ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
សាលាខេត្តសៀមរាប

ការសិក្សាតាមដានស្តីពី
ផែនការមេរួមសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ដោយនិរន្តរភាព
ក្រុងសៀមរាប នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
របាយការណ៍សង្ខេបចុងក្រោយ

ខែ មិថុនា ឆ្នាំ២០១០

ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិនៃប្រទេសជប៉ុន

PACET CORPORATION
NIPPON KOEI CO., LTD.

អត្រាប្តូរប្រាក់ក្នុងខែ ឧសភា ឆ្នាំ២០១០

១ KHR = 0.0២២ JPY

១ USD = ៩៤.0៦ JPY

អារម្ភកថា

ដើម្បីឆ្លើយតបនឹងសំណូមពររបស់រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា រដ្ឋាភិបាលជប៉ុនបានសំរេចធ្វើ "**ការសិក្សាផែនការមេរូមសំរាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយនិរន្តភាពក្រុងសៀមរាប/អង្គរនៃ ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា**" ហើយបានផ្តល់ការទុកចិត្តដល់ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិនៃ ប្រទេសជប៉ុន (JICA) ឱ្យធ្វើការសិក្សាគំរោងនេះ។ ការសិក្សានេះត្រូវបានបញ្ចប់ក្នុងខែមិនា ឆ្នាំ២០០៦។

ជាផ្នែកមួយនៃកិច្ចសហប្រតិបត្តិការតាមដានចំពោះការសិក្សាខាងលើ អង្គការ JICA បានធ្វើការសិក្សាតាមដានលើ ផែនការមេរូមសំរាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយនិរន្តភាពនៃទីក្រុង សៀមរាប ក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។ អង្គការ JICA បានចាត់បញ្ជូនក្រុមការងារដឹកនាំដោយ លោក Kanao ITOH នៃសហប្រតិបត្តិការ PACET មកកាន់កម្ពុជាចាប់ពីខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០១០ ដល់ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០១០។

ក្រុមការងារបានធ្វើការពិភាក្សាជាមួយនឹងមន្ត្រីពាក់ព័ន្ធនៃរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា ហើយបានចុះអង្កេតផ្ទាល់នៅតាមទីតាំងគំរោង។ ក្រោយពីត្រលប់ទៅកាន់ប្រទេសជប៉ុនវិញ ក្រុមការងារបានសិក្សាបន្ថែម និងរៀបចំរបាយការណ៍ចុងក្រោយនេះឡើង។

ខ្ញុំសង្ឃឹមថារបាយការណ៍នេះនឹងរួមចំណែកដល់ការអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយនិរន្តភាពនៃទីក្រុង សៀមរាប និងជួយពង្រឹងទំនាក់ទំនងមិត្តភាពរវាងប្រទេសទាំងពីរឱ្យកាន់តែប្រសើរឡើង។

ជាចុងក្រោយ ខ្ញុំសូមថ្លែងអំណរគុណយ៉ាងជ្រាលជ្រៅដល់មន្ត្រីរដ្ឋាភិបាល និងអ្នកពាក់ព័ន្ធទាំងអស់ចំពោះកិច្ចសហប្រតិបត្តិការយ៉ាងជិតស្និទ្ធសំរាប់ការសិក្សាមួយនេះ។

ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១០

Yasujiro SUZUKI
ប្រធានតំណាង
ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិ នៃ ប្រទេសជប៉ុន

លោក ស៊ូហ្សុគិ យ៉ាស៊ីជីរ៉ូ

ប្រធាន JICA កម្ពុជា

ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិ នៃប្រទេសជប៉ុន

ការិយាល័យនៅកម្ពុជា

ខែ មិថុនា ឆ្នាំ២០១០

លិខិតបញ្ជូនសារ

ជូនចំពោះ លោក ស៊ូហ្សុគិ

យើងខ្ញុំមានក្តីសោមនស្សរីករាយដាក់ជូនជាផ្លូវការនូវរបាយការណ៍ចុងក្រោយ មានចំណងជើងថា "ការសិក្សាតាមដានស្តីពីផែនការមេរួមសំរាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ដោយនិរន្តរភាពក្រុងសៀមរាប នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា" ។

របាយការណ៍នេះ បានដកស្រង់នូវលទ្ធផលនៃការសិក្សា ដែលបានធ្វើឡើងក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ចាប់ពី ខែ កុម្ភះ ដល់ខែ ឧសភា ឆ្នាំ២០១០ ដោយក្រុមសិក្សាតាមដាន ដែលមានការចូលរួមដោយ PACET Corp. និង Nippon Koei Co., Ltd ក្រោមកិច្ចព្រមព្រៀងជាមួយទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិ នៃប្រទេសជប៉ុន JICA ។

ក្នុងការសំរេចនូវការសិក្សាតាមដាននេះ យើងខ្ញុំបានទទួលនូវការចូលរួមជួយពីសំណាក់មន្ទីរ ស្ថាប័ន អង្គភាពជាច្រើន ជាពិសេស រដ្ឋបាលខេត្តសៀមរាប និងគណៈកម្មការបច្ចេកទេសអភិវឌ្ឍន៍ក្រុងសៀមរាប។ ហើយ យើងខ្ញុំក៏បានទទួលនូវការសហការពីភ្នាក់ងារដូចខាងក្រោមៈ

ក្រសួងសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូន មន្ទីរសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូនខេត្ត ក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និង សំណង់ មន្ទីររៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ ក្រសួងទេសចរណ៍ មន្ទីរទេសចរណ៍ អាជ្ញាធរអប្សរា និងរដ្ឋបាលក្រុងសៀមរាប ។ល។ បន្ថែមពីលើនេះ យើងខ្ញុំសូមសំដែងនូវការដឹងគុណ និងវាយតំលៃខ្ពស់ចំពោះ ឯកឧត្តម លោកជំទាវ អស់លោក លោកស្រី ដែលបានចូលរួមជួយដល់ការសិក្សាតាមដាន និងជ្រើសរើសគំរោងដែលត្រឹមត្រូវ ។

លើសពីនេះទៅទៀត យើងខ្ញុំក៏សូមថ្លែងអំណរគុណចំពោះបុគ្គលិកទាំងអស់របស់ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិ នៃប្រទេសជប៉ុន និងស្ថានទូតនៃប្រទេសជប៉ុនប្រចាំនៅកម្ពុជា ផងដែរ ដែលបានចូលរួមផ្តល់នូវការគាំទ្រប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព ។

យើងខ្ញុំសង្ឃឹមថា របាយការណ៍នេះ នឹងចូលរួមចំណែកបង្កើតនូវវិធានការដ៏សមរម្យសំរាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ទៅថ្ងៃខាងមុខរបស់ក្រុងសៀមរាប ។

ដោយសេចក្តីគោរពដ៏ខ្ពង់ខ្ពស់ពីខ្ញុំបាទ

កាណាអុ អ៊ិតុ

ប្រធានក្រុមសិក្សាតាមដាន JICA

ការសិក្សាតាមដានស្តីពីផែនការមេរួមសំរាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ដោយនិរន្តរភាព

ក្រុងសៀមរាប នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

មាតិកា

ជំពូក ១ សេចក្តីផ្តើម -- ១-១

១.១ ប្រវត្តិនៃការសិក្សាតាមដាន --១-១

១.២ គោលបំណងនៃការសិក្សា ---១-១

១.៣ តំបន់នៃការសិក្សា --១-២

ជំពូក ២ ស្ថានភាពអភិវឌ្ឍន៍ក្នុងពេលបច្ចុប្បន្នរបស់ក្រុងសៀមរាបបន្ទាប់ពីមានផែនការមេ-------- ២-១

២.១ ការផ្លាស់ប្តូរសេដ្ឋកិច្ចសង្គម និងផលប៉ះពាល់របស់វា (ផ្នែកទេសចរ និងផ្នែកដែលរងនូវផលប៉ះពាល់) -- ២-១

២.១.១ ការកើនឡើងនូវភ្ញៀវទេសចរ ---២-១

២.១.២ ការកើនឡើងនូវចំនួនប្រជាជន --២-២

២.១.៣ គោលដៅសេដ្ឋកិច្ចសង្គមដែលពាក់ព័ន្ធ-------------------------------------២-៣

២.១.៤ សេណារីយ៉ូនាពេលអនាគតនៃក្របខ័ណ្ឌអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចសង្គម---------------------២-៤

២.២ ការផ្លាស់ប្តូរ និងនិន្នាការនៃរចនាសម្ព័ន្ធ និងតំបន់ទីក្រុង -----------------------------២-៥

២.២.១ និន្នាការនៃការអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុង --- ២-៥

២.២.២ ផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លី និងការគ្រប់គ្រងកំណើនទីក្រុង --------------------------២-៨

២.២.៣ ផែនការ និងគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ផ្សេងៗ ------------------------------------២-១០

ជំពូក ៣ ការវិវត្តន៍នៃគំរោង/កម្មវិធីដែលបានស្នើឡើងក្នុងផែនការមេ----------------------៣-១

៣.១ ការអភិវឌ្ឍន៍ជាទូទៅនៃគំរោង/កម្មវិធីដែលបានស្នើឡើង-------------------------៣-១

៣.២ ការវិវត្តន៍នៃគំរោង/កម្មវិធីដែលបានស្នើឡើងក្នុងផ្នែករៀបចំក្រុង--------------------៣-៣

៣.៣ ការវិវត្តន៍នៃគំរោង/កម្មវិធីដែលបានស្នើឡើងក្នុងវិស័យគមនាគមន៍-------------------៣-៤

ជំពូក ៤ ផែនការអភិវឌ្ឍន៍ផ្នែកដែលបានជ្រើសរើស----------------------------------- ៤-១

៤.១ ផែនការកែលំអតំបន់កណ្តាលក្រុង --៤-១

៤.១.១ ការត្រួតពិនិត្យឡើងវិញនូវផែនការកែលំអតំបន់កណ្តាលក្រុង ----------------------៤-១

៤.១.២ ផែនការកែលំអសំរាប់តំបន់កណ្តាលក្រុង-------------------------------------- ៤-៤

៤.១.៣ គំរោងអាទិភាពនៅក្នុងផ្នែកអភិវឌ្ឍន៍ក្រុង ---------------------------------- ៤-៩

៤.២ ផែនការអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវថ្នល់ --៤-១៤

៤.២.១ ការត្រួតឡើងវិញនូវការអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវថ្នល់បន្ទាប់ពីមានការសិក្សាផែនការមេ--------- ----៤-១៤

៤.២.២ ផែនការអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវថ្នល់---៤-១៧

៤.២.៣ គំរោងអាទិភាពក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូន--៤-២៣

ជំពូក ៥ សេចក្តីសន្និដ្ឋាន និងអនុសាសន៍--៥-១

៥.១ ការប្រតិបត្តិគម្រោងអាទិភាព --៥-១

៥.១.១ គំរោងអាទិភាព--៥-១

៥.១.២ ស្ថាប័នប្រតិបត្តិ---៥-៣

៥.១.៣ គំរោងសាកល្បង និងគំរោងបេក្ខភាពដទៃៗទៀត-----------------------------------៥-៤

៥.១.៤ ការរៀបចំធនធានហិរញ្ញវត្ថុ ---៥-៥

៥.២ បញ្ហាបន្ថែមនាពេលអនាគត---៥-៦

៥.២.១ ផ្លាស់ប្តូរតំបន់រដ្ឋបាលខេត្តទៅកាន់តំបន់-២---------------------------------------៥-៦

៥.២.២ ដែនដីនៃក្រុងសៀមរាប---៥-៧

តារាង

តារាង ២.១ ទិសដៅសេដ្ឋកិច្ចសង្គមដែលត្រូវបានកែសំរួល---២-៥
តារាង ២.២ ស្ថានភាពគម្រោងសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍទ្រង់ទ្រាយធំ----------------------------------២-៧
តារាង ៣.១ ការវិវត្តន៍នៃគំរោង/កម្មវិធីដែលបានស្នើឡើងរួច-------------------------------------៣-១
តារាង ៣.២ ការវិវត្តន៍នៃគំរោង/កម្មវិធីដែលបានស្នើឡើងរួចក្នុងផ្នែករៀបចំក្រុង---------------------៣-៣
តារាង ៣.៣ ការវិវត្តន៍នៃគំរោង/កម្មវិធីដែលបានស្នើឡើងរួចក្នុងវិស័យគមនាគមន៍--------------------៣-៥
តារាង ៤.១ គំរោងកែលំអដែលបានស្នើឡើងៗដោយកម្មវិធីនីមួយៗ-------------------------------៤-៥
តារាង ៤.២ បញ្ជីគំរោងស្តារឡើងវិញបណ្តាញផ្លូវទៅកាន់តំបន់បេតិកភណ្ឌជនបទ----------------------៤-១៥
តារាង ៤.៣ បញ្ជីស្ថាប័ន និងផ្លូវដែលត្រូវទទួលខុសត្រូវ ---៤-១៦
តារាង ៤.៤ ផែនការសកម្មភាពសុវត្ថិភាពផ្លូវ--៤-២១
តារាង ៥.១ គំរោងអាទិភាពក្នុងការកែលំអតំបន់កណ្តាលក្រុង និងផ្នែកគមនាគមន៍--------------------៥-២

រូបភាព

រូបភាព ២.១ និន្នាការនៃការមកដល់របស់ភ្ញៀវទេសចរក្នុងស្រុក និងអន្តរជាតិមកកាន់ ក្រុងសៀមរាប និងតំបន់អង្គរក្នុងរយៈពេល ១៥ឆ្នាំចុងក្រោយ--២-២
រូបភាព ២.២ ការប្រៀបធៀបនិន្នាការកាលពីមុន និងទិសដៅនៃចំនួនប្រជាជនក្នុង ១០ឃុំនៃតំបន់ស្រុកសៀមរាប---២-៣
រូបភាព ២.៣ ការប្រៀបធៀបនៃបណ្តាអាគារ/រចនាសម្ព័ន្ធ រវាងឆ្នាំ ២០០៥ និង ២០០៨---------------២-៦
រូបភាព ២.៤ ការប្រៀបធៀបតំបន់ក្រុងទាំងបី--២-៩
រូបភាព ៤.១ រចនាសម្ព័ន្ធតំបន់កណ្តាលក្រុង--៤-២
រូបភាព ៤.២ ទស្សនវិស័យផ្នែករៀបចំក្រុង និងគោលដៅសំរាប់ការកែលំអតំបន់កណ្តាលក្រុង-------------៤-៣
រូបភាព ៤.៣ វិធីសាស្ត្រផ្នែករៀបចំដែលត្រូវបានចំរាញ់ដើម្បីធ្វើកែលំអតំបន់កណ្តាលក្រុង----------------៤-៤
រូបភាព ៤.៤ មូលបទនៃការកែលំអតំបន់កណ្តាលក្រុងរយៈពេលវែង----------------------------៤-៦
រូបភាព ៤.៥ ផែនការរូបវ័ន្តសំរាប់កែលំអតំបន់ផ្សារចាស់ (រយៈពេលវែង)------------------------៤-៨
រូបភាព ៤.៦ ផ្លូវក្រាលកៅស៊ូត្រឹមខែ មេសា ឆ្នាំ ២០១០--------------------------------------៤-១៤
រូបភាព ៤.៧ បណ្តាញផ្លូវឆ្នាំ ២០២០ ដែលបានស្នើឡើងដោយផែនការមេ--------------------------៤-១៤
រូបភាព ៤.៨ ស្ថានភាពស្តារឡើងវិញផ្លូវថ្នល់ក្នុងខេត្តត្រឹមខែ កុម្ភះ ឆ្នាំ២០១០----------------------៤-១៥
រូបភាព ៤.៩ ការកែលំអបណ្តាញផ្លូវក្នុងក្រុងក្នុងផ្លូវជាតិលេខ៦ និងផ្លូវរវាងក្រុង----------------------៤-១៩
រូបភាព ៤.១០ ការកែលំអបណ្តាញផ្លូវក្នុងក្រុងខាងក្រៅផ្លូវរវាងក្រុង-------------------------------៤-២០

រូបភាព ៤.១១ TR-3 ការសាងសង់ផ្លូវវាណបនឹងផ្លូវជាតិលេខ៦---------------------------------៤-២១
រូបភាព ៥.១ អង្គការចាត់តាំងដែលបានស្នើឡើងសម្រាប់ការសម្របសម្រួល និងការប្រតិបត្តិ------------៥-៤

ជំពូក ១ សេចក្តីផ្តើម

១.១ ប្រវត្តិនៃការសិក្សាតាមដាន

ក្រុងសៀមរាបមានប្រាសាទអង្គរដែលជាទីតាំងបេតិកភណ្ឌពិភពលោក និងជាគោលដៅទេសចរណ៍ដ៏ពេញនិយមបំផុតមួយនៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ការកើនឡើងនូវចំនួនភ្ញៀវទេសចរយ៉ាងគំហុកនេះ បានពន្លឿននូវការពង្រីកក្រុងយ៉ាងឆាប់រហ័សក្នុងក្រុងសៀមរាប។ នៅក្នុងឆ្នាំ២០០៨ ចំនួនប្រជាជននៅក្នុងក្រុងសៀមរាបមានត្រឹមចំនួន ១៧០០០០នាក់ប៉ុណ្ណោះ។ ក្នុងរយៈពេល១០ឆ្នាំចុងក្រោយនេះ ចំនួនប្រជាជននៅក្នុងក្រុងសៀមរាប បានកើនឡើង ៧០%។

រាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា និងទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិនៃប្រទេសជប៉ុន JICA បានប្រមើរឃើញនូវការរីកដុះដាលក្រុងយ៉ាងឆាប់រហ័សនេះ។ ដោយផ្អែកលើ កិច្ចព្រមព្រៀងរវាងរាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា និងទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិនៃប្រទេសជប៉ុន JICA ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិនៃប្រទេសជប៉ុន JICA បានធ្វើការសិក្សាស្តីពីផែនការមេរួមសំរាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ដោយនិរន្តរភាពក្នុងក្រុងសៀមរាប (ការសិក្សាស្តីពីផែនការមេដែលមានទស្សនវិស័យដល់ឆ្នាំ២០២០) ចាប់ពីឆ្នាំ២០០៤ ដល់ឆ្នាំ២០០៦។ ដើម្បីស្វែងយល់នូវទស្សនវិស័យនេះ គំរោង/កម្មវិធីចំនួន ៦៩ ត្រូវបានស្នើឡើង។ គំរោង/កម្មវិធីជាច្រើន និងសកម្មភាពមួយចំនួនត្រូវបានអនុវត្ត ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ គំរោង/កម្មវិធីក្នុងវិស័យគមនាគមន៍ និងផ្នែកអភិវឌ្ឍន៍ក្រុង មិនទាន់មានការវិវឌ្ឍន៍នៅឡើយ។

នៅក្នុងបរិបទនេះ ការសិក្សាតាមដានស្តីពីផែនការមេរួមសំរាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ដោយនិរន្តរភាពក្រុងសៀមរាបត្រូវបានធ្វើឡើង ក្នុងគោលបំណងស្វែងយល់នូវផែនការអភិវឌ្ឍន៍របស់ផែនការមេសំរាប់វិស័យគមនាគមន៍ និងផ្នែកអភិវឌ្ឍន៍ក្រុង។

១.២ គោលបំណងនៃការសិក្សា

គោលបំណងនៃការសិក្សាតាមដានស្តីពីផែនការមេរួមសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយនិរន្តរភាពក្រុងសៀមរាប នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា គឺដើម្បី:

- ពិនិត្យឡើងវិញពីការវិវឌ្ឍន៍នៃការសិក្សាផែនការមេ
- ពិនិត្យឡើងវិញពីផែនការអភិវឌ្ឍន៍នៃវិស័យអភិវឌ្ឍន៍ក្រុង និងវិស័យគមនាគមន៍នៃការសិក្សាផែនការមេ និង
- ធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពនៃផែនការអភិវឌ្ឍន៍ ដោយរាប់បញ្ចូលទាំងគម្រោងអាទិភាពនានា ។

១.៣ តំបន់នៃការសិក្សា

តំបន់នៃការសិក្សាគ្របដណ្តប់លើដែនសម្ថកិច្ចនៃក្រុងសៀមរាប ។

- ក្រុងសៀមរាបត្រូវបានប្តូរមកជាក្រុងក្នុងឆ្នាំ ២០០៨ រួមមាន ១៣សង្កាត់ (ឃុំ)
- តំបន់កណ្តាលក្រុងផ្តោតលើតំបន់ផ្សារចាស់ និងតំបន់ជុំវិញក្រុង ហើយពង្រីកដល់តំបន់ដែលនៅជុំវិញនោះ ក្នុងករណីចាំបាច់
- បណ្តាញផ្លូវមេស្ថិតក្នុងតំបន់ដដែលដូចមាននៅក្នុងការសិក្សាផែនការមេ ហើយពង្រីកដល់តំបន់ដែលនៅជុំវិញនោះ ក្នុងករណីចាំបាច់

ជំពូក ២ ស្ថានភាពអភិវឌ្ឍន៍ក្នុងពេលបច្ចុប្បន្នរបស់ក្រុងសៀមរាប បន្ទាប់ពីមានការសិក្សាផែនការមេ

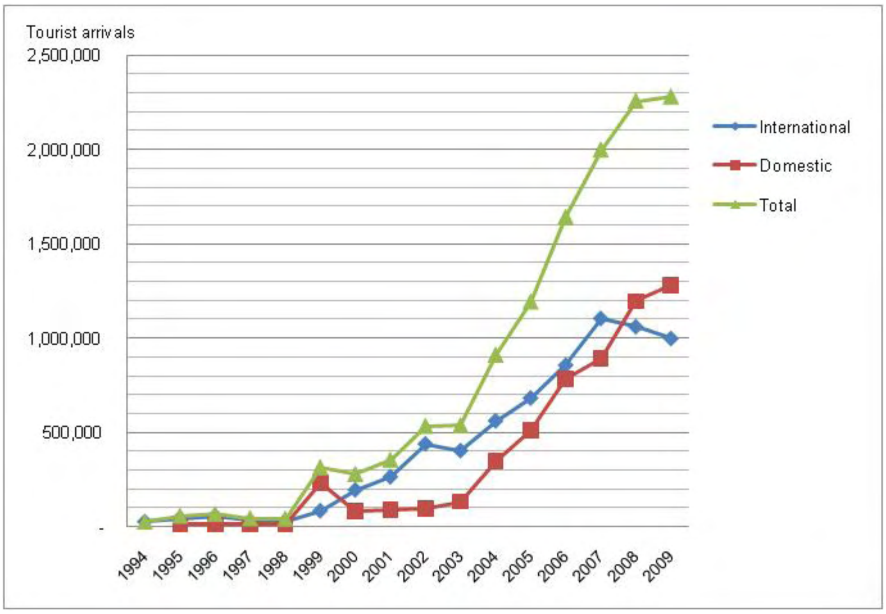
២.១ ការផ្លាស់ប្តូរសេដ្ឋកិច្ចសង្គម និងផលប៉ះពាល់របស់វា (ផ្នែកទេសចរ និងផ្នែកដែលរងនូវផលប៉ះពាល់)

២.១.១ ការកើនឡើងនូវភ្ញៀវទេសចរ

ទេសចរណ៍វប្បធម៌ និងប្រវត្តិសាស្ត្រក្នុងក្រុងសៀមរាប និងតំបន់អង្គរត្រូវបានផ្តួចផ្តើម និងធ្វើអោយប្រសើរឡើងដោយកំណើនភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិ។ ចំនួនភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិបានកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័សប្រមាណពីចំនួន ៨៣ ០០០ នាក់ ក្នុងឆ្នាំ១៩៩៩ រហូតដល់ចំនួន ៥៦០ ០០០ នាក់ ក្នុងឆ្នាំ២០០៤ (ស្មើនឹងចំនួន ៦.៧៥ដង ច្រើនជាងក្នុងឆ្នាំ១៩៩៩ ហើយដែលត្រូវនឹង៤៦%ប្រចាំឆ្នាំ)។ ក្នុងឆ្នាំ២០០៩ ចំនួនភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិដែលបានចូលមកក្នុងតំបន់មានចំនួន ៩៩៨ ០០០។

សកម្មភាពទេសចរណ៍ក្នុងស្រុក ក្នុងក្រុងសសៀមរាប និងតំបន់អង្គរត្រូវបានចាប់ផ្តើមតាំងពីឆ្នាំ១៩៩៩។ នៅពេលនោះ រដ្ឋាភិបាលបានផ្សព្វផ្សាយ និងធ្វើអោយប្រសើរឡើងនូវទេសចរណ៍សហវត្សន៍តាមរយៈព្រឹត្តិការណ៍ជាច្រើនក្នុងក្រុងសៀមរាប។ ដោយសារតែមានកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលបែបនេះ ចំនួនភ្ញៀវទេសចរក្នុងស្រុកបានកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័សពីចំនួន ២៣០ ៣៧៨ ក្នុងឆ្នាំ១៩៩៩ ដល់ចំនួន ១ ២៧៩ ៣៥៦ ក្នុងឆ្នាំ២០០៩ (ត្រូវនឹង ៤០% នៃអត្រាកំណើនមធ្យមប្រចាំឆ្នាំក្នុងរយៈពេល ១៥ឆ្នាំចុងក្រោយនេះ)។

រូបភាពខាងក្រោមបង្ហាញពីនិន្នាការនៃការមកដល់របស់ភ្ញៀវទេសចរជាតិ និងអន្តរជាតិមកក្នុងខេត្តសៀមរាប និងតំបន់អង្គរក្នុងរយៈពេល ១៥ឆ្នាំ ចុងក្រោយនេះ។ បន្ទាប់ពីមានការបង្កើតនូវផែនការមេកាលពីឆ្នាំ២០០៦ ការមកដល់របស់ភ្ញៀវទេសចរជាតិ និងអន្តរជាតិមានការកើនឡើងជាបន្តបន្ទាប់ លើកលែងតែការមកដល់របស់ភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិក្នុងឆ្នាំ២០០៣ ឆ្នាំ២០០៨ និងឆ្នាំ២០០៩។ និន្នាការភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិត្រូវបានរងឥទ្ធិពលដោយជំងឺ SARS ក្នុងឆ្នាំ២០០៣ និងវិបត្តិសេដ្ឋកិច្ចពិភពលោកក្នុងឆ្នាំ២០០៨។



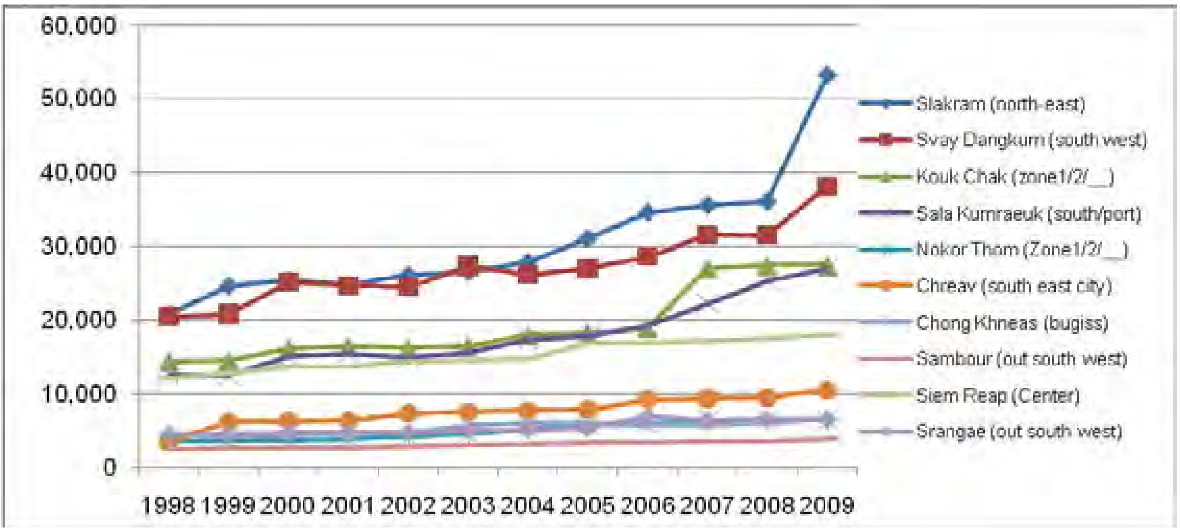
រូបភាព ២.១ និន្នាការនៃការមកដល់របស់ភ្ញៀវទេសចរក្នុងស្រុក និងអន្តរជាតិមកកាន់ក្រុងសៀមរាប និងតំបន់អង្គរក្នុងរយៈពេល ១៥ឆ្នាំចុងក្រោយ

២.១.២ ការកើនឡើងនូវចំនួនប្រជាជន

ចំនួនប្រជាជនក្នុង ១០ឃុំ ក្នុងក្រុងសៀមរាបបានកើនឡើងពីចំនួនប្រមាណ ៩៩ ០០០នាក់ ក្នុងឆ្នាំ១៩៩៨ ដល់ចំនួន ១៩៨ ០០០នាក់ ក្នុងឆ្នាំ២០០៩ ដែលជាចំនួនទ្វេរដងនៃចំនួនប្រជាជនក្នុងឆ្នាំ១៩៩៨ និងស្មើនឹង ៦.៥% នៃអត្រាកំណើនប្រចាំឆ្នាំ។ អត្រាកំណើនប្រជាជនប្រចាំឆ្នាំ ៦.៥%នៃស្រុកសៀមរាបមានចំនួនប្រមាណ ៣.៨ដង នៃអត្រាកំណើនប្រជាជនជាតិប្រចាំឆ្នាំដែលមានចំនួន ១.៧% (ទិន្នន័យរបស់អង្គការសហប្រជាជាតិពីឆ្នាំ២០០៥ ដល់ឆ្នាំ២០១០)។ កំណើនប្រជាជនភាគច្រើនបានតាំងទីលំនៅនៅក្នុងតំបន់កណ្តាលក្រុង តំបន់ពង្រីកក្រុង ឬ តំបន់១ និងតំបន់២ នៃឧស្សាហនអង្គរ។ ដូចនេះ ដង់ស៊ីតេនៃចំនួនប្រជាជនមានកំរិតខ្ពស់នៅក្នុងតំបន់កណ្តាលក្រុង និងតំបន់ដែលស្ថិតនៅជុំវិញក្រុង។

ក្រុងសៀមរាបត្រូវបានកើតចេញពីស្រុកសៀមរាបដោយបន្ថែម ៣ឃុំទៀត ដូចជា ឃុំទឹកវិល (ស្ថិតនៅភាគខាងលិចនៃតំបន់១ តំបន់២ និងជាយក្រុង) ឃុំក្របីរាល (ស្ថិតនៅភាគនិរតី) និងឃុំអំពិល (ស្ថិតនៅភាគខាងកើតនៃតំបន់២)។ ចំនួនប្រជាជនទាំង ៣ឃុំ ក្នុងឆ្នាំ២០០៩ មានចំនួន ២៥ ៥៩៧។ ចំនួនប្រជាជនក្នុងក្រុងសរុបទាំង១៣ ឃុំ (សង្កាត់) មានចំនួន ២២៣ ៣៧៦ ក្នុងឆ្នាំ២០០៩។

រូបភាពខាងក្រោមនេះបង្ហាញពីចំនួនប្រជាជនពិតក្នុងឃុំនីមួយៗដែលស្ថិតនៅក្នុងស្រុក ទោះបីស្រុកនោះត្រូវបានប្តូរមកជាក្រុងដែលមាន ១៣សង្កាត់។ ជាមូលដ្ឋាន ចំនួនប្រជាជននៅគ្រប់សង្កាត់បានកើនឡើង ជាពិសេសស្ថិតនៅក្នុងសង្កាត់ចំនួន ៤ ដែលស្ថិតនៅចំកណ្តាលក្រុងដូចជា សង្កាត់ ស្លក្រាម សង្កាត់ ស្វាយដង្គំ សង្កាត់ គោកចក និង សង្កាត់ សាលាកំរើក ដែលកំណើនប្រជាជនមានការខុសគ្នាក្នុងរយៈពេល ២ ឬ ៣ឆ្នាំ ចុងក្រោយនេះ។



រូបភាព ២.២ និន្នាការនៃកំណើនប្រជាជនក្នុង ១០ឃុំ ដែលស្ថិតក្នុងអតីតៈស្រុកសៀមរាប

២.១.៣ គោលដៅសេដ្ឋកិច្ចសង្គមដែលពាក់ព័ន្ធ

គោលដៅសេដ្ឋកិច្ចសង្គមត្រូវបានបង្កើតឡើងក្នុងផែនការដូចខាងក្រោម:

(១) ផែនការមេរួមសំរាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ដោយនិរន្តរភាពនៃទីក្រុងសៀមរាប (ផែនការមេ)

ដោយផ្អែកលើទិសដៅគោលការណ៍នៃនិរន្តរភាពបរិស្ថាន និងសេដ្ឋកិច្ច សេណារីយ៉ូសំរាប់អភិវឌ្ឍន៍ចំនួន ២ត្រូវ បានបង្កើតឡើងដូចខាងក្រោម:

សេណារីយ៉ូ ក: ការប៉ាន់ប្រមាណអំពីនិន្នាការនៃកំណើន ដោយរក្សានិន្នាការកំណើននៃទីផ្សារចំរុះកំរិតទាប/មធ្យមជាមួយនឹងចំនួនមកដល់របស់ភ្ញៀវទេសចរដែលប្រែប្រួល ។

សេណារីយ៉ូ ខ: សម្រាលការប៉ាន់ប្រមាណអំពីកំណើន ដោយការផ្លាស់ប្តូរទៅកាន់ទីផ្សារកំរិតខ្ពស់នៅក្នុងពិភពលោក និងបន្ថយនូវអត្រាកំណើន ។ ជាមួយនឹងសមត្ថភាពនៃព្រលានយន្តហោះ ដែលមានស្រាប់ ការមកដល់របស់ភ្ញៀវទេសចរមកកាន់គោលដៅទេសចរណ៍វប្បធម៌ និងប្រវត្តិសាស្ត្រក្នុងបណ្តាប្រទេសអាស៊ីអគ្នេយ៍ បានកើនឡើងក្នុងចំណោមវិក្កយប័ត្រភ្ញៀវទេសចរ ។

គោលដៅក្នុងផែនការមេត្រូវបានប្រៀបធៀបគ្រប់ជ្រុងជ្រោយជាមួយនឹងផែនការចំនួន២ ដោយផ្អែកលើគោលបំណងផ្សេងៗគ្នានៃផែនការ ។

(២) ផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លីរបស់ស្រុកសៀមរាប (DED)

ការសិក្សាផែនការសំរាប់ស្រុកសៀមរាបនេះត្រូវបានធ្វើឡើងជាគំរោងមួយក្នុងចំណោមគំរោងសាកល្បងចំនួន២នៃគំរោងរបស់ ASiaUrbs ដែលផ្តោតលើការផ្សព្វផ្សាយវិមជ្ឈការ និងពង្រឹងអាជ្ញាធរស្រុកក្រោមសេចក្តីសំរេចរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលលេខ៤៧ ។ ការសិក្សានេះត្រូវបានធ្វើឡើងជា ២រយៈពេល គឺពីឆ្នាំ២០០១ ដល់ឆ្នាំ២០០៤

និងពីឆ្នាំ២០០៤ ដល់ឆ្នាំ២០០៧ ដោយក្រុមផែនការមេស្រុកនៃស្រុកសៀមរាបដែលឧបត្ថម្ភដោយសេវាអភិវឌ្ឍន៍របស់អាល្លឺម៉ង់ (DED), មូលនិធិ Konrad Adenauer, AsiaUrbs គំរោងទី៣ (AUP3) និងក្រសួង២ គឺក្រសួងមហាផ្ទៃ និងក្រសួងរៀបចំដែនដី នគររូបនីយ៏កម្ម និងសំណង់ក្នុងប្រទេសកម្ពុជា។

តំបន់ និងឆ្នាំគោលដៅ គឺ ១០ឃុំ និងឆ្នាំ២០២០ដូចផែនការមេ។ ទិន្នន័យចំនួនប្រជាជនឆ្នាំគោលត្រូវបានធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពក្នុងឆ្នាំ២០០៦ ដោយទិន្នន័យស្ថិតិបន្ទាប់ពីមានការបង្កើតផែនការមេ។ ទិសដៅក៏ត្រូវបានកំណត់ដោយសេណារីយ៉ូ ចំនួន៣។

(៣) ការផ្គត់ផ្គង់ទឹក

ការសិក្សាត្រៀមមួយស្តីពីគំរោងពង្រីកការផ្គត់ផ្គង់ទឹកក្នុងក្រុងសៀមរាប កំពុងស្ថិតក្នុងការសហប្រតិបត្តិការ ជាមួយទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិនៃប្រទេសជប៉ុន JICA ហើយនឹងត្រូវបញ្ចប់នៅពាក់កណ្តាលខែកញ្ញា ឆ្នាំ២០១០។

តំបន់គោលដៅមិនត្រឹមតែគ្របដណ្តប់ក្រុងសៀមរាបដែលទើបបង្កើតថ្មី (១២ឃុំ ដោយមិនរាប់បញ្ចូលឃុំចុងឃ្នាស) ប៉ុណ្ណោះទេ ប៉ុន្តែវាបានគ្របដណ្តប់ឃុំនៅជាប់គ្នានោះមួយទៀតគឺឃុំ (កណ្តែក) ស្ថិតនៅភាគអគ្នេយ៍ដែលភាគខាងលិចនៃឃុំនេះត្រូវបានស្នើអោយទៅជាតំបន់ក្រុងទៅថ្ងៃអនាគតលើកលែងតំបន់១ និងតំបន់២នៃស្រុកបាគងនៃផែនការមេ។ ឆ្នាំ និងតំបន់គោលដៅត្រូវបានកំណត់មានចំនួន ១៣ឃុំ និងឆ្នាំ២០៣០ ផ្តើមចេញពីទស្សនៈតំបន់ផ្គត់ផ្គង់ទឹកនៅថ្ងៃអនាគត និងទស្សនៈវិស័យអភិវឌ្ឍន៍រយៈពេលវែងរបស់អាជ្ញាធររដ្ឋាករទឹកក្រុងសៀមរាប។

ទិសដៅនៃចំនួនប្រជាជនត្រូវបានកំណត់អោយសមស្របទៅនឹងការវិភាគខ្សែកោងអ៊ិចប៉ូណង់ស្យែលជាមួយនឹងទិន្នន័យដែលបានធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពក្នុងឆ្នាំ២០០៩។

២.១.៤ សេណារីយ៉ូនាពេលអនាគតនៃក្របខ័ណ្ឌអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចសង្គម

ផ្អែកលើការវិភាគនៃការមកទស្សនា របស់ភ្ញៀវទេសចរណ៍ជាតិ និងអន្តរជាតិ និងកំណើនប្រជាពលរដ្ឋបន្ថែមក្នុងក្របខ័ណ្ឌសេដ្ឋកិច្ចសង្គមចំនួន ៣ ក្នុងផែនការអភិវឌ្ឍន៍ ៣យ៉ាង និងក្របខ័ណ្ឌសេដ្ឋកិច្ចដែលត្រូវបានរំលឹកឡើងវិញដូចខាងក្រោម ។

ការប៉ាន់ស្មាន និងទិសដៅនៃចំនួនភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិដែលបានចូលមកក្នុងតំបន់នៅតែមានសារៈប្រយោជន៍ និងប្រសិទ្ធិភាពក្រោមការប្រែប្រួលស្ថានភាពកាលពីមុន និងគោលការណ៍សំរាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ទីផ្សារកេរ្តិ៍ខ្ពស់អន្តរជាតិ។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ទិសដៅ និងការប៉ាន់ស្មានចំនួនភ្ញៀវទេសចរក្នុងស្រុកមានភាពខុសគ្នា ដែលទាមទារអោយមានការត្រួតពិនិត្យឡើងវិញផ្អែកលើសេណារីយ៉ូអភិវឌ្ឍន៍មួយ។ ទិសដៅ និងការប៉ាន់ស្មាន

នៃចំនួនប្រជាជនត្រូវបានកែសំរួលចំពោះតំបន់ក្រុងសៀមរាបដែលទើបបង្កើតថ្មី (ពីស្រុកដែលមាន ១០ឃុំ ទៅកាន់ក្រុងដែលមាន ១៣ សង្កាត់)។

- ការត្រួតពិនិត្យឡើងវិញនៃទិសដៅទេសចរណ៍អន្តរជាតិៈ ចំនួន ១.៦៥លាននាក់ ក្នុងឆ្នាំ២០១២ និង ២លាននាក់ ក្នុងឆ្នាំ២០២០
- ការប៉ាន់ស្មាន (ទិសដៅ) នៃចំនួនភ្ញៀវទេសចរក្នុងស្រុកៈ ចំនួន ១.៦២លាននាក់ ក្នុងឆ្នាំ២០១២ និង ២.៣៤ លាននាក់ ក្នុងឆ្នាំ២០២០
- ការប៉ាន់ស្មាន (ទិសដៅ) ចំនួនប្រជាជនៈ ១៨៩ 000 នាក់ ក្នុងឆ្នាំ២០១២ និង ២២៣ 000 នាក់ ក្នុងឆ្នាំ ២០២០

ផ្អែកលើការប៉ាន់ស្មានខាងលើ ទិសដៅសេដ្ឋកិច្ចសង្គមនៃផែនការមេត្រូវបានស្នើអោយមានការកែសំរួលនូវចំនួនភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិ ចំនួនភ្ញៀវទេសចរជាតិ និងចំនួនប្រជាជនក្នុងឆ្នាំ២០១២ និងឆ្នាំ២០២០ ដូចខាងក្រោម

តារាង ២.១ ទិសដៅសេដ្ឋកិច្ចសង្គមដែលត្រូវបានកែសំរួល

		២០០៥	២០១២	២០២០
ទិសដៅផែនការមេ	ភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិ		១ ៦៤៨ 000	២ 00៧ 000
	ភ្ញៀវទេសចរជាតិ		៥៧២ 000	៧៩៥ 000
	ចំនួនប្រជាជន (១០ឃុំ)		១៧១ 000	២១១ 000
ទិសដៅដែលបានកែសំរួល	ភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិ	៩៥៨ 000	១ ៦៥0 000	២ 000 000
	ភ្ញៀវទេសចរជាតិ	១ ៣00 000	១ ៦២0 000	២ ៥00 000
	ចំនួនប្រជាជន (១៣ឃុំ)	១៨៣ 000	២00 000	២៥១ 000

ប្រភពៈ ការសិក្សាផែនការមេ និងការសិក្សាតាមដាន

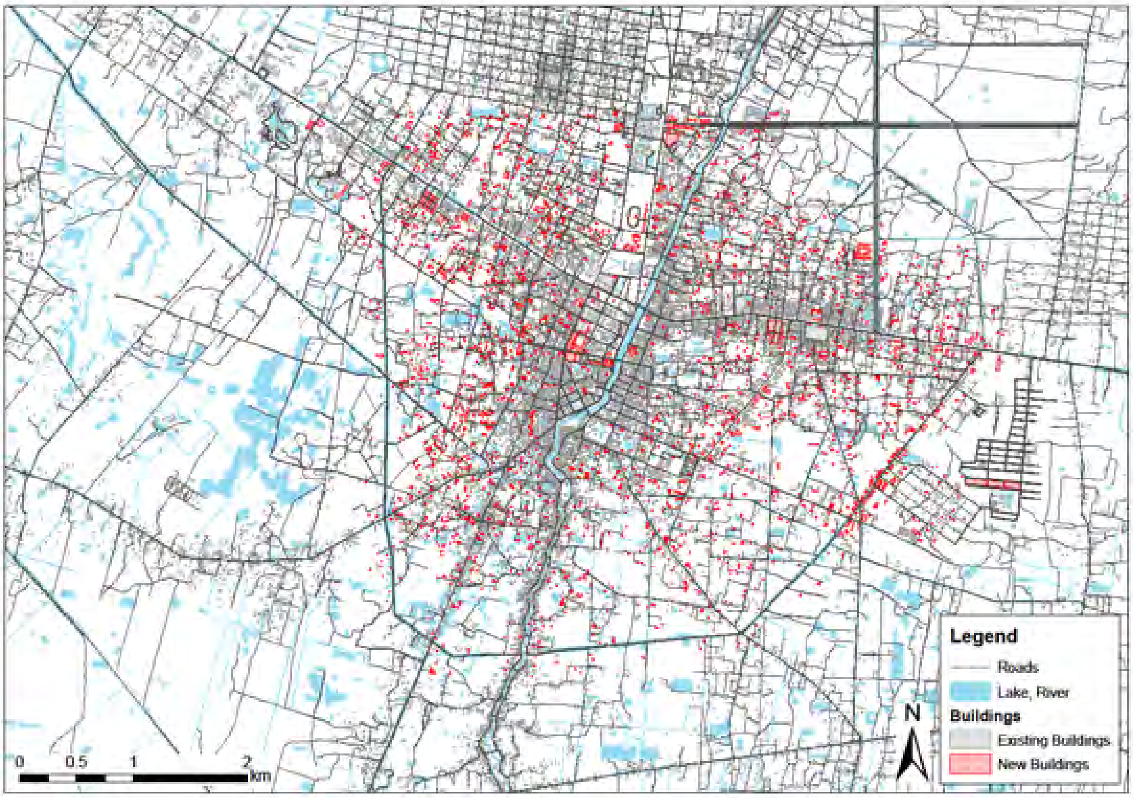
២.២ ការផ្លាស់ប្តូរ និង និន្នាការនៃរចនាសម្ព័ន្ធ និងតំបន់ទីក្រុង

២.២.១ និន្នាការនៃការអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុង

(១) ភាពកកកុញ និងតំបន់ទីក្រុងដែលមានការពង្រីកតិចតួច

រូបភាពខាងក្រោម បង្ហាញពីការប្រៀបធៀបនៃបណ្តាអគារ/រចនាសម្ព័ន្ធ រវាងខែមករា ឆ្នាំ២០០៥ និងខែតុលា ឆ្នាំ២០០៨ នៅក្នុងផែនទីប្រព័ន្ធព័ត៌មានភូមិសាស្ត្រ (GIS)។ ផែនទីប្រព័ន្ធព័ត៌មានភូមិសាស្ត្រនេះ ត្រូវបានរៀបចំដោយការសិក្សាផែនការមេ នៅដើមឆ្នាំ២០០៥ ។ នៅដើមឆ្នាំ២០០៨ ផែនទីនេះ ត្រូវបានបន្តរៀបចំតាមរយៈការសិក្សាតាមដាន ដោយប្រើប្រាស់រូបភាពផ្កាយរណបដែលត្រូវបានថតក្នុងឆ្នាំ២០០៨។ តំបន់ដែលបានធ្វើនគរូបនីយកម្មក្នុងឆ្នាំ២០០៥ ដែលជាតំបន់កកកុញ ត្រូវបានពង្រីកជាចំបងនៅតាមបណ្តោយផ្លូវជាតិលេខ៦ និង

នៅក្នុង និងជុំវិញតំបន់ពាណិជ្ជកម្មកណ្ដាល (CBD) ដែលជាចំណុចកណ្ដាលនៃទីក្រុង ។ អាគារ/រចនាសម្ព័ន្ធថ្មីៗ ដែលត្រូវសាងសង់បន្ទាប់ពីឆ្នាំ២០០៥ រហូតដល់ឆ្នាំ២០០៨ គឺស្ថិតនៅត្រង់ជាយនៃតំបន់កកកុញនោះនៅដើមឆ្នាំ ២០០៥។ អាគារ/រចនាសម្ព័ន្ធថ្មីៗជាច្រើន គឺស្ថិតនៅខាងក្នុងផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុង និងភាគខាងជើងនៃផ្លូវជាតិលេខ៦ ។ ដូចនេះ គេពិបាកនឹងមើលឃើញថាមានការពង្រីក/ការរីករាលដាលគួរអោយកត់សម្គាល់ណាមួយនៃតំបន់ទីក្រុង ណាស់ ។



រូបភាព ២.៣ ការប្រៀបធៀបនៃបណ្ដាអាគារ/រចនាសម្ព័ន្ធ រវាងឆ្នាំ ២០០៥ និង ២០០៨

(២) ការអភិវឌ្ឍន៍ទ្រង់ទ្រាយធំ

ទោះបីជាមិនមានការពង្រីក/ការរីករាលដាលគួរអោយកត់សម្គាល់ណាមួយនៃតំបន់ទីក្រុងក៏ដោយ ក៏មានការ អភិវឌ្ឍទ្រង់ទ្រាយធំមួយចំនួននៅក្នុង និងជិតក្រុងសៀមរាបដែរ ។ តារាងខាងក្រោម បង្ហាញពីស្ថានភាពគម្រោង សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ទ្រង់ទ្រាយធំ ដែលផ្ដល់ដោយមន្ទីររៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ ។

តារាង ២.២ ស្ថានភាពគម្រោងសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍទ្រង់ទ្រាយធំ

ល.រ	ឈ្មោះគម្រោង	ផ្ទៃក្រឡា (ហិចតា)	ទីតាំង			ផែនការអភិវឌ្ឍន៍		
			ក្រុង	ឃុំ/ សង្កាត់	ភូមិ	ឆ្នាំគោលដៅបញ្ចប់គម្រោង	ចំនួនប្រជាជនដែលមានស្រាប់	អគារសំខាន់ៗ
១	បុរីប្រិមប្រិយ	៤	សៀមរាប	គោកចក	ត្រពាំងសេះ	២០០៩	២៩៥ គ្រួសារ	ទីផ្សា សាលារៀន ផ្ទះ
២	បុរីសុខលាភ	១៧	សៀមរាប	សណ្តែក	គោកដូន	២០១០		ហាងលក់ដូរ ផ្ទះ
៣	បុរីអង្គរ	៥	សៀមរាប	ស្វាយដង្គំ	គ្រួស	២០១០		ហាងលក់ដូរ ផ្ទះ
៤	បុរីណាហ្គារា	៥,៣	សៀមរាប	ស្វាយដង្គំ	សាលាកន្សែង	២០១០-២០១១	៥០០ គ្រួសារ	ហាងលក់ដូរ ផ្ទះ
៥	បុរីសៀងណាំ	៥២	សៀមរាប	ជ្រាវ	ភូមិខ្នារ	២០០៨-២០១០		សាកលវិទ្យាល័យ ទីផ្សា សណ្ឋាគារ ផ្ទះសំណាក់
៦	លានវាយកូនហ្គោល (ខារ៉ាអូខេ និងសណ្ឋាគារ)	២០០	ប្រាសាទបាគង	បាគង	លលៃ	២០១០	សមាជិក ៣០ ក្រុម	ម៉ូតែល រមនីយដ្ឋាន សណ្ឋាគារ ភោជនីយដ្ឋាន
៧	លានវាយកូនហ្គោល (ភូគាត្រា)	១៥០	ពួក	ល្វា	ដូនទ្រ	២០០៩	២៥ ក្រុម	រមនីយដ្ឋាន សណ្ឋាគារ
៨	លានវាយកូនហ្គោល (អង្គរហ្វលីដេ)	១៧០	សៀមរាប	ស្រង៉ែ	រការ	២០០៩	៣០ ក្រុម	រមនីយដ្ឋាន សណ្ឋាគារ

សម្គាល់: សណ្ឋាគារ មជ្ឈមណ្ឌលលក់ដូរ រោងចក្រ សាកលវិទ្យាល័យ មន្ទីរពេទ្យ សួនឧទ្យាន ។ល។
ប្រភព: មន្ទីររៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់

ក្រៅពីការអភិវឌ្ឍន៍ខាងលើ មានការអភិវឌ្ឍន៍សាលាខេត្តថ្មី។ រដ្ឋបាល និងបណ្តាមន្ទីរថ្នាក់ខេត្ត ត្រូវបានផ្លាស់ប្តូរទីតាំងក្នុងឆ្នាំ ២០១០ ទៅទីតាំងថ្មីដែលស្ថិតក្នុងសង្កាត់អំពិល និងក្នុងតំបន់អប្សរា II ផងដែរ ។ ផ្លូវប្រើប្រាស់ដែលចាប់ពីផ្លូវជាតិលេខ ៦ ដល់សាលាខេត្តថ្មី គឺស្ថិតនៅក្នុងតំបន់អប្សរា I និង III ។

(៣) សម្ភារៈបរិក្ខារសម្រាប់សេវាទេសចរណ៍

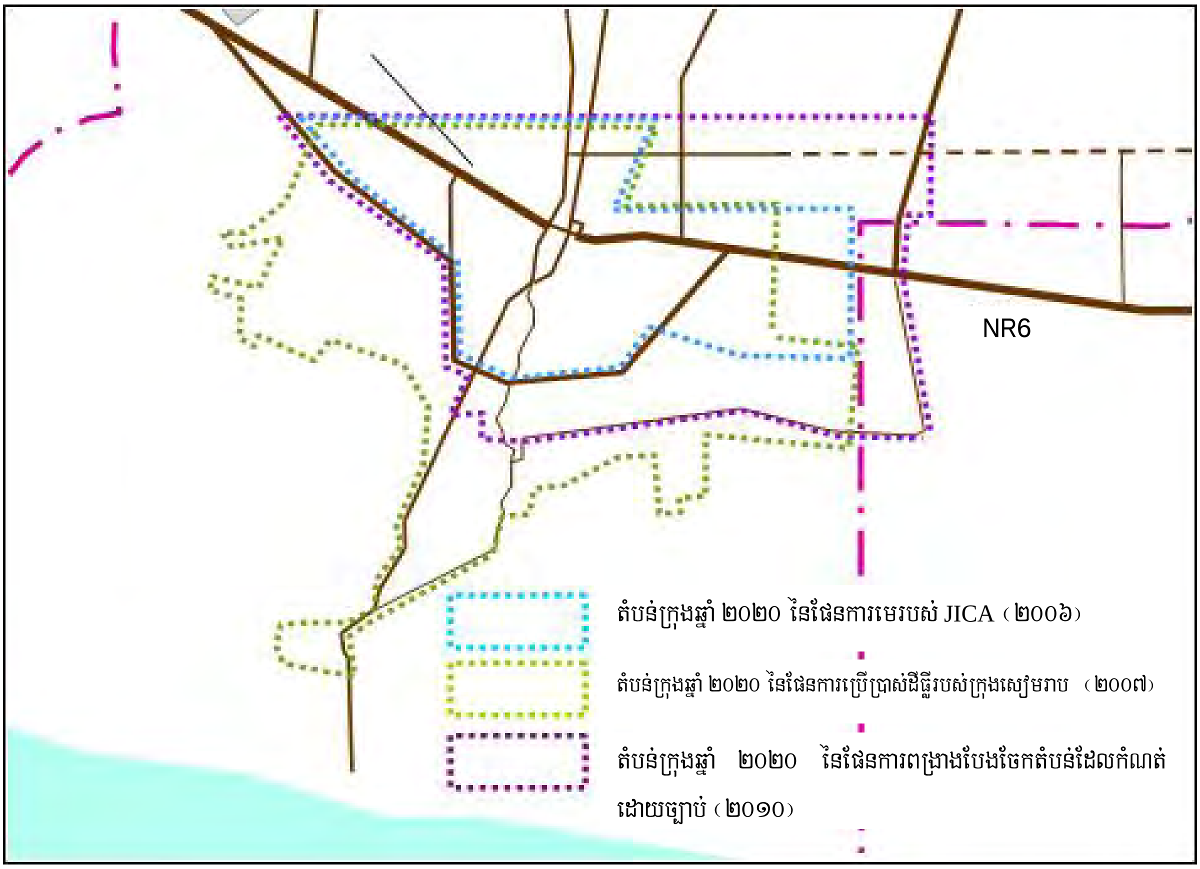
សណ្ឋាគារ និងផ្ទះសំណាក់ជាច្រើនត្រូវបានគេសាងសង់ និងបន្តសាងសង់យ៉ាងឆាប់រហ័សនៅតាមផ្លូវជាតិលេខ៦ និងតំបន់៣ រវាងតំបន់កណ្តាលក្រុង និងឧស្សាហអង្គរ និងនៅតំបន់ជាយតំបន់ពាណិជ្ជកម្មកណ្តាលក្នុងតំបន់កណ្តាលក្រុងបន្ទាប់ពីមានការរៀបចំផែនការមេ។ ដូចនេះ តំបន់តាំងទីលំនៅក្នុងតំបន់កណ្តាលក្រុងត្រូវបានផ្លាស់ប្តូរអោយទៅជាតំបន់ដែលមានការប្រើប្រាស់ឡូកឡំគ្នាយ៉ាងឆាប់រហ័សរវាងផ្នែកទេសចរណ៍ និងការរស់នៅ។ ចំនួនភោជនីយដ្ឋានក៏មានការកើនឡើងពី ៩០ ទៅ ១២០កន្លែងបន្ទាប់ពីមានផែនការមេ។ ភាគច្រើននៃភោជនីយដ្ឋានដែលមានការកើនឡើងត្រូវបានសាងសង់ក្នុងតំបន់ផ្សារចាស់ និងតាមផ្លូវស៊ីវុត្ថា និងផ្លូវជាតិលេខ៦។

២.២.២ ផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លី និងការគ្រប់គ្រងកំណើនទីក្រុង

(១) ផែនការចំនួនបី

មានផែនការចំនួនបីដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការប្រើប្រាស់ដីធ្លី ដូចជា (១) ផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លីក្នុងឆ្នាំ ២០២០ ក្រោមផែនការមេរបស់ JICA (២០០៦) (២) ផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លីព្រាងចុងក្រោយដែលគាំទ្រដោយសេវាកម្មអភិវឌ្ឍន៍អាឡឺម៉ង់ DED (២០០៧) និង(៣) ផែនការព្រាងបែងចែកតំបន់ដែលកំណត់ដោយច្បាប់ (២០១០)។

រូបភាពខាងក្រោម បង្ហាញពីតំបន់ទីក្រុងក្នុងឆ្នាំ ២០២០នៃផែនការចំនួនបីខាងលើ ។ ដោយប្រៀបធៀបតំបន់ទាំងបី តំបន់ទីក្រុងនៃផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លីដែលរៀបចំដោយ DED លាតសន្ធឹងទៅទិសនិរតី ។ ទោះបីជាយ៉ាងនេះក្តី តំបន់ពីរផ្សេងទៀត លាតសន្ធឹងទៅទិសអាគ្នេយ៍ ។ ផែនការព្រាងបែងចែកតំបន់ដែលកំណត់ដោយច្បាប់ ហាក់បីដូចជាគោរពតាមគោលគំនិតផែនការមេរបស់ JICA ។ ដោយសារកំណើនប្រជាជន និង ភ្ញៀវទេសចរ កាន់តែខ្ពស់ជាងការរំពឹងទុកក្នុងផែនការមេរបស់ JICA ផែនការពង្រាងបែងចែកតំបន់ដែលកំណត់ដោយច្បាប់ បានពង្រីកតំបន់ក្រុងធំជាងតំបន់ក្រុងនៅក្នុងផែនការមេរបស់ JICA ។



រូបភាព ២.៤ ការប្រៀបធៀបតំបន់ក្រុងទាំងបី

យោងតាមបទសម្ភាសន៍ពីមន្ទីររៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ និងផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លីរបស់ DED នឹងត្រូវការពេលវេលាសម្រាប់ការសម្របសម្រួលជាមួយនឹងក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ ពីព្រោះ គោលគំនិតសម្រាប់តំបន់ក្រុងក្នុងឆ្នាំ ២០២០ ខុសគ្នាពីបណ្តាគោលគំនិតនៃផែនការមេរបស់ JICA ។

រហូតមកដល់ពេលនេះ ផែនការព្រាងបែងចែកតំបន់ដែលកំណត់ដោយច្បាប់ អាចត្រូវបានចាត់ទុកជាផែនការដែលមានប្រសិទ្ធភាពបំផុត ពីព្រោះវា គឺជាការអនុវត្តចុងក្រោយបំផុត និងការប្រតិបត្តិច្បាប់ក្នុងពេលអនាគត ។

(២) ការគ្រប់គ្រងកំណើនទីក្រុង

ផែនការមេ បានណែនាំពីគោលគំនិតនៃ "ទីក្រុងរណប" ។ ទោះបីជាយ៉ាងនេះក្តី ការលំបាកមួយចំនួនត្រូវបានបង្ហាញ ។ ព្រំប្រទល់រដ្ឋបាលក្រុងសៀមរាបត្រូវបានពង្រីកដោយបន្ថែមចំនួនពាសង្កាត់បន្ថែមទៀត។ ចំនួនប្រជាជន និងភ្ញៀវទេសចរ បានបន្តកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័ស។ តំបន់ក្រុងកំពុងពង្រីក ហើយការអភិវឌ្ឍទ្រង់ទ្រាយធំមួយចំនួនដែលរួមមានការផ្លាស់ប្តូរទីតាំងនៃការិយាល័យរដ្ឋបាលខេត្ត កើតមានឡើងនៅខាងក្រៅនៃផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុង ហើយផុតពីព្រំប្រទល់ក្រុង។ ដើម្បីរក្សាកំណើនទីក្រុងអោយសមស្របទប់ទល់នឹងនគរូបនីយកម្មដែលគ្មានសណ្តាប់ធ្នាប់ដែលកើតឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័ស ការកសាងសមត្ថភាពសម្រាប់អាជ្ញាធរមូលដ្ឋាន និងការគ្រប់គ្រងកំណើនទីក្រុង គឺមិនអាចខ្វះបាន ។

(៣) ការផ្លាស់ប្តូរនៃការិយាល័យរដ្ឋបាល

ការិយាល័យរដ្ឋបាលខេត្តត្រូវបានបន្តផ្លាស់ប្តូរពីចំនុចកណ្តាលក្រុងទៅតំបន់ខាងក្រៅ។ ការិយាល័យរដ្ឋបាលក្រុងសៀមរាបត្រូវបានផ្លាស់ប្តូរទៅជិតអាកាសយានដ្ឋានសៀមរាបក្នុងឆ្នាំ២០០៨។ ការិយាល័យរដ្ឋបាលខេត្តបានផ្លាស់ប្តូរពីតំបន់ពាណិជ្ជកម្មកណ្តាលទៅខាងក្រៅនៃតំបន់ក្រុងទាំងបីដែលបានលើកឡើងខាងលើ។ តំបន់ផ្លាស់ប្តូរថ្មីៗ គឺស្ថិតក្នុងទីក្រុង និងខាងក្រៅនៃតំបន់ ២ ។

ដូចនេះ វាគឺជាការចាំបាច់ក្នុងការបង្កើតផែនការមួយជាបន្ទាន់សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍ និងការអភិរក្សនៅជុំវិញតំបន់ផ្លាស់ប្តូរថ្មីរបស់រដ្ឋបាលខេត្ត និងផែនការមួយសម្រាប់ដីទំនេរបន្ទាប់ពីការផ្លាស់ប្តូរទីតាំងនោះ។ ជាពិសេសផែនការអភិវឌ្ឍន៍សម្រាប់ដីទំនេរ ត្រូវតែចាត់ចែងរៀបចំអោយបានសមស្របជាតំបន់កណ្តាលក្រុងមួយដែលមានភាពទាក់ទាញ ។

(៤) ផែនការព្រាងបែងចែកតំបន់ដែលកំណត់ដោយច្បាប់

ផែនការព្រាងបែងចែកតំបន់ដែលកំណត់ដោយច្បាប់ គឺបច្ចុប្បន្នស្ថិតនៅក្រោមដំណើរការអនុម័តដោយក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់។ ផែនការនេះ ហាក់បីដូចជាច្បាប់រូបសាស្ត្រមួយ ដែលរួមមានគម្លាតអប្បបរមាពីអាគារ ផលធៀបក្រឡាផ្ទៃបាតអាគារ និងផលធៀបគម្របអាគារ ដោយយោងតាមព័ត៌មានមានកម្រិតដែលពាក់ព័ន្ធនឹងផែនការព្រាងបែងចែកតំបន់ដែលកំណត់ដោយច្បាប់ ពីព្រោះផែនការនេះមិនទាន់ត្រូវបានលាតត្រដាងនៅឡើយរហូតមកដល់ពេលនេះ។ ដូចនេះ គេចាំបាច់ត្រូវបង្កើតផែនការបែងចែកតំបន់ដែលចែងពីការគ្រប់គ្រងការប្រើប្រាស់ដីធ្លី និងគោលការណ៍ណែនាំលម្អិតស្តីពីការអភិវឌ្ឍន៍សម្រាប់ការគ្រប់គ្រងក្រុងអោយបានសមស្រប។ វាគឺជាការចាំបាច់ផងដែរក្នុងការកសាងសមត្ថភាពមន្ត្រីរដ្ឋាភិបាលដែលទទួលខុសត្រូវលើការគ្រប់គ្រងការប្រើប្រាស់ដីធ្លី។

២.២.៣ ផែនការ និងគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ផ្សេងៗ

(១) គម្រោងតាំងទីលំនៅឡើងវិញសម្រាប់គ្រួសារលើដីសាធារណៈ

រដ្ឋបាលខេត្ត និងអាជ្ញាធរអប្សរា បានបង្កើតគម្រោងមួយស្តីពី "ភូមិអេកូរុន្ធតាអែកសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍប្រកបដោយចីរភាព" សម្រាប់ការផ្លាស់ប្តូរទីលំនៅខុសច្បាប់ចេញពីតំបន់១ តំបន់២ និងតំបន់៣នៃសួនឧទ្យានអង្គរ។ ទីតាំងគម្រោង គឺស្ថិតក្នុងតំបន់ខាងកើតជិតៗនៃតំបន់២នៃសួនឧទ្យានបុរាណវិទ្យា។ សមត្ថភាពផ្ទុកនៃលំនៅដ្ឋានដែលបានគ្រោងទុក គឺសម្រាប់អ្នកស្រុក ៥០០០នាក់។ ការអនុវត្តគម្រោង បានបន្តចាប់ផ្តើមនៅលើទីតាំងនោះ ។

(២) គម្រោងជំនួយឥតសំណងរបស់ AFD សម្រាប់តំបន់កណ្តាលក្រុង

AFD កំពុងអនុវត្តនីកញ្ចប់គម្រោងជំនួយឥតសំណងដែលមានទឹកប្រាក់ ៥.៥ លានអឺរ៉ូ ដែលក្នុងនោះរួមមាន ការកែលម្អប្រព័ន្ធដោះទឹកភ្លៀងសម្រាប់ជ្រុងខាងកើតនៃក្រុងសៀមរាបពីស្ទឹង (៥ លាន) និងកញ្ចប់គម្រោងតូចៗ ចំនួនប្រាំសម្រាប់ការកែលម្អតំបន់កណ្តាលក្រុង (កន្លះលាន)

(៣) ប្រាសាទព្រះវិហារ

ប្រាសាទព្រះវិហារ គឺជាប្រាសាទរបស់ខ្មែរដែលស្ថិតនៅលើកំពូលនៃភ្នំដងរែក ជិតព្រំប្រទល់ថៃ។ ក្នុងខែ កក្កដា ឆ្នាំ២០០៨ ប្រាសាទព្រះវិហារត្រូវបានចុះបញ្ជីជាតំបន់បេតិកភ័ណ្ឌពិភពលោករបស់អង្គការយូនីស្កូ។ ផ្លូវពី សៀមរាបទៅកាន់ប្រាសាទព្រះវិហារ គឺបច្ចុប្បន្នស្ថិតនៅក្រោមការសាងសង់ ដូច្នេះ គេនឹងអាចចូលទៅកាន់តំបន់ បេតិកភ័ណ្ឌពិភពលោករបស់អង្គការយូនីស្កូចំនួនពីរក្នុងប្រទេសកម្ពុជាដោយងាយស្រួល ។

ផែនការមេបានស្នើឡើងនូវ "បណ្តាញទេសចរណ៍បេតិកភ័ណ្ឌខ្មែរ និងគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍បរិក្ខារសម្រាប់ ទេសចរណ៍" ដូច្នេះ ភ្ញៀវទេសចរដែលស្នាក់នៅក្នុងសៀមរាបអាចទស្សនាតំបន់បេតិកភ័ណ្ឌដែលនៅឆ្ងាយពីគ្នា ហើយបន្ទាប់មកពួកគេអាចស្នាក់នៅកាន់តែយូរ និងធ្វើការចំណាយកាន់តែច្រើន។ ប្រាសាទព្រះវិហារមានសក្តា-នុពលដើម្បីបង្កើនល្បឿន "យុទ្ធសាស្រ្តទីផ្សារសម្រាប់អ្នកមាន" ។

(៤) ផ្លូវប៉ោយប៉ែត - សៀមរាប

កំណាត់ផ្លូវពីប៉ោយប៉ែតទៅសៀមរាប (១៤៥.៤ គម) ផ្លូវជាតិលេខ៥ (ប៉ោយប៉ែត - សិរីសោភណ្ឌ) និង ផ្លូវជាតិលេខ៦ (សិរីសោភណ្ឌ - សៀមរាប) ត្រូវបានបន្តកែលំមដោយក្រាលកៅស៊ូ ក្រោមមូលនិធិនៃកម្ចីរបស់ ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី ។

ជំពូក ៣ ការវិវឌ្ឍន៍នៃគំរោង/កម្មវិធីដែលបានស្នើឡើងរួចក្នុងផែនការមេ

៣.១ ការវិវត្តន៍ជាទូទៅនៃគំរោង/កម្មវិធីដែលបានស្នើឡើងរួច

នៅក្នុងផែនការមេ មានគំរោង/កម្មវិធីចំនួន ៦៩ ត្រូវបានស្នើឡើងក្នុង ១១ ផ្នែក។ ការវិវត្តន៍ជាទូទៅនៃគំរោង/កម្មវិធីទាំង ៦៩ នោះត្រូវបានបញ្ជាក់ដោយផ្អែកលើការស្ទាបស្ទង់ដែលត្រូវបានធ្វើឡើងដោយទីប្រឹក្សាផ្នែកគ្រប់គ្រងក្រុងរបស់ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិនៃប្រទេសជប៉ុន។

ស្ថានភាពនៃការវិវត្តន៍សំរាប់គំរោង/កម្មវិធីក្នុង ៩ ផ្នែកដទៃផ្សេងទៀតលើកលែងវិស័យគមនាគមន៍ និងផ្នែករៀបចំក្រុងត្រូវបានសង្ខេបក្នុងតារាងខាងក្រោម៖

តារាង ៣.១ ការវិវត្តន៍នៃគំរោង/កម្មវិធីដែលបានស្នើឡើងរួច

<table>
<tr><th rowspan="2">ល.រ</th><th rowspan="2">ផ្នែក</th><th colspan="4">ចំនួនគំរោង/កម្មវិធី</th></tr>
<tr><th>សរុប</th><th>ដែលបានបញ្ចប់</th><th>កំពុងវិវត្តន៍</th><th>គ្មានការវិវត្តន៍</th></tr>
<tr><td rowspan="2">១</td><td rowspan="2">ទីក្រុង</td><td>៥</td><td>0
0.0%</td><td>៥
១00.0%</td><td>0
0.0%</td></tr>
<tr><td colspan="4">សូមមើលតារាង៣.២</td></tr>
<tr><td rowspan="2">២</td><td rowspan="2">ពរិស្ថាន</td><td>៣</td><td>0
0.0%</td><td>២
៦៦.៧%</td><td>១
៣៣.៣%</td></tr>
<tr><td colspan="4">គណៈកម្មការបច្ចេកទេសផ្នែកអភិវឌ្ឍន៍ក្រុងបានស្នើសុំសហប្រតិបត្តិការផ្នែកបច្ចេកទេសពីរដ្ឋាភិបាលប្រទេសជប៉ុននៅឆ្នាំ ២00៨។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ គំរោងនេះមិនត្រូវបានចាត់ទុកជាអទិភាពដោយភាគីខាងកម្ពុជាឡើយ។ ដូច្នេះ គំរោងនេះគ្មានការវិវឌ្ឍន៍អ្វីទេមកទល់នឹងពេលនេះ។</td></tr>
<tr><td rowspan="2">៣</td><td rowspan="2">ទេសចរ</td><td>៦</td><td>១
១៦.៧%</td><td>៤
៦៦.៧%</td><td>១
១៦.៧%</td></tr>
<tr><td colspan="4">រាល់គំរោងទាំងអស់លើកលែងតែគំរោងអភិវឌ្ឍន៍គុណភាពទេសចរភាពជាដៃគូរវាងឯកជន-រដ្ឋ ត្រូវបានបញ្ចប់ ឬស្ថិតក្នុងដំណើរការ។</td></tr>
<tr><td rowspan="2">៤</td><td rowspan="2">ការបង្កើតអោយមានផលិត-ផលកសិកម្មចំរុះ និងការផ្សព្វផ្សាយផលិតផលក្នុងស្រុក</td><td>៤</td><td>0
0.0%</td><td>0
0.0%</td><td>៤
១00.0%</td></tr>
<tr><td colspan="4">រាល់គំរោងទាំងអស់ដែលបានស្នើឡើងគ្មានការវិវត្តន៍ដោយសារតែមជ្ឈមណ្ឌលផ្សព្វផ្សាយផលិតផលអង្គរមិនទាន់ត្រូវបានបង្កើតនៅឡើយ។</td></tr>
</table>

៥	គមនាគមន៍	១០	២ ២០.០%	៦ ៦០.០%	២ ២០.០%
		សូមមើលតារាង៣.៣			
៦	ទឹក	៧	0 0.0%	៦ ៨៥.៧%	១ ១៤.៣%
		គំរោងភាគច្រើនស្ថិតក្នុងដំណើរការវិវត្តន៍ ជាពិសេស "គំរោងការសិក្សាត្រៀមស្តីពីការពង្រីកការផ្គត់ផ្គង់ទឹកក្នុងក្រុងសៀមរាប" ដែលកំពុងបន្ត និង របាយការណ៍ចុងក្រោយនៃគំរោងនេះត្រូវដាក់ជូនត្រួតពិនិត្យ។			
៧	កាកសំណល់រឹង	៣	0 0.0%	0 0.0%	៣ ១០០.០%
		រាល់គំរោងទាំងអស់គ្មានការវិវត្តន៍			
៨	លូបង្ហូរទឹកសំអុយ/លូដោះទឹក	៩	0 0.0%	៥ ៥៥.៦%	៤ ៤៤.៤%
		គំរោងចំនួន ៥ ស្ថិតក្នុងការវិវត្តន៍ និងគំរោងចំនួន ៤ ទៀតគ្មានការវិវត្តន៍។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ គំរោងទាំង ៤ នេះ នឹងត្រូវចាប់ផ្តើមនៅក្រោយឆ្នាំ ២០១២។			
៩	ថាមពល	១០	0 0.0%	៥ ៥0.0%	៥ ៥0.0%
		ខ្សែបញ្ជូនថាមពលមកពីប្រទេសថៃមិនទាន់បានសាងសង់នៅឡើយ។			
១០	រដ្ឋបាលថ្នាក់មូលដ្ឋាន	៥	0 0.0%	៥ ១០០.0%	0 0.0%
		រាល់គំរោងទាំងអស់ស្ថិតក្នុងការវិវត្តន៍។ កម្មវិធីកែទំរង់វិមជ្ឈការ និងអំណាចមិនប្រមូលផ្តុំកំពុងបន្ត។			
១១	ការផ្តល់អំណាចដល់សហគមន៍	៧	0 0.0%	៤ ៥៧.១%	៣ ៤២.៩%
		គំរោងមួយចំនួនស្ថិតក្នុងដំណើរការវិវត្តន៍។			
	សរុប	៦៩	៣ ៤.៣%	៤២ ៦០.៩%	២៤ ៣៤.៨%

ជាងពាក់កណ្តាលនៃគំរោង/កម្មវិធីស្ថិតក្នុងដំណើរការវិវឌ្ឍន៍ (៦០.៩%)។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ មានគំរោងដែលគ្មានការវិវត្តន៍ចំនួន ៣៤.៨% ដោយហេតុផលថាគំរោង/កម្មវិធីមួយចំនួនមិនទាន់ត្រូវបានចាប់ផ្តើមនៅឡើយ ហើយត្រូវបានស្នើឡើងក្នុងផែនការរយៈពេលវែងដល់ទៅឆ្នាំ២០២០។ ហេតុផលសំខាន់ដែលធ្វើអោយគ្មានការវិវត្តន៍នោះគឺថាបុគ្គលិកភាគច្រើននៃមន្ទីរ/ស្ថាប័នដែលទទួលខុសត្រូវមិនបានដឹងអំពីផែនមេ នៅពេលដែលទីប្រឹក្សាផ្នែកគ្រប់គ្រងក្រុងរបស់ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិនៃប្រទេសជប៉ុនត្រូវបានចាត់តាំង។ បន្ថែមពីលើនេះ ការផ្លាស់ប្តូរមន្ត្រីប្រតិបត្តិរបស់ខេត្តក៏បានជះឥទ្ធិពលដល់បុព្វហេតុនេះផងដែរ។

៣.២ ការវិវត្តន៍នៃគំរោង/កម្មវិធីដែលបានស្នើឡើងរួចក្នុងផ្នែករៀបចំក្រុង

មានគំរោង/កម្មវិធីចំនួន ៥ ដែលបានស្នើឡើងរួចក្នុងផ្នែករៀបចំក្រុង។ ការវិវត្តន៍នៃគំរោង/កម្មវិធីនីមួយៗមានដូចតទៅ:

តារាង ៣.២ ការវិវឌ្ឍន៍នៃគំរោង/កម្មវិធីដែលបានស្នើឡើងរួចក្នុងផ្នែករៀបចំក្រុង

លេខសំគាល់ គំរោង	ឈ្មោះ	ភ្នាក់ងារ អនុវត្ត	ការវិវត្តន៍/កំណត់សំគាល់	ស្ថានភាព ការវិវត្តន៍
U-1	ការអភិវឌ្ឍន៍តំបន់ កណ្តាលក្រុង	សាលាខេត្ត អាជ្ញាធរអប្សរា និងមន្ទីរ ពាក់ព័ន្ធ	-គណៈកម្មការបច្ចេកទេសផ្នែកអភិវឌ្ឍន៍ក្រុង បានពិភាក្សាស្តីពីការអភិវឌ្ឍន៍តំបន់កណ្តាលក្រុង -គណៈកម្មការបច្ចេកទេសផ្នែកអភិវឌ្ឍន៍ក្រុងនឹង ពិភាក្សា និងធ្វើផែនការអភិវឌ្ឍន៍ក្រុងជាការបរិយាយ គំរោងប្រាក់កំចីនៃជំនួយអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវការ ODA Loan Project។ -អាជ្ញាធរអប្សរាមានផែនការមួយចំនួនដែលបាន ឧបត្ថម្ភដោយទីភ្នាក់ងារអភិវឌ្ឍន៍បារាំងAFD (ស្ពានឈើ ដើមឈើតាមផ្លូវ ។ល។) -ផ្នែកជាច្រើននៃផ្លូវផ្លូវថ្មើរជើងក្នុងតំបន់ផ្សារ ចាស់ត្រូវបានកែលំអ។	△
U-2	ការកសាងសមត្ថភាព ផ្នែករៀបចំក្រុង	មន្ទីរ.ដ.ន.ស.ស ឃុំ អាជ្ញាធរអប្សរា និងសាលាខេត្ត	- ផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លីក្នុងក្រុងសៀមរាបត្រូវ បានរៀបចំរួចហើយដោយ ក្រុងសៀមរាប ដោយ ជំនួយ ពី DED។ -ទីប្រឹក្សាមួយរូបផ្នែកគ្រប់គ្រងក្រុងរបស់ទីភ្នាក់	△

			ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិនៃប្រទេសជប៉ុន ត្រូវបានបញ្ជូនមកខេត្តសៀមរាប។ -មន្ត្រីជាន់ខ្ពស់ស្ម័គ្រចិត្តមួយរូបរបស់ទីភ្នាក់ងារ សហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិនៃប្រទេសជប៉ុនផ្នែករៀបចំក្រុងត្រូវបានបញ្ជូនមកកាន់អាជ្ញាធរអប្សរា។ -មន្ត្រីជាន់ខ្ពស់ស្ម័គ្រចិត្តមួយរូបរបស់ទីភ្នាក់ងារ សហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិនៃប្រទេសជប៉ុនផ្នែកប្រព័ន្ធពត៌មានភូមិសាស្ត្រត្រូវបានបញ្ជូនមកកាន់អាជ្ញាធរ អប្សរា។	
U-3	បញ្ជីសារពើភណ្ឌ សំរាប់ស្ថាបត្យកម្ម ប្រវត្តិសាស្ត្រ	អាជ្ញាធរអប្សរា/ សាលាខេត្ត	-អាជ្ញាធរអប្សរានឹងធ្វើការស្ទាបស្ទង់សារពើភណ្ឌមួយ សំរាប់ស្ថាបត្យកម្មប្រវត្តិសាស្ត្រដោយមានជំនួយពីទីភ្នាក់ងារអភិវឌ្ឍន៍បារាំងAFD។	△
U-4	ការផ្សព្វផ្សាយស្តីពី ការអភិវឌ្ឍន៍តំបន់ លំនៅដ្ឋាន	មន្ទីរ.ដ.ន.ស.ស ឃុំ និងផ្នែកឯកជន	-បុរីលំនៅដ្ឋានមួយចំនួនត្រូវបានអភិវឌ្ឍន៍ឡើង ប៉ុន្តែប្រជាជនក្នុងតំបន់មិនមានលទ្ធភាពទិញ។	△
U-5	ការអភិវឌ្ឍន៍តំបន់ ទេសចរ និងវប្បធម៌	អាជ្ញាធរអប្សរា និងអ្នកវិនិយោគទុន ឯកជន	-កន្លែងទេសចរមួយចំនួន ដូចជា មជ្ឈមណ្ឌលសន្និបាតសារៈមន្ទីរសីហនុ ។ល។ ត្រូវបានអភិវឌ្ឍន៍ឡើង។ -ការទិញដីមកវិញបាននឹងកំពុងវិវត្តន៍ដោយអាជ្ញាធរ អប្សរា។	△

△:មានការវិវត្តន៍មួយចំនួន

ប្រភព: ការសិក្សាតាមដាន

៣.៣ ការវិវឌ្ឍន៍នៃគំរោង/កម្មវិធីដែលបានស្នើឡើងរួចក្នុងវិស័យគមនាគមន៍

មានគំរោង/កម្មវិធីចំនួន ១០ ដែលបានស្នើឡើងរួចក្នុងវិស័យគមនាគមន៍។ ការវិវត្តន៍នៃគំរោង/កម្មវិធីនីមួយៗមានដូចតទៅ:

តារាង ៣.៣ ការវិវត្តន៍នៃគំរោង/កម្មវិធីដែលបានស្នើឡើងរួចក្នុងវិស័យគមនាគមន៍

លេខសំគាល់គំរោង	ឈ្មោះ	ភ្នាក់ងារអនុវត្ត	ការវិវត្តន៍/កំណត់សំគាល់	ស្ថានភាពការវិវត្តន៍
TR-1	គំរោងកែលំអស្ពានសល់ពីសម័យបារាំង	ក្រសួងសាធារណៈការនិងដឹកជញ្ជូន	-ស្ពានថ្មីមួយត្រូវបានសាងសង់ឡើងមានប្រវែងប្រម៉ាណ ២៧០ម៉ែត្រដែលមានទិសដៅបញ្ច្រាសគ្នានឹងស្ពានសល់ពីសម័យបារាំង និងត្រូវប្រើជាផ្លូវឯកទិសពីទិសខាងលិចទៅទិសខាងកើត ។ ចំណែកស្ពានសល់ពីសម័យបារាំងក៏ត្រូវប្រើប្រាស់ជាផ្លូវឯកទិសផងដែរ ពីទិសខាងកើតទៅទិសខាងលិច ។	○
TR-2	បណ្តាញផ្លូវរណប (ជំហានទី ១)	មន្ទីរសាធារណៈការនិងដឹកជញ្ជូនសាលាខេត្ត	-មានផ្នែកតិចតួចប៉ុណ្ណោះនៃផ្លូវដែលបានស្នើឡើងរួចត្រូវបានក្រាលកៅស៊ូ ។ទោះបីយ៉ាងណាក៏ដោយ ផ្នែកជាច្រើនគ្មានការវិវឌ្ឍន៍ឡើយ ។	△
TR-3	បណ្តាញផ្លូវរណប (ជំហានទី ២)	ក្រសួងសាធារណៈការនិងដឹកជញ្ជូន	-ផ្លូវ ហ៊ុន សែន សន្តិភាពត្រូវបានកែលំអក្នុងខែមករា ឆ្នាំ ២០១០ ។ -ផ្លូវនេះត្រូវបានចាត់ថាជា"ផ្លូវបញ្ចៀសក្រុងសៀមរាប" ហើយរថយន្តធន់ធ្ងន់ត្រូវធ្វើចរាចរលើផ្លូវនេះជំនួសអោយការធ្វើចរាចរចូលទៅក្នុងក្រុងតាមផ្លូវជាតិលេខ៦ ។ -ផ្លូវបញ្ចៀសនេះជាផ្លូវបង់ប្រាក់ គឺយកប្រាក់តែពីរថយន្តធន់ធ្ងន់ប៉ុណ្ណោះ ហើយត្រូវបានដំណើរការដោយអាជ្ញាធរអប្សរា ។	○
TR-4	បណ្តាញផ្លូវរណប (ជំហានទី ៣)	មន្ទីរសាធារណៈការនិងដឹកជញ្ជូនសាលាខេត្ត	-ផ្នែកខ្លះនៃបណ្តាញផ្លូវរណបត្រូវបានសាងសង់បញ្ចប់ ។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ផ្នែកជាច្រើននៃផ្លូវនេះមិនទាន់ត្រូវបានបញ្ចប់នៅឡើយ ។	△
TR-5	បណ្តាញផ្លូវរណប (ជំហានទី ៤)	សាលាខេត្ត	-ផ្នែកខ្លះនៃបណ្តាញផ្លូវរណបត្រូវបានសាងសង់បញ្ចប់ ។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ផ្នែកជាច្រើននៃផ្លូវនេះមិនទាន់ត្រូវបានបញ្ចប់នៅឡើយ ។	△
TR-6	កែលំអស្ថាប័ន និង	នគរបាល	-មានផែនការសកម្មភាពចំនួន ៨ ។	△

	យុទ្ធនាការផ្សព្វផ្សាយសុវត្ថិភាពចរាចរ	មន្ទីរសាធារណៈការនិងដឹកជញ្ជូនសាលាខេត្ត	-គ្មានសមិទ្ធផលណាមួយសំរេចបានគួរអោយកត់សំគាល់	
TR-7	ស្តារបណ្តាញផ្លូវទៅកាន់តំបន់បេតិកភណ្ឌជនបទ	ក្រសួងសាធារណៈការនិងដឹកជញ្ជូន ក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ	-ភាគច្រើននៃបណ្តាញផ្លូវទៅកាន់តំបន់បេតិកភណ្ឌជនបទត្រូវបានកែលំអរួចហើយ ។ -ផ្នែកខ្លះនៃផ្លូវនេះស្ថិតក្នុងការសាងសង់ ឥឡូវនេះ ។	△
TR-8	មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនសាធារណៈដែលមិនបំពុលពរិស្ថាន	អាជ្ញាធរអប្សរា	-រថយន្តអគ្គីសនីចំនួន ៥០ ត្រូវបានដាក់អោយដំណើរការក្នុងឧស្សាហនអង្គរ -ការបង្កើនចំនួនរថយន្តអគ្គីសនីស្ថិតក្នុងផែនការនាយកដ្ឋានទេសចរ នៃអាជ្ញាធរអប្សរា ។	△
TR-9	សាងសង់ផ្លូវសំរាប់ជិះកង់	អាជ្ញាធរអប្សរា	-គ្មានការវិវឌ្ឍន៍	×
TR-10	លើកកំពស់សមត្ថភាពស្ថាប័នសំរាប់ថែទាំផ្លូវ	មន្ទីរសាធារណៈការនិងដឹកជញ្ជូន មន្ទីរអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ	-មានផែនការសកម្មភាពចំនួន ៣ ។ -គ្មានសកម្មភាពណាមួយត្រូវបានអនុវត្ត ។	×

○: បានសាងសង់បញ្ចប់ △: មានការវិវត្តន៍មួយចំនួន ×: គ្មានការវិវត្តន៍

ប្រភព: ការសិក្សាតាមដាន

ជំពូក ៤ ផែនការអភិវឌ្ឍន៍ផ្នែកដែលបានជ្រើសរើស

៤.១ ផែនការកែលំអតំបន់កណ្តាលក្រុង

៤.១.១ ការត្រួតពិនិត្យឡើងវិញនូវផែនការកែលំអតំបន់កណ្តាលក្រុង

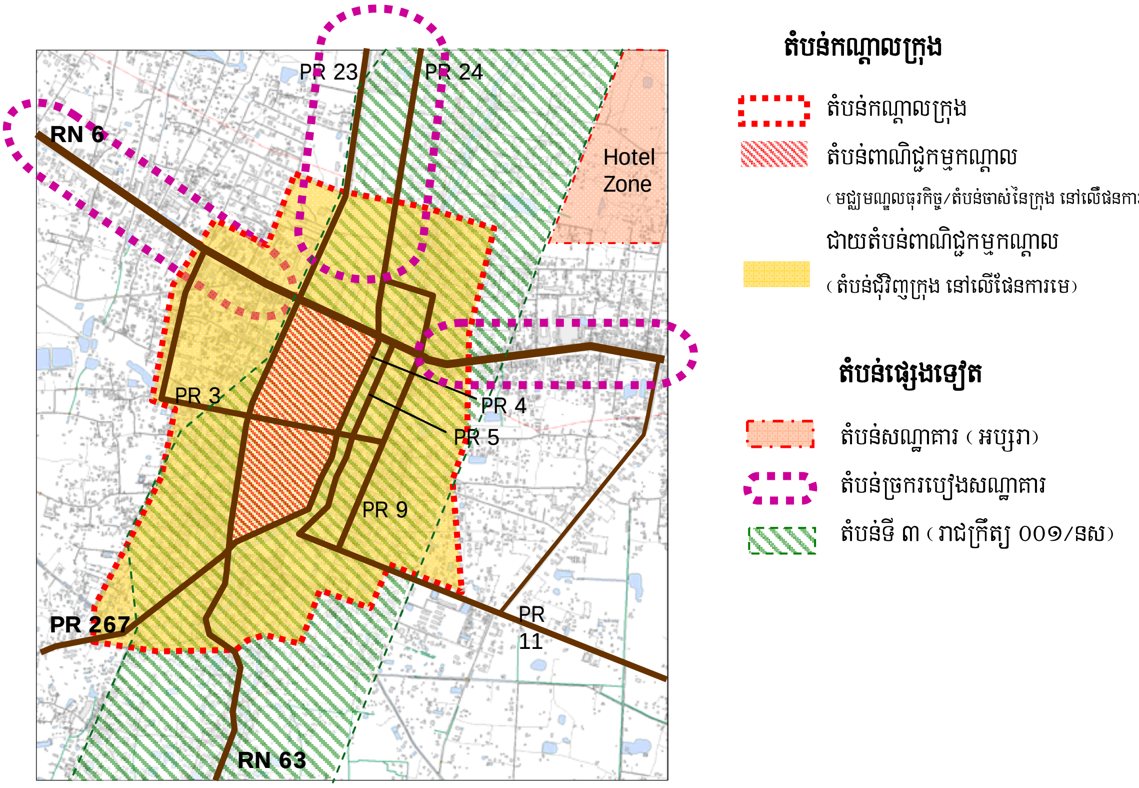
(១) រចនាសម្ព័ន្ធរូបវ័ន្តនៃតំបន់តាំងទីលំនៅក្រុងសៀមរាប

យោងទៅតាមចរិកលក្ខណៈ តួនាទី និងទីតាំងនៃតំបន់ រចនាសម្ព័ន្ធតំបន់ក្រុងត្រូវបានចែកថ្នាក់ទៅជាតំបន់ចំនួន ៧ ដែលមានដូចខាងក្រោម :

- **តំបន់មជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្ម**
- **តំបន់មជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្មបន្ទាប់បន្សំ**
- **តំបន់ដែលនៅក្បែរតំបន់កណ្តាលក្រុង**
- **តំបន់របៀងក្រុង (ពាណិជ្ជកម្ម និងធុរកិច្ច)**
- **តំបន់ក្រុងខាងក្រៅផ្លូវវាងក្រុង**
- **តំបន់បុរីសណ្ឋាគាររបស់អាជ្ញាធរអប្សរា (ទីក្រុងទេសចរណ៍ និងវប្បធម៌)**
- **តំបន់សាលាខេត្តថ្មី**

២) តំបន់កណ្តាលក្រុងក្នុងក្រុងសៀមរាប

នៅក្នុងការសិក្សាតាមដាន តំបន់កណ្តាលក្រុងត្រូវបានកំណត់ជាតំបន់ពាណិជ្ជកម្មកណ្តាល និងជាជាយតំបន់ពាណិជ្ជកម្មកណ្តាល ដូចដែលបានបង្ហាញនៅក្នុងរូបភាពខាងក្រោម :



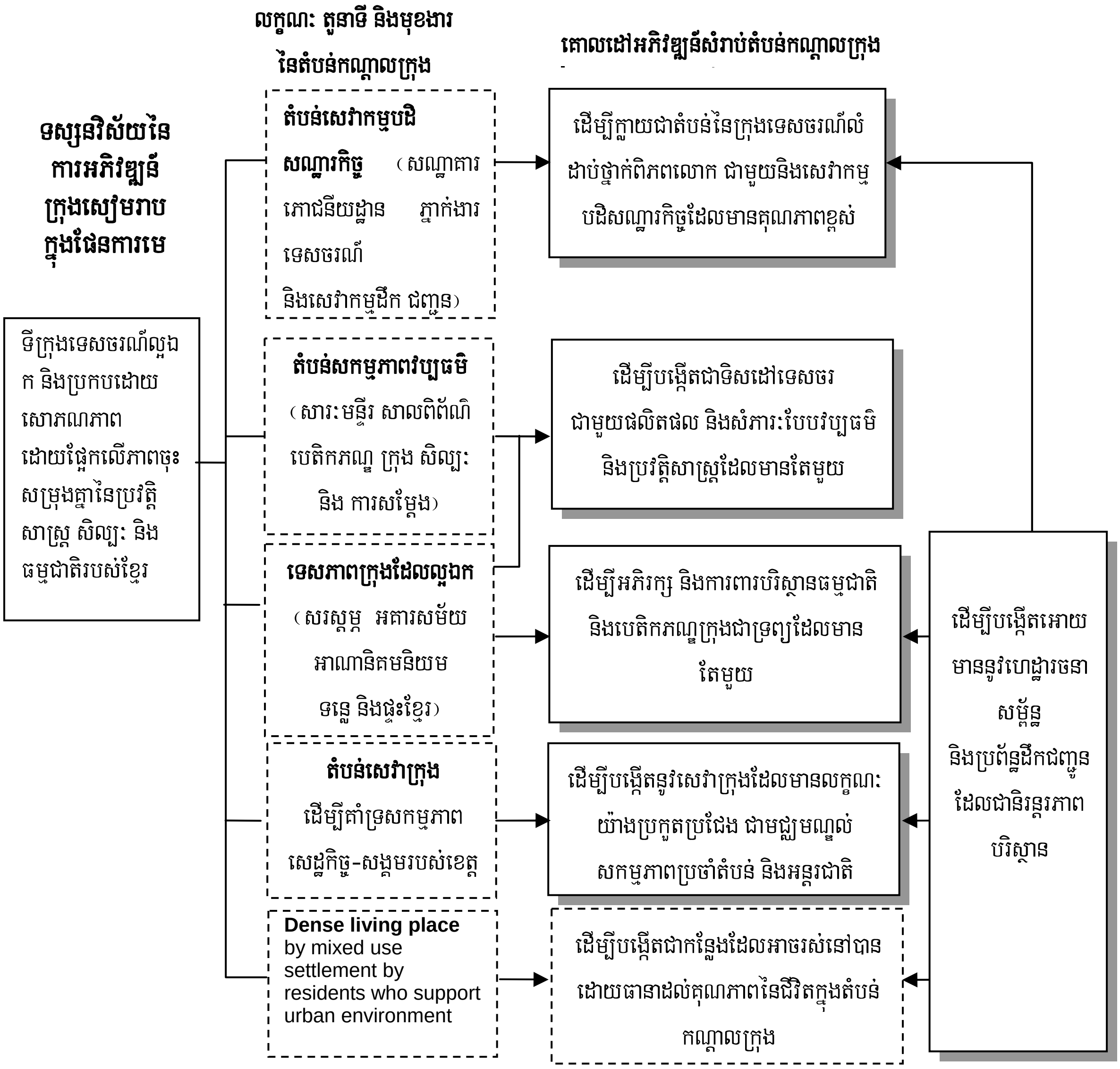
រូបភាព ៤.១. រចនាសម្ព័ន្ធតំបន់កណ្តាលក្រុង

(៣) ទស្សនវិស័យផ្នែករៀបចំក្រុងក្នុងផែនការមេដែលត្រូវរក្សា

ទស្សនវិស័យអភិវឌ្ឍន៏សម្រាប់ក្រុងសៀមរាបនៅក្នុងផែនការមេត្រូវបានគេកំណត់ជា "*ទីក្រុងទេសចរណ៏ល្អឯក និងប្រកបដោយសោភ័ណភាព ដោយផ្អែកលើភាពចុះសម្រុងគ្នានៃប្រវត្តិសាស្ត្រ សិល្បៈ និង ធម្មជាតិរបស់ខ្មែរ* "។ ទោះបីជាការអភិវឌ្ឍនាពេលថ្មីៗនេះនាំមកនូវការផ្លាស់ប្តូរមួយចំនួនដែលទាក់ទងទៅនឹងរចនាសម្ព័ន្ធក្រុង និងលក្ខខណ្ឌសេដ្ឋកិច្ច-សង្គមក៏ដោយ ក៏ទស្សនវិស័យនេះអាចត្រូវបានគេពិចារណាថានៅតែមានតម្លៃដើម្បីតម្រង់តួនាទី និងមុខងារនៃក្រុងសៀមរាបអោយទៅជាទីក្រុងទេសចរណ៏ជាមួយនឹងបេតិកភណ្ឌពិភពលោក។ ដូចនេះហើយ ទស្សនវិស័យនេះ គួរតែត្រូវបានថែរក្សាទុកជាទិសដៅដ៏សំខាន់សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៏។

(៤) គោលដៅសំរាប់ការកែលំអតំបន់កណ្តាលក្រុងដើម្បីសំរេចទស្សនវិស័យ

គោលដៅកែលំអសំរាប់តំបន់កណ្តាលក្រុងបានតំណាងអោយទស្សនវិស័យនៃក្រុងសៀមរាបដែលមានការទទួលខុសត្រូវនូវតួនាទី និងមុខងាររបស់ខ្លួន ដែលបានកំណត់ដូចខាងក្រោម:

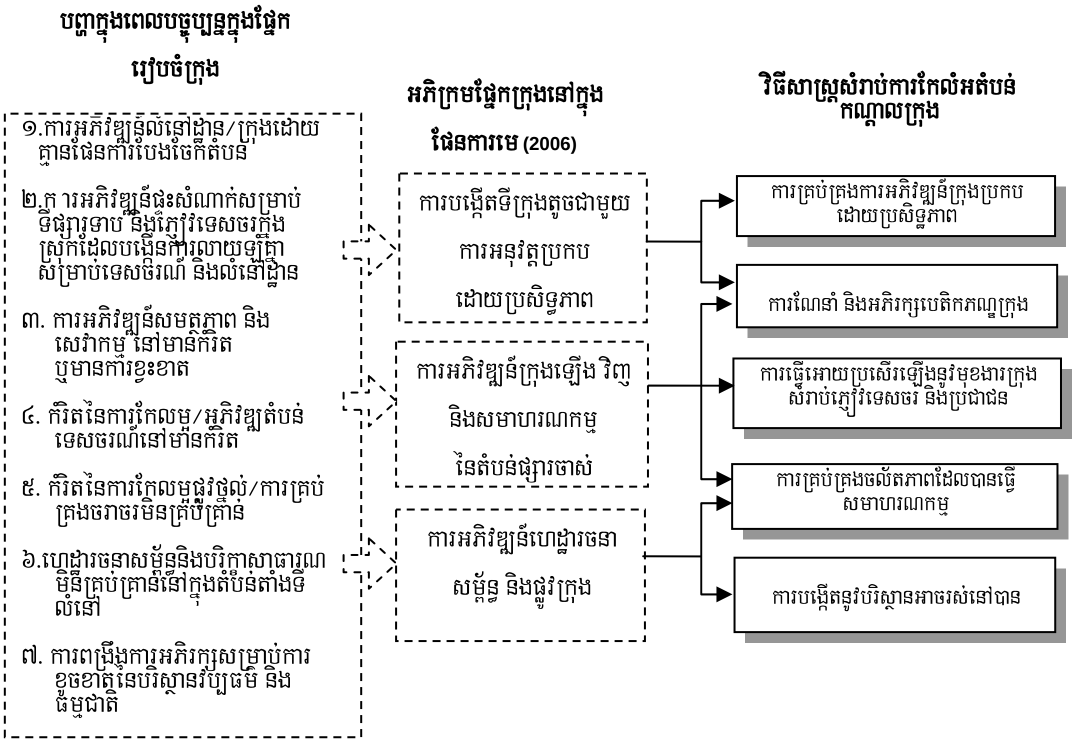


រូបភាព ៤.២ ទស្សនវិស័យផ្នែករៀបចំក្រុង និងគោលដៅសំរាប់ការកែលំអតំបន់កណ្តាលក្រុង

(៥) បញ្ហាផ្នែករៀបចំក្រុងក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ន និងវិធីសាស្ត្រកែលំអតំបន់កណ្តាលក្រុង

តំបន់កណ្តាលក្រុងដែលមានភ្ញៀវទេសចរ និងប្រជាជនរីករាយនឹងសេវាកម្មក្នុងក្រុង និងភាពទាក់ទាញផ្នែកទេសចរណ៍ដែលមានសារៈសំខាន់បំផុតសំរាប់វិស័យទេសចរណ៍ ទាមទារអោយមានការកែលំអអោយកាន់តែមានភាពទាក់ទាញ និងមានប្រសិទ្ធិភាពតាមរយៈនៃការផ្តល់អោយមាននូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធអោយបានគ្រប់គ្រាន់ ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងការគ្រប់គ្រងរបស់ខ្លួនជាមួយនឹងឧបសគ្គនានាសំរាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ក្រុងស្ថិតក្រោមការហាមឃាត់នៃតំបន់៣ ដែលជាតំបន់ការពារទេសភាពវប្បធម៌ ។

រូបភាព ៤.៤ បង្ហាញពីវិធីសាស្ត្រលំអិតសំរាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ ឬកែលំអតំបន់កណ្តាលក្រុងក្នុងក្រុងសៀមរាប ។



រូបភាព ៤.៣ វិធីសាស្ត្រផ្នែករៀបចំដែលត្រូវបានចំរាញ់ដើម្បីធ្វើកែលំអតំបន់កណ្តាលក្រុង

៤.១.២ ផែនការកែលំអសំរាប់តំបន់កណ្តាលក្រុង

(១) កម្មវិធីសំរាប់កែលំអតំបន់កណ្តាលក្រុង

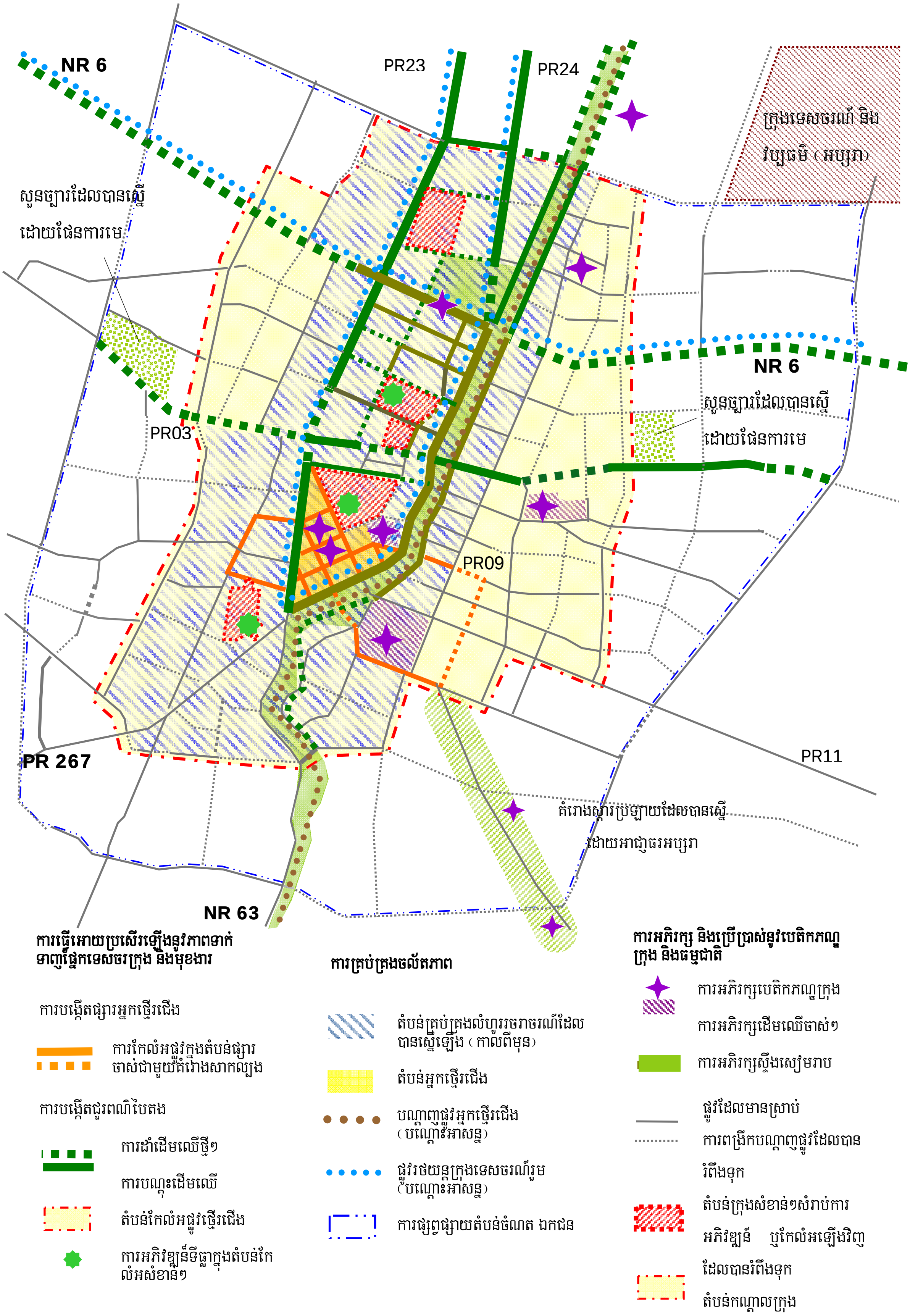
ដើម្បីសំរេចគោលដៅសំរាប់កែលំអតំបន់កណ្តាលក្រុង កម្មវិធីចំនួន ៤ ត្រូវបានបង្កើតដោយផ្អែកលើវិធីសាស្ត្រខាងលើ។ កម្មវិធីនីមួយៗត្រូវបានបង្កើតឡើងដោយគំរោងជាច្រើន។ តារាង ៤.២ ខាងក្រោម បង្ហាញពីគំរោង និងកម្មវិធីដែលបានស្នើឡើងសំរាប់ការកែលំអតំបន់កណ្តាលក្រុង។

រូបភាព ៤.៤ បង្ហាញនូវផែនការកែលំអទៅថ្ងៃអនាគតដែលបានស្នើឡើងសំរាប់តំបន់កណ្តាលក្រុង ផ្អែកលើកម្មវិធីនីមួយៗដែលបានស្នើឡើងក្នុងផ្នែកមុន លើកលែងតែកម្មវិធីកែលំអក្នុងកម្មវិធីទី៤ (ការធ្វើអោយប្រសើរឡើងនូវការគ្រប់គ្រងក្រុង និងសមត្ថភាពរបស់វាក្នុងការធ្វើអោយរស់រានឡើងវិញ និងការប្រើប្រាស់ដីធ្លីប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព)។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ គេបានកត់សំគាល់ឃើញថា ការសិក្សាលំអិតបន្ថែមទៀតនឹងទាមទារអោយមានការអនុវត្តបន្ថែម ដូចផែនការដែលបានបង្ហាញ

តារាង ៤.១ គំរោងកែលំអដែលបានស្នើឡើងញដោយកម្មវិធីនីមួយៗ

កម្មវិធីដែលបានស្នើឡើង	គំរោងដែលបានស្នើឡើង	រយៈពេលខ្លី (៣ ឆ្នាំ)	រយៈពេលមធ្យម (៥ ឆ្នាំ)	រយៈពេលវែង (១០ ឆ្នាំ)	ភ្នាក់ងារទទួលខុសត្រូវ
១. ការធ្វើអោយប្រសើរឡើងនូវភាពទាក់ទាញទេសចរក្រុង និងមុនងារ	១-១ ការកែលំអផ្លូវក្នុងតំបន់ផ្សារចាស់ជាមួយគំរោងសាកល្បងដែលឆ្លើយតបឆាប់រហ័ស	■	■		-
	១-១-១ ការអភិវឌ្ឍន៍ផ្សារអ្នកថ្មើរជើង	■	■		DPWT
	១-១-២ គំរោងសាកល្បង	■			DPWT/MG
	១-២ ការអភិវឌ្ឍន៍ឧស្សានតូចៗនៅកែងផ្លូវក្នុងតំបន់ផ្សារចាស់	■	■		-
	១-២-១ ការអភិវឌ្ឍន៍ឡើងវិញនូវសួនច្បារក្នុងតំបន់សាលាមត្តេយ្យ	■	■		DTC
	១-២-២ ការអភិវឌ្ឍន៍ទីធ្លា	■			DPWT
	១-៣ ការរៀបចំក្រុមការងារសំរាប់កែលំអតំបន់ផ្សារចាស់ជាមួយសមាគមក្នុងតំបន់	■			-
	១-៣-១ ការបង្កើតក្រុមការងារសំរាប់កែលំអតំបន់ផ្សារចាស់	■			PG / MG
	១-៣ ការគ្រប់គ្រង និងដំណើរការគណៈកម្មការអភិវឌ្ឍន៍	■	■	■	PG / MG
	១-៤ ការបង្កើតបណ្តាញជួរពណ៌បៃតង	■	■	■	DPWT
	១-៥ បង្កើតបណ្តាញផ្លូវអ្នកថ្មើរជើង	■	■	■	-
	១-៥-១ ការរៀបចំផ្លូវអ្នកថ្មើរជើង តែម្ខាង	■	■	■	DPWT/DLMUPC
	១-៥-១ ការរៀបចំខ្សែភ្លើងក្រោមដី	■	■	■	ក្រុមហ៊ុន អគ្គិសនី
	១-៦ ការអភិវឌ្ឍន៍ទីធ្លា		■	■	DPWT
២.ការពង្រឹងការគ្រប់គ្រងចល័តភាព	២-១ ការគ្រប់គ្រងចរាចររួម(ចំណតសាធារណៈ តំបន់សំរាប់តែដើរ ការត្រួតពិនិត្យផ្លូវឯកទិស ។ល។)	■	■		-
	២-១-១ ការសិក្សាស្តីពីការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍	■	■		DPWT / PPO
	២-១-២ គំរោងសាងសង់ស្ថានីយ៍ឆ្លងកាត់រថយន្តក្រុងភ្ញៀវទេសចរ			■	DPWT
	២-១-៣ ការប្រតិបត្តិដំណើរការ និងការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍	■	■		DPWT / PPO
	២-២ ប្រព័ន្ធរថយន្តក្រុងទេសចររួម (ប្រព័ន្ធចរាចរណ៍)		■		-
	២-២-១ ការសិក្សាស្តីពីភាពអាចធ្វើទៅបានសំរាប់ការដាក់បង្ខាំង ឬការបង្កើតរថយន្តក្រុងភ្ញៀវទេសចរណ៍	■	■		ផ្នែកឯកជន
	២-២-២ ការដំណើរការ និងការគ្រប់គ្រងរថយន្តក្រុងរួម		■		ផ្នែកឯកជន
	២-៣ ការបង្កើតបណ្តាញផ្លូវអ្នកជិះកង់ដែលមិនបំពុលបរិស្ថាន		■	■	DPWT
	២-៤ ការផ្សព្វផ្សាយនៃជំនួញចំណតឯកជន	■	■		DPWT / PPO
៣. ការអភិរក្ស និងប្រើប្រាស់បេតិកភណ្ឌក្រុង និងធម្មជាតិ	៣-១ ការអភិរក្សបេតិកភណ្ឌក្រុង និងដើមឈើចាស់ៗនៅតាមផ្លូវ	■	■	■	PG / APSARA
	៣-២ ការកែលំអផ្ទាំងពតិមានបេតិកភណ្ឌក្រុង	■			DCA / APSARA
	៣-៣ ការអភិរក្ស និងកែលំអនៃតំបន់ដងស្ទឹងសៀមរាប	■	■		APSARA
៤. ការធ្វើអោយប្រសើរឡើងនូវការគ្រប់គ្រងក្រុង និងសម្ថភាពរបស់វា	៤-១ ការអភិវឌ្ឍន៍សមត្ថភាពសំរាប់ការរៀបចំក្រុង និងការអនុវត្ត (ត្រួតពិនិត្យ និងណែនាំ)	■	■	■	-
	៤-១-១ ការអភិវឌ្ឍន៍សមត្ថភាពដើម្បីអនុវត្តការគ្រប់គ្រងតំបន់	■	■	■	DLMUPC / MG
	៤-១-២ ការអភិវឌ្ឍន៍ជំនាញរៀបចំក្រុង	■	■		DLMUPC / MG
	៤-២ ពង្រឹងយន្តការសំរបសំរួល និងសហប្រតិបត្តិការក្នុងចំណោមអាជ្ញាធរអភិវឌ្ឍន៍ក្រុង	■	■		PG
	៤-៣ សេចក្តីណែនាំការអភិរក្សទេសភាពក្រុងនៅក្នុងតំបន់កណ្តាលក្រុង	■	■		PG

ប្រភព: ការសិក្សាតាមដាន



រូបភាព ៤.៤ មូលបទនៃការកែលំអតំបន់កណ្តាលក្រុងរយៈពេលវែង

(២) ផែនការកែលំអរូបវ័ន្តសំរាប់តំបន់ផ្សារចាស់

យោងទៅលើគំរោងសំខាន់ៗសំរាប់តំបន់ផ្សារចាស់ ផែនការកែលំអរូបវ័ន្តត្រូវបានស្នើឡើងក្នុងរូបភាព ៤.៥ ។ ផែនការរូបវ័ន្តបានបង្ហាញទីតាំងរបស់សមាសធាតុគំរោងដែលពាក់ព័ន្ធ ។

- គំរោង ១-១ (ការកែលំអផ្លូវក្នុងតំបន់ផ្សារចាស់ជាមួយគំរោងសាកល្បង)
- គំរោង ១-២ (ការអភិវឌ្ឍន៍សួនតូចៗនៅកែងផ្លូវក្នុងតំបន់ផ្សារចាស់)
- ផ្នែកមួយនៃគំរោង ១-៤ (ការបង្កើតជួរពណ៌បៃតង) និងផ្នែកនៃគំរោង ១-៥ (ការបង្កើតបណ្តាញផ្លូវអ្នកថ្មើរជើង
- ផ្នែកមួយនៃគំរោង ២-១ (ការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ដែលត្រូវបានធ្វើសមាហរណ៍កម្ម) និងផ្នែកមួយនៃគំរោង ២-២ (ប្រព័ន្ធរថយន្តក្រុងរួម)
- ផ្នែកមួយនៃគំរោង៣-១(ការអភិរក្សបេតិកភណ្ឌក្រុង និងដើមឈើចាស់ៗ) ផ្នែកមួយនៃគំរោង៣-២ (ការកែលំអផ្ទាំងពតិមានបេតិកភណ្ឌក្រុង) និងផ្នែកមួយនៃគំរោង ៣-៣ (ការអភិរក្ស និងកែលំអតំបន់មាត់ស្ទឹង)

ប្រភព: ការសិក្សាតាមដាន

រូបភាព ៤.៥ ផែនការរូបវ័ន្តសំរាប់កែលំអតំបន់ផ្សារចាស់ (រយៈពេលវែង)

៤.១.៣ គំរោងអាទិភាពនៅក្នុងផ្នែកអភិវឌ្ឍន៍ក្រុង

(១) ការជ្រើសរើសនូវគំរោង និងកម្មវិធីអាទិភាព

គំរោង និងកម្មវិធីដែលបានស្នើឡើង គឺចាំបាច់ដើម្បីផ្តល់នូវលក្ខណៈអាទិភាពតាមបែបយុទ្ធសាស្ត្រដើម្បីទទួលបានគោលបំណងកែលំអ ក៏ដូចជាស្ថេរភាពនៃទិដ្ឋភាពសេដ្ឋកិច្ច ហិរញ្ញវត្ថុ ស្ថាប័ន និងបរិស្ថាន ដោយគិតទៅលើអតិបរមានៃផលប៉ះពាល់ពហុ-ឥទ្ធិពល ដោយសារតែធនធានមានកំរិត។ ជាពិសេស សមត្ថភាពខាងស្ថាប័ន និងហិរញ្ញវត្ថុរបស់គំរោង និងកម្មវិធី គឺជាធាតុសំខាន់ ដើម្បីគ្រប់គ្រងសមត្ថភាពអនុវត្តរបស់គំរោង និងកម្មវិធី ។

១) លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យសំរាប់ជ្រើសរើសគំរោង និងកម្មវិធីអាទិភាព

គំរោង និងកម្មវិធីដែលបានស្នើឡើង នៅក្នុងផ្នែកក្រុង មានទំនោរពាក់ព័ន្ធជាមួយអ្នកចូលរួមផ្សេងៗទៀត ដោយតំរូវឱ្យមានពេលវេលាគ្រប់គ្រាន់សម្រាប់ការបង្កើតការព្រមព្រៀងគ្នា ។ ដូចនេះ គំរោង និងកម្មវិធីទាំងនោះត្រូវបានអនុវត្តដោយយុទ្ធសាស្ត្រសន្សឹមៗសម្រាប់ការអនុវត្តគំរោងពីរយៈពេលខ្លី ទៅរយៈពេលពាក់កណ្តាល និងវែង។ ផ្ទុយមកវិញ ចំណោមគំរោង និងកម្មវិធីដែលបានស្នើឡើង អាទិភាពគួរតែផ្តល់ទៅអោយគំរោងដែលអាចពិចារណាបានដោយរាល់គំរោងតាមដំណាក់កាលរយៈពេលខ្លី មធ្យម និងរយៈពេលវែង ដោយផ្អែកលើលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យសម្រាប់ការជ្រើសរើសដូចខាងក្រោម :

- **បន្ទាន់ :** កម្មវិធី និងគំរោងដែលបានស្នើឡើង គួរតែត្រូវបានពិចារណាជាបន្ទាន់ ដើម្បីចាត់វិធានការ ឬសកម្មភាពភ្លាមៗ ដើម្បីធ្វើការដោះស្រាយបញ្ហាសំខាន់ៗនៅក្នុងតំបន់កណ្តាលក្រុង ។
- **បរិវច្ឆភាព (រៀបចំរួច):** គំរោង និងកម្មវិធីត្រូវតែបានធ្វើការពិចារណាទៅលើស្ថេរភាពក្នុងលក្ខណៈជាកំរិតនៃការទទួលស្គាល់បញ្ហាក្នុងចំណោមអ្នកចូលរួមដែលពាក់ព័ន្ធ អង្គភាពទទួលខុសត្រូវច្បាស់លាស់ និងមូលនិធិ ដែលរួមមានការគាំទ្រអន្តរជាតិសំរាប់ការអនុវត្ត ។
- **ប្រសិទ្ធភាពការវិនិយោគ (ឥទ្ធិពលរួម):** ផលប៉ះពាល់សេដ្ឋកិច្ចលើវិស័យទេសចរ ឬផ្នែកឧស្សាហកម្មផ្សេងៗទៀតនិងពហុទំនាក់ទំនងក្នុងចំណោមគំរោងក៏ជាលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យដ៏សំខាន់សម្រាប់ការជ្រើសរើស ដើម្បីធ្វើអោយមានផលប៉ះពាល់ ឬឥទ្ធិពលវិជ្ជមានជាអតិបរមាទៅលើអ្នកទទួលផល ដែលច្រើនជាងមុខ ដោយមូលនិធិដែលមានកំរិត។
- **ឥទ្ធិពលបរិស្ថាន និងសង្គមៈ** គំរោង និងកម្មវិធីនេះ ទាមទារអោយមានការពិចារណាយ៉ាងយកចិត្តទុកដាក់ក្នុងការជ្រើសរើស ថាតើគំរោង និងកម្មវិធីទាំងនោះមានផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន ឬអវិជ្ជមានមកលើបរិស្ថានសង្គម និងធម្មជាតិដែរ ឬអត់។

២) គំរោង និងកម្មវិធីអាទិភាពដែលបានស្នើឡើង

គំរោង និងកម្មវិធីអាទិភាពត្រូវបានជ្រើសរើសតាមរយៈការវាយតម្លៃដោយលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យដែលបានរៀបរាប់រួចខាងលើ ។

១-១: ការកែលំអផ្លូវនៅក្នុងតំបន់ផ្សារចាស់ជាមួយនឹងគំរោងសាកល្បងគន្លឹះ

១-២: ការអភិវឌ្ឍន៍ឧទ្យានតូចៗនៅតាមកាច់ជ្រុងនៅក្នុងតំបន់ផ្សារចាស់

១-៣: ការរៀបចំក្រុមការងារសំរាប់កែលំអតំបន់ផ្សារចាស់ជាមួយនឹងសហគមន៍តំបន់ដែលបានរៀបចំរួច

២-១: ការគ្រប់គ្រងចរាចរចម្រុះសម្រាប់កណ្តាលក្រុង ដែលរួមមានការសិក្សា និងការអនុវត្ត (សួនច្បារសាធារណៈ តំបន់សំរាប់ថ្មើរជើង ការត្រួតពិនិត្យច្រកតែមួយ ។ល។)

៣-១: ការអភិរក្សតំបន់បេតិកភណ្ឌក្រុង និងដើមឈើចាស់នៅតាមផ្លូវ (ការស៊ើបអង្កេត ការបង្កើតកន្លែងស្តុកទិន្នន័យ ផែនការស្តារ/តំឡើងវិញ/ប្រើប្រាស់)

៣-២: ការកែលំអក្តារពតិមានពីបេតិកភណ្ឌក្រុង

៣-៣: ការអភិរក្ស និងការកែលំអតំបន់មាត់ស្ទឹង

៤-១: ការអភិវឌ្ឍសមត្ថភាពសម្រាប់ផ្នែកនគរូបនីយកម្ម និងការអនុវត្ត (សាលាក្រុង និងមន្ទីររៀបចំដែនដីនគរូបនីយកម្ម និងសំណង់)

៤-២: ការពង្រឹងការសម្របសម្រួល និងយន្តការសហប្រតិបត្តិការក្នុងចំណោមអាជ្ញាធរអភិវឌ្ឍន៍ និងនគរូបនីយកម្ម ទាក់ទងទៅនឹងក្រុងសៀមរាប

(២) គំរោង និងកម្មវិធីអាទិភាពដែលបានស្នើឡើង

១) គំរោងរយៈពេលខ្លី- មធ្យម

១-១: ការកែលំអផ្លូវក្នុងតំបន់ផ្សារចាស់ជាមួយនឹងគំរោងសាកល្បងដែលផ្តល់លទ្ធផលឆាប់រហ័ស

សមាសធាតុដ៏សំខាន់របស់គំរោង ១-១ គឺត្រូវកែលំអផ្លូវក្នុងតំបន់ផ្សារចាស់ដើម្បីធានាសុវត្ថិភាព ផាសុកភាព និងការទាក់ទាញតាមរយៈការសាងសង់ផ្លូវថ្មើរជើង និងកំណត់ពីទំហំផ្លូវបើកបរសំរាប់យានយន្ត។

គោលដៅរយៈពេលវែងនៃគំរោង ១-១ ទាមទារអោយមានការអនុវត្តតាមដំណាក់កាលនៃរយៈពេលខ្លីនិងរយៈពេលមធ្យមដើម្បីសំរេចនូវគោលដៅចុងក្រោយនៃការកែលំអផ្លូវថ្នល់។ ក្នុងដំណាក់កាលរយៈពេលខ្លីគេបានស្នើអោយមានការអនុវត្តនូវគំរោងសាកល្បងដើម្បីជំរុញអោយមានបរិយាកាសសហគមន៍ក្នុងតំបន់អោយបានសមស្របមួយក្នុងន័យ សហការ សំរបសំរួល និងលើកទឹកចិត្តដល់គំរោងតាមរយៈផ្នែកឯកជន និងផ្នែករដ្ឋដើម្បីឆ្ពោះទៅសំរេចនូវគំរោងក្នុងថ្ងៃអនាគត។

គំរោងសាកល្បងនេះត្រូវបានគេរំពឹងថាជាមូលដ្ឋាននៃគំរោងដែលបានស្នើឡើង "ក្រុមការងារកែលំអតំបន់ផ្សារចាស់" (សូមមើលគំរោង ១-៣) តាមរយៈនៃការផ្តល់ឱកាសអោយមានការពិភាក្សា និងកសាងការព្រមព្រៀងក្នុងចំណោមស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ ដោយរាប់បញ្ចូលទាំងផ្នែកឯកជន និងផ្នែករដ្ឋ។ ទស្សនៈនៃគំរោងសាកល្បងត្រូវបានពិពណ៌នាក្នុងជំពូក ៥.១។

ក្នុងដំណាក់កាលរយៈពេលមធ្យម ការកសាងទីផ្សារអ្នកថ្មើរជើងដោយគំរោងសាកល្បងអាចត្រូវបានពង្រីកវិសាលភាពឆ្ពោះទៅកាន់គ្រប់ផ្លូវទាំអស់ក្នុងតំបន់ផ្សារចាស់ដើម្បីអោយការកសាងផ្សារអ្នកថ្មើរជើង និងផ្លូវទាំងអស់នោះបញ្ចប់ក្នុងពេលដំណាលគ្នា បន្ទាប់ពីធ្វើការត្រួតពិនិត្យ និងវាយតំលៃផលប៉ះពាល់វិជ្ជមានរបស់គំរោងសាកល្បងទៅលើតំបន់ផ្សារចាស់។

១-២ ការអភិវឌ្ឍន៍នូវសួនច្បារតូចៗនៅកាច់ជ្រុងផ្លូវក្នុងតំបន់ផ្សារចាស់

តំបន់ផ្សារចាស់មានទីតាំងសក្តានុពល ២ដែលអាចអភិវឌ្ឍទៅជាចំណតបាន ដែលទីតាំងធំទី១ ប្រើប្រាស់ដោយសាលាមត្តេយ្យសហគ្រាស និងទីតាំងតូច១ ដែលជាទីសាធារណៈស្ថិតនៅខាងចុងតំបន់ផ្សារចាស់ក្បែរផ្លូវស៊ីវុត្ថា។ ចំណតត្រូវបានគេរំពឹងថា នឹងដើរតួនាទីជាច្រកចូលក្នុងតំបន់ផ្សារចាស់មួយយ៉ាងសំខាន់ ជាមួយនឹងសំរាកមួយចំនួនទៀតសំរាប់ភ្ញៀវទេសចរ និងអ្នកមកទស្សនាផ្សេងៗ ជាពិសេសតំបន់សាលាមត្តេយ្យសហគ្រាសដែលឧបត្ថម្ភដោយមន្ទីរពាណិជ្ជកម្ម ដែលទាមទារអោយមានការខិតខំយ៉ាងស្វាហាប់ និងពេលវេលាជាក់លាក់មួយក្នុងការប្តូរទីតាំងទៅកាន់កន្លែងណាមួយដែលសមរម្យជាងនេះ និងមានបរិស្ថានស្ងប់ស្ងាត់ និងសុវត្ថិភាព។ ១) ការកសាងទីធ្លា (ការងារចាក់ដី និងក្រាលកៅស៊ូ សំភារៈផ្លូវ បង្គន់សាធារណៈ) ២) ការកសាងសួនឧស្សានលំហែកាយ (ការងារចាក់ដី និងក្រាលកៅស៊ូ សំភារៈផ្លូវ) ត្រូវបានស្នើឡើងជាគំរោងរយៈពេលខ្លី- មធ្យម

១-៣ ការរៀបចំក្រុមការងារសំរាប់កែលំអតំបន់ផ្សារចាស់ជាមួយសហគមក្នុងតំបន់

គេរំពឹងទុកថាគំរោងសាកល្បង (សូមមើលជំពូក ៥.១) នេះអាចផ្តួចផ្តើមបង្កើតនូវអង្គការចាត់តាំងមួយសំរាប់ធ្វើការងារពាក់ព័ន្ធនឹងការកែលំអផ្លូវជាមួយស្ថាប័នអង្គភាពពាក់ព័ន្ធផ្នែកឯកជន និងផ្នែករដ្ឋ។ ប្រសិនបើទីតាំង/ឱកាសបែបនេះ ត្រូវបានគេបង្កើតដោយជោគជ័យ អង្គការចាត់តាំងផ្លូវការមួយសំរាប់បន្តសកម្មភាពផ្សព្វផ្សាយការកែលំអតំបន់ផ្សារចាស់នឹងត្រូវស្នើអោយបង្កើតឡើង។

២-១: ការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍រួម

គំរោងនេះមានគោលដៅផ្តល់ការណែនាំ និងគ្រប់គ្រងលក្ខខណ្ឌចរាចរណ៍អោយបានសមរម្យសំរាប់ទាំងចល័តភាពភ្ញៀវទេសចរ និងសហគមន៍ក្នុងតំបន់កណ្តាលក្រុងជាមួយការកើនឡើងនូវចរាចរណ៍ក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ន និងបញ្ហាបរិស្ថាននៃការដឹកជញ្ជូនមិនគ្រប់គ្រាន់ និងមិនមានសុវត្ថិភាព។ គំរោងរួមមានសមាសធាតុ ៣ គឺ ១) ការសិក្សា ពីការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ជាមួយគំរោងសាកល្បង ២) គំរោងស្ថានីយ៍ឆ្លងកាត់រថយន្តក្រុងទេសចរណ៍ ៣)

ដំណើរការ និងការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍នៃការប្រតិបត្តិការកម្មវិធីចរាចរណ៍។

រូបភាពខាងក្រោម បង្ហាញពីសំណើរសំរាប់ការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ក្នុងតំបន់ផ្សារចាស់ដែលត្រូវបានស្នើអោយទៅជាតំបន់សំរាប់តែដើរ ហើយដែលរថយន្តឯកជនធន់តូច និងការដឹកជញ្ជូនភ្ញៀវទេសចរត្រូវបើកបរលើផ្លូវក្បែរនោះ គឺផ្លូវស៊ីវុត្ថា ផ្លូវប៉ូកំបោរ និងផ្លូវជាតិលេខ៦ ជាពិសេសផ្លូវស៊ីវុត្ថា និងផ្លូវជាតិលេខ៦ ដែលត្រូវបានស្នើអោយដំឡើងនូវប្រព័ន្ធចំណតតាមផ្លូវសំរាប់រថយន្តឯកជនធន់តូច ហើយដែលរថយន្តដឹកភ្ញៀវទេសចរត្រូវបានស្នើអោយប្រើប្រាស់លើផ្លូវស្ថានីយ៍ឆ្លងកាត់របស់ភ្ញៀវទេសចរ។

<u>៣-១: ការអភិរក្សបេតិកភណ្ឌក្រុង និងដើមឈើចាស់ៗតាមដងផ្លូវ</u>

គំរោងនេះមានគោលដៅតាមដាននូវគំរោងអាទិភាពរបស់ផែនការមេ ដើម្បីអភិរក្ស និងការពារបេតិកភណ្ឌធម្មជាតិ និងវប្បធម៌ក្រោមច្បាប់ និងបទបញ្ជាដែលពាក់ព័ន្ធ។ គំរោងនេះនឹងត្រូវបានអនុវត្តដោយរដ្ឋបាលខេត្ត ដោយមានការឧបត្ថម្ភមូលនិធិពី AFD ហើយដែលអាជ្ញាធរអប្សរានឹងរៀបចំការសិក្សា។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ វាត្រូវបានគេស្នើអោយបញ្ចូលបន្ថែមដោយគំរោងអភិរក្សដើមឈើចាស់ៗនៅតាមផ្លូវក្នុងតំបន់កណ្តាលក្រុងដោយប្រើប្រាស់វិធីសាស្ត្រអនុវត្តស្រដៀងគ្នា (អត្តសញ្ញាណ បញ្ជីសារពើភណ្ឌ ការរចនា និងការពារដោយវិធានការដាក់លាក់)។

<u>៣-២: ការកែលំអផ្ទាំងពត៌មានបេតិកភណ្ឌក្រុង</u>

ភ្ជាប់ទៅនឹងគំរោង ៣-១ គំរោង ៣-២ គឺជាគំរោងគាំទ្រដែលត្រូវបានស្នើឡើង ដើម្បីផ្តល់ពត៌មានសំខាន់ៗ និងទាក់ទាញនៃបេតិកភណ្ឌទីក្រុងសម្រាប់ភ្ញៀវទេសចរ តាមរយៈការដាក់ក្តារពន្យល់ដែលមានការពិពណ៌នា និងវិចិត្ររូបចាំបាច់។

<u>៣-៣: ការអភិរក្ស និងការកែលម្អតំបន់មាត់ស្ទឹង</u>

ដើម្បីកែលំអតំបន់មាត់ស្ទឹងសៀមរាប តាមរយៈការកែកុនសោភណ្ឌភាព និងការផ្តល់ផ្លូវដែលមានបំពាក់ឧបករណ៍ផ្លូវចាំបាច់ រួមទាំងការសាងសង់ស្ពានថ្មើរជើងថ្មីមួយផង ។ (គំរោងនេះ ដែលផ្តោតលើតំបន់ផ្សាចាស់ត្រូវបានផ្តល់មូលនិធិមួយផ្នែកដោយ AFD ហើយអាជ្ញាធរអប្សរានឹងរៀបចំការសិក្សានេះ។

<u>៤-១: ការអភិវឌ្ឍន៍សមត្ថភាពសម្រាប់ការរៀបចំផែនការទីក្រុង និងការប្រតិបត្តិផែនការនោះ</u>

វាគឺជាឱកាសដ៏សំខាន់មួយសំរាប់រដ្ឋបាលគ្រប់គ្រងក្រុង សំរាប់អាជ្ញាធរពាក់ព័ន្ធរបស់ខេត្ត និងរដ្ឋបាលក្រុងដែលត្រូវបានពង្រឹង ដោយវិធានការអនុវត្តសមរម្យ និងការគ្រប់គ្រង ខណៈពេលដែលលក្ខខន្តិកៈ នៃប្រព័ន្ធតំបន់ត្រូវបានដាក់ជូនក្រសួង រៀបចំដែនដី នគររូបនីយកម្ម និងសំណង់ ហើយបន្ទាប់មកទៀតរងចាំការអនុម័ត។ ១) ការអភិវឌ្ឍន៍សមត្ថភាពក្នុងការអនុវត្តការគ្រប់គ្រងប្រព័ន្ធតំបន់ និង២) ការអភិវឌ្ឍន៍ជំនាញរៀបចំក្រុងត្រូវបានស្នើឡើងជាគំរោងអភិវឌ្ឍន៍សមត្ថភាព។

៤-២: ពង្រឹងការសំរបសំរួល និងយន្តការសហប្រតិបត្តិការក្នុងចំណោមអាជ្ញាធររៀបចំក្រុង និងអភិវឌ្ឍន៍ក្នុងក្រុងសៀមរាប

គំរោងនេះមានគោលដៅបង្កើតនូវយន្តការសំរបសំរួលផ្នែកអភិវឌ្ឍក្រុងអោយបានល្អ និងមានប្រសិទ្ធភាពក្នុងចំណោមអាជ្ញាធរ និងស្ថាប័នអង្គភាពពាក់ព័ន្ធ ដូចជាមន្ទីររៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ នាយកដ្ឋានអភិវឌ្ឍក្រុងនៃសាលាខេត្តសៀមរាប និងអាជ្ញាធរអប្សរា រដ្ឋាភិបាលខេត្ត (អភិបាលខេត្ត) ដើម្បីធ្វើការដោះស្រាយជាមួយនឹងការអភិវឌ្ឍន៍ និងការគ្រប់គ្រងក្រុងក្នុងការអនុវត្តចំរុះ និងមានលក្ខណៈសហការ។

២) គំរោងរយៈពេលវែង

ក្នុងដំណាក់កាលវែង ដែលជាដំណាក់កាលចុងក្រោយ ស្ថានីយ៍ប្តូររថយន្តក្រុងរបស់ភ្ញៀវទេសចរ (គំរោង ២-១) ដែលស្ថិតនៅខាងក្នុងអចលនទ្រព្យរបស់មន្ទីរពេទ្យខេត្ត ត្រូវបានស្នើអោយអភិវឌ្ឍបន្ទាប់ពីការសាងសង់ផ្សារអ្នកថ្មើរជើងរួចរាល់ (គំរោង ១-១) និងអភិវឌ្ឍសួនច្បារតូចៗនៅកាច់ជ្រុងផ្លូវ (គំរោង ១-២) ដើម្បីបង្កើតនូវថ្នាំងដឹកជញ្ជូនទៅកាន់តំបន់ផ្សារចាស់ និងទិសដៅទេសចរដទៃៗទៀតក្នុងតំបន់កណ្តាលក្រុង។ ម្យ៉ាងវិញទៀត មានគំរោង ២បន្តបន្ទាប់គ្នាទៀត គឺ ១) គំរោង ៣-១ សំរាប់អភិរក្សបេតិកភណ្ឌក្រុងក្នុងកម្មវិធីដែលបានស្នើឡើង នៃ "៣: អភិរក្ស និងប្រើប្រាស់នូវបេតិកភណ្ឌក្រុង និងធម្មជាតិ" ២) គំរោង ៤-៣សំរាប់បង្កើតសេចក្តីណែនាំស្តីពីការអភិរក្សទេសភាពបែបប្រវត្តិសាស្ត្រក្នុងកម្មវិធីដែលបានស្នើឡើង នៃ "៤: ការធ្វើអោយប្រសើរឡើងនូវការគ្រប់គ្រងក្រុង និងសមត្ថភាពរបស់វា"។

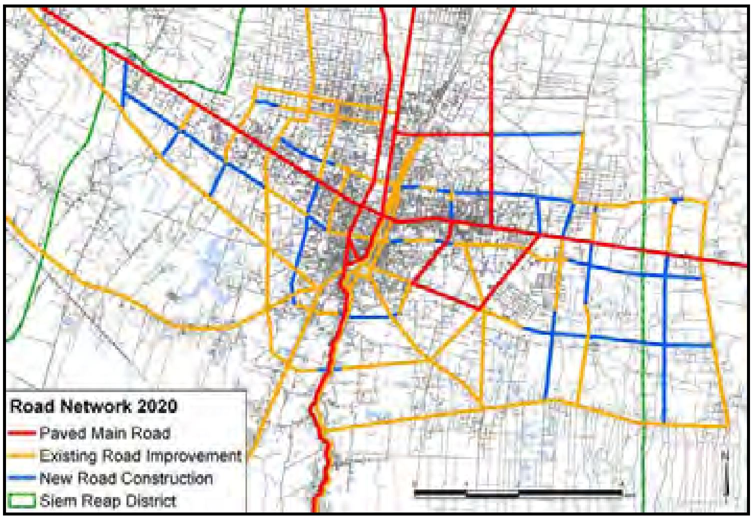
៤.២ ផែនការអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវថ្នល់

៤.២.១ ការត្រួតពិនិត្យឡើងវិញនូវការអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវ

(១) ការអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវថ្នល់ក្នុងក្រុងសៀមរាប

រូបភាព ៤.៦ បង្ហាញអំពីផ្លូវក្រាលកៅស៊ូក្នុងពេលបច្ចុប្បន្នក្នុងក្រុងសៀមរាបត្រឹមខែ មេសា ឆ្នាំ ២០១០។ រូបភាព ៤.៧ បង្ហាញអំពីផែនការអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវដែលបានស្នើឡើងរួចក្នុងផែនការមេ។ បន្ទាត់ពណ៌ក្រហមក្នុង រូបភាព ៤.៧ បង្ហាញអំពីផ្លូវក្រាលកៅស៊ូដែលមានស្រាប់ក្នុងពេលធ្វើផែនការមេ។ ដោយប្រៀបធៀបផ្លូវក្រាលកៅស៊ូក្នុងពេលបច្ចុប្បន្នជាមួយផ្លូវក្រាលកៅស៊ូក្នុងពេលធ្វើផែនការមេ យើងទទួលស្គាល់ថាមានការវិវឌ្ឍន៍នៃការកែលំអផ្លូវ ពីផ្លូវដី/ផ្លូវគ្រួសក្រហម អោយទៅជាផ្លូវក្រាលកៅស៊ូ។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ គេអាចនិយាយបានថា ដំណាក់កាលនៃការកែលំអផ្លូវមានភាពយឺតយ៉ាវផ្អែកលើថវិកាមានកំណត់របស់មន្ទីរសាធារណៈការនិងដឹកជញ្ជូនខេត្ត។

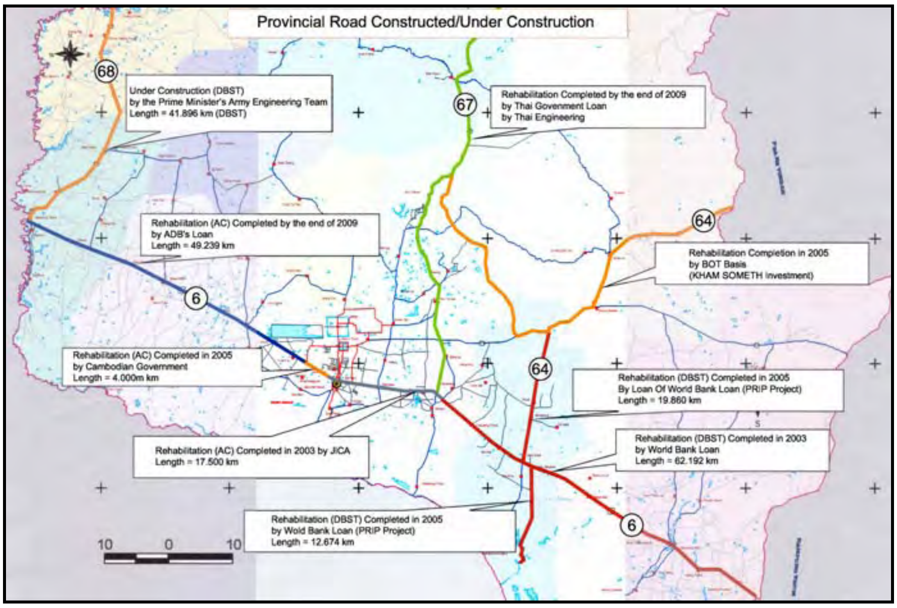
រូបភាព ៤.៦ ផ្លូវក្រាលកៅស៊ូត្រឹមខែ មេសា ឆ្នាំ ២០១០



រូបភាព ៤.៧ បណ្តាញផ្លូវឆ្នាំ ២០២០ ដែលបានស្នើឡើងដោយផែនការមេ

(២) ការអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវថ្នល់ក្នុងក្រុងសៀមរាប

ខេត្តសៀមរាបស្ថិតជាប់នឹងខេត្តចំនួន ៥ទៀត រួមមានៈ ខេត្តកំពង់ធំ ព្រះវិហារ ឧត្តរមានជ័យ បន្ទាយមានជ័យ និងខេត្តបាត់ដំបង។ រូបភាព ៤.៨ បង្ហាញនូវពត៌មានចុងក្រោយដែលបានរៀបចំដោយមន្ទីរសាធារណៈការ និង ដឹកជញ្ជូនខេត្តសៀមរាប ពាក់ព័ន្ធទៅនឹងស្ថានភាពស្តារឡើងវិញផ្លូវថ្នល់ក្នុងខេត្តដែលក្រុមសិក្សាតាមដានបានទទួល ក្នុងខែ កុម្ភះ ឆ្នាំ ២០១០។



រូបភាព ៤.៨ ស្ថានភាពស្តារឡើងវិញផ្លូវថ្នល់ក្នុងខេត្តត្រឹមខែ កុម្ភះ ឆ្នាំ ២០១០

ផែនការមេបានស្នើអោយមានការកែលំអផ្លូវទៅកាន់តំបន់បេតិកភណ្ឌជនបទចំនួន ៥។ ស្ថានភាពផ្លូវក្នុងផែនការមេ កាលពីមុន និងស្ថានភាពផ្លូវក្នុងពេលបច្ចុប្បន្នត្រូវបានបង្ហាញក្នុងតារាង ៤.២

តារាង ៤.២ បញ្ជីគំរោងស្តារឡើងវិញបណ្តាញផ្លូវទៅកាន់តំបន់បេតិកភណ្ឌជនបទ

តំបន់បេតិកភណ្ឌជនបទ	លេខផ្លូវ	ប្រវែងប្រហាក់ប្រហែល (គីឡូម៉ែត្រ)	ស្ថានភាពផ្លូវក្នុងផែនការមេកាលពីមុន	ស្ថានភាពផ្លូវក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ន
ក្បាលស្ពាន	ផ្លូវជាតិលេខ:៦៧	១០	ផ្លូវគ្រួសក្រហម	ផ្លូវកៅស៊ូ
បាកាន	ផ្លូវជាតិលេខ:៦៤	៣០	ផ្លូវដី	ផ្លូវកៅស៊ូ
	ផ្លូវខេត្តលេខ:២៦៤៤	៦៥	ផ្លូវដី	ផ្លូវដី
ព្រះវិហារ	ផ្លូវជាតិលេខ:៦៧	១០៥	ផ្លូវគ្រួសក្រហម	ផ្លូវកៅស៊ូ
	ផ្លូវខេត្តលេខ:២៧៤	៩៥	ផ្លូវគ្រួសក្រហម	ផ្លូវកៅស៊ូ
	ផ្លូវជាតិលេខ:៦២	២០	ផ្លូវគ្រួសក្រហម/ដី	ផ្លូវកៅស៊ូ

កោះកេរ្តិ៍	ផ្លូវជាតិលេខ:៦៤	៦០	ផ្លូវគ្រួសក្រហម	ផ្លូវកៅស៊ូ
	ផ្លូវខេត្តលេខ:២៦៤១D	១០	ផ្លូវគ្រួសក្រហម	ផ្លូវគ្រួសក្រហម
ភ្នំគូលេន	ផ្លូវខេត្តលេខ:២៦៤១	២៥	ផ្លូវគ្រួសក្រហម/ដី	ផ្លូវគ្រួសក្រហម/ដី

កំណត់សំគាល់: ផ្លូវកៅស៊ូមានន័យថាផ្លូវក្រាល AC/ DBST/Macadam

ប្រភព: ផែនការមេJICA

ភាគច្រើននៃផ្លូវក្នុងតារាង ៤.២ ត្រូវបានកែលំអរួចហើយ។ បន្ថែមពីលើនេះ ផ្លូវដែលភ្ជាប់ទៅកាន់ខេត្តព្រះវិហារស្ថិតក្រោមការសាងសង់ ចំងាយប្រម៉ាណ ១០ គីឡូម៉ែត្រពីស្រុកអន្លង់វែងទៅកាន់ជើងប្រាសាទព្រះវិហារ។

(៣) បញ្ហាវិស័យគមនាគមន៍

១) ពុំមានបរិស្ថាន និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធក្នុងក្រុងគ្រប់គ្រាន់

ផែនការមេបានលើកឡើងថា "ដោយយោងទៅតាមការស្ទាបស្ទង់លើភ្ញៀវទេសចរ ទីផ្សារក៏រិតខ្ពស់សំរាប់ភ្ញៀវទេសចរពុំទាន់មានការពេញចិត្តនៅឡើយស្តីអំពីសុវត្ថិភាព និងភាពស្អាតនៃទីក្រុង"។ ទោះបីជាផ្លូវក្នុងក្រុងមួយចំនួនត្រូវបានកែលំអរអោយទៅជាផ្លូវដែលអាចបំរើបានរាល់ស្ថានភាពបរិយាកាស ចាប់តាំងពីផែនការមេត្រូវបានធ្វើឡើងក៏ដោយ ក៏ក្រុងសៀមរាបនៅតែមានផ្លូវគ្រួសក្រហមជាច្រើននៅឡើយ។ នៅក្នុងរដូវប្រាំង ផ្លូវគ្រួសក្រហមបានហុយយ៉ាងខ្លាំង ហើយចំណែកនៅក្នុងរដូវវស្សា យានយន្តដែលបានបើកចូលមកក្នុងទីក្រុងបាននាំមកជាមួយភក់ដីក្រហមតាមកង់របស់វា។ ដើម្បីអោយទីក្រុងមានភាពស្រស់ស្អាត វាចាំបាច់ត្រូវលុបបំបាត់ផ្លូវគ្រួសក្រហមនៅក្នុងទីក្រុងសិន។

២) បញ្ហាលើការគ្រប់គ្រងផ្លូវ

ផ្លូវក្នុង និងជុំវិញក្រុងសៀមរាបស្ថិតក្រោមការទទួលខុសត្រូវរបស់មន្ទីរសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូន មន្ទីរអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ អាជ្ញាធរខេត្ត និងអាជ្ញាធរអប្សរា។ ដែនកំណត់នៃផ្លូវដែលទទួលខុសត្រូវដោយមន្ទីរនីមួយៗមានដូចតទៅ:

តារាង ៤.៣ បញ្ជីស្ថាប័ន និងផ្លូវដែលត្រូវទទួលខុសត្រូវ

ស្ថាប័ន	ប្រភេទផ្លូវ
មន្ទីរសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូន	- ផ្លូវជាតិ - ផ្លូវខេត្ត - ផ្លូវជនបទដែលមានចរាចរប្រចាំថ្ងៃជាមធ្យមក្នុងមួយឆ្នាំៗច្រើនជាង ៥០ - ការគ្រប់គ្រងផ្លូវទីក្រុង
	- ផ្លូវជនបទដែលមានចរាចរប្រចាំថ្ងៃជាមធ្យមក្នុងមួយឆ្នាំៗតិចជាង ៥០ - ផ្លូវបីលេខ: ភ្ជាប់ពីស្រុកទៅស្រុក

មន្ទីរអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ	- ផ្លូវបីលេខរង ទី១: ភ្ជាប់ពីស្រុកទៅឃុំ - ផ្លូវបីលេខរង ទី២: ភ្ជាប់ពីឃុំទៅឃុំ - ផ្លូវបីលេខរង ទី៣: ភ្ជាប់ពីឃុំទៅភូមិ និង ពីភូមិទៅភូមិ
អាជ្ញាធរអប្សរា	- បណ្តាញផ្លូវនៅក្នុងតំបន់ឧស្យានអប្សរា - ផ្លូវអប្សរាក្នុងក្រុងសៀមរាប

ដើម្បីអោយសកម្មភាពថែរក្សាផ្លូវមានប្រសិទ្ធភាព វាជាការចាំបាច់ត្រូវមានការអនុវត្តនូវការត្រួតពិនិត្យជាប្រចាំនូវលក្ខខណ្ឌផ្លូវ ការបន្តធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពនៃទិន្នន័យសំភារៈដោយសកម្មភាពត្រួតពិនិត្យ និងការបង្កើតនូវកម្មវិធីអទិភាពសំរាប់ការថែរក្សា និងកែលំអផ្លូវ។ មន្ទីរសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូនបានដឹងអំពីសារៈសំខាន់ នៃសំរង់ស្ថិតិនៃបញ្ជីទ្រព្យសម្បត្តិផ្លូវ។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ យោងទៅតាមធនធានថវិកា និងធនធានមនុស្សមានកំណត់ មន្ទីរសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូនពុំអាចចាប់ផ្តើមសកម្មភាពដើម្បីបង្កើតនូវបញ្ជីសារពើភណ្ឌផ្លូវបានឡើយ។ បញ្ជីសារពើភណ្ឌផ្លូវគឺជាទិន្នន័យមូលដ្ឋានសំរាប់បង្កើតកម្មវិធីគ្រប់គ្រងផ្លូវដោយរាប់បញ្ចូលទាំងកម្មវិធីថែរក្សា កែលំអ និងសាងសង់ផ្លូវថ្មីៗ។

៤.២.២ ផែនការអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវថ្នល់

(១) ការត្រួតពិនិត្យឡើងវិញនូវមធ្យោបាយការងារសំរាប់ផែនការអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវដែលបានស្នើឡើង

ដោយផ្អែកទៅលើការពិចារណាដូចខាងក្រោម ផែនការអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវនៅក្នុងផែនការមេត្រូវបានត្រួតពិនិត្យឡើងវិញ និងស្នើឡើង

(i) នៅពេលដែលការបរិយាយនៅក្នុងគំរោង/កម្មវិធីនៃផែនការមេត្រូវបានស្វែងយល់ គំរោង/កម្មវិធីនៃផែនការមេនោះនឹងត្រូវដកចេញពីសំណើ។

(ii) នៅពេលមានការចាំបាច់ក្នុងការត្រួតពិនិត្យឡើងវិញ ឬបន្ថែមនូវគំរោង/កម្មវិធីដែលត្រូវកំណត់ដោយផ្អែកលើស្ថានភាពក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ន លក្ខខណ្ឌនោះនឹងត្រូវបញ្ចូលទៅក្នុងសំណើ។

(iii) នៅពេលដែលគំរោង/កម្មវិធីនៃផែនការមេនៅតែចាំបាច់ដោយផ្អែកថាពុំមានការវិវឌ្ឍន៍ និងស្ថានភាពនៅដដែល គំរោង/កម្មវិធីនឹងត្រូវរក្សាទុកនៅក្នុងសំណើ។

ដើម្បីបង្កើតនូវការកែលំអ/អភិវឌ្ឍន៍នូវបណ្តាញផ្លូវក្នុងតំបន់ក្រុង ការប៉ាន់ស្មានតំរូវការចរាចរណ៍ក្នុងពេលអនាគតមិនអាចយកមកប្រើបានទេ ដោយសារតែការរាប់ចរាចរណ៍ក្នុងឆ្នាំ២០០៤ និងឆ្នាំ២០១០ មិនអាចប្រៀបធៀបគ្នាបាន។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ និន្នាការនៃតំរូវការចរាចរណ៍ក្នុងពេលអនាគត អាចអោយគេប៉ាន់ស្មាន

បាន។ មកទល់នឹងពេលសព្វថ្ងៃនេះ កំរិតចរាចរណ៍ក្នុងពេលបច្ចុប្បន្នលើផ្លូវជាតិលេខ៦ មានស្ទើរពាក់កណ្តាលនៃសមត្ថភាពផ្លូវជាតិអតិបរមានៃផ្លូវជាតិលេខ៦ នេះបើយោងទៅតាមការរាប់ចរាចរណ៍ក្នុងឆ្នាំ២០១០។ បន្ថែមពីលើនេះ គេបានសន្និដ្ឋានថា កំរិតចរាចរណ៍ក្នុងពេលអនាគតលើផ្លូវជាតិលេខ៦ក្នុងឆ្នាំ២០២០ នឹងទាបជាងសមត្ថភាពផ្លូវជាតិអតិបរមានៃផ្លូវជាតិលេខ៦ ដោយសារតែកំណើនកំរិតចរាចរណ៍ក្នុងពេលអនាគត នឹងបែកខ្ញែកទៅកាន់ផ្លូវដែលបានកែលំអខាងក្នុងផ្លូវវាងក្រុង។ តាមធាតុពិត កំរិតចរាចរណ៍លើផ្លូវជាតិលេខ៦មានតិចតួចប៉ុណ្ណោះ ហើយភាគច្រើននៃចរាចរណ៍លើផ្លូវជាតិលេខ៦ គឺដើម្បីមកកាន់តំបន់កណ្តាលក្រុង។ ដូចនេះ ការកែលំអបណ្តាញផ្លូវខាងក្នុងផ្លូវវាងក្រុងក្នុងថ្ងៃអនាគត នឹងគ្របដណ្តប់ដល់តំរូវការកំណើនចរាចរណ៍ ហើយកំរិតចរាចរណ៍លើផ្លូវជាតិលេខ៦នឹងមិនកើនលើសទេ។

ក្នុងន័យ នៃផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លី គេបានពិចារណាថាការពង្រីក និងអភិវឌ្ឍន៍ក្រុងនៅថ្ងៃអនាគត នឹងត្រូវដើរតាមជំហានដូចខាងក្រោម:

- ជំហានទី១: ផ្តោតលើតំបន់ខាងក្នុងផ្លូវវាងក្រុង និងតំបន់ក្រុងចាស់សិន
- ជំហានទី២: ពង្រីកទៅកាន់តំបន់ដែលនៅក្បែរខាងក្រៅផ្លូវវាងក្រុង និង
- ជំហានទី៣: ពង្រីកទៅកាន់ទិសអគ្នេយ៍ក្នុងតំបន់ក្រុង នៃផែនការប្រព័ន្ធតំបន់

រូបភាព ២.៣ បង្ហាញថា ភាគច្រើននៃអគារថ្មីៗពីឆ្នាំ២០០៤ ដល់ឆ្នាំ២០០៩ ស្ថិតនៅខាងក្នុងផ្លូវវាងក្រុង ហើយវានៅតែមានដីទំនេរយ៉ាងច្រើននៅខាងក្នុងផ្លូវវាងក្រុង ដែលនេះជាតំបន់អភិវឌ្ឍន៍ដ៏មានសក្តានុពលទៅថ្ងៃអនាគត។

ជាលទ្ធផល ទស្សនៈជាមូលដ្ឋានសំរាប់ការបង្កើតនូវការកែលំអ/អភិវឌ្ឍន៍ក្នុងតំបន់ក្រុងត្រូវបានសង្ខេបដូចខាងក្រោម:

- ការកែលំអ/អភិវឌ្ឍបណ្តាញផ្លូវខាងក្នុងផ្លូវវាងក្រុង គឺជាអាទិភាពចំបងបំផុត
- ការកែលំអ/អភិវឌ្ឍបណ្តាញផ្លូវខាងក្រៅផ្លូវវាងក្រុង គឺជាអាទិភាពចំបងបន្ទាប់
- ការពង្រីកផ្លូវជាតិលេខ៦ អោយទៅផ្លូវដែលមាន៤ ខ្សែ មិនមានការចាំបាច់
- គំរោងផ្លូវវាណបទឹងផ្លូវជាតិលេខ៦ គួរត្រូវបានស្នើជាគំរោងអាទិភាពទី៣ ឯករាជ្យចេញពីការកែលំអ/ អភិវឌ្ឍន៍បណ្តាញផ្លូវខាងក្រៅផ្លូវវាងក្រុង។

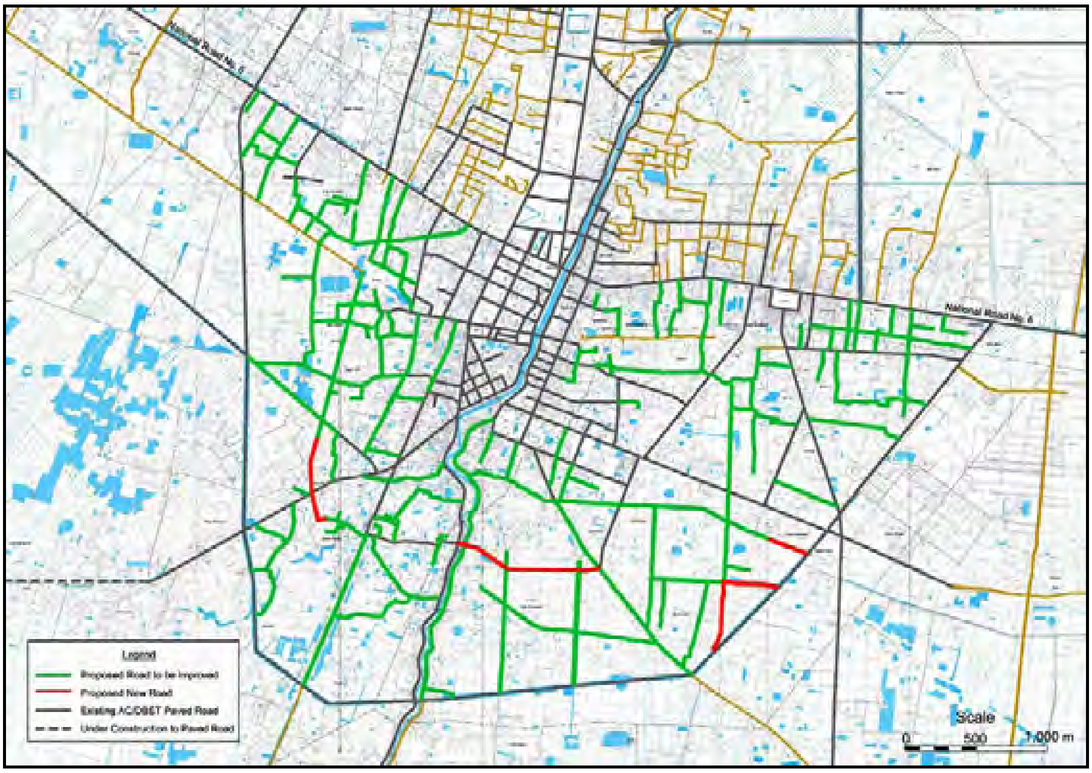
(២) ការអភិវឌ្ឍន៍/ កែលំអបណ្តាញផ្លូវនៅក្នុងតំបន់ក្រុង

<u>TR-1ការកែលំអបណ្តាញផ្លូវក្នុងក្រុងក្នុងផ្លូវជាតិលេខ៦ និងផ្លូវវាងក្រុង</u>

ដោយផ្អែកលើទស្សនៈនៃការរៀបចំក្រុង ការកែលំអបណ្តាញផ្លូវសំខាន់ៗខាងក្នុងផ្លូវវាងក្រុងត្រូវបានស្នើឡើងដោយផែនការមេ ហើយរំពឹងថានឹងត្រូវបញ្ចប់មុនឆ្នាំ២០១២។ ដោយផ្អែកលើការសិក្សាតាមដានបានបង្ហាញអោយឃើញថា ផែនការសេដ្ឋកិច្ចសង្គមក្នុងដែលបានលើកឡើងស្ថិតក្រោមការវាយតំលៃស្ទើរ។ រីឯផែនការ

សេដ្ឋកិច្ចពិតបានឈានដល់ផែនការក្នុងឆ្នាំ២០២០ រួចទៅហើយ។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ការកែលំអផ្លូវក្នុងក្រុងក្នុងផ្លូវជាតិលេខ៦ និងផ្លូវវាងក្រុងគឺមិនទាន់មានការកែលំអនៅឡើយ។ ដូច្នេះវាត្រូវបានគេចាត់ទុកថា ការកែលំអបណ្ដាញផ្លូវខាងក្នុងផ្លូវវាងក្រុងគឺចាំបាច់ជាបន្ទាន់។ បន្ថែមពីលើនោះ ផ្ដើមចេញពីទស្សនៈក្នុងការស្វែងយល់អំពីបរិស្ថានក្រុងដែលស្អាត និងមានសុវត្ថិភាព ការកែលំអផ្លូវគ្រួសក្រហមគឺជារឿងចាំបាច់។ បេក្ខភាពនៃផ្លូវគ្រួសក្រហមដែលត្រូវកែលំអត្រូវបានត្រួតពិនិត្យ និងពិចារណាយ៉ាងយកចិត្តទុកដាក់។

រូបភាព ៤.៩ បង្ហាញបណ្ដាញផ្លូវក្នុងក្រុងដែលត្រូវកែលំអអោយទៅជាផ្លូវបំរើបានគ្រប់ស្ថានភាពបរិយាកាស(ផ្លូវក្រាលកៅស៊ូ)។ ប្រវែងសរុបនៃផ្លូវដែលត្រូវកែលំអមានប្រមាណជា ៧០ គីឡូម៉ែត្រ។ ក្នុងគោលដៅអភិវឌ្ឍន៍នៃបណ្ដាញផ្លូវនេះ ការកែលំអរង្វង់មូល ការដំឡើងផ្លាកសញ្ញា អំពូលភ្លើងតាមដងផ្លូវ និងប្រព័ន្ធបង្ហូរទឹកក៏នឹងត្រូវអនុវត្តផងដែរ។



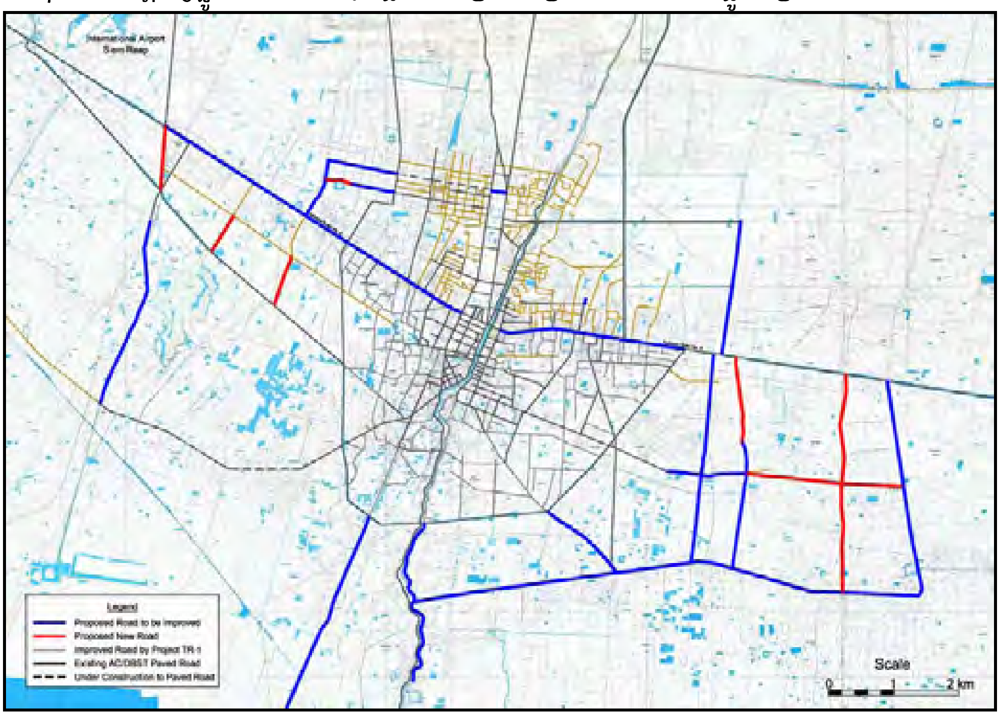
រូបភាព ៤.៩ ការកែលំអបណ្ដាញផ្លូវក្នុងក្រុងក្នុងផ្លូវជាតិលេខ៦ និងផ្លូវវាងក្រុង

TR-2ការកែលំអបណ្ដាញផ្លូវក្នុងក្រុងខាងក្រៅផ្លូវវាងក្រុង

ផែនការមេបានស្នើអោយមានការផ្ដល់ជូននូវបណ្ដាញផ្លូវសំខាន់ៗក្នុងតំបន់ក្រុងក្នុងពេលអនាគត (ភាគខាងកើត និងភាគអគ្នេយ៍នៃទីក្រុង)រវាងឆ្នាំ២០១២ និងឆ្នាំ២០២០។ ដោយផ្អែកលើហេតុផលដូចគ្នានៃការកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័សនៃកំណើនប្រជាជនក្នុងទីក្រុងដូចដែលបានលើកឡើងខាងលើការកែលំអបណ្ដាញផ្លូវក្នុងក្រុងខាងក្រៅផ្លូវវាងក៏ទាមទារអោយមានការអនុវត្តជាបន្ទាន់ផងដែរ។

រូបភាព ៤.១០ បង្ហាញបណ្ដាញផ្លូវដែលបានស្នើឡើងដើម្បីអោយមានការកែលំអ ឬសាងសង់ថ្មីដោយ

TR-2 ។ ប្រវែងសរុបនៃបណ្តាញផ្លូវដែលបានស្នើឡើងមានប្រវែងប្រហែល ៦០ គីឡូម៉ែត្រ ។

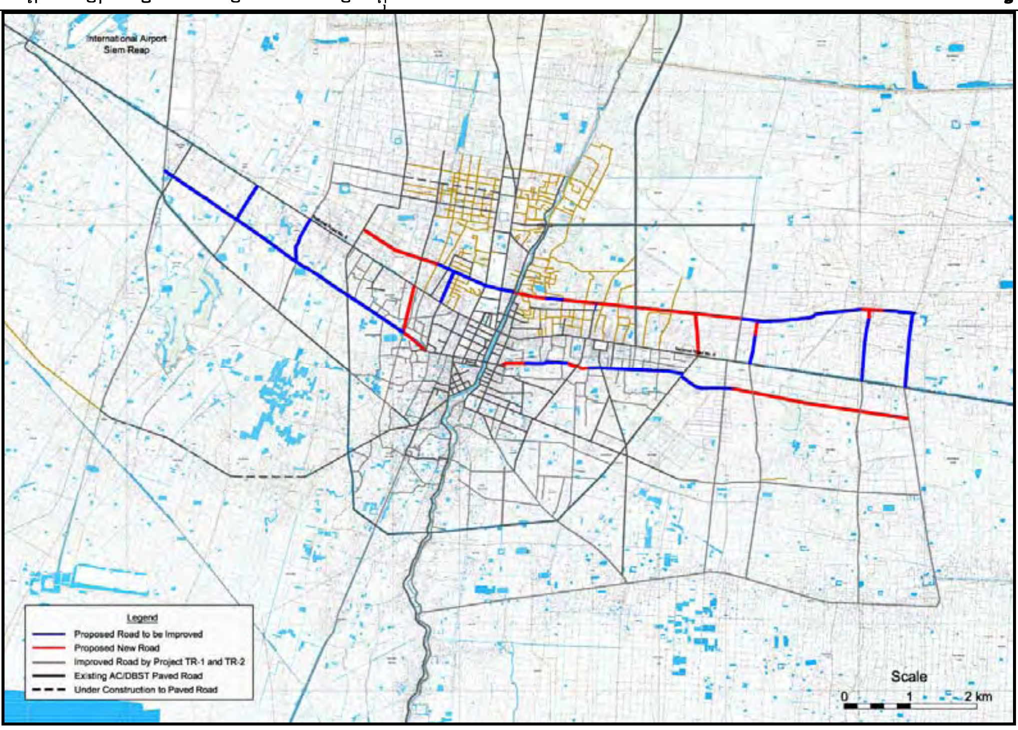


រូបភាព ៤.១០ ការកែលំអបណ្តាញផ្លូវក្នុងក្រុងខាងក្រៅផ្លូវវាងក្រុង

<u>TR-3ការកសាងបណ្តាញផ្លូវរណបនឹងផ្លូវជាតិលេខ៦</u>

ចរាចរណ៍នៅលើផ្លូវជាតិលេខ៦ មិនទាន់កកកុញខ្លាំងនៅឡើយ ។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ វាចាំបាច់ត្រូវមានការផ្តល់ជូននូវផ្លូវជំរើសដើម្បីរំដោះចរាចរក្នុងពេលអនាគតអោយបានជាមុន ។ ផែនការមេបានស្នើអោយមានផ្លូវជំរើសចំនួន ២ ស្របទៅនឹងផ្លូវជាតិលេខ៦ ដោយស្ថិតនៅភាគខាងជើង និងភាគខាងត្បូង និងផ្លូវភ្ជាប់រវាងផ្លូវជាតិលេខ៦ និងផ្លូវស្របទាំងនេះ ។ ដើម្បីពង្រីងនូវបណ្តាញផ្លូវ និងស្វែងយល់អំពីការបែងចែកចរាចរណ៍អោយបានសមស្របនៅក្នុងទីក្រុង វាទាមទារចាំបាច់អោយមានការអនុវត្តនូវ TR-3 ក្នុងជំហានដំបូងអោយបានច្រើនតាមតែអាចធ្វើទៅបាន ។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ផ្លូវស្របទាំងនេះដែលស្ថិតនៅភាគខាងជើង និងខាងត្បូងផ្លូវជាតិលេខ៦ ត្រូវឆ្លងកាត់តំបន់ដែលមានសំណង់អគារ ។ ការអនុវត្តការសាងសង់ផ្លូវទាំងនេះទាមទារអោយមានការប្តូរការតាំងទីលំនៅរបស់ប្រជាជន និងកំទេចអគារ និងផ្ទះសំបែងចោលជាច្រើន ។ វាត្រូវបានគេប្រមើលមើលឃើញថា ការទទួលយកគំរោងផ្លូវស្របនេះ ចាំបាច់នូវដំណើរការប្រើរយៈពេលយ៉ាងយូរដើម្បីអោយមានការព្រមព្រៀងរវាងស្ថាប័ន ពាក់ព័ន្ធរបស់រដ្ឋាភិបាល និងគំរោងដែលប៉ះពាល់ដល់ប្រជាពលរដ្ឋ ។

ដោយផ្អែកទៅលើសារៈសំខាន់នៃផ្លូវរណបទាំងនេះ និងការលំបាកជាច្រើនក្នុងការអនុវត្ត គេបានវិនិច្ឆ័យអោយស្នើនូវគំរោងឯករាជ្យដូចជា TR-3 បន្ថែមទៅលើ TR-1 និង TR-2 ។



រូបភាព ៤.១១ TR-3 ការសាងសង់ផ្លូវរណបនឹងផ្លូវជាតិលេខ៦

(៣) ការអភិវឌ្ឍន៍/ កែលំអបណ្តាញផ្លូវនៅក្នុងតំបន់ក្រុង

TR-4ការកែលំអស្ថាប័ន និងយុទ្ធនាការសុវត្ថិភាពចរាចរ

ក្នុងឆ្នាំ២០០៤ រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្របានបង្កើតផែនការសកម្មភាពចំនួន ១៥ ដើម្បីបង្កើនលើសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ និងប្រឆាំងនឹងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍។ ផ្តើមចេញពីផែនការសកម្មភាពទាំងនេះ ផែនការមេ បានស្នើអោយខេត្តសៀមរាប/ ក្រុងសៀមរាបអនុវត្តនូវផែនការសកម្មភាពចំនួន ៨ ដូចខាងក្រោម៖

តារាង ៤.៤ ផែនការសកម្មភាពសុវត្ថិភាពផ្លូវ

(ក)	:	ការប្រកាសផ្សាយជាសាធារណៈនូវសវនកម្មសុវត្ថិភាពចរាចរ និងតំបន់ដែលមានគ្រោះថ្នាក់
(ខ)	:	ការកែលំអបរិស្ថានផ្លូវ និងការរចនាផ្លូវ
(គ)	:	ការអប់រំអំពីសុវត្ថិភាពចរាចរដល់កុមារតូចៗ
(ឃ)	:	ការអនុវត្តច្បាប់
(ង)	:	ការត្រួតពិនិត្យបច្ចេកទេសយានយន្ត
(ច)	:	ការបណ្តុះបណ្តាលអ្នកបើកបរ
(ឆ)	:	ការកែលំអជំនួយបន្ទាន់ចំពោះជនរងគ្រោះពីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរ
(ជ)	:	យុទ្ធនាការសុវត្ថិភាពចរាចរសាធារណៈ

គេបានវិនិច្ឆ័យថា ផែនការសកម្មភាពសំរាប់សុវត្ថិភាពចរាចរទាំងនេះនៅតែទាមទារអោយមានការអនុវត្តសំរាប់

ការអភិវឌ្ឍន៍ដោយនិរន្តរភាពក្រុងសៀមរាប ។ តំរូវការនៃផែនការសកម្មភាពនីមួយៗមានដូចខាងក្រោមៈ

TR-5 គំរោងស្តារប្រព័ន្ធបណ្តាញផ្លូវនៅតំបន់បេតិកភ័ណ្ឌជនបទ

ដូចក្នុងរបាយការណ៍ជំពូក ទី ៤.១ ផ្លូវចូលទៅតំបន់បេតិកភ័ណ្ឌដាច់ស្រយាលមួយចំនួន ត្រូវបានស្នើដោយផែនការមេបានកែលំអរួចហើយ ។ គោលបំណងនៃគំរោងនេះ គឺត្រូវស្តារកែលំអនូវ "ផ្លូវចូលណាដែលមិនទាន់បានកែលំអ" ចំពោះគំរោងដែលស្នើដោយផែនការមេ និងផ្លូវខេត្តបន្ថែមទៀត ដែលមានក្នុងតារាងខាងក្រោម ។ ជាលទ្ធផលនៃផ្លូវចូលដែលបានកែលំអកាលពីមុន ចំនួនអ្នកទេសចរទៅទស្សនាតំបន់បេតិកភ័ណ្ឌជនបទ ដូចជាភ្នំគូលេន (ឧទ្យានជាតិ)និង បឹងមាលា មានការកើនឡើង ដោយសារតែមានបេតិកភ័ណ្ឌនៅតាមជនបទជាច្រើនរាប់បញ្ចូលទាំងបេតិកភ័ណ្ឌដែលរកមិនទាន់ឃើញផងនោះ ជាការចាំបាច់ត្រូវតែកែលំអផ្លូវជនបទ ដើម្បីបង្កើនតំបន់ទេសចរណ៍ និងទំលាប់ពួកគេ ផ្អែកលើយុទ្ធសាស្ត្រវិស័យទេសចរណ៍ ក្នុងផែនការមេ ក៏ដូចជាការផ្តល់នូវទីតាំងទាក់ទាញទេសចរណ៍ថ្មីនៅតំបន់ជនបទ និងធ្វើឱ្យទេសចរណ៍ស្នាក់នៅបានយូរ ។

TR-6 ការណែនាំឱ្យមានការប្រើប្រាស់សេវាដឹងជញ្ជូនសាធារណៈដែលមិនប៉ះពាល់បរិស្ថាននៅតំបន់ឧទ្យានអង្គរ

ទិដ្ឋភាពរួមនៃការអភិរក្សបេតិភ័ណ្ឌបុរាណ និងការការពារនៃការកើនឡើងកំដៅ ត្រូវបានយកចិត្តទុកដាក់ការដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈដែលមិនប៉ះពាល់បរិស្ថាន (រថយន្តប្រើអគ្គិសនីយ) នៅតំបន់ឧទ្យានអង្គរ គឺជាការល្អប្រសើរ និងជាអ្វីដែលយើងចង់បាន ។ ក្នុងក្របខ័ណ្ឌនៃការអភិវឌ្ឍន៍ក្រុងសៀមរាប ដែលជាតំបន់ប៉ូលទេសចរណ៍បេតិភ័ណ្ឌបុរាណ ការដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់នូវសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈមិនប៉ះពាល់បរិស្ថាន មិនមែនមានតែនៅអង្គរធំនោះទេ សូម្បីតែនៅឧទ្យានអង្គរក៏ត្រូវមានដែរ ។

TR-7 សាងសង់ផ្លូវជិះកង់នៅតំបន់ឧទ្យានអង្គរ

ចំនួនអ្នកជិះកង់ទស្សនាតំបន់ឧទ្យានអង្គរច្រើនគួរឱ្យគត់សំគាល់ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយផ្លូវជិះកង់មិនទាន់ត្រូវបានសាងសង់នៅឡើងទេ នៅតំបន់នោះចាប់តាំងពីផែនការមេដែលបានស្នើឡើង ។ បច្ចុប្បន្ននេះភ្ញៀវទេសចរជិះកង់នៅតែប្រើប្រាស់ផ្លូវរថយន្តសំរាប់ជិះកង់ដដែល ដែលប្រើបាស់ស្ថានភាពចរាចររួមគ្នា ។ទស្សនៈវិស័យនៃការថែរក្សាសុវត្ថិភាព និងភាពងាយស្រួលដល់អ្នកទេសចរជិះកង់។

ការសាងសង់ផ្លូវជិះកង់ ដើម្បីចែកដាច់នូវផ្លូវកង់ និងផ្លូវរថយន្ត គួរតែត្រូវបានធ្វើឡើងក្នុងតំបន់ឧទ្យានអង្គរ ។ ប្រវែងការសាងសង់ផ្លូវជិះកង់ក្នុងឧទ្យានអង្គរតាមដងផ្លូវដែលមានស្រាប់ប្រមាណជា ២៨.៥ គីឡូម៉ែត្រ។

(៤) ការជួសជុលផ្លូវឱ្យមានប្រសិទ្ធិភាពល្អ

TR-8 ការពង្រឹងស្ថាប័នសំរាប់ថែរក្សាផ្លូវឱ្យមានប្រសិទ្ធិភាព

ដើម្បីធ្វើការថែទាំផ្លូវឱ្យមានប្រសិទ្ធិភាពខ្ពស់ ជាការចាំបាច់ត្រូវរៀបចំកាលវិភាគឱ្យបានសមរម្យចំពោះគំរោងអាទិភាពណាដែលបានផ្តល់ឱ្យ តាមស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ននៃផ្លូវនីមួយៗ ។ ការជួសជុលនេះ ជាប្រយោជន៍ដើម្បី

ធ្វើបញ្ជីសារពើភ័ណ្ឌផ្លូវចំពោះផ្លូវសំខាន់ៗផងដែរ ។ ទោះយ៉ាងណាមន្ទីរសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូនដឹងពីភាពចាំបាច់ដែលត្រូវធ្វើបញ្ជីសារពើភ័ណ្ឌ រឺក៏ថាល័ក្ខខ័ណ្ឌច្បាស់លាស់សំរាប់អាទិភាពធ្វើការជួសជុសដែលមិនទាន់ត្រូវបានបង្កើតឡើងដោយសារថវិកាមិនគ្រប់គ្រាន់ និងធនធានមនុស្ស។ ដូច្នេះហើយ កម្មវិធីជាបន្តបន្ទាប់នេះត្រូវបានស្នើឡើងក្នុងការពង្រឹងប្រសិទ្ធិភាពការងារនៃការថែទាំជួសជុលផ្លូវ ។

(ក) ការរៀបចំបញ្ជីសារពើភ័ណ្ឌផ្លូវ

(ខ) ត្រួតពិនិត្យស្ថានភាពផ្លូវ

(គ) ការសម្របសម្រួលគ្នានូវគោលការណ៍ជួសជុលផ្លូវ រវាងមន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងមន្ទីរអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ

ដើម្បីពង្រឹងការងារជួសជុលផ្លូវឱ្យមានប្រសិទ្ធិភាព ត្រូវបានស្នើថា ត្រូវរៀបចំផែនការជួសជុលផ្លូវជាចាំបាច់ ដែលពិចារណាលើបណ្តាញផ្លូវទាំងមូលរាប់ទាំងផ្លូវជនបទផងដែរ ។ កិច្ចការនេះ ស្ថាប័នទទួលខុសត្រូវជួសជុលផ្លូវចាំបាច់ត្រូវធ្វើការពិភាក្សាឱ្យកាន់តែស៊ីជម្រៅក្នុងការរៀបចំផែនការអភិវឌ្ឍន៍និងជួសជុលផ្លូវជាពិសេសមន្ទីរសាធារណការ និងមន្ទីរអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ ត្រូវបានណែនាំថា មានការយល់ព្រមគ្នា ក្នុងផែនការជួសជុលផ្លូវនិងធ្វើឱ្យមានប្រសិទ្ធិភាពខ្ពស់ ។

៤.២.៣ គំរោងអាទិភាពក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូន

ក្នុងចំណោម គំរោង/កម្មវិធីដែលបានស្នើឡើងបានពន្យល់ហើយក្នុងជំពូកទី ៤.២.២ ជាបន្តបន្ទាប់នេះជាគំរោង/កម្មវិធីអាទិភាពដែលបានជ្រើសរើស ។

TR-1: កែលំអបណ្តាញផ្លូវប្រទាក់ក្រឡា ភ្ជាប់គ្នារវាងផ្លូវជាតិលេខ០៦ និងផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុង ។

TR-2: កែលំអបណ្តាញផ្លូវប្រទាក់ក្រឡា ខាងក្រៅផ្លូវវាងក្រុង

TR-3: ស្ថាបនាផ្លូវវាណបផ្លូវជាតិលេខ៦

TR-5: គំរោងស្តារកែលំអបណ្តាញផ្លូវប្រទាក់ក្រឡាជនបទ

ជំពូក ៥ សេចក្តីសន្និដ្ឋាន និងអនុសាសន៍

អាជ្ញាធរខេត្ត អាជ្ញាធរអប្សរា សាលាក្រុង និងភាគីផ្សេងទៀតដែលពាក់ព័ន្ធនឹងទីភ្នាក់ងាររដ្ឋាភិបាល ត្រូវតែពង្រឹងភាពជាម្ចាស់កម្មសិទ្ធិសម្រាប់ផែនការមេ ។ ទន្ទឹមនឹងនេះ ទីភ្នាក់ងាររដ្ឋាភិបាលទាំងនោះ ត្រូវតែទទួលខុសត្រូវក្នុងការប្រតិបត្តិបណ្តាគម្រោងអាទិភាពដែលបានជ្រើសរើស ក្រោមការសម្របសម្រួលគ្នាទៅវិញទៅមករវាងទីភ្នាក់ងាររដ្ឋាភិបាលដែលពាក់ព័ន្ធ ហើយត្រូវគាំទ្រសកម្មភាពពាណិជ្ជកម្មទេសចរណ៍របស់វិស័យឯកជន ។

៥.១ ការប្រតិបត្តិគម្រោងអាទិភាព

ការអភិវឌ្ឍន៍វិស័យទេសចរណ៍ទៅថ្ងៃអនាគតក្នុងក្រុងសៀមរាប និងតំបន់អង្គរដោយគ្មានការអនុវត្ត និងទទួលស្គាល់នូវគំរោងអាទិភាពដែលបានស្នើឡើង នឹងបង្កើតអោយមាននូវបរិយាកាសទេសចរណ៍មិនគ្រប់គ្រាន់ និងពុំមានផាសុកភាព ដូចខាងក្រោមៈ

- បរិយាកាសដែលមានពោរពេញដោយដីហុយ ការកកស្ទះ និងមិនមានសុវត្ថិភាព
- សេវាដឹកជញ្ជូនមិនមានលក្ខណៈសមរម្យ
- បាត់បង់នូវសោភណ្ឌភាពក្រុងសៀមរាបដែលជាច្រកក្នុងក្រុង នៃតំបន់អង្គរដែលជាបេតិកភណ្ឌ ពិភពលោក
- ការធ្លាក់ចុះនូវសកម្មភាព និងលំហូរភ្ញៀវទេសចរក្នុងតំបន់កណ្តាលក្រុង និងតំបន់ផ្សារចាស់ និង
- សកម្មភាពជំនួញវិស័យទេសចរណ៍ក្នុងតំបន់មិនអាចធ្វើអោយប្រសើរឡើងដោយងាយស្រួលឡើយ

ស្ថានភាពដ៏ធ្ងន់ធ្ងរទាំងអស់នេះ នឹងមិនអាចបំពេញតំរូវការភ្ញៀវទេសចរបានទេ ជាពិសេសភ្ញៀវទេសចរកំរិតខ្ពស់ ហើយវានឹងជះឥទ្ធិពលអោយមានការបាត់បង់នូវទីផ្សារទេសចរណ៍កំរិតក្នុងពិភពលោកសំរាប់តំបន់អង្គរ និងក្រុងសៀមរាប។ ជាលទ្ធផល វិស័យទេសចរណ៍ទៅថ្ងៃអនាគតក្នុងតំបន់នេះ នឹងធ្លាក់ចុះមកជាគោលដៅទេសចរណ៍កំរិតទាប។ ការកើនឡើងនូវភ្ញៀវទេសចរកំរិតទាបនឹងមិនអាចចូលរួមធ្វើអោយប្រសើរឡើងនូវវិស័យទេសចរណ៍ទេ ហើយជាងនេះទៀត វានឹងផ្តល់នូវការជះឥទ្ធិពលអវិជ្ជមានដល់បរិស្ថានថែមទៀត។

ការអនុវត្តដោយសន្សឹមៗ និងដោយរលូននៃគំរោងអាទិភាពដែលបានស្នើឡើងត្រូវបានគេរំពឹងទុក ដើម្បីបញ្ចៀសនូវការវិលចុះវិលឡើងដ៏កាចសាហាវដែលបានលើកឡើងខាងលើ តាមរយៈភាពជាកម្មសិទ្ធិ និងការដឹកនាំដ៏រឹងមាំរបស់រដ្ឋបាលខេត្ត ជាមួយនឹងមន្ទីរទទួលខុសត្រូវពាក់ព័ន្ធ រដ្ឋបាលក្រុង និងអាជ្ញាធរអប្សរា។

៥.១.១ គំរោងអាទិភាព

គំរោងអាទិភាពចំនួន ១៣ ដែលបានជ្រើសរើសក្នុងវិស័យគមនាគមន៍ និងផ្នែកអភិវឌ្ឍន៍ក្រុងជាមួយការអនុវត្ត និងស្ថាប័នទទួលខុសត្រូវដែលបានស្នើឡើង មានដូចខាងក្រោម។

តារាង ៥.១ គំរោងអាទិភាពក្នុងការកែលំអតំបន់កណ្តាលក្រុង និងផ្នែកគមនាគមន៍

កម្មវិធី	គំរោង	ស្ថាប័នអនុវត្ត ឬ ទទួលខុសត្រូវ	ថ្លៃដើមគំរោង (,000 US$)
១.ការធ្វើអោយប្រសើរឡើងនូវភាពទាក់ទាញទេសចរណ៍ក្រុង និងមុនងារ	១-១ការកែលំអផ្លូវក្នុងតំបន់ផ្សារចាស់ជាមួយគំរោងសាកល្បងដែលឆ្លើយតបនាប់រហ័ស	DPWT (PG, PS, PPO)	១៦៨០
	១-២ ការអភិវឌ្ឍន៍ឧស្សានតូចៗនៅកែងផ្លូវក្នុងតំបន់ផ្សារចាស់	DPWT / DTC (PG, MG, LDs)	៥០
	១-២ ការរៀបចំក្រុមការងារសំរាប់កែលំអតំបន់ផ្សារចាស់ជាមួយសហគមន៍ក្នុងតំបន់ដែលបានចាត់ចែងឡើង	PG / MG (PS)	១០
	Sub-total		១៧៤០
២.ការពង្រឹងការគ្រប់គ្រងចល័តភាព	២-១ ការគ្រប់គ្រងចរាចររួម(ចំណតសាធារណៈ តំបន់សំរាប់តែដើរ ការត្រួតពិនិត្យផ្លូវឯកទិស ។ល ។)	DPWT / PPO (PG, MG, DH, PS)	១១១០
	Sub-total		១១១០
៣. ការអភិរក្ស និងប្រើប្រាស់បេតិកភណ្ឌក្រុង និងធម្មជាតិ	៣-១ ការអភិរក្សបេតិកភណ្ឌក្រុង និងដើមឈើចាស់ៗនៅតាមផ្លូវ	PG / APSARA	AFD
	៣-២ ការកែលំអផ្ទាំងពតិមានបេតិកភណ្ឌក្រុង	DCA / APSARA	៣១
	៣-៣ ការអភិរក្ស និងកែលំអនៃតំបន់ដងស្ទឹងសៀមរាប	APSARA	AFD
	Sub-total		៣១
៤. ការធ្វើអោយប្រសើរឡើងនូវការគ្រប់គ្រងក្រុង និងសម្ថភាពរបស់វា	៤-១ ការអភិវឌ្ឍន៍សម្ថភាពសំរាប់ការរៀបចំក្រុង និងការអនុវត្ត (ត្រួតពិនិត្យ និងណែនាំ)	DLMUPC / MG (PG, APSARA)	៥៤០
	៤-២ ពង្រឹងយន្តការសំរបសំរួល និងសហប្រតិបត្តិការក្នុងចំណោមអាជ្ញាធរអភិវឌ្ឍន៍ក្រុង	PG (MG / LDs / APSARA)	៣៧២
	Sub-total		៩១២
Sub-total សំរាប់ការកែលំអតំបន់កណ្តាលក្រុង			៣ ៧៩៣
TR-1: ការកែលំអបណ្តាញផ្លូវក្នុងក្រុងក្នុងផ្លូវជាតិលេខ៦ និងផ្លូវវាងក្រុង(ប្រមាណ៥៥គីឡូម៉ែត្រ)		DPWT	៥២៣០០
TR-2: ការកែលំអបណ្តាញផ្លូវក្នុងក្រុងខាងក្រៅផ្លូវវាងក្រុង (ប្រមាណ ៤៨ គីឡូម៉ែត្រ)		DPWT	២៣៦០០
TR-3: ការកសាងបណ្តាញផ្លូវរណបនឹងផ្លូវជាតិលេខ៦ (ប្រមាណ ២៣.៥ គីឡូម៉ែត្រ)		DPWT	១១៥០០
TR-5: គំរោងស្តារប្រព័ន្ធបណ្តាញផ្លូវនៅតំបន់បេតិកភ័ណ្ឌជនបទ (ប្រមាណ ២៦៤ គីឡូម៉ែត្រ)		DPWT	៤០០០០
Sub-total សំរាប់វិស័យគមនាគមន៍			១២៧ ៤០០
សរុប			១៣១ ១៩៣

កំណត់សម្គាល់ :

PG = រដ្ឋបាលខេត្ត LDs= មន្ទីរដែលជាខ្សែបន្ទាត់ MG = រដ្ឋបាលក្រុង TC = គណៈកម្មការបច្ចេកទេស APSARA = អាជ្ញាធរអប្សរា

PS = ផ្នែកឯកជន DT = មន្ទីរទេសចរណ៍ DTC = មន្ទីរពាណិជ្ជកម្ម DH = មន្ទីរសុខាភិបាល DCA = មន្ទីរវប្បធម៌ និងសិល្បៈ DLMUPC=មន្ទីររៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ DPWT = មន្ទីរសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូន LG= រដ្ឋបាលក្នុងតំបន់ PPO = ស្នងការនគរបាលខេត្ត DC= គណៈកម្មធិការអភិវឌ្ឍន៍ខេត្ត TFTT= ក្រុមការងារពិសេសសម្រាប់គមនាគមន៍ទេសចរណ៍ TFOMAI= ក្រុមការងារពិសេសសម្រាប់ ការអភិវឌ្ឍតំបន់ផ្សាចាស់ TFUGM= ក្រុមការងារពិសេសសម្រាប់ការគ្រប់គ្រងកំណើនទីក្រុង

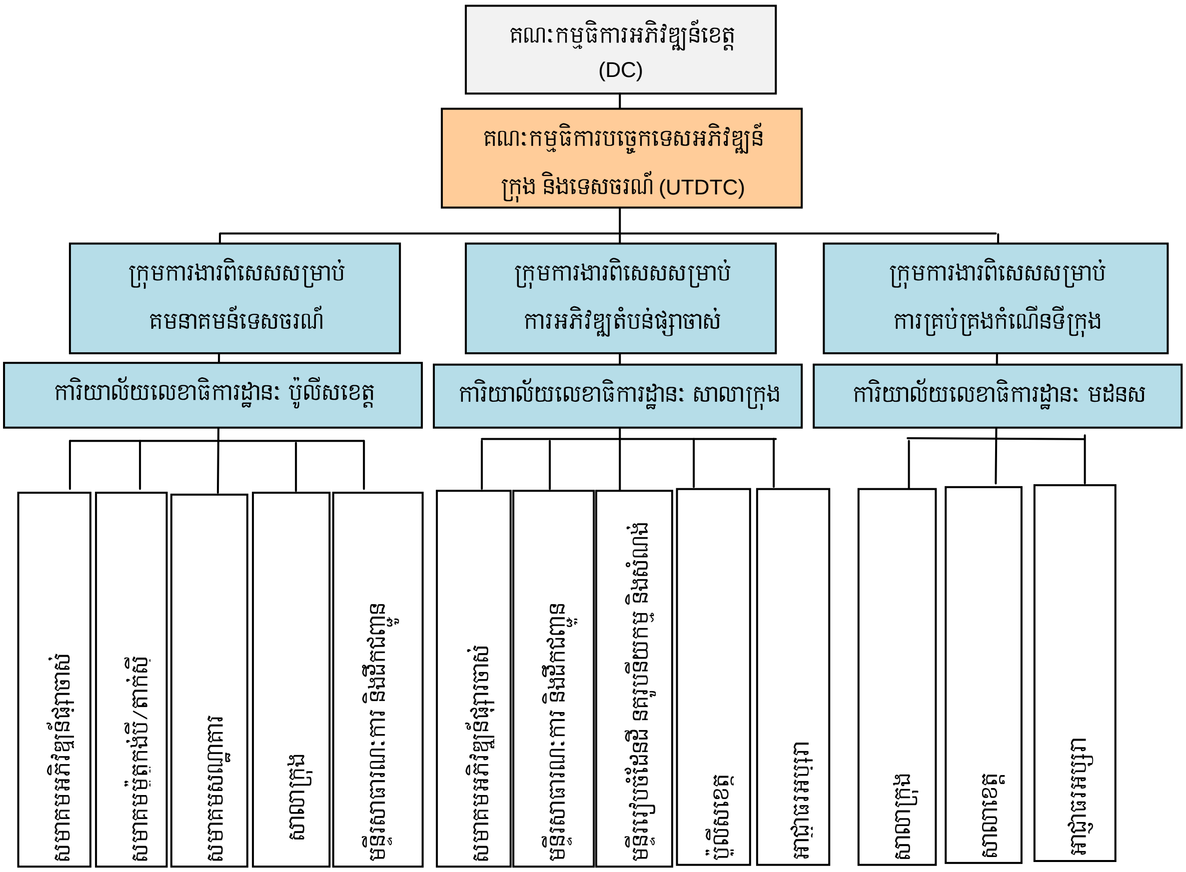
ប្រភព: ក្រុមសិក្សាតាមដាន JICA

ការអភិវឌ្ឍន៍សមត្ថភាព និងគំរោងខ្នាតតូចក្នុងផ្នែករៀបចំតំបន់កណ្តាលក្រុងអាចនឹងជាគំរោងជំនួយផ្នែកបច្ចេកទេសរបស់ម្ចាស់ជំនួយដែលមានសក្តានុពលរបស់ខេត្តសៀមរាប ។ ហើយចំណែកគំរោងខ្នាតតូចដទៃទៀតក្នុងផ្នែករៀបចំក្រុង និងគំរោង TR-1 របស់ផ្នែកគមនាគមន៏អាចជាគំរោងបេក្ខភាពសំរាប់គំរោងប្រាក់កំចីរបស់គំរោងអភិវឌ្ឍន៏វិស័យទេសចរណ៏ស្ថិតក្រោមភាពជាកម្មសិទ្ធនៃគំរោងរបស់រដ្ឋបាលខេត្ត។

៥.១.២ ស្ថាប័នប្រតិបត្តិ

គណៈកម្មធិការបច្ចេកទេសអភិវឌ្ឍន៏ក្រុង (UDTC) ដែលបង្កើតឡើង គឺត្រូវបានស្នើឡើងដើម្បីលើកតម្កើងជាគណៈកម្មធិការបច្ចេកទេសអភិវឌ្ឍន៏ទេសចរណ៏ និងក្រុង (UTDTC) ដោយស្ថិតនៅក្រោមគណៈកម្មធិការអភិវឌ្ឍន៏ខេត្ត (DC) ។ គណៈកម្មធិការបច្ចេកទេសអភិវឌ្ឍន៏ទេសចរណ៏ និងក្រុង នឹងទទួលបានអំណាចសម្របសម្រួលកាន់តែខ្លាំងឡើង ដែលនេះនឹងផ្តល់នូវលទ្ធភាពដើម្បីបង្កើតកម្មវិធីប្រតិបត្តិប្រកបដោយភាពរលូនសម្រាប់គម្រោងនានា ដោយមានប្រវត្តិច្បាប់ស្ថិតនៅក្រោម គណៈកម្មធិការអភិវឌ្ឍន៏ខេត្ត ។

សម្រាប់ការប្រតិបត្តិប្រកបដោយភាពរលូន និងសមស្របនៃការអភិវឌ្ឍន៏ក្រុង និងទេសចរណ៏ពហុវិស័យ ក្រុមការងារពិសេស ត្រូវបានស្នើអោយរៀបចំឡើងសម្រាប់កម្មវិធី និងគម្រោងដែលបានស្នើឡើងនិមួយៗ ពីទីភ្នាក់ងារប្រតិបត្តិ និងទីភ្នាក់ងាររដ្ឋាភិបាលដែលពាក់ព័ន្ធជាមួយសមាជិករបស់គណៈកម្មធិការបច្ចេកទេសអភិវឌ្ឍន៏ទេសចរណ៏ និងក្រុង។ ទីភ្នាក់ងារប្រតិបត្តិសម្រាប់កម្មវិធី ឬគម្រោងនិមួយៗ ត្រូវបានស្នើឡើងដើម្បីទទួលតួនាទីនៃមុខងារលេខាធិការដ្ឋាន ដោយស្ថិតនៅក្រោមក្រុមការងារពិសេស។ គោលគំនិត និងឧទាហរណ៏នៃរចនាសម្ព័ន្ធអង្គការចាត់តាំងដែលបានស្នើឡើង ត្រូវបានបង្ហាញក្នុងរូបភាពខាងក្រោម ។



រូបភាព ៥.១ អង្គការចាត់តាំងដែលបានស្នើឡើងសម្រាប់ការសម្របសម្រួល និងការប្រតិបត្តិ

៥.១.៣ គំរោងសាកល្បង និងគំរោងបេក្ខភាពដទៃៗទៀត

សំរាប់ការចាប់ផ្តើមនូវការអភិវឌ្ឍន៍តំបន់កណ្តាលក្រុង គំរោងសាកល្បង និងគំរោងបេក្ខភាពដទៃៗទៀត ដែលត្រូវស្នើឡើង ត្រូវជ្រើសរើសដោយការដឹកនាំដ៏ពូកែ និងមានភាពជាម្ចាស់ពីសំណាក់រដ្ឋបាលខេត្ត និងការទទួលខុសត្រូវរបស់មន្ទីរពាក់ព័ន្ធរបស់ខេត្ត រដ្ឋបាលក្រុង និងអាជ្ញាធរអប្សរា។

(១) គំរោងសាកល្បង

គំរោងសាកល្បងត្រូវបានស្នើឡើងដើម្បីចាប់ផ្តើមការកែលំអផ្លូវទាក់ទិនទៅនឹងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធរបស់ផ្នែកឯកជន និងផ្នែករដ្ឋ។ គំរោងសាកល្បងនេះ មាន ៣ សមាសធាតុសំខាន់គឺ ១) ការដាក់ឈ្មោះផ្លូវដោយមានការកសាងផ្ទាំងឈ្មោះផ្លូវ ២) ការកសាងតំបន់ចំណតសាធារណៈបណ្តោះអាសន្ន និង ៣) ការកសាងផ្សារអ្នកថ្មើរជើងពិសោធន៍។

(២) គំរោងបេក្ខភាពដទៃទៀតនៃការកែលំអតំបន់កណ្តាលក្រុងក្នុងដំណាក់កាលដំបូង (រយៈពេលខ្លី)

ដោយពិចារណាទៅលើផលលំបាកនៃការបង្កើតគំរោង ស្ថិតក្រោមកាលៈទេសៈកង្វះឱកាសលើកទឹកចិត្ត និងធនធាន គំរោងសាកល្បងក្នុងដំណាក់កាលដំបូងដែលគាំទ្រដោយរដ្ឋាភិបាល ឬម្ចាស់ជំនួយអន្តរជាតិ ត្រូវបានយកមកការពិចារណាដើម្បីលើកទឹកចិត្តអោយមានការអនុវត្តនូវកិរិតជាក់លាក់ណាមួយនៃគំរោងទាំងនោះ។

វាមានសារៈប្រយោជន៍ក្នុងការចាប់ផ្តើមនូវគំរោងតូចៗស្ថិតក្រោមកម្មវិធីដែលបានស្នើឡើងសំរាប់ការកែលំអតំបន់កណ្តាលក្រុង។ តារាង ៥.៣ បង្ហាញពីគំរោងសក្តានុពលជាមួយកម្មវិធីទី១ (ការធ្វើអោយប្រសើរឡើងនូវទេសចរណ៍ក្រុង និងមុខងាររបស់ក្រុង) និងកម្មវិធីទី២ និង ៤ (ការគ្រប់គ្រងចល័តភាព និងសមត្ថភាពការគ្រប់គ្រងក្រុង)។

<u>១.ការផ្សព្វផ្សាយ ពតិមានអំពីតំបន់ ផ្សារចាស់ទាំងមូល ផ្សេងពីផែនទីណែនាំផ្នែកពាណិជ្ជកម្ម</u>

a. ការកសាង ផ្ទាំងពាណិជ្ជកម្មធំៗអំពីផែនទី ណែនាំតំបន់ផ្សារចាស់ទាំងមូល

b. ការបែងចែក ផែនទីណែនាំ

c. ការអភិវឌ្ឍន៍ គេហទំព័រ

<u>២.ការជំរុញនូវ កិត្យានុភាពក្រុង តាមរយៈការចូល រួមចំណែកជា សារធារណៈ ដោយសហគមន៍</u>

a. យុទ្ធនាការ សំអាតស្ទឹង សៀមរាប

b. យុទ្ធនាការ លើកសំរសផ្លូវ

<u>៣.ការផ្សព្វផ្សាយ និងជំរុញលើក ទឹកចិត្តដល់ការ រៀបចំក្រុង</u>

a. វគ្គបណ្តុះ បណ្តាល សិក្ខាសាលា និងសន្និសិទ្ធ សំរាប់គ្រប់គ្រងការអភិវឌ្ឍន៍ ក្នុងក្រុង និងបេតិកភណ្ឌ

b. ទស្សនកិច្ច សិក្សាសំរាប់ ការគ្រប់គ្រង ចល័តភាព

៥.១.៤ ការរៀបចំធនធានហិរញ្ញវត្ថុ

តំបន់សៀមរាប និងអង្គរ បានឈានដល់កម្រិតមួយនៃគោលដៅទេសចរណ៍អន្តរជាតិដ៏ល្បីល្បាញ ដោយមានភ្ញៀវទេសចររាប់លាននាក់ ហើយក្នុងរយៈពេលពីរបីឆ្នាំចុងក្រោយនេះ ត្រូវបានទទួលស្គាល់ថារកចំណូលបានជាង ៧០០ លានដុល្លាអាមេរិក ទៅ ៩០០ លានដុល្លាអាមេរិកក្នុងមួយឆ្នាំ ។ ផលដែលបានមកពីការអភិវឌ្ឍន៍ទេសចរណ៍ គឺមានលក្ខណៈគ្រប់គ្រាន់សម្រាប់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទេសចរណ៍ និងការអភិវឌ្ឍន៍បរិក្ខារទេសចរណ៍ដែលចាំបាច់ដោយវិស័យសាធារណៈ ។

ផ្ទុយមកវិញ ម្ចាស់ផ្តល់ជំនួយអន្តរជាតិដែលមានសក្តានុពលសម្រាប់តំបន់សៀមរាប និងអង្គរ កំពុងកាត់

បន្ថយសមាមាត្រជំនួយឥតសំណង និងបង្វែរទៅជាប្រព័ន្ធកម្ចីសម្រាប់បណ្តាគម្រោងដែលស្នើសុំ។ ក្រោមកាលៈទេសៈមួយចំនួន ធនធានហិរញ្ញវត្ថុដែលចាំបាច់សម្រាប់ការប្រតិបត្តិគម្រោងអាទិភាព អាចមានគ្រប់គ្រាន់ តាមរយៈការប្រមូលផ្តុំនៃកម្ចីសម្រាប់គម្រោងផ្លូវថ្នល់/ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ/អាគារ និងជំនួយបច្ចេកទេសសម្រាប់កម្មវិធីពង្រឹងសមត្ថភាពពីម្ចាស់ផ្តល់ជំនួយសក្តានុពល។ កម្រិតជាក់លាក់មួយនៃលទ្ធភាពហិរញ្ញវត្ថុ និងសេដ្ឋកិច្ច ត្រូវបានស្នើឡើង និងត្រូវតែយល់ព្រមទទួលកម្ចីសម្រាប់កញ្ចប់កម្មវិធី និងគម្រោងតាមរយៈម្ចាស់ផ្តល់ជំនួយសក្តានុពល និងធនធានហិរញ្ញវត្ថុអន្តរជាតិ ។ លទ្ធភាពដែលចាំបាច់សម្រាប់កញ្ចប់គម្រោងកម្ចី នឹងមានលទ្ធភាពដើម្បីបញ្ជាក់ពីភាពត្រឹមត្រូវលើផលប្រយោជន៍ពីការអភិវឌ្ឍទេសចរណ៍ ដូចជា ចំណូលពន្ធបានពីវិក្កយបត្រភ្ញៀវទេសចរតាមរយៈឧស្សាហកម្មទេសចរណ៍ ការពង្រីកសេដ្ឋកិច្ចក្នុងតំបន់។ល។ ចំណូលពន្ធចាំបាច់ពីការបង្កើតទេសចរណ៍ឯកជន ត្រូវការនូវប្រព័ន្ធពន្ធ និងប្រមូលពន្ធដ៏សមស្របមួយ ដែលត្រូវតែកំណត់ត្រឹមកម្រិតប្រកួតប្រជែងជាមួយគោលដៅទេសចរណ៍អន្តរជាតិផ្សេងៗទៀតនៅក្នុងប្រទេសជិតខាង។ វា មិនត្រឹមតែរួមចំណែកក្នុងការទទួលបានធនធានហិរញ្ញវត្ថុសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍ និងកែលម្អហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងបរិក្ខារទេសចរណ៍ប៉ុណ្ណោះទេ ប៉ុន្តែថែមទាំងរួមចំណែកក្នុងការបង្កើតនិរន្តរភាពនៃការអភិវឌ្ឍទេសចរណ៍សៀមរាប និងអង្គរ។

ប្រព័ន្ធកម្ចីសម្រាប់វិស័យទេសចរណ៍ នឹងក្លាយជាមធ្យោបាយមួយដែលមានសក្តានុពល ដើម្បីសម្រេចអោយបាននូវកម្មវិធី និងគម្រោងអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងបរិក្ខារទេសចរណ៍ដែលបានស្នើឡើងពីទស្សនវិស័យនៃលទ្ធភាពហិរញ្ញវត្ថុ និងសេដ្ឋកិច្ច ។ ការស្នើឡើងនូវកម្មវិធីនៃការអភិវឌ្ឍសមត្ថភាព និងការបង្កើតផែនការ-ល-នឹងអាចត្រូវបានគ្របដណ្តប់ដោយគម្រោងសហប្រតិបត្តិការបច្ចេកទេសជំនួយឥតសំណងរបស់ម្ចាស់ផ្តល់ជំនួយសក្តានុពល ។

៥.២ បញ្ហាបន្ថែមនាពេលអនាគត

៥.២.១ ផ្លាស់ប្តូរតំបន់រដ្ឋបាលខេត្តទៅកាន់តំបន់-២

ផ្អែកលើផែនការមេ ការពង្រីកក្រុងសៀមរាបត្រូវបានបង្កើតឡើងយ៉ាងច្បាស់ទៅដល់ទិសដៅភាគខាងអគ្នេយ៍ និងផ្នែកខាងជើងនៃតំបន់ពីផ្លូវជាតិលេខ៦។ ម្យ៉ាងវិញទៀត តំបន់រដ្ឋបាលដែលទើបបង្កើតថ្មី គឺមានទីតាំងនៅតាមជាយនៃដែនដីថ្មីរបស់ក្រុងសៀមរាប ហើយផ្លូវដែលអាចទៅដល់បានត្រូវបានកែលម្អពីផ្លូវជាតិលេខ៦ ក្នុងស្រុកប្រាសាទបាគង។ គម្រោងផ្លាស់ប្តូរនៃរដ្ឋបាលខេត្ត នឹងជំរុញ ហើយធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវការអភិវឌ្ឍក្រុងថ្មីដែលនៅជុំវិញតំបន់ និងតាមបណ្តោយផ្លូវដែលអាចទៅដល់បានដែលកំពុងកែលំអ។ វាអាចបង្កើតនូវផលប៉ះពាល់សម្រាប់ទិសដៅនគរូបនីយកម្មភាគអគ្នេយ៍ និងការផ្លាស់ប្តូរទៅកាន់ទិសដៅខាងកើតតាមបណ្តោយផ្លូវជាតិលេខ៦។ ការអភិវឌ្ឍលំនៅដ្ឋាន (Ribbon Development) តាមបណ្តោយផ្លូវជាតិលេខ៦ នឹងរំខានដល់មុខងារផ្លូវក្នុងតំបន់នៃផ្លូវជាតិលេខ៦ ខ្លួនឯង និងតម្រូវមានផ្លូវវាងនៃផ្លូវជាតិលេខ៦ នៅភាគខាងជើង។ វាអាច

ប៉ះពាល់ដល់ដែនដីនាពេលអនាគតរបស់ក្រុងសៀមរាប ដែលសំពាធនៃនគរូបនីយកម្ម នឹងស្រូបយកស្រុកប្រាសាទបាគង ។

លើសពីនេះទៅទៀត តំបន់ថ្មី គឺមានទីតាំងនៅក្នុងតំបន់-២នៃឧទ្យានបុរាណអង្គរ ។ ហើយការលើកតំកើងផ្លូវដែលអាចទៅដល់ពីផ្លូវជាតិលេខ ៦ ទៅកាន់តំបន់ថ្មី គឺឆ្លងកាត់តាមតំបន់ ១ និង ៣ ។ យោងទៅតាមលក្ខខណ្ឌនៃសម្ពាធ និងតម្រូវការអភិវឌ្ឍន៍ក្រុងនាពេលអនាគតទាក់ទងទៅនឹងគម្រោង សកម្មភាពអភិវឌ្ឍន៍ក្រុងនាពេលអនាគតត្រូវធ្វើការគ្រប់គ្រង និងត្រួតពិនិត្យឱ្យបានម៉ត់ចត់ ដើម្បីជៀសវាងប៉ះពាល់ដល់ការអភិរក្ស និងការការពារតំបន់១ តំបន់២ និងតំបន់៣ នៃឧទ្យានអង្គរ ។

ឆ្លងតាមគំនិតនៃការគ្រប់គ្រងជាប់លាប់នៃកំណើនក្រុង ដែនដីក្រុងសៀមរាប និងការគ្របដណ្តប់ផែនការបែងចែកតំបន់ត្រូវបានស្នើឡើង ដើម្បីធ្វើការពិចារណា ។

៥.២.២ ដែនដីនៃក្រុងសៀមរាប

ក្រុងសៀមរាបដែលទើបបង្កើតថ្មីជាមួយដែនដីនៃសង្កាត់ចំនួន ១៣ ត្រូវបានគេស្នើឡើងដើម្បីអោយមានការត្រួតពិនិត្យឡើងវិញ ដើម្បីជៀសវាងនូវបញ្ហាមួយចំនួន ដូចខាងក្រោម :

- ដើម្បីអោយស៊ីគ្នាជាមួយតំបន់គ្របដណ្តប់នៃផែនការបែងចែកតំបន់នៅក្នុងតំបន់ភាគខាងកើតនៃទីក្រុង តំបន់នគរូបនីយកម្មនៃផែនការបែងចែកតំបន់កំពុងគ្របដណ្តប់ផុតពីដែនដីក្រុង និងគ្របដណ្តប់ដល់ឃុំជាប់នោះ នៅក្នុងស្រុកប្រាសាទបាគង ។