ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

សាលាខេត្តសៀមរាប

ការសិក្សាតាមដានស្តីពី
ផែនការមេរួមសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ដោយនិរន្តរភាព
ក្រុងសៀមរាប នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

របាយការណ៍ចុងក្រោយ

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 "**ការសិក្សាផែនការមេរួមសំរាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយនិរន្តភាពក្រុងសៀមរាប/អង្គរនៃ ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា**" ហើយបានផ្តល់ការទុកចិត្តដល់ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិនៃ ប្រទេសជប៉ុន (JICA) ឱ្យធ្វើការសិក្សាគំរោងនេះ។ ការសិក្សានេះត្រូវបានបញ្ចប់ក្នុងខែមិនា ឆ្នាំ២០០៦។

ជាផ្នែកមួយនៃកិច្ចសហប្រតិបត្តិការតាមដានចំពោះការសិក្សាខាងលើ អង្គការ JICA បានធ្វើការសិក្សាតាមដានលើ ផែនការមេរួមសំរាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយនិរន្តភាពនៃទីក្រុង 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 ស៊ូហ្ស៊ុគិ យ៉ាស៊ីជីរ៉ូ

ប្រធាន JICA កម្ពុជា

ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិ នៃប្រទេសជប៉ុន

ការិយាល័យនៅកម្ពុជា

ខែ មិថុនា ឆ្នាំ២០១០

លិខិតបញ្ជូនសារ

ជូនចំពោះ លោក ស៊ូហ្ស៊ុគិ

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

កាណោអុ អ៊ិតុ

ប្រធានក្រុមសិក្សាតាមដាន JICA

ការសិក្សាតាមដានស្តីពីផែនការមេរួមសំរាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ដោយនិរន្តរភាព

ក្រុងសៀមរាប នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

សង្ខេបរួម

១. សេចក្តីផ្តើម

ក្រុងសៀមរាបមានប្រាសាទអង្គរដែលជាទីតាំងបេតិកភណ្ឌពិភពលោក និងជាគោលដៅទេសចរណ៍ដ៏ពេញនិយមបំផុតមួយនៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ការកើនឡើងនូវចំនួនភ្ញៀវទេសចរយ៉ាងគំហុកនេះ បានពន្លឿននូវការពង្រីកក្រុងយ៉ាងឆាប់រហ័សក្នុងក្រុងសៀមរាប។ នៅក្នុងឆ្នាំ ២០០៨ ចំនួនប្រជាជននៅក្នុងក្រុងសៀមរាបមានត្រឹមចំនួន ១៧០០០០នាក់ប៉ុណ្ណោះ។ ក្នុងរយៈពេល១០ឆ្នាំចុងក្រោយនេះ ចំនួនប្រជាជននៅក្នុងក្រុងសៀមរាប បានកើនឡើង ៧០%។

រាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា និងទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិនៃប្រទេសជប៉ុន JICA បានប្រមើរឃើញនូវការរីកដុះដាលក្រុងយ៉ាងឆាប់រហ័សនេះ។ ដោយផ្អែកលើកិច្ចព្រមព្រៀងរវាងរាជរដ្ឋាភិបាល នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា និង ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិនៃប្រទេសជប៉ុន JICA ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិនៃប្រទេសជប៉ុន JICA បានធ្វើការសិក្សាស្តីពីផែនការមេរួមសំរាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ដោយនិរន្តរភាពក្នុងក្រុងសៀមរាប (ការសិក្សាស្តីពីផែនការមេដែលមានទស្សនវិស័យដល់ឆ្នាំ២០២០) ចាប់ពីឆ្នាំ២០០៤ ដល់ ឆ្នាំ២០០៦។ ដើម្បីស្វែងយល់នូវទស្សនវិស័យនេះ គំរោង/កម្មវិធីចំនួន ៦៩ ត្រូវបានស្នើឡើង។ គំរោង/កម្មវិធីជាច្រើន និងសកម្មភាពមួយចំនួនត្រូវបានអនុវត្ត ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ គំរោង/កម្មវិធីក្នុងវិស័យគមនាគមន៍ និងផ្នែកអភិវឌ្ឍន៍ក្រុង មិនទាន់មានការវិវឌ្ឍន៍នៅឡើយ។

នៅក្នុងបរិបទនេះ ការសិក្សាតាមដានស្តីពីផែនការមេរួមសំរាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ដោយនិរន្តរភាពក្រុងសៀមរាប ត្រូវបានធ្វើឡើង ក្នុងគោលបំណងស្វែងយល់នូវផែនការអភិវឌ្ឍន៍របស់ផែនការមេសំរាប់វិស័យគមនាគមន៍ និង ផ្នែកអភិវឌ្ឍន៍ក្រុង។

គោលបំណងនៃការសិក្សាតាមដានស្តីពីផែនការមេរួមសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយនិរន្តរភាពក្រុងសៀមរាប នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា គឺដើម្បី:

- ពិនិត្យឡើងវិញពីការវិវត្តន៍នៃការសិក្សាផែនការមេ
- ពិនិត្យឡើងវិញនូវផែនការអភិវឌ្ឍន៍ក្នុងវិស័យគមនាគមន៍ និងផ្នែកអភិវឌ្ឍន៍ក្រុងរបស់ការសិក្សាផែនការមេ
- ធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពនៃផែនការអភិវឌ្ឍន៍ ដោយរាប់បញ្ចូលទាំងគំរោងអាទិភាពនានា ។

តំបន់នៃការសិក្សាគ្របដណ្តប់លើដែនសម្ថកិច្ចនៃក្រុងសៀមរាប។

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

ការសិក្សាតាមដានត្រូវបានចាប់ផ្តើមក្នុងខែ កុម្ភៈ ឆ្នាំ២០១០ ហើយត្រូវបញ្ចប់ក្នុងខែ មិថុនា ឆ្នាំ២០១០។ សមាសធាតុចំបងនៃការសិក្សាតាមដានគឺៈ ការវិភាគស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ន ការត្រួតពិនិត្យឡើងវិញនូវការវិវត្តន៍នៃផែនការមេ ការត្រួតពិនិត្យឡើងវិញនូវគំរោងអាទិភាព និងការធ្វើរបាយការណ៍។

២. ស្ថានភាពអភិវឌ្ឍក្នុងពេលបច្ចុប្បន្នរបស់ក្រុងសៀមរាបបន្ទាប់ពីមានការសិក្សាផែនការមេ

២.១ ការផ្លាស់ប្តូរសេដ្ឋកិច្ចសង្គម និងផលប៉ះពាល់របស់វា (ផ្នែកទេសចរណ៍ និងផ្នែកដែលរងនូវផលប៉ះពាល់)

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 ក្នុងឆ្នាំ ២០០៩ (ត្រូវនឹង ៤០% នៃអត្រាកំណើនមធ្យមប្រចាំឆ្នាំក្នុងរយៈពេល ១៥ឆ្នាំចុងក្រោយនេះ)។

ចំនួនប្រជាជនក្នុង ១០ឃុំ ក្នុងក្រុងសៀមរាបបានកើនឡើងពីចំនួនប្រមាណ ៩៩ ០០០នាក់ក្នុងឆ្នាំ១៩៩៨ ដល់ចំនួន ១៩៨ ០០០នាក់ក្នុងឆ្នាំ ២០០៩ ដែលជាចំនួនទ្វេរដងនៃចំនួនប្រជាជនក្នុងឆ្នាំ១៩៩៨ និងស្មើនឹង ៦.៥% នៃអត្រាកំណើនប្រចាំឆ្នាំ។ អត្រាកំណើនប្រជាជនប្រចាំឆ្នាំ ៦.៥%នៃស្រុកសៀមរាបមានចំនួនប្រមាណ ៣.៨ដង នៃអត្រាកំណើនប្រជាជនជាតិប្រចាំឆ្នាំដែលមានចំនួន ១.៧% (ទិន្នន័យរបស់អង្គការសហប្រជាជាតិពីឆ្នាំ២០០៥ ដល់ឆ្នាំ ២០១០)។ កំណើនប្រជាជនភាគច្រើនបានតាំងទីលំនៅនៅក្នុងតំបន់កណ្តាលក្រុង ឬតំបន់ពង្រីកក្រុង

ឬតំបន់១ និង តំបន់២ នៃឧស្សានអង្គរ។ 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។ ដោយពិចារណាទៅលើចំនួនភ្ញៀវទេសចរដែលមកបានដល់ និងចំនួនប្រជាជនក្នុងសៀមរាបដែលបានលើកឡើងខាងលើ ទិសដៅសេដ្ឋកិច្ចសង្គមត្រូវបានកែ សំរួល។ តារាង ១ បង្ហាញពីផលធៀបរបស់ទិសដៅសេដ្ឋកិច្ចសង្គមក្នុងផែនការមេ និងការសិក្សាតាមដាន។

តារាង ១ ទិសដៅសេដ្ឋកិច្ចសង្គមដែលត្រូវបានកែសំរួល

ចំណងជើងនៃការសិក្សា		២០០៩	២០១២	២០២០
ការសិក្សាផែនការមេ	ភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិ		១ ៦៤៨ 000	២ 00៧ 000
	ភ្ញៀវទេសចរក្នុងស្រុក		៥៧២ 000	៧៩៥ 000
	ចំនួនប្រជាជន (១០ ឃុំ)		១៧១ 000	២១១ 000
ការសិក្សាតាមដាន (ដែលត្រូវបានកែសំរួល)	ភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិ	៩៩៨ 000	១ ៦៥0 000	២ 000 000
	ភ្ញៀវទេសចរក្នុងស្រុក	១ ៣00 000	១ ៦២0 000	២ ៥00 000
	ចំនួនប្រជាជន (១៣ ឃុំ)	១៨៣ 000	២00 000	២៥១ 000

ប្រភព: ការសិក្សាផែនការមេ និងការសិក្សាតាមដាន

២.២ ការផ្លាស់ប្តូរ និងនិន្នាការនៃរចនាសម្ព័ន្ធ និងតំបន់ទីក្រុង

តំបន់ដែលបានធ្វើនគរូបនីយកម្មក្នុងឆ្នាំ២០០៥ ដែលជាតំបន់កកកុញ ត្រូវបានពង្រីកជាចំបងនៅតាមបណ្តោយផ្លូវជាតិលេខ ៦ និង នៅក្នុង និងជុំវិញតំបន់ពាណិជ្ជកម្មកណ្តាល (CBD)។ ភាគច្រើននៃអាគារ/រចនាសម្ព័ន្ធថ្មីៗ ដែលត្រូវសាងសង់បន្ទាប់ពីឆ្នាំ ២០០៥ រហូតដល់ឆ្នាំ ២០០៨ គឺស្ថិតនៅជាយនៃតំបន់ពាណិជ្ជកម្មកណ្តាល (CBD) នៃឆ្នាំ២០០៥ និងខាងក្នុងផ្លូវវាងក្រុង និងភាគខាងជើងផ្លូវជាតិលេខ៦។ ដូចនេះ វាមិនត្រូវបានគេទទួលស្គាល់ថាមានការពង្រីកតំបន់ក្រុងនៅក្នុងទីក្រុងទេ។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ការអភិវឌ្ឍន៍ដែលមានទំហំធំមួយចំនួន ត្រូវបានគេអនុវត្តនៅក្នុង និងក្បែរទីក្រុង។

សណ្ឋាគារ និងផ្ទះសំណាក់ជាច្រើនត្រូវបានគេសាងសង់ និងបន្តសាងសង់យ៉ាងឆាប់រហ័សនៅតាមផ្លូវជាតិ

លេខ៦ និងតំបន់៣ រវាងតំបន់កណ្តាលក្រុង និងឧស្សាហកម្មអង្គរ និងនៅតំបន់ជាយតំបន់ពាណិជ្ជកម្មកណ្តាលក្នុងតំបន់កណ្តាលក្រុងបន្ទាប់ពីមានការរៀបចំផែនការមេ។ ដូចនេះ តំបន់តាំងទីលំនៅក្នុងតំបន់កណ្តាលក្រុងត្រូវបានផ្លាស់ប្តូរអោយទៅជាតំបន់ដែលមានការប្រើប្រាស់ឡូកឡំគ្នាយ៉ាងឆាប់រហ័សរវាងផ្នែកទេសចរណ៍ និងការរស់នៅ។ ចំនួនភោជនីយដ្ឋានក៏មានការកើនឡើងពី ៩០ ទៅ ១២០កន្លែងបន្ទាប់ពីមានផែនការមេ។ ភាគច្រើននៃភោជនីយដ្ឋានដែលមានការកើនឡើងត្រូវបានសាងសង់ក្នុងតំបន់ផ្សារចាស់ និងតាមផ្លូវស៊ីវុត្ថា និងផ្លូវជាតិលេខ៦។

៣. ការវិវត្តន៍នៃគំរោង/កម្មវិធីដែលបានស្នើឡើងរួច

មានគំរោង/កម្មវិធីចំនួន ៦៩ ត្រូវបានស្នើឡើងក្នុង ១១ផ្នែក នៅក្នុងផែនការមេ។ ក្នុងនោះ ការវិវត្តន៍នៃគំរោង/កម្មវិធីក្នុងវិស័យគមនាគមន៍ និងផ្នែករៀបចំក្រុងមានដូចខាងក្រោមៈ

៣.១ ការវិវត្តន៍នៃគំរោង/កម្មវិធីដែលបានស្នើឡើងរួចក្នុងផ្នែករៀបចំក្រុង

មានគំរោង/កម្មវិធីចំនួន ៥ ដែលបានស្នើឡើងរួចក្នុងផ្នែករៀបចំក្រុង។ តារាង ៣ បង្ហាញពីការវិវត្តន៍នៃគំរោង/កម្មវិធីដែលបានស្នើឡើងក្នុងផ្នែករៀបចំក្រុងក្នុងផែនការមេ។

តារាង ២ ការវិវត្តន៍នៃគំរោង/កម្មវិធីដែលបានស្នើឡើងក្នុងផ្នែករៀបចំក្រុង

លេខសំគាល់គំរោង	ឈ្មោះ	ភ្នាក់ងារអនុវត្ត	ការវិវត្តន៍/កំណត់សំគាល់	ស្ថានភាពការវិវត្តន៍
U-1	ការកែលំអតំបន់កណ្តាលក្រុង	សាលាខេត្តអាជ្ញាធរអប្សរា និងមន្ទីរពាក់ព័ន្ធ	-គណៈកម្មការបច្ចេកទេសផ្នែកអភិវឌ្ឍន៍ក្រុងបានពិភាក្សាស្តីពីការអភិវឌ្ឍន៍តំបន់កណ្តាលក្រុង -គណៈកម្មការបច្ចេកទេសផ្នែកអភិវឌ្ឍន៍ក្រុងនឹង ពិភាក្សានិងធ្វើផែនការអភិវឌ្ឍន៍ក្រុងជាការបរិយាយគំរោងប្រាក់កំចីនៃជំនួយអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវការ ODA Loan Project។ -អាជ្ញាធរអប្សរាមានផែនការមួយចំនួនដែលបានឧបត្ថម្ភដោយទីភ្នាក់ងារអភិវឌ្ឍន៍បារាំងAFD (ស្ពានឈើដើមឈើតាមផ្លូវ ។ល។) -ផ្នែកជាច្រើននៃផ្លូវផ្លូវថ្មើរជើងក្នុងតំបន់ផ្សារ	△

			ចាស់ត្រូវបានកែលំអ ។	
U-2	ការកសាងសម្ថភាព ផ្នែករៀបចំក្រុង	មន្ទីរ.ដ.ន.ស.ស ឃុំ អាជ្ញាធរអប្សរា និងសាលាខេត្ត	- ផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លីក្នុងក្រុងសៀមរាបត្រូវ បានរៀបចំរួចហើយដោយ ក្រុងសៀមរាប ដោយ ជំនួយ ពី DED ។ -ទីប្រឹក្សាមួយរូបផ្នែកគ្រប់គ្រងក្រុងរបស់ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិនៃប្រទេសជប៉ុន ត្រូវបានបញ្ជូនមកខេត្តសៀមរាប ។ -មន្ត្រីជាន់ខ្ពស់ស្ម័គ្រចិត្តមួយរូបរបស់ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិនៃប្រទេសជប៉ុនផ្នែករៀបចំក្រុងត្រូវបានបញ្ជូនមកកាន់អាជ្ញាធរអប្សរា ។ -មន្ត្រីជាន់ខ្ពស់ស្ម័គ្រចិត្តមួយរូបរបស់ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិនៃប្រទេសជប៉ុនផ្នែកប្រព័ន្ធពតិមានភូមិសាស្ត្រត្រូវបានបញ្ជូនមកកាន់អាជ្ញាធរអប្សរា ។	△
U-3	បញ្ជីសារពើភណ្ឌ សំរាប់ស្ថាបត្យកម្ម ប្រវត្តិសាស្ត្រ	អាជ្ញាធរអប្សរា/ សាលាខេត្ត	-អាជ្ញាធរអប្សរានឹងធ្វើការស្ទាបស្ទង់សារពើភណ្ឌមួយ សំរាប់ស្ថាបត្យកម្មប្រវត្តិសាស្ត្រដោយមានជំនួយពី ទីភ្នាក់ងារអភិវឌ្ឍន៍បារាំងAFD ។	△
U-4	ការផ្សព្វផ្សាយស្តីពី ការអភិវឌ្ឍន៍តំបន់ លំនៅដ្ឋាន	មន្ទីរ.ដ.ន.ស.ស ឃុំ និងផ្នែកឯកជន	-បុរីលំនៅដ្ឋានមួយចំនួនត្រូវបានអភិវឌ្ឍន៍ឡើង ប៉ុន្តែ ប្រជាជនក្នុងតំបន់មិនមានលទ្ធភាពទិញ ។	△
U-5	ការអភិវឌ្ឍន៍តំបន់ ទេសចរ និងវប្បធម៌	អាជ្ញាធរអប្សរា និងអ្នកវិនិយោគទុន ឯកជន	-កន្លែងទេសចរមួយចំនួន ដូចជា មជ្ឈមណ្ឌលសន្និបាតសារៈមន្ទីរសីហនុ ។ល។ ត្រូវបានអភិវឌ្ឍន៍ឡើង ។ -ការទិញដីមកវិញបាននឹងកំពុងវិវត្តន៍ដោយអាជ្ញាធរ អប្សរា ។	△

△:មានការវិវត្តន៍មួយចំនួន

ប្រភព: ការសិក្សាតាមដាន

កម្មវិធីនៃ " U-1 គំរោងកែលំអតំបន់កណ្តាលក្រុង " រួមមាន ៨សមាសធាតុ/គំរោង។ ការវិវត្តន៍នៃសមាសធាតុ/គំរោងទាំង ៨ នោះ មានដូចខាងក្រោម

តារាង ៣ ការវិវត្តន៍នៃគំរោងកែលំអតំបន់កណ្តាលក្រុង

ល.រ	ចំណងជើង	ការវិវត្តន៍/ កំណត់សំគាល់
១	ការកែលំអផ្លូវថ្មើរជើង	ប្រមាណ ៣ គីឡូម៉ែត្រ(ផ្លូវស៊ីវុត្ថា និងផ្លូវក្នុងតំបន់ផ្សារចាស់) ត្រូវបានកែលំអរួចជាស្រេច។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ផ្លូវទាំង នោះមួយចំនួនមិនបានក្រាលកៅស៊ូនៅឡើយ និងតូចចង្អៀត។
២	ជួរដើមឈើក្នុងតំបន់ផ្សារចាស់	ប្រមាណ ២ គីឡូម៉ែត្រ (ផ្លូវស៊ីវុត្ថា និងផ្លូវក្នុងតំបន់ផ្សារចាស់) ច្រើនជាងពាក់កណ្តាលនៃជួរដើមឈើដែលបានស្នើឡើងត្រូវបានបំពេញ។
៣	ការកែលំអអំពូលភ្លើង	អំពូលភ្លើងតាមផ្លូវនៅគ្រប់ផ្លូវដែលបានស្នើឡើងក្នុងផែនការមេត្រូវបាន ដំឡើង លើកលែងតែផ្លូវ ១។
៤	ការកសាងសួនក្នុងក្រុង	គ្មានការវិវត្តន៍
៥	ការអភិវឌ្ឍន៍ឡើងវិញនូវតំបន់មន្ទីរពេទ្យខេត្ត	គ្មានការវិវត្តន៍
៦	ការអភិវឌ្ឍន៍ឡើងវិញនូវតំបន់កកកុញក្នុងតំបន់កណ្តាលក្រុង	គ្មានការវិវត្តន៍
៧	ការកែលំអផ្លូវថ្មើរជើងនៅតាមផ្លូវនានា	ប្រមាណ ១០.៥គីឡូម៉ែត្រ(ភាគច្រើនក្នុងតំបន់ជុំវិញក្រុង) ប្រមាណជា ៨0% នៃផ្លូវក្នុងក្រុងដែលបានស្នើឡើងត្រូវបានកែលំអ
៨	ការកសាងផ្លូវថ្មី	ប្រមាណ ១.១ គីឡូម៉ែត្រ (ស្ថិតនៅព្រំប្រទល់ភាគខាងកើត និងខាងត្បូងតំបន់ជុំវិញក្រុង) មិនទាន់ត្រូវបានអនុវត្តនៅឡើយ។

○: សាងសង់រួច, △: មានការវិវត្តន៍មួយចំនួន, ×: គ្មានការវិវត្តន៍

ប្រភព: ការសិក្សាតាមដាន

៣.២ ការវិវត្តន៍នៃគំរោង/កម្មវិធីដែលបានស្នើឡើងក្នុងវិស័យគមនាគមន៍

មានគំរោង/កម្មវិធីចំនួន ១០ ដែលបានស្នើឡើងក្នុងវិស័យគមនាគមន៍។ តារាង ២ បង្ហាញពីការវិវត្តន៍នៃគំរោង/កម្មវិធីដែលបានស្នើឡើងក្នុងវិស័យគមនាគមន៍ក្នុងផែនការមេះ

តារាង ៤ ការវិវត្តន៍នៃគំរោង/កម្មវិធីដែលបានស្នើឡើងរួចក្នុងវិស័យគមនាគមន៍

លេខសំគាល់គំរោង	ឈ្មោះ	ភ្នាក់ងារអនុវត្ត	ការវិវត្តន៍/កំណត់សំគាល់	ស្ថានភាពការវិវត្តន៍

TR-1	គំរោងកែលំអស្ពានសល់ពីសម័យបារាំង	ក្រសួងសាធារណៈការនិងដឹកជញ្ជូន	-ស្ពានថ្មីមួយត្រូវបានសាងសង់ឡើងមានប្រវែងប្រម៉ាណ ២៧០ម៉ែត្រដែលមានទិសដៅបញ្ច្រាសគ្នានឹងស្ពានសល់ពីសម័យបារាំង និងត្រូវប្រើជាផ្លូវឯកទិសពីទិសខាងលិចទៅទិសខាងកើត។ ចំណែកស្ពានសល់ពីសម័យបារាំងក៏ត្រូវប្រើប្រាស់ជាផ្លូវឯកទិសផងដែរ ពីទិសខាងកើតទៅទិសខាងលិច។	○
TR-2	បណ្តាញផ្លូវរណប (ជំហានទី ១)	មន្ទីរសាធារណៈការនិងដឹកជញ្ជូនសាលាខេត្ត	-មានផ្នែកតិចតួចប៉ុណ្ណោះនៃផ្លូវដែលបានស្មើឡើងរួចត្រូវបានក្រាលកៅស៊ូ។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 និងយុទ្ធនាការផ្សព្វផ្សាយសុវត្ថិភាពចរាចរ	នគរបាលមន្ទីរសាធារណៈការនិងដឹកជញ្ជូនសាលាខេត្ត	-មានផែនការសកម្មភាពចំនួន ៨។ -គ្មានសមិទ្ធផលណាមួយសំរេចបានគួរអោយកត់សំគាល់	△

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

○: បានសាងសង់បញ្ចប់ △: មានការវិវត្តន៍មួយចំនួន ×: គ្មានការវិវត្តន៍

ប្រភព: ការសិក្សាតាមដាន

TR-1 និងTR-2 ត្រូវបានសាងសង់រួច ទោះបីយ៉ាងនេះក្តី TR-9 និងTR-10 មិនទាន់ត្រូវបានគេអនុវត្តនៅឡើយ។ គេឃើញមានការវិវត្តន៍មួយចំនួននៅក្នុងគំរោងដែលនៅសល់ទាំង៦។

៤. ផែនការអភិវឌ្ឍន៍នៃផ្នែកដែលត្រូវជ្រើសរើស

ផែនការកែលំអ/ អភិវឌ្ឍផ្នែកផ្លូវថ្នល់ និងផ្នែករៀបចំតំបន់កណ្តាលក្រុងមានដូចខាងក្រោម:

៤.១ ផែនការកែលំអតំបន់កណ្តាលក្រុង

តំបន់កណ្តាលក្រុងក្នុងក្រុងសៀមរាប គឺជាតំបន់ដែលត្រូវរៀបចំក្នុងការសិក្សាតាមដាន។ ដើម្បីធ្វើការកែលំអតំបន់កណ្តាលក្រុង កម្មវិធីចំនួន ៤ និងគំរោងចំនួនន ១៦ត្រូវបានស្នើឡើង។ ក្នុងចំណោមកម្មវិធី/ គំរោងទាំងនោះ មានគំរោងចំនួន ៩ និង កម្មវិធីចំនួន ៤ ត្រូវបានជ្រើសរើសជាគំរោងអាទិភាពក្នុងផ្នែករៀបចំក្រុង។ ក្នុងនោះ គំរោង ៣-១ ការអភិរក្សបេតិកភណ្ឌក្រុង និងដើមឈើចាស់ៗ និងគំរោង ៣-៣ ការអភិរក្ស និងការកែ

លំអតំបន់មាត់ស្ទឹងត្រូវបានអនុវត្តដោយ AFD ។

តារាង ៥ គំរោង/កម្មវិធីអាទិភាពដែលត្រូវបានជ្រើសរើសក្នុងផ្នែករៀបចំក្រុង

កម្មវិធី	គំរោង
ការធ្វើអោយប្រសើរឡើងនូវភាពទាក់ទាញទេសចរណ៍ក្រុង និងមុនងារ	១-១ ការកែលំអផ្លូវក្នុងតំបន់ផ្សារចាស់ជាមួយគំរោងសាកល្បងដែលឆ្លើយតបនាប់របស់
	១-២ ការអភិវឌ្ឍទីឧស្សានតូចៗនៅកែងផ្លូវក្នុងតំបន់ផ្សារចាស់
	១-៣ ការរៀបចំនូវកាតព្វកិច្ចការងារសំរាប់កែលំអតំបន់ផ្សារចាស់ជាមួយសមាគមន៍ក្នុងតំបន់
ការពង្រឹងការគ្រប់គ្រងចល័តភាព	២-១ ការគ្រប់គ្រងចរាចររួម(ចំណតសាធារណៈ តំបន់សំរាប់តែដើរ ការត្រួត ពិនិត្យផ្លូវឯកទិស ។ល ។)
ការអភិរក្ស និងប្រើប្រាស់បេតិកភណ្ឌក្រុង និងធម្មជាតិ	៣-១ ការអភិរក្សបេតិកភណ្ឌក្រុង និងដើមឈើចាស់ៗនៅតាមផ្លូវ
	៣-២ ការកែលំអផ្ទាំងពតិមានបេតិកភណ្ឌក្រុង
	៣-៣ ការអភិរក្ស និងកែលំអនៃតំបន់ដងស្ទឹងសៀមរាប
ការធ្វើអោយប្រសើរឡើងនូវការគ្រប់គ្រងក្រុង និងសមត្ថភាពរបស់វា	៤-១ ការអភិវឌ្ឍន៏សមត្ថភាពសំរាប់ការរៀបចំក្រុង និងការអនុវត្ត (ត្រួតពិនិត្យ និងណែនាំ)
	៤-២ ពង្រឹងយន្តការសំរបសំរួលនិងសហប្រតិបត្តិការក្នុងចំណោម អាជ្ញាធរអភិវឌ្ឍន៏ក្រុង

ប្រភព: ការសិក្សាតាមដាន

៤.២ ផែនការអភិវឌ្ឍផ្លូវ

មានគំរោង/កម្មវិធីចំនួន ៩ ត្រូវបានស្នើឡើងក្នុងការសិក្សាតាមដាន។ ក្នុងចំណោមនោះ គំរោង/កម្មវិធីចំនួន ៤ ត្រូវបានជ្រើសរើសជាគំរោង/កម្មវិធីអាទិភាព។ តារាង ៥ បង្ហាញពីគំរោង/ កម្មវិធីអាទិភាពក្នុងវិស័យគមនាគមន៏។

តារាង ៦ គំរោង/ កម្មវិធីអាទិភាពក្នុងវិស័យគមនាគមន៍

ល.រ	**គំរោង/កម្មវិធីដែលបានស្នើឡើង**
១	ការកែលំអបណ្តាញផ្លូវក្នុងក្រុងក្នុងផ្លូវជាតិលេខ៦ និងផ្លូវវាងក្រុង
២	ការកែលំអបណ្តាញផ្លូវក្នុងក្រុងខាងក្រៅផ្លូវវាងក្រុង
៣	ការកសាងបណ្តាញផ្លូវរណបនឹងផ្លូវជាតិលេខ៦
៤	គំរោងស្ពារប្រព័ន្ធបណ្តាញផ្លូវនៅតំបន់បេតិកភ័ណ្ឌជនបទ

ប្រភព: ការសិក្សាតាមដាន

៥. សន្និដ្ឋាន និងអនុសាសន៍

៥.១ ការអនុវត្តន៏នូវគំរោង/កម្មវិធីអាទិភាព

តារាង ៧ បង្ហាញពីថ្លៃដើមប៉ាន់ស្មាន និងស្ថាប័នដែលទទួលខុសត្រូវ/អនុវត្តនៃគំរោង/កម្មវិធីអាទិភាពដែល

ត្រូវគេជ្រើសរើស។

តារាង ៧ គំរោង/កម្មវិធីអាទិភាពដែលបានជ្រើសរើសក្នុងផ្នែករៀបចំក្រុង

គំរោង/កម្មវិធីអាទិភាព		ស្ថាប័នទទួលខុសត្រូវ /អនុវត្ត	ថ្លៃដើម (,000 US$)
ផ្នែករៀបចំក្រុង			
ការធ្វើអោយប្រសើរឡើងនូវភាពទាក់ទាញទេសចរណ៍ក្រុង និង មុនងារ	ការកែលំអផ្លូវក្នុងតំបន់ផ្សារចាស់ជាមួយគំរោងសាកល្បងដែលឆ្លើយតបនាប់រហ័ស	DPWT (PG, PS, PPO)	១ ៦៨០
	ការអភិវឌ្ឍន៏ឧស្យានតូចៗនៅកែងផ្លូវក្នុងតំបន់ ផ្សារចាស់	DPWT / DTC (PG, MG, LDs)	៥០
	ការរៀបចំនូវកាតព្វកិច្ចការងារសំរាប់កែលំអតំបន់ផ្សារចាស់ជាមួយសមាគមន៏ក្នុងតំបន់	PG / MG (PS)	១០
ការពង្រឹងការគ្រប់គ្រងចល័តភាព	ការគ្រប់គ្រងចរាចរួម(ចំណតសាធារណៈ តំបន់សំរាប់តែដើរ ការត្រួតពិនិត្យផ្លូវឯកទិស ។ល ។)	DPWT / PPO (PG, MG, DH, PS)	១ ១១០
ការអភិរក្ស និងប្រើប្រាស់បេតិកភណ្ឌក្រុង និងធម្មជាតិ	ការអភិរក្សបេតិកភណ្ឌក្រុង និងដើមឈើចាស់ៗនៅតាមផ្លូវ	PG / APSARA	AFD
	ការកែលំអផ្ទាំងពតិមានបេតិកភណ្ឌក្រុង	DCA / APSARA	៣១
	ការអភិរក្ស និងកែលំអនៃតំបន់ជងស្ទឹងសៀមរាប	APSARA	AFD
ការធ្វើអោយប្រសើរឡើងនូវការគ្រប់គ្រងក្រុង និងសមត្ថភាពរបស់វាក្នុងការប្រើប្រាស់ដីធ្លី និងការធ្វើអោយរស់រានឡើងវិញ	ការអភិវឌ្ឍន៏សមត្ថភាពសំរាប់ការរៀបចំក្រុង និងការអនុវត្ត (ត្រួតពិនិត្យ និងណែនាំ)	DLMUPC / MG (PG / APSARA)	៥៤០
	ពង្រឹងយន្តការសំរបសំរួលនិងសហប្រតិបត្តិការក្នុងចំណោមអាជ្ញាធរអភិវឌ្ឍន៏ក្រុង	PG (MG, LDs, APSARA)	៣៧២
Sub-total ផ្នែករៀបចំក្រុង			៣ ៧៩៣
វិស័យគមនាគមន៏			
ការកែលំអបណ្តាញផ្លូវក្នុងក្រុងក្នុងផ្លូវជាតិលេខ៦ និងផ្លូវវាងក្រុង		DPWT	៥២ ៣០០
ការកែលំអបណ្តាញផ្លូវក្នុងក្រុងខាងក្រៅផ្លូវវាងក្រុង		DPWT	២៣ ៦០០
ការកសាងបណ្តាញផ្លូវរណបនឹងផ្លូវជាតិលេខ៦		DPWT	១១ ៥០០
គំរោងស្តារប្រព័ន្ធបណ្តាញផ្លូវនៅតំបន់បេតិកភ័ណ្ឌជនបទ		DPWT	៤០ ០០០
Sub-total វិស័យគមនាគមន៏			១២៧ ៤០០
សរុប			**១៣១ ១៩៣**

កំណត់សម្គាល់ : PG = រដ្ឋបាលខេត្ត MG = រដ្ឋបាលក្រុង TC = គណៈកម្មការបច្ចេកទេស APSARA = អាជ្ញាធរអប្សរា

DLMUPC = មន្ទីររៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ DPWT = មន្ទីរសោធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូន DCA = មន្ទីរវប្បធមិ និងសិល្បៈ

LG= រដ្ឋបាលក្នុងតំបន់ PPO = ស្នងការនគរបាលខេត្ត

ប្រភពៈ ការសិក្សាតាមដាន

គណៈកម្មការបច្ចេកទេសអភិវឌ្ឍន៍ក្រុង (UDTC) ដែលត្រូវបានបង្កើតឡើង ត្រូវបានស្នើឡើងដើម្បីលើកដំកើងជាគណៈកម្មការបច្ចេកទេសអភិវឌ្ឍន៍ទេសចរណ៍ និងក្រុង (UTDTC) ដោយស្ថិតនៅក្រោមគណៈកម្មការអភិវឌ្ឍន៍ខេត្ត (DC) ។

សំរាប់ការប្រតិបត្តិប្រកបដោយភាពរលូន និងសមស្របនៃការអភិវឌ្ឍន៍ក្រុង និងទេសចរណ៍ពហុវិស័យ ក្រុមការងារពិសេស ត្រូវបានស្នើអោយរៀបចំឡើងសម្រាប់កម្មវិធី និងគំរោងដែលបានស្នើឡើងនិមួយៗ ពីទីភ្នាក់ងារប្រតិបត្តិ និងទីភ្នាក់ងាររដ្ឋាភិបាលដែលពាក់ព័ន្ធជាមួយសមាជិករបស់គណៈកម្មការបច្ចេកទេសអភិវឌ្ឍន៍ទេសចរណ៍និងក្រុង ។

ធនធានហិរញ្ញវត្ថុចាំបាច់សំរាប់អនុវត្តគំរោងអាទិភាពគួរតែត្រូវបានធានាដោយការរួមបញ្ចូលគ្នានូវប្រាក់កំចី សំរាប់គំរោងអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ផ្លូវថ្នល់ និងសំភារៈផ្សេងៗ និងជំនួយផ្នែកបច្ចេកទេសសំរាប់កម្មវិធីទន់ខ្សោយពីម្ចាស់ជំនួយដែលមានសក្តានុពល ស្ថិតក្រោមការដឹកនាំ និងភាពជាម្ចាស់របស់រដ្ឋបាលខេត្ត ជាមួយការទទួលខុសត្រូវរបស់ភ្នាក់ងារប្រតិបត្តិដែលពាក់ព័ន្ធនៅក្នុងតំបន់។ ប្រព័ន្ធប្រាក់កំចីវិស័យទេសចរណ៍នឹងក្លាយទៅជាមធ្យោបាយដ៏មានសក្តានុពលក្នុងការអនុវត្តនូវកម្មវិធីអភិវឌ្ឍសំភារៈ/ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធវិស័យទេសចរណ៍ និងគំរោងដែលផ្តើមចេញពីទស្សនៈពីភាពដែលអាចធ្វើទៅបានផ្នែកសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ តាមរយៈការកែលំអ និងពង្រឹងប្រព័ន្ធប្រមូលថវិកា និងពន្ធដារ។ កម្មវិធីទន់ខ្សោយដែលបានស្នើឡើងស្តីពីការអភិវឌ្ឍន៍សមត្ថភាព និងការបង្កើតផែនការ ។ល។ នឹងត្រូវគ្របដណ្តប់ដោយគំរោងប្រាក់កំចី ឬជំនួយសហការផ្នែកបច្ចេកទេសរបស់ម្ចាស់ជំនួយដែលមានសក្តានុពល ។

៥.២ បញ្ហាបន្ថែមនាពេលអនាគត

<u>ការផ្លាស់ប្តូរតំបន់រដ្ឋបាលខេត្តទៅកាន់តំបន់ ២</u>

ក្នុងផែនការមេ ការពង្រីកក្រុងសៀមរាបត្រូវបានបង្កើតឡើងយ៉ាងច្បាស់ទៅដល់ភាគអគ្នេយ៍ និងផ្នែកខាងត្បូងនៃតំបន់ពីផ្លូវជាតិលេខ ៦។ ការិយាល័យថ្មីរបស់រដ្ឋបាលខេត្ត មានទីតាំងស្ថិតក្នុងតំបន់ ២ ដែលជាតំបន់អភិរក្ស ហើយស្ថិតនៅភាគឥសាននៃដែនដីថ្មីរបស់ក្រុងសៀមរាប ហើយផ្លូវដែលអាចទៅដល់បានត្រូវបានកែលំអពីផ្លូវជាតិលេខ ៦ ក្នុងស្រុកប្រាសាទបាគង។ វាអាចបង្កើតនូវផលប៉ះពាល់សំរាប់ទិសដៅនគរូបនីយកម្មដែលបានកំណត់ក្នុងផែនការមេ និងតំបន់អភិរក្សរបស់ឧស្សានអង្គរ។ សកម្មភាពអភិវឌ្ឍន៍ក្រុងនាពេលអនាគត ត្រូវធ្វើការគ្រប់គ្រង និងត្រួតពិនិត្យឱ្យបានម៉ត់ចត់ ដើម្បីជៀសវាងប៉ះពាល់ដល់ការអភិរក្ស និងការការពារ តំបន់១ តំបន់២ និងតំបន់៣ នៃឧទ្យានអង្គរ ។

<u>ដែនដីនៃក្រុងសៀមរាប</u>

ក្រុងសៀមរាបដែលទើបបង្កើតថ្មីជាមួយដែនដីនៃសង្កាត់ចំនួន ១៣ ត្រូវបានគេស្នើឡើងដើម្បីអោយមានការត្រួតពិនិត្យឡើងវិញ ដើម្បីជៀសវាងនូវបញ្ហាមួយចំនួន ដូចខាងក្រោម :

-ដើម្បីអោយស៊ីគ្នាជាមួយតំបន់គ្របដណ្តប់នៃផែនការបែងចែកតំបន់នៅក្នុងតំបន់ភាគខាងកើតនៃទីក្រុង តំបន់នគរូបនីយកម្មនៃផែនការបែងចែកតំបន់កំពុងគ្របដណ្តប់ផុតពីដែនដីក្រុង និងគ្របដណ្តប់ដល់ឃុំជាប់នោះនៅក្នុងស្រុកប្រាសាទបាគង ។

មាតិកា

ជំពូក ១ សេចក្តីផ្តើម -- ១-១
១.១ ប្រវត្តិនៃការសិក្សាតាមដាន --១-១
១.២ គោលបំណងនៃការសិក្សា --១-២
១.៣ តំបន់នៃការសិក្សា --១-២
១.៤ សេចក្តីសង្ខេបនៃការសិក្សា--១-៣
១.៤.១ កាលវិភាគនៃការសិក្សា --១-៣
១.៤.២ រចនាសម្ព័ន្ធចាត់តាំង--១-៤
១.៥ រចនាសម្ព័ន្ធនៃរបាយការណ៍--១-៥
ជំពូក ២ ស្ថានភាពអភិវឌ្ឍន៍ក្នុងពេលបច្ចុប្បន្នរបស់ក្រុងសៀមរាបបន្ទាប់ពីមានផែនការមេ---------- ២-១
២.១ ការផ្លាស់ប្តូរសេដ្ឋកិច្ចសង្គម និងផលប៉ះពាល់របស់វា (ផ្នែកទេសចរ និងផ្នែកដែលរងនូវផលប៉ះពាល់) -- ២-១
២.១.១ ការកើនឡើងនូវភ្ញៀវទេសចរ --២-១
២.១.២ ការកើនឡើងនូវចំនួនប្រជាជន -- ២-៩
២.១.៣ គោលដៅសេដ្ឋកិច្ចសង្គមដែលពាក់ព័ន្ធ-- ២-១១
២.១.៤ សេណារីយ៉ូនាពេលអនាគតនៃក្របខ័ណ្ឌអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចសង្គម------------------- ២-១៦
២.២ ការផ្លាស់ប្តូរ និងនិន្នាការនៃរចនាសម្ព័ន្ធ និងតំបន់ទីក្រុង --------------------------------២-២៣
២.២.១ និន្នាការនៃការអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុង -- ២-២៣
២.២.២ ផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លី និងការគ្រប់គ្រងកំណើនទីក្រុង --------------------------------២-២៦
២.២.៣ ផែនការ និងគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ផ្សេងៗ --២-២៩
ជំពូក ៣ ការវិវត្តន៍នៃគំរោង/កម្មវិធីដែលបានស្នើឡើងក្នុងផែនការមេ----------------------៣-១
៣.១ ការអភិវឌ្ឍន៍ជាទូទៅនៃគំរោង/កម្មវិធីដែលបានស្នើឡើង---------------------------៣-១
៣.២ ការវិវត្តន៍នៃគំរោង/កម្មវិធីដែលបានស្នើឡើងក្នុងផ្នែករៀបចំក្រុង-------------------- ៣-៣
៣.៣ ការវិវត្តន៍នៃគំរោង/កម្មវិធីដែលបានស្នើឡើងក្នុងវិស័យគមនាគមន៍-------------------៣-៩
ជំពូក ៤ ផែនការអភិវឌ្ឍន៍ផ្នែកដែលបានជ្រើសរើស-------------------------------------- ៤-១
៤.១ ផែនការកែលំអតំបន់កណ្តាលក្រុង --៤-១

៤.១.១ ការត្រួតពិនិត្យឡើងវិញនូវផែនការកែលំអតំបន់កណ្តាលក្រុង -----------------------៤-១
៤.១.២ ផែនការកែលំអសំរាប់តំបន់កណ្តាលក្រុង------------------------------------ ៤-៧
៤.១.៣ គំរោងអាទិភាពនៅក្នុងផ្នែកអភិវឌ្ឍន៍ក្រុង ----------------------------------- ៤-១៤
៤.២ ផែនការអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវថ្នល់ ---៤-២៦
៤.២.១ ការត្រួតឡើងវិញនូវការអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវថ្នល់បន្ទាប់ពីមានការសិក្សាផែនការមេ---------------៤-២៦
៤.២.២ ផែនការអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវថ្នល់---៤-៤០
៤.២.៣ គំរោងអាទិភាពក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូន--៤-៥៣
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---------------------------------៥-៥
៥.១.៤ ការរៀបចំធនធានហិរញ្ញវត្ថុ ---៥-៩
៥.២ បញ្ហាបន្ថែមនាពេលអនាគត--៥-១០
៥.២.១ ផ្លាស់ប្តូរតំបន់រដ្ឋបាលខេត្តទៅកាន់តំបន់-២-------------------------------------៥-១០
៥.២.២ ដែនដីនៃក្រុងសៀមរាប--៥-១១

ឧបសម្ព័ន្ធ

A: មការរាប់ចរាចរណ៍ដោយទីប្រឹក្សាផ្នែករៀបចំក្រុងរបស់ JICA
B: ការសំរេចលទ្ធផលនៃកម្មវិធី/គំរោងដែលបានស្នើឡើងដោយទីប្រឹក្សាផ្នែករៀបចំក្រុងរបស់ JICA
C: ទំរង់គំរោងនៃផែនការកែលំអតំបន់កណ្តាលក្រុង
D: វិស័យគមនាគមន៍
E: កំណត់ហេតុអង្គប្រជុំ

តារាង

តារាង ១.១	បញ្ជីកិច្ចប្រជុំ	១-៤
តារាង ២.១	និន្នាការនៃការមកដល់របស់ភ្ញៀវទេសចរក្នុងស្រុក និងអន្តរជាតិមកកាន់ ក្រុងសៀមរាប និងតំបន់អង្គរក្នុងរយៈពេល ១៩ឆ្នាំចុងក្រោយ	២-៣
តារាង ២.២	និន្នាការនៃលក្ខណៈរបស់ភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិ	២-៥
តារាង ២.៣	ការប្រែប្រួលតាមខែ និងរដូវរបស់ភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិមកកាន់ ក្រុងសៀមរាប និងតំបន់អង្គរ	២-៦
តារាង ២.៤	ចំនួនភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិដែលបានមកដល់ប្រទេសកម្ពុជា និងព្រលានយន្តហោះអន្តរជាតិខេត្តសៀមរាប ពីតំបន់ដើម	២-៧
តារាង ២.៥	កំណើនប្រជាជន និងកត្តាផ្សេងៗ	២-១០
តារាង ២.៦	ការប៉ាន់ប្រមាណ (ទិសដៅ) ចំនួនភ្ញៀវទេសចរក្នុងផែនការមេ	២-១៣
តារាង ២.៧	ការប៉ាន់ប្រមាណចំនួនប្រជាជន (ទិសដៅ) នៃផែនការមេ	២-១៤
តារាង ២.៨	ទិសដៅនៃផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លីសំរាប់ស្រុកសៀមរាប	២-១៤
តារាង ២.៩	ការប៉ាន់ស្មានចំនួនប្រជាជន (ទិសដៅ) នៃការផ្គត់ផ្គង់ទឹក	២-១៦
តារាង ២.១០	ការប៉ាន់ស្មានចំនួនភ្ញៀវទេសចរ (ទិសដៅ) នៃការផ្គត់ផ្គង់ទឹក	២-១៦
តារាង ២.១១	តំបន់គោលដៅនៃការផ្គត់ផ្គង់ទឹក	២-១៦
តារាង ២.១២	ការប៉ាន់ស្មានចំនួនភ្ញៀវទេសចរក្នុងស្រុកមកកាន់តំបន់អង្គរ និងក្រុងសៀមរាប	២-២០
តារាង ២.១៣	ទិសដៅចំនួនប្រជាជនដែលត្រូវបានត្រួតពិនិត្យឡើងវិញ	២-២២
តារាង ២.១៤	ទិសដៅសេដ្ឋកិច្ចសង្គមដែលត្រូវបានកែសំរួល	២-២៣
តារាង ២.១៥	ស្ថានភាពគម្រោងសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍទ្រង់ទ្រាយធំ	២-២៤
តារាង ២.១៦	ចំនួនភ្ញៀវទេសចរទៅកាន់ព្រះវិហារ	២-៣០
តារាង ៣.១	ការវិវត្តន៍នៃគំរោង/កម្មវិធីដែលបានស្នើឡើងរួច	៣-១
តារាង ៣.២	ការវិវត្តន៍នៃគំរោង/កម្មវិធីដែលបានស្នើឡើងរួចក្នុងផ្នែករៀបចំក្រុង	៣-៣
តារាង ៣.៣	ការវិវត្តន៍នៃគំរោង/កម្មវិធីដែលបានស្នើឡើងរួចក្នុងវិស័យគមនាគមន៍	៣-៩
តារាង ៤.១	បញ្ហានាពេលបច្ចុប្បន្នស្តីពីការអភិវឌ្ឍនក្រុង	៤-៦
តារាង ៤.២	គំរោងកែលំអដែលបានស្នើឡើងញដោយកម្មវិធីនីមួយៗ	៤-១០
តារាង ៤.៣	គំរោង និងកម្មវិធីអាទិភាពដែលបានស្នើឡើង	៤-១៦
តារាង ៤.៤	បញ្ជីគំរោងស្តារឡើងវិញបណ្តាញផ្លូវទៅកាន់តំបន់បេតិកភណ្ឌជនបទ	៤-២៩
តារាង ៤.៥	បញ្ជីស្ថាប័ន និងផ្លូវដែលត្រូវទទួលខុសត្រូវ	៤-៣១
តារាង ៤.៦	ការគិតជាឯកតានៃរថយន្តដឹកអ្នកដំណើរ PCU ដោយចំណាត់ថ្នាក់នៃយានយន	៤-៣២

តារាង ៤.៧	សមត្ថភាពផ្លូវជាតិជាគោល --	៤-៣៥
តារាង ៤.៨	តារាង ៤.៨ កត្តាកែសំរួលដោយបរិស្ថានចិញ្ចើមផ្លូវ--------------------------------	៤-៣៦
តារាង ៤.៩	ក៏រិតចរាចរណលើផ្លូវជាតិលេខ៦--	៤-៣៨
តារាង ៤.១០	តំរូវការចរាចរណនាពេលអនាគតលើផ្លូវជាតិលេខ៦--------------------------------	៤-៣៩
តារាង ៤.១១	ផែនការសកម្មភាពសុវត្ថិភាពផ្លូវ --	៤-៤៦
តារាង ៤.១២	បញ្ជីផ្លូវតំបន់ជនបទដែលត្រូវបានស្នើនៃគំរោង TR-5------------------------------	៤-៤៨
តារាង ៤.១៣	កម្មវត្ថុដែលស្នើតាមទិន្នន័យសារពើភ័ណ្ឌ--------------------------------------	៤-៥២
តារាង ៤.១៤	ការប៉ាន់ស្មានថ្លៃដើមសាងសង់សំរាប់បណ្តាញផ្លូវទៅកាន់បេតិកភណ្ឌជនបទ --------------	៤-៥៥
តារាង ៥.១	គំរោងអាទិភាពក្នុងការកែលំអតំបន់កណ្តាលក្រុង និងផ្នែកគមនាគមន៍-------------------	៥-២
តារាង ៥.២	គំរោងសាកល្បងដែលត្រូវបានស្នើឡើង--------------------------------------	៥-៥
តារាង ៥.៣	គំរោងបេក្ខភាពដទៃទៀតសំរាប់ការកែលំអតំបន់កណ្តាលក្រុង------------------------	៥-៧

រូបភាព

រូបភាព ១.១	កាលវិភាគនៃការសិក្សា--	១-៣
រូបភាព១.២	រចនាសម្ព័ន្ធចាត់តាំងសំរាប់ការសិក្សា--	១-៥
រូបភាព ២.១	និន្នាការនៃការមកដល់របស់ភ្ញៀវទេសចរក្នុងស្រុក និងអន្តរជាតិមកកាន់ ក្រុងសៀមរាប និងតំបន់ អង្គរក្នុងរយៈពេល ១៥ឆ្នាំចុងក្រោយ--	២-៣
រូបភាព ២.២	ចំណែកនៃចំនួនភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិមកកាន់ប្រទេសកម្ពុជា និងក្រុងសៀមរាបពីតំបន់ដើម----	២-៨
រូបភាព ២.៣	ចំនួនភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិដែលមកពីប្រទេសដែលមានទីផ្សារទេសចរណ៍ខ្ពស់មកកាន់ព្រលាន យន្តហោះអន្តរជាតិខេត្តសៀមរាប---	២-៨
រូបភាព ២.៤	កំណើនប្រជាជនក្នុង ១០ឃុំក្នុងស្រុកសៀមរាប----------------------------------	២-១០
រូបភាព ២.៥	ការប្រៀបធៀបនៃនិន្នាការកាលពីមុន និងទិសដៅនៃចំនួនភ្ញៀវទេសចរ អន្តរជាតិមកកាន់តំបន់ សៀមរាប និងអង្គរ--	២-១៨
រូបភាព ២.៦	ការប្រៀបធៀបនៃនិន្នាការកាលពីមុន និងទិសដៅក្នុងផែនការមេនៃចំនួនភ្ញៀវទេសចរក្នុងស្រុក មកកាន់តំបន់សៀមរាប និងអង្គរ---	២-១៩
រូបភាព ២.៧	ការប្រៀធៀបនិន្នាការកាលពីមុន និងទិសដៅនៃចំនួនប្រជាជនក្នុង ១០ឃុំនៃតំបន់ ស្រុកសៀមរាប--	២-២១
រូបភាព ២.៨	ការប្រៀបធៀបនៃបណ្តាអាគារ/រចនាសម្ព័ន្ធ រវាងឆ្នាំ ២០០៥ និង ២០០៨---------------	២-២៤
រូបភាព ២.៩	ការប្រៀបធៀបតំបន់ក្រុងទាំងបី---	២-២៧

រូបភាព ២.១០ ការមកដល់របស់ភ្ញៀវទេសចរមកកាន់កម្ពុជាតាមច្រកប៉ោយប៉ែត---------------------២-៣០
រូបភាព ៣.១ ការកែលំអផ្លូវថ្មើរជើង---៣-៥
រូបភាព ៣.២ ជួរដើមឈើ--៣-៦
រូបភាព ៣.៣ ភ្លើងបំភ្លឺផ្លូវ---៣-៧
រូបភាព ៣.៤ ការអភិវឌ្ឍន៍ និងកែលំអផ្លូវ---៣.៨
រូបភាព ៣.៥ ទីតាំងស្ពានសម័យបារាំងទី២---៣-១១
រូបភាព ៣.៦ ផ្លូវក្នុងដំណាក់កាលទី១ ដែលបានស្នើឡើង និងស្ថានភាពផ្លូវកៅស៊ូក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ន----------៣-១១
រូបភាព ៣.៧ ផ្លូវ ហ៊ុន សែន សន្តិភាព (ដំណាក់កាលទី២)--------------------------------------៣-១២
រូបភាព ៣.៨ បណ្តាញផ្លូវដែលបានស្នើឡើងក្នុងដំណាក់កាលទី៣ (ឆ្វេង) និងដំណាក់កាលទី៤ (ស្តាំ)--------៣-១៤
រូបភាព ៤.១ ប្រភេទតំបន់ក្រុងក្នុងក្រុងសៀមរាប--៤-២
រូបភាព ៤.២ ទីតាំងនៃតំបន់កណ្តាលក្រុង--៤-៣
រូបភាព ៤.៣ ទស្សនវិស័យផ្នែករៀបចំក្រុង និងគោលដៅសំរាប់ការកែលំអតំបន់កណ្តាលក្រុង---------------៤-៥
រូបភាព ៤.៤ វិធីសាស្ត្រផ្នែករៀបចំដែលត្រូវបានចំរាញ់ដើម្បីធ្វើកែលំអតំបន់កណ្តាលក្រុង----------------៤-៧
រូបភាព ៤.៥ មុខងាររូបវ័ន្តសំរាប់ការកែលំអតំបន់កណ្តាលក្រុង---------------------------------៤-៨
រូបភាព ៤.៦ មូលបទនៃការកែលំអតំបន់កណ្តាលក្រុង រយៈពេលវែង-----------------------------៤-១២
រូបភាព ៤.៧ ផែនការរូបវ័ន្តសំរាប់កែលំអតំបន់ផ្សារចាស់ (រយៈពេលវែង)-------------------------៤-១៤
រូបភាព ៤.៨ រូបភាពនៃការកែលំអៈ ផ្នែកសាមញ្ញនៃផ្សារអ្នកថ្មើរជើងក្នុងតំបន់ផ្សារចាស់ ---------------៤-១៨
រូបភាព ៤.៩ ក្រុមការងារសំរាប់កែលំអតំបន់ផ្សារចាស់ដែលបានស្នើឡើង--------------------------៤-២០
រូបភាព ៤.១០ សំណើសំរាប់ការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ក្នុងតំបន់ផ្សារចាស់ -----------------------------៤-២១
រូបភាព ៤.១១ សំណើប្រព័ន្ធចំណតលើផ្លូវស៊ីវុត្ថា---៤-២២
រូបភាព ៤.១២ សមាសធាតុដំណាក់កាលរយៈពេលមធ្យមក្នុងតំបន់ផ្សារចាស់ -----------------------៤-២៤
រូបភាព ៤.១៣ សមាសធាតុដំណាក់កាលរយៈពេលវែងក្នុងតំបន់ផ្សារចាស់----------------------------៤-២៥
រូបភាព ៤.១៤ ផ្លូវក្រាលកៅស៊ូត្រឹមខែ មេសា ឆ្នាំ ២០១០---------------------------------------៤-២៦
រូបភាព ៤.១៥ បណ្តាញផ្លូវឆ្នាំ ២០២០ ដែលបានស្នើឡើងដោយផែនការមេ--------------------------៤-២៧
រូបភាព ៤.១៦ ការពង្រីកតំបន់ក្រុងដោយដើរតាមលំនាំទស្សនៈទីក្រុងរណប--------------------------៤-២៧
រូបភាព ៤.១៧ លក្ខខណ្ឌបណ្តាញផ្លូវក្នុងតំបន់ត្រឹមខែ មិថុនា ឆ្នាំ២០០៥-----------------------------៤-២៨
រូបភាព ៤.១៨ ស្ថានភាពស្តារឡើងវិញផ្លូវថ្នល់ក្នុងខេត្តត្រឹមខែ កុម្ភៈ ឆ្នាំ ២០១០-----------------------៤-២៩
រូបភាព ៤.១៩ ផែនទីទីតាំងនៃស្ថានីយ៍ដែលបានធ្វើការស្ទាបស្ទង់ក្នុងឆ្នាំ២០១០------------------------៤-៣២
រូបភាព ៤.២០ កំរិតចរាចរណ៍ក្នុង PCU នៅស្ថានីយ៍ធ្វើការស្ទាបស្ទង់ទី៤---------------------------៤-៣៣
រូបភាព ៤.២១ កំរិតចរាចរណ៍ក្នុង PCU នៅស្ថានីយ៍ធ្វើការស្ទាបស្ទង់ទី៥---------------------------៤-៣៣

រូបភាព ៤.២២ កំរិតចរាចរណ៍ក្នុង PCU នៅស្ថានីយ៍ធ្វើការស្ទាបស្ទង់ទី១--------------------------៤-៣៤
រូបភាព ៤.២៣ ការបកស្រាយទ្រឹស្តីនៃទិន្នន័យពីការរាប់ ចរាចរណ៍នៅស្ថានីយ៍ទី១--------------------៤-៣៤
រូបភាព ៤.២៤ កំណាត់ផ្លូវជាតិលេខ៦---៤-៣៦
រូបភាព ៤.២៥ កំរិតចរាចរណ៍ក្នុង PCU នៅស្ថានីយទី១២-------------------------------------៤-៣៧
រូបភាព ៤.២៦ ចំនុចរាប់ចរាចរណ៍ក្នុងផែនការមេ--៤-៣៧
រូបភាព ៤.២៧ កំរិតចរាចរណ៍ក្នុង PCU នៅការរាប់ចំនុចទី១---------------------------------៤-៣៩
រូបភាព ៤.២៨ កំរិតចរាចរណ៍ក្នុង PCU នៅការរាប់ចំនុចទី៣---------------------------------៤-៣៩
រូបភាព ៤.២៩ ការកែលំអបណ្តាញផ្លូវក្នុងក្រុងក្នុងផ្លូវជាតិលេខ៦ និងផ្លូវវាងក្រុង---------------------៤-៤៣
រូបភាព ៤.៣០ ការកែលំអបណ្តាញផ្លូវក្នុងក្រុងខាងក្រៅផ្លូវវាងក្រុង------------------------------៤-៤៤
រូបភាព ៤.៣១ TR-3 ការសាងសង់ផ្លូវវណបទឹងផ្លូវជាតិលេខ៦--------------------------------៤-៤៥
រូបភាព ៤.៣២ ផែនការអភិវឌ្ឍផ្លូវថ្នល់ (TR-1 TR-2 និង TR-3)-----------------------------៤-៤៦
រូបភាព ៤.៣៣ ទីតាំងផែនទីផ្លូវដែលបានស្នើនៃគំរោង TR-5----------------------------------៤-៤៩
រូបភាព ៤.៣៤ ផ្លូវដែលស្នើសំរាប់សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ និងតំបន់រឹតបន្តឹងមិនឱ្យរថយន្តឯកជនចូល-----៤-៥១
រូបភាព ៥.១ អង្គការចាត់តាំងដែលបានស្នើឡើងសម្រាប់ការសម្របសម្រួល និងការប្រតិបត្តិ-----------៥-៤
រូបភាព ៥.២ ទីតាំងនៃគំរោងសាកល្បងដែលបានស្នើឡើង-----------------------------------៥-៧

ជំពូក ១ សេចក្តីផ្តើម

១.១ ប្រវត្តិនៃការសិក្សាតាមដាន

ក្រុងសៀមរាបមានប្រាសាទអង្គរដែលជាទីតាំងបេតិកភណ្ឌពិភពលោក និងជាគោលដៅទេសចរណ៍ដ៏ពេញនិយមបំផុតមួយនៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ការកើនឡើងនូវចំនួនភ្ញៀវទេសចរយ៉ាងគំហុកនេះ បានពន្លឿននូវការពង្រីកក្រុងយ៉ាងឆាប់រហ័សក្នុងក្រុងសៀមរាប។ នៅក្នុងឆ្នាំ ២០០៨ ចំនួនប្រជាជននៅក្នុងខេត្តសៀមរាបមានត្រឹមតែចំនួន ៨៩០ ០០០នាក់ និងចំនួនប្រជាជននៅក្នុងក្រុងសៀមរាបមានត្រឹមតែចំនួន ១៧០០០០ នាក់ប៉ុណ្ណោះ។ ក្នុងរយៈពេល ១០ឆ្នាំចុងក្រោយនេះ ចំនួនប្រជាជននៅក្នុងក្រុងសៀមរាបបានកើនឡើង ៧០%។

រាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា និងទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិនៃប្រទេសជប៉ុន JICA បានប្រមើរឃើញនូវការរីកដុះដាលក្រុងយ៉ាងឆាប់រហ័សនេះ ហើយបានទទួលស្គាល់នូវតំរូវការជាចាំបាច់នូវផែនការមេរួម ដើម្បីអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច ស្ថាបនាហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងដើម្បីរក្សាគុណភាពនៃធនធានទេសចរណ៍ និងបរិស្ថានក្នុងក្រុងសៀមរាប។ ដោយផ្អែកលើ កិច្ចព្រមព្រៀងរវាងរាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា និងទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិនៃប្រទេសជប៉ុន JICA ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិនៃប្រទេសជប៉ុន JICA បានធ្វើការសិក្សាស្តីពីផែនការមេរួមសំរាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ដោយនិរន្តរភាពក្នុងក្រុងសៀមរាប នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ចាប់ពីឆ្នាំ២០០៤ ដល់ ឆ្នាំ២០០៦។

ការសិក្សាផែនការមេបានកំណត់នូវទស្សនៈវិស័យទៅថ្ងៃអនាគតសំរាប់ក្រុងសៀមរាបក្នុងឆ្នាំ២០២០ អោយទៅជាទីក្រុងទេសចរណ៍ស្អាត និងមានតែមួយផ្តោតលើភាពសុខដុមនៃប្រវត្តិសាស្ត្រ សិល្បៈ និងធម្មជាតិនៃខ្មែរ។ មានយុទ្ធសាស្ត្រចំនួន៦ ត្រូវបានបង្ហាញដើម្បីឈានទៅរកទស្សនៈវិស័យនេះ ដូចជា (១) ផ្សព្វផ្សាយវិស័យទេសចរណ៍ផ្តោតលើទីផ្សារកំរិតខ្ពស់ (២) បង្កើនចំណូលក្នុងស្រុកពីវិស័យទេសចរណ៍ (៣) ធ្វើអោយទីក្រុងកាន់តែទាក់ទាញសំរាប់ភ្ញៀវទេសចរ (៤) ធ្វើអោយទីក្រុងកាន់តែមាននិរន្តរភាពក្នុងផ្នែកបរិស្ថាន (៥) ពង្រឹងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសំរាប់ភ្ញៀវទេសចរ និងប្រជាជន (៦) ពង្រឹង ហិរញ្ញវត្ថុ និងរដ្ឋបាលក្នុងស្រុក។ ដើម្បីស្វែងយល់នូវទស្សនៈវិស័យនេះ មានគំរោង/កម្មវិធីចំនួន ៦៩ ផ្អែកលើយុទ្ធសាស្ត្រទាំង ៦ ខាងលើ ត្រូវបានស្នើឡើង។

ចាប់តាំងពីខែ ឧសភា ឆ្នាំ ២០០៨ ទីប្រឹក្សាផ្នែករៀបចំក្រុងមួយរូបរបស់ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិនៃប្រទេសជប៉ុន JICA ត្រូវបានបញ្ជូនមកដើម្បីពង្រឹងផ្នែករៀបចំក្រុង និងធ្វើការសំរបសំរួលសមត្ថភាព

ក្នុងខេត្តសៀមរាប ហើយក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ននេះ កំពុងត្រូវបានអនុវត្តនូវសកម្មភាពជាច្រើនដូចជាការបង្កើតគណៈកម្មការបច្ចេកទេសផ្នែកអភិវឌ្ឍន៍ក្រុងសៀមរាប UDTC ជាដើម។

រយៈពេលជិត ៤ឆ្នាំ បន្ទាប់ពីការសិក្សាផែនការមេត្រូវបានបញ្ចប់ មានគំរោង/កម្មវិធីជាច្រើន និងសកម្មភាពមួយចំនួនទៀតត្រូវបានគេអនុវត្តដូចជា ផ្នែកធនធានទឹក/ការផ្គត់ផ្គង់ទឹកស្អាត និងផ្នែកបង្ហូរទឹក/ទឹកសំអុយ។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ គំរោង/កម្មវិធីក្នុងវិស័យគមនាគមន៍ និងផ្នែកអភិវឌ្ឍន៍ក្រុងពុំទាន់មានការវិវត្តន៍នៅឡើយ។ ទោះបីថា ការកែលំអ/ការអភិវឌ្ឍន៍នូវបណ្តាញផ្លូវនៅក្នុងតំបន់ក្រុងត្រូវបានស្នើឡើងជាមួយយុទ្ធសាស្ត្រ (៥) " ពង្រឹងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសំរាប់ភ្ញៀវទេសចរ និងប្រជាជន " ក៏ដោយ ក៏ផែនការលំអិតពុំទាន់ត្រូវបានធ្វើឡើងនៅឡើយ ដូច្នេះហើយ ផែនការនោះ គឺពុំទាន់ត្រូវបានអនុវត្តនៅឡើយទេ។ ទន្ទឹមនឹងនោះដែរ គំរោង/កម្មវិធីអភិវឌ្ឍន៍តំបន់កណ្តាលក្រុងដែលមានសារៈសំខាន់ដើម្បីសំរេចនូវយុទ្ធសាស្ត្រ (៣) "ធ្វើអោយទីក្រុងកាន់តែទាក់ទាញសំរាប់ភ្ញៀវទេសចរ " ពុំទាន់ត្រូវបានទទួលស្គាល់នៅឡើយ បើទោះបីថា បញ្ហានេះត្រូវបានពិភាក្សានៅក្នុងគណៈកម្មការបច្ចេកទេសផ្នែកអភិវឌ្ឍន៍ក្រុងសៀមរាប UDTC ក៏ដោយ។

នៅក្នុងបរិបទនេះ ការសិក្សាតាមដានស្តីពីផែនការមេរួមសំរាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ដោយនិរន្តរភាពក្រុងសៀមរាបត្រូវបានធ្វើឡើង ក្នុងគោលបំណងស្វែងយល់នូវផែនការអភិវឌ្ឍន៍របស់ផែនការមេសំរាប់វិស័យគមនាគមន៍ និងផ្នែកអភិវឌ្ឍន៍ក្រុង។

១.២ គោលបំណងនៃការសិក្សា

គោលបំណងនៃការសិក្សាតាមដានស្តីពីផែនការមេរួមសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយនិរន្តរភាពក្រុងសៀមរាប នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា គឺដើម្បីៈ

- ពិនិត្យឡើងវិញពីការវិវត្តន៍នៃការសិក្សាផែនការមេ
- ពិនិត្យឡើងវិញពីផែនការអភិវឌ្ឍន៍នៃវិស័យអភិវឌ្ឍន៍ក្រុង និងវិស័យគមនាគមន៍នៃការសិក្សាផែនការមេ និង
- ធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពនៃផែនការអភិវឌ្ឍន៍ ដោយរាប់បញ្ចូលទាំងគំរោងអាទិភាពនានា ។

១.៣ តំបន់នៃការសិក្សា

តំបន់នៃការសិក្សាគ្របដណ្តប់លើដែនសម្ថកិច្ចនៃក្រុងសៀមរាប។

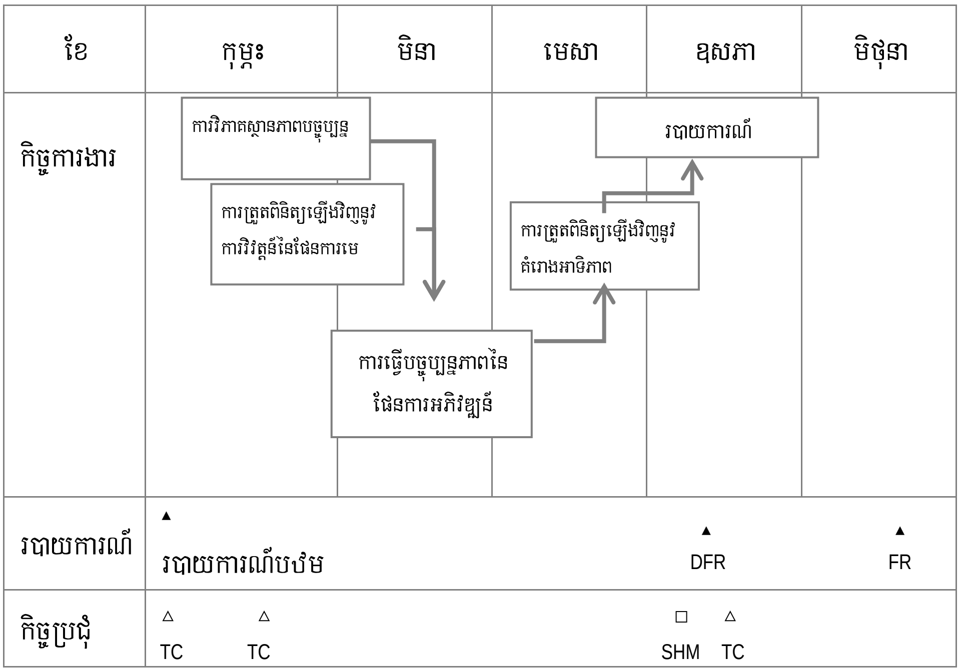
- ក្រុងសៀមរាបត្រូវបានប្តូរមកជាក្រុងក្នុងឆ្នាំ ២០០៨ រួមមាន ១៣សង្កាត់ (ឃុំ)
- តំបន់កណ្តាលក្រុងផ្តោតលើតំបន់ផ្សារចាស់ និងតំបន់ជុំវិញក្រុង ហើយពង្រីកដល់តំបន់ដែលនៅជុំវិញនោះក្នុងករណីចាំបាច់

- បណ្តាញផ្លូវមេស្ថិតក្នុងតំបន់ដដែលដូចមាននៅក្នុងការសិក្សាផែនការមេ ហើយពង្រីកដល់តំបន់ដែលនៅជុំវិញនោះក្នុងករណីចាំបាច់

១.៤ សេចក្តីសង្ខេបនៃការសិក្សា

១.៤.១ កាលវិភាគនៃការសិក្សា

ការសិក្សាតាមដានត្រូវបានចាប់ផ្តើមក្នុងខែ កុម្ភៈ ឆ្នាំ២០១០ ហើយត្រូវបញ្ចប់ក្នុងខែ ឧសភា ឆ្នាំ២០១០។ សមាសធាតុចំបងនៃការសិក្សាតាមដានគឺៈ ការវិភាគស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ន ការត្រួតពិនិត្យឡើងវិញនូវការវិវត្តន៍នៃផែនការមេ ការត្រួតពិនិត្យឡើងវិញនូវគំរោងអាទិភាព និងការធ្វើរបាយការណ៍។ កិច្ចប្រជុំគណៈកម្មការបច្ចេកទេសផ្នែកអភិវឌ្ឍន៍ក្រុងសៀមរាប UDTC ចំនួន៣ និងកិច្ចប្រជុំផ្សព្វផ្សាយជាមួយមន្ទីរ និងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធចំនួន១ត្រូវបានប្រារព្ធឡើងដូចខាងក្រោមៈ



ប្រភពៈ ការសិក្សាតាមដាន

TC: គណៈកម្មការបច្ចេកទេស SHM: កិច្ចប្រជុំផ្សព្វផ្សាយជាមួយស្ថាប័នអង្គភាពពាក់ព័ន្ធ

DFR: របាយការណ៍ព្រាងចុងក្រោយ FR: របាយការណ៍ចុងក្រោយ

រូបភាព ១.១ កាលវិភាគនៃការសិក្សា

តារាង ១.១ បញ្ជីកិច្ចប្រជុំ

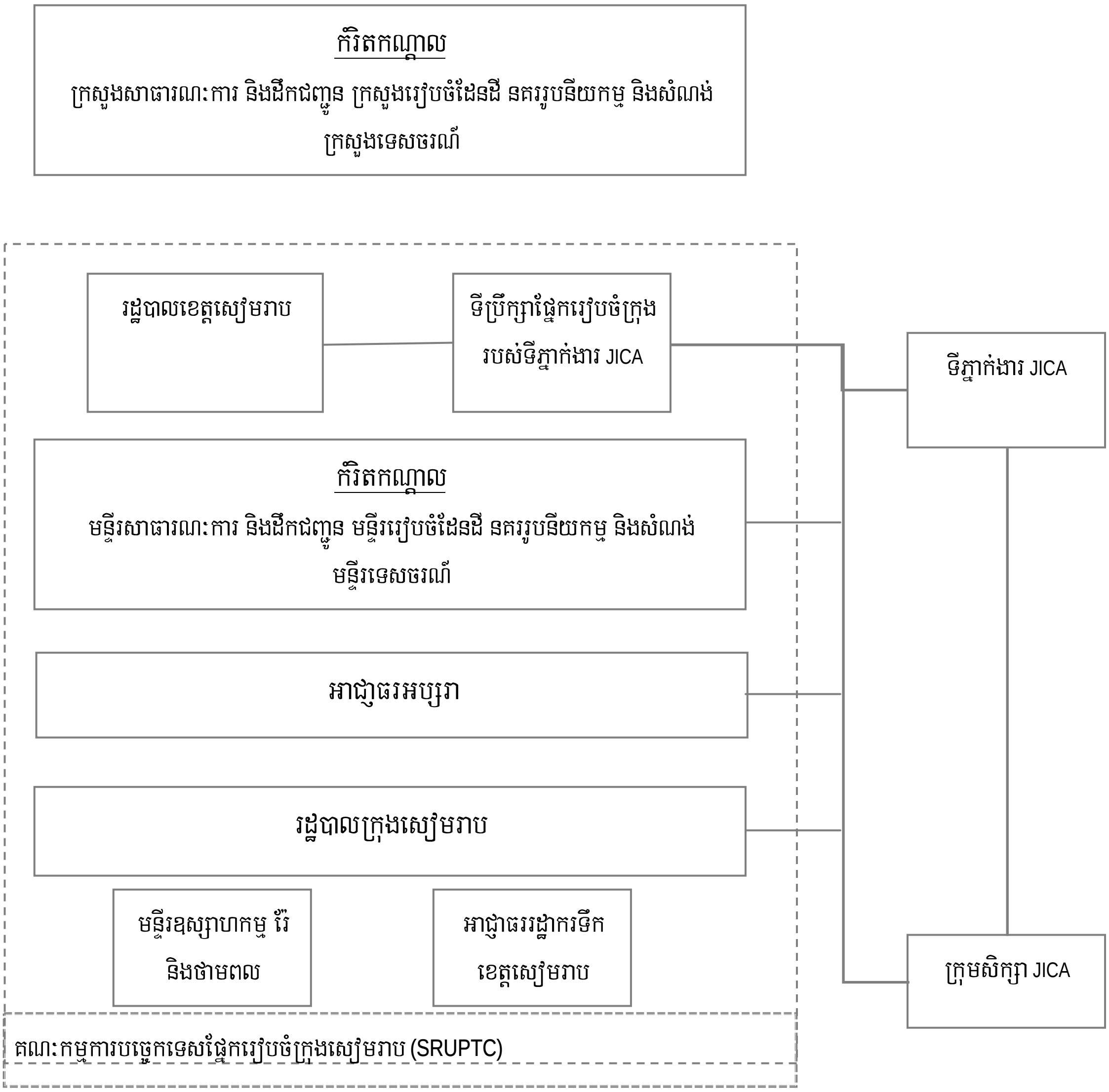
	កាលបរិច្ឆេទ	ប្រធានបទ	អ្នកចូលរួម
គណ:. លើកទី៥	ថ្ងៃទី១១ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ ២០១០	-កិច្ចពិភាក្សាលើរបាយការណ៍បឋម	សមាជិកគណៈកម្មការបច្ចេកទេស និង ក្រុមសិក្សា JICA
គណ:. លើកទី៦	ថ្ងៃទី២៥ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ ២០១០	-លទ្ធផលការស្ទាបស្ទង់ចរាចរណ៍ -របាយការណ៍លើការវិវត្តន៍	
គណ:. លើកទី៧	ថ្ងៃទី១០ខែឧសភាឆ្នាំ២០១០	-កិច្ចពិភាក្សាលើរបាយការណ៍ព្រាងចុងក្រោយ	
កិច្ចប្រជុំផ្សព្វផ្សាយជាមួយមន្ទីរ និងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ	ថ្ងៃទី០៥ខែឧសភាឆ្នាំ២០១០	-កិច្ចពិភាក្សា និងការផ្លាស់ប្តូរយោបល់សំរាប់ការកែលំអតំបន់កណ្តាលក្រុង -ការកសាងកិច្ចព្រមព្រៀងគ្នាជាមុនសំរាប់ទិសដៅកែលំអទៅថ្ងៃអនាគត	សមាជិកគណៈកម្មការបច្ចេកទេស ក្រុមសិក្សា JICA និងក្រុមប្រឹក្សាឃុំ ។ល។

ប្រភព: ការសិក្សាតាមដាន

១.៤.២ រចនាសម្ព័ន្ធចាត់តាំង

អង្គភាពចាត់តាំងនៃការសិក្សាតាមដានមានរចនាសម្ព័ន្ធដូចខាងក្រោម។ រដ្ឋបាលខេត្តសៀមរាបគឺជាសមភាគីសំរាប់ការសិក្សាតាមដាន។ អាជ្ញាធរអប្សរា មន្ទីរសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូនខេត្ត មន្ទីររៀបចំដែនដីនគររូបនីយកម្ម និងសំណង់ មន្ទីរទេសចរ រដ្ឋបាលក្រុងសៀមរាបគឺជាមន្ទីរអង្គភាពពាក់ព័ន្ធ។

សំរាប់ការទំនាក់ទំនងក្នុងចំណោមមន្ទីរអង្គភាពពាក់ព័ន្ធ ក្រុមសិក្សាតាមដាន បានប្រើប្រាស់គណៈកម្មការបច្ចេកទេសផ្នែកអភិវឌ្ឍន៍ក្រុងសៀមរាប UDTC ដើម្បីពិភាក្សាស្តីពីការវិវត្តន៍នៃការសិក្សា។ គណៈកម្មការបច្ចេកទេសផ្នែកអភិវឌ្ឍន៍ក្រុងសៀមរាប UDTC ត្រូវបានបង្កើតឡើងដោយមន្ត្រីមកពីស្ថាប័នចំនួន៨ ដូចជារដ្ឋបាលខេត្តសៀមរាប អាជ្ញាធរអប្សរា មន្ទីរសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូន មន្ទីររៀបចំដែនដី នគររូបនីយកម្ម និងសំណង់ មន្ទីរទេសចរ រដ្ឋបាលក្រុងសៀមរាប អាជ្ញាធររដ្ឋាករទឹកខេត្តសៀមរាប និងមន្ទីរឧស្សាហកម្ម រ៉ែ និងថាមពល។



ប្រភព: ការសិក្សាតាមដាន

រូបភាព១.២ រចនាសម្ព័ន្ធចាត់តាំងសំរាប់ការសិក្សា

១.៥ រចនាសម្ព័ន្ធនៃរបាយការណ៍

របាយការណ៍ចុងក្រោយមាន ៥ជំពូក រួមមាន សេចក្តីផ្តើមក្នុងជំពូកទី១ ស្ថានភាពអភិវឌ្ឍន៍ក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ននៃក្រុងសៀមរាបបន្ទាប់ពីផែនការមេត្រូវបានបង្ហាញក្នុងជំពូកទី២។ ក្នុងជំពូកទី៣ ការវិវត្តន៍នៃគំរោង/កម្មវិធីអាទិភាពនៃផែនការមេត្រូវបានត្រួតពិនិត្យឡើងវិញ និងពន្យល់។ ដោយផ្អែកលើការវិភាគលើស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ន និងការវិវត្តន៍នៃគំរោង/កម្មវិធីនៃផែនការមេ ផែនការអភិវឌ្ឍន៍សំរាប់វិស័យគមនាគមន៍ និងផ្នែករៀបចំក្រុងត្រូវបានសិក្សា និងពិពណ៌នាក្នុងជំពូកទី៤។ ជំពូកទី៥ បានចងក្រងនូវការសន្និដ្ឋាន និងអនុសាសន៍សំរាប់ជំហានបន្ទាប់នៃផ្នែករៀបចំក្រុង និងបណ្តាញផ្លូវដឹកជញ្ជូនសំរាប់ក្រុងសៀមរាប។

ជំពូក ២ ស្ថានភាពអភិវឌ្ឍក្នុងពេលបច្ចុប្បន្នរបស់ក្រុងសៀមរាប បន្ទាប់ពីមានការសិក្សាផែនការមេ

ផែនការមេត្រូវបានបង្កើតប្រមាណជា ៤ឆ្នាំបានកន្លងផុតទៅហើយ ដោយក្នុងនោះរួមមានទាំងវិបត្តិសេដ្ឋកិច្ចពិភពលោកផងដែរ។ កំណើនសេដ្ឋកិច្ចសង្គមយ៉ាងឆាប់រហ័សដែលមានពីមុន បានត្រូវបន្ត និងកើនលើសទិសដៅនៃចំនួនភ្ញៀវទេសចរ និងចំនួនប្រជាជនក្នុងផែនការមេ។ ដោយឡែក ផែនការដែលបានស្នើឡើងក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍ និងគ្រប់គ្រងក្រុងសៀមរាបអាចឈានដល់កំណើនសេដ្ឋកិច្ចសង្គមយ៉ាងឆាប់រហ័សបន្ទាប់ពីមានផែនការមេ។

២.១ ការផ្លាស់ប្តូរសេដ្ឋកិច្ចសង្គម និងផលប៉ះពាល់របស់វា (ផ្នែកទេសចរណ៍ និងផ្នែកដែលទទួលផលប៉ះពាល់)

២.១.១ ការកើនឡើងនូវភ្ញៀវទេសចរ

(១) និន្នាការនៃការមកដល់របស់ភ្ញៀវទេសចរមកក្នុងក្រុងសៀមរាប និងតំបន់អង្គរ

១) និន្នាការនៃការមកដល់របស់ភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិ

ការចុះបញ្ជីឧស្យានអង្គរជាបេតិកភណ្ឌពិភពលោកដោយ UNESCO ក្នុងឆ្នាំ ១៩៩២ បានបង្កើតនូវឱកាសមួយដើម្បីផ្លាស់ប្តូរពីរូបភាពនៃកន្លែងដែលអសន្តិសុខ និងអស្ថេរភាពតាមរយៈសង្គ្រាមផ្ទៃក្នុងអោយទៅជាទិសដៅទេសចរវប្បធម៌ និងប្រវត្តិសាស្ត្រដែលគួរអោយចាប់អារម្មណ៍។ ទេសចរណ៍វប្បធម៌ និងប្រវត្តិសាស្ត្រក្នុងក្រុងសៀមរាប និងតំបន់អង្គរត្រូវបានផ្តួចផ្តើម និងធ្វើអោយប្រសើរឡើងដោយកំណើនភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិ។ បន្ទាប់ពីឆ្នាំ ១៩៩៩ រហូតដល់ឆ្នាំ ២០០៤ ចំនួនភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិបានកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័សប្រមាណពីចំនួន ៨៣ ០០០ នាក់ រហូតដល់ចំនួន ៥៦០ ០០០ នាក់ (ស្មើនឹងចំនួន ៦.៧៥ដង ច្រើនជាងក្នុងឆ្នាំ១៩៩៩ ហើយដែលត្រូវនឹង៤៦%ប្រចាំឆ្នាំ)។ និន្នាការនៃភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិនេះបានស្ងប់ស្ងាត់ទៅវិញដោយជំងឺ SARS ដែលបានជះឥទ្ធិពលមកលើវិស័យទេសចរណ៍ក្នុងខេត្តសៀមរាប និងតំបន់អង្គរ។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ចំនួនភ្ញៀវ ទេសចរអន្តរជាតិមកកាន់តំបន់នេះបានកើនឡើងវិញភ្លាមៗក្នុងឆ្នាំ ២០០៤។

បន្ទាប់ពីឆ្នាំ២០០៤ រហូតដល់ឆ្នាំ២០០៩ ការមកដល់របស់ភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិមកក្នុងតំបន់បានបន្តកើនឡើងរហូតដល់ចំនួន ១.១ លាននាក់ ក្នុងឆ្នាំ២០០៧។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ វិបត្តិសេដ្ឋកិច្ចពិភពលោកចាប់ពីឆ្នាំ២០០៧ បានប៉ះពាល់យ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរ និងបានកាត់បន្ថយនូវចំនួនមកដល់របស់ភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិក្នុងទីផ្សារទេសចរណ៍ពិភពលោក។ ការមកដល់របស់ភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិមកក្នុងតំបន់ក៏បានថយចុះពីចំនួន ១.១

លាននាក់ មកត្រឹមចំនួន ៩៩៨ ០០០ នាក់ ក្នុងឆ្នាំ២០០៩។ ប៉ុន្តែបាតុភូតនេះត្រូវបានផ្លាស់ប្តូរ និងវិលមកកាន់ស្ថានភាពដូចមុនពេលមានវិបត្តិសេដ្ឋកិច្ចវិញហើយ ដែលបង្ហាញថាភ្ញៀវទេសចរដែលមកកាន់ឧស្សាហអង្គរក្នុងខែមករា ឆ្នាំ២០១០ បានកើនឡើង (ច្រើនជាងខែមករា ឆ្នាំ២០០៧)។ កំណើនជាមធ្យមប្រចាំឆ្នាំនៃភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិមកកាន់តំបន់ក្នុងរយៈពេល ១៥ឆ្នាំចុងក្រោយនេះមានចំនួនប្រមាណជា ២៨%។ ក្នុងរយៈពេល ១០ឆ្នាំចុងក្រោយ ចាប់ពីឆ្នាំ១៩៩៩មក កំណើនជាមធ្យមប្រចាំឆ្នាំក៏មានចំនួន២៨% ផងដែរ។ ប៉ុន្តែក្នុងរយៈពេល ៥ឆ្នាំចុងក្រោយ ចាប់តាំងពីឆ្នាំ២០០៤ កំណើនជាមធ្យមប្រចាំឆ្នាំបានថយចុះជាបន្តបន្ទាប់មកត្រឹម ១២%។

បេតិកភណ្ឌវប្បធម៌ និងប្រវត្តិសាស្ត្រក្នុងខេត្តសៀមរាប និងតំបន់អង្គរអាចត្រូវបានចាត់ថ្នាក់ជាទិសដៅទេសចរណ៍វប្បធម៌ និងប្រវត្តិសាស្ត្រអន្តរជាតិកំពូលមួយក្នុងពិភពលោក។ ស្ថិតលើវិបត្តិ និងបញ្ហាទីផ្សារទេសចរណ៍អន្តរជាតិកាលពីមុន ទិសដៅទេសចរណ៍អន្តរជាតិនៃក្រុងសៀមរាប និងតំបន់អង្គរអាចដោះស្រាយ និងរើរួចពីភាពដុនដាបនៃចំនួនភ្ញៀវទេសចរ ក្នុងរយៈពេលដ៏ខ្លីដោយផ្អែកលើធនធានទេសចរណ៍វប្បធម៌ និងប្រវត្តិសាស្ត្រដែលមានតែមួយ។ ម្យ៉ាងវិញទៀត ការកើនឡើងនូវភ្ញៀវទេសចរក៏បានបង្កជាផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានចំពោះបរិស្ថានប្រវត្តិសាស្ត្រ និងបរិស្ថានសង្គមដែលទាមទារអោយមានវិធានការកាត់បន្ថយ កែលំអហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងការគ្រប់គ្រងដើម្បីដោះស្រាយនូវផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាននេះ។

២) និន្នាការនៃការមកដល់របស់ភ្ញៀវទេសចរក្នុងស្រុក

សកម្មភាពទេសចរណ៍ក្នុងស្រុក ក្នុងក្រុងសសៀមរាប និងតំបន់អង្គរត្រូវបានចាប់ផ្តើមតាំងពីឆ្នាំ១៩៩៩។ នៅពេលនោះ រដ្ឋាភិបាលបានផ្សព្វផ្សាយ និងធ្វើអោយប្រសើរឡើងនូវទេសចរណ៍សហវត្សន៍តាមរយៈព្រឹត្តិការណ៍ជាច្រើនក្នុងក្រុងសៀមរាប។ បន្ទាប់ពីព្រឹត្តិការណ៍នោះមក ចំនួនភ្ញៀវទេសចរក្នុងស្រុកបានថយចុះពីចំនួន ២៣០ ០០០ នាក់ មកត្រឹមចំនួន ៨៤ ០០០ នាក់ ប៉ុន្តែវានៅតែច្រើនជាងឆ្នាំ១៩៩៨ ចំនួនជាង ៧ ដង។ បន្ទាប់ពីឆ្នាំ២០០០ ចំនួនភ្ញៀវទេសចរក្នុងស្រុកបានកើនឡើងជាលំដាប់រហូតដល់ឆ្នាំ២០០២ បន្ទាប់ពីឆ្នាំ២០០៣ ចំនួនភ្ញៀវទេសចរក្នុងស្រុកត្រូវបានជំរុញ និងកើនឡើងយ៉ាងគំហុក ដែលហេតុការណ៍នេះបណ្តាលមកពីការកើនឡើងនូវទីផ្សារក្នុងស្រុកផ្អែកលើការកើនឡើងចំណូលប្រចាំគ្រួសារក៏រិតកណ្តាលនៃទីក្រុងធំៗក្នុងប្រទេស។ អត្រាកំណើនភ្ញៀវទេសចរក្នុងស្រុកជាមធ្យមប្រចាំឆ្នាំ គឺ៤០% ក្នុងរយៈពេល ១៥ឆ្នាំចុងក្រោយ (ឆ្នាំ១៩៩៤-ឆ្នាំ២០០៩) ១៩% ក្នុងរយៈពេល ១០ឆ្នាំចុងក្រោយ (ឆ្នាំ១៩៩៩- ឆ្នាំ២០០៩) និង ៣០% ក្នុងរយៈពេល ៥ឆ្នាំចុងក្រោយនេះ (ឆ្នាំ២០០៤- ឆ្នាំ២០០៩)។

បេតិកភណ្ឌវប្បធម៌ និងប្រវត្តិសាស្ត្រខ្មែរក្នុងខេត្តសៀមរាប និងតំបន់អង្គរត្រូវបានគេយល់ថាជាប្រភពដើម និង/ឬ ជាអត្តសញ្ញាណនៃប្រជាជន និងសង្គមកម្ពុជា។ បន្ទាប់ពីពេលនេះទៅ កំណើនសេដ្ឋកិច្ចស្តីពីស្ថេរភាពសង្គមនឹងជំរុញបន្ថែមនូវចំណូលប្រចាំគ្រួសារ និងបង្កើតអោយមានភ្ញៀវទេសចរក្នុងស្រុក។ ភាគច្រើននៃភ្ញៀវ

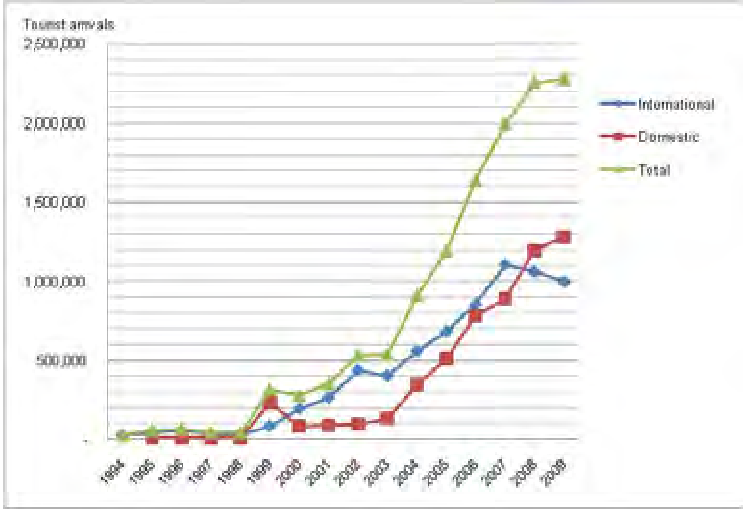
ទេសចរក្នុងស្រុកកំពុងទស្សនាទីកដីដើមរបស់ខ្មែរ ស្ថិតក្រោមលក្ខខណ្ឌនៃការអភិវឌ្ឍន៍ទេសចរក្នុងស្រុកក្នុងប្រទេសកម្ពុជា។

តារាង ២.១ និន្នាការនៃការមកដល់របស់ភ្ញៀវទេសចរក្នុងស្រុក និងអន្តរជាតិមកកាន់ក្រុងសៀមរាប និងតំបន់អង្គរក្នុងរយៈពេល ១៥ឆ្នាំចុងក្រោយ

ឆ្នាំ	អន្តរជាតិ	អត្រាកំណើន	ក្នុងស្រុក	អត្រាកំណើន	សរុប	អត្រាកំណើន
១៩៩៤	២៥ ២៩៤		-		២៥ ២៩៤	
១៩៩៥	៤៤ ៨៣៣	៧៧%	១១ ៣៣៦	-	៥៦ ១៦៩	១២២%
១៩៩៦	៥៥ ៥៦១	២៤%	១១ ៧០៣	៣%	៦៧ ២៦៤	២០%
១៩៩៧	៣១ ៤៧២	-៤៣%	១១ ៩២៥	២%	៤៣ ៣៩៧	-៣៥%
១៩៩៨	៣០ ២៥៥	-៤%	១១ ៥០៣	-៤%	៤១ ៧៥៨	-៤%
១៩៩៩	៨៣ ៦៤១	១៧៦%	២៣០ ៣៧៨	១៩០៣%	៣១៤ ០១៩	៦៥២%
២០០០	១៩៤ ១៨០	១៣២%	៨៣ ៩៤៨	-៦៤%	២៧៨ ១២៨	-១១%
២០០១	២៦៤ ០៥៧	៣៦%	៨៩ ៩១២	៧%	៣៥៣ ៩៦៩	២៧%
២០០២	៤៣៨ ៣៧៤	៦៦%	៩៣ ៩៤២	៤%	៥៣២ ៣១៦	៥០%
២០០៣	៤០២ ៦៧២	-៨%	១៣២ ៦៤៣	៤១%	៥៣៥ ៣១៥	១%
២០០៤	៥៦០ ៤៧៩	៣៩%	៣៤៩ ១០៩	១៦៣%	៩០៩ ៥៨៨	៧០%
២០០៥	៦៨១ ៧៩៧	២២%	៥០៩ ៥២០	៤៦%	១ ១៩១ ៣១៧	៣១%
២០០៦	៨៥៦ ១៥៧	២៦%	៧៨២ ៨៩៥	៥៤%	១ ៦៣៩ ០៥២	៣៨%
២០០៧	១ ១០៤ ០៦៩	២៩%	៨៩២ ២២៦	១៤%	១ ៩៩៦ ២៩៥	២២%
២០០៨	១ ០៥៩ ៨៧០	-៤%	១ ១៩៥ ២៦៤	៣៤%	២ ២៥៥ ១៣៤	១៣%
២០០៩	៩៩៨ ០៨៤	-៦%	១ ២៧៩ ៣៥៦	៧%	២ ២៧៧ ៤៤០	១%
*១: ៩៤-		២៨%		៤០%		៣៥%
*២: ៩៩-		២៨%		១៩%		២២%
*៣:២០០៤-		១២%		៣០%		២០%

*១:អត្រាកំណើនជាមធ្យមប្រចាំឆ្នាំ ១៩៩៤ ដល់ឆ្នាំ ២០០៩ *២: ១៩៩៩ ដល់ ២០០៩ *៣:២០០៤ ដល់ ២០០៩

ប្រភព: ទិន្នន័យស្ថិតិឆ្នាំ ២០០៩ មន្ទីរទេសចរណ៍ខេត្ត (ខែ មករា ឆ្នាំ ២០១០)



រូបភាព ២.១ និន្នាការនៃការមកដល់របស់ភ្ញៀវទេសចរក្នុងស្រុក និងអន្តរជាតិមកកាន់ក្រុងសៀមរាប និងតំបន់អង្គរក្នុងរយៈពេល ១៥ឆ្នាំចុងក្រោយ

(២) លក្ខណៈ និងផលប៉ះពាល់នៃភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិ

រយៈពេលជាមធ្យមនៃការស្នាក់នៅរបស់ភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិមានចំនួន ៨ថ្ងៃ នៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា នៅក្នុងដំណាក់ដំបូងក្នុងឆ្នាំ ១៩៩៥។ វាបានធ្លាក់ចុះមកត្រឹម ៥.២ថ្ងៃក្នុងឆ្នាំ ១៩៩៨។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ វាត្រូវបានពន្យាពេលដល់ទៅចំនួន ៦.៦៥ថ្ងៃក្នុងឆ្នាំ ២០០៨ ដែលគេអាចនិយាយបានថា វាមិនមែនជាការស្នាក់នៅរយៈពេលខ្លីឡើយស្ថិតក្រោមលក្ខខណ្ឌនៃបំណែកខ្ពស់នៃក្រុមភ្ញៀវទេសចរ។

ចំនួនសរុបនៃចំនួនយប់នៃការស្នាក់នៅរបស់ភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិក្នុងប្រទេសកម្ពុជាមានចំនួនប្រមាណ ១.៨លានក្នុងឆ្នាំ ១៩៩៥ ចំនួន ២លានក្នុងឆ្នាំ ១៩៩៩ ចំនួន៦.៦លានក្នុងឆ្នាំ ២០០៤ (ចំនួន ៣.៧ដងនៃឆ្នាំ ១៩៩៥)និងចំនួន ១៤លានក្នុងឆ្នាំ ២០០៩ (ចំនួន ៧.៨ដងនៃឆ្នាំ ១៩៩៥)។

អត្រាស្នាក់នៅនៃបន្ទប់សណ្ឋាគារក្នុងប្រទេសកម្ពុជាចាប់ផ្តើមពីចំនួន ៣៧% ក្នុងឆ្នាំ១៩៩៥។ វាគឺជាទូរលេខទាបបំផុតមួយដើម្បីអោយអាចរស់រានទៅបាន និងមានតុល្យភាពទីផ្សារ។ បន្ទាប់ពីឆ្នាំ១៩៩៧ អត្រាស្នាក់នៅនៃបន្ទប់សណ្ឋាគារត្រូវបានកើនឡើងជាលំដាប់ដល់ទៅចំនួន ៦៤%ក្នុងឆ្នាំ២០០៩ ដែលអាចនិយាយបានថាគឺជាទូរលេខសមហេតុផលមួយដើម្បីធ្វើអោយមានតុល្យភាព និងបង្កើតនូវប្រាក់ចំណេញ។ ដោយផ្អែកលើអត្រាស្នាក់នៅនៃបន្ទប់សណ្ឋាគារ ការប្រែប្រួលទៅតាមរដូវកាលនៃចំនួនភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិត្រូវបានកាត់បន្ថយយ៉ាងយឺត។ ក្នុងក្រុងសៀមរាប និងតំបន់អង្គរ សន្ទស្សន៍នៃចំនួនភ្ញៀវទេសចរសរុបក្នុង រយៈពេល ៤ខែកំពូល គឺមានប្រមាណជាមធ្យមចំនួន ១.២៨ ទៅ ១.៣០។ ហើយសន្ទស្សន៍នៃចំនួនភ្ញៀវទេសចរសរុបក្នុងរយៈពេល ៤ខែទាប គឺមានប្រមាណជាមធ្យម ០.៧០ ទៅ ០.៧៤ លើកលែងតែក្នុងឆ្នាំ ២០០៧ នៅក្នុងរយៈពេល ៣ឆ្នាំចុងក្រោយដែលនឹងត្រូវបង្ហាញក្នុងតារាងខាងក្រោម។

វិក្កយប័ត្រទេសចរណ៍របស់ភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិត្រូវបានចាប់ផ្តើម និងរាប់ដែលមានតំលៃដល់ទៅ ១០០លានដុល្លារអាមេរិកក្នុងឆ្នាំ ១៩៩៥។ ការចំណាយជាមធ្យមរបស់ភ្ញៀវទេសចរត្រូវបានប៉ាន់ប្រមាណថាមានចំនួន ៤៥៥ដុល្លារអាមេរិកក្នុង ១នាក់/ការធ្វើដំណើរម្តង និង ៥៧ដុល្លារអាមេរិកក្នុង ១នាក់ ក្នុង ១ថ្ងៃ។ ការចំណាយជាមធ្យមរបស់ភ្ញៀវទេសចរក្នុងការធ្វើដំណើរម្តងៗ និងក្នុង ១ថ្ងៃបានប្រែប្រួល ប៉ុន្តែចំនួនសរុបនៃវិក្កយប័ត្រទេសចរណ៍បានកើនឡើង។ បន្ទាប់ពីឆ្នាំ ២០០៤ ការចំណាយរបស់ភ្ញៀវទេសចរ និងវិក្កយប័ត្រទេសចរណ៍បានកើនឡើងជាលំដាប់ដល់ចំនួន ១១២ដុល្លារអាមេរិកក្នុង ១ថ្ងៃ ៧២២ដុល្លារអាមេរិកក្នុងការធ្វើដំណើរម្តង និង១.៥៦ពាន់លានដុល្លារអាមេរិក (១៥.៦ដង ច្រើនជាងឆ្នាំ ១៩៩៥)។ ចំនួនវិក្កយប័ត្រទេសចរណ៍អាចត្រូវបានកំណត់ជាមាត្រដ្ឋានស្វ័យយ័តនៃទិសដៅទេសចរណ៍អន្តរជាតិតាមរយៈចំណូលពន្ធនៅពេលដែលវាមានលក្ខណៈជាប្រព័ន្ធ និងត្រូវបានគេប្រមូលយ៉ាងត្រឹមត្រូវ។

តារាង ២.២ និន្នាការនៃលក្ខណៈរបស់ភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិ

ឆ្នាំ	ចំនួនភ្ញៀវទេសចរ	រយៈពេលមធ្យម នៃការស្នាក់នៅ	ចំនួនយប់ ភ្ញៀវទេសចរ	អត្រាស្នាក់នៅ បន្ទប់សណ្ឋាគារ	បន្ទប់សណ្ឋាគារ ដែលត្រូវបាន់ ប្រមាណ	វិក្កតប័ត្រ ទេសចរណ៍ (គិតជាលាន ដុល្លារ)	ការចំណាយជាមធ្យមរបស់ ភ្ញៀវទេសចរ	
							ដុល្លារអាមេរិក/ ម្នាក់/ធ្វើដំណើរ	ដុល្លារអាមេរិក/ ម្នាក់/ ១ថ្ងៃ
១៩៩៥	២១៩ ៦៨០	៨.00	១ ៧៥៧	៣៧%	៨ 000	១00	៤៥៥	៥៧
១៩៩៦	២៦0 ៤៨៩	៧.៥0	១ ៩៥៤	៤0%	៨ 000	១១៨	៤៥៣	៦0
១៩៩៧	២១៨ ៨៤៣	៦.៤0	១ ៤0១	៣0%	៨ 000	១0៣	៤៧១	៧៤
១៩៩៨	២៨៩ ៥២៤	៥.២0	១ ៥0៦	៤0%	៦ 000	១៦៦	៥៧៣	១១0
១៩៩៩	៣៦៧ ៧៤៣	៥.៥0	២ 0២៣	៤៤%	៧ 000	១៩0	៥១៧	៩៤
២000	៤៦៦ ៣៦៥	៥.៥0	២ ៥៦៥	៤៥%	៩ 000	២២៨	៤៨៩	៨៩
២00១	៦0៤ ៩១៩	៥.៥0	៣ ៣២៧	៤៨%	១១ 000	៣0៤	៥0៣	៩១
២00២	៧៨៦ ៥២៤	៥.៨0	៤ ៥៦២	៥0%	១៥ 000	៣៧៩	៤៨២	៨៣
២00៣	៧0១ 0១៤	៥.៥0	៣ ៨៥៦	៥0%	១២ 000	៣៤៧	៤៩៥	៩0
២00៤	១ 0៥៥ ២0២	៦.៣0	៦ ៦៤៨	៥២%	២១ 000	៥៧៨	៥៤៨	៨៧
២00៥	១ ៤២១ ៦១៥	៦.៣0	៨ ៩៥៦	៥២%	២៨ 000	៨៣២	៥៨៥	៩៣
២00៦	១ ៧00 0៤១	៦.៥0	១១ 0៥0	៥៥%	៣៣ 000	១ 0៤៩	៦១៧	៩៥
២00៧	២ 0១៥ ១២៨	៦.៥0	១៣ 0៩៨	៥៥%	៣៩ 000	១ ៤00	៦៩៥	១0៧
២00៨	២ ១២៥ ៤៦៥	៦.៦៥	១៤ ១៣៤	៦៣%	៣៦ 000	១ ៥៩៥	៧៥0	១១៣
២00៩	២ ១៦១ ៥៧៧	៦.៤៥	១៣ ៩៤២	៦៤%	៣៥ 000	១ ៥៦១	៧២២	១១២

ប្រភព: ស្ថិតិទេសចរណ៍ របាយការណ៍ប្រចាំឆ្នាំ ២00៩ ក្រសួងទេសចរណ៍

តារាង ២.៣ ការប្រែប្រួលតាមខែ និងតាមរដូវរបស់ភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិមកកាន់ក្រុងសៀមរាប និងតំបន់អង្គរ

ខែ/រដូវ	ចំនួនភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិតាមខែ/រដូវ			សន្ទស្សន៍នៃចំនួនភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិតាមខែ/រដូវ		
	២០០៦	២០០៧	២០០៨	២០០៦	២០០៧	២០០៨
មករា	១២១ ៩៧៥	១៨៥ ១៦៣	៨៦ ២៧៩	១.៣៨	១.៩៨	១.២១
កុម្ភៈ	១២០ ៦៩៧	១១១ ៤៥៩	៨១ ៧៨៧	១.៣៧	១.១៩	១.១៥
មិនា	១១៣ ៧៥៨	១០៣ ១៩០	៧៣ ៧១៩	១.២៩	១.១១	១.០៣
មេសា	៩១ ១០៥	៨៥ ៧៦៩	៦៤ ៧៦៥	១.០៣	០.៩២	០.៩១
ឧសភា	៧២ ៤៤៧	៦៨ ២៩២	៤៥ ៩១៦	០.៨២	០.៧៣	០.៦៤
មិថុនា	៥៨ ៨៥២	៦១ ៩៧៣	៤៣ ២៩៤	០.៦៧	០.៦៦	០.៦១
កក្កដា	៦៥ ៨៩៦	៦២ ៩៧៦	៥៦ ៤២១	០.៧៥	០.៦៧	០.៧៩
សីហា	៧៨ ២៥៤	៦៩ ១៩៦	៧៤ ៣៦៥	០.៨៩	០.៧៤	១.០៤
កញ្ញា	៦៤ ៨៥៥	៥៦ ១៧០	៥៥ ៩៥៤	០.៧៣	០.៦០	០.៧៨
តុលា	៧៩ ២០០	៨៦ ៨៣៣	៧១ ០៨៦	០.៩០	០.៩៣	១.០០
វិច្ឆិកា	៩៥ ៩៨៤	១០៧ ៣៣០	៩៥ ០៥៨	១.០៩	១.១៥	១.៣៣
ធ្នូ	៩៦ ៨៨៧	១២២ ៦៣៥	១០៧ ៩១៣	១.១០	១.៣១	១.៥១
សរុប	១ ០៥៩ ៨៧០	១ ១២០ ៩៨៦	៨៥៦ ១៥៧			
រដូវខ្ពស់ (៤ខែ)	៤៥៣ ២៧៧	៥២៦ ៥៨៧	៣៧១ ០៣៧	១.២៨	១.៤១	១.៣០
រដូវមធ្យម (៤ខែ)	៣៤៤ ៥៤៣	៤៥២ ៦៥១	២៨៣ ៩៣៥	០.៩៨	១.២១	០.៩៩
រដូវទាប (៤ខែ)	២៦២ ០៥០	១៤១ ៣៤៨	២០១ ១៨៥	០.៧៤	០.៣៨	០.៧០

ប្រភព: ស្ថិតិទេសចរណ៍ របាយការណ៍ប្រចាំឆ្នាំ ២០០៩ ក្រសួងទេសចរណ៍

(៣) ប្រភពភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិ

តំបន់ទីផ្សារទេសចរណ៍ដ៏ធំសំរាប់ប្រទេសកម្ពុជាទាំងមូលមានប្រភពមកពីតំបន់អាស៊ីខាងកើតដែលបានចូលមកកាន់តំបន់អាស៊ីអគ្នេយ៍ផ្អែកលើទំនាក់ទំនងសេដ្ឋកិច្ចថ្មី។ ម្យ៉ាងវិញទៀត ទិសដៅទេសចរណ៍អន្តរជាតិនៃតំបន់អង្គរ និងក្រុងសៀមរាបបានរក្សានូវទីផ្សារយ៉ាងធំនៅក្នុងបណ្តាប្រទេសអាស៊ីខាងកើត ហើយក៏មានទីផ្សារផងដែរនៅក្នុងតំបន់អឺរ៉ុបខាងលិច អឺរ៉ុបខាងជើង និងអាមេរិក។ បើទោះបីជា ទិន្នន័យស្ថិតិនៃព្រលានយន្តហោះអន្តរជាតិខេត្តសៀមរាបមិនបានគ្របដណ្តប់ចំនួនភ្ញៀវទេសចរមកពីប្រទេសវៀតណាមដែលប្រើប្រាស់រថយន្តក្រុង និងមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោកដទៃទៀតក៏ដោយ ក៏ទីផ្សារទេសចរណ៍ក្នុងប្រទេសវៀតណាមបានកើនឡើង

យ៉ាងខ្លាំងក្នុងរយៈពេលមួយទៅពីរឆ្នាំចុងក្រោយនេះ ។

តំបន់ និងប្រទេសដែលជាទីផ្សារទេសចរណ៍ដ៏មានសក្ដានុពលខ្លាំងបំផុតសំរាប់ក្រុងសៀមរាប និងតំបន់អង្គរត្រូវបានកំណត់ដូចខាងក្រោម ផ្អែកលើនិន្នាកានៃការមកដល់របស់ភ្ញៀវទេសចរ និងគោលការណ៍ណែនាំនៃការផ្លាស់ប្ដូរយុទ្ធសាស្ត្រទីផ្សារ (ពីកំរិតទាប/មធ្យម អោយទៅជាកំរិតខ្ពស់) ក្នុងផែនការមេ ។

រយៈពេលខ្លី និងមធ្យម : បង្កើនទីផ្សារទេសចរណ៍កំរិតខ្ពស់ក្នុងតំបន់អឺរ៉ុបខាងលិច អឺរ៉ុបខាងជើង និងអាមេរិក ។ ប្រទេសជប៉ុន សហរដ្ឋអាមេរិក បារាំង អាល្លឺម៉ង់ អូស្ត្រាលី និងចក្រភពអង់គ្លេស ដែលជាប្រទេសដែលមានទីផ្សារទេសចរណ៍ខ្ពស់អាចនឹងជាប្រទេសសំរាប់យុទ្ធសាស្ត្រទីផ្សារ ។

រយៈពេលមធ្យម និងវែង : តំបន់អាស៊ីអគ្នេយ៍ និងអាស៊ីខាងកើត ។ ប្រទេសកូរ៉េខាងត្បូង តៃវ៉ាន់ ចិន ម៉ាឡេស៊ី ថៃ នឹងអាចជាទីផ្សារដែលមានសក្ដានុពលបំផុតផ្អែកលើការអភិវឌ្ឍន៍ផ្នែកសេដ្ឋកិច្ច និងសង្គម ។

តារាង២.៤ ចំនួនភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិដែលបានមកដល់ប្រទេសកម្ពុជា និងព្រលានយន្តហោះអន្តរជាតិខេត្តសៀមរាបពីតំបន់ដើម

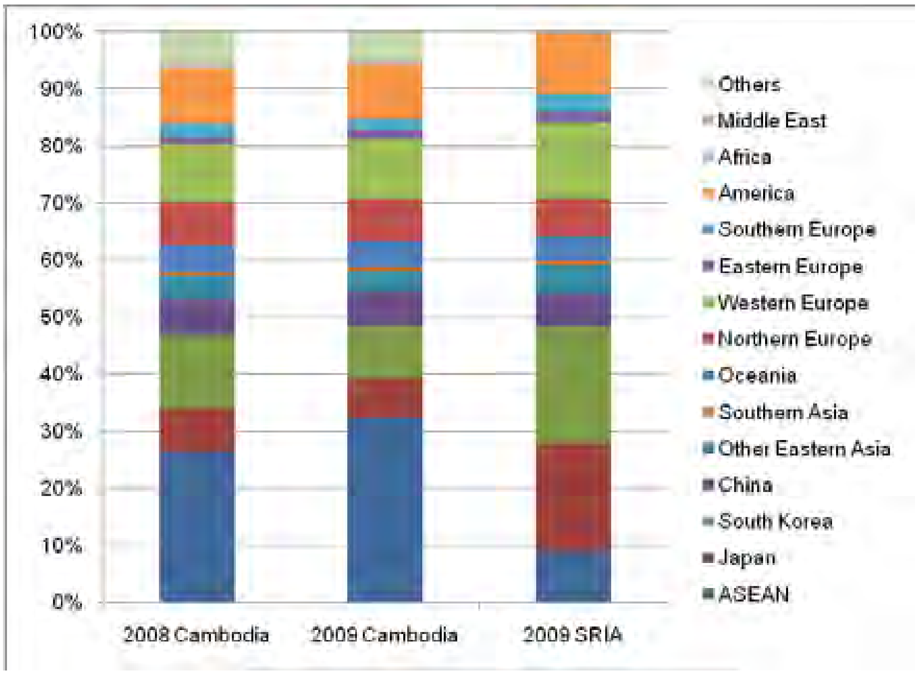
តំបន់ដើម	២០០៨*[១]	ចំណែក(%)	២០០៩*[២]	ចំណែក(%)	២០០៩ SRIA	ចំណែក(%)
អាស៊ីអគ្នេយ៍	៥៥២ ៤៦១	២៦	៦៩២ ៨១៩	៣២	៥២ ៣០៣	៩
ជប៉ុន	១៦៣ ៨០៦	៨	១៤៦ ២៨៦	៧	១០៩ ២០៣	១៩
កូរ៉េខាងត្បូង	២៦៦ ៥២៥	១៣	១៩៧ ៧២៥	៩	១២០ ០២០	២១
ចិន	១២៩ ៦២៦	៦	១២៨ ២១០	៦	៣៣ ២៥៦	៦
អាស៊ីខាងកើតសរុប	៦៤៦ ៤៣២	៣១	៥៤៨ ៤២២	២៦	២៩១ ៧៩៤	៥១
អាស៊ីខាងត្បូង	១៥ ៤៥២	១	១៥ ៩៧៥	១	៤ ១៧៥	១
អូសេអានី	៩៩ ០៨៧	៥	៩៨ ៦៧៨	៥	២៣ ៨៨៥	៤
អឺរ៉ុបខាងជើង	១៥៣ ៣៧៦	៧	១៥៣ ៣១១	៧	៣៨ ២៥៦	៧
អឺរ៉ុបខាងលិច	២១៥ ២២៧	១០	២២៦ ០៩៧	១១	៧៨ ៧៦០	១៤
អឺរ៉ុបខាងកើត	៣០ ២១៩	១	៣៤ ៥៩៧	២	១០ ៧៩៣	២
អឺរ៉ុបខាងត្បូង	៤៤ ៧៩៥	២	៤០ ១៩៥	២	១៧ ៥៨២	៣
អាមេរិក	២០៤ ៨៧៨	១០	២០១ ១៣០	៩	៦១ ៨៥០	១១
អាហ្វ្រិក	៤ ០៤០	០	៥ ៤០៣	០	៨០៦	០
មជ្ឈឹមបូព៌ា	៧ ៣៧៥	០	៦ ៩២១	០	១ ៤០១	០
ផ្សេងៗ	១២៤ ០៣១	៦	១១៥ ៨៤២	៥	-	-

សរុប	២០៩៧៣៧៣	១០០	២១៣៩១៦០	១០០	៥៨១ ៦០៥	១០០

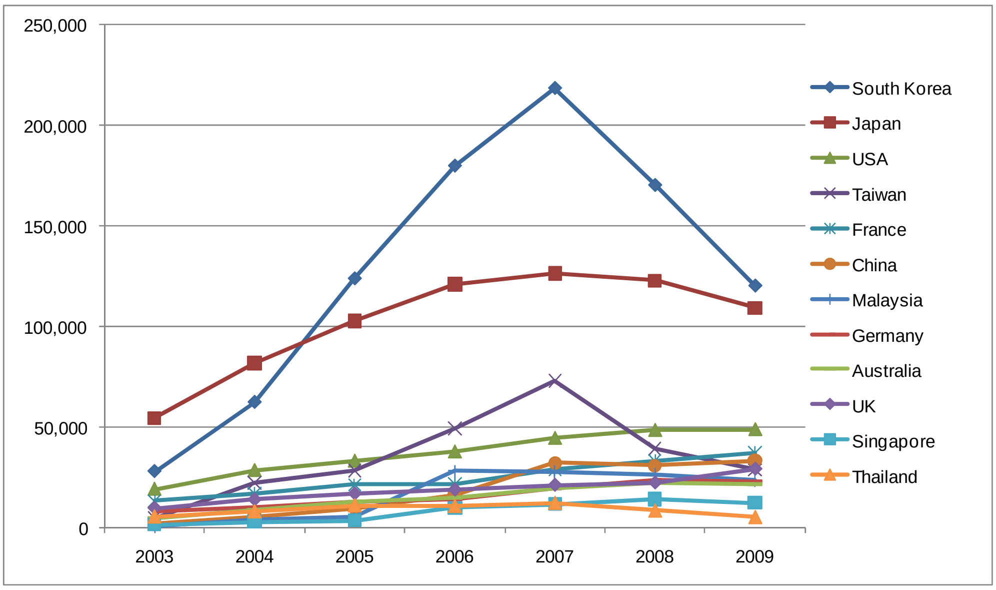
ចំណាំ: ២០០៨*[១] និង ២០០៩*[២] គឺជាចំនួនភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិប្រចាំឆ្នាំដែលបានមកកាន់ប្រទេសកម្ពុជា ឆ្នាំ ២០០៨ និង២០០៩

២០០៩ SRIA គឺជាចំនួនភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិប្រចាំឆ្នាំដែលបានមកដល់ព្រលានយន្តហោះអន្តរជាតិសៀមរាប ឆ្នាំ២០០៩

ប្រភព: ស្ថិតិផ្នែកទេសចរណ៍ របាយការណ៍ប្រចាំឆ្នាំ ២០០៩ ក្រសួងទេសចរណ៍



រូបភាព ២.២ ចំណែកនៃចំនួនភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិមកកាន់ប្រទេសកម្ពុជា និងក្រុងសៀមរាបពីតំបន់ដើម



រូបភាព ២.៣ ចំនួនភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិដែលមកពីប្រទេសដែលមានទីផ្សារទេសចរណ៍ខ្ពស់ទាំង១០ មកកាន់ព្រលានយន្តហោះអន្តរជាតិខេត្តសៀមរាប

២.១.២ ការកើនឡើងនូវចំនួនប្រជាជន

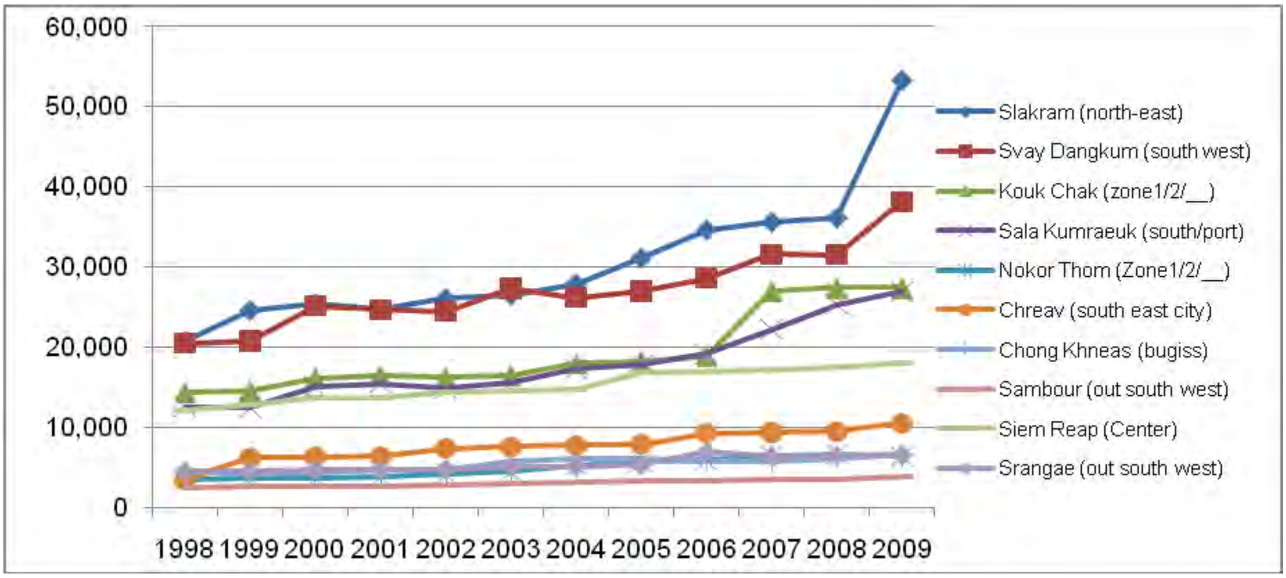
(១) កំណើនប្រជាជនយ៉ាងឆាប់រហ័សក្នុងក្រុងសៀមរាប និងតំបន់អង្គរ

យោងទៅលើសៀវភៅស្ថិតិក្រុងសៀមរាបក្នុងរយៈពេល១១ឆ្នាំចុងក្រោយនេះ ចំនួនប្រជាជនក្នុង ១០ឃុំក្នុងក្រុងសៀមរាបបានកើនឡើងពីចំនួនប្រមាណ ៩៩ ០០០នាក់ក្នុងឆ្នាំ១៩៩៨ ដល់ចំនួន ១៩៨ ០០០នាក់ក្នុងឆ្នាំ២០០៩ ដែលជាចំនួនទ្វេរដងនៃចំនួនប្រជាជនក្នុងឆ្នាំ១៩៩៨ និងស្មើនឹង ៦.៥% នៃអត្រាកំណើនប្រចាំឆ្នាំ។ អត្រាកំណើនប្រជាជនប្រចាំឆ្នាំ ៦.៥%នៃស្រុកសៀមរាបមានចំនួនប្រមាណ ៣.៨ដងនៃអត្រាកំណើនប្រជាជនជាតិប្រចាំឆ្នាំដែលមានចំនួន ១.៧%។ ការកើនឡើងនូវចំនួនប្រជាជនយ៉ាងឆាប់រហ័សក្នុងស្រុកសៀមរាបកើតឡើងដោយប្រជាជនចំណូលស្រុកដែលស្វែងការងារក្នុងវិស័យទេសចរណ៍។

ប្រមាណជាពាក់កណ្តាលនៃចំនួនកំណើនប្រជាជនកើតឡើងក្នុងឃុំ២ គឺឃុំ ស្លក្រាម និងឃុំ ស្វាយដង្គំដែលស្ថិតនៅកណ្តាលក្រុងសៀមរាប។ អត្រាកំណើនប្រជាជនជាមធ្យមប្រចាំឆ្នាំរបស់ឃុំទាំង ២នេះមានកំរិតខ្ពស់បំផុតដែលមានអត្រាស្មើនឹង ២៤%ក្នុងឃុំ ស្លក្រាម និងស្មើនឹង ១៧%ក្នុងឃុំ ស្វាយដង្គំ។ ចំនួនប្រជាជនប្រមាណជា ៣៣ ០០០នាក់ បានកើនឡើងក្នុងឃុំចំនួន ៣ គឺឃុំ គោកចក (ដែលជាតំបន់១ តំបន់២ និងតំបន់កណ្តាលក្រុង) ឃុំសាលាកំរើក (ដែលជាតំបន់កណ្តាលក្រុង) និងឃុំ សៀមរាប (ដែលជាតំបន់ជាយក្រុងនៅតាមដងស្ទឹងសៀមរាប)។ ហើយចំនួនប្រជាជនប្រមាណជា ១៧ ០០០នាក់ បានកើនឡើងក្នុងឃុំចំនួន ៥ ដែលនឹងត្រូវបង្ហាញក្នុងរូបភាពខាងក្រោម។

កំណើនប្រជាជនភាគច្រើនបានតាំងទីលំនៅនៅក្នុងតំបន់កណ្តាលក្រុង ឬតំបន់ពង្រីកក្រុង ឬតំបន់១ និងតំបន់២ នៃឧស្សានអង្គរ។ ដូចនេះ ដង់ស៊ីតេនៃចំនួនប្រជាជនក្នុងតំបន់កណ្តាលក្រុង និងជុំវិញក្រុងមានកំរិតខ្ពស់។ ម្យ៉ាងវិញទៀត គំរោងអភិវឌ្ឍន៍ខុនដូ និងតំបន់តាំងទីលំនៅត្រូវបានអនុវត្តក្នុងតំបន់ជាយក្រុង និងក្នុងក្រុង។ ផ្ទះជាច្រើនត្រូវបានលក់ក្នុងតំលៃខ្ពស់ ដូច្នេះមានផ្ទះសំបែងជាច្រើនមិនត្រូវបានប្រើប្រាស់រហូតមកទល់នឹងសព្វថ្ងៃ។

ក្រុងសៀមរាបត្រូវបានកើតចេញពីស្រុកសៀមរាបដោយបន្ថែម ៣ឃុំទៀត ដូចជា ឃុំទឹកវិល (ស្ថិតនៅភាគខាងលិចនៃតំបន់១ តំបន់២ និងជាយក្រុង) ឃុំក្របីរៀល (ស្ថិតនៅភាគនិរតី) និងឃុំអំពិល (ស្ថិតនៅភាគខាងកើតនៃតំបន់២)។ ចំនួនប្រជាជនក្នុងឆ្នាំ២០០៩ ក្នុងឃុំទឹកវិលមានចំនួន ១១ ១៨៣នាក់ ឃុំក្របីរៀលមានចំនួន ៧ ៦៤៧នាក់ និងឃុំអំពិលមានចំនួន ៦ ៧២៧នាក់ ដែលចំនួនសរុបប្រជាជនក្នុងឃុំទាំង៣នេះមានចំនួន ២៥ ៥៥៧។ ចំនួនប្រជាជនក្នុងក្រុងសរុបទាំង១៣ ឃុំ (សង្កាត់) មានចំនួន ២២៣ ៣៧៦ ក្នុងឆ្នាំ២០០៩។



រូបភាព ២.៤ កំណើនប្រជាជនក្នុង ១០ឃុំក្នុងស្រុកសៀមរាប

(២) លក្ខណៈនៃទិន្នន័យចំនួនប្រជាជន

នៅក្នុងសៀវភៅទិន្នន័យស្រុក ស្ថិតិប្រជាជនបានរាប់បញ្ចូលនូវចំនួនប្រជាជន ២ប្រភេទដូចខាងក្រោម:

ក. ចំនួនប្រជាជនដែលស្នាក់នៅជាបណ្តោះអាសន្ន និង

ខ. គ្រួសារដែលរស់នៅលើដីសាធារណៈ (ការតាំងទីលំនៅខុសច្បាប់)

ដោយមិនរាប់បញ្ចូលនូវចំនួនប្រជាជនទាំង ២ប្រភេទខាងលើ ចំនួនប្រជាជទាំង ១០ឃុំត្រូវបានប៉ាន់ប្រមាណចំនួន ១៣១ ០០០នាក់ ក្នុងឆ្នាំ២០០៦ ចំនួន ១៤៤ ០០០នាក់ ក្នុងឆ្នាំ ២០០៧ ១៤៨ ០០០នាក់ ក្នុងឆ្នាំ ២០០៨ និងចំនួន ១៧៥ ០០០នាក់ ក្នុងឆ្នាំ២០០៩។ ចំនួនប្រជាជនក្នុងក្រុងសៀមរាបដោយរាប់បញ្ចូល ៣ឃុំទៀត មានចំនួនប្រមាណ ២០០ ០០០នាក់ ក្នុងឆ្នាំ២០០៩។

តារាង ២.៥ កំណើនប្រជាជន និងកត្តាផ្សេងៗ

ល.រ	ឃុំ	១៩៩៨	២០០០	២០០២	២០០៤	២០០៦	២០០៧	២០០៨	២០០៩*[១]
១	ស្លក្រាម (ឥសាន)	២០៧៨៧	២៥៤៤៥	២៦០៧៩	២៧៩១០	៣៤៦២៤	៣៥៥៩៩	៣៦១១៦	៥៣២០៩
២	ស្វាយដង្គុំ (និរតី)	២០៥៣៣	២៥១៩២	២៤៥០៣	២៦២២៥	២៨៦៣៤	៣១៦១៨	៣១៥៥៦	៣៨១៦៦
៣	គោកចក (តំបន់ ១ តំបន់២)	១៤្យ៤០១	១៦២០១	១៦២២៨	១៨០៦៨	១៨៩៤០	២៧០៥១	២៧៤៤៤	២៧៤៤៤
៤	សាលាកំរើក (ត្បូង/ កំពង់ផែ)	១២៥៦៦	១៥១១៨	១៤៩៦០	១៧៣១៩	១៩១៩១	២២២៦១	២៥៣៥៨	២៦៩៥៤
៥	នគរធំ (តំបន់ ១ តំបន់២)	៣៥៥៤	៣៧២២	៤២៥៧	៥៣៣២	៥៩៤២	៦៥៥២	៦៧០២	៦៤០៦
៦	ជ្រាវ (ភាគអគ្នេយ៍នៃក្រុង)	៣៥៦៧	៦៣៦៥	៧៤០២	៧៧៩០	៩២៨៥	៩៤១២	៩៥១៦	១០៥៣២
៧	ចុងឃ្នាស	៤៦៣០	៤៤០៦	៤៦៧៨	៦០៥៧	៥៨០៣	៥៨២៩	៦០៩៣	៦៦៦១
៨	សំបួរ (ខាងក្រៅភាគនិរតី)	២៥៣២	២៧២៩	២៧៩៦	៣១៦០	៣២៩៣	៣៤៧៤	៣៥៧៥	៣៨០៣
៩	សៀមរាប (កណ្តាល)	១២១៥៨	១៣៦៥៧	១៤៣៧៤	១៤៨២០	១៦៩១៥	១៧១៣១	១៧៥៦៤	១៨០៤៩

១០	ស្រង៉ែ (ខាងក្រៅភាគនិរតី)	៤៥៣១	៤៧៥៨	៤៨២២	៥១៦៥	៦៩០១	៦៣៩២	៦៤៨៥	៦៥៩៥
ស្រុកសៀមរាប (១០ឃុំ)		៩៩២៥៩	១១៧៥៩៣	១២០០៩៩	១៣១៨៤៦	១៤៩៥២៨	១៦៥៣១៩	១៧០៤០៩	១៩៧៨១៩
	អត្រាកំណើនប្រចាំឆ្នាំ		១៨%	២%	១០%	១៣%	១១%	៣%	១៦%
A	ការរស់នៅបណ្តោះអាសន្ន	-	-	-	-	៨១៦៩	៦៧២៣	៨០៨០	(៨០៨០)
B	គ្រួសារដែលតាំងទីលំនៅខុសច្បាប់	-	-	-	-	១៨១៣	២៥០១	២៥៥៥	(២៥៥៥)
C	ចំនួនប្រជាជនដែលតាំងទីលំនៅខុសច្បាប់	-	-	-	-	១០២៩៨	១៤២០៦	១៤៥១២	(១៤៥១២)
ចំនួនប្រជាជនដែលមិនរាប់បញ្ចូលនូវអ្នកដែលតាំងទីលំនៅបណ្តោះអាសន្ន/ខុសច្បាប់		-	-	-	-	១៣១០៦១	១៤៤៣៩០	១៤៧៨១៧	១៧៥២២៧
	អត្រាកំណើនប្រចាំឆ្នាំ						១០%	២%	១៩%
១១	ទឹកវិល (ថ្មី: តំបន់ ១ តំបន់២)	-	-	-	-	-	-	-	១១១៨៣
១២	ក្របីរាល (ថ្មី: ភាគនិរតី)	-	-	-	-	-	-	-	៧៦៤៧
១៣	អំពិល (ថ្មី: ភាគខាងកើត)	-	-	-	-	-	-	-	៦៧២៧
ក្រុងដែលមាន ១៣ឃុំ		-	-	-	-	-	-	-	២០០៧៨៤

២០០៩*[១]: ទិន្នន័យត្រូវបានផ្តល់ជូនដោយក្រុងសៀមរាប ប៉ុន្តែពុំមានទិន្នន័យអ្នកតាំងទីលំនៅបណ្តោះអាសន្ន/ខុសច្បាប់ទេ (ជាបណ្តោះអាសន្ន យើងបានប្រើប្រាស់ទូរលេខឆ្នាំ ២០០៨)។

ប្រភព: សៀវភៅស្ថិតិស្រុក ឆ្នាំ ២០០៩ (ទិន្នន័យបានគ្របដណ្តប់ពីឆ្នាំ១៩៩៨ ដល់ឆ្នាំ ២០០៨)

២.១.៣ ទិសដៅសេដ្ឋកិច្ចសង្គមដែលពាក់ព័ន្ធ

ទិសដៅសេដ្ឋកិច្ចសង្គមដែលត្រូវបានកំណត់ឡើងសំរាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ស្រុក/ក្រុងសៀមរាប ដោយផែនការមេក្នុងឆ្នាំ២០០៦ ផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លីឆ្នាំ២០០៧ ដោយDED និងគំរោងពង្រីកការផ្គត់ផ្គង់ទឹកក្នុងក្រុងសៀមរាប ដោយ JICA (ស្ថិតក្នុងដំណើរការក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ននេះ)។

ផែនការគ្រប់ជ្រុងជ្រោយនៃសេដ្ឋកិច្ចសង្គមត្រូវបានបង្កើតឡើងដោយផែនការមេ ផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លីរបស់ DED បានធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពទិន្នន័យស្ថិតិនៃឆ្នាំគោលរបស់ខ្លួន គឺឆ្នាំ ២០០៦ ហើយបន្ទាប់មកទៀតបានធ្វើគំរោងចំនួនប្រជាជនផ្អែកលើសេណារីយ៉ូនៃផែនការមេ។ គំរោងទើបបង្កើតថ្មីរបស់ JICA ស្តីពីការពង្រីកការផ្គត់ផ្គង់ទឹកក៏បានកំពុងធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពនូវទូរលេខឆ្នាំគោលនៃការមកដល់របស់ភ្ញៀវទេសចរ និងចំនួនប្រជាជនដែលត្រូវបានប៉ាន់ប្រមាណដោយសេណារីយ៉ូអភិវឌ្ឍន៍របស់ខ្លួន។

ខាងក្រោមនេះ គឺជាទំរង់នៃទិសដៅសេដ្ឋកិច្ចសង្គម និងសេណារីយ៉ូនៃផែនការទាំង ៣ខាងលើ។

(១) ផែនការមេរួមសំរាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ដោយនិរន្តរភាពក្រុងសៀមរាប (ផែនការមេ)

ដោយផ្អែកលើគោលការណ៍និរន្តរភាពបរិស្ថាន និងសេដ្ឋកិច្ច សេណារីយ៉ូអភិវឌ្ឍន៍ ២ត្រូវបានបង្កើតឡើងដូចខាងក្រោម:

សេណារីយ៉ូ ក: ការប៉ាន់ប្រមាណនូវទំនោរកំណើន ដោយរក្សាទំនោរកំណើននៃទីផ្សារកំរិតទាប/ មធ្យម ជាមួយការបំរែបំរួលនៃចំនួនភ្ញៀវទេសចរ។

សេណារីយ៉ូ ខ: ការកែសំរួលនូវការប៉ាន់ប្រមាណកំណើន ការកែប្រែទៅកាន់ទីផ្សារកំរិតខ្ពស់នៅក្នុងពិភពលោក និងការធ្លាក់ចុះនៃអត្រាកំណើន ជាមួយនឹងសមត្ថភាពនៃព្រលានយន្តហោះដែលមានស្រាប់ ការមកដល់របស់ភ្ញៀវទេសចរមកក្នុងគោលដៅទេសចរណ៍បែបវប្បធម៌ និងប្រវត្តិសាស្ត្រក្នុងបណ្តាប្រទេសអាស៊ីអគ្នេយ៍បានធ្វើអោយកើនឡើងនូវវិក្កយប័ត្រចំនួនភ្ញៀវទេសចរ។

១) ការប៉ាន់ប្រមាណចំនួនភ្ញៀវទេសចរ

សេណារីយ៉ូ ក: ការប៉ាន់ប្រមាណនូវទំនោរកំណើន អត្រាកំណើននៃភ្ញៀវទេសចរជាតិ និងអន្តរជាតិត្រូវបានកំណត់ក្នុងការវិភាគទំនោរកំណើនកាលពីមុន។ អត្រាកំណើននៃភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិត្រូវបានកំណត់ចំនួន ១៤.៩% ក្នុង១ឆ្នាំ ចាប់ពីឆ្នាំ២០០៤ ដល់ឆ្នាំ២០១២ ចំនួន ៨.៧% ចាប់ពីឆ្នាំ២០១២ ដល់ឆ្នាំ២០២០ និងចំនួន ១១.៨% ចាប់ពីឆ្នាំ២០០៤ ដល់ឆ្នាំ២០២០។ អត្រាកំណើននៃភ្ញៀវទេសចរជាតិត្រូវបានកំណត់ចំនួន ៩.៥% ក្នុង ១ឆ្នាំ ចាប់ពីឆ្នាំ២០០៤ ដល់ឆ្នាំ២០១២ ចំនួន ៦.១% ចាប់ពីឆ្នាំ២០១២ ដល់ឆ្នាំ២០២០ និងចំនួន ៧.៨% ចាប់ពីឆ្នាំ២០០៤ ដល់ឆ្នាំ២០២០។

សេណារីយ៉ូ ខ: ការកែសំរួលនូវការប៉ាន់ប្រមាណកំណើន អត្រាកំណើននៃភ្ញៀវទេសចរជាតិ និងអន្តរជាតិត្រូវបានកំណត់ដូចលក្ខខណ្ឌខាងលើ។ អត្រាកំណើននៃភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិត្រូវបានកំណត់ចំនួន ១៤.៤% ក្នុង ១ឆ្នាំ ចាប់ពីឆ្នាំ២០០៤ ដល់ឆ្នាំ២០១២ ចំនួន ២.៥% ចាប់ពីឆ្នាំ២០១២ ដល់ឆ្នាំ២០២០ និងចំនួន ៨.៣% ចាប់ពីឆ្នាំ២០០៤ ដល់ឆ្នាំ២០២០។ អត្រាកំណើននៃភ្ញៀវទេសចរជាតិត្រូវបានកំណត់ចំនួន ៨.៥% ក្នុង ១ឆ្នាំ ចាប់ពីឆ្នាំ២០០៤ ដល់ឆ្នាំ២០១២ ចំនួន ៤.២% ចាប់ពីឆ្នាំ២០១២ ដល់ឆ្នាំ២០២០ និងចំនួន ៦.៣% ចាប់ពី ឆ្នាំ២០០៤ ដល់ឆ្នាំ២០២០។

អត្រាកំណើន និងចំនួនភ្ញៀវទេសចរនៃសេណារីយ៉ូ ក និងសេណារីយ៉ូ ខ មិនមានការខុសគ្នាច្រើនទេ គិតត្រឹមឆ្នាំ ២០១២។ ទោះបីយ៉ាងនេះក្តី អត្រាកំណើន និងចំនួនភ្ញៀវទេសចរនៃសេណារីយ៉ូទាំង២ មានការខុសគ្នាដូចខាងក្រោម ចាប់ពីឆ្នាំ២០១២ ដល់ឆ្នាំ២០២០។ ជាចុងក្រោយសេណារីយ៉ូ ខ: ការកែសំរួលនូវការប៉ាន់ប្រមាណកំណើនត្រូវបានជ្រើសរើសដើម្បីបង្កើតផែនការមេ។

តារាង ២.៦ ការប៉ាន់ប្រមាណ (ទិសដៅ) ចំនួនភ្ញៀវទេសចរក្នុងផែនការមេ

	ឆ្នាំគោល ២០០៤	សេណារីយ៉ូ កៈ ការប៉ាន់ប្រមាណនូវទំនោរកំណើន		សេណារីយ៉ូ ខៈ ការកែសំរួលនូវការប៉ាន់ប្រមាណកំណើន	
		២០១២	២០២០	២០១២	២០២០
អន្តរជាតិ (000)	៥៦១	១ ៧០៩	៣ ៣៤៣	១ ៦៤៨	២ ០០៧
ប្រចាំឆ្នាំ		១៤.៩%	៨.៧% (១១.៨%)	១៤.៤%	២.៥% (៨.៣%)
ជាតិ (000)	២៩៧	៦១៤	៩៨៨	៥៧២	៧៩៥
ប្រចាំឆ្នា		៩.៥%	៦.១% (៧.៨%)	៨.៥%	៤.២% (៦.៣%)
សរុប (000)	៨៥៨	២ ៣២៤	៤ ៣៣១	២ ២២០	២ ៨០២
ប្រចាំឆ្នាំ		១៣.៣%	៨.១% (១០.៦%)	១២.៦%	៣.០% (៧.៧%)

ចំណាំៈ ចំនួនប្រជាជនឆ្នាំ ២០២០ ( )ៈ អត្រាកំណើនជាមធ្យមប្រចាំឆ្នាំចាប់ពីឆ្នាំ ២០០៤ ដល់ឆ្នាំ ២០២០។

ប្រភពៈ ផែនការមេរួមសំរាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ដោយនិរន្តរភាពក្រុងសៀមរាប ឆ្នាំ ២០០៦

២) ការប៉ាន់ប្រមាណចំនួនប្រជាជន

ទិន្នន័យស្ថិតិនៃចំនួនប្រជាជន ចំនួន ១៩៥ 000ក្នុងស្រុកសៀមរាបក្នុងឆ្នាំ២00៤ ត្រូវបានចែកចេញជាអ្នកស្នាក់នៅចំនួន ១៣៩ 000នាក់ (៩0%) និងអ្នកដំណើរដែលបំរើការក្នុងស្រុកសៀមរាបចំនួន ១៦ 000នាក់ (១0%)។ ការប៉ាន់ប្រមាណចំនួនអ្នកស្នាក់នៅ (ទិសដៅ)សំរាប់ស្រុកសៀមរាបត្រូវបានកំណត់ចំនួន ១៧១ 000 នាក់ ក្នុងឆ្នាំ២០១២ និងចំនួន ២១១ 000នាក់ ក្នុងឆ្នាំ២០២០ ផ្អែកលើគោលការណ៍ក្នុងការបង្កើតក្រុងរណប។ កំណើនប្រជាជនបន្ថែមដែលបានកើនឡើងដោយសេណារីយ៉ូអភិវឌ្ឍន៍ត្រូវបានចាត់ទុកថា ជាអ្នកដំណើរមកពីស្រុកក្រៅដែលបំរើការក្នុងស្រុកសៀមរាប និងតំបន់អង្គរ។ ទិសដៅអ្នកតាំងទីលំនៅក្នុងស្រុកសៀមរាបត្រូវបានកំណត់ថាមានកំណើនថេរ ចំនួន ២.៦% ប្រចាំឆ្នាំ ចាប់ពីឆ្នាំ២00៤ ដល់ឆ្នាំ២០២០។ ទិសដៅអ្នកដំណើរសំរាប់ស្រុកសៀមរាបត្រូវបានកំណត់ ចំនួន៣ ទៅ ៥ដងនៃអត្រាកំណើនអ្នកតាំងទីលំនៅដូចខាងក្រោម។

កំណើនប្រជាជនសរុបក្នុងស្រុកសៀមរាបត្រូវបានប៉ាន់ប្រមាណចាប់ពីចំនួន ១៩៥ 000នាក់ ទៅចំនួន ២៧៦ 000នាក់ក្នុងឆ្នាំ២00៤ (សេណារីយ៉ូ ខ) និងចំនួន ៣១១ 000នាក់ (សេណារីយ៉ូ ក)ក្នុងឆ្នាំ២០២០។ អត្រាកំណើនប៉ាន់ស្មានជាមធ្យមប្រចាំឆ្នាំ មានចំនួន ៤.៤៥% និង ៣.៦៧% នៃសេណារីយ៉ូទាំង២ ត្រូវបានកំណត់អោយទាបជាងអត្រាកំណើនប្រជាជនក្នុងក្រុងនៃប្រទេសកម្ពុជាពីឆ្នាំ២00៥ ដល់ឆ្នាំ ២០១០ (កម្មវិធីអភិវឌ្ឍន៍របស់អង្គការសហប្រជាជាតិ)។

តារាង ២.៧ ការប៉ាន់ប្រមាណចំនួនប្រជាជន (ទិសដៅ) នៃផែនការមេ

	ឆ្នាំគោល ២០០៤	សេណារីយ៉ូ ក: ការប៉ាន់ប្រមាណនូវទំនោរកំណើន		សេណារីយ៉ូ ខ: ការកែសំរួលនូវការប៉ាន់ប្រមាណកំណើន	
		២០១២	២០២០	២០១២	២០២០
អ្នកតាំងទីលំនៅ (000)	១៣៩	១៧១	២១១	១៧១	២១១
ប្រចាំឆ្នាំ		២.៦២%	២.៦៦%(២.៦៤%)	២.៦២%	២.៦៦%(២.៦៤%)
អ្នកដំណើរ (000)	១៦	៤៤	១០០	៣៩	៦៥
ប្រចាំឆ្នាំ		១៣.៤៨%	១០.៨១%(១២.១៤%)	១១.៧៨%	៦.៥៩%(៩.១៦%)
សរុប (000)	១៥៥	២១៥	៣១១	២១០	២៧៦
ប្រចាំឆ្នាំ		៤.១៧%	៤.៧២% (៤.៤៥%)	៣.៨៧%	៣.៤៨%(៣.៦៧%)

ប្រភព: ការសិក្សាផែនការមេ

(២) ផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លីសំរាប់ស្រុកសៀមរាប (DED)

ការសិក្សាផែនការសំរាប់ស្រុកសៀមរាបនេះត្រូវបានធ្វើឡើងជាគំរោងមួយក្នុងចំណោមគំរោងសាកល្បងចំនួន២នៃគំរោងរបស់ ASia Urbs ដែលផ្តោតលើការផ្សព្វផ្សាយវិមជ្ឈការ និងពង្រឹងអាជ្ញាធរស្រុកក្រោមសេចក្តីសំរេចរបស់រាជរដ្ឋភិបាលលេខ ៤៧។ ការសិក្សានេះត្រូវបានធ្វើឡើងជា ២រយៈពេល គឺពីឆ្នាំ២០០១ ដល់ឆ្នាំ២០០៤ និងពីឆ្នាំ២០០៤ ដល់ឆ្នាំ២០០៧ ដោយក្រុមផែនការមេស្រុកនៃស្រុកសៀមរាបដែលឧបត្ថម្ភដោយសេវាអភិវឌ្ឍន៍របស់អាល្លឺម៉ង់ (DED), មូលនិធិ Konrad Adenauer, Asia Urbs គំរោងទី៣ (AUP3) និងក្រសួង២ គឺក្រសួងមហាផ្ទៃ និងក្រសួងរៀបចំដែនដី នគររូបនីយកម្ម និងសំណង់ក្នុងប្រទេសកម្ពុជា។

តំបន់ និងឆ្នាំគោលដៅ គឺ ១០ឃុំ និងឆ្នាំ២០២០ដូចផែនការមេ។ ទិន្នន័យចំនួនប្រជាជនឆ្នាំគោលត្រូវបានធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពក្នុងឆ្នាំ២០០៦ ដោយទិន្នន័យស្ថិតិបន្ទាប់ពីការបង្កើតផែនការមេ។ ទិសដៅក៏ត្រូវបានកំណត់ដោយសេណារីយ៉ូ៣ផ្អែកលើផែនការមេដូចខាងក្រោម:

តារាង ២.៨ ទិសដៅនៃផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លីសំរាប់ស្រុកសៀមរាប

និន្នាការនៃកំណើនប្រជាជនក្នុងស្រុកសៀមរាប ពីឆ្នាំ១៩៩៨ ដល់ឆ្នាំ២០០៥			ការប៉ាន់ប្រមាណចំនួនប្រជាជនឆ្នាំ២០២០ក្នុងស្រុកសៀមរាប ដោយសេណារីយ៉ូ		
ចំនួនប្រជាជនក្នុងឆ្នាំ១៩៩៨	ចំនួនប្រជាជនក្នុងឆ្នាំ២០០៦	អត្រាកំណើនប្រចាំឆ្នាំ	សេណារីយ៉ូ១: (២០០៦-២០២០: ៣%)	សេណារីយ៉ូ២: (២០០៦-២០១១: ៤%) (២០១២-២០២០: ៣%)	សេណារីយ៉ូ៣: (២០០៦-២០១១: ៤%) (២០១២-២០២០: ៣.៥%)
៩៩ ២៥៩	១៤៦ ៣៧៩	៥%	២២១ ៤០០	២៣០ ១០០	២៤១ ៦០០

ប្រភព: ផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លីព្រាងចុងក្រោយសំរាប់ស្រុកសៀមរាប ថ្ងៃទី ០១ ខែតុលា ឆ្នាំ ២០០៧

(៣) ការផ្គត់ផ្គង់ទឹក

ការសិក្សាត្រៀមមួយស្តីពីគំរោងពង្រីកការផ្គត់ផ្គង់ទឹកក្នុងក្រុងសៀមរាបកំពុងបន្តការងារ ដោយមានការចុះហត្ថលេខានៅថ្ងៃទី២៩ ខែ មករា ឆ្នាំ២០០៩ រវាងក្រសួងឧស្សាហកម្ម រ៉ែ និងថាមពល ភាគីខាងអាជ្ញាធររដ្ឋាករទឹកក្រុងសៀមរាប និងទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិនៃប្រទេសជប៉ុន (JICA)។ ការសិក្សានេះបានចាប់ផ្តើមនៅខែ ឧសភា ឆ្នាំ២០០៩ និងត្រូវបញ្ចប់ត្រឹមពាក់កណ្តាលខែ កញ្ញា ឆ្នាំ២០១០។

គោលបំណងនៃការសិក្សានេះមានដូចខាងក្រោមៈ

- ដើម្បីជ្រើសរើសប្រភពទឹកថ្មីសំរាប់ប្រព័ន្ធផ្គត់ផ្គង់ទឹកប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព និងនិរន្តរភាព
- ដើម្បីចុះធ្វើការស្ទាបស្ទង់អណ្តូងដែលមានស្រាប់ និងវាយតំលៃពីទិន្នផលសក្តានុពលនៃទឹកក្រោមដី
- ដើម្បីកំណត់គំរោងពង្រីកការផ្គត់ផ្គង់ទឹកជាបន្ទាន់មួយដើម្បីបំពេញនូវតំរូវការទឹកប៉ាន់ស្មានមួយសំរាប់ក្រុងសៀមរាបរហូតដល់ឆ្នាំគោលដៅដែលបានជ្រើសរើសក្នុងគំរោង
- ដើម្បីធ្វើការសិក្សាពីភាពអាចធ្វើទៅបានមួយសំរាប់គំរោងពង្រីកការផ្គត់ផ្គង់ទឹកដែលបានស្នើឡើងដើម្បីបង្ហាញថាគំរោងចាំបាច់ត្រូវអនុវត្តក្រោមហិរញ្ញទាននៃប្រាក់កំចី ODA របស់ប្រទេសជប៉ុន
- ដើម្បីបង្កើតផែនការអភិវឌ្ឍន៍ការផ្គត់ផ្គង់ទឹករយៈពេលវែងដល់ឆ្នាំ២០៣០ និង
- ដើម្បីបន្តផ្ទេរបច្ចេកវិទ្យាដល់សមភាគីកម្ពុជាក្នុងកំឡុងពេលនៃការសិក្សា។

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

ទិសដៅនៃចំនួនប្រជាជនត្រូវបានកំណត់អោយសមស្របទៅនឹងការវិភាគខ្សែកោងអ៊ិចប៉ូណង់ស្យែលជាមួយនឹងទិន្នន័យដែលបានធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពក្នុងឆ្នាំ២០០៩ ដូចបង្ហាញខាងក្រោមៈ

តារាង ២.៩ ការប៉ាន់ស្មានចំនួនប្រជាជន (ទិសដៅ) នៃការផ្គត់ផ្គង់ទឹក

	ឆ្នាំ ២០១០	២០១៥	២០២០	២០២៥	២០៣០
ចំនួនប្រជាជនដែលត្រូវបានប៉ាន់ប្រមាណ	២០៥	២៤៤	២៨៣	៣២២	៣៦២
អត្រាកំណើន		២០១១-២០១៥ ៣.៨២% ដល់ ៣.៣៣%	២០១៦-២០២០ ៣.២៣% ដល់ ២.៨៦%	២០២១-២០២៥ ២.៧៩% ដល់ ២.៥១%	២០២៦-២០៣០ ២.៤៥% ដល់ ២.២៤%

ប្រភព: របាយការណ៍ព្រាងចុងក្រោយនៃការសិក្សាត្រៀមស្តីពីគំរោងពង្រីកការផ្គត់ផ្គង់ទឹកឆ្នាំ ២០១០

ការប៉ាន់ស្មានចំនួនភ្ញៀវទេសចរ (ទិសដៅ) ត្រូវបានកំណត់ ដោយផ្អែកលើសេណារីយ៉ូ៣ ដែលមានអត្រាកំណើន ២% ៣% និង៤%ក្នុង១ឆ្នាំផ្អែកលើទំនោរកំណើនក្នុងតំបន់កាលពីមុន និងចំនួនភ្ញៀវទេសចរនៃទិសដៅទេសចរណ៍បែបវប្បធម៌ និងប្រវត្តិសាស្ត្រក្នុងបណ្តាប្រទេសអាស៊ីអគ្នេយ៍ដូចខាងក្រោម:

តារាង ២.១០ ការប៉ាន់ស្មានចំនួនភ្ញៀវទេសចរ (ទិសដៅ) នៃការផ្គត់ផ្គង់ទឹក

ឆ្នាំ	២០១០	២០១៥	២០២០	២០២៥	២០៣០
សេណារីយ៉ូ ១	កំណើន ២%				
ចំនួនភ្ញៀវទេសចរដែលបានប៉ាន់ស្មាន	២ ៣០០	២ ៥៣៩	២ ៨០៣	៣ ០៩៥	៣ ៤១៨
អត្រាសំរាប់ឆ្នាំ ២០០៨*	១.០២	១.១២	១.២៤	១.៣៧	១.៥១
សេណារីយ៉ូ ២	កំណើន ៣%				
ចំនួនភ្ញៀវទេសចរដែលបានប៉ាន់ស្មាន	២ ៣២២	២ ៦៩២	៣ ១២១	៣ ៦១៨	៤ ១៩៥
អត្រាសំរាប់ឆ្នាំ ២០០៨	១.០៣	១.១៩	១.៣៨	១.៦០	១.៨៦
សេណារីយ៉ូ ៣	កំណើន ៤%				
ចំនួនភ្ញៀវទេសចរដែលបានប៉ាន់ស្មាន	២ ៣៤៥	២ ៨៥៣	៣ ៤៧១	៤ ២២៣	៥ ១៣៨
អត្រាសំរាប់ឆ្នាំ ២០០៨	១.០៤	១.២៦	១.៥៣	១.៨៧	២.២៧

ប្រភព: របាយការណ៍ព្រាងចុងក្រោយនៃការសិក្សាត្រៀមស្តីពីគំរោងពង្រីកការផ្គត់ផ្គង់ទឹកឆ្នាំ ២០១០

តារាង ២.១១ តំបន់គោលដៅនៃការផ្គត់ផ្គង់ទឹក

	២០១៥	២០២០	២០២៥	២០៣០
សំរាប់អ្នកតាំងទីលំនៅ	៥៥%	៨០%	៨៥%	៩០%
សំរាប់ភ្ញៀវទេសចរ	៥៥%	៨០%	១០០%	១០០%

ប្រភព: របាយការណ៍ព្រាងចុងក្រោយនៃការសិក្សាត្រៀមស្តីពីគំរោងពង្រីកការផ្គត់ផ្គង់ទឹកឆ្នាំ ២០១០

២.១.៤ សេណារីយ៉ូនាពេលអនាគតនៃទិសដៅសេដ្ឋកិច្ចសង្គម

វាមានរយៈពេល ៤ឆ្នាំហើយចាប់តាំងពីផែនការមេត្រូវបានបង្កើតក្នុងឆ្នាំ២០០៦។ ផ្អែកនៃទិសដៅ

សេដ្ឋកិច្ចសង្គមដែលត្រូវបានជ្រើសរើសនៃ "សេណារីយ៉ូ ខ: ការកែសំរួលការប៉ាន់ប្រមាណកំណើន" ចាំបាច់ត្រូវធ្វើការកែសំរួល និងតំរូវទៅតាមនិន្នាការនៃការអភិវឌ្ឍន៏សេដ្ឋកិច្ចសង្គម និងការផ្លាស់ប្តូរប្រព័ន្ធរដ្ឋបាលដែលបានប្រែក្លាយចេញពីស្រុកទៅជាក្រុង និងតំបន់គ្របដណ្តប់របស់វាក្នុងរយ:ពេល ៤ឆ្នាំចុងក្រោយនេះ ។

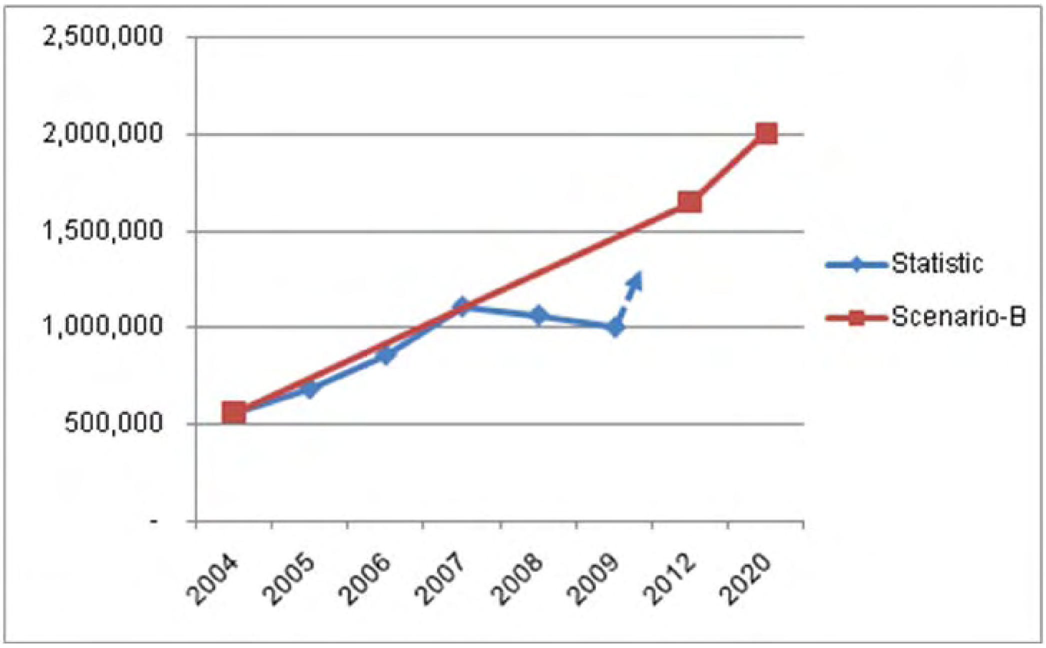
ការប៉ាន់ស្មាន និងទិសដៅនៃចំនួនភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិដែលបានចូលមកក្នុងតំបន់នៅតែមានសារ:ប្រយោជន៏ និងប្រសិទ្ធិភាពក្រោមការប្រែប្រួលស្ថានភាពកាលពីមុន និងគោលការណ៍សំរាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ទីផ្សារកេរិតខ្ពស់អន្តរជាតិ ។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ទិសដៅ និងការប៉ាន់ស្មានចំនួនភ្ញៀវទេសចរក្នុងស្រុកមានភាពខុសគ្នា ដែលទាមទារអោយមានការត្រួតពិនិត្យឡើងវិញផ្អែកលើសេណារីយ៉ូអភិវឌ្ឍន៍មួយ ។ ទិសដៅ និងការប៉ាន់ស្មាននៃចំនួនប្រជាជនត្រូវបានកែសំរួលចំពោះតំបន់ក្រុងសៀមរាបដែលទើបបង្កើតថ្មី (ពីស្រុកដែលមាន ១០ឃុំ ទៅកាន់ក្រុងដែលមាន ១៣ សង្កាត់) ។

(១) ការត្រួតពិនិត្យឡើងវិញនៃទិសដៅទេសចរណ៍អន្តរជាតិ: ចំនួន ១.៦៥លាននាក់ ក្នុងឆ្នាំ២០១២ និង ២លាននាក់ ក្នុងឆ្នាំ២០២០

ទិសដៅនៃចំនួនភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិក្នុងឆ្នាំ២០១២ក្នុងផែនការមេត្រូវបានកំណត់ចំនួនប្រមាណជា ១.៦៥លាននាក់ ស្មើនឹង១៤.៤% ដែលជាអត្រាកំណើនខ្ពស់ប្រចាំឆ្នាំ ។ ដោយផ្អែកលើអត្រាកំណើននេះ ចំនួនភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិអាចត្រូវបានគេប៉ាន់ប្រមាណចំនួន ១.២៦លាននាក់ក្នុងឆ្នាំ២០១០ ។

យោងទៅតាមស្ថិតិវិស័យទេសចរណ៍ ចំនួនភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិមកកាន់តំបន់សៀមរាប និងអង្គរមានចំនួន ១.១លាននាក់ក្នុងឆ្នាំ ២០០៧ ។ និន្នាការនៃកំណើនបន្ទាប់ពីឆ្នាំ២០០៤ បានកើនឡើងយ៉ាងលឿនមកទល់នឹងឆ្នាំ ២០០៧ ។ ដោយឡែក វិបត្តិសេដ្ឋកិច្ចពិភពលោកបន្ទាប់ពីឆ្នាំ២០០៨ បានជះឥទ្ធិពលយ៉ាងអាក្រក់ និងបានកាត់បន្ថយនូវទីផ្សារទេសចរណ៍ពិភពលោក ហើយវាក៏បានជះឥទ្ធិពល និងបង្អាក់នូវចំនួនភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិមកកាន់តំបន់មកត្រឹម ១.៦លាននាក់ក្នុងឆ្នាំ២០០៨ និង ១លាននាក់ក្នុងឆ្នាំ២០០៩ ។ ទោះបីយ៉ាងនេះក្តី នៅចុងឆ្នាំ ២០០៩ និងដើមឆ្នាំ២០១០ ផលប៉ះពាល់នៃវិបត្តិសេដ្ឋកិច្ចពិភពលោកមកលើចំនួនភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិមកកាន់តំបន់ត្រូវបានដោះស្រាយ និងបានវិលមកកាន់ចំនួនដូចមុនពេលមានវិបត្តិសេដ្ឋកិច្ចវិញហើយ ។

ស្ថិតក្រោមកាលៈទេសៈនេះ សេណារីយ៉ូ ខៈការកែសំរួលការប៉ាន់ប្រមាណចំនួនភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិអាចត្រូវបានវាយតំលៃថា នៅតែជាទិសដៅអភិវឌ្ឍន៍ដ៏មានតំលៃ ។ និន្នាការនៃចំនួនភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិស្តីពីកំណើនយ៉ាងឆាប់រហ័សកាលពីមុន និងវិបត្តិសេដ្ឋកិច្ច នៅតែស្ថិតនៅជាមួយសេណារីយ៉ូខ នៃផែនការមេឆ្នាំ២០០៦ ។ ដូច្នេះការកំណត់ទិសដៅចំនួនភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិចំនួន ១.៦លាននាក់ក្នុងឆ្នាំ២០១២ និង ២លាននាក់ក្នុងឆ្នាំ២០២០ ត្រូវបានរក្សាក្រោមលក្ខខណ្ឌដែលមានយុទ្ធសាស្ត្រផ្សព្វផ្សាយយ៉ាងសកម្មចំពោះទីផ្សារកេរិតខ្ពស់ក្នុងពិភពលោក ។

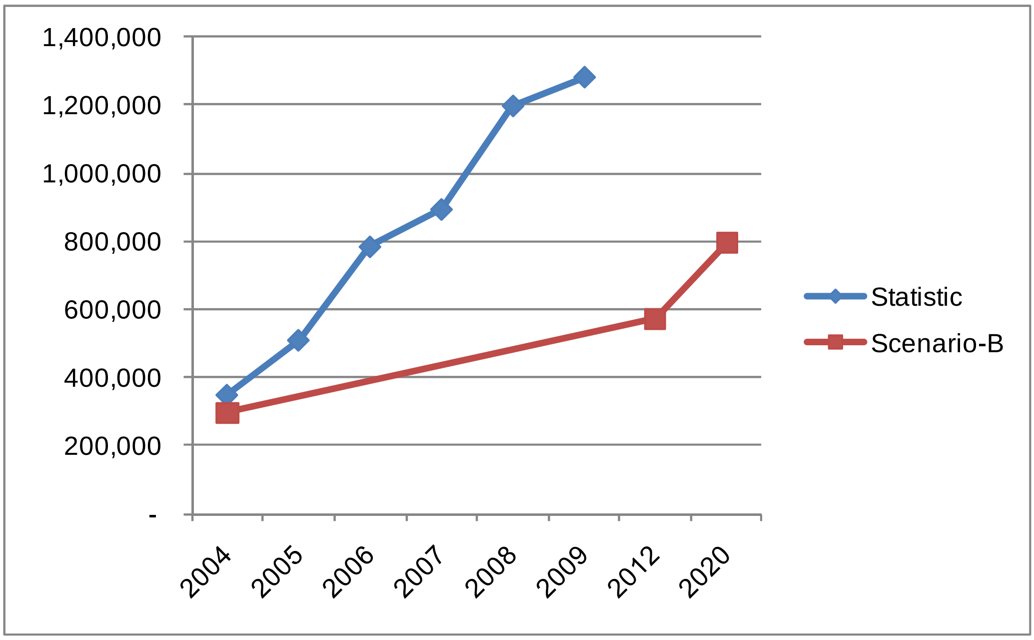


រូបភាព ២.៥ ការប្រៀបធៀបនៃនិន្នាការកាលពីមុន និងទិសដៅនៃចំនួនភ្ញៀវទេសចរ អន្តរជាតិមកកាន់តំបន់សៀមរាប និងអង្គរ

(២) ការប៉ាន់ស្មាន (ទិសដៅ) នៃចំនួនភ្ញៀវទេសចរក្នុងស្រុក: ចំនួន ១.៦២លាននាក់ក្នុងឆ្នាំ២០១២ និង ២.៣៤ លាននាក់ក្នុងឆ្នាំ ២០២០

និន្នាការនៃការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចក្នុងប្រទេសកម្ពុជា ជាពិសេសក្នុងតំបន់ក្រុងសំខាន់ៗ បានបង្កើតចំណូលជូនប្រជាជនដែលមានជីវភាពកំរិតកណ្តាល ហើយស្ថានភាពបែបនេះបានបង្កើតអោយមានទីផ្សារទេសចរក្នុងស្រុកយ៉ាងឆាប់រហ័ស។ ភ្ញៀវទេសចរក្នុងស្រុកភាគច្រើនត្រូវបានផ្តោតលើតំបន់អង្គរ និងក្រុងសៀមរាប (ទិន្នន័យទេសចរមិនបានគ្របដណ្តប់ដល់ចំនួនភ្ញៀវទេសដែលទៅទស្សនាក្រុងភ្នំពេញ និងក្រុងសំខាន់ៗដទៃផ្សេងទៀតទេ)។ និន្នាការនៃចំនួនភ្ញៀវទេសចរក្នុងស្រុកមកកាន់តំបន់សៀមរាប និងអង្គរបានកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័សក្នុងកំរិត ៣០% ប្រចាំឆ្នាំក្នុងឆ្នាំ២០០៤ ហើយបានឈានដល់ប្រមាណ ១.២៨លាននាក់ក្នុងឆ្នាំ២០០៩ ដែលមានចំនួន ១លាននាក់ លើសចំនួនភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិក្នុងឆ្នាំ២០០៩ និងមានចំនួន ០.៨លាននាក់ លើសទិសដៅចំនួនភ្ញៀវទេសចរក្នុងស្រុកក្នុងឆ្នាំ២០២០។ ទីផ្សារទេសចរណ៍ក្នុងស្រុកត្រូវបានផ្សព្វផ្សាយតាមរយៈកម្មវិធី ព្រឹត្តិការណ៍ផ្សេងៗ ដែលបានរៀបចំឡើងដោយរដ្ឋាភិបាល។ ហើយវាមិនត្រឹមតែបានចូលរួមចំណែកដល់ការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចប៉ុណ្ណោះទេ ប៉ុន្តែវាក៏បានពង្រឹងនូវការរួបរួមនៃសង្គមខ្មែរផងដែរ។ ទេសចរណ៍អង្គរត្រូវបានផ្សព្វផ្សាយសំរាប់ទីផ្សារទេសចរណ៍ក្នុងស្រុក ដែលគឺជា "ការទស្សនាទីតាំងនៃវប្បធម៌ខ្មែរ" និងទេសចរណ៍បែបសាសនា អាចនឹងបន្តរីកចំរើន និងឈានដល់កំរិតខ្ពស់មួយ។ ស្ថិតក្រោមលក្ខខណ្ឌបែបនេះ ការប៉ាន់ស្មាននូវចំនួនភ្ញៀវទេសចរក្នុងស្រុកទាមទារអោយមានការត្រួតពិនិត្យឡើងវិញសំរាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ទេសចរណ៍ទៅថ្ងៃអនាគត

ក្នុងក្រុងសៀមរាប និង តំបន់អង្គរ ។



រូបភាព ២.៦ ការប្រៀបធៀបនៃនិន្នាការកាលពីមុន និងទិសដៅក្នុងផែនការមេនៃចំនួន ភ្ញៀវទេសចរក្នុងស្រុកមកកាន់តំបន់សៀមរាប និងអង្គរ

ស្ថិតក្នុងកាលៈទេសៈបែបនេះ ទីផ្សារទេសចរណ៍ក្នុងស្រុកនៃប្រទេសកម្ពុជាត្រូវបានគេយល់ឃើញថាស្ថិតក្នុងដំណាក់កាលចាប់ផ្តើមនៃការកើនឡើងខ្ពស់នៅឡើយ ។ ចំនួនភ្ញៀវទេសចរក្នុងស្រុកមកកាន់តំបន់អង្គរ និងក្រុងសៀមរាបបានបន្តកើនឡើងដល់អត្រា ៧% ប្រចាំឆ្នាំក្នុងឆ្នាំ២០០៩ បើទោះបីថា កំណើនផលិតផលជាតិសរុបក្នុងមនុស្សម្នាក់មិនមានការកើនឡើងក្នុងឆ្នាំ២០០៩ ក៏ដោយ ។ ការប៉ាន់ស្មានចំនួនភ្ញៀវទេសចរក្នុងស្រុកមកកាន់តំបន់អង្គរ និងក្រុងសៀមរាបអាចត្រូវបានកំណត់ផ្អែកលើចំនួនប្រជាជនក្នុងក្រុងនៅពេលអនាគត និងចំណូលក្នុងមនុស្សម្នាក់ៗក្នុងប្រទេសកម្ពុជា ។

១) ស្ថានភាពសេដ្ឋកិច្ចក្នុងពេលអនាគតក្នុងប្រទេសកម្ពុជា

ផ្អែកលើការព្យាករណ៍នៃកំណើនផលិតផលជាតិសរុបដែលបានរៀបចំដោយធនាគារពិភពលោក ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី និងអង្គការអន្តរជាតិផ្សេងៗទៀត កំណើនផលិតផលជាតិសរុបក្នុងប្រទេសកម្ពុជានឹងត្រូវប្រសើរឡើងវិញក្នុងឆ្នាំ២០១០ និងឈានដល់អត្រាកំណើនប្រមាណជា ៧%ក្នុងឆ្នាំ២០១១។ ផលិតផលជាតិសរុបក្នុងមនុស្សម្នាក់ក្នុងប្រទេសកម្ពុជា និងចំណូលក្នុងមនុស្សម្នាក់ៗដែលមានជីវភាពមធ្យមក្នុងក្រុងនឹងត្រូវប្រសើរឡើងវិញហើយបន្តដើរតាមលំនាំនិន្នាការកំណើនដូចមុនពេលមានវិបត្តិសេដ្ឋកិច្ច ។

២) ចំនួនប្រជាជនក្នុងក្រុងក្នុងពេលអនាគតក្នុងប្រទេសកម្ពុជា

អត្រានៃចំនួនប្រជាជនក្នុងក្រុងមានប្រមាណជា ២០% (ត្រូវនឹងចំនួនប្រមាណជា ២.៨លាននាក់នៃចំនួនប្រជាជនទូទាំងប្រទេស ១៤.២លាននាក់) ក្នុងឆ្នាំ២០០៩។ អត្រាកំណើនប្រជាជនក្នុងក្រុងត្រូវបានប៉ាន់ប្រមាណជា ៤.៦% ប្រចាំឆ្នាំ (ត្រូវនឹង១.៧៦៥% នៃចំនួនសរុបទូទាំងប្រទេស) ចាប់ពីឆ្នាំ២០០៥ ដល់ឆ្នាំ២០១០ ដោយធនាគារ និងអង្គការអន្តរជាតិ។ ចំនួនប្រជាជនក្នុងក្រុងក្នុងថ្ងៃអនាគតត្រូវបានប៉ាន់ប្រមាណជា ៣.២លាននាក់ក្នុងឆ្នាំ ២០១២ និង ៤.៦លាននាក់ក្នុងឆ្នាំ២០២០ផ្អែកលើអត្រាកំណើនខាងលើ។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ចំនួនប្រជាជន ៤.៦លាននាក់ក្នុងឆ្នាំ២០២០ត្រូវនឹងអត្រា ២៦.៥%ដែលអាចនិយាយបានថាមានការកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័ស។ ការប៉ាន់ស្មាននូវចំនួនភ្ញៀវទេសចរក្នុងស្រុកមកកាន់តំបន់អង្គរ និងក្រុងសៀមរាបត្រូវបានកំណត់ផ្អែកលើសេណារីយ៉ូអភិវឌ្ឍន៍ខ្ពស់ និងមធ្យមដែលត្រូវបានប៉ាន់ស្មានជា ២ករណីនៃអត្រាចំនួនប្រជាជនក្នុងក្រុងនៃ ៤.៦% និង ៣.៨% សំរាប់រយៈពេលពីឆ្នាំ២០១២ ដល់ឆ្នាំ ២០២០។

ចំនួនភ្ញៀវទេសចរក្នុងស្រុកចំនួន ១.៣លាននាក់ក្នុងឆ្នាំ២០០៩ បានកើនលើសទិសដៅចំនួនភ្ញៀវទេសចរក្នុងស្រុកចំនួន ០.៩៩លាននាក់ក្នុងសេណារីយ៉ូ ក និងចំនួន ០.៨លាននាក់ក្នុង សេណារីយ៉ូ ខ ក្នុងឆ្នាំ២០២០ ក្នុងផែនការមេ។ ដូចនេះ គេបានស្នើអោយមានការត្រួតពិនិត្យឡើងវិញចំពោះភ្ញៀវទេសចរក្នុងស្រុកចំនួន ២.៧លាននាក់ ក្នុងកំណើនសេណារីយ៉ូខ្ពស់ និង ២.៥លាននាក់ក្នុងកំណើនសេណារីយ៉ូមធ្យម។

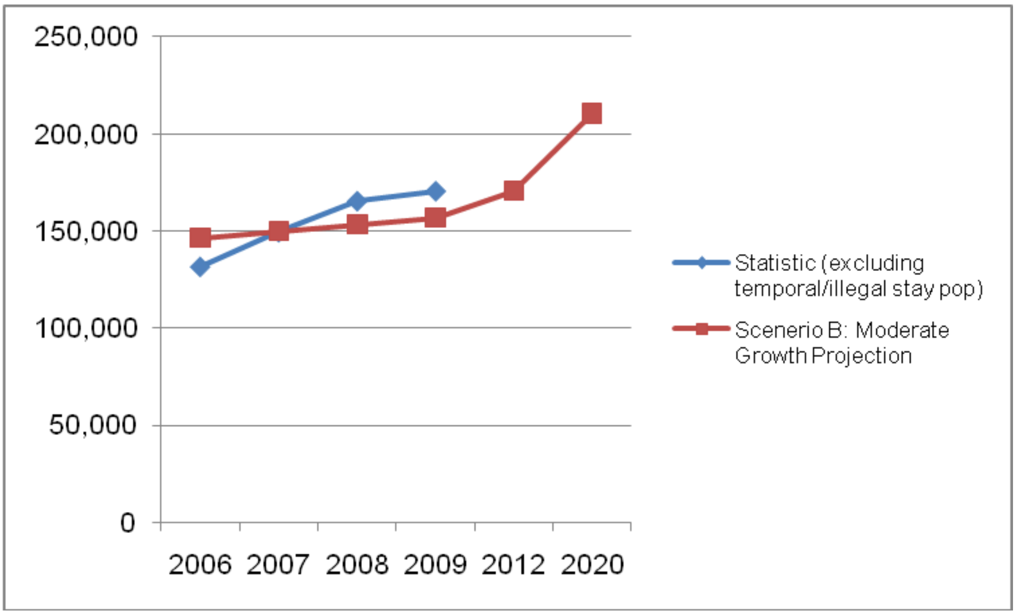
តារាង ២.១២ ការប៉ាន់ស្មានចំនួនភ្ញៀវទេសចរក្នុងស្រុកមកកាន់តំបន់អង្គរ និងក្រុងសៀមរាប

	២០០៩	២០១២	២០២០	
			សេណារីយ៉ូខ្ពស់	សេណារីយ៉ូមធ្យម
ចំនួនប្រជាជនទូទាំងប្រទេស (គិតជាលាននាក់)	១៤.២	១៥.០	១៧.៣	១៧.៣
ចំនួនប្រជាជនក្នុងក្រុង (គិតជាលាននាក់)	២.៨	៣.២	៤.៦	៤.៣
អត្រាចំនួនប្រជាជនក្នុងក្រុង	១៩.៦%	២១.៤%	២៦.៥%	២៥%
អត្រាកំណើនចំនួនប្រជាជនក្នុងក្រុងក្នុង ១ឆ្នាំ	៤.៦%	៤.៦%	៤.៦%	៣.៨%
ចំនួនភ្ញៀវទេសចរក្នុងស្រុកក្នុងប្រទេសកម្ពុជា (ក្រុងសៀមរាប)	(១.៣)	១.៨	៤.២	៣.៩
អត្រាការធ្វើដំណើររបស់ប្រជាជនក្នុងក្រុង	៤៦.៤%	៥៦.៨%	៩០.៥%	៩០.៥%
អត្រាកំណើនផលិតផលជាតិសរុបក្នុង ១ឆ្នាំ		៧%	៦%	៦%
ចំនួនភ្ញៀវទេសចរក្នុងស្រុកក្នុងក្រុងសៀមរាប (គិតជាលាននាក់)	១.៣	១.៦២	២.៧	២.៥
ចំណែកនៃចំនួនភ្ញៀវទេសចរក្នុងស្រុកក្នុងក្រុងសៀមរាប	(១០០%)	(៩០%)	(៦៥%)	(៦៥%%
អត្រាកំណើនប៉ាន់ស្មាននៃចំនួនភ្ញៀវទេសចរក្នុងស្រុក		៧.៦%	៦.៦%	៥.៥%

ប្រភព: ការសិក្សាតាមដាន

(៣) ការប៉ាន់ស្មាន (ទិសដៅ) ចំនួនប្រជាជនៈ ១៨៩ ០០០នាក់ ក្នុងឆ្នាំ២០១២ និង ២២៣ ០០០ ក្នុងឆ្នាំ២០២០

បន្ទាប់ពីមានការបង្កើតនូវផែនការមេ កំណើនចំនួនប្រជាជនរបស់ស្រុកបានដើរតាមលំនាំនៃទិសដៅរបស់ផែនការមេនៃកំណើនសេណារីយ៉ូ ខ ក៏រិតមធ្យម រហូតដល់ឆ្នាំ២០០៨។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ចំនួនប្រជាជនប្រមាណ ២៧ ០០០នាក់ (១៩%) បានកើនឡើងក្នុងឆ្នាំ២០០៩ដែលអាចជាការកើនឡើងតាមបែបធម្មជាតិដោយកត្តាសង្គម និងប្រជាជនចំណូលមកពីស្រុកក្រៅ។ ប៉ុន្តែចំនួនប្រជាជនសរុបដោយមិនរាប់បញ្ចូលអ្នកស្នាក់នៅបណ្តោះអាសន្ន និងអ្នកដែលរស់នៅខុសច្បាប់លើដីសាធារណៈមានចំនួនប្រមាណ ១៧៥ ០០០នាក់ ដែលចំនួននេះពុំសូវមានការខុសគ្នាទៅនឹងចំនួនក្នុងទិសដៅនៃសេណារីយ៉ូ ខ ក្នុងឆ្នាំ២០១២ ដែលមានចំនួន ១៧១ ០០០នាក់ នោះទេ។ ទិសដៅគោលនយោបាយនៃទស្សនៈ " ទីក្រុងរណប " នៅតែមានសុពលភាពដដែលស្ថិតក្រោមស្ថានភាពអភិវឌ្ឍន៍ក្រុងជាបណ្តើរៗដែលមានស្រាប់។



រូបភាព ២.៧ ការប្រៀបធៀបនិន្នាការកាលពីមុន និងទិសដៅនៃចំនួនប្រជាជនក្នុង ១០ឃុំ នៃតំបន់ស្រុកសៀមរាប

ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ តំបន់គ្របដណ្តប់នៃទិសដៅត្រូវបានផ្លាស់ប្តូរពីចំនួន១០ឃុំ ក្នុងស្រុកសៀមរាប ទៅជាចំនួន១៣ឃុំ ក្នុងក្រុងសៀមរាបដែលទើបបង្កើតក្នុងឆ្នាំ២០០៨។ ដូចច្នេះ ចំនួនប្រជាជនក្នុង ៣ឃុំថ្មីនេះ ត្រូវបានបន្ថែមទៅក្នុងទិសដៅស្រុកនៃផែនការមេ។អ្នកតាំងទីលំនៅខុសច្បាប់លើដីសាធារណៈនឹងត្រូវមានផែនការប្តូរទីតាំងទៅកាន់ភូមិរន្ធតាឯក ដែលនៅក្រៅឧស្សានអង្គរ និងក្រៅតំបន់ក្រុង ដែលគំរោងនេះត្រូវបានដំណើរការដោយរដ្ឋបាលខេត្ត និងអាជ្ញាធរអប្សរា។

ចំនួនប្រជាជនក្នុងថ្ងៃអនាគតដែលត្រូវបានប៉ាន់ស្មានក្នុងក្រុងសៀមរាប (ដែលមាន១៣ឃុំ) រួមមានអ្នកតាំងទីលំនៅ និងអ្នកស្នាក់នៅបណ្តោះអាសន្ន (អ្នកដំណើរមកពីស្រុកនៅជុំវិញក្រុង)។ ការប៉ាន់ស្មានអំពីចំនួន

អ្នកតាំងទីលំនៅ អ្នកដំណើរ និងចំនួនសរុបត្រូវបានកំណត់ជាបន្តបន្ទាប់គ្នា ចំនួន ១៨៩ ០០០នាក់ ១១ ០០០នាក់ និង ២០០ ០០០នាក់ ក្នុងឆ្នាំ២០១២ និងចំនួន ២៣៣ ០០០នាក់ ១៨ ០០០នាក់ និង ២៥១ ០០០នាក់ ក្នុងឆ្នាំ ២០២០។

តារាង ២.១៣ ទិសដៅចំនួនប្រជាជនដែលត្រូវបានត្រួតពិនិត្យឡើងវិញ

	២០០៩ ឆ្នាំគោល	២០១២	២០២០
១. អ្នកតាំងទីលំនៅ (០០០) ក្នុងស្រុក: សេណារីយ៉ូ ខ នៃផែនការមេ	១៥៨ (២.៦២%)	១៧១ (២.៦២%)	២១១(២.៦២%)
២. អ្នកដំណើរ (០០០) ក្នុងស្រុក: សេណារីយ៉ូ ខ នៃផែនការមេ	២៨ (១១.៨%)	៣៩ (១១.៨%)	៦៥ (៦.៥៩%)
៣. ចំនួនសរុប (០០០)ក្នុងស្រុក: សេណារីយ៉ូ ខ នៃផែនការមេ	១៨៦ (៣.៧%)	២១០ (៣.៧%)	២៧៦(៣.៤៨%)
៤. អ្នកតាំងទីលំនៅ (០០០) ក្នុងក្រុង	១៧៥	១៨៩	២៣៣
៥. អ្នកស្នាក់នៅបណ្តោះអាសន្ន (អ្នកដំណើរ) ក្នុងក្រុង	៨	១១	១៨
៦. ចំនួនសរុបក្នុងក្រុង	១៨៣	២០០	២៥១
៧. ការតាំងទីលំនៅឡើងវិញនៃអ្នករស់នៅខុសច្បាប់ (គំរោងភូមិវន្តតាឯក)	១៤.៥		

ប្រភព: ការសិក្សាតាមដាន

(៤) ទិសដៅសេដ្ឋកិច្ចសង្គមដែលត្រូវបានត្រួតពិនិត្យឡើងវិញ

ផ្អែកលើការប៉ាន់ស្មានខាងលើ ទិសដៅសេដ្ឋកិច្ចសង្គមនៃផែនការមេត្រូវបានស្នើអោយមានការកែសំរួលនូវចំនួនភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិ ចំនួនភ្ញៀវទេសចរជាតិ និងចំនួនប្រជាជនក្នុងឆ្នាំ២០១២ និងឆ្នាំ២០២០ ដូចខាងក្រោម

ទិសដៅនៃចំនួនភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិមិនចាំបាច់អោយមានការកែសំរួលទេ។ យុទ្ធសាស្ត្រទីផ្សាររបស់ផែនការមេក្នុងការផ្សព្វផ្សាយទីផ្សារក៏រិតខ្ពស់នៅក្នុងពិភពលោកត្រូវបានស្នើអោយបន្ត និងអនុវត្តអោយបានត្រឹមត្រូវដើម្បីជំរុញ និងបង្កើនភ្ញៀវទេសចរ។

ទិសដៅនៃចំនួនភ្ញៀវទេសចរជាតិត្រូវបានស្នើអោយមានការកែប្រែពីចំនួនប្រមាណ ០.៨លាននាក់ ក្នុងផែនការមេអោយទៅជាចំនួន ២.៥លាននាក់ (ប្រមាណ ៣ដង) ក្នុងឆ្នាំ២០២០។ វិស័យទេសចរណ៍ក្នុងស្រុកដែលត្រូវបានផ្សព្វផ្សាយដោយរដ្ឋាភិបាល មិនត្រឹមតែបានផ្តល់ដល់ការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចជាតិប៉ុណ្ណោះទេ ប៉ុន្តែវាក៏បានផ្តោតលើការពង្រឹងនូវការរួបរួមសង្គម និងវប្បធម៌ខ្មែរ។ វាត្រូវបានស្នើអោយបន្តទៀត។

ទិសដៅចំនួនប្រជាជនស្រុកសៀមរាបក្នុងផែនការមេចាំបាច់ត្រូវមានការកែសំរួល និងតំរូវ ចំពោះដែនកំណត់ឃុំទាំង១៣ នៃក្រុងសៀមរាបដែលទើបបង្កើតថ្មីៗ។ ប្រជាជនចំនួន ៤០ ០០០នាក់ ក្នុងឃុំ៣ បន្ថែម ក្នុងឆ្នាំ២០២០ត្រូវបាន ស្នើអោយបន្ថែមទៅលើចំនួន ២១១ ០០០នាក់ នៃទិសដៅចំនួនប្រជាជនក្នុងផែនការមេ។ ទិសដៅចំនួនប្រជាជនក្នុងក្រុងសៀមរាបត្រូវបានស្នើឡើងចំនួន ២៥១ ០០០នាក់ក្នុងឆ្នាំ២០២០។ ចំនួនអ្នកដំណើរ

ដែលមកក្នុងក្រុងសៀមរាបពីស្រុកដែលនៅក្បែរ អ្នកស្នាក់នៅបណ្តោះអាសន្ន អ្នកតាំងទីលំនៅខុសច្បាប់លើដីសាធារណៈមិនត្រូវបានរាប់បញ្ចូលទេ ដែលនេះបានដើរតាមលំនាំនៃទិសដៅដែលបានកំណត់នៅក្នុងផែនការមេក្នុងឆ្នាំ២០០៦។

កម្មសិទ្ធនៃទិសដៅសេដ្ឋកិច្ចសង្គមដែលបានកែសំរួលត្រូវជារបស់រដ្ឋបាលខេត្ត។ វាចាំបាច់ត្រូវមានការធ្វើបច្ចុប្បន្នភាព កែសំរួល និងប្រើប្រាស់យ៉ាងប្រុងប្រយ័ត្នបំផុតដោយរដ្ឋបាលខេត្ត និងមន្ទីរអង្គភាពពាក់ព័ន្ធដទៃទៀត។

តារាង ២.១៤ ទិសដៅសេដ្ឋកិច្ចសង្គមដែលត្រូវបានកែសំរួល

		២០០៩	២០១២	២០២០
ទិសដៅផែនការមេ	ភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិ		១ ៦៤៨ ០០០	២ ០០៧ ០០០
	ភ្ញៀវទេសចរជាតិ		៥៧២ ០០០	៧៩៥ ០០០
	ចំនួនប្រជាជន (១០ឃុំ)		១៧១ ០០០	២១១ ០០០
ទិសដៅដែលបានកែសំរួល	ភ្ញៀវទេសចរអន្តរជាតិ	៩៥៨ ០០០	១ ៦៥០ ០០០	២ ០០០ ០០០
	ភ្ញៀវទេសចរជាតិ	១ ៣០០ ០០០	១ ៦២០ ០០០	២ ៥០០ ០០០
	ចំនួនប្រជាជន (១៣ឃុំ)	១៨៣ ០០០	២០០ ០០០	២៥១ ០០០

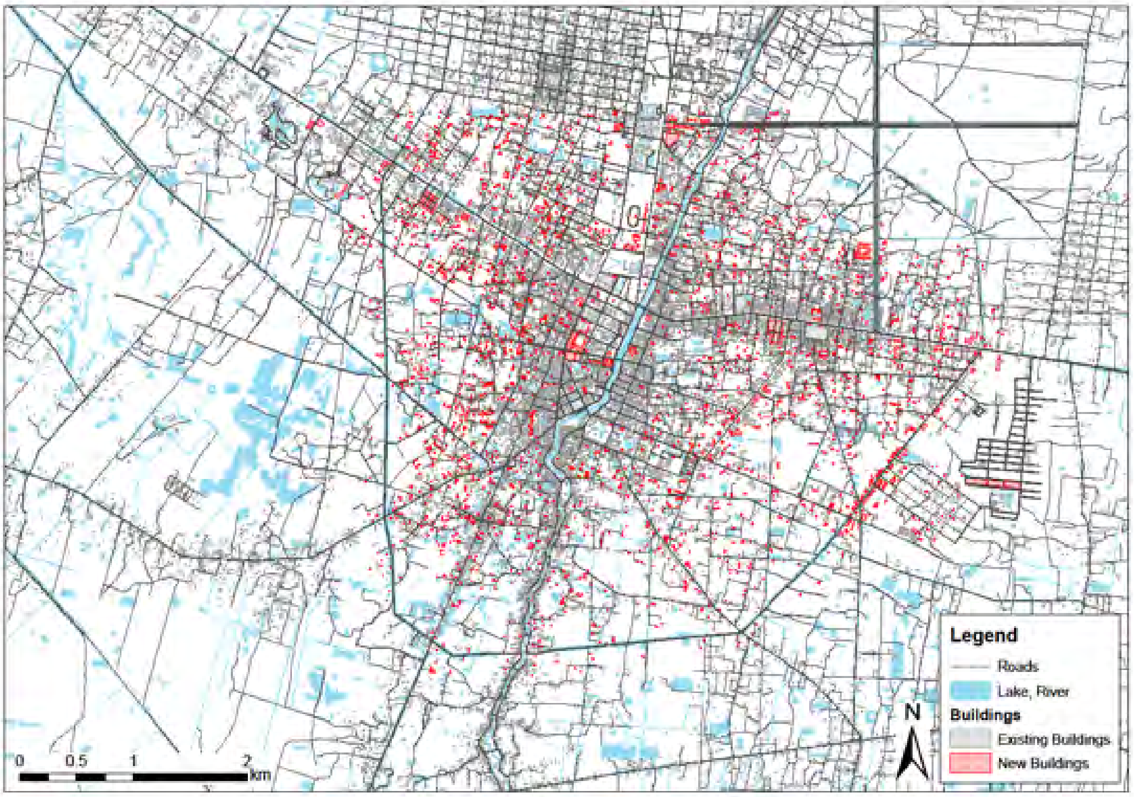
ប្រភព: ការសិក្សាផែនការមេ និងការសិក្សាតាមដាន

២.២ ការផ្លាស់ប្តូរ និង និន្នាការនៃរចនាសម្ព័ន្ធ និងតំបន់ទីក្រុង

២.២.១ និន្នាការនៃការអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុង

(១) ភាពកកកុញ និងតំបន់ទីក្រុងដែលមានការពង្រីកតិចតួច

រូបភាពខាងក្រោម បង្ហាញពីការប្រៀបធៀបនៃបណ្តាអគារ/រចនាសម្ព័ន្ធ រវាងខែមករា ឆ្នាំ ២០០៥ និងខែតុលា ឆ្នាំ ២០០៨ នៅក្នុងផែនទីប្រព័ន្ធព័ត៌មានភូមិសាស្ត្រ (GIS) ។ ផែនទីប្រព័ន្ធព័ត៌មានភូមិសាស្ត្រនេះ ត្រូវបានរៀបចំដោយការសិក្សាផែនការមេ នៅដើមឆ្នាំ ២០០៥ ។ នៅដើមឆ្នាំ ២០០៨ ផែនទីនេះ ត្រូវបានបន្តរៀបចំតាមរយៈការសិក្សាតាមដាន ដោយប្រើប្រាស់រូបភាពផ្កាយរណបដែលត្រូវបានថតក្នុងឆ្នាំ ២០០៨ ។ តំបន់ដែលបានធ្វើនគរូបនីយកម្មក្នុងឆ្នាំ ២០០៥ ដែលជាតំបន់កកកុញ ត្រូវបានពង្រីកជាចំបងនៅតាមបណ្តោយផ្លូវជាតិលេខ ៦ និងនៅក្នុង និងជុំវិញតំបន់ពាណិជ្ជកម្មកណ្តាល (CBD) ដែលជាចំណុចកណ្តាលនៃទីក្រុង ។ អាគារ/រចនាសម្ព័ន្ធថ្មីៗដែលត្រូវសាងសង់បន្ទាប់ពីឆ្នាំ ២០០៥ រហូតដល់ឆ្នាំ ២០០៨ គឺស្ថិតនៅត្រង់ជាយនៃតំបន់កកកុញនោះនៅដើមឆ្នាំ ២០០៥ ។ អាគារ/រចនាសម្ព័ន្ធថ្មីៗជាច្រើន គឺស្ថិតនៅខាងក្នុងផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុង និងភាគខាងជើងនៃផ្លូវជាតិលេខ ៦ ។ ដូចនេះ គេពិបាកនឹងមើលឃើញថាមានការពង្រីក/ការរីករាលដាលគួរអោយកត់សម្គាល់ណាមួយនៃតំបន់ទីក្រុង។



រូបភាព ២.៨ ការប្រៀបធៀបនៃបណ្តុំអាគារ/រចនាសម្ព័ន្ធ រវាងឆ្នាំ ២០០៥ និង ២០០៨

(២) ការអភិវឌ្ឍន៍ទ្រង់ទ្រាយធំ

ទោះបីជាមិនមានការពង្រីក/ការរីករាលដាលគួរអោយកត់សម្គាល់ណាមួយនៃតំបន់ទីក្រុងក៏ដោយ ក៏មានការអភិវឌ្ឍទ្រង់ទ្រាយធំមួយចំនួននៅក្នុង និងជិតក្រុងសៀមរាបដែរ ។ តារាងខាងក្រោម បង្ហាញពីស្ថានភាពគម្រោងសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ទ្រង់ទ្រាយធំ ដែលផ្តល់ដោយមន្ទីររៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ ។

តារាង ២.១៥ ស្ថានភាពគំរោងសំរាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ទ្រង់ទ្រាយធំ

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	ជ្រួស	២០១០		ហាងលក់ដូរ ផ្ទះ
	បុរីណាហ្គារា	៥.៣	សៀមរាប	ស្វាយដង្គំ	សាលាកន្សែង	២០១០-	៥០០ គ្រួសារ	ហាងលក់ដូរ ផ្ទះ

៤						២០១១		
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 ភោជនីយដ្ឋាន
៨	លានវាយកូនហ្គោល (អង្គរហ្គូលីដេ)	១៧០	សៀមរាប	ស្រង៉ែ	រការ	២០០៩	៣០ ក្រុម	រមនីយដ្ឋាន ភោជនីយដ្ឋាន

សម្គាល់: សណ្ឋាគារ មជ្ឈមណ្ឌលលក់ដូរ រោងចក្រ សាកលវិទ្យាល័យ មន្ទីរពេទ្យ សួនឧទ្យាន ។ល។

ប្រភព: មន្ទីររៀបចំដែនដី នគរូនីយកម្ម និងសំណង់

ក្រៅពីការអភិវឌ្ឍន៍ខាងលើ មានការអភិវឌ្ឍន៍សាលាខេត្តថ្មី។ រដ្ឋបាល និងបណ្តាមន្ទីរថ្នាក់ខេត្ត ត្រូវបានផ្លាស់ប្តូរទីតាំងក្នុងឆ្នាំ ២០១០ ទៅទីតាំងថ្មីដែលស្ថិតក្នុងសង្កាត់អំពិល និងក្នុងតំបន់អប្សរា II ផងដែរ ។ ផ្លូវប្រើប្រាស់ដែលចាប់ពីផ្លូវជាតិលេខ ៦ ដល់សាលាខេត្តថ្មី គឺស្ថិតនៅក្នុងតំបន់អប្សរា ១ និង ៣ ។

(៣) សម្ភារៈបរិក្ខារសម្រាប់សេវាទេសចរណ៍

១) ការអភិវឌ្ឍន៍កន្លែងស្នាក់អាស្រ័យទេសចរណ៍

បន្ទាប់ពីការសិក្សាផែនការមេ សណ្ឋាគារ និងផ្ទះសំណាក់ បានបន្តអភិវឌ្ឍន៍យ៉ាងឆាប់រហ័ស ។ សណ្ឋាគារប្រហែល៣០កន្លែង ដែលប្រមាណជាមួយភាគបួននៃសណ្ឋាគារចំនួន ១២០កន្លែងដែលមានស្រាប់ ត្រូវបានអភិវឌ្ឍន៍ថ្មី ជាចំបងនៅតាមបណ្តោយផ្លូវជាតិលេខ ៦ និងតំបន់ ៣ រវាងតំបន់កណ្តាលក្រុង និងឧទ្យានអង្គរ ។ ផ្ទះសំណាក់ប្រហែល ៥៥កន្លែង ដែលប្រមាណជាមួយភាគបួននៃផ្ទះសំណាក់ចំនួន ២២៧កន្លែង ត្រូវបានអភិវឌ្ឍន៍ថ្មី និងប្រមូលផ្តុំក្នុងតំបន់ជាយនៃតំបន់ពាណិជ្ជកម្មកណ្តាលក្នុងតំបន់កណ្តាលក្រុង ។

ក្នុងកាលៈទេសៈមួយចំនួន តំបន់លំនៅដ្ឋានក្នុងតំបន់កណ្តាលក្រុង កំពុងផ្លាស់ប្តូរយ៉ាងឆាប់រហ័សទៅជាតំបន់ទេសចរណ៍ និងតំបន់ប្រើប្រាស់លំនៅដ្ឋានចម្រុះ ដែលត្រូវការជាចាំបាច់នូវកម្រិតសេវាផ្លូវថ្នល់ និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធអោយកាន់តែមានលក្ខណៈសមស្រប ។ ជាពិសេស ផ្លូវប្រើប្រាស់ដែលមិនក្រាលកៅស៊ូនៅក្នុងតំបន់ កំពុងបង្កអោយមានបរិស្ថានផ្លូវថ្នល់ដែលមានពោរពេញដោយធូលី ។ វានឹងធ្វើអោយបរិយាកាសទេសចរណ៍កាន់តែអាក្រក់

ឡើង ។

២) ភោជនីយដ្ឋាន និងអាគារលក់ដូរ

បន្ទាប់ពីការសិក្សាផែនការមេ ភោជនីយដ្ឋាន កំពុងកើនឡើងពី ៩០ ទៅដល់ ១២០កន្លែងដែលចំនួនកើនឡើងបន្ថែមនេះស្មើនឹងមួយភាគបួននៃចំនួនសរុបដែលមានស្រាប់ ។ ភោជនីយដ្ឋាន និងអាគារលក់ដូរកែលម្អថ្មី គឺជាចំបងកើនឡើងក្នុងតំបន់ផ្សាចាស់ និងតាមបណ្តោយផ្លូវស៊ីវត្ថា និងផ្លូវជាតិលេខ ៦ ។ ផ្នែកនៃផ្លូវថ្មើរជើង និងការក្រាលកៅស៊ូផ្លូវ ត្រូវបានកែលម្អនៅតាមកំណាត់ផ្លូវ និងតំបន់មួយចំនួន ប៉ុន្តែស្ថានភាពដែលមានស្រាប់នៃតំបន់ទេសចរណ៍ទាំងនោះ មិនអាចគ្រប់គ្រាន់នោះទេ ហើយរថយន្ត និងម៉ូតូកង់បីដែលចរាចរនៅលើផ្លូវថ្នល់ កំពុងបង្កើតស្ថានភាពដែលមិនមានផាសុកភាព និងសុវត្ថិភាព ។

ការបែងចែកនៃភោជនីយដ្ឋាន និងអាគារលក់ដូរ គឺត្រូវបានបែកខ្ញែកគ្នាក្នុងកម្រិតថេរមួយ ហើយបន្ទាប់ពីការអភិវឌ្ឍផ្ទះសំណាក់ក្នុងតំបន់កណ្តាលក្រុង ។

៣) ភាពទាក់ទាញភ្ញៀវទេសចរ

ជុំវិញផ្សារចាស់ ទីតាំងលក់ដូរពេលរាត្រីថ្មីនៃផ្សាររាត្រីព្រះច័ន្ទ និងផ្សាររាត្រីអង្គរ ត្រូវបានបន្តអភិវឌ្ឍន៍ និងទាក់ទាញភ្ញៀវទេសចរជាច្រើន ។ ទោះបីជាយ៉ាងនេះក្តី ការចូលទៅកាន់ទីតាំងទាំងនោះ មានការកកស្ទះដោយភ្ញៀវទេសចរ ឡាន និងម៉ូតូកង់បី ។

២.២.២ ផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លី និងការគ្រប់គ្រងកំណើនទីក្រុង

(១). ផែនការចំនួនបី

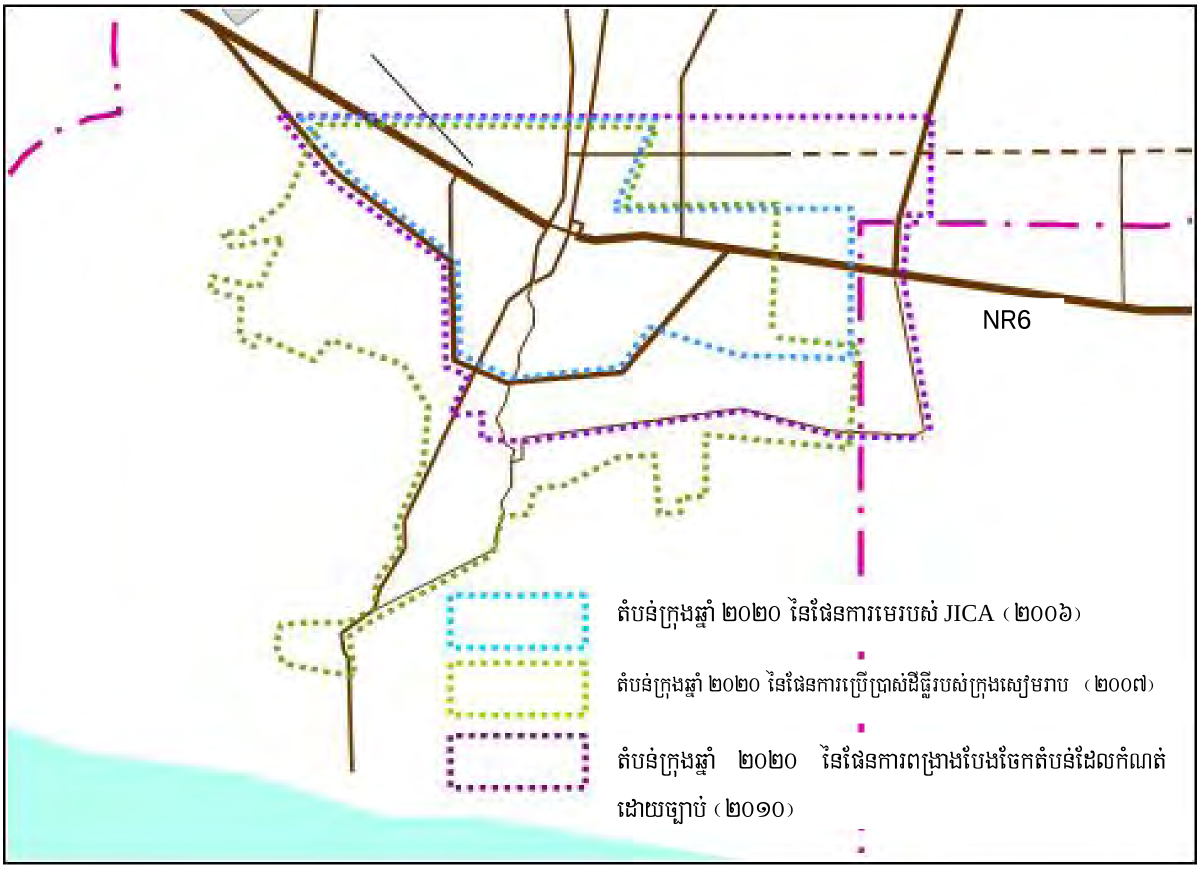
មានផែនការចំនួនបីដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការប្រើប្រាស់ដីធ្លី ដូចជា (១) ផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លីក្នុងឆ្នាំ ២០២០ ក្រោមផែនការមេរបស់ JICA (២០០៦) (២) ផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លីព្រាងចុងក្រោយដែលគាំទ្រដោយសេវាកម្មអភិវឌ្ឍន៍អាឡឺម៉ង់ DED (២០០៧) និង(៣) ផែនការព្រាងបែងចែកតំបន់ដែលកំណត់ដោយច្បាប់ (២០១០) ។

ផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លីព្រាងចុងក្រោយ (២០០៧) ត្រូវបានបង្កើតឡើងដោយរដ្ឋបាលស្រុកសៀមរាប ដោយ សហការជាមួយ DED ។ ផែនការនេះត្រូវបានរៀបចំឡើងក្នុងក្របខ័ណ្ឌគម្រោងនគររូបនីយកម្មអាស៊ី (Asia Urbs Project) ដើម្បីលើកកម្ពស់វិមជ្ឈការ និងពង្រឹងអាជ្ញាធរស្រុក។ ដោយសាររដ្ឋបាលសៀមរាបស្ថិតនៅក្រោមក្រសួងមហាផ្ទៃ ផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លីព្រាងចុងក្រោយ គឺបច្ចុប្បន្ននេះស្ថិតនៅក្រោមដំណើរការអនុម័តក្នុងក្រសួងមហាផ្ទៃ។ ផែនការនេះ នឹងត្រូវប្រគល់ជូនក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ សម្រាប់ការអនុម័តចុងក្រោយបន្ទាប់ពីការអនុម័តដោយក្រសួងមហាផ្ទៃ។

ផែនការព្រាងបែងចែកតំបន់ដែលកំណត់ដោយច្បាប់ ត្រូវបានបង្កើតឡើងដោយមន្ទីររៀបចំដែនដី នគរូប-

នីយកម្ម និងសំណង់សៀមរាប ដោយសហការជាមួយអាជ្ញាធរអប្សរា ដើម្បីគ្រប់គ្រងកំណើនទីក្រុងអោយបានសមស្រប ដែលត្រូវបានពន្លឿន និងពង្រីក ។

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



រូបភាព ២.៩ ការប្រៀបធៀបតំបន់ក្រុងទាំងបី

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

រហូតមកដល់ពេលនេះ ផែនការព្រាងបែងចែកតំបន់ដែលកំណត់ដោយច្បាប់ អាចត្រូវបានចាត់ទុកជាផែនការ

ដែលមានប្រសិទ្ធភាពបំផុត ពីព្រោះវា គឺជាការអនុវត្តចុងក្រោយបំផុត និងការប្រតិបត្តិច្បាប់ក្នុងពេលអនាគត ។

(២). ការគ្រប់គ្រងកំណើនទីក្រុង

ផែនការមេ បានណែនាំពីគោលគំនិតនៃ "ទីក្រុងរណប" ។ ទោះបីជាយ៉ាងនេះក្តី ការលំបាកមួយចំនួនត្រូវបានបង្ហាញ ។ ព្រំប្រទល់រដ្ឋបាលក្រុងសៀមរាប ត្រូវបានពង្រីកដោយបន្ថែមចំនួន៣សង្កាត់បន្ថែមទៀត។ ចំនួនប្រជាជន និងភ្ញៀវទេសចរ បានបន្តកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័ស ។ តំបន់ក្រុង កំពុងពង្រីក ហើយការអភិវឌ្ឍទ្រង់ទ្រាយធំមួយចំនួនដែលរួមមានការផ្លាស់ប្តូរទីតាំងនៃការិយាល័យរដ្ឋបាលខេត្ត កើតមានឡើងនៅខាងក្រៅនៃផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុង ហើយផុតពីព្រំប្រទល់ក្រុង ។ ដើម្បីរក្សាកំណើនទីក្រុងអោយសមស្របទប់ទល់នឹងនគរូបនីយកម្មដែលគ្មានសណ្តាប់ធ្នាប់ដែលកើតឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័ស ការកសាងសមត្ថភាពសម្រាប់អាជ្ញាធរមូលដ្ឋាន និងការគ្រប់គ្រងកំណើនទីក្រុង គឺមិនអាចខ្វះបាន ។

(៣). ការផ្លាស់ប្តូរនៃការិយាល័យរដ្ឋបាលខេត្ត

ការិយាល័យរដ្ឋបាលខេត្ត ត្រូវបានបន្តផ្លាស់ប្តូរពីចំនុចកណ្តាលក្រុងទៅតំបន់ខាងក្រៅ ។ ការិយាល័យរដ្ឋបាលក្រុងសៀមរាប ត្រូវបានផ្លាស់ប្តូរទៅជិតអាកាសយានដ្ឋានសៀមរាបក្នុងឆ្នាំ ២០០៨។ ការិយាល័យរដ្ឋបាលខេត្ត បានផ្លាស់ប្តូរពីតំបន់ពាណិជ្ជកម្មកណ្តាលទៅខាងក្រៅនៃតំបន់ក្រុងទាំងបីដែលបានលើកឡើងខាងលើ ។ តំបន់ផ្លាស់ប្តូរ ថ្មីៗ គឺស្ថិតក្នុងទីក្រុង និងខាងក្រៅនៃតំបន់ ២ ។

ដូចនេះ វាគឺជាការចាំបាច់ក្នុងការបង្កើតផែនការមួយជាបន្ទាន់សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍ និងការអភិរក្សនៅជុំវិញតំបន់ផ្លាស់ប្តូរថ្មីរបស់រដ្ឋបាលខេត្ត និងផែនការមួយសម្រាប់ដីទំនេរបន្ទាប់ពីការផ្លាស់ប្តូរទីតាំងនោះ។ ជាពិសេសផែនការអភិវឌ្ឍន៍សម្រាប់ដីទំនេរ ត្រូវតែចាត់ចែងរៀបចំអោយបានសមស្របជាតំបន់កណ្តាលក្រុងមួយដែលមានភាពទាក់ទាញ ។

(៤). ផែនការព្រាងបែងចែកតំបន់ដែលកំណត់ដោយច្បាប់

ផែនការព្រាងបែងចែកតំបន់ដែលកំណត់ដោយច្បាប់ គឺបច្ចុប្បន្នស្ថិតនៅក្រោមដំណើរការអនុម័តដោយក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ ។ ផែនការនេះ ហាក់បីដូចជាច្បាប់រូបសាស្ត្រមួយ ដែលរួមមានគម្លាតអប្បបរមាពីអាគារ ផលធៀបក្រឡាផ្ទៃបាតអាគារ និងផលធៀបគម្របអាគារ ដោយយោងតាមព័ត៌មានមានកម្រិតដែលពាក់ព័ន្ធនឹងផែនការព្រាងបែងចែកតំបន់ដែលកំណត់ដោយច្បាប់ ពីព្រោះផែនការនេះ មិនទាន់ត្រូវបានលាតត្រដាងនៅឡើយរហូតមកដល់ពេលនេះ ។ ដូចនេះ គេចាំបាច់ត្រូវបង្កើតផែនការបែងចែកតំបន់ដែលចែងពីការគ្រប់គ្រងការប្រើប្រាស់ដីធ្លី និងគោលការណ៍ណែនាំលម្អិតស្តីពីការអភិវឌ្ឍន៍សម្រាប់ការគ្រប់គ្រងក្រុងអោយបានសមស្រប ។ វាគឺជាការចាំបាច់ផងដែរ ក្នុងការកសាងសមត្ថភាពមន្ត្រីរដ្ឋាភិបាលដែលទទួលខុសត្រូវលើ

ការគ្រប់គ្រងការប្រើប្រាស់ដីធ្លី ។

២.២.៣ ផែនការ និងគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ផ្សេងៗ

(១). គម្រោងតាំងទីលំនៅឡើងវិញសម្រាប់គ្រួសារលើដីសាធារណៈ

រដ្ឋបាលខេត្ត និងអាជ្ញាធរអប្សរា បានបង្កើតគម្រោងមួយស្តីពី "ភូមិអេកូរុន្ធតាអែកសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍប្រកបដោយចីរភាព" សម្រាប់ការផ្លាស់ប្តូរទីលំនៅខុសច្បាប់ចេញពីតំបន់១ តំបន់២ និងតំបន់៣នៃសួនឧទ្យានអង្គរ។ ទីតាំងគម្រោង គឺស្ថិតក្នុងតំបន់ខាងកើតជិត៧នៃតំបន់២នៃសួនឧទ្យានបុរាណវិទ្យា ។ សមត្ថភាពផ្ទុកនៃលំនៅដ្ឋានដែលបានគ្រោងទុក គឺសម្រាប់អ្នកស្រុក ៥០០០ នាក់ ។ ការអនុវត្តគម្រោង បានបន្តចាប់ផ្តើមនៅលើទីតាំងនោះ ។

(២). គម្រោងជំនួយឥតសំណងរបស់ AFD សម្រាប់តំបន់កណ្តាលក្រុង

AFD កំពុងអនុវត្តនីកញ្ចប់គម្រោងជំនួយឥតសំណងដែលមានទឹកប្រាក់ ៥.៥ លានអឺរ៉ូ ដែលក្នុងនោះរួមមានការកែលម្អប្រព័ន្ធដោះទឹកភ្លៀងសម្រាប់ជ្រុងខាងកើតនៃក្រុងសៀមរាបពីស្ទឹង (៥ លាន) និងកញ្ចប់គម្រោងតូចៗចំនួនប្រាំសម្រាប់ការកែលម្អតំបន់កណ្តាលក្រុង (កន្លះលាន)ដែលរួមមានដូចខាងក្រោមៈ

- ការអភិរក្សបេតិកភ័ណ្ឌក្រុង (ការស៊ើបអង្កេត ការបង្កើតឃ្លាំងស្តុកទិន្នន័យ ការបង្កើតផែនការការស្តារឡើងវិញ/ការកែកុន/ និងការប្រើប្រាស់)
- ការកែលំអមាត់ស្ទឹងសៀមរាប (ទេសភាព ស្ពានអ្នកថ្មើរជើងលើស្ទឹងសៀមរាបដើម្បីតភ្ជាប់នឹងផ្សារចាស់ និងបេតិកភ័ណ្ឌក្រុង ក្តារពតិមានទេសចរណ៍)
- ការកែលំអតំបន់ផ្សារចាស់ (ការដាំដើមឈើ និងសកម្មភាពផ្សេងៗទៀត)
- ការអភិវឌ្ឍន៍ភូមិអេកូនៅតាមបណ្តោយដៃស្ទឹងសៀមរាបក្នុង និងជុំវិញតំបន់កណ្តាលក្រុង
- ការកែលំអផ្លូវថ្មល់ទៅកាន់តំបន់បេតិកភ័ណ្ឌក្រុង និងផ្លូវមាត់ស្ទឹងសៀមរាបថ្មីនៅលើច្រាំងខាងកើត

(៣). ប្រាសាទព្រះវិហារ

ប្រាសាទព្រះវិហារ គឺជាប្រាសាទរបស់ខ្មែរដែលស្ថិតនៅលើកំពូលនៃភ្នំដងរែក ជិតព្រំប្រទល់ថៃ ។ ក្នុងខែកក្កដា ឆ្នាំ ២០០៨ ប្រាសាទព្រះវិហារត្រូវបានចុះបញ្ជីជាតំបន់បេតិកភ័ណ្ឌពិភពលោករបស់អង្គការយូនីស្កូ ។ ផ្លូវពីសៀមរាបទៅកាន់ប្រាសាទព្រះវិហារ គឺបច្ចុប្បន្នស្ថិតនៅក្រោមការសាងសង់ ដូច្នោះគេ នឹងអាចចូលទៅកាន់តំបន់បេតិកភ័ណ្ឌពិភពលោករបស់អង្គការយូនីស្កូចំនួនពីរក្នុងប្រទេសកម្ពុជាដោយងាយស្រួល ។

តារាងខាងក្រោម បង្ហាញពីចំនួនភ្ញៀវទេសចរទៅកាន់ប្រាសាទព្រះវិហារ។ កាលពីមុន វាមានការលំបាកណាស់ក្នុងការឡើងភ្នំដើម្បីទៅដល់ប្រាសាទនោះ ប៉ុន្តែពេលបច្ចុប្បន្នផ្លូវឡើងតាមភ្នំទៅកាន់ប្រាសាទនោះត្រូវបានអភិវឌ្ឍ និងក្រាលកៅស៊ូ ។ ដូចនេះ ចំនួនភ្ញៀវទេសចរ បានបន្តកើនឡើង ។ ក្នុងឆ្នាំ ២០០៩ ចំនួនភ្ញៀវទេសចរ

ត្រូវបាន ធ្លាក់ចុះ ដោយសារជម្លោះរវាងកម្ពុជា និងថៃ ។

ផែនការមេ បានស្នើឡើងនូវ "បណ្តាញទេសចរណ៍បេតិកភ័ណ្ឌខ្មែរ និងគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍បរិក្ខារសម្រាប់ទេសចរណ៍" ដូច្នោះភ្ញៀវទេសចរដែលស្នាក់នៅក្នុងសៀមរាប អាចទស្សនាតំបន់បេតិកភ័ណ្ឌដែលនៅឆ្ងាយពីគ្នា ហើយបន្ទាប់មកពួកគេ អាចស្នាក់នៅកាន់តែយូរ និងធ្វើការចំណាយកាន់តែច្រើន ។ ប្រាសាទព្រះវិហារ មានសក្តានុពលដើម្បីបង្កើនល្បឿន "យុទ្ធសាស្ត្រទីផ្សារសម្រាប់អ្នកមាន" ។

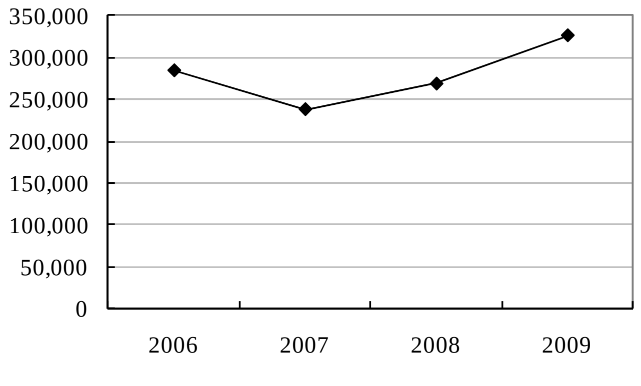
តារាង ២.១៦ ចំនួនភ្ញៀវទេសចរទៅកាន់ព្រះវិហារ

	២០០២	២០០៣	២០០៤	២០០៥	២០០៦	២០០៧	២០០៨	២០០៩
អន្តរជាតិ	១៦៨	៤៨.២៩៧	៦៧.៨៤៣	៨៨.៦១៥	១០៨.៦៩១	៩០.៦៩៣	៦២.២៥៨	៨.៤៥២
ក្នុងស្រុក	៧២៨	២.៨០០	៥.៥០៤	១៨.៨៧៦	២០.៣២៦	៣៧.៥៣០	៦៥.១៨២	៤០.៥២៥
សរុបរង	៨៩៦	៥១.០៩៧	៧៣.៣៤៧	១០៧.៤៩១	១២៩.០១៧	១២៨.២២៣	១២៧.៤៤០	៤៨.៩៧៧

ប្រភព: របាយការណ៍ប្រចាំឆ្នាំស្ថិតិទេសចរណ៍ ក្រសួងទេសចរណ៍

(៤). ផ្លូវប៉ោយប៉ែត - សៀមរាប

កំណាត់ផ្លូវពីប៉ោយប៉ែតទៅសៀមរាប (១៤៥.៤ គម) (ផ្លូវជាតិលេខ៥ (ប៉ោយប៉ែត - សិរីសោភណ្ឌ) និងផ្លូវជាតិលេខ៦ សិរីសោភណ្ឌ - សៀមរាប)) ត្រូវបានបន្តកែលម្អដោយក្រាលកៅស៊ូ ក្រោមមូលនិធិនៃកម្ចីរបស់ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី ។



ប្រភព: របាយការណ៍ប្រចាំឆ្នាំស្ថិតិទេសចរណ៍ ក្រសួងទេសចរណ៍

រូបភាព ២.១០ ការមកដល់របស់ភ្ញៀវទេសចរមកកាន់កម្ពុជាតាមច្រកប៉ោយប៉ែត

ជំពូក ៣ ការវិវត្តន៍នៃគំរោង/កម្មវិធីដែលបានស្នើឡើងក្នុងផែនការមេ

៣.១ ការវិវត្តន៍ជាទូទៅនៃគំរោង/កម្មវិធីដែលបានស្នើឡើង

នៅក្នុងផែនការមេ មានគំរោង/កម្មវិធីចំនួន ៦៩ ត្រូវបានស្នើឡើងក្នុង ១១ ផ្នែក។ ការវិវត្តន៍ជាទូទៅនៃគំរោង/កម្មវិធីទាំង ៦៩ នោះត្រូវបានបញ្ជាក់ដោយផ្អែកលើការស្ទាបស្ទង់ដែលត្រូវបានធ្វើឡើងដោយទីប្រឹក្សាផ្នែកគ្រប់គ្រងក្រុងរបស់ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិនៃប្រទេសជប៉ុន។
ស្ថានភាពនៃការវិវត្តន៍សំរាប់គំរោង/កម្មវិធីក្នុង ៩ ផ្នែកដទៃផ្សេងទៀតលើកលែងវិស័យគមនាគមន៍ និងផ្នែករៀបចំក្រុងត្រូវបានសង្ខេបក្នុងតារាងខាងក្រោមៈ

តារាង ៣.១ ការវិវត្តន៍នៃគំរោង/កម្មវិធីដែលបានស្នើឡើង

ល.រ	ផ្នែក	ចំនួនគំរោង/កម្មវិធី			
		សរុប	ដែលបានបញ្ចប់	កំពុងវិវត្តន៍	គ្មានការវិវត្តន៍
១	ទីក្រុង	៥	0 0.0%	៥ ១00.0%	0 0.0%
		សូមមើលតារាង៣.២			
២	ពរិស្ថាន	៣	0 0.0%	២ ៦៦.៧%	១ ៣៣.៣%
		គណៈកម្មការបច្ចេកទេសផ្នែកអភិវឌ្ឍន៍ក្រុងបានស្នើសុំសហប្រតិបត្តិការផ្នែកបច្ចេកទេសពីរដ្ឋាភិបាលប្រទេសជប៉ុននៅឆ្នាំ ២00៨។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ គំរោងនេះមិនត្រូវបានចាត់ទុកជាអទិភាពដោយភាគីខាងកម្ពុជាឡើយ។ ដូច្នេះ គំរោងនេះគ្មានការវិវឌ្ឍន៍អ្វីទេមកទល់នឹងពេលនេះ។			
៣	ទេសចរ	៦	១ ១៦.៧%	៤ ៦៦.៧%	១ ១៦.៧%
		រាល់គំរោងទាំងអស់លើកលែងតែគំរោងអភិវឌ្ឍន៍គុណភាពទេសចរភាពជាដៃគូរវាងឯកជន-រដ្ឋ ត្រូវបានបញ្ចប់ ឬស្ថិតក្នុងដំណើរការ។			
៤	ការបង្កើតអោយមានផលិត-ផលកសិកម្មចំរុះ និងការផ្សព្វផ្សាយផលិតផលក្នុងស្រុក	៤	0 0.0%	0 0.0%	៤ ១00.0%
		រាល់គំរោងទាំងអស់ដែលបានស្នើឡើងគ្មានការវិវត្តន៍ដោយសារតែមជ្ឈមណ្ឌល			

		ផ្សព្វផ្សាយផលិតផលអង្គរមិនទាន់ត្រូវបានបង្កើតនៅឡើយ ។			
៥	គមនាគមន៍	១០	២ ២០.០%	៦ ៦០.០%	២ ២០.០%
		សូមមើលតារាង៣.៣			
៦	ទឹក	៧	០ ០.០%	៦ ៨៥.៧%	១ ១៤.៣%
		គំរោងភាគច្រើនស្ថិតក្នុងដំណើរការវិវត្តន៍ ជាពិសេស "គំរោងការសិក្សាត្រៀមស្តីពីការពង្រីកការផ្គត់ផ្គង់ទឹកក្នុងក្រុងសៀមរាប" ដែលកំពុងបន្ត និង របាយការណ៍ចុងក្រោយនៃគំរោងនេះត្រូវដាក់ជូនត្រួតពិនិត្យ ។			
៧	កាកសំណល់រឹង	៣	០ ០.០%	០ ០.០%	៣ ១០០.០%
		រាល់គំរោងទាំងអស់គ្មានការវិវត្តន៍			
៨	លូបង្ហូរទឹកសំអុយ/លូដោះទឹក	៩	០ ០.០%	៥ ៥៥.៦%	៤ ៤៤.៤%
		គំរោងចំនួន ៥ ស្ថិតក្នុងការវិវត្តន៍ និងគំរោងចំនួន ៤ ទៀតគ្មានការវិវត្តន៍ ។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ គំរោងទាំង ៤ នេះ នឹងត្រូវចាប់ផ្តើមនៅក្រោយឆ្នាំ ២០១២ ។			
៩	ថាមពល	១០	០ ០.០%	៥ ៥០.០%	៥ ៥០.០%
		ខ្សែបញ្ជូនថាមពលមកពីប្រទេសថៃមិនទាន់បានសាងសង់នៅឡើយ ។			
១០	រដ្ឋបាលថ្នាក់មូលដ្ឋាន	៥	០ ០.០%	៥ ១០០.០%	០ ០.០%
		រាល់គំរោងទាំងអស់ស្ថិតក្នុងការវិវត្តន៍ ។ កម្មវិធីកែទំរង់វិមជ្ឈការ និងអំណាចមិនប្រមូលផ្តុំកំពុងបន្ត ។			
១១	ការផ្តល់អំណាចដល់សហគមន៍	៧	០ ០.០%	៤ ៥៧.១%	៣ ៤២.៩%
		គំរោងមួយចំនួនស្ថិតក្នុងដំណើរការវិវត្តន៍ ។			
	សរុប	៦៩	៣ ៤.៣%	៤២ ៦០.៩%	២៤ ៣៤.៨%

ជាងពាក់កណ្តាលនៃគំរោង/កម្មវិធីស្ថិតក្នុងដំណើរការវិវឌ្ឍន៍ (៦០.៩%)។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ មានគំរោងដែលគ្មានការវិវត្តន៍ចំនួន ៣៩.៨% ដោយហេតុផលថា គំរោង/កម្មវិធីមួយចំនួនមិនទាន់ត្រូវបានចាប់ផ្តើមនៅឡើយ ហើយត្រូវបានស្នើឡើងក្នុងផែនការរយៈពេលវែងដល់ទៅឆ្នាំ២០២០។

ហេតុផលសំខាន់ដែលធ្វើអោយគ្មានការវិវត្តន៍នោះគឺថា បុគ្គលិកភាគច្រើននៃមន្ទីរ/ស្ថាប័នដែលទទួលខុសត្រូវមិនបានដឹងអំពីផែនមេនៅពេលដែលទីប្រឹក្សាផ្នែកគ្រប់គ្រងក្រុងរបស់ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិនៃប្រទេសជប៉ុនត្រូវបានចាត់តាំងបន្ថែមពីលើនេះ ការផ្លាស់ប្តូរមន្ត្រីប្រតិបត្តិរបស់ខេត្តក៏បានជះឥទ្ធិពលដល់បុព្វហេតុនេះផងដែរ។

៣.២ ការវិវត្តន៍នៃគំរោង/កម្មវិធីដែលបានស្នើឡើងរួចក្នុងផ្នែករៀបចំក្រុង

មានគំរោង/កម្មវិធីចំនួន ៩ ដែលបានស្នើឡើងរួចក្នុងផ្នែករៀបចំក្រុង។ ការវិវត្តន៍នៃគំរោង/កម្មវិធីនីមួយៗមានដូចតទៅៈ

តារាង ៣.២ ការវិវត្តន៍នៃគំរោង/កម្មវិធីដែលបានស្នើឡើងក្នុងផ្នែករៀបចំក្រុង

លេខសំគាល់គំរោង	ឈ្មោះ	ភ្នាក់ងារអនុវត្ត	ការវិវត្តន៍/កំណត់សំគាល់	ស្ថានភាពការវិវត្តន៍
U-1	ការអភិវឌ្ឍន៍តំបន់កណ្តាលក្រុង	សាលាខេត្ត អាជ្ញាធរអប្សរា និងមន្ទីរពាក់ព័ន្ធ	-គណៈកម្មការបច្ចេកទេសផ្នែកអភិវឌ្ឍន៍ក្រុងបានពិភាក្សាស្តីពីការអភិវឌ្ឍន៍តំបន់កណ្តាលក្រុង -គណៈកម្មការបច្ចេកទេសផ្នែកអភិវឌ្ឍន៍ក្រុងនឹងពិភាក្សា និងធ្វើផែនការអភិវឌ្ឍន៍ក្រុងជាការបរិយាយគំរោងប្រាក់កំចី នៃជំនួយអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវការ ODA Loan Project។ -អាជ្ញាធរអប្សរាមានផែនការមួយចំនួនដែលបានឧបត្ថម្ភដោយទីភ្នាក់ងារ អភិវឌ្ឍន៍បារាំងAFD(ស្ពានឈើដើមឈើតាមផ្លូវ ។ល។) -ផ្នែកជាច្រើននៃផ្លូវផ្លូវថ្មើរជើងក្នុងតំបន់ផ្សារចាស់ត្រូវបានកែលំអ។	△
U-2	ការកសាងសមត្ថភាពផ្នែករៀបចំក្រុង	មន្ទីរ.ដ.ន.ស.ស ឃុំ អាជ្ញាធរអប្សរា និងសាលាខេត្ត	-ផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លីក្នុងក្រុងសៀមរាបត្រូវបានរៀបចំរួចហើយដោយ ក្រុងសៀមរាប ដោយជំនួយពី DED។ -ទីប្រឹក្សាមួយរូបផ្នែកគ្រប់គ្រងក្រុងរបស់ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិនៃប្រទេសជប៉ុនត្រូវបានបញ្ជូនមកខេត្តសៀមរាប។ -មន្ត្រីជាន់ខ្ពស់ស្ម័គ្រចិត្តមួយរូបរបស់ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិនៃប្រទេសជប៉ុនផ្នែករៀបចំក្រុងត្រូវបានបញ្ជូនមកកាន់អាជ្ញាធរអប្សរា។ -មន្ត្រីជាន់ខ្ពស់ស្ម័គ្រចិត្តមួយរូបរបស់ទីភ្នាក់ងារ	△

			សហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិនៃប្រទេសជប៉ុនផ្នែកប្រព័ន្ធ ពត៌មានភូមិសាស្ត្រត្រូវបានបញ្ជូនមកកាន់អាជ្ញាធរអប្សរា។	
U-3	បញ្ជីសារពើភណ្ឌ សំរាប់ស្ថាបត្យកម្ម ប្រវត្តិសាស្ត្រ	អាជ្ញាធរអប្សរា/ សាលាខេត្ត	-អាជ្ញាធរអប្សរានឹងធ្វើការស្ថាបស្ទង់សារពើភណ្ឌមួយ សំរាប់ស្ថាបត្យកម្មប្រវត្តិសាស្ត្រដោយមានជំនួយពីទីភ្នាក់ងារ អភិវឌ្ឍន៍បារាំងAFD។	△
U-4	ការផ្សព្វផ្សាយស្តីពី ការអភិវឌ្ឍន៍តំបន់ លំនៅដ្ឋាន	មន្ទីរ.ដ.ន.ស.ស ឃុំ និងផ្នែកឯកជន	-បុរីលំនៅដ្ឋានមួយចំនួនត្រូវបានអភិវឌ្ឍន៍ឡើង ប៉ុន្តែប្រជាជនក្នុងតំបន់មិនមានលទ្ធភាពទិញ។	△
U-5	ការអភិវឌ្ឍន៍តំបន់ ទេសចរ និងវប្បធម៌	អាជ្ញាធរអប្សរា និងអ្នកវិនិយោគទន់ ឯកជន	-កន្លែងទេសចរមួយចំនួន ដូចជា មជ្ឈមណ្ឌលសន្និបាត សារៈមន្ទីរសីហនុ ។ល។ ត្រូវបានអភិវឌ្ឍន៍ឡើង។ -ការទិញដីមកវិញបាននឹងកំពុងវិវត្តន៍ដោយអាជ្ញាធរ អប្សរា។	△

△:មានការវិវត្តន៍មួយចំនួន

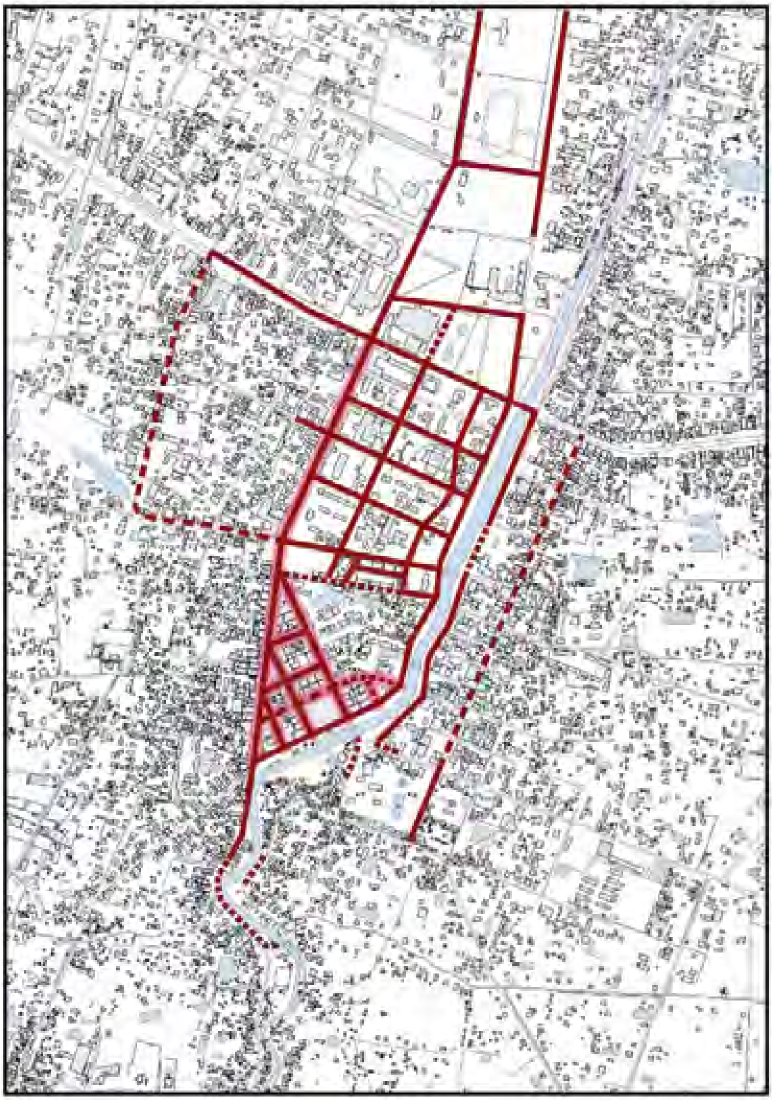
ប្រភព: ការសិក្សាតាមដាន

ពត៌មានលំអិតពីការវិវត្តន៍នៃ" U-1 គំរោងកែលំអតំបន់កណ្តាលក្រុង" ត្រូវបានពិពណ៌នាដូចខាងក្រោម

U-1 គំរោងកែលំអតំបន់កណ្តាលក្រុង

មានសមាសធាតុចំនួន ៨ ដូចខាងក្រោម:

(១) ការកែលំអផ្លូវថ្មើរជើង: ប្រវែងប្រមាណជា ៣ គីឡូម៉ែត្រ (ផ្លូវស៊ីវុត្ថា និងផ្លូវក្នុងតំបន់ផ្សារចាស់)។ ផ្លូវថ្មើរជើងដែលបានស្នើឡើងក្នុងផែនការមេត្រូវបានកែលំអរួចស្រេចហើយ ដូចដែលបានបង្ហាញក្នុងរូបភាពខាងក្រោម។ បន្ថែមពីលើនោះ ក៏មានការកែលំអផ្លូវថ្មើរជើងមួយចំនួនទៀតនៅក្នុងតំបន់កណ្តាលក្រុងផងដែរ។ ទោះបីយ៉ាងនេះក្តី ផ្លូវថ្មើរជើងមួយចំនួនត្រូវបានធ្វើឡើង និង/ឬ មានទំហំតូចចង្អៀត។



ផ្លូវថ្មើរជើងនៅសងខាងផ្លូវ

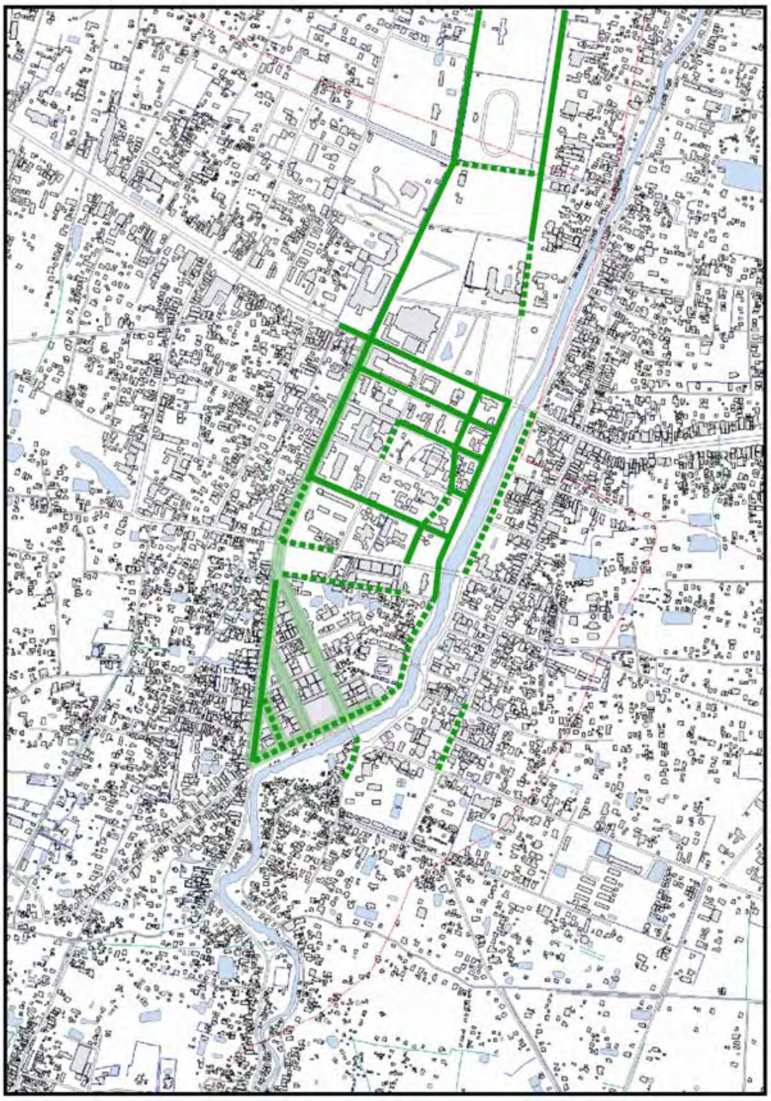
ឧបសគ្គដែលមានទីធ្លាតូចចង្អៀតសំរាប់ផ្លូវថ្មើរជើងនៅសងខាងផ្លូវ (រារាំងដល់ផ្លូវថ្មើរជើង)

ផ្លូវថ្មើរជើងដែលនៅតែម្ខាងផ្លូវ

គំរោងអាទិភាពដែលបានស្នើឡើងសំរាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ និងរៀបចំផ្លូវថ្មើរជើងក្នុងផែនការមេ

រូបភាព ៣.១ ការកែលំអផ្លូវថ្មើជើង

(២) ការតំរង់ជួរដើមឈើក្នុងតំបន់ផ្សារចាស់: មានប្រវែងប្រមាណជា ២គីឡូម៉ែត្រ (ផ្លូវស៊ីវុត្ថា និងផ្លូវក្នុងតំបន់ផ្សារចាស់)។ ច្រើនជាងពាក់កណ្ដាលនៃការតំរង់ជួរដើមឈើដែលបានស្នើត្រូវបានសាងសង់រួចបន្ថែមពីលើផ្លូវដែលមិនបានស្នើឡើងក្នុងផែនការមេ។ ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ននៃការតំរង់ជួរដើមឈើត្រូវបានបង្ហាញក្នុងរូបភាពដូចខាងក្រោម:



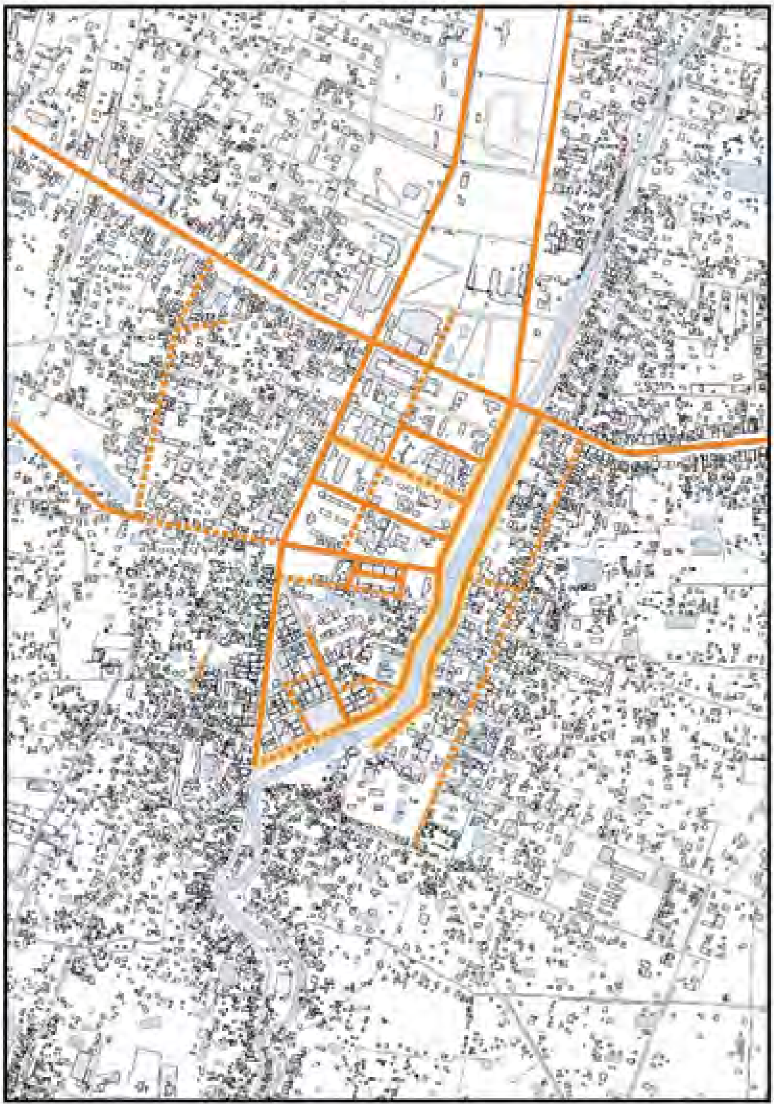
ដើមឈើនៅសងខាងផ្លូវ

នៅសងខាងផ្លូវ

តំរោងអាទិភាពដែលបានស្នើឡើងសំរាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ និងតំរង់ជួរដើមឈើតាមផ្លូវក្នុងផែនការមេ

រូបភាព ៣.២ ជួរដើមឈើ

(៣) ការកែលំអភ្លើងបំភ្លឺតាមផ្លូវ: ត្រូវបានកំណត់ដាក់ (ភាគច្រើននៅតាមដងស្ទឹងសៀមរាប) នៅតាមដងផ្លូវដែលបានស្នើឡើងក្នុងផែនការមេ ត្រូវបានសំរេចលើកលែងផ្លូវមួយ។ បន្ថែមពីលើនោះ ភ្លើងបំភ្លឺនៅតាមផ្សេងៗ ត្រូវបានបំពាក់ដូចបង្ហាញក្នុងរូបភាពខាងក្រោម:



ភ្លើងបំភ្លឺនៅសងខាងផ្លូវ

នៅតែម្ខាងផ្លូវ

តំរោងអាទិភាពដែលបានស្នើឡើងសំរាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ និងរៀបចំភ្លើងបំភ្លឺតាមផ្លូវក្នុងផែនការមេ

រូបភាព ៣.៣ ភ្លើងបំភ្លឺផ្លូវ

(៤) ការកសាងសួនក្នុងក្រុង

(៥) ការអភិវឌ្ឍន៍ឡើងវិញនូវតំបន់មន្ទីរពេទ្យខេត្ត

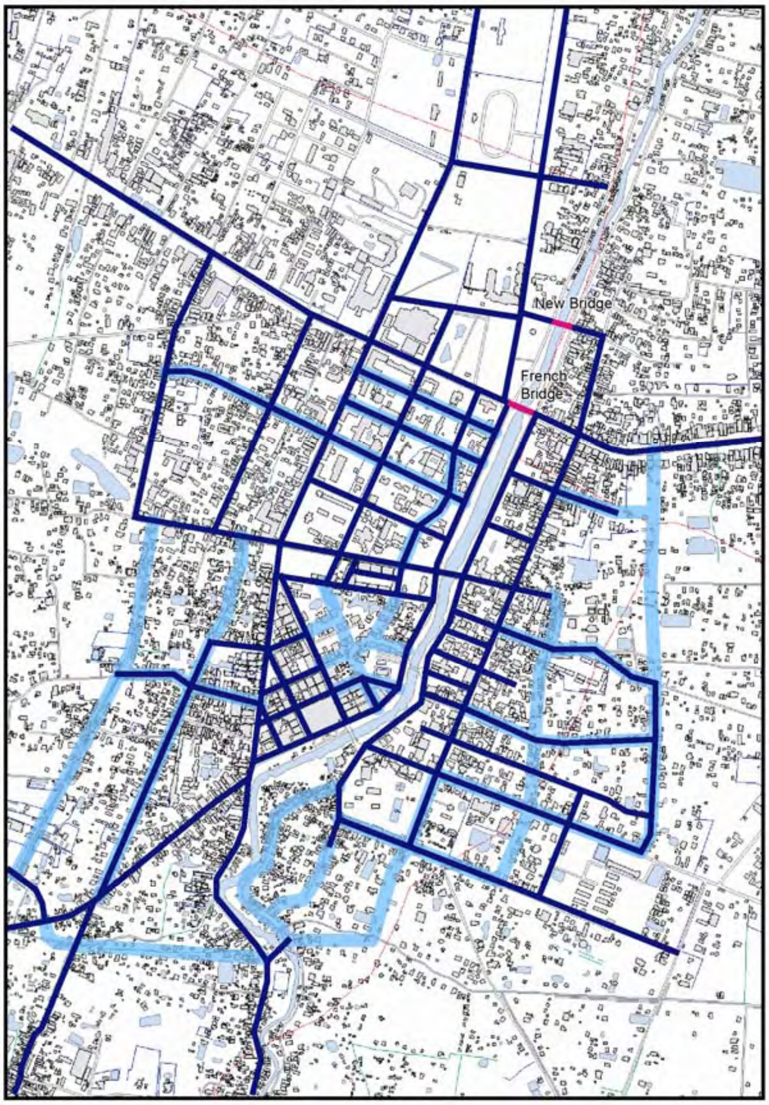
(៦) ការអភិវឌ្ឍន៍ឡើងវិញនូវតំបន់កកកុញកណ្តាលក្រុង

ពុំមានការវិវត្តន៍ណាមួយទេក្នុងចំណោមសមាសធាតុទាំង ៣ខាងលើនេះ។

(៧) ការកែលំអផ្លូវថ្មើរជើងនៃផ្លូវក្នុងក្រុង: មានប្រវែងប្រមាណជា ១០.៥ គីឡូម៉ែត្រ (ភាគច្រើនស្ថិតក្នុងតំបន់ជិតក្រុង)។ ប្រមាណជា ៨០%នៃផ្លូវក្រុងដែលបានស្នើ មិនទាន់ត្រូវបានអនុវត្តនៅឡើយដូចដែលបានបង្ហាញនៅ

ក្នុងរូបភាពខាងក្រោម ។

(៨) ការសាងសង់ផ្លូវថ្មី: ប្រមាណ ១.១គីឡូម៉ែត្រ (ស្ថិតនៅភាគខាងកើត និងខាងត្បូងនៃព្រំប្រទល់តំបន់ជុំវិញក្រុង) ។ ការសាងសង់ផ្លូវថ្មីដែលបានស្នើក្នុងផែនការមេ ពុំទាន់ត្រូវបានអនុវត្តនៅឡើយដូចដែលបានបង្ហាញក្នុងរូបភាពខាងក្រោម:



បណ្តាញផ្លូវក្រាលកៅស៊ូដែលមានស្រាប់

តំរោងអាទិភាពដែលបានស្នើឡើងសំរាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ និងក្រាលផ្លូវកៅស៊ូក្នុងផែនការមេ

រូបភាព ៣.៤ ការអភិវឌ្ឍន៍ និងកែលំអផ្លូវ

៣.៣ ការវិវត្តន៍នៃគំរោង/កម្មវិធីដែលបានស្នើឡើងក្នុងវិស័យគមនាគមន៍

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 និងយុទ្ធនាការផ្សព្វផ្សាយសុវត្ថិភាពចរាចរ	នគរបាល មន្ទីរសាធារណៈការនិងដឹកជញ្ជូន សាលាខេត្ត	-មានផែនការសកម្មភាពចំនួន ៨។ -គ្មានសមិទ្ធផលណាមួយសំរេចបានគួរអោយកត់សំគាល់	△
TR-7	ស្តារបណ្តាញផ្លូវទៅកាន់តំបន់បេតិកភណ្ឌជនបទ	ក្រសួងសាធារណៈការនិងដឹកជញ្ជូន ក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ	-ភាគច្រើននៃបណ្តាញផ្លូវទៅកាន់តំបន់បេតិកភណ្ឌជនបទត្រូវបានកែលំអរួចហើយ។ -ផ្នែកខ្លះនៃផ្លូវនេះស្ថិតក្នុងការសាងសង់ ឥឡូវនេះ។	△
TR-8	មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនសាធារណៈដែលមិនបំពុលពិស្ថាន	អាជ្ញាធរអប្សរា	-រថយន្តអគ្គិសនីចំនួន ៥០ ត្រូវបានដាក់អោយដំណើរការក្នុងឧស្សានអង្គរ -ការបង្កើនចំនួនរថយន្តអគ្គិសនីស្ថិតក្នុងផែនការនាយកដ្ឋានទេសចរ នៃអាជ្ញាធរអប្សរា។	△
TR-9	សាងសង់ផ្លូវសំរាប់ជិះកង់	អាជ្ញាធរអប្សរា	-គ្មានការវិវឌ្ឍន៍	×
TR-10	លើកកំពស់សមត្ថភាពស្ថាប័នសំរាប់ថែទាំផ្លូវ	មន្ទីរសាធារណៈការនិងដឹកជញ្ជូន មន្ទីរអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ	-មានផែនការសកម្មភាពចំនួន ៣។ -គ្មានសកម្មភាពណាមួយត្រូវបានអនុវត្ត។	×

○: បានសាងសង់បញ្ចប់ △: មានការវិវត្តន៍មួយចំនួន ×: គ្មានការវិវត្តន៍

ប្រភព: ការសិក្សាតាមដាន

ការវិវត្តន៍នៃគំរោង/កម្មវិធីនីមួយៗត្រូវបានពិពណ៌នាដូចខាងក្រោម

TR-1 គំរោងកែលំអស្ពានសល់ពីសម័យបារាំង

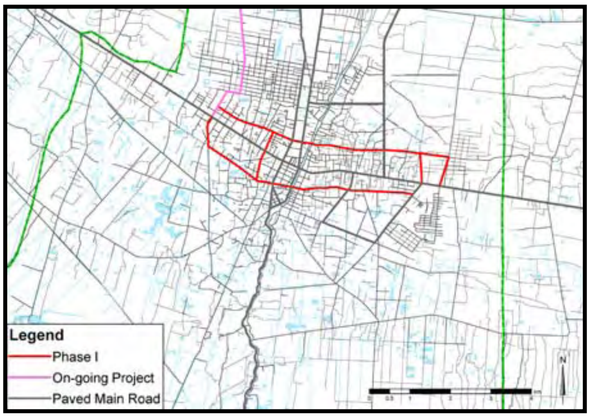
ស្ពានសម័យបារាំងទី២ ត្រូវបានសាងសង់ឡើងប្រវែងប្រមាណ ២៧០ម៉ែត្រ មានទិសដៅផ្ទុយពីស្ពានសម័យបារាំងទី១ ដូចដែលបានបង្ហាញក្នុងរូបភាព ៣.៥។ ស្ពានទាំង ២នេះ ត្រូវបានប្រើប្រាស់ជាស្ពានឯកទិសដូចគ្នា។

ប្រភព: រូបភាពពីលំហអាកាសរបស់ប្រទេសជប៉ុន ថតកាលពីថ្ងៃទី ១០ខែ តុលា ឆ្នាំ២០០៨

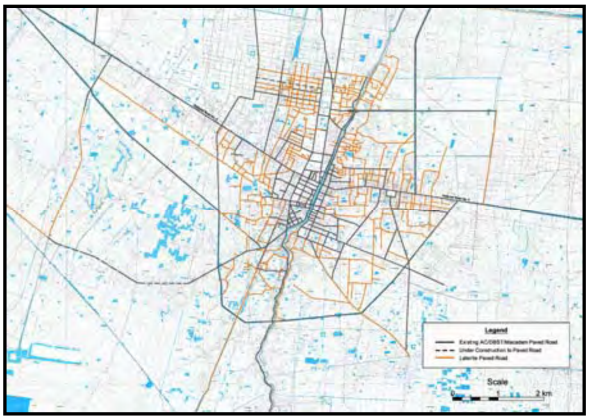
រូបភាព ៣.៥ ទីតាំងស្ពានសម័យបារាំងទី២

TR-2 ការកសាងផ្លូវរណបនឹងផ្លូវជាតិលេខ៦ (ដំណាក់កាលទី១)

បន្ទាត់ពណ៌ក្រហមក្នុងផែនទីខាងឆ្វេងនៃរូបភាព ៣.៦ បានបង្ហាញពីផ្លូវរណបនឹងផ្លូវជាតិលេខ៦ ដែលបានស្នើដោយផែនការមេ។ បន្ទាត់ពណ៌ខ្មៅក្នុងផែនទីខាងស្តាំបានបង្ហាញពីផ្លូវក្រាលកៅស៊ូត្រឹមខែ មេសា ឆ្នាំ២០១០។ ដូចដែលបានឃើញក្នុងរូបភាព ៣.៦ ផ្លូវរណបនឹងផ្លូវជាតិលេខ៦ មិនទាន់ត្រូវបានសាងសង់បញ្ចប់នៅឡើយ។



ប្រភព: ការសិក្សាផែនការមេ

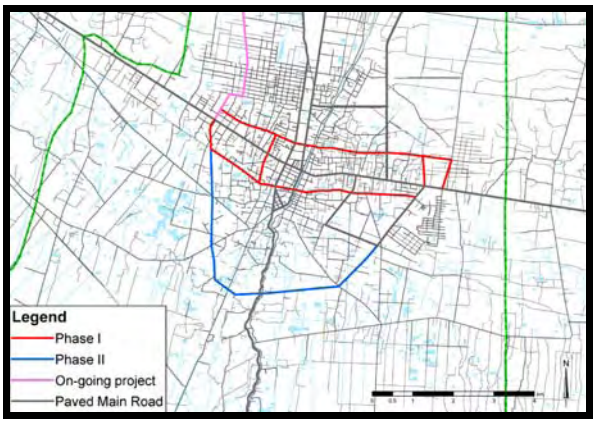


ប្រភព: ការសិក្សាតាមដាន

រូបភាព ៣.៦ ផ្លូវក្នុងដំណាក់កាលទី១ ដែលបានស្នើឡើង និងស្ថានភាពផ្លូវកៅស៊ូក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ន

TR-3 ការកែលំអផ្លូវ ហ៊ុន សែន សន្តិភាព (ដំណាក់កាលទី២)

ផ្លូវពណ៌ខៀវក្នុងរូបភាព ៣.៧ គឺជាផ្លូវ ហ៊ុន សែន សន្តិភាព (ផ្លូវវាងក្រុង)។ ផ្លូវនេះត្រូវបានសាងសង់ឡើងក្នុងឆ្នាំ២០០២ ហើយវាគឺជាផ្លូវគ្រួសក្រហមនៅពេលធ្វើផែនការមេ។ បន្ថែមពីលើនោះ ស្ពានមួយដែលឆ្លងកាត់ស្ទឹងសៀមរាបមិនទាន់ត្រូវបានសាងសង់នៅឡើយ។



ប្រភព: ការសិក្សាផែនការមេ

រូបភាព ៣.៧ ផ្លូវ ហ៊ុន សែន សន្តិភាព (ដំណាក់កាលទី២)

រូបថត ៣-១ រូបភាពពីចំហៀងស្ពានផ្លូវវាងឆ្លងកាត់ស្ទឹងសៀមរាប

ក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ន ផ្លូវវាងក្រុងត្រូវបានអ៊ុតកៅស៊ូ ហើស្ពានឆ្លងកាត់ស្ទឹងសៀមរាបក៏ត្រូវបានសាងសង់រួច។ នៅពេលការសិក្សាតាមដានបានចាប់ផ្តើម ក្នុងខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០១០ ស្ពាននេះត្រូវបានបើបំរើជាសាធារណៈរួចទៅហើយ។ ផ្លូវវាងក្រុងជាមួយផ្លូវយុទ្ធសាស្ត្រ ត្រូវបានចាត់ជាផ្លូវវាងបញ្ចៀសរថយន្តធន់ធ្ងន់មិនអោយចូលក្នុងក្រុងតាមផ្លូវជាតិ

រូបថត ៣-២ ស្ពានត្រូវបានបើកបំរើជាសាធារណៈ

តែពីរថយន្តធន់ធ្ងន់ប៉ុណ្ណោះ។ ផ្លូវបញ្ចៀសនេះត្រូវបានដំណើរការដោយអាជ្ញាធរអប្សរា។ រូបថត ៣-៣ បង្ហាញពីស្លាកសញ្ញាណែនាំនៃផ្លូវបញ្ចៀសដែលបានដំឡើងនៅ លើផ្លូវជាតិលេខ៦ ចំងាយប្រមាណ ២.៧គីឡូម៉ែត្រភាគខាងលិចពីផ្លូវទៅកាន់ព្រលានយន្តហោះ។ រូបថត ៣-៤ បង្ហាញពីខ្លោងទ្វារយកប្រាក់នៅលើផ្លូវយុទ្ធសាស្ត្រឆ្ពោះទៅកាន់ផ្លូវវាង។ មានខ្លោងទ្វារយកប្រាក់មួយទៀតនៅភាគខាងកើតនៃផ្លូវវាង។

រូបថត ៣-៣ ស្លាកសញ្ញាណែនាំនៃផ្លូវបញ្ចៀសដែលបានដំឡើងនៅលើផ្លូវជាតិលេខ៦

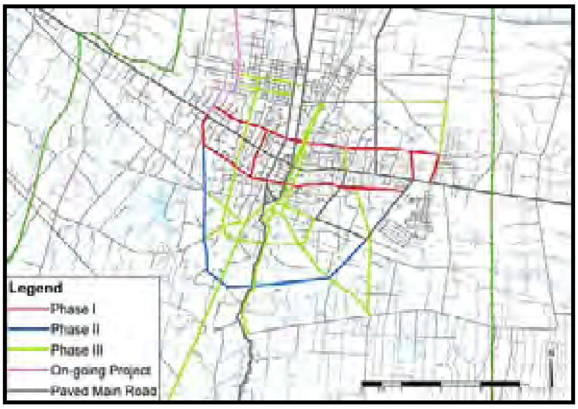
រូបថត ៣-៤ ខ្លោងទ្វារយកប្រាក់ និងស្លាកសញ្ញាណែនាំ

<u>TR-4 ការសាងសង់បញ្ចប់នូវបណ្តាញផ្លូវក្នុងក្រុងដល់ឆ្នាំ២០១២ (ដំណាក់កាលទី៣)</u>

<u>TR-5 ការសាងសង់បញ្ចប់នូវបណ្តាញផ្លូវក្នុងក្រុងដល់ឆ្នាំ២០២០ (ដំណាក់កាលទី៤)</u>

បណ្តាញផ្លូវរណបក្នុងដំណាក់កាលទី៣ និងដំណាក់កាលទី៤ ដែលបានស្នើឡើង មានពណ៌បៃតង និងពណ៌ទឹកក្រូចក្នុងរូបភាពបន្តបន្ទាប់គ្នានៃរូបភាព ៣.៨។ នៅពេលដែលមានការប្រៀបធៀបជាមួយលក្ខខណ្ឌនៃបណ្តាញផ្លូវក្នុងពេលបច្ចុប្បន្នដែលបានបង្ហាញក្នុងរូបភាព ៣.៦ គេបានសង្កេតឃើញថា សមិទ្ធិផលជាក់លាក់មួយនៃការកែលំអផ្លូវត្រូវបានសំរេច ដែលបណ្តាញផ្លូវទាំងនោះត្រូវបានស្នើឡើង/បញ្ចូលក្នុងដំណាក់កាលទី៣ និងដំណាក់កាលទី៤។

គេបានកត់សំគាល់ឃើញថា ផែនការកែលំអផ្លូវក្នុងផែនការមេត្រូវបានបង្កើតឡើងក្រោមទិសដៅសេដ្ឋកិច្ចសង្គមដែលបានកំណត់ក្នុងផែនការមេ។ គេបានយល់ឃើញថា គំរោង TR1 រហូតដល់ TR3 ដែលត្រូវបានស្នើឡើងត្រូវបានគេរំពឹងទុកថានឹងត្រូវគេអនុវត្តជាបន្ទាន់ ហើយ TR4 និង TR5 ត្រូវបានគេរំពឹងទុកថានឹងត្រូវបានគេទទួលស្គាល់ត្រឹមឆ្នាំ២០១២ និងឆ្នាំ២០២០ជាបន្តបន្ទាប់។



ប្រភព: ផែនការមេ JICA

ប្រភព: ផែនការមេ JICA

រូបភាព ៣.៨ បណ្តាញផ្លូវដែលបានស្នើឡើងក្នុងដំណាក់កាលទី៣ (ឆ្វេង) និងដំណាក់កាលទី៤ (ស្តាំ)

TR-6 ការកែលំអស្ថាប័ន និងយុទ្ធនាការសុវត្ថិភាពចរាចរ

ផែនការមេបានកំណត់ផែនការសកម្មភាពចំនួន ៨ក្នុងកម្មវិធី TR-6 ។

(i) ការប្រកាសផ្សាយជាសាធារណៈនូវសវនកម្មសុវត្ថិភាពចរាចរ និងតំបន់ដែលមានគ្រោះថ្នាក់

(ii) ការកែលំអបរិស្ថានផ្លូវ និងការរចនាផ្លូវ

(iii) ការអប់រំអំពីសុវត្ថិភាពចរាចរដល់កុមារតូចៗ

(iv) ការអនុវត្តច្បាប់

(v) ការត្រួតពិនិត្យបច្ចេកទេសយានយន្ត

(vi) ការបណ្តុះបណ្តាលអ្នកបើកបរ

(vii) ការកែលំអជំនួយបន្ទាន់ចំពោះជនរងគ្រោះពីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរ

(viii) យុទ្ធនាការសុវត្ថិភាពចរាចរសាធារណៈ

គ្មានការសំរេចណាមួយគួរអោយកត់សំគាល់ឡើយ ។

TR-7 គំរោងស្តារបណ្តាញផ្លូវទៅកាន់តំបន់បេតិកភណ្ឌជនបទ

ដើម្បីផ្សព្វផ្សាយអោយភ្ញៀវទេសចរស្នាក់នៅអោយបានយូរ និងទាក់ទាញភ្ញៀវទេសចរកំរិតខ្ពស់អោយមកក្រុងសៀមរាប វាជារឿងសំខាន់មួយក្នុងការកែលំអបណ្តាញផ្លូវទៅកាន់បេតិកភណ្ឌជនបទ ។ ផ្លូវជនបទភាគច្រើនដែលមានក្នុងបញ្ជីក្នុងផែនការមេត្រូវបានកែលំអរួចរាល់ហើយ ហើយកំណាត់ផ្លូវមួយចំនួនកំពុងស្ថិតក្នុងការសាងសង់ ។

TR-8 ការណែនាំអោយមានការប្រើប្រាស់សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈដែលមិនបំពុលបរិស្ថាន ក្នុងឧទ្យានអង្គរ

ផែនការមេបានស្នើអោយមានរថយន្តក្រុងសាធារណៈដែលមិនបំពុលបរិស្ថានក្នុងឧទ្យានអង្គរ និងហាម

ឃាត់មិនអោយមានរថយន្តផ្ទាល់ខ្លួន ដោយរាប់បញ្ចូលទាំងរថយន្តក្រុងទេសចរណ៍ចូលក្នុងឧស្យានអង្គរ។ អាជ្ញាធរអប្សរាបានណែនាំអោយមានការប្រើប្រាស់រថយន្តអគ្គិសនី និងបានចាប់ផ្តើមក្នុងតំបន់អង្គរធំ។ ផ្តើមចេញពីទស្សនៈអភិរក្សបេតិកភណ្ឌក្នុងឧស្យានអង្គរ និងទស្សនៈការពារការកើនកំដៅពិភពលោក ការបំពាក់រថយន្តអគ្គិសនីខាងក្នុង និងខាងក្រៅឧស្យានអង្គរគួរត្រូវបានបន្តលើកទឹកចិត្ត។

ការហាមឃាត់មិនអោយមានរថយន្តផ្ទាល់ខ្លួន និងរថយន្តក្រុងទេសចរណ៍ចូលក្នុងឧស្យានអង្គរដោយទីភ្នាក់ងារទេសចរណ៍ពុំទាន់ត្រូវបានអនុវត្តនៅឡើយ។ ការហាមឃាត់មិនអោយមានរថយន្តផ្ទាល់ខ្លួន និងរថយន្តក្រុងទេសចរណ៍ចូលក្នុងឧស្យានអង្គរ នឹងមានបញ្ហាយ៉ាងច្រើនត្រូវដោះស្រាយពាក់ព័ន្ធទៅនឹងផលប្រយោជន៍ផ្នែកឯកជន ដូចជាចំណូលរបស់អ្នករត់ម៉ូតូកង់បី។ អាជ្ញាធរអប្សរាត្រូវបានគេរំពឹងថានឹងបង្ហាញផ្លូវដើម្បីអោយមានការព្រមព្រៀងពីស្ថាប័នអង្គភាព និងបុគ្គលពាក់ព័ន្ធជាមុនសិន។

រូបថត ៣-៥ រថយន្តអគ្គិសនីដែលត្រូវបានបំពាក់ក្នុងតំបន់អង្គរធំ

TR-9 ការកសាងផ្លូវអ្នកជិះកង់ក្នុងឧស្យានអង្គរ

ផែនការមេបានស្នើអោយមានការសាងសង់ផ្លូវអ្នកជិះកង់នៅតាមផ្លូវដែលមានស្រាប់ក្នុងឧស្យានអង្គរ ដើម្បីអោយមានសុវត្ថិភាព និងផាសុកភាពទេសចរណ៍ជិះកង់ដោយបែងចែកចរាចរណ៍ដោយកង់ចេញពីចរាចរណ៍ដោយរថយន្ត។ រហូតមកទល់នឹងពេលនេះ ផ្លូវអ្នកជិះកង់មិនទាន់ត្រូវបានសាងសង់នៅឡើយ។

TR-10 លើកកំពស់សមត្ថភាពស្ថាប័នសំរាប់ថែទាំផ្លូវអោយមានប្រសិទ្ធភា

ដើម្បីអោយមានប្រសិទ្ធភាពជាអតិបរិមានូវការថែទាំផ្លូវ ផែនការមេបានស្នើអោយមានការអនុវត្តនូវកម្មវិធីចំនួន ៣ ដូចខាងក្រោម:

(i) ការរៀបចំបញ្ជីសារពើភណ្ឌផ្លូវ

(ii) ការត្រួតពិនិត្យស្ថានភាពផ្លូវ

(iii) ការសំរបសំរួលគោលនយោបាយថែទាំផ្លូវរវាងមន្ទីរសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូន និងមន្ទីរ

អភិវឌ្ឍន៍ជនបទ។

កម្មវិធីដែលបានស្នើឡើងត្រូវបានគេរំពឹងទុកថា មន្ទីរសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូននឹងអនុវត្ត។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ អាស្រ័យដោយថវិការបស់មន្ទីរសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូនមានកំណត់ កម្មវិធីទាំងនេះមិនទាន់ត្រូវបានអនុវត្តនៅឡើយ។

ជំពូក ៤ ផែនការអភិវឌ្ឍន៍ផ្នែកដែលបានជ្រើសរើស

៤.១ ផែនការកែលំអតំបន់កណ្តាលក្រុង

៤.១.១ ការត្រួតពិនិត្យឡើងវិញនូវផែនការកែលំអតំបន់កណ្តាលក្រុង

(១) រចនាសម្ព័ន្ធរូបវ័ន្តនៃតំបន់តាំងទីលំនៅក្រុងសៀមរាប

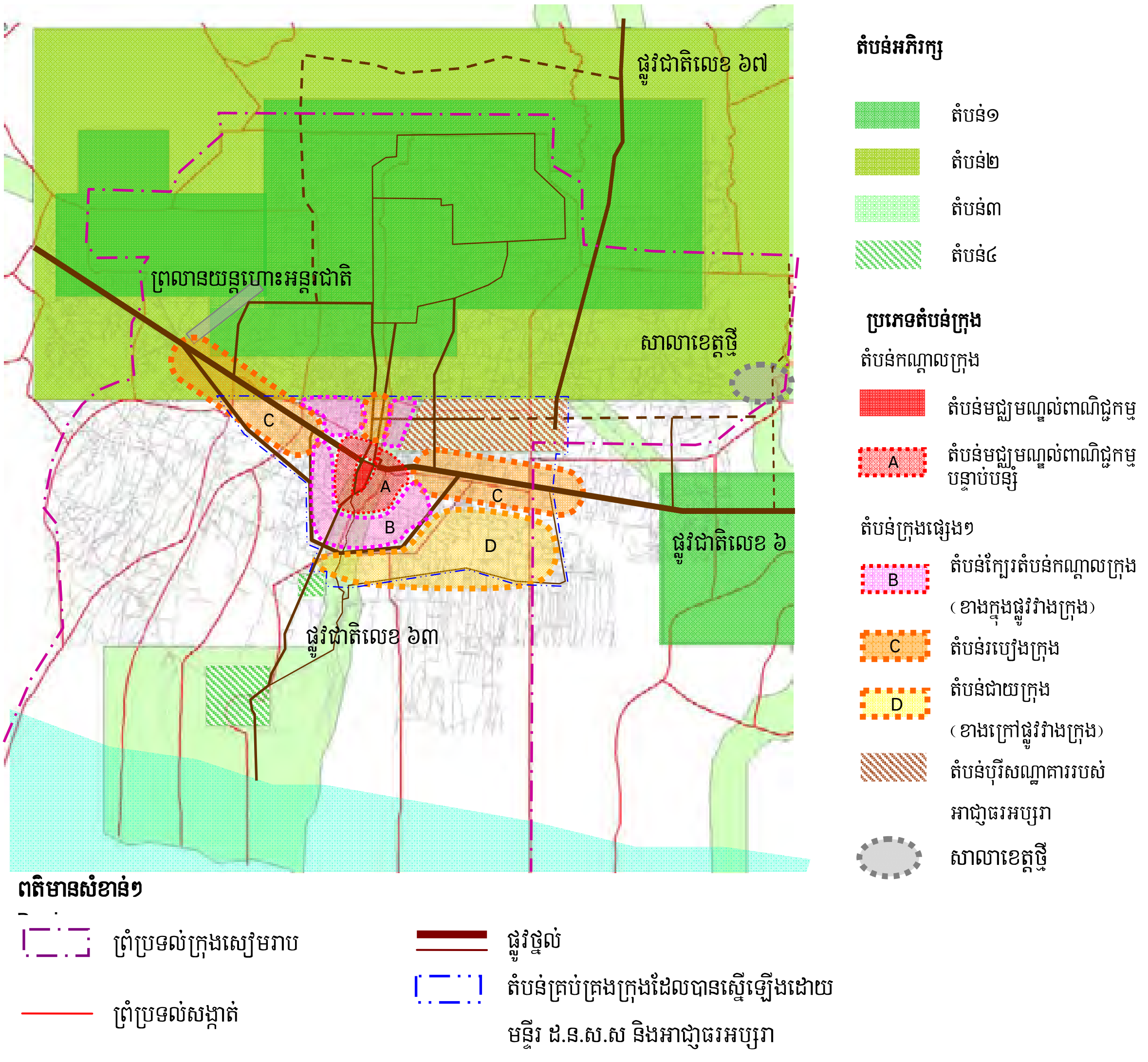
តំបន់តាំងទីលំនៅក្នុងក្រុង ដោយរាប់បញ្ចូលទាំងតំបន់ដែលមានប្រជាជនរស់នៅយ៉ាងណែន និងតំបន់ពង្រីកក្រុងនៃក្រុងសៀមរាប ត្រូវបានចាត់ចេញជា៧ប្រភេទនៃតំបន់តាំងទីលំនៅផ្អែកលើគុណៈនៃដីដែលប្រើប្រាស់ ដង់ស៊ីតេការអភិវឌ្ឍន៍ និងតំបន់ដូចដែលមានខាងក្រោម និងបង្ហាញក្នុងរូបភាព ៤.១។

- **តំបន់មជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្ម:** តំបន់នេះត្រូវបានកំណត់ជាតំបន់កណ្តាលក្រុងដែលមានមជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្ម និងជំនួញជាមួយដីដែលមានផែនការប្រើប្រាស់ដោយរាប់បញ្ចូលទាំងមន្ត្រីរាជការក៏បានរស់នៅក្នុងតំបន់នេះដែរ។ បើទោះបីថា សាលាខេត្តបានផ្លាស់ប្តូរទីតាំងទៅតំបន់ភាគខាងកើតក្រៅក្រុងក៏ដោយ ក៏វាទាមទារនូវសេវាសំខាន់ៗ ដូចជា ធនាគារ ហាងលក់ទំនិញ ការិយាល័យប្រៃសណីយ៍ មន្ទីរពេទ្យនៅក្នុងតំបន់នោះផងដែរ។
- **តំបន់មជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្មបន្ទាប់បន្សំ:** តំបន់នេះត្រូវបានកំណត់ជាតំបន់ក្បែរតំបន់មជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្មដែលមានសកម្មភាពជំនួញ និងពាណិជ្ជកម្មដោយរាប់បញ្ចូលទាំងសកម្មភាពផ្នែកទេសចរណ៍ដែលបាននៅរាយប៉ាយជាមួយនឹងតំបន់តាំងទីលំនៅ។
- **តំបន់ដែលនៅក្បែរតំបន់កណ្តាលក្រុង :** តំបន់នេះមានទីតាំងនៅក្បែរតំបន់កណ្តាលក្រុង។ វាជាតំបន់តាំងទីលំនៅ ដែលមានការរស់នៅភាគច្រើនដោយប្រជាជនមានជីវភាពក៏រិតទាប និងរស់នៅរាយប៉ាយ លើកលែងតែការរស់នៅប្រកបអាជីវកម្មនៅតាមផ្លូវក្នុងតំបន់នេះ។
- **តំបន់របៀងក្រុង (ពាណិជ្ជកម្ម និងធុរកិច្ច):** តំបន់នេះត្រូវបានបង្កើតឡើងនៅតាមបណ្តាញផ្លូវរណបនឹងផ្លូវជាតិលេខ៦ និងផ្លូវខេត្តលេខ ២៣ និង ២៤ ដែលមានជំនួញ និងពាណិជ្ជកម្មដោយរាប់បញ្ចូល ទាំងសណ្ឋាគារធំៗ ភោជនីយដ្ឋាន និងហាងផ្សេងៗ ជាដើម។
- **តំបន់ក្រុង ខាងក្រៅផ្លូវវាងក្រុង :** តំបន់នេះត្រូវបានកំណត់ជាតំបន់ក្រុងដែលមានការរស់នៅតិចតួចស្ថិតនៅខាងក្រៅផ្លូវវាងក្រុង ដែលជាតំបន់កសិកម្ម និងតំបន់ដែលមានការអភិវឌ្ឍន៍ផ្ទះសំបែងសណ្ឋាគារ រោងចក្រ ស្ថាប័នអប់រំ ភោជនីយដ្ឋាន និងហាងផ្សេងៗ។
- **តំបន់បុរីសណ្ឋាគាររបស់អាជ្ញាធរអប្សរា (តំបន់ទេសចរណ៍ និងវប្បធម៌):** តំបន់នេះត្រូវបានរចនាដោយរដ្ឋាភិបាល សំរាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ទេសចរណ៍ដោយរាប់បញ្ចូលទាំងសណ្ឋាគារ និងផ្នែក

ទេសចរណ៍ផ្សេងៗ នាពេលអនាគត បើទោះបីថាការអភិវឌ្ឍន៍នោះមិនទាន់បានអនុវត្តនៅឡើយ លើកលែងតែសារៈមន្ទីរសីហនុ (AEON) ។

- **តំបន់សាលាខេត្តថ្មី** : តំបន់នេះត្រូវបានអភិវឌ្ឍក្នុងពេលថ្មីៗ (ក្នុងឆ្នាំ២០១០) ។ វាជាតំបន់ដែលមានបណ្តុំការិយាល័យរបស់សាលាខេត្ត និងមន្ទីររបស់ខេត្ត មានទីតាំងស្ថិតនៅក្នុងតំបន់២ ។

តំបន់កណ្តាលក្រុងដែលជាតំបន់ត្រូវរៀបចំដោយការសិក្សាតាមដានគឺជាតំបន់ស្នូលរបស់ក្រុងសៀមរាប ដែលមានភ្ញៀវទេសចរយ៉ាងច្រើនមកទស្សនា ដើរទិញឥវ៉ាន់ បរិភោគ និងទាក់ទាញដោយផលិតផលទេសចរណ៍ ដែលជាទិសដៅទេសចរណ៍របស់ក្រុង ។



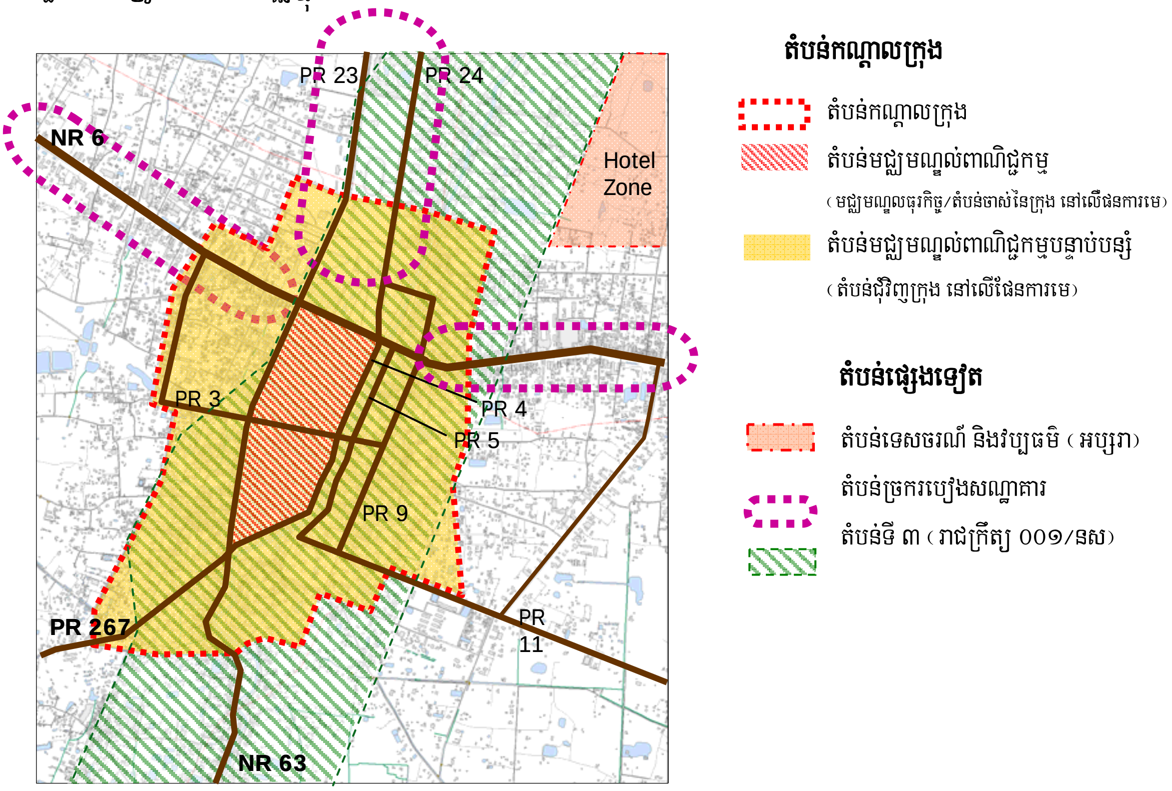
ប្រភព: ការសិក្សាតាមដាន

រូបភាព ៤.១ ប្រភេទតំបន់ក្រុងក្នុងក្រុងសៀមរាប

(២) តំបន់កណ្តាលក្រុងក្នុងក្រុងសៀមរាប

យោងទៅតាមប្រភេទនៃតំបន់តាំងទីលំនៅក្នុងក្រុងកាលពីមុន អត្តសញ្ញាណនៃតំបន់កណ្តាលក្រុងរួមមានតំបន់មជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្ម និងតំបន់មជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្មបន្ទាប់បន្សំ ដែលនឹងត្រូវបង្ហាញដូចរូបភាពខាងក្រោម ។ ដូចនេះ តំបន់មជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្ម/តំបន់ផ្សារចាស់ និងតំបន់ជុំវិញក្រុងក្នុងផែនការមេ ត្រូវបានស្នើអោយកំណត់ឡើងវិញជាតំបន់មជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្ម/តំបន់ផ្សារចាស់ និងតំបន់មជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្មបន្ទាប់បន្សំ ដែលប្តូរមកពីតំបន់ជុំវិញក្រុង ។

តំបន់មជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្ម ខ័ណ្ឌដោយដោយផ្លូវសំខាន់បី គឺផ្លូវស៊ីវុត្ថា ផ្លូវប៉ូកំបោរ និងផ្លូវជាតិលេខ៦ ។ នៅតាមបណ្តោយផ្លូវទាំងនោះ មានសណ្ឋាគារលំដាប់ថ្កាយ៣-៤ ធំៗ ព្រះរាជដំណាក់ មន្ទីរពេទ្យធំៗ ចំនួន២ និងតំបន់ផ្សារចាស់ដែលមានភោជនីយដ្ឋាន កន្លែងលក់ភេសជ្ជះ ហាងកាហ្វេ ផ្សារចាស់ និងផ្សារកណ្តាល ។ តំបន់មជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្មបន្ទាប់បន្សំ ខ័ណ្ឌដោយផ្លូវជាច្រើនដែលមានផ្ទះសំណាក់ ភោជនីយដ្ឋាន និងកន្លែងលក់ភេសជ្ជះដែលត្រូវបានអភិវឌ្ឍក្នុងតំបន់តាំងទីលំនៅ ។



ប្រភព: ការសិក្សាតាមដាន

រូបភាព ៤.២ ទីតាំងនៃតំបន់កណ្តាលក្រុង

(៣) វិធីសាស្ត្រសំរាប់ការកែលំអតំបន់កណ្តាលក្រុង

១) ទស្សនវិស័យផ្នែករៀបចំក្រុងក្នុងផែនការមេដែលត្រូវរក្សា

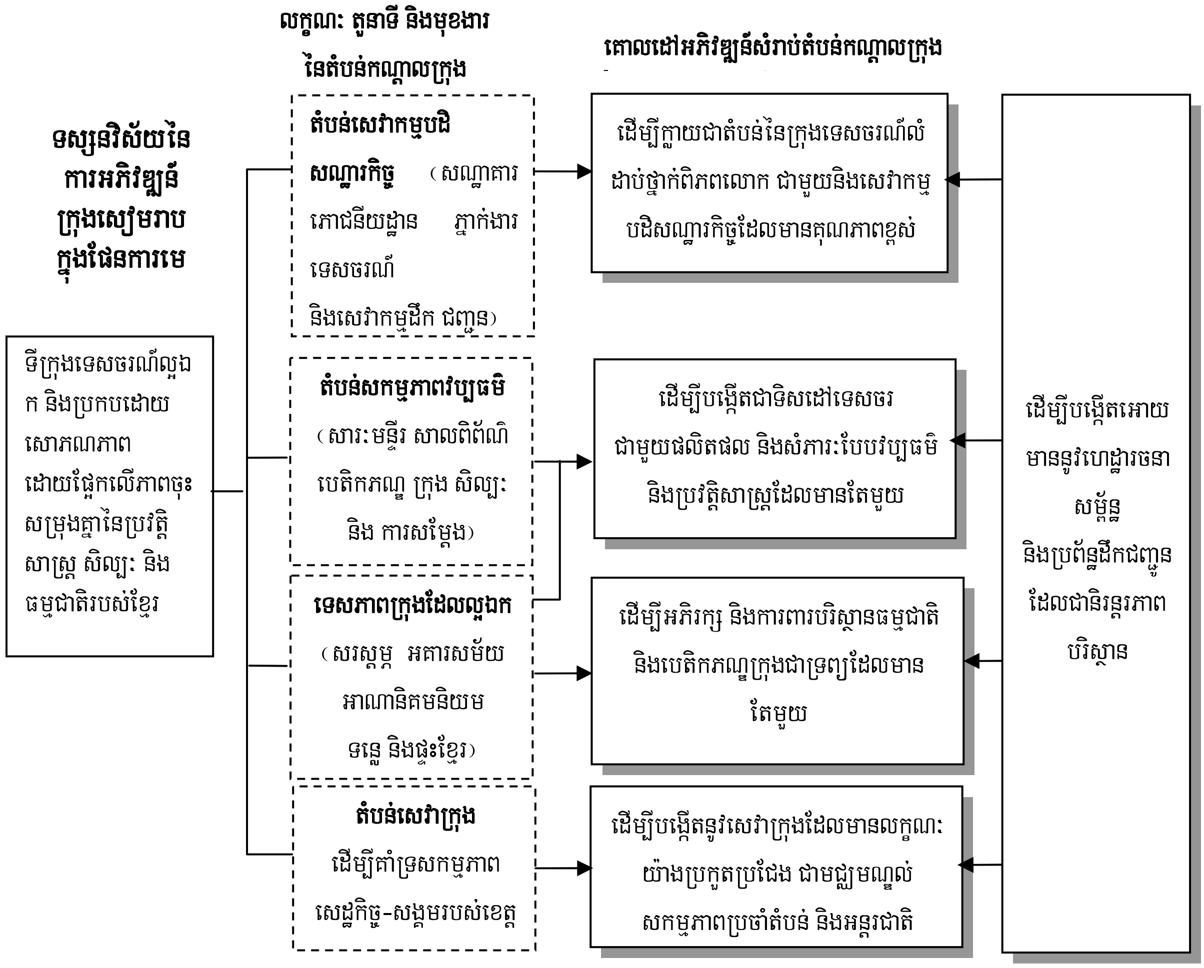
ទស្សនវិស័យអភិវឌ្ឍន៍សម្រាប់ក្រុងសៀមរាបនៅក្នុងផែនការមេត្រូវបានគេកំណត់ជា "ទីក្រុងទេសចរណ៍ *លួងក និងប្រកបដោយសោភ័ណភាព ដោយផ្អែកលើភាពចុះសម្រុងគ្នានៃប្រវត្តិសាស្ត្រ សិល្បៈ និង ធម្មជាតិរបស់ខ្មែរ* ។ ទោះបីជាការអភិវឌ្ឍនាពេលថ្មីៗនេះ នាំមកនូវការផ្លាស់ប្តូរមួយចំនួនដែលទាក់ទងទៅនឹងរចនាសម្ព័ន្ធក្រុង និងលក្ខខណ្ឌសេដ្ឋកិច្ច-សង្គមក៏ដោយ ក៏ទស្សនវិស័យនេះ អាចត្រូវបានគេពិចារណាថានៅតែមានតម្លៃដើម្បីតម្រង់តួនាទី និងមុខងារនៃក្រុងសៀមរាបអោយទៅជាទីក្រុងទេសចរណ៍ ជាមួយនិងបេតិកភណ្ឌពិភពលោក។ ដូចនេះហើយ ទស្សនវិស័យនេះ គួរតែត្រូវបានថែរក្សាទុកជាទិសដៅដ៏សំខាន់សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៍។

២) គោលដៅសំរាប់ការកែលំអតំបន់កណ្តាលក្រុងដើម្បីសំរេចទស្សនវិស័យ

តំបន់កណ្តាលក្រុងដែលគឺជាតំបន់ស្នូលនៃក្រុងសៀមរាប បានដើរតួនាទីយ៉ាងសំខាន់ក្នុងការតំណាងអោយការអភិវឌ្ឍន៍ទស្សនវិស័យ ដែលបានលើកឡើងខាងលើ។ ទោះបីជាបែបនេះក្តី វាជាការចាំបាច់សំរាប់តំបន់កណ្តាលក្រុង ក្នុងការបង្កើតនូវគោលដៅអោយបានរឹងមាំដើម្បីសំរេចដោយទស្សនៈរួម និងច្បាស់លាស់របស់ស្ថាប័នអង្គភាពពាក់ព័ន្ធដែលទទួលខុសត្រូវនូវលក្ខខណ្ឌជាក់លាក់ណាមួយនៃតំបន់កណ្តាលក្រុងនេះ។

តំបន់កណ្តាលក្រុងមានមុខងារច្រើន និងជាទីកន្លែងដែលភ្ញៀវទេសចរស្នាក់នៅ និងជាទិសដៅទេសចរណ៍បេតិកភណ្ឌពិភពលោករង។ វារួមមានសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចសង្គមនៃប្រជាជនដើម្បីធ្វើការងារ រស់នៅ និងជាមជ្ឈមណ្ឌលសេវាកម្មក្រុង។ បន្ថែមពីលើនោះ តំបន់កណ្តាលក្រុងក៏ពាក់ព័ន្ធក្នុងតំបន់ដែលត្រូវការពារទេសភាពវប្បធម៌ (តំបន់៣) សំរាប់បេតិកភណ្ឌពិភពលោកផងដែរ។

គោលដៅកែលំអសំរាប់តំបន់កណ្តាលក្រុងបានតំណាងអោយទស្សនវិស័យនៃក្រុងសៀមរាបដែលមានការទទួលខុសត្រូវនូវតួនាទី និងមុខងាររបស់ខ្លួន ដែលបានកំណត់ដូចខាងក្រោមៈ



ប្រភព: ការសិក្សាតាមដាន

រូបភាព ៤.៣ ទស្សនវិស័យផ្នែករៀបចំក្រុង និងគោលដៅសំរាប់ការកែលំអតំបន់កណ្តាលក្រុង

(៤) បញ្ហាផ្នែករៀបចំក្រុងក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ន និងវិធីសាស្ត្រកែលំអតំបន់កណ្តាលក្រុង

១) បញ្ហាផ្នែករៀបចំក្រុងក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ន

ដូចដែលបានលើកឡើងក្នុងផ្នែកមុនសំរាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ន និងការផ្លាស់ប្តូរក្នុងតំបន់ក្រុងសៀមរាប បញ្ហាអភិវឌ្ឍន៍ក្នុងក្រុងត្រូវបានផ្លាស់ប្តូរឆ្ពោះទៅកាន់ដំណាក់កាលបន្ទាប់នៃការអភិវឌ្ឍន៍ដើម្បីលៃលកជាមួយនឹងជីវភាពរស់នៅ ទេសចរណ៍ក្នុងក្រុង និងកំណើនភ្ញៀវទេសចរ និងចំនួនប្រជាជន ដែលការផ្តល់នូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធជាមូលដ្ឋានត្រូវបានវិវត្ត ដូចជាប្រព័ន្ធបង្ហូរទឹក និងផ្គត់ផ្គង់ទឹកស្អាតជាដើម ។

ដោយឡែក បណ្តាញផ្លូវក្នុងតំបន់ដោយរាប់បញ្ចូលទាំងផ្លូវតូចៗក្នុងតំបន់តាំងទីលំនៅ និងប្រព័ន្ធបង្ហូរទឹកនៅតែមិនល្អដដែលក្នុងតំបន់មជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្មបន្ទាប់បន្សំ និងតំបន់តាំងទីលំនៅផ្សេងៗទៀតក្នុងក្រុង បើទោះបីថា គំរោងផ្នែកសុរិយោដី (LMAP) ដែលបានរឹបអូសយកដីដោយស្របច្បាប់ដើម្បីកែលំអផ្លូវតូចៗត្រូវបានអនុវត្តជាបណ្តើរៗយ៉ាងណាក៏ដោយ ។

តំបន់កណ្តាលក្រុងដែលមានភ្ញៀវទេសចរ និងប្រជាជនរីករាយនឹងសេវាកម្មក្នុងក្រុង និងភាពទាក់ទាញ

ផ្នែកទេសចរណ៍ដែលមានសារៈសំខាន់បំផុតសំរាប់វិស័យទេសចរណ៍ ទាមទារអោយមានការកែលំអអោយកាន់តែមានភាពទាក់ទាញ និងមានប្រសិទ្ធិភាពតាមរយៈនៃការផ្តល់អោយមាននូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធអោយបានគ្រប់គ្រាន់ ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងការគ្រប់គ្រងរបស់ខ្លួនជាមួយនឹងឧបសគ្គនានាសំរាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ក្រុង ស្ថិតក្រោមការហាមឃាត់នៃតំបន់៣ ដែលជាតំបន់ការពារទេសភាពវប្បធម៌។

តារាង ៤.១ បញ្ហានាពេលបច្ចុប្បន្នស្តីពីការអភិវឌ្ឍន៍ក្រុង

បញ្ហានាពេលបច្ចុប្បន្នស្តីពីការអភិវឌ្ឍន៍ក្រុង	រចនាសម្ព័ន្ធតំបន់ក្រុង						
	តំបន់កណ្តាលក្រុង		តំបន់របៀងក្រុង (ពាណិជ្ជកម្ម និងធុរកិច្ច)	តំបន់សណ្ឋាគារអប្សរា *(ទីក្រុងវប្បធម៌ និងទេសចរណ៍)*	តំបន់ក្រុង (នៅខាងក្នុងផ្លូវវាងក្រុង)	តំបន់ក្រុង (នៅខាងក្រៅផ្លូវវាងក្រុង)	តំបន់សាលាខេត្តថ្មី
	តំបន់ពាណិជ្ជកម្មកណ្តាល	ជាយតំបន់ពាណិជ្ជកម្មកណ្តាល					
១. ការអភិវឌ្ឍន៍លំនៅដ្ឋាន/ក្រុងដោយគ្មានផែនការបែងចែកតំបន់	--	●	●	--	●	○	--
២. ការអភិវឌ្ឍន៍ផ្ទះសំណាក់សម្រាប់ទីផ្សារទាប និងភ្ញៀវទេសចរក្នុងស្រុកដែលបង្កើនការលាយឡំគ្នាសម្រាប់ទេសចរណ៍ និងលំនៅដ្ឋាន	--	●	○	--	△	--	--
៣. ការអភិវឌ្ឍន៍សមត្ថភាព និងសេវាកម្ម នៅមានកំរិត ឬមានការខ្វះខាត	--	○	○	--	●	○	○
៤. កំរិតនៃការកែលម្អ/អភិវឌ្ឍតំបន់ទេសចរណ៍នៅមានកំរិត	●	●	●	●	△	△	--
៥. កំរិតនៃការកែលម្អផ្លូវថ្នល់/ការគ្រប់គ្រងចរាចរមិនគ្រប់គ្រាន់	●	●	○	○	△	--	--
៦. ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនិងបរិក្ខាសាធារណៈមិនគ្រប់គ្រាន់នៅក្នុងតំបន់តាំងទីលំនៅ	△	●	○	--	○	○	○
៧. ការពង្រឹងការអភិរក្សសម្រាប់ការខូចខាតនៃបរិស្ថានវប្បធម៌ និងធម្មជាតិ	●	●	○	○	○	○	●

កំណត់សម្គាល់ :

●= បញ្ហាបន្ទាន់ និងសំខាន់ ○ = ត្រូវពិចារណា ប៉ុន្តែមិនសូវបន្ទាន់

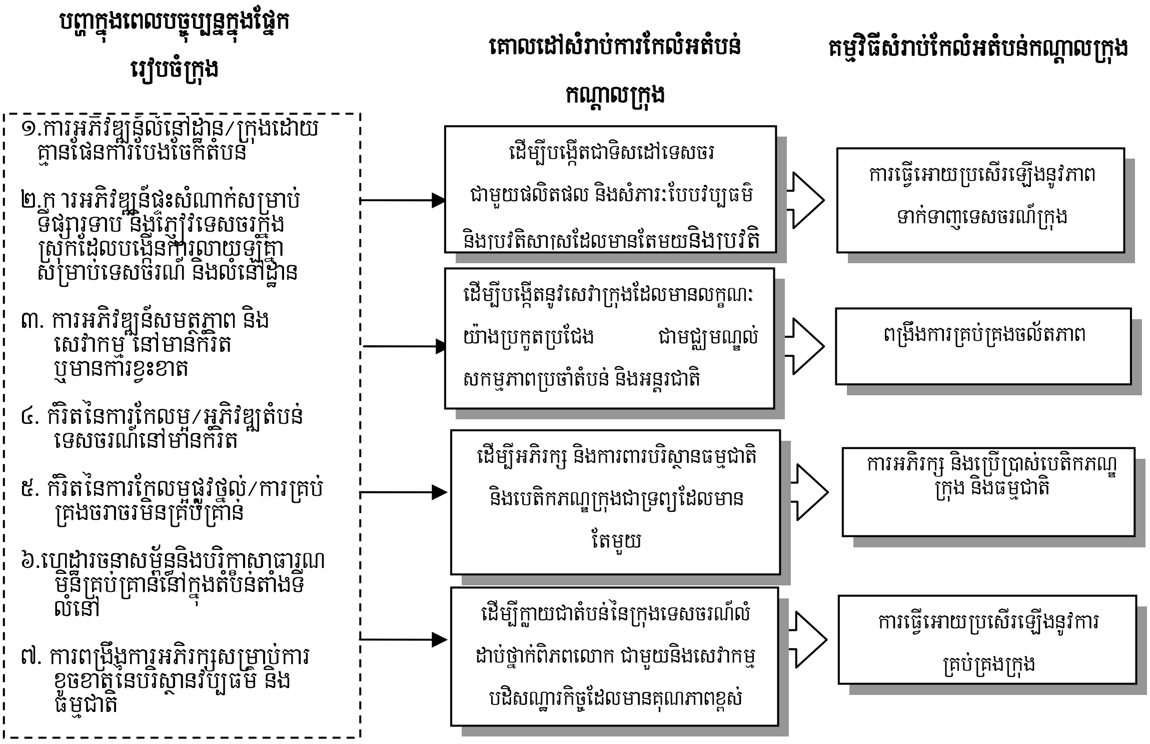
△= បញ្ហាតូចតាច ឬមិនសំខាន់ -- = មិនមានការប៉ះពាល់

ប្រភព: ការសិក្សាតាមដាន

២) បញ្ហា គោលដៅ និងកម្មវិធីសំរាប់ការកែលំអតំបន់កណ្តាលក្រុង

យោងទៅលើវិធីសាស្រ្តផ្នែករៀបចំក្រុងចំនួន ៣ របស់ផែនការមេកាលពីមុនដែលលើលឡើង ១) ការបង្កើតក្រុងរណប ២) ការអភិវឌ្ឍន៍ឡើងវិញនូវតំបន់ក្រុង និងការធ្វើសមាហរណកម្មតំបន់ផ្សារចាស់ និង ៣) ការអភិវឌ្ឍន៍បណ្តាញផ្លូវក្នុងក្រុង និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ការកែលំអតំបន់កណ្តាលក្រុងទាមទារអោយមានតួនាទី និងមុខងារកែលំអប្រកបដោយភាពប៉ិនប្រសព្វបន្ថែមទៀត ដើម្បីអោយសក្តិសមទៅនឹងលក្ខណៈ និងមុខងារចាំបាច់នៃតំបន់កណ្តាលក្រុង ដោយគិតគូពីបញ្ហាអភិវឌ្ឍក្រុងក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ន ជាពិសេស បញ្ហាផ្នែកគមនាគមន៍ចរាចរណ៍ និងការ អភិរក្សបេតិកភណ្ឌក្រុង។ រូបភាពខាងក្រោមនេះ ពិពណ៌នាពីគោលដៅ និងកម្មវិធីសំរាប់កែលំអតំបន់កណ្តាលក្រុង។

រូបភាព ៤.៤ បង្ហាញពីបញ្ហាសំរាប់ផ្នែករៀបចំក្រុង និងកម្មវិធី និងគោលដៅសំរាប់ការកែលំអតំបន់កណ្តាលក្រុង ក្នុងក្រុងសៀមរាប ។



ប្រភព: ការសិក្សាតាមដាន

រូបភាព ៤.៤ វិធីសាស្រ្តផ្នែករៀបចំដែលត្រូវបានចំរាញ់ដើម្បីធ្វើកែលំអតំបន់កណ្តាលក្រុង

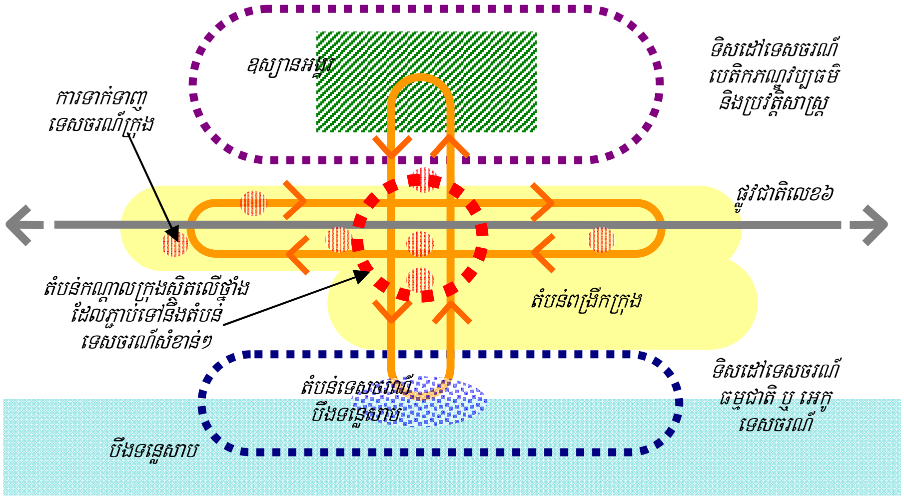
៤.១.២ ផែនការកែលំអសំរាប់តំបន់កណ្ដាលក្រុង

(១) ទស្សនៈអភិវឌ្ឍរូបវ័ន្តសំរាប់ការកែលំអតំបន់កណ្តាលក្រុង

តំបន់កណ្តាលក្រុងបានដើរតួនាទីយ៉ាងសំខាន់ក្នុងការបង្កើតនូវរចនាសម្ព័ន្ធក្រុងដែលជាសេវាកម្មក្រុងដែល

មានបេតិកភណ្ឌពិភពលោក និងជាគោលដៅទេសចរណ៍។ តំបន់កណ្តាលក្រុងក៏បានតភ្ជាប់ទៅនឹងគោលដៅទេសចរណ៍សំខាន់ៗនានា នៃតំបន់អង្គរដែលមានបេតិកភណ្ឌពិភពលោក តំបន់បឹងទន្លេសាប និងតំបន់ទេសចរណ៍ក្រុងផ្សេងៗទៀតនៅតាមផ្លូវជាតិលេខ៦។

ស្ថិតក្នុងបរិបទនៃមុខងាររូបវ័ន្ត តំបន់កណ្តាលក្រុងគួរត្រូវបានធ្វើអោយប្រសើរឡើងដោយតភ្ជាប់ទៅកាន់គោលដៅទេសចរណ៍សំខាន់ៗប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព។ ពាក្យថា "តភ្ជាប់" ពុំត្រឹមតែមានន័យថា ការតភ្ជាប់ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងផ្លូវថ្នល់ប៉ុណ្ណោះទេ ប៉ុន្តែវាក៏មានន័យដល់ការតភ្ជាប់ ដូចជាប្រព័ន្ធពតិមាន ទំនាក់ទំនង សកម្មភាពវប្បធម៌ និងសង្គមក្នុងប្រទេសកម្ពុជាទៅនឹងពិភពលោក។ ខាងក្រោមនេះ គឺជារូបភាពដែលបង្ហាញពីទំនាក់ទំនងរូបវ័ន្តនៃតំបន់កណ្តាលក្រុង។



ប្រភព: ការសិក្សាតាមដាន

រូបភាព ៤.៥ មុខងាររូបវ័ន្តសំរាប់ការកែលំអតំបន់កណ្តាលក្រុង

(២) កម្មវិធីសំរាប់កែលំអតំបន់កណ្តាលក្រុង

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

<u>កម្មវិធីទី១: ការធ្វើអោយប្រសើរឡើងនូវភាពទាក់ទាញទេសចរណ៍ក្រុង និងមុខងារ</u>

តំបន់កណ្តាលក្រុងដែលជាគោលដៅទេសចរណ៍មួយ បានដើរតួនាទីយ៉ាងសំខាន់ក្នុងការបង្វែរសកម្មភាពទេសចរណ៍បែបប្រវត្តិសាស្ត្រ ពីតំបន់អង្គរដែលមានបេតិកភណ្ឌពិភពលោក។ ដោយគិតគូពិចារណាអំពីសមត្ថភាពផ្ទុករបស់បេតិកភណ្ឌពិភពលោក វាជារឿងមួយដែលមិនជៀសរួចសំរាប់ក្រុងសៀមរាបដែលត្រូវតែធ្វើអោយប្រសើរឡើងនូវភាពទាក់ទាញទេសចរណ៍ក្រុង ដោយការកែលំអបរិក្ខាសាធារណ: តាមរយ:ការផ្សព្វផ្សាយជា

សាធារណៈ និងភាពជាដៃគូឯកជន។ ជាងនេះទៅទៀត វានឹងចូលរួមចំណែកក្នុងការធ្វើអោយប្រសើរឡើងនូវសេដ្ឋកិច្ច និងឧស្សាហកម្មក្រុងស្រុក។

<u>កម្មវិធីទី២: ពង្រឹងការគ្រប់គ្រងចល័តភាព</u>

ការដឹកជញ្ជូន និងផ្លូវថ្នល់សមរម្យ និងមានផាសុកភាពគឺជារឿងមួយមិនអាចជៀសរួច មិនត្រឹមតែសំរាប់ភ្ញៀវទេសចរប៉ុណ្ណោះទេ គឺថែមទាំងសំរាប់ប្រជាជនផងដែរ ដែលមិនត្រឹមតែមានការគិតពិចារណាដល់គុណភាពនៃសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនភ្ញៀវទេសចរប៉ុណ្ណោះទេ គឺថែមទាំងសេវាដឹកជញ្ជូនប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពសំរាប់សកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចសង្គមក្នុងស្រុកផងដែរ។ ជាការពិតណាស់ រាល់បែបផែននៃចរាចរណ៍របស់រថយន្តក្រុងទេសចរណ៍ រថយន្តក្រុងខ្នាតតូច ម៉ូតូឌុប ម៉ូតូកង់បី និងកង់ជាដើម ទាមទារអោយមានការគ្រប់គ្រង និងត្រួតពិនិត្យនូវចល័តភាពរបស់វាដើម្បីដំណើរការអោយមានប្រសិទ្ធភាព និងកាត់បន្ថយនូវផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានទៅលើប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងបរិស្ថានក្នុងក្រុង។

<u>កម្មវិធីទី៣: ការអភិរក្ស និងការប្រើប្រាស់បេតិកភណ្ឌក្រុង និងធម្មជាតិ</u>

អាគារសល់ពីសម័យបារាំង ប្រាសាទ ស្ទឹងសៀមរាប និងដើមឈើធំៗ គឺមានតែមួយ និងជាទេសភាពដ៏មានតំលៃរបស់តំបន់កណ្តាលក្រុង។ វាមានសារៈសំខាន់ខ្លាំងណាស់សំរាប់តំបន់កណ្តាលក្រុងដើម្បីបង្ហាញពីចារិកលក្ខណៈ និងរូបភាពនៃទីក្រុងដែលបានដើរតួនាទីយ៉ាងសំខាន់ក្នុងការបង្កើតនូវអត្តសញ្ញាណ និងកិត្យានុភាពរបស់ក្រុង។ រដ្ឋបាលខេត្តគួរតែថែរក្សានូវបេតិកភណ្ឌក្រុងទាំងអស់នេះ និងអភិរក្សនូវទេសភាពក្រុងបែបប្រពៃណី និងប្រវត្តិសាស្ត្រ និងប្រើប្រាស់នូវសក្តានុពលនៃទ្រព្យសម្បត្តិទាំងនេះ។

<u>កម្មវិធីទី៤: ការធ្វើអោយប្រសើរឡើងនូវការគ្រប់គ្រងក្រុង និងសមត្ថភាពរបស់វាក្នុងការធ្វើអោយរស់រានឡើងវិញ និងការប្រើប្រាស់ដីធ្លីប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព</u>

តំបន់កណ្តាលក្រុង ពាក់ព័ន្ធដល់តំបន់៣ (ដែលជាតំបន់ការពារវប្បធម៌) ទាមទារអោយមានការរៀបចំអោយបានល្អ និងយកចិត្តទុកដាក់ តាមរយៈការប្រើប្រាស់ដីធ្លីក្នុងកំរិតខ្ពស់ ដើម្បីជៀសវាងការធ្លាក់ចុះនូវបរិស្ថានបែបប្រវត្តិសាស្ត្ររបស់តំបន់បេតិកភណ្ឌពិភពលោកអង្គរ។ ស្ថិតក្នុងស្ថានភាពនៃតំបន់កណ្តាលក្រុងបែបនេះ ជំនាញក្នុងការគ្រប់គ្រងក្រុង និងសមត្ថភាពរបស់មន្ត្រីរាជការជាមួយនឹងការណែនាំគឺជាការចាំបាច់មួយមិនអាចជៀសរួចដើម្បីធានាដល់ការកែលំអ ឬអភិវឌ្ឍន៍តំបន់កណ្តាលក្រុងនេះ។

តារាង ៤.២ 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 ការអភិវឌ្ឍន៍ឧស្សាហតូចៗនៅកែងផ្លូវក្នុងតំបន់ផ្សារចាស់	■	■		-
	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 អគ្គីសនី
	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

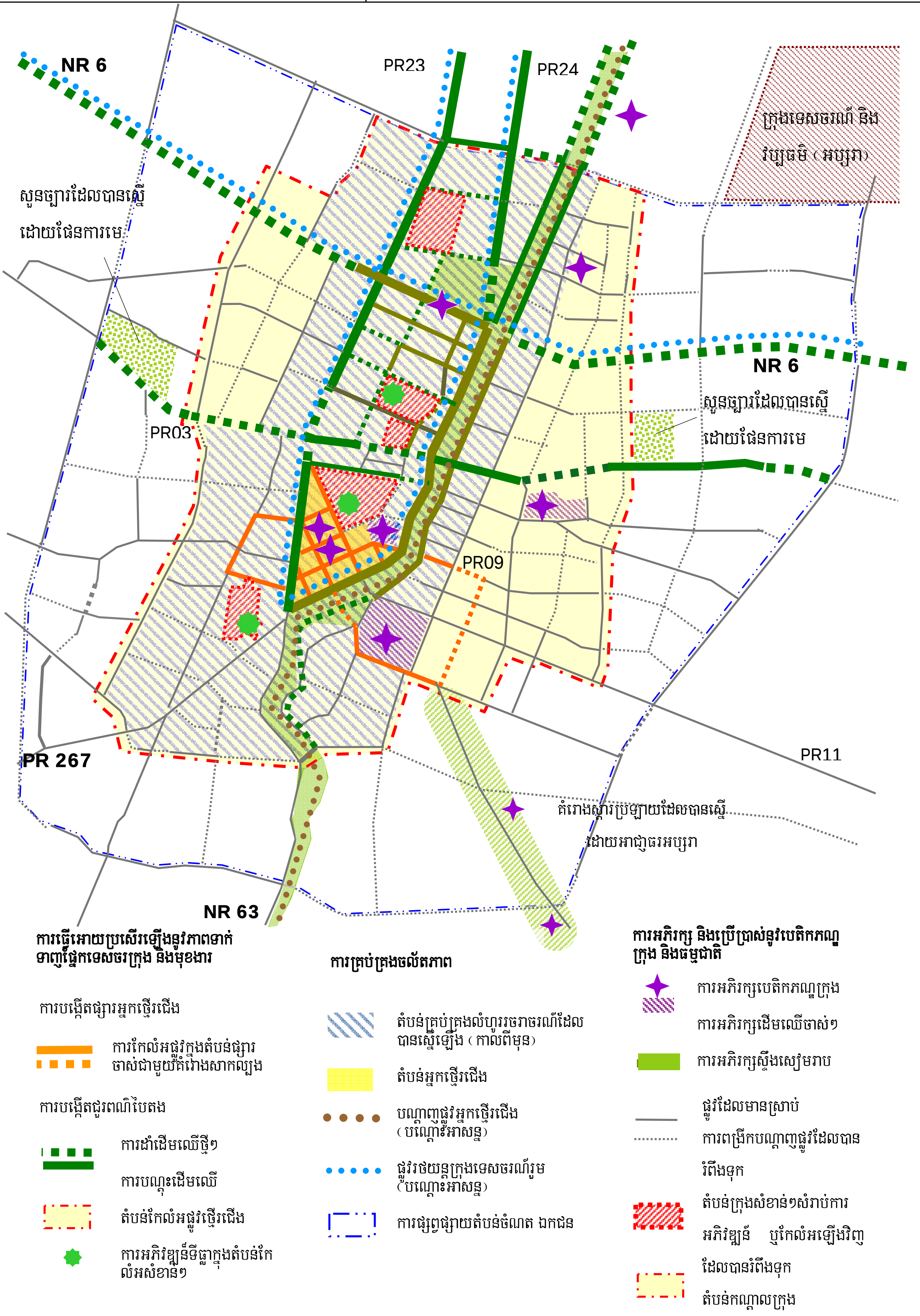
ប្រភព: ការសិក្សាតាមដាន

(៣) ផែនការកែលំអរូបវ័ន្តសំរាប់តំបន់កណ្តាលក្រុង

គំរោងដែលបានស្នើឡើងក្នុងកម្មវិធីនីមួយៗ ត្រូវបានកំណត់ជាផែនការកែលំអរយៈពេលវែង ក្នុងតំបន់កណ្តាលក្រុងជាមួយនឹងការអភិវឌ្ឍន៍ស្នូល ឬផ្ទាំងដូចជា ស្ថានីយ៍ប្តូររថយន្តក្រុង ទីធ្លាសាធារណៈ និងការតំរង់ ឬការអភិវឌ្ឍន៍បណ្តាញផ្លូវថ្មើជើង សសរបៃតង និងការអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយភាពឆ្លាតវៃនៃតំបន់ត្រួតពិនិត្យចរាចរណ៍ ឬការរចនាតំបន់សំរាប់តែដើរ ។

រូបភាព ៤.៦ បង្ហាញនូវផែនការកែលំអទៅថ្ងៃអនាគតដែលបានស្នើឡើងសំរាប់តំបន់កណ្តាលក្រុង ផ្អែកលើកម្មវិធីនីមួយៗដែលបានស្នើឡើងក្នុងផ្នែកមុន លើកលែងតែកម្មវិធីកែលំអក្នុងកម្មវិធីទី៤ (ការធ្វើអោយ

ប្រសើរឡើងនូវការគ្រប់គ្រងក្រុង និងសមត្ថភាពរបស់វាក្នុងការធ្វើអោយរស់រានឡើងវិញ និងការប្រើប្រាស់ដីធ្លី ប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព) ។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ គេបានកត់សំគាល់ឃើញថា ការសិក្សាលំអិតបន្ថែមទៀត នឹងទាមទារអោយមានការអនុវត្តបន្ថែម ដូចផែនការដែលបានបង្ហាញ



ប្រភព: ការសិក្សាតាមដាន

រូបភាព ៤.៦ មូលបទនៃការកែលំអតំបន់កណ្តាលក្រុង រយៈពេលវែង

(៤) ផែនការកែលំអរូបវ័ន្តសំរាប់តំបន់ផ្សារចាស់

យោងទៅលើគំរោងសំខាន់ៗសំរាប់តំបន់ផ្សារចាស់ ផែនការកែលំអរូបវ័ន្តត្រូវបានស្នើឡើងក្នុងរូបភាព ៤.៧។ ផែនការរូបវ័ន្តបានបង្ហាញទីតាំងរបស់សមាសធាតុគំរោងដែលពាក់ព័ន្ធ។

- គំរោង ១-១ (ការកែលំអផ្លូវក្នុងតំបន់ផ្សារចាស់ជាមួយគំរោងសាកល្បង)៖ គោលបំណងនៃគំរោង នេះគឺផ្តោតទៅលើការបង្កើតតំបន់អ្នកថ្មើរជើងប្រកបដោយសុវត្ថិភាពសំរាប់សកម្មភាពភ្ញៀវទេសចរណ៍បែបទីក្រុងដែលជាច្រកទេសចរណ៍អន្តរជាតិមួយ។ វានឹងចូលរួមចំណែកធ្វើអោយប្រសើរឡើងនូវសកម្មភាពភ្ញៀវទេសចរ ហើយវាក៏អាចបង្កើតនូវឥទ្ធិពលវិជ្ជមានសំរាប់សេដ្ឋកិច្ច និងមុខជំនួញក្នុងតំបន់។
- គំរោង ១-២ (ការអភិវឌ្ឍន៍សួនតូចៗនៅកែងផ្លូវក្នុងតំបន់ផ្សារចាស់) ៖ គោលបំណងនៃគំរោងនេះគឺផ្តល់នូវចំណតក្នុងតំបន់ផ្សារចាស់ និងបំពាក់នូវសំភារៈតាមផ្លូវសំរាប់ការសំរាក និងស្ថានីយ៍ឆ្លងកាត់រថយន្តក្រុង ជាមួយនឹងសេវារថយន្តក្រុងទេសចរណ៍រួម។
- ផ្នែកមួយនៃគំរោង ១-៤ (ការបង្កើតជួរពណ៌បៃតង) និងផ្នែកនៃគំរោង ១-៥ (ការបង្កើតបណ្តាញផ្លូវអ្នកថ្មើរជើង៖ គោលបំណងនៃគំរោងនេះ មិនត្រឹមតែផ្តល់នូវសោភណ្ឌភាពសល់ពីសម័យបារាំងប៉ុណ្ណោះទេ ប៉ុន្តែវាក៏បានផ្តល់នូវម្លប់ពណ៌បៃតង និងមានសុវត្ថិភាពសំរាប់ការសប្បាយនឹងទេសភាពក្រុង។
- ផ្នែកមួយនៃគំរោង ២-១ (ការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ដែលត្រូវបានធ្វើសមាហរណ៍កម្ម) និងផ្នែកមួយនៃគំរោង ២-២ (ប្រព័ន្ធរថយន្តក្រុងរួម)៖គោលបំណងនៃគំរោងនេះ គឺផ្តោតលើការរង្កើតនូវសេវាដឹកជញ្ជូនដែលមានសណ្តាប់ធ្នាប់ ដែលត្រូវជៀសវាងនូវលក្ខខណ្ឌមិនមានសុវត្ថិភាពនៃការចតតាមផ្លូវ និងចតលើផ្លូវថ្មើរជើង ហើយនឹងសំលេងខ្លាំងៗរបស់ម៉ូតូកង់បី។
- ផ្នែកមួយនៃគំរោង៣-១(ការអភិរក្សបេតិកភណ្ឌក្រុង និងដើមឈើចាស់ៗ) ផ្នែកមួយនៃគំរោង៣-២ (ការកែលំអផ្ទាំងពត៌មានបេតិកភណ្ឌក្រុង) និងផ្នែកមួយនៃគំរោង ៣-៣ (ការអភិរក្ស និងកែលំអតំបន់មាត់ស្ទឹង)៖ គោលបំណងនៃគំរោងនេះ គឺផ្តោតទៅលើការធ្វើអោយប្លែកពីគ្នានូវផលិតផលទេសចរណ៍។

ប្រភព: ការសិក្សាតាមដាន

រូបភាព ៤.៧ ផែនការរូបវ័ន្តសំរាប់កែលំអតំបន់ផ្សារចាស់ (រយៈពេលវែង)

៤.១.៣ គំរោងអាទិភាពនៅក្នុងផ្នែកអភិវឌ្ឍន៍ក្រុង

(១) គំរោង និងកម្មវិធីដែលបានស្នើឡើងសម្រាប់ការកែលំអតំបន់កណ្តាលក្រុង

១) បញ្ជីកម្មវិធី និងគំរោងដែលបានស្នើឡើង

ដោយផ្អែកលើអភិក្រមកែលំអដែលបានរៀបរាប់រួចពីមុន គំរោង និងកម្មវិធីដែលបានស្នើឡើងត្រូវបានបង្កើតដោយគិតទៅលើផែនការអនុវត្តរបស់គំរោង និងកម្មវិធីទាំងនោះ ដែលរួមមានដំណាក់កាលកែលំអ (រយៈ

ពេលខ្លី មធ្យម និងរយៈពេលវែង) វិធានការណ៍ ឬគំរោងការគាំទ្រចាំបាច់ផ្សេងទៀត ដូចជាជំនួយបច្ចេកទេស មូលនិធិ របស់រដ្ឋាភិបាល ឬមូលនិធិខាងក្រៅ (ការគាំទ្រពីឯកជន ឬអន្តរជាតិ) ភាពជាដៃគូ សាធារណៈ ឯកជន (PPP) ។ កម្មវិធី និងគំរោងដែលបានស្នើឡើងហើយពាក់ព័ន្ធនឹងតំបន់កណ្តាលក្រុង ក៏ត្រូវបានបង្ហាញសំរាប់ការពិចារណា ជាពហុ-ប្រសិទ្ធភាព ឬប្រសិទ្ធភាពរួមគ្នាក្នុងចំណោមគំរោងទាំងនោះ ។

(២) ការជ្រើសរើសនូវគំរោង និងកម្មវិធីអាទិភាព

គំរោង និងកម្មវិធីដែលបានស្នើឡើង គឺចាំបាច់ដើម្បីផ្តល់នូវលក្ខណៈអាទិភាពតាមបែបយុទ្ធសាស្ត្រដើម្បីទទួលបានគោលបំណងកែលំអ ក៏ដូចជាស្ថេរភាពនៃទិដ្ឋភាពសេដ្ឋកិច្ច ហិរញ្ញវត្ថុ ស្ថាប័ន និងបរិស្ថាន ដោយគិតទៅលើអតិបរមានៃផលប៉ះពាល់ពហុ-ឥទ្ធិពល ដោយសារតែធនធានមានកំរិត ។ ជាពិសេស សមត្ថភាពខាងស្ថប័ន 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 ឬផ្នែកឧស្សាហកម្មផ្សេងៗទៀតនិងពហុទំនាក់ទំនងក្នុងចំណោមគំរោងក៏ជាលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យដ៏សំខាន់សម្រាប់ការជ្រើសរើសដើម្បីធ្វើអោយមានផលប៉ះពាល់ ឬឥទ្ធិពលវិជ្ជមានជាអតិបរមាទៅលើអ្នកទទួលផល ដែលច្រើនជាងមុខដោយមូលនិធិដែលមានកំរិត ។
- **ឥទ្ធិពលបរិស្ថាន និងសង្គមៈ** គំរោង និងកម្មវិធីនេះ ទាមទារអោយមានការពិចារណាយ៉ាងយកចិត្តទុកដាក់ក្នុងការជ្រើសរើស ថាតើគំរោង និងកម្មវិធីទាំងនោះមានផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន ឬអវិជ្ជមានមកលើ

បរិស្ថានសង្គម និងធម្មជាតិដែរ ឬអត់។

២) គំរោង និងកម្មវិធីអាទិភាពដែលបានស្នើឡើង

គំរោង និងកម្មវិធីអាទិភាពត្រូវបានជ្រើសរើសតាមរយៈការវាយតម្លៃដោយលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យដែលបានរៀបរាប់រួចខាងលើ។ តារាង ៤.៣ បង្ហាញពីលទ្ធផលនៃការវាយតម្លៃរបស់គំរោង និងកម្មវិធីនីមួយៗ គំរោង និងកម្មវិធីអាទិភាពចំនួន ៦ ត្រូវបានជ្រើសរើស និងស្នើឡើង ដូចមានបង្ហាញខាងក្រោម :

១-១: ការកែលំអផ្លូវនៅក្នុងតំបន់ផ្សារចាស់ជាមួយនឹងគំរោងសាកល្បងគន្លឹះ

១-២: ការអភិវឌ្ឍន៍ឧទ្យានតូចៗនៅតាមកាច់ជ្រុងនៅក្នុងតំបន់ផ្សារចាស់

១-៣: ការរៀបចំក្រុមការងារសំរាប់កែលំអតំបន់ផ្សារចាស់ជាមួយនឹងសហគមន៍តំបន់ដែលបានរៀបចំរួច

២-១: ការគ្រប់គ្រងចរាចរចម្រុះសម្រាប់កណ្តាលក្រុង ដែលរួមមានការសិក្សា និងការអនុវត្ត (សួនច្បារសាធារណៈ តំបន់សំរាប់ធ្វើរជើង 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

តារាង ៤.៣ គំរោង និងកម្មវិធីអាទិភាពដែលបានស្នើឡើង

កម្មវិធី	គំរោង	ការវាយតម្លៃតាមលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យ				
		បន្ទាន់	រៀបចំរួច	ប្រសិទ្ធភាពខ្ពស់	ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ការវាយតម្លៃទូទៅ
១.ការធ្វើអោយប្រសើរឡើងនូវ	១-១ ការកែលំអផ្លូវក្នុងតំបន់ផ្សារចាស់ជាមួយគំរោង សាកល្បងដែលឆ្លើយតបឆាប់រហ័ស	●	○	●	--	●*
	១-២ ការអភិវឌ្ឍន៍ឧស្យានតូចៗនៅកែងផ្លូវក្នុង តំបន់ផ្សារចាស់	●	○	●	--	●

ភាពទាក់ទាញ ទេសចរណ៍ក្រុង និងមុនងារ	១-៣ ការរៀបចំក្រុមការងារសំរាប់កែលំអតំបន់ផ្សារចាស់ជាមួយសហគមន៍ក្នុងតំបន់	●	○	●	--	●
	១-៤ ការបង្កើតបណ្តាញសសរបៃតង	○	--	○	--	○
	១-៥ បង្កើតបណ្តាញផ្លូវអ្នកថ្មើរជើង	○	○	○	--	○
	១-៦ ការអភិវឌ្ឍន៍ទីធ្លា	○	--	--	○	○
២.ការពង្រឹងការគ្រប់គ្រងចល័តភាព	២-១ ការគ្រប់គ្រងចរាចររួម(ចំណតសាធារណៈ តំបន់សំរាប់តែដើរ ការត្រួតពិនិត្យផ្លូវឯកទិស)	●	○	●	○	●
	២-២ ប្រព័ន្ធរថយន្តក្រុងទេសចររួម (ប្រព័ន្ធចរាចរណ៍)	○	--	○	--	○
	២-៣ ការបង្កើតបណ្តាញផ្លូវអ្នកជិះកង់ដែល មិនបំពុល បរិស្ថាន	--	○	--	--	--
	២-៤ ការផ្សព្វផ្សាយនៃជំនួញចំណតឯកជន	○	--	--	--	--
៣.ការអភិរក្ស និងប្រើប្រាស់បេតិកភណ្ឌក្រុង និងធម្មជាតិ	៣-១ ការអភិរក្សបេតិកភណ្ឌក្រុង និងដើមឈើ ចាស់ៗនៅតាមផ្លូវ	●	●	○	--	●*
	៣-២ ការកែលំអផ្ទាំងពតិមានបេតិកភណ្ឌក្រុង	●	--	●	--	●*
	៣-៣ ការអភិរក្ស និងកែលំអនៃតំបន់ដងស្ទឹង សៀមរាប	●	●	--	--	●*
៤.ការធ្វើអោយប្រសើរឡើងនូវការគ្រប់គ្រងក្រុង និងសម្ថភាពរបស់វា	៤-១ ការអភិវឌ្ឍន៍សម្ថភាពសំរាប់ការរៀបចំ ក្រុង និងការអនុវត្ត (ត្រួតពិនិត្យ និងណែនាំ)	●	○	●	--	●
	៤-២ ពង្រឹងយន្តការសំរបសំរួល និង សហប្រតិបត្តិការក្នុងចំណោមអាជ្ញាធរអភិវឌ្ឍក្រុង	●	●	●	--	●
	៤-៣ សេចក្តីណែនាំការអភិរក្សទេសភាពក្រុងនៅក្នុងតំបន់កណ្តាលក្រុង	○	--	○	--	○

កំណត់សម្គាល់ :

● = តម្លៃខ្ពស់ជាងគេ ○ = តម្លៃមធ្យម -- = តម្លៃទាប ឬផលប៉ះពាល់ទាប

* = គម្រោងរបស់រដ្ឋាភិបាលខេត្ត ដែលទទួលហិរញ្ញប្បទានពី AFD (គាំទ្របច្ចេកទេស ដោយអប្សរា)

ប្រភព: ការសិក្សាតាមដាន

(៣) គំរោង និងកម្មវិធីអាទិភាពដែលបានស្នើឡើង

១) គំរោងរយៈពេលខ្លី- មធ្យម

<u>១-១: ការកែលំអផ្លូវក្នុងតំបន់ផ្សារចាស់ជាមួយនឹងគំរោងសាកល្បងដែលផ្តល់លទ្ធផលឆាប់រហ័ស</u>

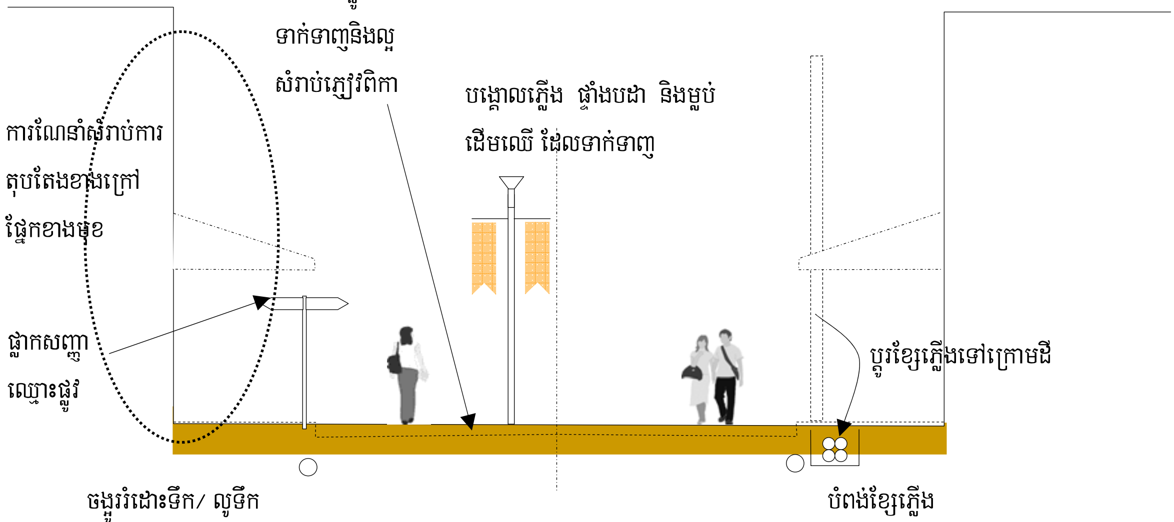
សមាសធាតុដ៏សំខាន់របស់គំរោង ១-១ គឺត្រូវកែលំអផ្លូវក្នុងតំបន់ផ្សារចាស់ដើម្បីធានាសុវត្ថិភាព

ផាសុកភាព និងការទាក់ទាញតាមរយៈការសាងសង់ផ្លូវថ្មើរជើង និងកំណត់ពីទំហំផ្លូវបើកបរសំរាប់យានយន្ត។

ទំហំនៃការកែលំអផ្លូវ គឺត្រូវគ្របដណ្តប់គ្រប់ផ្លូវក្នុងតំបន់ផ្សារចាស់ដែលទាមទារអោយត្រូវតែធ្វើការកែលំអផ្លូវជាបណ្តើរៗដោយផ្អែកលើមូលនិធិដែលមាន និងការសំរបសំរួលចាំបាច់ក្នុងចំណោមផ្នែកពាក់ព័ន្ធ ដូចជាការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ ផ្នែកដឹកជញ្ជូនឯកជនដែលពាក់ព័ន្ធ (សមាគមទឹកង់បី) និងសេវាកម្មទេសចរណ៍ដទៃទៀត (ភោជនីយដ្ឋាន កន្លែងលក់ភេសជ្ជៈ ទីផ្សារ និងហាងលក់វត្ថុអនុស្សាវរីយ៍ ។ល។)

គោលដៅរយៈពេលវែងនៃគំរោង ១-១ ទាមទារអោយមានការអនុវត្តតាមដំណាក់កាលនៃរយៈពេលខ្លី និងរយៈពេលមធ្យមដើម្បីសំរេចនូវគោលដៅចុងក្រោយនៃការកែលំអផ្លូវថ្នល់។ ក្នុងដំណាក់កាលរយៈពេលខ្លី គេបានស្នើអោយមានការអនុវត្តនូវគំរោងសាកល្បងដើម្បីជំរុញអោយមានបរិយាកាសសហគមន៍ក្នុងតំបន់អោយបានសមស្របមួយក្នុងន័យ សហការ សំរបសំរួល និងលើកទឹកចិត្តដល់គំរោងតាមរយៈផ្នែកឯកជន និងផ្នែករដ្ឋ ដើម្បីឆ្ពោះទៅសំរេចនូវគំរោងក្នុងថ្ងៃអនាគត។ គំរោងសាកល្បងនេះត្រូវបានគេរំពឹងថាជាមូលដ្ឋាននៃគំរោងដែលបានស្នើឡើង "ក្រុមការងារកែលំអតំបន់ផ្សារចាស់" (សូមមើលគំរោង ១-៣) តាមរយៈនៃការផ្តល់ឱកាសអោយមានការពិភាក្សា និងកសាងការព្រមព្រៀង ក្នុងចំណោមស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ ដោយរាប់បញ្ចូលទាំងផ្នែកឯកជន និងផ្នែករដ្ឋ។ ទស្សនៈនៃគំរោងសាកល្បងត្រូវបាន ពិពណ៌នាក្នុងជំពូក ៥.១។

ក្នុងដំណាក់កាលរយៈពេលមធ្យម ការកសាងទីផ្សារអ្នកថ្មើរជើងដោយគំរោងសាកល្បងអាចត្រូវបានពង្រីកវិសាលភាពឆ្ពោះទៅកាន់គ្រប់ផ្លូវទាំអស់ក្នុងតំបន់ផ្សារចាស់ដើម្បីអោយការកសាងផ្សារអ្នកថ្មើរជើង និងផ្លូវទាំងអស់នោះបញ្ចប់ក្នុងពេលដំណាលគ្នា បន្ទាប់ពីធ្វើការត្រួតពិនិត្យ និងវាយតំលៃផលប៉ះពាល់វិជ្ជមានរបស់គំរោងសាកល្បងទៅលើតំបន់ផ្សារចាស់។



ប្រភព: ការសិក្សាតាមដាន

រូបភាព ៤.៨ រូបភាពនៃការកែលំអ: ផ្នែកសាមញ្ញនៃផ្សារអ្នកថ្មើជើងក្នុងតំបន់ផ្សារចាស់

១-២ ការអភិវឌ្ឍន៍សួនច្បារតូចៗនៅផ្លូវកាច់ជ្រុងក្នុងតំបន់ផ្សារចាស់

តំបន់ផ្សារចាស់មានទីតាំងសក្តានុពល ២ដែលអាចអភិវឌ្ឍទៅជាចំណតបាន ដែលទីតាំងធំទី១ ប្រើប្រាស់ដោយសាលាមត្តេយ្យសហគ្រាស និងទីតាំងតូច១ ដែលជាទីសាធារណៈស្ថិតនៅខាងចុងតំបន់ផ្សារចាស់ក្បែរផ្លូវស៊ីវុត្ថា។ ចំណតត្រូវបានគេរំពឹងថា នឹងដើរតួនាទីជាច្រកចូលក្នុងតំបន់ផ្សារចាស់មួយយ៉ាងសំខាន់ ជាមួយនឹងសំរាកមួយចំនួនទៀតសំរាប់ភ្ញៀវទេសចរ និងអ្នកមកទស្សនាផ្សេងៗ ជាពិសេសតំបន់សាលាមត្តេយ្យសហគ្រាស ដែលឧបត្ថម្ភដោយមន្ទីរពាណិជ្ជកម្ម 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។

<u>គោលបំណងនៃអង្គការចាត់តាំង</u>

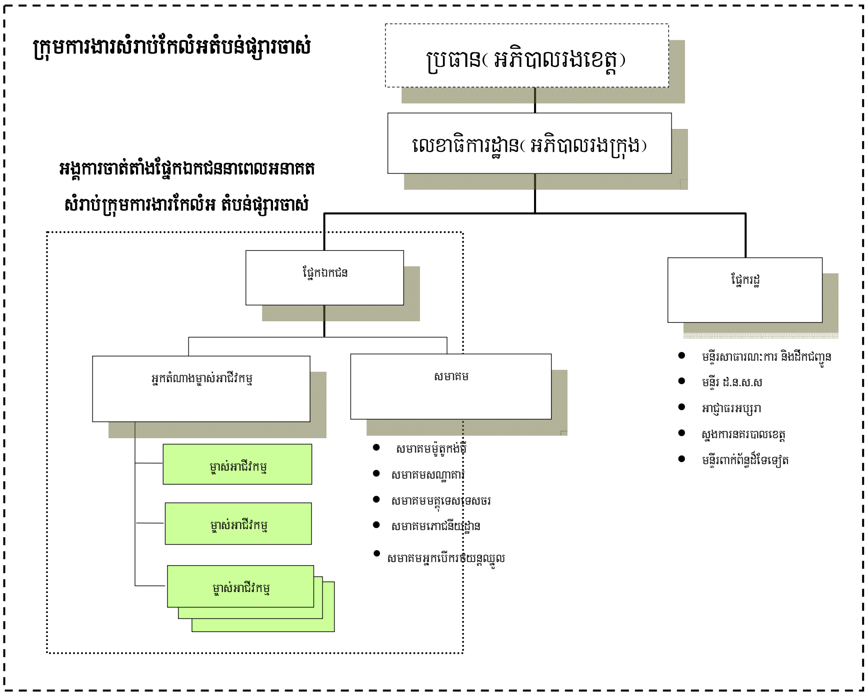
អង្គការចាត់តាំងដែលបានស្នើឡើងមានគោលបំណងៈ

- ដើម្បីសំរេចអោយបាននូវគុណភាពសេវាកម្មខ្ពស់ និងបរិស្ថានទីក្រុងដែលទាក់ទាញសំរាប់អ្នកមកទស្សនា ដោយរាប់បញ្ចូលទាំងភ្ញៀវទេសចរ និងអ្នកតាំងទីលំនៅ តាមរយៈសកម្មភាពសហប្រតិបត្តិការ ដោយការបង្កើតភាពជាដៃគូផ្នែកឯកជន និងផ្នែករដ្ឋ។
- ដើម្បីជំរុញ និងផ្សព្វផ្សាយនូវគោលដៅទេសចរណ៍ដែលមានលក្ខណៈប្រកួតប្រជែងនៅតំបន់ផ្សារចាស់តាមរយៈសកម្មភាពដែលទាក់ទាញ និងមានតែមួយ (ឧ. យុទ្ធនាការ ព្រឹត្តិការណ៍ប្រចាំឆ្នាំ)ដើម្បីបង្កើនអ្នកមកទស្សនាជាបន្តបន្ទាប់។
- ដើម្បីជំរុញ និងលើកទឹកចិត្តអោយកាន់តែប្រសើរឡើងចំពោះជំនួញផ្នែកទេសចរណ៍ក្នុងចំណោមស្ថាប័នអង្គភាពពាក់ព័ន្ធតាមរយៈនៃការចែករំលែកនូវការទទួលខុសត្រូវ។
- ដើម្បីដើរតួនាទីសំរបសំរួល និងទទួលខុសត្រូវរវាងសកម្មភាពរបស់ផ្នែកឯកជន និងផ្នែករដ្ឋសំរាប់កែលំអតំបន់ផ្សារចាស់ ផ្តោតលើទេសភាពផ្លូវថ្នល់ ចរាចរណ៍ និងទីធ្លា។

- ដើម្បីអោយមានការព្រមព្រៀង និងអនុវត្តនូវសកម្មភាពផ្សេងៗសំរាប់ការកែលំអតំបន់ផ្សារចាស់អោយកាន់តែប្រសើរក្នុងចំណោមស្ថាប័នអង្គភាពពាក់ព័ន្ធ។

អង្គការចាត់តាំងដែលត្រូវបានស្នើឡើង

អង្គការចាត់តាំងដែលត្រូវបានស្នើឡើង "ក្រុមការងារសំរាប់កែលំអតំបន់ផ្សារចាស់ជាមួយសហគមន៍ក្នុងតំបន់ " រួមមានផ្នែកឯកជន និងផ្នែករដ្ឋ ដូចដែលបានបង្ហាញក្នុងរូបភាព ៤.៩។ អង្គការចាត់តាំងនេះ ក៏ត្រូវបានស្នើអោយស្ថិតនៅក្រោម "គណៈកម្មការបច្ចេកទេសសំរាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ទេសចរណ៍ និងរៀបចំក្រុង " ក្នុងតួនាទីជាក់លាក់សំរាប់ការសំរបសំរួលនៃការអភិវឌ្ឍន៍ទេសចរណ៍ និងរៀបចំក្រុង (សូមអានជំពូកទី៥)។



ប្រភព: ការសិក្សាតាមដាន

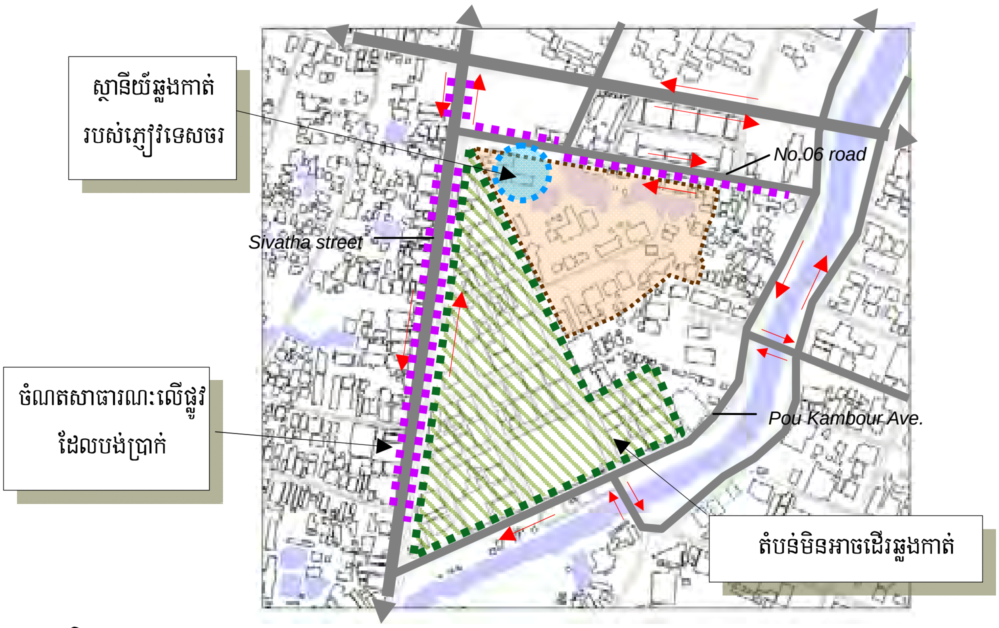
រូបភាព ៤.៩ ក្រុមការងារសំរាប់កែលំអតំបន់ផ្សារចាស់ដែលបានស្នើឡើង

២-១: ការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍រួម(ចំណតសាធារណៈ តំបន់អ្នកថ្មើរជើង ការគ្រប់គ្រងផ្លូវឯកទិស ។ល។)

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

រូបភាពខាងក្រោមបង្ហាញពីសំណើរសំរាប់ការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ក្នុងតំបន់ផ្សារចាស់ដែលត្រូវបានស្នើ

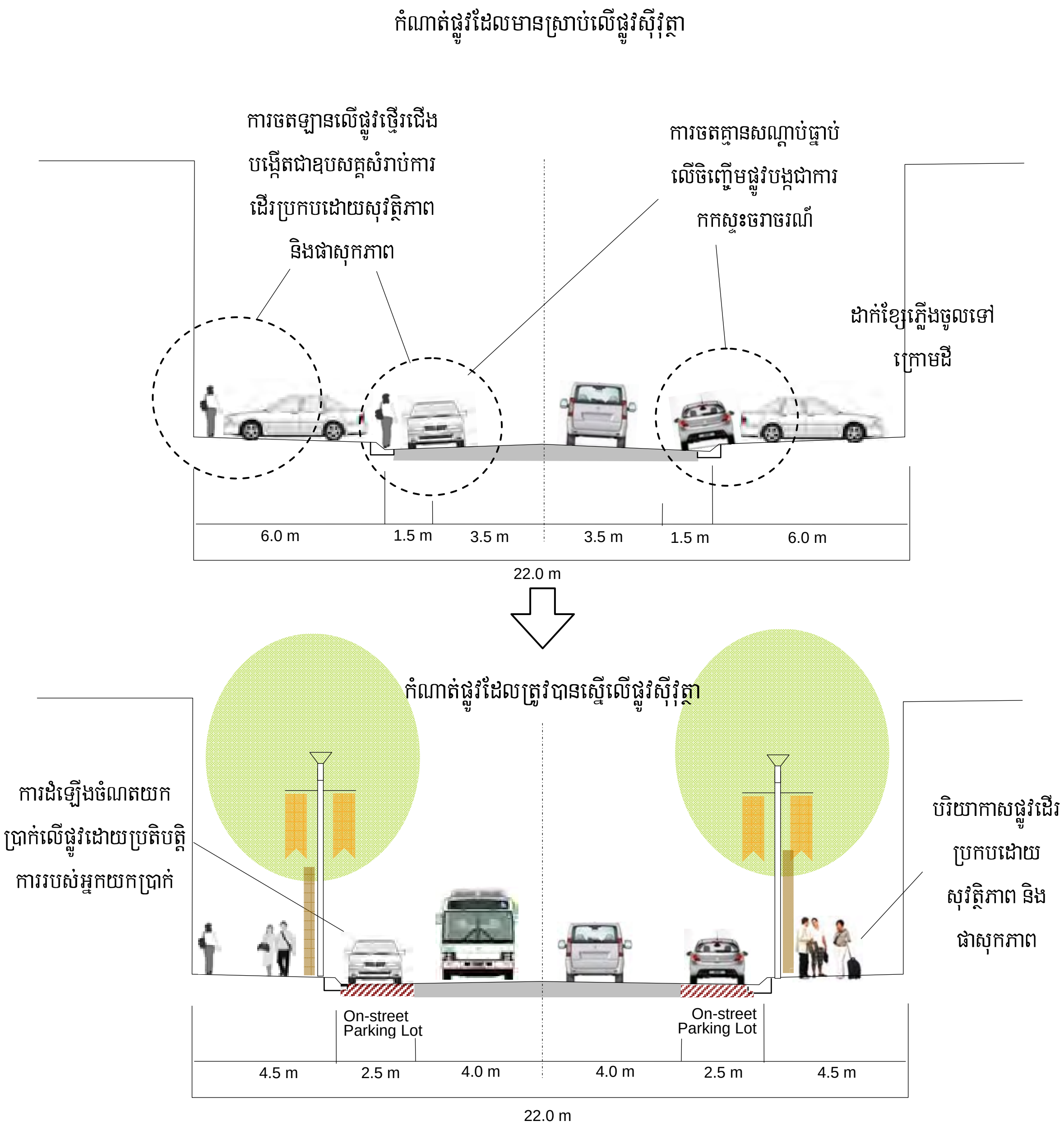
អោយទៅជាតំបន់សំរាប់តែដើរ ហើយដែលរថយន្តឯកជនធន់តូច និងការដឹកជញ្ជូនភ្ញៀវទេសចរត្រូវបើកបរលើផ្លូវក្បែរនោះ គឺផ្លូវស៊ីវុត្ថា ផ្លូវប៉ូកំបោរ និងផ្លូវជាតិលេខ៦ ជាពិសេសផ្លូវស៊ីវុត្ថា និងផ្លូវជាតិលេខ៦ ដែលត្រូវបានស្នើអោយដំឡើងនូវប្រព័ន្ធចំណតតាមផ្លូវ សំរាប់រថយន្តឯកជនធន់តូច ហើយដែល រថយន្តដឹកភ្ញៀវទេសចរត្រូវបានស្នើអោយប្រើប្រាស់លើផ្លូវស្ថានីយ៍ឆ្លងកាត់របស់ភ្ញៀវទេសចរ។



ប្រភព: ការសិក្សាតាមដាន

រូបភាព ៤.១០ សំណើសំរាប់ការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ក្នុងតំបន់ផ្សារចាស់

ផ្លូវស៊ីវុត្ថាដែលមានទំហំ ២២ម៉ែត្រ អាចជាផ្លូវដែលសក្តិសមបំផុតដែលគេអាចប្រើចិញ្ចើមផ្លូវនេះដើម្បីដំឡើងចំណត។ ក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ននេះ ទទឹងផ្លូវថ្មើរជើងត្រូវបានប្រើជាកន្លែងចតបណ្តោះអាសន្ន ដែលការចតយានយន្តលើផ្លូវថ្មើរជើងនេះអាចបង្កជាឧបសគ្គសំរាប់ភ្ញៀវទេសចរ និងអ្នកមកទស្សនាធម្មតា ក្នុងការដើរប្រកបដោយសុវត្ថិភាព និងផាសុកភាព។ គេបានស្នើឡើងថា ទទឹងផ្លូវដែលមានទំហំ ៦ម៉ែត្រសំរាប់អ្នកថ្មើរជើង អាចត្រូវបានកាត់បន្ថយ ដូច្នេះ គេអាចធ្វើជាចំណតនៅលើចិញ្ចើមផ្លូវនោះបាន។ រូបភាព ៤.១១ បង្ហាញពីវិធីនៃការកែលំអដើម្បីដំឡើងនៅចំណតតាមផ្លូវ។



ប្រភព: ការសិក្សាតាមដាន

រូបភាព ៤.១១ សំណើប្រព័ន្ធចំណតលើផ្លូវស៊ីវុត្ថា

៣-១: ការអភិរក្សបេតិកភណ្ឌក្រុង និងដើមឈើចាស់ៗតាមដងផ្លូវ

គំរោងនេះមានគោលដៅតាមដានទូវគំរោងអាទិភាពរបស់ផែនការមេ ដើម្បីអភិរក្ស និងការពារបេតិកភណ្ឌធម្មជាតិ និងវប្បធម៌ក្រោមច្បាប់ និងបទបញ្ជាដែលពាក់ព័ន្ធ។ គំរោងនេះនឹងត្រូវបានអនុវត្តដោយរដ្ឋបាលខេត្ត ដោយមានការឧបត្ថម្ភមូលនិធិពី AFD ហើយដែលអាជ្ញាធរអប្សរានឹងរៀបចំការសិក្សា។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ វាត្រូវបានគេស្នើអោយបញ្ចូលបន្ថែមដោយគំរោងអភិរក្សដើមឈើចាស់ៗនៅតាមផ្លូវក្នុងតំបន់

កណ្តាលក្រុងដោយប្រើប្រាស់វិធីសាស្ត្រអនុវត្តស្រដៀងគ្នា (អត្តសញ្ញាណ បញ្ជីសារពើភណ្ឌ ការរចនា និងការពារដោយវិធានការជាក់លាក់)។

៣-២: ការកែលំអផ្ទាំងពត៌មានបេតិកភណ្ឌក្រុង

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

៣-៣: ការអភិរក្ស និងការកែលម្អតំបន់មាត់ស្ទឹង

ដើម្បីកែលំអតំបន់មាត់ស្ទឹងសៀមរាប តាមរយៈការកែកុនសោភណ្ឌភាព និងការផ្តល់ផ្លូវដែលមានបំពាក់ឧបករណ៍ផ្លូវចាំបាច់ រួមទាំងការសាងសង់ស្ពានថ្មើរជើងថ្មីមួយផង ។(គំរោងនេះ ដែលផ្តោតលើតំបន់ផ្សារចាស់ត្រូវបានផ្តល់មូលនិធិមួយផ្នែកដោយ AFD ហើយអាជ្ញាធរអប្សរានឹងរៀបចំការសិក្សា និងអនុវត្តគំរោងនេះក្នុងនាមជារដ្ឋបាលខេត្ត។

៤-១: ការអភិវឌ្ឍន៍សមត្ថភាពសម្រាប់ការរៀបចំផែនការទីក្រុង និងការប្រតិបត្តិផែនការនោះ

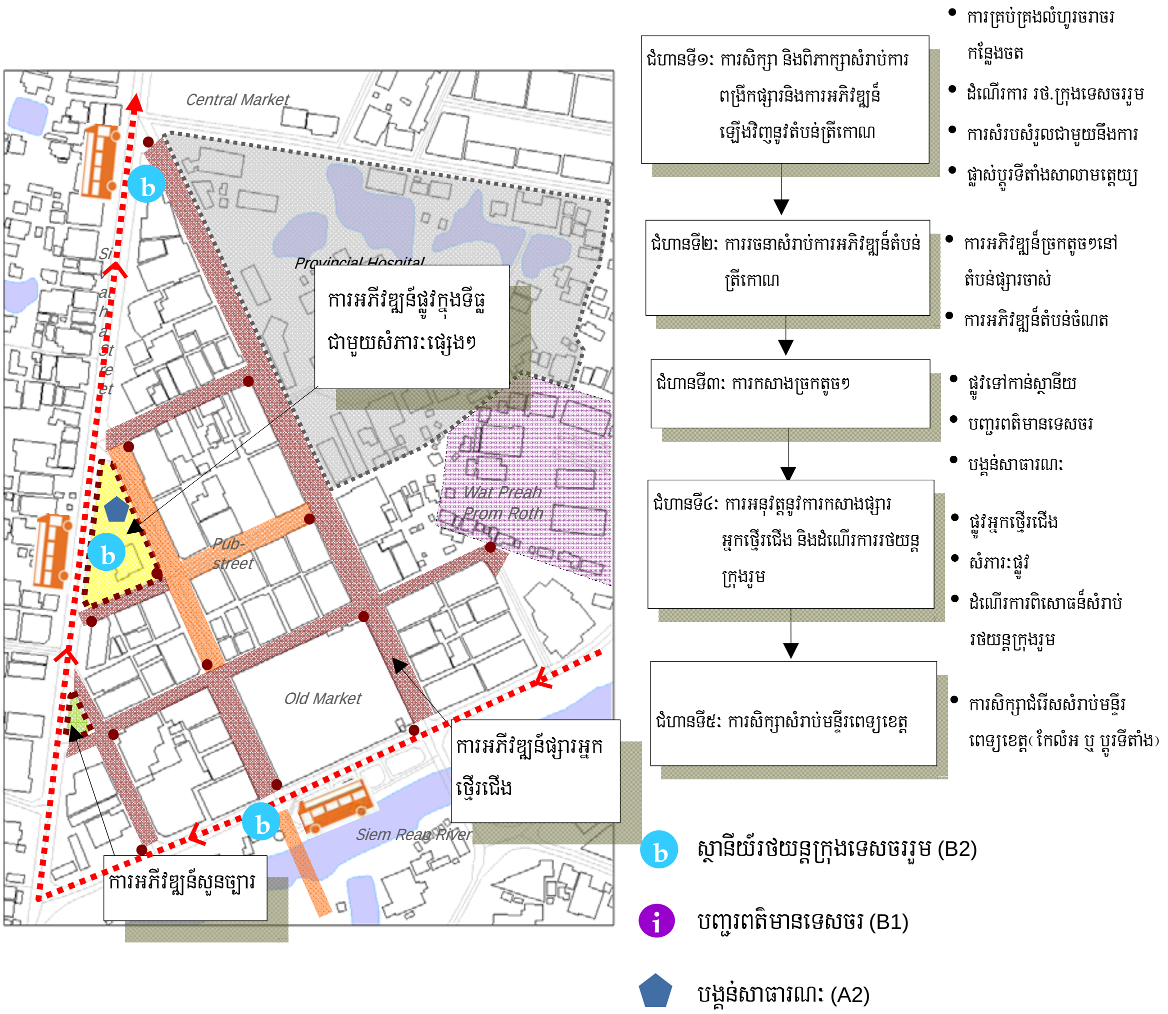
វាគឺជាឱកាសដ៏សំខាន់មួយសំរាប់រដ្ឋបាលគ្រប់គ្រងក្រុងសំរាប់អាជ្ញាធរពាក់ព័ន្ធរបស់ខេត្ត និងរដ្ឋបាលក្រុងដែលត្រូវបានពង្រឹង ដោយវិធានការអនុវត្តសមរម្យ និងការគ្រប់គ្រង ខណៈពេលដែលលក្ខខន្តិកៈនៃប្រព័ន្ធតំបន់ត្រូវបានដាក់ជូនក្រសួង រៀបចំដែនដី នគររូបនីយកម្ម និងសំណង់ ហើយបន្ទាប់មកទៀតរងចាំការអនុម័ត។ ១) ការអភិវឌ្ឍន៍សមត្ថភាពក្នុងការអនុវត្តការគ្រប់គ្រងប្រព័ន្ធតំបន់ និង ២) ការអភិវឌ្ឍន៍ជំនាញរៀបចំក្រុងត្រូវបានស្នើឡើងជាគំរោងអភិវឌ្ឍន៍សមត្ថភាព។

៤-២: ពង្រឹងការសំរបសំរួល និងយន្តការសហប្រតិបត្តិការក្នុងចំណោមអាជ្ញាធររៀបចំក្រុង និងអភិវឌ្ឍន៍ក្នុងក្រុងសៀមរាប

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

ក្នុងផ្នែកនេះ គេបានស្នើថា គណៈកម្មការអភិវឌ្ឍន៍ក្រុង និងវិស័យទេសចរណ៍គួរតែត្រូវបានបង្កើតឡើងស្ថិតក្រោមគណៈកម្មការអភិវឌ្ឍន៍ដែលមានស្រាប់ ដែលពត៌មានលំអិតនៃយន្តការសំរបសំរួលត្រូវបានពិពណ៌នាក្នុងជំពូក ៥ (ស្ថាប័នអនុវត្ត)។

រូបភាពខាងក្រោមបង្ហាញពីវិធីសាស្ត្រធ្វើដោយសន្ទឹមៗសំរាប់ការកែលំអតំបន់ផ្សារចាស់ក្នុងរយៈពេលមធ្យម។



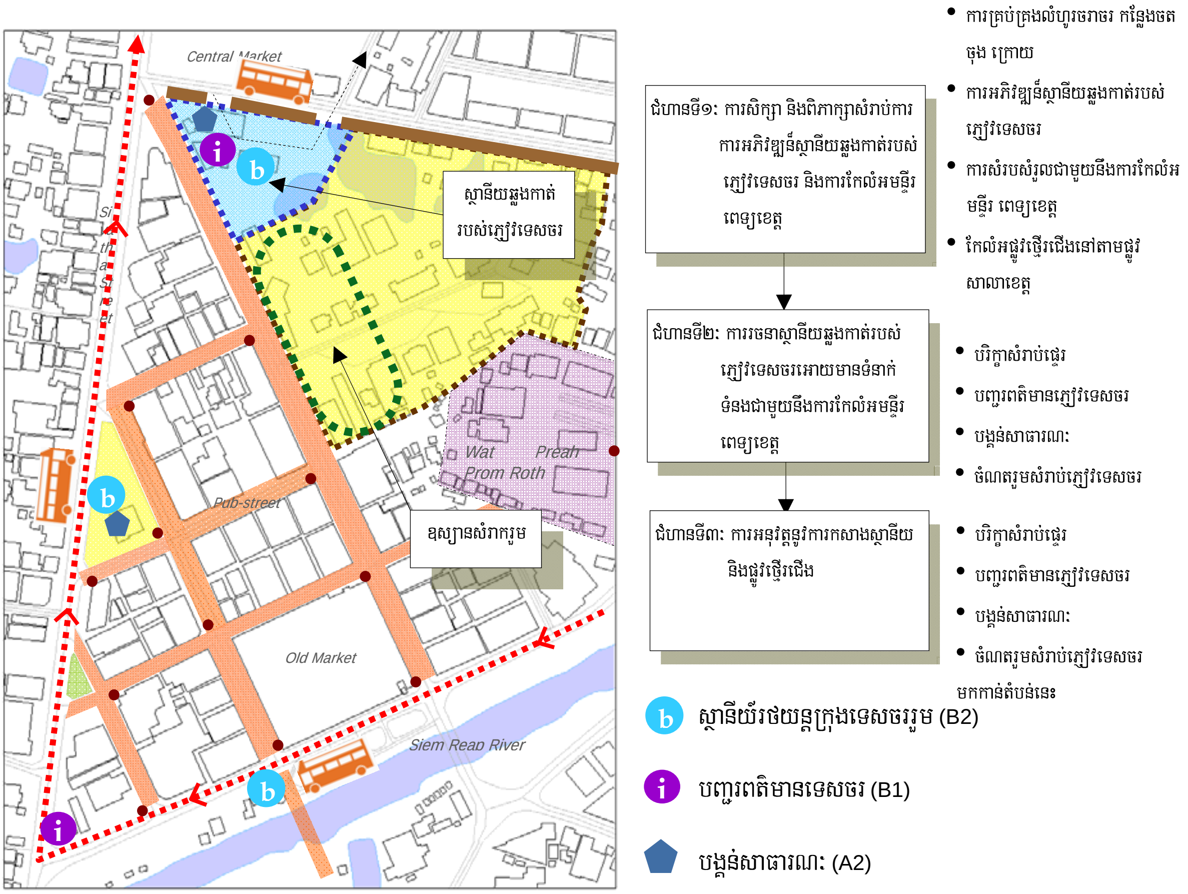
ប្រភព: ការសិក្សាតាមដាន

រូបភាព ៤.១២ សមាសធាតុដំណាក់កាលរយៈពេលមធ្យមក្នុងតំបន់ផ្សារចាស់

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: ការធ្វើអោយ

ប្រសើរឡើងនូវការគ្រប់គ្រងក្រុង និងសមត្ថភាពរបស់វា ” ។



ប្រភព: ការសិក្សាតាមដាន

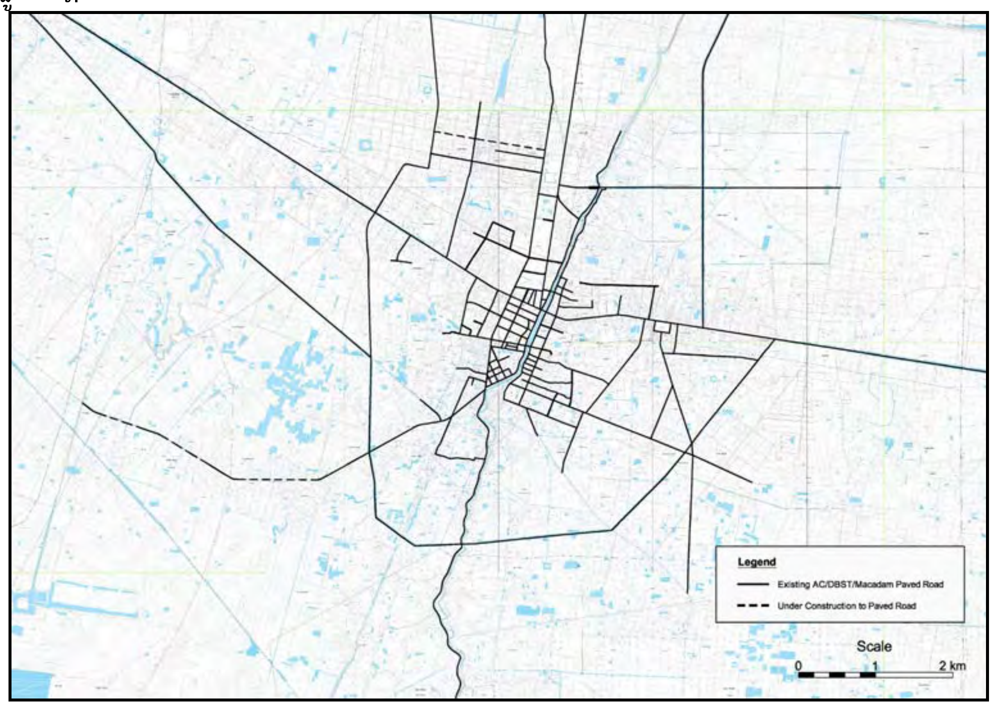
រូបភាព ៤.១៣ សមាសធាតុជំណាក់កាលរយៈពេលវែងក្នុងតំបន់ផ្សារចាស់

៤.២ ផែនការអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវថ្នល់

៤.២.១ ការត្រួតពិនិត្យឡើងវិញនូវការអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវ

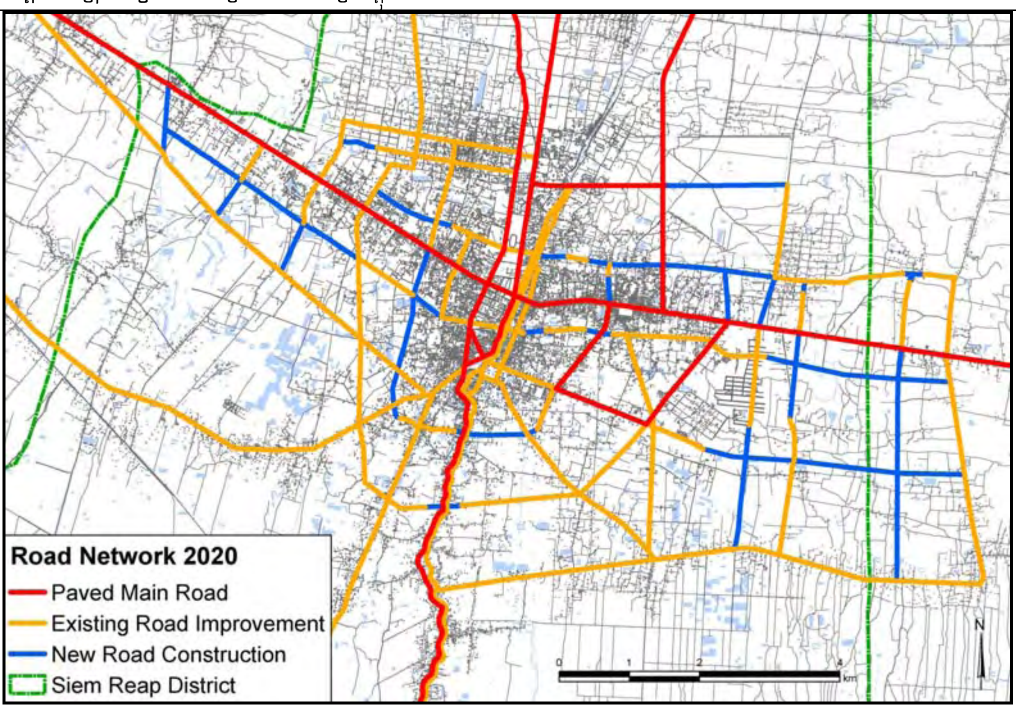
(១) ការអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវថ្នល់ក្នុងក្រុងសៀមរាប

រូបភាព ៤.១៤ បង្ហាញអំពីផ្លូវក្រាលកៅស៊ូក្នុងពេលបច្ចុប្បន្នក្នុងក្រុងសៀមរាបត្រឹមខែ មេសា ឆ្នាំ ២០១០។ រូបភាព ៤.១៥ បង្ហាញអំពីផែនការអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវដែលបានស្នើឡើងរួចក្នុងផែនការមេ។ បន្ទាត់ពណ៌ក្រហមក្នុង រូបភាព ៤.១៥ បង្ហាញអំពីផ្លូវក្រាលកៅស៊ូដែលមានស្រាប់ក្នុងពេលធ្វើផែនការមេ។ ដោយប្រៀបធៀបផ្លូវក្រាលកៅស៊ូក្នុងពេលបច្ចុប្បន្នជាមួយផ្លូវក្រាលកៅស៊ូក្នុងពេលធ្វើផែនការមេ យើងទទួលស្គាល់ថាមានការវិវឌ្ឍន៍នៃការកែលំអផ្លូវ ពីផ្លូវដី/ផ្លូវគ្រួសក្រហម អោយទៅជាផ្លូវក្រាលកៅស៊ូ។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ គេអាចនិយាយបានថា ដំណាក់កាលនៃការកែលំអផ្លូវមានភាពយឺតយ៉ាវផ្អែកលើថវិកាមានកំណត់របស់មន្ទីរសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូនខេត្ត។



ប្រភព: ការសិក្សាតាមដាន

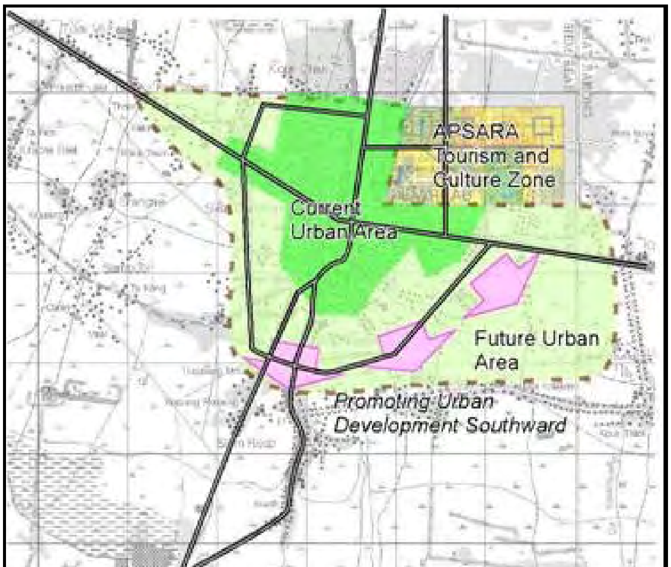
រូបភាព ៤.១៤ ផ្លូវក្រាលកៅស៊ូត្រឹមខែ មេសា ឆ្នាំ ២០១០



ប្រភព: ការសិក្សាផែនការមេ

រូបភាព ៤.១៥ បណ្តាញផ្លូវឆ្នាំ ២០២០ ដែលបានស្នើឡើងដោយផែនការមេ

រូបភាព៤.១៦បង្ហាញពីទិសដៅពង្រីកក្រុងសៀមរាបក្នុងថ្ងៃអនាគតដែលបានស្នើដោយផែនការមេ។ ទិសដៅនេះ បង្ហាញថា តំបន់ភាគអគ្នេយ៍នៃក្រុងសៀមរាបជាតំបន់ពង្រីកក្រុង ហើយភាគខាងលិចជាដីកសិកម្ម ដែលត្រូវអភិរក្ស ដោយថា នៅទីនោះមានប្រព័ន្ធស្រោចស្រព្វប្រវត្តិសាស្រ្តបន្សល់ទុក និងដីជាប្រភេទដីទំនាប។ បន្ថែមពីលើនោះ ការពង្រីកក្រុងពុំទាន់ត្រូវបានធ្វើការពង្រីកច្រើននៅឡើយ គឺស្ថិតនៅតែខាងក្នុងផ្លូវវាងក្រុងនៅឡើយ លើកលែងតែការអភិវឌ្ឍន៍ទំហំធំតិចតួចប៉ុណ្ណោះដែលស្ថិតនៅខាងក្រៅតំបន់ពង្រីកក្រុង។



ប្រភព: ការសិក្សាផែនការមេ

រូបភាព ៤.១៦ ការពង្រីកតំបន់ក្រុងដោយដើរតាមលំនាំទស្សនៈទីក្រុងរណប

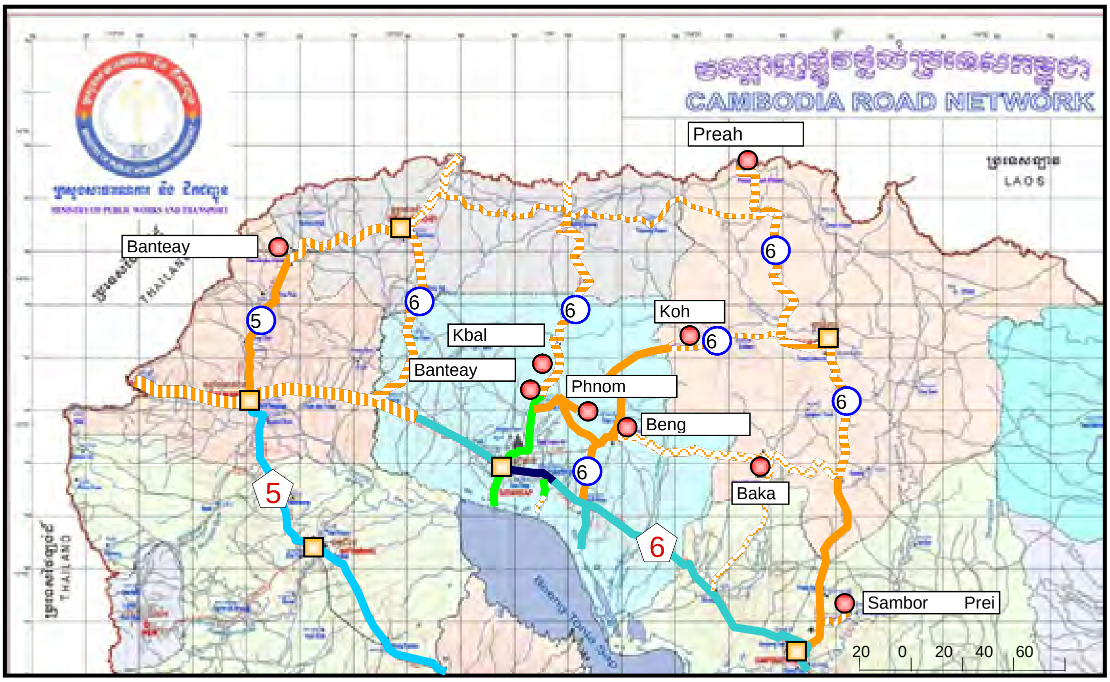
(២) ការអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវថ្នល់ក្នុងតំបន់

ខេត្តសៀមរាបមានព្រំប្រទល់ជាប់នឹងខេត្តចំនួនប្រាំ គឺ ខេត្តកំពង់ធំ ខេត្តព្រះវិហារ ខេត្តឧត្តរមានជ័យ ខេត្តបន្ទាយមានជ័យ និងខេត្តបាត់ដំបង។ បណ្តាញផ្លូវសំខាន់ៗក្នុងតំបន់រួមមាន ផ្លូវជាតិលេខ៦ ផ្លូវជាតិលេខ៥ ផ្លូវ២លេខចំនួន ៦ខ្សែ ឧទាហរណ៍ ដូចជាផ្លូវជាតិលេខ៥៦ ផ្លូវជាតិលេខ៦២ ផ្លូវជាតិលេខ៦៣ ផ្លូវជាតិលេខ៦៤ ផ្លូវជាតិលេខ៦៧ និង ផ្លូវជាតិលេខ៦៨។ ផ្លូវខេត្តបានដើរតួនាទីជាផ្លូវភ្ជាប់របស់បណ្តាញផ្លូវទាំងនេះ ពីទីរួមខេត្តទៅនឹងទីរួមស្រុកសំខាន់ៗ។

រូបភាព ៤.១៧ បង្ហាញពីលក្ខខណ្ឌនៃបណ្តាញផ្លូវសំខាន់នេះក្នុងកំឡុងពេលនៃផែនការមេ។

រូបភាព ៤.១៨ បង្ហាញពីពត៌មានចុងក្រោយបំផុតដែលរៀបចំដោយមន្ទីរសាធារណៈការខេត្តសៀមរាប ពាក់ព័ន្ធទៅនឹងការស្តារឡើងវិញនូវផ្លូវក្នុងខេត្ត ដែលក្រុមសិក្សាតាមដានរបស់ JICA បានទទួលក្នុងខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០១០។

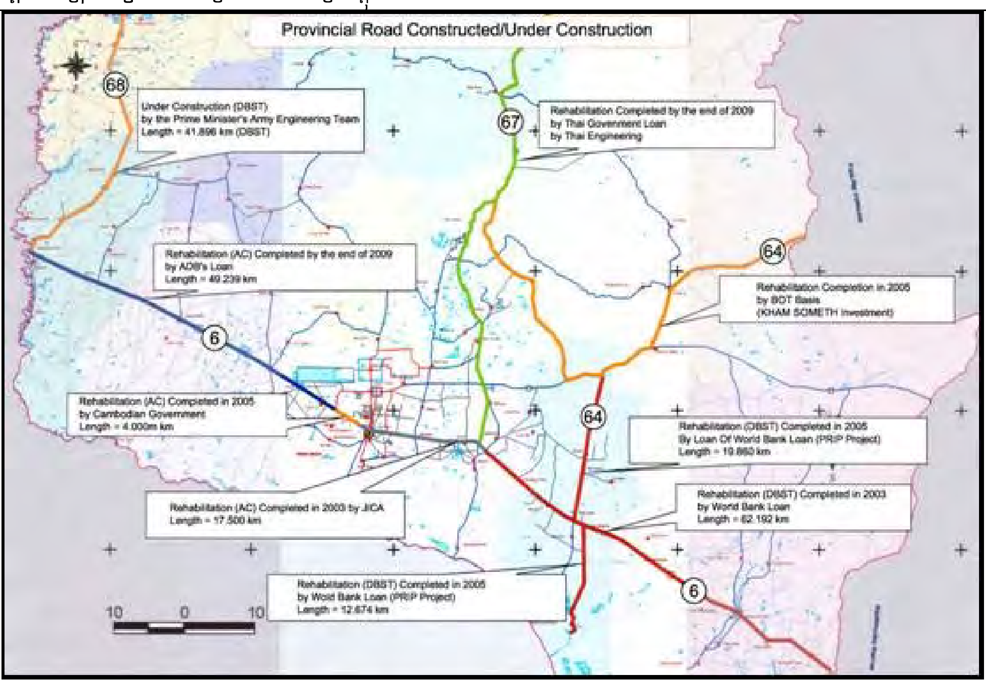
ការកែលំអបណ្តាញផ្លូវធំៗ មានសារៈសំខាន់ខ្លាំងណាស់ដើម្បីធានាដល់ស្ថេរភាពផ្លូវទៅកាន់បេតិកភណ្ឌជនបទ ។ ការកែលំអបណ្តាញផ្លូវធំៗនេះ នឹងធ្វើអោយប្រសើរឡើងនូវទេសចរណ៍ដ៏សំខាន់របស់ខេត្តសៀមរាប។ លើសពីនេះទៅទៀត ការកែលំអនេះ នឹងធ្វើអោយប្រសើរឡើងដល់ជីវភាពប្រជាជននៅជនបទដោយផ្ទាល់ និងបញ្ជៀសប្រជាជនទាំងនោះមិនអោយចូលទៅក្នុងក្រុងសៀមរាបដើម្បីស្វែងរកការងារធ្វើតទៅទៀត។



Legend:
Paved Road
Asphalt
Concrete
DBST
Laterite/Gravel Road
Good/Fair Condition
Bad Condition
Archaeological Temple

ប្រភព: ការសិក្សាផែនការមេ

រូបភាព ៤.១៧ លក្ខខណ្ឌបណ្តាញផ្លូវក្នុងតំបន់ត្រឹមខែ មិថុនា ឆ្នាំ២០០៥



ប្រភព: មន្ទីរសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូនខេត្តសៀមរាប

រូបភាព ៤.១៨ ស្ថានភាពស្តារឡើងវិញផ្លូវថ្នល់ក្នុងខេត្តត្រឹមខែ កុម្ភៈ ឆ្នាំ ២០១០

ផែនការមេបានស្នើអោយមានការកែលំអផ្លូវទៅកាន់តំបន់បេតិកភណ្ឌជនបទចំនួន ៥។ ស្ថានភាពផ្លូវក្នុងផែនការមេកាលពីមុន និងស្ថានភាពផ្លូវក្នុងពេលបច្ចុប្បន្នត្រូវបានបង្ហាញក្នុងតារាង ៤.៤

តារាង ៤.៤ 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 ៤.៤ ត្រូវបានកែលំអរួចហើយ។ បន្ថែមពីលើនេះ ផ្លូវដែលភ្ជាប់ទៅកាន់ខេត្តព្រះវិហារស្ថិតក្រោមការសាងសង់ចំងាយប្រម៉ាណ ១០ គីឡូម៉ែត្រពីស្រុកអន្លង់វែងទៅកាន់ជើងប្រាសាទព្រះវិហារ។

ផ្លូវដែលមិនទាន់កែលំអនៅឡើយក្នុងតារាង ៤.៤ គឺ ផ្លូវខេត្តលេខ:២៦៤៤ ទៅកាន់បាកាន ផ្លូវខេត្តលេខ:២៦៤១D ទៅកាន់កោះកេរ្តិ៍ និងផ្លូវខេត្តលេខ:២៦៤១ ទៅកាន់ភ្នំគូលេន។

គេបានកត់សំគាល់ថា ផ្លូវ BOT ដោយក្រុមហ៊ុនវិនិយោគ **ខាំ សាម៉េត** ដែលបានបង្ហាញក្នុងរូបភាព ៤.១៨ គឺជាផ្លូវកៅស៊ូពីត្រពាំងព្រៃ ដែលគឺជាចំនុចភ្ជាប់រវាងផ្លូវ BOT និងផ្លូវជាតិលេខ៦៤ ទៅភាគខាងកើត។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយកំណាត់ផ្លូវពីចុង ផ្លូវខាងលិចនៃផ្លូវ BOT ទៅកាន់ត្រពាំងព្រៃស្ថិតនៅជាផ្លូវគ្រួសក្រហម ដូចដែលបានបង្ហាញក្នុងរូបថត ៤-១។ ចរាចរណ៏ដែលសំខាន់គឺ ភ្ញៀវទេសចរមកពីខេត្តសៀមរាបទៅកាន់បឹងមាលា/ ប្រាសាទកោះកេរ្តិ៍ ដែលប្រើប្រាស់ផ្លូវជាតិលេខ៦ ផ្លូវជាតិលេខ៦៤ ផ្លូវ BOT (ផ្លូវជាតិលេខ៦៤)។ ដោយសារពុំទាន់មានចរាចរណ៏សំខាន់នៅកំណាត់ផ្លូវភាគខាងលិចនៃផ្លូវ BOT ក្រុមហ៊ុនវិនិយោគលើផ្លូវនេះមិនទាន់ចាក់កៅស៊ូ (ប៊ីតុំមីណ័រ) លើ កំណាត់ផ្លូវនេះនៅឡើយទេ។

រូបថត ៤-១ រូបភាពខ្លោងទ្វារយកប្រាក់នៃចុងផ្លូវខាងលិចនៃផ្លូវ BOT

(៣) បញ្ហាវិស័យគមនាគមន៍

១) ពុំមានបរិស្ថាន និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធក្នុងក្រុងគ្រប់គ្រាន់

ផែនការមេបានលើកឡើងថា "ដោយយោងទៅតាមការស្ទាបស្ទង់លើភ្ញៀវទេសចរ ទីផ្សារក៏រិតខ្ពស់សំរាប់ភ្ញៀវទេសចរពុំទាន់មានការពេញចិត្តនៅឡើយស្តីអំពីសុវត្ថិភាព និងភាពស្អាតនៃទីក្រុង"។ ទោះបីជាផ្លូវក្នុងក្រុងមួយចំនួនត្រូវបានកែលំអអោយទៅជាផ្លូវដែលអាចបំរើបានរាល់ស្ថានភាពបរិយាកាស ចាប់តាំងពីផែនការមេត្រូវបានធ្វើឡើងក៏ដោយ ក៏ក្រុងសៀមរាបនៅតែមានផ្លូវគ្រួសក្រហមជាច្រើននៅឡើយ។ នៅក្នុងរដូវប្រាំង ផ្លូវគ្រួសក្រហមបានហុយយ៉ាងខ្លាំង ហើយចំណែកនៅក្នុងរដូវវស្សា យានយន្តដែលបានបើកចូលមកក្នុងទីក្រុងបាននាំមកជាមួយភក់ដីក្រហមតាមកង់របស់វា។ ដើម្បីអោយទីក្រុងមានភាពស្រស់ស្អាត វាចាំបាច់ត្រូវលុបបំបាត់ផ្លូវគ្រួសក្រហមនៅក្នុងទីក្រុងជាមុនសិន។

២) បញ្ហាលើការគ្រប់គ្រងផ្លូវ

ផ្លូវក្នុង និងជុំវិញក្រុងសៀមរាបស្ថិតក្រោមការទទួលខុសត្រូវរបស់មន្ទីរសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូន មន្ទីរអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ អាជ្ញាធរខេត្ត និងអាជ្ញាធរអប្សរា។ ដែនកំណត់នៃផ្លូវដែលទទួលខុសត្រូវដោយមន្ទីរនីមួយៗមានដូចតទៅ:

តារាង ៤.៥ បញ្ជីស្ថាប័ន និងផ្លូវដែលត្រូវទទួលខុសត្រូវ

ស្ថាប័ន	ប្រភេទផ្លូវ
មន្ទីរសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូន	- ផ្លូវជាតិ - ផ្លូវខេត្ត - ផ្លូវជនបទដែលមានចរាចរប្រចាំថ្ងៃជាមធ្យមក្នុងមួយឆ្នាំៗច្រើនជាង ៥០ - ការគ្រប់គ្រងផ្លូវទីក្រុង
មន្ទីរអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ	- ផ្លូវជនបទដែលមានចរាចរប្រចាំថ្ងៃជាមធ្យមក្នុងមួយឆ្នាំៗតិចជាង ៥០ - ផ្លូវបីលេខ: ភ្ជាប់ពីស្រុកទៅស្រុក - ផ្លូវបីលេខរង ទី១: ភ្ជាប់ពីស្រុកទៅឃុំ - ផ្លូវបីលេខរង ទី២: ភ្ជាប់ពីឃុំទៅឃុំ - ផ្លូវបីលេខរង ទី៣: ភ្ជាប់ពីឃុំទៅភូមិ និង ពីភូមិទៅភូមិ
អាជ្ញាធរអប្សរា	- បណ្តាញផ្លូវនៅក្នុងតំបន់ឧស្សាហអប្សរា - ផ្លូវអប្សរាក្នុងក្រុងសៀមរាប

ប្រភព: ការសិក្សាតាមដាន

ដោយផ្អែកលើបញ្ជីផ្លូវទទួលខុសត្រូវដែលបានបង្ហាញក្នុងតារាង ៤.៥ ផ្លូវដែលត្រូវយកមកសិក្សាដោយការសិក្សាតាមដានគឺជាផ្លូវដែលទទួលខុសត្រូវដោយមន្ទីរសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូន។

មន្ទីរសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូនចាំបាច់ត្រូវអនុវត្តអោយបានសមស្របនូវការថែរក្សាផ្លូវតាមរយៈកាល និងការកែលំអផ្លូវក្នុងក្រុងសៀមរាប និងបណ្តាញផ្លូវជនបទដែលអាចបញ្ចៀសនូវការលំបាកនៃផ្លូវទៅកាន់បេតិកភណ្ឌជនបទ។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ មន្ទីរសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូន ពុំអាចអនុវត្តនូវកិច្ចការដែលបានរំពឹងទុកនេះបានឡើយដោយកង្វះថវិកា ធនធានមនុស្ស និងសំភារៈ។

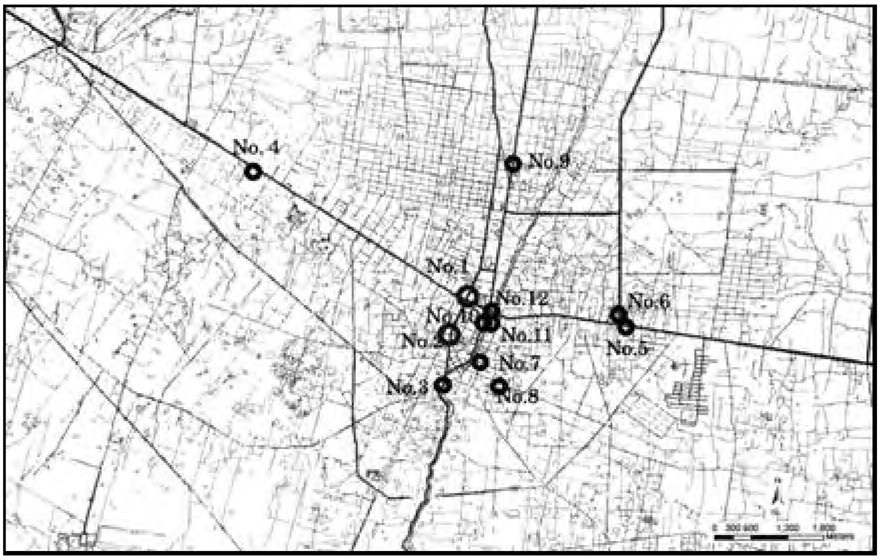
ដើម្បីអោយសកម្មភាពថែរក្សាផ្លូវមានប្រសិទ្ធភាព វាជាការចាំបាច់ត្រូវមានការអនុវត្តនូវការត្រួតពិនិត្យជាប្រចាំនូវលក្ខខណ្ឌផ្លូវ ការបន្តធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពនៃទិន្នន័យសំភារៈ និងការបង្កើតនូវកម្មវិធីអទិភាពសំរាប់ការថែរក្សា និងកែលំអផ្លូវ។ មន្ទីរសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូនបានដឹងអំពីសារៈសំខាន់នៃសំរង់ស្ថិតិនៃបញ្ជីទ្រព្យសម្បត្តិផ្លូវ។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ យោងទៅតាមធនធាន និងថវិកាមានកំណត់ដែលបានលើកឡើង

ខាងលើ មន្ទីរសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូនពុំអាចចាប់ផ្តើមសកម្មភាពដើម្បីបង្កើតនូវបញ្ជីទ្រព្យសម្បត្តិផ្លូវបានឡើយ។ បញ្ជីទ្រព្យសម្បត្តិផ្លូវគឺជាទិន្នន័យមូលដ្ឋានសំរាប់បង្កើតកម្មវិធីគ្រប់គ្រងផ្លូវដោយរាប់បញ្ចូលទាំងកម្មវិធីថែរក្សា កែលំអ និងសាងសង់ផ្លូវ។

៣) ការវិភាគសមត្ថភាពផ្លូវ

<u>ការធ្វើការស្ទាបស្ទង់ចរាចរណ៍ឆ្នាំ២០១០</u>

កាលពីខែ មករា ឆ្នាំ២០១០ លេខាធិការដ្ឋាននៃគណៈកម្មការបច្ចេកទេសផ្នែកអភិវឌ្ឍន៍ក្រុងបានធ្វើការស្ទាបស្ទង់ចរាចរណ៍ក្រោមការដឹកនាំរបស់ទីប្រឹក្សាផ្នែករៀបចំក្រុងនៃទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិនៃប្រទេសជប៉ុន JICA។ ការស្ទាបស្ទង់នេះត្រូវបានអនុវត្តឡើងចាប់ពីថ្ងៃទី ១៦ រហូតដល់ថ្ងៃទី ១៩ ខែ មករា ឆ្នាំ២០១០ នៅចំនួន ១២ ស្ថានីយ៍ ដូចដែលបានបង្ហាញក្នុងរូបភាព ៤.១៩។



ប្រភព:របាយការណ៍ការស្ទាបស្ទង់ចរាចរណ៍ ក្រុងសៀមរាប ខែ កុម្ភៈ ឆ្នាំ២០១០

រូបភាព ៤.១៩ ផែនទីទីតាំងនៃស្ថានីយ៍ដែលបានធ្វើការស្ទាប់ស្ទង់ក្នុងឆ្នាំ២០១០

យានយន្តត្រូវបានចែកចេញជាបីចំណាត់ថ្នាក់ដូចខាងក្រោមក្នុងការធ្វើការស្ទាបស្ទង់ចរាចរណ៍:

រថយន្តធុនធ្ងន់ : រថយន្តក្រុង រថយន្តដឹកទំនិញ រថយន្តសណ្តោងរ៉ឺម៉ក និងរថយន្តពិសេស

យានយន្តធុនស្រាល : ម៉ូតូកង់បី រថយន្តតូច រថយន្តក្រុងខ្នាតតូច រថយន្ត pick- up ម៉ូតូរ៉ឺម៉ក ម៉ូតូ

ដើម្បីធ្វើការវិភាគពីសមត្ថភាពផ្លូវជាតិ ចំនួនយានយន្តត្រូវបានគិតជាឯកតានៃរថយន្តដឹកអ្នកដំណើរ PCU

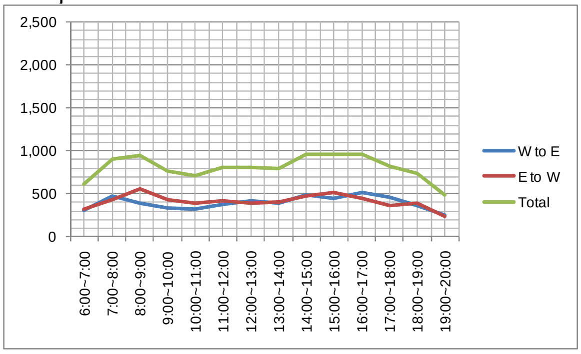
តារាង ៤.៦ ការគិតជាឯកតានៃរថយន្តដឹកអ្នកដំណើរ PCUដោយចំណាត់ថ្នាក់នៃយានយន្ត

ចំណាត់ថ្នាក់នៃយានយន្ត	ចំនួនសមមូលនៃឯកតានៃរថយន្តដឹកអ្នកដំណើរ
រថយន្តធុនធ្ងន់	២.៥

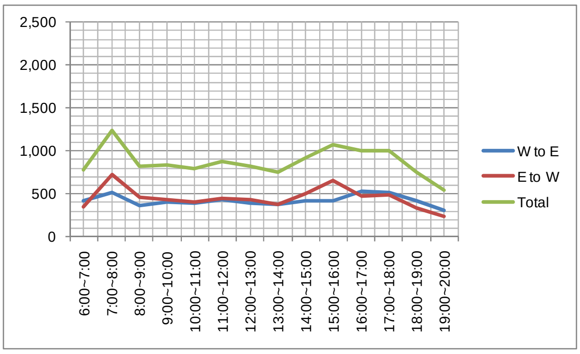
យានយន្តធន់ស្រាល	១.0
ម៉ូតូ	0.៣

ប្រភព: ទំព័រ III-៦-១៣ លេខ III របាយការណ៍ផ្នែក ការសិក្សាផែនការមេ

កំរិតចរាចរណ៍លើផ្លូវជាតិលេខ៦ត្រូវបានផ្តល់ដោយទិន្នន័យការរាប់ចរាចរណ៍នៅស្ថានីយ៍ទី៤ ទី១ និងទី៥។ កំរិតចរាចរណ៍នៃ **PCU** នៅស្ថានីយ៍នីមួយៗចាប់ពីម៉ោង ៦ព្រឹក ដល់ម៉ោង ៨យប់ ត្រូវបានផ្តល់ជូនដូចខាងក្រោម។ ប្រភពចំនួនដែលពាក់ព័ន្ធដល់ចំនួនយានយន្តដែលត្រូវបានធ្វើការស្ទាបស្ទង់ និង **PCU** នៅស្ថានីយ៍នីមួយៗ នឹងត្រូវលំអិតក្នុងទំព័របន្ថែម D-១។



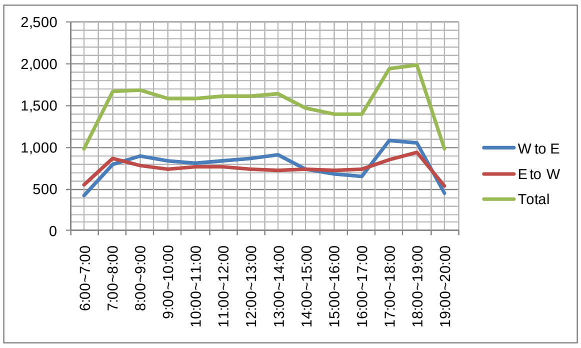
កាលបរិច្ឆេទការស្ទាបស្ទង់: ថ្ងៃទី ១៦ ខែ មករា ឆ្នាំ ២០១០



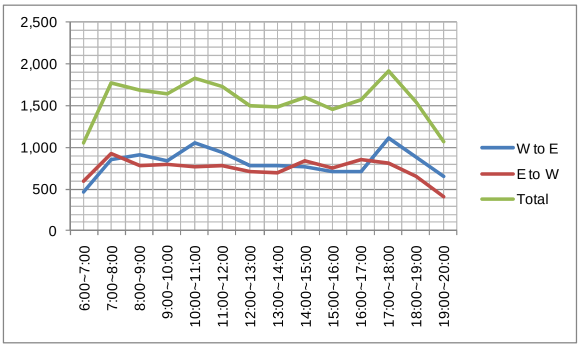
កាលបរិច្ឆេទការស្ទាបស្ទង់: ថ្ងៃទី ១៩ ខែ មករា ឆ្នាំ ២០១០

កំណត់សំគាល់: "W to E" តំណាងអោយចរាចរណ៍ភាគខាងកើត ពីទិសខាងលិចទៅខាងកើត។ "E to W" តំណាងអោយចរាចរណ៍ភាគខាងលិច ពីទិសខាងកើតទៅខាងលិច។ Total បង្ហាញពីកំរិតចរាចរណ៍ទាំងពីរទិសដៅ។ រីឯអ័ក្សឈរគឺ PCU

រូបភាព ៤.២០ កំរិតចរាចរណ៍ក្នុង PCU នៅស្ថានីយ៍ធ្វើការស្ទាបស្ទង់ទី៤

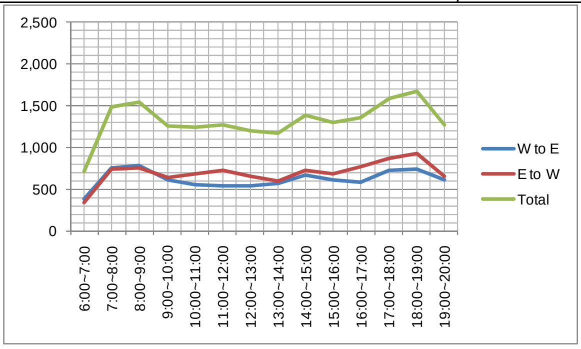


កាលបរិច្ឆេទការស្ទាបស្ទង់: ថ្ងៃទី ១៦ ខែ មករា ឆ្នាំ ២០១០

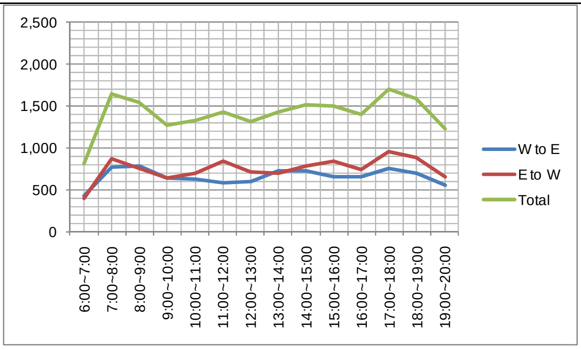


កាលបរិច្ឆេទការស្ទាបស្ទង់: ថ្ងៃទី ១៩ ខែ មករា ឆ្នាំ ២០១០

រូបភាព ៤.២១ កំរិតចរាចរណ៍ក្នុង PCU នៅស្ថានីយ៍ធ្វើការស្ទាបស្ទង់ទី៥



កាលបរិច្ឆេទការស្ទាបស្ទង់: ថ្ងៃទី ១៦ ខែ មករា ឆ្នាំ ២០១០



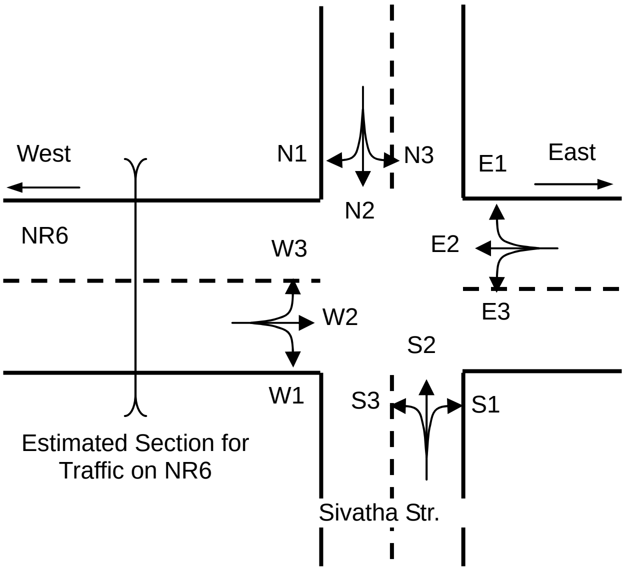
កាលបរិច្ឆេទការស្ទាបស្ទង់: ថ្ងៃទី ១៩ ខែ មករា ឆ្នាំ ២០១០

រូបភាព ៤.២២ កំរិតចរាចរណ៍ក្នុង PCU នៅស្ថានីយ៍ធ្វើការស្ទាបស្ទង់ទី១

គេបានកត់សំគាល់ថា ការធ្វើការស្ទាបស្ទង់នៅស្ថានីយ៍ទី១ ដែលមានទីតាំងនៅរង្វង់មូលរវាងផ្លូវជាតិលេខ៦ និងផ្លូវស៊ីវុត្ថាត្រូវបានធ្វើឡើងជាបីទិសដៅ (បត់ឆ្វេង ឆ្លងកាត់ភ្លើងស្តុប និងបត់ស្តាំ)។ សំរាប់ជាការប្រៀបធៀប កំរិតចរាចរណ៍នៅលើផ្លូវជាតិលេខ៦ នៅភាគខាងលិចនៃរង្វង់មូល ត្រូវបានដកស្រង់ចេញពីទិន្នន័យដើមដូចខាងក្រោម:

កំរិតចរាចរណ៍ពីលិចទៅកើត = W1+W2+W3

កំរិតចរាចរណ៍ពីកើតទៅលិច = N1+E2+S3



រូបភាព ៤.២៣ ការបកស្រាយទ្រឹស្តីនៃទិន្នន័យពីការរាប់ចរាចរណ៍នៅស្ថានីយ៍ទី១

ការរាប់ចរាចរណ៍នៅស្ថានីយ៍ទី៤ មានទីតាំងរវាងព្រលានយន្តហោះអន្តរជាតិ និងតំបន់កណ្តាលក្រុងនៃក្រុងសៀមរាប។ ដូចច្នេះ ចរាចរណ៍នឹងរាប់បញ្ចូលទាំងភ្ញៀវទេសចរទៅ និងមកពីព្រលានយន្តហោះ ហើយក៏អាចរាប់បញ្ចូលទាំងភ្ញៀវទេសចរផ្លូវគោកមកពីប៉ោយប៉ែត ព្រំដែនប្រទេសកម្ពុជា និងថៃ។ កំរិតចរាចរណ៍នៅភាគខាងលិចនៃស្ថានីយទី១ (រង្វង់មូលរវាងផ្លូវជាតិលេខ៦ និងផ្លូវស៊ីវុត្ថា) បង្ហាញថាមានចំនួនស្ទើរ ២ដងនៃកំរិតចរាចរណ៍នៅស្ថានីយទី៤។ ហេតុផលនៃកំរិតចរាចរណ៍ខ្ពស់នៅត្រង់រង្វង់មូលនេះ ឆ្លុះបញ្ចាំងអោយឃើញពីកំរិតខ្ពស់នៃចរាចរណ៍ចូលមកក្នុងទីក្រុង។

ការរាប់ចរាចរណ៍នៅស្ថានីយ៍ទី៥ ក៏បានបង្ហាញថាមានកំរិតខ្ពស់ជាងស្ថានីយ៍ទី៤ផងដែរ។ ការរាប់ចរាចរណ៍នៅស្ថានីយ៍ទី៥ មានទីតាំងនៅក្បែរផ្សារលើធំថ្មី។ ចរាចរណ៍ទៅ និងមកផ្សារ ចរាចរណ៍របស់ភ្ញៀវទេសចរវៀតណាម (តាមរយៈគមនាគមន៍ផ្លូវគោក) និងប្រជាជនក្នុងតំបន់ និងចរាចរណ៍ចូលក្នុងក្រុងដ៏មមាញឹកអាចជាហេតុផលដ៏សំខាន់ដែលបណ្តាលអោយមានកំរិតចរាចរណ៍ដ៏ខ្ពស់ត្រង់កន្លែងនេះ។

"សមត្ថភាពផ្លូវជាតិ" ដែលត្រូវបានបោះពុម្ពផ្សាយជាសាធារណៈដោយសមាគមផ្លូវថ្នល់នៃប្រទេសជប៉ុន បានកំណត់នូវសមត្ថភាពផ្លូវជាតិជាគោល ដូចដែលមានចុះក្នុងតារាង ៤.៧ ជាមួយនឹងលក្ខខណ្ឌដូចខាងក្រោមៈ

- ទំហំទទឹងផ្លូវ ≥ ៣.៥ ម៉ែត្រ
- ខាងនៃផ្លូវត្រូវមានទំហំ ≥ ១.៧៥ ម៉ែត្រ
- ទ្រង់ទ្រាយនៃផ្លូវជាតិមិនបានកាត់បន្ថយនូវសមត្ថភាពផ្លូវជាតិទេ
- ក៏រិតចរាចរណ៍ត្រូវបានគិតតែអំពីរថយន្តដឹកអ្នកដំណើរតែប៉ុណ្ណោះ
- គ្មានការកំណត់ល្បឿនណាមួយដែលអាចកាត់បន្ថយនូវសមត្ថភាពផ្លូវជាតិទេ

តារាង ៤.៧ សមត្ថភាពផ្លូវជាតិជាគោល

ប្រភេទផ្លូវជាតិ	សមត្ថភាពអតបរិមា
ផ្លូវជាតិដែលមានផ្លូវទៅ និងមកច្រើន	២ ២០០ pcu/ម៉ោង/ ១ទិសដៅ
ផ្លូវជាតិដែលមានផ្លូវទៅ២ មក២	២ ៥០០ pcu/ម៉ោង/ ២ទិសដៅ
ផ្លូវជាតិដែលមានផ្លូវទៅ១ មក១	២ ២០០ pcu/ម៉ោង

សមត្ថភាពផ្លូវជាតិអតិបរមានៃផ្លូវជាតិនីមួយៗមានកំរិតទាបជាងសមត្ថភាពជាគោល និងត្រូវបានប៉ាន់ស្មានដោយរូបមន្តដូចខាងក្រោមៈ

$C_M = C_B \times \gamma_L \times \gamma_C \times \gamma_I \cdots$

ដែល C_M : សមត្ថភាពផ្លូវជាតិអតិបរមា (pcu/ម៉ោង)

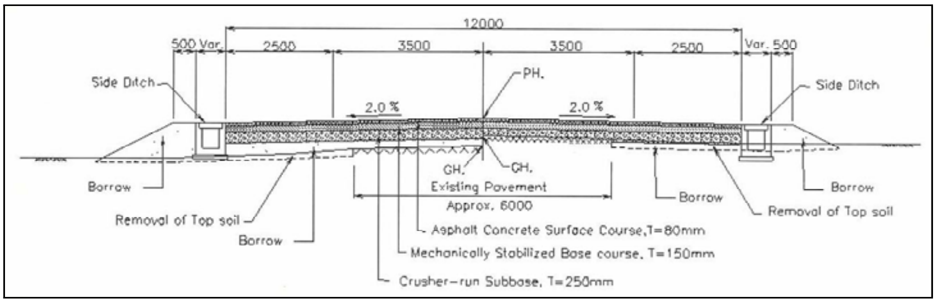
C_B : សមត្ថភាពផ្លូវជាតិជាគោល (pcu/ម៉ោង)

γ_L : កត្តាកែសំរួលដោយទទឹងផ្លូវ

γ_C : កត្តាកែសំរួលដោយទំហំខាងនៃផ្លូវ

γ_I : កត្តាកែសំរួលដោយបរិស្ថានចិញ្ចើមផ្លូវ

កំណាត់ផ្លូវជាតិលេខ៦ ត្រូវបានបកស្រាយក្នុងរូបភាព ៤.២៤។ ផ្លូវជាតិលេខ៦ ត្រូវបានចាត់ជាផ្លូវជាតិដែលមាន ២ខ្សែទៅ និង២ខ្សែមក។



ប្រភព: ការសិក្សាផែនការមេ

រូបភាព ៤.២៤ កំណាត់ផ្លូវជាតិលេខ៦

ដោយផ្អែកលើកំណាត់ផ្លូវដែលបានបង្ហាញក្នុងរូបភាព ៤.២៤ ខាងលើ ការកែសំរួលដោយទំហំទទឹងផ្លូវ និងទំហំខាងនៃផ្លូវនឹងមិនចាំបាច់ទេ។ "សមត្ថភាពផ្លូវជាតិ " នៃសមាគមផ្លូវថ្នល់នៃប្រទេសជប៉ុន បានស្នើអោយមាននូវកត្តាកែសំរួលដោយបរិស្ថានចិញ្ចើមផ្លូវដូចខាងក្រោម:

តារាង ៤.៨ កត្តាកែសំរួលដោយបរិស្ថានចិញ្ចើមផ្លូវ

បរិស្ថានចិញ្ចើមផ្លូវ	កត្តាកែសំរួល
• ការចតនៅតាមចិញ្ចើមផ្លូវមិនប៉ះពាល់ដល់សមត្ថភាពចរាចរណ៍ទេ	
តំបន់ជនបទ	0.៩៥ ~ ១.00
តំបន់ជាយក្រុង	0.៩0 ~ 0.៩៥
តំបន់ក្រុង	0.៨៥ ~ 0.៩0
• ការចតនៅតាមចិញ្ចើមផ្លូវបានប៉ះពាល់ដល់សមត្ថភាពចរាចរណ៍	
តំបន់ជនបទ	0.៩0 ~ ១.00
តំបន់ជាយក្រុង	0.៨0 ~ 0.៩0
តំបន់ក្រុង	0.៧0 ~ 0.៨0

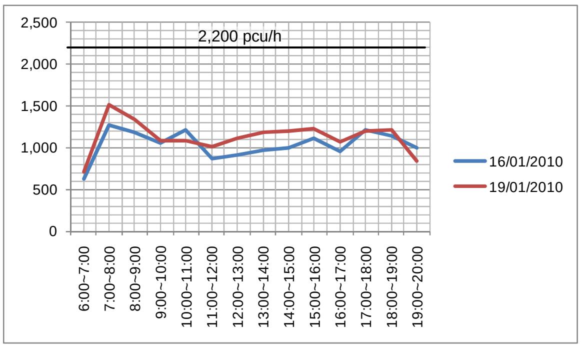
ឧបមាថា បរិស្ថានចិញ្ចើមផ្លូវនៃផ្លូវជាតិលេខ៦ ជាតំបន់ជាយក្រុងមានការប៉ះពាល់ដល់ការចតនៅតាមចិញ្ចើមផ្លូវ នោះសមត្ថភាពផ្លូវជាតិជាអតិបរិមាត្រូវបានប៉ាន់ស្មានដូចខាងក្រោម:

សមត្ថភាពអតិបរមានៃផ្លូវជាតិលេខ៦= ២ ៥00 × 0.៨0 ~ 0.៩0= ២ 000 ~ ២ ២៥0 pcu/ម៉ោង/ ២ទិសដៅ

កំរិតចរាចរណ៍ក្នុងពេលបច្ចុប្បន្នលើផ្លូវជាតិលេខ៦ មានស្ទើរតែពាក់កណ្តាលនៃសមត្ថភាពអតិបរិមានៃផ្លូវនេះ។

ការរាប់ចរាចរណ៍នៅស្ពានសល់ពីសម័យបារាំង (ផ្លូវមួយខ្សែដែលជាផ្លូវឯកទិស) ត្រូវបានធ្វើឡើងនៅស្ថានីយ៍ទី១២។ គេកត់សំគាល់ឃើញថា ស្ពានសល់ពីសម័យបារាំងទី២ ត្រូវបានសាងសង់រួចជាស្រេច ហើយស្ថិត

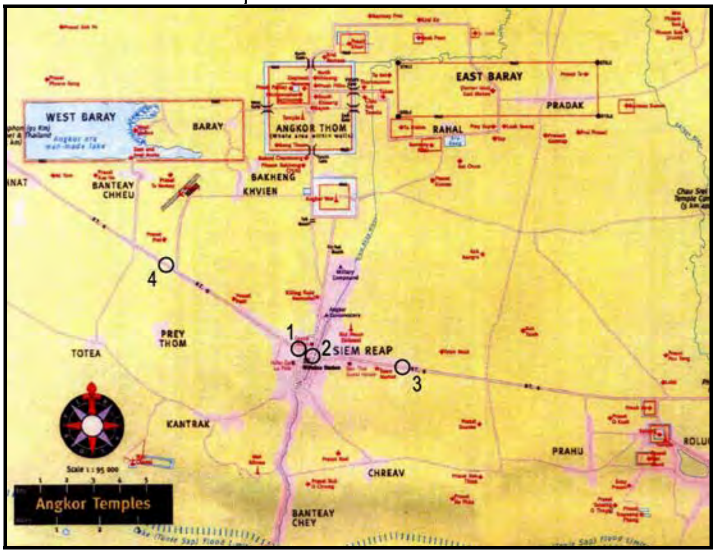
ក្រោមដំណើរការនៅពេលដែលមានការធ្វើការស្ទាបស្ទង់ចរាចរណ៍។ កំរិតចរាចរណ៍ដែលត្រូវបានធ្វើការស្ទាបស្ទង់ក្នុង PCU ត្រូវបានផ្តល់ក្នុងរូបភាព ៤.២៥។ ដោយប្រៀបធៀបទៅនឹងសមត្ថភាពផ្លូវជាតិជាគោលចំនួន ២ ២០០ pcu/ម៉ោង សំរាប់ផ្លូវជាតិដែលមានតែ ១ខ្សែ ចរាចរណ៍ដែលត្រូវបានគេអង្កេតបានបង្ហាញប្រមាណ ៥០% ទល់នឹងសមត្ថភាពផ្លូវជាតិ។ នៅពេលដែលបណ្តាញផ្លូវក្នុងក្រុងត្រូវបានអភិវឌ្ឍ/ កែលំអ ដូចដែលបានស្នើឡើងដោយការសិក្សាតាមដាន និងកំរិតចរាចរណ៍នៅស្ពានសល់ពីសម័យបារាំងត្រូវបានធ្វើអោយបែកខ្ញែក នោះគេពិចារណាឃើញថា ស្ពានសល់ពីសម័យបារាំង (ចាស់) នឹងមិនបង្កើតអោយមានចរាចរណ៍កកស្ទះទេ។



រូបភាព ៤.២៥ កំរិតចរាចរណ៍ក្នុង PCU នៅស្ថានីយទី១២

<u>ការស្ទាបស្ទង់ចរាចរណ៍ក្នុងឆ្នាំ២០០៤ ដោយផែនការមេ</u>

ការធ្វើការស្ទាបស្ទង់ពីការរាប់ចរាចរណ៍ត្រូវបានធ្វើឡើងនៅតាមផ្លូវជាតិលេខ៦ នៅថ្ងៃទី ១២ និង១៣ ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០០៤ នៅរង្វង់មូលសំខាន់២ ក្នុងតំបន់ក្រុងសៀមរាប និង ២ចំនុចទៀតក្នុងតំបន់ជនបទ។ ទីតាំងនៃចំនុចធ្វើការរាប់ចរាចរណ៍នោះត្រូវបានបង្ហាញក្នុងរូបភាព ៤.២៦។



ប្រភព: ការសិក្សាផែនការមេ

រូបភាព ៤.២៦ ចំនុចរាប់ចរាចរណ៍ក្នុងផែនការមេ

ផែនការមេបានធ្វើរបាយការណ៍អំពីលទ្ធផលនៃការរាប់ចរាចរណ៍ ដូចដែលបានបង្ហាញក្នុងតារាង ៤.៩។

គេបានកត់សំគាល់ថា ការរាប់ចរាចរណ៍ត្រូវបានធ្វើឡើងចាប់ពីម៉ោង៥ព្រឹក រហូតដល់ម៉ោង ៩យប់ ហើយចរាចរណ៍ប្រចាំថ្ងៃត្រូវបានប៉ាន់ស្មានដោយបន្ថែម ១០%នៃកំរិតចរាចរណ៍ដែលបានរាប់។ បន្ថែមពីលើនោះ ថ្ងៃកំរិតចរាចរណ៍ដែលត្រូវបានគេធ្វើរបាយការណ៍ គឺជាកំរិតចរាចរណ៍សរុបនៃកន្លែងដែលបានរាប់ ឧទាហរណ៍ កំរិតចរាចរណ៍នៅត្រង់រង្វង់មូលផ្លូវបែកជាបួន និងកំរិតចរាចរណ៍នៃទិសដៅទាំង២ នៅកន្លែងរាប់ចរាចរណ៍នៅក្នុងតំបន់ជាយក្រុង។

តារាង ៤.៩ កំរិតចរាចរណ៍លើផ្លូវជាតិលេខ៦

(PCU/ថ្ងៃ)

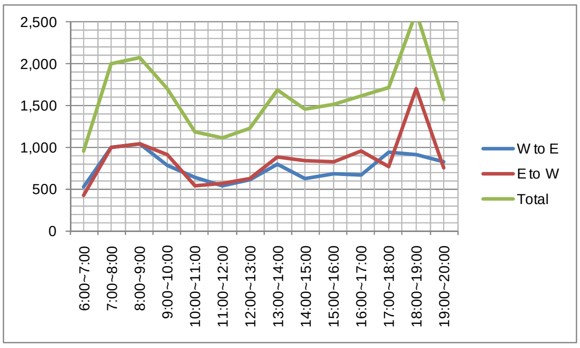
ចំណាត់ថ្នាក់យានយន្ត	អត្រា PCU	តំបន់ក្រុង		តំបន់ជាយក្រុង	
		ការរាប់ ចំនុចទី១	ការរាប់ ចំនុចទី២	ការរាប់ ចំនុចទី៣	ការរាប់ ចំនុចទី៤
ម៉ូតូ	០.៣	៩៨៩៦	៧៣៤២	៣២៦០	២៦២៥
រថយន្តធន់ស្រាល	១.០	១១៥៩៨	៥៦៧០	៣១៦៧	២១២៦
រថយន្តធន់ធ្ងន់	២.៥	៧០១៨	៣៣២៨	២៦១៨	៩២៣
	សរុប	២៨៥១២	១៦៣៤០	៩០៤៥	៥៦៧៤

ប្រភព: ការសិក្សាផែនការមេ

ការរាប់ចរាចរណ៍ញចំនុចទី៤ លើផ្លូវជាតិលេខ៦ មានទីតាំងនៅភាគខាងលិចនៃផ្លូវទៅកាន់ព្រលានយន្តហោះ ហើយដែលស្ថានីយ៍រាប់ទី៤ មានទីតាំងនៅចន្លោះព្រលានយន្តហោះអន្តរជាតិ និងតំបន់កណ្តាលក្រុងនៃក្រុងសៀមរាប។ ដូចច្នេះ ការប្រៀបធៀបទិន្នន័យចរាចរណ៍នៃការរាប់ចំនុចទី៤ របស់ផែនការមេ និងស្ថានីយ៍ទី៤ ក្នុងឆ្នាំ២០១០ ពុំមានអត្ថន័យអ្វីទេ។ ដើម្បីត្រួតពិនិត្យនូវទំនោរកើនឡើង ឬថយចុះនៃកំរិតចរាចរណ៍លើផ្លូវជាតិលេខ៦ ទិន្នន័យនៃការរាប់ចរាចរណ៍នៅចំនុចទី១ និងចំនុចទី៣ ត្រូវបានគេយកមកវិភាគ។

ការរាប់ចំនុចទី១ គឺស្ថិតនៅរង្វង់មូលរវាងផ្លូវជាតិលេខ៦ និងផ្លូវស៊ីវុត្ថា។ ដូចច្នេះ ដើម្បីដឹងពីកំរិតចរាចរណ៍នៅលើកំណាត់ផ្លូវភាគខាងលិចនៃរង្វង់មូល ការកែសំរួលនូវទិន្នន័យនៃស្ថានីយ៍ទី១ ត្រូវបានយកមកប្រើ។ បើទោះបីថា វាមិនសូវច្បាស់ ទីតាំងនៃការរាប់ទី៣ អាចស្ថិតនៅជិតរង្វង់មូលរវាងផ្លូវជាតិលេខ៦ និងផ្លូវរវាងក្រុង ដែលស្ថិតនៅភាគខាងកើតនៃស្ថានីយ៍រាប់ទី៥។

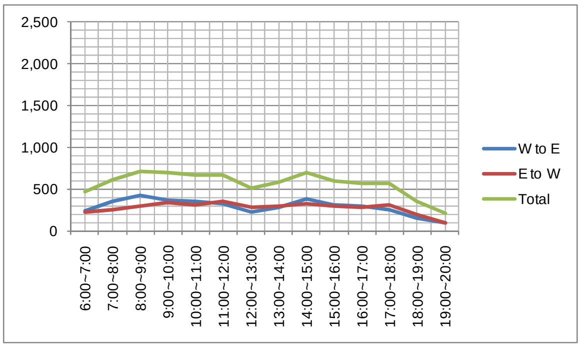
រូបភាព ៤.២៧ និង ៤.២៨ បង្ហាញពីកំរិតចរាចរណ៍លើផ្លូវជាតិលេខ៦ ត្រង់ការរាប់ចំនុចទី១ និងទី៣ ក្នុង PCU។



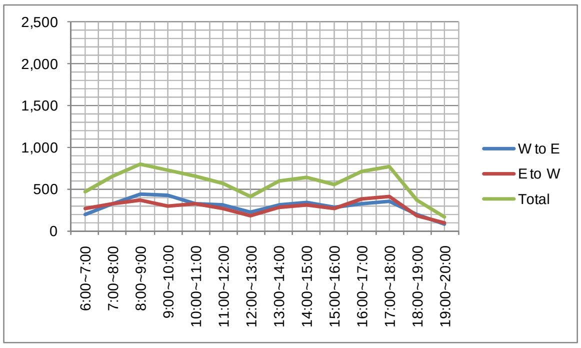
កាលបរិច្ឆេទការស្ទាបស្ទង់: ថ្ងៃទី ១២ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ២០០៤

កាលបរិច្ឆេទការស្ទាបស្ទង់: ថ្ងៃទី ១៣ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ២០០៤

រូបភាព ៤.២៧ កំរិតចរាចរណ៍ក្នុង PCU នៅការរាប់ចំនុចទី១



កាលបរិច្ឆេទការស្ទាបស្ទង់: ថ្ងៃទី ១២ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ២០០៤



កាលបរិច្ឆេទការស្ទាបស្ទង់: ថ្ងៃទី ១៣ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ២០០៤

រូបភាព ៤.២៨ កំរិតចរាចរណ៍ក្នុង PCU នៅការរាប់ចំនុចទី៣

កំរិតចរាចរណ៍នៃការរាប់ចំនុចទី១ ក្នុងឆ្នាំ២០០៤ បានបង្ហាញថា មានកំរិតខ្ពស់ជាងការរាប់នៅឯស្ថានីយ៍ទី១ ក្នុងឆ្នាំ២០១០។ ដោយឡែក ការរាប់នៅឯស្ថានីយ៍ទី៥ ក្នុងឆ្នាំ២០១០បានបង្ហាញថាមានប្រមាណជា ២ដង នៃកំរិតចរាចរណ៍នៃការរាប់ចំនុចទី៣ ក្នុងឆ្នាំ២០០៤។

បើទោះបីថា ផែនការមេបានប៉ាន់ស្មាននូវតំរូវការចរាចរណ៍នាពេលអនាគតលើផ្លូវជាតិលេខ៦ ដូចដែលបានបង្ហាញក្នុងតារាង ៤.១០ យ៉ាងណាក៏ដោយ ក៏អត្រាកំណើនថេរក្នុងកំឡុងឆ្នាំ២០០៤ និងឆ្នាំ២០១០ មិនអាចធ្វើការប៉ាន់ស្មានបានឡើយ។

តារាង ៤.១០ តំរូវការចរាចរណ៍នាពេលអនាគតលើផ្លូវជាតិលេខ៦

ឆ្នាំ	អត្រាកំណើន (% ក្នុងមួយឆ្នាំ)		កំរិតចរាចរណ៍ (យានយន្ត/ថ្ងៃ)			
			ក្រុង		ជាយក្រុង	
	ក្រុង	ជាយក្រុង	ការរាប់ចំនុចទី១	ការរាប់ចំនុចទី២	ការរាប់ចំនុចទី៣	ការរាប់ចំនុចទី៤
២០០៥	១៣.៥%	៩.៨%	៥២៨១១	៣៩៧៣៦	១៦៥៦៣	១២៣៩២

២០១២	៤.១%	៨.១%	៩១៨៨៧	៦១០២៣	៣០៨០០	២២៩៦៨
២០២០	៣.១%	៨.២%	១១៨១៨០	៧៨៤៨៤	៥៧៥៦៨	៤២៩៣០

(PCU/ថ្ងៃ)

ឆ្នាំ	ក្រុង		ជាយក្រុង	
	ការរាប់ ចំនុចទី១	ការរាប់ ចំនុចទី២	ការរាប់ ចំនុចទី៣	ការរាប់ ចំនុចទី៤
២០០៥	៣២៣៧៣	១៨៥៥២	៩៩៣៣	៦២៣២
២០១២	៥៥២៧៨	៣១៦៧៩	១៨៤៧១	១១៥៨៨
២០២០	៧១០៩៦	៤០៧៧៤	៣៤៥២៤	២១៦៥៩

ប្រភព: ការសិក្សាផែនការមេ

ដោយពិចារណាទៅលើសមត្ថភាពទទួលភ្ញៀវទេសចរក្នុងឧស្សានអង្គរ និងការអភិវឌ្ឍន៍/កែលំអបណ្តាញផ្លូវខាងក្នុង និងជុំវិញក្រុងសៀមរាប ដែលបានកំណត់កាលបរិច្ឆេទរួច គេបានវិនិច្ឆ័យថា កំណើនតំរូវការនៃកិរិតចរាចរណ៍ក្នុងតំបន់ឧស្សានអង្គរ នឹងមិនកើនលើសទេ ហើយការអភិវឌ្ឍន៍/កែលំអបណ្តាញផ្លូវដែលបានកំណត់កាលបរិច្ឆេទរួចនឹងអាចបំរើដល់តំរូវការនៃកិរិតចរាចរណ៍នាពេលអនាគត។

៤.២.២ ផែនការអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវថ្នល់ដែលត្រូវបានត្រួតពិនិត្យឡើងវិញ

(១) ការត្រួតពិនិត្យឡើងវិញនូវមធ្យោបាយការងារសំរាប់ផែនការអភិវឌ្ឍផ្លូវដែលបានស្នើឡើង

ដោយផ្អែកទៅលើការពិចារណាដូចខាងក្រោម ផែនការអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវនៅក្នុងផែនការមេត្រូវបានត្រួតពិនិត្យឡើងវិញ និងស្នើឡើង

(i) នៅពេលដែលការបរិយាយនៅក្នុងគំរោង/កម្មវិធីនៃផែនការមេត្រូវបានស្វែងយល់ គំរោង/កម្មវិធីនៃផែនការមេនោះនឹងត្រូវដកចេញពីសំណើ។

(ii) នៅពេលមានការចាំបាច់ក្នុងការត្រួតពិនិត្យឡើងវិញ ឬបន្ថែមនូវគំរោង/កម្មវិធីដែលត្រូវកំណត់ដោយផ្អែកលើស្ថានភាពក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ន លក្ខខណ្ឌនោះនឹងត្រូវបញ្ចូលទៅក្នុងសំណើ។

(iii) នៅពេលដែលគំរោង/កម្មវិធីនៃផែនការមេនៅតែចាំបាច់ដោយផ្អែកថាពុំមានការវិវឌ្ឍន៍ និងស្ថានភាពនៅដដែល គំរោង/កម្មវិធីនឹងត្រូវរក្សាទុកនៅក្នុងសំណើ។

គេអាចនិយាយបានថា តំបន់ក្រុង ក្នុងក្រុងសៀមរាបនៅមានកិរិតនៅឡើយស្ថិតក្នុងតំបន់ដែលហ៊ុំព័ទ្ធដោយផ្លូវជាតិលេខ៦ និងផ្លូវវាងក្រុង។ ក្នុងតំបន់នេះ ផ្លូវដីនៅមាននៅឡើយ ហើយភាគច្រើននៃសំភារៈក្រុងសំរាប់អ្នកតាំងទីលំនៅ/ភ្ញៀវទេសចរត្រូវបានសាងសង់តែនៅតាមផ្លូវក្រាលកៅស៊ូ (ផ្លូវដែលអាចបំរើបានរាល់

បរិយាកាសអាកាសធាតុ) ។

គេបានសង្កេតឃើញថា តំបន់ក្រុង ក្នុងក្រុងសៀមរាបបានពង្រីកទៅកាន់ភាគខាងកើត ខាងក្រៅផ្លូវវាងក្រុង ដែលផែនការមេបានកំណត់ថាជាតំបន់ក្រុងទៅថ្ងៃអនាគត។ ទោះបីជាយ៉ាងនេះក្តី ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធចាំបាច់សំរាប់ទ្រទ្រង់ការពង្រីកក្រុង ដូចជា ផ្លូវក្រាលកៅស៊ូ ខ្សែភ្លើង ប្រព័ន្ធបង្ហូរ និងផ្គត់ផ្គង់ទឹក ពុំទាន់ត្រូវបានផ្តល់ជូនអោយល្អនៅឡើយ។ ដោយថាតំបន់អភិវឌ្ឍន៍ក្រុងថ្មីនេះពុំមានហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធគ្រប់គ្រាន់ គេឃើញមានផ្លូវក្រាលកៅស៊ូ ពីរ ទៅ បី ប៉ុណ្ណោះក្នុងតំបន់នេះ។ ជាមួយគ្នានេះដែរ នៅផ្នែកខាងក្នុងផ្លូវវាងក្រុង គេឃើញមានតំបន់ទំនេរដែលគ្មានការប្រើប្រាស់នៅច្រើននៅឡើយ។ បន្ថែមពីលើនេះ ដូចដែលបានបង្ហាញក្នុងរូបភាព ២.៨ អាគារថ្មីៗភាគច្រើនដែលត្រូវបានសាងសង់បន្ទាប់ពីមានផែនការមេ មានទីតាំងនៅខាងក្នុងផ្លូវវាងក្រុង។

ស្ថិតិបានបង្ហាញថា ចំនួនប្រជាជនក្នុងក្រុង និងចំនួនភ្ញៀវទេសចរមានការកើនឡើងថេរ។ ក្រុងសៀមរាបត្រូវដោះស្រាយបញ្ហាកំណើននេះដោយត្រូវអភិវឌ្ឍន៍ និងពង្រីកតំបន់ក្រុង។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ដោយពិចារណាទៅលើស្ថានភាពប្រើប្រាស់ដីធ្លីក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ន គេអាចវិនិច្ឆ័យបានថា តំបន់ដែលស្ថិតនៅខាងក្នុងផ្លូវវាងក្រុងនៅតែមានសក្តានុពលឆ្លើយតបទៅនឹងតំរូវការពង្រីកក្រុងទៅថ្ងៃអនាគតយ៉ាងហោចណាស់ក្នុងរយៈពេល៥ឆ្នាំទៀត។ ដូច្នេះ ដើម្បីជំរុញអោយមានការពង្រីកក្រុងអោយបានសមរម្យនៅខាងក្នុងផ្លូវវាង វាជារឿងចាំបាច់ដែលត្រូវកែលំអផ្លូវដីក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ន អោយទៅជាផ្លូវក្រាលកៅស៊ូដែលអាចបំរើបានរាល់ស្ថានភាពបរិយាកាស។

ការកែលំអពីផ្លូវដីអោយទៅជាផ្លូវក្រាលកៅស៊ូដែលអាចបំរើបានរាល់ស្ថានភាពបរិយាកាស ក៏នឹងចូលរួមចំណែកធ្វើវិមជ្ឈការសំភារៈក្រុង និងបណ្តាញផ្លូវអោយមានតុល្យភាពបានល្អក្នុងតំបន់ខាងក្នុងផ្លូវវាងក្រុង។

ការវិភាគលើទិន្នន័យនៃការរាប់ចរាចរណ៍បានបង្ហាញថា កំរិតចរាចរណ៍ក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ន ស្ថិតក្នុងដែនសម្ថភាពនៃផ្លូវជាតិដែលមានស្រាប់។ ទិន្នន័យនៃការរាប់ចរាចរណ៍នៅក្បែរផ្សារលើធំថ្មី (ស្ថានីយ៍ទី៥) បានបង្ហាញថា មានកំរិតខ្ពស់។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ បន្ទាប់ពីមានការរាប់ចរាចរណ៍ក្នុងខែមករា ឆ្នាំ ២០១០ ក្រុងសៀមរាប បានបណ្តេញចេញនូវអ្នកលក់តាមចិញ្ចើមផ្លូវដែលបង្កអោយមានការកកស្ទះចរាចរណ៍នៅតាមផ្លូវជាតិលេខ៦ ក្នុងតំបន់នោះ។ ដោយផ្អែកលើការបោសសំអាតនេះ គេបានពិចារណាថា កំរិតចរាចរណ៍នៅស្ថានីយ៍ទី៥ មានការថយចុះពីកំរិតដែលត្រូវបានរាប់។

ការសិក្សាប្រៀបធៀបនៃទិន្នន័យការរាប់ចរាចរណ៍ត្រូវបានធ្វើឡើងរវាងផែនការមេកាលពីឆ្នាំ២០០៤ និងទិន្នន័យការរាប់ចរាចរណ៍ក្នុងឆ្នាំ ២០១០។ ផែនការមេបានធ្វើការរាប់ចរាចរណ៍ចំនួន ៤ កន្លែងលើផ្លូវជាតិលេខ៦ ខណៈដែលទីតាំងនៃកន្លែងរាប់ចរាចរណ៍លើផ្លូវជាតិលេខ៦ នោះ ខុសគ្នាពីទីតាំងនៃការរាប់ចរាចរណ៍លើផ្លូវជាតិលេខ៦ ក្នុងឆ្នាំ ២០១០។ ដោយផ្អែកលើ ភាពខុសគ្នានៃទីតាំងនៃការរាប់នេះ អត្ថន័យនៃការប្រៀបធៀបផ្តើមចេញពីទស្សនៈនៃភាពត្រឹមត្រូវក្នុងន័យវិស្វកម្មមិនអាចវិនិច្ឆ័យបានទេ។ ហើយការសិក្សប្រៀបធៀបនេះ ក៏មិន

អាចអោយគេទាញចេញជាលទ្ធផលដើម្បីព្យាករណ៍ពីអត្រាកំណើននៃតំរូវការចរាចរណ៍ទៅថ្ងៃអនាគតបានដែរ។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ការសិក្សាអាចបង្ហាញដូចខាងក្រោមៈ

· ក៏រិតចរាចរណ៍លើផ្លូវជាតិលេខ៦ រវាងព្រលានយន្តហោះអន្តរជាតិ និងក្រុងសៀមរាបមានការថយចុះពីឆ្នាំ២០០៤ បើមិនដូច្នោះទេ គឺដោយសារមិនមានការកើនឡើងនូវភ្ញៀវទេសចរតាមរយៈជើងហោះហើរ។

· ដោយផ្អែកលើការស្ទាបឡើងវិញនូវផ្លូវជាតិលេខ៦ គេបានយល់ឃើញថា មានភ្ញៀវទេសចរធ្វើដំណើរតាមផ្លូវគោកពីព្រំដែនកម្ពុជា ថៃ។ ទោះបីជាយ៉ាងនេះក្តី តំរូវការចរាចរណ៍ពុំមានលក្ខណៈគួរអោយកត់សំគាល់ទេ ឬ ស្ទើរតែអាចចោលបាន។

· ក៏រិតចរាចរណ៍លើផ្លូវជាតិលេខ៦ នៅភាគខាងកើតស្ទឹងសៀមរាបមានការកើនឡើងពីឆ្នាំ ២០០៤។ ហេតុផលនោះអាចថាៈ

- តំបន់នោះ គឺជាតំបន់ពង្រីកក្រុងយ៉ាងកកកុញ និងបង្កើតអោយមានចរាចរណ៍ចូលមកក្នុងក្រុង។
- មានការកើនឡើងគួរអោយកត់សំគាល់នូវភ្ញៀវទេសចរណ៍តាមផ្លូវគោកដែលមកទស្សនាខេត្តសៀមរាបពីតំបន់ភាគខាងកើតនៃប្រទេស។
- ក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយនេះ ភ្ញៀវទេសចរវៀតណាម ដែលធ្វើដំណើរតាមផ្លូវគោកមានការកើនឡើងគួរអោយកត់សំគាល់។

ពួកគេបានមកខេត្តសៀមរាបតាមផ្លូវពីភាគខាងកើតនៃផ្លូវជាតិលេខ៦។

ដូចនេះ តំរូវការចរាចរណ៍នៅថ្ងៃអនាគតនៃផ្លូវជាតិលេខ៦ នៅភាគខាងលិច នឹងមិនលើសពីសមត្ថភាពផ្លូវជាតិដែលមានស្រាប់ត្រឹមឆ្នាំ២០២០ឡើយ។ តំរូវការចរាចរណ៍ក្នុងពេលអនាគតនៃផ្លូវជាតិលេខ៦ នៅភាគខាងកើតនឹងមានការកើនឡើង។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ នៅពេលមានការកែលំអផ្លូវពីផ្លូវដីខាងក្នុងផ្លូវវាងក្រុងអោយទៅជាផ្លូវក្រាលកៅស៊ូ ត្រូវបានអនុវត្ត កំណើនចរាចរណ៍នឹងត្រូវរំដោះទៅក្នុងបណ្តាញផ្លូវក្នុងក្រុង។ ក៏រិតចរាចរណ៍លើផ្លូវជាតិលេខ៦ នឹងមិនលើសពីសម្ថភាពផ្លូវជាតិឡើយ ខណៈដែលមានចរាចរណ៍ឆ្លងកាត់ក្រុងសៀមរាបមានតែបន្តិចបន្តួច ហើយភាគច្រើននៃចរាចរណ៍លើផ្លូវជាតិលេខ៦ គឺធ្វើដំណើរទៅទីស្នាក់អាស្រ័យក្នុងតំបន់ក្រុង និងឧស្សានបេតិកភណ្ឌ។ ដូច្នេះ គេអាចពិចារណាឃើញថា ការកែលំអបណ្តាញផ្លូវខាងក្នុងផ្លូវវាងក្រុងនឹងអាចរំដោះកំណើនចរាចរណ៍ក្នុងថ្ងៃអនាគតបាន។

ជាលទ្ធផល ទស្សនៈជាមូលដ្ឋានសំរាប់ការបង្កើតអោយមាន នូវការកែលំអ/អភិវឌ្ឍបណ្តាញផ្លូវត្រូវបានសង្ខេបដូចខាងក្រោមៈ

- ការកែលំអ/អភិវឌ្ឍបណ្តាញផ្លូវខាងក្នុងផ្លូវវាងក្រុង គឺជាអាទិភាពចំបងបំផុត
- ការកែលំអ/អភិវឌ្ឍបណ្តាញផ្លូវខាងក្រៅផ្លូវវាងក្រុង គឺជាអាទិភាពចំបងបន្ទាប់
- ការពង្រីកផ្លូវជាតិលេខ៦ អោយទៅផ្លូវដែលមាន៤ ខ្សែ មិនមានការចាំបាច់

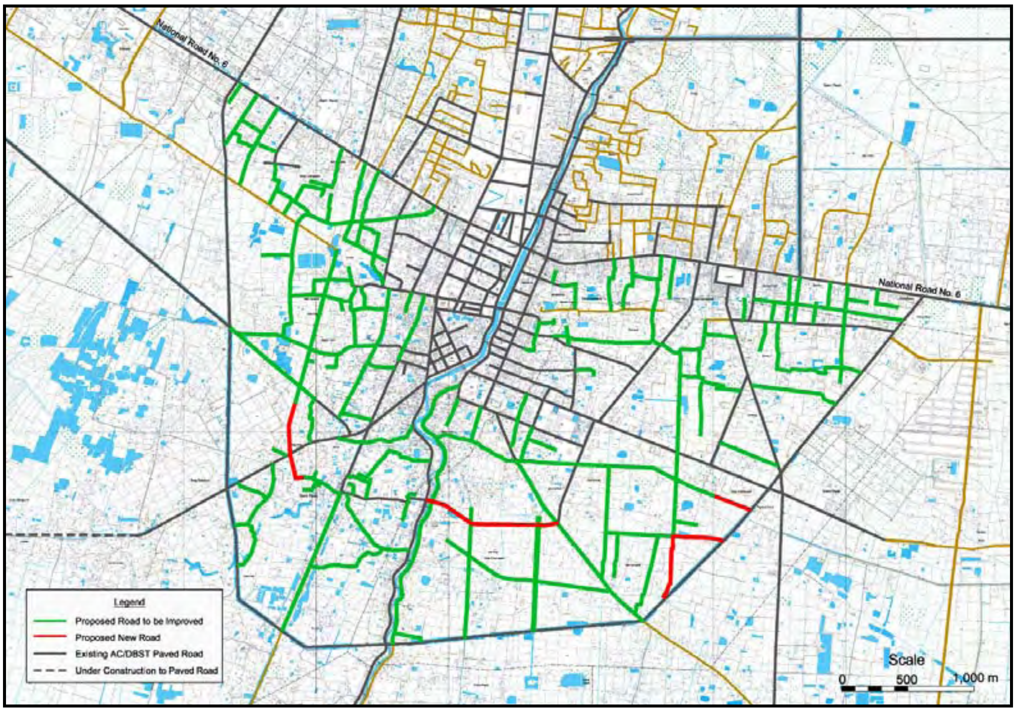
- គំរោងផ្លូវរណបនឹងផ្លូវជាតិលេខ៦ គួរត្រូវបានស្នើជាផគំរោងអាទិភាពទី៣ ឯករាជ្យចេញពីការកែលំអ/ អភិវឌ្ឍន៍បណ្តាញផ្លូវខាងក្រៅផ្លូវវាងក្រុង។

(២) ការអភិវឌ្ឍន៍/ កែលំអបណ្តាញផ្លូវនៅក្នុងតំបន់ក្រុង

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

ដោយផ្អែកលើទស្សនៈនៃការរៀបចំក្រុង ការកែលំអបណ្តាញផ្លូវសំខាន់ៗខាងក្នុងផ្លូវវាងក្រុងត្រូវបានស្នើឡើងដោយផែនការមេ ហើយរំពឹងថានឹងត្រូវបញ្ចប់មុនឆ្នាំ ២០១២។ ដោយផ្អែកលើការសិក្សាតាមដាន បានបង្ហាញអោយឃើញថា ផែនការសេដ្ឋកិច្ចសង្គមក្នុងដែលបានលើកឡើងស្ថិតក្រោមការវាយតំលៃស្ទើរ។ រីឯផែនការសេដ្ឋកិច្ចពិតបានឈានដល់ផែនការក្នុងឆ្នាំ២០២០រួចទៅហើយ។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ការកែលំអផ្លូវក្នុងក្រុង ក្នុងផ្លូវជាតិលេខ៦ និងផ្លូវវាងក្រុងគឺមិនទាន់មានការកែលំអនៅឡើយ។ ដូច្នេះវាត្រូវបានគេចាត់ទុកថាការកែលំអបណ្តាញផ្លូវខាងក្នុងផ្លូវវាងក្រុងគឺចាំបាច់ជាបន្ទាន់។ បន្ថែមពីលើនោះ ផ្តើមចេញពីទស្សនៈក្នុងការស្វែងយល់អំពីបរិស្ថានក្រុងដែលស្អាត និងមានសុវត្ថិភាព ការកែលំអផ្លូវគ្រួសក្រហមគឺជារឿងចាំបាច់។ បេក្ខភាពនៃផ្លូវគ្រួសក្រហមដែលត្រូវកែលំអត្រូវបានត្រួតពិនិត្យ និងពិចារណាយ៉ាងយកចិត្តទុកដាក់។

រូបភាព ៤.២៩ បង្ហាញបណ្តាញផ្លូវក្នុងក្រុងដែលត្រូវកែលំអអោយទៅជាផ្លូវបំរើបានគ្រប់ស្ថានភាពបរិយាកាស(ផ្លូវក្រាលកៅស៊ូ)។ ប្រវែងសរុបនៃផ្លូវដែលត្រូវកែលំអមានប្រមាណជា ៧០ គីឡូម៉ែត្រ។ ក្នុងគោលដៅអភិវឌ្ឍនៃបណ្តាញផ្លូវនេះ ការកែលំអរង្វង់មូល ការដំឡើងផ្លាកសញ្ញា អំពូលភ្លើងតាមដងផ្លូវ និងប្រព័ន្ធបង្ហូរទឹក ក៏នឹងត្រូវអនុវត្តផងដែរ។

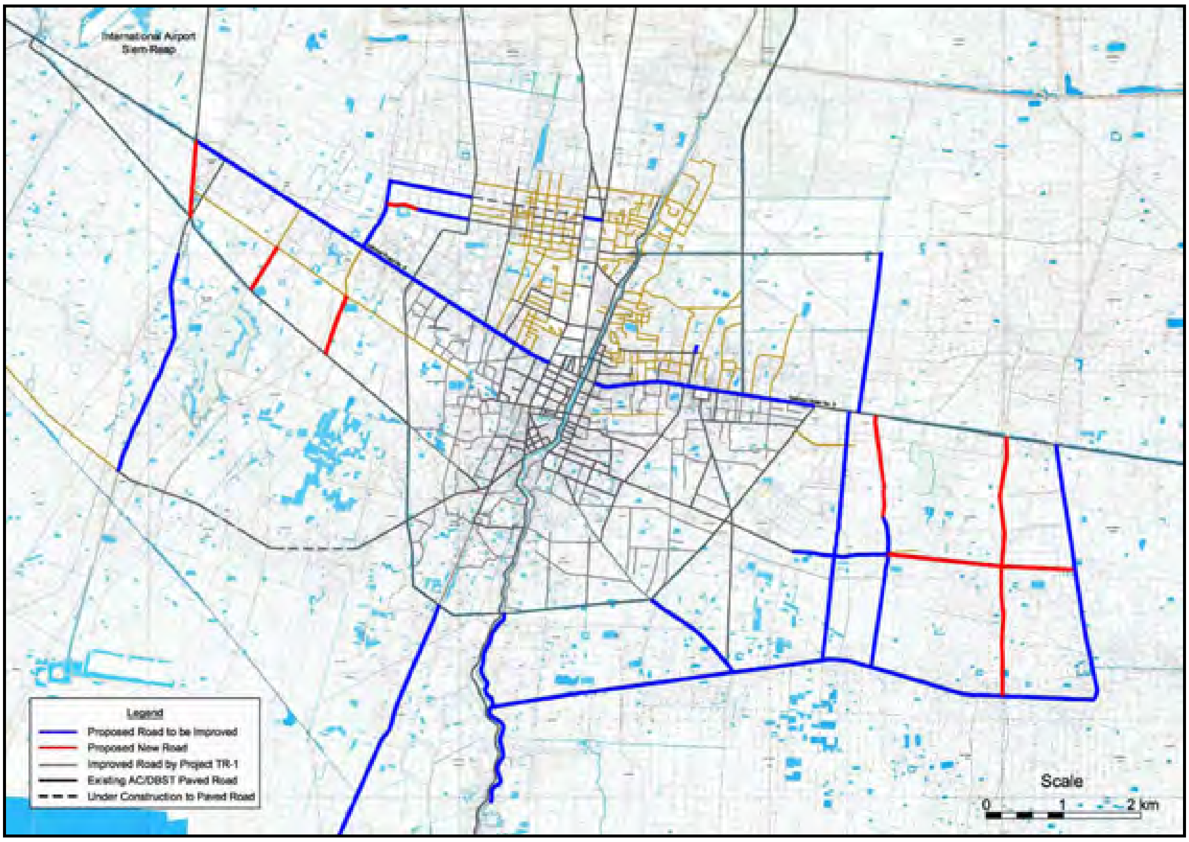


រូបភាព ៤.២៩ ការកែលំអបណ្តាញផ្លូវក្នុងក្រុងក្នុងផ្លូវជាតិលេខ៦ និងផ្លូវវាងក្រុង

TR-2ការកែលំអបណ្តាញផ្លូវក្នុងក្រុងខាងក្រៅផ្លូវវាងក្រុង

ផែនការមេបានស្នើអោយមានការផ្តល់ជូននូវបណ្តាញផ្លូវសំខាន់ៗក្នុងតំបន់ក្រុងក្នុងពេលអនាគត (ភាគខាងកើត និងភាគអគ្នេយ៏នៃទីក្រុង) រវាងឆ្នាំ២០១២ និង ឆ្នាំ២០២០។ ដោយផ្អែកលើហេតុផលដូចគ្នានៃការកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័សនៃកំណើនប្រជាជនក្នុងទីក្រុងដូចដែលបានលើកឡើងខាងលើការកែលំអបណ្តាញផ្លូវក្នុងក្រុងខាងក្រៅផ្លូវវាងក៏ទាមទារអោយមានការអនុវត្តក្នុងរយៈពេលវែងផងដែរ។

រូបភាព ៤.៣០ បង្ហាញបណ្តាញផ្លូវដែលបានស្នើឡើងដើម្បីអោយមានការកែលំអ ឬសាងសង់ថ្មីដោយ TR-2។ ប្រវែងសរុបនៃបណ្តាញផ្លូវដែលបានស្នើឡើងមានប្រវែងប្រហែល ៦០ គីឡូម៉ែត្រ។



រូបភាព ៤.៣០ ការកែលំអបណ្តាញផ្លូវក្នុងក្រុងខាងក្រៅផ្លូវវាងក្រុង

គេបានកត់សំគាល់ថា ការកសាងផ្លូវបញ្ចៀសត្រូវបានគេធ្វើផែនការរួចរាល់ហើយ ដោយឆ្លងកាត់ភាគខាងលិច និងខាងជើងនៃតំបន់ឧស្សាហកម្ម។ ការកសាងនឹងត្រូវចាប់ផ្តើមនៅក្នុងឆ្នាំ២០១០។ ការកសាងផ្លូវបញ្ចៀសក្រុងនេះរួមមាន ការកែលំអផ្លូវដែលមានស្រាប់ប្រវែង ១៦.៣ គីឡូម៉ែត្រ និងការកសាងផ្លូវថ្មីមានប្រវែង ៤.៦ គីឡូម៉ែត្រ ដូចដែលបានផ្តល់ជូនក្នុងទីតាំងផែនទី ក្នុងទំព័របន្ថែម D-៣

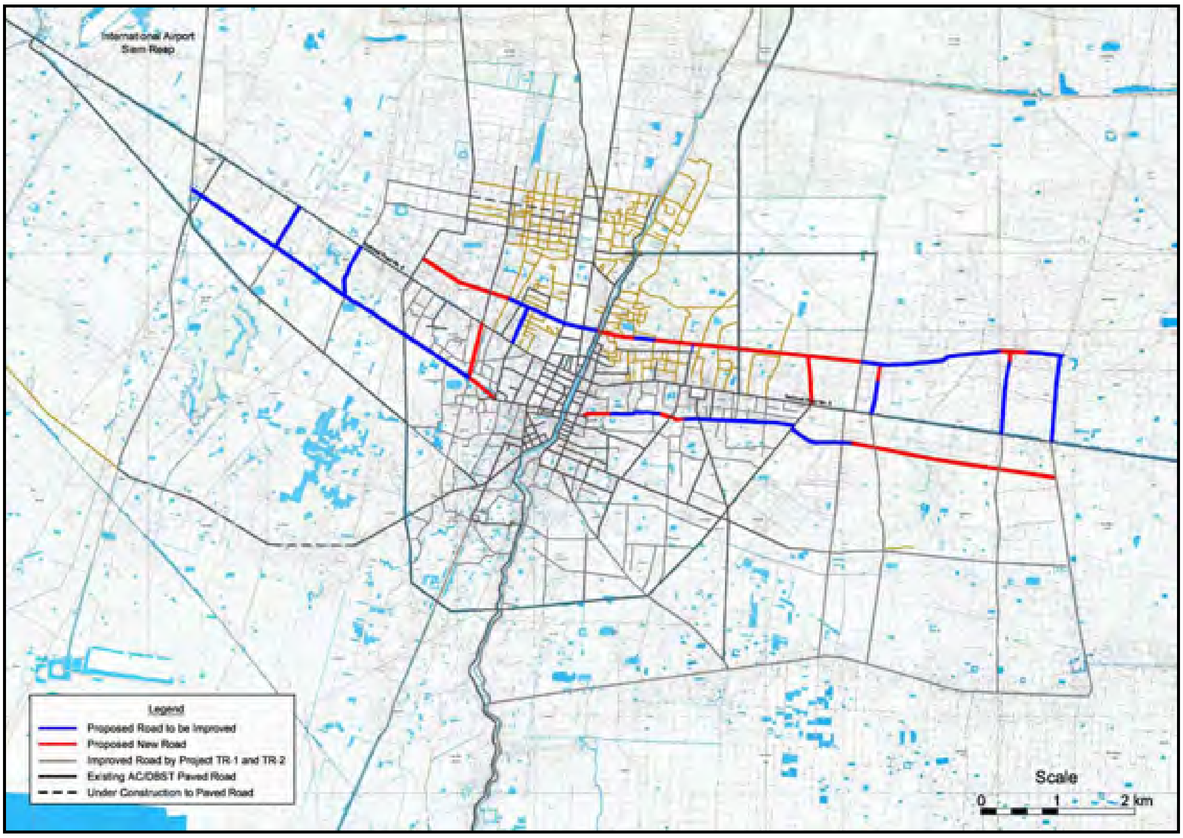
TR-3ការកសាងបណ្តាញផ្លូវរណបនឹងផ្លូវជាតិលេខ៦

ចរាចរនៅលើផ្លូវជាតិលេខ៦ មិនទាន់កកកុញខ្លាំងនៅឡើយ។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ វាចាំបាច់ត្រូវ

មានការផ្តល់ជូននូវផ្លូវជំរើសដើម្បីរំដោះចរាចរក្នុងពេលអនាគតអោយបានជាមុន។ ផែនការមេបានស្នើអោយមានផ្លូវជំរើសចំនួន ២ ស្របទៅនឹងផ្លូវជាតិលេខ៦ ដោយស្ថិតនៅភាគខាងជើង និងភាគខាងត្បូង និងផ្លូវភ្ជាប់រវាងផ្លូវជាតិលេខ៦ និងផ្លូវស្របទាំងនេះ។ ដើម្បីពង្រឹងនូវបណ្តាញផ្លូវ និងស្វែងយល់អំពីការបែងចែកចរាចរណ៍អោយបានសមស្របនៅក្នុងទីក្រុង វាទាមទារចាំបាច់អោយមានការអនុវត្តនូវ TR-3 ក្នុងជំហានដំបូងអោយបានច្រើនតាមតែអាចធ្វើទៅបាន។

ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ផ្លូវស្របទាំងនេះ ដែលស្ថិតនៅភាគខាងជើង និងខាងត្បូងផ្លូវជាតិលេខ៦ ត្រូវឆ្លងកាត់តំបន់ដែលមានសំណង់អគារ។ ការអនុវត្តការសាងសង់ផ្លូវទាំងនេះ ទាមទារអោយមានការប្តូរការតាំងទីលំនៅរបស់ប្រជាជន កំទេចអគារ និងផ្ទះសំបែងចោលជាច្រើន។ វាត្រូវបានគេប្រមើរមើលឃើញថា ការទទួលយកគំរោងផ្លូវស្របនេះ ចាំបាច់នូវដំណើរការប្រើរយៈពេលយ៉ាងយូរដើម្បីអោយមានការព្រមព្រៀងរវាងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធរបស់រដ្ឋាភិបាល និងគំរោងដែលប៉ះពាល់ដល់ប្រជាពលរដ្ឋ។

ដោយផ្អែកទៅលើសារៈសំខាន់នៃផ្លូវរណបទាំងនេះ និងការលំបាកជាច្រើនក្នុងការអនុវត្ត គេបានវិនិច្ឆ័យអោយស្នើនូវគំរោងឯករាជ្យ ដូចជា TR-3 បន្ថែមទៅលើ TR-1 និង TR-2។

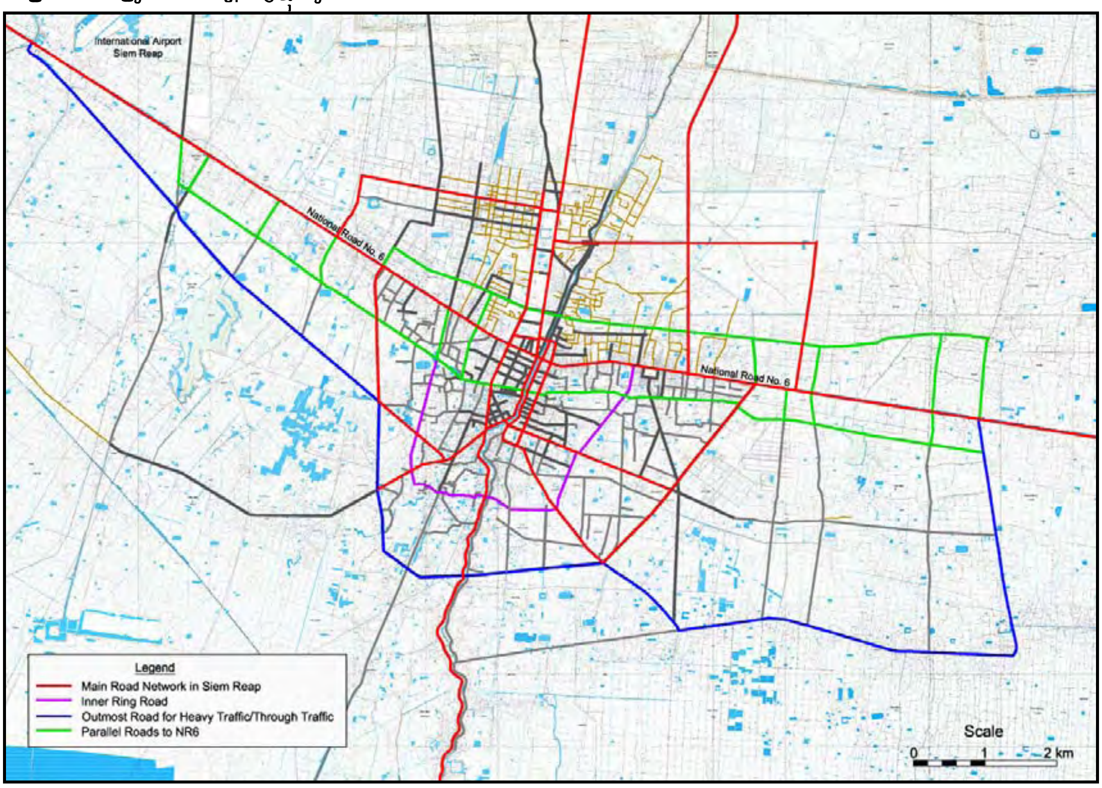


ប្រភព: ការសិក្សាតាមដាន

រូបភាព ៤.៣១ TR-3 ការសាងសង់ផ្លូវរណបនឹងផ្លូវជាតិលេខ៦

ក្នុងលទ្ធផលចុងក្រោយរបស់ TR-1 TR-2 និង TR-3 ផែនការអភិវឌ្ឍផ្លូវផ្តល់ក្នុងឆ្នាំ ២០២០ ក្នុង

ក្រុងសៀមរាប ត្រូវបានបង្ហាញក្នុងរូបភាព ៤.៣២ ។



រូបភាព ៤.៣២ ផែនការអភិវឌ្ឍផ្លូវថ្នល់ (TR-1 TR-2 និង TR-3)

(៣) ការអភិវឌ្ឍន៍/ កែលំអបណ្តាញផ្លូវនៅក្នុងតំបន់ក្រុង

TR-4ការកែលំអស្ថាប័ន និងយុទ្ធនាការសុវត្ថិភាពចរាចរ

ក្នុងឆ្នាំ ២០០៤ រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្របានបង្កើតផែនការសកម្មភាពចំនួន ១៥ ដើម្បីបង្កើនលើសុវត្ថិភាពចរាចរ និងប្រឆាំងនឹងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរ។ ផ្តើមចេញពីផែនការសកម្មភាពទាំងនេះ ផែនការមេបានស្នើអោយខេត្តសៀមរាប/ ក្រុងសៀមរាបអនុវត្តនូវផែនការសកម្មភាពចំនួន ៨ ដូចខាងក្រោម៖

តារាង ៤.១១ ផែនការសកម្មភាពសុវត្ថិភាពផ្លូវ

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

(ជ) យុទ្ធនាការសុវត្ថិភាពចរាចរសាធារណៈ

ប្រភព: ការសិក្សាផែនការមេ

គេបានវិនិច្ឆ័យថា ផែនការសកម្មភាពសំរាប់សុវត្ថិភាពចរាចរទាំងនេះនៅតែទាមទារអោយមានការអនុវត្ត សំរាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ដោយនិរន្តរភាពក្រុងសៀមរាប ។ តំរូវការនៃផែនការសកម្មភាពនីមួយៗមានដូចខាង ក្រោមៈ

(ក) ការផ្សព្វផ្សាយពីសុវត្ថិភាពចរាចរ និង ទីតាំងដែលងាយគ្រោះថ្នាក់

ការធ្វើឱ្យខូចផ្ទៃខាងលើផ្លូវគ្រលុក ទទឹងផ្លូវតូចចង្អៀត រឺការភ្ជាប់ផ្លូវមិនស៊ីសង្វាក់គ្នា និងទទឹងស្ពានតូចចង្អៀត គឺជាកត្តាដែលនាំឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរ ទោះជាបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ បើយើងមានដាក់ផ្លាកសញ្ញាព្រមាន វានាំឱ្យមានការប្រុងប្រយ័ត្នពីអ្នកបើកបរក្នុងការការពារសុវត្ថិភាពចរាចរ ចំពោះទីតាំងដែលមិនមានសុវត្ថិភាព គ្រប់គ្រាន់ ។ ដូច្នេះ ការត្រួតពិនិត្យទីតាំងដែលងាយគ្រោះថ្នាក់ និងកត្តាផ្សេងៗទៀតដែលចាំបាច់ក្នុងការពង្រឹង សុវត្ថិភាពនៃការប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ ។ លទ្ធផលនៃការត្រួតពិនិត្យ គួរតែត្រូវធ្វើការផ្សព្វផ្សាយឱ្យបានយល់ដឹង ដូច្នេះ អ្នកបើកបរ អាចយល់ដឹងពីទីតាំងដែលងាយគ្រោះថ្នាក់ និងកត្តាផ្សេងៗទៀត នាំងឱ្យពួកគេប្រុងប្រយ័ត្នពីសុវត្ថិភាពនៃការបើកបររបស់ខ្លួន ។

(ខ) ការកែលំអបរិស្ថាន និង ផ្លាកសញ្ញាតាមដងផ្លូវ

ផ្លូវសាធារណៈគួរតែរៀបចំដាក់ផ្លាកសញ្ញា ដើម្បីធានាសុវត្ថិភាពនៃការប្រើប្រាស់ផ្លូវ ។ ផ្លាកសញ្ញាផ្លូវនិងផ្លាកសំគាល់ ការដាក់ភ្លើងតាមដងផ្លូវ ។ល។ គួរតែត្រូវបានដំឡើងតាមទីតាំងសំខាន់ៗ ការចតលើផ្លូវនិងការចតមិនត្រូវផ្លូវ គួរតែត្រូវរៀបចំឱ្យមានសណ្តាប់ធ្នាប់សមរម្យ នៅតំបន់ដែលមានដង់ស៊ីតេខ្ពស់ ជាពិសេសគឺតំបន់ដែលមានការធ្វើជំនួញមមាញឹកគឺតំបន់កណ្តាលក្រុង ។ ការផ្តល់ឱ្យមានផ្លូវតូចៗពិសេស ត្រូវបានណែនាំក្នុងការអនុញ្ញាតិឱ្យការធ្វើចរាចរ ដោយម៉ូតូ កង់ និង អ្នកថ្មើរជើង ។

(គ) ការអប់រំសុវត្ថិភាពចរាចរលើដងផ្លូវសំរាប់កុមារ

ការអប់រំសុវត្ថិភាពចរាចរសំរាប់កុមារ គឺជាការសំខាន់ណាស់ ។ពួកគេអាចយល់ដឹងពីច្បាប់ចរាចរ រឺសេចក្តីណែនាំពីចរាចរតាមរយៈកម្មវិធីអប់រំ ចាប់តាំងពីកុមារភាព ។ ការអប់រំពីសុវត្ថិភាពចរាចរនេះ ត្រូវបានណែនាំធ្វើចាប់ថ្នាក់ទី១ នៅបឋមសិក្សា ដោយមានការចូលរួមពីលោកគ្រូ អ្នកគ្រូ និងអាណាព្យាបាល របស់ពួកគេផងដែរ ការងារនេះត្រូវបានរំពឹងថា អ្នកចូលរួមនឹងមានការយល់ដឹងច្បាស់ពីច្បាប់ចរាចរ ។

(ឃ) ការអនុវត្តន៏ច្បាប់

ដើម្បីកាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរតាមដងផ្លូវ ការអនុវត្តន៏ ច្បាប់គួរតែ "បានឆាប់ ច្បាស់លាស់ និងឱ្យម៉ឺងម៉ាត់" ដើម្បីកែតម្រូវនូវអាកប្បកិរិយានៃការប្រើប្រាស់ផ្លូវ ។

(ង) ការត្រួតពិនិត្យបច្ចេកទេសយានយន្ត

ការត្រួតពិនិត្យបច្ចេកទេសយានយន្តតាមកាលកំណត់ គួរតែត្រូវបានអនុវត្ត ដោយយោងតាមច្បាប់

និងសេចក្តីណែនាំ ។ រថយន្តដែលមិនមានការត្រួតពិនិត្យបច្ចេកទេស អាចជួបបញ្ហាហ្វ្រាំងមិនស៊ី បែកកង់ បញ្ហាចង្កូត និងខូចភ្លើងស៊ីញ៉ូ នឹងបណ្តាលឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរក្នុងពេលបើកបរ ។

（ច） ការបណ្តុះបណ្តាលអ្នកបើបបរ

ស្ថិតិនៃការគ្រោះថ្នាក់ចរាចរតាមដងផ្លូវបានបង្ហាញថា ភាគច្រើននៃគ្រោះថ្នាក់ចរាចរបណ្តាលមកពីការខុសឆ្គងរបស់អ្នកដែលខ្វះការប្រុងប្រយ័ត្ន ។ ការបណ្តុះបណ្តាលអ្នកបើកបរ ស្តីពីច្បាប់ចរាចរ សុវត្ថិភាពតាមដងផ្លូវ ការបើកបរប្រុងប្រយ័ត្នការពារខ្លួនឯង និងការបើកបរដែលមានការប្រុងប្រយ័ត្នខ្ពស់ គឺជាការងារអាទិភាព ។

（ឆ） ជំនួយបន្ទាន់សំរាប់អ្នករងគ្រោះដោយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរ

តួនាទី នៃក្រុមជំនួយបន្ទាន់ គឺត្រូវនាំយកអ្នករងគ្រោះធ្ងន់ធ្ងរទៅកាន់មន្ទីរពេទ្យ ជាបន្ទាន់តាមដែលអាចធ្វើទៅបាន និងផ្តល់ឱ្យពួកគេនូវការជួយស្រោចស្រង់ទីមួយនៅពេលធ្វើការផ្លាស់ប្តូរ ។

（ជ） ការធ្វើយុទ្ធនាការសាធារណៈសំរាប់សុវត្ថិភាពចរាចរតាមដងផ្លូវ

ការធ្វើយុទ្ធនាការសាធារណៈពីសុវត្ថិភាពចរាចរ គួរតែផ្តោលលើអ្នកថ្មើរជើង អ្នកជិះកង់ អ្នកជិះម៉ូតូដែលជាអ្នកគួរតែប្រើប្រាស់ផ្លូវច្រើនឱ្យបានសមស្រប ដែលតែងតែមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរ ។

<u>TR-5 គំរោងស្តារប្រព័ន្ធបណ្តាញផ្លូវនៅតំបន់បេតិកភ័ណ្ឌជនបទ</u>

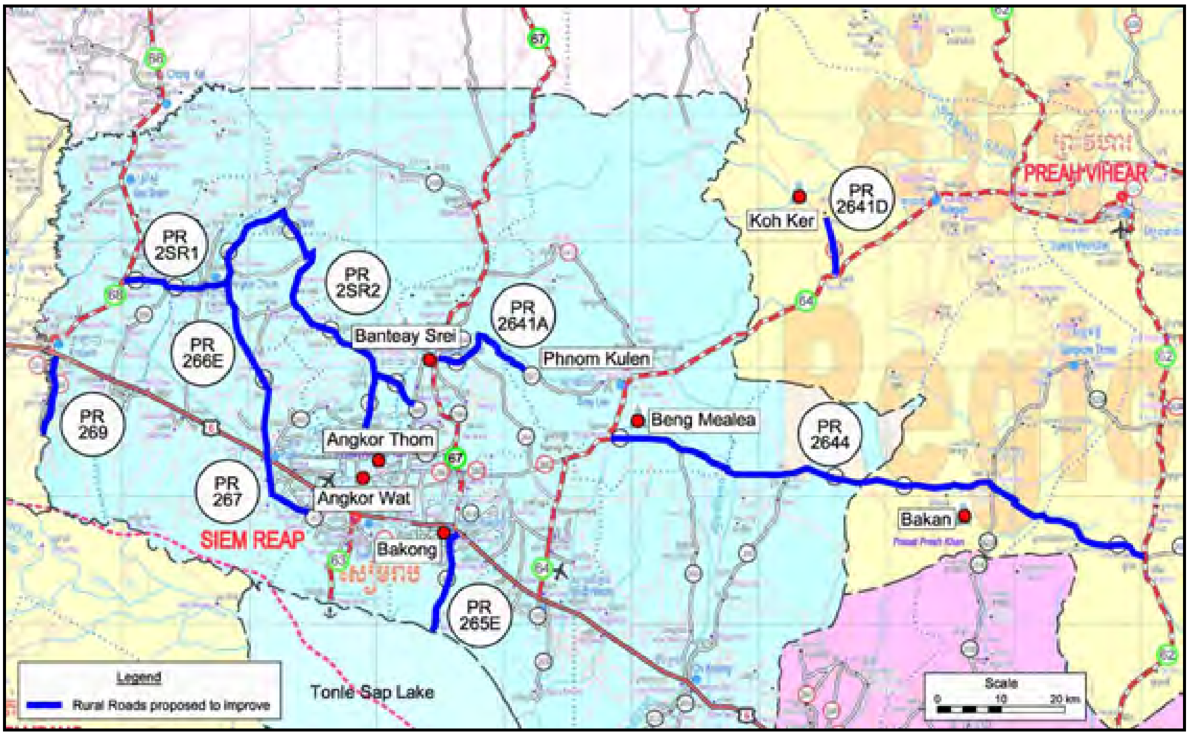
ដូចក្នុងរបាយការណ៍ជំពូក ទី ៤.២.១ ផ្លូវចូលទៅតំបន់បេតិកភ័ណ្ឌដាច់ស្រយាលមួយចំនួន ត្រូវបានស្នើដោយផែនការមេបានកែលំអរួចហើយ។ គោលបំណងនៃគំរោងនេះ គឺត្រូវស្តារកែលំអនូវ "ផ្លូវចូលណាដែលមិនទាន់បានកែលំអ " ចំពោះគំរោងដែលស្នើដោយផែនការមេ និងផ្លូវខេត្តបន្ថែមទៀតដែលមានក្នុងតារាងខាងក្រោម។ ជាលទ្ធផលនៃផ្លូវចូលដែលបានកែលំអកាលពីមុន ចំនួនអ្នកទេសចរទៅទស្សនាតំបន់បេតិកភ័ណ្ឌជនបទ ដូចជាភ្នំគូលេន （ឧទ្យានជាតិ）និង បឹងមាលា មានការកើនឡើង ដោយសារតែមានបេតិកភ័ណ្ឌនៅតាមជនបទជាច្រើនរាប់បញ្ចូលទាំងបេតិកភ័ណ្ឌដែលរកមិនទាន់ឃើញផងនោះ ជាការចាំបាច់ត្រូវតែកែលំអផ្លូវជនបទ ដើម្បីបង្កើនតំបន់ទេសចរណ៍ និងទំលាប់ពួកគេ ផ្អែកលើយុទ្ធសាស្ត្រវិស័យទេសចរណ៍ ក្នុងផែនការមេ ក៏ដូចជាការផ្តល់នូវទីតាំងទាក់ទាញទេសចរណ៍ថ្មីនៅតំបន់ជនបទ និងធ្វើឱ្យទេសចរណ៍ស្នាក់នៅបានយូរ ។

តារាង ៤.១២ បញ្ជីផ្លូវតំបន់ជនបទដែលត្រូវបានស្នើនៃគំរោង TR-5

ផ្លូវលេខ	ប្រវែងផ្លូវ （គីឡូម៉ែត្រ）	បេតិកភ័ណ្ឌជនបទ

ផ្លូវខេត្តលេខ: ២៦៤៤	៦៥	បាកាន
ផ្លូវខេត្តលេខ: ២៦៤១ D	១០	កោះកេរ
ផ្លូវខេត្តលេខ: ២៦៤១	២៥	ភ្នំគូលេន
ផ្លូវខេត្តលេខ: ២៦៦ E	៤៦	
ផ្លូវខេត្ត 2SR1	៦	
ផ្លូវខេត្ត 2SR2	៤៥	
ផ្លូវខេត្តលេខ: ២៦៩	១៣	
ផ្លូវខេត្ត ២៦៥E	៦.៥	
ផ្លូវខេត្តលេខ: ២៦៧	១៨	

ប្រភព: ការសិក្សាតាមដាន



រូបភាព ៤.៣៣ ទីតាំងផែនទីផ្លូវដែលបានស្នើនៃគំរោង TR-5

TR-6 ការណែនាំឱ្យមានការប្រើប្រាស់សេវាដឹងជញ្ជូនសាធារណៈដែលមិនប៉ះពាល់បរិស្ថាននៅតំបន់ឧទ្យានអង្គរ

ទិដ្ឋភាពរួមនៃការអភិរក្សបេតិកភ័ណ្ឌបុរាណ និងការការពារនៃការកើនឡើងកំដៅ ត្រូវបានយកចិត្តទុកដាក់ការដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈដែលមិនប៉ះពាល់បរិស្ថាន (រថយន្តប្រើអគ្គិសនីយ) នៅតំបន់ឧទ្យានអង្គរ គឺជាការល្អប្រសើរ និងជាអ្វីដែលយើងចង់បាន ។ ក្នុងក្របខ័ណ្ឌនៃការអភិវឌ្ឍន៍ក្រុងសៀមរាប ដែលជាតំបន់ប៉ូលទេសចរណ៍បេតិកភ័ណ្ឌបុរាណ ការដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់នូវសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈមិនប៉ះពាល់បរិស្ថាន មិនមែន

មានតែនៅអង្គរធំនោះទេ សូម្បីតែនៅឧទ្យានអង្គរក៏ត្រូវមានដែរ ។

សមាសធាតុនៃគំរោងមានដូចខាងក្រោម:

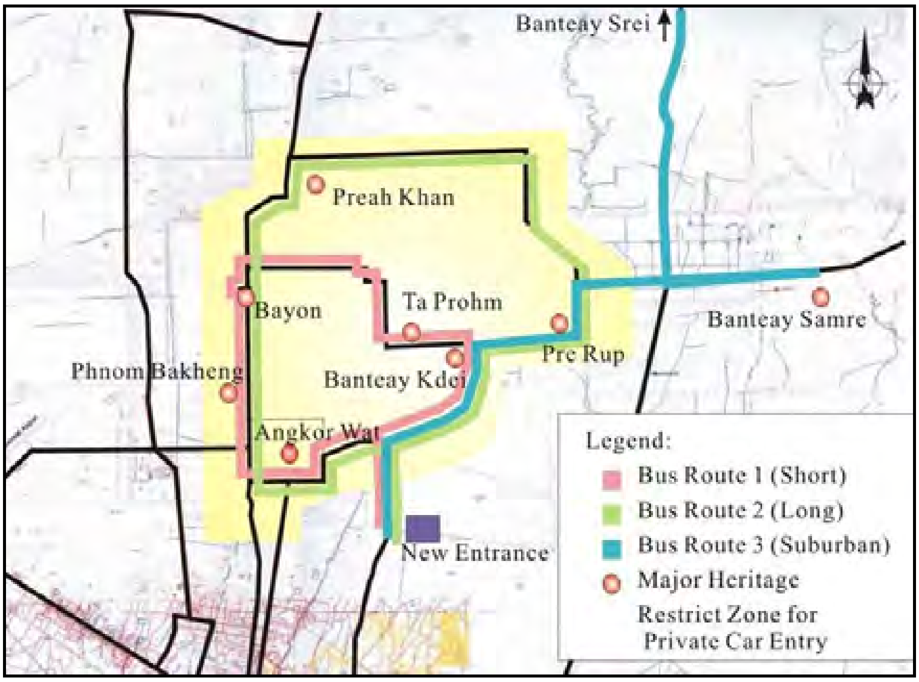
- ដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់រថយន្តក្រុងមិនប៉ះពាល់បរិស្ថាន
- ការដាក់ដំឡើងនូវចំណតរថយន្តក្រុង និងគ្រឿងបំពាក់ដែលពាក់ព័ន្ធ
- សាងសង់ទីតាំងចែកចាយ

ជាយោបល់បន្ថែម សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈដែលត្រូវបានស្នើ គឺត្រូវរៀបចំនៅតំបន់ឧទ្យានអង្គររួមគ្នាជាមួយនឹងការបង្កើតច្បាប់ហាមឃាត់ ការចូលនៃរថយន្តឯកជនរាប់បញ្ចូលទាំងរថយន្តទេសចរណ៍ ម៉ូតូកង់បីទៅក្នុងតំបន់ឧទ្យានអង្គរ ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាអនាធិប្បតេយ្យនៃល័ក្ខខ័ណ្ឌចរាចរ ។ ផ្លូវដែលបានស្នើសំរាប់សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ និងតំបន់រឹតបន្តឹងសំរាប់រថយន្តឯកជនចូលដែលបានបង្ហាញក្នុង រូបភាព ៤.៣៤ ។ផ្លូវដែលស្នើសេវាដឹកជញ្ជូនមិនប៉ះពាល់បរិស្ថាននេះមាន ៣ ខ្សែ:

- ផ្លូវវង់តូច ដែលភ្ជាប់ពី ប្រាសាទបន្ទាយក្តី តាព្រហ្ម បាយន្ត ភ្នំបាខែង និងប្រាសាទអង្គរវត្ត ។
- ផ្លូវវង់ធំ ដែលរាប់បញ្ចូលទាំង ប្រាសាទប្រែរូប ព្រះខ័ណ្ឌ បូកជាមួយនឹងផ្លូវវង់តូច និងតាព្រហ្មផងដែរ ។
- ក្របខ័ណ្ឌផ្លូវ ទៅកាន់ប្រាសាទបន្ទាយស្រីរហូតដល់ផ្លូវទៅកាន់ប្រាសាទបន្ទាយសំរ៉ែ ។

ការងារនេះត្រូវបានស្នើថា អាជ្ញាធរអប្សារា ជាអ្នកអនុវត្តនឹរៀបចំបណ្តាញសេវាដឹកជញ្ជូនមិនប៉ះពាល់បរិស្ថាន និងតំលៃនៃការដឹកជញ្ជូននឹងត្រូវរាប់បញ្ចូលទាំងតំលៃចូលទស្សនានៅតំបន់ឧទ្យានអង្គរ ។ សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនភ្ញៀវទេសចរណ៍ទៀតទាត់នឹងអាចបញ្ចៀសនូវការប្រើប្រាស់ចំណតដ៏ធំខាងមុខឧស្សានបេតិកភណ្ឌនីមួយៗ ក្នុងតំបន់១ បាន។

ច្បាប់ហាមឃាត់មិនឱ្យរថយន្តឯកជនចូលបរិវេណឧទ្យានអង្គរ គួរតែត្រូវបានបង្កើតឡើងជាមួយនឹងការយល់ព្រមដោយសមស្របពីគ្រប់ភាគីដែលពាក់ព័ន្ធ រាប់បញ្ចូលទាំងអ្នកបើកបរ ម៉ូតូកង់បី អ្នកបើបររថយន្តក្រុងដឹកអ្នកទេសចរ និងភ្នាក់ងារដឹកជញ្ជូន ។ ជាយោបល់បន្ថែម អាជ្ញាធរអប្សារា ត្រូវតែផ្តល់អាទិភាពនូវឱកាសការងារដល់អ្នកបើកបរម៉ូតូកង់បី អ្នកបើកបររថយន្តក្រុងដឹកទេសចរ ក្នុងពេលជ្រើសរើសអ្នកបើកបរសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈមិនប៉ះពាល់ដល់បរិស្ថាន ។



ប្រភព: ការសិក្សាផែនការមេ

រូបភាព ៤.៣៤ ផ្លូវដែលស្នើសំរាប់សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ និងតំបន់រឹតបន្តឹងមិនឱ្យរថយន្តឯកជនចូល

TR-7 សាងសង់ផ្លូវជិះកង់នៅតំបន់ឧទ្យានអង្គរ

ចំនួនអ្នកជិះកង់ទស្សនាតំបន់ឧទ្យានអង្គរច្រើនគួរឱ្យកត់សំគាល់ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយផ្លូវជិះកង់មិនទាន់ត្រូវបានសាងសង់នៅឡើងទេ នៅតំបន់នោះចាប់តាំងពីផែនការមេដែលបានស្នើឡើង ។ បច្ចុប្បន្ននេះភ្ញៀវទេសចរជិះកង់នៅតែប្រើប្រាស់ផ្លូវរថយន្តសំរាប់ជិះកង់ដដែល ដែលប្រើបាស់ស្ថានភាពចរាចររួមគ្នា ។ទស្សនៈវិស័យនៃការថែរក្សាសុវត្ថិភាព និងភាពងាយស្រួលដល់អ្នកទេសចរជិះកង់។

ការសាងសង់ផ្លូវជិះកង់ ដើម្បីចែកដាច់នូវផ្លូវកង់ និងផ្លូវរថយន្ត គួរតែត្រូវបានធ្វើឡើងក្នុងតំបន់ឧទ្យានអង្គរ ។ ប្រវែងការសាងសង់ផ្លូវជិះកង់ក្នុងឧទ្យានអង្គរតាមដងផ្លូវដែលមានស្រាប់ប្រមាណជា ២៨.៥ គីឡូម៉ែត្រ។

(៤) ការជួសជុលផ្លូវឱ្យមានប្រសិទ្ធិភាពល្អ

TR-8 ការពង្រឹងស្ថាប័នសំរាប់ថែរក្សាផ្លូវឱ្យមានប្រសិទ្ធិភាព

ដើម្បីធ្វើការថែទាំផ្លូវឱ្យមានប្រសិទ្ធិភាពខ្ពស់ ជាការចាំបាច់ត្រូវរៀបចំកាលវិភាគឱ្យបានសមរម្យចំពោះគំរោងអាទិភាពណាដែលបានផ្តល់ឱ្យ តាមស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ននៃផ្លូវនីមួយៗ ។ ការជួសជុលនេះ ជាប្រយោជន៍ដើម្បីធ្វើបញ្ជីសារពើភ័ណ្ឌផ្លូវចំពោះផ្លូវសំខាន់ៗផងដែរ ។ ទោះយ៉ាងណាមន្ទីរសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូនដឹងពីភាពចាំបាច់ដែលត្រូវធ្វើបញ្ជីសារពើភ័ណ្ឌ រីកចាល័ក្ខខ័ណ្ឌច្បាស់លាស់សំរាប់អាទិភាពធ្វើការជួសជុសដែលមិនទាន់ត្រូវបានបង្កើតឡើងដោយសារថវិកាមិនគ្រប់គ្រាន់ និងធនធានមនុស្ស។ ដូច្នេះហើយ កម្មវិធីជាបន្តបន្ទាប់នេះត្រូវបានស្នើឡើងក្នុងការពង្រឹងប្រសិទ្ធិភាពការងារនៃការថែទាំជួសជុលផ្លូវ ។

(ក) ការរៀបចំបញ្ជីសារពើភ័ណ្ឌផ្លូវ

បញ្ជីផ្លូវ គឺជាទិន្នន័យដ៏សំខាន់ជាមូលដ្ឋានក្នុងការរៀបចំផ្លូវ ។ ដូច្នេះ ផ្លូវទាំងអស់ដែលស្ថិតក្រោមការទទួលខុសត្រូវនៃមន្ទីរសាធារណៈការនៅក្នុងតំបន់គួរតែត្រូវបានធ្វើបញ្ជីសារពើភ័ណ្ឌ ។ កិច្ចការនេះត្រូវបានស្នើឡើងកម្មវត្ថុក្នុងតារាង ៤.១៣ ត្រូវតែស្ថិតក្នុងបញ្ជីសារពើភ័ណ្ឌ។ ការដាក់ចំណាត់ថ្នាក់សំរាប់ស្តារជួសជុលផ្លូវ និងការ ជួសជុលផ្លូវតាមកាលកំណត់ គួរតែត្រូវបានធ្វើឡើងដោយផ្អែកតាមទិន្នន័យបញ្ជីសារពើភ័ណ្ឌ និង យុទ្ធសាស្ត្រ អភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវថ្នាក់ជាតិ និងថ្នាក់ខេត្ត ។

តារាង ៤.១៣ កម្មវត្ថុដែលស្នើតាមទិន្នន័យសារពើភ័ណ្ឌ

ប្រភេទ	កម្មវត្ថុ
១. ទូទៅ	១-១ ប្រភេទ និងឈ្មោះផ្លូវ
	១-២ ចំនុចចាប់ផ្តើម និងចំនុចបញ្ចប់
	១-៣ ស្ថាប័នទទួលខុសត្រូវ
	១-៤ កំណាត់ផ្លូវលេខ ១ទីតាំង កមច
២. ក្រាលកៅស៊ូ	២-១ ទិន្នន័យផ្លូវឆ្លងកាត់
	២-២ ប្រភេទក្រាល
	២-៣ គុណភាពក្រាល (គ្រើម ប្រេះស្រាំ គ្រហុក ។ល។)
៣. លូទឹក	៣-១ ទិន្នន័យរចនាសម្ព័ន្ធ
	៣-២ រចនាសម្ព័ន្ធសុខភាព (ប្រេះស្រាំ ការធ្វើឱ្យខូច ។ល។)
៤. ស្ពាន	៤-១ ទិន្នន័យរចនាសម្ព័ន្ធ
	៤-២ រចនាសម្ព័ន្ធសុខភាព (ប្រេះស្រាំ ការខូចខាត ច្រេះអាស៊ីត ធ្វើរាងផ្លាត ការសឹករិចរឹល ។ល។)
៥. ចរាចរ	៥-១ ចំនួនចរាចរ
	៥-២ ចំនួនរថយន្តធុនធ្ងន់
	៥-៣ ល្បឿនបើកបរមធ្យម
៦. ផ្សេងៗ	៦-១ កំណត់ហេតុថែទាំជួសជុល
	៦-២ ការប្រើប្រាស់ដីចំណីផ្លូវ

ប្រភព: ផែនការមេJICA

(ខ) ត្រួតពិនិត្យស្ថានភាពផ្លូវ

ស្ថានភាពសាងសង់/ផ្ទៃលើនៃផ្លូវដែលមិនមានបញ្ហាគ្រប់ស្ថានភាពអាកាសធាតុ ដូចជាផ្លូវមិនទាន់ក្រាល ផ្លូវក្រាលគ្រួសក្រហម គឺត្រូវបានខូចទៅវិញក្នុងរយៈពេលមួយខ្លី ដូច្នេះ ការត្រួតពិនិត្យជាប្រចាំនូវស្ថានភាពផ្លូវ និងធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពទិន្នន័យផ្លូវ គឺចាំបាច់ទាមទារត្រូវធ្វើ ។ការរកឃើញទាន់ពេលថ្មីៗ វិធីសាស្ត្រការពារដែលបណ្តាលឱ្យខូចផ្លូវ និងលទ្ធផលដែលត្រូវកាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរ ។ទោះជាយ៉ាងណា ការជួសជុលសំរាប់ការខូចខាតតូច អាចធ្វើឱ្យតំលៃជួសជុលទាប ។

ចំនួនចរាចរ គឺជាកត្តាមួយសំខាន់ក្នុងចំណោមកត្តាសំខាន់ដទៃទៀត សំរាប់ធ្វើការសម្រេចចិត្តចំពោះផ្លូវសំខាន់ៗ និងកាលបរិច្ឆេទជួសជុល ។ការធ្វើការស្ទង់មតិចរាចរតាមកាលកំណត់ គួរតែត្រូវបានធ្វើនៅតាមដងផ្លូវសំខាន់ៗ យ៉ាងហោចណាស់ ធ្វើម្តងក្នុង១ឆ្នាំ និងលទ្ធផលគឺឆ្លើយតបទៅនឹងផែនការអភិវឌ្ឍន៍ និងជួសជុលផ្លូវប្រចាំឆ្នាំ ។

(គ) ការសម្របសម្រួលគ្នានូវគោលការណ៍ជួសជុលផ្លូវ រវាងមន្ទីរសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូន និងមន្ទីរអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ

ដើម្បីពង្រឹងការងារជួសជុលផ្លូវឱ្យមានប្រសិទ្ធិភាព ត្រូវបានស្នើថា ត្រូវរៀបចំផែនការជួសជុលផ្លូវជាចាំបាច់ ដែលពិចារណាលើបណ្តាញផ្លូវទាំងមូលរាប់ទាំងផ្លូវជនបទផងដែរ ។ កិច្ចការនេះ ស្ថាប័នទទួលខុសត្រូវជួសជុលផ្លូវចាំបាច់ត្រូវធ្វើការពិភាក្សាឱ្យកាន់តែស៊ីជម្រៅក្នុងការរៀបចំផែនការអភិវឌ្ឍន៍និងជួសជុលផ្លូវជាពិសេស មន្ទីរសាធារណការ និងមន្ទីរអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ ត្រូវបានណែនាំថា មានការយល់ព្រមគ្នា ក្នុងផែនការជួសជុលផ្លូវ និងធ្វើឱ្យមានប្រសិទ្ធិភាពខ្ពស់ ។

៤.២.៣ គំរោងអាទិភាពក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូន

(១) ការជ្រើសរើសគំរោងអាទិភាព

ក្នុងចំណោម គំរោង/កម្មវិធីដែលបានស្នើឡើងបានពន្យល់ហើយក្នុងជំពូកទី ៤.២.៣ ជាបន្តបន្ទាប់នេះជាគំរោង/កម្មវិធីអាទិភាពដែលបានជ្រើសរើសចេញពីទស្សនៈ បន្ទាន់ ការត្រៀមរៀបចំ ឥទ្ធិពលបន្ថែម និងឥទ្ធិពលវិជ្ជមាន។

TR-1: កែលំអបណ្តាញផ្លូវប្រទាក់ក្រឡា ភ្ជាប់គ្នារវាងផ្លូវជាតិលេខ០៦ និងផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុង ។

TR-2: កែលំអបណ្តាញផ្លូវប្រទាក់ក្រឡា ខាងក្រៅផ្លូវវាងក្រុង

TR-3: ស្ពាបនាផ្លូវរំលោបផ្លូវជាតិលេខ៦

TR-5: គំរោងស្តារកែលំអបណ្តាញផ្លូវប្រទាក់ក្រឡាជនបទ

(២) ការបង្កើតថ្លៃប៉ាន់ស្មាន

TR-1ការកែលំអបណ្តាញផ្លូវក្នុងក្រុងក្នុងផ្លូវជាតិលេខ៦ និងផ្លូវវាងក្រុង

បណ្តាញផ្លូវក្នុងក្រុងក្នុងផ្លូវជាតិលេខ៦ និងផ្លូវវាងក្រុងមានប្រវែងសរុបប្រមាណជា ៥៥.១១៩ គីឡូម៉ែត្រ។ ជាមួយនឹងការប្រើប្រាស់ទទឹងផ្លូវទំហំ ១0ម៉ែត្រ ថ្លៃដើមក្នុងការសាងសង់ត្រូវបានប៉ាន់ស្មានដូចខាងក្រោម:

ការងារចាក់ដី និងក្រាលកៅស៊ូ : ៥៥ ១១៩ម៉ែត្រ x ៣៨៨.៥ ដុល្លារអាមេរិក/ម៉ែត្រ= ២១.៤លានដុល្លារ

ការងារប្រព័ន្ធបង្ហូរទឹក : ៥៥ ១១៩ម៉ែត្រ x ៥៦១.0 ដុល្លារអាមេរិក/ម៉ែត្រ= ៣0.៩លានដុល្លារ

ពត៌មានលំអិតទាក់ទងនឹងប្រវែងផ្លូវត្រូវបានផ្តល់ជូនក្នុងទំព័របន្ថែម D-៤ និងការបំបែកថ្លៃដើមសាងសង់ក្នុងមួយឯកតាត្រូវបានពិភាក្សាក្នុងទំព័របន្ថែម D-២។

TR-2ការកែលំអបណ្តាញផ្លូវក្នុងក្រុងខាងក្រៅផ្លូវវាងក្រុង

បណ្តាញផ្លូវក្នុងក្រុងខាងក្រៅផ្លូវវាងក្រុង មានប្រវែងសរុបប្រមាណជា ៤៨.៣៩៥ គីឡូម៉ែត្រ។ជាមួយនឹងការប្រើប្រាស់ទទឹងផ្លូវទំហំ ១២ម៉ែត្រ ថ្លៃដើមក្នុងការសាងសង់ត្រូវបានប៉ាន់ស្មានដូចខាងក្រោម:

ការងារចាក់ដី និងក្រាលកៅស៊ូ : ៤៨ ៣៩៥ម៉ែត្រ x ៤៦៦.២ ដុល្លារអាមេរិក/ម៉ែត្រ= ២២.៦លានដុល្លារ

ការងារប្រព័ន្ធបង្ហូរទឹក : ៤៨ ៣៩៥ម៉ែត្រ x ២១.0 ដុល្លារអាមេរិក/ម៉ែត្រ= ១.0លានដុល្លារ

ទំព័របន្ថែម D -២ និង D -៤ បង្ហាញពីថ្លៃដើមសាងសង់ក្នុងមួយឯកតាជាគោល និងប្រវែងផ្លូវ។

TR-3ការកសាងបណ្តាញផ្លូវរណបនឹងផ្លូវជាតិលេខ៦

បណ្តាញផ្លូវរណបនឹងផ្លូវជាតិលេខ៦ នៅភាគខាងជើង និងខាងត្បូង មានប្រវែងសរុបប្រមាណជា ២៣.៥៣៤ គីឡូម៉ែត្រ។ ទទឹងផ្លូវមានទំហំ ១២ម៉ែត្រ ដូចនឹងទំហំទទឹងផ្លូវ TR-2 ខាងលើដែរ។ ថ្លៃដើមក្នុងការសាងសង់ត្រូវបានប៉ាន់ស្មានដូចខាងក្រោម:

ការងារចាក់ដី និងក្រាលកៅស៊ូ : ២៣ ៥៣៤ម៉ែត្រ x ៤៦៦.២ ដុល្លារអាមេរិក/ម៉ែត្រ= ១១.0លានដុល្លារ

ការងារប្រព័ន្ធបង្ហូរទឹក : ២៣ ៥៣៤ម៉ែត្រ x ២១.0 ដុល្លារអាមេរិក/ម៉ែត្រ= 0.៥លានដុល្លារ

ទំព័របន្ថែម D-២ និង D-៤ បង្ហាញពីថ្លៃដើមសាងសង់ក្នុងមួយឯកតាជាគោល និងប្រវែងផ្លូវ។

TR-5 គំរោងស្ពានប្រព័ន្ធបណ្តាញផ្លូវនៅតំបន់បេតិកភ័ណ្ឌជនបទ

ថ្លៃដើមក្នុងការសាងសង់ផ្លូវជនបទ ទៅកាន់បេតិកភណ្ឌជនបទត្រូវបានប៉ាន់ស្មានដូចខាងក្រោម។ ការសាងសង់នឹងត្រូវក្រាលកៅស៊ូ DBST នៅផ្ទៃខាងលើ។

តារាង ៤.១៤ ការប៉ាន់ស្មានថ្លៃដើមសាងសង់សំរាប់បណ្តាញផ្លូវទៅកាន់បេតិកភណ្ឌជនបទ

លេខផ្លូវ	ប្រវែងប្រហាក់ប្រហែល (គីឡូម៉ែត្រ)	២ថ្លៃដើមសាងសង់ (គិតជាលានដុល្លារ)	កំណត់សំគាល់
ផ្លូវខេត្តលេខៈ២៦៤៤	៩១	១៦.០	សូមមើលសំគាល់ខាងក្រោម
ផ្លូវខេត្តលេខៈ ២៦៤១D	១០	១.៨	
ផ្លូវខេត្តលេខៈ ២៦៤១A	២៥	៤.៤	
ផ្លូវខេត្តលេខៈ២៦៥E	៦.៥	១.២	ការប៉ាន់ស្មានរបស់មន្ទីរសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូនខេត្ត
ផ្លូវខេត្តលេខៈ២៦៧	១១	១.៥	
ផ្លូវខេត្តលេខៈ២៦៩	១២	១.៧	
ផ្លូវខេត្តលេខៈ ២៦៦E	៤៦	៥.៨	
ផ្លូវខេត្តលេខៈ២SR២	៤៥	៥.២	
ផ្លូវខេត្តលេខៈ២SR១	១៧.៣	២.៤	

សំគាល់: មន្ទីរសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូនខេត្តបានប៉ាន់ស្មានថ្លៃកែលំអផ្លូវខេត្តលេខៈ២៦៥E ប្រវែង ៦.៥ គីឡូម៉ែត្រដែលមានតំលៃ ១ ១៣៧ ៥00 ដុល្លារអាមេរិក។ ថ្លៃដើមសាងសង់ក្នុង ១គីឡូម៉ែត្រ គឺ ១៧៥ 000 ដុល្លារ។ ថ្លៃដើមក្នុងការសាងសង់ផ្លូវខេត្តលេខៈ២៦៤៤ ផ្លូវខេត្តលេខៈ ២៦៤១D និង ផ្លូវខេត្តលេខៈ ២៦៤១A ក៏ត្រូវប្រើថ្លៃដើមដែលបានប៉ាន់ស្មាននេះដែរ ដែលមានចំនួន ១៧៥ 000ដុល្លារ។