ស្ថានភាពសណ្តាប់ធ្នាប់ សុវត្ថិភាពចរាចរ និងយុទ្ធសាស្ត្រទប់ស្កាត់
កាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរផ្លូវគោក

I-**សេចក្តីផ្តើម** :

មុនពេលមានសង្គ្រាមស៊ីវិល ប្រទេសកម្ពុជាមានច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោកដែលជាមូលដ្ឋានគតិយុត្តិសំរាប់គ្រប់គ្រងសណ្តាប់ធ្នាប់ សុវត្ថិភាពចរាចរនៅទូទាំងប្រទេស ។ ពេលនោះស្ថានភាពចរាចរបានប្រព្រឹត្តទៅមានលក្ខណៈល្អប្រសើរជាបង្គួរ អាស្រ័យដោយហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវស្ពាន តម្រូវការនៃការប្រើប្រាស់មធ្យោបាយយានយន្តគ្រប់ប្រភេទសមស្របទៅនឹងស្ថានភាពសេដ្ឋកិច្ច និងបរិយាកាសសង្គមក្នុងដំណាក់កាលនោះ ។ ចាប់ពីឆ្នាំ១៩៧០ ប្រទេសជាតិបានធ្លាក់ចូលទៅក្នុងភ្នក់ភ្លើងសង្គ្រាម ប្រព័ន្ធគម–នាគមន៍មួយចំនួនត្រូវកាត់ផ្តាច់ពីទីប្រជុំជនស្រុកមកខេត្ត និងពីទីរួមខេត្តមកទីក្រុងភ្នំពេញ ។ ប្រជាពលរដ្ឋបានប្រមូលផ្តុំមករស់នៅតាមទីប្រជុំជន ទីក្រុង ដែលជាការចាប់ផ្តើមធ្វើអោយស្ថានភាពចរាចរមានភាពស្មុគស្មាញ សណ្តាប់ធ្នាប់ចរាចរណ៍ត្រូវបានបាត់បង់ជាបណ្តើរៗ អាត្រានៃគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ក៏មានកំណើនជាបន្តបន្ទាប់ ។ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវស្ពានមួយចំនួនក៏ត្រូវបានខ្ទេចខ្ទាំដោយសារសង្គ្រាម និងខូចខាតដោយសារការមិនបានជួសជុលថែទាំ ។

ក្រោយឆ្នាំ១៩៧៩ ការស្តារ និងអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវស្ពានត្រូវបានគិតគូរឡើងវិញ បំរើបានតម្រូវការដឹកជញ្ជូន អភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចជាតិ និងធ្វើអោយប្រសើរឡើងនូវសុខមាលភាព និងការរស់នៅរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ ។ ច្បាប់ស្តីពីចរាចរផ្លូវគោកត្រូវបានតាក់តែងឡើងវិញ និងប្រកាសអោយប្រើប្រាស់នៅថ្ងៃទី៣១ ខែសីហា ឆ្នាំ១៩៩១ ។ អនុលោមតាមច្បាប់នេះក្រសួងមហាផ្ទៃ ក្រសួងសាធារណៈការនិងដឹកជញ្ជូន និងអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច បានរៀបចំនូវលិខិតបទដ្ឋានជាច្រើនសំដៅពង្រឹងគ្រប់គ្រងសណ្តាប់ធ្នាប់ សុវត្ថិភាពចរាចរផ្លូវគោកអោយកាន់តែល្អប្រសើរ ។ ប៉ុន្តែអាស្រ័យដោយសេដ្ឋកិច្ចជាតិមានការរីកចំរើនឆាប់រហ័ស ស្ថានភាពជីវភាពរស់នៅរបស់ប្រជាពលរដ្ឋត្រូវបានលើកកំពស់តម្រូវការផ្សេងៗក្នុងសង្គមកាន់តែមានកំរិតខ្ពស់ ជាពិសេសតម្រូវការក្នុងការប្រើប្រាស់មធ្យោបាយយានយន្តគិតទាំងស្ថាប័នរដ្ឋ សង្គមស៊ីវិល និងឯកជន បានធ្វើអោយមានការប្រែប្រួលយ៉ាងខ្លាំងអំពីស្ថានភាពសណ្តាប់ធ្នាប់ សុវត្ថិភាពចរាចរ ដែលជាហេតុធ្វើអោយជះឥទ្ធិពលដល់ទិដ្ឋភាពនានាជាច្រើន មានន័យថា មិនត្រឹមតែធ្វើអោយស្លាប់ និងរបួសមនុស្សជាប្រចាំថ្ងៃនោះទេ ប៉ុន្តែក៏បានធ្វើអោយខាតបង់ធនធានសេដ្ឋកិច្ច ប៉ះពាល់ដល់នយោបាយកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រ និងធ្វើអោយប៉ះពាល់ដល់កិត្យានុភាព និងភាពថ្លៃថ្នូររបស់ជាតិមួយថែមទៀត ។

មិនត្រឹមតែក្របខ័ណ្ឌកម្ពុជាមួយប៉ុណ្ណោះទេ ប៉ុន្តែស្ថានភាព និងសុវត្ថិភាពចរាចរក្នុងពិភពលោក និងតំបន់នាពេលបច្ចុប្បន្នក៏បានធ្វើអោយមានការចាប់អារម្មណ៍យ៉ាងខ្លាំង សិក្ខាសាលាលើកទី១ ស្តីពីដៃគូសុវត្ថិភាពផ្លូវគោកជាសកលនៅបណ្តាប្រទេសអាស៊ាន (GRSP) បានប្រារព្ធធ្វើឡើងកាលពីថ្ងៃទី២៦-២៨ ខែមិនា ឆ្នាំ២០០១ នៅទីក្រុងតូក្យូ ដែលមានប្រទេសជាសមាជិកអាស៊ានទាំង ១០ និងបណ្តាអង្គការនានាចំនួន ១១ ចូលរួម ដើម្បីពិគ្រោះយោបល់ដាក់ចេញនូវក្របខ័ណ្ឌយុទ្ធសាស្ត្រ និងផែនការសកម្មភាពក្នុងការកាត់បន្ថយអាត្រាគ្រោះថ្នាក់ចរាចរនៅក្នុងតំបន់របស់យើងនេះ ។ នៅខែមករា ឆ្នាំ២០០៤ នាទីក្រុងភ្នំពេញ ក្រោមជំនួយឧបត្ថម្ភរបស់ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី (ADB) បានបើកសិក្ខាសាលាមួយស្តីពីសកម្មភាពសុវត្ថិភាពផ្លូវគោក ហើយគណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ត្រូវបានរាជរដ្ឋាភិបាលបង្កើតឡើង ដែលមានតួនាទីរៀបចំគោលនយោបាយជាតិ យុទ្ធសាស្ត្រ និងផែនការសកម្មភាពសុវត្ថិភាពចរាចរផ្លូវគោកអោយមានប្រសិទ្ធិភាព ។

II-<u>**គោលនយោបាយ និងប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងសណ្តាប់ធ្នាប់សុវត្ថិភាពចរាចរផ្លូវគោក**</u> :

១-<u>**គោលនយោបាយជាតិ**</u> :

ស្របតាមយុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណ ក៏ដូចជាគោលនយោបាយកាត់បន្ថយភាពក្រីក្ររបស់រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា បច្ចុប្បន្នក៏វិតជីវភាពរស់នៅរបស់ប្រជាពលរដ្ឋមានការរីកចំរើនជាលំដាប់ ។ ក៏វិតជីវភាពរស់នៅមានការរីកចំរើន មធ្យោបាយធ្វើដំណើរក៏មានការកើនឡើងគួរអោយកត់សម្គាល់ ក្នុងនោះបញ្ហាសណ្តាប់ធ្នាប់ សុវត្ថិភាពចរាចរគឺជាបញ្ហាមួយយ៉ាងសំខាន់ដែលត្រូវបានយកចិត្តទុកដាក់ និងចាប់អារម្មណ៍ ។ ដើម្បីឆ្លើយតបទៅនឹងស្ថានភាពគ្រោះថ្នាក់ចរាចរនាពេលបច្ចុប្បន្ន រាជរដ្ឋាភិបាលមានគោលនយោបាយសុវត្ថិភាពចរាចរផ្លូវគោក ដើម្បីកាត់បន្ថយអាត្រាគ្រោះថ្នាក់ចរាចរ រៀបចំសណ្តាប់ធ្នាប់ សុវត្ថិភាពចរាចរ សំដៅកាត់បន្ថយការបាត់បង់ថវិកាជាតិដោយសារគ្រោះថ្នាក់ចរាចរ ការខូចខាតទ្រព្យសម្បត្តិរដ្ឋ និងឯកជន ព្រមទាំងកាត់បន្ថយនូវផលវិបាកសង្គម ដូចជាការបន្សល់ទុកនូវកុមារកំព្រា ស្ត្រីមេម៉ាយ ជនពិការ និងទុរគតភាព ។

ក្នុងក្របខ័ណ្ឌគោលនយោបាយខាងលើនេះ គំរោងកម្មវិធីសុវត្ថិភាពលើដងផ្លូវគឺសំដៅពង្រឹងសមត្ថភាពនៅតាមស្ថាប័ន តាមរយៈការបណ្តុះបណ្តាល ការរៀបចំធ្វើឯកសារ បទដ្ឋាននានាដែលពាក់ព័ន្ធបច្ចេកទេស រៀបចំបណ្តាញការងារ និងការផ្លាស់ប្តូរពិសោធន៍រវាងបណ្តាប្រទេសក្នុងតំបន់ ។ លើមូលដ្ឋាននេះទាមទារប្រមូលផ្តុំរាល់កម្លាំងទាំងអស់ ដើម្បីបង្កើនកិច្ចសហប្រតិបត្តិការ និងការសំរបសំរួលរវាងគ្រប់ស្ថាប័ន អង្គការនានា វិស័យឯកជន និងសាធារណៈជនទាំងអស់ដើម្បីចាត់វិធានការកែលំអរសុវត្ថិភាពលើដងផ្លូវ ។

២.ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពចរាចរផ្លូវគោក :

ក្រសួងចំនួនពីរ ដើរតួនាទីសំខាន់ក្នុងការធ្វើសេនាធិការជូនរាជរដ្ឋាភិបាលក្នុងការគ្រប់គ្រងសណ្តាប់ធ្នាប់ សុវត្ថិភាពចរាចរ គឺក្រសួងមហាផ្ទៃ និងក្រសួងសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូន ។

–ក្រសួងមហាផ្ទៃ មានភារកិច្ចរៀបចំចាត់ចែងសណ្តាប់ធ្នាប់ សុវត្ថិភាពលើដងផ្លូវ និងកិច្ចប្រតិបត្តិការអនុវត្តច្បាប់ (និយាយដោយឡែកលើការងារចរាចរផ្លូវគោក) ។

–ក្រសួងសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូន មានភារកិច្ចគ្រប់គ្រងការងារដឹកជញ្ជូន ការគ្រប់គ្រងជួសជុល ថែរក្សា និងអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវ ស្ពាន គ្រប់គ្រងការធ្វើអាជីវកម្មយានយន្ត និងសាលារៀនបើកបរឯកជន ។

–បន្ថែមពីលើក្រសួងទាំងពីរនេះ រាជរដ្ឋាភិបាលបានបង្កើតគណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរផ្លូវគោក នៅថ្ងៃទី០៦ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០០៥ មានតួនាទីកំណត់អំពីនយោបាយជាតិលើសកម្មភាពសុវត្ថិភាពចរាចរផ្លូវគោក ។

ក្រោយថ្ងៃរំដោះឆ្នាំ១៩៧៩ ការងារចុះបញ្ជីផ្តល់ប័ណ្ណសំគាល់យានយន្តគ្រប់ប្រភេទ និងការត្រួតពិនិត្យផ្តល់ប័ណ្ណបើកបរជាសមត្ថកិច្ចរបស់ក្រសួងមហាផ្ទៃ ។ រហូតដល់ថ្ងៃទី១១ ខែធ្នូ ឆ្នាំ១៩៨៩ ក្រសួងមហាផ្ទៃ និងក្រសួងគមនាគមន៍និងប្រៃសណីយ៍ (បច្ចុប្បន្នក្រសួងសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូន) បានចេញសេចក្តីប្រកាសរួម ដោយផ្ទេរភារកិច្ចការងារចុះបញ្ជីផ្តល់ប័ណ្ណសំគាល់យានយន្តគ្រប់ប្រភេទ និងផ្តល់ប័ណ្ណបើកបរជាសមត្ថកិច្ចរបស់ក្រសួងសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូនវិញ ។ ដោយឡែកក្រសួងមហាផ្ទៃ និងក្រសួងការពារជាតិ ទទួលខុសត្រូវចុះបញ្ជីផ្តល់ប័ណ្ណសំគាល់យានយន្តគ្រប់ប្រភេទជាទ្រព្យសម្បត្តិរដ្ឋ ក្រោមការគ្រប់គ្រងរបស់ក្រសួងទាំងពីរ ។

ក្រោមជំនួយបច្ចេកទេសពីរដ្ឋាភិបាលសាធារណរដ្ឋកូរ៉េ ការចុះបញ្ជីផ្តល់ប័ណ្ណសំគាល់យានយន្តបានដំណើរការតាមប្រព័ន្ធព័ត៌មានវិទ្យា ដោយបញ្ចូលនូវអត្តសញ្ញាណ និងរាល់ទិន្នន័យបច្ចេកទេសរបស់យានយន្តនិមួយៗ ។ តាមរយៈប្រព័ន្ធការងារនេះបានបង្កលក្ខណៈងាយស្រួលដល់ការចុះបញ្ជីគ្រប់គ្រង និងការចែកចាយទិន្នន័យ ។ ប៉ុន្តែនៅក្នុងដំណាក់កាលនៃការអនុវត្តក៏មានកង្វះខាតខ្លះក្នុងកិច្ចសហការ មានការយឺតយ៉ាវក្នុងការផ្តល់ទិន្នន័យយានយន្តមកក្រសួងមហាផ្ទៃ ដោយទើបតែបានកែសំរួលក្នុងពេលថ្មីៗកន្លងមកនេះ ។ បញ្ហានេះក៏បានធ្វើអោយមានការជះឥទ្ធិពលដល់ការគ្រប់គ្រង ការងារស្រាវជ្រាវករណីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរ ស្រាវជ្រាវបទល្មើសផ្សេងៗពាក់ព័ន្ធនឹងការប្រើប្រាស់យានយន្ត ក៏ដូចជាការសិក្សាស្រាវជ្រាវផ្សេងៗពាក់ព័ន្ធទៅនឹងការរៀបចំសណ្តាប់ធ្នាប់ សុវត្ថិភាពចរាចរ ។

ចំពោះការផ្តល់ប័ណ្ណបើកបរយានយន្តមកទល់បច្ចុប្បន្ននេះ មានសាលារៀនបើកបរឯកជនចំនួន**១១** មានស្នាក់ការតាំងនៅ **០៧ខេត្ត–ក្រុង** ត្រូវបានអនុញ្ញាតិច្បាប់អោយបើកបង្រៀនបើកបរយានយន្ត ។ ពីឆ្នាំ១៩៩០ មកដល់ឆ្នាំ២០០៥នេះ បានផ្តល់ប័ណ្ណបើកបរដល់អ្នកបើកបរយានយន្តគ្រប់ប្រភេទបានចំនួន

២៨០.៦៤៥នាក់ ។ ទោះបីយ៉ាងនេះយើងក៏បានពិនិត្យឃើញថា ការបង្រៀនបើកបរមិនទាន់ធានាបានតាមកំរិតស្តង់ដារ ការត្រួតពិនិត្យប្រឡងផ្តល់ប័ណ្ណបើកបរក៏នៅមានភាពធូររលុងដោយអន្លើ ។

ដើម្បីពង្រឹងប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងសណ្តាប់ធ្នាប់ សុវត្ថិភាពចរាចរផ្លូវគោក ច្បាប់ស្តីពីចរាចរផ្លូវគោកត្រូវបានដាក់អោយប្រើប្រាស់កាលពីថ្ងៃទី៣១ ខែសីហា ឆ្នាំ១៩៩១ ។ ក្រសួងសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូន និងក្រសួងមហាផ្ទៃ បានរៀបចំលិខិតបទដ្ឋានមួយចំនួនបន្ថែមទៀតមានជាអាទិ៍ :

-អនុក្រិត្យស្តីពីការផ្តល់ប័ណ្ណសំគាល់យានយន្តផ្លូវគោក

-អនុក្រិត្យស្តីពីការគ្រប់គ្រងដីចំណីតាមបណ្តាញផ្លូវថ្នល់ និងផ្លូវរថភ្លើងនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

-អនុក្រិត្យស្តីពីការកំរិតទម្ងន់អតិបរមានៃយានយន្តដឹកទំនិញផ្លូវគោក

-បទដ្ឋានគំរូបច្ចេកទេសជំហានដំបូងនៃគំនូរស្តង់ដារសម្ភារៈ និងផ្នែកចរាចរ

-ប្រកាសអន្តរក្រសួងមហាផ្ទៃ សាធារណៈការនិងដឹកជញ្ជូន សុខាភិបាល ស្តីពីការស្រង់ទិន្នន័យគ្រោះថ្នាក់ចរាចរ ។ល។

ផ្អែកតាមការវិវឌ្ឍន៍រីកចំរើនរបស់សង្គម និងដើម្បីអោយច្បាប់ចរាចរផ្លូវគោកស្របតាមបទដ្ឋានបច្ចេកទេសក្នុងតំបន់ផងនោះ សេចក្តីព្រាងច្បាប់ថ្មីមួយត្រូវបានគណៈរដ្ឋមន្ត្រីពិនិត្យសំរេច និងបច្ចុប្បន្នកំពុងឆ្លងដោយគណៈកម្មាធិការទី៩ របស់រដ្ឋសភា ។

III-ស្ថានភាពចរាចរផ្លូវគោកនៅព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា :

១-ស្ថានភាពហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវស្ពាន :

ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវស្ពានគឺជាសរសៃឈាមនៃខឿនសេដ្ឋកិច្ចជាតិ ។ ក្រោយថ្ងៃរំដោះ ៧មករា ឆ្នាំ១៩៧៩ ផ្លូវថ្នល់សំខាន់ៗដែលក្រាលថ្ម ចាក់កៅស៊ូ ទាំងផ្លូវជាតិ និងផ្លូវខេត្ត មានប្រមាណតែជាង **២.១០០គ.មតែប៉ុណ្ណោះ** ក្រៅពីនេះភាគច្រើនជាប្រភេទផ្លូវក្រាលថ្ម និងក្រាលគ្រួសក្រហម ។ ផ្លូវប្រហែល **២០%** មានគុណភាពអន់ និងខ្វះភាពរឹងមាំ និង **៤០%**ទៀតជាផ្លូវលំតូចជាង ៤ម៉ែត្រ ។

ប៉ុន្តែរហូតមកទល់បច្ចុប្បន្ននេះ រាជរដ្ឋាភិបាលបានបង្កើនល្បឿនជួសជុល និងស្តារឡើងវិញហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធស្ពានផ្លូវទទួលបានជោគជ័យយ៉ាងត្រចះត្រចង់ បំរើបានតម្រូវការដឹកជញ្ជូនអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចជាតិ លើកស្ទួយកំរិតជីវភាពរស់នៅរបស់ប្រជាជននៅទូទាំងប្រទេស ។ ជាមួយការជួយឧបត្ថម្ភពីបណ្តាប្រទេសជាមិត្ត ដែលបានផ្តល់ជំនួយឥតសំណង និងប្រាក់កម្ចី គួបផ្សំជាមួយធនធនជាតិ គិតមកទល់ពេលនេះការកសាងជួសជុល និងស្តារហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវស្ពាន ដាក់អោយដំណើរការចរាចរបានស្រួលសរុបប្រវែង **៣៥.៤៣២,៩៨១គ.ម** ក្នុងនោះរួមមាន :

-ផ្លូវជាតិលេខ ១-២-៣-៤-៥-៦-៧ មានប្រវែង **២.១១៥,៥២៦គ.ម**

-ផ្លូវជាតិផ្សេងទៀត មានប្រវែង **២.៦៩៣,៤៧៦គ.ម**

-ផ្លូវខេត្ត-ក្រុង មានប្រវែង **៦.៦៤៥,០៦៩គ.ម**

-ផ្លូវក្រាលគ្រួសក្រហម មានប្រវែង **៩.៤០២,៩១គ.ម**

-ផ្លូវដីធម្មតា មានប្រវែង **១៤.៥៧៦គ.ម**

ក្រៅពីផ្លូវថ្នល់បានជួសជុល និងកសាងស្ពានថ្មីចំនួន **២.២៣២កន្លែង** មានប្រវែងសរុប **៥២,៧៧២គ.ម** ។

២-ស្ថានភាពមធ្យោបាយយានយន្ត :

ស្របទៅនឹងការរីកចំរើនលើវិស័យសេដ្ឋកិច្ច តម្រូវការផ្សេងៗក្នុងសង្គមក៏មានកំរិតកើនឡើង ជាពិសេសមធ្យោបាយយានយន្តគ្រប់ប្រភេទមានកំណើនគួរអោយកត់សម្គាល់ ដែលជាក្រិតក្រមរ្យកើតមាននៅគ្រប់ប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ ។

យោងតាមតួលេខនៃការចុះបញ្ជីយានយន្ត បានបង្ហាញអោយឃើញនូវកំណើនយានយន្តប្រមាណ **១០%** ជារៀងរាល់ឆ្នាំ គិតពីឆ្នាំ១៩៩៤ ដល់ទល់ឆ្នាំ២០០៤ និងបានកើនឡើងទ្វេរដង **២០,៤៥%** ពីឆ្នាំ២០០៤ ដល់ឆ្នាំ២០០៥ ។

អាស្រ័យដោយលក្ខណៈពិសេសសភាពការណ៍នៅកម្ពុជា ប្រភេទគុណភាពយានយន្តដែលបាននាំចូលពីបរទេស និងដែលបាននិងកំពុងចរាចរនៅលើដងផ្លូវមានបីប្រភេទគឺ យានយន្តប្រភេទថ្មី យានយន្តជជុះ និងយានយន្តកែច្នៃ ចំពោះរថយន្តគ្រប់ប្រភេទក៏មាននាំចូលរថយន្តចង្កូតស្តាំផងដែរ ដែលផ្ទុយនឹងប្រព័ន្ធបើកបរប្រកាន់ស្តាំ ។ ប្រភេទយានយន្តជជុះ និងរថយន្តចង្កូតស្តាំដែលបានកែមកចង្កូតឆ្វេង គឺជាមធ្យោបាយដែលយើងមានការចាប់អារម្មណ៍ខ្លាំងលើផ្នែកសុវត្ថិភាពបច្ចេកទេស ។

គិតពីឆ្នាំ១៩៩០ មកទល់ឆ្នាំ២០០៥នេះ មធ្យោបាយយានយន្តគ្រប់ប្រភេទដែលបានចុះបញ្ជីនៅក្រសួងសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូនមានចំនួន និងទិន្នន័យដូចខាងក្រោម :

-ទោចក្រយានយន្ត ចំនួន **៤២៩,៦៨៩គ្រឿង**

-រថយន្តធុនស្រាល ចំនួន **៨៧,៨៨៧គ្រឿង**

-រថយន្តដឹកអ្នកដំណើរ ចំនួន **១៣,០៧៧គ្រឿង**

-រថយន្តដឹកទំនិញ ចំនួន **៤៤,១៧៦គ្រឿង**

➢ក្នុងចំនួនរថយន្តគ្រប់ប្រភេទ តាមការប៉ាន់ប្រមាណមានរថយន្តចង្កូតស្តាំប្រហែល **១០%** ។

ដោយឡែកមធ្យោបាយយានយន្តដែលគ្រប់គ្រងដោយក្រសួងមហាផ្ទៃរួមមាន :

-ទោចក្រយានយន្ត ចំនួន **៤៤៣គ្រឿង**

-រថយន្តធុនស្រាល ចំនួន **១២៤គ្រឿង**

-រថយន្តដឹកកម្លាំង ចំនួន **១៧គ្រឿង**

ក្រៅពីមធ្យោបាយខាងលើនេះ មានយានយន្តកែឆ្នៃក្នុងស្រុកជាច្រើនទៀត ជាប្រភេទយានយន្តដឹកជញ្ជូន គោយន្ត រឺម៉ករុញ រឺម៉កម៉ូតូ ក៏មានកំណើនជាបន្តបន្ទាប់ ដែលមិនបានត្រួតពិនិត្យលក្ខណៈបច្ចេកទេស និងចុះបញ្ជីគ្រប់គ្រងនៅឡើយ ។

IV-**សភាពការណ៍សណ្តាប់ធ្នាប់សុវត្ថិភាពចរាចរផ្លូវគោក :**

ការអភិវឌ្ឍន៍កាន់តែប្រសើរឡើងនៃស្ថានភាពផ្លូវស្ពានទូទាំងប្រទេសតាំងពីទីក្រុងរហូតដល់ជនបទបានបង្កភាពងាយស្រួលដល់ដំណើរការធ្វើចរាចរដឹកជញ្ជូន បំរើតម្រូវការទាន់ពេលក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចជាតិអោយមានការរីកចំរើន និងលើកកំពស់ជីវភាពរស់នៅរបស់ប្រជាពលរដ្ឋអោយចាកផុតពីទុរគតភាព ។ ជាមួយការងាយស្រួលនៃស្ថានភាពផ្លូវថ្នល់ និងកំណើនយ៉ាងឆាប់រហ័សនៃមធ្យោបាយយានយន្តគ្រប់ប្រភេទគួបផ្សំនឹងការប្រើប្រាស់ផ្លូវដោយមិនគោរពច្បាប់អោយបានម៉ឺងម៉ាត់ បានធ្វើអោយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរមានការកើនឡើងជាបន្តបន្ទាប់គួរអោយកត់សំគាល់ ។

សណ្តាប់ធ្នាប់ចរាចរមានចំណងទាក់ទំនង និងជះឥទ្ធិពលដោយផ្ទាល់ដល់សុវត្ថិភាពចរាចរ ។ បើប្រសិនសណ្តាប់ធ្នាប់ចរាចរត្រូវបានបាត់បង់នោះនឹងធ្វើអោយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរមានអាត្រាកាន់តែខ្ពស់ ។ សណ្តាប់ធ្នាប់ចរាចរមានការពាក់ព័ន្ធយ៉ាងច្រើនដល់អ្នកដែលប្រើប្រាស់ផ្លូវ ពាក់ព័ន្ធដល់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ បញ្ហាបរិស្ថាន និងកត្តាគួបផ្សំផ្សេងៗជាច្រើនទៀត ។

យោងតាមទិន្នន័យដែលប្រមូលបានគ្រប់គ្រាន់ជាបង្គួរចាប់តាំងពីឆ្នាំ ២០០០ រហូតដល់ឆ្នាំ ២០០៥ អាត្រាគ្រោះថ្នាក់ចរាចរមានការកើនឡើង **១៥%** ជារៀងរាល់ឆ្នាំ ដែលគិតជាមធ្យម**១ថ្ងៃ** មានមនុស្សស្លាប់ដោយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរចំនួន **០៣នាក់** និងរបួស **២០នាក់** ។ ទោះបីក្នុងឆ្នាំ២០០៥ គ្រោះថ្នាក់ចរាចរមានការថយចុះ **៧%** បើប្រៀបធៀបទៅឆ្នាំ២០០៤ ក៏អាត្រាមនុស្សស្លាប់ និងរបួសនៅមានចំនួនច្រើននៅឡើយ ។ គិតនៅក្នុងសរុបទូវយានយន្ត **១០,០០០គ្រឿង** មានអាត្រាមនុស្សស្លាប់ **១៥,៧៣នាក់** (គិតក្នុងឆ្នាំ២០០៥) (ជូនភ្ជាប់ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី១ និង២) ។ ទោចក្រយានយន្តគឺជាមធ្យោបាយដែលបង្កអោយមានគ្រោះថ្នាក់ច្រើន និងកើតមានរហូតដល់ **៦២%** និងបណ្តាលអោយមនុស្សរងគ្រោះរហូតដល់ **៧២%** ។

គ្រោះថ្នាក់ចរាចរមិនត្រឹមតែធ្វើអោយគ្រោះថ្នាក់ដល់អាយុជីវិត របួសមនុស្ស សត្វ និងបាត់បង់ទ្រព្យសម្បត្តិរដ្ឋ ឯកជនប៉ុណ្ណោះទេ ប៉ុន្តែបានធ្វើអោយប៉ះពាល់ និងខាតបង់ប្រភពធនធានសេដ្ឋកិច្ចដែលជាឧបសគ្គក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចសង្គមថែមទៀត ។ យោងតាមការប្រមូលទិន្នន័យពីធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី (ADB) បានបង្ហាញអោយឃើញថាការខាតបង់បណ្តាលមកពីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរក្នុងឆ្នាំ២០០៣ មានប្រមាណ **១១៦លានដុល្លាសហរដ្ឋអាមេរិក** ក្នុងឆ្នាំ២០០៤មានប្រមាណ **១៣១លានដុល្លាសហរដ្ឋអាមេរិក** និងមានប្រមាណ **១២២លានដុល្លាសហរដ្ឋអាមេរិក** ក្នុងឆ្នាំ២០០៥នេះ ។

V-<u>សិក្សាអំពីមូលហេតុនៃគ្រោះថ្នាក់ចរាចរ</u> :

ដូចក្នុងទិន្នន័យដែលបានជំរាបជូនខាងលើ ពីមួយឆ្នាំទៅមួយឆ្នាំការបាត់បង់សណ្តាប់ធ្នាប់ចរាចរ និងករណីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរមានការកើនឡើងគួរអោយព្រួយបារម្ភ ទោះបីមានការខិតខំប្រឹងប្រែងរៀបចំការពារ និងទប់ស្កាត់ពីសំណាក់នគរបាលចរាចរ និងភ្នាក់ងារមានសមត្ថកិច្ចរក្សាសណ្តាប់ធ្នាប់ សុវត្ថិភាពចរាចរយ៉ាងណាក៏ដោយ ចំនួននៃគ្រោះថ្នាក់ និងបញ្ហាកកស្ទះចរាចរក៏នៅកើតឡើងជាបន្តបន្ទាប់ ។

ឆ្លងកាត់តាមការសិក្សាស្រាវជ្រាវ និងប្រមែប្រមូលទិន្នន័យ ការបាត់បង់សុវត្ថិភាពចរាចរ និងភាពងាយបង្កអោយមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរ បណ្តាលមកពីកត្តាសំខាន់ៗមួយចំនួនដូចខាងក្រោម :

១-<u>អំពីកត្តាច្បាប់ ការអនុវត្តច្បាប់ និងការផ្សព្វផ្សាយអប់រំ</u> :

-ច្បាប់ចរាចរផ្លូវគោកដែលបានដាក់ជាធរមាននៅឆ្នាំ១៩៩១ មានការខ្វះខាតនូវខ្លឹមសារសំខាន់ៗមួយចំនួន សំរាប់ជាបញ្ញាត្តិអោយអ្នកបើកបរអនុវត្តតាម ក៏ដូចជាដើម្បីរក្សាសុវត្ថិភាពក្នុងពេលបើកបរ ជាពិសេសទណ្ឌកម្មដែលមានចែងក្នុងបញ្ញត្តិច្បាប់មានកំរិតទាប ដែលធ្វើអោយអ្នកប្រព្រឹត្តមិនខ្លាចរអាក្នុងការធ្វើអោយមានកំហុស ។

-ការអនុវត្តន៏ច្បាប់របស់ភ្នាក់ងារអនុវត្តច្បាប់ដែលមានការពាក់ព័ន្ធនៅមានភាពធូររលុង និងអសកម្មជាច្រើន ដោយផ្អែកលើលក្ខ័ណ្ឌជីវភាព គួបផ្សំនឹងកង្វះខាតលើសម្ភារៈឧបករណ៏ទំនើបសំរាប់បំពេញភារកិច្ចត្រួតពិនិត្យសុវត្ថិភាព សណ្តាប់ធ្នាប់ចរាចរ ។ សមត្ថភាពយល់ដឹងអំពីច្បាប់របស់ភ្នាក់ងារអនុវត្តច្បាប់នៅមានកំរិត និងនៅមិនទាន់បានលើកកំពស់សីលធម៌ អាកប្បកិរិយាម៉ឺងម៉ាត់ក្នុងការបំពេញភារកិច្ច ដែលជាហេតុធ្វើអោយការគោរពច្បាប់របស់អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់មានភាពទន់ខ្សោយ ។

-ការផ្សព្វផ្សាយអប់រំអំពីច្បាប់មានសារៈសំខាន់ ដើម្បីអោយមានការយល់ដឹង និងគោរពច្បាប់ជាទូទៅ ប៉ុន្តែកិច្ចការនេះយើងបានធ្វើតិចតួចបំផុត ហើយធ្វើបានតែនៅក្នុងទីក្រុងតែប៉ុណ្ណោះ ។ ការផ្សព្វផ្សាយអប់រំត្រូវធ្វើអោយទូលំទូលាយ គ្រប់បណ្តាញផ្សព្វផ្សាយតាំងពីក្នុងគ្រឹះស្ថានសិក្សា នៅក្នុងសហគមន៏ នៅក្នុងសង្គមគ្រួសារ ដើម្បីអោយមនុស្សម្នាក់ៗយល់ និងជួយអប់រំគ្នាទៅវិញទៅមក ។

២-<u>កត្តាអ្នកបើកបរ</u> :

-អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវជាមុខសញ្ញាមួយសំខាន់បំផុតក្នុងការបង្កអោយមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរ ការបំពានច្បាប់របស់អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវនៅតែមានរហូតដល់ **៩០.៧៥%** ។ អ្នកបើកបរមានប័ណ្ណបើកបរចំនួន **២៨០,៦៤៥នាក់** ។ អ្នកបើកបរមិនគោរពសិទ្ធិអាទិភាព មិនគោរពផ្លាកសញ្ញា ភ្លើងសញ្ញា បើកបរលើសល្បឿន បើកបរក្នុងស្ថានភាពស្រវឹង មិនប្រកាន់ស្តាំ ឆ្លងកាត់ខ្វះការប្រុងប្រយ័ត្ន ។ល។ អ្នកអូសរទេះ និងរុញរទេះ ដឹកសត្វ អ្នកថ្មើរជើង ការដង្ហែរក្បួនគ្មានច្បាប់ទម្លាប់នៅលើដងផ្លូវក៏បានរំខានដល់ការធ្វើចរាចរលើផ្លូវថ្នល់យ៉ាងខ្លាំងក្លាដែរ និងបង្កអោយគ្រោះថ្នាក់ជាញឹកញាប់ ។ ជាមួយគ្នានេះការបើកបរ

ក្នុងអកប្បកិរិយាខ្វះសីលធម៌ ខ្វះភាពយោគយល់ ការប្រណាំងយានយន្តខុសច្បាប់ក្នុងសភាពភ្លើតភ្លើនក៏បានបង្កអោយមានគ្រោះថ្នាក់ដល់ជនស្លូតត្រង់ជាទៃទៀត ។

៣-កត្តាយានយន្ត :

-យានយន្តមួយចំនួនកំពុងធ្វើចរាចរលើដងផ្លូវថ្នល់ពុំមានចុះបញ្ជី ពាក់ផ្លាកលេខតាមច្បាប់កំណត់នៅឡើយ យានយន្តខ្លះពាក់ផ្លាកលេខក្លែងក្លាយ ផ្លាកលេខមិនប្រក្រតី ហើយប្រភេទយានយន្តទាំងនេះដែលបង្កអោយមានការបាត់បង់សណ្តាប់ធ្នាប់ច្រើន ព្រមទាំងទាក់ទងដល់វិធានការការពារសន្តិសុខថែមទៀត ។

ទោចក្រយានយន្ត និងរថយន្តដឹកអ្នកដំណើរ ដឹកទំនិញខ្លះទៀត កែឆ្នៃតួ ទ្រុង ទំហំកំពស់ដោយគ្មានការអនុញ្ញាតិប្លង់ បច្ចេកទេស និងច្បាប់ពីក្រសួងជំនាញ ធ្វើអោយការកែឆ្នៃ និងដឹកជញ្ជូនខ្វះសុវត្ថិភាពជាដើម ។ ទន្ទឹមនឹងនេះការត្រួតពិនិត្យលក្ខណៈសុវត្ថិភាពបច្ចេកទេស គ្រាន់តែមានការត្រួតពិនិត្យតែមិនបានកំណត់ និងបង្ខំអោយម្ចាស់យានយន្តត្រូវតែកែលំអរ ជួសជុល ដើម្បីរក្សាសុវត្ថិភាពនៅឡើយ មានរថយន្តតែ **៩៤,៩៧០គ្រឿង**ប៉ុណ្ណោះ ដែលបានមកត្រួតពិនិត្យលក្ខណៈបច្ចេកទេស ។ ការដឹកអ្នកដំណើរហួសកំណត់ ជាពិសេសការត្រួតពិនិត្យទម្ងន់ផ្ទុករបស់រថយន្ត យើងបានបង្កើតគណៈកម្មការចំរុះដើម្បីត្រួតពិនិត្យ លើការដាក់ស្លែងគ្រាន់តែធ្វើការផាកពិន័យការផ្ទុកទំនិញលើសទម្ងន់ ប៉ុន្តែរថយន្តដែលផ្ទុកលើសទម្ងន់នៅតែអាចបន្តការធ្វើចរាចរលើដងផ្លូវថ្នល់បានដដែលបន្ទាប់ពីការផាកពិន័យ ចំណុចនេះចាំបាច់ត្រូវមានការកែសំរួលឡើងវិញ ។

៤-កត្តាហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ :

-ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធស្ពានថ្នល់ មកទល់បច្ចុប្បន្នបានពង្រីកទទឹងផ្លូវធំជាង ១ទ្វេរជា ២ដង និងមានលក្ខណៈបច្ចេកទេសជាស្តង់ដារបានល្អប្រសើរ ។ ប៉ុន្តែក៏នៅមានផ្លូវស្ពាន ដែលបាននិងកំពុងស្តារជួសជុលថែទាំ និងស្ពានបាក់ស្រុតនោះមួយចំនួននៅតូចចង្អៀត កោង និងផ្លូវមួយចំនួនកំពុងឈានទៅខូចខាត និងទ្រុឌទ្រោមទៅវិញបើមិនមានការថែទាំជួសជុលជាប្រចាំនោះទេ ។ ផ្លូវស្ពានមួយចំនួនពុំទាន់មានផ្លាកសញ្ញា គំនូសសញ្ញា ភ្លើងសញ្ញា និងបង្គោលសញ្ញាចរាចរ ។ល។ បញ្ហានេះក៏នាំអោយមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរផងដែរ ។

-ការរស់នៅ ការសាងសង់លំនៅដ្ឋាន ផ្ទះសំបែង របង ឬសង់ជំរកផ្សេងៗតាមបណ្តោយដងផ្លូវជាតិ បានកើតមាននៅទូទាំងប្រទេស ជាពិសេសតាមផ្លូវជាតិ និងផ្លូវខេត្ត ដែលជាឧបសគ្គ ធ្វើអោយបាត់សណ្តាប់ធ្នាប់ និងសុវត្ថិភាពក្នុងការបើកបរ ។ កន្លែងខ្លះដោយគ្មានការត្រួតពិនិត្យពីអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច បានសាងសង់ផ្ទះ ឬធ្វើរបងនៅលើផ្លូវខ្វែង ឬផ្លូវកោង ធ្វើអោយបាំងភ្នែកអ្នកបើកបរ ដែលជាហេតុធ្វើអោយមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរដោយចៃដន្យ ។ នៅក្នុងទីប្រជុំជនបានយកចិញ្ចើមផ្លូវសំរាប់ថ្មើរជើងមកធ្វើជាកម្មសិទ្ធិ (រំលោភលើដីចំណីផ្លូវ) សំរាប់ដាក់លក់ដូរ ចតរថយន្ត ឬដាក់សម្ភារៈផ្សេងៗ ផ្សារ

លក់ដូរភាគច្រើនស្ថិតនៅតាមបណ្តោយដងផ្លូវ ក៏ធ្វើអោយបាត់បង់សណ្តាប់ធ្នាប់ចរាចរគួរអោយកត់សំគាល់ផងដែរ ។

–កង្វះខាតចំណតយានយន្តនៅតាមទីតាំងប្រមូលផ្តុំដូចជាផ្សារ ភោជនីយដ្ឋាន សណ្ឋាគារ សាលារៀន រោងចក្រ សហគ្រាស ។ល។ បានយកចំណីផ្លូវធ្វើចំណត ងាយបង្កអោយមានការកកស្ទះ និងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរដោយមិនអាចជៀសបាន ។ ជាក់ស្តែងឆ្លងតាមការត្រួតពិនិត្យលើទីតាំងចំនួន **៨៨** នៅរាជធានីភ្នំពេញមានទីតាំង **៦៣កន្លែង** ដែលគ្មានចំណត ហើយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរកើតឡើងនៅតាមចំណុចទាំងនេះនៅទូទាំងប្រទេសមានរហូតដល់ **៤៨%** ។

VI-**<u>ទិសដៅយុទ្ធសាស្ត្រ ផែនការសកម្មភាព</u>** :

សណ្តាប់ធ្នាប់ សុវត្ថិភាពចរាចរជាបញ្ហាមួយដ៏សំខាន់ និងជាបញ្ហាប្រឈមដែលតម្រូវអោយមានការខិតខំប្រឹងប្រែងរួមគ្នាដើម្បីធ្វើការទប់ស្កាត់ដោយមានប្រសិទ្ធិភាព និងមាននិរន្តភាព ។ បើប្រសិនគ្មានការទប់ស្កាត់ទេនោះ ចំនួនមនុស្សស្លាប់ និងរបួសដោយសារគ្រោះថ្នាក់ចរាចរនឹងកើនឡើង ហើយតម្លៃនៃសេដ្ឋកិច្ច និងការចំណាយខាងសង្គមកិច្ចនឹងកើនឡើងមិនអាចគណនាបាន ពិសេសរបួសស្នាមដែលជិតជាមលើជនរងគ្រោះ និងក្រុមគ្រួសារគេ ។

ដើម្បីកាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរស្របតាមគោលនយោបាយរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល និងគោលការណ៍រួមរបស់អាស៊ានដែលកំណត់រហូតដល់ឆ្នាំ២០១០ កាត់បន្ថយអាត្រាស្លាប់ដោយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរនៅត្រឹម **០៥នាក់ ក្នុងរថយន្ត ១០.០០០គ្រឿង** និងរហូតដល់ឆ្នាំ២០២០ កាត់បន្ថយអាត្រាស្លាប់ដោយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរនៅត្រឹម **០២នាក់ ក្នុងរថយន្ត ១០.០០០គ្រឿង** ។

អង្គសិក្ខាសាលាលើកឡើងនូវយុទ្ធសាស្ត្រ និងផែនការសកម្មភាពរយៈពេលខ្លី និងរយៈពេលវែងដូចខាងក្រោម :

១~ក្រសួងស្ថាប័ន អាជ្ញាធរដែនដីគ្រប់លំដាប់ថ្នាក់ អង្គភាពពាក់ព័ន្ធ ត្រូវធ្វើផែនការសកម្មភាពអោយមានភាពស៊ីសង្វាក់គ្នា ព្រមៗគ្នានៅទូទាំងប្រទេសក្នុងការទប់ស្កាត់ កាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរផ្លូវគោក ។ នៅក្នុងទីក្រុង និងទីប្រជុំជនសំខាន់ៗត្រូវធ្វើការសិក្សាប្លង់មេ (Master Plan) ផែនការដឹកជញ្ជូន និងចរាចរអោយបានទាន់ពេលវេលា ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាកកស្ទះចរាចរ និងបញ្ជៀសបាននូវគ្រោះថ្នាក់ចរាចរ ។

២~<u>ប្រព័ន្ធទិន្នន័យគ្រោះថ្នាក់តាមផ្លូវ</u> :

ក្រសួងស្ថាប័ន និងអង្គភាពពាក់ព័ន្ធត្រូវបន្តសហការគ្នាស្រង់ទិន្នន័យគ្រោះថ្នាក់ចរាចរ និងការវិភាគអោយដឹងពីមូលហេតុនៃកត្តាទាំងឡាយដែលនាំអោយមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរ ដើម្បីដាក់ចេញនូវការទប់

ស្អាត់ កាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរអោយមានប្រសិទ្ធិភាព ។ កិច្ចការនេះត្រូវរៀបចំជាផែនការបន្ទាន់ និងយូរអង្វែងដូចខាងក្រោម :

២-១-ផែនការបន្ទាន់ :

- គ្រប់ករណីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរ នគរបាលចរាចរត្រូវបញ្ជាក់អោយច្បាស់លាស់អំពីមូលហេតុ លក្ខណ:អ្នកបើកបរ ជនរងគ្រោះ លក្ខណ:យានយន្ត....។ល។
- ត្រូវភ្ជាប់ជាមួយនូវគំរូទិដ្ឋភាពគ្រោះថ្នាក់ និងរូបថតដើម្បីអោយពត៏មានកាន់តែច្បាស់

២-២-ផែនការយូរអង្វែង :

- ធ្វើការបោះពុម្ពផ្សាយរបាយការណ៏ប្រចាំឆ្នាំដែលមានលក្ខណ:ទាក់ទាញការចាប់អារម្មណ៏ ស្តីពីគ្រោះថ្នាក់ដែលមានឥទ្ធិពលដល់គ្រប់មជ្ឈដ្ឋានអ្នកដឹកនាំ មន្ត្រីបុគ្គលិក អ្នកជំនួញ សិស្សសាលា និងសាធារណ:ជនទូទៅ និង
- គិតគូរបង្កើតអោយមានវិទ្យាស្ថានស្រាវជ្រាវគ្រោះថ្នាក់ចរាចរ ។

៣-ផែនការសុវត្ថិភាព និងការរៀបចំផ្លូវ : ត្រូវខិតខំលុបបំបាត់អោយបានកន្លែងដែលងាយបង្កអោយមានការបាត់បង់សណ្តាប់ធ្នាប់ និងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរ :

៣-១-ផែនការបន្ទាន់ :

- ត្រួតពិនិត្យសុវត្ថិភាពចរាចរលើផ្លូវចាស់ និងផ្លូវថ្មីដែលបង្កអោយមានគ្រោះថ្នាក់ញឹកញាប់ ដូចជាផ្លូវស៊ុលគ្រហុក ដាក់សញ្ញាចរាចរ ភ្លើងសញ្ញាអោយបានគ្រប់គ្រាន់
- ពិចារណាបង្កើតវិធី ដើម្បីផ្តល់បរិស្ថានសុវត្ថិភាពជាង និងមានភាពអនុគ្រោះជាងដល់អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវដែលងាយរងគ្រោះ
- រៀបចំកន្លែងឆ្លងថ្នល់ដល់អ្នកដំណើរ ពិសេសសិស្សសាលា មនុស្សចាស់ និងកូនក្មេង
- ធ្វើការពិនិត្យអោយម៉ឺងម៉ាត់ការដឹកជញ្ជូនលើសទម្ងន់ ត្រូវផាកពិន័យ និងមិនអោយបន្តការធ្វើចរាចរ ។

៣-២-ផែនការយូរអង្វែង

- បង្កើតគោលការណ៏ជាតិសំរាប់ត្រួតពិនិត្យសុវត្ថិភាពចរាចរ
- រចនា និងបង្កើតបរិស្ថានស្ពានផ្លូវ សំដៅធានាសុវត្ថិភាពជូនអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវ គំនូសសញ្ញាចរាចរ ភ្លើងបំភ្លឺ ពង្រីកផ្លូវ ស្ពាន កែសំរួលផ្លូវកោងហួសបទដ្ឋានកំណត់
- ការសាងសង់ផ្លូវ សាងសង់អាគារ ត្រូវគិតគូរដល់សេចក្តីត្រូវការអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវ ដូចជាផ្លូវសំរាប់អ្នកដើរ អ្នកជិះកង់ ជិះម៉ូតូ មានចំណតរថយន្តត្រឹមត្រូវ

- បង្កើនវប្បធម៌សុវត្ថិភាពក្នុងចំណោមអ្នកអាជីព តាមរយៈសិក្ខាសាលា វគ្គបណ្តុះបណ្តាល ដូចមានភ្នាក់ងាររដ្ឋាភិបាល សង្គមស៊ីវិល និងវិទ្យាស្ថានអប់រំនានា
- ពិនិត្យពិចារណាលើផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លីដូចជាសាលារៀន ឬផ្សារ ត្រូវសង់អោយឆ្ងាយពីទីប្រជុំជន និងជួយសហគមន៍រៀបចំកន្លែងលេង ដែលមានសុវត្ថិភាពសំរាប់កុមារ។

៤. បទដ្ឋានសុវត្ថិភាពយានយន្ត :

យានយន្តដែលធ្វើចរាចរលើផ្លូវជាតិត្រូវមានលក្ខណៈគ្រប់គ្រាន់ ត្រឹមត្រូវ និងត្រូវមានវិធានការហាមឃាត់ការកែឆ្នៃយានយន្តខុសច្បាប់ ។ យានយន្តដែលមិនបានធ្វើការត្រួតពិនិត្យបច្ចេកទេស ហាមឃាត់ដាច់ខាតមិនអោយធ្វើចរាចរលើដងផ្លូវ ហើយត្រូវអនុវត្តតាមបទដ្ឋានសុវត្ថិភាពយានយន្តអោយបានម៉ឺងម៉ាត់មុននឹងចេញលិខិតបញ្ជាក់ ។ ត្រូវមានការផ្សព្វផ្សាយ និងលើកកំពស់ការយល់ដឹងអំពីគ្រោះថ្នាក់ដែលបណ្តាលមកពីការប្រើប្រាស់យានយន្តកែឆ្នៃ ។

ទន្ទឹមនឹងធានានូវបទដ្ឋានសុវត្ថិភាពយានយន្ត ត្រូវជំរុញអោយយានយន្តគ្រប់ប្រភេទមានផ្លាកលេខ និងប័ណ្ណសំគាល់ត្រឹមត្រូវ ព្រោះបញ្ហានេះមិនត្រឹមតែសំរាប់សំគាល់អត្តសញ្ញាណយានយន្តនិមួយៗទាំងអស់នេះទេ ប៉ុន្តែដើម្បីរួមចំណែកក្នុងការស្រាវជ្រាវករណីប្រើប្រាស់មធ្យោបាយយានយន្តរបស់ពួកភេរវកម្ម ឬពួកប្រព្រឹត្តបទល្មើសក្នុងការធ្វើសកម្មភាពលួច ប្លន់ ចាប់ជំរិត និងបំផ្លិចបំផ្លាញសន្តិសុខជាតិថែមទៀត ។

៥. ការអប់រំអ្នកបើកបរ និងការប្រលងយកប័ណ្ណបើកបរ : គោលបំណងគឺបង្កើតប្រព័ន្ធមួយមានតែអ្នកបើកបរដែលមានស្មារតីល្អ យល់ដឹងច្បាប់ និងមានគុណភាព ទើបត្រូវបានអនុញ្ញាតិអោយបើកបរលើដងផ្លូវថ្នល់ ។ ឥរិយាបថអ្នកបើកបរ និងការប្រើប្រាស់យានយន្តមានសារៈសំខាន់ណាស់ ដូច្នេះត្រូវមានវិធានការដើម្បីបង្កើនសុវត្ថិភាពបើកបរនៅក្នុងអារម្មណ៍របស់អ្នកបើកបរម្នាក់ៗ ។

ត្រូវត្រួតពិនិត្យសាលារៀនបើកបរឯកជន ដោយយកចិត្តទុកដាក់ពង្រឹងសមត្ថភាពដល់គ្រូបង្ហាត់បង្រៀនបើកបរ ដោយត្រូវមានការប្រឡង និងត្រូវមានវិញ្ញាបនប័ត្របញ្ជាក់សមត្ថភាពថែមទៀត ។

ត្រូវមានផែនការពង្រឹងមេរៀនបើកបរ ពង្រឹងកម្មវិធីហ្វឹកហ្វឺនដល់អ្នកបើកបរ និងបង្កើនការអប់រំសាធារណៈ និងការហ្វឹកហ្វឺនផ្នែកសុវត្ថិភាពដល់អ្នកបើកបរ និងអ្នកថ្មើរជើង ។

៦. សង្គ្រោះបន្ទាន់សំរាប់ជនរងគ្រោះដោយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរ : នេះក៏ជាចំណុចសំខាន់ ដើម្បីរួមចំណែកកាត់បន្ថយនូវអាត្រាស្លាប់ ។ ត្រូវយកចិត្តទុកដាក់បង្កើនបរិមាណគុណភាព និងជំនាញក្រុមសង្គ្រោះបន្ទាន់នៅតាមខេត្តនានា ក្នុងគោលដៅដើម្បីផ្តល់ការអន្តរាគមន៍ផ្នែកពេទ្យ ដើម្បីនាំជនរងគ្រោះទៅកាន់មន្ទីរពេទ្យ ។

៧.ពង្រឹងការអនុវត្តច្បាប់ ៖ គោលបំណងសំខាន់គឺពង្រឹងច្បាប់ចរាចរ និងបទដ្ឋានក្រោមច្បាប់នានា ដើម្បីនាំមកនូវការប្រើប្រាស់ផ្លូវដោយសុវត្ថិភាព និងមានសណ្តាប់ធ្នាប់ ។ ចំណុចសំខាន់នៃការពង្រឹងការយល់ដឹងច្បាប់ចរាចរ ចាំបាច់ត្រូវធ្វើការហ្វឹកហ្វឺនដល់នគរបាលចរាចរ និងភ្នាក់ងារសុវត្ថិភាពសណ្តាប់ធ្នាប់ចរាចរ អំពីការគ្រប់គ្រងចរាចរ ការស៊ើបអង្កេតរកមូលហេតុគ្រោះថ្នាក់ ការឃាមល្បាតតាមដងផ្លូវជាតិ ផ្លូវខេត្ត និងអំពីទំនាក់ទំនងសាធារណៈ ។ ក្នុងនោះការលើកកំពស់ក្រមសីលធម៌ និងអាកប្បកិរិយាធ្វើការងាររបស់ភ្នាក់ងារអនុវត្តច្បាប់ទាំងអស់ពាក់ព័ន្ធការរក្សាសណ្តាប់ធ្នាប់សុវត្ថិភាពចរាចរផ្លូវគោកគឺជាកត្តាចាំបាច់បំផុតផងដែរ ។

ផែនការយូរអង្វែង ៖

- ពិចារណាក្នុងការបំពាក់ឧបករណ៍សម្ភារៈទំនើបដល់មន្ត្រីនគរបាលចរាចរ ដូចជា ៖ ឧបករណ៍ត្រួតពិនិត្យជាតិអាល់កុល ឧបករណ៍ត្រួតពិនិត្យល្បឿនយានយន្ត ឧបករណ៍ត្រួតពិនិត្យកន្លែងកើតហេតុ ។ល។
- បំពាក់ឧបករណ៍ត្រួតពិនិត្យចរាចរនៅទីក្រុង និងតាមដងផ្លូវជាតិសំខាន់ៗ ។

៨.យុទ្ធនាការផ្សព្វផ្សាយសុវត្ថិភាពចរាចរ ៖

ទន្ទឹមនឹងការពង្រឹងការអនុវត្តច្បាប់ ការផ្សព្វផ្សាយអប់រំក៏មានតួនាទីយ៉ាងសំខាន់ ដែលជាវិធានការបង្ការមួយដ៏មានប្រសិទ្ធិភាព ។ ត្រូវមានការផ្សព្វផ្សាយយ៉ាងទូលំទូលាយតាំងពីទីក្រុងរហូតដល់ជនបទ ដើម្បីអោយប្រជាពលរដ្ឋជាទូទៅយល់ដឹងអំពីច្បាប់ចរាចរផ្លូវគោក ពីភាពងាយនឹងបង្កអោយមានគ្រោះថ្នាក់ អំពីវិធានការស្វ័យការពារសុវត្ថិភាពផ្ទាល់ខ្លួន ...។ល។

ត្រូវមានការចូលរួមពីប្រព័ន្ធផ្សព្វផ្សាយទាំងអស់ ទាំងទូរទស្សន៍ វិទ្យុ កាសែត ហើយត្រូវមានការផ្សព្វផ្សាយអប់រំអោយបានជាប់ជាប្រចាំ ។

៩.ការអប់រំសុវត្ថិភាពចរាចរដល់កុមារ ៖

គោលបំណងគឺពន្យល់ពីសុវត្ថិភាពចរាចរដល់កុមារ តាមលក្ខណៈដែលមានប្រសិទ្ធិភាព ដើម្បីសង់គ្រឹះអោយរឹងមាំសំរាប់ឥរិយាបថ និងអាកប្បកិរិយាសុវត្ថិភាពចរាចរក្នុងមួយជីវិតរបស់គេ ។

- ពិចារណាស្នើសុំគោលការណ៍រាជរដ្ឋាភិបាល ដើម្បីបញ្ចូលការអប់រំសុវត្ថិភាពចរាចរក្នុងកម្មវិធីសិក្សានៅតាមកំរិតគ្រឹះស្ថានសិក្សា ៖ មតេយ្យ បឋម និងមធ្យមសិក្សា
- ជំរុញអោយមាតា បិតា មានតួនាទីសំខាន់ក្នុងការណែនាំកូនអំពីសុវត្ថិភាពចរាចរ ។

១០.បន្តរកដៃគូ និងសហការជាមួយអង្គការអន្តរជាតិ អង្គការក្រៅរដ្ឋាភិបាល និងទាំងផ្នែកឯកជន ដើម្បីស្វែងរកការជួយឧបត្ថម្ភទាំងផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុ និងសម្ភារៈ សំរាប់ធ្វើអោយវិធានការទប់ស្កាត់ និងកាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរកាន់តែមានប្រសិទ្ធិភាព ។ បើកទូលាយអោយវិស័យឯកជន និងអង្គការ

សង្គមស៊ីវិលផ្តល់មតិ និងទស្សនៈផ្សេងៗ គឺជាការរួមវិភាគទានដ៏ធំធេងនៅក្នុងការរៀបចំសណ្តាប់ធ្នាប់ និងទប់ស្កាត់ កាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរ ។

បន្តសហការជាមួយបណ្តាប្រទេសក្នុងតំបន់ ជាពិសេសតំបន់អាស៊ាន ដើម្បីសិក្សាលើយុទ្ធសាស្ត្រ ផែនការសកម្មភាព សុវត្ថិភាពចរាចរ ព្រមទាំងជំនួយបច្ចេកទេសផ្សេងៗ ។

ឧបសម្ព័ន្ធទី១

ស្ថិតិគ្រោះថ្នាក់ចរាចរពីឆ្នាំ២០០០-២០០៥

ឆ្នាំ	ចំនួនប្រជាជន	ចំនួនយានយន្តបានចុះបញ្ជី	ចំនួនគ្រោះថ្នាក់ចរាចរ	ចំនួនជនរងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរ			អាត្រាស្លាប់	
				ស្លាប់	របួសស្រាល	របួសធ្ងន់	ក្នុងយានយន្ត ១០.០០០គ្រ.	ក្នុងប្រជាជន ១០០.០០០ន.
2000	12,014,343	331,904	2,951	401	2,391	1,998	12.08	3.34
2001	12,313,500	383,990	2,699	459	2,413	1,771	11.95	3.73
2002	12,620,604	410,027	3,335	535	3,188	2,113	13.05	4.24
2003	12,934,857	447,428	3,760	824	3,615	2,714	18.42	6.37
2004	13,256,935	485,612	4,255	1,042	3,740	3,833	21.46	7.86
2005	13,587,032	574,829	3,957	904	3,185	3,185	15.73	6.65

ឧបសម្ព័ន្ធទី២

ស្ថិតិគ្រោះថ្នាក់ចរាចរកើនឡើងជារៀងរាល់ឆ្នាំ១៥% ពីឆ្នាំ២០០០-២០០៥

ល.រ	មុខសញ្ញា	ឯកត្តា	ឆ្នាំ					
			២០០០	២០០១	២០០២	២០០៣	២០០៤	២០០៥
១	ចំនួនគ្រោះថ្នាក់	លើក	2,951	2,699	3,335	3,760	4,255	3,957
២	ចំនួនអ្នកស្លាប់	នាក់	401	459	535	824	1,042	904
៣	ចំនួនអ្នករបួសស្រាល	នាក់	2,391	2,413	3,188	3,615	3,740	3,833
៤	ចំនួនអ្នករបួសធ្ងន់	នាក់	1,998	1,771	2,113	2,714	3,185	3,185
៥	ប៉ះពាល់អ្នកថ្មើរជើង	នាក់	93	79	438	688	803	455
៦	ខូចខាតរថយន្តធុនស្រាល	គ្រឿង	824	858	1,379	1,697	2,001	1,488
៧	ខូចខាតរថយន្តធុនធ្ងន់	គ្រឿង	243	257	340	332	403	245
៨	ខូចខាតទោចក្រយានយន្ត	គ្រឿង	2,171	2,608	3,579	3,909	4,391	3,475
៩	ខូចខាតទោចក្រយាន	គ្រឿង			187	239	362	143
១០	យានជំនិះផ្សេងៗទៀត	គ្រឿង	219	336	223	399	379	491