល្មើសនឹងច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក**" ។

## ១.៩. វិសាលភាពនៃច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក

ច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោកថ្មី ដែលរដ្ឋសភាបានអនុម័តកាលពីថ្ងៃទី០៥ ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១៤ នាសម័យប្រជុំរដ្ឋសភាលើកទី៣ នីតិកាលទី៥ ដែលព្រឹទ្ធសភាបានពិនិត្យចប់សព្វគ្រប់លើទម្រង់ និង គតិច្បាប់ទាំងស្រុងកាលពីថ្ងៃទី៣០ ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១៤ សម័យប្រជុំលើកទី៦ នីតិកាលទី៣។ ដោយ យោងតាមព្រះរាជក្រឹត្យ លេខ នស/ រកម/ ០១១៥/ ០០១ ចុះថ្ងៃទី៩មករា ឆ្នាំ២០១៥ ដែលប្រកាស ឱ្យប្រើប្រាស់ ស្តីពីច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកថ្មី។ នៅត្រង់មាត្រា ៣ ចែងថា ច្បាប់នេះ វិសាលភាពគ្រប ដណ្តប់រាល់ការធ្វើចរាចរណ៍លើផ្លូវថ្នល់នៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាទាំងមូល។

រាជរដ្ឋាភិបាលក៏បានសម្រេច កសាងនូវលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តិមួយចំនួនទៀត សំដៅលើការ លើកកម្ពស់ ការអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ឱ្យទទួលបានប្រសិទ្ធភាពខ្ពស់ បានបង្កើតបន្ថែម នូវអនុក្រឹត្យ លេខ៨៥ អនក្របក ចុះថ្ងៃទី៨ ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០១៥ ស្តីពីការពិន័យអន្តរការណ៍ចំពោះបទ ល្មើសនឹងច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ទាក់ទងនឹងការកំណត់ល្បឿនសម្រាប់យានជំនិះ និងបង្កើន ប្រាក់ពិន័យជាដើម។

រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាក៏បានអនុវត្តច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោកថ្មីយ៉ាងតឹងរ៉ឹងផងដែរ ដោយចាប់ ផ្តើមអនុវត្តកាលពីថ្ងៃទី១ ខែមករា ឆ្នាំ២០១៦ ក្នុងគោលបំណងការពារនិងរក្សាសណ្តាប់ធ្នាប់ចរាចរណ៍ ផ្លូវគោកជាពិសេសលើកកម្ពស់ការយល់ដឹង និងការពារសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកឱ្យកាន់តែមាន ប្រសិទ្ធភាពខ្ពស់។

ខ្លឹមនៃសារច្បាប់ចរាចរណ៍ឆ្នាំ២០១៥ ដែលមាន ១២ ជំពូក និង ៩២ មាត្រា គឺមានភាពល្អច្រើន ដូចជាការផ្តល់សិទ្ធិអាទិភាពដល់ថ្មើរជើង, ការពិន័យធ្ងន់ធ្ងរចំពោះអ្នកបើកបរដែលស្ថិតក្រោមឥទ្ធិពល នៃគ្រឿងស្រវឹង, ការរឹតបន្តឹងផ្នែកឯកសារយានយន្ត, ការតម្រូវឱ្យពាក់មួកសុវត្ថិភាព (សម្រាប់ម៉ូតូ) និង ការពាក់ខ្សែក្រវាត់សុវត្ថិភាព (សម្រាប់រថយន្ត) ជាដើម [៥២]។

## ១.១០. ទស្សនវិស័យ

បើច្បាប់កំណត់ឱ្យអ្នករួមដំណើរ រួមទាំងកុមារផង ពាក់មួកសុវត្ថិភាព ត្រូវបានអនុវត្តប្រកប ដោយប្រសិទ្ធភាពក្នុងឆ្នាំ២០១៥ ប្រទេសកម្ពុជានឹងជួយសង្គ្រោះជីវិតមនុស្ស ៥៦១ នាក់ និងមិនខាត បង់ថវិកា ៩៨ ៦១៨ ៤២២ ដុល្លារអាមេរិក ក្នុងឆ្នាំ២០២០នោះទេ [៥៣]។ របាយការណ៍ដដែលបាន

[៥២] ទស្សនាវដ្តីសេដ្ឋកិច្ចលេខទី៤៩ "**លើកកម្ពស់សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍កម្ពុជាចាប់ផ្តើមអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកថ្មី**" អត្ថបទចុះផ្សាយ ថ្ងៃទី១៩ ខែមេសា ឆ្នាំ២០១៦។

[៥៣] តួលេខ ខាងលើនេះ បង្ហាញឡើងដោយ "**អង្គការមូលនិធិបង្ការរបួសអាស៊ី ប្រចាំនៅកម្ពុជា (AIP)**" ។

បង្ហាញទៀតថា ការពាក់មួកសុវត្ថិភាពនៃអ្នករួមដំណើរ និងកុមារនឹងកើនឡើងពី ៧% ទៅ ៥៥% នៅឆ្នាំនេះ, ហើយនៅឆ្នាំបន្តបន្ទាប់នឹងបន្តកើនឡើង ៥%។ អង្គការ AIP បានឱ្យដឹងទៀតថា ការគាំទ្រដ៏មុតមាំពីរាជរដ្ឋាភិបាល មន្ត្រីនគរបាលនិងដៃគូពាក់ព័ន្ធ គឺមានសារៈសំខាន់ ដើម្បីសម្រេចបាន ៨០% នៃអ្នករួមដំណើរនិងកុមារពាក់មួកសុវត្ថិភាព ក្នុងឆ្នាំ២០២០។ ក្នុងមួយថ្ងៃមនុស្ស ៦ នាក់ បានស្លាប់ ហើយបើច្បាប់នេះមិនទាន់អនុវត្តបានល្អទេនោះ មនុស្ស៦នាក់នឹងបន្តស្លាប់។

ដោយសារមានបញ្ហាគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ដែលបណ្ដាលឱ្យមនុស្សស្លាប់ របួស និងពិការ នៅតែបន្តកើតមានឡើងជារៀងរាល់ថ្ងៃ ព្រមទាំងបានបន្សល់ទុកនូវសោកនាដកម្ម ដែលជាផលប៉ះពាល់ដោយផ្ទាល់ចំពោះប្រជាពលរដ្ឋ បង្កឱ្យរងនូវការនិរាស ព្រាត់ប្រាសកូនចៅ បងប្អូន ឪពុកម្ដាយ មិត្តភក្តិ ព្រមទាំងខាតបង់ទ្រព្យសម្បត្តិរដ្ឋ និងឯកជន សរុបអស់រាប់រយលានដុល្លារក្នុងមួយឆ្នាំ។ ដោយសារតែផលប៉ះពាល់ជាអវិជ្ជមានទាំងអស់នេះហើយ ទើបបានជារាជរដ្ឋាភិបាល បានដាក់ចេញនូវវិធានការនានា ដើម្បីទប់ស្កាត់ និងកាត់បន្ថយឱ្យបាននូវគ្រោះថ្នាក់ ដែលជាមហន្តរាយសម្រាប់សង្គម និងជាឧបសគ្គ ក្នុងការរារាំងដល់ដំណើរការនៃការអភិវឌ្ឍប្រទេសជាតិរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា ឱ្យថយចុះមកនៅកម្រិតទាបបំផុត [៥៤] ។

ច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកថ្មីនេះ ត្រូវបានអនុម័ត ឱ្យអនុវត្តដើម្បីកាត់បន្ថយ ឱ្យបាននូវចំនួនជនរងគ្រោះ ស្លាប់ និងរបួស ក្នុងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ពីមួយថ្ងៃទៅមួយថ្ងៃ។ រាជរដ្ឋាភិបាល បាននឹងកំពុងបន្តពង្រឹងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងសណ្ដាប់ធ្នាប់សាធារណៈរួមទាំងការលុបបំបាត់ប៉ុស្តិ៍ត្រួតពិនិត្យមិនស្របច្បាប់ [៥៥]។ ការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងការបង្កើតសេវាកម្មចាំបាច់ (ដូចជាការដឹកជញ្ជូនទឹក អនាម័យ ថាមពល លំនៅឋាន និងទូរគមនាគមន៍) គឺជាកត្តាសំខាន់សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍរបស់ប្រទេសជាបន្តទៀត ពីព្រោះរាជធានីភ្នំពេញកំពុងតែមានការកកស្ទះរួចទៅហើយ [៥៦] ។

ផែនការសកម្មភាពជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ឆ្នាំ២០១៤ របស់រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា គឺដើម្បីកាត់បន្ថយជាអតិបរមានូវគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក និងបញ្ចៀសនូវការស្លាប់ របួស ពិការភាព ការខូចខាតទ្រព្យសម្បត្តិនិងការប៉ះពាល់ដល់បរិស្ថានក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា [៥៧]។

---

[៥៤] ត្រាំ អ៊ីវតឹក "**ពិធីផ្សព្វផ្សាយច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក**" ថ្ងៃទី២៩ ខែមករា ឆ្នាំ២០១៥ នៅទីស្តីការក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន។

[៥៥] រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា "**ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ជាតិ ២០១៤-២០១៨**" ទំព័រ ១៩៣។

[៥៦] រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា "**គោលនយោបាយជាតិប្រជាជន ២០១៦-២០៣០**" ទំព័រ ២២។

[៥៧] រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា "**ផែនការសកម្មភាពជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ២០១៤** " ទំព័រ ៩។

## ១.១១. បេសកកម្ម

ដោយសារគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍បានក្លាយជាឃាតករទី១ ដែលបាននឹងកំពុងតែឆក់យកអាយុជីវិតមនុស្សជាមធ្យម ៦ នាក់ ក្នុងមួយថ្ងៃ នៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា រាជរដ្ឋាភិបាល ក៏បានអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកថ្មីយ៉ាងតឹងរ៉ឹងចាប់ពីថ្ងៃទី១ ខែមករា ឆ្នាំ២០១៦ ក្នុងគោលបំណងការពារ និងរក្សាសណ្តាប់ធ្នាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ជាពិសេសដើម្បីលើកកម្ពស់សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកឱ្យកាន់តែមានប្រសិទ្ធភាព។

យោងតាមអគ្គស្នងការនគរបាលជាតិ បានប្រកាសកាលពីថ្ងៃទី១ ខែមករា ឆ្នាំ២០១៦ ថាកម្លាំងសមត្ថកិច្ចនគរបាលចរាចរណ៍ផ្លូវគោក បានបើកយុទ្ធនាការត្រួតពិនិត្យព្រមគ្នា គ្រប់កន្លែងទូទាំងប្រទេស ដូចជាតាមចំណតរថយន្ត កំពង់ផែ ផែស្ងួត កំពង់ចម្លង ស្ថានីយ៍ជញ្ជីងយានដ្ឋាន និងកន្លែងកែច្នៃ និងតាមដងផ្លូវនានាជាដើម ដើម្បីផាកពិន័យយ៉ាងម៉ឺងម៉ាត់ចំពោះករណីបើកបរ ដោយគ្មានបណ្ណបើកបរ បើកបរហួសល្បឿនកំណត់ មិនគោរពស្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍ បើកបរក្រោមឥទ្ធិពលគ្រឿងស្រវឹង ដឹកទំនិញសំពីងសំពោង មិនពាក់មួកសុវត្ថិភាព មិនពាក់ខ្សែក្រវាត់ និងយានយន្តមិនគ្រប់លក្ខណៈបច្ចេកទេសជាដើម។

បេសកកម្មក្នុងការធ្វើយុទ្ធនាការពង្រឹងការគោរពច្បាប់ចរាចរណ៍នោះ ចាប់ពីថ្ងៃទី១ ខែមករា ឆ្នាំ២០១៦ ដោយកម្លាំងសមត្ថកិច្ចបានរៀបចំជាលក្ខណៈទ្រង់ទ្រាយធំ ដើម្បីជំរុញឱ្យការអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកឱ្យកាន់តែមានប្រសិទ្ធភាព។ សមត្ថកិច្ចបានត្រៀមកម្លាំងសរុបទូទាំងប្រទេសចំនួន ១ ៧៥០ នាក់ សម្រាប់ប្រតិបត្តិការចុះត្រួតពិនិត្យ។ កម្លាំងសរុបខាងលើត្រូវបានបែងចែកជាក្រុមៗចំនួន ១៧២ រួមមានក្រុមត្រួតពិនិត្យអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ចំនួន ៦១ ក្រុម (៣១១ នាក់) និងក្រុមត្រួតពិនិត្យតាមដងផ្លូវ ១១១ ក្រុម (១ ៤៣៩ នាក់)។ សម្រាប់រាជធានីភ្នំពេញមានក្រុមត្រួតពិនិត្យចំនួន ៥៤ ក្រុម កម្លាំង ៤៣២ នាក់ និង ស្នាក់ការទទួលបង់ប្រាក់ពិន័យ ១៥ កន្លែង ដែលការត្រួតពិនិត្យនេះត្រូវធ្វើឡើងទាំងថ្ងៃនិងយប់ [៥៨]។

ច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកថ្មីនេះ ពិតជាអាចរួមគ្នាសម្រេចបានជោគជ័យ ក្នុងការទប់ស្កាត់ និងកាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នៅកម្ពុជា ឱ្យនៅកម្រិតទាប ជាអតិបរមា ឬអាចកាត់បន្ថយចំនួនអ្នកស្លាប់បានប្រមាណជា ៥០% ស្របតាមផែនការទសវត្សរ៍នៃសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ឆ្នាំ ២០១១-២០២០ របស់អង្គការសហប្រជាជាតិ [៥៩]។

---

[៥៨] ទស្សនាវដ្តីសេដ្ឋកិច្ចលេខទី៤៩ "**លើកកម្ពស់សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍កម្ពុជាចាប់ផ្តើមអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកថ្មី**" អត្ថបទចុះផ្សាយ ថ្ងៃទី១៩ ខែមេសា ឆ្នាំ២០១៦។

[៥៩] ត្រាំ អ៊ីវតឹក រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន "**ពិធីផ្សព្វផ្សាយច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក**" កាលពីព្រឹកថ្ងៃទី ២៩ ខែមករា ឆ្នាំ២០១៥ នៅទីស្តីការក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន។

## ១.១២. សកម្មភាព

ការអនុវត្តន៍ច្បាប់ពិតជាមានផលប៉ះពាល់ដល់ពលរដ្ឋ ដោយខានមិនបាន គ្រាន់តែតិច ឬច្រើន តែប៉ុណ្ណោះ។ ប៉ុន្តែ ច្បាប់ល្អទាមទារឱ្យមានការចូលរួមពីគ្រប់ភាគីពាក់ព័ន្ធពោលគឺទាំងអ្នកធ្វើច្បាប់ អ្នកអនុវត្តច្បាប់ និងប្រជាពលរដ្ឋ។ តែយ៉ាងណាក៏ដោយ ការបង្កើតច្បាប់ដើម្បីដឹកនាំ និងគ្រប់គ្រង គឺត្រូវទាមទារឱ្យច្បាប់នោះ បម្រើដល់ផលប្រយោជន៍ពលរដ្ឋទូទៅទើបការអនុវត្តច្បាប់មានការចូលរួមពីពលរដ្ឋ ហើយទទួលបានជោគជ័យ [៦០]។

ប្រជាពលរដ្ឋ គ្រប់លំដាប់ថ្នាក់ ត្រូវគោរពនូវខ្លឹមសារ នៃច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនេះ ត្រូវគោរពឱ្យមានប្រសិទ្ធភាពខ្ពស់ នូវច្បាប់គោលនេះ ហើយខិតខំប្រុងប្រយ័ត្ន ក្នុងការធ្វើដំណើរតាមដងផ្លូវ ធ្វើយ៉ាងណាបញ្ចៀសឱ្យបាននូវគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ និងការទទួលទោសពិន័យ ដែលមានចែងក្នុងច្បាប់។

ច្បាប់ថ្មីនេះ មានការបង្កើនទោសពិន័យ ជាទឹកប្រាក់ និងការដាក់ពន្ធនាគារបន្ថែម ដែលទាំងនេះគឺជាការយកចិត្តទុកដាក់បន្ថែម របស់ថ្នាក់ដឹកនាំកំពូលរបស់ប្រទេស ក៏ដូចជាការបង្កើនការគិតគូថែរក្សាអាយុជីវិតមនុស្ស និងសត្វ ទ្រព្យសម្បត្តិរដ្ឋ និងឯកជន ឱ្យបានកាន់តែតឹងរ៉ឹង ពីព្រោះថា បើប្រជាពលរដ្ឋ ពិតជាចង់ចៀសផុតពីការរងគ្រោះ ដោយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ និងការខាតបង់ខាងលើ និងពីការពិន័យនោះទេ ប្រជាពលរដ្ឋត្រូវខិតខំគោរពច្បាប់ចរាចរណ៍ឱ្យបានល្អ [៦១]។

## ១.១៣. ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់

ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ គឺជាពាក្យបច្ចេកទេសមួយ ដែលប្រើប្រាស់សម្រាប់រៀបរាប់អំពីមធ្យោបាយធ្វើដំណើរ ក៏ដូចជាគ្រឿងប្រដាប់សម្រាប់ផ្គត់ផ្គង់ជីវភាពរស់នៅសម័យទំនើបរបស់មនុស្សដែលមិនអាចខ្វះបាន។ រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា បានបង្កើតនូវច្បាប់ស្តីពីផ្លូវថ្នល់ និងត្រូវបានអនុម័តដោយរដ្ឋសភាលើកទី២ នីតិកាលទី៥ ហើយដែលព្រឹទ្ធសភាបានពិនិត្យចប់សព្វគ្រប់លើទម្រង់ និងគតិច្បាប់នេះទាំងស្រុងកាលពីថ្ងៃទី១១ ខែមេសា ឆ្នាំ២០១៤ នាសម័យប្រជុំវិសាមញ្ញ នីតិកាលទី៣។

ច្បាប់នេះ ជាផ្នែកមួយដ៏មានសារសំខាន់ក្នុងការចូលរួមចំណែកកសាងអភិវឌ្ឍន៍សង្គមជាតិ ក្នុងទិសដៅគ្រប់គ្រងអភិវឌ្ឍន៍វិស័យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ ដើម្បីធានាសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍។

ច្បាប់ស្តីពីផ្លូវថ្នល់នេះ មានគោលដៅដូចតទៅ៖

---

[៦០] ទស្សនាវដ្តីសេដ្ឋកិច្ចលេខទី៤៩ "**លើកកម្ពស់សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍កម្ពុជាចាប់ផ្តើមអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកថ្មី**" អត្ថបទចុះផ្សាយ ថ្ងៃទី១៩ ខែមេសា ឆ្នាំ២០១៦។

[៦១] ត្រាំ អ៊ីវតឹក រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន "**ពិធីផ្សព្វផ្សាយច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក**" កាលពីព្រឹកថ្ងៃទី២៩ ខែមករា ឆ្នាំ២០១៥ នៅទីស្តីការក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន។

- ការពារទ្រព្យសម្បត្តិសាធារណៈ ការពារនិងលើកកម្ពស់គុណភាពផ្លូវថ្នល់ រក្សាសណ្តាប់ធ្នាប់សម្រួលការធ្វើដំណើរ និងការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក
- កំណត់គោលនយោបាយយុទ្ធសាស្ត្រ និងផែនការអភិវឌ្ឍសម្រាប់សាងសង់ ជួសជុល និងថែទាំហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ ព្រមទាំងកំណត់វិធាននិងបទប្បញ្ញត្តិបច្ចេកទេស
- ជំរុញនិងលើកទឹកចិត្តឱ្យវិស័យឯកជនចូលរួមក្នុងការសាងសង់ ការជួសជុល ការថែទាំ និងការអភិវឌ្ឍវិស័យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់
- ជំរុញកិច្ចសហប្រតិបត្តិការនិងសមាហរណកម្មជាតិ តំបន់ អនុតំបន់ និងអន្តរជាតិ លើវិស័យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់
- លើកទឹកចិត្តចំពោះការសិក្សាស្រាវជ្រាវបច្ចេកទេសនិងការផ្ទេរបច្ចេកវិជ្ជាថ្មីៗ ដល់ការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់នៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- អភិវឌ្ឍធនធានមនុស្សក្នុងវិស័យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។

ច្បាប់នេះ មានវិសាលភាពអនុវត្តចំពោះរាល់សកម្មភាពពាក់ព័ន្ធនឹងវិស័យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់នៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា[៦២]។ យោងតាមស្ថិតិ តាំងពីមុនឆ្នាំ១៩៧០ ប្រទេសកម្ពុជាមានបណ្តាញចរាចរណ៍ផ្លូវគោកសំខាន់ៗ ដូចខាងក្រោម៖

- ផ្លូវជាតិលេខ១ ៖ ចេញពីភ្នំពេញ ទៅបាវិត កាត់តាមអ្នកលឿង និងស្វាយរៀង មានប្រវែង ១៦៧ គីឡូម៉ែត្រ ។
- ផ្លូវជាតិលេខ២ ៖ ចេញពីភ្នំពេញ ទៅភ្នំដិន កាត់តាមក្រុងតាខ្មៅ និងខេត្តតាកែវ មានប្រវែង ១៣៧ គីឡូម៉ែត្រ ។
- ផ្លូវជាតិលេខ៣ ៖ ចេញពីភ្នំពេញ ទៅក្រុងព្រះសីហនុ កាត់តាមខេត្តកំពត មានប្រវែង ២៦០ គីឡូម៉ែត្រ ។
- ផ្លូវជាតិលេខ៤ ៖ ចេញពីភ្នំពេញ ទៅក្រុងព្រះសីហនុ កាត់តាមខេត្តកំពង់ស្ពឺ មានប្រវែង ២៣២ គីឡូម៉ែត្រ ។
- ផ្លូវជាតិលេខ៥ ៖ ចេញពីភ្នំពេញ ទៅអូរជ្រៅ កាត់តាមខេត្តកំពង់ឆ្នាំង ពោធិសាត់ បាត់ដំបង បន្ទាយមានជ័យ មានប្រវែង ៤០៨ គីឡូម៉ែត្រ ។
- ផ្លូវជាតិលេខ៦ ៖ ចេញពីព្រែកក្តាម ទៅខេត្តបន្ទាយមានជ័យ កាត់តាមខេត្តកំពង់ធំ សៀមរាប មានប្រវែង ៣៨៦ គីឡូម៉ែត្រ ។

[៦២] មាត្រា១-២-៣ "**ច្បាប់ស្តីពីផ្លូវថ្នល់**" ឆ្នាំ២០១៤។

- ផ្លូវជាតិលេខ៧ ៖ ចេញពីស្គុន ទៅខេត្តស្ទឹងត្រែង កាត់តាមស្នួល មានប្រវែង ៥៤៣ គីឡូម៉ែត្រ ។

ផ្លូវជាតិសរុបមានប្រវែង ៣.៦៧៥ គីឡូម៉ែត្រ ដែលតភ្ជាប់ពីទីរួមខេត្ត ទៅទីប្រជុំជនស្រុកនានា ក្នុងខេត្ត។ ផ្លូវខេត្ត កសាងឡើង និងជួសជុលដោយថវិកាខេត្តផ្ទាល់ ។ ស្ពានគ្រប់ប្រភេទ ទៅតាមផ្លូវជាតិមានចំនួន ៤.០២៧ កន្លែង [៦៣] ។

ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់សរុបនៅកម្ពុជា មាន ៤៧,២៦៣ គីឡូម៉ែត្រ ក្នុងនោះ ៧៥% ជាផ្លូវខេត្តនៅទីជនបទ។ គិតមកត្រឹម ឆ្នាំ២០១៣ ផ្លូវជាតិនិងផ្លូវខេត្ត ប្រវែង ១២,២៣៩ គីឡូម៉ែត្រ ត្រូវបានត្រួសត្រាយ។ ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ជាតិ បង្ហាញពីផែនការរបស់រដ្ឋាភិបាល ក្នុងការកែលម្អ និងជួសជុលផ្លូវជនបទបន្ថែម ប្រមាណជា ៥,១៥០ គីឡូម៉ែត្រ នៅត្រឹមឆ្នាំ២០១៨ [៦៤] ។ ក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន ទទួលខុសត្រូវអនុវត្តគោលនយោបាយជាតិ ដែលគ្របដណ្តប់លើការសាងសង់ក្នុងការងារសាធារណការ ដូចជា ផ្លូវថ្នល់ ស្ពាន កំពង់ផែរ ផ្លូវដែក និងផ្លូវទឹក។

រាប់ចាប់តាំងពីឆ្នាំ១៩៨០ ដល់ឆ្នាំ២០១៤ ប្រទេសកម្ពុជា មានផ្លូវថ្នល់ ១១.៦៥០ គីឡូម៉ែត្រ។ ជាមួយគ្នានោះ រាជរដ្ឋាភិបាលអាណត្តិទី៥ បានជំរុញឱ្យក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន អនុវត្តនូវគោលការណ៍និងផលិតបាននូវក្របខ័ណ្ឌគតិយុត្តិមួយចំនួន ពិសេសច្បាប់ស្តីពីផ្លូវថ្នល់។

ឆ្នាំ១៩៨០ ដល់ឆ្នាំ១៩៩៨ ប្រទេសកម្ពុជា មានផ្លូវថ្នល់ ៨.៥០០ គីឡូម៉ែត្រ។ ឆ្នាំ១៩៩៨ ដល់ឆ្នាំ ២០០៨ កម្ពុជាមានផ្លូវថ្នល់ប្រវែង ១១.២០០ គីឡូម៉ែត្រ ហើយពីឆ្នាំ ២០០៨ ដល់ឆ្នាំ ២០១៤ មានផ្លូវថ្នល់ ១១.៦៥០ គីឡូម៉ែត្រ [៦៥] ។

---

[៦៣] កែវ ភួង "**តំបន់ទេសចរណ៍នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា**" បោះពុម្ពលើកទី២ ៖ រោងពុម្ពពន្លឺខ្មែរ ឆ្នាំ២០០៥, ទំព័រ ៦-៧។

[៦៤] ក្រសួងផែនការ "**ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ជាតិ ឆ្នាំ២០១៤-២០១៨** " ។

[៦៥] លឹម ស៊ីដេនីន រដ្ឋលេខាធិការក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន ថ្លែងក្នុងពិធី "**ផ្សព្វផ្សាយច្បាប់ស្តីពីផ្លូវថ្នល់**" នៅខេត្តក្រចេះ កាលពីថ្ងៃទី២២ ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០១៥ ។

# ជំពូកទី ២

# ស្ថានភាពទូទៅ នៃគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនៅរាជធានីភ្នំពេញ

## ២.១. បច្ចុប្បន្នភាពរាជធានីភ្នំពេញ

ភ្នំពេញជារាជធានីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។ ភ្នំពេញគឺជាទីរាជធានីផង និងជាបេះដូងនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាផង ហើយក៏ជាកន្លែង ដែលមានមនុស្សរស់ច្រើនជាងគេ ក្នុងប្រទេសកម្ពុជាផងដែរ។ លើសពីនេះទៅទៀត ភ្នំពេញក៏ជាកន្លែងសម្រាប់ប្រកួតប្រជែង ទីផ្សារពាណិជ្ជកម្ម សេដ្ឋកិច្ច ទំនាក់ទំនងការបរទេស នយោបាយ ការអភិវឌ្ឍ និង ជាកន្លែងដែលបន្សល់ទុកនូវសំណង់ចាស់ៗជាច្រើនផងដែរ ដូចជា ព្រះបរមរាជវាំង វត្តភ្នំ និង អគារផ្សេងៗទៀត ។ល។ សព្វថ្ងៃនេះភ្នំពេញ បានប្តូររូបរាងថ្មីទាំងការអភិវឌ្ឍ និងសេដ្ឋកិច្ច ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ និងសំណង់ជាដើម។ លើសពីនេះទៅទៀតភ្នំពេញក៏បានក្លាយទៅជាទីក្រុងមួយ ដែលមានការប្រកួតប្រជែងផ្នែកទីផ្សារ និងសេដ្ឋកិច្ចជាមួយនឹងទីក្រុងធំៗនានានៅលើសកលលោក។ សព្វថ្ងៃនេះ រាជធានីភ្នំពេញជាទីក្រុងដែលគួរឱ្យទាក់ទាញ បង្កឱ្យមានភាពធូរស្រាល និងពោរពេញដោយភាពសុខដុមរមនា។

### ក. ទិដ្ឋភាពទូទៅ

បើតាមគេហទំព័ររបស់សាលារាជធានីភ្នំពេញ បានបង្ហាញថាភ្នំពេញជារាជធានី និងជាទីក្រុងធំជាងគេបំផុតនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ជាមជ្ឈមណ្ឌល សន្តិសុខ នយោបាយ សេដ្ឋកិច្ច សម្បត្តិវប្បធម៌ និងការទូត។ រាជធានីនេះមានការកែសម្រួលដែនដីព្រំប្រទល់ជា ៤ ដំណាក់កាល ក្រោយរបបប្រល័យពូជសាសន៍ ប៉ុល ពត។ ដំណាក់កាលទាំង ៤ នោះមាន៖

- លើកទី១ គឺការបញ្ចូលស្រុកដង្កោ
- លើកទី២ ការបង្កើតខណ្ឌឫស្សីកែវ
- លើកទី៣ ការបញ្ចូល៤ភូមិ របស់ឃុំកន្ទោក មកក្នុងដែនដីរដ្ឋបាលរាជធានីភ្នំពេញ
- លើក ទី៤ ការបញ្ចូល ២០ឃុំ របស់ស្រុក៥ (ពញាឮ, មុខកំពូល, កៀនស្វាយ, កណ្តាលស្ទឹង, អង្គស្នួល) នៃខេត្តកណ្តាល មកក្នុងដែនដីរដ្ឋបាលរាជធានីភ្នំពេញ។

### ខ. ភូមិសាស្ត្រ

ភ្នំពេញស្ថិតនៅតំបន់ខាងត្បូង-កណ្តាលប្រទេសកម្ពុជា ដែលព័ទ្ធជុំវិញដោយខេត្តកណ្តាល។ ទីក្រុងស្ថិតនៅលើច្រាំងនៃទន្លេសាប មេគង្គ និង បាសាក់។ ទន្លេទាំងនេះ ផ្តល់នូវប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីទឹកសាប និងជាទន្លេប្រកបដោយសក្តានុពល ជាធនធាន ដ៏សំខាន់សម្រាប់លក្ខខណ្ឌ បរិស្ថានប្រកបដោយចិរភាព សោភ័ណភាព ធម្មជាតិ និងវប្បធម៌ប្រកបដោយភាពចម្រុងចម្រើនសម្រាប់ប្រជាជននៅរាជធានីភ្នំពេញ តាំងពីអតីតកាលរហូតមកដល់បច្ចុប្បន្ន ។

រាជធានីភ្នំពេញ ស្ថិតនៅចំពីមុខទន្លេមេគង្គ ដែលជាទន្លេដ៏សំខាន់នៅអាស៊ី មានបណ្តោយប្រវែង ៤.២០០ គីឡូម៉ែត្រ (២៦១០ម៉ាយ)។ ប្រភពដើមនៃទន្លេនេះ គឺចេញមកពីតំបន់ខ្ពង់រាបទីបេប្រទេសចិន។ ទន្លេនេះហូរកាត់ ប្រទេសកម្ពុជាពីជើងទៅត្បូង មានបណ្តោយ សរុបប្រវែង ៤៨៦ គីឡូម៉ែត្រ (៣០២ម៉ាយ) ហើយកាត់ភូមិសាស្ត្ររាជធានីភ្នំពេញដែលជាចំណុចប្រសព្វទន្លេបួនមុខបង្កើតបាននូវប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ី និងទឹកសាប ដ៏គួរឱ្យទាក់ទាញសម្រាប់រាជធានីភ្នំពេញ។

### គ. អាកាសធាតុ

រាជធានីភ្នំពេញ មានអាកាសធាតុក្តៅពេញមួយឆ្នាំ ដោយគ្រាន់តែមានការប្រែប្រួលបន្តិចបន្តួចប៉ុណ្ណោះ។ នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ កម្រិតសីតុណ្ហភាពមានចាប់ពី ១៨ អង្សារ ដល់ ៣៨ អង្សារសេ (៦៤ ដល់ ១០០ អង្សារ ហ្វារិនហាយ) ។

**មានរដូវចំនួនពីរ គឺ ៖**

- រដូវប្រាំង ចាប់ពីខែធ្នូ ដល់ខែឧសភា (រយៈពេល៦ ខែ)
- រដូវវស្សា ចាប់ពីខែមិថុនា ដល់ខែវិច្ឆិកា (រយៈពេល ៦ ខែ) ។

### ឃ. ផ្ទៃដី និងប្រជាជន

| ផ្ទៃដី | ប្រជាជន | ស្រីចំនួន | ចំនួនគ្រួសារ | ដង់ស៊ីតេ | ខណ្ឌ | សង្កាត់ | ភូមិ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ៦៧៨.៤៦ គីឡូម៉ែត្រក្រឡា 0.37% នៃផ្ទៃដីសរុបប្រទេស | ១,៥០១,៧២៥ នាក់ | ៧៩២,៩២៦ នាក់ | ២៩៥,៣៥៨ | ២,២១៣ នាក់/គីឡូម៉ែត្រការេ | ៨ | ៩៦ | ៨៩៧ |

### ង. សេដ្ឋកិច្ច

- ផលិតផល ក្នុងស្រុកសរុបសម្រាប់ប្រជាជនម្នាក់ ៧៦៩ ដុល្លារអាមេរិក (ឆ្នាំ២០០៩) ផលិតផលក្នុងរាជធានីភ្នំពេញសរុបសម្រាប់ប្រជាជនម្នាក់ ៨២០ ដុល្លារអាមេរិក (ឆ្នាំ២០០៥)
- ការវិនិយោគ ៖ បីភាគបួននៃការវិនិយោគក្នុងវិស័យឧស្សាហកម្ម នៅក្នុងប្រទេសទាំងមូល
- ការដឹកជញ្ជូន ៖ បីភាគបួននៃប្រទេសទាំងមូល
- ទេសចរណ៍ ៖ ៩៥០.០០០ នាក់ ក្នុងមួយឆ្នាំ

→ **ច្រកទ្វារនៃកំណើនសេដ្ឋកិច្ច**

- លិច-កើត ៖ បាងកក-ភ្នំពេញ-ហូជីមិញ (ផ្លូវគោក ផ្លូវដែក ផ្លូវអាកាស)
- កើត-ត្បូង ៖ (កំពង់ផែ) ក្រុងព្រះសីហនុ-ភ្នំពេញ-តំបន់ទន្លេមេគង្គលើ (ផ្លូវគោក ផ្លូវដែក មាគ៌ាទស្សនាមេគង្គ -ល- ) ។

### ច. សង្គមកិច្ច

ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ គិតត្រឹមខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១១ មានប្រជាពលរដ្ឋជាមន្ត្រីរាជការចំនួន ២៤% ជាបុគ្គលិក កម្មករ ២៦% អ្នកផ្តល់សេវាកម្ម ៣៦% និងកសិករចំនួន ១៤% ។

| **បរិយាយ** | **ឯកតា** | **ឆ្នាំ២០១០** |
|---|---|---|
| គ្រួសារមានសមាជិកធ្វើការក្នុងក្របខណ្ឌរដ្ឋ | % | ២៣,៤៨ |
| គ្រួសារមានសមាជិកជាបុគ្គលិក កម្មករ ក្នុងក្របខណ្ឌឯកជន | % | ២៦,៥៤ |
| គ្រួសារប្រកបមុខរបរសេវាកម្ម | % | ៣៥,៦៨ |
| គ្រួសារប្រកបមុខរបរធ្វើកសិកម្ម | % | ១៤,៣២ |
| អត្រាកុមារអាយុ ៦-១៤ ឆ្នាំ មិនចូលរៀន | % | ៩,០៤ |
| អត្រាអ្នកមិនចេះអក្សរអាយុពី ១៥-៦០ ឆ្នាំ | % | ២,២១ |
| អត្រាស្ត្រីមិនចេះអក្សរអាយុពី ១៥-៦០ ឆ្នាំ | % | ១,២៤ |
| អត្រាគ្រួសារប្រើប្រាស់ទឹកម៉ាស៊ីន | % | ៨១,១០ |
| អត្រាគ្រួសារប្រើប្រាស់អណ្តូងទឹកស្អាត | % | ៥,៩៥ |
| សមាមាត្រគ្រួសារមានបង្គន់អនាម័យប្រើប្រាស់ | % | ៩១,៥៣ |
| អត្រាមរណភាពទារក (០-១ខែ) ក្នុង ១០០០ កំណើត | % | ០,៥៩ |

### ឆ. សំណង់នានា

ស្ថិតិគិតត្រឹមចុងខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០១១

→ **សំណង់អគារខ្ពស់ៗ**

- អគារចាប់ពី ១០ជាន់ ដល់ ១៩ជាន់ មានចំនួន **៥០ អគារ**
- អគារចាប់ពី ២០ជាន់ ដល់ ២៩ជាន់ មានចំនួន **០២ អគារ**
- អគារចាប់ពី ៣០ជាន់ ដល់ ៣៩ជាន់ មានចំនួន **០៣ អគារ**
- អគារចាប់ពី ៤០ជាន់ ដល់ ៤៥ជាន់ មានចំនួន **០២ អគារ**
- *សរុបទាំងអស់មានចំនួន <u>៥៧ អគារ</u> ដែលក្នុងនោះមាន <u>១៣ អគារ</u> សាង់សង់រួចជាស្ថាពរ ចំណែកឯ <u>៤៤ អគារទៀត</u> កំពុងដំណើរការ។*

**→ បុរីដែលបានសាងសង់ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ**

ចំនួនបុរីដែលបានសាងសង់សរុបមាន **៧៧កន្លែង** ក្នុងនោះមានសង់នៅតាមបណ្តាខណ្ឌនានាដូចខាងក្រោម៖

- ខណ្ឌដង្កោ មានបុរីចំនួន **២៧កន្លែង**
- ខណ្ឌឫស្សីកែវ មានបុរីចំនួន **១៧កន្លែង**
- ខណ្ឌសែនសុខ មានបុរីចំនួន **១៩កន្លែង**
- ខណ្ឌមានជ័យ មានបុរីចំនួន **០៨កន្លែង**
- ខណ្ឌចំការមន មានបុរីចំនួន **០៤កន្លែង**
- ខណ្ឌទួលគោក មានបុរីចំនួន **០២កន្លែង** ។

## ជ. គមនាគមន៍

រាជធានីភ្នំពេញមានស្ពានសរុប*ចំនួន ២៧* ដែលមានប្រវែងសរុប *៥,៤២៩.១៧ម៉ែត្រ* ។

| បរិយាយ | ផ្លូវកៅស៊ូAC | ផ្លូវកៅស៊ូDBST | ផ្លូវបេតុង | សរុប |
|---|---|---|---|---|
| ភ្នំពេញ | ២១៥,២៨៦.00 | ២៧៩,៧៥៣.00 | ២០៦,៧៣0.00 | ១,៣៧៩,៤៨៧.00 |
| ខណ្ឌដូនពេញ | ២៩,៨00.00 | ១២,៧៣0.00 | ១,៦៩៩.00 | ៤៣,៨១0.00 |
| ខណ្ឌចំការមន | ២៩,៥២១.00 | ៥៣,៦៩៦.00 | ២១,៣៧៧.00 | ១០៥,៥២៨.00 |
| ខណ្ឌ៧មករា | ២៩,៨00.00 | ១២,៧៣0.00 | ១,៦៩៩.00 | ២២,២៦៩.00 |
| ខណ្ឌទួលគោក | ៥,៥00.00 | ៦៩,០៦៧.00 | ៣២,៥៥៣.00 | ១១៧,៩២៤.00 |
| ខណ្ឌមានជ័យ | ១១,៩៨0.00 | ១៤,៧២0.00 | ៥៧,៩៥៣.00 | ១៤៣,៤៩0.00 |
| ខណ្ឌដង្កោ | – | ៣៨,៧៨៨.00 | ២២,០៦៧.00 | ៩៥១,៧៦៧.00 |
| ខណ្ឌសែនសុខ | – | ៣,៨៦0.00 | ៧,៧១0.00 | ១០៥,៥២៨.00 |
| ខណ្ឌឫស្សីកែវ | ៧,០២0.00 | ១៨,៩០៩.00 | ៦២,២៩១.00 | ១៨៦,៥២៨.00 |

*****ប្រវែងផ្លូវគិតជា ម៉ែត្រ* (ទិន្នន័យទទួលបានពីមន្ទីរសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូន)

## ឈ. អត្រាប្រជាជនក្រីក្រ (គិតចាប់ពី ឆ្នាំ២០០៥-២០១០) ជាភាគរយ (%)

| ខណ្ឌ | ២០០៥ | ២០០៦ | ២០០៧ | ២០០៨ | ២០០៩ | ២០១០ |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ចំការមន | ៦,៨៩ | ៦,០៥ | ០,០៣ | ០,០២ | ០,០០ | ០,០០ |
| ដូនពេញ | ៥,៣៦ | ៤,៣៩ | ០,០០ | ០,០០ | ០,០០ | ០,០០ |
| ៧មករា | ២,២២ | ១,៧៨ | ០,០០ | ០,០០ | ០,០០ | ០,០០ |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ទួលគោក | ៥,៩២ | ៥,៦៣ | ០,០០ | ០,០០ | ០,០០ | ០,០០ |
| ដង្កោ | ៧,៦៤ | ៤,៥៩ | ១,៨១ | ០,៨៣ | ០,២៨ | ០,១៣ |
| មានជ័យ | ១១,១១ | ១០,៩០ | ០,១៣ | ០,៥៤ | ០,២១ | ០,១៣ |
| ឫស្សីកែវ | ១២,៦៨ | ១២,៤៤ | ១,៨១ | ១,៣២ | ១,២៧ | ០,៦៩ |
| សែនសុខ | ១២,៨៣ | ១២,៨៣ | ១,៦៥ | ០,៦១ | ១,៨១ | ០,១២ |

ញ. ស្ថិតិយានយន្ត (ខែសីហា ២០០៦ ដល់ ខែសីហា ២០១១)

| ល.រ | ប្រភេទ | ចំនួនចុះបញ្ជី |
|---|---|---|
| ១ | រថយន្តធុនតូច | ៩៤,៧៨២ គ្រឿង |
| ២ | រថយន្តធុនធំ | ៨,២១៣ គ្រឿង |
| ៣ | ទោចក្រយានយន្ត | ៥៦២,៦២៣ គ្រឿង |
| ៤ | ត្រីចក្រយានយន្ត | ១,១៣៧ គ្រឿង |
| ៥ | ទោចក្រយានយន្តសណ្តោងរ៉ឺម៉ក | ៣,៣៣៦ គ្រឿង |

ដ. អត្រាប្រជាជនក្រីក្រ (គិតចាប់ ពីឆ្នាំ២០០៥-២០១០) ជាភាគរយ (%)

(*ទិន្នន័យកាលពីមុនកាត់បញ្ចូលឃុំមួយចំនួន ពីខេត្តកណ្តាល*)

| តំបន់ | ផ្ទៃដី (គម$^2$) | ប្រជាជន (១៩៩៨) (នាក់) | ស្រី (នាក់) | ភូមិ | សង្កាត់ | គ្រួសារ |
|---|---|---|---|---|---|---|
| រាជធានីភ្នំពេញ | 376,17 | 1,082,774 | 571,302 | 762 | 76 | 206,174 |
| ខណ្ឌសែនសុខ | 47,20 | 92,887 | 50,078 | 32 | 3 | 16,917 |
| ខណ្ឌឫស្សីកែវ | 58,22 | 164,789 | 87,579 | 35 | 9 | 32,127 |
| ខណ្ឌមានជ័យ | 50,86 | 192,805 | 99,729 | 67 | 8 | 36,928 |
| ខណ្ឌដង្កោ | 192,81 | 185,400 | 105,397 | 154 | 15 | 35,328 |

ទិន្នន័យក្រោយពេលកាត់បញ្ចូលឃុំទាំង២០ (*ខណ្ឌដែលប៉ះពាល់មានចំនួន៤*)

| តំបន់តំបន់ | ផ្ទៃដី (គម$^2$) | ប្រជាជន (១៩៩៨) (នាក់) | ស្រី (នាក់) | ភូមិ | សង្កាត់ | គ្រួសារ |
|---|---|---|---|---|---|---|
| រាជធានីភ្នំពេញ | 678.46 | 1.501.725 | 792.926 | 897 | 96 | 295.358 |
| ខណ្ឌសែនសុខ | 92,08 | 141.867 | 77.499 | 49 | 6 | 29.463 |
| ខណ្ឌឫស្សីកែវ | 107,66 | 196.184 | 103.637 | 43 | 11 | 38.940 |
| ខណ្ឌមានជ័យ | 111.08 | 327.801 | 175.948 | 83 | 12 | 65.433 |
| ខណ្ឌដង្កោ | 340,18 | 257.724 | 140.695 | 284 | 26 | 51.046 |

### ឋ. ទិន្នន័យសង្ខេបរាជធានីភ្នំពេញមុន និងក្រោយការកាត់ឃុំចំនួន ២០ ពី ខេត្តកណ្តាល

ឈ្មោះឃុំដែលត្រូវបានកាត់បញ្ចូលតាមខណ្ឌរបស់រាជធានីនីមួយៗ

**I.ខណ្ឌសែនសុខ (បាន៣ឃុំ) ៖**

1. កាត់ពីស្រុកពញាឮ មាន៖
    1. ឃុំពញាពន់ ឃុំព្រែកព្នៅ ឃុំសំរោង។

**II.ខណ្ឌឫស្សីកែវ (បាន២ឃុំ) ៖**

1. កាត់ពីស្រុកមុខកំពូល
    1. ឃុំកោះដាច់ ឃុំបាក់ខែង។

**III.ខណ្ឌមានជ័យ (បាន៤ឃុំ)៖**

1. កាត់ពីស្រុកកៀនស្វាយ
    1. ឃុំវាលស្បូវ ឃុំព្រែកឯង ឃុំក្បាលកោះ ឃុំព្រែកថ្មី។

**IV.ខណ្ឌដង្កោ (បាន១១ឃុំ)៖**

1. កាត់ពីស្រុកកណ្តាលស្ទឹង
    1. ឃុំព្រែកកំពឹស ឃុំស្ពានថ្ម ឃុំទៀន ឃុំរលួស ឃុំគងនយ។
2. កាត់ពីស្រុកអង្គស្នួល
    1. ឃុំពន្សាំង ឃុំស្នោ ឃុំឪឡឹក ឃុំបឹងធំ ឃុំកំបូល ឃុំកន្ទោក។

### ឌ. ខណ្ឌថ្មីចំនួន៣ នៅចុងឆ្នាំ២០១៣

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

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

ខណ្ឌជ្រោយចង្វារ៖ បំបែកចេញពី ខណ្ឌឫស្សីកែវ ទីតាំងសាលាខណ្ឌ ជ្រោយចង្វារ ស្ថិតនៅសាលាសង្កាត់ព្រែកលៀប។

ខណ្ឌព្រែកព្នៅ៖ បំបែកចេញពី ខណ្ឌសែនសុខ និងខណ្ឌពោធិ៍សែនជ័យ ទីតាំងសាលាខណ្ឌ គឺនៅក្នុងសង្កាត់គោករការ។

| បញ្ជីខណ្ឌរដ្ឋបាលរាជធានីភ្នំពេញ | | | | |
|---|---|---|---|---|
| ល.រ | ឈ្មោះខណ្ឌ | ចំនួនសង្កាត់ | ចំនួនភូមិ | ប្រជាជននៅ ឆ្នាំ២០០៨ |
| ១ | ចំការមន | ១២ | ៩៥ | ១៨២០០៤ |
| ២ | ដង្កោ | ១៣ | ? | ២៥៧៧២៤ |
| ៣ | ដូនពេញ | ១១ | ១៣៤ | ១២៦៥៥០ |
| ៤ | ទួលគោក | ១០ | ១៤៣ | ១៧១២០០ |
| ៥ | ប្រាំពីរមករា | ៨ | ៣៣ | ៩១៨៩៥ |
| ៦ | ពោធិ៍សែនជ័យ | ១៣ | ? | ១៨៣៨២៦ |
| ៧ | មានជ័យ | ៨ | ៣០ | ៣២៧៨០១ |
| ៨ | ឫស្សីកែវ | ១១ | ៥៩ | ១៩៦៦៨៤ |
| ៩ | សែនសុខ | ៦ | ? | ១៤៧៩៦៧ |
| ១០ | ច្បារអំពៅ | ៨ | ៣០ | ? |
| ១១ | ជ្រោយចង្វារ | ៥ | ២២ | ? |
| ១២ | ព្រែកព្នៅ | ៥ | ៥៩ | ? |

## ២.២. ស្ថានភាពនៃគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍

បច្ចុប្បន្ននៅរាជធានីភ្នំពេញកំពុងជួបប្រទះបញ្ហាស្មុគ្រស្មាញធំៗជាច្រើន ក្នុងនោះក៏មានបញ្ហាគ្រោះថ្នាក់និងការកកស្ទះចរាចរណ៍ផងដែរ។ ម្យ៉ាងទៀត ដោយសារចំនួនយានយន្ត និងចំនួនប្រជាជនមានការកើនឡើងជារៀងរាល់ថ្ងៃ។ គិតរហូតមកដល់បច្ចុប្បន្ន ប្រជាជននៅរាជធានីភ្នំពេញមានចំនួនប្រមាណជាង ២ លាននាក់។ ចំនួនទាំងនេះ គេមិនទាន់គិតបញ្ចូលជនអន្តោប្រវេសន៍និងទេសចរដែលមកស្នាក់នៅបណ្តោះអាសន្ន នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញនោះឡើយ។ ទន្ទឹមនឹងកំណើនប្រជាជននេះ ចំនួនយានយន្តនិងតម្រូវការប្រើប្រាស់ផ្សេងៗក៏កើនផងឡើងដែរ។ ជាមួយគ្នានេះដែរ ការកកស្ទះនិងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ និងភាពអនាធិបតេយ្យក្នុងការប្រើប្រាស់ផ្លូវសាធារណៈ កំពុងតែចោទជាបញ្ហាក្តៅគគុក ដែលជាក្តីបារម្ភដ៏ធំមួយរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ។

ក្រៅពីកំណើនចំនួនប្រជាជននិងចំនួនយានយន្ត ដែលជាមូលហេតុចម្បងនៃការកកស្ទះនិងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ គេក៏សង្កេតឃើញថា នៅមានកត្តាជាច្រើនទៀតដូចជាកត្តាផ្លូវ ស្ពាន ស្លាកសញ្ញាសុវត្ថិភាពយានយន្ត សមត្ថភាពរបស់នគរបាលចរាចរណ៍ និងបរិស្ថានផ្លូវធ្វើចរាចរណ៍ ក៏រួមចំណែកធ្វើឱ្យការធ្វើចរាចរណ៍នៅរាជធានីភ្នំពេញ ជួបបញ្ហាស្មុគ្រស្មាញដែរ។

ជាការឆ្លើយតបនឹងបញ្ហានេះ មន្ត្រីនគរបាលចរាចរណ៍ ស្ថាប័នទទួលបន្ទុកចរាចរណ៍ និង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធដទៃទៀត បានកំពុងកែលម្អ ជួសជុល និងសាងសង់ផ្លូវថ្មីបន្ថែម ដូចជាស្ពានអាកាស និងស្ពានដទៃទៀត ព្រមទាំងកែលម្អនិងបំពាក់ប្រព័ន្ធភ្លើង ស្លាក និងគំនូសសញ្ញាចរាចរណ៍។ លើសពីនេះរាជរដ្ឋាភិបាលក៏បានធ្វើវិសោធនកម្មច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកថ្មី ដោយបង្កើនការអនុវត្តច្បាប់ និងការត្រួតពិនិត្យសុវត្ថិភាពយានយន្តគ្រប់ប្រភេទ។

ប្រសិនបើយកទីក្រុងភ្នំពេញប្រៀបធៀបជាមួយមនុស្សម្នាក់ៗ នោះយើងអាចនិយាយបានថា ចរាចរណ៍ គឺជាសរសៃឈាមរបស់មនុស្សគ្រប់រូបសម្រាប់ឱ្យមនុស្សអាចរស់នៅបាន។ រាជធានី-ភ្នំពេញនាពេលបច្ចុប្បន្ននេះវិញ កំពុងតែជួបប្រទះកកស្ទះនិងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ វាបានក្លាយជាឧបសគ្គ រារាំងដល់ការអភិវឌ្ឍសង្គមសេដ្ឋកិច្ចនៅរាជធានីភ្នំពេញយ៉ាងខ្លាំង។ ចំពោះបញ្ហាគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ជារួមបណ្តាលមកពីកត្តាធំៗបីគឺ: កត្តាផ្លូវថ្នល់, កត្តាយានយន្ត និងកត្តាមនុស្ស។

### ២.២.១. កត្តាផ្លូវថ្នល់

ផ្លូវថ្នល់ជាតម្រូវការចាំបាច់បំផុតសម្រាប់អ្នកធ្វើដំណើរ។ ប្រសិនបើអ្នកបើកបរ ឬអ្នកដំណើរខ្វះការប្រុងប្រយ័ត្ន គេអាចមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ដល់អាយុជីវិតបាន ដោយសារផ្លូវខ្លះកោងបត់បែនខ្លាំង ផ្លូវកាត់ខ្វាត់ខ្វែងគ្នា ហើយមានចរាចរណ៍ច្រើន ផ្លូវខ្លះរអិល ផ្លូវខ្លះមានជង្ហុក ផ្លូវមានដើមឈើដុះកៀកសងខាងផ្លូវ ឬមានលំនៅឋានជាប់នឹងចិញ្ចើមផ្លូវជាដើម។ បញ្ហាផ្លូវដែលជាកត្តានាំឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នៅរាជធានីភ្នំពេញនាពេលបច្ចុប្បន្ននេះ និយាយជារួមដោយសារមូលហេតុធំៗបីយ៉ាងគឺ: ផ្លូវតូចចង្អៀត កង្វះប្រព័ន្ធចរាចរណ៍បញ្ឈរ និងការប្រើប្រាស់ផ្លូវមិនបានត្រឹមត្រូវ។

#### ក. ផ្លូវតូចចង្អៀត

ចំនួនមនុស្សនិងយានជំនិះកាន់តែកើនឡើង ពីមួយថ្ងៃទៅមួយថ្ងៃ ប៉ុន្តែផ្លូវថ្នល់មិនមានការកើនឡើងឡើយ។ ហើយផ្លូវមួយចំនួនធំនៅតែមានលក្ខណៈតូចចង្អៀតដដែល មានចំនួនផ្លូវតិចតួចណាស់ដែលត្រូវបានពង្រីកបន្ថែម។ ផ្លូវថ្នល់ដែលមិនទាន់អាចបំពេញតម្រូវការចរាចរណ៍ គឺជាបញ្ហាមួយដែលរាជរដ្ឋាភិបាល ជាពិសេសសាលារាជធានីភ្នំពេញបាននឹងកំពុងតែគិតគូរនិងយកចិត្តទុកដាក់ដោះស្រាយជាបណ្តើរៗហើយ ក៏ប៉ុន្តែហាក់មានភាពយឺតយ៉ាវនិងមិនទាន់គ្រប់តម្រូវការប្រើប្រាស់របស់ប្រជាពលរដ្ឋនៅឡើយ។ ដូច្នេះទាមទារឱ្យមានការយកចិត្តទុកដាក់បន្ថែមទៀត ដើម្បីពន្លឿនដោះស្រាយបញ្ហានេះឱ្យឆាប់រហ័ស ព្រមទាំងត្រូវមានគម្រោងនិងដំណោះស្រាយសម្រាប់រយៈពេលយូរអង្វែងផងដែរ។ បើមិនដូច្នេះទេ ទៅថ្ងៃអនាគត នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញនឹងត្រូវប្រឈមមុខបញ្ហា "មានយានជំនិះ តែគ្មានផ្លូវសម្រាប់ចរាចរណ៍" ។

យោងតាមទស្សនាវដ្ដីសេដ្ឋកិច្ចខ្មែរ លេខ២៨ អត្ថបទចុះផ្សាយថ្ងៃទី១០ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៤ បានសរសេរថា ចាប់តាំងពីឆ្នាំ១៩៧៩ វិថីជាច្រើននៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញត្រូវបានដាក់ឈ្មោះសាជាថ្មី។ ក្រៅពីវិថីសំខាន់ៗមួយចំនួននៅរក្សាឈ្មោះដើមនោះ វិថីដទៃទៀតគឺប្រើលេខសម្គាល់ទាំងអស់។ លេខសម្គាល់ របស់វិថីដែលស្ថិតនៅទិសខាងត្បូងនិងខាងជើងគឺជាលេខសេស ពីកើតទៅលិចមានលេខរៀងពីតូចទៅធំ។ ឯលេខសម្គាល់របស់វិថី ដែលស្ថិតនៅទិសខាងកើតនិងខាងលិចគឺជាលេខគូពីជើងទៅត្បូង មានលេខរៀងពីតូចទៅធំ។

របៀបដាក់លេខសម្គាល់នៅក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញទាំងមូល ដូចជាក្រាហ្វិកមួយដ៏ធំអញ្ចឹង ឱ្យតែនិយាយចំណុចសម្គាល់ទីតាំង ចំនួនពីរ (លេខផ្លូវ) គឺដឹងអំពីទីតាំងនោះជាមិនខាន។ ឯវិថីដែលដាក់ឈ្មោះពេញមាន ៤ ខ្សែ បណ្ដោយ៖ មហាវិថី Jawaharlal Nehru, មហាវិថីព្រះមុនីវង្ស, មហាវិថីព្រះនរោត្តម, វិថីព្រះស៊ីសុវត្ថិ និង ៤ ខ្សែទទឹង៖ មហាវិថីម៉ៅសេទុង មហាវិថីព្រះសីហនុ មហាវិថីកម្ពុជាក្រោម និងមហាវិថីសហព័ន្ធរុស្ស៊ី។ ផ្លូវខ្សែបណ្ដោយទាំង៤ និងខ្សែទទឹងទាំង៤ បានទ្រទ្រង់ប្រព័ន្ធចរាចរណ៍ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញទាំងមូល។

ម្យ៉ាងទៀត ផ្លូវថ្នល់ក៏មិនទូលាយ ជាទូទៅមានតែផ្លូវទ្វេទិសដែលអាចធ្វើចរាចរណ៍ម្ដង ៤ ខ្សែ។ គ្រប់យានជំនិះទាំងអស់ឱ្យតែមានភាពក្លាហាននិងហ៊ាន បង្កើនល្បឿន សុទ្ធតែអាចជែងផ្លូវ ធ្វើដំណើរស្រេចតែចិត្ត។ ទីក្រុងចាស់បានកសាងឡើងក្នុងសម័យក្រោមអាណានិគមបារាំងកាលពីជាង១០០ឆ្នាំមុន ធ្វើតាមបទដ្ឋានបែបអឺរ៉ុប ភាគច្រើនគឺជាក្រឡាក្ដារអុក, ផ្លូវថ្នល់ជាទូទៅមានលក្ខណៈចង្អៀត។ របស់ដែលសល់ពីសម័យ ប្រើរទេះសេះ រទេះគោ និងដែលមានប្រជាជនរស់នៅប្រហែលកន្លះលាននាក់បែបនេះ ក្រោយពេលជាង ១០០ ឆ្នាំ រហូតមកដល់ពេលបច្ចុប្បន្ននេះ គឺមិនអាចបំពេញតម្រូវការសង្គមលើផ្នែកចរាចរណ៍បានឡើយ។

ផ្លូវថ្នល់ទីក្រុងចាស់ភ្នំពេញ ប្រសិនបើមិនធ្វើការពង្រីកនិងកែលម្អទេនោះ នឹងពិបាកក្នុងការផ្ទុកយានជំនិះណាស់ ប៉ុន្តែដោយសារដីធ្លី ក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាមានលក្ខណៈឯកជន ការពង្រីកនិងកែលម្អផ្លូវថ្នល់ត្រូវការថវិកាគាំទ្រយ៉ាងច្រើន។ បើមើលតាមធនធានថវិការដ្ឋនាពេលបច្ចុប្បន្ននេះ ចង់ពង្រីកនិងកែលម្អផ្លូវថ្នល់ជាទ្រង់ទ្រាយធំគឺមិនអាចទៅរួចទេ។ ផ្លូវថ្នល់ទាំងតូចទាំងធំក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញភាគច្រើនគឺមានលក្ខណៈយ៉ាប់យឺន មានជង្ហុក មិនរាបស្មើ ធ្វើឱ្យយានជំនិះពិបាកធ្វើដំណើរ, យានជំនិះគ្រប់ប្រភេទ ជាពិសេសម៉ូតូ ពេលណាបើកបរលឿនងាយនឹងរងគ្រោះថ្នាក់, កាលណាអ្នកបើកបរខ្វះការប្រុងប្រយ័ត្ន នឹងនាំឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ដោយសារដួលជាដើម។

ប្រព័ន្ធរំដោះទឹកតាមផ្លូវថ្នល់នានាក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញមិនទាន់បានល្អ ពេលមានភ្លៀងធ្លាក់ម្ដងៗ ផ្លូវជាច្រើនដក់ទឹក និងលិចទឹក នាំឱ្យការធ្វើចរាចរណ៍ ឬការបើកបរប្រឈមគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍។ ហេដ្ឋា

រចនាសម្ព័ន្ធជំនួយចរាចរណ៍មានលក្ខណៈសាមញ្ញនៅមិនទាន់បានល្អនៅឡើយ។ ក្រៅពីវិធីមួយចំនួន រនាំងខណ្ឌចែកផ្លូវនៅតាមវិថីសំខាន់ៗដទៃទៀតមានភាពអន់ថយ មានវិថីសំខាន់ខ្លះគឺគ្មានតែម្តង ធ្វើឱ្យអត្រាយានជំនិះប៉ះគ្នាមានការកើនឡើងជាច្រើនករណី។

**ខ. កង្វះប្រព័ន្ធចរាចរណ៍បញ្ឈរ**

នៅរាជធានីភ្នំពេញបច្ចុប្បន្ន ក្រៅពីមានតែស្ពានអាកាសពីរបីនោះ នៅទូទាំងទីក្រុងទាំងមូល ស្ទើរតែគ្មានហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធចរាចរណ៍ជាលក្ខណៈបញ្ឈរ, មានន័យថា ទីក្រុងភ្នំពេញមិនទាន់មាន ផ្លូវអាកាស, ស្ពានអាកាស ស្ពានសម្រាប់ឆ្លងកាត់ផ្លូវ និងផ្លូវក្រោមដី..., ទើបតែមានតិចតួចនៅឡើយ ក្រៅពីនេះ គឺសុទ្ធតែរាបផ្ទាល់ដីទាំងអស់។ ហេតុដូច្នេះ ទើបក្នុងពេលព្រឹក ថ្ងៃរសៀលនិងពេលយប់ ដែលជាពេលចូលនិងចេញពីធ្វើការ ស្ទើរតែគ្រប់ផ្លូវឬមាត់ច្រកទាំងអស់ត្រូវបានជាប់ស្ទះមិនអាចធ្វើ ដំណើរទៅមុខបាន។ យោងតាមការព្យាករណ៍របស់ក្រសួងផែនការ ប្រជាជនក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ នឹងមានការកើនឡើងយ៉ាងគំហុកជាបន្តទៀត នៅពេលខាងមុខ។ ប្រសិនបើ ក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ននេះ មិនអាចដោះស្រាយបញ្ហាកកស្ទះនិងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍បានទេនោះ, ទៅថ្ងៃពេលអនាគត បញ្ហា ចរាចរណ៍នៅក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញនឹងធ្លាក់ចូលក្នុងស្ថានភាពកាន់តែពិបាកដោះស្រាយ។

**គ. ការប្រើប្រាស់ផ្លូវមិនបានត្រឹមត្រូវ**

ដងផ្លូវជាទីសម្រាប់ឱ្យមនុស្សទូទៅ ទាំងអ្នកថ្មើរជើង និងអ្នកបើកបរយានយន្តគ្រប់ប្រភេទ ធ្វើចរាចរណ៍ទៅមក ហើយក៏ជាកន្លែងដែលងាយនឹងធ្វើឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ជាញឹកញាប់ ដែរ ប្រសិនបើមនុស្សម្នាក់ៗមានការធ្វេសប្រហែសមិនបានប្រុងប្រយ័ត្ន។

រាជធានីភ្នំពេញមិនមានចិញ្ចើមផ្លូវសម្រាប់ឱ្យអ្នកថ្មើរជើងធ្វើដំណើរ ទ្រូងផ្លូវ និងចិញ្ចើមផ្លូវត្រូវ បានយកទៅធ្វើអាជីវកម្មផ្សេងៗដែលធ្វើឱ្យយានជំនិះពិបាកធ្វើចរាចរណ៍។ មានការដាក់តាំងលក់លើ ចិញ្ចើមថ្នល់ ហាងទំនិញ អាហារដ្ឋានមួយចំនួន គ្មានទីតាំងសម្រាប់ចតយានយន្តផ្ទាល់ខ្លួនឡើយ ហើយមានម្ចាស់ហាងឬម្ចាស់ផ្ទះមួយចំនួន យល់ថាចិញ្ចើមថ្នល់មុខផ្ទះគាត់ជាកម្មសិទ្ធិរបស់ខ្លួន។ រឿងដែលតែងតែជួបប្រទះជារៀងរាល់ថ្ងៃ គឺការចតយានជំនិះគ្រប់ប្រភេទ ដោយគ្មានសណ្តាប់ធ្នាប់។ បញ្ហារថយន្ត ម៉ូតូ ម៉ូតូកង់បីឈប់ ចតនៅតាមដងផ្លូវ គេងយកផ្លូវថ្នល់សម្រាប់ចតនេះ ឃើញមានជា ទូទៅនៅលើដងផ្លូវសាធារណៈ ធ្វើឱ្យផ្លូវដែលចង្អៀតស្រាប់នោះកាន់តែចង្អៀតថែមទៀត។ ពិសេស នៅតាមតំបន់ពាណិជ្ជកម្មនិងផ្លូវចរាចរណ៍សំខាន់ៗ ម៉ូតូនិងម៉ូតូកង់បីបានក្លាយជាឧបសគ្គផ្លូវថ្នល់ ដើម្បីទាក់យកភ្ញៀវ មិនខ្វល់ពីគ្រោះថ្នាក់ ឬធ្វើឱ្យកកស្ទះឡើយ គឺបិទផ្លូវទាំងស្រុងតែម្តងក៏មាន។

មានការសាងសង់រោងកម្មវិធីនានា (បុណ្យ មង្គលការ ជប់លាង...) នៅលើទ្រូងថ្នល់ និងការ តសំយាបឬសងសំយាបផ្ទះ លយមកលើទ្រូងថ្នល់ដើម្បីធ្វើអាជីវកម្មជាដើម។ វាជាកត្តារួមចំណែក

បង្កឱ្យមានការកកស្ទះ និងគ្រោះថ្នាក់កើតឡើងផងដែរ។ ដោយឡែក អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចវិញ ហាក់ដូចជាមិនបានចាត់វិធានការណាមួយជាក់លាក់ នៅចំពោះមុខបញ្ហាអស់ទាំងនេះទេ។

ពេលភ្លៀងមានទឹកលិចផ្លូវ ឬទឹកដក់ដោយសារផ្លូវមានជង្ហុក ពិបាកធ្វើដំណើរ នាំឱ្យចរាចរណ៍ប្រមូលផ្តុំគ្នាតែនៅលើមហាវិថីធំៗ ជាហេតុប្រឈមគ្រោះថ្នាក់កើតឡើងគ្រប់ពេល។ នៅពេលមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍កើតឡើង មិនមានការជួយអន្តរាគមន៍ពីសមត្ថកិច្ច គូសវាស យកចេញ និងជួយសង្គ្រោះទាន់ពេលវេលា។ មានការដ្ឋានកំពុងស្ថាបនា ជួសជុល និងកែលម្អជាដើម។ ការណ៍នេះបាននឹងកំពុងធ្វើឱ្យមានផលប៉ះពាល់ដល់ការធ្វើចរាចរណ៍ និងបង្កឱ្យមានការកកស្ទះនិងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍កើតមានឡើងជារៀងរាល់ថ្ងៃ។

### ២.២.២. កត្តាយានយន្ត

យានយន្តមានលក្ខណៈមិនគ្រប់គ្រាន់ (ខ្វះលក្ខណៈបច្ចេកទេស) ក៏ជាកត្តាបង្កឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ដល់អាយុជីវិតក្នុងពេលធ្វើដំណើរផងដែរ។ ដូចជាយានយន្តដាច់ហ្វ្រាំង ឬហ្វ្រាំងមិនស៊ីធ្វើឱ្យអ្នកបើកបរមិនអាចទប់ល្បឿនបាន គ្មានភ្លើង ដាច់អំពូល ឬគ្មានភ្លើងសញ្ញា បែកកង់នៅពេលយានយន្តកំពុងរត់លើថ្នល់ ដែលជាហេតុនាំឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍កើតឡើង។ សព្វថ្ងៃយានយន្តកំពុងចោទជាបញ្ហាស្មុគស្មាញ និងបង្កគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ដោយសារមូលហេតុធំៗពីរយ៉ាងគឺៈ កំណើនយានយន្តគ្រប់ប្រភេទជារៀងរាល់ថ្ងៃ និងកង្វះសេវារថយន្តក្រុងសារធារណៈ។

#### ក. កំណើនរថយន្ត

ប្រជាពលរដ្ឋមួយចំនួនមានការធុញទ្រាន់នឹងបញ្ហាកកស្ទះ និងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍កើតឡើង, អ្នកខ្លះទៀតព្រួយបារម្ភពីបញ្ហាសុខភាព ដោយសារការកើនឡើងនៃចំនួនយានយន្តនៅក្នុងទីក្រុង។ មន្ត្រីរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាធ្លាប់បានអះអាងថា កំណើនយានយន្តនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញបច្ចុប្បន្ន នៅមិនទាន់ក្លាយជាបញ្ហាចម្បងដែលបង្កឱ្យមានការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ និងប៉ះពាល់ដល់សុខភាពធ្ងន់ធ្ងរនៅឡើយទេ នាពេលសព្វថ្ងៃនេះ។

យោងតាមកាសែតកោះសន្តិភាព ចុះផ្សាយកាលពីថ្ងៃសុក្រ ទី១១ ខែមីនា ឆ្នាំ២០១៦ សហព័ន្ធឧស្សាហកម្មយានយន្តកម្ពុជាបង្ហាញក្តីបារម្ភពីការនាំចូលរថយន្តជជុះ។ ឧស្សាហកម្មរថយន្តនៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា បានលូតលាស់យ៉ាងឆាប់រហ័ស និងរឹងមាំ ។ កាលពីឆ្នាំ២០១៣ កំណើននៃការនាំចូលយានយន្តបានកើនឡើងប្រមាណ១៥% ហើយការនាំចូលរថយន្តថ្មី មានសរុបប្រហែលតែ ៤.០០០ គ្រឿង ប៉ុណ្ណោះ។ នៅក្នុងឆ្នាំ២០១៤ រថយន្តគ្រប់ប្រភេទដូចជា រថយន្តតូច ភីកអាប់ និងរថយន្តដឹកជញ្ជូន ដោយ១ភាគ៣នៃរថយន្តទាំងនោះ គឺជារថយន្តទំនើប ស្របតាមការនិយម និងបែបផែនជីវិតរបស់សង្គមកម្ពុជា ។ តែទោះជាយ៉ាងណា សហព័ន្ធឧស្សាហកម្មយានយន្តកម្ពុជា បាន

បង្ហាញក្តីពីបារម្ភរបស់ខ្លួន នៃការនាំចូលរថយន្តជជុះនិងរថយន្តមានអាយុកាលច្រើនហួសកំណត់នៃការប្រើប្រាស់ មកកាន់ទីផ្សារកម្ពុជាផងដែរ។

ប្រជាជនកម្ពុជាធ្លាប់ចាត់ទុកថា តម្លៃគឺជាកត្តាសំខាន់សម្រាប់ការសម្រេចចិត្តទិញរថយន្ត ប៉ុន្តែមើលរំលងពីគុណភាព។ អ្នកប្រើប្រាស់យានយន្តជាច្រើនមិនដឹងថា អ្នកផលិតបានរចនានិងបង្កើតរថយន្តផ្សេងគ្នាសម្រាប់ប្រទេសផ្សេងគ្នានៅលើពិភពលោកឡើយ។ រថយន្តដែលទទួលបានសិទ្ធិនាំចូល ត្រូវគិតពិចារណាទៅលើលក្ខខណ្ឌក្នុងស្រុក សម្រាប់ជាប្រយោជន៍ដល់អ្នកប្រើប្រាស់កែតម្រូវសម្រាប់ស្ថានភាពប្រើប្រាស់ប្រេងនៅកម្ពុជា។ បូម ឬម៉ូឬស្ស័រ ក៏ត្រូវបានកែតម្រូវទៅតាមផ្លូវនៅកម្ពុជាផងដែរ។ ក្រៅពីនេះ កុំប្រេស្ស័រម៉ាស៊ីនត្រជាក់ធំ ក៏សម្រាប់អាកាសធាតុនៅតាមតំបន់ដែរ។

គួរបញ្ជាក់ថា សហព័ន្ធឧស្សាហកម្មយានយន្តកម្ពុជា តំណាងឱ្យអ្នកចែកចាយដែលមានសិទ្ធិ រួមមាន: Audi, BMW, Chevrolet, Ford, Fuso, Great Wall, Honda, Isuzu, Jaguar, Kia, Land Rover, Mazda, Mercedes Benz, Mitsubishi, Nissan, Porsche, Subaru, Suzuki, Toyota និង Volkswagen ។

គោលបំណងនៃការហាមឃាត់ការនាំចូលរថយន្តជជុះនេះ គឺដើម្បីលើកកម្ពស់ឧស្សាហកម្មយានយន្ត បញ្ចេញសំឡេងតែមួយ និងរួមគ្នាជាមួយវិស័យឯកជនអំពីបញ្ហានេះជាមួយរាជរដ្ឋាភិបាល ចូលរួមធ្វើជាតំណាងឱ្យវិស័យឯកជននៅក្នុងក្រុមការងារអាស៊ាន បង្កើនការងារ ផ្តល់ការបណ្តុះបណ្តាល បង្កើនសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់ លើកកម្ពស់ការយល់ដឹង និងការការពារដល់អ្នកប្រើប្រាស់។

យោងតាមតួលេខដែលចេញដោយក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន បានឱ្យដឹងថា នៅក្នុងឆ្នាំ២០១៥ ចំនួនយានជំនិះដែលបានចុះឈ្មោះនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជាបានកើនឡើងចំនួន១៥% ជាមួយនឹងយានយន្តជាង ៣,២ លានគ្រឿង ត្រូវបានចុះឈ្មោះ និងរាប់បញ្ចូលទាំងម៉ូតូចំនួន ២,៧ លានគ្រឿង ត្រូវបានចុះឈ្មោះផងដែរ។

តាមកាសែតភ្នំពេញប៉ុស្ដ៍ចុះផ្សាយកាលពីថ្ងៃទី៩ ខែសីហា ឆ្នាំ២០១២ បានសរសេរដូច្នេះថា «រដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាបានសម្រេចយកពន្ធទាបជាងប្រទេសជិតខាង ដូចជាវៀតណាមជាដើម ដូច្នេះពលរដ្ឋមានប្រាក់ចំណូលតិចតួចល្មម ក៏អាចទិញរថយន្តបានដែរ»។

ដោយសារពលរដ្ឋខ្មែរភាគច្រើនចង់មានរថយន្តផ្ទាល់ខ្លួន ច្រើនជាងការជួលរថយន្តពីក្រុមហ៊ុនដូចនៅវៀតណាម។ កម្ពុជានាំចូលយានជំនិះគ្រប់ប្រភេទពី ថៃ អាមេរិក អាល្លឺម៉ង់ អារ៉ាប់ តៃវ៉ាន់ និងសិង្ហបុរីជាដើម ប៉ុន្តែការនិយមភាគច្រើនរបស់ពលរដ្ឋខ្មែរ គឺរថយន្តមកពីអាមេរិក និងអាល្លឺម៉ង់។

យោងតាមស្ថិតិរបស់សាលារាជធានីភ្នំពេញ កាលពីក្នុងអំឡុងខែមករា ដល់ ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០១៤ កម្ពុជាបាននាំចូលរថយន្តនិងម៉ូតូសរុប ចំនួន ១៦៥ ១៧៧ គ្រឿង ធៀបនឹងរយៈពេលដូចគ្នាកាលពីឆ្នាំ២០១៣ ដែលមានចំនួន ១៣៨ ៥៣១ គ្រឿង គឺមានការកើនឡើងចំនួន១៩.២%។

ទំហំនាំចូលសរុបចំនួន ១៣៥ លានដុល្លារអាមេរិក ធៀបនឹងរយៈពេលដូចគ្នា ក្នុងឆ្នាំ២០១៣ ដែលមានចំនួន១៣លានដុល្លារអាមេរិក គឺមានការកើនឡើងចំនួន ១៩.៥%។ ក្នុងចំណោមយានជំនិះមួយចំនួនធំ គឺប្រើប្រាស់ឬចូលក្នុងតំបន់ទីប្រជុំជនទីក្រុងភ្នំពេញជាញឹកញាប់។ ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ មានរថយន្តចំនួន ១៩ ម៉ឺនគ្រឿង និងម៉ូតូ ៩០ ម៉ឺនគ្រឿង (របាយការណ៍ពីឆ្នាំ២០១៤) ។ ម្យ៉ាងទៀត តួលេខទាំងពីរនេះនៅមានការកើនឡើងក្នុងអត្រា ៥០ គ្រឿងនិងទៅ ៥០០ គ្រឿងក្នុងមួយថ្ងៃ។

យោងតាមនាយកដ្ឋានដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោកនៃក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនបានឱ្យដឹងថា យានយន្តដែលបានចុះបញ្ជីត្រឹមត្រូវនៅក្រសួងសាធារណការ នឹងដឹកជញ្ជូនរយៈពេល ៥ខែ ក្នុងឆ្នាំ ២០១៥ មានចំនួន ១៧១ ៣៩៣ គ្រឿង។ បើប្រៀបធៀបដូចគ្នានាឆ្នាំ២០១៤ មានការកើនឡើងចំនួន ២៩ ២៩១ គ្រឿង ស្មើនឹងប្រមាណ ២១,១៧% ។

ក្នុងចំណោមយានយន្តខាងលើនេះមានរថយន្តចំនួន ២៤ ១៩១ គ្រឿង និងម៉ូតូចំនួន ១៤៧-២០២ គ្រឿង។ បើប្រៀបធៀបរយៈពេលដូចគ្នានាឆ្នាំ២០១៤ គឺរថយន្តកើនឡើងចំនួន ៦៨១៦ គ្រឿង ស្មើនឹង ៣៩,២២% និងម៉ូតូកើនឡើង ២៣ ១៣៥ គ្រឿង ស្មើនឹង ១៨,៦៤% ។

យោងតាមទស្សនាវដ្ដីប្រជាជន ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៥ លទ្ធផលមួយចំនួននៃវិស័យសេដ្ឋកិច្ច គិតត្រឹម ខែឧសភា ឆ្នាំ២០១៥ ចំនួនយានយន្តចុះបញ្ជីត្រឹមត្រូវនៅទូទាំងប្រទេស បានកើនឡើងដល់ ២ ៩៧៣ ២១១ គ្រឿង ក្នុងនេះមានម៉ូតូចំនួន ២ ៥១៩ ៣១៩ គ្រឿង ។

យោងតាមរបាយការណ៍ពីស្នងការរដ្ឋាននគរបាលរាជធានីភ្នំពេញ គិតរហូតមកដល់បច្ចុប្បន្ន ក្នុងដើមឆ្នាំ២០១៧នេះ នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ មានរថយន្តដែលបានចុះបញ្ជីត្រឹមត្រូវចំនួនប្រមាណជាង ៣៥០.០០០ គ្រឿង។ បច្ចុប្បន្ននេះ នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញគេពិបាកនឹងធ្វើការប៉ាន់ប្រមាណឱ្យពិតប្រាកដណាស់ អំពីចំនួនតួលេខនៃយានយន្តគ្រប់ប្រភេទ ដោយសារហេតុផលផ្សេងៗ។

ប្រជាជនកម្ពុជាមានចំណង់ចំណូលចិត្តខ្ពស់ក្នុងការចំណាយទៅលើរថយន្ត ប៉ុន្តែដោយសារសេដ្ឋកិច្ចប្រទេសកម្ពុជាងើបឡើងក្រោយគេ បច្ចុប្បន្នកម្ពុជានៅតែជាប្រទេសមួយស្ថិតក្នុងចំណោមប្រទេសដែលក្រីក្របំផុតលើពិភពលោក, អតិថិជនរថយន្តចុងក្រោយភាគច្រើន មានចិត្តអៀនខ្មាស់ ហើយចង់បានរថយន្តម៉ាកល្បី តែគ្មានលទ្ធភាពទិញ គួបផ្សំនឹងប្រទេសកម្ពុជាមិនមានច្បាប់កំណត់អំពីអាយុកាល ប្រើប្រាស់យានយន្តផងនោះ។ ដូច្នេះកម្ពុជាបានក្លាយជាទីផ្សារក្នុងការទទួលយករថយន្តជជុះម៉ាកល្បីៗពីបណ្តាប្រទេសអភិវឌ្ឍន៍។ តាមដងផ្លូវក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ គេតែងតែឃើញមានរថយន្ត ម៉ាកល្បីៗរបស់ពិភពលោកជាច្រើន ដូចជា៖ ឡង់គ្រីស័រ តូយ៉ូតា ឡិចស៊ីស ហ្វត អូឌី..., កំពុងធ្វើចរាចរណ៍និងចតនៅពាសពេញដងផ្លូវសាធារណៈ។

## ខ. កំណើនទោចក្រ-ត្រីចក្រយានយន្ត

កម្ពុជាមិនមែនជាប្រទេសអ្នកមានទេ នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ក្រៅពីអ្នកមានដែលមានរថយន្តផ្ទាល់ខ្លួននោះ មនុស្សភាគច្រើន ជ្រើសរើសយកម៉ូតូក្នុងការធ្វើដំណើរ។ រាល់ពេលម៉ោងចូល និងចេញពីធ្វើការ វិថីក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញដែលមិនធំទូលាយស្រាប់នោះ ត្រូវបានប្រជ្រៀតឡើងពេញដោយម៉ូតូគ្រប់ប្រភេទ។ ប្រជាជនមួយចំនួន បើកម៉ូតូដឹកមនុស្សលើសចំណុះ ព្រមទាំងអ្នកជិះអាចព្យួរឥវ៉ាន់ទាំងមុខទាំងក្រោយ ហើយថែមទាំងដឹកមនុស្សពីមុខពីក្រោយបានថែមទៀត ក៏នៅតែអាចបើកក្នុងល្បឿនលឿនដដែល ដោយគ្មានការភ័យខ្លាចឡើយ។ ម្យ៉ាងវិញទៀត នៅទីក្រុងភ្នំពេញមានម៉ូតូមួយចំនួនមិនដាក់កញ្ចក់មើលក្រោយ ហើយអ្នកបើកបរខ្លះក៏មិនពាក់មួកសុវត្ថិភាពដែរ, អ្នកបើកបរស្ទើរតែទាំងអស់ពាក់តែស្បែកជើងផ្ទាត់នៅពេលបើកបរ ករណីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ម៉ូតូស្ទើរតែកើតមានឡើងជារៀងរាល់ថ្ងៃ។

បើនិយាយឱ្យចំទៅ នៅក្នុងបណ្តាប្រទេសដែលមានសេដ្ឋកិច្ចជឿនលឿន ម៉ូតូគ្រាន់តែជាសម្ភារៈកីឡាប៉ុណ្ណោះ។ តាមរយៈល្បឿន និងភាពរស់រវើករបស់វា កីឡាករអាចសម្តែងនូវសកម្មភាពគ្រប់បែបយ៉ាងដែលធ្វើឱ្យអ្នកទស្សនាជក់ចិត្តជិតអារម្មណ៍។ សម្រាប់នៅក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញវិញ ម៉ូតូបានដើរតួនាទីយ៉ាងសំខាន់ ពីព្រោះប្រជាជនទូទៅបានជ្រើសរើសយកម៉ូតូ ធ្វើជាយានជំនិះក្នុងពេលធ្វើដំណើរទៅទីជិតឆ្ងាយ, ហេតុដូច្នេះហើយ ទើបម៉ូតូបានទទួលភារកិច្ចជាយានជំនិះដ៏សំខាន់សម្រាប់ដឹកជញ្ជូនមហាជនជាទូទៅនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា។

ទីក្រុងភ្នំពេញទើបតែដំណើរការសេវារថយន្តក្រុងសាធារណៈ និងរថយន្តឈ្នួលមិនមានគ្រប់គ្រាន់សម្រាប់ធ្វើដំណើរក្នុងទីក្រុង, គ្មានផ្លូវសម្រាប់កង់, គ្មានផ្លូវសម្រាប់ថ្មើរជើងធ្វើដំណើរ និងប្រជាជនភាគច្រើនគ្មានលទ្ធភាពគ្រប់គ្រាន់ក្នុងការទិញរថយន្តផង ដូច្នេះមានតែជ្រើសរើសយកម៉ូតូធ្វើជាមធ្យោបាយធ្វើដំណើរជំនួសឱ្យរថយន្តឈ្នួល ដោយវាមានតម្លៃថោកជាងមានភាពងាយស្រួល ឆាប់រហ័ស និងចំណេញពេលវេលា។ អ្នកដែលមានរថយន្តមួយចំនួន ដើម្បីមានភាពងាយស្រួលក្នុងការធ្វើដំណើរផ្លូវជិតឆ្ងាយ ក៏ត្រូវមានម៉ូតូសម្រាប់បម្រុងផងដែរ។ មានគ្រួសារខ្លះមានម៉ូតូច្រើនគ្រឿងទៀតផង។ តើក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ននេះ នៅទីក្រុងភ្នំពេញមានម៉ូតូប៉ុន្មានគ្រឿង? សំណួរនេះគេពិបាកនឹងបូកសរុបតួលេខឱ្យបានត្រឹមត្រូវណាស់ ពីព្រោះមានម៉ូតូខ្លះអត់មានស្លាកលេខ, មានម្ចាស់ម៉ូតូខ្លះរស់នៅជាយក្រុង ហើយចេញចូលទីក្រុងជារៀងរាល់ថ្ងៃ ជាហេតុបន្ថែមឱ្យកាន់តែមានការកកស្ទះចរាចរណ៍ពីមួយថ្ងៃទៅមួយថ្ងៃនៅក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ ប៉ុន្តែ មិនមែនជាអ្នករស់នៅក្នុងទីក្រុងនោះទេ។

បច្ចុប្បន្ននេះ ម៉ូតូបានក្លាយជា "ទីពេញនិយម" ដែលខ្វះមិនបាន និងមិនអាចបោះបង់ចោលបានរបស់ប្រជាពលរដ្ឋខ្មែរ មិនថានៅក្នុងទីក្រុងឬជនបទនោះទេ។ មនុស្សជាច្រើនបានពឹងផ្អែកតែ

លើម៉ូតូ, ទោះបីជាចម្ងាយផ្លូវដែលអាចដើរបាន ក៏មិនព្រមដើរដែរ សុទ្ធតែត្រូវជិះម៉ូតូ។ និយាយរួម សម្រាប់ប្រជាជនសាមញ្ញក្នុងទីក្រុង ម៉ូតូមិនត្រឹមតែជាយានជំនិះចរាចរណ៍ប៉ុណ្ណោះទេ, វាក៏ជាឧបករណ៍សម្រាប់រកប្រាក់ចំណូលផងដែរ, ប្រជាជនក្នុងទីក្រុងជាច្រើនពឹងផ្អែកលើម៉ូតូសម្រាប់ចិញ្ចឹមក្រុមគ្រួសារ។ ម្យ៉ាងទៀត ម៉ូតូក៏ដើរតួនាទីជាយានជំនិះសាធារណៈទៀតផង ដែលភាសាខ្មែរហៅ ថា "ម៉ូតូឌុប" គឺម្ចាស់ម៉ូតូចង់បម្រើសេវាធ្វើដំណើរដល់ភ្ញៀវ។

ក្រៅពីម៉ូតូ ក៏នៅមានម៉ូតូកង់បីដែលចែកចេញតាមប្រភេទផ្សេងៗគ្នា។ ចំពោះម៉ូតូកង់បី សម្រាប់ដឹកភ្ញៀវទេសចរគេយកគន់ទេសភាព គឺធ្វើឡើងយ៉ាងស្រស់ស្អាត។ ម៉ូតូកង់បីសម្រាប់ជាយានជំនិះរបស់ប្រជាជនសាមញ្ញ គឺធ្វើឡើងមានលក្ខណៈធម្មតា តែធន់ប្រើ។ ចំណែកឯម៉ូតូកង់បីសម្រាប់ដឹកកម្មកររោងចក្រវិញ មានទំហំធំទូលាយតែគ្មានដំបូល, នៅលើរទេះមានចងក្ដារប៉ុន្មានបន្ទះដែលជាកន្លែងសម្រាប់អង្គុយ អាចផ្ទុកមនុស្សចំនួនរាប់សិបនាក់។ នៅមានម៉ូតូកង់បីសម្រាប់ដឹកទំនិញមួយទៀត គឺជាប្រភេទម៉ូតូសណ្ដោងរ៉ឺម៉ក ដោយសារតែប៉ូលីសចរាចរណ៍ស្រុកខ្មែរមិនសូវខ្វល់ពីប្រវែងទទឹងនិងកម្ពស់របស់យានជំនិះដឹកទំនិញ ទើបម៉ូតូកង់បីដឹកទំនិញតាមដែលអាចផ្ទុកទំនិញបានប៉ុណ្ណាដាក់ប៉ុណ្ណោះ, ដូច្នេះគេអាចមើលឃើញម៉ូតូកង់បីដែលផ្ទុកទំនិញ គរដូចភ្នំយ៉ាងសំពីងសំពោងនៅតាមដងផ្លូវសាធារណៈក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ។

យោងតាមរបាយការណ៍របាយការបូកសរុបស្ដីពីសភាពការណ៍ កិច្ចប្រតិបត្តិការឆ្នាំ២០១៦ និងទិសដៅអនុវត្តឆ្នាំ២០១៧ របស់ស្នងការរដ្ឋាននគរបាលរាជធានីភ្នំពេញ បានបង្ហាញថាបច្ចុប្បន្ននៅរាជធានីភ្នំពេញមានទោចក្រ-ត្រីចក្រយានយន្តប្រមាណជា ១.២០០.០០០ គ្រឿង។ ម្យ៉ាងទៀតដោយសារកម្ពុជាអនុវត្តរបបចរាចរណ៍ដែលអនុញ្ញាតឱ្យយានជំនិះដែលជាគ្រឿងយន្ត និងមិនមែនគ្រឿងយន្តធ្វើចរាចរណ៍ជាមួយគ្នា។ ស្របទៅតាមសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជាមានការរីកចម្រើនយ៉ាងឆាប់រហ័ស ការកើនឡើងយ៉ាងគំហុកនូវយានជំនិះ រួមនឹងចរាចរណ៍ដែលគ្មានសណ្ដាប់ធ្នាប់ទៀតនោះ បង្កឱ្យគ្រោះថ្នាក់និងការកកស្ទះចរាចរណ៍ នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញកាន់តែកើនឡើង។

### គ. កង្វះសេវារថយន្តក្រុងសាធារណៈ

តាមការសិក្សាស្រាវជ្រាវ យើងសង្កេតឃើញថា ទីក្រុងធំៗនៅលើពិភពលោក សុទ្ធតែអភិវឌ្ឍសេវារថយន្តក្រុងសាធារណៈជាអាទិភាព ក្នុងការធ្វើចរាចរណ៍ដឹកអ្នកដំណើរជៀសវាងការកកស្ទះ និងកាត់បន្ថយអត្រាគ្រោះថ្នាក់ក្នុងពេកធ្វើដំណើរ។ សម្រាប់ទីក្រុងភ្នំពេញ ក្នុងរយៈកាលប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយនេះ ទើបតែចាប់ផ្ដើមយកចិត្តទុកដាក់លើមធ្យោបាយដំណើរតាមរថយន្តក្រុងសាធារណៈ ប៉ុន្តែនៅមានកម្រិតតិចតួចនៅឡើយ។ រាជធានីភ្នំពេញ ក៏ធ្លាប់បានដាក់ឱ្យដំណើរការនូវសេវារថយន្តក្រុងសាធារណៈដែរ ប៉ុន្តែត្រូវបរាជ័យទៅវិញ។

រាជធានីភ្នំពេញ មានរថយន្តក្រុងសាធារណៈឬឯកជនតិចតួចនៅឡើយ, ឯប្រជាជនក្នុងក្រុង ត្រូវធ្វើដំណើរជារៀងរាល់ថ្ងៃ, ដូច្នេះ អ្នកទីក្រុងក៏បង្កើតប្រព័ន្ធចរាចរណ៍មួយដោយខ្លួនឯង ទៅតាមធនធាននិងសមត្ថភាព។ ប្រព័ន្ធចរាចរណ៍ទាំងនេះ អាចចែកចេញជា៖ មន្ត្រីជាន់ខ្ពស់និងប្រធានក្រុមហ៊ុនធ្វើដំណើរ ដោយរថយន្តធុនតូច, ប្រជាជនសាមញ្ញមានម៉ូតូជិះម៉ូតូ គ្មានម៉ូតូ ជិះម៉ូតូឌុប ឬម៉ូតូកង់បី, មានមនុស្សភាគតិចណាស់ដែលជិះកង់ ឬធ្វើដំណើរដោយថ្មើរជើង។ "រថយន្តក្រុង" ជាទូទៅត្រូវបានជំនួសដោយម៉ូតូនិងម៉ូតូកង់បី មានគ្រប់ទីកន្លែងទាំងអស់ ហើយវាផ្តល់សេវាកម្មដល់ភ្ញៀវបានយ៉ាងល្អ មានភាពងាយស្រួល និងរហ័សទាន់ចិត្តទៀតផង។

ការធ្វើដំណើរដោយរថយន្តឈ្នួល (តាក់ស៊ី) បើនិយាយចំពោះប្រជាជនក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ គឺជាការខ្ជះខ្ជាយលុយកាក់។ នៅក្នុងទីក្រុងដ៏តូចដូចភ្នំពេញនេះ កាលបើជិះតាក់ស៊ីគឺត្រូវចំណាយពី ១០ ដុល្លារអាម៉េរិកឡើងទៅ។ ម្យ៉ាងទៀត គេពិបាកនឹងរកតាក់ស៊ីណាស់, នៅតាមដងផ្លូវស្ទើរតែមិនអាចរកបាន។ មូលហេតុគឺដោយសារ ក្រុមហ៊ុនតាក់ស៊ីនៅទីក្រុងភ្នំពេញមានចំនួនតិចតួច, តាក់ស៊ីដែល បានចុះបញ្ជីក៏តិច។ តាក់ស៊ីដ៏កម្រទាំងនេះ ភាគច្រើនប្រមូលផ្តុំ នៅតាមសណ្ឋាគារនិងទីកន្លែងកម្សាន្តលំដាប់ខ្ពស់ និងច្រកចូលអាកាសយានដ្ឋាន។ នៅតាមដងផ្លូវមានយានជំនិះធ្វើដំណើរទៅវិញទៅមកយ៉ាងច្រើនកុះករ ប៉ុន្តែ គេកម្រឃើញរថយន្តតាក់ស៊ីរត់តាមដងផ្លូវសាធារណៈណាស់។

ទីក្រុងភ្នំពេញបានសាកល្បង បម្រើសេវារថយន្តក្រុងលើកទីមួយកាលពី ឆ្នាំ២០០១ ប៉ុន្តែចុងក្រោយត្រូវបាត់ទៅវិញដោយភាពបរាជ័យ។ នៅខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០១៤ សាលាក្រុងភ្នំពេញបានដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់រថយន្តក្រុងម្តងទៀត ដោយបានធ្វើប្រតិបត្តិការនៅតាមមហាវិថីព្រះមុនីវង្សមុនគេ។ លើកនេះ ប្រទេសដែលមានការអភិវឌ្ឍឆាប់រហ័សមួយនេះសង្ឃឹមថា អ្នកធ្វើដំណើរអាចបោះបង់ចោលម៉ូតូ ឬមធ្យោបាយធ្វើដំណើរផ្ទាល់ខ្លួន ហើយបែរមកទទួលសេវារថយន្តក្រុង ដែលជាយានជំនិះប្រកបដោយផាសុកភាពនិងសុវត្ថិភាព។

សាលាក្រុងភ្នំពេញបានដាក់ឱ្យដំណើរការរថយន្តក្រុងចំនួន ១០ គ្រឿង កាលពីឆ្នាំ២០១៤ សម្រាប់ដឹកភ្ញៀវ ដោយក្នុងរថយន្ត ១ គ្រឿង អាចផ្ទុកអ្នកជិះចំនួនពី ៥០ ទៅ ៦០ នាក់។ នៅអមសងខាងមហាវិថីព្រះមុនីវង្សមានចំណតរថយន្តក្រុងចំនួន ៤០ កន្លែង។ ថ្លៃសំបុត្រនៅក្នុងសប្តាហ៍ទី១និងទី២ គឺមានតម្លៃ ១០០០ រៀល ចូលដល់សប្តាហ៍ទី៣និងទី៤ គឺមានតម្លៃ ១៥០០ រៀល។

របាយការណ៍សាលារាជធានីភ្នំពេញ ចុះផ្សាយថ្ងៃទី២៩ ខែមីនា ឆ្នាំ២០១៦ បានបង្ហាញថា អ្នកដំណើរសរុបមានចំនួន៦,៥០៨នាក់ ក្នុងនោះប្រភេទអ្នកដំណើរបង់ប្រាក់មានចំនួន ៣,៥៩៤នាក់ ខណៈប្រភេទអ្នកធ្វើដំណើរមិនបង់ប្រាក់មានចំនួន ២,៩១៤នាក់។ គូសបញ្ជាក់ថា អ្នកធ្វើដំណើរមិនបង់ប្រាក់រួមមាន ព្រះសង្ឃ ជនពិការ ចាស់ជរា កុមារ និងសិស្ស-និស្សិត។

នៅរាជធានីភ្នំពេញ ទើបតែមានសេវារថយន្តក្រុងសាធារណៈចំនួន ៣ ខ្សែប៉ុណ្ណោះ ដោយខ្សែរត់ទី១ ចេញពីម្តុំឫស្សីកែវ ត្រង់គីឡូម៉ែត្រលេខ៩ ឆ្ពោះទៅដល់វត្តក្តីតាកុយ តាមផ្លូវជាតិលេខ១។ ខ្សែទី២ ចេញពីផ្សាររាត្រី ទៅដល់ក្រុងតាខ្មៅ ខេត្តកណ្តាល។ ចំណែកខ្សែទី៣ ចេញពីផ្សាររាត្រីឆ្ពោះទៅរង្វង់មូលចោមចៅ ។ រថយន្តក្រុងទាំង ៣ ខ្សែនេះ ប្រើប្រាស់រថយន្ត ៥៧ គ្រឿង ជាមួយចំណតរង់ចាំចំនួន ១៦៨ កន្លែង។

### ២.២.៣. កត្តាមនុស្ស

ទំហំផ្ទៃដីនៅរាជធានីដែលជាទីក្រុងគោលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាមានផ្ទៃដីចំនួន ៣៦៧ គីឡូម៉ែត្រការ៉េ និងមានប្រជាជនរស់នៅប្រមាណជាង ២ លាននាក់ បូករួមទាំងចំនួនប្រជាជនចល័តជាង១លាននាក់ទៀតផង ធ្វើឱ្យអត្រាប្រជាជនក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញមានចំនួន លើសពី ៣ លាននាក់។ មានន័យថា ទីក្រុងភ្នំពេញគឺជាទីកន្លែងប្រមូលផ្តុំមនុស្សចំនួន ១ភាគ៥ នៃចំនួនប្រជាជនសរុបទូទាំងប្រទេស។ ឯចម្ងាយផ្លូវចរាចរណ៍សំខាន់ក្នុងទីក្រុងមានតែជាង ៤៦០ គីឡូម៉ែត្រ ដែលជាមធ្យមមនុស្សម្នាក់មានចម្ងាយតែ ១០ សង់ទី ម៉ែត្រ គឺមានប្រវែងស្មើនឹងបារីមួយដើមតែប៉ុណ្ណោះ។

បើតាមការសិក្សាស្រាវជ្រាវ គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍វាបណ្តាលមកពីមូលហេតុច្រើនយ៉ាង ប៉ុន្តែកត្តាមនុស្ស ជាមូលហេតុចម្បងដែលបង្កឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់កើតឡើង។ គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ជាទូទៅគឺដោយសារតែការបើកបរមិនគោរពច្បាប់ចរាចរណ៍, បើកបរមិនគោរពសញ្ញាចរាចរណ៍, ការបើកបរតាមទម្លាប់, ឱ្យតែមានចន្លោះបើកចូល, ការបើកបរបញ្ច្រាសទិសនិងមិនគោរពចំណែកផ្លូវ។

ការធ្វេសប្រហែសដោយសម្អាងថាផ្លូវស្ងាត់មិនសូវមានឡាន ម៉ូតូ ធ្វើចរាចរណ៍ មានការបើកបរលឿន និងដើរឆ្លងផ្លូវដោយខ្វះការប្រុងប្រយ័ត្នជាដើម។ មានការលក់ដូរលើចិញ្ចើមផ្លូវ ការបោះឬចោលដុំថ្ម ដុំឈើ ឬកាកសំណល់ផ្សេងៗទៅលើទ្រូងផ្លូវ ឬការបណ្តោតបណ្តោយឱ្យសត្វចិញ្ចឹមដើរកាត់ឆ្លងផ្លូវ ឬដេកនៅលើផ្លូវ ការបើកបរនៅពេលស្រវឹងឬក្នុងពេលមានអារម្មណ៍មិននឹងនរ ការបើកបរនៅពេលងងុយដេក និងមិនប្រកាន់ក្រមសីលធម៌ គោរពសិទ្ធិគ្នាទៅវិញទៅមកក្នុងពេលបើកបរ។

#### ក. ការបើកបរមិនគោរពច្បាប់ចរាចរណ៍

ដើមហេតុនៃគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ភាគច្រើន គឺបង្កឡើងដោយសារអ្នកបើកបរមួយចំនួនធំមិនបានគោរពច្បាប់ចរាចរណ៍ មិនចេះយោគយល់អធ្យាស្រ័យគ្នា ដោយម្នាក់ៗអាងថាខ្លួន ជាអ្នកទៅមុនឬខ្លួនមានរថយន្តទំនើបដែលមានតម្លៃថ្លៃ គ្មានអ្នកណាហ៊ានប៉ះពាល់ឡើយ។ បើទោះបីជាពួកគាត់ដឹងថា ការបើកបររបស់ពួកគាត់ ខុសច្បាប់ចរាចរណ៍ក៏ដោយ ក៏ពួកគាត់នៅតែបំពាន ព្រោះគ្មានសមត្ថកិច្ចណាហ៊ានផាកពិន័យគាត់ឡើយ។ នេះក៏ដោយសារការអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍ នៅប្រទេសកម្ពុជានៅមានភាពទន់ខ្សោយ, អ្នកអនុវត្តច្បាប់មួយចំនួនគ្មានតម្លាភាពនិងសមភាព គិតតែ

ពីផលប្រយោជន៍បុគ្គល តែទោះជាយ៉ាងណា ដើមចមនៃគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ជាចម្បងគឺបណ្តាលមកពីអ្នកបើកបរខ្លួនឯងតែម្តង។

មានអ្នកបើកបរមួយចំនួន នៅពេលដែលជួបនឹងស្ថានភាពកកស្ទះចរាចរណ៍កកកុញតែងមានគំនិតគិតថា "បើខ្លួនទៅ អ្នកដទៃនឹងឈប់ បើមិនអនុញ្ញាតឱ្យទៅ យ៉ាងច្រើនជាប់ស្ទះទាំងអស់គ្នា" ការគិតបែននេះ គឺជាឥរិយាបថមិនសមរម្យមួយរបស់អ្នកបើកបរមួយចំនួន។ ដោយសារការមិនចេះយោគយល់និងអធ្យាស្រ័យគ្នានេះហើយ ជាមូលហេតុធ្វើឱ្យអ្នកបើកបរម្នាក់ៗ ធ្វើយ៉ាងណាឱ្យតែបានទៅមុខ លែងខ្វល់ពីច្បាប់ចរាចរណ៍ នាំឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់កើតឡើងជាញឹកញាប់។

នៅតាមទីកន្លែងភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍ (ភ្លើងស្តុប) វិញ យើងសង្កេតឃើញថា អ្នកបើកបរមួយចំនួនឈប់យានជំនិះដោយគ្មានសណ្តាប់ធ្នាប់ឡើយ ជាពិសេសអ្នកបើកបរដែលនៅពីមុខគេ ភាគច្រើនគឺពួកគាត់ឈប់យានជំនិះនៅលើគំនូសសម្រាប់អ្នកថ្មើរជើងដើរឆ្លងផ្លូវ ធ្វើឱ្យអ្នកដំណើរថ្មើរជើងត្រូវបង្ខំចិត្តដើរវាង។ នៅពេលដែលភ្លើងសញ្ញាពណ៌ក្រហមនៅសល់ប្រមាណ ៥ ទៅ ១០វិនាទីទៀត ទើបលោតដល់ភ្លើងបៃតងនោះ មានអ្នកបើកបរមួយចំនួនបានសម្រុកឆ្លងផ្លូវមុនទៅហើយ, ចំណែកឯអ្នកដែលនៅខាងភ្លើងខៀវវិញ បើទោះបីជានៅសល់តែ ២ វិនាទីឬលោតភ្លើងលឿងហើយក៏ដោយ ក៏មានអ្នកបើកបរមួយចំនួននៅតែសម្រុកធ្វើដំណើរឆ្លងផ្លូវទៀត ជាងនេះទៅទៀតគឺ "ការធ្វើដំណើរតកន្ទុយគ្នា" ដែលបាតុភាពនេះជានិច្ចកាលធ្វើឱ្យកកស្ទះ និងបង្កគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍កើតឡើង។

យោងតាម (PDP) បានបង្ហាញថា ប្រជាជនកម្ពុជា ៦៣% ចូលចិត្តពិសារការគ្រឿងស្រវឹង។ កាលពីពេលថ្មីៗកន្លងទៅនេះ មជ្ឈមណ្ឌលអភិវឌ្ឍន៍សន្តិភាពនិងប្រជាជនកម្ពុជា (PDP) បានចេញផ្សាយនូវរបាយការណ៍ស្រាវជ្រាវមួយ ដែលបង្ហាញថា នៅក្នុងចំណោមអ្នកពិសារគ្រឿងស្រវឹង ៨,៩ លាននាក់ ទូទាំងប្រទេសកម្ពុជា មាន ៧៦% គឺជាបុរសនិង២៤% គឺជាស្ត្រី។ ក្នុងចំណោមនេះ មានយុវជនដែលមានអាយុចាប់ពី ១០ឆ្នាំ ដល់ ២៤ឆ្នាំ មានរហូត ៩០,៧% ធ្លាប់បានពិសារគ្រឿងស្រវឹង ហើយក៏មានយុវតី ៧០% ធ្លាប់បានប៉ះពាល់គ្រឿងស្រវឹងផងដែរ។ PDP បានបញ្ជាក់ទៀតថា ក្រៅពី "អ្នកសេពសុរា" មានចំនួន កើនឡើងជាបន្តបន្ទាប់ វ័យដែលប្រើប្រាស់ជាតិអាល់កុលក៏កាន់តែក្មេងខ្ចីដែរ។ អ្នកស្រវឹងស្រាខ្លះមានអាយុត្រឹម ១០ឆ្នាំ ប៉ុណ្ណោះ។ ស្រវឹងស្រានាំមកនូវបញ្ហាសង្គមជាច្រើនដូចជា គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ដោយសារបើកបរក្នុងពេលស្រវឹង, អំពើហិង្សាក្នុងគ្រួសារនិងការវាយតបគ្នានិងបង្កឱ្យមានអសន្តិសុខសង្គមជាដើម។

អគ្គស្នងការដ្ឋាននគរបាលជាតិ ថ្ងៃទី១៥ ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១៥ បានបង្ហាញថា ករណីគ្រោះថ្នាក់នៅឆ្នាំ២០១៥ បានបណ្តាលឱ្យមនុស្សរងគ្រោះសរុបជិត ១ ម៉ឺននាក់ ពោលគឺ ៩ ៧៧៩ នាក់ ក្នុងនោះបណ្តាលឱ្យស្លាប់មនុស្សចំនួន ២ ២៦៥ នាក់។ គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នេះ បណ្តាលមកពីកត្តាមនុស្ស

ច្រើនជាងគេ ពោលគឺ៩៥% ក្នុងនោះអ្នកបើកបរលើសល្បឿនកំណត់មានដល់៥២%, មិនគោរពសិទ្ធិអាទិភាព១៣%, មិនប្រកាន់ស្តាំ៨%, ប្រជែងគ្នា១២%, បើកបរក្នុងពេលស្រវឹង១១%, បត់មិនប្រយ័ត្ន ៧% និងសុខភាព១%។ ក្រៅពីកត្តាមនុស្សកត្តាយានយន្ត២%, កត្តាផ្លូវ១% និងកត្តាផ្សេងៗ៣%។

យោងតាមរបាយការណ៍របស់ស្នងការនគរបាលរាជធានីភ្នំពេញ លោកវរសេនីយ៍ឯក ចេវ ហាក់ នាយការិយាល័យនគរបាលចរាចរណ៍ផ្លូវគោក បានបញ្ជាក់ថា អត្រានៃគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ក្នុងរយៈពេល៥ខែ កាលពីក្នុង ឆ្នាំ២០១៥ បានធ្វើឱ្យមនុស្សស្លាប់ ៨៨ នាក់ និងរបួសធ្ងន់ស្រាល ២១៥នាក់ នៅទូទាំងរាជធានីភ្នំពេញ។ លោកវរសេនីយ៍ឯក បានបន្តថា មូលហេតុនៃគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នោះ បណ្តាលមកពី បើកបរហួសល្បឿនកំណត់ ៣២%, បើកបរដោយប្រហែស ០.៥២%, ស្រវឹងបើកបរ ១២%, ងងុយដេក ០.១៧%, ផ្លូវក្រលុក ០.១ , មិនប្រកាន់ស្តាប់ ២១% , មិនគោរពសិទ្ធិអាទិភាព ៥%, បើកបរប្រជែង ៨%, ខូចហ្វ្រាំង១% និងកត្តាផ្សេងៗ ១៣%។

យោងតាមរបាយការណ៍បូកសរុបស្តីពីសភាពការណ៍ កិច្ចប្រតិបត្តិការ ឆ្នាំ២០១៦ និងទិសដៅអនុវត្តឆ្នាំ២០១៧ របស់ស្នងការដ្ឋាននគរបាលរាជធានីភ្នំពេញ នៃការិយាល័យកណ្តាលសណ្តាប់ធ្នាប់ និងការិយាល័យនគរបាលចរាចរណ៍ផ្លូវគោក បានបង្ហាញថា ក្នុងឆ្នាំ២០១៦ គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ទូទាំងរាជធានីភ្នំពេញកើតឡើងចំនួន ៥០៥លើក/៤៧៤លើក មានការកើនឡើងចំនួន៣១លើក = ៧% (ប្រៀបធៀបឆ្នាំ២០១៥)។ បណ្តាលឱ្យមនុស្សស្លាប់ ៖ ចំនួន ២៥៦នាក់/២៤១នាក់ កើនឡើង ចំនួន ១៥នាក់ =៦% និងរងរបួស ៖ ចំនួន ៦៨៥នាក់/៥៧៤នាក់ កើនឡើង ចំនួន ១១១នាក់=១៩% ព្រមទាំងយានយន្តខូចខាត ៖ ខូចចំនួន ៣៩ គ្រឿង, ម៉ូតូខូច ចំនួន ៥០២គ្រឿង, យានផ្សេងៗ ចំនួន ៣៥ គ្រឿង។

មូលហេតុដែលនៃគ្រោះថ្នាក់ខាងលើនេះ គឺបណ្តាលមកពីកត្តាដូចជា ៖ បើកបរល្បឿន ចំនួន ១៩៦លើក =៣៩% , មិនប្រកាន់ស្តាំ ចំនួន ១០៥លើក =២១%, ស្រវឹង ចំនួន ៣១លើក =៦%, មិនគោរពសិទ្ធិអាទិភាព ចំនួន ៩៤លើក =១៩%, បើកបរជែង ចំនួន ៤១លើក =៨%, បើកបរប្រហែស ចំនួន ១១ លើក =២%, កត្តាផ្សេងៗ ចំនួន ២៥លើក =៥%។

ក្នុងចំណោមគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ខាងលើ ការិយាល័យបានចុះធ្វើការវាស់វែងផ្ទាល់បានចំនួន ៣៧៧លើក។ បណ្តាលឱ្យ មនុស្សរងគ្រោះ ៖ ស្លាប់ ចំនួន ១៨២នាក់, របួសធ្ងន់ ចំនួន ៣៧០នាក់ និង របួសស្រាល ៖ ចំនួន ១៦១នាក់។ ធ្វើឱ្យរថយន្តខូច ចំនួន ៣១៧គ្រឿង, ម៉ូតូខូច ចំនួន ៣៧១គ្រឿង, យានយន្តផ្សេងៗ ចំនួន ៣០គ្រឿង។

មូលហេតុនៃគ្រោះថ្នាក់ខាងលើគឺ៖ បើកបរល្បឿន ចំនួន ១៥៨លើក, មិនប្រកាន់ស្តាំ ចំនួន ៨៧ លើក, ស្រវឹង ចំនួន ២៣លើក, មិនគោរពសិទ្ធិអាទិភាព ចំនួន ៥៦លើក, បើកបរជែង ចំនួន ២៨លើក, បើកបរប្រហែស ចំនួន ០៥លើក, កត្តាផ្សេងៗ ចំនួន ២០លើក។

ក្នុងករណីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ដែលការិយាល័យបានធ្វើការវាស់វែងផ្ទាល់ចំនួន ៣៧៧លើក (សម្រួលចប់ចំនួន ១៩៦លើក, នៅសល់កំពុងដោះស្រាយចំនួន ១០១លើក, បញ្ជូនទៅសាលាដំបូងរាជធានីភ្នំពេញចំនួន ៨០ លើក) បញ្ជូនមនុស្សចំនួន ៦៥នាក់ ទៅសាលាដំបូងរាជធានីភ្នំពេញ។

ជាទូទៅការមិនគោរពច្បាប់ចរាចរណ៍ និងមិនមានការយល់យោគគ្នា ពីព្រោះមនុស្សម្នាក់ៗមានគំនិតថា "ច្បាប់មិនដាក់ទោសមហាជនទេ មិនខ្វល់ថា ភ្លើងក្រហមឬខៀវនោះទេ គ្រប់គ្នាហ៊ានឆ្លងផ្លូវទាំងអស់" ។ ទង្វើបែបនេះ វាបានក្លាយជាទម្លាប់ ឬចង់ក្លាយជាវប្បធម៌ទៅហើយសម្រាប់ប្រជាជនដែលរស់នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញសព្វថ្ងៃ។

និយាយជារួមការបើកបរល្មើសច្បាប់ចរាចរណ៍នៅរាជធានីភ្នំពេញបច្ចុប្បន្នមានដូចជា អ្នកជិះយានជំនិះគ្រប់ប្រភេទជែងផ្លូវ, បើកបញ្ច្រាសទិស, ប្រជ្រៀតចូល, ឆ្លងកាត់ទទឹងផ្លូវ, ដឹកលើសចំណុះ, បើកបរហួសល្បឿនកំណត់, អ្នកបើកបរនិងអ្នកជិះមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាព, ពេលយប់បើកលឿន, គ្មានបណ្ណបើកបរក៏ហ៊ានបើកបរ, យានជំនិះគ្មានស្លាកលេខក៏ហ៊ានធ្វើចរាចរណ៍, រថយន្តគ្មានការត្រួតពិនិត្យបច្ចេកទេសប្រចាំឆ្នាំក៏គ្មានបញ្ហា -ល- ។

**ក១. បង្កការកកស្ទះចរាចរណ៍**

ការកកស្ទះចរាចរណ៍នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញនាពេលបច្ចុប្បន្ននេះ បានជះឥទ្ធិពល ជាអវិជ្ជមានយ៉ាងខ្លាំង ដល់សុខុមាលភាពសង្គម បរិស្ថាន និងសេដ្ឋកិច្ចជាតិ ជាពិសេសរាំងស្ទះដល់ការអភិវឌ្ឍប្រទេសជាតិ ធ្វើឱ្យបាត់បង់សណ្តាប់ធ្នាប់សង្គម និងថវិកាជាតិអស់ជាច្រើនលានដុល្លារក្នុងមួយៗឆ្នាំ។

បច្ចុប្បន្នទីប្រជុំជនរាជធានីភ្នំពេញ នៅពេលដែលប្រជាពលរដ្ឋទៅនិងចេញពីធ្វើការ យានជំនិះគ្រប់ប្រភេទបង្ហាញស្នាដៃនិងបច្ចេកទេសរៀងៗខ្លួន, សុទ្ធតែចង់ទៅមុន តែម្នាក់ៗមិនអាចទៅមុនបាន។ គ្រប់ផ្លូវទាំងអស់សុទ្ធតែក្លាយជាចំណតយានជំនិះដោយសារតែការកកស្ទះចរាចរណ៍។ ជាទូទៅគេសង្កេតឃើញថា អ្នកបើកម៉ូតូ ឱ្យតែឃើញចន្លោះ ក៏រុលទៅភ្លាម អ្នកបើកបរមួយចំនួនបើកឡើងលើចិញ្ចើមផ្លូវ ឬខឿនហាងទំនិញដែលនៅតាមដងផ្លូវដោយមិនបារម្ភពីគ្រោះថ្នាក់ឡើយ។

មានមនុស្សមួយចំនួនតូចមិនគោរពភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍ ឱ្យតែឃើញទំនេរក៏រុលទៅភ្លាម។ មនុស្សភាគច្រើន គេសម្គាល់ឃើញថានៅក្នុងរយៈពេល ៣ វិនាទី មុនពេលដែលភ្លើងពណ៌ក្រហមលោតទៅជាភ្លើងពណ៌បៃតង, រាល់គ្នាបានបញ្ឆេះម៉ាស៊ីនសម្រុកទៅមុន ចំណែកឯយានជំនិះនៅចំណែកផ្លូវសងខាង ក្នុងរយៈពេល ៣ វិនាទី ក្រោយពេលដែលភ្លើងពណ៌បៃតងលោតទៅជាភ្លើងពណ៌ក្រហម នៅមិនបោះបង់ចោលក្តីសង្ឃឹម ដោយចង់ទៅឱ្យទាន់កន្ទុយភ្លើងពណ៌បៃតង, នេះគឺជារយៈពេល ៦ វិនាទី ដ៏គ្រោះថ្នាក់បំផុត។ ក្រោយពេលលោតភ្លើងពណ៌ក្រហម ក៏នៅតែមានមនុស្សឆ្លងកាត់ ហើយនៅពេលដែលមិនទាន់លោតភ្លើងពណ៌បៃតង ក៏មានមនុស្សសម្រុកទៅមុខ។

ការកកស្ទះចរាចរណ៍ មើលមួយភ្លែតទៅហាក់មិនមែនជារឿងធ្ងន់ធ្ងរទេ ប៉ុន្តែ វាកំពុងតែធ្វើឱ្យប៉ះពាល់យ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរដល់អារម្មណ៍របស់អ្នកធ្វើដំណើរ ជាពិសេសគឺការប្រកបរបរចិញ្ចឹមជីវិតប្រចាំថ្ងៃរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ។ នៅក្រោមកម្ដៅថ្ងៃដ៏ក្ដៅ អ្នកធ្វើដំណើរគ្រប់រូបសុទ្ធតែជួបនឹងផលវិបាក ហើយអ្នកដែលធ្វើដំណើរនោះគឺជាអ្នកដែលត្រូវបានជាប់ស្ទះផង និងជាអ្នកដែលបង្កឱ្យមានការជាប់ស្ទះផងដែរ។ ការកកស្ទះកំពុងតែបំផ្លាញមាសប្រាក់ ពេលវេលា សុខភាពរបស់អ្នកធ្វើដំណើរ និងបង្កើនហានិភ័យខ្ពស់គឺគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍។

**ក២. បង្កគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍**

គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ នៅតែជាបញ្ហាមិនទាន់អាចដោះស្រាយបាន ដែលបង្កឱ្យមានហានិភ័យដល់មនុស្សគ្រប់រូប ជាពិសេសអ្នកធ្វើដំណើរ មិនថាពេលថ្ងៃឬយប់នោះទេ។ គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍បានក្លាយជាវិញ្ញាសារដ៏សំខាន់មួយសម្រាប់អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវគ្រប់ៗគ្នា ហើយវាជាឃាតករតាមដងផ្លូវដែលធ្វើឱ្យមានមនុស្សរងរបួស និងស្លាប់ដោយឥតរើសមុខ ហើយបណ្ដាលឱ្យបាត់បង់ធនធានមនុស្ស ទ្រព្យសម្បត្តិឯកជន និងទ្រព្យសម្បត្តិសាធារណៈ យ៉ាងច្រើនសន្ធឹកសន្ធាប់។

របាយការណ៍របស់គណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកបង្ហាញថាអ្នកស្លាប់ដោយសារគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នៅទូទាំងប្រទេសកម្ពុជាក្នុងឆ្នាំ២០០៩ មានចំនួន ១៧១៧នាក់, ឆ្នាំ២០១០ មានចំនួន ១៧០៩នាក់, ឆ្នាំ២០១១ មានចំនួន ១៨៩០នាក់, ឆ្នាំ២០១២ មានចំនួន ១ ៩០៥ នាក់, ឆ្នាំ២០១៣ មានចំនួន ១ ៩៥០ នាក់, ឆ្នាំ២០១៤ មានចំនួន ២ ២២៦ នាក់ និងក្នុងឆ្នាំ២០១៥ មានចំនួន ២ ២៣១ នាក់។

យានជំនិះសាហាវជាងខ្លាទៅទៀត! គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍កើតឡើងតែក្នុងមួយពព្រិចភ្នែក ធ្វើឱ្យគ្រួសារបែកបាក់ និងខាតបង់ទ្រព្យសម្បត្តិ។ ជារៀងរាល់ឆ្នាំប្រទេសកម្ពុជាខាតបង់ទ្រព្យសម្បត្តិរហូតដល់ ៣០០ លានដុល្លារអាម៉េរិក ដោយសារគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ស្មើនឹង១% នៃផលិតផលសរុបក្នុងស្រុក (GDP) និងធ្វើឱ្យប៉ះពាល់ដល់ការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចប្រជាជនយ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរ។ គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញមានលក្ខណៈពិសេសមួយ គឺពេលថ្ងៃគ្រោះថ្នាក់តិច ពេលយប់គ្រោះថ្នាក់ច្រើន។ ក្នុងថ្ងៃធម្មតា គ្រោះថ្នាក់ក្នុងក្រុងច្រើន, ជាយក្រុងតិច។ ពេលថ្ងៃបុណ្យទាន ក្នុងក្រុងគ្រោះថ្នាក់តិច, ជាយក្រុងច្រើនទៅវិញ។

ហេតុផលវែកញែក គឺពេលថ្ងៃអាចមើលឃើញច្បាស់, មានប៉ូលីសយាមកាម, លើផ្លូវថ្នល់មានយានជំនិះច្រើន បើកល្បឿនយឺត ទើបគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍មានតិច។ ចំណែកពេលយប់ មើលមិនច្បាស់ដូចថ្ងៃ, គ្មានប៉ូលីសយាមកាម, លើផ្លូវថ្នល់យានជំនិះតិច ការបើកបរក្នុងពេលស្រវឹងកើនឡើង, បើកបរលើសល្បឿនកំណត់ ប្រាកដជាមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ច្រើនកើតឡើង។ ថ្ងៃធម្មតា

អ្នកក្រុងភាគច្រើនស្នាក់នៅ និងធ្វើការនៅក្នុងក្រុង, បើកបរធ្វើដំណើរក៏នៅតែក្នុងក្រុង ដូច្នេះគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ក៏កើតឡើងច្រើនក្នុងទីក្រុង។ ដល់ពេលថ្ងៃបុណ្យទាន អ្នកក្រុងត្រឡប់ទៅស្រុកកំណើតដើរលេង ធ្វើដំណើរទៅក្រៅក្រុងច្រើន បូករួមទាំងអ្នកពិសារគ្រឿងស្រវឹងនិងអ្នកបើកល្បឿនលឿនកើនឡើង ដូច្នេះគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ច្រើនកើតឡើង នៅក្រៅក្រុង។

ក្នុងចំណោមគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ដែលកើតឡើងក្នុងទីក្រុង ម៉ូតូ មានសមាមាត្រច្រើនគួរឱ្យកត់សម្គាល់។ ម៉ូតូមានល្បឿនលឿន មិនសូវនឹងធឹងងាយនឹងដួល គ្រាន់តែការប៉ះគ្នាបន្តិចបន្តួច ក៏ងាយនឹងធ្វើឱ្យអ្នកបើកបរឬអ្នកជិះដួលដែរ។ ក្រោយពេលដួលក៏ងាយនឹងជួបនឹងគ្រោះថ្នាក់លើកទីពីរបណ្ដាលឱ្យរងរបួសធ្ងន់ឬស្លាប់បាត់បង់ជីវិត។ កម្រិតនៃសុវត្ថិភាពរបស់ម៉ូតូគឺនៅចាញ់រថយន្តឆ្ងាយណាស់, ឱ្យតែជួបនឹងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ អ្នកបើកបរឬអ្នកជិះម៉ូតូ ប្រឈមនឹងស្លាប់និងរបួសក្នុងអត្រាមួយដ៏ខ្ពស់ ដោយបូករួមទាំងការយល់ដឹងអំពីសុវត្ថិភាពរបស់អ្នកបើកបរម៉ូតូមានភាពអន់ខ្សោយ, អ្នកបើកនិងអ្នកជិះមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាពផង។ ប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយនេះ តាមរយៈស្ថាប័នគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ពង្រឹងការអនុវត្តច្បាប់ស្ដីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក បច្ចុប្បន្នអ្នកបើកបរម៉ូតូភាគច្រើន បានពាក់មួកសុវត្ថិភាព ប៉ុន្តែនៅតែឃើញមានអ្នកជិះខាងក្រោយមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាពដដែល។

### ក៣. បង្កគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ក្នុងពេលធ្វើដំណើរ

កន្លងមកបញ្ហាគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍តែងតែកើតមានជាញឹកញាប់ តាមផ្លូវជាតិ និងតាមផ្លូវនានានៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ក៏ដូចជាតាមបណ្ដាខេត្តផងដែរ នេះជាបញ្ហាដ៏ក្ដៅគគុក ដែលទាមទារឱ្យមានការយកចិត្តទុកដាក់ខ្ពស់។ គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ បានក្លាយជាវិញ្ញាសារដ៏សំខាន់មួយសម្រាប់អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវគ្រប់ៗគ្នា ហើយវាជាឃាតករលាក់មុខនៅតាមដងផ្លូវ ដែលបង្កឱ្យមានមនុស្សរងរបួស និងស្លាប់ដោយឥតរើសមុខ ព្រមទាំងបណ្ដាលឱ្យបាត់បង់ ធនធានមនុស្ស ទាំងទ្រព្យសម្បត្តិឯកជននិងសាធារណៈយ៉ាងច្រើនសន្ធឹកសន្ធាប់។ តាមការសិក្សាស្រាវជ្រាវ លើបញ្ហាគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នាពេលកន្លងមក ហើយមូលហេតុដែលបណ្ដាលឱ្យរងរបួសភាគច្រើន គឺកើតឡើងដោយសារកំហុសឆ្គងរបស់មនុស្ស។ ដែលកំហុសទាំងនោះ ទាក់ទងនឹងការមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាព បើកបរក្រោមឥទ្ធិពលនៃជាតិស្រវឹង បើកបរហួសល្បឿនកំណត់និងបើកបរដោយការធ្វេសប្រហែសជាដើម។

បច្ចុប្បន្ន ការធ្វើដំណើរពីកន្លែងមួយទៅកន្លែងមួយ បានកើនឡើងយ៉ាងគំហុក ជាពិសេសនៅក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ ដែលបណ្ដាលឱ្យមានការកកស្ទះចរាចរណ៍ និងបង្កឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍កើតឡើងជារៀងរាល់ថ្ងៃ។ ជាក់ស្ដែងនៅតាមបណ្ដាញសង្គម ក៏ដូចជាសារព័ត៌មានផ្សេងៗ មានចុះផ្សាយយ៉ាងព្រោងព្រាតអំពីព័ត៌មានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ដែលវាបានកើតឡើងជារៀងរាល់ថ្ងៃ ហើយបង្កឱ្យមានអ្នកស្លាប់ និងរងរបួសជាច្រើន។ មានមូលហេតុជាច្រើនដែលបង្កឡើងដោយគ្រោះថ្នាក់នេះ ជា

ពិសេស វាកើតចេញពីសំណាក់អ្នកបើកបរតែម្តង ដែលពេលខ្លះមិនបានម្ចាស់ការលើខ្លួនឯង និងមិនគោរពច្បាប់ចរាចរណ៍។

កាសែតកោះសន្តិភាព ចេញផ្សាយកាលពីវេលាម៉ោង១២ និង៥០នាទីថ្ងៃត្រង់ ថ្ងៃទី២១ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០១៦។ តាមបណ្តោយផ្លូវលេខ២១១ ម្តុំបុរីកីឡា ស្ថិតក្នុងសង្កាត់វាលវង់ ខណ្ឌ៧មករា រាជធានីភ្នំពេញ។ សេចក្តីរាយការណ៍បឋមបានឱ្យដឹងថា សិស្សសាលាម្នាក់បានខ្ទេចក្បាលស្លាប់ក្នុងថ្លុកឈាម ឯម្នាក់ទៀតរបួស ខណៈកំពុងជិះម៉ូតូសុខៗស្រាប់តែរថយន្តដឹកសំរាមរបស់ក្រុមហ៊ុនស៊ីនទ្រីបុកពីក្រោយផ្ទប់ជាមួយរថយន្ត១គ្រឿងទៀត បណ្តាលឱ្យដួល និងជ្រុលទៅកិនពីលើតែម្តង។ ហេតុការណ៍ដ៏គួរឱ្យរន្ធត់នេះ កើតឡើង តាមប្រភពនៅកន្លែងកើតហេតុបានឱ្យដឹងថា មុនពេលកើតហេតុជនរងគ្រោះទាំង២នាក់ ជិះម៉ូតូ១គ្រឿងម៉ាកហុងដាស្កុបពី ពាក់ស្លាកលេខ ភ្នំពេញ 1FK-3023 តាមបណ្តោយផ្លូវលេខ២១១ លុះមកដល់ចំណុចកើតហេតុស្រាប់តែរថយន្តស៊ីនទ្រី មកបុកម៉ូតូពីក្រោយ ផ្ទប់ជាមួយរថយន្ត១គ្រឿងពីមុខ បណ្តាលឱ្យដួលហើយភ្លាមនោះរថយន្តស៊ីនទ្រី ក៏ជ្រុលមកកិនក្បាលជនរងគ្រោះ ដែលអង្គុយខាងក្រោយបណ្តាលឱ្យខ្ទេចក្បាល ស្លាប់ក្នុងថ្លុកឈាម ចំណែកអ្នកបើកម៉ូតូបានរងរបួសធ្ងន់។

ករណីមួយទៀត តាមកាសែតកោះសន្តិភាពដដែល បានចុះផ្សាយថា មានហេតុការណ៍គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ បានកើតឡើងកាលពីវេលាម៉ោង៦ និង៣០នាទីព្រឹក ថ្ងៃទី១៩ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០១៦ នៅត្រង់ចំណុចកំពង់ចម្លងកោះដាច់ខ្វរ តាមបណ្តោយផ្លូវជាតិលេខ៦ ស្ថិតក្នុងភូមិខ្វរ សង្កាត់ព្រែកលៀប ខណ្ឌជ្រោយចង្វារ។ តាមសាក្សីនៅកន្លែងកើតហេតុបានឱ្យដឹងថា មុនពេលកើតហេតុគេបានឃើញរថយន្តបង្កម៉ាកសាំយ៉ុង ពណ៌ស ពាក់ស្លាកលេខ ភ្នំពេញ 2AB-7946 មួយគ្រឿង ដែលជារថយន្តតាក់ស៊ីបានធ្វើដំណើរចេញពីរាជធានីភ្នំពេញក្នុងល្បឿនលឿន។ ពេលមកដល់កន្លែងកើតហេតុបានបើកជែង ក៏បានជ្រុលទៅបុកម៉ូតូម៉ាកវ៉េរអេស ពណ៌ខ្មៅ ពាក់ស្លាកលេខ ភ្នំពេញ 1BQ-1743 មួយគ្រឿងដែលកំពុងបត់ឆ្លងផ្លូវពេញទំហឹង។ តាមព័ត៌មានឱ្យដឹងទៀតថា នៅក្នុងគ្រោះថ្នាក់រថយន្តបានកិនម៉ូតូជាប់ក្រោមរថយន្តអូសប្រមាណ ២០ ម៉ែត្រ បណ្តាលឱ្យអ្នកបើកបរម៉ូតូបោកក្បាលស្លាប់យ៉ាងអាណោចអាធ័មនៅនឹងកន្លែង។ បន្ទាប់ពីគ្រោះថ្នាក់អ្នកបើកបរបានរត់គេចខ្លួនបាត់។

## ២.៣. ការមិនយល់ដឹងអំពីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍

ការមិនយល់ដឹងពីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ គឺជាបញ្ហាប្រឈមមុខខ្ពស់ជាងគេដែលបង្កឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍កើតឡើងនាពេលបច្ចុប្បន្ន។ ទោះបីច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកថ្មី មានលក្ខណៈរឹតបន្តឹង និងបង្កើនការពិន័យតឹងរ៉ឹងយ៉ាងណាក៏ដោយ យើងឃើញថា ប្រជាពលរដ្ឋមួយចំនួនបើកបរដោយមិនខ្វាយខ្វល់ពីការគោរពច្បាប់សោះ និងមួយចំនួនទៀត ហាក់ទាន់យល់ដឹងពីច្បាប់នេះនៅឡើយ។

តាមការសិក្សាស្រាវជ្រាវ បានបង្ហាញថា មូលហេតុដែលបង្កឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ខ្ពស់ជាងគេ គឺបង្កឡើងដោយសារកត្តាមនុស្ស។ កត្តាមនុស្សដែលបង្កនោះ ដោយសារមិនគោរពច្បាប់ឬបំពាននូវ ៥ ចំណុចគឺ: ការមិនយល់ដឹងអំពីវិធានច្បាប់, មិនគោរពភ្លើងសញ្ញា, មិនគោរពស្លាកសញ្ញា, មិនគោរពគំនូសសញ្ញា និងខ្វះអធ្យាស្រ័យគ្នានៅពេលបើកបរឬអត់ក្រមសីលធម៌ក្នុងការបើកបរ។

**២.៣.១. ការមិនយល់ដឹងអំពីវិធានច្បាប់ចរាចរណ៍**

ការបើកបរដោយមិនមានការយល់ដឹងពីច្បាប់ វានឹងធ្វើឱ្យការបើកបរបំពានច្បាប់ដោយមិនដឹងខ្លួន ពេលនោះវាអាចប្រឈមមុខនឹងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍គ្រប់ពេលវេលា។ ដូច្នេះ ប្រជាពលរដ្ឋគ្រប់រូបត្រូវតែមានការយល់ដឹងពីច្បាប់ និងត្រូវតែគោរពច្បាប់ទាំងអស់គ្នា ដើម្បីក្លាយជាផ្នែកមួយលើកស្ទួយសង្គមជាតិឱ្យមានសេចក្តីថ្លៃថ្នូរ និងការអភិវឌ្ឍន៍។ ស្របពេលជាមួយគ្នានេះ ប្រជាពលរដ្ឋខ្មែរគ្រប់រូបត្រូវមានការអប់រំដើម្បីបណ្តុះសីលធម៌ គុណធម៌ ចំណេះដឹងនិងការយល់ដឹងពីវិធានច្បាប់ផ្សេងៗក្នុងគោលបំណងធានាឱ្យបាននូវសង្គមមួយដែលមានសណ្តាប់ធ្នាប់ របៀបរៀបរយ និងរស់នៅដោយការចេះយោគយល់អធ្យាស្រ័យគ្នា ដែលជាកម្លាំងចលករដ៏សំខាន់ ក្នុងការចូលរួមចំណែកកសាងអភិវឌ្ឍប្រទេសជាតិឱ្យកាន់តែមានការរីកចម្រើនបន្តទៅទៀត។

កន្លងមកគណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនៃក្រសួងមហាផ្ទៃ ក៏ដូចជាស្ថាប័នមានសមត្ថកិច្ចដែលពាក់ព័ន្ធនានា បានខិតខំពង្រឹងការអនុវត្តច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោកថ្មីយ៉ាងម៉ឺងម៉ាត់ ដែលក្នុងនោះក៏មានការកំណត់ឱ្យអ្នករួមដំណើរ តាមទោចក្រយានយន្ត (ម៉ូតូ) ត្រូវតែពាក់មួកសុវត្ថិភាព ដើម្បីជួយសង្គ្រោះជីវិតមនុស្ស ការពារការរងរបួសធ្ងន់ធ្ងរ និងការបាត់បង់អាយុជីវិតបានយ៉ាងច្រើន។ ការពាក់មួកដែលមានគុណភាពល្អអាចកាត់បន្ថយអត្រាគ្រោះថ្នាក់បានយ៉ាងច្រើន។ ក្នុងពេលគ្រោះថ្នាក់នោះ បើពាក់មួកហើយ វាអាចកាត់បន្ថយរបួសក្បាល ពីធ្ងន់មកស្រាលវិញ។ តាមការអង្កេតរបស់អង្គការពិការភាពអន្តរជាតិនៅកម្ពុជា នៅឆ្នាំ២០០៥ បានឱ្យដឹងថាកម្រិតនៃអ្នករបួសក្បាលធ្ងន់ក្នុងពេលមានគ្រោះថ្នាក់ ចំពោះអ្នកដែលបានពាក់មួកសុវត្ថិភាពហើយនោះ មានប្រមាណ ៩% របួសក្បាលធ្ងន់។ តែចំពោះអ្នកដែលមិនបានពាក់មួកសុវត្ថិភាពវិញ មានរហូតដល់ ១៥% របួសក្បាលធ្ងន់ ហើយត្រូវការការព្យាបាលបន្ទាន់។ សម្រាប់តួលេខជាទូទៅ អ្នកពាក់មួកសុវត្ថិភាព ហើយរងរបួសក្បាលមាន ២១% ប៉ុន្តែមាន ៥៥% ដែលរងរបួសក្បាល បណ្តាលមកពីមិនប្រើប្រាស់មួកនេះ

យោងតាមអនុក្រឹត្យរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលស្តីពីការពិន័យអន្តរការណ៍ចំពោះអំពើល្មើស និងច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោកចុះថ្ងៃទី៨ ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០១៥ បានកំណត់ពីការផាកពិន័យ១ទ្វេជា៥ នៃបទល្មើសចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ពោលគឺបើអ្នកបើកបរទោចក្រយានយន្តដោយមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាព នឹងត្រូវនគរបាលចរាចរណ៍ពិន័យចំនួន ១៥ ០០០រៀល រីឯអ្នកបើកបររថយន្តធុនស្រាលមិនពាក់ខ្សែ

ត្រូវាត់ត្រូវពិន័យ ២៥ ០០០រៀល ហើយអ្នកបើកបរយានយន្តធន់ធ្ងន់ត្រូវពិន័យចំនួន ៥០ ០០០រៀល។ នេះគឺជាវិធានការពិន័យដ៏ធ្ងន់ធ្ងរមួយ ទៅលើអ្នកល្មើសនឹងច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកថ្មី ដែលត្រូវបានចាប់ផ្ដើមអនុវត្តចាប់តាំងពីថ្ងៃទី១ ខែមករា ឆ្នាំ២០១៦ មក។ ជាការពិត ការបង្កើនតម្លៃផាកពិន័យដ៏ខ្ពស់បែបនេះ គឺដើម្បីជំរុញឱ្យការគោរពច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនៅកម្ពុជាកាន់តែប្រសើរឡើង និងដើម្បីសំដៅកាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ក៏ដូចជាការកកស្ទះនៅតាមដងផ្លូវ និងធ្វើឱ្យប្រជាពលរដ្ឋចាប់ផ្ដើមឱ្យតម្លៃទៅលើការគោរពច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក កាន់តែល្អប្រសើរឡើងជាលំដាប់។

រាជរដ្ឋាភិបាល ក៏ដូចអង្គការសង្គមស៊ីវិលដែលពាក់ព័ន្ធមួយចំនួន បានធ្វើសកម្មភាពផ្សេងៗ និងផ្សព្វផ្សាយយ៉ាងច្រើនផងដែរ ដើម្បីបង្កើនការយល់ដឹងស្ដីពីច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ដល់ប្រជាពលរដ្ឋគ្រប់មជ្ឈដ្ឋាន ទៅតាមគ្រប់មធ្យោបាយ ប៉ុន្តែប្រជាពលរដ្ឋមួយចំនួនក៏នៅមិនទាន់បានយល់ដឹងអំពីច្បាប់នេះនៅឡើយ។ ទោះជាយ៉ាងណា ក្រសួង និងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ ក៏ដូចជារាជរដ្ឋាភិបាល នៅតែខិតខំពង្រឹងបន្ថែមទៀត ក្នុងការបង្កើនការផ្សព្វផ្សាយអប់រំស្ដីពីច្បាប់ចរាចរណ៍ ឱ្យបានជ្រួតជ្រាបដល់ប្រជាពលរដ្ឋទូទៅគ្រប់ស្រទាប់វណ្ណៈ។ កន្លងមកក៏មានអង្គការសង្គមស៊ីវិលមួយចំនួន ក៏ដូចជាក្រុមកាយរិទ្ធិរបស់កាកបាទក្រហមកម្ពុជា ធ្លាប់បានជួយដើរផ្សព្វផ្សាយព័ត៌មានជូនដល់ប្រជាពលរដ្ឋដូចជានៅតាមសាលារៀន ស្ថាប័ននានា តាមភ្លើងស្តុប រហូតដល់មូលដ្ឋាន ភូមិ ឃុំ និងសង្កាត់។ ព្រោះការផ្សព្វផ្សាយតាមប្រព័ន្ធឃោសនា ដូចជាទូរទស្សន៍ វិទ្យុ និងតាមបណ្ដាញសង្គម និងបណ្ដាញសារព័ត៌មាន នៅមិនទាន់អាចជ្រួតជ្រាបដល់ប្រជាពលរដ្ឋនៅតាមមូលដ្ឋាននោះទេ។

អាជ្ញាធររដ្ឋាភិបាល បានធ្វើការផ្សព្វផ្សាយអប់រំឱ្យប្រជាពលរដ្ឋមានការគោរពច្បាប់ចរាចរណ៍តាមគ្រប់មធ្យោបាយ និងគ្រប់រូបភាពដូចជា តាមកញ្ចក់ទូរទស្សន៍ វិទ្យុ តាមផ្ទាំងប៉ាណូធំៗ តាមផ្លូវនានា តាមកាសែត ទស្សនាវដ្ដី និងតាមបណ្ដាញផ្សព្វផ្សាយផ្សេងៗ ពិសេសធ្វើវីដេអូអប់រំខ្លីៗបង្ហោះនៅលើបណ្ដាញសង្គមនានា ដែលមានភាពពេញនិយមនាពេលបច្ចុប្បន្ន។ ក្នុងគោលបំណងដើម្បីបញ្ជ្រាបការយល់ដឹង និងកាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ បើកបរត្រូវតែគោរពច្បាប់ ត្រូវពាក់មួកសុវត្ថិភាពនិងមិនបើកបរក្នុងពេលស្រវឹងជាដើម។ នគរបាលចរាចរណ៍មានឧបករណ៍ត្រួតពិនិត្យរាល់ការបើកបរក្រោមឥទ្ធិពលគ្រឿងស្រវឹង និងការមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាព។

យោងតាមអគ្គស្នងការដ្ឋាននគរបាលជាតិនៃក្រសួងមហាផ្ទៃ បានចេញសេចក្ដីជូនដំណឹងមួយដោយថានឹងអនុវត្តការផាកពិន័យយ៉ាងម៉ឺងម៉ាត់ លើបទល្មើសចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ដូចមានចែងក្នុងអនុក្រឹត្យថ្មី ដែលការអនុវត្តនោះនឹងត្រូវធ្វើឡើងចាប់ពីដើមឆ្នាំ២០១៦។ សេចក្ដីជូនដំណឹងចុះថ្ងៃទី៧ ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១៥ បានឱ្យដឹងថាការចុះអនុវត្តការផាកពិន័យនេះ ត្រូវធ្វើឡើងតាមអនុក្រឹត្យស្ដីពីការពិន័យអន្តរការណ៍ចំពោះបទល្មើសនិងច្បាប់ស្ដីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ចុះថ្ងៃទី៨ ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០១៥។

កន្លងមកការអនុវត្តការផាកពិន័យធ្ងន់ធ្ងរជាងមុន រួមទាំងការពង្រាយកម្លាំងនគរបាល ចុះអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍តាមដងផ្លូវ រួមទាំងការផ្សព្វផ្សាយអប់រំផង ជាលទ្ធផលនៃការរឹតបន្តឹងច្បាប់ជាប់លាប់នាំឱ្យការធ្វើចរាចរណ៍តាមដងផ្លូវ ហាក់មានការប្រែប្រួលខ្លះ ទោះមិនច្រើនក៏ដោយ។ ទោះជាដូច្នេះក្តី យើងមានសុទិដ្ឋិនិយមថា ត្បិតឱ្យតែមានការរឹតបន្តឹងច្បាប់ពីមួយថ្ងៃទៅមួយថ្ងៃ! ការផ្លាស់ប្តូរឥរិយាបថក្នុងពេលធ្វើដំណើររបស់ប្រជាជនយើង នឹងមានការកែលម្អជាងមុន នឹងអាចឈានទៅដល់ការកាត់បន្ថយចំនួនជនរងគ្រោះយ៉ាងល្អប្រសើរនៅពេលខាងមុខជាក់ជាមិនខាន។

កាលពីចុងឆ្នាំ២០១៥ និងឆ្នាំ២០១៦ អង្គការមូលនិធិបង្ការរបួសអាស៊ី ប្រចាំនៅព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាដោយបានរៀបចំកម្មវិធីដើម្បីអប់រំ និងផ្សព្វផ្សាយស្តីពីច្បាប់ចរាចរណ៍គោកថ្មី ដោយមានគោលបំណងដូចតទៅៈ

- បង្កើនការយល់ដឹងអំពីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ ដោយផ្តោតទៅលើការពាក់មួកសុវត្ថិភាព ក្នុងចំណោមអ្នករួមដំណើរ តាមទោចក្រយានយន្តជាកុមារ
- បង្កើតសកម្មភាពសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ នៅក្នុងសាលារៀនដោយផ្សារភ្ជាប់រវាងសិស្សានុសិស្ស និងមាតាបិតាសិស្ស
- លើកទឹកចិត្តដល់អ្នកចូលរួមជំរុញ ដែលបានបង្ហាញពីឥរិយាបថ ប្រកបដោយសុវត្ថិភាពនៅពេលធ្វើដំណើរ រួមទាំងការពាក់មួកសុវត្ថិភាពពេលរួមដំណើរតាមទោចក្រយានយន្ត
- បង្កើនការចូលរួមពីសិស្សានុសិស្ស លោកគ្រូ-អ្នកគ្រូ អជ្ញាធរដែនដី និងពីសហគមន៍
- បង្កើនអត្រានៃការពាក់មួកសុវត្ថិភាពក្នុងចំណោមសិស្សានុសិស្ស និងមាតាបិតាសិស្សនៅតាមសាលារៀនរបស់ខ្លួន។

### ២.៣.២. ការមិនគោរពភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍

ការបើកបរដោយមិនគោរពអំពីភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍ ធ្វើឱ្យមានភាពរញ៉េរញ៉ៃ ការដណ្តើមគ្នាទៅមុន និងគ្មានសណ្តាប់ធ្នាប់ឬភាពអនាធិបតេយ្យនៅលើដងផ្លូវ ជាហេតុនាំឱ្យមានការកកស្ទះ និងគ្រោះថ្នាក់ជារៀងរាល់ថ្ងៃ។ ពិសេសការបើកបរដោយមិនចេះមើលភ្លើងសញ្ញា ឬមិនដឹងអំពីអត្ថន័យនៃភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍នីមួយៗក៏បង្កឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផងដែរ។ ភ្លើងសញ្ញា គេប្រើសម្រាប់បញ្ជា និងសម្រួលចរាចរណ៍ ដោយបែងចែកពេលវេលាត្រឹមត្រូវ សម្រាប់ទិសដៅចរាចរណ៍នីមួយៗដើម្បីកាត់បន្ថយការកកស្ទះ និងគ្រោះថ្នាក់កើតឡើង ក្នុងការប្រដែងដណ្តើមគ្នាទៅមុននិងកាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ទាំងអ្នកបើកបរទាំងថ្មើរជើង។ ភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍ភាគច្រើន ប្រើនៅត្រង់ផ្លូវប្រសព្វ ឬត្រង់ផ្លូវមានគំនូសសញ្ញាសម្រាប់ថ្មើរជើងឆ្លងកាត់។

ភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍ គឺជាសញ្ញាមួយដែលមានសារៈសំខាន់បំផុតដូចជា៖ ចង្កៀងចរាចរណ៍ ស្លាកសញ្ញារថយន្តដែលបើកបរនៅក្នុងស្ថានភាព និងនៅជិតដងផ្លូវ។ សម្រាប់ការធ្វើដំណើរដោយថ្មើរជើង ហើយមានកន្លែងផ្សេងៗដែលបានគ្រប់គ្រងព្រមទាំងមានការគោរពចំពោះច្បាប់ចរាចរណ៍ទៀតផង។ ភ្លើងចរាចរណ៍នេះ ត្រូវបានបង្កើតឡើងដំបូងនៅ ឆ្នាំ១៨៦៨ ក្នុងទីក្រុងឡុនដុនដ៏ប្រទេសអង់គ្លេស និងសហរដ្ឋអាមេរិក។ ប៉ុន្តែនាពេលបច្ចុប្បន្ននេះ វាត្រូវបានគេប្រើប្រាស់ភាគច្រើនបំផុតនៅគ្រប់ទីក្រុង ទូទាំងសកលលោក។ វាជាឧបករណ៍សម្រាប់បញ្ជាចរាចរណ៍របស់ផ្លូវដែក ឬផ្លូវថ្នល់ ដើម្បីឱ្យអោយស្វ័យយាន (រថភ្លើង) ឬយានជំនិះផ្សេងៗធ្វើចរាចរណ៍បានប្រកបដោយសុវត្ថិភាពនិងមានភាពរលូន។ ជាទូទៅគេហៅភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍សំដៅលើភ្លើងស្តុប ដែលដាក់តាមកន្លែងផ្លូវ ឬវិថីកាត់គ្នា។ ភ្លើងស្តុបដែលប្រើប្រាស់នៅតាមដងវិថីនានាលើពិភពលោក មានចំនួនបីពណ៌ដូចគ្នាៗ គឺ: បៃតង លឿងឬទឹកក្រូច និងក្រហម។ វាមានន័យថា៖

- ពណ៌បៃតង ៖ អាចទៅមុខ (អនុញ្ញាតឱ្យឆ្លងកាត់)
- ពណ៌លឿងឬទឹកក្រូច ៖ បន្ថយល្បឿនរួចឈប់នៅមុខគំនូសឈប់
- ពណ៌ក្រហម ៖ មិនអាចទៅមុខ (មិនអនុញ្ញាតឱ្យឆ្លងកាត់)។

ជួនកាលគេតែងឃើញមាន ភ្លើងលឿងភ្លឹបភ្លែត (ពេលយប់) ដែលមានន័យថា «ត្រូវបន្ថយល្បឿន មើលឆ្វេងស្តាំ មុននឹងឆ្លងកាត់»។

ចំពោះសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ ការគោរពច្បាប់គឺជាការងារដែលប្រជាពលរដ្ឋទាំងអស់ត្រូវតែធ្វើ មិនថាជាពេលថ្ងៃ ឬពេលយប់នោះទេ ព្រោះភ្លើងសញ្ញានិងស្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍ដែលមាននៅលើដងផ្លូវគឺអ្នកប្រើប្រាស់ទាំងអស់ត្រូវតែគោរពជាដាច់ខាត។ ជាទូទៅខណៈពេលភ្លើងពណ៌លឿង លោតភ្លឹបភ្លែតនៅពេលយប់ យើងអាចបន្តដំណើរទៅបានដោយត្រូវតែប្រុងប្រយ័ត្ន។ ប៉ុន្តែបើសិនជាភ្លើងក្រហមឬភ្លើងខៀវ អ្នកធ្វើដំណើរលើដងផ្លូវដាច់ខាតត្រូវតែគោរព។ កាលណាយើងមិនឈប់ពេលភ្លើងស្តុបពណ៌ក្រហម គឺយើងប្រឆាំងនឹងអ្នកមកពីទិសម្ខាងទៀតដែលកំពុងធ្វើដំណើរដោយមានភ្លើងខៀវអនុញ្ញាតហើយ, វាអាចបណ្តាលឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់កើតឡើងពីការមិនគោរពច្បាប់ចរាចរណ៍ស្លាកសញ្ញានិងភ្លើងសញ្ញា។ តាមស្ថានភាពជាក់ស្តែង យើងសង្កេតឃើញថា «ចរាចរណ៍ពេលយប់ និងពេលថ្ងៃ មានភាពខុសគ្នា ដោយសារតែអ្នកបើកបរភាគច្រើន បើកបរក្នុងល្បឿនលឿនហើយ ចរាចរណ៍នៅលើដងផ្លូវនានានៅពេលយប់ មិនសូវមានភាពមមាញឹកដូចពេលថ្ងៃ»។

កាសែតភ្នំពេញប៉ុស្ត៍ចុះផ្សាយកាលពីថ្ងៃទី១៣ ខែតុលា ឆ្នាំ២០១៣ បានស្រង់ប្រសាសន៍លោកវរសេនីយ៍ត្រី ចេវ ហាក់ អនុប្រធានការិយាល័យនគរបាលចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនៃស្នងការរដ្ឋាននគរបាលរាជធានីភ្នំពេញ បានបង្ហាញទិន្នន័យខាងការិយាល័យថា «យោងតាមតួលេខ បានបង្ហាញថា

អ្នករងគ្រោះដោយសារគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ភាគច្រើន គឺយុវវ័យដែលមានអាយុចាប់ពី ១៥ ដល់ ២៩ឆ្នាំ ដែលខ្ពស់រហូតទៅដល់លើស ៥០ ភាគរយ ក្នុងចំណោមអ្នករងគ្រោះទាំងអស់នោះ ដោយហេតុថា បច្ចុប្បន្នយុវជនមួយចំនួនពុំមានសុជីវធម៌ ឬក្រមសីលធម៌ក្នុងការបើកបរឡើយ ជាពិសេសទៅទៀត គឺមិនគោរពភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍» ។

យោងតាមច្បាប់ច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក មាត្រា ១១ ភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍បញ្ចេញពន្លឺពណ៌លឿង ជាសញ្ញាឱ្យប្រុងប្រយ័ត្ន ត្រៀមឈប់ ពន្លឺពណ៌បៃតង ជាសញ្ញាអនុញ្ញាតឱ្យយានជំនិះចេញដំណើរ ពន្លឺពណ៌ក្រហមជាសញ្ញាឃាត់ឱ្យឈប់ ។

ភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍បញ្ចេញពន្លឺក្រហមគឺជាសញ្ញាឃាត់ឱ្យឈប់ អ្នកបើកបរត្រូវឈប់នៅមុខខ្សែបន្ទាត់គំនូសជាប់ពណ៌សកាត់ទទឹងទ្រូងផ្លូវ ឬមុខគំនូសសម្រាប់ថ្មើរជើងឆ្លងកាត់។ បើគ្មានឧបសគ្គ នៅខាងមុខ យានជំនិះខាងស្តាំបំផុតអាចបត់ស្តាំបានដោយប្រុងប្រយ័ត្ន លើកលែង តែមានភ្លើងសញ្ញាព្រួញក្រហមហាមបត់ស្តាំ។ មាត្រា ២១ បានចែងថា សិទ្ធិអាទិភាពនៅផ្លូវប្រសព្វ ត្រូវបានកំណត់ដូចខាងក្រោមៈ

១- គ្រប់អ្នកបើកបរនៅពេលទៅជិតដល់ផ្លូវប្រសព្វ ត្រូវបន្ថយល្បឿននិងពិនិត្យមើលចលនាចរាចរណ៍នៅលើទ្រូងផ្លូវដែលខ្លួនត្រូវឆ្លងកាត់នោះ ហើយត្រូវធ្វើដំណើរឆ្លងកាត់ដោយប្រុងប្រយ័ត្នបំផុត បើផ្លូវខាងមុខមិនស្រលះល្អ។ ក្នុងករណីចាំបាច់ ត្រូវធ្វើសញ្ញាឱ្យដំណឹងដល់អ្នកបើកបរ ដែលមកពីផ្លូវផ្សេងទៀត ដោយប្រើសញ្ញាសូរសព្ទពេលថ្ងៃ និងប្រើភ្លើងសញ្ញាកូតហ្វាឆ្លាស់គ្នានៅពេលយប់។ នៅលើផ្លូវផ្តល់សិទ្ធិអាទិភាព ឱ្យគេអ្នកបើកបរត្រូវបើកបរក្នុងល្បឿនមួយដែល អាចបញ្ឈប់យានខ្លួនបាន ដើម្បីផ្តល់សិទ្ធិដល់យានដែលនៅលើផ្លូវមានសិទ្ធិទៅមុន។

២- ទោះបីនៅត្រង់ផ្លូវប្រសព្វ មានភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍ពណ៌បៃតងដែលអនុញ្ញាតឱ្យធ្វើចរាចរណ៍ទៅមុខបានក៏ដោយ ក៏អ្នកបើកបរមិនត្រូវបើកចូលទៅក្នុងផ្លូវប្រសព្វឡើយ ប្រសិនបើអំពើនេះ អាចតម្រូវឱ្យខ្លួនបញ្ឈប់យានជំនិះនៅក្នុងផ្លូវប្រសព្វដោយសារតែមានចរាចរណ៍ចង្អៀតខ្លាំង។ ក្នុងករណីបែបនេះ អ្នកបើកបរត្រូវឈប់នៅមុខផ្លូវប្រសព្វ កុំឱ្យស្ទះចរាចរណ៍យានដែលមកពីទិសផ្សេងទៀត។

៣- នៅផ្លូវប្រសព្វដែលគ្មានសញ្ញាសិទ្ធិអាទិភាព អ្នកបើកបរត្រូវទុកសិទ្ធិឱ្យអ្នកបើកបរយានដែលមកពីស្តាំរបស់ខ្លួនទៅមុន។ ប៉ុន្តែក្នុងករណីផ្លូវប្រសព្វបែកជាបីដែលគ្មានសញ្ញាសិទ្ធិអាទិភាព អ្នកបើកបរយាននៅផ្លូវដែលចប់ត្រូវទុកសិទ្ធិឱ្យអ្នកបើកបរយាននៅលើផ្លូវបន្តទៅមុន។

៤- អ្នកបើកបរដែលទៅដល់រង្វង់មូល ទោះបីខ្លួនស្ថិតនៅលើផ្លូវប្រភេទណាក៏ដោយ ត្រូវផ្តល់សិទ្ធិអាទិភាពឱ្យអ្នកបើកបរដែលស្ថិតនៅក្នុងទ្រូងផ្លូវឯកទិសក្រវាត់រង្វង់មូល ដែលមានសញ្ញាបង្ហាញទិសទៅមុន។

៥- នៅពេលទៅដល់ផ្លូវប្រសព្វដែលមានដាក់សញ្ញាសម្គាល់សិទ្ធិអាទិភាព អ្នកបើកបរត្រូវទុកផ្លូវឱ្យយានជំនិះដែលស្ថិតនៅលើផ្លូវមានសិទ្ធិអាទិភាពធ្វើដំណើរទៅមុន ហើយអាចឆ្លងកាត់ផ្លូវប្រសព្វនោះបានតែនៅពេលណាដែលខ្លួនជឿជាក់ថាពុំមានគ្រោះថ្នាក់អ្វីឡើយ។

៦- នៅពេលទៅដល់ផ្លូវប្រសព្វដែលមានដាក់សញ្ញា "ឈប់" អ្នកបើកបរត្រូវឈប់ស្ងៀមនៅមុខគំនូសកាត់ទទឹងទ្រូងផ្លូវ ដើម្បីទុកឱ្យយានជំនិះនិងថ្មើរជើងដែលនៅលើផ្លូវមានសិទ្ធិធ្វើដំណើរទៅមុន ហើយអាចឆ្លងកាត់ផ្លូវប្រសព្វនោះបាន តែនៅពេលណាដែលខ្លួនជឿជាក់ថា ពុំមានគ្រោះថ្នាក់អ្វីឡើយ។

៧- ដោយឡែកអ្នកបើកបរត្រូវតែទុកឱ្យយានជំនិះបម្រើការងាររបស់នគរបាល យោធា កងរាជអាវុធហត្ថ យានពន្លត់អគ្គិភ័យ ឬយានសង្គ្រោះរបស់មន្ទីរពេទ្យដែលកំពុងបំពេញភារកិច្ចដោយឱ្យសញ្ញាសូរសព្ទនិងសញ្ញាភ្លើងពិសេសឱ្យដឹងពីការមកដល់របស់ខ្លួនទៅមុន។

៨- យានជំនិះដែលកំពុងបំពេញភារកិច្ចដូចខាងក្រោមមានសិទ្ធិអាទិភាពតាមលំដាប់ដូចតទៅ៖

- យានពន្លត់អគ្គិភ័យ
- យានសង្គ្រោះរបស់មន្ទីរពេទ្យ
- យាននគរបាល យោធា កងរាជអាវុធហត្ថ
- ក្បួនគណៈប្រតិភូ ក្បួនថ្នាក់ដឹកនាំជាន់ខ្ពស់
- ឬក្បួនយានដែលមាននគរបាលចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនាំមុខ។

៩- មុននឹងបើកបរចេញពីផ្លូវឯកជនដែលមិនបើកឱ្យធ្វើចរាចរណ៍ជាសាធារណៈ ដូចជាពីច្រកគេហដ្ឋាន រោងចក្រ អគារឬទីលានផ្សេងៗ អ្នកបើកបរត្រូវមានការប្រុងប្រយ័ត្នខ្ពស់បំផុត និងត្រូវទុកសិទ្ធិអាទិភាពឱ្យយានជំនិះឬថ្មើរជើងដែលកំពុងធ្វើចរាចរណ៍លើផ្លូវសាធារណៈទៅមុន។

១០- អ្នកបើកបរចេញមកពីផ្លូវលំឬផ្លូវដី ត្រូវទុកសិទ្ធិឱ្យអ្នកបើកបរលើផ្លូវផ្សេងទៀតដែលមិនមែនជាផ្លូវលំឬផ្លូវដីទៅមុន។

១១- នៅត្រង់ផ្លូវប្រសព្វ បើទ្រូងផ្លូវមួយមានចែកជាច្រើនគន្លងផ្លូវ ហើយមានគន្លងផ្លូវមួយឬច្រើនត្រូវបម្រុងសម្រាប់យានជំនិះប្រភេទខ្លះធ្វើចរាចរណ៍ បទប្បញ្ញត្តិស្តីពីអាទិភាពចរាចរណ៍ ដែលមានចែងក្នុងមាត្រានេះ ត្រូវអនុវត្តចំពោះអ្នកបើកបរដែលធ្វើចរាចរណ៍នៅលើគន្លងផ្លូវប្រភេទនេះ លើកលែងតែយានជំនិះដែលមានចែងក្នុងចំណុចទី៧និងចំណុចទី៨ខាងលើនេះ។

នៅត្រង់ មាត្រា ២៣ បានចែងថា នៅចន្លោះគែមទ្រូងផ្លូវនិងខ្សែគំនូសបង្ហូត ប្រសិនបើនៅចន្លោះខ្សែគំនូសបង្ហូតនិង យានចតនេះតិចជាង ៣ ម៉ែត្រ ដែលមិនអាចឱ្យយានមួយផ្សេងទៀតបរបានដោយឥតឆ្លងកាត់ឬជាន់លើខ្សែគំនូសបង្ហូត។ នៅជិតបង្គោលភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍ឬផ្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍ដែលធ្វើឱ្យបាំងភ្នែកអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវមិនអាចមើលឃើញសញ្ញាចរាចរណ៍ ទាំងនេះបាន។

### ២.៣.៣. ការមិនគោរពស្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍

ការបើកបរដោយមិនគោរពស្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍ ក៏បង្កឱ្យយានជំនិះគ្រប់ប្រភេទមិនអាចធ្វើដំណើរទៅមុខរួចដោយរលូននិងមានរបៀបរយឡើយ។ វាធ្វើឱ្យការបើកបរគ្មានទិសតំបន់ មិនដឹងប្រកាន់ឆ្វេងឬស្តាំច្បាស់លាស់ ឬមិនស្គាល់ស្លាកសញ្ញាសម្រាប់សម្គាល់ឈ្មោះផ្លូវ ឬទីតាំងផ្សេងៗ។ គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ជារឿយៗ ក៏កើតឡើងដោយសារការបើកបរល្មើសស្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍ដែលគេដាក់បិទនៅតាមដងផ្លូវសាធារណៈនានា។ ស្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍ត្រូវបានបង្កើតឡើងក្នុងគោលបំណង ធ្វើឱ្យចរាចរណ៍លើផ្លូវសាធារណៈ មានរបៀបរៀបរយ ងាយស្រួលក្នុងការបើកបរ និងធានាសុវត្ថិភាព។ ស្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍ទាំងនេះ ត្រូវបានបែងចែកជាប្រភេទផ្សេងៗពីគ្នាច្បាស់លាស់។

ចំពោះអត្ថន័យនៃពាក្យស្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍ បើយោងតាមគេហទំព័រថ្មីៗ ចុះផ្សាយកាលពីថ្ងៃទី៧ ខែសីហា ឆ្នាំ២០១៦ បានពន្យល់អំពីពាក្យ «ផ្លាក» និង «ស្លាក» ដូច្នេះថា៖

ពាក្យ «ផ្លាក» គឺជាពាក្យកម្ចីពីភាសាបារាំង plaque, ហើយពាក្យខ្មែរ «ស្លាក»។ នៅក្នុងភាសាបារាំង plaque, នៅក្នុងភាសាអង់គ្លេស plate ដែលគេបកប្រែជាភាសាខ្មែរថា បន្ទះលោហៈធាតុស្តើង។ ឧទាហរណ៍ថា ខ្មែរយើងនិយាយថា «ផ្លាកម៉ូតូ»។ តាមពិត វាក្លាយមកពីពាក្យបារាំង plaque de moto ឬភាសាអង់គ្លេសថា Moto bike plate។ លើសពីនេះ អ្វីដែលត្រូវចងចាំ និងបែងចែកឱ្យដាច់នោះ គឺថាពាក្យ«ផ្លាក» គឺជាពាក្យបារាំង ហើយពាក្យខ្មែរ គឺ «ស្លាក» ។ តែទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយក៏អ្នកសិក្សាផ្នែកភាសាមួយចំនួននិយាយថា គេអាចប្រើប្រាស់បានក្នុងចំណោមពាក្យទាំងពីរនេះ។

តាមគេហទំព័រដដែល ចុះផ្សាយកាលពីថ្ងៃទី២៣ ខែមករា ឆ្នាំ២០១៦កន្លងទៅ បានបង្ហាញថាផ្លូវចំនួន ១៥ខ្សែ ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ បានដំឡើងផ្លាកថ្មីរួចបានចំនួន ៩៩០ផ្លាក ដែលតាមផែនការគឺគ្រោងនឹងដំឡើងផ្លាកឈ្មោះផ្លូវ ចំនួន ៣ ០០០ ផ្លាក។ បើតាមគេហទំព័រ របស់សាលារាជធានីភ្នំពេញផ្លូវដែលដំឡើងរួចហើយនោះ មានដូចជា៖ ១. មហាវិថីនរោត្តម, ២. វិថីស៊ីសុវត្ថិ, ៣. មហាវិថីព្រះមុនីវង្ស, ៤. មហាវិថីម៉ៅសេទុង, ៥. មហាវិថីព្រះសីហនុ, ៦. មហាវិថីកម្ពុជាក្រោម, ៧. មហាវិថីសម្តេចសុធារស, ៨ .វិថីសម្តេចប៉ែន នុត, ៩. វិថីព្រះបាទត្រសក់ផ្អែម, ១០ .វិថីឧកញ៉ា ទេព ផន, ១១. មហាវិថីប៉ូឡូញ, ១២ .ផ្លូវលេខ ៥១៦, ១៣. ផ្លូវលេខ ៥៩២, ១៤. ផ្លូវលេខ ៥៩៨ និង ១៥. ផ្លូវលេខ ៣១៥។

យោងតាមមាត្រា ៥ នៃច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកថ្មី បានបញ្ជាក់ថា សញ្ញាចរាចរណ៍ផ្លូវគោករួមមានផ្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍នៅតាមផ្លូវ ភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍ គំនូសសញ្ញាចរាចរណ៍នៅលើផ្លូវ សញ្ញាបញ្ជាក់របស់ភ្នាក់ងារចរាចរណ៍ និងសញ្ញាផ្សេងៗទៀត ។

ស្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍ភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍ និងគំនូសចរាចរណ៍នៅលើដងផ្លូវ ត្រូវរៀបចំជាប្រព័ន្ធទាក់ទងស៊ីសង្វាក់គ្នាជាហូរហែនៅកន្លែងមានសារប្រយោជន៍ ដែលធ្វើឱ្យអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវងាយ

ស្រួលមើលឃើញ។ សញ្ញាគ្រោះថ្នាក់នៅតាមដងផ្លូវដែលមានលក្ខណៈមិនអចិន្ត្រៃយ៍ ត្រូវដាក់ក្នុងចម្ងាយសមស្របល្មមគ្រប់គ្រាន់តាមប្រភេទផ្លូវ ចំណាត់ថ្នាក់ផ្លូវ ដែលអាចធ្វើឱ្យអ្នកបើកបរមានស្មារតីប្រុងប្រយ័ត្នជាមុន ។

ហាមបិទក្រដាស ឬរបស់ផ្សេងៗទៀត ឬគូសវាសនៅលើផ្លាកសញ្ញា ឬប្រើប្រាស់ទម្រង់សញ្ញា ឬនៅលើសម្ភារៈអ្វីផ្សេងៗទៀត ដែលប្រើប្រាស់សម្រាប់សញ្ញាចរាចរណ៍ ដែលជាហេតុធ្វើឱ្យអ្នកបើកបរមិនអាចមើលឃើញ សញ្ញាចរាចរណ៍ច្បាស់ល្អ ឬយល់ខ្លឹមសារសញ្ញាចរាចរណ៍មិនបានត្រឹមត្រូវ ឬធ្វើឱ្យអ្នកបើកបរចាំងភ្នែក។ រូបភាពនិងខ្លឹមសារស្តីពីសញ្ញាចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណៈ ការនិងដឹកជញ្ជូន ។

នៅក្នុង មាត្រា ៦ នៃច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក បានចែងអំពីលំដាប់សិទ្ធិអាទិភាពដែលត្រូវបានកំណត់ដូចតទៅ៖

១- ផ្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍មានសិទ្ធិអាទិភាពលើបទប្បញ្ញត្តិចរាចរណ៍។

២- ភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍មានសិទ្ធិអាទិភាពលើស្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍។

៣- សញ្ញាបញ្ជារបស់ភ្នាក់ងារចរាចរណ៍ មានសិទ្ធិអាទិភាពលើភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍ គំនូសសញ្ញានៅលើទ្រូងផ្លូវ ស្លាកសញ្ញានៅតាមដងផ្លូវ និងបទប្បញ្ញត្តិចរាចរណ៍ទាំងឡាយ។

### ២.៣.៤. ការមិនគោរពគំនូសសញ្ញាចរាចរណ៍

ការមិនគោរពគំនូសសញ្ញា ជាបញ្ហាប្រឈមដែលនាំឱ្យកើតមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍។ ដូចជាមិនគោរពគំនូសសញ្ញាឆ្លងកាត់និងបែងចែងទ្រូងផ្លូវ ទាំងអ្នកថ្មើរជើង និងយានយន្តគ្រប់ប្រភេទអាចនឹងមានគ្រោះថ្នាក់គ្រប់ពេល។ គំនូសសញ្ញា គឺសម្រាប់ឱ្យយានជំនិះគ្រប់ប្រភេទធ្វើចរាចរណ៍ ដើម្បីបញ្ចៀសការកកស្ទះនិងគ្រោះថ្នាក់ជាយថាហេតុ ក៏ដូចជាធានាសុវត្ថិភាពក្នុងពេលធ្វើដំណើរ។

បញ្ហាគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍កន្លងមក យើងសង្កេតឃើញថាក៏ដោយសារការបើកបរបំពានគំនូសសញ្ញាលើទ្រូងផ្លូវ និងម្យ៉ាងទៀត ដោយសារគំនូសសញ្ញារលុប ធ្វើឱ្យអ្នកបើកបរមានការធ្វេសប្រហែស។ គំនូសសញ្ញាចរាចរណ៍ គឺជាសញ្ញាដែលត្រូវបានបង្កើតឡើងក្នុងគោលបំណងធ្វើឱ្យចរាចរណ៍លើផ្លូវសាធារណៈមានរបៀបរៀបរយ ងាយស្រួលក្នុងការបើកបរនិងធានាសុវត្ថិភាព។ គំនូសញ្ញាចរាចរណ៍អាចត្រូវបានគេប្រើតែឯង ឬរួមជាមួយផ្លាកសញ្ញាផ្សេងៗទៀត ដើម្បីបង្ហាញ ឬបញ្ជាក់អត្ថន័យឱ្យកាន់តែច្បាស់ ដូចជាការបែងចែកទិសចរាចរណ៍ ការបែងចែកទ្រូងផ្លូវ ការកំណត់ជាយផ្លូវប្រាប់អ្នកបើកបរឱ្យធ្វើដំណើរទៅតាមទិសដែលត្រូវធ្វើចរាចរណ៍ សម្រាប់តម្រឹមគន្លងផ្លូវ សម្រាប់ថ្មើរជើងឆ្លងកាត់ និងសម្រាប់រថយន្តចតជាដើម។ គំនូសញ្ញា ចែកជាប្រភេទច្បាស់លាស់ដូចជា គំនូសសញ្ញាពណ៌សកាត់ទទឹងផ្លូវ, គំនូសសញ្ញាតាមបណ្តោយទ្រូងផ្លូវ និងគំនូសសញ្ញាព្រួញលើទ្រូងផ្លូវជាដើម។

មាត្រា៩ ច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក បានចែងថា នៅលើទ្រូងផ្លូវដែលមានទិសចរាចរណ៍ពីរ ហើយដែលគ្មានគំនូសសញ្ញាបែងចែកទិសចរាចរណ៍ អ្នកបើកបរត្រូវប្រើប្រាស់ពាក់កណ្តាលទ្រូងផ្លូវ ផ្នែកខាងស្តាំដោយបើកបរកៀកទៅខាងស្តាំ។ នៅលើទ្រូងផ្លូវឯកទិសដែលគ្មានគំនូសសញ្ញាបែងចែកគន្លងផ្លូវ អ្នកបើកបរត្រូវបើកបរកៀកទៅខាងស្តាំលើកលែងតែត្រូវការបត់ឆ្វេង។ អ្នកបើកបរអាចប្រើប្រាស់ទ្រូងផ្លូវខាងឆ្វេងបាននៅពេលជែងឬឈប់។ ដោយឡែកនៅក្នុងទីប្រជុំជន ការប្រើប្រាស់ទ្រូងផ្លូវត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសរបស់រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន។

នៅត្រង់មាត្រា ២៦ នៃច្បាប់នេះ បានបញ្ជាក់ថានៅពេលមានថ្មើរជើងឆ្លងកាត់ អ្នកបើកបរត្រូវអនុវត្តដូចខាងក្រោមៈ

១- គ្រប់ករណីទាំងអស់ អ្នកបើកបរត្រូវតែឈប់នៅពេលថ្មើរជើងកំពុងឆ្លងកាត់ឬរៀបនឹងឆ្លងកាត់នៅកន្លែងដែលមានគំនូសសញ្ញាសម្រាប់ថ្មើរជើងឆ្លងកាត់។

២- នៅត្រង់កន្លែងផ្លូវប្រសព្វឬនៅជិតកៀកផ្លូវប្រសព្វ អ្នកបើកបរត្រូវហាមឃាត់ក្នុងការធ្វើឱ្យអាក់ខានឬរាំងស្ទះដល់ថ្មើរជើងដែលកំពុងឆ្លងកាត់ទ្រូងផ្លូវ ទោះបីគ្មានគំនូសសញ្ញាសម្រាប់ថ្មើរជើងឆ្លងកាត់ក៏ដោយ។

៣- ក្នុងករណីមានគំនូសសញ្ញាសម្រាប់ថ្មើរជើងឆ្លងកាត់នៅត្រង់ផ្លូវប្រសព្វ ដែលមានភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍ឬមានភ្នាក់ងារបញ្ជាចរាចរណ៍នៅទីនោះ ទោះបីមានភ្លើងពណ៌បៃតងឬមានបញ្ជាភ្នាក់ងារឱ្យទៅមុខក៏ដោយ អ្នកបើកបរមិនត្រូវធ្វើឱ្យរំខានឬធ្វើឱ្យរាំងស្ទះដល់ថ្មើរជើងដែល កំពុងឆ្លងកាត់នៅលើគំនូសសញ្ញាថ្មើរជើងឆ្លងកាត់ឡើយ។ ចំពោះអ្នកបើកបរដែលបត់ចូលទ្រូងផ្លូវផ្សេងទៀត ហើយនៅទ្រូងផ្លូវនោះមានថ្មើរជើងកំពុងឆ្លងកាត់ អ្នកបើកបរត្រូវបន្ថយល្បឿន បើចាំបាច់ត្រូវឈប់ដើម្បីផ្តល់សិទ្ធិឱ្យថ្មើរជើងឆ្លងកាត់រួចរាល់សិន។

៤- ក្នុងករណីមានគំនូសសញ្ញាសម្រាប់ថ្មើរជើងឆ្លងកាត់ នៅត្រង់ផ្លូវប្រសព្វដែលគ្មានភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍ឬគ្មានភ្នាក់ងារបញ្ជាចរាចរណ៍នៅទីនោះ អ្នកបើកបរត្រូវបន្ថយល្បឿន ឬត្រូវឈប់ដើម្បីផ្តល់សិទ្ធិឱ្យថ្មើរជើងដែលកំពុងឆ្លងកាត់ឬរៀបនឹងឆ្លងកាត់ទៅមុន។

### ២.៣.៥. ភាពខ្វះអធ្យាស្រ័យគ្នាក្នុងការបើកបរ

រាជធានីភ្នំពេញ កំពុងជួបបញ្ហាកកស្ទះចរាចរណ៍ជារៀងរាល់ថ្ងៃ មិនថាពេលព្រឹក ថ្ងៃនិងល្ងាចនោះឡើយ។ ដែលកត្តានេះ បណ្តាលមកពីការបើកបរមិនគោរពច្បាប់ មិនមានការអធ្យាស្រ័យឱ្យគ្នាទៅវិញទៅមក។ ប្រជាពលរដ្ឋមួយចំនួន មិនខ្វល់ខ្វាយពីអ្នកបើកបរនៅតាមដងផ្លូវដទៃទៀតទេ ពោលគឺធ្វើយ៉ាងណាឱ្យតែបានទៅមុន និងមិនគិតពីគ្រោះថ្នាក់ឡើយ។ ការកកស្ទះ ជារៀងរាល់ថ្ងៃ ភាពមិនចេះអាធ្យាស្រ័យឱ្យគ្នាទៅវិញទៅមកនេះ វាធ្វើឱ្យខាតពេលវេលា សាំង និងការធុញថប់។

ដូច្នេះ គួរណាស់តែមានការយោគយល់អធ្យាស្រ័យឱ្យគ្នាទៅវិញទៅមក ទើបអាចកាត់បន្ថយការកកស្ទះយូរ និងកាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍បាន។ ប្រជាពលរដ្ឋមួយចំនួនមិនត្រឹមតែមិនចេះអធ្យាស្រ័យគ្នានោះទេ នៅមានការបើកបរបញ្ច្រាសទិសចរាចរណ៍ថែមទៀត ដែលជាហេតុបង្កឱ្យមានបញ្ហាកកស្ទះកាន់តែខ្លាំងឡើងៗ ពីមួយថ្ងៃទៅមួយថ្ងៃ។

កាសែតភ្នំពេញប៉ុស្តិ៍ចុះផ្សាយកាលពីថ្ងៃទី១៧ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០១៦ កន្លងទៅ បានបង្ហាញថា "តាមការស្ទាបស្ទង់មតិយុវជនប្រមាណ ៩៦% បានយល់ឃើញថាការអធ្យាស្រ័យគ្នាក្នុងពេលបើកបររបស់ប្រជាពលរដ្ឋខ្មែរពុំទាន់មានការអធ្យាស្រ័យឱ្យគ្នានោះទេ"។ យុវជនក៏បានមានមតិយោបល់ថារាជរដ្ឋាភិបាលគួរតែធ្វើការផាកពិន័យឱ្យធ្ងន់ធ្ងរ ចំពោះបុគ្គលណាដែលមិនគោរពច្បាប់ដែលបង្កការកកស្ទះជារឿយៗ និងអ្នកបង្កគ្រោះថ្នាក់កើតឡើង ពីព្រោះវាធ្វើឱ្យមានការខាតបង់ទាំងពេលវេលា និងទ្រព្យសម្បត្តិរបស់អ្នកធ្វើដំណើរនៅតាមដងផ្លូវផ្សេងទៀត។

ការបើកបរដោយមិនមានការអធ្យាស្រ័យគ្នាឬមិនមានក្រមសីលធម៌ នាំឱ្យមានបញ្ហាជាច្រើន ជាពិសេសជាដើមចមនៃគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍។ អ្នកបើកបរយានយន្ត ត្រូវមានមនសិការខ្ពស់ក្នុងការគោរពច្បាប់ចរាចរណ៍ និងរក្សានូវសេចក្តីថ្លៃថ្នូរ ត្រូវចេះដឹងទុក្ខធុរៈអ្នកបើកបរដូចគ្នា។ ត្រូវបន្ថយល្បឿននៅពេលមានម៉ូតូ ឬយានផ្សេងទៀតធ្វើសញ្ញាសុំជែង ត្រូវអែបស្តាំទុកលទ្ធភាពឱ្យយានដែលនៅពីក្រោយមានទុក្ខធុរៈប្រញាប់ទៅមុន។ នៅកន្លែងទឹកដក់ឬភក់ជ្រាំ និងកន្លែងដែលមានដីហុយ ឬទីប្រជុំជន ត្រូវបន្ថយល្បឿនដើម្បីកុំឱ្យភក់ឬទឹកខ្ទាត ឬដីហុយប្រឡាក់អ្នកដំណើរផ្សេងៗដែលនៅជិតនោះ។ មិនត្រូវខាកស្តោះ ឬបោះសម្ភារៈផ្សេងៗចេញពីយានយន្ត ជាហេតុនាំឱ្យរំខាន និងប៉ះពាល់ដល់អ្នកធ្វើដំណើរដូចគ្នានោះទេ។

អ្នកបើបរត្រូវចេះអត់អោនឬអនុគ្រោះចំពោះការខុសឆ្គងរបស់អ្នកបើកបរដូចគ្នា។ បើមានការប៉ះទង្គិចគ្នាបន្តិចបន្តួច ត្រូវដោះស្រាយដោយសន្តិវិធី កុំប្រើអំពើហឹង្សាដាក់គ្នា។ ទោះការបើកបរស្ថិតក្នុងសភាពត្រូវច្បាប់ក៏ដោយ ក៏យើងត្រូវមានការយោគយល់អនុគ្រោះ ចំពោះអ្នកបើកបរដែលបំពានច្បាប់ ឬដោយសារយានយន្តមានលក្ខណៈមិនប្រក្រតី។ យើងត្រូវប្រកាន់ខ្ជាប់នូវអាកប្បកិរិយាស្ងៀមស្ងាត់ រាក់ទាក់ មិនត្រូវតបតដោយហឹង្សាវិញទេ។

តាមច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក មាត្រា ១២ បានចែងថា អ្នកបើកបរត្រូវវាងតាមស្តាំដៃនៅគ្រប់រង្វង់មូលឬខឿនបែងចែកទ្រូងផ្លូវ ដែលជាឧបសគ្គនៃចលនា ត្រង់ទៅមុខរបស់យានជំនិះ លើកលែងតែមានកំណត់ផ្ទុយ។ មាត្រា ១៣ ក៏បានបញ្ជាក់បន្ថែមដែរថា អ្នកបើកបរមិនត្រូវបើកបរទន្ទឹមគ្នានៅលើទ្រូងផ្លូវឬគន្លងផ្លូវតែមួយទេ។ អ្នកបើកបរមិនត្រូវបើកបរ កាត់ឬជែងក្បួនយោធា ឬក្បួននគរបាល ឬក្បួនគណៈប្រតិភូ ឬក្បួនដង្ហែផ្លូវការ។ នៅមាត្រា ២៤ ការបើកទ្វារយានជំនិះដើម្បីចុះឬឡើងត្រូវមានការប្រុងប្រយ័ត្នជាប់ជានិច្ច ជាពិសេសចំពោះការបើកទ្វារចុះឬឡើងនៅផ្នែកខាងឆ្វេងយាន។

អ្នកបើកបរយានយន្តគ្រប់ប្រភេទ ត្រូវស្វែងយល់និងអនុវត្តឱ្យបានខ្ជាប់ខ្ជួន នូវវិធានការមួយចំនួន ដែលមានចែងក្នុងច្បាប់ ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក មានដូចជាៈ ត្រូវមានស្លាកសម្គាល់យានយន្ត ត្រូវមានបណ្ណបើកបរ បើកបរត្រូវមានស្មារតីប្រុងប្រយ័ត្ន ត្រូវពាក់មួក និងខ្សែក្រវ៉ាត់សុវត្ថិភាពជាដាច់ខាត មិនត្រូវបើកបរហួសល្បឿន និងផ្ទុកមនុស្ស ឬទំនិញលើសចំនួនកំណត់ និងពេលបើកបរហាមពិសារជាតិស្រវឹង។

ដើម្បីបញ្ចៀស និងកាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ប្រជាពលរដ្ឋគ្រប់រូប ត្រូវមានសុជីវធម៌ សីលធម៌ ក្នុងការដើរកម្សាន្ត ក្នុងការបើកបរយានជំនិះ និងត្រូវចេះយោគយល់អធ្យាស្រ័យគ្នាក្នុងពេលធ្វើដំណើរ។ ជាមួយគ្នានេះ ប្រជាលរដ្ឋត្រូវមានមនសិការខ្ពស់ក្នុងការគោរពច្បាប់ចរារណ៍ រក្សាសេចក្តីថ្លៃថ្នូរ និងដឹងទុក្ខធុរៈដល់អ្នកបើកបរដូចគ្នា។ លើសពីនេះទៀត ដើម្បីទទួលបានសេចក្តីសុខសុវត្ថិភាព ទាល់តែប្រជាពលរដ្ឋគ្រប់រូប ចូលរួមគោរពនិងអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍ឱ្យបានល្អ។

ដើម្បីធានារក្សាសណ្តាប់ធ្នាប់និងសុវត្ថិភាពក្នុងការធ្វើចរាចរណ៍លើផ្លូវថ្នល់ ការពារអាយុជីវិតមនុស្ស សត្វ ការពារបរិស្ថាន ទប់ស្កាត់ការប៉ះពាល់សុខភាពមនុស្ស ការខូចខាតទ្រព្យសម្បត្តិរដ្ឋ និងឯកជន ផ្លាស់ប្តូរឥរិយាបថអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវ ដែលមានទម្លាប់មិនគោរពច្បាប់ចរាចរណ៍ និងប្រមាថអាយុជីវិតអ្នកដទៃ និងត្រូវមានការអប់រំឱ្យគេយល់ និងស្គាល់ច្បាប់ ចេះរក្សាសេចក្តីថ្លៃថ្នូរ ស័ក្តិសមជាពលរដ្ឋមានអរិយធម៌ខ្ពង់ខ្ពស់ ការមានក្រមសីលធម៌ក្នុងការបើកបរ និងការគោរពច្បាប់ចរាចរណ៍ គឺជាការការពារអាយុជីវិត និងទ្រព្យសម្បត្តិរបស់ខ្លួនឯង និងរបស់អ្នកដទៃ។

ប្រសិនបើប្រជាពលរដ្ឋគ្រប់រូប មានឆន្ទៈចូលរួមគោរពច្បាប់អនុវត្តច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោកបានល្អ នោះនឹងធ្វើឱ្យព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា មានលទ្ធភាពអាចកាត់បន្ថយជាអតិបរមានូវគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ដែលមានចំនួនច្រើនក្នុងពេលបច្ចុប្បន្នជាក់ជាមិនខាន ហើយជាមួយគ្នានេះក៏កាត់បន្ថយនូវការចំណាយ និងការខាតបង់សេដ្ឋកិច្ច ដែលកើតចេញពីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ និងកាត់បន្ថយផលវិបាកអវិជ្ជមានជាច្រើនដល់សង្គមជាតិ ដូចជាក្មេងកំព្រា ជនពិការ ស្រ្តីមេម៉ាយ និងភាពក្រីក្ររបស់ប្រជាពលរដ្ឋ។

សេចក្តីសុខ និងសុវត្ថិភាពជាកត្តាចម្បង ដែលញុំាងឱ្យមនុស្សបានទទួលនូវសុភមង្គល។ ប្រជាពលរដ្ឋគ្រប់រូប ត្រូវចៀសវាង និងប្រុងប្រយ័ត្នជាប់ជានិច្ចនូវរាល់សកម្មភាព រាល់ទង្វើទាំងឡាយណាដែលអាចបង្កឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ដល់ខ្លួនឯង និងអ្នកដទៃ។

# ជំពូកទី ៣

# លទ្ធផលនៃការសិក្សាស្រាវជ្រាវ

## ៣.១. មូលហេតុនៃគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍

### ៣.១.១. កត្តាមនុស្ស

- **ការបើកបរហួសល្បឿនកំណត់:** ការបើកបរក្នុងល្បឿនលឿនខុសពីច្បាប់កំណត់ ឬបើកបរក្នុងល្បឿនមិនសមរម្យ លឿនហួសហេតុពេក ធ្វើឱ្យបាត់បង់ភាពម្ចាស់ការលើខ្លួនឯងនៅពេលបើកបរ និងមិនអាចការពារបាននៅពេលមានឧបសគ្គកើតឡើងដោយចៃដន្យ ជាពិសេសនៅលើផ្លូវរអិលឬមើលទៅមុខមិនឃើញច្បាស់ជាដើម។ យានយន្តមួយចំនួនមិនមានការត្រួតពិនិត្យឱ្យមានត្រឹមត្រូវតាមលក្ខណៈបច្ចេកទេស មុនចេញដំណើរមិនបានត្រួតពិនិត្យឱ្យបានជាប់ជានិច្ច និងមានការធ្វេសប្រហែស នៅពេលមានឧបសគ្គកើតឡើងភ្លាមៗ មិនអាចគ្រប់គ្រងស្ថានការណ៍បានឡើយ។

- **ការបើកបរដោយមានជាតិអាល់កុល:** ការបើកបរដែលស្ថិតនៅក្រោមឥទ្ធិពលនៃគ្រឿងស្រវឹង ឬគ្រឿងញៀន បើកបរបើកនៅពេលងងុយខ្លាំង ហេវហត់ខ្លាំង និងក្រេវក្រោធខ្លាំងជាដើម។ តាមការសិក្សារបស់អ្នកវិទ្យាសាស្ត្របានឱ្យដឹងថា នៅពេលមានបញ្ហាខាងលើនេះកើតឡើង ខួរក្បាលរបស់មនុស្សមានភាពស្ពឹកស្រពន់សម្រេចអ្វីមិនឆាប់រហ័ស និងមិនទាន់ពេលវេលាឡើយ។ នៅពេលមានឧបសគ្គកើតឡើងភ្លាមៗ ធ្វើឱ្យបាត់បង់ស្មារតីនិងពិបាកនឹងគេចផុតពីគ្រោះថ្នាក់ ដោយអ្នកបើកបរធ្វើការសម្រេចចិត្តយឺតពេល រីឯសកម្មភាពធ្វើចលនាបញ្ជាយានយន្តក៏មានភាពយឺតយ៉ាវដែរ។

- **ការបើកបរជែងគ្នា ឬរំលោភសិទ្ធិអាទិភាព:** ការបើកបរដោយមិនគោរពច្បាប់ចរាចរណ៍ឱ្យបានគ្រប់ពេលវេលា និងគ្រប់ទីកន្លែង ជាពិសេសនៅត្រង់ផ្លូវខ្វែង ឬនៅលើផ្លូវដែលមានសិទ្ធិអាទិភាព គ្រោះថ្នាក់ជាញឹកញយកើតឡើងដោយអ្នកបើកបរមកពីផ្លូវផ្សេង ដោយមិនគោរពសិទ្ធិគ្នាទៅវិញទៅមក ពោលគឺអ្នកដែលនៅលើផ្លូវបាត់សិទ្ធិ មិនបានឈប់ទុកឱ្យអ្នក ដែលមានសិទ្ធិទៅមុនឡើយ។

- **ការបើកជែងដោយខ្វះការប្រុងប្រយ័ត្ន:** គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ជារឿយៗហើយធ្ងន់ធ្ងរ ព្រោះតែការបើកវ៉ាជែងដោយគ្មានការប្រុងប្រយ័ត្ន ពិសេសក្នុងពេលដែលស្ថានភាពមិនសមស្របឱ្យមានការបើកបរជែង។ អ្នកបើកបរមួយចំនួន ជែងគ្នា ដោយមិនយល់ឬមិនបានប្រាកដក្នុងចិត្តខ្លួនឯងថាការជែងរបស់ខ្លួននឹងមិននាំឱ្យមានការរំខានឬគ្រោះថ្នាក់ដល់ខ្លួននិងអ្នកដទៃឡើយ។

- **ការមិនគោរពសញ្ញាចរាចរណ៍:** ការបើកបរដោយមិនគោរពសញ្ញាចរាចរណ៍ ដូចជាសញ្ញាឱ្យបន្ថយល្បឿន និងសញ្ញាឱ្យឈប់ជាដើម។ នៅពេលដែលមានសញ្ញាប្រាប់ថា ឱ្យបន្ថយល្បឿន ហើយនៅតែបើកបរល្បឿនដដែលនោះ វាអាចជ្រុលទៅបុក ឬបង្កឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍បាន។

**- មុនបត់មិនប្រាប់សញ្ញាផ្តល់ដំណឹង:** ចំពោះការបត់ឆ្វេង ស្តាំ ឬបត់ត្រឡប់ក្រោយ ដោយខ្វះការប្រុងប្រយ័ត្ន ដែលខុសនឹងក្បួនច្បាប់ចរាចរណ៍នាំឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់កើតឡើង។ អ្នកបើកបរខ្លះពេលនឹកឃើញចង់បត់ក៏បត់ភ្លាម ដោយមិនបានប្រាប់ឬផ្តល់សញ្ញាឱ្យអ្នកនៅពីក្រោយ ឬអ្នកនៅចំហៀងបានមុនដឹងឡើយ។

**- ការបើកបរមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាពនិងគ្មានកញ្ចក់មើលក្រោយ:** នៅកម្ពុជាទោចក្រយាន (ម៉ូតូ) គឺជាមធ្យោបាយធ្វើដំណើរដ៏ពេញនិយមបំផុត ហើយការប្រើប្រាស់ទោចក្រយានយន្តនៅកម្ពុជា ក៏កំពុងមានការកើនឡើងជាលំដាប់ពីមួយឆ្នាំទៅមួយឆ្នាំ។ ការមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាពនៅពេលបើកបរបានសម្លាប់ជីវិតមនុស្សជារៀងរាល់ថ្ងៃ។ ទាំងអ្នកបើកបរទោចក្រយានយន្ត ទាំងអ្នករួមដំណើរជាមួយគិតទាំងកុមារផង មិនបានពាក់មួកសុវត្ថិភាពឱ្យបានត្រឹមត្រូវដើម្បីការពារពីការរងរបួសធ្ងន់ធ្ងរពិការ ឬការស្លាប់បាត់បង់ជីវិត។ អ្នកបើកបរយានយន្តមិនបានពាក់ខ្សែក្រវាត់ឱ្យបានត្រឹមត្រូវ។

**- ការបើកបរដោយគ្មានបណ្ណបើកបរនិងបើកបរខុសប្រភេទយានយន្ត:** បណ្ណបើកបរ គឺជាផ្នែកមួយដ៏មានសារសំខាន់និងជាមូលដ្ឋានចំពោះអ្នកបើកបរយានយន្តគ្រប់ប្រភេទ។ អ្នកបើកបរមួយចំនួនមិនបានរៀនបើកបរពីសាលាបង្រៀនបើកបរ អ្នកបើកបរខ្លះចេះបើកបរតៗគ្នាដោយមិនបានសិក្សាពីច្បាប់ចរាចរណ៍ ហើយអ្នកបើកបរមួយចំនួនទៀត មិនទាន់មានបណ្ណបើកបរក៏ហ៊ានបើកបរ និងមួយចំនួនទៀតគឺធ្វើបណ្ណបើកបរដោយខុសច្បាប់។

**- មិនមានក្រមសីលធម៌ក្នុងការបើកបរ:** អ្នកបើកបរយានយន្តមួយចំនួន មិនមានមនសិការខ្ពស់ក្នុងការគោរពច្បាប់ចរាចរណ៍ឡើយ និងគ្មានសេចក្តីថ្លៃថ្នូរ មិនខ្វល់ខ្វាយអំពីទុក្ខធុរៈអ្នកបើកបរដូចគ្នាទេ។ មិនបន្ថយល្បឿននៅពេលមានម៉ូតូ ឬយានផ្សេងទៀតធ្វើសញ្ញាសុំជែង ហើយមិនព្រមអែបស្តាំទុកលទ្ធភាពឱ្យយានដែលនៅពីក្រោយមានទុក្ខធុរៈប្រញាប់ទៅមុនឡើយ។ នៅកន្លែងទឹកដក់ ឬភក់ជ្រាំ និងកន្លែងដែលមានដីហុយ ឬទីប្រជុំជន មិនព្រមបន្ថយល្បឿន ដើម្បីកុំឱ្យភក់ឬទឹកខ្ទាត ឬដីហុយប្រឡាក់អ្នកដំណើរផ្សេងៗដែលនៅជិតនោះឡើយ។ ពេលខ្លះខាកស្តោះ ឬបោះសម្ភារៈផ្សេងៗចេញពីយានយន្តកំពុងបើកបរ ជាហេតុនាំឱ្យរំខាន និងប៉ះពាល់ដល់អ្នកធ្វើដំណើរដូចគ្នា។

**- ការមិនចេះយោគយល់អធ្យាស្រ័យគ្នាក្នុងពេលបើកបរ:** នៅពេលមានគ្រោះថ្នាក់កើតឡើងអ្នកបើកបរមួយចំនួន មិនចេះអត់ឱនឬអនុគ្រោះចំពោះការខុសឆ្គងរបស់អ្នកបើកបរដូចគ្នាទេ។ បើមានការប៉ះទង្គិចគ្នាបន្តិចបន្តួច មិនព្រមដោះស្រាយដោយសន្តិវិធី អាងខ្នង ឬបក្សពួក ឬប្រើអំពើហិង្សាដាក់គ្នាបង្កជាជម្លោះវាយតបគ្នា។ តាមពិតបើទោះបីជា ការបើកបរត្រូវច្បាប់ក៏ដោយ ត្រូវមានការយោគយល់អនុគ្រោះចំពោះអ្នកបើកបរដែលបំពានច្បាប់ ឬដោយសារយានយន្តមានលក្ខណៈមិនប្រក្រតី។ ត្រូវប្រកាន់ខ្ជាប់នូវអាកប្បកិរិយាស្ងៀមស្ងាត់ រាក់ទាក់ និងមិនត្រូវតបតដោយហឹង្សាវិញទេ។

### ៣.១.២. កត្តាយានយន្ត

យានយន្តក៏ជាកត្តាមួយនាំឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ដែរ ជាពិសេសយានយន្តដែលមិនបានធ្វើការត្រួតពិនិត្យលក្ខណៈបច្ចេកទេស និងមិនមានលក្ខណៈគ្រប់គ្រាន់តាមស្តង់ដារបច្ចេកទេស ជាហេតុធ្វើឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ដល់អាយុជីវិតក្នុងពេលធ្វើដំណើរ។ ដូចជាយានយន្តដាច់ហ្វ្រាំង ឬហ្វ្រាំងមិនស៊ីធ្វើឱ្យអ្នកបើកបរមិនអាចទប់ល្បឿនបាន គ្មានភ្លើង ដាច់អំពូល ឬគ្មានភ្លើងសញ្ញា បែកកង់នៅពេលយានយន្តកំពុងរត់លើផ្លូវថ្នល់ ក៏ជាហេតុនាំឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍កើតឡើងដែរ។ ដូច្នេះអ្នកបើកបរត្រូវពិនិត្យមើលយានយន្តឱ្យបានត្រឹមត្រូវច្បាស់លាស់មុននឹងបើកបរ។

ដោយសារកំណើនយានយន្តកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័សក្នុងរយៈកាលចុងក្រោយនេះ បានបង្កឱ្យមានការកកស្ទះចរាចរណ៍ជារៀងរាល់ថ្ងៃនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ។ យោងតាមរបាយការណ៍របស់ស្នងការនគរបាលរាជធានីភ្នំពេញ គិតរហូតមកដល់បច្ចុប្បន្នក្នុងឆ្នាំ២០១៧ ក្នុងរាជធាធានីភ្នំពេញទាំងមូល មានរថយន្តដែលបានចុះបញ្ជីត្រឹមត្រូវប្រមាណជាង ៣៥០.០០០ គ្រឿង និងទោចក្រយានយន្ត (ម៉ូតូ) ប្រមាណជាង ១.២០០.០០០គ្រឿង។ ដែលចំនួននេះ មិនទាន់គិតបញ្ចូលយានយន្តមិនទាន់ចុះបញ្ជី រថយន្តដែលចេញចូលធ្វើអាជីវកម្មនានាក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ជារៀងរាល់ថ្ងៃនោះឡើយ។

យោងតាមរបាយការណ៍បូកសរុបស្តីពីសភាពការណ៍កិច្ចសហប្រតិបត្តិការណ៍ក្នុង ឆ្នាំ២០១៥ និងឆ្នាំ២០១៦ កន្លងទៅ បានបង្ហាញពីគ្រោះថ្នាក់ដែលបង្កឡើងដោយសារកត្តាយានយន្តជាច្រើនករណី។ បញ្ហាប្រឈមមួយចំនួនកន្លងមក គឺដោយសារយានយន្តកង្វះលក្ខណៈបច្ចេកទេស សម្បកកង់រិចរឹលបិទកញ្ចក់ខ្មៅឬពណ៌មើលមិនឃើញ ការតាំងភ្លើង និងការប្រើភ្លើងសញ្ញាមិនបានត្រឹមត្រូវជាដើម។

### ៣.១.៣. កត្តាផ្លូវថ្នល់

ផ្លូវថ្នល់ជាតម្រូវការចាំបាច់បំផុតសម្រាប់អ្នកធ្វើដំណើរ វាក៏នាំឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ដែរ។ ប្រសិនបើអ្នកបើកបរ ឬអ្នកដំណើរខ្វះការប្រុងប្រយ័ត្នតែបន្តិច អាចគ្រោះថ្នាក់ដល់បាត់បង់អាយុជីវិតដោយសារតែផ្លូវខ្លះតូច ផ្លូវខ្លះកោងបត់បែនខ្លាំង ផ្លូវកាត់ខ្វាត់ខ្វែងគ្នា ហើយមានចរាចរណ៍ច្រើន, ផ្លូវខ្លះរអិល ផ្លូវខ្លះមានជង្ហុក ផ្លូវខ្លះមានដក់ទឹក ផ្លូវខ្លះមានដើមឈើដុះកៀកសងខាងផ្លូវ ឬមានលំនៅឋានជាប់នឹងចិញ្ចើមផ្លូវជាដើម។ ដូច្នេះ ប្រសិនបើអ្នកបើកបរ និងអ្នកដំណើរខ្វះការប្រុងប្រយ័ត្ននៅពេលធ្វើដំណើរលើផ្លូវប្រភេទនេះ នោះគឺប្រឈមមុខនឹងគ្រោះថ្នាក់កើតឡើងគ្រប់ពេលវេលា។

ម្យ៉ាងទៀត ដោយសារអ្នកថ្មើរជើងគ្មានចិញ្ចើមផ្លូវសម្រាប់ធ្វើដំណើរ និងដើរលើទ្រូងផ្លូវ ក៏ជាមូលហេតុចម្បងប្រឈមមុខនឹងគ្រោះថ្នាក់កើតឡើងក្នុងពេលធ្វើដំណើរដែរ។ ដងផ្លូវ ជាទីសម្រាប់ឱ្យមនុស្សទូទៅធ្វើដំណើរ ទាំងអ្នកថ្មើរជើង និងអ្នកបើកបរយានយន្តគ្រប់ប្រភេទធ្វើចរាចរណ៍ទៅមក ហើយក៏ជាកន្លែងដែលងាយនឹងធ្វើឱ្យកើតមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ជាញឹកញាប់ផងដែរ ប្រសិនបើមានធ្វេសប្រហែសខ្វះការប្រុងប្រយ័ត្ន។

## ៣.២. គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ និងផលប៉ះពាល់ក្នុងសង្គម

បច្ចុប្បន្នគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍កាន់តែមានចំនួនច្រើនលើសលប់ ហើយអត្រាមរណៈច្រើនបំផុតឈានមុខគេក្នុងចំណោមគ្រោះថ្នាក់ដទៃទៀតដូចជា មីន និងជំងឺអេដស៍។ គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នេះមិនត្រឹមតែនាំឱ្យមានរបួស ពិការ ឬស្លាប់ប៉ុណ្ណោះទេ តែថែមទាំងបង្កឱ្យមានការខូចខាតទ្រព្យសម្បត្តិផ្ទាល់ខ្លួន ទ្រព្យសម្បត្តិសាធារណៈ សេដ្ឋកិច្ចសង្គម បាត់បង់សណ្តាប់ របៀបរៀបរយ និងខូចបរិស្ថានសង្គមថែមទៀតផង។

តាមការប៉ាន់ប្រមាណ គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ បានធ្វើឱ្យកម្ពុជាខាតបង់ថវិកាជាតិក្នុងមួយឆ្នាំៗជាច្រើនពាន់លានរៀល ដោយមិនទាន់គិតដល់ផលវិបាកសង្គមដូចជា ការបន្សល់បុរសពោះម៉ាយ ស្ត្រីមេម៉ាយ កុមារកំព្រា ជនពិការ និងធ្វើឱ្យគ្រួសារមួយចំនួន បានធ្លាក់ទៅក្នុងភាពក្រីក្រ។ កត្តាទាំងអស់នេះហើយ បណ្តាលឱ្យប៉ះពាល់យ៉ាងខ្លាំង ដល់កិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងកសាងអភិវឌ្ឍរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលក្នុងការកាត់បន្ថយភាពក្រីក្ររបស់ប្រជាពលរដ្ឋឱ្យមកនៅកម្រិតទាប។

បើយោងទៅលើការសិក្សាស្រាវកន្លងមក មូលហេតុចម្បងនៃគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ គឺបណ្តាលពីមនុស្សជាអ្នកប្រព្រឹត្តកំហុសឆ្គងច្រើនជាងកត្តាផ្សេងៗ ដែលបង្កឱ្យកើតមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍កើតឡើង។ បញ្ហាជារួម មានដូចជាកត្តាមនុស្ស សត្វ កត្តាផ្លូវថ្នល់ កត្តាយានយន្ត និងកត្តាធម្មជាតិ។

### ៣.២.១. ទិន្នន័យគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍[៦៦]

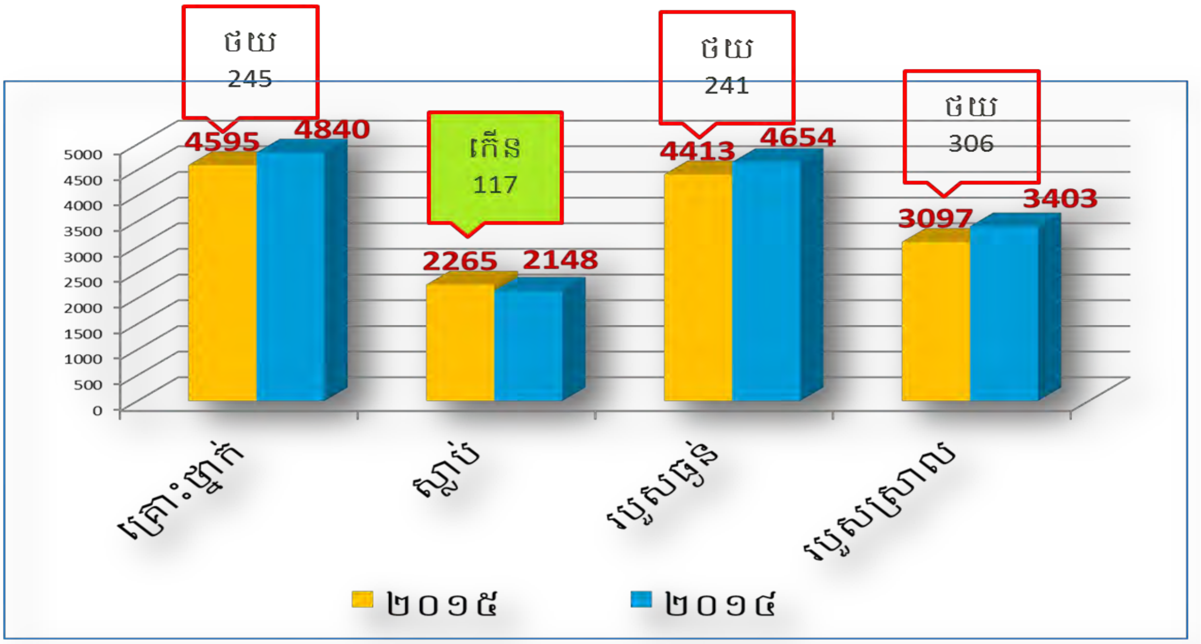
ក.ទិន្នន័យគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ទូទាំងប្រទេសរយៈពេល ៥ ឆ្នាំ ចុងក្រោយ

| ព័ត៌មានជនរងគ្រោះ | ឆ្នាំ២០១១ | ឆ្នាំ២០១២ | ឆ្នាំ២០១៣ | ឆ្នាំ២០១៤ | ឆ្នាំ២០១៥ |
|---|---|---|---|---|---|
| ចំនួនគ្រោះថ្នាក់ | ៥.០៩៦ | ៤.៣០៥ | ៤.៣៥៣ | ៤.៨៤០ | ៤.៥៩៥ |
| ចំនួនជនរងគ្រោះថ្នាក់ | ១៨.២៨៧ | ១៥.៦១៥ | ១៦.២២៧ | ១០.២០៥ | ៩.៩៥៧ |
| មនុស្សស្លាប់ | ១.៩០៥ | ១.៩៦៦ | ១.៩៥០ | ២.១៤៨ | ២.២៦៥ |
| របួសធ្ងន់ | ៥.៨០៧ | ៥.៣៤៩ | ៥.៦៧១ | ៤.៦៥៤ | ៣.០៩៧ |

[៦៦] របាយការណ៍របស់ស្នងការដ្ឋាននគរបាលរាជធានីភ្នំពេញ។

ខ. សភាពការណ៍គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍

(ក្រាហ្វិចគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ឆ្នាំ២០១៥ ធៀបនឹងឆ្នាំ២០១៤)

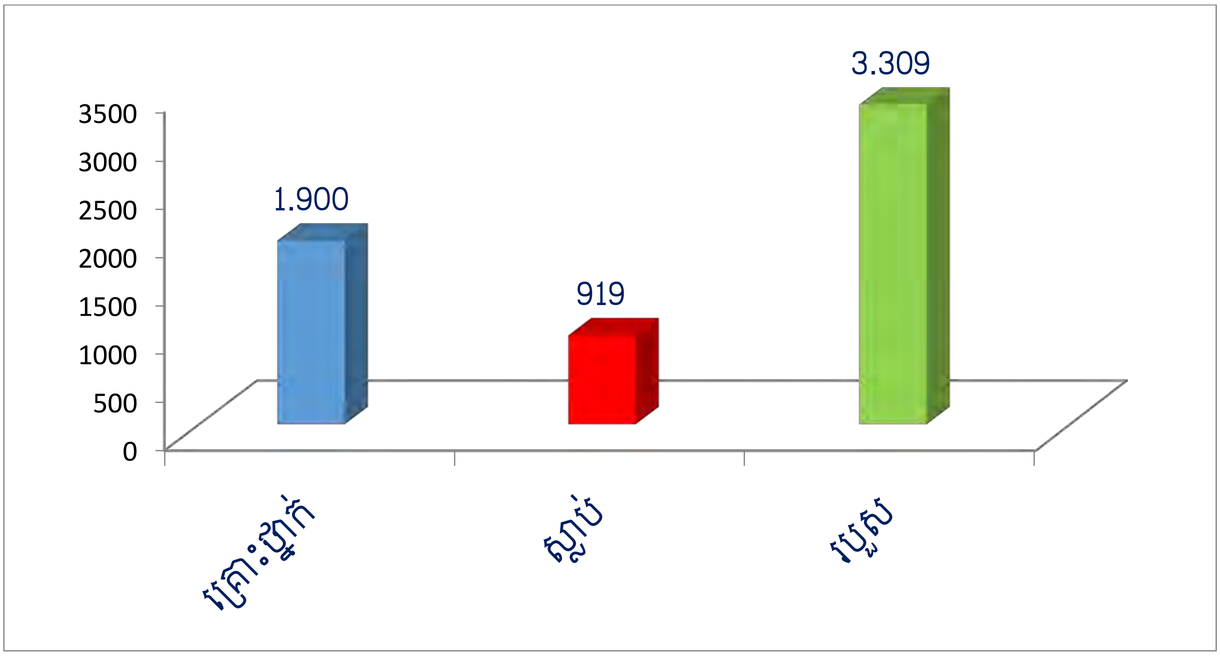



គ.ទិដ្ឋភាពទូទៅនៃគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ក្នុងសកលលោក

(ក្រុមអ្នកប្រឈមមុខខ្ពស់ជាងគេក្នុងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍)

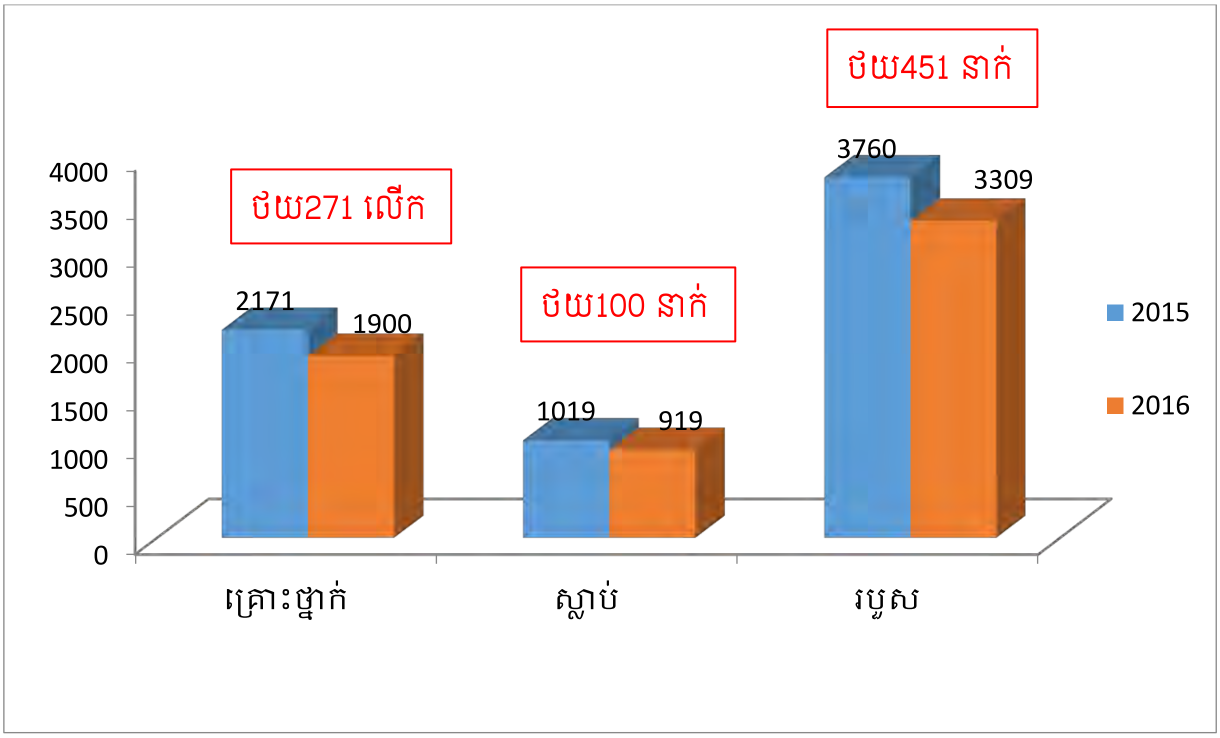
ឃ. សភាពការណ៍គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍

- គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ឆមាសទី១ ឆ្នាំ២០១៦ កើនឡើងចំនួន១.៩០០លើក ស្លាប់ចំនួន ៩១៩នាក់ និងរបួស ៣.៣០៩នាក់ (ធ្ងន់៥៩%)



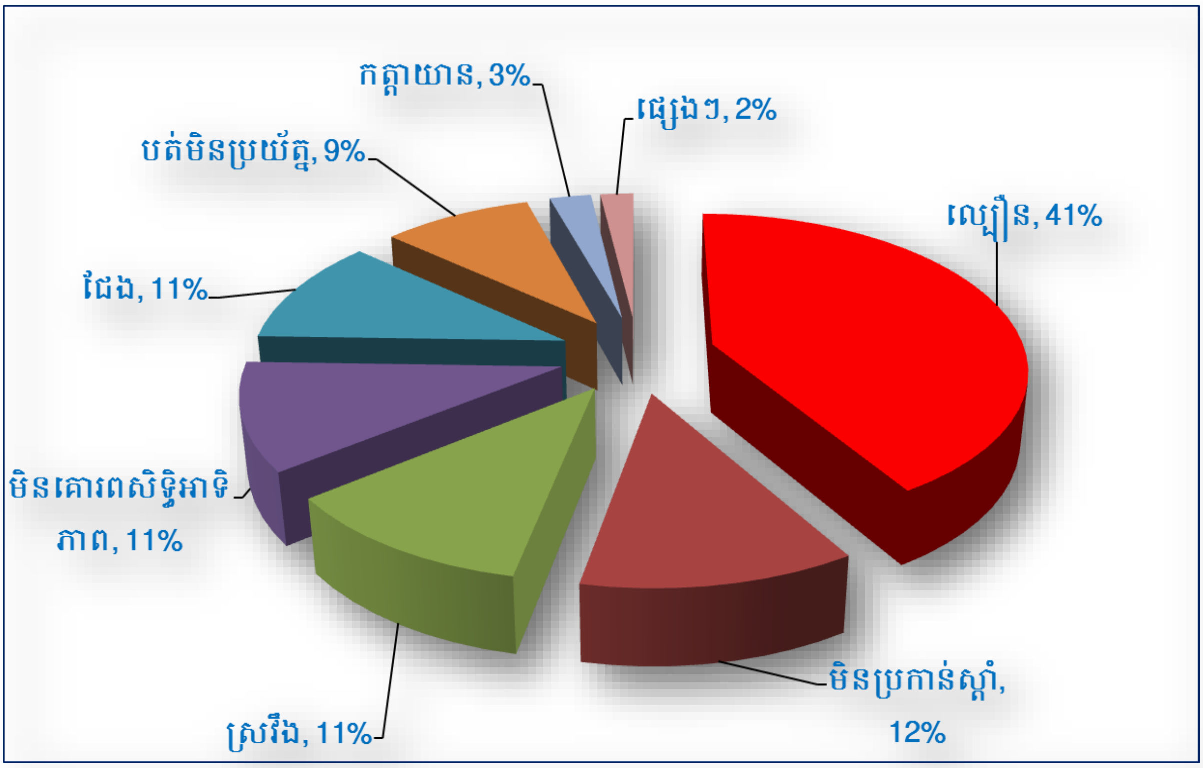

(ភាគច្រើននៅភ្នំពេញ ១៧២ លើក ព្រះសីហានុ ១៥៨ លើក កំពង់ចាម ១០១ លើក)

- ប្រៀបធៀបរយៈពេលដូចគ្នាក្នុង ឆ្នាំ២០១៥ គ្រោះថ្នាក់ថយ ចំនួន ២៧១ លើក ស្មើ **១២,៤%** អ្នកស្លាប់ ថយចំនួន **១០០** នាក់ ស្មើ **១២ %** និងអ្នករបួសថយចំនួន **៤៥១** នាក់ ស្មើ **១២ %** ។

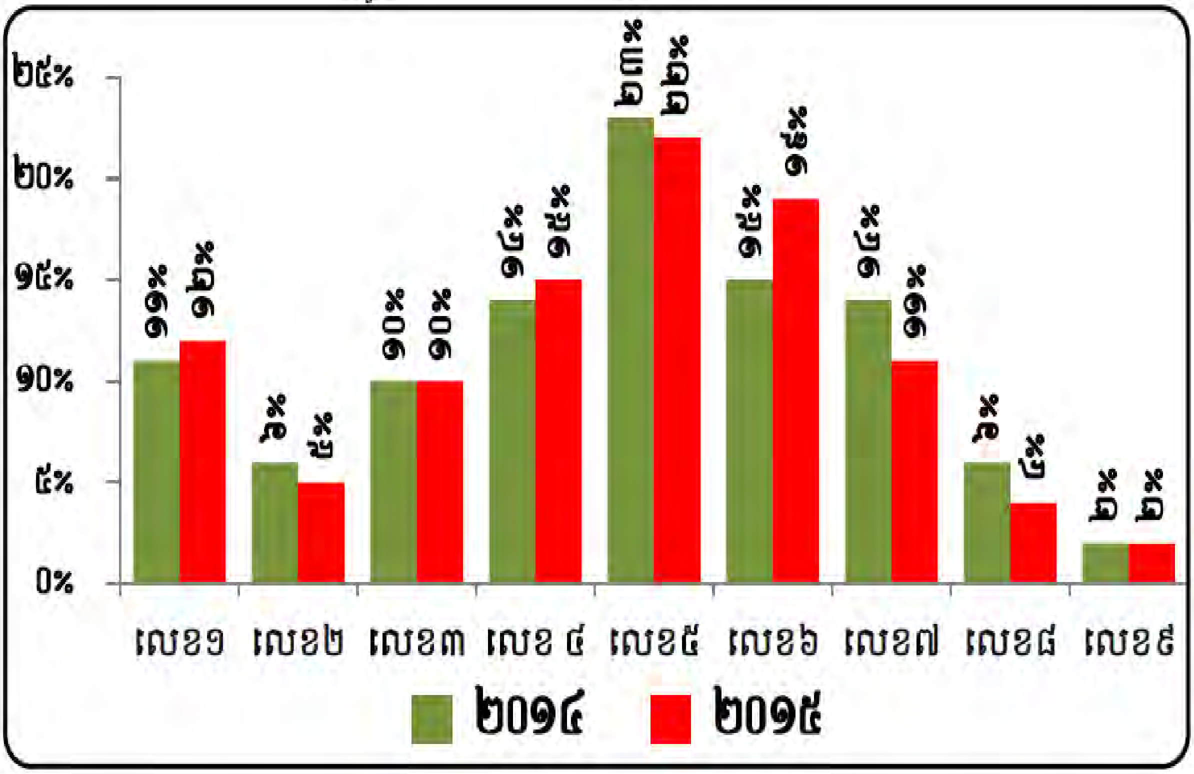



- កត់សម្គាល់អ្នកស្លាប់ភាគច្រើនជិះម៉ូតូមានចំនួន ៦៥៩ នាក់ ស្មើ ៧៣% ក្នុងនោះ មិនពាក់មួកសុវត្ថិភាពមានចំនួន ៥៣២ នាក់ ស្មើ ៨០% ។

### ង.មូលហេតុគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍, ឆមាសទី១ នៃឆ្នាំ២០១៦




### ច.ផ្លូវជាតិដែលកើតមានគ្រោះថ្នាក់



ឆ.ទិន្នន័យគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ

(ក្នុងរយៈពេល៦ខែ ឆ្នាំ២០១៦ និងការប្រៀបធៀប ឆ្នាំ២០១៥)

| មុខសញ្ញា | ឆ្នាំ២០១៦ | ឆ្នាំ២០១៥ | ប្រៀបធៀប |
|---|---|---|---|
| ចំនួនគ្រោះថ្នាក់ | ២៤៤ | ២៤៦ | -២ |
| ស្លាប់ | ១៣១ | ១៣១ | = |
| របួសធ្ងន់ | ២២៩ | ២០៣ | ២៦ |
| របួសស្រាល | ៨៨ | ១០៦ | -១៨ |

(ទិន្នន័យគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញប្រចាំខែ ឆ្នាំ២០១៦)

| ព័ត៌មានជនរងគ្រោះ | ខែមករា | ខែកម្ភៈ | ខែមីនា | ខែមេសា | ខែឧសភា |
|---|---|---|---|---|---|
| ចំនួនគ្រោះថ្នាក់ | ៥០ | ៤៣ | ២៨ | ៣៦ | ៣៩ |
| មនុស្សស្លាប់ | ៣៤ | ២៧ | ១៧ | ១៥ | ២១ |
| របួសធ្ងន់ | ៤២ | ៣៨ | ២២ | ៣៨ | ៣៥ |
| របួសស្រាល | ៣៩ | ៨ | ៩ | ១០ | ១២ |

ជ. ការប្រៀបធៀបរវាង ឆ្នាំ២០១៦ និងឆ្នាំ២០១៥ នៅរាជធានីភ្នំពេញ

| ល.រ | បរិយាកាស | ឆ្នាំ២០១៦ | ឆ្នាំ២០១៥ | ការប្រៀបធៀប |
|---|---|---|---|---|
| ១ | ចំនួនគ្រោះថ្នាក់ | ៥០៧ លើក | ៤៩៣ លើក | កើនឡើង ១៤ លើក =១៧% |
| ២ | មនុស្សស្លាប់ | ២៦៣ នាក់ | ២៥២ នាក់ | កើនឡើង ១១ នាក់ = ៤% |
| ៣ | របួសធ្ងន់ | ៤៩០ នាក់ | ៤៣៩ នាក់ | កើនឡើង ៥២ នាក់ = ៦៤% |
| ៤ | របួសស្រាល | ១៩៨ នាក់ | ១៦៣ នាក់ | កើនឡើង ៣៥ នាក់ = ២១% |
| ៥ | រថយន្តខូចខាត | ៣៩៤ គ្រឿង | ៣៩៧ គ្រឿង | -ថយចុះ ០៣ គ្រឿង = ១% |
| ៦ | ម៉ូតូខូចខាត | ៥១២ គ្រឿង | ៤៨៤ គ្រឿង | កើនឡើង ២៨ គ្រឿង = ៦% |
| ៧ | យានផ្សេងៗ | ៣៥ គ្រឿង | ៣៥ គ្រឿង | ស្មើគ្នា = |

**ឈ.បញ្ហាប្រឈមនាពេលបច្ចុប្បន្ន**

**១/ កត្តាដែលនាំឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់**

- កត្តាមនុស្ស ៩៥% (បើកបរលើសល្បឿនកំណត់ បើកបរក្នុងពេលស្រវឹង)
- កត្តាយានយន្ត ៣% (យានយន្តកង្វះលក្ខណៈបច្ចេកទេស)
- កត្តាផ្លូវថ្នល់ ១% (ផ្លូវមានជង្ហុក ផ្លូវមានទឹកដកឬលិច ផ្លូវតូច-តិច)
- កត្តាផ្សេងៗ ១% ។

**២/ បញ្ហាសណ្តាប់ធ្នាប់សាធារណៈ**

- កំណើនយានយន្តកាន់តែច្រើនឡើងឥតឈប់ឈរ
- បង្កឱ្យមានការកកស្ទះ និងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍
- កង្វះខាតផ្លាក ភ្លើង និងគំនូសសញ្ញាចរាចរណ៍
- ការអប់រំផ្សព្វផ្សាយច្បាប់មិនទាន់បានទូលំទូលាយ
- ខ្វះការរួមសហការគ្នាពីសមត្ថកិច្ចពាក់ព័ន្ធ និងអាជ្ញាធរដែនដីគ្រប់លំដាប់ថ្នាក់
- ស្មារតីគោរពច្បាប់ចរាចរណ៍របស់ប្រជាពលរដ្ឋនៅមានកម្រិត [៦៧] ។

**៣.២.២. ការខាតបង់ទ្រព្យសម្បត្តិផ្ទាល់ខ្លួននិងទ្រព្យសម្បត្តិសាធារណៈ**

កំណើនចរាចរណ៍ ព្រមទាំងការបើកបរហួសល្បឿនកំណត់ ឬដោយមិនប្រុងប្រយ័ត្នបានបង្កឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍។ គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នេះធ្វើឱ្យប៉ះពាល់យ៉ាងខ្លាំងដល់អាយុជីវិត សុខភាពផ្លូវកាយ និងផ្លូវចិត្ត ខាតបង់ទ្រព្យសម្បត្តិផ្ទាល់ខ្លួន ទ្រព្យសម្បត្តិសារណៈ ពេលវេលា និងប៉ះពាល់ដល់សណ្តាប់ធ្នាប់សង្គមជាដើម។ ការខាតបង់ដោយសារគ្រោះថ្នាក់និងការកកស្ទះចរាចរណ៍មានដូចជា៖

**ក-ការខាតបង់ទ្រព្យសម្បត្តិផ្ទាល់ខ្លួន**

**- ការបាត់បង់អាយុជីវិត:** សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ ជាបញ្ហាប្រឈមមួយនៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជានាពេលបច្ចុប្បន្ន។ ចំនួនអ្នកស្លាប់ និងពិការភាពដោយសារគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ នៅតែមានលក្ខណៈធ្ងន់ធ្ងរនៅឡើយ។ រយៈពេល ៥ ឆ្នាំ ចុងក្រោយនេះ ចំនួនអ្នកស្លាប់បានកើនឡើងគួរឱ្យព្រួយបារម្ភ។ គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក បានបង្កឱ្យមានផលប៉ះពាល់ ភាគច្រើនទៅលើជនដែលងាយរងគ្រោះរួមមានអ្នកបើកបរ និងអ្នករួមដំណើរទោចក្រយានយន្ត ត្រីចក្រយានយន្ត និងអ្នកថ្មើរជើងមានរហូតដល់ជិត ៩០% ។

យោងតាមរបាយការណ៍បូកសរុបស្តីពីសភាពការណ៍ កិច្ចប្រតិបត្តិការឆ្នាំ២០១៥ និងទិសដៅអនុវត្តឆ្នាំ២០១៦ ស្នងការដ្ឋាននគរបាលរាជធានីភ្នំពេញ នៃការិយាល័យសណ្តាប់ធ្នាប់ និងការិយាល័យនគរបាលចរាចរណ៍ផ្លូវគោក បង្ហាញពីសភាពការណ៍គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ នៅទូទាំងរាជធានីភ្នំពេញ

[៦៧] របាយការណ៍ពីស្នងការដ្ឋាននគរបាលរាជធានីភ្នំពេញ។

កើតឡើងចំនួន ៤៧៤លើក/៥៩៦លើក មានការថយចុះ ចំនួន ១២២ លើក=២០% (ប្រៀបធៀបឆ្នាំ២០១៤)។ មិនតែប៉ុណ្ណោះ ក៏បណ្ដាលឱ្យមនុស្សរងគ្រោះ៖ ស្លាប់ ចំនួន ២៤១នាក់ / ២៤៨នាក់ ថយចុះ ចំនួន ០៧នាក់=៣%។ របួស ចំនួន ៥៧៤នាក់/៧៤៤នាក់ ថយចុះ ចំនួន ១៧០នាក់=២៣%។ យានយន្តខូចខាតដូចជា៖ រថយន្តខូចខាត ចំនួន ៣៩៤ គ្រឿង ម៉ូតូខូច ចំនួន ៤៥០ គ្រឿង យានយន្តផ្សេងៗ ចំនួន ៣៥ គ្រឿង។

តាមរបាយការណ៍បូកសរុប ស្ដីពីសភាពការណ៍កិច្ចប្រតិបត្តិការក្នុងឆ្នាំ២០១៦ និងទិសដៅអនុវត្តឆ្នាំ២០១៧ គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ទូទាំងរាជធានីភ្នំពេញកើតឡើងចំនួន ៥០៥លើក/៤៧៤លើក មានការកើនឡើងចំនួន ៣១លើក=៧% (ប្រៀបធៀបឆ្នាំ២០១៥) ។ បណ្ដាលឱ្យ៖ មនុស្សរងគ្រោះ៖ ស្លាប់ ចំនួន ២៥៦នាក់/២៤១នាក់ កើនឡើង ចំនួន១៥នាក់=៦%។ របួស៖ ចំនួន ៦៨៥នាក់/៥៧៤នាក់ កើនឡើង ចំនួន ១១១នាក់=១៩%។ យានយន្តខូចខាត ៖ រថយន្តខូច ចំនួន ៣៩៣គ្រឿង, ម៉ូតូខូច ចំនួន ៥០២គ្រឿង, យានផ្សេងៗ ចំនួន ៣៥ គ្រឿង ។

**- ពិការភាព:** គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍បានបង្កឱ្យជនរងគ្រោះចំនួនពិការភាព កត្តានេះវាធ្វើឱ្យជនរងគ្រោះមួយចំនួនបាត់បង់សមត្ថភាពក្នុងការបំពេញកិច្ចការងារផ្សេងៗ ដើម្បីចិញ្ចឹមជីវិត ដូចពីមុនទទួលគ្រោះថ្នាក់។ តាមការធ្វើអង្កេតសេដ្ឋកិច្ចនិងសង្គម របស់វិទ្យាស្ថានជាតិស្ថិតិនៃ ក្រសួងផែនការ ឆ្នាំ២០១៤ បានបង្ហាញថាកម្ពុជាមានជនពិការសរុបប្រមាណ ៥ សែន ២ ម៉ឺន ៤ ពាន់នាក់ ស្មើនឹង ៤% នៃចំនួនប្រជាជនសរុប។ ចំនួននេះមានការកើនឡើងប្រមាណ ១,៩៤% បើប្រៀបធៀបជំរឿន ឆ្នាំ ២០១៣។ ចំនួនជនពិការដែលមានការកើនឡើងនេះ គឺបណ្ដាលមកពី ជំងឺពុំរៃ ចាស់ជរា គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ក្នុងខណ: គ្រោះថ្នាក់ការងារមានការថយចុះ ព្រមទាំងបណ្ដាលមកពីហេតុផលផ្សេងៗទៀតជាច្រើន។

**- គ្រួសារបាត់បង់ភាពកក់ក្ដៅ:** យោងតាមរបាយការណ៍របស់គណ:កម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក នៃក្រសួងមហាផ្ទៃ បានបង្ហាញថា បច្ចុប្បន្ន គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ បានកើតមានឡើងជារៀងរាល់ថ្ងៃ និងកាន់តែសាហាវទៅៗពីមួយថ្ងៃទៅមួយថ្ងៃ ដែលតួលេខគិតជាមធ្យមគឺបានឆក់យកជីវិតប្រជាពលរដ្ឋខ្មែរពី ៥ ទៅ ៦ នាក់ ជារៀងរាល់ថ្ងៃ នៅទូទាំងប្រទេស។ កត្តានេះហើយដែលធ្វើឱ្យគ្រួសារខ្លះត្រូវបាត់បង់សមាជិករបស់ខ្លួន និងជាបង្គោលដ៏រឹងមាំសម្រាប់គ្រួសារ បាត់បង់ប្រាក់ចំណូល ហើយក៏ជាហេតុធ្វើឱ្យគ្រួសារមួយចំនួនធ្លាក់ទៅក្នុងភាពក្រីក្រក៏មាន។

**- បាត់បង់សេដ្ឋកិច្ចគ្រួសារ:** ការខាតបង់សេដ្ឋកិច្ចគ្រួសារ ក្នុងការចំណាយលើថ្លៃព្យាបាលរបួស ថ្លៃខូចខាតសម្ភារ: ថ្លៃសំណង និងការបាត់បង់កម្លាំងពលកម្មក្នុងគ្រួសារ។ ខាតបង់ពេលវេលា និងឱកាសសម្រាប់បំពេញកិច្ចការងារផ្សេងៗ និងការសិក្សារៀនសូត្រ ជាពិសេសការបាត់បង់ឱកាសរកប្រាក់ចំណូលសម្រាប់ផ្គត់ផ្គង់គ្រួសារ និងបាត់បង់ពេលវេលា ក្នុងការសម្រេចគោលដៅក្នុងជីវិត។

- **ការកកស្ទះចរាចរណ៍:** ពេលកកស្ទះចរាចរណ៍ម្តងៗក៏ត្រូវចំណាយថវិកាយ៉ាងច្រើនផងដែរ។ គឺចំណាយទៅលើប្រេងសាំងយានជំនិះ ខាតពេលវេលាទៅធ្វើការ និងរកស៊ី។ ឧទាហរណ៍ ប្រេងសាំងកន្លះលីត្រឬមួយលីត្រ អាចទៅដល់គោលដៅបាន ប៉ុន្តែការកកស្ទះចរាចរណ៍ម្តងៗ អាចចំណាយលើសពីនេះ ពីព្រោះពេលកកស្ទះម្តងៗម៉ាស៊ីន គឺបញ្ឆេះរហូតមិនអាចពន្លត់បានឡើយ។ នេះហើយធ្វើឱ្យសេដ្ឋកិច្ចរបស់គ្រួសារខាតបង់ ដោយក្នុងមួយគ្រួសារមានយានយន្តពី ២ ទៅ ៣ គ្រឿងក៏មាន។ មើលមួយភ្លែត វាមិនអស់ច្រើនទេ តែបើរាល់ថ្ងៃម្តងបន្តិចម្តងៗ នោះនឹងអស់ច្រើនជាក់ជាមិនខាន។

- **ការបាត់បង់សណ្តាប់ធ្នាប់ និងសេចក្តីថ្លៃថ្នូរសង្គម:** ការចតឡាន កង់បី ម៉ូតូជាដើម តម្រៀបគ្នានៅអែបសងខាងផ្លូវ ឬដាក់អីវ៉ាន់លក់ដូរនៅតាមចិញ្ចើមផ្លូវ រួមទាំងអ្នកបើកបរមួយចំនួនមិនសូវគោរពច្បាប់ផង ធ្វើឱ្យការធ្វើចរាចរណ៍នៅលើដងផ្លូវសាធារណៈ មានភាពរញ៉េរញ៉ៃ គ្មានសណ្តាប់ធ្នាប់ ជាមូលហេតុនាំឱ្យមានការកកស្ទះចរាចរណ៍រាល់ថ្ងៃ។ បញ្ហាប្រឈមនៅពេលអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោករបស់មន្ត្រីអនុវត្តច្បាប់ គឺប្រជាពលរដ្ឋមួយចំនួននៅមិនទាន់ជ្រួតជ្រាបយល់ដឹងពីច្បាប់ចរាចរណ៍។ អ្នកប្រព្រឹត្តមួយចំនួន មិនទទួលកំហុសនិងមានអាកប្បកិរិយា មិនសមរម្យដាក់មន្ត្រីអនុវត្តច្បាប់ទៀតផង។ ប្រជាពលរដ្ឋមួយចំនួនមិនទាន់ឱ្យតម្លៃ លើការអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ដោយគោរពច្បាប់ នៅតែមុខសមត្ថកិច្ច មិនខ្លាចគ្រោះថ្នាក់ដល់អាយុជីវិតខ្លួនឯង នៅពេលគ្មានសមត្ថកិច្ច ឈរជើងត្រួតពិនិត្យតាមដងផ្លូវ គឺអ្នកបើកបរខ្លះនៅតែមិនគោរពច្បាប់។ មានអ្នកធំនិងអ្នកមានអំណាចមួយចំនួនតូច នៅតែប្រើប្រាស់វប្បធម៌អន្តរាគមន៍ ចំពោះអំពើល្មើសនឹងច្បាប់ចរាចរណ៍។ សព្វថ្ងៃ ចរាចរណ៍នៅទីក្រុងភ្នំពេញពិតជាគ្មានរបៀបរៀបរយ, យានជំនិះជាច្រើនបានធ្វើឯកសារពាក់ព័ន្ធ "ក្លែងក្លាយ" ហើយក៏មានមនុស្សមួយចំនួន "ចូលបក្សពួក" ជាមួយកូនមន្ត្រីជាន់ខ្ពស់, អាងលើអំណាចរបស់កូនមន្ត្រីមកដាក់សម្ពាធលើប៉ូលីសចរាចរណ៍។ ដែលកត្តាគ្រប់បែបយ៉ាង ដូចបានរៀបរាប់នេះហើយ បានធ្វើឱ្យប៉ូលីសមានការលំបាក ក្នុងពេលអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍នាពេលបច្ចុប្បន្ន។

- **ការអនុវត្តច្បាប់មិនសូវមានប្រសិទ្ធភាព:** មន្ត្រីប៉ូលីសប្រាក់ខែតិចចាយមិនគ្រប់ធ្វើឱ្យពួកគាត់មួយចំនួនបានបង្ខំចិត្តឆ្លៀតឱកាសទារប្រាក់បន្តិចបន្តួចពីប្រជាពលរដ្ឋ ធ្វើឱ្យប្រជាពលរដ្ឋមួយចំនួនបានមើលស្រាលលើសមត្ថកិច្ច ព្រមទាំងមិនសូវគោរពច្បាប់ចរាចរណ៍ទៀតផង។ ទោះបីជាប៉ូលីសចរាចរណ៍ បានចាត់វិធានការគ្រប់បែបយ៉ាងក៏ដោយ ប៉ុន្តែហាក់ទទួលបានលទ្ធផលតិចតួចទៅវិញ ហើយអគ្រោះគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នៅតែបន្តកើតមានឡើងជាលំដាប់។ តាមពិតមិនមែនច្បាប់នៅប្រទេសកម្ពុជាមិនល្អនោះទេ គឺមកពីអ្នកអនុវត្តច្បាប់មួយចំនួនប្រើប្រាស់សិទ្ធិអំណាចផ្តេសផ្តាស។ ប្រសិនបើអ្នកអនុវត្តច្បាប់មិនយកប្រាក់ជាធំ ហើយអនុវត្តដោយយុត្តិធម៌ និងសមធម៌ នោះនឹងគ្មានអ្នកណាម្នាក់ហ៊ានមើលរំលង ឬរំលោភបំពានច្បាប់ឡើយ។ ការមិនពាក់មួកសុវត្ថិភាព បើកបរហួសល្បឿនកំណត់ និងការបើកបរពេលស្រវឹងមានលក្ខណៈជាធម្មតា ហើយការតំឡើងប្រាក់ពិន័យ ក៏មិន

មែនជាមធ្យោបាយដ៏ល្អ និងមានប្រសិទ្ធភាពនោះទេ ទាល់តែបង្កើនការអប់រំផ្សព្វផ្សាយ ដើម្បីកែប្រែផ្នត់គំនិតរបស់មហាជន ទើបជារឿងចាំបាច់បំផុតសម្រាប់សង្គមកម្ពុជា នាពេលបច្ចុប្បន្ននេះ។

- **ការធ្វើឱ្យប៉ះពាល់ដល់សុខភាព:** បរិយាកាសមិនល្អ ដោយសារតែគ្រឿងម៉ាស៊ីនទាំងអស់បានបញ្ចេញនូវឧស្ម័នផ្សែងពុលយ៉ាងច្រើនទៅក្នុងបរិយាកាស។ ប្រសិនបើមិនមានការកកស្ទះចរាចរណ៍ ហើយការធ្វើដំណើរប្រព្រឹត្តទៅយ៉ាងរលូន ម៉ាស៊ីនយានយន្តក៏មិនសូវបញ្ចេញឧស្ម័នពុលច្រើនដែរ, ប្រសិនបើការចំណាយពេលយូរ យានយន្តនឹងត្រូវបញ្ចេញឧស្ម័នកាន់តែច្រើន។ នៅពេលជួបបញ្ហាកកស្ទះចរាចរណ៍ធ្វើឱ្យអ្នកជិះម៉ូតូ កង់ និងអ្នកធ្វើដំណើរថ្មើរជើង ប្រឈមនឹងបញ្ហាសុខភាព ព្រោះតែការបញ្ចេញឧស្ម័នពុលច្រើន ហើយអ្នកដែលធ្វើដំណើរស្រូបយកឧស្ម័នទាំងនោះចូលទៅក្នុងខ្លួន។ ម្យ៉ាងទៀត នៅពេលធ្វើដំណើរដែលមានការកកស្ទះម្តងៗ និងធ្វើឱ្យមានអារម្មណ៍ធុញថប់ ឬថប់ៗដង្ហើម អាចកើតជំងឺស្រ្តេះ (ស្ពឹកខួរក្បាល) នៅពេលដែលការដកដង្ហើមមិនបានស្រួល នាំឱ្យមានអារម្មណ៍មិនសូវល្អ នោះវានឹងធ្វើឱ្យប៉ះពាល់ដល់សុខភាព និងអាចបង្កគ្រោះថ្នាក់ផងដែរ។

**ខ-ការខាតបង់ទ្រព្យសម្បត្តិសាធារណៈ**

- **ការខាតបង់ទ្រព្យសម្បត្តិសាធារណៈ:** (បង្គោលភ្លើង សួនច្បារ ស្លាប័នរបស់រដ្ឋ របាំងចែកទ្រូងផ្លូវ) ធ្វើឱ្យរដ្ឋត្រូវចំណាយថវិកាយ៉ាងច្រើនសន្ធឹកសន្ធាប់ ដើម្បីជួសជុលកែលម្អនិងកសាងសម្បត្តិទាំងនោះឡើងវិញដោយគ្មានឈប់ឈរ។

### ៣.២.៣. ខាតបង់សេដ្ឋកិច្ចជាតិ

ដោយសារយើងរកមិនបានអំពីរបាយការណ៍បូកសរុបប្រចាំឆ្នាំ ដែលធ្វើឱ្យខាតបង់ដោយសារគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ, យើងនឹងធ្វើការបង្ហាញតែទៅលើរបាយការណ៍ខាតបង់ដោយសារគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ នៅទូទាំងប្រទេស តាមរបាយការណ៍គណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនៃក្រសួងមហាផ្ទៃតែម្តង ។

យោងតាមរបាយការណ៍កាលពីឆ្នាំ២០០៩ នៃប្រព័ន្ធសារព័ត៌មានជនរងគ្រោះ និងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនៅកម្ពុជា ជនរងគ្រោះដោយសារគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍មានចំនួន ២១ ៥១៩ នាក់ បាត់បង់ជីវិត និងចំនួន ៧ ០២០ នាក់ទៀត រងរបួសធ្ងន់។ ចំនួនអ្នកស្លាប់មានការកើនឡើងដល់ ៥ ភាគរយ ធៀបទៅនឹងឆ្នាំ២០០៨។ ក្រៅពីនេះ គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍បានធ្វើឱ្យខាតបង់សេដ្ឋកិច្ចសង្គមអស់ជាច្រើនលានដុល្លារអាមេរិកក្នុងមួយឆ្នាំៗ។

តាមរបាយការណ៍ដដែល បង្ហាញថាជនរងគ្រោះនិងស្លាប់ដោយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនៅកម្ពុជា ធ្វើឱ្យខាត់បង់សេដ្ឋកិច្ចសង្គមក្នុងតម្លៃប្រហែលជា ២៤៨ លានដុល្លារអាមេរិក។ តាមការប៉ាន់ស្មាន ការខាតបង់ផ្នែកសេដ្ឋកិច្ចសង្គមនឹងមានការកើនឡើងថែមទៀតនៅឆ្នាំខាងមុខ។

តាមរយៈប្រព័ន្ធព័ត៌មានជនរងគ្រោះនិងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា (Cambodia Road Crash and Victim Information System – CRCVS) ក្នុងឆ្នាំ២០១២ មានជនរងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ចំនួន ១៥ ៦១៥នាក់ ក្នុងនោះមាន ១ ៩៦៦នាក់ បានបាត់បង់អាយុជីវិត (ជាមធ្យម

មនុស្ស៥នាក់ឬ៦នាក់ បានស្លាប់ក្នុងមួយថ្ងៃ) ៥ ៣៩៩នាក់ របួសធ្ងន់។ ចំនួនអ្នកស្លាប់បានកើនឡើងចំនួន៣% ធៀបនឹងឆ្នាំ២០១១។ តាមការព្យាករណ៍ [៦៨] ប្រសិនបើគ្មានវិធានការទប់ស្កាត់ និងយន្តការដើម្បីកាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ឱ្យបានជាក់លាក់នោះទេ ចំនួនអ្នកស្លាប់នឹងកើនឡើងដល់ ៣.២០០នាក់ ក្នុងឆ្នាំ ២០២០ ខាងមុខ។

តាមទិន្នន័យគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក នៅឆ្នាំ២០១២ បានបង្កឱ្យមានផលប៉ះពាល់យ៉ាងធំធេងដល់សុខមាលភាព និងសេដ្ឋកិច្ច និងសង្គមនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ដោយបានធ្វើឱ្យកម្ពុជាខាតបង់អស់ថវិកា ៣២៩ លានដុល្លារសហរដ្ឋអាមេរិក ក្នុងឆ្នាំ២០១២ [៦៩] ដែលចំនួនេះមានការកើនឡើង៦% ធៀបនឹងឆ្នាំ២០១១ ដែលមានត្រឹម ២៧៩ លានដុល្លារសហរដ្ឋអាមេរិក [៧០] ។

តាមទិន្នន័យគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក នៅឆ្នាំ២០១៣ តម្លៃនៃការបាត់បង់ប្រចាំឆ្នាំ [៧១] បានបង្កឱ្យមានផលប៉ះពាល់ និងខាតបង់ប្រាក់ចំណូលជាច្រើន ត្រូវបានគេប៉ាន់ប្រមាណចំនួន ៣៣៧ លានដុល្លារអាមេរិក [៧២] (២,១% នៃផលិតផលជាតិសរុប) កើនឡើង ២% ប្រៀបធៀបនឹងឆ្នាំ២០១៣ [៧៣] ។ ថវិកាដែលបានចំណាយលើសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ របស់គណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកមាន ២,៥ លានដុល្លាអាមេរិក [៧៤] (ដោយមិនគិតពីថវិកាផ្សេងទៀតដែលរាជរដ្ឋាភិបាលបានចំណាយលើការងារសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍) ។

ការស្លាប់ និងរងរបួសដោយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ គឺជាបន្ទុកសេដ្ឋកិច្ចមួយដ៏ធ្ងន់ធ្ងរ ក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចដោយគ្រោះថ្នាក់នេះបានធ្វើឱ្យមានការខាតបង់រហូតដល់ ២% នៃតម្លៃទិន្នផលសរុបក្នុងស្រុក (GDP) របស់ប្រទេសភាគច្រើន។ ប្រទេសដែលមានប្រាក់ចំណូលទាប និងមធ្យម ត្រូវខាតបង់ប្រមាណជា ៦៥ ពាន់លានដុល្លារអាមេរិក ក្នុងមួយឆ្នាំៗ ទៅលើគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍មិនត្រឹមធ្វើឱ្យខាតបង់ដល់សេដ្ឋកិច្ច របស់ប្រទេសនីមួយៗទេ វាក៏បានធ្វើឱ្យខាតបង់សេដ្ឋកិច្ចពិភពលោកខ្ពស់ជាង ៥១៨ ពាន់លានដុល្លារអាមេរិក។

---

(៦៨) ចំនួនយានយន្តក្នុងប្រទេសកម្ពុជាអាចនឹងមានការកើនឡើងប្រមាណ ៩ លានគ្រឿង បន្ថែមទៀតនៅឆ្នាំ២០២០។ ការគណនានេះបានធ្វើឡើងដោយវិទ្យាស្ថានស្រាវជ្រាវសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍(SWOV) នៃប្រទេសហូឡង់។

(៦៩) ប្រភព: យោងតាមការសិក្សាស្រាវជ្រាវស្ដីពីការខាតបង់ដោយសារគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ដែលធ្វើឡើងដោយអង្គការជនពិការអន្តរជាតិបែលហ្សិក ដោយមានជំនួយបច្ចេកទេសពី Institute of Mobility-Hasselt University ប្រទេសបែលហ្សិក។

(៧០) រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា "*ផែនការសកម្មភាពជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក២០១៥*" ទំព័រ៥។

(៧១) ប្រភព: ការវាយតម្លៃធ្វើឡើងដោយអង្គការជនពិការអន្តរជាតិផ្អែកតាមរូបមន្តរបស់ ADB (២០០២) និងធ្វើការសង្កេតបន្ថែមត្រូវបានធ្វើឡើងក្នុងឆ្នាំ២០០៩ ដោយអង្គការជនពិការអន្តរជាតិ និងសាកលវិទ្យាល័យហាសសេសនៃប្រទេសបែលហ្សិក។

(៧២) តម្លៃប៉ាន់ស្មានលើការខាតបង់ប្រមាណ ៣៣៧ លានដុល្លារអាមេរិក មានរួមបញ្ចូលការខាតបង់ទ្រព្យសម្បត្តិ ការខាតបង់ផ្នែករដ្ឋបាល ការខាត់បង់ផលិតភាព ការខាតបង់ផ្នែកវេជ្ជសាស្រ្ត និងការខាតបង់តម្លៃនៃការឈឺចាប់។

(៧៣) របាយការណ៍សង្ខេប ស្តីពីជនរងគ្រោះ និងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកឆ្នាំ២០១៣ គណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ទំព័រ ២។

(៧៤) អង្គការជាតិ និងអន្តរជាតិបានរួមចំណែក៨៣% រាជរដ្ឋាភិបាលបានរួមចំណែក១៦% និងក្រុមហ៊ុនឯកជន១%។

ការស្លាប់ និងរងរបួសដោយសារគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ត្រូវបានគេចាត់ទុកថា ជាមេរោគមួយដែលឆ្លងរាលដាលយ៉ាងឆាប់រហ័ស ដូចប្រភេទជំងឺផ្សេងៗ ដូចជាជំងឺអេដស៍ និងរបេងជាដើម។ គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នាពេលបច្ចុប្បន្ន ជាប់ចំណាត់ថ្នាក់ទី៩ នៃមូលហេតុដែលបង្កឱ្យមានការស្លាប់នៅក្នុងពិភពលោក ហើយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នេះនឹងកើនឡើងរហូតដល់ចំណាត់ថ្នាក់ទី៥ នៃមូលហេតុដែលបង្កឱ្យមានការស្លាប់ នៅឆ្នាំ ២០៣០ ខាងមុខ ប្រសិនបើមិនមានការចាត់វិធានការដ៏សមស្របណាមួយដើម្បីដោះស្រាយទេនោះ[៧៥]។

គ្រាន់តែឆមាសទី១ ក្នុងឆ្នាំ២០១៤ ចំនួនគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ បានកើនឡើង ២៩១ លើក ស្មើនឹង ១៣ភាគរយ ចំនួនអ្នកស្លាប់បានកើនឡើង ១០៥ នាក់ ស្មើនឹង ១០ ភាគរយ និងអ្នករបួសបានកើនឡើង ៣៦០នាក់ ស្មើនឹង ៩ ភាគរយ និងមានការខាតបង់ថវិកាប្រមាណ ៣៣៧ លានដុល្លារអាមេរិក [៧៦] ។

## ៣.៣. ការយល់ដឹងនិងការគោរពច្បាប់ចរាចរណ៍

ដើម្បីឱ្យមានសុវត្ថិភាពក្នុងពេលធ្វើដំណើរ អ្នកបើកបរគ្រប់រូបត្រូវតែមានការយល់ដឹងស្តីពីច្បាប់ចរាចរណ៍និងគោរពច្បាប់ឱ្យបានខ្ជាប់ខ្ជួន។ រាល់ពេលបើកបរត្រូវដាក់ខ្សែក្រវ៉ាត់ ឬពាក់មួកសុវត្ថិភាព បើកបរដោយមានស្មារតីទទួលខុសត្រូវនិងប្រុងប្រយ័ត្នគ្រប់ពេលវេលា ជាពិសេសការគោរពច្បាប់ចរាចរណ៍គឺជាការការពារអាយុជីវិតខ្លួនឯង។ កាលណាអ្នកបើកបរ ឬប្រជាពលរដ្ឋគ្រប់រូប មានការយល់ដឹងនិងគោរពច្បាប់ចរាចរណ៍ទាំងអស់គ្នា នោះនឹងទទួលបានលទ្ធផលដូចខាងក្រោម៖

- ធ្វើឱ្យមានសណ្តាប់ធ្នាប់និងសុវត្ថិភាព ក្នុងការធ្វើចរាចរណ៍លើផ្លូវថ្នល់
- ការពារអាយុជីវិតមនុស្ស សត្វ និងបរិស្ថាន
- ទប់ស្កាត់ការប៉ះពាល់សុខភាពមនុស្ស
- កាត់បន្ថយការខូចខាតទ្រព្យសម្បត្តិរដ្ឋ និងឯកជន
- ផ្លាស់ប្តូរឥរិយាបថអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវ ដែលមានទម្លាប់មិនគោរពច្បាប់ចរាចរណ៍ និងប្រមាថអាយុជីវិតអ្នកដទៃ
- រក្សាសេចក្តីថ្លៃថ្នូរ ឱ្យស័ក្តិសមជាពលរដ្ឋមានអរិយធម៌ខ្ពង់ខ្ពស់ និងមានសីលធម៌ក្នុងការបើកបរ
- ចូលរួមចំណែកអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចគ្រួសារ និងសង្គមជាតិ
- ជាពិសេសកាត់បន្ថយ ជាអតិបរមានូវអត្រាគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍, ការចំណាយ និងការខាតបង់សេដ្ឋកិច្ចជាតិ ដែលកើតចេញពីគ្រោះថ្នាក់ ក៏ដូចជាការកកស្ទះចរាចរណ៍ និងផលវិបាកជាអវិជ្ជមានយ៉ាងច្រើនដល់សង្គមជាតិ ដូចជាក្មេងកំព្រា ជនពិការ ស្ត្រីមេម៉ាយ និងភាពក្រីក្ររបស់ប្រជាពលរដ្ឋ។

---

[៧៥] គណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក) ***"ផែនការសកម្មភាពពាក់មួកសុវត្ថិភាពឆ្នាំ២០១៤-២០១៥"*** ទំព័រ១-២។

[៧៦] របាយការណ៍របស់គណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនៃក្រសួងមហាផ្ទៃ។

## ៣.៤. វិធានការកាត់បន្ថយនិងទប់ស្កាត់គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍

រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា បានប្តេជ្ញាក្នុងការបង្កើតគោលនយោបាយជាតិ និងផែនការសកម្មភាពទសវត្សរ៍សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក រយៈពេល ១០ ឆ្នាំ (២០១១-២០២០) ដោយធ្វើការកាត់បន្ថយចំនួនអ្នកស្លាប់ឱ្យបានយ៉ាងតិចត្រឹម ៥០% (ថយចុះត្រឹម ១.៦០០ លាននាក់ ក្នុងឆ្នាំ២០២០) ហើយអាចជួយសង្គ្រោះជីវិតមនុស្សបានប្រមាណ ៧ ៣៥០ នាក់ [៧៧]។ ជាក់ស្តែងតួលេខហាក់បានថយចុះតិចតួចនៅឡើយរហូតមកដល់ឆ្នាំ ២០១៦។ ដើម្បីទប់ស្កាត់គ្រោះនិងការកកស្ទះចរាចរណ៍ឱ្យបានជាអតិបរមា និងកាន់តែល្អប្រសើរឡើងថែមទៀត ត្រូវពង្រឹងវិធានការណ៍មួយចំនួនដូចខាងក្រោម៖

- **ការអប់រំនិងការផ្សព្វផ្សាយ:** រៀបចំបញ្ចូលក្នុងកម្មវិធីសិក្សាស្តីពីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនៅគ្រប់កម្រិតសិក្សាទៅក្នុងប្រព័ន្ធអប់រំ។ បង្កើនកិច្ចសហប្រតិបត្តិការជាមួយដៃគូអភិវឌ្ឍសង្គមស៊ីវិល និងវិស័យឯកជន ដើម្បីរៀបចំយុទ្ធនាការសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ដល់អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ដែលងាយរងគ្រោះនិងមានឥរិយាបថដែលនាំទៅរកគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍។ ជំរុញការផ្សព្វផ្សាយនិងការលើកកម្ពស់ការយល់ដឹងស្តីពីច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក។ ជំរុញការផ្សព្វផ្សាយនិងអប់រំសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍នៅតាមផ្លូវថ្នល់និងនៅតាមសហគមន៍ ក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។

- **ការពង្រឹងការអនុវត្តច្បាប់និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្ត:** កសាងផែនការសកម្មភាពដើម្បីប្រតិបត្តិច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ពង្រឹងសមត្ថភាពមន្ត្រីអនុវត្តច្បាប់។ ជំរុញការយល់ដឹងស្តីពីច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ដល់អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ ព្រមទាំងរឹតបណ្តឹងការអនុវត្តច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោកដែលនៅជាធរមាននាពេលបច្ចុប្បន្ន និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តពាក់ព័ន្ធវិស័យទេសចរណ៍។ ធ្វើច្បាប់ថ្មីឬវិសោធនកម្មមាត្រាមួយចំនួន ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក និងកសាងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តពាក់ព័ន្ធទៅនឹងវិស័យចរាចរណ៍ ក្នុងករណីចាំបាច់។

- **ការយកចិត្តទុកដាក់លើអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ដែលងាយរងគ្រោះថ្នាក់:** រៀបចំយុទ្ធនាការអប់រំនិងបណ្តុះបណ្តាលដល់អ្នកបើកបរទោចក្រយានយន្ត ត្រីចក្រយានយន្ត ដើម្បីជំរុញឱ្យមានឥរិយាបថបើកបរប្រកបដោយសុវត្ថិភាព។ បញ្ចូលក្នុងកម្មវិធីសិក្សារបស់សាលាបង្រៀនបើកបរយានយន្តអំពីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ក្នុងគោលបំណងដើម្បីបណ្តុះបណ្តាលអ្នកបើកបរឱ្យប្រកាន់យកឥរិយាបថបើកបរប្រកបដោយសុវត្ថិភាព គោរពសញ្ញាចរាចរណ៍ ច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិចរាចរណ៍នានា។ បង្កើតបរិយាកាសសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកសម្រាប់កុមារតូចៗ និងអ្នកថ្មើរជើងនៅតំបន់ដែលពុំសូវមានសុវត្ថិភាព ត្រូវពង្រឹងការអនុវត្តផែនការសកម្មភាពស្តីពីការពាក់មួកសុវត្ថិភាព។

[៧៧] ចំនួនអ្នកស្លាប់៧.៣៥០នាក់ បានមកពីការបូកចំនួនអ្នកស្លាប់ដែលបានសង្គ្រោះតាមឆ្នាំនីមួយបញ្ចូលគ្នា (ពីឆ្នាំ២០១១-២០២០)។ ការគណនានេះបានធ្វើឡើងដោយវិទ្យាស្ថានស្រាវជ្រាវសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍(SWOV)នៃប្រទេសហូឡង់។

- **ការពង្រឹងផ្នែកវិស្វកម្មសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់:** ត្រូវធ្វើសវនកម្មសុវត្ថិភាពផ្លូវថ្នល់ ដើម្បីបង្ការនិងកាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍តម្រូវឱ្យមានវិធានការត្រួតពិនិត្យនៅរាល់ការដ្ឋានស្ថារ និងការដ្ឋានស្ថាបនាផ្លូវ ស្ពានថ្មី ដើម្បីសុវត្ថិភាពដល់អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់។ កែលម្អស្ថារ និងការដ្ឋានស្ថាបនាផ្លូវ ស្ពានថ្មី ដើម្បីសុវត្ថិភាពដល់អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់។ កែលម្អកន្លែងដែលបានស្រាវជ្រាវរកឃើញថាមានគ្រោះថ្នាក់ញឹកញាប់ ដោយពង្រឹងការបំពាក់នឹងការថែទាំបរិក្ខារសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍នៅតាមផ្លូវថ្នល់ ឱ្យបានសមស្របតាមនិយាមបច្ចេកទេស ដែលបានកំណត់និងតាមតម្រូវការជាក់ស្តែង។

- **ការពង្រឹងប្រសិទ្ធភាពនៃសេវាសង្គ្រោះបឋមនិងសង្គ្រោះបន្ទាន់:** ជំរុញកិច្ចសហការរវាងក្រសួងស្ថាប័នមានសមត្ថកិច្ច ជាមួយអង្គការមិនមែនរដ្ឋាភិបាលនិងវិស័យឯកជននានាដើម្បីបង្កើតនូវប្រព័ន្ធសង្គ្រោះបឋមនិងសង្គ្រោះបន្ទាន់។ ពង្រឹងការបណ្តុះបណ្តាលនូវវិធីសង្គ្រោះបន្ទាន់ដល់បុគ្គលិកសុខាភិបាល ព្រមទាំងពង្រឹងការបណ្តុះបណ្តាលនូវវិធីសាស្ត្រសង្គ្រោះបឋមដល់ភ្នាក់ងារមានសមត្ថកិច្ច អ្នកបើកបរ និងអ្នកស្ម័គ្រចិត្តនានាផងដែរ។ ត្រូវលើកទឹកចិត្តឱ្យមានការបង្កើតប្រព័ន្ធប្រសិទ្ធភាពសេវាដឹកជញ្ជូន សង្គ្រោះបន្ទាន់ ដើម្បីជួយសង្គ្រោះនិងថែទាំដល់ជនរងគ្រោះដែលមានគ្រោះថ្នាក់ជាយថាហេតុណាមួយ និងជំរុញសេវាផ្តល់ព័ត៌មានអំពីចរាចរណ៍និងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍។

- **ពង្រឹងការបណ្តុះបណ្តាលអ្នកបើកបរនិងការត្រួតពិនិត្យយានយន្ត:** ពង្រឹងគុណភាពនៃការបណ្តុះបណ្តាលនៅតាមសាលាបង្រៀនបើកបរ ការប្រឡងយកបណ្ណបើកបរ និងការគ្រប់គ្រងប្រព័ន្ធផ្តល់បណ្ណបើកបរយានយន្តគ្រប់ប្រភេទ។ ជាងនេះទៅទៀត ត្រូវពង្រឹងគុណភាពការត្រួតពិនិត្យលក្ខណៈបច្ចេកទេសយានយន្ត ឱ្យបានសមស្របតាមនិយាមបច្ចេកទេស។

- **ពង្រឹងការគ្រប់គ្រងទិន្នន័យនិងការស្រាវជ្រាវគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍:** ពង្រឹងការគ្រប់គ្រងប្រព័ន្ធព័ត៌មានជនរងគ្រោះនិងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក និងការចងក្រង ការប្រមូលព័ត៌មានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ឱ្យកាន់តែមានភាពសុក្រិត។ ជំរុញការសិក្សាស្រាវជ្រាវនិងការវិភាគអំពីមូលហេតុគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក និងការកសាងវិធានការសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក នាពេលអនាគត។

- **ពង្រឹងការគ្រប់គ្រងទៅលើសុវត្ថិភាពដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរនិងទំនិញ:** ជំរុញការលើកទឹកចិត្តដល់អ្នកប្រកបរបរដឹកជញ្ជូន ឱ្យបង្កើតក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូននិងចូលរួមក្នុងសមាគមដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរឬទំនិញទៅតាមប្រភេទនីមួយៗ និងធ្វើការណែនាំ និងផ្សព្វផ្សាយស្តីពីការគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពក្នុងការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ និងទំនិញ ព្រមទាំងតាមដាន ត្រួតពិនិត្យ វាយតម្លៃទៅលើសុវត្ថិភាពក្នុងការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ ក៏ដូចជាដឹកទំនិញជាដើម [៧៨] ។

---

[៧៨] រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា "**សេចក្តីគោលនយោបាយជាតិ ស្តីពីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក**" បានទទួលការឯកភាពពី ទីស្តីការគណៈរដ្ឋមន្ត្រី ក្នុងសម័យប្រជុំពេញអង្គ នាថ្ងៃទី២១ ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០១៤។

# សេចក្តីសន្និដ្ឋាន និងអនុសាសន៍

## ១-សេចក្តីសន្និដ្ឋាន

ការសិក្សាស្រាវជ្រាវទៅលើប្រធានបទស្តីពី **«គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនៅរាជធានីភ្នំពេញ»** យើងសង្ខិតន័យជារួម ដោយផ្អែកទៅលើច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោកថ្មី ឆ្នាំ២០១៥ និងឯកសាររបាយការណ៍សង្ខេបស្តីពីជនរងគ្រោះ នឹងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក តាមឆ្នាំនីមួយៗចាប់តាំងពីឆ្នាំ២០០៨ ដល់ ឆ្នាំ២០១៦ គណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកក្រសួងមហាផ្ទៃ, សេចក្តីព្រាងគោលនយោបាយជាតិរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា ស្តីពីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក, អនុក្រឹត្យស្តីពីការពិន័យអន្តរការណ៍ចំពោះអំពើល្មើសច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក, របាយការបូកសរុបស្តីពីសភាពការណ៍កិច្ចប្រតិបត្តិការ ឆ្នាំ២០១៤ ទិសដៅឆ្នាំ២០១៥, ឆ្នាំ២០១៥ ទិសដៅឆ្នាំ២០១៦ និងឆ្នាំ២០១៦ ទិសដៅឆ្នាំ២០១៧ ការិយាល័យចរាចរណ៍ផ្លូវគោក នៃស្នងការដ្ឋាននគរបាលរាជធានីភ្នំពេញ, កាសែត, ទស្សនាវដ្តីជាដើម និងជាពិសេសពីបណ្តាញទំនាក់ទំនងសង្គម (អ៊ិនធ័រណែត)។

ស្ថានភាពគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នៅរាជធានីភ្នំពេញ នៅមិនទាន់មានការថយចុះនៅឡើយ។ បើយោងតាមរបាយការណ៍ប្រៀបធៀបរវាង ឆ្នាំ២០១៥ និង ឆ្នាំ២០១៦ យើងឃើញថាគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍មានការកើនឡើងគួរឱ្យព្រួយបារម្ភ។ មូលហេតុនៃគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ទាំងនោះបង្កឡើងដោយសារកត្តាមនុស្សមានរហូតដល់ ៩៥%, កត្តាយានយន្ត ៣% កត្តាផ្លូវថ្នល់១% និងកត្តាផ្សេងៗ ១%។ បញ្ហាប្រឈមដែលគ្រោះថ្នាក់មានការកើនឡើង គឺដោយសារកំណើនមធ្យោបាយធ្វើដំណើរ បង្ខះខាតស្លាកសញ្ញា ភ្លើងសញ្ញា និងគំនូសសញ្ញា, ការអប់រំមិនទាន់បានទូលំទូលាយ, ខ្វះការសហការពីស្ថាប័នមានសមត្ថកិច្ចពាក់ព័ន្ធ និងពីអាជ្ញាធរដែនដីគ្រប់លំដាប់ថ្នាក់ ព្រមទាំងការយល់ដឹងនិងការគោរពច្បាប់របស់ប្រជាពលរដ្ឋនៅមានកម្រិតជាដើម។

បើតាមរបាយការណ៍របស់គណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនៃក្រសួងមហាផ្ទៃ គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ បានសម្លាប់ជីវិតមនុស្សគិតជាមធ្យមពី ៥ទៅ៦នាក់ ជារៀងរាល់ថ្ងៃ នៅទូទាំងប្រទេស។ គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នេះ វាបាននឹងកំពុងក្លាយជាក្តីបារម្ភដ៏ធំមួយក្នុងចំណោមបញ្ហានានាដែលកើតមានឡើងក្នុងសង្គមកម្ពុជានាពេលបច្ចុប្បន្ន។ ជាការពិតណាស់ប្រជាពលរដ្ឋគ្រប់រូបគឺជាកោសិកាសង្គមក្នុងការចូលរួមចំណែកកសាងអភិវឌ្ឍន៍ប្រទេសជាតិឱ្យមានការរីកចម្រើន។ ចរាចរណ៍គឺជាសរសៃឈាមសេដ្ឋកិច្ចរបស់ប្រទេសជាតិនីមួយៗនៅលើពិភពលោក បើមិនមានចរាចរណ៍ដ៏ល្អប្រសើរ និងមិនមានភាពងាយស្រួលក្នុងការធ្វើដំណើរនោះទេ សេដ្ឋកិច្ចរបស់ប្រទេសនោះក៏មិនសូវមានការរីកចម្រើនផងដែរ។ ដូច្នេះ គេត្រូវតែគិតគូរយកចិត្តទុកដាក់ស្រាយបញ្ហាចរាចរណ៍នេះ ធ្វើយ៉ាងណាអប់រំផ្សព្វផ្សាយដល់ប្រជាពលរដ្ឋឱ្យមានការយល់ដឹង និងចូលរួមគោរពច្បាប់ទាំងអស់គ្នា។

ការសិក្សាស្រាវជ្រាវពីប្រភពឯកសារនានាដូចបានរៀបរាប់ខាងលើ យើងអាចធ្វើការវាយតម្លៃបានថា ប្រជាពលរដ្ឋខ្មែរជាទូទៅបាននឹងកំពុងតែយកចិត្តទុកដាក់ទៅលើការគោរពច្បាប់ជាបណ្ដើរៗ ដោយសារច្បាប់មានលក្ខណៈរឹតបណ្ដឹង និងបង្កើនការផាកពិន័យជាដើម។ បើទោះបីជាគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នៅតែសម្លាប់ប្រជាពលរដ្ឋខ្មែរជារៀងរាល់ថ្ងៃក៏ដោយ បើតាមសម្ដីមន្ត្រីអនុវត្តន៍ច្បាប់ បានមើលឃើញថា ជាប្រជាពលរដ្ឋបានចាប់ផ្ដើមឱ្យតម្លៃ និងគោរពច្បាប់ចរាចរណ៍ថ្មីនេះ បានប្រសើរជាងមុនពេល។ ដើម្បីទប់ស្កាត់ឬកាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ក៏ដូចជាការកកស្ទះចរាចរណ៍ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ បច្ចុប្បន្នរាជរដ្ឋាភិបាលបាននឹងកំពុងតែដោះស្រាយបញ្ហានេះដោយយកចិត្តទុកដាក់ក៏ដូចជាអប់រំប្រជាពលរដ្ឋឱ្យគោរពច្បាប់ និងប្រើប្រាស់ផ្លូវឱ្យបានត្រឹមត្រូវ។ ដោយមានកិច្ចសហប្រតិបត្តិការគ្នារវាងស្ថាប័នមានសមត្ថកិច្ចពាក់ព័ន្ធនានា អង្គការសង្គមស៊ីវិលផ្សេងៗ បានចូលរួមអប់រំផ្សព្វផ្សាយស្តីពីច្បាប់ចរាចរណ៍ ដើម្បីបង្ការទប់ស្កាត់បញ្ហាគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ដែលកើតឡើងជាយថាហេតុ។ យើងសង្ឃឹមថា ចរាចរណ៍នឹងកាន់តែមានភាពប្រសើរឡើងទៅថ្ងៃអនាគត។

ច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកថ្មីមានលក្ខណៈរឹតបន្តឹង នឹងត្រូវបានដាក់ឱ្យអនុវត្តចាប់ពីតាំងពីថ្ងៃទី១ ខែមករា ឆ្នាំ២០១៦ មកម្ល៉េះ។ បើផ្អែកតាមអនុក្រឹត្យបន្ថែមរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល បានដាក់វិធានការផាកពិន័យ ១ ទ្វេជា ៥ នៃច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកចាស់ ទៅលើអ្នកល្មើសច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក។ ការបង្កើនតម្លៃផាកពិន័យដ៏ខ្ពស់បែបនេះ គឺដើម្បីជំរុញឱ្យការគោរពច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនៅកម្ពុជាកាន់តែប្រសើរឡើង និងដើម្បីសំដៅកាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ ក៏ដូចជាការកកស្ទះនៅតាមដងផ្លូវ និងការធ្វើចរាចរណ៍គ្មានសណ្ដាប់ធ្នាប់ របៀបរៀបរយ ដោយហេតុតែការមិនគោរពច្បាប់។

បើទោះបីជាមានការរឹតបន្តឹង បង្កើនការផាកពិន័យតឹងរឹង និងមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍កើតឡើងយ៉ាងណាក៏ដោយ ក៏យើងនៅតែសង្កេតឃើញថា អ្នកបើកបរមួយចំនួន នៅតែមិនទាន់បានគោរពច្បាប់ចរាចរណ៍ឱ្យបានល្អនៅឡើយ ដោយសារមូលហេតុ មនុស្សមួយចំនួនបើកបរខ្វះការយល់ដឹងអំពីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍។ បញ្ហាគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ដូចបានរៀបរាប់មកខាងលើ ដែលបណ្ដាលមកពីកត្តាមនុស្សនេះ គឺជាបញ្ហាដែលគេអាចគ្រប់គ្រងនិងដោះស្រាយបាន ពីព្រោះមនុស្សអាចមានមនសិការក្នុងការគោរពច្បាប់ចរាចរណ៍ អាចយល់ពីសេចក្ដីថ្លៃថ្នូរ អាចចេះអនុគ្រោះឱ្យគ្នាក្នុងពេលបើកបរ។ ជាមួយការរឹតបន្តឹងច្បាប់ បង្កើនការអប់រំផ្សព្វផ្សាយឱ្យបានទូលំទូលាយ នោះនឹងអាចកាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍កាន់តែប្រសើរឡើង។

អ្នកបើកបរមួយចំនួនមិនចេះច្បាប់ចរាចរណ៍ ដោយសាររៀនបើកបរតគ្នាពីឪពុកម្ដាយ បងប្អូនឬមិត្តភក្ដិជាដើម នៅពេលកាន់ចង្កូតយានជំនិះ ឱ្យតែមានផ្លូវគឺចេះតែទៅមុខ មិនដឹងពីឆ្វេងស្ដាំឬ

អាទិភាពអ្វីឡើយ។ ហើយម្យ៉ាងវិញទៀត ដោយសារការអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍នៅកម្ពុជានៅមិនទាន់មានប្រសិទ្ធភាព ហើយអ្នកអនុវត្តច្បាប់មិនទាន់មានឆន្ទៈ និងគោលជំហរច្បាស់លាស់ក្នុងការគោរពនិងអនុវត្តច្បាប់ឱ្យបានត្រឹមត្រូវ, ដោយមានការយោគយល់និងអធ្យាស្រ័យចំពោះអ្នកបើកបរខុសច្បាប់មួយចំនួន, ការស៊ីសំណូកសូកប៉ាន់ ប្រព្រឹត្តអំពើពុករលួយ, អ្នកអនុវត្តច្បាប់ភ័យខ្លាចចំពោះ អ្នកបើកបរមួយចំនួនដែលមានទ្រព្យសម្បត្តិច្រើន និងអ្នកមានសិទ្ធិអំណាចខ្ពស់ជាដើម នេះសុទ្ធសឹងតែជាឧបសគ្គរាំង ការអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍នៅកម្ពុជាឱ្យបានល្អប្រសើរបច្ចុប្បន្ន។

ដោយសារតែការយល់ដឹងរបស់ប្រជាពលរដ្ឋខ្មែរ ស្តីពីច្បាប់ចរាចរណ៍នៅមានកម្រិត ហេតុនេះទើបបានជានាំឱ្យមានបញ្ហាគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ក៏ដូចការកកស្ទះចរាចរណ៍ជាប្រចាំ ដែលបង្កជាបញ្ហាស្មុគ្រស្មាញដល់សង្គមជាតិទាំងមូល, ជាពិសេស វាបានធ្វើឱ្យរាំងស្ទះដល់ការអភិវឌ្ឍប្រទេសជាតិទៀតផង, ហើយបញ្ហានេះ វាតែងកើតមានឡើង ចំពោះប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍតួយ៉ាងកម្ពុជាជាដើម។

ជាទូទៅគេសង្កេតឃើញបញ្ហានេះភាគច្រើន កើតឡើងនៅទីប្រជុំជន ឬក្នុងទីក្រុងតែម្តង ជាក់ស្តែងនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញនាពេលបច្ចុប្បន្ន។ ប្រជាពលរដ្ឋដែលរងផលប៉ះពាល់ចំពោះបញ្ហានេះតែងតែមានភាពភ័យខ្លាច និងរអ៊ូរទាំនៅពេលធ្វើដំណើរលើដងវិថីនានាក្នុងរាជធានីភ្នំពេញនាពេលបច្ចុប្បន្ន។ រាជរដ្ឋាភិបាល អង្គការសង្គមស៊ីវិល ភ្នាក់ងារផ្តល់ប្រាក់ជំនួយ និងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ បាននឹងកំពុងតែដោះស្រាយបញ្ហាចរាចរណ៍ ដោយយកចិត្តទុកដាក់ ប៉ុន្តែបញ្ហានេះនៅតែកើតមានដដែល។

កន្លងមកមានការរិះគន់ ចំពោះដំណើរការអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកថ្មី របស់ប៉ូលីសចរាចរណ៍មួយចំនួន ដែលធ្វើឡើងដោយមិនស្មើភាពគ្នា ពោលគឺការផាកពិន័យច្រើនតែធ្វើឡើងតែទៅលើប្រជាពលរដ្ឋសាមញ្ញច្រើនជាងមន្ត្រីធំៗរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល ពិសេសមន្ត្រីកងកម្លាំងប្រដាប់អាវុធដែលមានបណ្តាសក្តិធំៗ។ ការណ៍នេះ ក៏មិនអាចទម្លាក់កំហុសទាំងស្រុងតែទៅលើប៉ូលីសចរាចរណ៍ទាំងអស់នោះទេ គឺដោយសារតែពួកគាត់មិនហ៊ាន។ ការរិះគន់បែបនេះ កន្លងមកក៏ធ្លាប់បានទទួលស្គាល់ពីសំណាក់មន្ត្រីប៉ូលីសចរាចរណ៍ផ្ទាល់ផងដែរ។

ប៉ុន្តែទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ កាលពីថ្ងៃទី១៥ ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១៥ មានសេចក្តីប្រកាសផ្ទាល់មាត់របស់ **សម្តេចក្រឡាហោម ស ខេង** ឧបនាយករដ្ឋមន្ត្រី រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងមហាផ្ទៃ ថានឹងលើកទឹកចិត្តតាមរយៈការតម្លើងឋានន្តរសក្តិជូនដល់មន្ត្រីប៉ូលីសចរាចរណ៍ណា ដែលហ៊ានផាកពិន័យទៅលើមន្ត្រីកំពូលៗ សូម្បីតែរដ្ឋមន្ត្រីក៏ដោយឱ្យតែល្មើសច្បាប់។ នេះ គឺជាដាវអាជ្ញាសឹកមួយសម្រាប់មន្ត្រីប៉ូលីសចរាចរណ៍ សម្រាប់ប្រើប្រាស់នៅក្នុងពេលចុះអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកថ្មី ជាមួយនឹងមន្ត្រីអ្នកមានអំណាចធំៗផងដែរ។ នេះជាបន្ទុករបស់រដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា ក្នុងការប្រឹងប្រែងនាំមកនូវភាពថ្លៃថ្នូរ

ក្នុងពេលបើកបរ ក៏ដូចជាធានាសុខសុវត្ថិភាពតាមដងផ្លូវជូនប្រជាពលរដ្ឋ ក្នុងការងាររបស់ខ្លួនជាអ្នកអនុវត្តច្បាប់ ជាអ្នកដឹកនាំ និងគ្រប់គ្រងប្រទេសជាតិទាំងមូល។

ប្រសិនបើប្រជាពលរដ្ឋគ្រប់រូប មានឆន្ទៈចូលរួមគោរពច្បាប់អនុវត្តច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោកបានល្អ នោះនឹងធ្វើឱ្យព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា មានលទ្ធភាពអាចកាត់បន្ថយជាអតិបរមានូវគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ដែលមានចំនួនច្រើនក្នុងពេលបច្ចុប្បន្នជាក់ជាមិនខាន ហើយជាមួយគ្នានេះក៏កាត់បន្ថយនូវការចំណាយ និងការខាតបង់សេដ្ឋកិច្ច ដែលកើតចេញពីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ និងកាត់បន្ថយផលវិបាកអវិជ្ជមានជាច្រើនដល់សង្គមជាតិ ដូចជាក្មេងកំព្រា ជនពិការ ស្ត្រីមេម៉ាយ និងភាពក្រីក្ររបស់ប្រជាពលរដ្ឋ។

សេចក្តីសុខ និងសុវត្ថិភាពជាកត្តាចម្បង ដែលញុំាងឱ្យមនុស្សបានទទួលនូវសុភមង្គល។ ប្រជាពលរដ្ឋគ្រប់រូប ត្រូវចៀសវាង និងប្រុងប្រយ័ត្នជាប់ជានិច្ចនូវរាល់សកម្មភាព រាល់ទង្វើទាំងឡាយណាដែលអាចបង្កឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ដល់ខ្លួនឯង និងអ្នកដទៃ។

ដូច្នេះ យើងសូមផ្តល់នូវដំណោះស្រាយមួយចំនួន ដើម្បីកាត់បន្ថយការកកស្ទះ និងទប់ស្កាត់គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍នៅរាជធានីភ្នំពេញ និងបញ្ហាមួយចំនួនទៀត ដូចការរៀបរាប់ខាងលើក្នុងកិច្ចការស្រាវជ្រាវទៅលើប្រធានបទសារណា **«គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ»** ។

## ២-អនុសាសន៍

ដំណោះស្រាយគ្រោះថ្នាក់និងការកកស្ទះចរាចរណ៍នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ នាពេលបច្ចុប្បន្នគេត្រូវពិចារណា និងអនុវត្តតាមមធ្យោបាយមួយចំនួន ដូចខាងក្រោមៈ

- **កត្តាមនុស្សៈ**
  - → ពង្រឹងការអនុវត្តច្បាប់នៅទូទាំងប្រទេស
  - → អ្នកបើកបរត្រូវតែរៀនបើកបរ និងត្រូវតែមានបណ្ណបើកបរ
  - → អ្នកបើកបរមិនត្រូវផឹកគ្រឿងស្រវឹង
  - → បង្កើនការផ្សព្វផ្សាយអប់រំស្តីពីច្បាប់ចរាចរណ៍ឱ្យបានទូលំទូលាយ
  - → កាត់បន្ថយការផ្សព្វផ្សាយគ្រឿងស្រវឹងតាមប្រព័ន្ធផ្សព្វផ្សាយ វិទ្យុ ទូរទស្សន៍ -ល-
  - → ត្រូវមានការរួមសហការគ្នាពីស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ និងអាជ្ញាធរដែនដីគ្រប់ជាន់ថ្នាក់ ក្នុងការរៀបចំសណ្តាប់ធ្នាប់សាធារណៈ
  - → តាមកម្មគ្រប់វិធីនានា គួរតែប្តូរមកពិសារភេសជ្ជៈជំនួសឱ្យគ្រឿងស្រវឹង
  - → មិនត្រូវទិញ ឬធ្វើបណ្ណបើកបរដោយមិនបានរៀនពីច្បាប់
  - → ពង្រឹងគុណភាពសាលាបង្រៀនបើកបរ ការធ្វើបណ្ណបើកបរ និងការចេញបណ្ណបើកបរ

→ អ្នកបើកបរ ត្រូវមានក្រមសីលធម៌ក្នុងពេលបើកបរ និងមានឆន្ទៈគោរពច្បាប់
→ អ្នកអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍ ត្រូវប្រកាន់ខ្ជាប់នូវយុត្តិធម៌ សមភាព និងតម្លាភាព
→ ពង្រឹងនិងបង្កើនការងារបញ្ជា ឬសម្រួលចរាចរណ៍នៅតាមដងផ្លូវ ផ្លាស់ប្តូរវេនគ្នាធ្វើការ
→ ត្រូវមានការលើកទឹកចិត្តដល់មន្ត្រីអនុវត្តន៍ច្បាប់
→ ដាក់ពិន័យឱ្យធ្ងន់ធ្ងរចំពោះអ្នកល្មើសច្បាប់ ដោយគ្មានការយោគយល់
→ ផ្តល់ទំនុកចិត្តលើការអនុវត្តច្បាប់ដល់ប្រជាពលរដ្ឋ ដោយស្មើភាព សមភាព តម្លាភាព និងតាមនីតិវិធីច្បាប់។

➢ **កត្តាផ្លូវថ្នល់៖**

→ យកចិញ្ចើមផ្លូវមកវិញឱ្យបានដាច់ខាតសម្រាប់ឱ្យអ្នកថ្មើរជើងធ្វើដំណើរ
→ ការងារវិស្វកម្ម ត្រូវកសាងកែសម្រួល នូវផ្លូវប្រសព្វមួយចំនួន ដែលមានចរាចរណ៍មមាញឹកខ្លាំង ត្រូវកែលម្អភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍ឲ្យស៊ីសង្វាក់គ្នា
→ ធ្វើស្ពានសម្រាប់ដើរឆ្លងកាត់ផ្លូវ និងសាងសង់ស្ពានអាកាសឱ្យបានច្រើន
→ បង្កើតឱ្យមានតំបន់ថ្មើរជើង បំបាត់ការលក់ដូរ និងសកម្មភាពនានាតាមដងផ្លូវ
→ ផ្លាស់ប្តូរទីតាំងចំណតយានយន្តទាំងតូចទាំងធំឱ្យទៅកាន់ជាយក្រុងទាំងអស់
→ អ្នកប្រកបអាជីវកម្មតាមដងមហាវិថីនានាក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ត្រូវឱ្យមានចំណត់រថយន្តផ្ទាល់សម្រាប់អតិថិជនរបស់ខ្លួន
→ បំពាក់បច្ចេកទេសសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ឱ្យបានគ្រប់ផ្លូវនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ
→ ផ្លាស់ប្តូរទីតាំងរោងចក្រ និងសាលារៀនដែលមានបណ្តុំមនុស្សកកកុញ
→ ពង្រីកផ្លូវ ធ្វើផ្លូវវាង កសាងផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងឱ្យបានកាន់តែច្រើនថែមទៀត
→ ម៉ូតូនិងរថយន្តធ្វើចរាចរណ៍ក្នុងចំណែកផ្លូវរៀងៗខ្លួន
→ ផ្លូវក្នុងទីក្រុងត្រូវបែងចែកចំណែកផ្លូវសម្រាប់អ្នកថ្មើរជើងនិងសម្រាប់យានយន្ត
→ ត្រួតពិនិត្យលើការសង់ផ្លូវ និងការដាក់ប្រព័ន្ធលូរ
→ ធ្វើឱ្យកាន់តែប្រសើរឡើងនូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធចរាចរណ៍ និងផ្លូវក្នុងតំបន់ទីក្រុង

➢ **កត្តាយានយន្ត៖**

→ បង្កើនសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈឱ្យបានគ្រប់ច្រកល្ហកនិងរហ័សទាន់ចិត្ត
→ ត្រូវលើកទឹកចិត្តឱ្យប្រពលរដ្ឋប្រើប្រាស់រថយន្តថ្មីដោយបញ្ចុះពន្ធឱ្យទាប
→ តំឡើងពន្ធរថយន្តឱ្យខ្ពស់ចំពោះរថយន្តជជុះដែលនាំចូល
→ ប្រជាពលរដ្ឋដែលមានយានយន្ត ត្រូវទៅត្រួតពិនិត្យលក្ខណៈបច្ចេកទេសរៀងរាល់ឆ្នាំ

→ ពង្រឹងការត្រួតពិនិត្យសុវត្ថិភាពយានយន្ត គ្រប់ប្រភេទ រួមទាំងទោចក្រយានយន្ត និងរ៉ឺម៉កសណ្តោង (ម៉ូតូកង់បី)

→ យានយន្ត ដែលមិនត្រូវតាមលក្ខណៈស្តង់ដារសុវត្ថិភាព មិនត្រូវអនុញ្ញាតឱ្យធ្វើចរាចរណ៍លើដងផ្លូវឡើយ

→ ពន្លឿនការជម្រុះចោលនូវយានយន្តចាស់ៗដែល មិនត្រូវតាមស្តង់ដារសុវត្ថិភាព

→ ហាមដាច់ខាតមិនឱ្យរថយន្តដឹកទំនិញធុនធំ ធ្វើចរាចរណ៍ក្នុងទីក្រុងនាពេលថ្ងៃ

→ ដាក់កំហិតមិនឱ្យរថយន្តឈ្នួលដឹកលើសចំណុះ

→ បង្កើនការប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធបច្ចេកវិទ្យាត្រួតពិនិត្យយានយន្ត។

ដោយផ្អែកលើការយកចិត្តទុកដាក់របស់រាជរដ្ឋាភិបាល ក្នុងការដោះស្រាយបញ្ហាប្រឈមនានាជាពិសេសបញ្ហាគ្រោះថ្នាក់និងការកកស្ទះចរាចរណ៍ជារៀងរាល់ថ្ងៃ ព្រមទាំងកត្តាសំខាន់ៗទាំងបីយ៉ាងដូចរៀបរាប់ខាងលើ ដែលបាននឹងកំពុងតែអនុវត្តនាពេលបច្ចុប្បន្ន និងទៅអនាគត ដោយរួមទាំងការអនុវត្តច្បាប់ប្រកបដោយតម្លាភាព សមភាព និងយុត្តិធម៌ ជាមួយនឹងការចូលរួមគោរពច្បាប់របស់ប្រជាពលរដ្ឋគ្រប់រូប។ យើងសង្ឃឹមយ៉ាងមុតមាំថា បញ្ហាគ្រោះថ្នាក់ និងការកកស្ទះចរាចរណ៍នៅរាជធានីភ្នំពេញ ក៏ដូចជានៅទូទាំងប្រទេសកម្ពុជា នឹងត្រូវបានដោះស្រាយ, ហើយដំណោះស្រាយប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពនេះ នឹងក្លាយជាកម្លាំងចលករដ៏សំខាន់ ក្នុងការចូលរួមចំណែកកសាងអភិវឌ្ឍប្រទេសជាតិឱ្យមានការរីកចម្រើន ជឿនលឿន និងរុងរឿងនាពេលអនាគតជាក់ជាពុំខាន៕

## ឯកសារយោង


១. **ជួន ណាត** (ជោតញ្ញាណោ) *"វចនានុក្រមខ្មែរ"* ព.ស.២៥១២ គ.ស.១៩៦៨ ។

២. **រ. គោវិទ** *"វចនានុក្រមពាក្យថ្មី"* ឆ្នាំ១៩៦១។

៣. ច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ឆ្នាំ២០១៥។

៤. ច្បាប់ស្តីពីផ្លូវថ្នល់ ឆ្នាំ២០១៤ ។

៥. បទបង្ហាញស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក រាជធានីភ្នំពេញ ឆ្នាំ២០១៥។

៦. **កែវ ភូង** *"តំបន់ទេសចរណ៍នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា"* បោះពុម្ពលើកទី២៖ រោងពុម្ពពន្លឺខ្មែរ ឆ្នាំ២០០៥។

៧. រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា *"ផែនការយុទ្ធសាស្រ្តអភិវឌ្ឍន៍ជាតិ ២០១៤-២០១៨"* ។

៨. រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា *"គោលនយោបាយជាតិប្រជាជន ២០១៦-២០៣០"* ។

៩. រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា *"ផែនការសកម្មភាពជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ២០១៤"* ។

១០. រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា សេចក្តីព្រាងគោលនយោបាយជាតិ *"ស្តីពីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក"* ក្នុងសម័យប្រជុំពេញអង្គ នាថ្ងៃទី២១ ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០១៥។

១១. ស្នងការដ្ឋាននគរបាលរាជធានីភ្នំពេញ *"របាយការបូកសរុប ស្តីពីសភាពការណ៍ កិច្ចប្រតិបត្តិការ ឆ្នាំ២០១៤ និងទិសដៅអនុវត្តឆ្នាំ២០១៥"* ។

១២. ស្នងការដ្ឋាននគរបាលរាជធានីភ្នំពេញ *"របាយការបូកសរុប ស្តីពីសភាពការណ៍ កិច្ចប្រតិបត្តិការ ឆ្នាំ២០១៦ និងទិសដៅអនុវត្តឆ្នាំ២០១៧"* ។

១៣. ស្នងការដ្ឋាននគរបាលរាជធានីភ្នំពេញ *"របាយការបូកសរុប ស្តីពីសភាពការណ៍ កិច្ចប្រតិបត្តិការ ឆ្នាំ២០១៥ និងទិសដៅអនុវត្តឆ្នាំ២០១៦"* ។

១៤. ប្រព័ន្ធព័ត៌មានជនរងគ្រោះ និងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនៅកម្ពុជា *"របាយការណ៍ប្រចាំឆ្នាំ ២០០៨"* ។

១៥. ប្រព័ន្ធព័ត៌មានជនរងគ្រោះ និងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនៅកម្ពុជា "របាយការណ៍ប្រចាំឆ្នាំ ២០០៩" ។

១៦. ប្រព័ន្ធព័ត៌មានជនរងគ្រោះ និងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនៅកម្ពុជា "របាយការណ៍ប្រចាំឆ្នាំ ២០១០" ។

១៧. ប្រព័ន្ធព័ត៌មានជនរងគ្រោះ និងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនៅកម្ពុជា "របាយការណ៍ប្រចាំឆ្នាំ ២០១១" ។

១៨. គណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ប្រព័ន្ធព័ត៌មានជនរងគ្រោះ និងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក *"របាយការណ៍ ស្តីពីជនរងគ្រោះនិងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកឆ្នាំ២០១១"* ។
១៩. គណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ប្រព័ន្ធព័ត៌មានជនរងគ្រោះ និងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក *"របាយការណ៍ស្តីពី ជនរងគ្រោះនិងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកឆ្នាំ២០១២"*។
២០. គណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក *"របាយការណ៍ស្តីពី ជនរងគ្រោះនិងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកឆ្នាំ២០១៣"* ។
២១. គណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក *"របាយការណ៍ស្តីពី ជនរងគ្រោះនិងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកឆ្នាំ២០១៤"* ។
២២. គណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក *"របាយការណ៍ស្តីពី ជនរងគ្រោះនិងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកឆ្នាំ២០១៥"* ។
២៣. **ព្រាប ច័ន្ទវិបុល** អគ្គនាយករង នៃអគ្គនាយកដ្ឋានដឹកជញ្ជូន បទបង្ហាញ *"ស្តីពីឥរិយាបទអ្នកបើកបរចំពោះថ្មើរជើងឆ្លងកាត់ផ្លូវ និងការបើកបរទ្វារថយន្ត"* ថ្ងៃទី១៨-៨-២០១៦ ។
២៤. **ព្រាប ច័ន្ទវិបុល** អគ្គនាយករង នៃអគ្គនាយកដ្ឋានដឹកជញ្ជូន បទបង្ហាញ *"សុវត្ថិភាពបើកបរនៅពេលភ្លៀង និងបើកបរកាត់ទឹកជ្រៅ"* ថ្ងៃទី១១ ខែសីហា ឆ្នាំ២០១៦ ។
២៥. ឧបសម្ព័ន្ធ *"ស្តីអំពី សញ្ញាចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ភាគ១"* ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ។
២៦. អនុក្រឹត្យ *"ស្តីពីការកំណត់ល្បឿនសម្រាប់យានជំនិះ"* ថ្ងៃទី៨ ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០១៥ ។
២៧. អនុក្រឹត្យលេខ៨៥ អនក្រ.បក ចុះថ្ងៃទី០៨ ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០១៥ *"ស្តីពីការពិន័យអន្តរការណ៍ចំពោះអំពើល្មើសនឹងច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក"* ។
២៨. នាយកដ្ឋានបណ្តុះបណ្តាល និងវិក្រឹតការ ឯកសារបំប៉នសមត្ថភាពគ្រូបង្រៀននៅអនុវិទ្យាល័យ *"សីលធម៌-ពលរដ្ឋ"* ឆ្នាំ២០១០ ។
២៩. រាជបណ្ឌិត្យសភាកម្ពុជា *"សិក្ខាសាលាស្តីពីការកកស្ទះចរាចរណ៍ ប៉ះពាល់ដល់បរិស្ថាន និងសុខមាលភាព"* ថ្ងៃទី២៥-២៦ ខែសីហា ឆ្នាំ២០១៦ ។
៣០. **ប៉ែន ឃុន** នាយរងការិយាល័យចរាចរណ៍នគរបាលរាជធានីភ្នំពេញ *"បទបង្ហាញស្តីពីច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក"* ។
៣១. បទបង្ហាញ ស្តីពីឧបសម្ព័ន្ធនៃសញ្ញាចរាចរណ៍ផ្លូវគោក។
៣២. ទស្សនាវដ្តីសេដ្ឋកិច្ចលេខទី៤៩ *"លើកកម្ពស់សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍កម្ពុជាចាប់ផ្តើមពីអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកថ្មី"* អត្ថបទចុះផ្សាយ ថ្ងៃទី១៩ ខែមេសា ឆ្នាំ២០១៦។
៣៣. ទស្សនាវដ្តី *"សុខភាពយើង"* លេខ០១០ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០០៦។

៣៤. សិក្ខាសាលាស្តីពីការផ្សព្វផ្សាយ *"ច្បាប់ស្តីពីផ្លូវថ្នល់"* សាលារាជធានីភ្នំពេញ ថ្ងៃទី១១ ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១៤។
៣៥. អង្គការមូលនិធិបង្ការរបួសអាស៊ី ប្រចាំនៅកម្ពុជា (AIP) ។
៣៦. **លឹម ស៊ីដេនីន** រដ្ឋលេខាធិការ ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ពិធីផ្សព្វផ្សាយ *"ច្បាប់ស្តីពីផ្លូវថ្នល់"* នៅខេត្តក្រចេះ កាលពីថ្ងៃទី២២ ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០១៥ ។
៣៧. **ត្រាំ អ៊ីវតឹក** រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន *"ពិធីផ្សព្វផ្សាយច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក"* កាលពីព្រឹកថ្ងៃទី២៩ ខែមករា ឆ្នាំ២០១៥ នៅទីស្តីការក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន។
៣៨. ក្រសួងអប់រំ យុវជន និងកីឡា *"សិក្សាសង្គម"* ថ្នាក់ទី១ ដល់ ថ្នាក់ទី៦ និង *"សីលធម៌-ពលរដ្ឋវិទ្យា"* ថ្នាក់ទី៧ ដល់ ថ្នាក់ទី១២ គ្រឹះស្ថានបោះពុម្ពផ្សាយ និងចែកចាយ។
៣៩. ក្រសួងផែនការ *"ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ជាតិ ឆ្នាំ២០១៤-២០១៨"* ។
៤០. https://www.khmerload.com/news/33110
៤១. http://www.mpwt.gov.kh/directorates/transport.html
៤២. http://www.nrsc.gov.kh
៤៣. http://www.khtoem.com/238914.html
៤៤. http://wmc.org.kh/previous-program/blue-light-red-light
៤៥. http://www.cen.com.kh/local/14382507
៤៦. http://khmereco.com/index.php?menu1=3673145&artid=7331402&lg=kh
៤៧. http://www.postkhmer.com
៤៨. http://www.pdpcenter.org/site/index.php?pa=program&id=3&l=Khmer
៤៩. http://kampucheathmey.com/kpt
៥០. http://km.rfi.fr/code-route-citoyens-et-autorites-responsables/
៥១. https://opendevelopmentcambodia.net/km/tag/law-on-traffic/
៥២. https://km.wikipedia.org/wiki
៥៣. http://holycambodia.blogspot.com/2014/07/blog-post_8.html
៥៤. http://trafficcambodia.blogspot.com/p/blog-page_67.html
៥៥. https://urbanvoicecambodia.net/tag/phnom-penh/page/5/
៥៦. http://phnompenh.gov.kh/phnom-penh-city/facts/
៥៧. https://opendevelopmentcambodia.net/km/topics/infrastructure/

៥៨. http://www.akp.gov.kh/kh/?p=114184

៥៩. http://www.healthcambodia.com/p3543/

៦០. http://km.cnv.org.kh/speech/

៦១. http://www.rfa.org/khmer/news/social-economy/Driving-under-Alcohol-is-second-cause-of-road-accident-11072013042620.html

៦២. http://www.everyday.com.kh/mobile/article/31915.html

៤៣. http://www.cen.com.kh/local/13566975

៦៤. http://lights-side.blogspot.com/2011/01/blog-post_3235.html

៦៥. http://www.mpwt.gov.kh/directorates/transport.html

៦៦. http://km.rfi.fr/cambodia/traffic-law-traffic-accident-18-12-2015

៦៧. http://km http://wmc.org.kh/archives/category/previous-program/blue-red-light.rfi.fr/tag

៦៨. http://www.cen.com.kh/local/01987051

៦៩. https://www.khmerload.com/news/33393

៧០. http://www.khtoem.com/210416.html

៧១. http://daithomii.com.kh/lessondetail.php?lesson&id=113

៧២. http://auto.khmer79.com/category/law-insurance/page/2/

៧៣. https://mekkiev.wordpress.com/trafficsigns-2/

៧៤. https://yiengding.wordpress.com

៧៥. http://daithomii.com.kh/lessononly.php?id=119

៧៦. http://www.amazing-angkor.com/cambodia-traffic-signals/

៧៧. http://www.nrsc.gov.kh/?page=&lg=kh

៧៨. http://www.rasmeinews.com/

៧៩. http://trafficcambodia.blogspot.com/p/blog-page_67.html

៨០. https://zencaesar.wordpress.com/tag

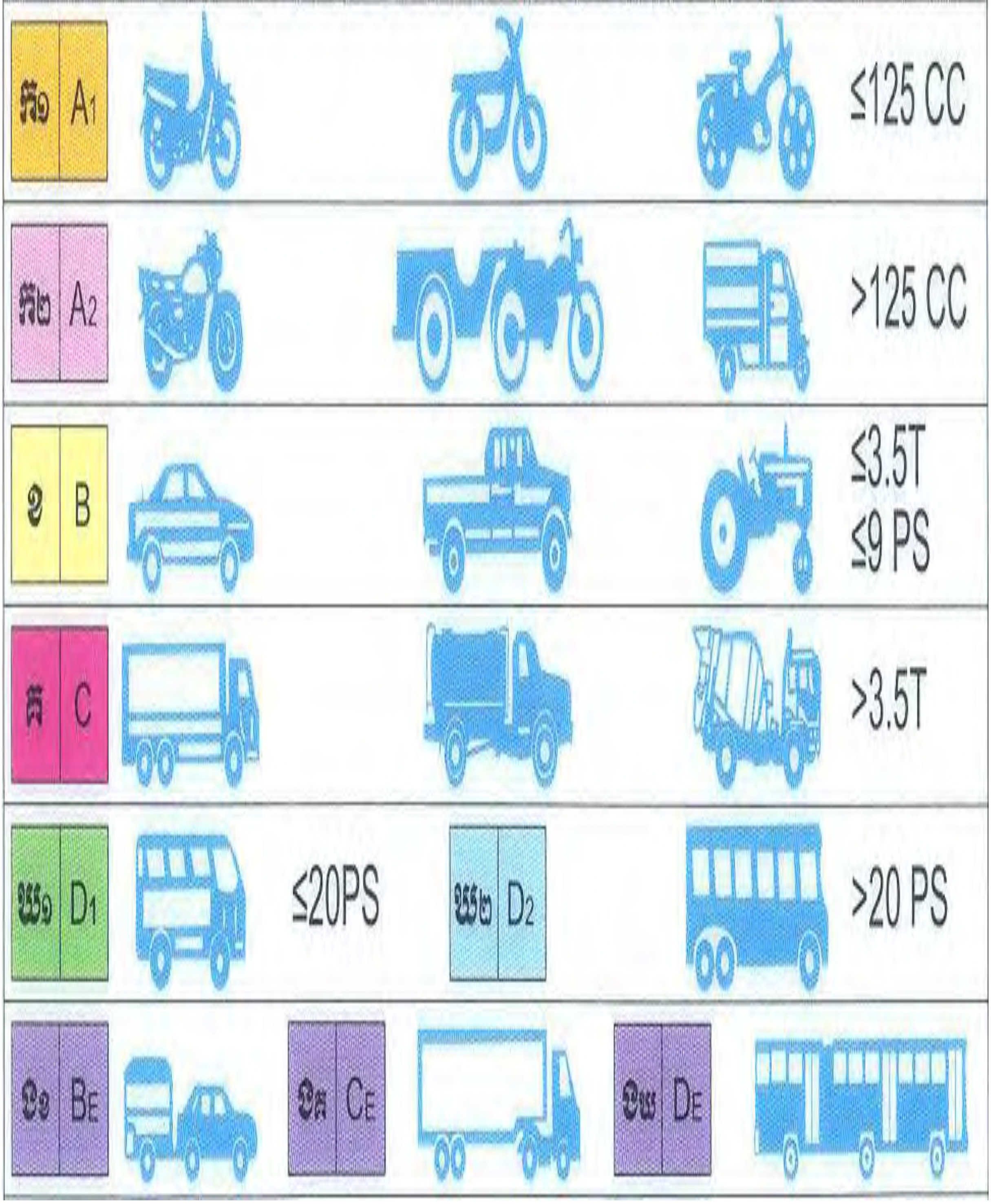
៨១. http://www.dap-news.com/index.php/kh/search?keyword

៨២. http://www.postkhmer.com/lift

៨៣. https://www.khmerload.com/news/47942

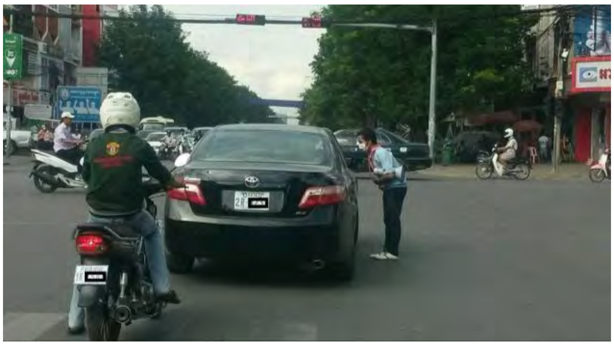
# ប្រភេទប័ណ្ណបើកបរ

# CATEGORIES OF DRIVING LICENSE

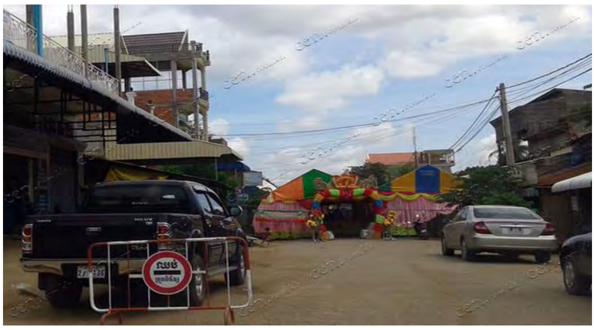


## ផ្នែកទី១ ស្ថានភាពចរាចរណ៍នាពេលបច្ចុប្បន្ន

ឥរិយាបថអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវៈ ការយល់ដឹងអំពីច្បាប់របស់ប្រជាពលរដ្ឋ និងអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវនៅមានកម្រិត ខ្វះការយោគយល់ អធ្យាស្រ័យគ្នា និងខ្វះសុជីវធម៌ក្នុងពេលបើកបរ។



មានការប្រើប្រាស់រំលោភលើទ្រូងផ្លូវ និងចិញ្ចើមផ្លូវដើម្បីផលប្រយោជន៍ផ្ទាល់ខ្លួន (ការដាក់តាំងលក់ដូរ ការធ្វើអាជីវកម្ម ការដ្ឋានសំណង់ ចំណតយានយន្តគ្មាន ចំណតក្រៅផ្លូវ សាងសង់រោងការ-បុណ្យ-ល-) ។



ដោយឡែកសភាពការណ៍កកស្ទះចរាចរណ៍នៅតែបន្តកើតឡើងជាច្រើនកន្លែង ពិសេសពេលព្រឹក (ពីម៉ោង០៦:៣០ដល់ម៉ោង០៩:០០) និងពេលល្ងាច (ពីម៉ោង១៦:៣០ដល់ម៉ោង១៩:០០) ដែលជាពេលវេលា ប្រជាពលរដ្ឋ មន្ត្រីរាជការ សិស្សានុសិស្ស កម្មករ-កម្មការនី អាជីវករចេញទៅប្រកបការងារ រៀនសូត្រ និងវិលត្រឡប់មកលំនៅឋានវិញ។ ក្រៅពីនេះក្នុងឱកាសពិធីបុណ្យជាតិ-អន្តរជាតិ ពេលការពារគណៈប្រតិភូអន្តរជាតិ ថ្នាក់ដឹកនាំជាន់ខ្ពស់ជាតិ កិច្ចប្រជុំធំៗ បាតុកម្ម កូដកម្ម ការដង្ហែក្បួន ពេលមានអគ្គីភ័យ ពេលភ្លៀង (ទឹកលិចថ្នល់) យានយន្តខូចធ្ងន់ គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ការដ្ឋានជួសជុលផ្លូវថ្នល់ (ជីកលូរទឹកស្អាត ទឹកស្អុយ ជីកកប់ខ្សែកាប) ជុំវិញទីផ្សារ ។ល។ និង។ល។

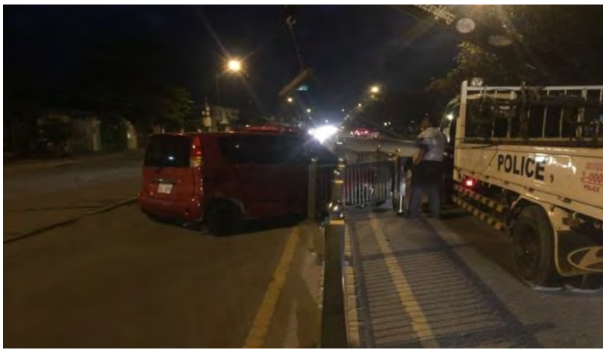
កត្តាបណ្តាលដែលឱ្យមានការកកស្ទះនិងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ មកពីការកើនឡើងឥតឈប់ឈរនៃបរិមាណយានយន្ត (រថយន្តគ្រប់ប្រភេទជាង ៣៥០ ០០០ គ្រឿង, ទោចក្រ-ត្រីចក្រយានយន្តចំនួនប្រមាណជាង ១ ២០០ ០០០ គ្រឿង) យានយន្តខ្លះធំ-វែង ភ្លៅច្រើន ម៉ូតូកង់បី ម៉ូតូសណ្តោងកៃច្នៃខុសលក្ខណៈបច្ចេកទេស រថយន្តអាជីវកម្មមួយចំនួន មិនបានចូលទៅត្រួតពិនិត្យលក្ខណៈបច្ចេកទេស និងមានសភាពចាស់ទ្រុឌទ្រោម ។ ការកើនឡើងនៃកំណើន ប្រជាពលរដ្ឋ និងចំណាកស្រុកពីខេត្តនានាមកបំពេញមុខរបរនៅរាជធានីភ្នំពេញ ។

បរិមាណផ្លូវនៅដដែល មិនតុល្យភាពជាមួយយានយន្ត ភាគច្រើនផ្លូវតូចចង្អៀត ជាផ្លូវទិសពីរ ស្ពានអាកាសនិងផ្លូវក្រោមដី មានតិចតួច គ្រឿងបរិក្ខាបំពាក់មិនគ្រប់គ្រាន់ ការបំពាក់កាមេរ៉ាត្រួតពិនិត្យសន្តិសុខចរាចរណ៍បានតិចតួច (តម្លើងហើយបាន ២០ កន្លែង)។ ផ្លូវមួយចំនួនកំពុងជួសជុលកែលម្អ មានការដ្ឋានស្ពានអាកាស ផ្លូវក្រោមដី ជីកដាក់ខ្សែកាប ទឹកស្អាត លូទឹកស្អុយ (លូរំដោះទឹកភ្លៀង-ទឹកជំនន់)....។

# ការរដ្ឋានកំពុងស្ថាបនា

# ផ្នែកទី២ ស្ថានភាពគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍

## រូបភាពគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ

# មូលហេតុបង្កគ្រោះថ្នាក់៖- បើកបរលឿន

# ករណីគ្រោះថ្នាក់ដោយសារ៖ - គ្រឿងស្រវឹង