សកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រនិងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច

Université Royal de Droit et des sciences Économiquse

Royal university of law and Economics

សារណាបញ្ចប់ការសិក្សា

ភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋ និងឯកជន

(គម្រោងផ្លូវល្បឿនលឿនភ្នំពេញ- ព្រះសីហនុ)

ស្រាវជ្រាវចាប់ពីថ្ងៃទី ០៨ ខែមេសា ឆ្នាំ២០២៤ ដល់ថ្ងៃទី១០ ខែសីហា ឆ្នាំ២០២៤

ស្រាវជ្រាវដោយ

និស្សិតឈ្មោះ **កញ្ញា ប៉េង សុវណ្ណបវត្តី**

លោក ឡេង រតនៈ

ណែនាំដោយ

សាស្ត្រាចារ្យរង **បណ្ឌិត សឿន សោភ័ណ**

ថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រ **រដ្ឋបាលសាធារណៈ**

ជំនាន់ទី ១៧

ឆ្នាំចូលសិក្សា ២០២០

ឆ្នាំសរសេរសារណា ២០២៤

សេចក្តីថ្លែងអំណរគុណ

ខ្ញុំបាទឈ្មោះ ឡេង រតនៈ និងនាង ខ្ញុំឈ្មោះ ប៉េង សុវណ្ណបវត្តី ជានិស្សិតថ្នាក់បរិញ្ញាបត្ររដ្ឋបាលសាធារណៈ ជំនាន់ទី ១៧ (ឆ្នាំសិក្សា២០២០-២០២៤) នៃសាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច។ យើងខ្ញុំពិតជាមាននូវសេក្តីសោមនស្សរីករាយយ៉ាងក្រៃលែង ក្នុងកិច្ចចងក្រងការស្រាវជ្រាវនេះឲក្លាយទៅជាសៀវភៅសារណារ ស្នាដៃបញ្ចប់ការសិក្សារបស់យើងខ្ញុំផ្ទាល់ក្នុងថ្នាក់បរិញ្ញាបត្ររដ្ឋបាលសាធារណៈ។

ជាកិច្ចបឋម យើងខ្ញុំទាំងពីរ សូមសម្តែងនូវការគោរពដឹងគុណយ៉ាងខ្ពង់ខ្ពស់ថ្លៃថ្លា ជូនទៅដល់លិកអ្នកមានគុណទាំងទ្វេ រួមមាន លោកឪពុក អ្នកម្តាយ ដែលលោកបានផ្តល់កំណើត ផ្តល់ភាពកក់ក្តៅ មានទំនួលខុសត្រូវយ៉ាងធំធេង ក្នុងការទូន្មានប្រៀនប្រដៅ ចញ្ចឹមបីបាច់ថែរក្សា កូនៗ ប្រកបដោយព្រហ្មវិហារធម៌ តាំងពីកូនៗនៅតូចៗបាទជើងក្រហមរងៀល រហូតកូនៗធំធាត់ ទទួលបានការជំរុញលើកទឹកចិត្ត ទំនុកបម្រុងការសិក្សាសព្វគ្រប់បែបយ៉ាង ដោយមិនខ្លាចលំបាកនឿយហត់ ដើម្បីឲកូនៗទទួលបានចំណេះដឹង ខ្ពង់ខ្ពស់ ក្លាយទៅជាកូនល្អសិស្សល្អ និងពលរដ្ឋដ៏ល្អនៅក្នុងសង្គមជាតិ។

ជាកិច្ចបន្ទាប់យើងខ្ញុំសូមសម្តែងនូវក្តីអំណរអរគុណ យ៉ាងវិសេសវិសាលបំផុតជូនចំពោះ ឯកឧត្តមបណ្ឌិតសាកលវិទ្យាធិការ សាកលវិទ្យាធិការរង គណៈគ្រប់គ្រង ព្រមទាំងលោក លោកស្រី សាស្ត្រាចារ្យ ទាំងអស់ដែលខិតខំប្រឹងប្រែងមើលថែរក្សា ដឹកនាំ និងគ្រប់គ្រងឱ្យដំណើរការប្រព័ន្ធអប់រំនៅសាកលវិទ្យាល័យទាំងមូលមានភាពប្រសើរ ព្រមទាំងមានការអភិវឌ្ឍន៍ជាលំដាប់ ដោយអស់លោកបានខិតខំយកចិត្តទុកដាក់ បណ្តុះបណ្តាលមូលធនផ្នែកបញ្ញាស្មារតី និងធនធានមនុស្សឱ្យមានចំណេះដឹង បទពិសោធន៍ប្រកបដោយ សីលធម៌ និងព្រហ្មវិហាធម៌ ដើម្បីក្លាយជាធនធានមនុស្ស ស្របតាមកាលានុវត្តភាពនៃការអភិវឌ្ឍន៍របស់ប្រទេសជាតិ។

ជាងនេះទៅទៀតយើងខ្ញុំសូមថ្លែងអំណរ អរគុណ ជូនចំពោះលោកគ្រូ សាស្ត្រាចារ្យ ជាទីគោរពស្រឡាញ់ **បណ្ឌិត សឿន សោភ័ណ** ដែលលោកបានបានផ្តល់ពេល វេលាដ៏មានតម្លៃ ពីការបង្រៀន ព្រមទាំងមានភារកិច្ចជាសាកលធិការរង យ៉ាងមមាញឹក និងសកម្មបំផុត ដើម្បីធ្វើការដឹកនាំកែលម្អ ចង្អុលបង្ហាញតម្រង់ទិសបង្ហាញគន្លឹះ និងផ្តល់យោបល់ល្អៗ ទាក់ទងនឹងប្រធានបទសារណារបស់យើងខ្ញុំ ប្រកបដោយព្រហ្មវិហារធម៌ដ៏ល្អ មានភាពអំណត់អត់ធ្មត់ ចំពោះកំហុសឆ្គងរបស់សិស្ស រហូតដល់សារណាមួយនេះត្រូវបានបញ្ចប់ជាស្ថាពរ។

យើងខ្ញុំទាំងពីរមានកិត្តិយស សូមសេចក្តីអនុញ្ញាត គោរពជូនពរដល់ អ្នកមានគុណទាំងអស់ លោកមេត្តាទទួលយកដោយក្តីអនុគ្រោះដោយយើងខ្ញុំនូវភក្តីភាពសេចក្តីគោរពស្រឡាញ់ និងជាការដឹងគុណ។ ចុងបញ្ចប់យើងខ្ញុំសូមគោរពបួងសួង ប្រសិទ្ធពរជ័យ សិរីសួស្តី ជ័យមង្គលកើតមានចំពោះលោកអ្នកមានគុណទាំងអស់ សូមឱ្យលោកជួបប្រទះនូវពុទ្ធពរទាំងឡាយបួនប្រការគឺ អាយុ វណ្ណៈ សុខៈ ពលៈ កុំបីឃ្លៀងឃ្លាតឡើយ។

អារម្ភកថា

ក្រោយពីការសិក្សារយៈពេល ៤ឆ្នាំ នៃថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រ រដ្ឋបាលសាធារណៈ នៅសកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច យើងខ្ញុំបានសម្រេចជ្រើសប្រធានបទនេះនិងធ្វើការរៀបចំចងក្រងសារណាមួយនេះឡើងក្នុង គោលបំណងអភិវឌ្ឍន៍ចំណេះដឹង និងបន្សល់ទុកឯកសារជាទុនក្នុងការពង្រីកចំណេះដឹងបន្ថែមសម្រាប់ឱ្យសាធារណជន និងអ្នកសិក្សាស្រាវជ្រាវ ឈ្វេងយល់ឱ្យកាន់តែស៊ីជម្រៅទាក់ទងទៅនឹង ប្រធានបទ៖ **ភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន (គម្រោងផ្លូវល្បឿនលឿនភ្នំពេញ - ព្រះសីហនុ)**។ យើងខ្ញុំយល់ឃើញថា រាជរដ្ឋាភិបាលកំពុងតែយកចិត្តទុកដាក់ ក៏ដូចជាផ្សព្វផ្សាយជំរុញឲមានកិច្ចសហប្រតិបត្តិការរវាងវិស័យរដ្ឋាភិបាល និងវិស័យឯកជន ដើម្បីឲគ្រប់វិស័យនៅក្នុងប្រទេសឆ្ពោះទៅរកភាពរីកចម្រើន មានការអភិវឌ្ឍន៍ជឿនលឿនជាលំដាប់។

សារណាមួយនេះ គឺជាការសិក្សាស្រាវជ្រាវ បកស្រាយ និងចងក្រងនូវចំណេះដឹងបន្តិចបន្តួចទៅតាមអ្វីដែលយើងខ្ញុំធ្លាប់បានសិក្សារៀនសូត្រកន្លងមកនេះ រួមជាមួយនឹងទិន្នន័យមួយចំនួនដែល យើងខ្ញុំខិតខំប្រឹងប្រែងយកចិត្តទុកដាក់ ចុះស្រាវជ្រាវស្វែងរកនូវឯកសារដើម្បីជាអំណះអំណាងច្បាស់លាស់នៃប្រធានបទយើងខ្ញុំនៅក្នុង **ក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន ក្នុងអគ្គនាយកដ្ឋានផ្លូវល្បឿនលឿន** ព្រមទាំងសិក្សាបន្ថែមក្នុងបណ្ណាល័យនានា និងនៅក្នុងបណ្តាញសង្គមអ៊ីនធើណែតផ្សេងៗទៀតផងដែរ។ យើងខ្ញុំសង្ឃឹមថា ការចងក្រងមួយនេះជាមូលដ្ឋានមួយសម្រាប់ឈានទៅរកភាពច្បាស់លាស់នៅក្នុងការស្រាវជ្រាវបន្ថែមដើម្បីនាំអ្នកអានអ្នកសិក្សស្រាវជ្រាវឱ្យយល់ដឹង ព្រមទាំងទទួលបាននូវពុទ្ធិថ្មីៗពីខ្លឹមសារដែលមាននៅ ក្នុងស្នាដៃមួយនេះ។

ជាកិច្ចបញ្ចប់ យើងខ្ញុំរីករាយទទួលយកនូវការរិះគន់ពីសំណាក់សាធារណជន អ្នកអាន អ្នកសិក្សា ស្រាវជ្រាវ មិត្តរួមជំនាន់ និងប្អូនៗជំនាន់ក្រោយរាល់កំហុសឆ្គងដោយអចេតនា នូវពាក្យពេចន៍ វគ្គឃ្លា អក្សរក្រម ដើម្បីកែលម្អឱ្យកាន់តែប្រសើរឡើងថែមទៀត។ យើងខ្ញុំសូមគោរពជូនពរឱ្យអ្នកទាំងអស់គ្នារួមទាំងក្រុមគ្រួសារ ជួបប្រទះតែសំណាងល្អ សុខភាពល្អជាដរាប។

មាតិកា

ទំព័រ

បញ្ជីអក្សរកាត់

សេចក្តីផ្តើម ១

១. លំនាំបញ្ហានៃការស្រាវជ្រាវ ១

២. ចំណោទបញ្ហានៃការស្រាវជ្រាវ ២

៣. គោលបំណងនៃការស្រាវជ្រាវ ២

៤. ទំហំ និងដែនកំណត់នៃការស្រាវជ្រាវ ២

៥. សារៈសំខាន់នៃការស្រាវជ្រាវ ៣

៦. វិធីសាស្ត្រស្រាវជ្រាវ ៣

៧. រចនាសម្ព័ននៃការស្រាវជ្រាវ ៣

ជំពូកទី១

សញ្ញាណទូទៅភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន

១.១ និយមន័យភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន ៤

១.១.១ គោលបំណងសំខាន់ភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន ៤

១.១.២ វដ្តគម្រោងភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន ៤

១.១.៣ អត្ថប្រយោជន៍នៃគម្រោង ភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន ៥

១.២ ក្រសួង និងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ ៦

១.២.១ តួនាទី និងការទទួលខុសត្រូវ ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ ៧

១.២.២ សិទ្ធចុះកិច្ចសន្យា ៨

១.២.៣ ទម្រង់ទូទាត់នៃយន្តការភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋ និងឯកជន ១០

១.៣ ការកំណត់អត្តសញ្ញាណគម្រោង និងការជ្រើសរើស ១០
១.៣.១ វិស័យដែលមានសិទ្ធិ ១១
១.៣.២ លក្ខខណ្ឌវិនិច្ឆ័យ ១១

ជំពូកទី២

ទិដ្ឋភាពទូទៅ គម្រោងផ្លូវល្បឿនលឿនភ្នំពេញ-ព្រះសីហនុ

២.១ ការពិពណ៌នាអំពីគម្រោង ១៣
២.១.១ ប្រភេទគម្រោង ១៣
២.១.២ ភាពចាំបាច់នៃគម្រោង ១៤
២.២ អំពីផ្លូវល្បឿនលឿន ១៨
២.២.១ ទីតាំងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធល្បឿនលឿន ១៩
២.២.២ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសំខាន់របស់ផ្លូវល្បឿនលឿន ២១
២.៣ ផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន ២៧
២.៣.១ ផលប៉ះពាល់បរិស្ថានអវិជ្ជមានសំខាន់ៗ និងវិធានការកាត់បន្ថយ ២៨
២.៣.២ ផលប៉ះពាល់បរិស្ថានវិជ្ជមានសំខាន់ៗ ៣៨
២.៣.៣ ផែនការគ្រប់គ្រងបរិស្ថាន ៤០
២.៤ ការប្រឹកក្សា និងពិគ្រោះយោបល់ ពីសាធារណជន ៤០
២.៤.១ គោលបំណងនៃការប្រឹក្សា ៤១
២.៤.២ ការចូលរួមពីសាធារណជន ៤១
២.៤.៣ លទ្ធផលនៃការប្រជុំពិគ្រោះយោបល់ ៤៥

ជំពូកទី៣

សមិទ្ធផល បញ្ហាប្រឈម ដំណោះស្រាយ ផ្លូវល្បឿនលឿន

៣.១ សមិទ្ធផល ៤៧
៣.២ បញ្ហាប្រឈម ៥១

៣.៣ ដំណោះស្រាយ ៥៣

សេចក្តីសន្និដ្ឋាន ៥៦

អនុសាសន៍ ៥៨

គន្ថនិទេស

ឧបសម្ព័ន្ធ

បញ្ជីអក្សរកាត់

- PPP ភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋ និងឯកជន
- PPPs ភាពជាដៃគូរវាងវិស័យសាធារណៈ និងឯកជន
- MEF ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ
- PIC គណៈកម្មាធិការវិនិយោគសាធារណៈ
- GDPPP អគ្គនាយកដ្ឋានភាពជាដៃគូររវាងរដ្ឋ និងឯកជន
- IA ភ្នាក់ងារអនុវត្ត
- CDC ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា
- QIP គម្រោងវិនិយោគដែលមានលក្ខណៈសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់
- QIPs គម្រោងឆាប់ទទួលបានផល
- SOP នីតិវិធីប្រតិបត្តិការស្តង់ដារ
- PDF រៀបចំថវិកាគ្រប់គ្រងនិងដំណើរការ
- NSDP ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ជាតិ
- MOP ក្រសួងផែនការ
- ICT បច្ចេកវិទ្យាឌីជីថល
- SEZs តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស
- SMEs សហគ្រាសខ្នាតតូចនិងមធម្យ
- BOT សាងសង់ ប្រត្តិការ ផ្ទេរ
- MOU អនុស្សរណៈនៃការយោគយល់គ្នា
- UTM ប្រពន្ធ័កូអរដោនេ
- ESIA របាយការណ៍វាយតម្លៃ ហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន និងសង្គមពេញលេញ

សេចក្តីផ្តើម

សេចក្តីផ្តើម

១. លំនាំបញ្ហានៃការស្រាវជ្រាវ

ពេលវេលាកាន់តែដើរទៅមុខជាដរាបបន្ទាប់ពី ប្រទេសកម្ពុជាធ្លាប់បានឆ្លងកាត់នៅបេបប្រល័យពូសាសន៍យ៉ាងសាហាវឃោរឃៅគឺសម័យខ្មែរក្រហម បានទាញធ្លាក់ប្រទេសជាតិទាំងមូលរងនៅការខូចខាត ខ្ទាំខ្ទិច មិនថាតែសម្បិត្តធម្មជាតិ ជីវៈចម្រុះ សំណង់អគារ កេរក្តិ៍ដំណែល ចាស់បុរាណ រួមទាំងជីវិតរបស់ប្រជាពលរដ្ឋស្លូតត្រង់ជាច្រើនត្រូវបានស្លាប់បាត់បង់ជីវិត។ ដោយឡែកនៅក្នុងសតវត្សទី២១ ក្រោយពីទទួលបានសន្តិភាព រាជរដ្ឋាភិបាលបានជំរុញ យកចិត្តទុកដាក់ ផ្តោតសំខាន់ក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍ជាតិជាចម្បងនៅគ្រប់វិស័យ ក្រឡេកមកមើលនាសម័យបច្ចុប្បន្ន ប្រទេសកម្ពុជា ស្ថិតនៅក្នុងប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ អ្វីដែលគួរជាទីមោទន យើងសង្កេតឃើញថាសន្ទុះនៃការអភិវឌ្ឍន៍ក្នុងប្រទេសតាមរយៈ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ផ្លូវថ្នល់ ស្ពាន សាលារៀន មន្ទីពេទ្យ សំណង់អគារខ្ពស់ៗ មានភាពរីកចម្រើនឡើងជាលំដាប់ ដោយសារក្រោមការយកចិត្តទុកដាក់របស់រាជរដ្ឋាភិបាល។

ក្រោមសក្តានុពលនាសម័យបច្ចុប្បន្ន រាជរដ្ឋាភិបាលកំពុងតែនឹងស្វះស្វែង ស្វែងរកជំនួយពីបណ្តាប្រទេសនានាដើម្បីបើកឱកាសឲវិស័យឯកជនចូលរួមក្នុងគោលបំណងជួយវិនិយោគទុនរកស៊ីក្នុងប្រទេស ស្តាសេដ្ឋកិច្ចអភិវឌ្ឍន៍ ជាដៃគូសហការប្រទេសកម្ពុជាយើងឲកាន់តែមានភាពរីកចម្រើនសុះសាយល្បីល្បាយ។ ហេតុដូច្នេះនាពេលថ្មីៗនេះ រាជរដ្ឋាភិបាល បានបង្កើតនូវយន្តការ ភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន ដែលហៅកាត់ថាកិច្ចសហប្រត្តិបត្តការ ភ.រ.ជ. ដោយរាជរដ្ឋាភិបាលមានចក្ខុវិស័យវែងឆ្ងាយ សម្លឹងឃើញពីអត្ថប្រយោជន៍ នៃកិច្ចសហប្រតិបត្តិការរវាងរដ្ឋនិងឯកជន តាមបណ្តាប្រទេសជិតខាងនាៗនៅក្នុងទ្វីបអាស៊ីយើងនេះ ពិតជាអនុវត្តហើយទទួលបានជោគជ័យ ធ្វើឲប្រទេសឆ្ពោះទៅរកភាពជឿនលឿន និងរួមចំណែកជំក្នុងការជួយសម្រួលដល់ថវិការជាតិថែមទៀតផង។

គួរជាទីកត់សម្គាល់ ភាពជាដៃគូររវាងរដ្ឋនិងឯកជន ភាគច្រើននៃគម្រោង ច្រើនកើតមានឡើងនិងយកទៅអនុវត្តជាក់ស្តែងក្នុងវិស័យមានចំនួនដូចជា សំណង់អគារ ផ្លូវថ្នល់ ថាមពល ទឹក ភ្លើង កន្លែងអប់រំ ផ្លូវរថភ្លើង និងវិស័យសុខាភិបាលផងដែរ។ រីឯនៅក្នុងកិច្ចចងក្រងនេះ យើងនឹងលើកយកករណីសិក្សា ភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋ និងឯកជន គម្រោងផ្លូវល្បឿនលឿន ភ្នំពេញ-ព្រះសីហនុ ព្រោះចំណាប់អារម្មណ៍ផ្ទាល់នៃការសម្លឹងឃើញគុណប្រយោជន៍ពីគោលនយោបាយនេះ ធ្វើឲយើងជានិស្សិតនៃឆ្នាំបញ្ចប់ការសិក្សា ពិតជាចង់យល់ដឹងស្រាវជ្រាវបន្ថែមពីចំណុចលម្អិតក្នុងកិច្ចសហការរវាងរដ្ឋនិងឯកជន គម្រោងផ្លូវល្បឿនលឿន ដ៏អស្ចារ្យ ដើម្បីចងក្រងស្វែងរកបញ្ហាប្រឈម ក៏ដូចជាដំណោះស្រាយដ៏ឆ្លាតវៃរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល ដែលបានបញ្ចប់គម្រោងផ្លូវល្បឿនលឿននេះបានសម្រេចជោគជ័យនិងដាក់ដំណើរការដោយរលូននាពេលបច្ចុប្បន្ន។

២. ចំណោទបញ្ហានៃការស្រាវជ្រាវ

ដើម្បីជាប្រទីប ឆ្លងបំភ្លឺដល់ការស្រាវជ្រាវសារណាខាងលើ នាំឲមិត្តអ្នកអាន អ្នកសិក្សាស្រាវជ្រាវ ព្រមទាំង សាធារណៈជនទាំងអស់ ងាយយល់ កាន់តែមានភាពស៊ីជម្រៅក្បោះក្បាយ យើងបានសម្រេចលើកយកបញ្ហាចោទមួយចំនួនមកធ្វើការចងក្រងស្វែងរកដំណោះស្រាយ ដែលបញ្ហាចោទទាំងនោះរួមមាន៖

១.តើភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន មានអត្ថន័យយ៉ាងដូចម្ដេច?

២.តើនីតិវិធីភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន គម្រោងផ្លូវល្បឿនលឿន ភ្នំពេញ-ក្រុងព្រះសីហនុ មានដំណើរការប្រព្រឹត្តទៅយ៉ាងដូចម្ដេច?

៣.ភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន គម្រោងផ្លូវល្បឿនលឿន ភ្នំពេញ-ក្រុងព្រះសីហនុ បានសម្រេចជាសមិទ្ធផល។ ទន្ទឹមនឹងនេះ តើអ្វីទៅជាបញ្ហាប្រឈម និងដំណោះស្រាយរវាង ភាគគីវិស័យរដ្ឋាភិបាល និងវិស័យឯកជន?

៣. គោលបំណងនៃការស្រាវជ្រាវ

នៅក្នុងការកំណត់យកករណីសិក្សាខាងលើ ដើម្បីធ្វើការស្រាវជ្រាវ ជាសារណាបញ្ចប់ការសិក្សាថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រ មុខជំនាញ រដ្ឋបាលសាធារណៈនេះ យើងពិតជាមានគោលបំណងមួយចំនួន ក្នុងនោះផ្ដោតសំខាន់លើការស្វែងរក ទិន្នន័យ ឯកសារដែលមានប្រភពច្បាស់លាស់ ដើម្បីចងក្រងខ្លឹមសារលម្អិតចំពោះអត្ថន័យ និងអត្ថប្រយោជន៍ភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋ និង ឯកជន និតិវិធីនៃកិច្ចសហប្រត្តិការរវាងរដ្ឋនិងឯកជន ពិសេសលើគម្រោងផ្លូវល្បឿនលឿន ភ្នំពេញ-ក្រុងព្រះសីហនុ ក្រោយពីទទួលបានសមិទ្ធិផលសម្រេចផ្លូវល្បឿនលឿន ភ្នំពេញ-ក្រុងព្រះសីហនុ យើងនឹងលើកយកនូវបញ្ហាប្រឈមដែលកើតមាន រួមជាមួយដំណោះស្រាយ រវាងភាគីរដ្ឋាភិបាល និងវិស័យឯកជន។

៤. ទំហំ និងដែនកំណត់នៃការស្រាវជ្រាវ

សុទ្ធសឹងតែគ្រប់ស្នាដៃនៃការស្រាវជ្រាវទាំងអស់ គឺរមែងតែងតែបង្កប់នូវអត្ថន័យ និងគោលបំណងសំខាន់ផ្សេងៗពីគ្នា ទៅតាមលទ្ធភាព ភាពជាក់ស្ដែងចំពោះ ទិន្នន័យ ឯកសារដែលប្រមូលផ្ដុំបាន។ បើក្រឡេកមើលទៅកិច្ចស្រាវជ្រាវរបស់ក្រុមយើងខ្ញុំ ក្រោមប្រធានបទ ភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន គម្រោងផ្លូវល្បឿនលឿន ភ្នំពេញ-ក្រុងព្រះសីហនុ ដោយគិតចាប់ពីឆ្នាំសាងសង់២០១៨ និងបញ្ចប់២០២២ យើងខ្ញុំមាន គោលបំណងស្រាវជ្រាវ ចងក្រង ដើម្បីបកស្រាយពី អត្ថន័យ និងអត្ថប្រយោជន៍ ក្នុងការរួមកិច្ចសហប្រត្តិបិត្តការរវាងរដ្ឋនិងឯកជន ពិសេសទៅទៀតនោះគឺនីតិវិធីដំណើរការពាក់ពន្ធ័នឹងគម្រោងផ្លូវល្បឿនលឿន ភ្នំពេញ-ក្រុងព្រះសីហនុ ដែលបានបញ្ចប់ការសាងសង់រួចហើយនិងកំពុងតែដាក់ដំណើរការក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ន។

៥. សារៈសំខាន់នៃការស្រាវជ្រាវ

តាមរយៈការស្រាវជ្រាវពីករណីសិក្សា សារណាមួយនេះ បានផ្តល់នូវសារៈសំខាន់សម្រាប់មិត្ត សិស្ស និសិត្ស អ្នកអាន អ្នកសិក្សាស្រាវជ្រាវ និងសាធារណៈជនទាំងអស់ ឲទទួលបាននៅ ចំណេះដឹងទូទៅបែបផែនទម្រង់ នៃកិច្ចសហប្រតិបត្តិការ ភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន គម្រោងផ្លូវល្បឿនលឿន ភ្នំពេញ-ក្រុងព្រះសីហនុ ឲកាន់តែមានភាពស៊ីជម្រៅ ច្បាស់លាស់ថែមមួយកម្រិតទៀត។ ទន្ទឹមនឹងនេះ យើងសង្ឃឹមថាកិច្ចចងក្រងមួយនេះ ប្រៀបដូចជាការបើកផ្លូវ រួមចំណែកក្នុងការស្វែងរកនៅចំណេះដឹងដែល សំខាន់ ថ្មី ប្លែក ជូនចំពោះមិត្តជាសាធារណៈជនទាំងអស់ ឲយល់ជ្រាបពីគោលបំណងរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល ក្នុងចំណែកមួយដើម្បីលើកស្ទួយអភិវឌ្ឍន៍ប្រទេសជាតិ ឲកាន់តែរីកចម្រើន។

៦. វិធីសាស្រ្តស្រាវជ្រាវ

ចំពោះសារណាមួយនេះអាចសម្រេចបាន តាមរយៈការចុះសិក្សាស្រាវជ្រាវស្វែងរកនៅឯកសារដើម្បីជាអំណោះអំណាងច្បាស់លាស់នៃករណីសិក្សាខាងលើ តាមបណ្តាប្រភពមួយចំនួនដូចជា ក្រសួងសាធារណៈការនិងដឹកជញ្ជូន អគ្គនាយកដ្ឋានផ្លូវល្បឿនលឿន បណ្ណាល័យនៃសាកលវិទ្យាល័យ ភូមិន្ទនីតិសាស្រ្តនិងវិទ្យាសាស្រ្តសេដ្ឋកិច្ច ក៏ដូចជាប្រពន្ធ័អ៊ីនធើណេតផ្សេងៗមួយចំនួនទៀតផងដែរ។

៧. រចនាសម្ព័ននៃការស្រាវជ្រាវ

ក្នុងរចនាសម្ព័ន្ធនៃការស្រាវជ្រាវ ក្រោមប្រធានបទខាងលើ ក្រុមយើងខ្ញុំបានសម្រេចបែងចែកជា ៣ ជំពូក តាមដំណាក់កាលនីមួយៗដូចតទៅ ៖

- ជំពូក ១ សញ្ញាណទូទៅភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន ក្នុងជំពូកនេះ បានចងក្រងខ្លឹមសារទាក់ទង និង អត្ថន័យ និងអត្ថប្រយោជន៍ភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន ក៏ដូចជានីតិវិធីនៃកិច្ចសហប្រតិបត្តិការ ក្នុងគម្រោងនីមួយៗរបស់រដ្ឋាភិបាលរួមដៃគូនិងវិស័យឯកជន។
- ជំពូក ២ គោលនយោបាយភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន គម្រោងផ្លូវល្បឿនលឿន ភ្នំពេញ- ក្រុងព្រះសីហនុ ក្នុងជំពូកនេះ រៀបរាប់លម្អិតទាក់ទងនិងផ្លូវល្បឿនលឿន ក៏ដូចជារៀបរាប់អំពី នីតិវីធីនៃការសាងសង់ផ្លូវល្បឿនលឿន ដែលរដ្ឋនិងឯកជនបានចាប់ដៃគូសហការសាងសងគម្រោងនេះឡើង សម្រេចបានជោគជ័យ ។
- ជំពូកទ ៣ ក្នុងជំពូកនេះ រៀបរាប់អំពី **សមិទ្ធិផល បញ្ហាប្រឈម ដំណោះស្រាយ សេចក្តីសន្និដ្ឋាន អនុសាសន៍** ដ៏ឆ្លាតវៃរបស់រដ្ឋាភិបាលនិងវិស័យឯកជន។

ជំពូកទី១

សញ្ញាណទូទៅភាពជាដៃគូ

រវាងរដ្ឋនិងឯកជន

ជំពូកទី១

សញ្ញាណទូទៅភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន

១.១ និយមន័យភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន

ភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋ និងឯកជន សំដៅដល់កិច្ចព្រមព្រៀងរវាង ភាគីរដ្ឋ និងដៃគូឯកជន ដើម្បីធ្វើការងារស្ដា ជួសជុលពង្រីក សាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និង/ឬថែទាំលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ សាធារណៈ ឬ ទ្រព្យសម្បត្តិគម្រោង ឬដើម្បីផ្ដល់សេវាសាធារណៈ ក្នុងអំឡុងពេលកំណត់ណាមួយ។ ក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ដៃគូ ឯកជនត្រូវធ្វើការ វិនិយោគ ទទួលបន្ទុកហានិភ័យមួយចំណែក និងទទួលអត្ថប្រយោជន៍ផ្អែកលើសមិទ្ធកម្ម តាមខ និង លក្ខខណ្ឌ ដូចមានចែងក្នុងកិច្ចសន្យា ភ.រ.ជ.។[1]

១.១.១ គោលបំណងសំខាន់ភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន

គោលបំណងសំខាន់សម្រាប់ ការអនុវត្ត ភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋ និងជនជន (PPP) គឺដើម្បីសម្រេចបាននូវ ប្រសិទ្ធភាពកាន់តែច្រើនទាក់ទងនឹង គុណភាព ក៏ដូចជាភាពទាន់ពេលវេលា ក្នុងការផ្ដល់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និង សេវាកម្មសាធារណៈ។ វិស័យឯកជនជា រឿយៗមានសមត្ថភាពខ្លាំងជាងមុន និង ចំណេះដឹងកាន់តែច្រើន សម្រាប់ ការសាងសង់ ការដឹកជញ្ជូន និងប្រតិបត្តិការ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធប្រកបដោយ ប្រសិទ្ធភាព។ ការបង្កើន ប្រសិទ្ធភាពក្នុង ការសាងសង់ និងប្រតិបត្តិការ បើប្រៀបធៀបទៅនឹងអង្គភាពសាធារណៈ អនុញ្ញាតឱ្យវិស័យ ឯកជនចូលទៅក្នុងការ វិនិយោគគម្រោង PPP និងឱកាស កិច្ចសន្យា PPP ខណៈពេលដែលធានា បាននូវប្រាក់ ចំណេញគ្រប់គ្រាន់នៅក្នុង គម្រោងបែបនេះ។ ទន្ទឹមនឹងនេះ ភាពជាដៃគូរវាងវិស័យសាធារណៈ និងឯកជន (PPPs) ក៏អនុញ្ញាតឱ្យរដ្ឋាភិបាលទាញយកដើមទុនដែលត្រូវការច្រើនពីវិស័យឯកជន ដើម្បីដោះស្រាយតម្រូវការ វិនិយោគក្នុង ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសាធារណៈ។ មានរចនាសម្ព័ន្ធត្រឹមត្រូវ គម្រោង PPP អាចបង្កើតចំណាប់ អារម្មណ៍ពីអ្នកវិនិយោគឯកជន និងអ្នកអភិវឌ្ឍន៍ ដែលអនុញ្ញាតឱ្យរដ្ឋាភិបាលទាញយក ឬ ប្រមូលទុនឯកជន ដើម្បីធ្វើហិរញ្ញប្បទាន តាមតម្រូវការហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរបស់ខ្លួន។[2]

១.១.២ វដ្តគម្រោងភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន

ច្បាប់ស្ដីពី ភាពជាដៃគូរវាងវិស័យសាធារណៈ និងឯកជន (PPPs) កំណត់ចំនួន ប្រាំបួនដំណាក់កាល នៅក្នុងវដ្តនៃគម្រោង នៃគម្រោង PPP ដែលបានស្នើសុំ៖

-ដំណាក់កាលទី 1៖ ការកំណត់ អត្តសញ្ញាណគម្រោង

[1] ppp.mef.gov.kh

[2] ឯកសារគោលនយោបាយស្ដីពី ការអភិវឌ្ឍយន្តការភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋ និងឯកជនសម្រាប់គ្រប់គ្រងគម្រោងវិនិយោកសាធារណៈ ២០១៦-២០២០ទំព័រ០១

-ដំណាក់កាលទី 2៖ ការជ្រើសរើសគម្រោង

-ដំណាក់កាលទី ៣៖ ការរៀបចំគម្រោង

-ដំណាក់កាលទី ៤៖ ការអនុម័តគម្រោង

-ដំណាក់កាលទី ៥: លទ្ធកម្ម

-ដំណាក់កាលទី ៦៖ ការចរចាកិច្ចសន្យា PPP

-ដំណាក់កាលទី ៧៖ ការអនុម័តសេចក្តី ព្រាងចុងក្រោយនៃកិច្ចសន្យា PPP

-ដំណាក់កាលទី ៨៖ ការចុះហត្ថលេខាលើ កិច្ចសន្យា PPP

-ដំណាក់កាលទី ៩៖ ការអនុវត្ត និង ការគ្រប់គ្រងកិច្ចសន្យា PPP ។[3]

១.១.៣ អត្ថប្រយោជន៍នៃគម្រោង ភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន

អត្ថប្រយោជន៍មួយចំនួននៃគម្រោងភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន មានដូចជា៖

-អត្ថប្រយោជន៍ទី១ និងជាហេតុផលដ៏សំខាន់ដែលរដ្ឋាភិបាលបាន ចាប់ផ្តើមធ្វើការពិចារណាការីអនុវត្តតាមបែប PPP គឺដើម្បីទាក់ទាញមូលធនឯកជន។ PPP ត្រូវមើលឃើញថាជាមធ្យោបាយមួយ ដែលគម្រោងផ្សេងមិនអាចធ្វើទៅបានដោយសារសម្ពាធថវិកាជាតិ។ សម្រាប់ហិរញ្ញប្បទានគម្រោងទោះជាយ៉ាងនេះក៏ដោយគម្រោង PPP ក៏មិនមែនផ្តល់ឱ្យដោយមិនគិតថ្លៃនោះទេ។វិស័យឯកជនត្រូវតែទទួលប្រាក់កម្រៃ ពីការបណ្តាក់ទុនរបស់គេ។ ដោយប្រើប្រាស់រចនាសម្ព័ន្ធ PPPអាចផ្តល់ភាពធូរស្រាលថវិកាជាតិនៅរយៈពេលខ្លីទោះជាដូច្នេះក៏ដោយ នោះគ្រាន់តែអាចជួយដោះស្រាយបញ្ហាថវិកាគម្រោងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរហូតត្រឹមតែថ្លៃសម្រាប់អ្នកប្រើប្រាស់អាចទារបាន ឬក៏ប្រាក់ចំណូលបន្ថែមអាចរកបាន ពីទ្រព្យសម្បត្តិសាធារណៈ។

-អត្ថប្រយោជន៍ទី២ ការលើកទឹកចិត្តសម្រាប់ការប្រើប្រាស់ម៉ូឌែល PPP គឺការយល់ដឹងអំពីផលចំណេញដែលមានប្រសិទ្ធិភាពតាមរយៈការលើកកម្ពស់ការប្រគល់គម្រោងប្រតិបត្តិការ និងការគ្រប់គ្រង និងប្រើប្រាស់បច្ចេកទេសទំនើប។ គោលដៅ គឺការលើកកម្ពស់គុណភាព ដោយការប្រើប្រាស់នូវប្រសិទ្ធភាពរបស់វិស័យឯកជន។

-អត្ថប្រយោជន៍ទី៣ ការយល់ដឹងពីគំរូ PPPទាក់ទងនឹងការបង្កើតឱ្យមានការដោះស្រាយបញ្ហារយៈពេលយូរអង្វែង ដើម្បីផ្តល់នូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសាធារណៈ តាមរយៈការដោះស្រាយបញ្ហាដូចជា គុណភាពការសាងសង់មានគុណភាពទាប នឹងការថែទាំពុំបានគ្រប់គ្រាន់ តាមពិត បើសិនអ្នកជាអ្នកទទួលខុសត្រូវ ចំពោះការធ្វើប្រតិបត្តិការទ្រព្យសម្បត្តិរយៈពេល ២០ឆ្នាំ អ្នកនឹងធ្វើយ៉ាងណាឱ្យទ្រព្យសម្បត្តិនោះត្រូវបានកសាងយ៉ាងត្រឹមត្រូវ។ ដូចគ្នានេះ ទះដែរ បើការទូទាត់ថវិកាឱ្យអ្នក ប្រសិនបើទ្រព្យសម្បត្តិនោះ ក៏ត្រូវផ្អាក ពុំមានគុណភាពតាមស្តង់ដារ

[3] ឯកសារគោលនយោបាយស្តីពី ការអភិវឌ្ឍយន្តការភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋ និងឯកជនសម្រាប់គ្រប់គ្រងគម្រោងវិនិយោគសាធារណៈ ២០១៦-២០២០ ទំព័រ០៥

ដែលបានកំណត់ ដូច្នេះអ្នកនឹងច្បាស់ថាត្រូវការធនធានប៉ុន្មាន ដើម្បីបែងចែកធនធាននោះឱ្យបានគ្រប់គ្រាន់ ដើម្បីការថែរក្សាទ្រព្យសម្បត្តិនោះ។ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ PPP ធ្វើឱ្យមានការលើកទឹកចិត្ត ដើម្បីកាត់បន្ថយ ចំណាយវដ្តជីវិតនៃទ្រព្យសម្បត្តិ។

-អត្ថប្រយោជន៍ទី៤ ជាចុងក្រោយនៃម៉ូឌែល PPP ដោយផ្ទេរហានិភ័យទៅឱ្យវិស័យឯកជន ថវិការបស់រដ្ឋាភិបាលគឺត្រូវបានការពារទាក់ទងនិងការផ្ទេរហានិភ័យទៅវិស័យឯកជន។ ក្នុងគម្រោងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសាធារណៈ។ ទប់ទល់និងបញ្ហាទុនវិនិយោគដែលអាចកើនឡើង ដែលជាទូទៅវាជារឿងសំខាន់។[4]

១.២ ក្រសួង និងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ

ក្រសួង និងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធសំខាន់ៗរបស់រដ្ឋាភិបាលគឺ៖

-ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ (MEF) ដើរតួនាទីជាស្ថាប័ននាំមុខសម្រាប់ការគ្រប់គ្រង ភាពជាដៃគូរវាងវិស័យសាធារណៈ និងជនឯក (PPPs) នៅក្នុង ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។ វាអនុវត្តតួនាទីសំខាន់នៃការឧស្សាហ៍ព្យាយាម និងការអនុម័តនៅទូទាំង វដ្តគម្រោង ភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋ និងឯកជន (PPP) ចាប់ពីការជ្រើសរើសគម្រោង PPP រហូតដល់កិច្ចសន្យា PPP ត្រូវបានអនុម័តដោយរដ្ឋាភិបាល។ លើសពីនេះ វាមានទំនួលខុសត្រូវជាពិសេសចំពោះការត្រួតពិនិត្យ និងការអនុម័តលើការប្តេជ្ញាចិត្តសារពើពន្ធណាមួយនៅក្រោមវិធានការគាំទ្ររបស់រដ្ឋាភិបាល ។

-គណៈកម្មាធិការវិនិយោគសាធារណៈ (PIC) នៃក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ (MEF) គឺជាគណៈកម្មាធិការមុនថវិកាដែលបំពេញ តួនាទីរក្សាច្រកទ្វារសម្រាប់ការគ្រប់គ្រងគម្រោងវិនិយោគសាធារណៈដែលផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានតាមរយៈប្រភព ហិរញ្ញប្បទានទាំងអស់ រួមទាំងគម្រោង PPP ផងដែរ។

-អគ្គនាយកដ្ឋានភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន (GDPPP) នៅក្នុង MEF គឺជាភ្នាក់ងារកណ្តាល ដែលទទួលខុសត្រូវក្នុងការសម្របសម្រួល និងគ្រប់គ្រងគម្រោង PPP ហើយដើរតួនាទីយ៉ាង យកចិត្តទុកដាក់ និងសម្របសម្រួលដ៏សំខាន់នៅក្នុងវង្វង់គម្រោង PPP ចាប់ពីការកំណត់អត្តសញ្ញាណ គម្រោងរហូតដល់ការអនុវត្ត និងការត្រួតពិនិត្យកិច្ចសន្យា PPP ។ ហើយរហូតដល់ប្រគល់ គម្រោង PPP ទៅ IA ។

-ភ្នាក់ងារអនុវត្ត (IA) រួមទាំងក្រសួងបន្ទាត់ណាមួយ អង្គភាពសាធារណៈសមមូល គ្រឹះស្ថានរដ្ឋបាលសាធារណៈ សហគ្រាសរដ្ឋ និងរដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិ គឺជាម្ចាស់គម្រោង ហើយ មានទំនួលខុសត្រូវចម្បងសម្រាប់ការកំណត់អត្តសញ្ញាណ ការរៀបចំ លទ្ធកម្ម ការអនុវត្ត និងការត្រួតពិនិត្យគម្រោង PPP ។ IA ត្រូវបានផ្តល់សិទ្ធិអំណាច ក្នុងការចុះហត្ថលេខាលើកិច្ចសន្យា PPP ជាមួយដៃគូឯកជន ក្នុងនាមជាតំណាង រដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា (GKC)។ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា។

[4] PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIPS TRAINING MODULES

-CDC គឺជាទីភ្នាក់ងារ "Etat-Major" និង "One-Stop Service" ដែល ទទួលខុសត្រូវក្នុងការសម្រេចចិត្តលើការវិនិយោគឯកជន និងសាធារណៈនៅកម្ពុជា។ នៅក្នុងបរិបទ នៃ PPPS ដៃគូឯកជនជាធម្មតាស្វែងរកការយល់ព្រមលើការវិនិយោគរបស់ពួកគេនៅក្នុងគម្រោង PPPជា QIPs ពី CDC ដើម្បីទទួលបានការលើកទឹកចិត្តក្នុងការវិនិយោគក្រោមQIPនិងការការពារសុវត្ថិភាពដែលមានចែងក្នុងច្បាប់ស្តីពីការវិនិយោគនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។[5]

១.២.១ តួនាទី និងការទទួលខុសត្រូវ ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ

តួនាទី និងការទទួលខុសត្រូវសំខាន់ៗរបស់ ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ (MEF) មានដូចខាងក្រោម៖

- (MEF) ដើរតួជាលេខាធិការដ្ឋាន និង "សេវាច្រកចេញចូលតែមួយ" របស់រាជរដ្ឋាភិបាល ដើម្បីគ្រប់គ្រងគម្រោង PPP នៅគ្រប់ដំណាក់កាលនៃវដ្តគម្រោង។

-ស្នើគោលនយោបាយសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍយន្តការ PPP និងដឹកនាំការរៀបចំនៃបទប្បញ្ញត្តិ និតិវិធីប្រតិបត្តិការស្តង់ដារ (SOP) សម្រាប់គម្រោង PPP ឯកសារច្បាប់ទាក់ទងនឹងការអភិវឌ្ឍន៍ និងការគ្រប់គ្រងគម្រោង PPP ជាមួយ ទីភ្នាក់ងារអនុវត្ត។

-បង្កើតគោលការណ៍ណែនាំស្តីពីការគ្រប់គ្រងសារពើពន្ធសម្រាប់គម្រោង PPP ស្របតាមក្របខ័ណ្ឌទាំងមូលសម្រាប់ការគ្រប់គ្រងយន្តការ PPP;

-ពិនិត្យ និងអនុម័តសំណើគម្រោង PPP ដែលមានសិទ្ធិ ដោយផ្អែកលើលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យពាក់ព័ន្ធ។

-ពិនិត្យមើលការបែងចែកហានិភ័យនៃគម្រោង PPP រវាងរដ្ឋ និងដៃគូឯកជន ដើម្បីធានាបាននូវការអនុលោមតាមច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិជាធរមាននៃកម្ពុជា និងធានានិរន្តរភាពសារពើពន្ធ។

-ពិនិត្យ និងផ្តល់អនុសាសន៍ស្តីពីការប្តេជ្ញាចិត្តសារពើពន្ធ និងការគាំទ្ររបស់រដ្ឋសម្រាប់គម្រោង PPPនិងផ្តល់អនុសាសន៍លើកិច្ចសន្យា PPP និងកិច្ចព្រមព្រៀង/កិច្ចសន្យា ពាក់ព័ន្ធផ្សេងទៀត

-សហការជាមួយភ្នាក់ងារអនុវត្ត និងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ ដើម្បីពិនិត្យ និងតាមដានកាតព្វកិច្ច និងការអនុវត្តគម្រោងដូចមានចែងក្នុង កិច្ចសន្យា PPP

-រៀបចំថវិកាប្រចាំឆ្នាំរបស់ទីភ្នាក់ងារអនុវត្ត ជាមួយនឹងការរួមបញ្ចូលការប្តេជ្ញាចិត្តសារពើពន្ធ និងការគាំទ្ររបស់រដ្ឋដែលត្រូវបានអនុម័តក្រោមក្របខណ្ឌនៃគម្រោង PPP រៀបចំរបាយការណ៍ប្រចាំឆ្នាំស្តីពីការធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពនៃការប្តេជ្ញាចិត្តសារពើពន្ធក្រោមកិច្ចសន្យា PPP ដែលមានកាតព្វកិច្ចត្រូវបំពេញដោយរាជរដ្ឋាភិបាល។

-រៀបចំថវិកា គ្រប់គ្រង និងដំណើរការ PDF

[5] ឯកសារគោលនយោបាយស្តីពី ការអភិវឌ្ឍយន្តការភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋ និងឯកជនសម្រាប់គ្រប់គ្រងគម្រោងវិនិយោកសាធារណៈ ២០១៦-២០២០ ទំព័រ០៦

-រៀបចំថវិកា គ្រប់គ្រង និងដំណើរការ VGF ។[6]

១.២.២ សិទ្ធចុះកិច្ចសន្យា

ស្ថាប័នសាធារណៈដែលមានសិទ្ធិចុះកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ.ក្នុងនាមជាស្ថាប័នសាមី រួមមាន ក្រសួងស្ថាប័ន អង្គភាពសាធារណៈប្រហាក់ប្រហែល គ្រឹះស្ថានសាធារណៈរដ្ឋបាល សហគ្រាសសាធារណៈ និងរដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិ។ ស្ថាប័នសាធារណៈទាំងនេះមានសិទ្ធិចុះកិច្ចសន្យា **ភ.រ.ជ**. ដែលស្ថិតក្រោមដែនសមត្ថកិច្ចរបស់ខ្លួនស្របតាមច្បាប់និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តជាធរមាន។

បុគ្គលដែលមានសិទ្ធិទទួលការជ្រើសរើសនិងចុះកិច្ចសន្យា**ភ.រ.ជ**.ក្នុងនាមជាដៃគូឯកជនដោយអនុលោមតាមជំពូកទី៦នៃច្បាប់នេះត្រូវបានកំណត់ដូចខាងក្រោម៖

១- ក្រុមហ៊ុនដែលបានចុះបញ្ជីស្របតាមច្បាប់នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។

២- ក្រុមហ៊ុនពាណិជ្ជកម្មបរទេសដែលបានចុះបញ្ជីស្របតាមច្បាប់បរទេស។

៣- សហគ្រាសសាធារណៈដែលមិនមែនជាស្ថាប័នសាមី និងដែលទទួលបានប្រតិភូកម្មអំណាច ស្របតាមច្បាប់និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តផ្សេងទៀតជាធរមាន។

បុគ្គលដូចមានចែងក្នុងចំណុច២ ក្នុងកថាខណ្ឌ២ខាងលើ ដែលបានចុះកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ. និងដែលមិនមានកាតព្វកិច្ចបង្កើតក្រុមហ៊ុនមានគោលបំណងពិសេសដូចមានចែងក្នុងមាត្រា២២ នៃច្បាប់នេះ ត្រូវមកចុះបញ្ជីស្របតាមច្បាប់នៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។[7]

វិស័យមានលក្ខណសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការសាងសង់និង/ឬការផ្គត់ផ្គង់ សេវាសម្រាប់គម្រោង**ភ.រ.ជ**.រួមមាន៖

- ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងសេវាសាធារណៈបម្រើដល់វិស័យដឹកជញ្ជូននិងវិស័យភស្តុភារកម្មមានជាអាទិ៍ ថ្នល់ ស្ពាន ផ្លូវដែក អាកាសយានដ្ឋាន កំពង់ផែ ចំណតសាធារណៈ និងព្រែកជីក

- ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធប្រៃសណីយ៍ ទូរគមនាគមន៍ បច្ចេកវិទ្យាព័ត៌មាន និងបច្ចេកវិទ្យាឌីជីថល

- ការផលិតការបញ្ជូន និងការចែកចាយថាមពលអគ្គិសនីបំពង់បង្ហូរប្រេងនិងឧស្ម័ន និង សេវាសាធារណៈផ្សេងទៀត ក្នុងវិស័យរ៉ែនិងថាមពល ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្គត់ផ្គង់ទឹកស្អាតនិងអនាម័យ ប្រព័ន្ធលូ ប្រព័ន្ធបង្ហូរទឹក ប្រព័ន្ធបូមស្តារ ប្រព្រឹត្តិកម្មទឹកកខ្វក់ ការគ្រប់គ្រងសំណល់ និងសេវាសាធារណៈផ្សេងទៀតបម្រើឱ្យកិច្ចគាំពារបរិស្ថាន

[6] ឯកសារគោលនយោបាយស្តីពី ការអភិវឌ្ឍយន្តការភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋ និងឯកជនសម្រាប់គ្រប់គ្រងគម្រោងវិនិយោគសាធារណៈ ២០១៦-២០២០ ទំព័រ០៩

[7] មាត្រា៨ ច្បាប់ស្តីពីភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋ និងឯកជន

- ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនិង សេវាសាធារណៈពាក់ព័ន្ធនឹងវិស័យសុខាភិបាល វិស័យអប់រំ វិស័យ ការងារនិងបណ្ដុះបណ្ដាលវិជ្ជាជីវៈ វិស័យទេសចរណ៍ វិស័យវប្បធម៌និងសិល្បៈ វិស័យកីឡា និង លំនៅឋានសង្គម

- ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធពាក់ព័ន្ធនឹងវិស័យឧស្សាហកម្ម វិទ្យាសាស្ត្រ បច្ចេកវិទ្យា និងនវានុវត្តន៍ មានជាអាទិ៍ តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស សួនបណ្ដុំឧស្សាហកម្មធុនតូចនិងមធ្យម និងសួនបច្ចេកវិទ្យានិងនវានុវត្តន៍

- ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធពាក់ព័ន្ធនឹងសេវាមន្ទីរពិសោធន៍ ការគាំទ្រការកែច្នៃ ការរក្សាផលិតផលនិងការជំរុញពាណិជ្ជកម្ម

- ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនិងសេវាសាធារណៈពាក់ព័ន្ធនឹងវិស័យកសិកម្មនិងប្រព័ន្ធធារាសាស្ត្រ

- ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនិងសោសាធារណៈផ្សេងទៀតដែលច្បាប់ដោយឡែកអនុញ្ញាត។

ការធ្វើអត្តសញ្ញាណកម្មនិងការជ្រើសរើសគម្រោងភ.រ.ជ. ដែលមានលក្ខណសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់ ត្រូវបំពេញតាមលក្ខណវិនិច្ឆ័យទាំងអស់ដូចខាងក្រោម៖

១ ការរៀបចំនិងអនុវត្តគម្រោងនោះ ត្រូវស្ថិតនៅក្រោមការទទួលខុសត្រូវនិងក្នុងដែន សមត្ថកិច្ចរបស់ស្ថាប័នសាមី។

២ គម្រោងនោះត្រូវមានគោលដៅក្នុងការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសាធារណៈនិង/ឬ ការផ្ដល់សេវាសាធារណៈ នៅក្នុងវិស័យដែលមានលក្ខណសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់។

៣ គម្រោងនោះត្រូវមានលទ្ធភាពបែងចែកការទទួលបន្ទុកហានិភ័យនៃគម្រោងរវាង រដ្ឋនិងដៃគូឯកជន ដើម្បីឱ្យមានផលចំណេញតាមគោលការណ៍តម្លៃនៃលុយ។

៤ គម្រោងនោះត្រូវមានសក្ដានុពលក្នុងការទាក់ទាញធនធានពីវិស័យឯកជន ដើម្បី ឱ្យមានមូលដ្ឋានក្នុងការធ្វើវិចារណកម្មចំណាយធនធានសាធារណៈសម្រាប់ការរៀបចំអភិវឌ្ឍ គម្រោង។

៥ គម្រោងនោះត្រូវមានរយៈពេលប្រតិបត្តិការយ៉ាងតិច៥(ប្រាំ)ឆ្នាំ និងអាចផ្ដល់ សេវាកម្មដល់អ្នកប្រើប្រាស់ប្រកបដោយស្ថិរភាពនិងចីរភាព ក្នុងអាយុកាលទាំងស្រុងនៃគម្រោង ក្រោមក្របខ័ណ្ឌកិច្ចសន្យា **ភ.រ.ជ.**។

គោលការណ៍ណែនាំនៃការធ្វើអត្តសញ្ញាណកម្មនិងការជ្រើសរើសគម្រោង **ភ.រ.ជ.** ត្រូវកំណត់ដោយរាជរដ្ឋាភិបាល។[8]

[8] មាត្រា៩ ច្បាប់ស្ដីពីភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋ និងឯកជន

១.២.៣ ទម្រង់ទូទាត់នៃយន្តការភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋ និងឯកជន

តាមយន្តការភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋ និងឯកជន ត្រូវបានទូទាត់សងវិញតាម ០៣ ទម្រង់ទូទាត់ខាងក្រោម៖

-ការទូទាត់ផ្អែកលើផលចំណូល (Revenue-based Payment) ៖ ជាទម្រង់ដែលអនុញ្ញាតឱ្យដៃគូឯកជន ប្រមូលចំណូលពីអ្នកប្រើប្រាស់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសាធារណៈ និង/ឬ ពីអ្នកទទួលសេវាសាធារណៈដែលកើតចេញពីគម្រោង។ ទម្រង់នេះ អាចអនុវត្តបានចំពោះគម្រោងវិនិយោគ សាធារណៈទាំងឡាយណាដែលមានផលិតភាពសេដ្ឋកិច្ចខ្ពស់ និងមានលទ្ធភាពប្រមូលចំណូលពី អ្នកប្រើប្រាស់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសាធារណៈ និង/ឬ ពីអ្នកទទួលសេវាសាធារណៈ។

-ការទូទាត់ផ្អែកលើថវិកាជាតិ (Availability-based Payment) ៖ ជាទម្រង់ដែលរដ្ឋត្រូវទូទាត់ថ្លៃវិនិយោគ និង/ឬ កម្រៃសេវាពាក់ព័ន្ធ ជូនដៃគូឯកជនដែលវិនិយោគលើការស្តារ, សាងសង់, ជួសជុល, ធ្វើប្រតិបត្តិការ, និង/ឬ ថែទាំហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសាធារណៈ ឬផ្តល់សេវាសាធារណៈ។ ទម្រង់នេះ អាចអនុវត្តបានចំពោះករណី៖ (១) រដ្ឋជាអ្នកប្រើប្រាស់ ឬ ជាអ្នកទិញសេវាកម្មដោយ ផ្ទាល់ ឬ (២) គម្រោងវិនិយោគសាធារណៈមានលក្ខណៈសង្គមកិច្ច ដែលពុំមានលទ្ធភាពប្រមូល ចំណូលពីអ្នកប្រើប្រាស់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសាធារណៈ និង/ឬ អ្នកទទួលសេវាសាធារណៈ។

-ការទូទាត់តាមវិធីចម្រុះ (Hybrid Payment) ៖ ជាទម្រង់បានមកពីការផ្សំគ្នារវាងការទូទាត់ផ្អែក លើផលចំណូល និងការទូទាត់ផ្អែកលើថវិកាជាតិ។[9]

១.៣ ការកំណត់អត្តសញ្ញាណគម្រោង និងការជ្រើសរើស

ការវិនិយោគសាធារណៈទាំងអស់ត្រូវបានកំណត់ និងផ្តល់អាទិភាពសម្រាប់ការដាក់បញ្ចូលក្នុងកម្មវិធីវិនិយោគសាធារណៈរយៈពេលបីឆ្នាំ (PIP) ដោយផ្អែកលើការតម្រឹមរបស់ពួកគេទៅនឹង យុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណរបស់រដ្ឋាភិបាល និងផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ជាតិ (NSDP)។ ជាធម្មតាពួកវាត្រូវបានកំណត់អត្តសញ្ញាណពីយុទ្ធសាស្ត្រតាមវិស័យ និងផែនការ វិនិយោគមេតាមវិស័យ។ ក្នុងករណីខ្លះ ការវិនិយោគសាធារណៈត្រូវបានកំណត់ពីផែនការវិនិយោគ មេនៃវិស័យ ហើយមិនបង្ហាញនៅលើ PIP ទេ។ PIP ត្រូវបានបង្កើត និងរៀបចំដោយក្រសួងផែនការ (MOP) សហការជាមួយក្រសួង និងស្ថាប័ននានារបស់រដ្ឋាភិបាល ហើយត្រូវបាន អនុម័តស្របជាមួយនឹងវដ្តថវិការបស់រដ្ឋាភិបាល។[10]

---

[9] ឯកសារគោលនយោបាយស្តីពី ការអភិវឌ្ឍយន្តការភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋ និងឯកជនសម្រាប់គ្រប់គ្រងគម្រោងវិនិយោកសាធារណៈ ២០១៦-២០២០ ទំព័រ០៧

[10] ឯកសារគោលនយោបាយស្តីពី ការអភិវឌ្ឍយន្តការភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋ និងឯកជនសម្រាប់គ្រប់គ្រងគម្រោងវិនិយោកសាធារណៈ ២០១៦-២០២០ ទំព័រ១១

១.៣.១ វិស័យដែលមានសិទ្ធិ

នៅក្រោមច្បាប់ស្តីពី PPPs វិស័យដែលមានសិទ្ធិទាក់ទងនឹងការសាងសង់ និង/ឬសេវាកម្ម រួមមានជាចម្បងដូចខាងក្រោម៖

-ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសាធារណៈ និងសេវាសាធារណៈសម្រាប់វិស័យដឹកជញ្ជូន និងភស្តុភារ ដូចជា ផ្លូវថ្នល់ ស្ពាន ផ្លូវដែក អាកាសយានដ្ឋាន កំពង់ផែ ចំណតសាធារណៈ និងប្រឡាយ។

-ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសាធារណៈទាក់ទងនឹងទូរគមនាគមន៍ ប្រៃសណីយ៍ បច្ចេកវិទ្យាព័ត៌មាន និង ទំនាក់ទំនង (ICT) និងបច្ចេកវិទ្យាឌីជីថល។

-ផលិតកម្ម ការបញ្ជូន និងការចែកចាយអគ្គិសនី បំពង់បង្ហូរប្រេង និងឧស្ម័ន និងសេវាសាធារណៈផ្សេងទៀតនៅក្នុងវិស័យរ៉ែ និងថាមពល។

-ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្គត់ផ្គង់ទឹកស្អាត និងអនាម័យ ប្រព័ន្ធលូ ប្រព័ន្ធ លូ ប្រព័ន្ធស្តារឡើងវិញ ការព្យាបាលទឹកសំណល់ ការគ្រប់គ្រងសំណល់ និងសេវាសាធារណៈផ្សេងទៀតសម្រាប់ការការពារបរិស្ថាន។

-ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសាធារណៈ និងសេវាសាធារណៈទាក់ទងនឹងវិស័យសុខាភិបាល វិស័យអប់រំ វិស័យការងារ និងបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ វិស័យទេសចរណ៍ វិស័យវប្បធម៌ និង សិល្បៈ វិស័យកីឡា និងលំនៅដ្ឋានសង្គម។

-ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសាធារណៈ ដែលទាក់ទងនឹងវិស័យឧស្សាហកម្ម វិទ្យាសាស្ត្រ បច្ចេកវិទ្យា និងនវានុវត្តន៍ ដូចជាតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស (SEZs) ចង្កោមសហគ្រាសធុនតូច និងមធ្យម (SMEs) និងឧទ្យានបច្ចេកវិទ្យា និងនវានុវត្តន៍។ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសាធារណៈទាក់ទងនឹងមន្ទីរពិសោធន៍ ដំណើរការ ការផ្ទុកផលិតផល និងការផ្សព្វផ្សាយពាណិជ្ជកម្ម

-ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសាធារណៈ និងសេវាសាធារណៈទាក់ទងនឹងវិស័យកសិកម្ម និង ប្រព័ន្ធធារាសាស្ត្រ និងសេវាសាធារណៈផ្សេងទៀត ដែលត្រូវបានអនុញ្ញាតដោយច្បាប់ដាច់ដោយឡែក។[11]

១.៣.២ លក្ខខណ្ឌវិនិច្ឆ័យ

លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យខាងក្រោមនឹងត្រូវយកមកពិចារណាសម្រាប់ ការកំណត់អត្តសញ្ញាណ និងការជ្រើសរើសគម្រោង PPP ដែលមានសិទ្ធិ៖

-ការអភិវឌ្ឍន៍ និងការអនុវត្តគម្រោង ស្ថិតក្នុងទំនួល ខុសត្រូវ និងការត្រួតពិនិត្យរបស់ភ្នាក់ងារអនុវត្ត។

-គោលបំណងនៃគម្រោងគឺ សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសាធារណៈ និង/ឬ ការផ្តល់សេវាសាធារណៈនៅក្នុងវិស័យដែលមានសិទ្ធិ។

---

[11] ឯកសារគោលនយោបាយស្តីពី ការអភិវឌ្ឍយន្តការភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋ និងឯកជនសម្រាប់គ្រប់គ្រងគម្រោងវិនិយោគសាធារណៈ ២០១៦-២០២០ទំព័រ១១

-គម្រោងនេះមានសមត្ថភាពបែងចែកហានិភ័យរវាងរដ្ឋ និងដៃគូឯកជន ដើម្បីធានា បាននូវអត្ថប្រយោជន៍ ដោយផ្អែកលើប្រាក់ដើមនៃតម្លៃសម្រាប់ប្រាក់។

-គម្រោងនេះមានសក្តានុពលក្នុងការទាក់ទាញធនធានពីវិស័យឯកជនដូចជាមូលដ្ឋានសម្រាប់សនិទានកម្មនៃការចំណាយសាធារណៈសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៍គម្រោង ។

-គម្រោងនេះមានរយៈពេលប្រតិបត្តិការយ៉ាងតិច 5 (ប្រាំ) ឆ្នាំ និងមានសមត្ថភាព ផ្តល់សេវាកម្មប្រកបដោយស្ថេរភាព និងនិរន្តរភាពដល់អ្នកប្រើប្រាស់ពេញ មួយជីវិត ក្រោមក្របខណ្ឌនៃកិច្ចសន្យា PPP ។[12]

[12] ឯកសារគោលនយោបាយស្តីពី ការអភិវឌ្ឍយន្តការភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋ និងឯកជនសម្រាប់គ្រប់គ្រងគម្រោងវិនិយោកសាធារណៈ ២០១៦-២០២០ ទំព័រ២៥

ជំពូកទី២

និន្នាការទូទៅ គម្រោងផ្លូវល្បឿនលឿន ភ្នំពេញ-ព្រះសីហនុ

ជំពូកទី២

ទិដ្ឋភាពទូទៅ គម្រោងផ្លូវល្បឿនលឿនភ្នំពេញ-ព្រះសីហនុ

២.១ ការពិពណ៌នាអំពីគម្រោង

ផ្លូវល្បឿនលឿនភ្នំពេញ-ព្រះសីហនុ ត្រូវបានវិនិយោគ សាងសង់ និងដំណើរការដោយសាជីវកម្មផ្លូវ និងស្ពានចិន ដោយផ្អែកលើការរៀបចំ BOT (សាងសង់-ប្រតិបត្តិការ-ផ្ទេរ)។ វាជាផ្លូវល្បឿនលឿនដំបូងគេនៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា និងជាគម្រោងដ៏លេចធ្លោមួយក្រោមគំនិតផ្តួចផ្តើមខ្សែក្រវ៉ាត់ និងផ្លូវ ជាមួយនឹងការខិតខំប្រឹងប្រែងរួមគ្នារបស់ប្រទេសចិន និងកម្ពុជា។ ក្រោយបើកឲ្យធ្វើចរាចរណ៍ផ្លូវល្បឿនលឿនបានកាត់បន្ថយការធ្វើដំណើរពី៥ម៉ោងមកនៅត្រឹម២ម៉ោងរវាងភ្នំពេញទៅខេត្តព្រះសីហនុ។ ប្រការនេះបានកាត់បន្ថយថ្លៃដើមដឹកជញ្ជូនយ៉ាងច្រើន និងបានសម្រួលដល់ការធ្វើដំណើររបស់ប្រជាជនក្នុងតំបន់ ដែលផ្តល់ការជំរុញខ្លាំងដល់សេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា។[13]

តំបន់ដែលក្រុមហ៊ុន CRBC ធ្វើការសិក្សាសមិទ្ធិលទ្ធភាព នៃគម្រោងផ្លូវល្បឿនលឿននេះ មានទីតាំងស្ថិតនៅ ចម្ងាយប្រមាណ ១៤ គីឡូម៉ែត្រ ភាគនិរតីនៃវត្តភ្នំ រាជធានីភ្នំពេញ គឺមានចំណុច KP0+000 ពីផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងទំនប់កប់ស្រូវ ស្ថិតក្នុងសង្កាត់សំរោងក្រោម ខណ្ឌពោធិ៍សែនជ័យ រាជធានីភ្នំពេញ ដល់ផែអន្តរជាតិកំពង់សោម ត្រង់KP190+016។ ផ្លូវ ល្បឿនលឿននេះ មានប្រវែងសរុប ១៩០,០១៦ គ.ម ។[14]

២.១.១ ប្រភេទគម្រោង

គម្រោងនេះ គឺជាគម្រោងសាងសង់ថ្មីនៃផ្លូវល្បឿនលឿន (Expressway) របស់ក្រុមហ៊ុន CHINA ROAD AND BRIDGE CORPORATION (CRBC) ។ ម្ចាស់គម្រោងបានចុះ MOU ជាមួយរដ្ឋាភិបាល ដើម្បីសាងសង់ផ្លូវល្បឿនលឿនពី ភ្នំពេញ ទៅក្រុងព្រះសីហនុ ប្រវែងសរុប ១៩០,០១៦ គ.ម ដែលជាគម្រោងសាងសង់ប្រតិបត្តិ និងផ្ទេរ ជូនរដ្ឋវិញ (BOT) រយៈពេល ៥៤ឆ្នាំ ក្នុងនោះសាងសង់ ៤ឆ្នាំ។

ស្តង់ដារ រចនាគម្រោងដូចរៀបរាប់ខាងក្រោម៖

គម្រោងផ្លូវល្បឿនលឿនពីភ្នំពេញទៅខេត្តព្រះសីហនុមានប្រវែងសរុប១៩០,០១៦គ.ម ដែលមានទទឹងសរុប២៤,៥ម ក្នុងនោះមានសួននៅកណ្តាលផ្លូវទទឹង ៣ម។ ផ្លូវនេះមាន៤គន្លងផ្លូវឡានទទឹង៣,៧៥ម ពីរទៅពីរមក មានគន្លងជញ្ជើមផ្លូវ ២,៥ម សង់ខាង មានជាយផ្លូវក្រាលដីក្រហម០,៧៥ម សង់ខាងសំរាប់កង និង

---

[13] Phnom Penh-Sihanoukville Expressway Project (Monthly Operation Report)

[14] របាយការណ៍វាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាននិង សង្គមពេញលេញសម្រាប់គម្រោងសាងសង់ផ្លូវល្បឿនលឿនពីរាជធានីភ្នំពេញ ទៅខេត្តព្រះសីហនុ ១៩០,០១៦គ.ម ទំព័រ១០៦

ថ្មើរជើង។ ផ្លូវនេះរចនាសំរាប់យានយន្តបើកក្នុង ល្បឿនចាប់ពី ៨០ គ.ម/ម៉ោង ទៅ ១២០ គ.ម/ម៉ោង ហើយនៅតាមសងខាងផ្លូវ មានសង់របងអមតាមសងខាង ដើម្បីការពារ សត្វពាហនៈឆ្លងកាត់ ព្រមទាំងមានរបាំងការពារសំឡេងប្រវែងសរុប ៥៧,១៩ គ.ម ដែលសង់នៅតាមតំបន់ប្រជុំជន ដើម្បីកុំឱ្យ រំខានដល់ប្រជាពលរដ្ឋផងដែរ។ គម្រោងនេះមានតម្លៃសរុប ១.៧៨២ លានដុល្លាអាមេរិក។ មូលធនដែលបានចុះបញ្ជីរបស់ ក្រុមហ៊ុន CRBC មានតម្លៃ ៥៦៧.៧៥៤.៨៥៧ ដុល្លាអាមេរិក។ ទុនចុះបញ្ជីរបស់ក្រុមហ៊ុនវិនិយោគមានតម្លៃ ២០ លានដុល្លាអាមេរិក។ ថវិកាវិនិយោគសរុបសម្រាប់គម្រោងផ្លូវល្បឿនលឿននេះមានតម្លៃប្រហែល ១,៩ពាន់លានដុល្លារអាមេរិក។ ដើមទុនចុះបញ្ជីត្រូវបានបែងចែកជា ២០.០០០ ហ៊ុនដែលត្រូវបានកាន់កាប់ដោយភាគទុនិករបស់ CRBC។

ក្រុមហ៊ុន CRBC មានបទពិសោធន៍ក្នុងការអនុវត្តគម្រោងផ្សេងៗជាច្រើនមានដូចខាងក្រោម៖

- គម្រោងសាងសង់ស្ពាន, ផ្លូវ, អាកាសយានដ្ឋាន, ផ្លូវដែក, ផ្លូវរូងក្រោមដី, ប្រពន្ធ័ផ្គត់ផ្គង់ទឹក, បណ្តាញលូដោះទឹក និងគម្រោងវិស្វកម្មសំណង់ស៊ីវិលផ្សេងទៀត។ មានបទពិសោធន៍ជាក្រុមហ៊ុន Consulting, Surveying, Design, Project Management, និង General Contracting។
- អនុវត្តគម្រោងវិស្វកម្មនៅក្រៅប្រទេស និងគម្រោងវិស្វកម្មដេញថ្លៃអន្តរជាតិ។
- ជាក្រុមហ៊ុនអាជីវកម្មនាំចូល និងនាំចេញ។
- លក់គ្រឿងចក្រ គ្រឿងបរិក្ខារធាតុផ្សំជួលគ្រឿងចក្រ និងឧបករណ៍ផ្សេងៗ។
- វិនិយោគ និង គ្រប់គ្រងនៅក្នុងឧស្សាហកម្មអាជីវកម្មទេសចរណ៍ និងសេវាកម្ម។
- គម្រោងវិស្វកម្មឧស្សាហកម្ម និងគម្រោងវិស្វកម្មស៊ីវិល។
- ចូលរួមក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍អចលនទ្រព្យ ការជួលផ្ទះ និងការគ្រប់គ្រងអចលនទ្រព្យជាដើម។[15]

២.១.២ ភាពចាំបាច់នៃគម្រោង

ដូចបានរៀបរាប់ខាងលើរួចមកហើយ ផ្លូវល្បឿនលឿន ពីភ្នំពេញ ទៅខេត្តព្រះសីហនុ ជាផ្លូវថ្មីមួយដែលគេគិតថា មានសារៈសំខាន់មួយផងដែរក្នុងការអភិវឌ្ឍប្រទេសជាតិ ព្រោះផ្លូវនេះតភ្ជាប់រវៀងក្រុងប៉ូលសេដ្ឋកិច្ចសំខាន់ពីរ គឺពីភ្នំពេញ ទៅខេត្តព្រះសីហនុ ដោយឆ្លងកាត់ខេត្តកណ្តាលនិងខេត្តកំពង់ស្ពឺ ។

ជាងនេះទៅទៀត ការសាងសង់ផ្លូវជាតិល្បឿនលឿនេះ ជួយសំរួល កាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរណ៍លើផ្លូវជាតិលេខ ៤ ដែលសព្វថ្ងៃមានចរាចរណ៍មមាញឹកខ្លាំង។ សព្វថ្ងៃនេះ យើងធ្វើដំណើរតាមផ្លូវជាតិលេខ៤ ពីភ្នំពេញទៅព្រះសីហនុ ត្រូវចំណាយពេលវេលាពី៤ម៉ ទៅ ៥ម៉ តែបើសិនជាមានផ្លូវល្បឿនលឿនវិញ គឺចម្ងាយពេលតែ ២ម៉ ទៅ៣ម៉ ប៉ុណ្ណោះ ដូចនេះមានការចំណេញពេល ២ម៉ោង។

[15] របាយការណ៍វាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាននិង សង្គមពេញលេញសម្រាប់គម្រោងសាងសង់ផ្លូវល្បឿនលឿនពីរាជធានីភ្នំពេញ ទៅខេត្តព្រះសីហនុ ១៩០,០១៦គ.ម ទំព័រ១០៦

បន្ថែមទៀតនេះ គម្រោងសាងសង់ផ្លូវជាតិនេះនឹងបម្រើឱ្យវិស័យជាច្រើនដូចជាៈកសិកម្ម វិស័យទេសចរណ៍ ជាពិសេសវិស័យសិប្បកម្ម និងឧស្សាហកម្មដែលជាគ្រឹះដ៏រឹងមាំក្នុងការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចជាតិឱ្យបានរីកចំរើនយ៉ាងឆាប់រហ័ស។ ជាងនេះទៅទៀត គម្រោងនេះ អាចជួយសម្រួលការធ្វើដំណើរ ចំណាយតិចចំណេញពេលវេលាច្រើនដល់ប្រជាពលរដ្ឋជា ប្រចាំនៅក្នុងតំបន់ និងអ្នកទេសចរណ៍ជាតិអន្តរជាតិ ជាពិសេស និងបង្កើនប្រាក់ចំណូល ដល់សង្គមជាតិយើងផងដែរ តាមរយៈការអភិវឌ្ឍនេះ។

-ជំរើសគម្រោង

ការវិភាគ ជំរើសនៃការសាងសង់ផ្លូវល្បឿនលឿនពីភ្នំពេញ ទៅខេត្តព្រះសីហនុ

ការសាងសង់ផ្លូវល្បឿនលឿននេះ នៅក្នុងរបាយការណ៍ស-មិទ្ធិលទ្ធភាព ការសិក្សាបានជ្រើសរើសយកគន្លងផ្លូវក្នុង តំបន់របៀងមានបីប្រភេទគឺរបៀងខាងជើង(គន្លងK) របៀងខាងត្បូង(គន្លងA) របៀងកណ្តាល(គន្លងB)។ ក្រោយការប្រៀប ធៀបលើផ្នែកបច្ចេកទេសនិងសេដ្ឋកិច្ចរួចមក ឃើញថាគន្លងរបៀងខាងជើង(គន្លងK) មានលក្ខណល្អជាង ហើយដែលបានធ្វើ ការជ្រើសយក។ បន្ថែមពីនេះ ខ្សែផ្លូវរបៀងខាងជើងនេះត្រូវបាន សិក្សាជាជំរើសលើខ្សែគន្លងផ្លូវបួនប្រភេទទៀតគឺខ្សែគន្លងផ្លូវ K ខ្សែគន្លងផ្លូវKI ខ្សែគន្លងផ្លូវKII និងខ្សែគន្លងផ្លូវKIII ។ បន្ទាប់ពីប្រៀបធៀបលើផ្នែកបច្ចេកទេស សេដ្ឋកិច្ចនិងផលប៉ះពាល់រួច មក ឃើញថាខ្សែគន្លងផ្លូវK មានលក្ខណល្អជាង ហើយដែលបានធ្វើការជ្រើសយកមកសិក្សាលម្អិត។[16]

ការប្រៀបធៀបជំម្រើស ៤ ក្នុងការគ្រោងរចនាគម្រោងផ្លូវល្បឿនលឿន

ជម្រើស	ជម្រើស-0៖ ករណី0; គ្មានសកម្មភាព	ជម្រើស-K៖ មានប្រវែង ១៩០,០១៦ គ.ម។	ជម្រើស-B៖ មានប្រវែង ១៨៤,៥៧០ គ.ម មានសាងសង់ទូលនែល កាត់ក្រោមភ្នំ ប្រវែង ១៨ គ.ម។	ជម្រើស-A៖ មានប្រវែង ២១៣,៦៣២ គ.ម។
គោលបំណង	គ្មានផលប៉ះពាល់ លើសង្គម និងបរិស្ថានធម្មជាតិ។ គ្មានតម្រូវ ការតម្លៃសាងសង់។	កាត់បន្ថយទំហំចរាចរណ៍នៅលើផ្លូវជាតិលេខ៤ និងពេលវេលាធ្វើដំណើរ សមត្ថភាពចរាចរនៃផ្លូវមានសុវត្ថិភាព គ្រប់គ្រាន់ និងចរាចរមានភាពរលូន។ កាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍លើផ្លូវជាតិលេខ៤	កាត់បន្ថយទំហំចរាចរណ៍នៅលើផ្លូវជាតិលេខ៤ និងពេលវេលាធ្វើដំណើរ សមត្ថភាពចរាចរនៃផ្លូវមានសុវត្ថិភាពគ្រប់គ្រាន់ និងចរាចរមានភាពរលូន។ កាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍លើផ្លូវជាតិលេខ៤	កាត់បន្ថយទំហំចរាចរណ៍នៅលើផ្លូវជាតិលេខ៣ និងពេលវេលាធ្វើដំណើរ សមត្ថភាពចរាចរនៃផ្លូវមានសុវត្ថិភាព គ្រប់គ្រាន់ និងចរាចរមានភាពរលូន។ កាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍លើផ្លូវជាតិលេខ៣ បានពេញមួយឆ្នាំ។
ការប៉ះពាល់ដល់សង្គម				
ការតាំងទីលំនៅឡើងវិញ	គ្មានតម្រូវ ការការតាំងទីលំនៅ ដ្ឋានថ្មី	ប៉ះពាល់ ២.៨៨៨គ្រួសារ និង៥៨៧ខ្នងផ្ទះ	មានគ្រួសារប៉ះពាល់ និងផ្ទះសម្បែង	មានគ្រួសារប៉ះពាល់ និងផ្ទះសម្បែង

[16] របាយការណ៍វាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាននិង សង្គមពេញលេញសម្រាប់គម្រោងសាងសង់ផ្លូវល្បឿនលឿនពីរាជធានីភ្នំពេញ ទៅខេត្តព្រះសីហនុ ១៩០,០១៦គ.ម ទំព័រ១០៧

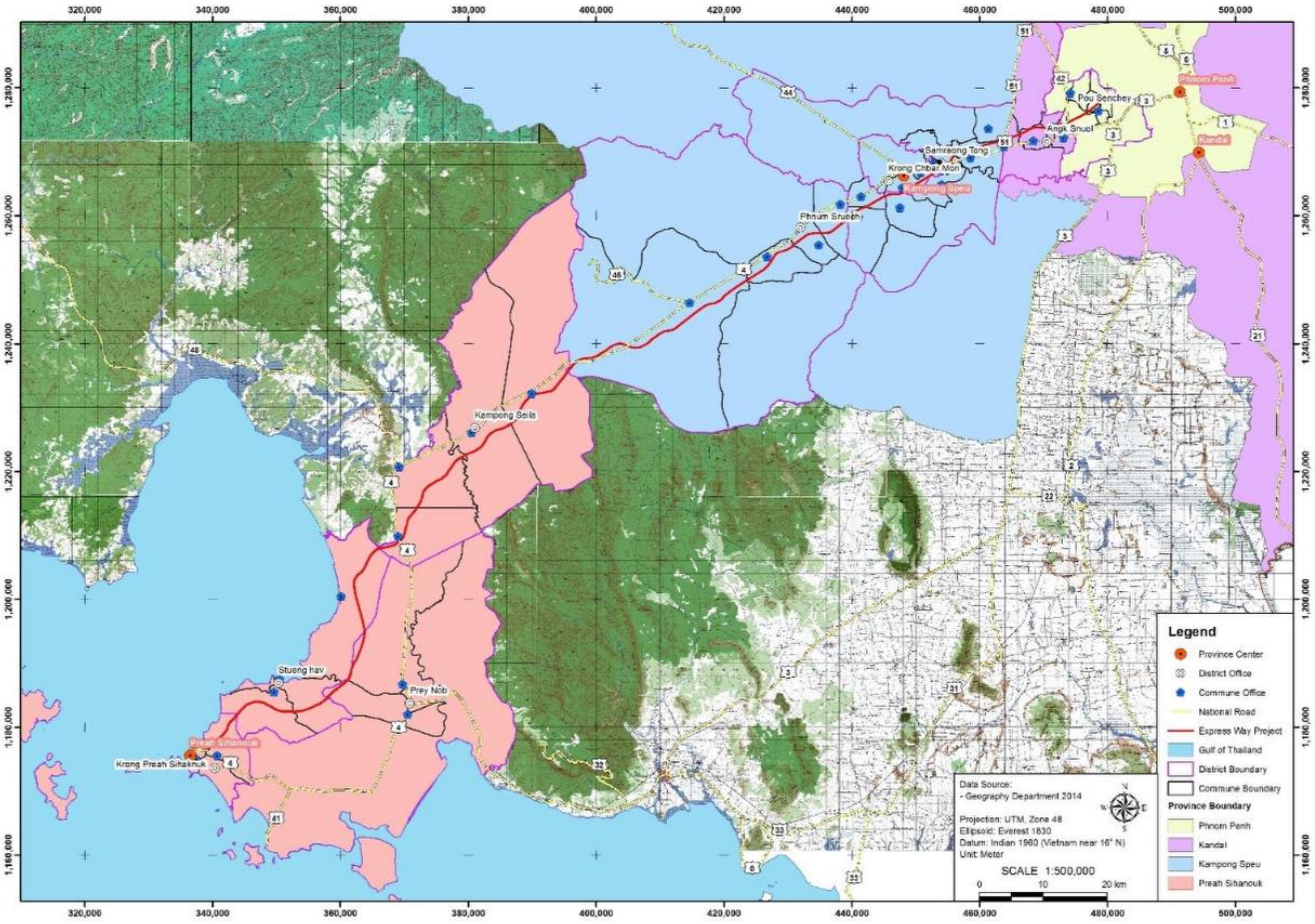
ជម្រើស	ជម្រើស-0៖ ករណី0; គ្មានសកម្មភាព	ជម្រើស-K៖ មានប្រវែង ១៩០,០១៦ គ.ម។	ជម្រើស-B៖ មានប្រវែង ១៨៤,៥៧០ គ.ម មានសាងសង់ទូលនែល កាត់ក្រោមភ្នំ ប្រវែង ១៨ គ.ម។	ជម្រើស-A៖ មានប្រវែង ២១៣,៦៣២ គ.ម។
ការបំបែកនៃសហគមន៍មូលដ្ឋាន	ពុំមានការផ្លាស់ប្តូរចំពោះទំហំ របស់សហគមន៍ទេ ព្រោះគ្មាន គម្រោង។	ពិបាកក្នុងការឆ្លងកាត់ផ្លូវទាំងមនុស្ស និងសត្វចិញ្ចឹម។	ដូចជម្រើសទីK ដែរ	ដូចជម្រើសទីK ដែរ
ភាពឥទ្ធិពលលើសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចសង្គម និងការអភិវឌ្ឍក្នុងតំបន់	ពុំមានការផ្លាស់ប្តូរចំពោះសេដ្ឋកិច្ចសង្គមទេព្រោះគ្មានគម្រោង។	មានការផ្លាស់ប្តូរសេដ្ឋកិច្ចសង្គមវិជ្ជមាន ដោយចំណេញពេលវេលា ចរាចរ រលូនមានសុវត្ថិភាពជាលទ្ធផល នាំឱ្យមានការលូតលាស់ ក្នុងសកម្មភាពអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចសង្គម និងតំបន់។ បង្កើន ឱ្យកាស ការងារ ដល់ ពលករក្នុងស្រុក និងបង្កើន តម្រូវ ការ អ្នកប្រើប្រាស់ទំនិញដែលចូលរួម ក្នុងការបង្កើនចំណូលក្នុងតំបន់។	ដូចជម្រើសទីK ដែរ	ដូចជម្រើសទីK ដែរ
ការប៉ះពាល់ដល់បរិស្ថានធម្មជាតិ	គ្មានការប៉ះពាល់ដល់បរិស្ថានធម្មជាតិឡើយ ។	-រាំងស្ទះចរាចរសត្វព្រៃឆ្លងកាត់ផ្លូវគម្រោង។ -ប្រែប្រួលចរន្តទឹក -ប្រែប្រួល(បាត់បង់)ព្រៃឈើ ដែលកាត់តាមតំបន់ការពារ។ -តាមគន្លងផ្លូវ៦០ម ប៉ះឧទ្យានជាតិគិរីរម្យ តំហំ៣៨,៩២ហ.ត ប៉ះឧទ្យានជាតិបូកគោ ទំហំ១៩,២៩ហ.ត និងប៉ះតំបន់ប្រើប្រាស់ច្រើនយ៉ាងក្បាលឆាយ ទំហំ ៦,៤៧ហ.ត។	- រាំងស្ទះចរាចរសត្វព្រៃឆ្លងកាត់ផ្លូវគម្រោង។ -ប្រែប្រួលចរន្តទឹក -ប្រែប្រួលសណ្ឋានដីនៅតំបន់ភ្នំ ដែលសាងសាង់ទូលនែល។ -តាមគន្លងផ្លូវ៦០ម ប៉ះឧទ្យានជាតិបូកគោ ទំហំ ២១០,២១ ហ.ត និងប៉ះតំបន់ប្រើប្រាស់ច្រើនយ៉ាងក្បាលឆាយ ទំហំ ៦,៤៧ ហ.ត។	-រាំងស្ទះចរាចរសត្វព្រៃឆ្លងកាត់ផ្លូវគម្រោង។ -ប្រែប្រួលចរន្តទឹក -តាមគន្លងផ្លូវ៦០ម ប៉ះឧទ្យានជាតិបូកគោ ទំហំ២០,៥៧ហ.ត និងប៉ះតំបន់ប្រើប្រាស់ច្រើនយ៉ាងក្បាលឆាយ ទំហំ៦,៤៧ហ.ត។
ការប៉ះពាល់ដល់បរិស្ថានរស់នៅជុំវិញ /ការបំពុល	មានការស្ទះចរាចរ ដូចជាបរិមាណ ចរាចរកើនឡើងនាពេលអនាគត ក្នុងការធ្វើដំណើរពីភ្នំពេញទៅខេត្តព្រះសីហនុ។ ពេល ចរាចរ កកស្ទះកើតឡើង នាំឱ្យ ល្បឿនធ្វើដំណើរត្រូវបានថយចុះនឹងមានការឈប់ជាញឹកញាប់ នាំឱ្យផ្សែង មានការកើនឡើងនៃការបំពុលខ្យល់។	-មានការបំពុលខ្យល់ក្នុងមូលដ្ឋាន ព្រោះពីមុនពុំមានផ្លូវល្បឿនលឿន។ -ការកើនឡើងចរាចរដែលតម្រូវ ការអនាគតនឹងត្រូវបានសំរបសំរួលហើយ ការកកស្ទះចរាចរ និងត្រូវបានកាត់បន្ថយត្រឹមត្រូវជាលទ្ធផលការបំពុលខ្យល់ត្រូវបានកាត់បន្ថយដែរ ជាពិសេសនៅលើផ្លូវជាតិលេខ៤។	ដូចជម្រើសទីK ដែរ	- មានការបំពុលខ្យល់ក្នុងមូលដ្ឋាន ព្រោះពីមុនពុំមានផ្លូវល្បឿនលឿន។ - ការកើនឡើងចរាចរដែលតម្រូវ ការអនាគតនឹងត្រូវបានសំរបសំរួលហើយ ការកកស្ទះចរាចរ និងត្រូវបានកាត់បន្ថយត្រឹមត្រូវជាលទ្ធផលការបំពុលខ្យល់ត្រូវបានកាត់បន្ថយដែរ ជាពិសេសនៅលើផ្លូវជាតិលេខ៣។
ការប៉ះពាល់ដល់ស្ថានភាពចរាចរ				
ផ្លូវថ្នល់/មុខងារនៃការដឹកជញ្ជូន	ចរាចរ ពុំសូវមានសុវត្ថិភាពដោយរលូនទេ ដោយសារការស្ទះចរាចរ ដែលនឹងកើនឡើងនៅពេលអនាគត។	ចរាចរមានសុវត្ថិភាពដោយរលូន និងគ្រប់គ្រាន់។	- ដូចជម្រើសទីK ដែរ	- ដូចជម្រើសទីK ដែរ

ជម្រើស	ជម្រើស-0៖ ករណី0; គ្មានសកម្មភាព	ជម្រើស-K៖ មានប្រវែង ១៩០,០១៦ គ.ម។	ជម្រើស-B៖ មានប្រវែង ១៨៤,៩៧០ គ.ម មានសាងសង់ទូលនែល កាត់ក្រោមភ្នំ ប្រវែង ១៨ គ.ម។	ជម្រើស-A៖ មានប្រវែង ២១៣,៦៣២ គ.ម។
សុវត្ថិភាពចរាចរណ៍	ហានិភ័យខ្ពស់នៃគ្រោះថ្នាក់ ចរាចរ នៅលើផ្លូវជាតិលេខ៤ ដោយសារផ្លូវតូច ចង្អៀត ហើយការធ្វើដំណើរ ដោយបង្ខំអាចចូលក្នុងគន្លងផ្លូវបញ្ច្រាស់គ្នាពោលគឺ អាចប្រើប្រាស់ជាន់គ្នាជាមួយចរាចរបញ្ច្រាស់ទិសគ្នា។	មានសុវត្ថិភាពខ្ពស់ ដោយសាងសង់របងសង់ខាងផ្លូវ ការពារសត្វពាហនៈឆ្លងកាត់ផ្លូវនេះ ហានិភ័យនៃការបុកគ្នាអាចកើតមានក្នុងមូលដ្ឋាន ពីព្រោះពីមុនពុំធ្លាប់មានល្បឿនលឿន ម្យ៉ាងហានិភ័យ នឹងគ្រោះថ្នាក់អាច កើនឡើង ដោយសារការប្រើប្រាស់ល្បឿនលឿននៃរថយន្តផងដែរ។ សំរួល និងបន្ធូរបន្ថយចរាចរ និងការដឹកទំនិញ។	ដូចជម្រើសទីK ដែរ	- ដូចជម្រើសទីK ដែរ
តម្លៃសាងសង់/ តម្លៃថែទាំជួសជុល	គ្មានតម្លៃសាងសង់ថ្មី ព្រោះគ្មានគម្រោង។	តម្លៃសម្រាប់តាំងទីលំនៅថ្មី, ការងារ ស៊ីវិលនៃការពង្រីកផ្លូវការក្រាលកៅស៊ូ តម្លៃស្ពាន។ល។ ម្យ៉ាងទៀត, តម្លៃថែទាំបានថយចុះព្រោះថាការកែលំអគុណភាពកម្រាលកៅស៊ូ នាំឱ្យប្រើប្រាស់ស្ថិតស្ថេរបាន យូរ។	- ដូចជម្រើសទីK ដែរ	ដូចជម្រើសទីK ដែរ
ការវាយតម្លៃ				
អត្ថប្រយោជន៍សំខាន់ៗ	គ្មានតម្រូវ ការ ការតាំងទីលំនៅថ្មី និងគ្មានអត្ថប្រយោជន៍សង្គម	- ចរាចររលូនមានសុវត្ថិភាព។ (គោលបំណងសំខាន់គម្រោងបានសំរេច)។	- ដូចជម្រើសទីK ដែរ	- ដូចជម្រើសទីK ដែរ
គុណវិបត្តិសំខាន់ៗ	ការកកស្ទះចរាចរដោយសារ តម្រូវការចរាចរកើនឡើង នាំឱ្យមានការពន្យឺតល្បឿនការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ច-សង្គមផងដែរ។	ចំនួនគ្រួសារ/ខ្ទងផ្ទះច្រើនត្រូវការ រុះរើ។ ប៉ះពាល់ចរាចរសត្វព្រៃ ប្រែប្រួលបរិមាណព្រៃឈើដោយសារមានការទន្ទ្រានថ្មី	ដូចជម្រើសទីK ដែរ	-ដូចជម្រើសទីK ដែរ
ការវាយតម្លៃសរុប	គ្មានការផ្តល់អនុសាសន៍ ទេ ពី ព្រោះគោលបំណងគម្រោងមិនបានសំរេច	ការផ្តល់អនុសាសន៍ក្នុងការរចនាគម្រោងបន្ថែម។	កាត្រូវធ្វើការពិចារណាក្នុងការកាត់បន្ថយ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានឱ្យនៅតិចបំផុតតាមការអាចធ្វើទៅបាន។	កាត្រូវធ្វើការពិចារណាក្នុងការកាត់បន្ថយ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានឱ្យនៅតិចបំផុតតាមការអាចធ្វើទៅបាន។

២.២ អំពីផ្លូវល្បឿនលឿន

បើនិយាយអំពីផ្លូវគេចាត់ទុកវាប្រៀបដូចជា សសៃឈាមសេដ្ឋកិច្ចយ៉ាងសំខាន់សម្រាប់ធ្វើចរាចរណ៍ពីកន្លែងមួយទៅកន្លែងមួយដោយប្រើមធ្យោបាយធ្វើដំណើរជាច្រើនដូចជា ឡាន ម៉ូតូ កង់...។ ចំណែកនៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាវិញ ច្បាប់ស្តីពីផ្លូវថ្នល់គេបែងចែកផ្លូវចេញជាច្រើនប្រភេទមានដូចជា៖ ផ្លូវល្បឿនលឿន, ផ្លូវជាតិ, ផ្លូវខេត្ត, ផ្លូវជនបទ, ផ្លូវរាជធានី ផ្លូវក្រុង និងផ្លូវទីប្រជុំជន, និងប្រភេទផ្លូវផ្សេងៗទៀតដែលកំណត់ដោយរាជរដ្ឋាភិបាល។[17] ផ្លូវល្បឿនលឿនសំដៅដល់ផ្លូវសម្រាប់យានយន្តធ្វើចរាចរណ៍ មានបរិក្ខារចែកទ្រូងផ្លូវជាពីរចំណែកខុសទិសគ្នា ឬចែកជាគន្លងផ្លូវគ្មានកន្លែងផ្លូវប្រសព្វលើផ្ទៃរាបមួយឬត្រូវមានផ្លូវប្រសព្វតិចបំផុតក្នុងករណីចាំបាច់និងបំពាក់គ្រប់គ្រាន់នូវបរិក្ខារផ្លូវថ្នល់ដើម្បីធានានូវលំហូរចរាចរណ៍អត់ឈប់ សុវត្ថិភាព និងដើម្បីបន្ថយពេលវេលាធ្វើដំណើរនិងមានកន្លែងកំណត់សម្រាប់ឲ្យយានយន្តចេញនិងចូលផ្លូវល្បឿនលឿន។[18]

រូបភាពទី១ ៖ផែនទីបង្ហាញពីទីតាំងគម្រោងផ្លូវល្បឿនលឿនពីភ្នំពេញទៅខេត្តព្រះសីហនុ



[17] ច្បាប់ស្តីពី ផ្លូវថ្នល់

[18] https://www.mpwt.gov.kh/kh/public-works/expressways

២.២.១ ទីតាំងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធល្បឿនលឿន

ផ្លូវល្បឿនលឿននេះ មានទីតាំងស្ថិតនៅចម្ងាយប្រមាណ ១៤ គីឡូម៉ែត្រ ភាគនិរតីនៃវត្តភ្នំ រាជធានីភ្នំពេញ គឺមាន ចំណុច KP0+000 ពីផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងទំនប់កប់ស្រូវប្រសព្វជាមួយផ្លូវរថភ្លើងចាស់ ស្ថិតក្នុងសង្កាត់សំរោងក្រោម ខណ្ឌពោធិ៍ សែនជ័យ រាជធានីភ្នំពេញ។ ផ្លូវល្បឿនលឿននេះ មានប្រវែងសរុប ១៩០,០១៦ គ.ម (ចំណុចចាប់ផ្តើម KP0+00: X=479006, Y=1277940) ដល់ផ្លូវជាតិលេខ៤ ១,៤ គ.ម ពីផែអន្តរជាតិកំពង់សោម ត្រង់KP190+016 (ចំណុចបញ្ចប់ KP190+016: X=339362, Y=1176730)។ គម្រោងផ្លូវនេះកាត់តាមខេត្ត ក្រុង និងស្រុកមួយចំនួនដូចតទៅៈ

១. ក្រុងភ្នំពេញ (ឆ្លងកាត់ ប្រវែង ៨,២១ គ.ម)

ក. ខណ្ឌពោធិ៍សែនជ័យ (ឆ្លងកាត់ ប្រវែង ៨,២១ គ.ម)

- ស.សំរោងក្រោម ប្រវែង ០,៩០ គ.ម
- ស.ត្រពាំងក្រសាំង ប្រវែង ២,៤៨ គ.ម
- ស.កំបូល ប្រវែង ៤,៨៣ គ.ម

២. ខេត្តកណ្ដាល (ឆ្លងកាត់ ប្រវែង ៩,២៥ គ.ម)

ក. ស្រុកអង្គស្នួល (ឆ្លងកាត់ ប្រវែង ៩,២៥ គ.ម)

- ឃុំបែកចាន ប្រវែង ១,៣៣ គ.ម
- ឃុំឆក់ឈើនាង ប្រវែង ១,៣២ គ.ម
- ឃុំពើក ប្រវែង ៤,១៦ គ.ម
- ឃុំដំណាក់អំពិល ប្រវែង ២,៤៤ គ.ម

៣. ខេត្តកំពង់ស្ពឺ (ឆ្លងកាត់ ប្រវែង ៧៩,៩៩គ.ម)

ក. ស្រុកសំរោងទង(ឆ្លងកាត់ ប្រវែង ២២,៧០ គ.ម)

- ឃុំសំបូរ ប្រវែង ០,២១ គ.ម
- ឃុំត្រពាំងគង ប្រវែង ៧,៩១ គ.ម
- ឃុំរវស ប្រវែង ៤,២២ គ.ម
- ឃុំរលាំងចក ប្រវែង ០,៣៧ គ.ម
- ឃុំស្គុស ប្រវែង ៣,០០ គ.ម
- ឃុំកាហែង ប្រវែង ៣,៣៣ គ.ម
- ឃុំធម្មតាអរ ប្រវែង ៣,៦៦ គ.ម

ខ. ក្រុងច្បាមន (ឆ្លងកាត់ ប្រវែង ៥,៨៤ គ.ម)

- ស.សំពរទេព ប្រវែង ០,៩៩ គ.ម
-ស.ស្វាយក្រវ៉ាន់ ប្រវែង ៤,៨៥ គ.ម

គ. ស្រុកភ្នំស្រួច (ឆ្លងកាត់ ប្រវែង ៥១,៤៥ គ.ម)

- ឃុំមហាសាំង ប្រវែង ៤,៨០ គ.ម
- ឃុំគីរីវ៉ន ប្រវែង ៤,៩៦ គ.ម
- ឃុំអូរ ប្រវែង ៩,៣៨ គ.ម
- ឃុំត្រែងត្រយឹង ប្រវែង ៣២,៣១ គ

៤. ខេត្តព្រះសីហនុ (ឆ្លងកាត់ ប្រវែង ៩២,៥៦ គ.ម)

ក. ស្រុកកំពង់សិលា (ឆ្លងកាត់ ប្រវែង ៤២,៦៨ គ.ម)

- ឃុំអូរបាក់រទេះ ប្រវែង ១២,៧១ គ.ម
- ឃុំកំពង់សិលា ប្រវែង ៨,៨៩ គ.ម
- ឃុំចំការហ្លួង ប្រវែង ១១,៦៣ គ.ម
- ឃុំស្ទឹងឆាយ ប្រវែង ៩,៤៥ គ.ម

ខ. ស្រុកស្ទឹងហាវ (ឆ្លងកាត់ ប្រវែង ៣០,៨៣ គ.ម)

- ឃុំកែវផុស ប្រវែង ១៤,៩១ គ.ម
- ឃុំទំនប់រលក ប្រវែង ៦,០៣ គ.ម
- ឃុំអូរត្រេះ ប្រវែង ៩,៨៩ គ.ម

គ. ស្រុកព្រៃនប់ (ឆ្លងកាត់ ប្រវែង ១២,១២គ.ម)

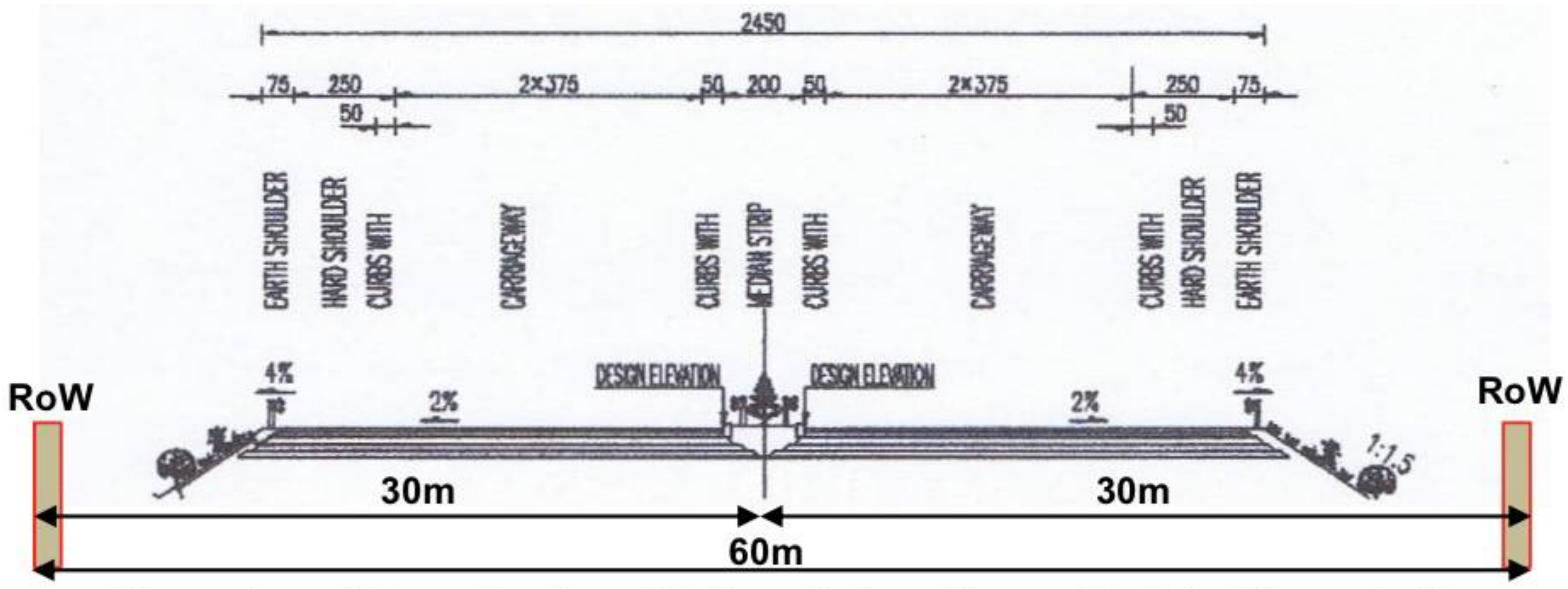
- ឃុំជើងគោ ប្រវែង ៨,០៤ គ.ម
- ឃុំសំរោង ប្រវែង ៤,០៨ គ.ម

ឃ. ក្រុងព្រះសីហនុ (ឆ្លងកាត់ ប្រវែង ៦,៩៣គ.ម)

- ស.មួយ ប្រវែង ៦,៥៥ គ.ម
- ស.បី ប្រវែង ០,៣៨ គ.ម

ផ្លូវល្បឿនលឿនេះ ត្រូវបានក្រុមហ៊ុន CRBC ធ្វើការគ្រោងរចនា និងជ្រើសយកកម្រិតស្តង់ដារបច្ចេកទេសផ្លូវល្បឿន លឿនប្រភេទI ដែលមានតម្លៃ១.៧៨២ លានដុល្លារអាមេរិក ហើយមានទទឹងសរុប ២៤,៥ម ក្នុងនោះមានសួននៅកណ្តាល ផ្លូវទទឹង៣ម។ ផ្លូវនេះមាន៤គន្លងផ្លូវឡានទទឹង៣,៧៥ម ពីរទៅពីរមក មានជាយផ្លូវកៅស៊ូ២,៥ម សង់ខាង និងជាយផ្លូវ ក្រាលដីក្រហម០,៧៥ម សង់ខាង ព្រមទាំងមានសង់របងអមតាមសងខាង ដើម្បីការពារសត្វពាហនៈឆ្លងកាត់។[19] លម្អិតមើលគំនូសមុខកាត់ផ្លូវខាងក្រោមៈ

រូបភាពទី២៖ គំនូសមុខកាត់ផ្លូវ



Dimension of Cross Section of Subgrade from Phnom Penh to Sihanoukville

២.២.២ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសំខាន់របស់ផ្លូវល្បឿនលឿន

1- **ផ្លូវថ្នល់ល្បឿនលឿន** ៖ ផ្លូវនេះ មានកំរាលបេតុងកៅស៊ូ(AC) ដែលមានប្រវែងសរុប១៩០,០១៦គ.ម (គិត រួមទាំងស្ពាន និងលូទាំងអស់) ហើយវាមានទទឹងសរុប ២៤,៥ម ក្នុងនោះមាន៤គន្លងផ្លូវឡាន (២x៣,៧៥ម) សងខាង ជាយផ្លូវកៅស៊ូ២ (២x២,៥ម) ជាយផ្លូវដីក្រហម២ (២x០,៧៥ម) និងសួននៅអក្សកណ្តាលទ្រូងផ្លូវ ៣ម។ ផ្លូវនេះមានល្បឿនកំណត់ចាប់ពី ៨០ គ.ម/ម៉ោង ទៅ ១២០ គ.ម/ម៉ោង។ នៅតាមសងខាងផ្លូវ មានសង់ របងអមតាមសងខាងផ្លូវនោះ ដើម្បីការពារសត្វពាហនៈឆ្លងកាត់។ ហើយមានរបាំងការពារសំឡេងសរុបប្រវែង ៥៧,១៩ គ.ម តាមតំបន់ប្រជុំជនដើម្បីការពារសំឡេងរំខាន ដល់ប្រជាពលរដ្ឋ។ ផ្លូវសំរាប់សត្វព្រៃ និងមនុស្ស ឆ្លងកាត់មាន ៣៥២ កន្លែង។ ផ្លូវនេះមិនមានជាន់គ្នាជាមួយគន្លងផ្លូវចាស់ទេ ពីព្រោះផ្លូវនេះជាផ្លូវសាងសង់តាម គន្លងថ្មី។

2- **ស្ពាន** ៖ នៅតាមផ្លូវនេះត្រូវសាងសង់ស្ពាន៨៩កន្លែង មានប្រវែងសរុប ៥.១៦៧,៥ម ស្មើរនឹង ២,៧១% នៃ ប្រវែងផ្លូវសរុប ក្នុងនោះមានស្ពានខ្នាតធំចំនួន ១២កន្លែង (ប្រវែងចាប់ពី ១០៦ម ទៅ ២៤៦ម) ស្ពានខ្នាត មធ្យមចំនួន ៤៤កន្លែង (ប្រវែងចាប់ពី ៤៤ម ទៅ ៨១,៥ម) ជាប្រភេទស្ពានបេតុងដែក (P.C Bridge) ប្រវែង

[19] របាយការណ៍វាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាននិង សង្គមពេញលេញសម្រាប់គម្រោងសាងសង់ផ្លូវល្បឿនលឿនពីរាជធានីភ្នំពេញ ទៅខេត្តព្រះសីហនុ ១៩០,០១៦គ.ម ទំព័រ១១១

៤.៤១៧,៥ម និងស្ពានខ្នាតតូច ចំនួន ៣៣កន្លែង ជាប្រភេទស្ពានបេតុងអាមេ (R.C Bridge) ប្រវែង ៧៥០ម។ ទីតាំង UTM របស់ស្ពានមានបង្ហាញនៅក្នុងតារាង ៤-៣ ខាងក្រោម។

3- **ស្ពានអាកាស និងផ្លូវក្រោមដី ៖** ក្នុងប្រវែងផ្លូវសរុប ១៩០,០១៦ គ.ម មាន ៧ចំនុចដែលផ្លូវគម្រោងឆ្លងកាត់ផ្លូវជាតិសំខាន់ៗ ដូចជាផ្លូវជាតិលេខ៤ និងផ្លូវជាតិលេខ៣៣A។ ក្នុង៧ចំនុចនោះ មានធ្វើស្ពានអាកាស (overpass) ចំនួន៣កន្លែង និងផ្លូវក្រោមដី (Underneath) ចំនួន ៤កន្លែង។ ទីតាំង UTM របស់ស្ពានអាកាស និងផ្លូវក្រោមដីមានបង្ហាញនៅក្នុងតារាង ៤-៤ ខាងក្រោម។

4- **លូ ៖** នៅតាមដងផ្លូវនេះមានសំណង់លូសរុប៣០៤លូ ក្នុងនោះមានលូប្រអប់ (Slab Culvert) ដែលមានទំហំកំរាល ២ម ទៅ៤ម និងលូមូល (Round Pipe Culvert) មានមុខកាត់ ១,៥ម ហើយចំនួនលូប្រអប់ និងលូមូល ត្រង់ចំណុចមុខទឹកនីមួយៗ អាស្រយ័ទៅលើទំហំមុខទឹក និងបរិមាណទឹកហូរឆ្លងកាត់ផ្លូវ។

5- **ស្ពានប្រអប់ ៖** នៅតាមដងផ្លូវនេះមានសំណង់ស្ពានប្រអប់ចំនួន៣១កន្លែង ដែលផ្លូវគម្រោងឆ្លងកាត់ ដូចជា ផ្លូវជាតិលេខ៤២ (ពីបែកចាន ទៅបាត់ដឹង) ផ្លូវលេខ៥១ (ពីឧត្តុង ទៅថ្នល់ទទឹង) ផ្លូវខេត្តលេខ១៣០ (ពីកំពង់ស្ពឺ ទៅព្រៃទទឹងផ្លូវជាតិលេខ៣) ផ្លូវខេត្តលេខ១៤៧ (ពីកំពង់ស្ពឺ ទៅត្រាំខ្នា) ផ្លូវជាតិលេខ៤៣ (ពីត្រែងត្រយឹង ទៅទ្វារថ្មី) ផ្លូវជាតិលេខ៣៣អា (ពីវាលរិញ ទៅកំពង់ផែព្រះសីហនុ) ផ្លូវជាតិលេខ៤ កាត់៤កន្លែង និងថ្នាក់ផ្លូវឃុំផ្លូវភូមិផងដែរ។

6- **កន្លែងអ្នកដំណើរឈប់សម្រាក ៖** ទីតាំង និងចំនួនកន្លែងអ្នកដំណើរឈប់សម្រាកមានដូចជា កន្លែងមានបន្ទប់ទឹក ៤កន្លែង ត្រង់KP41+500(X=441899, Y=1261800), KP63+300(X=423981, Y=1250790), KP111+050(X=385312, Y=1227240), KP156+600(X=363017, Y=1193490) ហើយក្នុង៤កន្លែងនេះមានស្ថានីយប្រេងឥន្ទនៈមាន ៣កន្លែង។

7- **កន្លែងតភ្ជាប់ផ្លូវដែលមានស្រាប់ទៅកាន់ផ្លូវល្បឿនលឿន (Interchanges)៖** សរុបទាំងមាន ៧កន្លែង ទី១ត្រង់ KP29+842 នៅភាគខាងកើតនៃទីរួមខេត្តកំពង់ស្ពឺ, ទី២ត្រង់ KP44+194 នៅភាគខាងលិចនៃទីរួមខេត្តកំពង់ស្ពឺ, ទី៣ត្រង់ KP76+885 នៅត្រែងត្រយឹង ខេត្តកំពង់ស្ពឺ, ទី៤ត្រង់ KP116+640 នៅកំពង់សិលា ខេត្តព្រះសីហនុ, ទី៥ត្រង់ KP135+004 នៅចំការហ្លួង ខេត្តព្រះសីហនុ, ទី៦ត្រង់ KP161+855 នៅព្រៃនប់ ខេត្តព្រះសីហនុ, និងទី៧ត្រង់ KP172+160 នៅស្ទឹងហាវ ខេត្តព្រះសីហនុ។ 8- ផ្លូវសម្រាប់មនុស្ស និងសត្វឆ្លងកាត់៖ នៅតាមកន្លងផ្លូវល្បឿនលឿននេះ មានផ្លូវសម្រាប់មនុស្ស និងសត្វឆ្លងកាត់រហូតទៅដល់ ៣៥២កន្លែង។ សម្គាល់ ការពិពណ៌នាគម្រោងខាងលើជាជម្រើសទីK។

ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសំខាន់ៗរបស់គម្រោងសាងសាង់ផ្លូវល្បឿនលឿនពីភ្នំពេញទៅខេត្តព្រះសីហនុមានដូចតទៅ៖

១. ផ្លូវលើក

ចំណុចចាប់ផ្តើមគឺផ្តើមពី KP0+00 គឺពីផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុងទំនប់កប់ស្រូវ ស្ថិតក្នុងភូមិសំរោងក្រោម សង្កាត់សំរោងក្រោម ខណ្ឌពោធិ៍សែនជ័យ រាជធានីភ្នំពេញ ដល់ផែអន្តរជាតិកំពង់សោម ត្រង់KP190+016 ស្ថិតនៅក្នុងភូមិ៣ សង្កាត់៣ ក្រុងព្រះ សីហនុ ខេត្តព្រះសីហនុ។

រូបភាពទី៣៖គំរូនៃផ្លូវលើក

២. ស្ពាន

ដូចបានរៀបរាប់ខាងលើរួចមកហើយ នៅតាមផ្លូវនេះត្រូវសាងសង់ស្ពាន៨៩កន្លែង មានប្រវែងសរុប ៥.១៦៧,៥ម ក្នុងនោះមានស្ពានខ្នាតធំចំនួន ១២កន្លែង (ប្រវែងចាប់ពី ១០៦ម ទៅ ២៤៦ម) ស្ពានខ្នាតមធ្យម ចំនួន ៤៤កន្លែង (ប្រវែង ចាប់ពី ៤៤ម ទៅ ៨១,៥ម) ជាប្រភេទស្ពានបេតុងដែក (P.C Bridge) ប្រវែង ៤.៤១៧,៥ម និងស្ពានខ្នាតតូច ចំនួន ៣៣ កន្លែង ជាប្រភេទស្ពានបេតុងអាមេ(R.C Bridge) ប្រវែង ៧៥០ម។

រូបភាពទី៤ ៖គំរូស្ពានឆ្លងកាត់ស្ទឹង និងព្រែក

៣. លូកាត់ផ្លូវ

នៅតាមដងផ្លូវនេះមានសំណង់លូសរុប៣០៤លូ ក្នុងនោះមានលូប្រអប់ (Slab Culvert) ដែលមានទំហំកំរាល ២ម ទៅ៤ម និងលូមូល (Round Pipe Culvert) មានមុខកាត់ ១,៥ម ហើយចំនួនលូប្រអប់ និងលូមូល ត្រង់ចំណុចមុខទឹកនីមួយៗ អាស្រយ័ទៅលើទំហំមុខទឹក និងបរិមាណទឹកហូរឆ្លងកាត់ផ្លូវ។

រូបភាពទី៥ ៖គំរូសម្រាប់លូប្រអប់

៤.ស្ពានអាកាស និងផ្លូវក្រោមដី

ក្នុងប្រវែងផ្លូវសរុប ១៩០,០១៦ គ.ម មាន៧ចំនុចដែលផ្លូវគម្រោងឆ្លងកាត់ផ្លូវជាតិសំខានៗ ដូចជាផ្លូវជាតិលេខ៤ និងផ្លូវជាតិលេខ៣៣A។ ក្នុង៧ចំនុចនោះ មានធ្វើស្ពានអាកាស(overpass) ចំនួន៣កន្លែង និងផ្លូវក្រោមដី (Underneath) ចំនួន ៤កន្លែង។

រូបភាពទី៦៖ សម្រាប់ស្ពានអាកាស

៥. ស្ថានប្រអប់គ្រង់ផ្លូវគម្រោងឆ្លងកាត់ផ្លូវមានស្រាប់

ផ្លូវគម្រោងឆ្លងកាត់ផ្លូវជាតិ និងផ្លូវខេត្តសំខាន់ដែលមានស្រាប់ដូចជា ផ្លូវជាតិលេខ៤២ (ពីបែកចាន ទៅបាត់ដឹង) ផ្លូវ លេខ៥១ (ពីឧត្តុង ទៅថ្នល់ទទឹង) ផ្លូវខេត្តលេខ១៣០ (ពីកំពង់ស្ពឺ ទៅព្រៃទទឹងផ្លូវជាតិលេខ៣) ផ្លូវខេត្តលេខ១៤៧ (ពី កំពង់ស្ពឺ ទៅត្រាំខ្នា) ផ្លូវជាតិលេខ៤៣ (ពីក្រែងត្រយឹង ទៅទ្វារថ្មី) ផ្លូវជាតិលេខ៣៣អា (ពីវាលរិញ ទៅកំពង់ផែព្រះសីហនុ) និងផ្លូវជាតិលេខ៤ កាត់៤កន្លែង។

រូបភាពទី៧៖ គំរូស្ពានប្រអប់គ្រង់ផ្លូវគម្រោងឆ្លងកាត់ផ្លូវដែលមានស្រាប់

៦. កន្លែងអ្នកដំណើរឈប់សំរាក

ទីតាំង និងចំនួនកន្លែងអ្នកដំណើរឈប់សំរាកមានដូចជា កន្លែងមានបន្ទប់ទឹក ៤កន្លែង និងស្ថានីយប្រេងឥន្ធនៈមាន៣កន្លែង។

រូបភាពទី៨៖ គំរូជាគំរូ កន្លែងអ្នកដំណើរឈប់សំរាក

៧. ផ្លូវសំរាប់សត្វព្រៃឆ្លងកាត់

ផ្លូវសំរាប់សត្វព្រៃ និងមនុស្សឆ្លងកាត់មាន ៣៥២ កន្លែង។

រូបភាពទី៩៖ គំរូផ្លូវសំរាប់សត្វព្រៃឆ្លងកាត់

៨. កន្លែងតភ្ជាប់ផ្លូវដែលមានស្រាប់ទៅកាន់ផ្លូវល្បឿនលឿន (Interchanges)

កន្លែងតភ្ជាប់ផ្លូវដែលមានស្រាប់ទៅកាន់ផ្លូវល្បឿនលឿន **(Interchanges)** សរុបទាំងមាន៧កន្លែង។

រូបភាពទី១០៖ គំនូសបច្ចេកទេស **Interchanges**

២.៣ ផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន

ការសិក្សានេះយោងតាមអនុក្រឹត្យស្តីអំពីកិច្ចដំណើរការវាយតំលៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន និងគោលការណ៍ណែនាំ ទូទៅក្នុងការធ្វើរបាយការណ៍វាយតំលៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន ដំបូង និងពេញលេញ របស់ក្រសួងបរិស្ថាន។ គម្រោងសាង សង់ផ្លូវល្បឿនលឿនពីភ្នំពេញទៅខេត្តព្រះសីហនុនេះបានចុះធ្វើការសិក្សាស្រាវជ្រាវ និងរៀបចំរបាយការណ៍ការវាយតំលៃ ហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន និងសង្គមពេញលេញ (ESIA) ចាប់ពីថ្ងៃទី០២ ខែកុម្ភៈ ដល់ថ្ងៃទី២៣ ខែមិនា ឆ្នាំ២០១៦។

ការវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន និងសង្គមពេញលេញ (ESIA) សម្រាប់គម្រោងសាងសង់ផ្លូវល្បឿនលឿននេះ គឺ ដើម្បីកំណត់ និងប៉ាន់ប្រមាណ អំពីហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន និងសង្គមអវិជ្ជមាន និងវិជ្ជមានសំខាន់ៗរបស់គម្រោងនៅក្នុង ដំណាក់កាលសាងសង់ ដំណាក់កាលប្រតិបត្តិគម្រោង និងដំណាក់កាលបញ្ចប់គម្រោង ដោយផ្តោតសំខាន់ទៅលើធនធាន រូបសាស្ត្រ ធនធានជីវសាស្ត្រ និងធនធានសេដ្ឋកិច្ចនិងសង្គម។ បន្ទាប់ពីកំណត់នូវហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន និងសង្គម អវិជ្ជមានសំខាន់ៗរួចរាល់ហើយ គម្រោងនឹងកំណត់នូវវិធានការកាត់បន្ថយ ឬការការពារបរិស្ថាន ដើម្បីកាត់បន្ថយហេតុប៉ះ ពាល់បរិស្ថានអវិជ្ជមានឱ្យនៅកម្រិតអប្បបរមា ព្រមទាំងលើកឡើងនូវផែនការគ្រប់គ្រងបរិស្ថាន[20]

២.៣.១ ផលប៉ះពាល់បរិស្ថានអវិជ្ជមានសំខាន់ៗ និងវិធានការកាត់បន្ថយ

◉ **ដំណាក់កាលរចនាគម្រោងមុនប្រតិបត្តិគម្រោង** (**មុនការសាងសង់**)

<u>ហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</u>

-ជាទូទៅគម្រោងនេះត្រូវការដីចាក់បំពេញមានដីចាក់ខាងក្រោមគ្រិះ ដីគ្រួសក្រហម និងល្បាយថ្ម វាធ្វើឱ្យមានការប៉ះ ពាល់ដល់សណ្ឋានដី និងឋានលេខា ក្នុងតំបន់គម្រោង ដែលបណ្តាលឱ្យមានការបាក់ជញ្ជាំងរណ្តៅដី ឬមានការហូរ ព្រោះទៅតំបន់ក្បែរខាងជាដើម។

-ផ្លូវគម្រោងឆ្លងកាត់ ស្ទឹងព្រែកត្នោត ស្ទឹងស្រែខ្លុង ស្ទឹងសំរោង ព្រែកកំពង់សិលា ស្ទឹងឆាយ ព្រែកថ្មរៀង និងព្រែក ក្បាលឆាយ អាចធ្វើឱ្យប៉ះពាល់ដល់ចរន្តទឹកហូរ នៅពេលដែលគម្រោងមិនបានគិតគូពី ប្រវែងស្ពាន និងមុខកាត់លូ ឱ្យសមាមាត្រទៅនឹងលំហូរធម្មជាតិរបស់ស្ទឹង និងព្រែកទាំងនោះ។ អាចប៉ះពាល់ដល់ការធ្វើ

[20] របាយការណ៍វាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាននិង សង្គមពេញលេញសម្រាប់គម្រោងសាងសង់ផ្លូវល្បឿនលឿនពីរាជធានីភ្នំពេញ ទៅខេត្តព្រះសីហនុ ១៩០,០១៦គ.ម ទំព័រ៣៥០

ចរាចរណ៍ របស់ទូក នេសាទរបស់ប្រជាពលរដ្ឋក្នុងការឆ្លងកាត់ពីក្រោមស្ពានទាំងនោះ ដោយសារក្រុមវិស្វករ របស់ CRBC មិនបានគិត គូរនៅពេលរចនាគម្រោងនេះ។ នៅមានប្រឡាយជីកសម្រាប់ស្រោចស្រពចំនួន ១៤ កន្លែង និងអូរធម្មជាតិចំនួន ២៨ កន្លែង ដែលនឹងធ្វើឱ្យបាត់បង់លំហូរ អាចមានទឹកជន់លិច និងរបបទឹកក្នុងការប្រើសប្រាស់របស់ប្រជាកសិករ បើសិនជាគម្រោងមិនមានដាក់លូគ្រប់គ្រាន់នៅតាមប្រឡាយនិងអូរទាំងនោះទេ។

-មានការហូរច្រោះដី នៅតាមរណ្តៅដី កន្លែងយកថ្ម និងនៅតាមជើងទេររបស់ជាយផ្លូវដែលត្រូវលើកកំពស់ដី ក្នុង ករណីគម្រោងមិនបានគិតគូរអំពីបញ្ហានេះទេ។

-ការសាងសង់ផ្លូវមានការហុយធូលីដីនៅតាមផ្លូវដែលយានយន្តកំពង់បើកលើផ្លូវកំពង់សាងសង់ ធ្វើឱ្យប៉ះពាល់ដល់ គុណភាពខ្យល់ក្នុងតំបន់នោះ។ ប្រជាពលរដ្ឋតែងតែត្អូញត្អែរ អំពីការមិនយកចិត្តទុកដាក់ ក្នុងការបាញ់ផ្សាចស្រោច ផ្លូវនោះ ពីអ្នកម៉ៅការសាងសង់ ឬអ្នកសាងសង់ ធ្វើឱ្យប៉ះពាល់ដល់ សុខភាពមនុស្សសត្វ ជាពិសេសមនុស្សចាស់ ទារក និងបាត់បង់សោភ័ណភាព តាមដងផ្លូវ ជាពិសេសនៅតំបន់ដែលមានមនុស្សរស់នៅ។

-តំបន់ចរាចរមច្ឆជាតិសំខាន់ៗនៅក្នុងស្ទឹង/ព្រែកចំនួន៦ តាមគន្លងផ្លូវឆ្លងកាត់ អាចធ្វើឱ្យថយចុះនៅប្រភេទ និង បរិមាណត្រីដោយសារគម្រោងមិនមានគ្រោងសាងសង់ស្ពាន គ្រប់ប្រភពទឹកដែលជាទីជំរកត្រីទាំង ៦កន្លែងនេះ។

-គម្រោងឆ្លងកាត់តំបន់ឧទ្យានជាតិព្រះសុរាម្រិត-កុសមៈ (គីរីរម្យ) ប្រវែង១.៨០០ម និងតំបន់ការពារក្បាលឆាយ ប្រវែង១.៤០០ម អាច នឹងមានការកើនឡើងដោយមិនមានការគ្រោងទុកជាមុននូវតំបន់លំនៅដ្ឋាន រហូតដល់អាច កើតជាទីប្រជុំជន ដោយមិនបានគ្រោងប្រព័ន្ធលូទឹកស្អុយ និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្សេងៗទៀតជាមុន នាំឱ្យមានការ ប៉ះពាល់ដល់អេកូឡូស៊ីនៃតំបន់ទាំងនេះ។

-ការសាងសង់ផ្លូវនេះ មានប៉ះពាល់គម្របព្រៃឈើសរុប ១៣,៩៧ ហ.ត មានប្រភេទឈើ ២០ ប្រភេទនៅក្នុងតំបន់ឧទ្យានជាតិព្រះសុរាម្រិត - កុសមៈ (គីរីរម្យ) ដែលត្រូវកាប់សំអាតចេញ ដែលឈើទាំងនេះ ជាជម្រកសត្វព្រៃដ៏សំខាន់ និងមានប៉ះពាល់ដើមឈើស្រុក និងដំណាំប្រជាពលរដ្ឋ ចំនួន១៥០.៤១៣ ដើមគុម្ពដែលនឹងត្រូវ សំអាតសម្រាប់ការសាងសង់ផ្លូវនេះ។

-មានផ្ទះសរុប៥៨៦ខ្នង (១៩ប្រភេទ) និងសំណង់ផ្សេងៗ (រោងឡាន/ម៉ូតូ) រោងកិនស្រូវ រោងបាយ រោងគោរបាយការណ៍វាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន និងសង្គមពេញលេញ សម្រាប់គម្រោងសាងសង់ផ្លូវល្បឿន

លឿនពីរាជធានីភ្នំពេញ ទៅខេត្តព្រះសីហនុ ប្រវែង ១៩០,០១៦ គ.មស្រះ អណ្តូងស្នប់ អណ្តូងលូ ជង្រុកស្រូវ ទ្រុងជ្រូក ទ្រុងមាន់ បន្ទប់ទឹក បង្គន់ អាងទឹក ខ្ទមអ្នកតា ផ្នូរខ្មោចជាដើម)សរុប៥៤៧ ដែលត្រូវរុះរើ ដោយសារ ការសាងសង់គម្រោងនេះ ហើយនិងមានការ ប៉ះពាល់ដល់ដីកសិកម្ម(ដីស្រែនិងចំការ) ៦៣២,៦៦ហ.ត ដីលំនៅដ្ឋានចំនួន៧០,៩៤ហ.ត ដីបុស្សចំនួន ៣៧៨,៨៧ហ.ត ដីព្រៃចំនួន១៣,៩៧ហ.ត ដីផ្សេងៗសរុប៤៧,៣៦ហ.ត មានដើមឈើឯកជនសរុបចំនួន ១៥០.៤១៣ដើម (មាន៤៣ប្រភេទ)ជារបស់ប្រជាពលរដ្ឋ ២.៨៨៨គ្រួសារ និង មានដើមឈើសាធារណៈ សរុបចំនួន ២០ប្រភេទ។

-មេគ្រួសារងាយរងគ្រោះ (មេគ្រួសារជាជនចាស់ជរា ពិការអសមត្ថភាពការងារ និងស្ត្រីមេមាយ) សរុបចំនួន៤០៩ គ្រួសារ និងមានការប៉ះពាល់ចំណូលពួកគាត់ដោយសារ មានការរុះរើ តូប កន្លែងលក់ដូរឬផ្លាស់ទីតាំងលក់ដូរ។

-ប៉ះពាល់ដល់ការធ្វើកាត់ផ្លូវជាតិលេខ៤២ ផ្លូវលេខ៥១ ផ្លូវខេត្តលេខ១៣០ ផ្លូវខេត្តលេខ១៤៧ ផ្លូវជាតិលេខ៤៣ ផ្លូវជាតិលេខ៣៣អា ផ្លូវជាតិលេខ៤ កាត់៤កន្លែង ព្រមទាំងផ្លូវថ្នាក់ឃុំ និងភូមិផងដែរ សរុបផ្លូវគម្រោងកាត់ផ្លូវមាន ១៧៥កន្លែង។

-សព្វថ្ងៃនេះបរិស្ថានអាកាសធាតុមានការប្រែប្រួលមិនទៀងទាត់ ការកើនឡើងកម្តៅលើភពផែនដីដែលធ្វើឱ្យមាន ឥទ្ធិពល ដល់របបទឹកភ្លៀង ក៏ដូចជាទឹកជំនន់ផងដែរ។ ប្រសិនបើ គម្រោងមិនបានគិតគូពិចារណាពីហេតុការនេះ នាំឱ្យមានការដាច់ផ្លូវ នៅពេលសាងសង់រួច ដោយបញ្ហាញទឹកជំនន់នេះ។

<u>វិធានការណ៍កាត់បន្ថយ</u>

-ត្រូវគិតគូរពិចារណា អំពីទីតាំង ដែលត្រូវយកដី យកថ្ម ដោយគ្រោង ទំហំរណ្តៅឱ្យមានជ្រុងល្អ ជើងទេររណ្តៅយក ទៅតាមប្រភេទដី ហើយមានផែនការពេលជីកយកដីរួចហើយ ត្រូវដាំកូនឈើ និងធ្វើជារបងជុំវិញរណ្តៅដីដែល ជីកលើសពីជំរៅ ១.៥ម ការពារ សត្វ និងកុមារ ធ្លាក់ មានគ្រោះថ្នាក់ដល់ជីវិត។ ប្រសិនបើមានការយកដីតាម បណ្តោយផ្លូវ មិនត្រូវជីករណ្តៅដីឱ្យលើពី២ម នោះឡើយ ហើយរណ្តៅទាំងនេះត្រូវមានជ្រុងត្រង់ល្អផងដែរ។

-ការគ្រោងរចនាប្លង់លំអិតមានគ្រោងស្ពានចំនួន៨៩កន្លែង ក្នុងនោះមានស្ពានខ្នាតធំចំនួន ១២កន្លែង ស្ពានខ្នាតមធ្យម ចំនួន ៤៤កន្លែង និងស្ពានខ្នាតតូចចំនួន ៣៣កន្លែង ព្រមទាំងគណនា ផ្ទៀងផ្ទាត់ប្រវែងស្ពានទាំងនោះ ដោយជឿ ជាក់ថាស្ពានទាំងនោះមានប្រវែង និងចំនួនគ្រប់គ្រាន់សម្រាប់ទឹកហូរចេញចូល មិនចាល់បាក់ផ្លូវនោះឡើយ ហើយ ស្ពានទាំងនេះជាច្រកចេញចូលរបស់ពពួកមច្ឆជាតិ និងគិតលំអិតទៅលើប្រវែង និង

កំពស់ ស្ពានពីផ្ទៃទឹក នៅតាម ស្ទឹងនិងព្រែកសំខាន់ៗទាំងនោះ ដើម្បីអាចឱ្យប្រជានេសាទ ធ្វើចរាចរណ៍ទូកឆ្លងកាត់ ក្រោមស្ពានបាន។មានគ្រោងសាងសង់សំណង់លូសរុបចំនួន ៣០៤លូ នៅត្រង់ប្រឡាយ អូរធម្មជាតិ និងដោះទឹក ពីខាងខ្ពស់ទៅខាងទាបនៃផ្លូវ ដែលក្នុងនោះមានលូប្រអប់ និងលូមូល នៅត្រង់ចំណុចមុខទឹកនីមួយៗ ហើយទំហំនឹង មុខកាត់លូទាំងនោះវាអាស្រ័យទៅលើទំហំមុខទឹក និងបរិមាណទឹកហូរឆ្លងកាត់វា ដើម្បីធានានៅបរិមាណលំហូរ ទៅ នឹងលំនាំដើម។

-ការហូរច្រោះដីនៅតាមណ្តៅដី (ត្រូវមានជើងទេរយោងតាមប្រភេទដី ហើយត្រូវកាយឱ្យត្រង់) កន្លែងយកថ្ម និងមានការដាំស្មៅនៅតាមជើងទេររបស់ជាយផ្លូវ រួមទាំងធ្វើរបងជុំវិញរណ្តៅដីដែលជីកលើសពីជំរៅ ១,៥ម ផងដែរ។

-ដើម្បីកាត់បន្ថយការបំពុលខ្យល់នេះ ការគ្រោងគម្រោងលំអិតត្រូវដាក់បញ្ចូលក្នុង ឯកសារលិតកម្ម ដេញថ្លៃសាងសង់គម្រោង អំពីវិធានការបាញ់ទឹកស្រោចផ្លូវដែលដឹកសម្ភារសាងសង់ ដឹកដី ដឹកថ្ម យ៉ាងហោចណាស់មួយថ្ងៃឱ្យបាន៤ដង គឺព្រឹក នៅម៉ោង ៧ ម្តង ម៉ោង ១០ម្តង និងល្ងាចនៅម៉ោង ២ម្តង និងម៉ោង៤ម្តងនៅតាមផ្លូវដែលមានមនុស្សរស់នៅ។

-ក្រុមវិស្វករគ្រោងលម្អិតត្រូវគណនា ផ្ទៀងផ្ទាត់ប្រវែងស្ពាន ទាំងនោះ ដោយជឿជាក់ថាស្ពានទាំងនោះមានប្រវែង និងចំនួនគ្រប់គ្រាន់សម្រាប់ទឹកហូរចេញចូល មិនចាល់បាក់ ផ្លូវនោះឡើយ ហើយស្ពាន ទាំងនេះជាច្រកចេញចូលរបស់ពពួកមច្ឆជាតិផងដែរ។

-ធ្វើផែនការមេជាមុន ដើម្បីទប់ស្កាត់ ការចាប់រានដីព្រៃ រួមទាំងមានថវិកាគ្រប់គ្រាន់សម្រាប់បោះកំណត់ព្រំប្រទល់ ដីព្រៃ ការពារឱ្យបានច្បាស់ ហើយមានដាក់ ស្លាក លើកជាប៉ាណូ ដោយសរសេរថា ដីព្រៃការពារ ហាមកាប់ឆ្កា រានដីយក ខុសច្បាប់ ជនល្មើសត្រូវជាប់គុក ១០ឆ្នាំ ដោយបោះឱ្យច្បាស់មុនពេលសាងសង់គម្រោង។ ត្រូវបង្កើត ក្រុមល្បាត និងក្រុមត្រួតពិនិត្យឯករាជ នៃបទល្មើសទាំងនោះ ក្រុមត្រួតពិនិត្យឯករាជនេះត្រូវមានសិទ្ធ ឆ្មក់ចូល ពិនិត្យ ក្នុងតំបន់ហាមឃាត់ដោយមិនបានជូនដំណឹងទៅអាជ្ញាធរ ឬអ្នកល្បាតជាមុនឡើយ។ ក្រុមនេះគួរ បង្កើតនៅ ថ្នាក់ក្រសួងដោយមានការចូលរួមពី អង្គការឬទីប្រឹក្សាបច្ចេកទេសផងដែរ។

-ម្ចាស់គម្រោង ត្រូវសហការជាមួយ ក្រសួងបរិស្ថាន និងរដ្ឋបាលព្រៃឈើដើម្បីគ្រោងធ្វើផែនការដាំឈើលម្អតាម ដងផ្លូវ និងដាំព្រៃឈើឡើងវិញនៅតំបន់ឧទ្យានជាតិ និងតំបន់ការពារ។ មុនការសាងសង់ ត្រូវធ្វើការវាស់វែង អង្កេតលម្អិតនូវ ផលប៉ះពាល់ ដំណាំ ដំណាំឈើ ផ្ទះសំបែង អចលនវត្ថុផ្សេងៗ ដែលមាននៅក្នុងតំបន់តាម គន្លងផ្លូវនេះ រួមទាំងរៀបចំផែនការការតាំងទីលំនៅជាថ្មីឡើងវិញ ដោយបានគ្រោងដាក់ បញ្ចូលជាមួយនូវ

ថវិកាដោះ ស្រាយផលប៉ះពាល់ និងសម្រាប់ការដាំឈើតាមបណ្តោយផ្លូវនេះឡើងវិញផងដែរ ហើយម្ចាស់គម្រោងត្រូវធ្វើការ សហការជាមួយ ក្រសួងពាក់ព័ន្ធដើម្បីអនុវត្តផែនការនេះឱ្យបានជោគជ័យ។

-សហការជាមួយស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ និងជាមួយអាជ្ញាធរដែនដី ដើម្បីជូនដំណឹងអំពីការសាងសង់គម្រោងដល់ប្រជាជន ស្ថិតទីនោះ, ទប់ស្កាត់ការទន្ទ្រានដីព្រៃ ដែលជាកម្មសិទ្ធិសាធារណៈរបស់រដ្ឋមកធ្វើជាកម្មសិទ្ធិផ្ទាល់ខ្លួន។ ក្រុមហ៊ុន ត្រៀមថវិកា សម្រាប់សំណង និងឧបត្ថម្ភដល់អ្នកប៉ះពាល់ដោយ សារគ ម្រោងនេះ ចំនួន ២៨៨៨គ្រួសារតាមគន្លងផ្លូវ ឱ្យបានមុនយ៉ាងតិច១ឆ្នាំ មុននឹងធ្វើការសាងសង់។

-គម្រោងត្រូវរៀបចំផែនការតាំងទីលំនៅថ្មី របស់អ្នកប៉ះពាល់ដោយសារគម្រោង ដោយមានការទូទាត់សំណង ដល់ ផ្ទះសំបែង សំណង់អចលនវត្ថុផ្សេងៗ ដំណាំ និងដើមឈើហូបផ្លែតាមតំលៃទីផ្សាររួមទាំងមានផ្តល់ជាថវិកាឧបត្ថម្ភ ផ្សេងៗបន្ថែមទៀតដល់គ្រួសារទាំងនោះ ដូចជាប្រាក់ឧបត្ថម្ភការប៉ះពាល់ ប្រាក់ឧបត្ថម្ភដល់ការដឹកជញ្ជូន ប្រាក់ ឧបត្ថម្ភដល់គ្រួសារជួលដី ឬផ្ទះគេ ប្រាក់ឧបត្ថម្ភដល់មេគ្រួសារងាយរងគ្រោះ និងមានថវិកាឧបត្ថម្ភកម្មវិធីស្តារ ចំណូល បណ្តោះអាសន្នសម្រាប់គ្រួសារដែលបាត់បង់ចំណូលលើសពី២០%។

-គ្រោងសាងសង់ស្ពានអាកាស និងផ្លូវក្រោមដីនៅត្រង់ចំណុចផ្លូវគម្រោងឆ្លងកាត់ ផ្លូវជាតិសំខាន់ៗចំនួន៧កន្លែង។ ព្រមទាំងមានសាងសង់ស្ពានប្រអប់នៅត្រង់ចំណុចដែរផ្លូវគម្រោងឆ្លងកាត់ផ្លូវជាតិ ផ្លូវខេត្ត និងផ្លូវថ្នាក់ឃុំ ភូមិផងដែរ ចំនួន៣១កន្លែង និងឆ្លងកាត់ផ្លូវដែលមានស្រាប់ចំនួន១៧៥កន្លែងផ្សេងទៀត ដោយរចនាស្ពានអាកាស ផ្លូវក្រោមដី និងស្ពានប្រអប់ សរុបតែ៣៨កន្លែងប៉ុណ្ណោះ ដូចនេះក្រុមហ៊ុន ត្រូវតែធ្វើការរចនា ស្ពានប្រអប់បន្ថែមទៀតនៅត្រង់ ចំណុចផ្លូវគម្រោងឆ្លងកាត់ចំនួន ១៣៧កន្លែងបន្ថែមទៀត ដើម្បីសម្រួលដល់ ប្រជាពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ផ្លូវគម្រោងនេះ។

-គួរពិចារណាអំពីការគណនាមុខកាត់លូ ស្ពាន ដែលបានគ្រោងរួច ដោយមានការ ជឿជាក់ថា លូស្ពានទាំងនោះអាចដោះទឹកបានមិនឱ្យមានការជន់លិចតំបន់ណាមួយពីខាងក្រោមឬខាងលើផ្លូវ ឬមិន មានការដាច់ផ្លូវនេះឡើយ។

◉ **ដំណាក់ការសាងសង់គម្រោង**

<u>ហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</u>

-អាចនឹងបណ្តាលឱ្យប្រែប្រួលសណ្ឋានដី និងឋានលេខាក្នុងតំបន់គន្លងផ្លូវដែលឈូសឆាយជាក់ស្តែង និងកន្លែងយកដី និងថ្មរបស់គម្រោងដោយសារសកម្មភាពការឈូសឆាយពង្រាបដីស្រទាប់លើ និងការកាយដីស្អុយចេញដើម្បីចាក់ដីជើងក្រោមធ្វើគ្រឹះផ្លូវ។ (*សំគាល់: ចំពោះទីតាំងការដ្ឋានសាងសង់ ការដ្ឋានយកថ្ម-គ្រួស*

ក្រហម-ដីមិនទាន់បានបញ្ជាក់លម្អិតនោះទេ ព្រោះ គម្រោងមិនទាន់បានសម្រេចគ្រោងគម្រោងលម្អិតនៅឡើយទេ ហើយទីប្រឹក្សាបច្ចេកទេសត្រូវបញ្ជាក់អំពីគុណភាពដី, ថ្ម, គ្រួសក្រហមទៅតាមស្តង់ដារហាយវេ និងនៅពេលគ្រោងលម្អិតនោះនឹងបញ្ជាក់ច្បាស់ក្នុងរបាយការណ៍របស់គម្រោង)។

-ប៉ះពាល់ដល់បរិមាណធារទឹករបស់ ស្ទឹងព្រែក អូរ និងប្រឡាយ ដោយសារគម្រោងបិទផ្លូវទឹក ដើម្បីសង់ពង្រីក ឬសង់ថ្មី នូវលូ ស្ពាន ដែលធ្វើឱ្យមានការស្ទះផ្លូវទឹកនៅរដូវវស្សា និងការបូមទឹកធ្វើស្រែប្រាំងរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ។

-ប៉ះពាល់ដល់ប្រព័ន្ធជលសាស្ត្រ និងជីវៈចំរុះក្នុងស្ទឹង និងព្រែកសំខាន់ៗមួយចំនួន មានដូចជា ស្ទឹងព្រែកត្នោត ស្ទឹងស្រែខ្លុង ស្ទឹងសំរោង ព្រែកកំពង់សិលា ស្ទឹងឆាយ ព្រែកថ្មរៀង និងព្រែកក្បាលឆាយ នៅពេលដែលគម្រោង មិនបានគិតគូពី ប្រវែងស្ពាន និងមុខកាត់លូ ឱ្យសមាមាត្រទៅនឹងលំហូរធម្មជាតិរបស់ស្ទឹង និងព្រែកទាំងនោះ។ ហើយអាចរាំងស្ទះដល់ការធ្វើចរាចរណ៍ របស់ទូកនេសាទរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ ក្នុងការឆ្លងកាត់ពីក្រោមស្ពានទាំងនោះ ដោយសារគម្រោងកំពង់សាងសង់មិនអនុញ្ញាតឱ្យមានទូកនេសាទឆ្លងកាត់។ ការហូរច្រោះដីនៅកន្លែងរណ្តៅដី និងកន្លែងយកថ្ម ដោយសារការកាយយកដី និងថ្មមិនមានជើងទេរត្រឹមត្រូវតាមបទដ្ឋានការងារដី និងការងារយកថ្ម នាំឱ្យមានការបាក់ជញ្ជាំងរណ្តៅដី ឬជញ្ជាំងភ្នំ បង្កឱ្យមានកំណកដី នៅបាតហើយរាក់ប្រឡាយ អូរ ស្ទឹង/ព្រែក ក្នុង ឬក្បែរតំបន់គម្រោងផងដែរ។

-ប៉ះពាល់ដល់គុណភាពទឹក ដោយសារសកម្មភាពសាងសង់ដូចជាការលាងថ្មការលាងសម្ភារៈគ្រឿងចក្រ ការហូរច្រោះ ជញ្ជាំងរណ្តៅដី ឬជញ្ជាំងភ្នំកន្លែងយកថ្ម ដែលធ្វើឱ្យល្អក់ទឹកខ្លាំង និងការបោះបង់សំណល់រឹង រាវពីកន្លែងរស់នៅ និងបង្គន់របស់បុគ្គលិក-កម្មករ គម្រោងការលេចធ្លាយប្រេងឥន្ធនៈ និងប្រេងរំអិលពីគ្រឿងយន្តនានាក្នុងការដ្ឋានសាងសង់ និងការមុជទឹកសំអាតខ្លួន ប្រាណរបស់បុគ្គលិកកម្មកររាប់សិបនាក់។

-ការបាត់បង់គុណភាពដីដោយចាក់ដីបំពេញលើកកំពស់ផ្លូវ នៅតំបន់វាលស្រែរដូវភ្លៀងនាំមានការហូរច្រោះដីនេះទៅ គ្របពីលើដីស្រែ ម្យ៉ាងទៀតក្នុងករណីដែលមានការយកដីតាមបណ្តោយគន្លងផ្លូវ រណ្តៅយកដីនេះដើរតួជាប្រឡាយ ដោះទឹកវានឹងដោះទឹកពីក្នុងស្រែអ្នកស្រុក ដែលនៅជាប់នោះធ្វើឱ្យស្រែអ្នកស្រុកមិនបានផល ដូចមុនការសាងសង់ គម្រោង និងមានការហូរច្រោះដី នៅតាមរណ្តៅដី កន្លែងយកថ្ម និងនៅតាមជើងទេររបស់ជាយផ្លូវ ដែលត្រូវលើក កំពស់ដី ក្នុងករណីគម្រោងមិនបានគិតគូរអំពីបញ្ហានេះទេ។

-ការបំពុលទឹក ដោយសារការធ្វើឱ្យទឹកល្អក់ បណ្តាលមកសកម្មភាពការងារសាងសង់ ដូចជា ពីការងារដី (ការងារគ្រប់គ្រងរណ្តៅដី កន្លែងយកថ្មមិនបានល្អ) ការងារបេតុង ការងារគ្រិះជាដើម ដែលធ្វើឱ្យប៉ះពាល់ដល់

គុណភាពទឹកលើដី និងក្រោមដី បណ្ដាលមកពីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរធ្ងន់ធ្ងរពីរថយន្តធន់ធ្ងន់ នាំឱ្យមានការលេចធ្លាយប្រេងទៅលើដីរួចហូរចូលក្នុង ប្រភពទឹកក្រោមដី(រាក់) និងហូរចូលប្រភពទឹកលើដីក្នុងតំបន់គម្រោង។ ក្នុងករណីខ្វះការគ្រប់គ្រងឬគ្រប់គ្រងសំនល់រឹង (អាចម៍ដី សំណល់កម្រាលកៅស៊ូចាស់ៗជាដើម) និងសំណល់រាវ (ទឹកចេញពីបង្គន់និងទឹកចេញពីផ្ទះបាយជាដើម) មិនបាន ល្អនៅការដ្ឋាន កន្លែងស្នាក់នៅបុគ្គលិក-កម្មករគម្រោង រោងជាង ឃ្លាំងនាំឱ្យមានការបំពុលទឹកក្នុងតំបន់គម្រោងផងដែរ។

-ការបំពុលខ្យល់ក្នុងទីតាំងកំពុងសាងសង់ ដោយសារការហុយធូលីដី និងការបញ្ចេញផ្សែងពីគ្រឿងចក្រនានា ដែលកំពុងដំណើរការសាងសង់ផ្លូវ ធ្វើឱ្យប៉ះពាល់ដល់អ្នកដំណើរ និងអ្នករស់នៅជុំវិញទីតាំងនោះ ជាមួយការកកស្ទះចរាចរនៅ តំបន់ការដ្ឋានសាងសង់ត្រង់ចំណុចផ្លូវគម្រោងកាត់ផ្លូវមានស្រាប់ ដូចជា ផ្លូវជាតិលេខ៤២ ផ្លូវលេខ៥១ ផ្លូវលេខ១៣០ ផ្លូវលេខ១៤៧ ផ្លូវជាតិលេខ៤៣ ផ្លូវជាតិលេខ៣៣អា ផ្លូវជាតិលេខ៤ (កាត់៤កន្លែង) និងថ្នាក់ផ្លូវឃុំ ផ្លូវ ធ្វើឱ្យមាន ការកើនឡើងនូវផ្សែងពីរយានយន្ត និងដោយសារក្លិនមិនល្អពីការលេចធ្លាយប្រេង ពីគ្រឿងចក្រចាស់ៗ កន្លែងរោងជាងជួសជុល កន្លែងចាក់សំរាម កន្លែងបង្ហូរទឹកសំអុយពីកន្លែងរស់នៅរបស់បុគ្គលិកកម្មករគម្រោងជាដើម។

-ការបំពុលដីបណ្ដាលមកពីក្នុងដំណាក់កាលសាងសង់គម្រោងនេះ មានការបំពុលដីខ្លះៗ ដោយសារសកម្មភាពការងារសាងសង់ ដូចជាបណ្ដាលមកពីការងារដី (ការងារគ្រប់គ្រងរណ្ដៅដី កន្លែងយកថ្មមិនបានល្អ) ការងារបេតុង ការងារគ្រិះ ដូចជាមានការកំពប់ស៊ីម៉ងត៍ ទឹកស៊ីម៉ងត៍ ជាដើមទៅលើដី ក្នុងករណីខ្វះការគ្រប់គ្រងឬគ្រប់គ្រងសំនល់រឹងរាវមិនបានល្អនៅការដ្ឋាន កន្លែងស្នាក់នៅបុគ្គលិក-កម្មករគម្រោង រោងជាង ឃ្លាំង និងការគ្រោះថ្នាក់ចរាចរធ្ងន់ធ្ងរនាំឱ្យមាន ការលេចធ្លាយប្រេងពីរថយន្តទៅលើដីក្នុងតំបន់គម្រោង។ ធ្វើឱ្យរំខានដល់ការរស់នៅរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ ដែលរស់នៅជុំវិញទីតាំងសាងសង់គម្រោងដោយសារមានសំលេង និង រំញ័រចេញពីគ្រឿងចក្ររថយន្ត និងម៉ាស៊ីនគ្រប់ប្រភេទ។

<u>វិធានការណ៍កាត់បន្ថយ</u>

-មានទីប្រឹក្សាបច្ចេកទេសសម្រាប់ធ្វើការត្រួតពិត្យការងារសាងសង់ ដូចជាការបង្ហាប់ដីរៀបថ្ម និងចាក់ស៊ីម៉ង់ត៍នៅតាម ជើងស្ពាន និងមាត់លូការកាយជើងទេរនៃ រណ្ដៅយកដី និងថ្ម ការដាំស្មៅនៅតាមជញ្ជាំងជើងទេ ឬជាយផ្លូវ និង នៅតាមដងផ្លូវនេះនឹងរៀបចំធ្វើប្រព័ន្ធប្រឡាយដោះទឹកនៅតាមបណ្ដោយដងផ្លូវដើម្បីការពារកុំឱ្យមានការហូរ ធ្វើការដាំស្មៅនៅតាមជញ្ជាំងជើងទេរបស់ផ្លូវនេះ ដើម្បីការពារបាក់ជើងទេរ ទៀតផង។ ការសាងសង់ទ្រង់ទ្រាយធំ គួរតែធ្វើនៅរដូវប្រាំង ដើម្បីទប់ស្កាត់ការហូរច្រោះ ដែលនាំឱ្យខូចសណ្ឋានដីនៅរដូវវស្សា ចំពោះ

នៅរដូវវស្សា ចាប់ពី ខែកក្កដា ដល់ខែមករាមិនអាចចូលទៅតំបន់គម្រោងនេះបានឡើយដោយសារ មិនមានផ្លូវ រអិល ភក់ និងលិចទឹក។

-សកម្មភាពការងារសាងសង់ ដូចជាការឈូសឆាយធំៗរបស់គម្រោង គឺធ្វើនៅរដូវប្រាំងដើម្បីការពារការហូរច្រោះ និង កាត់បន្ថយការបំពុលទឹក។ នៅការដ្ឋានសាងសង់សង់លូ ស្ពាន នៅត្រង់ ស្ទឹង/ព្រែក អូរ ត្រូវដាក់លូទឹកពង្វៀងទឹក ការពារស្ទះឬបាត់ទឹក មិនអាចចូលដល់តំបន់គោលដៅសម្រាប់ស្រោចស្រព។

-ការសង់ស្ពានឆ្លងកាត់ស្ទឹង និងព្រែកធំៗ ត្រូវប្រើបំពង់ដែក តាមលក្ខណៈបច្ចេកទេសត្រឹមត្រូវ ដើម្បីព័ទ្ធជុំវិញកន្លែង ត្រូវចាក់គ្រឹះ ជើងស្ពាន នៅក្នុងទឹកដោយមិនធ្វើឱ្យមានការបង្អាក់ចរន្តទឹក ឬបំពុលទឹកធ្ងន់ធ្ងរឡើយ ព្រមទាំង សម្រួលឱ្យមានច្រកចេញចូលរបស់ទូកអ្នកនេសាទក្នុងពេលសាងសង់នេះ។

-ធ្វើការដាំស្មៅនៅតាមជញ្ជាំងជាយផ្លូវនិង គែមផ្លូវដើម្បីការពារការហូរច្រោះបាក់ជើងទេរនិងជញ្ជាំងផ្លូវ។

-គួរតែមានកន្លែងលាងគ្រឿងចក្រ យានយន្ត និងមានរោងជាងជួសជុល ឃ្លាំងសម្រាប់ស្តុកទុកសម្ភារៈ សំណង់ និងប្រេងឥន្ធនៈដោយមានកំរាលត្រឹមត្រូវ ជៀសវាងការកំពប់ប្រេងលើដី ដែលជាទីបញ្ចប់វានឹងហូរចូលឬបំពុល ប្រភពទឹក។ ត្រូវហាមឃាត់បុគ្គលិក អ្នកម៉ៅការសាសង់ កុំឱ្យលាង គ្រឿងចក្រ យានយន្តនានា ដោយផ្ទាល់ នៅប្រភពទឹក។

-គួរតែមានកន្លែងទុកសំរាម ហើយម្ចាស់គម្រោងត្រូវតម្រូវឱ្យអ្នកម៉ៅការធ្វើការទំនាក់ទំនងរកសេវាកម្មប្រមូលសំរាម ហើយត្រូវសាងសង់បង្គន់ និងបន្ទប់ទឹកឱ្យបានគ្រប់គ្រាន់ទៅតាមចំនួនមនុស្សប្រើប្រាស់។

-ម្ចាស់គម្រោងត្រូវត្រួតពិនិត្យអ្នកម៉ៅការសាងសង់ជាប្រចាំ នៅជើងទេរយោងតាមឯកសារនៃកិច្ចសន្យាការងារហើយ ត្រូវកាយវាឱ្យត្រង់ នៅកន្លែងយកដី និងយកថ្ម ហើយមានការដាំស្មៅនៅតាមជើងទេររបស់ជាយផ្លូវបានសប់ អាចការពារការហូរច្រោះបានដែរ ឬទេ។ នៅពេលកាយរណ្តៅយកដីចប់ ត្រូវធ្វើភ្លឺព័ទ្ធជុំវិញរណ្តៅដី ឬធ្វើភ្លឺផ្នែកខាងស្រែប្រជាជន ដើម្បីទប់ទឹកពីស្រែកុំឱ្យហូរចូលរណ្តៅដីនេះ។ ការសាងសង់ផ្លូវនេះភាគច្រើនគឺត្រូវអនុវត្តនៅរដូវប្រាំងដែលមានការប៉ះពាល់ដល់ផ្នែកនេះតិចតួចប៉ុណ្ណោះ។

-គួរតែត្រួតពិនិត្យអ្នកម៉ៅការសាងសង់ជាប្រចាំ នូវជើងទេរ ហើយត្រូវកាយវាឱ្យត្រង់ នៅកន្លែងយកដី និងយកថ្មហើយមានការដាំស្មៅនៅតាមជើងទេររបស់ជាយផ្លូវត្រឹមត្រូវឬទេ និងត្រូវធ្វើភ្លឺនៅខាងស្រែអ្នកស្រុកក្នុងករណីយកដីតាមបណ្តោយផ្លូវនេះ។ ពិនិត្យមើលកន្លែងលាយបេតុង កន្លែងលាងថ្មដោយជឿជាក់ថា មិនមានការបំពុលដល់គុណភាពទឹក។

-សំណល់អាចម៍ដី សំណល់កៅស៊ូ និងសំណល់បេតុងម្ចាស់គម្រោងនឹងទាក់ទងជាមួយអាជ្ញាធរមូលដ្ឋានដឹកយកទៅចាក់លើផ្លូវលំ ដោយមានកិនបង្ហាប់ត្រឹមត្រូវមិនចាក់ចូលក្នុងប្រភពទឹកឡើយ។ ត្រូវគោរពតាមការណែនាំរបស់ក្រសួងបរិស្ថាន និងអាជ្ញាធរមូលដ្ឋាន ក្នុងការទុកដាក់សំណល់រឹង-រាវជាពិសេសសំណល់អាចម៍ដី និងកៅស៊ូចាស់ៗឱ្យបានត្រឹមត្រូវ។

-គ្រោះថ្នាក់ចរាចរធ្ងន់ធ្ងររហូតដល់មានការលេច ធ្លាយប្រេង (លើសពី១០០០លីត្រ) ត្រូវចាត់វិធានការជបន្ទាន់ ដោយ ធ្វើការសហការជាមួយអាជ្ញាធរ និងស្ថាប័នជំនាញពាក់ព័ន្ធ ដើម្បីយកប្រេងដែលកំពប់ និងកើបដីដែលប្រេងហូរលើ នោះចេញហើយទុកដាក់វាឱ្យមានសុវត្ថិភាពឆ្ងាយពីប្រភពទឹក។

-ធ្វើការអប់រំដល់បុគ្គលិកកម្មករអំពីការបោះបង់កាកសំណល់រឹង-រាវ ជាពិសេសការកំពប់ប្រេងឥន្ធនៈប្រេងរំអិលនៅលើ។ សំណល់ប្រេងបាតចាស់ៗ សំបកកង់ឡានចាស់ៗត្រូវគ្រប់គ្រងឱ្យបានល្អ។ គួរតែហាមឃាត់បុគ្គលិកអ្នកម៉ៅការសាសង់ កុំឱ្យលាង គ្រឿងចក្រ យានយន្តនានា ដោយផ្ទាល់នៅប្រភពទឹក។

-គួរតែសាងសង់បង្គន់ បន្ទប់ទឹកគ្រប់គ្រាន់សមាមាត្រទៅនិងចំនួនមនុស្ស ន់សមាមាត្រទៅនិងចំនួនមនុស្សប្រើប្រាស់ ដោយមានធ្វើអាងសិបទិកដែល មាន ២ ឬ៣ថត ឱ្យបានត្រឹមត្រូវ។

-គប្បីប្រើប្រាស់គ្រឿងចក្រនិងរថយន្តដឹកជញ្ជូនដែលមានការបញ្ចេញផ្សែងតិច ជាពិសេសការប្រើគ្រឿងចាក់ ថ្មី ដែលមានការបញ្ចេញផ្សែងតិចព្រោះមានចំហេះឥន្ធនៈសព្វជាងគ្រឿងចក្រចាស់ៗ នៅទីតាំងសាងសង់គួរតែមាន អ្នកបញ្ជាចរាចរត្រឹមត្រូវជៀសវាងការស្ទះចរាចរ។ ជាងនេះទៅទៀតនៅកន្លែងដែលផ្លូវនេះឆ្លងកាត់ចំផ្លូវមានស្រាប់ គួរធ្វើផ្លូវវាងបណ្តោះអាសន្នដែរមាន ទំហំល្មមចរាចរណ៍ឆ្លងកាត់ដោយពុំមានការកកស្ទះចរាចរណ៍ ដល់អ្នកដល់អ្នក ដំណើរ និងនៅតាមផ្លូវពីកន្លែងយកដី និងថ្មមកដល់ការដ្ឋានសាងសង់គួរធ្វើការបាញ់ផ្សាចទឹកជាប្រចាំនៅតាមការ ដ្ឋានសាងសង់នីមួយៗ ជាពិសេសនៅតំបន់ទីប្រជុំជន សាលារៀន មន្ទីរពេទ្យបង្អែកស្រុក ឬមណ្ឌលសុខភាព ឬគ្លីនិច វត្តអារាមជាដើម យ៉ាងហោចណាស់ឱ្យបា៤ដងក្នុងមួយថ្ងៃ ដើម្បីកាត់បន្ថយការហ៊ុយធូលីលើអ្នកដំណើរ សិស្សានុសិស្ស អ្នកជំងឺ និងអ្នករស់នៅជុំវិញនោះ ម្យ៉ាងវិញទៀតគួរមានការគ្រប់គ្រងត្រឹមត្រូវ នៅតាមកន្លែងជួស ជុលគ្រឿងចក្រ កន្លែងចាក់សំរាម និងកន្លែងស្នាក់នៅរបស់បុគ្គលិក-កម្មករគម្រោង ដោយមិនឱ្យមានការបោះចោល សំណល់រឹង-រាវផ្តេសផ្តាស់ ហើយសំណល់ប្រេងទុកដាក់ឱ្យបានល្អជៀសវាងមានការកំពប់ ឬលេចធ្លាយ។

-គ្រឿងយន្ត និងមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូននានា ដែលមានសំលេងតិចគប្បីមានការប្រើប្រាស់ក្នុងការសាងសង់គម្រោង នេះដូចជាយានយន្តមានបំពង់ស៊ីមាំងប្រភេទបិតសំលេង (មានយានយន្តមួយចំនួនដាច់បំពង់

ស៊ីម៉ាំង) ជាដើម។ គួរកំណត់ពេលវេលាធ្វើការតែពេលថ្ងៃប៉ុណ្ណោះគឺពេលព្រឹកចាប់ពីម៉ោង ៧:៣០នាទី ដល់ម៉ោង ១២:០០នាទី និងពេល ល្ងាចពីម៉ោង ១:៣០នាទី ដល់ម៉ោង ៥:០០នាទីដើម្បីកាត់បន្ថយការរំខានដល់ប្រជាពលរដ្ឋក្នុងតំបន់គម្រោងនេះ។

◉ ដំណាក់កាលប្រតិបត្តិ និងថែទាំគម្រោង

<u>ហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថានអវិជ្ជមាន</u>

-អាចនឹងមានការកកស្ទះសំរាម ជាមួយរុក្ខជាតិទឹកនៅតាមមាត់លូ និងប្រឡាយក៏អាចធ្វើឱ្យស្ទះចរន្តទឹកដែលហូរពី តំបន់ខាងលើ ដោយសារការបោះសំរាមមិនស្របច្បាប់តាមដងផ្លូវ។ ការសង់ផ្លូវនេះអាចធ្វើឱ្យមានការរានដីព្រៃពីជនឈ្លៀតឱកាសកេងចំណេញយកដីព្រៃទាំងនោះធ្វើកម្មសិទ្ធ ដែលទៅថ្ងៃអនាគតនាំឱ្យមានទំនាស់ដីធ្លី និងនាំឱ្យមានការចាក់ដីលប់មុខទឹកលុបប្រឡាយដោះទឹករបស់ផ្លូវ ស្ទះទឹកហូរតាមលូ ឬស្ពានឬចាល់ នាំឱ្យបាក់ផ្លូវក៏សឹងមានផងដែរ។

-ក្នុងករណីម្ចាស់គម្រោងមិនបានគិតគូរ និងតាមដានអំពីបញ្ហារណ្តៅដីឬរណ្តៅថ្ម ឱ្យមានជើងទេរបានត្រឹមត្រូវនោះទេនាំឱ្យមានការបាក់ជញ្ជាំងដី ការហូរច្រោះដីនាំពេលមានភ្លៀងធ្លាក់ និងតាមជើងទេររបស់ ជាយផ្លូវដែលស្មៅមិនទាន់ដុះបានល្អ ដែលបណ្តាលឱ្យមានល្បាប់ខូចគុណភាពដីក្បែរតំបន់នោះ។

-មានការបំពុលទឹក ដោយសារការធ្វើឱ្យទឹកល្អក់ បណ្តាលមកការហូរច្រោះជញ្ជាំងរណ្តៅដី កន្លែងយកថ្ម និងការបញ្ចេញសំណល់រឹង-រាវ ចេញពីទីប្រជុំជនមានកើនឡើងច្រើនក្បែរផ្លូវ ហើយការបំពុលទឹកលើដី និងក្រោមដី បណ្តាលមកពីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរធ្ងន់ធ្ងរនាំឱ្យធ្លាយប្រេងទៅលើដី រួចហូរចូលក្នុងប្រភពទឹក ក្រោមដី និងលើដីក្នុងតំបន់គម្រោង។

-កាបំពុលខ្យល់តាមដងផ្លូវ ដោយសារការហុយធូលីដីខ្លះៗ ការកំពប់ដីឬខ្សាច់ពីរថយន្តដឹកដី និងការបញ្ចេញផ្សែង ពីយានយន្តគ្រប់ប្រភេទ ក្លិនមិនល្អពីការលេចធ្លាយប្រេង ពីយានយន្ត ឬក្លិនប្រេងពីយានយន្តដែលមានចំហេះមិនសព្វ រួមទាំងការដឹកជញ្ជូន ទំនិញមានក្លិនមិនល្អ ដែលធ្វើចរាចរណ៍តាមដងផ្លូវនេះនាំឱ្យមានការប៉ះពាល់ដល់អ្នកដំណើរ និងអ្នក រស់នៅជុំវិញតំបន់នោះផងដែរ។

-មានការបំពុលដីខ្លះៗ ដោយសារគ្រោះថ្នាក់ចរាចរធ្ងន់ធ្ងរពីរថយន្តធន់ធ្ងន់ នាំឱ្យមានការលេចធ្លាយប្រេងកំពប់ទៅលើដី ក្នុងតំបន់គម្រោង។មានការចោលសំរាមខុសច្បាប់ ដងផ្លូវជាតិនេះផងដែរ ដែលប៉ះពាល់ដីគុណភាពដី ទឹក និងខ្យល់ នៅជុំវិញតំបន់នេះ។

-ការសាងសង់ផ្លូវធំនាំមានចរាចរកើនឡើង ធ្វើឱ្យមានការកើនឡើងសំលេង និងរំញ័រខ្លះៗ។ម្យ៉ាងវិញទៀត ការពង្រីក ផ្លូវនេះនៅកន្លែងត្រួតលើផ្លូវចាស់ ដែលដីមានផ្ទះសល់តូចជាប់ផ្លូវ ហើយសំលេង និងរំញ័រមានការកើនឡើងនៅ បរិវេណផ្ទះអ្នកស្រុកទាំងនោះបើប្រៀបធៀបមុនពេលស្តារគម្រោងនេះ។

<u>វិធានការណ៍កាត់បន្ថយ</u>

-គួរតែធ្វើការតាមដានផ្លូវនេះ ជាប្រចាំជាពិសេស នៅរដូវវស្សាព្រមទាំងធានាក្នុងការជួសជុលនិងថែរក្សាឱ្យបានល្អយូរអង្វែង។ ត្រូវមើលការខុសត្រូវជួសជុល ស្តារលូទាំងប៉ុន្មានតាមដងផ្លូវ មិនឱ្យមានសំរាម ឬរុក្ខជាតិនានា ឬមានការលុប ដីពីមុខលូ ដោយធ្វើសេចក្តីជូនដំណឹងទៅអាជ្ញាធរភូមិ ឃុំអំពីការចាក់ដី មិនឱ្យបិទផ្លូវទឹកមុខលូ និងប្រឡាយដោះទឹក តាមបណ្តោយផ្លូវ។ ជាងនេះទៅទៀត ម្ចាស់គម្រោង នឹងសហការជាមួយក្រសួងបរិស្ថានតាមរយៈមន្ទីរបរិស្ថានខេត្ត ដាក់ដំឡើងស្លាកសញ្ញាហាមចោលសំរាមតាមដងផ្លូវ និងធ្វើការពិន័យដល់អ្នកទាំងនោះមិនឱ្យចាក់សំរាមពាសវាល ពាលកាល និងដាក់ស្លាកសញ្ញាស្តីពីការសាងសង់ហេដ្ឋារចនាម្ព័ន្ធនានាដូចជា ការចាក់ដីធ្វើផ្លូវចូលត្រូវដាក់លូ ដែល មានមុខ កាត់ និងប្រវែងកំណត់មួយពីអ័ក្សផ្លូវឱ្យបានច្បាស់លាស់។

-គួរតែត្រួតពិនិត្យជើងទេរនៅកន្លែងយកដី និងកន្លែងយកថ្មហើយនៅតាមជើងទេររបស់ជាយផ្លូវមានការដាំស្មៅត្រឹមត្រូវ តាមបច្ចេកទេសដែលអាចទទួលយកបាននូវលទ្ធផលនៃការសាងសង់គម្រោងពីអ្នកម៉ៅការសាងសង់នេះឬទេ។

-ករណីមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរធ្ងន់ធ្ងររហូតដល់មានការលេច ធ្លាយប្រេង (លើសពី ១០០០លីត្រ) ម្ចាស់គម្រោងគួរតែ ចាត់វិធានការជាបន្ទាន់ ដោយធ្វើការសហការជាមួយអជ្ញាធរ និងស្ថាប័នជំនាញពាក់ព័ន្ធដើម្បី យកប្រេងដែលកំពប់ និងកើបដីដែលប្រេងហូរលើនោះចេញ ហើយទុកដាក់វាឱ្យមានសុវត្ថិភាព ឆ្ងាយពីប្រភពទឹក។

-ម្ចាស់គម្រោងនឹងសហការជាមួយក្រសួងបរិស្ថានតាមរយៈមន្ទីរបរិស្ថានខេត្ត ដោយធ្វើសេចក្តីជូនដំណឹងទៅអាជ្ញាធរភូមិឃុំអំពីបញ្ហាការចោលសំរាមតាមដងផ្លូវ និងមានដាក់ដំឡើងស្លាកសញ្ញាហាមចោលសំរាមតាមដងផ្លូវឱ្យបានច្រើនហើយត្រូវចាត់ការជាបន្ទាន់តាមច្បាប់នូវជនល្មើស។

-ការដឹកជញ្ជូនដី ដីខ្សាច់ និងទំនិញដែលមានក្លិនមិនល្អ តំរូវឱ្យមានការគ្រប ឬវេចខ្ចប់ត្រឹមត្រូវមិនឱ្យហុយ ឬមានក្លិនចេញមកក្រៅ។

-ករណីមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរធ្ងន់ធ្ងររហូតដល់មានការលេច ធ្លាយប្រេង (លើសពី ១០០០លីត្រ) ម្ចាស់គម្រោងគួរតែចាត់វិធានការជាបន្ទាន់ ដោយធ្វើការសហការជាមួយអាជ្ញាធរ និងស្ថាប័នជំនាញពាក់ព័ន្ធដើម្បីយកប្រេងដែលកំពប់ និងកើបដីដែលប្រេងហូរលើនោះចេញ ហើយទុកដាក់វាឱ្យមានសុវត្ថិភាពឆ្ងាយពីប្រភពទឹក។

-ក្រុមហ៊ុននឹងសហការជាមួយក្រសួងបរិស្ថានតាមរយៈមន្ទីរបរិស្ថានខេត្ត ដោយធ្វើសេចក្តីជូនដំណឹងទៅអាជ្ញាធរភូមិឃុំអំពីបញ្ហាការចោលសំរាមតាមដងផ្លូវ និងមានដាក់ដំឡើងស្លាកសញ្ញាហាមចោលសំរាមតាមដងផ្លូវ ឱ្យបានច្រើន។

-សហការណ៍ជាមួយអាជ្ញាធរភូមិឃុំធ្វើសេចក្តីជូនដំណឹងទៅប្រជាពលរដ្ឋដងផ្លូវនេះ អំពីការរស់នៅលើដីជាប់ផ្លូវ និង មានការសង់លំនៅដ្ឋានឆ្ងាយពីដីចំណីផ្លូវនេះជៀសវាងការរំខានដោយសារសំលេង និងរំញ័រទាំងនេះ។ ព្រមទាំងមាន សាងសង់របាំងការពារសំលេងសរុបប្រវែង ៥៧,១៩ គ.ម តាមតំបន់ប្រជុំជនដើម្បីការពារសំលេងរំខាន ដល់ប្រជាពលរដ្ឋ។

◉ **ដំណាក់កាលបិទគម្រោង**

ក្នុងដំណាក់កាលបិទគម្រោងរបស់ក្រុមហ៊ុន CRBC នៃប្រទេសចិននេះ នឹងធ្វើឡើងក្រោយពីចប់កិច្ចសន្យាជាមួយ រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា ក្រោយពេលដំណើរការបានតាមកិច្ចសន្យាអភិវឌ្ឍគម្រោងមក ហើយចំពោះការផ្ទេរហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ គម្រោងផ្លូវល្បឿនលឿននេះ នឹងមានចែងលំអិតនៅក្នុងកិច្ចសន្យា។ រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជានឹងទទួល បន្ទុកធ្វើការគ្រប់គ្រង បន្ត ដូចនេះសកម្មភាពបិទគម្រោងអាស្រ័យទៅនឹង រដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាសម្រេចខ្លួនឯង ហើយសង្ឃឹមថាក្នុងដំណាក់ កាល បិទគម្រោងរបស់ក្រុមហ៊ុនចិននេះ ពុំមានការប៉ះពាល់បរិស្ថានអវិជ្ជមានសំខាន់ៗ ដែលគួរឱ្យកត់សំគាល់ឡើយ។ ជាងនេះទៅទៀត ក្រុមហ៊ុនគួរតែធ្វើផែនការច្បាស់លាស់នៃការជួសជុល រាល់ការខូចខាតផ្លូវរបស់គម្រោង និងត្រូវសម្អាត សំណល់ រឹង-រាវ គ្រប់ប្រភេទចេញពីការដ្ឋាន កន្លែងស្នាក់នៅរបស់បុគ្គលិក-កម្មករគម្រោង ដោយសំណល់ទាំងនោះគួរតែធ្វើកន្លែង ទុកដាក់ឱ្យមានសុវត្ថិភាពបរិស្ថានល្អ។[21]

២.៣.២ ផលប៉ះពាល់បរិស្ថានវិជ្ជមានសំខាន់ៗ

ធនធានរូបសាស្ត្រ និងបរិស្ថានជីវសាស្ត្រ

✓ ធនធានព្រៃឈើ

មានផ្លូវនេះធ្វើឱ្យមានការងាយស្រួលក្នុងការល្បាត ការពារព្រៃឧទ្យានជាតិ និងបង្ក្រាប់បទល្មើសផ្សេងៗ។ បើមានផ្លូវនេះ ហើយរួមទាំងមានការដើរល្បាត ឱ្យបានទៀងទាត់នោះ សង្ឃឹមថា ព្រៃឈើ និងបានគងវង្សយូរអង់វែង ជាងមិនមានគម្រោងនេះ។

[21] របាយការណ៍វាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាននិង សង្គមពេញលេញសម្រាប់គម្រោងសាងសង់ផ្លូវល្បឿនលឿនពីរាជធានីភ្នំពេញ ទៅខេត្តព្រះសីហនុ ១៩០,០១៦គ.ម ទំព័រ៩

ធនធានសេដ្ឋកិច្ច និងសង្គម

✓ ការធ្វើដំណើរ និងដឹកជញ្ជូន

មានផ្លូវគឺមានសេចក្តីសង្ឃឹមសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍមូលដ្ឋាន និងទូទាំងប្រទេស ព្រោះផ្លូវជាសរសៃឈាមនៃសេដ្ឋកិច្ច ជាតិ និងសេដ្ឋកិច្ចមូលដ្ឋាន។ ប្រជាពលរដ្ឋអាចដឹកផលដំណាំដែលបានបង្កបង្កើនផលរួចមកកាន់ទីផ្សារបានយ៉ាងស្រួល ហើយលឿនទាន់ចិត្តមិនធ្វើឱ្យផលដំណាំទាំងនោះស្អុយរលួយឡើយ។ ម៉្យាងវិញទៀត ប្រជាពលរដ្ឋអាចទៅមន្ទីរពេទ្យទាន់ ពេលវេលានៅពេលមានអាសន្នយប់ព្រលប់ដូចជាៈឈឺពោះឆ្លងទន្លេ ជំងឺឬគ្រោះថ្នាក់ផ្សេងៗជាយថាហេតុក្នុងគ្រួសារ។ល។ និយាយជារួម គឺមានផ្លូវល្អ និងកាត់បន្ថយសោហ៊ុយលើការធ្វើដំណើរ និងការដឹកជញ្ជូនរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ នាំឱ្យកាត់បន្ថយ បាននូវភាពក្រីក្រមានប្រសិទ្ធិភាពខ្ពស់។

✓ ការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចជាតិ

គម្រោងសាងសង់ផ្លូវនេះនឹងបម្រើឱ្យវិស័យជាច្រើនដូចជាៈ កសិកម្ម វិស័យទេសចរណ៍ ជាពិសេស វិស័យសិប្បកម្ម និងឧស្សាហកម្មដែលជាគ្រឹះដ៏រឹងមាំ ក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចជាតិឱ្យបានរីកចំរើនយ៉ាងឆាប់រហ័ស។ ជាងនេះទៅទៀត គម្រោងនេះ អាចជួយសម្រួលការធ្វើដំណើរចំណាយតិចចំណេញពេលវេលាច្រើន ដល់ប្រជាពលរដ្ឋជាប្រចាំនៅក្នុងតំបន់ និងមានអ្នកទេសចរណ៍អន្តរជាតិកើនឡើងនាំឱ្យបង្កើនប្រាក់ចំណូល ដល់សង្គមជាតិយើងផងដែរ។

ជាងនេះទៅទៀត ការសាងសង់ផ្លូវជាតិល្បឿនលឿននេះ ជួយសំរួល កាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរណ៍លើផ្លូវជាតិលេខ៤ ដែលសព្វថ្ងៃមានចរាចរណ៍មមាញឹកខ្លាំង។ សព្វថ្ងៃនេះ យើងធ្វើដំណើរតាមផ្លូវជាតិលេខ៤ ពីភ្នំពេញទៅព្រះសីហនុ ត្រូវចំណាយពេលវេលាពី៤ម៉ ទៅ ៥ម៉ តែបើសិនជាមានផ្លូវល្បឿនលឿនវិញ គឺចំងាយពេលតែ ២ម៉ ទៅ៣ម៉ ប៉ុណ្ណោះ ដូចនេះមានការចំណេញពេល ២ម៉។

✓ ការប្រើប្រាស់ដី/តំលៃដី និងទេសចរណ៍

គម្រោងសាងសង់ផ្លូវជាតិនេះនឹងបម្រើឱ្យវិស័យជាច្រើនដូចជាៈកសិកម្ម វិស័យទេសចរណ៍ ជាពិសេស វិស័យសិប្បកម្ម និងឧស្សាហកម្មដែលជាគ្រឹះដ៏រឹងមាំក្នុងការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចជាតិឱ្យបានរីកចំរើនយ៉ាងឆាប់រហ័ស។ ជាងនេះទៅទៀត គម្រោងនេះ អាចជួយសម្រួលការធ្វើដំណើរ ចំណាយតិចចំណេញពេលវេលាច្រើន ដល់ប្រជាពលរដ្ឋជាប្រចាំនៅក្នុងតំបន់ និងអ្នកទេសចរណ៍ជាតិអន្តរជាតិជាពិសេស និងបង្កើនប្រាក់ចំណូល ដល់សង្គមជាតិយើងផងដែរតាមរយៈការអភិវឌ្ឍនេះ។

✓ ភាពផ្តល់ការងារ និងលើកស្ទួយកំរឹតជីវភាព

គម្រោង នឹងផ្តល់ការងារដល់ប្រជាពលរដ្ឋកម្ពុជាជាពិសេសដល់ប្រជាពលរដ្ឋក្នុងមូលដ្ឋានក្នុងពេល សាងសង់គម្រោង នេះតាមរយៈការជ្រើសបុគ្គលិក-កម្មករគម្រោង។

ប្រទេសកម្ពុជានឹងមានធនធានមនុស្សកាន់តែច្រើន លើការងារកែលំអផ្លូវ តាមរយៈគម្រោងនេះ។ ជាង នេះទៅទៀត ការថែទាំគម្រោងជាអ្នកឯកទេសខ្មែរ និងជនជាតិចិនរបស់ក្រុមហ៊ុនCRBC។

ម៉្យាងវិញទៀត គម្រោងមានការបង់ផ្ទាល់ចូលចំណូលថវិកាជាតិដោយសារក្រុមហ៊ុននឹងត្រូវបង់ ពន្ធអាករលើការនាំ ចូលប្រេងឥន្ធនៈសម្រាប់ប្រើប្រាស់ក្នុងការសាងសង់ ពន្ធកាត់ទុក ពន្ធលើប្រាក់ចំណេញ និង ពន្ធអាករផ្សេងៗទៀត ក្នុងរយៈ ពេលប្រតិបត្តិ និងថែទាំ គម្រោងទៅតាមកិច្ចសន្យារវាងក្រុមហ៊ុនជាមួយរាជរដ្ឋាភិ បាលកម្ពុជា។[22]

២.៣.៣ ផែនការគ្រប់គ្រងបរិស្ថាន

ការរៀបរាប់អំពីផែនការគ្រប់គ្រងបរិស្ថាន (**ផ.គ.ប**) ដែលនឹងត្រូវជាអនុវត្តតាមដំណាក់ការរស់នៅរាង ជា ពិសេសក្នុងដំណាត់ការលសាងសង់ ប្រតិបត្តិថែទាំគម្រោង និងបញ្ចប់គម្រោង។

ការអនុវត្តន៍ ផ.គ.ប នេះជាភារកិច្ចម្ចាស់គម្រោងផ្ទាល់ និងក្រោមកិច្ចត្រួតពិនិត្យរបស់ក្រុមការងារចម្រុះ ដែលមានការ ចូលរួមពីការិយាល័យ មន្ទីរ, ក្រសួងដែលពាក់ព័ន្ធ ដែលនឹងត្រូវបង្កើតឡើងដោយម្ចាស់គម្រោងរួម ជាមួយក្រសួងបរិស្ថាន។ ក្រុមត្រួតពិនិត្យ និងការឃ្លាំមើលវិធានការការពារបរិស្ថាននេះ ស្ថិតក្រោមការត្រួតពិនិត្យ និងតាមដានជាប្រចាំពីក្រសួង បរិស្ថាន និងមានការសហការចូលរួមពីម្ចាស់គម្រោងផ្ទាល់។

ផ.គ.ប នេះគឺធ្វើឡើង និងអនុវត្តសម្រាប់ការសាងសង់ ផ្លូវល្បឿនលឿនពីរាជធានីភ្នំពេញទៅ ខេត្តព្រះសីហនុ និង ផែនការត្រួតពិនិត្យនិងតាមដានការអនុវត្តន៍វាពីក្រសួង និងស្ថាប័នពាក់ពាក់ព័ន្ធ ក្នុងគោល បំណងសំខាន់នៃ ផ.គ.ប នេះគឺត្រួតពិនិត្យតាមដាននូវការអនុវត្តន៍វិធានការកាត់បន្ថយហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន ដែលបានចែងក្នុងជំពូក៧។

ផ.គ.ប នេះគឺជាឯកសារសំខាន់មួយក្នុងចំណោមឯកសារនានារបស់គម្រោង ដោយដាក់វារួមជាមួយ ឯកសារដេញ ថ្លៃ សម្រាប់សាងសង់ផ្លូវនេះ ហើយវាតំរូវឱ្យមានការធ្វើបច្ចុប្បន្នភាព កែតំរូវបំពេញបន្ថែមជាប្រចាំ ទៅតាមដំណាក់កាលនីមួយៗ និងសកម្មភាពនានារបស់គម្រោងតាមការតម្រូវការជាក់ស្តែងចាំបាច់។

២.៤ ការប្រឹក្សា និងពិគ្រោះយោបល់ ពីសាធារណជន

ការប្រឹក្សា និងពិគ្រោះយោបល់ពីសាធារណជន ដែលពាក់ព័ន្ធដោយសារគម្រោងនេះ គឺជាចំណុចមួយ ដ៏សំខាន់ ដែលធ្វើឡើងដើម្បីឱ្យសាធារណជន ដែលពាក់ព័ន្ធទាំងនេះផ្តល់នូវមតិយោបល់ និងសំណូមពរក្នុងការ ជួយដល់ការអនុវត្តន៍ គម្រោងឱ្យបានល្អប្រសើរ និងមានភាពរលូន។

[22] របាយការណ៍វាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាននិង សង្គមពេញលេញសម្រាប់គម្រោងសាងសង់ផ្លូវល្បឿនលឿនពីរាជធានីភ្នំពេញ ទៅ ខេត្តព្រះសីហនុ ១៩០,០១៦គ.ម ទំព័រ ៤០០

ការប្រឹក្សា និងពិគ្រោះយោបល់នេះ ដើម្បីបង្ហាញបន្ថែមនូវបញ្ហាប៉ះពាល់ ដែលកើតមានក្នុងដំណាក់កាលសាងសង់ និងប្រតិបត្តិគម្រោង ហើយបញ្ហាទាំងនេះនឹងត្រូវយកមកវិភាគឱ្យបានពេញលេញ ក្នុងគោលបំណងកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ ដល់ ធនធានបរិស្ថានធម្មជាតិ និងធនធានសេដ្ឋកិច្ចសង្គមដោយសារគម្រោង និងជួយទប់ស្កាត់ការបង្កគ្រោះមហន្តរាយ ដែល អាចកើតមានដោយយថាហេតុណាមួយពីគម្រោងនេះផងដែរ។

រយៈពេលការធ្វើការប្រឹក្សា និងពិគ្រោះយោបល់បានប្រព្រឹត្តទៅ ១៨/មករា/២០១៦ ដល់ ០៥/មេសា/២០១៦ ជាមួយអង្គភាព មន្ទីរស្ថាប័ន និងអាជ្ញាធរពាក់ព័ន្ធគ្រប់លំដាប់ (ភូមិឃុំស្រុក) និងអង្គការមិនមែន រដ្ឋាភិបាល ដែលមានការ ពាក់ព័ន្ធដោយសារគម្រោង។ បញ្ជាក់:*យើងមិនបានធ្វើការប្រឹក្សាជាមួយនឹងអង្គការមិនមែនរដ្ឋាភិបាលទេពីព្រោះក្នុងតំបន់ គម្រោងពុំបានរកឃើញមានអង្គការ មិនមែនរដ្ឋាភិបាលដែលពាក់ព័ន្ធ ឬបានធ្វើការលើផ្នែកនៃគម្រោងនេះ ឬមានតំបន់ ប្រតិបត្តិការក្នុង ឬតំបន់ជាប់គម្រោងឡើយ។*

ការប្រឹក្សា និងពិគ្រោះយោបល់នេះ បានធ្វើការពិភាក្សាវែកញែក និងពន្យល់ឱ្យប្រជាពលរដ្ឋ នៅក្នុងតំបន់គម្រោង ឱ្យបានយល់អំពីគោលបំណងនៃការអភិវឌ្ឍគម្រោង ដែលទៅថ្ងៃអនាគតនឹងនាំឱ្យពួកគាត់បានរីកចំរើន (ចូលរួមចំណែក ជាមួយរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាក្នុងការកាត់បន្ថយភាពក្រីក្ររបស់ប្រជាពលរដ្ឋក្នុងតំបន់គម្រោង)។[23]

២.៤.១ គោលបំណងនៃការប្រឹក្សា

គោលបំណងនៃការប្រឹក្សា និងពិគ្រោះយោបល់ពីសាធារណជន មានគោលបំណងដូចតទៅ៖

-ធ្វើការផ្សព្វផ្សាយដល់សាធារណជន និងអ្នកដែលពាក់ព័ន្ធនឹងគម្រោងទាំងអស់ ឱ្យបានដឹងឮអំពីគោលបំណង និង ដំណាក់កាលនៃការអនុវត្តន៍គម្រោងនេះ។

-ស្វែងរកមតិរិះគន់ សំណូមពរ បញ្ហាទំនាស់ និងរកវិធីសាស្ត្រកែលំអផ្សេងៗរបស់ពួកគេទាំងនោះ ដើម្បីឱ្យគម្រោងនោះទទួលបានជោគជ័យ។

-ស្វែងរកវិធានការកាត់បន្ថយហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថានអវិជ្ជមាន នៃគម្រោងផ្លូវល្បឿនលឿននេះ ឱ្យកាន់តែមាន ប្រសិទ្ធភាព ដោយធ្វើការប្រជុំពិភាក្សាជាមួយអ្នកពាក់ពន្ធ័ និងមានការចូលរួមអំពីសំណាក់អាជ្ញាធរមូលដ្ឋានដែលពាក់ព័ន្ធក្នុងតំបន់គម្រោង។[24]

[23] របាយការណ៍វាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាននិង សង្គមពេញលេញសម្រាប់គម្រោងសាងសង់ផ្លូវល្បឿនលឿនពីរាជធានីភ្នំពេញ ទៅខេត្តព្រះសីហនុ ១៩០,០១៦គ.ម ទំព័រ ២៦៥

[24] របាយការណ៍វាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាននិង សង្គមពេញលេញសម្រាប់គម្រោងសាងសង់ផ្លូវល្បឿនលឿនពីរាជធានីភ្នំពេញ ទៅខេត្តព្រះសីហនុ ១៩០,០១៦គ.ម ទំព័រ២៦៥

២.៤.២ ការចូលរួមពីសាធារណជន

ក្រុមការងារសិក្សាស្រាវជ្រាវផ្នែកការវាយតំលៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន និងសង្គមពេញលេញនេះ បានធ្វើការផ្សព្វផ្សាយ ប្រឹក្សា និងពិគ្រោះយោបល់ពីសំណាក់សាធារណជនតាមបណ្តា មន្ទីរ ស្រុក ឃុំ និងតាមបណ្តាលភូមិពាក់ព័ន្ធក្នុង រាជ ធានីភ្នំពេញ ខេត្តកណ្តាល ខេត្តកំពង់ស្ពឺ ខេត្តព្រះសីហនុ មានដូចតទៅៈ

<u>រាជធានីភ្នំពេញ</u>

- សាលាខណ្ឌពោធិ៍សែនជ័យ
- សាសាសង្កាត់សំរោងក្រោម
- សាលាសង្កាត់ត្រពាំងក្រសាំង
- សាលាសង្កាត់កំបូល
- ភូមិដែលផ្លូវគម្រោងឆ្លងកាត់ទាំង ១៤ភូមិ
- តំណាងប្រជាជនដែលបានចូលរួមចំនួន១២០គ្រួសារ
- មន្ទីរធនធានទឹក និងឧតុនិយម រាជធានីភ្នំពេញ
- មន្ទីរអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ រាជធានីភ្នំពេញ
- អគ្គិសនីកម្ពុជា (EDC)
- មន្ទីរបរិស្ថាន រាជធានីភ្នំពេញ
- មន្ទីរកសិកម្ម រុក្ខាប្រមាញ់ និងនេសាទ (ជំនាញព្រៃឈើ និងជលផល) រាជធានីភ្នំពេញ
- មន្ទីររៀបចំដែនដីនគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ រាជធានីភ្នំពេញ
- មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន រាជធានីភ្នំពេញ
- មន្ទីរទេសចរណ៍ រាជធានីភ្នំពេញ

<u>ខេត្តកណ្តាល</u>

- រដ្ឋបាលខេត្ត ខេត្តកណ្តាល
- សាលាស្រុកអង្គស្នួល
- មន្ទីរបរិស្ថាន ខេត្តកណ្តាល
- មន្ទីរកសិកម្ម រុក្ខាប្រមាញ់ និងនេសាទ ខេត្តកណ្តាល
- មន្ទីរអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ ខេត្តកណ្តាល
- មន្ទីរធនធានទឹក និងឧតុនិយម ខេត្តកណ្តាល
- មន្ទីររៀបចំដែនដីនគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ ខេត្តកណ្តាល
- មន្ទីរសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូន ខេត្តកណ្តាល

- មន្ទីរវប្បធម៌ និងវិចិត្រសិល្បៈ ខេត្តកណ្តាល
- មន្ទីរទេសចរណ៍ ខេត្តកណ្តាល
- មន្ទីរកសិកម្ម រុក្ខាប្រមាញ់ និងនេសាទ (ជំនាញជលផល) ខេត្តកណ្តាល
- មន្ទីរកសិកម្ម រុក្ខាប្រមាញ់ និងនេសាទ (ជំនាញព្រៃឈើ) ខេត្ត កណ្តាល
- មន្ទីរផែនការ ខេត្តកណ្តាល
- មន្ទីររ៉ែ និងថាមពល
- សាលាឃុំបែកចាន ឃុំឆកឈើនាង ឃុំពើក និងឃុំដំណាក់អំពិល
- ភូមិដែលផ្លូវគម្រោងឆ្លងកាត់ទាំង ១៥ភូមិ
- តំណាងប្រជាជនដែលបានចូលរួម ចំនួន១០៩គ្រួសារ

<u>ខេត្តកំពង់ស្ពឺ</u>

- រដ្ឋបាលខេត្ត ខេត្តកំពង់ស្ពឺ
- សាលាស្រុកសំរោងទង
- សាលាក្រុងច្បារមន
- សាលាស្រុកភ្នំស្រួច
- មន្ទីរបរិស្ថាន ខេត្តកំពង់ស្ពឺ
- មន្ទីរកសិកម្ម រុក្ខាប្រមាញ់ និងនេសាទ (ជំនាញព្រៃឈើ និងជលផល) ខេត្តកំពង់ស្ពឺ
- មន្ទីរកសិកម្ម រុក្ខាប្រមាញ់ និងនេសាទ (ជលផល) ខេត្តកំពង់ស្ពឺ
- មន្ទីរអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ ខេត្តកំពង់ស្ពឺ
- មន្ទីរធនធានទឹក និងឧតុនិយម ខេត្តកំពង់ស្ពឺ
- មន្ទីររៀបចំដែនដីនគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ ខេត្តកំពង់ស្ពឺ
- មន្ទីរសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូន ខេត្តកំពង់ស្ពឺ
- មន្ទីរវប្បធម៌ និងវិចិត្រសិល្បៈ ខេត្តកំពង់ស្ពឺ
- ឧទ្យានជាតិសុរាម្រិត-កុសុមៈ «គិរីរម្យ»
- មន្ទីរទេសចរណ៍ ខេត្តកំពង់ស្ពឺ
- មន្ទីររ៉ែ និងថាមពល ខេត្តកំពង់ស្ពឺ
- ឧទ្យានជាតិព្រះមុនីវង្ស «បូកគោ»
- សាលាឃុំ/សង្កាត់ ដែលផ្លូវគម្រោងឆ្លងកាត់ទាំង ១៣ឃុំ/សង្កាត់
- ភូមិដែលផ្លូវគម្រោងឆ្លងកាត់ទាំង ៥៧ភូមិ

- តំណាងប្រជាជនដែលបានចូលរួម ចំនួន៩៤១គ្រួសារ។

ខេត្តព្រះសីហនុ

- រដ្ឋបាលខេត្ត ខេត្តព្រះសីហនុ
- សាលាស្រុកកំពង់សិលា
- សាលាស្រុកស្ទឹងហាវ
- សាលាស្រុកព្រៃនប់
- សាលាក្រុងព្រះសីហនុ
- មន្ទីរបរិស្ថាន ខេត្តព្រះសីហនុ
- មន្ទីរសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូន ខេត្តព្រះសីហនុ
- មន្ទីររ៉ែ និងថាមពល ខេត្តព្រះសីហនុ
- មន្ទីរទេសចរណ៍ ខេត្តព្រះសីហនុ
- មន្ទីររៀបចំដែនដីនគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ ខេត្តព្រះសីហនុ
- មន្ទីរអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ ខេត្តព្រះសីហនុ
- មន្ទីរកសិកម្ម រុក្ខាប្រមាញ់ និងនេសាទ ខេត្តព្រះសីហនុ
- មន្ទីរធនធានទឹក និងឧតុនិយម ខេត្តព្រះសីហនុ
- មន្ទីរវប្បធម៌ និងវិចត្រសិល្បៈ ខេត្តព្រះសីហនុ
- មន្ទីរផែនការ ខេត្តព្រះសីហនុ
- មន្ទីរកសិកម្ម រុក្ខាប្រមាញ់ និងនេសាទ (ជំនាញព្រៃឈើ) ខេត្តព្រះសីហនុ
- មន្ទីរកសិកម្ម រុក្ខាប្រមាញ់ និងនេសាទ ខេត្តព្រះសីហនុ
- មន្ទីរកសិកម្ម រុក្ខាប្រមាញ់ និងនេសាទ (ជំនាញជលផល) ខេត្តព្រះសីហនុ
- សាលាឃុំ/សង្កាត់ ដែលផ្លូវគម្រោងឆ្លងកាត់ទាំង ១១ឃុំ/សង្កាត់
- ភូមិដែលផ្លូវគម្រោងឆ្លងកាត់ទាំង ២៤ភូមិ
- តំណាងប្រជាជនដែលបានចូលរួម ចំនួន៨៣គ្រួសារ។[25]

[25] របាយការណ៍វាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាននិង សង្គមពេញលេញសម្រាប់គម្រោងសាងសង់ផ្លូវល្បឿនលឿនពីរាជធានីភ្នំពេញ ទៅ ខេត្តព្រះសីហនុ ១៩០,០១៦គ.ម ទំព័រ២៦៨

២.៤.៣ លទ្ធផលនៃការប្រជុំពិគ្រោះយោបល់

ក្រុមការងារសិក្សាផលប៉ះពាល់បានជួបសម្ភាសន៍ជាមួយគ្រួសារដែលប៉ះពាល់ជាក់ស្តែងរួចមក ឃើញថាគ្រួសារ ប៉ះពាល់ដោយគម្រោងផ្លូវល្បឿនលឿនពីភ្នំពេញទៅខេត្តព្រះសីហនុមានចំនួនសរុប២.៨៨៨គ្រួសារ។ ក្នុងនោះដែរមាន ចំនួនគ្រួសារចូលរួមសម្ភាសជាមួយក្រុមការងារចំនួន១.២៥៣គ្រួសារ។ យ៉ាងណាមិញ គ្រួសារដែលបានចូលរួមសម្ភាសន៍ នោះ មានអ្នកគាំទ្រចំនួន១.២២២គ្រួសារ ស្មើនិង៩៨% នឹងអ្នកមិនគាំទ្រចំនួន៣១ គ្រួសារ ស្មើនិង២%។

ប្រជាពលរដ្ឋដែលពេញចិត្តគាំទ្រគម្រោង បានបញ្ចេញនូវទស្សនៈយោបល់ថា៖

-យល់ឃើញថាល្អសំរាប់ការធ្វើដំណើរ នឹងកាត់បន្ថយបញ្ហាគ្រោះថ្នាក់ចរាណ៍បានច្រើន។

-គាំទ្រឯកភាពចំពោះគម្រោង ដើម្បីឱ្យប្រទេសមានការអភិវឌ្ឍ។

ប្រជាពលរដ្ឋដែលមិនពេញចិត្តគាំទ្រគម្រោង គាត់យល់ឃើញថា៖

-ដោយសារគាត់មានដីតូច ធ្វើឱ្យគាត់បាត់បង់ដីស្រែ លែងមានដីសម្រាប់បង្កបង្កើនផល ធ្វើឱ្យប៉ះពាល់ដល់ ជីវភាពរស់នៅរបស់ពួកគាត់។

-ដោយសារគម្រោងប៉ះចំទីតាំងប្រកបអាជីវកម្មរបស់គាត់ ហេតុនេះហើយធ្វើឱ្យគាត់បាត់បង់មុខរបរ។

-មិនគាំទ្រ ពីព្រោះគន្លងផ្លូវនេះប៉ះចំផ្នូរដូនតារបស់គាត់។

-គម្រោងនឹងផ្តល់សំណងមិនបានសមរម្យ ធ្វើឱ្យគាត់មិនមានលទ្ធភាពទិញដីថ្មី ដែលទំហំស្មើដីគាត់ និង មានគុណភាពល្អដូចដីគាត់បានឡើយ។

***សំណូមពរ**

•សូមដោះស្រាយសំណងឱ្យខ្ពស់ជាងតម្លៃដីទីផ្សារ ដើម្បីមានលទ្ធទិញដីថ្មីវិញបាន(មតិរួម)។

•ស្នើជួយដោះស្រាយបញ្ហាដីប៉ះពាល់ ដែលនៅសល់តិចតួចមិនអាចយកប្រើប្រាស់បានទៀត សូមខាងម្ចាស់គម្រោងជួយទិញយកទាំងស្រុង(មតិរួម)។

• ក្នុងករណីគន្លងផ្លូវកាត់ដីចំការចំពាក់កណ្តាលដីសូមជួយសម្រួលធ្វើផ្លូវសំរាប់គាត់អាចឆ្លងកាត់ ពីម្ខាងទៅម្ខាងទៀតឱ្យបានងាយស្រួល។ ម្យ៉ាងទៀតជួយដោះស្រាយបញ្ហាធ្វើប្លង់ដីថ្មីជូនពួកគាត់ផង (ឃុំត្រែងត្រយឹង ស្រុកភ្នំស្រួច) ។

• ស្នើសុំឱ្យធ្វើផ្លូវវាងពីដីភូមិ ផ្លូវមកលើផ្លូវរទេះភ្លើងវិញ (ភូមិទួលព្រិច ឃុំត្រពាំងគង ស្រុកសំរោងទង)។

• សំណូមពរឱ្យគន្លងផ្លូវល្បឿនលឿននេះ វាងចេញពីដីភូមិ មកចំដីស្រែវិញ(ភូមិរំលោង ឃុំវល្លិសរ ស្រុកសំរោងទង)។

•សំណូមពរជួយដោះស្រាយដោយដោះដូរជាទីតាំងថ្មី ឱ្យបានសមរម្យ (ភូមិពង្រ ឃុំធម្មតាអរ ស្រុកសំរោងទង)។

•សូមម្ចាស់គម្រោងជួយផ្តល់ជាការងារដល់ប្រជាពលរដ្ឋបានធ្វើនៅពេលគម្រោងផ្លូវនេះត្រូវសាងសង់ (ព្រៃកន្ទ្រង់ ឃុំធម្មតាអរ ស្រុកសំរោងទង)។

•ស្នើសុំវាងគន្លងផ្លូវ ពីដីគាត់ដោយសារប៉ះចំផ្នូរសពដូនតា (ភូមិស្ទឹងឆាយខាងត្បូង ឃុំស្ទឹងឆាយ ស្រុកកំពង់សិលា)។[26]

[26] របាយការណ៍វាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាននិង សង្គមពេញលេញសម្រាប់គម្រោងសាងសង់ផ្លូវល្បឿនលឿនពីរាជធានីភ្នំពេញ ទៅខេត្តព្រះសីហនុ ១៩០,០១៦គ.ម ទំព័រ៣០៤

ជំពូកទី៣
សមិទ្ធផល បញ្ហាប្រឈម ដំណោះស្រាយ
ផ្លូវល្បឿនលឿន

ជំពូកទី៣
សមិទ្ធផល បញ្ហាប្រឈម ដំណោះស្រាយ ផ្លូវល្បឿនលឿន

៣.១ សមិទ្ធផល

ការអភិវឌ្ឍន៍សង្គមជារឿយៗត្រូវការយុទ្ធសាស្រ្តជាច្រើនរួមជាមួយការចូលរួមពីរាជរដ្ឋាភិបាល ក្រុមហ៊ុនឯកជន និងសហគមន៍ដើម្បីធានាថាការអភិវឌ្ឍន៍មានប្រសិទ្ធភាព និងមានអត្ថប្រយោជន៍សម្រាប់មនុស្សទាំងអស់ ដើម្បីកែលម្អគុណភាពជីវិតនៃមនុស្សនៅក្នុងសង្គមមួយ។ ជាក់ស្តែងរាល់ការអភិវឌ្ឍន៍តែងតែលេចឡើងផលវិជ្ជមាន និងផលអវិជ្ជមានមកជាមួយផងដែរទោះជាប្រទេសអភិវឌ្ឍន៍ឬប្រទេសជឿនលឿនក្តី។ ចំពោះប្រទេសកម្ពុជាក្រោយរួចផុតពីសង្គ្រាមដែលទទួលរងការខូចខាតទ្រព្យសម្បត្តិសាធារណៈយ៉ាងដំណំ ជាពិសេសហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធស្ទើរទាំងស្រុងបាន ផ្តល់ផលវិបាកដល់ប្រជាជន ព្រោះតែការធ្វើដំណើរមានភាពយាប់យឺនជាខ្លាំង។ ប៉ុន្តែក្រោមការដឹកនាំរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលដែលបានដាក់ចេញគោលនយោបាយជាច្រើន បានប្រែក្លាយប្រទេសនេះទៅជាប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍បានយ៉ាងឆាប់រហ័ស ហើយបានកំណត់ចក្ខុវិស័យក្នុងការប្រែក្លាយកម្ពុជាឱ្យក្លាយជាប្រទេសមានចំណូលមធ្យម និងឈានទៅរកកម្រិតខ្ពស់នៅឆ្នាំ២០៣០ផងដែរ។

ឆ្លងតាមចក្ខុវិស័យក៏ដូចជាគោនយោបាយជាច្រើនរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា ឃើញមានគោលនយោបាយមួយដែលគួរអោយកត់សម្គាល់នោះជាគោលនយោបាយ ស្តីពីយន្តការភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន។ យន្តការភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន ជាគំរូសហការមួយដែលរដ្ឋាភិបាលនិងវិស័យឯកជនធ្វើការរួមគ្នាដើម្បីអភិវឌ្ឍន៍ ឬអនុវត្តគម្រោងសាធារណៈមួយចំនួន។ ជាក់ស្តែងយើងក៏បានឃើញថា គម្រោងផ្លូវល្បឿនលឿនភ្នំពេញ-ក្រុងព្រះសីហនុ ក៏បានកើតចេញពីយន្តការភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជននេះផងដែរ ។ គម្រោងផ្លូវល្បឿនលឿនភ្នំពេញ-ក្រុងព្រះសីហនុ មានឥទ្ធិពលយ៉ាងខ្លាំងលើសេដ្ឋកិច្ចក្នុងតំបន់និងប្រទេសទូទៅ។ ការបើកដំណើរការផ្លូវល្បឿនលឿនអាចបណ្តាលឲ្យមានការផ្លាស់ប្តូរធំៗ ដូចជា៖

- ការបង្កើននៃការវិនិយោគៈ ការដែលមានផ្លូវល្បឿនលឿនធ្វើឲ្យការធ្វើដំណើរជាការងាយស្រួល និងលឿនជាងមុន។ អ្នកវិនិយោគ និងសហគ្រាសអាចចូលទៅក្នុងតំបន់ដាច់ស្រយាល ដែលធ្លាប់មានការលំបាកក្នុងការរីកចម្រើន, ហើយនេះអាចជំរុញឲ្យមានការវិនិយោគថ្មីៗ។
- ការរីកចម្រើននៃអាជីវកម្ម និងសហគ្រាសៈ ផ្លូវល្បឿនលឿនជួយបង្កើនការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងសេវាកម្ម, ដែលធ្វើឲ្យអាជីវកម្មនានាអាចរីកចម្រើនបានលឿនជាងមុន, ពិសេសនៅក្នុងតំបន់ដែលមានផ្លូវទំនាក់ទំនងមិនល្អ។

- ការបង្កើនការងារនិងការជម្រុញឱកាសសង្គមៈ ការសាងសង់ផ្លូវ និងកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធពាក់ព័ន្ធបង្កើនការងារ, មិនត្រឹមតែជាសកម្មភាពខាងការសាងសង់នោះទេ ប៉ុន្តែវាក៏ជាឱកាសសម្រាប់អាជីវកម្មពាក់ព័ន្ធដូចជាសណ្ឋាគារ, ហាងបាយ និងសេវាកម្មផ្សេងៗ។
- ការកាត់បន្ថយអស់ពេល និងថ្លៃដើមក្នុងការដឹកជញ្ជូនៈ ផ្លូវល្បឿនលឿនអាចកាត់បន្ថយពេលវេលានិងថ្លៃដើមក្នុងការដឹកជញ្ជូនទំនិញនិងអ្នកដំណើរ, ដែលធ្វើឲ្យការគ្រប់គ្រងលើការដឹកជញ្ជូនកាន់តែងាយស្រួលនិងមានប្រសិទ្ធិភាព។
- ការកែលម្អគុណភាពជីវិតៈ ជាមួយនឹងការដែលតំបន់មួយក្លាយជាតំបន់ដែលមានទំនាក់ទំនងល្អប្រសើរឡើង, វាអាចបណ្តាលឲ្យមានការរីកចម្រើនសង្គម, សេដ្ឋកិច្ចនិងការអភិវឌ្ឍតំបន់ធំជាងមុន, ធ្វើឲ្យគុណភាពជីវិតរបស់ប្រជាជនក៏កែលម្អជាមួយ។
- ការគាំទ្ររបស់រដ្ឋៈ ផ្លូវល្បឿនលឿនអាចជាកត្តាសំខាន់ក្នុងការគាំទ្រដល់គោលនយោបាយរដ្ឋាភិបាល ដើម្បីពង្រីកសេដ្ឋកិច្ចតំបន់ និងលើកស្ទួយវិស័យដឹកជញ្ជូន។

ចំពោះការសាងសង់ផ្លូវល្បឿនលឿន ភ្នំពេញ-ក្រុងព្រះសីហនុ វាក៏បង្កផលអវិជ្ជមានខ្លះដែរពេលកំពុងសាងសង់ ទាក់ទងនឹងបរិស្ថាន សង្គម និងសេដ្ឋកិច្ច។ ផលអវិជ្ជមានទាំងនេះរួមមានៈ

១. ផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន

• ការកាប់បំផ្លាញព្រៃឈើៈ ការសាងសង់ផ្លូវល្បឿនលឿនបណ្តាលឲ្យមានការខូចខាតដីធ្លី និងបំផ្លាញព្រៃឈើនៅតំបន់ដែលផ្លូវឆ្លងកាត់។

• ការខូចខាតដល់ប្រព័ន្ធអេកូស៊ីស្ទឹមៈ ការសាងសង់ផ្លូវធំអាចបណ្តាលឲ្យមានការប្រែក្លាយរបស់ប្រព័ន្ធអេកូស៊ីស្ទឹម និងការផ្លាស់ប្តូរសត្វព្រៃ។

២. ការបាត់បង់ដីធ្លី និងជម្រករបស់ប្រជាជន

• ការផ្លាស់ទីចាកចេញៈ ប្រជាជនដែលរស់នៅតំបន់ដែលផ្លូវឆ្លងកាត់អាចបណ្តាលឲ្យពួកគេបាត់បង់ដីធ្លីឬផ្ទះសម្បែង ហើយត្រូវផ្លាស់ទីចេញទៅតំបន់ផ្សេង។

• បញ្ហាសម្របខ្លួនៈ ការផ្លាស់ទីប្រព្រឹត្តទៅដោយឆាប់រហ័សអាចបណ្តាលឲ្យប្រជាជនមួយចំនួនមានការលំបាកក្នុងការសម្របខ្លួន និងការរកការងារថ្មីនៅតំបន់ដែលពួកគេត្រូវទៅរស់នៅ។

៣. ការកើនឡើងនៃតម្លៃអចលនទ្រព្យ និងការរស់នៅ

• តម្លៃអចលនទ្រព្យកើនឡើង: បន្ទាប់ពីផ្លូវល្បឿនលឿនត្រូវបានសាងសង់ និងតំបន់ដែលមានកំណើនក្នុងការវិនិយោគ អាចនាំឲ្យតម្លៃដី និងអចលនទ្រព្យកើនឡើង។

៤. សំឡេងរំខាន

• ការរញ្ជួយ និងសំឡេងរំខាន៖ នៅក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់ ផ្លូវល្បឿនលឿនអាចបង្កការរញ្ជួយ និងសំឡេងរំខានទៅប្រជាជនដែលរស់នៅជិតផ្លូវ។ ការជិះកាន់តែច្រើននៃរថយន្តធំអាចបង្កផលប៉ះពាល់ដល់គុណភាពជីវិតរបស់អ្នករស់នៅក្បែរផ្លូវ។

បន្ទាប់ពីការកសាងផ្លូវល្បឿនលឿនប្រជាជនមានមតិផ្សេងគ្នាខ្លះអវិជ្ជមាន និងខ្លះវិជ្ជមាន ដោយអាស្រ័យលើបរិបទ និងបទពិសោធន៍ផ្ទាល់របស់ពួកគេ។ មួយចំនួននៃមតិវិជ្ជមាននិងអវិជ្ជមានរបស់ប្រជាជនរួមមាន៖

មតិវិជ្ជមាន៖

- ការធ្វើដំណើរងាយស្រួល និងរហ័សរានរ័ក៖ ប្រជាជនភាគច្រើនពេញចិត្តនឹងការធ្វើដំណើរជាយូរជាងមុន តែឥឡូវអាចធ្វើដំណើរបានលឿននិងងាយស្រួល។ នេះជួយឲ្យពួកគេកាត់បន្ថយពេលវេលា និងអំណោយផលសម្រាប់ការងារ និងការរស់នៅប្រចាំថ្ងៃ។
- ការរីកចម្រើនសេដ្ឋកិច្ចក្នុងតំបន់៖ អ្នករស់នៅក្បែរផ្លូវល្បឿនលឿនច្រើនពេញចិត្តនឹងការរីកចម្រើននៃអាជីវកម្មថ្មីៗ ការងារថ្មី និងឱកាសវិនិយោគដែលកើតមានឡើងក្រោយពីការបើកផ្លូវ។
- ការទាក់ទាញទេសចរណ៍៖ មានមតិនិយមថា ផ្លូវល្បឿនលឿនជួយទាក់ទាញទេសចរណ៍មកកាន់តំបន់ដែលធ្លាប់មានការលំបាកក្នុងការចូលទៅដល់។
- សុវត្ថិភាពក្នុងការធ្វើដំណើរ៖ ប្រជាជនជាច្រើនគិតថាផ្លូវល្បឿនលឿនជាស្ថាប័នដែលមានសុវត្ថិភាពខ្ពស់ ជាពិសេសសម្រាប់ការធ្វើដំណើរឆ្ងាយ ជាងការប្រើប្រាស់ផ្លូវធម្មតា។

មតិអវិជ្ជមាន៖

- ផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន៖ ប្រជាជនមួយចំនួនមានការព្រួយបារម្ភអំពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន ដែលអាចបង្កដោយក្រោយការសាងសង់ផ្លូវល្បឿនលឿន ដូចជាការកាប់បំផ្លាញព្រៃឈើ ការបែកបាក់ដី ឬការខូចខាតធម្មជាតិ។
- ការបាត់បង់ដីធ្លី និងជម្រក៖ មនុស្សដែលរស់នៅជិតតំបន់ផ្លូវល្បឿនលឿនអាចមានការលំបាកដោយសារតែការបាត់បង់ដីធ្លី ឬការផ្លាស់ប្តូររស់នៅ ដោយជាពិសេសសម្រាប់អ្នកមានជីវភាពទាប។

- ការកើនឡើងនៃតម្លៃរស់នៅ៖ ប្រជាជនមួយចំនួនព្រួយបារម្ភអំពីការកើនឡើងនៃតម្លៃអចលនទ្រព្យ និង តម្លៃរស់នៅ ដែលអាចធ្វើឱ្យពួកគេអាចចាកចេញពីតំបន់នោះ។
- សំឡេងរំខាន៖ ការធ្វើចរាចរណ៍អាចបង្កការរញ្ជួយ និងសំឡេងរំខាន ដែលអាចប៉ះពាល់ដល់ស្ថានភាព រស់នៅរបស់ប្រជាជន។

ជាទូទៅមតិប្រជាជនអាចមានការផ្លាស់ប្តូរទៅតាមស្ថានភាពផ្ទាល់របស់ពួកគេ។

ក្រោយពីមានការសម្របសម្រួលយ៉ាងយកចិត្តទុកដាក់ពីក្រសួង និងស្ថាប័នដែលពាក់ព័ន្ធ ក៏បានកំណត់ មុខសញ្ញាដែរជាហានិភ័យ ដែលបង្កឡើងកំឡុងពេលសាងសង់ និងក្រោយការសាងសង់ផ្លូវ ដូចជា ការចុះទៅ ដល់ទីតាំងផ្ទាល់ដើម្បីពិគ្រោះមតិយោបល់ ការសិក្សាវាយតម្លៃនិងប៉ាន់ប្រមានទំហំនៃការប៉ះពាល់របស់ប្រជាជន បរិស្ថាន សេដ្ឋកិច្ចជាដើម ដែលនាំអោយមានការកាត់បន្ថយផលអវិជ្ជមានជាអតិបរមា និងធ្វើអោយគម្រោងផ្លូវ ល្បឿនលឿន ភ្នំពេញ ក្រុងព្រះសីហនុ សាងសង់បានយ៉ាងរលូន ហើយទទួលបានជោគជ័យ សម្រាប់សង្គម និង សេដ្ឋកិច្ច ប្រទេសកម្ពុជាយ៉ាងច្រើន ដូចជា៖

- ជម្រុញសេដ្ឋកិច្ច៖ ផ្លូវផ្តល់ឱកាសសម្រាប់ពង្រីកពាណិជ្ជកម្ម និងការគ្រប់គ្រងសេដ្ឋកិច្ច ដោយផ្គត់ផ្គង់ ភាពងាយស្រួលក្នុងការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងសេវាកម្មពីកន្លែងមួយទៅកន្លែងមួយ។
- ការទំនាក់ទំនង និងអភិវឌ្ឍសង្គម៖ ផ្លូវធ្វើឱ្យមានការតភ្ជាប់អន្តរជាតិ និងក្នុងស្រុកកាន់តែប្រសើរ អនុញ្ញាតឱ្យមនុស្សធ្វើដំណើរបានកាន់តែងាយស្រួលនិងចូលរួមចំណែកក្នុងសកម្មភាពសង្គម។
- បង្កើនភាពងាយស្រួលក្នុងការចូលដំណើរការ៖ ផ្លូវអនុញ្ញាតឱ្យមានការចូលដំណើរការទៅកាន់សេវា សាធារណៈ ឧទាហរណ៍ សាលារៀន មន្ទីរពេទ្យ និងទីតាំងជនបទ ឬតំបន់ឆ្ងាយ។
- ការអភិវឌ្ឍន៍លំនៅឋានសាងសង់ផ្លូវអាចជំរុញការអភិវឌ្ឍទីក្រុងនិងជម្រិតលំនៅឋាន ដោយផ្តល់ភាព ងាយស្រួលក្នុងការស្នាក់នៅនិងការងារ។
- ការអភិវឌ្ឍទេសចរណ៍៖ ផ្លូវល្អធ្វើឱ្យទីកន្លែងទេសចរណ៍កាន់តែទាក់ទាញព្រោះការដំណើរការទៅកាន់ តំបន់ទេសចរណ៍អាចធ្វើបានឆាប់រហ័សនិងងាយស្រួល។
- កាត់បន្ថយពេលវេលា និងចំណាយ៖ ផ្លូវដែលបានសាងសង់ល្អអាចបន្ថយពេលវេលាធ្វើដំណើរ និង កាត់បន្ថយការចំណាយក្នុងការដឹកជញ្ជូន។
- បង្កើនសុវត្ថិភាព៖ ផ្លូវល្អជួយកាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍និងធានាសុវត្ថិភាពសម្រាប់អ្នកដំណើរ។

៣.២ បញ្ហាប្រឈម

-គម្រោងនេះនឹងធ្វើឱ្យមានការកាប់ព្រៃឈើមួយចំនួន នៅតំបន់ឧទ្យានជាតិគីរីរម្យ និង តំបន់ក្បាលឆាយ។

-ការលើកឡើងផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដោយសារគម្រោងចំពោះប្រព័ន្ធលំហូរផ្លូវទឹក

-ប្រសិនបើមិនមាន ការសិក្សាឱ្យបានច្បាស់អំពីប្រព័ន្ធលំហូរផ្លូវទឹកបែបធម្មជាតិទេ នឹងអាចមានបញ្ហាការរំដោះទឹកមិនបានទន់ពេលវេលា ឬការខ្វះខាត ទឹកប្រើប្រាស់។លើសពីនេះទៀតនេះអាចធ្វើឱ្យប៉ះពាល់ដល់គុណភាពសំណង់ផងដែរ។

-គម្រោងនេះ ធ្វើឱ្យប្រជាពលរដ្ឋដែលរស់នៅជិតផ្លូវនេះ ទទួលរងការរំខាន ដោយសំលេងយានយន្ត។

-ជាទូទៅនៅពេលមានការកកើតផ្លូវ ប្រជាពលរដ្ឋតែងតែចង់ទៅរស់នៅក្បែរ ផ្លូវ ដោយឡែកសម្រាប់ផ្លូវល្បឿនលឿននេះ វានឹងបង្កសំលេងរំខានជាងក្នុ ធម្មតា។ ហេតុនេះវានឹងធ្វើឱ្យប៉ះពាល់ដល់អារម្មណ៍ពួកគាត់។

-ការលើកឡើងផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដោយសារគម្រោងចំពោះការបំពុលទឹកក្រោម ដី និងលើដី។

-ធ្វើឱ្យមានការបំពុលដី និងទឹកក្រោមដី និងទឹកលើដី ប្រសិនបើមិនមាន កន្លែងស្តុកប្រេង និងមិនមានការគ្រប់គ្រង់សំណល់រាវឱ្យបានត្រឹមត្រូវក្នុង កំឡុងពេលអនុវត្ត។

-ការលើកឡើងផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដោយសារគម្រោង(សំណល់រឹង-រាវ)។

-នៅពេលគម្រោងចាប់ផ្តើមសាងសង់ ធ្វើឱ្យមានសំណល់រឹងដូចជាបាវស៊ីម៉ង់ ថង់ប្លាស្ទិក ដែលធ្វើប៉ះពាល់ដល់. បរិស្ថាន។

-ការលើកឡើងផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដោយសារគម្រោង (ធនធានជលផល)។

-សម្រាប់ខេត្តកំពង់ស្ពឺ ពាក់ព័ន្ធនឹងផ្នែកជលផលមិនមានអ្វីជាផលប៉ះពាល់ ធ្ងន់ធ្ងរទេ ប្រសិនការសាងសង់នេះមានធ្វើជាស្ពាន និងលូគ្រប់គ្រាន់និងត្រឹមត្រូវតាមស្តង់ដារ។ ប្រសិនបើ គម្រោងនេះត្រូវប៉ះចំតំបន់កោងកាងហើយត្រូវកាប់ព្រៃកោងកាងនោះនឹងធ្វើឱ្យប៉ះពាល់ដល់ជីវសាស្ត្ររស់នៅក្នុងទឹក ពីព្រោះព្រៃកោងកាងវា មានសារៈសំខាន់ណាស់សម្រាប់ ធនធានជីវសាស្ត្រដែលរស់នៅក្នុងទឹក ដែលប្រជាពលរដ្ឋនៅតាមមូលដ្ឋានពឹងអាស្រ័យផល ថែមទាំងជួយស្រូបយកសារ ធាតុកាបូនឌីអុកស៊ីតពីបរិយាកាស។

-ការលើកឡើងពីការព្រួយបារម្ភ អំពីតម្លៃដែលក្រុមហ៊ុននឹងយកនៅពេលផ្លូវនេះបើកឱ្យ ប្រើប្រាស់។

-សព្វថ្ងៃប្រជាពលរដ្ឋក៏កំពង់តែសប្បាយចិត្ត នឹងការប្រើប្រាស់ផ្លូវដោយមិនមាន ចំនាយប្រាក់ តែសម្រាប់គម្រោងផ្លូវល្បឿនលឿននេះវិញ ប្រសិនបើគាត់បើកបរ លើ គាត់ត្រូវបង់ប្រាក់។ ដូច្នេះ មិនអាចប៉ាន់ស្មានពីការពេញចិត្តរបស់ពួកគាត់ បានឡើយ។

-ការព្រួយបារម្ភពីបញ្ហាការសាងសង់ច្រកផ្លូវសម្រាប់ឆ្លងកាត់ផ្លូវល្បឿនលឿននេះ៖ គម្រោងផ្លូវល្បឿនលឿននេះ គឺត្រូវធ្វើជារបាំងសងខាងផ្លូវ ហេតុនេះពួកគាត់ មិនអាចឆ្លង់កាត់ផ្លូវដោយសេរីទេ គឺត្រូវចំណាយពេលទៅរកច្រកផ្លូវកាត់ផ្លូវ ល្បឿនលឿននេះ។

-ជាការលំបាកសម្រាប់ប្រជាពលរដ្ឋដែលមានសត្វពាហនៈចិញ្ចឹម ពីព្រោះ គាត់ត្រូវដេញសត្វចិញ្ចឹមរបស់គាត់ឆ្លងផ្លូវដើម្បីទៅគៀល។

-គម្រោងអាចប៉ះចំទីទួលបុរាណ ឬទីសក្ការបូជា។

-តាមរយៈផែនទី បង្ហាញថាតំបន់គម្រោងផ្លូវល្បឿនលឿនអាចកាត់ទីទួល សក្ការបូជារបស់ប្រជាពលរដ្ឋ ដែលមានទីតាំងនៅក្នុងភូមិថ្មី ឃុំកំពង់សិលា ស្រុកកំពង់សិលា ដែលអ្នកស្រុកហៅថាលោកតាថ្មគង់។

-ការព្រួយបារម្ភពីបញ្ហាសំណងសម្រាប់ប្រជាពលរដ្ឋដែលរងផលប៉ះពាល់ពីគម្រោង។

-គម្រោងនេះល្អ ប៉ុន្តែអ្វីដែលជាបញ្ហាប្រឈម គឺតំបន់គម្រោងមានប៉ះពាល់ដី លំនៅដ្ឋាន ដីស្រែចំការ ដំនាំដើមឈើហូបផ្លែរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ។

-ការព្រួយបារម្ភពីបច្ចេកទេសសាងសង់។

-ចំពោះផ្លូវល្បឿនលឿន ប្រវែងទទឹង ២៤ម៉ែត្រគឺនៅតែមិនធំ ពីព្រោះផ្លូវល្បឿនលឿនជាផ្លូវដែលអាចជិះពេញផ្លូវក្នុងល្បឿនមួយដែលលឿន ។

-ផ្លូវល្បឿនលឿននេះប្រសិនបើមាន ប័ណ្ណអេឡិចត្រូនិច ប្រើប្រាស់ពេលឆ្លង កាត់ផ្លូវជាការប្រសើណាស់។ការទុកទ្រូងផ្លូវ ៣ម៉ែត្រ សម្រាប់ជាសួនដាំដើមឈើដូចជាតូចពេក ។

-គម្រោងនេះ គួរតែមានការចូលរួមពីស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធនានា ដើម្បីបង្កើតឱ្យបានជា ផែនទីមេមួយ សម្រាប់ផែនការអភិវឌ្ឍទៅថ្ងៃអនាគត។ ដែលតំបន់មួយចំនួន នឹងត្រូវអភិវឌ្ឍជាតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស តំបន់ឧស្សាកម្ម ឬតំបន់ទេសចរណ៍ជា ដើម។

-ប្រជាពលរដ្ឋដែលមិនពេញចិត្តគាំទ្រគម្រោង គាត់យល់ឃើញថា៖

•ដោយសារគាត់មានដីតូច ធ្វើឱ្យគាត់បាត់បង់ដីស្រែ លែងមានដីសម្រាប់បង្កបង្កើនផល ធ្វើឱ្យប៉ះពាល់ដល់ជីវភាពរស់នៅរបស់ពួក គាត់។

• ដោយសារគម្រោងប៉ះចំទីតាំងប្រកបអាជីវកម្មរបស់គាត់ ហើយធ្វើឱ្យគាត់បាត់បង់មុខរបរ។ ហេតុនេះមិនគាំទ្រ ពីព្រោះគន្លងផ្លូវនេះប៉ះចំផ្ទះ ដូនតារបស់គាត់។

• គម្រោងនឹងផ្តល់សំណង មិនបានសមរម្យ ធ្វើឱ្យគាត់មិនមានលទ្ធភាព ទិញដីថ្មី ដែលទំហំស្មើដីគាត់ និងមានគុណភាពល្អដូចដីគាត់បានឡើយ។[27]

៣.៣ ដំណោះស្រាយ

-គម្រោងនឹងខិតខំសិក្សារាល់ផលប៉ះពាល់ចំពោះព្រៃឈើ ដែលកើតមាន និងអាចកើតមាន ឱ្យស៊ី ជំរៅបំផុត និងរកវិធានការ ដោះស្រាយ និងកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ តាមដែល អាចធ្វើបាន ឱ្យនៅកំរិតអប្បរមា។

-ការលើកឡើងផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដោយសារគម្រោងចំពោះប្រពន្ធលំហូរផ្លូវទឹក

-គម្រោងបានសិក្សាពីចរន្តទឹក កំលាំងទឹកហូរ និងល្បឿនទឹកជំនន់ ដើម្បីរៀបចំ រចនាប្លង់ នឹងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធឱ្យបានសមស្រប ទៅតាមបាតុភូតធម្មជាតិនៅ ក្នុងតំបន់គម្រោងឆ្លងកាត់។

-គម្រោងផ្លូវល្បឿនលឿននេះ មានសាងសង់ស្ពានចំនួន ៣ប្រភេទ ក្នុងនោះស្ពាន សរុប ៨៩កន្លែង ដែលមានប្រវែង ៥.១៦៧,៥ម គឺស្មើនឹង ២,៧១% នៃប្រវែងផ្លូវ សរុបទាំងមូល ដែលរួមមានស្ពានធំ១២ ស្ពានខ្នាតមធ្យម ៤៤ និងស្ពានតូច៣៣ ព្រមទាំងមានលូ ចំនួន៣០៤លូ ក្នុងនោះមានលូប្រអប់ (Slab Culvert) ដែលមាន ទទឹងចាប់ពី ២ម ទៅ៤ម និងលូមូល (Round Pipe Culvert) មានអង្កត់ផ្ចិត ១,៥ម ដើម្បីធ្វើការរំដោះទឹក ឱ្យបានទាន់ពេលវេលា និងដើម្បីឱ្យត្រីអាចធ្វើចរាចរណ៍ បាន។

-ការលើកឡើងផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដោយសារគម្រោងចំពោះការបំពុលសម្លេង

-គម្រោងនឹងខិតខំសិក្សា រាល់ផលប៉ះពាល់ដែលកើតមាន និងអាចកើតមាន ឱ្យស៊ី ជំរៅបំផុត និងរកវិធានការដោះស្រាយ និងកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ ឱ្យនៅកំរិត អប្បរមា។

[27] របាយការណ៍វាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាននិង សង្គមពេញលេញសម្រាប់គម្រោងសាងសង់ផ្លូវល្បឿនលឿនពីរាជធានីភ្នំពេញ ទៅខេត្តព្រះសីហនុ ១៩០,០១៦គ.ម ទំព័រ៣០៥

-បានសិក្សា ក៏ជាដូចផ្សព្វផ្សាយទៅដល់ប្រជាជនមូលដ្ឋាន ដែលរស់តាមគន្លង របស់គម្រោងឱ្យបានដឹងពីហេតុប៉ះពាល់នានា។

-គម្រោងនឹងសាងសង់របាំងការពារសំលេងសរុបប្រវែង ៥៧,១៩ គ.ម តាមតំបន់ ប្រជុំជនដើម្បីការពារសំលេងរំខាន ដល់ប្រជាពលរដ្ឋ។

-ការលើកឡើងផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដោយសារគម្រោងចំពោះការបំពុលទឹកក្រោមដី និងនៅលើដី

-នៅក្នុងដំណាក់កាលសាងសង់ គម្រោងនឹងយកចិត្តទុកដាក់ខ្ពស់ពីកន្លែងស្តុកទុកប្រេង់ដើម្បីការពារកុំឱ្យមានការលេចជ្រៀប ឬដួលកំពុបជាដើម។ -គម្រោងនឹងណែនាំដល់បុគ្គលិក-កម្មករអំពីការទុកដាក់សំណល់ប្រេងម៉ាស៊ីនប្រេងបាតយានយន្តឱ្យបានត្រឹមត្រូវ។

-គម្រោងនឹងប្រើប្រាស់រថយន្ត គ្រឿងយាននានា ដែលមានគុណភាពមិនបង្កឱ្យ មានការលិចជ្រាប ធ្លាយប្រេងពេលកុំប្រើប្រាស់។

-ការលើកឡើងផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដោយសារគម្រោង(សំណល់រឹងរ៉ាង)

-គម្រោងនឹងអប់រំបុគ្គលិកកម្មករឱ្យទុកដាក់សំណល់ឱ្យបានត្រឹមត្រូវ។

-គម្រោងនឹងមានធុងសំរាម នៅទីតាមទីតាំងសាងសង់ ក៏ដូចជានៅកន្លែងស្នាក់ នៅរបស់បុគ្គលិក។

-នឹងទុកដាក់បាវស៊ីម៉ង់ឱ្យត្រឹមត្រូវដើម្បីលក់ ឬឱ្យទៅប្រជាពលរដ្ឋប្រើប្រាស់ ឬកែច្នៃឡើងវិញជាវត្ថុប្រើប្រាស់ផ្សេងៗ។

-ការលើកឡើងផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដោយសារគម្រោង(ធនធានជលផល)។

-គម្រោងបានសិក្សាពីចរន្តទឹក កំលាំងទឹកហូរ និងល្បឿនទឹកជំនន់ ដើម្បីរៀបចំ រចនាប្លង់ នឹងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធឱ្យបានសមស្រប ទៅតាមបាតុភូតធម្មជាតិនៅ ក្នុងតំបន់គម្រោងឆ្លងកាត់។

-គម្រោងផ្លូវល្បឿនលឿននេះ មានសាងសង់ស្ពានចំនួន ៣ប្រភេទ ក្នុងនោះស្ពាន សរុប ៨៩កន្លែង ដែលមានប្រវែង ៥.១៦៧,៥ម គឺស្មើរនឹង ២,៧១%នៃប្រវែងផ្លូវសរុបទាំងមូលដែលរួមមានស្ពានធំ១២ ស្ពានខ្នាតមធ្យម៤៤ និងស្ពានតូច៣៣ ព្រមទាំងមានលូ ចំនួន៣០៤លូ ក្នុងនោះមានលូប្រអប់ (Slab Culvert) ដែលមាន ទទឹងចាប់ពី ២ម ទៅ៤ម និងលូមូល (Round Pipe Culvert) មានអង្កត់ផ្ចិត ១,៥ម ដើម្បីធ្វើការរំដោះទឹក ឱ្យបានទាន់ពេលវេលា និងដើម្បីឱ្យត្រីអាចធ្វើចរាចរណ៍បាន។

-ការព្រួយបារម្ភពីតម្លៃក្រុមហ៊ុននឹងយកពេលផ្លូវនេះដាក់ឲប្រើប្រាស់

-គម្រោងនឹងសិក្សាឱ្យបានលម្អិតមុននឹងកំណត់តម្លៃសម្រាប់ការប្រើប្រាស់នេះដើម្បីទទួលបានផលចំណេញទាំងក្រុមហ៊ុនទាំងប្រជាពលរដ្ឋ។

-ការព្រួយបារម្ភពីបញ្ហាសាងសង់ច្រកផ្លូវសម្រាប់ឆ្លងកាត់ផ្លូវល្បឿនលឿននោះ

-គម្រោងនឹងសិក្សាឱ្យបានស៊ីជម្រៅអំពីលទ្ធភាពក្នុងការសាងសង់ច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់នេះពីព្រោះជាទូទៅប្រសិនបើមានច្រកផ្លូវឆ្លងកាន់តែច្រើនកាន់តែល្អសម្រាប់ប្រជាពលរដ្ឋមូលដ្ឋាន ពីព្រោះធ្វើឱ្យគាត់ងាយស្រួលឆ្លងកាត់ពីម្ខាងទៅម្ខាង។ តែផ្ទុយមកវិញប្រសិនបើមានច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ច្រើនធ្វើឱ្យការបើកបរនៅលើផ្លូវនេះមិនអាចបើកក្នុងល្បឿនលឿនបានឡើយ។

-គម្រោងអាចប៉ះចំទីទួលបុរាណ រឺទីសក្ការៈបូជា

-គម្រោងនឹងរាយការណ៍ទៅមន្ទីរវប្បធម៌ និងវិចិត្រសិល្បៈខេត្ត ប្រសិនបើមានការ ឈូសឆាយដី ឬការធ្វើកំណាយរកឃើញផ្នូរ ទួល ឬវត្ថុបុរាណផ្សេងៗ។

-ការព្រួយបារម្ភពីបញ្ហាសំណងសម្រាប់ប្រជាពលរដ្ឋដែលរងផលប៉ះពាល់ពីគម្រោង

-គម្រោងនឹងខិតខំសិក្សា រាល់ផលប៉ះពាល់ដែលកើតមាន និងអាចកើតមាន ឱ្យស៊ី ជំរៅបំផុត និងរកវិធានការដោះស្រាយ និងកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ តាមដែល អាចធ្វើបាន ឱ្យនៅកំរិតអប្បបរមា។

-ក្រុមហ៊ុននឹងទទួលដោះស្រាយ ផលប៉ះពាល់ទៅលើ ដីធ្លី និងផ្ទះសំបែង របស់ ប្រជាពលរដ្ឋ ដែលរងផលប៉ះពាល់ដោយសារគម្រោង។

-គម្រោងនឹងខិតខំសិក្សា រាល់ផលប៉ះពាល់ដែលកើតមាន និងអាចកើតមាន ឱ្យស៊ី ជំរៅបំផុត និងរកវិធានការដោះស្រាយ និងកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ ឱ្យនៅកំរិតអប្បបរមា។[28]

[28] របាយការណ៍វាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាននិង សង្គមពេញលេញសម្រាប់គម្រោងសាងសង់ផ្លូវល្បឿនលឿនពីរាជធានីភ្នំពេញ ទៅខេត្តព្រះសីហនុ ១៩០,០១៦គ.ម ទំព័រ៣០៦

សេចក្តីសន្និដ្ឋាន

ជារួមមករាជរដ្ឋាភិបាលបានពិនិត្យឃើញថាការអនុវត្តពេញលេញ និងប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាពនូវយន្តការភាពជាដៃគូររវាងរដ្ឋ និងឯកជនពិតជាមានសារៈសំខាន់សម្រាប់កិច្ចគាំទ្រក្នុងការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចសង្គមក្នុងផ្លូវល្បឿនលឿនជាពិសេសគម្រោងនេះមិនមានការប៉ះពាល់ទៅលើបរិស្ថាន និងសង្គមធ្ងន់ធ្ងរទេប្រសិនបើម្ចាស់គម្រោងអនុវត្តតាមវិធានការកាត់បន្ថយនូវការប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន។ ម៉្យាងទៀតម្ចាស់គម្រោងនឹងជ្រើសរើសទីប្រឹក្សាបច្ចេកទេស និងអ្នកម៉ៅការសាងសង់ពីប្រទេសចិនដែលមានបទពិសោធន៍ជាច្រើនក្នុងការគ្រោងនិងរចនាគម្រោងត្រួតពិនិត្យការសាងសង់និងសាងសង់គម្រោង។ មិនតែប៉ុណ្ណោះម្ចាស់គម្រោង នឹងសហការជាមួយក្រសួងបរិស្ថាន និងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធក្នុងការត្រួតពិនិត្យ និងផ្តល់យោបល់លើសកម្មភាពនៃការគ្រប់គ្រងសំណល់រឹងរាវជាប្រចាំជាពិសេសការចោលសំរាមមិនស្របច្បាប់តាមដងផ្លូវក្នុងដំណាក់កាលប្រតិបត្តិ និងថែទាំគម្រោង។

ជាងនេះទៅទៀតតាមរយៈគម្រោងនេះមានចំណូលថវិកាជាតិដោយសារអ្នកម៉ៅការ ប្រើប្រាស់ប្រេងឥន្ធនៈសម្ភារសំណង់នានា ដែលទិញពីក្រុមហ៊ុននាំចូលហើយក្រុមហ៊ុននេះនឹងត្រូវបង់ពន្ធអាករលើការនាំចូលប្រេងឥន្ធនៈឬសំភារៈសំណង់ផ្សេងៗទៀតសម្រាប់ប្រើប្រាស់ក្នុងការសាងសង់ពន្ធកាត់ទុកពន្ធលើប្រាក់ចំណេញ និងពន្ធអាករផ្សេងៗផងដែរ។

ការសាងសង់ផ្លូវល្បឿនលឿនភ្នំពេញ-ក្រុងព្រះសីហនុ គឺជាការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចនិងសង្គមនៅកម្ពុជា។ ប៉ុន្តែ ផ្លូវនេះនឹងផ្តល់នូវផលប៉ះពាល់ជាច្រើនទាំងវិជ្ជមាននិងអវិជ្ជមាន ផងដែររួមមានៈ

ផលអវិជ្ជមាន

បញ្ហាបរិស្ថាន ការកាប់បំផ្លាញព្រៃឈើ និងការផ្លាស់ប្តូរបរិស្ថានដោយសារគម្រោងអាចនាំមកនូវបញ្ហាសំខាន់ៗក្នុងការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ និងការបាត់បង់ធនធានធម្មជាតិ។

ការផ្លាស់ទីសម្បទានដីនិងការបាត់បង់ជីវិតសហគមន៍ ប្រជាជនដែលរស់នៅតាមផ្លូវដែលត្រូវសាងសង់អាចប្រឈមមុខនឹងការផ្លាស់ទីលំនៅនិងការបាត់បង់ដីធ្លី ដែលអាចបង្កការអន្តោចអន្តោលសេដ្ឋកិច្ចសម្រាប់មនុស្សមួយចំនួន។

បញ្ហាសង្គម ការសាងសង់ផ្លូវអាចនាំមកនូវបញ្ហាជាច្រើនប្រសិនបើការរចនាផ្លូវ និងការសាងសង់មិនត្រឹមត្រូវ។

ទន្ទឹមនឹងផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដល់ធនធានធម្មជាតិ និងបរិស្ថានសង្គមមួយចំនួន គម្រោងក៏ នឹងផ្តល់ផលប្រយោជន៍ យ៉ាងសន្ធឹកសន្ធាប់ដល់ប្រជាពលរដ្ឋមូលដ្ឋាននិងសង្គមជាតិទាំងមូលផងដែរដូចជា៖

ការសាងសង់របស់គម្រោងទាំងមូល ដែលមានរយៈពេល៤ឆ្នាំនោះគម្រោងនឹងបង្កើតប្រាក់ចំណូលដល់ប្រជាពលរដ្ឋកម្ពុជាតាមរយៈផ្តល់ការងារដល់ប្រជាពលរដ្ឋកម្ពុជាជាពិសេសដល់ប្រជាពលរដ្ឋក្នុងមូលដ្ឋានយ៉ាងច្រើនក្នុងពេលសាងសង់គម្រោងនេះ។

គម្រោងនឹងមានការជ្រើសរើសអ្នកឯកទេសនិងវិស្វករកម្ពុជា សម្រាប់ជំនួយទីប្រឹក្សាបរទេស ក្នុងការគ្រោងរចនាគម្រោង ការត្រួតពិនិត្យការសាងសង់ និងសាងសង់គម្រោង ដែលធ្វើឱ្យអ្នកឯកទេសនិងវិស្វករកម្ពុជាទទួលបាននូវបទពិសោធន៍ពីការសាងសង់ផ្លូវល្បឿនលឿន ពីអ្នកជំនាញ និងវិស្វករចិន។

ជាងនេះទៅទៀត តាមរយៈទីប្រឹក្សាបច្ចេកទេសចិន និងកម្ពុជា មន្ត្រីជំនាញ នៃក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន នឹង ទទួលបាននូវបទពិសោធន៍ថ្មីៗ និងចំណេះដឹងអំពីការសិក្សា ការគណនា ការគ្រោងរចនាប្លង់ ការត្រួតពិនិត្យការសិក្សា វាយតំលៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន និងសង្គមនៃគម្រោងនេះផងដែរ។

ដោយសារឥទ្ធិពលនៃសាងសង់ផ្លូវល្បឿនលឿននេះ វាអាចបង្កើនចំណូលដល់ប្រជាពលរដ្ឋក្នុងសហគមន៍មូលដ្ឋាន តាមរយៈទេសចរណ៍ជាតិនិងអន្តរជាតិមកកាន់ប្រទេសកម្ពុជា ជាពិសេសបណ្តាខេត្ត ដែលផ្លូវនេះបានឆ្លងកាត់។

គម្រោងនេះ នឹងបម្រើឱ្យវិស័យជាច្រើនដូចជាៈវិស័យគមនាគមន៍ និងដឹកជញ្ជូនកសិកម្ម សិប្បកម្ម និងឧស្សាហកម្មដែលជាគ្រឹះដ៏រឹងមាំក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចជាតិ។ ជាងនេះទៅទៀត គម្រោងនេះអាចជួយសម្រួលការធ្វើដំណើរ ចំណេញពេលវេលាចំណាយតិចដល់ប្រជាពលរដ្ឋនៅក្នុងតំបន់និងអ្នកទេសចរណ៍ទៀតផង។[29]

[29] របាយការណ៍វាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាននិង សង្គមពេញលេញសម្រាប់គម្រោងសាងសង់ផ្លូវល្បឿនលឿនពីរាជធានីភ្នំពេញ ទៅខេត្តព្រះសីហនុ ១៩០,០១៦គ.ម ទំព័រ៤១៩

អនុសាសន៍

ចំពោះផ្លូវល្បឿនលឿន ភ្នំពេញ-ក្រុងព្រះសីហនុ គឺមានសារៈសំខាន់សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច និងការដឹកជញ្ជូននៅកម្ពុជា។ វាមានការអនុវត្តក្នុងគោលបំណងបង្កើនសមត្ថភាពដឹកជញ្ជូនរថយន្ត, ការតភ្ជាប់ទីក្រុងភ្នំពេញនិងក្រុងព្រះសីហនុឲ្យកាន់តែឆាប់រហ័ស, និងជួយជំរុញកិច្ចសហប្រតិបត្តិការសេដ្ឋកិច្ចជាតិនិងអន្តរជាតិ។

យើងខ្ញុំសូមសេចក្តីអនុញ្ញាតបញ្ចេញនូវមតិមួយចំនួនដូចតទៅនេះ៖

១. ការសិក្សាស្ថានភាពបរិស្ថានៈ ត្រូវធ្វើការវិភាគបរិស្ថាន ដើម្បីទទួលបានការប៉ាន់ប្រមាណពីផលប៉ះពាល់លើធម្មជាតិ និងសង្គម និងបង្កើនការការពារអំពីបញ្ហាប្រព័ន្ធបរិស្ថាន។

២. ការរៀបចំផែនការសន្តិសុខ និងសុវត្ថិភាពៈ ដោយសារពាក់ព័ន្ធនឹងការធ្វើដំណើរដោយល្បឿនលឿន ត្រូវធ្វើការរៀបចំគម្រោងអភិវឌ្ឍសុវត្ថិភាពផ្លូវ និងការត្រួតពិនិត្យទាំងអស់ពីគ្រោះថ្នាក់។

៣. ការរួមចំណែកនៃសហគ្រាសមូលដ្ឋានៈ ត្រូវផ្តល់ជំនួយដល់សហគ្រាសតូចតាចដែលស្ថិតនៅជុំវិញគម្រោង ដើម្បីជំរុញកិច្ចព្រមព្រៀងចំណូលជាសហគ្រាស និងប្រជាជន។

៤. ការគ្រប់គ្រងហិរញ្ញវត្ថុៈ ដើម្បីធានាឱ្យមានប្រសិទ្ធភាព គម្រោងត្រូវការសិក្សាហិរញ្ញវត្ថុយ៉ាងម៉ត់ចត់ និងការបង្កើនប្រសិទ្ធភាពក្នុងការចំណាយទាំងការសាងសង់ និងការថែទាំ។

៥. ការអភិវឌ្ឍបច្ចេកវិទ្យាៈ ត្រូវប្រើប្រាស់បច្ចេកវិទ្យាដែលមានប្រសិទ្ធភាព និងទំនើប ដើម្បីធានាឱ្យមានគុណភាពខ្ពស់ និងប្រយោជន៍ប្រព័ន្ធផ្លូវល្បឿនលឿននេះ។

គម្រោងនេះអាចផ្តល់ឱ្យនូវការផ្លាស់ប្តូរផ្លូវជាតិ និងការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចសំខាន់មួយក្នុងប្រទេស។

គន្ថនិទ្ទេស

គន្ថនិទេស

⁕ ក្របខណ្ឌច្បាប់ដែលពាក់ព័ន្ធ

- រដ្ឋធម្មនុញ្ញនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ឆ្នាំ ១៩៩៣
- ច្បាប់ស្តីពី ភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋ និងឯកជន
- ច្បាប់ស្តីពី ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ឆ្នាំ ២០១៥
- ច្បាប់ស្តីពី ផ្លូវថ្នល់ ឆ្នាំ ២០១៤
- ច្បាប់ស្តីពី កិច្ចការពារបរិស្ថាន និងការគ្រប់គ្រងធនធានធម្មជាតិ ឆ្នាំ ១៩៩៦
- ច្បាប់ស្តីពី ព្រៃឈើ ឆ្នាំ ២០០២
- ច្បាប់ ភូមិបាល ឆ្នាំ ២០០១
- ច្បាប់ស្តីពី ការរៀបចំទឹកដីនគរូបនិយកម្ម និងសំណង់ ឆ្នាំ ១៩៩៤
- ច្បាប់ស្តីពី វិនិយោគ ឆ្នាំ ១៩៩៤

⁕ ឯកសារដែលពាក់ព័ន្ធ

- របាយការណ៍វាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន និងសង្គមពេញលេញសម្រាប់គម្រោងសាងសង់ផ្លូវល្បឿនលឿនពីរាជធានីភ្នំពេញ ទៅខេត្តព្រះសីហនុ ១៩០,០១៦គ.ម
- ឯកសារគោលនយោបាយស្តីពី ការអភិវឌ្ឍយន្តការភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋ និងឯកជន សម្រាប់គ្រប់គ្រងគម្រោងវិនិយោគសាធារណៈ
- Phnom Penh-Sihanoukville Expressway Project (Monthly Operation Report)
- PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIPS TRAINING MODULES

⁕ គេហទំព័រដែលពាក់ព័ន្ធ

- ppp.mef.gov.kh
- https://www.mpwt.gov.kh/kh/public-works/expressways

ឧបសម្ព័ន្ធ

រដ្ឋសភា
ចូល
លេខ ....
ថ្ងៃទី .... ឆ្នាំ .... ម៉ោង ....
បញ្ជូនទៅ ....

ព្រះរាជក្រម

នស/រកម/១១២១/០១៩

យើង

ព្រះករុណាព្រះបាទសម្តេចព្រះបរមនាថ នរោត្តម សីហមុនី
សមានភូមិជាតិសាសនា រក្ខតខត្តិយា ខេមរដ្ឋរាស្ត្រ ពុទ្ធិន្ទ្រាធរាមហាក្សត្រ
ខេមរាជនា សមូហោភាស កម្ពុជឯករាជរដ្ឋបូរណសន្តិ សុភមង្គលា សិរីវិបុលា
ខេមរាស្រីពិរាស្ត្រ ព្រះចៅក្រុងកម្ពុជាធិបតី

- បានទ្រង់យល់រដ្ឋធម្មនុញ្ញនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានទ្រង់យល់ព្រះរាជក្រឹត្យលេខ នស/រកត/០៩១៨/៩២៥ ចុះថ្ងៃទី៦ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ២០១៨ ស្តីពីការតែងតាំងរាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានទ្រង់យល់ព្រះរាជក្រឹត្យលេខ នស/រកត/០៣២០/៤២១ ចុះថ្ងៃទី៣០ ខែមីនា ឆ្នាំ២០២០ ស្តីពីការតែងតាំងនិងកែសម្រួលសមាសភាពរាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានទ្រង់យល់ព្រះរាជក្រមលេខ នស/រកម/០៦១៨/០១២ ចុះថ្ងៃទី២៨ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៨ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ស្តីពីការរៀបចំនិងការប្រព្រឹត្តទៅនៃគណៈរដ្ឋមន្ត្រី
- បានទ្រង់យល់ព្រះរាជក្រមលេខ នស/រកម/០១៩៦/១៨ ចុះថ្ងៃទី២៤ ខែមករា ឆ្នាំ១៩៩៦ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ស្តីពីការបង្កើតក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ
- បានទ្រង់យល់សេចក្តីក្រាបបង្គំទូលថ្វាយរបស់សម្តេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែន នាយករដ្ឋមន្ត្រីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ប្រកាសឱ្យប្រើ

ច្បាប់ស្តីពីភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន ដែលរដ្ឋសភាបានអនុម័តកាលពីថ្ងៃទី២៥ ខែតុលា ឆ្នាំ២០២១ នាសម័យប្រជុំរដ្ឋសភាលើកទី៦ នីតិកាលទី៦ ហើយដែលព្រឹទ្ធសភាបានពិនិត្យចប់សព្វគ្រប់លើទម្រង់និងគតិច្បាប់នេះទាំងស្រុងកាលពីថ្ងៃទី២ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០២១ នាសម័យប្រជុំជាវិសាមញ្ញ នីតិកាលទី៤ ហើយដែលមានសេចក្តីទាំងស្រុងដូចតទៅ៖

ROYAUME DU CAMBODGE
LE MINISTRE DU PALAIS ROYAL

ច្បាប់

ស្តីពី

ភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន

ROYAUME DU CAMBODGE
LE MINISTRE DU PALAIS ROYAL

ជំពូកទី១
បទប្បញ្ញត្តិទូទៅ

មាត្រា១ .–

ច្បាប់នេះមានគោលបំណងលើកកម្ពស់ការគ្រប់គ្រងយន្តការភាពជាដៃគូរវាងរដ្ឋនិងឯកជន សរសេរជាអក្សរកាត់ថា *ភ.រ.ជ.* ក្នុងការរៀបចំ និងអនុវត្តគម្រោងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសាធារណៈ និងគម្រោងសេវាសាធារណៈប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព ស័ក្តិសិទ្ធិភាព ចីរភាព តម្លាភាព គណនេយ្យភាព និងយុត្តិធម៌ ដើម្បីជាឧត្តមប្រយោជន៍ដល់ការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចនិងសង្គម នៅព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ដោយ៖

- កំណត់ស្ថាប័នមានសមត្ថកិច្ចសម្រាប់គ្រប់គ្រងនិងអនុវត្តគម្រោង*ភ.រ.ជ.* ជាលក្ខណៈប្រព័ន្ធ
- បង្កើតក្របខ័ណ្ឌដើម្បីអភិវឌ្ឍ អនុវត្ត គ្រប់គ្រង និងតាមដានត្រួតពិនិត្យគម្រោង*ភ.រ.ជ.*
- បង្កើតវិធាន វិធីសាស្ត្រ នីតិវិធី និងរចនាសម្ព័ន្ធសម្រាប់គ្រប់គ្រងនិងអនុវត្តកិច្ចលទ្ធកម្មក្នុងក្របខ័ណ្ឌគម្រោង*ភ.រ.ជ.*
- កំណត់យន្តការគាំទ្រផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុ និងការលើកទឹកចិត្តវិនិយោគសម្រាប់គម្រោង*ភ.រ.ជ.*។

មាត្រា២ .–

ច្បាប់នេះមានវិសាលភាពអនុវត្តចំពោះការគ្រប់គ្រងលើការអភិវឌ្ឍនិងការអនុវត្តគម្រោង*ភ.រ.ជ.* ក្នុងវិស័យមានលក្ខណសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់ស្របតាមមាត្រា៨នៃច្បាប់នេះ ដើម្បីអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសាធារណៈនិង/ឬផ្តល់សេវាសាធារណៈ។

មាត្រា៣ .–

វាក្យសព្ទសំខាន់ៗដែលប្រើប្រាស់នៅក្នុងច្បាប់នេះ ត្រូវបានកំណត់និយមន័យដូចមាននៅក្នុងសទ្ទានុក្រមដែលជាឧបសម្ព័ន្ធ១នៃច្បាប់នេះ។

ជំពូកទី២
ស្ថាប័នមានសមត្ថកិច្ច

មាត្រា៤ .–

ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុជាស្ថាប័នមានសមត្ថកិច្ចក្នុងការដឹកនាំនិងគ្រប់គ្រងយន្តការ*ភ.រ.ជ.*នៅព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ដែលមានតួនាទីនិងភារកិច្ចជាអាទិ៍៖

- ធ្វើជាសេនាធិការនិងជា"ច្រកចេញចូលតែមួយ"របស់រាជរដ្ឋាភិបាល ក្នុងការទទួលបន្ទុកគម្រោង*ភ.រ.ជ.* ក្នុងគ្រប់ដំណាក់កាលនៃវដ្តគម្រោង។

២- ស្នើឡើងនូវគោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍យន្តការភ.រ.ជ. និងដឹកនាំការរៀបចំបទប្បញ្ញត្តិនីតិវិធីគ្រប់គ្រងប្រតិបត្តិការនិងលិខិតបទដ្ឋានពាក់ព័ន្ធនឹងការរៀបចំអភិវឌ្ឍនិងគ្រប់គ្រងគម្រោង ភ.រ.ជ. ជាមួយស្ថាប័នសាមី។

៣- រៀបចំគោលការណ៍ណែនាំស្តីពីការគ្រប់គ្រងហានិភ័យរបស់គម្រោងភ.រ.ជ.ដែលមានសង្គតិភាពជាមួយក្របខ័ណ្ឌរួមសម្រាប់គ្រប់គ្រងយន្តការភ.រ.ជ.។

៤- ពិនិត្យនិងអនុម័តសំណើគម្រោងដែលមានលក្ខណសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់ អនុវត្តតាមយន្តការ ភ.រ.ជ. ដោយផ្អែកលើលក្ខណវិនិច្ឆ័យពាក់ព័ន្ធ។

៥- ពិនិត្យលើការបែងចែកការទទួលបន្ទុកហានិភ័យនៃគម្រោងភ.រ.ជ. រវាងរដ្ឋនិងដៃគូឯកជន ដើម្បីធានាអនុលោមភាពជាមួយនឹងច្បាប់និងបទប្បញ្ញត្តិជាធរមាននៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា និងដើម្បីធានាចីរភាពហិរញ្ញវត្ថុសាធារណៈ។

៦- ពិនិត្យនិងផ្តល់យោបល់លើកាតព្វកិច្ចហិរញ្ញវត្ថុសាធារណៈ និងការគាំទ្រពីរដ្ឋសម្រាប់គម្រោងភ.រ.ជ.។

៧- ពិនិត្យនិងផ្តល់យោបល់លើកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ. និងកិច្ចព្រមព្រៀងពាក់ព័ន្ធនឹងការអនុវត្តគម្រោងភ.រ.ជ.។

៨- សហការជាមួយស្ថាប័នសាមីនិងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធដើម្បីពិនិត្យនិងតាមដានកាតព្វកិច្ចនិងសមិទ្ធកម្មនៃការអនុវត្តគម្រោង ដូចមានចែងក្នុងកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ.។

៩- ពិនិត្យនិងអនុម័តលើសំណើរៀបចំកញ្ចប់ថវិកាប្រចាំឆ្នាំរបស់ស្ថាប័នសាមីពាក់ព័ន្ធនឹងកាតព្វកិច្ចហិរញ្ញវត្ថុសាធារណៈនិងការគាំទ្រពីរដ្ឋដែលរាជរដ្ឋាភិបាលបានសន្យាបំពេញក្រោមក្របខ័ណ្ឌគម្រោងភ.រ.ជ.។

១០- រៀបចំរបាយការណ៍ប្រចាំឆ្នាំអំពីបច្ចុប្បន្នភាពនៃកាតព្វកិច្ចហិរញ្ញវត្ថុសាធារណៈដែលរាជរដ្ឋាភិបាលបានសន្យាបំពេញក្នុងកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ.។

១១- រៀបចំថវិកា គ្រប់គ្រង និងប្រតិបត្តិការ សម្រាប់មូលនិធិអភិវឌ្ឍន៍គម្រោង។

១២- រៀបចំថវិកា គ្រប់គ្រង និងប្រតិបត្តិការ សម្រាប់មូលនិធិបំពេញផលហិរញ្ញវត្ថុ។

មាត្រា៥ .-

ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុត្រូវមានអគ្គនាយកដ្ឋានមួយជាសេនាធិការក្នុងការដឹកនាំនិងគ្រប់គ្រងយន្តការភ.រ.ជ. នៅព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។ ការរៀបចំនិងការប្រព្រឹត្តទៅនៃអគ្គនាយកដ្ឋាននេះត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យ។

ស្ថាប័នសាមីជាស្ថាប័នមានសមត្ថកិច្ចក្នុងការអភិវឌ្ឍគម្រោងនិង/ឬការបំពេញតួនាទីជាភ្នាក់ងារចុះកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ. ជាមួយនឹងដៃគូឯកជន ដែលមានតួនាទីនិងភារកិច្ចជាអាទិ៍៖

១- ធ្វើអត្តសញ្ញាណកម្មនិងអាទិភាវូបនីយកម្មគម្រោងនៅក្នុងវិស័យឬដែនសមត្ថកិច្ចរបស់ខ្លួន និងរៀបចំសំណើសុំក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ ពិនិត្យជ្រើសរើសនិងសម្រេចកំណត់សំណើគម្រោងនោះ ជាគម្រោងមានលក្ខណសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់ ដូចបានកំណត់នៅក្នុងមាត្រា៨នៃច្បាប់នេះ។

២- ជ្រើសរើសនិងគ្រប់គ្រងទីប្រឹក្សាគាំទ្រដល់ការរៀបចំអភិវឌ្ឍនិងការអនុវត្តគម្រោងភ.រ.ជ.។

៣- អនុវត្តឬត្រួតពិនិត្យលើការអនុវត្តការសិក្សាសមិទ្ធិលទ្ធភាពបឋមនិងពេញលេញ រួចពិនិត្យនិងផ្ដល់ការឯកភាពទៅលើរបាយការណ៍លទ្ធផលនៃការសិក្សានោះ។

៤- លើកសំណើទៅក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុដើម្បីពិនិត្យលើលទ្ធផលនៃការសិក្សាសមិទ្ធិលទ្ធភាព មុននឹងបន្តនីតិវិធីជាធរមាន។

៥- ដឹកនាំក្រុមការងាររបស់រាជរដ្ឋាភិបាលអនុវត្តកិច្ចលទ្ធកម្មជ្រើសរើសដៃគូឯកជន ដែលនឹងត្រូវអនុវត្តកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ.។

៦- ដឹកនាំក្រុមការងាររបស់រាជរដ្ឋាភិបាលចរចាលើសេចក្ដីព្រាងកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ. និងចុះហត្ថលេខាលើកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ. ក្នុងនាមជាតំណាងរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល។

៧- គ្រប់គ្រងនិងអនុវត្តកាតព្វកិច្ចរបស់ខ្លួនដូចមានចែងនៅក្នុងកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ.។

៨- លើកសំណើរៀបចំកញ្ចប់ថវិកាប្រចាំឆ្នាំទៅក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ ពាក់ព័ន្ធនឹងកាតព្វកិច្ចហិរញ្ញវត្ថុសាធារណៈនិងការគាំទ្រពីរដ្ឋដែលរាជរដ្ឋាភិបាលបានសន្យាបំពេញ ក្រោមក្របខ័ណ្ឌគម្រោងភ.រ.ជ.។

៩- តាមដានត្រួតពិនិត្យនិងវាយតម្លៃលើការអនុវត្តនិងប្រតិបត្តិការគម្រោងភ.រ.ជ. ទាំងមូល។

ស្ថាប័នសាមីត្រូវអនុវត្តតួនាទីនិងភារកិច្ចដូចមានចែងក្នុងកថាខណ្ឌ១ខាងលើ ដោយគោរពតាមគោលការណ៍ដូចខាងក្រោម៖

១- ត្រូវអនុវត្តសិទ្ធិនិងបំពេញភារកិច្ច ក្រោមក្របខ័ណ្ឌគម្រោងភ.រ.ជ. ប្រកបដោយសុចរិតភាព និងដោយអនុលោមតាមច្បាប់និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តជាធរមាននៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា និងស្របតាមខនិងលក្ខខណ្ឌនៃកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ.។

២- ត្រូវទទួលខុសត្រូវដោយផ្ទាល់លើការស្នើសុំថវិកាសម្រាប់ចំណាយលើការរៀបចំ ការអនុវត្ត ការតាមដាន និងការត្រួតពិនិត្យគម្រោងភ.រ.ជ.។

ជំពូកទី៣

សិទ្ធិចុះកិច្ចសន្យានិងលក្ខណសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់នៃគម្រោង ភ.រ.ជ.

មាត្រា[illegible].-

ស្ថាប័នសាធារណៈដែលមានសិទ្ធិចុះកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ.ក្នុងនាមជាស្ថាប័នសាមី រួមមាន ស្ថាប័ន អង្គភាពសាធារណៈប្រហាក់ប្រហែល គ្រឹះស្ថានសាធារណៈរដ្ឋបាល សហគ្រាស

សាធារណៈ និងរដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិ។ ស្ថាប័នសាធារណៈទាំងនេះមានសិទ្ធិចុះកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ. ដែលស្ថិតក្រោមដែនសមត្ថកិច្ចរបស់ខ្លួនស្របតាមច្បាប់និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តជាធរមាន។

បុគ្គលដែលមានសិទ្ធិទទួលការជ្រើសរើសនិងចុះកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ.ក្នុងនាមជាដៃគូឯកជន ដោយអនុលោមតាមជំពូកទី៦នៃច្បាប់នេះត្រូវបានកំណត់ដូចខាងក្រោម៖

១- ក្រុមហ៊ុនដែលបានចុះបញ្ជីស្របតាមច្បាប់នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។

២- ក្រុមហ៊ុនពាណិជ្ជកម្មបរទេសដែលបានចុះបញ្ជីស្របតាមច្បាប់បរទេស។

៣- សហគ្រាសសាធារណៈដែលមិនមែនជាស្ថាប័នសាមី និងដែលទទួលបានប្រតិភូកម្មអំណាច ស្របតាមច្បាប់និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តផ្សេងទៀតជាធរមាន។

បុគ្គលដូចមានចែងក្នុងចំណុច២ ក្នុងកថាខណ្ឌ២ខាងលើ ដែលបានចុះកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ. និងដែលមិនមានកាតព្វកិច្ចបង្កើតក្រុមហ៊ុនមានគោលបំណងពិសេសដូចមានចែងក្នុងមាត្រា២២ នៃច្បាប់នេះ ត្រូវមកចុះបញ្ជីស្របតាមច្បាប់នៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។

មាត្រា៨ .-

វិស័យមានលក្ខណសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការសាងសង់និង/ឬការផ្គត់ផ្គង់ សេវាសម្រាប់គម្រោងភ.រ.ជ.រួមមាន៖

- ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនិងសេវាសាធារណៈបម្រើដល់វិស័យដឹកជញ្ជូននិងវិស័យភស្តុភារកម្ម មានជាអាទិ៍ផ្លូវថ្នល់ ស្ពាន ផ្លូវដែក អាកាសយានដ្ឋាន កំពង់ផែ ចំណតសាធារណៈ និងព្រែកជីក
- ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធប្រៃសណីយ៍ ទូរគមនាគមន៍ បច្ចេកវិទ្យាព័ត៌មាន និងបច្ចេកវិទ្យាឌីជីថល
- ការផលិត ការបញ្ជូន និងការចែកចាយថាមពលអគ្គិសនី បំពង់បង្ហូរប្រេងនិងឧស្ម័ន និង សេវាសាធារណៈផ្សេងទៀត ក្នុងវិស័យរ៉ែនិងថាមពល
- ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្គត់ផ្គង់ទឹកស្អាតនិងអនាម័យ ប្រព័ន្ធលូ ប្រព័ន្ធបង្ហូរទឹក ប្រព័ន្ធបូមស្តារ ប្រព្រឹត្តិកម្មទឹកកខ្វក់ ការគ្រប់គ្រងសំណល់ និងសេវាសាធារណៈផ្សេងទៀតបម្រើឱ្យកិច្ចគាំពារបរិស្ថាន
- ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនិងសេវាសាធារណៈពាក់ព័ន្ធនឹងវិស័យសុខាភិបាល វិស័យអប់រំ វិស័យ ការងារនិងបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ វិស័យទេសចរណ៍ វិស័យវប្បធម៌និងសិល្បៈ វិស័យកីឡា និង លំនៅឋានសង្គម
- ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធពាក់ព័ន្ធនឹងវិស័យឧស្សាហកម្ម វិទ្យាសាស្ត្រ បច្ចេកវិទ្យា និងនវានុវត្តន៍ មានជាអាទិ៍តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស សួនបណ្តុំឧស្សាហកម្មធុនតូចនិងមធ្យម និងសួនបច្ចេកវិទ្យានិង នវានុវត្តន៍
- ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធពាក់ព័ន្ធនឹងសេវាមន្ទីរពិសោធន៍ ការគាំទ្រការកែច្នៃ ការរក្សាផលិតផល និងការជំរុញពាណិជ្ជកម្ម
- ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនិងសេវាសាធារណៈពាក់ព័ន្ធនឹងវិស័យកសិកម្មនិងប្រព័ន្ធធារាសាស្ត្រ
- ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនិងសេវាសាធារណៈផ្សេងទៀតដែលច្បាប់ដោយឡែកអនុញ្ញាត។

មាត្រា៩ .-

ការធ្វើអត្តសញ្ញាណកម្មនិងការជ្រើសរើសគម្រោងភ.រ.ជ. ដែលមានលក្ខណសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់ ត្រូវបំពេញតាមលក្ខណវិនិច្ឆ័យទាំងអស់ដូចខាងក្រោម៖

១- ការរៀបចំនិងអនុវត្តគម្រោងនោះ ត្រូវស្ថិតនៅក្រោមការទទួលខុសត្រូវនិងក្នុងដែនសមត្ថកិច្ចរបស់ស្ថាប័នសាមី។

២- គម្រោងនោះត្រូវមានគោលដៅក្នុងការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសាធារណៈនិង/ឬការផ្តល់សេវាសាធារណៈ នៅក្នុងវិស័យដែលមានលក្ខណសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់។

៣- គម្រោងនោះត្រូវមានលទ្ធភាពបែងចែកការទទួលបន្ទុកហានិភ័យនៃគម្រោងរវាងរដ្ឋនិងដៃគូឯកជន ដើម្បីឱ្យមានផលចំណេញតាមគោលការណ៍តម្លៃនៃលុយ។

៤- គម្រោងនោះត្រូវមានសក្តានុពលក្នុងការទាក់ទាញធនធានពីវិស័យឯកជន ដើម្បីឱ្យមានមូលដ្ឋានក្នុងការធ្វើវិចារណកម្មចំណាយធនធានសាធារណៈសម្រាប់ការរៀបចំអភិវឌ្ឍគម្រោង។

៥- គម្រោងនោះត្រូវមានរយៈពេលប្រតិបត្តិការយ៉ាងតិច៥(ប្រាំ)ឆ្នាំ និងអាចផ្តល់សេវាកម្មដល់អ្នកប្រើប្រាស់ប្រកបដោយស្ថិរភាពនិងចីរភាព ក្នុងអាយុកាលទាំងស្រុងនៃគម្រោងក្រោមក្របខ័ណ្ឌកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ.។

គោលការណ៍ណែនាំនៃការធ្វើអត្តសញ្ញាណកម្មនិងការជ្រើសរើសគម្រោងភ.រ.ជ. ត្រូវកំណត់ដោយរាជរដ្ឋាភិបាល។

ជំពូកទី៤
វដ្តនៃគម្រោងភ.រ.ជ.

មាត្រា១០ .-

វដ្តនៃគម្រោងភ.រ.ជ.ផ្តួចផ្តើមដោយរដ្ឋ ត្រូវបានកំណត់ដូចខាងក្រោម៖

១- **ការធ្វើអត្តសញ្ញាណកម្មគម្រោង** : ស្ថាប័នសាមីត្រូវធ្វើអត្តសញ្ញាណកម្មគម្រោងដែលមានសក្តានុពលក្នុងការរៀបចំអភិវឌ្ឍនិងអនុវត្តតាមយន្តការភ.រ.ជ.។

២- **ការជ្រើសរើសគម្រោង** : ស្ថាប័នសាមីដែលមានបំណងរៀបចំអភិវឌ្ឍនិងអនុវត្តគម្រោងតាមយន្តការភ.រ.ជ. ត្រូវវាយតម្លៃសក្តានុភាពនិងអាទិភាពនៃគម្រោងនោះ មុននឹងរៀបចំសំណើសុំក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុពិនិត្យ ជ្រើសរើស និងសម្រេចកំណត់សំណើគម្រោង ជាគម្រោងមានលក្ខណសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់និងដាក់បញ្ចូលសំណើគម្រោងនោះទៅក្នុងបញ្ជីគម្រោងអាទិភាពក្នុងក្របខ័ណ្ឌ

ROYAUME DU CAMBODGE * LE MINISTRE DU PALAIS ROYAL

គម្រោង ភ.រ.ជ.។ ការវាយតម្លៃគម្រោងដោយស្ថាប័នសាមីនិងការជ្រើសរើសសំណើគម្រោងដោយក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ ត្រូវផ្អែកទៅលើលក្ខណវិនិច្ឆ័យ ដូចមានចែងក្នុងមាត្រា៩នៃច្បាប់នេះ។

៣- **ការរៀបចំអភិវឌ្ឍគម្រោង** : ស្ថាប័នសាមីដែលមានសមត្ថកិច្ចក្នុងវិស័យពាក់ព័ន្ធនឹងគម្រោងមានលក្ខណសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់ ត្រូវចាត់ចែងឱ្យមានការសិក្សាសមិទ្ធិលទ្ធភាពនៃគម្រោងនោះ។

៤- **ការអនុម័តគម្រោង** : ប្រសិនបើស្ថាប័នសាមីឯកភាពតាមលទ្ធផលនៃការសិក្សាសមិទ្ធិលទ្ធភាពគម្រោង ស្ថាប័នសាមីត្រូវលើកសំណើទៅក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុដើម្បីពិនិត្យមុននឹងបន្តនីតិវិធីជាធរមាន។

៥- **កិច្ចលទ្ធកម្ម** : បន្ទាប់ពីការអនុម័តលើគម្រោង ស្ថាប័នសាមីត្រូវអនុវត្តកិច្ចលទ្ធកម្ម ដូចមានចែងក្នុងជំពូកទី៦នៃច្បាប់នេះ ដើម្បីជ្រើសរើសបេក្ខភាពដៃគូឯកជនក្នុងការអនុវត្តគម្រោងភ.រ.ជ.។

៦- **ការចរចាលើកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ.** : បន្ទាប់ពីការជ្រើសរើសបេក្ខភាពដៃគូឯកជនរួចហើយ ស្ថាប័នសាមីត្រូវដឹកនាំក្រុមការងាររបស់រាជរដ្ឋាភិបាល ក្នុងការចរចាលើខនិងលក្ខខណ្ឌនៃសេចក្តីព្រាងកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ.។

៧- **ការអនុម័តលើសេចក្តីព្រាងចុងក្រោយនៃកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ.** : បន្ទាប់ពីការចរចាលើសេចក្តីព្រាងកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ. ត្រូវបានបញ្ចប់ ស្ថាប័នសាមីត្រូវស្នើសុំការសម្រេចអនុម័តពីរាជរដ្ឋាភិបាលលើសេចក្តីព្រាងចុងក្រោយនៃកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ. បន្ទាប់ពីក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុបានឯកភាពជាគោលការណ៍ដូចមានចែងក្នុងចំណុច២ កថាខណ្ឌ១ ក្នុងមាត្រា២១នៃច្បាប់នេះ។

៨- **ការចុះហត្ថលេខាលើកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ.** : ស្ថាប័នសាមីដែលទទួលបានប្រតិភូកម្មអំណាចស្របតាមច្បាប់និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តជាធរមាន ក្នុងនាមជាភាគីរដ្ឋនិងដៃគូឯកជនត្រូវចុះហត្ថលេខាលើកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ. ដោយមានការចុះហត្ថលេខារបស់ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ។

៩- **ការអនុវត្តនិងគ្រប់គ្រងកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ.** :

ក- ដៃគូឯកជនត្រូវទទួលខុសត្រូវជាចម្បង ចំពោះការរៀបចំហិរញ្ញប្បទាន ការរចនាប្លង់វិស្វកម្មលម្អិតការអនុវត្តកិច្ចលទ្ធកម្មជ្រើសរើសអ្នកម៉ៅការ ការងារសាងសង់ ការងារប្រតិបត្តិការនិង/ឬការងារថែទាំ ដោយស្របតាមខនិងលក្ខខណ្ឌដូចមានចែងក្នុងកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ. និងអនុលោមតាមបទប្បញ្ញត្តិក្នុងជំពូកទី៩នៃច្បាប់នេះ។

ខ- ស្ថាប័នសាមីត្រូវគ្រប់គ្រង តាមដាន និងរៀបចំរបាយការណ៍អំពីការអនុវត្តកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ. ដែលខ្លួនបានចុះហត្ថលេខា ដោយអនុលោមតាមមាត្រា៤០នៃច្បាប់នេះ។

នីតិវិធីគ្រប់គ្រងប្រតិបត្តិការរួមសម្រាប់គម្រោងភ.រ.ជ. ត្រូវកំណត់ដោយរាជរដ្ឋាភិបាល។

មាត្រា [illegible].-

ស្ថាប័នសាមីអាចប្រើប្រាស់សេវាទីប្រឹក្សាដើម្បីគាំទ្រការងាររៀបចំអភិវឌ្ឍនិង/ឬវាយតម្លៃគម្រោង [illegible]កិច្ចលទ្ធកម្មជ្រើសរើសដៃគូឯកជននិងការងារពាក់ព័ន្ធផ្សេងទៀត។ ការទូទាត់ថ្លៃសេវាកម្មរបស់

ទីប្រឹក្សាអាចប្រើប្រាស់ថវិកាថ្នាក់ជាតិ ថវិកាថ្នាក់ក្រោមជាតិ ថវិកាគ្រឹះស្ថានសាធារណៈរដ្ឋបាល ថវិកាសហគ្រាសសាធារណៈ មូលនិធិអភិវឌ្ឍន៍គម្រោង ជំនួយផ្សេងៗរបស់ដៃគូអភិវឌ្ឍនិង/ឬប្រភពថវិកាស្របច្បាប់ផ្សេងទៀត។

នីតិវិធីនៃការជ្រើសរើសទីប្រឹក្សា ត្រូវកំណត់ដោយរាជរដ្ឋាភិបាល។

ជំពូកទី៥
យន្តការគាំទ្រផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុ

មាត្រា១២ .-

ត្រូវបានបង្កើតមូលនិធិអភិវឌ្ឍន៍គម្រោង ដើម្បីផ្តល់ថវិកាដល់ស្ថាប័នសាមីសម្រាប់ចំណាយលើទីប្រឹក្សាដែលគាំទ្រការងាររៀបចំអភិវឌ្ឍនិង/ឬវាយតម្លៃគម្រោង អនុវត្តកិច្ចលទ្ធកម្មជ្រើសរើសដៃគូឯកជននិងការងារពាក់ព័ន្ធផ្សេងទៀត។

គោលការណ៍ណែនាំនៃការគ្រប់គ្រងប្រតិបត្តិការមូលនិធិអភិវឌ្ឍន៍គម្រោង ត្រូវកំណត់ដោយរាជរដ្ឋាភិបាល។

មាត្រា១៣ .-

ការផ្តល់ការគាំទ្រពីរដ្ឋសម្រាប់គម្រោងភ.រ.ជ. អាចមានទម្រង់ដូចខាងក្រោម៖

១- **ការបំពេញផលហិរញ្ញវត្ថុ** : ជាការឧបត្ថម្ភធនពីរដ្ឋជូនចំពោះដៃគូឯកជន ដើម្បីបន្ថយចំណាយមូលធនរបស់ដៃគូឯកជននិងបង្កើនផលចំណេញផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុរបស់គម្រោង។ ការទូទាត់ប្រាក់ឧបត្ថម្ភធនបែបនេះ ត្រូវអនុវត្តតាមការសម្រេចបង្គោលចរសមិទ្ធផលការងារ នៅក្រោយពេលការងារសាងសង់បានចាប់ផ្តើមនិងអាចបន្តយូរបំផុតត្រឹម២(ពីរ)ឆ្នាំ ក្រោយពេលការងារសាងសង់បានបញ្ចប់ជាស្ថាពរ។ គោលការណ៍លម្អិតនៃការបំពេញផលហិរញ្ញវត្ថុត្រូវអនុវត្តតាមនីតិវិធីនៃការគ្រប់គ្រងមូលនិធិបំពេញផលហិរញ្ញវត្ថុ។

២- **ការទូទាត់ថ្លៃសេវាផ្អែកលើថវិការដ្ឋ** : ជាការទូទាត់ទាំងស្រុងឬមួយចំណែកនៃថ្លៃសេវារបស់ដៃគូឯកជនសម្រាប់ការងារធ្វើប្រតិបត្តិការលើទ្រព្យសម្បត្តិគម្រោងភ.រ.ជ.និង/ឬការផ្តល់សេវាកម្មដល់អ្នកប្រើប្រាស់សាធារណៈ។ ការទូទាត់ថ្លៃសេវាផ្អែកលើថវិការដ្ឋអាចអនុវត្តបានក្នុងករណីរាជរដ្ឋាភិបាលឯកភាពថាកម្រៃសេវាដែលដៃគូឯកជនត្រូវប្រមូលពីអ្នកប្រើប្រាស់សាធារណៈ មិនគ្រប់គ្រាន់ ឬមិនអាចប្រមូលបាន ឬមិនគួរប្រមូលពីអ្នកប្រើប្រាស់សាធារណៈ។ ការទូទាត់បែបនេះត្រូវអនុវត្តនៅក្រោយពេលការងារសាងសង់ត្រូវបានបញ្ចប់ជាស្ថាពរក្នុងករណីមានការសាងសង់ និងនៅពេលប្រតិបត្តិការការងារគម្រោងត្រូវបានចាប់ផ្តើម។

៣- **កាតព្វកិច្ចបំណុលជាយថាហេតុរបស់រដ្ឋ** : ជាកិច្ចធានាមួយចំនួនដែលផ្តល់ជូនដៃគូឯកជនឬភាគីពាក់ព័ន្ធក្នុងករណីពិសេសដើម្បីដោះស្រាយផលប៉ះពាល់ដែលអាចនឹងកើតឡើងដោយសារ

ព្រឹត្តិការណ៍ជាយថាហេតុនិង/ឬហានិភ័យដែលមានចែងក្នុងកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ.។ ការសម្រេចផ្តល់កិច្ចធានាត្រូវអនុលោមតាមច្បាប់និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តជាធរមាននៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។ អាស្រ័យលើលក្ខណៈនៃគម្រោងភ.រ.ជ.នីមួយៗ រាជរដ្ឋាភិបាលអាចផ្តល់កិច្ចធានាដែលមានទម្រង់ដូចខាងក្រោម៖

ក- **កិច្ចធានាសមិទ្ធកម្មតាមកិច្ចសន្យា** : ជាកិច្ចធានាដែលផ្តល់សំណងក្នុងករណីស្ថាប័នសាមីឬស្ថាប័នសាធារណៈណាមួយមិនបានបំពេញកាតព្វកិច្ចរបស់ខ្លួន ដូចមានចែងក្នុងកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ. ឬកិច្ចព្រមព្រៀងពាក់ព័ន្ធនឹងការអនុវត្តគម្រោងភ.រ.ជ.។

ខ- **កិច្ចធានាចំពោះហានិភ័យអធិបតេយ្យឬនយោបាយ** : ជាកិច្ចធានាដែលផ្តល់សំណងក្នុងករណីសកម្មភាពនយោបាយឬគោលនយោបាយរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល ធ្វើឱ្យមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានចំពោះដៃគូឯកជន មានជាអាទិ៍ករណីអស្សាមិករណ៍ ករណីជាតូបនីយកម្ម និងករណីអំពើហិង្សាដែលកើតឡើងដោយសារសកម្មភាពនយោបាយ។

គ- **កិច្ចធានាផ្សេងទៀត** : ជាកិច្ចធានាទម្រង់ផ្សេងទៀតដែលអនុម័តដោយរាជរដ្ឋាភិបាល អនុលោមតាមច្បាប់និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តជាធរមាន។

៤- **វិភាគទានជាទ្រព្យសម្បត្តិ** : ជាការផ្តល់វិភាគទានដែលជាទ្រព្យសម្បត្តិរដ្ឋចំពោះគម្រោងភ.រ.ជ.។

៥- **ការលើកទឹកចិត្តវិនិយោគ** : ជាការផ្តល់ការលើកទឹកចិត្តវិនិយោគនិង/ឬការរៀបចំគោលនយោបាយអនុគ្រោះចំពោះការវិនិយោគ ដោយអនុលោមតាមជំពូកទី៨នៃច្បាប់នេះ។

មាត្រា១៤ .-

ការគាំទ្រពីរដ្ឋសម្រាប់គម្រោងភ.រ.ជ.ដែលមានលក្ខណៈជាថវិកាអាចមានប្រភពហិរញ្ញប្បទានដូចខាងក្រោម៖

១- ថវិកាថ្នាក់ជាតិ ថវិកាថ្នាក់ក្រោមជាតិ ថវិការបស់អង្គភាពសាធារណៈប្រហាក់ប្រហែលថវិការបស់គ្រឹះស្ថានសាធារណៈរដ្ឋបាលនិង/ឬថវិការបស់សហគ្រាសសាធារណៈ។

២- ជំនួយអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវការ ដូចជាប្រាក់កម្ចីឬជំនួយឥតសំណង ដែលរាជរដ្ឋាភិបាលទទួលបានពីដៃគូអភិវឌ្ឍ។

៣- មូលនិធិបំពេញផលហិរញ្ញវត្ថុដែលមានចែងក្នុងមាត្រា១៥នៃច្បាប់នេះ។

មាត្រា១៥ .-

ត្រូវបានបង្កើតមូលនិធិបំពេញផលហិរញ្ញវត្ថុដែលជាប្រភពហិរញ្ញប្បទានពិសេសមួយសម្រាប់ការបំពេញផលហិរញ្ញវត្ថុដល់គម្រោងភ.រ.ជ.។

នីតិវិធីនៃការគ្រប់គ្រងមូលនិធិបំពេញផលហិរញ្ញវត្ថុ ត្រូវកំណត់ដោយរាជរដ្ឋាភិបាល។

ROYAUME DU CAMBODGE * LE MINISTRE DU PALAIS ROYAL

មាត្រា១៦ .-

គម្រោងភ.រ.ជ.ណាដែលទទួលបានការគាំទ្រពីរដ្ឋជាថវិកាឬត្រូវផ្ទេរប្រាក់ជូនរដ្ឋត្រូវធ្វើប្រតិបត្តិការទាំងនេះ តាមរយៈគណនីនៅធនាគារក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ដែលមានការកំណត់ដោយច្បាប់ និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តជាធរមាន។ កិច្ចសន្យាភ.រ.ជ.អាចតម្រូវឱ្យមានគណនីនៅធនាគារបន្ថែមទៀត តាមតម្រូវការចាំបាច់។

ជំពូកទី៦
ការជ្រើសរើសដៃគូឯកជន

មាត្រា១៧ .-

ការជ្រើសរើសដៃគូឯកជនអាចធ្វើឡើងសម្រាប់គម្រោងផ្តួចផ្តើមដោយរដ្ឋនិងសម្រាប់គម្រោងផ្តួចផ្តើមដោយឯកជន។

មាត្រា១៨ .-

ការជ្រើសរើសដៃគូឯកជនសម្រាប់គម្រោងផ្តួចផ្តើមដោយរដ្ឋអាចអនុវត្តតាមវិធីសាស្ត្រដេញថ្លៃដោយប្រកួតប្រជែងឬតាមវិធីសាស្ត្រការចុះកិច្ចសន្យាផ្ទាល់។

នីតិវិធីនៃការជ្រើសរើសដៃគូឯកជនសម្រាប់គម្រោងផ្តួចផ្តើមដោយរដ្ឋ ត្រូវកំណត់ដោយរាជរដ្ឋាភិបាល។

មាត្រា១៩ .-

ដំណើរការនៃការចរចាលើកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ.សម្រាប់គម្រោងផ្តួចផ្តើមដោយរដ្ឋដែលអនុវត្តតាមវិធីសាស្ត្រដេញថ្លៃដោយប្រកួតប្រជែង ត្រូវបានកំណត់ដូចខាងក្រោម៖

១- អ្នកដេញថ្លៃជាប់លំដាប់លេខរៀងទី១ ត្រូវបានអញ្ជើញមកចរចាលើសេចក្តីព្រាងកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ. ជាមួយក្រុមការងាររបស់រាជរដ្ឋាភិបាលដែលដឹកនាំដោយស្ថាប័នសាមី ដូចមានចែងក្នុងចំណុច៦នៃកថាខណ្ឌ១ ក្នុងមាត្រា១០នៃច្បាប់នេះ។ ក្នុងករណីដែលអ្នកដេញថ្លៃជាប់លំដាប់លេខរៀងទី១នោះខកខានក្នុងការចូលរួមការចរចាតាមការអញ្ជើញ ស្ថាប័នសាមីអាចអញ្ជើញអ្នកដេញថ្លៃជាប់លំដាប់លេខរៀងបន្ទាប់ មកចរចាលើសេចក្តីព្រាងកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ.។

២- ក្នុងករណីដែលការចរចាលើសេចក្តីព្រាងកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ. ដូចមានចែងក្នុងចំណុច១នៃកថាខណ្ឌ១ខាងលើ មិនបានបញ្ចប់ក្នុងរយៈពេល៦(ប្រាំមួយ)ខែ គិតចាប់ពីកាលបរិច្ឆេទនៃការអញ្ជើញឱ្យចូលចរចាដំបូង នោះស្ថាប័នសាមីអាចអញ្ជើញអ្នកដេញថ្លៃជាប់លំដាប់លេខរៀងបន្ទាប់ មកចរចាលើសេចក្តីព្រាងកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ.។

ROYAUME DU CAMBODGE * LE MINISTRE DU PALAIS ROYAL *

៣- ឯកសារប្រកាសការអញ្ជើញដាក់សំណើសុំចូលរួមដេញថ្លៃអាចបញ្ជាក់ជាមុននូវខ និងលក្ខខណ្ឌនៃសេចក្ដីព្រាងកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ. ដែលមិនអាចចរចាបាន។

គោលការណ៍លម្អិតសម្រាប់ការចរចាលើសេចក្ដីព្រាងកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ. តាមវិធីសាស្ត្រដេញថ្លៃដោយប្រកួតប្រជែងសម្រាប់គម្រោងផ្ដួចផ្ដើមដោយរដ្ឋ ត្រូវកំណត់ក្នុងនីតិវិធីនៃការជ្រើសរើសដៃគូឯកជន។

មាត្រា២០ .-

ស្ថាប័នសាមីអាចអនុវត្តវិធីសាស្ត្រការចុះកិច្ចសន្យាផ្ទាល់សម្រាប់គម្រោងផ្ដួចផ្ដើមដោយរដ្ឋ ក្នុងករណីមានការសម្រេចពីរាជរដ្ឋាភិបាល តាមសំណើរួមរបស់ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ និងស្ថាប័នសាមី។

គោលការណ៍លម្អិតសម្រាប់ការចរចាលើសេចក្ដីព្រាងកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ. តាមវិធីសាស្ត្រការចុះកិច្ចសន្យាផ្ទាល់ ត្រូវកំណត់នៅក្នុងនីតិវិធីនៃការជ្រើសរើសដៃគូឯកជន។

មាត្រា២១ .-

ដំណើរការនៃការបញ្ចប់ការរៀបចំនិងចុះហត្ថលេខាលើកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ.សម្រាប់គម្រោងផ្ដួចផ្ដើមដោយរដ្ឋ ត្រូវបានកំណត់ដូចខាងក្រោម៖

១- បន្ទាប់ពីការចរចាលើខនិងលក្ខខណ្ឌនៃសេចក្ដីព្រាងកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ. ត្រូវបានបញ្ចប់ ស្ថាប័នសាមីត្រូវរៀបចំសំណើសុំការអនុម័តលើសេចក្ដីព្រាងចុងក្រោយនៃកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ. ដូចមានចែងក្នុងចំណុច៧ នៃកថាខណ្ឌ១ ក្នុងមាត្រា១០នៃច្បាប់នេះ។

២- មុននឹងស្នើសុំការអនុម័តដូចមានចែងក្នុងចំណុច១ខាងលើ ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុត្រូវពិនិត្យឡើងវិញលើខនិងលក្ខខណ្ឌនៃសេចក្ដីព្រាងកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ. ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងកាតព្វកិច្ចហិរញ្ញវត្ថុសាធារណៈនិងការគាំទ្រពីរដ្ឋ រួចបន្តនីតិវិធីតាមច្បាប់និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តជាធរមាន។ ខនិងលក្ខខណ្ឌដែលពាក់ព័ន្ធនឹងកាតព្វកិច្ចហិរញ្ញវត្ថុសាធារណៈ និងការគាំទ្រពីរដ្ឋក្នុងកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ.មានជាអាទិ៍៖

ក- ប្រភេទហានិភ័យនិងការបែងចែកការទទួលបន្ទុកហានិភ័យរវាងភាគីរដ្ឋនិងដៃគូឯកជន។

ខ- ការគាំទ្រពីរដ្ឋដូចមានចែងក្នុងមាត្រា១៣នៃច្បាប់នេះ។

គ- កាតព្វកិច្ចរបស់រដ្ឋដូចមានចែងក្នុងមាត្រា៣៤នៃច្បាប់នេះ។

៣- បន្ទាប់ពីការអនុម័តលើសេចក្ដីព្រាងកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ.ដូចមានចែងក្នុងចំណុច១និង២ នៃកថាខណ្ឌ១ខាងលើ កិច្ចសន្យានោះត្រូវមានការចុះហត្ថលេខាដោយស្ថាប័នសាមីនិងដៃគូឯកជន ដោយមានការចុះហត្ថលេខារបស់ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ។

គោលការណ៍លម្អិតនៃការបញ្ចប់ការរៀបចំនិងអនុម័តលើសេចក្ដីព្រាងកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ. ត្រូវកំណត់នៅក្នុងនីតិវិធីនៃការជ្រើសរើសដៃគូឯកជន។

មាត្រា២២ .-

ក្រុមហ៊ុនមានគោលបំណងពិសេសអាចត្រូវបង្កើតឡើង ដើម្បីធ្វើជាដៃគូឯកជនក្នុងកិច្ចសន្យា ភ.រ.ជ. តាមតម្រូវការជាក់ស្ដែងរបស់គម្រោងនីមួយៗ។

ការបង្កើតក្រុមហ៊ុនមានគោលបំណងពិសេស ដើម្បីធ្វើជាដៃគូឯកជនក្នុងកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ. ត្រូវអនុលោមតាមលក្ខខណ្ឌដូចខាងក្រោម៖

១- ក្រុមហ៊ុនមានគោលបំណងពិសេសត្រូវបង្កើតឡើងជាសហគ្រាសពាណិជ្ជកម្ម ដោយចុះបញ្ជីស្របតាមច្បាប់នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។

២- ការបង្កើតនិងការចុះបញ្ជីក្រុមហ៊ុនមានគោលបំណងពិសេសត្រូវបញ្ចប់យ៉ាងយូរបំផុតត្រឹម៦០(ហុកសិប)ថ្ងៃនៃថ្ងៃធ្វើការ បន្ទាប់ពីថ្ងៃចុះហត្ថលេខាលើកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ.។

៣- ក្នុងរយៈពេល១៤(ដប់បួន)ថ្ងៃនៃថ្ងៃធ្វើការ បន្ទាប់ពីការបង្កើត និងការចុះបញ្ជីក្រុមហ៊ុនមានគោលបំណងពិសេស ភាគីនៃកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ.និងក្រុមហ៊ុនមានគោលបំណងពិសេសត្រូវចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនវកម្ម ដើម្បីធ្វើអនុប្បទានឋានៈរបស់ដៃគូឯកជនក្នុងកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ. ជូនក្រុមហ៊ុនមានគោលបំណងពិសេស ដោយរក្សាខនិងលក្ខខណ្ឌនៃកិច្ចសន្យា ភ.រ.ជ. ដដែល។

មាត្រា២៣ .-

ស្ថាប័នសាមីអាចទទួលសំណើគម្រោងផ្ដួចផ្ដើមដោយឯកជន ដើម្បីពិនិត្យលទ្ធភាពរៀបចំអភិវឌ្ឍ និងអនុវត្តជាគម្រោងភ.រ.ជ.។ ការពិនិត្យនិងសម្រេចលើសំណើគម្រោងផ្ដួចផ្ដើមដោយឯកជនត្រូវអនុលោមតាមគោលការណ៍និងលក្ខខណ្ឌដូចខាងក្រោម៖

១- សំណើគម្រោងផ្ដួចផ្ដើមដោយឯកជនត្រូវមានទស្សនាទានថ្មី បច្ចេកវិទ្យាថ្មី ឬនវានុវត្តន៍ដែលអាចមានប្រយោជន៍ដល់ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។ ក្នុងករណីស្ថាប័នសាមីមានបំណងបន្តការរៀបចំអភិវឌ្ឍសំណើគម្រោងផ្ដួចផ្ដើមដោយឯកជនណាមួយ ស្ថាប័នសាមីត្រូវរៀបចំសំណើសុំការឯកភាពជាគោលការណ៍ពីរាជរដ្ឋាភិបាល តាមរយៈក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ។

២- បន្ទាប់ពីទទួលបានការឯកភាពជាគោលការណ៍ពីរាជរដ្ឋាភិបាល ស្ថាប័នសាមីត្រូវដឹកនាំក្រុមការងាររបស់រាជរដ្ឋាភិបាលរៀបចំកិច្ចព្រមព្រៀងក្របខ័ណ្ឌ ឬកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ ដើម្បីកំណត់ពីកិច្ចសហប្រតិបត្តិការរវាងភាគីរដ្ឋនិងម្ចាស់សំណើគម្រោងផ្ដួចផ្ដើមដោយឯកជន ក្នុងការសិក្សានិងអភិវឌ្ឍគម្រោង។ រាល់ចំណាយនិងហានិភ័យពាក់ព័ន្ធនឹងការសិក្សានិងអភិវឌ្ឍគម្រោង គឺជាបន្ទុករបស់សំណើគម្រោងផ្ដួចផ្ដើមដោយឯកជន។

៣- ស្ថាប័នសាមីនិងក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ អាចចាត់ចែងឱ្យមានភ្នាក់ងារឯករាជ្យ

ROYAUME DU CAMBODGE * LE MINISTRE DU PALAIS ROYAL *

ដើម្បីធ្វើការត្រួតពិនិត្យឡើងវិញឬធ្វើការវាយតម្លៃលើលទ្ធផលនៃការសិក្សាសមិទ្ធិលទ្ធភាពរបស់ម្ចាស់សំណើគម្រោងផ្តួចផ្តើមដោយឯកជន។

៤- ផ្អែកលើការវាយតម្លៃនៃការសិក្សាសមិទ្ធិលទ្ធភាព ស្ថាប័នសាមីនិងក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ អាចស្នើសុំរាជរដ្ឋាភិបាលជ្រើសរើសដៃគូឯកជន តាមវិធីសាស្ត្រដេញថ្លៃដោយប្រកួតប្រជែង ឬតាមវិធីសាស្ត្រការចុះកិច្ចសន្យាផ្ទាល់។

៥- ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុអាចសម្រេចប្រើប្រាស់ថវិកាពីមូលនិធិអភិវឌ្ឍន៍គម្រោង សម្រាប់ការវាយតម្លៃភាពត្រឹមត្រូវនៃការសិក្សាសមិទ្ធិលទ្ធភាពនេះ លើទិដ្ឋភាពពាណិជ្ជកម្ម និងហិរញ្ញវត្ថុ សម្រាប់ការចរចាលើខនិងលក្ខខណ្ឌនៃសេចក្តីព្រាងកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ. និងសម្រាប់ការងារពាក់ព័ន្ធផ្សេងទៀត។

នីតិវិធីនៃការជ្រើសរើសដៃគូឯកជនសម្រាប់គម្រោងផ្តួចផ្តើមដោយឯកជន ត្រូវកំណត់ដោយរាជរដ្ឋាភិបាល។

ជំពូកទី៧
កិច្ចសន្យាភ.រ.ជ.

មាត្រា២៤ .-

គោលការណ៍កិច្ចសន្យាភ.រ.ជ. ត្រូវបានកំណត់ដូចខាងក្រោម៖

១- កិច្ចសន្យាភ.រ.ជ. ត្រូវរៀបចំឡើងដោយផ្អែកទៅលើលក្ខណៈពិសេសនៃគម្រោង ដូចមានកំណត់នៅក្នុងលទ្ធផលនៃការសិក្សាសមិទ្ធិលទ្ធភាព ដែលនឹងត្រូវមានការឯកភាពរវាងរាជរដ្ឋាភិបាល និងដៃគូឯកជន។

២- កិច្ចសន្យាភ.រ.ជ. ត្រូវតែជាកិច្ចព្រមព្រៀងបែបពាណិជ្ជកម្មរវាងស្ថាប័នសាមីនិងដៃគូឯកជន។ ស្ថាប័នសាមីត្រូវទទួលខុសត្រូវក្នុងការធានាថា ការចុះកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ. ប្រព្រឹត្តទៅប្រកបដោយតម្លាភាពនិងភាពយុត្តិធម៌សម្រាប់គម្រោងភ.រ.ជ.ទាំងអស់ ទាំងគម្រោងផ្តួចផ្តើមដោយរដ្ឋ និងទាំងគម្រោងផ្តួចផ្តើមដោយឯកជន។

៣- កិច្ចសន្យាភ.រ.ជ. ត្រូវបែងចែកការទទួលបន្ទុកហានិភ័យពាក់ព័ន្ធនឹងគម្រោងភ.រ.ជ. រវាងរាជរដ្ឋាភិបាលនិងដៃគូឯកជន ដោយធ្វើឱ្យរាជរដ្ឋាភិបាលមានលទ្ធភាពទទួលផលចំណេញតាមគោលការណ៍តម្លៃនៃលុយ ប៉ុន្តែនៅតែមានលទ្ធភាពរក្សាផលចំណេញពីពាណិជ្ជកម្មក្នុងកម្រិតសមរម្យឱ្យដៃគូឯកជន។

៤- ការកំណត់ផលប្រយោជន៍ដែលដៃគូឯកជនមានសិទ្ធិទទួលបានក្នុងកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ. ត្រូវផ្អែកទៅលើសមិទ្ធកម្មនៃការអនុវត្តគម្រោង។

មាត្រា២៥ .–

សេចក្តីព្រាងកិច្ចសន្យា**ភ.រ.ជ.**នីមួយៗត្រូវមានទម្រង់ផ្អែកទៅលើប្រភេទគម្រោង**ភ.រ.ជ.**ដែលសមស្របណាមួយ។ ការកំណត់ប្រភេទគម្រោង**ភ.រ.ជ.**សមស្រប អាស្រ័យទៅលើលក្ខណៈពិសេស និងតម្រូវការជាក់ស្តែងរបស់គម្រោងនីមួយៗនិងត្រូវមានការសម្រេចដោយស្ថាប័នសាមីជាមួយនឹងក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ ដោយផ្អែកទៅលើលទ្ធផលនៃការសិក្សាសមិទ្ធិលទ្ធភាព។

ប្រភេទគម្រោង**ភ.រ.ជ.**ដែលមានការប្រើប្រាស់ជាទូទៅក្នុងការរៀបចំសេចក្តីព្រាងកិច្ចសន្យា **ភ.រ.ជ.** ត្រូវបានកំណត់ជាអាទិ៍ ដូចក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ២នៃច្បាប់នេះ។

មាត្រា២៦ .–

ថ្លៃប្រើប្រាស់និងកម្រៃសេវាទាំងឡាយដែលអាចប្រមូលបានក្រោមក្របខ័ណ្ឌគម្រោង**ភ.រ.ជ.** ព្រមទាំងរូបមន្តកែប្រែត្រូវមានការកំណត់នៅក្នុងកិច្ចសន្យា**ភ.រ.ជ.**។ ការកំណត់នេះ ត្រូវឈរលើគោលការណ៍ធានានូវអត្រាផលចំណេញក្នុងកម្រិតសមរម្យចំពោះដៃគូឯកជន ប៉ុន្តែនៅតែអាចធានាតម្លៃសមរម្យចំពោះអ្នកប្រើប្រាស់និងភាគីរដ្ឋ។

ដៃគូឯកជនមានសិទ្ធិប្រមូល និងទទួលចំណូលពីថ្លៃប្រើប្រាស់ និងកម្រៃសេវាផ្សេងៗ និងមានសិទ្ធិធ្វើការកែប្រែថ្លៃប្រើប្រាស់និងកម្រៃសេវាទាំងនោះតាមខនិងលក្ខខណ្ឌ ដូចមានចែងក្នុងកិច្ចសន្យា**ភ.រ.ជ.**និង/ឬកិច្ចព្រមព្រៀងពាក់ព័ន្ធនឹងការអនុវត្តគម្រោង**ភ.រ.ជ.**។

មាត្រា២៧ .–

កិច្ចសន្យា**ភ.រ.ជ.**ត្រូវគ្រប់គ្រងដោយច្បាប់និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តពាក់ព័ន្ធជាធរមាននៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។

ដៃគូឯកជនអាចជ្រើសរើសច្បាប់គ្រប់គ្រងលើកិច្ចព្រមព្រៀងបន្ទាប់បន្សំដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការអនុវត្តកិច្ចសន្យា**ភ.រ.ជ.** វៀរលែងតែមានស្ថាប័នសាធារណៈនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាជាភាគីនៅក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងនោះ។

មាត្រា២៨ .–

ការធ្វើអនុប្បទានសិទ្ធិនិងកាតព្វកិច្ចណាមួយរបស់ដៃគូឯកជនក្នុងកិច្ចសន្យា**ភ.រ.ជ.**ទៅឱ្យតតិយជន ត្រូវមានការឯកភាពពីរាជរដ្ឋាភិបាលជាមុនសិន វៀរលែងតែករណីសិទ្ធិចូលអន្តរាគមន៍ ដូចមានចែងក្នុងមាត្រា២៩នៃច្បាប់នេះ។

កិច្ចសន្យា**ភ.រ.ជ.** ត្រូវកំណត់លក្ខខណ្ឌ រាប់បញ្ចូលទាំងលក្ខខណ្ឌដែលអនុប្បទាយី និងអនុប្បទានិកត្រូវបំពេញដើម្បីទទួលការឯកភាពពីរាជរដ្ឋាភិបាលលើការធ្វើអនុប្បទានសិទ្ធិនិងកាតព្វកិច្ចណាមួយរបស់ដៃគូឯកជននៅក្នុងកិច្ចសន្យា**ភ.រ.ជ.**។

មាត្រា២៩ .-

គូភាគីនៃកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ. អាចព្រមព្រៀងគ្នាក្នុងការផ្តល់សិទ្ធិចូលអន្តរាគមន៍ជូនចំពោះអ្នកផ្តល់ប្រាក់កម្ចីសម្រាប់គម្រោងនិង/ឬជូនចំពោះរាជរដ្ឋាភិបាល។ អ្នកទទួលសិទ្ធិចូលអន្តរាគមន៍អាចទទួលនិងអនុវត្តបន្តនូវសិទ្ធិនិងកាតព្វកិច្ច ដូចមានចែងក្នុងកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ. ក្នុងគោលបំណងធានាចីរភាពនៃការបំពេញកាតព្វកិច្ចរបស់ដៃគូឯកជន ក្រោមក្របខ័ណ្ឌកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ.និង/ឬកិច្ចព្រមព្រៀងប្រាក់កម្ចីដែលពាក់ព័ន្ធនឹងគម្រោង។

មាត្រា៣០ .-

កិច្ចសន្យាភ.រ.ជ. ត្រូវកំណត់លក្ខខណ្ឌកែប្រែកិច្ចសន្យា។ លក្ខខណ្ឌដែលអាចធ្វើការកែប្រែកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ.ពាក់ព័ន្ធនឹងការងារសាងសង់និង/ឬសេវា មានជាអាទិ៍ការផ្លាស់ប្តូរច្បាប់ឬបទប្បញ្ញត្តិ ការផ្លាស់ប្តូរទំហំឬបទដ្ឋានយថាប្រភេទជាតុចេញនៃការងារសាងសង់ ការកែប្រែថ្លៃប្រើប្រាស់សេវា បម្រែបម្រួលតម្រូវការសេវា ប្រធានសក្តិ ឬលក្ខខណ្ឌផ្សេងទៀត ដូចមានចែងក្នុងកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ.។

ស្ថាប័នសាមីត្រូវស្នើសុំការសម្រេចពីក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ លើករណីកែប្រែកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ.ដោយអនុវត្តតាមច្បាប់និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តជាធរមាន មុននឹងចុះហត្ថលេខាលើកិច្ចព្រមព្រៀងស្តីពីការកែប្រែលើកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ. ជាមួយដៃគូឯកជន។

ការកែប្រែកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ. ត្រូវអនុវត្តតាមគោលការណ៍ណែនាំសម្រាប់គ្រប់គ្រងកិច្ចសន្យាដែលត្រូវកំណត់ដោយរាជរដ្ឋាភិបាល។

ជំពូកទី៨
ការលើកទឹកចិត្តវិនិយោគសម្រាប់គម្រោង ភ.រ.ជ.

មាត្រា៣១ .-

បុគ្គលទាំងឡាយណាដែលអនុវត្តគម្រោងភ.រ.ជ. ត្រូវស្ថិតនៅក្រោមនីតិរបបនៃរបបសារពើពន្ធជាធរមាន និងទទួលបានការលើកទឹកចិត្តនិងការអនុគ្រោះនានាស្របតាមច្បាប់និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តជាធរមាននៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។

មាត្រា៣២ .-

ដៃគូឯកជនអាចដាក់ពាក្យស្នើសុំការលើកទឹកចិត្តវិនិយោគសម្រាប់គម្រោងភ.រ.ជ.ដោយអនុលោមតាមបទប្បញ្ញត្តិ ដូចមានចែងក្នុងច្បាប់ស្តីពីវិនិយោគនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជានិងច្បាប់ពាក់ព័ន្ធជាធរមានផ្សេងទៀត។

មាត្រា៣៣ .-

ការបង្កើតសិទ្ធិប្រាតិភោគពាក់ព័ន្ធនឹងទ្រព្យសម្បត្តិគម្រោង ត្រូវអនុលោមតាមលក្ខខណ្ឌដូចខាងក្រោម៖

១- ក្នុងរយៈពេលនៃកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ. ដៃគូឯកជនអាចបង្កើតសិទ្ធិប្រាតិភោគលើទ្រព្យសម្បត្តិ លើសិទ្ធិឬលើអត្ថប្រយោជន៍របស់ខ្លួនដែលពាក់ព័ន្ធនឹងកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ. រួមមាន៖

ក- ប្រាតិភោគលើចលនទ្រព្យឬអចលនទ្រព្យពាក់ព័ន្ធនឹងគម្រោងដែលជាកម្មសិទ្ធិរបស់ដៃគូឯកជន។

ខ- ប្រាតិភោគលើផលនៃទ្រព្យធានាឬគណនីត្រូវទាររបស់ដៃគូឯកជន ដែលបានមកពីការធ្វើប្រតិបត្តិការលើទ្រព្យសម្បត្តិគម្រោងឬការផ្តល់សេវាកម្មដល់អ្នកប្រើប្រាស់សេវា។

គ- ការដាក់បញ្ចាំនៃសិទ្ធិប្រត្យក្សលើដី ដោយអនុលោមតាមច្បាប់និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តជាធរមាន។

២- វិនិយោគិនអាចបង្កើតសិទ្ធិប្រាតិភោគលើភាគហ៊ុនរបស់ខ្លួនក្នុងក្រុមហ៊ុនមានគោលបំណងពិសេស។

៣- ការបង្កើត ការចុះបញ្ជី និងការធ្វើសុក្រឹតកម្មលើសិទ្ធិប្រាតិភោគ ដូចមានចែងក្នុងចំណុច១ និង២នៃកថាខណ្ឌ១ខាងលើ ត្រូវអនុលោមតាមខនិងលក្ខខណ្ឌ ដូចមានចែងក្នុងកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ. ហើយត្រូវអនុលោមតាមច្បាប់និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តជាធរមាននៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។

ការអនុវត្តសិទ្ធិប្រាតិភោគ ត្រូវអនុលោមតាមច្បាប់និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តជាធរមាននៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។

មាត្រា៣៤ .-

រាជរដ្ឋាភិបាលអាចបង្កើតកាតព្វកិច្ចនានាចំពោះដៃគូឯកជនឬបុគ្គលផ្សេងទៀតដែលពាក់ព័ន្ធនឹងគម្រោងភ.រ.ជ. រាប់បញ្ចូលទាំងអ្នកផ្តល់ប្រាក់កម្ចីក្នុងគោលបំណងធ្វើឱ្យគម្រោងនោះមានសមិទ្ធិលទ្ធភាពផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុ មានលទ្ធភាពទទួលហិរញ្ញប្បទាន និងមានលទ្ធភាពអនុវត្តការងារសាងសង់ និងប្រតិបត្តិការឱ្យបានទាន់ពេលវេលា។ កាតព្វកិច្ចទាំងនោះមានជាអាទិ៍៖

១- កិច្ចធានារបស់រាជរដ្ឋាភិបាលចំពោះដៃគូឯកជន ដូចមានចែងក្នុងចំណុច៣នៃកថាខណ្ឌ១ ក្នុងមាត្រា១៣នៃច្បាប់នេះ។

២- ការចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្ទាល់រវាងស្ថាប័នសាមីនិងអ្នកផ្តល់ប្រាក់កម្ចី ដើម្បីបញ្ជាក់ពីកាតព្វកិច្ចរបស់ស្ថាប័នសាមី ដែលមានចែងនៅក្នុងកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ.។

៣- ការធានាឱ្យមានសេវាសាធារណៈ ដែលដៃគូឯកជនត្រូវការជាចាំបាច់ក្នុងការបំពេញភារកិច្ចរបស់ខ្លួនក្រោមក្របខ័ណ្ឌកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ.។

៤- កាតព្វកិច្ចផ្សេងទៀតរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល ដូចមានចែងក្នុងកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ.។

ការអនុម័តនិងការអនុវត្តកាតព្វកិច្ចរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលទាំងឡាយក្រោមក្របខ័ណ្ឌគម្រោងភ.រ.ជ. ត្រូវអនុលោមតាមច្បាប់និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តជាធរមាននៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។

ROYAUME DU CAMBODGE * LE MINISTRE DU PALAIS ROYAL

មាត្រា៣៥ .-

កិច្ចលទ្ធកម្មដី ការដោះស្រាយផលប៉ះពាល់ និងការផ្តល់សិទ្ធិពាក់ព័ន្ធនឹងការប្រើប្រាស់ទ្រព្យសម្បត្តិរដ្ឋសម្រាប់គម្រោងភ.រ.ជ. ជូនដៃគូឯកជន ត្រូវអនុលោមតាមច្បាប់និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តជាធរមាននៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។

កិច្ចសន្យាភ.រ.ជ. ត្រូវកំណត់សិទ្ធិប្រត្យក្សលើដី ការបែងចែកការទទួលបន្ទុកចំណាយកិច្ចលទ្ធកម្មដីនិងចំណាយលើសិទ្ធិប្រត្យក្សលើដី ព្រមទាំងចំណាយពាក់ព័ន្ធនឹងការប្រើប្រាស់ទ្រព្យសម្បត្តិរដ្ឋសម្រាប់គម្រោងភ.រ.ជ.។

មាត្រា៣៦ .-

ដៃគូឯកជនមានសិទ្ធិទិញរូបិយបណ្ណនិងផ្ទេររូបិយបណ្ណទាំងនេះទៅបរទេស តាមរយៈប្រព័ន្ធធនាគារដែលជាអន្តរការីប្រតិស្រុតិ ដើម្បីទូទាត់លើប្រតិបត្តិការពាណិជ្ជកម្ម ប្រតិបត្តិការដើមទុន និងប្រតិបត្តិការផ្សេងទៀត ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការវិនិយោគលើគម្រោងភ.រ.ជ.មានជាអាទិ៍៖

១- ការទូទាត់លើការនាំចូលទំនិញនិងសេវាកម្មពីបរទេស។

២- ការបង់ប្រាក់ដើមនិងការប្រាក់សម្រាប់កម្ចីពីបរទេស។

៣- ការបង់ថ្លៃអាជ្ញាបណ្ណនិងកម្រៃគ្រប់គ្រងជូនអង្គភាពបរទេស។

៤- ការទូទាត់លើការជួលឧបករណ៍និងម៉ាស៊ីនពីបរទេស។

៥- ចំពោះតែវិនិយោគិនបរទេស ការផ្ទេរទៅបរទេសនូវដើមទុន ប្រាក់ចំណេញ ប្រាក់ចំណូលពីការជម្រះបញ្ជីនៃការវិនិយោគនិងប្រាក់ចំណូលស្របច្បាប់ផ្សេងទៀត។

សកម្មភាពប្តូររូបិយបណ្ណរបស់ដៃគូឯកជន ត្រូវអនុលោមតាមច្បាប់និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តជាធរមាននៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។

ជំពូកទី៩
ការអនុវត្តនិងការតាមដានគម្រោង

មាត្រា៣៧ .-

ដៃគូឯកជនអាចអនុវត្តកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ. ដោយផ្ទាល់ខ្លួនឬតាមរយៈអ្នកម៉ៅការ។

បេក្ខភាពដៃគូឯកជនត្រូវបញ្ជាក់អ្នកម៉ៅការគន្លឹះរបស់ខ្លួនឱ្យបានច្បាស់លាស់នៅក្នុងឯកសារសំណើគម្រោង នៅពេលចូលរួមក្នុងដំណើរការលទ្ធកម្មជ្រើសរើសដៃគូឯកជន។ និយមន័យនៃអ្នកម៉ៅការគន្លឹះ អាស្រ័យលើលក្ខណៈពិសេសនិងវិសាលភាពនៃគម្រោងភ.រ.ជ.នីមួយៗ និងត្រូវកំណត់ ក្នុងឯកសារសម្រាប់អនុវត្តកិច្ចលទ្ធកម្ម។ ការផ្លាស់ប្តូរអ្នកម៉ៅការគន្លឹះមិនត្រូវបានអនុញ្ញាតទេ តែមានការឯកភាពពីស្ថាប័នសាមីនិងក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុជាមុនសិន។

ដៃគូឯកជនមានសិទ្ធិពេញលេញក្នុងការជ្រើសរើសនិងផ្លាស់ប្តូរអ្នកម៉ៅការណាដែលមិនមែន

ROYAUME DU CAMBODGE * LE MINISTRE DU PALAIS ROYAL *

ជាអ្នកម៉ៅការគន្លឹះ ដោយពុំចាំបាច់សុំការឯកភាពពីស្ថាប័នសាមីជាមុនឡើយ។

ទោះបីជាមានឬមិនមានអ្នកម៉ៅការក្តី ដៃគូឯកជនត្រូវទទួលខុសត្រូវទាំងស្រុងចំពោះសមិទ្ធកម្មនៃការបំពេញកាតព្វកិច្ចរបស់ខ្លួន ដូចមានចែងក្នុងខនិងលក្ខខណ្ឌនៃកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ.។

មាត្រា៣៨ .-

ប្រសិនបើគម្រោងភ.រ.ជ.ត្រូវការឱ្យដៃគូឯកជនធានាសមិទ្ធកម្មការងារប្រតិបត្តិការនៃគម្រោងនោះ ដៃគូឯកជនត្រូវផ្តល់កិច្ចធានានេះ ជូនចំពោះស្ថាប័នសាមី ដើម្បីធានាថាការអនុវត្តការងារប្រតិបត្តិការដោយដៃគូឯកជននឹងប្រព្រឹត្តទៅបានត្រឹមត្រូវតាមប៉ារ៉ាម៉ែត្រ និងបទដ្ឋានយថាប្រភេទផ្សេងៗ ដែលមានចែងក្នុងកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ.។ ឯកសារសម្រាប់អនុវត្តកិច្ចលទ្ធកម្មជ្រើសរើសដៃគូឯកជន និងកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ. ត្រូវកំណត់នូវតម្រូវការទម្រង់ តម្លៃ និងសុពលភាពនៃកិច្ចធានាសមិទ្ធកម្មការងារប្រតិបត្តិការ ដែលដៃគូឯកជននឹងត្រូវផ្តល់។

មាត្រា៣៩ .-

ការងារគ្រប់គ្រង ធ្វើប្រតិបត្តិការ និងថែទាំទ្រព្យសម្បត្តិគម្រោងជាលក្ខណៈពាណិជ្ជកម្ម ស្របតាមច្បាប់និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តជាធរមាន និងតាមខនិងលក្ខខណ្ឌដែលមានចែងក្នុងកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ. អាចអនុវត្តដោយដៃគូឯកជនដោយផ្ទាល់ឬតាមរយៈអ្នកម៉ៅការទទួលការងារគ្រប់គ្រងជំនួស។ ក្នុងករណីមានអ្នកម៉ៅការទទួលការងារគ្រប់គ្រងជំនួស ដៃគូឯកជននៅតែត្រូវទទួលខុសត្រូវទាំងស្រុង ចំពោះសមិទ្ធកម្មនៃការបំពេញកាតព្វកិច្ចរបស់ខ្លួនពាក់ព័ន្ធនឹងការងារគ្រប់គ្រងធ្វើប្រតិបត្តិការនិងថែទាំទ្រព្យសម្បត្តិគម្រោង ដូចមានចែងក្នុងកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ.។

ក្នុងអំឡុងពេលអនុវត្តការងារគ្រប់គ្រង ធ្វើប្រតិបត្តិការ និងថែទាំទ្រព្យសម្បត្តិគម្រោង ដៃគូឯកជនត្រូវបំពេញកាតព្វកិច្ចមានជាអាទិ៍៖

១- អនុវត្តសិទ្ធិធ្វើអាជីវកម្មលើទ្រព្យសម្បត្តិគម្រោង ដើម្បីផ្តល់សេវាកម្មដល់អ្នកប្រើប្រាស់ទ្រព្យសម្បត្តិគម្រោងស្របច្បាប់ឱ្យបានស្មើភាពគ្នានិងមិនត្រូវរើសអើងឬបដិសេធការផ្តល់សេវាកម្មដល់អ្នកប្រើប្រាស់ណាដែលបានយល់ព្រមបង់ថ្លៃប្រើប្រាស់ទ្រព្យសម្បត្តិគម្រោង តាមតម្លៃដែលបានផ្សព្វផ្សាយជាសាធារណៈឡើយ។

២- ធានាថាទ្រព្យសម្បត្តិគម្រោងអាចប្រតិបត្តិការបាននិងអាចទទួលការប្រើប្រាស់បានតាមបទដ្ឋានបច្ចេកទេសនិងបទដ្ឋានយថាប្រភេទ ដែលមានចែងក្នុងកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ.។

៣- ធ្វើការផ្គត់ផ្គង់ផលិតផលនិង/ឬសេវាកម្មទៅតាមបរិមាណ គុណភាព និងរយៈពេលដែលមានចែងក្នុងកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ.។

៤- កាតព្វកិច្ចផ្សេងទៀតដូចមានចែងក្នុងកិច្ចសន្យាភ.រ.ជ.។

ROYAUME DU CAMBODGE * LE MINISTRE DU PALAIS ROYAL

ច្បាប់

ស្តីពី

កិច្ចការពារបរិស្ថាន

និង

ការគ្រប់គ្រងធនធានធម្មជាតិ

ព្រះរាជក្រម

នស.រកម.១២៩៦.៣៦

យើង

ព្រះបាទសម្តេចព្រះ នរោត្តម សីហនុ វរ្ម័ន
រាជហរិវង្ស ឧភតោសុជាត វិសុទ្ធិពង្ស អគ្គមហាបុរសរតន៍ និករោត្តម
ធម្មិកមហារាជាធិរាជ បរមនាថ បរមបពិត្រ
ព្រះចៅក្រុងកម្ពុជាធិបតី

****

- បានឃើញរដ្ឋធម្មនុញ្ញនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានឃើញព្រះរាជក្រឹត្យ ចុះថ្ងៃទី ២៤ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ ១៩៩៣ ស្តីពីការតែងតាំង នាយករដ្ឋមន្ត្រីទី១ និង នាយករដ្ឋមន្ត្រីទី២
- បានឃើញព្រះរាជក្រឹត្យ ចុះថ្ងៃទី ១ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ១៩៩៣ ស្តីពីការតែងតាំង រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា
- បានឃើញព្រះរាជក្រម លេខ០២ នស.៩៤ ចុះថ្ងៃទី ២០ ខែកក្កដា ឆ្នាំ ១៩៩៤ ស្តីពីការរៀបចំ និង ការប្រព្រឹត្តទៅនៃគណៈរដ្ឋមន្ត្រី
- បានឃើញព្រះរាជក្រឹត្យលេខ នស.រកត.១០៩៤.៨៣ ចុះថ្ងៃទី ២៤ ខែតុលា ឆ្នាំ ១៩៩៤ ស្តីពីការកែសម្រួលសមាសភាពរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា
- បានឃើញព្រះរាជក្រឹត្យលេខ នស.រកត.១០៩៤.៩០ ចុះថ្ងៃទី ៣១ ខែតុលា ឆ្នាំ ១៩៩៤ ស្តីពីការកែសម្រួលសមាសភាពរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា
- បានឃើញព្រះរាជក្រមលេខ នស.រកម.០១៩៦.២១ ចុះថ្ងៃទី ២៤ ខែមករា ឆ្នាំ ១៩៩៦ ស្តីពីការបង្កើតក្រសួងបរិស្ថាន
- តាមសេចក្តីក្រាបបង្គំទូលស្នើសុំ អំពីសម្តេចនាយករដ្ឋមន្ត្រីទាំងពីរ និង អំពីរដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងបរិស្ថាន

ប្រកាសឱ្យប្រើ

ច្បាប់ស្តីពី កិច្ចការពារបរិស្ថាន និង ការគ្រប់គ្រងធនធានធម្មជាតិ ដែលរដ្ឋសភាបានអនុម័តកាលពីថ្ងៃទី ១៨ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ១៩៩៦ នាសម័យប្រជុំលើកទី ៧ នីតិកាលទី ១ ដែលមានសេចក្តីទាំងស្រុងដូចតទៅ :

ជំពូកទី ១

បទប្បញ្ញត្តិទូទៅ

មាត្រា ១.-

ច្បាប់នេះមានគោលដៅ :

-ការពារ លើកកំពស់គុណភាពបរិស្ថាននិងសុខភាពពលរដ្ឋដោយធ្វើការទប់ស្កាត់ ការកាត់បន្ថយនិងការត្រួតពិនិត្យការបំពុល

-វាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថានមុននឹងចេញសេចក្តីសំរេចរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល ចំពោះរាល់គំរោងដែលបានស្នើឡើង

-ធានាឱ្យមានការអភិរក្ស ការអភិវឌ្ឍន៍ ការគ្រប់គ្រងនិងការប្រើប្រាស់ដោយសម ហេតុផលនិងប្រកបដោយនិរន្តរភាពនិងភាពស្ថិតស្ថេរនូវធនធានធម្មជាតិនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

-លើកទឹកចិត្តនិងផ្តល់លទ្ធភាពឱ្យសាធារណជនចូលរួមក្នុងកិច្ចការពារបរិស្ថាននិង ការគ្រប់គ្រងធនធានធម្មជាតិ

-បង្ក្រាបអំពើទាំងឡាយណាដែលធ្វើឱ្យប៉ះពាល់ដល់បរិស្ថាន ។

ជំពូកទី ២

ផែនការបរិស្ថានជាតិនិងផែនការបរិស្ថានតំបន់

មាត្រា ២.-

ផែនការបរិស្ថានជាតិនិងផែនការបរិស្ថានតំបន់ ត្រូវសំរេចដោយរាជរដ្ឋាភិបាលនិងក្រសួង បរិស្ថានដោយសហការជាមួយក្រសួងនិងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ ។

មាត្រា ៣.-

ផែនការបរិស្ថានជាតិជាផែនការសំរាប់កិច្ចការពារបរិស្ថាននិងការគ្រប់គ្រងធនធានធម្ម-ជាតិ ប្រកបដោយនិរន្តរភាពនិងភាពស្ថិតស្ថេរសំរាប់អនុវត្តទូទាំងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ។

ផែនការបរិស្ថានជាតិត្រូវ :

-កំណត់ពីបញ្ហាបរិស្ថានសំខាន់ៗនិងបញ្ហាគ្រប់គ្រងធនធានធម្មជាតិសំខាន់ៗ ដែល ពាក់ព័ន្ធនឹងការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចសង្គម

-លើកឡើងពីវិធានការសំរាប់ធានាការគ្រប់គ្រងបរិស្ថាន ។

មាត្រា ៤.-

ផែនការបរិស្ថានតំបន់ ត្រូវអនុលោមតាមផែនការបរិស្ថានជាតិ ។ ផែនការបរិស្ថានតំបន់ត្រូវ :

-កំណត់ពីបញ្ហាបរិស្ថានសំខាន់ៗនិងបញ្ហាគ្រប់គ្រងធនធានធម្មជាតិសំខាន់ៗ ដែលពាក់ព័ន្ធទៅនឹងការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចសង្គមនៃតំបន់នីមួយៗ

-លើកឡើងពីវិធានការសំរាប់ធានាការគ្រប់គ្រងបរិស្ថាននៃតំបន់នោះ ។

មាត្រា ៥.-

ផែនការបរិស្ថានជាតិនិងផែនការបរិស្ថានតំបន់ត្រូវពិនិត្យនិងកែសំរួលយ៉ាងយូរមួយដងក្នុងរយៈពេលប្រាំឆ្នាំ ។

ជំពូកទី ៣

ការវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន

មាត្រា ៦.-

ការវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថានត្រូវអនុវត្តលើរាល់គំរោងនិងសកម្មភាពរបស់ឯកជនឬសាធារណៈហើយត្រូវបានពិនិត្យនិងវាយតម្លៃដោយក្រសួងបរិស្ថានមុនដាក់ជូនរាជរដ្ឋាភិបាលសំរេច។

ការវាយតម្លៃនេះក៏ត្រូវបានអនុវត្តផងដែរចំពោះសកម្មភាពដែលមានស្រាប់និងកំពុងដំណើរការ ហើយដែលពុំទាន់បានវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាននៅឡើយ ។

បែបបទនៃកិច្ចដំណើរការវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថានត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យ តាមសំណើរបស់ក្រសួងបរិស្ថាន ។

ប្រភេទនិងទំហំគំរោងនិងសកម្មភាពដែលស្នើឡើង ព្រមទាំងសកម្មភាពដែលមានស្រាប់និងកំពុងដំណើរការទាំងឯកជននិងសាធារណៈ ដែលត្រូវមានការវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាននោះត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យតាមសំណើរបស់ក្រសួងបរិស្ថាន ។

មាត្រា ៧.-

ចំពោះរាល់ពាក្យសុំធ្វើគំរោងវិនិយោគនិងរាល់គំរោងដែលរដ្ឋស្នើឡើង ត្រូវមានការវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថានដំបូង ឬក៏ការវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថានដូចមានចែងក្នុងមាត្រា ៦ នៃច្បាប់នេះ ។ ក្រសួងបរិស្ថានត្រូវពិនិត្យនិងផ្តល់យោបល់លើការវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថានដំបូងឬការវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថានទៅអង្គការមានសមត្ថកិច្ច ក្នុងរយៈពេលដូចបានកំណត់ក្នុងច្បាប់ស្តីពីវិនិយោគនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ។

ជំពូកទី ៤

ការគ្រប់គ្រងធនធានធម្មជាតិ

មាត្រា ៨.-

ធនធានធម្មជាតិនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាដែលមានជាអាទិ៍ ដីធ្លី ទឹក អាកាស ខ្យល់ ភូគព្ភសាស្ត្រ ប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ី រ៉ែ ថាមពល ប្រេងកាតនិងឧស្ម័ន ថ្មនិងខ្សាច់ ត្បូងថ្ម ព្រៃឈើនិងអនុផលព្រៃឈើ ពពួកសត្វព្រៃ មច្ឆាជាតិ ធនធានជលផល ត្រូវបានអភិរក្ស អភិវឌ្ឍន៍និងគ្រប់គ្រងប្រើប្រាស់ដោយសមហេតុផលនិងប្រកបដោយនិរន្តរភាពនិងភាពស្ថិតស្ថេរ ។

តំបន់ការពារធនធានធម្មជាតិមានជាអាទិ៍ ឧទ្យានជាតិ ដំរកសត្វព្រៃ តំបន់ការពារទេសភាព តំបន់ប្រើប្រាស់ច្រើនយ៉ាង ត្រូវកំណត់ដោយព្រះរាជក្រឹត្យ ។

មាត្រា ៩.-

ក្រសួងបរិស្ថានដោយសហការជាមួយក្រសួងពាក់ព័ន្ធ ត្រូវធ្វើការសិក្សាស្រាវជ្រាវ វាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថានលើធនធានធម្មជាតិនិងផ្តល់យោបល់ជូនក្រសួងពាក់ព័ន្ធ ដើម្បីធានាអោយធនធានធម្មជាតិដូចមានចែងក្នុងមាត្រា ៨ ត្រូវបានអភិរក្ស អភិវឌ្ឍន៍ និងគ្រប់គ្រងប្រើប្រាស់ដោយសមហេតុផលប្រកបដោយនិរន្តរភាពនិងភាពស្ថិតស្ថេរ ។

មាត្រា ១០.-

មុនពេលចេញសេចក្តីសំរេចនានាឬធ្វើសកម្មភាពផ្សេងៗ ទាក់ទិនដល់ការអភិរក្ស ការអភិវឌ្ឍន៍ ឬការគ្រប់គ្រងការប្រើប្រាស់ធនធានធម្មជាតិ ក្រសួងពាក់ព័ន្ធត្រូវពិគ្រោះយោបល់ជាមួយក្រសួងបរិស្ថានអំពីនិរន្តរភាពនិងភាពស្ថិតស្ថេរនៃធនធានធម្មជាតិ ។

មាត្រា ១១.-

ក្រសួងបរិស្ថានត្រូវជូនដំណឹងជាបន្ទាន់ដល់ក្រសួងពាក់ព័ន្ធ នៅពេលណាដែលក្រសួងបរិស្ថានពិនិត្យឃើញថា ធនធានធម្មជាតិមិនមានការអភិរក្ស ការអភិវឌ្ឍន៍ ឬការគ្រប់គ្រងការប្រើប្រាស់ដោយសមហេតុផលនិងប្រកបដោយនិរន្តភាពនិងភាពស្ថិតស្ថេរទេនោះ ។

ជំពូកទី ៥

កិច្ចការពារបរិស្ថាន

មាត្រា ១២.-

ក្រសួងបរិស្ថានត្រូវសហការជាមួយក្រសួងពាក់ព័ន្ធដើម្បីចងក្រងបញ្ជីសារពើភ័ណ្ឌដែលបញ្ជាក់ពី :

-ប្រភព ប្រភេទនិងបរិមាណនៃសារធាតុបំពុលនិងសំណល់ដែលបាននាំចូល បង្កើតឡើង ដឹកជញ្ជូន កែច្នៃឡើងវិញ បានប្រព្រឹត្តកម្ម រក្សាទុក បោះបង់ចោលឬបញ្ចេញចោលទៅក្នុងអាកាស ទឹក ដីឬលើដី

-ប្រភព ប្រភេទនិងបរិមាណនៃសារធាតុពុលនិងសារធាតុប្រកបដោយគ្រោះថ្នាក់ដែលបាននាំចូល ផលិត ដឹកជញ្ជូន រក្សាទុក ប្រើប្រាស់ បង្កើតឡើង បានប្រព្រឹត្តកម្ម កែច្នៃឡើងវិញ បោះបង់ចោលឬដែលបានបញ្ចេញចោលទៅក្នុងអាកាស ទឹកឬទៅក្នុងដីឬលើដី

-ប្រភព ប្រភេទនិងទំហំនៃការរំខានដោយសម្លេងនិងរំញ័រ ។

មាត្រា ១៣.-

ការទប់ស្កាត់ ការកាត់បន្ថយនិងការត្រួតពិនិត្យការបំពុលអាកាស ទឹក ដី ការរំខានដោយសម្លេងនិងរំញ័រព្រមទាំងសំណល់ សារធាតុពុលនិងសារធាតុប្រកបដោយគ្រោះថ្នាក់ ត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យ តាមសំណើរបស់ក្រសួងបរិស្ថាន ។

ជំពូកទី ៦

ការត្រួតពិនិត្យ កំណត់ត្រា អធិការកិច្ច

មាត្រា ១៤.-

ក្រសួងបរិស្ថានត្រូវសហការជាមួយក្រសួងពាក់ព័ន្ធ ដើម្បីកំណត់ឱ្យម្ចាស់កម្មសិទ្ធិឬអ្នកទទួលខុសត្រូវទីកន្លែងរោងចក្រ ប្រភពបំពុល តំបន់ឧស្សាហកម្មឬតំបន់មានសកម្មភាពអភិវឌ្ឍន៍ធនធានធម្មជាតិនានា :

-តម្លើងឬប្រើប្រាស់ឧបករណ៍ត្រួតពិនិត្យ

-ផ្តល់គំរូតាង

-រៀបចំឬរក្សាទុកនិងផ្ញើជូនពិនិត្យនូវកំណត់ត្រានិងរបាយការណ៍នានា ។

មាត្រា ១៥.-

ដើម្បីអនុវត្តការកិច្ចរបស់ខ្លួននិងក្នុងការទទួលខុសត្រូវលើតំបន់ការពារធម្មជាតិ ក្រសួងបរិស្ថានដោយសហការជាមួយក្រសួងពាក់ព័ន្ធ អាចចូលធ្វើអធិការកិច្ចក្នុងតំបន់ ទីក្នុងបរិវេណ អាគារ លើឬក្នុងមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនឬទីកន្លែងណាមួយ ។ ល ។ ក្នុងករណីដែលក្រសួងបរិស្ថានពិនិត្យឃើញថាប្រភពនោះធ្វើឱ្យមានការប៉ះពាល់ដល់គុណភាពបរិស្ថាន ។

មន្ត្រីអធិការកិច្ចរបស់ក្រសួងបរិស្ថាននិងមន្ត្រីរបស់ក្រសួងពាក់ព័ន្ធដែលសហការជាមួយ ត្រូវបង្ហាញអត្តសញ្ញាណប័ណ្ណនិងលិខិតបញ្ជាបេសកកម្មរបស់ខ្លួននៅមុនពេលធ្វើអធិការកិច្ច ។

នៅពេលធ្វើអធិការកិច្ច កាលណាពិនិត្យឃើញថាមានបទល្មើសព្រហ្មទណ្ឌកើតឡើង នោះមន្ត្រីអធិការកិច្ចត្រូវរាយការណ៍ជាបន្ទាន់ជូនស្ថាប័នមានសមត្ថកិច្ចដើម្បីចាត់ការតាមច្បាប់ ។

នីតិវិធីនៃការធ្វើអធិការកិច្ច ត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យតាមសំណើរបស់ក្រសួងបរិស្ថាន។

ជំពូកទី ៧

ការចូលរួមរបស់សាធារណជននិងការស្រង់យកពត៌មាន

មាត្រា ១៦.-

ក្រសួងបរិស្ថានត្រូវផ្តល់ជូនតាមសំណូមពររបស់សាធារណជន នូវពត៌មានពីសកម្មភាពរបស់ខ្លួននិងត្រូវលើកទឹកចិត្តឱ្យមានការចូលរួមពីសាធារណជន ក្នុងកិច្ចការពារបរិស្ថាននិងការគ្រប់គ្រងធនធានធម្មជាតិ ។

មាត្រា ១៧.-

បែបបទនៃការចូលរួមរបស់សាធារណជននិងការស្រង់យកពត៌មានក្នុងកិច្ចការពារបរិស្ថាននិងការគ្រប់គ្រងធនធានធម្មជាតិ ត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យតាមសំណើរបស់ក្រសួងបរិស្ថាន ។

មាត្រា ១៨.-

ពត៌មានដែលទាក់ទងទៅនឹងកិច្ចការពារបរិស្ថានឬការគ្រប់គ្រងធនធានធម្មជាតិ ត្រូវផ្សព្វផ្សាយជូនគ្នាទៅវិញទៅមក រវាងក្រសួងបរិស្ថាននិងក្រសួងនានា ។

ជំពូកទី ៨

មូលនិធិទាយជ្ជទានបរិស្ថាន

មាត្រា ១៩.-

ត្រូវបង្កើតគណនីពិសេសរបស់រតនាគារជាគណនីមូលនិធិទាយជ្ជទានបរិស្ថាន សំរាប់ឱ្យក្រសួងបរិស្ថានយកទៅចាត់ចែងក្នុងកិច្ចការពារបរិស្ថាននិងការអភិរក្សធនធានធម្មជាតិក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា អនុលោមតាមច្បាប់ហិរញ្ញវត្ថុ ។

មូលនិធិទាយជ្ជទានបរិស្ថាន ដែលបានមកពីវិភាគទានផ្សេងៗរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល ជំនួយរបស់អង្គការអន្តរជាតិនានា អំណោយពីសប្បុរសជន អំណោយពីអង្គការក្រៅរដ្ឋាភិបាលនិងចំណូលស្របច្បាប់ផ្សេងៗ ត្រូវបញ្ចូលក្នុងថវិកាជាតិដើម្បីផ្តល់ឱ្យគណនីពិសេសខាងលើ ។

ជំពូកទី ៩

ទោសប្បញ្ញត្តិ

មាត្រា ២០.-

ចំពោះបុគ្គលណាដែលប្រព្រឹត្តល្មើសនឹងការកំណត់របស់ក្រសួងបរិស្ថាន ដូចមានចែងក្នុងមាត្រា ១៤ នៃច្បាប់នេះ ក្រសួងបរិស្ថានត្រូវចេញបញ្ជាជាលាយល័ក្ខណ៍អក្សរតម្រូវឱ្យ :

-កែប្រែសកម្មភាពល្មើសជាបន្ទាន់ ឬក្នុងរយៈពេលណាមួយជាក់លាក់ឬ

-ផ្អាកសកម្មភាពរបស់ខ្លួនរហូតដល់បទល្មើសនោះត្រូវបានកែប្រែ ឬ

–លុបបំបាត់ការបំពុលជាបន្ទាន់ ។

មាត្រា ២១.-

បុគ្គលណាមិនអនុញ្ញាតឬរារាំងមិនឱ្យមន្ត្រីអធិការកិច្ចចូលធ្វើការត្រួតពិនិត្យ ឬធ្វើអធិការកិច្ចលើទីតាំងដូចមានចែងក្នុងកថាខណ្ឌទី ១ មាត្រា ១៥ នៃច្បាប់នេះ ត្រូវពិន័យអន្តរការណ៍ជាប្រាក់ពីប្រាំសែនរៀល(៥០០.០០០រៀល) ដល់មួយលានរៀល(១.០០០.០០០រៀល) ។

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

បុគ្គលណាប្រព្រឹត្តល្មើសនឹងមាត្រា ២០ នៃច្បាប់នេះ ត្រូវពិន័យអន្តរការណ៍ជាប្រាក់ពីមួយលានរៀល(១.០០០.០០០រៀល) ដល់ដប់លានរៀល(១០.០០០.០០០រៀល) ។ ក្នុងករណីកុំរាងចាល ត្រូវផ្តន្ទាទោសពិន័យជាប្រាក់ពីម្ភៃមួយលានរៀល (២១.០០០.០០០រៀល) ដល់សាមសិបលានរៀល (៣០.០០០.០០០រៀល) ឬផ្តន្ទាទោសដាក់ពន្ធនាគារពី ១ខែ ដល់ ១ឆ្នាំ ឬទោសទាំងពីរនេះ ។

មាត្រា ២២.-

បើការប្រព្រឹត្តល្មើសបង្កឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ដល់រាងកាយឬជីវិតមនុស្ស ដល់ទ្រព្យសម្បត្តិឯកជន ដល់ទ្រព្យសម្បត្តិសាធារណៈ ដល់បរិស្ថាន ដល់ធនធានធម្មជាតិ ត្រូវផ្តន្ទាទោសពិន័យជាប្រាក់ពីដប់លានរៀល (១០.០០០.០០០រៀល) ដល់ហាសិបលានរៀល (៥០.០០០.០០០រៀល) ឬផ្តន្ទាទោសដាក់ពន្ធនាគារពីមួយឆ្នាំដល់ប្រាំឆ្នាំឬទោសទាំងពីរនេះ ។

បុគ្គលដែលប្រព្រឹត្តល្មើសត្រូវទទួលជួសជុលលងការខូចខាតនិងសងជំងឺចិត្តថែមទៀត។

មាត្រា ២៣.-

ក្នុងករណីដែលការប្រព្រឹត្តល្មើសបង្កឱ្យមានគ្រោះមហន្តរាយធ្ងន់ធ្ងរចំពោះសង្គមជាតិ តុលាការអាចនឹងយកកាលៈទេសៈទម្ងន់ទោស ទៅប្រកបផ្សំនឹងបទល្មើសណាមួយខាងលើនេះដើម្បីផ្តន្ទាទោស ។

មាត្រា ២៤.-

មន្ត្រីឬភ្នាក់ងារអធិការកិច្ចបរិស្ថានរូបណាដែលមានការធ្វេសប្រហែស ខ្វះការប្រុងប្រយ័ត្ន ឬមិនគោរពបទបញ្ជារបស់ក្រសួង ឬរួមគំនិតនឹងអ្នកប្រព្រឹត្តបទល្មើសឬជួយសម្រួលក្នុងការប្រព្រឹត្តបទល្មើសនេះ ត្រូវទទួលរងការផ្តន្ទាទោសផ្នែករដ្ឋបាលឬនឹងត្រូវដាក់បទចោទប្រកាន់ចំពោះមុខតុលាការ។

មាត្រា ២៥.-

ក្រសួងបរិស្ថាន ត្រូវអនុវត្តទៅតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃមាត្រា ២០ ខាងលើចំពោះបុគ្គលណាដែលប្រព្រឹត្តល្មើសនឹងអនុក្រឹត្យនិងលិខិតបទដ្ឋានផ្សេងៗ ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងបទប្បញ្ញត្តិនៃច្បាប់នេះ ។

ក្នុងករណីរឹងទទឹង ត្រូវអនុវត្តទៅតាមបទប្បញ្ញត្តិដែលមានចែងក្នុងមាត្រា ២១ នៃច្បាប់នេះ ។

រក្សាសិទ្ធិគ្រប់បែបយ៉ាង

ជំពូកទី ១០

អន្តរប្បញ្ញត្តិ

មាត្រា ២៦.-

ក្រោយពេលច្បាប់នេះចូលជាធរមានរហូតដល់ថ្ងៃទី៣១ ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០០១ ចំពោះសកម្មភាពដែលកំពុងដំណើរការបច្ចុប្បន្ន រាជរដ្ឋាភិបាលអាចពន្យារពេលការប្រតិបត្តិអនុក្រឹត្យ ដែលចែងក្នុងមាត្រា ១៣ នៃច្បាប់នេះ តាមសំណើរបស់ក្រសួងបរិស្ថាន ។

ក្នុងការសម្រេចពន្យារពេលនេះត្រូវ :

-ថ្លឹងថ្លែងពីប្រភេទនិងទំហំនៃគ្រោះថ្នាក់ដល់សុខភាពមនុស្ស ដល់បរិស្ថាននិងដល់ធនធានធម្មជាតិ ដែលអាចកើតឡើងពីការពន្យារពេលនេះ

-ពិនិត្យទៅលើលទ្ធភាព មធ្យោបាយ បច្ចេកទេសនិងហិរញ្ញវត្ថុរបស់សកម្មភាពដែលកំពុងដំណើរការនេះ ។

ជំពូកទី ១១

អវសានប្បញ្ញត្តិ

មាត្រា ២៧.-

បទប្បញ្ញត្តិទាំងឡាយណាដែលផ្ទុយនឹងច្បាប់នេះ ត្រូវទុកជានិរាករណ៍ ។

ធ្វើនៅរាជធានីភ្នំពេញ . ថ្ងៃទី២៤ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ១៩៩៦

ព្រះហស្តលេខា

នរោត្តម សីហនុ

បានយកសេចក្តីក្រាបបង្គំទូលថ្វាយ

សូមឡាយព្រះហស្តលេខាព្រះមហាក្សត្រ

នាយករដ្ឋមន្ត្រីទី១ នាយករដ្ឋមន្ត្រីទី២

ព្រះហស្តលេខា ហត្ថលេខា

នរោត្តម រណឫទ្ធិ ហ៊ុន សែន

បានបង្គំទូលថ្វាយ និង ជំរាបជូន

សម្តេចនាយករដ្ឋមន្ត្រីទី១ និង ទី២

រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងបរិស្ថាន

ហត្ថលេខា

ម៉ុក ម៉ារ៉េត

លេខ : ០១ [illegible]

ចម្លងចេញពីច្បាប់ដើម

រាជធានីភ្នំពេញ ថ្ងៃទី ០៩ ខែ មករា ឆ្នាំ ១៩៩៧