



ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា

ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ

លេខ: ១៨១...សស(ក.បក)

ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

អនុក្រឹត្យ

ស្តីពី

ការដាក់ឱ្យអនុវត្តច្បាប់គោលប្រើប្រាស់ដីរាជធានីភ្នំពេញ

រាជរដ្ឋាភិបាល

- បានឃើញរដ្ឋធម្មនុញ្ញនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានឃើញព្រះរាជក្រឹត្យលេខ នស/រកត/០៩១៣/៩០៣ ចុះថ្ងៃទី២៤ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ២០១៣ ស្តីពីការតែងតាំងរាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានឃើញព្រះរាជក្រឹត្យលេខ នស/រកត/១២១៣/១៣៩៣ ចុះថ្ងៃទី២១ ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១៣ ស្តីពីការកែសម្រួលនិងបំពេញបន្ថែមសមាសភាពរាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានឃើញព្រះរាជក្រមលេខ០២/នស/៩៤ ចុះថ្ងៃទី២០ ខែកក្កដា ឆ្នាំ១៩៩៤ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ស្តីពីការរៀបចំនិងការប្រព្រឹត្តទៅនៃគណៈរដ្ឋមន្ត្រី
- បានឃើញព្រះរាជក្រមលេខ នស/រកម/០១៩៦/០៨ ចុះថ្ងៃទី២៤ ខែមករា ឆ្នាំ១៩៩៦ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ស្តីពីការបង្កើតក្រសួងមហាផ្ទៃ
- បានឃើញព្រះរាជក្រមលេខ នស/រកម/០៦៩៩/០៩ ចុះថ្ងៃទី២៣ ខែមិថុនា ឆ្នាំ១៩៩៩ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ស្តីពីការបង្កើតក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់
- បានឃើញព្រះរាជក្រមលេខ នស/រកម/០៨០១/១៤ ចុះថ្ងៃទី៣០ ខែសីហា ឆ្នាំ២០០១ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ភូមិបាល
- បានឃើញព្រះរាជក្រមលេខ នស/រកម/០៥០៨/០១៧ ចុះថ្ងៃទី២២ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០០៨ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ស្តីពីការគ្រប់គ្រងរដ្ឋបាលរាជធានី ខេត្ត ក្រុង ស្រុក ខណ្ឌ
- បានឃើញព្រះរាជក្រមលេខ នស/រកម/០២១០/០០៣ ចុះថ្ងៃទី២៦ ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០១០ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ស្តីពីអស្សាមិករណ៍
- បានឃើញព្រះរាជក្រឹត្យលេខ នស/រកត/០៥១២/៤៦៣ ចុះថ្ងៃទី២៦ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០១២ ស្តីពីការបង្កើតគណៈកម្មាធិការរៀបចំដែនដីនិងនគរូបនីយកម្មថ្នាក់ជាតិ
- បានឃើញព្រះរាជក្រឹត្យលេខ នស/រកត/០៣១៤/៣៧៣ ចុះថ្ងៃទី២៦ ខែមីនា ឆ្នាំ២០១៤ ស្តីពីការកែសម្រួលមាត្រា២និងមាត្រា៥នៃព្រះរាជក្រឹត្យលេខ នស/រកត/០៥១២/៤៦៣ ចុះថ្ងៃទី២៦ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០១២ ស្តីពីការបង្កើតគណៈកម្មាធិការរៀបចំដែនដីនិងនគរូបនីយកម្មថ្នាក់ជាតិ

- បានឃើញអនុក្រឹត្យលេខ៧៧ អនក្រ.បក ចុះថ្ងៃទី០៧ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១២ ស្តីពីការបង្កើតគណៈកម្មាធិការរៀបចំដែនដីនិងឧបសគ្គបរិយាកាសកម្មភ្នាក់ងាររាជធានី ខេត្ត ក្រុង ស្រុក ខណ្ឌ
- បានឃើញអនុក្រឹត្យលេខ៤២ អនក្រ.បក ចុះថ្ងៃទី០៣ ខែមេសា ឆ្នាំ២០១៥ ស្តីពីឧបសគ្គបរិយាកាស រាជធានី ក្រុង និងទីប្រជុំជន
- បានឃើញអនុក្រឹត្យលេខ៧៦ អនក្រ.បក ចុះថ្ងៃទី០៩ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៥ ស្តីពីការកែសម្រួលមាត្រា៣០ មាត្រា៣៤ មាត្រា៣៨ មាត្រា៥០ មាត្រា៦៦ មាត្រា៧៤ និងមាត្រា៨២ នៃអនុក្រឹត្យលេខ៤២ អនក្រ.បក ចុះថ្ងៃទី០៣ ខែមេសា ឆ្នាំ២០១៥ ស្តីពីឧបសគ្គបរិយាកាស រាជធានី ក្រុង និងទីប្រជុំជន
- បានទទួលការឯកភាពពីគណៈរដ្ឋមន្ត្រីក្នុងសម័យប្រជុំពេញអង្គ នាថ្ងៃទី១១ ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១៥

សង្ខេប

មាត្រា១ ..

ត្រូវបានដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់នូវប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដីរាជធានីភ្នំពេញ ដែលមានចុះស្តីពីឆ្នាំ២០៣៥ ដូចមានឧបសគ្គភ្ជាប់ជាមួយអនុក្រឹត្យនេះ។

មាត្រា២ ..

ប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដីរាជធានីភ្នំពេញនេះ អាចធ្វើការកែសម្រួលក្នុងរយៈពេល៥(ប្រាំ)ឆ្នាំម្តង តាមករណីចាំបាច់នៃការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចនិងសង្គម។ ការកែសម្រួលប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដីរាជធានីភ្នំពេញមុនពេលកំណត់អាចប្រព្រឹត្តទៅបាន ក្នុងករណីដែលមានតម្រូវការចាំបាច់សម្រាប់បម្រើផលប្រយោជន៍សាធារណៈឬផលប្រយោជន៍ជាតិ។

ការកែសម្រួលប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដីរាជធានីភ្នំពេញត្រូវអនុវត្តតាមនីតិវិធីនិងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តជាធរមាន។

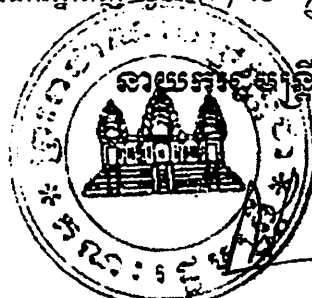
មាត្រា៣ ..

បទប្បញ្ញត្តិទាំងឡាយណាដែលផ្ទុយនឹងអនុក្រឹត្យនេះ ត្រូវទុកជានិរាករណ៍។

មាត្រា៤ ..

រដ្ឋមន្ត្រីទទួលបន្ទុកទីស្តីការគណៈរដ្ឋមន្ត្រី រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងមហាផ្ទៃ រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ ប្រធានគណៈកម្មាធិការរៀបចំដែនដីនិងឧបសគ្គបរិយាកាសភ្នាក់ងាររាជធានី ខេត្ត ក្រុង ស្រុក ខណ្ឌ រដ្ឋមន្ត្រីគ្រប់ក្រសួង និងប្រធានគ្រប់ស្ថាប័នដែលពាក់ព័ន្ធ និងអភិបាលនៃគណៈអភិបាលរាជធានីភ្នំពេញ ត្រូវទទួលបន្ទុកអនុវត្តអនុក្រឹត្យនេះតាមភារកិច្ចរៀងៗ ខ្លួនចាប់ពីថ្ងៃចុះហត្ថលេខាតទៅ។ ៕

ធ្វើនៅរាជធានីភ្នំពេញ ថ្ងៃទី(២៧) ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ២០១៥



សម្តេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែន

កន្លែងទទួល :

- ក្រសួងព្រះបរមរាជវាំង
- អគ្គលេខាធិការដ្ឋានក្រុមប្រឹក្សាធម្មនុញ្ញ
- អគ្គលេខាធិការដ្ឋានព្រឹទ្ធសភា
- អគ្គលេខាធិការដ្ឋានរដ្ឋសភា
- អគ្គលេខាធិការរាជរដ្ឋាភិបាល
- ឧទ្ធរានៈយសម្តេចនាយករដ្ឋមន្ត្រី
- ឧទ្ធរានៈយសម្តេច ឯកឧត្តម លោកជំទាវឧបនាយករដ្ឋមន្ត្រី
- ដូចមាត្រា៤
- រាជកិច្ច
- ឯកសារ កាលប្បវត្តិ

ឆ្នាំទី១៥ លេខ ៩៥ សប្តាហ៍ទី ៤ ថ្ងៃទី ២៧ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ២០១៥ រាជកិច្ច ទំព័រ ១០០៨០

ឧបសម្ព័ន្ធនៃអនុក្រឹត្យលេខ ១៨១.អនកចុះថ្ងៃទី ២៣ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ២០១៥
ស្តីពីការដាក់ឱ្យអនុវត្តប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដីរាជធានីភ្នំពេញ

ប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដីរាជធានីភ្នំពេញឆ្នាំ២០៣៥



[Handwritten signature]

មាតិកា

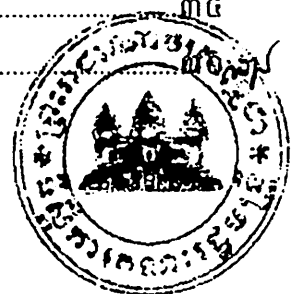
ទំព័រ

១- សេចក្តីផ្តើម	៤
២- ចក្ខុវិស័យនៃយុទ្ធសាស្ត្រកម្រង់ទិសអភិវឌ្ឍន៍	៦
៣- គោលបំណង និងគោលដៅនៃយុទ្ធសាស្ត្រកម្រង់ទិសអភិវឌ្ឍន៍	៦
៣.១- គោលបំណង	៦
៣.២- គោលដៅ	៦
៤- យុទ្ធសាស្ត្រកម្រង់ទិសអភិវឌ្ឍន៍	៨
៤.១- ភ្នំពេញ-ប៉ូលអភិវឌ្ឍន៍ស្វ័យ	៨
៤.១.១- រាជធានីតូចមួយនៃអាស៊ីអាគ្នេយ៍ដែលត្រូវដោះស្រាយបញ្ហាសំខាន់ៗជាច្រើន	៨
៤.១.២- ទំហំនៃការរៀបចំដែនដី	៨
៤.១.៣- ប៉ូលសេវាកម្មកណ្តាលសម្រាប់ប្រជាជនចំនួន៦លាននាក់	៩
៤.១.៤- រាជធានីភ្នំពេញគឺជាចលករសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍប្រទេសកម្ពុជា	៩
៤.១.៥- ភាពចាំបាច់នៃការធ្វើក្របខ័ណ្ឌប្លង់មួយថ្មី	១០
៤.២- ភ្នំពេញ-ទីក្រុងប្រកបដោយគុណភាពអន្តរជាតិ	១០
៤.២.១- រាជធានីភ្នំពេញគឺជារាជធានីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា	១០
៤.២.២- មុខងារសំខាន់ៗសម្រាប់រាជធានីភ្នំពេញ	១៣
៤.២.៣- ពង្រឹងគុណសម្បត្តិនៃការទាក់ទាញនិងការប្រកួតប្រជែងរបស់រាជធានី ភ្នំពេញ	១៥
៤.២.៤- គុណភាពរវាងអភិក្រមខាងក្នុងនិងអភិក្រមខាងក្រៅ	១៥
៤.២.៥- ការពង្រីកផ្ទៃដីទីក្រុងធំ(មេត្រូប៉ូលីតែន) និងការកើនឡើងទ្វេដងនៃចំនួន ប្រជាជនឆ្នាំ២០៣៥	១៦
៤.២.៦- កម្រិតទីមួយនៃការរៀបចំអភិវឌ្ឍន៍ ការធ្វើសមាហរណកម្មទៅក្នុងតំបន់	១៨
៤.៣- ការបម្រុងទុកនូវប្រព័ន្ធហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរបន្តមេចាំបាច់	១៩
៤.៣.១- បណ្តាញផ្លូវជាតិ ជាផ្លូវខ្សែក្រវាត់ព័ទ្ធជុំវិញទីក្រុងដ៏ធំ	១៩
៤.៣.២- ការបោះទីតាំងកំពង់ផែទាំងឡាយ ការរក្សាទុកកំពង់ផែនៅក្នុងទីក្រុង	១៩
៤.៣.៣- បណ្តាញផ្លូវដែក ការស្តារឡើងវិញនូវបណ្តាញផ្លូវដែកដែលមាន ស្រាប់និងស្ថានីយរថភ្លើងថ្មីមួយនៅផ្នែកខាងលិចទីក្រុង	១៩



ទំព័រ

៤.៣.៤- អាកាសយានដ្ឋានសព្វថ្ងៃអាចឆ្លើយតបសេចក្តីត្រូវការរហូតដល់ត្រឹម ឆ្នាំ២០២០	២១
៤.៣.៥- យ៉ាងណាចំណាស់ត្រូវមានទីកន្លែងដែលស្ថិតមួយដែលមានអន្តរកូនាទី.....	២៣
៤.៤- ការរៀបចំការអភិវឌ្ឍន៍គ្រប់វិស័យក្នុងកម្រិតទីក្រុងធំ.....	២៤
៤.៤.១- ភាពបន្ទាន់នៃការកំណត់នូវបណ្តាញលម្អសាធារណៈ	២៤
៤.៤.២- បណ្តាញផ្លូវតាមកម្រិតថ្នាក់	២៤
៤.៤.៣- បណ្តាញពណ៌បៃតង(ស្វននិងដើមឈើ)និងពណ៌ខៀវ(ទឹក)	២៤
៤.៤.៤- ការបម្រុងទុកនូវប៉ូលអភិវឌ្ឍន៍បន្ទាប់នានាក្នុងកម្រិតទីប្រជុំជនក្រុង.....	២៥
៤.៤.៥- ភាពចាំបាច់ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនរួម	២៦
៤.៥- បេតិកភណ្ឌតំបន់ពិសេសនានានិងទេសភាពរបស់ទីក្រុង	២៦
៤.៥.១- តើត្រូវយកគំរូអភិវឌ្ឍន៍មួយណាសម្រាប់រាជធានីភ្នំពេញ?.....	២៦
៤.៥.២- ការលើកតម្កើងតំបន់ចតុមុខ	២៧
៤.៥.៣- ការលើកតម្កើងការអភិវឌ្ឍតំបន់បឹងកក់.....	២៨
៤.៥.៤- ការលើកតម្កើងបឹងនានានៅភាគខាងជើង	២៨
៤.៥.៥- ការរៀបចំផ្ទៃអាងចម្រោះទឹកកខ្វក់ខាងត្បូងទីក្រុង (បឹងជើងឯក).....	២៩
៤.៥.៦- ការរៀបចំទីតាំងទីលានចាក់សំរាម	២៩
៤.៥.៧- ការបង្កើតលក្ខខណ្ឌចាំបាច់សម្រាប់ទទួលអគារខ្ពស់ៗ.....	២៩
៤.៥.៨- នយោបាយលំនៅឋានដីធ្លីនិងអចលនវត្ថុ	៣០
៥- ផែនការសកម្មភាព	៣២
៥.១- ការរៀបចំផ្សាយ	៣៣
៥.២- គម្រោងសំខាន់ៗដែលត្រូវការចាំបាច់នូវការអនុម័តបន្ទាន់	៣៣
៥.៣- បទប្បញ្ញត្តិគ្រប់វិស័យកម្ម.....	៣៣
៥.៤- សកម្មភាពអភិវឌ្ឍន៍បន្តនិងវិនិយោគសាធារណៈ	៣៤
៦- សេចក្តីសន្និដ្ឋាន	៣៤
- ផែនការសកម្មភាព	



១- សេចក្តីផ្តើម

ការធ្វើប្លង់គោលនគរបនីយកម្មរាជធានីភ្នំពេញ ត្រូវបានរៀបចំឡើង(ជាច្រើនលើក)តាំងពី ជាងមួយសតវត្សរ៍មកហើយ ប៉ុន្តែ មានតែគម្រោងប្លង់គោលនគរបនីយកម្មដែលបានរៀបចំដោយ ក្រសួងកសិកម្មនៅថ្ងៃទី១៦ ខែមេសា ឆ្នាំ១៩៥០ តែមួយគត់ដែលត្រូវបានអនុម័តឲ្យប្រើប្រាស់ នៅឆ្នាំ១៩៥៦។

ប្លង់គោលនគរបនីយកម្មនេះគឺជាឧបករណ៍គោលដៅសំខាន់មួយ(ក្នុងការគ្រប់គ្រងនិងគម្រង់ទិស) ការអភិវឌ្ឍទីក្រុងភ្នំពេញចាប់ពីសម័យទទួលបានឯករាជ្យរហូតដល់សម័យមានសង្គ្រាម។ ពេល វាជាឯកសារដែលត្រូវបានគេប្រើប្រាស់ជាមគ្គុទ្ទេសក៍ សម្រាប់ការធ្វើបទប្បញ្ញត្តិនគរបនីយកម្ម និងក៏ជាមគ្គុទ្ទេសក៍សម្រាប់គម្រោងធំៗដទៃទៀតដូចជាពហុកីឡដ្ឋានអូឡាំពិក សាកលវិទ្យាល័យ ភូមិន្ទភ្នំពេញ បុរីកីឡា ដីឡូត៍នៅជុំវិញពហុកីឡដ្ឋានអូឡាំពិក ទួលគោក សាលមហោស្រព ព្រះសុរាម្រិត វិមានឯករាជ្យ...។ល។ ដើម្បីឆ្លើយតបនឹងសេចក្តីប្រាថ្នា(មហិច្ឆតា)ធំៗរបស់ប្រទេស។

ប៉ុន្តែការធ្វើប្លង់គោលនគរបនីយកម្មនេះបានគ្របដណ្តប់ត្រឹមព្រំដែនកំណត់ក្រុងមួយ ដែលមានទំហំ មួយតូចនៅឡើយ ពោលគឺនៅត្រឹម៤២គីឡូម៉ែត្រចាស់កណ្តាលក្រុងសព្វថ្ងៃដែលដីធ្លីត្រូវបានប្រើប្រាស់ អស់តាំងពីទសវត្សរ៍ឆ្នាំ១៩៦០ សម្រាប់អនុវត្តតាមផែនការពង្រីកទីក្រុងទៅគ្រប់តំបន់នានានៅ ពេលនោះ។ ចាប់ពីទសវត្សរ៍ឆ្នាំ១៩៧០រហូតមកដល់បច្ចុប្បន្ន គ្រប់ការសាកល្បងដើម្បីកំណត់ នូវការរៀបចំធ្វើប្លង់គោលនគរបនីយកម្មនានា ត្រូវទទួលបានជោគជ័យទាំងអស់ ដោយសារកង្វះធនធាន មនុស្សនិងគ្មានមធ្យោបាយគ្រប់គ្រាន់ដែលអាចប្រើប្រាស់បាន និងដោយសារប្រទេសគ្មានស្ថិរភាព ជាពិសេសក្នុងរបបខ្មែរក្រហម ដែលភ្នំពេញមិនត្រឹមតែមិនអាចបន្តការអភិវឌ្ឍ តែត្រូវបានរងការ បំផ្លិចបំផ្លាញ និងស្ទើរតែត្រូវបានបោះបង់ចោលទាំងស្រុង ក្លាយជាទីក្រុងដែលគ្មានមនុស្សរស់ នៅ។ ចាប់ពីក្រោយថ្ងៃរំដោះ៧ មករា ឆ្នាំ១៩៧៩ ភ្នំពេញត្រូវស្តារជាបន្តបន្ទាប់។ បន្ទាប់ពីមាន កិច្ចព្រមព្រៀងសន្តិភាពនៅទីក្រុងប៉ារីស ពិសេសចាប់ពីឆ្នាំ១៩៩៨ដែលប្រទេសកម្ពុជាបានស្គាល់ ស្ថិរភាពពេញលេញទូទាំងប្រទេសកើតពីនយោបាយឈ្នះ-ឈ្នះរបស់សម្តេចអគ្គមហាសេនាបតី តេជោ ហ៊ុន សែន នាយករដ្ឋមន្ត្រី បាត់បង់នូវការអភិវឌ្ឍទីក្រុងមានល្បឿនយ៉ាងលឿនដោយបាន ផ្លាស់ប្តូរមាឌមាត្រដ្ឋានយ៉ាងឆាប់រហ័សតាមគំរូនៃការអភិវឌ្ឍមួយដែលរីកសាយដូចស្នាមតំណក់ ប្រេងដែលស្រក់លើក្រដាស បន្តពីគម្រោងប្លង់នគរបនីយកម្មនៃទីក្រុងចាស់។ ការអភិវឌ្ឍយ៉ាង ឆាប់រហ័សនៃតំបន់នានាជាយក្រុងក្នុងកាលៈទេសៈមួយដែលនៅមិនទាន់មានប្លង់គោលគម្រង់ទិស បាននាំឲ្យលេចចេញនូវនគរបនីយកម្មមួយដែលមិនសូវមានលក្ខណៈគ្រង់ស្មើ អតុល្យភាពនៃ ប្រព័ន្ធហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងនាំឲ្យមានភាពមិនគ្រប់ជ្រុងជ្រោយឬភាពខ្វះចន្លោះនៃប្រសិទ្ធភាព គ្រប់គ្រងលម្អសាធារណៈ បរិស្ថានសាធារណៈនិងមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនដូចជាទោចក្រយានយន្ត រថយន្ត។ ជាបទពិសោធន៍កម្រិតខ្ពស់នៅខាងក្នុងទំនប់កប់ស្រូវ ដែលទំនប់នេះគេហៅថាទំនប់ស្រូវ ក្នុង ភាគខាងជើងភ្នំពេញនៅដើមទសវត្សរ៍ឆ្នាំ១៩៧០សម្រាប់ក្រវាត់សុវត្ថិភាព និង ការយកចិត្តទុកដាក់ តំបន់អភិវឌ្ឍចម្រុះមិនរាបស្មើ មានការអភិវឌ្ឍដោយដុំតូចៗពង្រាយពុំស្របគ្នា។



ការវិវត្តស្បែកខ្លួននៅលើដែនដីធំ ដែលជាដីសម្រាប់សាងសង់ទីក្រុងផងនិងជាដីសម្រាប់កសិកម្មផង នៅពេលដែលតំបន់នេះមានការខ្វះខាតប្រព័ន្ធហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធចាំបាច់ខ្លះសម្រាប់គាំទ្រដោយ (ភ្លើងអគ្គិសនី ទឹកស្អាត ផ្លូវថ្នល់) ក៏នៅមានការបោះទីតាំងថ្មីនៃដីឡូត៍និងរោងចក្រនានាដែលជូនកាលស្ថិតនៅចម្ងាយរាប់គីឡូម៉ែត្រពីទីប្រជុំជន។

ជាមួយគ្នានេះ ការអភិវឌ្ឍយ៉ាងឆាប់រហ័សនៃតំបន់អាស៊ីអាគ្នេយ៍ បានបង្កើតឡើងនូវការប្រមូលផ្តុំនៃភាពសំបូរបែបថ្មីៗជាច្រើន ដែលនឹងតម្រូវឲ្យមានការរៀបចំគម្រោងរៀបចំដែនដីធំៗក្នុងក្រុង ដូចជាគម្រោងរៀបចំហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបសាស្ត្រសម្រាប់គាំទ្រធំៗ និងការបង្កើតឡើងនូវរចនាសម្ព័ន្ធគ្រប់គ្រងក្នុងតំបន់មានប្រសិទ្ធភាព។ ក្នុងបរិបទនេះ រាជធានីភ្នំពេញត្រូវតែស្វែងរកមធ្យោបាយដើម្បីទាក់ទាញនិងកៀរគរនូវហិរញ្ញប្បទានពីប្រភពនានា សំដៅធ្វើឱ្យសម្រេចគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍សំខាន់ៗទាំងនេះ។ ក៏ប៉ុន្តែអ្វីដែលជាបញ្ហាប្រឈមនោះ គឺការបណ្តុះបណ្តាលទៅតាមវិនិយោគិននានា ដែលគ្មានគម្រោងពិតប្រាកដ និងភាពមិនទៀងទាត់ក្នុងការវិនិយោគ ដែលនាំឱ្យខូចប្រយោជន៍ដល់ការគម្រង់ទិសធំៗ សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍទីក្រុងនាពេលអនាគត។

ម្យ៉ាងទៀត យើងក៏ត្រូវតែគិតគូរពីការកើនឡើងទ្វេដងនៃចំនួនប្រជាជននិងផ្ទៃដីសម្រាប់ការកសាងពង្រីកទីក្រុងចាប់ពីពេលនេះរហូតដល់ឆ្នាំ២០៣៥ ដែលតម្រូវឱ្យមានការបង្កើតនូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនិងបរិក្ខារសាធារណៈធំៗ បន្ថែមទៀតសម្រាប់ដែនដីរាជធានីភ្នំពេញមួយជាក្រុងធំ។

យុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណដំណាក់កាលទី៣ និងផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍជាតិនៃរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាដែលមានសម្តេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែន ជាប្រមុខ បានសម្រេចនូវជោគជ័យធំៗជាច្រើនពិសេសការធានាបាននូវស្ថិរភាពម៉ាក្រូសេដ្ឋកិច្ច ការធ្វើឱ្យសេដ្ឋកិច្ចមានកំណើនឡើងវិញ បន្ទាប់ពីត្រូវបានរងផលប៉ះពាល់នៃវិបត្តិសេដ្ឋកិច្ចសកលលោកនាឆ្នាំ២០០៩ និងការសម្រេចបាននូវវឌ្ឍនភាពក្នុងដំណើរអភិវឌ្ឍន៍សង្គមកិច្ចសេដ្ឋកិច្ច និងការកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រស្របតាមគោលដៅអភិវឌ្ឍន៍សហស្សវត្សរ៍កម្ពុជាឆ្នាំ២០១៥។ ទន្ទឹមនេះ កម្ពុជាបានធ្វើសមាហរណកម្មខ្លួនយ៉ាងជោគជ័យនិងពេញលេញចូលទៅក្នុងតំបន់និងពិភពលោក ហើយកំពុងដើរតួនាទីយ៉ាងសកម្មក្នុងបេសកកម្មជាអន្តរជាតិធំៗ និងក្នុងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការនានា ប្រកបដោយថាមពលនិងចីរភាពក្នុងឋានៈជាសមាជិកស្មើភាពនិងស្មើសិទ្ធិលើឆាកអន្តរជាតិ។ វឌ្ឍនភាពស្ថិរភាពសង្គមរបស់ប្រទេសកម្ពុជា និងនិន្នាការនៃការកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័សនៃនគរូបនីយកម្មបានតម្រូវឱ្យមានការរៀបចំជាថ្មី ឲ្យមានគម្រោងប្លង់គោលនេះឡើង សម្រាប់ប្រើប្រាស់ជាឧបករណ៍គន្លឹះប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព ដែលអាចគ្របដណ្តប់បានទាំងទិដ្ឋភាពច្បាប់និងបច្ចេកទេសសំដៅធ្វើការគម្រង់ទិស និងគ្រប់គ្រងការអភិវឌ្ឍរាជធានីភ្នំពេញឲ្យប្រកបដោយនិរន្តរភាព ឆ្លើយតបបានទៅនឹងនិន្នាការអភិវឌ្ឍន៍របស់ប្រទេសទាំងក្នុងក្របខ័ណ្ឌជាតិទាំងក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ននិងក្នុងពេលអនាគត។



២- ចក្ខុវិស័យនៃយុទ្ធសាស្ត្រតម្រង់ទិសអភិវឌ្ឍន៍

ដោយផ្អែកលើយុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណដំណាក់កាលទី៣ ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ជាតិ និងគោលនយោបាយជាតិស្តីពីការរៀបចំផែនដីរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា ចក្ខុវិស័យនៃ យុទ្ធសាស្ត្រតម្រង់ទិសអភិវឌ្ឍន៍ រាជធានីភ្នំពេញ គឺភ្នំពេញជាក្រុងរាជធានី ជាលេដ្ឋីរបស់ ប្រទេសកម្ពុជាដែលស្ថិតនៅលើចំណុចពិសេសនៃប្រសព្វទន្លេបួន ហៅថាទន្លេបួនមុខ ដែល ជាអត្តសញ្ញាណតែមួយគ្មានពីរ ជាមជ្ឈមណ្ឌលនយោបាយ សេដ្ឋកិច្ចពាណិជ្ជកម្ម វប្បធម៌ ប្រកប ដោយសក្តានុពលប្រកួតប្រជែង ជាមួយការអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយវឌ្ឍនភាព សមធម៌ និងចីរភាព។

ការតម្រង់ទិសអភិវឌ្ឍន៍ផ្នែកនគរូបនីយកម្មសំដៅធានាការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច និងសង្គមកិច្ច របស់រដ្ឋក្នុងផែនដីរាជធានីឱ្យមានប្រសិទ្ធភាព និងមាននិរន្តរភាព ពិសេសដើម្បីតម្រង់ទិស ការវិនិយោគសាធារណៈនិងឯកជន ក៏ដូចជាការវិនិយោគរបស់ដៃគូអភិវឌ្ឍន៍ទាំងអស់ចាប់ពី ពេលនេះរហូតដល់ឆ្នាំ២០៣៥។ យុទ្ធសាស្ត្រនេះនឹងជួយសាលារាជធានីភ្នំពេញ ប្រជាជនទាំងអស់ វិនិយោគិន ព្រមទាំងដៃគូអភិវឌ្ឍនានា ឱ្យចូលរួមអភិវឌ្ឍន៍ក្រុងប្រកបដោយសណ្តាប់ធ្នាប់ល្អ ហើយក៏ធ្វើឱ្យមានវឌ្ឍនភាពដល់ការវិនិយោគនានាដោយកាត់បន្ថយឬបញ្ចៀសបាននូវហានិភ័យ នានាជាអតិបរមា ។

៣- គោលបំណងនិងគោលដៅនៃយុទ្ធសាស្ត្រតម្រង់ទិសអភិវឌ្ឍន៍

៣.១- គោលបំណង

- គោលបំណងនៃយុទ្ធសាស្ត្រតម្រង់ទិសអភិវឌ្ឍន៍នគរូបនីយកម្មរាជធានីភ្នំពេញគឺ៖
- តម្រង់ទិសការប្រើប្រាស់ដីធ្លី និងធានាតម្លៃសក្តានុពល ដែលមានស្រាប់របស់ទីក្រុង ប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពខ្ពស់ ចីរភាព និងសមធម៌ ដើម្បីគាំទ្រដល់ការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច សង្គមកិច្ច ការធានាសន្តិសុខស្បៀងសោភ័ណភាព និងគុណភាពបរិស្ថាន
 - តម្រង់ទិសការអភិវឌ្ឍដោយតុល្យភាព សមភាព និងភាពស៊ីចង្វាក់គ្នា រវាងរាជធានី ភ្នំពេញ ទីក្រុងតូចបន្ទាប់ ខេត្តរបស់ប្រទេស និងទីក្រុងរបស់ប្រទេសនានា
 - ធានាការលើកស្ទួយអត្តសញ្ញាណរាជធានីភ្នំពេញ ដើម្បីធ្វើសមាហរណកម្មទៅក្នុងតំបន់ និងប្រកួតប្រជែងជាមួយទីក្រុងនានានៅក្នុងតំបន់ សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍនៅក្នុងបរិបទដែល ផ្តល់នូវលទ្ធភាពធំជាងពេលមុន ទាំងលើផ្នែកបច្ចេកទេសនិងផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុ។

៣.២- គោលដៅ

គោលដៅនៃយុទ្ធសាស្ត្រតម្រង់ទិសអភិវឌ្ឍន៍រាជធានីគឺសំដៅ៖

- អភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយចីរភាព ធានាបាននូវការផ្គត់ផ្គង់សេចក្តីត្រូវការ និងគុណភាពនៃសេវាសាធារណៈ ចំពោះផលប្រយោជន៍របស់មនុស្សបច្ចុប្បន្ននិងអ្នកជំនាន់ក្រោយ។



- គ្រប់គ្រងការប្រើប្រាស់សក្តានុពល និងអភិវឌ្ឍធនធានធម្មជាតិ ដោយកំណត់ឱ្យច្បាស់លាស់ជាមុននូវទីតាំងឬតំបន់ដែលត្រូវប្រើប្រាស់សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍ (តំបន់ដែលទើបបញ្ចូលពីខេត្តកណ្តាល) និងការអភិរក្សនូវតំបន់ ដែលសំបូរសំណង់បេតិកភណ្ឌប្រវត្តិសាស្ត្រក្នុងទីក្រុងចាស់
- រក្សានូវការប្រើប្រាស់ដីធ្លីសម្រាប់រយៈពេលវែងដើម្បីឱ្យមានតុល្យភាពក្នុងការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច សង្គម និងបរិស្ថានព្រមទាំងសោភ័ណភាពរាជធានីភ្នំពេញ
- ប្រើប្រាស់នូវសក្តានុពលដែលមានពីធម្មជាតិ (ទីតាំងតំបន់ចតុមុខ និងបឹងធម្មជាតិនានា) ឱ្យប្រសើរនិងមានប្រសិទ្ធភាព ទៅតាមលក្ខណៈពិសេសនៃតំបន់នីមួយៗ
- លើកកម្ពស់កម្រិតជីវភាពប្រជាជន ទីក្រុង ឱ្យកាន់តែប្រសើរ និងកាត់បន្ថយជាអតិបរមានូវគម្លាតរវាងសង្កាត់កណ្តាលក្រុងនិងសង្កាត់ជ្វាយក្រុង
- ធានាការប្រើប្រាស់ ការអភិវឌ្ឍ និងការគ្រប់គ្រងដី តាមផែនការរៀបចំដែនដី និងផែនការប្រើប្រាស់ដី ប្រកបដោយសមភាពយេនឌ័រ និងគាំទ្រដល់ជីវភាពរស់នៅរបស់ក្រុមជនងាយរងគ្រោះ
- រៀបចំបន្ស៊ីកអគ្គិសនីគ្រប់គ្រងដី ការអភិវឌ្ឍដី និងការការពារតំបន់នីមួយៗនៃរាជធានីភ្នំពេញ ឱ្យមានភាពសុខដុមរមនាជាមួយគ្នា និងឱ្យស្របទៅនឹងលក្ខខណ្ឌ និងផែនការមេនៃការរៀបចំដែនដីរបស់ប្រទេស
- ទប់ស្កាត់និងកាត់បន្ថយនូវហានិភ័យនៃគ្រោះធម្មជាតិនានា ដែលបណ្តាលមកពីគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍។

ដើម្បីសម្រេចនូវគោលបំណងនិងគោលដៅខាងលើ សាលារាជធានីភ្នំពេញ ត្រូវរៀបចំឯកសារគោលនយោបាយបញ្ជាក់អំពីសេចក្តីប្រាថ្នាធំៗ នៃការអភិវឌ្ឍរបស់រដ្ឋលើដែនដីរាជធានីសម្រាប់អនាគតឆ្នាំ២០៣៥អមដោយផែនទីគោល(Master Schema)ដែលជាឯកសារបច្ចេកទេសបន្ថែមទៅលើឯកសារយុទ្ធសាស្ត្រតម្រង់ទិសអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុងនេះ ដោយកំណត់យកផែនទីមានមាត្រដ្ឋាន១/៥០០០០ ខ្នាតUTM WG84 រៀបចំឡើងនៅឆ្នាំ២០១៥ ដោយមានការដាក់បញ្ចូលនូវគ្រប់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនៃផ្លូវដែលមានទំហំធំលើសពី២០ម៉ែត្រឡើង ខ្សែផ្លូវដែក ប្រឡាយមេនានា បឹង បរិក្ខារសាធារណៈធំៗដូចជាកំពង់ផែ ស្ថានីយរថភ្លើង អាកាសយានដ្ឋាន ស្ថានីយរថយន្តក្រុង ដែលជាលក្ខខណ្ឌចាំបាច់គាំទ្រដល់ការអភិវឌ្ឍទីក្រុង។ ឯកសារបទប្បញ្ញត្តិនគរូបនីយកម្មតាមសង្កាត់នីមួយៗ ដែលនឹងត្រូវកំណត់នៅពេលក្រោយដោយមន្ទីរនានារបស់សាលារាជធានី ដោយមានការពិគ្រោះយោបល់រវាងប្រជាជនក្នុងមូលដ្ឋាន និងអាជ្ញាធរសង្កាត់ស្របទៅតាមច្បាប់ស្តីពីការគ្រប់គ្រងរដ្ឋបាលឃុំ សង្កាត់ថ្ងៃទី១៩ ខែមីនា ឆ្នាំ២០១១។ ចំពោះឯកសារប្លង់ប្រើប្រាស់ដីធ្លីសម្ព័ន្ធខ្នាតតំបន់ និងបទប្បញ្ញត្តិនគរូបនីយកម្មនានា ដែលនឹងត្រូវតាក់តែងក្រោយមកទៀតដោយមន្ទីររៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម សំណង់ និងសុរិយោបតិភូភ្នំពេញ និងទីបាត់ការរៀបចំក្រុងរបស់សាលារាជធានីភ្នំពេញ អនុលោមទៅតាមគោលនយោបាយនៃយុទ្ធសាស្ត្រតម្រង់ទិសអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុងនេះ។



ល/រក

៤- យុទ្ធសាស្ត្រគម្រោងទិសអភិវឌ្ឍន៍

ផ្អែកតាមគោលនយោបាយជាតិរៀបចំដែនដី និងសៀវភៅស្តីពីការវិភាគវិនិច្ឆ័យសេដ្ឋកិច្ច សង្គម និងបរិស្ថាន រាជធានីភ្នំពេញនឹងត្រូវរៀបចំអភិវឌ្ឍន៍តាមយុទ្ធសាស្ត្រគម្រោងទិសដូចតទៅ៖

៤.១- ភ្នំពេញ-ប៉ូលអភិវឌ្ឍន៍ស្នូល

៤.១.១- រាជធានីតូចមួយនៃអាស៊ីអាគ្នេយ៍ដែលត្រូវធម្មៈឧបសគ្គសំខាន់ជាច្រើន

ជាមួយនឹងប្រជាជនរស់នៅអចិន្ត្រៃយ៍ចំនួន១ ៣២៥ ៦៨១នាក់* (រូបភាពទី១នៃឯកសារ ឧបសគ្គ) ភ្នំពេញស្ថិតនៅលើទីតាំងភូមិសាស្ត្រមួយ ដែលហាក់ដូចជានៅឆ្ងាយពីលំហូរធំៗ នៃសេដ្ឋកិច្ចពិភពលោក និងជាទីក្រុងតូចមួយបើប្រៀបធៀបទៅនឹងទីក្រុងធំៗនៅអាស៊ីអាគ្នេយ៍ មានដូចជា ហូកាងកាង ម៉ានីល បាងកក ហូជីមិញ សិង្ហបុរី។ ក្នុងស្ថានភាពនេះ រាជធានីភ្នំពេញ ត្រូវធម្មៈឧបសគ្គសំខាន់ៗ ដើម្បីកំណត់និងលើកតម្លៃឡើងវិញនូវទីតាំងនិងអត្តសញ្ញាណរបស់ ខ្លួននៅក្នុងតំបន់ និងធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវក្នុងបណ្តាញនៃការផ្លាស់ប្តូរពាណិជ្ជកម្មឈានទៅពង្រឹង ឱ្យបាននូវគុណសម្បត្តិទាក់ទាញនិងការប្រកួតប្រជែងរបស់ខ្លួន។

៤.១.២- ទំហំនៃការរៀបចំដែនដី

រាជធានីភ្នំពេញជាទីក្រុងរាជធានីសំខាន់តែមួយគត់របស់កម្ពុជា ដែលហ៊ុមព័ទ្ធដោយតំបន់ ជនបទនៅឡើយ។ ភ្នំពេញ និងទីប្រជុំជនជុំវិញ មានប្រជាជន១០%នៃប្រជាជនសរុបរបស់ ប្រទេស ១៣ ៣៨៨ ៩១០នាក់ (តាមជំរឿន២០០៨របស់វិទ្យាស្ថានជាតិស្ថិតិ) ស្មើនឹង៥៣% នៃ ប្រជាជននៅតាមទីប្រជុំជនក្នុងប្រទេស។ មានតែទីប្រជុំជនខេត្តបាត់ដំបង សៀមរាប និងមង្គលបុរី (សិរីសោភ័ណ) ទេ ដែលមានប្រជាជនលើសពី១០០ ០០០នាក់ ទីក្រុងព្រះសីហនុ (ខណ្ឌមិត្តភាព) កំពុងមានកំណើនប្រជាជនយ៉ាងឆាប់រហ័ស (ស្មើ១៤%ក្នុងមួយឆ្នាំ) ហើយនឹងតាមទាន់ទីក្រុងធំៗ ទីពីរ ទាំងបីនៅពេលឆាប់ៗខាងមុខនេះ។ ទីប្រជុំជនជាងដប់ទៀតមានប្រជាជន នៅចន្លោះ ពី ២៥ ០០០ ទៅ៦០ ០០០នាក់ និងស្ថិតនៅលើអ័ក្សទំនាក់ទំនងធំៗ ដែលកំណត់បានជាច្រើន ជាសម្ព័ន្ធទំនាក់ទំនងរបស់ប្រទេស។

គោលនយោបាយរៀបចំដែនដី នឹងជំរុញនូវការគ្រោងឱ្យមានទីក្រុងធំទី២បន្ទាប់ពី រាជធានីភ្នំពេញ ដើម្បីបង្កើតឱ្យមានការអភិវឌ្ឍប្រកបដោយសមភាព គុណភាព រួមចំណែក ទទួលបានចំណូលកម្រៃបន្ទុកសេវាកម្មសាធារណៈ ឲ្យមានកម្រិតប្រសើរឡើង សម្រាប់ដែនដី ទាំងមូលរបស់ប្រទេស។ នេះជាមធ្យោបាយមួយដើម្បីសម្រាលនូវសម្ពាធនៃកំណើនហួស ហេតុប្រជាជនក្នុងតំបន់ប្រមូលផ្តុំតែមួយ ជាពិសេសក្នុងទីកណ្តាលរាជធានីភ្នំពេញ ដែលត្រូវតែ គ្រប់គ្រងការពង្រាយការអភិវឌ្ឍឱ្យបានល្អ។ ការអភិវឌ្ឍដោយផ្អែកលើប៉ូលនានាដោយស្របតាម

* ទីប្រជុំជនមានប្រជាជន ១៥០០០០ នាក់បន្ថែមទៀតនៅក្រៅក្រុង ជាពិសេសនៅតាខ្មៅ និងតាមបណ្តាញថ្នល់ជាតិលេខ១ និង២
* បច្ចុប្បន្នប្រជាជននៅទីក្រុងភ្នំពេញកើនឡើង៥០០០០នាក់ក្នុង១ឆ្នាំ ក្នុងនោះមាន១៥០០០ ជាជនអន្តោប្រវេសន៍ រាជធានីភ្នំពេញមានប្រជាជនសរុប ១៣ ៣៨៨ ៩១០នាក់ ដើម្បីសម្រាលនូវសម្ពាធនៃកំណើនហួស ហេតុប្រជាជនក្នុងតំបន់ប្រមូលផ្តុំតែមួយ ជាពិសេសក្នុងទីកណ្តាលរាជធានីភ្នំពេញ ដែលត្រូវតែ គ្រប់គ្រងការពង្រាយការអភិវឌ្ឍឱ្យបានល្អ។ ការអភិវឌ្ឍដោយផ្អែកលើប៉ូលនានាដោយស្របតាម



រាជធានីភ្នំពេញ-ក្រុងព្រះសីហនុ គឺជាគោលការណ៍អភិវឌ្ឍន៍មួយនៅក្នុងតំបន់និរតីនៃប្រទេស។ តំបន់វាលទំនាបហាក់ដូចជាមានទំហំថយចុះពី៥១% ក្នុងពេលសព្វថ្ងៃនេះ មក៤៨%នៅឆ្នាំ២០៣៤។ ឯទីក្រុងភ្នំពេញអាចនឹងមានកំណើនយឺតជាងទីក្រុងទី២ផ្សេងៗទៀត។ លទ្ធផលរំពឹងទុកសំខាន់នៃការអភិវឌ្ឍប្រទេស នឹងស្ថិតលើការរៀបចំទីក្រុងទី២ទាំងនោះដែលនឹងមានប្រជាជនកើនឡើង៤ដងនៅពេលដែលរាជធានីភ្នំពេញមានប្រជាជនកើនឡើងតែពីរដងប៉ុណ្ណោះ។

៤.១.៣. ប៉ូលសេវាកម្មកណ្តាលសម្រាប់ប្រជាជនចំនួន៦លាននាក់

តាមពិតទៅរាជធានីភ្នំពេញ គឺជាប៉ូលសេវាកម្មកណ្តាលមួយក្នុងតំបន់ដែលប្រមូលផ្តុំនូវប្រជាជនជាង៦លាននាក់នៅក្នុងការរង្វង់ចម្ងាយ១០០គីឡូម៉ែត្រជុំវិញ (រូបភាពទី២និងទី៣នៃឯកសារឧបសម្ព័ន្ធ) ដែលប្រហាក់ប្រហែលនឹងទីក្រុងធំៗមួយចំនួននៅអាស៊ីអាគ្នេយ៍ ដូចជាទីក្រុងបាងកកបម្រើប្រជាជន៩លាននាក់ ទីក្រុងហាណូយបម្រើប្រជាជន៨លាននាក់ ទីក្រុងហូជីមិញ ៧លាននាក់ សិង្ហបុរី ៤លាននាក់ និងទីក្រុងកូឡាឡាំពួរ ៤លាននាក់។

ការពង្រឹងនូវតួនាទីរបស់ទីក្រុងសំខាន់ៗនៃខេត្តនានា និងការជំរុញឱ្យលេចឡើងនូវចរនាសម្ព័ន្ធគរូបនីយកម្ម ដែលមានការអភិវឌ្ឍប្រកបដោយគុណភាពសុខដុមនីយកម្មជាមួយគ្នាជាកត្តាសំខាន់មួយក្នុងការជំរុញការអភិវឌ្ឍដែនដីទាំងមូល។ ប៉ុន្តែគោលនយោបាយនេះមិនត្រូវធ្វើជ្រុលហួសហេតុនាំឱ្យខូចគុណប្រយោជន៍នៃការលើកតម្កើងតម្លៃរាជធានីភ្នំពេញ ដែលជាអ្នកផ្តល់សេវាសម្រាប់ប្រទេសទាំងមូលនោះទេ ជាពិសេស គឺសម្រាប់ប្រជាជនជាង៦លាននាក់(ដែលស្មើនឹងជិតពាក់កណ្តាលនៃប្រជាជនសរុបរបស់ប្រទេស) ដែលរស់នៅក្នុងតំបន់វាលទំនាបស្ថិតនៅក្នុងរង្វង់១០០គីឡូម៉ែត្រជុំវិញ ដែលចំនួននេះនឹងកើនឡើងទ្វេដងនៅឆ្នាំ២០៣៥។

៤.១.៤. រាជធានីភ្នំពេញគឺជាចលករសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍប្រទេសកម្ពុជា

ការវិនិយោគទុនដើម្បីលើកកម្ពស់ទីក្រុងគឺជាភាពចាំបាច់និងផ្តល់ផលប្រយោជន៍ដល់ទីក្រុង

រាជធានីភ្នំពេញមានមុខងារជារាជធានីដែលជាទីប្រមូលផ្តុំនូវសកម្មភាពនយោបាយ និងសេដ្ឋកិច្ច ដែលអាចមានផលិតផលក្នុងស្រុកសរុបរហូតដល់ប្រហែល ១,៣ប៊ីលានដុល្លារអាមេរិក (នៅឆ្នាំ២០០៣) គឺស្មើនឹង៣១%នៃផលិតផលក្នុងស្រុកសរុបរបស់ជាតិ ហើយដែលបច្ចុប្បន្នផលទុនសរុបប្រចាំឆ្នាំបានកើនលើសពី១ ០០០ដុល្លារអាមេរិកទៅហើយសម្រាប់ប្រជាជនម្នាក់ គឺស្មើជិត៤ដងច្រើនជាងផលិតផលក្នុងស្រុកសរុបមធ្យមនៃប្រជាជនម្នាក់ដែលរស់នៅតាមខេត្តនានា។ ដូច្នេះរាជធានីភ្នំពេញមានភាពធ្ងន់ធ្ងរជាងតំបន់ដទៃទៀតនៃប្រទេសកម្ពុជា។ ប៉ុន្តែរាជធានីភ្នំពេញក៏នៅតែមានភាពទន់ខ្សោយនៅឡើយ បើប្រៀបធៀបនឹងផលិតផលក្នុងស្រុកសរុបសម្រាប់ប្រជាជនម្នាក់នៅទីក្រុងបាងកកដែលមានចំនួនច្រើនជាងនេះ១០ដង* (រូបភាពទី៤នៃឯកសារឧបសម្ព័ន្ធ)។

*ផលិតផលក្នុងស្រុកដូចជាមធ្យមក្នុងប្រជាជនម្នាក់គឺប្រហែល៧០ដុល្លារអាមេរិក នៅប្រទេសកម្ពុជា៥០០ដុល្លារអាមេរិក នៅប្រទេសថៃ(ទិន្នន័យឆ្នាំ២០០០) រៀបរាប់ និង២៥០០ នៅប្រទេសថៃ(ទិន្នន័យឆ្នាំ២០០០)



ជាមួយគ្នានេះ ទោះបីភ្នំពេញគឺជាកន្លែងប្រមូលផ្តុំនូវភាពសំបូរបែបច្នៃផលមួយក៏ដោយ ក៏នៅពឹងផ្អែកយ៉ាងខ្លាំងលើកត្តាខាងក្រៅ ដោយត្រូវដោះស្រាយនូវបញ្ហាធំៗមួយចំនួន ពិសេសការវិនិយោគទុនចាំបាច់ជាច្រើនដើម្បីផលប្រយោជន៍រួមផង និងដើម្បីជំរុញនូវភាពទាក់ទាញរបស់ទីក្រុងផង។ ដូច្នេះ មិនត្រូវបង្អង់ការអភិវឌ្ឍរាជធានីភ្នំពេញដោយបង្វែរការអភិវឌ្ឍជាអាទិភាពទៅតំបន់ដទៃទៀតរបស់ប្រទេសទេ ពីព្រោះរាជធានីគឺជាកណ្តាចនៃបញ្ហាទាំង ហើយក៏ជាចលករសេដ្ឋកិច្ចមួយរបស់ប្រទេសផងដែរ ជាមួយកំណើនសេដ្ឋកិច្ច១២%នៅរាជធានីភ្នំពេញ។ សម្រាប់ការធ្វើវិនិយោគទុនបរទេសមួយចំនួន ជម្រើសមិនមែនស្ថិតនៅចន្លោះរវាងរាជធានីភ្នំពេញនិងខេត្តនានានោះទេ គឺរវាងរាជធានីភ្នំពេញនិងទីក្រុងធំៗនានាដែលជាគូប្រជែងនៅតំបន់អាស៊ីអាគ្នេយ៍។

៤.១.៥. ភាពចាំបាច់នៃការធ្វើក្របខ័ណ្ឌប្លង់មួយថ្មី

ក្នុងទសវត្សរ៍ឆ្នាំ១៩៦០ ការអភិវឌ្ឍរាជធានីភ្នំពេញត្រូវបានអនុវត្តតាមប្លង់រូបវន្តគូបនីយកម្មមួយដែលត្រូវបានរៀបចំឡើងយ៉ាងហ្មត់ចត់ ជាទីក្រុងពីរដោយទំនប់(ការលើកទំនប់ដើម្បីចាក់បំពេញដីសម្រាប់សាងសង់ ការរៀបជាផ្លូវខ្វាត់ខ្វែងដើម្បីកសាងទីក្រុង និងផែនការនគរូបនីយកម្មធំៗ ដែលមួយផ្នែកត្រូវបង្កើតឡើងដើម្បីការពារទប់ស្កាត់គ្រោះទឹកជំនន់)។ ទោះបីយ៉ាងណាក៏ដោយ គម្រោងប្លង់នេះបានកំណត់មានទីក្រុងមួយ ដែលត្រៀមសម្រាប់ការទទួលយកប្រជាជនឲ្យចូលមករស់នៅតែត្រឹម៥០ម៉ឺននាក់ប៉ុណ្ណោះ។ លើសពីចំនួននេះ ភ្នំពេញត្រូវតែមានការគិតគូរឡើងវិញជាចាំបាច់ដើម្បីជៀសវាងនូវវិបត្តិនគរូបនីយកម្ម។ ជាក់ស្តែង បន្ទាប់ពីមានចំណូលយ៉ាងគំហុកនៃប្រជាជនថ្មីពីជនបទមកទីក្រុងកើនឡើង នៅពាក់កណ្តាលដើមទសវត្សរ៍ឆ្នាំ១៩៧០ (ទីក្រុងមានប្រជាជនប្រែប្រួលពី៧០០ ០០០ ទៅ១,៣លាននាក់ ក្នុងរយៈពេល៥ឆ្នាំក្រោយមក) នាំឲ្យមានប្រជាជនច្រើនដែលហួសពីការមិនអាចគ្រប់គ្រងបាន។ បច្ចុប្បន្នប្រជាជនក្នុងរាជធានីភ្នំពេញបានបន្តកើនឡើងជាបន្តបន្ទាប់ ការទទួលយកប្រជាជនពីទីជនបទឲ្យចូលមករស់នៅវិញបន្ទាប់ពីការដួលរលំនៃរបបខ្មែរក្រហមនៅទសវត្សរ៍ទី៨នៃសតវត្សរ៍ទី២១ ការបើកចំហសេដ្ឋកិច្ចដល់អន្តរជាតិ និងផ្អែកលើសន្ទុះនៃការស្តារឡើងវិញ ចាប់តាំងពីពាក់កណ្តាលទសវត្សរ៍ឆ្នាំ១៩៩០មក រាជធានីភ្នំពេញបានទទួលនូវកំណើនយ៉ាងលឿន។ ជាមួយគ្នានេះ ក៏មានការរីកដុះដាលសំណង់និងនគរូបនីយកម្មកាន់តែខ្លាំងឡើងៗ ហើយគម្រោងអភិវឌ្ឍនានាត្រូវបានកើនឡើងជាបន្តបន្ទាប់ ធ្វើឱ្យផែនដីនៃរាជធានីរីកលាតសន្ធឹងកាន់តែធំទូលាយជាងមុនដែល ទាមទារឲ្យរាជធានីភ្នំពេញត្រូវមានគោលនយោបាយអភិវឌ្ឍជាយុទ្ធសាស្ត្រនគរូបនីយកម្មមួយជាចាំបាច់សម្រាប់ទស្សនវិស័យឆ្នាំ២០៣៥។

៤.២. ភ្នំពេញ-ទីក្រុងប្រកបដោយគុណភាពអន្តរជាតិ

៤.២.១- រាជធានីភ្នំពេញគឺជារាជធានីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា(មាត្រាទី៦នៃរដ្ឋធម្មនុញ្ញ)

មុខងាររាជធានីរបស់ភ្នំពេញ តម្រូវឱ្យស្របនឹងវត្តមានស្ថាប័នសំខាន់ៗនៃរដ្ឋនៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ គឺជាស្ថាប័នកំពូលនានារបស់រដ្ឋ អង្គការនីតិបញ្ញត្តិ នីតិប្រតិបត្តិ និងតុលាការ។



មុខងារនេះត្រូវបានបញ្ជាក់ដោយវត្តមានរបស់ព្រះបរមរាជវាំង ព្រឹទ្ធសភា រដ្ឋសភា ក្រសួងយុត្តិធម៌ ទីស្តីការគណៈរដ្ឋមន្ត្រី ក្រុមប្រឹក្សារដ្ឋធម្មនុញ្ញ ឧត្តមក្រុមប្រឹក្សាអង្គចៅក្រម អគ្គសេនាធិការនៃកងយោធពលខេមរភូមិន្ទ ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា ទីស្តីការនៃគ្រប់ក្រសួង ធនាគារជាតិ សារមន្ទីរជាតិ បណ្ណាល័យជាតិ មជ្ឈមណ្ឌលតម្កល់ឯកសារជាតិ រាជបណ្ឌិត្យសភា កម្ពុជា ពហុកីឡដ្ឋានជាតិអូឡាំពិក រោងមហោស្រពជាតិ ទីស្នាក់ការនៃគ្រឹះស្ថានសាធារណៈ នានាដែលមានលក្ខណៈជាតិដូចជា រាជយស្សីយយានកម្ពុជា ក្រុមហ៊ុនអគ្គិសនីកម្ពុជា អាជ្ញាធរ- ជាតិប្រេងកាតកម្ពុជា គណៈកម្មាធិការជាតិទន្លេមេគង្គ កាកបាទក្រហមកម្ពុជា អាជ្ញាធរដើម្បី ការថែរក្សានិងរៀបចំតំបន់អង្គរ(អប្សរា) ព្រមទាំងតំណាងនៃអង្គការបរទេសនានា តំណាងអង្គទូត (៥២តំណាងបច្ចុប្បន្ននេះ) និងទីភ្នាក់ងារអភិវឌ្ឍរបស់តំណាងអង្គទូតទាំងនេះ (មាន៧សព្វថ្ងៃ នេះ) តំណាងអង្គការពហុភាគីៈ ធនាគារពិភពលោក មូលនិធិរូបិយវត្ថុអន្តរជាតិ ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍ អាស៊ី គណៈកម្មការអឺរ៉ុប តំណាងទាំង១៤នៃអង្គការសហប្រជាជាតិ។

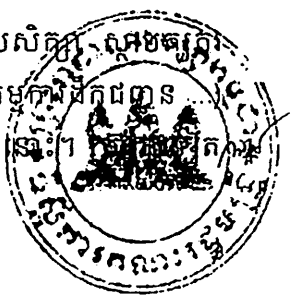
ឆ្លើយតបជាមួយមុខងារទាំងនេះ ដែលភ្នំពេញត្រូវតែមានផែនការយុទ្ធសាស្ត្រមួយដែល មានកម្រិតខ្ពស់ ក្នុងនោះជាអាទិ៍ទាក់ទងនឹងវិស័យរៀបចំដែនដី ការគ្រប់គ្រងទីក្រុងនិងសន្តិសុខ ព្រមទាំងគុណភាពនៃទីក្រុងក្នុងការបង្ហាញអំពីអត្តសញ្ញាណ ពោលគឺ**រាជធានីភ្នំពេញគឺជាកញ្ចក់ ស្ទុះបញ្ចាំងពីគុណភាពតំណាងឱ្យជាតិទាំងមូល។**

ម្យ៉ាងទៀតគឺមានភាពតំណាងមួយធំជាងគេក្នុងវិស័យរដ្ឋបាល និងសេវាសាធារណៈ នៅថ្នាក់ក្រោមជាតិ និងថ្នាក់មូលដ្ឋាន ដែលក្នុងនោះមានសាលារាជធានីភ្នំពេញ រដ្ឋាករ ទឹកស្វយ័តភ្នំពេញ កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញ សភាពាណិជ្ជកម្ម ភ្នំពេញ ក្លឹបពាណិជ្ជកម្មសំខាន់ៗដទៃទៀតនៅក្នុងប្រទេស ដែលមានភាពសកម្មក្នុងវិស័យ ពាណិជ្ជកម្មដែលមានលក្ខណៈអន្តរជាតិ។

រាជធានីភ្នំពេញប្រមូលផ្តុំមន្ត្រីរាជការជាង ៤៦ ០០០នាក់ ក្នុងនោះ ១/៤ ធ្វើការបម្រើឱ្យ សាលារាជធានីភ្នំពេញ សកម្មក្នុងការអភិវឌ្ឍ ការផ្តល់សេវាសាធារណៈ និងជំរុញសកម្មភាព សេដ្ឋកិច្ចដ៏ធំៗ បង្កលក្ខណៈឱ្យវិស័យឯកជនអាចទាញយកគុណប្រយោជន៍យ៉ាងធំធេងពីស្ថានភាព អំណោយផលនេះ ជាក់ស្តែងភ្នំពេញធ្លាប់បានបង្ហាញនូវសមត្ថភាពអាចទទួលភ្ញៀវគណៈប្រតិភូ- ជាតិនិងអន្តរជាតិ ក្នុងឱកាសជំនួបកំពូលនានា និងការប្រជុំទាំងឡាយ (សមាជរបស់អាស៊ាន សមាជពិភពលោក ការប្រកួតកីឡានានា ការតាំងពិព័រណ៍អន្តរជាតិនានា ទស្សនីយភាព។ល។

ដោយរាជធានីភ្នំពេញជាមជ្ឈមណ្ឌលនៃអំណាចកំពូលខាងលើទាំងនេះ ទើបនាំឱ្យមាន ការបោះទីតាំងនៃក្រុមហ៊ុនឯកជនធំៗសំខាន់ៗនានាផងដែរ។ នេះជាតម្រូវការមួយផ្នែកដែលនាំ ឱ្យមានការចូលចិត្តបោះទីតាំងប្រកបអាជីវកម្មទាំងនេះនៅរាជធានីភ្នំពេញ ពីសំណាក់វិនិយោគិន នានា។

វិស័យសេវាកម្មនានា(ទេសចរណ៍ ការបោះពុម្ព មេធាវី ការិយាល័យសិក្សា-ស្រាវជ្រាវ អ្នកជំនាញការគណនេយ្យ សេវាកម្មសម្រាប់ក្រុមហ៊ុន សហគ្រាសពាណិជ្ជកម្មក្នុងតំបន់ និងក្រៅតំបន់ ក៏ត្រូវបានប្រមូលផ្តុំដោយសារវត្តមាននៃអំណាចសាធារណៈនិងឯកជនទាំងនោះ។



ការងារចំនួន១/៣ របស់ប្រជាជនកម្ពុជាក៏បានប្រមូលផ្តុំនៅភ្នំពេញ ក្នុងចំណោមការងារទាំងនោះ មានការងារនានាដែលគ្រប់គ្រងចំណូលដ៏លើសលប់យ៉ាងច្រើនបំផុត (៥៨%នៃផលិតផលក្នុង ស្រុកសរុបរបស់រាជធានីភ្នំពេញគឺត្រូវបានមកពីសកម្មភាពសេវាកម្ម)។

វិស័យទេសចរណ៍ : មានសណ្ឋាគារនិងផ្ទះសំណាក់ចំនួន៥៩៦កន្លែងដែលមានចំនួនបន្ទប់ ច្រើនជាង៧ ៥០០បន្ទប់(ដែលក្នុងនោះ មាន១ ២៥០បន្ទប់ស្ថិតនៅក្នុងខ្នាតអន្តរជាតិ) និង គោដនីយដ្ឋានមាន៣៦៤ មូលដ្ឋានដែលធ្វើឱ្យទីក្រុងភ្នំពេញក្លាយជាទីក្រុងទេសចរណ៍ទីមួយ របស់ប្រទេសកម្ពុជា ទោះបីជាសក្តានុពលវប្បធម៌ទេសចរណ៍ និងកម្សាន្តមិនត្រូវបានគេទាញ យកផលប្រយោជន៍អស់ក៏ដោយ សណ្ឋាគារថ្មីៗកំពុងត្រូវបានគេសាងសង់ពង្រីក(សណ្ឋាគារ ណាហ្គា សណ្ឋាគារកាំបូឌីយ៉ាណា សណ្ឋាគារភ្នំពេញ សណ្ឋាគារឡឺរីយ៉ាល់ សណ្ឋាគារសូហ្វី- តែលភូកេត្រា ...។ និងបង្កើតយ៉ាងឆាប់រហ័សនូវសក្តានុពលនៃការទទួលភ្ញៀវគ្រប់ខ្នាតទាំងអស់។

វិស័យអប់រំ : សាកលវិទ្យាល័យសាធារណៈ និងសាកលវិទ្យាល័យឯកជនសំខាន់ៗ បាន ប្រមូលផ្តុំនៅរាជធានីភ្នំពេញ ជាមួយហេតុផលពិតប្រាកដ និងចាំបាច់ពីការប្រមូលផ្តុំនៃទីតាំង ភូមិសាស្ត្រនៃមធ្យោបាយអប់រំនានា ដើម្បីបញ្ចេញឱ្យឃើញនូវការសិក្សាកម្រិតមួយខ្ពស់ និង សេវាកម្មអប់រំប្រកបដោយគុណភាព។ បណ្ណានិស្សិតនិងសិស្សវិទ្យាល័យមានចំនួន២១ ០០០នាក់ ស្មើនឹង២/៣នៃសិស្សនិស្សិតទាំងនេះ ស្ថិតនៅក្នុងវិស័យអប់រំឯកជន។

ជាមួយវត្តមានរបស់ប្រជាជនរស់នៅអចិន្ត្រៃយ៍១ ២៥០ ០០០នាក់ និងចំនួនប្រជាជន ដែលធ្វើបម្លាស់ទីទៅមក ចំនួនប្រហែល២៥០ ០០០នាក់បន្ថែមលើនេះទៀតនោះ ភ្នំពេញបាន បង្កើតជាទីផ្សារការប្រើប្រាស់មួយធំជាងគេបំផុតនៅក្នុងប្រទេស ដែលសកម្មភាពពាណិជ្ជកម្ម យ៉ាងសកម្ម ក្នុងនោះមានផ្សារប្រហែល៤១(២៥ ០០០ស្តង់) មជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្ម និងផ្សារ ទំនើបចំនួន១២ និងការលក់ដូររាប់ពាន់នៅតាមបណ្តោយផ្លូវនានា។

វិស័យដឹកជញ្ជូនទំនិញនិងអ្នកដំណើរ ក៏មានលក្ខណៈសំខាន់ណាស់ដែរសម្រាប់ឱ្យមាន ការទទួលជួបជាលក្ខណៈអន្តរជាតិនៅក្នុងភ្នំពេញក្នុងលក្ខខណ្ឌដ៏ប្រសើរ និងអាចឱ្យមានការ តភ្ជាប់ នូវបណ្តាញចែកចាយនានាទៅដល់បណ្តាខេត្តក្នុងប្រទេស។ បទពិសោធផ្ទៀង ក្នុងអំឡុង ពេលនៃការធ្វើជាប្រធាននៃជំនួបកំពូលអាស៊ានរបស់ប្រទេសកម្ពុជា បានបង្ហាញឱ្យឃើញថា រាជធានីភ្នំពេញបានឈានទៅដល់កម្រិតគុណភាពដ៏ខ្ពស់មួយ ក្នុងការទទួលបដិសណ្ឋារកិច្ចនូវ ពិធីទាំងនេះ។ ការអភិវឌ្ឍនគរូបនីយកម្មនៃរាជធានីជាអាទិ៍ទាក់ទងនឹងការគ្រប់គ្រងប្រព័ន្ធដឹក- ជញ្ជូន ការធ្វើចរាចរណ៍យានយន្ត អនាម័យបរិស្ថានមិនត្រូវធ្វើឱ្យថយចុះពីកម្រិតគុណភាពជា អន្តរជាតិនេះទេ។

គោលបំណងនៃការអភិវឌ្ឍរាជធានីក៏គឺជាការផ្តុំគ្នារវាងការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចឱ្យមានប្រសិទ្ធ ភាពបំផុតនៃសុខដុមនីយកម្ម ជាមួយប្រជាជនគ្រប់ស្រទាប់ថ្នាក់រួមទាំងអ្នកក្រីក្រ ក្នុងសង្គមជាតិ និងលើកកម្ពស់តម្លៃសេដ្ឋកិច្ច សង្គមកិច្ច បរិស្ថាន សំដៅឱ្យមានការអភិវឌ្ឍន៍ជាប្រកបដោយ ចីរភាពដល់អ្នកជំនាន់ក្រោយ។

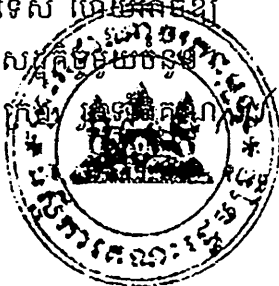


ការសម្រេចចិត្តរបស់រដ្ឋាភិបាល ក្នុងការគ្រប់គ្រងទិសដៅទៅរកទីប្រជុំជនបន្ទាប់នានានូវ កម្លាំងផលិតកម្ម ក្នុងនោះមានជាពិសេសទីក្រុងព្រះសីហនុនិងតំបន់ព្រំដែន ដើម្បីទីផ្សារនាំចេញ នឹងអាចឱ្យមានការអភិវឌ្ឍប្រកបដោយសមភាព និងធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនៅក្នុងក្របខ័ណ្ឌនៃការ រៀបចំដែនដីដែនដីរបស់ប្រទេសជាតិទាំងមូល ព្រមទាំងអាចឱ្យកម្ពុជាជំរុញនូវគុណសម្បត្តិដែល អាចប្រកួតប្រជែងបានជាមួយប្រទេសដទៃ។ ដូច្នេះ ឧស្សាហកម្មដែលអាចមានទាំងផលិតផល ឧស្សាហកម្មធុនធំ និងមិនត្រូវបោះទៅតាំងនៅរាជធានីភ្នំពេញទេ នៅពេលដែលផលិតផលពី ឧស្សាហកម្មទាំងនោះជាគោលដៅសម្រាប់នាំចេញ។ ប៉ុន្តែគួរតែបោះទីតាំងនៅលើក្បែរតំបន់ កំពង់ផែសមុទ្រតំបន់ក្បែរព្រំដែនទើបជាការប្រសើរ។

យោងតាមភាពតូចចង្អៀតនៃដែនដីរបស់ភ្នំពេញ និងបញ្ហាប្រឈមនឹងហានិភ័យនានាគួរ គប្បីធ្វើពិពិធកម្មកសិកម្មមានការផលិតផលដំណាំបន្លែបង្ការនានា និងការចិញ្ចឹមត្រីសាច់សម្រាប់ ចិញ្ចឹមទីក្រុងទាំងមូល និងសម្រាប់នាំចេញ។ ការប្រុងទុកនូវដីសម្រាប់សកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ច សម្រាប់ធានាការធ្វើការប្រុងទុកនូវផលិតផលសម្រាប់ផ្គត់ផ្គង់ និងការប្រើប្រាស់នានានៅក្នុង រាជធានី មាននៅតំបន់ខ្លះនៃជ្វាក្រុងភ្នំពេញ តែផលិតផលទាំងនេះមិនទាន់អាចបំពេញតម្រូវ ការទាំងស្រុងឡើយ។ ការកសាងឡើងវិញនូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនៃរាជធានីភ្នំពេញសព្វថ្ងៃបាន ឈានចូលមកដល់ដំណាក់កាលមួយដែលបរិច្ចារ្យក្រុង មានតម្រូវការកម្រិតខ្ពស់ជាងកាលពី ទសវត្សរ៍ឆ្នាំ១៩៧០ក្នុងខណៈដែលប្រជាជនមានចំនួនស្មើគ្នា។ បច្ចុប្បន្ន កំណើនប្រជាជនមាន ចំនួនប្រហាក់ប្រហែល១ ០០ ០០០នាក់ នៅក្នុងខណ្ឌកណ្តាលក្រុងទាំង៤ បើប្រៀបធៀបនឹងចំនួន ប្រហែល៩០០ ០០០នាក់នៅក្នុងខណ្ឌជ្វាក្រុងទាំង៨ ដូចនេះត្រូវតែបន្តការខិតខំប្រឹងប្រែងថែម ទៀត ដើម្បីឱ្យទីក្រុងមានគុណភាពដល់កម្រិតអន្តរជាតិឡើងវិញ ពិសេសត្រូវបង្វែរទិសការ កសាងប្រព័ន្ធហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនានាទៅតំបន់ជ្វាក្រុង ដែលសព្វថ្ងៃមានចំនួនប្រជាជនច្រើន ជាងនៅខណ្ឌកណ្តាលក្រុងទាំង៤ទៅហើយនោះ។

៤.២.២. មុខងារសំខាន់ៗ សម្រាប់រាជធានីភ្នំពេញ

ក្នុងមុខងារសំខាន់របស់ខ្លួនរាជធានីភ្នំពេញមានតួនាទីជានយោបាយ រដ្ឋបាលកណ្តាល និងជាចំណុចទំនាក់ទំនងជាលក្ខណៈសាកល និងដោយផ្ទាល់ជាមួយនឹងវត្តមាន តំណាងអង្គទូត នានា អង្គការអន្តរជាតិ ហើយនិងទីស្នាក់ការកណ្តាលរបស់សហគ្រាសធំៗ...។ ទន្ទឹមគ្នានេះ រាជធានីភ្នំពេញ បំពេញនាទីជាលក្ខណៈប្រយោលជាចំណុចផ្គុំនៃសេវាកម្មក៏ស្តុការសម្រាប់ការ ផ្គត់ផ្គង់ដល់ទីផ្សារក្នុងស្រុក សណ្ឋាគារ និងភោជនីយដ្ឋាន ការបោះពុម្ព ការតំណាងនានា។ មុខងារនេះធានាផ្តល់នូវទីផ្សារការងារមួយផ្នែកធំ និងបង្កើតនូវចំណែកធំមួយនៃផលិតផលក្នុង ស្រុកសរុបរបស់ក្រុង ផ្នែកសេវាកម្មដែលបានរួមចំណែកដល់៥៨%ទូទាំងប្រទេស ហើយក៏ឱ្យ ក្រុងភ្នំពេញមានស្ថិរភាពមួយដែលមានមុខងារមួយច្បាស់លាស់ និងស្ថិរភាពសេដ្ឋកិច្ចមួយចំនួន តួនាទីរបស់រាជធានីនេះ ទាមទារនូវគុណភាពសម្រាប់សេវាមួយចំនួនរបស់ទីក្រុង។



ភាពនៃការគ្រប់គ្រងទីក្រុងទាំងមូល ដែលជាមគ្គុទ្ទេសក៍សម្រាប់ការគ្រប់គ្រងទិសទាំងឡាយក្នុងការធ្វើគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍។

ដោយសាររាជធានីភ្នំពេញជាមជ្ឈមណ្ឌលនៃក្បាលម៉ាស៊ីនដឹកនាំនយោបាយ ដែលមានប្រព័ន្ធតមនាគមន៍ធំសំខាន់ៗ និងមានបរិក្ខារសាធារណៈច្រើន ធ្វើឱ្យភ្នំពេញមានភាពទាក់ទាញ និងចំណាប់អារម្មណ៍ពីវិនិយោគិនដើម្បីទទួលបានហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធគាំទ្រទាំងឡាយសម្រាប់ការវិនិយោគផ្នែកឧស្សាហកម្ម រហូតធ្វើឲ្យមកដល់បច្ចុប្បន្ននេះ ភ្នំពេញក្លាយជាមានភាពឈានមុខជាងគេផ្នែកឧស្សាហកម្មកាត់ដេរសម្លៀកបំពាក់ និងស្បែកជើង។ រោងចក្រទាំងឡាយរួមទាំងបណ្តារោងចក្រដែលមានទីតាំងនៅរាជធានីភ្នំពេញ ជាអ្នករួមបង្កើតការងារ បានធ្វើមួយភាគធំនោះ នៅមានលក្ខណៈផុយស្រួយនៅឡើយ ដោយហេតុថារោងចក្រនិងសកម្មភាពផលិតកម្មទាំងនេះ ត្រូវស្ថិតនៅក្រោមបរិបទនៃការប្រកួតប្រជែងអន្តរជាតិដែលការប្រកួតប្រជែងនេះនឹងរីកកាន់តែធំឡើងដោយបាត់ភាពអនុគ្រោះពីប្រទេសទទួលទិញ។ ចំនួនការងារដែលទាក់ទងនឹងមុខងាររបស់រាជធានីទាំងនេះ មិនទាន់គ្រប់គ្រាន់អាចឆ្លើយតបនឹងការកើនឡើងរបស់ប្រជាជនដែលមានប្រមាណ៥០ ០០០នាក់ក្នុង១ឆ្នាំនោះឡើយ។ ដើម្បីធានានូវអត្រាការងារស្របច្បាប់ដ៏ប្រសើរមួយ (ការងារដែលចុះបញ្ជីជាផ្លូវការ) ចាំបាច់ត្រូវតែបង្កើតឡើងនូវគោលនយោបាយមួយនៃការធ្វើពិពិធកម្មនូវមុខងារនានានៃសេដ្ឋកិច្ច ដោយរួមបញ្ចូលនូវការអភិវឌ្ឍវិស័យឧស្សាហកម្មធុនស្រាលនានានិងវិស័យសំណង់។

លើសពីនេះ ត្រូវមានការចាប់អារម្មណ៍ផងដែរ និងត្រូវតែរៀបចំការអភិវឌ្ឍវិស័យទេសចរណ៍ ព្រោះឧស្សាហកម្មទេសចរណ៍គឺជាប្រភពចំណូលមួយនៃសេដ្ឋកិច្ច។ មុខងាររបស់រាជធានីក៏នឹងកាន់តែសំខាន់ឡើងទៀតនៅឱកាសនៃការធ្វើសមាហរណកម្មរបស់ប្រទេសកម្ពុជាទៅក្នុងសមាគមអាស៊ាន និងអង្គការពាណិជ្ជកម្មពិភពលោក(WTO) ដែលនឹងនាំឱ្យមានសកម្មភាពទេសចរណ៍ជាលក្ខណៈពាណិជ្ជកម្មដ៏សំខាន់មួយ។

ជាមួយនឹងវត្តមានអត្រាច្រើនជាង៥០%នៃបន្ទប់សណ្ឋាគារ៣០%នៃបន្ទប់ផ្ទះសំណាក់និង៦០%នៃទីភ្នាក់ងារនិងក្រុមហ៊ុនទេសចរណ៍របស់ប្រទេសកម្ពុជា រាជធានីភ្នំពេញមានសកម្មភាពទេសចរណ៍យ៉ាងសកម្ម ដែលមានអ្នកស្នាក់នៅ១លាននាក់/ឆ្នាំ គឺប្រហែល២ដងលើសខេត្តសៀមរាប។ ចំនួនអត្រាទេសចរណ៍ធុរកិច្ចនៅរាជធានីភ្នំពេញ ក៏បានជះឥទ្ធិពលដល់ការកើនឡើងនៃទេសចរណ៍វប្បធម៌នៅខេត្តសៀមរាបផងដែរ។ សំណង់បេតិកភណ្ឌ រមណីយដ្ឋានបុរាណវិទ្យា ទេសភាពទីក្រុង ទេសភាពតាមដងទន្លេវាលឆ្នេរ ទន្លេបឹងទាំងឡាយសុទ្ធតែនៅល្អស្អាតនៅឡើយ រួមទាំងរូបភាពទេសភាពល្អនៃជនបទដោយក្រុងដែលមានភាពទាក់ទាញ និងដែលជាតំបន់មិនសូវមានដង់ស៊ីតេប្រជាជនខ្ពស់នោះអាចឱ្យរាជធានីភ្នំពេញមានសក្តានុពលអភិវឌ្ឍន៍ដ៏ធំសម្បើមមួយ។ គួបផ្សំនឹងទេសចរណ៍ធុរកិច្ចដែលទាក់ទងនឹងមុខងាររបស់រាជធានីដែលមានស្រាប់ ក្នុងពេលអនាគត រាជធានីភ្នំពេញនឹងក្លាយជាម៉ូសេដ្ឋកិច្ច ជាកន្លែងទេសចរណ៍ឆ្លងកាត់មួយរវាងទេសចរណ៍វប្បធម៌នៅអង្គរ និងទេសចរណ៍លម្អៃកាយ និងកម្សាន្តនៅបឹងកេងកង។

*ឧស្សាហកម្មទាំងនេះមានប្រហែល ៣០% នៃផលិតផលក្នុងស្រុកដុលសរុបរបស់រាជធានីភ្នំពេញ ហើយឧស្សាហកម្មទាំងនេះមានតំលៃជាង៥%នៃផលិតផលដុលទៅទៀត។



សមុទ្រ ដែលជាកត្តាធ្វើឱ្យរាជធានីភ្នំពេញត្រូវតែអភិវឌ្ឍនូវគុណសម្បត្តិទេសចរណ៍របស់ខ្លួនទាំងអស់នេះ។ ដូច្នេះ ត្រូវតែមានគោលនយោបាយចាំបាច់មួយដែលទទួលខុសត្រូវក្នុងការការពារ និងលើកតម្កើងតម្លៃបេតិកភណ្ឌស្ថាបត្យកម្មនិងទេសភាព ហើយនិងការការពារលើកតម្កើងបរិយាកាសទីក្រុងដ៏ល្អ។

៤.២.៣. ពង្រឹងគុណសម្បត្តិនៃការទាក់ទាញនិងការប្រកួតប្រជែងរបស់រាជធានីភ្នំពេញ

រាជធានីភ្នំពេញមានគុណសម្បត្តិមួយចំនួនធំ អាចប្រៀបធៀបជាមួយបណ្តាទីក្រុងនានាលើពិភពលោកបានជាអាទិ៍ តម្លៃដ៏ថ្លៃថ្លា និងតម្លៃពលកម្ម សមត្ថភាពនៃប្រព័ន្ធតាមដានសកម្មភាពជាតិ និងទីតាំងភូមិសាស្ត្ររបស់ខ្លួនស្ថិតនៅលើអ័ក្ស និងចំណុចកណ្តាលរវាងទីក្រុងបាងកក-ហូជីមីញ។ ប៉ុន្តែ ចំណុចខ្សោយមួយចំនួនធំត្រូវតែកាត់បន្ថយជាអាទិ៍ការខ្វះសេចក្តីទុកចិត្តពីសំណាក់វិនិយោគិនទាំងឡាយ តម្លៃខ្ពស់នៃថាមពលនានានិងទូរគមនាគមន៍ និងភាពខ្វះខាតនៃកម្លាំងពលកម្មដែលមានជំនាញ និងប្រកបដោយគុណភាព។ ការផ្តល់អាទិភាពរបស់រដ្ឋាភិបាលក្នុងការផលិតភ្លើងអគ្គិសនី (តភ្ជាប់បណ្តាញពីប្រទេសវៀតណាម រោងចក្រអគ្គិសនីថ្មីៗ ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវបណ្តាញអគ្គិសនី) ការកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័សនៃអ្នកប្រើប្រាស់របស់ក្រុមហ៊ុនទូរសព្ទ និងការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័សនៃបណ្តាញផ្លូវថ្នល់ នឹងអាចកាត់បន្ថយយ៉ាងពិតប្រាកដនូវតម្លៃខ្ពស់ពីក្នុងចំណោមសេវាទាំងនេះនៅក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំខាងមុខ ដែលនឹងអាចពង្រឹងដល់ការប្រកួតប្រជែងយ៉ាងឆាប់រហ័សរបស់រាជធានីភ្នំពេញ។ សន្ទុះសេដ្ឋកិច្ចដែលនៅមានភាពផុយស្រួយនៅឡើយ នឹងត្រូវបានពង្រឹងដោយការរៀបចំអភិវឌ្ឍន៍ទីប្រជុំជនក្រុងមួយឱ្យល្អ និងដោយការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងដល់ប្រព័ន្ធហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនៃការដឹកជញ្ជូនដែលមានស្រាប់។

៤.២.៤. តុល្យភាពរវាងអភិក្រមខាងក្នុងនិងអភិក្រមខាងក្រៅ

ការស្ថាបនាទីក្រុងមួយត្រូវបានរៀបចំដោយអភិក្រមពីរប្រភេទ៖

- អភិក្រមខាងក្នុង គឺរាល់សកម្មភាពអភិវឌ្ឍន៍ដែលឆ្លើយតបដោយផ្ទាល់ដល់សេចក្តីត្រូវការចាំបាច់របស់ប្រជាជនក្នុងស្រុកដូចជាលំនៅឋានប្រពៃណី បណ្តាញផ្លូវ មូលដ្ឋានបរិក្ខារ មូលដ្ឋានទីផ្សារនានា...។
- អភិក្រមខាងក្រៅ គឺជាសកម្មភាពអភិវឌ្ឍន៍ឡើងដោយវិនិយោគិនទាំងឡាយជាអាទិ៍ជនបរទេសដែលបង្កើតឡើងនូវផលិតផលពិសេស រួមមានការអភិវឌ្ឍទីក្រុងរណបនានា (ទីក្រុងកោះពេជ្រ ខាំកូ ហ្គ្រែនភ្នំពេញ ទីក្រុងរណបជ្រោយចង្វារ ...។ល។ សណ្ឋាគារខ្នាតអន្តរជាតិនានា លំនៅឋានច្រើនជាន់ និងអគារខ្ពស់ៗសម្រាប់ការិយាល័យ ការកសាងពហុកីឡដ្ឋានជាតិនៅភាគខាងជើង (តំបន់អភិវឌ្ឍក្រុមហ៊ុនLYP) ទីលានវាយកូនគោល បរិក្ខារកម្សាន្ត សួនទឹកកម្សាន្ត តំបន់សកម្មភាពនានា សាលារៀនអន្តរជាតិនិងសង្កាត់លំនៅឋាន បុរីដែលមានការយាមកាម ...។

^១ អាកាសយានដ្ឋានភ្នំពេញ និងច្រកចូលពីរទៀតតាមរថាមួយកំពង់ក្រុងព្រះសីហនុនិងភ្នំពេញ។



អភិក្រមទាំងពីរនេះបំពេញឱ្យគ្នាទៅវិញទៅមក និងជាអ្នកបង្កើតនូវភាពរីកចម្រើនសំបូរ សប្បាយ និងការងារសម្រាប់ប្រជាជនទីក្រុង ប៉ុន្តែ អភិក្រមទាំងពីរនេះជូនកាលអាចមានការ ប្រកួតប្រជែងគ្នានៅលើទីតាំងតែមួយដូចគ្នា។ នៅមានភាពប្រឈមប្រឆាំងនៃការទិញដីធ្លីពី សំណាក់វិនិយោគិន ដើម្បីស្តុកទុកកេងយកចំណេញ ដែលអាចឱ្យមានការលំបាកដល់ការឆ្លើយ តបនឹងសេចក្តីត្រូវការចាំបាច់នៅមូលដ្ឋានក្នុងការសាងសង់លំនៅឋាន ជាពិសេសសម្រាប់ប្រជា ជនដែលក្រីក្រ។

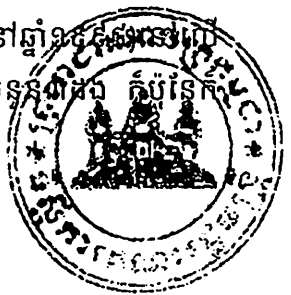
ដើម្បីផ្សារភ្ជាប់នូវអភិក្រមទាំងពីរនេះចូលគ្នា យើងនឹងបង្កើតទឹកដីនៃទទួលការសាងសង់ ប្រកបដោយការទាក់ទាញសម្រាប់អគារខ្ពស់ៗ នៅក្នុងតំបន់ដែលមានគុណសម្បត្តិល្អ (ផ្លូវធំៗ ទេសភាពល្អៗនៅជុំវិញបឹងខាងជើង និងតាមបណ្តោយដងទន្លេមេគង្គ ...)។ យើងក៏នឹងធ្វើឱ្យមាន ការធ្វើវិនិយោគទុនដែលអាចផ្សារភ្ជាប់ការថែរក្សាលើគុណប្រវត្តិសាស្ត្រ ពោលគឺការអភិវឌ្ឍ ត្រូវដើរស្របនឹងការអភិរក្ស។

៤.២.៥. ការពង្រីកផ្ទៃដីទីក្រុងធំ(មេត្រូប៉ូលីតែន)និងការកើនឡើងទ្វេដង នៃចំនួនប្រជាជន ឆ្នាំ២០៣៥

ផលិតផលក្នុងស្រុកសរុបរាជធានីភ្នំពេញបច្ចុប្បន្នមានប្រហែល៣០% នៃផលិតផលក្នុង ស្រុកសរុបរបស់ប្រទេសកម្ពុជា គឺលើសពី១,៣ពាន់លានដុល្លារអាមេរិកក្នុងមួយឆ្នាំ។ ការពង្រីក ព្រំដែននៃការគ្រប់គ្រងរដ្ឋបាលរបស់ទីក្រុងភ្នំពេញ នឹងត្រូវរាប់បញ្ចូលនូវផ្ទៃដីដែលកាត់ចេញពី ខេត្តកណ្តាលផងនោះ នឹងនាំឱ្យមានការថយចុះកម្រិតនៃផលិតផលក្នុងស្រុកសរុបប្រចាំឆ្នាំរបស់ រាជធានីភ្នំពេញ ក៏នឹងធ្វើឱ្យមានគម្លាតមួយតិច ជាមួយនឹងផលិតផលក្នុងស្រុកសរុបនៅកន្លែង ដទៃទៀតក្នុងប្រទេសកម្ពុជា (ប្រភាពទី៥នៃឯកសារឧបសម្ព័ន្ធ)។

ទោះជាផ្ទៃដីសរុបបច្ចុប្បន្នមានចំនួន៦៧៨ ៤១៦គម^២ (ប្រភាពទី៦នៃឯកសារឧបសម្ព័ន្ធ) ក៏ដោយ ក៏ផ្ទៃដីរាជធានីភ្នំពេញនៅមានលក្ខណៈតូចចង្អៀតនៅឡើយ បើប្រៀបធៀបទៅនឹង ផ្ទៃដីនៃទីក្រុងធំៗនៅក្នុងតំបន់ដូចជា៖

- ទីក្រុងហាណូយ : មានប្រជាជន២,៧លាននាក់លើផ្ទៃក្រឡា៩១៨គីឡូម៉ែត្រក្រឡាក្នុង នោះមានប្រជាជនចំនួន១ ៤៤៦ ០០០នាក់រស់នៅក្នុងទីក្រុង (ទីប្រជុំជន)នៅឆ្នាំ១៩៩៩ គឺលើសប្រជាជនរស់នៅក្នុងរាជធានីភ្នំពេញប្រហែល១/៣ (១ ០៧៨ ០០០នាក់សម្រាប់ ទីប្រជុំជននៅលើរាជធានីភ្នំពេញនិងខេត្តកណ្តាល នៅឆ្នាំ១៩៩៨) ក្នុងស្ថានភាពដែល ហាណូយមានកំណើនប្រជាជនយឺតជាងនៅរាជធានីភ្នំពេញ (២,២%នៅទីប្រជុំជន ហាណូយ រីឯនៅទីក្រុងកំពេញមាន៤,៤) ផ្ទៃដីហាណូយធំជាងផ្ទៃដីរាជធានីភ្នំពេញ ២ដងកន្លះ។
- ទីក្រុងហុងកុង : មានប្រជាជន៥,៥លាននាក់ (ការប៉ាន់ប្រមាណនៅឆ្នាំ១៩៩៩)លើ ផ្ទៃដី២,០៩៣គីឡូម៉ែត្រក្រឡាគឺស្មើនឹងប្រជាជននៅរាជធានីភ្នំពេញចំនួន១៥ដង ក៏ប៉ុន្តែ មានព្រំដែនរដ្ឋបាលធំជាង៤ដងដែរ។



ដើម្បីឱ្យមានមាត្រដ្ឋានដែនដីមួយដូចនឹងទំហំនៃទីក្រុងធំទាំងពីរខាងលើនៅក្នុងតំបន់នេះ យើងអាចពង្រីកព្រំដែនរាជធានីភ្នំពេញ នៅក្នុងរង្វង់ទំហំ៣០គីឡូម៉ែត្រជុំវិញដោយគិតពីចំណុច កណ្តាលនៃរាជធានីភ្នំពេញ។ នៅពេលនោះ ទីក្រុងភ្នំពេញនឹងត្រូវគ្របដណ្តប់លើផ្ទៃដីខាងជើង ស្ទើរតែទាំងអស់នៃខេត្តកណ្តាល។

បច្ចុប្បន្ន មានប្រជាជនច្រើនជាង១៥០ ០០០នាក់នៃទីប្រជុំជនក្រុងភ្នំពេញ ដែលរស់នៅ ខាងក្រៅព្រំដែនរាជធានី ពោលគឺនៅក្នុងខេត្តកណ្តាល ជាពិសេសនៅតាខ្មៅដែលជាផ្លូវចូលភាគ ខាងត្បូង និងនៅច្រកចូលផ្សេងទៀតតាមបណ្តោយផ្លូវជាតិលេខ១ លេខ៣ លេខ៤ និងលេខ៥។ ចំនួនប្រជាជនដែលធ្វើបម្លាស់ទីទៅមកប្រចាំថ្ងៃចូលភ្នំពេញគឺប្រហែល២៥០ ០០០នាក់ និងពលករ ដែលមកបំពេញការងារក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ មានប្រមាណ៤០០ ០០០នាក់។ ដូច្នេះ ចំនួនប្រជាជន រស់នៅជាប្រចាំរបស់រាជធានីភ្នំពេញមានប្រមាណច្រើនជាង២ ០០០ ០០០នាក់។ ការបោះទី តាំងនៃសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចនានា ក៏មិនសុទ្ធតែស្ថិតនៅក្នុងព្រំដែនរដ្ឋបាលនៃរាជធានីភ្នំពេញសព្វ ថ្ងៃនេះដែរ ពោលគឺស្ថិតនៅក្នុងទីក្រុងតាខ្មៅ និងនៅតាមបណ្តោយផ្លូវជាតិលេខ៣និងលេខ៤។ អមផ្លូវជាតិលេខ៤ សព្វថ្ងៃទទួលរោងចក្រជាង៥០នៅក្នុងរយៈពេល២០គីឡូម៉ែត្រដែលរាប់ពី ព្រំដែនរដ្ឋបាលនៃរាជធានី។

ព្រំដែនរដ្ឋបាលទាំងនេះបង្កបញ្ហាដល់ការគ្រប់គ្រងក្រុងរួចទៅហើយ ឧទាហរណ៍ដូចជា ការត្រូវផ្គត់ផ្គង់ទឹកស្អាតឬការគ្រប់គ្រងកាកសំណល់នៃទីប្រជុំជនក្រុង ដែលលាតសន្ធឹងរហូតដល់ ខេត្តកណ្តាល។

វិទ្យាស្ថានជាតិស្ថិតិប៉ាន់ប្រមាណថា ក្រុងភ្នំពេញ នឹងមានប្រជាជនរស់នៅផ្ទាល់ និង អចិន្ត្រៃយ៍ចំនួនប្រហែល១ ៩៨៣ ០៤០នាក់នៅពេលអនាគតឆ្នាំ២០៣៥ ដែលស្របនឹងឆ្នាំនៃ ទិសដៅប្លង់គោលនេះ។ សាលារាជធានីភ្នំពេញបានធ្វើចំណោលប៉ាន់ស្មានថានឹងមានប្រជាជន ប្រហែល២ ២៦៦ ២៨៩នាក់ នៅក្នុងទីប្រជុំជនក្រុងភ្នំពេញ ដោយរាប់បញ្ចូលទាំងប្រជាជន នៃឃុំនានាជាប់នឹងទីក្រុងនៃទីប្រជុំជននៅក្នុងខេត្តកណ្តាលផងដែរ ហើយប៉ាន់ប្រមាណថាមាន ប្រជាជនចំនួន២ ៥៤៤ ៦៥៩នាក់ ដែលនឹងរស់នៅក្នុងទីក្រុងធំទាំងមូលនោះ។ ដូច្នេះ ប្រជាជន ពាក់កណ្តាលនៃខេត្តកណ្តាលនឹងត្រូវផ្សារភ្ជាប់ជាមួយនឹងការងារនៅក្នុងទីប្រជុំជនរាជធានីភ្នំពេញ សម្រាប់ឆ្នាំគោលដៅនៃគម្រោងប្លង់គោលនេះ ជាមួយនឹងការរីកឡើងនូវផ្ទៃដីទីក្រុងធំមួយ។

នេះជាបញ្ហាប្រឈមសម្រាប់ការចង់បានប្រសិទ្ធភាពនៃការគ្រប់គ្រងដែនដីមួយធំសម្រាប់ ការធ្វើគម្រោងផែនការអភិវឌ្ឍន៍ ក៏ដូចជារបៀបរបបគ្រប់គ្រងដែលសមស្របបំផុតមួយដើម្បី ឆ្លើយតបនឹងតម្រូវការនៃការអភិវឌ្ឍជាប្រជាជនភ្នំពេញមួយធំ(Greater Phnom Penh)។

បណ្តាលទូតភាពនានាជាច្រើនដែលអាចយកមកវិភាគពិចារណា៖

១- កិច្ចសម្របសម្រួលឲ្យមានភាពស្របគ្នារវាង កំណើន និងការគ្រប់គ្រងប្រជាជនក្នុង ឆ្នាំនីមួយៗនៃសាលារាជធានីភ្នំពេញនិងខេត្តកណ្តាល ដែលមានរចនាសម្ព័ន្ធគ្រប់គ្រងដ៏កុះកង ដ៏សមស្របមួយ ត្រូវបង្កើតឡើងក្រោមសមត្ថកិច្ចរបស់ក្រសួងមហាផ្ទៃ ។



២- ការបញ្ចូលគ្នារវាងសាលារាជធានីភ្នំពេញ ជាមួយនឹងផ្នែកខាងជើងនៃខេត្តកណ្តាល (២ ០០០គីឡូម៉ែត្រក្រឡា) ឬជាមួយខេត្តកណ្តាលទាំងមូល(៤ ០០០គីឡូម៉ែត្រក្រឡា)ដើម្បីបង្កើតបានជារាជធានីភ្នំពេញធំមួយជាមួយនឹងលក្ខន្តិកៈពិសេសគឺរាជធានី។ រាជធានីនឹងមានស្វ័យភាពហិរញ្ញវត្ថុមួយយ៉ាងធំដោយរួមបញ្ចូលទាំងការធ្វើវិនិយោគទុន និងលទ្ធភាពនៃការខ្ចីស្វ័យភាពប្រាក់ផងដែរ។ ដំណោះស្រាយដែលមានភាពរលូនបំផុតនេះនឹងអនុញ្ញាតឱ្យរដ្ឋាភិបាលកណ្តាលដកខ្លួនចេញពីការធ្វើវិនិយោគសាធារណៈនៅរាជធានីភ្នំពេញ ហើយភ្នំពេញអាចរកបាននូវធនធានស្វ័យភាព សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍរបស់ខ្លួនជាមួយនឹងសារពើពន្ធមូលដ្ឋានទាំងឡាយដែលរាជធានីនឹងគ្រប់គ្រងដោយផ្ទាល់ ហើយក៏អាចមានលទ្ធភាពក្នុងការខ្ចីប្រាក់ដោយផ្ទាល់ពីម្ចាស់ជំនួយអន្តរជាតិនានា។ រាជធានីភ្នំពេញធំនឹងមានសាមគ្គីភាពជាមួយខេត្តដទៃទៀតនៅក្នុងប្រទេស តាមរយៈសារពើពន្ធជាតិដែលករណីនេះបានដំណើរការស្រាប់ទៅហើយ។ នេះជាដំណោះស្រាយដែលត្រូវបានគេប្រើប្រាស់ច្រើនបំផុតសម្រាប់ការគ្រប់គ្រងទីក្រុងធំនានា។

៤.២.៦- កម្រិតទីមួយនៃការរៀបចំអភិវឌ្ឍន៍ការធ្វើសមាហរណកម្មទៅក្នុងតំបន់

រាជធានីភ្នំពេញទទួលបានគុណប្រយោជន៍ពីស្ថានភាពទន្លេប្រកបដោយឯកលក្ខណៈ គឺជាចំណុចប្រសព្វនៃទន្លេមេគង្គ ទន្លេសាបនិងទន្លេបាសាក់(ទន្លេចតុមុខ) និងទទួលបានគុណប្រយោជន៍ពីភាពប្រសព្វគ្នារបស់អ័ក្សសេដ្ឋកិច្ចប្រកបដោយសក្តានុពលនៅលើដែនដីគោក។

- អ័ក្សប្រទេសថៃ-វៀតណាមគឺជាអ័ក្សកណ្តាលស្ថិតនៅចន្លោះអ័ក្សដែលឆ្លងកាត់ពីខាងជើងនៃបឹងទន្លេសាប មកឆ្ពោះសមុទ្រភាគនិរតី។ ទីតាំងនៅលើអ័ក្សបាងកក-ហូជីមិញនេះត្រូវបានធានានូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់នានា (ផ្លូវអាស៊ីPanasiatique) ជាមួយនឹងស្ថានភាពល្បឿនមួយដែលត្រូវសាងសង់នៅចម្ងាយ៦០គីឡូម៉ែត្រ(ផ្នែកអាគ្នេយ៍នៃរាជធានីភ្នំពេញ)។ ការបញ្ជាក់ពីការតភ្ជាប់ផ្លូវដែកនានាដែលជាគម្រោងមូលដ្ឋាននៃការតភ្ជាប់ជាមួយប្រទេសវៀតណាមនិងការគ្រោងធ្វើផ្លូវដែកឆ្លងកាត់ទន្លេមួយខ្សែ ប្រហែល៤០គីឡូម៉ែត្រខាងជើងរាជធានីភ្នំពេញ(គម្រោងនេះមានតម្លៃថ្លៃពេក)។ គម្រោងប្លង់គោលនគរបនីយកម្ម ត្រូវតែឈរនៅលើផលប្រយោជន៍ក្នុងការបម្រុងទុកនូវលទ្ធភាពឱ្យខ្សែថ្មើរដីឆ្លងកាត់តាមរាជធានីភ្នំពេញជាមួយនឹងចម្ងាយផ្លូវមួយជិតជាងនេះពីរដងដែលត្រូវឆ្ពោះទៅកាន់ទីក្រុងហូជីមិញ បើទោះបីជាមានសង្ឃឹមតិចតួចថានឹងអាចធ្វើបានដោយខ្លួនឯងនៅពេលអនាគតនៃគម្រោងប្លង់គោលឆ្នាំ២០៣៥ក៏ដោយ។

- ច្រកអភិវឌ្ឍន៍ចន្លោះរាជធានីភ្នំពេញ-ក្រុងព្រះសីហនុ ជាច្រកសមុទ្រអន្តរជាតិរបស់ប្រទេសកម្ពុជា គឺជាការអភិវឌ្ឍ ដែលស្ថិតក្នុងការរំពឹងទុកថានឹងនាំមកការលូតលាស់នៃសេដ្ឋកិច្ច ដែលការអភិវឌ្ឍនេះពឹងផ្អែកជាពិសេសលើអ័ក្សពីរ គឺបណ្តាញផ្លូវជាតិលេខ៣និងផ្លូវជាតិលេខ៤ ជាមួយនឹងផ្លូវដែកនៅចន្លោះផ្លូវជាតិទាំង២ ជាមួយការកសាងពាណិជ្ជកម្មគ្រោងទុក គឺច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ច(Gross Economic Corridor)ខាងលិចភ្នំពេញ-ព្រះសីហនុ (រូបភាពទី៧នៃឯកសារឧបសម្ព័ន្ធ)។



កត្តាសំខាន់នៃការធ្វើប្លង់យុទ្ធសាស្ត្រសម្រាប់រាជធានីភ្នំពេញ គឺជាការរៀបចំអភិវឌ្ឍន៍ និង ការគ្រោងទុកលម្អនៃអំឡុងពេលវេលាជំងឺទាំងនេះ (ជាពិសេសផ្លូវខ្សែក្រវាត់ក្រុងនានា) និងផ្លូវដែក នៅក្នុងការឆ្លងកាត់តំបន់ទីក្រុងធំៗ និងទំហំនៃការរៀបចំប្លង់អភិវឌ្ឍន៍ស្ថានីយផ្លាស់ប្តូរទំនិញនិង អ្នកដំណើរជាមួយនឹងបណ្តាញដឹកជញ្ជូនក្នុងស្រុកនានា តំបន់ដែស្វីត តំបន់កំពង់ផែ និងស្ថានីយ ថេរឡើងនានា។

៤.៣- ការបម្រុងទុកនូវប្រព័ន្ធហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរបន្តមេចាំបាច់

ការដឹកជញ្ជូនធុនធ្ងន់ត្រូវបង្វែរមកធ្វើតាមកប៉ាល់នៅតាមទន្លេមេគង្គ និងទន្លេសាប តាម ផ្លូវដែកពីទីក្រុងព្រះសីហនុជាមធ្យមឬតាមផ្លូវថ្នល់ តែក្នុងករណីដទៃទៀតដែលគ្មានមធ្យោបាយ ជំនួស។ ទីតាំងប្តូរ ផ្ទុកទំនិញនានា និងរបៀបរបបគ្រប់គ្រងទំនិញគឺជាលទ្ធផលរំពឹងទុកឲ្យមាន ការផ្លាស់ទីទៅតំបន់ឬទីតាំងនានានៅខាងក្រៅរាជធានីភ្នំពេញ។ ទីតាំងមួយចំនួនសម្រាប់ការប្តូរ ទំនិញនានាដែលមានតួនាទីច្រើនយ៉ាងគឺជាចំណុចសំខាន់ ដែលអាចឱ្យយើងមានលទ្ធភាពធ្វើឱ្យ ប្រសើរឡើងវិញនូវប្រសិទ្ធភាពនៃការដឹកជញ្ជូនដើម្បីធានាឱ្យចែកចាយផលិតផលដល់ទីក្រុង ដែលមិនបង្កការរំខាន។ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនៅក្នុងទីក្រុងនឹងត្រូវកម្រិតទំហំទៅតាមការរៀបចំ និងគ្រប់គ្រងការហូរចូលនៃទំនិញដែលត្រូវមានការចាត់ចែងនៅជុំវិញទីតាំងទាំងនោះឲ្យបានល្អ។

ការចែកចាយទំនិញនានានៅក្នុងទីក្រុងធំមួយ ដែលមានប្រជាជនរស់នៅប្រហែល៣លាន នាក់តម្រូវឱ្យមានការដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់នូវមធ្យោបាយភ័ស្តុភារនិងសមត្ថភាពនៃហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ក្នុងកម្រិតមួយដ៏ធំ ដែលជាគម្រោងអាទិភាពនៃការធ្វើវិនិយោគសាធារណៈនាពេលអនាគតជាមួយ ការពឹងផ្អែកលើការគាំទ្រពីវិស័យឯកជន។

៤.៣.១- បណ្តាញផ្លូវជាតិ : ជាផ្លូវខ្សែក្រវាត់ពីទីក្រុងទីក្រុងដ៏ធំ

ផ្លូវក្រវាត់ពីទីក្រុងទីក្រុងរាជធានីភ្នំពេញដ៏ធំនានាត្រូវបានស្នើឡើង ដែលមួយផ្នែកធំគឺជាផ្លូវ ក្រវាត់ដែលមានស្រាប់នាពេលបច្ចុប្បន្ននេះ។ ជាមួយនឹងស្ថានដែលបានស្ថាបនាឆ្លងកាត់ទន្លេ បាសាក់នៅតាខ្មៅ និងគម្រោងផ្លូវខ្សែក្រវាត់ក្រុងធំដទៃទៀតដែលគ្រោងដោយក្រសួងសាធារណៈ ការនិងដឹកជញ្ជូននឹងអនុញ្ញាតឱ្យមានការតភ្ជាប់ទំនាក់ទំនងគ្នានៃបណ្តាញផ្លូវជាតិទាំងមូលដែល ត្រូវមកជួបគ្នានៅរាជធានីភ្នំពេញ។

៤.៣.២- ការបោះទីតាំងនៃកំពង់ផែទាំងឡាយ : ការរក្សាទុកកំពង់ផែនៅក្នុងទីក្រុង

ការធ្វើចរាចរណ៍ទំនិញរបស់កំពង់ផែភ្នំពេញមិនមានការប្រែប្រួលទេគឺ ប្រមាណ៥០០.០០០ តោនក្នុងមួយឆ្នាំ ក្នុងនោះ៥០០ ០០០តោន ជាផលិតផលប្រេងចាប់តាំងពីប៉ុន្មានឆ្នាំមុនមក។ នៅក្នុងឆ្នាំនេះ។ ការបង្កើតនូវគ្រឹះស្ថានសាធារណៈនៃកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ អាចឱ្យមានការអភិវឌ្ឍ យ៉ាងឆាប់រហ័សនៃសកម្មភាពកំពង់ផែក្នុងក្រុង។ យើងត្រូវបំពេញបន្ថែមកំពង់ផែដែលមាននៅក្នុង



សព្វថ្ងៃនេះនៅលើទន្លេសាប ដោយបង្កើតនូវទីតាំងសម្រាប់ផ្ទេរទំនិញ ដោយសង្ឃឹមឱ្យមានការបោះទីតាំងជាក់លាក់ផែនទី និងការបញ្ចូលកំពង់ផែទាំងនោះឱ្យស្ថិតនៅក្នុងភូមិសាស្ត្រទីក្រុង (ជាអាទិ៍ការរក្សាទុកដីស្ថិតនៅក្បែរទន្លេ) ត្រូវគ្រប់គ្រងហានិភ័យបរិស្ថានទាំងឡាយ (ជាអាទិ៍ ឃ្លាំងផ្ទុកប្រេងនានានៅតីឡូម៉ែត្រលេខ៤) ដើម្បីឱ្យមានដំណើរការកំពង់ផែល្អ ត្រូវគ្រោងនូវលទ្ធភាពនៃការបង្កើតនូវទីតាំង (សកម្មភាព) សម្រាប់ផ្ទេរផ្ទុកទំនិញដែលអាចមានទំហំខ្នាតអន្តរជាតិនៅខាងចុងផ្នែកខាងជើងនៃផ្លូវដែកដែលមានស្រាប់នៅតីឡូម៉ែត្រលេខ៦។

ការបង្កើតកំពង់ផែថ្មីមួយនៅលើទន្លេមេគង្គខាងត្បូងទីក្រុង (ស្រុកកៀនស្វាយ)មិនត្រឹមតែប្រើប្រាស់សម្រាប់រយៈពេលមធ្យមនោះ ឬសម្រាប់បម្រុងទុកនៃកំណើនឡើងនៃចរាចរណ៍ផ្លូវទឹកសម្រាប់បម្រើឱ្យចរាចរណ៍នៃការដឹកជញ្ជូនក្នុងតំបន់ជាមួយប្រទេសវៀតណាមប៉ុណ្ណោះទេ ប៉ុន្តែវាត្រូវបានគ្រោងដើម្បីរក្សាទុកនូវលទ្ធភាពក្នុងការធ្វើបន្លាស់ទីនៃឃ្លាំងប្រេងនានាដែលមានទីតាំងនៅលើទន្លេសាបឱ្យទៅកាន់ផ្នែកខាងក្រោមនៃទន្លេមេគង្គ ដោយហេតុផលបរិស្ថាននិងហេតុផលហានិភ័យធំៗដទៃទៀត។ ការធ្វើការដីទីតាំងនេះ នឹងត្រូវផ្សារភ្ជាប់នឹងការបង្កើតឡើងនូវខ្សែផ្លូវដែកមួយ ដែលឆ្លងកាត់តំបន់ជាយក្រុងខាងត្បូងនៃរាជធានីភ្នំពេញទៅកាន់ផ្លូវជាតិលេខ១។

កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ដែលមានទំហំធំជាងកំពង់ផែភ្នំពេញ៣ដងនោះនឹងស្ថិតនៅជាច្រកចូលដ៏សំខាន់បំផុតសម្រាប់ទទួលយកការដឹកជញ្ជូន និងស្តុកទំនិញដែលត្រូវចែកចាយក្នុងប្រទេស។ ការដឹកជញ្ជូនផ្លូវទឹកជាការបំពេញបន្ថែមមួយដែលជាគុណប្រយោជន៍មួយដ៏ធំ ហើយការដឹកជញ្ជូនផ្លូវទឹកនេះមានហេតុផលសេដ្ឋកិច្ចសម្រាប់ការឆ្លងកាត់រាជធានីភ្នំពេញ (រូបភាពទី៨ នៃឯកសារឧបសម្ព័ន្ធ)។ វាក៏បង្ហាញផងដែរនូវគុណសម្បត្តិក្នុងការរក្សានូវការប្រកួតប្រជែងដ៏សមស្របជាមួយនឹងប្រភេទនៃការដឹកជញ្ជូនដទៃទៀតចូលមកទីក្រុង។ ការតាំងទីនៅជិតទីផ្សារនៃការដឹកជញ្ជូនគឺជាហេតុផលដ៏សំខាន់មួយ ដែលត្រូវរក្សាទុកនូវទីតាំងដ៏សម្រាប់ការរៀបចំជាក់លាក់ផែនទីនៅក្នុងតំបន់កណ្តាល។ ដោយឡែកមួយផ្លូវជាតិរវាងភ្នំពេញនិងច្រកចុងបំផុតនៃទន្លេមេគង្គមានប្រវែងខ្លី កំពង់ផែថ្មីមួយដែលកសាងនៅឆ្ងាយបន្តិចពីរាជធានីភ្នំពេញនឹងមានការធ្លាក់ចុះនៃការស្តុកនិងដឹកជញ្ជូនទំនិញបន្ថែមទៀត និងដែលនឹងនាំឱ្យការដឹកជញ្ជូនផ្លូវទឹកតាមដងទន្លេចុះខ្សោយប្រៀបធៀបនឹងការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក។

សកម្មភាពនៃការដឹកជញ្ជូន និងការធ្វើដំណើរទៅមករវាងរាជធានីភ្នំពេញ និងទីរួមខេត្តនានាតាមបឹងទន្លេសាប ត្រូវតែធ្វើការអភិវឌ្ឍបន្ថែមនូវប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន ក៏ដូចជាការកែលម្អស្ថានភាពដឹកជញ្ជូនរបស់កំពង់ចាមទាំងនេះ គួរតែធ្វើឱ្យបានប្រសើរឡើងជាងពេលបច្ចុប្បន្ន។

៤.៣.៣- បណ្តាញផ្លូវដែក : ការស្តារឡើងវិញនូវបណ្តាញផ្លូវដែកដែលមានស្រាប់និងស្ថានីយថតភ្លើងថ្មីមួយនៅផ្នែកខាងលិចទីក្រុង

ការស្តារឡើងវិញនូវចម្ងាយផ្លូវ៦០០គីឡូម៉ែត្រនៃបណ្តាញផ្លូវដែក (ការតភ្ជាប់ទៅកាន់ទីក្រុងព្រះសីហនុ និងទៅកាន់ព្រំដែនថៃ) គឺចាំបាច់ណាស់ដើម្បីធានានូវសន្តិសុខនៃការដឹកជញ្ជូន

១រឿងនេះនឹងអាចឱ្យតភ្ជាប់ទៅនឹងតំបន់កសិកម្មមួយដ៏ធំ ដែលការបង្កើតតំបន់នេះត្រូវបានស្នើឡើងនៅទីស្តីការគណៈរដ្ឋមន្ត្រីនៃទីប្រជុំជនក្រុង។



និងល្បឿនពាណិជ្ជកម្មមួយឱ្យប្រសើរជាងមុន (ប្រភពទី៩នៃឯកសារឧបសម្ព័ន្ធ)។ ការដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមរថភ្លើង ដែលជាការដឹកជញ្ជូនបន្ថែមលើការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់ និងជាការចាំបាច់ណាស់សម្រាប់សេដ្ឋកិច្ចប្រទេសជាតិ ហើយក៏អាចបន្ថយនូវទម្ងន់ដល់បណ្តាញផ្លូវថ្នល់ផងដែរដែលត្រូវទ្រទ្រោមខូចខាតជាអចិន្ត្រៃយ៍ ដោយចរាចរណ៍នៃរថយន្តធំៗទាំងឡាយ ដែលផ្ទុកហួសទម្ងន់។

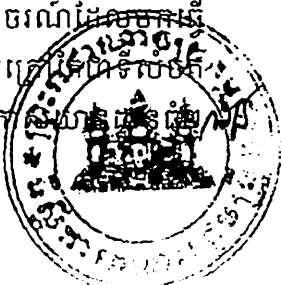
នៅរាជធានីភ្នំពេញ ការបង្កើតឡើងនូវស្ថានីយរថភ្លើងមួយថ្មីនៅចំណុចប្រសព្វនៃបណ្តាញដែលមានស្រាប់នៅច្រកចូលខាងលិចនៃទីប្រជុំជន(ស្ថានីយសំរោង)ត្រូវតែគ្រោងឡើង។ ការថែរក្សានូវមុខងាររបស់ស្ថានីយរថភ្លើងសព្វថ្ងៃ នៅកណ្តាលក្រុងជាមួយនឹងមុខងារជាស្ថានីយចុងបញ្ចប់នៃអ្នកធ្វើដំណើរ នឹងអាចបញ្ជូនទំនិញទាំងឡាយសម្រាប់ផ្គត់ផ្គង់ទីផ្សារក្នុងស្រុករបស់ក្រុងភ្នំពេញ។ ក្រៅពីមុខងារជាស្ថានីយដឹកជញ្ជូនសម្រាប់ប្រទេស បណ្តាញផ្លូវដែកនៅតំបន់កណ្តាលក្រុងភ្នំពេញ អាចក្លាយជាស្ថានីយខ្នាតតូចសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនសាធារណៈនៅក្នុងក្រុងដោយគ្រាន់តែធ្វើការវិនិយោគជាអប្បបរមាមួយប៉ុណ្ណោះ។

ខ្សែផ្លូវដែកដែលត្រូវភ្ជាប់រវាងរាជធានីភ្នំពេញនិងទីក្រុងហូជីមិញអាចនឹងមានសារៈសំខាន់ដូចជាអ័ក្សអភិវឌ្ឍន៍រវាងទីក្រុងធំទាំងពីរសម្រាប់ការធ្វើចរាចរណ៍របស់អ្នកដំណើរ។ ការដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវដែកនឹងក្លាយជាតម្រូវការចាំបាច់ដោយសារការកើនឡើងនៃការធ្វើចរាចរនៅលើផ្លូវជាតិលេខ១ដែលនឹងនាំឱ្យមានការទ្រទ្រោមខូចខាតយ៉ាងឆាប់រហ័សដោយឃានយន្តធុនធំៗ។ ខ្សែផ្លូវដែកដែលគ្រោងធ្វើតាមខេត្តកំពង់ចាមនិងឡូកនិញ (ប្រទេសវៀតណាម) ឬដោយកាត់តាមក្រោលគោ ព្រៃវែង ឆ្លើយតបនឹងអ័ក្សអភិវឌ្ឍន៍ដ៏មានសារៈសំខាន់មួយក្នុងកម្រិតជាតិ ប៉ុន្តែមិនអាចផ្តល់នូវផលប្រយោជន៍សេដ្ឋកិច្ចខ្ពស់សម្រាប់រាជធានីភ្នំពេញនិងខេត្តក្បែរៗនោះទេ។ ផ្លូវរវាងកាត់តាមឡូកនិញមុននឹងទៅដល់ទីក្រុងហូជីមិញមានចម្ងាយ ៤៨០គីឡូម៉ែត្រ បើប្រៀបធៀបនឹងចម្ងាយ២៣០គីឡូម៉ែត្រតាមផ្លូវថ្នល់គឺលើសពីរដង នេះនឹងមានការប៉ះពាល់នឹងតម្លៃនៃការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងបញ្ហាទាក់ទងនឹងពេលវេលានៃការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ។ ដូច្នេះ ផ្លូវជាតិលេខ១នឹងនៅតែជាមធ្យោបាយផ្លូវគោកតែមួយគត់ និងប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពសម្រាប់ភ្ជាប់ទីក្រុងទាំងពីរ។

ជាការចាំបាច់បំផុតក្នុងរយៈពេលដ៏ខ្លី ក្នុងការបង្កើតនូវទំនាក់ទំនងផ្លូវគោកថ្មី ហើយមានតែផ្លូវដែកតែមួយគត់ដែលនឹងអាចឆ្លើយតបទៅនឹងសេចក្តីត្រូវការដ៏សម្បើមនេះនាពេលអនាគត។

៤.៣.៤- អាគាសយានដ្ឋានសព្វថ្ងៃអាចឆ្លើយតបសេចក្តីត្រូវការរហូតដល់ត្រឹមឆ្នាំ២០២០

សេវាកម្មតាមផ្លូវអាគាស គឺជាការតភ្ជាប់ជាមួយនឹងការហោះហើររបស់ពិភពលោកទាំងមូលដែលសេវានេះមានសារៈសំខាន់ណាស់សម្រាប់រាជធានីភ្នំពេញ។ ក៏ប៉ុន្តែទីផ្សារនៃការហោះហើរក្នុងស្រុកដែលនៅមានកម្រិតនៅឡើយ និងអវត្តមាននៃក្រុមហ៊ុនអាគាសចរាចរណ៍ដែកថែបធំៗវិនិយោគទ្រង់ទ្រាយធំមិនអាចឱ្យអាគាសយានដ្ឋាននេះ មានមុខងារផ្សេងទៀតក្រៅពីទំនាក់ទំនងចុងក្រោយបំផុតនៃបណ្តាញហោះហើរអន្តរជាតិ ដែលនឹងត្រូវឆ្លងកាត់តាមអាគាសយានដ្ឋានដ៏



សំខាន់ៗ នៅក្នុងតំបន់ដូចអាកាសយានដ្ឋានទីក្រុងបាងកក សិង្ហបុរី ហុងកុង(ប្រភពទី១០ នៃឯកសារឧបសម្ព័ន្ធ)។ល។ ដែលអាកាសយានដ្ឋានទាំងនេះទទួលនូវការហោះហើរ៣០ដង ច្រើនជាងនៅរាជធានីភ្នំពេញ។

បរិក្ខាររបស់អាកាសយានដ្ឋានសព្វថ្ងៃនេះអាចមានលទ្ធភាពទទួលនូវការហោះហើរច្រើន ជាងនេះ ជាងការគ្រោងទុកទៅទៀតក្នុងរយៈពេលមធ្យមនិងវែង។

ដូច្នេះ ការសាងសង់នូវអាកាសយានដ្ឋានថ្មីមួយ ដែលជាការវិនិយោគមួយមានតម្លៃថ្លៃ រហូតដល់ជាង៣០០លានដុល្លារអាមេរិកនោះ ហាក់មិនទាន់ស្ថិតនៅក្នុងភាពចាំបាច់ក្នុងទស្សន វិស័យនៃយុទ្ធសាស្ត្រតម្រង់ទិសនេះនៅឡើយទេ។ ជាងនេះទៀត ការស្ថិតនៅជិតទីក្រុង គឺជា គុណសម្បត្តិគួរបានយកចិត្តទុកដាក់របស់អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញ ក៏ដូចជាអាកាស យានដ្ឋានដទៃទៀតដែរ ដែលអាចទទួលបានការធ្វើចរាចរណ៍ផ្លូវអាកាសច្រើនជាងនេះទៀត។ ក្នុង នោះយើងអាចធ្វើការប្រៀបធៀបអាកាសយានដ្ឋានអ៊ីកលី (Orly) ដែលមានអ្នកធ្វើដំណើរ ២៥លាននាក់សម្រាប់ទីក្រុងប៉ារីស និងអាកាសយានដ្ឋានលីណាត (Linat) សម្រាប់ទីក្រុង មីឡង់ (Milan) ដែលជាអាកាសយានដ្ឋានរបស់ក្រុងទាំងពីរនេះគួរជាទីពេញចិត្តពីសំណាក់ក្រុមហ៊ុន អាកាសចរណ៍និងអ្នកធ្វើដំណើរ ជាងអាកាសយានដ្ឋានសាលដឺហ្គោល (Charles de Gaulle) និង ម៉ាល់ប៉ង់សា (Malpensa) ដែលស្ថិតនៅឆ្ងាយពីទីក្រុងជាងនេះ។ បទពិសោធនៅទីក្រុងភូឡា- ឡាំពួរ ដែលបានធ្វើអាកាសយានដ្ឋានថ្មីមួយរបស់ខ្លួននៅចម្ងាយ៧៥គីឡូម៉ែត្រពីទីក្រុងនោះ វា ហាក់ដូចជាការយល់ច្រឡំផ្នែកសេដ្ឋកិច្ចមួយ(រយៈពេលនិងតម្លៃក្នុងការបង្គោលសំទីកើនខ្ពស់)ដែល គួរឱ្យមានការសាងសង់នូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដែលមានតម្លៃដ៏ថ្លៃ(ផ្លូវហាយវេ រថភ្លើងលឿន) សម្រាប់ឱ្យអាកាសយានដ្ឋាននេះមានដំណើរការបាន។ គំរូនេះមិនអាចធ្វើបានទេនៅរាជធានី ភ្នំពេញ ដោយយោងទៅតាមធនធានរបស់រដ្ឋនិងអាទិភាពនានារបស់រាជរដ្ឋាភិបាល។

ផ្ទុយទៅវិញ ការពង្រីកបន្តនៃផ្លូវចុះចត សម្រាប់ការធ្វើចរាចរណ៍នៃការហោះហើរដឹក ទំនិញ និងអនុញ្ញាតឱ្យយន្តហោះដឹកទំនិញធុនធ្ងន់ហោះហើរបាននោះ(A-៣៨០ឬ ប៊ូអ៊ីងB៧៨៧) គួរតែធ្វើឱ្យបានឆាប់រហ័សបំផុត ដើម្បីបន្ថយនូវតម្លៃដែលទាក់ទងនឹងការធ្វើអស្សាមិករណ៍កម្ម សិទ្ធិដីធ្លី។ តម្លៃសរុបបន្ទុករបស់រដ្ឋសម្រាប់ការបន្តពង្រីកផ្លូវចុះចតនេះត្រូវបានប៉ាន់ប្រមាណថា មានប្រហែល៣០លានដុល្លារអាមេរិក។ ការរៀបចំបន្ថែមផ្លូវចុះចតនឹងត្រូវជាបន្ទុករបស់ក្រុមហ៊ុន សម្បទានអាកាសយានដ្ឋាន។ បើគិតពីការទទួលយន្តហោះធុនធំៗ ព្រមទាំងពន្ធពីងទុកដទៃ ទៀត(ពន្ធអ្នកដំណើរ ពន្ធយន្តហោះ ពន្ធគម្លៃបន្ថែម) ការវិនិយោគទាំងនេះមិនគួរជាបន្ទុករបស់ រដ្ឋទេ។/KK

“ការធ្វើចរាចរណ៍នៅអាកាសយានដ្ឋាន គឺមានអ្នកធ្វើដំណើរជិត១លាននាក់ក្នុងមួយឆ្នាំ។ ជាមួយនឹងកំណើននៃការធ្វើចរាចរណ៍៥%ទៅ៧% ក្នុង១ឆ្នាំ ការហោះហើរនឹងកើនឡើងទ្វេដងនៅក្នុងរយៈពេល១៥ទៅ២០ឆ្នាំ។ សមត្ថភាពនៃការតាំងទីលំនៅដែលថ្មីបានស្តារឡើងនៅក្នុងប្រទេស ទឹក(ប្រាក់៣៥លានដុល្លារអាមេរិក) អាចទទួលអ្នកដំណើរយ៉ាងហោចណាស់៥លាននាក់។ ដូចនេះ គឺជាគ្រប់គ្រាន់ណាស់ទៅហើយ ចំពោះ សម្រាប់ពេលវែងក៏ដោយ។ ជាងនេះទៅទៀត យើងគិតពីការណាទៅលើភាពចាំបាច់នៃការបន្តបន្ថែមផ្លូវចុះចតចំនួន៣០០ម៉ែត្រ ដោយសារ តែការវិវត្តនៃបច្ចេកវិទ្យា និងអាចឱ្យពង្រីកប្រភេទយន្តហោះនានា ដែលនឹងអាចត្រូវទទួល។ ការពង្រីកបន្តនេះ ដូចនឹងប្រើប្រាស់ប្រាក់ចំណូល ប្រមាណ៣០លានដុល្លារអាមេរិក (ការដកកម្មសិទ្ធិដីជាង៥០០គ្រួសារ ទីតាំង៥០ហិកតាបង្គោលសំទីផ្លូវថ្នល់នានា។



ទីតាំងអាកាសយានដ្ឋានសព្វថ្ងៃ គឺជាគុណសម្បត្តិដែលអាចប្រកួតប្រជែងបានបើប្រៀបធៀបនឹងអាកាសយានដ្ឋាននៃទីក្រុងធំៗនានាក្នុងតំបន់ លើកលែងតែអាកាសយានដ្ឋាននៅហូជីមិញ។ ជាការពិត អាកាសយានដ្ឋាននៅជិតក្រុងបានកាត់បន្ថយនូវរយៈពេលធ្វើដំណើរនិងតម្លៃនៃការធ្វើដំណើរពីព្រលានយន្តហោះ មកកន្លែងដែលមានសកម្មភាពនិងមកកន្លែងដែលមានអំណាចសម្រេចចិត្តទាំងឡាយក្នុងក្រុង។ ក៏ប៉ុន្តែគុណសម្បត្តិដែលអាចផ្ដល់ជាមួយគេនោះនឹងអាចថយចុះវិញយ៉ាងឆាប់រហ័ស ប្រសិនបើទំនាក់ទំនងរវាងព្រលានយន្តហោះនិងទីក្រុងត្រូវបានពន្លឿតដោយចរាចរណ៍ដែលមិនសមស្របមួយ។ ដូច្នេះ វាជារឿងអាទិភាពក្នុងការពង្រីកផ្លូវនានាដែលមានស្រាប់រហូតដល់កណ្តាលរាជធានីភ្នំពេញនិងគិតទុកជាមុននូវប្រព័ន្ធប្រទាក់ក្រឡានៃមហាវិថីនានានៅខាងជើងនិងខាងត្បូងនៃអាកាសយានដ្ឋាន ដែលនឹងអាចផ្តល់នូវឱកាសជាច្រើនដល់ការធ្វើដំណើរចូលមកកណ្តាលក្រុង។

នៅក្នុងករណីរាជធានីភ្នំពេញ បើទោះបីជាមានការធានារក្សាទុកអាកាសយានដ្ឋាននៅក្នុងទីតាំងរបស់វាសព្វថ្ងៃ ក៏អាកាសយានដ្ឋាននេះអាចទ្រទ្រង់ប្រតិបត្តិការបានត្រឹមត្រូវរហូតឆ្នាំ២០៣៥។ ដូច្នេះ បន្ទាប់ពីឆ្នាំ២០៣៥អាជ្ញាធរអាកាសចរណ៍ស៊ីវិលត្រូវតែសិក្សារៀបចំឱ្យមានអាកាសយានដ្ឋានថ្មីធំមួយទៀតដែលអាចឆ្លើយតបតម្រូវការនាពេលអនាគត។

៤.៣.៥- យ៉ាងហោចណាស់ ត្រូវមានទីកន្លែងដែលស្ថិតមួយដែលមានអន្តរកូនាទី

ការបង្កើតឡើងនូវទីកន្លែងនៅជាយន្តៈរាជធានីភ្នំពេញ^៤ គឺមានភាពចាំបាច់ណាស់សម្រាប់រក្សាបាននូវស្ថានភាពដ៏ល្អប្រសើរមួយក្នុងការទប់ស្កាត់ការហូរចូលនៃទំនិញនានាមកក្នុងទីកណ្តាលក្រុងដោយមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនធំៗដោយផ្ទាល់។ នៅក្នុងបរិការណ៍សេដ្ឋកិច្ចសព្វថ្ងៃ មុខងារភ័ស្តុភារមួយចំនួនមិនមានភាពសមស្របនឹងផលិតផលជាក់ស្តែងរបស់សេដ្ឋកិច្ច ពោលគឺមិនស្របនឹងលំហូរមុខទំនិញដែលឆ្លងកាត់ទីភ័ស្តុភារទាំងនោះ ដែលជាទូទៅទីកន្លែងភ័ស្តុភារមួយនឹងអាចប្រមូលផ្តុំនូវមធ្យោបាយទាំងឡាយ(គយ សន្តិសុខ សេវាកម្មផ្សេងៗ ...) និងអាចផ្តល់នូវសេវាកម្មកម្រិតខ្ពស់មួយនិងមានសមត្ថភាពទទួលឲ្យក្រុមហ៊ុនសហគ្រាសនានានៅរាជធានីភ្នំពេញនិងនៅប្រទេសកម្ពុជាចូលប្រើប្រាស់បាន។ ក្នុងន័យនេះ ទីកន្លែងដ៏គួរឱ្យចាប់អារម្មណ៍បំផុតនោះគឺជាកន្លែងដែលមានទំនាក់ទំនងផ្ទាល់ជាមួយនឹងស្ថានីយរថភ្លើងថ្មី ដែលត្រូវបានស្នើសុំសាងឡើងនៅច្រកចូលខាងលិចនៃរាជធានីភ្នំពេញ (ស្ថានីយសំរោង) តំបន់នេះត្រូវឆ្លងកាត់ដោយផ្លូវក្រវាត់ក្រុង ដែលតភ្ជាប់បណ្តាញផ្លូវជាតិទាំងអស់ ដែលរួមផ្តុំចូលគ្នានៅរាជធានីភ្នំពេញ។ ដូច្នេះ តំបន់នេះអាចមានលក្ខណៈងាយស្រួលដោយមានផ្លូវដែលមានអន្តរកូនាទីរវាងផ្លូវថ្នល់និងផ្លូវដែក ព្រមទាំងស្ថិតនៅជិតអាកាសយានដ្ឋាន ហើយដែលអាចត្រូវបានគេប្រើប្រាស់ជាផ្លូវដែកទៅទីតាំងកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុទៀតផង។

^៤ប្រហែលមានទំហំពី៥០ទៅ១០០ហិកតា។



៤.៤- ការរៀបចំការអភិវឌ្ឍនគរូបនីយកម្មក្នុងកម្រិតទីក្រុងធំ

នៅក្នុងចំណុចនេះ យើងនឹងមិនលើកយកបញ្ហាធ្វើប្លង់ប្រើប្រាស់ដីធ្លី និងដងស៊ីតេមកនិយាយទេ ព្រោះបញ្ហានេះនឹងជាកម្រិតនៃការសិក្សាឱ្យបានស៊ីជម្រៅជាងនេះទៀតនៅពេលក្រោយ។ ក៏ប៉ុន្តែ មានបញ្ហាធំៗមួយចំនួននឹងអាចលើកយកមកនិយាយជាមុននៅក្នុងការរៀបចំគម្រោងប្លង់គោល ដោយឈរលើដំណោះស្រាយជាគោលការណ៍សមស្របនានា។

៤.៤.១- ភាពបន្ទាន់ក្នុងការកំណត់នូវបណ្តាញលម្អសាធារណៈ

ការអភិវឌ្ឍនគរូបនីយកម្មរាជធានីភ្នំពេញ ត្រូវបានរៀបចំអនុវត្តរហូតមកដល់ត្រឹមចុងទសវត្សរ៍ឆ្នាំ១៩៦០ នៅក្នុងភូមិសាស្ត្រខណ្ឌកណ្តាលក្រុងទាំង៤ ព្រមជាមួយនឹងមានការពង្រីកតាមបណ្តោយផ្លូវនៃច្រកចូលទីក្រុងនៅភាគខាងជើងនិងខាងត្បូង និងទៅកាន់អាកាសយានដ្ឋាននៅភាគខាងលិច។ ដោយការអភិវឌ្ឍទីក្រុងស្ទើរគ្មានសកម្មភាពអស់រយៈពេលជាប់ឆ្នាំ នៅពេលដែលប្រទេសជួបវិបត្តិសង្គ្រាមស៊ីវិលនិងអសន្តិសុខ(ពី១៩៧០-១៩៧៩) រួមទាំងការហ៊ុមព័ទ្ធសេដ្ឋកិច្ចនៅទសវត្សរ៍ឆ្នាំ១៩៨០ ហើយបន្ទាប់មកការវិវឌ្ឍដោយខ្លួនឯងតាមរយៈការវិនិយោគដែលគ្មានផែនការច្បាស់លាស់បានកើនឡើងជាបន្តបន្ទាប់។ ទាំងអស់នេះរាជធានីភ្នំពេញមាននូវហានិភ័យទាក់ទងនឹងការគ្រប់គ្រងប្រព័ន្ធធារាសាស្ត្រ និងបញ្ហាការបង្កើតបណ្តាញហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុងនាពេលអនាគត។ ដូច្នេះហើយដោយមិនរង់ចាំការអនុម័តនូវគម្រោងប្លង់គោលថ្មីជាផ្លូវការ សាលារាជធានីចាំបាច់ត្រូវតែរកឱ្យឃើញនូវកុងសង់ស៊ីសមួយសម្រាប់រៀបចំបណ្តាញនៃលម្អសាធារណៈ ដោយត្រូវតែរក្សាទុកដីធ្លីដើម្បីធានាឱ្យបាននូវការរៀបចំអភិវឌ្ឍនគរូបនីយកម្មរាជធានីភ្នំពេញមួយឱ្យស្រស់បំព្រង។ បណ្តាញនេះគឺជាការបញ្ចូលគ្នារវាងបណ្តាញផ្លូវសំខាន់ៗ និងបណ្តាញពណ៌បៃតងនិងពណ៌ខៀវ ជាអាទិ៍បីនិងប្រឡាយនានាដែលត្រូវថែរក្សាទុក (រូបភាពទី១១នៃឯកសារឧបសម្ព័ន្ធ)។

៤.៤.២- បណ្តាញផ្លូវតាមកម្រិតថ្នាក់

គំនូសបណ្តាញផ្លូវមេមានបួនកម្រិតត្រូវបានស្នើឡើង។ កម្រិតទីមួយ គឺផ្លូវមានទំហំទទឹង ៦០ម៉ែត្រ កម្រិតទីពីរមានទទឹង៤៥ម៉ែត្រ កម្រិតទីបី មានទទឹង៣០ម៉ែត្រ និងកម្រិតទីបួន ២០ម៉ែត្រ។ បណ្តាញផ្លូវទាំងនេះសម្រាប់បម្រើការកក្តាប់ រវាងរាជធានីទៅខេត្តនិងទីក្រុងរណបខ្សែក្រវាត់ក្រុង ដើម្បីបង្វែរចរាចរណ៍មិនឱ្យឆ្លងកាត់ទីកណ្តាលក្រុង និងដើម្បីការភ្ជាប់ទំនាក់ទំនងទៅតំបន់ជំនាន់។

៤.៤.៣- បណ្តាញពណ៌បៃតង(សួននិងដើមឈើ)និងពណ៌ខៀវ(ទឹក)

ជាការចាំបាច់ក្នុងការកំណត់នូវបណ្តាញមួយទៀត គឺបណ្តាញផ្ទៃទឹកដែលត្រូវអភិវឌ្ឍន៍ ដើម្បីអាចឱ្យមានដំណើរការល្អមួយនៃប្រព័ន្ធធារាសាស្ត្ររាជធានីភ្នំពេញ និងអាចការពារបានពីអតិបរមានូវហានិភ័យនៃគ្រោះទឹកជំនន់ជាអាទិ៍ អាចធ្វើការស្តុកទុកជាបណ្តោះអាសន្នក្នុងពេលវេលា។



ទាំងឡាយ។ នេះគឺជាលក្ខខណ្ឌសំខាន់ៗដែលត្រូវតែគោរព ហើយការរៀបចំទំហំនៃផ្ទៃទឹកនេះ ត្រូវបានគណនាដោយហ្មត់ចត់បំផុតតាមដែលអាចធ្វើទៅបាន។ ការកំណត់នូវផ្ទៃបឹង និង បណ្តាញប្រឡាយនានា ដែលត្រូវថែរក្សាទុក និងអាចឱ្យយើងរៀបចំផងដែរនូវក្របខ័ណ្ឌនៃការ រៀបចំអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយគុណភាពខ្ពស់ដើម្បីការអភិវឌ្ឍរាជធានីភ្នំពេញ។ **បណ្តាញពណ៌ខៀវ** នេះត្រូវអមដោយ **បណ្តាញពណ៌បៃតង** (រូបភាពទី១២នៃឯកសារឧបសម្ព័ន្ធ)ដែលមួយផ្នែកជា តំបន់លាតសន្ធឹងរបស់បឹងនានានៅរដូវវស្សា ហើយដែលត្រូវប្រើប្រាស់ជាតំបន់ពណ៌បៃតង សាធារណៈនៅរដូវប្រាំងដែលមានអាកាសធាតុក្តៅ។ តំបន់ភូមិនានាក៏ត្រូវបានស្នើឡើងដែរ ដែលតំបន់ទាំងនេះ ត្រូវបានកំណត់សម្គាល់ដោយចំណែកដីដែលមានលក្ខណៈជាភូមិបុរាណ ចំណែកដីទាំងនេះមានការលំបាកក្នុងការធ្វើការរៀបចំនានា ហើយដោយសារតែមានវត្តមាន នៃដើមឈើយ៉ាងច្រើន។ ចំណែកដីទាំងនេះត្រូវបានចាត់ទុកទៅក្នុងបណ្តាញពណ៌បៃតងផង ដែរ។ គោលការណ៍ដែលត្រូវបានស្នើឡើងនេះនឹងកាត់បន្ថយនូវការរៀបចំនានានៅក្នុងតំបន់ ដែលមានដងស៊ីតេទាប (សង្កាត់ភូមិគ្រឹះនានា) ហើយការរក្សាទុកនូវតំបន់ពណ៌បៃតងនឹងធ្វើ ឡើងជាអតិបរមានៅទីនោះ ដូចនេះបណ្តាញពណ៌បៃតង និងពណ៌ខៀវ ធានានូវមុខងារយ៉ាង ច្រើន : សន្តិសុខធារាសាស្ត្រ ការរក្សាទុកនូវភាពបន្តគ្នានៃទីក្រុង និងការរក្សាទុកនូវតំបន់ដែល ជ្រាបទឹក ការកំណត់រចនាសម្ព័ន្ធទេសភាពក្រុង ការទទួលជាក់លាក់នៃលម្អកាយ និងចរាចរណ៍ សុវត្ថិភាព ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនៃគុណភាពដែនដីក្នុងការលើកតម្កើងតម្លៃដី។

៤.៤.៤. ការបម្រុងទុកនូវប៉ូលអភិវឌ្ឍន៍បន្ទាប់នានាក្នុងកម្រិតទីប្រជុំជនក្រុង

សម្រាប់ពេលបច្ចុប្បន្ននេះ សារៈសំខាន់នៃមុខងារកណ្តាលនិងសេវាកម្មនានាក្នុងកម្រិត ទីក្រុងធំគឺប្រមូលផ្តុំនៅក្នុងខណ្ឌកណ្តាលក្រុងទាំងបួន។ នៅព្រំប្រទល់ខាងត្បូងរាជធានីភ្នំពេញ និងនៅក្នុងខេត្តកណ្តាល ការខ្មៅគឺជាច្រកចូលផ្នែកខាងត្បូងនៃទីប្រជុំជនក្រុង ហើយក៏ជាប៉ូល ប្រមូលផ្តុំបន្ទាប់មួយរបស់ភ្នំពេញ ដែលយើងត្រូវតែពង្រឹងដើម្បីបម្រើសេវានៅផ្នែកខាងត្បូងនៃ ទីប្រជុំជនក្រុង ។

នៅក្នុងក្របខ័ណ្ឌនៃប្លង់គោល គួរតែបានគ្រោងធ្វើរចនាសម្ព័ន្ធនៃប៉ូលប្រមូលផ្តុំបន្ទាប់ក្នុង កម្រិតទីប្រជុំជនក្រុងយ៉ាងហោចណាស់ចំនួនបួន មួយនៅចន្លោះស្ថានីយរថភ្លើងថ្មីដែលត្រូវបាន ស្នើឱ្យសាងសង់ឡើងនៅផ្នែកច្រកចូលខាងលិចនិងតំបន់អាកាសយានដ្ឋាន ប៉ូលប្រមូលផ្តុំបន្ទាប់ មួយទៀត អាចនឹងត្រូវបានគ្រោងធ្វើឡើងនៅផ្នែកច្រកចូលខាងជើងនៃទីប្រជុំជនក្រុង ដែលនៅ ទីនោះការវិវត្តន៍គួរឱ្យកត់សម្គាល់ខ្សែបន្ទាត់នៅតាមបណ្តោយទន្លេ នឹងមានកាន់តែច្រើននៅជុំវិញ បឹងខាងជើង។

ការរៀបចំចែកខាងត្បូងនៃតំបន់ចតុមុខ ជាមួយនឹងទំនប់ការពារនៅច្រកចូលទន្លេបាសាក់ ច្បារអំពៅនឹងផ្តល់នូវឱកាសក្នុងការកសាងប៉ូលសេវាកម្មថ្មីមួយទៀតសម្រាប់តំបន់គួរឱ្យកត់សម្គាល់ ធំៗនាពេលអនាគត។

^១ សូមអានរបាយការណ៍បេសកកម្មរបស់លោក ប៊ូល ម៉ាតតាំង ទ្រីកូ (P.M Tricaud) ស្ថាបត្យករអ្នករៀបចំទេសភាព។



ការរៀបចំទីក្រុងអូឡាំពិកនៅផ្នែកខាងជើង ដែលនឹងមានការស្ថាបនាបន្ថែមនូវពហុកីឡដ្ឋាន សម្រាប់ល្បែងកីឡាអាស៊ាននាពេលខាងមុខរួមជាមួយការអភិវឌ្ឍចម្រុះ នឹងបានធ្វើឱ្យកើតចេញ ជាប៉ូលបន្ទាប់រលាបឱ្យរាជធានីភ្នំពេញ។

ជាទីបញ្ចប់ ការអភិវឌ្ឍដែលកំពុងតែមានដំណើរការនៅតំបន់ដោយក្រុងប៉ែកនិរតី បង្ហាញ អំពីហេតុផលនៃការអភិវឌ្ឍមជ្ឈមណ្ឌលសេវាកម្មមួយ ដែលនឹងអាចមានការអភិវឌ្ឍនៅតាម បណ្តោយបឹងក្រពើនៅចំណុចប្រសព្វរវាងច្រកចូលថ្មីរបស់ទីក្រុងនៅខាងត្បូងនិងផ្លូវចោមចៅ។

៤.៤.៥. ភាពចាំបាច់នៃប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនរួម

បញ្ហានៃការកកស្ទះដែលកាន់តែកើនឡើងនៃការធ្វើចរាចរណ៍នៅក្នុងទីប្រជុំជនក្រុង ដែលទំហំចំណាតយានយន្តបានកើនឡើងទ្វេដងក្នុងអំឡុងពេលដប់ឆ្នាំ តម្រូវឱ្យមានការគិតពិចារណាឡើងវិញដល់ដំណោះស្រាយដែលត្រូវលើកឡើងក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូនរួម។

ជម្រើសមួយដែលបានបញ្ជាក់ខាងលើរួចមកហើយ ក្នុងចំណោមជម្រើសដែលបានស្នើ ឡើងនានា គឺការប្រើប្រាស់នូវផ្លូវដែកដែលមានស្រាប់ទាំងឡាយដើម្បីឱ្យរថភ្លើងក្នុងក្រុងអាចធ្វើ ចរាចរណ៍បាន។ ប្រព័ន្ធនេះនឹងបង្កើតឱ្យមានចំណាតរថភ្លើងសម្រាប់ភាគខាងលិច និងខាងជើង នៃទីប្រជុំជនក្រុង។ ប្រព័ន្ធនេះនឹងត្រូវបំពេញបន្ថែមដោយប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនរួមមួយទៀត (រថយន្ត ក្រុងឬរថភ្លើងត្រាំវ៉ែ) ដែលនឹងត្រូវកំណត់ពេលក្រោយដែលគភ្ជាប់ទឹកណ្តាលក្រុងឆ្ពោះទៅទីក្រុង តាខ្មៅនៅភាគខាងត្បូង។

ការប្រើប្រាស់ទន្លេគឺជាជំហរសម្រាប់សម្រួលការដឹកជញ្ជូនក្នុងក្រុង នឹងត្រូវគ្រោងធ្វើឡើង ដើម្បីសម្រាលដល់ផ្លូវថ្នល់ទាំងឡាយ ក៏ប៉ុន្តែសមត្ថភាពរបស់វានឹងនៅមានកម្រិតនៅឡើយ។

៤.៥. លើកកម្ពស់តំបន់ពិសេសនានានិងទេសភាពរបស់ទីក្រុង

៤.៥.១. តើត្រូវយកគំរូអភិវឌ្ឍន៍មួយណាសម្រាប់រាជធានីភ្នំពេញ?

នៅពេលដែលទីក្រុងធំៗនៅអាស៊ីបានបាត់បង់អត្តសញ្ញាណ និងក្របខ័ណ្ឌជីវិតរបស់ពួក គេក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានទសវត្សរ៍ចុងក្រោយនេះ ដំណើរប្រែប្រួលនៃប្រវត្តិសាស្ត្ររាជធានីភ្នំពេញ បានធ្វើឱ្យទីក្រុងនេះក្លាយជាបេតិកភណ្ឌស្ថាបត្យកម្ម ដែលមានគុណភាពទទួលស្គាល់ដោយ សម្រស់និងអត្តសញ្ញាណរបស់ខ្លួន រហូតមកដល់បច្ចុប្បន្ននេះ នៅក្នុងទស្សនៈនេះ រាជធានីភ្នំពេញ មានគុណភាពនគរូបនីយកម្មដែលមិនចាញ់ទីក្រុងហាណូយឬហូជីមិញទេ។ គុណសម្បត្តិដ៏វិសេស វិសាលរបស់ខ្លួនឯងផ្ទាល់ដែលត្រូវរក្សាជាពិសេសដាច់ដោយឡែករបស់ខ្លួន និងដែលត្រូវពង្រឹង ភាពទាក់ទាញរបស់ខ្លួនជាអាទិ៍ ការទាក់ទាញផ្នែកទេសចរណ៍ជាមួយនឹងរូបភាពជាទីក្រុងសួន- ច្បារ មានចរិតបម្រើឲ្យសេចក្តីត្រូវការរបស់មនុស្សជាតិ ហើយបានសម្រេចនូវការការពារភាព ស្រស់ស្រាយនៃជីវិតទីក្រុង។ នៅក្នុងន័យនេះ នយោបាយសមស្របមួយក្នុងការការពារនិង

^{១០} ចំណាតយានយន្តមានទំហំសម្រាប់៦៨០០០០ យានយន្តគ្រឿង ស្មើនឹងយានយន្តមួយសម្រាប់ប្រជាជនពីរនាក់ ហើយប្រសិនបើយានយន្តនេះមានចំនួន៨៨០ ០០០យានយន្តក្នុងពុទ្ធភូម ចេញពីក្រុងប៉ារីសមានចំនួន ១៦០០០០ ចេញពីក្រុងប៉ារីស និងចេញពីក្រុង៣០ ០០០។



លើកតម្កើងបេតិកភណ្ឌស្ថាបត្យកម្មការពារនិងលើកតម្កើងគុណភាពទេសភាព គួរត្រូវតែបានកំណត់។

ដូច្នេះ សំណួរដែលត្រូវលើកឡើងនៅទីនេះគឺថាតើភ្នំពេញត្រូវជ្រើសយករបៀបអភិវឌ្ឍន៍តាមបែបណា ដើម្បីកុំឱ្យរងនូវភាពអវិជ្ជមានដែលបណ្តាលពីការអភិវឌ្ឍនេះ។ ដោយសំអាងលើរបៀបប្រវត្តិសាស្ត្រទីក្រុង គុណសម្បត្តិនិងសក្តានុពលរបស់ខ្លួន តើរាជធានីភ្នំពេញអាចកំណត់នូវរបៀបអភិវឌ្ឍន៍ពិសេសមួយ ដែលចេញពីក្របខ័ណ្ឌអភិរក្សទីក្រុងមួយប្រកបដោយគុណភាពឱ្យទៅជាការទទួលយកទំនើបនីយកម្ម?

៤.៥.២. ការលើកតម្កើងតំបន់ចតុមុខ

តំបន់ចតុមុខគឺជាតំបន់វិសេសវិសាលណាស់ ហើយគុណភាពនៃការអភិវឌ្ឍនានាក្នុងតំបន់នេះគឺជាលទ្ធផលរំពឹងទុកដ៏សំខាន់សម្រាប់រូបភាពរបស់ទីក្រុង។ ចំណុចចុងដោយចង្វាដែលជាតំបន់ឯកសិទ្ធិបំផុតនៅទល់មុខនឹងព្រះបរមរាជវាំង នឹងត្រូវតែរៀបចំការអភិវឌ្ឍដែលស្របនឹងការអភិរក្ស ពោលគឺជាគម្រោងពិសេសដែលមានភាពសុខដុមរមនាជាមួយមណ្ឌលដ្ឋានវត្តភ្នំនិងព្រះរាជវាំង។

ច្រកចូលនៃទន្លេបាសាក់គឺជាតំបន់មានហានិភ័យធំៗ ដែលទាមទារឱ្យមានការរៀបចំសំខាន់ៗ និងមានតម្លៃខ្ពស់សម្រាប់ធ្វើឱ្យមានស្ថិរភាពនៅតំបន់នេះ។ ការចាក់ដីលុបដែលបានធ្វើឡើងនៅដើមទសវត្សរ៍ឆ្នាំ១៩៦០នៅទីកន្លែងសណ្ឋាគារកាំបូឌីយ៉ាណាសព្វថ្ងៃ បានជំរុញចលនាប្រាំងទន្លេជាង១គីឡូម៉ែត្រឆ្ពោះទៅទិសខាងកើតក្នុងរយៈពេល៤០ឆ្នាំ។ ការវិវត្តថ្មីៗនៃប្រាំងខាងកើតរបស់ច្រកចូលទន្លេបាសាក់ គឺជាការពង្រីកដីទំហំជាង១០០ម៉ែត្រឆ្ពោះទៅទិសខាងកើតនៅចន្លោះឆ្នាំ១៩៩៣ ដល់ឆ្នាំ២០០១ បន្តពីកន្លែងដែលមានការសាងសង់ទំនប់ សួនច្បារសម្តេចហ៊ុនសែន ដែលបណ្តាលឱ្យមានបាក់ដីយ៉ាងខ្លាំង ហើយបាននាំយកទៅបាត់នូវផ្ទះសម្បែងនានានិងវត្តមួយផងនៅត្រើយខាងកើតទន្លេបាសាក់ (រូបភាពទី១៣នៃឯកសារឧបសម្ព័ន្ធ)។ ការវិវត្តរបៀបនេះនឹងនាំឱ្យមានការបិទច្រកទន្លេបាសាក់បន្តិចម្តងៗ ដែលនាំឱ្យខូចប្រយោជន៍ដល់កសិកម្មខាងក្រោមនៃទន្លេ។ ដូច្នេះ ទាមទារជាចាំបាច់នូវការស្ថាបនាប្រាំងទន្លេវិមាញ់និងការស្តារជាប្រចាំនូវកំណកដីបាតទន្លេ ពិសេសតំបន់ចតុមុខ។

តាមកម្រិតនិងចម្ងាយឆ្ងាយល្មមពីមជ្ឈមណ្ឌលប្រវត្តិសាស្ត្រចំណុចចុងនៃច្បារអំពៅអាចទទួលបានក្នុងរយៈពេលមធ្យមនូវការធ្វើការរៀបចំជានិមិត្តរូប សម្រាប់ប្រទេសកម្ពុជានាពេលអនាគត។ មហិច្ឆតានិងកម្រិតនៃកិច្ចប្រតិបត្តិការនេះ នឹងអាចទទួលបានបន្ទុកនូវបញ្ហាបច្ចេកទេសសំខាន់ៗនានាដែលមាននៅក្នុងការរៀបចំតំបន់នេះ ដែលជាតំបន់ប្រឈមមុខនឹងអានុភាពរបស់ទន្លេ។ តំបន់នេះនឹងធានាអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយគុណភាពខ្ពស់សម្រាប់ទទួលនូវអគារខ្ពស់ៗនានា។

នៅខាងកើតទល់មុខនឹងតំបន់នេះ គឺតំបន់អរិយក្សត្រនឹងត្រូវរក្សាទុកនៅក្នុងរូបរាងប្រវត្តិសាស្ត្រទៅមុខទៀត ជាលក្ខណៈភូមិនិរន្តរ៍ទេសភាពដូចនឹងការបម្រុងទុកនៃនគរវត្តនិងកម្មសម្រាប់កំណត់នៅពេលក្រោយ នៅក្នុងគម្រោងប្លង់គោលបន្ទាប់មកទៀត។ ក៏ប៉ុន្តែក្នុងពេលនេះវាបានរក្សាទុកជាទីកន្លែងសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៍។



និមិត្តរូបសំខាន់ៗដូចជាវត្តអារាម ឬបូជនីយដ្ឋានដែលអាចមើលឃើញពីអ័ក្សសួនច្បារសម្តេច ហ៊ុនសែន នឹងអាចរក្សាបាននូវគុណភាពទេសភាព ហើយនឹងអាចគ្រោងសម្រាប់ការពង្រីក ទីក្រុងនាពេលអនាគត។ ជាទូទៅ ការលើកតម្កើងតម្លៃតំបន់តុមុខគួរតែបង្កើតឱ្យមានការ ប្រឡងប្រជែងគ្នាគ្រប់វិស័យកម្មជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ ដើម្បីទាក់ទាញអ្នករៀបចំក្រុងដ៏ល្បីៗ បំផុតនៅលើពិភពលោកឱ្យមកចូលរួមប្រកួតប្រជែងចូលរួមសិក្សា។

៤.៥.៣- ការលើកតម្កើងការអភិវឌ្ឍតំបន់បឹងកក់

ទីតាំងសាធារណៈថ្មីៗ អគារការិយាល័យ និងពាណិជ្ជកម្មទំនើបៗនឹងអាចលើកតម្កើង តំបន់នេះ ដោយអាចបើកចំហដល់សាធារណជនអាចបង្កើតតំបន់កណ្តាលក្រុងថ្មី និងបង្កើត កាលានុវត្តភាពនៃការធ្វើវិនិយោគទុនថ្មីៗដែលមានលម្អបើកទូលាយច្រើន។

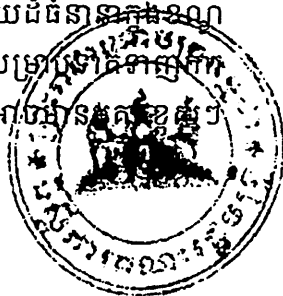
គម្រោងរបស់សាលារាជធានីក្នុងការរៀបចំបឹងកក់ តម្រូវឱ្យមានការថែរក្សានៃទីតាំង ស្ថានីយរថភ្លើងចាស់ ដែលជាសំណង់បេតិកភណ្ឌ និងតម្រូវឱ្យមានការតភ្ជាប់ឡើងវិញនូវ បណ្តាញផ្លូវដែលតភ្ជាប់តំបន់ខាងលិច និងខាងជើងមកតំបន់ទីក្រុងចាស់ផ្នែកខាងត្បូង និង ខាងកើតនៃបឹងកក់នេះ ផ្លូវថ្មីៗ និងទីតាំងសាធារណៈនានាដែលបន្តពីទីលាននៅមុខស្ថានីយ រថភ្លើងឆ្ពោះទៅខាងលិចនៅទល់មុខទីស្តីការគណៈរដ្ឋមន្ត្រីសព្វថ្ងៃ។ ការបន្តពីផ្ទៃពណ៌បៃតង ដែល មានទំនាក់ទំនងរវាងពហុកីឡដ្ឋានអូឡាំពិក និងបឹងកក់ គឺជាទឹកដីថ្មីៗផងដែរដែល បន្តបង្ក អភិវឌ្ឍន៍ជាប្រវត្តិសាស្ត្ររបស់រាជធានី ហើយផ្លូវទាំងនេះនឹងរៀបសម្រាប់ទទួលនូវសកម្មភាព កម្សាន្តទាំងឡាយ (មជ្ឈមណ្ឌលវប្បធម៌ និងតាំងពិព័រណ៍ រោងភាពយន្ត សាល មហោស្រព បណ្ណាល័យសោតទស្សន៍) ទទួលនូវសកម្មភាពប្រើប្រាស់ទាំងឡាយ (មជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្ម ភោជនីយដ្ឋាន សណ្ឋាគារ) និងទទួលសេវាកម្មនានា (ការិយាល័យរដ្ឋបាលនានា)។

៤.៥.៤- ការលើកតម្កើងបឹងនានានៅភាគខាងជើង

បឹងនៅភាគខាងជើង (បឹងតាមោតនិងបណ្តាញរបស់វា) នៃរាជធានីភ្នំពេញគឺជាសេចក្តី ប្រាថ្នានៃការរៀបចំនគរូបនីយកម្ម បឹងទាំងនេះបង្ហាញនូវឱកាសតែមួយគត់សម្រាប់បង្កើតនូវទី តាំងនគរូបនីយកម្មថ្មីមួយដើម្បីធ្វើការពង្រីកទីក្រុងប្រកបដោយគុណភាពខ្ពស់ ដែលរាជធានីត្រូវ តែមាន ដើម្បីទទួលនូវស្តង់ដារលំនៅឋាន និងតំបន់កណ្តាលក្រុងថ្មីៗ។

ការថែរក្សាទុកនូវបឹងទាំងអស់នេះ គឺមានសារៈសំខាន់ណាស់សម្រាប់ការបង្កើនទឹកដី ទីតាំងនគរូបនីយកម្មដែលបានគ្រោងទុកនៅខាងជើងទំនប់កប់ស្រូវនិងទន្លេសាប។ ការធ្វើឱ្យថយ សមត្ថភាពជ្រាបទឹកនូវផ្ទៃដីទាំងឡាយបន្តិចម្តងៗ នឹងនាំឱ្យមានការលំបាកកាន់តែខ្លាំងក្នុងការ គ្រប់គ្រងជំនន់ដោយទឹកភ្លៀងធំៗ។

ការការពារនិងការលើកតម្កើងបឹងនានា ដែលតភ្ជាប់ទៅនឹងប្រឡាយដ៏ធំនានាក្នុងខណ្ឌ ឫស្សីកែវនិងខណ្ឌសែនសុខ នឹងក្លាយទៅជាជំនួយដ៏មានសារៈសំខាន់សម្រាប់ការពង្រីក អភិវឌ្ឍប្រកបដោយគុណភាព ដោយរាប់បញ្ចូលផងដែរនូវគម្រោងដែលអាចរៀបចំបានផងដែរ។ ជុំវិញនៃមាត់បឹង។



ការអភិវឌ្ឍទាំងឡាយនេះ តម្រូវឱ្យមានការបង្កើតឡើងនូវអាងទទួលទឹកដែលប្រើប្រាស់ រួចហើយដែលនឹងត្រូវបង្កើនទឹកកខ្វក់ទាំងនេះចេញពីតំបន់ដោយក្រុងខាងជើងទៅកាន់អាងចម្រោះ ទឹកកខ្វក់បឹងជើងឯកនៃតំបន់ដោយក្រុងខាងត្បូង ដើម្បីជៀសវាងការបំពុលបរិស្ថានទន្លេសាប ដែលជាទីតាំងបរិស្ថាននិងសេដ្ឋកិច្ច(ទេសចរណ៍ការនេសាទ) ដ៏សំខាន់មួយរបស់ប្រទេសកម្ពុជា។

៤.៥.៥- ការរៀបចំផ្ទៃអាងចម្រោះទឹកកខ្វក់ខាងត្បូងក្រុង(បឹងជើងឯក)

ការសម្អាតទឹកកខ្វក់របស់រាជធានីភ្នំពេញនៅក្នុងបឹងនៃតំបន់ដោយក្រុងខាងត្បូង(ជើងឯក) គឺសម្រាប់បន្សុទ្ធទឹកកខ្វក់របស់ទីក្រុងតាមរយៈការធ្វើអាងសម្អាតជាបន្តបន្ទាប់ និងខុសៗគ្នា (ការ ចម្រោះទឹក-អាងទឹក សម្រាប់ដំណាំមិនត្រូវការខ្យល់-អាងទឹកសម្រាប់ដំណាំធំៗ ការដាំដំណាំនានា និងការចិញ្ចឹមត្រី)មុននឹងបញ្ចេញទៅក្នុងមជ្ឈដ្ឋានធម្មជាតិ។ ការបន្សុទ្ធនេះតម្រូវឱ្យមានការរៀបចំ ទុកផ្ទៃបឹងទំហំ៥២០ហិកតា (ប្រហាក់ប្រហែលនឹង២ម៉ែត្រក្រឡាសម្រាប់ប្រជាជនម្នាក់ និងតំបន់ ការពារនៅជុំវិញបឹង)។

៤.៥.៦- ការរៀបចំទីតាំងទីលានចាក់សំរាម

ការកើនឡើងនូវសំរាមជារៀងរាល់ឆ្នាំ បរិមាណសំរាមអាចនឹងមានចំនួន២០០០តោនក្នុង មួយថ្ងៃត្រឹមឆ្នាំ២០១៥។ ជាមួយគ្នានេះ គេអាចប៉ាន់ប្រមាណថា សមត្ថភាពទីលានចាក់សំរាម ដង្កោមានសមត្ថភាពត្រឹមឆ្នាំ២០១៧។ ចាប់ពីក្រោយឆ្នាំ២០១៧យ៉ាងយូរ ទាមទារឱ្យមានការក ទីលានចាក់សំរាមថ្មី បើអាចឆ្ងាយពីទីប្រជុំជនកាន់តែប្រសើរ ដើម្បីអាចបន្ថយនូវការបំពុលប្រ ត្រូវជំរុញឱ្យមានការអភិវឌ្ឍរោងចក្រផលិតអគ្គិសនីពីឋានពលសំរាម ឬដោយមធ្យោបាយទាំង ពីរយ៉ាង ទាំងការសាងសង់រោងចក្រ និងការសាងសង់រោងចក្រផលិតអគ្គិសនី។ ថែមលើនេះ ទៀត ដើម្បីលើកកម្ពស់បរិស្ថាន ភាពអនុគ្រោះលើការទិញអគ្គិសនីពីរោងចក្រដែលដើរដោយ ឋានពលសំរាម គួរបានពិចារណាជាអាទិភាព។

៤.៥.៧- ការបង្កើតលក្ខខណ្ឌចាំបាច់សម្រាប់ទទួលអគារខ្ពស់ៗ

ការសាងសង់អគារខ្ពស់ៗនៅរាជធានីភ្នំពេញ គឺជាប្រធានបទដ៏រស់រវើកមួយ តាមពិតទៅ ទីក្រុង មានកម្ពស់កើនឡើងតាំងពីច្រើនឆ្នាំមកហើយ យោងទៅតាមការវិវត្តនៃដងស៊ីតេ។ កំណើនសេដ្ឋកិច្ចរបស់រាជធានីភ្នំពេញ ដែលក្នុងនោះមានអ្នកធ្វើវិនិយោគទុនបានចូលរួមផងដែរ នឹងត្រូវបង្ខំឱ្យមាន ទោះយូរបន្តិចនូវការសាងសង់អគារខ្ពស់ៗនានា។ បញ្ហាមិនមែនបដិសេធ ការសាងសង់អគារខ្ពស់ៗនោះទេ ក៏ប៉ុន្តែគឺធ្វើយ៉ាងណារៀបចំទីតាំងរបស់វាឱ្យឆ្លើយតបទៅនឹង សេចក្តីត្រូវការរបស់អ្នកធ្វើវិនិយោគទុន តែជំរុញនូវគុណសម្បត្តិនៃទេសភាពនគរូបនីយកម្មក្រុង មិនត្រូវឱ្យការសាងសង់អគារខ្ពស់ៗ ដែលធ្វើឱ្យធ្លាក់តម្លៃទឹកណ្តាលក្រុង ធ្វើឱ្យប៉ះពាល់ដល់ របស់ទេសភាពទីក្រុង ឬស្ថានភាពនៃការធ្វើចរាចរណ៍នានានោះទេ។ តំបន់កណ្តាលភាគឦសាន ប្រវត្តិសាស្ត្រតាំងពីមុនមកមិនបានរៀបចំនូវរចនាសម្ព័ន្ធសម្រាប់ទទួលអគារខ្ពស់ៗ ឱ្យបានល្អ។



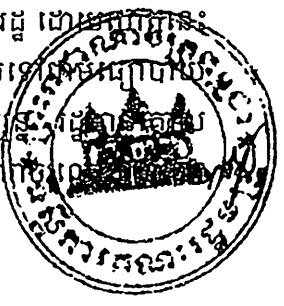
បានរៀបចំឱ្យមានផ្លូវចង្អៀត ទំហំដ៏ឡូត៍តូចៗ ការលំបាកទាំងឡាយដែលជួបប្រទះរបស់ទីក្រុង នានានៅក្នុងតំបន់កណ្តាលក្រុងគ្រប់គ្រងការធ្វើចរាចរណ៍ជាអាទិ៍ដោយសារតែការសាងសង់នៃអគារ ខ្ពស់ៗនៅក្នុងតំបន់កណ្តាលក្រុងជាប្រវត្តិសាស្ត្រដែលគួរជំរុញឱ្យមានការបង្វែរ ឬស្ទើរឡើងនូវ ទីតាំងផ្សេងទៀត ដែលសមរម្យជាងនេះ។

ការបង្កើនសេដ្ឋកិច្ចរាជធានីភ្នំពេញទាំងលើផែនការទេសចរណ៍ និងការបោះទីតាំងរបស់ ក្រុមហ៊ុនសហគ្រាសនានាចាំបាច់ត្រូវតែរក្សានូវគុណភាពទេសភាព នៃតំបន់កណ្តាលក្រុងជា ប្រវត្តិសាស្ត្រជាអាទិ៍ នៅជុំវិញផ្សារធំថ្មី ជុំវិញវត្តភ្នំ និងព្រះបរមរាជវាំង។

ដូចគ្នានេះដែរនៅក្នុងករណី ដែលអគារខ្ពស់ៗនានាមិនធ្វើឱ្យអន្តរាយដល់ទេសភាពទី ក្រុងការសាងសង់អគារខ្ពស់ៗនានា នឹងអាចត្រូវបានគ្រោងធ្វើឡើងនៅក្នុងផ្នែកមួយចំនួននៃទី ប្រជុំជនក្រុងហើយថែមទាំងអាចជាសេវាសម្រាប់សមាសភាព នគរូបនីយកម្ម ការកំណត់ផ្លូវចូល ទីក្រុងនៅខាងជើងទូលគោក ឬនៅខាងប៉ែកនិរតី (បឹងក្រពើ)ការរក្សាទុកនូវស្ថាបត្យកម្មដាច់ៗគ្នា ដែលអាចឱ្យមានផ្លូវចូលសាធារណៈទៅកាន់ប្រាំងទន្លេ (ច្បារអំពៅ) ឬបឹង (បឹងពោធិ៍ពាយ បឹងកក...)។

៤.៥.៨. នយោបាយលំនៅឋានដីធ្លីនិងអចលនវត្ថុ

កំណើនប្រជាជនរាជធានីភ្នំពេញមានប្រហែល ៤០ ០០០នាក់ ក្នុងមួយឆ្នាំ ជាល្បឿនកំណើន មួយប្រហែលគ្នានឹងល្បឿននៃកំណើនមុនសង្គ្រាមដែរ។ គោលនយោបាយកសិកម្មមួយមុខមិន អាចកាត់បន្ថយបាននូវការធ្វើចំណាកស្រុកពីទីជនបទមកទីក្រុងបានទេ(កំណើនប្រជាជននៅ ប្រទេសកម្ពុជាគឺ ១,៥%ក្នុងមួយឆ្នាំ ហើយកំណើនផ្ទៃដីកសិកម្មគឺស្មើ ០,៥ក្នុង១ឆ្នាំ) ហើយទីក្រុង បន្ទាប់នានាស្របយក ១/៣នៃប្រជាជនធ្វើបម្លាស់ទីអន្តរតំបន់ ហើយក្នុងនោះមាន២០% មក រាជធានីភ្នំពេញ។ គោលនយោបាយជាតិស្តីពីលំនៅឋាន នឹងរួមចំណែកដល់ការដោះស្រាយ សំណង់បណ្តោះអាសន្ននានាដោយសុច្ឆន្ទៈ ក្នុងការលើកតម្កើងឡើងវិញនូវតំបន់កណ្តាលក្រុង នៃរាជធានីដង និងដើម្បីផ្តល់នូវលក្ខខណ្ឌជីវិត ដ៏ប្រសើរដល់ប្រជាជនក្រីក្រទាំងឡាយផង។ សកម្មភាពនៃការផ្តល់ទីតាំងថ្មី ដល់អ្នករស់នៅក្នុងសំណង់អនាធិបតេយ្យទាំងឡាយ (១៩៩៨- ២០០២)បានធ្វើបម្លាស់ទីប្រជាជនជាង១០ ០០០គ្រួសារពីកណ្តាលក្រុងទៅកាន់ដោយក្រុងជាមួយ នឹងបទពិសោធន៍ ដែលទោះជាបានរៀបចំនិងព្រមព្រៀងគ្នាយ៉ាងល្អក៏ដោយ ក៏ការធ្វើបម្លាស់ទី ប្រជាជនខ្លះបានជួបប្រទះនូវការលំបាកមួយចំនួន ដោយសារវាបានបង្កើតឱ្យមាននូវចលនាវិល ទៅរកតំបន់អនាធិបតេយ្យនៅកណ្តាលក្រុងរបស់ខ្លួនវិញ ក្រោមកិច្ចលូកដៃរបស់អង្គការមិន មែនរដ្ឋាភិបាលមួយចំនួន។ ដូច្នេះ វាបានបំផ្លាញចោលមួយផ្នែកនូវកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងនានាដែល បានធ្វើក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយនេះ ជាអាទិ៍ទាក់ទងនឹងការកសាងនីតិវិធី ដោយសេរីស្មោះ ហើយការកាន់កាប់ទឹកដីនៃដោយភាពមិនស្របច្បាប់ ហាក់បីដូចជាបានក្លាយទៅជាជំនឿជាមួយ សម្រាប់ទាក់ទាញឱ្យមានការចូលក្នុងក្រុងដោយប្រជាជនក្រីក្រ។ បច្ចុប្បន្ន រដ្ឋាភិបាលបាន រៀបចំនយោបាយអភិវឌ្ឍសហគមន៍បណ្តោះអាសន្នចំនួន១០០ក្នុងមួយឆ្នាំ និងសហការជាមួយអង្គការ



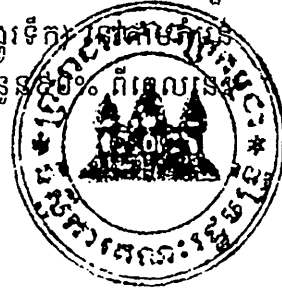
ស្តីពីការដោះស្រាយសំណង់បណ្តោះអាសន្នលើដីរបស់រដ្ឋ ដែលត្រូវបានទទួលបានកាន់កាប់ដោយ ខុសច្បាប់ តាមរាជធានី ទីក្រុង និងទីប្រជុំជន។ នេះជាគោលបំណងដ៏មានមហិច្ឆតាដ៏ណាស់។ ក៏ប៉ុន្តែគោលនយោបាយនេះតែមួយមុខ មិនអាចទប់ស្កាត់នឹងកំណើនលឿនរបស់ប្រជាជនចំណូល ថ្មីដែលជាបញ្ហាស្រួចស្រាល់ជាងគេបំផុតទេ។ គោលនយោបាយដែលផ្តោតសំខាន់តែទៅលើ សហគមន៍បណ្តោះអាសន្នដែលមានស្រាប់នេះ គឺមិនមានអនាគតល្អទេដោយវាមិនបាន ដោះស្រាយនូវបញ្ហាចំណូលថ្មីបន្ថែមនៃប្រជាជនក្រីក្រមានចំនួន ២៥ ០០០ នាក់ក្នុងមួយឆ្នាំ(ជាង ៥ ០០០ គ្រួសារ/ឆ្នាំ) ដែលពួកគេជាប្រជាជនដែលគ្មានផ្ទះសម្បែងឬដីធ្លីនោះឡើយ។

តាមពិតទៅ ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវសេវាកម្មនគរូបនីយកម្មនិងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធបាន ចូលរួមយ៉ាងទូលំទូលាយ ដល់ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវលក្ខខណ្ឌរស់នៅរបស់ប្រជាជនទាំងមូល ដូចគ្នានេះដែរ ការធ្វើឱ្យមានភាពរឹងមាំនៃទីផ្សារដីធ្លី និងអចលនទ្រព្យដែលយើងបានឃើញ តាំងពីប៉ុន្មានឆ្នាំមកហើយនោះ កាន់តែបានឆ្លើយតបជាបណ្តើរៗដល់សេចក្តីត្រូវការផ្នែកលំនៅ ឋានដែលនាំឱ្យមានការកាត់បន្ថយសម្ពាធនៃការបង្កើតសហគមន៍បណ្តោះអាសន្ន។ ក៏ប៉ុន្តែ ប្រជាជនមួយចំនួនមិនបានទទួលសេវាកម្មទីផ្សារលំនៅឋានជាក់លាក់ទេ។ ការដែលគ្មានការ ផ្គត់ផ្គង់នូវលំនៅឋានដែលមានតម្លៃថោកនៅលើទីផ្សារលំនៅឋានដែលមានបរិក្ខារគ្រប់គ្រាន់និង ជាក់លាក់ ឬការខ្វះការផ្គត់ផ្គង់នូវដីសាងសង់សម្រាប់ប្រជាជនក្រីក្រ គឺជាបញ្ហាដ៏លំបាក ដោះស្រាយបំផុត។ ការផ្តោតសំខាន់នៃជំនួយអន្តរជាតិទៅលើសហគមន៍បណ្តោះអាសន្នដែល មានស្រាប់នានា គ្រាន់តែអាចដោះស្រាយបញ្ហាក្នុងរយៈពេលខ្លីប៉ុណ្ណោះ ប្រហែលជាត្រូវជំរុញ នូវគំនិតដែលថាមធ្យោបាយតែមួយគត់ដើម្បីចូលទីក្រុងសម្រាប់ប្រជាជនក្រីក្រ គឺភូមិអ្នកក្រនិង ក្រុងអនាធិបតេយ្យទៅវិញទេ។ ដូច្នេះ ការបង្កើតភូមិអ្នកក្រនៅតែបន្តកើតមានរហូត ហើយថែម ទាំងរីកចម្រើនថែមទៀតផង ពីព្រោះថាគ្មានដំណោះស្រាយជាចីរភាពណាមួយត្រូវបានធ្វើឡើង ដោយនយោបាយកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រទេ។

ការតម្រង់ទិសប្រាំចំណុចគួរត្រូវបានយកចិត្តទុកដាក់ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាលំនៅឋាន៖

១- ធ្វើឱ្យទីផ្សារដីធ្លីនិងអចលនទ្រព្យមានលំហូរ ដើម្បីធ្វើការអភិវឌ្ឍការផ្គត់ផ្គង់លំនៅឋាន នៃក្រុមហ៊ុនឯកជនសម្រាប់ប្រជាជនគ្រប់ស្រទាប់វណ្ណៈ ភ្នាក់ងារសង្កេតទីផ្សារដីនិងអចលនវត្ថុ មួយជាមួយនឹងការប្រជុំជារៀងរាល់ឆមាសដែលប្រមូលផ្តុំគ្រប់មហាជន និងដៃគូអភិវឌ្ឍពាក់ព័ន្ធ ត្រូវរៀបចំឡើងដោយសាលារាជធានីភ្នំពេញ ដើម្បីចែកចាយព័ត៌មាននិងសម្រួលដល់សកម្មភាព របស់វិនិយោគិនទាំងឡាយ។ ភ្នាក់ងារសង្កេតដីធ្លីនេះនឹងត្រូវបំពេញបន្ថែម ដោយការអភិវឌ្ឍ ប្រព័ន្ធតណទានជាមួយនឹងការប្រាក់ដែលមានភាពទាក់ទាញបំផុត សម្រាប់ឱ្យចំនួនប្រជាជនដ៏ ច្រើនបំផុតអាចបង្វិលទឹកប្រាក់សងវិញបាន។

២- ធ្វើការអភិវឌ្ឍលើការផ្គត់ផ្គង់ផ្នែកដីធ្លីដោយផ្តល់អាទិភាព ដល់ការសាងសង់ហេដ្ឋា រចនាសម្ព័ន្ធមូលដ្ឋានទាំងឡាយ (ផ្លូវថ្នល់ ទឹកស្អាត ភ្លើងអគ្គិសនី ការបង្ហូរទឹក ដើម្បីឱ្យមានការរស់នៅល្អ ជាយក្រុង នានាដែលនឹងអាចទទួលស្រូបយកកំណើនថ្មីនៃប្រជាជនក្រុងចំនួន៥០% ពីពេលនេះ រហូតដល់ឆ្នាំ២០៣៥)។



៣- ធ្វើការអភិវឌ្ឍដីធ្លីដែលបម្រុងទុកសម្រាប់ប្រជាជនក្រីក្រទាំងឡាយ នៅលើដីឯកជនរបស់រដ្ឋ (សម្បទានដីសង្គមកិច្ច ដីទិញដោយទីភ្នាក់ងារអចលនវត្ថុឯកជននានា) នៅតំបន់ជាយក្រុង ដោយត្រូវបានរៀបចំជាចំណែកដីឡូត៍តូចៗតម្លៃថោកប្រកបដោយសម្ភារៈបរិក្ខារគ្រប់គ្រាន់។

៤- ធ្វើការអភិវឌ្ឍទីផ្សារជួលដែលមានលក្ខណៈសង្គមកិច្ច ជាឯកជននៅតំបន់កណ្តាលក្រុងដោយអ្នកអភិវឌ្ឍឯកជន ដោយមានការគ្រប់គ្រងដង់ស៊ីតេនៃអគារលំនៅឋានបានល្អនៅក្នុងក្រុង ជាគោលនយោបាយមួយដើម្បីជំរុញការថែរក្សា និងស្តារឡើងវិញនូវអគារលំនៅឋានរួមចាស់ៗនានានៃតំបន់កណ្តាលក្រុងប្រវត្តិសាស្ត្រ(ខណ្ឌដូនពេញ) និងដោយសារមានវិធានការក្នុងការជំរុញវិស័យនេះ (មិនមានពន្ធ១០%លើការជួលជាលក្ខណៈសង្គមកិច្ចនានា ការជួលរយៈពេលវែងជាមួយនឹងអត្រាប្រាក់ឈ្នួលថោក និងការកាត់បន្ថយនូវតម្លៃជួល...)។

៥- កាត់បន្ថយនូវការបំផ្លាញចោលអគារលំនៅឋានសហកម្មសិទ្ធិ ដែលមានស្រាប់ហើយបង្កើតគោលនយោបាយឧបត្ថម្ភមួយសម្រាប់ការស្តារឡើងវិញនូវអគារចាស់ៗ ដើម្បីធ្វើការអភិវឌ្ឍទីផ្សារកណ្តាលមួយ(តម្លៃថោកសមរម្យ) រវាងទីផ្សារនៃលំនៅឋានថ្មី និងទីផ្សារនៃលំនៅឋាននៅភូមិអ្នកក្រ។

៦- អនុវត្តតាមសារាចរលេខ០៣ស.រ ស្តីពីការដោះស្រាយសំណង់បណ្តោះអាសន្នលើដីរបស់រដ្ឋ ដែលត្រូវបានទទ្រទ្រានកាន់កាប់ដោយខុសច្បាប់នៅតាមរាជធានី ទីក្រុង និងទីប្រជុំជន ដោយធ្វើសមាហរណកម្មទៅនឹងទីក្រុងនូវទីតាំងសហគមន៍បណ្តោះអាសន្ន នៅលើដីសាធារណៈរបស់រដ្ឋទាំងឡាយណាដែលអាចអភិវឌ្ឍនៅនឹងកន្លែង ដោយមានលក្ខខណ្ឌមិនអាចក្លាយជាដីឯកជនបានក្នុងករណីណាក៏ដោយ ដូចមានចែងក្នុងសារាចរ (ផ្លូវដែក បឹង ផ្លូវនានា កំពង់ផែ ស្ថានីយរថភ្លើង សួនច្បារសាធារណៈ ច្រាំងទន្លេ ប្រឡាយនានា...)។

ជម្រើសគោលនយោបាយក្នុងការតម្រង់ទិសការអភិវឌ្ឍ ឆ្ពោះទៅរកសេដ្ឋកិច្ចទីផ្សារ (រដ្ឋ-ធម្មនុញ្ញឆ្នាំ១៩៩៣) និងការបង្កើនល្បឿននៃការសម្រេចនូវកម្មសិទ្ធិដីដែលផ្តើមនៅក្នុងក្របខ័ណ្ឌនៃគម្រោងរដ្ឋបាលដីធ្លី LMAP របស់ក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់តម្រូវឱ្យយើងយកចិត្តទុកដាក់ជាអាទិភាពដល់ការកំណត់នូវដីបម្រុងសាធារណៈរបស់រដ្ឋ ដើម្បីបម្រុងទុកនូវទីតាំងចាំបាច់នានាសម្រាប់កសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធធំៗ ដែលជាលក្ខខណ្ឌកំណត់នូវការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច និងសង្គមកិច្ចលើសពីគម្រោងប្លង់គោលនគរូបនីយកម្មសម្រាប់ឆ្នាំ២០៣៥ទៀតផង។ ដូច្នេះ យុទ្ធសាស្ត្រតម្រង់ទិសអភិវឌ្ឍន៍នេះត្រូវបានធ្វើឡើងសម្រាប់រយៈពេលពីឆ្នាំ២០១៥ ដល់ឆ្នាំ២០៣៥។ ប៉ុន្តែយុទ្ធសាស្ត្រនេះបានបញ្ចូលតែការពិចារណាទាំងឡាយនៃក្របខ័ណ្ឌក្នុងកម្រិត មីក្រូតំបន់ និងស្ថិតក្នុងភាពបណ្តោះអាសន្នតែប៉ុណ្ណោះ។ ដូចនេះសាលារាជធានីត្រូវរៀបចំផែនការសកម្មភាពរបស់ខ្លួនដើម្បីអភិវឌ្ឍឱ្យបានជោគជ័យតាមបំណងប្រាថ្នារបស់ខ្លួន។

៥- ផែនការសកម្មភាព

ផ្អែកតាមគោលនយោបាយជាតិរៀបចំដែនដីនិងយុទ្ធសាស្ត្រតម្រង់ទិសសាធារណៈ ក្នុងពេញត្រូវរៀបចំគម្រោងសំខាន់ៗ ចាំបាច់ដូចតទៅ៖



៥.១- ការផ្សព្វផ្សាយ

- រៀបចំការប្រជុំផ្សព្វផ្សាយយុទ្ធសាស្ត្រគម្រោងទិសអភិវឌ្ឍន៍នេះដល់ក្រុមជំនាញ វិនិយោគិន និងប្រជាពលរដ្ឋ ផ្សព្វផ្សាយយុទ្ធសាស្ត្រគម្រោងទិសអភិវឌ្ឍន៍នេះតាមគេហទំព័រអេឡិចត្រូនិករបស់សាលារាជធានី។

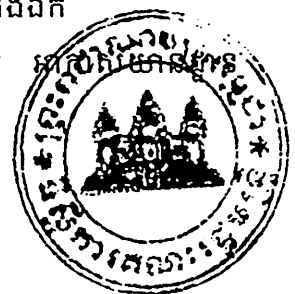
៥.២- គម្រោងសំខាន់ៗ ដែលត្រូវការចាំបាច់នូវការអនុម័តបន្ទាន់

- ការអនុម័តបទប្បញ្ញត្តិ និងប្លង់នៃការប្រមូលទុកធំៗនៃវិស័យសាធារណៈ ផ្លូវធំៗ ផ្លូវដែក និងការបង្ហូរទឹកនៅតំបន់ជាយក្រុងនានា
- ការអនុម័តកំណត់ទីតាំងស្ថានីយរថភ្លើងសម្រាប់ទំនិញ និងទីតាំងដៃស្ទូតធំនៅសំរោងខណ្ឌពោធិ៍សែនជ័យ
- ការអនុម័តជាគោលការណ៍នូវគម្រោងផ្លូវដែក ដែលតភ្ជាប់ដោយផ្ទាល់ទៅកាន់ទីក្រុងហូជីមិញ ដែលតម្រូវឱ្យមានស្ថានីយឆ្លងទន្លេមេគង្គនៅភ្នំពេញ និងផ្លូវដែកដែលតភ្ជាប់ពីស្ថានីយសំរោងទៅតំបន់ជាយក្រុងខាងត្បូងឆ្លងកាត់ទន្លេបាសាក់
- ការស្ថាបនាពង្រីកបន្តនូវផ្លូវចុះចតរបស់អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញ
- ការស្ថាបនានូវទំនប់មួយ និងការធ្វើច្រាំងបេតុងជាច្រកចូលរបស់ទន្លេបាសាក់
- ការកំណត់ស្តង់ដារដែលមានអគារខ្ពស់ៗ នៅច្បារអំពៅ នៅបឹងក្រពើ បឹងពោធិ៍ពាយ ទល់មុខទន្លេបាសាក់ បឹងកក់
- ការកំណត់ទីតាំងទីលានចាក់សំរាមថ្មី ការកែលម្អទីតាំងចាក់សំរាមដង្កោក្រោមរូបភាពនៃការវិនិយោគជាពោធិ៍កែច្នៃសំរាម និងការរៀបចំសួនឧទ្យាននៅទីលានចាក់សំរាមមានជ័យ
- ការកំណត់តំបន់អេកូឡូស៊ីព្រៃកញ្ចៅ
- ការអនុវត្តការថែរក្សានិងលើកកម្ពស់មជ្ឈមណ្ឌលប្រវត្តិសាស្ត្រ។

៥.៣- បទប្បញ្ញត្តិគ្រប់គ្រងកម្ម

តាមគណៈកម្មាធិការរៀបចំដែនដីនិងគ្រប់គ្រងកម្មថ្នាក់រាជធានី បទប្បញ្ញត្តិគ្រប់គ្រងកម្មដែលត្រូវធ្វើមាន៖

- ដែនទីនៃប្លង់បែងចែក និងប្រើប្រាស់ដីធ្លីនៃរាជធានីភ្នំពេញ (Zoning) (រូបភាពទី១៤នៃឯកសារឧបសម្ព័ន្ធ)
- ប្លង់អភិវឌ្ឍន៍ទិសខាងជើងនិងខាងលិច
- ប្លង់អភិវឌ្ឍន៍ទិសខាងត្បូងនិងគម្រោងរៀបចំអាងចម្រោះទឹកបឹងជើងឯក
- ដែនទីនៃប្លង់លម្អសាធារណៈ(បឹង ប្រឡាយ ផ្លូវថ្នល់ ផ្លូវដែក អាងបំបាត់ទឹកជំនន់ កំពង់ផែ ទីលានពណ៌បៃតង)
- ដែនទីនៃកំណត់តំបន់អភិវឌ្ឍន៍ជាអាទិភាព



៣៣/៣៩

- ផែនទីនៃការកំណត់កម្ពស់អគារ និងសេវកិច្ចនៃកម្ពស់ការហោះហើររបស់យន្តហោះ

- ផែនទីសំណង់អគារបេតិកភណ្ឌនៃរាជធានីភ្នំពេញ

- ផែនទី និងបទប្បញ្ញត្តិប្លង់មេទេសភាពដ៏ធំមួយ ការថែរក្សាទេសភាពដើមឈើនានា និងការរៀបចំទេសភាព និងបរិក្ខារសាធារណៈជាតិនៅក្នុងស្តង់ដាចុងជ្រោយចង្វារ។

៥.៥- សកម្មភាពអភិវឌ្ឍន៍បន្តនិងវិនិយោគសាធារណៈ

- ការកសាងនិងអភិវឌ្ឍន៍បន្តទីក្រុងរណបនានាដូចជាកោះពេជ្រ ជ្រោយចង្វារ ខាំក្ខ

- ការកសាងនិងបន្តអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុងរលាបអូឡាំពិកនៅផ្នែកខាងជើងភ្នំពេញ

- ការកសាងបន្ទីរឆ្លងកាត់បឹងកក និងបន្ទីរអភិវឌ្ឍន៍តំបន់បឹងកក

- ការអភិវឌ្ឍនិងកសាងផែស្តុក និងស្ថានីយអាស៊ាននៅតំបន់សំរោង ខណ្ឌពោធិ៍សែនជ័យ

- ការកសាងបន្តភ្ជាប់ផ្លូវក្រវាត់ក្រុងធំភ្ជាប់ពីខណ្ឌមួយទៅខណ្ឌមួយ(ឫស្សីកែវ-សែនសុខ-ពោធិ៍សែនជ័យ)

- ការស្ថាបនាផ្លូវបន្ទាប់ទាំងឡាយស្របផ្លូវមេ (ផ្លូវជាតិលេខ១,២,៣,៤,៥)ដើម្បីកាត់បន្ថយចរាចរណ៍ចេញនិងចូលក្រុង

- ការស្ថាបនាស្ថានភាពតាមរង្វង់មូលដ័រទាំងឡាយ(ជំនួបរវាងផ្លូវក្រវាត់ក្រុងនិងផ្លូវចេញក្រៅក្រុងទៅខេត្តនានា)

- ការកសាង និងពង្រីកផ្លូវនៅតំបន់ជាយក្រុង ដើម្បីអភិវឌ្ឍន៍មួយមានសមភាព និងគុណភាពជាមួយតំបន់កណ្តាលក្រុង និងដើម្បីជួយស្របកំណើនប្រជាជនពីទីក្រុង

- ការស្ថាបនាអាងបោះទឹកស្អុយនៅបឹងជើងឯក និងការរៀបចំប្រព័ន្ធលូទឹកស្អុយរាជធានីភ្នំពេញ

- បន្តអនុវត្តយ៉ាងម៉ឺងម៉ាត់និងទន់ភ្លន់សារាចរលេខ០៣សរ ស្តីពីការដោះស្រាយសំណង់
បណ្តោះអាសន្នលើដីរបស់រដ្ឋដែលត្រូវបានទន្ទ្រានកាន់កាប់ដោយខុសច្បាប់ តាម
រាជធានី ទីក្រុង និងទីប្រជុំជន

- ជំរុញនិងពង្រឹងសមត្ថភាពសេដ្ឋកិច្ចនៅក្នុងវិស័យសំណង់ វិស័យវាយនភណ្ឌ ការចិញ្ចឹមគ្រឿង
 ការដាំដំណាំបន្លែបង្ការ ការដឹកជញ្ជូនទេសចរណ៍ ភស្តុតាងអាហារ សេវាកម្មសម្រាប់
 ក្រុមហ៊ុនសហគ្រាសនានា វិស័យអេឡិចត្រូនិច ការវេចខ្ចប់ ការដំឡើងមេកានិក និង
 ការបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ។

៦- សេចក្តីសន្និដ្ឋាន

ទោះបីជាកន្លងមក ប្រទេសកម្ពុជាបានជួបវិបត្តិធំនៃសេដ្ឋកិច្ចសកលនិងវិបត្តិផ្ទៃក្នុងនានា

មួយប្រទេសថែក៏ដោយ កម្ពុជាបច្ចុប្បន្នមានសន្តិភាព ស្ថិរភាពនយោបាយ និងសេចក្តីស្រឡាញ់គ្នា

សណ្តាប់ធ្នាប់សង្គមល្អប្រសើរប្រកបដោយវឌ្ឍនភាពសង្គមកិច្ច និងកំណើនសេដ្ឋកិច្ច។



នេះ កម្ពុជាបានធ្វើសមាហរណកម្មខ្លួនចូលទៅក្នុងតំបន់និងពិភពលោក ហើយថែមទាំងជា សមាជិកដែលស្មើសិទ្ធិជាមួយបណ្តាប្រទេសលើសកលលោកទៀតផង។ គុណសម្បត្តិទាំងនេះ បានទាក់ទាញការវិនិយោគក្នុងនិងក្រៅប្រទេសបន្ថែមទៀតលើគ្រប់វិស័យពិសេសវិស័យឧប- នីយកម្មនិងសំណង់ចាប់ពីពេលនេះរហូតដល់ឆ្នាំ២០៣៥ ដើម្បីឆ្លើយតបនឹងតម្រូវការនៃកំណើន ប្រជាជនជិត៣លាននាក់នៅភ្នំពេញ។ ដូច្នេះ គោលការណ៍ធំៗនៃយុទ្ធសាស្ត្រតម្រង់ទិសការ អភិវឌ្ឍផ្នែកឧបនីយកម្មរាជធានីភ្នំពេញ នឹងត្រូវអនុវត្តដោយទូលំទូលាយក្រោមបរិបទលទ្ធិ ប្រជាធិបតេយ្យនិងមានគម្លាតភាព ដើម្បីសម្រេចបាននូវបំណងប្រាថ្នាធំៗរបស់រដ្ឋ ក៏ដូចជាស្រប តាមយុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណដំណាក់កាលទី៣ និងផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ជាតិរបស់រាជរដ្ឋា ភិបាលដែលមានសម្តេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែន ជាប្រមុខ ឈានទៅកាត់បន្ថយ ភាពក្រីក្រនិងឆ្ពោះទៅរកវឌ្ឍនភាព។ ក្នុងបរិយាកាសនេះ រាជធានីភ្នំពេញនឹងក្លាយជាទីក្រុង ចតុមុខដ៏ទំនើបមួយ ជាប៉ូលអភិវឌ្ឍន៍ស្នូលនៃសេដ្ឋកិច្ចនិងសង្គមកិច្ចដែលមិនអាចខ្វះបានដោយ រក្សាបានអត្តសញ្ញាណជាតិរបស់ខ្លួន គុណភាពបរិស្ថាន និងទេសភាពគុណភាព(ស្តង់ដារ) អន្តរជាតិ សក្តិសមជាទីក្រុងគង់មួយនៅអាស៊ីអាគ្នេយ៍។



ដង់ស៊ីតេប្រជាជនតាមភូមិនៅទីក្រុងភ្នំពេញឆ្នាំ១៩៩៨

Densité de la Population par phum PHNOM PENH 1998

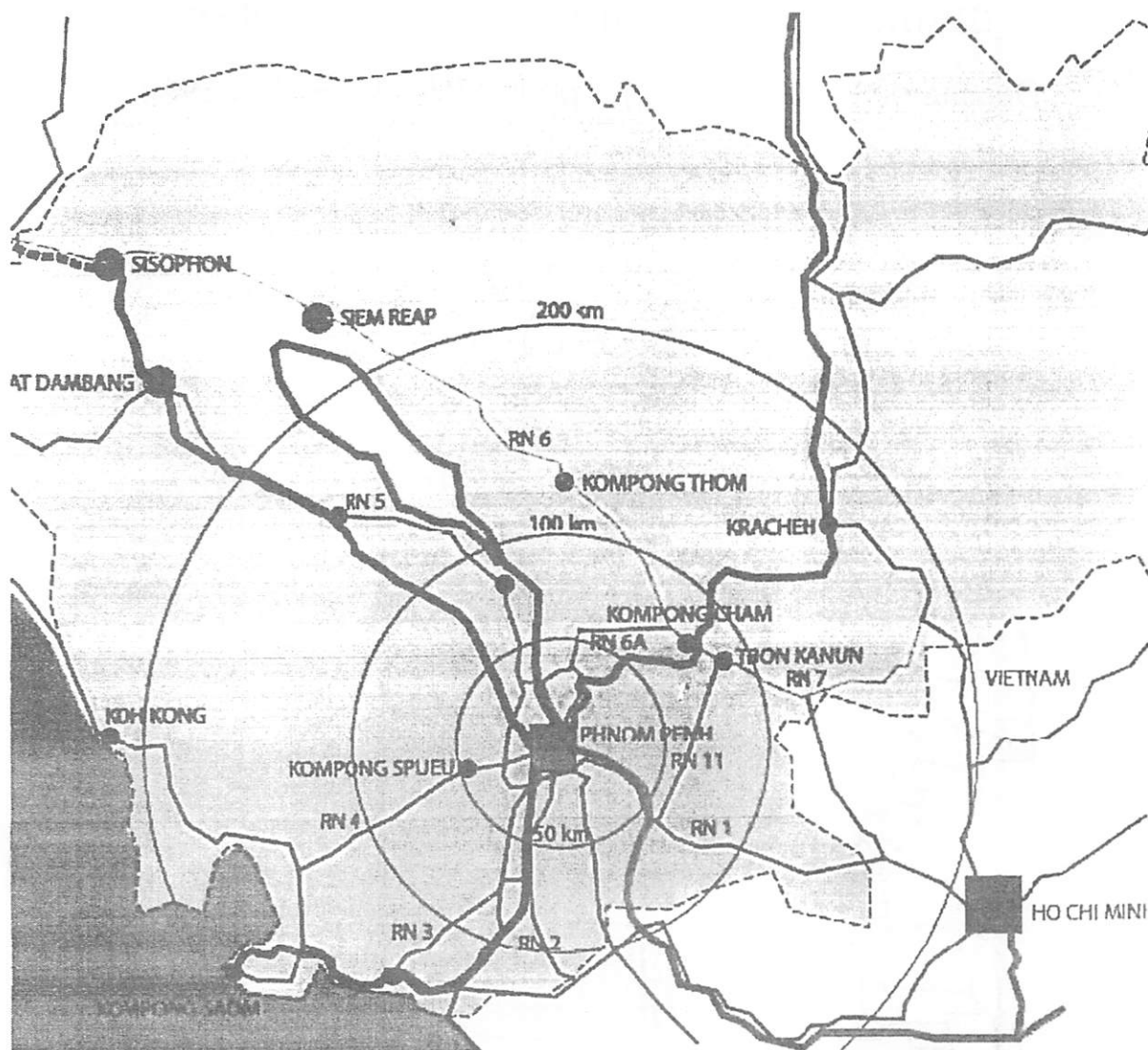


រូបភាពទី១: ដង់ស៊ីតេប្រជាជននៅទីក្រុងភ្នំពេញ (ចំនួនប្រជាជនក្នុង១គីឡូម៉ែត្រក្រឡា)

Densité de la population à Phnom Penh (Nombre d'habitants par Km²)

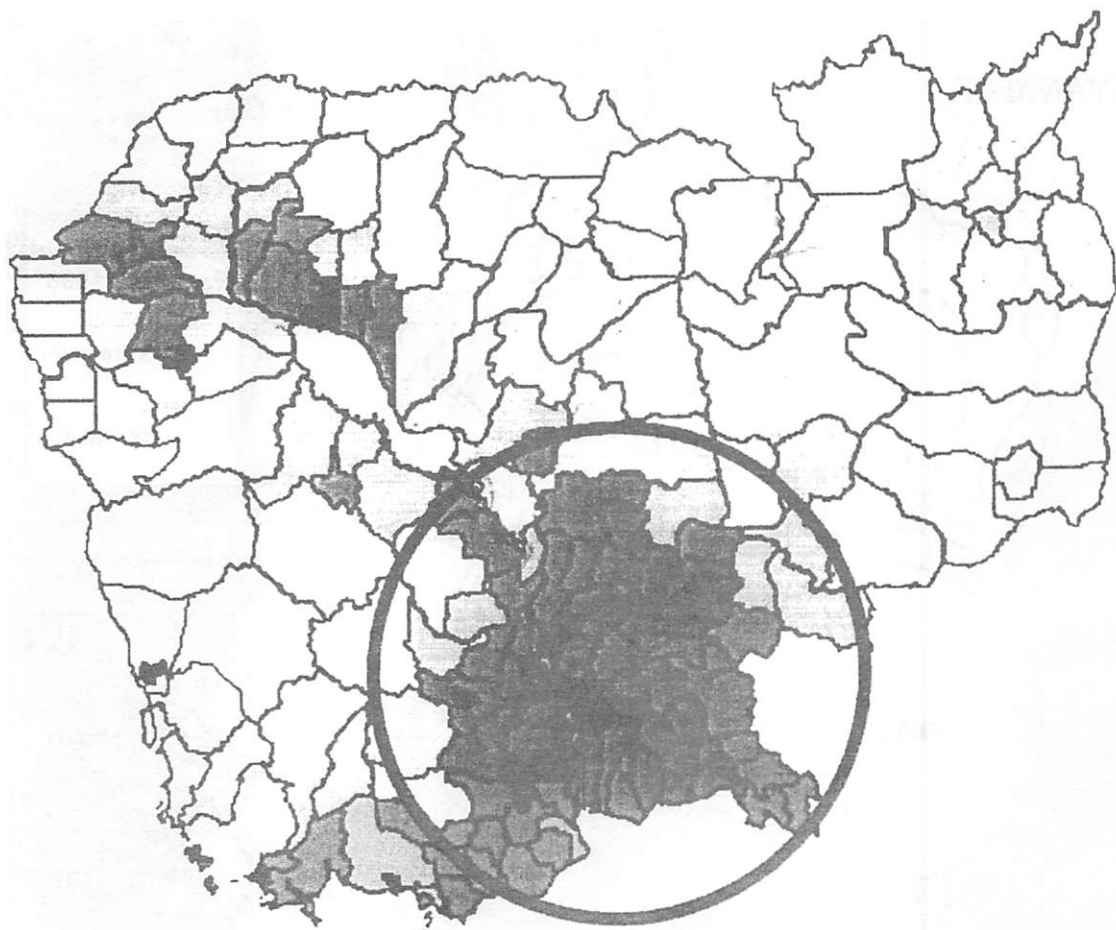
■ ៤០.០០០ - ៣១៦.៧០០	40,000 - 316,700
■ ១៥.០០០ - ៤០.០០០	15,000 - 40,000
■ ៣.០០០ - ១៥.០០០	3,000 - 15,000
■ ៧.០០ - ៣.០០០	7,00 - 3,000
■ ០ - ៧.០០	0 - 7,00





រូបភាពទី២: ផែនសេវាកម្មនៃរាជធានីភ្នំពេញ





រូបភាពទី៣: ដង់ស៊ីតេប្រជាជន

(ចំនួនប្រជាជនក្នុង១ គីឡូម៉ែត្រក្រឡា)

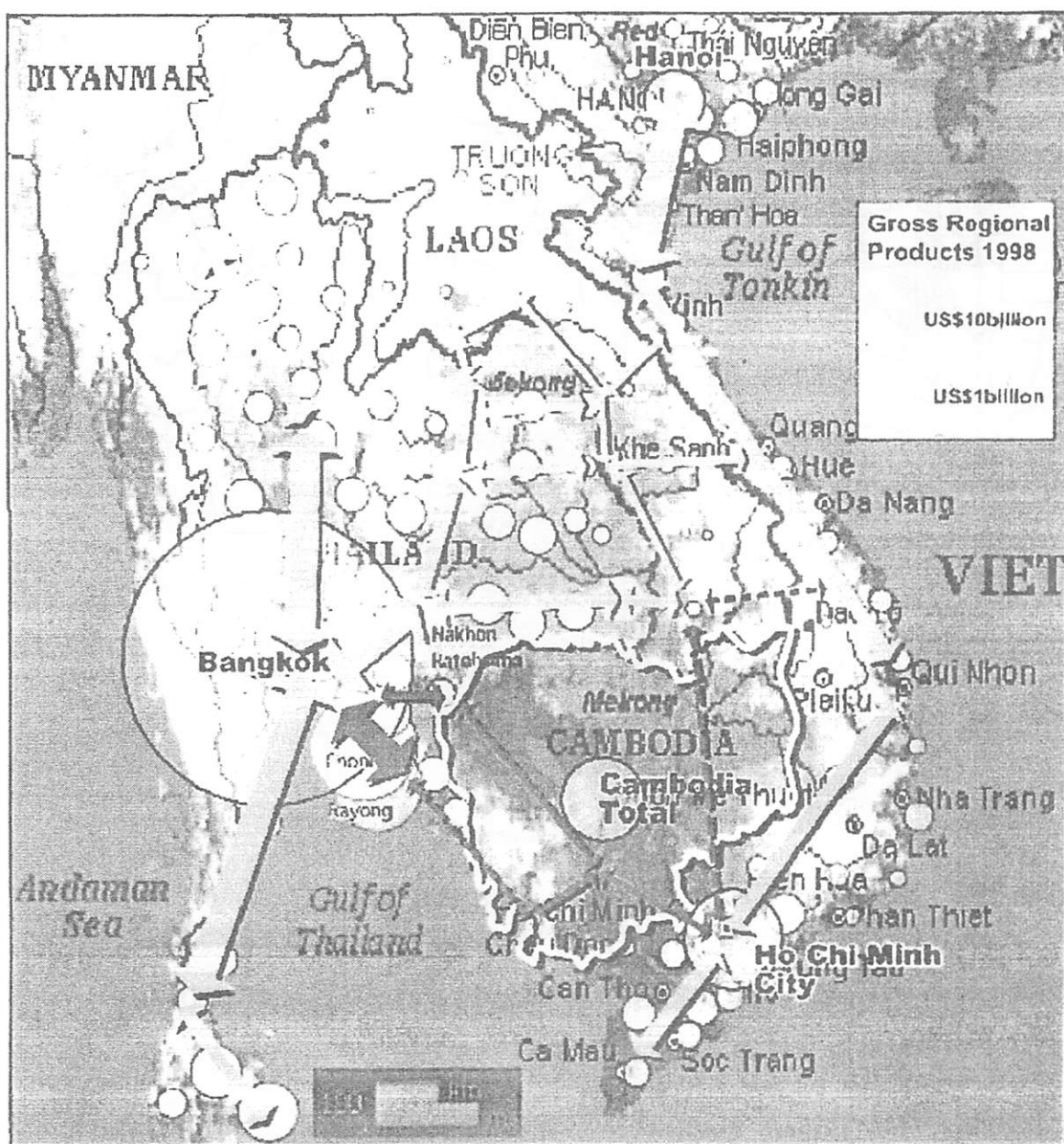
Densité de population

(Nombre de personnes par Km2)

■ ២៣០០០ - ៥៣៤៤០ (៥ឈ្នួតកណ្តាលក្រុងទាំង៤)	■ 23000 - 53440 (4 khan centraux)
■ ៥០០ - ៥០០០	■ 500 - 5000
■ ៣០០ - ៥០០	■ 300 - 500
■ ២០០ - ៣០០	■ 200 - 300
■ ១០០ - ២០០	■ 100 - 200
■ ៥០ - ១០០	■ 50 - 100
■ ១០ - ៥០	■ 10 - 50
■ ០ - ១០	■ 0 - 10
□ គ្មានទិន្នន័យ	□ Sans données

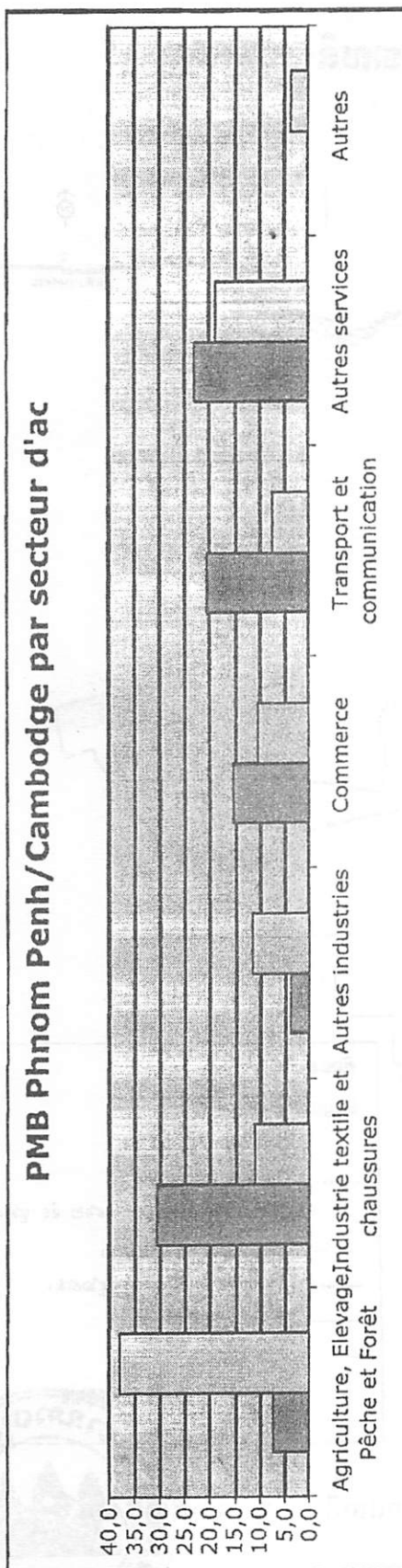
ប្រភព : ជំរឿនជាតិកម្ពុជាឆ្នាំ ១៩៩៨
Source : Recensement National du Cambodge 1998





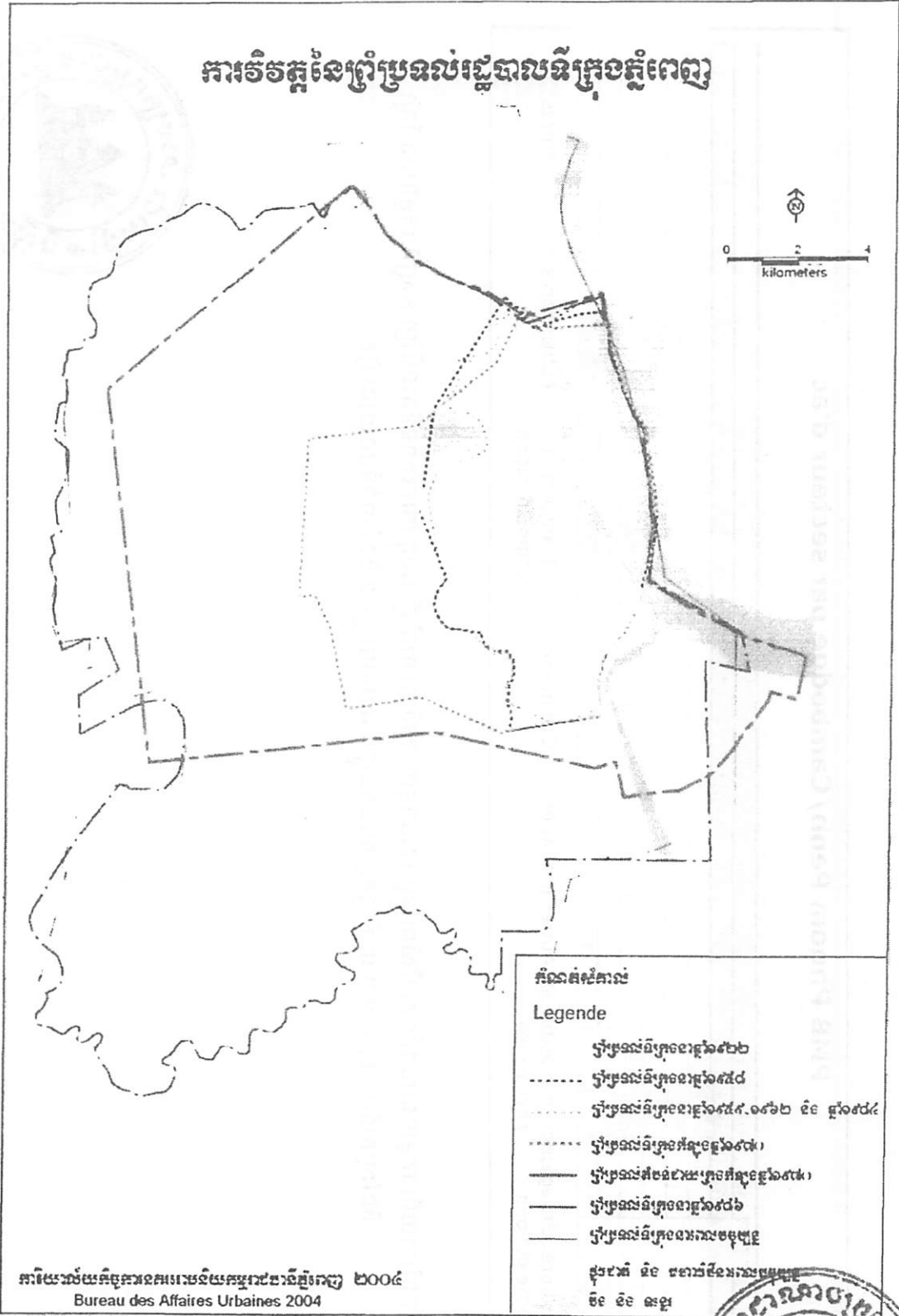
រូបភាពទី៤: គំនូសបំប្លែងនៃបណ្តាញទំនាក់ទំនងដីគោកនៅឥណ្ឌូចិន
 បង្ហាញពីផលិតផលសរុបមហាតំបន់ ឆ្នាំ១៩៩៨
 ១០ពាន់លានដុល្លារអាមេរិក "រង្វង់ធំ"
 ១ពាន់លានដុល្លារអាមេរិក "រង្វង់តូច"





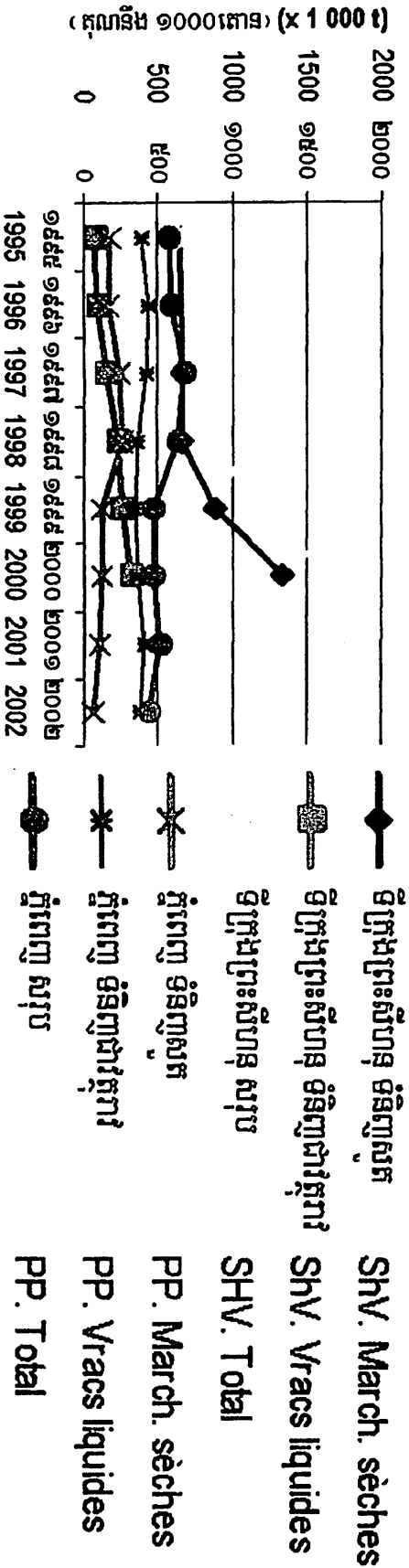
រូបភាពទី៥: ប្រាហ៊ូកបរិយាយពីសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចតាមវិស័យនៃប្រទេសកម្ពុជា: កសិកម្ម ការចិញ្ចឹមសត្វ ការនេសាទនិងឈើព្រៃ ឧស្សាហកម្មវាយនភ័ណ្ឌ និងស្បែកដើង ឧស្សាហកម្ម ពាណិជ្ជកម្ម ការដឹកជញ្ជូន សេវាកម្មផ្សេងៗ និងទំនាក់ទំនងផ្សេងទៀត



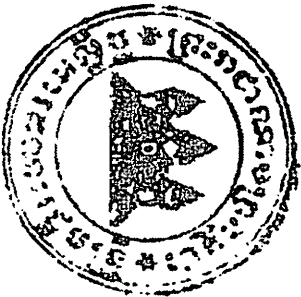


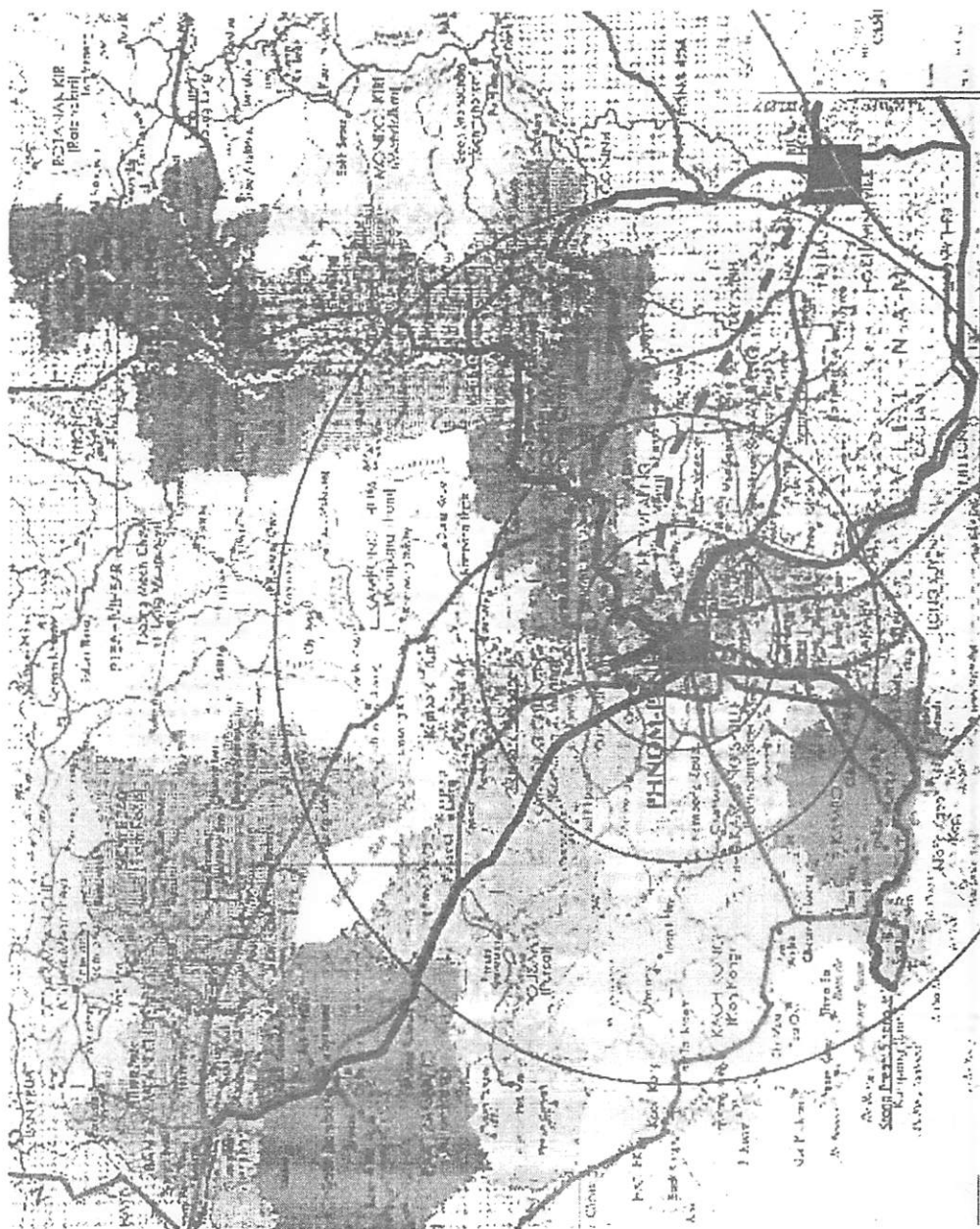
រូបភាពទី៦: ព្រំប្រទល់នៃការពង្រីកផ្ទៃដីរាជធានីភ្នំពេញជាបន្តបន្ទាប់



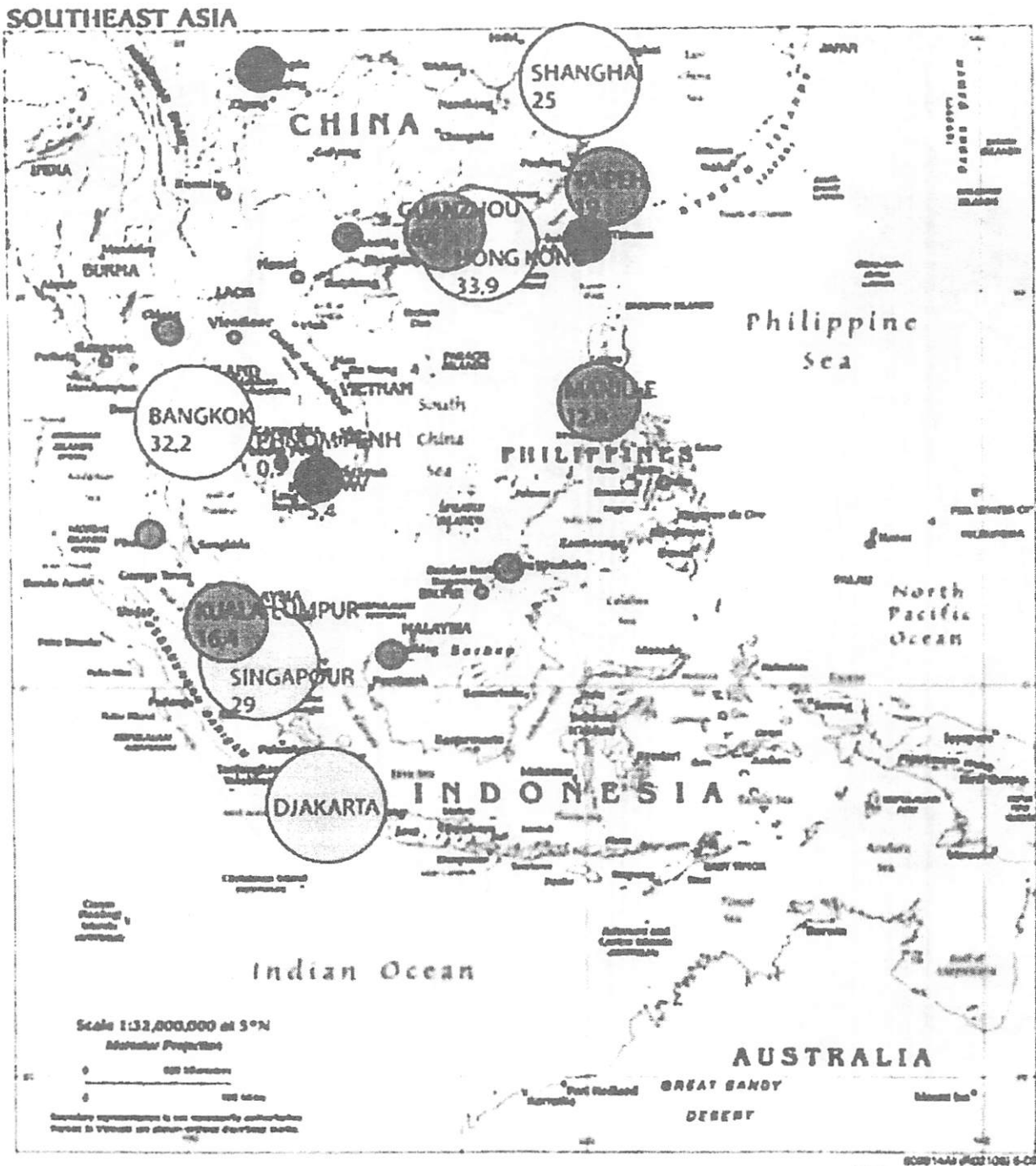


រូបភាពទី៨: ប្រាហ្វិកនៃទិន្នន័យផលិតកម្មកសិកម្មកម្ពុជា





រូបភាពទី៩៖ ផែនទីនៃប្រព័ន្ធផ្លូវដែកកម្ពុជា



រូបភាពទី១០: ផែនទីចំនួនអ្នកជំណើរនៃប្រលានយន្តហោះធំៗនៅតំបន់អាស៊ីបូព៌ា

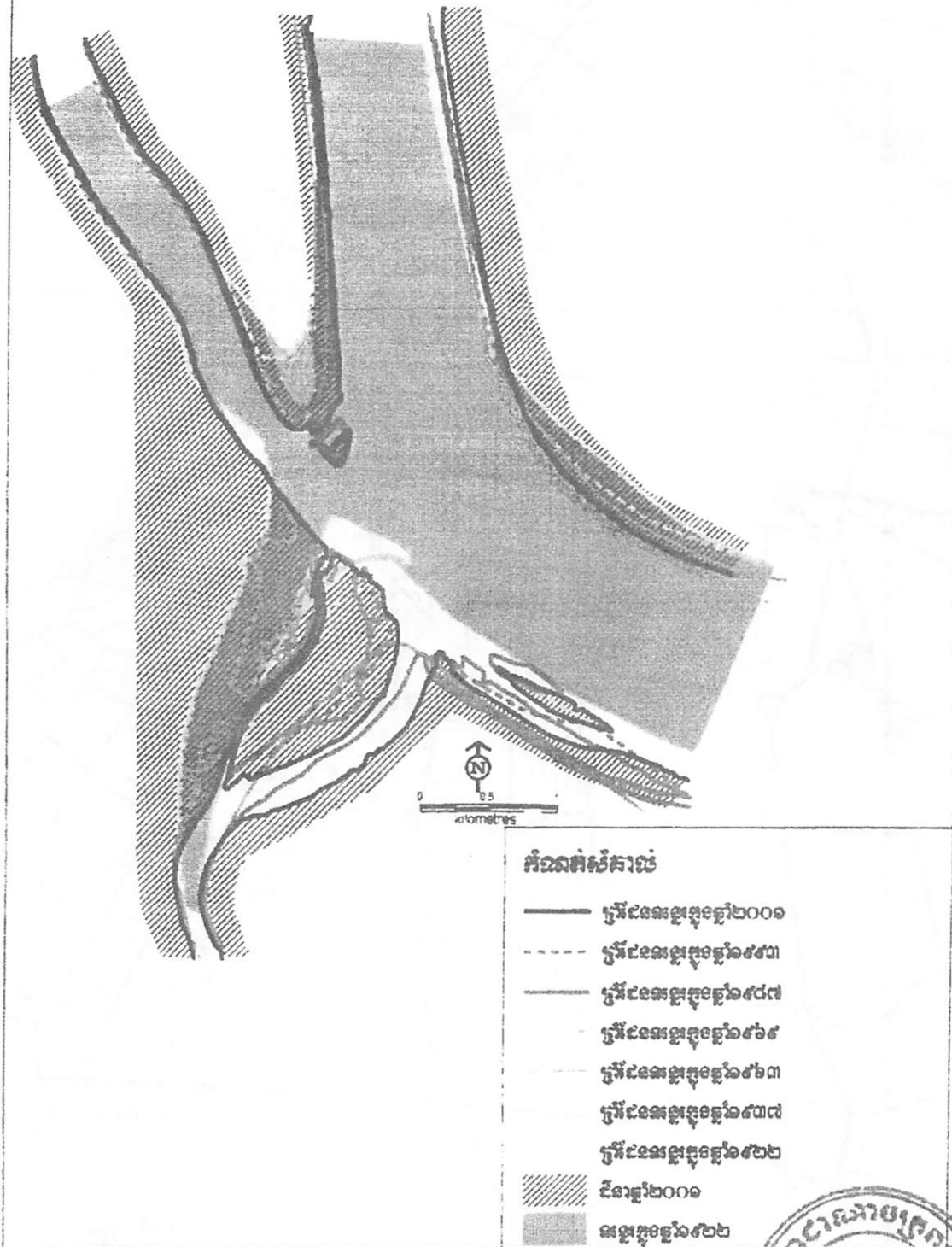




រូបភាពទី១១: ផែនទីប្រព័ន្ធផ្លូវថ្នល់នៃរាជធានីភ្នំពេញ



ការវិនិច្ឆ័យនៃទម្រង់របស់ឧត្តរនាគបន្តបន្ទុក






ភាគីប្រឆាំងបង្កើតបុគ្គលិកសម្រាប់ការងារ ១៨១៤នាក់




រូបភាពទី១៣: ផែនទីការវិវត្តនៃទន្លេចតុមុខ នៅរាជធានីភ្នំពេញ

**តំបន់បៃតងជាប់គ្នាដែលមានស្រាប់នានា
និងសក្តានុពលនានានៃតំបន់ពណ៌បៃតង**

**CONTINUITES
VERTES EXISTANTES
ET POTENTIELLES**



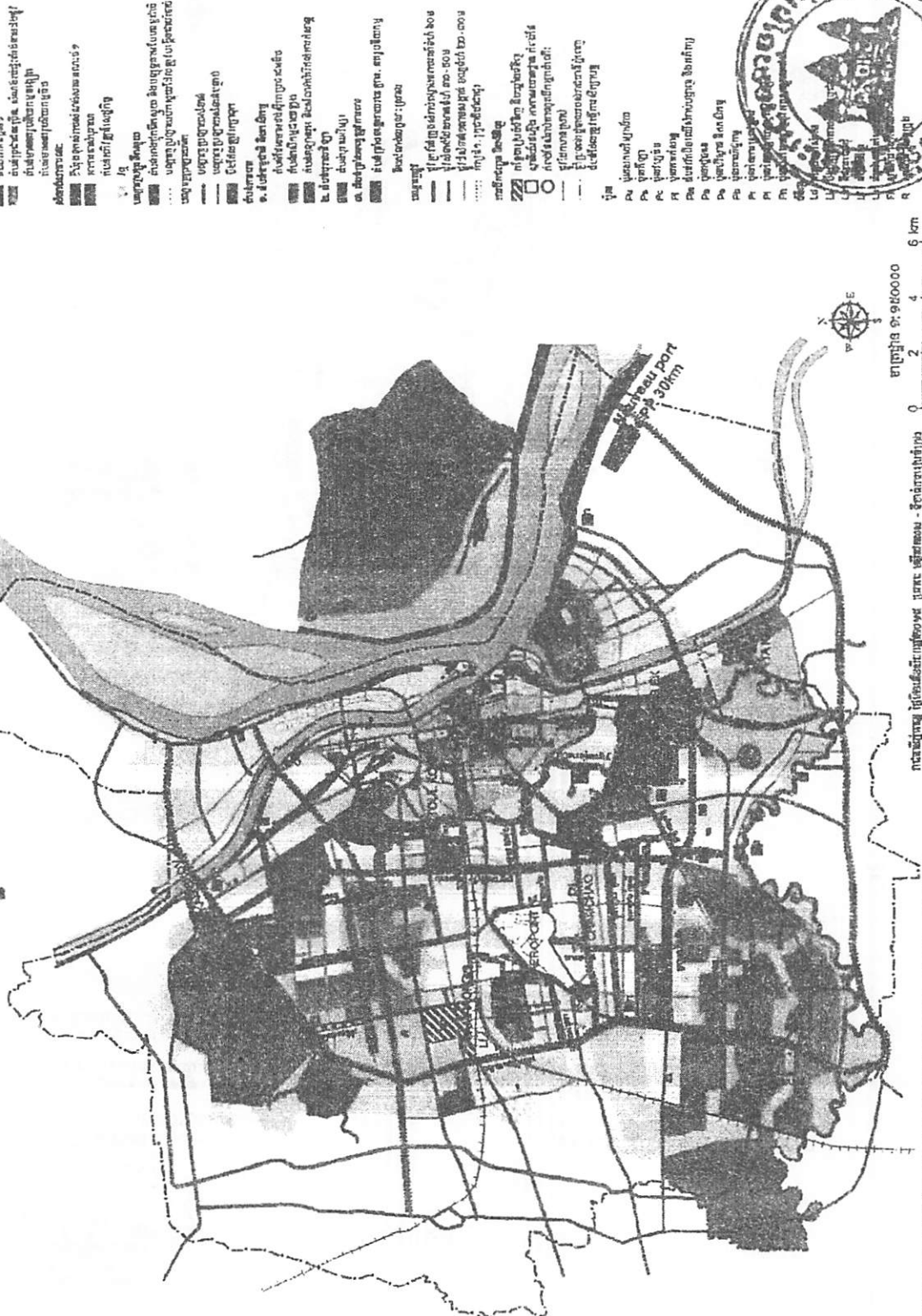
 បីតាំង និងចំណុចណាស់នៃតំបន់រួបរួមគ្នា អាណាអនាគត
 Espace et noyaux urbains futurs
 តំបន់បៃតងជាប់គ្នាដែលមានស្រាប់ និងសក្តានុពលនានានៃតំបន់ពណ៌បៃតង
 Continuités vertes potentielles
 ខ្សែបន្ទាត់នៃការរំខាននានាសម្រាប់ការការពារ
 Couloir de nuisances à préserver

 បីតាំង និងចំណុចណាស់នៃតំបន់រួបរួមគ្នា
 Espace et noyaux urbains
 តំបន់បៃតងជាប់គ្នាដែលមានស្រាប់នានា
 Continuités vertes existantes
 តំបន់មានដើមឈើសំខាន់ៗ
 Principaux secteurs plantés

រូបភាពទី១២. ផែនទីបណ្តាញពណ៌និងពណ៌ខៀវនៃរាជធានីភ្នំពេញ



ផែនទីដូចគោលអតីតផ្លូវរាងការងារស្ទឹងព្រែក ឆ្នាំ២០០៧
ដូចគំរូផែនទីដូចគោល



ប្រភពទិន្នន័យ: ផែនទីនៃផ្លូវគោលប្រើប្រាស់ដោយស្ថាប័នព្រឹទ្ធិភាព

មាត្រដ្ឋាន ១:១០០០០០
 ០ ២ ៤ ៦ គម

ក្រសួងសាងសង់ អគ្គនាយកដ្ឋានសាងសង់ អគ្គនាយកដ្ឋានសាងសង់

