ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ

របាយការណ៍វាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន និងសង្គមពេញលេញ

សម្រាប់

គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែកុងតឺន័រថ្មី កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ
លើផ្ទៃដី ១៧,៥ ហិកតា ក្នុងក្រុងព្រះសីហនុ ខេត្តព្រះសីហនុ

ម្ចាស់គម្រោង
កំពង់ផែ ស្វយ័ត ក្រុងព្រះសីហនុ

រៀបរៀងដោយ

Preparatory Survey for
Sihanoukville Port New Container Terminal Development Project

NIPPON KOEI Oriental Consultants Global Co., Ltd.

Head Office: (Nippon Koei) 1-14-6, Kudan-Kita, Chiyoda-Ku, Tokyo, 102-8539 Japan
Phone: +81-3-5276-2517
Fax: +81-3-5276-3081

Project Office: Preah Sihanouk City, Preah Sihanouk Province
Phone:
Fax:

និង

ភី ភី អាយ ស៊ី

PHNOM PENH INTERNATIONAL CONSULTANTS

អាសយដ្ឋាន: ផ្ទះលេខ៥៦ ផ្លូវ២៤២ សង្កាត់ចតុមុខ ខណ្ឌដូនពេញ ភ្នំពេញ
ទូរសព្ទ: (+៨៥៥ ២៣) ៤២៦ ៦៧៨
(+៨៥៥ ៨៨៣) ៨៧៥ ៨៧៨
អ៊ីមែល: ppicltd@online.com.kh; ppicltd@ppicltd.com

ខែមិនា ឆ្នាំ២០១៧

មាតិកា

ទំព័រ

ជំពូកទី ១ សេចក្តីផ្តើម

១.១ លក្ខណៈទូទៅនៃគម្រោង ---------- ១

១.២ គោលបំណងនៃការសិក្សា ---------- ២

១.៣ ទម្រង់នៃរបាយការណ៍ ---------- ៣

ជំពូកទី ២ វិធីសាស្រ្តនៃការសិក្សា

២.១ សេចក្តីផ្តើម ---------- ៤

២.២ ទំហំនៃការសិក្សា ---------- ៤

២.២.១ ការសិក្សាលើធនធានរូបសាស្ត្រ ---------- ៥

២.២.២ ការសិក្សាលើធនធានជីវសាស្ត្រ ---------- ៥

២.២.៣ ការសិក្សាលើធនធានសេដ្ឋកិច្ចសង្គម ---------- ៥

២.៣ វិធីសាស្រ្តនៃការសិក្សា ---------- ៦

២.៣.១ ការប្រមូលព័ត៌មាន និងទិន្នន័យ ---------- ៦

២.៣.១.១ ការសិក្សាលើឯកសារមានស្រាប់ ---------- ៦

២.៣.១.២ ការសិក្សាអំពីធនធានបរិស្ថានមានស្រាប់ ---------- ៦

២.៣.១.៣ ការប្រមូលទិន្នន័យបឋម ---------- ៦

២.៣.២ ការចូលរួមពីសាធារណជន ---------- ២៦

២.៣.២.១ កិច្ចពិគ្រោះយោបល់ជាមួយភាគីពាក់ព័ន្ធ ---------- ២៦

២.៣.២.២ កិច្ចពិគ្រោះយោបល់ជាមួយអាជ្ញាធរមូលដ្ឋាន ---------- ២៦

២.៣.២.៣ កិច្ចពិគ្រោះយោបល់ជាសាធារណៈជាមួយប្រជាពលរដ្ឋ ---------- ២៧

២.៣.២.៤ សិក្ខាសាលាផ្សព្វផ្សាយលទ្ធផលនៃការសិក្សា វ.ហ.ប.ស្ថ ---------- ២៨

២.៣.៣ ការវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន និងវិធានការណ៍កាត់បន្ថយ ---------- ២៨

២.៣.៤ ការរៀបចំផែនការគ្រប់គ្រងបរិស្ថាន ---------- ២៩

២.៣.៥ ការវិភាគសេដ្ឋកិច្ចគម្រោង ---------- ២៩

២.៤ ពេលវេលានៃការសិក្សា ---------- ២៩

២.៥ ការរៀបចំផែនការ និងក្រុមការងារចុះសិក្សា--- ៣០
២.៥.១ សមាសភាពក្រុមសិក្សា--៣០
២.៥.២ ការបែងចែកក្រុមការងារ--- ៣១
២.៦ ការរចនាក្រងរបាយការណ៍ វ.ហ.ប.ស្ន --- ៣២

ជំពូកទី ៣ ក្របខ័ណ្ឌច្បាប់ជាតិ និងច្បាប់អន្តរជាតិ

៣.១ ក្របខ័ណ្ឌច្បាប់ជាតិទាក់ទងនឹងការវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន ------------------------ ៣៣
៣.១.១ រដ្ឋធម្មនុញ្ញនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ---៣៣
៣.១.២ ច្បាប់ --- ៣៤
៣.១.២.១ ច្បាប់ស្តីពីកិច្ចការពារបរិស្ថាន និងការគ្រប់គ្រងធនធានធម្មជាតិ----------------- ៣៤
៣.១.២.២ ច្បាប់ស្តីពីការរៀបចំទឹកដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ ---------------------------- ៣៥
៣.១.២.៣ ច្បាប់ស្តីពីអសន្ធាមិករណ៍ --៣៥
៣.១.២.៤ ច្បាប់ភូមិបាល -- ៣៨
៣.១.២.៥ ច្បាប់ស្តីពីការគ្រប់គ្រងធនធានទឹក -- ៤០
៣.១.២.៦ ច្បាប់ស្តីពីជលផល --- ៤០
៣.១.២.៧ ច្បាប់ស្តីពីការងារ -- ៤២
៣.១.២.៨ ច្បាប់ស្តីពីផ្លូវថ្នល់-- ៤៣
៣.១.២.៩ ច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក-- ៤៥
៣.១.២.១០ ច្បាប់ស្តីពីវិនិយោគ --- ៥០
៣.១.២.១១ ច្បាប់ស្តីពីវិសោធនកម្មនៃច្បាប់វិនិយោគ -- ៥១
៣.១.២.១២ ច្បាប់ស្តីពីរបបសន្តិសុខសង្គម -- ៥៤
៣.១.៣ អនុក្រឹត្យ -- ៥៦
៣.១.៣.១ អនុក្រឹត្យស្តីពីកិច្ចដំណើរការវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន-----------------------៥៦
៣.១.៣.២ អនុក្រឹត្យស្តីពីការត្រួតពិនិត្យការបំពុលទឹក-- ៥៧
៣.១.៣.៣ អនុក្រឹត្យស្តីពីការគ្រប់គ្រងសំណល់រឹង -- ៥៨
៣.១.៣.៤ អនុក្រឹត្យស្តីពីការត្រួតពិនិត្យការបំពុលខ្យល់ និង ការរំខានដោយសំឡេង------ ៥៩
៣.១.៣.៥ អនុក្រឹត្យស្តីពីការគ្រប់គ្រងសារធាតុបំផ្លាញស្រទាប់អូហ្សូន--------------------- ៦០

៣.១.៣.៦ អនុក្រឹត្យស្តីពីការបង្កើតកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ ---------- ៦០
៣.១.៣.៧ អនុក្រឹត្យស្តីពីលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ ---------- ៦៤
២.១.៣.៨ អនុក្រឹត្យស្តីពីនគរូបនីយកម្ម រាជធានី ក្រុង និងទីប្រជុំជន---------- ៦៥
៣.១.៣.៩ អនុក្រឹត្យស្តីពីការគ្រប់គ្រងសំរាម សំណល់រឹងទីប្រជុំជន---------- ៧២
៣.១.៣.១០ អនុក្រឹត្យស្តីពីការបង្កើតមូលនិធិបរិស្ថាន និងសង្គម---------- ៧៤
៣.១.៤ ប្រកាស---------- ៧៦
៣.១.៤.១ ប្រកាសស្តីពីគោលការណ៍ណែនាំទូទៅក្នុងការធ្វើរបាយការណ៍វ.ហ.ប.ស្ថ.ដ និង វ.ហ.ប.ស្ថ----- ៧៦
៣.១.៤.២ ប្រកាសអន្តរក្រសួងមហាផ្ទៃ-បរិស្ថាន ស្តីពីការគ្រប់គ្រងសំរាម និងសំណល់រឹង ---------- ៧៦
៣.១.៥ ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រជាតិ និងយុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណដំណាក់កាលទី៣ ---------- ៧៧
៣.១.៥.១ ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រជាតិស្តីពីការអភិវឌ្ឍបៃតង---------- ៧៧
៣.១.៥.២ យុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណ-ដំណាក់កាលទី៣ ---------- ៨០
៣.១.៦ កិច្ចដំណើរការ វ.ហ.ប.ស្ថ.ដ និង វ.ហ.ប.ស្ថ នៅកម្ពុជា---------- ៨៣
៣.២ អនុសញ្ញា និងពិធីសារអន្តរជាតិ ---------- ៨៥
៣.២.១ អនុសញ្ញាអន្តរជាតិស្តីពីការផ្លាស់ប្តូរអាកាសធាតុ និងពិធីការទីក្រុង Kyoto ---------- ៨៥
៣.២.២ អនុសញ្ញាស្តីពីជីវៈចម្រុះ---------- ៨៥
៣.២.៣ អនុសញ្ញាអន្តរជាតិសំខាន់ៗពាក់ព័ន្ធនឹងវិស័យបរិស្ថានដែលកម្ពុជាបានចូលជាសមាជិក ---------- ៨៥
៣.២.៤ ពិធីសារម៉ុងត្រេអាល់ស្តីពីសារធាតុបំផ្លាញស្រទាប់អូហ្សូន ---------- ៨៦
៣.៣ គោលការណ៍ណែនាំ និងគោលនយោបាយ---------- ៨៦
៣.៣.១ គោលការណ៍ណែនាំរបស់ JICA សម្រាប់សិក្សាលើបរិស្ថាន និងសង្គម ឆ្នាំ២០១០ ---------- ៨៦
៣.៣.២ គោលនយោបាយរបស់ធនាគារជប៉ុន---------- ៨៧

ជំពូកទី ៤ ការពិពណ៌នាអំពីគម្រោង

៤.១ សេចក្តីផ្តើម ---------- ៨៩
៤.២ ទីតាំងភូមិសាស្ត្ររបស់គម្រោង---------- ៨៩
៤.៣ ប្រភេទ និងចំណាត់ថ្នាក់គម្រោង ---------- ៩១
៤.៤ ទំហំ និងរចនាសម្ព័ន្ធគម្រោង ---------- ៩១
៤.៤.១ ការអភិវឌ្ឍចំណតផែកុងតេន័រថ្មី---------- ៩១

៤.៤.២ ការពង្រីកផ្លូវ------ ៩២

៤.៤.៣ ការសាងសង់ស្ពានចូលផែ------ ៩៥

៤.៤.៤ ការស្តារតន្លងនាវា និងអាងរបត់នាវា------ ៩៦

៤.៤.៥ ការសាងសង់រចនាសម្ព័ន្ធរណប------ ៩៦

៤.៥ គំនូសប្លង់បច្ចេកទេស ------ ៩៨

៤.៥.១ គំនូសប្លង់រួម------ ៩៨

៤.៦ ការសិក្សាលើទីតាំងចាក់សំណល់ ------១០៦

៤.៦.១ ទីតាំងចាក់សំណាល់ប្លមស្តារនៃគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែពហុបំណង ------ ១០៦

៤.៥.២ ជម្រើសក្នុងការចាក់សំណាល់ ------ ១០៦

៤.៥.៣ ការវាយតម្លៃនៃជម្រើស ------ ១០៧

៤.៦ ប្រភពធនធានសម្រាប់ការសាងសង់គម្រោង------ ១០៩

៤.៦.១ ធនធានខ្សាច់ ------ ១០៩

៤.៦.២ ធនធានដែក និងស៊ីម៉ង់ត៍------ ១១៤

៤.៧ បរិមាណធនធានដែលត្រូវការសម្រាប់គម្រោង ------ ១១៤

៤.៨ ការគ្រប់គ្រងសំណល់ ------ ១១៩

៤.៨.១ ការគ្រប់គ្រងសំណាល់រឹង------ ១១៩

៤.៨.២ ការគ្រប់គ្រងសំណាល់រាវ ------ ១២០

៤.៩ ការផ្គត់ផ្គង់ទឹក និងថាមពលសម្រាប់ការសាងសង់------ ១២០

៤.១០ គ្រឿងចក្រ និងគ្រឿងបរិក្ខាបំរើការងារសាងសង់------១២១

៤.១១ ទុនវិនិយោគ------១២១

៤.១២ ផែនការសកម្មភាពគម្រោង ------១២៤

ជំពូកទី ៥ ការពិពណ៌នាពីធនធានបរិស្ថានដែលមានស្រាប់

៥.១ បរិស្ថានធម្មជាតិ ------១២៥

៥.១.១ ធនធានរូបសាស្ត្រ ------ ១២៥

៥.១.១.១ ឋានលេខា------១២៥

៥.១.១.២ ភូគព្ភសាស្ត្រ ------១២៩

៥.១.១.៣ ប្រភេទដី------១៣១

៥.១.១.៤ អាកាសធាតុ ---------- ១៣៣

៥.១.១.៥ ជលសាស្ត្រ ---------- ១៣៧

៥.១.១.៦ គំរូបង្ហាញនៃការសាយភាយកករទៅលើទីតាំងចាក់សំណល់ភក់ ---------- ១៤០

៥.១.១.៧ គុណភាពទឹក ---------- ១៤៦

៥.១.១.៨ គុណភាពភក់បាតសមុទ្រ ---------- ១៥៣

៥.១.១.៩ គុណភាពខ្យល់ កម្រិតសំឡេង និងរំញ័រ ---------- ១៥៥

៥.១.២ ធនធានជីវសាស្ត្រ ---------- ១៥៧

៥.១.២.១ ធនធានវារីសត្វ ---------- ១៥៧

៥.១.២.២ ធនធានវារីរុក្ខជាតិ ---------- ១៦៦

៥.១.២.៣ ធនធានព្រៃឈើ ---------- ១៦៧

៥.១.២.៤ ធនធានសត្វព្រៃ ---------- ១៦៨

៥.១.២.៥ តំបន់ការពារធម្មជាតិ ---------- ១៦៩

៥.២ ធនធានសេដ្ឋកិច្ច-សង្គម ---------- ១៧២

៥.២.១ ប្រជាសាស្ត្រ និងការតាំងទីលំនៅ ---------- ១៧២

៥.២.២ ព័ត៌មានទូទៅពីអ្នកផ្តល់ចំលើយតប ---------- ១៧៥

៥.២.៣ ស្ថានភាពសេដ្ឋកិច្ច ---------- ១៧៦

៥.២.៣.១ ស្ថានភាពមុខរបរ ---------- ១៧៦

៥.២.៣.២ ប្រាក់ចំណូល និងចំណាយ ---------- ១៧៧

៥.២.៤ អត្រានៃភាពក្រីក្រ ---------- ១៧៨

៥.២.៥ ការប្រើប្រាស់ដី ---------- ១៧៨

៥.២.៦ ការប្រើប្រាស់ទឹក និងអនាម័យ ---------- ១៨១

៥.២.៦.១ ការប្រើប្រាស់ទឹក ---------- ១៨១

៥.២.៦.២ អនាម័យមជ្ឈដ្ឋាន ---------- ១៨៤

៥.២.៧ ការគ្រប់គ្រងសំណល់ ---------- ១៨៤

៥.២.៨ ការប្រើប្រាស់ថាមពល ---------- ១៨៥

៥.២.៩ ប្រព័ន្ធហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធគមនាគមន៍ ---------- ១៨៦

៥.២.១០ ស្ថានភាពចរាចរណ៍ ---------- ១៩៧

៥.២.១១ ការអប់រំ ---------- ១៩២

៥.២.១២ សុខភាព និងសុខមាលភាពសាធារណៈ ---------- ១៩៣

៥.២.១៣ សម្បត្តិវប្បធម៌ និងសំណង់ប្រវត្តិសាស្ត្រ ---------- ១៩៥

៥.២.១៤ តំបន់ទេសចរណ៍ ---------- ១៩៥

៥.២.១៥ មតិយោបល់ប្រជាពលរដ្ឋពាក់ព័ន្ធនឹងគម្រោង ---------- ១៩៦

ជំពូកទី ៦ ការចូលរួមពីសាធារណៈជន

៦.១ សេចក្តីផ្តើម ---------- ១៩៧

៦.២ ការចូលរួមពីសាធារណៈជន ---------- ១៩៧

៦.២.១ ការពិគ្រោះយោបល់ជាមួយស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ ---------- ១៩៧

៦.២.១.១ អាជ្ញាធរខេត្តព្រះសីហនុ ---------- ១៩៧

៦.២.១.២ គណៈកម្មការគ្រប់គ្រងតំបន់ឆ្នេរខេត្តព្រះសីហនុ ---------- ១៩៨

៦.២.១.៣ ស្នងការនគរបាលខេត្តព្រះសីហនុ ---------- ១៩៨

៦.២.១.៤ សភាពាណិជ្ជកម្មខេត្តព្រះសីហនុ ---------- ១៩៩

៦.២.១.៥ មន្ទីរបរិស្ថានខេត្តព្រះសីហនុ ---------- ១៩៩

៦.២.១.៦ មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនខេត្តព្រះសីហនុ ---------- ២០០

៦.២.១.៧ មន្ទីររៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម សំណង់ និងសុរិយោដីខេត្តព្រះសីហនុ ---------- ២០០

៥.២.១.៨ មន្ទីរពាណិជ្ជកម្មខេត្តព្រះសីហនុ ---------- ២០១

៦.២.១.៩ មន្ទីរធនធានទឹក និងឧតុនិយមខេត្តព្រះសីហនុ ---------- ២០១

៦.២.១.១០ មន្ទីររ៉ែ និងថាមពលខេត្តព្រះសីហនុ ---------- ២០២

៦.២.១.១១ មន្ទីរការងារ និងបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈខេត្តព្រះសីហនុ ---------- ២០២

៦.២.១.១២ មន្ទីរទេសចរណ៍ខេត្តព្រះសីហនុ ---------- ២០៣

៦.២.១.១៣ មន្ទីរផែនការខេត្តព្រះសីហនុ ---------- ២០៣

៦.២.១.១៤ ខណ្ឌរដ្ឋបាលជលផលខេត្តព្រះសីហនុ ---------- ២០៤

៦.២.១.១៥ អង្គការស្រាវជ្រាវជាតិកម្ពុជាខេត្តព្រះសីហនុ ---------- ២០៤

៦.២.២ ការពិគ្រោះយោបល់ជាមួយអាជ្ញាធរមូលដ្ឋាន ---------- ២០៥

៦.២.២.១ អាជ្ញាធរក្រុងព្រះសីហនុ ---------- ២០៥
៦.២.២.២ អាជ្ញាធរសង្កាត់លេខ១ ---------- ២០៥
៦.២.២.៣ អាជ្ញាធរសង្កាត់លេខ៣ ---------- ២០៦
៦.២.៣ ការពិគ្រោះយោបល់ជាមួយប្រជាពលរដ្ឋមូលដ្ឋាន ---------- ២០៦
៦.២.៣.១ ប្រជាពលរដ្ឋមូលដ្ឋានក្រុម៣៤ មណ្ឌល៣ សង្កាត់១ ---------- ២០៦
៦.២.៣.២ ប្រជាពលរដ្ឋមូលដ្ឋានក្រុម៣០ និង៣១ មណ្ឌល៣ សង្កាត់១ ---------- ២០៨
៦.២.៣.៣ ប្រជាពលរដ្ឋមូលដ្ឋានក្រុម៣១ មណ្ឌល៣ សង្កាត់៣ ---------- ២១០
៦.៣ សិក្ខាសាលាស្តីពីការផ្សព្វផ្សាយលទ្ធផលនៃការសិក្សា ---------- ២១៣
៦.៤ សន្និដ្ឋានរួមលើលទ្ធផលពិគ្រោះយោបល់ ---------- ២១៤
ជំពូកទី ៧ ហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន និង វិធានការកាត់បន្ថយ
៧.១ សក្តានុពលនៃហេតុប៉ះពាល់ជាអវិជ្ជមាន និងវិធានការកាត់បន្ថយ ---------- ២២២
៧.១.១ ដំណាក់កាលមុនពេលសាងសង់ ---------- ២២២
៧.១.១.១ ធនធានបរិស្ថានសេដ្ឋកិច្ច-សង្គម ---------- ២២២
៧.១.២ ដំណាក់កាលសាងសង់ ---------- ២២៣
៧.១.២.១ ធនធានបរិស្ថានធម្មជាតិ ---------- ២២៣
៧.១.២.២ ធនធានបរិស្ថានសេដ្ឋកិច្ច-សង្គម ---------- ២២៩
៧.១.២.៣ ការសន្ទត់លើហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន ---------- ២៣២
៧.១.៣ ដំណាក់កាលប្រតិបត្តិគម្រោង ---------- ២៣៣
៧.១.៣.១ ធនធានបរិស្ថានធម្មជាតិ ---------- ២៣៣
៧.១.៣.២ ធនធានបរិស្ថានសេដ្ឋកិច្ច-សង្គម ---------- ២៣៦
៧.២ ភាពបន្សាំទៅនឹងការប្រែប្រួលអាកាសធាតុរបស់គម្រោង ---------- ២៣៨
៧.២.១ ព្យុះ និងព្យុះកំបុតត្បូង ---------- ២៣៨
៧.២.២ ការកើនឡើងនៃជំនោរសមុទ្រ ---------- ២៣៨
៧.៣ សង្ខេបហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន និងវិធានការកាត់បន្ថយ ---------- ២៣៩
៧.៤ បណ្តុំនៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន ---------- ២៥៣
៧.៥ ហេតុប៉ះពាល់វិជ្ជមានលើធនធានបរិស្ថានធម្មជាតិ និងសេដ្ឋកិច្ច-សង្គម ---------- ២៥៤

៧.៥.១ ដំណាក់កាលសាងសង់--២៥៤

៧.៥.១.១ ការបង្កើតការងារ -- ២៥៤

៧.៥.១.២ ការពង្រឹងជំនាញ -- ២៥៤

៧.៥.១.៣ ការពង្រឹងមុខជំនួញ -- ២៥៥

៧.៥.២ ដំណាក់កាលប្រតិបត្តិ-- ២៥៥

ជំពូកទី ៨ ផែនការគ្រប់គ្រងបរិស្ថាន

៨.១ ការសង្ខេបពីហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមានសំខាន់ៗ និងវិធានការកាត់បន្ថយ-------------------- ២៥៧

៨.២ កម្មវិធីបណ្តុះបណ្តាល-- ២៧១

៨.៣ កម្មវិធីត្រួតពិនិត្យបរិស្ថាន -- ២៧១

៨.៣.១ សមាសភាពក្រុមត្រួតពិនិត្យបរិស្ថាន ---២៧១

ជំពូកទី ៩ ការវិភាគសេដ្ឋកិច្ចគម្រោង

៩.១ ការវិភាគសេដ្ឋកិច្ចគម្រោង ---២៧៧

៩.១.១ ការសន្មត់ និងវិធីសាស្ត្រនៃការវិភាគសេដ្ឋកិច្ច -- ២៧៧

៩.១.២ អត្ថប្រយោជន៍សេដ្ឋកិច្ចរបស់គម្រោង-- ២៧៩

៩.១.៣ តម្លៃសេដ្ឋកិច្ចរបស់គម្រោង---២៨៣

៩.១.៤ ការវាយតម្លៃសេដ្ឋកិច្ចរបស់គម្រោង ---២៨៤

ជំពូកទី ១០ សន្និដ្ឋាន និង អនុសាសន៍

១០.១ សន្និដ្ឋាន--- ២៨៨

១០.២ អនុសាសន៍ --២៨៩

បញ្ជីឧបសម្ព័ន្ធ

ឧបសម្ព័ន្ធ១ ឯកសារពាក់ព័ន្ធក្រុមហ៊ុនសិក្សា ភី ភី អាយ ស៊ី
ឧបសម្ព័ន្ធ២ របាយការណ៍សិក្សាជលសាស្រ្ត និងសិក្សាការសាយភាយនៃកករ
ឧបសម្ព័ន្ធ៣ លទ្ធផលវិភាគ
ឧបសម្ព័ន្ធ៤ របាយការណ៍សិក្សាជលផល សិក្សាព្រៃឈើ និងសត្វព្រៃ និងសិក្សាចរាចរណ៍
ឧបសម្ព័ន្ធ៥ បញ្ជីសំនួរ
ឧបសម្ព័ន្ធ៦ កំណត់ហេតុកិច្ចប្រជុំពិគ្រោះយោបល់សាធារណៈ
ឧបសម្ព័ន្ធ៧ តារាងវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន
ឧបសម្ព័ន្ធ៨ រូបភាពនៃដំណើរការនៃការសិក្សា
ឧបសម្ព័ន្ធ៩ កម្រិតស្តង់ដាបរិស្ថាន
ឧបសម្ព័ន្ធ១០ តារាងចំណាយលម្អិតលើការត្រួតពិនិត្យបរិស្ថាន

បញ្ជីតារាង

តារាងទី២.១ លក្ខខណ្ឌនៃការដាក់ធាតុចូល ១០
តារាងទី២.២ ប៉ារ៉ាម៉ែត្រសម្រាប់សិក្សាគុណភាពទឹកសមុទ្រ ១០
តារាងទី២.៣ ប៉ារ៉ាម៉ែត្រសម្រាប់សិក្សាគុណភាពទឹកអណ្តូង ១១
តារាងទី២.៤ ចំនួនសំណាកសម្រាប់ការសិក្សាលើប្រជានេសាទ ១៧
តារាងទី២.៥ ទីតាំងប្លង់ឡូតិ៍គិ៍រូ ១៨
តារាងទី២.៦ ចំនួនសំណាកសម្រាប់ការសិក្សាក្នុងតំបន់អង្កេតរបស់គម្រោង ២១
តារាងទី២.៧ សកម្មភាពនៃកិច្ចពិគ្រោះយោបល់ជាសាធារណៈ ២៧
តារាងទី២.៨ សមាសភាពក្រុមសិក្សា ៣០
តារាងទី៤.១ ការប្រៀបធៀបជម្រើសលើទីតាំងចាក់សំណល់បូមស្តារ ១០៧
តារាងទី៤.២ ប្រភព និងចំងាយប្រភពខ្សាច់សម្រាប់យកមកធ្វើផែថ្មី ១០៩
តារាងទី៤.៣ បរិមាណធនធាននិងសម្ភារៈសម្រាប់គម្រោង (កញ្ចប់ទី១) ១១៤
តារាងទី៤.៤ បរិមាណធនធាននិងសម្ភារៈសម្រាប់គម្រោង (កញ្ចប់ទី២) ១១៨
តារាងទី៤.៥ បញ្ជីយានយន្ត និងគ្រឿងចក្រសម្រាប់បំរើការងារសាងសង់ ១២១
តារាងទី៤.៦ តម្លៃគម្រោង ១២២
តារាងទី៤.៧ ផែនការសកម្មភាពគម្រោងលម្អិត ១២៤
តារាងទី៥.១ កម្រិតកម្ពស់ទឹកភ្លៀងប្រចាំខែ(មីលីម៉ែត្រ) ពីឆ្នាំ ២០១០-២០១៥ នៅខេត្តព្រះសីហនុ . ១៣៣
តារាងទី៥.២ សំណើមប្រចាំខែមធ្យម (%) នៅខេត្តព្រះសីហនុ ១៣៤
តារាងទី៥.៣ សីតុណ្ហភាពអតិបរមា និងអប្បបរមាប្រចាំខែ នៅខេត្តព្រះសីហនុ ១៣៥
តារាងទី៥.៤ ល្បឿនខ្យល់ (ម៉ែត្រ/វិនាទី) ប្រចាំខែ និងទិសខ្យល់នៅខេត្តព្រះសីហនុ ១៣៦
តារាងទី៥.៥ លទ្ធផលនៃការអង្កេតលើសារជាតុរឹងអណ្តែតក្នុងទឹក ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១៦ .... ១៣៩
តារាងទី៥.៦ លទ្ធផលនៃការអង្កេតលើសារជាតុរឹងអណ្តែតក្នុងទឹក ខែសីហា ឆ្នាំ២០១៦ .... ១៣៩
តារាងទី៥.៧ លទ្ធផលវិភាគគុណភាពទឹកសមុទ្រ ១៤៨
តារាងទី៥.៨ លទ្ធផលវិភាគគុណភាពទឹកអណ្តូងក្នុងតំបន់អង្កេតរបស់គម្រោង ១៥២
តារាងទី៥.៩ លទ្ធផលវិភាគគុណភាពកកបាតសមុទ្រក្នុងតំបន់អង្កេតរបស់គម្រោង ១៥៣
តារាងទី៥.១០ លទ្ធផលនៃវិភាគគុណភាពខ្យល់ ១៥៤
តារាងទី៥.១១ ទំហំនៃឧបករណ៍នេសាទដែលប្រជានេសាទនិយមប្រើប្រាស់ ១៥៨
តារាងទី៥.១២ ទីតាំងតំបន់នេសាទ ១៥៩

តារាងទី៥.១៣ ប្រភេទវារីសត្វដែលប្រជានេសាទធ្លាប់ចាប់បាន និងជួបប្រទះ ១៦២
តារាងទី៥.១៤ ទិន្នផលនេសាទរបស់ប្រជានេសាទនៅក្នុងតំបន់អង្កេតរបស់គម្រោង ១៦៤
តារាងទី៥.១៥ ទិន្នផលការចិញ្ចឹមត្រី.. ១៦៦
តារាងទី៥.១៦ ប្រភេទឈើ និងរុក្ខជាតិសំខាន់ៗដែលបានរកឃើញនៅក្នុងតំបន់អង្កេតរបស់គម្រោង ... ១៦៨
តារាងទី៥.១៧ សង្ខេបប្រភេទសត្វលើគោកនៅក្បែរតំបន់គម្រោង ១៦៩
តារាងទី៥.១៨ លក្ខណៈរួមនៃប្រជាសាស្ត្រក្នុងក្រុងព្រះសីហនុ ១៧៣
តារាងទី៥.១៩ ស្ថិតិប្រជាជននៅមណ្ឌលនីមួយៗពាក់ព័ន្ធក្នុងតំបន់អង្កេតគម្រោង ១៧៤
តារាងទី៥.២០ ចំនួនប្រជាពលរដ្ឋតាមក្រុមនៅតាមមណ្ឌលក្នុងតំបន់អង្កេតរបស់គម្រោង......... ១៧៤
តារាងទី៥.២១ មុខរបរចំបងរបស់ប្រជាពលរដ្ឋក្នុងក្រុងព្រះសីហនុ ១៧៦
តារាងទី៥.២២ មុខរបរបន្ទាប់បន្សំរបស់ប្រជាពលរដ្ឋក្នុងក្រុងព្រះសីហនុ.............................. ១៧៦
តារាងទី៥.២៣ មុខរបរសំខាន់របស់មេគ្រួសារក្នុងតំបន់អង្កេតគម្រោង................................ ១៧៧
តារាងទី៥.២៤ ប្រាក់ចំណូលរបស់ប្រជាពលរដ្ឋទៅតាមប្រភេទមុខរបរ ១៧៧
តារាងទី៥.២៥ ប្រភេទ និងទំហំដីប្រើប្រាស់របស់សង្កាត់ពាក់ព័ន្ធក្នុងតំបន់អង្កេតរបស់គម្រោង........... ១៨១
តារាងទី៥.២៦ ប្រភពទឹកប្រើប្រាស់នៅក្នុងក្រុងព្រះសីហនុ.. ១៨២
តារាងទី៥.២៧ គ្រួសារប្រើប្រាស់ទឹកតាមប្រភពនៃសង្កាត់ពាក់ព័ន្ធក្នុងតំបន់អង្កេតរបស់គម្រោង ១៨២
តារាងទី៥.២៨ អនាម័យនៃការទទួលទានទឹកក្នុងក្រុងព្រះសីហនុ ១៨២
តារាងទី៥.២៩ ប្រភពទឹកសម្រាប់ការប្រើប្រាស់ក្នុងគ្រួសារ... ១៨៣
តារាងទី៥.៣០ ការប្រើប្រាស់បង្គន់អនាម័យក្នុងក្រុងព្រះសីហនុ.. ១៨៤
តារាងទី៥.៣១ ការប្រើប្រាស់បង្គន់អនាម័យរបស់សង្កាត់ពាក់ព័ន្ធក្នុងតំបន់គម្រោង ១៨៤
តារាងទី៥.៣២ ការប្រើប្រាស់ថាមពលរបស់សង្កាត់ពាក់ព័ន្ធក្នុងតំបន់គម្រោង ១៨៥
តារាងទី៥.៣៣ បណ្តាញគមនាគមន៍ក្នុងខេត្តព្រះសីហនុ ១៨៦
តារាងទី៥.៣៤ ចំនួនយានយន្តសរុបតាមប្រភេទសម្រាប់ការរាប់រយៈពេល ៧ ថ្ងៃ ១៩១
តារាងទី៥.៣៥ គ្រឹះស្ថានអប់រំនៅនៅក្នុងក្រុងព្រះសីហនុ.. ១៩២
តារាងទី៥.៣៦ ស្ថានភាពការអប់រំក្នុងតំបន់អង្កេតរបស់គម្រោង ១៩៣
តារាងទី៥.៣៧ កំណត់ត្រានៃប្រភេទជំងឺនៅមណ្ឌលសុខភាពសង្កាត់១ .... ១៩៤
តារាងទី៥.៣៨ ចំនួនភ្ញៀវទេសចរណ៍អន្តរជាតិសំខាន់ៗដែលចូលមកក្នុងខេត្តព្រះសីហនុ ១៩៦
តារាងទី៦.១ លទ្ធផលនៃកិច្ចពិភាក្សាពិគ្រោះយោបល់ជាមួយប្រជាពលរដ្ឋក្រុមទី៣៤ មណ្ឌល៣ សង្កាត់១ ២០៧
តារាងទី៦.២ លទ្ធផលនៃកិច្ចពិគ្រោះយោបល់ជាមួយប្រជាពលរដ្ឋក្រុមទី៣០ &៣១ មណ្ឌល៣ សង្កាត់១ .... ២០៨
តារាងទី៦.៣ លទ្ធផលនៃកិច្ចពិភាក្សាពិគ្រោះយោបល់ជាមួយប្រជាពលរដ្ឋក្រុមទី៣១ មណ្ឌល៣ សង្កាត់៣...... ២១១

តារាងទី៧.១ តារាងវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន.. ២១៧
តារាងទី៧.២ សង្ខេបទំហំនៃហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន និងវិធានការកាត់បន្ថយ ២៣៩
តារាងទី៨.១ ការសង្ខេបវិធានការកាត់បន្ថយហេតុប៉ះពាល់សំខាន់ៗ.................................... ២៥៧
តារាងទី៨.២ កម្មវិធីត្រួតពិនិត្យបរិស្ថាន ២៧៣
តារាងទី៩.១ ពាណិជ្ជកម្មកម្ពុជា និងកត្តាបម្លែងបទដ្ឋាន.. ២៧៩
តារាងទី៩.២ ការសន្និសំចៃលើការដឹកជញ្ជូនក្នុងមួយកុងតេន័រ...២៨០
តារាងទី៩.៣ តម្លៃដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រក្នុងមួយកុងតេន័រ ២៨១
តារាងទី៩.៤ ការចំណាយរបស់គម្រោង ២៨៣
តារាងទី៩.៥ ការចំណាយលើការប្រតិបត្តិ និងការថែទាំ ២៨៤
តារាងទី៩.៦ ការគណនា EIRR...២៨៥
តារាងទី៩.៧ លទ្ធផលសេដ្ឋកិច្ចនៃការវិភាគពីការប្រែប្រួល.. ២៨៧

បញ្ជីក្រាហ្វិច និងដ្យាក្រាម

ក្រាហ្វិចទី៥.១ កម្រិតកម្ពស់ទឹកភ្លៀងប្រចាំខែ និងប្រចាំឆ្នាំ២០១០-២០១៥ ក្នុងខេត្តព្រះសីហនុ....... ១៣៤
ក្រាហ្វិចទី៥.២ កម្រិតសំណើមប្រចាំខែ និងកម្រិតសំណើមជាមធ្យម(%)ប្រចាំខែក្នុងរយៈពេល ៦ ឆ្នាំ ១៣៥
ក្រាហ្វិចទី៥.៣ សីតុណ្ហភាពអតិ. និងអប្ប. ប្រចាំខែ និងសីតុណ្ហភាពជាមធ្យមប្រចាំខែក្នុងរយៈពេល ៦ ឆ្នាំ ១៣៦
ក្រាហ្វិចទី៥.៤ កម្រិតសំឡេងត្រង់ចំនុចទីតាំងយកសំណាកទី១.. ១៥៥
ក្រាហ្វិចទី៥.៥ កម្រិតសំឡេងត្រង់ចំនុចទីតាំងយកសំណាកទី២.. ១៥៥
ក្រាហ្វិចទី៥.៦ កម្រិតរំញ័រត្រង់ចំនុចទីតាំងយកសំណាកទី១.. ១៥៦
ក្រាហ្វិចទី៥.៧ កម្រិតរំញ័រត្រង់ចំនុចទីតាំងយកសំណាកទី២... ១៥៦
ក្រាហ្វិចទី៥.៨ បទពិសោធន៍ក្នុងការនេសាទរបស់ប្រជានេសាទក្នុងតំបន់អង្កេតរបស់គម្រោង....១៥៧
ក្រាហ្វិចទី៥.៩ ប្រភេទឧបករណ៍នេសាទដែលបានប្រើប្រាស់ដោយប្រជានេសាទ.................... ១៥៨
ក្រាហ្វិចទី៥.១០ ចំនួនប្រជាពលរដ្ឋតាមសង្កាត់ក្នុងក្រុងព្រះសីហនុ ១៧៣
ក្រាហ្វិចទី៥.១១ ភាគរយគ្រួសារទំលាប់ទទួលទានទឹកស្អាតតាមសង្កាត់ក្នុងក្រុងព្រះសីហនុ..... ១៨៣
ក្រាហ្វិចទី៥.១២ ការចរាចរណ៍របស់ម៉ូតូតាមម៉ោងនីមួយៗ..១៨៧
ក្រាហ្វិចទី៥.១៣ ការចរាចរណ៍របស់ម៉ូតូសណ្តោងរ៉ឺម៉កតាមម៉ោងនីមួយៗ............................ ១៨៨
ក្រាហ្វិចទី៥.១៤ ការចរាចរណ៍របស់រថយន្តដឹកអ្នកដំណើរតាមម៉ោងនីមួយៗ........................ ១៨៨
ក្រាហ្វិចទី៥.១៥ ការចរាចរណ៍របស់រថយន្តភីកអាប់តាមម៉ោងនីមួយៗ................................ ១៨៨
ក្រាហ្វិចទី៥.១៦ ការចរាចរណ៍របស់រថយន្តដឹកទំនិញ<៤ត និង >៤ត តាមម៉ោងនីមួយៗ ១៨៩
ក្រាហ្វិចទី៥.១៧ ការចរាចរណ៍របស់រថយន្តដឹកអ្នកដំណើរ<២៥កៅអី និង >២៥កៅអី............ ១៨៩
ក្រាហ្វិចទី៥.១៨ ការចរាចរណ៍របស់រថយន្តកុងតេន័រតាមម៉ោងនីមួយៗ................................ ១៨៩
ក្រាហ្វិចទី៥.១៩ កំណើនភ្ញៀវទេសចរណ៍មកកាន់ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា............................ ១៩៥
ដ្យាក្រាមទី៩.១ ការវិភាគសេដ្ឋកិច្ច.. ២៧៨

បញ្ជីរូបភាព

រូបភាពទី២.១ ទីតាំងនៃការអង្កេតលើលំហូរចូលសមុទ្រនៃសារធាតុរឹងអណ្តែតក្នុងទឹក ៨
រូបភាពទី២.២ តំបន់សិក្សានៃការធ្វើគំរូបង្ហាញនៃការសាយភាយកករ ៩
រូបភាពទី២.៣ ឧបករណ៍ចាប់យកសំណាកភក់ និងការវេចខ្ចប់សំណាកភក់ ១៣
រូបភាពទី២.៤ ទីតាំងយកសំណាកទឹកសមុទ្រ សំណាកភក់ និងទីតាំងយកសំណាកទឹកអណ្តូង....១៤
រូបភាពទី២.៥ ទីតាំងយកសំណាក់ខ្យល់ វាស់កម្រិតសំឡេង និងរំញ័រ និងអង្កេតលើចរាចរណ៍......១៦
រូបភាពទី២.៦ ប្លង់ឡូត៍គំរូសម្រាប់សិក្សាព្រៃឈើ និងសត្វព្រៃ ១៩
រូបភាពទី២.៧ ទីតាំងអង្កេតលើសេដ្ឋកិច្ចសង្គមរបស់គម្រោង..២៣
រូបភាពទី២.៦ ទីតាំងអង្កេតលើចរាចរណ៍.. ២៥
រូបភាពទី៣.១ គំនូសបំព្រួញនៃកិច្ចដំណើការពិនិត្យ និងផ្តល់យោបល់លើ រ.ហ.ប.ដ/រ.ហ.ប ៨៤
រូបភាពទី៤.១ ទីតាំងគម្រោង ៩០
រូបភាពទី៤.២ទម្រង់កំពង់ផែថ្មីដែលនឹងត្រូវសាងសង់ឡើង ៩១
រូបភាពទី៤.៣ ទីតាំងផ្លូវជាតិលេខ៤ ដែលនឹងត្រូវពង្រីក.. ៩២
រូបភាពទី៤.៤ ពុំនូសកាត់ទទឹងនៃផ្លូវជាតិលេខ៤ ដែលនឹងត្រូវពង្រីក ៩២
រូបភាពទី៤.៥ គន្លងលម្អិតដែលនឹងត្រូវពង្រីក... ៩៣
រូបភាពទី៤.៦ ទម្រង់ផ្លូវដែលត្រូវកែលម្អ និងទម្រង់ផ្លូវដែលមានស្រាប់................................. ៩៣
រូបភាពទី៤.៧ ទីតាំងផ្លូវសម្តេច ហ៊ុន សែន ដែលនឹងត្រូវពង្រីក..៩៤
រូបភាពទី៤.៨ ពុំនូសកាត់ទទឹងផ្លូវសម្តេច ហ៊ុន សែន ដែលនឹងត្រូវពង្រីក ៩៤
រូបភាពទី៤.៩ ទីតាំងផ្លូវជាតិលេខ៤ និងផ្លូវសម្តេច ហ៊ុន សែន ដែលនឹងត្រូវពង្រីក ៩៥
រូបភាពទី៤.១០ ការសាងសង់ស្ពានចូលផែ ៩៥
រូបភាពទី៤.១១ ទីតាំងគន្លងនាវា និងអាងរបត់នាវាដែលនឹងត្រូវស្តារ.......................................៩៦
រូបភាពទី៤.១២ រចនាសម្ព័ន្ធរបស់គម្រោង ៩៧
រូបភាពទី៤.១៣ ប្លង់រួមរបស់គម្រោង ៩៨
រូបភាពទី៤.១៤ ពុំនូសកាត់ទទឹងតាមផ្នែកនីមួយៗ ៩៩
រូបភាពទី៤.១៥ ពុំនូសកាត់ទទឹងតាមផ្នែកនីមួយៗ ១០០
រូបភាពទី៤.១៦ ព័ត៌មានសំខាន់ៗនៃផ្លូវ (១) ១០១
រូបភាពទី៤.១៧ ព័ត៌មានសំខាន់ៗនៃផ្លូវ (២)..១០២
រូបភាពទី៤.១៨ រចនាសម្ព័ន្ធនៃប្រព័ន្ធដោះទឹក ១០៣

រូបភាពទី៤.១៩ គំហើញទូទៅនៃស្ថាន ១០៤
រូបភាពទី៤.២០ ព័ត៌មានសំខាន់ៗនៃស្ថាន ១០៥
រូបភាពទី៤.២១ផែនទីទីតាំងកន្លែងចាក់សំណល់បូមស្តារ ១០៦
រូបភាពទី៤.២២ សំណល់បូមស្តារក្នុងគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែពហុបំណង ១០៧
រូបភាពទី៤.២៣ ទីតាំងប្រភពខ្សាច់ទាំងអស់ដែលនឹងត្រូវប្រើសម្រាប់ធ្វើផែ............................ ១០៩
រូបភាពទី៤.២៤ ទីតាំងប្រភពខ្សាច់ទី១ សម្រាប់យកមកចាក់ធ្វើផែថ្មី.................................. ១១០
រូបភាពទី៤.២៥ ទីតាំងប្រភពខ្សាច់ទី២ សម្រាប់យកមកចាក់ធ្វើផែថ្មី ១១១
រូបភាពទី៤.២៦ ទីតាំងប្រភពខ្សាច់ទី៣ សម្រាប់យកមកចាក់ធ្វើផែថ្មី ១១២
រូបភាពទី៤.២៧ ទីតាំងប្រភពខ្សាច់ទី៤ សម្រាប់យកមកចាក់ធ្វើផែថ្មី ១១៣
រូបភាពទី៥.១ ផែនទីឋានលេខាក្នុង និងជុំវិញតំបន់គម្រោង.. ១២៦
រូបភាពទី៥.២ ផែនទីឋានលេខាក្នុង និងជុំវិញតំបន់គម្រោង.. ១២៧
រូបភាពទី៥.៣ ផែនទីទីជម្រាលតាមបណ្តោយតំបន់គម្រោង ១២៨
រូបភាពទី៥.៤ ផែនទីភូគព្ភសាស្ត្រក្នុង និងជុំវិញតំបន់គម្រោង ១៣០
រូបភាពទី៥.៥ ប្រភេទដីនៅក្នុង និងជុំវិញតំបន់គម្រោង ១៣២
រូបភាពទី៥.៦ លទ្ធផលនៃការអង្កេតទឹកនាច ១៣៨
រូបភាពទី៥.៧ លទ្ធផលនៃការអង្កេតទឹកជោរ ១៣៨
រូបភាពទី៥.៨ ការប្រៀបធៀបគំរូបច្ចុប្បន្នស្ថិតក្រោមលក្ខខណ្ឌជំនោរផ្សេងគ្នា ១៤១
រូបភាពទី៥.៩ ការប្រៀបធៀបលំនាំបច្ចុប្បន្ននៃការសាយភាយកករ និងបាតុភូតឡើងចុះនៃកករ ស្ថិតក្រោមលក្ខខណ្ឌជំនោរផ្សេងគ្នា ១៤១
រូបភាពទី៥.១០ ទីតាំងនៃកន្លែងចាក់សំណល់ និងចំណុចនៃការវាយតម្លៃ ១៤២
រូបភាពទី៥.១១ ទំនាក់ទំនងរវាងការសាយភាយកករ និងចរន្តជំនោរសមុទ្រក្រោយការចាក់ សំណល់ភក់បានរយៈពេល ២០ នាទី ១៤៣
រូបភាពទី៥.១២ ទំនាក់ទំនងរវាងការសាយភាយកករ និងចរន្តជំនោរសមុទ្រក្រោយការចាក់ សំណល់ភក់បានរយៈពេល ២ ម៉ ១៤៣
រូបភាពទី៥.១៣ ទំនាក់ទំនងរវាងការសាយភាយកករ និងចរន្តជំនោរសមុទ្រក្រោយការចាក់ សំណល់ភក់បានរយៈពេល ៤ ម៉ ១៤៤
រូបភាពទី៥.១៤ ដង់ស៊ីតេនៃសំណល់ភាយឡើងនៅចំណុចវាយតម្លៃ.................................. ១៤៤

រូបភាពទី៥.១៥ កម្រិតនៃជំនោរ.. ១៤៥
រូបភាពទី៥.១៦ ល្បឿននៃចរន្តទឹកសមុទ្រ ១៤៥
រូបភាពទី៥.១៧ តំបន់ដែលប្រជានេសាទចេញទៅនេសាទជាញឹកញាប់................................ ១៦១
រូបភាពទី៥.១៨ ទីតាំងផ្កាថ្ម និងស្មៅសមុទ្រនៅក្នុងខេត្តព្រះសីហនុ ១៦៧
រូបភាពទី៥.១៩ ផែនទីតំបន់ការពារនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា ១៧០
រូបភាពទី៥.២០ ផែនទីតំបន់ប្រើប្រាស់ច្រើនយ៉ាង តំបន់ឧទ្យានជាតិ និងតំបន់ដែនជំរកសត្វព្រៃនៅជុំវិញខេត្តព្រះសីហនុ ១៧១
រូបភាពទី៥.២១ ផែនទីការប្រើប្រាស់ដីរបស់សង្កាត់១ និងសង្កាត់៣ ក្នុងក្រុងព្រះសីហនុ ១៨០

ពាក្យបំព្រួញ និងអក្សរកាត់

ក.ស.ស	:	កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ
គ.ក	:	គីឡូក្រាម
គ.ម	:	គីឡូម៉ែត្រ
ត	:	តោន
ត/ម៣	:	តោន/ម៉ែត្រគូប
ផ.គ.ប	:	ផែនការគ្រប់គ្រងបរិស្ថាន
ម	:	ម៉ែត្រ
ម.ម	:	មីលីម៉ែត្រ
ម២	:	ម៉ែត្រការ៉េ
ម៣	:	ម៉ែត្រគូប
ម.ក/ល	:	មីលីក្រាម/លីត្រ
ម/វិនាទី	:	ម៉ែត្រ/វិនាទី
ម៉	:	ម៉ោង
វ.ហ.ប.ស្ថ	:	ការវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន និងសង្គមពេញលេញ
វ.ហ.ប.ស្ថ.ដ	:	ការវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន និងសង្គមដំបូង
ស.ម	:	សង់ទីម៉ែត្រ
ហ.ត	:	ហិកតា

ជំពូកទី ១
សេចក្តីផ្តើម

១.១ លក្ខណៈទូទៅនៃគម្រោង

កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុដែលមានទីតាំងស្ថិតនៅក្នុងខេត្តព្រះសីហនុ គឺជាកំពង់ផែសមុទ្រទឹកជ្រៅអន្តរជាតិតែមួយគត់នៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ដែលគាំទ្រដល់សកម្មភាពឧស្សាហកម្ម និងសេដ្ឋកិច្ចជាតិ។ ប្រតិបត្តិការកុងតេន័រ បានកើនឡើងជាមធ្យមចំនួន ១០% ក្នុងរយៈពេល ៥ ឆ្នាំ ចុងក្រោយចាប់តាំងពីឆ្នាំ២០០៩ ដោយសារកំណើនសេដ្ឋកិច្ចដែលឈានមុខគេដោយវិស័យឧស្សាហកម្មកាត់ដេរ។ បច្ចុប្បន្ននេះ សមត្ថភាពលើកដាក់កុងតេន័រឆ្លងកាត់កំពង់ផែ កំពុងតែឈានទៅរកដែនកំណត់សមត្ថភាពគ្រប់គ្រងរបស់ខ្លួន។ ទោះបីជាយ៉ាងណា ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហានេះអាជ្ញាធរកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ (ក.ស.ស) មានផែនការរយៈពេលខ្លី ដើម្បីពង្រឹងសមត្ថភាពលើកដាក់កុងតេន័រដោយបន្ថែមគ្រឿងចក្រលើកដាក់កុងតេន័រធុនធ្ងន់។ នៅឆ្នាំ២០២០ សមត្ថភាពលើកដាក់កុងតេន័ររបស់កំពង់ផែនេះ នឹងឈានទៅរកដែនកំណត់សមត្ថភាពគ្រប់គ្រងរបស់ខ្លួនសារជាថ្មីម្តងទៀត។ ជាងនេះទៅទៀតនោះ អត្រាកំណើនផលិតផលក្នុងស្រុកសរុបប្រចាំឆ្នាំរបស់កម្ពុជា រក្សាបានកំណើនក្នុងរង្វង់ជាង ៧% ក្នុងរយៈពេល ១០ ឆ្នាំ ចុងក្រោយនេះ។ សកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចនេះ នឹងកាន់តែមានសភាពខ្លាំងក្លាថែមទៀតនៅពេលដែលមានសមាហរណកម្មអាស៊ាននាពេលអនាគត[1]។

គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែកុងតេន័រថ្មីកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ គឺជាប្រភេទគម្រោងមួយទៀតរបស់ ក.ស.ស បន្ទាប់ពីគម្រោងចំណតផែពហុបំណងកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ដែលបាននឹងកំពុងអនុវត្តក្រោមហិរញ្ញប្បទានរបស់ប្រទេសជប៉ុន។ គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែកុងតេន័រថ្មីនេះ ត្រូវបានគេចាត់ទុកថាជាគម្រោងថ្មីមួយក្នុងចំណោមគម្រោងអាទិភាពជាតិផ្សេងៗទៀតនៅកម្ពុជា។ តាមរយៈការសិក្សាសមិទ្ធិលទ្ធភាពបានបង្ហាញឲ្យឃើញថា គម្រោងនេះ អាចនឹងអនុវត្តទៅបានប្រកបដោយលក្ខណៈសេដ្ឋកិច្ច។ នេះមានន័យថា ប្រសិនបើគម្រោងនេះ នឹងត្រូវបានសាងសង់ឡើង នោះសមត្ថភាពលើកដាក់កុងតេន័រ នឹងមានលក្ខណៈកាន់តែប្រសើរឡើង ដែលនឹងរួមចំណែកដល់ការរីកចំរើនផ្នែកសេដ្ឋកិច្ចជាតិទាំងមូល។

បើទោះបីជាគម្រោងនេះនឹងអាចចូលរួមដល់ការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច-សង្គមយ៉ាងណាក្តី ក៏វាអាចបង្កនូវហេតុប៉ះពាល់ជាអវិជ្ជមានមួយចំនួនមកវិញ ដែលតម្រូវឲ្យមានការសិក្សាវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិ-

[1] របាយការណ៍បឋមរបស់គម្រោង (Inception Report) ឆ្នាំ២០១៦

ស្ថាន និងសង្គមពេញលេញ (វ.ហ.ប.ស្ថ) ដើម្បីរកឲ្យឃើញនូវសក្តានុពលនៃហេតុប៉ះពាល់ដែលមានមកលើធនធានបរិស្ថានធម្មជាតិ និងសេដ្ឋកិច្ច-សង្គម ដូចមានចែងក្នុងអនុក្រឹត្យស្តីពីកិច្ចដំណើរការវាយ-តម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន។ អនុលោមតាមអនុក្រឹត្យនេះ ម្ចាស់គម្រោង បានផ្តល់ជាយោបល់ដល់ក្រុមសិក្សានៃទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការជប៉ុនដែលមានក្រុមហ៊ុន នីប៉ុង កូអេ របស់ប្រទេសជប៉ុន ដែលជាតំណាង ត្រូវរៀបចំការសិក្សា វ.ហ.ប.ស្ថ។ ផ្អែកលើបទពិសោធន៍របស់ក្រុមហ៊ុនសិក្សាវាយតម្លៃហេតុប៉ះ-ពាល់បរិស្ថានបរិស្ថាន និងលទ្ធកម្មផ្លូវការ ក្រុមហ៊ុន នីប៉ុង កូអេ បានជ្រើសរើសយកក្រុមហ៊ុន ភី ភី អាយ ស៊ី (PPIC) ដើម្បីដឹកនាំការសិក្សា និងរៀបចំជារបាយការណ៍ វ.ហ.ស្ថ ដើម្បីដាក់ជូនក្រសួងបរិស្ថានដែលជាសេនាធិការរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល ដើម្បីពិនិត្យ និងសម្រេច មុននឹងអនុញ្ញាតឲ្យម្ចាស់គម្រោងអាចដំណើរការសាងសង់គម្រោងនេះតាមសំណើរបស់ខ្លួន។ គួរកត់សំគាល់ថា ភី ភី អាយ ស៊ី គឺជាក្រុមហ៊ុនស្របច្បាប់ ដែលបានចុះបញ្ជីពាណិជ្ជកម្មតាមរយៈលិខិតលេខ ២៦៩៥ ពណ. ចបព ចុះ ថ្ងៃទី០៣ ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០០៩ របស់ក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម និងមានលិខិតអនុញ្ញាតសម្រាប់សិក្សា និងរៀបចំរបាយការណ៍វាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថានពីក្រសួងបរិស្ថានតាមរយៈលិខិតលេខ ៥១៧ សជណ បស្ថ. ចុះថ្ងៃ ទី១៨ ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០១៤ ដូចមានភ្ជាប់នៅឧបសម្ព័ន្ធ១។

ការសិក្សា វ.ហ.ប.ស្ថ គឺផ្អែកលើគោលការណ៍ណែនាំទូទៅ សម្រាប់ការធ្វើរបាយការណ៍របស់ក្រសួងបរិស្ថាន ឆ្នាំ២០០៩ ដោយប្រើប្រាស់វិធីសាស្ត្រទាំងបែបបរិមាណ និងគុណភាពក្នុងគោលបំណងរៀបចំ ជារបាយការណ៍ ដើម្បីដាក់ជូនក្រសួងបរិស្ថានពិនិត្យ និងសម្រេច។

១.២ គោលបំណងនៃការសិក្សា

គោលបំណងនៃការសិក្សាបរិស្ថាននេះ គឺដើម្បីអង្កេតលើស្ថានភាពជាក់ស្តែងនាពេលបច្ចុប្បន្ននៃធនធានបរិស្ថានធម្មជាតិ និងបរិស្ថានសេដ្ឋកិច្ច-សង្គម ដើម្បីវិភាគពីហេតុប៉ះពាល់ដែលអាចនឹងកើតមានឡើងដោយសារសកម្មភាពគម្រោង និងរៀបចំជាវិធានការកាត់បន្ថយហេតុប៉ះពាល់ទាំងនោះដែលគោលបំណងទាំងនោះរួមមាន៖

- អង្កេតលើធនធានបរិស្ថានធម្មជាតិ និងបរិស្ថានសេដ្ឋកិច្ច-សង្គម ក្នុង និងជុំវិញតំបន់គម្រោង
- កំណត់ទំហំហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន និងវិជ្ជមានសំខាន់ៗរបស់គម្រោងតាមដំណាក់កាល
- វាយតម្លៃនូវហេតុប៉ះពាល់ជាសក្តានុពលទៅតាមដំណាក់កាលគម្រោង
- ផ្តល់នូវវិធានការកាត់បន្ថយហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន
- បង្កើតផែនការគ្រប់គ្រងបរិស្ថាន (ផ.គ.ប) ដើម្បីកាត់បន្ថយជាអតិបរមានូវរាល់ហេតុប៉ះពាល់ជាអវិជ្ជមាន និង

- ផ្តល់ជាឯកសារគោលសម្រាប់ក្រសួងបរិស្ថាន ក្នុងការសម្រេចចិត្តលើដំណើរការគម្រោង។

គោលបំណងជារួម គឺដើម្បីធានាបាននូវការថែរក្សាបរិស្ថាន ប្រកបដោយនិរន្តភាព ហើយរាល់បណ្តាហេតុប៉ះពាល់ជាអវិជ្ជមានទៅលើបរិស្ថានធម្មជាតិ និងបរិស្ថានសេដ្ឋកិច្ច-សង្គម ត្រូវបានទទួលស្គាល់ និងពិចារណាដោយយកចិត្តទុកដាក់មុនពេលចាប់ផ្តើមការអនុវត្តគម្រោង។

១.៣ ទម្រង់នៃរបាយការណ៍

របាយការណ៍នេះ គឺត្រូវបានរៀបចំឡើង ដោយអនុលោមតាមគោលការណ៍ណែនាំរបស់ក្រសួងបរិស្ថាន ឆ្នាំ២០០៩។ របាយការណ៍នេះ ចែកចេញជា ១០ ជំពូក ដែលក្នុងនោះរួមមាន៖

- ជំពូកទី ១ សេចក្តីផ្តើម គោលបំណងនៃការសិក្សា និងទម្រង់នៃរបាយការណ៍
- ជំពូកទី ២ វិធីសាស្ត្រនៃការសិក្សា
- ជំពូកទី ៣ ក្របខ័ណ្ឌច្បាប់
- ជំពូកទី ៤ ការពិពណ៌នាអំពីគម្រោង
- ជំពូកទី ៥ ការពិពណ៌នាពីធនធានបរិស្ថានដែលមានស្រាប់
- ជំពូកទី ៦ ការចូលរួមពីសាធារណជន
- ជំពូកទី ៧ ហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន និងវិធានការកាត់បន្ថយ
- ជំពូកទី ៨ ផែនការគ្រប់គ្រងបរិស្ថាន
- ជំពូកទី ៩ ការវិភាគសេដ្ឋកិច្ច
- ជំពូកទី ១០ សន្និដ្ឋាន និងអនុសាសន៍។

ជំពូកទី ២
វិធីសាស្ត្រនៃការសិក្សា

២.១ សេចក្តីផ្តើម

តាមគោលការណ៍ណែនាំរបស់ក្រសួងបរិស្ថានឆ្នាំ២០០៩ វិធីសាស្ត្រនៃការសិក្សា បានផ្តោតលើបរិស្ថានធម្មជាតិដែលរួមបញ្ចូលទាំងបរិស្ថានរូបសាស្ត្រ បរិស្ថានជីវសាស្ត្រ និងបរិស្ថានសេដ្ឋកិច្ច-សង្គម ដោយផ្តោតជាសំខាន់ទៅលើទិន្នន័យបឋម។ ម៉្យាងវិញទៀត វិធីសាស្ត្រនៃការសិក្សា ត្រូវបានកំណត់ក្នុងគោលបំណងប្រមូលទិន្នន័យដើម្បីធ្វើយ៉ាងណាឲ្យការសិក្សាមានភាពត្រឹមត្រូវ និងច្បាស់លាស់ ក្នុងការកំណត់ហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដល់ធនធានបរិស្ថានធម្មជាតិ និងសេដ្ឋកិច្ច-សង្គម នៅក្នុង និងជុំវិញតំបន់គម្រោង។

ទំហំនៃការសិក្សា ត្រូវបានកំណត់ជាមុន មុនពេលកំណត់ទៅលើវិធីសាស្ត្រនៃការសិក្សា។ ទំហំ និងវិធីសាស្ត្រនៃការសិក្សា ត្រូវបានកំណត់តាមលំដាប់លំដោយដូចមានក្នុងចំណុចទី២.២ និង ទី២.៣ ខាងក្រោម។

២.២ ទំហំនៃការសិក្សា

ទីតាំង និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរបស់គម្រោង គឺជាចំណុចស្នូលក្នុងការកំណត់នូវទំហំការសិក្សា។ តាមរយៈលក្ខខណ្ឌការងារដែលទទួលបានដោយមានការឯកភាពពីក្រសួងបរិស្ថាន ទំហំនៃការសិក្សា វ.ហ.ប.ស្ថ សម្រាប់គម្រោងនេះ គ្របដណ្តប់លើបរិស្ថានរូបសាស្ត្រ ជីវសាស្ត្រ និងបរិស្ថានសេដ្ឋកិច្ច-សង្គម និងហេតុប៉ះពាល់ដែលនឹងកើតឡើងគ្រប់ដំណាក់កាលនៃគម្រោង ដោយមានការកំណត់ច្បាស់លាស់ ទៅលើប្រភេទ និងតម្លៃនៃធនធានបរិស្ថាន និងសង្គម។

មុនពេលអាចកំណត់ទំហំនៃការសិក្សាលើគម្រោងនេះបាន ការចុះពិនិត្យមើលលើទីតាំងគម្រោងជាក់ស្តែង និងតំបន់ជុំវិញរបស់វា ត្រូវបានធ្វើឡើងដោយក្រុមសិក្សា ភី ភី អាយ ស៊ី ដោយសហការជាមួយក្រុមសិក្សា នី ប៉ុង កូ អេ ដោយមានកិច្ចសហការពី ក.ស.ស ដែលជាម្ចាស់គម្រោង។ ទន្ទឹមនឹង-នេះ ក៏មានកិច្ចពិភាក្សាជាមួយប្រធានមណ្ឌល៣ នៃសង្កាត់៣ និងមណ្ឌល៣ នៃសង្កាត់១ ដើម្បីកំណត់ទៅលើតំបន់សម្រាប់អង្កេតសេដ្ឋកិច្ច-សង្គម ផងដែរ។ តាមរយៈលទ្ធផលនៃការចុះពិនិត្យមើលលើទីតាំងគម្រោង ការសិក្សាលើរបាយការណ៍សមិទ្ធិលទ្ធភាពគម្រោង ឆ្នាំ២០១៤ ការសិក្សាលើរបាយ-ការណ៍រចនាប្លង់វិស្វកម្ម របាយការណ៍ពាក់ព័ន្ធផ្សេងៗ ព្រមទាំងការធ្វើផែនទីដោយប្រើកម្មវិធីប្រព័ន្ធ

ព័ត៌មានភូមិសាស្ត្រ(GIS) ទំហំនៃការសិក្សា ត្រូវបានកំណត់ឡើង។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ទំហំនៃការសិក្សានេះ គឺមិនទាន់មានលក្ខណៈគ្រប់គ្រាន់នៅឡើយទេ។ តាមរយៈកិច្ចប្រជុំឆ្លងលក្ខខណ្ឌការងារជាមួយនឹងនាយកដ្ឋានវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន ទំហំនៃការសិក្សាសម្រាប់គម្រោង ត្រូវ-បានកែលម្អកាន់តែប្រសើរឡើង។ ជាលទ្ធផល ទំហំនៃការសិក្សាមានជាបន្តបន្ទាប់ដូចខាងក្រោម៖

២.២.១ ការសិក្សាលើធនធានរូបសាស្ត្រ

- ឋានលេខា
- ភូគព្ភសាស្ត្រ
- ប្រភេទដី
- អាកាសធាតុ (រយៈពេល ៦ ឆ្នាំ {២០១០ - ២០១៥} ចុងក្រោយ)
- ជលសាស្ត្រ (កាំរង្វង់ ៥ គ.ម ចេញពីតំបន់គម្រោង)
- ការធ្វើគំរូបង្ហាញនៃការសាយភាយកករ (Sedimentation Modelling)
- គុណភាពទឹក (គុណភាពទឹកសមុទ្រ និងគុណភាពទឹកអណ្តូង) និង
- គុណភាពខ្យល់ កម្រិតសំឡេង និងរំញ័រ។

២.២.២ ការសិក្សាលើធនធានជីវសាស្ត្រ

- ធនធានវារីសត្វ
- ធនធានវារីរុក្ខជាតិ
- ធនធានព្រៃឈើ និង
- ធនធានសត្វព្រៃ (សត្វលើគោក និងសត្វស្លាប)។

២.២.៣ ការសិក្សាលើធនធានសេដ្ឋកិច្ចសង្គម

- ប្រជាសាស្ត្រ និងការតាំងលំនៅ
- ស្ថានភាពសេដ្ឋកិច្ច (មុខរបរ និងប្រាក់ចំណូល)
- ការប្រើប្រាស់ដី
- ការប្រើប្រាស់ទឹក និងអនាម័យ
- ការគ្រប់គ្រងសំណល់
- ការប្រើប្រាស់ថាមពល

- ប្រព័ន្ធហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសាធារណៈ
- ការអប់រំ
- សុខភាព និងសុខមាលភាពសាធារណៈ
- សម្បត្តិវប្បធម៌ និងសំណង់ប្រវត្តិសាស្រ្ត
- តំបន់ទេសចរណ៍ក្នុងខេត្តព្រះសីហនុ និងស្ថិតិភ្ញៀវទេសចរណ៍រយៈពេល ៥ ឆ្នាំ ចុងក្រោយ។

២.៣ វិធីសាស្រ្តនៃការសិក្សា

២.៣.១ ការប្រមូលព័ត៌មាន និងទិន្នន័យ

២.៣.១.១ ការសិក្សាលើឯកសារមានស្រាប់

ច្បាប់ អនុក្រឹត្យ ប្រកាស ផែនការយុទ្ធសាស្រ្តជាតិ យុទ្ធសាស្រ្តចតុកោណដំណាក់កាលទី៣ អនុសញ្ញា និងពិធីសារអន្តរជាតិ គោលការណ៍ណែនាំ និងគោលនយោបាយ របាយការណ៍សិក្សាសមិទ្ធិលទ្ធភាពគម្រោង របាយការណ៍គ្រោងប្លង់វិស្វកម្មរបស់គម្រោង និងឯកសារពាក់ព័ន្ធដទៃទៀត ត្រូវបានប្រមូល និងធ្វើការសិក្សា។

២.៣.១.២ ការសិក្សាអំពីធនធានបរិស្ថានមានស្រាប់

ក) ការសិក្សាអំពីធនធានរូបសាស្រ្ត

- សិក្សាឯកសារឋានលេខាគម្រោង និងផែនទីឋានលេខា (Topographical Map) មាត្រដ្ឋាន ១/១០០.០០០ (តាមកម្មវិធីប្រព័ន្ធព័ត៌មានភូមិសាស្រ្ត និងប្រភពទិន្នន័យ MRC ២០០០)។
- សិក្សាឯកសារភូគព្ភសាស្រ្តគម្រោង និងផែនទីភូគព្ភសាស្រ្ត (Geology Map) មាត្រដ្ឋាន ១/១០០.០០០ (តាមកម្មវិធីប្រព័ន្ធព័ត៌មានភូមិសាស្រ្ត និងប្រភពទិន្នន័យ JICA ២០០២)។
- សិក្សាប្រភេទដី ដោយប្រើប្រាស់ផែនទីចំណាត់ថ្នាក់ប្រភេទដី (Soil Classification Map) មាត្រដ្ឋាន ១/១០០.០០០ (វិភាគតាមកម្មវិធីប្រព័ន្ធព័ត៌មានភូមិសាស្រ្ត ប្រើប្រភពទិន្នន័យ Charles D. Crocker ១៩៦២)។
- សិក្សាអាកាសធាតុរយៈពេល ៦ ឆ្នាំ (២០១០ - ២០១៥)ដែលមានដូចជា៖ កម្ពស់ទឹកភ្លៀងប្រចាំខែ និងប្រចាំឆ្នាំ សីតុណ្ហភាពប្រចាំខែ និងប្រចាំឆ្នាំ សំណើមប្រចាំខែ និងប្រចាំឆ្នាំ ទិសខ្យល់ និងល្បឿនខ្យល់ប្រចាំខែ និងប្រចាំឆ្នាំ ដោយប្រើប្រាស់ប្រភពទិន្នន័យរបស់មន្ទីរធនធានទឹក និងឧតុនិយមខេត្តព្រះសីហនុ។

ខ) ការសិក្សាអំពីធនធានជីវសាស្ត្រ

ខ.១ ការសិក្សាលើវារីរុក្ខជាតិ

ការសិក្សាលើវារីរុក្ខជាតិ ត្រូវបានធ្វើឡើងដោយការសំយោគលើឯកសារដែលមានស្រាប់ដែលក្នុងនោះរួមមាន៖

- ឯកសាររបស់គម្រោងអភិវឌ្ឍតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសរបស់ ក.ស.ស ឆ្នាំ២០០៧។
- សិក្សាលើឯកសារដែលមានស្រាប់របស់គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតពហុបំណងរបស់ ក.ស.ស ឆ្នាំ២០០៨។

ខ.២ ការសិក្សាលើធនធានព្រៃឈើ

វាមានសារៈសំខាន់ខ្លាំងណាស់ ក្នុងការសិក្សាលើទិន្នន័យធនធានព្រៃឈើដែលមានស្រាប់ដែលអាចរៀបរាប់អំពីតំបន់នេះ។ ឯកសារទាំងនេះ ត្រូវបានប្រមូលពីស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធមួយចំនួនមានទម្រង់ជាឌីជីថល និងជាសៀវភៅ ហើយត្រូវបានប្រើប្រាស់សម្រាប់ការវិភាគ ដែលឯកសារទាំងនោះរួមមាន៖

- ឯកសាររបស់គម្រោងអភិវឌ្ឍតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសរបស់ ក.ស.ស ឆ្នាំ២០០៧។
- សិក្សាលើឯកសារដែលមានស្រាប់របស់គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតពហុបំណងរបស់ ក.ស.ស ឆ្នាំ២០០៨។
- សិក្សាប្រៀបធៀបជាមួយប្រព័ន្ធទិន្នន័យ IUCN។

គ) ការសិក្សាអំពីសេដ្ឋកិច្ចសង្គម

កម្រងទិន្នន័យថ្នាក់ភូមិ ថ្នាក់សង្កាត់ ថ្នាក់ក្រុង និងថ្នាក់ខេត្ត ប្រចាំឆ្នាំ២០១៥ ត្រូវបាន ប្រមូលពីមន្ទីរផែនការខេត្តព្រះសីហនុ និងធ្វើការសិក្សា។

២.៣.១.៣ ការប្រមូលទិន្នន័យបឋម

ក) ការសិក្សាអំពីធនធានរូបសាស្ត្រ

- ការសិក្សាជលសាស្ត្រ៖ ត្រូវបានសិក្សាឡើងក្នុងកាំរង្វង់ ៥ គ.ម ពីតំបន់គម្រោង ដោយផ្តោតលើ៖
    - ✓ ចរន្តទឹក

      ព័ត៌មានចរន្តទឹករបស់គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតពហុបំណងកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុដែលត្រូវបានអង្កេតនៅទីកន្លែងពីរខុសគ្នា មួយនៅមុខច្រកចូលកំពង់ផែក្នុងឃ្លងនាវាខាងជើង

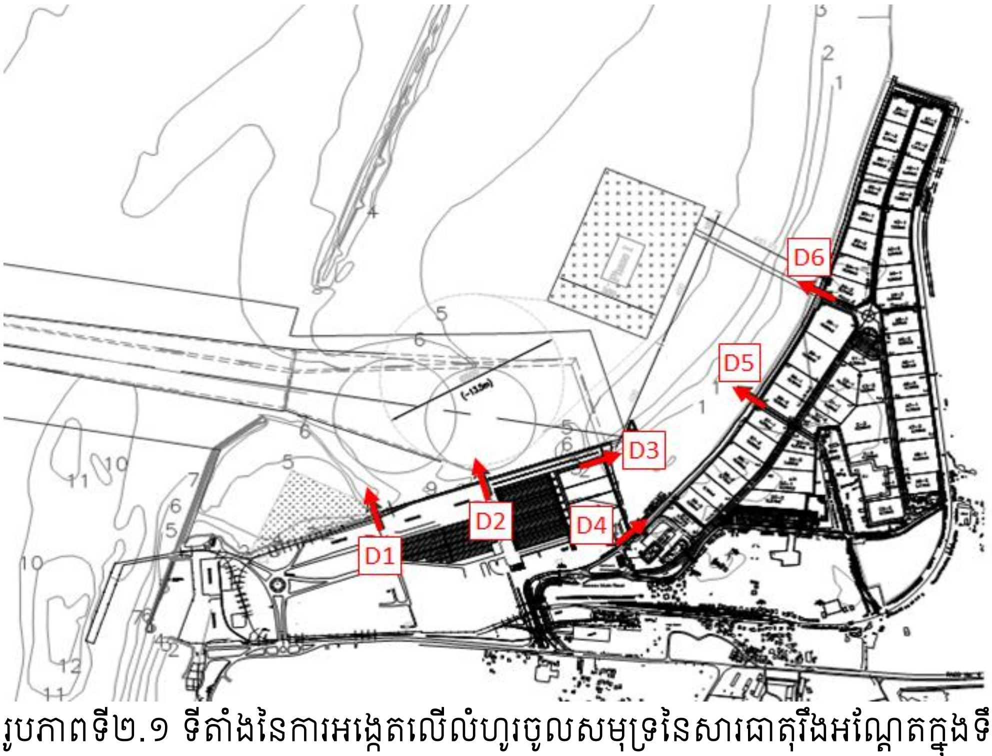
និងមួយទៀតនៅក្បែរកោះពស់ ឃ្លងនាវាខាងត្បូង ត្រូវបានប្រើប្រាស់។ កន្លែងទាំងពីរនេះ ចរន្តទឹកត្រូវបានវាស់ស្ទង់ជំរៅ -១ម ក្រោមផ្ទៃសមុទ្រ និង +១ម លើផ្ទៃបាតសមុទ្រ។

✓ រលកទឹក និងទឹកជោរ/នាច

រលកទឹក និងទឹកជោរ/នាច របស់គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតពហុបំណងកំពង់ផែ ក្រុងព្រះ-សីហនុដែលត្រូវបានអង្កេត ត្រូវបានប្រើប្រាស់។

✓ ការអង្កេតលើលំហូរចូលសមុទ្រនៃសារធាតុរឹងអណ្តែតក្នុងទឹក

ស្ថានភាពនៃការបង្ហូរទឹកចូលសមុទ្រ បានកើតឡើងដោយសារតែការអភិវឌ្ឍកំពង់ផែ និងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសក្នុងទសវត្សរ៍ចុងក្រោយនេះ។ ហេតុនេះ ការយកសំណាកត្រូវបានធ្វើឡើងនៅខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១៦ នៅលើទីតាំងចំនួន ៦ កន្លែង (រូបភាពទី២.១) ដែលជាចុងបញ្ចប់នៃរដូវវស្សា ឬនៅដើមរដូវប្រាំង ហើយគ្មានភ្លៀងធ្លាក់នៅថ្ងៃយកសំណាកទេ។



រូបភាពទី២.១ ទីតាំងនៃការអង្កេតលើលំហូរចូលសមុទ្រនៃសារធាតុរឹងអណ្តែតក្នុងទឹក

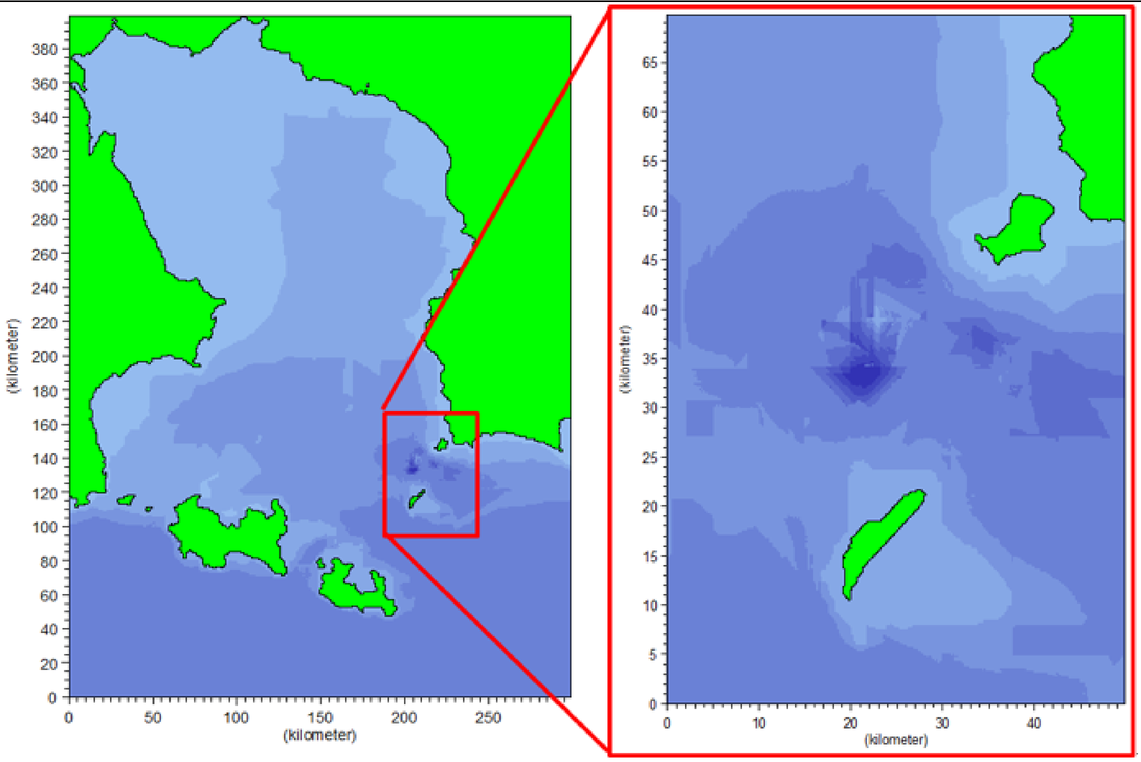
ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA ឆ្នាំ២០១៧

- ការធ្វើគំរូបង្ហាញនៃការសាយភាយកករ

ការធ្វើគំរូបង្ហាញនៃការសាយភាយកករ (Numerical simulation of dispersion of disposed soil or Sedimentation Modeling) ត្រូវបានធ្វើឡើងដើម្បីកំណត់វិសាលភាពនៃតំបន់ដែលរងផលប៉ះពាល់នៃការចាក់សំណល់បូមស្តារ។

✓ ប្រភេទនៃការធ្វើគំរូបង្ហាញ

ប្រភេទនៃការធ្វើគំរូបង្ហាញ (Numerical model) ដែលត្រូវបានយកមកប្រើប្រាស់សម្រាប់ការសិក្សានេះគឺ MIKE 21 ដែលជាគំរូបង្ហាញប្រភេទ 2D ដ៏ល្បីល្បាញនៅទូទាំងពិភពលោក។ ប្រភេទគំរូបង្ហាញនេះ អាចបង្ហាញពីការសាយភាយនៃកករដោយសារការចាក់ចូលទៅក្នុងសមុទ្រដែលស្ថិតក្នុងលក្ខខណ្ឌជោរឬនាចនៃជំនោរសមុទ្រ។ តំបន់សិក្សា គឺមានបង្ហាញក្នុងរូបភាពទី២.២។



Wide Area | **Nested Area**

300 km × 400 km (grid size Δx = Δy = 1 km) | 50 km × 70 km (grid size Δx = Δy = 200 m)

រូបភាពទី២.២ តំបន់សិក្សានៃការធ្វើគំរូបង្ហាញនៃការសាយភាយកករ

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA ឆ្នាំ២០១៧

✓ លក្ខខណ្ឌនៃការដាក់ធាតុចូល

លក្ខខណ្ឌនៃការដាក់ធាតុចូល គឺមានបង្ហាញក្នុងតារាងទី២.១។

តារាងទី២.១ លក្ខខណ្ឌនៃការដាក់ធាតុចូល

ប្រភេទនៃធាតុចូល	លក្ខខណ្ឌ
ចន្លោះនៃរយៈពេលចាក់សំណល់	៦ ម៉ោង/ម្តង
ចំនួននៃការចាក់សំណល់/ថ្ងៃ	៤ ដង/ថ្ងៃ
មាឌនៃសំណល់	១,០០០ ម^{៣} សម្រាប់ការចាក់ម្តង
វិជ្ឈមាត្រនៃសំណល់	០,០៣៥ ម.ម
មាឌដែលបង្កើត	៥,៧ × ១០$^{-៧}$ (ត/ម^{៣})
លក្ខខណ្ឌជំនោរ	± ០,៨ ម (ជំនោរខ្លាំង) ± ០,២ ម (ជំនោរធម្មតា) (មានវដ្ត ២ ប្រែប្រួល/ថ្ងៃ)
មេគុណសាយភាយ	១០ ម^{២}/វិនាទី
ល្បឿនភាគល្អិតដែលមានស្រាប់	០,០០០៩៥ ម/វិនាទី

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA ឆ្នាំ២០១៧

- ការវិភាគគុណភាពទឹក (គុណភាពទឹកសមុទ្រ និងគុណភាពទឹកអណ្តូង) គឺត្រូវបានធ្វើឡើងក្នុងបំណងវាយតម្លៃស្ថានភាពគុណភាពទឹកបច្ចុប្បន្ន (ស្ថានភាពដើម) ក្នុង និងក្បែរៗតំបន់គម្រោង។ ប៉ារ៉ាម៉ែត្រសំខាន់ៗ ត្រូវបានសិក្សា គឺមានដូចក្នុងតារាងទី២.២ និងទី២.៣។

តារាងទី២.២ ប៉ារ៉ាម៉ែត្រសម្រាប់សិក្សាគុណភាពទឹកសមុទ្រ

ល.រ	ប៉ារ៉ាម៉ែត្រ	វិធីសាស្ត្រវិភាគ
១	pH	Digital pH Meter *
២	សីតុណ្ហភាព Temperature	Digital Temperature *
៣	ភាពល្អក់កករ Turbidity	Method MAJI Meter * *
៤	Salinity	Method Refructometer
៥	កម្រិតរលាយអុកស៊ីសែន Dissolved Oxygen (DO)	Method MAJI Meter * *
៦	សារធាតុរឹងអណ្តែតក្នុងទឹកសរុប Total Suspended Solid (TSS)	Method 2540 D * *
៧	តម្រូវការអុកស៊ីសែនសម្រាប់ទ្រទ្រង់ប្រតិកម្មគីមីជីវៈ Biochemical Oxygen Demand (BOD_5)	Method 5210 B * *

ល.រ	ប៉ារ៉ាម៉ែត្រ	វិធីសាស្ត្រវិភាគ
៨	តម្រូវការអុកស៊ីសែនសម្រាប់ទ្រទ្រង់ប្រតិកម្មគីមី Chemical Oxygen Demand (COD_{OH})	Method JIS K0102 * *
៩	សារធាតុប្រេង និងខ្លាញ់ Oil & Grease	Method 5520 D * *
១០	អាសូតសរុប Total Nitrogen (TN)	Method JIS K 0102 45 * *
១១	ផូស្វរសរុប Total Posphore (TP)	Method JIS K 0102 46 * *
១២	ដែកសរុប Total Iron (Fe)	Method Photometer S7000 * *
១៣	បារត Mecury (Hg)	Method Metalyzer HM1000 * *
១៤	អាសេនិច Arsenic (As)	Method Digital Arsenator * *
១៥	កូលីហ្វមសរុប Total Coliform	Method NF T90-413 * *

កំណត់សំគាល់៖ *វាស់នៅទីតាំងយកសំណាក * *មន្ទីរពិសោធន៍របស់ក្រសួងបរិស្ថាន

តារាងទី២.៣ ប៉ារ៉ាម៉ែត្រសម្រាប់សិក្សាគុណភាពទឹកអណ្តូង

ល.រ	ប៉ារ៉ាម៉ែត្រ	វិធីសាស្ត្រវិភាគ
១	pH	Digital pH Meter *
២	សីតុណ្ហភាព Temperature	Digital Temperature *
៣	ទឹករឹង Hardness ($CaCO_3$)	Method 2340 C * *
៤	សារធាតុរឹងដែលរលាយក្នុងទឹកសរុប Total Suspended Solid (TDS)	Method MAJI Meter * *
៥	តម្រូវការអុកស៊ីសែនសម្រាប់ទ្រទ្រង់ប្រតិកម្មគីមី Chemical Oxygen Demand (COD)	Method JIS K0102 * *
៦	ដែកសរុប Total Iron (Fe)	Method Photometer S7000 * *
៧	អាម៉ូញ៉ាក់ Ammonium (NH_4)	Method ICs 90 * *
៨	ផូស្វាត Phosphate (PO_4)	Method ICs 90 * *
៩	អាសេនិច Arsenic (As)	Method Digital Arsenator * *
១០	កូលីហ្វមសរុប Total Coliform	Method NF T90-413 * *

កំណត់សំគាល់៖ *វាស់នៅទីតាំងយកសំណាក * *មន្ទីរពិសោធន៍របស់ក្រសួងបរិស្ថាន

- វិធីសាស្ត្រយក និងរក្សាសំណាកទឹក
  - ✓ ការយកសំណាកទឹកសមុទ្រ៖ មាន ៦ ទីតាំងសំណាក ត្រូវបានជ្រើសរើសយកដែលក្នុងនោះមាន ៣ ស្រទាប់ (ស្រទាប់លើ ស្រទាប់ជម្រៅ -២ម និងបាតក្រោម) ក្នុង ១ ទីតាំង ត្រូវបានកំណត់យក។ ទីតាំងសំណាកទី១ គឺត្រូវបានកំណត់យកនៅក្នុងតំបន់គម្រោង (X=៣៣៧៥៦១ និង Y=១១៧៨២៨០ UTM WGS ១៩៨៤)។ ទីតាំង

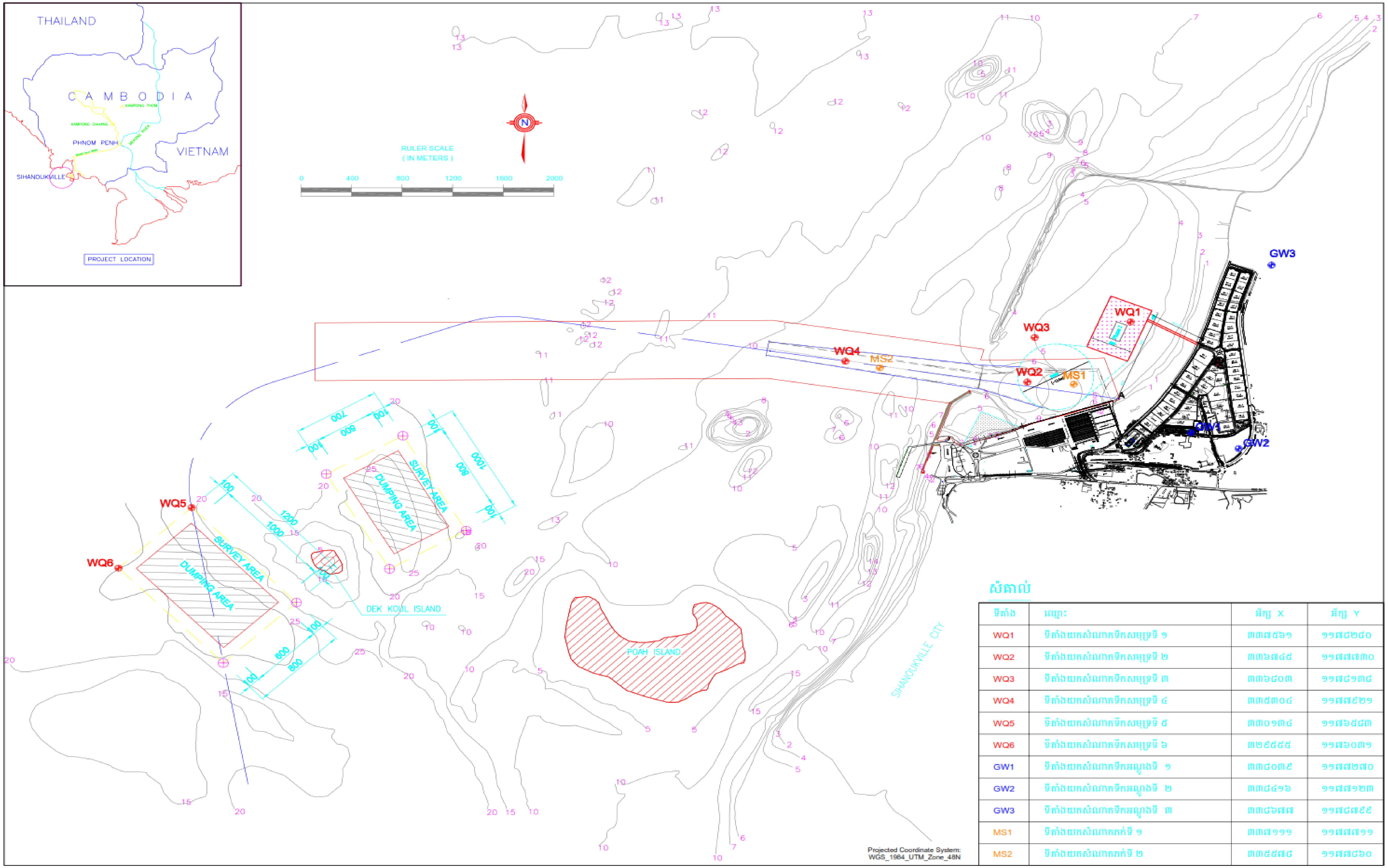
សំណាកទី២ ត្រូវបានកំណត់យកនៅអាងរបត់នាវា (X=៣៣៦៧៤៥ និង Y=១១៧-៧៧៣០ UTM WGS ១៩៨៤)។ ទីតាំងសំណាកទី៣ ត្រូវបានកំណត់យកនៅជិតបែរចិញ្ចឹមត្រី (X=៣៣៦៨០៣ និង Y=១១៧៨១៣៨ UTM WGS ១៩៨៤)។ ទីតាំងសំណាកទី៤ ត្រូវបានកំណត់យកនៅគន្លងនាវា (X=៣៣៥៣០៤ និង Y=១១៧៧-៩២១ UTM WGS ១៩៨៤)។ ទីតាំងសំណាកទី៥ (X=៣៣០១៣៤ និង Y=១១-៧៦៥៨៣ UTM WGS ១៩៨៤) និងទីតាំងសំណាកទី៦ (X=៣២៩៥៥៥ និង Y=១១៧៦០៣១ UTM WGS ១៩៨៤) ត្រូវបានយកនៅទីតាំងចាក់សំណល់ភក់។

- ✓ ការយកសំណាកទឹកអណ្តូង៖ មាន ៣ ទីតាំងសំណាកទឹក ត្រូវបានជ្រើសរើសយកមកសិក្សាដែលក្នុងនោះមានអណ្តូង ២ ទីតាំង (ទីតាំងទី១ GW1 X=៣៣៨០៣៩ និង Y=១១៧៧ ២៧០ UTM WGS ១៩៨៤ និងទីតាំងទី២ GW2 X=៣៣៨៤១៦ និង Y=១១៧៧១២៣ UTM WGS ១៩៨៤) ស្ថិតនៅក្នុងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស និងសំណាកទឹក ១ ទីតាំងទៀត (ទីតាំងទី៣ GW3 X=៣៣៨៦៧៧ និង Y=១១៧៨-៧៩៩ UTM WGS ១៩៨៤) ត្រូវបានយកចេញពីអណ្តូងទឹកនៅក្នុងរោងចក្របង្កក ត្រី Sunwah នៅជាប់តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស។ រាល់សំណាកទឹកទាំងអស់ ត្រូវបានរក្សាទុកក្នុងធុងក្លាសេ និងបញ្ជូនមកមន្ទីរពិសោធន៍ក្រសួងបរិស្ថាននៅថ្ងៃដដែល។
- ✓ ឧបករណ៍យកសំណាកទឹក៖ Water-sampler ដបដាក់សំណាកទឹកទៅតាមប្រភេទប៉ារ៉ាម៉ែត្រ (រូបសាស្ត្រ គីមីសាស្ត្រ ជីវសាស្ត្រ ហើយជាដបដាក់សំណាកទឹកដែលយកចេញពីមន្ទីរពិសោធន៍របស់ក្រសួងបរិស្ថាន) ធុងក្លាសេ ស្លាកព័ត៌មានលម្អិតពីទីតាំង កាលបរិច្ឆេទ លេខកូដ និងប្រភពរបស់សំណាក់ទឹក។
- ✓ ការធ្វើតេស្ត ឬការវិភាគតាមប៉ារ៉ាម៉ែត្រធៀបនឹងបទដ្ឋាន(Standard)។

- ○ វិធីសាស្ត្រយក និងរក្សាសំណាកភក់
  - ✓ ការយកសំណាកភក់៖ មាន ២ ទីតាំងសំណាក ត្រូវបានកំណត់យកក្នុងគន្លងនាវា។ ទីតាំងទី១ ត្រូវបានកំណត់យកនៅចំណុច (X=៣៣៧១១១ និង Y=១១៧៧៧១១ UTM WGS ១៩៨៤) និងទីតាំងទី២ ត្រូវបានយកនៅចំណុច (X=៣៣៥៥៧៨ និង Y=១១៧៧៨៦០, UTM WGS ១៩៨៤)។ ឧបករណ៍ចាប់យកសំណាកភក់ (mud sampler) យកចេញពីមន្ទីរពិសោធន៍របស់ក្រសួងបរិស្ថានត្រូវបានប្រើប្រាស់។ ក្រោយពេលដែលយកបានសំណាកភក់រួចរាល់ហើយ សំណាកទាំងនោះ ត្រូវបានច្រកក្នុងថង់

ប្លាស្ទិក សរសេរទីតាំងសំណាក ការបរិច្ឆេទនៃការយកសំណាក ដាក់ក្លាសេក្នុងធុងទឹកកក និងដឹកយកមកវិភាគនៅមន្ទីរពិសោធន៍របស់ក្រសួងបរិស្ថាន។

រូបភាពទី២.៣ ឧបករណ៍ចាប់យកសំណាកភក់ និងការវេចខ្ចប់សំណាកភក់



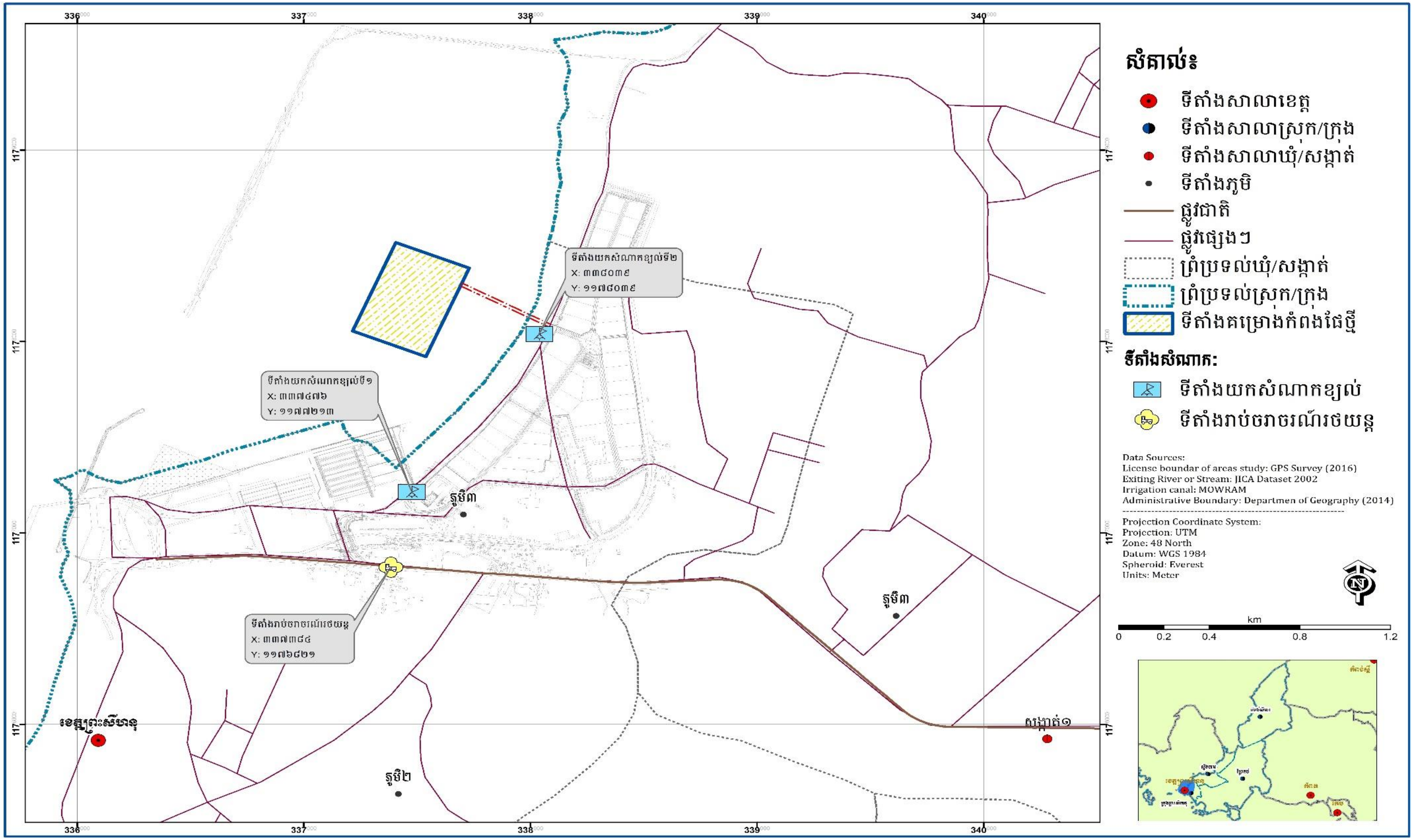
សំគាល់

ទីតាំង	ឈ្មោះ	អ័ក្ស X	អ័ក្ស Y
WQ1	ទីតាំងយកសំណាកទឹកសមុទ្រទី ១	៣៣៧៥៦១	១១៧៨២៥០
WQ2	ទីតាំងយកសំណាកទឹកសមុទ្រទី ២	៣៣៦៧៤៥	១១៧៧៧៣០
WQ3	ទីតាំងយកសំណាកទឹកសមុទ្រទី ៣	៣៣៦៨០៣	១១៧៨១៣៨
WQ4	ទីតាំងយកសំណាកទឹកសមុទ្រទី ៤	៣៣៥៣០៤	១១៧៧៩២១
WQ5	ទីតាំងយកសំណាកទឹកសមុទ្រទី ៥	៣៣០១៣៤	១១៧៦៥៨៣
WQ6	ទីតាំងយកសំណាកទឹកសមុទ្រទី ៦	៣២៩៥៥៥	១១៧៦០៣១
GW1	ទីតាំងយកសំណាកទឹកអណ្តូងទី ១	៣៣៨០៣៩	១១៧៧២៧០
GW2	ទីតាំងយកសំណាកទឹកអណ្តូងទី ២	៣៣៨៤១៦	១១៧៧១២៣
GW3	ទីតាំងយកសំណាកទឹកអណ្តូងទី ៣	៣៣៨៦៧៧	១១៧៨៧៩៩
MS1	ទីតាំងយកសំណាកកកទី ១	៣៣៧១១១	១១៧៧៧១១
MS2	ទីតាំងយកសំណាកកកទី ២	៣៣៥៥៧៨	១១៧៧៨៦០

រូបភាពទី២.៤ ទីតាំងយកសំណាកទឹកសមុទ្រ ទីតាំងយកសំណាកកក និងទីតាំងយកសំណាកទឹកអណ្តូង

- ការសិក្សាគុណភាពខ្យល់ គឺត្រូវបានធ្វើឡើងក្នុងបំណងវាយតម្លៃស្ថានភាពគុណភាពខ្យល់បច្ចុប្បន្ន (មុនដំណាក់កាលសាងសង់គម្រោង) នៅលើ ២ ទីតាំង ក្នុងតំបន់អង្កេតគម្រោង (រូបភាពទី២.៣)។ ប៉ារ៉ាម៉ែត្រដែលសិក្សាមាន៖ CO NO_2 SO_2 Pb TSP PM_{10} និង $PM_{2.5}$។
  - ○ វិធីសាស្ត្រក្នុងការវាស់គុណភាពខ្យល់
    - ការយកសំណាក់ខ្យល់៖ ទីតាំងត្រូវនៅជាយផ្លូវ (ផ្លូវសម្តេចហ៊ុន សែន) ដែលស្ថិតនៅទល់មុខកំពង់ផែចាស់ និងជិតទីតាំងក្បាលស្ពានថ្មីដែលជាចំណុចតភ្ជាប់រវាងផ្លូវសម្តេចហ៊ុន សែន និងតំបន់គម្រោង។ ឧបករណ៍ ត្រូវតម្លើងនៅកំពស់ ១,២-១,៥ម ពីផ្ទៃដី។ ការវាស់គុណភាពខ្យល់នេះ នឹងត្រូវធ្វើឡើងរយៈពេលពេញ ២៤ម៉ោង។ ឧបករណ៍ដែលយកមកប្រើប្រាស់មានដូចជា៖
      + ឧបករណ៍ចាប់យក TSP
      + ឧបករណ៍ចាប់យក PM_{10} និង $PM_{2.5}$
      + ទឹកបិត
      + ក្រដាសអាលុយមីញ៉ូម
      + កែវ និងបំពង់ពិសោធន៍
    - ការវិភាគតាមប៉ារ៉ាម៉ែត្រធៀបនឹងបទដ្ឋាន៖ ប៉ារ៉ាម៉ែត្រគុណភាពខ្យល់ ត្រូវបានយកមកធ្វើការវិភាគនៅមន្ទីរពិសោធន៍នៃក្រសួងបរិស្ថាន។

- កម្រិតសំឡេង និងរំញ័រ៖ មាន ២ ទីតាំងនៅក្បែរនឹងទីតាំងយកសំណាកខ្យល់ ត្រូវបានជ្រើសរើសនៅក្នុងតំបន់អង្កេតរបស់គម្រោង(រូបភាពទី២.៥)។ ការយកសំណាកលើកម្រិតសំឡេង និងរំញ័រ ត្រូវបានធ្វើឡើងក្នុងរយៈពេល ២៤ ម៉ោងជាប់គ្នា។ លទ្ធផល ត្រូវបានកត់ត្រាក្នុងទម្រង់ជាអតិបរមា(Lmax) អប្បបរមា(Lmin) និងមធ្យម (Leq) និងត្រូវបានទាញចេញពីអង្គចងចាំ(Memory) តាមម៉ោងនីមួយៗ។ ឧបករណ៍ដែលត្រូវបានប្រើប្រាស់រួមមាន៖
  - ប្រើប្រាស់ឧបករណ៍វាស់កម្រិតសម្លេង Sound Level Meter NL-42NX
  - ប្រើប្រាស់ឧបករណ៍វាស់កម្រិតរំញ័រ Vibration Level Meter VM-53A
  - សៀវភៅសម្រាប់កត់ត្រា និង
  - ឧបករណ៍កំណត់ទីតាំង GPS។



រូបភាពទី២.៥ ទីតាំងយកសំណាកខ្យល់ ទីតាំងវាស់កម្រិតសំឡេង និងរំញ័រ និងទីតាំងអង្កេតលើចរាចរណ៍

ខ) ការសិក្សាអំពីធនធានជីវសាស្ត្រ

ខ.១ ការសិក្សាលើវារីសត្វ

នៅក្នុងផ្នែកនេះ ការសិក្សា គឺផ្តោតលើពពួកវារីសត្វ ដែលប្រជានេសាទនៅក្នុងតំបន់អង្កេតរបស់ធ្លាប់ចាប់បាន។ ការអង្កេត ត្រូវបានធ្វើឡើងដោយប្រើប្រាស់បញ្ជីសំនួរដែលបានរៀបចំទុកជាស្រេចដោយអ្នកជំនាញខាងវារីសត្វ (ឧបសម្ព័ន្ធ៤)។ ចំណុចសំខាន់ៗនៃការធ្វើអង្កេតរួមមាន៖

\+ ការកំណត់សំណាក

ផ្អែកតាមការសិក្សាលើទិន្នន័យប្រជានេសាទជាមួយនឹងប្រធានមណ្ឌល៣ នៃសង្កាត់៣ និងប្រធានមណ្ឌល៣ សង្កាត់១

- ប្រើប្រាស់រូបមន្ត Yamane Taro ឆ្នាំ១៩៦៧ (កម្រិតលំអៀង ១០%)

តារាងទី២.៤ ចំនួនសំណាកសម្រាប់ការសិក្សាលើប្រជានេសាទ

សង្កាត់	មណ្ឌល	ចំនួនគ្រួសារប្រជានេសាទ	សំណាកដែលត្រូវយក
សង្កាត់៣	មណ្ឌល៣	២៦៧	២៨
សង្កាត់១	មណ្ឌល៣	៦០០	៦២
សរុប		**៨៦៧**	**៩០**

ប្រភព៖ ទិន្នន័យគ្រួសារប្រជានេសាទនៃមណ្ឌល៣ សង្កាត់១ និងទិន្នន័យមណ្ឌល៣ សង្កាត់៣ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០១៦

\+ ចំនុចសំខាន់ៗក្នុងបញ្ជីសំនួរមាន

- ទីតាំងនេសាទក្នុងរយៈពេល ៥ ឆ្នាំ ចុងក្រោយ (ក្នុងផៃបច្ចុប្បន្ន ក្បែរៗតំបន់ឆ្នេរ និងក្បែរៗឈូងសមុទថៃ)
- មធ្យោបាយក្នុងការធ្វើនេសាទ
- ប្រភេទឧបករណ៍ប្រើប្រាស់សម្រាប់ការនេសាទ
- ពពួកសត្វសមុទ្រដែលចាប់បានទៅតាមប្រភេទឧបករណ៍ និងបរិមាណ
- ពពួកសត្វសមុទ្រដែលមានច្រើនជាងគេ និងសត្វសមុទ្រកម្រ
- ពេលវេលានៃការធ្វើនេសាទ
- ការប៉ាន់ស្មានពពួកសត្វសមុទ្រដែលចាប់បាន និងតម្លៃលើទីផ្សារ
- ហេតុប៉ះពាល់ដែលអាចនឹងកើតឡើងដោយសារការអនុវត្តគម្រោង។

ខ.២ ការសិក្សាលើធនធានព្រៃឈើ

ការសិក្សានេះ គឺបានផ្តោតយ៉ាងសំខាន់លើប្រភេទដើមឈើ និងរុក្ខជាតិស្រទាប់ក្រោម។ ប្រភេទឈើទាំងនេះត្រូវបានរាប់ទាំង ១០០% ក្នុងបន្ទាត់ប្លង់ជំរើសនីមួយៗដូចបង្ហាញនៅក្នុងរូបភាពទី២.៦។ ប្រភេទដើមឈើ និងរុក្ខជាតិស្រទាប់ក្រោមដែលបានរកឃើញ ត្រូវបានសរសេរឈ្មោះក្នុងតំបន់ និងឈ្មោះវិទ្យាសាស្ត្រ។ ការកំណត់អត្តសញ្ញាណឈ្មោះ ឬប្រភេទដើមឈើដែលបានជួយប្រទះដោយអ្នក-ជំនាញ និងអ្នកភូមិ (ចាស់ព្រឹទ្ធាចារ្យ) ដែលពួកគាត់ស្គាល់ឈ្មោះឈើក្នុងតំបន់ច្បាស់លាស់។ លើស-ពីនេះទៀត ប្រភេទដើមឈើណាដែលមិនស្គាល់ច្បាស់ ត្រូវបានថតរូបទុកជាគំរូយកមកកំណត់អត្ត-សញ្ញាណរបស់វានៅក្នុងការិយាល័យ។ គ្រប់ប្រភេទឈើទាំងអស់ ត្រូវបានត្រួតពិនិត្យជាមួយបញ្ជីក្រហមរបស់អង្គការសហភាពអភិរក្សពិភពលោក(IUCN) ដើម្បីកំណត់កម្រិតស្ថានភាពងាយរងគ្រោះនៃប្រភេទឈើទាំងនោះ។ គួរកត់សំគាល់ផងដែរថា មានតែប្រភេទដើមឈើ និងរុក្ខជាតិស្រទាប់ក្រោមណាដែលត្រូវបានរាយក្នុងបញ្ជីក្រហម IUCN ទេត្រូវបានថតរូប និងយកចំនុចនិយាមកានៃទីតាំង ដើម្បីឲ្យមានភាពងាយស្រួលក្នុងការស្វែងរកនៅក្នុងវាល។

យោងតាមផែនទីគម្របព្រៃឈើ ឆ្នាំ២០១០ របស់រដ្ឋបាលព្រៃឈើបានបង្ហាញថា ទីតាំងគម្រោង និងតំបន់អង្កេត ពុំមានគម្របព្រៃឈើឡើយ។ វាជាតំបន់លំនៅឋាន និងតំបន់ឧស្សាហកម្ម។ ទោះបីជា-យ៉ាងណាក៏ដោយ ប្លង់ឡូត៏គំរូចំនួន ៣ ត្រូវបានជ្រើសរើសដើម្បីអង្កេតមើលប្រភេទរុក្ខជាតិ ដែល ប្លង់ឡូត៏នីមួយៗមានទទឹង ៥០ ម៉ែត្រ និងមានទីតាំងដូចខាងក្រោម៖

-T1 ស្របតាមបណ្តោយផ្លូវជាតិលេខ៤

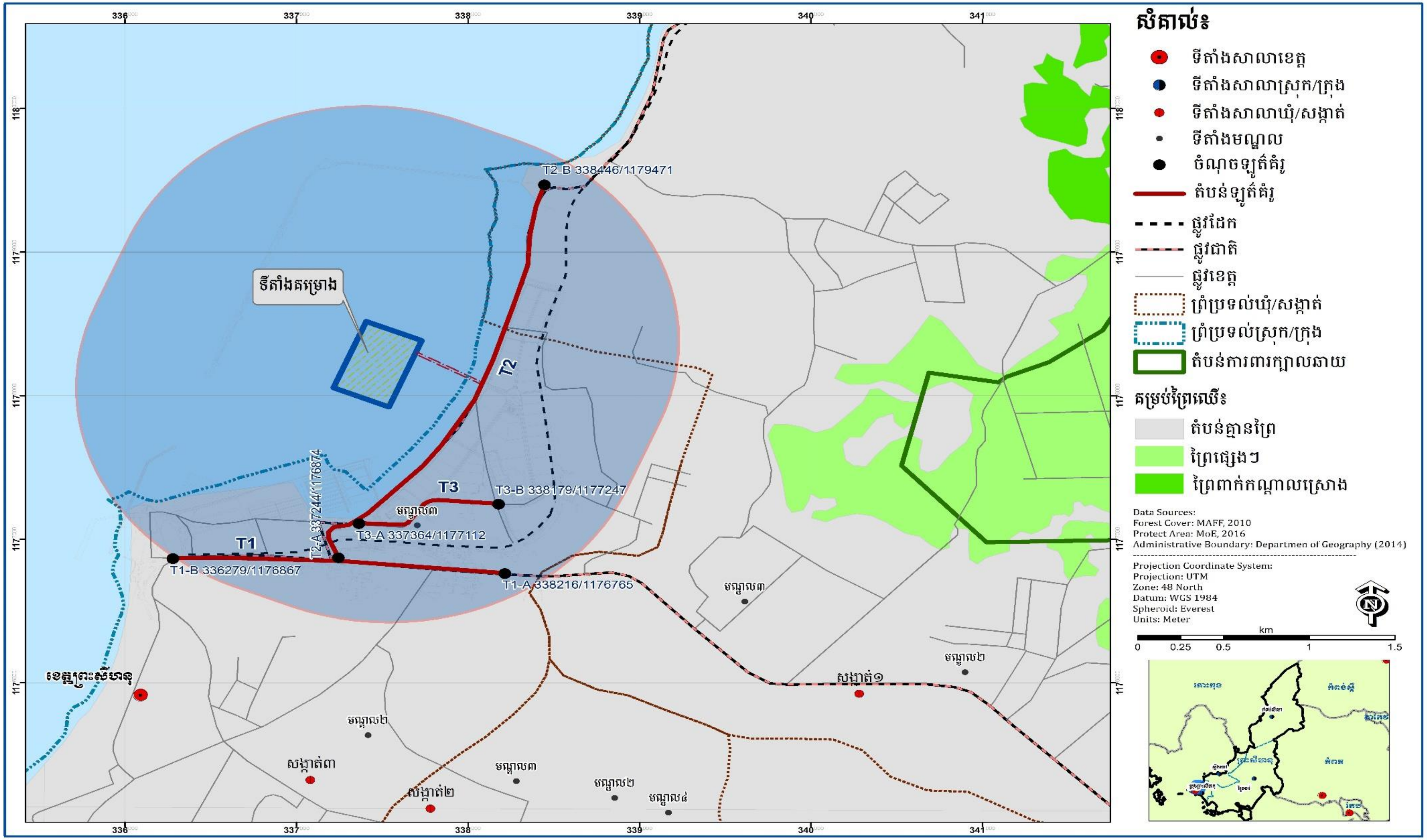
-T2 ស្របតាមផ្លូវទំនប់រលក និង

-T3 ស្របតាមផ្លូវចូលភូមិថ្មី។

ទីតាំងទាំងនេះ មានលម្អិតដូចក្នុងតារាងទី២.៥ និងរូបភាពទី២.៦ ខាងក្រោម។

តារាងទី២.៥ ទីតាំងប្លង់ឡូត៏គំរូ

ល.រ	ប្លង់ឡូត៏គំរូ	ចំនុចនិយាមកាដើម	ចំនុចនិយាមកាចុង
១	T1	៣៣៨២១៦ ១១៧៦៧៦៥	៣៣៦២៧៩ ១១៧៦៨៦៧
២	T2	៣៣៧២៤៤ ១១៧៦៨៧៤	៣៣៨៤៤៦ ១១៧៩៤៧១
៣	T3	៣៣៧៣៦៤ ១១៧៧១១២	៣៣៨១៧៩ ១១៧៧២៤៧



រូបភាពទី២.៦ ប្លង់ឡូត៍គំរូសម្រាប់សិក្សាព្រៃឈើ និងសត្វព្រៃ

ខ.៣ ការសិក្សាលើធនធានសត្វព្រៃ

ការសិក្សាលើធនធានសត្វព្រៃ ត្រូវបានធ្វើឡើងស្របគ្នាជាមួយនឹងការសិក្សាធនធានព្រៃឈើ។ ក្នុងអំឡុងពេលនៃសិក្សាសារពើភ័ណ្ឌឈើ ការអង្កេតនៅលើសត្វព្រៃ ត្រូវបានធ្វើឡើងស្របគ្នាផងដែរ ទៅតាមប្លង់ឡូត៍សិក្សា និងចេញពីប្លង់ឡូត៍សិក្សា ២ គ.ម នៅអមសងខាងផ្លូវ។ ប្រភេទសត្វដែលបាន រកឃើញ ត្រូវបានកំណត់អត្តញ្ញាណ និងកត់ត្រាដោយក្រុមសិក្សាជំនាញសត្វព្រៃ។ ដើម្បីទទួលបាន ព័ត៌មានបន្ថែមទៀតអំពីសត្វព្រៃនៅក្នុងតំបន់គម្រោង ក្រុមការងារបានធ្វើសម្ភាសន៍ជាមួយប្រជាពលរដ្ឋ ដែលកំពុងរស់នៅក្នុងតំបន់អង្កេតរបស់គម្រោង។ ការសិក្សាលើពពួកសត្វរួមមាន៖ ពពួកសត្វរស់នៅ លើគោក (សត្វស្លាប ថនិកសត្វ និងល្មូន) ដែលមានវត្តមាននៅក្នុងតំបន់អង្កេតរបស់គម្រោងដោយប្រើ ប្រាស់វិធីសាស្ត្រអង្កេតនៅទីតាំងជាក់ស្តែងនៅអំឡុងពេលសិក្សាការ វ.ហ.ប.ស្ថ នេះ។ ប្រភេទសត្វ នីមួយៗ ត្រូវបានសិក្សាដូចខាងក្រោម៖

- ការសិក្សាលើសត្វស្លាប ត្រូវបានធ្វើឡើងតាមរយៈការសម្ភាសន៍ជាមួយនឹងប្រជាពលរដ្ឋ ដែល រស់នៅក្នុងតំបន់អង្កេតរបស់គម្រោង ដោយប្រើប្រាស់សៀវភៅសត្វស្លាបនៅកម្ពុជាដែលបាន បោះពុម្ពឡើងនៅឆ្នាំ២០០៣។
- ចំពោះការសិក្សាលើពពួកល្មូន និងថនិកសត្វ ត្រូវបានធ្វើឡើងដោយប្រើប្រាស់បញ្ជីរាយ ឈ្មោះពពួកល្មូន និងថនិកសត្វ ដែលបានរៀបចំទុកជាស្រេច។

លទ្ធផលទទួលបាន ត្រូវពិនិត្យជាមួយបញ្ជីក្រហម IUCN ដើម្បីដឹងពីស្ថានភាពរបស់ពួកវា។

គ) ការសិក្សាអំពីសេដ្ឋកិច្ចសង្គម

គោលបំណងនៃការសិក្សាលើធនធានសេដ្ឋកិច្ច-សង្គម គឺដើម្បីបង្ហាញពីស្ថានភាពជីវភាពរស់នៅ បច្ចុប្បន្នរបស់សហគមន៍ដូចជា៖ មុខរបរ ការងារ អត្រានៃភាពក្រីក្រ ស្ថានភាពអប់រំ សុខភាព និង សុខ មាលភាពសាធារណៈ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធស្ថានថ្នល់ ការប្រើប្រាស់ដី។ល។ ព្រមទាំងសកម្មភាព អភិវឌ្ឍ ន៍ផ្សេងៗនៅក្បែរទីតាំងគម្រោង។ ផ្នែកនេះ ក្រុមអ្នកសិក្សា បានអនុវត្តការងារចំបងពីរ៖ ទី១ គឺ ប្រមូល យកទិន្នន័យពីមន្ទីរផែនការខេត្តព្រះសីហនុឆ្នាំ២០១៥ និងទី២ គឺចុះអង្កេតផ្ទាល់ដល់បណ្តា មណ្ឌល ក្នុងតំបន់អង្កេតរបស់គម្រោង។

មុនការសិក្សាអំពីធនធានសេដ្ឋកិច្ច-សង្គម ចាប់ផ្តើមជាដំបូង គឺពិនិត្យលើទីតាំងគម្រោង និង តំបន់ជុំវិញរបស់វាដូចក្នុងរូបភាពទី២.៧។ បន្ទាប់មក ក្រុមសិក្សា បានចុះដល់ទីតាំងគម្រោងជាក់ស្តែង ព្រមទាំងបានពិភាក្សាជាមួយអាជ្ញាធរភូមិ និងសង្កាត់ពាក់ព័ន្ធ ដើម្បីកំណត់ចំនួនភូមិដែលមាននៅក្នុង តំបន់អង្កេតរបស់គម្រោង (កាំ ១,៥ គ.ម)។ ក្រោយពីចំនួនភូមិត្រូវបានកំណត់រួច ការជ្រើសរើស

សំណាកដោយប្រើប្រាស់រូបមន្ត Yamane Taro ឆ្នាំ១៩៦៧ ដូចមានក្នុងសមីការខាងក្រោម ត្រូវបានធ្វើឡើង និងដោយប្រើប្រាស់បញ្ជីសំនួរដូចមានភ្ជាប់នៅឧបសម្ព័ន្ធ៥។ ចំណែកឯការចាប់សំណាកវិញ គឺត្រូវបានធ្វើឡើងដោយចៃដន្យ។

$$n = N / 1 + Ne^2$$

ដែល n = ទំហំសំណាកដែលត្រូវការ

N = ទំហំគ្រួសារ

e = កម្រិតនៃភាពលំអៀង ៥%

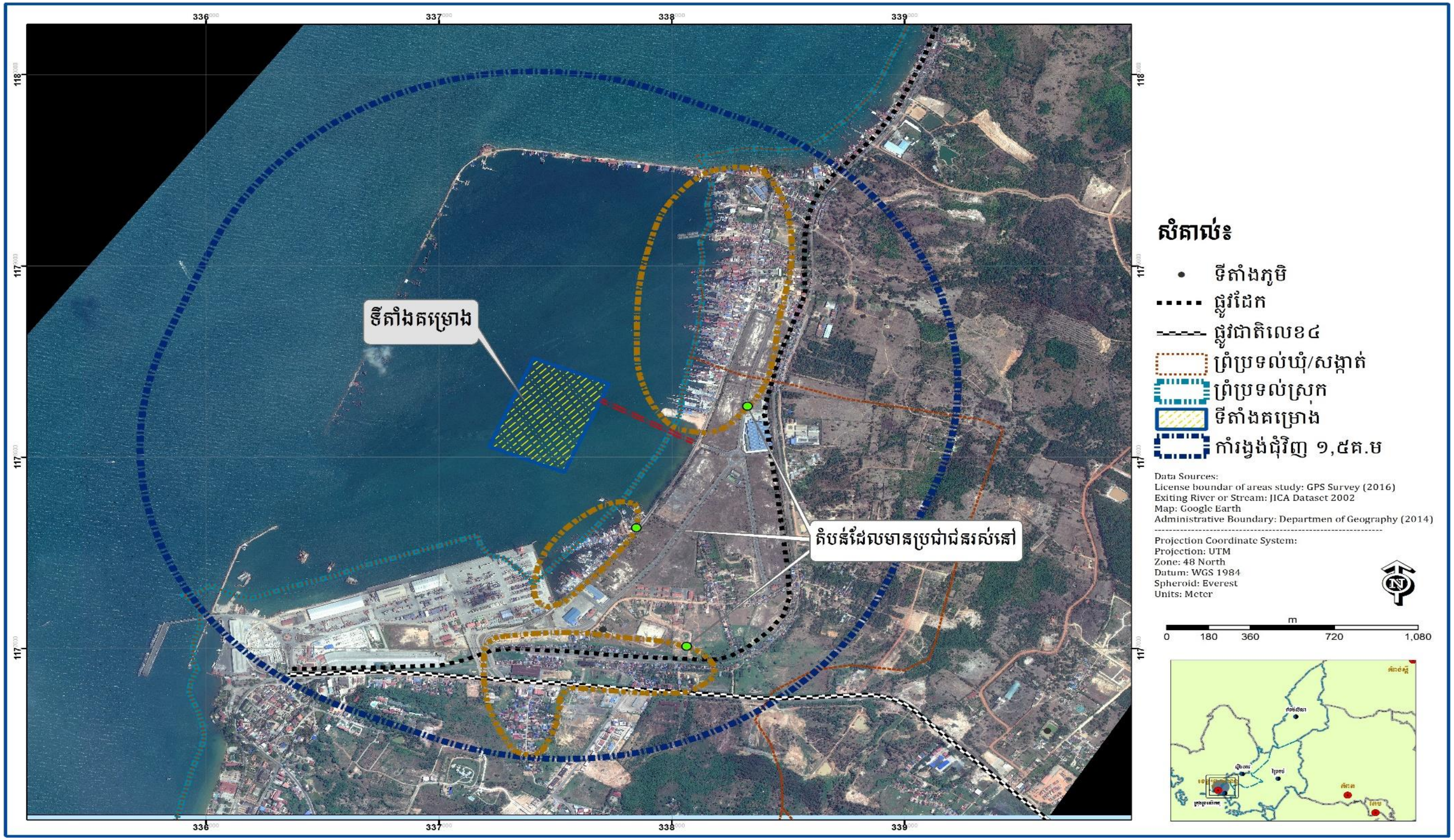
ដោយអនុវត្តតាមរូបមន្តខាងលើ សំណាកគ្រួសារក្នុងភូមិសម្រាប់ការសិក្សាគម្រោងនេះ មានចំនួន ៣២៩ គ្រួសារ ដែលមានលម្អិតដូចតារាងទី២.៦ ខាងក្រោម៖

តារាងទី២.៦ ចំនួនសំណាកសម្រាប់ការសិក្សាក្នុងតំបន់អង្កេតរបស់គម្រោង

សង្កាត់	មណ្ឌល	ក្រុម	គ្រួសារសរុប	សំណាកដែលត្រូវជ្រើសយក
សង្កាត់៣	មណ្ឌល៣	ក្រុមទី១	២៥	៤
		ក្រុមទី២	១១	២
		ក្រុមទី៣	១៩	៣
		ក្រុមទី៤	៥៤	១០
		ក្រុមទី៥	៣១	៦
		ក្រុមទី៦	៦៧	១២
		ក្រុមទី៧	៩៨	១៧
		ក្រុមទី៨	១១៧	២១
		ក្រុមទី៩	៧៩	១៤
		ក្រុមទី១០	៩៣	១៧
		ក្រុមទី១១	៧៣	១៣
		ក្រុមទី១២	៩៥	១៧
		ក្រុមទី១៣	១២៣	២២
		ក្រុមទី៣១	៤៥២	៨១
សង្កាត់១	មណ្ឌល៣	ក្រុមទី១១	២៨	៥
		ក្រុមទី២០	៤០	៧

សង្កាត់	មណ្ឌល	ក្រុម	គ្រួសារសរុប	សំណាកដែលត្រូវជ្រើសយក
		ក្រុមទី២១	២៧	៥
		ក្រុមទី២២	៤៩	៩
		ក្រុមទី២៣	៣៣	៦
		ក្រុមទី២៤	៤៥	៨
		ក្រុមទី២៥	៥១	៩
		ក្រុមទី២៦	៤០	៧
		ក្រុមទី២៧	៤២	៧
		ក្រុមទី២៨	៤០	៧
		ក្រុមទី២៩	១៦	៣
		ក្រុមទី៣០	១៣	២
		ក្រុមទី៣១	៤៣	៨
		ក្រុមទី៣៤	៤២	៧
សរុប			១.៨៤៦	៣២៩

ប្រភពៈ ចំនួនគ្រួសារសរុបទទួលបានពីមន្ទីរផែនការខេត្តព្រះសីហនុ ខែមីនា ឆ្នាំ២០១៦



រូបភាពទី២.៧ ទីតាំងអង្កេតលើសេដ្ឋកិច្ចសង្គមរបស់គម្រោង

ឃ) ការអង្កេតលើចរាចរណ៍

តាមរយៈការផ្តល់យោបល់ពីក្រុមសិក្សារបស់ក្រុមហ៊ុន នីប៉ុង កូអេ និងបានទទួលការឯកភាព ពីក្រសួងបរិស្ថាន មានទីតាំងមួយកន្លែង (ចំណុចនិយាមការ X=៣៣៧៣៨៥ និង Y=១១៧៦៨១៧ UTM WGS ១៩៨៤) នៅក្បែរច្រកចូលកំពង់ផែចាស់ដែលស្ថិតនៅតាមបណ្តោយផ្លូវជាតិលេខ៤ ត្រូវបានជ្រើសរើសសម្រាប់ការធ្វើអង្កេត (រូបភាពទី២.៨)។

- ការចាត់ថ្នាក់ប្រភេទយានយន្ត

ប្រភេទយានយន្ត ត្រូវបានចាត់ថ្នាក់ជា ១០ ប្រភេទ (ឧបសម្ព័ន្ធ ៤)។

- ការបណ្តុះបណ្តាលអ្នកអង្កេត

មុនចាប់ផ្តើមការងារអង្កេត អ្នកអង្កេតទាំងអស់ ត្រូវបានបណ្តុះបណ្តាលដោយអ្នកដឹកនាំក្រុម នៅពេលព្រឹក និងសាកល្បងនៅពេលរសៀលដោយប្រើទម្រង់អង្កេតចរាចរណ៍។ លទ្ធផលដែលទទួលបានត្រូវបានពិនិត្យ និងផ្តល់យោបល់កែលម្អ។

- ដំណើរការនៃការអង្កេត

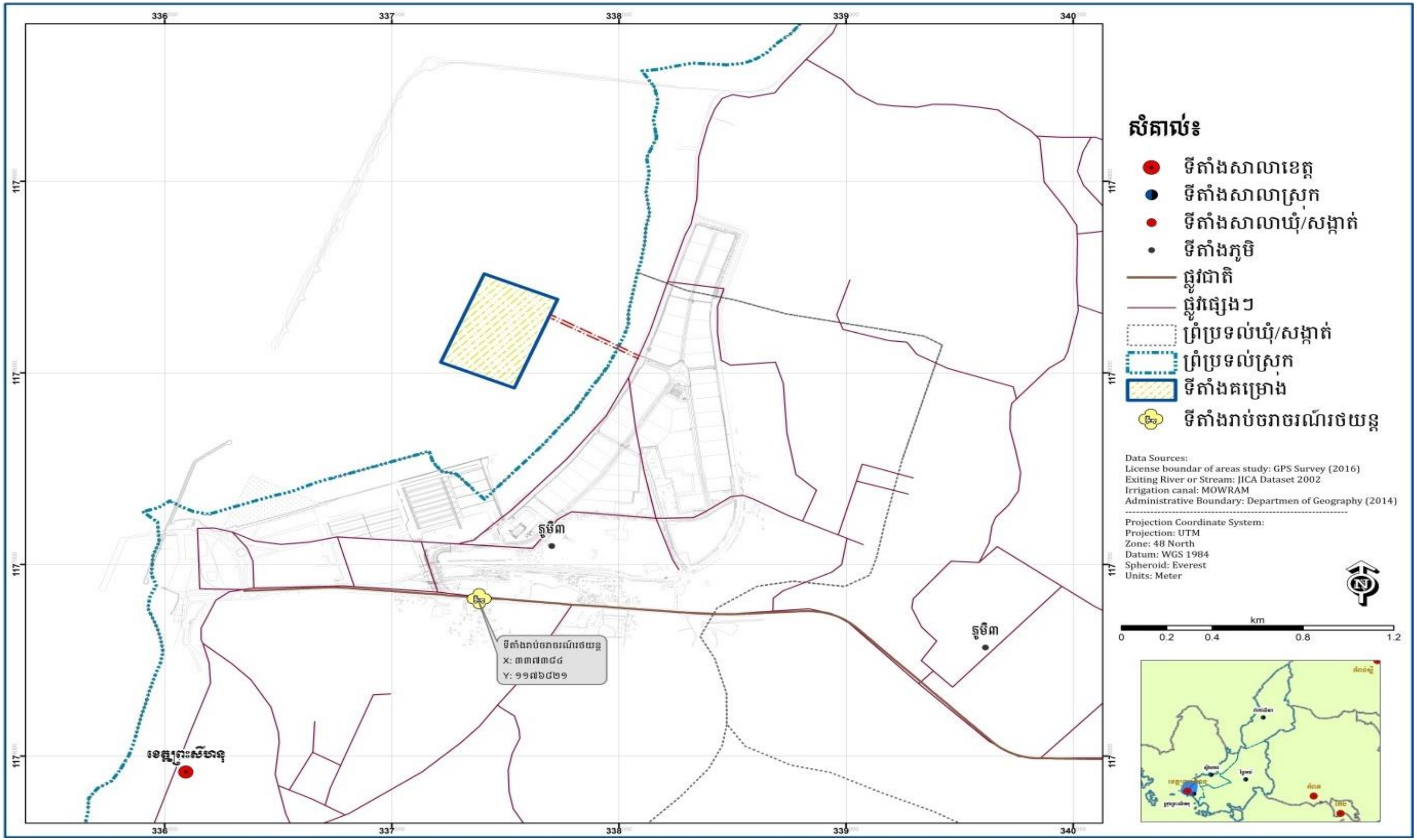
ការអង្កេត ត្រូវបានចាប់ផ្តើមនៅថ្ងៃទី៨ រហូតដល់ទី ១៤ ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០១៦ រយៈពេលពេញ ២៤ ម៉ោង ដោយចាប់ផ្តើមពីម៉ោង ០៧.០០ ព្រឹក និងបញ្ចប់ទៅវិញនៅម៉ោង ៦.០០ នៅថ្ងៃបន្ទាប់។

- បច្ចេកទេសនៃការអង្កេត

ប្រភេទយានយន្តទាំងអស់ ត្រូវបានរាប់ជារៀងរាល់ម៉ោងទាំងទៅទាំងមក។ អ្នកអង្កេតចំនួន ៥ នាក់ ត្រូវបានចាត់តាំងសម្រាប់ការងារនេះ។ នេះមានន័យថា ២ នាក់ សម្រាប់វេនថ្ងៃ និង ២ នាក់ទៀតសម្រាប់វេនយប់។ រីឯ ១ នាក់ទៀត គឺសម្រាប់ជាជំនួយពេលដែលក្រុមទទួលទានអាហារ។ ឧបករណ៍ជាច្រើនទៀតសម្រាប់ប្រើប្រាស់ជាជំនួយរួមមាន៖ ឆ័ត្រ កៅអី អាវពាក់ចំណាំងផ្លាត នាឡិកា អាវភ្លៀង ពិល ប៊ិច ខ្មៅដៃ សៀវភៅ ម៉ាស៊ីនថត និង GPS ផងដែរ។

- ការវិភាគទិន្នន័យ

ទិន្នន័យទាំងអស់ ត្រូវបានបញ្ចូល និងវិភាគនៅកម្មវិធី MS-Excel ឆ្នាំ២០១៦។



រូបភាពទី២.៨ ទីតាំងអង្កេតលើចរាចរណ៍

២.៣.២ ការចូលរួមពីសាធារណជន

២.៣.២.១ កិច្ចពិគ្រោះយោបល់ជាមួយភាគីពាក់ព័ន្ធ

កិច្ចពិគ្រោះយោបល់ជាមួយគ្រប់ភាគីពាក់ព័ន្ធទាំងអស់ ត្រូវបានធ្វើឡើងដោយធ្វើការណាត់ជួបជាមុន និងដាច់ដោយឡែកពីគ្នាជាមួយនឹងអាជ្ញាធរខេត្ត និងមន្ទីរជំនាញពាក់ព័ន្ធដែលមាននៅក្នុង ខេត្តព្រះសីហនុមានដូចជា៖

១) អាជ្ញាធរខេត្តព្រះសីហនុ និងគណៈកម្មការគ្រប់គ្រងតំបន់ឆ្នេរ
២) ស្នងការនគរបាលខេត្ត
៣) សភាពាណិជ្ជកម្ម
៤) មន្ទីរបរិស្ថាន
៥) មន្ទីរសាធារណៈការនិងដឹកជញ្ជូន
៦) មន្ទីរដែនដីនគរូបនីយកម្ម សំណង់ និងសុរិយោដី
៧) មន្ទីរពាណិជ្ជកម្ម
៨) មន្ទីរធនធានទឹកនិងឧតុនិយម
៩) មន្ទីររ៉ែនិងថាមពល
១០) មន្ទីរការងារ និងបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ
១១) មន្ទីរទេសចរណ៍
១២) មន្ទីរផែនការ
១៣) មន្ទីរកសិកម្ម (ខណ្ឌរដ្ឋបាលជលផល) និង
១៤) អង្គការស្រាវជ្រាវជាតិកម្ពុជា (ស៊ីអិនរ៉ូ)។

២.៣.២.២ កិច្ចពិគ្រោះយោបល់ជាមួយអាជ្ញាធរមូលដ្ឋាន

កិច្ចពិគ្រោះយោបល់ជាមួយអាជ្ញាធរមូលដ្ឋាន ត្រូវបានធ្វើឡើងដោយការណាត់ជួបជាមុន និងដាច់ដោយឡែកពីគ្នាផងដែរមានដូចជា៖ អាជ្ញាធរក្រុងព្រះសីហនុ អាជ្ញាធរសង្កាត់លេខ១ និងអាជ្ញាធរសង្កាត់លេខ៣។

២.៣.២.៣ កិច្ចពិគ្រោះយោបល់ជាសាធារណៈជាមួយប្រជាពលរដ្ឋ

កិច្ចពិគ្រោះយោបល់ជាសាធារណៈ ក៏ត្រូវបានធ្វើឡើងដោយការណាត់ជួបជាមុន និងដាច់ដោយឡែកពីគ្នាផងដែរជាមួយប្រជាពលរដ្ឋក្នុងមណ្ឌល និងសង្កាត់ដែលពាក់ព័ន្ធ។ នេះមានន័យថា នៅក្នុងសង្កាត់មួយ មានកិច្ចពិគ្រោះយោបល់ជាសាធារណៈមួយកន្លែង ត្រូវបានធ្វើឡើង។

មុនពេលចាប់ផ្តើមកិច្ចពិគ្រោះយោបល់ជាសាធារណៈ មាន ៤ ជំហាន ត្រូវបានប្រើរួមមានៈ

១. ទទួលបានលិខិតអនុញ្ញាតសម្រាប់ការសិក្សាពីក្រសួងបរិស្ថាន

២. ជ្រើសរើសអ្នកចូលរួម

៣. ធ្វើការណាត់ជួបអ្នកចូលរួមតាមរយៈលោកប្រធានមណ្ឌលមុនពេលថ្ងៃប្រជុំ និង

៤. ចែកចាយឯកសារព័ត៌មានគម្រោងដល់អ្នកចូលរួម។

សកម្មភាពលម្អិតនៃកិច្ចពិគ្រោះយោបល់នេះ គឺមានដូចក្នុងតារាងទី២.៧ ខាងក្រោមៈ

តារាងទី២.៧ សកម្មភាពនៃកិច្ចពិគ្រោះយោបល់ជាសាធារណៈ

លរ	សកម្មភាព	កំណត់សំគាល់
១	**មុនពេលកិច្ចពិគ្រោះយោបល់ជាសាធារណៈ**	
១.១	សំរបសំរួលជាមួយអាជ្ញាធរមណ្ឌលអំពីទីកន្លែងប្រជុំ	
២	**អំឡុងពេលកិច្ចពិគ្រោះយោបល់ជាសាធារណៈ**	
២.១	ការមកដល់របស់អ្នកចូលរួម ចុះហត្ថលេខាលើបញ្ជីអ្នកចូលរួម	
២.២	ការចែកចាយឯកសារពីព័ត៌មានគម្រោង	
២.៣	បើកកិច្ចប្រជុំដោយអាជ្ញាធរមណ្ឌល	
២.៤	ប្រធានក្រុមសិក្សា ពន្យល់គោលបំណងនៃកិច្ចពិគ្រោះយោបល់	
២.៥	ថតរូបភាព	
២.៦	ប្រធានក្រុមសិក្សា ផ្សព្វផ្សាយព័ត៌មានគម្រោង មានផែនទី	
២.៧	បំផុសគំនិតអោយអ្នកចូលរួមបញ្ចេញមតិ យោបល់ និងសំនួរ	
២.៨	ផ្តល់ចំលើយ ទៅនឹងសំនួរអ្នកចូលរួម	
៣	**ក្រោយពេលកិច្ចពិគ្រោះយោបល់ជាសាធារណៈ**	
៣.១	សង្ខេបលទ្ធផល និងបិទកិច្ចប្រជុំដោយអាជ្ញាធរមណ្ឌល	

២.៣.២.៤ សិក្ខាសាលាផ្សព្វផ្សាយលទ្ធផលនៃការសិក្សា វ.ហ.ប.ស្គ

ក្រោយពេលដែលការរៀបចំរបាយការណ៍ វ.ហ.ប.ស្គ ពង្រាងត្រូវបានបញ្ចប់ សិក្ខាសាលាផ្សព្វផ្សាយអំពីលទ្ធផលនៃការសិក្សា ត្រូវបានធ្វើឡើងដោយអញ្ជើញអ្នកពាក់ព័ន្ធទាំងអស់ (ដូចក្នុងជំពូកទី៦)។ ក្រៅពីនេះ ក៏មានក្រុមសិក្សារបស់ក្រុមហ៊ុន នីប៉ុង កូអេ របស់ប្រទេសជប៉ុន ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស និង ក្រុមការងារបច្ចេកទេសនាយកដ្ឋានវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាននៃក្រសួងបរិស្ថាន ត្រូវបានអញ្ជើញ ឲ្យចូលរួមផងដែរ ដើម្បីស្តាប់នូវការបញ្ចេញមតិយោបល់ កង្វល់ និងសំណូមពរពីអ្នកពាក់ព័ន្ធទាំងអស់ ទាក់ទងនឹងគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍នេះ។

ជាដំបូង ក្រុមសិក្សា វ.ហ.ប.ស្គ បានរៀបចំលិខិតផ្លូវការផ្ញើជូនឯកឧត្តមអភិបាលនៃគណៈអភិបាលខេត្តព្រះសីហនុ ដើម្បីបង្ហាញជូនអំពីលទ្ធផលដែលបានរកឃើញពីការសិក្សា វ.ហ.ប.ស្គ និងស្នើសុំការអនុញ្ញាតដើម្បីរៀបចំសិក្ខាសាលាផ្សព្វផ្សាយលទ្ធផលនៃការសិក្សា វ.ហ.ប.ស្គ នេះ ជូនដល់អ្នកពាក់ព័ន្ធ និងមន្ទីរ-ស្ថាប័នក្នុងខេត្ត ដោយមានឯកឧត្តមអភិបាលនៃគណៈអភិបាលខេត្ត ឬអ្នកតំណាងជាប្រធានអង្គសិក្ខាសាលា។ ក្រុមសិក្សា វ.ហ.ប.ស្គ ក៏ភ្ជាប់សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិនៃរបាយការណ៍ វ.ហ.ប.ស្គ បញ្ជីរាយនាមមន្ទីរ-ស្ថានប័ន និងអ្នកពាក់ព័ន្ធដែលត្រូវចូលរួមសិក្ខាសាលា និងតារាងកម្មវិធីសិក្ខាសាលាភ្ជាប់ជាមួយនឹងលិខិតផ្លូវការនេះផងដែរ។

ជំហានបន្ទាប់ ឯកឧត្តមអភិបាលនៃគណៈអភិបាលខេត្ត បានអញ្ជើញក្រុមសិក្សា វ.ហ.ប.ស្គ ដើម្បីចូលខ្លួនទៅបំភ្លឺដោយផ្ទាល់មាត់លើលទ្ធផលនៃការសិក្សា និងដំណើរការនៃរៀបចំអង្គសិក្ខាសាលា និងពិនិត្យមើលលើទីតាំង និងពេលវេលាសមស្របសម្រាប់រៀបចំសិក្ខាសាលា។

ក្រោយពេលទទួលបានការឯកភាពពីឯកឧត្តមអភិបាលខេត្តរួចមក ក្រុមសិក្សា វ.ហ.ប.ស្គ ក៏បានសហការជាមួយនឹងអាជ្ញាធរខេត្ត ដើម្បីអញ្ជើញអ្នកពាក់ព័ន្ធមកចូលរួមតាមកាលបរិច្ឆេទ និងទីតាំងដែលបានគ្រោងទុក។

ជាចុងក្រោយ គឺការរៀបចំបោះពុម្ពឯកសារពាក់ព័ន្ធដើម្បីចែកជូនអ្នកចូលរួម និងការរៀបចំអង្គសិក្ខាសាលា។

២.៣.៣ ការវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន និងវិធានការណ៍កាត់បន្ថយ

ការវាយតម្លៃទៅលើហេតុប៉ះពាល់លើធនធានបរិស្ថានធម្មជាតិ និងសង្គម ត្រូវបានធ្វើឡើងដោយផ្អែកលើការសង្កេតនៅទីតាំងគម្រោងផ្ទាល់ដែលបានស្នើឡើងដោយៈ

- ប្រើប្រាស់កម្មវិធីប្រព័ន្ធព័ត៌មានភូមិសាស្ត្រដើម្បីបង្ហាញនូវតំបន់ជុំវិញគម្រោង

- ប្រើតារាងកំណត់ទំហំហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថានទៅតាមដំណាក់កាលគម្រោង (Checklist) ដែលបានរៀបចំរួចជាស្រេច ពេលចុះពិនិត្យទីតាំងគម្រោងជាក់ស្តែង (ឧបសម្ព័ន្ធ៧)
- ប្រើប្រាស់កម្មវិធី SPSS សម្រាប់ការវាយតម្លៃសេដ្ឋកិច្ច និងសង្គមនៅក្នុងតំបន់គម្រោង។
- រៀបចំវិធានការកាត់បន្ថយហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ទៅតាមដំណាក់កាលរបស់គម្រោង។

ទន្ទឹមនឹងនេះដែរ ផលប៉ះពាល់ជាវិជ្ជមានជាលទ្ធផលនៃការអនុវត្តគម្រោង ក៏ត្រូវបានពិពណ៌នានៅផ្នែកចុងក្រោយនៃជំពូកទី៧ ផងដែរ។

២.៣.៤ ការរៀបចំផែនការគ្រប់គ្រងបរិស្ថាន

ផែនការគ្រប់គ្រងបរិស្ថាន (ផ.គ.ប) ត្រូវបានរៀបចំឡើងក្រោយពេលដែលការកំណត់លើហេតុ-ប៉ះពាល់បរិស្ថានអវិជ្ជមានតាមដំណាក់កាលគម្រោងត្រូវបានធ្វើរួចរាល់។ វា គឺជាផែនការមួយដែលត្រូវបានរៀបចំដោយម្ចាស់គម្រោង ដើម្បីត្រួតពិនិត្យ និងតាមដានទៅលើការអនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមាននៅគ្រប់ដំណាក់កាលនៃគម្រោង។ ផ.គ.ប ត្រូវបានកំណត់ច្បាស់លាស់ផងដែរទៅលើប៉ារ៉ាម៉ែត្រ/បញ្ហា ទីតាំងដែលត្រូវត្រួតពិនិត្យ រយៈពេលតាមដាន សមាសភាពអ្នកទទួលខុសត្រូវ និង សមាសភាពស្ថាប័នជំនាញត្រួតពិនិត្យ (ក្រុមការងារថ្នាក់ជាតិ និងក្រុមការងារថ្នាក់ខេត្ត)។

២.៣.៥ ការវិភាគសេដ្ឋកិច្ចគម្រោង

ការវិភាគសេដ្ឋកិច្ចគម្រោងក្នុងដំណើរការសិក្សា វ.ហ.ប.ស្ត នេះ គឺដើម្បីកំណត់ឱ្យឃើញថា តើការវិនិយោគរបស់ក.ស.ស/ម្ចាស់គម្រោងទៅលើគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍នេះ ផ្តល់ផលចំណេញផ្នែកសេដ្ឋកិច្ច ឬយ៉ាងណា។ ការវិភាគជាចំបង គឺទៅលើតម្លៃចំណាយបច្ចុប្បន្ន (Net Present Value [NPV]) និងទៅលើផលចំណេញ-ខាត (Cost Benefit Analysis [CBA])។ បន្ទាប់មកទៀត គឺការគណនារក តម្លៃនៃអត្រាចំណូលត្រឡប់មកវិញ (Economic Internal Rate of Return [EIRR])។

ជាលទ្ធផល អនុសាសន៍លើគម្រោងទាំងមូលត្រូវបានផ្តល់ ថាតើគម្រោងត្រូវតែបន្ត ឬបញ្ចប់។

២.៤ ពេលវេលានៃការសិក្សា

ដោយផ្អែកទៅលើលក្ខខណ្ឌការងារ (ToR) ដែលបានទទួលការឯកភាពពីនាយកដ្ឋានវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថានរបស់អគ្គនាយកដ្ឋានគាំពារបរិស្ថាននៃក្រសួងបរិស្ថាន ក្រុមសិក្សារបស់ ភី ភី អាយ ស៊ី ត្រូវចាប់ផ្តើមចុះសិក្សាពីខែ មិថុនា រហូតដល់ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១៦ ដោយមានរយៈពេល ៦ ខែ ដើម្បីរៀបចំរបាយការណ៍ វ.ហ.ប.ស្ត នេះ ដាក់ចូលក្រសួងបរិស្ថានធ្វើការពិនិត្យ និងសម្រេច។

២.៥ ការរៀបចំផែនការ និងក្រុមការងារចុះសិក្សា

បន្ទាប់ពីទទួលបានលិខិតចុះសិក្សាពីក្រសួងបរិស្ថានរួចមក ការងារបន្ទាន់ និងចាំបាច់បំផុតនោះ គឺការរៀបចំផែនការ និងក្រុមការងារចុះសិក្សា។ ការធ្វើដូចនេះ គឺដើម្បីជួយសំរួលដល់ដំណើរការចុះសិក្សាលើទីតាំងជាក់ស្តែងដោយជៀសវាងបានការខាតបង់ ទាំងពេលវេលា និងថវិកា។ នៅពេលដែលផែនការ ត្រូវបានរៀបចំរួចរាល់ហើយ គឺជាពេលវេលាសម្រាប់រៀបចំក្រុមសិក្សា។

២.៥.១ សមាសភាពក្រុមសិក្សា

ការសិក្សា វ.ហ.ប.ស្ថ លើ **គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែកុងតេន័រថ្មី កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ** នេះ ត្រូវបានធ្វើឡើងដោយក្រុមសិក្សារបស់ក្រុមហ៊ុន ភី ភី អាយ ស៊ី មានបទពិសោធន៍ការងារច្រើនទៅលើ វ.ហ.ប.ស្ថ ជាមួយក្រសួងបរិស្ថាន។ សមាសភាពក្រុមសិក្សានីមួយៗ មានតួនាទី និងការទទួលខុសត្រូវរៀងៗខ្លួន ដូចមានបញ្ជាក់ក្នុងតារាងទី២.៨ ខាងក្រោម៖

តារាងទី២.៨ សមាសភាពក្រុមសិក្សា

ល.រ	ឈ្មោះ	កំរិតវប្បធម៌	បទពិសោធន៍ការងារ	តួនាទី/ឯកទេស/ទទួលបន្ទុកការងារ
១	ម៉ៃ ស៊ីមន	- អនុបណ្ឌិត ផ្នែកបច្ចេកទេសបរិស្ថាន - បរិញ្ញាប័ត្រ ផ្នែកបច្ចេកទេសកសិកម្ម និងគ្រប់គ្រង	១១	ប្រធានក្រុមសិក្សា/ឯកទេស វ.ហ.ប.ស្ថ និងសិក្សាធនធានសង្គម-សេដ្ឋកិច្ច
២	ពិន សុខឃី	- អនុបណ្ឌិត ផ្នែកបច្ចេកទេសបរិស្ថាន - រិញ្ញាប័ត្រ ផ្នែកបច្ចេកទេសកសិកម្ម និងគ្រប់គ្រង	៩	អនុប្រធានក្រុមសិក្សា ឯកទេស វ.ហ.ប.ស្ថ និង សិក្សាសង្គម-សេដ្ឋកិច្ច
៣	ជូ គឹមសន	- អនុបណ្ឌិត ផ្នែកគ្រប់គ្រងធនធានធម្មជាតិ - បរិញ្ញាប័ត្រ សំណង់ស៊ីវិល	១១	អនុប្រធានក្រុមសិក្សា ឯកទេស វ.ហ.ប.ស្ថ និងសិក្សាធនធានជីវសាស្ត្រ
៤	យឹម បុរី	- អនុបណ្ឌិតផ្នែកគ្រប់គ្រងធុរៈកិច្ច - បរិញ្ញាប័ត្រផ្នែកគ្រប់គ្រងធុរៈកិច្ច	២៤	សមាជិកក្រុមសិក្សា សិក្សាលើកិច្ចពិគ្រោះយោបល់

ល.រ	ឈ្មោះ	កំរិតវប្បធម៌	បទពិសោធន៍ការងារ	តួនាទី/ឯកទេស/ទទួលបន្ទុកការងារ
៥	ចាយ បញ្ញាលក្ខណ៍	- អនុបណ្ឌិត ផ្នែកគ្រប់គ្រងការអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ - បរិញ្ញាប័ត្រ ផ្នែកនីតិសាស្ត្រ	៣	សមាជិកក្រុមសិក្សា ឯកទេសអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ
៦	កែវ កក្កដា	- បរិញ្ញាប័ត្រ សំណង់ស៊ីវិល	៥	សមាជិកក្រុមសិក្សា ឯកទេសសំណង់ស៊ីវិល និងសិក្សាលើប្រព័ន្ធព័ត៌មានភូមិសាស្ត្រ
៧	រ៉ុង សម្ភស្ស	- បរិញ្ញាប័ត្ររៀបចំដែនដី និងរដ្ឋបាលដីធ្លី	៣	សមាជិកក្រុមសិក្សា ឯកទេសរៀបចំដែនដី សិក្សាសង្គម-សេដ្ឋកិច្ច
៨	ក្រុមសិក្សាសេដ្ឋកិច្ចសង្គម		២ - ៣	សិក្សាសង្គម-សេដ្ឋកិច្ច

២.៥.២ ការបែងចែកក្រុមការងារ

ក្រុមការងារសម្រាប់ការសិក្សា វ.ហ.ប.ស្ត នេះ ត្រូវបានបែងចែកជា ៥ ក្រុមដែលរួមមាន៖

- ក្រុមទី១ ដឹកនាំដោយប្រធានក្រុមសិក្សា មានសមាជិក ៣ នាក់ និងមានភារកិច្ច៖
  - ចុះពិនិត្យតំបន់គម្រោងសម្រាប់ការរៀបចំលក្ខខណ្ឌការងារលើការសិក្សា វ.ហ.ប.ស្ត
  - រៀបចំផែនការគ្រប់ផ្នែកនៃការសិក្សា វ.ហ.ប.ស្ត ទាំងអស់
  - ត្រួតពិនិត្យ និងផ្តល់យោបល់កែលម្អដល់គ្រប់ក្រុមសិក្សា
  - សម្របសម្រួលការសិក្សាជាមួយអ្នកពាក់ព័ន្ធ
  - ត្រួតពិនិត្យគុណភាពទិន្នន័យ
  - ចុះទៅយកសំណាកទឹក
  - ចូលរួមប្រជុំជាទៀងទាត់ជាមួយក្រុមសិក្សាក្រុមហ៊ុន នីប៉ុង កូអេ និងម្ចាស់គម្រោង
  - រៀបចំចងក្រងទិន្នន័យ និង
  - សរសេររបាយការណ៍ វ.ហ.ប.ស្ត។
  - រៀបចំបទបង្ហាញលទ្ធផលនៃកាសិក្សានៅក្រសួងបរិស្ថាន។
- ក្រុមទី២ ដឹកនាំដោយអនុប្រធានក្រុមសិក្សា មានសមាជិក ៤ នាក់ និងមានភារកិច្ច៖
  - ការសិក្សាធនធានព្រៃឈើ និងសត្វព្រៃ
  - រៀបចំចងក្រង និងវិភាគទិន្នន័យដែលទទួលបាន និង

- សរសេររបាយការណ៍ស្តីពីព្រៃឈើ និងសត្វព្រៃ។

➢ ក្រុមទី៣ ដឹកនាំដោយសមាជិកក្រុមសិក្សាជ មានសមាជិក ៣ នាក់ និងមានភារកិច្ចៈ
- ការសិក្សាវារីសត្វ និងវារីរុក្ខជាតិ
- រៀបចំចងក្រង និងវិភាគទិន្នន័យដែលទទួលបាន និង
- សរសេររបាយការណ៍ស្តីពីវារីសត្វ និងវារីរុក្ខជាតិ។

➢ ក្រុមទី៤ ដឹកនាំដោយសមាជិកក្រុមសិក្សា មានសមាជិក ៣ នាក់ និងមានភារកិច្ចៈ
- ការសិក្សាសេដ្ឋកិច្ចសង្គម
- រៀបចំចងក្រង និងវិភាគទិន្នន័យដែលទទួលបាន និង
- សរសេររបាយការណ៍ស្តីពីសេដ្ឋកិច្ចសង្គម។

➢ ក្រុមទី៥ ដឹកនាំដោយសមាជិកក្រុមសិក្សា មានសមាជិក ៣ នាក់ និងមានភារកិច្ចៈ
- រៀបចំកិច្ចពិគ្រោះយោបល់ជាមួយអ្នកពាក់ព័ន្ធទាំងអស់ និង
- សរសេរកំណត់ហេតុរាល់បណ្តាកិច្ចប្រជុំពិគ្រោះយោបល់ទាំងអស់។

២.៦ ការចងក្រងរបាយការណ៍ វ.ហ.ប.ស្ត

ក្រោយពេលការប្រមូលទិន្នន័យ និងវិភាគទិន្នន័យបានបញ្ចប់ ការចាប់ផ្តើមចងក្រងរបាយការណ៍ វ.ហ.ប.ស្ត ត្រូវបានចាប់ផ្តើមតាមលក្ខណៈដូចខាងក្រោមៈ

- ទម្រង់នៃរបាយការណ៍ វ.ហ.ប.ស្ត ត្រូវបានរៀបចំឡើងដោយផ្អែកទៅតាមគោលការណ៍ណែនាំ ទូទៅនាខែកញ្ញា ឆ្នាំ២០០៩ ក្នុងការធ្វើរបាយការណ៍វាយតំលៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថានរបស់ ក្រសួងបរិស្ថាន។
- ផែនទី ត្រូវបានរៀបចំឡើងដោយប្រើកម្មវិធី ArcMap (Version 10.2) និងប្រព័ន្ធ GIS (Projection: UTM 48N, Datum: WGS 84) និងការបញ្ចូលរូបភាពជាក់ស្តែង។
- របាយការណ៍ ត្រូវបានរៀបចំឡើងក្នុងកម្មវិធី Microsoft Word ដោយចែកចេញជា ១០ ជំពូក (ដូចបានបញ្ជាក់ត្រង់ចំណុចទី១.៣) និងប្រើប្រាស់ពុម្ពអក្សរខ្មែរយូនីកូដ (អត្ថបទជាប្រភេទ Khmer OS Siem Reap ទំហំអក្សរ ១២)។

ជំពូកទី ៣
ក្របខ័ណ្ឌច្បាប់ជាតិ និងច្បាប់អន្តរជាតិ

៣.១ ក្របខ័ណ្ឌច្បាប់ជាតិពាក់ព័ន្ធនឹងការវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន

៣.១.១ រដ្ឋធម្មនុញ្ញនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

យោងតាមរដ្ឋធម្មនុញ្ញនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ដែលបានអនុម័តដោយរដ្ឋសភានៅថ្ងៃទី២១ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ១៩៩៣ មានមាត្រាមួយចំនួនជាប់ពាក់ព័ន្ធទៅនឹងគម្រោង ដែលរួមមាន៖

មាត្រា ៤៤៖ ជនណាក៏ដោយ ទោះជាបុគ្គលក្តី ជាសមូហភាពក្តី មានសិទ្ធិជាម្ចាស់កម្មសិទ្ធ។ មានតែរូបវន្តបុគ្គល ឬ នីតិបុគ្គដែលមានសញ្ជាតិជាខ្មែរទេ ទើបមានសិទ្ធិជាម្ចាស់កម្មសិទ្ធលើដីធ្លី។ កម្មសិទ្ធឯកជនស្របច្បាប់ ឋិតនៅក្រោមការគាំពារនៃច្បាប់។ ការដកហូតកម្មសិទ្ធអំពីជនណាមួយបាននោះ លុះត្រាតែជាប្រយោជន៍សាធារណៈ តម្រូវឲ្យធ្វើក្នុងករណីដែលច្បាប់បានបញ្ញត្តិទុក ហើយត្រូវផ្តល់សំណងជាមុនដោយសមរម្យ និងយុត្តិធម៌។

មាត្រា ៥៨៖ ទ្រព្យសម្បត្តិរបស់រដ្ឋមានជាអាទិ៍ ដីធ្លី ក្រោមដី ភ្នំ សមុទ្រ បាតសមុទ្រ ក្រោមបាតសមុទ្រ ឆ្នេរ សមុទ្រ អាកាស កោះ ទន្លេ ព្រែក ស្ទឹង បឹង ព្រៃឈើ ធនធានធម្មជាតិ មជ្ឈមណ្ឌលសេដ្ឋកិច្ចវប្បធម៌ មូលដ្ឋានការពារប្រទេស សំណង់ផ្សេងៗទៀត ត្រូវកំណត់ថាជារបស់រដ្ឋ។ ការគ្រប់គ្រង ការប្រើប្រាស់ និងការចាត់ចែងលើទ្រព្យសម្បត្តិរបស់រដ្ឋ នឹងត្រូវកំណត់ក្នុងច្បាប់។

មាត្រា ៥៩៖ រដ្ឋ ត្រូវរក្សាការពារបរិស្ថាន និងតុល្យភាពនៃភោគទ្រព្យធម្មជាតិ ហើយត្រូវចាត់ចែងឱ្យមានផែនការច្បាស់លាស់ ក្នុងការគ្រប់គ្រង មានជាអាទិ៍ ដីធ្លី ទឹក អាកាស ខ្យល់ ភូគព្ភសាស្ត្រ ប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ី រ៉ែ ថាមពលប្រេងកាត ឧស្ម័ន ថ្ម ខ្សាច់ ត្បូងថ្ម ព្រៃឈើ អនុផលព្រៃឈើ ពពួកសត្វព្រៃ មច្ឆជាតិ និងធនធានជលផល។

មាត្រា ៦១៖ រដ្ឋ ជំរុញការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចលើគ្រប់វិស័យ ជាពិសេសវិស័យកសិកម្ម សិប្បកម្ម ឧស្សាហកម្ម ចាប់ពីតំបន់ដាច់ស្រយាលដោយយកចិត្តទុកដាក់ទៅលើនយោបាយទឹក ភ្លើង ផ្លូវ ព្រមទាំងមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូន បច្ចេកទេសទំនើប និងប្រព័ន្ធឥណទាន។

៣.១.២ ច្បាប់

៣.១.២.១ ច្បាប់ស្តីពីកិច្ចការពារបរិស្ថាន និងការគ្រប់គ្រងធនធានធម្មជាតិ

ច្បាប់ស្តីពីកិច្ចការពារបរិស្ថាន និងការគ្រប់គ្រងធនធានធម្មជាតិ ត្រូវបានអនុម័តដោយរដ្ឋសភាជាតិ នៅថ្ងៃទី១៨ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ១៩៩៦ និងបានប្រកាសឲ្យប្រើដោយព្រះរាជក្រមលេខ នស.រកម.១២ ៩៦.៣៦ ចុះថ្ងៃទី២៤ ខែធ្នូ ឆ្នាំ១៩៩៦។ ច្បាប់នេះ មានគោលដៅ៖

- ការពារ លើកកំពស់គុណភាពបរិស្ថាន និង សុខភាពពលរដ្ឋ ដោយធ្វើការទប់ស្កាត់ ការកាត់-បន្ថយ និងការត្រួតពិនិត្យការបំពុល។
- វាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន មុននឹងចេញសេចក្តីសម្រេចរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលចំពោះរាល់គម្រោងដែលបានស្នើឡើង។
- ធានាឱ្យមានការអភិរក្ស ការអភិវឌ្ឍ ការគ្រប់គ្រង និងការប្រើប្រាស់ដោយសមហេតុផលប្រកបដោយនិរន្តរភាព និងភាពស្ថិតស្ថេរនូវធនធានធម្មជាតិនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។
- លើកទឹកចិត្ត ព្រមទាំងផ្តល់លទ្ធភាពឱ្យសាធារណជនចូលរួមក្នុងកិច្ចការពារបរិស្ថាន និងការ-គ្រប់គ្រងធនធានធម្មជាតិ។
- បង្ក្រាបអំពើទាំងឡាយណាដែលធ្វើឱ្យប៉ះពាល់ដល់បរិស្ថាន។

ទាក់ទងនឹងការគ្រប់គ្រងធនធានធម្មជាតិ ច្បាប់នេះ បានតម្រូវឱ្យអ្នកអភិវឌ្ឍន៍ទាំងអស់ត្រូវតែរៀបចំរបាយការណ៍វាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថានដំបូង(វ.ហ.ប.ស្ថ.ដ) ឬ របាយការណ៍វាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថានពេញលេញ (វ.ហ.ប.ស្ថ) សម្រាប់គម្រោងស្នើសុំ ឬគម្រោងមានស្រាប់ ដូចដែលមានចែងនៅក្នុងមាត្រាខាងក្រោម៖

<u>មាត្រា ៦</u>៖ ការវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន ត្រូវអនុវត្តលើរាល់គម្រោង និងសកម្មភាពរបស់ឯកជន ឬ សាធារណៈហើយត្រូវបានពិនិត្យនិងវាយតម្លៃ ដោយក្រសួងបរិស្ថាន មុននឹងដាក់ជូនរាជរដ្ឋាភិបាលសម្រេច។ ការវាយតម្លៃនេះ ត្រូវបានអនុវត្តផងដែរទាំងចំពោះសកម្មភាពដែលមានស្រាប់ និងកំពុងដំណើរការ ហើយដែលពុំទាន់បានវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាននៅឡើយ។ បែបបទនៃកិច្ចដំណើរការវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន ត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យ តាមសំណើរបស់ក្រសួងបរិស្ថាន។ ប្រភេទ ទំហំគម្រោង និងសកម្មភាពដែលបានស្នើឡើង ព្រមទាំងសកម្មភាពដែលមានស្រាប់ និងកំពុងដំណើរការ ទាំងឯកជន និងសាធារណៈដែលតម្រូវឲ្យមានការវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាននោះ ត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យតាមសំណើរបស់ក្រសួងបរិស្ថាន។

មាត្រា ៧៖ ចំពោះរាល់ពាក្យសុំធ្វើគម្រោងវិនិយោគ និងរាល់គម្រោងដែលរដ្ឋស្នើឡើង ត្រូវតែមានការ វ.ហ.ប.ស្ថ.ដ ឬការ វ.ហ.ប.ស្ថ ដូចមានចែងក្នុងមាត្រា៦នៃច្បាប់នេះ។ ក្រសួងបរិស្ថាន ត្រូវពិនិត្យ និងផ្តល់យោបល់លើការ វ.ហ.ប.ស្ថ.ដ ឬការ វ.ហ.ប.ស្ថ ទៅភ្នាក់ងារមានសមត្ថកិច្ច ក្នុងរយៈពេលដូចបានកំណត់ក្នុងច្បាប់វិនិយោគនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។

មាត្រា ៨៖ ធនធានធម្មជាតិនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាមានជាអាទិ៍ ដីធ្លី ទឹក អាកាស ខ្យល់ ភូគព្ភ-សាស្ត្រ ប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ី រ៉ែ ថាមពល ប្រេងកាត ឧស្ម័ន ថ្ម ខ្សាច់ ត្បូងថ្ម ព្រៃឈើ អនុផលព្រៃឈើ ពពួកសត្វព្រៃ មច្ឆជាតិ និងធនធានជលផល ត្រូវបានអភិរក្ស អភិវឌ្ឍន៍ និងគ្រប់គ្រងការប្រើប្រាស់ដោយសមហេតុផល និងប្រកបដោយនិរន្តរភាព។ តំបន់ការពារធនធានធម្មជាតិមានជាអាទិ៍ ឧទ្យានជាតិ ជំរកសត្វព្រៃ តំបន់ការពារទេសភាព តំបន់ប្រើប្រាស់ច្រើនយ៉ាង ត្រូវកំណត់ដោយព្រះរាជក្រឹត្យ។

៣.១.២.២ ច្បាប់ស្តីពីការរៀបចំទឹកដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់

ច្បាប់ស្តីពីការរៀបចំទឹកដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ ត្រូវបានអនុម័តដោយរដ្ឋសភាជាតិនៅថ្ងៃទី២៣ ខែឧសភា ឆ្នាំ១៩៩៤ និងបានប្រកាសឱ្យប្រើដោយព្រះរាជក្រមលេខ/០៤នស ៩៤។ ច្បាប់នេះ គឺមានគោលដៅជួយជំរុញឱ្យមានការរៀបចំកែលម្អទីក្រុង និងតំបន់ជនបទនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ដើម្បីជានាកិច្ចអភិវឌ្ឍន៍សុខដុមនៃប្រទេសក្នុងស្មារតី៖

- គោរពប្រយោជន៍សាធារណៈ និងបុគ្គល សិទ្ធិបុគ្គលផង បទបញ្ញាក់ច្បាប់ផង និងត្រួតពិនិត្យការសាងសង់ផង
- ជានាការអភិវឌ្ឍសំដៅរកលំនឹងរវាងទីក្រុង និងតំបន់ជនបទ ដោយផ្អែកទៅលើភូមិសាស្ត្រ និងលក្ខណៈពិសេសនៃតំបន់នីមួយៗ
- ជានាលើតំលៃសម្បត្តិធម្មជាតិ សម្បត្តិវប្បធម៌ និងជានាការអភិវឌ្ឍន៍វិស័យសេដ្ឋកិច្ច វិស័យទេសចរណ៍ និងរក្សាគុណភាពបរិស្ថាន។

៣.១.២.៣ ច្បាប់ស្តីពីអស្សាមិករណ៍

ច្បាប់អស្សាមិករណ៍ ត្រូវបានរដ្ឋសភានៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា អនុម័តនៅថ្ងៃទី២៩ ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០០១ នាសម័យប្រជុំរដ្ឋសភាលើកទី៣ នីតិកាលទី៤ ហើយព្រឹទ្ធសភាក៏បានអនុម័តយល់ស្រប តាមទម្រង់ និងគតិនៃច្បាប់នេះទាំងស្រុងកាលពីថ្ងៃទី១៤ ខែមករា ឆ្នាំ២០១០ និងបានប្រកាសឱ្យប្រើប្រាស់ផ្លូវការដោយព្រះរាជក្រឹត្យលេខ នស/រកម/០២១០/០០៣ ចុះថ្ងៃទី២៦ ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០១០។ មាត្រាដែលពាក់ព័ន្ធសំខាន់ៗមួយចំនួនរួមមាន៖

មាត្រា ១៖ ច្បាប់នេះ មានគោលដៅកំណត់ពីអស្សាមិករណ៍ក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ដោយកំណត់ពីគោលការណ៍យន្តការនីតិវិធីនៃអស្សាមិករណ៍ សំណងឱ្យបានសមរម្យ និងយុត្តិធម៌សម្រាប់គម្រោងស្ថាបនា ស្តារ និងគម្រោងពង្រីកហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្តសាធារណៈ ដែលបម្រើឲ្យផលប្រយោជន៍ជាតិ និងការអភិវឌ្ឍរបស់ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។

មាត្រា៣៖ ច្បាប់នេះ មានវិសាលភាពអនុវត្តចំពោះការធ្វើអស្សាមិករណ៍ ដែលពាក់ព័ន្ធទៅនឹងគម្រោងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្តសាធារណៈក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។ ច្បាប់នេះ មិនគ្របដណ្តប់លើកិច្ច-ព្រមព្រៀង ឬ អនុស្សារណៈស្តីពីការគាំពារវិនិយោគរវាងរាជរដ្ឋាភិបាល និងប្រទេសដៃគូ ដែលមាន ចែងពីអស្សាមិករណ៍ទេ។ ក្នុងករណីដែលពុំមានកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ឬក្នុងករណីដែលកិច្ចព្រមព្រៀង ឬអនុ-ស្សារណៈពុំមានចែងពីអស្សាមិករណ៍ គឺត្រូវនៅក្រោមអានុភាពនៃច្បាប់នេះ។

មាត្រា ៥៖ គម្រោងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្តសាធារណៈមានជាអាទិ៍៖

- ការសាងសង់ ឬពង្រីកផ្លូវអេយស្ម័យយាន្ត ផ្លូវថ្នល់ ស្ពាន អាកាសយានដ្ឋាន កំពង់ផែ ដោយរួមទាំងរចនាសម្ព័ន្ធ និងឧបករណ៍។
- ការសាងសង់ ឬពង្រីកស្ថានីយ៍ថាមពល រចនាសម្ព័ន្ធ ឧបករណ៍ និងខ្សែសម្រាប់ការបញ្ជូន និងចែកចាយថាមពលអគ្គិសនី។
- ការសាងសង់ ឬពង្រីកអគារ និងឧបករណ៍សម្រាប់ប្រៃសណីយ៍ ទូរគមនាគមន៍ និងប្រព័ន្ធព័ត៌មានវិទ្យា។
- ការសាងសង់ ឬពង្រីកផ្លូវ ផ្លាក្រុង ចំណតយានយន្ត ទីផ្សារ សួនច្បារ និងទីលានសាធារណៈ។
- ការសាងសង់ ឬ ពង្រីកប្រព័ន្ធធារាសាស្ត្រ ប្រព័ន្ធផ្គត់ផ្គង់ទឹកស្អាត ប្រព័ន្ធលូទឹកកខ្វក់ និងកន្លែងបំរើសេវាសាធារណៈផ្សេងៗទៀត។
- ការសាងសង់ ឬ ពង្រីកអគារ សម្រាប់អប់រំបណ្តុះបណ្តាលវិទ្យាសាស្ត្រ វប្បធម៌ថែរក្សាសុខភាព សន្តិសុខសង្គម និងកីឡាដ្ឋានសម្រាប់សំដែងជូនជាសាធារណៈ។
- ការសាងសង់ ឬ ពង្រីកកន្លែងចំរាញ់ និងកន្លែងប្រព្រឹត្តិកម្ម សំណង់ ឧបករណ៍ សម្រាប់ការការពារធម្មជាតិ និង បរិស្ថាន។
- ការសាងសង់ ឬ ពង្រីកអគារ និង ឧបករណ៍សម្រាប់ស្រាវជ្រាវ និងសម្រាប់ការធ្វើអាជីវកម្មរ៉ែ និងធនធានធម្មជាតិផ្សេងទៀត។
- ការសាងសង់ ឬពង្រីកបណ្តាញឧស្ម័ន បណ្តាញបំពង់ប្រេងឥន្ធនៈ រោងចក្រចំរាញ់ប្រេង រោងចក្របូមប្រេង និងបណ្តាញដទៃទៀត។

- ការសាងសង់ ឬ ពង្រីកអគារតាំងទីលំនៅ ដែលបណ្តាលមកពីការបំផ្លាញយ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរពីធម្មជាតិមានរញ្ជួយដី ទឹកជំនន់ អគ្គីភ័យ និងគ្រោះបាក់ដីជាដើម និងការរៀបចំសម្រាប់ការតាំងទីលំនៅឡើងវិញ។
- ការសាងសង់ ឬ ពង្រីកអគារសម្រាប់ការការពារ និង ការគាំពារប្រជាជន។
- ការសាងសង់ ឬ ពង្រីកទីកន្លែងឆ្លងកាត់ព្រំដែន។
- ការសាងសង់ ឬពង្រីក ឬការរៀបចំសំណង់ចាំបាច់ដល់កិច្ចការពារជាតិ ឬការងារសន្តិសុខ
- ការបង្កើតឡើងថ្មីនូវតំបន់ការពារធនធានធម្មជាតិ ព្រៃឈើ បេតិកភណ្ឌវប្បធម៌បូរាណវិទ្យា ឬការពារបរិស្ថាន។
- ការអនុវត្តតាមតម្រូវការរបស់ជាតិតាមការកំណត់របស់រាជរដ្ឋាភិបាល។

<u>មាត្រា១២</u>៖ គណៈកម្មាធិការអស្សាមិករណ៍មួយ ត្រូវបានបង្កើតឡើង និងដឹកនាំដោយតំណាង ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ និងមានតំណាងក្រសួងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធចូលរួម។ ការរៀបចំ និងប្រព្រឹត្តទៅនៃគណៈកម្មាធិការអស្សាមិករណ៍ត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យ។

<u>មាត្រា ១៣</u>៖ អនុគណៈកម្មាធិការអស្សាមិករណ៍ ជាសេនាធិការនៃគណៈកម្មាធិការអស្សាមិករណ៍ ត្រូវបង្កើតឡើង និងដឹកនាំដោយអភិបាលនៃគណៈអភិបាលរាជធានី ខេត្ត និងមានតំណាងមន្ទីរជំនាញអាជ្ញាធរពាក់ព័ន្ធចូលរួម។ ការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅរបស់អនុគណៈកម្មាធិការអស្សាមិករណ៍ ត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យ ដូចមានចែងក្នុងមាត្រា១២ នៃច្បាប់នេះ។

<u>មាត្រា ១៤</u>៖ គណៈកម្មាធិការដោះស្រាយបណ្តឹងតវ៉ា ត្រូវបានបង្កើតឡើង និងដឹកនាំដោយតំណាងក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ និងមានតំណាងក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធចូលរួម។ ការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅរបស់គណៈកម្មាធិការដោះស្រាយបណ្តឹងតវ៉ា ត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យដោយឡែក។

<u>មាត្រា ១៥</u>៖ ការដកហូតកម្មសិទ្ធិលើអចលនវត្ថុ និងសិទ្ធិប្រត្យក្សលើអចលនវត្ថុ អាចធ្វើទៅបាន លុះ-ត្រាតែគណៈកម្មាធិការអស្សាមិករណ៍បានផ្តល់សំណងឲ្យម្ចាស់អចលនវត្ថុ និង/ឬម្ចាស់សិទ្ធិជាមុនដោយសមរម្យ និងយុត្តិធម៌ តាមគោលការណ៍ និងនីតិវិធីនៃការទូទាត់សំណង ដូចមានចែងក្នុង ផ្នែកទី៣ ជំពូក៤ នៃច្បាប់នេះ។ ការដកហូតនៅតែអាចប្រព្រឹត្តទៅបាន ទោះបីទំនាស់នៅតែមិនទាន់បានដោះស្រាយរួចរាល់ហើយក្តី។ ម្ចាស់អចលនវត្ថុ និង/ឬ ម្ចាស់សិទ្ធិ ដែលបានទទួលប្រាក់សំណងតាមការ

កំណត់របស់គណៈកម្មាធិការអស្សាមិករណ៍ នៅតែមានសិទ្ធិបន្តការប្តឹងរបស់ខ្លួនទៅតាមនីតិវិធីនៃការជំទាស់ និងការដោះស្រាយទំនាស់ដូចបានកំណត់ក្នុងមាត្រា៣៤ ជំពូកទី៦ នៃច្បាប់នេះ។

មាត្រា ២២៖ ប្រាក់សំណងដែលត្រូវផ្តល់ឱ្យទៅម្ចាស់អចលនវត្ថុ និង ឬ ម្ចាស់សិទ្ធិ ត្រូវគិតតាមថ្លៃ ទីផ្សារ ឬថ្លៃជំនួសនៅកាលបរិច្ឆេទនៃការចេញសេចក្តីប្រកាសស្តីពីគម្រោងអស្សាមិករណ៍។ ថ្លៃទីផ្សារ ឬថ្លៃជំនួសត្រូវកំណត់ដោយគណៈកម្មការ ឬភ្នាក់ងារឯករាជ្យមួយ តាមរយៈការជ្រើសរើសរបស់គណៈ-កម្មាធិការអស្សាមិករណ៍។

៣.១.២.៤ ច្បាប់ភូមិបាល

ច្បាប់នេះ ត្រូវបានរដ្ឋសភានៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា អនុម័តនៅថ្ងៃទី២០ ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០០១ នាសម័យប្រជុំរដ្ឋសភាលើកទី៦ នីតិកាលទី២ ហើយព្រឹទ្ធសភាក៏បានអនុម័តយល់ស្របតាមទម្រង់ និងគតិនៃច្បាប់នេះទាំងស្រុង កាលពីថ្ងៃទី១៣ ខែសីហា ឆ្នាំ២០០១ និងប្រកាសឲ្យប្រើដោយព្រះរាជក្រម នស/រកម/០៨០១/១៤ ចុះថ្ងៃទី ៣០ ខែសីហា ឆ្នាំ២០០១។

មាត្រា ១៖ ច្បាប់នេះ មានគោលដៅកំណត់អំពីរបបកម្មសិទ្ធិលើអចលនវត្ថុទាំងឡាយនៅក្នុងព្រះរាជា-ណាចក្រកម្ពុជា ក្នុងគោលបំណងធានាការពារសិទ្ធិនៃកម្មសិទ្ធិ និងសិទ្ធិផ្សេងៗទៀតលើអចលនវត្ថុ ស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃរដ្ឋធម្មនុញ្ញឆ្នាំ១៩៩៣ នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។

មាត្រា ៣៖ ជនគ្រប់រូប ត្រូវគោរពទ្រព្យសម្បត្តិរបស់រដ្ឋ និងកម្មសិទ្ធិឯកជនស្របច្បាប់លើអចលនវត្ថុ។ ការគ្រប់គ្រងផ្នែករដ្ឋបាលសុរិយោដីលើអចលនវត្ថុដែលជាទ្រព្យសម្បត្តិរបស់រដ្ឋ និងការចេញប័ណ្ណកម្ម-សិទ្ធិលើអចលនវត្ថុទូទាំងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ជាសមត្ថកិច្ចរបស់ក្រសួងរៀបចំដែនដី នគររូបនីយកម្ម និងសំណង់។ បទបញ្ជា និងនិតិវិធីនៃការគ្រប់គ្រងអចលនវត្ថុដែលជាទ្រព្យសម្បត្តិរដ្ឋ នឹងត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យ។

មាត្រា ៥៖ គ្មានបុគ្គលណាមួយត្រូវបានគេដកហូតកម្មសិទ្ធិរបស់ខ្លួនបានទេ ប្រសិនបើការដកហូតនេះមិនមែនដើម្បីប្រយោជន៍សាធារណៈ។ ការដកហូត ត្រូវធ្វើទៅតាមទម្រង់ និងនិតិវិធីបញ្ញត្តិដោយច្បាប់ និងបទបញ្ជាបន្ទាប់ពីបានផ្តល់សំណងជាមុនដោយសមរម្យ និងយុត្តិធម៌។

មាត្រា ៧៖ របបកម្មសិទ្ធិលើអចលនវត្ថុមុនឆ្នាំ ១៩៧៩ គឺមិនត្រូវបានទទួលស្គាល់ឡើយ។

មាត្រា ១៨៖ ត្រូវទុកជាមោឃៈ និងគ្មានអានុភាព ហើយមិនអាចត្រូវបានធ្វើនិយតកម្ម ទោះតាមរូបភាពណាក៏ដោយនូវ៖

- រាល់ការចូលកាន់កាប់ទ្រព្យសម្បត្តិសាធារណៈរបស់រដ្ឋ និងរបស់នីតិបុគ្គលសាធារណៈ និងរាល់ការបំប្លែងការកាន់កាប់ទ្រព្យសម្បត្តិឯកជនរបស់រដ្ឋទៅជាសិទ្ធិកម្មសិទ្ធ ទោះការកាន់កាប់និងការបំប្លែងនេះកើតមាននៅពេលណាក៏ដោយ ដែលមិនស្របតាមលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តនិងនីតិវិធីដែលបានកំណត់កន្លងមក។
- រាល់ការបំប្លែងទៅជាសិទ្ធិកម្មសិទ្ធនៃដីសម្បទាន ទោះជាការបំប្លែងនោះកើតឡើងមុនពេលដែលច្បាប់នេះចូលជាធរមានក៏ដោយ លើកលែងតែដីសម្បទានណាដែលឆ្លើយតបទៅនឹងផលប្រយោជន៍សង្គម។
- រាល់សម្បទានមិនស្របនឹងបញ្ញត្តិទាំងឡាយនៃជំពូកទី៥។
- រាល់ការចូលកាន់កាប់ទ្រព្យសម្បត្តិឯកជនរបស់រដ្ឋ ទោះជាតាមរូបភាពណាក៏ដោយដែលបានកើតឡើងក្រោយច្បាប់នេះចូលជាធរមាន។

<u>មាត្រា ១៩</u>៖ បុគ្គលទាំងឡាយដែលមានប័ណ្ណ ឬមានស្ថានភាពជាក់ស្តែងឋិតនៅក្រោមឥទ្ធិពលនៃមាត្រា ១៨ នៃច្បាប់នេះ មិនអាចទាមទារសំណងទូទាត់ ឬសោហ៊ុយសំរាប់ការថែទាំ ឬការរៀបចំដែលបានធ្វើនៅលើអចនវត្ថុដែលបានកាន់កាប់ដោយខុសច្បាប់បានឡើយ។ លទ្ធកម្មណាមួយដោយខុសច្បាប់ និងដោយចេតនា ឬដោយបោកប្រាស់លើទ្រព្យសម្បត្តិសាធារណៈរបស់រដ្ឋ ឬរបស់នីតិបុគ្គលសា-ធារណៈ ត្រូវផ្តន្ទាទោសដូចមានចែងក្នុងមាត្រា២៥៩នៃច្បាប់នេះ។ ការកាន់កាប់ទ្រព្យសម្បត្តិសាធារ-ណៈដែលបណ្តាលឲ្យខូចខាត ឬឲ្យយឺតយ៉ាវដល់ការងារដែលជាប្រយោជន៍ទូទៅ ពិសេសការកាន់កាប់ដីចំណីផ្លូវកំរិតទោសនឹងត្រូវកំណត់ជាទ្វេ។ ក្នុងគ្រប់ករណីដែលជនល្មើសមិនបញ្ឈប់ការកាន់កាប់របស់ខ្លួនក្នុងរយៈពេលដែលបានកំណត់ដោយអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច អាជ្ញាធរអាចដំណើរការបណ្តេញជនល្មើសចេញបាន។

<u>មាត្រា ៣០</u>៖ បុគ្គលទាំងឡាយដែលបានអាស្រ័យផលនៃភោគៈដោយសន្តិវិធី និងមិនមានការជំទាស់ចាប់ពី៥ (ប្រាំ) ឆ្នាំយ៉ាងតិច គិតមកដល់កាលបរិច្ឆេទនៃការប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់នេះ លើអចលនវត្ថុដែលមានលក្ខណៈត្រឹមត្រូវតាមច្បាប់ ក្នុងការកាន់កាប់ជាឯកជន មានសិទ្ធិស្នើសុំប័ណ្ណកម្មសិទ្ធិស្ថាពរ។ ក្នុងករណីមានការជំទាស់ដល់ការផ្តល់ប័ណ្ណកម្មសិទ្ធិស្ថាពរនេះ អ្នកតវ៉ាត្រូវយកភស្តុតាងមកបញ្ជាក់ថាខ្លួនឯងផ្ទាល់បានបំពេញលក្ខខណ្ឌនៃភោគៈដោយសន្តិវិធី និងមិនមានការជំទាស់ចាប់ពី៥ (ប្រាំ) ឆ្នាំនៅលើអចលនវត្ថុដែលមានជំទាស់ ឬយកភស្តុតាងដែលថាខ្លួនបានទិញអចលនវត្ថុនោះពីភោគីដើម ឬពីសិទ្ធិវន្តស្របច្បាប់ ឬអ្នកទទួលផ្ទេរកម្មសិទ្ធិ ឬពីសន្តតិជនរបស់ខ្លួន។

៣.១.២.៥ ច្បាប់ស្តីពីការគ្រប់គ្រងធនធានទឹក

ច្បាប់នេះ ត្រូវរដ្ឋសភានៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា អនុម័តនៅថ្ងៃទី២២ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០០៧ នាសម័យប្រជុំរដ្ឋសភាលើកទី៦ នីតិកាលទី៣ ហើយព្រឹទ្ធសភាក៏បានអនុម័តយល់ស្របតាមទម្រង់ និងគតិនៃច្បាប់នេះទាំងស្រុងកាលពីថ្ងៃទី១១ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០០៧ និងបានចូលជាធរមាននៅថ្ងៃទី២៩ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០០៧។ មាត្រាពាក់ព័ន្ធសំខាន់ៗមួយចំនួនរួមមាន៖

<u>មាត្រា ៤</u>៖ ទឹក និងធនធានទឹក ត្រូវបានគ្រប់គ្រងនិងអភិវឌ្ឍដោយផ្អែកលើវិធីសាស្ត្រគ្រប់គ្រងធនធានទឹកចម្រុះ។ វិធីសាស្ត្រនេះ នឹងពិចារណាទៅលើ៖

- គ្រប់ទិដ្ឋភាពទាំងអស់នៃធនធានទឹក
- ទំនាក់ទំនងរវាងធនធានទឹក និងទិដ្ឋភាពដ៏ទៃទៀតនៃបរិស្ថានធម្មជាតិ
- តម្រូវការប្រើប្រាស់ទឹកសម្រាប់មនុស្ស បរិស្ថាន និងវិស័យផ្សេងទៀត ដើម្បីឲ្យមាននិរន្តភាព និងប្រសិទ្ធភាព។

ការអនុវត្តវិធីសាស្ត្រនេះ ត្រូវបានធ្វើក្នុងពេលតែមួយ និងក្នុងក្របខ័ណ្ឌសហប្រត្តិបត្តិការរវាងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ។

<u>មាត្រា ៥</u>៖ ក្រសួងធនធានទឹក និងឧតុនិយមមានភារកិច្ចគ្រប់គ្រង ដឹកនាំ និងត្រួតពិនិត្យក្នុងការអនុវត្តច្បាប់នេះ និងត្រូវពិគ្រោះយោបល់ជាមួយក្រសួងពាក់ព័ន្ធនានា។ ក្នុងករណីចាំបាច់ រាជរដ្ឋាភិបាលអាចនឹងបង្កើតគណៈកម្មការចំរុះ ដើម្បីដោះស្រាយ និងសំរបសំរួលការងាររវាងបណ្តាក្រសួងពាក់ព័ន្ធ។

<u>មាត្រា ៧</u>៖ ការសហការ និងចូលរួមរបស់ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ ផ្នែកឯកជន អ្នកទទួលផលគ្រប់ប្រភេទអង្គ-ការក្រៅរដ្ឋាភិបាល និងអង្គការអន្តរជាតិ នឹងត្រូវបានជំរុញដោយរាជរដ្ឋាភិបាលក្នុងសកម្មភាពទាក់ទងទៅនឹងការគ្រប់គ្រង ការវិនិយោគ ការធ្វើអាជីវកម្ម ការអភិរក្ស និងការអភិវឌ្ឍធនធានទឹក។

៣.១.២.៦ ច្បាប់ស្តីពីជលផល

ច្បាប់នេះ ត្រូវបានរដ្ឋសភានៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា អនុម័តនៅថ្ងៃទី៣០ ខែមីនា ឆ្នាំ២០០៦ នាសម័យប្រជុំរដ្ឋសភាលើកទី៤ នីតិកាលទី៣ ហើយព្រឹទ្ធសភាពុំមានពេលវេលាគ្រប់គ្រាន់ដើម្បីពិនិត្យ និងផ្តល់យោបល់ និងបានប្រកាសឱ្យប្រើប្រាស់ផ្លូវការដោយព្រះរាជក្រឹត្យលេខ នស/រកម/០៥០៦/០១១ ចុះថ្ងៃទី២១ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០០៦។ មាត្រាពាក់ព័ន្ធសំខាន់ៗមួយចំនួនរួមមាន៖

មាត្រា ១៖ ច្បាប់នេះ មានគោលបំណងធានានូវការគ្រប់គ្រងជលផល និងធនធានជលផល ជុំរុញកិច្ចអភិវឌ្ឍន៍វារីវប្បកម្ម ផលិតកម្ម និងការកែច្នៃ លើកស្ទួយជីវភាពរស់នៅរបស់ពលរដ្ឋក្នុងសហគមន៍មូលដ្ឋាន ដើម្បីផលប្រយោជន៍សង្គម សេដ្ឋកិច្ច និងបរិស្ថាន រួមទាំងការអភិរក្សជីវចម្រុះផង ទាំងមរតកវប្បធម៌ធម្មជាតិផង ប្រកបដោយនិរន្តភាពនៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។

មាត្រា ២៖ ច្បាប់នេះ មានវិសាលភាពអនុវត្តលើជលផលទាំងអស់ ទាំងប្រភេទជលផល ដែលកើតឡើងដោយធម្មជាតិ ទាំងជលផលកែច្នៃ និងទាំងវារីវប្បកម្ម។ រដ្ឋជានាសិទ្ធិប្រើប្រាស់ធនធានជលផលជាប្រពៃណីរបស់សហគមន៍មូលដ្ឋាន ក្រោមបទបញ្ញត្តិនៃច្បាប់នេះ ឬច្បាប់ពាក់ព័ន្ធផ្សេងទៀត។

មាត្រា ៣៖ ការគ្រប់គ្រងជលផល ត្រូវស្ថិតនៅក្រោមដែនសមត្ថកិច្ចទូទៅនៃក្រសួងកសិកម្ម រុក្ខាប្រមាញ់ និងនេសាទ។ ការគ្រប់គ្រងព្រៃលិចទឹក និងព្រៃកោងកាងដែលជាប់ពាក់ព័ន្ធនឹងវដ្តជីវិតនៃធនធានជលផល ត្រូវត្រូវស្ថិតនៅក្រោមវិសាលភាពនៃច្បាប់នេះ។ ក្រសួងកសិកម្ម រុក្ខាប្រមាញ់ និងនេសាទ មានសិទ្ធិសហការធ្វើសកម្មភាពពង្រឹងការអនុវត្តច្បាប់ ចំពោះរាល់បទល្មើសជលផលដែលកើតមានឡើងក្នុងតំបន់ការពារធម្មជាតិ ក្រោមការសម្របសម្រួលជាមួយក្រសួងបរិស្ថាន ស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិដូចមានចែងក្នុងជំពូកទី១៤ នៃច្បាប់នេះ។ សកម្មភាពនេះ នឹងមិនធ្វើឲ្យប៉ះពាល់ដល់ដែនសមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងរបស់ក្រសួងបរិស្ថានដូចមានចែងក្នុងច្បាប់ស្តីពីកិច្ចការពារបរិស្ថាន និងការគ្រប់គ្រងធនធានធម្មជាតិឡើយ។

មាត្រា ២២៖ ហាមឃាត់ ការចាក់ចោល ការបោះចោល ការបង្ហូរ ឬ ការបាចពង្រាយទៅក្នុងដែននេសាទនូវកាកសំណល់រឹង ឬ រាវ ឬ សារធាតុពុលដែលបានកំណត់ដោយច្បាប់ និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តិនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា អនុសញ្ញា ឬ សន្ធិសញ្ញាអន្តរជាតិស្តីពីការបំពុលបរិស្ថាន ឬការប្រព្រឹត្តសកម្មភាពដែលធ្វើឱ្យពុល ឬ ការបង្កគ្រោះថ្នាក់ដល់វារីសត្វ និងវារីរុក្ខជាតិ។

មាត្រា ២៥៖ ការធ្វើទំនប់កាត់ ឬ ការលប់ទន្លេ ស្ទឹង បឹង អូរ ប្រឡាយ អាងទឹក និង អាងធម្មជាតិ ឬ ការជីកប្រឡាយ រណ្ដៅ និងស្រះទ្រង់ទ្រាយធំ ឬ ការសាងសង់សំណង់ថ្មីនានា ឬការបូមទឹក ដែលអាចបង្កមហន្តរាយដល់ធនធានជលផលក្នុងដែននេសាទ ត្រូវមានការសិក្សាវាយតំលៃពីកសិកម្ម រុក្ខាប្រមាញ់ និងនេសាទ និងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ។

៣.១.២.៧ ច្បាប់ស្តីពីការងារ

ច្បាប់នេះ ត្រូវបានអនុម័តដោយរដ្ឋសភាពកាលពីថ្ងៃទី១០ ខែមករា ឆ្នាំ១៩៩៧ នាសម័យប្រជុំលើកទី៧ នីតិកាលទី១ ព្រះរាជក្រមលេខ ជស/រកម/០៣៩៧/០១ ចុះថ្ងៃទី១៣ ខែមិនា ឆ្នាំ១៩៩៧ ដែលប្រកាសអោយប្រើប្រាស់។ វាគឺជាឧបករណ៍យ៉ាងសំខាន់ សម្រាប់ជំនួយដល់ការចរចារជាសមូហភាព ឬជាលក្ខណៈបុគ្គល និងការដោះស្រាយ វិវាទការងារជារួម និងជាបុគ្គល និងលក្ខខណ្ឌទូទៅនៃការងាររបស់កម្មករនយោជិតទាំងអស់ក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។ មាត្រាសំខាន់ៗមួយចំនួនមាន៖

<u>មាត្រា១</u>៖ ច្បាប់នេះ គ្រប់គ្រងរាល់ទំនាក់ទំនង ដែលកើតចេញពីកិច្ចសន្យាការងាររវាងនិយោជក និងកម្មករនិយោជិត ដើម្បីយកមកអនុវត្តលើទឹកដីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ទោះបីកិច្ចសន្យានោះធ្វើឡើងនៅទីណាក៏ដោយ ទោះបីភាគីទាំងនោះមានសញ្ជាតិជាអ្វី ហើយស្នាក់នៅទីណាក៏ដោយ។ ច្បាប់នេះ អនុវត្តចំពោះសហគ្រាស ឬគ្រឹះស្ថានឧស្សាហកម្មរ៉ែ ពាណិជ្ជកម្ម សិប្បកម្ម សេវាកសិកម្ម ដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក ឬតាមផ្លូវទឹក ទោះជាប្រយោជន៍សាធារណៈ ពាក់កណ្តាលសាធារណៈ ឬឯកជនក្រៅសាសនាឬក្នុងសាសនាក៏ដោយ ទោះមានលក្ខណៈជាការបង្រៀនវិជ្ជាជីវៈ ឬជាការកុសលក៏ដោយព្រមទាំងវិជ្ជាជីវៈ សេរីនៃសមាគម ឬនៃក្រុមប្រភេទណាក៏ដោយ។ ច្បាប់នេះ ក៏ត្រូវអនុវត្តទៅលើបុគ្គលិកទាំងអស់ ដែលគ្មានគ្រប់គ្រងដោយសហលក្ខន្តិកៈអ្នករាជការ ឬ លក្ខន្តិកៈទូត ព្រមទាំងភ្នាក់ងារក្រុមរាជការសាធារណៈ ដែលតែងតាំងដោយបណ្តោះអាសន្នដែរ។

<u>មាត្រា ១៥</u>៖ ការងារដោយបង្ខំ ឬជាកាតព្វកិច្ច ត្រូវហាមឃាត់ជាដាច់ខាតដោយអនុលោមតាមអនុសញ្ញាលេខ២៩ ស្តីពីការងារដោយបង្ខំ ឬដោយកាតព្វកិច្ចអនុម័តថ្ងៃទី២៨ ខែមិថុនា ឆ្នាំ១៩៣០ ដោយអង្គការការងារអន្តរជាតិ ហើយព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាបានអោយសច្ចាប័ននៅថ្ងៃទី២៥ ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ១៩៦៩។ មាត្រានេះ ត្រូវអនវុត្តទៅលើបុគ្គលទាំងអស់គតិទាំង អ្នកបំរើក្នុងផ្ទះ ហើយនិងកម្មករនិយោជិតក្នុងសហគ្រាសកសិកម្មទាំងឡាយ។

<u>មាត្រា ១៣៧</u>៖ ក្នុងគ្រឹះស្ថានប្រភេទណាក៏ដោយទោះបីគ្រឹស្ថាននោះមានលក្ខណៈជាការសិក្សាវិជ្ជាជីវៈ ឬជាកិច្ចកុសលព្រមទាំងនៅក្នុងវិជ្ជាជីវៈសេរីក៏ដោយ ចិរវេលាធ្វើការពេញលេញនៃកម្មករនិយោជិត ទាំងពីរភេទ មិនត្រូវឲ្យលើសពីប្រាំបីម៉ោងក្នុងមួយថ្ងៃ ឬសែសិបប្រាំបីម៉ោងក្នុងមួយអាទិត្យឡើយ។

<u>មាត្រា ១៣៨</u>៖ របៀបចែកពេលធ្វើការត្រូវកំរិតដោយសហគ្រាសនីមួយៗ សំរាប់កន្លែងធ្វើការផ្សេងៗតាមប្រភេទនៃសកម្មភាព និងរបៀបរៀបចំរបស់ខ្លួន។ កាលណាការចែកពេលធ្វើការនោះដាច់ៗពីគ្នាទីចាត់ការនៃសហគ្រាសអាចចែកពេលធ្វើការប្រចាំថ្ងៃបានតែពីរវគ្គប៉ុណ្ណោះ គឺព្រឹក និងល្ងាច។

មាត្រា ១៦១៖ រៀងរាល់ឆ្នាំក្រសួងទទួលបន្ទុកវិស័យការងារ ចេញប្រកាសកំណត់ថ្ងៃបុណ្យដែលត្រូវឈប់មានប្រាក់ឈ្នួលសំរាប់កម្មករនិយោជិតនៃសហគ្រាសទាំងអស់។ ថ្ងៃបុណ្យឈប់សំរាក មានប្រាក់ឈ្នួលទាំងឡាយនេះ មិនផ្តាច់ចិរៈវេលាធ្វើការ ដែលត្រូវគិតដើម្បីឲ្យឈប់សំរាកប្រចាំឆ្នាំមានប្រាក់ឈ្នួលនោះទេ ម្យ៉ាងទៀតក៏មិនត្រូវទូទាត់ ដើម្បីបន្ថយថ្ងៃឈប់សំរាកប្រចាំឆ្នាំនោះដែរ។

៣.១.២.៨ ច្បាប់ស្តីពីផ្លូវថ្នល់

ច្បាប់នេះ ត្រូវរដ្ឋសភានៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា អនុម័តនៅថ្ងៃទី០៣ ខែមេសា ឆ្នាំ២០១៤ នាសម័យប្រជុំរដ្ឋសភាលើកទី២ នីតិកាលទី៥ ហើយព្រឹទ្ធសភាក៏បានអនុម័តយល់ស្របតាមទម្រង់ និងគតិនៃច្បាប់នេះទាំងស្រុង កាលពីថ្ងៃទី១១ ខែមេសា ឆ្នាំ២០១៤ និងប្រកាសឱ្យប្រើដោយ ព្រះរាជក្រម នស/រកម/០៥១៤/០០៨ ចុះថ្ងៃទី០៤ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០១៤។ មាត្រាពាក់ព័ន្ធសំខាន់ៗរួមមាន៖

មាត្រា ១៖ ច្បាប់នេះ មានគោលបំណងគ្រប់គ្រង អភិវឌ្ឍវិស័យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ និងធានាសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍នៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។

មាត្រា៣៖ ច្បាប់នេះ មានវិសាលភាពអនុវត្តចំពោះរាល់សកម្មភាពពាក់ព័ន្ធនឹងវិស័យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់នៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។

មាត្រា ៥៖ សមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់ ត្រូវបានកំណត់ដូចខាងក្រោម៖

- ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន មានសមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងលើផ្លូវល្បឿនលឿន ផ្លូវជាតិ ផ្លូវខេត្ត និងផ្លូវផ្សេងទៀត ដែលរាជរដ្ឋាភិបាលប្រគល់ឲ្យ។
- ក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ មានសមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងលើផ្លូវជនបទនិងផ្លូវផ្សេងទៀតដែលរាជរដ្ឋា-ភិបាលប្រគល់ឲ្យ។
- រដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិ មានសមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងលើផ្លូវរាជធានី ផ្លូវក្រុង ផ្លូវទីប្រជុំជននានាក្នុងខេត្តដែលត្រូវបានកសាងជួសជុលថែទាំ ដោយប្រើប្រាស់ថវិការបស់រដ្ឋបាល ថ្នាក់ក្រោមជាតិ និងថវិកា ដែលបានកៀរគរពីប្រភពផ្សេងទៀត និងផ្លូវផ្សេងទៀតតាមការផ្ទេរមុខងារពីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ ទៅរដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិ ព្រមទាំងផ្លូវផ្សេងទៀតក្រោយពីមានការសម្រេចឯកភាពពីរាជរដ្ឋាភិបាល។

ការបែងចែកសមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់ផ្សេងទៀត ត្រូវកំណត់ដោយរាជរដ្ឋាភិបាល។

មាត្រា ៦៖ រដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិ មានសិទ្ធិក្នុងការគ្រប់គ្រងនិងចាត់ចែងផ្លូវថ្នល់ ក្នុងសមត្ថកិច្ចរបស់ខ្លួនស្របតាមចំនុចទី៣ នៃមាត្រា៥ នៃច្បាប់នេះ។ រាល់ការធ្វើផែនការ ការអភិវឌ្ឍផ្លូវថ្នល់ ការសិក្សាគម្រោងប្លង់ ដែលទាមទារបច្ចេកទេសខ្ពស់ រដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិ អាចសុំការឯកភាពពីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន ឬក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ ទៅតាមជំនាញរបស់ក្រសួង និងត្រូវគោរពតាមបទប្បញ្ញត្តិបច្ចេកទេស បទប្បញ្ញត្តិនគរូបនីយកម្ម និងបេតិកភណ្ឌ និងស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃច្បាប់នេះ។

មាត្រា ២៤៖ អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ និងអ្នកជាប់ពាក់ព័ន្ធនឹងផ្លូវថ្នល់ទាំងអស់ ត្រូវគោរពតាមបទប្បញ្ញត្តិដូចមានចែងក្នុងច្បាប់នេះ និងច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក។ ច្បាប់នេះ ត្រូវមានអាទិភាពក្នុងករណីដែលបទប្បញ្ញត្តិនៃច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោកមិនស្របគ្នានឹងបទប្បញ្ញត្តិនៃច្បាប់នេះ។

មាត្រា ២៥៖ អ្នកប្រើប្រាស់យានយន្តដឹកជញ្ជូនលើផ្លូវថ្នល់ ត្រូវអនុវត្តតាមការកំណត់អំពីការផ្ទុកទម្ងន់ដូចចែងក្នុងមាត្រា ២៦ នៃច្បាប់នេះ នឹងត្រូវចូលត្រួតពិនិត្យថ្លឹងទម្ងន់នៅស្ថានីយថ្លឹងយានយន្តដែលស្ថិតនៅតាមបណ្តោយផ្លូវថ្នល់នីមួយៗ ព្រមទាំងគោរពតាមបទដ្ឋានបច្ចេកទេសទំហំផ្លូវកម្រិតកំណត់។ បទដ្ឋានបច្ចេកទេសទំហំផ្លូវកម្រិតកំណត់ ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន និងប្រកាស់របស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ។ ការត្រួតពិនិត្យយានយន្តដឹកជញ្ជូនលើសទម្ងន់កម្រិតកំណត់ ជាសមត្ថកិច្ចរបស់គណៈកម្មាធិការដឹកនាំការត្រួតពិនិត្យយានយន្តដឹកជញ្ជូនលើសទម្ងន់កម្រិតកំណត់។ ការរៀបចំនិងការប្រព្រឹត្តទៅរបស់គណៈកម្មាធិការដឹកនាំការត្រួតពិនិត្យយានយន្តដឹនជញ្ជូនលើសទម្ងន់កំណត់ ត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យ។

មាត្រា ២៦៖ ទម្ងន់ដឹកជញ្ជូនអតិបរមាលើបណ្តាញផ្លូវថ្នល់មានដូចតទៅ៖

១- លើផ្លូវល្បឿនលឿន ផ្លូវជាតិ ផ្លូវខេត្ត ផ្លូវរាជធានី ផ្លូវក្រុង ផ្លូវទីប្រជុំជននានាក្នុងខេត្ត និងផ្លូវជនបទ ត្រូវអនុវត្តដូចខាងក្រោម៖

ក- ការកម្រិតទម្ងន់អតិបរិមាសង្កត់លើភ្លៅរថយន្ត រ៉ឺម៉ក ឬសឺមីរ៉ឺម៉កត្រូវកំណត់ត្រឹម៖

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

ខ- ការកម្រិតទម្ងន់សរុបអនុញ្ញាតអតិបរិមារបស់រថយន្ត ត្រូវកំណត់ត្រឹម៖

- ១៦(ដប់ប្រាំមួយ)តោន សម្រាប់រថយន្តដែលមានភ្លៅ២(ពីរ) គឺភ្លៅទោលផ្នែកខាងមុខរថយន្តដែលមានកង់២(ពីរ) និងភ្លៅទោលផ្នែកខាងក្រោយរថយន្តដែលមានកង់៤(បួន)
- ២៥(ម្ភៃប្រាំ)តោន សម្រាប់រថយន្តដែលមានភ្លៅ៣(បី) គឺភ្លៅទោលផ្នែកខាងមុខរថយន្តមានកង់២(ពីរ) និងភ្លៅភ្លោះផ្នែកខាងក្រោយរថយន្តដែលមានកង់៨(ប្រាំបី)
- ៣០(សាមសិប)តោន សម្រាប់រថយន្តដែលមានភ្លៅ៤(បួន) គឺភ្លៅភ្លោះផ្នែកខាងមុខរថយន្តដែលមានកង់៤(បួន) និងភ្លៅភ្លោះផ្នែកខាងក្រោយរថយន្តដែលមានកង់៨(ប្រាំបី)។

គ- ការកម្រិតទម្ងន់សរុបអនុញ្ញាតអតិបរិមារបស់រថយន្តសណ្តោងរ៉ឺម៉កត្រូវកំណត់ត្រឹម ៖

- ៣៥(សាមសិបប្រាំ)តោន សម្រាប់រថយន្តសណ្តោងរ៉ឺម៉កដែលមានភ្លៅ៤(បួន) គឺភ្លៅទោលផ្នែកខាងមុខរថយន្តដែលមានកង់២(ពីរ) ភ្លៅទោលផ្នែកខាងក្រោយរថយន្តដែលមានកង់៤(បួន) និងភ្លៅទោលផ្នែកខាងក្រោយរ៉ឺម៉កដែលមានកង៤(បួន)
- ៤០(សែសិប)តោន សម្រាប់រថយន្តសណ្តោងរ៉ឺម៉កដែលមានភ្លៅចាប់ពី៥(ប្រាំ) ឡើងទៅ។

ឃ- ការកម្រិតទម្ងន់សរុបអនុញ្ញាតអតិបរិមា របស់រថយន្តសណ្តោងរ៉ឺម៉កត្រូវកំណត់ត្រឹម ៖

- ៣៥(សាមសិបប្រាំ)តោន សម្រាប់រថយន្តសណ្តោងរ៉ឺម៉កដែលមានភ្លៅ៤(បួន) គឺភ្លៅទោលផ្នែកខាងមុខរថយន្តដែលមានកង់២(ពីរ) ភ្លៅទោលផ្នែកខាងក្រោយរថយន្តដែលមានកង់៤(បួន) និងភ្លៅភ្លោះផ្នែកខាងក្រោយសឺមីរ៉ឺម៉កដែលមានកង់៨(ប្រាំបី)
- ៤០(សែសិប)តោន សម្រាប់រថយន្តសណ្តោងសឺមីរ៉ឺម៉កដែលមានភ្លៅ៥(ប្រាំ)។

ចំពោះទម្ងន់រថយន្ត និងរថយន្តសណ្តោងរ៉ឺម៉ក ឬសឺមីរ៉ឺម៉ក ដែលគ្មានចែងនៅក្នុងចំណុចខាងលើនេះ ត្រូវសុំលិខិតអនុញ្ញាតពិសេសពីសមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់។

២- រាល់ទម្ងន់សង្កត់លើអ័ក្សភ្លៅរថយន្តដូចមានចែងក្នុងចំណុចទី១ ខាងលើត្រូវមានសម្ពាធទៅលើផ្ទៃថ្នល់មិនលើសពី៥គក្រ(ប្រាំ)/សម^{២}។

៣.១.២.៩ ច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក

ច្បាប់នេះ ត្រូវបានរដ្ឋសភានៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាអនុម័តនៅថ្ងៃទី០៥ ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១៤ នាសម័យប្រជុំរដ្ឋសភាលើកទី៣ នីតិកាលទី៥ ហើយព្រឹទ្ធសភាក៏បានអនុម័តយល់ស្របតាមទម្រង់ និងគតិនៃច្បាប់នេះទាំងស្រុង កាលពីថ្ងៃទី៣០ ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១៤ និងប្រកាសឲ្យប្រើដោយព្រះរាជក្រម នស/រកម/០១១៥/០០១ ចុះថ្ងៃទី០៩ ខែមករា ឆ្នាំ២០១៥។ មាត្រាពាក់ព័ន្ធសំខាន់ៗមួយចំនួនរួមមាន៖

មាត្រា ១៖ ច្បាប់នេះ មានគោលបំណងធានាសុវត្ថិភាព សណ្តាប់ធ្នាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក និងធានាការពារសុខភាព និងអាយុជីវិតមនុស្ស សត្វ ទ្រព្យសម្បត្តិ និងបរិស្ថាន។

មាត្រា ២៖ ច្បាប់នេះ មានគោលដៅដូចតទៅ៖

- ផ្តល់ការយល់ដឹងអំពីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក
- គ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក
- រក្សាសណ្តាប់ធ្នាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក
- ទប់ស្កាត់ការប្រព្រឹត្តបទល្មើសដែលបណ្តាលមកពីការប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់។

មាត្រា៣៖ ច្បាប់នេះ មានវិសាលភាពអនុវត្តចំពោះរាល់សកម្មភាពពាក់ព័ន្ធនឹងចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។

មាត្រា ៧៖ ការបើកបរយានជំនិះគ្រប់ប្រភេទក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ត្រូវប្រកាន់ស្តាំជានិច្ច។ គ្រប់យានជំនិះដែលមានចលនានៅលើផ្លូវថ្នល់ ត្រូវតែមានអ្នកបើកបរ។ រថយន្តដឹកទំនិញដែលមានទម្ងន់សរុបលើសពី ១៦ (ដប់ប្រាំមួយ)តោន ឬរថយន្តដឹកអ្នកដំណើរដែលផ្ទុកអ្នកដំណើរចាប់ពី ៣៥ (សាមសិបប្រាំ)នាក់ឡើង ត្រូវមានអ្នកបើកបរ ១ (មួយ)នាក់ និងជំនួយការបើកបរ ១ (មួយ)នាក់ ដែលកាន់បណ្ណបើកបរត្រឹមត្រូវតាមប្រភេទរថយន្តអមជាមួយស្របតាមប្រភេទផ្លូវ ចម្ងាយផ្លូវ និងពេល-វេលាធ្វើដំណើរ។

មាត្រា ៨៖ គ្រប់អ្នកបើកបរយានយន្តគ្រប់ប្រភេទ ត្រូវអនុវត្តនូវវិធានការដូចខាងក្រោម៖

១. អ្នកបើកបរយានយន្តដែលមានទំហំស៊ីឡាំងចាប់ពី ៤៩ (សែសិបប្រាំបួន) សង់ទីម៉ែត្រគូបឡើងទៅ ត្រូវមានបណ្ណបើកបរតាមប្រភេទយានយន្ត។

២. នៅពេលបើកបរយានជំនិះ អ្នកបើកបរត្រូវមានស្មារតីប្រុងប្រយ័ត្នជាប់ជានិច្ច ហើយស្ថិតក្នុងស្ថានភាពដែលអាចធ្វើសកម្មភាពបើកបរបានយ៉ានស្រួលនិងឆាប់រហ័សជាពិសេសលទ្ធផលនៃការធ្វើចលនាមិនត្រូវឲ្យមានការរំខានឡើយ។

៣. ហាមធ្វើឲ្យរំខានដល់អ្នករស់នៅជាប់តាមដងផ្លូវ និងអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវ។

៤. ហាមពិសាគ្រឿងស្រវឹងដែលបណ្តាលឲ្យមានអត្រាជាតិអាល់កុលចាប់ពី០,២៥(សូន្យក្បៀសម្ភៃប្រាំ) មីលីក្រាមក្នុងលីត្រខ្យល់ ឬចាប់ពី ០,៥០ (សូន្យក្បៀសហាសិប) ក្រាម/មួយលីត្រឈាមឡើងទៅ។

៥. ហាមបើកបរយានជំនិះដែលមានកង់ច្រវាក់ដែក ផ្ទាល់លើថ្នល់ផ្លូវ។ យានជំនិះប្រភេទនេះ ត្រូវដឹកតាមយានជំនិះដែលមានប្រភេទកង់កៅស៊ូ។
៦. ហាមប្រើទូរស័ព្ទពេលកំពុងបើកបរយានជំនិះដោយគ្មានឧបករណ៍ភ្ជាប់សំឡេងទំនាក់ទំនង។
៧. ហាមផ្ទុកអ្នកដំណើរ ទំនិញ ឬវត្ថុផ្សេងៗដែលនាំឲ្យបាំងភ្នែកអ្នកបើកបរ។
៨. ទោចក្រយានយន្តអាចផ្ទុកមនុស្សពីរនាក់ និងអាចបន្ថែមបានកុមារមួយនាក់។ អ្នកបើកបរទោចក្រយានយន្ត និងអ្នករួមដំណើរ ព្រមទាំងកុមារដែលមានអាយុចាប់ពី ៣ (បី) ឆ្នាំ ឡើងទៅ ត្រូវពាក់មួកសុវត្ថិភាពឲ្យបានត្រឹមត្រូវ។ អ្នកបើកបរត្រីចក្រយានយន្ត និងអ្នកបើកបរទោចក្រយានយន្តសណ្ដោងរ៉ឺម៉ក់ ត្រូវពាក់មួកសុវត្ថិភាពឲ្យបានត្រឹមត្រូវ។
៩. នៅក្នុងទីប្រជុំជនអ្នកបើកបរ និងអ្នករួមដំណើរជិះកៅអីមុខនៃរថយន្ត ត្រូវពាក់ខ្សែក្រវាត់សុវត្ថិភាព។
១០. នៅក្រៅទីប្រជុំជនអ្នកបើកបរ និងអ្នករួមដំណើរទាំងអស់តាមរថយន្ត ត្រូវពាក់ខ្សែក្រវាត់សុវត្ថិភាព ស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិដូចមានចែងក្នុងមាត្រា ៩០ នៃច្បាប់នេះ។
១១. កុមារអាយុតិចជាង ១០ (ដប់)ខែ ត្រូវដាក់ក្នុងកៅអីសម្រាប់កុមារដេក និងមានខ្សែក្រវាត់សុវត្ថិភាពចងផ្អែកកៅអីនេះឲ្យជាប់ទៅនឹងកៅអីក្រោយនៃរថយន្ត។
១២. កុមារអាយុចាប់ពី ១០ (ដប់)ខែ ទៅក្រោម ៥(ប្រាំ)ឆ្នាំ ត្រូវអង្គុយក្នុងកៅអីសម្រាប់កុមារដែលមានខ្សែក្រវាត់សុវត្ថិភាពចងផ្អែកកៅអីនេះឲ្យជាប់ទៅនឹងកៅអីក្រោយនៃរថយន្ត។
១៣. ហាមកុមារអាយុក្រោម ១០ (ដប់)ឆ្នាំ អង្គុយនៅកៅអីមុខនៃរថយន្ត។

មាត្រា ១០៖ នៅលើគន្លងផ្លូវតម្រូវសម្រាប់យានជំនិះប្រភេទណាមួយ អ្នកបើកបរយានជំនិះប្រភេទដ៏ទៃមិនត្រូវបើកបរចូលគន្លងនេះទេ លើកលែងតែចាកចេញ ឬចូលទៅគន្លងផ្លូវរបស់ខ្លួន។ នៅលើថ្នល់ផ្លូវដែលមានទិសចរាចរណ៍ពីរ ហើយមានគំនូសបែងចែកថ្នល់ផ្លូវ អ្នកបើកបរត្រូវប្រកាន់យកចំណែកផ្លូវខាងស្ដាំ។ នៅលើថ្នល់ផ្លូវដែលមានទិសចរាចរណ៍ពីផ្ទុយគ្នា ហើយនៅលើចំណែកផ្លូវនៃទិសនីមួយៗដែលមានគន្លងផ្លូវពីរ ឬច្រើន អ្នកបើកបរត្រូវប្រកាន់យកគន្លងផ្លូវខាងស្ដាំបំផុត។ ក្នុងករណីមានចរាចរណ៍ចង្អៀតខ្លាំងអ្នកបើកបរអាចបើកបរលើគ្រប់គន្លងផ្លូវតាមទិសចរាចរណ៍។

ក្នុងករណីមានចរាចរណ៍ចង្អៀតខ្លាំងដូចមានចែងនៅកថាខណ្ឌ ៣ និងកថាខណ្ឌ ៤ ខាងលើ យានជំនិះនៅក្នុងគន្លងណាមួយលឿនជាងយានជំនិះនៅក្នុងគន្លងណាមួយទៀត មិនចាត់ទុកជាការជែងឡើយ។ ចំពោះអ្នកបើកបរយានជំនិះដែលមានទម្ងន់សរុបលើសពី ៣,៥ (បីក្បៀសប្រាំ) តោន ត្រូវប្រកាន់យកគន្លងផ្លូវខាងស្ដាំជានិច្ច លើកលែងមានការបត់ឆ្វេង ឬនៅពេលជែង អាចប្រើគន្លងផ្លូវផ្សេង

ទៀតបាន។ ដោយឡែកនៅក្នុងទីប្រជុំជន ការប្រើប្រាស់ទ្រូងផ្លូវ ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន។

មាត្រា ១២៖ អ្នកបើកបរ ត្រូវវាងតាមស្តាំដៃ នៅគ្រប់រង្វង់មូល ឬខឿនបែងចែកទ្រូងផ្លូវ ដែលជាឧប-សគ្គនៃចលនាត្រង់ទៅមុខរបស់យានជំនិះ លើកលែងតែមានកំណត់ផ្ទុយ។

មាត្រា ១៧៖ ក្នុងករណីអ្នកបើកបរត្រូវគ្រប់គ្រងលើល្បឿនបើកបររបស់ខ្លួនជានិច្ច ហើយត្រូវបើកបរក្នុងល្បឿនសមស្របទៅតាមស្ថានភាពជាក់ស្តែង ដើម្បីអាចបញ្ឈប់យានជំនិះបានទាន់ពេលវេលា និងដោយគ្មានគ្រោះថ្នាក់។ អ្នកបើកបរត្រូវបន្ថយល្បឿន ក្នុងករណីដូចខាងក្រោម៖

១. ពេលជៀសគ្នានៅលើផ្លូវចង្អៀត។
២. ពេលជៀសរថយន្តដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ ឬរថយន្តដឹកជញ្ជូនកុមារ ដែលកំពុងឈប់ដាក់អ្នក-ដំណើរ ឬកុមារឡើងចុះ។
៣. ពេលទៅជិតដល់ស្ពាន ឬជិតដល់ផ្លូវរថភ្លើងឆ្លងកាត់។
៤. ពេលអាកាសធាតុមិនល្អដែលមិនអាចមើលឃើញបានឆ្ងាយ និងច្បាស់។
៥. ពេលប្តូរទិសចរាចរណ៍។
៦. កន្លែងផ្លូវបត់ ផ្លូវកោង ផ្លូវរអិល ផ្លូវប្រសព្វ ឬរង្វង់មូល។
៧. ពេលជិតដល់ទួលខ្ពស់ ឬពេលចុះចំណោត។
៨. ពេលជៀស ឬដេងក្បួនយានកំពុងឈប់ ឬនៅពេលជៀស ឬដេងក្បួនដង្ហែផ្សេងៗ។
៩. ពេលមានវត្ថុជាឧបសគ្គ ឬមានផ្ទះច្រើនកៀកជាប់ទ្រូងផ្លូវ។
១០. ក្នុងករណីដែលមានផ្លាកសញ្ញាឲ្យបន្ថយល្បឿន ឬសញ្ញាគ្រោះថ្នាក់។
១១. កាលណាមានយានយន្តរបស់នគរបាល យោធា កងរាជអាវុធហត្ថ ក្បួនគណៈប្រតិភូក្បួនថ្នាក់ដឹកនាំជាន់ខ្ពស់ យានយន្តពន្លត់អគ្គីភ័យ យានយន្តសង្គ្រោះរបស់មន្ទីរពេទ្យ មានបន្លឺសូរសព្ទ ឬភ្លើងសញ្ញា ឬយានយន្តផ្សេងទៀតដែលមានបន្លឺសូរសព្ទ ឬភ្លើងសញ្ញា អ្នកប្រើ-ប្រាស់ផ្លូវទាំងអស់ត្រូវបន្ថយល្បឿនហើយបើកបរអែបទៅខាងស្តាំ បើចាំបាច់ត្រូវឈប់នៅកៀនបំផុតដែលអាចធ្វើទៅបាន ដើម្បីសម្រួលផ្លូវឲ្យយានយន្តទាំងនេះធ្វើដំណើរទៅមុខដោយសុវត្ថិភាព។
១២. កន្លែងមានសាលារៀន មន្ទីរពេទ្យដែលមានទីតាំងស្ថិតនៅក្បែរផ្លូវមិនលើសពី ៥០ (ហាសិប)ម៉ែត្រ។

មាត្រា ២៥៖ មុនពេលចេញដំណើរពីចំណត អ្នកបើកបរត្រូវឲ្យសញ្ញាយ៉ាងច្បាស់ និងគ្រប់គ្រាន់ជាដំណឹងដល់អ្នកដទៃដែលកំពុងប្រើប្រាស់ផ្លូវនោះ ដោយត្រូវជឿជាក់ថាការចេញដំណើររបស់យានយន្តគ្មានបណ្តាលឲ្យមានគ្រោះថ្នាក់ដល់អ្នកដទៃឡើយ។ មុនពេលផ្លាស់ប្តូរទិសដៅយានជំនិះដូចជា៖ ការបត់ឆ្វេង ឬស្តាំ ការប្តូរគន្លងផ្លូវ ការបត់ត្រឡប់ក្រោយ ឬថយក្រោយ ការអែបខាងដើម្បីឈប់ ឬចត អ្នក-បើកបរត្រូវបន្ថយល្បឿន និងឲ្យសញ្ញាយ៉ាងច្បាស់ និងគ្រប់គ្រាន់ជាដំណឹងដល់អ្នកដទៃដែលកំពុងប្រើប្រាស់ផ្លូវនេះ។ ក្នុងការបត់ឆ្វេង ឬបត់ស្តាំ ការបត់ត្រឡប់ក្រោយ ឬថយក្រោយ អ្នកបើកបរ ត្រូវអនុវត្តតាមវិធានដូចខាងក្រោម៖

១. ការបត់ឆ្វេង

- មុន នឹងធ្វើការបត់ឆ្វេង ត្រូវក្រឡេកមើលក្រោយតាមកញ្ចក់មើលក្រោយ ពិសេសតាមកញ្ចក់ខាងឆ្វេង ដើម្បីឲ្យដឹងទីតាំង និងចលនាចរាចរណ៍នៅខាងក្រោយ។
- ត្រូវធ្វើសញ្ញាប្តូរទិសទៅខាងឆ្វេងឲ្យបានចម្ងាយគ្រប់គ្រាន់ពីកន្លែងដែលត្រូវបត់ និងបន្ថយល្បឿន ហើយបើគ្មានឧបសគ្គអ្វីទេ ត្រូវបើកអែបគំនូសបង្អួតកណ្តាលទ្រូងផ្លូវ។
- នៅពេលរៀបនឹងបត់ឆ្វេង ត្រូវមើលឆ្វេង ស្តាំ និងមើលឆ្វេងម្តងទៀត ពិសេសមើលចរាចរណ៍យានមកពីទិសផ្ទុយ។ បើផ្លូវទំនេរ ត្រូវបត់ដោយប្រុងប្រយ័ត្ន ពិសេសចំពោះថ្មើរជើងដែលកំពុងឆ្លងកាត់។ បើផ្លូវមិនទំនេរ ត្រូវរងចាំដោយទុកឲ្យអ្នកបើកបរយានដែលមកពីទិសផ្ទុយ និងមកពីទិសខាងស្តាំទៅមុន។
- ការបត់ឆ្វេងត្រូវធ្វើតាមបែបសៀរស្តាំ គឺបត់ពីក្រោយយានមកពីទិសផ្ទុយ លើកលែងតែមានការណែនាំពីនគរបាលចរាចរណ៍។

២. ការបត់ស្តាំ

- មុននឹងធ្វើការបត់ស្តាំ ត្រូវក្រឡេកមើលតាមកញ្ចក់មើលក្រោយ ពិសេសតាមកញ្ចក់ខាងស្តាំ ដើម្បីឲ្យដឹងទីតាំង និងចលនាចរាចរណ៍យាននៅខាងក្រោយ។
- បើគ្មានឧបសគ្គអ្វីទេ ត្រូវធ្វើសញ្ញាប្តូរទិសខាងស្តាំ ឲ្យបានចម្ងាយគ្រប់គ្រាន់ពីទីកន្លែងដែលត្រូវបត់ និងបន្ថយល្បឿន ហើយបើកអែបស្តាំ។
- ពេលរៀបនឹងបត់ស្តាំ ត្រូវមើលឆ្វេងស្តាំ ហើយត្រូវមើលក្រោយតាមកញ្ចក់ខាងស្តាំម្តងទៀត ជាពិសេសត្រូវជឿជាក់ថា គ្មានឧបសគ្គនៅខាងស្តាំផ្នែកខាងក្រោយឡើយ។ បើទំនេរ ត្រូវបើកឲ្យកៀកស្តាំបំផុតដែលអាចធ្វើទៅបាន និងត្រូវប្រុងប្រយ័ត្នចំពោះថ្មើរជើងដែលកំពុងឆ្លងកាត់។

៣. ការបត់ត្រឡប់ក្រោយ និងថយក្រោយ

- អ្នកបើកបរដែលមានបំណងបត់ត្រឡប់ក្រោយ ឬថយក្រោយ ត្រូវជឿជាក់ថា ទង្វើនេះ មិនធ្វើឲ្យរំខានខ្លាំង ឬបណ្ដាលឲ្យមានគ្រោះថ្នាក់ដល់អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវផ្សេងទៀតឡើយ។
- ចំពោះការបើកបរថយក្រោយ អ្នកបើកបរត្រូវប្រុងប្រយ័ត្ននិងក្រឡេកមើលចលនាចរាចរណ៍ខាងក្រោយយានគ្រប់វិនាទី ពិសេសមុននឹងថយក្រោយ ត្រូវប្រុងប្រយ័ត្នមើលឲ្យបានសព្វជ្រុងជ្រោយចំពោះកុមារតូច ឬសត្វតូចៗនៅខាងក្រោយ។
- ហាមបត់ត្រឡប់ក្រោយ នៅក្នុងករណីដូចខាងក្រោម៖
- នៅជិតផ្លូវប្រសព្វ ឬជិតផ្លូវរថភ្លើងឆ្លងកាត់
- ត្រង់ផ្លូវកោងដែលអ្នកបើកបរមិនអាចមើលឃើញយានផ្សេងៗ ទៀតបានក្នុងចម្ងាយ ១៥០ (មួយរយហាសិប)ម៉ែត្រ
- នៅជិតដល់កំពូលខ្ពស់ និងនៅពេលចុះពីកំពូលខ្ពស់
- នៅកន្លែងដែលមានសញ្ញាហាមបត់ត្រឡប់ក្រោយ
- នៅលើទ្រូងផ្លូវឯកទិស។

វិធានខាងលើនេះ ត្រូវបានលើកលែងពេលមានសញ្ញាបញ្ជារបស់នគរបាលចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ឬគំនូសសញ្ញាចរាចរណ៍នៅលើទ្រូងផ្លូវ។

៣.១.២.១០ ច្បាប់ស្តីពីវិនិយោគ

ច្បាប់វិនិយោគ ត្រូវបានអនុម័ត និងប្រកាសឲ្យប្រើជាផ្លូវការនៅថ្ងៃទី០៤ ខែសីហា ឆ្នាំ១៩៩៤។ ចំនុចសំខាន់ៗនៃច្បាប់នេះមាន៖

<u>មាត្រា៣</u>៖ ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា គឺជាអង្គការមានសមត្ថកិច្ច និងជាច្រកចេញចូលតែមួយគត់ក្នុងការទទួលបន្ទុកការងារនីតិសម្បទា អភិវឌ្ឍន៍ និងការវិនិយោគ។ ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា ជាសេនាធិការរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល ក្នុងការពិនិត្យនិងសំរេចការងារនីតិសម្បទានិងអភិវឌ្ឍន៍ និងការវិនិយោគនានា។

<u>មាត្រា១៣</u>៖ ការលើកទឹកចិត្តមានការលើកលែងទាំងស្រុង ឬមួយផ្នែកនៃពន្ធគយ និងពន្ធអាករ។

<u>មាត្រា១៧</u>៖ អ្នកវិនិយោគនៅព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា មានសិទ្ធធ្វើការជ្រើសរើស និងជួលនិយោជិតខ្មែរ និងបរទេសបានដោយសេរី ផ្អែកលើមូលដ្ឋាននៃច្បាប់ការងារ និងច្បាប់អន្តោប្រវេសន៍។

៣.១.២.១១ ច្បាប់ស្តីពីវិសោធនកម្មនៃច្បាប់វិនិយោគ

មាត្រា១ ថ្មី៖ ច្បាប់នេះ មានវិសាលភាពចំពោះរាល់គម្រោងវិនិយោគមានលក្ខណៈសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់ និងកំណត់នីតិវិធីនៃការបង្កើតគម្រោងវិនិយោគមានលក្ខណៈសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់ ដែលធ្វើឡើងដោយបុគ្គលណាមួយ។ មានតែគម្រោងវិនិយោគមានលក្ខណៈសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់ទេ ដែលមានសិទ្ធិទទួលបាន នូវផលប្រយោជន៍ដែលស្ថិតក្នុងក្របខ័ណ្ឌនៃច្បាប់នេះ។

មាត្រា៦ ថ្មី៖ រាល់បុគ្គលដែលមានបំណងបង្កើតគម្រោងវិនិយោគមានលក្ខណៈសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់ ត្រូវដាក់សំណើរវិនិយោគនៅក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជាតាមទម្រង់ និងតាមនីតិវិធីដែលមានចែងនៅក្នុងច្បាប់នេះ និងអនុក្រឹត្យ។

មាត្រា៧ ថ្មី៖ ក្នុងរយៈពេល ០៣ (បី) ថ្ងៃ នៃថ្ងៃធ្វើការ បន្ទាប់ពីក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជាទទួលបានសំណើវិនិយោគ ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា ត្រូវចេញវិញ្ញាបនប័ត្រចុះបញ្ជីមានលក្ខខណ្ឌ ឬលិខិតបដិសេធទៅឱ្យអ្នកស្នើសុំ។

ប្រសិនបើសំណើវិនិយោគផ្តល់ជូននូវព័ត៌មានទាំងអស់ដែលតម្រូវដោយអនុក្រឹត្យ និងប្រសិនបើសកម្មភាពដែលបានស្នើសុំពុំមានបញ្ជាក់នៅក្នុងបញ្ជីគម្រោងហាមឃាត់ដែលមានចែងនៅក្នុងអនុក្រឹត្យ ទេនោះ ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា ត្រូវចេញវិញ្ញាបនប័ត្រចុះបញ្ជីមានលក្ខខណ្ឌ។ ផ្ទុយទៅវិញបើសំណើវិនិយោគនោះពុំឆ្លើយតបតាមលក្ខខណ្ឌខាងលើនោះទេ ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជាត្រូវចេញលិខិតបដិសេធជូនទៅអ្នកស្នើសុំ។

វិញ្ញាបនប័ត្រចុះបញ្ជីមានលក្ខខណ្ឌ ត្រូវបញ្ជាក់ឱ្យបានច្បាស់លាស់ពីការយល់ព្រមការអនុញ្ញាតការជំរះបញ្ជី អាជ្ញាប័ណ្ណ លិខិតអនុញ្ញាត ឬបញ្ជិកានានា ដែលត្រូវជាតម្រូវការសម្រាប់ដំណើរការគម្រោងវិនិយោគមានលក្ខណៈសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់ រួមទាំងបញ្ជាក់ពីស្ថាប័នមានសមត្ថកិច្ចរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលដែលទទួលបន្ទុកក្នុងការចេញលិខិតយល់ព្រមការជំរះបញ្ជី អាជ្ញាប័ណ្ណ លិខិតអនុញ្ញាត ឬបញ្ជិកាទាំងនោះផង។ វិញ្ញាបនប័ត្រចុះបញ្ជីមានលក្ខខណ្ឌ ត្រូវបញ្ជាក់ផងដែរនូវការលើកទឹកចិត្តនានា ដែលគម្រោងវិនិយោគមានលក្ខណៈសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់មានសិទ្ធិទទួលដូចមានចែងក្នុងមាត្រា ១៤ ថ្មីនៃច្បាប់នេះ និងការទទួលស្គាល់លើលក្ខន្តិកៈនៃនីតិបុគ្គលដែលជាអ្នកអនុវត្តគម្រោងវិនិយោគ មានលក្ខណៈសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់ ។

ប្រសិនបើក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា ខកខានពុំបានចេញវិញ្ញាបនប័ត្រចុះបញ្ជីមានលក្ខខណ្ឌ ឬលិខិតបដិសេធក្នុងរយៈពេល ៣ (បី) ថ្ងៃ នៃថ្ងៃធ្វើការទេ វិញ្ញាបនប័ត្រចុះបញ្ជីមានលក្ខខណ្ឌត្រូវបានចាត់ទុកថា បានយល់ព្រមដោយស្វ័យប្រវត្តិតាមទម្រង់ដូចមានកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យ។

ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា ត្រូវទទួលយកនូវអាជ្ញាប័ណ្ណទាំងអស់ពីក្រសួងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធដូចមានចែងក្នុងវិញ្ញាបនប័ត្រចុះបញ្ជីមានលក្ខខណ្ឌជំនួសមុខឱ្យអ្នកស្នើសុំ។

រាល់ស្ថាប័នមានសមត្ថកិច្ចរបស់រដ្ឋាភិបាល ដែលទទួលបន្ទុកចេញលិខិតអនុញ្ញាតការជំរះបញ្ជីអាជ្ញាប័ណ្ណ លិខិតយល់ព្រម ឬបញ្ជិកាដែលមានរាយបញ្ជាក់នៅក្នុងវិញ្ញាបនប័ត្រចុះបញ្ជីមានលក្ខខណ្ឌត្រូវចេញឯកសារទាំងនេះ យ៉ាងយូរបំផុតឲ្យបានមុន ២៨ ថ្ងៃ នៃថ្ងៃធ្វើការ គិតចាប់ពីកាលបរិច្ឆេទនៃវិញ្ញាបនប័ត្រចុះបញ្ជីមានលក្ខខណ្ឌ។ មន្ត្រីរាជការណាមួយដែលខកខានពុំបានឆ្លើយតបទៅនឹងពាក្យស្នើសុំដោយគ្មានមូលហេតុត្រឹមត្រូវតាមកាលកំណត់ ត្រូវផ្តន្ទាទោសតាមច្បាប់។

ក្នុងរយៈពេល ២៨ ថ្ងៃ នៃថ្ងៃធ្វើការ បន្ទាប់ពីក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជាចេញវិញ្ញាបនប័ត្រចុះបញ្ជីមានលក្ខខណ្ឌ ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជាត្រូវចេញវិញ្ញាបនប័ត្រចុះបញ្ជីជាស្ថាពរ។ ការចេញវិញ្ញាបនប័ត្រចុះបញ្ជីជាស្ថាពរ មិនមែនជាការលើកលែងឱ្យគម្រោងវិនិយោគមានលក្ខណៈសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់ រួចផុតពីការទទួលនូវលិខិតអនុញ្ញាតនានា ដែលក្រសួងស្ថាប័នមានសមត្ថកិច្ចបានកំណត់ឡើយ។ ទោះបីផុតរយៈពេល ២៨ ថ្ងៃ ដូចមានចែងក្នុងកថាខណ្ឌ ៦ ខាងលើក៏ដោយ រាល់ស្ថាប័នមានសមត្ថកិច្ច ត្រូវតែចេញលិខិតអនុញ្ញាតតាមការកំណត់ដោយច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិនានា។ កាលបរិច្ឆេទនៃការចេញជូននូវវិញ្ញាបនប័ត្រចុះបញ្ជីជាស្ថាពរ គឺជាកាលបរិច្ឆេទនៃការចាប់ផ្តើមគម្រោងវិនិយោគ មានលក្ខណៈសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់ ។

រាល់លិខិតបដិសេធ ត្រូវមានបញ្ជាក់មូលហេតុច្បាស់លាស់ពីការមិនអាចទទួលសំណើវិនិយោគ រួមទាំងព័ត៌មានបន្ថែម ដើម្បីផ្តល់លទ្ធភាពឱ្យក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា អាចចេញវិញ្ញាបនប័ត្រចុះបញ្ជីមានលក្ខខណ្ឌបាន។

<u>មាត្រា១២ ថ្មី</u>៖ រាជរដ្ឋាភិបាលផ្តល់ការលើកទឹកចិត្តដែលមានចែងក្នុងជំពូកនេះ ដល់គម្រោងវិនិយោគមានលក្ខណៈសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់។

<u>មាត្រា១៨ ថ្មី</u>៖ អ្នកវិនិយោគ ត្រូវបានអនុញ្ញាតឱ្យជួលនិយោជិតបរទេសតាមលក្ខខណ្ឌដូចតទៅ៖

- គុណភាព សមត្ថភាព និងជំនាញមិនអាចរកបាននៅព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ក្នុងចំណោមប្រជាពលរដ្ឋខ្មែរ។ ក្នុងករណីមានការជួលនិយោជិតប្រភេទនេះ ត្រូវផ្ញើជូនមកក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា នូវឯកសាររួមមាន សេចក្តីចម្លងលិខិតឆ្លងដែន សញ្ញាប័ត្រ និងប្រវត្តិរូបសង្ខេបរបស់និយោជិតនោះ។
- ត្រូវមានលិខិតអះអាងពីតម្រូវការជួលនិយោជិតបរទេស។ អ្នកវិនិយោគត្រូវមានការយល់ព្រម និងលិខិតអនុញ្ញាតពីក្រសួងសង្គមកិច្ច ការងារ បណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ និងយុវនីតិសម្បទា។

- មុននឹងចូលបម្រើការងារឱ្យអ្នកវិនិយោគ និយោជិតបរទេសត្រូវមានលិខិតអនុញ្ញាត ឱ្យធ្វើការនៅព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាពីក្រសួងសង្គមកិច្ច ការងារ បណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ និងយុវនីតិសម្បទា។

អ្នកវិនិយោគមានកាតព្វកិច្ចដូចតទៅៈ

- ធ្វើការបណ្តុះបណ្តាលសមស្របជូននិយោជិតខ្មែរជាប្រចាំ
- ជំរុញលើកកំពស់ដល់និយោជិតខ្មែរដើម្បីអាចក្លាយទៅជាអ្នកមានតួនាទីដែលមានកម្រិតខ្ពស់ត្រូវធ្វើជាប្រចាំ។

<u>មាត្រា២១ ថ្មី</u>ៈ ក្នុងករណីអ្នកវិនិយោគមានបំណងចង់បញ្ចប់សកម្មភាពរបស់ខ្លួន នៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា អ្នកវិនិយោគនោះត្រូវជូនព័ត៌មានទៅក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា តាមរយៈលិខិតអនុសិដ្ឋ ឬលិខិតប្រគល់ផ្ទាល់ដៃ ដោយបញ្ជាក់អំពីមូលហេតុនៃការបញ្ចប់សកម្មភាពនោះ និងចុះហត្ថលេខាដោយអ្នកវិនិយោគ ឬមេធាវីតំណាងផ្ទាល់របស់ខ្លួន។

<u>មាត្រា២២ ថ្មី</u>ៈ ប្រសិនបើអ្នកវិនិយោគ មានបំណងចង់បញ្ឈប់សកម្មភាពនៃគម្រោងវិនិយោគមានលក្ខណៈសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់របស់ខ្លួនក្រៅផ្លូវតុលាការ អ្នកវិនិយោគ ត្រូវផ្តល់ជូនក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជានូវភ័ស្តុតាងបញ្ជាក់ថា គម្រោងវិនិយោគមានលក្ខណៈសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់ បានដោះស្រាយជំរះបំណុលរបស់ខ្លួនយ៉ាងត្រឹមត្រូវ រួមមានអ្នកប្តឹង ឬការទាមទារណាមួយពីក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ ទើបអ្នកវិនិយោគនោះ ត្រូវបានអនុញ្ញាតឱ្យបញ្ឈប់សកម្មភាពនៃគម្រោងវិនិយោគ មានលក្ខណៈសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់ជាផ្លូវការ ឬរំលាយដោយយោងទៅតាមច្បាប់ជាធរមានពាក់ព័ន្ធនឹងវិស័យពាណិជ្ជកម្ម។

<u>មាត្រា២៣ ថ្មី</u>ៈ ក្នុងករណីដែលគម្រោងវិនិយោគមានលក្ខណៈសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់ ត្រូវបានអនុញ្ញាតឱ្យបញ្ឈប់សកម្មភាពរបស់ខ្លួន ទោះតាមផ្លូវតុលាការក្តី ឬក្រៅផ្លូវតុលាការក្តី អ្នកវិនិយោគអាចផ្ទេរនូវទ្រព្យសម្បត្តិដែលសេសសល់ទៅក្រៅប្រទេស ឬមួយប្រើនៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។ ប៉ុន្តែក្នុងករណីដែលគម្រោងវិនិយោគមានលក្ខណៈសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់ បានប្រើគ្រឿងម៉ាស៊ីន និងសម្ភារៈបរិក្ខារដែលបាននាំចូលដោយរួចពន្ធក្នុងអំឡុងពេលតិចជាង ៥ (ប្រាំ)ឆ្នាំ គម្រោងវិនិយោគមានលក្ខណៈសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់ មានកាតព្វកិច្ចបង់ពន្ធលើគ្រឿងម៉ាស៊ីន និងសម្ភារៈបរិក្ខាទាំងនោះ យោងតាមការកំណត់របស់អនុក្រឹត្យ។

៣.១.២.១២ ច្បាប់ស្តីពីរបបសន្តិសុខសង្គម

ច្បាប់នេះ ត្រូវបានរដ្ឋសភានៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាអនុម័តនៅថ្ងៃទី១៥ ខែសីហា ឆ្នាំ២០០២ នាសម័យប្រជុំរដ្ឋសភាលើកទី៨ នីតិកាលទី២ ហើយព្រឹទ្ធសភាក៏បានអនុម័តយល់ស្របតាមទម្រង់ និងគតិនៃច្បាប់នេះទាំងស្រុង កាលពីថ្ងៃទី០៥ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ២០០២ និងប្រកាសឲ្យប្រើដោយព្រះរាជ-ក្រម នស/រកម/០៩០២/០១៨ ចុះថ្ងៃទី២៥ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ២០០២ ។ មាត្រាពាក់ព័ន្ធសំខាន់ៗមួយចំនួនរួមមាន៖

<u>មាត្រា ១</u>៖ ច្បាប់នេះមានគោលបំណងបង្កើតឱ្យមានរបបសន្តិសុខសង្គម សំរាប់ជនទាំងឡាយដែលស្ថិតនៅក្រោមបទបញ្ញត្តិនៃច្បាប់ស្តីពីការងារនៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាដូចតទៅ៖ ១) ផ្នែកប្រាក់សោធន ដែលត្រូវទទួលបន្ទុកផ្តល់តាវកាលិក ជរាភាពទុព្វលភាព និងមរណភាព។ ២) ផ្នែកហានិភ័យការងារ ដែលត្រូវទទួលបន្ទុកផ្តល់តាវកាលិកគ្រោះថ្នាក់ការងារ និងជំងឺវិជ្ជាជីវៈ។ ចំពោះផ្នែកដទៃផ្សេងទៀត នឹងត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យជាបន្តបន្ទាប់ដោយផ្អែកលើស្ថានភាពជាក់ស្តែងនៃសេដ្ឋកិច្ចជាតិ។

<u>មាត្រា ៣</u>៖ របបសន្តិសុខសង្គម ដែលបង្កើតដោយច្បាប់នេះត្រូវធានារ៉ាប់រងដោយបេឡាជាតិរបបសន្តិ-សុខសង្គម សរសេរកាត់ថា "ប.ស.ស" ។ បេឡាជាតិរបបសន្តិសុខសង្គមជាគ្រឹះស្ថានសាធារណៈ ដែលត្រូវបង្កើតដោយអនុក្រឹត្យ អនុលោមតាមច្បាប់ស្តីពីលក្ខន្តិកៈទូទៅនៃសហគ្រាសសាធារណៈ ដែលប្រកាស់ឱ្យប្រើដោយព្រះរាជក្រមលេខជស/រកត/០៦៩៦/០៣ ចុះថ្ងៃទី ១៥ ខែ មិថុនា ឆ្នាំ១៩៩៦ និងព្រះរាជក្រឹត្យលេខនស/រកត/១២៩៧/៩១ ចុះថ្ងៃទី ៣១ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ១៩៩៧ ស្តីពីលក្ខន្តិកៈគតិយុត្តិនៃគ្រឹះស្ថានសាធារណៈ។

<u>មាត្រា ៦</u>៖ និយោជក និងកម្មករនិយោជិតទាំងអស់ ដែលស្ថិតនៅក្រោមបទបញ្ញត្តិនៃច្បាប់នេះ ត្រូវមានកាតព្វកិច្ចបង់ភាគទានជូនដល់ ប.ស.ស ។ បែបបទ និងនីតិវិធីនៃការបង់ភាគទាន និងការទទួលតាវកាលិក ត្រូវកំណត់ក្នុងអនុក្រឹត្យស្តីពីការបង្កើត ប.ស.ស ដូចមានចែងក្នុងមាត្រា ៣ ខាងលើ។

<u>មាត្រា ១២</u>៖ ត្រូវចាត់ទុកជាគ្រោះថ្នាក់ការងារ គ្រោះថ្នាក់ដែលធ្លាក់លើរូបកាយកម្មករនិយោជិត ដោយធ្វើការ ឬក្នុងពេលធ្វើការ ទោះដោយហេតុយ៉ាងណាក៏ដោយ ហើយទោះមានកំហុសពីកម្មករនិយោជិត ឬគ្មានក៏ដោយ គឺគ្រោះថ្នាក់ដែលធ្លាក់លើរូបកាយកម្មករនិយោជិត ឬគ្មានក៏ដោយ គឺគ្រោះថ្នាក់ដែលធ្លាក់លើរូបកាយកម្មករនិយោជិតក្នុងពេលធ្វើកាយឱ្យនិយោជក ឬនាយកសហគ្រាស ឬធ្លាក់លើសិស្សវិជ្ជាជីវៈមានឈ្នួលក្តី ឥតឈ្នួលក្តី កាន់មុខងារជាអ្វី នៅទីកន្លែងណាក៏ដោយ ។ម្យ៉ាងទៀត ត្រូវចាត់ទុកជាគ្រោះថ្នាក់ការងារណាដែលធ្លាក់លើរូបកាយកម្មករនិយោជិតក្នុងពេលដែលសាមីខ្លួនធ្វើដំណើរពី

លំនៅស្ថានខ្លួនត្រង់ឆ្ពោះទៅកន្លែងធ្វើការ ឬវិលមកវិញដោយគ្មានឈប់ ឬដោយគ្មានវាងទៅកន្លែងផ្សេងជាប្រយោជន៍ផ្ទាល់ខ្លួន ឬក្រៅពីការងារដែលគេតម្រូវឱ្យទៅ។

មាត្រា ១៤៖ ១-អ្នករងគ្រោះដោយគ្រោះថ្នាក់ការងារ ឬគ្រោះថ្នាក់ក្នុងការធ្វើដំណើរ ឬជំងឺវិជ្ជាជីវៈ ត្រូវជូនដំណឹងជាបន្ទាន់ ទៅនិយោជក ឬអ្នកតំណាងនៃនិយោជកនោះអំពីគ្រោះថ្នាក់ដែលធ្លាក់មកលើខ្លួន លើកលែងតែក្នុងករណីប្រធានសក្តិ ឬការមិនមានលទ្ធភាពជាស្ថានពរ ឬក៏មានមូលហេតុសមហេតុសមផល។ កាតព្វកិច្ចដូចគ្នានេះដែរ បើក្នុងករណីមានគ្រោះថ្នាក់បណ្តាលឱ្យបាត់បង់ជីវិតត្រូវធ្លាក់ទៅលើអ្នកសិទ្ធិវន្ត ។ ២-និយោជកត្រូវជូនដំណឹងទៅ ប.ស.ស ក្នុងរយៈពេលយ៉ាងយូរសែសិបប្រាំបី (៤៨) ម៉ោង ចំពោះគ្រោះថ្នាក់ការងារ ឬគ្រោះថ្នាក់ក្នុងការធ្វើដំណើរ ឬជម្ងឺវិជ្ជាជីវៈដែលធ្លាក់លើរូបកាយនិយោជិតកម្មករ ដែលធ្វើការក្នុងសហគ្រាសរបស់ខ្លួន ។ ការជូនដំណឹងនេះ ត្រូវធ្វើតាមទម្រង់បែបបទ ដែលមានដំណត់ក្នុងប្រកាសរួមនៃក្រសួងទទួលបន្ទុកវិស័យរបបសន្តិសុខសង្គម និងក្រសួងសុខាភិបាលតាមសំណើរបស់ក្រុមព្រឹក្សាភិបាលនៃ ប.ស.ស ។ ៣-បែបបទនៃការត្រួតពិនិត្យ និងកាតព្វកិច្ចនៃអ្នករងគ្រោះថ្នាក់ការងារ ឬគ្រោះថ្នាក់ក្នុងការធ្វើដំណើ ឬជម្ងឺវិជ្ជាជីវៈ ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសរួមនៃក្រសួងទទួលបន្ទុកវិស័យរបបសន្តិសុខសង្គម និងក្រសួងសុខាភិបាល ។

មាត្រា ១៩៖ ក្នុងករណីមាន ហានិភ័យការងាររហូតបណ្តាលឱ្យអ្នករងគ្រោះបាត់បង់ជីវិត បេឡាជាតិរបបសន្តិសុខសង្គម ត្រូវផ្តល់ប្រាក់វិភាជន៍សំរាប់ជាសោហ៊ុយបូជាសព និងប្រាក់ធនលាភចំពោះអ្នកសិទ្ធិវន្តនៃជនរងគ្រោះ ។

មាត្រា ២៤៖ ១) មូលនិធិផ្នែកសកម្មភាពសុខាភិបាល និងសង្គមកិច្ចរបស់ ប.ស.ស ត្រូវបានផ្គត់ផ្គង់ដោយប្រាក់ ដែលជាផលកំរៃនៃប្រាក់ពិន័យដោយសារការយឺតយូររបស់និយោជកក្នុងការមកបង់ភាគទាន និងការផ្តល់តារាងបៀវត្សមិនទាន់តាមកាលកំណត់ ព្រមទាំងប្រាក់បម្រុងដែលបានកាត់ទុកមុនពីប្រាក់ចំណូលដទៃទៀតរបស់ ប.ស.ស ។ ២) ប.ស.ស អាចប្រើប្រាស់ធនធាននានារបស់មូលនិធិខាងសុខាភិបាល និងសង្គមកិច្ចសម្រាប់៖ ក-ធ្វើសកម្មភាពនានាក្នុងគោលដៅសម្រាប់ការងារទូទៅ ការបង្ការគ្រោះថ្នាក់ការងារ និង ជម្ងឺវិជ្ជាជីវៈ ការសម្របសម្រួលវិជ្ជាជីវៈ ជាពិសេសសម្រាប់ការសិក្សាស្រាវជ្រាវ និងធ្វើស្ថិតិហានិភ័យការងារ ព្រមទាំងការឃោសនាផ្សព្វផ្សាយដើម្បីជំរុញឱ្យវិធានការបង្ការ និងសម្រួលវិជ្ជាជីវៈមានការអភិវឌ្ឍន៍។ ខ) ផ្តល់ជំនួយខាងហិរញ្ញវត្ថុ ឬចូលរួមជាមួយស្ថាប័នសាធារណៈ ឬអង្គការឯកជនក្នុងវិស័យសុខាភិបាល និងសង្គមកិច្ចដែលមានសកម្មភាពជាប្រយោជន៍សម្រាប់សមាជិក ប.ស.ស នៃផ្នែកនិមួយៗ ។

មាត្រា ៣៣៖ បេឡាជាតិរបបសន្តិសុខសង្គមត្រូវរួចផុតពីការបង់ពន្ធ និងអាករក្រប់យ៉ាង។ ប៉ុន្តែប្រតិបត្តិការរបស់បេឡានេះដែលមានចរិកពានិជ្ជកម្ម ហើយដែលមានគោលដៅរកផលចំនេញសុទ្ធសាធ ត្រូវជាប់ពន្ធអាករតាមច្បាប់ជាធរមាន ។

៣.១.៣ អនុក្រឹត្យ

៣.១.៣.១ អនុក្រឹត្យស្តីពីកិច្ចដំណើរការវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន

អនុក្រឹត្យលេខ ៧២ អនក្រ បក ស្តីពីកិច្ចដំណើរការវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន បានអនុម័តនៅថ្ងៃទី១១ ខែសីហា ឆ្នាំ១៩៩៩ ដោយរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា។ មាត្រាពាក់ព័ន្ធសំខាន់ៗរួមមាន៖

មាត្រា ១៖ អនុក្រឹត្យនេះ មានគោលបំណង៖ ទី១ កំណត់ការវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថានលើរាល់គម្រោង និងសកម្មភាពរបស់ឯកជន ឬសាធារណៈ ហើយត្រូវបានពិនិត្យ និងវាយតម្លៃដោយក្រសួងបរិស្ថាន មុននឹងដាក់ជូនរាជរដ្ឋាភិបាលសំរេច។ ទី២ កំណត់ប្រភេទ និងទំហំគម្រោង សកម្មភាពដែលបានស្នើឡើងព្រមទាំងសកម្មភាពដែលមានស្រាប់ និងកំពុងដំណើរការ ទាំងឯកជន និងសាធារណៈដែលត្រូវវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន។ ទី៣បំផុសឲ្យមានការចូលរួមពីសាធារណជនក្នុងដំណើរការវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន ព្រមទាំងទទួលយកមតិយោបល់មកធ្វើការពិចារណាក្នុងកិច្ចដំណើរការអនុម័តគម្រោង។

មាត្រា ២៖ អនុក្រឹត្យនេះ មានវិសាលភាពអនុវត្តចំពោះគម្រោងដែលបានស្នើឡើងព្រមទាំងសកម្មភាពដែលមានស្រាប់ និងកំពុងដំណើរការ ដែលជាបុគ្គលឯកជន ជាក្រុមហ៊ុនឯកជន ជាក្រុមហ៊ុនចំរុះរដ្ឋ ឬជាក្រុមហ៊ុនរដ្ឋ ជាក្រសួងស្ថាប័នរដ្ឋដែលមានចែងនៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធនៃអនុក្រឹត្យនេះ លើកលែងតែគម្រោងដែលមានលក្ខណៈពិសេស និងចាំបាច់បន្ទាន់ដែលសម្រេចដោយរាជរដ្ឋាភិបាល។

មាត្រា ៣៖ ក្រសួងបរិស្ថានមានភារៈកិច្ច៖ ទី១ ពិនិត្យ និងវាយតម្លៃលើរបាយការណ៍វាយតម្លៃហេតុប៉ះ-ពាល់បរិស្ថាន ដោយសហការជាមួយក្រសួងស្ថាបន័ពាក់ព័ន្ធ និងទី២ ឲ្យម្ចាស់គម្រោងប្រត្តិបត្តិតាមផែនការគ្រប់គ្រងបរិស្ថាន តាមដាន ឃ្លាំមើល និងចាត់វិធានការក្នុងដំណាក់កាលសាងសង់ ប្រតិបត្តិ និងបញ្ចប់គម្រោង ដូចមានចែងក្នុងរបាយការណ៍វាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថានដែលបានអនុម័តរួច។

មាត្រា ៤៖ ស្ថាប័ន និងក្រសួង ដែលមានសិទ្ធិអនុម័តលើគម្រោង មានភារកិច្ចពិនិត្យ និងសម្រេចលើគម្រោងដូចមានចែងក្នុងឧបសម្ព័ន្ធនៃអនុក្រឹត្យនេះ ដែលក្រសួងបរិស្ថានបានពិនិត្យ និងផ្តល់យោបល់លើរបាយការណ៍វាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន។

មាត្រា ៦៖ ម្ចាស់គម្រោងត្រូវធ្វើរបាយការណ៍វាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថានដំបូង ចំពោះគម្រោងដែលតម្រូវឲ្យមានការវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន ដូចមានចែងក្នុងឧបសម្ព័ន្ធនៃអនុក្រឹតនេះ។

មាត្រា ៧៖ ម្ចាស់គម្រោង ត្រូវដាក់ពាក្យសុំពិនិត្យរបាយការណ៍វាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថានដំបូង និងរបាយការណ៍សិក្សាបុរេសមិទ្ធិលទ្ធភាពទៅក្រសួងបរិស្ថាន។

មាត្រា ៨៖ ម្ចាស់គម្រោង ត្រូវដាក់ពាក្យសុំពិនិត្យរបាយការណ៍វាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន ពេញ-លេញ និងរបាយការណ៍សិក្សាសមិទ្ធិលទ្ធភាពទៅក្រសួងបរិស្ថាន ចំពោះគម្រោងដែលអាចបង្កហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថានធ្ងន់ធ្ងរដល់ធនធានធម្មជាតិ ប្រព័ន្ធអេកូស៊ី សុខភាពមនុស្ស ព្រមទាំងសុខមាលភាពសាធារណៈ។

មាត្រា ១៦៖ ក្នុងករណីដែលក្រសួងបរិស្ថានតម្រូវឱ្យមានរបាយការណ៍វាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថានពេញលេញ ម្ចាស់គម្រោង ត្រូវរៀបចំ និងបញ្ជូនរបាយការណ៍ ដូចមានចែងក្នុងមាត្រា៨ ទៅកាន់ក្រសួងបរិស្ថានជាមួយនឹងការដាក់ពាក្យសុំវិនិយោគទៅស្ថាប័នអនុម័តគម្រោង។

មាត្រា ១៧៖ ក្រសួងបរិស្ថានត្រូវពិនិត្យរបាយការណ៍ ដូចមានចែងក្នុងមាត្រា១៦ ព្រមទាំងចាត់បញ្ជូនយោបល់ និងសំណើរទៅម្ចាស់គម្រោង និងស្ថាប័នអនុម័តគម្រោងក្នុងរយៈពេល៣០ ថ្ងៃ គិតថ្ងៃធ្វើការចាប់ពីថ្ងៃដែលក្រសួងបានទទួលរបាយការណ៍សិក្សាលទ្ធភាព និងរបាយការណ៍វាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថានពីម្ចាស់គម្រោង។

មាត្រា ២០៖ មុនចាប់ដំណើរការអនុវត្តគម្រោង ម្ចាស់គម្រោងត្រូវទទួលយោបល់ឯកភាពជាមុនពីក្រសួងបរិស្ថាន លើរបាយការណ៍វាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថានដំបូង ឬរបាយការណ៍វាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថានពេញលេញ។

៣.១.៣.២ អនុក្រឹត្យស្តីពីការត្រួតពិនិត្យការបំពុលទឹក

អនុក្រឹត្យលេខ ២៧ អនក្រ.បក ស្តីពីការត្រួតពិនិត្យការបំពុលទឹក ត្រូវបានអនុម័តនៅថ្ងៃទី០៦ ខែមេសា ឆ្នាំ១៩៩៩ ដោយរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា។ មាត្រាសំខាន់ៗមួយចំនួន ដែលជាប់ទាក់ទងនឹងគម្រោងខាងលើមានដូចជា៖

មាត្រា ១៖ អនុក្រឹត្យនេះ មានគោលដៅកំណត់ការត្រួតពិនិត្យការបំពុលទឹក ដើម្បីទប់ស្កាត់ និងកាត់-បន្ថយការបំពុលទឹក នៅតាមតំបន់ទឹកសាធារណៈ សំដៅធានាបានការការពារសុខភាពមនុស្ស និងការ-អភិរក្សជីវចំរុះ។

មាត្រា ២៖ អនុក្រឹត្យនេះ មានវិសាលភាពអនុវត្តចំពោះរាល់ប្រភពបំពុល និងសកម្មភាពទាំងឡាយណាដែលបង្កឱ្យមានការបំពុលទឹកនៅតាមតំបន់សាធារណៈ។

មាត្រា ៨៖ ហាមឃាត់ដាដាច់ខាតនូវការចាក់ចោលសំរាម សំណល់រឹង ឬសារធាតុប្រកបដោយគ្រោះ-ថ្នាក់ ទៅក្នុងតំបន់ទឹកសាធារណៈ ឬប្រព័ន្ធលូសាធារណៈ។ ហាមឃាត់ដាដាច់ខាតនូវការទុកដាក់សំណល់រឹង ឬសារធាតុប្រកបដោយគ្រោះថ្នាក់នាំឲ្យមានការបំពុលទឹកតំបន់សាធារណៈ។

មាត្រា ១០៖ ការបញ្ចេញចោល ឬការដឹកចេញនូវសំណល់រាវពីប្រភពបំពុលទៅកន្លែងដទៃ ក្នុងគោលបំណងណាមួយ ត្រូវសុំការអនុញ្ញាតពីក្រសួងបរិស្ថានជាមុនសិន និងត្រូវធ្វើសេចក្តីចំលងពាក្យសុំនោះទៅក្រសួង និងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ។

មាត្រា២៥៖ កំរិតកំណត់ស្តង់ដាគុណភាពទឹកនៅតាមតំបន់សាធារណៈ សម្រាប់អភិរក្សជីវៈចំរុះនៅក្នុងទឹក មានចែងនៅក្នុងតារាងឧបសម្ព័ន្ធទី ៤ នៃអនុក្រឹត្យនេះ។

អនុក្រឹត្យនេះ ភ្ជាប់មកជាមួយនូវឧបសម្ព័ន្ធចំនួន ៥ ដែលបង្ហាញពីការកំណត់ស្តង់ដារបរិស្ថានដែលទាក់ទងនឹងការត្រួតពិនិត្យការបំពុលទឹក (មានបង្ហាញលម្អិតនៅឧបសម្ព័ន្ធ៩ នៃរបាយការណ៍ វ.ហ.ស្ថ នេះ)។

៣.១.៣.៣ អនុក្រឹត្យស្តីពីការគ្រប់គ្រងសំណល់រឹង

អនុក្រឹត្យលេខ ៣៦ អនក្រ.បក ស្តីពីការគ្រប់គ្រងសំណល់រឹង ត្រូវបានអនុម័តនៅថ្ងៃទី២៧ ខែមេសា ឆ្នាំ១៩៩៩ ដោយរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា។ មាត្រាសំខាន់ៗ ដែលជាប់ទាក់ទងទៅនឹងគម្រោងខាងលើរួមមាន៖

មាត្រា ១៖ អនុក្រឹត្យនេះ មានគោលដៅកំណត់ការគ្រប់គ្រងសំណល់រឹងប្រកបដោយលក្ខណៈបច្ចេក-ទេសសមស្រប និងប្រកបដោយសុវត្ថិភាពសំដៅធានាឲ្យបាននូវការការពារសុខភាពសាធារណៈ គុណ-ភាពបរិស្ថាន និងការអភិរក្សជីវៈចំរុះ។

មាត្រា ២៖ អនុក្រឹត្យនេះ មានវិសាលភាពអនុវត្តចំពោះរាល់សកម្មភាពបោះចោល ទុកដាក់ ស្តុកទុក ប្រមូល ដឹកជញ្ជូន កែច្នៃ និងបញ្ចេញចោលសំរាម និងសំណល់ប្រកបដោយគ្រោះថ្នាក់។

មាត្រា ៥៖ ការអនុវត្តន៍ក្នុងការប្រមូល ដឹកជញ្ជូន ស្តុក កែច្នៃ កាត់បន្ថយបរិមាណ និងការចាក់ចោលសំរាមតាមបណ្តាខេត្ត-ក្រុង គឺជាសមត្ថកិច្ចរបស់អាជ្ញាធរខេត្ត-ក្រុង។ ការអនុវត្តន៍វាក្យខ័ណ្ឌទី១ នៃ

មាត្រា៥នេះ ត្រូវអនុលោមទៅតាមគោលការណ៍ណែនាំលើការគ្រប់គ្រងសំរាមប្រកបដោយសុវត្ថិភាព ដែលមានចែងក្នុងប្រកាស់របស់ក្រសួងបរិស្ថាន។

<u>មាត្រា ៦</u>៖ ក្រសួងបរិស្ថាន ត្រូវធ្វើការត្រួតពិនិត្យលើការអនុវត្តន៍ក្នុងការបោះចោល ប្រមូល ដឹកជញ្ជូន ស្តុក កែច្នៃ កាត់បន្ថយបរិមាណ និងការចាក់ចោលសម្រាមតាមបណ្តាខេត្ត-ក្រុង។

អនុក្រឹត្យនេះភ្ជាប់មកជាមួយនូវឧបសម្ព័ន្ធដែលបង្ហាញពីការកំណត់ស្តង់ដារបរិស្ថានលើសំណល់ប្រកបដោយគ្រោះថ្នាក់ចំនួន ៣៣ ប្រភេទ (មានបង្ហាញលម្អិតនៅឧបសម្ព័ន្ធ ៩ នៃរបាយការណ៍ វ.ហ.ស្ថ នេះ)។

៣.១.៣.៤ អនុក្រឹត្យស្តីពីការត្រួតពិនិត្យការបំពុលខ្យល់ និង ការរំខានដោយសំឡេង

អនុក្រឹត្យលេខ ៤២ អនក្រ. បក ស្តីពីការត្រួតពិនិត្យការបំពុលខ្យល់ និងការរំខានដោយសំឡេង បានអនុម័តនៅថ្ងៃទី១០ ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០០០ ដោយរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា។ មាត្រាសំខាន់ៗមួយចំនួនដែលជាប់ទាក់ទងនឹងគម្រោងរួមមាន៖

<u>មាត្រា ១</u>៖ អនុក្រឹត្យនេះគោលបំណងកំណត់លើការត្រួតពិនិត្យការបំពុលខ្យល់ និង ការរំខានដោយសំឡេង ដើម្បីទប់ស្កាត់ និងកាត់បន្ថយសារធាតុដែលបំពុលខ្យល់ និងសំឡេង ក្នុងបរិយាកាសសំដៅការពារគុណភាពបរិស្ថាន និងសុខភាពសាធារណៈ។

<u>មាត្រា ៤</u>៖ កំរិតកំណត់ស្តង់ដារគុណភាពខ្យល់មានចែងក្នុងតារាងឧបសម្ព័ន្ធ១ និងកំរិតកំណត់ស្តង់ដាអតិបរមានៃសារជាតុប្រកបដោយគ្រោះថ្នាក់ ដែលអនុញ្ញាតឲ្យមាននៅក្នុងខ្យល់មានចែងនៅក្នុងតារាងឧបសម្ព័ន្ធ២ នៃអនុក្រឹត្យនេះ។

<u>មាត្រា ៧</u>៖ កំរិតស្តង់ដារអតិបរមានៃសារជាតុបំពុល ដែលអនុញ្ញាតពីប្រភពយានយន្ត ទីតាំងផលិតកម្ម និងកំរិតកំណត់ស្តង់ដារអតិបរមាសំរាប់ទីកន្លែងសាធារណៈ និងតំបន់លំនៅដ្ឋាន មានចែងក្នុងតារាងឧបសម្ព័ន្ធ៥ ឧបសម្ព័ន្ធ៦ និង ឧបសម្ព័ន្ធ៧។

<u>មាត្រា ២៦</u>៖ ក្រសួងបរិស្ថាន ត្រូវធ្វើការត្រួតពិនិត្យតាមដានជាប្រចាំពីស្ថានភាព និងគុណភាពខ្យល់នៅទូទាំងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ដើម្បីមានវិធានការទប់ស្កាត់ និងកាត់បន្ថយការបំពុលខ្យល់ឲ្យបានទាន់-ពេលវេលា។

<u>មាត្រា ២៨</u>៖ ក្នុងករណីរកឃើញថាតំបន់ណាមួយត្រូវទទួលរងការបំពុលខ្យល់ ដែលបង្កឲ្យមានការគំរាមកំហែងដល់អាយុជីវិតសាធារណៈ ឬគុណភាពបរិស្ថាន ក្រសួងបរិស្ថាន ត្រូវធ្វើការផ្សព្វផ្សាយជា

សាធារណៈ ជាបន្ទាន់អំពីបញ្ហាគ្រោះថ្នាក់ និងត្រូវស៊ើបអង្កេតរកប្រភពដែលបង្កឲ្យមានការបំពុល ព្រម-ទាំងចាត់វិធានការទប់ស្កាត់ប្រភពបំពុលទាំងនោះ ដើម្បីស្តារគុណភាពខ្យល់ឲ្យបានប្រសើរឡើងវិញ។

មាត្រា ៣០៖ ក្នុងករណីមានពាក្យបណ្តឹង ឬសេចក្តីរាយការណ៍ថាប្រភពបំពុលណាមួយ បានបញ្ចេញសារធាតុបំពុលខ្យល់ សំឡេង ឬរំញ័រ បង្កឲ្យមានគ្រោះថ្នាក់ដល់សុខភាព ឬទ្រព្យសម្បត្តិសាធារណៈ ក្រសួងបរិស្ថាន ដោយសហការជាមួយក្រសួងពាក់ព័ន្ធ មានសិទ្ធិធ្វើអធិការកិច្ចនៅក្នុងបរិវេណប្រភពបំពុលនោះ និងយកគំរូតាងមកធ្វើការវិភាគ។

អនុក្រឹត្យនេះ ភ្ជាប់មកជាមួយនូវឧបសម្ព័ន្ធចំនួន ៨ ដែលបង្ហាញពីការកំណត់ស្តង់ដារបរិស្ថាន ដែលទាក់ទងនឹងការត្រួតពិនិត្យការបំពុលខ្យល់ និងការរំខានដោយសំលេង (មានបង្ហាញលម្អិតនៅឧបសម្ព័ន្ធ ៩ នៃរបាយការណ៍ វ.ហ.ស្ថ នេះ)។

៣.១.៣.៥ អនុក្រឹត្យស្តីពីការគ្រប់គ្រងសារធាតុបំផ្លាញស្រទាប់អូហ្សូន

អនុក្រឹត្យលេខ ៤៧ អនក្រ.បក ស្តីអំពីការគ្រប់គ្រងសារធាតុបំផ្លាញស្រទាប់អូហ្សូន បានអនុម័តនៅថ្ងៃទី៣១ ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០០៧។ អនុក្រឹត្យនេះ មានគោលបំណង៖

- កំណត់ការគ្រប់គ្រងសារធាតុបំផ្លាញស្រទាប់អូហ្សូន និងការគ្រប់គ្រងសកម្មភាពអាជីវកម្ម និងការប្រើប្រាស់សារធាតុនេះ ស្របតាមពិធីសារម៉ុងរ៉េអាល់នៃអនុញ្ញាទីក្រុងវីយែន។
- វិសាលភាពអនុវត្តចំពោះរាល់ការនាំចូល ការនាំចេញ ការឆ្លងកាត់ ការផលិត ការស្តុកទុក ការលក់ដូរ ការដឹកជញ្ជូន និងការប្រើប្រាស់សារធាតុបំផ្លាញស្រទាប់អូហ្សូន បើទោះបីជាសារ-ធាតុនោះមានលក្ខណៈទោល ឬសមាស នៅរក្សាភាពដើម ប្រើប្រាស់រួចហើយចម្រាញ់ឡើងវិញ ឬក៏ធ្វើការកែប្រែគុណភាពក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាក៏ដោយ។

អនុក្រឹត្យនេះ មានភ្ជាប់នូវឧបសម្ព័ន្ធចំនួន២ ដើម្បីការគ្រប់គ្រងសារធាតុបំផ្លាញស្រទាប់អូហ្សូន ដែលរួមមាន៖ ឧបសម្ព័ន្ធ១ គឺតារាងសារធាតុបំផ្លាញស្រទាប់អូហ្សូន និងឧបសម្ព័ន្ធ២ គឺជាបញ្ជីឈ្មោះផលិតផល ប្រើប្រាស់សារធាតុបំផ្លាញស្រទាប់អូហ្សូនដែលត្រូវចុះបញ្ជីនៅក្រសួងបរិស្ថាន។

៣.១.៣.៦ អនុក្រឹត្យស្តីពីការបង្កើតកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ

អនុក្រឹត្យលេខ ៥០ អនក្រ.បក ស្តីអំពីការបង្កើតកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ បានអនុម័តនៅថ្ងៃទី១៧ ខែកក្កដា ឆ្នាំ១៩៩៨។ មាត្រាសំខាន់ៗនៃអនុក្រឹត្យនេះមាន៖

មាត្រា ១៖ ត្រូវបានបង្កើតសហគ្រាសសាធារណៈ ដែលមានលក្ខណៈជាក្រុមហ៊ុនរដ្ឋឈ្មោះ "កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ" សរសេរកាត់ (ក.ស.ស) Port Autonome de Sihanouk ville (PAS) ដែលស្ថិតក្រោមអាណាព្យាបាលក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងក្រោមអាណាព្យាបាលហិរញ្ញវត្ថុនៃក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ។

- ក.ស.ស មានទីស្នាក់ការនៅក្នុងក្រុងព្រះសីហនុ
- ក.ស.ស គឺជានិតិបុគ្គលមានស្វ័យភាពផ្នែកបច្ចេកទេស រដ្ឋបាល និងហិរញ្ញវត្ថុ។
- ក.ស.ស ត្រូវស្ថិតក្រោមឥទ្ធិពលបទបញ្ញត្តិនៃអនុក្រឹត្យនេះ ហើយនិងគោរពតាមបទញត្តិនៃព្រះរាជក្រមលេខ ០៦៩៦/០៣ ចុះថ្ងៃទី១៧ ខែមិថុនា ឆ្នាំ១៩៩៦ ស្តីពីលក្ខន្តិកៈទូទៅនៃសហគ្រាសសាធារណៈ ព្រមទាំងបទបញ្ញត្តិនៃច្បាប់ពាណិជ្ជកម្ម។

មាត្រា ២៖ ក.ស.ស មានភារកិច្ចធ្វើអាជីវកម្ម-សេវាកម្មមូលដ្ឋានលើការងារៈ

- កណ្តាធារកិច្ច នាំនាវាកស្តុភារដល់នាវា
- លើកដាក់ ផ្ទេរ ផ្ទុក និងដឹកជញ្ជូនទំនិញ
- ការងារថែរក្សា ស្តុកទំនិញ ឃ្លាំង ទីលាន
- ការងារអភិវឌ្ឍន៍ និងស្តារហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ក.ស.ស ដែលមាន ដែលត្រូវពង្រីក។

មាត្រា ៣៖ ក.ស.ស មានភារកិច្ចៈ

- ទទួលខុសត្រូវ និងចាត់ចែងលើការងារការពារសុវត្ថិភាព សន្តិសុខ សណ្តាប់ធ្នាប់ ក្នុងតំបន់គ្រប់គ្រង។
- ប្រកាន់គោលការណ៍ និងរបៀបកិច្ចការ ដូចគ្នានិងអាជីវករ។
- គ្រប់គ្រងដឹកនាំ និងចាត់ចែងសកម្មភាពឲ្យមានប្រសិទ្ធភាព និងមានការរីកចំរើន។
- ក្នុងឋានៈជាស្ថាប័នសាធារណៈ ក.ស.ស ទទួលពីរដ្ឋនូវអំណាច និងកាតព្វកិច្ចទាំងឡាយដើម្បីបំពេញបេសកម្មស្របតាមកម្មវត្ថុរបស់ខ្លួន។

មាត្រា ៤៖ លើកលែងបទបញ្ញត្តិផ្ទុយពីនេះ ក.ស.ស ត្រូវបង់ពន្ធអាករស្របតាមច្បាប់ និងបទបញ្ជា ជាធរមាន។

មាត្រា ៥៖ ដើមទុនដំបូងនៃក.ស.ស ត្រូវកំណត់ដោយបញ្ជីតុល្យការដំបូងដែលបានទទួលការឯកភាពពីក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ និងក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន។

- ពេលដែលអនុក្រឹត្យនេះចូលជាធរមាន ក.ស.ស ត្រូវចាត់ទុកជាកម្មសិទ្ធពេញច្បាប់ជំនួសរដ្ឋលើទ្រព្យសម្បត្តិទាំងអស់ ដែលបានកត់ត្រាក្នុងបញ្ជីសារពើភណ្ឌ។

<u>មាត្រា ៦</u>៖ បុគ្គលិក ក.ស.ស ត្រូវស្ថិតក្រោមលក្ខន្តិកៈដោយឡែកដែលសម្រេចដោយក្រុមប្រឹក្សាភិបាល ដោយផ្អែកលើព្រះរាជក្រមស្តីពីលក្ខន្តិកៈទូទៅនៃសហគ្រាសសាធារណៈ។ ចាប់ពីពេលដែលលក្ខន្តិកៈដោយឡែកនេះចូលជាធរមាន បុគ្គលិកទាំងអស់នៃ ក.ស.ស មិនស្ថិតក្នុងក្របខ័ណ្ឌរបស់រដ្ឋតទៀតទេ។

<u>មាត្រា ៧</u>៖ ក.ស.ស ត្រូវដឹកនាំដោយក្រុមប្រឹក្សាភិបាល ដែលមានសិទ្ធិយ៉ាងធំទូលាយ ដើម្បីបំពេញមុខងារក្នុងក្របខ័ណ្ឌនៃបទបញ្ញត្តិនៃអនុក្រឹត្យនេះ និងបទបញ្ជាផ្ទៃក្នុងរបស់ខ្លួន។

- ក្រុមប្រឹក្សាភិបាលមានសមាសភាពដូចខាងក្រោម៖
- តំណាងក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន ១រូប ជាប្រធាន
- តំណាងទីស្តីការគណៈរដ្ឋមន្ត្រី ១រូប ជាសមាជិក
- តំណាងក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ ១រូប ជាសមាជិក
- តំណាងអាជ្ញាធរក្រុងព្រះសីហនុ ១រូប ជាសមាជិក
- តំណាងក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម ១រូប ជាសមាជិក
- តំណាងនិយោជិតរបស់ ក.ស.ស ១រូប ជាសមាជិក
- អគ្គនាយក ក.ស.ស ១រូប ជាសមាជិក

<u>មាត្រា ១០</u>៖ ក្រុមប្រឹក្សាភិបាល បើកអង្គប្រជុំគ្រប់ពេល អាស្រ័យដោយអត្ថប្រយោជន៍នៃសហគ្រាសតាមការអញ្ជើញរបស់ប្រធាន ឬតាមសំណើរនៃសមាជិក ដែលមានបួននាក់យ៉ាងតិចក្នុងចំណោមសមាជិកទាំងអស់។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ក្រុមប្រឹក្សាភិបាល ត្រូវធ្វើការប្រជុំយ៉ាងតិច ១ ដង ក្នុងរយៈពេល៣ខែ។ ក្នុងករណីមានធុរៈ ត្រូវជ្រើសរើសសមាជិកណាម្នាក់ ដែលមានវ័យចំណាស់ជាងគេដើម្បីដឹកនាំការប្រជុំ។ ក្រុមប្រឹក្សាភិបាល ត្រូវពិភាក្សាលើបញ្ហាទាំងឡាយដែលស្ថិតក្នុងក្របខ័ណ្ឌរបស់ខ្លួន។ របៀបវារៈនៃការប្រជុំ ព្រមទាំងឯកសារទាក់ទិនទាំងឡាយ ត្រូវផ្ញើរជូនសមាជិកក្រុមប្រឹក្សាភិបាលគ្រប់រូប និងមន្ត្រីត្រួតពិនិត្យរដ្ឋឲ្យបានយ៉ាងតិច ១០ថ្ងៃ មុនពេលបើកអង្គប្រជុំ។ កិច្ចប្រជុំរបស់ក្រុមប្រឹក្សាភិបាលអាចប្រព្រឹត្តទៅបានលុះត្រាតែមានវត្តមានសមាជិកយ៉ាងតិចពាក់កណ្តាល។ បើសិនជាមិនគ្រប់កូរ៉ុមទេ ការប្រជុំត្រូវលើកទៅ ១៥ ថ្ងៃក្រោយទៀត ដើម្បីពិភាក្សាឡើងវិញលើបញ្ហាតាមរបៀបវារៈដដែល។ កិច្ចប្រជុំលើកក្រោយនេះ ពុំចាំបាច់ទាមទារកូរ៉ុមទេ។

សេចក្តីសម្រេចទាំងឡាយរបស់ក្រុមប្រឹក្សាភិបាលអាចយកជាការបានលុះត្រាតែមានការអនុម័ត ដោយសំឡេងភាគច្រើននៃសមាជិកអង្គប្រជុំ។ បើសិនជាការបែកសម្លេងមានចំនួនស្មើគ្នាសំឡេងរបស់ប្រធាន ត្រូវចាត់ទុកជាឧត្តមភាព។

មាត្រា ១១៖ សេចក្តីសម្រេចនៃក្រុមប្រឹក្សាភិបាល ត្រូវកត់ត្រាក្នុងកំណត់ហេតុមួយ ដែលត្រូវបញ្ជូនទៅអាជ្ញាធរអាណាព្យាបាលទៅសមាជិកក្រុមប្រឹក្សាម្នាក់ៗ និងទៅមន្ត្រីត្រួតពិនិត្យរដ្ឋព្រមទាំងស្ថាប័នដ៏ទៃទៀត ដែលមានចែងក្នុងមាត្រា ២៤ នៃអនុក្រឹត្យនេះ ក្នុងរវាង១៥ថ្ងៃ យ៉ាងយូរចាប់ពីថ្ងៃប្រជុំ។ កំណត់ហេតុដើមត្រូវមានចុះហត្ថលេខាដោយប្រធានអង្គប្រជុំ និងសមាជិកក្រុមប្រឹក្សាភិបាលណាម្នាក់ដែលមានវត្តមានក្នុងកិច្ចប្រជុំពេលមុននោះ។

មាត្រា ១២៖ អគ្គនាយកមានភារកិច្ច ជាអ្នកគ្រប់គ្រងជាប្រក្រតី ក.ស.ស និងត្រូវបានតែងតាំងសម្រាប់អាណត្តិ ៣ ឆ្នាំ ដោយអនុក្រឹត្យ តាមសំណើរបស់ក្រសួងអាណាព្យាបាល។

មាត្រា ២៤៖ រយៈពេល១៥ថ្ងៃយ៉ាងយូរបំផុត ក្រោយពីការអនុម័តរបស់ក្រុមប្រឹក្សាភិបាល ក.ស.ស ត្រូវផ្ញើជូនរដ្ឋមន្ត្រីទទួលបន្ទុកទីស្តីការគណៈរដ្ឋមន្ត្រី រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងអាណាព្យាបាល និងរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ នូវឯកសារដូចខាងក្រោម៖

- កំណត់ហេតុប្រជុំនៃក្រុមប្រឹក្សាភិបាល
- គម្រោងសហគ្រាស ដូចមានចែងក្នុងមាត្រា១៨ របាយការណ៍ស្តីពីសកម្មភាព-តុល្យការ និងគណនីគ្រប់គ្រងទាំងឡាយរបស់ ក.ស.ស
- របាយការណ៍របស់ស្នងការគណនី។

មាត្រា ២៥៖ ត្រូវបានដាក់ឲ្យនៅអម ក.ស.ស នូវមន្ត្រីត្រួតពិនិត្យរដ្ឋម្នាក់ ដែលត្រូវតែងតាំងដោយអនុក្រឹត្យតាមសំណើរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ។ មន្ត្រីត្រួតពិនិត្យរដ្ឋ មានសិទ្ធិចូលរួម គ្រប់កិច្ចប្រជុំរបស់ក្រុមប្រឹក្សាភិបាល ហើយអាចផ្តល់យោបល់លើគ្រប់ចំណុចនៃរបៀបវារៈ តែពុំមានសម្លេងអនុម័តឡើយ។ មន្ត្រីត្រួតពិនិត្យរដ្ឋ ត្រូវបំពេញបេសកកម្មដោយអនុលោមតាមបទបញ្ញត្តិនៃមាត្រាទី ២០ ទៅ២៥ នៃព្រះរាជក្រមលេខ ជស/រកម/០៦៩៦/០៣ ចុះថ្ងៃទី០១ ខែមិថុនា ឆ្នាំ១៩៩៦ ស្តីពីលក្ខន្តិកៈទូទៅនៃសហគ្រាសសាធារណៈ។

៣.១.៣.៧ អនុក្រឹត្យស្តីពីលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់

អនុក្រឹត្យលេខ ៨៦ អនក្រ.បក ស្តីពីលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ ត្រូវបានអនុម័តនៅថ្ងៃទី១៩ ខែធ្នូ ឆ្នាំ១៩៩៧។ មាត្រាសំខាន់ៗ មួយចំនួនដែលជាប់ទាក់ទងនឹងគម្រោងរួមមាន៖

មាត្រា ១៖ រាល់រូបវន្តបុគ្គល ឬនីតិបុគ្គលសាធារណៈ ឬឯកជន មានសិទ្ធិសាងសង់អគារលើដី ដែលជាកម្មសិទ្ធិរបស់ខ្លួន ហើយសិទ្ធិសាងសង់នេះ ត្រូវទទួលបានការការពារដោយអនុក្រឹត្យនេះ។ លិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ដែលបានចេញអោយមុនការសាងសង់ ជាគ្រឹះនៃភាពស្របច្បាប់របស់សំណង់។

មាត្រា ៤៖ សមត្ថកិច្ចរបស់សាលាខេត្ត និងសាលាក្រុង

៤.១ ខេត្ត-ក្រុង មានសមត្ថភាពក្នុងការចេញលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ ក្រោមការទទួលខុសត្រូវរបស់ខ្លួន។

៤.២ លិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ ត្រូវបានចុះហត្ថលេខាដោយប្រតិភូរាជរដ្ឋាភិបាលប្រចាំទីក្រុង ឬដោយអភិបាលខេត្ត-ក្រុង ឬអភិបាលរងដែលទទួលបានសិទ្ធិប្រទាន។ រាល់ការបដិសេធមិនផ្តល់លិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ ត្រូវមានការបញ្ជាក់ជាលាយលក្ខអក្សរនូវមូលហេតុច្បាស់លាស់។

មាត្រា២៧៖ សុវត្ថិភាព និងសុខុមាលភាពសាធារណៈ បានចែងថា លិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ នឹងមិនផ្តល់ជូនឡើយចំពោះសំណង់ទាំងឡាយណាដែលទីតាំង ប្រភេទ ឬទំហំ ដែលមានលក្ខណៈនាំឲ្យប៉ះពាល់សុខុមាលភាព ឬដល់សុវត្ថិភាពសាធារណៈនាំឲ្យរំខាន ឬបណ្តាលឲ្យមានមហន្តរាយ។

២៧.១ ទីដីគ្រោះថ្នាក់ (ទីដីដែលអាចមានគ្រោះថ្នាក់) បានចែងថា លិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ នឹងមិនផ្តល់ជូនឡើយចំពោះទីដីដែលអាចមានមហន្តរាយ តំបន់បាក់ស្រុតរលំ តំបន់ដីសើម ដែលត្រូវការពារតាមមាត់ច្រាំងទន្លេ ព្រែក ស្ទឹង បឹងបួរ ដែលពុំមានភាពរឹងមាំគ្រប់គ្រាន់ ហើយអាចបណ្តាលឲ្យមានគ្រោះថ្នាក់ចំពោះសុវត្ថិភាពរបស់មនុស្ស និងសម្បត្តិទ្រព្យ លើកលែងតែភូមិដ្ឋានទាំងនោះបានអនុម័តតាមប្លង់គោល។ លិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ នឹងមិនផ្តល់ជូនឡើយចំពោះដីអាចលិចទឹក កាលណាសំណង់នោះស្ថិតតាមមាត់ច្រាំងទន្លេ លើព្រែក ស្ទឹង ឬបឹង បណ្តាលឲ្យថយចុះលទ្ធភាពរក្សាទឹកទុក ឬលទ្ធភាពបង្ហូរទឹកពីទីដីនោះ និងទីដីជិតខាង និងប៉ះពាល់ដល់គុណភាពទឹក។

២៧.២ ជាតុរំខានដោយសំឡេងបានចែងថា លិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ នឹងមិនផ្តល់ជូនឡើយ ឬអាចអនុញ្ញាតឲ្យតែក្នុងករណីក្រោមបញ្ញត្តិពិសេស បើសំណង់នោះអាចត្រូវទទួលរងជាតុរំខានដោយសម្លេងខ្លាំងៗ ឬបើសំណង់នោះអាចបង្កជាតុរំខានដោយសំឡេងខ្លាំងៗ។

មាត្រា២៨៖ ការការពាររមណីយដ្ឋាន បានចែងថា លិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ នឹងមិនផ្តល់ជូនឡើយ បើសំណង់នោះមានប្រភេទ ទំហំ ឬទីតាំងអាចបណ្តាលឲ្យអន្តរាយដល់ការអភិរក្ស ឬអន្តរាយដល់ការលើកតម្លៃនៃរមណីយដ្ឋានធម្មជាតិ ឬក្រុង ឬកេរដំណែលប្រវត្តិសាស្ត្រ និងបុរាណវត្ថុ ឬអាចអនុញ្ញាតឲ្យតែក្នុងករណីក្រោមបញ្ញត្តិពិសេស។

មាត្រា៣១៖ ការផ្គត់ផ្គង់ទឹកស្អាត និងការបញ្ចេញចោលទឹកកខ្វក់

៣១.៤ បានចែងថា សំណុំលិខិតសុំលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ ត្រូវមានគំនូរអោងបង្គន់អនាម័យ និងប្រព័ន្ធបន្តភ្ជាប់ទៅលូបង្ហូរទឹកស្អុយ។ លិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ នឹងមិនផ្តល់ជូនឡើយ បើពុំបង្ហាញការធានាគ្រប់គ្រាន់អំពីអនាម័យ និងសុខុមាលភាពចំពោះសំណង់ដែលបានគ្រោង និងបណ្តាសំណង់នៅជុំវិញដែលមានស្រាប់។

២.១.៣.៨ អនុក្រឹត្យស្តីពីនគរូបនីយកម្ម រាជធានី ក្រុង និងទីប្រជុំជន

អនុក្រឹត្យលេខ ៤២ អនក្រ.បក ស្តីអំពីនគរូបនីយកម្ម រាជធានី ក្រុង និងទីប្រជុំជន បានអនុម័តនៅថ្ងៃទី០៣ ខែមេសា ឆ្នាំ២០១៥ ដោយមានបំណងធានាបាននូវ៖

- គុណភាព ប្រសិទ្ធិភាព ចីរភាព និងសមធម៌នៃនគរូបនីយកម្ម
- ការពារសិទ្ធិ និងផលប្រយោជន៍សាធារណៈ និងឯកជន ក្នុងការអភិវឌ្ឍ ការអភិរក្ស និងការសាងសង់
- ការលើកកម្ពស់តម្លៃវប្បធម៌ ការអភិវឌ្ឍន៍បៃតង និងរួមចំណែកកាត់បន្ថយការប្រែប្រួលអាកាសធាតុសកល ព្រមទាំងបង្កើនការបង្ការ និងការទប់ស្កាត់គ្រោះមហន្តរាយ
- ការយកចិត្តទុកដាក់ដល់សុវត្ថិភាព សុខមាលភាព និងភាពងាយស្រួល សម្រាប់មនុស្សទាំងអស់គ្នា រួមទាំងជនពិការ ជនចាស់ជរា និងកុមារ។

មាត្រា២១៖ ផលធៀបផ្ទៃក្រឡាបាតសំណង់ ធៀបនឹងផ្ទៃដីឡូត៍អតិបរិមា គិតជាភាគរយសម្រាប់ប្រភេទដីអាចសាងសង់បាននៅទីក្រុងត្រូវបានកំណត់ដូចខាងក្រោម៖

១. តំបន់លំនៅដ្ឋាន

- តំបន់លំនៅដ្ឋានដាច់ពីគ្នា ដែលមានកំពស់ទាប មិនឲ្យលើសពី៥០% នៃផ្ទៃដីឡូត៍។
- តំបន់លំនៅដ្ឋានជាប់គ្នា ដែលមានកម្ពស់ទាប មិនឲ្យលើសពី៧៥% នៃផ្ទៃដីឡូត៍។
- តំបន់លំនៅដ្ឋានដែលមានកម្ពស់មធ្យម មិនឲ្យលើសពី៦០% នៃផ្ទៃដីឡូត៍។
- តំបន់លំនៅដ្ឋានដែលមានកម្ពស់ខ្ពស់ មិនឲ្យលើសពី៦០% នៃផ្ទៃដីឡូត៍។

- តំបន់លំនៅដ្ឋានចម្រុះ មិនឲ្យលើសពី៦៥% នៃផ្ទៃដីឡូត៍។

២. តំបន់ពាណិជ្ជកម្ម

- តំបន់ពាណិជ្ជកម្ម មិនឲ្យលើសពី៧៥% នៃផ្ទៃដីឡូត៍។
- តំបន់ពាណិជ្ជកម្មចម្រុះ មិនឲ្យលើសពី៧០% នៃផ្ទៃដីឡូត៍។

៣. តំបន់ឧស្សាហកម្ម

- តំបន់ឧស្សាហកម្ម មិនឲ្យលើសពី៦០% នៃផ្ទៃដីឡូត៍។
- តំបន់ឧស្សាហកម្មស្រាល មិនឲ្យលើសពី៦០% នៃផ្ទៃដីឡូត៍។
- តំបន់ឧស្សាហកម្មចម្រុះ មិនឲ្យលើសពី៦០% នៃផ្ទៃដីឡូត៍។

៤. តំបន់ចម្រុះ មិនឲ្យលើសពី៧០% នៃផ្ទៃដីឡូត៍។

៥. តំបន់ដឹកជញ្ជូន មិនឲ្យលើសពី៦០% នៃផ្ទៃដីឡូត៍។

៦. តំបន់ទេសចរណ៍ មិនឲ្យលើសពី៥០% នៃផ្ទៃដីឡូត៍។

៧. តំបន់រដ្ឋបាលនិងសេវាសាធារណៈ មិនឲ្យលើសពី៦០% នៃផ្ទៃដីឡូត៍។

៨. តំបន់លំហសាធារណៈនិងផ្ទៃបៃតង មិនឲ្យលើសពី១០% នៃផ្ទៃដីឡូត៍។

៩. តំបន់វប្បធម៌និងសាសនា មិនឲ្យលើសពី៥០% នៃផ្ទៃដីឡូត៍។

១០. តំបន់ផ្សេងៗមួយចំនួនទៀត មិនឲ្យលើសពី៥០% នៃផ្ទៃដីឡូត៍។

ផលធៀបផ្ទៃក្រឡាបាតសំណង់ ធៀបនឹងផ្ទៃដីឡូត៍ខាងលើនេះ មិនយកមកអនុវត្តនៅតំបន់លំនៅដ្ឋានណាមានផែនការប្រើប្រាស់ដីអនុម័តជាផ្លូវការរួចហើយ មុនអនុក្រឹត្យនេះចូលជាធរមាន។ ក្នុងស្ថានភាពនេះ អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច ត្រូវអនុវត្តតាមផែនការប្រើប្រាស់ដីនោះ។

ចំពោះករណីសំណង់ថ្មីសាងសង់នៅលើដីមួយកន្លែង ដែលមានអាគារចាស់មួយឬច្រើន ហើយគ្មានគម្រោងរុះរើចេញពេលនោះទេ ផលធៀបផ្ទៃក្រឡាបាតសំណង់ធៀបនឹងផ្ទៃដីឡូត៍ ត្រូវគណនាដោយថែមផ្ទៃក្រឡានៃសំណង់ចាស់ទៅលើផ្ទៃក្រឡានៃសំណង់ថ្មី។

ផ្ទៃដីដែលនៅសល់ពីការសាងសង់ក្នុងដីឡូត៍ ត្រូវរៀបចំឲ្យមានសួនច្បារជ្រាបទឹកយ៉ាងតិច៣០ (សាមសិប) ភាគរយនៃផ្ទៃដីដែលនៅសល់ពីការសាងសង់នេះ។ បន្ថែមលើសួនច្បារជ្រាបទឹក គ្រប់ដីឡូត៍ស្នើសុំការសាងសង់ត្រូវកំណត់ឲ្យដាំដើមឈើស្របតាមបទដ្ឋានបច្ចេកទេសដើម្បីបង្កើនផ្ទៃក្រឡាបៃតងក្នុងទីក្រុង និងរួមចំណែកកាត់បន្ថយការប្រែប្រួលអាកាសធាតុសកល។

ផ្ទៃក្រឡាដីឡូត៍១៥០ (មួយរយហាសិប) ម៉ែត្រក្រឡា ត្រូវដាំដើមឈើឲ្យបានយ៉ាងតិច ១ដើម លើកលែងតែមានបទប្បញ្ញត្តិចែងផ្សេងពីនេះ។ ក្នុងការគណនា បើលទ្ធផលជាចំនួនទសភាគ ចំនួនដើមឈើ ត្រូវកំណត់យកចំនួនគត់ដែលមានតម្លៃធំជាងបន្ទាប់នៃលទ្ធផល។

ការកំណត់ និងការគណនាផលធៀបផ្ទៃក្រឡាបាតសំណង់ធៀបនឹងផ្ទៃដីឡូត៍ និងបទដ្ឋានលម្អិតនៃការរៀបចំផ្ទៃបៃតង ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងរៀបចំដែនដីនគរូបនីយកម្ម និងសំណង់។

ប្លង់ផលធៀបផ្ទៃក្រឡាបាតសំណង់ ធៀបនឹងផ្ទៃដីឡូត៍នៃរាជធានី និងក្រុង ស្រុក ខណ្ឌ ត្រូវផ្តួចផ្តើមរៀបចំដូចនីតិវិធីប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដី និងផែនការប្រើប្រាស់ដី និងសម្រេចដាក់ឲ្យប្រើប្រាស់ដោយសេចក្តីសម្រេចរបស់ប្រធានគណៈកម្មាធិការរៀបចំដែនដីនិងនគរូបនីយកម្មថ្នាក់ជាតិ។

មាត្រា២៥៖ ផលធៀបរវាងផ្ទៃក្រឡាបាតសំណង់និងផ្ទៃដីឡូត៍អតិបរមាគិតជាភាគរយ នៅក្នុងប្រភេទដី កម្រិតការសាងសង់នៅទីក្រុង ត្រូវកំណត់៣០ (សាមសិប) ភាគរយ។

កាលណាសំណង់ថ្មីមួយ ត្រូវបានសាងសង់នៅលើដីមួយកន្លែងមានអគារចាស់មួយ ឬច្រើន ហើយគ្មានគម្រោងរុះរើចេញពេលនោះទេ ផលធៀបផ្ទៃក្រឡាបាតសំណង់ធៀបនឹងផ្ទៃដីឡូត៍ គឺត្រូវគណនាដោយថែមផ្ទៃក្រឡានៃសំណង់ចាស់ទៅលើផ្ទៃក្រឡានៃសំណង់ថ្មី។

ផ្ទៃដីដែលនៅសល់ពីការសាងសង់ក្នុងដីឡូត៍ ត្រូវរៀបចំឲ្យមានសួនច្បារដែលជ្រាបទឹកយ៉ាងតិច ៥០(ហាសិប) ភាគរយ នៃផ្ទៃដីដែលនៅសល់ពីការសាងសងនេះ។ ផ្ទៃក្រឡាដីឡូត៍១០០ ម៉ែត្រក្រឡា ត្រូវដាំដើមឈើអោយបានយ៉ាងតិច១ដើម លើកលែងតែមានបទបញ្ញត្តិចែងផ្សេងពីនេះ។ ក្នុងការគណនា បើលទ្ធផលចំនួនទសភាគចំនួនដើមឈើ ត្រូវកំណត់យកចំនួនគត់ដែលមានតម្លៃធំជាងបន្ទាប់នៃលទ្ធផល។

មាត្រា២៦៖ សន្ទស្សន៍ប្រើប្រាស់ដីអតិបរមាសម្រាប់ប្រភេទដីកម្រិតការសាងសង់នៅទីក្រុង ត្រូវកំណត់ត្រឹម១,៥(មួយកន្លះ)។ កាលណាសំណង់ថ្មីមួយ ត្រូវបានសាងសង់នៅលើដីមួយកន្លែងមានអគារចាស់មួយឬច្រើនហើយគ្មានគម្រោងរុះរើចេញ ពេលនោះទេសន្ទស្សន៍ប្រើប្រាស់ដី ត្រូវគណនាដោយថែមផ្ទៃក្រឡានៃសំណង់ចាស់ទៅលើផ្ទៃក្រឡានៃសំណង់ថ្មី។

មាត្រា៣០៖ កម្ពស់អគារនៅទីក្រុង ត្រូវកំណត់ដោយផ្អែកលើមូលដ្ឋានតំបន់ ប្រភេទអគារ ទំហំដីឡូត៍ ទំហំទទឹងផ្លូវ និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្តដែលសំណង់នោះតាំងនៅ និងលើលក្ខខណ្ឌសេដ្ឋកិច្ច សង្គមកិច្ច បរិស្ថាន ភូមិសាស្ត្រ វប្បធម៌ ផាសុកភាព សុខភាព និងសោភណភាព ស្របតាមទីតាំងភូមិសាស្ត្រជាក់ស្តែងរបស់ខ្លួន និងអនុវត្តតាមវិធីសាស្ត្រណាមួយដូចខាងក្រោម៖

១. វិធីសាស្ត្រទី១ ការកំណត់កម្ពស់ជាម៉ែត្រ

- អគារកម្ពស់ទាបត្រូវបានកំណត់កម្ពស់អតិបរមាត្រឹមជាន់ផ្ទាល់ដី ជាន់ទី១ និងជាន់ទី២។
- អគារកម្ពស់មធ្យម ត្រូវបានកំណត់កម្ពស់ចាប់ពីជាន់ទី៣ដល់ជាន់ទី១១។

- អគារកម្ពស់ខ្ពស់ ត្រូវបានកំណត់កម្ពស់ចាប់ពីជាន់ទី១២ឡើងទៅ។

២. វិធីសាស្ត្រទី២ ការកំណត់កម្ពស់តាមសន្ទស្សន៍ប្រើប្រាស់ដី

- ការកំណត់កម្ពស់តាមសន្ទស្សន៍ប្រើប្រាស់ដី ដូចមានចែងនៅក្នុងមាត្រា២២ មាត្រា ២៦ មាត្រា២៧ នៃអនុក្រឹត្យនេះ។

៣. វិធីសាស្ត្រទី៣ ការកំណត់កម្ពស់តាមប្លង់ទ្រេត

- អគារកម្ពស់ទាប ត្រូវបានអនុវត្តក្នុងករណីដែលទំហំទទឹងផ្លូវតូចជាង ឬស្មើ៩(ប្រាំបួន) ម៉ែត្រដោយកម្ពស់អតិបរមាត្រឹមប្លង់ទ្រេតតាមសមាមាត្ររវាងកម្ពស់អគារ និងទំហំទទឹងផ្លូវជាមួយនឹងផ្លាគម្លាតស្មើនឹងចំនួន(ក)។
- អគារកម្ពស់មធ្យម ត្រូវបានកំណត់កម្ពស់អតិមរមាត្រឹមប្លង់ទ្រេតតាមសមាមាត្ររវាងកម្ពស់អគារនិងទំហំទទឹងផ្លូវ ជាមួយនឹងផ្លាគម្លាតស្មើនឹងចំនួន(ខ)
- អគារកម្ពស់ខ្ពស់ ត្រូវបានកំណត់កម្ពស់អតិមរមាត្រឹមប្លង់ទ្រេតតាមសមាមាត្ររវាងកម្ពស់អគារនិងទំហំទទឹងផ្លូវ ជាមួយនឹងផ្លាគម្លាតនឹងចំនួន(គ)។

៤. វិធីសាស្ត្រទី៤ ការកំណត់កម្ពស់អគារ ដោយប្រើប្រាស់វិធីសាស្ត្រខាងលើពីរឬបីរួមគ្នា។

កម្ពស់អតិបរមានិងអប្បបរមាតាមជាន់នីមួយៗ ត្រូវកំណត់ក្នុងប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដីនិងផែនការប្រើប្រាស់ដីស្របទៅតាមប្រភេទនៃការប្រើប្រាស់អគារ និងតាមទីតាំងភូមិសាស្ត្រ។ ទោះជាយ៉ាងណាកម្ពស់អគារអប្បបរមាសម្រាប់មួយជាន់ៗកំណត់ ២,៨ ម៉ែត្រ សម្រាប់អគារស្នាក់នៅ។

ប្លង់កម្ពស់អគារនៃរាជធានី និងក្រុង ស្រុក ខ័ណ្ឌ ផ្តួចផ្តើមរៀបចំ ដូចនីតិវិធីនៃប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដីនិងផែនការប្រើប្រាស់ដីនិងសម្រេចដាក់ឲ្យប្រើប្រាស់ដោយសេចក្តីសម្រេចរបស់ប្រធានគណៈកម្មាធិការរៀបចំដែនដី និងនគរូបនីយកម្មថ្នាក់ជាតិ។

ចំនួន (ក) (ខ) និង(គ) នឹងត្រូវកំណត់ដាក់ឲ្យប្រើប្រាស់ដោយសេចក្តីសម្រេចរបស់ប្រធាន គណៈកម្មាធិការរៀបចំដែនដី និងនគរូបនីយកម្មថ្នាក់ជាតិ។

ការកណត់កម្ពស់នៃអគារ ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងរៀបចំដែនដីនគររូប- នីយកម្ម និងសំណង់។

មាត្រា៣២៖ បទដ្ឋានទំហំដីឡូត៍បច្ចេកទេស ត្រូវបានកំណត់ឡើង ដើម្បីធានាការរៀបចំផែនការ រូបវន្តទីក្រុង ការគ្រប់គ្រងទីក្រុង ការអភិវឌ្ឍរចនាសម្ព័ន្ធ និងការអភិវឌ្ឍដី ឲ្យមានសោភណភាពមាន សណ្តាប់ធ្នាប់ និងមានប្រសិទ្ធភាព។ ទំហំដីឡូត៍បច្ចេកទេសអប្បបរមា សម្រាប់តំបន់លំនៅដ្ឋាន ត្រូវបានកំណត់តាមប្រភេទដូចខាងក្រោម៖

១. តំបន់លំនៅដ្ឋានមានកម្ពស់មធ្យមទាប

- តំបន់លំនៅដ្ឋានដាច់ពីគ្នា(ភូមិគ្រឹះឬពាក់កណ្ដាលភូមិគ្រឹះ)ទំហំដីយ៉ាងតិច១០ម x ២០ម
- តំបន់លំនៅដ្ឋានជាប់គ្នា(ផ្ទះល្វែងឬផ្ទះជាប់គ្នា) មានទំហំដីយ៉ាងតិច ៤ម x ១៥ម។

២. តំបន់លំនៅដ្ឋានមានកម្ពស់មធ្យម

- ប្រភេទទី១ (ពីជាន់ទី៣ ដល់ជាន់ទី៨) មានទំហំដីយ៉ាងតិច១៥ម x ២៥ម។
- ប្រភេទទី២ (ពីជាន់ទី៩ ដល់ជាន់ទី១១) មានទំហំដីយ៉ាងតិច២០ម x ៣០ម។

៣. តំបន់លំនៅដ្ឋានមានកម្ពស់ខ្ពស់

- ប្រភេទទី១ (ពីជាន់ទី១២ដល់ជាន់ទី១៨) ទំហំដីឡូត៍ចាប់ពី ១៥០០ម² ឡើងទៅ។
- ប្រភេទទី២ (ពីជាន់ទី១៩ឡើងទៅ) ទំហំដីឡូត៍ចាប់ពី ៣០០០ម² ឡើងទៅ។

ការកំណត់ទំហំដីឡូត៍បច្ចេកទេសខាងលើនេះ មិនយកមកអនុវត្តចំពោះទំហំដីឡូត៍ដែលមានរួចហើយ និងដែលមានទំហំតូចជាងការកំណត់ខាងលើនេះ។

ទំហំដីឡូត៍បច្ចេកទេសអប្បបរមា សម្រាប់តំបន់លំនៅដ្ឋានផ្សេងទៀត តំបន់ពាណិជ្ជកម្ម តំបន់ឧស្សាហកម្ម និងតំបន់កសិកម្ម ត្រូវបានកំណត់ដោយប្រកាសរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងរៀបចំដែនដីនគរូបនីយកម្ម និងសំណង់។

មាត្រា៣៤៖ ចំនួនចំណតរថយន្តសម្រាប់អគារក្នុងដីឡូត៍ ត្រូវមានគ្រប់គ្រាន់តាមតម្រូវការនៃប្រភេទអគារនីមួយៗ ហើយត្រូវស្ថិតនៅក្រៅពីផ្លូវសាធារណៈ និងទីតាំងសាធារណៈ។

ចំនួនចំណតរថយន្តអប្បបរមាសម្រាប់អគារក្នុងដីឡូត៍ ត្រូវបានកំណត់ដូចខាងក្រោម៖

១. អគារលំនៅដ្ឋានរួមមាន៖

- លំនៅដ្ឋានដាច់ (ភូមិគ្រឹះ និងពាក់កណ្ដាលភូមិគ្រឹះ)
  ផ្ទៃក្រឡាកម្រាល១០០ម² ត្រូវមានចំណតរថយន្តតូច ១ កន្លែង។
- លំនៅដ្ឋានជាប់ (ផ្ទះល្វែង និងផ្ទះជាប់គ្នា)
  ផ្ទៃក្រឡាកម្រាល១២០ម² ត្រូវមានចំណតរថយន្តតូច ១ កន្លែង។
- អគារស្នាក់នៅរួមប្រភេទប្រណិត
  ផ្ទៃក្រឡាកម្រាល១០០ម² ត្រូវមានចំណតរថយន្តតូច ១ កន្លែង។
- អគារស្នាក់នៅរួមប្រភេទមធ្យម
  ផ្ទៃក្រឡាកម្រាល១២០ម² ត្រូវមានចំណតរថយន្តតូច ១ កន្លែង។
- អគារស្នាក់នៅរួមប្រភេទធម្មតា
  ផ្ទៃក្រឡាកម្រាល១៥០ម² ត្រូវមានចំណតរថយន្តតូច ១ កន្លែង។

២. អគារពាណិជ្ជកម្មរួមមាន៖

- ភោជនីយដ្ឋាន ភេសជ្ជដ្ឋាន និងក្លឹបកំសាន្ត

  ផ្ទៃក្រឡាកម្រាល២០ម^{២} ត្រូវមានចំណតរថយន្តតូច ១ កន្លែង។

  និងផ្ទៃក្រឡាកន្លែងរាំ១ម^{២} ត្រូវមានចំណតរថយន្តតូច ១ កន្លែង។

- ផ្សារទំនើប

  ផ្ទៃក្រឡាកម្រាល៥០ម^{២} ត្រូវមានចំណតរថយន្តតូច ១ កន្លែង។

- ផ្សារឬ កន្លែងលក់ដូរ

  ផ្ទៃក្រឡាកម្រាល៥០ម^{២} ត្រូវមានចំណតរថយន្តតូច ១ កន្លែង។

- អគារពាណិជ្ជកម្មផ្សេងៗ

  ផ្ទៃក្រឡាកម្រាល៥០ម^{២} ត្រូវមានចំណតរថយន្តតូច ១ កន្លែង។

៣. អគារឧស្សាហកម្មរួមមាន៖

- អគាររោងចក្រ

  ផ្ទៃក្រឡាកម្រាល២៥០ម^{២} ត្រូវមានចំណតរថយន្តតូច ១ កន្លែង។

  និងផ្ទៃក្រឡាកម្រាល១២៥០ម^{២} ត្រូវមានចំណតរថយន្តធំ ១ កន្លែង។

- អគារឃ្លាំងផ្ទុកទំនិញផ្ទាល់ខ្លួន

  ផ្ទៃក្រឡាកម្រាល៤០០ម^{២} ត្រូវមានចំណតរថយន្តតូច ១ កន្លែង។

  និងផ្ទៃក្រឡាកម្រាល២០០០ម^{២} ត្រូវមានចំណតរថយន្តធំ ១ កន្លែង។

៤. អគារសិក្សាធិការ អប់រំ និងកីឡារួមមាន៖

- អគារគ្រឹះស្ថានឧត្តមសិក្សា

  ផ្ទៃក្រឡាកម្រាល១០០ម^{២} ត្រូវមានចំណតរថយន្តតូច ១ កន្លែង។

- អគារគ្រឹះស្ថានមធ្យមសិក្សា

  ផ្ទៃក្រឡាកម្រាល២០០ម^{២} ត្រូវមានចំណតរថយន្តតូច ១ កន្លែង។

- អគារគ្រឹះស្ថានបឋមសិក្សា

  ផ្ទៃក្រឡាកម្រាល៣០០ម^{២} ត្រូវមានចំណតរថយន្តតូច ១ កន្លែង។

- មជ្ឈមណ្ឌលកីឡា

  ផ្ទៃក្រឡាកម្រាល១០០ម^{២} ត្រូវមានចំណតរថយន្តតូច ១ កន្លែង។

៥. អគារសុខភាពរួមមាន៖

- អគារមន្ទីរពេទ្យ

  ផ្ទៃក្រឡាកម្រាល១០០ម² ត្រូវមានចំណតរថយន្តតូច ១ កន្លែង។

- ក្លីបហាត់ប្រាណនិងសុខភាព

  ផ្ទៃក្រឡាកម្រាល១២០ម² ត្រូវមានចំណតរថយន្តតូច ១ កន្លែង។

៦. អគារសាលមហោស្រព សាលប្រជុំ ពិធី និងរោងភាពយន្ត រួមមាន៖

- អគារមហោស្រពរោងភាពយន្តសាលជួបជុំ និងពិធី

  ផ្ទៃក្រឡាកម្រាល ៣០ម² ត្រូវមានចំណតរថយន្តតូច ១ កន្លែង។

  និងផ្ទៃក្រឡាកម្រាល ៣០០ម² ត្រូវមានចំណតរថយន្តធំ ១ កន្លែង។

៧. អគារសណ្ឋាគារ និងផ្ទះសំណាក់រួមមាន៖

- អគារសណ្ឋាគារ ចំនួនបន្ទប់ ៥ ត្រូវមានចំណតរថយន្តតូច ១ កន្លែង

  និង ចំនួនបន្ទប់ ៣០ ត្រូវមានចំណតរថយន្តធំ ១ កន្លែង។

- អគារផ្ទះសំណាក់ចំនួនបន្ទប់ ១០ ត្រូវមានចំណតរថយន្តតូច ១ កន្លែង

  និងចំនួនបន្ទប់ ៣០ ត្រូវមានចំណតរថយន្តធំ ១ កន្លែង។

៨. អគារការិយាល័យសាធារណៈ និងការិយាល័យឯកជនរួមមាន៖

- អគាររដ្ឋបាលនិងការិយាល័យឯកជន

  ផ្ទៃក្រឡាកម្រាល១០០ម² ត្រូវមានចំណតរថយន្តតូច ១ កន្លែង។

៩. ស្ថានីយប្រេងឥន្ធនៈរួមមាន៖

- ស្ថានីយប្រេងឥន្ធន

  ផ្ទៃក្រឡាកម្រាល១០ម² ត្រូវមានចំណតរថយន្តតូច ១ កន្លែង។

  ផ្ទៃក្រឡាកម្រាល100ម² ត្រូវមានចំណតរថយន្តធំ ១ កន្លែង។

១០. អគារការិយាល័យដឹកជញ្ជូនរួមមាន៖

- អគារការិយាល័យដឹកជញ្ជូន

  ផ្ទៃក្រឡាកម្រាល១០០ម² ត្រូវមានចំណតរថយន្តតូច ១ កន្លែង។

  ផ្ទៃក្រឡាកម្រាល៥០០ម² ត្រូវមានចំណតរថយន្តធំ ១ កន្លែង។

១១. អគារផ្សេងៗរួមមាន៖

- អគារផ្សេងៗ

  ផ្ទៃក្រឡាកម្រាល១៥០ម២ ត្រូវមានចំណតរថយន្តតូច ១ កន្លែង។

  ផ្ទៃក្រឡាកម្រាល៥០០ម២ ត្រូវមានចំណតរថយន្តធំ ១ កន្លែង។

ចំនួនចំណតរថយន្តសម្រាប់អគារក្នុងដីឡូត៍បានកំណត់ខាងលើនេះជាចំនួនអប្បបរមា ដែលត្រូវមានជាចាំបាច់សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍ និងការសាងសង់នៅព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។ ក្នុងការគណនាបើលទ្ធផលជាចំនួនទសភាគ ចំនួនចំណតនេះត្រូវយកចំនួនគត់ដែលមានតម្លៃធំជាងបន្ទាប់នៃលទ្ធផល។

ក្នុងករណីអគារបម្រើមុខងារចម្រុះ ការគណនាចំនួនចំណតរថយន្តសម្រាប់អគារក្នុងដីឡូត៍ ត្រូវគណនាតាមប្រភេទមុខងារនីមួយៗ និងបូកសរុបបញ្ចូលគ្នាទើបទទួលបានចំនួនចំណតសរុបសម្រាប់អគារទាំងមូល។

ការរៀបចំចំណតយានយន្តនៅទីសាធារណៈ និងឯកជន ត្រូវមានចំណតសម្រាប់ជនពិការនិងជនងាយរងគ្រោះ។

បទដ្ឋានចំណតយានយន្ត ទំហំចំណត និងលក្ខណៈបច្ចេកទេសសម្រាប់ចំណតក្នុងដីឡូត៍ ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់។

ចំពោះបទដ្ឋានកំណត់ទីតាំងចំណតយានយន្ត និងទំហំចំណតសម្រាប់ចំណតសាធារណៈក្នុងរាជធានី ក្រុង និងទីប្រជុំជន ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសអន្តរក្រសួងរវាងរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ និងរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូន។

ការចេញលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ណាមួយចំពោះប្រភេទអគារខាងលើត្រូវគោរពតាមបទបញ្ញត្តិចំនួនចំណតអប្បបរមានៃមាត្រា៣៣នេះ។

៣.១.៣.៩ អនុក្រឹត្យស្តីពីការគ្រប់គ្រងសំរាម សំណល់រឹងទីប្រជុំជន

អនុក្រឹត្យលេខ ១១៣ អនក្រ.បក ស្តីអំពីការគ្រប់គ្រងសំរាម សំណល់រឹងទីប្រជុំជន បានអនុម័តនៅថ្ងៃទី២៧ ខែសីហា ឆ្នាំ២០១៥។ អនុក្រឹត្យនេះ មានគោលបំណងធ្វើឲ្យប្រសើរឡើងនូវការគ្រប់គ្រងសំរាម សំណល់រឹងទីប្រជុំជនប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព តម្លាភាព និងគណនេយ្យភាព សំដៅធានាបាននូវសោភ័ណភាព កិច្ចគាំពារសុខភាពសាធារណៈ និងបរិស្ថាន។

មាត្រា ១៥៖ ម្ចាស់សំរាម សំណល់រឹងទីប្រជុំជន ត្រូវអនុវត្តការញែក និងការវេចខ្ចប់សំរាម សំណល់រឹង ដែលអាចប្រើប្រាស់ឡើងវិញ ឬកែច្នៃបានដាច់ដោយឡែកពីសំរាម សំណល់រឹង ដែលត្រូវបោះចោល ទៅតាមការណែនាំរបស់រដ្ឋបាលរាជធានី ក្រុង ស្រុក ខណ្ឌ។

មាត្រា ១៦ ៖ ម្ចាស់សំរាម សំណល់រឹងទីប្រជុំជន ត្រូវទទួលខុសត្រូវក្នុងវេចខ្ចប់ដោយថង់ ឬការដាក់នៅក្នុងធុងសម្រាមផ្ទាល់ខ្លួននូវសំរាម សំណល់រឹងទីប្រជុំ ដែលបានបង្កើតក្នុងលក្ខណៈហ្មត់ចត់ មិនឲ្យលេចធ្លាយ មិនឲ្យជ្រាបទឹកស្អុយ ឬមិនឲ្យមានភាយក្លិនស្អុយ ក្នុងរយៈពេលនៃការទុកដាក់រង់ចាំការបញ្ចេញទៅតាមការណែនាំរបស់រដ្ឋាបាលរាជធានីក្រុង ស្រុក ខណ្ឌ។

មាត្រា ២២៖ រដ្ឋបាលរាជធានី ក្រុង ស្រុក ខណ្ឌត្រូវចាត់ចែងឲ្យមានធុងសំរាមសាធារណៈ និងត្រូវរៀបចំឲ្យមានសេវាសម្អាត ប្រមូល និងដឹកជញ្ជូនសំរាម សំណល់រឹងទីប្រជុំជនដែលបង្កើតពីការលក់ដូរនៅតាមដងផ្លូវ និងទីសាធារណៈដែលស្ថិតក្នុងដែនសមត្ថកិច្ចរបស់ខ្លួន។ ម្ចាស់ ឬអ្នកគ្រប់គ្រងផ្សារ ទីតាំងអាជីវកម្ម ទីតាំងសេវាកម្ម ក្រុមហ៊ុន រោងចក្រ សហគ្រាស សិប្បកម្ម មណ្ឌលកំសាន្ត ត្រូវរៀបចំឲ្យមានធុងសម្រាមនៅក្នុងទីតាំង ឬទីបរិវេណសម្រាប់ការចោលសម្រាម សំណល់រឹង ទីប្រជុំជនរបស់អតិថិជន ឬបុគ្គលិករបស់ខ្លួន។

មាត្រា ២៣៖ ម្ចាស់កម្មសិទ្ធិ ឬអ្នកម៉ៅការការដ្ឋានវាយកម្ទេច ជួសជុល ឬសាងសង់លំនៅដ្ឋាន ឬអគារត្រូវទទួលខុសត្រូវលើសំរាម សំណល់រឹងដែលចេញពីការដ្ឋានរបស់ខ្លួនដូចខាងក្រោម៖

- ទុកដាក់ឲ្យបានត្រឹមត្រូវមិនបង្កការប៉ះពាល់ដល់សណ្តាប់ធ្នាប់សាធារណៈ និងបរិស្ថាន និង
- សម្អាត ប្រមូល និងដឹកជញ្ជូនដោយខ្លួនឯងទៅទីលានដាក់សំរាម សំណល់រឹងទីប្រជុំជន ឬប្រើប្រាស់សេវាសម្អាត ប្រមូល ដឹកជញ្ជូន និងសេវាទីលានទុកសំរាម សំណល់រឹងទីប្រជុំជនមានក្នុងមូលដ្ឋាននិងត្រូវបង់ថ្លៃតាមការកំណត់ដោយរដ្ឋបាលរាជធានី/ក្រុង ស្រុក/ខណ្ឌ។

មាត្រា ២៧៖ ការធ្វើអាជីវកម្មបូម ដឹកជញ្ជូន និងការបោះចោលសំណល់ភក់ពីអាងស៊ិបទិកត្រូវមានការអនុញ្ញតពីរដ្ឋាបាលរាជធានីភ្នំពេញ ក្រុង ស្រុក ខណ្ឌ បន្ទាប់ពីបានទទួលយោបល់បច្ចេកទេសពីមន្ទីរបរិស្ថានរាជធានី ខេត្ត។

មាត្រា ២៨៖ ក្រសួងបរិស្ថាន ត្រូវផ្តល់ការណែនាំអំពីបច្ចេកទេសគ្រប់គ្រងដោយឡែក សម្រាប់ប្រភេទសំណល់គ្រោះថ្នាក់ដែលបង្កើតឡើងនៅតាមលំនៅដ្ឋានស្ថាប័ន ឬអគារសាធារណៈ មជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្ម និងសេវាកម្មទេសចរណ៍ ដោយមានការពិគ្រោះយោបល់ជាមួយរដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិ។

បញ្ជីរសំណល់គ្រោះថ្នាក់ដែលបង្កើតតាមលំនៅដ្ឋានស្ថាប័ន ឬអគារសាធារណៈ មជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្ម និងសេវាកម្មទេសចរណ៍មានកំណត់ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី២ នៃអនុក្រឹត្យនេះ។

៣.១.៣.១០ អនុក្រឹត្យស្តីពីការបង្កើតមូលនិធិបរិស្ថាន និងសង្គម

អនុក្រឹត្យលេខ ២៣៨ អនក្របក. ស្តីពីការបង្កើតមូលនិធិបរិស្ថាន និងសង្គម ត្រូវបានចុះហត្ថលេខាដាក់ឲ្យប្រើប្រាស់ដោយសម្តេចនាយករដ្ឋមន្ត្រី នៅថ្ងៃទី ២១ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០១៦។ មាត្រាសំខាន់ៗមួយចំនួនដែលជាប់ពាក់ព័ន្ធនឹងគម្រោងខាងលើរួមមាន៖

<u>មាត្រា ២</u>៖ អនុក្រឹត្យនេះ មានគោលដៅកំណត់ពីការគ្រប់គ្រង ការប្រើប្រាស់ និងការចាត់ចែង "មូលនិធិបរិស្ថាន និងសង្គម" ឱ្យមានប្រសិទ្ធភាព ស័ក្តិសិទ្ធភាព តម្លាភាព និងគណនេយ្យភាព ដើម្បីស្តារបរិស្ថានឡើងវិញ គាំពារបរិស្ថាន អភិរក្សជីវៈចម្រុះ និងប្រើប្រាស់ធនធានធម្មជាតិឱ្យបានសមស្រប មាននិរន្តរភាព និងការរស់នៅដោយចីរភាពសម្រាប់ជាឱត្តមប្រយោជន៍យូរអង្វែងរបស់ប្រជាជនកម្ពុជាគ្រប់រូប និងគ្រប់ជំនាន់នៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។

<u>មាត្រា ៥</u>៖ គណៈកម្មាធិការមូលនិធិបរិស្ថាន និងសង្គម មានតួនាទី និងភារកិច្ចដូចតទៅ៖

- កំណត់នូវគោលនយោបាយ និងយុទ្ធសាស្ត្រប្រមូល គ្រប់គ្រង ចាត់ចែង និងប្រើប្រាស់មូលនិធិបរិស្ថាន និងសង្គម
- ជំរុញម្ចាស់គម្រោងឱ្យបង់មូលនិធិបរិស្ថាន និងសង្គម
- ចាត់វិធានការរដ្ឋបាល និងផ្លូវច្បាប់ ក្នុងការប្រមូលមូលនិធិបរិស្ថាន និងសង្គមពីម្ចាស់គម្រោងដែលមានចែងក្នុងផែនការគ្រប់គ្រងបរិស្ថាន នៃរបាយការណ៍វាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន និង កិច្ចសន្យាការពារបរិស្ថាន
- ធ្វើការសម្របសម្រួលជាមួយរាជរដ្ឋាភិបាល ក្រសួង ស្ថាប័ន ដៃគូអភិវឌ្ឍ វិស័យឯកជន និងសប្បុរសជន ក្នុងការកៀគរមូលនិធិបរិស្ថាន និងសង្គម
- ពិនិត្យ និងសម្រេចលើគម្រោងចំណូល ចំណាយរបស់មូលនិធិសម្រាប់បម្រើឱ្យការស្តារបរិស្ថានឡើងវិញ ការគាំពារបរិស្ថាន អភិរក្សជីវៈចម្រុះ និងប្រើប្រាស់ធនធានធម្មជាតិឱ្យបានសមស្រប មាននិរន្តរភាព និងការរស់នៅដោយចីរភាព
- គ្រប់គ្រង ប្រើប្រាស់ និងបែងចែកមូលនិធិដែលទទួលបានពីគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ឯកជន និងសាធារណៈ
- ពិនិត្យសម្រេចសំណើសុំប្រើប្រាស់មូលនិធិបរិស្ថាន និងសង្គម សម្រាប់បម្រើដល់វិស័យបរិស្ថាន

- តាមដាន ត្រួតពិនិត្យ និងវាយតម្លៃលើការអនុវត្តប្រើប្រាស់មូលនិធិបរិស្ថាន និងសង្គម ដែលបានផ្តល់ឱ្យ
- ធ្វើការណែនាំបច្ចេកទេសលើការគ្រប់គ្រងនិងការប្រើប្រាស់មូលនិធិបរិស្ថាន និងសង្គម សម្រាប់គម្រោងបម្រើវិស័យបរិស្ថាន
- ធ្វើរបាយការណ៍អំពីស្ថានភាពហិរញ្ញវត្ថុ និងរបាយការណ៍វឌ្ឍនភាពរបស់បូលនិធិបរិស្ថាន និងសង្គមរៀងរាល់ត្រីមាស ជូនក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ
- ទទួលអនុវត្តភារកិច្ចផ្សេងៗទៀតដែលរាជរដ្ឋាភិបាលប្រគល់ជូន។

<u>មាត្រា ៨</u>៖ មូលនិធិបរិស្ថាន និងសង្គម មានប្រភពចណ្ដូលមកពី៖

- បុព្វលាភពីម្ចាស់គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ឯកជន និងសាធារណៈ ដែលមានចែងក្នុងផែនការគ្រប់គ្រងបរិស្ថាននៃរបាយការណ៍វាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន និងកិច្ចសន្យាបរិស្ថាន
- ប្រាក់ចំណូលពីកិច្ចគាំពារបរិស្ថាន សេវាប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ី និងអភិរក្សជីវចម្រុះ
- អំណោយ ឬជំនួយថវិការ សម្ភារៈ ឧបករណ៍នានាពីសប្បុរសជន ដៃគូអភិវឌ្ឍ ស្ថាប័នឯកជនជាតិ ឬអន្តរជាតិនានា
- កម្រៃសេវាផ្សេងពីវិស័យបរិស្ថាន និងប្រភពផ្សេងៗទៀត។

<u>មាត្រា ១០</u>៖ មូលនិធិបរិស្ថាន និងសង្គម ត្រូវប្រើប្រាស់ក្នុសកម្មភាពដូចខាងក្រោម៖

- ការគាំពារបរិស្ថាន ការអភិរក្សព្រៃឈើ ជីវចម្រុះ និងប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ី ប្រកបដោយនិរន្តរភាព និងការរស់នៅដោយចីរភាព
- ការស្ដាបរិស្ថាន និងកែលម្អធនធានជីវចម្រុះ និងប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីឡើងវិញ នៅទូទាំងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- ការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋរចនាសម្ព័ន្ធ និងធ្វើឱ្យបរសើឡើងនូវជីវភាពរស់នៅប្រចាំថ្ងៃរបស់ប្រជាជនដែលរស់ក្នុង និងក្បែរតំបន់គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ ឬតំបន់ផ្សេងទៀត
- ការសិក្សាស្រាវជ្រាវពីបច្ចេកទេសវិទ្យាសាស្រ្តជីវៈចម្រុះ និងប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ី
- ការស្រាវជ្រាវបច្ចេកទេស និងវិទ្យាសាស្រ្តលើវិស័យបរិស្ថាន
- ការផ្សព្វផ្សាយអំពីវិស័យបរិស្ថាន
- ទ្រទ្រង់កម្មវិធីបង្កើតសហគមន៍ការពារធម្មជាតិ និងសហគមន៍នានាបម្រើឱ្យវិស័យបរិស្ថាន
- ការបណ្តុះបណ្តាល ធនធានមនុស្សសម្រាប់វិស័យបរិស្ថាន និងធនធានធម្មជាតិ
- ការអប់រំផ្សព្វផ្សាយលើតំបន់ការពារធម្មជាតិ។

៣.១.៤ ប្រកាស

៣.១.៤.១ ប្រកាសស្តីពីគោលការណ៍ណែនាំទូទៅក្នុងការធ្វើរបាយការណ៍វ.ហ.ប.ស្ថ.ដ និង វ.ហ.ប.ស្ថ

ប្រកាសស្តីពីគោលការណ៍ណែនាំទូទៅក្នុងការធ្វើរបាយការណ៍ វ.ហ.ប.ស្ថ.ដ និង វ.ហ.ប.ស្ថ ត្រូវបាន ចុះហត្ថលេខាដោយរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងបរិស្ថាននៅថ្ងៃទី០២ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ២០០៩។ មាត្រាមួយចំនួនដែល ជាប់ទាក់ទងនឹងគម្រោងខាងលើរួមមាន៖

<u>មាត្រា ២</u>៖ ម្ចាស់គម្រោងជាបុគ្គលឯកជន ជាក្រុមហ៊ុនឯកជន ជាក្រុមហ៊ុនចំរុះរដ្ឋ ឬជាក្រុមហ៊ុនរដ្ឋ ជាក្រសួង/ស្ថាប័នរដ្ឋ ត្រូវរៀបចំរបាយការណ៍ វ.ហ.ប.ស្ថ.ដ ឬ វ.ហ.ប.ស្ថ លើគម្រោងស្នើឡើង ព្រមទាំងសកម្មភាពដែលមានស្រាប់ និងកំពុងដំណើរការ ដូចមានចែងក្នុងឧបសម្ព័ន្ធនៃអនុក្រឹត្យលេខ៧២ អនក្រ.បក ចុះថ្ងៃទី១១ ខែសីហា ឆ្នាំ១៩៩៩ ស្តីពីកិច្ចដំណើរការវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន ដើម្បីដាក់ជូនក្រសួងបរិស្ថានពិនិត្យ និងផ្តល់យោបល់ លើកលែងតែគម្រោងដែលមានលក្ខណៈពិសេស និងចាំបាច់បន្ទាន់ដែលសម្រេចដោយរាជរដ្ឋាភិបាល។

<u>មាត្រា ៤</u>៖ ម្ចាស់គម្រោងដូចមានចែងក្នុងប្រការ ២ និង ៣ ខាងលើអាចប្រើប្រាស់សេវាកម្មរបស់ក្រុម-ហ៊ុនទីប្រឹក្សា ដែលជាអ្នកទទួលខុសត្រូវផ្ទាល់ក្នុងការរៀបចំរបាយការណ៍ វ.ហ.ប.ស្ថ.ដ ឬ វ.ហ.ប.ស្ថ ដោយគោរពទៅតាមគោលការណ៍ណែនាំទូទៅនេះ។

<u>មាត្រា ៦</u>៖ ក្រុមហ៊ុនទីប្រឹក្សាដូចមានចែងក្នុងប្រការ៤ ត្រូវមានលក្ខណៈសម្បត្តិ និងសមត្ថភាពជំនាញគ្រប់គ្រាន់ក្នុងការរៀបចំរបាយការណ៍ វ.ហ.ប.ស្ថ.ដ ឬ វ.ហ.ប.ស្ថ មានចុះបញ្ជីការនៅក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម និងមានការទទួលស្គាល់ពីក្រសួងបរិស្ថាន។

៣.១.៤.២ ប្រកាសអន្តរក្រសួងមហាផ្ទៃ-បរិស្ថាន ស្តីពីការគ្រប់គ្រងសំរាម និងសំណល់រឹង

ប្រកាសលេខ ៨០ ប្រក.មផ-បស្ថ ស្តីអំពីការគ្រប់គ្រងសម្រាម សំណល់រឹង នៅក្នុងខេត្ត-ក្រុង នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា បានដាក់ឲ្យប្រើប្រាស់នៅថ្ងៃទី២៥ ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០០៣។ ប្រការសំខាន់ៗមួយចំនួនដែលជាប់ទាក់ទងនឹងគម្រោងរួមមាន៖

<u>ប្រការ១</u>៖ ប្រកាសនេះ មានគោលបំណងជំរុញកិច្ចទទួលខុសត្រូវរបស់អាជ្ញាធរដែនដី និងសមត្ថកិច្ច ពាក់ព័ន្ធ ក្នុងការអនុវត្តប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពនូវវិធានការគ្រប់គ្រងសម្រាម សំណល់រឹងនៅក្នុងខេត្ត-ក្រុងនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ដែលស្ថិតក្រោមការគ្រប់គ្រងរបស់ខ្លួន សំដៅធានាបាននូវកិច្ចការពារសុខភាពសាធារណៈ សោភ័ណភាព គុណភាពបរិស្ថាន និងជីវចំរុះ។

ប្រការ៣៖ ប្រកាសនេះ មានវិសាលភាពអនុវត្តទៅលើរាល់សកម្មភាពប្រមូល សម្អាត ស្តុកទុកបណ្តោះអាសន្ន ដឹកជញ្ជូន កែច្នៃ បោះចាលសម្រាម សំណល់រឹងគ្រប់ប្រភេទ នៅតាមខេត្ត-ក្រុង នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។

ប្រការ៤៖ ការបោះចោល ឬចាក់ចោលសម្រាម សំណល់រឹងរាយប៉ាយតាមដងផ្លូវ ទីសាធារណៈ ទីប្រជុំជន ទីផ្សារ កន្លែងកំសាន្ត មណ្ឌលទេសចរណ៍ រមណីយដ្ឋាន បូជនីដ្ឋាន ទីវាលស្រែចំការ តំបន់ការពារ តំបន់ព្រៃភ្នំ តំបន់ឆ្នេរ ប្រាំងទន្លេ ប្រភពទឹកប្រើប្រាស់ ផ្លូវនាវាចរ ប្រព័ន្ធបង្ហូរទឹកលូ ប្រព័ន្ធប្រឡាយកសិកម្ម ត្រូវហាមឃាត់ជាដាច់ខាត។

ប្រការ៥៖ អាជ្ញាធរដែនដីត្រូវទទួលខុសត្រូវ និងចាត់វិធានការណ៍ចាំបាច់មួយចំនួន ដើម្បីរារាំង និងបញ្ឈប់ការចាក់ចោលសម្រាម សំណល់រឹងរាយប៉ាយតាមទីកន្លែង ដែលស្ថិតក្រោមការគ្រប់គ្រងរបស់ខ្លួនដូចមានចែងក្នុប្រការ៤ ខាងលើ។

ប្រការ៦៖ អាជ្ញាធរដែនដីត្រូវទទួលខុសត្រូវ និងអនុវត្តការប្រមូល ការស្តុកទុកបណ្តោះអាសន្ន ការដឹកជញ្ជូន និងការចាក់ចោលសម្រាម សំណល់រឹង នៅតាមទីបរិវេណតាមវិធីខាងក្រោម៖

ក) រៀបចំសេចក្តីណែនាំពីការទុកដាក់ និងការបញ្ចេញសម្រាម សំណល់រឹងទាំងនោះ សម្រាប់ការស្តុកទុកបណ្តោះអាសន្ន និងការប្រមូល។

ខ) កំណត់កម្មវិធីប្រមូលឲ្យសមស្រប និងប្រមូលឲ្យបានអស់ស្អាត និងទៀងទាត់។

គ) ត្រួតពិនិត្យការដឹកជញ្ជូនសម្រាម សំណល់រឹងខាងលើ ដើម្បីជៀសវាងការធ្លាក់រាយប៉ាយតាមដងផ្លូវ ដែលនាំឲ្យប៉ះពាល់ដល់ការធ្វើចរាចរ និងសោភ័ណភាព។

ប្រការ៧៖ សម្រាម សំណល់រឹងដែលប្រមូលបានពីប្រភពដូចមានចែងក្នុងប្រការ៦ ខាងលើ ត្រូវយកទៅចាក់នៅរណ្តៅ ឬទីលានចាក់សម្រាម ដែលបានកំណត់ដោយអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច ឬអាជ្ញាធរដែនដី។ ការចាក់សម្រាម សំណល់រឹង នៅក្នុងទីបរិវេណ ឬដីកម្មសិទ្ធិឯកជន ក្នុងគោលបំណងណាក៏ដោយត្រូវហាមឃាត់ជាដាច់ខាត។

៣.១.៥ ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រជាតិ និងយុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណដំណាក់កាលទី៣

៣.១.៥.១ ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រជាតិស្តីពីការអភិវឌ្ឍបៃតង

ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រជាតិស្តីពីការអភិវឌ្ឍបៃតងឆ្នាំ២០១៣-២០៣០ បានទទួលការឯកភាពពីគណៈរដ្ឋមន្ត្រីក្នុងសម័យប្រជុំពេញអង្គនាថ្ងៃទី០១ ខែមីនា ឆ្នាំ២០១៣ មានចក្ខុវិស័យធ្វើការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចប្រកបដោយចីរភាព និងនិរន្តរភាពបរិស្ថាន សង្គម និងវប្បធម៌ ដើម្បីកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រ

ដោយមានបេសកកម្មជំរុញលើកកម្ពស់ និងអនុវត្តអោយមានប្រសិទ្ធភាពលើការអភិវឌ្ឍបៃតងតាមដំណាក់កាលបញ្ជ្រាបនិងវឌ្ឍនភាពបៃតង។

ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រជាតិនេះ មានគោលបំណងធ្វើឲ្យមានការអភិវឌ្ឍបៃតង ដោយធានាបាននូវស្ថិរភាពនយោបាយ និងស្ថិរភាពម៉ាក្រូសេដ្ឋកិច្ច ដើម្បីឈានឡើងជាប្រទេសអភិវឌ្ឍ។ វាក៏មានគោលដៅជំរុញសេដ្ឋកិច្ចជាតិឲ្យមានកំណើនថេរ កាត់បន្ថយ និងទប់ស្កាត់ការបំពុលបរិស្ថាន រក្សាសុវត្ថិភាពប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ី កាត់បន្ថយភាពក្រីក្រ បង្កើនសេវាសុខភាពសាធារណៈ និងគុណភាពអប់រំ គ្រប់គ្រងធនធានធម្មជាតិ ការប្រើប្រាស់ដីធ្លីនិងធនធានទឹកប្រកបដោយនិរន្តរភាព បង្កើនប្រសិទ្ធភាព ថាមពលធានាសុវត្ថិភាពចំណីអាហារ និងលើកតម្កើងវប្បធម៌ជាតិ។

ការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចខៀវឲ្យមាននិរន្តរភាព គឺជាទិសដៅយុទ្ធសាស្ត្រសំខាន់មួយក្នុងចំណោមទិសដៅសំខាន់ៗទាំង៩។

ការអភិវឌ្ឍនៅតំបន់សមុទ្រ គឺជាផ្នែកមួយដ៏សំខាន់សម្រាប់ទ្រទ្រង់ដល់សេដ្ឋកិច្ចជាតិ តាមរយៈសកម្មភាពធ្វើពាណិជ្ជកម្ម ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក ការសាងសង់កំពង់ផែ ការអភិវឌ្ឍតំបន់អេកូទេសចរណ៍នៅតាមកោះ តំបន់ទេសចរណ៍តំបន់ឆ្នេរ ការរុករក និងការធ្វើអាជីវកម្មរ៉ែប្រេង និងឧស្ម័ន ការនេសាទ និងការអភិវឌ្ឍផ្សេងៗទៀតដែលមិនមានការបំពុលដល់បរិស្ថានសមុទ្រ។

ការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចខៀវឲ្យមាននិរន្តរភាពត្រូវមានយុទ្ធសាស្ត្រដូចខាងក្រោម៖

- ការគ្រប់គ្រង និងអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចខៀវ
  - ការសម្របសម្រួលជាមួយស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធថ្នាក់ជាតិ និងអន្តរជាតិ ដើម្បីពង្រឹងការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចខៀវឲ្យមានតុល្យភាពជាមួយបរិស្ថាន និងសង្គមក្នុងតំបន់សមុទ្រ។
  - ការគ្រប់គ្រងធនធានសមុទ្រ តំបន់ឆ្នេរ និងប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីសមុទ្រអោយមានសុវត្ថិភាពចីរភាព និងនិរន្តរភាព ដោយបន្តការពង្រឹងការងារគ្រប់គ្រង និងអភិរក្សតំបន់ដីសើមទីជម្រាលឆ្នេរសមុទ្រ និងតំបន់ការពារធម្មជាតិនៅតំបន់សមុទ្រ។
  - ការអភិរក្ស និងការប្រើប្រាស់ធនធានសមុទ្រ ប្រកបដោយនិរន្តរភាព ជួយផ្តល់នូវការកាត់បន្ថយភាពក្រីក្ររបស់ប្រជាជន កំណើនសេដ្ឋកិច្ចថេរ សន្តិសុខស្បៀង និងការបង្កើនជីវភាពរស់នៅប្រកបដោយនិរន្តភាព។ ដូច្នេះ រាជរដ្ឋាភិបាលត្រូវការពារ និងស្តារបរិស្ថានសមុទ្រ និងប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីសមុទ្រ សម្រាប់ផ្តល់ផលប្រយោជន៍ដល់សេដ្ឋកិច្ចសង្គមជាតិ
  - ការសិក្សា និងការវាយតម្លៃពីការប៉ះពាល់ដល់ធនធានសមុទ្រដែលបណ្តាលមកពីគម្រោងអភិវឌ្ឍនានា។

  - ការគ្រប់គ្រងការបំពុលសមុទ្រដូចជា៖ ការគ្រប់គ្រងការបោះចោលសំណល់រឹង សំណល់ប្លាស្ទិក សារធាតុបំពុលសរីរាង្គ សារធាតុលោហៈធ្ងន់ និងការបង្ហូរសំណល់រាវ ដើម្បីទប់ស្កាត់មិនឲ្យមានការប៉ះពាល់ដល់សុខភាពសមុទ្រ និងជីវៈចម្រុះសមុទ្រ។
- ការអង្កេតតាមដានការបំពុលសមុទ្រ
  - ការជំរុញលើការងារអង្កេតតាមដាន និងការធ្វើអធិការកិច្ចលើគុណភាពទឹកសមុទ្រដែលមានសារធាតុអាស៊ីដ ដើម្បីការពារប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ីសមុទ្រដែលងាយទទួលរងការប៉ះពាល់ និងសហគមន៍នេសាទដែលពឹងអាស្រ័យដោយសារធនធានទាំងនេះ។
  - គាំទ្រ និងលើកទឹកចិត្តដល់អ្នកវិទ្យាសាស្ត្រស្រាវជ្រាវដែលរកឃើញនូវសារធាតុបំពុលទឹកសមុទ្រ និងថែរក្សាគុណភាពទឹកសមុទ្រ។
  - កំណត់កត្តាហេតុប៉ះពាល់ និងកាត់បន្ថយហេតុប៉ះពាល់សេដ្ឋកិច្ច សង្គម បរិស្ថាន និងវប្បធម៌ ជាពិសេស អ្នករស់នៅតំបន់កោះ ដោយសារការធ្វើអាជីវកម្មនេសាទត្រីហួសកម្រិត និងការបំពុលដល់ប្រភេទជីវៈចម្រុះ ប្រភេទត្រី ផ្កាថ្ម និងព្រៃកោងកាងជាដើម។
- ការធានាសន្តិសុខស្បៀងនៅតំបន់សមុទ្រ
  - ការបង្កើនទិន្នផលស្តុកត្រីឲ្យដល់កម្រិតអតិបរមា និងការធ្វើវារីវប្បកម្មសមុទ្រ ដើម្បីផ្តល់នូវការផ្គត់ផ្គង់ស្បៀងបានគ្រប់គ្រាន់ ដោយសម្រេចបានគោលដៅអភិវឌ្ឍបៃតង។
  - ការកំណត់យុទ្ធសាស្ត្រក្នុងការពង្រឹងសមត្ថភាពការអភិរក្ស និងការគ្រប់គ្រងបរិស្ថានសមុទ្រប្រកបដោយនិរន្តរភាព គឺជាការផ្តល់ផលប្រយោជន៍សម្រាប់ប្រជានេសាទ។
- ការកាត់បន្ថយការបញ្ចេញឧស្ម័នផ្ទះកញ្ចក់ និងបន្សាំទៅនឹងការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ
  - សិក្សា ស្រាវជ្រាវ និងវិភាគពីការប្រែប្រួលអាកាសធាតុដែលនាំឲ្យមានការឡើងកម្ពស់ទឹកសមុទ្រ និងការហូរច្រោះឆ្នេរ ដោយមានការគំរាមកំហែងយ៉ាងខ្លាំងទៅលើតំបន់សមុទ្រ និងបណ្តាកោះ ជាពិសេស ប្រជាជនរស់នៅតាមកោះដែលនឹងជួបបញ្ហាប្រឈមទាំងនេះ ដូច្នេះការស្វែងយល់ពីគ្រោះមហន្តរាយដែលបណ្តាលមកពីការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ និងការបំពុលសមុទ្រ គឺជាការសំខាន់។
  - ជំរុញការប្រើប្រាស់ថាមពលកកើតឡើងវិញ ដូចជាការផលិតថាមពលដោយកម្លាំងខ្យល់ និងកម្លាំងរលកសមុទ្រ និងកាត់បន្ថយការបញ្ចេញកាបូនក្នុងការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចខៀវ។
  - រៀបចំទុកជាមុន បង្ការ និងការពារពីគ្រោះមហន្តរាយនៅតំបន់សមុទ្រ និងបំពាក់ឧបករណ៍ និងផ្តល់ព័ត៌មានបន្ទាន់លើគ្រោះធម្មជាតិ និងគ្រោះមហន្តរាយផ្សេងៗ ដល់អ្នករស់នៅ

តំបន់កោះ អ្នកធ្វើពាណិជ្ជកម្ម និងអ្នកធ្វើសកម្មភាពផ្សេងៗនៅតំបន់សមុទ្រ តាមបច្ចេក-ទេសនៃការបន្សាំទៅនឹងការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ។

៣.១.៥.២ យុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណ-ដំណាក់កាលទី៣

យុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណ-ដំណាក់កាលទី៣ បាននៅរក្សាជារួមនូវរចនាសម្ព័ន្ធដើមរបស់ខ្លួន។ ទន្ទឹមនេះ រាជរដ្ឋាភិបាលបានកែសម្រួលលំដាប់អាទិភាពតាមការដ្ឋាន និងមុំមួយចំនួននៃយុទ្ធសាស្ត្រ ព្រមទាំងបញ្ចូលអាទិភាពថ្មីមួយចំនួន ហើយបានសម្រិតសម្រាំង និងសម្រួចសកម្មភាពមួយចំនួនទៀតដើម្បីឲ្យស្របតាមសេចក្តីត្រូវការជាក់ស្តែង និងបរិការណ៍ថ្មីៗនៃកម្ពុជា។ ការកែសម្រួលលំដាប់អាទិភាពដែលមានស្រាប់ និងការបន្ថែមអាទិភាពថ្មី ក៏មានគោលដៅលើកកម្ពស់កិច្ចអភិវឌ្ឍ តាមរយៈការពង្រឹងទំនាក់ទំនង ឬអន្តរសកម្មរវាងបណ្តាទិសដៅទាំង៤ នៃយុទ្ធសាស្ត្រ គឺកំណើនការងារសមធម៌ និងប្រសិទ្ធភាព ដែលជាកញ្ចប់នៃសមីការតែមួយ ដើម្បីឆ្លុះបញ្ចាំងឲ្យឃើញច្បាស់អំពីការប្តេជ្ញារបស់រាជរដ្ឋាភិបាលក្នុងការលើកស្ទួយសុខុមាលភាពរួមរបស់ប្រជាជន។

ចតុកោណយុទ្ធសាស្ត្រទាំងបួនរួមមាន៖ ទី១ ការលើកស្ទួយវិស័យកសិកម្ម ទី២ ការអភិវឌ្ឍវិស័យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្ត ទី៣ ការអភិវឌ្ឍវិស័យឯកជន និងការងារ និង ទី៤ ការកសាងសមត្ថភាព និងការអភិវឌ្ឍធនធានមនុស្ស។

ការអភិវឌ្ឍ និងទំនើបកម្មវិស័យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ គឺជាកត្តាដ៏សំខាន់សម្រាប់ទ្រទ្រង់កំណើនសេដ្ឋកិច្ច បង្កើនប្រសិទ្ធភាពសេដ្ឋកិច្ច ព្រមទាំងពង្រឹងភាពប្រកួតប្រជែង និងជំរុញពិពិធកម្មសេដ្ឋកិច្ចពិសេសសម្រាប់កាត់បន្ថយភាពក្រីក្ររបស់ប្រជាជន។ ក្នុងន័យនេះដើម្បីឆ្លើយតបទៅនឹងដំណាក់កាលថ្មីនៃការអភិវឌ្ឍសម្រាប់រយៈពេលវែងខាងមុខ រាជរដ្ឋាភិបាល នឹងរៀបចំនូវផែនការមេនៃការតភ្ជាប់មួយដែលមានលក្ខណៈគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ ទាំងផ្នែករឹង ទាំងផ្នែកទន់ ដែលគ្របដណ្តប់លើវិស័យគមនាគមន៍ដឹកជញ្ជូន វិស័យថាមពលអគ្គិសនី ព្រមទាំងវិស័យបច្ចេកវិទ្យាព័ត៌មាន និងគមនាគមន៍ ទន្ទឹមនឹងការបន្តជំរុញអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធធារាសាស្ត្រ និងវិស័យទឹកស្អាត ។ ជាមួយនេះ រាជរដ្ឋាភិបាល នឹងបង្កើនការយកចិត្តទុកដាក់លើការរៀបចំហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទីក្រុង។ កិច្ចការទាំងអស់នេះ នឹងត្រូវបានធ្វើដោយជានាសង្គតិភាពជាមួយនឹងក្របខណ្ឌនៃការរៀបចំដែនដី និងនគរូបនីយកម្ម។

គោលដៅជាយុទ្ធសាស្ត្ររបស់រាជរដ្ឋាភិបាលនីតិកាលទី ៤ គឺការបន្តស្តារ និងកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធគមនាគមន៍ ជាអាទិ៍ ការបន្តសាងសង់ផ្លូវ ការថែទាំផ្លូវ ការពង្រឹងសមត្ថភាពកំពង់ផែ ការស្តារ និងការអភិវឌ្ឍវិស័យផ្លូវដែក ការពង្រីកសេវាអាកាសយានដ្ឋាន និងការពង្រឹងសុវត្ថិភាពហោះហើរ និងសុវត្ថិភាពចរាចរ។ រាជរដ្ឋាភិបាល សម្រេចបានវឌ្ឍនភាពល្អប្រសើរក្នុងការស្តារ និងកសាងហេដ្ឋារចនា

សម្ព័ន្ធគមនាគមន៍ ដើម្បីសមាហរណកម្មផ្ទៃក្នុងប្រទេស និង ការតភ្ជាប់ទៅនឹងតំបន់ ។ ជាក់ស្តែង គិតត្រឹមឆ្នាំ២០១២ ផ្លូវជាតិប្រវែង ៤.៣៥០ គ.ម នៃបណ្តាញផ្លូវជាតិសរុប៥.៦១៦ គ.ម ត្រូវបានស្តារ និងកែលម្អ ហើយផ្លូវខេត្តប្រវែងប្រមាណជាង ១.១០០ គ.ម នៃផ្លូវខេត្តសរុបប្រវែង ៦.៦៤០ គ.ម ត្រូវបានស្តារ និងកែលម្អដោយចាក់កៅស៊ូ។ ទន្ទឹមនេះ រាជរដ្ឋាភិបាល បានផ្តល់អាទិភាពខ្ពស់លើការជួស-ជុល និងសាងសង់ផ្លូវជនបទ ព្រមទាំងផ្លូវក្រវាត់ព្រំដែន ដើម្បីបម្រើសេចក្តីត្រូវការរបស់ប្រជាជន ជំរុញការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច និងបម្រើកិច្ចការពារបូរណភាពទឹកដី។ បន្ថែមលើនេះ រាជរដ្ឋាភិបាលបាន កែលម្អហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងបានលើកកម្ពស់សេវានៃអាកាសយានដ្ឋាន និងកំពង់ផែផងដែរ។

ទោះបីយ៉ាងនេះក្តី កម្ពុជានៅបន្តជួបនឹងបញ្ហាប្រឈមមួយចំនួនដូចជា៖ ថ្លៃដឹកជញ្ជូនខ្ពស់ធៀបនឹងប្រទេសជិតខាង ការតភ្ជាប់ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនគ្រប់ប្រភេទផ្ទៃក្នុងប្រទេស ការជុសជុល និងថែទាំផ្លូវ ការដឹកជញ្ជូនលើសទម្ងន់កំណត់ សុវត្ថិភាពចរាចរ និងការកកស្ទះចរាចរណ៍ ព្រមទាំងការសម្របសម្រួលរវាងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ។ ក្នុងបរិការណ៍នេះ ដើម្បីឆ្លើយតបទៅនឹងសេចក្តីត្រូវការនៃការអភិវឌ្ឍក្នុងដំណាក់កាលថ្មី រាជរដ្ឋាភិបាលនីតិកាលទី៥ ដាក់ចេញនូវគោលដៅបន្តអភិវឌ្ឍបណ្តាញហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធគមនាគមន៍ដឹកជញ្ជូនគ្រប់ប្រភេទ រួមជាមួយនឹងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទីក្រុង ឱ្យក្លាយទៅជាប្រព័ន្ធឡូជិស្ទីកមួយដ៏រស់រវើក មានសុវត្ថិភាព និងមានប្រសិទ្ធភាព សំដៅរួមចំណែកលើកកម្ពស់ភាពប្រកួតប្រជែងនៃសេដ្ឋកិច្ចជាតិ ព្រមទាំងជួយលើកស្ទួយសុខុមាលភាពរបស់ប្រជាជន។

លើមូលដ្ឋាននេះ រាជរដ្ឋាភិបាលនឹងផ្តល់អាទិភាពលើ៖

ទី១- ការបន្តជំរុញកសាងបណ្តាញផ្លូវជាតិ ផ្លូវខេត្ត និង ផ្លូវជនបទ ពិសេសការខិតខំក្រាលកៅស៊ូ និងចាក់បេតុងផ្លូវជនបទ ឱ្យបានពី ៣០០ ទៅ ៤០០ គ.ម ក្នុងមួយឆ្នាំ។

ទី២- ការបង្កើនការយកចិត្តទុកដាក់លើការជួសជុល និងការថែទាំប្រព័ន្ធគមនាគមន៍ដឹកជញ្ជូន ពិសេសផ្លូវថ្នល់តាមរយៈការពង្រឹងយន្តការ និងការកែលម្អថប្រព័ន្ធជួសជុល និងថែទាំផ្លូវ រួមទាំងការចាត់វិធានការតឹងរ៉ឹងប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព និងភាពម៉ឺងម៉ាត់លើការដឹកជញ្ជូនលើសទម្ងន់កំណត់។

ទី៣- ការបន្តផ្តោតការយកចិត្តទុកដាក់ខ្ពស់លើសុវត្ថិភាពចរាចរ តាមរយៈការកែលម្អ និងការពង្រឹងការអនុវត្ត «**ច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក**» រួមបញ្ចូលនូវការអនុវត្តវិធានការតឹងរ៉ឹងបំផុតចំពោះបទល្មើសចរាចរណ៍ ការពង្រឹងការត្រួតពិនិត្យលក្ខណៈបច្ចេកទេសយានយន្ត និងការផ្តល់ការអនុញ្ញាតឱ្យយានយន្តធ្វើចរាចរណ៍ ការពង្រឹងយន្តការផ្តល់ប័ណ្ណបើកបរ ការដាក់សញ្ញាចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ការរៀបចំសម្រួលលំហូរចរាចរណ៍ ការពង្រឹងសមត្ថភាព និង សីលធម៌វិជ្ជាជីវៈរបស់មន្ត្រីអនុវត្តច្បាប់ ក៏ដូចជាការលើកកម្ពស់ការអប់រំ និងការផ្សព្វផ្សាយអំពីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ ស្របតាមពាក្យស្លោក «**ថ្ងៃនេះ ថ្ងៃស្អែក កុំឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍**» ។

ទី៤- ការរៀបចំ និងការអនុវត្តផែនការមេនៃការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធគមនាគមន៍ដឹកជញ្ជូន ដើម្បីតភ្ជាប់ផ្ទៃក្នុងប្រទេសផង និងជាមួយប្រទេសជិតខាងផង តាមរយៈការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនគ្រប់ប្រភេទឱ្យក្លាយជាប្រព័ន្ធឡូជិស្ទីកមួយដ៏រស់រវើក និងមានភាពប្រកួតប្រជែង ទាំងក្នុងទិដ្ឋភាពនៃការតភ្ជាប់ការដឹកជញ្ជូនពហុសណ្ឋាន និងការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន ក្នុងគោលដៅលើកកម្ពស់ការវិនិយោគ ពាណិជ្ជកម្ម ទេសចរណ៍ និង ការអភិវឌ្ឍជនបទ ដោយក្នុងនោះការយកចិត្តទុកដាក់នឹងត្រូវបានផ្តោតទៅលើការបញ្ចប់ទាំងស្រុងនូវការស្តារ និង ការអភិវឌ្ឍផ្លូវដែក ការបន្តអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធអាកាសយានដ្ឋាន និងកំពង់ផែ ការសិក្សាអំពីសក្តានុពល និងការវិនិយោគលើការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក ព្រមទាំងការកែសម្រួលសេវាពាក់ព័ន្ធនឹងការដឹកជញ្ជូនមួយចំនួន ដែលមានលក្ខណៈផ្តាច់មុខ និងការបន្តជំរុញអនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀង និងពិធីសារទាំងឡាយពាក់ព័ន្ធនឹងការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែនដែលកម្ពុជាជាប្រទេសហត្ថលេខី។

ទី៥- ការរៀបចំគោលនយោបាយ និងក្របខណ្ឌគតិយុត្តចាំបាច់សម្រាប់ការគ្រប់គ្រង និងអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដូចជា៖ ច្បាប់ស្តីពីផ្លូវថ្នល់ និង លិខិតបទដ្ឋានពាក់ព័ន្ធ រួមបញ្ចូលនូវការកំណត់ស្តង់ដារ និង គុណភាពផ្លូវ ច្បាប់ស្តីពីកំពង់ផែ និង ច្បាប់ស្តីពីការដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោកជាដើម ដើម្បីជួយសម្រួលដល់ការអនុវត្តផែនការមេនៃការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធគមនាគមន៍។

ទី៦- ការរៀបចំផែនការមេនៃការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទីក្រុង ពិសេសប្រព័ន្ធគមនាគមន៍ដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរក្នុងទីក្រុង ព្រមទាំងការតភ្ជាប់រវាងតំបន់មូលដ្ឋានផលិតកម្មជុំវិញក្រុង ប៉ូលសេដ្ឋកិច្ចសំខាន់ៗ តំបន់ឧស្សាហកម្ម និងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស ជាដើម ដែលនឹងជួយកាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរណ៍ លើកកម្ពស់ប្រសិទ្ធភាព និងភាពប្រកួតប្រជែងនៃសេដ្ឋកិច្ចជាតិ ព្រមទាំងជួយលើកស្ទួយសុខុមាលភាពប្រជាជន និងធានាចីរភាពបរិស្ថាន ដោយធានាសង្គតិភាពជាមួយនឹងក្របខណ្ឌនៃការរៀបចំដែនដី និងនគរូបនីយកម្ម រួមមានជាអាទិ៍ គោលនយោបាយជាតិស្តីពីលំនៅដ្ឋាន ច្បាប់ពាក់ព័ន្ធការរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ យុទ្ធសាស្ត្រជាតិស្តីពីការអភិវឌ្ឍតំបន់ទីក្រុង និងទីប្រជុំជន ការរៀបចំប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងសំណល់រាវ និងសំណល់រឹង ព្រមទាំងប្រព័ន្ធការពារ និងពន្លត់អគ្គិភ័យ ។

ទី៧- ការបន្តជំរុញការចូលរួមរបស់វិស័យឯកជន ក្នុងការអភិវឌ្ឍវិស័យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធគមនាគមន៍តាមរយៈការពង្រឹង និងកែលម្អយន្តការ «**ភាពជាដៃគូរវាងវិស័យសាធារណៈ និងវិស័យឯកជន**» ដោយដាក់ចេញនូវឯកសារគោលនយោបាយស្តីពីការលើកកម្ពស់ភាពជាដៃគូ រវាងវិស័យសាធារណៈ និងវិស័យឯកជននៅកម្ពុជា ដើម្បីបង្កើនភាពទាក់ទាញ និងសម្រួលដល់ការអនុវត្តគម្រោងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដែលហិរញ្ញប្បទានដោយវិស័យឯកជន។

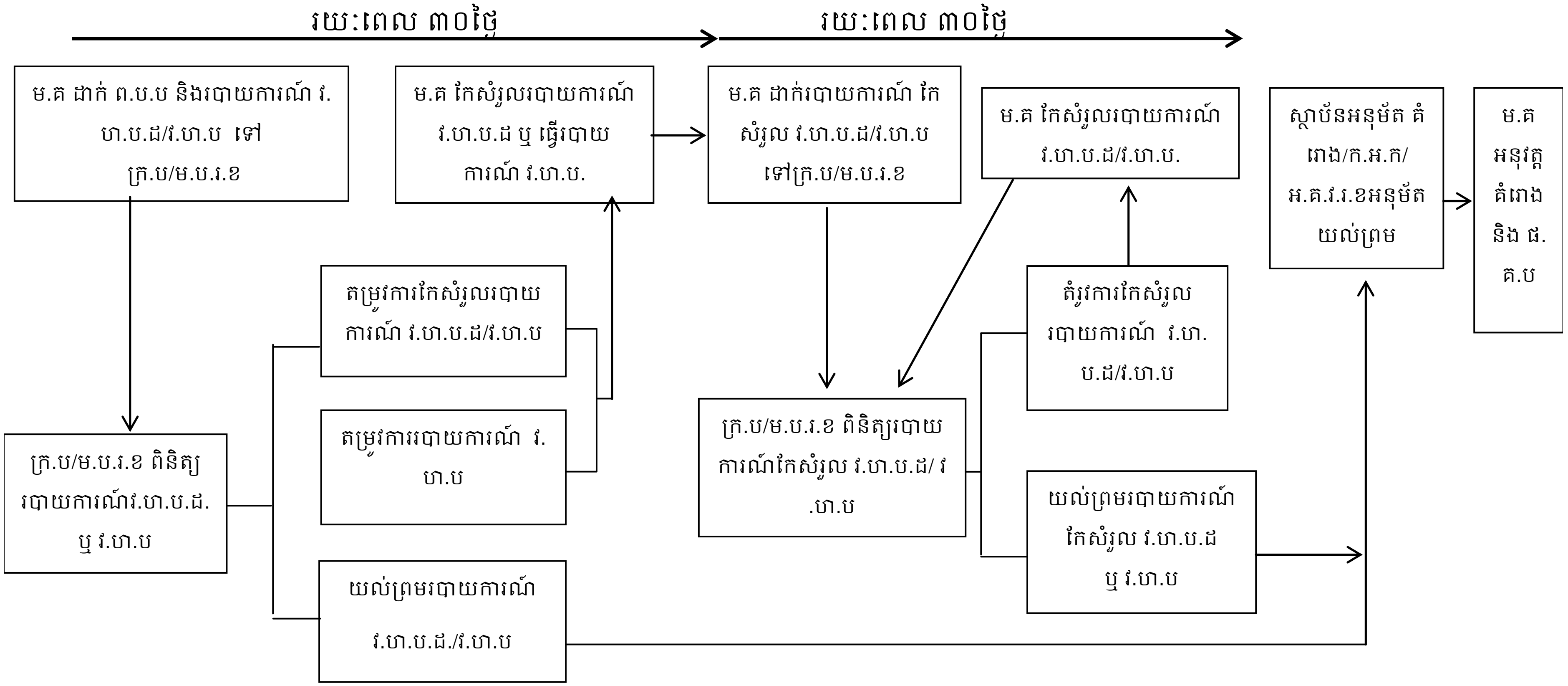
៣.១.៦ កិច្ចដំណើរការ វ.ហ.ប.ស្ដ.ដ និង វ.ហ.ប.ស្ដ នៅកម្ពុជា

កិច្ចដំណើរការ វ.ហ.ប.ស្ដ.ដ និង វ.ហ.ប.ស្ដ គឺផ្អែកជាសំខាន់លើច្បាប់ស្ដីពីកិច្ចការពារបរិស្ថាន និងការគ្រប់គ្រងធនធានធម្មជាតិ និងអនុក្រឹត្យស្ដីពីកិច្ចដំណើរការវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន ដែលត្រូវបានប្រើជាឧបករណ៍សំរាប់ធ្វើផែនការការពារ និងគ្រប់គ្រងបញ្ហាបរិស្ថាននៅកម្ពុជា។ ដោយអនុឡោមតាមអនុក្រឹត្យនេះ រាល់គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ទាំងអស់ទាំងឯកជន និងសាធារណៈ គឺតម្រូវឲ្យមានការវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន ប្រសិនបើគម្រោងទាំងនោះ ស្ថិតក្នុងចំណាត់ថ្នាក់ដូចមានចែងក្នុងតារាងឧបសម្ព័ន្ធរបស់វា។ គម្រោងនេះ គឺស្ថិតក្នុងអនុក្រិត្យស្ដីពីកិច្ចដំណើរការវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន ដូចដែលមានភ្ជាប់នៅតារាងឧបសម្ព័ន្ធ ***ផ្នែកហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ*** ត្រង់ចំណុច ៤.១០ ផ្នែកសំណង់កំពង់ផែ ដែលតម្រូវឲ្យមានការវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថានជាចាំបាច់។ ហេតុដូច្នេះ ម្ចាស់គម្រោងត្រូវដាក់ជូននូវរបាយការណ៍ វ.ហ.ប.ស្ដ រួមជាមួយនឹងរបាយការណ៍សិក្សាសមិទ្ធិលទ្ធភាពគម្រោងទៅក្រសួងបរិស្ថាន។ រូបភាពទី៣.១ បង្ហាញពីកិច្ចដំណើការពិនិត្យ និងផ្ដល់យោបល់លើរបាយការណ៍ វ.ហ.ប.ស្ដ.ដ/ វ.ហ.ប.ស្ដ សម្រាប់គម្រោងដែលស្នើសុំការអនុម័តដោយស្ថាប័នអនុម័ត ឬក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា។

ផ្អែកតាមប្រកាសលេខ៣៧៦ ប្រក ប.ស្ដ ស្ដីពីគោលការណ៍ណែនាំទូទៅក្នុងការធ្វើរបាយការណ៍ហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថានដំបូង និងពេញលេញ របស់ក្រសួងបរិស្ថាន ខែកញ្ញា ឆ្នាំ២០០៩ ចែងក្នុងប្រការ ១០ បានបញ្ជាក់ថា៖ ការពិនិត្យ និងផ្ដល់យោបល់លើរបាយការណ៍ហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថានដំបូង និងពេញលេញ មានរយៈពេល ៣០ (សាមសិប)ថ្ងៃ នៃថ្ងៃធ្វើការ ដោយគិតចាប់ពីថ្ងៃដែលនាយកដ្ឋានវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន ឬមន្ទីរបរិស្ថានរាជធានី-ខេត្តទទួលរបាយការណ៍ជាផ្លូវការ។ នីតិវិធី ត្រូវធ្វើឡើងជា ៤ ដំណាក់កាលសម្រាប់ក្រសួង និង៣ ដំណាក់កាលសំរាប់មន្ទីរបរិស្ថានរាជធានី-ខេត្ត។ ៤ ដំណាក់កាល សម្រាប់ក្រសួង គឺមានចែងដូចក្នុងប្រការ ១១ ខាងក្រោម៖

- ទី១ មន្ត្រីជំនាញរបស់នាយកដ្ឋានវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន ចុះពិនិត្យទីតាំងគម្រោងជាក់ស្ដែង និងផ្ដល់យោបល់ក្នុងរយៈពេល ១៥ ថ្ងៃ។
- ទី២ ប្រជុំពិនិត្យ និងផ្ដល់យោបល់របស់ក្រុមការងារ អន្តរក្រសួងក្នុងកំរិតបច្ចេកទេសលើរបាយការណ៍ វ.ហ.ប.ស្ដ.ដ/វ.ហ.ប.ស្ដ មានរយៈពេល ៥ ថ្ងៃ
- ទី៣ ប្រជុំពិនិត្យ និងផ្ដល់យោបល់របស់ថ្នាក់ដឹកនាំអន្តរក្រសួង មានរយៈពេល ៥ ថ្ងៃ
- ទី៤ នាយកដ្ឋានវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន បញ្ចូល និងចងក្រងនូវមតិយោបល់លើចំណុចខ្វះខាត នៅក្នុងរបាយការណ៍របស់ក្រសួងបរិស្ថាន និងអន្តរក្រសួងមានរយៈពេល ៥ ថ្ងៃ។

កិច្ចដំណើរការវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថានសម្រាប់គម្រោងស្នើសុំដែលអនុម័តដោយស្ថាប័នអនុម័តគម្រោង/ក.អ.ក ឬអនុគណកម្មការវិនិយោគរាជធានី-ខេត្ត



កំណត់សំគាល់

វ.ហ.ប.ដ:	ការវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថានដំបូង	ក្រ.ប:	ក្រសួងបរិស្ថាន	ម.គ:	ម្ចាស់គំរោង
វ.ហ.ប:	ការវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថានពេញលេញ	អ.គ.វ.រ.ខ:	អនុគណៈកម្មការវិនិយោគរាជធានី-ខេត្ត	ផ.គ.ប:	ផែនការគ្រប់គ្រងបរិស្ថាន
ក.អ.ក:	ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា	ម.ប.រ.ខ:	មន្ទីរបរិស្ថានរាជធានី-ខេត្ត	ព.ប.ប:	ពាក្យសុំពិនិត្យបញ្ហាបរិស្ថាន

រូបភាពទី៣.១ គំនូសបំព្រួញនៃកិច្ចដំណើការពិនិត្យ និងផ្តល់យោបល់លើ វ.ហ.ស្ត.ដ/វ.ហ.ស្ត

៣.២ អនុសញ្ញា និងពិធីសារអន្តរជាតិ

៣.២.១ អនុសញ្ញាអន្តរជាតិស្តីពីការផ្លាស់ប្តូរអាកាសធាតុ និងពិធីការទីក្រុង Kyoto

អនុសញ្ញាស្តីពីការផ្លាស់ប្តូរអាកាសធាតុ និងពិធីសារទីក្រុង Kyoto ត្រូវបានអនុម័តនៅថ្ងៃទី៩ ខែឧសភា ឆ្នាំ១៩៩២ ដែលឥឡូវនេះក្លាយជាកិច្ចព្រមព្រៀងស្របច្បាប់ជាលក្ខណៈអន្តរជាតិដើម្បីកាត់បន្ថយការបំភាយឧស្ម័នផ្ទះកញ្ចក់ដ៏ទូលំទូលាយនៅពាសពេញពិភពលោក ដោយធ្វើតាមសត្យាប័ននៅថ្ងៃទី១៨ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០០៤។

៣.២.២ អនុសញ្ញាស្តីពីជីវៈចម្រុះ

អនុសញ្ញាស្តីពីជីវសាស្ត្រចម្រុះ បានត្រូវចុះហត្ថលេខានៅឆ្នាំ១៩៩៦ ជាកិច្ចព្រមព្រៀងសាកលទី១ ស្តីពីការអភិរក្ស និងការប្រើប្រាស់ប្រកបដោយចីរភាពនៃជីវៈចម្រុះ។ សន្ធិសញ្ញានេះ មានគោលដៅចំបងបី (៣)៖

- ការអភិរក្សជីវៈចម្រុះ
- ការប្រើប្រាស់ប្រកបដោយចីរភាពនៃជីវសាស្ត្រចម្រុះ និង
- ការចែករំលែកអត្ថប្រយោជន៍ដែលកើតចេញពីការប្រើប្រាស់បែបពាណិជ្ជកម្មនិងផ្សេងៗទៀត នៃធនធានកកើតឡើងប្រកបដោយសមធម៌ និងត្រឹមត្រូវ។

កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ គ្របដណ្តប់លើប្រព័ន្ធអេកូឡូស៊ី ពូជ និងធនធានកកើតឡើងវិញទាំងអស់។ វាមានប្រសិទ្ធភាពចំពោះមុខច្បាប់ដែលបណ្តាប្រទេសចូលរួមជាមួយអនុសញ្ញាមានកាតព្វកិច្ច ដើម្បីអនុវត្តតាមបទបញ្ញត្តិរបស់នេះ។ អនុសញ្ញានេះ ពាក់ព័ន្ធនឹងបញ្ហាជាច្រើនដែលរួមមានទាំងការវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថានផងដែរ។

៣.២.៣ អនុសញ្ញាអន្តរជាតិសំខាន់ៗពាក់ព័ន្ធនឹងវិស័យបរិស្ថានដែលកម្ពុជាបានចូលជាសមាជិក

- អនុសញ្ញាពីជីវៈចម្រុះ (Biodiversity Convention) ឆ្នាំ១៩៩៦។
- អនុសញ្ញាស្តីពីការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ (Convention on Climate Change) ឆ្នាំ១៩៩៦។
- អនុសញ្ញាស្តីពីការបំពុលសមុទ្រ (Convention on Marine Pollution: MARPOL 73/78) ឆ្នាំ១៩៩៦។
- អនុសញ្ញាស្តីពីច្បាប់សមុទ្ររបស់សហប្រជាជាតិ(United Nation Convention on the law of the sea: UNCLOS)។

៣.២.៩ ពិធីសារម៉ុងត្រេអាល់ស្ដីពីសារធាតុបំផ្លាញស្រទាប់អូហ្សូន

ពិធីសារម៉ុងត្រេអាល់ ឆ្នាំ១៩៨៩ ស្ដីពីសារធាតុដែលបំផ្លាញស្រទាប់អូហ្សូនមួយចំនួន ត្រូវបានតាក់តែង ដើម្បីកាត់បន្ថយចំពោះសារធាតុបំផ្លាញស្រទាប់អូហ្សូន។ ភាគីហត្ថលេខី បានឯកភាពដើម្បី៖

- ត្រួតពិនិត្យលើការប្រើប្រាស់ និងផលិតកម្មប្រចាំឆ្នាំនៃសារធាតុបំផ្លាញស្រទាប់អូហ្សូន
- កាត់បន្ថយការបំផ្លាញលើការប្រើប្រាស់ និងផលិតកម្មប្រចាំឆ្នាំនៃសារធាតុបំផ្លាញស្រទាប់អូហ្សូនជាក់លាក់ ចំនួន ៥០% ចាប់ពីខែកក្កដា ឆ្នាំ១៩៩៨។ បណ្ដាប្រទេសដែលប្រើប្រាស់សារធាតុបំផ្លាញស្រទាប់អូហ្សូនក្រោម 0.៣kg/ ១នាក់/១ឆ្នាំ បានត្រូវអនុញ្ញាតឱ្យរយៈពេលបន្ថែម ១០ឆ្នាំ ដើម្បីបញ្ឈប់ជាបណ្ដើរៗនូវការប្រើប្រាស់របស់ខ្លួន (ការប្រើប្រាស់សារធាតុបំផ្លាញស្រទាប់អូហ្សូននៅប្រទេសថៃ ក្នុងឆ្នាំ១៩៩១គឺ 0.0១៩ kg/ ១នាក់/១ឆ្នាំ)។

សារធាតុបំផ្លាញអូហ្សូនទូទៅគឺ: Chlorofluorocarbons (CFCs), Halos, Carbon, Tetrachloride, Methyl Chloroform និង Methyl Bromide។ សារធាតុទាំងនេះ បានត្រូវប្រើប្រាស់ក្នុងការប្រតិបត្តិដូចខាងក្រោម៖

- កុំប្រេស័រម៉ាស៊ីនត្រជាក់
- ម៉ាស៊ីនត្រជាក់ធុនតូច-មធ្យម របស់យានយន្ត
- Forms
- ធុងថ្នាំ Cosmetic ថ្នាំលាប ថ្នាំគីមី ។ល។
- ម៉ាស៊ីនមីក្រូអេឡិចត្រូនិក ថាសរឹងកុំព្យូទ័រ
- ថ្នាំសម្លាប់សត្វល្អិត ផលិតផលឥឱសថកម្ម ថ្នាំលាបឧស្សាហកម្ម និង
- បំពង់ពន្លត់អគ្គីភ័យ (សារធាតុ Halon ត្រូវបានប្រើប្រាស់)។

៣.៣ គោលការណ៍ណែនាំ និងគោលនយោបាយ

៣.៣.១ គោលការណ៍ណែនាំរបស់ JICA សម្រាប់សិក្សាលើបរិស្ថាន និងសង្គម ឆ្នាំ២០១០

គោលបំណងនៃគោលការណ៍ណែនាំនេះ គឺដើម្បីលើកទឹកចិត្តដល់ផ្នែកគាំទ្រគម្រោងឲ្យមានការពិចារណាដ៏សមស្របសម្រាប់វាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន និងសង្គម ព្រមទាំងធានាថាការគាំទ្រពី JICA សម្រាប់ពិនិត្យ និងពិចារណាលើបរិស្ថាន និងសង្គម ត្រូវបានធ្វើឡើង។ JICA បានខ្នះខ្នែងដើម្បីធានាឲ្យមានតម្លាភាព ភាពអាចព្យាករណ៍ទុកបាន និងគណនេយ្យភាពក្នុងកិច្ចគាំទ្ររបស់ខ្លួន សម្រាប់ការសិក្សាលើបរិស្ថាន និងសង្គម។

ផ្អែកតាមគោលការណ៍ណែនាំ JICA ត្រូវបានចាត់ថ្នាក់នូវរាល់គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ទាំងអស់ជា ៤ ប្រភេទ ទៅតាមទំហំហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន និងសង្គម ដោយពិចារណាលើមាតិកា ទំហំ ទីកន្លែង និង ល័ក្ខខ័ណ្ឌដ៏ទៃៗទៀត។ ចំណាត់ថ្នាក់ទាំង ៤ ប្រភេទនោះរួមមាន៖

- ប្រភេទ A គម្រោងដែលស្នើរឡើង មានហេតុប៉ះពាល់ជាវិជ្ជមានខ្លាំងដល់បរិស្ថាន និងសង្គម។
- ប្រភេទ B គឺរាល់គម្រោងដែលស្នើរឡើង មានហេតុប៉ះពាល់ជាវិជ្ជមានដល់បរិស្ថាន និងសង្គម មានទំហំតូចជាងប្រភេទ A។
- ប្រភេទ C គឺរាល់គម្រោងដែលស្នើរឡើង មានហេតុប៉ះពាល់ជាវិជ្ជមានតិចតួចដល់បរិស្ថាន និងសង្គម។
- ប្រភេទ FI ប្រសិនបើរាល់គម្រោងដែលស្នើរឡើង បំពេញនូវតម្រូវការមួយចំនួនខាងក្រោម៖
  - គម្រោងដែលផ្តល់ថវិកាដោយ JICA គឺត្រូវបានផ្តល់ទៅឲ្យស្ថាប័នហិរញ្ញវត្ថុ ឬស្ថាប័នប្រត្តិបត្តិគម្រោង។
  - ការជ្រើសរើស និងការវាយតម្លៃនៃអនុគម្រោង គឺត្រូវបានធ្វើឡើងដោយស្ថាប័នហិរញ្ញវត្ថុ ឬស្ថាប័នប្រត្តិបត្តិគម្រោង ក្រោយពីមានការឯកភាពផ្តល់ថវិកាដោយ JICA។ ហេតុដូច្នេះ រាល់អនុគម្រោងទាំងអស់ មិនទាន់ត្រូវបានកំណត់ជាក់លាក់ឡើយ មុននឹង JICA ឯកភាពផ្តល់ថវិកា។
  - អនុគម្រោងទាំងនោះ ត្រូវគេរំពឹងថានឹងមានហេតុប៉ះពាល់ជាសក្តានុពលទៅលើបរិស្ថាន។

នៅក្នុងការសិក្សាដោយមានការចូលរួម JICA ធ្វើការសិក្សាវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន និងសង្គមពេញលេញ សម្រាប់គម្រោងប្រភេទ A និងនៅកម្រិត IEE សម្រាប់គម្រោងប្រភេទ B និង ការសិក្សាធ្វើផែនការមេ។ JICA បានរៀបចំសេចក្តីព្រាងនៃវិធានការបន្ធូរបន្ថយហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដល់បរិស្ថាន និងសង្គម ដោយរួមបញ្ចូល ការជៀសវាង ការធ្វើឲ្យតិចតួចបំផុត និងការទទួលបានសំណង ក៏ដូចជាសេចក្តីព្រាងនៃផែនការត្រួតពិនិត្យ និងការរៀបចំស្ថាប័នជាដើម។

គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែក្នុងតេនំថ្មី កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ត្រូវបានចាត់ថ្នាក់ជាគម្រោងប្រភេទA យោងតាមគោលការណ៍ណែនាំរបស់JICA ដែលនឹងបណ្តាលឲ្យមានហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមានក្នុងទ្រង់ទ្រាយធំ។ ហេតុដូចនេះ ការរៀបចំរបាយការណ៍ វ.ហ.ប គឺមានលក្ខណៈចាំបាច់។

៣.៣.២ គោលនយោបាយរបស់ធនាគារជប៉ុន

គោលនយោបាយរបស់ធនាគារជប៉ុន(JBIC)គឺផ្តល់នូវការគាំទ្រយ៉ាងសកម្មចំពោះគម្រោងដែលជំរុញដល់ការអភិរក្សបរិស្ថាន និងចំពោះគម្រោងដែលបានចូលរួមចំណែកដល់ការការពារបរិស្ថានជាសាកលមានដូចជា៖ គម្រោងដើម្បីកាត់បន្ថយការបំភាយឧស្ម័នផ្ទះកញ្ចក់ជាដើម។ JBIC ក៏មានគោល

នយោបាយមួយ ដែលបាននឹងកំពុងពាក់ព័ន្ធយ៉ាងសកម្មក្នុងការគាំទ្រ ការជួយជំរុញដល់ការគិតគូរផ្នែកបរិស្ថាន និងសង្គម នៅក្នុងប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ផងដែរ។

ដោយឡែកគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែកុងតេន័រថ្មីកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុនេះ ត្រូវបានគេចាត់ថ្នាក់ជាប្រភេទ A (Category A) ស្របតាមគោលការណ៍ណែនាំសង្គម និងបរិស្ថានរបស់ JBIC ដោយសារហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមានខ្លះៗត្រូវបានរំពឹងទុក ដោយសារគម្រោងក្នុងដំណាក់កាលមុនពេលសាងសង់ ដំណាក់កាលសាងសង់ និងដំណាក់កាលប្រតិបត្តិ។

ជំពូកទី ៤
ការពិពណ៌នាអំពីគម្រោង

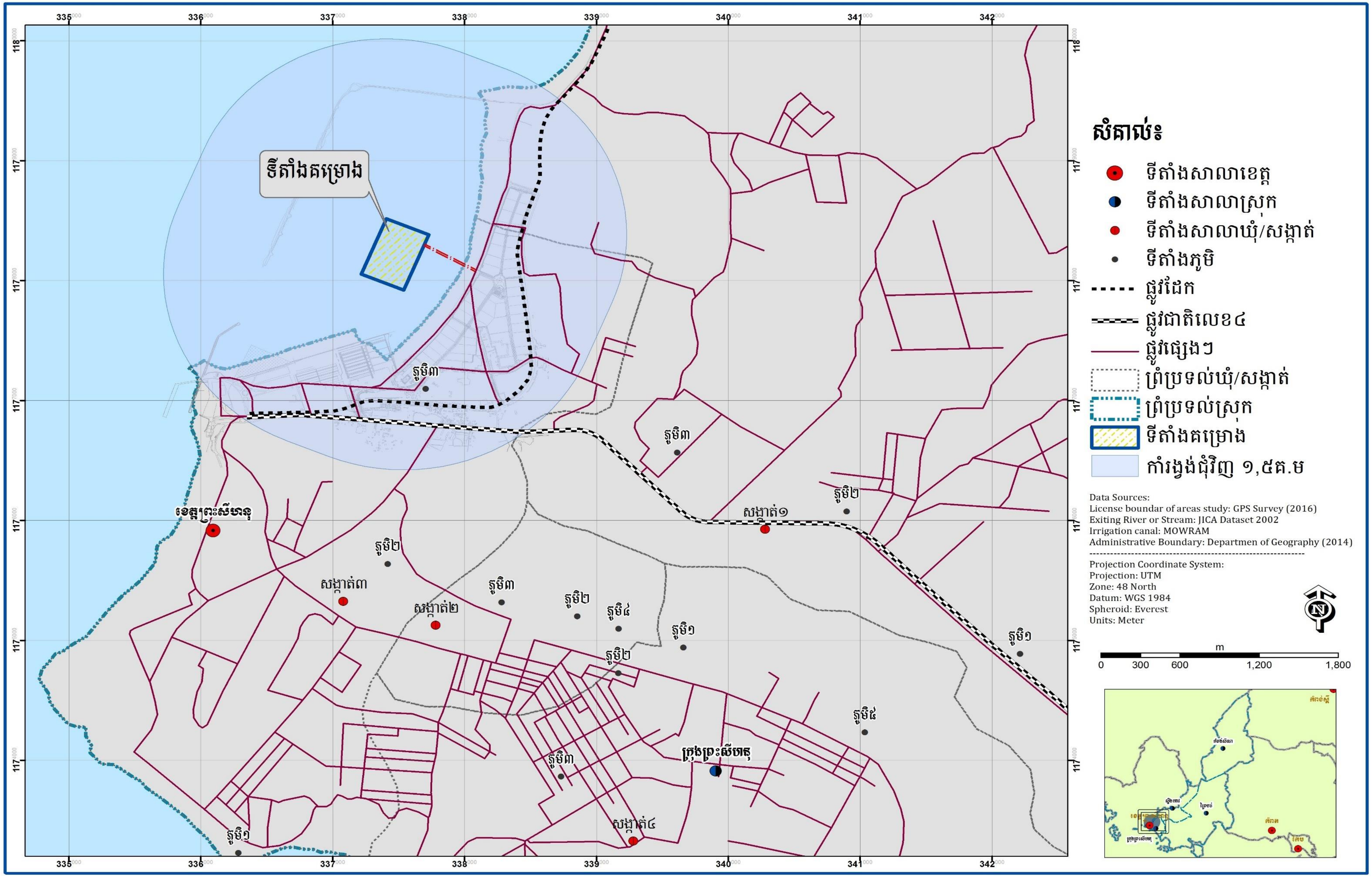
៤.១ សេចក្តីផ្តើម

ការជម្រុញកំណើនសេដ្ឋកិច្ច គឺជាការងារអាទិភាពរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា ដែលបាននឹងកំពុងធ្វើ ហើយនឹងបន្តធ្វើ។ តាមរយៈកិច្ចខំប្រឹងប្រែងនេះ រាជរដ្ឋាភិបាល កំពុងតែត្រូវបានជួយជ្រោមជ្រែង ពីសំណាក់ដៃគូរអភិវឌ្ឍន៍ទាំងអស់។ ដៃគូរដ៏សំខាន់មួយ ក្នុងចំណោមដៃគូរសំខាន់ៗដែលមិនអាចខ្វះបាននោះ គឺរាជរដ្ឋាភិបាលជប៉ុន តាមរយៈទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិជប៉ុន(JICA)។ ស្របពេលដែលសកម្មភាពលើកដាក់ទំនិញរបស់ ក.ស.ស កាន់តែមានភាពសកម្មឡើង និងឈានទៅរកដែនកំណត់សមត្ថភាពគ្រប់គ្រងរបស់ខ្លួន ដែលជាផ្នែកដ៏សំខាន់ក្នុងការជម្រុញកំណើនសេដ្ឋកិច្ចជាតិ ក.ស.ស ដោយមានកិច្ចសហការពី JICA បានធ្វើការសិក្សាសមិទ្ធិលទ្ធភាព **គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែកុងតេន័រថ្មី កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ** នេះឡើង។ ជាលទ្ធផល បានបង្ហាញថា គម្រោងនេះអាចនឹងអនុវត្តទៅបានប្រកបដោយលក្ខណៈសេដ្ឋកិច្ច។ ផ្នែកមួយនៃការសិក្សាលើទិដ្ឋភាពរបស់គម្រោង គឺការ-វ.ហ.ប.ស្ថ ដើម្បីបំពេញក្របខ័ណ្ឌច្បាប់នៅប្រទេសកម្ពុជា ក៏ដូចជាលក្ខខណ្ឌក្នុងការទទួលបានហិរញ្ញ-ប្បទានសម្បទានពីរាជរដ្ឋាភិបាលជប៉ុនផងដែរ។

ក្នុងផ្នែកនេះ ជាសេចក្តីពិពណ៌នាលម្អិតពីព័ត៌មានទាក់ទងនឹងគម្រោង ដែលក្នុងនោះរួមមាន៖ ទីតាំងភូមិសាស្ត្ររបស់គម្រោង ប្រភេទ និងចំណាត់ថ្នាក់គម្រោង ទំហំ និងរចនាសម្ព័ន្ធគម្រោង ប្រភពធនធានសម្រាប់ការសាងសង់គម្រោង បរិមាណធនធានដែលត្រូវការសម្រាប់គម្រោង ការគ្រប់គ្រងសំណល់ គ្រឿងចក្រនិងគ្រឿងបរិក្ខារបំរើការងារសាងសង់ ទុនវិនិយោគ និងផែនការសកម្មភាពគម្រោងជាដើម។

៤.២ ទីតាំងភូមិសាស្ត្ររបស់គម្រោង

គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែកុងតេន័រថ្មី កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុនេះ មានទីតាំងភូមិសាស្ត្រក្នុងសង្កាត់លេខ៣ ក្រុងព្រះសីហនុ ខេត្តព្រះសីហនុ និងមានចំងាយប្រហែល ២៣១ គ.ម ពីភ្នំពេញ។ ទី-តាំងគម្រោងនេះ អាចទៅដល់ដោយការធ្វើដំណើរតាមផ្លូវជាតិលេខ៤ ចេញពីភ្នំពេញទៅទីរួមខេត្តព្រះ-សីហនុចំងាយប្រហែល ២៣០ គ.ម។ បន្ទាប់មក បត់ស្តាំត្រង់ចំណុចមុខកំពង់ផែ ដោយធ្វើដំណើរតាមផ្លូវសម្តេច **ហ៊ុន សែន** ប្រហែល ១,៣ គ.ម (រូបភាពទី៤.១)។



រូបភាពទី៤.១ ទីតាំងគម្រោង

ប្រភព៖ របាយការណ៍សិក្សាសមិទ្ធិលទ្ធភាពរបស់គម្រោង ឆ្នាំ២០១៤

៤.៣ ប្រភេទ និងចំណាត់ថ្នាក់គម្រោង

គម្រោងនេះស្ថិតក្នុងអនុក្រិត្យស្តីពីកិច្ចដំណើរការវាយតំលៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន ដូចដែលមានភ្ជាប់នៅតារាងឧបសម្ព័ន្ធ *ផ្នែកហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន* ត្រង់ចំណុច ៤.១០ ផ្នែក**សំណង់កំពង់ផែ**។ ហេតុនេះការសិក្សា វ.ហ.ប.ស្ថ សម្រាប់គម្រោងនេះ គឺជាតម្រូវការចាំបាច់សម្រាប់បំពេញលក្ខខណ្ឌវិនិយោគនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា។

៤.៤ ទំហំ និងរចនាសម្ព័ន្ធគម្រោង

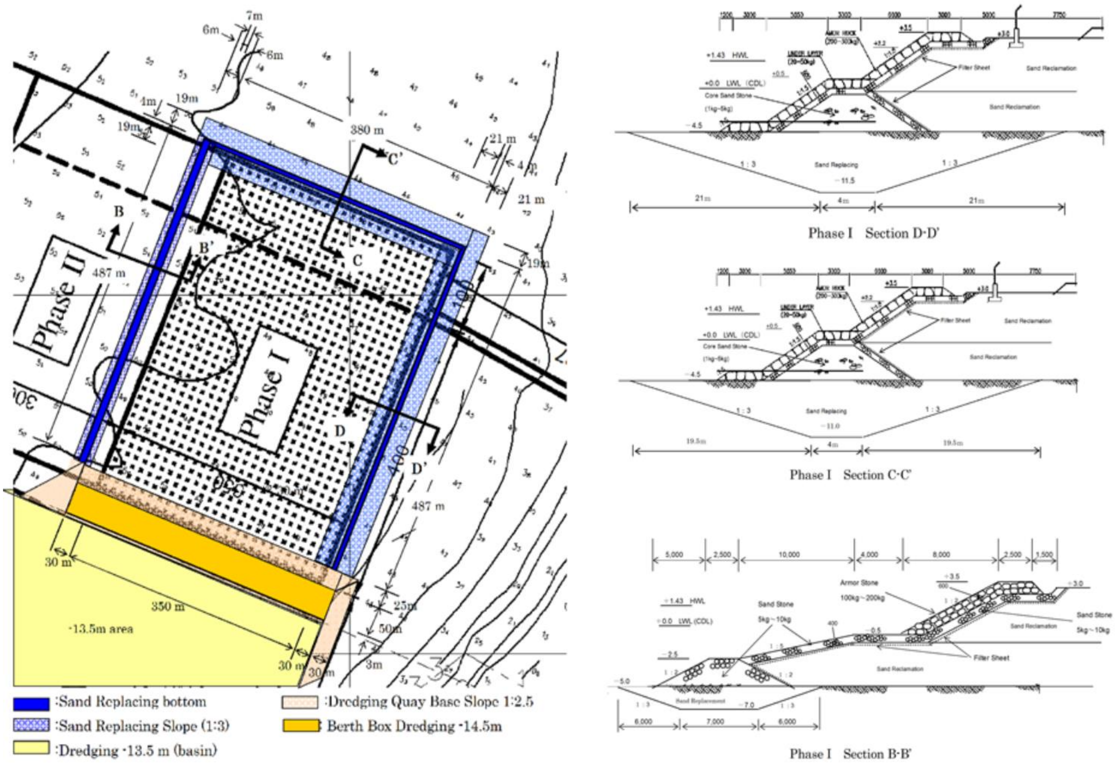
គម្រោងនេះ នឹងត្រូវសាងសង់នូវកំពង់ផែថ្មីមួយ និងរចនាសម្ព័ន្ធវណបមួយចំនួនទៀតរួមមាន៖

៤.៤.១ ការអភិវឌ្ឍចំណតផែកុងតេន័រថ្មី

ក. ទីតាំងផ្ទុកកុងតេន័រ និងតំបន់គ្រប់គ្រង សរុបប្រហែល ១៧,៥ ហិកតា

ខ. បណ្តោយកំពង់ផែថ្មី (ដំហានទី១)៖ ៣៥០ ម និង

គ. ទទឹងកំពង់ផែថ្មី៖ ៥០០ ម ។

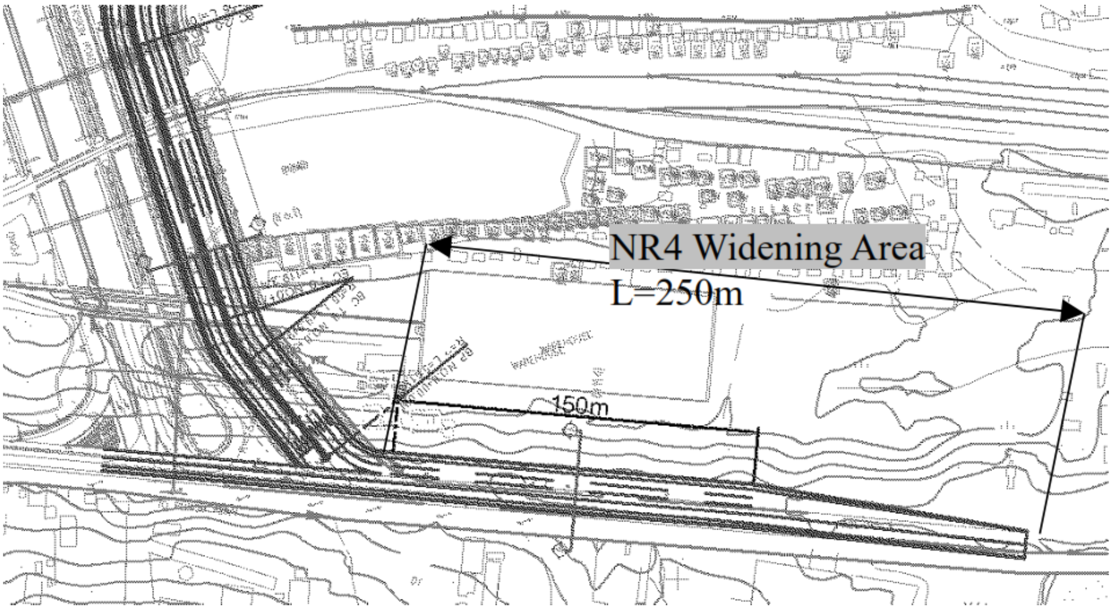


រូបភាពទី៤.២ ទម្រង់កំពង់ផែថ្មីដែលនឹងត្រូវសាងសង់ឡើង

ប្រភព៖ របាយការណ៍ពង្រាងចុងក្រោយរបស់ក្រុមសិក្សា JICA ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០១៦

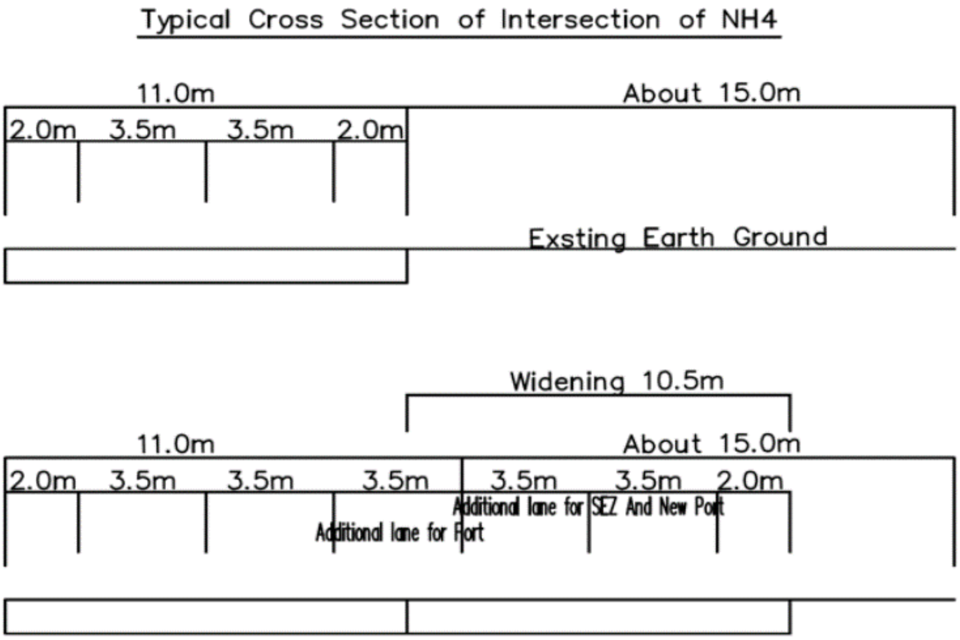
៩.៩.២ ការពង្រីកផ្លូវ

១) ផ្លូវជាតិលេខ៤ ប្រវែង ២៥០ ម ដែលមានទទឹងប្រវែង ២៦ ម (រូបភាពទី៤.៣ និង ៤.៤)។



រូបភាពទី៤.៣ ទីតាំងផ្លូវជាតិលេខ៤ ដែលនឹងត្រូវពង្រីក

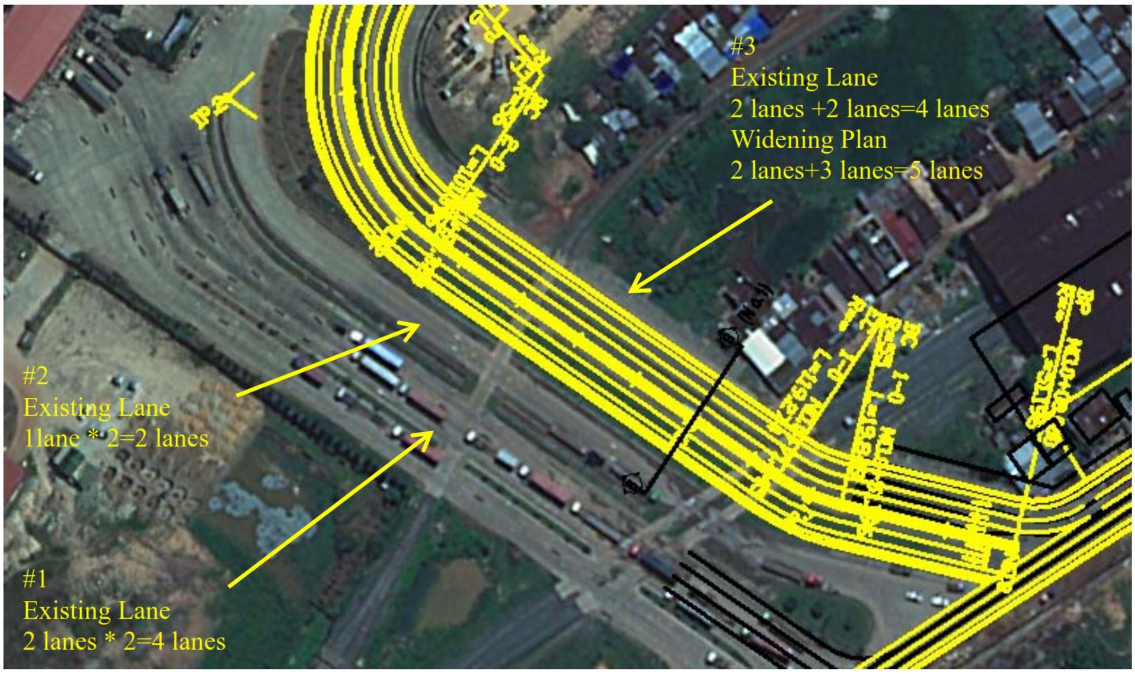
ប្រភព៖ របាយការណ៍ពង្រាងចុងក្រោយរបស់ក្រុមសិក្សា JICA ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០១៦



រូបភាពទី៤.៤ ពុំនូសកាត់ទទឹងនៃផ្លូវជាតិលេខ៤ ដែលនឹងត្រូវពង្រីក

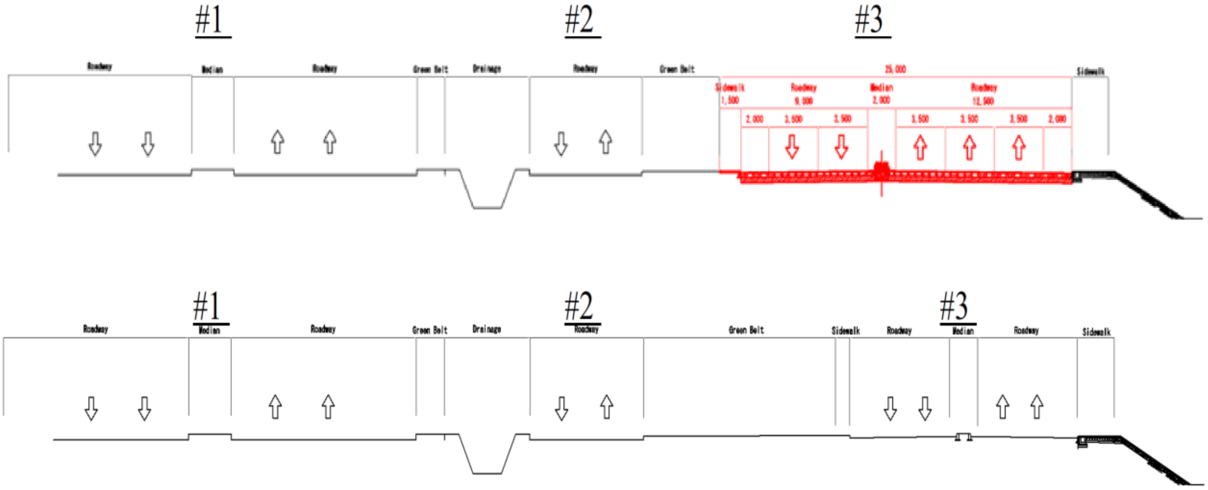
ប្រភព៖ របាយការណ៍ពង្រាងចុងក្រោយរបស់ក្រុមសិក្សា JICA ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០១៦

២) ផ្លូវ នឹងត្រូវពង្រីកប្រវែងផ្លូវប្រហែល ៥០០ ម មានទំហំទទឹង ២៥ ម ដោយក្រាលបេតុងកម្រាស់ ២៥ ស.ម (រូបភាពទី៤.៥ និង ៤.៦)។



រូបភាពទី៤.៥ គន្លងលម្អិតដែលនឹងត្រូវពង្រីក

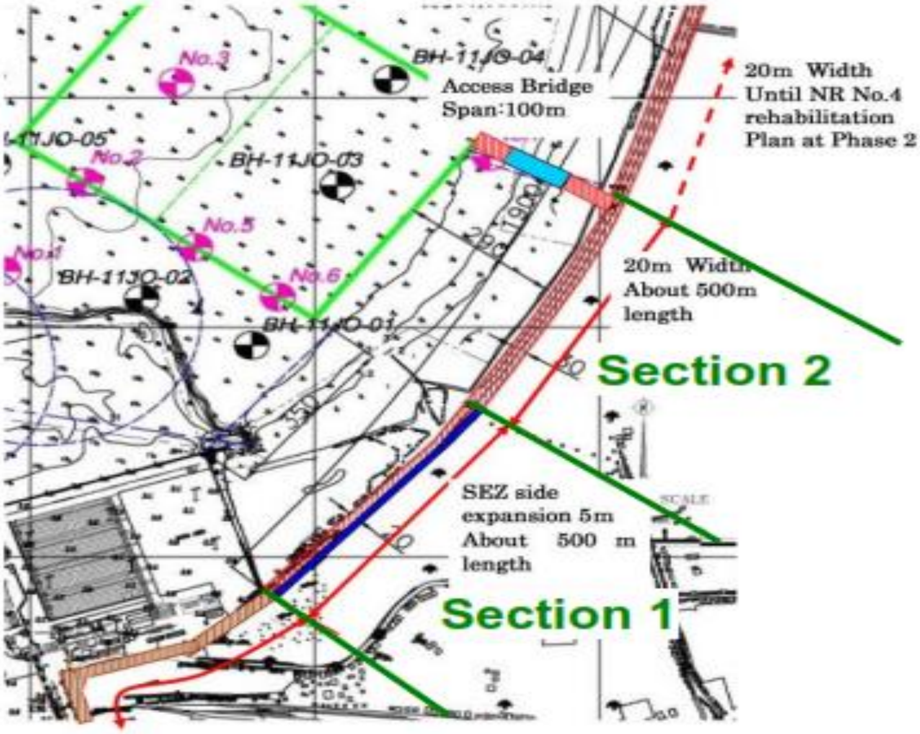
ប្រភព៖ របាយការណ៍ពង្រាងចុងក្រោយរបស់ក្រុមសិក្សា JICA ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០១៦



រូបភាពទី៤.៦ ទម្រង់ផ្លូវដែលត្រូវកែលម្អ និងទម្រង់ផ្លូវដែលមានស្រាប់

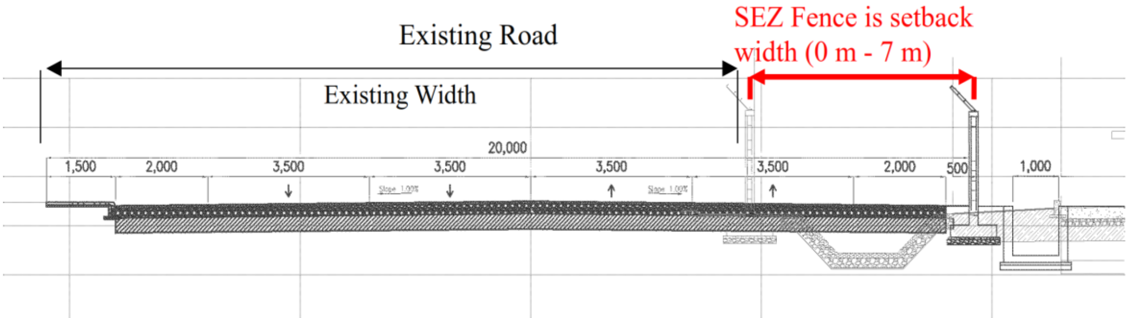
ប្រភព៖ របាយការណ៍ពង្រាងចុងក្រោយរបស់ក្រុមសិក្សា JICA ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០១៦

៣) ផ្លូវសម្តេច ហ៊ុន សែន នឹងត្រូវពង្រីកផ្លូវប្រវែង ១.០០០ ម មានទំហំទទឹង ២០ ម ដោយក្រាលបេតុងកម្រាស់ ២៥ ស.ម (រូបភាពទី៤.៧)។



រូបភាពទី៤.៧ ទីតាំងផ្លូវសម្តេច ហ៊ុន សែន ដែលនឹងត្រូវពង្រីក

ប្រភព៖ របាយការណ៍ពង្រាងចុងក្រោយរបស់ក្រុមសិក្សា JICA ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០១៦



រូបភាពទី៤.៨ ពុំនូសកាត់ទទឹងផ្លូវសម្តេច ហ៊ុន សែន ដែលនឹងត្រូវពង្រីក

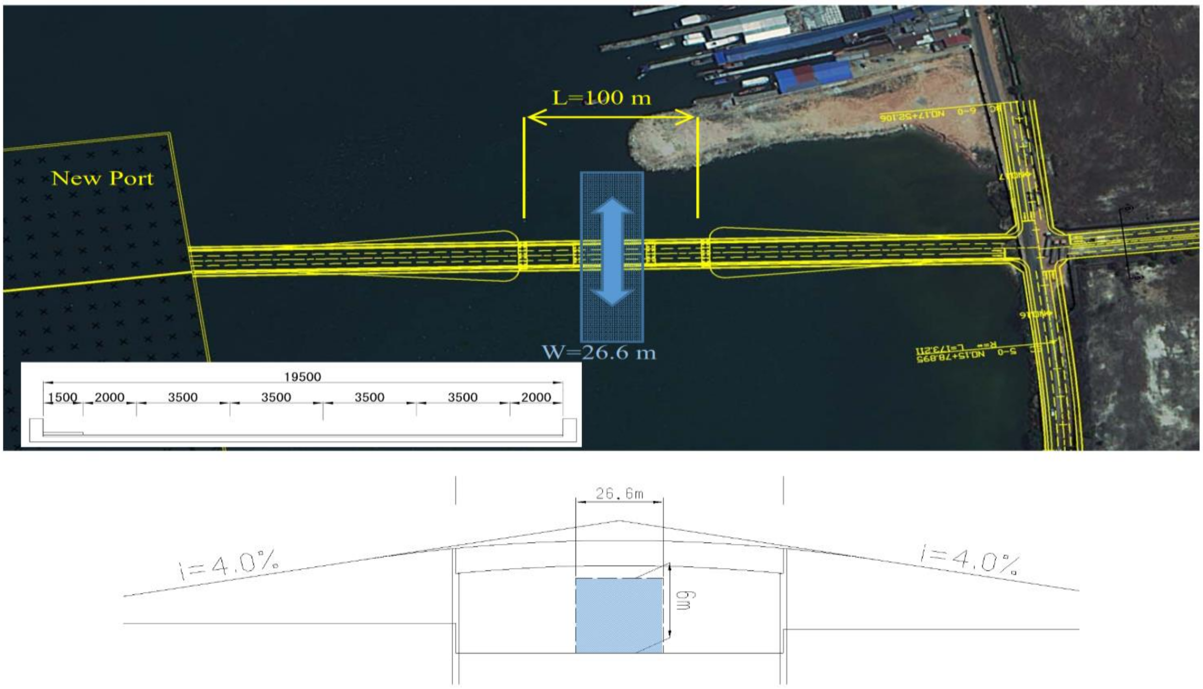
ប្រភព៖ របាយការណ៍ពង្រាងចុងក្រោយរបស់ក្រុមសិក្សា JICA ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០១៦

រូបភាពទី៤.៩ ទីតាំងផ្លូវជាតិលេខ៤ និងផ្លូវសម្តេច ហ៊ុន សែន ដែលនឹងត្រូវពង្រីក

ប្រភព៖ របាយការណ៍ពង្រាងចុងក្រោយរបស់ក្រុមសិក្សា JICA ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០១៦

៤.៤.៣ ការសាងសង់ស្ពានចូលផែ

ស្ពានតពីផ្លូវចូលទៅផែចំនួន ១ មានទំហំទទឹង ១៩,៥ ម ប្រវែង ១០០ ម ធ្វើពី R.C structural piers និងគ្រឿងបង្គុំធ្នឹមដែលគេចាក់ស្រេច (P.C Structural beam) នឹងត្រូវសាងសង់ឡើង។ ដើមស្ពានប្រវែង ១៦៥ ម (ភ្ជាប់ពីផ្លូវចូលទៅស្ពាន) និងចុងស្ពាន ១៤៥ ម (ភ្ជាប់ពីស្ពានទៅផែ)។



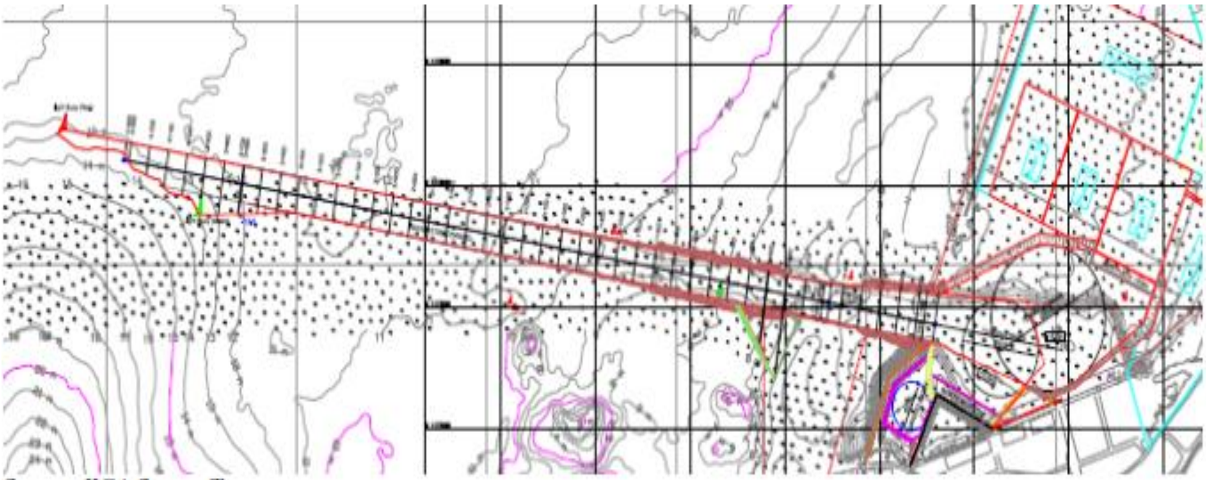
រូបភាពទី៤.១០ ការសាងសង់ស្ពានចូលផែ ប្រភព៖ របាយការណ៍ពង្រាងចុងក្រោយរបស់ក្រុមសិក្សា JICA ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០១៦

៤.៤.៤ ការស្តារគន្លងនាវា និងអាងរបត់នាវា

ក. ជម្រៅប្រឡាយ -១៣,៥ម ទទឹង ១៥០ ម និងប្រវែង ៤,៥ គ.ម។

ខ. បរិមាណបូមភក់ ខ្សាច់ និងដី មាន ៣,៩៨ លាន ម^{៣}។

គ. កន្លែងសំចតនាវា (អាង)៖ ជម្រៅ -១៣,៥ ម x កាំរបត់នាវា ៦០០ ម។



រូបភាពទី៤.១១ ទីតាំងគន្លងនាវា និងអាងរបត់នាវាដែលនឹងត្រូវស្តារ

ប្រភព៖ របាយការណ៍ពង្រាងចុងក្រោយរបស់ក្រុមសិក្សា JICA ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០១៦

៤.៤.៥ ការសាងសង់រចនាសម្ព័ន្ធរណប

ក. អាគាររដ្ឋបាលលើផ្ទៃ ២.៥០០ ម^{២}

ខ. អាគារបុគ្គលិកលើផ្ទៃ ៦០០ ម^{២}

គ. ច្រកចូលលើផ្ទៃ ៨២០ ម^{២} (៣ គន្លងចូល និង ៤ គន្លងចេញ)

ឃ. អាគាររោងជាងជួសជុលលើផ្ទៃ ១.២០០ ម^{២}

ង. ស្ថានីយ៍ឥន្ធនៈលើផ្ទៃ ៤០០ ម^{២} (អាងស្តុកប្រេង និងចែកចាយ)

ច. រោងម៉ាស៊ីនភ្លើង និងអនុស្ថានីយ៍លើផ្ទៃ ៣០០ ម^{២}

ឆ. ស្ថានីយ៍ត្រួតពិនិត្យសុខភាពសត្វ និងរុក្ខជាតិ

ជ. ឃ្លាំងស្តុកទុកបណ្តោះអាសន្ននូវទំនិញប្រកបដោយគ្រោះថ្នាក់

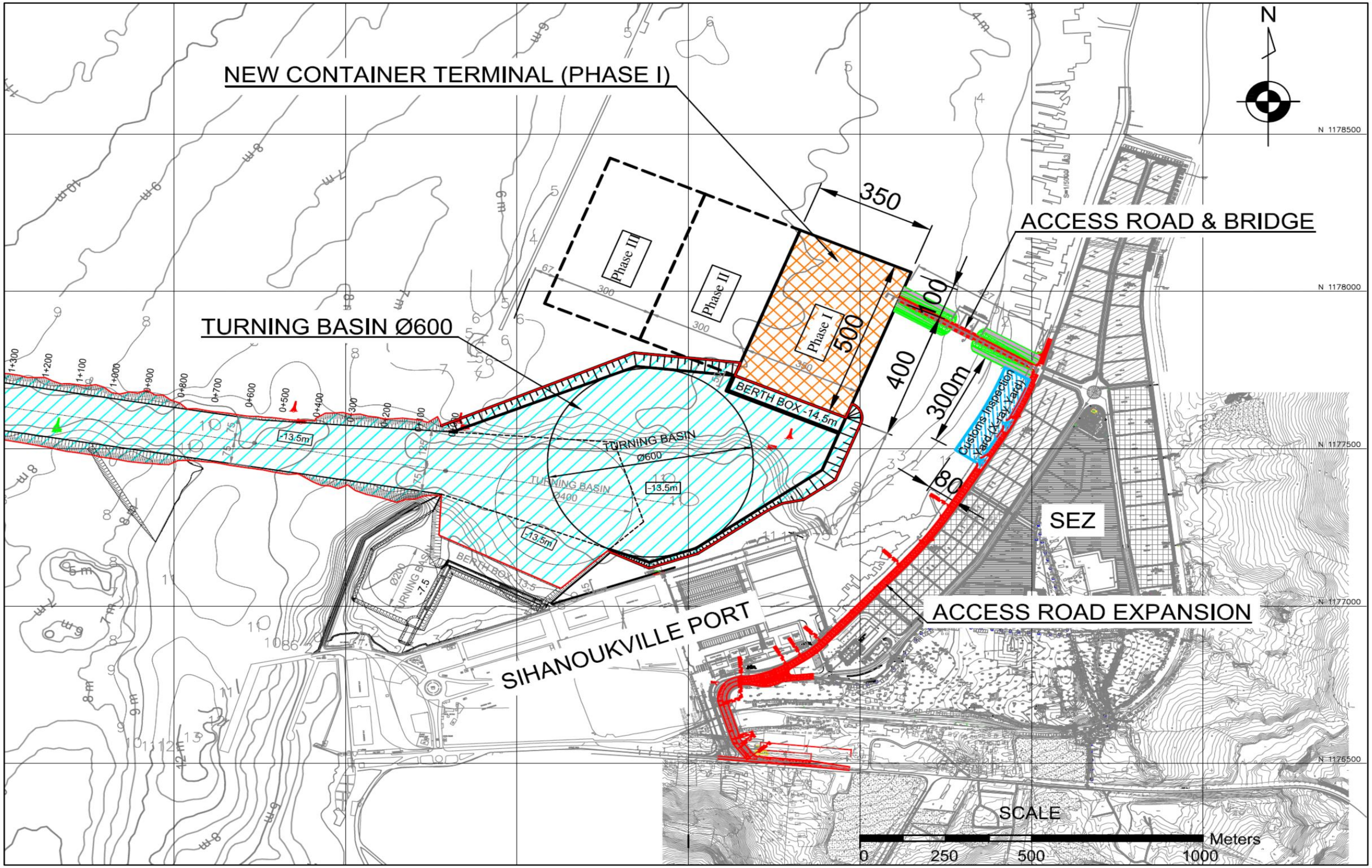
ឈ. កន្លែងរថយន្តរងចាំ

ញ. ទីធ្លាជួសជុលថែទាំ

ដ. តំបន់ចំណតរថយន្ត

ឋ. ភ្លើងបំភ្លឺនៅពេលយប់ និង

ឌ. ស្ថានីយ៍ផ្ទុកកុងតេន័រ។

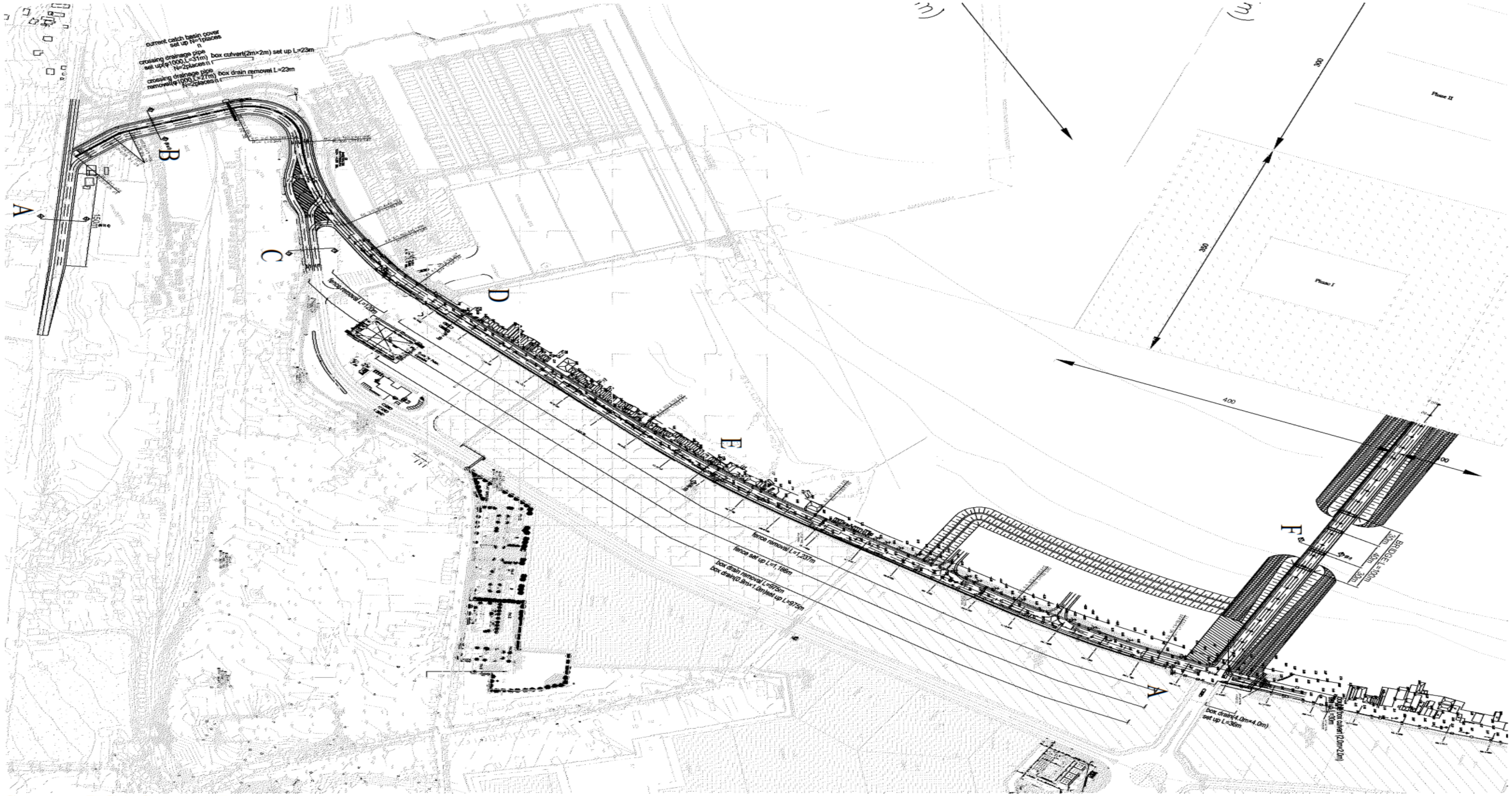


រូបភាពទី៤.១២ ប្លង់ទីតាំងរបស់គម្រោង

ប្រភព៖ របាយការណ៍ពង្រាងចុងក្រោយរបស់ក្រុមសិក្សា JICA ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០១៦

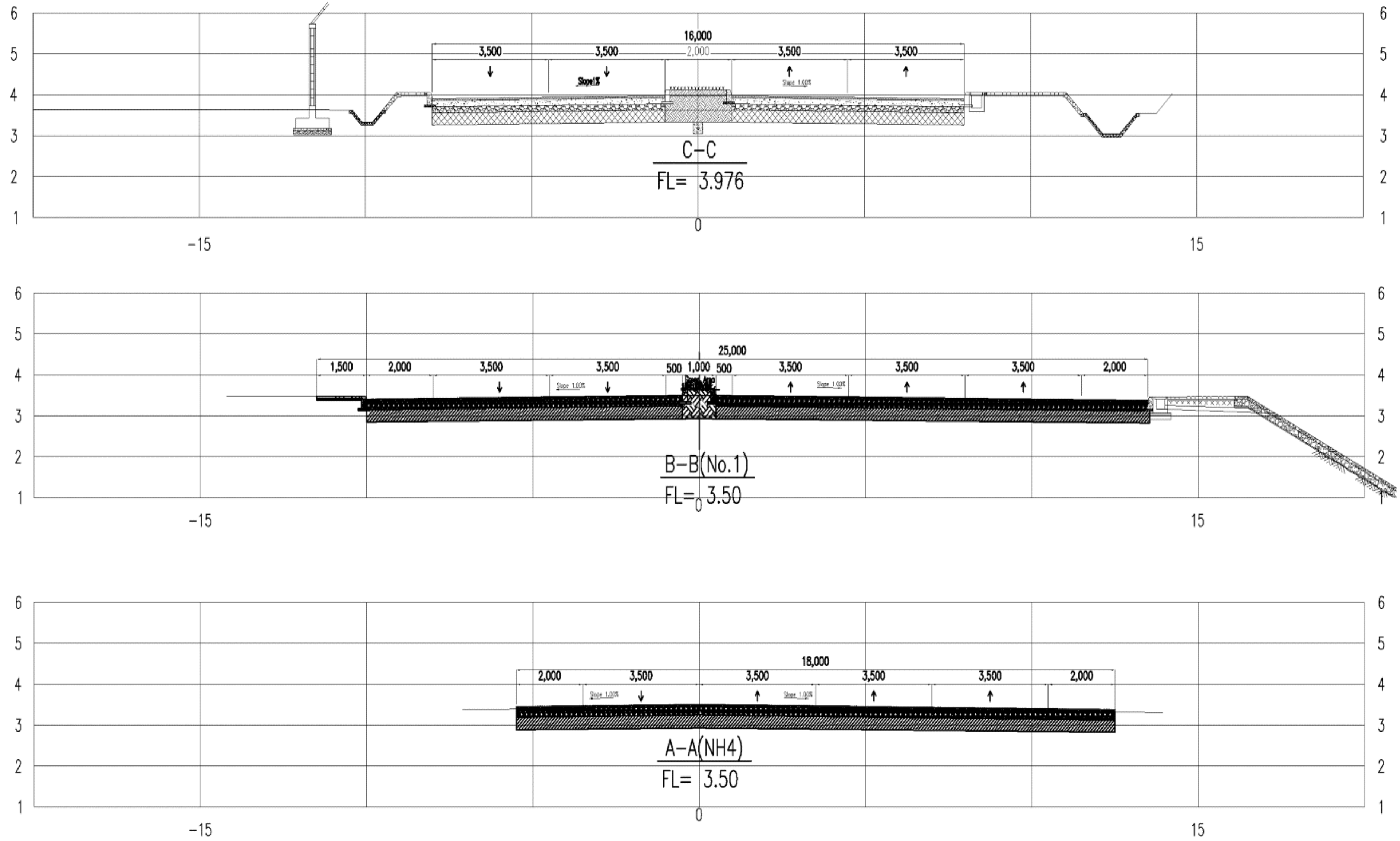
៤.៥ គំនូសប្លង់បច្ចេកទេស

៤.៥.១ គំនូសប្លង់រួម



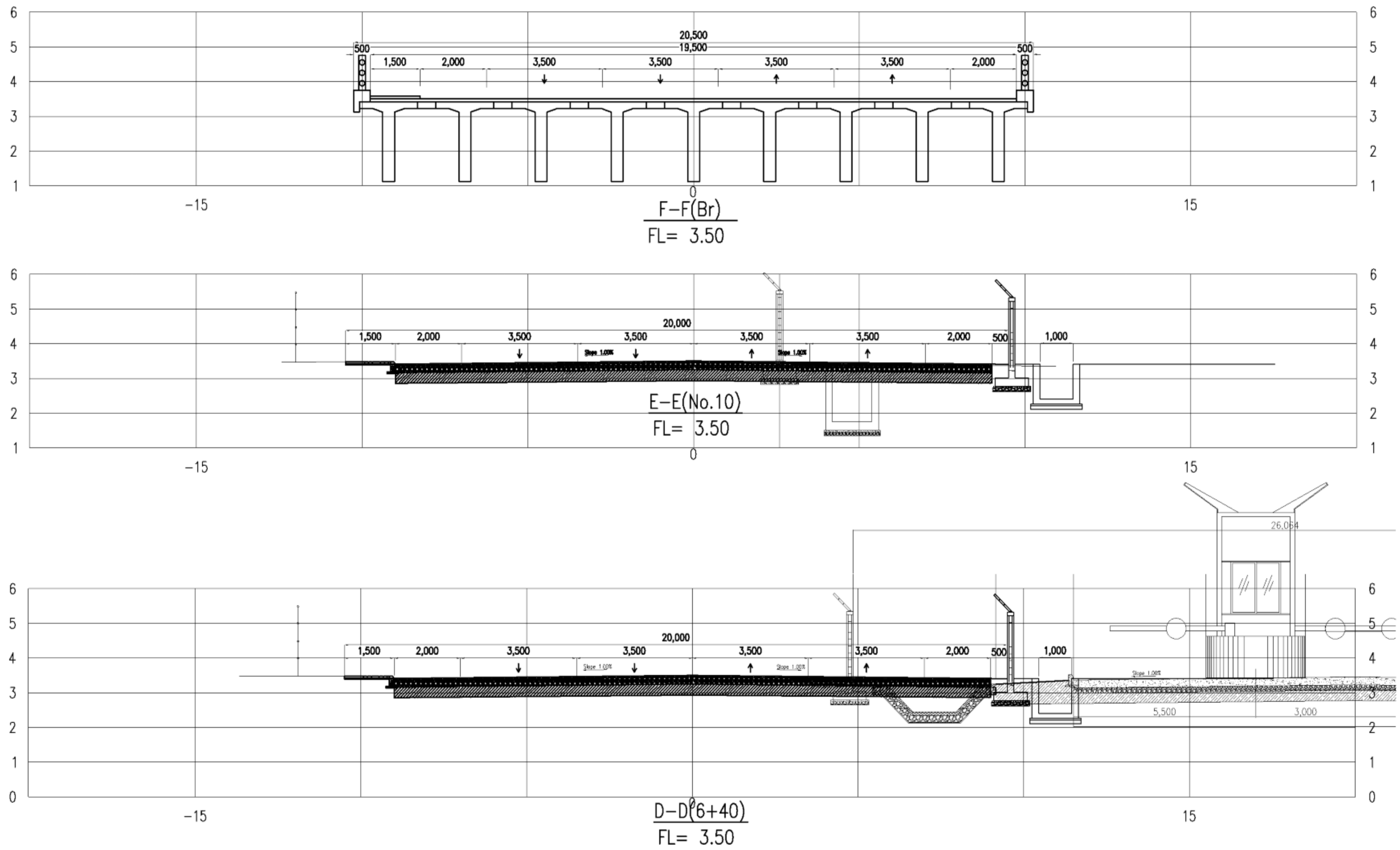
រូបភាពទី៤.១៣ ប្លង់រួមរបស់គម្រោង

ប្រភព៖ របាយការណ៍ពង្រាងចុងក្រោយរបស់ក្រុមសិក្សា JICA ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០១៦



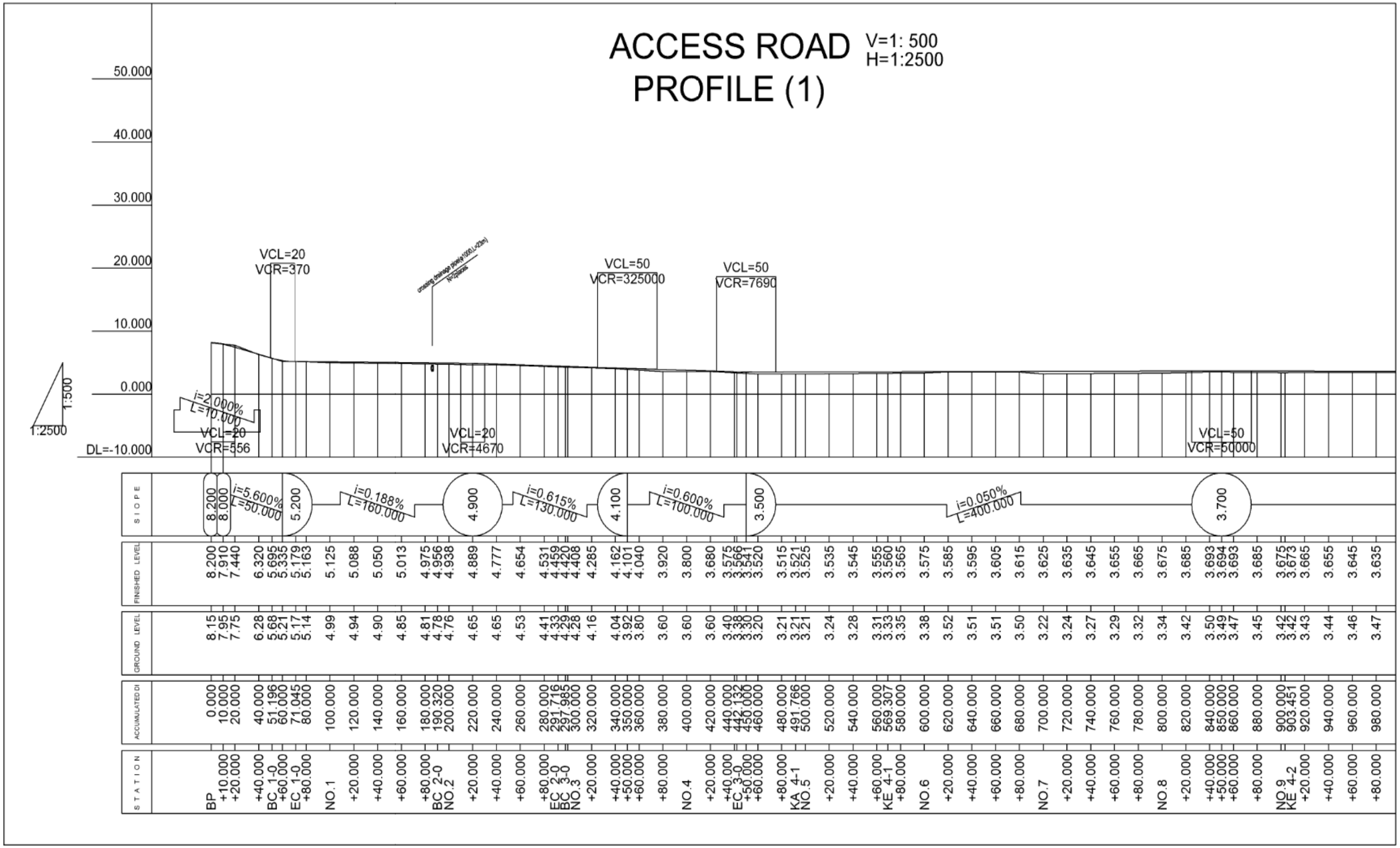
រូបភាពទី៤.១៤ ពុំនូសកាត់ទទឹងតាមផ្នែកនីមួយៗ

ប្រភព៖ របាយការណ៍ពង្រាងចុងក្រោយរបស់ក្រុមសិក្សា JICA ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០១៦



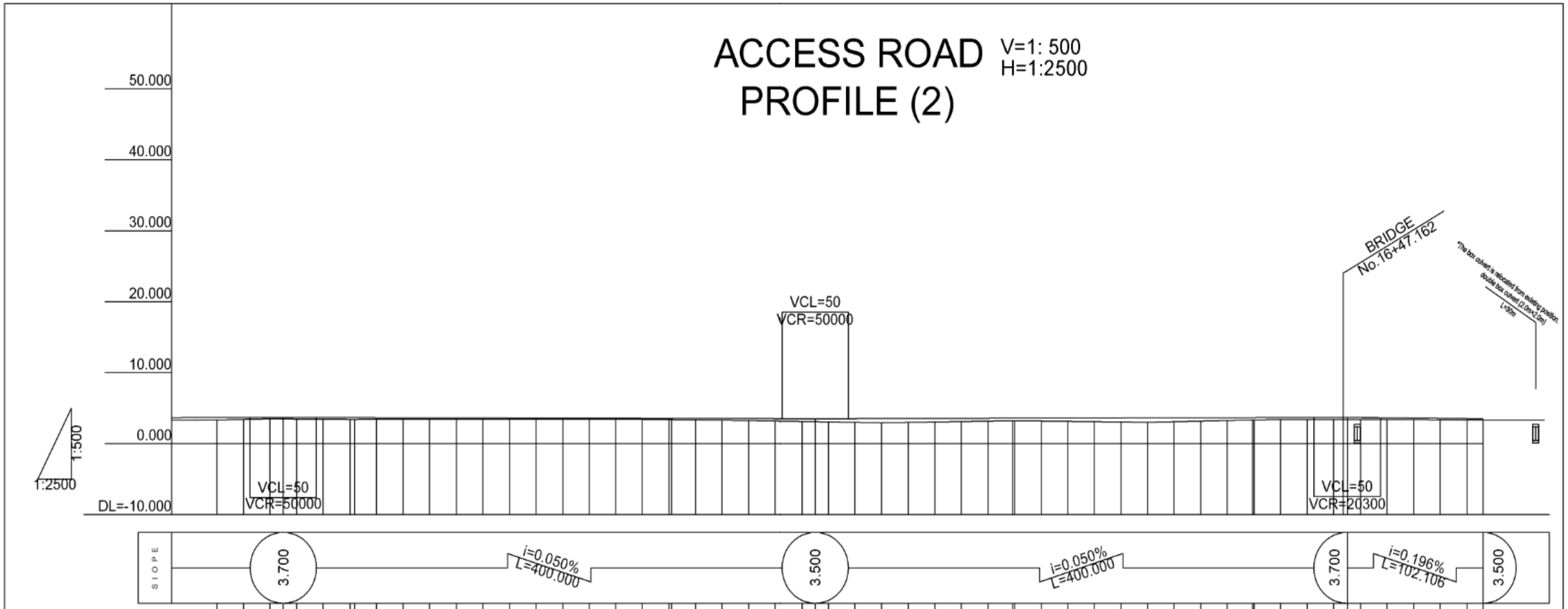
រូបភាពទី៤.១៥ ពុំនូសកាត់ទទឹងតាមផ្នែកនីមួយៗ

ប្រភព៖ របាយការណ៍ពង្រាងចុងក្រោយរបស់ក្រុមសិក្សា JICA ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០១៦



រូបភាពទី៤.១៦ ព័ត៌មានសំខាន់ៗនៃផ្លូវ (១)

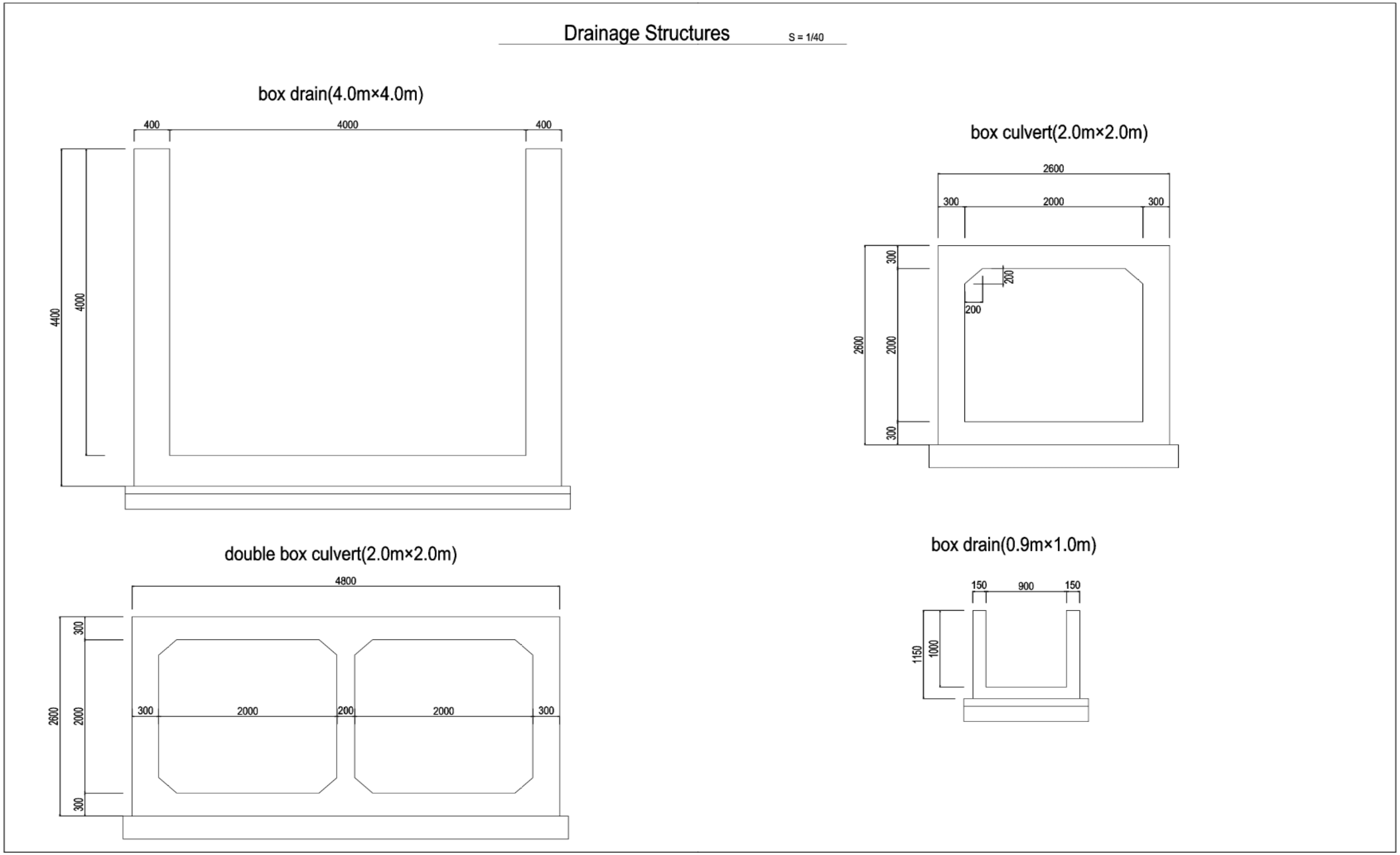
ប្រភព៖ របាយការណ៍ពង្រាងចុងក្រោយរបស់ក្រុមសិក្សា JICA ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០១៦



STATION	FINISHED LEVEL	GROUND LEVEL	ACCUMULATED DI
NO.8	3.675	3.34	800.000
+20.000	3.685	3.42	820.000
+40.000	3.693	3.50	840.000
+50.000	3.694	3.49	850.000
+60.000	3.693	3.47	860.000
+80.000	3.685	3.45	880.000
NO.9	3.675	3.42	900.000
KE 4-2	3.673	3.42	903.451
+20.000	3.665	3.43	920.000
+40.000	3.655	3.44	940.000
+60.000	3.645	3.46	960.000
+80.000	3.635	3.47	980.000
NO.10	3.625	3.48	1000.000
+20.000	3.615	3.48	1020.000
+40.000	3.605	3.48	1040.000
+60.000	3.595	3.47	1060.000
+80.000	3.585	3.47	1080.000
NO.11	3.575	3.47	1100.000
+20.000	3.565	3.42	1120.000
+40.000	3.555	3.38	1140.000
KA 4-2	3.554	3.37	1141.723
+60.000	3.545	3.33	1160.000
+80.000	3.535	3.29	1180.000
NO.12	3.525	3.24	1200.000
+20.000	3.515	3.18	1220.000
+40.000	3.507	3.12	1240.000
+50.000	3.506	3.09	1250.000
+60.000	3.507	3.05	1260.000
+80.000	3.515	2.99	1280.000
NO.13	3.525	2.93	1300.000
+20.000	3.535	2.99	1320.000
+40.000	3.545	3.05	1340.000
+60.000	3.555	3.10	1360.000
+80.000	3.565	3.16	1380.000
BC 5-0	3.574	3.22	1398.512
NO.14	3.575	3.22	1400.000
+20.000	3.585	3.18	1420.000
+40.000	3.595	3.13	1440.000
+60.000	3.605	3.09	1460.000
+80.000	3.615	3.04	1480.000
NO.15	3.625	3.00	1500.000
+20.000	3.635	3.08	1520.000
+40.000	3.645	3.17	1540.000
+60.000	3.655	3.25	1560.000
EC 5-0	3.664	3.33	1578.895
+80.000	3.665	3.34	1580.000
NO.16	3.675	3.42	1600.000
+20.000	3.685	3.42	1620.000
+40.000	3.689	3.41	1640.000
+50.000	3.685	3.41	1650.000
+60.000	3.675	3.41	1660.000
+80.000	3.641	3.40	1680.000
NO.17	3.602	3.40	1700.000
+20.000	3.563	3.36	1720.000
+40.000	3.524	3.32	1740.000
BC 6-0	3.500	3.30	1752.106

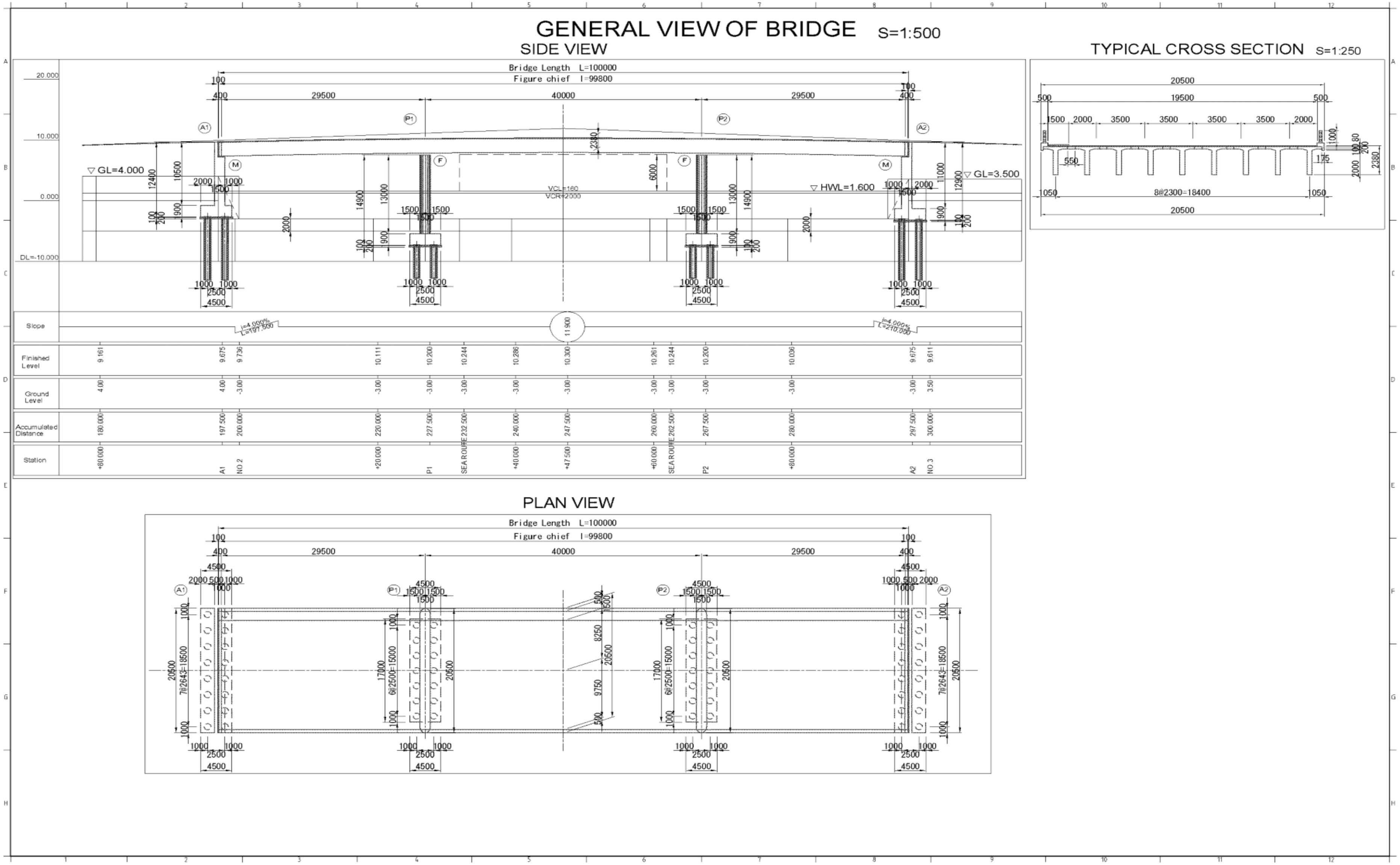
រូបភាពទី៤.១៧ ព័ត៌មានសំខាន់ៗនៃផ្លូវ (២)

ប្រភព៖ របាយការណ៍ពង្រាងចុងក្រោយរបស់ក្រុមសិក្សា JICA ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០១៦



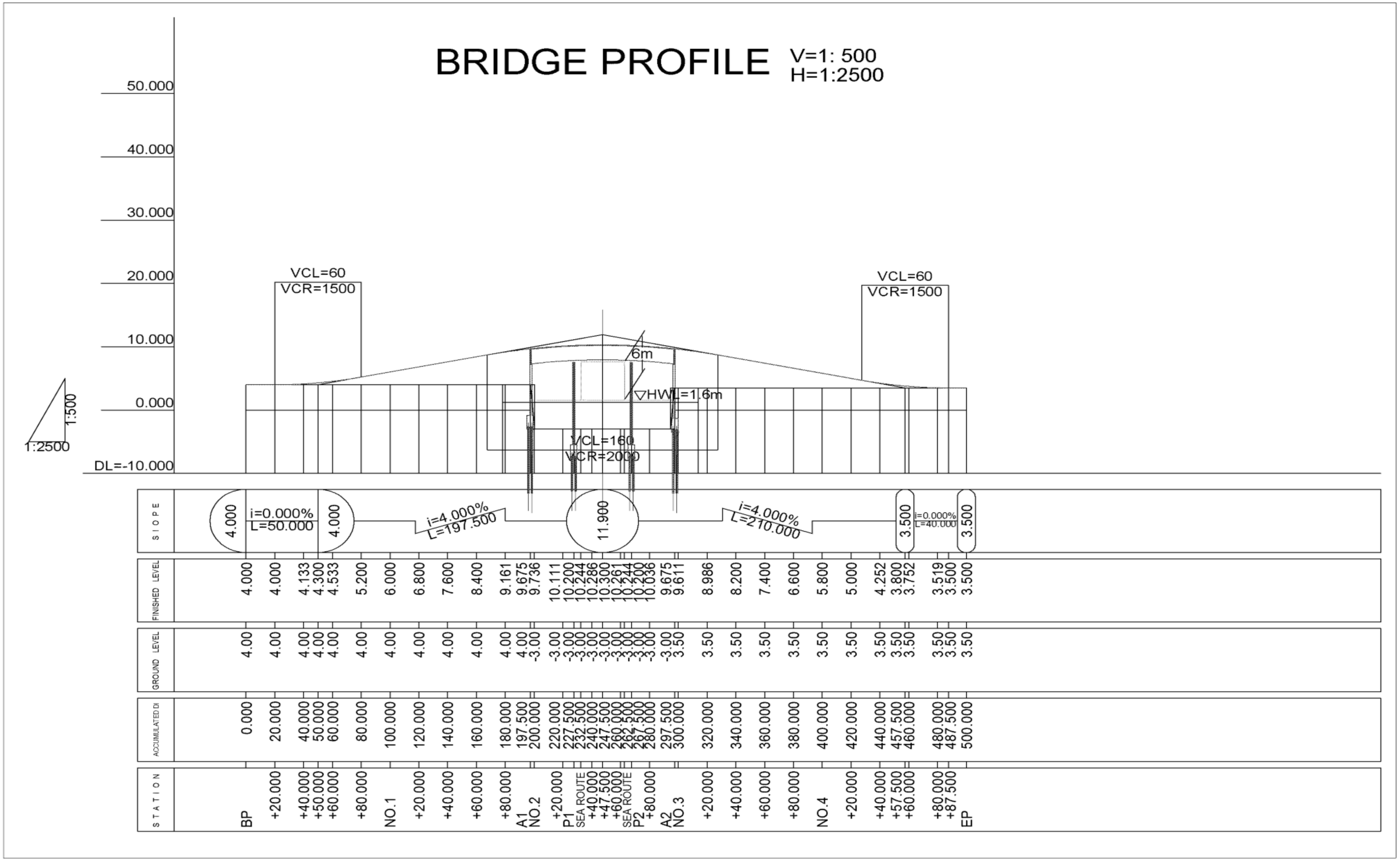
រូបភាពទី៤.១៨ រចនាសម្ព័ន្ធនៃប្រព័ន្ធដោះទឹក

ប្រភព៖ របាយការណ៍ពង្រាងចុងក្រោយរបស់ក្រុមសិក្សា JICA ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០១៦



រូបភាពទី៤.១៩ គំហើញទូទៅនៃស្ពាន

ប្រភព៖ របាយការណ៍ពង្រាងចុងក្រោយរបស់ក្រុមសិក្សា JICA ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០១៦



រូបភាពទី៤.២០ ព័ត៌មានសំខាន់ៗនៃស្ពាន

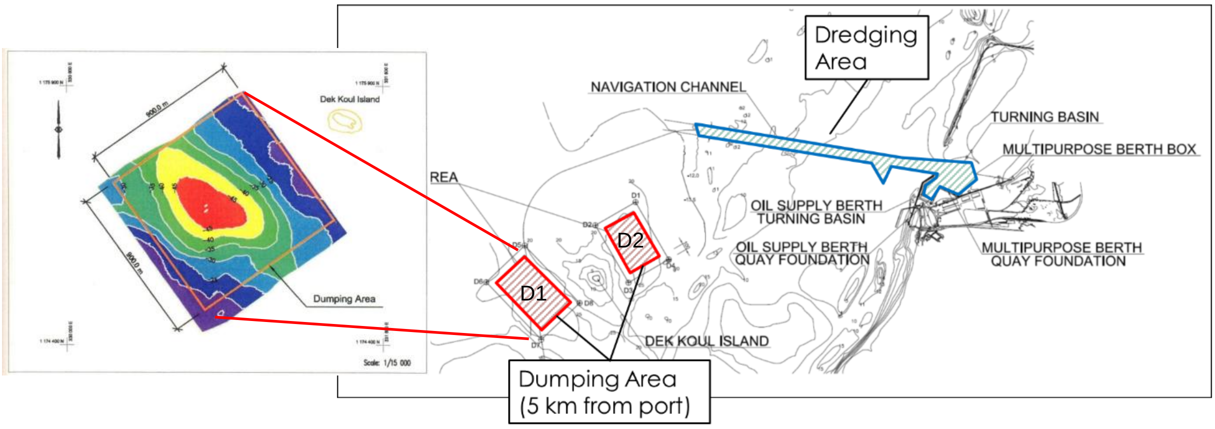
ប្រភព៖ របាយការណ៍ពង្រាងចុងក្រោយរបស់ក្រុមសិក្សា JICA ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០១៦

៤.៦ ការសិក្សាលើទីតាំងចាក់សំណល់

៤.៦.១ ទីតាំងចាក់សំណល់បូមស្តារនៃគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែពហុបំណង

ទីតាំងចំនួនពីរកន្លែងនៅតំបន់មាត់សមុទ្រដែលមានចម្ងាយ ៥ គ.ម នៅភាគខាងលិចនៃកំពង់ផែ ត្រូវបានរៀបចំជាទីតាំងសម្រាប់ចាក់សំណល់បូមស្តារគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែពហុបំណង មានដូចបង្ហាញក្នុងរូបភាពទី៤.២១។ ទីតាំងចាក់សំណល់បូមស្តារនេះ មានចំណុះនៅសល់ច្រើនសន្ធឹកសន្ធាប់ បើទោះបីបន្ទាប់ពីការបញ្ចប់គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែពហុបំណងក៏ដោយ និងជាជម្រើសទី១ផងដែរ សម្រាប់ជាទីតាំងចាក់សំណល់បូមស្តារនៃគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែកុងតេន័រថ្មី។

ទីតាំងមានជម្រៅជ្រៅជាងគឺ D1 ដែលមានជម្រៅរហូតដល់ -៥២ ម គឺជាទីតាំងធំចម្បងសម្រាប់ចាក់សំណល់បូមស្តារ។ ចំណុះសរុបមានចំនួន ១០,៣ លាន ម³ ហើយចំណុះត្រៀមសម្រាប់សំណល់បូមស្តារពីគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែពហុបំណង និងគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែកុងតេន័រថ្មីមានចំនួន ១,៣ លាន ម³ និង ៣,២ លាន ម³ តាមលំដាប់លេខរៀង។ ដូច្នេះ ចំណុះដែលនៅសល់ពីការចាក់បំពេញសំណល់បូមស្តារនៃគម្រោងដែលស្មើឡើងទាំងពីរនៅសល់ចំនួន ៥,៣ លាន ម³។



រូបភាពទី៤.២១ ផែនទីទីតាំងកន្លែងចាក់សំណល់បូមស្តារ

ប្រភព៖ របាយការណ៍ពង្រាងចុងក្រោយរបស់ក្រុមសិក្សា JICA ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០១៦

៤.៥.២ ជម្រើសក្នុងការចាក់សំណល់

ទីតាំងតំបន់មាត់សមុទ្រ និងនៅលើដីគោក គឺជាជម្រើសសម្រាប់កន្លែងចាក់សំណល់បូមស្តារ។ ភាគរយសំណើមនៃភក់បូមស្តារ មានកម្រិតខ្ពស់ខ្លាំងដូចមានបង្ហាញនៅក្នុងរូបភាពទី៤.២២។ ចំណុះសំណល់ភក់សរុបមានចំនួន ៣,២ លាន ម³ ហើយចំណុះប៉ាន់ស្មាននៃទីកន្លែងចាក់សំណល់លើគោក ដោយបូកបញ្ចូលបរិមាណទឹក គឺមានចំនួន ៦,៤ លាន ម³។ ទ្រង់ទ្រាយទីកន្លែងចាក់សំណល់លើគោក គឺត្រូវបានប៉ាន់ស្មានដូចខាងក្រោម៖

ចំណុះ	៦,៤ លាន ម^{៣}
ទំហំ	១.៨០០ ម x ១.៨០០ ម
កម្ពស់ទំនប់ការពារ	២ ម
រថយន្តដឹកសំណល់	ប្រភេទ ១៤ ម^{៣} x ៤៥៧.១៤៣ ជើង
រយៈពេលសាងសង់	២១ ខែ
ចរាចរណ៍នៃរថយន្តដឹកសំណល់	៨៧០ រថយន្ត ក្នុង១ថ្ងៃ ឬប្រហែល ១៧,៥ ខែ។

រូបភាពទី៤.២២ សំណល់បូមស្តារក្នុងគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែពហុបំណង

ប្រភព៖ របាយការណ៍ពង្រាងចុងក្រោយរបស់ក្រុមសិក្សា JICA ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០១៦

៤.៥.៣ ការវាយតម្លៃនៃជម្រើស

ភាពលម្អិតនៃទីតាំងចាក់សំណល់បូមស្តារ នឹងត្រូវសិក្សានៅក្នុងដំណាក់កាលគ្រោងប្លង់លម្អិត។ ទោះបីជាយ៉ាងណា សមាសធាតុជាមូលដ្ឋាននៃជម្រើសនានាសង្ខេបនៅក្នុងតារាងទី៤.១ បានបង្ហាញពីឧត្តមភាពនៃផែនការ A (ទីតាំងក្នុងតំបន់មាត់សមុទ្រ) ទាំងក្នុងទិដ្ឋភាពបច្ចេកទេស និងបរិស្ថាន។

តារាងទី៤.១ ការប្រៀបធៀបជម្រើសលើទីតាំងចាក់សំណល់បូមស្តារ

មាតិកា		ជម្រើសនានា	
		ផែនការ A	ផែនការ B
ការពិពណ៌នា		នៅក្នុងតំបន់មាត់សមុទ្រ	នៅលើគោក
[illegible]	ការជ្រើសរើសទីតាំង	ចំណុះនៅសល់ពីការចាក់សំណល់បូមស្តារគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែពហុបំណងនឹងត្រូវ	ការជ្រើសរើសទីកន្លែងមានការពិបាក។ ទីកន្លែងត្រូវមានទីតាំងនៅជិតនឹងទីតាំងរបស់គម្រោង

		បានប្រើប្រាស់សម្រាប់ចាក់សំណល់បូមស្ដារ របស់គម្រោងដែលស្នើឡើង។	និងត្រូវមានចម្ងាយឆ្ងាយពីតំបន់លំនៅដ្ឋាន ឧទ្យានជាតិ និងតំបន់បម្រុងទុក។
		ល្អណាស់	មិនល្អ
	ឧបករណ៍សាងសង់	កប៉ាល់ចាក់សំណល់បូមស្ដារតាមបាតស្រដៀងគ្នាទៅនឹងកប៉ាល់ដែលប្រើប្រាស់នៅក្នុងគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែពហុបំណង អាចត្រូវបានប្រើប្រាស់ផងដែរនៅក្នុងគម្រោងដែលស្នើឡើង។	រថយន្តដឹកសំណល់រាវដែលមិនជ្រាបទឹក គឺមានភាពចាំបាច់សម្រាប់ដឹកសំណល់បូមស្ដារពីទីតាំងបូមស្ដារ ទៅកាន់កន្លែងចាក់សំណល់។ រថយន្តទាំងនោះ ត្រូវនាំចូល និងមានតម្លៃថ្លៃខ្លាំងណាស់។
		ល្អណាស់	មិនល្អ
	តម្លៃ	ការដឹកជញ្ជូនសំណល់បូមស្ដារៈ តម្លៃទាប ការសាងសង់ទីកន្លែងចាក់សំណល់បូមស្ដារៈ គ្មានការចំណាយ	ការដឹកជញ្ជូនសំណល់បូមស្ដារៈ ថ្លៃខ្លាំងណាស់ ការសាងសង់ទីកន្លែងចាក់សំណល់បូមស្ដារៈ ថ្លៃខ្លាំងណាស់
		ល្អណាស់	មិនល្អ
	សរុប	ល្អណាស់	មិនល្អ
ការវាយតម្លៃបរិស្ថាន	ការបំពុល	ការចាក់សំណល់ បង្កការសោយភាយកករ។ ទិន្នន័យត្រួតពិនិត្យកករក្នុងគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែពហុបំណង មានតម្លៃទាបជាងកម្រិតបទដ្ឋាន។	គុណភាពទឹកចេញពីកន្លែងចាក់សំណល់ នឹងអាចទទួលយកបាន ជាមួយនឹងការច្រោះដោយបច្ចេកទេសសមស្រប។
		ល្អ	ល្អ
	បរិស្ថានធម្មជាតិ	ផលប៉ះពាល់ធ្ងន់ធ្ងរលើបរិស្ថានធម្មជាតិ មិនត្រូវបានរំពឹងថានឹងកើតមាន ព្រោះទិន្នន័យត្រួតពិនិត្យក្នុងគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែពហុបំណង មានតម្លៃទាបជាងកម្រិតបទដ្ឋាន ហើយទីតាំងចាក់សំណល់ មានចម្ងាយឆ្ងាយពីឧទ្យានជាតិ និងតំបន់បម្រុងទុក។	កម្រិតនៃផលប៉ះពាល់លើបរិស្ថានធម្មជាតិ ផ្អែកលើការជ្រើសរើសទីតាំង។ ក្នុងករណី ទីតាំងនៅឆ្ងាយពីតំបន់លំនៅដ្ឋាន ទីតាំងនោះមានតម្លៃផ្នែកបរិស្ថានធម្មជាតិ។ ក្នុងករណីដែលវានៅជិតតំបន់លំនៅដ្ឋាន ផលប៉ះពាល់ធ្ងន់ធ្ងរលើបរិស្ថានធម្មជាតិ មិនត្រូវបានរំពឹងថាកើតមាន។
		ល្អ	មិនដឹង
	បរិស្ថានសង្គម	រំពឹងថាគ្មានផលប៉ះពាល់ធ្ងន់ធ្ងរលើបរិស្ថានសង្គម ព្រោះទីតាំងចាក់សំណល់នៅឆ្ងាយពីតំបន់លំនៅដ្ឋាន។	កម្រិតនៃផលប៉ះពាល់លើបរិស្ថានសង្គម ផ្អែកលើការជ្រើសរើសទីតាំង។ ក្នុងករណីទីតាំងនៅឆ្ងាយពីតំបន់លំនៅដ្ឋាន ផលប៉ះពាល់ធ្ងន់ធ្ងរលើបរិស្ថានសង្គម មិនត្រូវបានរំពឹងថាកើតមាន។ ក្នុងករណីដែលវានៅជិតតំបន់លំនៅដ្ឋាន ផលប៉ះពាល់ធ្ងន់ធ្ងរលើបរិស្ថាន សង្គម ត្រូវបានរំពឹងថាកើតមាន។ ក្រៅពីនេះ ការដឹកជញ្ជូនសំណល់បូមស្ដារ គឺមានភាពចាំបាច់សម្រាប់ករណីទាំងពីរនេះ។ ការកកស្ទះចរាចរ ត្រូវបាន

			រំពឹងថាកើតមាន និងការលេចជ្រាបកករចេញពីរថយន្ត ធ្វើឱ្យប្រឡាក់ផ្លូវ។
		ល្អ	មិនដឹង ឬមិនល្អ
	សរុប	ល្អ	មិនល្អ
ការវាយតម្លៃរួម		**គួរទទួលយក**	**មិនគួរទទួលយក**

ប្រភព៖ របាយការណ៍ពង្រាងចុងក្រោយរបស់ក្រុមសិក្សា JICA ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០១៦

៤.៦ ប្រភពធនធានសម្រាប់ការសាងសង់គម្រោង

៤.៦.១ ធនធានខ្សាច់

គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែកុងតេន័រថ្មីកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុនេះ នឹងត្រូវប្រើប្រាស់ខ្សាច់ដែលមានប្រភពដូចតារាងទី៤.២ ខាងក្រោម៖

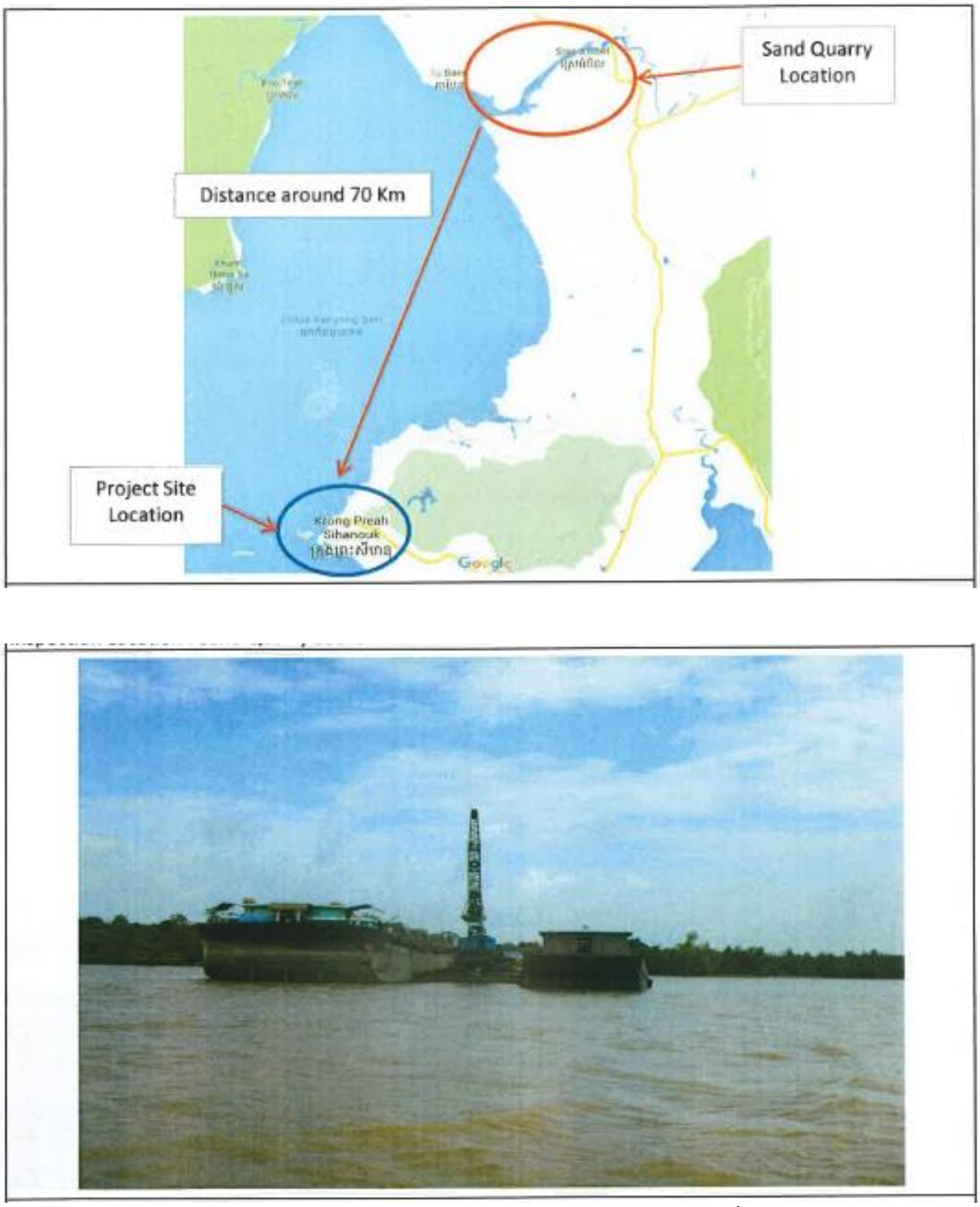
តារាងទី៤.២ ប្រភព និងចំងាយប្រភពខ្សាច់សម្រាប់យកមកធ្វើផែថ្មី

ល.រ	ពិពណ៌នា	ទីតាំងយក	ចំងាយមកកាន់ទីតាំងគម្រោង	ឯកសារស្ថានភាពទីតាំង
១	ខ្សាច់ទន្លេ	ព្រែកស្រែអំបិល	៧០ គ.ម តាមសមុទ្រ	ឯកភាព
២	ខ្សាច់ទន្លេ	ស្ទឹងហាវ	៣០ គ.ម តាមសមុទ្រ	ឯកភាព
៣	ខ្សាច់ភ្នំ	តំបន់ក្បាលឆាយ	២៥ គ.ម តាមផ្លូវគោក	ឯកភាព
៤	ខ្សាច់ភ្នំ	តំបន់អូរត្រេស	១៥ គ.ម តាមផ្លូវគោក	ឯកភាព

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សាបច្ចេកទេសរបស់ JICA ឆ្នាំ២០១៦

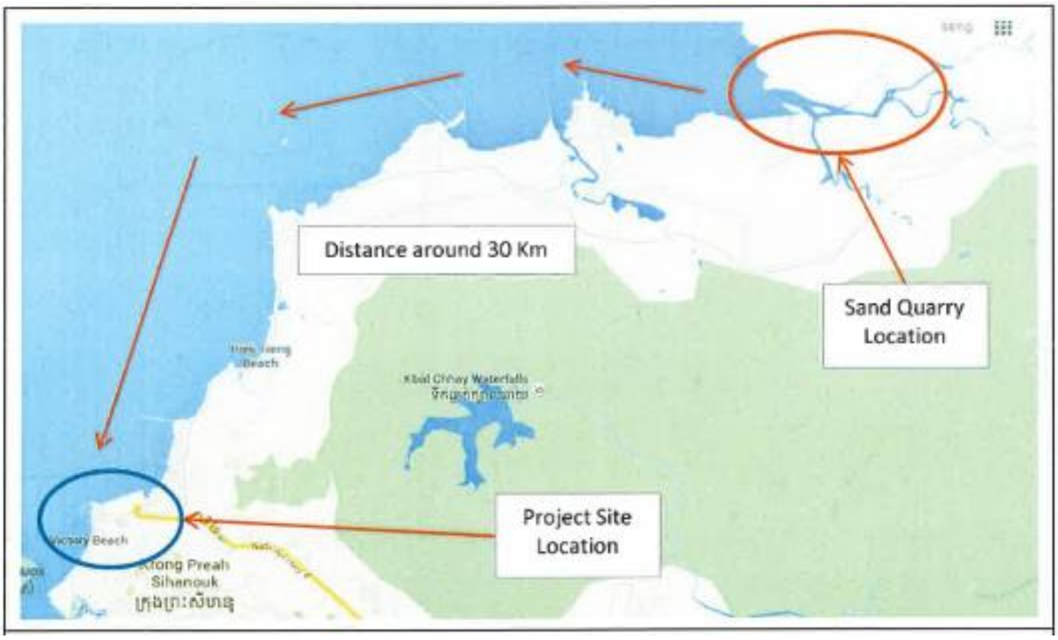
រូបភាពទី៤.២៣ ទីតាំងប្រភពខ្សាច់ទាំងអស់ដែលនឹងត្រូវប្រើសម្រាប់ធ្វើផែ

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សាបច្ចេកទេសរបស់ JICA ឆ្នាំ២០១៦



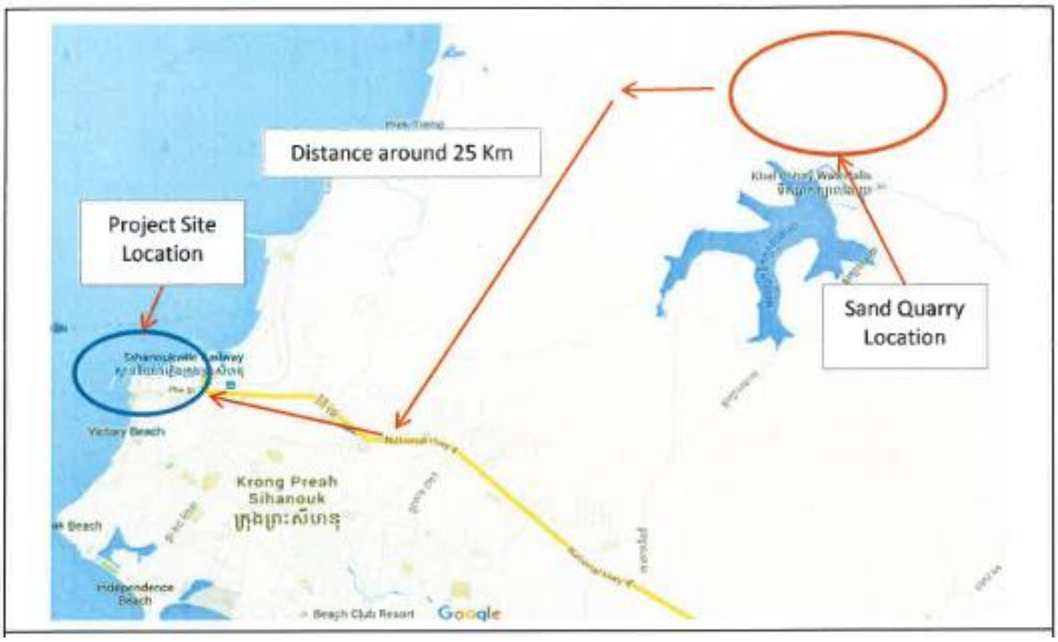
រូបភាពទី៤.២៤ ទីតាំងប្រភពខ្សាច់ទី១ សម្រាប់យកមកចាក់ធ្វើផែថ្មី

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សាបច្ចេកទេសរបស់ JICA ឆ្នាំ២០១៦



រូបភាពទី៤.២៥ ទីតាំងប្រភពខ្សាច់ទី២ សម្រាប់យកមកចាក់ធ្វើផែថ្មី

ប្រភពៈ ក្រុមសិក្សាបច្ចេកទេសរបស់ JICA ឆ្នាំ២០១៦



រូបភាពទី៤.២៦ ទីតាំងប្រភពខ្សាច់ទី៣ សម្រាប់យកមកចាក់ធ្វើផែថ្មី

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សាបច្ចេកទេសរបស់ JICA ឆ្នាំ២០១៦

រូបភាពទី៤.២៧ ទីតាំងប្រភពខ្សាច់ទី៤ សម្រាប់យកមកចាក់ធ្វើផៃថ្មី

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សាបច្ចេកទេសរបស់ JICA ឆ្នាំ២០១៦

៤.៦.២ ធនធានដែក និងស៊ីម៉ង់ត៍

ដែកសន្លឹក នឹងត្រូវនាំចូលមកពីប្រទេសជប៉ុន។ ស៊ីម៉ង់ត៍ និងសម្ភារៈអាចរកបានដ៏ទៃៗ ទៀត នឹងត្រូវបញ្ជាទិញពីទីផ្សារក្នុងស្រុក។

៤.៧ បរិមាណធនធានដែលត្រូវការសម្រាប់គម្រោង

បរិមាណធនធាន និងសម្ភារៈដែលត្រូវការសម្រាប់គម្រោងទាំងមូល គឺសង្ខេបដូចមានក្នុងតារាងទី៤.៣ និង ទី៤.៤ ខាងក្រោម៖

តារាងទី៤.៣ បរិមាណធនធាននិងសម្ភារៈសម្រាប់គម្រោង (កញ្ចប់ទី១)

ផ្នែកការងារសាងសង់ (កញ្ចប់ទី១) Construction Work Items (Package 1)			ខ្នាត Unit	បរិមាណ Quantity
១	ការងារបណ្ដោះអាសន្ននានា Temporary works			
	១.១	ការងារចល័ត និង អចល័ត Mobilization and demobilization	ម៉ៅដុល	១
	១.២	ការងារបណ្ដោះអាសន្ននានា Temporary works	ម៉ៅដុល	១
២	ការងារបូមភក់ Dredging works			
	២.១	ការបូមភក់ស្ដារគន្លងផ្លូវចូល (-១៣.៥ម) Dredging access channel (-13.5m)		
		១) ការបូមស្ដារដី Dredging Soil	ម៣	១.២០៧.០០០
		២) ការបូមស្ដារថ្មពុកផុយ Dredging weathered rock	ម៣	៩៣.០០០
		៣) ការបូមស្ដារថ្ម Dredging rock	ម៣	១៦.០០០
	២.២	ការបូមភក់ស្ដារអាងរបត់នាវា (-១៣.៥ម) Dredging port basin (-13.5m)		
		១) ការបូមស្ដារដី Dredging Soil	ម៣	២.៥៥១.០០០
		២) ការបូមស្ដារថ្មពុកផុយ Dredging weathered rock	ម៣	៨០.០០០
		៣) ការបូមស្ដារថ្ម Dredging rock	ម៣	១២.០០០
	២.៣	ការបូមភក់ស្ដារផែចតនាវា (-១៤.០ម) Dredging berth box (-14.0m)		
		១) ការបូមស្ដារដី Dredging soil	ម៣	១៨.០០០
	២.៤	ការដឹកជញ្ជូន និងការយកទៅចាក់ចោលភក់ដែលបូមបាន Transport and disposal dredged materials	ម៣	៣.១៧៧.០០០
៣	ការងារចាក់ខ្សាច់/ដីបំពេញ Reclamation works			
	៣.១	ការចាក់បំពេញដោយប្រើប្រាស់ភក់/ដីដែលបូមបាន Reclamation of dredged materials	ម៣	៨០០.០០០
	៣.២	ការចាក់បំពេញដោយប្រើប្រាស់ខ្សាច់ Reclamation of sand materials (including settlement volume)	ម៣	៧០០.០០០
៤	ការងាររៀបខឿនទប់ Revetment works			
	៤.១	ការបូមស្ដារភក់គ្រឹះ Base dredging	ម៣	១៦២.០៩៦
	៤.២	ការចាក់បំពេញគ្រឹះដោយប្រើប្រាស់ខ្សាច់ Base sand replacement	ម៣	១៦២.០៩៦
	៤.៣	ការចាក់បំពេញថ្មខ្សាច់ល្អិត Core sand stone	ម៣	៣៣.៦០០
	៤.៤	ការចាក់បំពេញថ្មខ្សាច់ទំហំ ៥ - ១០ គ.ក Sand stone (5-10kg)	ម៣	១៦.៥១៧

		ផ្នែកការងារសាងសង់ (កញ្ចប់ទី១) Construction Work Items (Package 1)	ខ្នាត Unit	បរិមាណ Quantity
	៤.៥	ការរៀបថ្ម Under layer stone	ម៣	៨.០៦៤
	៤.៦	ការរៀបថ្មកាត់ Amor stone	ម៣	១៧.៣១២
	៤.៧	ការដាក់សំណាញ់ការពារ Filter sheet	ម៣	៣៣.៣៤៤
៥	**ការសាងសង់ផែចតនាវា Berth construction**			
	៥.១	ការបូមស្តារ Dredging		
		១) ការបូមស្តារពីផែចំណត Dredging from quay line to under the quay deck	ម៣	៧៣.៥០០
		២) ការបូមស្តារសម្រាប់ចាក់ខ្សាច់បំពេញ Dreding for sand replacement	ម៣	៧១.៧៥០
	៥.២	ការចាក់បំពេញដោយខ្សាច់ Sand replacement	ម៣	៧១.៧៥០
	៥.៣	ការងារបុកគ្រឹះ Piling works		
		១) ការងារផ្គត់ផ្គង់ និងចែកចាយបង្គោលគ្រឹះដែក (១.០០០មម ប្រវែង ៣០ - ៣៧,៥ម) Suppy and delivery steel pipe pile (1000mm T=16, L=30 – 37.5m)	ត	១.០០៥
		២) ការងារផ្គត់ផ្គង់ និងចែកចាយបង្គោគ្រឹះដែក (៩០០មម ប្រវែង ៣០ - ៣៧,៥ម) Suppy and delivery steel pipe pile (900mm T=16, L=30 – 37.5m)	ត	៤.៥១៦
		៣) ការបុកគ្រឹះដែកមុខកាត់ ១០០០ មម Driving steel pipe pile (1000mm)	ម	២.៥៨៨
		៤) ការបុកគ្រឹះដែកមុខកាត់ ៩០០ មម Driving steel pipe pile (900mm)	ម	១២.៩៣៨
	៥.៤	ការងារដាក់បំពង់លូទឹក Strut Steel Pipe Work		
		១) ការផ្គត់ផ្គង់ និងចែកចាយទុយ៉ោដែក Supply and delivery strut steel pipe (5.2t/set x 50 sets)	ត	២៦០
		២) ការដំឡើងធ្នឹមលូដែក Installation of strut pipe beam	ឈុត	៥០
	៥.៥	ការការពារច្រែះស៊ី Corrosion protection		
		១) ការការពារច្រែះស៊ីកាថូឌីក Cathodic corrosion protection	ចំនួន	៤៥០
		២) ការការពារច្រែះស៊ីលើ Petrolatum lining Petrolatum lining corrosion protection	ម២	១.៨៧៥
		៣) ការការពារច្រែះស៊ីលើ Urethane coating Urethane coating corrosion protection	ម២	៩៥០
	៥.៦	ការការពារជើងទេរ Slope protection		
		១) ការងារពង្រាបជើងទេ Slope leveling work	ម២	១៥.៧៥០
		២) ការដាក់សំណាញ់ការពារ Filter sheet	ម២	១៨.៥៥០
		៣) ការដាក់ថ្មចម្រោះ Filter stone	ម៣	៩.១០០
		៤) ការរៀបថ្មកាត់ Amor stone	ម៣	១៦.០០០
	៥.៧	ការងារកម្រាលធ្នឹមបេតុង Deck concrete work		
		១) ជើងតាងគ្រឹះបេតុង Pile cap concrete (Re-bar 120kg/m^3)	ម៣	១.៧៨៥
		២) ធ្នឹមបេតុង Beam concrete (Re-bar 130kg/m^3)	ម៣	៥.៣០០
		៣) កម្រាលខណ្ឌបេតុង Slab concrete (Re-bar 145kg/m^3)	ម៣	៥.៩៥០
		៤) ជញ្ជាំងទប់បេតុង Fender wall and other	ម៣	៣០០
	៥.៨	ការរៀបជញ្ជាំងទប់ពីបេតុង Retaining concrete block wall		
		១) ការរៀបជញ្ជាំងទប់រលក Wave dispassion concrete block	ចំនួន	២៤៦
		២) ការងារចាក់ជញ្ជាំងបេតុងនៅនឹងកន្លែង In-situ concrete wall	ម៣	៦០០
		៣) ការងាររៀបថ្មបំណែកធំៗ Rubble backing stone	ម៣	៣.៣០០

ផ្នែកការងារសាងសង់ (កញ្ចប់ទី១) Construction Work Items (Package 1)			ខ្នាត Unit	បរិមាណ Quantity
		៤) ការដាក់សំណាញ់ការពារ Filter sheet	ម²	៤.២០០
	៥.៩	ការងារទប់ផែ Berth Fitting		
		១) ជញ្ជាំងទប់ Fender	ចំនួន	៣៥
		២) បង្គោលសណ្តោងយុថ្កា Bollard	ចំនួន	១៨
		៣) ជណ្តើរយោង Ladder	ចំនួន	២
		៤) ផ្លូវដែកសម្រាប់រថយន្តតូចៗ Crane rail	ម	៦៥០
		៥) សម្ភារៈប្រើប្រាស់ជាមួយផ្លូវដែកសម្រាប់រថយន្តតូចៗ Crane rail accessories	ម៉ៅដុល	១
	៥.១០	ការងារតូចៗដ៏ទៃទៀត Other small works	ម៉ៅដុល	១
៦	**ការងារសាងសង់ផ្លូវ Access road works**			
	៦.១	ការចាក់បំពេញផ្លូវភ្ជាប់ស្ពាន Base and filling of access road for bridge		
		១) ការបូមស្តារស្រទាប់គ្រឹះ Base dredging	ម³	៨៣.៧៥៥
		២) ការចាក់ខ្សាច់បំពេញស្រទាប់គ្រឹះ Base sand replacement	ម³	៨៣.៧៥៥
		៣) ការចាក់ខ្សាច់បំពេញថ្មខ្សាច់ល្អិត Core sand stone	ម³	១៨.៤៨៨
		៤) ការរៀបថ្ម Under layer stone	ម³	៥.៨៨៥
		៥) ការរៀបថ្មកាត់ Amor stone	ម³	៩.៤០០
		៦) ការដាក់សំណាញ់ការពារ Filter sheet	ម²	១២.៤៧៣
		៧) ការចាក់បំពេញ Reclamation	ម³	១៧៥.៤០០
	៦.២	ស្ពានចូលផែ Access bridge (2 spans continuous post-tensioning PCT-section)	ម	១០០
	៦.៣	ការពង្រីកផ្លូវ Expansion of the existing access road		
		១) ការក្រាលថ្មធ្វើផ្លូវលើតំបន់ថ្មី Road pavement for new area	ម²	២៦.៥៧៦
		២) ការក្រាលថ្មធ្វើផ្លូវលើតំបន់មានស្រាប់ Road pavement for existing road (only surface R.C coase)	ម²	១៣.៦២០
		៣) ការចាក់ថ្មសម្រាប់ផ្លូវដើរ Sidewalk pavement	ម²	៣.៥២៦
		៤) ការដាក់ពុំនូសកណ្តាល Medial strip	ម	៤០០
		៥) ការដាក់លូប្រអប់ Box culvert (L=54m), U Ditch (1,041m), RC pipe, drainage	ម៉ៅដុល	១
		៦) ការជំនួសជញ្ជាំងទប់មានស្រាប់ Replacement of the existing block wall	ម²	១.២០០
៧	**ឧបករណ៍ប្រើប្រាស់ Utilities**			
	៧.១	ទីធ្លា និងប្រព័ន្ធដោះទឹក Yard and road drainage		
		១) ប្រព័ន្ធដោះទឹកមេ Main drainage (φ 800 ~ φ1200 PCP with MH)	ម	១.២០០
		២) ប្រព័ន្ធដោះទឹករង Branch drainage (φ 300 ~ φ600 PCP with MH)	ម	១.៤០០
		៣) របងជុំវិញប្រព័ន្ធដោះទឹក Drainage around fence (V ditch)	ម	១.៣៥០
	៧.២	ប្រព័ន្ធផ្គត់ផ្គង់ និងចែកចាយទឹក Water supply and distribution		
		១) បំពង់ចែកចាយមេ Distribution main pipe (φ150) HDPE	ម	១.៤៥០
		២) បំពង់ចែកចាយរង Distribution branch pipe (φ50 - 100) HDPE	ម	៥០
		៣) កុងទ័រទឹក និង វ៉ាន Meter and valves	ម៉ៅដុល	១
		៤) អាងស្តុកទឹក និងឧបករណ៍បូម Water reservoir and pumping facilities (800 tons)	ម៉ៅដុល	១

		ផ្នែកការងារសាងសង់ (កញ្ចប់ទី១) Construction Work Items (Package 1)	ខ្នាត Unit	បរិមាណ Quantity
		៥) ការភ្ជាប់ជាមួយបណ្តាញទឹកស្អាតរបស់ SEZ Outside connection with SEZ water supply system (φ150) HDPE	ម	៩៥០
	៧.៣	ប្រព័ន្ធផ្គត់ផ្គង់ថាមពល Power supply system		
		១) គ្រឿងបំលែង Transformer 6000 v – 400 v	ចំនួន	៣
		២) គ្រឿងបំលែង Transformer 22000 v – 6000 v	ចំនួន	១
		៣) កុងតាក់បិទ បើក Switch gear + panel	ម៉ៅដុល	១
		៤) ខ្សែកាប 6000 v cable	ម	២.២៨០
		៥) ខ្សែកាប 400 v cable	ម	៩០០
		៦) ភ្លើងបំភ្លឺតាមដងផ្លូវ Street lighting system	ចំនួន	៥០
		៧) បង្គោលភ្លើង និងភ្លើងបំភ្លឺតាមធ្លាចំណត Yard lighting pole and lights	ឈុត	៦
		៨) ការតភ្ជាប់ខ្សែភ្លើង 22kv Cable connection	ម	២.៦០០
	៧.៤	ប្រព័ន្ធប្រព្រឹត្តិកម្មទឹកសំណល់ និងបណ្តាញទុយោ Sewerage treatment system and pipeline		
		១) អាងប្រព្រឹត្តិកម្មទឹកសំណល់ (សម្រាប់មនុស្ស ២០០ នាក់) Sewer treatment tank (200 persons)	គ្រឿង	១
		២) អាងប្រព្រឹត្តិកម្មទឹកសំណល់ (សម្រាប់មនុស្ស ៣០ នាក់) Sewer treatment tank (30 persons)	គ្រឿង	២
		៣) ការដំឡើងបំពង់បង្ហូរទឹកស្អុយ Pipeline installation	ម៉ៅដុល	១
	៧.៥	ប្រព័ន្ធទូរគមនាគមន៍ Telecommunication system	ម៉ៅដុល	១
	៧.៦	Container reefer rack, panel and plug ធ្នើសម្រាប់ដាក់កុងតេន័រ	ឈុត	១៤៤
	៧.៧	ការងារដ៏ទៃទៀត Other works		
		១) ការធ្វើរបង Boundary fencing	ម	១.២៦០
		២) ការដាក់របងជាយផ្លូវ Road fencing and other utilities	ម	៣៨៥
៨	**ការក្រាលថ្មនៅកន្លែងគយត្រួតពិនិត្យទំនិញ Yard Pavement**			
	៨.១	គន្លងឆ្លងកាត់ RTG Traversing lane		
		១) គន្លងក្នុងប្លង់ដេក Horizontal lane (P.C Plate)	ម²	៦.២៤០
		២) គន្លងក្នុងប្លង់បញ្ឈ Vertical lane (P.C Plate)	ម²	៣.៤៥០
	៨.២	គន្លងជួសជុល RTG Reparing lane (P.C Plate)	ម²	១៨០
	៨.៣	កន្លែងចត Parking		
		១) កន្លែងចតត្រាក់ទ័រ និងកន្ទុយសណ្តោង (ធុនធ្ងន់) Tractor and chaises parking (heavy duty)	ម²	១.៥០០
		២) កន្លែងចតសម្រាប់មន្ត្រី ភ្ញៀវ និងកម្មករ Officer, visitor, worker car parking (light duty)	ម²	២.៨០០
		៣) ប្រភេទម៉ូតូដ៏ទៃទៀត Other motorbike (light duty)	ម²	១០០
	៨.៤	ការក្រាលថ្មសម្រាប់ទីធ្លាយានយន្តធុនធ្ងន់ Heavy duty yard pavement		
		១) ការក្រាលក្រណាត់ទ្រនាប់ Apron pavement	ម²	៨.៩២៥
		២) ការក្រាលថ្មសម្រាប់ទីធ្លាកុងតេន័រ Container yard and road pavement	ម²	៧១.០០០
	៨.៥	កុងតេន័រប្រើប្រាស់ជាកន្លែងគេង Container sleeper		
		១) ទំហំ 1500 x 300 x 16.2m	ម²	៦.៦០០

ផ្នែកការងារសាងសង់ (កញ្ចប់ទី១) Construction Work Items (Package 1)			ខ្នាត Unit	បរិមាណ Quantity
		២) ទំហំ 750 x 300 x 16.2m	ម²	៣៩០
	៨.៦	ការក្រាលថ្មសម្រាប់ទីធ្លាយានយន្តធុនស្រាល Light duty yard pavement		
		១) តំបន់ការិយាល័យ Office area	ម²	១.០០០
		២) នៅចន្លោះកុងតេន័រប្រើប្រាស់ជាកន្លែងគេង Between container sleeper	ម²	២២.០០០
	៨.៧	ផ្លូវដើរ Walkway		
		១) ចិញ្ចើមផ្លូវ Road curb	ម	១.៤០០
		២) ការក្រាលថ្មសម្រាប់ទីធ្លាយានយន្តធុនស្រាល Light duty pavement (t=50)	ម²	១.៨០០
	៨.៨	ការក្រាលថ្មនៅក្រៅតំបន់ផៃ Outside road pavement in reclamation area		
		១) ផ្លូវសម្រាប់ចំណតកុងតេន័រ Container trailer road and parking	ម²	៣១.០០០
		២) ផ្លូវដើរ Walkway	ម²	៨៥០
		៣) តំបន់កណ្ដាល Center island landscape area	ម²	១.៥០០
		៤) ចិញ្ចើមផ្លូវ Road curb	ម	១.៥០០
	៨.៩	ការងារដ៏ទៃទៀត Other works		
		១) ការគូសគំនូសលើផ្លូវ លើកន្លែងត្រួតពិនិត្យ និងការងារតូចៗផ្សេងៗទៀត Road marking and yard marking and other small works	ម៉ៅដុល	១
៩	**ការងាររចនាប្លង់ស្ថាបត្យកម្ម Architectural works**			
	៩.១	រោងជាងជួសជុលថែទាំ M&E workshop	ម²	១.២០០
	៩.២	ការិយាល័យរដ្ឋបាល Administration office	ម²	២.៥០០
	៩.៣	ស្ថានីយប្រេងឥន្ធនៈ Fuel station	ម²	៤០០
	៩.៤	អនុស្ថានីយ និងរោងដាក់ម៉ាស៊ីនភ្លើង Sub-station and generator house	ម²	៣០០
	៩.៥	ច្រកធំរបស់ផៃ និងជញ្ជីងថ្លឹង Main gate and weighing bridge	ម²	៨២០
	៩.៦	អាគារស្នាក់នៅរបស់កម្មករ Worker building	ម²	៦០០
១០	**ជំនួយផ្នែកការធ្វើនាវាចរណ៍ Navigation Aids**			
	១០.១	ភ្លើងជំនួយដល់ការធ្វើនាវាចរណ៍ Light buoy	ចំនួន	៣
១១	**កន្លែងគយត្រួតពិនិត្យទំនិញ Customes Inspection Yard (X-ray yard)**			
	១១.១	ការចាក់បំពេញកន្លែងត្រួតពិនិត្យ Reclamation for inspection yard	ម³	១០៨.០០០
	១១.២	ការសាងសង់របង Boundary fence construction	ម	៧១០
	១១.៣	ការការពារទីជម្រាល Slope protection		
		១) ការរៀបថ្ម Under layer stone	ម³	២.៥០០
		២) ការរៀបថ្មកាត់ Amor stone	ម³	៦.០០០
		៣) ការដាក់សំណាញ់ការពារ Filter sheet	ម²	៦.៩០០

ប្រភព៖ របាយការណ៍ពង្រាងចុងក្រោយរបស់ក្រុមសិក្សា JICA ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០១៦

តារាងទី៤.៤ បរិមាណធនធាននិងសម្ភារៈសម្រាប់គម្រោង (កញ្ចប់ទី២)

កញ្ចប់ទី២ Package 2			ខ្នាត Unit	បរិមាណ Quantity
១	**ឧបករណ៍លើកដាក់ទំនិញ Cargo Handling Equipment**			
	១.១	ឧបករណ៍ស្ទូចទំនិញពីលើនាវា	គ្រឿង	៣

		Quayside gantry crane (Post-Panamax, 16 rows)		
	១.២	ឧបករណ៍ស្ទូចទំនិញកង់កៅស៊ូលើទីធ្លាផែ Rubber mounted yard gantry crane (6 rows, 1 over 5, Hybrid type)	គ្រឿង	៩
	១.៣	ឧបករណ៍លើកទំនិញ (១០តោន) Reach Stacker (10 tons)	គ្រឿង	២
	១.៤	ត្រាក់ទ័រ និងកន្ទុយសណ្តោង Tractor & Chassis (40'container)	គ្រឿង	១៦
	១.៥	ប្រព័ន្ធកាម៉េរ៉ាសុវត្ថិភាព CCTV system	ឈុត	១
	១.៦	ម៉ាស៊ីនភ្លើងត្រៀមបម្រុង ១.៥០០KVA Emergency generator 1500 KVA	គ្រឿង	៣
	១.៧	ប្រព័ន្ធប្រត្តិបត្តិការច្រកចេញចូល Terminal Operation System (TOS)	ឈុត	១

ប្រភព៖ របាយការណ៍ពង្រាងចុងក្រោយរបស់ក្រុមសិក្សា JICA ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០១៦

៤.៨ ការគ្រប់គ្រងសំណល់

៤.៨.១ ការគ្រប់គ្រងសំណល់រឹង

- ដំណាក់កាលសាងសង់

នៅក្នុងដំណាក់កាលនេះ ការបញ្ចេញសំណល់រឹងភាគច្រើនអាចជាសំណល់ផ្ទះបាយ (ជំរុំកម្មករ) ស្លឹកឈើ កម្ទេចកម្ទីឈើ សំណល់ចេញពីសម្ភារសំណង់ និងសំណល់រឹងចេញពីការិយាល័យជាដើម ហើយសំណល់ដែលចេញមកពីសម្ភារសាងសង់រួមមាន កំណាត់ដែក ជ័រ បំពង់ទីប ជ័រប្លាស្ទិច កំណាត់ឈើ កម្ទេចស៊ីម៉ង់ត៍ កំបោរ ថ្នាំលាបពណ៌ជាដើម។ នៅក្នុងដំណាក់កាលសាងសង់នេះ ក្រុមហ៊ុនគ្រោងជ្រើសរើសកម្មករសម្រាប់សាងសង់ប្រហែល ១៣០នាក់។ ដូច្នេះ សំណល់រឹងនឹងត្រូវបញ្ចេញចោលតាមរយៈសកម្មភាពខាងលើ នឹងមានការកើនឡើង។ ដើម្បីគ្រប់គ្រងបញ្ហាសំណល់រឹងទាំងនោះ ក្រុមហ៊ុនម៉ៅការសាងសង់ នឹងមានវិធានការបែងចែកសំណល់រឹងទៅតាមប្រភេទរបស់វា។ ចំពោះសំណល់ផ្ទះបាយដែលមានប្រភពមកពីម្ហូបអាហាររបស់បុគ្គលិក និងកម្មករ នឹងត្រូវបានរៀបចំវេចខ្ចប់ដាក់ដាច់ដោយឡែក។ រីឯសំណល់រឹងដូចជា៖ ថង់ប្លាស្ទិក ជ័រ និងសារធាតុគីមីផ្សេងៗ ក្រុមហ៊ុនម៉ៅការសាងសង់នឹងមានផែនការគ្រប់គ្រងសំរាមគ្រប់ប្រភេទ ដោយសហការជាមួយអាជ្ញាធរ និង ចុះកិច្ចសន្យាជាមួយក្រុមហ៊ុនប្រមូល និងដឹកជញ្ជូនសំរាមទៅកាន់ទីលានចោលសំរាម ដែលកំណត់ដោយក្រសួងបរិស្ថាន និងអាជ្ញាធរខេត្តព្រះសីហនុ។

- ដំណាក់កាលប្រតិបត្តិគម្រោង

ក្នុងដំណាក់កាលនេះ សំណល់រឹងទាំងឡាយ នឹងមានប្រភពមកពីសំណល់ការិយាល័យដូចជា៖ កំទេចកំទីក្រដាស សម្ភារៈការិយាល័យចាស់ៗ ឡាំងក្រដាស/ស្នោរ សំបកកេសឈើ ថង់ប្លាស្ទិក និងមានសំរាមមួយចំនួនអាចបង្កើតឡើងតាមរយៈកប៉ាល់ដឹកទំនិញ និងកប៉ាល់ទេសចរណ៍ចូលចតក្នុងតំបន់ផែនេះផងដែរ។ សំណល់រឹងដែលបញ្ចេញនៅក្នុងដំណាក់កាលនេះ ភាគច្រើនជាសំណល់ផ្ទះបាយរបស់បុគ្គលិក និងកម្មករកំពង់ផែ និងសម្ភារៈប្រើប្រាស់មួយចំនួន។

ដើម្បីគ្រប់គ្រងបញ្ហាសំណល់រឹងទាំងនេះឱ្យបានល្អ ក.ស.ស មានផែនការដាក់ធុងសំរាមតាមតំបន់សំខាន់ៗរបស់គម្រោង និងធ្វើការណែនាំដល់បុគ្គលិក កម្មករឱ្យពួកគេបោះចោលកាកសំណល់ទៅតាមទីតាំងដែលបានកំណត់ទុក។ ក្រៅពីការដាក់នៅក្នុងធុងសំរាម ក.ស.ស មានវិធានការបែងចែកសំណល់រឹងទៅតាមប្រភេទសំណល់ផងដែរ ដែលក្នុងនោះសំណល់ប្រភេទផ្ទះបាយ នឹងត្រូវបានធ្វើជាជីកំប៉ុស្តិ៍ដើម្បីប្រើប្រាស់ធ្វើជាជីសម្រាប់រុក្ខជាតិជាដើម។ ចំពោះសំណល់រឹងដូចជា៖ ប្លាស្ទិក ជ័រ ក.ស.ស មានផែនការកែច្នៃសំណល់ និងប្រើប្រាស់សំណល់ឡើងវិញឲ្យអស់លទ្ធភាព។

ក.ស.ស ចុះកិច្ចសន្យាជាមួយក្រុមហ៊ុនប្រមូល និងដឹកជញ្ជូនសំរាមក្រុងព្រះសីហនុ ដើម្បីដឹកយកសំណល់រឹងទៅចាក់ចោលនៅទីលានចាក់សំរាម។ ជាមួយគ្នានេះដែរ ក.ស.ស នឹងរៀបចំធ្វើការវេចខ្ចប់រួចទុកដាក់ក្នុងទីតាំងដែលបានកំណត់ ដោយប្រើប្រាស់ធុងដែលរឹងមាំសម្រាប់វេចខ្ចប់ជៀសវាងការលេចជ្រាប កំពប់ ឬហូរចូលទៅក្នុងសមុទ្រមុនពេលក្រុមហ៊ុនប្រមូលសំរាមមកដឹកជញ្ជូនចេញ។

៤.៨.២ ការគ្រប់គ្រងសំណល់រាវ

- ដំណាក់កាលសាងសង់

ក្នុងដំណាក់កាលសាងសង់ សំណល់រាវត្រូវបានបញ្ចេញតាមរយៈសកម្មភាពសាងសង់ និងការស្នាក់នៅរបស់កម្មករតែប៉ុណ្ណោះ។ ដើម្បីធ្វើការគ្រប់គ្រងសំណល់រាវទាំងនោះហូរចូលទៅក្នុងសមុទ្រ ក្រុមហ៊ុនម៉ៅការសាងសង់ នឹងរៀបចំប្រព័ន្ធលូបង្ហូរ និងអាងស្តុកយ៉ាងត្រឹមត្រូវនៅក្បែរទីតាំងស្នាក់នៅ បណ្តោះអាសន្នរបស់កម្មករ ការិយាល័យទីប្រឹក្សាគម្រោង ការិយាល័យវិស្វករសាងសង់ និងតំបន់សាងសង់មួយចំនួន។

- ដំណាក់កាលប្រតិបត្តិ

នៅក្នុងដំណាក់កាលប្រតិបត្តិ សំណល់រាវ នឹងត្រូវបញ្ចេញក្នុងតំបន់គម្រោងដោយមានប្រភពមកពីការិយាល័យសេវាកម្មនានារបស់អង្គភាពកំពង់ផែ ផ្ទះបាយកម្មករ និងបុគ្គលិក និងកន្លែងផ្សេងៗទៀតក្នុងតំបន់គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍។ ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាទាំងនេះ គម្រោងនេះ នឹងមានសាងសង់អាងប្រព្រឹត្តិកម្មទឹកសំណល់ចំនួន ២ កន្លែង និងប្រព័ន្ធបំពង់បង្ហូរផងដែរ។

៤.៩ ការផ្គត់ផ្គង់ទឹក និងថាមពលសម្រាប់ការសាងសង់

ប្រភពទឹកដែលប្រើប្រាស់សម្រាប់ការសាងសង់គម្រោងទាំងមូល នឹងត្រូវទិញពីរដ្ឋាករទឹកក្រុងព្រះសីហនុ។ ចំណែកឯការប្រើប្រាស់ថាមពលវិញ ក្រុមហ៊ុននឹងប្រើប្រាស់បណ្តាញអគ្គិសនីកម្ពុជានៅក្នុងក្រុងព្រះសីហនុ។

៤.១០ គ្រឿងចក្រ និងគ្រឿងបរិក្ខាបំរើការងារសាងសង់

ការសាងសង់គម្រោងទាំងមូល នឹងត្រូវប្រើគ្រឿងចក្រ និងគ្រឿងបរិក្ខារដូចខាងក្រោម៖

តារាងទី៤.៥ បញ្ជីយានយន្ត និងគ្រឿងចក្រសម្រាប់បំរើការងារសាងសង់

ល.រ	គ្រឿងចក្រ និងគ្រឿងបរិក្ខារ	ប្រភេទ	ឯកតា	បរិមាណ
១	អេស្កាវ៉ាទ័រ Excavator	១ ម៣	ម៉ោង	២០០
២	ម៉ាស៊ីនចូក Wheel loader	១ ម៣	ម៉ោង	១៥០
៣	ឡានដឹកដី Dump truck	១០ តោន	ម៉ោង	៤០០
៤	រថយន្តស្ទូច Truck crane	២៥-៤០ តោន	ម៉ោង	១៥០
៥	ម៉ាស៊ីនស្ទូចចល័ត Crawler crane	១០០-១៥០ តោន	ម៉ោង	១៥០
៦	ម៉ាស៊ីនស្ទូចចល័ត Crawler crane	៥០ តោន	ម៉ោង	១៥០
៧	ម៉ាស៊ីនភ្លើង Generator	១០០KVA	ម៉ោង	៥០០
៨	សាឡង់ Flat Barge	៥០០ តោន	ម៉ោង	២០០
៩	សាឡង់ Flat Barge	១០០០ តោន	ម៉ោង	២៥០
១០	ទូកមានយុថ្កា Anchor Boat	២៥០ សេស	ម៉ោង	២០០
១១	ម៉ាស៊ីនចាប់ខ្សាច់/ភក់ Grab Dredger	២០-២៣ ម៣	ម៉ោង	២០០
១២	នាវាបូមខ្សាច់/ភក់ Trailer Suction Dredger	៥០០០ ម៣	ម៉ោង	១០០
១៣	នាវាបូមខ្សាច់/ភក់ Hopper Barge	១០០០-១៣០០ ម៣	ម៉ោង	៦០០
១៤	នាវាអូសនាវាបូមខ្សាច់/ភក់ Pusher Barge	១០០០ សេស	ម៉ោង	៣០០
១៥	អាប៊ុល Bulldozer	២១ តោន	ម៉ោង	២០០
១៦	រថយន្តបាញ់បេតុង Concrete pumping Truck	-	ម៉ោង	១០០
១៧	រថយន្តកៀរដី Motor Grander	-	ម៉ោង	២០០
១៨	រ៉ូឡូ/ម៉ាស៊ីនរំញ័រ Macadam/ Vibration/ Tier Roller	១០ តោន	ម៉ោង	៤០០

ប្រភព៖ របាយការណ៍ពង្រាងចុងក្រោយរបស់ក្រុមសិក្សា JICA ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០១៦

៤.១១ ទុនវិនិយោគ

គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែកុងតេន័រថ្មីកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ នឹងត្រូវប្រើប្រាស់ហិរញ្ញប្បទានសម្បទានរបស់រដ្ឋាភិបាលជប៉ុនចំនួនប្រហែល **២០៥,៤ លានដុល្លារអាមេរិក** ដូចមានលម្អិតនៅក្នុងតារាងទី៤.៦។ តម្លៃស្នូលនៃការងារ គឺត្រូវបានពិចារណាទៅលើតម្លៃការសាងសង់គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែពហុបំណងក្រុងព្រះសីហនុនៅក្នុងឆ្នាំ២០១៥។ តម្លៃនៃឧបករណ៍ត្រូវបានយកមកប្រើប្រាស់ដោយអ្នកផ្គត់ផ្គង់ក្នុងឆ្នាំ២០១៥។

តារាងទី៤.៦ តម្លៃគម្រោង

កញ្ចប់ទី១ Package 1			ខ្នាត Unit	បរិមាណ Quantity	សរុបជាដុល្លារ Total (USD)
១	**ចំណាយលើការងារសាងសង់ Constrcution Expense**				
	១.១	ការងារបណ្ដោះអាសន្ននានា Temporary Works	ម៉ៅដុល	១	៤.១០០.០០០
	១.២	ការបូមភក់ ស្ដារគន្លងផ្លូវចូល និងអាងរបត់នាវា រួមបញ្ចូលការការពារបរិស្ថាន និងត្រួតពិនិត្យ Dredging works incl. Environmental Protection and Monitoring	ម៣	៣.៩៥៩.០០០	២៤.២៦៣.០០០
	១.៣	ការងារចាក់ខ្សាច់/ដីបំពេញ Reclamation Works	ម៣	១.៥០០.០០០	៨.៧០០.០០០
	១.៤	ការងាររៀបខឿនទប់ Revetment Works	ម	១.៣៥៨	៥.៣៤១.៤២២
	១.៥	ការសាងសង់ផែចតនាវា Berth Construction	ម	៣៥០	១៣.៥៤០.៥០២
	១.៦	ការងារសាងសង់ផ្លូវ Access Road works	ម២	៣៨.៩២២	៩.៩៣២.៦៣១
	១.៧	ឧបករណ៍ប្រើប្រាស់ Utilities	ម៉ៅដុល	១	១.៩៤២.៦៣៦
	១.៨	ការក្រាលថ្មនៅកន្លែងគយត្រួតពិនិត្យទំនិញ Yard Pavement	ម២	១៥៩.៣៣៥	៩.០៦២.៨៩២
	១.៩	ការងាររចនាប្លង់ស្ថាបត្យកម្ម Architectural works	អាគារ	៥	៤.៦០៧.៥៦០
	១.១០	ជំនួយផ្នែកការធ្វើនាវាចរណ៍ Navigation Aids	ទីតាំង	៣	៣.០០០
	១.១១	កន្លែងគយត្រួតពិនិត្យទំនិញ Customes Inspection Yard (X-ray yard)	ម៣	១០៨.០០០	១.៣០៨.០១០
សរុបរង ១.១ - ១.១១ Sub Total 1.1 – 1.11					**៨២.៨០១.៦៥២**
២	**តម្លៃដែលអាចកើនឡើងនៃចំណាយលើការងារសាងសង់ Price Escalation of Constrcution Cost**				**១០.១១៨.៧៤៥**
៣	**ចំណាយមិនរំពឹងទុកលើការសាងសង់គម្រោង Contingency for Construction (5%)**				**៤.៦៤៦.០២០**
៤	**សេវាកម្មវិស្វកម្មរួមបញ្ចូលទាំងកញ្ចប់ទី២ Engineering Services incl. pakage 2**				**២.៣០៤.១៥០**
៥	**ចំណាយមិនរំពឹងទុកលើសេវាកម្មវិស្វកម្ម ៥% Contingency for Engineering Services (5%)**				**១២៦.៦២១**
៦	**តម្លៃដែលអាចកើនឡើងនៃសេវាកម្មវិស្វកម្ម Price Escalation of Engineering Services**				**២២៨.២៧៧**
៧	**ចំណាយរដ្ឋបាល Administration Cost**				**៤.១៤០.០៨៣**

			ខ្នាត Unit	បរិមាណ Quantity	សរុបជាដុល្លារ Total (USD)
កញ្ចប់ទី១ Package 1					
៨	**ចំណាយលើពន្ធ VAT**				២.៤៨៤.០៥០
				សរុប TOTAL	**១៤២.៤៥៧.០៣៩**
កញ្ចប់ទី២ Package 2			ខ្នាត Unit	បរិមាណ Quantity	សរុបជាប្រាក់យ៉េន Total (Y)
១	**ឧបករណ៍លើកដាក់ទំនិញ Cargo Handling Equipment**				
	១.១	ឧបករណ៍ស្ទូចទំនិញពីលើនាវា (Post-Panamax, 16 rows) Quayside gantry crane (Post-Panamax, 16 rows)	គ្រឿង	៣	២.៤៦៦.០០០.០០០
	១.២	ឧបករណ៍ស្ទូចទំនិញកង់កៅស៊ូលើទីធ្លាផែ Rubber Tyred gantry crane (6 rows, 1 over 5, hybrid type)	គ្រឿង	៩	១.៤៣១.០០០.០០០
	១.៣	ឧបករណ៍លើកទំនិញ (១០តោន) Reach Stacker (10 tons)	គ្រឿង	២	៧០.០០០.០០០
	១.៤	ត្រាក់ទ័រ និងកន្ទុយសណ្តោង Tractor & Chassis (40'container)	គ្រឿង	១៦	៥៣៧.៦០០.០០០
	១.៥	ប្រព័ន្ធកាមេរ៉ាសុវត្ថិភាព CCTV system	ឈុត	១	២៤.០០០.០០០
	១.៦	ម៉ាស៊ីនភ្លើងត្រៀមបម្រុង ១.៥០០KVA Emergency generator 1500 KVA	គ្រឿង	៣	១៥.០០០.០០០
	១.៧	ប្រព័ន្ធប្រតិបត្តិការច្រកចេញចូល Terminal Operation System (TOS)	ឈុត	១	២៦៥.០០០.០០០
				សរុបរង ១.១ - ១.៧ Sub Total 1.1 – 1.7	៤.៨០៨.៦០០.០០០
២	**តម្លៃដែលអាចកើនឡើង Price Escalation**				១.៣៤៩.៧៧១.៩៥០
៣	**ចំណាយមិនរំពឹងទុក ៣% Contingency (3%)**				១៨៤.៧៥១.១៥៩
៤	**ចំណាយរដ្ឋបាល Administration Cost**				២៤០.៤៣០.០០០
			សរុប TOTAL	៦២.៩៥៨.៣៣៥ ដុល្លារអាមេរិក	៦.៥៨៣.៥៥៣.១០៩ យ៉េន
				សរុបដុល (កញ្ចប់ទី១ និងកញ្ចប់ទី២) Grand Total (Package 1 & Package 2)	២០៥.៤១៥.៣៧៤ ដុល្លារអាមេរិក

ប្រភព៖ របាយការណ៍ពង្រាងចុងក្រោយរបស់ក្រុមសិក្សា JICA ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០១៦

៤.១២ ផែនការសកម្មភាពគម្រោង

ការសាងសង់គម្រោងទាំងមូល គឺមានរយៈពេល ៣៦ ខែ ដែលសកម្មភាពសាងសង់លម្អិតមានបង្ហាញដូចមាននៅក្នុងតារាងទី៤.៧។

តារាងទី៤.៧ ផែនការសកម្មភាពគម្រោងលម្អិត

ICB: 36 Months (Project Month 1–36)

Phase	No.	Sequence/Items	Unit	Quantity	Remarks
Phase 1 Package 1 Civil Works	1	**Mobilization and Demobilization**			
		Temporary Works			
	2	**Dredging Works**			
		Dredging Works	m^3	3,959,000	$9000m^3/day$
		Transport and Disposal Dredged Materials	m^3	3,177,000	$9000m^3/day$
	3	**Reclamation Works**			
		Reclamation of Dredged Materials	m^3	800,000	$9000m^3/day$
		Reclamation of Sand Materials (including settlement volume)	m^3	700,000	$3500m^3/day$
	4	**Revetment Works**			
		Base Dredging	m^3	162,096	$900m^3/day$
		Sand, Sand Stone, Amor Stone& Filter Sheet Works	m^3	237,589	$900m^3/day$
	5	**Berth Construction**			
		Dredging	m^3	145,250	$900m^3/day$
		Sand Replacement	m^3	71,750	$500m^3/day$
		Piling Work (900mm, 1100mm)	m	15,526	100m/day
		Strut Steel Pipe Work	Set	240	
		Corrosion Protection	L.S	1	
		Slope Protection	m^3	25,100	
		Concrete Deck Work	m^3	13,335	$60m^3/day$
		Retaining Concrete Block Wall (Wave dispassion concrete Block)	Nos	266	
		Berth Fitting (Fender, Bollard, etc.)	L.S	1	
	6	**Access Road Works**			
		Base and Filling of Access Road for Bridge			
		1) Base Dredging	m^3	83,755	$900m^3/day$
		2) Base Sand Replacement	m^3	83,755	$900m^3/day$
		3) Stone Works	m^3	33,773	$900m^3/day$
		Access Bridge (2 spans continuous post-tensioning PC T- section girder	m	100	
		Expansion of the Existing Access Road			
		1) Road Pavement for new area	m^2	26,576	$100m^2/day$
		2) Road Pavement for existing road (only surface R.C coase)	m^2	13,620	
		2) Sidewalk Pavement	m^2	3,526	
		3) Medial Strip	m	400	
		5) Box Culvert (L=54m) , U Ditch (1,041m),RC Pipe(φ1000, 54m), Drain age	L.S	1	
		6) Replacement of the Existing Block Wall	m	1,200	100m/month
	7	**Utilities**			
		Yard and Road Drainage	m	3,950	
		Water Supply and Distribution	m	2,450	
		Electrical Works	L.S	1	
		Sewerage Treatment System and Pipeline	L.S	1	
		Telecommunication system	L.S	1	
		Container Reefer Rack, Panel & Plug	lot	144	
		Other works (Fence Works)	m	1,645	5m/day
	8	**Yard Pavement**			
		Container yard pavement (including RTG Lane, Sleeper, etc.)	m^2	125,985	$100m^2/day$ x 3 teams
		Outside road pavement in reclamation area	m^2	33,350	$150m^2/day$
		Other works(Marking works and others)	L.S	1	
	9	**Architectural Works**			
		M&E Workshop	m^2	1,200	
		Administration Office	m^2	4,200	
		Fuel Station	m^2	400	
		Sub-station and Generator House	m^2	200	
		Main Gate and Weighing Bridge	m^2	820	
		Worker building	m^2	600	
	10	**Navigation Aids**			
		Light Buoy	Nos	3	
	11	**Customs Inspection Yard (X-Ray Yard)**			
		Reclamation, Fence and Slope Prortection (300m x 80m)	m^3	108,000	$9000m^3/day$
Phase 1 Package 2 Equipment	1	**Cargo Handling Equipment & Terminal Operation System**			
		Quayside Container Crane (Post-Panamax, 16 rows)	unit	3	
		Rubber Tyred Gantry Crane Gantry (6 rows, 1 over 5, Hybrid type)	unit	9	
		Reach Stacker (10 tons)	unit	2	
		Tractor & Chassis (40' container)	unit	16	
		CCTV System	unit	1	
		Emergency Generator (1500kVA)	unit	3	
		Terminal Operation System (TOS)	lot	1	
	2	**Operator Training**	L.S	1	

ប្រភព៖ របាយការណ៍ពង្រាងចុងក្រោយរបស់ក្រុមសិក្សា JICA ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០១៦

ជំពូកទី ៥

ការពិពណ៌នាពីធនធានបរិស្ថានដែលមានស្រាប់

ការយល់ដឹងពីបរិស្ថានធម្មជាតិ និងបរិស្ថានសេដ្ឋកិច្ច-សង្គម ក្នុងតំបន់អង្កេតរបស់គម្រោង គឺមានសារៈសំខាន់ណាស់ដល់ការធ្វើសេចក្តីសម្រេចចិត្តរបស់អាជ្ញាធរពាក់ព័ន្ធជាពិសេសក្រសួងបរិស្ថានក្នុងការផ្តល់ការឯកភាពលើរបាយការណ៍វ.ហ.ប។ អ្នកធ្វើសេចក្តីសំរេចចិត្តអាចនឹងយល់បានថា តើការអនុញ្ញាតឲ្យគម្រោងមានដំណើរការសាងសង់ អាចនឹងផ្តល់ផលវិជ្ជមាន និងអវិជ្ជមានយ៉ាងណាខ្លះទៅលើធនធានរូបសាស្ត្រ ជីវសាស្ត្រ និងធនធានសេដ្ឋកិច្ចសង្គម។ របាយការណ៍នេះ អាចត្រូវបានគេប្រៀបធៀបសម្រាប់ឈានទៅដល់ការធ្វើសេចក្តីសម្រេចចិត្តប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពខ្ពស់។

៥.១ បរិស្ថានធម្មជាតិ

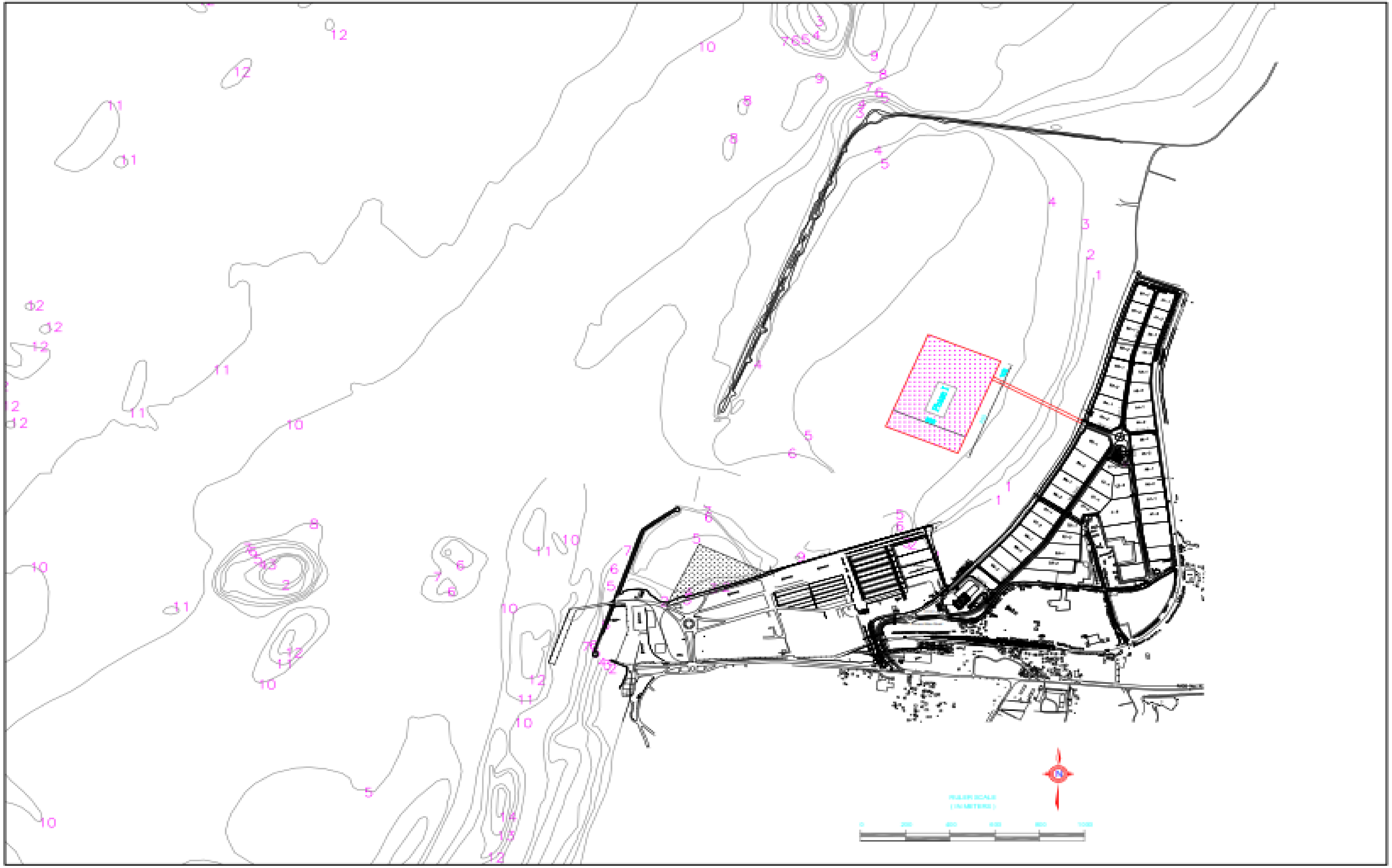
៥.១.១ ធនធានរូបសាស្ត្រ

៥.១.១.១ ឋានលេខា

លក្ខណៈភូមិសាស្ត្រទីតាំងតំបន់គម្រោង គឺស្ថិតនៅជាប់ឆ្នេរសមុទ្រ (តំបន់ឆកកំពង់សោម) តាមជ្រលងជើងភ្នំដែលមានជំរាលចុះទៅផ្នែកមាត់សមុទ្រ។ ផ្អែកតាមការសិក្សាឋានលេខានៃគម្រោង បានបង្ហាញថា តំបន់គម្រោងជាតំបន់សមុទ្រ និងមានជម្រៅពីផ្ទៃសមុទ្រខាងលើចាប់ពី ៤ ដល់ ៥ ម ដូចមានក្នុងរូបភាពទី៥.១។

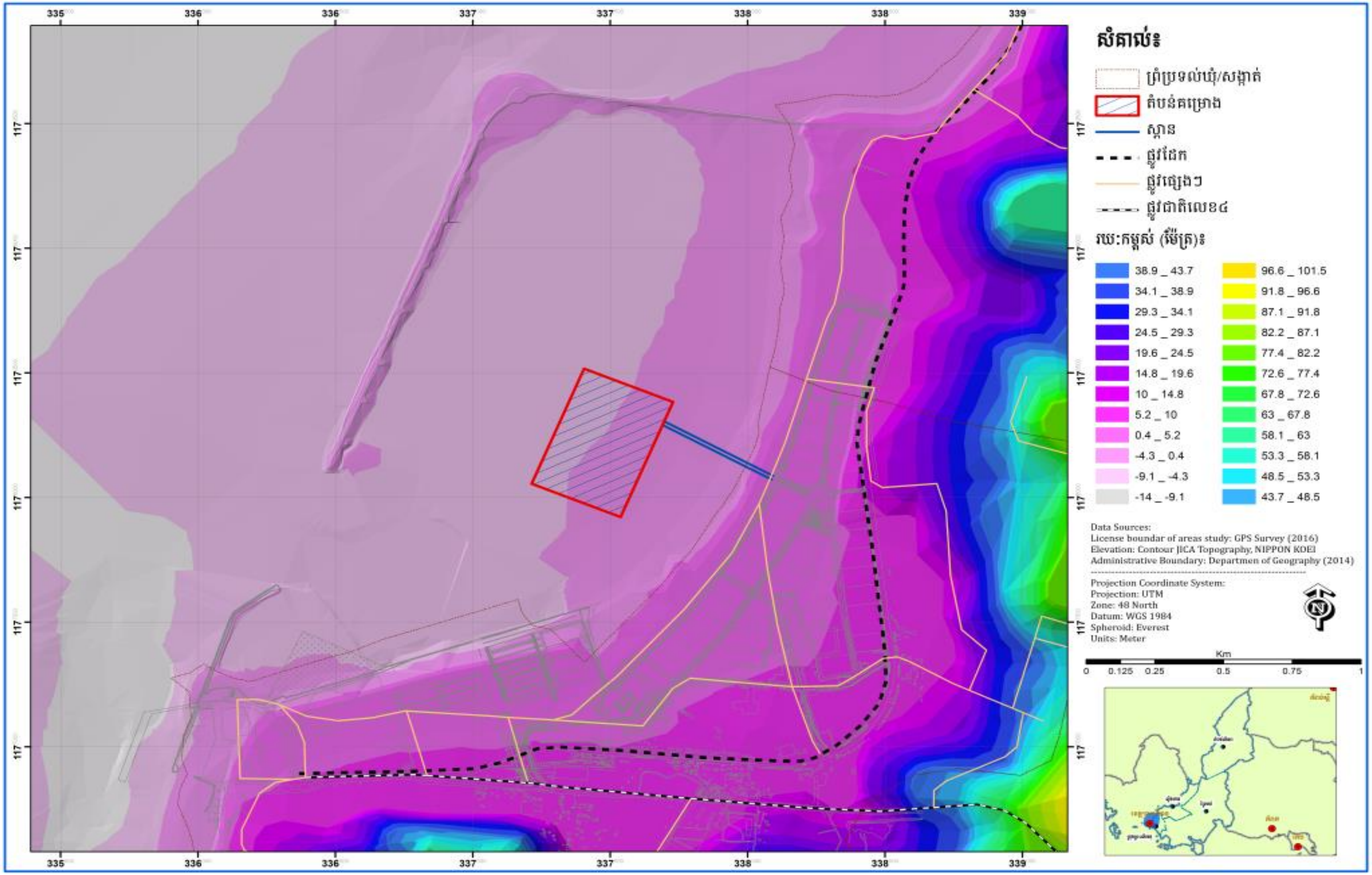
ផ្អែកលើការសិក្សាផែនទីឋានលេខា(Topographical Map) មាត្រដ្ឋាន ១/១០០.០០០ (តាមកម្មវិធីប្រព័ន្ធព័ត៌មានភូមិសាស្ត្រដោយប្រើប្រភពទិន្នន័យ MRC ២០០០) បានបង្ហាញឲ្យឃើញថា ក្នុងតំបន់គម្រោង គឺជាផ្ទៃទឹកសមុទ្រ ហើយតំបន់ដែលនៅជុំវិញមានរយៈកម្ពស់ពី ១០ ទៅ ១៨ ម ធៀបនឹងនីវ៉ូសមុទ្រ។ ភាគខាងកើតនៃតំបន់គម្រោង សណ្ឋានដីខ្ពស់ មានភ្នំទាបៗដែលសំបូរដោយ គម្របរុក្ខជាតិតូចៗ និងមានរយៈកម្ពស់រហូតដល់ ១៤០ ម ធៀបនឹងនីវ៉ូសមុទ្រ(រូបភាពទី៥.២)។

ម៉្យាងវិញទៀត ដោយសារតែតំបន់គម្រោង ជាតំបន់សមុទ្រ ហេតុនេះ នៅក្នុង និងក្បែរៗតំបន់គម្រោង គឺស្ទើរតែពុំមានមុំជម្រាលឡើយ (០-១,៣ ដឺក្រេ) ដែលមានបង្ហាញដូចក្នុងរូបភាពទី៥.៣)។



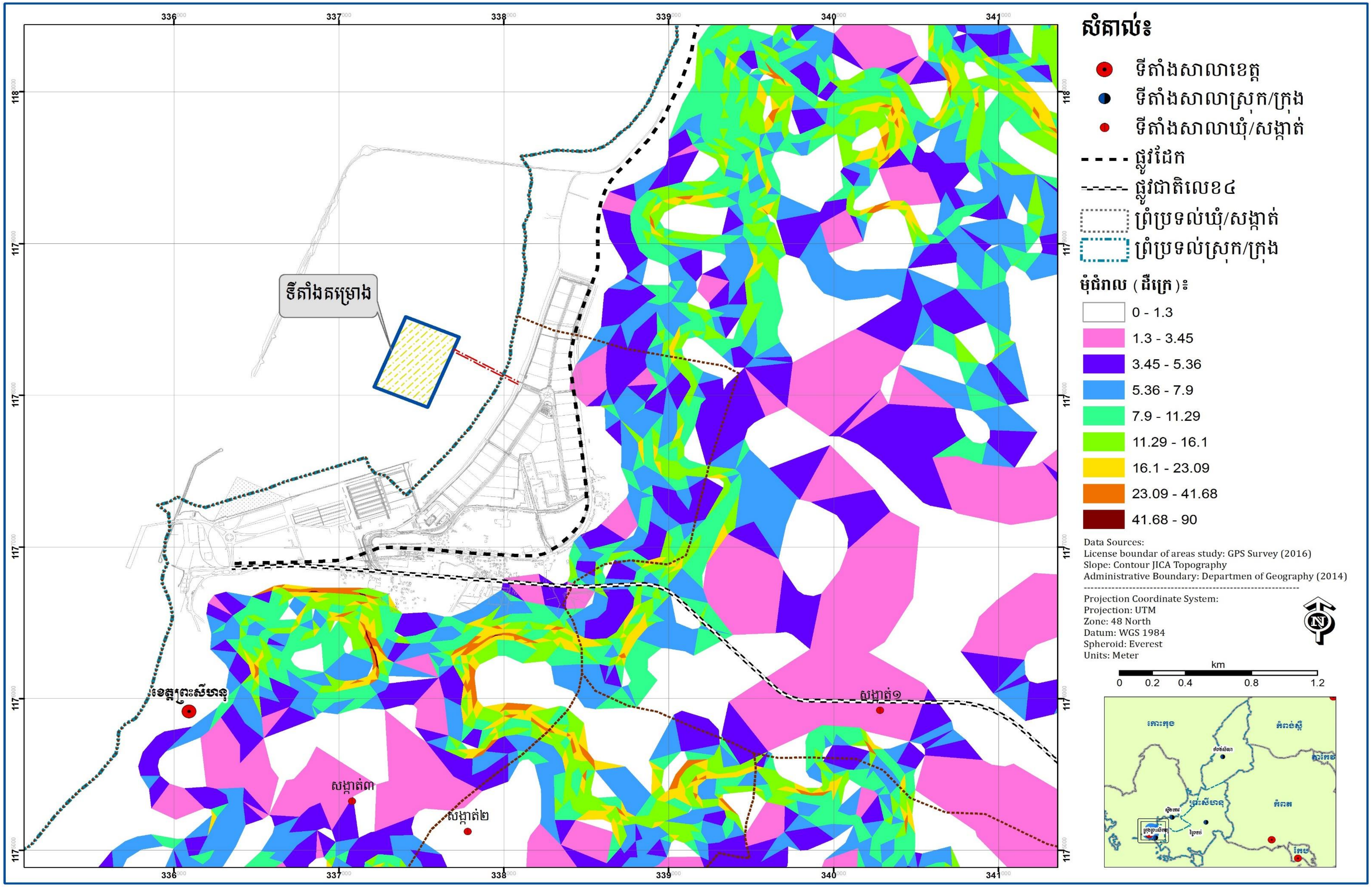
រូបភាពទី៥.១ ផែនទីបានលេខាក្នុង និងជុំវិញតំបន់គម្រោង

ប្រភព៖ ទិន្នន័យបានលេខាគម្រោង ឆ្នាំ២០១៦



រូបភាពទី៥.២ ផែនទីហានលេខាក្នុង និងជុំវិញតំបន់គម្រោង

ប្រភព៖ ទិន្នន័យ MRC ឆ្នាំ២០០០



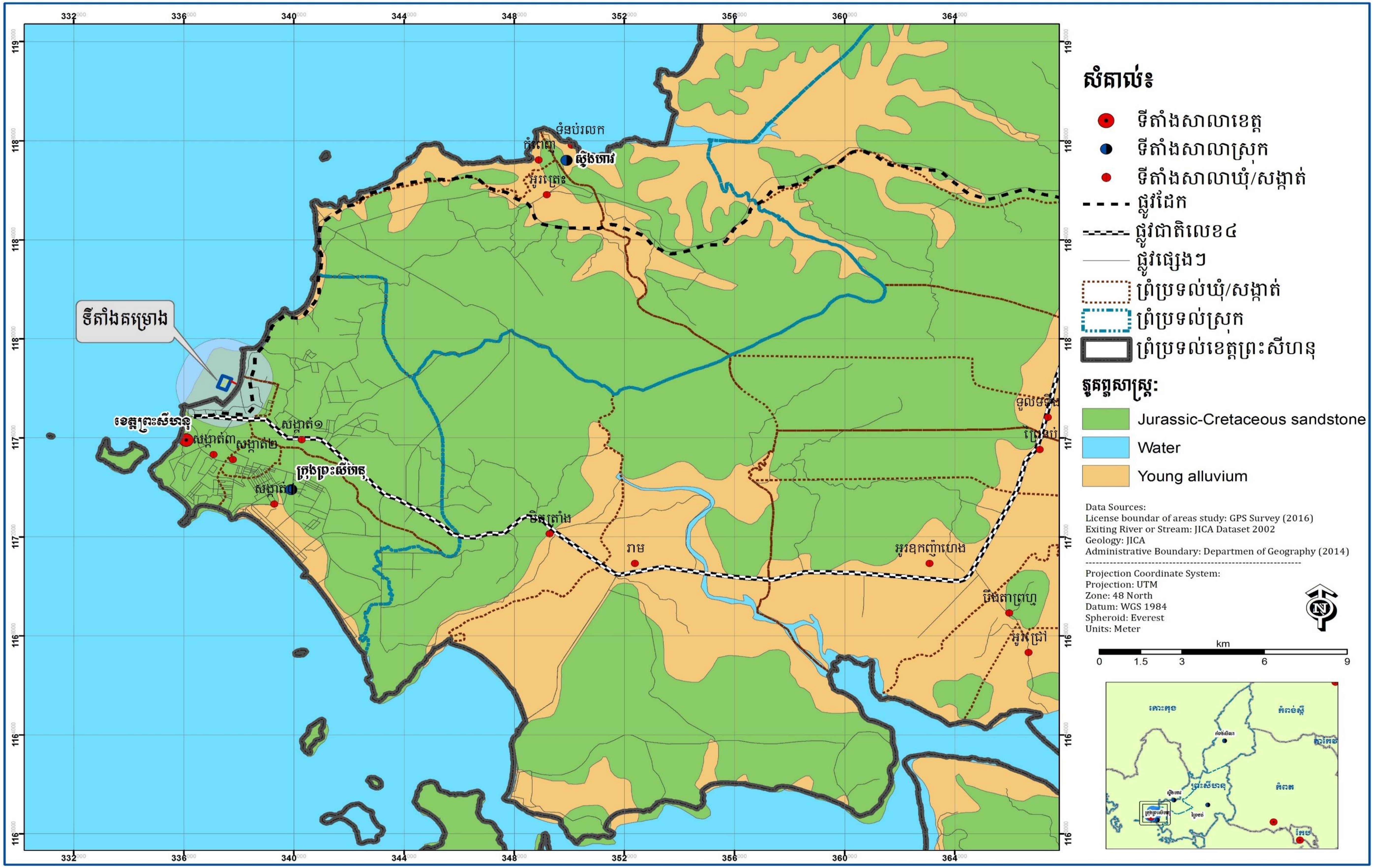
រូបភាពទី៥.៣ ផែនទីទីជម្រាលតាមបណ្តោយតំបន់គម្រោង

ប្រភព៖ ទិន្នន័យ MRC ឆ្នាំ២០០០

៥.១.១.២ ភូគព្ភសាស្ត្រ

ការសិក្សាលើភូគព្ភសាស្ត្រ គឺដើម្បីដឹងនូវអាយុដី និងប្រវត្តិនៃការកកើតដី និងក៏អាចបង្ហាញនូវសកម្មភាពធម្មជាតិរបស់ដីផងដែរមានដូចជា៖ ពំនើងផ្នត់ បន្ទុះភ្នំភ្លើង ជាដើម។

ផ្អែកលើការសិក្សាលក្ខណៈភូគព្ភសាស្ត្រដោយផ្អែកលើផែនទីភូគព្ភសាស្ត្រ (Geology Map) មាត្រដ្ឋាន ១/១០០.០០០ (តាមកម្មវិធីប្រព័ន្ធព័ត៌មានភូមិសាស្ត្រ ដោយប្រើប្រភពទិន្នន័យ JICA ២០០២) ក្នុងតំបន់គម្រោងបានបង្ហាញថា វាជាផ្ទៃសមុទ្រ។ ភាគខាងកើតនៃតំបន់គម្រោងក្នុងកាំរង្វង់ ១,៥ គ.ម កកើតឡើងក្នុងអំឡុងសម័យទុតិយស័ក (Secondaire) ដែលបង្កើតបានជាសិលា Jurassic-Cretaceous sandstone ដែលមានអាយុប្រហែលជា ១៥០-២០០ លានឆ្នាំ មកហើយ (ត្រាន កាញ់ ឆ្នាំ២០០០)។



រូបភាពទី៥.៤ ផែនទីភូគព្ភសាស្ត្រក្នុង និងជុំវិញតំបន់គម្រោង

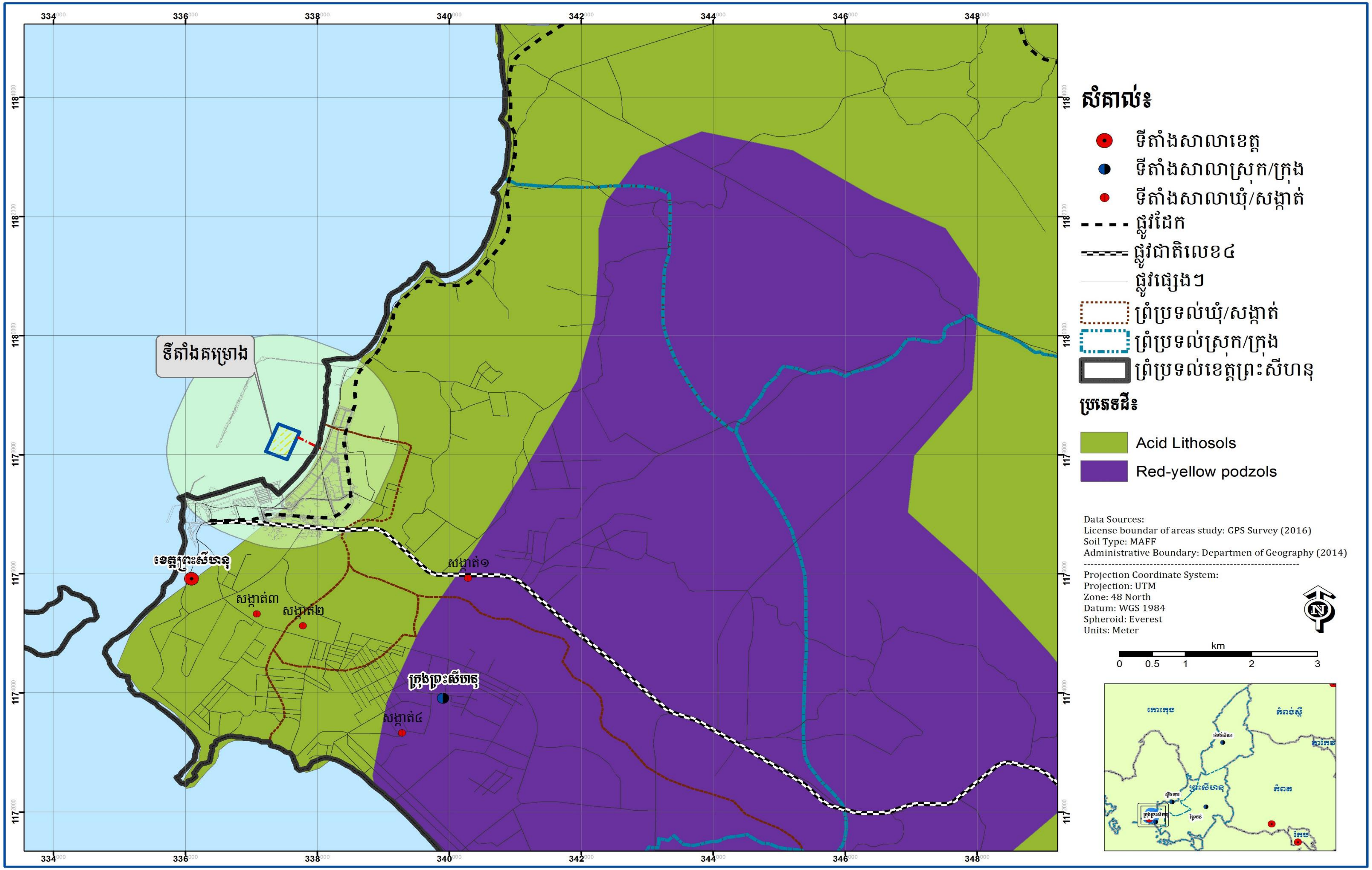
ប្រភព៖ ទិន្នន័យ JICA ២០០២

៥.១.១.៣ ប្រភេទដី

បើផ្អែកតាមឯកសារចំណាត់ថ្នាក់ប្រភេទដីរបស់លោក Charles D.Crocker ឆ្នាំ១៩៦៣ ដែលបានវិភាគឡើងតាមកម្មវិធីប្រព័ន្ធព័ត៌មានភូមិសាស្ត្របានបញ្ជាក់ថា ភាគខាងកើតនៃតំបន់គម្រោងក្នុងកាំរង្វង់ ១,៥ គ.ម មានដីតែមួយប្រភេទប៉ុណ្ណោះគឺ ដីរាក់គ្រួសអាស៊ីដ (Acid Lithosols) ដូចមានក្នុងរូបភាពទី៥.៥។ ដីប្រភេទនេះ គឺរួមបញ្ចូលទាំងអស់នូវដីខ្ទីទាំងឡាយដែលមានដើមកំណើតពីថ្មអាស៊ីតមានដូចជា៖ ថ្មគ្រេ (Gré) រីយ៉ូលីត (Ryolithe) និងក្រានីត្រ (Granite)។ ដីទាំងនេះ មានវាយនៈភាពខុសៗគ្នាពីថ្មមេមួយទៅថ្មមេមួយ។ ប៉ុន្តែប្រូហ្វីលដីជាតំណាងឲ្យដីប្រភេទនេះ គឺដីដែលមានដើមកំណើតពីថ្មគ្រេ។ ម៉្យាងវិញទៀត ដីប្រភេទនេះ ជាដីខ្ទី និងរាក់នៅតំបន់ជម្រាលភ្នំ ឬទួលខ្ពស់ៗ ដែលមានជម្រៅមិនលើសពី ៣០ ស.ម។

ប្រូហ្វីលដី៖ ខ្សាច់លាយល្បាយសម្បុរត្នោតប្រផេះ ជួនកាលមានគ្រោះថ្មគ្រេ ប៉េហាស់ ៥ - ៥,៥ នៅស្រទាប់លើពី ០ - ២០ ឬ ៣០ ស.ម។ នៅស្រទាប់បន្ទាប់ជាថ្មមេផ្ទាំងធំៗ ដែលមានជម្រៅចាប់ពី ៣០ ស.ម (ត្រាន កាញ់ ឆ្នាំ២០០០)។

តាមការសិក្សាសមិទ្ធិលទ្ធភាពលើគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតពហុបំណង កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ នៃក្រុមសិក្សាបច្ចេកទេសរបស់ទីភ្នាក់ងារសហប្រត្តិបត្តិការអន្តរជាតិជប៉ុន ឆ្នាំ២០០៧ បានបញ្ជាក់ថា ដីនៅតំបន់នេះគ្មានដីជាតិ ឬក៏ខ្សោះដីជាតិ និងសឹករេចរិល ដែលគ្របដណ្តប់ដោយរុក្ខជាតិតូចៗ។



រូបភាពទី៥.៥ ប្រភេទដីនៅក្នុង និងជុំវិញតំបន់គម្រោង

ប្រភព៖ Crocker ១៩៦២

៥.១.១.៤ អាកាសធាតុ

ក្នុងតំបន់គម្រោង អាកាសធាតុ មានលក្ខណៈដូចនឹងអាកាសធាតុទូទៅនៅប្រទេសកម្ពុជាដែរ ដែលទទួលរងឥទ្ធិពលមូសុងត្រូពិចដោយមានរដូវពីរគឺ រដូវប្រាំង និងរដូវវស្សា។ រដូវប្រាំងមានរយៈពេល៦ខែ ចាប់ផ្តើមពីខែវិច្ឆិកា ដល់ខែមេសា ហើយចែកចេញជាពីរទៀតគឺ រដូវក្តៅ និងរដូវរំហើយ។ រដូវរំហើយ ចាប់ផ្តើមពីខែវិច្ឆិកា ដល់ខែមករា ដែលនាំខ្យល់ត្រជាក់ពីតំបន់ស៊ីបេរី រីឯរដូវក្តៅវិញ ចាប់ផ្តើមពីខែកុម្ភៈ ដល់ខែមេសា។ រដូវវស្សា ក៏មានរយៈពេល៦ខែដែរ ដោយចាប់ផ្តើមពីខែឧសភា ដល់ខែតុលា។ រដូវនេះ ខ្យល់បក់ពីទិសនិរតីនៃប្រទេស ដោយនាំសំណើមពីមហាសមុទ្រឥណ្ឌា និងបង្អុរភ្លៀងដែល មានសារសំខាន់ដល់ការស្រោចស្រពដំណាំកសិកម្ម និងរុក្ខជាតិផ្សេងៗ។

តាមទិន្នន័យឧតុនិយម ៦ឆ្នាំចុងក្រោយ (២០១០-២០១៥) ដែលបានប្រមូលតាមរយៈ មន្ទីរធនធានទឹក និងឧតុនិយម ខេត្តព្រះសីហនុរួមមាន៖ កម្ពស់ទឹកភ្លៀង សីតុណ្ហភាព ល្បឿនខ្យល់ និងសំណើមបរិយាកាស ដែលមានលំអិតដូចខាងក្រោម៖

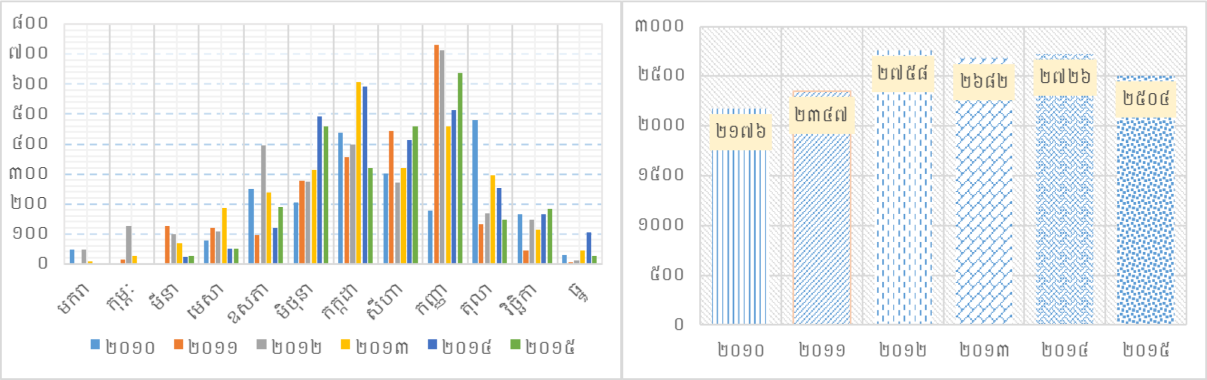
ក) កម្រិតកំពស់ទឹកភ្លៀង

កម្ពស់ទឹកភ្លៀងនៅក្នុងតំបន់គម្រោង ក៏ដូចតំបន់ជុំវិញរបស់វា មានការប្រែប្រួលពីមួយឆ្នាំ ទៅមួយឆ្នាំ។ ជាក់ស្តែង កម្ពស់ទឹកភ្លៀងសរុបប្រចាំឆ្នាំនៅខេត្តព្រះសីហនុគឺ ២.១៧៥,៦ ២.៣៤៦,៧ ២.៧៥៨,៤ ២.៦៨២,២ ២.៧២៥,៦ និង ២.៥០៤,៣ មម សម្រាប់ឆ្នាំ ២០១០ ២០១១ ២០១២ ២០១៣ ២០១៤ និង២០១៥ តាមលំដាប់រៀង (តារាងទី៥.១)។

តារាងទី៥.១ កម្រិតកម្ពស់ទឹកភ្លៀងប្រចាំខែ (មីលីម៉ែត្រ) ពីឆ្នាំ ២០១០-២០១៥ នៅខេត្តព្រះសីហនុ

ឆ្នាំ	ខែ												សរុប
	មករា	កុម្ភៈ	មីនា	មេសា	ឧសភា	មិថុនា	កក្កដា	សីហា	កញ្ញា	តុលា	វិច្ឆិកា	ធ្នូ	
២០១០	៤៦,២	០,៦	២,៦	៧៨,៤	២៤៩,៨	២០៤,៤	៤៣៨,៨	៣០៣	១៧៦,៦	៤៨០,៦	១៦៤,៤	៣០,២	២.១៧៥,៦
២០១១	១,២	១២,៨	១២៦	១១៩,៨	៩៧	២៧៧,៦	៣៥៥	៤៤២,៨	៧៣២,៥	១៣១,៩	៤៤,៧	៥,៤	២.៣៤៦,៧
២០១២	៤៧	១២៦,៦	៩៧,៤	១០៨,១	៣៩៤,៩	២៧៣,៣	៣៩៧,៤	២៧១,៨	៧១៤,៩	១៦៩	១៤៥,៨	១២,២	២.៧៥៨,៤
២០១៣	៦,៦	២៧,៤	៦៩,៨	១៨៧,៦	២៣៧,២	៣១២,៧	៦០៨,៣	៣១៩,៨	៤៥៩,៥	២៩៤,៣	១១៤,២	៤៤,៨	២.៦៨២,២
២០១៤	០	០,៤	២៣,៤	៤៩,៦	១២១	៤៩១,៦	៥៩១,៩	៤១២,៣	៥១៣,១	២៥២,៩	១៦៥	១០៤,៤	២.៧២៥,៦
២០១៥	២,៨	១,៦	២៧,៤	៥០,៨	១៩០,៤	៤៥៩,២	៣២១,១	៤៥៨,២	៦៣៦,៤	១៤៦,២	១៨៤,៥	២៥,៧	២.៥០៤,៣
មធ្យម	១៧,៣	២៨,២	៥៧,៨	៩៩,១	២១៥,១	៣៣៦,៥	៤៥២,១	៣៦៧,៩	៥៣៨,៨	២៤៥,៨	១៣៦,៤	៣៧,១	២.៥៣២,១
អតិបរមា	៤៧	១២៦,៦	១២៦	១៨៧,៦	៣៩៤,៩	៤៩១,៦	៦០៨,៣	៤៥៨,២	៧៣២,៥	៤៨០,៦	១៨៤,៥	១០៤,៤	៣.៩៤២,២
អប្បបរមា	០	០,៤	២,៦	៤៩,៦	៩៧	២០៤,៤	៣២១,១	២៧១,៨	១៧៦,៦	១៣១,៩	៤៤,៧	៥,៤	១.៣០៥,៥

ប្រភព៖ មន្ទីរធនធានទឹក និងឧតុនិយមខេត្តព្រះសីហនុ ឆ្នាំ២០១៥



ក្រាហ្វិកទី៥.១ កម្រិតកម្ពស់ទឹកភ្លៀងប្រចាំខែ និងប្រចាំឆ្នាំ២០១០-២០១៥ ក្នុងខេត្តព្រះសីហនុ
ប្រភព៖ មន្ទីរធនធានទឹក និងឧតុនិយមខេត្តព្រះសីហនុ ឆ្នាំ២០១៥

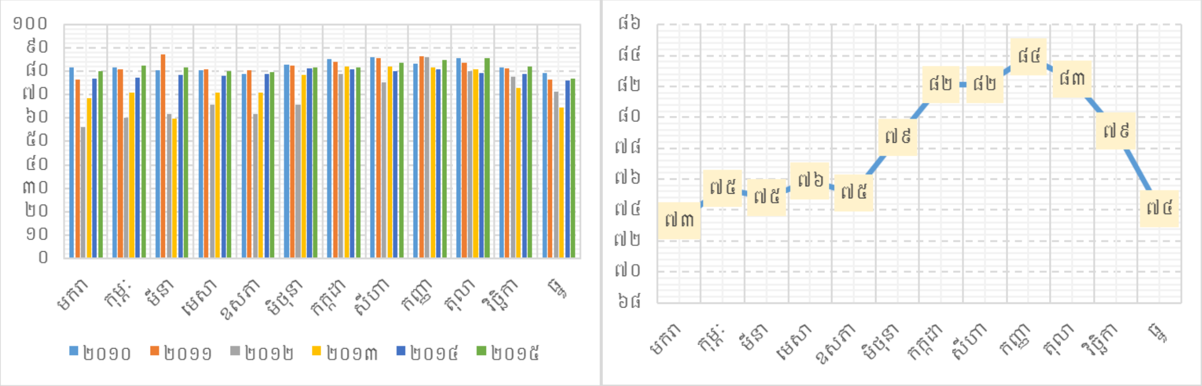
ខ) សំណើម

អត្រាសំណើម ផ្លាស់ប្តូរទៅតាមរដូវកាល។ ខែដែលមានសំណើមខ្ពស់ជាងគេគឺខែកញ្ញា និងស្ងួតជាងគេ គឺខែមករា។ អត្រាសំណើមនៅស្ថានីយ៍ព្រះសីហនុក្នុងរយៈពេល៦ឆ្នាំចុងក្រោយ គឺមានដូចក្នុងតារាងទី៥.២។ ជាទូទៅ គេសង្កេតឃើញថា អត្រាសំណើមមានកម្រិតខ្ពស់នៅពេលយប់ក្នុងរយៈពេលពេញមួយឆ្នាំ។

តារាងទី៥.២ សំណើមប្រចាំខែមធ្យម (%) នៅខេត្តព្រះសីហនុ

ឆ្នាំ	ខែ											
	មករា	កុម្ភៈ	មីនា	មេសា	ឧសភា	មិថុនា	កក្កដា	សីហា	កញ្ញា	តុលា	វិច្ឆិកា	ធ្នូ
២០១០	៨១,៥	៨១,៥	៨០,៣	៨០,៥	៧៩	៨២,៩	៨៥,១	៨៥,៩	៨៣,៤	៨៥,៦	៨១,៦	៧៩,២
២០១១	៧៦,៥	៨០,៨	៨៧,១	៨១	៨០,៦	៨២,៥	៨៤,១	៨៥,៥	៨៦,៣	៨៣,៥	៨១,៤	៧៦,៣
២០១២	៥៦,៣	៦០,១	៦១,៦	៦៥,៦	៦១,៩	៦៥,៥	៧៩	៧៥,៤	៨៦,២	៨០,២	៧៧,៦	៧១,២
២០១៣	៦៨,៣	៧០,៩	៥៩,៧	៧០,៨	៧១	៧៨,៣	៨២	៨២	៨១,៨	៨០,៧	៧២,៩	៦៤,៣
២០១៤	៧៦,៩	៧៧,៤	៧៨,៤	៧៨,១	៧៨,៨	៨១,១	៨០,៩	៨០	៨០,៨	៧៩,៣	៧៨,៨	៧៥,៩
២០១៥	៨០,១	៨២,៣	៨១,៦	៨០,២	៧៩,៥	៨១,៨	៨១,៥	៨៣,៦	៨៥	៨៥,៧	៨២	៧៧
មធ្យម	**៧៣,៣**	**៧៥,៤**	**៧៤,៨**	**៧៥,៩**	**៧៥,១**	**៧៨,៧**	**៨២,១**	**៨២,១**	**៨៣,៩**	**៨២,៥**	**៧៩,១**	**៧៤,១**
អតិបរមា	**៨១,៥**	**៨២,៣**	**៨៧,១**	**៨១**	**៨០,៦**	**៨២,៩**	**៨៥,១**	**៨៥,៩**	**៨៦,៣**	**៨៥,៧**	**៨២**	**៧៩,២**
អប្បបរមា	**៥៦,៣**	**៦០,១**	**៥៩,៧**	**៦៥,៦**	**៦១,៩**	**៦៥,៥**	**៧៩**	**៧៥,៤**	**៨០,៨**	**៧៩,៣**	**៧២,៩**	**៦៤,៣**

ប្រភព៖ មន្ទីរធនធានទឹក និងឧតុនិយមខេត្តព្រះសីហនុ ឆ្នាំ២០១៥



ក្រាហ្វិកទី៥.២ កម្រិតសំណើមប្រចាំខែ និងកម្រិតសំណើមជាមធ្យម(%)ប្រចាំខែក្នុងរយៈពេល ៦ ឆ្នាំ

ប្រភព៖ មន្ទីរធនធានទឹក និងឧតុនិយមខេត្តព្រះសីហនុ ឆ្នាំ២០១៥

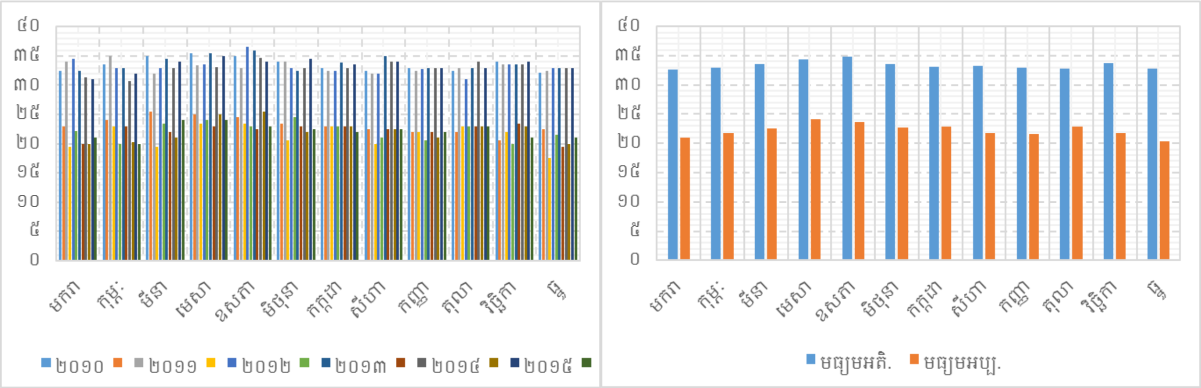
ក) សីតុណ្ហភាព

នៅក្នុងក្រុងព្រះសីហនុ សីតុណ្ហភាព គឺស្ថិតនៅចន្លោះអតិបរមាពី ៣៤,៣ ទៅ ៣៤,៩ °C។ ខែដែលក្តៅបំផុតគឺខែមេសា និងឧសភា។ សីតុណ្ហភាព គឺស្ថិតនៅចន្លោះអប្បបរមាពី ២០,៣ ទៅ ២១,០ °C។ ខែដែលត្រជាក់បំផុតគឺខែធ្នូ ដល់មករា (តារាងទី៥.៣)។

តារាងទី៥.៣ សីតុណ្ហភាពអតិបរមា និងអប្បបរមាប្រចាំខែ នៅខេត្តព្រះសីហនុ

ឆ្នាំ	សីតុ. (°C)	ខែ											
		មករា	កុម្ភៈ	មីនា	មេសា	ឧសភា	មិថុនា	កក្កដា	សីហា	កញ្ញា	តុលា	វិច្ឆិកា	ធ្នូ
២០១០	អតិ.	៣២,៥	៣៣,៥	៣៥	៣៥,៥	៣៥	៣៤	៣៣	៣២,៥	៣៣	៣២,៥	៣៤	៣២,២
	អប្ប.	២៣	២៤	២៥,៥	២៥	២៤,៥	២៣,៥	២៣	២២,៥	២២	២២	២០,៥	២២,៥
២០១១	អតិ.	៣៤	៣៥	៣២	៣៣,៤	៣៣	៣៤	៣២,៥	៣២	៣២,៥	៣៣	៣៣,៥	៣២,៥
	អប្ប.	១៩,៥	២៣	១៩,៥	២៣,៥	២៣,៥	២០,៥	២៣	២០	២២	២៣	២២	១៧,៥
២០១២	អតិ.	៣៤,៥	៣៣	៣៣	៣៣,៥	៣៦,៥	៣៣	៣២,៥	៣២	៣២,៨	៣១	៣៣,៥	៣៣
	អប្ប.	២២,២	២០	២៣,៥	២៤	២៣	២៤,៥	២៣	២១	២០,៥	២៣	២០	២១,៥
២០១៣	អតិ.	៣២,៥	៣៣	៣៤,៥	៣៥,៥	៣៦	៣២,៥	៣៣,៨	៣៥	៣៣	៣៣	៣៣,៥	៣៣
	អប្ប.	២០	២៣	២២	២៣	២២,៥	២៣	២៣	២២,៥	២២	២៣	២៣,៥	១៩,៥
២០១៤	អតិ.	៣១,៣	៣០,៧	៣៣	៣៣,១	៣៤,៧	៣៣	៣៣	៣៤	៣៣	៣៤	៣៣,៥	៣៣
	អប្ប.	២០	២០,៣	២១	២៥	២៥,៥	២២	២៣	២២,៥	២១	២៣	២៣	២០
២០១៥	អតិ.	៣១	៣២	៣៤	៣៥	៣៤	៣៤,៥	៣៣,៥	៣៤	៣៣	៣៣	៣៤	៣៣
	អប្ប.	២១	២០	២៤	២៤	២៣	២២,៥	២២	២២,៥	២២	២៣	២១	២១
មធ្យមអតិ.		៣២,៦	៣២,៩	៣៣,៦	៣៤,៣	៣៤,៩	៣៣,៥	៣៣,១	៣៣,៣	៣២,៩	៣២,៨	៣៣,៧	៣២,៨
មធ្យមអប្ប.		២១,០	២១,៧	២២,៦	២៤,១	២៣,៧	២២,៧	២២,៨	២១,៨	២១,៦	២២,៨	២១,៧	២០,៣

ប្រភព៖ មន្ទីរធនធានទឹក និងឧតុនិយមខេត្តព្រះសីហនុ ឆ្នាំ២០១៥



ក្រាហ្វិកទី៥.៣ សីតុណ្ហភាពអតិបរមា និងអប្បបរមាប្រចាំខែ និងសីតុណ្ហភាពជាមធ្យមប្រចាំខែ ក្នុងរយៈពេល ៦ ឆ្នាំ

ប្រភព៖ មន្ទីរធនធានទឹក និងឧតុនិយមខេត្តព្រះសីហនុ ឆ្នាំ២០១៥

ឃ) ខ្យល់បក់

ល្បឿនខ្យល់ គឺមានការប្រែប្រួលពីមួយខែ ទៅមួយខែ និងពីមួយឆ្នាំ ទៅមួយឆ្នាំ។ ជាទូទៅ នៅក្នុងខេត្តព្រះសីហនុ ល្បឿនខ្យល់បក់ទាបបំផុតមានចាប់ពីខែមករា ដល់ ឧសភា។ រីឯខ្លាំងបំផុត មានពីខែកក្កដា ដល់តុលា។ ល្បឿនមធ្យមមានចាប់ពីខែវិច្ឆិកា ដល់ធ្នូ (តារាងទី៥.៤)។ ជាមធ្យម ល្បឿនខ្យល់បក់មាន ៧,៥ ៦,៥ ៨,០ ៧,៦ ៦,៥ និង ៦,៥ ម៉ែត្រ/វិនាទី សម្រាប់ឆ្នាំ២០១០ ២០១១ ២០១២ ២០១៣ ២០១៤ និង ២០១៥ តាមលំដាប់រៀង។

តារាងទី៥.៤ ល្បឿនខ្យល់ (ម៉ែត្រ/វិនាទី) ប្រចាំខែ និងទិសខ្យល់នៅខេត្តព្រះសីហនុ

ឆ្នាំ	ទិស	ខែ											
		មករា	កុម្ភៈ	មីនា	មេសា	ឧសភា	មិថុនា	កក្កដា	សីហា	កញ្ញា	តុលា	វិច្ឆិកា	ធ្នូ
២០១០	ទខ	ពាយ័ព្យ	ទក្សិណ	អគ្នេយ៍	ពាយ័ព្យ	ពាយ័ព្យ	និរតី	ពាយ័ព្យ	ពាយ័ព្យ	ពាយ័ព្យ	ពាយ័ព្យ	ឦសាន	ឦសាន
	លខ	៩,០	៧,០	៦,០	៥,០	២១,០	៨,០	៧,០	១៦,០	១៧,០	៧,០	៨,០	៧,០
២០១១	ទខ	ឦសាន	ទិសបូព៌ា	ឧត្តរ	និរតី/ អគ្នេយ៍	ឧត្តរ	ពាយ័ព្យ	ពាយ័ព្យ	ពាយ័ព្យ/ បស្ចិម	ពាយ័ព្យ	ពាយ័ព្យ/ បស្ចិម	ឦសាន	ឦសាន
	លខ	៥,០	៧,០	៦,០	៤,០	៥,០	៧,០	៨,០	៩,០	៨,០	៧,០	៥,០	៦,០
២០១២	ទខ	ឦសាន	ឦសាន	បស្ចិម/ អគ្នេយ៍	និរតី/ អគ្នេយ៍	ពាយ័ព្យ	ពាយ័ព្យ	ពាយ័ព្យ	ពាយ័ព្យ/ បស្ចិម	ពាយ័ព្យ	ពាយ័ព្យ/ បស្ចិម	ឦសាន/ ឧត្តរ	ឦសាន
	លខ	៦,០	៩,០	៥,០	៤,០	៨,០	១០,០	៦,០	១០,០	៩,០	១២,០	៨,០	៦,០
២០១៣	ទខ	ឦសាន	ឧត្តរ/ ឦសាន	និរតី	ពាយ័ព្យ	និរតី	និរតី	ពាយ័ព្យ	បស្ចិម/ និរតី	ពាយ័ព្យ	ឧត្តរ/ ពា យ័ព្យ	ឧត្តរ/ ពាយ័ព្យ	ឧត្តរ/ ពាយ័ព្យ
	លខ	៣,០	៥,០	៦,០	៩,០	៥,០	៥,០	១២,០	១០,០	១២,០	៨,០	៧,០	៩,០
២០១៤	ទខ	ឧត្តរ	ទក្សិណ	អគ្នេយ៍	ឦសាន	ពាយ័ព្យ	ពាយ័ព្យ	បស្ចិម	បស្ចិម	បស្ចិម	បស្ចិម	ទិសបូព៌ា	ឧត្តរ
	លខ	៤,០	៥,០	៤,០	៤,០	៤,០	៨,០	៩,០	៨,០	៨,០	៧,០	៦,០	៧,០
២០១៥	ទខ	ឦសាន	ទក្សិណ	ឧត្តរ/ ឦសាន	ទិសបូព៌ា	ទក្សិណ/ និរតី	ទិសបូព៌ា	និរតី	ពាយ័ព្យ	និរតី	ទក្សិណ/ និរតី	និរតី	ឧត្តរ
	លខ	៦,០	៦,០	៦,០	៦,០	៧,០	៨,០	៧,០	៧,០	១២,០	៦,០	៨,០	៦,០
មធ្យមប្រចាំខែ		**៥,៥**	**៦,៥**	**៥,៥**	**៥,៣**	**៨,៣**	**៧,៧**	**៨,២**	**១០,០**	**១១,០**	**៧,៨**	**៧,០**	**៦,៨**
អតិបរមា		**៩,០**	**៩,០**	**៦,០**	**៩,០**	**២១,០**	**១០,០**	**១២,០**	**១៦,០**	**១៧,០**	**១២,០**	**៨,០**	**៩,០**
អប្បបរមា		**៣,០**	**៥,០**	**៤,០**	**៤,០**	**៤,០**	**៥,០**	**៦,០**	**៧,០**	**៨,០**	**៦,០**	**៥,០**	**៦,០**

ប្រភព៖ មន្ទីរធនធានទឹក និងឧតុនិយមព្រះសីហនុ ឆ្នាំ២០១៥

៥.១.១.៥ ជលសាស្រ្ត

ក) ចរន្តទឹក

ចរន្តទឹកក្នុងខេត្តព្រះសីហនុនារដូវប្រាំង មានសភាពស្ងប់។ ប៉ុន្តែ នៅរដូវវស្សា ចរន្តទឹកមានសភាពជាចលនាទឹករលកដោយសារតែខ្យល់បក់ខ្លាំង។ លទ្ធផលនៃការវាស់ចរន្តទឹកសមុទ្រ បង្ហាញថាចរន្តទឹកពីត្បូងទៅជើងមានភាពលើសលុបជាងគេនៅចំណុចវាស់ស្ទង់ទាំងពីរ។ ល្បឿនអតិបរិមានៃចរន្តទឹកនៅក្នុងឃ្លូងនាវាខាងជើង មានប្រមាណជា ៤០ ស.ម/វិនាទី បានកើតឡើងចំពោះទិសទាំងពីរ គឺទិសខាងត្បូង និងខាងជើង។ ចំណែកឯល្បឿនចរន្តទឹកនៅឃ្លូងនាវាខាងត្បូង គឺមានល្បឿនចរន្តទឹកខ្លាំងជាងនៅឃ្លូងខាងជើង។ ល្បឿនអតិបរិមានៃចរន្តទិសខាងត្បូងពេលខ្លះឡើងដល់ ៦០ស.ម/វិនាទី។

ខ) រលកទឹក

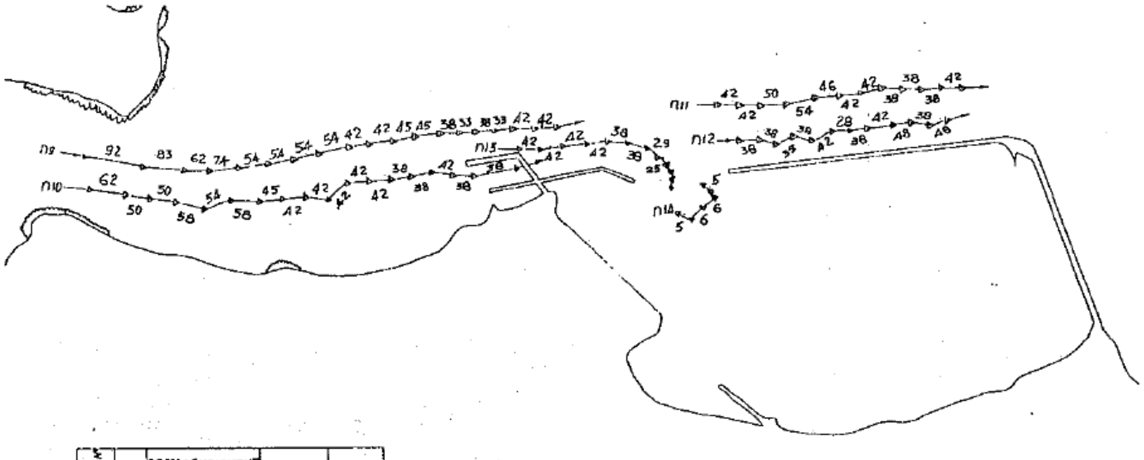
តាមការអង្កេតជាទូទៅនៅរដូវប្រាំង ផ្ទៃសមុទ្រមានសភាពស្ងប់ស្ងាត់មិនសូវឃើញមានទឹករលកនោះទេ តែបើមានវិញ អាចមានកម្ពស់ប្រហែលពី ០,៤-០,៧ម តែប៉ុណ្ណោះ។ ផ្ទុយទៅវិញ នៅរដូវវស្សា រលកសមុទ្រហាក់ដូចជាមានសកម្មភាពកើតមានឡើងជាញឹកញាប់មិនដាច់ ដែលកម្ពស់ចន្លោះពី ០,៥ ទៅ ០,៩ម ហើយមានពេលខ្លះអាចមានរហូតដល់ ១,៥ - ២ម ក៏មាន។ ទិសរបស់រលក គឺវាអាស្រ័យទៅនឹងទិសខ្យល់។

គ. ទឹកជោរ/នាច

ជាទូទៅជំនោរ និងលំនាចអាចកើតមានឡើងពីរដងក្នុងមួយថ្ងៃ។ ជាធម្មតា ទឹកនាចកើតឡើងនៅពេលព្រឹក ហើយនៅពេលរសៀលទឹកចាប់ផ្តើមជោររហូតដល់ពេលយប់។ ក្នុងខេត្តព្រះសីហនុនេះ ទឹកជោរមានកម្ពស់ជាមធ្យមពី ០,៥-១ ម ប៉ុន្តែនៅរដូវរំហើយ ទឹកជោរអាចមានកម្ពស់ខ្ពស់ជាងនេះបន្តិចគឺរហូតដល់ ១-១,៥ ម ដែលយើងអាចមើលឃើញចាប់ពីខែវិច្ឆិកា ដល់ខែមករានៃឆ្នាំនីមួយៗ។ ជាទូទៅទឹកនាចជាមធ្យមមាន ០,៥ - ០.៨ម នេះបើធ្វើការប្រៀបធៀបនឹងនីវ៉ូទឹកសមុទ្រ។

FLOATING N°	DATE	SPEED OF MOVEMENT CM/S		PHASE OF	WIND
		AVERAGE	MAX	HIGH TIDE	M/S
n1	17.11	26	27	LOW TIDE	W - 3
n2	17.11	15	31	—"—	W - 3
n3	17.11	5	7	—"—	W - 3
n4	17.11	44	46	—"—	W - 3
n5	26.10	34	38	—"—	SW - 3
n6	18.10	47	73	—"—	W - 4
n7	18.10	47	78	—"—	W - 4
n8	18.10	47	74	—"—	W - 5

រូបភាពទី៥.៦ លទ្ធផលនៃការអង្កេតទឹកនាច



FLOATING N°	DATE	SPEED OF MOVEMENT CM/S		PHASE OF	WIND
		AVERAGE	MAX	RISING TIDE	M/S
n9	25.08	51	92	HIGH TIDE	E - 3
n10	25.08	46	62	—"—	E - 3
n11	25.08	45	54	—"—	E - 3
n12	25.08	39	48	—"—	E - 3
n13	27.07	27	42	—"—	NE - 4
n14	27.07	5	7	—"—	NE - 4

រូបភាពទី៥.៧ លទ្ធផលនៃការអង្កេតទឹកជោរ

ខ) លទ្ធផលនៃការអង្កេតលើលំហូរចូលសមុទ្រនៃសារធាតុរឹងអណ្តែតក្នុងទឹក

ជាលទ្ធផល បានបង្ហាញថា កំហាប់នៃសារធាតុរឹងអណ្តែតក្នុងទឹក គឺទាបខ្លាំងស្ថិតក្នុងចន្លោះពី ១០ ទៅ ៣០ ម.ក/ល ដែលមានកម្រិតទាបខ្លាំងជាងស្តង់ដាររបស់ក្រសួងបរិស្ថាន (តារាងទី៥.៥)។

ផ្អែកលើលទ្ធផលនៃការអង្កេតមួយទៀត ដែលបានធ្វើឡើងនៅខែសីហា ឆ្នាំ២០១៦ បានបង្ហាញ កំហាប់នៃសារធាតុរឹងអណ្តែតក្នុងទឹកមានពី ១០០ ទៅ ២០០ ម.ក/ល នៅតំបន់ដែលនៅជិតទំនប់រលក ឬទីតាំងចាក់សំណល់ (តារាងទី៥.៦)។ ភាពខុសគ្នានៃកំហាប់នៃសារធាតុរឹងអណ្តែតក្នុងទឹករវាងការសិក្សាទាំងពីរ មិនមែនមានន័យថា កំហាប់នៃសារធាតុរឹងអណ្តែតក្នុងទឹកទាបនៅតាមលូបង្ហូរចូលសមុទ្រនោះទេ ប៉ុន្តែមានន័យថាកំហាប់នៃសារធាតុរឹងអណ្តែតក្នុងទឹកទាបនៅរដូវប្រាំង។ កំហាប់នៃសារធាតុរឹងអណ្តែតក្នុងទឹក ក៏មានការប្រែប្រួលផងដែរអាស្រ័យលើទីតាំង។ កំហាប់នៃសារធាតុរឹងអណ្តែតក្នុងទឹកនៅក្បែរតំបន់ផ្ទេរ គឺខ្ពស់ដោយសារតែមានលំហូរពីប្រព័ន្ធលូ។

តារាងទី៥.៥ លទ្ធផលនៃការអង្កេតលើសារធាតុរឹងអណ្តែតក្នុងទឹក ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១៦

ទីតាំងយកសំណាក	D1	D2	D3	D4	D5	D6
សារធាតុរឹងអណ្តែតក្នុងទឹក (ម.ក/ល)	១២	២៩	២២	១៦	២១	២៩
ស្តង់ដារ	ស្តង់ដារ១ <៦០ ស្តង់ដារ២ <១២០					

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA ឆ្នាំ២០១៧

តារាងទី៥.៦ លទ្ធផលនៃការអង្កេតលើសារធាតុរឹងអណ្តែតក្នុងទឹក ខែសីហា ឆ្នាំ២០១៦

ទីតាំងយកសំណាក	WQ-01-1	WQ-02-1	WQ-03-1	WQ-04-1	WQ-05-1	WQ-06-1
សារធាតុរឹងអណ្តែតក្នុងទឹក (ម.ក/ល)	១៨០	១០៤	១៣៦	១១៤	១០៣	១០៦
ស្តង់ដារ	គ្មានតម្លៃស្តង់ដារ					

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA ឆ្នាំ២០១៧

គ) សន្និដ្ឋានលើការអង្កេត

កំហាប់នៃសារធាតុរឹងអណ្តែតក្នុងទឹកនៅក.ស.ស ប្រែប្រួលទៅតាមរដូវកាលដោយសារតែលំហូរធម្មជាតិនៃកំហាប់សារធាតុរឹងអណ្តែតក្នុងទឹកពីប្រព័ន្ធលូ។ កំហាប់នេះ មានកម្រិតខ្ពស់នៅរដូវវស្សា ជាពិសេស នៅក្បែរតំបន់ផ្ទេរ។

៥.១.១.៦ គំរូបង្ហាញនៃការសាយភាយកករទៅលើទីតាំងចាក់សំណល់ភក់

ក) ប្រវត្តិនៃការធ្វើគំរូបង្ហាញនៃការសាយភាយកករ

គំរូបង្ហាញនៃការសាយភាយកករទៅលើទីតាំងចាក់សំណល់ភក់ (Numerical simulation of dispersion of disposed soil or Sedimentation Modeling) ត្រូវបានធ្វើឡើងដើម្បីកំណត់វិសាលភាពនៃតំបន់ដែលរងផលប៉ះពាល់នៃការចាក់សំណល់បូមស្តារ នៅក្នុងការសិក្សាលើផែនការមេ និងសមិទ្ធិលទ្ធភាពនៃក.ស.ស (JICA ឆ្នាំ១៩៩៧)។ ក្នុងករណីមានគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែកុងតេន័រថ្មី កំពង់ផែ ក្រុងព្រះសីហនុនេះ ទិន្នន័យស្តីពីការត្រួតពិនិត្យលើកករល្អក់ (turbidity monitoring data) នៃគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែពហុបំណង គឺមានស្រាប់។ ទិន្នន័យស្តីពីការត្រួតពិនិត្យលើកករល្អក់នេះ បញ្ជាក់ពីកាំនៃការសាយភាយនៃកករដែលបណ្តាលមកពីការចាក់សំណល់នេះ។ ការសាងសង់នៃគម្រោងទាំងពីរទាក់ទងទៅនឹងការសាយភាយនៃកករនេះ មានលក្ខណៈស្រដៀងគ្នាខ្លាំងណាស់ ហេតុនេះហើយ គំរូបង្ហាញនៃការសាយភាយទៅលើការចាក់សំណល់ភក់ គឺមិនមានលក្ខណៈចាំបាច់នោះទេ។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ គំរូបង្ហាញនៃការសាយភាយ ត្រូវបានធ្វើឡើងដើម្បីកំណត់វិសាលភាពនៃការសាយភាយនៃកករ ដោយប្រើប្រាស់វិធីសាស្ត្រស្រដៀងនឹងការសិក្សារបស់JICA ឆ្នាំ ១៩៩៧ ដែរ។

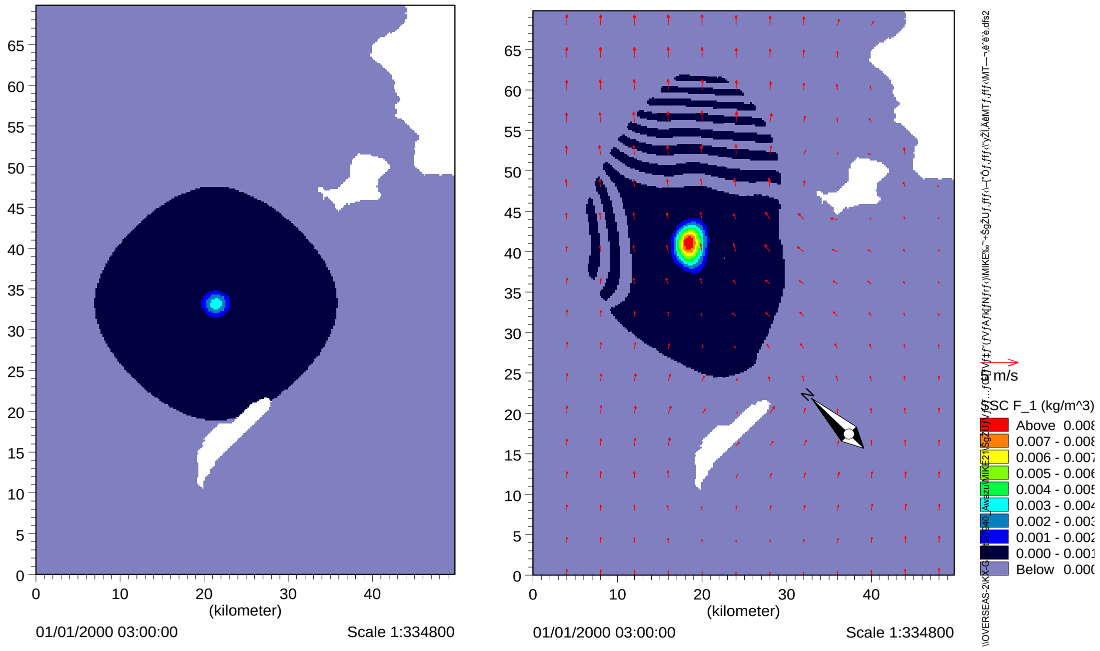
ខ) គោលបំណងនៃការធ្វើគំរូបង្ហាញនៃការសាយភាយកករ

ការធ្វើគំរូបង្ហាញនៃការសាយភាយកករ ត្រូវបានធ្វើឡើងដើម្បីកំណត់វិសាលភាពនៃការសាយភាយកករក្រោយការចាក់សំណល់បូមស្តារនៅក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែកុងតេន័រថ្មី កំពង់ផែ ក្រុងព្រះសីហនុនេះ។

គ) សុពលភាពនៃការគំរូបង្ហាញ

ដោយសារតែទិន្នន័យពិតប្រាកដមិនគ្រប់គ្រាន់សម្រាប់ការសាយភាយកករ និងបាតុភូតឡើងចុះនៃកករ វាជាការលំបាកក្នុងការផ្ទៀងផ្ទាត់គំរូបង្ហាញដែលជាកម្រិតបរិមាណ។ ដូច្នេះ លំនាំបច្ចុប្បន្ននៃការសាយភាយកករ និងបាតុភូតឡើងចុះនៃកករ ត្រូវបានត្រួតពិនិត្យនៅក្រោមលក្ខខណ្ឌខុសគ្នានៃចរន្តជំនោរសមុទ្រ។ រូបភាពទី៥.៨ និងទី៥.៩ បង្ហាញឧទាហរណ៍មួយក្នុងចំណោមឧទាហរណ៍ទាំងឡាយដើម្បីប្រៀបធៀបលំនាំបច្ចុប្បន្នស្ថិតនៅក្រោមលក្ខខណ្ឌជំនោរផ្សេងគ្នា លំនាំការសាយភាយកករ និងបាតុភូតឡើងចុះនៃកករ ដោយមាន និងគ្មានចរន្តជំនោរសមុទ្រ។

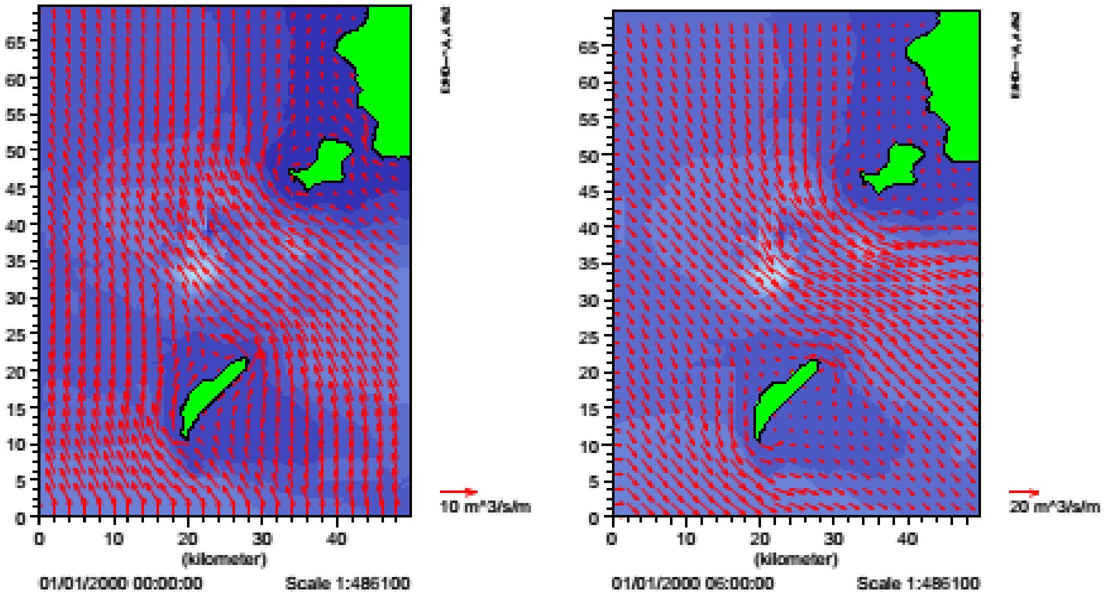
ជាលទ្ធផល ការត្រួតពិនិត្យ និងការក្រិតជាច្រើនលើក បានកែសម្រួលឲ្យគំរូបង្ហាញអាចទស្សន៍ទាយបាតុភូតពិតប្រាកដជាមួយនឹងភាពត្រឹមត្រូវគ្រប់គ្រាន់។



ក) គ្មានជំនោរ ខ) មានជំនោរ

រូបភាពទី៥.៨ ការប្រៀបធៀបគំរូបច្ចុប្បន្នស្ថិតក្រោមលក្ខខណ្ឌជំនោរផ្សេងគ្នា

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA ឆ្នាំ២០១៧

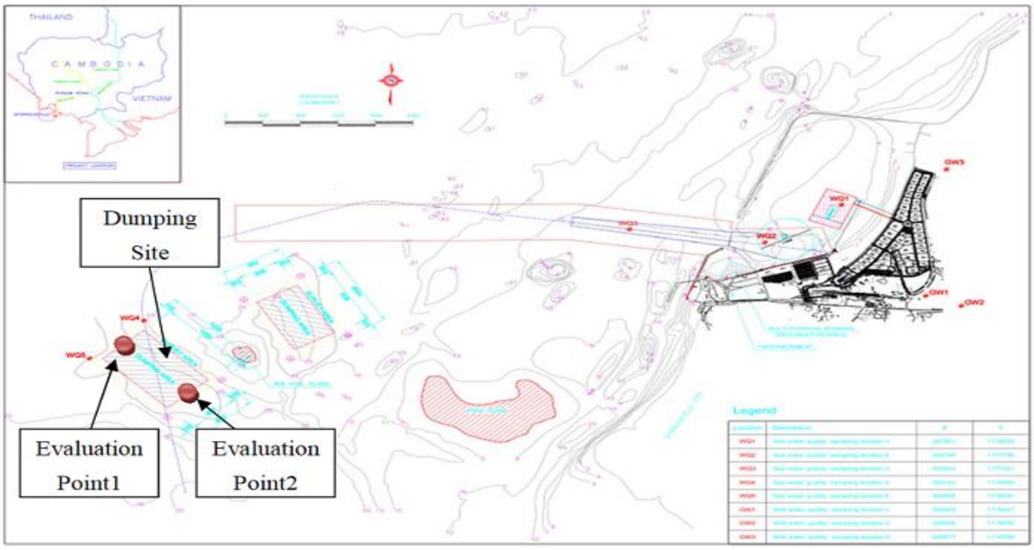


ក) ទឹកជោរ (ខ) ទឹកនាច

រូបភាពទី៥.៩ ការប្រៀបធៀបលំនាំបច្ចុប្បន្ននៃការសាយភាយកករ និងបាតុភូតឡើងចុះ នៃកករស្ថិតក្រោមលក្ខខណ្ឌជំនោរផ្សេងគ្នា

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA ឆ្នាំ២០១៧

ទីតាំងនៃកន្លែងចាក់សំណល់ និងចំណុចនៃការវាយតម្លៃ មានបង្ហាញដូចក្នុងរូបភាពទី៥.១០។

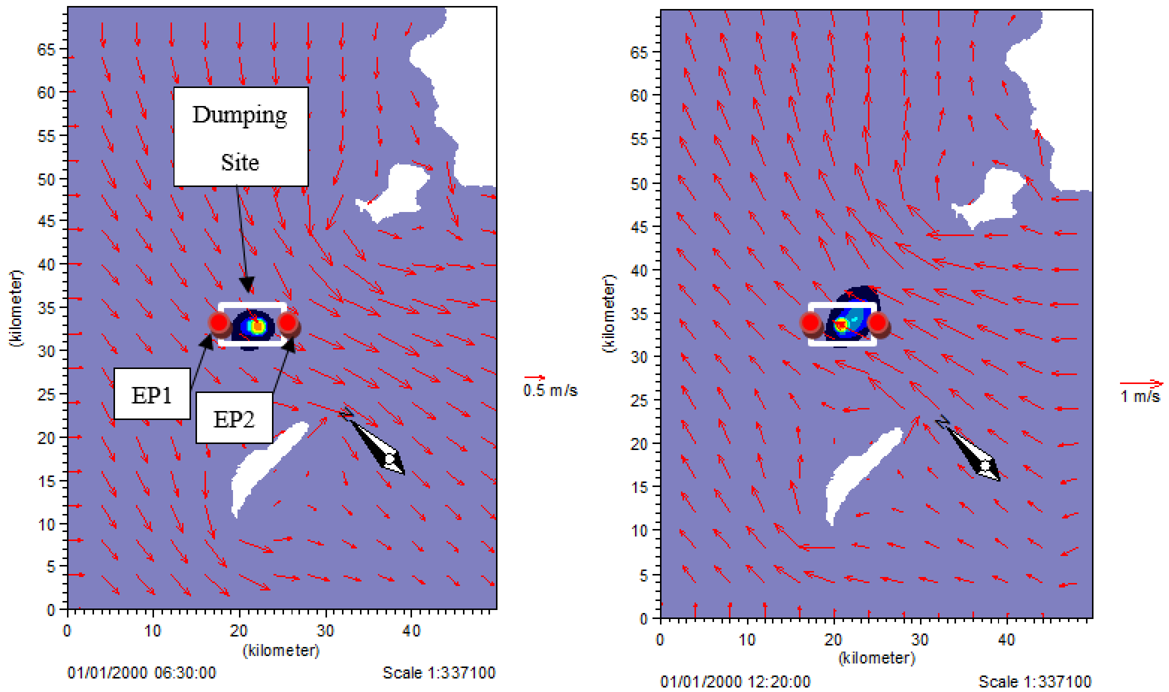


រូបភាពទី៥.១០ ទីតាំងនៃកន្លែងចាក់សំណល់ និងចំណុចនៃការវាយតម្លៃ

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA ឆ្នាំ២០១៧

ឃ) ទំនាក់ទំនងរវាងការសាយភាយកករ និងចរន្តជំនោរសមុទ្រ

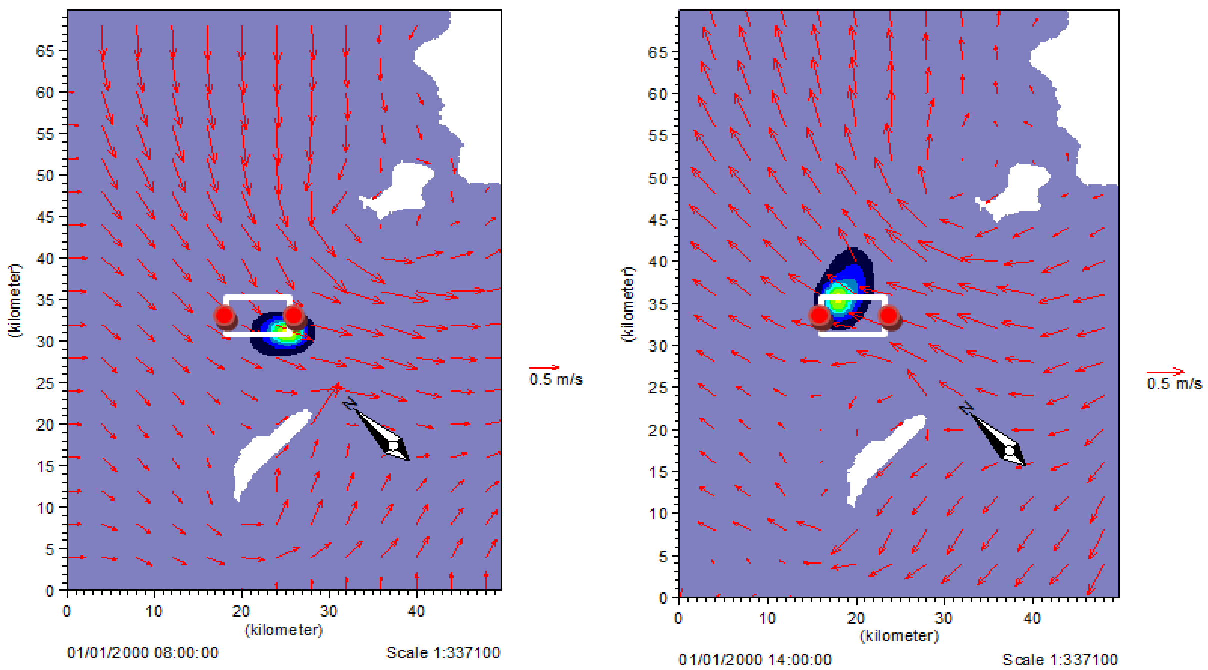
លទ្ធផលនៃការគណនានៃការសាយភាយកករ និងចរន្តជំនោរសមុទ្រក្រោយការចាក់សំណល់ភក់បានរយៈពេល ២០ នាទី រយៈពេល ២ ម៉ និង ៤ ម៉ មានបង្ហាញដូចក្នុងរូបភាពទី៥.១១ ដល់ ៥.១៣ តាមលំដាប់រៀង។ កំហាប់នៃកករ ត្រូវបានសាយភាយ និងធ្លាក់ទៅកាន់ខ្សែទឹកខាងក្រោម ដោយសារតែការប្រែប្រួលនៃចរន្តជំនោរសមុទ្រ។ ផ្ទៃកករ គឺនៅជិតតែកន្លែងចាក់សំណល់ប៉ុណ្ណោះ ហើយគ្មានហេតុប៉ះពាល់ជាអវិជ្ជមាននៅក្រៅកន្លែងចាក់សំណល់ ត្រូវបានសង្កេតឃើញឡើយ។



ក) ការចាក់សំណល់នៅជុំទី២ (ទឹកនាច) ខ) ការចាក់សំណល់នៅជុំទី៣ (ទឹកជោរ)

រូបភាពទី៥.១១ ទំនាក់ទំនងរវាងការសាយភាយកករ និងចរន្តជំនោរសមុទ្រក្រោយ ការចាក់សំណល់ភក់បានរយៈពេល ២០ នាទី

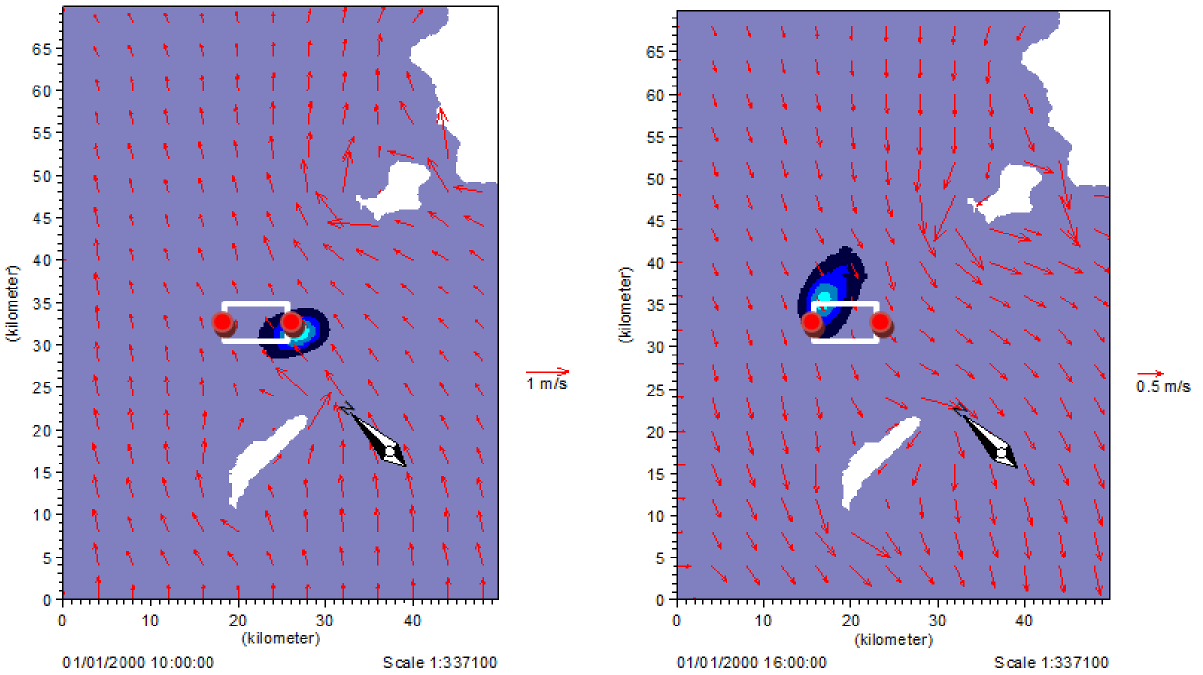
ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA ឆ្នាំ២០១៧



ក) ការចាក់សំណល់នៅជុំទី២ (ទឹកនាច) ខ) ការចាក់សំណល់នៅជុំទី៣ (ទឹកជោរ)

រូបភាពទី៥.១២ ទំនាក់ទំនងរវាងការសាយភាយកករ និងចរន្តជំនោរសមុទ្រក្រោយ ការចាក់សំណល់ភក់បានរយៈពេល ២ ម៉

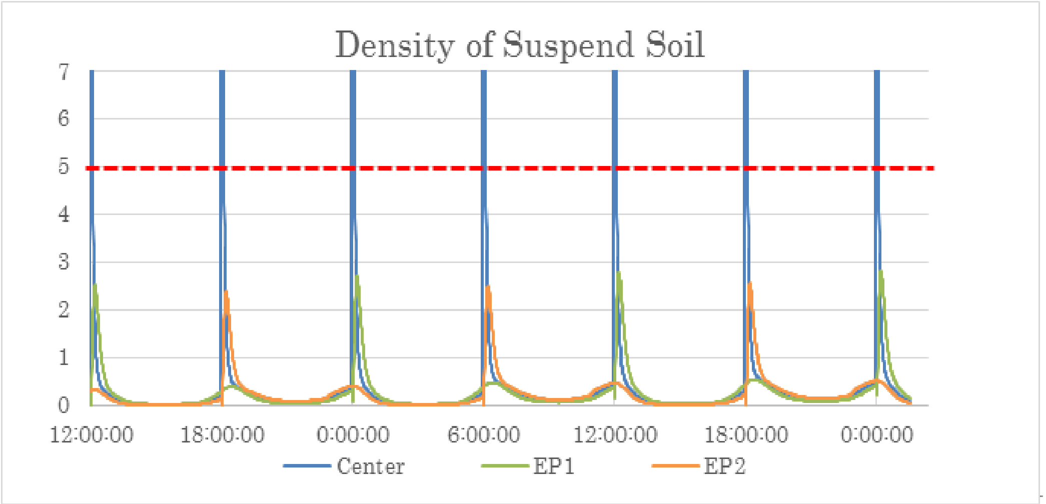
ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA ឆ្នាំ២០១៧



ក) ការចាក់សំណល់នៅជុំទី២ (ទឹកនាច) ខ) ការចាក់សំណល់នៅជុំទី៣ (ទឹកជោរ)

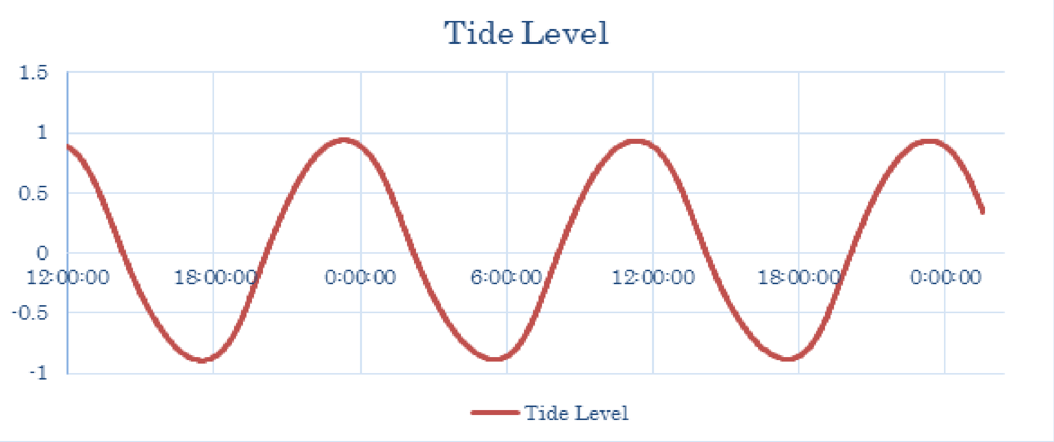
រូបភាពទី៥.១៣ ទំនាក់ទំនងរវាងការសាយភាយកករ និងចរន្តជំនោរសមុទ្រក្រោយការចាក់សំណល់ភក់បានរយៈពេល ៤ ម៉

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA ឆ្នាំ២០១៧



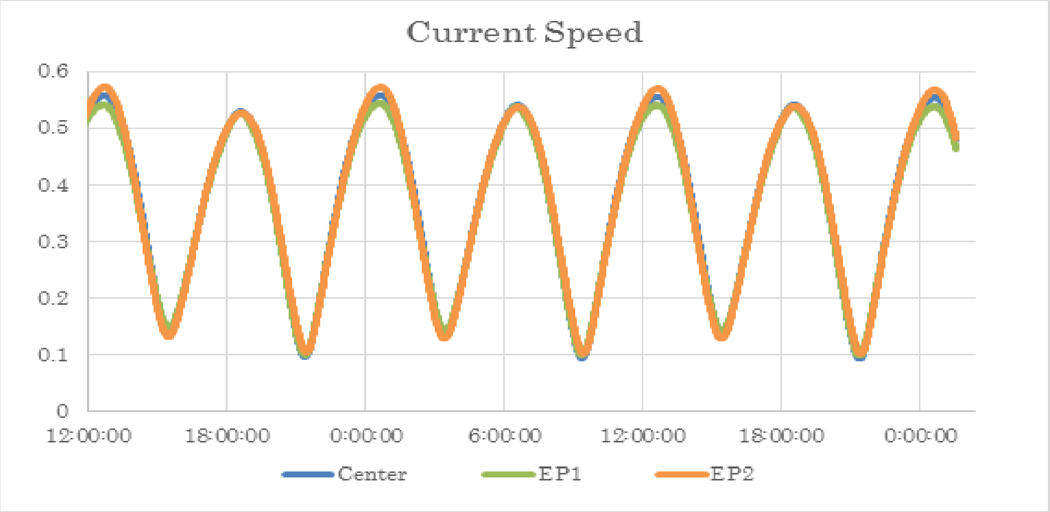
រូបភាពទី៥.១៤ ដង់ស៊ីតេនៃសំណល់ភាយឡើងនៅចំណុចវាយតម្លៃ *ឯកតា៖ NTU*

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA ឆ្នាំ២០១៧



រូបភាពទី៥.១៥ កម្រិតនៃជំនោរ *ឯកតា៖ m*

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA ឆ្នាំ២០១៧



រូបភាពទី៥.១៦ ល្បឿននៃចរន្តទឹកសមុទ្រ *ឯកតា៖ m/s*

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA ឆ្នាំ២០១៧

ង) ដង់ស៊ីតេនៃសំណល់កាយឡើងនៅចំណុចវាយតម្លៃ

រូបភាពទី៥.១៤ បង្ហាញពីបំរែបំរួលពេលវេលានៃដង់ស៊ីតេការសាយភាយកករសម្រាប់រយៈពេល ៣៦ ម៉។ បំរែបំរួលនៃរយៈកម្ពស់ជំនោរ និងល្បឿនចរន្តទឹកសមុទ្រ មានបង្ហាញផងដែរនៅក្នុងរូបភាពទី៥.១៥ និង ៥.១៦។

- ក្រោយពេលចាក់សំណល់ភក់ គេសង្កេតឃើញមានកករល្អក់នៅចំណុចកណ្តាល ដោយមាន ១០ NTU។ ទោះបីយ៉ាងណាក៏ដោយ កករល្អក់ចាប់ផ្តើមថយចុះភ្លាមៗមកដក់កម្រិតតូចជាង ១ NTU រយៈពេលត្រឹមតែ ១០ នាទី ដោយសារតែឥទ្ធិពលនៃចរន្តជំនោរសមុទ្រ។
- តម្លៃខ្ពស់បំផុតនៃកករល្អក់នៅចំណុចវាយតម្លៃនីមួយៗ គឺខុសគ្នាដោយសារការប្រែប្រួលលើទីកន្លែងនៃចរន្តជំនោរសមុទ្រ។ តម្លៃខ្ពស់បំផុតនៃកករល្អក់នៅចំណុចវាយតម្លៃទាំង២

មានតូចជាង ៥ NTU។ លទ្ធផលនេះ បានបំពេញលក្ខខណ្ឌត្រួតពិនិត្យបរិស្ថាន សម្រាប់សកម្មភាពចាក់សំណល់។

- កករល្អក់ខ្លាំង នឹងបាត់បង់ទៅវិញក្នុងរយៈពេល ២ ម៉ ក្រោយការចាក់សំណល់ ដែលនេះមានន័យថា ចន្លោះពេល ៦ ម៉ ម្តង សម្រាប់ការចាក់សំណល់ គឺមានលក្ខណៈគ្រប់គ្រាន់ដើម្បីកាត់បន្ថយហេតុប៉ះពាល់ដោយសារកករល្អក់នេះ។

ច) សន្និដ្ឋាន

ការសាយភាយសំណល់ក្រោយការចាក់ នៅអំឡុងពេលការសាងសង់គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែកុងតេន័រថ្មី កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុនេះ នឹងកើតឡើងនៅក្នុងតំបន់តូចបំផុត។ ហេតុដូចនេះ ក្រុមសិក្សា JICA សន្និដ្ឋានថា ការចាក់សំណល់នេះ លទ្ធភាពដែលអាចបង្កឲ្យមានហេតុប៉ះពាល់ធ្ងន់ធ្ងរដល់បរិស្ថាននៅតំបន់ជុំវិញទីតាំងចាក់សំណល់គឺមានតិចតួច។

៥.១.១.៧ គុណភាពទឹក

ក) គុណភាពទឹកសមុទ្រ

តាមការចុះអង្កេតក្នុងតំបន់គម្រោង មាន ៦ ទីតាំង ត្រូវបានកំណត់សម្រាប់វិភាគគុណភាពទឹកសមុទ្រ។ ការយកសំណាកទឹកសមុទ្រ ត្រូវបានធ្វើឡើងនៅថ្ងៃទី១៧ ខែសីហា ឆ្នាំ២០១៦ ដោយក្រុមសិក្សា ភី ភី អាយ ស៊ី និងយកមកវិភាគនៅមន្ទីរពិសោធន៍របស់ក្រសួងបរិស្ថាន។ លទ្ធផលនៃ ការវិភាគគុណភាពទឹក មានបង្ហាញដូចនៅក្នុងតារាងទី៥.៧។

យោងលើលទ្ធផលនៃការវិភាគគុណភាពទឹកនៅថ្ងៃទី០៥ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ២០១៦ បានបង្ហាញថាតម្លៃប៉ារ៉ាម៉ែត្រស្ទើរតែទាំងអស់ គឺមិនលើសកម្រិតស្តង់ដារកំណត់គុណភាពទឹក របស់ក្រសួងបរិស្ថាននៅ តាមតំបន់ទឹកសាធារណៈសម្រាប់អភិរក្សជីវចំរុះនៅក្នុងទឹក។ ប៉ុន្តែតម្លៃនៃប៉ារ៉ាម៉ែត្រ សារជាតុប្រេងនិងខ្លាញ់ និងកូលីហ្វម មានតម្លៃលើសកម្រិតកំណត់ស្តង់ដារនៃក្រសួងបរិស្ថានសម្រាប់គុណភាពទឹកនៅតាមតំបន់សាធារណៈ (យោងតាមតារាងឧបសម្ព័ន្ធ៤ របស់ក្រសួងបរិស្ថាន)។ នេះដោយសារតែទឹកដែលនៅទីតាំងទាំង ៦ នេះ បានរងនូវការបំពុលដោយសារសកម្មភាពមនុស្សមានដូចជា៖ ការបង្ហូរកាកសំណល់ដែលមានជាតិប្រេង/ខ្លាញ់ របស់ប្រជាពលរដ្ឋរស់នៅមិនស្របច្បាប់នៅតំបន់កំពង់ផែ ទឹកសំណល់ដែលបង្ហូរចេញពីកំពង់ផែ និងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស មិនបានឆ្លងកាត់ការធ្វើប្រព្រឹត្តកម្មឲ្យបានត្រឹមត្រូវ។ រីឯកូលីហ្វមវិញ នៅអំឡុងពេលយកសំណាកជារដូវវស្សា ហេតុដូចនេះ ការហូរច្រោះដីនិងកំទេចកំទីនានាដោយសារតែទឹកភ្លៀងចូលទៅក្នុងសមុទ្រ គឺជាប្រភពដ៏សំខាន់នៃការកើនឡើងនៃកូលីហ្វមនេះ។

ជារួមលទ្ធផលនៃការវិភាគគុណភាពទឹកសមុទ្រ ត្រូវបានគេសន្និដ្ឋានបានថា បរិស្ថានទឹកសមុទ្រដែលបានអង្កេតនេះ មានលក្ខណៈល្អប្រសើរ ដោយតម្លៃប៉ារ៉ាមែត្រស្ទើរតែទាំងអស់ស្ថិតនៅក្នុងកម្រិតបទដ្ឋានគុណភាពទឹកសមុទ្រកម្ពុជា។

តារាងទី៥.៧ លទ្ធផលវិភាគគុណភាពទឹកសមុទ្រ

ល.រ	ប៉ារ៉ាម៉ែត្រ	ខ្នាត	បទដ្ឋាន	លទ្ធផលវិភាគ					
				សំណាកទី១	សំណាកទី២	សំណាកទី៣	សំណាកទី៤	សំណាកទី៥	សំណាកទី៦
១. ស្រទាប់លើ									
១	pH	-	៦,៥ - ៨,៥	៨,៤០	៨,៦០	៨,២០	៨,២០	៨,២០	៨,២០
២	សីតុណ្ហភាព (^{0}C)	^{0}C	-	២៩,១០	៣០,០០	២៩,៤០	៣០,៧០	៣០,៥០	២៩,៦០
៣	Turbidity	NTU	-	០,០០	០,០០	០,៧០	០,០០	៤,០០	២,០០
៤	Salinity	%	-	០,១០	០,១០	០,២០	០,២០	០,២០	០,២០
៥	កំរិតរលាយអុកស៊ីសែន (DO)	mg/L	៧,៥- ២,០	៥,៨០	៦,៦០	៥,៤០	៥,៨០	៦,០០	៥,៦០
៦	សារធាតុរឹងអណ្តែតក្នុងទឹកសរុប (TSS)	mg/L	-	១៨០,០០	១០៤,០០	១៣៦,០០	១១៤,០០	១០៣,០០	១០៦,០០
៧	តម្រូវការអុកស៊ីសែនសម្រាប់ទ្រទ្រង់ប្រតិកម្មគីមីជីវៈ (BOD_5)	mg/L	-	១,១៧	០,៩៣	០,៨៦	០,៨៣	០,៩៨	១,៥៦
៨	តម្រូវការអុកស៊ីសែនសម្រាប់ទ្រទ្រង់ប្រតិកម្មគីមី (COD)	mg/L	២,០ - ៨,០	២,២៩	២,០៧	២,១៥	២,០៦	១,៨៤	៣,២៩
៩	សារធាតុប្រេង និងខ្លាញ់ (Oil and Grease)	mg/L	0	២,៥៤	១,៤៧	៣,៦៧	៣,០៥	២,៨៨	២,៩៣
១០	អាសូតសរុប (Total-N)	mg/L	០,២ - ១,០	០,៨៦	០,៤១	០,៣០	០,៥៩	០,៦៤	១,០៦
១១	ផូស្វរសរុប (Total-P)	mg/L	០,០២ - ០,០៩	០,០៥	០,០៣	០,០៧	០,០៤	០,០៥	០,០៩
១២	អាសេនិច (As)	mg/L	< ០,០១	រកមិនឃើញ	០,០០៣	រកមិនឃើញ	រកមិនឃើញ	រកមិនឃើញ	រកមិនឃើញ
១៣	ដែកសរុប (Fe-Total)	mg/L	-	០,១៣	០,០១	០,០០១	០,០១	០,០៨	០,០៦
១៥	បារតសរុប (Hg-Total)	mg/L	<០,០០០៥	រកមិនឃើញ	រកមិនឃើញ	រកមិនឃើញ	រកមិនឃើញ	រកមិនឃើញ	រកមិនឃើញ
១៥	កូលីហ្វមសរុប Coliform	MPN/100ml	<១០០០	៣,៦ x ១០^{២}	២,៩ x ១០^{២}	៦,៤ x ១០^{២}	១,១ x ១០^{៣}	៦,៤ x ១០^{២}	១,៥ x ១០^{៣}
២. ជម្រៅ - ២ ម									
១	pH	-	៦,៥ - ៨,៥	៨,៣០	៨,៣០	៨,២០	៨,២០	៨,២០	៨,២០
២	សីតុណ្ហភាព (^{0}C)	^{0}C	-	២៩,៤០	៣០,១០	២៩,៣០	៣០,២០	៣០,០០	២៩,៧០
៣	Turbidity	NTU	-	០,០០	០,២០	០,៨០	៤,០០	៨,០០	៦,០០

ល.រ	ប៉ារ៉ាម៉ែត្រ	ខ្នាត	បទដ្ឋាន	លទ្ធផលវិភាគ					
				សំណាកទី១	សំណាកទី២	សំណាកទី៣	សំណាកទី៤	សំណាកទី៥	សំណាកទី៦
៤	Salinity	%	-	០,២០	០,២០	០,២០	០,២០	០,២០	០,២០
៥	កំរិតរលាយអុកស៊ីសែន (DO)	mg/L	២,០ - ៧,៥	៥,២០	៦,៤០	៥,៤០	៥,៦០	៥,៦០	៥,២០
៦	សារធាតុរឹងអណ្តែតក្នុងទឹកសរុប (TSS)	mg/L	-	១៩៥,០០	១១៦,០០	១៥២,០០	១៣៤,០០	១៨២,០០	១១៥,០០
៧	តម្រូវការអុកស៊ីសែនសម្រាប់ទ្រទ្រង់ប្រតិកម្មគីមីជីវៈ(BOD_5)	mg/L	-	១,០៦	១,០៧	១,៤៦	១,២៦	១,៣៩	១,៧៥
៨	តម្រូវការអុកស៊ីសែនសម្រាប់ទ្រទ្រង់ប្រតិកម្មគីមី (COD)	mg/L	២,០ - ៨,០	២,៧១	២,៣២	២,៥៤	២,៨៣	២,៩៧	៣,៦៦
៩	សារធាតុប្រេង និងខ្លាញ់ (Oil and Grease)	mg/L	0	១,៩៣	០,៩១	១,៩៦	២,៤៤	២,១៧	១,១០
១០	អាសូតសរុប (Total-N)	mg/L	០,២ - ១,០	០,៥៥	០,៨៣	០,៤៣	០,៦៦	០,៨៤	០,៥៥
១១	ផូស្វ័រសរុប (Total-P)	mg/L	០,០២ - ០,០៩	០,០២	០,០៣	០,០២	០,០៥	០,១៤	០,០៨
១២	អាសេនិច (As)	mg/L	< ០,០១	០,០០៣	រកមិនឃើញ	០,០០១	០,០០១	០,០០៣	រកមិនឃើញ
១៣	ដែកសរុប (Fe-Total)	mg/L	-	០,០៣	០,០៧	០,១៥	០,១៧	០,១២	០,០២
១៥	បារតសរុប (Hg-Total)	mg/L	<០,០០០៥	រកមិនឃើញ	រកមិនឃើញ	រកមិនឃើញ	រកមិនឃើញ	រកមិនឃើញ	រកមិនឃើញ
១៥	កូលីហ្វមសរុប Coliform	MPN/100ml	<១០០០	៤,៣ x ១០^{២}	១,២ x ១០^{៣}	៦,៤ x ១០^{២}	១,៥ x ១០^{៣}	៦,៤ x ១០^{២}	១,៥ x ១០^{៣}
៣. ជម្រៅបាតសមុទ្រ									
១	pH	-	៦,៥ - ៨,៥	៨,២០	៨,២០	៨,២០	៨,២០	៨,២០	៨,២០
២	សីតុណ្ហភាព (^{0}C)	^{0}C	-	២៩,៤០	២៩,៧០	២៩,៥០	២៩,៧០	២៩,៨០	២៩,៦
៣	Turbidity	NTU	-	១,៣៨	៤,០០	២,៧០	១០,០០	២២,០០	២៤,០
៤	Salinity	%	-	០,២០	០,២០	០,២០	០,២០	០,២០	០,២០
៥	កំរិតរលាយអុកស៊ីសែន (DO)	mg/L	២,០ - ៧,៥	៤,៨០	៥,៨០	៥,០០	៥,៤០	៥,០០	៣,២០
៦	សារធាតុរឹងអណ្តែតក្នុងទឹកសរុប (TSS)	mg/L	-	២៣០,០០	១២៩,០០	១៨១,០០	១៧៥,០០	២៨៩,០០	១៧២,០០
៧	តម្រូវការអុកស៊ីសែនសម្រាប់ទ្រទ្រង់ប្រតិកម្មគីមីជីវៈ (BOD_5)	mg/L	-	១,៩៨	១,២៩	១,៦៤	១,២៩	១,៥៦	១,៩២
៨	តម្រូវការអុកស៊ីសែនសម្រាប់ទ្រទ្រង់ប្រតិកម្មគីមី (COD)	mg/L	២,០ - ៨,០	៣,១៨	២,៨៦	២,៩៧	៣,២៨	៤,៨០	៤,០៩
៩	សារធាតុប្រេង និងខ្លាញ់ (Oil and Grease)	mg/L	0	០,៨៤	០,៥២	០,២៣	០,៤៤	១,០១	០,៨៩

ល.រ	ប៉ារ៉ាម៉ែត្រ	ខ្នាត	បទដ្ឋាន	លទ្ធផលវិភាគ					
				សំណាកទី១	សំណាកទី២	សំណាកទី៣	សំណាកទី៤	សំណាកទី៥	សំណាកទី៦
១០	អាសូតសរុប (Total-N)	mg/L	០,២ - ១,០	០,៦៥	០,៣៥	០,៣៩	០,៧២	០,៩៦	០,៦៩
១១	ផូស្វរសរុប (Total-P)	mg/L	០,០២ - ០,០៩	០,០៥	០,១៤	០,០៦	០,១៤	០,២២	០,១១
១២	អាសេនិច (As)	mg/L	< ០,០១	០,០០៣	០,០០៣	០,០០៣	០,០០៥	០,០០៨	០,០០៣
១៣	ដែកសរុប (Fe-Total)	mg/L	-	០,០៣	០,០៣	០,០៨	០,១៤	០,២១	០,១៨
១៥	បារតសរុប (Hg-Total)	mg/L	<០,០០០៥	រកមិនឃើញ	រកមិនឃើញ	រកមិនឃើញ	រកមិនឃើញ	រកមិនឃើញ	រកមិនឃើញ
១៥	កូលីហ្វមសរុប Coliform	MPN/100ml	<១០០០	៤,៣ x ១០^{២}	៩,២ x ១០^{២}	៦,១ x ១០^{២}	១,៥ x ១០^{៣}	៣,៨ x ១០^{២}	៧,៥ x ១០^{២}

កំណត់សំគាល់៖ បទដ្ឋានរបស់ក្រសួងបរិស្ថាន = ស្តង់ដារគុណភាពទឹកនៅតាមតំបន់ទឹកសាធារណៈ សម្រាប់អភិរក្សជីវៈចម្រុះក្នុងទឹក

ខ) គុណភាពទឹកអណ្តូង

តាមការចុះអង្កេតក្នុងតំបន់គម្រោង មាន ៣ ទីតាំង ត្រូវបានកំណត់សម្រាប់វិភាគគុណភាពទឹកអណ្តូង។ ការយកសំណាកទឹកអណ្តូង ត្រូវបានធ្វើឡើងនៅថ្ងៃទី១៧ ខែសីហា ឆ្នាំ២០១៦ ដោយក្រុមសិក្សា ភី ភី អាយ ស៊ី និងយកមកវិភាគនៅមន្ទីរពិសោធន៍របស់ក្រសួងបរិស្ថាន។ លទ្ធផលនៃការវិភាគគុណភាពទឹក មានបង្ហាញដូចនៅក្នុងតារាងទី៥.៨។

យោងលើលទ្ធផលនៃការវិភាគគុណភាពទឹកនៅថ្ងៃទី០៥ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ២០១៦ បានបង្ហាញថាតម្លៃប៉ារ៉ាម៉ែត្រទាំងអស់ មិនលើសកម្រិតស្តង់ដារកំណត់គុណភាពទឹកផឹកថ្នាក់ជាតិរបស់ក្រសួងឧស្សាហកម្ម និងសិប្បកម្ម។

ជារួមលទ្ធផលនៃការវិភាគគុណភាពទឹកនេះ ត្រូវបានគេសន្និដ្ឋានបានថា បរិស្ថានទឹកអណ្តូងដែលបានអង្កេតនេះ មានលក្ខណៈល្អណាស់ ដែលអាចប្រើប្រាស់សម្រាប់ការបរិភោគ និងក្នុងគោលបំណងពាក់ព័ន្ធផ្សេងទៀត។

តារាងទី៥.៨ លទ្ធផលវិភាគគុណភាពទឹកអណ្តូងក្នុងតំបន់អង្កេតរបស់គម្រោង

ល.រ	ប៉ារ៉ាម៉ែត្រ	ខ្នាត	បទដ្ឋានទឹកផឹក *	លទ្ធផល		
				សំណាកទី១	សំណាកទី២	សំណាកទី៣
១	pH	-	៦,៥ - ៨,៥	៦,៦	៦,៧	៦,៧
២	សីតុណ្ហភាព (^{0}C)	^{0}C	-	៣០,២	៣០,៦	៣០,៧
៣	សារធាតុរឹងដែលរលាយក្នុងទឹកសរុប (TDS)	mg/L	< ៨០០	២៣៤	១៣៥	១២៦
៤	ទឹករឹង Hardness ($CaCO_3$)	mg/L	< ៣០០	៤០	៦០	៥០
៥	អាម៉ូញ៉ាក់ (NH_4)	mg/L	< ១,៥	០,១៦	០,១១	០,១៨
៦	ផូស្វាត (PO_4)	mg/L	-	៣,០១	៣,៤៥	៣,៤៥
៧	តម្រូវការអុកស៊ីសែនសំរាប់ទ្រទ្រង់ប្រតិកម្មគីមី (COD)	mg/L	-	២,៣៧	២,០៦	៣,១៧
៨	ជាតិដែក (Fe)	mg/L	< ០,៣	០,១	០,១៦	០,២
៩	អាសេនិច (As)	mg/L	< ០,០៥	រកមិនឃើញ	០,០០២	០,០០៤
១០	កូលីហ្វមសរុប Total Coliform	MPN/100ml	០	០	៣០	៦១

កំណត់សំគាល់៖ បទដ្ឋានគុណភាពទឹកផឹកថ្នាក់ជាតិរបស់ក្រសួងឧស្សាហកម្ម និងសិប្បកម្ម

៥.១.១.៨ គុណភាពភក់បាតសមុទ្រ

តាមការចុះអង្កេតក្នុងតំបន់គម្រោង មាន ២ ទីតាំង ត្រូវបានកំណត់សម្រាប់វិភាគគុណភាពភក់បាតសមុទ្រ។ ការយកសំណាកភក់បាតសមុទ្រ ត្រូវបានធ្វើឡើងនៅថ្ងៃទី១៧ ខែសីហា ឆ្នាំ២០១៦ ដោយក្រុមសិក្សា ភី ភី អាយ ស៊ី និងយកមកវិភាគនៅមន្ទីរពិសោធន៍របស់ក្រសួងបរិស្ថាន។

យោងលើលទ្ធផលនៃការវិភាគគុណភាពទឹកនៅថ្ងៃទី១៤ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ២០១៦ មានបង្ហាញដូចនៅក្នុងតារាងទី៥.៩។ គួរកត់សំគាល់ថា តម្លៃប៉ារ៉ាមែត្រទាំងអស់ គឺមិនមានកម្រិតស្តង់ដារកំណត់នៅក្រសួងបរិស្ថានឡើយ។ ហេតុនេះ តម្លៃប៉ារ៉ាមែត្រទាំងអស់ នឹងត្រូវគេប្រើជាទិន្នន័យគោលក្នុងករណីដែលមានការបំពុលដែលសង្ស័យកើតចេញពីភក់បាតសមុទ្រនៅដំណាក់កាលសាងសង់គម្រោង។

តារាងទី៥.៩ លទ្ធផលវិភាគគុណភាពភក់បាតសមុទ្រក្នុងតំបន់អង្កេតរបស់គម្រោង

ល.រ	ប៉ារ៉ាមែត្រ	ខ្នាត	បទដ្ឋាន *	លទ្ធផល	
				សំណាកទី១	សំណាកទី២
១	pH	-	-	៧,៣១	៨,៧១
២	អាសេនិច (As)	mg/kg-dry	-	២,៨០	១,៦៦
៣	កាត់ម្ញូម (Cd)	mg/kg-dry	-	០,១១	០,០៨
៤	Chromium Hexavalent (Cr6)	mg/kg-dry	-	៣,២៦	២,២៤
៥	ទង់ដែង (Cu)	mg/kg-dry	-	០,៩៨	២,០៦
៦	Cyanide (CN)	mg/kg-dry	-	២,២៤	១,៨៦
៧	ដែកសរុប (Total Fe)	mg/kg-dry	-	១៤៦,០៦	១៥៩,៣០
៨	សំណ (Pb)	mg/kg-dry	-	១,៨៥	២,១៧
៩	បារត (Hg)	mg/kg-dry	-	០,០២	០,០៤
១០	ស័ង្កសី (Hg)	mg/kg-dry	-	១៦,៥០	២០,៨០
១១	អាហ្សូតសរុប (TN)	ppm	-	២៤៥០	២១០០
១២	ផូស្វ័រសរុប (TP)	ppm	-	២៨៣,៩៦	១៧៩,៧៧

កំណត់សំគាល់៖ គ្មានបទដ្ឋានគុណភាពភក់នៅក្រសួងបរិស្ថានឡើយ

៥.១.១.៩ គុណភាពខ្យល់ កម្រិតសំឡេង និងរំញ័រ

ក) គុណភាពខ្យល់

មានទីតាំងចំនួន ២ កន្លែង ត្រូវបានកំណត់សម្រាប់វិភាគគុណភាពខ្យល់ ដែលត្រូវបានធ្វើឡើងនៅថ្ងៃទី១៩ ខែសីហា ឆ្នាំ២០១៦ និងយកមកវិភាគនៅមន្ទីរពិសោធន៍របស់ក្រសួងបរិស្ថាន។

យោងលើលទ្ធផលនៃការវិភាគគុណភាពខ្យល់នៅថ្ងៃទី៣១ ខែសីហា ឆ្នាំ២០១៦ បានបង្ហាញថា តម្លៃប៉ារ៉ាម៉ែត្រទាំងអស់ គឺមិនលើសកម្រិតស្តង់ដារកំណត់គុណភាពខ្យល់របស់ក្រសួងបរិស្ថានឡើយ (តារាងទី៥.១០)។ លទ្ធផលនេះ ត្រូវបានគេសន្និដ្ឋានបានថា បរិស្ថានបរិយាកាសក្នុងតំបន់ដែលបានអង្កេត មានលក្ខណៈល្អប្រសើរ។

តារាងទី៥.១០ លទ្ធផលនៃវិភាគគុណភាពខ្យល់

ទីតាំង			កំហាប់ខ្យល់នៅក្នុងបរិយាកាស (mg/m^3)				
	CO	NO_2	SO_2	TSP	Pb	PM2.5 *	PM10 *
ទីតាំងទី១	៦,២៤	០,០២៨	០,០២៥	០,៣៦១	រកមិនឃើញ	០,១៥៩	០,១៨៦
ទីតាំងទី២	៤,៦៥	០,០២៤	០,០១៩	០,២៦៦	រកមិនឃើញ	០,១០៨	០,១៤៥
កម្រិតស្តង់ដារ	២០ (២៤ម៉ោង)	០,១ (២៤ម៉ោង)	០,៣ (២៤ម៉ោង)	០,៣៣ (២៤ម៉ោង)	< ០,០០៥ (២៤ម៉ោង)	០,០២ (២៤ម៉ោង)	០,០៥ (២៤ម៉ោង)

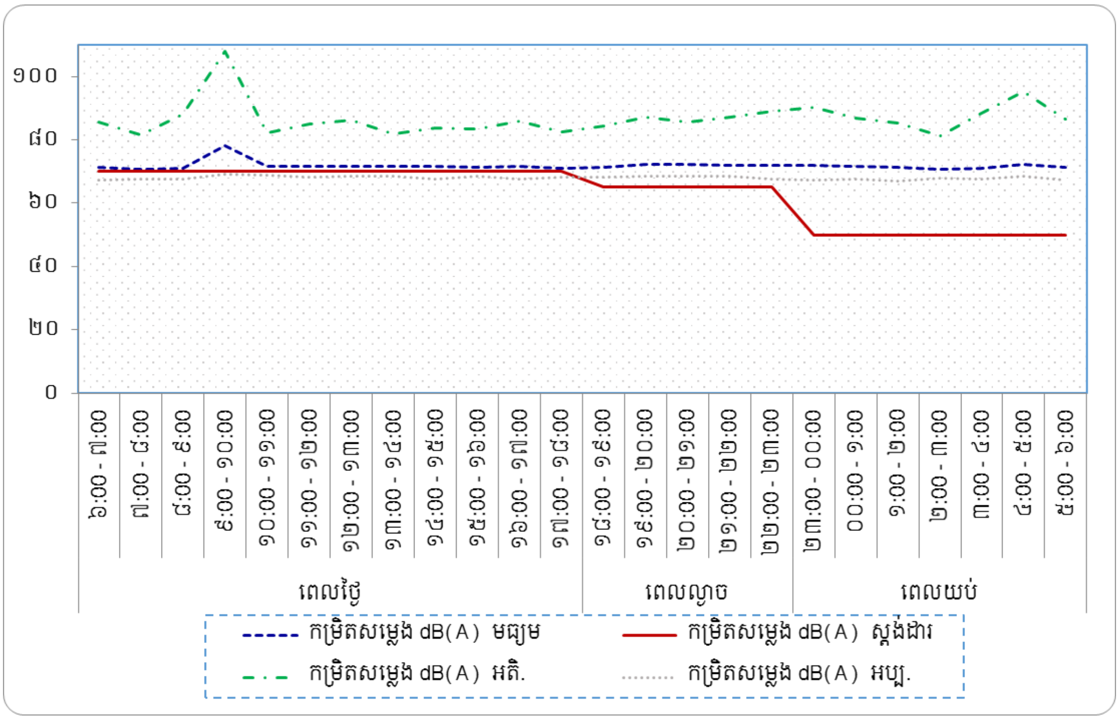
កំណត់សំគាល់៖ ទីតាំងទី១ = ការយកសំណាក់ខ្យល់នៅទីតាំងជាយផ្លូវ (ផ្លូវសម្តេចហ៊ុន សែន)ស្ថិតនៅទល់មុខកំពង់ផែចាស់

ទីតាំងទី២ = ការយកសំណាក់ខ្យល់នៅទីតាំងក្បាលស្ពានថ្មី ជាចំណុចតភ្ជាប់រវាងផ្លូវសម្តេច ហ៊ុន សែន និងតំបន់គម្រោង។

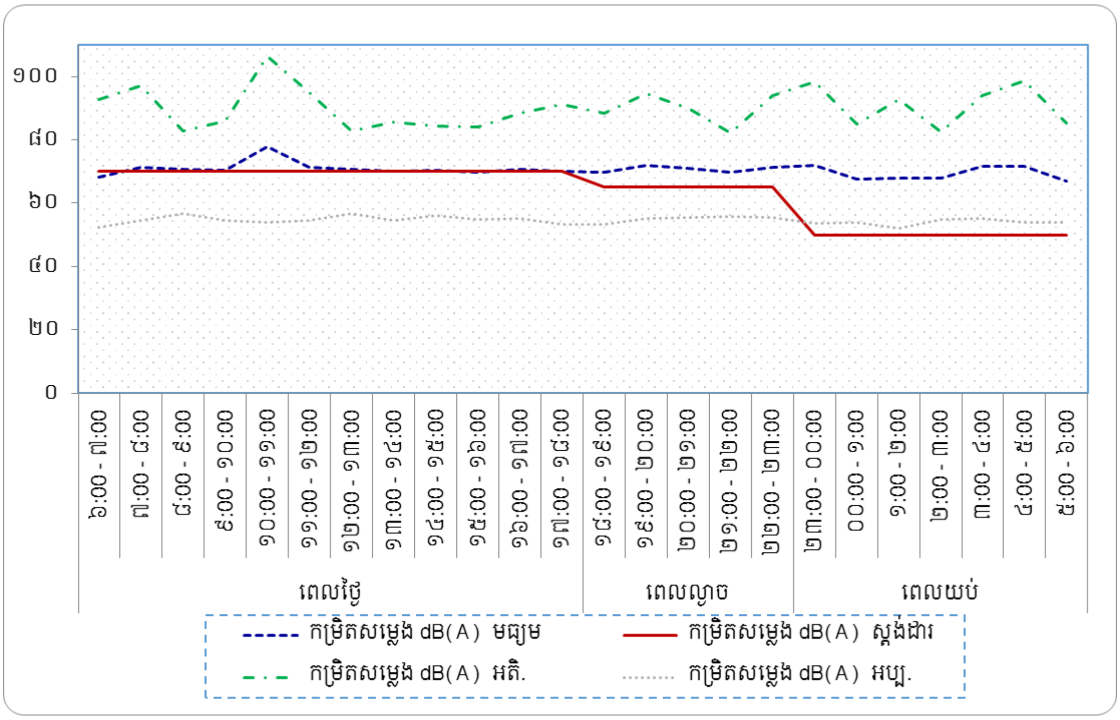
សញ្ញា (*) សម្គាល់កម្រិតស្តង់ដារបស់អង្គការសុខភាពពិភពលោក (គ្មានស្តង់ដារបស់កម្ពុជាសម្រាប់ PM2.5 និង PM10)។

ខ) កម្រិតសំឡេង

តាមការអង្កេតលើកម្រិតសំឡេង បានបង្ហាញថា ជាទូទៅសម្លេងអតិបរមា គឺខ្ពស់ជាងកម្រិតស្តង់ដារបស់ក្រសួងបរិស្ថាននៅទាំង២ទីតាំង ពិសេសនៅម៉ោង ៩.00-១0.00 សម្រាប់ទីតាំងទី១ ម៉ោង ១0.00-១១.00 សម្រាប់ទីតាំងទី២ និងនៅម៉ោង 0៤.00-0៥.00 សម្រាប់ ទាំង២ទីតាំង។ ដូចគ្នានេះដែរ កម្រិតសំឡេងមធ្យម គឺខ្ពស់ជាងស្តង់ដារបស់ក្រសួងបរិស្ថាននៅទាំង ២ ទីតាំង ជាពិសេសនៅម៉ោង ៩.00-១0.00 សម្រាប់ ទីតាំងទី១ ម៉ោង ១0.00-១១.00 សម្រាប់ទីតាំងទី២ និងម៉ោង 0៤.00-0៥.00 សម្រាប់ទាំង២ទីតាំង(ក្រាហ្វិកទី៥.៤ និង៥.៥)។ នេះដោយសារតែជាពេលដែលមានចរាចរណ៍មមាញឹកខ្លាំង។



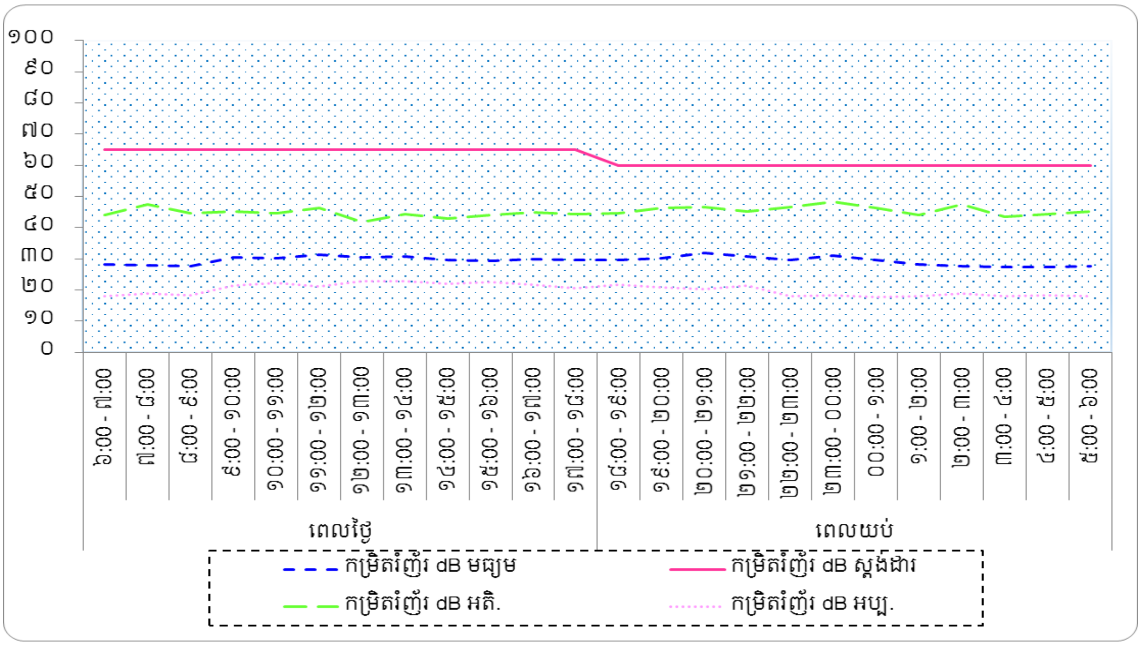
ក្រាហ្វិកទី៥.៤ កម្រិតសំឡេងត្រង់ចំនុចទីតាំងយកសំណាកទី១



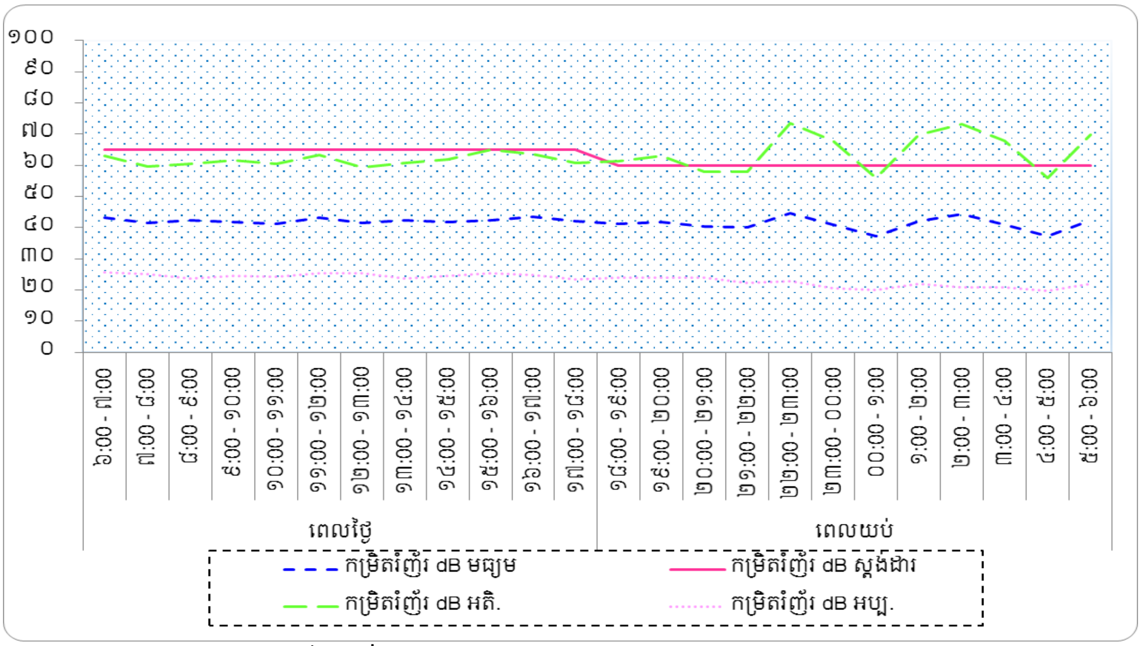
ក្រាហ្វិកទី៥.៥ កម្រិតសំឡេងត្រង់ចំនុចទីតាំងយកសំណាកទី២

គ) កម្រិតរំញ័រ

តាមការអង្កេតលើកម្រិតរំញ័រ បានបង្ហាញថា កម្រិតរំញ័រអតិបរមា គឺទាបជាងកម្រិតស្តង់ដា (ស្តង់ដារបស់ប្រទេសជប៉ុន) ទាំងនៅពេលថ្ងៃ និងពេលយប់សម្រាប់ទីតាំងទី១ និងខ្ពស់ជាងកម្រិតស្តង់ដានៅពេលយប់សម្រាប់ទីតាំងទី២។ ជារួម កម្រិតរំញ័រមធ្យមទាំង២ទីតាំងនេះ គឺទាបជាងស្តង់ដាទាំងនៅពេលថ្ងៃ និងពេលយប់ (ក្រាហ្វិកទី៥.៦ និង៥.៧)។



ក្រាហ្វិកទី៥.៦ កម្រិតរំញ័រត្រង់ចំនុចទីតាំងយកសំណាកទី១



ក្រាហ្វិកទី៥.៧ កម្រិតរំញ័រត្រង់ចំនុចទីតាំងយកសំណាកទី២

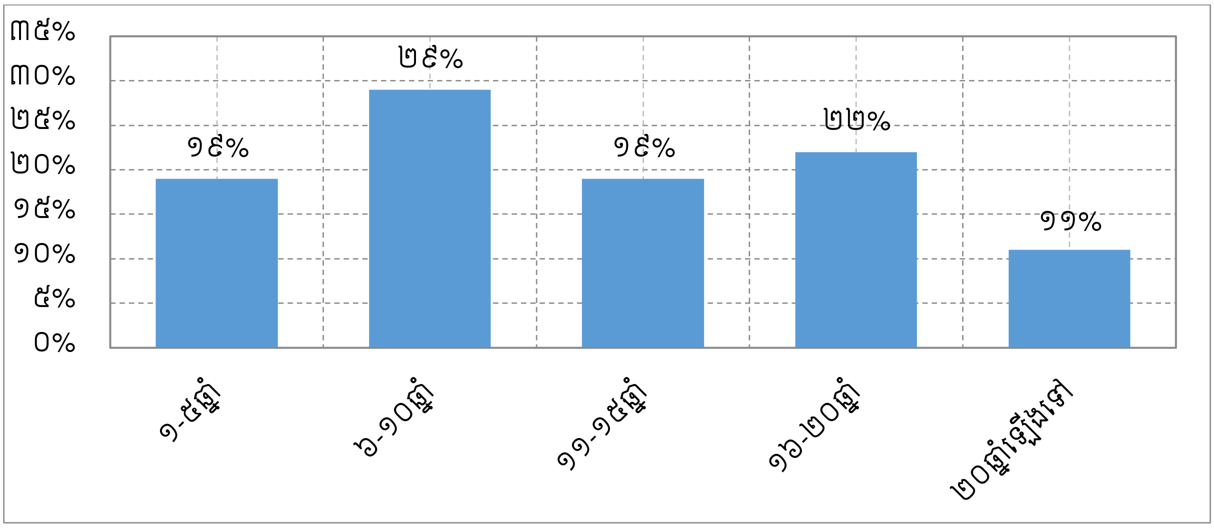
៥.១.២ ធនធានជីវសាស្ត្រ

៥.១.២.១ ធនធានវារីសត្វ

ការសិក្សាលើធនធានវារីសត្វ ត្រូវបានធ្វើឡើងតាមរយៈការសម្ភាសន៍ដោយប្រើប្រាស់បញ្ជីសំនួរដែលរៀបរៀងដោយអ្នកជំនាញជលផល ទៅលើប្រជានេសាទរស់នៅក្នុងតំបន់អង្កេតរបស់គម្រោងនៅខែកក្កដា ឆ្នាំ២០១៦។ គោលបំណងនៃការសិក្សាលើធនធានវារីសត្វ គឺដើម្បី៖១) ស្វែងយល់ពីឧបករណ៍នេសាទដែលប្រជានេសាទប្រើប្រាស់ ២) ទីតាំងភូមិសាស្ត្រក្នុងការធ្វើនេសាទ ៣) ប្រភេទវារីសត្វ ៤) បរិមាណផលវារីសត្វ និង ៥) សិក្សាលើមតិយោបល់របស់ប្រជានេសាទចំពោះគម្រោង។

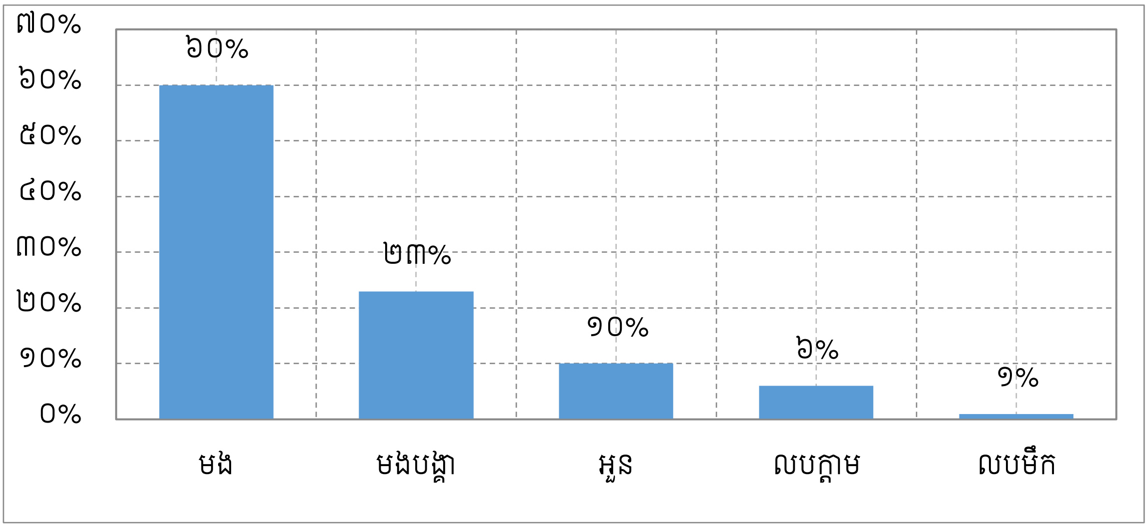
ក) ប្រភេទឧបករណ៍នេសាទ

ក្នុងចំណោមប្រជានេសាទទាំង ៩០ គ្រួសារដែលបានសម្ភាសន៍ មាន ៧៣ គ្រួសារ ឬ ៨១% មានបទពិសោធន៍ក្នុងការនេសាទចាប់ពី៦ឆ្នាំឡើងទៅ(ក្រាហ្វិកទី៥.៨)។ ចំណែកឯឧបករណ៍នេសាទដែលពួកគាត់បានប្រើប្រាស់ច្រើនជាងគេ គឺមានមងចំនួន ៦០% និងមងបង្គាចំនួន ២៣% (ដូចមាននៅក្រាហ្វិកទី៥.៩)។ មង និងមងបង្គា គឺជាប្រភេទឧបករណ៍ដែលប្រជានេសាទនិយមប្រើប្រាស់ច្រើនជាងគេ ហើយភាគច្រើនមានទំហំចាប់ពី ៥.០០០ ម^២ ឡើងទៅ(តារាងទី៥.១១)។ បរិមាណមងធម្មតាក្នុងមួយគ្រួសារ មានជាមធ្យម ៤.១០០ម^២ មងបង្គាមាន ៤.៩០០ម^២ អួនមាន ២៥០ម^២ លបក្តាមមាន ១.៤០០ និងលបមឹកមាន ៦០។



ក្រាហ្វិកទី៥.៨ បទពិសោធន៍ក្នុងការនេសាទរបស់ប្រជានេសាទនៅក្នុងតំបន់អង្កេតរបស់គម្រោង

ប្រភព៖ ការចុះអង្កេតជាមួយប្រជានេសាទនៅក្នុងតំបន់អង្កេតរបស់គម្រោង ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០១៦



ក្រាហ្វិកទី៥.៩ ប្រភេទឧបករណ៍នេសាទដែលបានប្រើប្រាស់ដោយប្រជានេសាទ

ប្រភព៖ ការចុះអង្កេតជាមួយប្រជានេសាទនៅក្នុងតំបន់អង្កេតរបស់គម្រោង ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០១៦

តារាងទី៥.១១ ទំហំនៃឧបករណ៍នេសាទដែលប្រជានេសាទនិយមប្រើប្រាស់

ទំហំ (ម^{២})	មង		មងបង្គា	
	ចំនួនគ្រួសារ	ភាគរយ	ចំនួនគ្រួសារ	ភាគរយ
<១០០០	១៨	២០	២២	២៤
១០០០-៣០០០	២៩	៣២	៣០	៣៣
៣០០០-៥០០០	៥២	២៨	១៧	១៩
>៥០០០	១៨	២០	២២	២៤

ប្រភព៖ ការចុះអង្កេតជាមួយប្រជានេសាទនៅក្នុងតំបន់អង្កេតរបស់គម្រោង ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០១៦

ខ) ទីតាំងភូមិសាស្ត្រក្នុងការធ្វើនេសាទ

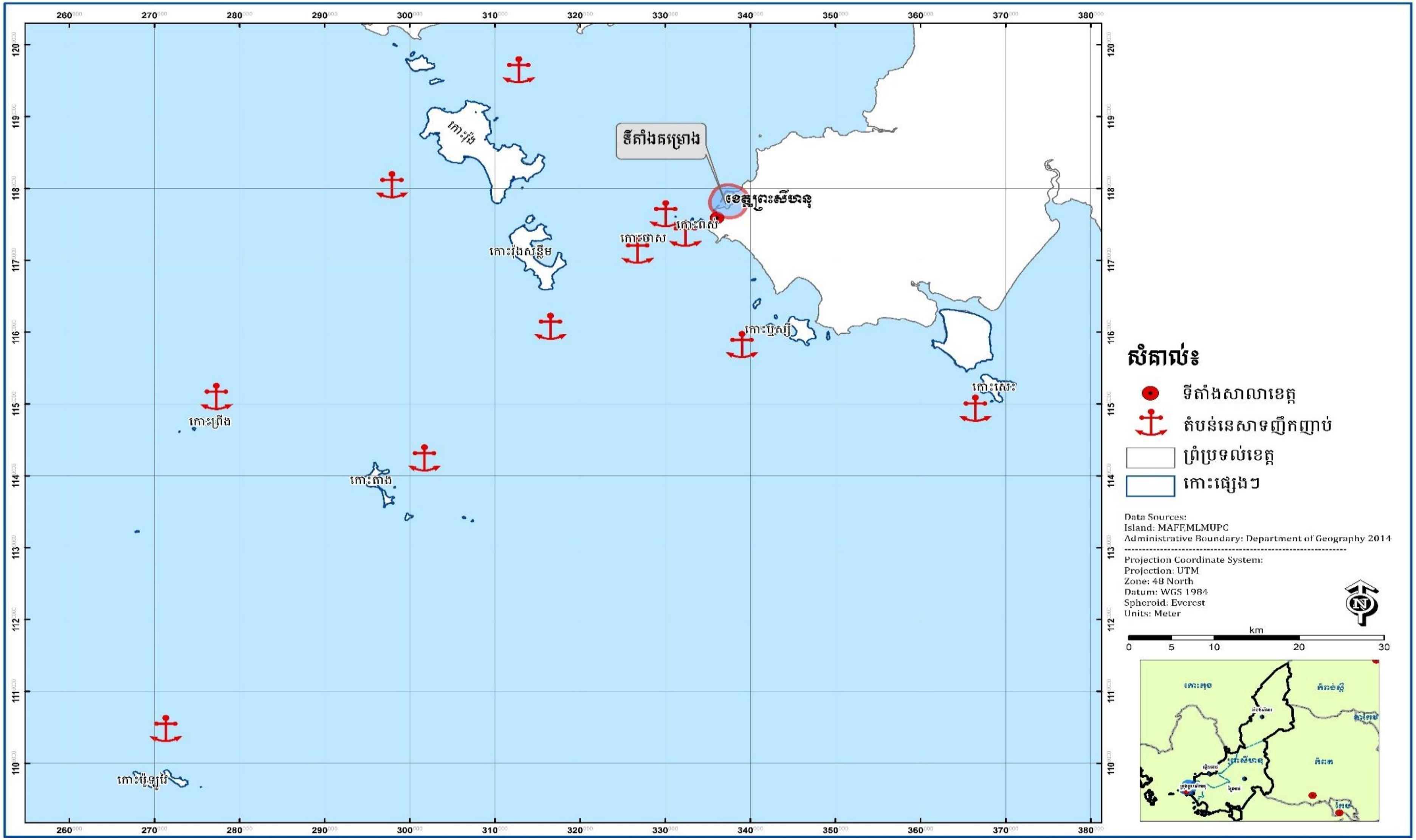
ខេត្តព្រះសីហនុ មានកន្លែងនេសាទជាច្រើនដែលភាគច្រើនគឺស្ថិតនៅក្បែរៗកោះ។ តាមការសាកសួរប្រជានេសាទបានឲ្យដឹងថា នៅទូទាំងខេត្តព្រះសីហនុ មានតំបន់នេសាទចំនួន ៣៣ កន្លែង ដែលតំបន់ខ្លះប្រជានេសាទបានទៅដល់ និងតំបន់ខ្លះទៀតកម្របានទៅដល់ណាស់។ តារាងទី៥.១២ បង្ហាញពីតំបន់នេសាទចំនួន ៦ កន្លែង ដែលប្រជានេសាទធ្លាប់ទៅធ្វើនេសាទមានដូចជា៖ កោះឫស្សី កោះតាង កោះរុង កោះថាស កោះប៉ូលូវ៉ៃ និងកោះព្រីង ជាដើម។

តារាងទី៥.១២ ទីតាំងតំបន់នេសាទ

ល.រ	តំបន់នេសាទ	ស្ថានភាពចេញទៅនេសាទ		
		ជានិច្ចកាល	ជាញឹកញាប់	កម្រ
១	កោះឬស្សី	២៧	៦	
២	កោះតាង	២៥	៧	១
៣	កោះរ៉ុង	២៣	៧	
៤	កោះថាស	២១	៨	១
៥	កោះប៉ូឡូវ៉ៃ	១៨	១	៥
៦	កោះព្រីង	១៨	៧	២
៧	កោះដែកគោល	៩	២	៣
៨	កោះស្តេច	៧	៣	៤
៩	កោះសេះ	៦	២	
១០	កោះពស់	៥	២	
១១	ឡទឹកត្រី	៣		១
១២	កោះព្រាប	២		
១៣	កោះកុង	២		២
១៤	រាម	២		១
១៥	ភ្លើងក្រហម	១	១	១
១៦	កោះដូង	១	២	២
១៧	ពយឡ	១		
១៨	កោះតាគាវ	១	១	
១៩	កោះយ៉	១		
២០	កោះត្រេះ	១		
២១	កោះច្រលូស	១		
២២	កោះក្របី		១	
២៣	កោះតូច	១		
២៤	កោះក្រសា			១
២៥	កោះស្មាច់	១		
២៦	កោះផាន់	១		
២៧	កោះអណ្តើក	២		

ល.រ	តំបន់នេសាទ	ស្ថានភាពចេញទៅនេសាទ		
		ជានិច្ចកាល	ជាញឹកញាប់	កម្រ
២៨	កោះកាលា	១		
២៩	ថ្មស		១	
៣០	កោះតា	៣		
៣១	កោះយាយ	២		
៣២	កោះទន្សាយ	១		
៣៣	កោះបែ	១		

ប្រភព៖ ការចុះអង្កេតជាមួយប្រជានេសាទនៅក្នុងតំបន់អង្កេតរបស់គម្រោង ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០១៦



រូបភាពទី៥.១៧ តំបន់ដែលប្រជានេសាទចេញទៅនេសាទជាញឹកញាប់

ប្រភព៖ ការចុះអង្កេតជាមួយប្រជានេសាទនៅក្នុងតំបន់អង្កេតរបស់គម្រោង ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០១៦

គ) ប្រភេទវារីសត្វ

លទ្ធផលនៃការសិក្សាបានបង្ហាញថា មានមច្ឆសមុទ្រចំនួន ៦១ ប្រភេទ និងសត្វសមុទ្រចំនួន ៦ ប្រភេទ ដែលភាគច្រើនជាប្រភេទវារីសត្វមានមធ្យម ដូចបង្ហាញនៅក្នុងតារាងទី៥.១៣។

តារាងទី៥.១៣ ប្រភេទវារីសត្វដែលប្រជានេសាទធ្លាប់ចាប់បាន និងជួបប្រទះ

ល.រ	ឈ្មោះក្នុងតំបន់	ឈ្មោះជាភាសាអង់គ្លេស	ឈ្មោះវិទ្យាសាស្ត្រ	ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ន		
				សំបូរ	មធ្យម	កម្រ
១. មច្ឆសមុទ្រ						
១	ត្រីបែកផ្ទាំង	Tripletail	Lobotes surinmensis	✓		
២	ត្រីបេកាដំរី	Indo-Pacitic sailfish	Istiophorus platypterus	✓		
៣	ត្រីអំបូរ	-	-	✓		
៤	ត្រីតុកកែក្រឹម	Bluelined grouper	Cephalopholis formosa		✓	
៥	ត្រីតុកកែ	Red spotted rockcod	Cephalopholis leopardus		✓	
៦	ត្រីតុកកែអុិចក្រហម	Coral hind	Cephalopholis miniata		✓	
៧	ត្រីសំបោរហៀរ	Toothpony	Gazza minuta		✓	
៨	ត្រីក្រហមស្រកាក្រាស់	Redspot monocle bream	Nemipterus furcosus		✓	
៩	ត្រីក្រហមស្រកាទន់	Teardrop threadfin bream	Nemipterus isacathus		✓	
១០	ត្រីគោ	Longspined tripodfish	Pseudotriacanthus strigilfer		✓	
១១	ត្រីក្រហមភ្នែកលាន	Moontail bullseye	Priacanthus hamrur		✓	
១២	ត្រីក្រហម	Red bigeye	Priacanthus macracanthus		✓	
១៣	ត្រីដូអង្ករ	-	Gerres abbreviatus		✓	
១៤	ត្រីស្រោមដាវ	Dorab wolf-herring	Chirocentrus dorab		✓	
១៥	ត្រីអណ្តែតឆ្កែ	Doublelined tonguesole	Paralagusia bilineata		✓	
១៦	ត្រីកន្ទុយរឹង	Toredo scad	Megalaspis cordyla		✓	
១៧	ត្រីក្តចិន	Greater lizazdfish	Saurida tumbil		✓	
១៨	ត្រីកន្តាំងភ្លើង	Orangespotted spinefood	Siganus guttatus		✓	
១៩	ត្រីកន្តាំងប្រផេះ	Streamlined spinefood	Siganus argenteus		✓	
២០	ត្រីកាម៉ុង	Short mackerel	Rastrelliger brachysoma		✓	
២១	ត្រីផ្ទោង	-	Tylosurus acus melanotus		✓	
២២	ត្រីចង្កមបី	Trgertooth crocker	Otolithes ruber		✓	
២៣	ត្រីកន្ទុយក្របី	-	Xenocephalus sp.		✓	
២៤	ត្រីការជី	Painted sweetlips	Diagramma pictum		✓	
២៥	ត្រីកាឡាំង	Talang gueenfish	Scomberoides commersonianus		✓	
២៦	ត្រីព្រលួស	Silver sillago	Sillago sihama		✓	
២៧	ត្រីអង្រែ	-	Sphyraena sp		✓	
២៨	ត្រីបេកា	Broad-barred spanish mackerel	Scomberomorus semifaciatus		✓	
២៩	ត្រីអាំងកឺយ	-	Lutjanus johnii		✓	
៣០	ត្រីត្រសក់	Fourlined terapon	Pelates quadrinlineatus		✓	

ល.រ	ឈ្មោះក្នុងតំបន់	ឈ្មោះជាភាសាអង់គ្លេស	ឈ្មោះវិទ្យាសាស្ត្រ	ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ន		
				សំបូរ	មធ្យម	កម្រ
៣១	ត្រីឆ្លាម	Brownbanded bambooshark	Chiloscyllium punctatum		✓	
៣២	ត្រីផ្ទក់	Cobia	Rachycentron canadus		✓	
៣៣	ត្រីស្លឹកឬស្សី	Scaly hairfin anchovy	Setipinna taty		✓	
៣៤	ត្រីចិនចាស់	African pompano	Alectis ciliaris		✓	
៣៥	ត្រីគូន	Kelee shad	Hilsa kelee		✓	
៣៦	ត្រីគិ	-	-		✓	
៣៧	ត្រីកាហ៊ីរ	-	-		✓	
៣៨	ត្រីបាឡាំង	Island mackerel	Rastrelliger faughni		✓	
៣៩	ត្រីអ៊ុជុយ	-	-		✓	
៤០	ត្រីចាបស	Silver pompfret	Pampus argeteus		✓	
៤១	ត្រីក្បាលតោ/តាំងតោ	-	-		✓	
៤២	ត្រីកាំគួច	-	-		✓	
៤៣	បបែល	-	-		✓	
៤៤	សាំប៉ាន	-	-		✓	
៤៥	ត្រីសេក	Freckle goatfish	Upeneus tragula		✓	
៤៦	ត្រីឈាម	Striped bonito	Sarda orientalis		✓	
៤៧	ត្រីកេស	-	-		✓	
៤៨	ត្រីកាម៉យ	Chacunda gizzard shad	Anodontostoma chancunda		✓	
៤៩	ត្រីអាចម៍ស្អុយ	Rusty jobfish	Aphareus rutilans		✓	
៥០	ត្រីកន្តាំងថ្ម	Doublebarred spinefood	Siganus virgatus			✓
៥១	ត្រីអណ្តែងពុយ	-	Clarias nieuhofi			✓
៥២	ត្រីកូនគុំ	Yellowtail scad	Atule mate			✓
៥៣	ត្រីបោះត្រា	Russell's snapper	Lutjanus russelli			✓
៥៤	ត្រីក្អក	Spotted catfish	Arinus sp			✓
៥៥	ត្រីចោរ	Herring scand	Alepes vari			✓
៥៦	ត្រីកាំគួច	Golden trevally	Gnathanodon speciosus			✓
៥៧	ត្រីកាឡកប៊ូរ	African pompano	Alectis ciliaris			✓
៥៨	ត្រីចាបខ្មៅ	Black pompfret	Parastromateus niger			✓
៥៩	ត្រីជប៉ុន	Japanese threadfin	Nemipterus japonicus			✓
៦០	ត្រីក្តរស្វា	-	-			✓
៦១	ត្រីដាវ	Dorab wolf-herring	Chirocentrus dorab			✓
២. សត្វសមុទ្រ						
១	ក្តាមសេះ	Blue crab	Portunus pelagicus	✓		
២	បង្គារស	White Shrimp	-		✓	
៣	បង្គារក្រហម	Red Shrimp	-		✓	
៤	មឹកបំពង់	Squid	Uroteuthis duvaucelii		✓	
៥	បង្កង	Lobster	-		✓	
៦	បង្គាឪខាក់	-	Penaeus sp			✓

ប្រភព៖ ការចុះអង្កេតជាមួយប្រជានេសាទនៅក្នុងតំបន់អង្កេតរបស់គម្រោង ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០១៦

ឃ) បរិមាណផលវារីវប្បកម្ម

ផ្អែកលើលទ្ធផលនៃការសម្ភាសន៍ជាមួយប្រជានេសាទចំនួន ៩០ គ្រួសារ បានបង្ហាញថាទិន្នផលនៃវារីវប្បកម្មសរុបប្រចាំឆ្នាំជាមធ្យមរបស់ប្រជានេសាទទាំង ៨៦៧ គ្រួសារ មានចំនួន ២៨.០៩៥ តោន ដែលក្នុងនោះ ការនេសាទនៅរដូវប្រាំងទទួលបានទិន្នផលច្រើនជាងការនេសាទនៅរដូវវស្សា១០%។ ទិន្នផលនេសាទតាមប្រភេទឧបករណ៍ មានបង្ហាញនៅក្នុងតារាងទី៥.១៤។

តារាងទី៥.១៤ ទិន្នផលនេសាទរបស់ប្រជានេសាទនៅក្នុងតំបន់អង្កេតរបស់គម្រោង

ឧបករណ៍	ចំនួន គ្រួសារ	រយៈពេលនេសាទ			បរិមាណឧបករណ៍ (ម^{២} ឬ លប)	សមត្ថភាពឧបករណ៍ (ក្រ/ម៉/១០០ម^{២} ឬលប)	ផលនេសាទ (ត.)
		ម៉/ថ្ងៃ	ថ្ងៃ/ខែ	ខែ/ឆ្នាំ			
រដូវវស្សា							
មង	៥២០	១១	២០	៦	៤.១០០	១៤៨	៤.១៦៥
មងបង្គា	១៩៩	១១	២០	៦	៤.៩០០	២៤១	៣.១០២
អួន	៨៧	១០	២០	៦	២៥០	១៣.៩០៥	៣.៦២៩
លបក្ដាម	៥២	១១	២៤	៦	១.៤០០	១.៣៩៣	១.៦០៦
លបមឹក	៩	៨	២៨	៦	៦០	២០.៨៣៣	១៥១
						សរុប	១២.៦៥៤
រដូវប្រាំង							
មង	៥២០	១១	២០	៦	៤.១០០	២៦៧	៧.៥១៤
មងបង្គា	១៩៩	១០	២០	៦	៤.៩០០	២៣៧	២.៧៧៣
អួន	៨៧	១០	២០	៦	២៥០	១៣.០១៣	៣.៣៩៦
លបក្ដាម	៥២	១១	២៤	៦	១.៤០០	១.៣៩៣	១.៦០៦
លបមឹក	៩	៨	២៨	៦	៦០	២០.៨៣៣	១៥១
						សរុប	១៥.៤៤១
					ទិន្នផលនេសាទសរុប	២៨.០៩៥ ត	

សំគាល់: ម៉ = ម៉ោង ម^{២} = ម៉ែត្រការ៉េ ក្រ = ក្រាម និង ត. = តោន

ប្រភព៖ ការចុះអង្កេតជាមួយប្រជានេសាទនៅក្នុងតំបន់អង្កេតរបស់គម្រោង ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០១៦

ង) *ស្ថានភាពវារីវប្បកម្ម*

+ ប្រវត្តិ និងបទពិសោធន៍ក្នុងការធ្វើវារីវប្បកម្ម

លោកប្រធានមណ្ឌល បានបញ្ជាក់ថា មាន ២០ គ្រួសារ ធ្លាប់ប្រកបរបរចិញ្ចឹមត្រីនៅក្បែរតំបន់គម្រោង។ បច្ចុប្បន្ននេះ នៅសល់តែ ៨ គ្រួសារប៉ុណ្ណោះ កំពុងដំណើរការចិញ្ចឹមត្រី។ របរចិញ្ចឹមត្រីនេះមានដំណើរការរយៈពេល ១៣ ឆ្នាំ កន្លងមកហើយ ដោយគិតចាប់តាំងពីឆ្នាំ២០០៣ មក។ ទន្ទឹមនឹងនោះក៏មានគ្រួសារមួយចំនួនធំបានឈប់ប្រកបរបរចិញ្ចឹមត្រីនេះដោយសារមានការខាតបង់ច្រើន ដែលបណ្ដាលមកពីការបង្ហូរទឹកកង្វក់ចេញមកពីរោងចក្រស្ថិតនៅក្បែរសមុទ្រ ដោយគ្មានអាងចំរោះត្រឹមត្រូវ និងបានបង្កឲ្យត្រីចិញ្ចឹមងាប់អស់យ៉ាងច្រើន។ តាមសំភាសន៍ជាមួយអ្នកចិញ្ចឹមត្រី ក្នុងចំណោម ៨ គ្រួសារដែលកំពុងប្រកបរបរចិញ្ចឹមត្រី មាន ៥ គ្រួសារ មានបទពិសោធន៍ច្រើនជាង១០ឆ្នាំ និង៣គ្រួសារទៀតមានបទពិសោធន៍ក្នុងរង្វង់៥ឆ្នាំ។

+ ប្រភេទ និងប្រភពកូនត្រី

ត្រីចំនួន ៤ ប្រភេទ ត្រូវបានគេចិញ្ចឹមដែលមានដូចជា៖ ត្រីផ្ទក់ (*Rachycentron canadus*) ត្រីស្លង់ (*Lutjanus argentinaculatus*) ត្រីតឹកកែ (*Cephalopholis sp.*) និងត្រីចាបស (*Pampus argeteus*)។ វិធីសាស្ត្រនៃការចិញ្ចឹមនេះ គឺដាក់ត្រីពីរ ឬបីប្រភេទចំរុះក្នុងបែរចិញ្ចឹមត្រីតែមួយ។ ដោយឡែកកូនត្រីចាបស ត្រូវបានទិញពីប្រទេសថៃ និងត្រីបីប្រភេទផ្សេងទៀត ទិញពីប្រជានេសាទក្នុងស្រុក។ ចំពោះតម្លៃកូនត្រីគឺមានតម្លៃខុសៗគ្នាមានដូចជា៖ កូនត្រីនាំមកពីប្រទេសថៃតម្លៃ២០០ រៀល/ក្បាល រីឯកូនត្រីក្នុងស្រុកមានតម្លៃក្នុងចន្លោះពី ៨០០០ ទៅ ១០០០០ រៀល អាស្រ័យទៅតាមទំហំ និងទម្ងន់របស់កូនត្រី។

+ ទិន្នផលការចិញ្ចឹមត្រី

ផ្អែកលើការសម្ភាសន៍ បានបង្ហាញថា មានអ្នកចិញ្ចឹមត្រីចំនួន ២ គ្រួសារ បានខាតបង់កាលពីឆ្នាំមុនដោយសារតែត្រីបានងាប់ច្រើន ប៉ុន្តែគ្រួសារអ្នកចិញ្ចឹមត្រីផ្សេងទៀតបានទទួលប្រាក់ចំណេញពីការចិញ្ចឹមត្រីនេះ។ អ្នកចិញ្ចឹមត្រីដែលបានខាតបង់និយាយថា ក្នុងអំឡុងពេលដាក់កូនត្រីចូលបៃ កូនត្រីចាប់មានជម្ងឺ និងមិនអាចព្យាបាលបានទាន់ពេលវេលា។ ប៉ុន្តែពួកគេនឹងបន្តការងារចិញ្ចឹមត្រីនេះទៀតនៅក្នុងឆ្នាំនេះ។ មានអ្នកចិញ្ចឹមត្រី ៦ គ្រួសារ ដែលបានទទួលប្រាក់ចំណេញពីការងារចិញ្ចឹមត្រីនេះដោយមានចំណូលចាប់ពី ២.១៩៦ ទៅ ២៤.០០០ ដុល្លារអាមេរិកក្នុងមួយឆ្នាំ។

តារាងទី៥.១៥ ទិន្នផលការចិញ្ចឹមត្រី

លរ	ឈ្មោះម្ចាស់	ទំហំបៃ (ម^2)	ចំណាយ(ដុល្លារ)	ចំណូល(ដុល្លារ)	ចំណេញ(ដុល្លារ)
១	ងួន សារ៉ាត់	៧៥	២.៩០០	២.៥០០	**-៤០០**
២	ប្រ ស៊ុន	៣០០	១៩.២៦២	១៥.០០០	**-៤.២៦២**
៣	យី បូរស់	២៧០	៣៣.៦០០	៤០.៦០០	៧.០០០
៤	ហាក់ ពន្លឺ	២២៥	១៥.០០០	១៨.០០០	៣.០០០
៥	ញឹម សាខុន	៣៨០	៣៤.៦០០	៥៨.៦០០	២៤.០០០
៦	ហុន សុផារី	៣២០	២០.១២៥	២៤.២២៥	៤.១០០
៧	គីម ហ៊ាង	៣៦០	២.៩០០	៣៤.០០០	៥.០០០
៨	សេង ឌូង	៣៦០	៣៩.៥៧៥	៤១.៧៧១	២.១៩៦

+ យោបល់និងសំណូមពររបស់អ្នកចិញ្ចឹមត្រី

តាមរយៈការសម្ភាសន៍ អ្នកចិញ្ចឹមត្រីបានមានសំណូមពរទៅកាន់ម្ចាស់គម្រោងដូចខាងក្រោម៖

- នៅអំឡុងការសាងសង់ ត្រូវធ្វើយ៉ាងណាជួយការពារកុំឲ្យមានទឹកល្អក់កករហូរចូលតំបន់បៃ
- ការពារការបង្ហូរទឹកសំណល់កខ្វក់ដោយគ្មានការចំរោះចូលសមុទ្រ និង
- សូមផ្តល់ជាសំណងករណីត្រីងាប់ដែលបណ្តាលមកពីការសាងសង់គម្រោងនេះ។

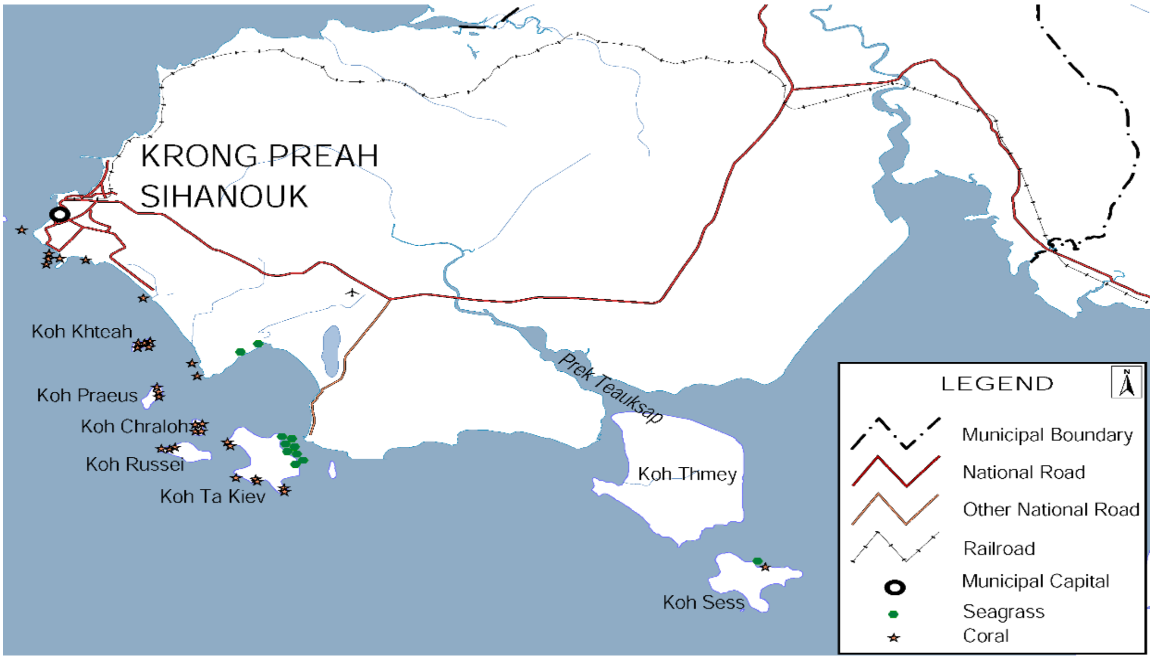
ច) សន្និដ្ឋានលើមតិយោបល់របស់ប្រជានេសាទចំពោះគម្រោង

តាមរយៈការសិក្សាលើធនធានវារីសត្វរបស់ប្រជានេសាទនៅក្នុងតំបន់អង្កេតរបស់គម្រោង យើងអាចធ្វើការសន្និដ្ឋានបានថា ធនធានវារីសត្វ មានការធ្លាក់ចុះជារៀងរាល់ឆ្នាំដោយសារតែសកម្មភាពនេសាទខុសច្បាប់ពីប្រទេសជិតខាងដោយប្រើប្រាស់ទូកធំៗ។ ពាក់ព័ន្ធនឹងគម្រោងនេះ គឺមិនមានផលប៉ះពាល់សកម្មភាពចិញ្ចឹមជីវិតប្រចាំថ្ងៃរបស់ពួកគាត់ឡើយ។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ការចិញ្ចឹមត្រីតាមបៃអាចនឹងរងផលប៉ះពាល់ដោយសារគម្រោងនៅដំណាក់កាលសាងសង់។ បញ្ហានេះ គួរត្រូវបានពិចារណាដោយម្ចាស់គម្រោង។ ក្នុងករណីមានការប៉ះពាល់ ការផ្តល់សំណងដែលអាចទទួលយកបានគួរត្រូវបានធ្វើឡើង។ ជារួម ប្រជានេសាទ បានសម្តែងការគាំទ្រយ៉ាងខ្លាំងដល់គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍នេះ។

៥.១.២.២ ធនធានវារីរុក្ខជាតិ

នៅក្នុងតំបន់គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍នេះ គេកម្រឃើញមានធនធានជីវចម្រុះ និងវារីរុក្ខជាតិគួរឱ្យកត់សម្គាល់ណាស់ ព្រោះវាជាតំបន់អភិវឌ្ឍន៍ដែលមានសកម្មភាពតាំងពីទសវត្សទី៦០។ ម្យ៉ាងវិញទៀតតំបន់នេះ ក៏មិនមែនជាតំបន់ការពារ ឬអភិរក្សដែរ។ ជារួម តំបន់នេះមានផ្ទាំងថ្មនៅជាប់មាត់សមុទ្រ

មានដីខ្សាច់ស និងមានស្មៅបៃតងដុះបន្តិចបន្តួច ហើយជាតំបន់របស់កំពង់ផែ ដែលកំពុងតែមានដំណើរការស្រាប់ផងដែរ។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ មានផ្កាថ្មខ្លះៗដុះនៅក្នុងសមុទ្រ ដែលមានចម្ងាយប្រហែល ៨ គ.ម ពីឆ្នេរសមុទ្រ ប៉ុន្តែវាស្ថិតនៅឆ្ងាយពីទីតាំងគម្រោងនេះ (រូបភាពទី៥.១៨)។



រូបភាពទី៥.១៨ ទីតាំងផ្កាថ្ម និងស្មៅសមុទ្រនៅក្នុងខេត្តព្រះសីហនុ

ប្រភព៖ របាយការណ៍ស្តីពីបរិស្ថានក្រុងព្រះសីហនុ ខែមេសា ឆ្នាំ២០០២ (ក្រសួងបរិស្ថាន និងដានីដា)

៥.១.២.៣ ធនធានព្រៃឈើ

ការសិក្សាលើប្រភេទរុក្ខជាតិដែលដុះនៅក្នុងតំបន់អង្កេតរបស់គម្រោងបានបង្ហាញថាមានរុក្ខជាតិសរុបចំនួន ១៦៩ ប្រភេទ ត្រូវបានរកឃើញ ដែលក្នុងនោះមានឈើ ១៣ ប្រភេទ ស្ថិតនៅក្នុងប្រព័ន្ធចំណាត់ថ្នាក់គុណភាពឈើនៃប្រទេសកម្ពុជា និងភាគច្រើនស្ថិតនៅក្នុងចំណាត់ថ្នាក់រងគ្រោះតិចតួចនៃបញ្ជីក្រហម IUCN។ ផ្អែកតាមឧបសម្ព័ន្ធ២ នៃប្រកាសស្តីពីផល អនុផលព្រៃឈើដែលត្រូវហាមឃាត់ការប្រមូលផលរបស់ក្រសួងកសិកម្ម រុក្ខាប្រមាញ់ និងនេសាទ លេខ០៨៩ ប្រក.កសក ចុះថ្ងៃទី១៤ ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០០៥ មានប្រភេទឈើកម្រចំនួន ៣ ប្រភេទគឺ តាត្រៅ ធ្នង់ និងអង្កាញ់ ដែលបានរកឃើញនៅក្នុងតំបន់អង្កេតរបស់គម្រោង។ ប្រភេទ និងរូបភាពនៃរុក្ខជាតិដែលបានរកឃើញទាំងអស់នៅក្នុងតំបន់អង្កេតរបស់គម្រោង មានបង្ហាញនៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ៤។

តារាងទី៥.១៦ ប្រភេទឈើ និងរុក្ខជាតិដែលបានរកឃើញនៅក្នុងតំបន់អង្កេតរបស់គម្រោង

ល.រ	ឈ្មោះជាភាសាខ្មែរ	ឈ្មោះវិទ្យាសាស្ត្រ	អម្បូរ	IUCN	WQC
១	តាត្រៅ	Fagraca fragrans	Loganiaceae	LC	ប្រណិត
២	ធ្នង់	Pterocarpus indicus	Leguminosae-papilionoideae	VU	ប្រណិត
៣	អង្គាញ់	Cassia siamensis	Leguminosae-caesalpinioideae	N/A	ប្រណិត
៤	ត្រសេក	Peltophorum vogelianum	Fabaceae	N/A	លេខ១
៥	គគី	Hopea odorata	Dipterocarpus tuberculatus	VU	លេខ១
៦	ម៉ៃសាក់	Tectona grandis	Verbenaceae	N/A	លេខ១
៧	ឈើទាលនាងដែង	Dipterocarpus costatus	Dipterocarpaceae	EN	លេខ២
៨	ព្រីងបាយ	Syzygium cumini	Myrtaceae	N/A	លេខ៣
៩	ធ្លក	Parinari annamensis	Chrysobalanaceae	N/A	លេខ៣
១០	ព្រីងស្រទាប់	Syzygium polyanthum	Myrtaceae	N/A	លេខ៣
១១	ព្រីងធំ	Syzygium tinctorium	Myrtaceae	N/A	លេខ៣
១២	ក្រាយ	Polyalthia cerasoides	Annonaceae	N/A	លេខ៣
១៣	ក្របៅ	Hydnocarpus annamensis	Flacourtiaceae	VU	លេខ៣
១៤	ក្រវាញជ្រូក	Cyperus rotundus	Cypraceae	LC	ផ្សេងៗ
១៥	កក់	Juncus effusus	Juncaceae	LC	ផ្សេងៗ
១៦	មុខឈ្លាង	Christia vespertilionis	Leguminosae-papilionoideae	LC	ផ្សេងៗ
១៧	គ្រាប់បែក	Swietenia macrophylla	Meliaceae	VU	ផ្សេងៗ
១៨	ព្រះខ្លប	Mimosa pudica	Leguminosae-mimosoideae	LC	ផ្សេងៗ
១៩	ពពលខែ	Alstonia scholaris	Apocynaceae	LC	ផ្សេងៗ
២០	ទន្សែ	Caryota urens	Palmae	LC	ផ្សេងៗ
២១	ត្នោត	Borassus flabellifer	Palmae	EN	ផ្សេងៗ
២២	ឫស្សីស្រុក	Dendrocalamus membranaceus	Gramineae	LC	ផ្សេងៗ
២៣	មៀន	Dimocarpus longan	Sapindaceae	NT	ផ្សេងៗ
២៤	កញ្ឆែត	Neptunia oleracea	Leguminosae-mimosoideae	LC	ផ្សេងៗ
២៥	រលួសបាយ	Erythrina variegata	Leguminosae-papilionoideae	LC	ផ្សេងៗ

សំគាល់៖ IUCN = ចំណាត់ថ្នាក់នៅក្នុងបញ្ជីក្រហមរបស់អង្គការសហភាពអភិរក្សពិភពលោក និង WQC = ចំណាត់ថ្នាក់គុណភាពឈើនៃប្រទេសកម្ពុជា

LC = មានការបារម្ភតិចតួច NT = ជិតទទួលរងគ្រោះ VU = រងគ្រោះ EN = រងគ្រោះថ្នាក់ និង N/A = មិនទាន់សិក្សាវាយតម្លៃ

ប្រភព៖ ការចុះអង្កេត និងសម្ភាសន៍ជាមួយប្រជាពលរដ្ឋនៅតំបន់អង្កេតរបស់គម្រោង ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០១៦

៥.១.២.៤ ធនធានសត្វព្រៃ

ដូចគ្នាទៅនឹងការសិក្សាប្រភេទរុក្ខជាតិដែរ ធនធានសត្វព្រៃ (សត្វលើគោក) ត្រូវបានធ្វើឡើងតាមរយៈការអង្កេត និងសម្ភាសន៍ជាមួយប្រជាពលរដ្ឋនៅក្នុងតំបន់អង្កេតរបស់គម្រោង។ ជាលទ្ធផលបានបង្ហាញថា មានសត្វស្លាបចំនួន ៧២ ប្រភេទ ថនិកសត្វ ១៤ ប្រភេទ ពពួកល្មូន ២៦ ប្រភេទ និង

មណ្ឌកសត្វ ១០ ប្រភេទ ត្រូវបានរកឃើញ ដែលក្នុងនោះភាគច្រើនជាប្រភេទសត្វរងគ្រោះតិចតួច (តារាងទី៥.១៧)។ ប្រភេទនៃសត្វទាំងអស់ដែលបានរកឃើញនៅក្នុងតំបន់អង្កេតរបស់គម្រោង មានបង្ហាញនៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ៤។

តារាងទី៥.១៧ សង្ខេបប្រភេទសត្វលើគោកនៅក្បែរតំបន់គម្រោង

ល.រ	ស្ថានភាពរងការគំរាមកំហែង	បក្សី	ថនិកសត្វ	ពពួកល្មូន	មណ្ឌកសត្វ
១	រងគ្រោះថ្នាក់តិចតួច (LC)	៦២	១២	៩	១០
២	ជិតទទួលរងគ្រោះថ្នាក់ (NT)	៣	-	-	-
៣	ងាយរងគ្រោះថ្នាក់ (VU)	២	-	៨	-
៤	រងគ្រោះថ្នាក់ (EN)	២	២	-	-
៥	រងគ្រោះថ្នាក់ខ្លាំង (CR)	-	១	១	-
៦	មិនទាន់សិក្សាវាយតម្លៃ (N/A)	៣	៩	១២	-
សរុប		៧២	២៤	២៦	១០

ប្រភពៈ ការចុះអង្កេត និងសម្ភាសន៍ជាមួយប្រជាពលរដ្ឋនៅតំបន់អង្កេតរបស់គម្រោង ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០១៦

៥.១.២.៥ តំបន់ការពារធម្មជាតិ

តំបន់អភិរក្សដែលត្រូវបានការការពារ គ្របដណ្តប់នូវផ្ទៃដីប្រហែល ៤,៦ លានហិកតា នៅលើផ្ទៃដីប្រទេសកម្ពុជាដែលក្នុងនោះមានឧទ្យានធម្មជាតិចំនួន ៧ តំបន់អភិរក្សសត្វព្រៃមានចំនួន១០ តំបន់ការពារទេសភាពធម្មជាតិចំនួន ៣ និងតំបន់ប្រើប្រាស់ច្រើនយ៉ាងចំនួន ៣។ ឧទ្យានជាតិមានទីតាំងនៅតំបន់ឆ្នេរ តំបន់ភ្នំ តំបន់ខ្ពង់រាប និងបឹង ដែលគ្របដណ្តប់លើផ្ទៃដីប្រមាណ ៧៤២.៣០០ លានហិកតា និងតំបន់អភិរក្សសត្វព្រៃចំនួន ៤,១៣៨ លានហិកតា។ តំបន់ការពារទេសភាព គ្របដណ្តប់លើផ្ទៃដីប្រមាណជា ៩៧.០០០ ហិកតា រួមបញ្ចូលទាំងស្ថានីយបុរាណវិទ្យា និងវប្បធម៌ និងតំបន់ប្រើប្រាស់ច្រើនដែលគ្របដណ្តប់ផ្ទៃដី ៤០៣.៩០០ ហិកតា (រូបភាពទី៥.១៩)។

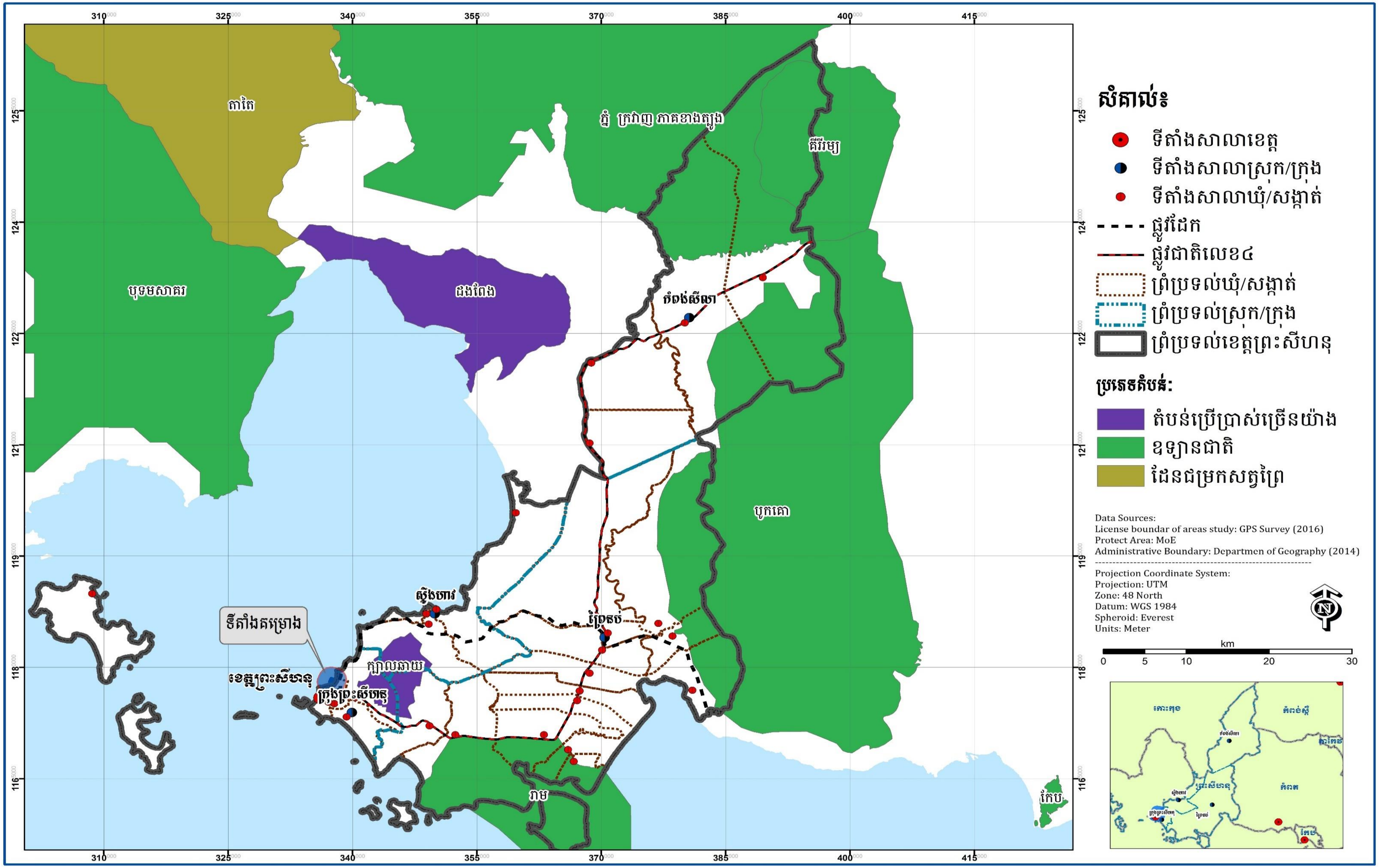
នៅចម្ងាយប្រហែល ២៦ គ.ម ពីទីតាំងគម្រោង មានឧទ្យានជាតិរាម ដែលជាតំបន់ត្រូវការពារ និងអភិរក្ស។ ជាងនេះទៅទៀត ក៏មានតំបន់ប្រើប្រាស់ច្រើនយ៉ាងក្បាលឆាយដែលមានចម្ងាយប្រហែល ១៨ គ.ម ពីទីតាំងគម្រោងផងដែរ។ ទោះបីជាយ៉ាងនេះក៏ដោយ គ្មានតំបន់ការពារធម្មជាតិណាមួយនៅជុំវិញ និងនៅក្បែរតំបន់គម្រោងឡើយ។

កូដ (code)	ឈ្មោះតំបន់ការពារ (Name of Protected Areas)		ផ្ទៃដី (ហ.ត) (Area in Ha.)
	ឧទ្យានជាតិ	**National Park**	
1	ព្រះសុរាម្រិត-កុសមៈ (គិរីរម្យ)	KIRIROM	35,232
2	ព្រះមុនីវង្ស (បូកគោ)	BOKOR	154,458
3	កែប	KEP	1,152
4	ព្រះសីហនុ (រាម)	REAM	32,401
5	បុទុមសាគរ	BOTUM SAKOR	183,408
6	ព្រះជ័យវរ្ម័ន-នរោត្តម (ភ្នំគូលែន)	PHNOM KULEN	37,373
7	វីរៈជ័យ	VIRACHEY	334,173
8	វឿនសៃ-សៀមប៉ាង	VEOUN SAI-SIEM PANG	57,469
9	ក្រវាញកណ្ដាល	CENTRAL CARDAMOM	401,313
10	អូរយ៉ាដាវ	OYADAO	101,348
11	ជួរភ្នំក្រវាញខាងត្បូង	SOUTHERN CARDAMOM	410,392
12	កោះរ៉ុង	KOH RONG	2,517
	ដែនជម្រកសត្វព្រៃ	**Wildlife Sanctuary**	
13	ភ្នំឱរ៉ាល់	PHNOM AURAL	255,036
14	ពាមក្រសោប	PEAM KROSOP	25,897
15	ភ្នំសំកុស	PHNOM SAMKOS	332,566
16	រនាមដួនសំ	RONIEM DUANSOM	40,021
17	គូលែន-ព្រហ្មទេព	KULEN-PROMTEP	402,500
18	បឹងពែរ	BOEUNG PER	249,694
19	លំផាត់	LOMPHAT	250,000
20	ភ្នំព្រិច	PHNOM PRICH	222,500
21	ណាមលៀរ	NAM LYR	47,500
22	ស្នួល	SNOUL	75,335
23	ព្រៃឡង់	PREY LANG	431,683
24	ព្រះរការ	PREAH ROKA	90,361
25	សៀមប៉ាងខាងលិច	WESTERN SIEMPANG	65,389
26	ឆែប	CHHAEB	190,027
27	តាតៃ	TA TAI	144,275
28	កែវសីមា	KEO SEIMA	292,690
29	ស្រែពក	SRE POK	372,971
30	សៀមប៉ាង	SIEM PANG	66,932
	តំបន់ការពារទេសភាព	**Protected Landscape**	
31	អង្គរ	ANGKOR	10,800
32	បន្ទាយឆ្មារ	BANTEAY CHHMAR	81,200
33	ព្រះវិហារ	PREAH VIHEA	5,000
34	អន្លង់ព្រីង	AN LONG PRING	217
35	ទំនាបខាងជើងទន្លេសាប	NORTHERN TONLE SAP	31,159
36	បឹងព្រែកល្ពៅ	BOEUNG PREK LPOV	8,305
37	អាងត្រពាំងថ្ម	ANG TRAPENG THMOR	12,650
38	បឹងព្រែកទប់	BOEUNG PREK TOB	16
	តំបន់ប្រើប្រាស់ច្រើនយ៉ាង	**Multiple Use Area**	
39	ដងពែង	DONG PENG	27,700
40	សំឡូត	SAM LAUT	60,000
41	ទន្លេសាប	TONLE SAP	316,250
42	ពញាក្រែក	PONNHEA KREK	199
43	ព្រែកទឹកសាបក្បាលឆាយ	KBAL CHHAY	5,520
	តំបន់រ៉ាមសារ	**Ramsar**	
44	ស្ទឹងត្រែង	STUNG TRENG	14,600
	តំបន់បេតិកភណ្ឌធម្មជាតិ	**Natural Heritage**	
45	ភ្នំត្បែង	PHNOM TBERNG	24,654

WGS_1984_UTM_Zone_48N

រូបភាពទី៥.១៩ ផែនទីតំបន់ការពារនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា

ប្រភព៖ ផែនទីបច្ចុប្បន្នភាពតំបន់ការពាររបស់ក្រសួងបរិស្ថាន ឆ្នាំ២០១៧



រូបភាពទី៥.២០ ផែនទីតំបន់ប្រើប្រាស់ច្រើនយ៉ាង តំបន់ឧទ្យានជាតិ និងតំបន់ដែនជំរកសត្វព្រៃនៅជុំវិញខេត្តព្រះសីហនុ

ប្រភព៖ ផែនទីបច្ចុប្បន្នភាពតំបន់ការពាររបស់ក្រសួងបរិស្ថាន ឆ្នាំ២០១៧

៥.២ ធនធានសេដ្ឋកិច្ច-សង្គម

គោលបំណងនៃការសិក្សាលើធនធានសេដ្ឋកិច្ច-សង្គមលើ **គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែកុងតេន័រថ្មី កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ** គឺដើម្បីបង្ហាញពីស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ននៃជីវភាពរស់នៅរបស់ប្រជាពលរដ្ឋដែលបាននឹងកំពុងរស់នៅក្នុងតំបន់អង្កេតរបស់គម្រោង។ នេះរួមបញ្ចូលស្ថានភាពសេដ្ឋកិច្ច (មុខរបរ និងប្រាក់ចំណូល) ការប្រើប្រាស់ទឹក ស្ថានភាពអនាម័យ ការប្រើប្រាស់ថាមពល ជាដើម នៅមុនពេលអនុវត្តគម្រោង។ ប្រព័ន្ធហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ការអប់រំ សុខភាព និងសុខមាលភាពសាធារណៈ សម្បត្តិវប្បធម៌ និងសំណង់ ប្រវត្តិសាស្រ្ត និងតំបន់ទេសចរណ៍ ត្រូវបានបញ្ចូលក្នុងផ្នែកនេះផងដែរ។ លទ្ធផលដែលពាក់ព័ន្ធនឹងស្ថានភាពសេដ្ឋកិច្ចនេះ អាចនឹងចាត់ទុកជាចំណុចគោល នៅមុនពេលអនុវត្តគម្រោង ហើយអាចនឹងត្រូវវាស់វែងក្រោយពេលប្រតិបត្តិការគម្រោង ប្រសិនបើគម្រោងមានផលប៉ះពាល់ដោយផ្ទាល់ទៅលើមុខរបរ និងប្រាក់ចំណូលរបស់សហគមន៍។ ការសិក្សាលើធនធានទាំងនេះ គឺមានសារៈសំខាន់ណាស់ដែលអាចឲ្យយើងដឹងថា តើការអភិវឌ្ឍគម្រោងនេះ ឬ វត្តមានរបស់គម្រោងអាចនឹងទទួលរងផលប៉ះពាល់អ្វីខ្លះ ទាំងពេលបច្ចុប្បន្ន និងនាថ្ងៃអនាគត។ ប្រសិនបើហេតុប៉ះពាល់ជាអវិជ្ជមានមានទំហំធំដល់ធនធានបរិស្ថាន គម្រោងអាចនឹងត្រូវមិនអនុញ្ញាត ឲ្យមានដំណើរការសាងសង់ឡើយ។ ប៉ុន្តែប្រសិនគម្រោងនេះ មានហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមានតិចតួច ការរៀបចំនូវវិធានការកាត់បន្ថយនូវរាល់ហេតុប៉ះពាល់ឲ្យនៅត្រឹមកំរិតអប្បបរមាដែលអាចទទួលយកបាន នឹងត្រូវរៀបចំឡើង។

៥.២.១ ប្រជាសាស្រ្ត និងការតាំងទីលំនៅ

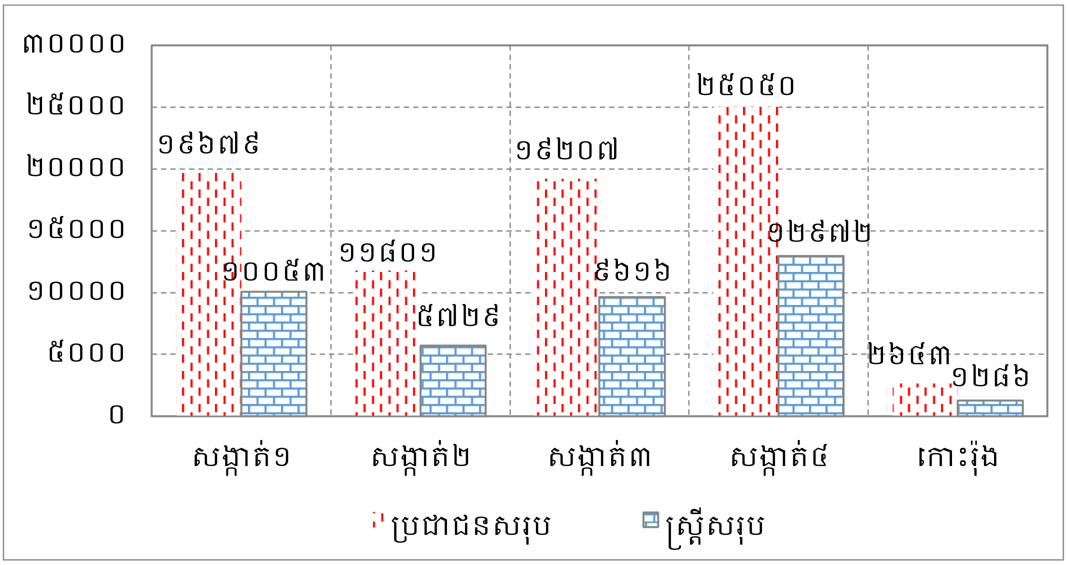
ខេត្តព្រះសីហនុមានផ្ទៃដីសរុប ២.៥៣៦,៦៨គម^{២} ស្រុក/ក្រុងចំនួន ០៤ ឃុំ/សង្កាត់ចំនួន ២៧ និងភូមិ/មណ្ឌលចំនួន ១១១ ហើយមានគ្រួសារសរុបចំនួន ៤៥.០៦៦ និងមានប្រជាពលរដ្ឋសរុប ២១១.៥២៦ នាក់។ ក្នុងក្រុងព្រះសីហនុ មានចំនួនគ្រួសារសរុប ១៧.២៥០ និងមានប្រជាពលរដ្ឋសរុប ៧៨.៣៨០នាក់ (ស្ថិតិមន្ទីរផែនការខេត្តព្រះសីហនុ ឆ្នាំ២០១៥)។ លក្ខណៈរួម នៃប្រជាសាស្រ្តគឺមានដូចក្នុងតារាងទី៥.១៨។ ស្ថិតិប្រជាពលរដ្ឋ នៅតាមសង្កាត់នីមួយៗនៅក្នុងក្រុងព្រះសីហនុ គឺមានបង្ហាញដូចក្នុងក្រាហ្វិកទី៥.១០។ ចំណែកឯស្ថិតិប្រជាពលរដ្ឋនៅក្នុងមណ្ឌលនីមួយៗក្នុងសង្កាត់ពាក់ព័ន្ធក្នុងតំបន់គម្រោង មានលម្អិតដូចក្នុងតារាងទី៥.១៩។

ទន្ទឹមនឹងនេះដែរ សំណាកប្រជាពលរដ្ឋចំនួន ៣២៩ គ្រួសារ ក្នុងបណ្តាមណ្ឌល និងសង្កាត់ ពាក់ព័ន្ធក្នុងតំបន់អង្កេតរបស់គម្រោង ត្រូវបានជ្រើសរើសសម្រាប់ការសិក្សាពីសេដ្ឋកិច្ច-សង្គម។

តារាងទី៥.១៨ លក្ខណៈរួមនៃប្រជាសាស្ត្រក្នុងក្រុងព្រះសីហនុ

បរិយាយ	ឆ្នាំ		
	២០១៣	២០១៤	២០១៥
ចំនួនគ្រួសារ	១៧.០០៣	១៨.០៣៤	១៧.២៥០
ចំនួនប្រជាពលរដ្ឋសរុប (នាក់)	៧៧.៦៥៧	៨២.០៤៨	៧៨.៣៨០
អត្រាកំនើនប្រចាំឆ្នាំ (%)	៣,២	៥,៧	-៤,៥
សរុបស្រី	៣៩.៥៥៤	៤១.៩៤២	៣៩.៦៥៦
ផលធៀបស្រីក្នុងប្រុស១០០នាក់	១០៣,៨	១០៤,៦	១០២,៤
ភាគរយស្ត្រីជាមេគ្រួសារ (%)	១០,៨	១៣,៩	១៣,២
ទំហំគ្រួសារជាមធ្យម (នាក់/គ្រួសារ)	៤,៦	៤,៥	៤,៥
ចំនួនមនុស្សអាយុ០-១៧ឆ្នាំ	២៨.៣០៧	៣០.៥៦១	២៤.៦១៧
ចំនួនមនុស្សអាយុ១៨-៦០ឆ្នាំ	៤៤.៩០១	៤៦.៦៥៩	៤៨.៦៦៥
ចំនួនមនុស្សអាយុ៦១ឆ្នាំឡើង	៤.៤៤៩	៤.៨២៨	៥.០៩៨

ប្រភព៖ មន្ទីរផែនការខេត្តព្រះសីហនុ ខែមីនា ឆ្នាំ២០១៦



ក្រាហ្វិកទី៥.១០ ចំនួនប្រជាពលរដ្ឋតាមសង្កាត់ក្នុងក្រុងព្រះសីហនុ

ប្រភព៖ មន្ទីរផែនការខេត្តព្រះសីហនុ ខែមីនា ឆ្នាំ២០១៦

តារាងទី៥.១៩ ស្ថិតិប្រជាជននៅមណ្ឌលនីមួយៗពាក់ព័ន្ធក្នុងតំបន់អង្កេតគម្រោង

សង្កាត់	មណ្ឌល	ចំនួនគ្រួសារសរុប	ចំនួនប្រជាជនសរុប	
			ស្រី	ប្រុស
សង្កាត់៣	មណ្ឌល៣	២.១០២	៤.៥៦៤	៤.៥៧១
សង្កាត់១	មណ្ឌល៣	២.៥៣៧	៥.៧៣៥	៥.៥២២
សរុប		៤.៦៣៩	១០.២៩៩	១០.០៩៣

ប្រភព៖ មន្ទីរផែនការខេត្តព្រះសីហនុ ឆ្នាំ២០១៥

តារាងទី៥.២០ ចំនួនប្រជាពលរដ្ឋតាមក្រុមនៅតាមមណ្ឌលក្នុងតំបន់អង្កេតរបស់គម្រោង

សង្កាត់	មណ្ឌល	ក្រុម	គ្រួសារសរុប	ចំនួនប្រជាជន	
				សរុប	ស្រី
សង្កាត់៣	មណ្ឌល៣	ក្រុមទី១	២៥	១២៥	៦៦
		ក្រុមទី២	១១	៤៩	២៥
		ក្រុមទី៣	១៩	៨១	៣៩
		ក្រុមទី៤	៥៤	២១៧	១១១
		ក្រុមទី៥	៣១	១៤៣	៦៣
		ក្រុមទី៦	៦៧	២៦៨	១៣៧
		ក្រុមទី៧	៩៨	៤៥៣	២៣៥
		ក្រុមទី៨	១១៧	៤៩៨	២៥២
		ក្រុមទី៩	៧៩	៣៦៥	១៧៩
		ក្រុមទី១០	៩៣	៤១៥	២២០
		ក្រុមទី១១	៧៣	៣០៨	១៦០
		ក្រុមទី១២	៩៥	៤០៤	២០៧
		ក្រុមទី១៣	១២៣	៥០០	២៥៣
		ក្រុមទី៣១	៤៥២	១.៧១៩	៨២៩
សង្កាត់១	មណ្ឌល៣	ក្រុមទី១១	២៨	១១៦	៦៧
		ក្រុមទី២០	៤០	២១៧	១០៣
		ក្រុមទី២១	២៧	១០៧	៥០
		ក្រុមទី២២	៤៩	២០១	១០៧
		ក្រុមទី២៣	៣៣	១៤៨	៨៤
		ក្រុមទី២៤	៤៥	១៩១	១០២

សង្កាត់	មណ្ឌល	ក្រុម	គ្រួសារសរុប	ចំនួនប្រជាជន	
				សរុប	ស្រី
		ក្រុមទី២៥	៥១	២២៩	១២៣
		ក្រុមទី២៦	៤០	១៨៨	៩២
		ក្រុមទី២៧	៤២	១៩០	៨៤
		ក្រុមទី២៨	៤០	១៧៧	៨០
		ក្រុមទី២៩	១៦	៦៥	២៩
		ក្រុមទី៣០	១៣	៥០	២១
		ក្រុមទី៣១	៤៣	១៨៩	៩៥
		ក្រុមទី៣៤	៤២	១៧៣	៨៧
សរុប			**១.៨៤៦**	**៧.៧៨៦**	**៣.៩០០**

ប្រភព៖ ទិន្នន័យមណ្ឌល៣ សង្កាត់១ និងទិន្នន័យមណ្ឌល៣ សង្កាត់៣ ឆ្នាំ២០១៦

៥.២.២ ព័ត៌មានទូទៅពីអ្នកផ្តល់ចំលើយតប

ក្នុងចំណោមប្រជាពលរដ្ឋ ៣២៩ គ្រួសារដែលបានសម្ភាសន៍ មានជាង ៩២ ភាគរយ គឺជាមេគ្រួសារ និងប្តី/ប្រពន្ធរបស់មេគ្រួសារ។ ក្រៅពីនោះ គឺជាកូនប្រុស/ស្រីរបស់មេគ្រួសារ។ ប្រជាពលរដ្ឋទាំងអស់នេះ មានអាយុពី ១៧ ដល់ ៧៧ ឆ្នាំ និងមានស្រី ២៤០ នាក់ ឬ៧២,៩%។ ពួកគាត់ភាគច្រើនមានកំរិតវប្បធម៌ពីបឋមសិក្សា ដល់វិទ្យាល័យ និងមាន ១៩,១ ភាគរយ ទៀត មិនធ្លាប់បានចូលរៀនឡើយ។ សមាជិកគ្រួសារ មានពី៣ ដល់១៥នាក់/គ្រួសារ ដែលជាមធ្យមមាន ៥នាក់/គ្រួសារ។

ទន្ទឹមគ្នានេះដែរ ក្នុងចំណោមប្រជាពលរដ្ឋដែលបានសម្ភាសន៍ទាំងអស់ មាន ៩២,៤ ភាគរយ ជាជនជាតិខ្មែរ ៦,៧ ភាគរយ ជាជនជាតិវៀតណាម និង ០,៩ ភាគរយ ជាជនជាតិចាម ដែលក្នុងនោះមាន ៩៧,៦ ភាគរយ កាន់ព្រះពុទ្ធសាសនា និង ២,៩ ភាគរយ កាន់សាសនាដ៏ទៃទៀត។

ទ្រព្យសម្បត្តិដែលគ្រួសារភាគច្រើនមាន គឺម៉ូតូ កង់ ទូក រថយន្ត ទូរទស្សន៍ ម៉ាស៊ីនចាក់ឌីវីឌី ឬវីស៊ីឌី កង្ហារ ទូរទឹកកក ម៉ាស៊ីនប៉ូមទឹក ម៉ាស៊ីនត្រជាក់ ម៉ាស៊ីនដេរ និងម៉ាស៊ីនបោកសំលៀកបំពាក់។ ចំណែកឯការចិញ្ចឹមសត្វវិញ ប្រជាពលរដ្ឋចិញ្ចឹមច្រើនជាងគេ គឺមាន់ទា ដោយមានចាប់ពី ២០ ទៅ ១០០ ក្បាល។ បន្ទាប់មក ការចិញ្ចឹមជ្រូកដោយមានចាប់ពី ៧ ទៅ ១០ ក្បាល និងមានប្រជាពលរដ្ឋតែមួយគ្រួសារតែប៉ុណ្ណោះបានចិញ្ចឹមសត្វគោដែលរហូតដល់ ៦០ ក្បាល។

៥.២.៣ ស្ថានភាពសេដ្ឋកិច្ច

ស្ថានភាពសេដ្ឋកិច្ចដែលលើកមកនិយាយនៅទីនេះ គឺសំដៅលើមុខរបរ និងប្រាក់ចំណូលរបស់ប្រជាពលរដ្ឋក្នុងតំបន់គម្រោង។ មុខរបរ គឺជាប្រភពនៃប្រាក់ចំណូលសម្រាប់ទ្រទ្រង់សេដ្ឋកិច្ចគ្រួសារ។ ជាទូទៅ ប្រភពចំណូលកាន់តែច្រើន នោះសេដ្ឋកិច្ចគ្រួសារក៏មានលក្ខណៈកាន់តែរឹងមាំផងដែរ។

៥.២.៣.១ ស្ថានភាពមុខរបរ

ប្រជាពលរដ្ឋដែលរស់នៅក្នុងក្រុងព្រះសីហនុទាំងមូល ភាគច្រើនជាអ្នកបំរើការងារក្នុងផ្នែកសេវាកម្ម (មុខរបរចំបង និងមុខរបរបន្ទាប់បន្សំ) ដែលមានលម្អិតដូចមានក្នុងតារាងទី៥.២១ និងទី៥.២២។

តារាងទី៥.២១ មុខរបរចំបងរបស់ប្រជាពលរដ្ឋក្នុងក្រុងព្រះសីហនុ

បរិយាយ		២០១៣	២០១៤	២០១៥	
		ភាគរយ	ភាគរយ	ភាគរយ	ចំនួនមនុស្ស
មនុស្សបំរើការក្នុងផ្នែកសេវាកម្ម		៨៩,៤	៨៩,១	៩០,១	៤១.៦៧៥
ក្នុងនោះ	លក់ដូរ និងជំនួញ	២៩,៦	២៨,៨	២៧,៣	១២.៦២៨
	ជាងជួសជុល	១,៥	១,៩	២,១	៩៧២
	ផ្នែកដឹកជញ្ជូន	៧,៩	៧,០	៧,៤	៣.៤២២
	ស៊ីឈ្នួលក្នុងវិស័យកសិកម្ម/សំណង់	១០,៩	១២,២	១១,៩	៥.៥០៤
	វិស័យឯកជន (កម្មកររោងចក្រ បុគ្គលិកអង្គការ)	២៧,០	២៦,៦	៣០,៧	១៤.២០០
	មន្ត្រីរាជការ	១២,៤	១២,៥	១០,៧	៤.៩៤៩

ប្រភព៖ មន្ទីរផែនការខេត្តព្រះសីហនុ ខែមីនា ឆ្នាំ២០១៦

តារាងទី៥.២២ មុខរបរបន្ទាប់បន្សំរបស់ប្រជាពលរដ្ឋក្នុងក្រុងព្រះសីហនុ

បរិយាយ	២០១៣	២០១៤	២០១៥	២០១៥ (នាក់)
% អ្នកមានមុខរបរបន្ទាប់បន្សំផ្នែកកសិកម្ម	២០,២	១៨,៩	៣២,០	១.៥៩៣
% ស្រីមានមុខរបរបន្ទាប់បន្សំផ្នែកកសិកម្ម	៧,៩	៨,៣	១៣,៥	៦៧៣
%អ្នកមានមុខរបរបន្ទាប់បន្សំផ្នែកសិប្បកម្ម	២,៤	៥,២	៥,៦	២៧៩
%ស្រីមានមុខរបរបន្ទាប់បន្សំផ្នែកសិប្បកម្ម	០,៩	២,៩	១,៧	៨៧
%អ្នកមានមុខរបរបន្ទាប់បន្សំផ្នែកសេវាកម្ម	៧៧,៤	៧៥,៩	៦២,៤	៣.១០៨
%ស្រីមានមុខរបរបន្ទាប់បន្សំផ្នែកសេវាកម្ម	៣១,៩	៣០,៩	២៥,១	១.២៥០

ប្រភព៖ មន្ទីរផែនការខេត្តព្រះសីហនុ ខែមីនា ឆ្នាំ២០១៦

ដូចគ្នានេះដែរ ក្នុងចំណោមប្រជាពលរដ្ឋ ៣២៩ គ្រួសារ ដែលបានសម្ភាសន៍ ភាគច្រើនក៏ជាអ្នកបំរើការងារក្នុងផ្នែកសេវាកម្ម។ លើសពីនេះទៅទៀត ការសិក្សានេះ ក៏បានផ្តោតទៅលើមុខរបរបន្ទាប់-បន្សំរបស់ប្រជាពលរដ្ឋផងដែរ។ ជាលទ្ធផល ក្នុងចំណោមគ្រួសារដែលបានសម្ភាសន៍គឺមានតែ ៧៣ គ្រួសារ ដែលមានមុខរបរបន្ទាប់បន្សំ។ ទាំងមុខរបរចំបង និងបន្ទាប់បន្សំ គឺមានបង្ហាញក្នុងតារាងទី ៥.២៣។

តារាងទី៥.២៣ មុខរបរសំខាន់របស់មេគ្រួសារក្នុងតំបន់អង្កេតគម្រោង

ល.រ	ពិពណ៌នា	អ្នកផ្តល់ចំលើយ	ភាគរយ (%)	ល.រ	ពិពណ៌នា	អ្នកផ្តល់ចំលើយ	ភាគរយ (%)
មុខរបរចំបង				មុខរបរបន្ទាប់បន្សំ			
១	អ្នកលក់ដូរខ្នាតតូច	៩៤	៣០,៣	១	អ្នកលក់ដូរខ្នាតតូច	២០	២៧,៤
២	អ្នកនេសាទ	៤១	១៣,២	២	អ្នករត់ម៉ូតូឌុប	១១	១៥,១
៣	បុគ្គលិកក្រុមហ៊ុនឯកជន	៣២	១០,៣	៣	មន្ត្រីរាជការ	៩	១២,៣
៤	កម្មករនេសាទ	២៦	៨,៤	៤	កម្មកររោងចក្រ	៤	៥,៥
៥	អ្នករត់ម៉ូតូឌុប	២៦	៨,៤	៥	កម្មករសំណង់	៤	៥,៥
៦	មន្ត្រីរាជការ	២៤	៧,៨	៦	បុគ្គលិកក្រុមហ៊ុន	៣	៤,១
៧	កម្មករសំណង់	១៩	៦,១	៧	អ្នកជំនួញ	២	២,៧
៨	កម្មកររោងចក្រ	៨	២,៦	៨	ជាងជួសជុល	២	២,៧
៩	បុគ្គលិកអង្គការ	៤	១,៣	៩	កម្មករនេសាទ	១	១,៤
១០	ជាងជួសជុល	៤	១,៣	១០	មុខរបរផ្សេងៗ	១៧	២៣,៣
១១	អ្នកជំនួញ	២	០,៦	សរុប		៧៣	១០០
១២	មុខរបរផ្សេងៗ	៤៩	៩,៧				
សរុប		៣២៩	១០០				

ប្រភពៈ ការអង្កេតលើប្រជាពលរដ្ឋនៅក្នុងតំបន់អង្កេតគម្រោង ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០១៦

៥.២.៣.២ ប្រាក់ចំណូល និងចំណាយ

ផ្អែកលើលទ្ធផលនៃការសិក្សា បានបង្ហាញថា ប្រជាពលរដ្ឋនៅក្នុងតំបន់អង្កេតរបស់គម្រោងអាចរកប្រាក់ចំណូលបានទៅតាមប្រភេទមុខរបរផ្សេងៗគ្នា។ ប្រភពប្រាក់ចំណូលដែលខ្ពស់ជាងគេនោះគឺមុខរបរអ្នកនេសាទ (១៥០ - ៣.០០០ ដុល្លារ/ខែ)។ ក្នុងចំណោម ៣២៩ គ្រួសារ ដែលបានសម្ភាសន៍ ចំណូលសរុបជាមធ្យមក្នុង១គ្រួសារមាន ១.៦០០.០០០ រៀល ឬ ៤០០ ដុល្លារ/ខែ។ ចំណែកឯការ

ចំណាយសរុបក្នុងមួយគ្រួសារជាមធ្យមគឺ ១.០០០.០០០ រៀល ឬ ២៥០ ដុល្លារ/ខែ។ ចំណូលទៅតាមប្រភេទមុខរបរផ្សេងៗទៀត គឺមានបង្ហាញដូចក្នុងតារាងទី៥.២៤។

តារាងទី៥.២៤ ប្រាក់ចំណូលរបស់ប្រជាពលរដ្ឋទៅតាមប្រភេទមុខរបរ

មុខរបរ	ចំនួនអ្នកឆ្លើយតប	ប្រាក់ចំណូលប្រចាំខែ	
		រៀល	ដុល្លារ
អ្នកលក់ដូរខ្នាតតូច	៩៤	៦០០.០០០ - ៦.០០០.០០០	១៥០ - ១.៥០០
អ្នកនេសាទ	៤១	៦០០.០០០ - ១២.០០០.០០០	១៥០ - ៣.០០០
បុគ្គលិកក្រុមហ៊ុនឯកជន	៣២	៦០០.០០០ - ៦.០០០.០០០	១៥០ - ១.៥០០
កម្មករនេសាទ	២៦	៥២០.០០០ - ៤.០០០.០០០	១៣០ - ១.០០០
អ្នករត់ម៉ូតូឌុប	២៦	៦០០.០០០ - ៣.០០០.០០០	១៥០ - ៧៥០
មន្ត្រីរាជការ	២៤	៥០០.០០០ - ៦.៨០០.០០០	១២៥ - ១.៧០០
កម្មករសំណង់	១៩	៥០០.០០០ - ២.០០០.០០០	១២៥ - ៥០០
កម្មកររោងចក្រ	៨	៤០០.០០០ - ១.២០០.០០០	១០០ - ៣០០
បុគ្គលិកអង្គការ	៤	៨០០.០០០ - ២.៨០០.០០០	២០០ - ៧០០
ជាងជួសជុល	៤	៤០០.០០០ - ២.៤០០.០០០	១០០ - ៦០០
អ្នកជំនួញ	២	៣.០០០.០០០ - ៦.០០០.០០០	៧៥០ - ១.៥០០
មុខរបរផ្សេងៗ	៤៩	៥០០.០០០ - ៦.០០០.០០០	១២៥ - ១.៥០០
ចំណូលសរុបជាមធ្យម/គ្រួសារ		១.៦០០.០០០	៤០០

ប្រភព៖ ការចុះធ្វើអង្កេតជាមួយប្រជាពលរដ្ឋនៅក្បែរតំបន់គម្រោង ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០១៦

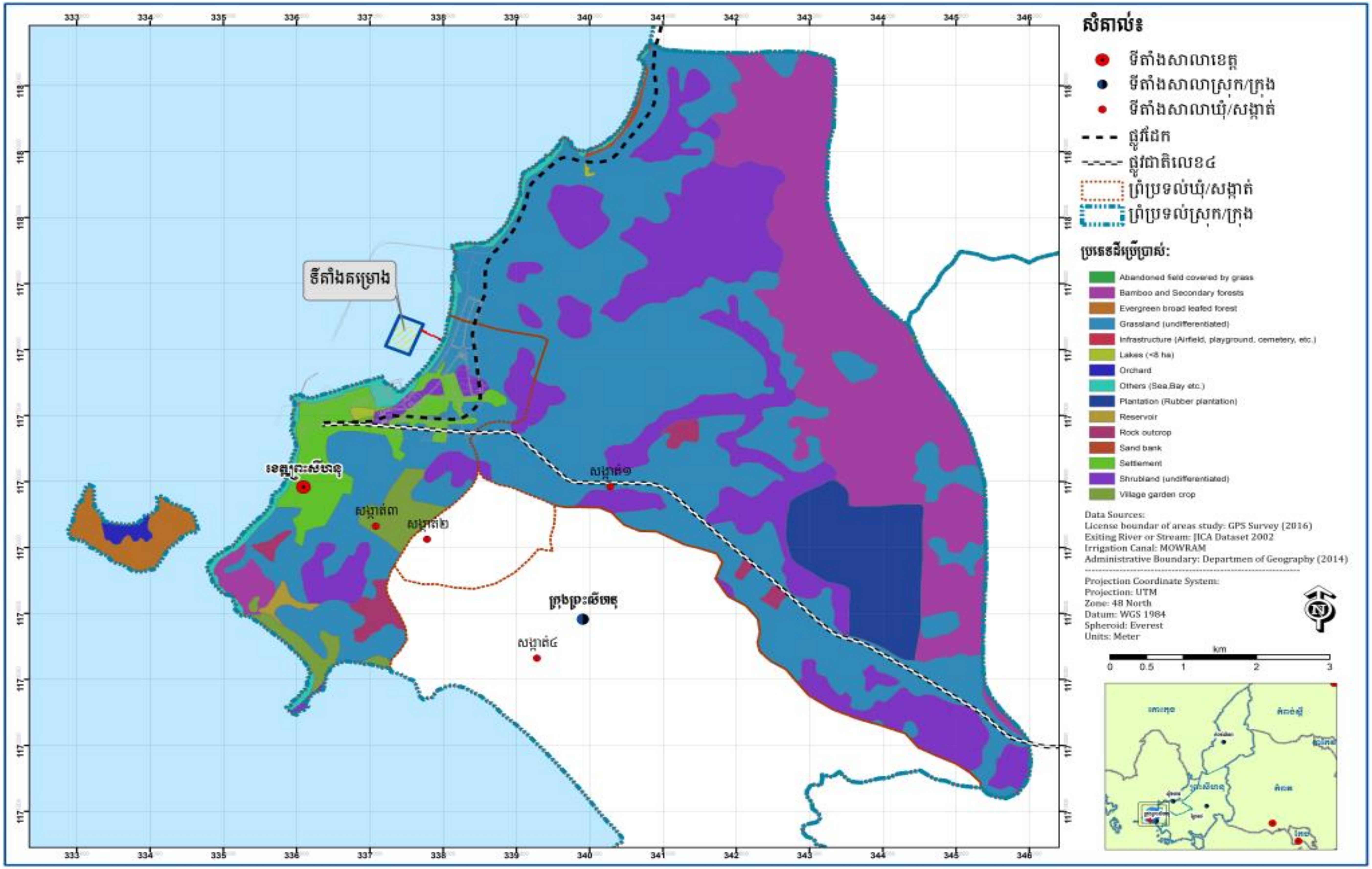
៥.២.៤ អត្រានៃភាពក្រីក្រ

គិតត្រឹមឆ្នាំ២០១៥ អត្រានៃភាពក្រីក្រនៅកម្ពុជាមាន ១៨,៧៦%។ នៅខេត្តព្រះសីហនុ អត្រានៃភាពក្រីក្រមាន ១៤,០២% ក្នុងនោះអត្រានៃភាពក្រីក្រសម្រាប់ក្រុងព្រះសីហនុ មាន ៨,៤៩% ។ នៅក្នុងសង្កាត់១ អត្រានៃភាពក្រីក្រមាន ៤,០៧% ចំណែកឯនៅក្នុងសង្កាត់៣ អត្រានៃភាពក្រីក្រមាន ៤,៤៤% (ក្រសួងផែនការ ឆ្នាំ២០១៥)។

៥.២.៥ ការប្រើប្រាស់ដី

យោងតាមប្រភេទផែនទីការប្រើប្រាស់ដីរបស់ JICA ឆ្នាំ២០០២ បានបង្ហាញថា ប្រភេទដីក្នុងសង្កាត់១ និងសង្កាត់៣ ភាគច្រើនជាប្រភេទ វាលស្មៅ ព្រៃគុម្ពោត ព្រៃឫស្សី និងព្រៃតូចៗបន្ទាប់បន្សំ (រូបភាពទី៥.២១)។ ប្រភេទ និងទំហំនៃការប្រើប្រាស់ដីរបស់សង្កាត់១ និងសង្កាត់៣ មានបង្ហាញដូច

ក្នុងតារាងទី៥.២៣។ គួរកត់សំគាល់ផងដែរថា តាំងពីឆ្នាំ២០០៣ មក ផែនទីការប្រើប្រាស់ដីមិនទាន់ត្រូវ បានគេធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពនៅឡើយទេ។ បច្ចុប្បន្ន ប្រភេទដីក្នុងសង្កាត់ទាំងពីរនេះ បាននឹងកំពុងក្លាយទៅតំបន់អភិវឌ្ឍន៍។ តាមការសម្ភាសន៍ប្រជាពលរដ្ឋ ៣២៩ គ្រួសារ បានបង្ហាញថា ដីលំនៅដ្ឋានរបស់ពួកគាត់មានជាមធ្យម ៧០ម^{២}/គ្រួសារ និងដីចំការមានចាប់ពី ០,០១ ដល់ ១ ហ.ត/គ្រួសារ និងគិតជាមធ្យមមាន ០,១១ហ.ត/គ្រួសារ។ ដីលំនៅដ្ឋាន និងដីចំការរបស់ពួកគាត់មួយចំនួនតូច គឺមានឯកសារបញ្ជាក់កម្មសិទ្ធិច្បាស់លាស់។



រូបភាពទី៥.២១ ផែនទីការប្រើប្រាស់ដីរបស់សង្កាត់១ និងសង្កាត់៣ ក្នុងក្រុងព្រះសីហនុ

ប្រភព៖ ផែនទីJICA ឆ្នាំ២០០២

តារាងទី៥.២៥ ប្រភេទ និងទំហំដីប្រើប្រាស់របស់សង្កាត់ពាក់ព័ន្ធក្នុងតំបន់អង្កេតរបស់គម្រោង

ល.រ	ឈ្មោះប្រភេទដី	សង្កាត់១ (ហ.ត)	សង្កាត់៣ (ហ.ត)
១	ដីលំនៅដ្ឋាន	-	២០៩,០៩
២	ដីវាលដែលបានគេបោះបង់ចោលគ្របដណ្តប់ដោយស្មៅ	០,០៧	-
៣	ព្រៃឈើដែលមានស្លឹកពណ៌បៃតងពេញមួយឆ្នាំ	០,៨៣	៩១,១១
៤	ព្រៃឬស្សី និងព្រៃតូចៗបន្ទាប់បន្សំ	១.១៣៤,៧០	៤៣,៨៩
៥	ឆ្នេរខ្សាច់	៨,១	០,៦២
៦	វាលស្មៅ	២.០៤២,១៨	៥០៦,១៦
៧	ព្រៃគុម្ពោត	១.០២៨,៥៥	១៥១,៣២
៨	ផ្ទៃទឹកសាប	១,៤៥	១៨,៩៩
៩	ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ	០,០២	០,៣៥
១០	ផ្ទៃថ្ម	២៧,៤៣	៤៣,៣៩
១១	ចំការកៅស៊ូ	៣២៤,០៥	-
១២	ច្បារដំណាំក្នុងភូមិ	-	១១២,៦៦
១៣	ដំណាំឈើហូបផ្លែ	-	២៣,១៨
១៤	ផ្សេងៗទៀត (សមុទ្រ ឈូងសមុទ្រ)	៣២,៤៧	១៥៦,០២

ប្រភព៖ ទិន្នន័យ JICA ឆ្នាំ២០០២

៥.២.៦ ការប្រើប្រាស់ទឹក និងអនាម័យ

៥.២.៦.១ ការប្រើប្រាស់ទឹក

គិតមកត្រឹមខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១៥ ប្រជាជនដែលរស់នៅក្នុងក្រុងព្រះសីហនុទាំងអស់ បានប្រើប្រាស់ទឹកស្រះ អណ្តូងស្នប់ អណ្តូងចំរុះ និងអណ្តូងជីក (តារាងទី៥.២៦)។ ចំណែកឯគ្រួសារដែលរស់នៅក្នុងសង្កាត់ពាក់ព័ន្ធក្នុងតំបន់អង្កេតរបស់គម្រោងវិញ ភាគច្រើនបានប្រើទឹកពីប្រព័ន្ធធ្វើអោយទឹកស្អាត អណ្តូងស្នប់ អណ្តូងចំរុះ អណ្តូងជីក ទឹកស្រះ និងទឹកត្រពាំង (តារាងទី៥.២៧)។ ចំពោះអនាម័យនៃការទទួលទានទឹកចាប់ពីឆ្នាំ២០១៣មក ស្ថានភាពទទួលទានទឹកស្អាតនៅក្នុងក្រុងព្រះសីហនុ គឺមានលក្ខណៈកាន់តែប្រសើរឡើង (តារាងទី៥.២៨) ហើយគ្រួសារដែលមានទំលាប់ទទួលទានទឹកស្អាតនៅតាមបណ្តាសង្កាត់ក្នុងក្រុងព្រះសីហនុមានបង្ហាញដូចក្នុងក្រាហ្វិកទី៥.១១។

តារាងទី៥.២៦ ប្រភពទឹកប្រើប្រាស់នៅក្នុងក្រុងព្រះសីហនុ

ប្រភពទឹក	សរុបថ្នាក់ក្រុង		
	២០១៣	២០១៤	២០១៥
ចំនួនអណ្តូងស្នប់ អណ្តូងចំរុះដែលបានប្រើប្រាស់	១.១៩០	១.២១៨	១.១១៤
ចំនួនអណ្តូងជីកមានការការពារដែលបានប្រើប្រាស់	៥៥៤	៨២៣	៧៣០
ចំនួនអណ្តូងជីកគ្មានការការពារដែលបានប្រើប្រាស់	៥៧០	២៥០	២៤០
ចំនួនស្រះទឹកដែលបានប្រើប្រាស់	៣	៥	៥

ប្រភព៖ មន្ទីរផែនការខេត្តព្រះសីហនុ ខែមីនា ឆ្នាំ២០១៦

តារាងទី៥.២៧ គ្រួសារប្រើប្រាស់ទឹកតាមប្រភពនៃសង្កាត់ពាក់ព័ន្ធក្នុងតំបន់អង្កេតរបស់គម្រោង

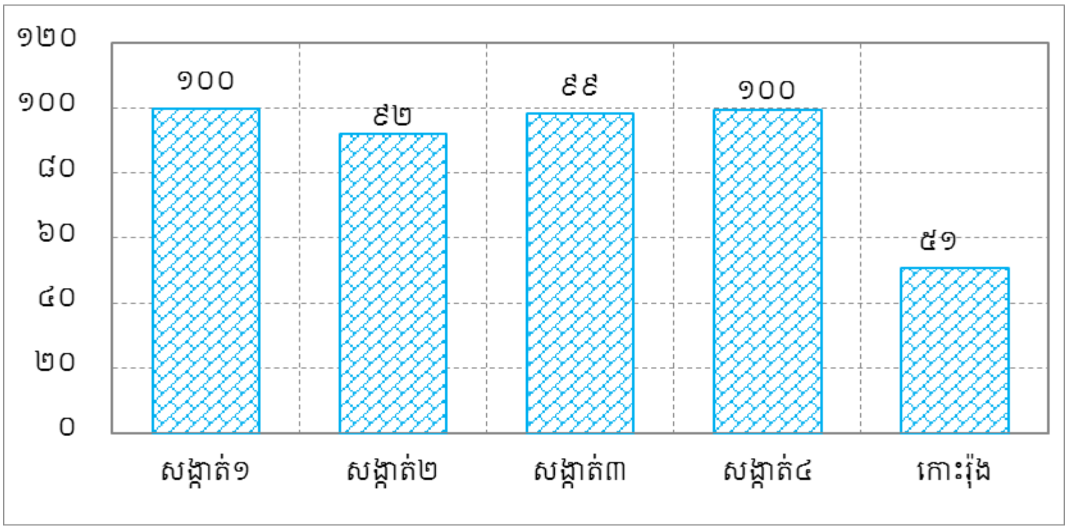
បរិយាយ	សរុបតាមសង្កាត់	
	សង្កាត់៣	សង្កាត់១
ចំនួនគ្រួសារប្រើប្រាស់ទឹកពីប្រពន្ធ័ធ្វើទឹកឱ្យស្អាត	៣.៩៥៦	១.៤៣០
ចំនួនគ្រួសារប្រើប្រាស់ទឹកអណ្តូងស្នប់ អណ្តូងចំរុះ	១៧៧	៥១៧
ចំនួនគ្រួសារប្រើប្រាស់ទឹកអណ្តូងជីកមានការការពារ	១៩០	៩៨១
ចំនួនគ្រួសារប្រើប្រាស់ទឹកពីទឹកស្រះ	-	៩៤៦

ប្រភព៖ មន្ទីរផែនការខេត្តព្រះសីហនុ ខែមីនា ឆ្នាំ២០១៦

តារាងទី៥.២៨ អនាម័យនៃការទទួលទានទឹកក្នុងក្រុងព្រះសីហនុ

បរិយាយ		២០១៣	២០១៤	២០១៥
សរុបគ្រួសារមានទំលាប់ទទួលទានទឹកស្អាត		១៦.០៤០	១៦.៤៥០	១៦.៦៤៣
ក្នុងនោះ	ទឹកម៉ាស៊ីន ឬទឹកបរិសុទ្ធ	១០.៥៣១	១១.៣៨៥	១១.៩៧៤
	ប្រើឧបករណ៍ចម្រោះទឹក	៩២៣	៨៨៩	៨៦១
	ដោយដាំទឹកឱ្យពុះ	៤.៥៨៦	៤.១៧៦	៣.៨០៨
ភាគរយគ្រួសារមានទំលាប់ទទួលទានទឹកស្អាត (%)		៩៤,៣	៩១,២	៩៦,៥

ប្រភព៖ មន្ទីរផែនការខេត្តព្រះសីហនុ ខែមីនា ឆ្នាំ២០១៦



ក្រាហ្វិកទី៥.១១ ភាគរយគ្រួសារមានទំលាប់ទទួលទានទឹកស្អាតតាមសង្កាត់ក្នុងក្រុងព្រះសីហនុ

ប្រភព៖ មន្ទីរផែនការខេត្តព្រះសីហនុ ខែមីនា ឆ្នាំ២០១៦

ផ្អែកលើលទ្ធផលនៃការចុះអង្កេតជាមួយប្រជាជនចំនួន ៣២៩ គ្រួសារ បានបង្ហាញថាប្រភពទឹកសម្រាប់ហូប ដាំស្ល និងដុសលាង/បោកគក់ គឺពុំសូវខុសគ្នាឡើយ។ ភាពខុសគ្នាបន្តិចបន្តួចនៅត្រង់ថាទឹកបរិសុទ្ធ ត្រូវបានប្រើប្រាស់ជាជំនួយបន្ថែមសម្រាប់ការហូប និងដាំស្ល ដោយសារតែពួកគាត់គិតថាគុណភាពទឹកនេះ គឺមានលក្ខណៈល្អប្រសើរជាងប្រភពទឹកផ្សេងៗ ដែលពួកគាត់កំពុងតែប្រើប្រាស់។ ប្រជាជនភាគច្រើន អាចប្រើប្រាស់ទឹកពីប្រភពផ្សេងៗបានគ្រប់ខែទាំងអស់នៅក្នុងមួយឆ្នាំ។ ប្រភពទឹក និងការប្រើប្រាស់មានបង្ហាញក្នុងតារាងទី៥.២៩។

តារាងទី៥.២៩ ប្រភពទឹកសម្រាប់ការប្រើប្រាស់ក្នុងគ្រួសារ

ការប្រើប្រាស់	ប្រភពទឹក			
	អណ្ដូងលូ(%)	អណ្ដូងស្នប់(%)	ទឹកស្អាត(%)	ទឹកបរិសុទ្ធ(%)
ផឹក	១១,៩	០,៣	២២,២	៦៥,៧
ដាំស្ល	១៨,៨	១,២	៧៤,៨	៥,២
ដុសលាង/បោកគក់	២០,៤	១,២	៧៨,៤	-

ប្រភព៖ ការចុះធ្វើអង្កេតជាមួយប្រជាជននៅក្នុងតំបន់អង្កេតរបស់គម្រោង ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០១៦

ការប្រើប្រាស់ទឹករបស់ប្រជាពលរដ្ឋដែលបានសម្ភាសន៍ ក្នុងមួយគ្រួសារចំណាយជាមធ្យមអស់ ២៦.០០០ រៀល/ខែ។ ចំពោះអនាម័យនៃការទទួលទានទឹកវិញ គឺពុំទាន់មានលក្ខណៈពេញលេញនៅឡើយទេ ដោយក្នុងចំណោមគ្រួសារដែលបានសម្ភាសន៍មានតែ ២៣៣ ឬ ៧០,៨% មានទំលាប់ទទួលទានទឹកដាំពុះ និង គ្រួសារចំនួន ២៥ ឬ ៧,៦% មានជំងឺឆ្លងដោយសារទឹកក្នុងឆ្នាំ២០១៥។

៥.២.៦.២ អនាម័យមជ្ឈដ្ឋាន

ក្នុងក្រុងព្រះសីហនុទាំងមូល ការប្រើប្រាស់បង្គន់អនាម័យរបស់ប្រជាជន គឺមានលក្ខណៈកាន់តែល្អប្រសើរឡើងចាប់តាំងពីឆ្នាំ២០១៣ (៩១,៦ ភាគរយ) ហើយបានបន្តកើនឡើងរហូតដល់ ៩៦,៣ ភាគរយ នៅឆ្នាំ២០១៥ (តារាងទី៥.៣០)។ តារាងទី៥.៣១ ពិពណ៌នាពីចំនួនគ្រួសារដែលមានបង្គន់អនាម័យប្រើប្រាស់ផ្ទាល់ខ្លួនរបស់សង្កាត់ពាក់ព័ន្ធក្នុងតំបន់អង្កេតរបស់គម្រោង។

តារាងទី៥.៣០ ការប្រើប្រាស់បង្គន់អនាម័យក្នុងក្រុងព្រះសីហនុ

បរិយាយ	២០១៣	២០១៤	២០១៥
ចំនួនគ្រួសារមានបង្គន់អនាម័យប្រើប្រាស់	១៥.៥៧៧	១៦.៨៧៥	១៦.៦១៩
%សរុបគ្រួសារមានបង្គន់អនាម័យប្រើប្រាស់	៩១,៦	៩៣,៦	៩៦,៣

ប្រភព៖ មន្ទីរផែនការខេត្តព្រះសីហនុ ខែមីនា ឆ្នាំ២០១៦

តារាងទី៥.៣១ ការប្រើប្រាស់បង្គន់អនាម័យរបស់សង្កាត់ពាក់ព័ន្ធក្នុងតំបន់គម្រោង

បរិយាយ	សរុបតាមសង្កាត់					
	សង្កាត់៣			សង្កាត់១		
	២០១៣	២០១៤	២០១៥	២០១៣	២០១៤	២០១៥
ចំនួនគ្រួសារសរុប	៤.៣៧៧	៤.៤០៣	៤.៣២៣	៤.៤១១	៤.៤០៥	៤.៣៩១
ចំនួនបង្គន់អនាម័យសរុប	៤.០៦០	៤.១៦១	៤.៣២៣	៣.៦៥៩	៣.៩១១	៤.០៣៩
%គ្រួសារមានបង្គន់អនាម័យ	៩២,៨	៩៤,៥	១០០	៨៣,០	៨៨,៨	៩២,០

ប្រភព៖ មន្ទីរផែនការខេត្តព្រះសីហនុ ខែមីនា ឆ្នាំ២០១៦

ម្យ៉ាងទៀត ផ្អែកលើលទ្ធផលដែលបានពីការចុះអង្កេតជាមួយប្រជាពលរដ្ឋចំនួន ៣២៩ គ្រួសារនៅខែកក្កដា ឆ្នាំ២០១៦ បានបង្ហាញថា មានគ្រួសារចំនួន ២៨០ (៨៥,១%) មានបង្គន់អនាម័យប្រើ-ប្រាស់នៅគេហដ្ឋាន ក្នុងនោះមាន៩៦%ជាប្រភេទបង្គន់ចាក់ទឹក និង ៤% ជាប្រភេទបង្គន់ចុចទឹក។ ចំពោះប្រជាពលរដ្ឋដែលមិនមានបង្គន់អនាម័យប្រើប្រាស់ ពួកគាត់បានបន្ទោបង់តាមបង្គន់របស់អ្នកជិតខាង និងបន្ទោរបង់ផ្ទាល់ទៅក្នុងទឹកសមុទ្រ។

៥.២.៧ ការគ្រប់គ្រងសំណល់

ផ្អែកតាមអនុក្រឹត្យលេខ ៣៦ អនក្រ.បក ស្តីពីការគ្រប់គ្រងសំណង់រឹង គឺស្ថិតនៅក្រោមការគ្រប់គ្រងរបស់ក្រសួងបរិស្ថាន។ បន្ថែមលើនេះទៀត រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា បានរៀបចំគោលការណ៍

ណែនាំនៅក្នុងប្រកាសអន្តរក្រសួងមហាផ្ទៃ និងបរិស្ថាន ឆ្នាំ២០០៣ ដើម្បីធ្វើការផាកពិន័យទៅដល់ជនណាដែលបោះចោលសំរាមឥតមានសណ្តាប់ធ្នាប់។ មានសំណល់ច្រើនប្រភេទដែលកើតចេញពីប្រភពដោយឡែកពីគ្នា ដូចជាសំណល់តាមលំនៅដ្ឋាន សំណល់ឧស្សាហកម្ម និងសំណល់កសិកម្ម ជា-ដើម ដែលតំរូវឲ្យមានសេវាកម្មប្រមូលសំរាម។

យោងទៅលើលទ្ធផលនៃការចុះអង្កេត ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០១៦ ជាមួយប្រជាពលរដ្ឋក្នុងតំបន់អង្កេតរបស់គម្រោងចំនួន ៣២៩ គ្រួសារ បានបង្ហាញថា ប្រជាពលរដ្ឋចំនួន ២៦ គ្រួសារ ទទួលបានសេវាប្រមូលសំណល់រឹង/សំរាមតាមលំនៅដ្ឋាន ដោយចំណាយជាមធ្យម ៤.០០០ រៀល/ខែ។ ចំពោះគ្រួសារដែលពុំទទួលបានសេវាប្រមូលសំណល់រឹង/សំរាម ការគ្រប់គ្រងរបស់ពួកគាត់ គឺធ្វើឡើងទៅតាមទំលាប់មានដូចជា៖ ការដុតចោល ការកប់ក្នុងរណ្តៅនៅក្បែរៗផ្ទះ និងការចោលទៅក្រៅផ្ទះ។

៥.២.៤ ការប្រើប្រាស់ថាមពល

គិតមកត្រឹមខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១៥ ប្រជាពលរដ្ឋនៅក្នុងក្រុងព្រះសីហនុ បានប្រើប្រាស់អគ្គិសនីចំនួន ១៣.៤៣៩ គ្រួសារ ឬ៩៨% បានប្រើប្រាស់អាគុយចំនួន ១០៤ គ្រួសារ ឬ០,៦% និងបានប្រើប្រាស់បន្ទះសូឡា ចំនួន ៥ គ្រួសារ។ ប្រជាពលរដ្ឋក្នុងសង្កាត់ពាក់ព័ន្ធនៃតំបន់គម្រោង បានប្រើប្រាស់អគ្គិសនី និងអាគុយ។ ស្ថិតិនៃការប្រើប្រាស់ថាមពលនៅតាមបណ្តាសង្កាត់ពាក់ព័ន្ធនឹងតំបន់គម្រោង គឺមានដូចក្នុងតារាងទី៥.៣២។

តារាងទី៥.៣២ ការប្រើប្រាស់ថាមពលរបស់សង្កាត់ពាក់ព័ន្ធក្នុងតំបន់គម្រោង

បរិយាយ	សរុបតាមសង្កាត់	
	សង្កាត់៣	សង្កាត់១
ចំនួនគ្រួសារសរុប	៤.៣២៣	៤.៣៩១
ចំនួនគ្រួសារប្រើប្រាស់ថាមពលអគ្គិសនី	៤.២១៦	៤.២១៩
ចំនួនគ្រួសារប្រើប្រាស់អាគុយ	-	៤៥

ប្រភព៖ មន្ទីរផែនការខេត្តព្រះសីហនុ ខែមីនា ឆ្នាំ២០១៦

តាមរយៈការសម្ភាសន៍ប្រជាពលរដ្ឋនៅក្នុងតំបន់អង្កេតរបស់គម្រោងចំនួន ៣២៩ គ្រួសារ បានបង្ហាញថា ពួកគាត់ទាំងអស់បានប្រើប្រាស់អគ្គិសនីសម្រាប់បំភ្លឺក្នុងគេហដ្ឋាន ដែលមានតម្លៃពី ៦១០ ដល់ ៤.៥០០ រៀល/គីឡូវ៉ាត់ និងចំណាយជាមធ្យមមាន ៦០.០០០ រៀល/គ្រួសារ/ខែ។

ចំពោះប្រភពថាមពលសំខាន់សម្រាប់ការចម្អិនអាហារប្រចាំថ្ងៃ គឺភាគច្រើនប្រើហ្គាស និងធ្យូង។ ចំណែកឯអគ្គិសនី និងអុសវិញ ត្រូវបានគេប្រើប្រាស់បន្ទាប់បន្សំប៉ុណ្ណោះ។ ក្រៅពីអគ្គិសនី ចំណាយជា-មធ្យមចំពោះថាមពលសម្រាប់ការចំអិនអាហារមាន ៤០.០០០ រៀល/គ្រួសារ/ខែ។

៥.២.៩ ប្រព័ន្ធហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធគមនាគមន៍

ខេត្តព្រះសីហនុ ជាខេត្តដែលមានហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធគមនាគមន៍សំបូរបែបមានដូចជា៖ ផ្លូវគោក ផ្លូវទឹក និងផ្លូវអាកាស ដែលបាននឹងកំពុងដំណើរការយ៉ាងសកម្មសម្រាប់គាំទ្រដល់កិច្ចអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចជាតិ។ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធគមនាគមន៍ទាំងនេះមាន៖

ប្រព័ន្ធផ្លូវថ្នល់៖ មានពីរខ្សែ គឺផ្លូវជាតិលេខ៣ និងផ្លូវជាតិលេខ៤ អាចធ្វើដំណើរបានដែលក្នុងនោះផ្លូវជាតិលេខ៤ ភ្ជាប់ពីភ្នំពេញដល់ក្រុងព្រះសីហនុមានប្រវែង ២៣០ គ.ម។ ប៉ុន្តែប្រសិនបើធ្វើដំណើរតាមផ្លូវជាតិលេខ៣ គឺមានប្រវែង២៦០គ.ម។ ផ្លូវខេត្ត មានប្រវែង ៤៤៣.៨ គ.ម។

ផ្លូវរថភ្លើង៖ បានតភ្ជាប់ពីភ្នំពេញកាត់តាមខេត្តតាកែវ កំពត និងខេត្តព្រះសីហនុ ដែលមានប្រវែង ២៦៤ គ.ម និងបានកសាងឡើងក្នុងចន្លោះឆ្នាំ១៩៦០ - ១៩៦៩។

ផែសមុទ្រ៖ ជាកំពង់ផែសមុទ្រទឹកជ្រៅអន្តរជាតិដ៏ធំជាងគេនៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាដែលសមត្ថភាពដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងលើកដាក់ទំនិញ មានការកើនឡើងជារៀងរាល់ឆ្នាំ។

អាកាសយានដ្ឋាន៖ ក្រុងព្រះសីហនុ មានអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិក្រុងព្រះសីហនុមួយកន្លែងដែលបានដំណើរការរហូតដល់សព្វថ្ងៃនេះ។

ក្រៅពីនេះ ខេត្តព្រះសីហនុ ក៏មានហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ខ្វាត់ខ្វែង ទាំងផ្លូវជាតិ ផ្លូវខេត្ត និងផ្លូវលំជនបទ ដែលបណ្តាញគមនាគមន៍ក្នុងខេត្តទាំងមូលមានបង្ហាញក្នុងតារាងទី៥.៣៣។

តារាងទី៥.៣៣ បណ្តាញគមនាគមន៍ក្នុងខេត្តព្រះសីហនុ

ល.រ	ប្រភេទផ្លូវ	បណ្តាញគមនាគមន៍	ប្រវែង (គ.ម)	ទិសដៅ	ចំនួន
១	ផ្លូវគោក	ផ្លូវជាតិលេខ១ខ្ទង់	១៤២	-	២
		ផ្លូវជាតិលេខ២ខ្ទង់	១១	-	១
		ផ្លូវខេត្ត	១២៩,៣៣	-	-
		ផ្លូវជនបទ	៦៤,៨៧	-	-
		ផ្លូវរថភ្លើង	២៦៤	ភ្នំពេញ-ព្រះសីហនុ	១
២	ផ្លូវទឹក	កំពង់ផែស្វយ័ត	-	-	១
៣	ផ្លូវអាកាស	អាកាសយានដ្ឋាន	-	សៀមរាប-ព្រះសីហនុ	១

ប្រភព៖ មន្ទីរផែនការខេត្តព្រះសីហនុ ខែមីនា ឆ្នាំ២០១៦

៥.២.១០ ស្ថានភាពចរាចរណ៍

ខេត្តព្រះសីហនុ ត្រូវបានគេទទួលស្គាល់ថាជាមជ្ឈមណ្ឌលចែកចាយ និងផ្គត់ផ្គង់ទំនិញ ដែលមានការប្រមូលផ្តុំប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនគ្រប់ប្រភេទក្នុងការផ្តល់សេវាអាហរ័ណ នីហរ័ណ ជូនអតិថិជន និងអ្នកប្រើប្រាស់កំពង់ផែតាមបណ្តាញដឹកជញ្ជូនភ្ជាប់ទៅរាជធានីភ្នំពេញរួមមាន៖ ផ្លូវជាតិលេខ៤ ផ្លូវជាតិលេខ៣ និងផ្លូវដែក។ លទ្ធផលនៃការសិក្សាលើចរាចរណ៍តាមប្រភេទយានយន្តមានដូចខាងក្រោម៖

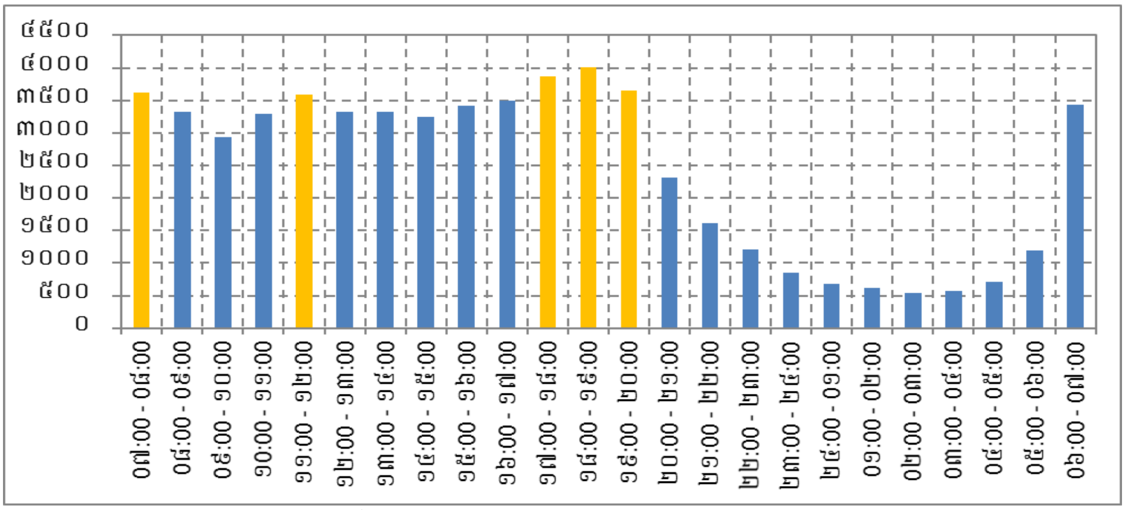
ក្រាហ្វិកទី៥.១២ បានបង្ហាញថាទោចក្រយានយន្ត(ម៉ូតូ)ចាប់ផ្តើមដំណើរការពេញមួយថ្ងៃ ប៉ុន្តែវេលាចរាចរណ៍មមាញឹកគឺចាប់ពីម៉ោង ០៦.០០ នាទីព្រឹក រហូតដល់ម៉ោង ០៨.០០ នាទីយប់ហើយវេលាមមាញឹកខ្លាំងមានចាប់ពីម៉ោង ០៧.០០ នាទីព្រឹក ដល់ម៉ោង ០៨.០០ នាទីព្រឹក ម៉ោង ១១.០០ នាទីព្រឹក ដល់ម៉ោង ១២.០០ ថ្ងៃត្រង់ និងម៉ោង ១៧.០០ នាទីល្ងាច ដល់ម៉ោង ២០.០០ នាទីយប់។

ក្រាហ្វិកទី៥.១៣ បានបង្ហាញថា ម៉ូតូសណ្តោងរឺម៉កចាប់ផ្តើមមានដំណើរការចាប់ពីវេលាម៉ោង ០៦.០០ នាទីព្រឹក រហូតដល់ម៉ោង ២០.០០ នាទីយប់ ប៉ុន្តែវេលាមមាញឹកខ្លាំង គឺមានចន្លោះពីម៉ោង ១២.០០ ថ្ងៃត្រង់ ដល់ម៉ោង ១៦.០០ នាទីរសៀល។

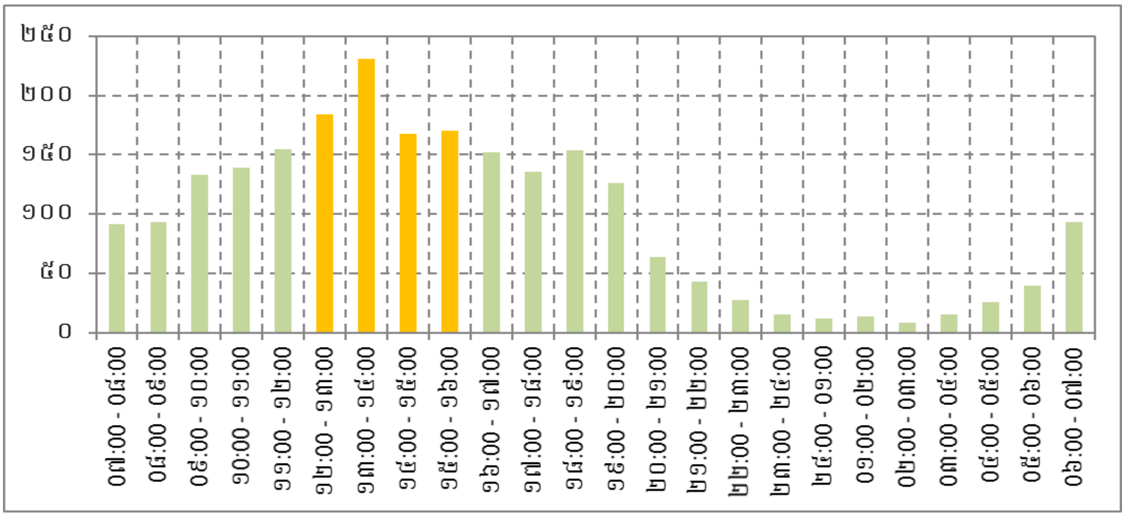
ក្រាហ្វិកទី៥.១៤ បានបង្ហាញថា រថយន្តអ្នកដំណើរមានការមមាញឹកខ្លាំងគួរសមដែរពិសេសគឺនៅចន្លោះវេលាម៉ោង១១ព្រឹកដល់ម៉ោង០៤រសៀល។

ក្រាហ្វិកទី៥.១៥ បានបង្ហាញថា វេលាមមាញឹករបស់រថយន្តភីកអាប់ គឺចន្លោះម៉ោង ១៤.០០ រសៀល ដល់ម៉ោង ១៧.០០ ល្ងាច ប៉ុន្តែរថយន្តភីកអាប់មានដំណើរការថេរដែលគួរឲ្យកត់សំគាល់ចាប់តាំងពីម៉ោង ០៦.០០ ព្រឹក រហូតដល់ម៉ោង ១៣.០០ រសៀល។

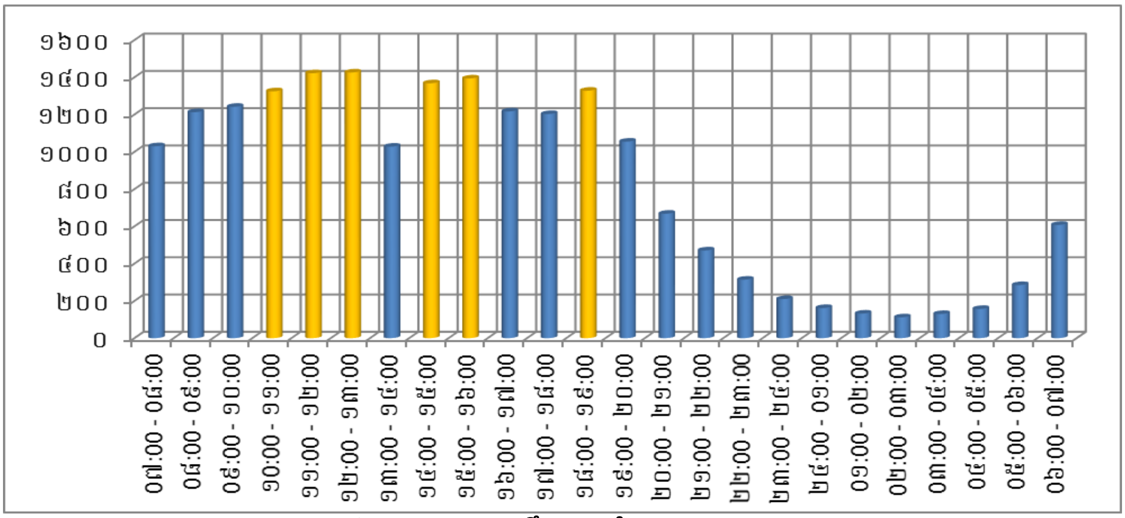
ក្រាហ្វិកទី៥.១៦ បានបង្ហាញថា ការចរាចរណ៍ និងវេលាមមាញឹករបស់រថយន្តដឹកទំនិញចំណុះក្រោម ៤ ត វិញ គឺចន្លោះម៉ោង ១៣.០០ រសៀល ទៅដល់ម៉ោង ១៦.០០ រសៀល។ រីឯរថយន្តដឹកទំនិញចំណុះលើស ៤ ត វិញ វេលាមមាញឹក គឺដូចគ្នានឹងរថយន្តចំណុះក្រោម ៤ ត ដែរ។



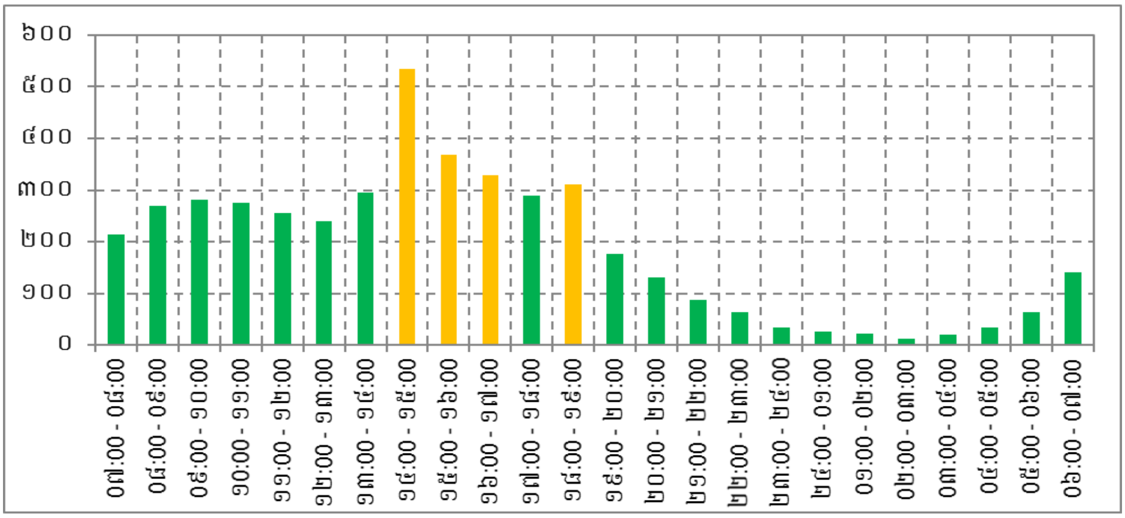
ក្រាហ្វិកទី៥.១២ ការចរាចរណ៍របស់ម៉ូតូតាមម៉ោងនីមួយៗ



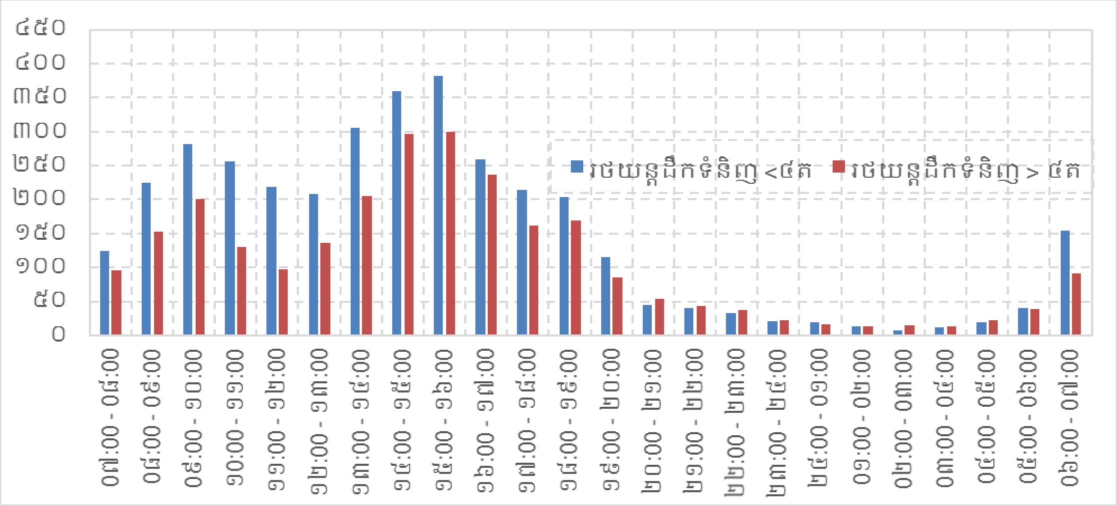
ក្រាហ្វិកទី៥.១៣ ការចរាចរណ៍របស់ម៉ូតូសណ្តោងរម៉កតាមម៉ោងនីមួយៗ



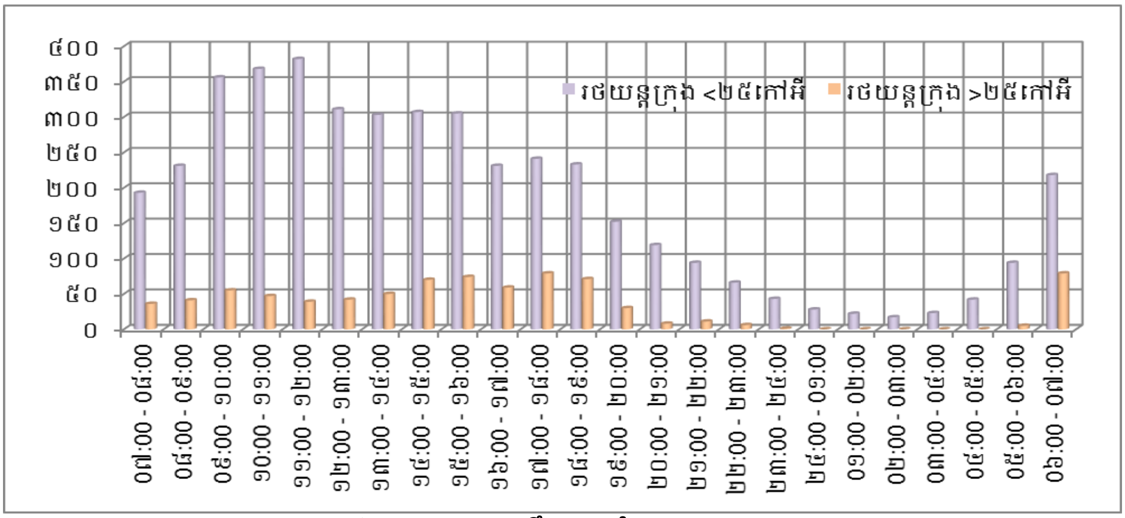
ក្រាហ្វិកទី៥.១៤ ការចរាចរណ៍របស់រថយន្តដឹកអ្នកដំណើរតាមម៉ោងនីមួយៗ



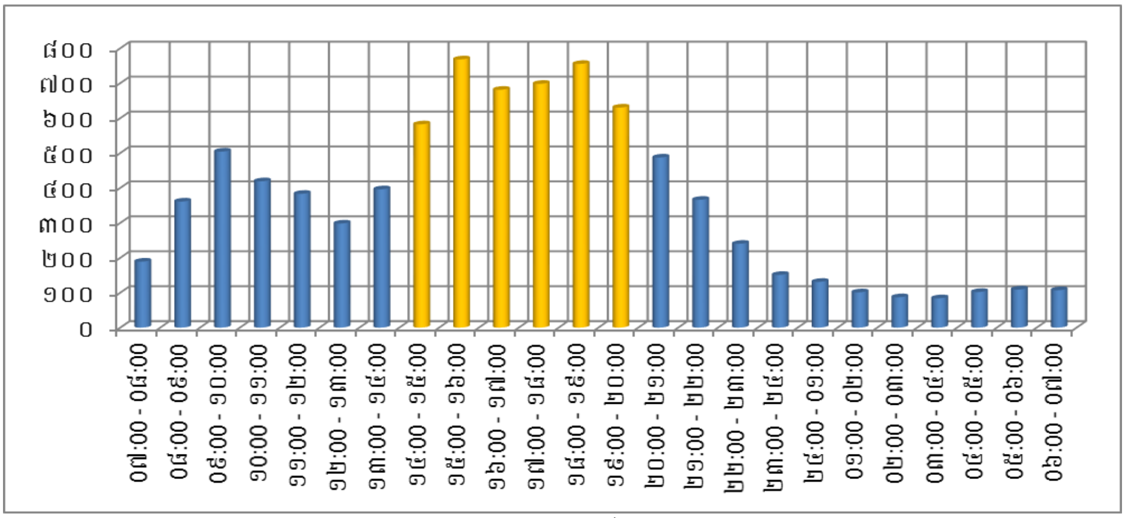
ក្រាហ្វិកទី៥.១៥ ការចរាចរណ៍របស់រថយន្តភីកអាប់តាមម៉ោងនីមួយៗ



ក្រាហ្វិកទី៥.១៦ ការចរាចរណ៍របស់រថយន្តដឹកទំនិញ<៤ត និង >៤ត តាមម៉ោងនីមួយៗ



ក្រាហ្វិកទី៥.១៧ ការចរាចរណ៍របស់រថយន្តដឹកអ្នកដំណើរ<២៥កៅអី និង >២៥កៅអី



ក្រាហ្វិកទី៥.១៨ ការចរាចរណ៍របស់រថយន្តកុងតេន័រតាមម៉ោងនីមួយៗ

ក្រាហ្វិកទី៥.១៧ បានបង្ហាញថា ការចរាចរណ៍ និងវេលាមមាញឹករបស់រថយន្តដឹកអ្នកដំណើរ <២៥ កៅអី និង >២៥ កៅអី មានការខុសគ្នា។ រថយន្តចំណុះ <២៥ កៅអី មានចរាចរណ៍វេលាមមាញឹកខ្លាំងចន្លោះម៉ោង ០៩.០០ ព្រឹក ដល់ម៉ោង ១២.០០ ថ្ងៃត្រង់ ចំណែករថយន្តដឹកអ្នកដំណើរចំណុះ >២៥ កៅអី វិញ វេលាចរាចរណ៍មមាញឹកគឺចន្លោះម៉ោង ០៦.០០ ព្រឹក ដល់ម៉ោង ០៧.០០ព្រឹក និងម៉ោង ១៧.០០ ល្ងាច ដល់ម៉ោង ១៩.០០ ល្ងាច។

ក្រាហ្វិកទី៥.១៨ បានបង្ហាញថា ការចរាចរណ៍ និងវេលាមមាញឹករបស់រថយន្តកុងតេន័រ បានចាប់ផ្ដើមមានដំណើរការតាំងពីម៉ោង ០៧.០០ ព្រឹក រហូតដល់ម៉ោង ២៣.០០ យប់។ ប៉ុន្តែ វេលាមមាញឹកខ្លាំងរបស់រថយន្តកុងតេន័រគឺមានចន្លោះពីម៉ោង ១៤.០០ រសៀល ទៅដល់ម៉ោង ២០.០០ យប់ ដែលមានចំនួនជើងឆ្លងកាត់ចន្លោះពី ៦០០ ទៅ ៨០០ ជើង។

តារាងទី៥.៣៤ បានបង្ហាញថា ការធ្វើចរាចរណ៍របស់យានយន្តគ្រប់ប្រភេទលើកលែងតែប្រភេទម៉ូតូចេញ។ រថយន្តឆ្លងកាត់ច្រើនជាងគេ/ថ្ងៃ គឺរថយន្តដឹកអ្នកដំណើរទូទៅ បន្ទាប់មករថយន្តកុងតេន័រ និងរថយន្តភីកអាប់ដំណើរតាមលំដាប់លេខរៀង។

តារាងទី៥.៣៤ ចំនួនយានយន្តសរុបតាមប្រភេទសម្រាប់ការរាប់រយៈពេល ៧ ថ្ងៃ

ថ្ងៃ	ម៉ូតូ	រ៉ឺម៉កម៉ូតូ	រថយន្តដឹកអ្នកដំណើរ	រថយន្តភីកអាប់	រថយន្តដឹកទំនិញ<៤ត	រថយន្តដឹកទំនិញ >៤ត	រថយន្តកុងតេន័រ	រថយន្តដឹកអ្នកដំណើរ <២៥កៅអី	រថយន្តដឹកអ្នកដំណើរ >២៥កៅអី	គោយន្ត
០៨ កក្កដា ២០១៦	៧.០១០	២៧៩	២.៧៧៥	៦១៤	៥៨៩	៣៧៧	១.៥៦២	៦៦២	១៣០	០
០៩ កក្កដា ២០១៦	៧.៥២០	៣១៨	២.២៨២	៥៧២	៥០៩	៤០៤	១.៦៦៤	៦៦៧	១៨៣	១
១០ កក្កដា ២០១៦	៧.២១៥	៣២៨	២.០៥២	៤៨៤	៣៣៧	២០១	៣០១	៥៥២	១១៥	១
១១ កក្កដា ២០១៦	៩.២២០	៣៦១	៣.២២៥	៨៣១	៦០៧	៤០៩	១.៤០៤	៧១៥	៨៥	៣
១២ កក្កដា ២០១៦	៨.៧២៥	៣០៥	២.៩៨២	៥៧៦	៤៨០	៣៤០	១.១០៧	៦០៥	៨២	១
១៣ កក្កដា ២០១៦	៩.៣៤៥	៣៥២	២.៨៦០	៦៩៩	៥៥៥	៤៣៥	៩៦០	៥៨២	៩១	០
១៤ កក្កដា ២០១៦	៩.៧១៥	៣៥១	៣.០០២	៧០១	៥២០	៤៥៤	១.៥៤៥	៥៩៦	១២៤	០
សរុប	៥៨.៧៥០	២.២៩៤	១៩.១៧៨	៤.៤៧៧	៣.៥៩៧	២.៦២០	៨.៥៤៣	៤.៣៧៩	៨១០	៦
អតិ.	៩.៧១៥	៣៦១	៣.២២៥	៨៣១	៦០៧	៤៥៤	១.៦៦៤	៧១៥	១៨៣	៣
អប្ប.	៧.០១០	២៧៩	២.០៥២	៤៨៤	៣៣៧	២០១	៣០១	៥៥២	៨២	០
មធ្យម	**៨.៣៩៣**	**៣២៨**	**២.៤៧០**	**៦៤០**	**៥១៤**	**៣៧៤**	**១.២២០**	**៦២៦**	**១១៦**	**១**

តាមរយៈការសិក្សាបានបង្ហាញថា ចរាចរណ៍នៅខាងមុខតំបន់កំពង់ផែ មានការកើនឡើង និងមានសភាពមមាញឹកខ្លាំងក្នុងមួយថ្ងៃៗ។ នេះគឺដោយសារតែ ១) តម្រូវការទំនិញមានកើនឡើង ២) ចំនួនអ្នកទេសចរណ៍បរទេស និងអ្នកទេសចរណ៍ក្នុងស្រុកមានការកើនឡើង ៣)ការធ្វើឲ្យប្រសើរឡើងនូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធក្នុងក្រុង និង ៤) កំណើនប្រជាសាស្ត្រ។ ជារួម យើងអាចសន្និដ្ឋានបានថា ការ-ចរាចរណ៍នៅលើផ្លូវជាតិលេខ៤ មានសកម្មភាពមមាញឹកខ្លាំង ដោយសារតែផ្លូវជាតិនេះមានតួនាទីដ៏សំខាន់ក្នុងការភ្ជាប់បណ្តាញដឹកជញ្ជូនរវាងមជ្ឈមណ្ឌលចែកចាយ និងផ្គត់ផ្គង់ទំនិញគ្រប់ប្រភេទមកកាន់រាជធានីភ្នំពេញ និងបណ្តាខេត្តនានាក្នុងប្រទេសកម្ពុជា។

៥.២.១១ ការអប់រំ

វិស័យអប់រំ បាននឹងកំពុងប្រសើរឡើងនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា។ ចំនួនសាលា បាននឹងកំពុងតែកើនឡើង ស្របគ្នានឹងការកែលម្អវិស័យអប់រំ បាននឹងកំពុងធ្វើឡើងក្នុងក្របខ័ណ្ឌទូទាំងប្រទេស។ យោងតាមរបាយការណ៍ស្ថិតិ និងសូចនាករឆ្នាំ ២០១៤-២០១៥ របស់ក្រសួងអប់រំ យុវជន និងកីឡា បានបញ្ជាក់ថា សាលារៀនទូទាំងប្រទេសមានចំនួនសរុប ១២.១៩៨ ក្នុងនោះមាន ១៤៣ សាលា ស្ថិតនៅក្នុងខេត្តព្រះសីហនុ។ ចំណែកឯគ្រឹះស្ថានអប់រំដែលមាននៅក្នុងក្រុងព្រះសីហនុវិញ គឺមានដូចក្នុងតារាងទី៥.៣៥។

តារាងទី៥.៣៥ គ្រឹះស្ថានអប់រំនៅនៅក្នុងក្រុងព្រះសីហនុ

បរិយាយ	ចំនួនសាលា	ចំនួនបន្ទប់	ចំនួនសិស្ស (នាក់)	ចំនួនគ្រូ (នាក់)
មត្តេយ្យសាលា	១៨	៤៧	១.៥៥៦	៥៥
បឋមសិក្សា	១៧	២២៩	៩.៩១៨	៣៦០
អនុវិទ្យាល័យ	៦	១០២	២.៨៤៣	១៩៨
វិទ្យាល័យ	២	៥៣	១.៧៩២	១២២
សរុប	៤៣	៤៣១	១៦.១០៩	៧៣៥

ប្រភព: មន្ទីរផែនការខេត្តព្រះសីហនុ ខែមីនា ឆ្នាំ២០១៦

ជាទូទៅ គេអាចនិយាយបានថា យ៉ាងតិចណាស់មនុស្សត្រូវរៀនថ្នាក់ទី៥ កំរិតបឋមសិក្សាសម្រាប់ការអាន និងការសរសេរជាមូលដ្ឋាន និងត្រូវរៀនឲ្យដល់ថ្នាក់ទី៩ នៃកំរិតអនុវិទ្យាល័យសម្រាប់ការសរសេរត្រឹមត្រូវ។ នៅក្នុងតំបន់អង្កេតរបស់គម្រោង ស្ថានភាពចូលរៀនរបស់សិស្សានុសិស្ស គឺ

កាន់តែមានការកើនឡើង ខណៈដែលស្ថានភាពអនរកម្ម បាននឹងកំពុងតែមានការថយចុះ ដូចមានក្នុងតារាងទី៥.៣៦។

តារាងទី៥.៣៦ ស្ថានភាពការអប់រំក្នុងតំបន់អង្កេតរបស់គម្រោង

សង្កាត់	ការចុះឈ្មោះចូលរៀន				អនក្ខរកម្ម	
	សរុបអ្នកមានអាយុ ៦-១៤		អ្នកមានអាយុ ៦-១៤ បានចូលរៀន			
	២០១៤	២០១៥	២០១៤	២០១៥	២០១៤	២០១៥
សង្កាត់៣	៤.២០៣	២.៩១៦	៤.១០៩ (៩៧,៧៦%)	២.៨៩២ (៩៩,១៨%)	0,៥%	0,៤%
សង្កាត់១	៣.៨០១	៣.៧៦១	៣.៦៨២ (៩៦,៨៧%)	៣.៦៩០ (៩៨,១១%)	0,២%	0%

ប្រភព៖ មន្ទីរផែនការខេត្តព្រះសីហនុ ខែមីនា ឆ្នាំ២០១៦

៥.២.១២ សុខភាព និងសុខមាលភាពសាធារណៈ

វិស័យសុខាភិបាល គឺបានដើរតួនាទីយ៉ាងសំខាន់ ក្នុងការលើកកំពស់សុខមាលភាពរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ ទាំងនៅទីប្រជុំជន និងនៅទីជនបទ។ ជាទូទៅ សេវាកម្មសុខភាពសាធារណៈរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ គឺមានមណ្ឌលសុខភាពនៅតាមឃុំ/សង្កាត់ មន្ទីរពេទ្យបង្អែកស្រុកប្រត្តិបត្តិ និងមន្ទីរពេទ្យខេត្ត។ តាមរយៈកិច្ចសហការរវាងរាជរដ្ឋាភិបាល និងអង្គការអន្តរជាតិនានា បាននឹងកំពុងធ្វើឲ្យសេវាកម្មសុខភាពមានលក្ខណៈកាន់តែប្រសើរឡើង ជាពិសេសជួយកាត់បន្ថយចំណាយសម្រាប់ប្រជាពលរដ្ឋក្រីក្របានមួយផ្នែកធំ។ តាមរបាយការណ៍អង្កេតសុខភាព និងប្រជាសាស្ត្រឆ្នាំ២០១៤ បានបង្ហាញថា ចាប់តាំងពីឆ្នាំ២០១០ មក អ្នករស់នៅទីប្រជុំជនចំណាយនៅតែខ្ពស់ជាងអ្នករស់នៅទីជនបទ។ ទោះបីជាយ៉ាងណា ការចំណាយរបស់អ្នករស់នៅទីប្រជុំជន បានធ្លាក់ចុះពី ៧៤,៧៩ ដុល្លារ ក្នុងឆ្នាំ២០១០ មក ៤១,៧៦ ដុល្លារ នៅឆ្នាំ២០១៤ ខណៈដែលការចំណាយរបស់អ្នករស់ទីជនបទ មានការកើនឡើងពី ២៣,៥៥ ដុល្លារ ក្នុងឆ្នាំ២០១០ ទៅ ៣៤,៩៥ ដុល្លារ នៅឆ្នាំ២០១៤ (របាយការណ៍អង្កេតសុខភាព និងប្រជាសាស្ត្រឆ្នាំ២០១៤)។ មណ្ឌលសុខភាពរបស់សង្កាត់ បានគ្របដណ្តប់ទៅលើមណ្ឌល(ភូមិ) ទាំងអស់ក្នុងសង្កាត់ និងបានដើរតួនាទីយ៉ាងសំខាន់សម្រាប់បម្រើសេវាសុខភាពរបស់ប្រជាពលរដ្ឋក្នុងសង្កាត់។ នៅក្នុងសង្កាត់១ មានមណ្ឌលសុខភាពសង្កាត់១ ដោយឡែកនៅក្នុងសង្កាត់៣ វិញ គឺពុំមានមណ្ឌលសុខភាពឡើយ។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ប្រជាពលរដ្ឋដែលរស់នៅក្នុងសង្កាត់៣ ទាំងមូលបានទៅទទួលសេវាសុខភាពនៅមណ្ឌលសុខភាពសង្កាត់១ ផងដែរ។ ផ្អែកតាមរបាយការណ៍របស់មណ្ឌលសុខភាពសង្កាត់១ បានបង្ហាញថា ជំងឺរាគមួល ជំងឺរលាកក្រពះស្រួចស្រាវ ជំងឺលើសសម្ពាធឈាមដំបូង ជំងឺរលាកផ្លូវដង្ហើមលើ និងជំងឺរលាកសួត គឺជាជំងឺដែលជួបប្រទះច្រើនជាងគេ។ ចំនួន

អ្នកជំងឺដែលបានមកទទួលសេវាព្យាបាលនៅមណ្ឌលសុខភាពសង្កាត់១ បង្ហាញដូចមាននៅក្នុងតារាងទី៥.៣៧។

តារាងទី៥.៣៧ កំណត់ត្រានៃប្រភេទជំងឺនៅមណ្ឌលសុខភាពសង្កាត់១

ល.រ	ប្រភេទជំងឺ	ចំនួនករណី
១	រាកមួល	១០៨
២	រាកគ្មានខ្សោះជាតិទឹក	២០២
៣	រលាកក្រពះស្រួចស្រាវ	២២៦
៤	រលាកតំរង់នោម	៣៤
៥	ចុកតំរងនោម	៥
៦	ជំងឺមិនឆ្លងផ្សេងៗ	៨០០
៧	គ្រុនចាញ់ស្រាល	៣
៨	លើសសម្ពាធឈាមដំបូង	៣១
៩	របួសផ្សេងៗ (ក្រៅពីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ និងគ្រាប់មីន)	៣៩៣
១០	រលាកដែសួនស្រួចស្រាវ	៣១
១១	រលាកមាត់ស្បូន	១៧៧
១២	រលាកផ្លូវដង្ហើមលើស្រួចស្រាវ	១.៦៩៤
១៣	រលាកផ្លូវដង្ហើមផ្នែកខាងក្រោមផ្សេងៗទៀត	១៣
១៤	រលាកសួត	២០
១៥	របេងសួតសង្ស័យ	២៥
១៦	រលាកទងសួតស្រួចស្រាវ	២៧
១៧	ក្អកលើសពី២សប្តាហ៍	៨៦
១៨	ជំងឺផ្លូវដង្ហើមផ្សេងៗ	៩២
១៩	ជំងឺសើស្បែកផ្សេងៗ	៥៨
២០	ជំងឺមាត់ធ្មេញផ្សេងៗ	៦៥
២១	ជំងឺភ្នែកក្រហម	២៣

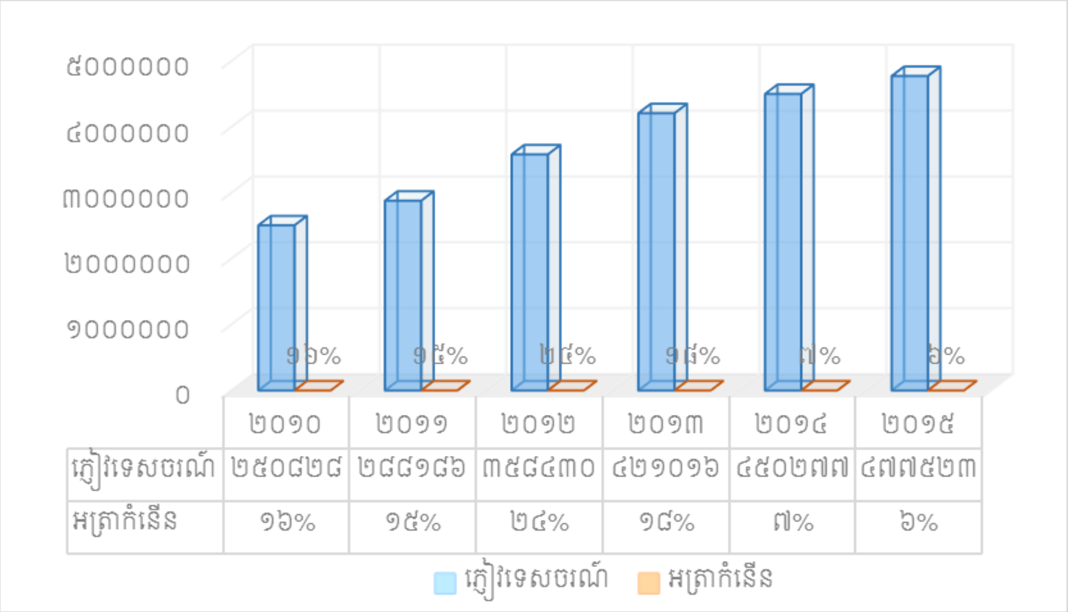
ប្រភព៖ របាយការណ៍មណ្ឌលសុខភាពសង្កាត់១ ឆ្នាំ២០១៦

៥.២.១៣ សម្បត្តិវប្បធម៌ និងសំណង់ប្រវត្តិសាស្ត្រ

តាមការស្រាវជ្រាវរបស់ក្រុមសិក្សា ពុំមានវត្តមានសំណង់កេរ្តិ៍ដំណែលវប្បធម៌ និងសំណង់ប្រវត្តិ-សាស្ត្រនៅក្នុង និងនៅក្បែរតំបន់គម្រោងឡើយ។

៥.២.១៤ តំបន់ទេសចរណ៍

យោងទៅលើរបាយការណ៍ស្ថិតិរបស់ក្រសួងទេសចរណ៍ឆ្នាំ២០១៥ បានអោយដឹងថា ចំនួនភ្ញៀវទេសចរណ៍ដែលមកទស្សនាប្រទេសកម្ពុជា មានការកើនឡើងគិតចាប់តាំងពីឆ្នាំ២០១០ រហូតដល់ឆ្នាំ២០១៥ (ក្រាហ្វិកទី៥.១៩) ជាមួយរយៈពេលស្នាក់នៅជាមធ្យម ៦,៨ ថ្ងៃសម្រាប់ភ្ញៀវទេសចរម្នាក់ (របាយការណ៍ក្រសួងទេសចរណ៍ឆ្នាំ២០១៥)។



ក្រាហ្វិកទី៥.១៩ កំណើនភ្ញៀវទេសចរណ៍មកកាន់ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ប្រភព៖ ក្រសួងទេសចរណ៍ ឆ្នាំ២០១៥

គិតត្រឹមឆមាសទី១ ឆ្នាំ២០១៦ ខេត្តព្រះសីហនុ បានទទួលភ្ញៀវទេសចរណ៍សរុបមានចំនួន ១.០៣២.៨៨១ នាក់ ក្នុងអត្រាកំណើន ១៦,៦៥% ធៀបនឹងឆមាសទី១ ឆ្នាំ២០១៥ ដែលក្នុងនោះ ភ្ញៀវទេសចរណ៍ជាតិមានចំនួន ៨០៩.៧៨៤ នាក់ កើនឡើង ២១,០៣% និងភ្ញៀវទេសចរណ៍អន្តរ-ជាតិចំនួន ២២៣.០៩៧ នាក់ កើនឡើង ៣,១២%។ ចំនួនភ្ញៀវទេសចរណ៍អន្តរជាតិសំខាន់ៗទាំង ១០ ប្រទេស ដែលបានចូលមកក្នុងខេត្តព្រះសីហនុ មានបង្ហាញក្នុងតារាងទី៥.៣៨។

តារាងទី៥.៣៨ ចំនួនភ្ញៀវទេសចរណ៍អន្តរជាតិសំខាន់ៗដែលចូលមកក្នុងខេត្តព្រះសីហនុ

ល.រ	សញ្ជាតិ	ឆមាសទី១		
		២០១៥ (នាក់)	២០១៦ (នាក់)	អត្រាកំណើន (%)
១	ចិន	២២.១៨៦	២៥.៣៥៩	១៤,៣០
២	រ៉ូស៊ី	២២.២៨៦	២៣.១៦០	៣,៩២
៣	វៀតណាម	២០.២២៦	២០.៧០៤	២,៣៦
៤	អាល្លឺម៉ង់	១០.៣៤៤	១៩.១២២	៨៤,៨៦
៥	អាមេរិក	២០.១៧៨	១៩.៧០២	-២,៣៥
៦	អង់គ្លេស	១៨.៣២៣	១៧.៩១៦	-២,២២
៧	អូស្ត្រាលី	១២.៦៩៩	១៣.៧១២	៧,៩៩
៨	បារាំង	១៧.៦៣០	១៣.២៧៣	-២៤,៧១
៩	កាណាដា	៧.៤១០	៨.៩៣៤	២០,៥៦
១០	កូរ៉េ	៨.០៤៨	៧.០៨១	-១២,០១
	សរុប	១៥៩.៣៣០	១៦៨.៩៦៣	-

ប្រភព៖ មន្ទីរទេសចរណ៍ខេត្តព្រះសីហនុ ឆ្នាំ២០១៦

៥.២.១៥ មតិយោបល់ប្រជាពលរដ្ឋពាក់ព័ន្ធនឹងគម្រោង

តាមរយៈការសំភាសន៍ប្រជាជនចំនួន ៣២៩ គ្រួសារ នៅក្នុងតំបន់អង្កេតរបស់គម្រោងបានឲ្យដឹងថា ពួកគាត់ភាគច្រើន (២២៧ គ្រួសារ ឬ ៦៩ភាគរយ) មានការគាំទ្រជាមួយនឹងគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែកុងតេន័ថ្មីនេះ និង ៨២ គ្រួសារ ឬ ២៤,៩ ភាគរយ ពុំមានយោបល់លើគម្រោង ហើយមានតែ ២០ គ្រួសារ (៦,១ភាគរយ) ប៉ុណ្ណោះ ដែលពុំយល់ព្រមលើគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍នេះ។ ចំពោះប្រជាពលរដ្ឋដែលមានការយល់ព្រមលើគម្រោង មានមតិថា គម្រោងនេះអាចនឹងជួយបង្កើនចំណូលជូនពួកគាត់តាមរយៈឱកាសការងារ ពង្រីកផ្លូវ កាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរណ៍ និងទាក់ទាញភ្ញៀវទេសចរណ៍ដែលជាកត្តាជំរុញឲ្យមានការអភិវឌ្ឍប្រទេស។ ប៉ុន្តែ គម្រោងត្រូវធានាថា ពុំមានហេតុប៉ះពាល់ដល់ប្រជាពលរដ្ឋ ហើយត្រូវគិតគូរការសាងសង់លំនៅដ្ឋានឲ្យពួកគាត់ ក្នុងករណីមានហេតុប៉ះពាល់ដោយសារគម្រោង។ សម្រាប់ប្រជាពលរដ្ឋដែលមិនមានមតិយោបល់លើគម្រោង បានបញ្ជាក់ថា គឺអាស្រ័យទៅលើមតិភាគច្រើនរបស់អ្នកភូមិ និងទុកលទ្ធភាពឲ្យអាជ្ញាធរជាអ្នកសម្រេច។ ចំណែកឯប្រជាពលរដ្ឋដែលមិនមានការយល់ព្រមលើគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍នេះ ដោយហេតុថា ពួកគាត់មានការព្រួយបារម្ភណ៍លើការបាត់បង់លំនៅដ្ឋាន ប៉ះពាល់មុខរបររនេសាទ និងជីវភាពរស់នៅរបស់ពួកគាត់។

ជំពូកទី ៦
ការចូលរួមពីសាធារណៈជន

៦.១ សេចក្តីផ្តើម

ការចូលរួមពីសាធារណៈជន គឺជាផ្នែកមួយយ៉ាងសំខាន់ក្នុងកិច្ចដំណើរការ វ.ហ.ប.ស្ថ ដើម្បីទទួលបានការចូលរួមពីរាល់ភាគីពាក់ព័ន្ធដែលរួមមាន៖ អាជ្ញាធរខេត្តព្រះសីហនុ មន្ទីរពាក់ព័ន្ធ អាជ្ញាធរក្រុង អាជ្ញាធរថ្នាក់សង្កាត់ និងប្រជាពលរដ្ឋមូលដ្ឋានដែលស្ថិតនៅក្បែរតំបន់គម្រោង។ ការចូលរួមនេះ គឺដើម្បីធ្វើយ៉ាងណាឲ្យមានលក្ខណៈពេញលេញប្រកបដោយតម្លាភាព និងធានាថា រាល់ភាគីពាក់ព័ន្ធទាំងអស់ត្រូវបានផ្តល់ឱកាសស្មើគ្នា ក្នុងការបញ្ចេញទស្សនៈ និងមតិយោបល់របស់ខ្លួន ជាពិសេសគឺទៅលើហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមានលើគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍នេះ។ គោលបំណងនៃការចូលរួមពីសាធារណៈជន គឺដើម្បី៖

- ពន្យល់ព័ត៌មានលម្អិតរបស់គម្រោងដល់អ្នកចូលរួម/អ្នកពាក់ព័ន្ធ
- ផ្តល់ឱកាសឲ្យភាគីពាក់ព័ន្ធទាំងអស់បញ្ចេញទស្សនៈ មតិយោបល់ កង្វល់ និងសំណូមពររបស់ខ្លួនទៅលើប្រភេទ ទីតាំងគម្រោង និងសកម្មភាពគម្រោង និង
- ប្រមូលមតិយោបល់ពីអ្នកចូលរួម/អ្នកពាក់ព័ន្ធលើគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ សម្រាប់រៀបចំរបាយការណ៍ វ.ហ.ប.ស្ថ។

តាមរយៈមតិយោបល់ពីអ្នកចូលរួម/អ្នកពាក់ព័ន្ធលើគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ ការកែលម្អគម្រោងទៅតាមដំណាក់កាល នឹងប្រព្រឹត្តទៅប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពខ្ពស់ និងដោយរលូន។

៦.២ ការចូលរួមពីសាធារណៈជន

៦.២.១ ការពិគ្រោះយោបល់ជាមួយស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ

៦.២.១.១ អាជ្ញាធរខេត្តព្រះសីហនុ

កិច្ចពិភាក្សាពិគ្រោះយោបល់ជាមួយ**ឯកឧត្តម យន្ត មីន** ដែលជាអភិបាលនៃគណៈអភិបាលខេត្តព្រះសីហនុ លោក ឯម ភាព នាយករដ្ឋបាលសាលាខេត្ត លោក ចេន រ៉េត នាយកទីចាត់ការផែនការ និងវិនិយោគ និងលោក ទៀត ចំរើន នាយកទីចាត់ការអន្តរវិស័យត្រូវបានធ្វើឡើងនាថ្ងៃទី១០ ខែសីហា ឆ្នាំ ២០១៦ វេលាម៉ោង ១០.៣០ នាទីព្រឹក នៅសាលប្រជុំសាលាខេត្តព្រះសីហនុ។

បន្ទាប់ពីបានជ្រាបអំពីព័ត៌មានគម្រោងរួចមក **ឯកឧត្តមអភិបាលខេត្ត** និងសហការី បានសម្តែងសេចក្តីសប្បាយរីករាយ និងបានគាំទ្រយ៉ាងពេញទំហឹង សម្រាប់គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែកុងតេន័រថ្មីនេះ ដោយឯកឧត្តមបានសង្កត់ធ្ងន់ថា៖ ១) រដ្ឋបាលខេត្ត នឹងសហការឲ្យបានជិតស្និទ្ធជាមួយនឹងកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ ក្នុងការសាងសង់ផែកុងតេន័រថ្មីនេះឡើង និងចូលរួមដោះស្រាយនូវរាល់ការប្រឈមនានាជាមួយគ្នាក្នុងន័យសំដៅលើកស្ទួយមុខមាត់របស់ខេត្ត ក៏ដូចជាប្រទេសជាតិទាំងមូលក្នុងការប្រកួតប្រជែងជាមួយប្រទេសនានាឲ្យសមជាខេត្តទេសចរណ៍មានឆ្នេរសមុទ្រស្អាតនិង ២)រដ្ឋបាលខេត្ត នឹងពិភាក្សាជាមួយរាជរដ្ឋាភិបាលក្នុងការប្តូរទីតាំងសម្រាប់ប្រជាជន ដែលរស់នៅចន្លោះតំបន់គម្រោងកំពង់ផែពហុបំណង និងចំណតផែកុងតេន័រថ្មីទៅតំបន់ផ្សេងនាពេលអនាគត។

៦.២.១.២ គណៈកម្មការគ្រប់គ្រងតំបន់ឆ្នេរខេត្តព្រះសីហនុ

កិច្ចពិភាក្សាពិគ្រោះយោបល់ជាមួយ **ឯកឧត្តម យន្ត មីន** ជាប្រធានគណកម្មាការគ្រប់គ្រងឆ្នេរខេត្តព្រះសីហនុ លោក ឯម ភាព នាយករដ្ឋបាលសាលាខេត្ត លោក ចេន រ៉េត នាយកទីចាត់ការ ផែនការ និងវិនិយោគ និងលោក ទៀត ចំរើន នាយកទីចាត់ការអន្តរវិស័យ ត្រូវបានធ្វើឡើងនាថ្ងៃទី១១ ខែសីហា ឆ្នាំ២០១៦ វេលាម៉ោង ១៤.៣០ នាទីរសៀល នៅសាលប្រជុំសាលាខេត្តព្រះសីហនុ។

បន្ទាប់ពីបានជ្រាប អំពីព័ត៌មានគម្រោងរួចមក **ឯកឧត្តម** និងសហការី បានសម្តែងសេចក្តីសប្បាយរីករាយ និងបានគាំទ្រយ៉ាងពេញទំហឹង សម្រាប់គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែកុងតេន័រថ្មីនេះ ដោយឯកឧត្តមបានសង្កត់ធ្ងន់ថា៖ គណកម្មាការគ្រប់គ្រងឆ្នេរ នឹងសហការឲ្យបានជិតស្និទ្ធជាមួយកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ ក្នុងការសាងសង់ផែកុងតេន័រថ្មីនេះ ក្នុងន័យសំដៅលើកស្ទួយមុខមាត់របស់ខេត្ត ដើម្បីឲ្យសមជាខេត្តទេសចរណ៍ដែលមានឆ្នេរសមុទ្រស្អាត។

៦.២.១.៣ ស្នងការនគរបាលខេត្តព្រះសីហនុ

កិច្ចពិភាក្សាពិគ្រោះយោបល់ជាមួយលោកឧត្តមសេនីយត្រី ណុប បញ្ញា ស្នងការរង លោក វរសេនីយឯក អ៊ី សុខា ស្នងការរង និងលោក វរសេនីយត្រី ខឹម សុផល នាយកការិយាល័យចរាចរផ្លូវទឹក ត្រូវបានធ្វើឡើងនាថ្ងៃទី១៧ ខែសីហា ឆ្នាំ២០១៦ វេលាម៉ោង ១០.១៥ នាទីព្រឹក នៅការិយាល័យរបស់លោកស្នងការរងនៃស្នងការនគរបាលខេត្តព្រះសីហនុ។

បន្ទាប់ពីបានជ្រាបពីព័ត៌មានគម្រោងរួចមក លោកស្នងការរង និងសហការី បានសម្តែងសេចក្តីសប្បាយរីករាយ និងគាំទ្រទាំងស្រុង ចំពោះគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតកំពង់ផែកុងតេន័រថ្មីនេះ។ ទន្ទឹមនឹងនោះដែរ លោកស្នងការរង និងសហការី ក៏បានលើកឡើងថា៖ ១) ត្រូវសម្រួលចរាចរណ៍ទូក

ទេសចរណ៍ និងទូកនេសាទ នៅពេលស្តារគន្លង និងអាងរបត់នាវា ២) ត្រូវផ្សព្វផ្សាយដំណឹងអំពីការស្តារគន្លង និងអាងរបត់នាវា និងការសាងសង់កំពង់ផែកុងតេន័រថ្មី ដើម្បីឲ្យប្រជាជនបានត្រៀមខ្លួនជាមុន ៣) នៅអំឡុងពេលកំពុងស្តារគន្លង និងអាងរបត់នាវា ត្រូវរៀបចំផ្លូវវាងបំពាក់ផ្លាកសញ្ញាសុវត្ថិភាព បំពាក់ពោងសុវត្ថិភាព ឬសញ្ញាបំភ្លឺផ្លូវសំគាល់ទីតាំងក្នុង ការដ្ឋានសំណង់សម្រាប់ជាសញ្ញាដល់ទូកនេសាទ ឬទូកទេសចរណ៍ ៤) សិក្សាបើកផ្លូវទឹកថ្មីឆ្លងកាត់ ទំនប់បាំងរលក (ហៅទំនប់រលក) នៅតំបន់ប៉ែកខាងជើងសម្រាប់ការចរាចរណ៍កប៉ាល់ ឬទូកនេសាទចេញចូល ៥) ត្រូវរកចំណតបន្ថែមទៀតសម្រាប់កុងតេន័រ ដើម្បីចៀសវាងការចតបណ្តាលឲ្យប៉ះពាល់ដល់អារម្មណ៍របស់ភ្ញៀវទេសចរណ៍ជាតិ និងអន្តរជាតិ ៦) ត្រូវសិក្សាទីកន្លែងស្តុកសំភារៈសំណង់ដែលមិនបង្ករការប៉ះពាល់ដល់ការចរាចរណ៍របស់អ្នកដំណើរ និង ៧) មិនត្រូវអនុញ្ញាតឲ្យចតកុងតេន័របាំងមុខផែទេសចរណ៍ឡើយ។

៦.២.១.៤ សភាពាណិជ្ជកម្មខេត្តព្រះសីហនុ

កិច្ចពិភាក្សាពិគ្រោះយោបល់ជាមួយលោក សុខ សុង អនុប្រធានសភាពាណិជ្ជកម្ម លោក យុត សុភ័ណ្ឌ អនុប្រធានសភាពាណិជ្ជកម្ម លោក ទូច ឆាយ សមាជិកសភាពាណិជ្ជកម្ម លោក សុខ យាង សមាជិកសភាពាណិជ្ជកម្ម ត្រូវបានធ្វើឡើងនាថ្ងៃទី១៥ ខែសីហា ឆ្នាំ២០១៦ វេលាម៉ោង ០៩.០០ នាទីព្រឹក នៅបន្ទប់ប្រជុំរបស់សភាពាណិជ្ជកម្មខេត្តព្រះសីហនុ។

បន្ទាប់ពីបានជ្រាបអំពីព័ត៌មានគម្រោងរួចមក លោកអនុប្រធានសភាពាណិជ្ជកម្ម និងសហការីបានសម្តែងសេចក្តីសប្បាយរីករាយ និងបានសំដែងការគាំទ្រចំពោះគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែកុងតេន័រថ្មីនេះ។ ទន្ទឹមនឹងនោះដែរ លោកអនុប្រធាន និងសហការី បានលើកឡើងថា៖ ១) ត្រូវគិតគូរអំពីការបញ្ចៀសចរាចរណ៍ចេញចូល សម្រាប់អ្នកធ្វើដំណើរឆ្លងកាត់តំបន់គម្រោង ២) រកទីតាំងចំណតថ្មីសម្រាប់កុងតេន័របន្ថែមដើម្បីកាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរណ៍តាមដងផ្លូវសាធារណៈ និង៣)ត្រូវពិនិត្យមើលបញ្ហាបរិស្ថានជុំវិញតំបន់កំពង់ផែដូចជាកាកសំណល់ និងប្រេងម៉ាស៊ីន ដែលជាប្រភពបង្កការបំពុលទឹកនិងបំផ្លាញជីវចំរុះក្នុងសមុទ្រ។

៦.២.១.៥ មន្ទីរបរិស្ថានខេត្តព្រះសីហនុ

កិច្ចពិភាក្សាពិគ្រោះយោបល់ជាមួយលោក សំ គល់ អនុប្រធានមន្ទីរបរិស្ថានខេត្តព្រះសីហនុ និងលោក ម៉ើង សុភាព អនុប្រធានបរិស្ថានខេត្តព្រះសីហនុ ត្រូវបានធ្វើឡើងនាថ្ងៃទី១០ ខែសីហា ឆ្នាំ២០១៦ វេលាម៉ោង ០៨.៣០ ព្រឹក នៅសាលប្រជុំរបស់មន្ទីរបរិស្ថានខេត្តព្រះសីហនុ។

បន្ទាប់ពីបានជ្រាបអំពីព័ត៌មានគម្រោងរួចមក លោកអនុប្រធានមន្ទីរបរិស្ថានខេត្តទាំងពីរ បានសម្តែងសេចក្តីសប្បាយរីករាយ និងបានសំដែងការគាំទ្រទាំងស្រុងចំពោះគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែកុងតេន័រថ្មីនេះ។ ទន្ទឹមនឹងនោះ លោកអនុប្រធានទាំងពីរ ក៏បានលើកឡើងថា៖ ១) ត្រូវសម្រួលការកកស្ទះចរាចរណ៍នាតំបន់គម្រោងក្នុងការដឹកជញ្ជូនខ្សាច់មកចាក់បំពេញកំពង់ផែកុងតេន័រថ្មី ទាំងការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក និងតាមផ្លូវទឹក ២) គ្រប់គ្រងកាកសំណល់រឹង និងរាវឲ្យបានត្រឹមត្រូវ ជៀសវាងបង្កការបំពុលដល់ទឹក ដីរចំរុះ និងការធ្វើឲ្យបាត់បង់សណ្តាប់ធ្នាប់តំបន់កំពង់ផែ និង ៣) នៅដំណាក់កាលសាងសង់ ត្រូវគោរពតាមបទដ្ឋានគតិយុត្តរបស់ក្រសួងបរិស្ថាន និងត្រូវមានសីលធម៌ខ្ពស់ចំពោះប្រជាពលរដ្ឋដែលរស់នៅក្បែរ ឬជាប់តំបន់គម្រោង។

៦.២.១.៦ មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនខេត្តព្រះសីហនុ

កិច្ចពិភាក្សាពិគ្រោះយោបល់ជាមួយលោក ជ្រា ថារ៉ាវុធ អនុប្រធានមន្ទីរសាធារណការ និង ដឹកជញ្ជូន ត្រូវបានធ្វើឡើងនាថ្ងៃទី១២ ខែសីហា ឆ្នាំ២០១៦ វេលាម៉ោង ១៥.១៥ ព្រឹក នៅបន្ទប់ការិយាល័យលោកអនុប្រធានមន្ទីរសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន ខេត្តព្រះសីហនុ។

បន្ទាប់ពីបានជ្រាបអំពីព័ត៌មានគម្រោងរួចមក លោកអនុប្រធានមន្ទីរ បានសម្តែងសេចក្តីសប្បាយរីករាយ និងបានសំដែងការគាំទ្រទាំងស្រុងចំពោះគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែកុងតេន័រថ្មីនេះ។ ទន្ទឹមនឹងនោះដែរ លោកអនុប្រធានមន្ទីរ ក៏បានលើកឡើងនូវសំណូមពរមួយចំនួនមានដូចជា៖ ១) សុំស្នើទៅ JICA ឲ្យជួយពង្រីកផ្លូវសម្តេច ហ៊ុន សែន រហូតដល់មុខផ្សារទំនប់រលក និងបំពាក់អំពូលភ្លើងតាមដងផ្លូវ និងជួយពង្រីកផ្លូវជាតិលេខ៤ ឲ្យបានប្រវែង៣០០ម៉ែត្រ ២) ដើម្បីចៀសវាងការបង្ហូរទឹកសំណល់ចូលសមុទ្រដោយគ្មានការចម្រោះសំអាតជាមុន និងសូមឲ្យអាជ្ញាធរកំពង់ផែប្រើប្រាស់អាងចម្រោះទឹកស្អុយ ដែលគ្រប់គ្រងដោយមន្ទីរសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូនជំនួសវិញ និង ៣) ត្រូវសិក្សារកទីតាំងចំណតកុងតេន័រថ្មីបន្ថែមទៀត ដើម្បីកាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរណ៍តាមដងផ្លូវសាធារណៈ។

៦.២.១.៧ មន្ទីររៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម សំណង់ និងសុរិយោដីខេត្តព្រះសីហនុ

កិច្ចពិភាក្សាពិគ្រោះយោបល់ជាមួយលោក ហេង រិទ្ធ ប្រធានការិយាល័យសំណង់ និងលោក គាត សុវន្ត មន្ត្រីការិយាល័យរៀបចំដែនដី ត្រូវបានធ្វើឡើងនៅថ្ងៃទី២០ ខែតុលា ឆ្នាំ២០១៦ វេលាម៉ោង ១៥.១០ នាទីរសៀល នៅបន្ទប់ប្រជុំរបស់មន្ទីររៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម សំណង់ និងសុរិយោដី ខេត្តព្រះសីហនុ។

បន្ទាប់ពីបានជ្រាបអំពីព័ត៌មានគម្រោងរួចមក លោកប្រធានការិយាល័យ និងសហការីបានគាំទ្រយ៉ាងពេញទំហឹងចំពោះគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែកុងតេន័រថ្មីនេះ។ ទន្ទឹមនឹងនោះ លោកប្រធាននិងសហការី ក៏បានសង្កត់ធ្ងន់លើចំនុចមួយចំនួនដូចជា៖ ១) អាជ្ញាធរកំពង់ផែ គួរពិចារណាលើទំរង់ណាមួយសម្រាប់ការស្តាបនាកំពង់ផែ ថាគួរធ្វើយកទម្រង់ជាស្ពាន ឬក៏យកទម្រង់ជាការចាក់ដី ថាតើមួយណាចំណេញថវិកា ២) អាជ្ញាធរកំពង់ផែ គួរមានចំណតសម្រាប់រថយន្តកុងតេន័រ ដើម្បីចៀសវាងការចតគ្មានសណ្តាប់ធ្នាប់ និងគ្មានរបៀបរាបរយ ៣) អាជ្ញាធរកំពង់ផែ ឬអាជ្ញាធរពាក់ព័ន្ធគួរ ធ្វើការសិក្សាឲ្យបានច្បាស់លាស់ជាមុនអំពីហេតុប៉ះពាល់ផ្សេងៗ ដែលបង្កដោយគម្រោងទៅលើប្រជាពលរដ្ឋដែលរស់នៅជុំវិញតំបន់ស្នើគម្រោង និងត្រូវបំពាក់ផ្លាកសញ្ញាសុវត្ថិភាព និងសញ្ញាបំភ្លឺចរាចរណ៍ទាំងផ្លូវទឹក និងផ្លូវគោក។

៥.២.១.៨ មន្ទីរពាណិជ្ជកម្មខេត្តព្រះសីហនុ

កិច្ចពិភាក្សាពិគ្រោះយោបល់ជាមួយលោក ព្រហ្ម សុខជាវណ្ណដា ប្រធានមន្ទីរមន្ទីរពាណិជ្ជកម្មខេត្ត លោក វ៉ែន សុវណ្ណ អនុប្រធានមន្ទីរ លោក សេង សំណាង ប្រធានការិយាល័យ លោក ដូ សុង អនុ-ប្រធានការិយាល័យ លោក ព្រហ្ម សុខហេងវណ្ណរិទ្ធ អនុប្រធានការិយាល័យ លោក ឌួង សុវណ្ណ អនុ-ប្រធានការិយាល័យ អ្នកស្រី ហ៊ិន កណិកា បុគ្គលិករដ្ឋបាល អ្នកស្រី ប្រាក់ ច័ន្ទបូរ បុគ្គលិករដ្ឋបាល អ្នកស្រី អ៊ុក សារឹម បុគ្គលិករដ្ឋបាល ត្រូវបានធ្វើឡើងនាថ្ងៃទី១៦ ខែសីហា ឆ្នាំ២០១៦ វេលាម៉ោង ០៩.២០ នាទីព្រឹក នៅបន្ទប់ប្រជុំរបស់មន្ទីរពាណិជ្ជកម្មខេត្តព្រះសីហនុ។

បន្ទាប់ពីបានជ្រាបអំពីព័ត៌មានគម្រោងរួចមក លោកប្រធានមន្ទីរ បានសម្តែងសេចក្តីសប្បាយរីករាយ និងបានសំដែងការគាំទ្រទាំងស្រុងចំពោះគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែកុងតេន័រថ្មីនេះ ព្រោះអាចឲ្យនាវាដឹកទំនិញធុនធំចូលសំចតបាន និងធ្វើឲ្យតម្លៃសេវាដឹកជញ្ជូននិងតម្លៃទំនិញចុះទាប។ ទន្ទឹមនឹងនោះដែរ លោកប្រធាន និងសហការី ក៏បានលើកជាសំណូមពរមួយចំនួនមានដូចជា៖ ១) ត្រូវមានជាសំណងសមរម្យដល់ពលរដ្ឋ និង ២) នៅអំឡុងពេលសាងសង់ ត្រូវជួយសម្រួលដល់ការធ្វើចរាចរណ៍របស់កប៉ាល់ ឬទូកអ្នកនេសាទ មានដូចជាបំពាក់ផ្លាកសញ្ញា ឬភ្លើងបំភ្លឺចរាចរណ៍ជាដើម។

៦.២.១.៩ មន្ទីរធនធានទឹក និងឧតុនិយមខេត្តព្រះសីហនុ

កិច្ចពិភាក្សាពិគ្រោះយោបល់ជាមួយលោក ហេង សោភ័ណរិទ្ធ អនុប្រធានមន្ទីរធនធានទឹក និងឧតុនិយមខេត្តព្រះសីហនុ ត្រូវបានធ្វើឡើងនាថ្ងៃទី១២ ខែសីហា ឆ្នាំ២០១៦ វេលាម៉ោង ០៨.២០ ព្រឹក នៅបន្ទប់ការិយាល័យរបស់លោកអនុប្រធានមន្ទីរធនធានទឹក និងឧតុនិយម ខេត្តព្រះសីហនុ។

បន្ទាប់ពីបានជ្រាបអំពីព័ត៌មានគម្រោងរួចមក លោកអនុប្រធានមន្ទីរបានសម្តែងសេចក្តីសប្បាយរីករាយ និងបានសំដែងការគាំទ្រយ៉ាងខ្លាំងឲ្យមានចំណតកំពង់ផែទឹកជ្រៅសំរាប់ប្រទេសកម្ពុជា ជាពិសេសចំពោះគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែកុងតេន័រថ្មីនេះ។ ទន្ទឹមនឹងនោះដែរ លោកអនុប្រធាន ក៏បានសំណូមពរថា ត្រូវដាក់ផ្លាក់សញ្ញាសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ទាំងផ្លូវទឹក និងផ្លូវគោក ដើម្បីជាសញ្ញាសម្រាប់ផ្តល់ព័ត៌មានជាមុនដល់នាវា ឬទូកនេសាទនានាដែលធ្វើដំណើរឆ្លងកាត់ និងដើម្បីសម្រួលដល់ការធ្វើចរាចរណ៍របស់នាវាតូចធំ ទាំងឡាយ។

៦.២.១.១០ មន្ទីររ៉ែ និងថាមពលខេត្តព្រះសីហនុ

កិច្ចពិភាក្សាពិគ្រោះយោបល់ជាមួយលោក ស៊ិន សំណាង ប្រធានការិយាល័យធនធានរ៉ែនៃមន្ទីររ៉ែ និងថាមពល ខេត្តព្រះសីហនុ ត្រូវបានធ្វើឡើងនាថ្ងៃទី១២ ខែសីហា ឆ្នាំ២០១៦ វេលាម៉ោង ១៤.១០ រសៀល នៅបន្ទប់ការិយាល័យរបស់លោកប្រធានការិយាល័យធនធានរ៉ែ។

បន្ទាប់ពីបានជ្រាបអំពីព័ត៌មានគម្រោងរួចមក លោកប្រធានការិយាល័យ បានសម្តែងសេចក្តីសប្បាយរីករាយ និងបានសំដែងការគាំទ្រទាំងស្រុងចំពោះគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែកុងតេន័រថ្មីនេះ។ ទន្ទឹមនឹងនោះដែរ លោកក៏បានលើកឡើងថា៖ ១) អាជ្ញាធរកំពង់ផែ ត្រូវដាក់ពាក្យស្នើសុំសម្រាប់ការបូមស្តារគន្លង អាងរបត់នាវា និងការសាងសង់ស្ថានីយប្រេងឥន្ធនៈ ២) ត្រូវសិក្សាឲ្យបាច្បាស់លាស់អំពីការប៉ះពាល់នានាមានដូចជា៖ ការបំពុលទឹកសមុទ្រ ការបាក់ច្រាំង ការបាត់បង់ជីវចំរុះជាដើម ៣) ត្រូវសិក្សាទីតាំងចំណតកុងតេន័របន្ថែម ដើម្បីកាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរណ៍តាមផ្លូវសាធារណៈ និង ៤) ការស្តារគន្លង និងអាងរបត់នាវា គួរសិក្សា និងប្រើប្រាស់មធ្យោបាយផ្សេងជំនួសឲ្យការប្រើប្រាស់ឧបករណ៍ចាប់ខ្សាច់ ព្រោះអាចបង្ករភាពល្អក់កករដល់ទឹកសមុទ្រជាខ្លាំង និងបណ្តាលឲ្យបាត់បង់ជីវៈចំរុះ និងប៉ះពាល់ដល់ការចិញ្ចឹមត្រីរបស់អ្នកភូមិ។

៦.២.១.១១ មន្ទីរការងារ និងបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈខេត្តព្រះសីហនុ

កិច្ចពិភាក្សាពិគ្រោះយោបល់ជាមួយលោកស្រី ទន់ វណ្ណនី អនុប្រធានមន្ទីរការងារ និងបណ្តុះ-បណ្តាលវិជ្ជាជីវៈខេត្ត និងលោក ម៉េត វណ្ណា អនុប្រធានការិយាល័យ នៃមន្ទីរការងារ និងបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ ត្រូវបានធ្វើឡើងនាថ្ងៃទី១១ ខែសីហា ឆ្នាំ២០១៦ វេលាម៉ោង ០៨.២០ នាទីព្រឹក នៅបន្ទប់ប្រជុំរបស់មន្ទីរការងារនិងបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវ ខេត្តព្រះសីហនុ។

បន្ទាប់ពីបានជ្រាបអំពីព័ត៌មានគម្រោងរួចមក លោកស្រីអនុប្រធាន និងសហការី បានសម្តែងសេចក្តីសប្បាយរីករាយ និងបានគាំទ្រយ៉ាងពេញទំហឹង ចំពោះគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែកុងតេន័រថ្មី

នេះ។ ទន្ទឹមនឹងនោះដែរ លោកស្រីអនុប្រធាន និងសហការី ក៏បានសង្កត់ធ្ងន់លើចំនុចមួយចំនួនមានដូចជា៖ ១) ត្រូវរៀបចំទុកដាក់សំណល់ប៉ះពាល់បរិស្ថាន ឬបង្ករោគដល់សុខភាពឲ្យបានត្រឹមត្រូវ និងជាពិសេសត្រូវដាក់ផ្លាកសញ្ញាសុវត្ថិភាព ២) ត្រូវបំពាក់សំភារៈសុវត្ថិភាពដល់កម្មករ និងបុគ្គលិកឲ្យបានគ្រប់ៗគ្នាដូចជា៖ មួកការពារ ស្បែកជើងកវែង ស្រោមដៃ ម៉ាស់ វ៉ែនតាជាដើម ៣) ត្រូវគោរពច្បាប់ការងារ ៤) ក្រុមហ៊ុនម៉ៅការសាងសង់ ត្រូវចុះបញ្ជីការជាមួយកម្មវិធីបេឡាជាតិរបបសន្តិសុខសង្គម (ប.ស.ស) ឲ្យបានទាន់ពេលវេលា ៥) កម្មករបើកបរយន្ត គឺតំរូវឲ្យមានប័ណ្ណបើកបរ មានជំនាញក្នុងការបើកបរ និងមានសីលធម៍ល្អក្នុងការបើកបរ និង ៦) ត្រូវផ្តល់ប្រាក់ឈ្នួលឲ្យសមរម្យ និងសៀវភៅការងារដល់បុគ្គលិក និងកម្មករ។

៦.២.១.១២ មន្ទីរទេសចរណ៍ខេត្តព្រះសីហនុ

កិច្ចពិភាក្សាពិគ្រោះយោបល់ជាមួយលោក អ៊ឹម ចន្ទា អនុប្រធានមន្ទីរទេសចរណ៍ខេត្ត អ្នកស្រី ម៉ៃ និមល អនុប្រធានការិយាល័យ លោក សេង ខា ទីប្រឹក្សាក្រសួងទេសចរណ៍ ត្រូវបានធ្វើឡើងនាថ្ងៃទី ១៥ ខែសីហា ឆ្នាំ២០១៦ វេលាម៉ោង ១៤.៣០ នាទីរសៀល នៅបន្ទប់ការិយាល័យរបស់លោក ប្រធានមន្ទីរទេសចរណ៍ខេត្តព្រះសីហនុ។

បន្ទាប់ពីបានជ្រាបអំពីព័ត៌មានគម្រោងរួចមក លោកអនុប្រធាន និងសហការី បានសម្តែងសេចក្តីសប្បាយរីករាយ និងបានគាំទ្រចំពោះគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែកុងតេន័រថ្មីនេះ។ ទន្ទឹមនឹងនោះដែរ លោកអនុប្រធាន និងសហការី ក៏បានលើកឡើងថា៖ ១)គួរពង្រីកផ្លូវ ឬសាងសង់ផ្លូវវាងមុនការសាងសង់កំពង់ផែ ដើម្បីបញ្ចៀសការកកស្ទះចរាចរណ៍សម្រាប់ភ្ញៀវទេសចរណ៍ជាតិ និងអន្តរជាតិ និង ២) បំពាក់ភ្លើងសញ្ញាសម្រាប់ជួយសម្រួលចរាចរណ៍នាវា ឬទូកទេសចរណ៍នៅពេលដំណើរការសាងសង់។

៦.២.១.១៣ មន្ទីរផែនការខេត្តព្រះសីហនុ

កិច្ចពិភាក្សាពិគ្រោះយោបល់ជាមួយលោក ហុង ប៉េងហួ ប្រធានមន្ទីរផែនការ ត្រូវបានធ្វើឡើងនៅថ្ងៃទី១៦ ខែសីហា ឆ្នាំ២០១៦ វេលាម៉ោង ០៨.០០ នាទីព្រឹក នៅបន្ទប់ការិយាល័យរបស់លោក ប្រធានមន្ទីរផែនការខេត្តព្រះសីហនុ។

បន្ទាប់ពីបានជ្រាបអំពីព័ត៌មានគម្រោងរួចមក លោកប្រធាន បានសម្តែងសេចក្តីសប្បាយរីករាយ និងបានសំដែងការគាំទ្រទាំងស្រុងចំពោះ គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែកុងតេន័រថ្មីនេះ។ ទន្ទឹមនឹងនោះដែរ លោកប្រធាន ក៏បានលើកឡើងថា ការអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែកុងតេន័រថ្មីនេះ ១) បានផ្តល់ការងារ និង

មានផលប៉ះពាល់តិចតួចដល់ប្រជាជនរស់នៅជុំវិញតំបន់នោះ។ ហេតុដូចនេះ គួរមានសំណងសមរម្យ និង ២) គួរតែដំណើរការសាងសង់ក្នុងពេលឆាប់ៗ។

៦.២.១.១៤ ខណ្ឌរដ្ឋបាលជលផលខេត្តព្រះសីហនុ

កិច្ចពិភាក្សាពិគ្រោះយោបល់ជាមួយលោក នេន ចំរើន នាយខណ្ឌរដ្ឋបាលជលផលក្រុងព្រះសីហនុ និងកញ្ញា គុជ សុខលាភ មន្ត្រីជាប់កិច្ចសន្យា ត្រូវបានធ្វើឡើងនៅថ្ងៃទី១៥ ខែសីហា ឆ្នាំ២០១៦ វេលាម៉ោង ១៦.០០ នាទី រសៀល នៅបន្ទប់ការិយាល័យរបស់លោកនាយខណ្ឌរដ្ឋបាល ជលផល ក្រុងព្រះសីហនុ។

បន្ទាប់ពីបានជ្រាបអំពីព័ត៌មានគម្រោងរួចមក លោកនាយខណ្ឌ និងសហការី បានសំដែងការគាំទ្រចំពោះគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែកុងតេន័រថ្មីនេះ។ ទន្ទឹមនឹងនោះ លោកនាយខណ្ឌ ក៏បានលើកឡើងថា៖ ១) គួរជៀសវាងការប្រើប្រាស់ឧបករណ៍ចាប់ខ្សាច់ក្នុងការស្តារគន្លង និងអាងរបត់នាវាព្រោះអាចបណ្តាលឲ្យឧស្ម័នកាបូនិច និងពពួកប៉ារ៉ាស៊ីតចេញពីខ្សាច់ ឬភក់បាតសមុទ្រទៅបំផ្លាញជីវចំរុះ និង ២) គួរបើកច្រកផ្លូវបណ្តោះអាសន្នកាត់តំបន់ទំបន់រលក សម្រាប់ប្រជានេសាទបានឆ្លងកាត់កំឡុងដំណើរការសាងសង់កំពង់ផែកុងតេន័រថ្មី។

៦.២.១.១៥ អង្គការស្រាវជ្រាវជាតិកម្ពុជាខេត្តព្រះសីហនុ

កិច្ចពិភាក្សាពិគ្រោះយោបល់ជាមួយលោក សុខ សុខុម ប្រធានអង្គការស៊ីអិនរ៉ូ លោក ណុះ យ៉ាក់កូប បុគ្គលិកអង្គការសម្ព័ន្ធភាពដើម្បីអភិរក្សធនធានជលផលសាខាខេត្តព្រះសីហនុ លោក សែ រស្មី និង លោក អ៊ុប សុវណ្ណចាន់ថន បុគ្គលិកអង្គការលីកាដូសាខាខេត្តព្រះសីហនុ ត្រូវបានធ្វើឡើង នៅថ្ងៃទី១៧ ខែសីហា ឆ្នាំ២០១៦ វេលាម៉ោង ១៥.៤០ នាទីរសៀល នៅបន្ទប់ការិយាល័យរបស់អង្គការលីកាដូសាខាខេត្តព្រះសីហនុ។

បន្ទាប់ពីបានជ្រាបពីព័ត៌មានគម្រោងរួចមក លោក ប្រធានអង្គការស៊ីអិនរ៉ូ បុគ្គលិកអង្គការសម្ព័ន្ធភាពដើម្បីអភិរក្សធនធានជលផល និងអង្គការលីកាដូ បានសំដែងសេចក្តីសប្បាយរីករាយ និងគាំទ្រទាំងស្រុងចំពោះគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែកុងតេន័រថ្មីនេះ។ ទន្ទឹមនឹងនោះដែរ លោកប្រធានអង្គការស៊ីអិនរ៉ូ និងបុគ្គលិកអង្គការទាំងពីរ ក៏បានលើកជាកង្វល់ និងសំណូមពរមួយចំនួនដូចជា៖ ១) ធ្វើយ៉ាងណាកាត់បន្ថយការប៉ះពាល់នានា ដែលបង្កឡើងដោយគម្រោងឲ្យនៅកំរិតអប្បរិមាសម្រាប់តំបន់ឆ្នេរ និងតំបន់មានជីវចំរុះ ២) ករណីមានការផ្លាស់ប្តូរទីតាំងលំនៅឋាន គួរសិក្សាទីតាំងណាដែលមានហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ មន្ទីរពេទ្យ សាលារៀន ទីផ្សារ និងប្រព័ន្ធទឹកភ្លើងជាដើម ៣) ត្រូវមានគោលការណ៍

សំណាងច្បាស់លាស់ និងសមរម្យសម្រាប់ប្រជាជនប៉ះពាល់ ឬរងគ្រោះ ៤) ការដឹកជញ្ជូនខ្សាច់ត្រូវគ្រប ដើម្បីចៀសវាងការហុយ និងខ្សាច់ធ្លាក់មកលើដងផ្លូវ ដែលអាចបង្កជាហានិភ័យដល់សុខភាពប្រជាជន ៥) សិក្សាឲ្យបានច្បាស់លាស់អំពីផលប៉ះពាល់ដល់ជីវចំរុះក្នុងសមុទ្រ ដែលបណ្ដាលមកពីការស្ដារគន្លងនិងអាងរបត់នាវា ជាពិសេសគឺវារីសត្វ ៦) សិក្សាការបូមខ្សាច់ស្ដារគន្លងនិងអាងរបត់នាវា ថាតើមានផលប៉ះពាល់កំរិតណាចំពោះជីវចំរុះ ដែរឬទេ? ៧) សុំឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលធ្វើការវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន និងសង្គម សម្រាប់គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែកុងតេន័រថ្មីនេះ ត្រូវធ្វើការផ្សព្វផ្សាយនូវរបាយការណ៍សិក្សាឲ្យបានទូលំទូលាយ ៨) ត្រូវធានាថា គម្រោងគ្មានការប៉ះពាល់ធ្ងន់ធ្ងរចំពោះជីវភាពប្រជាជននៅអំឡុងពេលចាប់ផ្ដើមសាងសង់ និងក្រោយបញ្ចប់សាងសង់ និង ៩)សម្រួលការចតកុងតេន័រឲ្យបានសមរម្យជៀសវាងប៉ះពាល់ដល់ការចរាចរណ៍ ភ្ញៀវទេសចរណ៍ជាតិ និងអន្តរជាតិដែលមកកំសាន្តនៅក្រុងព្រះសីហនុ។

៦.២.២ ការពិគ្រោះយោបល់ជាមួយអាជ្ញាធរមូលដ្ឋាន

៦.២.២.១ អាជ្ញាធរក្រុងព្រះសីហនុ

កិច្ចពិភាក្សាពិគ្រោះយោបល់ជាមួយលោក រាជ សុវណ្ណ អភិបាលរងក្រុង និងលោក ម៉ុល ភិរម្យ មន្ត្រីសាលាក្រុងព្រះសីហនុ ត្រូវបានធ្វើឡើងនៅថ្ងៃទី១០ ខែសីហា ឆ្នាំ២០១៦ វេលាម៉ោង ១៤.៣០ នាទីរសៀល នៅការិយាល័យរបស់អភិបាលរងក្រុង។

បន្ទាប់ពីបានជ្រាបអំពីព័ត៌មាន គម្រោងរួចមក លោកអភិបាលរង បានសំដែងសេចក្ដីសប្បាយរីករាយ និងគាំទ្រទាំងស្រុងលើគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែកុងតេន័រថ្មីនេះ។ ទន្ទឹមនឹងនោះដែរ លោកអភិបាលរង ក៏បានបញ្ជាក់លើចំណុចមួយចំនួនមានដូចជា៖ ១) ការហុយធូលី ការហូរខ្សាច់ធ្លាក់ពីរថយន្តបង្កជាការរំខានដល់សោភ័ណភាពក្រុង និងអ្នកដំណើរ។ ដូច្នេះសុំបញ្ចៀសការដឹកជញ្ជូនខ្សាច់កាត់ក្រុងឲ្យបានជាអតិបរិមា ដើម្បីចូលរួមកាត់បន្ថយការគ្រោះថ្នាក់ ២) គួរគិតគូរទីតាំងចំណតរថយន្តកុងតេន័រដោយជៀសវាង ការចតតាមដងផ្លូវបង្កឲ្យកកស្ទះការចរាចរណ៍ និងការចេញចូលផ្ទះរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ និង ៣) គួរបង្វែរការដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវដែកវិញ។

៦.២.២.២ អាជ្ញាធរសង្កាត់លេខ១

កិច្ចពិភាក្សាពិគ្រោះយោបល់ជាមួយលោក ឈិត សូផាត ចៅសង្កាត់១ និងលោក ឌី ឌុម ក្រុមប្រឹក្សាសង្កាត់១ ត្រូវបានធ្វើឡើងនៅថ្ងៃទី១៨ ខែសីហា ឆ្នាំ២០១៦ វេលាម៉ោង ០៨.៣០ នាទីព្រឹក នៅសាលាសង្កាត់១។

បន្ទាប់ពីបានជ្រាបអំពីព័ត៌មានគម្រោងរួចមក លោកចៅសង្កាត់ និងសហការី បានសំដែងសេចក្តីសប្បាយរីករាយ និងគាំទ្រទាំងស្រុងចំពោះគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែកុងតេន័រថ្មីដែលទឹកជ្រៅនេះ។ ទន្ទឹមនឹងនោះ លោកចៅសង្កាត់ និងសហការី បានបញ្ជាក់លើចំនុចមួយចំនួនមានដូចជា៖ ១) ត្រូវបញ្ចៀសផលប៉ះពាល់នានាចំពោះអ្នកនេសាទឲ្យបាននៅកំរិតអប្បបរមា ២) បង្កើនការសហការជិតស្និទ្ធជាមួយអាជ្ញាធរសង្កាត់១ នៅអំឡុងដំណើរការសាងសង់គម្រោង និង ៣) សូមឲ្យគម្រោងដំណើរការកាន់តែឆាប់កាន់តែល្អ។

៦.២.២.៣ អាជ្ញាធរសង្កាត់លេខ៣

កិច្ចពិភាក្សាពិគ្រោះយោបល់ជាមួយលោក កាន់ ឡឹង ចៅសង្កាត់៣ ត្រូវបានធ្វើឡើងនៅថ្ងៃទី១៧ ខែសីហា ឆ្នាំ២០១៦ វេលាម៉ោង ១៤.២៥ នាទីសៀល នៅសាលាសង្កាត់៣។

បន្ទាប់ពីបានជ្រាបអំពីព័ត៌មានគម្រោងរួចមក លោកចៅសង្កាត់ បានសំដែងសេចក្តីសប្បាយរីករាយ និងគាំទ្រទាំងស្រុងចំពោះគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែកុងតេន័រថ្មីដែលមានជំរៅទឹកជ្រៅនេះ។ ទន្ទឹមនឹងនោះដែរ លោកចៅសង្កាត់ ក៏បានផ្តល់ជាគំនិតថា៖ ១) ត្រូវបញ្ចៀសផលប៉ះពាល់ចំពោះអ្នកនេសាទឲ្យបាននៅកំរិតអប្បបរមា និង២) គួរតែមានសំណងសមរម្យក្នុងករណីមានការប្តូរទីលំនៅ។

៦.២.៣ ការពិគ្រោះយោបល់ជាមួយប្រជាពលរដ្ឋមូលដ្ឋាន

៦.២.៣.១ ប្រជាពលរដ្ឋមូលដ្ឋានក្រុម៣៤ មណ្ឌល៣ សង្កាត់១

កិច្ចពិភាក្សាពិគ្រោះយោបល់សាធារណៈជាមួយប្រជាពលរដ្ឋក្រុមទី៣៤ មណ្ឌល៣ សង្កាត់១ ត្រូវបានធ្វើឡើងនាថ្ងៃទី១៨ ខែសីហា ឆ្នាំ២០១៦ វេលាម៉ោង ០៩.៣០ នាទីព្រឹក នៅទីស្នាក់ការក្រុមទី៣៤ ស្ថិតក្នុងមណ្ឌល៣ សង្កាត់១ ដោយមានអ្នកចូលរួមចំនួន ២២ នាក់ ដែលក្នុងនោះមានស្ត្រី ចំនួន ១ នាក់។ បន្ទាប់ពីបានជ្រាបអំពីព័ត៌មានគម្រោងរួចមក ប្រជាពលរដ្ឋក្រុមទី៣៤ បានសំដែងសេចក្តីសប្បាយរីករាយ និងគាំទ្រទាំងស្រុងចំពោះគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែកុងតេន័រថ្មីនេះ។ ទោះបីជា-យ៉ាងណាក៏ដោយ ក៏ប្រជាពលរដ្ឋមួយចំនួន បានបង្ហាញយោបល់ សំណួរ និងសំណូមពរមួយចំនួនមានដូចខាងក្រោម៖

តារាងទី៦.១ លទ្ធផលនៃកិច្ចពិភាក្សាពិគ្រោះយោបល់ជាមួយប្រជាពលរដ្ឋក្រុមទី៣៤ មណ្ឌល៣ សង្កាត់១

ឈ្មោះអ្នកចូលរួម	តួនាទី/មុខរបរ និងទីកន្លែង	យោបល់ សំណួរ និងសំណូមពរ
លោក ចាប ចាន់	ប្រធានក្រុមទី៣៤ មណ្ឌល៣	- ខ្ញុំរីករាយណាស់ចំពោះគម្រោងចំណតផែកុងតេន័រថ្មីដែលមានជម្រៅទឹកជ្រៅរហូតដល់ដកដប់បួនម៉ែត្រកន្លះនេះ។ - ខ្ញុំក៏មានការបារម្ភពីសំណល់រាវមានដូចជាការបង្ហូរទឹកសំណល់ចូលសមុទ្រដោយគ្មានការចម្រោះសំអាតព្រោះអាចបង្កហេតុប៉ះពាល់ដល់ទឹកសមុទ្រ និងជីវចំរុះក្នុងសមុទ្រ។
លោកស្រី មាស សារី	ប្រជាជនក្រុមទី៣៤ មណ្ឌល៣	- លោកស្រី បានគាំទ្រចំពោះគម្រោងចំណតផែកុងតេន័រថ្មីដែលមានជំរៅទឹកជ្រៅនេះ តែលោកស្រីសំណូមពរឲ្យ ក.ស.ស មានគោលការណ៍សំណងសមរម្យចំពោះប្រជាជនប្រសិនបើទទួលរងផលប៉ះពាល់បង្កពីការសាងសង់ចំណតផែកុងតេន័រថ្មីនេះ។
លោក ញែម វុធ	ប្រជាជនក្រុមទី៣៤ មណ្ឌល៣	- លោកបានគាំទ្រចំពោះគម្រោងចំណតផែកុងតេន័រថ្មីដែលមានជម្រៅទឹកជ្រៅនេះ ហើយលោកបានលើកជាសំនួរថា តើ ក.ស.ស ទុកផ្លូវសម្រាប់ប្រជានេសាទចេញចូលទេ? តើការសាងសង់នេះមានប៉ះពាល់ដល់ប្រជានេសាទទេ?
លោក ជិន សំ	ប្រជាជនក្រុមទី៣៤ មណ្ឌល៣	- លោក បានគាំទ្រចំពោះគម្រោងចំណតផែកុងតេន័រថ្មីនេះ ហើយលោកបានលើកជាសំណូមពរថា នៅអំឡុងដំណើរការសាងសង់ ក.ស.ស ត្រូវបំពាក់ផ្លាកសញ្ញាសុវត្ថិភាព និងពោងបំភ្លឺសញ្ញាសម្រាប់នាវា ទូកនេសាទ និងទូកទេសចរណ៍ដើម្បីកាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់នានា និងផ្សព្វផ្សាយដំណឹងឲ្យបានដឹងជាមុន។
លោក តឹក រ៉េត	ប្រជាជនក្រុមទី៣៤ មណ្ឌល៣	- លោកបានគាំទ្រចំពោះគម្រោងចំណតផែកុងតេន័រថ្មី ប៉ុន្តែលោកបានសំណូមពរថាក.ស.ស ត្រូវរៀបចំទុកដាក់សំណល់ប៉ះពាល់ដល់បរិស្ថាន និងបង្ករោគដល់សុខភាពប្រជាជនឲ្យបានត្រឹមត្រូវ។

សំណួរទាំងអស់ ត្រូវបានបកស្រាយដោយក្រុមការងារដែលមានខ្លឹមសារដូចខាងក្រោម៖

- ➢ ក្រុមហ៊ុនសាងសង់ នឹងចុះកិច្ចសន្យាជាមួយក្រុមហ៊ុនប្រមូលសំណល់រឹង ឲ្យធ្វើការប្រមូល និងដឹក-ជញ្ជូនយកទៅចោលនៅទីលានចាក់សំណល់ដែលកំណត់ដោយស្ថាប័នជំនាញរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលមានដូចជា៖ អាជ្ញាធរក្រុងព្រះសីហនុ និងមន្ទីរបរិស្ថានខេត្ត។
- ➢ ការសាងសង់គម្រោងចំណតផែកុងតេន័រថ្មីនេះ នឹងមិនបង្កឲ្យមានផលប៉ះពាល់ដល់ប្រជាពលរដ្ឋឡើយ ប៉ុន្តែប្រសិនបើមានផលប៉ះពាល់ដោយប្រការណាមួយ ក.ស.ស នឹងខិតខំឲ្យអស់លទ្ធភាព

ដើម្បីកាត់បន្ថយហេតុប៉ះពាល់ដល់ប្រជាពលរដ្ឋដែលរស់នៅក្បែរតំបន់គម្រោង ដោយប្រើប្រាស់ វិធីសាស្ត្រ ឈ្នះ-ឈ្នះ ទាំងអស់គ្នា។ ➢ គម្រោងចំណតផែកុងតេន័រថ្មីនេះ នឹងមានទុកផ្លូវសម្រាប់ប្រជានេសាទចេញចូល ដោយគ្រាន់តែផ្លាស់ប្តូរផ្លូវចេញចូលបច្ចុប្បន្នប៉ុណ្ណោះ។ ជារួម ការសាងសង់គម្រោងនេះ នឹងមិនមានប៉ះពាល់ដល់ប្រជានេសាទឡើយ។ ➢ ក.ស.ស និង ក្រុមហ៊ុនសាងសង់ នឹងដាក់ចេញនូវរាល់វិធានការការពារ និងត្រួតពិនិត្យសុវត្ថិភាពទាំងអស់ក្នុងតំបន់គម្រោង ដែលនេះគឺជាកត្តាចាំបាច់បំផុត។ ➢ ក.ស.ស កំពុងយកចិត្តទុកដាក់យ៉ាងខ្លាំងលើបញ្ហាបរិស្ថាន ជាពិសេសពាក់ព័ន្ធរាល់ប្រភេទសំណល់ ដើម្បីបង្ការការបំពុលដល់បរិស្ថានកំពង់ផែ ក៏ដូចជាសុខភាពប្រជាជននៅក្បែរតំបន់គម្រោង។ ក្រោយពីការពិភាក្សាពិគ្រោះយោបល់ និងការឆ្លើយបំភ្លឺយ៉ាងក្បោះក្បាយពីក្រុមសិក្សា វ.ហ.ប រួចមក ប្រជាពលរដ្ឋបានយល់ច្បាស់អំពីប្រភេទ និងសកម្មភាពរបស់គម្រោង។ អ្នកដែលបានចូលរួមក្នុងកិច្ចពិភាក្សាពិគ្រោះយោបល់ចំនួន ២២ នាក់ ឬ ១០០% បានលើកដៃគាំទ្រចំពោះគម្រោង និងសូមឲ្យគម្រោងមានដំណើរការកាន់តែឆាប់កាន់តែល្អ។

កិច្ចពិភាក្សាពិគ្រោះយោបល់ បានបញ្ចប់ទៅនៅវេលាម៉ោង ១០.៣០ នាទីព្រឹក នាថ្ងៃដដែល ក្នុងបរិយាកាសរីករាយ និងស្និទ្ធស្នាល។

៦.២.៣.២ ប្រជាពលរដ្ឋមូលដ្ឋានក្រុម៣០ និង៣១ មណ្ឌល៣ សង្កាត់១

កិច្ចពិភាក្សាពិគ្រោះយោបល់សាធារណៈជាមួយប្រជាពលរដ្ឋក្រុមទី៣០ និងក្រុមទី៣១ មណ្ឌល ៣ សង្កាត់១ ត្រូវបានធ្វើឡើងនាថ្ងៃទី១៨ ខែសីហា ឆ្នាំ២០១៦ វេលាម៉ោង ១៤.៣០ នាទីរសៀល នៅទីស្នាក់ការក្រុមទី៣១ ស្ថិតក្នុងមណ្ឌល៣ សង្កាត់១ ដោយមានអ្នកចូលរួមចំនួន២០ នាក់ ក្នុងនោះស្ត្រីមានចំនួន ១៨ នាក់។ បន្ទាប់ពីបានជ្រាបអំពីព័ត៌មានគម្រោងរួចមក ប្រជាជនក្រុមទី៣០ និងក្រុមទី៣១ បានសំដែងសេចក្តីសប្បាយរីករាយ និងគាំទ្រទាំងស្រុងចំពោះគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែកុងតេន័រថ្មីនេះ។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ក៏ប្រជាពលរដ្ឋមួយចំនួនបានបង្ហាញយោបល់ សំណួរ និងសំណូមពរមួយចំនួនមានដូចខាងក្រោម៖

តារាងទី៦.២ លទ្ធផលនៃកិច្ចពិគ្រោះយោបល់ជាមួយប្រជាពលរដ្ឋក្រុមទី៣០ &៣១ មណ្ឌល៣ សង្កាត់១

ឈ្មោះអ្នកចូលរួម	តួនាទី/មុខរបរ និងទីកន្លែង	យោបល់ សំណួរ និងសំណូមពរ
លោក ចុង វ៉ាន់	អនុប្រធានមណ្ឌល៣	- ខ្ញុំរីករាយណាស់ ចំពោះគម្រោងចំណតផែកុងតេន័រថ្មី ដែលមានជំរៅទឹកជ្រៅនេះ។ តែខ្ញុំក៏មានការបារម្ភពីសំណល់រាវ

		មានដូចជាការបង្ហូរទឹកសំណល់ចូលសមុទ្រដោយគ្មានការចម្រោះសម្អាត ព្រោះអាចបង្កជាហេតុប៉ះពាល់ដល់ទឹកសមុទ្រ និងជីវចំរុះក្នុងសមុទ្រ។ - សំណូមពរឲ្យ ក.ស.ស មានគោលការណ៍សំណងសមរម្យចំពោះប្រជាពលរដ្ឋដែលទទួលរងផលប៉ះពាល់ផ្សេងៗបង្កពីការសាងសង់ចំណតផែកុងតេន័រថ្មីនេះដូចជា ត្រីងាប់។
លោកស្រី នេត គន្ធា	ប្រជាពលរដ្ឋ ភូមិ៣ ក្រុម៣០	- លោកស្រី គាំទ្រចំពោះគម្រោងចំណតផែកុងតេន័រថ្មីនេះ។ - លោកស្រី សំណូមពរឲ្យ ក.ស.ស មានគោលការណ៍សំណងសមរម្យចំពោះប្រជាពលរដ្ឋដែលទទួលរងផលប៉ះពាល់ផ្សេងៗបង្កពីការសាងសង់ចំណតផែកុងតេន័រថ្មី និងត្រូវបំពាក់ផ្លាកសញ្ញាសុវត្ថិភាព និងពោងបំភ្លឺសញ្ញាសម្រាប់នាវា កប៉ាល់ ទូកនេសាទ និងទូកទេសចរណ៍បានជ្រាបជាដំណឹង។
លោកស្រី ជី ចិន្តា	ប្រជាពលរដ្ឋ ភូមិ៣ ក្រុម៣១	- លោកស្រី គាំទ្រចំពោះគម្រោងចំណតផែកុងតេន័រថ្មីនេះ និងបានលើកជាសំនួរថា៖ - តើការពង្រីកផ្លូវមានប៉ះពាល់ដល់ផ្ទះពលរដ្ឋដែរទេ? - ការសាងសង់ផែថ្មីនេះ មានប៉ះពាល់ចំពោះផ្លូវទូករបស់ប្រជានេសាទ និងទូកទេសចរណ៍ទេ? - តើការសាងសង់ផែថ្មីនេះមានរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំ និងមានទំហំប៉ុន្មាន?
លោកស្រី កែវ ចាន់ឌី	ប្រជាពលរដ្ឋ ភូមិ៣ ក្រុម៣១	- លោកស្រី គាំទ្រចំពោះគម្រោងចំណតផែកុងតេន័រថ្មីដែលមានជំរៅទឹកជ្រៅនេះ និងបានលើកជាសំណូមពរថា៖ - កំឡុងការសាងសង់ ក.ស.ស ត្រូវបំពាក់ផ្លាកសញ្ញាសុវត្ថិ-ភាព និងពោងបំភ្លឺសញ្ញាសំរាប់នាវា កប៉ាល់ ទូកនេសាទ និងទូកទេសចរណ៍ និងសូមធ្វើការផ្សព្វផ្សាយដំណឹងឲ្យបានដឹងជាមុនផង។ - សូមឲ្យ ក.ស.ស មានគោលការណ៍សំណងសមរម្យចំពោះប្រជាពលរដ្ឋដែលទទួលរងផលប៉ះពាល់ផ្សេងៗបង្កពីការសាងសង់ចំណតផែកុងតេន័រថ្មីនេះ។
លោកស្រី ង៉ាំ ឡា	ប្រជាពលរដ្ឋ ភូមិ៣ ក្រុម ៣០	- លោកស្រី សំដែងការគាំទ្រចំពោះគម្រោងចំណតផែកុង-តេន័រថ្មី និងបានសំណូមពរថា៖ - ក.ស.ស ត្រូវរៀបចំទុកដាក់សំណល់ប៉ះពាល់ដល់បរិស្ថាន និងបង្ករោគដល់សុខភាពប្រជាពលរដ្ឋឲ្យបានត្រឹមត្រូវ។

		-កំឡុងការសាងសង់ពង្រីកផ្លូវ ត្រូវមានមន្ត្រីសម្រាប់បញ្ជាចរាចរណ៍តាមដង ផ្លូវ និងស្រោចទឹកផ្លូវឲ្យបានច្រើនដង ដើម្បីកុំឲ្យមានដីហុយ។ -កំឡុងកាសាងសង់ផ្លូវ ក.ស.ស ត្រូវបំពាក់ផ្លាកសញ្ញាសុវត្ថិភាព និងសញ្ញាបំភ្លឺផ្លូវពេលយប់។

សំណួរទាំងអស់ ត្រូវបានបកស្រាយដោយក្រុមការងារដែលមានខ្លឹមសារដូចខាងក្រោម៖

- ក្រុមហ៊ុនសាងសង់ នឹងចុះកិច្ចសន្យាជាមួយក្រុមហ៊ុនប្រមូលសំណល់រឹង ឲ្យធ្វើការប្រមូល និងដឹកជញ្ជូនយកទៅចោលនៅទីលានចាក់សំណល់ដែលកំណត់ដោយស្ថាប័នជំនាញរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល មានដូចជា៖ អាជ្ញាធរក្រុងព្រះសីហនុ និងមន្ទីរបរិស្ថានខេត្ត។
- ការសាងសង់គម្រោងចំណតផែកុងតេន័រថ្មីនេះ នឹងមិនបង្កឲ្យមានផលប៉ះពាល់ដល់ប្រជាពលរដ្ឋឡើយ ប៉ុន្តែប្រសិនបើមានផលប៉ះពាល់ដោយប្រការណាមួយ ក.ស.ស នឹងខិតខំឲ្យអស់លទ្ធភាពដើម្បីកាត់បន្ថយហេតុប៉ះពាល់ដល់ប្រជាពលរដ្ឋដែលរស់នៅក្បែរតំបន់គម្រោង ដោយប្រើប្រាស់វិធីសាស្ត្រ ឈ្នះ-ឈ្នះ ទាំងអស់គ្នា។
- គម្រោងចំណតផែកុងតេន័រថ្មីនេះ នឹងមានទុកផ្លូវសម្រាប់ប្រជានេសាទចេញចូល ដោយគ្រាន់តែផ្លាស់ប្តូរផ្លូវចេញចូលបច្ចុប្បន្នប៉ុណ្ណោះ។ ជារួម ការសាងសង់គម្រោងនេះ នឹងមិនមានប៉ះពាល់ដល់ប្រជានេសាទឡើយ។
- ក.ស.ស និង ក្រុមហ៊ុនសាងសង់ នឹងដាក់ចេញនូវរាល់វិធានការការពារ និងត្រួតពិនិត្យសុវត្ថិភាពទាំងអស់ក្នុងតំបន់គម្រោង ដែលនេះគឺជាកត្តាចាំបាច់បំផុត។
- ក.ស.ស កំពុងយកចិត្តទុកដាក់យ៉ាងខ្លាំងលើបញ្ហាបរិស្ថាន ជាពិសេសពាក់ព័ន្ធរាល់ប្រភេទសំណល់ដើម្បីបង្ការការបំពុលដល់បរិស្ថានកំពង់ផែ ក៏ដូចជាសុខភាពប្រជាជននៅក្បែរតំបន់គម្រោង។

ក្រោយពីការពិភាក្សាពិគ្រោះយោបល់ និងការឆ្លើយបំភ្លឺយ៉ាងក្បោះក្បាយពីក្រុមសិក្សា វ.ហ.ប រួចមក ប្រជាពលរដ្ឋ បានយល់ច្បាស់អំពីប្រភេទ និងសកម្មភាពរបស់គម្រោង។ អ្នកដែលបានចូលរួមក្នុងកិច្ចពិភាក្សាពិគ្រោះយោបល់ចំនួន ១៨ នាក់ ឬ ១០០% បានលើកដៃគាំទ្រចំពោះគម្រោង និងសូមឲ្យគម្រោងមានដំណើរការកាន់តែឆាប់កាន់តែល្អ។

៦.២.៣.៣ ប្រជាពលរដ្ឋមូលដ្ឋានក្រុម៣១ មណ្ឌល៣ សង្កាត់៣

កិច្ចពិភាក្សាពិគ្រោះយោបល់សាធារណៈជាមួយប្រជាពលរដ្ឋក្រុមទី៣១ មណ្ឌល៣ សង្កាត់៣ ត្រូវបានធ្វើឡើងនៅថ្ងៃទី១៩ ខែសីហា ឆ្នាំ២០១៦ វេលាម៉ោង ១៥.០០ នាទីរសៀល នៅទីស្នាក់ការក្រុមទី៣១ ស្ថិតក្នុងមណ្ឌល៣ សង្កាត់៣ ដោយមានអ្នកចូលរួមចំនួន ៤៣ នាក់ ក្នុងនោះស្ត្រីចំនួន ២៦ នាក់។ បន្ទាប់ពីបានជ្រាបអំពីព័ត៌មានគម្រោងរួចមក ប្រជាពលរដ្ឋក្រុមទី៣១ មានការសប្បាយរីករាយ និងគាំទ្រទាំងស្រុង ចំពោះគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែកុងតេន័រដែលមានជំរៅទឹកជ្រៅថ្មីនេះ។ ទោះបី-

ជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ក៏ប្រជាពលរដ្ឋមួយចំនួនបានបង្ហាញយោបល់ សំណួរ និងសំណូមពរមួយចំនួនមានដូចខាងក្រោម៖

តារាងទី៦.៣ លទ្ធផលនៃកិច្ចពិភាក្សាពិគ្រោះយោបល់ជាមួយប្រជាពលរដ្ឋក្រុមទី៣១ មណ្ឌល៣ សង្កាត់៣

ឈ្មោះអ្នកចូលរួម	តួនាទី/មុខរបរ និងទីកន្លែង	យោបល់ សំណួរ និងសំណូមពរ
លោក ហេង នី	ប្រជាពលរដ្ឋ ក្រុមទី៣១ មណ្ឌល៣	- ខ្ញុំរីករាយណាស់ចំពោះគម្រោងចំណតផែកុងតេន័រថ្មីដែលមានជំរៅទឹកជ្រៅនេះ។ តែខ្ញុំក៏មានការបារម្ភពីសំណល់រាវមានដូចជាការបង្ហូរទឹកសំណល់ចូលសមុទ្រដោយគ្មានការចម្រោះសំអាត ព្រោះអាចបង្កជាហេតុប៉ះពាល់ដល់ទឹកសមុទ្រនិងជីវចំរុះក្នុងសមុទ្រ ព្រោះជាខេត្តទេសចរណ៍ផង។ - សំណូមពរឲ្យ ក.ស.ស មានគោលការណ៍សំណងសមរម្យចំពោះប្រជាពលរដ្ឋដែលទទួលរងផលប៉ះពាល់បង្កពីការសាងសង់ចំណតផែកុងតេន័រថ្មីនេះ។
លោកស្រី កែវ សុខា	ប្រជាពលរដ្ឋ ក្រុមទី៣១ មណ្ឌល៣	- លោកស្រីបានគាំទ្រចំពោះគម្រោងចំណតផែកុងតេន័រថ្មីដែលមានជំរៅទឹកជ្រៅនេះ និងសំណូមពរឲ្យ ក.ស.ស មានគោលការណ៍សំណងសមរម្យចំពោះប្រជាពលរដ្ឋដែលទទួលរងផលប៉ះពាល់បង្កពីការសាងសង់ចំណតផែថ្មីនេះ។ - សូមឲ្យ ក.ស.ស បំពាក់ផ្លាកសញ្ញាសុវត្ថិភាព និងពោងបំភ្លឺសញ្ញាសម្រាប់នាវា កប៉ាល់ ទូកនេសាទ និងទូកទេសចរណ៍បានជ្រាបជាដំណឹង។
លោកស្រី ចាន់ សុភី	ប្រជាពលរដ្ឋ ក្រុមទី៣១ មណ្ឌល៣	- លោកស្រីគាំទ្រចំពោះគម្រោងចំណតផែកុងតេន័រថ្មីនេះ ហើយលោកស្រីក៏បានលើកជាសំនួរ -តើការពង្រីកផ្លូវមានប៉ះពាល់ដល់ផ្ទះពលរដ្ឋដែរទេ? -តើការសាងសង់ផែថ្មីនេះមានរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំ និងទំហំប៉ុន្មាន?
លោកស្រី ស្រី អូន	ប្រជាពលរដ្ឋ ក្រុមទី៣១ មណ្ឌល៣	- លោកស្រី គាំទ្រចំពោះគម្រោងចំណតផែកុងតេន័រថ្មីនេះ ហើយលោកស្រីក៏បានលើកជាសំណូមពរថា៖ -កំឡុងការសាងសង់ ក.ស.ស ត្រូវបំពាក់ផ្លាកសញ្ញាសុវត្ថិភាព និងពោងបំភ្លឺសញ្ញាសម្រាប់នាវា កប៉ាល់ ទូកនេសាទ

		និងទូកទេសចរណ៍ និងសូមធ្វើការផ្សព្វផ្សាយដំណឹងឲ្យបានដឹងជាមុនផង។ -សូមឲ្យ ក.ស.ស មានគោលការណ៍សំណងសមរម្យ ចំពោះប្រជាពលរដ្ឋដែលទទួលរងផលប៉ះពាល់បង្កពីការសាងសង់ចំណតផែកុងតេន័រថ្មីនេះ។
លោក នូ ឌី	ប្រជាពលរដ្ឋ ក្រុមទី៣១ មណ្ឌល៣	- លោកសំដែងការគាំទ្រចំពោះគម្រោងចំណតផែកុងតេន័រថ្មី តែលោកក៏បានសំណូមពរថា៖ -ក.ស.ស ត្រូវរៀបចំទុកដាក់សំណល់ប៉ះពាល់ដល់បរិស្ថាន និងបង្កពេគដល់សុខភាពប្រជាពលរដ្ឋឲ្យបានត្រឹមត្រូវ។ -កំឡុងការសាងសង់ពង្រីកផ្លូវ ត្រូវមានមន្ត្រីសម្រាប់បញ្ជាចរាចរណ៍តាមដង ផ្លូវ និងស្រោចទឹកផ្លូវឲ្យបានច្រើនដង ដើម្បីកុំឲ្យមានដីហុយ។ -កំឡុងកាសាងសង់ផ្លូវ ក.ស.ស ត្រូវបំពាក់ផ្លាកសញ្ញាសុវត្ថិភាព និងសញ្ញាបំភ្លឺផ្លូវពេលយប់។
លោក អុយ លេង	ប្រជាពលរដ្ឋ ក្រុមទី៣១ មណ្ឌល៣	- លោកសំដែងការគាំទ្រចំពោះគម្រោងចំណតផែកុងតេន័រថ្មី តែលោកក៏បានលើកជាសំណួរថា៖ -តើស្ពានហោះមានទំហំប៉ុន្មាន និងសាងសង់ត្រង់ណា?

សំណួរទាំងអស់ ត្រូវបានបកស្រាយដោយក្រុមការងារដែលមានខ្លឹមសារដូចខាងក្រោម៖

- ក្រុមហ៊ុនសាងសង់ នឹងចុះកិច្ចសន្យាជាមួយក្រុមហ៊ុនប្រមូលសំណល់រឹង ឲ្យធ្វើការប្រមូល និងដឹកជញ្ជូនយកទៅចោលនៅទីលានចាក់សំណល់ដែលកំណត់ដោយស្ថាប័នជំនាញរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល មានដូចជា៖ អាជ្ញាធរក្រុងព្រះសីហនុ និងមន្ទីរបរិស្ថានខេត្ត។
- ការសាងសង់គម្រោងចំណតផែកុងតេន័រថ្មីនេះ នឹងមិនបង្កឲ្យមានផលប៉ះពាល់ដល់ប្រជាពលរដ្ឋឡើយ ប៉ុន្តែប្រសិនបើមានផលប៉ះពាល់ដោយប្រការណាមួយ ក.ស.ស នឹងខិតខំឲ្យអស់លទ្ធភាព ដើម្បីកាត់បន្ថយហេតុប៉ះពាល់ដល់ប្រជាពលរដ្ឋដែលរស់នៅក្បែរតំបន់គម្រោង ដោយប្រើប្រាស់វិធីសាស្ត្រ ឈ្នះ-ឈ្នះ ទាំងអស់គ្នា។
- ក.ស.ស និង ក្រុមហ៊ុនសាងសង់ នឹងដាក់ចេញនូវរាល់វិធានការការពារ និងត្រួតពិនិត្យសុវត្ថិភាពទាំងអស់ក្នុងតំបន់គម្រោង ដែលនេះគឺជាកត្តាចាំបាច់បំផុត។
- ចំពោះការពង្រីកផ្លូវ នឹងត្រូវពង្រីកចេញទៅកាន់តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសតែប៉ុណ្ណោះ។
- ក.ស.ស កំពុងយកចិត្តទុកដាក់យ៉ាងខ្លាំងលើបញ្ហាបរិស្ថាន ជាពិសេសពាក់ព័ន្ធរាល់ប្រភេទសំណល់ ដើម្បីបង្ការការបំពុលដល់បរិស្ថានកំពង់ផែ ក៏ដូចជាសុខភាពប្រជាជននៅក្បែរតំបន់គម្រោង។

ក្រោយពីការពិភាក្សាពិគ្រោះយោបល់ និងការឆ្លើយបំភ្លឺយ៉ាងក្បោះក្បាយពីក្រុមសិក្សា វ.ហ.ប រួចមក ប្រជា-ពលរដ្ឋ បានយល់ច្បាស់អំពីប្រភេទ និងសកម្មភាពរបស់គម្រោង។ អ្នកដែលបានចូលរួមក្នុងកិច្ចពិភាក្សា

ពិគ្រោះយោបល់ចំនួន ៤៣ នាក់ ឬ ១០០% បានលើកដៃគាំទ្រចំពោះគម្រោង និងសូមឲ្យគម្រោងមានដំណើរការកាន់តែឆាប់។

កំណត់សំគាល់៖ កំណត់ហេតុស្តីពីកិច្ចប្រជុំជាមួយប្រជាពលរដ្ឋ គឺមានភ្ជាប់នៅឧបសម្ព័ន្ធ៦។

៦.៣ សិក្ខាសាលាស្តីពីការផ្សព្វផ្សាយលទ្ធផលនៃការសិក្សា

សិក្ខាសាលាផ្សព្វផ្សាយលទ្ធផលលើការសិក្សា វ.ហ.ប.ស្ថ លើគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែកុងតេ-ន័រថ្មី កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ នៅលើផ្ទៃដី ១៧,៥ ហិកតា ដែលមានទីតាំងស្ថិតនៅក្នុងក្រុងព្រះសីហនុ ខេត្តព្រះសីហនុ របស់កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ ត្រូវបានប្រារព្វធ្វើឡើងនៅថ្ងៃទី១៧ ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ ២០១៧ វេលាម៉ោង ១៤.៣០ នាទីរសៀល នៅក្នុងបន្ទប់ប្រជុំកោះតាង នៃសណ្ឋាគារផ្ទេរថ្មី ក្រុងព្រះ-សីហនុ ខេត្តព្រះសីហនុ ក្រោមអធិបតីភាព ឯ.ឧ ឈិន សេងងួន អភិបាលរងខេត្តព្រះសីហនុ និងជាតំណាងដ៏ខ្ពង់ខ្ពស់របស់ ឯ.ឧ យន្ត មីន អភិបាលនៃគណៈអភិបាលខេត្តព្រះសីហនុ។ បន្ទាប់ពីបានស្តាប់ក្រុមសិក្សា វ.ហ.ប.ស្ថ ធ្វើបទបង្ហាញលើលទ្ធផលនៃការសិក្សារួចមក សមាជិក និងសមាជិកានៃអង្គសិក្ខា-សាលា បានសម្តែងការគាំទ្រយ៉ាងពេញទំហឹង ចំពោះគម្រោងដែលស្នើឡើង និងបានចូលរួមជាមតិយោបល់ ការព្រួយបារម្ភ កង្វល់ និងសំណូមពរនានាដូចខាងក្រោម៖

១) ម្ចាស់គម្រោង ត្រូវពង្រឹងការអនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយដែលស្នើឡើងនៅក្នុងរបាយការណ៍។

២) ម្ចាស់គម្រោង ត្រូវគិតគូរពីផលប៉ះពាល់នៃសកម្មភាពគម្រោងលើការចិញ្ចឹមត្រីក្នុងបែររបស់ប្រជាពលរដ្ឋ ប្រសិនបើមានផលប៉ះពាល់។

៣) ម្ចាស់គម្រោង ត្រូវគិតគូរពីការបំពុលទឹកកើតចេញពីសកម្មភាពរបស់គម្រោង។

៤) ម្ចាស់គម្រោង ត្រូវគិតគូរពីផ្លូវទូកនេសាទរបស់ប្រជាពលរដ្ឋក្នុងតំបន់ទំនប់រលក។

៥) ម្ចាស់គម្រោង គួរតែកុំទិញខ្សាច់បូមចេញពីព្រែកនៅក្នុងស្រុកស្ទឹងហាវ ព្រោះវាមានផលប៉ះពាល់ច្រើនដល់ប្រជាពលរដ្ឋអ្នកចិញ្ចឹមត្រី និងដើមកោងកាង។

៦) ម្ចាស់គម្រោង ត្រូវពង្រឹងក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ឱ្យគោរពច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ដាក់ស្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍ឱ្យបានគ្រប់គ្រាន់ដើម្បីជួយសម្រួលដល់ការធ្វើចរាចរណ៍ និងធ្វើការអនុវត្តតាមផែនការដែលបានស្នើឡើង។

៧) ម្ចាស់គម្រោង ត្រូវជំរុញឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់មានការគោរពច្បាប់ស្តីពីការងារ។

៨) ម្ចាស់គម្រោង ត្រូវជំរុញឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ធ្វើសៀវភៅការងារសម្រាប់កម្មករខ្មែរ និងបរទេស។

៩) ម្ចាស់គម្រោង ត្រូវជំរុញឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ផ្តល់កន្លែងស្នាក់នៅមានអនាម័យ។

១០) ម្ចាស់គម្រោង ត្រូវជំរុញឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ ត្រួតពិនិត្យលើការប្រើប្រាស់គ្រឿងញៀន។

១១) ម្ចាស់គម្រោង ត្រូវទប់ស្កាត់ ប្រសិនបើមានបញ្ហារវាងអ្នកម៉ៅការ និងកម្មករ។

១២) ក្នុងដំណាក់កាលប្រតិបត្តិ ជ្រើសរើសយកអ្នកបើកបរដែលមានជំនាញត្រឹមត្រូវ និងមានវ័យសមស្រប។

១៣) ម្ចាស់គម្រោង ត្រូវពិចារណាលើការដឹកជញ្ជូនខ្សាច់តាមផ្លូវទឹកដើម្បីកាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរណ៍តាមផ្លូវគោក។

១៤) ម្ចាស់គម្រោង ត្រូវជំរុញឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ ត្រូវជូនដំណឹងមកសាលាខេត្តរាល់ការដឹកជញ្ជូនខ្សាច់ ដើម្បីធ្វើកិច្ចសន្យាសងការខូចខាត និងដើម្បីសម្រួលការកកស្ទះចរាចរណ៍។

១៥) ម្ចាស់គម្រោង ត្រូវជំរុញឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ ទិញខ្សាច់ពីតំបន់ណាដែលមានអាជ្ញាបណ្ណ័ត្រឹមត្រូវ។

១៦)ក្រុមសិក្សា ត្រូវធ្វើការកែលម្អរបាយការណ៍ វ.ហ.ប.ស្ល ដោយបន្ថែមចំណុចដែលខ្វះខាតលើកឡើងដោយអង្គសិក្ខាសាលានាថ្ងៃនេះ។

កំណត់ហេតុពេញលេញ សម្រាប់អង្គសិក្ខាសាលាផ្សព្វផ្សាយលទ្ធផលនៃការសិក្សា វ.ហ.ប.ស្ល លើគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែកុងតេន័រថ្មី កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ មានភ្ជាប់នៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ ៦។

៦.៤ សន្និដ្ឋានរួមលើលទ្ធផលពិគ្រោះយោបល់

ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ អាជ្ញាធរមូលដ្ឋាន អង្គការសង្គមស៊ីវិល និងប្រជាពលរដ្ឋមូលដ្ឋាន បានយល់ដឹងយ៉ាងច្បាស់អំពី **គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែកុងតេន័រថ្មី កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ** នេះ ក្នុងអំឡុងពេលជួបប្រជុំពិភាក្សាពិគ្រោះយោបល់ ក៏ដូចជាជួបប្រជុំជាសាធារណៈជាមួយក្រុមសិក្សា វ.ហ.ប។ ជារួមស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ អាជ្ញាធរមូលដ្ឋាន អង្គការសង្គមស៊ីវិល ព្រមទាំងប្រជាពលរដ្ឋរស់នៅក្បែរតំបន់គម្រោងបានសម្តែងការសប្បាយចិត្ត និងស្វាគមន៍យ៉ាងកក់ក្តៅចំពោះគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ថ្មីនេះ និងបានយល់ថាគម្រោងនេះ ជាកម្លាំងចលករមួយក្នុងការជួយសម្រួលដល់ការដឹកជញ្ជូនតាមទឹកឱ្យមានកំណើនសេដ្ឋកិច្ចជាតិកាន់តែខ្លាំងឡើង ស្របតាមយុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណដំណាក់កាលទី៣នៃរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ មានចំណុចមួយចំនួនត្រូវបានសំណូមពរមកកាន់ក.ស.សដូចខាងក្រោម៖

១) នៅដំណាក់កាលមុនពេលសាងសង់

- ក.ស.ស ត្រូវមានជាសំណងសមរម្យ ប្រសិនបើមានផលប៉ះពាល់ណាមួយដល់ពលរដ្ឋ

- ក.ស.ស ត្រូវគិតគូរអំពីការបញ្ចៀសចរាចរណ៍ចេញ-ចូល សម្រាប់អ្នកធ្វើដំណើរឆ្លងកាត់ក្បែរតំបន់គម្រោង
- ក.ស.ស ត្រូវផ្សព្វផ្សាយដំណឹងអំពីការស្តារគន្លង និងអាងរបត់នាវា និងការសាងសង់កំពង់ផែកុងតេន័រថ្មី ដើម្បីឲ្យប្រជាពលរដ្ឋបានត្រៀមខ្លួនជាមុន និង
- ត្រូវរកចំណតបន្ថែមទៀតសម្រាប់កុងតេន័រ ដើម្បីកាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរណ៍តាមដងផ្លូវសាធារណៈ និងជៀសវាងប៉ះពាល់ដល់អារម្មណ៍របស់ភ្ញៀវទេសចរណ៍ជាតិ និងអន្តរជាតិ។

២) នៅដំណាក់កាលសាងសង់

- ក.ស.ស ត្រូវរៀបចំផ្លូវវាងបំពាក់ផ្លាកសញ្ញាសុវត្ថិភាព បំពាក់ពោងសុវត្ថិភាព ឬសញ្ញាបំភ្លឺផ្លូវសំគាល់ទីតាំងក្នុងការដ្ឋានសំណង់សម្រាប់ជាសញ្ញាដល់ទូកនេសាទ ឬទូកទេសចរណ៍នៅអំឡុងពេលកំពុងស្តារគន្លង និងអាងរបត់នាវា
- ក.ស.ស ត្រូវសម្រួលចរាចរណ៍ទូកទេសចរណ៍ និងទូកនេសាទ នៅពេលស្តារគន្លង និងអាងរបត់នាវា មានដូចជា៖ បំពាក់ផ្លាកសញ្ញា ឬភ្លើងបំភ្លឺចរាចរណ៍ជាដើម
- ក.ស.ស ត្រូវសម្រួលការកកស្ទះចរាចរណ៍នៅក្បែរៗតំបន់គម្រោងក្នុងការដឹកជញ្ជូនខ្សាច់មកចាក់បំពេញកំពង់ផែកុងតេន័រថ្មី ទាំងការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក និងតាមផ្លូវទឹក
- ក.ស.ស ត្រូវជំរុញឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ ទិញខ្សាច់ពីតំបន់ដែលមានអាជ្ញាបណ្ណត្រឹមត្រូវ។
- ការដឹកជញ្ជូនខ្សាច់ត្រូវគ្របដើម្បីចៀសវាងការហុយ និងខ្សាច់ធ្លាក់មកលើដងផ្លូវ ដែលអាចបង្កជាហានិភ័យដល់សុខភាពប្រជាពលរដ្ឋ និងធ្វើឲ្យប៉ះពាល់ដល់សោភ័ណភាពក្រុង
- ក.ស.ស ត្រូវគ្រប់គ្រងកាកសំណល់រឹង និងរាវឲ្យបានត្រឹមត្រូវ ជៀសវាងបង្កការបំពុលដល់ទឹក ជីវចំរុះ និងការធ្វើឲ្យបាត់បង់សណ្តាប់ធ្នាប់តំបន់កំពង់ផែ
- ក.ស.ស ត្រូវបំពាក់សំភារៈសុវត្ថិភាពដល់កម្មករ និងបុគ្គលិកឲ្យបានគ្រប់ៗគ្នាដូចជា៖ មួកការពារ ស្បែកជើងករវែង ស្រោមដៃ ម៉ាស់ វ៉ែនតាជាដើម
- ក.ស.ស ត្រូវជំរុញឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ផ្តល់កន្លែងស្នាក់នៅមានអនាម័យ និង
- ក.ស.ស ត្រូវគោរពតាមបទដ្ឋានគតិយុត្តរបស់ក្រសួងបរិស្ថាន និងច្បាប់ពាក់ព័ន្ធនៅកម្ពុជា។

ជំពូកទី ៧
ហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន និង វិធានការកាត់បន្ថយ

ការសិក្សាវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន និងសង្គមពេញលេញ វ.ហ.ប.ស្ល ផ្តោតជាសំខាន់ទៅលើ ទីតាំង ប្រភេទ និងសកម្មភាពរបស់គម្រោង ព្រមទាំងហេតុប៉ះពាល់ផ្សេងៗដែលអាចកើតមានឡើងដោយសារការអនុវត្តគម្រោង។ ហេតុប៉ះពាល់ជាវិជ្ជមាន ត្រូវបានបកស្រាយជារួម ចំណែកឯហេតុ-ប៉ះពាល់ជាអវិជ្ជមាន ត្រូវបានបង្ហាញទៅតាមដំណាក់កាលគម្រោងដូចជា៖ ដំណាក់កាលមុនពេលសាងសង់ ដំណាក់កាលសាងសង់ និងដំណាក់កាលប្រត្តិបត្តិគម្រោង។ រាល់បណ្តាហេតុប៉ះពាល់បរិ-ស្ថាន និងសង្គម ត្រូវបានកំណត់ដោយផ្អែកលើការសិក្សាលើមូលដ្ឋានទិន្នន័យសំខាន់ៗ និងព័ត៌មានលម្អិតរបស់គម្រោង។ ទន្ទឹមគ្នានេះ វិធានការកាត់បន្ថយសម្រាប់ហេតុប៉ះពាល់ជាអវិជ្ជមាន ក៏ត្រូវបានលើកយកមកបង្ហាញផងដែរ។ តារាងទី៧.១ ត្រូវបានប្រើប្រាស់អំឡុងពេលការចុះសិក្សានៅក្នុងតំបន់គម្រោងជាក់ស្តែងដោយក្រុមសិក្សា សម្រាប់កំណត់នូវហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន និងសង្គម។

តារាងទី៧.១ តារាងវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន

ល.រ	ប៉ារ៉ាម៉ែត្របរិស្ថាន	បរិយាយ	គ្មាន	មាន			គត់សំគាល់
				តិច	មធ្យម	ខ្លាំង	
១. ហេតុប៉ះពាល់នៅមុនដំណាក់កាលសាងសង់							
ក	**ធនធានបរិស្ថានធម្មជាតិ**						
ក១	**ធនធានរូបសាស្ត្រ**						
១	ឋានលេខា និងភូគព្ភសាស្ត្រ	ការផ្លាស់ប្តូរលក្ខណៈឋានលេខា និងភូគព្ភសាស្ត្រ ដោយសារការជីកយកខ្សាច់ និងចាក់ខ្សាច់បំពេញ។	✓				
២	ការហូរច្រោះដី	ការហូរច្រោះដីនៅទីតាំងយកខ្សាច់ដោយសារភ្លៀង។	✓				
៣	ការបាក់ស្រុតដី	ការខូចទ្រង់ទ្រាយដី និងការបាក់ស្រុតដី ដែលបណ្តាលពីសកម្មភាពគម្រោង។	✓				
៤	ទឹកក្រោមដី	ការថយចុះកំពស់ទឹកក្រោមដីដោយសារការដកហូតលើសលប់បណ្តាលពីការងារកែលម្អគម្រោង។	✓				
៥	ស្ថានភាពជលសាស្ត្រ	ការប្រែប្រួលស្ថានភាពចរន្តទឹកសមុទ្រ រលក ដោយសារការចាក់ខ្សាច់បំពេញធ្វើផែជាដើម។	✓				
៦	ទេសភាព	ការប្រែប្រួលទេសភាព និងកំរាលរុក្ខជាតិដោយសារការសម្អាតព្រៃ និងការថមថយសុខដុមកម្មដោយសារសំណង់រូបសាស្ត្រ។	✓				
៧	ការបំពុលខ្យល់	ការដឹកជញ្ជូនសម្ភារៈ ការចល័តគ្រឿងចក្រ និងយានយន្តផ្សេងៗសម្រាប់ការសាងសង់គម្រោង នឹងភាយឧស្ម័នពុលបណ្តាលឲ្យមានការបំពុលខ្យល់។	✓				
៨	ការបំពុលទឹក	ការបំពុលបណ្តាលពីសកម្មភាពគម្រោង និងទឹកសំណល់ក្នុងការដ្ឋាន។ល។	✓				
៩	ការបំពុលដី	ការកំពប់ប្រេង និងសំណល់ដោយសារតែការដំណើរការយានយន្ត និងគ្រឿងចក្រផ្សេងៗ។	✓				
១០	សំឡេង និងរំញ័រ	សំឡេង និងរំញ័រដែលបង្កើតឡើងដោយសារតែការដំណើរការយានយន្ត និងគ្រឿងចក្រផ្សេងៗ។	✓				
១១	ផ្លូវខេត្ត	ការចរាចរណ៍យានយន្តដឹកខ្សាច់ និងដឹកវត្ថុធាតុផ្សេងៗ នឹងបណ្តាលឲ្យមានការខូចខាតដល់ផ្លូវខេត្ត។	✓				
១២	តំបន់ឆ្នេរ	ការប៉ះពាល់ទៅដល់តំបន់ឆ្នេរ	✓				
ក២	**ធនធានជីវសាស្ត្រ**						
១	សត្វ និងរុក្ខជាតិលើគោក	ការបំផ្លាញពពួកសត្វឲ្យឈានទៅរកការផុតពូជ ដោយសារការប្រែប្រួលលក្ខខណ្ឌជម្រក និងការបំផ្លាញពពួករុក្ខជាតិដោយសារសកម្មភាពគម្រោង។	✓				
២	វារីសត្វ និងរុក្ខជាតិ	ឧបសគ្គនៃការបង្កកំណើត និងការប្រែប្រួលលក្ខខណ្ឌជម្រក។	✓				
៣	តំបន់ការពារធម្មជាតិ	ខូចខាតតំបន់អភិរក្សដូចជា៖ ឧទ្យានជាតិ តំបន់ដែនជម្រកសត្វព្រៃ តំបន់ការពារទេសភាព តំបន់ប្រើប្រាស់ច្រើនយ៉ាងជាដើម។	✓				

ល.រ	ប៉ារ៉ាម៉ែត្របរិស្ថាន	បរិយាយ	គ្មាន	មាន			គត់សំគាល់
				តិច	មធ្យម	ខ្លាំង	
៤	តំបន់ដីសើម	ខូចខាតអេកូឡូស៊ីនៃតំបន់ដីសើម ។	✓				
ខ	**ធនធានបរិស្ថានសង្គម**						
១	ការតាំងទីលំនៅថ្មីដោយមិនស្ម័គ្រចិត្ត	ការតាំងទីលំនៅសារថ្មី ដោយសារសកម្មភាពគម្រោង។	✓				
២	ដីលំនៅដ្ឋាន និងសំណង់ផ្សេងៗ	ធ្វើឲ្យបាត់បង់ដីលំនៅដ្ឋាន និងសំណង់ផ្សេងៗរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ។	✓				
៣	សកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចក្នុងមូលដ្ឋាន	បាត់បង់មូលដ្ឋានសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចដូចជា៖ ដីធ្លី និងផ្លាស់ប្តូរទំរង់សេដ្ឋកិច្ច និងការរស់នៅ។	✓				
៤	ចរាចរណ៍	ហេតុប៉ះពាល់លើសាលារៀន មន្ទីរពេទ្យ និងស្ថានភាពចរាចរណ៍បច្ចុប្បន្ន ដូចជាកំណើននៃគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍។	✓				
៥	អន្តោប្រាណ ជនជាតិភាគតិច	ការប្រមូលយកដី ការរុះរើផ្ទះសម្បែង ការធ្វើឲ្យអន់ថយទៅដល់ជីវភាពរស់នៅ។	✓				
៦	សម្បត្តិវប្បធម៌	ខូចខាត ឬបាត់បង់គុណតំលៃនៃព្រះវិហារសាសនា ប្រាសាទ ផ្នូរ មរតក វត្ថុបុរាណ ឬទ្រព្យសម្បត្តិវប្បធម៌ដទៃទៀត។	✓				
៧	សិទ្ធប្រើប្រាស់ទឹក	ឧបសគ្គដល់សិទ្ធនេសាទ សិទ្ធប្រើប្រាស់ទឹក និងសិទ្ធទូទៅ។	✓				
៨	ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសាធារណៈ	ហេតុប៉ះពាល់លើផ្លូវជាតិលេខ៤ ផ្លូវរថភ្លើង បង្គោលភ្លើង ខ្សែកាប្លិ៍អុបទិក។	✓				
៩	សុវត្ថិភាពការងារ	ការកកើតមាននូវគ្រោះថ្នាក់ដល់បុគ្គលិក កម្មករ ដោយសារសកម្មភាពគម្រោង។	✓				
១០	លក្ខខណ្ឌសុខភាពសាធារណៈ	ការថយចុះនូវស្ថានភាពសុខភាពសាធារណៈ និងអនាម័យ ដោយសារការបង្កើតសំរាម និងបង្កើនសត្វចង្រៃ។	✓				
១១	នាវាចរណ៍ និងកំពង់ផែ	ការថយចុះនូវកិច្ចដំណើរការកំពង់ផែ។	✓				
១២	គ្រោះថ្នាក់ (ហានិយភ័យ)	ហេតុប៉ះពាល់ដល់សុខភាព និងសុវត្ថិភាពរបស់បុគ្គលិក-កម្មករ ពាក់ព័ន្ធនឹងអាវុធយុទ្ធភណ្ឌមិនទាន់ផ្ទុះ។		✓			
២. ហេតុប៉ះពាល់នៅដំណាក់កាលសាងសង់							
ក	**ធនធានបរិស្ថានធម្មជាតិ**						
ក១	**ធនធានរូបសាស្ត្រ**						
១	ឋានលេខា និងភូគព្ភសាស្ត្រ	ការផ្លាស់ប្តូរលក្ខណៈឋានលេខា និងភូគព្ភសាស្ត្រ ដោយសារការជីកយកខ្សាច់ និងចាក់ខ្សាច់បំពេញ។			✓		
២	ការហូរច្រោះដី	ការហូរច្រោះដីនៅទីតាំងយកខ្សាច់ដោយសារភ្លៀង។		✓			
៣	ការបាក់ស្រុតដី	ការខូចទ្រង់ទ្រាយដី និងការបាក់ស្រុតដី ដែលបណ្តាលពីសកម្មភាពគម្រោង។	✓				
៤	ទឹកក្រោមដី	ការថយចុះកំពស់ទឹកក្រោមដីដោយសារការដកហូតលើសលប់បណ្តាលពីការងារកែលម្អគម្រោង។	✓				
៥	ស្ថានភាពជលសាស្ត្រ	ការប្រែប្រួលស្ថានភាពចរន្តទឹកសមុទ្រ រលក ដោយសារការចាក់ខ្សាច់បំពេញធ្វើផែជាដើម។	✓				
៦	ទេសភាព	ការប្រែប្រួលទេសភាព និងកំរាលរុក្ខជាតិ ដោយសារការសំអាតព្រៃ ការថមថយសុខដុមកម្មដោយសារសំណង់រូបសាស្ត្រ។	✓				

ល.រ	ប៉ារ៉ាម៉ែត្របរិស្ថាន	បរិយាយ	គ្មាន	មាន			គត់សំគាល់
				តិច	មធ្យម	ខ្លាំង	
៧	ការបំពុលខ្យល់	ការដឹកជញ្ជូនសម្ភារៈ ការចល័តគ្រឿងចក្រ និងយានយន្តផ្សេងៗសម្រាប់ការសាងសង់គម្រោង នឹងភាយឧស្ម័នពុលបណ្ដាលឲ្យមានការបំពុលខ្យល់។			✓		
៨	ការបំពុលទឹក	ការបំពុលបណ្ដាលពីសកម្មភាពគម្រោង និងទឹកសំណល់ក្នុងការដ្ឋាន។ល។			✓		
៩	ការបំពុលដី	ការកំពប់ប្រេង និងសំណល់ដោយសារតែការដំណើរការយានយន្ត និងគ្រឿងចក្រផ្សេងៗ។			✓		
១០	សំឡេង និងរំញ័រ	សំឡេង និងរំញ័រដែលបង្កើតឡើងដោយសារតែការដំណើរការយានយន្ត និងគ្រឿងចក្រផ្សេងៗ។			✓		
១១	ផ្លូវខេត្ត	ការចរាចរណ៍យានយន្តដឹកខ្សាច់ និងដឹកវត្ថុធាតុផ្សេងៗ នឹងបណ្ដាលឲ្យមានការខូចខាតដល់ផ្លូវខេត្ត។			✓		
១២	តំបន់ឆ្នេរ	ការប៉ះពាល់ទៅដល់តំបន់ឆ្នេរ	✓				
ក២	**ធនធានជីវសាស្ត្រ**						
១	សត្វ និងរុក្ខជាតិលើគោក	ការបំផ្លាញពពួកសត្វឲ្យឈានទៅរកការផុតពូជ ដោយសារការប្រែប្រួលលក្ខខណ្ឌជម្រក និងការបំផ្លាញពពួករុក្ខជាតិដោយសារសកម្មភាពគម្រោង។	✓				
២	វារីសត្វ និងរុក្ខជាតិ	ឧបសគ្គនៃការបង្កកំណើត និងការប្រែប្រួលលក្ខខណ្ឌជម្រក។		✓			
៣	តំបន់ការពារធម្មជាតិ	ខូចខាតតំបន់អភិរក្សដូចជា៖ ឧទ្យានជាតិ តំបន់ដែនជម្រកសត្វព្រៃ តំបន់ការពារទេសភាព តំបន់ប្រើប្រាស់ច្រើនយ៉ាងជាដើម។	✓				
៤	តំបន់ដីសើម	ខូចខាតអេកូឡូស៊ីនៃតំបន់ដីសើម។	✓				
ខ	**ធនធានបរិស្ថានសង្គម**						
១	ការតាំងទីលំនៅថ្មីដោយមិនស្ម័គ្រចិត្ត	ការតាំងទីលំនៅសារថ្មី ដោយសារសកម្មភាពគម្រោង។	✓				
២	ដីលំនៅដ្ឋាន និងសំណង់ផ្សេងៗ	ធ្វើឲ្យបាត់បង់ដីលំនៅដ្ឋាន និងសំណង់ផ្សេងៗរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ។	✓				
៣	សកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចក្នុងមូលដ្ឋាន	បាត់បង់មូលដ្ឋានសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចដូចជា៖ ដីធ្លី និងផ្លាស់ប្ដូរទំរង់សេដ្ឋកិច្ច និងការរស់នៅ។		✓			
៤	ចរាចរណ៍	ហេតុប៉ះពាល់លើសាលារៀន មន្ទីរពេទ្យ និងស្ថានភាពចរាចរណ៍បច្ចុប្បន្ន ដូចជាកំណើននៃគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍។			✓		
៥	អន្តោប្រាម ជនជាតិភាគតិច	ការប្រមូលយកដី ការរុសរើផ្ទះសម្បែង ការធ្វើឲ្យអន់ថយទៅដល់ជីវភាពរស់នៅ។	✓				
៦	សម្បត្តិវប្បធម៌	ខូចខាត ឬបាត់បង់គុណតំលៃនៃព្រះវិហារសាសនា ប្រាសាទ ផ្នូរ មរតក វត្ថុបុរាណ ឬទ្រព្យសម្បត្តិវប្បធម៌ដទៃទៀត។	✓				
៧	សិទ្ធប្រើប្រាស់ទឹក	ឧបសគ្គដល់សិទ្ធនេសាទ សិទ្ធប្រើប្រាស់ទឹក និងសិទ្ធទូទៅ។	✓				
៨	ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសាធារណៈ	ហេតុប៉ះពាល់លើផ្លូវជាតិលេខ៤ ផ្លូវរថភ្លើង បង្គោលភ្លើង ខ្សែកាប្លិ៍អុបទិក។	✓				
៩	សុវត្ថិភាពការងារ	ការកកើតមាននូវគ្រោះថ្នាក់ដល់បុគ្គលិក កម្មករ ដោយសារការធ្វេសប្រហែសលើការងារ និងសកម្មភាពគម្រោង។		✓			

ល.រ	ប៉ារ៉ាម៉ែត្របរិស្ថាន	បរិយាយ	គ្មាន	មាន			គត់សំគាល់
				តិច	មធ្យម	ខ្លាំង	
១០	លក្ខខណ្ឌសុខភាពសាធារណៈ	ការថយចុះនូវស្ថានភាពសុខភាពសាធារណៈ និងអនាម័យ ដោយសារការបង្កើតសំរាម និងបង្កើនសត្វចង្រៃ។		✓			
១១	នាវាចរណ៍ និងកំពង់ផែ	ការថយចុះនូវកិច្ចដំណើរការកំពង់ផែ។	✓				
១២	គ្រោះថ្នាក់ (ហានិភ័យ)	ហេតុប៉ះពាល់ដល់សុខភាព និងសុវត្ថិភាពរបស់បុគ្គលិក-កម្មករ ពាក់ព័ន្ធនឹងអាវុធយុទ្ធភណ្ឌមិនទាន់ផ្ទុះ។	✓				
៣. ហេតុប៉ះពាល់ក្នុងដំណាក់កាលប្រត្តិបត្តិគម្រោង							
ក	**ធនធានបរិស្ថានធម្មជាតិ**						
ក១	**ធនធានរូបសាស្ត្រ**						
១	ឋានលេខា និងភូគព្ភសាស្ត្រ	ផ្លាស់ប្តូរលក្ខណៈឋានលេខា និងភូគព្ភសាស្ត្រ ដោយសារការជីកយកខ្សាច់ និងចាក់ខ្សាច់បំពេញ។	✓				
២	ការហូរច្រោះដី	ការហូរច្រោះដីនៅទីតាំងយកខ្សាច់ដោយសារភ្លៀង។	✓				
៣	ការបាក់ស្រុតដី	ការខូចទ្រង់ទ្រាយដី និងការបាក់ស្រុតដី ដែលបណ្តាលពីសកម្មភាពគម្រោង។	✓				
៤	ទឹកក្រោមដី	ការថយចុះកំពស់ទឹកក្រោមដីដោយសារការដកហូតលើសលប់បណ្តាលពីការងារកែលម្អគម្រោង។	✓				
៥	ស្ថានភាពជលសាស្ត្រ	ប្រែប្រួលស្ថានភាពចរន្តទឹកសមុទ្រ រលក ដោយសារការកកើតឡើងនៅផែថ្មី។	✓				
៦	ទេសភាព	ប្រែប្រួលទេសភាព និងកំរាលរុក្ខជាតិ ដោយសារការសំអាតព្រៃ ការថមថយសុខដុមកម្មដោយសារសំណង់រូបសាស្ត្រ។	✓				
៧	ការបំពុលខ្យល់	ការដឹកជញ្ជូនសម្ភារៈ ការចល័តគ្រឿងចក្រ និងយានយន្តផ្សេងៗសម្រាប់ការសាងសង់គម្រោង នឹងភាយឧស្ម័នពុលបណ្តាលឲ្យមានការបំពុលខ្យល់។			✓		
៨	ការបំពុលទឹក	ការបំពុលបណ្តាលពីសកម្មភាពគម្រោង និងទឹកសំណល់ក្នុងការដ្ឋាន។ល។			✓		
៩	ការបំពុលដី	ការកំពប់ប្រេង និងសំណល់ដោយសារតែការដំណើរការយានយន្ត និងគ្រឿងចក្រផ្សេងៗ។	✓				
១០	សំឡេង និងរំញ័រ	សំឡេង និងរំញ័រដែលបង្កើតឡើងដោយសារតែការដំណើរការយានយន្ត និងគ្រឿងចក្រផ្សេងៗ។			✓		
១១	ផ្លូវខេត្ត	ការចរាចរណ៍យានយន្តដឹកខ្សាច់ និងដឹកវត្ថុធាតុផ្សេងៗ នឹងបណ្តាលឲ្យមានការខូចខាតដល់ផ្លូវខេត្ត និងផ្លូវជាតិ។	✓				
១២	តំបន់ឆ្នេរ	ការប៉ះពាល់ទៅដល់តំបន់ឆ្នេរ	✓				
ក២	**ធនធានជីវសាស្ត្រ**						
១	សត្វ និងរុក្ខជាតិលើគោក	ការបំផ្លាញពពួកសត្វឲ្យឈានទៅរកការផុតពូជ ដោយសារការប្រែប្រួលលក្ខខណ្ឌជម្រក និងការបំផ្លាញពពួករុក្ខជាតិដោយសារសកម្មភាពគម្រោង។	✓				
២	វារីសត្វ និងរុក្ខជាតិ	ឧបសគ្គនៃការបង្កកំណើត និងការប្រែប្រួលលក្ខខណ្ឌជម្រក។		✓			

ល.រ	ប៉ារ៉ាម៉ែត្របរិស្ថាន	បរិយាយ	គ្មាន	មាន			គត់សំគាល់
				តិច	មធ្យម	ខ្លាំង	
៣	តំបន់ការពារធម្មជាតិ	ខូចខាតតំបន់អភិរក្សដូចជា ឧទ្យានជាតិ តំបន់ដែនជម្រកសត្វព្រៃ តំបន់ការពារទេសភាព តំបន់ប្រើប្រាស់ច្រើនយ៉ាងជាដើម។	✓				
៤	តំបន់ដីសើម	ខូចខាតអេកូឡូស៊ីនៃតំបន់ដីសើម។	✓				
ខ	**ធនធានបរិស្ថានសង្គម**						
១	ការតាំងទីលំនៅថ្មីដោយមិនស្ម័គ្រចិត្ត	ការតាំងទីលំនៅសារថ្មី ដោយសារសកម្មភាពគម្រោង។	✓				
២	ដីលំនៅដ្ឋាន និងសំណង់ផ្សេងៗ	ធ្វើឲ្យបាត់បង់ដីលំនៅដ្ឋាន និងសំណង់ផ្សេងៗរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ។	✓				
៣	សកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចក្នុងមូលដ្ឋាន	បាត់បង់មូលដ្ឋានសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចដូចជា៖ ដីធ្លី និងផ្លាស់ប្តូរទំរង់សេដ្ឋកិច្ច និងការរស់នៅ។		✓			
៤	ចរាចរណ៍	ហេតុប៉ះពាល់លើសាលារៀន មន្ទីរពេទ្យ និងស្ថានភាពចរាចរណ៍បច្ចុប្បន្ន ដូចជាកំណើននៃគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍។			✓		
៥	អន្តោគ្រាម ជនជាតិភាគតិច	ការប្រមូលយកដី ការរុសរើផ្ទះសម្បែង ការធ្វើឲ្យអន់ថយទៅដល់ជីវភាពរស់នៅ។	✓				
៦	សម្បត្តិវប្បធម៌	ខូចខាត ឬបាត់បង់គុណតំលៃនៃព្រះវិហារសាសនា ប្រាសាទ ផ្នូរ មរតក វត្ថុបុរាណ ឬទ្រព្យសម្បត្តិវប្បធម៌ដទៃទៀត។	✓				
៧	សិទ្ធប្រើប្រាស់ទឹក	ឧបសគ្គដល់សិទ្ធនេសាទ សិទ្ធប្រើប្រាស់ទឹក និងសិទ្ធទូទៅ។	✓				
៨	ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសាធារណៈ	ហេតុប៉ះពាល់លើផ្លូវជាតិលេខ៤ ផ្លូវរថភ្លើង បង្គោលភ្លើង ខ្សែកាប៊្លឹអុបទិក។	✓				
៩	លក្ខខណ្ឌសុខភាពបុគ្គលិក-កម្មករ	ការថយចុះនូវស្ថានភាពសុខភាពសាធារណៈ និងអនាម័យ ដោយសារការបង្កើតសំរាម និងបង្កើនសត្វចង្រៃ។	✓				
១០	សុវត្ថិភាពការងារ	ការកកើតមាននូវគ្រោះថ្នាក់ដល់បុគ្គលិក កម្មករ ដោយសារការធ្វេសប្រហែសលើការងារ និងសកម្មភាពគម្រោង។		✓			
១១	នាវាចរណ៍ និងកំពង់ផែ	ការថយចុះនូវកិច្ចដំណើរការកំពង់ផែ។	✓				
១២	គ្រោះថ្នាក់ (ហានិយភ័យ)	ហេតុប៉ះពាល់ដល់សុខភាព និងសុវត្ថិភាពរបស់បុគ្គលិក-កម្មករ ពាក់ព័ន្ធនឹងអាវុធយុទ្ធភណ្ឌមិនទាន់ផ្ទុះ។	✓				

៧.១ សក្តានុពលនៃហេតុប៉ះពាល់ជាអវិជ្ជមាន និងវិធានការកាត់បន្ថយ

៧.១.១ ដំណាក់កាលមុនពេលសាងសង់

នៅដំណាក់កាលមុនពេលសាងសង់ គឺមិនមានសកម្មភាពសំខាន់ជាក់លាក់ណាមួយដែលបង្កឲ្យមានគ្រោះថ្នាក់ដល់ធនធានបរិស្ថានឡើយ។ នៅដំណាក់កាលនេះ ក្រុមសិក្សាជាច្រើនផ្នែកបានធ្វើការសិក្សាយ៉ាងលម្អិតទៅលើគម្រោងទាំងមូល។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ដំណាក់កាលនេះ មានសារៈ-សំខាន់ផងដែរដែលទាមទារឲ្យក្រុមសិក្សានីមួយៗ ពិចារណាលើគ្រប់ទិដ្ឋភាពទាំងអស់នៃគម្រោងដើម្បីបញ្ចៀស ឬកាត់បន្ថយឲ្យបានជាអតិបរិមានូវរាល់បណ្តាហេតុប៉ះពាល់ដែលនឹងអាចកើតមានឡើងនៅដំណាក់កាលសាងសង់គម្រោង។ ក្រោយពេលការរចនាប្លង់វិស្វកម្មរបស់គម្រោងត្រូវបានបញ្ចប់ នោះហេតុប៉ះពាល់លើបរិស្ថាន ត្រូវបានគេព្យាករណ៍នៅតាមដំណាក់កាលគម្រោង។

៧.១.១.១ ធនធានបរិស្ថានសេដ្ឋកិច្ច-សង្គម

ក.១ គ្រោះថ្នាក់ (ហានិយភ័យ)

តំបន់គម្រោង ជាតំបន់កំពង់ផែមាត់សមុទ្រ។ តាមប្រវត្តិសាស្ត្រ បានបង្ហាញថា តំបន់កំពង់ផែនេះធ្លាប់មានកប៉ាល់យោធាដឹកជញ្ជូនគ្រាប់រំសេវកាលពីសម័យសង្គ្រាម បានចូលចត។ ម្យ៉ាងវិញទៀត នៅក្នុងអំឡុងសង្គ្រាមស៊ីវិល (ឆ្នាំ១៩៧០-១៩៧៥ និងឆ្នាំ១៩៧៩-១៩៩៣) តំបន់នេះ ក៏អាចមានគ្រាប់រំសេវនៅសេសសល់ ដែលគេទម្លាក់ចោលក្នុងទឹកកាលពីជំនាន់នោះ។ សំណល់មីន និងគ្រាប់មិនទាន់ផ្ទុះ នឹងអាចធ្វើឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ដល់កម្មករ និងប្រជាពលរដ្ឋមូលដ្ឋានដែលនឹងអាចកើតមានឡើងក្នុងពេលសាងសង់គម្រោងដូចជា៖ ការឈូសឆាយ ការជីក បូមស្តារជាដើម។ ទន្ទឹមនឹងនេះ

គ្រោះថ្នាក់ (ហានិយភ័យ) ក៏អាចនឹងកើតមានឡើងផងដែរនៅតំបន់ដែលត្រូវយកវត្ថុធាតុដើមដូចជាខ្សាច់សម្រាប់បម្រើឲ្យតម្រូវការរបស់គម្រោង។

<u>វិធានការកាត់បន្ថយ</u>

- *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោងត្រូវធ្វើការសហការជាមួយនឹងមជ្ឈមណ្ឌលកំចាត់មីនកម្ពុជា(CMAC)ក្នុងការត្រួតពិនិត្យតំបន់គម្រោង និងតំបន់ជុំវិញ ព្រមទាំងផ្ទៃដីក្នុងតំបន់ ដែលត្រូវយកខ្សាច់សម្រាប់គម្រោងទាំងមូល ដើម្បីធ្វើឲ្យប្រាកដថា អាវុធយុទ្ធភណ្ឌមិនទាន់ផ្ទុះត្រូវបានបោសសម្អាតរួចជាស្រេចនៅមុនពេលដែលសកម្មភាពសាងសង់គម្រោងចាប់ផ្តើម។*

៧.១.២ ដំណាក់កាលសាងសង់

៧.១.២.១ ធនធានបរិស្ថានធម្មជាតិ

ក.១ ធនធានរូបសាស្ត្រ

ក.១.១ ឋានលេខា

នៅក្នុងដំណាក់កាលសាងសង់ គម្រោងនេះ នឹងអាចធ្វើឲ្យមានការប្រែប្រួលឋានលេខាដោយ-សារតែការងារមួយចំនួនដូចជា៖ ការងារចាក់ខ្សាច់បំពេញលើផ្ទៃសមុទ្រសម្រាប់ធ្វើផែថ្មីលើផ្ទៃដី ១៧,៥ ហិកតា។ ម្យ៉ាងវិញទៀត ការប្រែប្រួលដល់ឋានលេខា ក៏នឹងកើតមានឡើងផងដែរនៅក្នុងតំបន់ដែលត្រូវយកខ្សាច់លើគោគទាំង២ទីតាំង។

<u>វិធានការកាត់បន្ថយ</u>

- *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោងមានអ្នកបច្ចេកទេសសម្រាប់ត្រួតពិនិត្យមើលនៅគ្រប់ដំណាក់កាលនៃគម្រោងដោយរាប់បញ្ចូលទាំងតំបន់ ដែលនឹងត្រូវយកខ្សាច់ ដើម្បីធ្វើឲ្យប្រាកដថា តំបន់ដែលនឹងត្រូវយកខ្សាច់ ត្រូវបានធ្វើឡើងទៅតាមបទដ្ឋានបច្ចេកទេសដែលអាចទទួលយកបាន។*

ក.១.២ ការហូរច្រោះដី

ក្នុងដំណាក់កាលសាងសង់ ការហូរច្រោះដី និងការបាក់ដី នឹងអាចកើតមានឡើងដោយសារតែដំណើរការនៃការជីកយកខ្សាច់នៅនឹងទីតាំងផ្ទាល់។ នៅរដូវវស្សា ការហូរច្រោះដី/ខ្សាច់ នឹងកាន់តែធ្ងន់ធ្ងរដោយសារមានភ្លៀងធ្លាក់បន្ថែមទៀតដែលជាហេតុធ្វើឲ្យមានលក្ខណៈងាយស្រួលក្នុងការនាំកករហូរទៅកាន់តំបន់ដែលមានលក្ខណៈទាបជាង។

<u>វិធានការកាត់បន្ថយ</u>

- *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោងមានអ្នកបច្ចេកទេសមានបទពិសោធន៍ខ្ពស់សម្រាប់ត្រួតពិនិត្យលើលក្ខណៈបច្ចេកទេសក្នុងការយកខ្សាច់នៅនឹងទីតាំងផ្ទាល់ ដោយការពារឲ្យបានជាអតិបរិមាការបាក់ដី/ខ្សាច់ និងការហូរច្រោះដី/ខ្សាច់ ដែលអាចកើតមានឡើងជាពិសេសនៅរដូវវស្សា។*

ក.១.៣ ការបំពុលខ្យល់

ការធ្វើចរាចរណ៍របស់យានយន្តដឹកខ្សាច់និងសម្ភារៈសំណង់ផ្សេងៗក្នុងបរិមាណដ៏ច្រើន នឹងបង្កការរំខានដោយផ្ទាល់ (ការបំពុលខ្យល់ និង ធូលី) ដល់ការរស់នៅរបស់ប្រជាពលរដ្ឋក្នុងមណ្ឌល៣ នៃ

សង្កាត់៣ និង មណ្ឌល៣ នៃសង្កាត់១ និងបង្កការរំខានដោយប្រយោលនៅតាមតំបន់មួយចំនួនទៀត។ ដោយសារការសាងសង់គម្រោងមានរយៈពេលយូរហួតទៅដល់ ០៣ ឆ្នាំ ហេតុដូច្នេះ ហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមាននេះ ត្រូវតែពិចារណាដោយយកចិត្តទុកដាក់ជាទីបំផុត។

វិធានការកាត់បន្ថយ

- *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោងថែទាំយានយន្ត និងគ្រឿងចក្រប្រើប្រាស់ឲ្យបានល្អ និងប្រើប្រាស់ប្រេងឥន្ធនៈដែលមានគុណភាពខ្ពស់ និងជៀសវៀងឲ្យបានដាច់ខាតនូវការដឹកជញ្ជូនលើសចំណុះ ព្រមទាំងការកកស្ទះយានយន្តដឹកជញ្ជូនដែលបណ្តាលឲ្យមានការបំពុលខ្យល់។*
- *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង ធ្វើការគ្របឲ្យបានត្រឹមត្រូវរាល់ការដឹកខ្សាច់ និងវត្ថុធាតុដើមផ្សេងៗ ដើម្បីកាត់បន្ថយធូលី ដែលកើតឡើងដោយសារតែការធ្វើចរាចរណ៍របស់យានយន្ត។*
- *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោងធ្វើការស្រោចទឹកជាទៀងទាត់តាមបណ្តាផ្លូវលំមួយចំនួន ដើម្បីកាត់បន្ថយធូលី ដែលកើតឡើង ដោយសារតែការធ្វើចរាចរណ៍របស់យានយន្តដឹកខ្សាច់ និងណែនាំដល់អ្នកបើកបរយានយន្តទាំងអស់ត្រូវប្រើល្បឿនអប្បបរិមាដើម្បីកាត់បន្ថយធូលី។*
- *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង ធ្វើការតាមដានពីការកើតឡើងធូលី ការបញ្ចេញផ្សែងពុល និងការតវ៉ាពីប្រជាពលរដ្ឋមូលដ្ឋាន។ ប្រសិនបើមានការត្អូញត្អែរពីប្រជាពលរដ្ឋមូលដ្ឋាន និងអ្នកដំណើរឆ្លងកាត់ពីការហុយដី/ធូលី ផ្សែងពុល ក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោងត្រូវធ្វើការពិចារណាឡើងវិញអំពីបច្ចេកទេស និងរកវិធីសាស្ត្រក្នុងការទប់ស្កាត់សារជាថ្មី។*
- *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង រៀបចំ និងអនុវត្តឲ្យបានតឹងរ៉ឹងលើការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍នៅតាមបណ្តាទីតាំងសាងសង់គម្រោងសំខាន់ៗ។*

ក.១.៤ ការបំពុលទឹក

ការឈូសឆាយដី ការចាក់ខ្សាច់បំពេញដើម្បីសាងសង់ផែថ្មី ការបូមស្តារដីបាតសមុទ្រនៅទីតាំងអាងរបត់នាវា ឃ្លងនាវាចរ និងការដឹកជញ្ជូនកាកសំណល់ដែលបូមស្តារបានទៅចោលក្នុងទឹកសមុទ្រនឹងធ្វើឱ្យប៉ះពាល់ដល់គុណភាពទឹកសមុទ្រ ជាពិសេសការចាក់ខ្សាច់បំពេញ និងការដឹកបូមស្តារដីបាតសមុទ្រនៅក្នុងរដូវវស្សា។ គួរកត់សំគាល់ផងដែរថា ប្រភពបំពុលទឹកសមុទ្រដែលត្រូវយកចិត្តទុកដាក់

ខ្លាំងបំផុតក្នុងការអភិវឌ្ឍគម្រោងនេះ គឺការជីកបូមស្ដារបាតសមុទ្រ ការចាក់ខ្សាច់បំពេញ និងការដឹកជញ្ជូនសំណល់បូមស្ដារទៅចោលក្នុងសមុទ្រនោះ អាចមានសារធាតុគីមីពុលចេញពីក្រោមបាតសមុទ្រ ដែលនាំឱ្យបំពុលទឹកក្នុងទីតាំងគម្រោង និងអាចសាយភាយដល់តំបន់ផ្សេងទៀតផងដែរ។

ការបញ្ចេញសំណល់រាវពីការដ្ឋានសាងសង់ សំណល់ប្រេង/ខ្លាញ់ និងសំណល់ចេញពីបន្ទប់ទឹក និងបង្គន់អនាម័យរបស់កម្មករ និងបុគ្គលិករបស់ក្រុមហ៊ុនចូលទៅក្នុងទឹកសមុទ្រ ជាបញ្ហាមួយដ៏ធំដែលជាមូលហេតុនាំឱ្យមានការបំពុលទឹកសមុទ្រ។ ដូចគ្នានេះដែរ សំណល់រឹងក៏ជាបញ្ហាធំមួយផងដែរ ប្រសិនបើមិនត្រូវបានយកចិត្តទុកដាក់ និងគ្រប់គ្រងឱ្យបានល្អទេនោះ។ នៅក្នុងដំណាក់កាលនេះ មានសំណល់រឹងជាច្រើនដែលកើតចេញមកពីបុគ្គលិក កម្មករ (សំណល់ផ្ទះបាយ) និងសម្ភារៈសំណង់ដែលរួមមាន៖ ដំរបំពង់ទីប កំណាត់ឈើ ដែក ថង់ប្លាស្ទិក កម្ទេចស៊ីម៉ង់ត៍ និងសម្ភារៈផ្សេងៗទៀតដែលសំណល់ទាំងអស់នេះអាចហូរចូលទៅក្នុងសមុទ្រ ជាហេតុបណ្ដាលឱ្យប៉ះពាល់គុណភាពទឹក។

<u>វិធានការកាត់បន្ថយ</u>

- *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោងពិនិត្យ និងតាមដានគុណភាពទឹកសមុទ្រជាប្រចាំដោយយកសំណាកទឹកសមុទ្រ ក្នុងទីតាំងដែលកំណត់ (ដូចក្នុងដំណាក់កាលមុនពេលសាងសង់) ទៅពិនិត្យក្នុងមន្ទីរពិសោធន៍របស់ក្រសួងបរិស្ថានដើម្បីឱ្យដឹងថា មានសារធាតុអ្វីខ្លះបានកើនឡើង។ ក្នុងករណីមានការកើនឡើងខុសប្រក្រតី វិធានការណ៍ចាំបាច់មួយចំនួន ត្រូវតែអនុវត្ត។*
- *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង អប់រំបុគ្គលិក កម្មករមិនឱ្យបោះចោលសំណល់ទៅក្នុងទឹក និងផ្ដល់បង្គន់អនាម័យក្នុងទីតាំងការដ្ឋានសាងសង់ និងជំរុំបុគ្គលិក-កម្មករ។ ក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង នឹងធ្វើឲ្យប្រាកដថា រាល់សំរាមដែលចេញពីមនុស្ស និងសកម្មភាពសាងសង់ នឹងត្រូវប្រមូល វេចខ្ចប់ ដាក់ទីតាំងដែលបានកំណត់ និងសហការជាមួយក្រុមហ៊ុនស៊ិនទ្រី សម្រាប់សេវាកម្មប្រមូលសំរាមដើម្បីយកទៅចាក់ចោលនៅទីលានចាក់សំរាមមានស្រាប់ ដែលបានកំណត់ដោយក្រសួងបរិស្ថាន និងអាជ្ញាធរខេត្តព្រះសីហនុ។*
- *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង ត្រូវលាងសម្អាតឧបករណ៍ សម្ភារៈ យានយន្ត នៅក្នុងទីតាំងដែលបានរៀបចំទុក ដោយមានអាងស្ទាក់រងកករ ហើយកន្លែងលាយបេតុង ត្រូវបំពាក់ប្រព័ន្ធប្រមូលសំណល់រាវ ចូលទៅក្នុងអាងប្រព្រឹត្តកម្មសម្អាត មុននឹងបង្ហូរចេញទៅក្រៅ។*

- *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង រៀបចំទីតាំងស្តុកប្រេងឥន្ធនៈឱ្យបានត្រឹមត្រូវ ដោយធានាមិនឱ្យលេចធ្លាយ ឬកំពប់លើដីដែលនាំឱ្យហូរចូលទៅក្នុងទឹកសមុទ្រ។ ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស ក៏នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង ប្រើប្រាស់គ្រឿងចក្រ យានយន្ត និងសាឡង់ដែលមានគុណភាពល្អ និងត្រូវធ្វើការត្រួតពិនិត្យនូវយានយន្ត និងគ្រឿងចក្រទាំងអស់នោះជាប្រចាំមុនពេលប្រតិបត្តិ ធានាមិនឱ្យលេចប្រេងចេញមកក្រៅ។*
- *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង ពិនិត្យមើលទៅលើការសាងសង់បង្គន់អនាម័យដែលមានអាងស្តុកសំណល់រាវ ត្រឹមត្រូវ រួចយកសំណល់នេះមកប្រើប្រាស់ជាជីធម្មជាតិ សម្រាប់ដាំដើមឈើ ផ្កានៅក្នុងសួនច្បារ និងដំណាំរួមផ្សំផ្សេងៗ ដោយជៀសវាងបង្ហូរសំណល់ទាំងនោះទៅក្នុងទឹកសមុទ្រផ្ទាល់ ដោយមិនបានឆ្លងកាត់អាងប្រព្រឹត្តកម្ម។*
- *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង ធ្វើការជ្រើសរើសម៉ាស៊ីនជីកបូមស្តារដែលមានគុណភាពខ្ពស់ និងមានកម្រិតនៃការបំភាយកករតិចបំផុត។*
- *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង កាត់បន្ថយពេលវេលានៃការបូមស្តារឱ្យនៅតិចបំផុតដើម្បីកាត់បន្ថយភាពល្អក់កករឲ្យនៅកម្រិតអប្បបរមា។ រាល់ការជីកបូមស្តារ ក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង ត្រូវធ្វើការពិនិត្យលើចរន្តទឹក និងជំនោរសមុទ្រ ដើម្បីជៀសវាងការបង្កកករល្អក់ទៅដល់ទីតាំងបែរចិញ្ចឹមត្រីរបស់ប្រជាពលរដ្ឋរស់នៅក្បែរទីតាំងគម្រោង។*
- *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង ជ្រើសរើសយកនូវឧបករណ៍ដឹកជញ្ជូនសំណល់មានគុណភាពខ្ពស់ ដើម្បីជៀសវាងការលេចធ្លាយសំណល់ចេញមកក្រៅ និងដើម្បីកាត់បន្ថយការរំខាន និងកករល្អក់ផ្ទៃទឹកខាងលើ។*
- *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង ធ្វើការត្រួតពិនិត្យជាទៀងទាត់នូវសារធាតុបំពុលក្នុងសំណល់បូមស្តារ។*

ក.១.៥ ការបំពុលដី

សកម្មភាពរបស់គម្រោងនៅក្នុងដំណាក់កាលសាងសង់ នឹងអាចនាំឱ្យមានការហូរច្រោះដីដោយសារតែៈ ១) ការឈូសឆាយរុក្ខជាតិដើម្បីធ្វើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនានារបស់គម្រោង ២) ការប្រើប្រាស់គ្រឿងចក្រសម្រាប់គោលបំណងផ្សេងៗរបស់គម្រោង ក៏អាចធ្វើឱ្យប៉ះពាល់គុណភាពដី ដោយសារការ-

ហៀរកំពុប ការទុកដាក់ ឬចោលប្រេងម៉ាស៊ីនចាស់ៗទៅលើដី ៣) ការបង្កឡើងដោយបុគ្គលិក-កម្មករនៃក្រុមហ៊ុនម៉ៅការសាងសង់ ក្នុងការទុកដាក់នូវសំណល់ ប្រេង-ខ្លាញ់ចេញពីយានយន្ត និងគ្រឿងចក្រ សំបកកំប៉ុង ថង់ប្លាស្ទិក ប្រេងម៉ាស៊ីន សំណល់ផ្ទះបាយ និងសំណល់ផ្សេងៗទៀតនៅក្នុង និងក្បែរការដ្ឋានសាងសង់ ក៏នឹងធ្វើឱ្យខូចគុណភាពដីផងដែរ បើមិនបានគ្រប់គ្រងឱ្យបានត្រឹមត្រូវតាមលក្ខណៈបច្ចេកទេស។

<u>វិធានការកាត់បន្ថយ</u>

- *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង ធ្វើការឈូសឆាយដីដើម្បីសាងសង់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទៅតាមផែនការមេ និងធ្វើការបង្ហាប់ដី ដើម្បីកាត់បន្ថយការហូរច្រោះ និងសំណឹកដីនៅតាមកន្លែងដែលក្រុមហ៊ុនបានធ្វើការឈូសឆាយ។*
- *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង មានផែនការគ្រប់-គ្រងសំណល់រឹង រាវគ្រប់ប្រភេទឱ្យបានល្អប្រសើរ ដោយសាងសង់បន្ទប់ដាក់សំណល់រឹងសម្រាប់ដាក់កម្ទេចថ្ម សម្ភារៈវេចខ្ចប់គ្រឿងសំណង់ និងសំណល់ផ្ទះបាយជាដើម និងសហការជាមួយក្រុមហ៊ុនស៊ិនទ្រី សម្រាប់សេវាកម្មប្រមូលសំរាម ដើម្បីយកទៅចាក់ចោលនៅទីលានចាក់សំរាមដែលមានស្រាប់ ដែលកំណត់ដោយក្រសួងបរិស្ថាន និងអាជ្ញាធរខេត្តព្រះសីហនុ។*
- *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង ធ្វើការណែនាំ និងអប់រំដល់បុគ្គលិក-កម្មករ ដោយហាមមិនឱ្យបោះចោលសំរាមក្រៅពីទីតាំងដែលបានកំណត់ ឬបង្ហូរសំណល់រាវចូលទៅក្នុងសមុទ្រ។*

ក.១.៦ សំឡេង និងរំញ័រ

ការធ្វើចរាចរណ៍របស់យានយន្ត និងគ្រឿងចក្រផ្សេងៗ ក្នុងបរិមាណដ៏ច្រើនសម្រាប់បម្រើឲ្យសកម្មភាពគម្រោង នឹងបង្កការរំខាន (សំឡេង និងរំញ័រ) ដោយផ្ទាល់ដល់ការរស់នៅរបស់ប្រជាពលរដ្ឋនៅក្នុងមណ្ឌល៣ នៃសង្កាត់៣ និង មណ្ឌល៣ នៃសង្កាត់១។ ដោយសារតែគម្រោងសាងសង់នេះមានរយៈពេលយូរហូតដល់ ០៣ ឆ្នាំ ហេតុនេះហើយ ហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមាននេះ ត្រូវតែពិចារណាដោយយកចិត្តទុកដាក់ជាទីបំផុត។

<u>វិធានការកាត់បន្ថយ</u>

- *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង ប្រើប្រាស់បរិក្ខារមានសម្លេងតិចហើយថែរក្សាឲ្យមានដំណើរការល្អមុនពេលចាប់ផ្តើមសាងសង់គម្រោង។*

- *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង កំណត់ម៉ោងធ្វើការឲ្យបានច្បាស់លាស់៖ ពេលព្រឹកចាប់ពីម៉ោង ០៧.០០ ដល់ ១១.០០ និង ពេលល្ងាចចាប់ពីម៉ោង ១៣.០០ ដល់ ១៧.០០។*
- *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង ណែនាំឲ្យបុគ្គលិកផ្នែកបើកបរទាំងអស់ ត្រូវបើកបរក្នុងល្បឿនយឺត គ្មានស៊ីប្លេ ដោយមិនឲ្យលើសពី ៦០ dB(A) សម្រាប់តំបន់លំនៅដ្ឋាន និងមិនឲ្យលើសពី ៤៥ dB(A) នៅតាមទីកន្លែងមួយចំនួនដូចជា៖ ក្បែរសាលារៀន មន្ទីរពេទ្យ វត្តអារាម និងក្បែរកន្លែងដែល មានប្រជាពលរដ្ឋរស់នៅ។ គ្មានការបើកបរយានយន្ត និងគ្រឿងចក្រ នឹងត្រូវអនុញ្ញាតឲ្យមាននៅពេលយប់ឡើយ។*

ក.១.៧ ផ្លូវខេត្ត

ការចរាចរណ៍យានយន្តដឹកខ្សាច់ និងសម្ភារៈសំណង់ផ្សេងៗ បម្រើឲ្យសកម្មភាពរបស់គម្រោង នឹងបណ្តាលឲ្យមានការខូចខាតតាមបណ្តាផ្លូវលំ និងផ្លូវខេត្តព្រះសីហនុ។

<u>វិធានការកាត់បន្ថយ</u>

- *ប្រសិនបើមានការខូចខាតផ្លូវលំ និងផ្លូវខេត្តណាមួយ ដោយសារតែសកម្មភាពគម្រោងនោះ ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង សហការជាមួយមន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងមន្ទីរអភិវឌ្ឍន៍ជនបទខេត្តព្រះសីហនុ ដើម្បីពិនិត្យមើលលទ្ធភាពជាក់ស្តែង និងរកដំណោះស្រាយដែលអាចទទួលយកបានទាំងអស់គ្នា។*

ក.២ ធនធានជីវសាស្ត្រ

ក.២.១ វារីសត្វ និងវារីរុក្ខជាតិ

ការសាងសង់គម្រោងកំពង់ផែនេះ នឹងអាចនាំឱ្យប៉ះពាល់ទៅដល់ពពួកវារីសត្វ និងវារីរុក្ខជាតិនៅក្នុងតំបន់កំពង់ផែ ជាពិសេសអាចប៉ះពាល់ដល់ទីតាំងចិញ្ចឹមត្រីតាមបែរចំនួនជាង ១០០០ បែ ដែលប្រជាពលរដ្ឋចិញ្ចឹមនៅតំបន់ទំនប់រលក ដោយសារការជីកបូមស្តារទីតាំងឃ្លងនាវា និងអាងរបត់នាវា។ ទន្ទឹមគ្នានេះដែរ ការដឹកជញ្ជូនសំណល់បូមស្តារទៅកាន់ទីតាំងចាក់ចោលស្ថិតនៅក្បែរកោះដែកគោល នឹងធ្វើឱ្យប៉ះពាល់ទៅលើពពួកវារីសត្វ និងវារីរុក្ខជាតិ។ ជាងនេះទៅទៀត សកម្មភាពមួយចំនួនដូចជា៖ ការបូមស្តារ ការខួងដើម្បីធ្វើទំនប់ការពារ ការចាក់ខ្សាច់បំពេញ ការលេចធ្លាយប្រេងពីគ្រឿងចក្រសាង-សង់ និងការគ្រប់គ្រងសំណល់មិនបានល្អនៅក្នុងទីតាំងគម្រោង នឹងបណ្តាលឱ្យមានការប៉ះពាល់ដល់គុណភាពទឹក និងបង្កផលប៉ះពាល់ទៅដល់ជីវិតវារីសត្វ និងវារីរុក្ខជាតិ។

<u>វិធានការកាត់បន្ថយ</u>

- *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង ធ្វើការជីកបូមស្តារ ឬក៏ខួងដីបាតសមុទ្រដែលមានក្នុងប្លង់មេដែលបានកំណត់ និងធ្វើការត្រួតពិនិត្យគុណភាពទឹកជាប្រចាំ (ដូចរៀបរាប់ត្រង់វិធានការកាត់បន្ថយការបំពុលទឹក) និងតាមដាន ត្រួតពិនិត្យកករ (Turbidity) ឱ្យបានត្រឹមត្រូវរាល់ ១ ម៉ោងម្តង រយៈពេល ៦ ម៉ោងជាប់គ្នា នៅពេលធ្វើសកម្មភាពជីកបូមស្តារ និងការដឹកជញ្ជូនសំណល់បូមស្តារ ទៅចាក់នៅទីតាំងចាក់សំណល់ចាស់ ដើម្បីជៀសវាងផលប៉ះពាល់ទៅដល់តំបន់ថ្មីៗទៀត។*
- *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.សនឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោងប្រើក្រណាត់/ផ្លាស្ទិកសម្រាប់ទប់ ឬត្រងយកកករ ដើម្បីជៀសវាងការហូរចេញពីទីតាំងសាងសង់ទៅកន្លែងផ្សេងទៀត ជាពិសេសក្នុងរដូវវស្សា។*
- *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង អប់រំកម្មករមិនឱ្យបោះចោលសំណល់ទៅក្នុងប្រភពទឹក និងសហការជាមួយក្រុមហ៊ុនស៊ិនទ្រី សម្រាប់សេវាកម្មប្រមូលសំរាមដើម្បីយកទៅចាក់ចោលនៅទីលានចាក់សំរាមមានស្រាប់ ដែលបានកំណត់ដោយក្រសួងបរិស្ថាន និងអាជ្ញាធរខេត្តព្រះសីហនុ។*
- *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោងពិនិត្យ និងតាមដានជាប្រចាំការដឹកជញ្ជូនសំណល់បូមស្តារដើម្បីធានាថាការចាក់ចោលសំណល់បូមស្តារទាំងអស់នេះចំទីកន្លែងដែលបានកំណត់។*

៧.១.២.២ ធនធានបរិស្ថានសេដ្ឋកិច្ច-សង្គម

ក.១ សកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចក្នុងមូលដ្ឋាន

គម្រោងនេះ នឹងមានសកម្មភាពជាច្រើនដូចជា៖ ការបូមស្តារ ជីក និងដឹកជញ្ជូនកាកសំណល់ បូមស្តារធ្វើឱ្យប៉ះពាល់មុខរបរ និងប្រាក់ចំណូលរបស់ប្រជានេសាទនៅក្បែរតំបន់គម្រោង (មណ្ឌល៣ នៃសង្កាត់១ និងមណ្ឌល៣ នៃសង្កាត់៣) ព្រោះនៅពេលសកម្មភាពបូមស្តារ ម្ចាស់គម្រោង នឹងជូន-ដំណឹងទៅដល់ទីតាំងចិញ្ចឹមត្រី ដែលនៅក្បែរនោះឱ្យផ្អាកសកម្មភាពចិញ្ចឹម ដោយសារតែកករល្អក់ និងការកំណត់ដែននេសាទ ដែលនឹងធ្វើឱ្យប៉ះពាល់ដល់ចំណូលអ្នកនេសាទ។ ម៉្យាងទៀត នៅពេលដឹក-ជញ្ជូនកាកសំណល់បូមស្តារ នឹងត្រូវហាមឃាត់ច្រកមួយចំនួនមិនឱ្យមានទូកនេសាទចូលទៅជិត ឬក៏ឆ្លងកាត់តំបន់ជីក បូមស្តារ ផ្លូវដឹកជញ្ជូន និងទីតាំងចាក់កាកសំណល់នោះឡើយ។

ទន្ទឹមគ្នានេះដែរ ការដឹកជញ្ជូនខ្សាច់តាមផ្លូវគោគមកចាក់នៅទីតាំងគម្រោង ក៏នឹងធ្វើឲ្យប៉ះពាល់ដោយផ្ទាល់ទៅលើការប្រកបអាជីវកម្មជាលក្ខណៈគ្រួសាររបស់ប្រជាពលរដ្ឋនៅមណ្ឌល៣ នៃសង្កាត់១ និងមណ្ឌល៣ នៃសង្កាត់៣ ផងដែរ។

<u>វិធានការកាត់បន្ថយ</u>

- *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង ផ្តល់អាទិភាពដល់ប្រជានេសាទដែលនៅជិតតំបន់គម្រោងបានចូលបម្រើការងារជាបុគ្គលិក-កម្មករក្នុងដំណាក់កាលសាងសង់នេះ។*
- *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង តម្លើងនូវពោងសញ្ញានៅតំបន់បូមស្តារដែលស្ថិតនៅច្រកចូលឃ្លងនាវា និងអាងរបត់នាវា។*
- *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង ផ្សព្វផ្សាយព័ត៌មានស្តីពីការងារសាងសង់ដល់ប្រជាពលរដ្ឋក្នុងមូលដ្ឋាន ដែលឆ្លងកាត់ឃ្លងចូលនាវា និងអាងរបត់នាវា ដោយការតម្លើងផ្ទាំងប៉ាណូស្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍ តាមរយៈកាសែត វិទ្យុ ទូរទស្សន៍។ល។ និងដល់អ្នកចិញ្ចឹមត្រី ដែលប្រកបរបរវារីវប្បកម្មនៅក្នុងតំបន់ទំនប់លោកក្បែរទីតាំងគម្រោងឱ្យទាន់ពេលវេលា ដើម្បីឱ្យពួកគាត់ដឹងមុននៅអំឡុងពេលដឹកបូមស្តារ ដើម្បីជៀសវាងការដាក់ចិញ្ចឹមកូនត្រីបន្ថែមនៅពេលកើនឡើងកករល្អក់អាចធ្វើឱ្យខាតបង់ដោយសារការងាប់កូនត្រី។*
- *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.សនឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោងកាត់បន្ថយរយៈពេលដឹកបូមស្តារឱ្យនៅតិចបំផុត ដើម្បីជៀសវាងការបង្កកករកាន់តែខ្លាំង និងមានរយៈពេលវែង។*

ក.២ ចរាចរណ៍

ការកកស្ទះចរាចរណ៍ដោយសារសកម្មភាពគម្រោង គឺអាចនឹងកើតមានឡើងនៅតាមបណ្តោយផ្លូវសម្តេច **ហ៊ុន សែន** ដែលអាចនឹងបណ្តាលឲ្យមានការរំខានដល់ការធ្វើដំណើររបស់ប្រជាពលរដ្ឋក្នុងតំបន់ និងប្រជាពលរដ្ឋទូទៅដែលធ្វើដំណើរឆ្លងកាត់។

<u>វិធានការកាត់បន្ថយ</u>

- *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង ជូនដំណឹងដល់អាជ្ញាធរក្នុងតំបន់ពីពេលវេលា និងរយៈពេលនៃការសាងសង់។*
- *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង បំពាក់ស្លាក់សញ្ញាចរាចរណ៍នៅតាមការដ្ឋានស្ថាបនាផ្លូវនីមួយៗឱ្យបានត្រឹមត្រូវ ជាពិសេសបំពាក់ភ្លើងសញ្ញានៅពេលយប់ ដើម្បីការពារគ្រោះថ្នាក់ដែលអាចកើតមានឡើងដោយចៃដន្យ។*

- *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង អនុវត្តឲ្យបានម៉ត់ចត់នូវផែនការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ ស្ថិតនៅតាមបណ្តោយផ្លូវសម្តេច* ***ហ៊ុន សែន*** *ដោយសហការជាមួយអាជ្ញាធរមូលដ្ឋាន។*
- *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង អប់រំដល់អ្នកបើកបររបស់ក្រុមហ៊ុន ឲ្យអនុវត្តតាមច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោករបស់ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។*

ក.៣ សុវត្ថិភាពការងារ

សកម្មភាពគម្រោង នឹងអាចបង្កផលប៉ះពាល់ដល់សុខភាពបុគ្គលិក-កម្មករនៅពេលកំពុងធ្វើការ ដោយសារតែការធ្វេសប្រហែសរបស់បុគ្គលិក-កម្មករ ដែលមានដូចជា៖ ការបញ្ជាយានយន្ត/គ្រឿងចក្រ និងការប្រើប្រាស់ឧបករណ៍ផ្សេងៗខុសបច្ចេកទេស ការរបូត ឬធ្លាក់សម្ភារៈលើ និងការធ្វេសប្រហែសផ្សេងៗ។ ម៉្យាងវិញទៀត ការផ្តល់កន្លែងស្នាក់នៅមិនសមរម្យ មិនមានទឹកស្អាតប្រើប្រាស់ និងការរស់នៅគ្មានអនាម័យ នឹងប៉ះពាល់ដល់សុខភាពកម្មករផងដែរ។

<u>វិធានការកាត់បន្ថយ</u>

- *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.សនឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោងផ្តល់វគ្គណ្តុះបណ្តាលដល់បុគ្គលិក-កម្មករ ដើម្បីឲ្យមានការយល់ដឹងច្បាស់ពីការបញ្ជាយានយន្ត/គ្រឿងចក្រ និងការប្រើប្រាស់ឧបករណ៍ផ្សេងៗ ដែលយកមកប្រើក្នុងកិច្ចដំណើរការគម្រោងនេះ។*
- *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង អនុវត្តតាមបទដ្ឋានសុវត្ថិភាពការងារទាំងអស់។ ឧបករណ៍ និងសម្ភារៈមានដូចជា៖ ម៉ាស វ៉ែនតាការពារភ្នែក ស្បែកជើងកវែង និងស្រោមដៃ ជាដើម នឹងត្រូវបានផ្តល់ជូនដល់បុគ្គលិក-កម្មករ តាមប្រភេទការងារ ដោយមានការបណ្តុះបណ្តាលត្រឹមត្រូវអំពីការប្រើប្រាស់ ដើម្បីការពារបុគ្គលិក-កម្មករពីគ្រោះថ្នាក់ផ្សេងៗ។*
- *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង សង់បង្គន់អនាម័យ (ប្រភេទចាក់ទឹក និងចុចទឹក) ក្នុងការដ្ឋានសម្រាប់ឲ្យបុគ្គលិក-កម្មករដោយមានអាងសិបទិចនៅពីក្រោម ដើម្បីសម្អាតសំណល់ពីបង្គន់អនាម័យ ដែលជាប្រព័ន្ធប្រព្រឹត្តកម្មសម្អាតបឋមនៅនឹងកន្លែង។*
- *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង ផ្តល់ទឹកស្អាតដល់បុគ្គលិក-កម្មករ សម្រាប់ប្រើប្រាស់ទូទៅ។*

- *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង ផ្តល់ការអប់រំអំពីការការពារសុខភាពទៅដល់បុគ្គលិក-កម្មករ ដើម្បីជៀសវាងការចម្លងរោគសង្គមមានដូចជា៖ អេដស៍។ ក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង ក៏នឹងសហការល្អជាមួយស្ថាប័នសុខភាពនៅថ្នាក់ខេត្ត ដើម្បីការពារជំងឺពគត្បាតនៅក្បែរៗតំបន់គម្រោង។*

ក.៤ លក្ខខណ្ឌសុខភាពសាធារណៈ

គម្រោងនេះ នឹងជះឥទ្ធិពលលើសុខភាពរបស់ប្រជាពលរដ្ឋដែលរស់នៅតាមតំបន់ ដែលយានយន្តដឹកវត្ថុធាតុផ្សេងៗដែលបម្រើឲ្យសកម្មភាពរបស់គម្រោងឆ្លងកាត់ ដោយសារការបំពុលខ្យល់ ធូលី និងរំខានដោយសម្លេង និងរំញ័រ ដែលអាចនឹងបង្កជាជំងឺផ្លូវដង្ហើម និងមានភាពតានតឹងអារម្មណ៍។

<u>វិធានការកាត់បន្ថយ</u>

- *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង មានវិធានការកាត់បន្ថយការបំពុលខ្យល់ ធូលី និង រំខានដោយសម្លេង និងរំញ័រ ដូចមានរៀបរាប់នៅវិធានការកាត់បន្ថយត្រង់ចំណុច ការបំពុលខ្យល់ សំឡេង និងរំញ័រ ខាងលើ។*

៧.១.២.៣ ការសន្និដ្ឋានលើហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន

១) ហេតុប៉ះពាល់ដល់ធនធានជីវសាស្ត្រនៅក្នុងតំបន់គម្រោងដែលបានស្នើរឡើង មានកម្រិតតិចបំផុតដោយសារតែ៖

ក) តំបន់គម្រោងដែលបានស្នើរឡើង គឺនៅគៀកបំផុតជាមួយនឹងទីតាំងផែចាស់ ឬ គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែពហុបំណងកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ

ខ) មិនមែនជាតំបន់ដែលមានពពួកផ្កាថ្មដុះ និងមិនមែនជាតំបន់បាតសមុទ្រដែលមានធនធានជីវចម្រុះសំបូរបែប និង

គ) ជាតំបន់ដែលនៅគៀកបំផុតនឹងតំបន់ដែលមានប្រជាពលរដ្ឋរស់នៅ។

២) តំបន់ដែលចាក់សំណល់ភក់ គឺជាទីតាំងដែលល្អបំផុត (មានជម្រៅរហូតទៅដល់ - ៤៥ ម) ដែលមានចម្ងាយប្រហែល ៥ គ.ម ពីតំបន់គម្រោង និងដែលធ្លាប់បានសិក្សាដោយក្រុមសិក្សា JICA នៅឆ្នាំ២០០១។ បច្ចុប្បន្ននេះ ទីតាំងនេះ បាននឹងកំពុងប្រើប្រាស់ដោយគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែពហុបំណងកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុផងដែរ។

៧.១.៣ ដំណាក់កាលប្រតិបត្តិគម្រោង

ក្នុងដំណាក់ប្រតិបត្តិគម្រោង គឺជាដំណាក់កាលមួយដែលមានរយៈពេលវែង ដែលរាល់បណ្តាសកម្មភាពគម្រោង នឹងត្រូវប្រតិបត្តិជាប្រចាំដោយ ក.ស.ស។ តែទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ សកម្មភាពនៅក្នុងដំណាក់កាលនេះ នឹងបង្កឱ្យមានហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថានអវិជ្ជមានសំខាន់ៗមួយចំនួន ដែលតម្រូវឲ្យ ក.ស.ស មានការយកចិត្តទុកដាក់ខ្ពស់ដែលក្នុងនោះរួមមាន៖

៧.១.៣.១ ធនធានបរិស្ថានធម្មជាតិ

ក.១ ធនធានរូបសាស្ត្រ

ក.១.១ ការបំពុលខ្យល់

ក្នុងដំណាក់កាលប្រតិបត្តិគម្រោង នឹងមានសកម្មភាពដឹកជញ្ជូនកាន់តែខ្លាំងក្លាឡើងថែមទៀត ទាំងការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកដោយកប៉ាល់ដឹកទំនិញចេញចូលធំៗ និងការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក។ ទន្ទឹមគ្នានេះ មានគ្រឿងចក្រស្ទូចលើកដាក់ទំនិញ និងគ្រឿងម៉ាស៊ីនផ្សេងៗទៀត សុទ្ធសឹងតែជាប្រភពនៃការកើនឡើងការបំភាយឧស្ម័នកាបូនិច (CO_2) ដែលជាហេតុបង្កឱ្យមានការបំពុលខ្យល់។ ក្រៅពីនេះ មានប្រភពផ្សេងៗមួយចំនួនទៀតមានដូចជា៖ ការបំពុលខ្យល់ចេញពីកន្លែងទុកដាក់សំរាមមិនបានល្អ និងអាងប្រព្រឹត្តកម្មសំណល់រាវ ពីព្រោះថាគម្រោងនឹងមានការបញ្ចេញសំណល់រាវ និងសំណល់រឹងជារៀងរាល់ថ្ងៃ។

ដង់ស៊ីតេចរាចរដែលកើនឡើងដោយសារប្រតិបត្តិការកំពង់ផែ ក៏ជាលទ្ធផលក្នុងការបំភាយឧស្ម័ន និងការកើនឡើងការបំពុលខ្យល់ផងដែរ។

<u>វិធានការកាត់បន្ថយ</u>

- *ក.ស.ស នឹងធ្វើការត្រួតពិនិត្យគុណភាពខ្យល់នៅក្នុង និងជុំវិញតំបន់កំពង់ផែទៀងទាត់ និងគោរពតាមបទដ្ឋានដូចមានចែងក្នុងអនុក្រឹត្យលេខ៤២ ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០០០ ស្តីពីការត្រួត-ពិនិត្យការបំពុលខ្យល់ និងសំឡេងនៃក្រសួងបរិស្ថាន។*
- *ក.ស.ស នឹងបង្កើតទីតាំងស្តុកសំរាមបន្ថែមទៀត ដោយមានផែនការគ្រប់គ្រងយ៉ាងត្រឹមត្រូវ មានការបែងចែកសំរាម និងកំណត់ពេលក្នុងការដឹកជញ្ជូនតាមតំបន់នីមួយៗ ដោយសហការជាមួយក្រុមហ៊ុនស៊ិនទ្រី សម្រាប់សេវាកម្មប្រមូលសំរាម ដើម្បីយកទៅចាក់ចោលនៅទីលានចាក់សំរាមដែលមានស្រាប់ដែលកំណត់ដោយក្រសួងបរិស្ថាន និងអាជ្ញាធរខេត្តព្រះសីហនុ។*

- *ក.ស.ស នឹងធ្វើការណែនាំបុគ្គលិក-កម្មករ ឱ្យចេះសន្សំសំចៃថាមពល និងណែនាំដល់អ្នកពាក់ព័ន្ធក្នុងការគ្រប់គ្រងសំណល់រឹង និងរាវនៅលើកប៉ាល់ដឹកទំនិញទាំងអស់ ត្រូវជៀសវាងដាច់ខាតក្នុងការបោះចោលសំណល់រឹង-រាវចូលសមុទ្រ ឬក៏ទីវាលផ្សេងៗ។*
- *ក.ស.ស មានទីតាំងបណ្តុះកូនឈើ និងទីតាំងបៃតងបំរុងទុកសម្រាប់ដាំដើមឈើឡើងវិញនៅកន្លែងដែលអាចដាំបាន។*

ក.១.២ ការបំពុលទឹក

សំណល់រឹង និងរាវ នឹងមានការកើនឡើងដោយសារដំណើរការប្រតិបត្តិជាទូទៅរបស់កំពង់ផែដែលក្នុងនោះមានដូចជា៖ ការបញ្ចេញសំណល់រាវពីបង្គន់អនាម័យតាមបណ្តាការិយាល័យ ក.ស.ស សំណល់ពីផ្ទះបាយ រួមទាំងការបញ្ចេញសំណល់រឹង និងរាវពីកប៉ាល់ដឹកជញ្ជូនទំនិញគ្រប់ប្រភេទ។ ក្រៅពីនេះ សំណល់រឹងមួយចំនួនទៀត ក៏កើនឡើងផងដែរមាន ដូចជា៖ សំបកកេសវេចខ្ចប់ទំនិញ ឡាំងវេចខ្ចប់សម្ភារៈការិយាល័យ ជាដើម។

<u>វិធានការកាត់បន្ថយ</u>

- *សំណល់រាវទាំងអស់ដែលចេញពីកំពង់ផែ នឹងត្រូវបានបង្ហូរតាមប្រព័ន្ធលូបង្ហូរ ដោយការធ្វើប្រព្រឹត្តិកម្មត្រឹមត្រូវ (មានការត្រួតពិនិត្យលើគុណភាពសំណល់រាវដែលត្រូវបញ្ចេញចោល) ជាមុនសិន មុននឹងបង្ហូរទៅលូសាធារណៈ ដោយផ្អែកតាមអនុក្រឹត្យស្តីពីការត្រួតពិនិត្យការបំពុលទឹក។*
- *ក.ស.ស នឹងពិនិត្យតាមដានគុណភាពទឹកសមុទ្រជាប្រចាំ ដោយយកសំណាកទឹកសមុទ្រក្នុងទីតាំងកំណត់ (ដូចក្នុងដំណាក់កាលមុនពេលសាងសង់) ទៅពិនិត្យក្នុងមន្ទីរពិសោធន៍របស់ក្រសួងបរិស្ថានដើម្បីឱ្យដឹងថាមានសារធាតុអ្វីខ្លះបានកើនឡើង។ ក្នុងករណីដែលមានការកើនឡើងខុសប្រក្រតី វិធានការណ៍មួយចំនួន នឹងត្រូវអនុវត្ត។*
- *ក.ស.ស នឹងអប់រំបុគ្គលិក កម្មករ មិនឱ្យបោះចោលសំណល់ទៅក្នុងទឹក និងធ្វើឲ្យប្រាកដថារាល់សំរាមដែលចេញពីមនុស្ស នឹងត្រូវប្រមូល វេចខ្ចប់ ដាក់ទីតាំងដែលបានកំណត់។*

ក.១.៣ សំឡេង និងរំញ័រ

ការរំខានដោយសារសំឡេង និងរំញ័រ នឹងបណ្តាលមកពីចរាចរណ៍យានយន្តដឹកជញ្ជូនទំនិញ គ្រឿងចក្រលើកទុកដាក់ទំនិញ ម៉ាស៊ីនភ្លើង ម៉ាស៊ីនដំណើរការអាងប្រព្រឹត្តកម្មសំណល់រាវ ជាពិសេសសម្លេងចេញពីម៉ាស៊ីន ឬការបន្លឺសំឡេងស៊ីផ្លេទូក កាណូត និងកប៉ាល់ដឹកជញ្ជូនទំនិញ ជាដើម។ ជាង-

នេះទៅទៀត ដំណើរការស្ទូចអីវ៉ាន់ (ទាំងថ្ងៃ និងយប់) និងការដឹកជញ្ជូនទំនិញដោយរថយន្តធំៗចេញចូលក្នុងកំពង់ផែ ក៏ជាប្រភពនៃការរំខានដោយសារសំឡេង និងរំញ័រផងដែរ។

វិធានការកាត់បន្ថយ

- *ក.ស.ស នឹងប្រើប្រាស់បរិក្ខារដែលមានសម្លេងតិច និងត្រួតពិនិត្យមើលជាប្រចាំនូវគុណភាពគ្រឿងចក្រ ម៉ាស៊ីនកប៉ាល់ សាឡង់សណ្តោងផ្សេងៗ និងយានយន្តគ្រប់ប្រភេទ ដែលមានសកម្មភាពទាំងអស់ជាពិសេសត្រួតពិនិត្យប្រភពបញ្ចេញសំឡេង និងរំញ័រទាំងអស់ ដោយធ្វើយ៉ាងណាដើម្បីធានាកាត់បន្ថយសំឡេង និងរំញ័រឱ្យដល់កម្រិតអប្បបរមា។*
- *ក.ស.ស នឹងណែនាំឲ្យបុគ្គលិកផ្នែកបើកបរទាំងអស់ ត្រូវបើកបរក្នុងល្បឿនយឺត គ្មានស៊ីប្លេ ដោយមិនឲ្យលើសពី ៦០ dB(A) សម្រាប់តំបន់លំនៅដ្ឋាន និងមិនឲ្យលើសពី ៤៥ dB(A) នៅតាមទីកន្លែងមួយចំនួនដូចជា៖ ក្បែរសាលារៀន មន្ទីរពេទ្យ វត្តអារាម និងក្បែរកន្លែងដែលមានប្រជាពលរដ្ឋរស់នៅ។*

ក.២ ធនធានជីវសាស្ត្រ

ក.២.១ ជីវៈចម្រុះក្នុងទឹកសមុទ្រ

ការចរាចរណ៍យានយន្តដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក ការលើកដាក់ទំនិញ ចរាចរផ្លូវទឹកមានកប៉ាល់ កាណូត និងទូងសណ្តោងតូចធំធ្វើចលនាទាំងថ្ងៃ ទាំងយប់ នឹងបង្កឱ្យមានការប៉ះពាល់ដល់ពពួកសត្វ និងជីវៈចម្រុះដែលរស់នៅក្នុងទឹកសមុទ្រ។ ជាងនេះទៅទៀត ការបង្ហូរសំណល់រាវ ការលេចធ្លាយប្រេង/ខ្លាញ់ចូលទៅក្នុងសមុទ្រ និងការបោះចោលសំណល់រឹងផ្សេងៗ ទៅក្នុងទឹកសមុទ្រពីសំណាក់កម្មករ/បុគ្គលិកនាវាដឹកជញ្ជូន ក៏ដូចជាភ្ញៀវទេសចរណ៍ នឹងបង្កហេតុប៉ះពាល់កាន់តែធ្ងន់ធ្ងរថែមទៀត។ សកម្មភាពទាំងអស់នេះ នឹងធ្វើឱ្យមានការបំពុលទឹកសមុទ្រ ជាហេតុធ្វើឲ្យប៉ះពាល់ដល់ជីវៈចម្រុះ។

វិធានការកាត់បន្ថយ

- *ក.ស.ស នឹងត្រួតពិនិត្យនាវាចរជាប្រចាំ ដើម្បីធានាថារាល់ម៉ាស៊ីន និងគ្រឿងចក្រផ្សេងៗមានដំណើរការល្អ និងមិនមានការលេចធ្លាយប្រេងទៅក្រៅ។*
- *ក.ស.ស នឹងតាមដានរាល់ការទុកដាក់សំណល់រឹង-រាវនៅលើនាវា។*
- *ក.ស.ស នឹងណែនាំបុគ្គលិក កម្មករ មិនឱ្យបោះចោលសំរាម និងសំណល់ផ្សេងៗចូលទៅក្នុងទឹកសមុទ្រ។*

៧.១.៣.២ ធនធានបរិស្ថានសេដ្ឋកិច្ច-សង្គម

ក.១ មុខរបរ និងប្រាក់ចំណូល

ការនេសាទរបស់ប្រជានេសាទ នឹងរំពឹងថាមានការធ្លាក់ចុះ ដោយសារតំបន់មួយចំនួនត្រូវបានហាមឃាត់សម្រាប់ចរាចរនាវាធំៗដឹកជញ្ជូនទំនិញ។ បញ្ហាទាំងនេះ នឹងកើតលើគ្រួសារមួយចំនួនតូច តែប៉ុណ្ណោះ។

<u>វិធានការកាត់បន្ថយ</u>

- *ក.ស.ស នឹងកំណត់ច្រកចេញចូលឱ្យបានច្បាស់លាស់ ជៀសវាងការជាន់តំបន់នេសាទរបស់អ្នកនេសាទ។*
- *ក.ស.ស នឹងផ្តល់ការងារតាមលទ្ធភាពដែលអាចឱ្យធ្វើបាន ជាពិសេសផ្តល់អាទិភាព ទៅដល់អ្នកដែលធ្លាប់បំរើការងារពីដំណាក់កាលសាងសង់គម្រោង។*
- *ក.ស.ស នឹងត្រូវរៀបចំមូលនិធិសន្តិសុខសង្គម ដើម្បីជួយសម្រួលដល់ជីវភាពប្រជាពលរដ្ឋដែលងាយរងគ្រោះ ឬរងគ្រោះដោយសារការប្រតិបត្តិ (បុគ្គលិក និងកម្មកររបស់ ក.ស.ស)។*
- *ក.ស.ស នឹងត្រូវផ្តល់ជាវគ្គបណ្តុះបណ្តាលជំនាញផ្សេងៗ និងវគ្គមួយចំនួនទៀតឱ្យសមស្របទៅតាមតម្រូវការការងារនៅតំបន់កំពង់ផែ។*

ក.២ ចរាចរណ៍តាមផ្លូវគោក និងផ្លូវទឹក

នៅក្នុងដំណាក់កាលប្រតិបត្តិការគម្រោងនេះ ការដឹកជញ្ជូនទាំងផ្លូវគោក នឹងមានសកម្មភាពច្រើនជាងមុន ដែលនឹងបង្កើនសក្តានុពលលើដង់ស៊ីតេចរាចរទាំងមូលនៅក្នុង និងក្បែរតំបន់គម្រោង។ ជាលទ្ធផល វានឹងបង្កឱ្យមានបញ្ហាកកស្ទះចរាចរណ៍ ជាដើម។ បន្ថែមលើសនេះ បញ្ហាចរាចរផ្លូវទឹក ក៏នឹងមានសកម្មភាពមមាញឹកជាងពេលណាៗទាំងអស់ផងដែរ ដោយរាល់នាវាតូច ធំ អាចធ្វើចរាចរណ៍បានដោយគ្មានឧបសគ្គ ព្រោះវាជាគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ផែទឹកជ្រៅ។

<u>វិធានការកាត់បន្ថយ</u>

- *ក.ស.ស នឹងធានានូវការអនុវត្តលើការត្រួតពិនិត្យចរាចរណ៍ និងប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងជុំវិញតំបន់កំពង់ផែ ដើម្បីជួយសម្រួលប្រសិទ្ធភាពចរាចរណ៍រថយន្តកុងតែន័រ និងច្រកចេញចូលកំពង់ផែ ព្រមទាំងជួយសម្រួលចរាចរណ៍ខាងក្រៅ ជិតច្រកកំពង់ផែប្រសព្វនឹងផ្លូវជាតិលេខ៤។*
- *ក.ស.ស នឹងធ្វើកិច្ចសហប្រតិបត្តិការជាមួយប៉ូលីសចរាចរណ៍ក្រុងព្រះសីហនុ និងអាជ្ញាធរមូលដ្ឋាន ដើម្បីគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ និងធ្វើការអប់រំអ្នកបើកបរអំពីច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក។*

- *ក.ស.ស នឹងណែនាំដល់នាវាដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកទាំងអស់ ឲ្យគោរពតាមច្បាប់ស្ដីពីការដឹក-ជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកយ៉ាងតឹងរឹងបំផុត និងរៀបចំកម្មវិធីកំណត់ពេលចរាចរណ៍ច្បាស់លាស់ ដូចជា៖ ការចូលចត និងការចេញដំណើររបស់នាវា។ កម្មវិធីទាំងនេះ ក៏នឹងត្រូវផ្ដល់ដំណឹងទៅដល់អ្នកពាក់ព័ន្ធផ្សេងៗដូចជាអជ្ញាធរមូលដ្ឋាន និងអ្នកនេសាទជាដើម។*
- *ក.ស.ស នឹងការដំឡើងពោងថ្មី ដោយបំពាក់ភ្លើងសញ្ញា និងស្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍នៅតាមទីតាំងនីមួយៗ ដើម្បីធ្វើច្រកចេញចូលសម្រាប់នាវាឱ្យមានសុវត្ថិភាព។*

ក.៣ សុវត្ថិភាពការងារ

សកម្មភាពគម្រោង នឹងអាចបង្កផលប៉ះពាល់ដល់សុខភាពបុគ្គលិក-កម្មករនៅពេលកំពុងធ្វើការ ដោយសារតែការធ្វេសប្រហែសរបស់បុគ្គលិក-កម្មករ ដែលមានដូចជា៖ ការបញ្ជាយានយន្ត/គ្រឿងចក្រ និងការប្រើប្រាស់ឧបករណ៍ផ្សេងៗខុសបច្ចេកទេស ការរបូត ឬធ្លាក់សម្ភារៈលើ និងការធ្វេសប្រហែសផ្សេងៗ។ ម៉្យាងវិញទៀត ការផ្ដល់កន្លែងស្នាក់នៅមិនសមរម្យ មិនមានទឹកស្អាតប្រើប្រាស់ និងការរស់នៅគ្មានអនាម័យ នឹងប៉ះពាល់ដល់សុខភាពកម្មករផងដែរ។

<u>វិធានការកាត់បន្ថយ</u>

- *ក.ស.ស នឹងផ្ដល់វគ្គណ្ដុះបណ្ដាលដល់បុគ្គលិក-កម្មករ ដើម្បីឲ្យមានការយល់ដឹងច្បាស់ពីការបញ្ជាយានយន្ត/គ្រឿងចក្រ និងការប្រើប្រាស់ឧបករណ៍ផ្សេងៗ ដែលប្រើប្រាស់លើការងារប្រចាំថ្ងៃ។*
- *ក.ស.ស នឹងបំពាក់ស្លាកសញ្ញាគ្រោះថ្នាក់នៅទីតាំងដែលគ្មានសុវត្ថិភាព និងផ្ដល់ឧបករណ៍សុវត្ថិភាពផ្ទាល់ខ្លួនដល់បុគ្គលិក/កម្មករ និងបំពាក់បំពង់ពន្លត់អគ្គីភ័យតាមអាគារនីមួយៗ។*
- *ក.ស.ស នឹងអនុវត្តតាមបទដ្ឋានសុវត្ថិភាពការងារទាំងអស់។ ឧបករណ៍ និងសម្ភារៈការពារទាំងអស់ នឹងត្រូវផ្ដល់ជូនដល់បុគ្គលិក-កម្មករ តាមប្រភេទការងារ ដោយមានការបណ្ដុះ-បណ្ដាលត្រឹមត្រូវអំពីការប្រើប្រាស់ ដើម្បីការពារបុគ្គលិក-កម្មករពីគ្រោះថ្នាក់ផ្សេងៗ។*
- *ក.ស.ស នឹងផ្ដល់ទឹកស្អាតទៅដល់បុគ្គលិក-កម្មករ សម្រាប់ប្រើប្រាស់ទូទៅ និងអប់រំបុគ្គលិកកម្មករឱ្យយល់ដឹងអំពីអនាម័យក្នុងការរស់នៅ។*
- *ក.ស.ស នឹងបង្កើតមណ្ឌលសុខភាពនៅក្នុងបរិវេណផែដោយមានបំពាក់សម្ភារៈ ឧបករណ៍ពេទ្យ ឱសថ និងមានគ្រូពេទ្យប្រចាំការ និងសហការជាមួយមន្ទីរសុខាភិបាលខេត្តព្រះសីហនុ និងថ្នាក់ជាតិក្នុងករណីមានជម្ងឺឆ្លងកើតឡើងក្នុងតំបន់។*

៧.២ ភាពបន្សុំទៅនឹងការប្រែប្រួលអាកាសធាតុរបស់គម្រោង

ភាពបន្សុំទៅនឹងការប្រែប្រួលអាកាសធាតុនៃគម្រោង ត្រូវបានពិចារណាលើចំណុចសំខាន់២ គឺៈ

៧.២.១ ព្យុះ និងព្យុះកំបុតត្បូង

ដើម្បីទប់ទល់នឹងរលកខ្ពស់ដែលវាយប្រហារមកលើកំពង់ផែថ្មីនេះ ទំនប់រលកដែលមានស្រាប់ជាពិសេសនៅភាគខាងជើង គួរតែកែលម្អឲ្យបានប្រវែង ២០០ ម ពីផ្លូវចូលកំពង់ផែនេះ ដោយការរៀបថ្ម និងប្រើប្រាស់បេតុង(concrete parapet)។ វិធានការនេះ មិនពាក់ព័ន្ធផ្ទាល់លើគម្រោងនេះឡើយ។ ហេតុនេះ វាមិនត្រូវបានរួមបញ្ចូលក្នុងវិសាលភាពគម្រោង។ ទោះជាយ៉ាងណា វាគឺជាវិធានការដែលមានប្រសិទ្ធភាពដើម្បីធានាសុវត្ថិភាពទាក់ទងនឹងរលក។ ក្នុងករណីមានថវិកាគ្រប់គ្រាន់ វិធានការនេះគួរត្រូវបានបញ្ចូលក្នុងដំណាក់កាលសិក្សាប្លង់លម្អិត។

៧.២.២ ការកើនឡើងនៃជំនោរសមុទ្រ

ដើម្បីបង្ការការកើនឡើងនៃជំនោរសមុទ្រ គម្រោងនេះ ត្រូវបានផ្តល់អនុសាសន៍សម្រាប់ការចាក់បំពេញខ្សាច់/ដី រហូតដល់ +៣,៥ ម (ជាមធ្យម) ដែលជាកម្ពស់ខ្ពស់ជាងទីធ្លាដាក់កុងតេន័របច្ចុប្បន្ន ប្រហែល ៣០ ស.ម។ ផ្លូវដែលប្រើប្រាស់ ត្រូវបានផ្តល់អនុសាសន៍ផងដែរសម្រាប់ការចាក់បំពេញខ្សាច់/ដី រហូតដល់ +៤,៣ ម។

៧.៣ សង្ខេបហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន និងវិធានការកាត់បន្ថយ

គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែកុងតេន័រថ្មី កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ នេះ នឹងបង្កឲ្យមានហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថានដល់ធនធានបរិស្ថានរូបសាស្ត្រ និងបរិស្ថានសង្គម នៅក្នុង និងនៅក្បែរតំបន់គម្រោង ដែលជាលទ្ធផលនៃការសាងសង់ និងប្រត្តិបត្តិការគម្រោង។ នៅក្នុងតារាងទី៧.២ មានពិពណ៌នាសង្ខេបអំពីបញ្ហាបរិស្ថានដែលនឹងអាចកើតមានដោយសារសកម្មភាពគម្រោង និងវិធានការកាត់បន្ថយហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាននីមួយៗ។

តារាងទី៧.២ សង្ខេបទំហំនៃហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន និងវិធានការកាត់បន្ថយ

ធនធានបរិស្ថានធម្មជាតិ និង សេដ្ឋកិច្ច-សង្គម	ហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	កំណត់ទំហំនៃហេតុប៉ះពាល់			វិធានការកាត់បន្ថយ	សំគាល់
		តិចតួច	មធ្យម	ខ្លាំង		
១. ហេតុប៉ះពាល់ក្នុងដំណាក់កាលមុនពេលសាងសង់						
១.១ ធនធានសេដ្ឋកិច្ច-សង្គម						
១.១.១ គ្រោះថ្នាក់ (ហានិយភ័យ)	តំបន់គម្រោង ជាតំបន់កំពង់ផែមាត់សមុទ្រ។ តាមប្រវត្តិសាស្ត្របានបង្ហាញថា តំបន់កំពង់ផែនេះ ធ្លាប់មានកប៉ាល់យោធាដឹកជញ្ជូនគ្រាប់រំសេវកាលពីសម័យសង្គ្រាម បានចូលចត។ ម៉្យាង-វិញទៀត នៅក្នុងអំឡុងសង្គ្រាមស៊ីវិល (ឆ្នាំ១៩៧០-១៩៧៥ និងឆ្នាំ១៩៧៩-១៩៩៣) តំបន់នេះ ក៏អាចមានគ្រាប់រំសេវ នៅសេសសល់ ដែលគេទម្លាក់ចោលក្នុងទឹកកាលពីជំនាន់នោះ។ សំណល់មីន និងគ្រាប់មិនទាន់ផ្ទុះ នឹងអាចធ្វើឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ដល់កម្មករ និងប្រជាពលរដ្ឋមូលដ្ឋានដែលនឹងអាចកើតមានឡើងក្នុងពេលសាងសង់គម្រោងដូចជា៖ ការឈូសឆាយ ការជីកបូមស្តារជាដើម។ ទន្ទឹមនឹងនេះ គ្រោះថ្នាក់ (ហានិយភ័យ) ក៏អាចនឹងកើតមានឡើងផងដែរនៅតំបន់ដែលត្រូវយកវត្ថុធាតុដើមដូចជាខ្សាច់សម្រាប់បម្រើឲ្យតម្រូវការរបស់គម្រោង។	✓			➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោងធ្វើការសហការជាមួយនឹងមជ្ឈមណ្ឌលកំចាត់មីនកម្ពុជា(CMAC)ក្នុងការត្រួតពិនិត្យតំបន់គម្រោង និងតំបន់ជុំវិញព្រមទាំងផ្ទៃដីក្នុងតំបន់ដែលត្រូវយកខ្សាច់សម្រាប់គម្រោងទាំងមូល ដើម្បីធ្វើឲ្យប្រាកដថា អាវុធយុទ្ធភណ្ឌមិនទាន់ផ្ទុះ ត្រូវបានបោសសម្អាតរួចជាស្រេចនៅមុនពេលដែលសកម្មភាពសាងសង់គម្រោងចាប់ផ្តើម។*	
២. ហេតុប៉ះពាល់ក្នុងដំណាក់កាលសាងសង់						

ធនធានបរិស្ថានធម្មជាតិ និង សេដ្ឋកិច្ច-សង្គម	ហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	កំណត់ទំហំនៃហេតុប៉ះពាល់			វិធានការកាត់បន្ថយ	សំគាល់
		តិចតួច	មធ្យម	ខ្លាំង		
២.១ ធនធានបរិស្ថានធម្មជាតិ						
២.១.១ ឋានលេខា	នៅក្នុងដំណាក់កាលសាងសង់ គម្រោងនេះ នឹងអាចធ្វើឲ្យមានការប្រែប្រួលឋានលេខាដោយសារតែការងារមួយចំនួនដូចជាៈ ការងារចាក់ខ្សាច់បំពេញលើផ្ទៃសមុទ្រ សម្រាប់ធ្វើផៃថ្មីលើផ្ទៃដី ១៧,៥ ហិកតា។ ម៉្យាងវិញទៀត ការប្រែប្រួលដល់ឋានលេខា ក៏នឹងកើតមានឡើងផងដែរនៅក្នុងតំបន់ដែលត្រូវយកខ្សាច់លើគោកទាំង២ទីតាំង។		✓		➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោងមានអ្នកបច្ចេកទេសសម្រាប់ត្រួតពិនិត្យមើលនៅគ្រប់ដំណាក់កាលនៃគម្រោង ដោយរាប់បញ្ចូលទាំងតំបន់ដែលនឹងត្រូវយកខ្សាច់ ដើម្បីធ្វើឲ្យប្រាកដថា តំបន់ដែលនឹងត្រូវយកខ្សាច់ ត្រូវបានធ្វើឡើងទៅតាមបទដ្ឋានបច្ចេកទេសដែលអាចទទួលយកបាន។*	
២.១.២ ការហូរច្រោះដី	ក្នុងដំណាក់កាលសាងសង់ ការហូរច្រោះដី និងការបាក់ដី នឹងកើតមានឡើងដោយសារតែដំណើរការនៃការជីកយកខ្សាច់នៅនឹងទីតាំងផ្ទាល់។ នៅរដូវវស្សា ការហូរច្រោះដី/ខ្សាច់ កាន់តែធ្ងន់ធ្ងរដោយសារមានភ្លៀងធ្លាក់បន្ថែមទៀតដែលជាហេតុធ្វើឲ្យមានលក្ខណៈងាយស្រួលក្នុងការនាំកករហូរទៅកានតំបន់ដែលមានលក្ខណៈទាបជាង។	✓			➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោងមានអ្នកបច្ចេកទេសមានបទពិសោធន៍ខ្ពស់សម្រាប់ត្រួតពិនិត្យមើលលើលក្ខណៈបច្ចេកទេសក្នុងការយកខ្សាច់នៅនឹងទីតាំងផ្ទាល់ ដោយការពារឲ្យបានជាអតិបរិមាការបាក់ដី/ខ្សាច់ និងការហូរច្រោះដី/ខ្សាច់ ដែលអាចកើតមានឡើងជាពិសេសនៅរដូវវស្សា។*	
២.១.៣ ការបំពុលខ្យល់	ការធ្វើចរាចរណ៍របស់យានយន្តដឹកខ្សាច់និងសម្ភារៈសំណង់ផ្សេងៗក្នុងបរិមាណដ៏ច្រើន នឹងបង្ក ការរំខានដោយផ្ទាល់ (ការបំពុលខ្យល់ និង ធូលី) ដល់ការរស់នៅរបស់ប្រជាពលរដ្ឋក្នុងមណ្ឌល៣ នៃសង្កាត់៣ និង មណ្ឌល៣ នៃសង្កាត់១ និងបង្កការរំខានដោយប្រយោលនៅតាមតំបន់មួយចំនួនទៀត។ ដោយសារការសាងសង់គម្រោងមានរយៈពេលយូររហូតទៅដល់ ០៥ ឆ្នាំ ហេតុដូច្នេះហើយ ហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមាននេះត្រូវតែពិចារណាដោយយកចិត្តទុកដាក់ជាទីបំផុត។		✓		➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង ថែទាំយានយន្ត និងគ្រឿងចក្រប្រើប្រាស់ឲ្យបានល្អ និងប្រើប្រាស់ប្រេងឥន្ធនៈដែលមានគុណភាពខ្ពស់ និងជៀសវៀងឲ្យបានដាច់ខាតនូវការដឹកជញ្ជូនលើសចំណុះ ព្រមទាំងការកកស្ទះយានយន្តដឹកជញ្ជូន ដែលបណ្តាលឲ្យមានការបំពុលខ្យល់។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង ធ្វើការគ្របឲ្យបានត្រឹមត្រូវរាល់ការដឹកខ្សាច់ និងវត្ថុធាតុដើមផ្សេងៗ ដើម្បីកាត់បន្ថយធូលីដែលកើតឡើងដោយសារតែការធ្វើចរាចរណ៍របស់យានយន្ត។*	

ធនធានបរិស្ថានធម្មជាតិ និង សេដ្ឋកិច្ច-សង្គម	ហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	កំណត់ទំហំនៃហេតុប៉ះពាល់			វិធានការកាត់បន្ថយ	សំគាល់
		តិចតួច	មធ្យម	ខ្លាំង		
					➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង ធ្វើការស្រោចទឹកជាទៀងទាត់តាមបណ្តាផ្លូវលំមួយចំនួន ដើម្បីកាត់បន្ថយធូលី ដែលកើតឡើងដោយសារតែការធ្វើចរាចរណ៍របស់យានយន្តដឹកខ្សាច់ និងណែនាំដល់អ្នកបើកបរយានយន្តទាំងអស់ត្រូវប្រើល្បឿនអប្បបរិមាដើម្បីកាត់បន្ថយធូលី។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោងធ្វើការតាមដានពីការកើតឡើងធូលី ការបញ្ចេញផ្សែងពុល និងការតវ៉ាពីប្រជាពលរដ្ឋមូលដ្ឋាន។ ប្រសិនបើមានការត្អូញត្អែរពីប្រជាពលរដ្ឋមូល-ដ្ឋាន និងអ្នកដំណើរឆ្លងកាត់ពីការហុយដី/ធូលី ផ្សែងពុល ក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង នឹងធ្វើការពិចារណាឡើងវិញពីបច្ចេកទេស និងវិធីសាស្ត្រក្នុងការទប់ស្កាត់សារជាថ្មី។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោងរៀបចំ និងអនុវត្តឲ្យបានតឹងរ៉ឹងលើការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍នៅតាមបណ្តាទីតាំងសាងសង់គម្រោងសំខាន់ៗ។*	
២.១.៤ ការបំពុលទឹក	ការឈូសឆាយដី ការចាក់ខ្សាច់បំពេញដើម្បីសាងសង់ផែថ្មី ការបូមស្តារដីបាតសមុទ្រនៅទីតាំង អាងបត់នាវា ឃ្លងនាវាចរ និងការដឹកជញ្ជូនកាកសំណល់ដែលបូមស្តារបានទៅចោលក្នុង ទឹកសមុទ្រ នឹងធ្វើឱ្យប៉ះពាល់ដល់គុណភាពទឹកសមុទ្រ ពិសេស ការចាក់ខ្សាច់បំពេញ និងការដឹកបូមស្តារដីបាតសមុទ្រនៅក្នុង រដូវវស្សា។ គួរកត់សំគាល់ផងដែរថា ប្រភពបំពុលទឹកសមុទ្រ ដែលត្រូវយកចិត្តទុកដាក់ខ្លាំងបំផុតក្នុងការអភិវឌ្ឍគម្រោងនេះ គឺការដឹកបូមស្តារបាតសមុទ្រ ការចាក់ខ្សាច់បំពេញ និងការដឹក ជញ្ជូនសំណល់បូមស្តារទៅចោលក្នុងសមុទ្រនោះ អាចមាន សារជាតុ		✓		➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង ពិនិត្យតាមដានគុណភាពទឹកសមុទ្រជាប្រចាំ ដោយយកសំណាកទឹកសមុទ្រក្នុងទីតាំងដែលកំណត់ (ដូចក្នុងដំណាក់កាលមុនពេលសាងសង់) ទៅពិនិត្យក្នុងមន្ទីរពិសោធន៍របស់ក្រសួងបរិស្ថាន ដើម្បីឱ្យដឹងថា មានសារជាតុអ្វីខ្លះបានកើនឡើង។ ក្នុងករណីមានការកើនឡើងខុសប្រក្រតី វិធានការណ៍មួយចំនួន នឹងត្រូវអនុវត្ត។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង អប់រំបុគ្គលិក កម្មករ មិនឱ្យបោះចោលសំណល់ទៅក្នុងទឹក និងមានផ្តល់បង្គន់អនាម័យក្នុងទីតាំងការដ្ឋានសាងសង់ និងជំរុំ*	

ធនធានបរិស្ថានធម្មជាតិ និង សេដ្ឋកិច្ច-សង្គម	ហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	កំណត់ទំហំនៃហេតុប៉ះពាល់			វិធានការកាត់បន្ថយ	សំគាល់
		តិចតួច	មធ្យម	ខ្លាំង		
	គីមីពុលចេញពីក្រោមបាតសមុទ្រ ដែលនាំឱ្យបំពុលទឹក ក្នុងទីតាំងគម្រោង និងអាចសាយភាយដល់តំបន់ផ្សេងទៀត ផងដែរ។ ការបញ្ចេញសំណល់រាវពីការដ្ឋានសាងសង់ សំណល់ប្រេង/ខ្លាញ់ និងសំណល់ចេញពីបន្ទប់ទឹក និងបង្គន់អនាម័យរបស់កម្មករ និងបុគ្គលិករបស់ក្រុមហ៊ុនចូលទៅក្នុងទឹកសមុទ្រជាបញ្ហាមួយ ដ៏ធំដែល ជាមូលហេតុនាំឱ្យមានការបំពុលទឹកសមុទ្រ។ ដូចគ្នា នេះដែ សំណល់រឹងក៏ជាបញ្ហាធំមួយផងដែរ ប្រសិនបើមិនត្រូវ បានយកចិ ទុកដាក់ និងគ្រប់គ្រងឱ្យបានល្អទេនោះ។ នៅក្នុង ដំណាក់កាលនេះ មានសំណល់រឹងជាច្រើនដែលកើតចេញមក ពីបុគ្គលិក កម្មក (សំណល់ផ្ទះបាយ) និងសម្ភារៈសំណង់ រួមមាន៖ ដំរបំពង់ទីប កំណាត់ឈើ ដែក ថង់ប្លាស្ទីក កម្ទេច ស៊ីម៉ង់ត៍ និងសម្ភារៈផ្សេងៗ ទៀត ដែលសំណល់ទាំងអស់នេះ អាចហូរចូលទៅក្នុងសមុទ្រ ជា ហេតុបណ្តាលឱ្យប៉ះពាល់ គុណភាពទឹក។				*បុគ្គលិក-កម្មករ។ ក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង នឹងធ្វើឲ្យប្រាកដថា រាល់សំរាមដែលចេញពីមនុស្ស និងសកម្មភាពសាងសង់ នឹងត្រូវប្រមូលវេចខ្ចប់ដាក់ទីតាំងដែលបានកំណត់ និងសហការជាមួយក្រុមហ៊ុនស៊ិនទ្រី សម្រាប់សេវាកម្មប្រមូលសំរាម ដើម្បីយកទៅចាក់ចោលនៅទីលានចាក់សំរាមដែលមានស្រាប់ ដែលបានកំណត់ដោយក្រសួងបរិស្ថាន និងអាជ្ញាធរខេត្តព្រះសីហនុ។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ លាងសម្អាតឧបករណ៍ សម្ភារៈ យានយន្ត នៅក្នុងទីតាំងដែលបានរៀបចំទុកដោយមានអាងស្នាក់រងកករ ហើយកន្លែងលាយបេតុង ត្រូវបំពាក់ប្រព័ន្ធប្រមូលសំណល់រាវ ចូលទៅក្នុងអាងប្រព្រឹត្តកម្មសម្អាត មុននឹងបង្ហូលចេញទៅក្រៅ។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ រៀបចំទីតាំងស្តុកប្រេងឥន្ធនៈឱ្យបានត្រឹមត្រូវ ដោយធានាមិនឱ្យលេចធ្លាយ ឬកំពប់លើដីដែលនាំឱ្យហូរចូលទៅក្នុងទឹកសមុទ្រ។ ក្រុមហ៊ុន ក៏នឹងប្រើប្រាស់គ្រឿងចក្រ យានយន្ត និងសាឡង់ដែលមានគុណភាពល្អ និងត្រូវធ្វើការត្រួតពិនិត្យនូវយានយន្ត និងគ្រឿងចក្រទាំងអស់នោះជាប្រចាំមុនពេលប្រតិបត្តិ ធានាមិនឱ្យលេចប្រេងចេញមកក្រៅ។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ ពិនិត្យមើលទៅលើការសាងសង់បង្គន់អនាម័យ ដែលមានអាងស្តុកសំណល់រាវត្រឹមត្រូវ រួចយកសំណល់នេះមកប្រើប្រាស់ជាជីធម្មជាតិ សម្រាប់ដាំដើមឈើ ផ្កានៅក្នុងសួនច្បារ និងដំណាំរួមផ្សំផ្សេងៗជៀសវាងបង្ហូរសំណល់ទាំងនោះទៅក្នុងទឹកសមុទ្រផ្ទាល់ ដោយមិនបានឆ្លងកាត់អាងប្រព្រឹត្តកម្ម។*	

ធនធានបរិស្ថានធម្មជាតិ និង សេដ្ឋកិច្ច-សង្គម	ហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	កំណត់ទំហំនៃហេតុប៉ះពាល់			វិធានការកាត់បន្ថយ	សំគាល់
		តិចតួច	មធ្យម	ខ្លាំង		
					➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ ធ្វើការជ្រើសរើសម៉ាស៊ីនដឹកបូមស្តារដែលមានគុណភាពខ្ពស់ និងមានកម្រិតនៃការសាយភាយកករតិចបំផុត។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ កាត់បន្ថយពេលវេលានៃការដឹកបូមស្តារឱ្យនៅតិចបំផុត ដើម្បីកាត់បន្ថយភាពល្អក់កករឲ្យនៅកម្រិតអប្បបរមា ដោយប្រើប្រាស់ម៉ាស៊ីនទំនើប និងមានប្រសិទ្ធភាពខ្ពស់។ រាល់ការដឹកបូមស្តារ នឹងត្រូវធ្វើការពិនិត្យលើចរន្តទឹក និងជំនោរសមុទ្រ ដើម្បីជៀសវាងការបង្កកករល្អក់ទៅដល់ទីតាំងបែរចិញ្ចឹមត្រីរបស់ប្រជាពលរដ្ឋរស់នៅក្បែរទីតាំងគម្រោង។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ ជ្រើសរើសឧបករណ៍ដឹកជញ្ជូនសំណល់ដែលមានគុណភាពខ្ពស់ ដើម្បីជៀសវាងការលេចធ្លាយសំណល់ចេញមកក្រៅ ហើយក៏ដើម្បីកាត់បន្ថយការរំខាន និងកករល្អក់ផ្ទៃទឹកខាងលើ។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ ធ្វើការត្រួតពិនិត្យជាទៀងទាត់នូវសារធាតុបំពុលក្នុងសំណល់បូមស្តារ។*	
២.១.៥ ការបំពុលដី	សកម្មភាពរបស់គម្រោងនៅក្នុងដំណាក់កាលសាងសង់ នឹងអាចនាំឱ្យមានការហូរច្រោះដីដោយសារៈ ១) ការឈូសឆាយរុក្ខជាតិដើម្បីធ្វើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនានារបស់គម្រោង ២) ការប្រើប្រាស់គ្រឿងចក្រសម្រាប់គោលបំណងផ្សេងៗរបស់គម្រោង ក៏អាចធ្វើឱ្យប៉ះពាល់គុណភាពដីដោយសារការហៀរ កំពុប ការទុកដាក់ ឬចោលប្រេងម៉ាស៊ីនចាស់ៗទៅលើដី ៣) ការបង្កឡើងដោយបុគ្គលិក-កម្មកររបស់ក្រុមហ៊ុនម៉ៅការ សាងសង់ក្នុងការទុកដាក់នូវសំណល់ ប្រេង-ខ្លាញ់ចេញពី យានយន្ត		✓		➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ធ្វើការឈូសឆាយដី ដើម្បីសាងសង់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទៅតាមផែនការមេ និងធ្វើការបង្ហាប់ដី ដើម្បីកាត់បន្ថយការហូរច្រោះ និងសំណឹកដីនៅតាមកន្លែងដែលក្រុមហ៊ុនបានធ្វើការឈូសឆាយ។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ មានផែនការគ្រប់គ្រងសំណល់រឹង រាគ្រប់ប្រភេទឱ្យបានល្អប្រសើរ ដោយសាងសង់បន្ទប់ដាក់សំណល់រឹងសម្រាប់ដាក់កម្ទេចថ្ម សម្ភារៈវេចខ្ចប់ គ្រឿងសំណង់ និងសំណល់ផ្ទះបាយជាដើម និងសហការជាមួយក្រុម*	

ធនធានបរិស្ថានធម្មជាតិ និង សេដ្ឋកិច្ច-សង្គម	ហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	កំណត់ទំហំនៃហេតុប៉ះពាល់			វិធានការកាត់បន្ថយ	សំគាល់
		តិចតួច	មធ្យម	ខ្លាំង		
	និងគ្រឿងចក្រ សំបកកំប៉ុង ថង់ប្លាស្ទិក ប្រេងម៉ាស៊ីន សំណល់ផ្ទះបាយ និងសំណល់ផ្សេងៗទៀតនៅក្នុង និងក្បែរ ការដ្ឋានសាងសង់ ធ្វើឱ្យខូចគុណភាពដីផងដែរ ប្រសិនបើ មិនបានគ្រប់គ្រងឱ្យបានត្រឹមត្រូវតាមលក្ខណៈបច្ចេកទេស។				*ហ៊ុនស៊ិនទ្រី សម្រាប់សេវាកម្មប្រមូលសំរាម ដើម្បីយកទៅចាក់ចោលនៅទីលានចាក់សំរាមដែលមានស្រាប់ដែលកំណត់ដោយក្រសួងបរិស្ថាន និងអាជ្ញាធរខេត្តព្រះសីហនុ។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ ធ្វើការណែនាំ និងអប់រំដល់បុគ្គលិក-កម្មករ ដោយហាមមិនឱ្យបោះចោលសំរាមក្រៅពីទីតាំងដែលបានកំណត់ ឬបង្ហូរសំណល់រាវចូលទៅក្នុងសមុទ្រ។*	
២.១.៦ សម្លេង និងរំញ័រ	ការធ្វើចរាចរណ៍របស់យានយន្ត និងគ្រឿងចក្រផ្សេងៗ ក្នុងបរិមាណដ៏ច្រើនសម្រាប់បម្រើឲ្យ សកម្មភាពគម្រោង នឹងបង្កការរំខាន (សម្លេង និងរំញ័រ) ដោយផ្ទាល់ដល់ការរស់នៅរបស់ប្រជាពលរដ្ឋនៅក្នុងមណ្ឌល៣ នៃសង្កាត់៣ និង មណ្ឌល៣ នៃសង្កាត់១។ ដោយសារតែគម្រោងសាងសង់នេះ មានរយៈពេលយូរហូតដល់ ០៥ ឆ្នាំ ហេតុនេះហើយ ហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមាននេះ ត្រូវតែពិចារណាដោយយកចិត្តទុកដាក់ជាទីបំផុត។		✓		➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ប្រើប្រាស់បរិក្ខារដែលមានសម្លេងតិច ហើយថែរក្សាឲ្យមានដំណើរការល្អ មុនពេលចាប់ផ្តើមសាងសង់គម្រោង។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់កំណត់ម៉ោងធ្វើការឲ្យបានច្បាស់លាស់៖ ពេលព្រឹកចាប់ពីម៉ោង ០៧.០០ ដល់ ១១.០០ និង ពេលល្ងាចចាប់ពីម៉ោង ១៣.០០ ដល់ ១៧.០០។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ណែនាំឲ្យបុគ្គលិកផ្នែកបើកបរទាំងអស់ត្រូវបើកបរក្នុងល្បឿនយឺត គ្មានស៊ីប្លេ ដោយមិនឲ្យលើសពី ៦០ dB(A) សម្រាប់តំបន់លំនៅដ្ឋាន និងមិនឲ្យលើសពី ៤៥ dB(A) នៅតាមទីកន្លែងមួយចំនួនដូចជា៖ ក្បែរសាលារៀន មន្ទីរពេទ្យ វត្តអារាម និងក្បែរកន្លែងដែលមានប្រជាពលរដ្ឋរស់នៅ។ គ្មានការបើកបរយានយន្ត និងគ្រឿងចក្រ នឹងត្រូវអនុញ្ញាតឲ្យមាននៅពេលយប់ឡើយ។*	

ធនធានបរិស្ថានធម្មជាតិ និង សេដ្ឋកិច្ច-សង្គម	ហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	កំណត់ទំហំនៃហេតុប៉ះពាល់			វិធានការកាត់បន្ថយ	សំគាល់
		តិចតួច	មធ្យម	ខ្លាំង		
២.១.៧ ផ្លូវខេត្ត	ការចរាចរណ៍យានយន្តដឹកខ្សាច់ និងសម្ភារៈសំណង់ផ្សេងៗ បម្រើឲ្យសកម្មភាពរបស់គម្រោង នឹងបណ្ដាលឲ្យមានការ ខូចខាតតាមបណ្ដាផ្លូវលំ និងផ្លូវខេត្តព្រះសីហនុ។		✓		➢ *ប្រសិនបើមានការខូចខាតផ្លូវលំ និងផ្លូវខេត្តណាមួយ ដោយសារតែសកម្មភាពគម្រោងនោះ ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់សហការជាមួយមន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងមន្ទីរអភិវឌ្ឍន៍ ជនបទខេត្តព្រះសីហនុ ដើម្បីពិនិត្យមើលលទ្ធភាពជាក់ស្ដែង និងរកដំណោះស្រាយដែលទទួលយកបានទាំងអស់គ្នា។*	
២.១.៨ វារីសត្វ និងរុក្ខជាតិ	ការសាងសង់គម្រោងកំពង់ផែនេះ នឹងអាចនាំឱ្យប៉ះពាល់ទៅដល់ពពួកវារីសត្វ និងវារីរុក្ខជាតិនៅក្នុងតំបន់កំពង់ផែ ពិសេសអាចប៉ះពាល់ដល់ទីតាំងចិញ្ចឹមត្រីតាមបែរចំនួនជាង ១០០០បែរ ដែលប្រជាពលរដ្ឋចិញ្ចឹមនៅតំបន់ទំនប់រលក ដោយសារការដឹកបូមស្ដារទីតាំងឃ្លងនាវា និងអាងរបត់នាវា។ ទន្ទឹមគ្នានេះដែរ ការដឹកជញ្ជូនសំណល់បូមស្ដារទៅកាន់ទីតាំងចាក់ចោលស្ថិតនៅក្បែរកោះដែកគោល នឹងធ្វើឱ្យប៉ះពាល់ទៅលើពពួកវារីសត្វ និង វារីរុក្ខជាតិ។ ជាងនេះទៅទៀត សកម្មភាពមួយចំនួនដូចជា៖ ការបូមស្ដារ ការខួងដើម្បីធ្វើទំនប់ការពារ ការចាក់ខ្សាច់បំពេញ ការលេចធ្លាយប្រេងពីគ្រឿងចក្រ សាងសង់ និងការគ្រប់គ្រង សំណល់មិនបានល្អនៅក្នុងទីតាំងគម្រោង នឹងបណ្ដាលឱ្យមាន ការខូចខាតគុណភាពទឹក និងបង្កផលប៉ះពាល់ទៅដល់ជីវិត វារីសត្វ និងវារីរុក្ខជាតិ។		✓		➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ធ្វើការដឹកបូមស្ដារ ឬក៏ខួងដីបាតសមុទ្រដែលមានក្នុងប្លង់មេដែលបានកំណត់ និងធ្វើការត្រួតពិនិត្យគុណភាពទឹកជាប្រចាំ (ដូចបានរៀបរាប់ត្រង់វិធានការកាត់បន្ថយការបំពុលទឹក) និងតាមដាន និងត្រួតពិនិត្យកករ (Turbidity) ឱ្យបានត្រឹមត្រូវរាល់ ១ ម៉ោងម្ដង រយៈពេល ៦ ម៉ោងជាប់គ្នា នៅពេលធ្វើសកម្មភាពដឹកបូមស្ដារ និងការដឹកជញ្ជូនសំណល់បូមស្ដារ ទៅចាក់នៅទីតាំងចាក់សំណល់ចាស់ ដើម្បីជៀសវាងផលប៉ះពាល់ទៅដល់តំបន់ថ្មីៗទៀត។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ ប្រើក្រណាត់/ផ្លាស្ទិកសម្រាប់ទប់ ឬត្រងយកកករ ដើម្បីជៀសវាងការហូរចេញពីទីតាំងសាងសង់ទៅកន្លែងផ្សេងទៀត ជាពិសេសក្នុងរដូវវស្សា។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ អប់រំកម្មករមិនឱ្យបោះចោលសំណល់ទៅក្នុងប្រភពទឹក និងសហការជាមួយក្រុមហ៊ុនស៊ិនទ្រី សម្រាប់សេវាកម្មប្រមូលសំរាម ដើម្បីយកទៅចាក់ចោលនៅទីលានចាក់សំរាមមានស្រាប់ ដែលបានកំណត់ដោយក្រសួងបរិស្ថាន និងអាជ្ញាធរខេត្តព្រះសីហនុ។*	

ធនធានបរិស្ថានធម្មជាតិ និង សេដ្ឋកិច្ច-សង្គម	ហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	កំណត់ទំហំនៃហេតុប៉ះពាល់			វិធានការកាត់បន្ថយ	សំគាល់
		តិចតួច	មធ្យម	ខ្លាំង		
					➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ពិនិត្យ និងតាមដានជាប្រចាំការដឹកជញ្ជូនសំណល់បូមស្តារ ដើម្បីធានាថា ការចាក់ចោលសំណល់ទាំងនេះចំទីកន្លែង ដែលបានកំណត់។*	
២.២ ធនធានសេដ្ឋកិច្ច-សង្គម						
២.២.១ សកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ច ក្នុងមូលដ្ឋាន	គម្រោងនេះ នឹងមានសកម្មភាពជាច្រើនដូចជា៖ ការបូមស្តារ ដឹក និងដឹកជញ្ជូនកាកសំណល់ បូមស្តារធ្វើឱ្យប៉ះពាល់មុខរបរ និង ប្រាក់ចំណូលរបស់ប្រជានេសាទនៅក្បែរតំបន់គម្រោង (មណ្ឌល ៣ នៃសង្កាត់១ និងមណ្ឌល៣ នៃសង្កាត់៣) ព្រោះ នៅពេល សកម្មភាពបូមស្តារ ម្ចាស់គម្រោង នឹងជូនដំណឹងទៅដល់ទីតាំង ចិញ្ចឹមត្រីដែលនៅក្បែរនោះឱ្យផ្អាកសកម្មភាពចិញ្ចឹម ដោយសារ តែកករល្អក់ និងការកំណត់ដែននេសាទ ដែលនឹងធ្វើ ឱ្យប៉ះពាល់ ដល់ចំណូលអ្នកនេសាទ។ ម៉្យាងទៀត នៅពេលដឹក- ជញ្ជូនកាក សំណល់បូមស្តារ នឹងត្រូវហាមឃាត់ច្រកមួយចំនួន មិនឱ្យមាន ទូកនេសាទចូលទៅជិត ឬក៏ឆ្លងកាត់តំបន់ដឹក បូមស្តារ ផ្លូវដឹក ជញ្ជូន និងទីតាំងចាក់កាកសំណល់នោះឡើយ។ ទន្ទឹមគ្នានេះដែរ ការដឹកជញ្ជូនខ្សាច់តាមផ្លូវគោគមកចាក់នៅ ទី តាំងគម្រោង ក៏នឹងធ្វើឲ្យប៉ះពាល់ដោយផ្ទាល់ទៅលើការប្រកប អាជីវកម្មជាលក្ខណៈគ្រួសាររបស់ប្រជាពលរដ្ឋនៅមណ្ឌល៣ នៃ សង្កាត់១ និងមណ្ឌល៣ នៃសង្កាត់៣ ផងដែរ។		✓		➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ ផ្តល់អាទិភាពដល់ប្រជានេសាទដែលនៅជិតតំបន់គម្រោងបានចូលបម្រើការងារជាបុគ្គលិក-កម្មករក្នុងដំណាក់កាលសាងសង់នេះ។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់តម្លើងនូវពោងសញ្ញានៅតំបន់បូមស្តារ ដែលស្ថិតនៅច្រកចូលឃ្លងនាវា និងអាងរបត់នាវា។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ ផ្សព្វផ្សាយព័ត៌មានស្តីពីការងារសាងសង់ដល់ប្រជាពលរដ្ឋក្នុងមូលដ្ឋាន ដែលឆ្លងកាត់ឃ្លងចូលនាវា និងអាងរបត់នាវា ដោយការតម្លើងផ្ទាំងប៉ាណូស្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍ តាមរយៈកាសែត វិទ្យុ និងទូរទស្សន៍។ល។ និងដល់អ្នកចិញ្ចឹមត្រី ដែលប្រកបរបរវារីវប្បកម្មនៅក្នុងតំបន់ទំនប់រលកក្បែរទីតាំងគម្រោងឱ្យទាន់ពេលវេលា ដើម្បីឱ្យពួកគាត់ដឹងមុននៅអំឡុងពេលដឹកបូមស្តារ ដើម្បីជៀសវាងការដាក់ចិញ្ចឹមកូនត្រីបន្ថែម ពេលមានការកើនឡើងកករល្អក់អាចធ្វើឱ្យខាតបង់ ដោយសារការងាប់កូនត្រី។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ កាត់បន្ថយរយៈពេលដឹកបូមស្តារឱ្យនៅតិចបំផុត ដើម្បីជៀសវាងការបង្កកករកាន់តែខ្លាំង និងមានរយៈពេលវែង។*	
២.២.២ ចរាចរណ៍	ការកកស្ទះចរាចរណ៍ដោយសារសកម្មភាពគម្រោង គឺអាចនឹង កើតមានឡើងនៅតាមបណ្តោយផ្លូវសម្តេច **ហ៊ុន សែន** ដែល		✓		➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ ជូនដំណឹងដល់អាជ្ញាធរក្នុងតំបន់ពីពេលវេលានិងរយៈពេលសាងសង់។*	

ធនធានបរិស្ថានធម្មជាតិ និង សេដ្ឋកិច្ច-សង្គម	ហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	កំណត់ទំហំនៃហេតុប៉ះពាល់			វិធានការកាត់បន្ថយ	សំគាល់
		តិចតួច	មធ្យម	ខ្លាំង		
	អាចនឹងបណ្តាលឲ្យមានការរំខានដល់ការធ្វើដំណើររបស់ប្រជាពលរដ្ឋក្នុងតំបន់ និងប្រជាពលរដ្ឋទូទៅដែលធ្វើដំណើរឆ្លងកាត់។				➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់បំពាក់ស្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍នៅតាមការដ្ឋានស្ថាបនាផ្លូវនីមួយៗឱ្យបានត្រឹមត្រូវ ជាពិសេសបំពាក់ភ្លើងសញ្ញានៅពេលយប់ ដើម្បីការពារគ្រោះថ្នាក់ដែលអាចកើតមានឡើងដោយចៃដន្យ។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់អនុវត្តឲ្យបានម៉ត់ចត់នូវផែនការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍នៅតាមបណ្តោយផ្លូវសម្តេច **ហ៊ុន សែន** ដោយសហការជាមួយអាជ្ញាធរមូលដ្ឋាន។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ អប់រំដល់អ្នកបើកបររបស់ក្រុមហ៊ុន ឲ្យអនុវត្តតាមច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោករបស់ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។*	
២.២.៣ សុវត្ថិភាពការងារ	សកម្មភាពគម្រោង នឹងអាចបង្កផលប៉ះពាល់ដល់សុខភាពបុគ្គលិក-កម្មករនៅពេលកំពុងធ្វើការ ដោយសារតែការធ្វេសប្រហែសរបស់បុគ្គលិក-កម្មករ ដែលមានដូចជា៖ ការបញ្ជាយានយន្ត/គ្រឿងចក្រ និងការប្រើប្រាស់ឧបករណ៍ផ្សេងៗ ខុសបច្ចេកទេស ការរបូត ឬធ្លាក់សម្ភារៈលើ និងការធ្វេស ប្រហែសផ្សេងៗ។ ម៉្យាងវិញទៀត ការផ្តល់កន្លែងស្នាក់នៅមិន សមរម្យ មិនមានទឹកស្អាតប្រើប្រាស់ និងការរស់នៅគ្មាន អនាម័យ នឹងប៉ះពាល់ដល់សុខភាពកម្មករផងដែរ។	✓			➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ ផ្តល់វគ្គណ្តុះបណ្តាលដល់បុគ្គលិក-កម្មករ ដើម្បីឲ្យមានការយល់ដឹងច្បាស់ពីការបញ្ជាយានយន្ត/គ្រឿងចក្រ និងការប្រើប្រាស់ឧបករណ៍ផ្សេងៗ ដែលយកមកប្រើក្នុងកិច្ចដំណើរការគម្រោងនេះ។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់អនុវត្តតាមបទដ្ឋានសុវត្ថិភាពការងារទាំងអស់។ ឧបករណ៍និងសម្ភារៈដូចជា៖ ម៉ាស វ៉ែនតាការពារភ្នែក ស្បែកជើង កវែង និងស្រោមដៃ ជាដើម នឹងត្រូវបានផ្តល់ជូនដល់បុគ្គលិក-កម្មករ តាមប្រភេទការងារ ដោយមានការបណ្តុះបណ្តាលត្រឹមត្រូវអំពីការប្រើប្រាស់ ដើម្បីការពារបុគ្គលិក-កម្មករពីគ្រោះថ្នាក់ផ្សេងៗ។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ សង់បង្គន់អនាម័យ (ប្រភេទចាក់ទឹក និងចុចទឹក) ក្នុងការដ្ឋានសម្រាប់ឲ្យបុគ្គលិក-កម្មករ ដោយមានអាងសិបទិចនៅពីក្រោម ដើម្បីសម្អាត*	

ធនធានបរិស្ថានធម្មជាតិ និង សេដ្ឋកិច្ច-សង្គម	ហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	កំណត់ទំហំនៃហេតុប៉ះពាល់			វិធានការកាត់បន្ថយ	សំគាល់
		តិចតួច	មធ្យម	ខ្លាំង		
					សំណល់ពីបង្គន់អនាម័យដែលជាប្រព័ន្ធប្រព្រឹត្តកម្មសម្អាតបឋមនៅនឹងកន្លែង។ ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ ផ្តល់ទឹកស្អាតទៅដល់បុគ្គលិក-កម្មករ សម្រាប់ប្រើប្រាស់ទូទៅ។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ ផ្តល់ការអប់រំអំពីការការពារសុខភាពទៅដល់បុគ្គលិក-កម្មករ ដើម្បីជៀសវាងការចម្លងរោគសង្គមដូចជាអេដស៍ និងសហការល្អជាមួយស្ថាប័នសុខភាពថ្នាក់ខេត្តដើម្បីការពារជំងឺរាតត្បាតនៅក្បែរៗតំបន់គម្រោង។*	
២.២.៤ សុខភាពសាធារណៈ	គម្រោងនេះ នឹងជះឥទ្ធិពលលើសុខភាពរបស់ប្រជាពលរដ្ឋដែលរស់នៅតាមតំបន់ ដែលយានយន្តដឹកវត្ថុធាតុផ្សេងៗដែលបម្រើឲ្យសកម្មភាពរបស់គម្រោងឆ្លងកាត់ ដោយសារការបំពុលខ្យល់ ធូលី និងរំខានដោយសម្លេង និងរំញ័រ ដែលអាចនឹងបង្កជាជំងឺផ្លូវដង្ហើម និងមានភាពតានតឹងអារម្មណ៍។	✓			➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ មានវិធានការកាត់បន្ថយការបំពុលខ្យល់ ធូលី និង រំខានដោយសម្លេង និងរំញ័រ ដូចមានរៀបរាប់នៅវិធានការកាត់បន្ថយត្រង់ចំណុចការបំពុលខ្យល់ សម្លេង និងរំញ័រ ខាងលើ។*	
៣. ហេតុប៉ះពាល់ក្នុងដំណាក់កាលប្រត្តិបត្តិគម្រោង						
៣.១ ធនធានបរិស្ថានធម្មជាតិ						
៣.១.១ ការបំពុលខ្យល់	ក្នុងដំណាក់កាលប្រតិបត្តិគម្រោង នឹងមានសកម្មភាពដឹកជញ្ជូនកាន់តែខ្លាំងក្លាឡើងថែមទៀត ទាំងការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកដោយកប៉ាល់ដឹកទំនិញចេញចូលធំៗ និងការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក។ ទន្ទឹមគ្នានេះ មានគ្រឿងចក្រស្ទូចលើកដាក់ទំនិញ និងគ្រឿងម៉ាស៊ីនផ្សេងៗទៀត សុទ្ធសឹងតែជាប្រភពនៃការកើនឡើងការបំភាយឧស្ម័នកាបូនិច (CO_2) ដែលជាហេតុបង្កឱ្យមានការបំពុលខ្យល់។ ក្រៅពីនេះ មានប្រភពផ្សេងៗមួយចំនួនទៀត មានដូចជា៖ ការបំពុលខ្យល់ចេញពីកន្លែងទុកដាក់សំរាមមិនបាន ល្អ		✓		➢ *ក.ស.ស នឹងធ្វើការត្រួតពិនិត្យគុណភាពខ្យល់នៅក្នុង និងជុំវិញតំបន់កំពង់ផែទៀងទាត់ និងគោរពតាមបទដ្ឋានដូចមានចែងក្នុងអនុក្រឹត្យលេខ៤២ ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០០០ ស្តីពីការត្រួតពិនិត្យការបំពុលខ្យល់និងសម្លេងនៃក្រសួងបរិស្ថាន។* ➢ *ក.ស.ស នឹងបង្កើតទីតាំងស្តុកសំរាមបន្ថែមទៀត ដោយមានផែនការគ្រប់គ្រងយ៉ាងត្រឹមត្រូវ មានការបែងចែកសំរាម និងកំណត់ពេលក្នុងការដឹកជញ្ជូនតាមតំបន់នីមួយៗ ដោយសហការជាមួយក្រុមហ៊ុនស៊ិនទ្រីសម្រាប់សេវាកម្មប្រមូលសំរាម ដើម្បីយកទៅចាក់ចោលនៅទីលានចាក់*	

ធនធានបរិស្ថានធម្មជាតិ និង សេដ្ឋកិច្ច-សង្គម	ហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	កំណត់ទំហំនៃហេតុប៉ះពាល់			វិធានការកាត់បន្ថយ	សំគាល់
		តិចតួច	មធ្យម	ខ្លាំង		
	និងអាងប្រព្រឹត្តកម្មសំណល់រាវ ពីព្រោះថាគម្រោង នឹងមាន ការបញ្ចេញសំណល់រាវ និងសំណល់រឹងជារៀងរាល់ថ្ងៃ។ ដង់ស៊ីតេចរាចរដែលកើនឡើងដោយសារប្រតិបត្តិការកំពង់ផែ ក៏ជាលទ្ធផលក្នុងការបំភាយឧស្ម័ន និងកើនឡើងការបំពុលខ្យល់ផងដែរ។				*សំរាមដែលមានស្រាប់ដែលកំណត់ដោយក្រសួងបរិស្ថាន និងអាជ្ញាធរខេត្តព្រះសីហនុ។* ➢ *ក.ស.ស នឹងធ្វើការណែនាំបុគ្គលិក-កម្មករ ឱ្យចេះសន្សំសំចៃថាមពល និងណែនាំដល់អ្នក ពាក់ព័ន្ធក្នុងការគ្រប់គ្រងសំណល់រឹង និងរាវនៅលើកប៉ាល់ដឹកទំនិញទាំងអស់ ត្រូវជៀសវាងដាច់ខាតក្នុងការបោះចោលសំណល់រឹង-រាវចូលសមុទ្រ ឬក៏ទីវាលផ្សេងៗ។* ➢ *ក.ស.ស មានទីតាំងបណ្តុះកូនឈើ និងទីតាំងបៃតងបំរុងទុកសម្រាប់ដាំដើមឈើឡើងវិញនៅកន្លែងដែលអាចដាំបាន។*	
៣.១.២ ការបំពុលទឹក	សំណល់រឹង និងរាវ នឹងមានការកើនឡើងដោយសារដំណើរការប្រតិបត្តិជាទូទៅរបស់កំពង់ផែ ដែលក្នុងនោះមានដូចជា៖ ការបញ្ចេញសំណល់រាវពីបង្គន់អនាម័យតាមបណ្តាការិយាល័យ ក.ស.ស សំណល់ពីផ្ទះបាយ រួមទាំងការបញ្ចេញសំណល់រឹង និងរាវពីកប៉ាល់ដឹកជញ្ជូនទំនិញគ្រប់ប្រភេទ។ ក្រៅពីនេះ សំណល់រឹងមួយចំនួនទៀត ក៏មានការកើនឡើងផងដែរដូចជា៖ សំបកកេសវេចខ្ចប់ទំនិញ ឡាំងវេចខ្ចប់សម្ភារៈការិយាល័យ ជាដើម។		✓		➢ *សំណល់រាវទាំងអស់ដែលចេញពីកំពង់ផែ នឹងត្រូវបានបង្ហូរតាមប្រព័ន្ធលូបង្ហូរ ដោយការធ្វើប្រព្រឹត្តិកម្មត្រឹមត្រូវ (មានការត្រួតពិនិត្យលើគុណភាពសំណល់រាវដែលត្រូវបញ្ចេញចោល) ជាមុនសិនមុននឹងបង្ហូរទៅលូសាធារណៈដោយផ្អែកតាមអនុក្រឹត្យស្តីពីការត្រួតពិនិត្យការបំពុលទឹក។* ➢ *ក.ស.ស នឹងពិនិត្យតាមដានគុណភាពទឹកសមុទ្រជាប្រចាំ ដោយយកសំណាកទឹកសមុទ្រ ក្នុងទីតាំងកំណត់ (ដូចក្នុងដំណាក់កាលមុនពេលសាងសង់) ទៅពិនិត្យក្នុងមន្ទីរពិសោធន៍ របស់ក្រសួងបរិស្ថាន ដើម្បីឱ្យដឹងថា មានសារធាតុអ្វីខ្លះបានកើនឡើង។ ក្នុងករណីដែលមានការកើនឡើងខុសប្រក្រតី វិធានការណ៍មួយចំនួន នឹងត្រូវអនុវត្ត។* ➢ *ក.ស.ស នឹងអប់រំបុគ្គលិក កម្មករ មិនឱ្យបោះចោលសំណល់ទៅក្នុងទឹក និងធ្វើឲ្យប្រាកដថា រាល់សំរាមដែលចេញពីមនុស្ស នឹងត្រូវប្រមូលវេចខ្ចប់ ដាក់ទីតាំងដែលបានកំណត់។*	
៣.១.៣ សម្លេង និងរំញ័រ	ការរំខានដោយសម្លេង និងរំញ័រ នឹងបណ្តាលមកពីចរាចរណ៍យានយន្តដឹកជញ្ជូនទំនិញ គ្រឿងចក្រលើកទុកដាក់ទំនិញ ម៉ាស៊ីនភ្លើង ម៉ាស៊ីនដំណើរការអាងប្រព្រឹត្តកម្មសំណល់រាវ ជា		✓		➢ *ក.ស.ស នឹងណែនាំឲ្យបុគ្គលិកផ្នែកបើកបរទាំងអស់ ត្រូវបើកបរក្នុងល្បឿនយឺត គ្មានស៊ីប្លេ ដោយមិនឲ្យលើសពី ៦០ dB(A) សម្រាប់តំបន់លំនៅដ្ឋាន និងមិនឲ្យលើសពី ៤៥ dB(A) នៅតាមទីកន្លែងមួយ*	

ធនធានបរិស្ថានធម្មជាតិ និង សេដ្ឋកិច្ច-សង្គម	ហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	កំណត់ទំហំនៃហេតុប៉ះពាល់			វិធានការកាត់បន្ថយ	សំគាល់
		តិចតួច	មធ្យម	ខ្លាំង		
	ពិសេស សម្លេងចេញពីម៉ាស៊ីន ឬការបន្លឺសំឡេងស៊ីផ្លេទូក កាណូត និងកប៉ាល់ដឹកជញ្ជូនទំនិញជាដើម។ ជាងនេះទៅទៀត ដំណើរការស្ទូចអីវ៉ាន់ (ទាំងថ្ងៃ និងយប់) និងការដឹកជញ្ជូនទំនិញដោយរថយន្តធំៗ ចេញចូលក្នុងកំពង់ផែ ក៏ជាប្រភពនៃការរំខានដោយសារសម្លេង និងរំញ័រផងដែរ។				*ចំនួនដូចជា៖ ក្បែរសាលារៀន មន្ទីរពេទ្យ វត្តអារាម និងក្បែរកន្លែងដែលមានប្រជាពលរដ្ឋរស់នៅ។*	
៣.១.៤ ជីវៈចម្រុះក្នុងទឹកសមុទ្រ	ការចរាចរណ៍យានយន្តដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក ការលើកដាក់ទំនិញ ចរាចរផ្លូវទឹកមានកប៉ាល់ កាណូត និងទូងសណ្តោង តូចធំធ្វើចលនាទាំងថ្ងៃ ទាំងយប់ នឹងបង្កឱ្យមានការប៉ះពាល់ ដល់ពពួកសត្វ និងជីវៈចម្រុះដែលរស់នៅក្នុងទឹកសមុទ្រ។ ជាងនេះទៅទៀត ការបង្ហូរសំណល់រាវ ការលេចធ្លាយប្រេង/ ខ្លាញ់ចូលទៅក្នុងសមុទ្រ និងការបោះចោលសំណល់រឹងផ្សេងៗ ទៅក្នុងទឹកសមុទ្រពីសំណាក់កម្មករ/ បុគ្គលិកនាវាដឹកជញ្ជូន ក៏ដូចជាភ្ញៀវទេសចរណ៍ នឹងបង្កហេតុប៉ះពាល់កាន់តែធ្ងន់ធ្ងរ ថែមទៀត។ សកម្មភាពទាំងអស់នេះ នឹងធ្វើឱ្យមានការបំពុល ទឹកសមុទ្រ ជាហេតុធ្វើឲ្យប៉ះពាល់ដល់ជីវៈចម្រុះ។	✓			➢ *ក.ស.ស នឹងត្រួតពិនិត្យនាវាចរជាប្រចាំ ដើម្បីធានាថារាល់ម៉ាស៊ីន និងគ្រឿងចក្រផ្សេងៗមានដំណើរការល្អ និងមិនមានការលេចធ្លាយប្រេងទៅក្រៅ។* ➢ *ក.ស.ស នឹងតាមដានរាល់ការទុកដាក់សំណល់រឹង-រាវនៅលើនាវា។* ➢ *ក.ស.ស នឹងណែនាំបុគ្គលិក កម្មករ មិនឱ្យបោះចោលសំរាម និងសំណល់ផ្សេងៗចូលទៅក្នុងទឹកសមុទ្រ។*	
៣.២ ធនធានបរិស្ថានសេដ្ឋកិច្ច-សង្គម						
៣.២.១ មុខរបរ &ប្រាក់ចំណូល	ការនេសាទរបស់ប្រជានេសាទ នឹងរំពឹងថាមានការធ្លាក់ចុះដោយសារតំបន់មួយចំនួនត្រូវបានហាមឃាត់សម្រាប់ចរាចរនាវាធំៗដឹកជញ្ជូនទំនិញ។ បញ្ហាទាំងនេះ នឹងកើតលើគ្រួសារមួយចំនួនតូចតែប៉ុណ្ណោះ។	✓			➢ *ក.ស.ស នឹងកំណត់ច្រកចេញចូលឱ្យបានច្បាស់លាស់ ជៀសវាងការជាន់តំបន់នេសាទរបស់អ្នកនេសាទ។* ➢ *ក.ស.ស នឹងផ្តល់ការងារតាមលទ្ធភាពដែលអាចឱ្យធ្វើបាន ជាពិសេសផ្តល់អាទិភាពទៅដល់អ្នកដែលធ្លាប់បំរើការងារពើដំណាក់កាលសាងសង់គម្រោង។* ➢ *ក.ស.ស នឹងត្រូវរៀបចំមូលនិធិសន្តិសុខសង្គម ដើម្បីជួយសម្រួលដល់ជីវភាពប្រជាពលរដ្ឋ ដែលងាយរងគ្រោះ ឬរងគ្រោះដោយសារការប្រតិបត្តិ (បុគ្គលិក និងកម្មកររបស់ ក.ស.ស)។*	

ធនធានបរិស្ថានធម្មជាតិ និង សេដ្ឋកិច្ច-សង្គម	ហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	កំណត់ទំហំនៃហេតុប៉ះពាល់			វិធានការកាត់បន្ថយ	សំគាល់
		តិចតួច	មធ្យម	ខ្លាំង		
					➢ *ក.ស.ស នឹងត្រូវផ្តល់ជាវគ្គបណ្តុះបណ្តាលជំនាញផ្សេងៗ និងវគ្គមួយចំនួនទៀតឱ្យសមស្របទៅតាមតម្រូវការការងារនៅតំបន់កំពង់ផែ។*	
៣.២.២ ចរាចរណ៍តាមផ្លូវគោក និងផ្លូវទឹក	នៅក្នុងដំណាក់កាលប្រតិបត្តិការគម្រោងនេះ ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក នឹងមានសកម្មភាពច្រើនជាងមុន ដែលនឹងបង្កើនសក្តានុពលលើដង់ស៊ីតេចរាចរទាំងមូលនៅក្នុង និងក្បែរតំបន់គម្រោង។ ជាលទ្ធផល វានឹងបង្កឱ្យមានបញ្ហាកកស្ទះចរាចរណ៍ជាដើម។ បន្ថែមលើសនេះ បញ្ហាចរាចរផ្លូវទឹក ក៏នឹងមានសកម្មភាពមមាញឹកជាងពេលណាៗទាំងអស់ផងដែរដោយរាល់នាវាតូច ធំ អាចធ្វើចរាចរណ៍បានដោយគ្មានឧបសគ្គ ព្រោះវាជាគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ផែទឹកជ្រៅ។		✓		➢ *ក.ស.ស នឹងធានានូវការអនុវត្តលើការត្រួតពិនិត្យចរាចរណ៍ និងប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងជុំវិញតំបន់ កំពង់ផែ ដើម្បីជួយសម្រួលប្រសិទ្ធភាពចរាចរណ៍យានយន្តកុងតែន័រ និងច្រកចេញចូលកំពង់ផែ ព្រមទាំងជួយសម្រួលចរាចរណ៍ខាងក្រៅ ជិតច្រកកំពង់ផែប្រសព្វនឹងផ្លូវជាតិលេខ៤។* ➢ *ក.ស.ស នឹងធ្វើកិច្ចសហប្រតិបត្តិការជាមួយប៉ូលីសចរាចរណ៍ ក្រុងព្រះសីហនុ និងអាជ្ញាធរមូលដ្ឋាន ដើម្បីគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ និង ធ្វើការអប់រំអ្នកបើកបរអំពីច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក។* ➢ *ក.ស.ស នឹងណែនាំដល់នាវាដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកទាំងអស់ ឲ្យគោរពតាមច្បាប់ស្តីពីការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកយ៉ាងតឹងរឹងបំផុត និងរៀបចំកម្មវិធីកំណត់ពេលចរាចរណ៍ច្បាស់លាស់ ដូចជា ការចូលចត និងការចេញដំណើររបស់នាវា។ កម្មវិធីទាំងនេះ ក៏នឹងត្រូវផ្តល់ដំណឹងទៅដល់អ្នកពាក់ព័ន្ធផ្សេងៗដូចជាអជ្ញាធរមូលដ្ឋាន និងអ្នកនេសាទជាដើម។* ➢ *ក.ស.ស នឹងការដំឡើងពោងថ្មី ដោយបំពាក់ភ្លើងសញ្ញា និងស្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍នៅតាមទីតាំងនីមួយៗ ដើម្បីធ្វើច្រកចេញចូល សម្រាប់នាវាឱ្យមានសុវត្ថិភាព។*	
៣.២.៣ សុវត្ថិភាពការងារ	សកម្មភាពគម្រោង នឹងអាចបង្កផលប៉ះពាល់ដល់សុខភាពបុគ្គលិក-កម្មករនៅពេលកំពុងធ្វើការ ដោយសារតែការធ្វេសប្រហែសរបស់បុគ្គលិក-កម្មករ ដែលមានដូចជា៖ ការបញ្ជាយានយន្ត/គ្រឿងចក្រ និងការប្រើប្រាស់ឧបករណ៍ផ្សេងៗ ខុសបច្ចេកទេស ការរបូត ឬធ្លាក់សម្ភារៈលើ និងការធ្វេស ប្រហែសផ្សេងៗ។ ម៉្យាងវិញទៀត ការផ្តល់កន្លែងស្នាក់នៅមិន សមរម្យ	✓			➢ *ក.ស.ស នឹងផ្តល់វគ្គណ្តុះបណ្តាលដល់បុគ្គលិក-កម្មករ ដើម្បីឲ្យមានការយល់ដឹងច្បាស់ពីការបញ្ជាយានយន្ត/គ្រឿងចក្រ និងការប្រើប្រាស់ឧបករណ៍ផ្សេងៗ ដែលប្រើប្រាស់លើការងារប្រចាំថ្ងៃ។* ➢ *ក.ស.ស នឹងបំពាក់ស្លាកសញ្ញាគ្រោះថ្នាក់នៅទីតាំង ដែលគ្មានសុវត្ថិភាព និងផ្តល់ឧបករណ៍ សុវត្ថិភាពផ្ទាល់ខ្លួនដល់បុគ្គលិក/កម្មករ និងបំពាក់បំពង់ពន្លត់អគ្គីភ័យតាមអាគារនីមួយៗ។*	

ធនធានបរិស្ថានធម្មជាតិ និង សេដ្ឋកិច្ច-សង្គម	ហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	កំណត់ទំហំនៃហេតុប៉ះពាល់			វិធានការកាត់បន្ថយ	សំគាល់
		តិចតួច	មធ្យម	ខ្លាំង		
	មិនមានទឹកស្អាតប្រើប្រាស់ និងការរស់នៅគ្មាន អនាម័យ នឹងប៉ះពាល់ដល់សុខភាពកម្មករផងដែរ។				➢ *ក.ស.ស នឹងអនុវត្តតាមបទដ្ឋានសុវត្ថិភាពការងារទាំងអស់។ ឧបករណ៍ និងសម្ភារៈការពារ ទាំងអស់ នឹងត្រូវផ្តល់ជូនដល់បុគ្គលិក-កម្មករ តាមប្រភេទការងារ ដោយមានការបណ្តុះ- បណ្តាលត្រឹមត្រូវអំពីការប្រើប្រាស់ ដើម្បីការពារបុគ្គលិក-កម្មករពីគ្រោះថ្នាក់ផ្សេងៗ។* ➢ *ក.ស.ស នឹងផ្តល់ទឹកស្អាតទៅដល់បុគ្គលិក-កម្មករ សម្រាប់ប្រើប្រាស់ទូទៅ និងអប់រំបុគ្គលិក កម្មករឱ្យយល់ដឹងអំពីអនាម័យក្នុងការរស់នៅ។* ➢ *ក.ស.ស នឹងបង្កើតមណ្ឌលសុខភាពនៅក្នុងបរិវេណផែដោយមានបំពាក់សម្ភារៈឧបករណ៍ ពេទ្យ ឱសថ និងមានគ្រូពេទ្យប្រចាំការ និងសហការជាមួយមន្ទីរសុខាភិបាលខេត្តព្រះសីហនុ និងថ្នាក់ជាតិក្នុងករណីមានជម្ងឺឆ្លងកើតឡើងក្នុងតំបន់។*	

៧.៤ បណ្តុំនៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន

ផ្អែកតាមផែនការរបស់ **គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែកុងតេន័រថ្មី កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ** និង សកម្មភាពរបស់***គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតពហុបំណងកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ*** ដែលមានស្រាប់ បាន បង្ហាញថា បណ្តុំនៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន នឹងកើតមានឡើងនៅក្នុងដំណាក់កាលសាងសង់ និង ដំណាក់កាលប្រតិបត្តិរួមគ្នា។ បច្ចុប្បន្ន សកម្មភាពរបស់គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតពហុបំណងកំពង់ផែ ក្រុងព្រះសីហនុ ដែលកំពុងតែមានស្រាប់រួមមាន៖

- ការបូមស្តារគន្លងនាវា (Dredging)
- ការសាងសង់ផែចំណតនាវា (Berth Construction)
- ការក្រាលថ្មនៅក្នុងទីលានផែ (Pavement) និង
- ការសាងសង់ប្រព័ន្ធទឹកស្អាត និងប្រព័ន្ធអគ្គិសនី (Water Supply and Electricity Facilities Construction)។

ផ្អែកលើសកម្មភាពខាងលើ ប្រសិនបើគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែកុងតេន័រថ្មី កំពង់ផែ ក្រុងព្រះ-សីហនុ អាចអនុវត្តតាមផែនការសកម្មភាពដែលបានគ្រោងទុក ហេតុប៉ះពាល់នឹងកើតមានឡើងមាន ដូចជា៖

- ការបូមស្តារគន្លងនាវា និងអាងរបត់នាវា នឹងបង្កើតឲ្យមានកករកាន់តែខ្លាំងឡើង
- ការសាងសង់ផែចំណតនាវា និងរចនាសម្ព័ន្ធរណបរបស់វា នឹងបង្កើតឲ្យមានការបំពុលខ្យល់ សំឡេងរំខាន ការកកស្ទះចរាចរណ៍ សុខភាពសាធារណៈ សុវត្ថិភាពការងារ ព្រមទាំងបង្អាក់ ដល់សេវាកម្មសង្គមមួយផ្នែក និងសកម្មភាពក្នុងតំបន់ផងដែរ។

ដើម្បីធ្វើឲ្យបណ្តុំនៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថានឈានមកនៅចំនុចអតិបរមាដែលអាចទទួលយកបាន ចំណុចមួយចំនួនខាងក្រោមត្រូវតែពិចារណាដែលក្នុងនោះរួមមាន៖

- ក្រុមហ៊ុនម៉ៅការសាងសង់ និងម្ចាស់គម្រោង ឬ ក.ស.ស នឹងពិនិត្យមើលផែនការគ្រប់គ្រង បរិស្ថានសម្រាប់អនុវត្តន៍គម្រោងនីមួយៗ។ ដោយសារតែគម្រោងទាំងពីរខាងលើមានម្ចាស់តែ មួយ ហេតុនេះ បណ្តុំនៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន នឹងអាចគ្រប់គ្រងបាន និងកាត់បន្ថយមកនូវ កម្រិតអតិបរមា។
- ក.ស.ស នឹងបង្កើតឲ្យមានកិច្ចពិភាក្សាលើរាល់បណ្តាហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថានជាមួយគ្រប់ភាគី ពាក់ព័ន្ធទាំងអស់ តាមរយៈការជូនដំណឹងជាមុនមក ក.ស.ស។ បន្ទាប់មក ក.ស.ស នឹង រៀបចំឲ្យមានកិច្ចពិភាក្សានោះ។

៧.៥ ហេតុប៉ះពាល់វិជ្ជមានលើធនធានបរិស្ថានធម្មជាតិ និងសេដ្ឋកិច្ច-សង្គម

គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែកុងតេន័រថ្មី កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុនេះ នឹងផ្តល់នូវផលប្រយោជន៍យ៉ាងច្រើន និងមានរយៈពេលយូរផ្នែកសេដ្ឋកិច្ចសង្គមក្នុងតំបន់ និងជួយជំរុញកំណើនសេដ្ឋកិច្ចជាតិ។ ហេតុប៉ះពាល់វិជ្ជមានទាំងនោះ មានដូចខាងក្រោម៖

៧.៥.១ ដំណាក់កាលសាងសង់

នៅដំណាក់កាលសាងសង់ គម្រោងនេះ នឹងផ្តល់ផលប្រយោជន៍ចំនួន ៣ សំខាន់៖ ទី១ ការបង្កើតការងារដល់ប្រជាពលរដ្ឋ ទី២ ការពង្រឹងជំនាញបច្ចេកទេសរបស់បុគ្គលិក-កម្មករ និងទី៣ ការពង្រឹងមុខជំនួញក្នុងតំបន់។

៧.៥.១.១ ការបង្កើតការងារ

គម្រោង នឹងបង្កើតឱកាសការងារដោយផ្ទាល់ជូនដល់ប្រជាពលរដ្ឋទូទៅ ជាពិសេសប្រជាពលរដ្ឋដែលរស់នៅក្នុងខេត្តព្រះសីហនុ។ ដោយសារតែប្រភេទគម្រោងពាក់ព័ន្ធនឹងការសាងសង់ វានឹងផ្តល់ឱកាសការងារដល់ទាំងអ្នកមានជំនាញ(បុគ្គលិកបច្ចេកទេស) និងអ្នកគ្មានជំនាញ(កម្មករសំណង់)។ ប្រាក់ចំណូលផ្ទាល់រកបានដោយប្រជាពលរដ្ឋមូលដ្ឋាន នឹងមានឥទ្ធិពលដោយផ្ទាល់ចំពោះសេដ្ឋកិច្ចក្នុងតំបន់ និងក៏អាចកាត់បន្ថយការធ្វើចំណាកស្រុករបស់ប្រជាពលរដ្ឋមូលដ្ឋានបានផងដែរ។ ហេតុដូចនេះ អាទិភាពការងារ នឹងត្រូវផ្តល់ជូនកំលាំងពលកម្មក្នុងតំបន់។ រីឯប្រាក់ចំណូលដោយប្រយោលវិញ ប្រជាពលរដ្ឋក្នុងតំបន់អាចរកប្រាក់បានតាមរយៈការលក់ដូរចំណីអាហារ គ្រឿងឧបភោគ/បរិភោគ និងសម្ភារៈផ្សេងៗទៀត។

៧.៥.១.២ ការពង្រឹងជំនាញ

គម្រោងនេះ មិនត្រឹមតែផ្តល់នូវឱកាសការងារដោយផ្ទាល់ប៉ុណ្ណោះទេ វាថែមទាំងធានាផ្តល់នូវជំនាញបច្ចេកទេសដល់ប្រជាពលរដ្ឋពាក់ព័ន្ធការកសាងកំពង់ផែទៀតផង។ នាពេលអនាគត ជំនាញទាំងអស់នេះ អាចជួយបំពេញបន្ថែមដល់ប្រជាពលរដ្ឋ និងអាចអោយពួកគាត់ធ្វើការងារដែលពាក់ព័ន្ធផ្សេងៗទៀតបានផងដែរ។

៧.៥.១.៣ ការពង្រឹងមុខជំនួញ

គម្រោង នឹងបន្ថែមនូវការពង្រឹងមុខជំនួញក្នុងតំបន់បានទៀតផង។ ដោយសារការសាងសង់មានចំនួនកម្មករច្រើន ហេតុដូចនេះនឹងមានការកើនឡើងនូវការលក់ម្ហូបអាហារ និងសំភារៈផ្សេងៗនៅក្បែរៗការដ្ឋានសំណង់ ឬ/និង ក្នុងក្រុងព្រះសីហនុ។ វានឹងជួយឲ្យមានកំណើនពាណិជ្ជកម្មក្នុងតំបន់។

៧.៥.២ ដំណាក់កាលប្រតិបត្តិ

ក្រោយពេលការសាងសង់ត្រូវបានបញ្ចប់ គម្រោងនេះ នឹងក្លាយជាកំពង់ផែដែលមានលក្ខណៈអន្តរជាតិប្រកបដោយគុណភាព សេវាកម្មមានលក្ខណៈប្រសើរ ប្រកបដោយសន្តិសុខ និងបរិស្ថានល្អស្របតាមបទដ្ឋានអន្តរជាតិដែលអាចប្រកួតប្រជែងជាមួយប្រទេសក្នុងតំបន់បាន។ ជាងនេះទៅទៀតគម្រោងនេះ នឹងដើរតួនាទីយ៉ាងសកម្មជាច្រកទ្វារសេដ្ឋកិច្ចអន្តរជាតិ ដែលជួយសម្រួលដល់ការនាំចេញ និងនាំចូលនូវទំនិញគ្រប់ប្រភេទពី និងមកប្រទេសកម្ពុជា និងចូលរួមចំណែកក្នុងការកាត់បន្ថយភាពក្រីក្ររបស់ប្រជាពលរដ្ឋ និងជួយជំរុញកំណើនសេដ្ឋកិច្ចជាតិ។

ជំពូកទី ៨
ផែនការគ្រប់គ្រងបរិស្ថាន

ផែនការគ្រប់គ្រងបរិស្ថាន (ផ.គ.ប) គឺជាផែនការមួយដែលត្រូវរៀបចំឡើងដោយម្ចាស់គម្រោង ដោយមានកិច្ចសហការចុះត្រួតពិនិត្យពីស្ថាប័នជំនាញពាក់ព័ន្ធចម្រុះ ដើម្បីធ្វើការត្រួតពិនិត្យនៅគ្រប់ដំណាក់កាលរបស់គម្រោងក្នុងគោលដៅកាត់បន្ថយជាអតិបរិមាឬបញ្ចៀសហេតុប៉ះពាល់ដែលនឹងអាចកើតមានឡើង។ ផ.គ.ប ត្រូវធ្វើឡើង ដើម្បីធ្វើការតាមដានទៅលើការអនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយហេតុ-ប៉ះពាល់បរិស្ថានអវិជ្ជមានដែលបានលើកឡើង និងត្រូវធ្វើអោយប្រាកដថារាល់វិធានការទាំងអស់ដែលបានលើកឡើង ត្រូវបានអនុវត្តដោយម្ចាស់គម្រោងនៅរាល់ដំណាក់កាល។ វានឹងត្រូវកំណត់ឲ្យបានច្បាស់លាស់ទៅលើរាល់ហេតុប៉ះពាល់ ទីតាំងត្រូវត្រួតពិនិត្យ រយៈពេលតាមដាន និងសមាសភាពអ្នកចូលរួមត្រួតពិនិត្យ ដើម្បីឆ្លុះបញ្ចាំងសកម្មភាពគម្រោងនៅនឹងកន្លែង។

៨.១ ការសង្ខេបពីហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមានសំខាន់ៗ និងវិធានការកាត់បន្ថយ

ផ្អែកលើតារាងវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន ហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថានសំខាន់ៗត្រូវបានសង្ខេបដូចមានក្នុងតារាងទី៨.១។

តារាងទី៨.១ ការសង្ខេបវិធានការកាត់បន្ថយហេតុប៉ះពាល់សំខាន់ៗ

ធនធានបរិស្ថានធម្មជាតិ និងសេដ្ឋកិច្ច-សង្គម	ហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ការស្នើឡើងនូវវិធានការកាត់បន្ថយ	ស្ថាប័នទទួលខុសត្រូវ	ការប៉ាន់ស្មានថវិកា (ដុល្លា)
១. ហេតុប៉ះពាល់ក្នុងដំណាក់កាលមុនពេលសាងសង់				
១.១ ធនធានសេដ្ឋកិច្ច-សង្គម				
១.១.១ គ្រោះថ្នាក់ (ហានិយភ័យ)	តំបន់គម្រោង ជាតំបន់កំពង់ផែមាត់សមុទ្រ។ តាមប្រវត្តិសាស្ត្របានបង្ហាញថា តំបន់កំពង់ផែនេះ ធ្លាប់មានកប៉ាល់យោធាដឹកជញ្ជូនគ្រាប់រំសេវកាលពីសម័យសង្គ្រាម បានចូលចត។ ម៉្យាង-វិញទៀត នៅក្នុងអំឡុងសង្គ្រាមស៊ីវិល (ឆ្នាំ១៩៧០-១៩៧៥ និងឆ្នាំ១៩៧៩-១៩៩៣) តំបន់នេះ ក៏អាចមានគ្រាប់រំសេវនៅសេសសល់ ដែលគេទម្លាក់ចោលក្នុងទឹកកាលពីជំនាន់នោះ។ សំណល់មីននិងគ្រាប់មិនទាន់ផ្ទុះ នឹងអាចធ្វើឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ដល់កម្មករ និងប្រជាពលរដ្ឋមូលដ្ឋានដែលនឹងអាចកើតមានឡើងក្នុងពេលសាងសង់គម្រោងដូចជា៖ ការឈឺសធាយ ការ-ដឹក បូមស្តារជាដើម។ ទន្ទឹមនឹងនេះ គ្រោះថ្នាក់ ក៏អាចនឹងកើតមានឡើងផងដែរនៅតំបន់ដែលត្រូវយកវត្ថុធាតុដើមដូចជាខ្សាច់សម្រាប់បម្រើឲ្យតម្រូវការរបស់គម្រោង។	➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ធ្វើការសហការជាមួយមជ្ឈមណ្ឌលកំចាត់មីនកម្ពុជា(CMAC)ក្នុងការត្រួតពិនិត្យតំបន់គម្រោង និងតំបន់ជុំវិញ ព្រមទាំងផ្ទៃដីក្នុងតំបន់ដែលត្រូវយកខ្សាច់សម្រាប់គម្រោងទាំងមូល ដើម្បីធ្វើឲ្យប្រាកដថា អាវុធយុទ្ធភណ្ឌមិនទាន់ផ្ទុះ ត្រូវបានបោសសម្អាតរួចជាស្រេច នៅមុនពេលសកម្មភាពគម្រោងសាងសង់ចាប់ផ្តើម។*	ក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង	រួមបញ្ចូលក្នុងកិច្ចសន្យានៃការសាងសង់
២. ហេតុប៉ះពាល់ក្នុងដំណាក់កាលសាងសង់				
២.១ ធនធានបរិស្ថានធម្មជាតិ				

ធនធានបរិស្ថានធម្មជាតិ និងសេដ្ឋកិច្ច-សង្គម	ហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ការស្នើឡើងនូវវិធានការកាត់បន្ថយ	ស្ថាប័នទទួលខុសត្រូវ	ការប៉ាន់ស្មានថវិកា (ដុល្លា)
២.១.១ ឋានលេខា	នៅក្នុងដំណាក់កាលសាងសង់ គម្រោងនេះ នឹងអាចធ្វើឲ្យមានការប្រែប្រួលឋានលេខាដោយសារតែការងារមួយចំនួន ដូចជា៖ ការងារចាក់ខ្សាច់បំពេញលើផ្ទៃសមុទ្រសម្រាប់ធ្វើផៃថ្មីលើផ្ទៃដី ១៩ ហិកតា។ ម៉្យាងវិញទៀត ការប្រែប្រួលដល់ឋានលេខា ក៏នឹងកើតមានឡើងផងដែរ នៅក្នុងតំបន់ដែលត្រូវយកខ្សាច់លើគោគទាំង២ទីតាំង ។	➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់មានអ្នកបច្ចេកទេស សម្រាប់ត្រួតពិនិត្យមើលនៅគ្រប់ដំណាក់កាលនៃការគម្រោងដោយរាប់បញ្ចូលទាំងតំបន់ដែលនឹងត្រូវយកខ្សាច់ ដើម្បីធ្វើឲ្យប្រាកដថា តំបន់ដែលនឹងត្រូវយកខ្សាច់ ត្រូវបានធ្វើឡើងទៅតាមបទដ្ឋានបច្ចេកទេសដែលអាចទទួលយកបាន។*	ក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង	រួមបញ្ចូលក្នុងកិច្ចសន្យានៃការសាងសង់
២.១.២ ការហូរច្រោះដី	ក្នុងដំណាក់កាលសាងសង់ ការហូរច្រោះដី និងការបាក់ដី នឹងកើតមានឡើងដោយសារតែដំណើរការនៃការជីកយកខ្សាច់នៅនឹងទីតាំងផ្ទាល់។ នៅរដូវវស្សា ការហូរច្រោះដី/ខ្សាច់ នឹងកាន់តែធ្ងន់ធ្ងរដោយសារមានភ្លៀងធ្លាក់បន្ថែមទៀត ដែលជាហេតុធ្វើឲ្យមានលក្ខណៈងាយស្រួលក្នុងការនាំកករហូរទៅកាន់តំបន់ដែលមានលក្ខណៈទាបជាង។	➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់អ្នកបច្ចេកទេសមានបទពិសោធន៍ខ្ពស់សម្រាប់ត្រួតពិនិត្យមើលលើលក្ខណៈបច្ចេកទេស ក្នុងការយកខ្សាច់នៅនឹងទីតាំងផ្ទាល់ដោយការពារឲ្យបានជាអតិបរិមាការបាក់ដី/ខ្សាច់និងការហូរច្រោះដី/ខ្សាច់ ដែលអាចកើតមានឡើង ជាពិសេសនៅរដូវវស្សា។*	ក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង	រួមបញ្ចូលក្នុងកិច្ចសន្យានៃការសាងសង់
២.១.៣ ការបំពុលខ្យល់	ការធ្វើចរាចរណ៍របស់យានយន្តដឹកខ្សាច់និងសម្ភារៈសំណង់ផ្សេងៗក្នុងបរិមាណដ៏ច្រើន នឹងបង្ក ការរំខានដោយផ្ទាល់ (ការបំពុលខ្យល់ និងធូលី) ដល់ការរស់នៅរបស់ប្រជាពលរដ្ឋក្នុងមណ្ឌល៣ នៃសង្កាត់៣ និង មណ្ឌល៣ នៃសង្កាត់១ និងបង្កការរំខានដោយប្រយោលនៅតាមតំបន់មួយចំនួនទៀត។ ដោយសារការសាងសង់គម្រោងមានរយៈពេលយូររហូតទៅដល់ ០៥ ឆ្នាំ ហេតុដូច្នេះហើយ ហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមាននេះ ត្រូវតែពិចារណាដោយយកចិត្តទុកដាក់ជាទីបំផុត។	➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ថែទាំយានយន្ត និងគ្រឿងចក្រប្រើប្រាស់ឲ្យបានល្អ និងប្រើប្រាស់ប្រេងឥន្ធនៈដែល មានគុណភាពខ្ពស់។ ក្រុមហ៊ុននឹងជៀសវៀងឲ្យបានដាច់ខាត នូវការដឹកជញ្ជូនលើសចំណុះ ព្រមទាំងការកកស្ទះយានយន្ត ដឹកជញ្ជូនដែលបណ្តាលឲ្យមានការបំពុលខ្យល់។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ធ្វើការគ្របឲ្យបានត្រឹមត្រូវរាល់ការដឹកខ្សាច់ និងវត្ថុធាតុដើមផ្សេងៗ ដើម្បីកាត់បន្ថយធូលី ដែលកើតឡើងដោយសារតែការធ្វើចរាចរណ៍របស់យានយន្ត។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ធ្វើការស្រោចទឹកជាទៀងទាត់តាមបណ្តាផ្លូវលំមួយចំនួន ដើម្បី*	ក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង	រួមបញ្ចូលក្នុងកិច្ចសន្យានៃការសាងសង់

ធនធានបរិស្ថានធម្មជាតិ និងសេដ្ឋកិច្ច-សង្គម	ហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ការស្នើឡើងនូវវិធានការកាត់បន្ថយ	ស្ថាប័នទទួលខុសត្រូវ	ការប៉ាន់ស្មានថវិកា (ដុល្លា)
		កាត់បន្ថយធូលី ដែលកើតឡើងដោយសារតែការធ្វើចរាចរណ៍របស់យានយន្តដឹកខ្សាច់។ ក្រុមហ៊ុន ក៏នឹងណែនាំដល់អ្នកបើកបរយានយន្តទាំងអស់ ត្រូវប្រើល្បឿនអប្បបរិមា ដើម្បីកាត់បន្ថយធូលី។ ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ធ្វើការតាមដានពីការកើតឡើងធូលី ការបញ្ចេញ ផ្សែងពុល និងការតវ៉ាពីប្រជាពលរដ្ឋមូលដ្ឋាន។ ប្រសិនបើមានការត្អូញត្អែរពីប្រជាពលរដ្ឋមូលដ្ឋាន និងអ្នកដំណើរឆ្លងកាត់ពីការហុយដី/ធូលីផ្សែងពុល ក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ នឹងធ្វើការពិចារណាឡើងវិញពីបច្ចេកទេស និងវិធីសាស្ត្រក្នុងការទប់ស្កាត់សារជាថ្មី។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់រៀបចំ និងអនុវត្តឲ្យបានតឹងរ៉ឹងលើការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍នៅតាមបណ្តាទីតាំងសាងសង់គម្រោងសំខាន់ៗ។*		
២.១.៤ ការបំពុលទឹក	ការឈូសឆាយដី ការចាក់ខ្សាច់បំពេញដើម្បីសាងសង់ផែថ្មី ការបូមស្តារដីបាតសមុទ្រនៅទីតាំង អាងរបត់នាវា ឃ្លូងនាវាចរ និងការដឹកជញ្ជូនកាកសំណល់ដែលបូមស្តារបានទៅចោលក្នុងទឹកសមុទ្រ នឹងធ្វើឱ្យប៉ះពាល់ដល់គុណភាពទឹកសមុទ្រ ពិសេសការចាក់ខ្សាច់បំពេញ និងការដឹកបូមស្តារដីបាតសមុទ្រនៅក្នុងរដូវវស្សា។ គួរកត់សំគាល់ផងដែរថា ប្រភពបំពុលទឹកសមុទ្រ ដែលត្រូវយកចិត្តទុកដាក់ខ្លាំងបំផុតក្នុងការអភិវឌ្ឍគម្រោងនេះ គឺការដឹកបូមស្តារបាតសមុទ្រការចាក់ខ្សាច់បំពេញនិងការដឹកជញ្ជូនសំណល់បូមស្តារទៅចោលក្នុងសមុទ្រនោះ អាចមានសារធាតុគីមីពុលចេញពីក្រោមបាតសមុទ្រដែល	➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ពិនិត្យតាមដានគុណភាពទឹកសមុទ្រជាប្រចាំដោយយកសំណាកទឹកសមុទ្រក្នុងទីតាំងដែលកំណត់ (ដូចក្នុងដំណាក់កាលមុនពេលសាងសង់)ទៅពិនិត្យក្នុងមន្ទីរពិសោធន៍នៃក្រសួងបរិស្ថាន ដើម្បីឱ្យដឹងថា មានសារធាតុអ្វីខ្លះបានកើនឡើង។ ក្នុងករណីមានការកើនឡើងខុសប្រក្រតី វិធានការណ៍មួយចំនួន នឹងត្រូវអនុវត្ត។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់អប់រំបុគ្គលិក កម្មករ មិនឱ្យបោះចោលសំណល់ទៅក្នុងទឹក និងមានផ្តល់បង្គន់អនាម័យក្នុងទីតាំងការដ្ឋានសាងសង់ និងជុំវុំ*	ក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង	រួមបញ្ចូលក្នុងកិច្ចសន្យានៃការសាងសង់

ធនធានបរិស្ថានធម្មជាតិ និងសេដ្ឋកិច្ច-សង្គម	ហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ការស្នើឡើងនូវវិធានការកាត់បន្ថយ	ស្ថាប័នទទួលខុសត្រូវ	ការប៉ាន់ស្មានថវិកា (ដុល្លា)
	នាំឱ្យបំពុលទឹកក្នុងទីតាំងគម្រោង និងអាចសាយភាយដល់តំបន់ផ្សេងទៀតផងដែរ។ ការបញ្ចេញសំណល់រាវ ពីការដ្ឋានសាងសង់សំណល់ប្រេង/ខ្លាញ់ និងសំណល់ចេញពីបន្ទប់ទឹក និងបង្គន់អនាម័យរបស់កម្មករ និងបុគ្គលិករបស់ ក្រុមហ៊ុនចូលទៅក្នុងទឹកសមុទ្រ ជាបញ្ហាមួយដ៏ធំដែល ជាមូលហេតុនាំឱ្យមានការបំពុលទឹកសមុទ្រ។ ដូចគ្នានេះដែរ សំណល់រឹងក៏ជាបញ្ហាធំមួយផងដែរ ប្រសិនបើមិនត្រូវបានយកចិត្តទុកដាក់ និងគ្រប់គ្រងឱ្យបានល្អទេនោះ។ នៅក្នុងដំណាក់កាលនេះ មានសំណល់រឹងជាច្រើនដែលកើតចេញមកពីបុគ្គលិកកម្មករ (សំណល់ផ្ទះបាយ) និងសម្ភារៈសំណង់ រួមមាន៖ ដំបំពង់ទីប កំណាត់ឈើ ដែក ថង់ប្លាស្ទីក កម្ទេច ស៊ីម៉ង់ត៍ និងសម្ភារៈផ្សេងៗទៀត ដែលសំណល់ទាំងអស់នេះ អាចហូរចូលទៅក្នុងសមុទ្រ ជាហេតុបណ្តាលឱ្យប៉ះពាល់គុណភាពទឹក។	*បុគ្គលិក-កម្មករ និងធ្វើឲ្យប្រាកដថា រាល់សំរាមដែលចេញពីមនុស្ស និងសកម្មភាពសាងសង់ នឹងត្រូវប្រមូលវេចខ្ចប់ដាក់ទីតាំងដែលបានកំណត់ និងសហការជាមួយក្រុមហ៊ុនស៊ិនទ្រី សម្រាប់សេវាកម្មប្រមូលសំរាមដើម្បីយកទៅចាក់ចោលនៅទីលានចាក់សំរាម ដែលមានស្រាប់ ដែលបានកំណត់ដោយក្រសួងបរិស្ថាន និងអាជ្ញាធរខេត្តព្រះសីហនុ។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ លាងសម្អាតឧបករណ៍ សម្ភារៈ យានយន្តនៅក្នុងទីតាំងដែលបានរៀបចំទុក ដោយមានអាងស្ទាក់វេងករ ហើយកន្លែងលាយបេតុង ត្រូវបំពាក់ប្រព័ន្ធប្រមូលសំណល់រាវចូលទៅក្នុងអាងប្រព្រឹត្តកម្មសម្អាត មុននឹងបង្ហូលចេញទៅក្រៅ។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ រៀបចំទីតាំងស្តុកប្រេងឥន្ធនៈឱ្យបានត្រឹមត្រូវ ដោយធានាមិនឱ្យលេចធ្លាយ ឬកំពប់លើដីដែលនាំឱ្យហូរចូលទៅក្នុងទឹកសមុទ្រ។ ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ ប្រើប្រាស់គ្រឿងចក្រ យានយន្ត និងសាឡង់ដែលមានគុណភាពល្អ និងត្រូវធ្វើការត្រួតពិនិត្យនូវយានយន្តនិងគ្រឿងចក្រទាំងអស់នោះជាប្រចាំមុនពេលប្រតិបត្តិ ធានាមិនឱ្យលេចប្រេងមកក្រៅ។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ ពិនិត្យមើលទៅលើការសាងសង់បង្គន់អនាម័យដែលមានអាងស្តុកសំណល់រាវត្រឹមត្រូវរួចយកសំណល់នេះមកប្រើប្រាស់ជាជីធម្ម-ជាតិ សម្រាប់ដាំដើមឈើ ផ្កានៅក្នុងសួនច្បារ និងដំណាំរួមផ្សំ*		

ធនធានបរិស្ថានធម្មជាតិ និងសេដ្ឋកិច្ច-សង្គម	ហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ការស្នើឡើងនូវវិធានការកាត់បន្ថយ	ស្ថាប័នទទួលខុសត្រូវ	ការប៉ាន់ស្មានថវិកា (ដុល្លា)
		ផ្សេងៗជៀសវាងបង្ហូរសំណល់ទាំងនោះ ទៅក្នុងទឹកសមុទ្រផ្ទាល់ ដោយមិនបានឆ្លងកាត់អាងប្រព្រឹត្តកម្ម។ ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ធ្វើការជ្រើសរើសម៉ាស៊ីនជីកបូមស្ដារដែលមានគុណភាពខ្ពស់ និងមានកម្រិតនៃការសាយភាយកករតិចបំផុត។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់កាត់បន្ថយពេលវេលានៃការជីកបូមស្ដារឱ្យនៅតិចបំផុត ដើម្បីកាត់បន្ថយភាពល្អក់កករឲ្យនៅកំរិតអប្បបរមា ដោយប្រើប្រាស់ម៉ាស៊ីនទំនើប និងមានប្រសិទ្ធភាពខ្ពស់។ រាល់ការជីកបូមស្ដារនឹងត្រូវធ្វើការពិនិត្យលើចរន្តទឹក និងជំនោរសមុទ្រ ដើម្បីជៀសវាងការបង្កកករល្អក់ទៅដល់ទីតាំងបែរ ចិញ្ចឹមត្រីរបស់ប្រជាពលរដ្ឋរស់នៅក្បែរទីតាំងគម្រោង។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ជ្រើសរើសឧបករណ៍ដឹកជញ្ជូនសំណល់ដែលមានគុណភាពខ្ពស់ ដើម្បីជៀសវាងការលេចធ្លាយសំណល់ចេញមកក្រៅ ហើយក៏ដើម្បីកាត់បន្ថយការរំខាន និងកករល្អក់ផ្ទៃទឹកខាងលើ។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ធ្វើការត្រួតពិនិត្យជាទៀងទាត់នូវសារធាតុបំពុលក្នុងសំណល់បូមស្ដារ។*		
២.១.៥ ការបំពុលដី	សកម្មភាពរបស់គម្រោងនៅក្នុងដំណាក់កាលសាងសង់ នឹងអាចនាំឱ្យមានការហូរច្រោះដីដោយសារ៖ ១)ការឈូសឆាយរុក្ខជាតិដើម្បីធ្វើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនានារបស់គម្រោង ២) ការប្រើប្រាស់គ្រឿងចក្រសម្រាប់គោលបំណងផ្សេងៗរបស់	➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ធ្វើការឈូសឆាយដី ដើម្បីសាងសង់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទៅតាមផែនការមេ និងធ្វើការបង្ហាប់ដី ដើម្បីកាត់បន្ថយការហូរច្រោះ និងសំណឹកដីនៅតាមកន្លែងដែលក្រុមហ៊ុនបានធ្វើការឈូសឆាយ។*	ក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង	រួមបញ្ចូលក្នុងកិច្ចសន្យានៃការសាងសង់

ធនធានបរិស្ថានធម្មជាតិ និងសេដ្ឋកិច្ច-សង្គម	ហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ការស្នើឡើងនូវវិធានការកាត់បន្ថយ	ស្ថាប័នទទួលខុសត្រូវ	ការប៉ាន់ស្មានថវិកា (ដុល្លា)
	គម្រោង ក៏អាចធ្វើឱ្យប៉ះពាល់គុណភាពដីដោយសារការហៀរកំពុប ការទុកដាក់ ឬចោលប្រេងម៉ាស៊ីនចាស់ៗទៅលើដី ៣) ការបង្កឡើងដោយបុគ្គលិក-កម្មកររបស់ក្រុមហ៊ុនម៉ៅការសាងសង់ក្នុងការទុកដាក់នូវសំណល់ ប្រេង-ខ្លាញ់ចេញពីយានយន្ត និងគ្រឿងចក្រ សំបកកំប៉ុង ចង់ប្លាស្ទិក ប្រេងម៉ាស៊ីន សំណល់ផ្ទះបាយ និងសំណល់ផ្សេងៗទៀត នៅក្នុង និងក្បែរការដ្ឋានសាងសង់ ធ្វើឱ្យខូចគុណភាពដី ផងដែរ ប្រសិនបើមិនបានគ្រប់គ្រងឱ្យបានត្រឹមត្រូវតាម លក្ខណៈបច្ចេកទេស។	➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ មានផែនការគ្រប់គ្រងសំណល់រឹង រាវគ្រប់ប្រភេទឱ្យបានល្អប្រសើរ ដោយសាងសង់បន្ទប់ដាក់សំណល់រឹងសម្រាប់ ដាក់កម្ទេចថ្ម សម្ភារៈវេចខ្ចប់គ្រឿងសំណង់ និងសំណល់ផ្ទះ បាយជាដើម និង សហការជាមួយក្រុមហ៊ុនស៊ីនទ្រី សម្រាប់សេវាកម្មប្រមូលសំរាម ដើម្បីយកទៅចាក់ចោលនៅទីលានចាក់សំរាម ដែលមានស្រាប់ ដែលកំណត់ដោយក្រសួងបរិស្ថាន និងអាជ្ញាធរខេត្តព្រះសីហនុ។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ ធ្វើការណែនាំ និងអប់រំដល់បុគ្គលិក-កម្មករ ដោយហាមមិនឱ្យ បោះចោលសំរាមក្រៅពីទីតាំងដែលបានកំណត់ ឬបង្ហូរសំណល់ រាវចូលទៅក្នុងសមុទ្រ។*		
២.១.៦ សម្លេង និងរំញ័រ	ការធ្វើចរាចរណ៍របស់យានយន្ត និងគ្រឿងចក្រផ្សេងៗ ក្នុងបរិមាណដ៏ច្រើនសម្រាប់បម្រើឲ្យសកម្មភាពគម្រោង នឹងបង្កការរំខាន (សម្លេង និងរំញ័រ) ដោយផ្ទាល់ដល់ការរស់នៅរបស់ប្រជាពលរដ្ឋនៅក្នុងមណ្ឌល៣ នៃសង្កាត់៣ និង មណ្ឌល៣ នៃ សង្កាត់១។ ដោយសារតែគម្រោងសាងសង់នេះ មានរយៈពេលយូរហូតដល់ ០៥ ឆ្នាំ ហេតុនេះហើយ ហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមាននេះ ត្រូវតែពិចារណាដោយយកចិត្តទុកដាក់បំផុត។	➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ ប្រើប្រាស់បរិក្ខារដែលមានសម្លេងតិច ហើយថែរក្សាឲ្យមាន ដំណើរការល្អ មុនពេលចាប់ផ្ដើមសាងសង់គម្រោង។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ កំណត់ម៉ោងធ្វើការឲ្យបានច្បាស់លាស់៖ ពេលព្រឹក ចាប់ពីម៉ោង ០៧.០០ ដល់ ១១.០០ និង ពេលល្ងាចចាប់ពី ម៉ោង ១៣.០០ ដល់ ១៧.០០។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ ណែនាំឲ្យបុគ្គលិកផ្នែកបើកបរទាំងអស់ត្រូវបើកបរក្នុងល្បឿនយឺត គ្មានស៊ីប្លេ ដោយមិនឲ្យលើសពី ៦០ dB(A) សម្រាប់តំបន់លំនៅដ្ឋាន និងមិនឲ្យលើសពី ៤៥ dB(A) នៅតាមទីកន្លែងមួយចំនួន ដូចជា៖ ក្បែរសាលារៀន មន្ទីរពេទ្យ វត្តអារាម និងក្បែរកន្លែងដែល*	ក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង	រួមបញ្ចូលក្នុងកិច្ចសន្យានៃការសាងសង់

ធនធានបរិស្ថានធម្មជាតិ និង សេដ្ឋកិច្ច-សង្គម	ហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ការស្នើឡើងនូវវិធានការកាត់បន្ថយ	ស្ថាប័នទទួលខុសត្រូវ	ការប៉ាន់ស្មានថវិកា (ដុល្លា)
		មានប្រជាពលរដ្ឋរស់នៅ។ គ្មានការបើកបរ យានយន្ត និងគ្រឿងចក្រ នឹងត្រូវអនុញ្ញាតឲ្យមាននៅពេលយប់ឡើយ។		
២.១.៧ ផ្លូវខេត្ត	ការចរាចរណ៍យានយន្តដឹកខ្សាច់ និងសម្ភារៈសំណង់ផ្សេងៗ បម្រើឲ្យសកម្មភាពរបស់គម្រោង នឹងបណ្តាលឲ្យមានការខូចខាតតាមបណ្តាផ្លូវលំ និងផ្លូវខេត្តព្រះសីហនុ។	➢ *ប្រសិនបើមានការខូចខាតផ្លូវលំ និងផ្លូវខេត្តណាមួយដោយសារតែសកម្មភាពគម្រោងនោះ ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់សហការជាមួយមន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងមន្ទីរអភិវឌ្ឍន៍ជនបទខេត្តព្រះសីហនុ ដើម្បីពិនិត្យមើលលទ្ធភាពជាក់ស្តែង និងរកដំណោះស្រាយដែលអាចទទួលយកបានទាំងអស់គ្នា។*		
២.១.៨ វារីសត្វ និងរុក្ខជាតិ	ការសាងសង់គម្រោងកំពង់ផែនេះ នឹងអាចនាំឱ្យប៉ះពាល់ទៅដល់ពពួកវារីសត្វ និងវារីរុក្ខជាតិនៅក្នុងតំបន់កំពង់ផែ ពិសេសអាចប៉ះពាល់ដល់ទីតាំងចិញ្ចឹមត្រីតាមបែបចំនួនជាង ១០០០ បែរ ដែលប្រជាពលរដ្ឋចិញ្ចឹមនៅតំបន់ទំនប់រលក ដោយសារការជីកបូមស្តារទីតាំងឃ្លងនាវា និងអាងរបត់នាវា។ ទន្ទឹមគ្នានេះដែរ ការដឹកជញ្ជូនសំណល់បូមស្តារទៅកាន់ទីតាំង ចាក់ចោលស្ថិតនៅក្បែរកោះដែកគោល នឹងធ្វើឱ្យប៉ះពាល់ទៅ លើពពួកវារីសត្វ និង វារីរុក្ខជាតិ។ ជាងនេះទៅទៀត សកម្មភាពមួយចំនួនដូចជា៖ ការបូមស្តារ ការខួងដើម្បីធ្វើ ទំនប់ការពារ ការចាក់ខ្សាច់បំពេញ ការលេចធ្លាយប្រេងពី គ្រឿងចក្រ សាងសង់ និងការគ្រប់គ្រង សំណល់មិនបានល្អ នៅក្នុងទីតាំងគម្រោង នឹងបណ្តាលឱ្យមានការខូចខាត គុណភាពទឹក និងបង្កផលប៉ះពាល់ទៅដល់ជីវិត វារីសត្វ និង វារីរុក្ខជាតិ។	➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ធ្វើការជីកបូមស្តារ ឬក៏ខួងដីបាតសមុទ្រដែលមានក្នុងប្លង់មេដែលបានកំណត់ និងធ្វើការត្រួតពិនិត្យគុណភាពទឹកជាប្រចាំ (ដូចបានរៀបរាប់ត្រង់ វិធានការកាត់បន្ថយការបំពុលទឹក) និងតាមដាន និងត្រួតពិនិត្យកករ (Turbidity) ឱ្យបានត្រឹមត្រូវរាល់ ១ ម៉ោង ម្តងរយៈពេល ៦ ម៉ោងជាប់គ្នា នៅពេលធ្វើសកម្មភាពជីកបូមស្តារ និងការដឹកជញ្ជូនសំណល់បូមស្តារ ទៅចាក់នៅទីតាំងចាក់សំណល់ចាស់ ដើម្បីជៀសវាងផលប៉ះពាល់ទៅដល់តំបន់ថ្មីៗទៀត។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ប្រើក្រណាត់/ផ្លាស្ទិកសម្រាប់ទប់ ឬត្រងយកកករ ដើម្បីជៀសវាងការហូរចេញពីទីតាំងសាងសង់ ទៅកន្លែងផ្សេងទៀត ជាពិសេសក្នុងរដូវវស្សា។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់អប់រំកម្មករមិនឱ្យបោះចោលសំណល់ទៅក្នុងប្រភពទឹក និង*	ក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង	រួមបញ្ចូលក្នុងកិច្ចសន្យានៃការសាងសង់

ធនធានបរិស្ថានធម្មជាតិ និង សេដ្ឋកិច្ច-សង្គម	ហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ការស្នើឡើងនូវវិធានការកាត់បន្ថយ	ស្ថាប័នទទួលខុសត្រូវ	ការប៉ាន់ស្មានថវិកា (ដុល្លា)
		សហការជាមួយក្រុមហ៊ុនស៊ិនទ្រីសម្រាប់សេវាកម្មប្រមូលសំរាម ដើម្បីយកទៅចាក់ចោលនៅទីលានចាក់សំរាមមានស្រាប់ ដែលបានកំណត់ដោយក្រសួងបរិស្ថាន និងអាជ្ញាធរខេត្តព្រះសីហនុ។ ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ពិនិត្យ និងតាមដានជាប្រចាំការដឹកជញ្ជូនសំណល់បូមស្តារ ដើម្បីធានាថា ការចាក់ចោលសំណល់ទាំងនេះចំទីកន្លែងដែលកំណត់។*		
២.២ ធនធានសេដ្ឋកិច្ច-សង្គម				
២.២.១ សកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចក្នុងមូលដ្ឋាន	គម្រោងនេះ នឹងមានសកម្មភាពជាច្រើនដូចជា៖ ការបូមស្តារដីក និងដឹកជញ្ជូនកាកសំណល់ បូមស្តារធ្វើឱ្យប៉ះពាល់មុខរបរ និងប្រាក់ចំណូលរបស់ប្រជានេសាទនៅក្បែរតំបន់គម្រោង (មណ្ឌល៣ នៃសង្កាត់១ និងមណ្ឌល៣ នៃសង្កាត់៣) ព្រោះនៅពេលសកម្មភាពបូមស្តារ ម្ចាស់គម្រោង នឹងជូនដំណឹងទៅដល់ទីតាំងចិញ្ចឹមត្រីដែលនៅក្បែរនោះឱ្យផ្អាកសកម្មភាពចិញ្ចឹមដោយសារតែកករល្អក់ និងការកំណត់ដែននេសាទ ដែលនឹងធ្វើឱ្យប៉ះពាល់ដល់ចំណូលអ្នកនេសាទ។ ម៉្យាងទៀត នៅពេលដឹកជញ្ជូនកាកសំណល់បូមស្តារ នឹងត្រូវហាមឃាត់ប្រកមួយចំនួនមិនឱ្យមានទូកនេសាទចូលទៅជិត ឬក៏ឆ្លងកាត់ តំបន់ដឹកបូមស្តារ ផ្លូវដឹកជញ្ជូន និងទីតាំងចាក់កាកសំណល់ នោះឡើយ។ ទន្ទឹមគ្នានេះដែរ ការដឹកជញ្ជូនខ្សាច់តាមផ្លូវគោក មកចាក់នៅទីតាំងគម្រោង ក៏នឹងធ្វើឲ្យប៉ះពាល់ដោយផ្ទាល់ ទៅលើការប្រកបអាជីវកម្មជាលក្ខណៈគ្រួសាររបស់ប្រជា ពលរដ្ឋនៅមណ្ឌល៣ នៃសង្កាត់១ និងមណ្ឌល៣ នៃសង្កាត់៣ ផងដែរ។	➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ផ្តល់អាទិភាពដល់ប្រជានេសាទដែលនៅជិតតំបន់គម្រោងបានចូលបម្រើការងារជាបុគ្គលិក-កម្មករក្នុងដំណាក់កាលសាងសង់នេះ។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់តម្លើងនូវពោងសញ្ញានៅតំបន់បូមស្តារ ដែលស្ថិតនៅប្រកចូលឃ្លងនាវា និងអាងរបត់នាវា។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ផ្សព្វផ្សាយព័ត៌មានស្តីពីការងារសាងសង់ដល់ប្រជាពលរដ្ឋក្នុងមូលដ្ឋានដែលឆ្លងកាត់ឃ្លងចូលនាវា និងអាងរបត់នាវា ដោយការតម្លើងផ្ទាំងប៉ាណូស្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍ តាមរយៈ កាសែត វិទ្យុ និងទូរទស្សន៍។ល។ និងដល់អ្នកចិញ្ចឹមត្រីដែលប្រកបរបរវារីវប្បកម្មនៅក្នុងតំបន់ទំនប់រលក ក្បែរទីតាំងគម្រោងឱ្យទាន់ពេលវេលា ដើម្បីឱ្យពួកគាត់ដឹងមុននៅអំឡុងពេលដឹកបូមស្តារ ដើម្បីជៀសវាងការដាក់ចិញ្ចឹមកូនត្រីបន្ថែមពេលមានការកើនឡើងកករល្អក់អាចធ្វើឱ្យខាតបង់ដោយសារការងាប់កូនត្រី។*	ក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង	រួមបញ្ចូលក្នុងកិច្ចសន្យានៃការសាងសង់

ធនធានបរិស្ថានធម្មជាតិ និង សេដ្ឋកិច្ច-សង្គម	ហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ការស្នើឡើងនូវវិធានការកាត់បន្ថយ	ស្ថាប័នទទួលខុសត្រូវ	ការប៉ាន់ស្មានថវិកា (ដុល្លា)
		➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់កាត់បន្ថយរយៈពេលដឹកបូមស្តារឱ្យនៅតិចបំផុត ដើម្បីជៀសវាងការបង្កកករកាន់តែខ្លាំង និងមានរយៈពេលវែង។*		
២.២.២ ចរាចរណ៍	ការកកស្ទះចរាចរណ៍ដោយសារសកម្មភាពគម្រោង គឺអាចនឹងកើតមានឡើងនៅតាមបណ្តោយផ្លូវសម្តេច **ហ៊ុន សែន** ដែលអាចនឹងបណ្តាលឲ្យមានការរំខានដល់ការធ្វើដំណើររបស់ប្រជាពលរដ្ឋក្នុងតំបន់ និងប្រជាពលរដ្ឋទូទៅដែលធ្វើដំណើរឆ្លងកាត់។	➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ជូនដំណឹងដល់អាជ្ញាធរក្នុងតំបន់ពីពេលវេលា និងរយៈពេលនៃការសាងសង់។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់បំពាក់ស្លាក់សញ្ញាចរាចរណ៍នៅតាមការដ្ឋានស្ថាបនាផ្លូវនីមួយៗឱ្យបានត្រឹមត្រូវ ជាពិសេសបំពាក់ភ្លើងសញ្ញានៅពេលយប់ ដើម្បីការពារគ្រោះថ្នាក់ដែលអាចកើតមានឡើងដោយចៃដន្យ។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់អនុវត្តឲ្យបានម៉ត់ចត់នូវផែនការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ស្ថិតនៅតាមបណ្តោយផ្លូវសម្តេច **ហ៊ុន សែន** ដោយសហការជាមួយអាជ្ញាធរមូលដ្ឋាន។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់អប់រំដល់អ្នកបើកបររបស់ក្រុមហ៊ុន ឲ្យអនុវត្តតាមច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោករបស់ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។*	ក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង	រួមបញ្ចូលក្នុងកិច្ចសន្យានៃការសាងសង់
២.២.៣ សុវត្ថិភាពការងារ	សកម្មភាពគម្រោង នឹងអាចបង្កផលប៉ះពាល់ដល់សុខភាពបុគ្គលិក-កម្មករនៅពេលកំពុងធ្វើការ ដោយសារតែការធ្វេសប្រហែសរបស់បុគ្គលិក-កម្មករ ដែលមានដូចជា៖ ការបញ្ជាយានយន្ត/គ្រឿងចក្រ និងការប្រើប្រាស់ឧបករណ៍ផ្សេងៗខុសបច្ចេកទេស ការរបូត ឬធ្លាក់សម្ភារៈលើ និងការធ្វេសប្រហែសផ្សេងៗ។ ម៉្យាងវិញទៀត ការផ្តល់កន្លែងស្នាក់នៅ	➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ផ្តល់វគ្គណ្ដុះបណ្តាលដល់បុគ្គលិក-កម្មករ ដើម្បីឲ្យមានការយល់ដឹងច្បាស់ពីការបញ្ជាយានយន្ត/ គ្រឿងចក្រ និងការប្រើប្រាស់ឧបករណ៍ផ្សេងៗយកមកប្រើក្នុងកិច្ចដំណើរការគម្រោងនេះ។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់អនុវត្តតាមបទដ្ឋានសុវត្ថិភាពការងារទាំងអស់។ ឧបករណ៍ និង*	ក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង	រួមបញ្ចូលក្នុងកិច្ចសន្យានៃការសាងសង់

ធនធានបរិស្ថានធម្មជាតិ និង សេដ្ឋកិច្ច-សង្គម	ហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ការស្នើឡើងនូវវិធានការកាត់បន្ថយ	ស្ថាប័នទទួលខុសត្រូវ	ការប៉ាន់ស្មានថវិកា (ដុល្លា)
	មិនសមរម្យ មិនមានទឹកស្អាតប្រើប្រាស់ និងការរស់នៅគ្មានអនាម័យ នឹងប៉ះពាល់ដល់សុខភាពកម្មករផងដែរ។	*សម្ភារៈដូចជា៖ ម៉ាស វ៉ែនតាការពារភ្នែក ស្បែកជើង កវ៉ែង និង ស្រោមដៃ ជាដើម នឹងត្រូវបានផ្ដល់ជូនដល់បុគ្គលិក-កម្មករ តាមប្រភេទការងារ ដោយមានការបណ្ដុះបណ្ដាលត្រឹមត្រូវអំពីការប្រើប្រាស់ ដើម្បីការពារបុគ្គលិក-កម្មករ ពីគ្រោះថ្នាក់ផ្សេងៗ។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ សង់បង្គន់អនាម័យ (ប្រភេទចាក់ទឹក និងបុចទឹក) ក្នុងការដ្ឋានសម្រាប់ឲ្យបុគ្គលិក-កម្មករ ដោយមានអាងសិបទិចនៅពីក្រោម ដើម្បីសម្អាតសំណល់ពីបង្គន់អនាម័យ។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ ផ្ដល់ទឹកស្អាតទៅដល់បុគ្គលិក-កម្មករ សម្រាប់ប្រើប្រាស់ទូទៅ។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ ផ្ដល់ការអប់រំអំពីការការពារសុខភាពទៅដល់បុគ្គលិក-កម្មករ ដើម្បីជៀសវាងការចម្លងរោគដូចជាអេដស៍ និងសហការល្អជាមួយស្ថាប័នសុខភាពនៅថ្នាក់ខេត្ត ដើម្បីការពារជំងឺរាតត្បាតនៅក្បែរៗតំបន់គម្រោង។*		
២.២.៤ សុខភាពសាធារណៈ	គម្រោងនេះ នឹងជះឥទ្ធិពលលើសុខភាពរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ ដែលរស់នៅតាមតំបន់ ដែលយានយន្តដឹកវត្ថុធាតុផ្សេងៗ ដែលបម្រើឲ្យសកម្មភាពរបស់គម្រោងឆ្លងកាត់ ដោយសារការបំពុលខ្យល់ ធូលី និងរំខានដោយសំឡេង និងរំញ័រ ដែលអាចនឹងបង្កជាជំងឺផ្លូវដង្ហើម និងមានភាពតានតឹងអារម្មណ៍។	➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ មានវិធានការកាត់បន្ថយការបំពុលខ្យល់ ធូលី និង រំខានដោយសំឡេង និងរំញ័រ ដូចមានរៀបរាប់នៅវិធានការកាត់បន្ថយត្រង់ចំណុច ការបំពុល ខ្យល់ សំឡេង និងរំញ័រ ខាងលើ។*	ក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង	រួមបញ្ចូលក្នុងកិច្ចសន្យានៃការសាងសង់
៣. ហេតុប៉ះពាល់ក្នុងដំណាក់កាលប្រត្តិបត្តិគម្រោង				
៣.១ ធនធានបរិស្ថានធម្មជាតិ				

ធនធានបរិស្ថានធម្មជាតិ និងសេដ្ឋកិច្ច-សង្គម	ហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ការស្នើឡើងនូវវិធានការកាត់បន្ថយ	ស្ថាប័នទទួលខុសត្រូវ	ការប៉ាន់ស្មានថវិកា (ដុល្លា)
៣.១.១ ការបំពុលខ្យល់	ក្នុងដំណាក់កាលប្រតិបត្តិគម្រោង នឹងមានសកម្មភាពដឹកជញ្ជូនកាន់តែខ្លាំងក្លាឡើងថែមទៀតទាំងការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក ដោយកប៉ាល់ដឹកទំនិញចេញចូលធំៗ និងការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវ គោក។ ទន្ទឹមគ្នានេះ មានគ្រឿងចក្រស្ទូច លើកដាក់ទំនិញ និងគ្រឿងម៉ាស៊ីនផ្សេងៗទៀត សុទ្ធសឹងតែជាប្រភពនៃការកើនឡើងការបំភាយឧស្ម័នកាបូនិច (CO_2) ដែលជាហេតុបង្កឱ្យមានការបំពុលខ្យល់។ ក្រៅពីនេះ មានប្រភពផ្សេងៗមួយចំនួនទៀតមានដូចជា៖ ការបំពុលខ្យល់ចេញពីកន្លែងទុកដាក់សំរាមមិនបានល្អ និងអាងប្រព្រឹត្តកម្មសំណល់រាវពីព្រោះថាគម្រោង នឹងមានការបញ្ចេញសំណល់ រាវ និងសំណល់រឹងជារៀងរាល់ថ្ងៃ។ ដង់ស៊ីតេចរាចរ ដែលកើនឡើងដោយសារប្រតិបត្តិការកំពង់ផែ ក៏ជាលទ្ធផលក្នុងការបំភាយឧស្ម័ន និងកើនឡើងការបំពុលខ្យល់ផងដែរ។	➢ *ក.ស.ស នឹងធ្វើការត្រួតពិនិត្យគុណភាពខ្យល់នៅក្នុង និងជុំវិញតំបន់កំពង់ផែទៀងទាត់ និងគោរពតាមបទដ្ឋាន ដូចមានចែងក្នុងអនុក្រឹត្យលេខ៤២ ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០០០ ស្តីពីការត្រួតពិនិត្យការបំពុលខ្យល់ និងសំឡេង នៃក្រសួងបរិស្ថាន។* ➢ *ក.ស.ស នឹងបង្កើតទីតាំងស្តុកសំរាមបន្ថែមទៀត ដោយមានផែនការគ្រប់គ្រងយ៉ាងត្រឹមត្រូវ មានការបែងចែកសំរាម និងកំណត់ពេលក្នុងការដឹកជញ្ជូនតាមតំបន់នីមួយៗ ដោយសហការជាមួយក្រុមហ៊ុនស៊ិនទ្រី សម្រាប់សេវាកម្មប្រមូលសំរាមដើម្បីយកទៅចាក់ចោលនៅទីលានចាក់សំរាមដែលមានស្រាប់ដែលកំណត់ដោយក្រសួងបរិស្ថាន និងអាជ្ញាធរខេត្តព្រះសីហនុ។* ➢ *ក.ស.ស នឹងធ្វើការណែនាំបុគ្គលិក-កម្មករ ឱ្យចេះសន្សំសំចៃថាមពល និងណែនាំដល់អ្នកពាក់ព័ន្ធក្នុងការគ្រប់គ្រងសំណល់រឹង និងរាវនៅលើកប៉ាល់ដឹកទំនិញទាំងអស់ ត្រូវជៀសវាងដាច់ខាតក្នុងការបោះចោលសំណល់រឹង-រាវចូលសមុទ្រ ឬក៏ទីវាលផ្សេងៗ។* ➢ *ក.ស.ស មានទីតាំងបណ្តុះកូនឈើ និងទីតាំងបៃតងបំរុងទុកសម្រាប់ដាំដើមឈើឡើងវិញនៅកន្លែងដែលអាចដាំបាន។*	ក.ស.ស និងមន្ទីរបរិស្ថានខេត្ត	ថវិការបស់ក.ស.ស
៣.១.២ ការបំពុលទឹក	សំណល់រឹង និងរាវ នឹងមានការកើនឡើងដោយសារដំណើរការប្រតិបត្តិជាទូទៅរបស់កំពង់ផែ ដែលក្នុងនោះមានដូចជា៖ ការបញ្ចេញសំណល់រាវពីបង្គន់អនាម័យតាមបណ្តាការិយាល័យ ក.ស.ស សំណល់ពីផ្ទះបាយ រួមទាំងការបញ្ចេញសំណល់ រឹង និងរាវពីកប៉ាល់ដឹកជញ្ជូនទំនិញគ្រប់ប្រភេទ។ ក្រៅពីនេះ សំណល់រឹងមួយចំនួនទៀត ក៏មានការ	➢ *សំណល់រាវទាំងអស់ចេញពីកំពង់ផែ នឹងត្រូវបានបង្ហូរតាមប្រព័ន្ធលូបង្ហូរដោយការធ្វើប្រព្រឹត្តិកម្មត្រឹមត្រូវ(មានការត្រួតពិនិត្យលើគុណភាពសំណល់រាវដែលត្រូវបញ្ចេញចោល) ជាមុនសិនមុននឹងបង្ហូរទៅលូសាធារណៈ ដោយផ្អែកតាមអនុក្រឹត្យស្តីពីការត្រួតពិនិត្យការបំពុលទឹក។* ➢ *ក.ស.ស នឹងពិនិត្យតាមដានគុណភាពទឹកសមុទ្រជាប្រចាំ ដោយយកសំណាកទឹកសមុទ្រក្នុងទីតាំងកំណត់ (ដូចក្នុង*	ក.ស.ស និងមន្ទីរបរិស្ថានខេត្ត	ថវិការបស់ក.ស.ស

ធនធានបរិស្ថានធម្មជាតិ និងសេដ្ឋកិច្ច-សង្គម	ហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ការស្នើឡើងនូវវិធានការកាត់បន្ថយ	ស្ថាប័នទទួលខុសត្រូវ	ការប៉ាន់ស្មានថវិកា (ដុល្លា)
	កើនឡើងផងដែរ ដូចជា៖ សំបកកេសវេចខ្ចប់ទំនិញ ឡាំងវេចខ្ចប់សម្ភារៈ ការិយាល័យ ជាដើម។	*ដំណាក់កាលមុនពេលសាងសង់) ទៅពិនិត្យក្នុងមន្ទីរពិសោធន៍របស់ក្រសួងបរិស្ថាន ដើម្បីឱ្យដឹងថា មានសារជាតុអ្វីខ្លះបានកើនឡើង។ ក្នុងករណីមានការកើនឡើងខុសប្រក្រតី វិធានការណ៍មួយចំនួន នឹងត្រូវអនុវត្ត។* ➢ *ក.ស.ស នឹងអប់រំបុគ្គលិក កម្មករ មិនឱ្យបោះចោលសំណល់ទៅក្នុងទឹក និងធ្វើឲ្យប្រាកដថា រាល់សំរាមដែលចេញពីមនុស្ស នឹងត្រូវប្រមូល វេចខ្ចប់ ដាក់ទីតាំងដែលបានកំណត់។*		
៣.១.៣ សំឡេង និងរំញ័រ	ការរំខានដោយសំឡេង និងរំញ័រ នឹងបណ្តាលមកពីចរាចរណ៍យានយន្តដឹកជញ្ជូនទំនិញ គ្រឿងចក្រលើកទុកដាក់ទំនិញ ម៉ាស៊ីនភ្លើង ម៉ាស៊ីនដំណើរការអាងប្រព្រឹត្តកម្មសំណល់រាវ ជាពិសេស សំឡេងចេញពីម៉ាស៊ីន ឬការបន្លឺសំឡេងស៊ីផ្លេទូកកាណូត និងកប៉ាល់ដឹកជញ្ជូនទំនិញជាដើម។ ជាងនេះទៅ-ទៀត ដំណើរការស្ទូចអីវ៉ាន់ (ទាំងថ្ងៃ និងយប់) និងការដឹកជញ្ជូនទំនិញដោយរថយន្តធំៗ ចេញចូលក្នុងកំពង់ផែ ក៏ជាប្រភពនៃការរំខានដោយសារសំឡេង និងរំញ័រផងដែរ។	➢ *ក.ស.ស នឹងណែនាំឲ្យបុគ្គលិកផ្នែកបើកបរទាំងអស់ ត្រូវបើកបរក្នុងល្បឿនយឺត គ្មានស៊ីប្លេ ដោយមិនឲ្យលើសពី ៦០ dB(A) សម្រាប់តំបន់លំនៅដ្ឋាន និងមិនឲ្យលើសពី ៤៥ dB(A) នៅតាមទីកន្លែងមួយ ចំនួនដូចជា៖ ក្បែរសាលារៀន មន្ទីរពេទ្យ វត្តអារាម និងក្បែរកន្លែង ដែលមានប្រជាពលរដ្ឋរស់នៅ។*	ក.ស.ស និងមន្ទីរបរិស្ថានខេត្ត	ថវិការបស់ក.ស.ស
៣.១.៤ ជីវៈចម្រុះក្នុងសមុទ្រ	ការចរាចរណ៍យានយន្តដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក ការលើកដាក់ទំនិញ ចរាចរផ្លូវទឹកមានកប៉ាល់ កាណូត និងទូងសណ្តោងតូចធំធ្វើចលនាទាំងថ្ងៃ ទាំងយប់ នឹងបង្កឱ្យមានការប៉ះពាល់ដល់ពពួកសត្វ និងជីវៈចម្រុះដែលរស់នៅក្នុងទឹកសមុទ្រ។ ជាងនេះទៅទៀត ការបង្ហូរសំណល់រាវ ការលេចធ្លាយប្រេង/ខ្លាញ់ចូលទៅក្នុងសមុទ្រ និងការបោះចោលសំណល់រឹងផ្សេងៗទៅក្នុងទឹកសមុទ្រពីសំណាក់កម្មករ/ បុគ្គលិកនាវាដឹកជញ្ជូន ក៏ដូចជាភ្ញៀវទេសចរណ៍ នឹងបង្កហេតុប៉ះពាល់កាន់តែធ្ងន់ធ្ងរ	➢ *ក.ស.ស នឹងត្រួតពិនិត្យនាវាចរជាប្រចាំ ដើម្បីធានាថារាល់ម៉ាស៊ីន និងគ្រឿងចក្រផ្សេងៗមានដំណើរការល្អ និងមិនមានការលេចធ្លាយប្រេងទៅក្រៅ។* ➢ *ក.ស.ស នឹងតាមដានរាល់ការទុកដាក់សំណល់រឹង-រាវលើនាវា។* ➢ *ក.ស.ស នឹងណែនាំបុគ្គលិក កម្មករ មិនឱ្យបោះចោលសំរាម និងសំណល់ផ្សេងៗចូលទៅក្នុងទឹកសមុទ្រ។*	ក.ស.ស និងមន្ទីរបរិស្ថានខេត្ត	ថវិការបស់ក.ស.ស

ធនធានបរិស្ថានធម្មជាតិ និងសេដ្ឋកិច្ច-សង្គម	ហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ការស្នើឡើងនូវវិធានការកាត់បន្ថយ	ស្ថាប័នទទួលខុសត្រូវ	ការប៉ាន់ស្មានថវិកា (ដុល្លា)
	ថែមទៀត។ សកម្មភាពទាំងអស់នេះ នឹងធ្វើឱ្យមានការបំពុលទឹកសមុទ្រ ជាហេតុធ្វើឲ្យប៉ះពាល់ដល់ជីវៈចម្រុះ។			
៣.២ ធនធានបរិស្ថានសេដ្ឋកិច្ច-សង្គម				
៣.២.១ ចរាចរណ៍តាមផ្លូវគោក និងផ្លូវទឹក	នៅក្នុងដំណាក់កាលប្រតិបត្តិការគម្រោងនេះ ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក នឹងមានសកម្មភាពច្រើនជាងមុន ដែលនឹងបង្កើនសក្តានុពលលើដង់ស៊ីតេចរាចរទាំងមូលនៅក្នុង និងក្បែរតំបន់គម្រោង។ ជាលទ្ធផល វានឹងបង្កឱ្យមានបញ្ហាកកស្ទះចរាចរណ៍ ជាដើម។ បន្ថែមលើសនេះ បញ្ហាចរាចរផ្លូវទឹកក៏នឹងមានសកម្មភាពមមាញឹកជាងពេលណាៗទាំងអស់ផងដែរ ដោយរាល់នាវាតូច ធំ អាចធ្វើចរាចរណ៍បានដោយគ្មានឧបសគ្គ ព្រោះវាជាគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ផែទឹកជ្រៅ។	➢ *ក.ស.ស នឹងធានានូវការអនុវត្តលើការត្រួតពិនិត្យចរាចរណ៍ និងប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងជុំវិញតំបន់កំពង់ផែ ដើម្បីជួយសម្រួលប្រសិទ្ធភាពចរាចរណ៍ រថយន្តកុងតែន័រ និងច្រកចេញចូលកំពង់ផែ ព្រមទាំងជួយសម្រួលចរាចរណ៍ខាងក្រៅ ជិតច្រកកំពង់ផែប្រសព្វនឹងផ្លូវជាតិលេខ៤។* ➢ *ក.ស.ស នឹងធ្វើកិច្ចសហប្រតិបត្តិការជាមួយប៉ូលីសចរាចរណ៍ក្រុងព្រះសីហនុ និងអាជ្ញាធរមូលដ្ឋាន ដើម្បីគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ និង ធ្វើការអប់រំអ្នកបើកបរអំពីច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោក។* ➢ *ក.ស.ស នឹងណែនាំដល់នាវាដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកទាំងអស់ឲ្យគោរពតាមច្បាប់ស្តីពីការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកយ៉ាងតឹងរឹងបំផុត និងរៀបចំកម្មវិធីកំណត់ពេលចរាចរណ៍ច្បាស់លាស់ដូចជា៖ ការចូលចត និងការចេញដំណើររបស់នាវា។ កម្មវិធីទាំងនេះ ក៏នឹងត្រូវផ្តល់ដំណឹងទៅដល់អ្នកពាក់ព័ន្ធផ្សេងៗដូចជាអជ្ញាធរមូលដ្ឋាន និងអ្នកនេសាទជាដើម។* ➢ *ក.ស.ស នឹងការដំឡើងពោងថ្មី ដោយបំពាក់ភ្លើងសញ្ញា និងស្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍នៅតាមទីតាំងនីមួយៗ ដើម្បីធ្វើច្រកចេញ ចូលសម្រាប់នាវាឱ្យមានសុវត្ថិភាព។*	ក.ស.ស និងការិយាល័យចរាចរណ៍ផ្លូវគោក និងផ្លូវទឹក	ថវិការបស់ក.ស.ស
៣.២.២ សុវត្ថិភាពការងារ	សកម្មភាពគម្រោង នឹងអាចបង្កផលប៉ះពាល់ដល់សុខភាពបុគ្គលិក-កម្មករនៅពេលកំពុងធ្វើការ ដោយសារតែការធ្វេសប្រហែសរបស់បុគ្គលិក-កម្មករ ដែលមានដូចជា៖ ការបញ្ហា	➢ *ក.ស.ស នឹងផ្តល់វគ្គណ្តុះបណ្តាលដល់បុគ្គលិក-កម្មករ ដើម្បីឲ្យមានការយល់ដឹងច្បាស់ពីការបញ្ជាយានយន្ត/គ្រឿងចក្រ និងការ-ប្រើប្រាស់ឧបករណ៍ផ្សេងៗដែលប្រើប្រាស់លើការងារប្រចាំថ្ងៃ។*	ក.ស.ស និងមន្ទីរការងារ និងបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈខេត្ត	ថវិការបស់ក.ស.ស

ធនធានបរិស្ថានធម្មជាតិ និង សេដ្ឋកិច្ច-សង្គម	ហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ការស្នើឡើងនូវវិធានការកាត់បន្ថយ	ស្ថាប័នទទួលខុសត្រូវ	ការប៉ាន់ស្មានថវិកា (ដុល្លា)
	យានយន្ត/គ្រឿងចក្រ និងការប្រើប្រាស់ឧបករណ៍ផ្សេងៗ ខុសបច្ចេកទេស ការរបូត ឬធ្លាក់សម្ភារៈលើ និងការធ្វេសប្រហែសផ្សេងៗ។ ម៉្យាងវិញទៀត ការផ្ដល់កន្លែងស្នាក់នៅមិនសមរម្យ មិនមានទឹកស្អាតប្រើប្រាស់ និងការរស់នៅគ្មានអនាម័យ នឹងប៉ះពាល់ដល់សុខភាពកម្មករផងដែរ។	➢ *ក.ស.ស នឹងបំពាក់ស្លាកសញ្ញាគ្រោះថ្នាក់នៅទីតាំង ដែលគ្មានសុវត្ថិភាព និងផ្ដល់ឧបករណ៍សុវត្ថិភាពផ្ទាល់ខ្លួនដល់បុគ្គលិក/កម្មករ និងបំពាក់បំពង់ពន្លត់អគ្គីភ័យតាមអាគារនីមួយៗ។* ➢ *ក.ស.ស នឹងអនុវត្តតាមបទដ្ឋានសុវត្ថិភាពការងារទាំងអស់។ ឧបករណ៍ និងសម្ភារៈការពារទាំងអស់ នឹងត្រូវផ្ដល់ជូនដល់បុគ្គលិក-កម្មករតាមប្រភេទការងារដោយមានការបណ្ដុះបណ្ដាលត្រឹមត្រូវអំពីការប្រើប្រាស់ ដើម្បីការពារបុគ្គលិក-កម្មករ ពីគ្រោះថ្នាក់ផ្សេងៗ។* ➢ *ក.ស.ស នឹងផ្ដល់ទឹកស្អាតទៅដល់បុគ្គលិក-កម្មករ សម្រាប់ប្រើប្រាស់ទូទៅ និងអប់រំបុគ្គលិក កម្មករឱ្យយល់ដឹងអំពីអនាម័យក្នុងការរស់នៅ។* ➢ *ក.ស.ស នឹងបង្កើតមណ្ឌលសុខភាពនៅក្នុងបរិវេណផែ ដោយមានបំពាក់សម្ភារៈឧបករណ៍ពេទ្យ ឱសថ និងមានគ្រូពេទ្យប្រចាំការ និងសហការជាមួយមន្ទីរសុខាភិបាលខេត្តព្រះសីហនុ និងថ្នាក់ជាតិក្នុងករណីមានជម្ងឺឆ្លងកើតឡើងក្នុងតំបន់។*		

៨.២ កម្មវិធីបណ្តុះបណ្តាល

កម្មវិធីបណ្តុះបណ្តាល គឺជាផ្នែកសំខាន់មួយនៅក្នុងផែនការគ្រប់គ្រងបរិស្ថាន ដែលគម្រោងយកចិត្តទុកដាក់ដើម្បីឲ្យដំណើរការរបស់គម្រោងទទួលបានជោគជ័យ។ ក្នុងន័យនេះ ការអភិវឌ្ឍប្រកបដោយនិរន្តរភាព ចាំបាច់ត្រូវការធនធានមនុស្ស ដែលមានសមត្ថភាពគ្រប់គ្រាន់សម្រាប់បំពេញការងារទាំងការងារបច្ចេកទេស និងការងារបរិស្ថាន។ ដូច្នេះ ក្រុមហ៊ុនម៉ៅការសាងសង់គម្រោង នឹងរៀបចំឲ្យមានវគ្គបណ្តុះបណ្តាលដល់បុគ្គលិក និងកម្មករ មួយចំនួនមានដូចជា៖

- បណ្តុះបណ្តាលពីបច្ចេកទេសសម្រាប់ប្រើប្រាស់គ្រឿងចក្រ និងយានយន្តគ្រប់ប្រភេទ នៅដើមដំណាក់កាលសាងសង់គម្រោងដល់បុគ្គលិក និងកម្មករដែលពាក់ព័ន្ធទាំងអស់។
- បណ្តុះបណ្តាលពីការការពារសុវត្ថិភាពដូចជាការបំពាក់ឧបករណ៍ការពារសុវត្ថិភាពពេលកំពុងបំពេញការងារដល់បុគ្គលិក និងកម្មករ។
- បណ្តុះបណ្តាលពីការការពារបរិស្ថានក្នុង និងជុំវិញតំបន់គម្រោងដល់បុគ្គលិក និងកម្មករ។
- បណ្តុះបណ្តាលបុគ្គលិក និងកម្មករក្នុងការគ្រប់គ្រងសំណល់រឹង-រាវនៅក្នុងតំបន់គម្រោង។
- បណ្តុះបណ្តាលបុគ្គលិក និងកម្មករពីបញ្ហាជម្ងឺឆ្លង និងការថែរក្សាអនាម័យក្នុងការរស់នៅដើម្បីជៀសវាងការកើតមានឡើងនូវជម្ងឺផ្សេងៗ។

៨.៣ កម្មវិធីត្រួតពិនិត្យបរិស្ថាន

ការពិនិត្យមើលលើបញ្ហាបរិស្ថាន ដែលនឹងកើតមានឡើងនៅដំណាក់កាលមុនពេលសាងសង់ ដំណាក់កាលសាងសង់ និងដំណាក់កាលប្រត្តិបត្តិ គឺជាការងារចាំបាច់ដែលត្រូវធ្វើ។ ស្ថាប័នទទួលខុស-ត្រូវ និងថវិកាសម្រាប់ការងារនេះ ត្រូវបានដាក់បញ្ចូលក្នុងកម្មវិធីត្រួតពិនិត្យបរិស្ថានផងដែរ។ ថវិកាសម្រាប់ការងារត្រួតពិនិត្យបរិស្ថាន ជាបន្ទុករបស់ក្រុមហ៊ុនម៉ៅការសាងសង់គម្រោង។ តំលៃប៉ាន់ស្មានលម្អិតសម្រាប់ការចំណាយ មានភ្ជាប់ជូននៅឧបសម្ព័ន្ធទី១០។

៨.៣.១ សមាសភាពក្រុមត្រួតពិនិត្យបរិស្ថាន

ការអនុវត្ត ផ.គ.ប សម្រាប់គម្រោងនៅដំណាក់កាលសាងសង់ ជាភារកិច្ចផ្ទាល់របស់ក្រុមហ៊ុនម៉ៅការសាងសង់គម្រោង និងនៅដំណាក់កាលប្រត្តិបត្តិគម្រោង គឺជាភារកិច្ចរបស់ ក.ស.ស។

ក្រុមហ៊ុនម៉ៅការសាងសង់ នឹងត្រូវធ្វើការត្រួតពិនិត្យដោយខ្លួនឯងផ្ទាល់ ព្រមទាំងមានការអង្កេតតាមដានពីក្រុមការងារថ្នាក់ជាតិ និងមន្ទីរជំនាញពាក់ព័ន្ធថ្នាក់ខេត្ត ដែលក្នុងនោះរួមមាន៖

ក. ក្រុមការងារថ្នាក់ជាតិ

- ក្រសួងបរិស្ថាន
- ក្រសួងសាធារណការ និង ដឹកជញ្ជូន
- ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ

ខ. ក្រុមការងាររដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិ

- សាលាខេត្តព្រះសីហនុ
- មន្ទីរបរិស្ថាន
- មន្ទីរសាធារណការ និង ដឹកជញ្ជូន
- មន្ទីរសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ
- អាជ្ញាធរមូលដ្ឋានក្រុងព្រះសីហនុ
- អាជ្ញាធរមូលដ្ឋានសង្កាត់លេខ១ និង
- អាជ្ញាធរមូលដ្ឋានសង្កាត់លេខ៣។

តារាងទី៨.២ កម្មវិធីត្រួតពិនិត្យបរិស្ថាន

	វិធានការកាត់បន្ថយ	ប៉ារ៉ាម៉ែត្រដែលត្រូវត្រួតពិនិត្យ	ទីកន្លែង	ពេលវេលា	ស្ថាប័នត្រួតពិនិត្យ	ស្ថាប័នទទួលខុសត្រូវ	តំលៃជាដុល្លា
ដំណាក់កាលសាងសង់							**៨.៦០០**
ឋានលេខា	➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ មានអ្នកបច្ចេក-ទេសសម្រាប់ត្រួតពិនិត្យមើលនៅគ្រប់ដំណាក់កាលនៃការគម្រោងដោយរាប់បញ្ចូលទាំងតំបន់ដែលនឹងត្រូវយកខ្សាច់ ដើម្បីធ្វើឲ្យប្រាកដថាតំបន់ដែលនឹងត្រូវយកខ្សាច់ត្រូវបានធ្វើឡើងទៅតាមបទដ្ឋានបច្ចេកទេសដែលអាចទទួលយកបាន។*	-	ទីតាំងយកខ្សាច់	ពេលសាងសង់គម្រោង	ក.ស.ស	ក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង	រួមបញ្ចូលក្នុងកិច្ចសន្យានៃការសាងសង់
ការហូរច្រោះដី	➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ មានអ្នកបច្ចេក-ទេសមានបទពិសោធន៍ខ្ពស់ សម្រាប់ត្រួតពិនិត្យមើលលើលក្ខណៈបច្ចេកទេសក្នុងការយកខ្សាច់នៅនឹងទីតាំងផ្ទាល់ ដោយការពារឲ្យបានជាអតិបរិមាការបាក់ដី/ខ្សាច់ និងការហូរច្រោះដី/ខ្សាច់ ដែលអាចកើតមានឡើង ជាពិសេសនៅរដូវវស្សា។*	-	ទីតាំងយកខ្សាច់	ពេលសាងសង់គម្រោង	ក.ស.ស	ក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង	រួមបញ្ចូលក្នុងកិច្ចសន្យានៃការសាងសង់
ការបំពុលខ្យល់	➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ ថែទាំយានយន្ត និងគ្រឿងចក្រប្រើប្រាស់ឲ្យបានល្អ និងប្រើប្រាស់ប្រេងឥន្ទនៈដែលមានគុណភាពខ្ពស់ និងជៀសវៀងឲ្យបានដាច់ខាតនូវការដឹកជញ្ជូនលើសចំណុះ ព្រមទាំងការកកស្ទះយានយន្តដឹកជញ្ជូន ដែលបណ្តាលឲ្យមានការបំពុលខ្យល់។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ ធ្វើការគ្របឲ្យបានត្រឹមត្រូវរាល់ការដឹកខ្សាច់ និងវត្ថុធាតុដើមផ្សេងៗ ដើម្បីកាត់បន្ថយធូលីដែលកើតឡើងដោយសារការធ្វើចរាចរណ៍របស់យានយន្ត។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ ធ្វើការស្រោចទឹកជាទៀងទាត់តាមបណ្តាផ្លូវលំមួយចំនួន ដើម្បីកាត់បន្ថយធូលីដែលកើតឡើងដោយសារតែការធ្វើចរាចរណ៍របស់យានយន្តដឹកខ្សាច់ និងណែនាំដល់អ្នកបើកបរយានយន្តទាំងអស់ ត្រូវប្រើល្បឿនអប្បបរិមាដើម្បីកាត់បន្ថយធូលី។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ ធ្វើការតាមដានការកើតឡើងធូលី ការបញ្ចេញផ្សែងពុល និងការតវ៉ាពីប្រជាពលរដ្ឋមូលដ្ឋាន។ ប្រសិនបើមានការត្អូញត្អែរពីប្រជាពលរដ្ឋមូលដ្ឋាន និងអ្នកដំណើរឆ្លងកាត់ពីការហុយដី/ធូលី ផ្សែងពុល ក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ នឹងធ្វើការពិចារណាឡើងវិញពីបច្ចេកទេស និងវិធីសាស្ត្រក្នុងការទប់ស្កាត់សារជាថ្មី។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ រៀបចំ និងអនុវត្តឲ្យបានតឹងរ៉ឹងលើការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍នៅតាមបណ្តាទីតាំងសាងសង់គម្រោងសំខាន់ៗ។*	CO, NO_2, SO_2, Pb, TSP, PM_{10}, និង $PM_{2.5}$	២ទីតាំង ដូចនៅមុនដំណាក់កាលសាងសង់	២ដង/ឆ្នាំ	នាយកដ្ឋានគ្រប់គ្រងគុណភាពខ្យល់ និងសំឡេង/មន្ទីរបរិស្ថាន	ក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង	៦.៥០០ [១]

ការបំពុលទឹក	➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ ពិនិត្យតាមដានគុណភាពទឹកសមុទ្រ ជាប្រចាំ ដោយយកសំណាកទឹកសមុទ្រក្នុងទីតាំងដែលកំណត់ (ដូចក្នុងដំណាក់កាលមុនពេលសាងសង់) ទៅពិនិត្យក្នុងមន្ទីរពិសោធន៍របស់ក្រសួងបរិស្ថាន ដើម្បីឱ្យដឹងថា មានសារធាតុអ្វីខ្លះបានកើនឡើង។ ក្នុងករណីមានការកើនឡើងខុសប្រក្រតី វិធានការណ៍មួយចំនួន នឹងត្រូវអនុវត្ត។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ អប់រំបុគ្គលិកកម្មករ មិនឱ្យបោះចោលសំណល់ទៅក្នុងទឹក និងមានផ្តល់បង្គន់អនាម័យក្នុងទីតាំងការដ្ឋានសាងសង់ និងជំរុំបុគ្គលិក-កម្មករ និងធ្វើឲ្យប្រាកដថា រាល់សំរាមដែលចេញពីមនុស្ស និងសកម្មភាពសាងសង់ នឹងត្រូវប្រមូលវេចខ្ចប់ដាក់ទីតាំងដែលបានកំណត់ និងសហការជាមួយក្រុមហ៊ុន ស៊ិនទ្រី សម្រាប់សេវាកម្មប្រមូលសំរាមដើម្បីយកទៅចាក់ចោលនៅទីលានចាក់សំរាម ដែលមានស្រាប់ដែលបានកំណត់ដោយក្រសួងបរិស្ថាន និងអាជ្ញាធរខេត្ត។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ លាងសម្អាតឧបករណ៍ សម្ភារៈ យានយន្ត នៅក្នុងទីតាំងដែលបានរៀបចំទុក ដោយមានអាងស្ទាក់រងកករ ហើយកន្លែងលាយបេតុង ត្រូវបំពាក់ប្រព័ន្ធប្រមូលសំណល់រាវចូលទៅក្នុងអាងប្រព្រឹត្តកម្មសម្អាត មុននឹងបង្ហូលចេញទៅក្រៅ។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ រៀបចំទីតាំងស្តុកប្រេងឥន្ធនៈឱ្យបានត្រឹមត្រូវ ដោយធានាមិនឱ្យលេចធ្លាយ ឬកំពប់លើដីដែលនាំឱ្យហូរចូលទៅក្នុងទឹកសមុទ្រ។ ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ ប្រើប្រាស់គ្រឿងចក្រ យានយន្ត និងសាឡង់ដែលមានគុណភាពល្អ និងត្រូវធ្វើការត្រួតពិនិត្យនូវយានយន្ត និងគ្រឿងចក្រ ទាំងអស់នោះជាប្រចាំ មុនពេលប្រតិបត្តិ ដោយធានាមិនឱ្យលេចប្រេងចេញមកក្រៅ។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ ពិនិត្យមើលទៅលើការសាងសង់បង្គន់អនាម័យ ដែលមានអាងស្តុកសំណល់រាវត្រឹមត្រូវ រួចយកសំណល់នេះមកប្រើប្រាស់ជាជីធម្មជាតិ សម្រាប់ដាំ ដើមឈើ ផ្កានៅក្នុងសួនច្បារ និងដំណាំរួមផ្សំផ្សេងៗជៀសវាងបង្ហូរសំណល់ទាំងនោះទៅក្នុងទឹកសមុទ្រផ្ទាល់ ដោយមិនបានឆ្លងកាត់អាងប្រព្រឹត្តកម្ម។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ ជ្រើសរើសម៉ាស៊ីនជីកបូមស្តារដែលមានគុណភាពខ្ពស់ និងមានកម្រិតនៃការសាយភាយកករតិចបំផុត។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ កាត់បន្ថយពេលវេលានៃការជីកបូមស្តារឱ្យនៅតិចបំផុត ដើម្បីកាត់បន្ថយភាពល្អក់កករឲ្យនៅកម្រិតអប្បបរមា ដោយប្រើប្រាស់ម៉ាស៊ីនទំនើប និងមានប្រសិទ្ធភាពខ្ពស់។ រាល់ការជីកបូមស្តារ នឹងត្រូវធ្វើការពិនិត្យលើចរន្តទឹក និងជំនោរសមុទ្រ ដើម្បីជៀសវាងការបង្កកករល្អក់ទៅដល់ទីតាំងបៃតងបេចិញ្ចឹមត្រីរបស់ប្រជាពលរដ្ឋរស់នៅក្បែរទីតាំងគម្រោង។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ ជ្រើសរើសឧបករណ៍ដឹកជញ្ជូនសំណល់ដែលមានគុណភាពខ្ពស់ ដើម្បីជៀសវាងការលេច*	pH, Temperature, Turbidity, Salinity, DO, TSS, BOD, COD, Oil & Grease, TN, TP, As, Total Fe, Total Hg, និង Total Coliform	៦ទីតាំង ដូចនៅមុនដំណាក់កាលសាងសង់	២ដង/ឆ្នាំ	នាយកដ្ឋានគ្រប់គ្រងគុណភាពទឹក/មន្ទីរបរិស្ថាន	ក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង	៣.២០០ [៣]

វិធានការកាត់បន្ថយ		ប៉ារ៉ាម៉ែត្រដែលត្រូវត្រួតពិនិត្យ	ទីកន្លែង	ពេលវេលា	ស្ថាប័នត្រួតពិនិត្យ	ស្ថាប័នទទួលខុសត្រូវ	តំលៃជាដុល្លា
	ធ្លាយសំណល់ចេញមកក្រៅ ហើយក៏ដើម្បីកាត់បន្ថយការរំខាន និងកករល្អក់ផ្ទៃទឹកខាងលើ។ ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ ធ្វើការត្រួតពិនិត្យដាទៀងទាត់នូវសារធាតុបំពុលដែលមាននៅក្នុងសំណល់បូមស្ការ។*						
ការបំពុលដី	➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ ធ្វើការឈូសឆាយដី ដើម្បីសាងសង់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទៅតាមផែនការមេ និងធ្វើការបង្ហាប់ដីដើម្បីកាត់បន្ថយការហូរ ច្រោះ និងសំណឹកដីនៅតាមកន្លែងដែលក្រុមហ៊ុនបានធ្វើការឈូសឆាយ។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ មានផែនការគ្រប់គ្រងសំណល់រឹង រាគ្រប់ប្រភេទឱ្យបានល្អប្រសើរ ដោយសាងសង់បន្ទប់ដាក់សំណល់រឹងសម្រាប់ ដាក់កម្ទេចថ្ម សម្ភារៈវេចខ្ចប់គ្រឿងសំណង់ និងសំណល់ផ្ទះបាយជាដើម និងសហការជាមួយក្រុមហ៊ុន ស៊ិន ទ្រី សម្រាប់សេវាកម្មប្រមូលសំរាម ដើម្បីយកទៅចាក់ចោលនៅទីលានចាក់សំរាមដែលមានស្រាប់ដែលកំណត់ដោយក្រសួងបរិស្ថាន និងអាជ្ញាធរខេត្តព្រះសីហនុ។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ ធ្វើការណែនាំ និងអប់រំដល់បុគ្គលិក-កម្មករ ដោយហាមមិនឱ្យបោះចោលសំរាមក្រៅពីទីតាំងដែលបានកំណត់ ឬបង្ហូរសំណល់រាវចូលទៅសមុទ្រ។*	-	ទីតាំងការដ្ឋាន	២ដង/ឆ្នាំ	នាយកដ្ឋានគ្រប់គ្រងសំណល់រឹង/មន្ទីរបរិស្ថាន	ក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង	១.៧០០ (២)
សំឡេង និងរំញ័រ	➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ ប្រើប្រាស់បរិក្ខារដែលមានសំឡេងតិច ហើយថែរក្សាឲ្យមានដំណើរការល្អ មុនពេលចាប់ផ្ដើមសាងសង់គម្រោង។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ កំណត់ម៉ោងធ្វើការឲ្យបានច្បាស់លាស់៖ ពេលព្រឹក ចាប់ពីម៉ោង ០៧.០០ ដល់ ១១.០០ និងពេលល្ងាចចាប់ពី ម៉ោង ១៣.០០ ដល់ ១៧.០០។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ ណែនាំឲ្យបុគ្គលិកផ្នែកបើកបរទាំងអស់ត្រូវបើកបរក្នុងល្បឿនយឺត គ្មានស៊ីប្លេ ដោយមិនឲ្យលើសពី ៦០ dB(A) សម្រាប់តំបន់លំនៅដ្ឋាន និងមិនឲ្យលើសពី ៤៥ dB(A) នៅតាមទីកន្លែងមួយចំនួនដូចជា៖ ក្បែរសាលារៀន មន្ទីរពេទ្យ វត្តអារាម និងក្បែរកន្លែងមានប្រជាពលរដ្ឋរស់នៅ។ គ្មានការបើកបរយានយន្ត និងគ្រឿងចក្រ នឹងត្រូវអនុញ្ញាតឲ្យមាននៅពេលយប់ឡើយ។*	កម្រិតសំឡេង និងរំញ័រ	ដូចនៅមុនដំណាកកាលសាងសង់	២ដង/ឆ្នាំ	នាយកដ្ឋានគ្រប់គ្រងគុណភាពខ្យល់ និងសំឡេង/មន្ទីរបរិស្ថាន	ក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង	២.០០០ (១)
ចរាចរណ៍	➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ ជូនដំណឹងដល់អាជ្ញាធរក្នុងតំបន់ពីពេលវេលា និងរយៈពេលនៃការសាងសង់។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ បំពាក់ស្លាកសញ្ញាចរាចរណ៍នៅតាមការដ្ឋានស្ថាបនាផ្លូវនីមួយៗឱ្យបានត្រឹមត្រូវ ជាពិសេសបំពាក់ភ្លើងសញ្ញានៅពេលយប់ ដើម្បីការពារគ្រោះថ្នាក់ដែលអាចកើតមានឡើងដោយចៃដន្យ។*	-	ពិនិត្យមើលចរាចរណ៍នៅជុំវិញការដ្ឋាន និងនៅតាមផ្លូវមួយចំនួន។	រៀងរាល់ថ្ងៃ រាល់សប្ដាហ៍ រៀងរាល់ខែ	ក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង	ក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង	រួមបញ្ចូលក្នុងកិច្ចសន្យានៃការសាងសង់

វិធានការកាត់បន្ថយ		ប៉ារ៉ាម៉ែត្រដែលត្រូវត្រួតពិនិត្យ	ទីកន្លែង	ពេលវេលា	ស្ថាប័នត្រួតពិនិត្យ	ស្ថាប័នទទួលខុសត្រូវ	តំលៃជាដុល្លា
	➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ អនុវត្តឲ្យបានម៉ត់ចត់នូវផែនការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ស្ថិតនៅតាមបណ្តោយផ្លូវសម្តេច **ហ៊ុន សែន** ដោយសហការជាមួយអាជ្ញាធរមូលដ្ឋាន។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ អប់រំដល់អ្នកបើកបររបស់ក្រុមហ៊ុន ឲ្យអនុវត្តតាមច្បាប់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោករបស់ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។*						
សុវត្ថិភាពការងារ	➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ ផ្តល់វគ្គណ្តុះ-បណ្តាលដល់បុគ្គលិក-កម្មករ ដើម្បីឲ្យមានការយល់ដឹងច្បាស់ពីការបញ្ជាយានយន្ត/គ្រឿងចក្រ និងការប្រើប្រាស់ឧបករណ៍ផ្សេងៗ ដែលយកមកប្រើក្នុងកិច្ចដំណើរការគម្រោងនេះ។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ អនុវត្តតាមបទដ្ឋានសុវត្ថិភាពការងារទាំងអស់។ ឧបករណ៍និងសម្ភារៈ ដូចជា៖ ម៉ាស វ៉ែនតាការពារភ្នែក ស្បែកជើងកវែង និងស្រោមដៃ ជាដើម នឹងត្រូវបានផ្តល់ជូនដល់បុគ្គលិក-កម្មករ តាមប្រភេទការងារដោយមានការបណ្តុះបណ្តាលត្រឹមត្រូវអំពីការប្រើប្រាស់ ដើម្បីការពារបុគ្គលិក-កម្មករពីគ្រោះថ្នាក់ផ្សេងៗ។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ សង់បង្គន់អនាម័យ (ប្រភេទចាក់ទឹក និងចុចទឹក) ក្នុងការដ្ឋាន សម្រាប់ឲ្យបុគ្គលិក-កម្មករ ដោយមានអាងសិបទិចនៅពីក្រោម ដើម្បីសម្អាតសំណល់ពីបង្គន់អនាម័យ។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ ផ្តល់ទឹកស្អាតទៅដល់បុគ្គលិក-កម្មករ សម្រាប់ប្រើប្រាស់ទូទៅ។* ➢ *ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់ ផ្តល់ការអប់រំអំពីការការពារសុខភាព ទៅដល់បុគ្គលិក-កម្មករ ដើម្បីជៀសវាងការចម្លងរោគសង្គម ដូចជាអេដស៍ នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់សហការល្អជាមួយស្ថាប័នសុខភាពនៅថ្នាក់ខេត្ត ដើម្បីការពារជំងឺរាតត្បាតនៅក្បែរៗតំបន់គម្រោង។*	ពិនិត្យមើលឧបករណ៍ បរិក្ខារសុវត្ថិភាពដែលបានផ្តល់ឲ្យបុគ្គលិក កម្មករ រួមទាំងទឹកផឹក និងបង្គន់អនាម័យ។	ទីតាំងការដ្ឋានរបស់គម្រោង	រៀងរាល់ ៣ ខែម្តង	មន្ទីរការងារ និងបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ	ក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង	៨.០០ [៤]
ដំណាក់កាលប្រត្តិបត្តិគម្រោង							**៣.២៥០**
សំណល់	➢ *ក្រុមហ៊ុន នឹងសំអាតរាល់សំណល់គ្រប់ប្រភេទ (រឹង និងរាវ) ពេលបិទការដ្ឋាន។*	ត្រួតពិនិត្យការសំអាតសំណល់ដែលនៅមានសេសសល់ក្នុង និងជុំវិញការដ្ឋាន។	នៅក្នុង និងជុំវិញការដ្ឋាន	ម្តងពេលបិទការដ្ឋាន	ក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង	ក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង	៣.២៥០[២]
ការបិទការដ្ឋាន	➢ *ក្រុមហ៊ុន នឹងជូនដំណឹងទៅស្ថាប័នជំនាញពាក់ព័ន្ធនិងអាជ្ញាធរមូលដ្ឋាន ដើម្បីចុះត្រួតពិនិត្យជាមុនសិន មុននឹងរើចេញពីទីតាំង ឬបិទការដ្ឋាននេះ។*				នាយកដ្ឋានគ្រប់គ្រងសំណល់រឹង/មន្ទីរបរិស្ថាន	ក្រុមហ៊ុនទទួលការសាងសង់គម្រោង	

កំណត់សំគាល់៖ (១) សម្រាប់បុគ្គលិកនាយកដ្ឋានគ្រប់គ្រងគុណភាពខ្យល់ និងសំឡេង/បុគ្គលិកមន្ទីរបរិស្ថានខេត្ត (២) សម្រាប់បុគ្គលិកនាយកដ្ឋានគ្រប់គ្រងសំណល់រឹង/បុគ្គលិកមន្ទីរបរិស្ថានខេត្ត
(៣) សម្រាប់បុគ្គលិកនាយកដ្ឋានគ្រប់គ្រងគុណភាពទឹក//បុគ្គលិកមន្ទីរបរិស្ថានខេត្ត (៤) សម្រាប់បុគ្គលិកមន្ទីរការងារ និងបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ
ថ្លៃចំណាយដែលបានរៀបរាប់ខាងលើមិនរាប់បញ្ចូលការចំណាយរបស់បុគ្គលិក និងការចំណាយផ្សេងៗរបស់ក្រុមហ៊ុនម៉ៅការសាងសង់ទេ។

សង្ខេបតម្លៃប៉ាន់ស្មានសម្រាប់កម្មវិធីត្រួតពិនិត្យបរិស្ថានក្នុងដំណាក់កាលសាងសង់គម្រោងមាន ១៤.២០០ ដុល្លារអាមេរិក/ឆ្នាំ និងថ្លៃចំណាយលើការត្រួតពិនិត្យក្នុងដំណាក់កាលបិទការដ្ឋានមានចំនួន ៣.២៥០ ដុល្លាអាមេរិក។

ជំពូកទី ៩
ការវិភាគសេដ្ឋកិច្ចគម្រោង

៩.១ ការវិភាគសេដ្ឋកិច្ចគម្រោង

គោលបំណងនៃការវិភាគសេដ្ឋកិច្ច គឺដើម្បីវាយតម្លៃសមិទ្ធិលទ្ធភាពសេដ្ឋកិច្ចរបស់គម្រោងក្នុងឆ្នាំគោលដៅដោយគិតទៅតាមទិសដៅនៃសេដ្ឋកិច្ចជាតិ។ នៅក្នុងន័យនេះ អត្ថប្រយោជន៍សេដ្ឋកិច្ច និងការចំណាយ ត្រូវបានគណនាជាមួយតម្លៃសេដ្ឋកិច្ច និងដើម្បីវាយតម្លៃថា តើអត្ថប្រយោជន៍ទាំងនោះលើសពីអ្វីដែលអាចត្រូវបានទទួលពីឱកាសនៃការវិនិយោគក្នុងប្រទេសកម្ពុជាដែរទេ។

៩.១.១ ការសន្មត់ និងវិធីសាស្ត្រនៃការវិភាគសេដ្ឋកិច្ច

១) ឆ្នាំគោល ឆ្នាំ២០១៦ ត្រូវកំណត់ជាឆ្នាំគោល។

២) អាយុកាលរបស់គម្រោង អាយុកាលរបស់គម្រោង (រយៈពេលនៃការគណនា) នៅក្នុងការវិភាគសេដ្ឋកិច្ច ត្រូវបានសន្មត់ថាមានរយៈពេល ៤០ ឆ្នាំ គិតពីឆ្នាំ២០១៦ ដល់ឆ្នាំ២០៥៧។

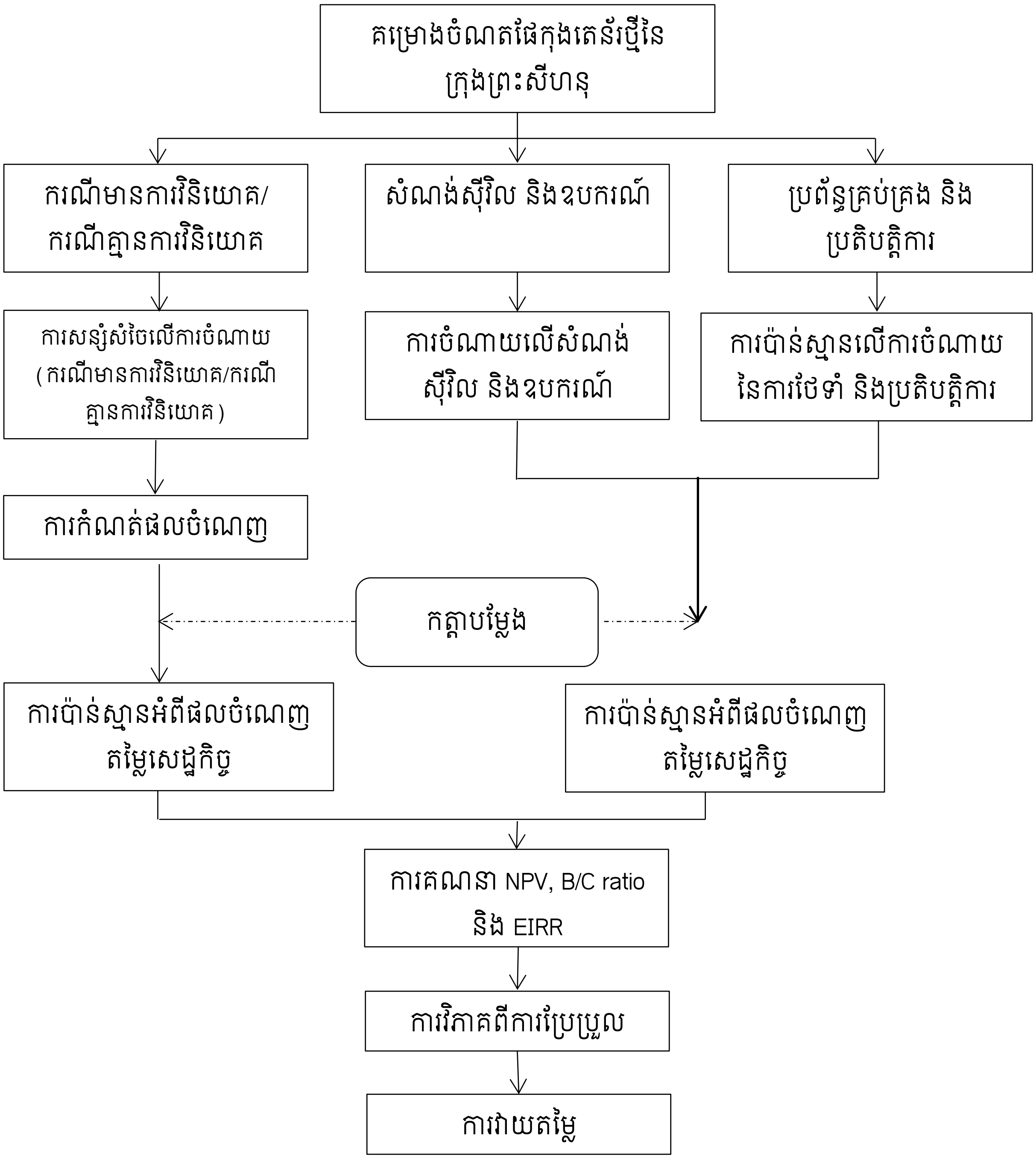
៣) អត្រាប្តូរប្រាក់បរទេស អត្រាប្តូរប្រាក់ គឺដូចគ្នាទៅនឹងតម្លៃប៉ាន់ស្មាន ដែលបានលើកឡើងនៅក្នុងជំពូកទី១០ (១ដុល្លារ = ១០៤,៥៧ យ៉េន)។

៤) "ករណីមាន" និង "ករណីគ្មាន"

ការវិភាគលើការចំណេញ និងការចំណាយ គឺត្រូវបានធ្វើឡើងលើភាពខុសគ្នារវាង "ករណីមាន" ដែលការវិនិយោគមួយត្រូវបានធ្វើឡើង និងដែលគ្មានការវិនិយោគត្រូវបានធ្វើឡើងនោះ "ករណីគ្មាន" ការចំណេញ និងការចំណាយកើតចេញពីការវិនិយោគក្នុងគម្រោងននេះ ត្រូវបានធ្វើការប្រៀបធៀប។

ក.ស.ស គ្មានបរិក្ខារបន្ថែមដើម្បីលើកដាក់ទំហំទំនិញកុងតេន័រដែលបានប៉ាន់ស្មាននោះទេ លុះ-ត្រាតែគម្រោងត្រូវបានអនុវត្តន៍។ លើសពីនេះ ការកកស្ទះនៅក្នុងកំពង់ផែ រួមបញ្ចូលទាំងការរង់ចាំរបស់កប៉ាល់ និងការចូលចតរបស់កប៉ាល់ដឹកកុងតេន័រខ្នាតតូច នឹងនៅបន្តក្រោមសមត្ថភាពផ្ទុករបស់កំពង់ផែបច្ចុប្បន្ន។ បញ្ហាការកកស្ទះនេះត្រូវបានសន្មត់ថា នាវាត្រូវប្តូរទិសទៅចូលចតនៅតាមកំពង់ផែរបស់ប្រទេសជិតខាង នៅពេលដែលសមត្ថភាពផ្ទុករបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ដែលមានស្រាប់ពេញ។ ជម្រើសមួយទៀត ការដឹកជញ្ជូនទំនិញរបស់កប៉ាល់ដែលប្តូរទិស គឺត្រូវបានដឹកជញ្ជូនតាមទូកខ្នាតធំតាមផ្លូវទឹកពីកំពង់ផែ Cai Mep ប្រទេសវៀតណាម។ ដូច្នេះ ការប្រៀបធៀបភាពខុសគ្នានៃតម្លៃតាមផ្លូវទឹក ផ្លូវគោក និងសេវាកម្មផ្ទាល់ទៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុឃើញថា សេវាកម្មផ្ទាល់ត្រូវបានកំណត់ជា

អត្ថប្រយោជន៍សេដ្ឋកិច្ចរបស់គម្រោង។ ជាទូទៅគេអាចនិយាយបានថា ការប្រតិបត្តិកប៉ាល់ដឹកទំនិញធុនធំ កាត់បន្ថយការចំណាយជាមធ្យមនៃការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រ ដោយគុណសម្បត្តិនៃទំហំផ្ទុក មានន័យថា ការចូលនៃកប៉ាល់ធុនធំទៅក្នុងកំពុងផែក្រុងព្រះសីហនុ រួមចំណែកដល់ការសន្សំសំចៃការចំណាយទៅលើការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រ។ ដ្យាក្រាមទី៩.១ សម្រាប់ការវិភាគសេដ្ឋកិច្ច មានបង្ហាញដូចខាងក្រោម៖



ដ្យាក្រាមទី៩.១ ការវិភាគសេដ្ឋកិច្ច

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA ឆ្នាំ២០១៦

៥) តម្លៃសេដ្ឋកិច្ច

ក) លក្ខណៈទូទៅ

សម្រាប់ការវិភាគសេដ្ឋកិច្ច តម្លៃទាំងអស់ត្រូវតែបង្ហាញជាតម្លៃសេដ្ឋកិច្ច។ ជាទូទៅ ការចំណាយលើការសាងសង់ ការប្រតិបត្តិ និងការថែទាំ ត្រូវបានគណនាទៅតាមតម្លៃទីផ្សារ។ លើសពីនេះទៀតជាញឹកញាប់តម្លៃទីផ្សាររួមបញ្ចូលសមាសធាតុផ្ទេរដូចជា៖ ពន្ធគយ និងការឧបត្ថម្ភទុន ជាដើម។ ដូច្នេះ តម្លៃទីផ្សារ ត្រូវតែប្តូរទៅជាតម្លៃសេដ្ឋកិច្ច ដោយប្រើប្រាស់កត្តាបម្លែង និងបំបាត់ចោលសមាសធាតុផ្ទេរទាំងនេះ។

ខ) កត្តាបម្លែងបទដ្ឋាន (SCF)

ពន្ធគយ បង្កើតឱ្យមានភាពខុសគ្នារវាងតម្លៃទីផ្សារក្នុងស្រុក និងទីផ្សារអន្តរជាតិ។ SCF ត្រូវបានប្រើដើម្បីកំណត់តម្លៃសេដ្ឋកិច្ចនៃទំនិញដែលមិនអាចធ្វើពាណិជ្ជកម្ម ដែលមានត្រឹមតែតម្លៃទីផ្សារ។

កត្តាបម្លែងត្រូវបានកំណត់ត្រឹម ០,៩៨ ផ្អែកលើទិន្នន័យស្ថិតិពាណិជ្ជកម្មកម្ពុជា សម្រាប់ការប្តូរទៅជាតម្លៃសេដ្ឋកិច្ចពីតម្លៃគម្រោងដែលបានប៉ាន់ស្មានផ្អែកលើតម្លៃទីផ្សារដូចមានក្នុងតារាងទី៩.១។

តារាងទី៩.១ ស្ថិតិពាណិជ្ជកម្មកម្ពុជា និងកត្តាបម្លែងបទដ្ឋាន

លានដុល្លារ		ឆ្នាំ		
		២០១០	២០១១	២០១២
ការនាំចូល (CIF)	M	៤.៨៩៧	៦.១៤១	៧.០៦២
ការនាំចេញ (FOB)	X	៥.៥៨៤	៦.៧០២	៧.៨៣៨
ពន្ធនាំចូល	Tm	២៤៨	២៥១	២៨៩
ពន្ធនាំចេញ	Tx	២៨	៤៦	៤២
ការឧបត្ថម្ភធនលើការនាំចេញ	Sx	0	0	0
កត្តាបម្លែងបទដ្ឋាន (SCF)		៩៧,៩៤%	៩៨,៤៨%	៩៨,៣៧%

ប្រភព៖ សន្ទស្សន៍នៃការអភិវឌ្ឍពិភពលោករបស់ IMF រៀបរៀងដោយក្រុមសិក្សា JICA ឆ្នាំ២០១៦

៩.១.២ អត្ថប្រយោជន៍សេដ្ឋកិច្ចរបស់គម្រោង

១) សមាសធាតុដែលទទួលអត្ថប្រយោជន៍

គិតគូរលើអ្វីដែលបានរៀបរាប់ខាងលើ "ករណីមានការវិនិយោគ" និង "ករណីគ្មានការវិនិយោគ" ផលចំណេញផ្នែកសេដ្ឋកិច្ច អាចត្រូវបានគណនាដូចជាខាងក្រោម៖

ក) ការសន្សំសំចៃការចំណាយលើការដឹកជញ្ជូន និង

ខ) ការសន្សំសំចៃការដាក់តម្លៃបន្ថែមពីការកកស្ទះរបស់ផែ។

២) ការគណនាផលចំណេញ

ការវាយតម្លៃផលចំណេញ គឺត្រូវបានធ្វើឡើងដោយយកតម្លៃសេដ្ឋកិច្ច គុណនឹងតម្លៃ SCF ផ្អែកលើសេណារីយ៉ូនៃការព្យាករណ៍តម្រូវការកម្រិតមធ្យម។

ក) ការសន្សំសំចៃការចំណាយលើការដឹកជញ្ជូន

+ ការចំណាយលើការដឹកជញ្ជូនទៅ/មក Cai-Mep មក/ទៅ ភ្នំពេញ

ក្នុងករណីដែលចំនួនកុងតេន័រនៅក្នុងកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុកើនឡើងដល់ចំនួន ៨០០.០០០ TEUs ហើយចំនួនកុងតេន័រដែលលើសនឹងត្រូវបានដឹកជញ្ជូនតាមកំពង់ផែភ្នំពេញ ឬកំពង់ផែ Cai-Mep ការចំណាយលើការដឹកជញ្ជូនកុងតេន័រដែលលើស នឹងមានចំនួនថ្លៃជាង ប្រសិនបើកុងតេន័រទាំងនោះត្រូវបានដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ។ ការសន្សំសំចៃការចំណាយលើការដឹកជញ្ជូន និងពេលវេលាសម្រាប់កុងតេន័រដែលលើស គឺត្រូវបានគិតថាមានផលចំណេញសម្រាប់សេដ្ឋកិច្ចជាតិ។

ការចំណាយលើការដឹកជញ្ជូន និងពេលវេលាសម្រាប់កុងតេន័រទៅ/មកសហរដ្ឋអាមេរិក និងតំបន់អាស៊ីអាគ្នេយ៍ គ្មានភាពខុសគ្នាខ្លាំងរវាងករណីដឹកឆ្លងកាត់កំពង់ផែក្រុងភ្នំពេញ និងក្រុងព្រះសីហនុ។ កុងតេន័រទៅ/មកអឺរ៉ុប និងអាស៊ីបូព៌ា ត្រូវបង់អត្រាដឹកជញ្ជូនខ្ពស់ជាង ប្រសិនបើកុងតេន័រត្រូវដឹកជញ្ជូនតាមកំពង់ផែក្រុងភ្នំពេញ ឬកំពង់ផែ Cai Mep។ ការសន្សំសំចៃការចំណាយលើការដឹកជញ្ជូន និងពេលវេលាសម្រាប់កុងតេន័រទៅ/មកអឺរ៉ុប និងអាស៊ីបូព៌ា គឺត្រូវបានប៉ាន់ស្មានថាជាផលចំណេញនៃ "ករណីមានការវិនិយោគ"។ ខណៈដែលការសន្សំសំចៃការចំណាយលើការដឹកជញ្ជូន និងពេលវេលាសម្រាប់ការនាំចេញកុងតេន័រមិនមែនជាផលប្រយោជន៍ផ្ទាល់សម្រាប់អ្នកដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹករបស់កម្ពុជា ការសន្សំសំចៃទាំងនោះ គឺត្រូវបានរំពឹងថានឹងចូលទៅក្នុងចំណូលសេដ្ឋកិច្ចជាតិកម្ពុជានៅទីបញ្ចប់។ អត្រាដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រដែលត្រូវបានប្រើប្រាស់សម្រាប់ការវិភាគសេដ្ឋកិច្ច។ ការសន្សំសំចៃទៅលើការចំណាយ ត្រូវបានសង្ខេបនៅក្នុងតារាងទី៩.២ ខាងក្រោម៖

តារាងទី៩.២ ការសន្សំសំចៃលើការដឹកជញ្ជូនក្នុងមួយកុងតេន័រ

ការចំណាយពេលវេលាទៅអឺរ៉ុប	២៥ដុល្លារ ក្នុង១ប្រអប់ ២០′	៤៩ដុល្លារ ក្នុង១ប្រអប់ ៤០′
ភាពខុសគ្នានៃការដឹកជញ្ជូនរបស់អឺរ៉ុប (ចំណែក៖ ភាគរយ)	១០០ដុល្លារ នៃការនាំចេញ (៣៩,៥%)	៦០ដុល្លារ នៃការនាំចូល (២,៤៥%)

ការចំណាយពេលវេលាទៅអឺរ៉ុប	២៥ដុល្លារ ក្នុង១ប្រអប់ ២០′	៤៩ដុល្លារ ក្នុង១ប្រអប់ ៤០′
ភាពខុសគ្នានៃការដឹកជញ្ជូនអាស៊ីបូព៌ា (ចំណែកៈ ភាគរយ)	៥០ដុល្លារ នៃការនាំចេញ (២១,៩%)	៥០ដុល្លារនៃការនាំចេញ (៣៤,៣%)

ប្រភពៈ ក្រុមសិក្សា JICA ឆ្នាំ២០១៦

+ គុណសម្បត្តិសេដ្ឋកិច្ច

គ្រប់ទំនិញដឹកតាមកុងតេន័រ នឹងទទួលបានផលចំណេញផ្នែកសេដ្ឋកិច្ច តាមរយៈការប្រើប្រាស់នាវាដឹកជញ្ជូនខ្នាតធំចូលចតក្នុងកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ក្នុងករណីដែលនាវាដឹកកុងតេន័រខ្នាតធំជាងនេះ នឹងត្រូវបានដាក់ពង្រាយសម្រាប់បម្រើសេវាកម្មក្នុងកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ដែលកើតចេញពីការអភិវឌ្ឍចំណតផែកុងតេន័រទឹកជ្រៅថ្មី អត្រាដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រទៅ/មកកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុអាចនឹងចុះទាបដោយសារគុណសម្បត្តិសេដ្ឋកិច្ច។ ការសន្សំសំចៃការចំណាយលើការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្ររបស់អ្នកនាំចូលគឺត្រូវបានប៉ាន់ស្មានថាជាផលចំណេញនៃ "ករណីមានការវិនិយោគ"។ ការកាត់បន្ថយការចំណាយលើការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រនៃកុងតេន័រនាំចេញ អាចកាត់បន្ថយតម្លៃ CIF នៅកំពង់ផែបរទេស និងមិនបានរួមចំណែកដោយផ្ទាល់ដល់ចំណូលរបស់អ្នកដឹកជញ្ជូនផ្លូវទឹក។ ទោះបីជាយ៉ាងណា វាអាចជួយផ្សព្វផ្សាយផលិតផលនៃផលិតកម្មកម្ពុជា និងចូលរួមចំណែកដល់សេដ្ឋកិច្ចជាតិនៅចុងបញ្ចប់។ ការកាត់បន្ថយការចំណាយលើការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រសម្រាប់កុងតេន័រនាំចេញគឺត្រូវបានប៉ាន់ស្មានថាជាផលចំណេញនៃ "ករណីមានការវិនិយោគ"។

សន្មត់ករណីដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រ តម្លៃឯកតាសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនកុងតេន័រ ២០′/៤០′ លើកប៉ាល់ ២.០០០ TEU និង៤.០០០ TEU គឺត្រូវបានគណនានៅក្នុង "របាយការណ៍នៃការវិភាគចំណូលចំណាយសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍកំពង់ផែ ឆ្នាំ២០០៤ MLIT, Japan" ដូចខាងក្រោមៈ

តារាងទី៩.៣ តម្លៃដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រក្នុងមួយកុងតេន័រ

ករណីដឹកជញ្ជូនពីរថ្ងៃ	កុងតេន័រ ២០ ហ្វីត	កុងតេន័រ ៤០ ហ្វីត
កប៉ាល់ ២.០០០ TEU	១៥៧,៩ ដុល្លារ	២៣៦,៩ ដុល្លារ
កប៉ាល់ ៤.០០០ TEU	១២៣,៦ ដុល្លារ	១៨៥,៣ ដុល្លារ
ភាពខុសគ្នា	៣៤,៣ ដុល្លារ	៥១,៦ ដុល្លារ

ប្រភពៈ របាយការណ៍នៃការវិភាគចំណូលចំណាយសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍកំពង់ផែ ឆ្នាំ២០០៤ MLIT, Japan

ខ) ការសន្សំសំចៃការដាក់តម្លៃបន្ថែមពីការកកស្ទះរបស់ផែ

ជំនួញដឹកជញ្ជូនទំនិញលើកប៉ាល់ ហូតពន្ធប្រហែល ៦០ដុល្លារក្នុង១TEU ជាការដាក់តម្លៃបន្ថែមពីការកកស្ទះរបស់ផែនៅជុំវិញតំបន់អាស៊ី ប្រសិនបើកំពង់ផែកកស្ទះ នឹងបន្ថែមការចំណាយទៅលើពួកគេ។ វាត្រូវបានសន្មត់ថា ការដាក់តម្លៃបន្ថែមពីការកកស្ទះរបស់ផែនឹងត្រូវដកហូតចេញ លើចំណុះទំនិញនៃសមត្ថភាពកំពង់ផែព្រះសីហនុបច្ចុប្បន្ន ដោយសារទំនិញដែលលើស នឹងប្រើប្រាស់កំពង់ផែផ្សេងទៀត ប្រសិនបើគ្មានការវិនិយោគត្រូវបានធ្វើឡើងនោះទេ។

ក្នុងករណីដែលចំណតផែកុងតេន័រថ្មីមិនត្រូវបានអភិវឌ្ឍ នោះសមត្ថភាពលើកដាក់កុងតេន័ររបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ត្រូវបានប៉ាន់ប្រមាណថាមានចំនួន ៨០០.០០០ TEUs ដោយមានការតម្លើងដងសន្ទូចចំនួនពីរបន្ថែមទៀត។ ពេលដែលចំណុះនៃការលើកដាក់ឈានដល់សមត្ថភាពកំណត់ខាងលើនោះ ទំនិញដែលលើសនឹងប្តូរទិសទៅកំពង់ផែក្រុងភ្នំពេញ ហើយនឹងដឹកជញ្ជូនទៅកាន់កំពង់ផែ Cai Mep ដោយទូកខ្នាតធំ ឬដឹកជញ្ជូនទៅកាន់ទីក្រុងហូជីមិញដោយផ្ទាល់តាមផ្លូវគោក។ ក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូន នឹងហូតពន្ធលើអ្នកដឹកជញ្ជូន ដោយសារតែស្ថានភាពរបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ។ ចន្លោះនៃការដាក់តម្លៃបន្ថែមពីការកកស្ទះរបស់ផែ គឺមានទំហំធំ ប៉ុន្តែពេលខ្លះ ការដាក់តម្លៃបន្ថែមពីការកកស្ទះរបស់ផែឈានដល់ ៧០០ដុល្លារក្នុងមួយកុងតេន័រ២០′ សម្រាប់កំពង់ផែដែលមានការកកស្ទះនៅតំបន់អាហ្វ្រិក ហើយតម្លៃដាក់បន្ថែមអប្បបរមាមានចំនួន ៥០ដុល្លារក្នុងមួយកុងតេន័រ២០′ (១០០ដុល្លារ ក្នុងមួយកុងតេន័រ៤០′ នៅកំពង់ផែក្រុងយ៉ាំងហ្គោនឆ្នាំ២០១៦)។ ករណីកំពង់ផែក្រុងការ៉ាជី ប្រទេសប៉ាគីស្ថាន និងកំពង់ផែក្រុងស៊ូវ៉េត ប្រទេសគុយវ៉ែត តម្លៃដាក់បន្ថែមពីការកកស្ទះមានចំនួន ១០០ដុល្លារក្នុងមួយកុងតេន័រ២០′ និង២០០ដុល្លារក្នុងមួយកុងតេន័រ៤០′ ត្រូវបានកំណត់យកនាឆ្នាំ ២០១៤ និងករណីកំពង់ផែបាតង់ហ្គាស ប្រទេសហ្វីលីពីន តម្លៃដាក់បន្ថែមពីការកកស្ទះមានចំនួន ២២៥ដុល្លារក្នុងមួយកុងតេន័រ២០′ និង៤៥០ដុល្លារក្នុងមួយកុងតេន័រ៤០′ ត្រូវបានកំណត់យកនាឆ្នាំ ២០១៥។ តម្លៃដាក់បន្ថែមពីការកកស្ទះរបស់ផែ កើនឡើងជាមួយនឹងទំហំនៃការកកស្ទះរបស់កប៉ាល់ ដូច្នេះ ការវិភាគសេដ្ឋកិច្ចនេះត្រូវបានធ្វើឡើងដោយសន្មត់ថា ការដាក់តម្លៃបន្ថែមពីការកកស្ទះ នឹងកំណត់នៅចំនួន ៦០ដុល្លារក្នុងមួយកុងតេន័រ២០′ និង១២០ដុល្លារក្នុងមួយកុងតេន័រ៤០′ ប្រសិនបើតម្រូវការបរិមាណកុងតេន័រលើស ៨០០.០០០ TEUs នៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ហើយតម្លៃទាំងនោះនឹងកើនឡើងចំនួន១៥% ប្រសិនតម្រូវការកើនឡើងលើស ១.២០០.០០០ TEUs។

សន្មត់ថា គ្មានការកកស្ទះ និងគ្មានការកំណត់ការដាក់តម្លៃបន្ថែមក្នុង "ករណីមានការវិនិយោគ" នោះចំនួនសរុបនៃការដាក់តម្លៃបន្ថែមពីការកកស្ទះ ដែលនឹងត្រូវកំណត់លើកុងតេន័រនាំចូល គឺត្រូវបានសន្មត់ថាជាផលចំណេញនៃ "ករណីមានការវិនិយោគ"។

ករណីកុងតេន័រនាំចេញ ការដាក់តម្លៃបន្ថែមពីការកកស្ទះ នឹងត្រូវកំណត់លើអ្នកទទួលបញ្ញើទុក បរទេស ដែលជាផ្នែកនៃតម្លៃ CIF ដូច្នេះ ការសន្សំសំចៃពីការដាក់តម្លៃបន្ថែមពីការកកស្ទះ ប្រហែលជាមិនផ្តល់ផលចំណេញផ្នែកសេដ្ឋកិច្ចដល់សេដ្ឋកិច្ចរបស់ប្រទេសកម្ពុជានោះទេ។ ទោះបីជាយ៉ាងណា ការដាក់តម្លៃបន្ថែមនឹងផ្ទេរទៅអ្នកដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកជនជាតិកម្ពុជា ជាតម្លៃFOB ទាប នឹងអាចបណ្តាលឱ្យខាងបង់សម្រាប់អ្នកដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក។ ដោយឡែលកគិតថា ការដាក់តម្លៃបន្ថែមពីការកកស្ទះលើកុងតេន័រនាំចេញ នឹងត្រូវដោះស្រាយដោយអ្នកដឹកជញ្ជូនជនជាតិកម្ពុជា ការដាក់តម្លៃបន្ថែមពីការកកស្ទះដែលនឹងត្រូវកំណត់លើកុងតេន័រនាំចេញ ក៏ត្រូវបានគិតថា ជាផលចំណេញនៃ "ករណីមានការវិនិយោគ"។

៩.១.៣ តម្លៃសេដ្ឋកិច្ចរបស់គម្រោង

១) តម្លៃគម្រោង

ការវិភាគសេដ្ឋកិច្ចរបស់គម្រោងគឺជាការកំណត់តម្លៃសំខាន់ៗសម្រាប់សេដ្ឋកិច្ចជាតិ។ ហេតុដូច្នេះ ពន្ធគយនាំចូល និងអាករលើតម្លៃបន្ថែម ត្រូវបានដកចេញពីតម្លៃសេដ្ឋកិច្ច។ ដោយសារតម្លៃដើម មិនរាប់បញ្ចូលពន្ធគយនាំចូល ប៉ុន្តែរាប់បញ្ចូលអាករលើតម្លៃបន្ថែមជាការចំណាយក្នុងស្រុក។ ការវិភាគសេដ្ឋកិច្ច ត្រូវបានធ្វើឡើងផ្អែកលើការចំណាយដែលគណនាដោយ គ្មានអាករលើតម្លៃបន្ថែម ហើយត្រូវបានប្តូរទៅជាតម្លៃសេដ្ឋកិច្ចដោយប្រើប្រាស់កត្តាបម្លែងបទដ្ឋាន។ លទ្ធផលចេញពីការបម្លែង និងការដកចេញ ត្រូវបានសង្ខេបក្នុងតារាងខាងក្រោម៖

តារាងទី៩.៤ ការចំណាយរបស់គម្រោង

ឆ្នាំ	២០១៩	២០២០	២០២១	២០២២	២០២៣	សរុប
ការសាងសង់ (កញ្ចប់ទី១)	៧៧០	៥០.០៦៩	៤៤.១២៧	៣០.៤៦៥	៨៤	**១២៨.៣០៥**
១) ការចំណាយលើការសាងសង់	៣២៧	៤៨.៣៦១	៤១.៤៦០	២៨.០៩២	០	១១៨.២៣៩
២) សេវាកម្មវិស្វកម្ម	៤៤៤	១.៧០៨	២.៦៦៧	២.៣៧៣	៨៤	១០.០៦៦
សម្ភារៈ (កញ្ចប់ទី២)	០	១២.៧២៦	៣០.០៧៧	១៧.៨៥៧	០	**៦០.៦៥៩**
១) អាគារ និងសម្ភារៈ	០	១២.៧២៦	៣០.០៧៧	១៧.៨៥៧	០	៦០.៦៥៩
					សរុបរួម	**១៨៨.៩៦៤**

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA ឆ្នាំ២០១៦

២) ការចំណាយលើការប្រតិបត្តិ និងការថែទាំ

ចំណាយលើការគ្រប់គ្រង/ការប្រតិបត្តិ និងការថែទាំ គឺត្រូវបានប៉ាន់ប្រមាណដូចខាងក្រោម៖

តារាងទី៩.៥ ការចំណាយលើការប្រតិបត្តិ និងការថែទាំ

	ការចំណាយលើការប្រតិបត្តិ	ឯកតា	ចំណតថ្មី
១)	ឥន្ធនៈ និងប្រេងម៉ាស៊ីនសម្រាប់ការប្រតិបត្តិ	ដុល្លារ/ធុង	២៦,២
២)	សម្ភារៈសម្រាប់រោងជាង និងគ្រឿងបន្លាស់	ដុល្លារ/ប្រអប់	៤,៩
៣)	ប្រាក់ខែ និងប្រាក់ឧបត្ថម្ភប្រចាំឆ្នាំ	ដុល្លារ/នាក់/ឆ្នាំ	២០.៣៨២ *
	ចំនួនបុគ្គលិក		*៣១៤ (៤៥០.០០០ TEU)*
៤)	ការចំណាយលើការថែទាំហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ	ដុល្លារ/ឆ្នាំ	០,៣-២% នៃការវិនិយោគដំបូង
	ការចំណាយលើការថែទាំឧបករណ៍		១-៣% នៃការវិនិយោគដំបូង
៥)	ការចាត់ចែង និងផ្សេងៗ	ដុល្លារ/ប្រអប់	១១,៩

សំគាល់៖ កើនឡើង ៤% រៀងរាល់ឆ្នាំ រហូតដល់ឆ្នាំ២០២៣

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

៣) តម្លៃវិនិយោគសារជាថ្មី

ការវិនិយោគសារជាថ្មីគឺត្រូវបានធ្វើឡើងនៅក្នុងឆ្នាំដែលអាយុកាលរបស់សម្ភារៈអស់។ អាយុកាលគឺត្រូវបានកំណត់នៅត្រឹម១០ឆ្នាំ សម្រាប់កន្ទុយសណ្តោង តួម៉ាស៊ីនស្ទូច ១៥ឆ្នាំ សម្រាប់ដងស្ទូច និង ២៥ឆ្នាំ សម្រាប់ QC។

៩.១.៤ ការវាយតម្លៃសេដ្ឋកិច្ចរបស់គម្រោង

១) លទ្ធផលនៃអត្រាចំណេញផ្នែកសេដ្ឋកិច្ច (EIRR)

លទ្ធផល EIRR មានបង្ហាញនៅក្នុងតារាងទី៩.៦។ តម្លៃប៉ាន់ស្មានរបស់ EIRR គឺមានចំនួន ១៥,៧៦% និងមានអត្រាអប្បហាចំនួន ១០%។ ហេតុដូច្នេះ គម្រោងនេះ អាចអនុវត្តទៅបាន។

តារាងទី៩.៦ ការគណនា EIRR

ឆ្នាំ	ការចំណាយទុនវិនិយោគ		ដោះដូរ និងជួសជុល		ការប្រតិបត្តិ	ចំណាយសរុប	គុណសម្បត្តិសេដ្ឋកិច្ច	គុណសម្បត្តិពេលវេលា	គុណសម្បត្តិប្រសិទ្ធិភាព	ចំណេញសរុប	ចំណេញ-ខាត
	ការសាងសង់ចំណតផែកុងតេន័រថ្មី (កញ្ចប់ទី២)	ឧបករណ៍សម្រាប់ចំណតផែកុងតេន័រថ្មី (កញ្ចប់ទី២)	ការដោះដូរសម្ភារៈបរិក្ខារ	ការជួសជុល (កញ្ចប់ទី២,៣)	ការចំណាយលើឥន្ធនៈ និងបុគ្គលិក (កញ្ចប់ទី២,៣)		ការសន្សំសំចៃការចំណាយលើមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនដោយសារនាវាខ្នាតធំ	ការសន្សំសំចៃពេលវេលា/ការចំណាយលើមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូន*	ការសន្សំសំចៃការដាក់តម្លៃបន្ថែមពីការកកស្ទះ		
២០១៧	៣៧៤	0				៣៧៤					-៣៧៤
២០១៨	២.៤១៦	0				២.៤១៦					-២.៤១៦
២០១៩	៧៧០	0				៧៧០					-៧៧០
២០២០	៥០.០៦៩	១២.៧២៦				៦២.៧៩៥					-៦២.៧៩៥
២០២១	៤៤.១២៧	៣០.០៧៧				៧៤.២០៤					-៧៤.២០៤
២០២២	៣០.៤៦៥	១៧.៨៥៧				៤៨.៣២១					-៤៨.៣២១
២០២៣	៨៤	0				៨.១៦៩	៥៣៤	៥.៦៦៧	២៨.៥៧៣	៣៤.៧៧៤	២៦.៦០៦
២០២៤			0	៩៣៤	៧.១១១	១១.៤៤០	១.០៦៨	៩.៩៥១	២៨.៥៧៣	៣៩.៥៩២	២៨.១៥២
២០២៥			0	១.៩៤៧	៩.៤៩៣	១៤.៦៥៨	១.៦០១	១៤.៤៧៣	២៨.៥៧៣	៤៤.៦៤៨	២៩.៩៩០
២០២៦			0	១.៩៤៧	១២.៧១១	១៧.៨៧៦	២.១៣៥	១៩.១៧០	២៨.៥៧៣	៤៩.៨៧៨	៣២.០០៣
២០២៧			0	១.៩៤៧	១៥.៩២៩	១៩.០៦៧	២.៤០២	២៣.១៣៨	២៨.៥៧៣	៥៤.១១៤	៣៥.០៤៧
២០២៨			0	១.៩៤៧	១៧.១២០	១៩.០៦៧	២.៤០២	២៦.០៩១	២៨.៥៧៣	៥៧.០៦៧	៣៨.០០០
២០២៩			0	១.៩៤៧	១៧.១២០	១៩.០៦៧	២.៤០២	២៧.៨១៣	២៨.៥៧៣	៥៨.៧៨៨	៣៩.៧២២
២០៣០			0	១.៩៤៧	១៧.១២០	១៩.០៦៧	២.៤០២	២៧.៨១៣	២៨.៥៧៣	៥៨.៧៨៨	៣៩.៧២២
២០៣១			0	១.៩៤៧	១៧.១២០	១៩.០៦៧	២.៤០២	២៧.៨១៣	៣២.៨៥៩	៦៣.០៧៤	៤៤.០០៨
២០៣២			៩.២០០	១.៩៤៧	១៧.១២០	២៨.២៦៧	២.៤០២	២៧.៨១៣	៣២.៨៥៩	៦៣.០៧៤	៣៤.៨០៨
២០៣៣			0	១.៩៤៧	១៧.១២០	១៩.០៦៧	២.៤០២	២៧.៨១៣	៣២.៨៥៩	៦៣.០៧៤	៤៤.០០៨
២០៣៤			0	១.៩៤៧	១៧.១២០	១៩.០៦៧	២.៤០២	២៧.៨១៣	៣២.៨៥៩	៦៣.០៧៤	៤៤.០០៨
២០៣៥			0	១.៩៤៧	១៧.១២០	១៩.០៦៧	២.៤០២	២៧.៨១៣	៣២.៨៥៩	៦៣.០៧៤	៤៤.០០៨
២០៣៦			0	១.៩៤៧	១៧.១២០	១៩.០៦៧	២.៤០២	២៧.៨១៣	៣២.៨៥៩	៦៣.០៧៤	៤៤.០០៨
២០៣៧			១៨.២៤៧	១.៩៤៧	១៧.១២០	៣៧.៣១៤	២.៤០២	២៧.៨១៣	៣២.៨៥៩	៦៣.០៧៤	២៥.៧៦០
២០៣៨			0	១.៩៤៧	១៧.១២០	១៩.០៦៧	២.៤០២	២៧.៨១៣	៣២.៨៥៩	៦៣.០៧៤	៤៤.០០៨
២០៣៩			0	១.៩៤៧	១៧.១២០	១៩.០៦៧	២.៤០២	២៧.៨១៣	៣២.៨៥៩	៦៣.០៧៤	៤៤.០០៨
២០៤០			0	១.៩៤៧	១៧.១២០	១៩.០៦៧	២.៤០២	២៧.៨១៣	៣២.៨៥៩	៦៣.០៧៤	៤៤.០០៨

ឆ្នាំ	ការចំណាយទុនវិនិយោគ		ដោះដូរ និងជួសជុល		ការប្រតិបត្តិ	ចំណាយសរុប	គុណសម្បត្តិសេដ្ឋកិច្ច	គុណសម្បត្តិពេលវេលា	គុណសម្បត្តិប្រសិទ្ធិភាព	ចំណេញសរុប	ចំណេញ-ខាត
	ការសាងសង់ចំណតផែកុងតេន័រថ្មី (កញ្ចប់ទី២)	ឧបករណ៍សម្រាប់ចំណតផែកុងតេន័រថ្មី (កញ្ចប់ទី២)	ការដោះដូរសម្ភារៈបរិក្ខារ	ការជួសជុល (កញ្ចប់ទី២,៣)	ការចំណាយលើឥន្ធនៈ និងបុគ្គលិក (កញ្ចប់ទី២,៣)		ការសន្សំសំចៃការចំណាយលើមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនដោយសារនាវាខ្នាតធំ	ការសន្សំសំចៃពេលវេលា/ការចំណាយលើមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូន *	ការសន្សំសំចៃការដាក់តម្លៃបន្ថែមពីការកកស្ទះ		
២០៤១			0	១.៩៤៧	១៧.១២០	១៩.០៦៧	២.៤០២	២៧.៨១៣	៣២.៨៥៩	៦៣.០៧៤	៤៤.០០៨
២០៤២			៩.២០០	១.៩៤៧	១៧.១២០	២៨.២៦៧	២.៤០២	២៧.៨១៣	៣២.៨៥៩	៦៣.០៧៤	៣៤.៨០៨
២០៤៣			0	១.៩៤៧	១៧.១២០	១៩.០៦៧	២.៤០២	២៧.៨១៣	៣២.៨៥៩	៦៣.០៧៤	៤៤.០០៨
២០៤៤			0	១.៩៤៧	១៧.១២០	១៩.០៦៧	២.៤០២	២៧.៨១៣	៣២.៨៥៩	៦៣.០៧៤	៤៤.០០៨
២០៤៥			0	១.៩៤៧	១៧.១២០	១៩.០៦៧	២.៤០២	២៧.៨១៣	៣២.៨៥៩	៦៣.០៧៤	៤៤.០០៨
២០៤៦			0	១.៩៤៧	១៧.១២០	១៩.០៦៧	២.៤០២	២៧.៨១៣	៣២.៨៥៩	៦៣.០៧៤	៤៤.០០៨
២០៤៧			៣១.៤៤៥	១.៩៤៧	១៧.១២០	៥០.៥១២	២.៤០២	២៧.៨១៣	៣២.៨៥៩	៦៣.០៧៤	១២.៥៦៣
២០៤៨			0	១.៩៤៧	១៧.១២០	១៩.០៦៧	២.៤០២	២៧.៨១៣	៣២.៨៥៩	៦៣.០៧៤	៤៤.០០៨
២០៤៩			0	១.៩៤៧	១៧.១២០	១៩.០៦៧	២.៤០២	២៧.៨១៣	៣២.៨៥៩	៦៣.០៧៤	៤៤.០០៨
២០៥០			0	១.៩៤៧	១៧.១២០	១៩.០៦៧	២.៤០២	២៧.៨១៣	៣២.៨៥៩	៦៣.០៧៤	៤៤.០០៨
២០៥១			0	១.៩៤៧	១៧.១២០	១៩.០៦៧	២.៤០២	២៧.៨១៣	៣២.៨៥៩	៦៣.០៧៤	៤៤.០០៨
២០៥២			២៧.៤៤៧	១.៩៤៧	១៧.១២០	៤៦.៥១៤	២.៤០២	២៧.៨១៣	៣២.៨៥៩	៦៣.០៧៤	១៦.៥៦០
២០៥៣			0	១.៩៤៧	១៧.១២០	១៩.០៦៧	២.៤០២	២៧.៨១៣	៣២.៨៥៩	៦៣.០៧៤	៤៤.០០៨
២០៥៤			0	១.៩៤៧	១៧.១២០	១៩.០៦៧	២.៤០២	២៧.៨១៣	៣២.៨៥៩	៦៣.០៧៤	៤៤.០០៨
២០៥៥			0	១.៩៤៧	១៧.១២០	១៩.០៦៧	២.៤០២	២៧.៨១៣	៣២.៨៥៩	៦៣.០៧៤	៤៤.០០៨
២០៥៦			0	១.៩៤៧	១៧.១២០	១៩.០៦៧	២.៤០២	២៧.៨១៣	៣២.៨៥៩	៦៣.០៧៤	៤៤.០០៨
២០៥៧			0	១.៩៤៧	១៧.១២០	១៩.០៦៧	២.៤០២	២៧.៨១៣	៣២.៨៥៩	៦៣.០៧៤	៤៤.០០៨

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA

EIRR = ១៥,៧៦%

២) ការវិភាគពីការប្រែប្រួល

ដើម្បីដឹងថាតើគម្រោងនេះអាចបន្តដំណើរការទៅបាន ប្រសិនបើលក្ខខណ្ឌមួយចំនួនប្រែប្រួល ការវិភាគពីការប្រែប្រួលត្រូវបានធ្វើឡើងសម្រាប់ជម្រើសទាំងបីខាងក្រោម៖

ករណីទី១៖ ការចំណាយលើគម្រោងកើនឡើងចំនួន ១០%

ករណីទី២៖ ទំហំនៃផលចំណេញថយចុះចំនួន ១០%

ករណីទី៣៖ ករណីទី១ និងទី២ កើតឡើងដំណាលគ្នា

លទ្ធផលនៃការវិភាគពីការប្រែប្រួល គឺត្រូវបានរកឃើញដូចខាងក្រោម។

តារាងទី៩.៧ លទ្ធផលសេដ្ឋកិច្ចនៃការវិភាគពីការប្រែប្រួល

ករណី	ករណីមូលដ្ឋាន	ករណីទី១	ករណីទី២	ករណី៣
EIRR	១៥,៧៦%	១៣,៩៨%	១៣,៧៩%	១២,០៦%

ប្រភព៖ ក្រុមសិក្សា JICA ឆ្នាំ២០១៦

ទោះបីក្នុងករណីទី៣ នៃការវិភាគពីការប្រែប្រួល សមិទ្ធិលទ្ធភាពសេដ្ឋកិច្ចនៃគម្រោង មានចំនួនខ្ពស់ជាងតម្លៃគោល (EIRR មានចំនួនខ្ពស់ជាង ១០%)។ ហេតុដូច្នេះ តាមទស្សនៈសេដ្ឋកិច្ច គម្រោងនេះ ត្រូវបានផ្តល់អនុសាសន៍ឱ្យអនុវត្តកាន់តែឆាប់កាន់តែប្រសើរ។

ជំពូកទី ១០

សន្និដ្ឋាន និង អនុសាសន៍

១០.១ សន្និដ្ឋាន

គោលបំណងនៃគម្រោង គឺដើម្បីសាងសង់កំពង់ផែទឹកជ្រៅថ្មីមួយទៀតលើផ្ទៃដី ១៧,៥ ហិកតា និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរណបរបស់វា នៅក្នុងសង្កាត់៣ ក្រុងព្រះសីហនុ ខេត្តព្រះសីហនុ ដើម្បីជួយជំរុញដល់កំណើនសេដ្ឋកិច្ចជាតិ។ ជាលក្ខណៈបរិស្ថានរូបសាស្ត្រ ជីវសាស្ត្រ និងសេដ្ឋកិច្ច-សង្គម ហេតុប៉ះពាល់ជាវិជ្ជមានរបស់គម្រោង នឹងមានច្រើនលើសលុបជាងហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន។ ដោយសារតែប្រភេទនៃគម្រោង និងលក្ខខណ្ឌដែលមានស្រាប់នៅក្នុង និងជុំវិញតំបន់គម្រោង នៅក្នុងដំណាក់កាលសាងសង់ គម្រោងនេះ នឹងបង្កឲ្យមាន*ហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមានកម្រិតមធ្យមមានដូចជា៖ ឋានលេខា ការបំពុលខ្យល់ ការរំខានដោយសំឡេង និងរំញ័រ ការបំពុលទឹក ការបំពុលដី និងផ្លូវខេត្ត។ ក្រៅពីនេះ មានកម្រិតតិចតួចប៉ុណ្ណោះដល់ធនធានរូបសាស្ត្រ និងដល់ធនធានជីវសាស្ត្រ*។ ទន្ទឹមនឹងនេះដែរ ហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដល់បរិស្ថានសង្គមមានដូចជា៖ សកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចក្នុងមូលដ្ឋាន សុវត្ថិភាពការងារ និងលក្ខខណ្ឌសុខភាពសាធារណៈ នឹង*មានកម្រិតតិចតួច និងមានកម្រិតមធ្យមលើបញ្ហាចរាចរណ៍*។ នៅដំណាក់កាលប្រត្តបត្តិ គម្រោងនេះ ក៏នឹងបង្កឲ្យមាន*ហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមានកម្រិតមធ្យមផងដែរ ដូចជា៖ ការបំពុលខ្យល់ សំឡេងរំខាន និងរំញ័រ ការបំពុលទឹក និងបញ្ហាចរាចរណ៍ ដែលទាមទារឲ្យមានការយកចិត្តទុកដាក់ខ្ពស់ពីក.ស.ស/ម្ចាស់គម្រោង។*

ការអនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយហេតុប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ដូចដែលមានក្នុង ផ.គ.ប អាចជួយកាត់បន្ថយហេតុប៉ះពាល់មកនៅកម្រិតអប្បបរិមា។ ម៉្យាងវិញទៀត តាមលទ្ធផលនៃកិច្ចពិគ្រោះយោបល់ជាសាធារណៈ និងការជួបប្រជុំជាមួយអ្នកពាក់ព័ន្ធបានបញ្ជាក់ថា គម្រោងនេះ ត្រូវបានស្វាគមន៍ពីអាជ្ញាធរពាក់ព័ន្ធគ្រប់លំដាប់ថ្នាក់ ក៏ដូចប្រជាពលរដ្ឋមូលដ្ឋានផងដែរ។ ទន្ទឹមគ្នានេះដែរ គម្រោងនេះ នឹងផ្តល់ផលប្រយោជន៍យ៉ាងច្រើនដូចជា៖ បង្កើតការងារ ពង្រឹងជំនាញ និងមុខជំនួញរបស់ប្រជាពលរដ្ឋនៅដំណាក់កាលសាងសង់។ នៅដំណាក់កាលប្រត្តិបត្តិ វត្តមានរបស់**គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែកុងតេ-ន័រថ្មី កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ** នេះ នឹងក្លាយជាកំពង់ផែដែលមានលក្ខណៈអន្តរជាតិប្រកបទៅដោយគុណភាព សេវាកម្មមានលក្ខណៈល្អប្រសើរ មានសន្តិសុខ និងបរិស្ថានល្អ ស្របតាមបទដ្ឋានអន្តរជាតិដែលអាចប្រកួតប្រជែងជាមួយប្រទេសក្នុងតំបន់បាន។ ជាងនេះទៅទៀត គម្រោងនេះ នឹងដើរតួនាទីយ៉ាងសកម្មជាច្រកទ្វារសេដ្ឋកិច្ចអន្តរជាតិ ដែលជួយសម្រួលដល់ការនាំចេញ និងនាំចូលនូវទំនិញគ្រប់ប្រភេទពី និងមកប្រទេសកម្ពុជា និងចូលរួមចំណែកក្នុងការកាត់បន្ថយភាពក្រីក្ររបស់ប្រជាពលរដ្ឋ និង

ជួយជំរុញកំណើនសេដ្ឋកិច្ចជាតិ។ ជារួម លទ្ធផលនៃការសិក្សា វ.ហ.ប យើងអាចធ្វើការសន្និដ្ឋានបានថា គម្រោងនេះ នឹងមិនបណ្តាលឲ្យមានហេតុប៉ះពាល់ធ្ងន់ធ្ងរដល់ធនធានបរិស្ថានធម្មជាតិ និងបរិស្ថានសង្គមទ្បើយ។ ហេតុដូច្នេះ **គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែកុងតេន័រថ្មីកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ** ដែលបានស្នើឡើង អាចនឹងត្រូវអនុវត្តទៅក្នុងលក្ខណៈដែលអាចទទួលយកបានទាំងផ្នែកបរិស្ថានធម្មជាតិ និងសេដ្ឋកិច្ច-សង្គម។

១០.២ អនុសាសន៍

ដើម្បីធ្វើឲ្យការអនុវត្តគម្រោងមានភាពរលូនជាមួយនឹងកតព្វកិច្ចការពារបរិស្ថាន និងសម្រាប់ឱ្យគម្រោងមាននិរន្តរភាព មានអនុសាសន៍មួយចំនួន ត្រូវតែអនុវត្តនៅតាមដំណាក់កាលគម្រោង ដែលក្នុងនោះរួមមាន៖

- ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស និងក្រុមហ៊ុនម៉ៅការសាងសង់ ត្រូវអនុវត្តឲ្យបានខ្ជាប់ខ្ជួននូវ ផ.គ.ប ដូចដែលមានក្នុងរបាយការណ៍វ.ហ.ប នេះ ដើម្បីកាត់បន្ថយហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន និងសង្គមឲ្យនៅកម្រិតអប្បបរមា។
- ក្រុមហ៊ុនម៉ៅការសាងសង់ ត្រូវផ្តល់សម្ភារៈ/ឧបករណ៍សុវត្ថិភាព និងការអប់រំដល់កម្មករឲ្យបានគ្រប់គ្រាន់នៅដំណាក់កាលសាងសង់គម្រោង។
- ក.ស.ស និងក្រុមហ៊ុនម៉ៅការសាងសង់ ត្រូវធ្វើការសហការឲ្យបានស្អិតរមួតជាមួយអាជ្ញាធរមូលដ្ឋាន និងស្ថាប័នជំនាញពាក់ព័ន្ធ ដើម្បីចូលរួមអង្កេតតាមដានពីបំរែបំរួលបរិស្ថានដ៏ដែលបណ្តាលមកពីមូលហេតុផ្សេងៗ។
- ក.ស.ស ត្រូវរួមចំណែកថែរក្សាការពារបរិស្ថាន និងសន្តិសុខក្នុងតំបន់ដោយមានកិច្ចសហការល្អជាមួយអាជ្ញាធរមូលដ្ឋាន និងមន្ទីរ-ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធក្នុងខេត្ត។
- ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស និងក្រុមហ៊ុនម៉ៅការសាងសង់ ត្រូវពិចារណាលើសំណូមពររបស់អ្នក-ពាក់ព័ន្ធដូចដែលបានលើកឡើងក្នុងជំពូកទី៦ និងធ្វើការឆ្លើយតបតាមសំណូមពរណាដែល ក.ស.ស និងក្រុមហ៊ុនម៉ៅការសាងសង់មានលទ្ធភាពអាចធ្វើទៅបាន។

ជាទីបញ្ចប់ **ម្ចាស់គម្រោង/ក.ស.ស** សូមសន្យាថា នឹងធ្វើតាមផែនការគ្រប់គ្រងបរិស្ថានដូចដែលបានលើកឡើងក្នុងរបាយការណ៍នេះដើម្បីកាត់បន្ថយជាអតិបរមានូវរាល់បណ្តាហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន។ ហេតុនេះ **ម្ចាស់គម្រោង** សូមសំណូមពរដល់ក្រសួងបរិស្ថាន មេត្តាជួយសម្រួល និងបង្កលក្ខណៈងាយស្រួលដល់ការចេញលិខិតអនុញ្ញាតឲ្យ**ម្ចាស់គម្រោង** អាចបន្តទៅដំណាក់កាលសិក្សាប្លង់វិស្វកម្មលម្អិតស្របតាមពេលវេលាដែលបានគ្រោងទុក។

ភ្នំពេញ, ថ្ងៃទី.......... ខែមិនា ឆ្នាំ២០១៧	ភ្នំពេញ, ថ្ងៃទី.......... ខែមិនា ឆ្នាំ២០១៧
ក្រុមសិក្សា វ.ហ.ប.ស្ថ	ម្ចាស់គម្រោង
ក្រុមហ៊ុន ភី ភី អាយ ស៊ី	កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ (ក.ស.ស)
អគ្គនាយក	**ប្រតិភូរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា ទទួលបន្ទុកជាប្រធានអគ្គនាយក**
ជួន វិចិត្រសីលា	**ឯកឧត្តម លូ គឹមឈន់**

ឯកសារយោង

១. ច្បាប់រដ្ឋធម្មនុញ្ញនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ឆ្នាំ១៩៩៣។

២. ច្បាប់ស្តីពីកិច្ចការពារបរិស្ថាន និងការគ្រប់គ្រងធនធានធម្មជាតិ ឆ្នាំ១៩៩៦។

៣. ច្បាប់ស្តីពីការរៀបចំទឹកដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ ឆ្នាំ១៩៩៤។

៤. ច្បាប់ស្តីពីអស្សាមិករណ៍ ឆ្នាំ២០១០។

៥. ច្បាប់ភូមិបាល ឆ្នាំ២០០១។

៦. ច្បាប់ស្តីពីការគ្រប់គ្រងធនធានទឹក ឆ្នាំ២០០៧។

៧. ច្បាប់ស្តីពីជលផល ឆ្នាំ២០០៦។

៨. ច្បាប់ស្តីពីការងារ ឆ្នាំ១៩៩៧។

៩. ច្បាប់ស្តីពីផ្លូវថ្នល់ ឆ្នាំ២០១៤។

១០. ច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ឆ្នាំ២០១៥។

១១. ច្បាប់ស្តីពីវិនិយោគ ឆ្នាំ១៩៩៧ និងច្បាប់ស្តីពីវិសោធនកម្មនៃច្បាប់វិនិយោគ ឆ្នាំ២០០៣។

១២. ច្បាប់ស្តីពីរបបសន្តិសុខសង្គម ឆ្នាំ២០០២។

១៣. អនុក្រឹត្យស្តីពីកិច្ចដំណើរការវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន ឆ្នាំ១៩៩៩។

១៤. អនុក្រឹត្យស្តីពីការត្រួតពិនិត្យការបំពុលទឹក ឆ្នាំ១៩៩៩។

១៥. អនុក្រឹត្យស្តីពីការគ្រប់គ្រងសំណល់រឹង ឆ្នាំ១៩៩៩។

១៦. អនុក្រឹត្យស្តីពីការត្រួតពិនិត្យការបំពុលខ្យល់ និងការរំខានដោយសំឡេង ឆ្នាំ២០០០។

១៧. អនុក្រឹត្យស្តីពីការគ្រប់គ្រងសារធាតុបំផ្លាញស្រទាប់អូហ្សូន ឆ្នាំ២០០៧។

១៨. អនុក្រឹត្យស្តីពីការបង្កើតកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ ឆ្នាំ១៩៩៨។

១៩. អនុក្រឹត្យស្តីពីលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ ឆ្នាំ១៩៩៧។

២០. អនុក្រឹត្យស្តីពីនគរូបនីយកម្ម រាជធានី ក្រុង និងទីប្រជុំជន ឆ្នាំ២០១៥។

២១. អនុក្រឹត្យស្តីពីការគ្រប់គ្រងសំរាម សំណល់រឹងទីប្រជុំជន ឆ្នាំ ២០១៥។

២២. អនុក្រឹត្យស្តីពីការបង្កើតមូលនិធិបរិស្ថាន និងសង្គម ឆ្នាំ ២០១៦។

២៣. គោលការណ៍ណែនាំទូទៅក្នុងការធ្វើរបាយការណ៍វាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន ឆ្នាំ២០០៩។

២៤. ប្រកាសអន្តរក្រសួងមហាផ្ទៃ-បរិស្ថាន ស្តីពីការគ្រប់គ្រងសំរាម និងសំណល់រឹង ឆ្នាំ២០០៣។

២៥. ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រជាតិស្តីពីការអភិវឌ្ឍបៃតង ឆ្នាំ២០១៣។

២៦. យុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណ-ដំណាក់កាលទី៣ ឆ្នាំ២០១៣។

២៧. អនុសញ្ញាអន្តរជាតិស្តីពីការផ្លាស់ប្តូរអាកាសធាតុ និងពិធីការទីក្រុង Kyoto ឆ្នាំ១៩៩២។
២៨. អនុសញ្ញាស្តីពីជីវៈចម្រុះ ឆ្នាំ១៩៩៦។
២៩. ពិធីសារម៉ុងត្រេអាល់ស្តីពីសារធាតុបំផ្លាញស្រទាប់អូហ្សូន
៣០. គោលការណ៍ណែនាំរបស់ JICA សម្រាប់សិក្សាលើបរិស្ថាន និងសង្គម ឆ្នាំ២០១០។
៣១. គោលនយោបាយរបស់ធនាគារជប៉ុន។
៣២. ដីនៃប្រទេសកម្ពុជា រៀបរៀងដោយ ត្រាន កាញ់ ឆ្នាំ២០០០។
៣៣. របាយការណ៍សិក្សាសមិទ្ធិលទ្ធភាពគម្រោង ឆ្នាំ២០១៤។
៣៤. របាយការណ៍ស្ថិតិ និងសូចនាករឆ្នាំ ២០១៤-២០១៥ របស់ក្រសួងអប់រំ យុវជន និងកីឡា។
៣៥. របាយការណ៍អង្កេតសុខភាព និងប្រជាសាស្ត្រ ឆ្នាំ២០១៤ របស់ក្រសួងសុខាភិបាល។
៣៦. ក្រសួងផែនការ ឆ្នាំ២០១៥។ អត្រាភាពក្រីក្រតាមបណ្តាឃុំ/សង្កាត់ ក្រុង/ស្រុក/ខណ្ឌ និង ខេត្ត/រាជធានី។