Public Disclosure Authorized
Public Disclosure Authorized
Public Disclosure Authorized
Public Disclosure Authorized

ការអភិវឌ្ឍទីក្រុង
រាជធានីភ្នំពេញ
ប្រទេសកម្ពុជា

ក្រុមធនាគារពិភពលោក

មាតិកា

សេចក្តីថ្លែងអំណរគុណ 4
អនុស្សរណៈសម្រាប់អ្នកតាក់តែងគោលនយោបាយនៅកម្ពុជា 5
សេចក្តីសង្ខេបរួម 7
ផ្នែកទី ១៖ សេចក្តីផ្តើម និងបរិបទ 14
១.១ សេចក្តីផ្តើម 14
១.២ ដំណាក់កាលដំបូងនៃការអភិវឌ្ឍទីក្រុងដែលមានកំណើនច្រើននាពេលខាងមុខ 14
១.២.១ ប្រទេសកម្ពុជា (ថ្នាក់ជាតិ) 14
១.២.២ ភូមិសាស្ត្ររាជធានីភ្នំពេញ 17
១.២.៣ ចំនួនប្រជាជននៃរាជធានីភ្នំពេញ 18
១.៣ កំណើនសេដ្ឋកិច្ចយ៉ាងឆាប់រហ័ស 20
១.៤ ការរៀបចំស្ថាប័ន និងហិរញ្ញវត្ថុ 21
១.៤.១ ការទទួលខុសត្រូវតាមមុខងារ 21
១.៤.២ ការរៀបចំហិរញ្ញវត្ថុ 23
១.៥ ស្ថានភាពនៃការរៀបចំក្រុង ក្នុងប្រទេសកម្ពុជា 25
១.៥.១ ច្បាប់ បទដ្ឋានគតិយុត្តិ និងក្រឹត្យ 26
១.៦ ស្ថានភាពនៃការផ្តល់សេវាក្នុងទីក្រុង និងបញ្ហាប្រឈមសំខាន់ៗក្នុងទីក្រុង 29
១.៦.១ ការដឹកជញ្ជូនក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ 29
១.៦.២ ប្រព័ន្ធលូរំដោះទឹកភ្លៀង និងការការពារទឹកជំនន់ ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ 34
១.៦.៣ ប្រព័ន្ធលូទឹកស្អុយ និងការសំអាតទឹកស្អុយ ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ 35
១.៦.៤ ការផ្គត់ផ្គង់ទឹក ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ 36
១.៦.៥ ការគ្រប់គ្រងសំណល់រឹង ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ 37
១.៦.៦ ការផ្គត់ផ្គង់លំនៅដ្ឋាន និងការអភិវឌ្ឍអចលនទ្រព្យ 38
១.៧ និរន្តរភាព និងវិសមភាព 40
១.៧.១ បញ្ហាសំខាន់ៗជុំវិញនិរន្តរភាព 40
១.៧.២ ប្រជាជនក្រីក្រក្នុងទីក្រុង និងតំបន់ងាយរងគ្រោះ 41
ផ្នែកទី ២៖ ឧបសគ្គដែលរារាំងដល់ប្រសិទ្ធភាពនៃការអភិវឌ្ឍ និងការពង្រីកទីក្រុង 45
២.១ សេចក្តីផ្តើម 45
២.២ ខ្វះភាពច្បាស់លាស់ ក្នុងការបែងចែកតួនាទី និងការទទួលខុសត្រូវ 45
២.៣ ការអនុវត្តផែនការនៅមានកម្រិតទាប ហើយសមត្ថភាពស្ថាប័ននៅមានកម្រិតនៅឡើយ 49
២.៤ ការផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានពុំមាននិរន្តរភាព 53

ផ្នែកទី ៣៖ អាទិភាព សម្រាប់បង្កើនភាពប្រកួតប្រជែង និរន្តរភាព និងបរិយាប័ន្នរបស់ទីក្រុង........................... 54
៣.១ សេចក្តីផ្តើម..54
៣.២ កែលំអស្ថាប័ន និងលើកកម្ពស់អភិបាលកិច្ច 56
៣.៣ កែលំអការងាររៀបចំក្រុង និងការអនុវត្ត 58
៣.៤ វិនិយោគលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទីក្រុងប្រកបដោយនិរន្តរភាព 62
៣.៥ ការធានាអភិក្រមប្រកបដោយបរិយាប័ន្ន 72
ឧបសម្ព័ន្ធ.. 79

តារាង

តារាងទី ១៖ សង្ខេបអនុសាសន៍ជាអាទិភាពសម្រាប់ទីក្រុងភ្នំពេញ...12
តារាង ១.១៖ ចំនួនប្រជាជននៅតំបន់ក្រុង និងតំបន់ជនបទនៅអាស៊ីអាគ្នេយ៍ និងភាគរយប្រជាជននៅតំបន់ក្រុង (២០១៤)...15
តារាង ១.២៖ ការព្យាករពីចំនួនប្រជាជននៅប្រទេសកម្ពុជា និងភាគរយប្រជាជនរស់នៅតំបន់ក្រុង ១៩៩៥-២០៥០ (គិតជាពាន់នាក់) 15
តារាង ១.៣៖ ការបែងចែកលំអិតនៃការងារ និងមុខរបរចម្បងក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ 21
តារាង ១.៤៖ ការពិពណ៌នាអំពីប្រព័ន្ធរៀបចំក្រុង ប្រព័ន្ធរៀបចំភូមិសាស្ត្រ និងប្រព័ន្ធរៀបចំផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លី នៅតាមកម្រិតរដ្ឋបាលនានា 27
តារាង ១.៥៖ មុខរបរ ឬប្រភពចំណូលសំខាន់ៗរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ ដែលរស់នៅតាមសហគមន៍ក្រីក្រក្នុងទីក្រុង.............44
តារាង ៣.១៖ សង្ខេបអនុសាសន៍ជាអាទិភាពសម្រាប់ទីក្រុងភ្នំពេញ...54

រូបភាព

រូបភាព ១.១៖ ភាគរយប្រជាជនក្នុងទីក្រុង (%) ធៀបនឹង ផសស សម្រាប់ប្រជាជនម្នាក់ ចំណុចដៅ នៅកម្រិតសកល ឆ្នាំ ២០១៤...16
រូបភាព ១.២៖ ច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ចភាគខាងត្បូងនៃមហាអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គ និងតំបន់ទីក្រុងរបស់ប្រទេសកម្ពុជា...........16
រូបភាព ១.៣៖ វិសាលភាពនៃទីក្រុងភ្នំពេញ ក្នុងឆ្នាំ ១៩៩០ 17
រូបភាព ១.៤៖ វិសាលភាពនៃទីក្រុងភ្នំពេញ ក្នុងឆ្នាំ ២០១៥...17
រូបភាព ១.៥៖ ព្រំប្រទល់រាជធានីភ្នំពេញ 18
រូបភាព ១.៦៖ របាយប្រជាជនក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ បែងចែកតាមខណ្ឌ..18
រូបភាព ១.៧៖ ការព្យាករពីចំនួនប្រជាជនក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ...19
រូបភាព ១.៨៖ រចនាសម្ព័ន្ធរបស់សាលារាជធានីភ្នំពេញ...22
រូបភាព ១.៩៖ ចំណូលរបស់សាលារាជធានីភ្នំពេញ ២០១២-២០១៧ (គិតជារៀល) 23
រូបភាព ១.១០៖ ព័ត៌មានលំអិតអំពីការប៉ាន់ប្រមាណចំណូលពន្ធសម្រាប់ឆ្នាំ ២០១៧..24
រូបភាព ១.១១៖ ចំណូលរបស់សាលារាជធានីភ្នំពេញ ធៀបនឹងខេត្ត ២៤ ផ្សេងទៀត (គិតជាលានរៀល).........................24

រូបភាព ១.១២៖ ការរៀបចំ និងការគ្រប់គ្រងក្រុង នៅកម្ពុជា....26
រូបភាព ១.១៣៖ ប្លង់គោលរាជធានីភ្នំពេញ ២០៣៥ (ប្លង់ប្រើប្រាស់ដីធ្លី)....28
រូបភាព ១.១៤៖ កំណើនយានយន្តក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ចន្លោះពីឆ្នាំ ១៩៩០ដល់ ២០១២....29
រូបភាព ១.១៥៖ ការប្រែប្រួលល្បឿននៃការធ្វើដំណើរចន្លោះពីឆ្នាំ ២០០១ ដល់ ២០១២....29
រូបភាព ១.១៦៖ គន្លងផ្លូវរថយន្តក្រុងសាធារណៈបច្ចុប្បន្ន....32
រូបភាព ១.១៧៖ គន្លងផ្លូវរថយន្តសាធារណៈ ១០ខ្សែដែលស្នើឡើង....32
រូបភាព ១.១៨៖ រោងចក្រសំអាតទឹក ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ....36
រូបភាព ១.១៩៖ គ្រួសារដែលទទួលបានទឹកស្អាតប្រើប្រាស់ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ (%)....37
រូបភាព ១.២០៖ គ្រួសារដែលប្រើប្រាស់សេវាប្រមូលសំរាម (%)....37
រូបភាព ១.២១៖ ការអភិវឌ្ឍទ្រង់ទ្រាយធំ ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ....39
រូបភាព ១.២២៖ ការបែងចែកគ្រួសារដែលត្រូវបានកំណត់អត្តសញ្ញាណថាជាគ្រួសារក្រីក្រលំអិតទៅតាមសង្កាត់....42
រូបភាព ១.២៣៖ ផែនទីបង្ហាញពីទីតាំងគ្រួសារក្រីក្រក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ ឆ្នាំ ២០១៥....43
រូបភាព ៣.១៖ អភិក្រមរៀបចំក្រុងដែលមានលក្ខណៈគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ....59

ប្រអប់

ប្រអប់ទី ១៖ សេវាហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទីក្រុងដែលមានកម្រិតខុសៗគ្នាក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ....9
ប្រអប់ ១.១៖ ផែនការគោលស្តីពីប្រព័ន្ធគមនាគមន៍រាជធានីភ្នំពេញ រៀបចំដោយ JICA....30
ប្រអប់ ១.២៖ ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ននៃចិញ្ចើមថ្នល់សម្រាប់ថ្មើរជើងក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ....33
ប្រអប់ ១.៣៖ ប្រជាជនក្រីក្រក្នុងទីក្រុង និងតំបន់តាំងទីលំនៅមិនរៀបរយ ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ....41
ប្រអប់ ២.១៖ បញ្ហាប្រឈមពាក់ព័ន្ធនឹងការសម្របសម្រួលសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ....48
ប្រអប់ ២.២៖ ប្លង់គោលរាជធានីភ្នំពេញ ២០៣៥....50
ប្រអប់ ២.៣៖ ការអភិវឌ្ឍអចលនទ្រព្យដោយពុំមានការសម្របសម្រួល....51
ប្រអប់ ២.៤៖ សមត្ថភាពរៀបចំក្រុង....51
ប្រអប់ ៣.១៖ ករណីសិក្សា - ប្រើប្រាស់ ICT ដើម្បីបង្កើនចំណូលរបស់រដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិ ក្នុងប្រទេសតង់ហ្សានៀ....56
ប្រអប់ ៣.២៖ ឧទាហរណ៍បង្ហាញពីអាជ្ញាធររៀបចំក្រុង របស់ទីក្រុងធំៗ....57
ប្រអប់ ៣.៣៖ ករណីសិក្សា - ការរៀបចំក្រុងក្នុងប្រទេសសិង្ហបុរី....60
ប្រអប់ ៣.៤៖ ករណីសិក្សា - ការរៀបចំក្រុង នៅទីក្រុងតូក្យូ ប្រទេសជប៉ុន....64
ប្រអប់ ៣.៥៖ ករណីសិក្សា - ការស្តារសហគមន៍ នៅទីក្រុងសេអ៊ូល ប្រទេសកូរ៉េ....69
ប្រអប់ ៣.៦៖ គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុង Ningbo ប្រកបដោយចីរភាព - ការផ្លាស់ប្តូរមុខមាត់តំបន់សាធារណៈ ក្នុងទីក្រុង ការធ្វើដំណើរក្នុងទីក្រុង និងការកាត់បន្ថយហានិភ័យនៃទឹកជំនន់....71
ប្រអប់ ៣.៧៖ ការកែលំអការធ្វើដំណើរ និងការបង្កើនដង់ស៊ីតេ៖ ករណីសិក្សាទីក្រុងហុងកុង....71
ប្រអប់ ៣.៨៖ ករណីសិក្សាប្រព័ន្ធរថយន្តក្រុងសាធារណៈ (BRT) និងកំណែទម្រង់រថយន្តក្រុង និងភាពងាយស្រួលក្នុងការធ្វើដំណើរទៅដល់កន្លែងធ្វើការ ក្នុងទីក្រុងបូកូតា ប្រទេសកូឡុំប៊ី....73
ប្រអប់ ៣.៩៖ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទីក្រុង សម្រាប់សហគមន៍ដែលមានចំណូលទាប....77

សេចក្តីថ្លែងអំណរគុណ

របាយការណ៍នេះត្រូវបានរៀបចំដោយក្រុមការងាររបស់ធនាគារពិភពលោក ដូចជា Judy L. Baker (ប្រធានក្រុមការងារ និងប្រធានក្រុមសេដ្ឋវិទូ) Natsuko Kikutake (អ្នកឯកទេសទីក្រុង) Sarah Xinyuan Lin (អ្នកវិភាគទីក្រុង) Erik Caldwell Johnson (អ្នកឯកទេសជាន់ខ្ពស់ខាងអភិវឌ្ឍន៍សង្គម) លោក យិន សូរិយា (ទីប្រឹក្សាជាតិ) និង អ៊ូ ណារីយ៉ា (ជំនួយការកម្មវិធី) នៃកម្មវិធីការអនុវត្តជាសកលសម្រាប់ភាពធន់សង្គម តំបន់ទីក្រុង និងតំបន់ជនបទ (GSURR)។

យោបល់សម្រាប់របាយការណ៍នេះ ត្រូវបានផ្តល់ដោយសហការីដែលជាអ្នកជួយពិនិត្យឯកសារនេះ ដូចជា Jon Kher Kaw (អ្នកឯកទេសជាន់ខ្ពស់ខាងអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុងនៃកម្មវិធី GSURR), Barjor Mehta (ប្រធានក្រុមអ្នកឯកទេសខាងទីក្រុងនៃកម្មវិធី GSURR) និង Madhu Raghunath (ប្រធានក្រុមកម្មវិធី EACVF) និង Rawong Rojanvit (មន្ត្រីប្រតិបត្តិការ) និង Louise Scura (ប្រធានក្រុមកម្មវិធី)។

ការអនុវត្តការងារក្រោមកម្មវិធីនេះត្រូវបានធ្វើឡើង ក្រោមការណែនាំរបស់ Abhas Jha អ្នកគ្រប់គ្រងការអនុវត្តការងារ (GSURR) ប្រចាំតំបន់អាស៊ីបូព៌ា និងប៉ាស៊ីហ្វិច, Inguna Dobraja (នាយកប្រចាំប្រទេសកម្ពុជា), Sameh Wahba, ប្រធានកម្មវិធី GSURR, Ulrich Zachau (នាយកប្រចាំប្រទេសនៃកម្មវិធី EACTF) និង Ede Jorge Ijjasz-Vasquez នាយកជាន់ខ្ពស់នៃកម្មវិធី GSURR ។

អនុស្សរណៈសម្រាប់អ្នកតាក់តែងគោលនយោបាយនៅកម្ពុជា

អនុស្សរណៈនេះគឺជាការណែនាំអំពី*របាយការណ៍ស្តីពីការអភិវឌ្ឍទីក្រុង ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ប្រទេសកម្ពុជា*។ របាយការណ៍នេះបង្ហាញពីបញ្ហាប្រឈមដែលកំពុងមាននាពេលបច្ចុប្បន្ន និងផ្តល់អនុសាសន៍ជាអាទិភាព ដើម្បីឱ្យទីក្រុងនេះអាចសម្រេចបាននូវកំណើនប្រកបដោយនិរន្តរភាព និងបរិយាប័ន្ន។ ពុំមានប្រទេសណាបានសម្រេចកំណើនសេដ្ឋកិច្ចក្នុងកម្រិតខ្ពស់ ដោយពុំមានការអភិវឌ្ឍ និងការពង្រីកទីក្រុងឡើយ ហើយភស្តុតាងដែលបានពីប្រទេសនានាទូទាំងសកលលោកបង្ហាញថាការអភិវឌ្ឍ និងការពង្រីកទីក្រុងនាំមកនូវឱកាសយ៉ាងច្រើន សម្រាប់សម្រេចបាននូវកំណើន កាត់បន្ថយភាពក្រីក្រ និងបង្កើនគុណភាពនៃជីវិត។ ប៉ុន្តែប្រសិនបើការអភិវឌ្ឍទីក្រុងធ្វើឡើងដោយពុំមានការរៀបចំផែនការត្រឹមត្រូវនោះទេ ទីក្រុងនឹងជួបប្រទះបញ្ហាប្រឈមជាច្រើន ដូចជាការបំពុលបរិស្ថាន ការកកស្ទះចរាចរណ៍ ភាពក្រីក្រ វិសមភាព និងបទល្មើសនានាជាមិនខាន។

ទីក្រុងភ្នំពេញបានសម្រេចនូវកំណើនគួរឱ្យកត់សម្គាល់ ក្នុងរយៈពេល ១០ឆ្នាំចុងក្រោយនេះ ហើយបច្ចុប្បន្ននេះ មានប្រជាជនជិត ២ លាននាក់ កំពុងរស់នៅក្នុងទីក្រុងដែលបន្តពង្រីកខ្លួនបន្តិចម្តងៗមួយនេះ។ ការទទួលបានសេវាជាមូលដ្ឋាននៅមានកម្រិតខុសៗគ្នា ជាមួយនឹងបញ្ហាប្រឈមជាច្រើនពាក់ព័ន្ធនឹងប្រព័ន្ធលូ ការសំអាតទឹកស្អុយ ការដឹកជញ្ជូនជាសាធារណៈ និងសំណល់រឹង។ ប្លង់គោល ២០៣៥ ប្រកបដោយមហិច្ឆតារបស់ទីក្រុងនេះ បានដាក់ចេញនូវចក្ខុវិស័យជាយុទ្ធសាស្ត្រដើម្បីសម្រេចកំណើន ប៉ុន្តែយុទ្ធសាស្ត្រនេះពុំទាន់មានផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លីលំអិត និងក្របខ័ណ្ឌបទដ្ឋានគតិយុត្តិ សម្រាប់គាំទ្រដល់ការអនុវត្តឡើយ។ ក្នុងពេលជាមួយគ្នា ការហូរចូលនូវការវិនិយោគពីបរទេសបានរួមចំណែកធ្វើឱ្យកំណើនក្នុងទីក្រុងកើតឡើងទីនេះបន្តិចទីនោះបន្តិចដែលរឹតតែដាក់សម្ពាធបន្ថែមទៀតលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរបស់ទីក្រុង។

ការអភិវឌ្ឍ និងការពង្រីកទីក្រុងរបស់ប្រទេសកម្ពុជាកើតឡើងក្នុងអត្រាទាបជាងអ្វីដែលគេរំពឹងទុក សម្រាប់កំណើនផលិតផលសរុបក្នុងស្រុក (ផសស) របស់ប្រទេសនេះ ដែលបង្ហាញថា ល្បឿន និងវិសាលភាពនៃការអភិវឌ្ឍ និងការពង្រីកទីក្រុង ទំនងជានឹងបន្តមានការកើនឡើង។ ដូច្នេះ ជាការសំខាន់ណាស់ ដែលចាំបាច់ត្រូវមានប្រព័ន្ធ និងស្ថាប័ន ដើម្បីបង្កលក្ខណៈឱ្យមានការរៀបចំផែនការ និងគ្រប់គ្រងកំណើនក្នុងទីក្រុងឱ្យបានទាន់ពេលវេលា ដើម្បីកុំឱ្យទីក្រុងភ្នំពេញ និងទីក្រុងផ្សេងទៀតត្រូវជាប់គាំងក្នុងគន្លងនៃកំណើនដែលពុំមាននិរន្តរភាព។ ដើម្បីសម្រេចគោលដៅនេះ របាយការណ៍នេះសូមផ្តល់នូវអនុសាសន៍ទូលំទូលាយដូចខាងក្រោម សម្រាប់ប្រទេសកម្ពុជា៖

- ***កែលំអស្ថាប័ន និងលើកកម្ពស់អភិបាលកិច្ច៖*** ស្ថាប័នដែលដំណើរការប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព គឺមានសារៈសំខាន់យ៉ាងខ្លាំងសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍ និងការគ្រប់គ្រងទីក្រុង។ ប្រសិនបើពុំមានការពង្រឹងសមត្ថភាពស្ថាប័នទេ ទីក្រុងភ្នំពេញ និងទីក្រុងផ្សេងទៀតប្រាកដជាអភិវឌ្ឍ ដោយគ្មានការសម្របសម្រួល និងហើយការអភិវឌ្ឍនឹងកើតឡើងកន្លែងនេះបន្តិចកន្លែងនោះបន្តិចជាមិនខាន ដែលនាំឱ្យមានការដាក់សម្ពាធបន្ថែមលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ នាំឱ្យមានការសាងសង់អគារគ្មានសណ្តាប់ធ្នាប់និងការកកស្ទះចរាចរណ៍ ធ្វើឱ្យទីក្រុងកាន់តែរងគ្រោះដោយសារការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ និងបង្កើតបរិស្ថានក្នុងទីក្រុងដែលប្រជាពលរដ្ឋពិបាករស់នៅ។ ខណៈពេលដែលគំនិតផ្តួចផ្តើមផ្តោតលើវិមជ្ឈការរបស់ប្រទេសកម្ពុជា គឺជាការបោះជំហានទៅមុខយ៉ាងសំខាន់សម្រាប់ប្រទេសនេះ វិសាលភាពសម្រាប់ពង្រឹងសមត្ថភាព ជាពិសេស នៅថ្នាក់មូលដ្ឋាននៅតែមាន ដើម្បីបញ្ជាក់ឱ្យកាន់តែច្បាស់ពីតួនាទី និងការទទួលខុសត្រូវរវាងក្រសួងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធនានា និងសាលារាជធានីភ្នំពេញ និងកែលំអការសម្របសម្រួលសកម្មភាពនានាពាក់ព័ន្ធនឹងការរៀបចំផែនការ និងការគ្រប់គ្រងទីក្រុង។ ខណៈពេលដែលការដាក់ឱ្យអនុវត្តនូវក្របខ័ណ្ឌបទដ្ឋាន គតិយុត្តិនានា គឺជាចំណុចដ៏សំខាន់ អ្វីដែលសំខាន់ដូចគ្នាផងដែរនោះ គឺត្រូវធានាយ៉ាងណាឱ្យក្រសួងពាក់ព័ន្ធ និងរដ្ឋបាលមូលដ្ឋានទទួលបានការកសាងសមត្ថភាព និងការបំពាក់បំប៉នបច្ចេកទេស ដើម្បីអនុវត្តតួនាទី និងការទទួលខុសត្រូវ ដែលជាភារកិច្ចរបស់ពួកគេ។

- ***កែលំអការរៀបចំ និងការអនុវត្តផែនការៈ*** ដើម្បីសម្រេចចក្ខុវិស័យរយៈពេលវែង ដូចដែលមានចែងក្នុងផែនការគោលឆ្នាំ ២០៣៥ ចាំបាច់ត្រូវមានការពង្រឹងបទដ្ឋានគតិយុត្តិ និងក្របខ័ណ្ឌច្បាប់ ដែលផ្តល់នូវភាពអនុគ្រោះ ដំណើរការរៀបចំផែនការទីក្រុងដែលមានស្រាប់ និងសមត្ថភាពបច្ចេកទេសសម្រាប់អនុវត្ត។ ដំណើការរៀបចំប្លង់គោលដែលមានលក្ខណៈគ្រប់ជ្រុងជ្រោយដែលមានបញ្ចូលប្លង់ប្រើប្រាស់ដីធ្លីដែលមានលក្ខណៈលំអិត ផ្អែកទៅតាមប្លង់គោលតាមវិស័យដែលមានស្រាប់ (ដូចជា ប្លង់គោលប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុងឆ្នាំ ២០៣៥ ប្លង់គោលប្រព័ន្ធលូរំដោះទឹកភ្លៀង និងប្រព័ន្ធលូ ឆ្នាំ ២០៣៥ និងផែនការយុទ្ធសាស្ត្រស្តីពីទីក្រុងបៃតង ២០១៦-២០៣៥) គឺជាដំណើរការដែលសំខាន់ និងចាំបាច់ ដើម្បីធានាយ៉ាងណាឱ្យការរៀបចំប្លង់ប្រើប្រាស់ដីធ្លី ផែនការស្តីពីការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងការផ្តល់សេវា អាចតាមទាន់ល្បឿននៃកំណើនប្រជាជន។ ចំណុចសំខាន់មួយទៀត គឺត្រូវផ្តល់ការលើកទឹកចិត្តឱ្យមានការអភិវឌ្ឍទីក្រុងបែបប្រមូលផ្តុំតាមកន្លែង ដើម្បីចៀសផុតពីគន្លងនៃកំណើនទីក្រុងដែលគ្មានប្រសិទ្ធភាព។ វិធានសម្រាប់កំណត់ឱ្យបានច្បាស់លាស់ពីការប្រើប្រាស់ដីធ្លី អាទិភាពសម្រាប់ការវិនិយោគ វិធានការការពារផលប៉ះពាល់ និងបទដ្ឋានបច្ចេកទេសនានា អាចដាក់ឱ្យអនុវត្ត ដោយប្រើប្រាស់ដំណើរការតាមបែបចូលរួម ផ្អែកតាមភស្តុតាងជាក់ស្តែង ដើម្បីបង្កើនតម្លាភាព ភាពអាចព្យាករបាន និងគណនេយ្យភាព នៃដំណើរការរៀបចំផែនការ និងអភិវឌ្ឍន៍។ ការរៀបចំផែនការភូមិសាស្ត្រតាមមូលដ្ឋាន ដោយមានការគិតគូរវែងឆ្ងាយ និងធ្វើសមាហរណកម្មតាមខ្សែបណ្តោយផង និងខ្សែទទឹង ជាមួយនឹងផែនការអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ នឹងជួយធានាឱ្យមានការបំពេញតម្រូវការសេវាជាមូលដ្ឋាននានា។

- ***ការវិនិយោគលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទីក្រុងប្រកបដោយចីរភាពៈ*** ដើម្បីឆ្លើយតបចំពោះតម្រូវការរបស់ទីក្រុង និងបង្កើតនូវបរិយាកាសដែលអាចបង្កើនភាពអាចរស់នៅបាន និងភាពប្រកួតប្រជែង ការវិនិយោគតាមវិស័យលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធជាមូលដ្ឋានក្នុងទីក្រុង អាចធ្វើបានកាន់តែប្រសើរ ប្រសិនបើមានការតម្រង់ទិសដោយប្លង់គោលដែលមានលក្ខណៈគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ។ អភិក្រមតាមទីតាំង ដែលធ្វើការពិចារណាមិនត្រឹមតែហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធប៉ុណ្ណោះទេ ប៉ុន្តែថែមទាំងការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច និងការបង្កើតការងារទៀតផងនោះ អាចផ្តល់នូវសក្តានុពលយ៉ាងច្រើន សម្រាប់ទីក្រុង។ ការជម្រុញឱ្យមានការចូលរួម និងការវិនិយោគពីវិស័យឯកជន ដើម្បីពន្លឿន និងធានានិរន្តរភាពការអភិវឌ្ឍទីក្រុង ក៏មានសារៈសំខាន់ផងដែរ ដើម្បីសម្រេចឱ្យបាននូវពិពិធភាពថាមភាព និងតុល្យភាពសង្គមសេដ្ឋកិច្ច ដែលវិស័យសាធារណៈតែឯងមិនអាចសម្រេចបាន។

- ***ធានាឱ្យមានការអភិវឌ្ឍ និងការពង្រីកទីក្រុងប្រកបដោយបរិយាប័ន្នៈ*** វិសមភាពក្នុងទីក្រុងបង្កការគំរាមកំហែងដល់និរន្តរភាព និងអាចនាំឱ្យមានការបែកបាក់ និងជម្លោះក្នុងសង្គម។ គោលនយោបាយលើកកម្ពស់បរិយាប័ន្នសេដ្ឋកិច្ច ភូមិសាស្ត្រ និងសង្គម អាចផ្តល់លទ្ធភាពឱ្យប្រជាជនដែលមានចំណូលទាបអាចចូលរួមពេញលេញក្នុងទីផ្សារការងារ និងបង្កើនលទ្ធភាពរបស់ពួកគេក្នុងការទទួលបានការងារធ្វើ និងទទួលសេវា និងការទូទាត់សំណងនានា។ ដើម្បីធានាឱ្យមានការឆ្លើយតប និងគិតគូរឱ្យបានសមស្របពីតម្រូវការមូលដ្ឋាន (ជាពិសេស តម្រូវការរបស់ប្រជាពលរដ្ឋក្រីក្រក្នុងទីក្រុង) ចាំបាច់ត្រូវតែមានការជម្រុញឱ្យមានការចូលរួមឱ្យបានទាន់ពេលវេលា និងជាប់ជាប្រចាំពីអ្នកពាក់ព័ន្ធនានា ដូចជា ក្រសួងពាក់ព័ន្ធ រដ្ឋបាលមូលដ្ឋាន (សាលារាជធានីភ្នំពេញ ខណ្ឌ និងសង្កាត់) វិស័យឯកជន សង្គមស៊ីវិល និងអង្គការមិនមែនរដ្ឋាភិបាល។ អ្វីដែលសំខាន់ផងដែរ គឺត្រូវមានការផ្សព្វផ្សាយព័ត៌មានឱ្យបានទូលំទូលាយដល់អ្នកពាក់ព័ន្ធនានា និងត្រូវធានាថារដ្ឋបាលមូលដ្ឋានពិតជាមានសមត្ថភាពគ្រប់គ្រាន់ សម្រាប់អនុវត្តវិធានការការពារចាំបាច់នានា។

ទីក្រុងដែលមានការរៀបចំផែនការបានល្អ ផ្តល់លទ្ធភាពឱ្យគេអាចទទួលបានប្រយោជន៍សង្គម-សេដ្ឋកិច្ចយ៉ាងពេញលេញពីការអភិវឌ្ឍ និងការពង្រីកទីក្រុង និងអាចបង្កើតនូវតំបន់ក្រុងប្រកបដោយភាពរស់រវើក គួរជាទីចង់រស់នៅ។ ការធានាឱ្យមានការបង្កើតបរិយាកាសអំណោយផល សម្រាប់កំណើនទីក្រុងប្រកបដោយនិរន្តរភាពក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ គឺជាដំណើរការរយៈពេលវែង ប៉ុន្តែអ្វីដែលអាចធ្វើបាន ជាមួយនឹងការប្តេជ្ញាចិត្តខ្ពស់ពីអ្នក និងសមភាគីរបស់អ្នក ក៏ដូចជាពីប្រជាពលរដ្ឋ និងវិស័យឯកជន។

សេចក្តីសង្ខេបរួម

ប្រទេសកម្ពុជាកំពុងស្ថិតនៅលើរបត់ផ្លូវដ៏សំខាន់ ក្នុងដំណើរការអភិវឌ្ឍន៍ និងពង្រីកទីក្រុងរបស់ខ្លួន ជាមួយនឹងឱកាសជាច្រើនសម្រាប់បង្កើតទីក្រុងដែលមានភាពប្រកួតប្រជែង និរន្តរភាព និងបរិយាប័ន្ន។ ការអភិវឌ្ឍទីក្រុងភ្នំពេញមានសារៈសំខាន់ជាពិសេស ដោយហេតុថានេះគឺជាទីក្រុងធំជាងគេ និងមានការអភិវឌ្ឍឆាប់រហ័សជាងគេ ក្នុងប្រទេស ហើយក៏ជាច្រកផ្លូវទំនាក់ទំនងជាមួយនឹងសេដ្ឋកិច្ចសកលលោកផងដែរ។ ការបម្លែងខ្លួនពីទីក្រុងដែលខ្ទិចខ្ទាំដោយសារជម្លោះ និងអស្ថិរភាព ទៅជាមជ្ឈមណ្ឌលទីក្រុងដែលពង្រីកខ្លួន និងមានការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចយ៉ាងឆាប់រហ័សបែបនេះ គឺជាសមិទ្ធផលគួរឱ្យកត់សម្គាល់។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ កំណើននេះក៏នាំមកនូវបញ្ហាប្រឈមមួយចំនួនផងដែរ ដោយសារតែសកម្មភាពជាច្រើនកើតឡើងដោយគ្មានផែនការត្រឹមត្រូវ និងគ្មានធនធានគ្រប់គ្រាន់សម្រាប់ផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានបំពេញតម្រូវការផ្នែកហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ដែលកើតឡើងព្រមគ្នាជាមួយនឹងកំណើនដ៏ឆាប់រហ័សបែបនេះ។ តាមរយៈការបង្កើនការផ្តោតការយកចិត្តទុកដាក់លើការរៀបចំផែនការទីក្រុង ការបង្កើនសមត្ថភាពពង្រឹងការអនុវត្ត និងការវិនិយោគលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទីក្រុង ទីក្រុងនេះនឹងអាចបង្កើតឱកាសជាច្រើន សម្រាប់បង្កើតការងារ សម្រួលដល់ការធ្វើដំណើររបស់ប្រជាពលរដ្ឋ ធ្វើឱ្យទីក្រុងក្លាយជាកន្លែងគួររស់នៅ និងបង្កើតនូវភាពសុខដុមរមនាក្នុងសង្គម ដែលមានឥទ្ធិពលដល់ប្រជាជនរស់នៅក្នុងទីក្រុងរាប់ទសវត្សរ៍ទៅមុខទៀត។

របាយការណ៍នេះបង្ហាញដោយសង្ខេបអំពីបញ្ហាសំខាន់ៗជុំវិញការអភិវឌ្ឍ និងការពង្រីកទីក្រុងភ្នំពេញ ក្នុងនាមជាទីក្រុងធំជាងគេ និងមានការរីកចម្រើនជាងគេរបស់ប្រទេសនេះ។ ផ្នែកទីមួយបង្ហាញពីបរិបទជុំវិញការអភិវឌ្ឍ និងការពង្រីកទីក្រុង ការរៀបចំស្ថាប័ននិងហិរញ្ញវត្ថុ ការរៀបចំផែនការទីក្រុង ការផ្តល់សេវាក្នុងទីក្រុង និងបញ្ហានិរន្តរភាព និងវិសមភាព។ ផ្នែកទីពីរផ្តោតការយកចិត្តទុកដាក់លើឧបសគ្គសំខាន់ៗចំនួន ៣ ដែលរារាំងមិនឱ្យមានការអភិវឌ្ឍ និងការពង្រីកទីក្រុងប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព ហើយផ្នែកទី ៣ រៀបរាប់ពីអាទិភាព ដើម្បីឱ្យទីក្រុងភ្នំពេញ ក្លាយជាទីក្រុងប្រកបដោយភាពប្រកួតប្រជែង ចីរភាព និងបរិយាប័ន្ន។

ភ្នំពេញ៖ ទីក្រុងដែលមានការរីកចម្រើនយ៉ាងឆាប់រហ័ស

ការអភិវឌ្ឍ និងការពង្រីកទីក្រុងភ្នំពេញ មានការកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័ស ហើយក្នុងឆ្នាំ ២០១០ ឃុំចំនួន ២០ មកពីខេត្តមួយផ្សេងទៀត ត្រូវបានកាត់ចូលមកក្នុងទីក្រុងនេះ ដែលនាំឱ្យក្រឡាផ្ទៃរបស់ទីក្រុងនេះកើនឡើងជិតពីរដង។ ចំនួនប្រជាជនក្នុងទីក្រុងនេះក៏មានការកើនឡើងច្រើនផងដែរ ដោយ មានការប៉ាន់ប្រមាណថាប្រជាជនមានចំនួនជិត ២ លាននាក់ (បើទោះបីជាជំរឿនចុងក្រោយបំផុតធ្វើ ឡើងក្នុងឆ្នាំ ២០០៨ ក៏ដោយ)។ ប៉ុន្តែ កំណើនឆាប់រហ័សបែបនេះកើតឡើង ដោយភាគច្រើនពុំមានផែនការច្បាស់លាស់ ដែលជាលទ្ធផលនាំឱ្យមានការពង្រីកទីក្រុងផង និងមានកំណើនចរាចរណ៍ និងការកកស្ទះចរាចរណ៍ផង។

បើទោះបីជាមានផែនការ ច្បាប់ និងក្របខ័ណ្ឌនៅថ្នាក់ជាតិ និងថ្នាក់ក្រោមជាតិជាច្រើន ពាក់ព័ន្ធនឹងការអភិវឌ្ឍទីក្រុង និងការគ្រប់គ្រងដីធ្លីក៏ដោយ បញ្ហាពាក់ព័ន្ធនឹងការរៀបចំស្ថាប័នដែលនៅមានលក្ខណៈរាយប៉ាយ និងសមត្ថភាពអនុវត្តបទដ្ឋានគតិយុត្តិ និងសមត្ថភាពបច្ចេកទេសនៅមានកម្រិត គឺជាកត្តាដែលបន្ទុចបង្អាក់ដល់ការអនុវត្ត។ ប្លង់គោលរាជធានីភ្នំពេញ ២០៣៥ បានដាក់ចេញនូវទិសដៅយុទ្ធសាស្ត្រដែលមានលក្ខណៈទូលំទូលាយ ប៉ុន្តែផែនការនេះពុំបានចែងលំអិតអំពីការប្រើប្រាស់ដីធ្លី ឬផែនការអនុវត្តជាដំណាក់កាលៗនោះទេ។ ប្លង់គោលតាមវិស័យផ្សេងៗ និងការសិក្សាសមិទ្ធិលទ្ធភាពត្រូវបានរៀបចំឡើងកន្លងមក ដោយមានការគាំទ្រពីអ្នកផ្តល់ជំនួយ បើទោះបីជាពុំមានស្ថាប័ន សម្រាប់ពិនិត្យគ្រប់គ្រងលើការអនុវត្តផែនការ និងការសិក្សាទាំងអស់នេះក៏ដោយ។

កិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងធ្វើវិមជ្ឈការក្នុងប្រទេសនេះបានផ្ទេរការទទួលខុសត្រូវជាបណ្តើរៗពីថ្នាក់ជាតិ ទៅថ្នាក់ក្រោមជាតិ ដែលប្រសិនបើមានការគ្រប់គ្រងបានល្អ អាចផ្តល់នូវអត្ថប្រយោជន៍យ៉ាងច្រើន ជាពិសេស ក្នុងការធានាយ៉ាងណាឱ្យការសម្រេចចិត្ត

នានាធ្វើឡើងស្របទៅតាមតម្រូវការនៅមូលដ្ឋាន។ បច្ចុប្បន្ន ការផ្តល់សេវាក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញជួបនឹងបញ្ហាប្រឈម និងចំណុចខ្វះខាតជាច្រើនក្នុងវិស័យសំខាន់ៗនីមួយៗ ដូចជា គមនាគមន៍ ប្រព័ន្ធលូរំដោះទឹកភ្លៀង ប្រព័ន្ធលូទឹកស្អុយ និងការសំអាតទឹកស្អុយជាដើម។ ការផ្គត់ផ្គង់ទឹកធ្វើឡើងដោយអាជ្ញាធរស្វយ័តមួយ ដែលមានឈ្មោះថារដ្ឋាករទឹកស្វយ័តក្រុងភ្នំពេញ ដែលទទួលបានជោគជ័យយ៉ាងច្រើន សម្រាប់ផ្តល់ជាបទពិសោធន៍ដល់វិស័យផ្សេងទៀត។ ខណៈពេលដែលបញ្ហាជាក់លាក់អាចមានលក្ខណៈខុសៗគ្នាតាមវិស័យ ការផ្តល់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធជារួមនៅមានកម្រិតនៅឡើយ ហើយបទដ្ឋានគតិយុត្តិ និងសមត្ថភាពពង្រឹងការអនុវត្តបទដ្ឋានគតិយុត្តិទាំងនេះនៅមានកម្រិតខ្សោយខ្លាំង។ នេះនាំឱ្យផ្លូវត្រូវកកស្ទះ ងាយលិចលង់ រងការបំពុលបរិស្ថាន និងធ្វើឱ្យមានបញ្ហាកង្វះសេវាជាមូលដ្ឋានជារួម។ បញ្ហាជាច្រើនក្នុងចំណោមបញ្ហាទាំងនេះបង្កផលប៉ះពាល់ខ្លាំងជាងគេដល់សហគមន៍ដែលមានចំណូលទាប។

បើទោះបីជាពុំមានទិន្នន័យពេញលេញសម្រាប់ការសិក្សានេះក៏ដោយ ធនធានហិរញ្ញប្បទានមានកម្រិតសម្រាប់សេវាជាមូលដ្ឋានក្នុងទីក្រុង បានក្លាយជាបញ្ហាចោទមួយ។ ទីក្រុងភ្នំពេញរកចំណូលបានពីប្រភពជាច្រើន ស្មើនឹងប្រមាណជា ៧០ ភាគរយ នៃចំណូលជាតិ ដែលមានប្រភពពីថ្នាក់ក្រោមជាតិ។ ចំណូលនេះត្រូវចែករំលែកជាមួយនឹងស្ថាប័នផ្សេងទៀតទូទាំងប្រទេស ដែលនាំឱ្យមានភាពតានតឹងខ្លះ រវាងទីក្រុងនេះ និងរដ្ឋាភិបាលថ្នាក់ជាតិ។

ក្នុងពេលជាមួយគ្នា ការហូរជន់នៃការវិនិយោគដោយផ្ទាល់ពីបរទេសនាំឱ្យមានការអភិវឌ្ឍលំនៅដ្ឋានឯកជន និងការអភិវឌ្ឍអចលនទ្រព្យពាណិជ្ជកម្មជាទ្រង់ទ្រាយធំ ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ ដែលភាគច្រើនផ្តោតលើអ្នកដែលមានជីវភាពកម្រិតមធ្យម និងកម្រិតខ្ពស់ ដែលចេះតែកើនចំនួនជាបន្តបន្ទាប់។ ប៉ុន្តែ ការអភិវឌ្ឍទាំងនេះពុំបានផ្តោតការយកចិត្តទុកដាក់លើការភ្ជាប់ទំនាក់ទំនងរវាងតំបន់អភិវឌ្ឍន៍លំនៅដ្ឋាន និងអចលនទ្រព្យទាំងនេះជាមួយហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធគមនាគមន៍ក្នុងទីក្រុង ឬផលប៉ះពាល់ដែលកើតឡើងលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដែលមានស្រាប់ ឬការផ្តល់សេវាជាមូលដ្ឋានដល់ប្រជាពលរដ្ឋក្រីក្រ។ ពុំមានការតម្រូវឱ្យតំបន់អភិវឌ្ឍទាំងនេះមានអាងស្តុកលាមក ឬប្រព័ន្ធលូរំដោះទឹកភ្លៀងដោយខ្លួនឯង ហើយក៏ពុំមានការកំណត់ពីស្តង់ដា ឬលក្ខខណ្ឌបច្ចេកទេសឱ្យអនុវត្តតាមដែរ។ នេះកាន់តែដាក់សម្ពាធបន្ថែមទៀតលើសេវាដែលកំពុងតែមានកម្រិតរួចទៅហើយ ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ តំបន់តាំងទីលំនៅទាំងនេះនៅពុំទាន់អាចឆ្លើយតបបានចំពោះតម្រូវការលំនៅដ្ឋានតម្លៃសមរម្យយ៉ាងច្រើននៅឡើយទេ។

ការអភិវឌ្ឍប្រកបដោយចីរភាពត្រូវបានគេទទួលស្គាល់កាន់តែច្រើនឡើងថាជាបញ្ហាដ៏សំខាន់មួយ សម្រាប់ទីក្រុងនេះ ហើយកាលពីពេលថ្មីៗនេះ ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រស្តីពីទីក្រុងបៃតងត្រូវបានរៀបចំឡើង សម្រាប់ទីក្រុងភ្នំពេញ ដោយមានដាក់បញ្ចូលសំណើបញ្ជីគម្រោងបៃតងដែលមានសក្តានុពលយ៉ាងច្រើន សម្រាប់ទីក្រុងនេះ។ ប៉ុន្តែ ដូចគ្នានឹងផែនការដទៃទៀត ដែលរៀបចំឡើងដោយប្រើប្រាស់ថវិការបស់អ្នកផ្តល់ជំនួយដែរ ធនធានហិរញ្ញប្បទានសម្រាប់អនុវត្តផែនការនេះនៅតែជាបញ្ហាប្រឈម។

ការវិនិយោគលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធជាច្រើន នឹងផ្តល់ផលធំធេងបំផុតដល់សហគមន៍ចំណូលទាប ដែលកំពុងជួបការលំបាកខ្លាំងក្នុងជីវភាពរស់នៅរបស់ខ្លួន ជាពិសេស សហគមន៍ក្រីក្រក្នុងទីក្រុង ដែលត្រូវបានរកឃើញថាជាសហគមន៍ដែលមានតម្រូវការច្រើនជាងគេ (សហគមន៍ជាច្រើនស្ថិតនៅតាមខណ្ឌជាយក្រុង)។ ប្រជាពលរដ្ឋតាមសហគមន៍ទាំងនេះមានលទ្ធភាពតិចតួចបំផុតក្នុងការប្រើប្រាស់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនានា ពួកគេរស់នៅឆ្ងាយពីកន្លែងដែលមានការងារ និងសេវាដែលពួកគេត្រូវការ ហើយក៏ប្រឈមមុខខ្លាំងបំផុតជាមួយនឹងការលិចលង់ផងដែរ។

ប្រអប់ទី ១៖ សេវាហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទីក្រុងដែលមានកម្រិតខុសៗគ្នាក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ

ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធគមនាគមន៍៖ ចំនួនយានយន្តដែលត្រូវបានចុះបញ្ជី បានកើនចំនួនយ៉ាងច្រើន នៅពេលដែលបណ្តាញផ្លូវថ្នល់នៅមានសមត្ថភាពនៅមានកម្រិតនៅឡើយ ហើយទាមទារឱ្យមានការជួសជុលកែលំអជាច្រើន។ មធ្យោបាយធ្វើដំណើរសាធារណៈទើបតែត្រូវបានដាក់ឱ្យអនុវត្តសាកល្បងប៉ុណ្ណោះ ហើយចំនួនអ្នកប្រើប្រាស់មធ្យោបាយសាធារណៈទាំងនេះនៅមានតិចតួច ដោយសារតែចរាចរណ៍ពុំមានស្ថានភាពល្អប្រសើរ កាលវិភាគមិនទៀងទាត់ និងរថយន្តក្រុងដែលប្រើមានគុណភាពទាប។ កង្វះការភ្ជាប់ទំនាក់ទំនងរវាងទីតាំងចេញដំណើរដំបូង និងទីតាំងចុងក្រោយ ក៏ជាកត្តាដែលបង្កការរារាំងដល់ការប្រើប្រាស់មធ្យោបាយធ្វើដំណើរសារធាណៈផងដែរ ជាពិសេស ដោយសារតែភាពងាយស្រួលនៃការធ្វើដំណើរពីកន្លែងមួយទៅកន្លែងមួយ តាមរយៈទោចក្រយានយន្ត និងរម៉កកង់បី (ទុកទុក)។ បើតាមផែនការ នឹងមានការបន្ថែមរថយន្តក្រុងចំនួន ១៨០ គ្រឿងទៀត ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាមួយចំនួន ដែលរកឃើញក្នុងកំឡុងពេលអនុវត្តសាកល្បងនេះ។ ជម្រើសផ្សេងទៀត ដូចជារថយន្តក្រុងអគ្គិសនី ប្រព័ន្ធតាក់ស៊ីតាមផ្លូវទឹក និងរថភ្លើងអាកាស ក៏កំពុងត្រូវបានពិចារណាផងដែរ ដើម្បីសម្រួលដល់បញ្ហាកកស្ទះចរាចរណ៍មួយចំនួន។

ប្រព័ន្ធលូរំដោះទឹកភ្លៀង៖ ទីក្រុងភ្នំពេញងាយរងការលិចលង់ខ្លាំង ដោយសារតែបណ្តាញលូរំដោះទឹកភ្លៀង និងបណ្តាញលូទឹកស្អុយ ពុំគ្រប់គ្រាន់ ដើម្បីបំពេញតម្រូវការក្នុងទីក្រុងទាំងមូលបាន លើកលែងតែខណ្ឌកណ្តាលក្រុងចំនួនបួន ដែលបានទទួលប្រយោជន៍ពីជំនួយរបស់អ្នកផ្តល់ជំនួយ។ ផ្ទុយទៅវិញ តំបន់នៅសេសសល់ផ្សេងទៀតក្នុងទីក្រុងពុំមានប្រព័ន្ធលូរំដោះទឹកភ្លៀង និងប្រព័ន្ធការពារទឹកជំនន់ពេញលេញឡើយ ដែលនាំឱ្យទីក្រុងនេះងាយរងគ្រោះដោយសារតែការលិចលង់ដែលឧស្សាហ៍កើតឡើងញឹកញាប់។ ប្លង់គោលប្រព័ន្ធលូរំដោះទឹកភ្លៀងត្រូវបានរៀបចំឡើងដោយ JICA ប៉ុន្តែមិនទាន់មានការកំណត់ឱ្យបានច្បាស់លាស់នៅឡើយពីស្ថាប័នដែលនឹងមានតួនាទីដឹកនាំការអនុវត្តផែនការនេះ។

ប្រព័ន្ធលូទឹកស្អុយ និងការសំអាតទឹកស្អុយ៖ បច្ចុប្បន្ននេះ នៅមិនទាន់មានប្រព័ន្ធសំអាតទឹកស្អុយជាផ្លូវការក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញនៅឡើយទេ។ ទឹកស្អុយ និងទឹកសំណល់ផ្សេងទៀត ហូរលាយឡំជាមួយនឹងទឹកភ្លៀង តាមប្រឡាយលូមានគំរប និងប្រឡាយលូបើកចំហជាច្រើន ដែលបន្ទាប់មក ហូរចូលទៅក្នុងទន្លេ បឹង និងដីទំនាបលិចទឹករបស់ទីក្រុងនេះ។ បន្ថែមពីលើកង្វះហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ការពុំមានបទដ្ឋានគតិយុត្តិ និងការពង្រឹងការអនុវត្ត នាំឱ្យទឹកស្អុយដែលពុំបានឆ្លងកាត់ការសំអាតត្រូវហូរចូលទៅក្នុងទន្លេបឹងធម្មជាតិ ដែលបង្កជាការគំរាមកំហែងដល់បរិស្ថានទីក្រុង ជាពិសេស ដល់ប្រជាពលរដ្ឋដែលរស់នៅតាមតំបន់ចំណូលទាបជុំវិញប្រឡាយលូ និងបឹងបួរនានា។ ខណៈពេលដែលការសិក្សាក្រោមការឧបត្ថម្ភរបស់អ្នកផ្តល់ជំនួយនានាបានបង្ហាញឱ្យឃើញពីតម្រូវការនៃការសំអាតទឹកសំណល់ និងទឹកស្អុយក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ មានការសម្រេចវឌ្ឍនភាពបានតិចតួចប៉ុណ្ណោះ ក្នុងការផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានដល់ការវិនិយោគទាំងនេះ។

ការប្រមូលសំណល់រឹង៖ ក្រុមហ៊ុនឯកជនមួយបានទទួលកិច្ចសន្យាជាអ្នកផ្តល់សេវាប្រមូលសំណល់រឹងតែមួយគត់រយៈពេល ៤៩ ឆ្នាំ បើទោះបីជាមានកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងធ្វើការកែសម្រួលក៏ដោយ។ សេវានេះមានលក្ខណៈរដិបរដុបខ្លាំង ដោយសារតែការកកស្ទះចរាចរណ៍ បញ្ហាកម្លាំងពលកម្ម និងការរីកចម្រើនយ៉ាងឆាប់រហ័សរបស់ទីក្រុង ដែលធ្វើឱ្យមានសំណល់រឹងរហូតដល់ ១០០-២០០ តោន មិនត្រូវបានប្រមូលជារៀងរាល់ថ្ងៃ ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ ហើយចុងក្រោយសំណល់រឹងទាំងនេះត្រូវបានគេដុត ឬកប់ចោល ឬដាក់ចោលលើផ្លូវតែម្តង។ ការចោលសំណល់រឹងទៅក្នុងបណ្តាញលូធ្វើឱ្យបញ្ហាពាក់ព័ន្ធនឹងប្រព័ន្ធលូរំដោះទឹកភ្លៀង និងការពារទឹកជំនន់ កាន់តែធ្ងន់ធ្ងរបន្ថែមទៀត។

ការផ្គត់ផ្គង់ទឹក៖ ការផ្គត់ផ្គង់ទឹកក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញបានទទួលជោគជ័យយ៉ាងច្រើន មួយផ្នែកធំ ដោយសារតែការដឹកនាំរបស់រដ្ឋាករទឹកស្វយ័តក្រុងភ្នំពេញ ដែលជាស្ថាប័នស្វយ័តទទួលថវិកាពីអ្នកផ្តល់ជំនួយនានា។ ដោយសារតែមានការផ្លាស់ប្តូររបៀបទទួលហិរញ្ញប្បទានសម្រាប់ស្ថាប័នរដ្ឋ ធនធានហិរញ្ញប្បទានត្រូវឆ្លងកាត់តាមក្រសួងវិញ ដែលនាំឱ្យមានការពន្យារពេលការអនុវត្តគម្រោងជាច្រើន។

ឧបសគ្គចំពោះការពង្រីក និងការអភិវឌ្ឍទីក្រុងប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព

ចក្ខុវិស័យនៃការពង្រីក និងការអភិវឌ្ឍទីក្រុងភ្នំពេញប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព មានចំណុចពាក់ព័ន្ធនឹងភាពប្រកួតប្រជែង និរន្តរភាព និងបរិយាប័ន្ន។ ដើម្បីសម្រេចគោលដៅទាំងនេះ បញ្ហាសំខាន់ៗចំនួនបីត្រូវបានកំណត់ថាជាឧបសគ្គចំពោះការពង្រីក និងការអភិវឌ្ឍទីក្រុងប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព ដូចពិភាក្សាខាងក្រោម។

ការពុំមានការបែងចែកតួនាទី និងការទទួលខុសត្រូវឱ្យបានច្បាស់លាស់៖ ក្រោមកំណែទម្រង់ វិមជ្ឈការដែលអនុវត្តកាលពីប៉ុន្មាន ឆ្នាំចុងក្រោយនេះ ទីក្រុងភ្នំពេញបានទទួលស្វ័យភាពនយោបាយ និងហិរញ្ញវត្ថុកាន់តែខ្ពស់ជាងមុន ប៉ុន្តែទំនាក់ទំនងរវាងក្រសួង ស្ថាប័ន និងមន្ទីរនៅថ្នាក់ក្រោមជាតិ នៅតែមិនទាន់មានភាពច្បាស់លាស់។ ដោយសារតែទីក្រុងភ្នំពេញមានអ្នកបោះឆ្នោតគាំទ្រគណបក្សប្រឆាំងច្រើនកាលពីប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយនេះ វិសាលភាពដែលក្រុងអាចរៀបចំផែនការ និងអនុវត្តផែនការដោយខ្លួនឯង ក៏ទទួលរងឥទ្ធិពលដោយសារទំនាក់ទំនងនយោបាយ និងរដ្ឋបាល ក្នុងក្របខ័ណ្ឌរដ្ឋាភិបាលនៅថ្នាក់ជាតិ និងថ្នាក់ក្រុងផងដែរ។ ស្របពេលដែលមានការផ្ទេរការទទួលខុសត្រូវ និងធនធានហិរញ្ញវត្ថុពីក្រុង ទៅខណ្ឌ និងសង្កាត់ កង្វះសមត្ថភាពនៅថ្នាក់មូលដ្ឋានបានក្លាយជាបញ្ហាកាន់តែសំខាន់ ដោយសារតែស្ថាប័នទាំងនេះខ្វះខាតបុគ្គលិក និងខ្វះឧបករណ៍បរិក្ខារ។ បញ្ហានេះមានឥទ្ធិពលលើការរៀបចំផែនការ និងការអនុវត្តផែនការទាំងនេះ។ ឧទាហរណ៍ វាជារឿងធម្មតា អគារកម្ពស់មធ្យម និងកម្ពស់ខ្ពស់សង់ជាប់នឹងផ្លូវទទឹងដប់ម៉ែត្រដែលបែងចែកតែជាពីរចំណែក ដែលពុំមានទំហំធំគ្រប់គ្រាន់ សម្រាប់កំណើនចរាចរណ៍ឡើយ។ ប្រសិនបើពុំមានការរៀបចំកែលំអហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទេ បណ្តាញសេវាជាមូលដ្ឋានរបស់ទីក្រុងមិនអាចទប់ជាមួយនឹងកំណើនចំនួនមនុស្សបានឡើយ។

ការអនុវត្តផែនការនៅមានកម្រិត ហើយសមត្ថភាពស្ថាប័ននៅមានកម្រិត៖ បើទោះបីជាមានផែនការជាច្រើនពាក់ព័ន្ធនឹងការអភិវឌ្ឍទីក្រុងក៏ដោយ ការអនុវត្តផែនការទាំងនេះ និងការពង្រឹងការអនុវត្តបទដ្ឋានគតិយុត្តិនានានៅមានកម្រិតខ្សោយនៅឡើយ ដែលបើកឱកាសឱ្យការអភិវឌ្ឍកើតឡើងមិនរៀបរយ និងគ្មានសណ្តាប់ធ្នាប់។ ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ ចំណុចខ្វះចន្លោះគួរឱ្យកត់សម្គាល់មួយ គឺផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លីលំអិត សម្រាប់តម្រង់ទិសដល់ការអភិវឌ្ឍតាមភូមិសាស្ត្រនានា។ បើទោះបីជាមានទីក្រុងភ្នំពេញមានប្លង់គោល ២០៣៥ ក៏ដោយ ឯកសារនេះនៅតែជាឯកសារទូលំទូលាយ ដោយពុំមានចែងលំអិតអំពីការពង្រីកភូមិសាស្ត្រ និងការប្រើប្រាស់ដីធ្លី ក្នុងទីក្រុងឡើយ។ ដោយសារតែហេតុនេះហើយ ការអភិវឌ្ឍកើតឡើងមិនស្របតាមចក្ខុវិស័យស្តីពីការប្រើប្រាស់ដីធ្លី និងពុំមានកែលំអហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសម្រាប់គាំទ្រដល់ការអភិវឌ្ឍទាំងនេះ។ ក្នុងករណីដែលមានផែនការ ឬក្រមបទដ្ឋានគតិយុត្តិ ការអនុវត្តក៏នៅតែជួបនឹងការលំបាក។

ការផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានពុំមាននិរន្តរភាព៖ ធនធានសម្រាប់ការគ្រប់គ្រង ការផ្តល់សេវា និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទីក្រុង នៅមានកម្រិតតិចតួច ដែលជាឧបសគ្គរាំងដល់អ្វីដែលអាចធ្វើទៅបាន។ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសាធារណៈជាច្រើនក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញត្រូវបានអភិវឌ្ឍក្រោមជំនួយបរទេស និងការវិនិយោគឯកជន ប៉ុន្តែការវិនិយោគលើលំនៅដ្ឋានឯកជន និងការអភិវឌ្ឍអចលនទ្រព្យជាលក្ខណៈពាណិជ្ជកម្មមានគោលដៅផ្តោតលើប្រជាពលរដ្ឋដែលមានជីវភាពកម្រិតកណ្តាល និងកម្រិតខ្ពស់ដែលចេះតែមានចំនួនកើនឡើងពីមួយថ្ងៃទៅមួយថ្ងៃ។

អាទិភាពសម្រាប់បង្កើនភាពប្រកួតប្រជែង និរន្តរភាព និងបរិយាប័ន្ន

ការពិនិត្យឡើងវិញនេះបានបង្ហាញឱ្យឃើញពីអាទិភាពគោលនយោបាយជាច្រើន ពាក់ព័ន្ធជាមួយនឹងការពង្រីក និងការអភិវឌ្ឍទីក្រុងនាពេលអនាគតរបស់រាជធានីភ្នំពេញ។ បទពិសោធន៍ដែលបានពីការអនុវត្តល្អនានា បង្ហាញថា ការវិនិយោគមួយចំនួនអាចផ្តល់ផលរយៈពេលវែងបានយ៉ាងច្រើន និងអាចជួយកំណត់ពីឱកាសសម្រេចបាននូវកំណើន និងការកាត់បន្ថយភាពក្រីក្ររបស់ទីក្រុងនេះ។ សម្រាប់ករណីទីក្រុងភ្នំពេញ ផ្នែកចំនួនបួនត្រូវបានចាត់ទុកថាជាអាទិភាពខ្ពស់ជាងគេ។ ក្នុងផ្នែកនីមួយៗ មានការផ្តល់ជាអនុសាសន៍ជាក់លាក់ ទៅតាមលំដាប់លំដោយនៃអាទិភាព និងលំដាប់លំដោយពេលវេលា ដោយមានការប៉ាន់ប្រមាណពីក្របខ័ណ្ឌពេលវេលា ដែលចាំបាច់ សម្រាប់ការអនុវត្ត (តារាងទី ១)។ ខណៈពេលការអនុវត្តសកម្មភាពមួយចំនួនត្រូវការពេលវេលាយ៉ាងច្រើន ហើយអាចពិបាកនឹងអនុវត្ត សកម្មភាពផ្សេងទៀតអាចអនុវត្តបានលឿន ដើម្បីសម្រេចបានផលរយៈពេលវែងឱ្យបានកាន់តែច្រើន។ លំដាប់លំដោយពេលវេលា និងលំដាប់លំដាយអាទិភាព ត្រូវបានបង្ហាញតាមវិស័យនីមួយៗ ដើម្បីធានាឱ្យមានការសម្រេចលទ្ធផល។

កែលំអស្ថាប័ន និងលើកកម្ពស់អភិបាលកិច្ចៈ ស្ថាប័នដែលបំពេញការងារប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព គឺសំខាន់ សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍ និងការគ្រប់គ្រងទីក្រុង។ ខណៈពេលដែលគំនិតផ្តួចផ្តើមធ្វើវិមជ្ឈការរបស់ប្រទេសកម្ពុជា គឺជាការបោះជំហានដ៏សំខាន់មួយ នៅតែមានវិសាលភាពសម្រាប់ពង្រឹងសមត្ថភាព ជាពិសេស នៅថ្នាក់មូលដ្ឋាន ផ្តល់ការបញ្ជាក់ឱ្យបានច្បាស់លាស់ពីតួនាទី និងការទទួលខុសត្រូវរវាងក្រសួងជំនាញពាក់ព័ន្ធ និងសាលារាជធានីភ្នំពេញ និងការសម្របសម្រួលការរៀបចំផែនការ និងការគ្រប់គ្រងក្នុងទីក្រុង ដូចជា ការគ្រប់គ្រងទឹកជំនន់ សេវាគមនាគមន៍ក្នុងទីក្រុង និងសេវាប្រមូលសំណល់រឹង ជាដើម។ លើសពីនេះ ទីក្រុងភ្នំពេញក៏អាចរិះរកវិធីសាស្ត្រដែលមានលក្ខណៈច្នៃប្រឌិតថ្មីបន្ថែមទៀត ដើម្បីបង្កើនការប្រើប្រាស់ចំណូលដែលបានពីប្រភពផ្ទាល់ខ្លួន ដូចជា ការប្រើប្រាស់បច្ចេកវិទ្យាព័ត៌មាន និងសារគមនាគមន៍ (ICT) ដូចជាប្រទេសតង់ហ្សានីជាដើម។

កែលំអការរៀបចំក្រុង និងការអនុវត្តផែនការទីក្រុងៈ ដើម្បីសម្រេចនូវចក្ខុវិស័យ ដូចដែលបានដាក់ចេញក្នុងប្លង់គោលរាជធានីភ្នំពេញ ២០៣៥ ចាំបាច់ត្រូវមានការពង្រឹងដំណើរការរៀបចំផែនការ ការរៀបចំលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តិ និងការអនុវត្តផែនការ និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តិទាំងនេះក្នុងទីក្រុង និងចាំបាច់ត្រូវតែមានការរៀបចំផែនការស្តីពីការប្រើប្រាស់ដីធ្លីលំអិតមួយជាបន្ទាន់។ ការធានាយ៉ាងណាឱ្យការរៀបចំភូមិសាស្ត្រ ការប្រើប្រាស់ដីធ្លី ការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងការផ្តល់សេវា អាចតាមទាន់កំណើនចំនួនប្រជាជន និងផ្តល់ការលើកទឹកចិត្តឱ្យមានការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធបែបប្រមូលផ្តុំតាមកន្លែង អាចជួយបញ្ចៀសមិនឱ្យការអភិវឌ្ឍទីក្រុងធ្លាក់ទៅក្នុងគន្លងដែលគ្មានប្រសិទ្ធភាព។ ប្រទេសសឹង្ហបុរី គឺជាប្រទេសដែលផ្តល់គំរូដ៏ល្អអំពីរបៀបរៀបចំផែនការទីក្រុង ដើម្បីបំពេញតម្រូវការទីក្រុងក្នុងរយៈពេលវែង។ អភិក្រមបែបនេះក៏អាចអនុវត្តបានសម្រាប់ទីក្រុងភ្នំពេញផងដែរ ប៉ុន្តែទាមទារឱ្យមានការកែទម្រង់ធំៗ និងការធ្វើទំនើបកម្មអភិក្រមដែលប្រើប្រាស់សម្រាប់រៀបចំផែនការបច្ចុប្បន្ន។

វិនិយោគលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទីក្រុងប្រកបដោយចីរភាពៈ តម្រូវការហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទីក្រុងមានច្រើនសន្ធឹកសន្ធាប់ ដែលប្រសិនបើពុំមានការកំណត់អាទិភាពឱ្យបានច្បាស់លាស់ទេ ប្រាកដជាធ្វើឱ្យប៉ះពាល់ដល់ការអភិវឌ្ឍ និងភាពប្រកួតប្រជែងរបស់ទីក្រុងជាមិនខាន។ ការសាងសង់អគារគ្មានសណ្តាប់ធ្នាប់ ការលិចលង់ និងការកកស្ទះចរាចរណ៍ នឹងបន្តកាន់តែធ្ងន់ធ្ងរជាងពេលបច្ចុប្បន្ន ប្រសិនបើពុំមានការវិនិយោគថ្មីៗនោះទេ។ ខណៈពេលដែលចាំបាច់ត្រូវមានការវិនិយោគតាមវិស័យ ដូចជា ប្រព័ន្ធគមនាគមន៍ទីក្រុង ប្រព័ន្ធលូរំដោះទឹកភ្លៀង ប្រព័ន្ធលូទឹកស្អុយ និងការសំអាតទឹកស្អុយជាដើម ការវិនិយោគទាំងនេះនឹងផ្តល់ប្រយោជន៍កាន់តែច្រើន ប្រសិនបើការអនុវត្តអាចធ្វើទៅបានដោយមានការសម្របសម្រួលបានល្អ។ ប្រសិនបើពុំមានការដោះស្រាយបញ្ហាប្រព័ន្ធលូរំដោះទឹកភ្លៀងតាមតំបន់មួយចំនួនក្នុងទីក្រុងឱ្យបានត្រឹមត្រូវនោះទេ ការវិនិយោគលើផ្លូវថ្នល់ក៏ពុំមាននិរន្តរភាពដែរ។ សម្រាប់តំបន់មួយចំនួនក្នុងទីក្រុង ជាពិសេស តំបន់ដែលមានសក្តានុពលសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច ការវិនិយោគគួរប្រើប្រាស់អភិក្រមគ្រប់ជ្រុងជ្រោយតាមទីកន្លែងជាក់ស្តែង។ ការធ្វើបែបនេះទាមទារឱ្យមានការកែលំអទីក្រុង ឬកែលំអសហគមន៍ក្នុងទីក្រុងដែលមិនត្រឹមតែនឹងលើកកម្ពស់ជីវភាពរស់នៅ និងបង្កើនលទ្ធភាពប្រើប្រាស់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរបស់ប្រជាពលរដ្ឋប៉ុណ្ណោះទេ ប៉ុន្តែថែមទាំងជម្រុញឱ្យមានការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចនៅមូលដ្ឋាន និងការបង្កើតការងារទៀតផង ជាពិសេស នៅពេលការអភិវឌ្ឍសហគមន៍ដែលមានគ្រប់សេវាសំខាន់ៗនៅជិត ហើយក្នុងពេលជាមួយគ្នាមានការបង្កើនការវិនិយោគលើប្រព័ន្ធគមនាគមន៍សាធារណៈក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ។ ជាមួយនឹងជោគជ័យដែលស្តែងចេញពីការប្រើប្រាស់អភិក្រមបែបនេះ គេនឹងកាន់តែងាយយកអភិក្រមនេះទៅអនុវត្តតាមទីតាំងជាយុទ្ធសាស្ត្រផ្សេងទៀតរបស់ទីក្រុង។ ឧទាហរណ៍ពីទីក្រុងតូក្យូ និងសឹង្ហបុរី អាចបង្ហាញពីអ្វីដែលអាចធ្វើទៅបាន។

ធានាឱ្យមានការអភិវឌ្ឍ និងការពង្រីកទីក្រុងប្រកបដោយបរិយាប័ន្នៈ ការខ្វះផែនការសម្រាប់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវ័ន្ត និងលំនៅដ្ឋាន ភាពយឺតយ៉ាវក្នុងការផ្តល់សេវា និងប្រព័ន្ធគមនាគមន៍ និងការភ្ជាប់ទំនាក់ទំនងក្នុងទីក្រុងពុំគ្រប់គ្រាន់ ធ្វើឱ្យវិសមភាពរវាងប្រជាជនរស់នៅក្នុងទីក្រុងកាន់តែរីកធំទៅៗ។ វិសមភាពមិនត្រឹមតែបង្កការគំរាមកំហែងលើនិរន្តរភាពនៃដំណើរការអភិវឌ្ឍន៍ប៉ុណ្ណោះទេ ប៉ុន្តែក៏អាចនាំឱ្យមានការបែកបាក់ និងជម្លោះក្នុងសង្គមផងដែរ ជាពិសេស នៅតំបន់ទីក្រុងដែលមានប្រជាជនរស់នៅច្រើនកកកុញ ដែលជីវភាពរស់នៅរបស់អ្នកមាន និងអ្នកក្រ អាចខុសគ្នាដាច់ស្រឡះ។ គោលនយោបាយ ដើម្បីជួយប្រជាពលរដ្ឋដែលមានចំណូលទាបឱ្យអាចចូលរួមបានពេញលេញក្នុងទីផ្សារការងារ ស្វែងរកលំនៅដ្ឋានដែលមានតម្លៃសមរម្យ អាចទទួលបានសេវាជាមូលដ្ឋាន និងមានសម្លេងក្នុងការធ្វើសេចក្តីសម្រេចចិត្ត នឹងជួយឱ្យប្រជាពលរដ្ឋអាចទទួលបានប្រយោជន៍យ៉ាងទូលំទូលាយពីការអភិវឌ្ឍ និងការពង្រីកទីក្រុង។ គោលនយោបាយទាំងនេះ រួមមាន គោលនយោបាយលើកកម្ពស់បរិយាប័ន្នសេដ្ឋកិច្ច ភូមិសាស្ត្រ និងសង្គម។ សម្រាប់ទីក្រុងភ្នំពេញ អាទិភាព រួមមាន ការភ្ជាប់ទំនាក់ទំនងប្រជាពលរដ្ឋក្រីក្រជាមួយទីផ្សារការងារតាមរយៈការបង្កើតហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធគមនាគមន៍ និងសេវាធ្វើដំណើរសាធារណៈឱ្យកាន់តែប្រសើរ និងមានតម្លៃកាន់តែសមរម្យ ការកសាងភាពធន់ទៅនឹងវិបត្តិនានា ជាពិសេស អ្នកដែលងាយរងទឹកជំនន់ក្នុងទីក្រុង ការវិនិយោគលើទឹកស្អាត អនាម័យ និងការ

ប្រមូលសំណល់រឹង តាមសហគមន៍ដែលមានចំណូលទាប និងបង្កើនបរិយាប័ន្នសង្គម ដើម្បីផ្តល់ភាពអង់អាចឱ្យប្រជាពលរដ្ឋរស់នៅក្នុងទីក្រុងអាចចូលរួម និងរួមចំណែកយ៉ាងសកម្ម តាមរយៈកម្មវិធីកែលំអនានា ដូចដែលធ្លាប់អនុវត្ត ក្នុងប្រទេសឥណ្ឌូនេស៊ី ថៃ និងវៀតណាម ជាដើម។ ទិន្នន័យភាពក្រីក្រមានសម្រាប់តំបន់ភាគច្រើនរបស់ទីក្រុងនេះ (ហើយក្នុងពេលឆាប់ៗនេះ នឹងមានសម្រាប់ទីក្រុងទាំងមូល)។ ទិន្នន័យនេះអាចប្រើប្រាស់ សម្រាប់កំណត់ពីតំបន់ដែលមានតម្រូវការច្រើនជាងគេ ដើម្បីកាត់បន្ថយគម្លាតរវាងអ្នកមាន និងអ្នកក្រ។

តារាងទី ១៖ សង្ខេបអនុសាសន៍ជាអាទិភាពសម្រាប់ទីក្រុងភ្នំពេញ

ផ្នែកគោលនយោបាយ	អនុសាសន៍ (រៀបចំលំដាប់លំដោយទៅតាមផ្នែកតូចៗ)	រយៈពេល (ខ្លី មធ្យម វែង)
កែលំអស្ថាប័ន និងលើកកម្ពស់អភិបាលកិច្ច៖	❖ បញ្ជាក់ឱ្យបានច្បាស់លាស់ពីតួនាទី និងការទទួលខុសត្រូវរវាងក្រសួងពាក់ព័ន្ធនានា និងសាលារាជធានីភ្នំពេញ ដើម្បីធានាយ៉ាងណាឱ្យមានការធ្វើសមាហរណកម្មការរៀបចំផែនការទីក្រុង និងការផ្តល់សេវាជាមួយគ្នាប្រកបដោយនិរន្តរភាព។	ខ្លី
	❖ បញ្ជាក់ឱ្យបានច្បាស់លាស់ពីការទទួលខុសត្រូវរបស់សាលារាជធានី ខណ្ឌ និងសង្កាត់ ពាក់ព័ន្ធជាមួយនឹងការធ្វើសមាហរណកម្ម និងការផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានផែនការ និងការផ្តល់សេវា ក៏ដូចជាការជួលឱ្យស្ថាប័នផ្សេងផ្តល់សេវា និងធ្វើការវិនិយោគនៅមូលដ្ឋាន	ខ្លី
	❖ ផ្តល់ការកសាងសមត្ថភាពទៅតាមការចាំបាច់ដល់ស្ថាប័នថ្នាក់ក្រោមជាតិដូចជា សមត្ថភាពបច្ចេកទេស និងសមត្ថភាពអនុវត្តជាដើម	ខ្លី/មធ្យម
	❖ កែលំអការសម្របសម្រួលផ្ទៃក្នុងសាលារាជធានីភ្នំពេញ និងការសម្របសម្រួលជាមួយនឹងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធក្នុងក្រុង សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងការផ្តល់សេវាសំខាន់ៗក្នុងទីក្រុង	មធ្យម
	❖ តម្រឹមក្របខ័ណ្ឌច្បាប់ លិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តិ និងការអនុវត្តសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍទីក្រុង ឱ្យស្របជាមួយនឹងការរៀបចំផែនការទីក្រុង (សូមមើលចំណុចខាងក្រោម)	មធ្យម
	❖ ស្វែងយល់ពីអភិក្រមថ្មីៗ និងយកអភិក្រមទាំងនេះមកអនុវត្ត ដើម្បីបង្កើនចំណូលពីប្រភពផ្ទាល់ខ្លួន	មធ្យម/វែង
កែលំអការរៀបចំ និងការអនុវត្តផែនការទីក្រុង	❖ បញ្ចូលភាពធន់ទៅក្នុងការរៀបចំផែនការទីក្រុង ដើម្បីកាត់បន្ថយហានិភ័យនានា	ខ្លី
	❖ កសាងសមត្ថភាពបច្ចេកទេសរៀបចំផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លីលំអិត ដោយមានរៀបចំផែនការវិនិយោគ និងអនុវត្តជាដំណាក់កាលៗ	មធ្យម
	❖ ដាក់ឱ្យអនុវត្តច្បាប់ និងក្រមដែលចាំបាច់នានា ដើម្បីបង្កលក្ខណៈងាយស្រួលដល់ការអនុវត្តផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លីលំអិតខាងលើ	មធ្យម/វែង

វិនិយោគលើហេដ្ឋារចនា-សម្ព័ន្ធប្រកបដោយនិរន្តរភាព	❖ បង្កើនការវិនិយោគលើវិស័យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធជាអាទិភាពនានា ដូចជា ប្រព័ន្ធគមនាគមន៍ទីក្រុង ប្រព័ន្ធលូរំដោះទឹកភ្លៀង និងការពារទឹកជំនន់ ប្រព័ន្ធលូទឹកស្អុយ និងប្រព័ន្ធសំអាតទឹកស្អុយ ការគ្រប់គ្រងសំណល់រឹង លំនៅដ្ឋានដែលមានតម្លៃសមរម្យ និងការកែលំអសហគមន៍ ❖ ផ្តួចផ្តើមអនុវត្តអភិក្រមកែលំអសហគមន៍គ្រប់ជ្រុងជ្រោយ នៅតាមតំបន់ជាយុទ្ធសាស្ត្រនៃទីក្រុងភ្នំពេញ ❖ ធានាឱ្យមានការចូលរួមពីអ្នកពាក់ព័ន្ធក្នុងការដាក់អាទិភាព និងការរៀបចំការវិនិយោគហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ❖ វាយតម្លៃឱកាសបង្កើតភាពជាដៃគូរវាងវិស័យសាធារណៈ និងវិស័យឯកជន (PPPs) សម្រាប់រៀបចំ និងដំណើរការសេវាក្នុងទីក្រុង ដូចជា ការចោល/កែច្នៃសំណល់រឹង មធ្យោបាយធ្វើដំណើរសាធារណៈ ការផ្គត់ផ្គង់ទឹក ។ល។	មធ្យម/វែង ខ្លី ខ្លី ខ្លី
ធានាឱ្យមានការប្រើប្រាស់អភិក្រមបរិយាប័ន្ន	❖ ធានាថាការវិនិយោគលើហេដ្ឋារចនា សម្ព័ន្ធប្រកបដោយនិរន្តរភាពអាចផ្តល់ជាប្រយោជន៍ដល់ប្រជាពលរដ្ឋក្រីក្រ ❖ បង្កភាពងាយស្រួលដល់ការធ្វើដំណើររបស់ប្រជាពលរដ្ឋ តាមរយៈការផ្តល់ប្រព័ន្ធគមនាគមន៍ទីក្រុងកាន់តែល្អប្រសើរជាងមុនដល់តំបន់ដែលមានចំណូលទាប ដើម្បីផ្តល់លទ្ធភាពឱ្យប្រជាពលរដ្ឋងាយស្រួលធ្វើដំណើរដល់ទីផ្សារ ❖ ពង្រីកកម្មវិធីបណ្តុះបណ្តាលការងារ សហគ្រាសខ្នាតតូចបំផុត និងកម្មវិធីផ្សេងទៀត សម្រាប់ប្រជាពលរដ្ឋក្រីក្រក្នុងទីក្រុង ❖ កែលំអរបៀបកំណត់អ្នកទទួលផលរបស់កម្មវិធីដែលមានស្រាប់ ដើម្បីអាចក្តោបលើអ្នកដែលមានតម្រូវការច្រើនជាងគេ តាមរយៈប្រព័ន្ធអត្តសញ្ញាណកម្មគ្រួសារក្រីក្រ ❖ -លើកកម្ពស់ការចូលរួមរបស់សហគមន៍ តាមរយៈការបង្កើនការចូលរួមរបស់សហគមន៍ ក្នុងដំណើរការធ្វើសេចក្តីសម្រេចចិត្តជុំវិញមូលនិធិសង្កាត់	ខ្លី មធ្យម ខ្លី ខ្លី ខ្លី

ប្រភព៖ ក្រុមធនាគារពិភពលោក - រយៈពេលខ្លី (១៨ ខែ) រយៈពេលមធ្យម (២-៥ ឆ្នាំ) រយៈពេលវែង (ចាប់ពី ៥ ឆ្នាំឡើងទៅ)

ផ្នែកទី ១៖ សេចក្តីផ្តើម និងបរិបទ

១.១ សេចក្តីផ្តើម

១. ការអភិវឌ្ឍ និងការពង្រីកទីក្រុង (នគរូបនីយកម្ម) នាំមកនូវឱកាសជាច្រើនសម្រាប់ប្រទេសកម្ពុជា។ ដូចដែលស្តែងចេញនៅតាមបណ្តាប្រទេសនានាទូទាំងពិភពលោក ការអភិវឌ្ឍ និងការពង្រីកទីក្រុង គឺជាកម្លាំងចលករ ដែលនាំមកនូវកំណើន និងការកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រ។ ក្នុងសកលលោកទាំងមូល សកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចជាង ៨០ ភាគរយ ប្រមូលផ្តុំក្នុងទីក្រុង ហើយទីក្រុងក៏បំពេញតួនាទីសំខាន់ ក្នុងការរំដោះមនុស្សរាប់លាននាក់ឱ្យរួចផុតពីភាពក្រីក្រផងដែរ។ ការប្រមូលផ្តុំមនុស្ស និងសកម្មភាពនានា ក្នុងទីក្រុង អាចនាំមកនូវការងារ សេវាកម្ម និងការច្នៃប្រឌិតថ្មី។ ប៉ុន្តែ ប្រសិនបើពុំមានការរៀបចំផែនការឱ្យបានប្រុងប្រយ័ត្ន និងការគ្រប់គ្រងឱ្យបានត្រឹមត្រូវទេ ការអភិវឌ្ឍ និងការពង្រីកទីក្រុង ក៏អាចនាំមកនូវការកកស្ទះចរាចរណ៍ សំណង់អាណាធិបតេយ្យ ការបំពុលបរិស្ថាន វិសមភាព និងការកើតឡើងនូវបទល្មើសនានាផងដែរ។

២. ដោយសារតែប្រទេសកម្ពុជាទើបតែស្ថិតនៅដំណាក់កាលដំបូងនៃការអភិវឌ្ឍ និងការពង្រីកទីក្រុង ប្រទេសនេះនៅមានឱកាស សម្រាប់សម្រេចទិសដៅនៃការអភិវឌ្ឍ និងការពង្រីកទីក្រុងរបស់ខ្លួននាពេលអនាគតបន្ថែមទៀត។ ការវិនិយោគដែលធ្វើឡើងនាពេលបច្ចុប្បន្ននេះ នឹងនៅជាប់រាប់ទសវត្សរ៍ទៅមុខទៀត។ ដើម្បីសម្រេចអនាគតនៃទីក្រុងរបស់ប្រទេសកម្ពុជាឱ្យមានភាពវិជ្ជមាន ចាំបាច់ត្រូវមានការពង្រឹងស្ថាប័នដែលមានតួនាទីរៀបចំផែនការ និងគ្រប់គ្រងទីក្រុង ការសហការរវាងស្ថាប័ននានា និងធានាថាស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធនានានៅតែប្តេជ្ញាចិត្តគោរពតាមគោលការណ៍និរន្តរភាព និងបរិយាប័ន្ន។

៣. របាយការណ៍នេះបង្ហាញដោយសង្ខេបពីបញ្ហាសំខាន់ៗ ពាក់ព័ន្ធនឹងការអភិវឌ្ឍ និងការពង្រីកទីក្រុង ក្នុងប្រទេសកម្ពុជា ដោយផ្តោតការយកចិត្តទុកដាក់ពិសេសលើទីក្រុងភ្នំពេញ ដោយសារតែនេះជាទីក្រុងធំជាងគេ និងមានការរីកចម្រើនជាងគេ។ ផ្នែកទីមួយ បង្ហាញពីបរិបទជុំវិញការអភិវឌ្ឍ និងការពង្រីកទីក្រុង ការរៀបចំស្ថាប័ននិងហិរញ្ញវត្ថុ ការរៀបចំផែនការទីក្រុង ការផ្តល់សេវាក្នុងទីក្រុង និងបញ្ហានិរន្តរភាពនិងវិសមភាព។ ផ្នែកទីពីរ ផ្តោតលើបញ្ហាសំខាន់ៗចំនួនបីដែលជាឧបសគ្គដល់ការអភិវឌ្ឍ និងការពង្រីកទីក្រុងប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព ហើយផ្នែកទីបី រៀបរាប់ពីអាទិភាព ដើម្បីឱ្យទីក្រុងភ្នំពេញក្លាយជាទីក្រុងដែលពោរពេញដោយភាពប្រកួតប្រជែង និរន្តរភាព និងបរិយាប័ន្ន។

១.២ ដំណាក់កាលដំបូងនៃការអភិវឌ្ឍទីក្រុងដែលមានកំណើនច្រើននាពេលខាងមុខ

១.២.១ ប្រទេសកម្ពុជា (ថ្នាក់ជាតិ)

៤. ប្រទេសកម្ពុជាកំពុងស្ថិតនៅក្នុងដំណាក់កាលដំបូងនៃការអភិវឌ្ឍ និងការពង្រីកទីក្រុង ដោយមានប្រជាជន ២១ ភាគរយក្នុងចំណោមប្រជាជនទាំងអស់ កំពុងរស់នៅតាមទីក្រុង (២០១៤)។ ភាគរយនេះគឺទាបជាងប្រទេសផ្សេងទៀត ក្នុងតំបន់នេះ ដូចជា ឥណ្ឌូនេស៊ី (៥៣ ភាគរយ) ថៃ (៤៩ ភាគរយ) និងវៀតណាម (៣៣ ភាគរយ) (**តារាង ១.១**)។ មូលហេតុមួយ ដែលនាំឱ្យចំនួនប្រជាជនរស់នៅក្នុងទីក្រុងមានកម្រិតទាបបែបនេះ គឺដោយសារតែការជន្លៀសប្រជាជនក្នុងទ្រង់ទ្រាយធំពីតំបន់ប្រជុំជន ទៅតំបន់ជនបទ ក្រោមរបបខ្មែរក្រហម។

តារាង ១.១៖ ចំនួនប្រជាជននៅតំបន់ក្រុង និងតំបន់ជនបទនៅអាស៊ីអាគ្នេយ៍ និងភាគរយប្រជាជននៅតំបន់ក្រុង (២០១៤)

តំបន់ធំៗ ភូមិភាគ និងប្រទេស	ប្រជាជន (គិតជាពាន់នាក់)			ភាគរយប្រជាជន នៅតំបន់ក្រុង
	ចំនួនប្រជាជនក្នុងតំបន់ក្រុង	ចំនួនប្រជាជនក្នុងតំបន់ជនបទ	សរុប	
អាស៊ីអាគ្នេយ៍	294,409	331,573	625,982	47
ប្រ៊ុយណេ	325	98	423	77
កម្ពុជា	3,161	12,247	15,408	21
ឥណ្ឌូនេស៊ី	133,999	118,813	252,812	53
ឡាវ	2,589	4,305	6,894	38
ម៉ាឡេស៊ី	22,342	7,846	30,188	74
មីយ៉ាន់ម៉ា	18,023	35,696	53,719	34
ហ្វីលីពីន	44,531	55,566	100,096	44
សឹង្ហបុរី	5,517	-	5,517	100
ថៃ	33,056	34,167	67,223	49
ទីម័រខាងកើត	370	782	1,152	32
វៀតណាម	30,495	62,053	92,548	33

ប្រភព៖ សហប្រជាជាតិ សក្តានុពលនៃនគរូបនីយកម្មរបស់ពិភពលោក កែសម្រួលឆ្នាំ ២០១៤

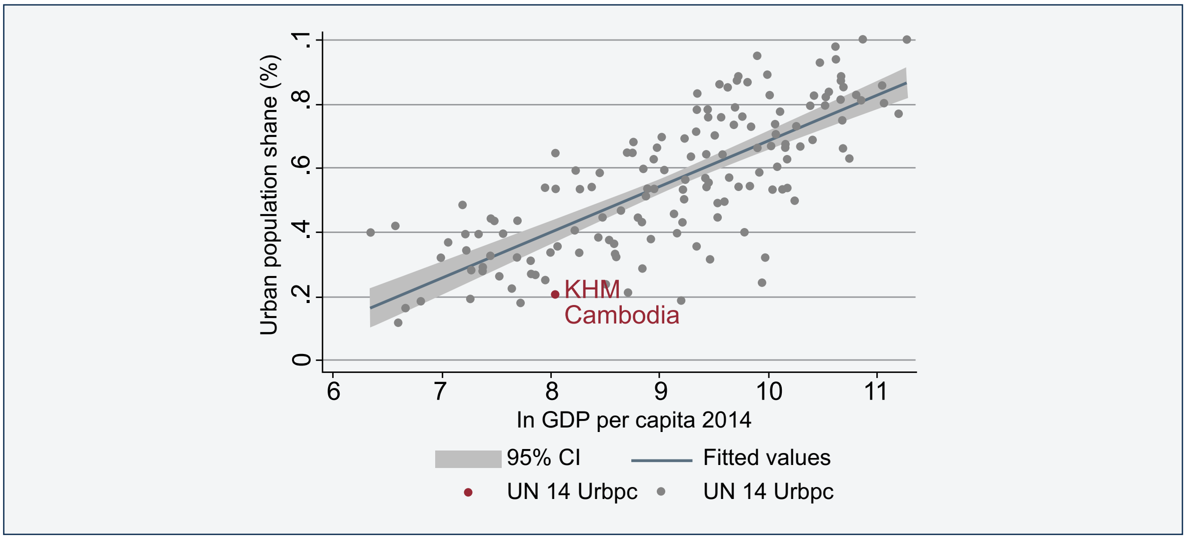
៥. គេរំពឹងថា ការអភិវឌ្ឍ និងការពង្រីកទីក្រុងរបស់ប្រទេសកម្ពុជា នឹងបន្តកើនឡើងក្នុងអត្រាជាមធ្យមប្រចាំឆ្នាំប្រមាណជា ២,៥ភាគរយ ក្នុងរយៈពេល ៣៥ ឆ្នាំទៀត។ ត្រឹមឆ្នាំ ២០៥០ គេរំពឹងថា ៣៦ ភាគរយនៃប្រជាជនទាំងអស់ នឹងរស់នៅក្នុងតំបន់ក្រុង (**តារាង ១.២**)។ អត្រានគរូបនីយកម្មរបស់ប្រទេសមួយ មានទំនាក់ទំនងជាវិជ្ជមានខ្លាំងជាមួយនឹងកម្រិត ផសស សម្រាប់ប្រជាជនម្នាក់។ ដូចបង្ហាញក្នុង**រូបភាព ១.១** កម្រិតនៃនគរូបនីយកម្មរបស់ប្រទេសកម្ពុជា (២១%) គឺទាបឆ្ងាយជាងកម្រិតដែលត្រូវបានគេព្យាករទុក ដោយផ្អែកទៅតាម ផសស សម្រាប់ប្រជាជនម្នាក់របស់ប្រទេសនេះ។ ប្រទេសដែលមាន ផសស សម្រាប់ប្រជាជនម្នាក់ ដូចជា ប្រទេសបង់ក្លាដេស ឬគីហ្សីស្ថាន ជាដើម មានអត្រានគរូបនីយកម្មជិត ៣៥%។ តំបន់ក្រុងរបស់ប្រទេសកម្ពុជានៅ "មិនទាន់មានការអភិវឌ្ឍ និងពង្រីកខ្លួន" ឱ្យដល់កម្រិតនៅឡើយ បើទោះបីជាភាគរយនៃប្រជាជនរស់នៅទីក្រុងមានការកើនឡើង ក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយនេះក៏ដោយ ដែលនេះបង្ហាញថានឹងមានការអភិវឌ្ឍ និងការពង្រីកទីក្រុងកាន់តែឆាប់រហ័ស ក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំខាងមុខនេះ។

តារាង ១.២៖ ការព្យាករពីចំនួនប្រជាជននៅប្រទេសកម្ពុជា និងភាគរយប្រជាជនរស់នៅតំបន់ក្រុង ១៩៩៥-២០៥០ (គិតជាពាន់នាក់)

ឆ្នាំ	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2025	2030	2040	2050
ចំនួនប្រជាជននៅតំបន់ក្រុង	1,864	2,272	2,561	2,846	3,249	3,723	4,274	4,900	6,433	8,167
ចំនួនប្រជាជននៅតំបន់ជនបទ	8,905	9,951	10,795	11,519	12,428	13,223	13,846	14,244	14,590	14,402
ចំនួនប្រជាជនសរុប	10,769	12,223	13,356	14,365	15,677	16,946	18,120	19,144	21,023	22,569
ភាគរយប្រជាជននៅតំបន់ក្រុង (%)	17.3	18.6	19.2	19.8	20.7	22.0	23.6	25.6	30.6	36.2
ចំនួនប្រជាជនក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ	836	1,149	1,317	1,510	1,731	1,979	2,262	2,584	-	-

ប្រភព៖ សហប្រជាជាតិ សក្តានុពលនៃនគរូបនីយកម្មរបស់ពិភពលោក កែសម្រួលឆ្នាំ ២០១៤

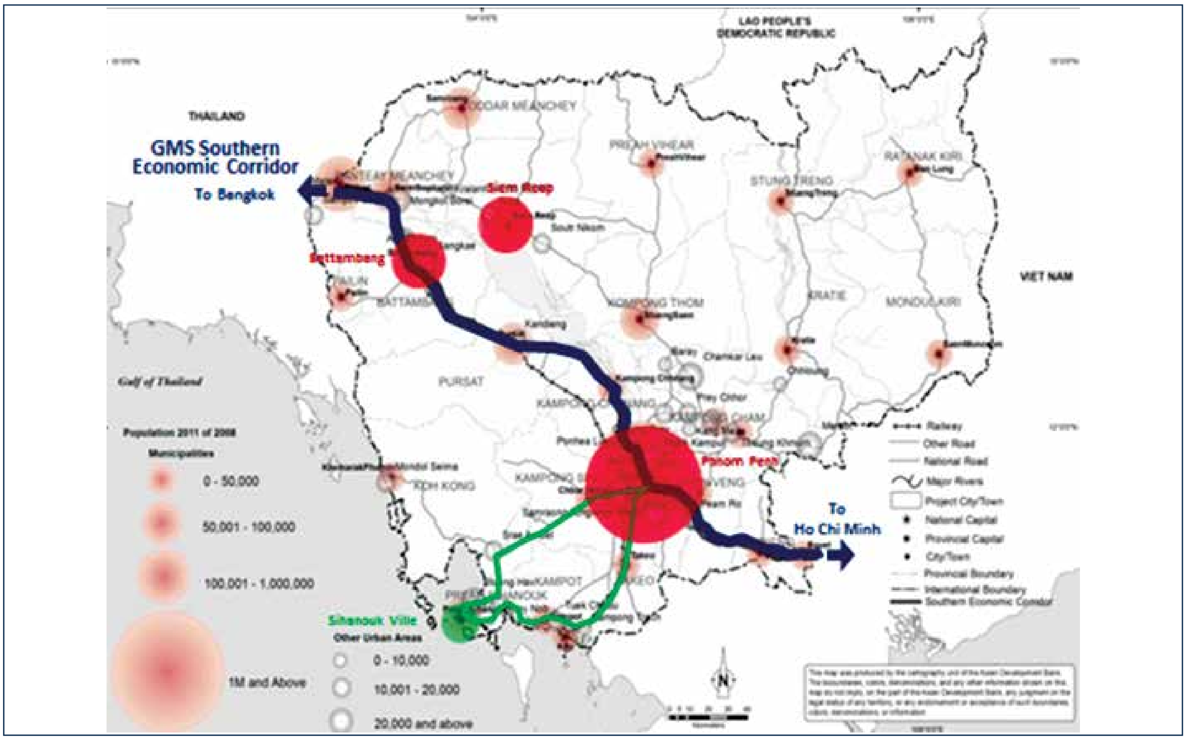
រូបភាព ១.១៖ ភាគរយប្រជាជនក្នុងទីក្រុង (%) ធៀបនឹង ផសស សម្រាប់ប្រជាជនម្នាក់ ចំណុចដៅនៅកម្រិតសកល ឆ្នាំ ២០១៤



ប្រភព៖ សូចនាករអភិវឌ្ឍន៍ពិភពលោក ឆ្នាំ ២០១៤

៦. ការអភិវឌ្ឍ និងការពង្រីកទីក្រុងភាគច្រើននៅកម្ពុជា កើតឡើងនៅទីក្រុងភ្នំពេញ បន្ទាប់មក នៅខេត្តបាត់ដំបង និងខេត្តសៀមរាប (**រូបភាព ១.២**)។ រាជធានីភ្នំពេញបំពេញតួនាទីជាមជ្ឈមណ្ឌលសេដ្ឋកិច្ចថ្នាក់តំបន់ ដោយមានទីតាំងជាយុទ្ធសាស្ត្រនៅតាមច្រករបៀងអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចភាគខាងត្បូងនៃមហាអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គ និងតាមតំបន់អភិវឌ្ឍន៍ឧស្សាហកម្មធំៗ ដូចជា កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ កំពង់ផែភ្នំពេញថ្មី អាកាសយានដ្ឋានថ្មីនៅខេត្តកំពង់ចាម និងតំបន់កសិឧស្សាហកម្ម នៅឆ្នេរភាគខាងកើតនៃទន្លេមេគង្គ។

រូបភាព ១.២៖ ច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ចភាគខាងត្បូងនៃមហាអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គ និងតំបន់ទីក្រុងរបស់ប្រទេសកម្ពុជា

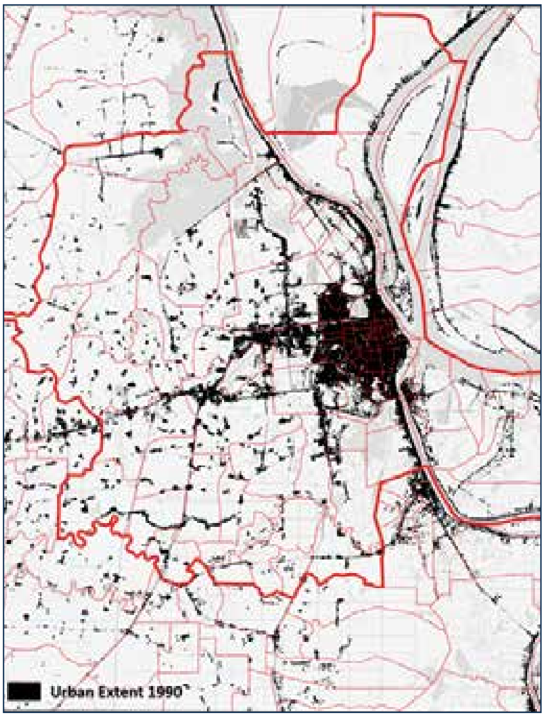


ប្រភព៖ ផែនទីគោលដែលបានពីធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី ការសិក្សាពីនគរូបនីយកម្មនៅកម្ពុជា ឆ្នាំ ២០១៤

១.២.២ ភូមិសាស្ត្ររាជធានីភ្នំពេញ

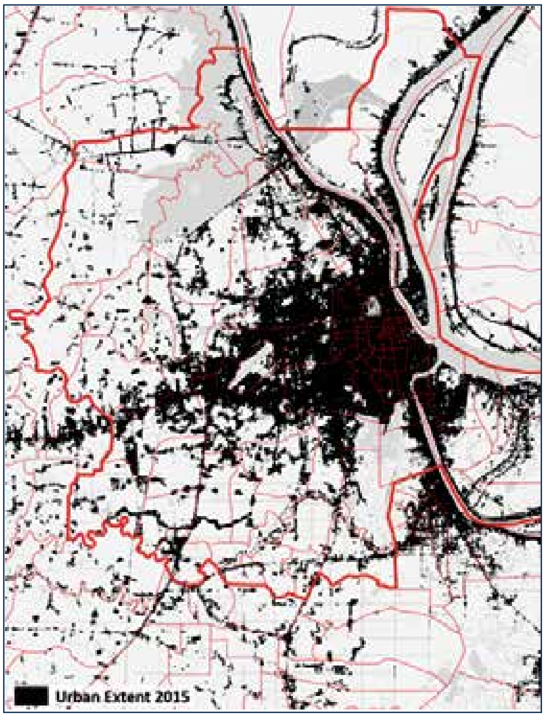
៧. ក្នុងនាមជារាជធានីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ទីក្រុងភ្នំពេញបំពេញតួនាទីយ៉ាងសំខាន់ ក្នុងនាមជាមជ្ឈមណ្ឌលនយោបាយ សេដ្ឋកិច្ច និងវប្បធម៌របស់ប្រទេសនេះ។ ការអភិវឌ្ឍ និងការពង្រីកខ្លួនយ៉ាងឆាប់រហ័សនៃទីក្រុងភ្នំពេញ បានបង្ខំឱ្យទីក្រុងនេះពង្រីកភូមិសាស្ត្ររបស់ខ្លួនក្តោបទាំងតំបន់ជាយក្រុងជុំវិញ ដូចបង្ហាញក្នុង**រូបភាព ១.៣** និង**រូបភាព ១.៤** ខាងក្រោម។

រូបភាព ១.៣៖ វិសាលភាពនៃទីក្រុងភ្នំពេញ ក្នុងឆ្នាំ ១៩៩០



ប្រភព៖ ការសង្កេតផែនដីដើម្បីការអភិវឌ្ឍប្រកបដោយចីរភាព (EO4SD)ឆ្នាំ ២០១៧

រូបភាព ១.៤៖ វិសាលភាពនៃទីក្រុងភ្នំពេញ ក្នុងឆ្នាំ ២០១៥



ប្រភព៖ ការសង្កេតផែនដីដើម្បីការអភិវឌ្ឍប្រកបដោយចីរភាព (EO4SD)ឆ្នាំ ២០១៧

៨. ក្នុងឆ្នាំ ២០១០ ឃុំចំនួន ២០ របស់ខេត្តកណ្តាលត្រូវបានកាត់បញ្ចូលមកក្នុងទីក្រុងនេះ ដែលធ្វើឱ្យចំនួនខណ្ឌកើនឡើងពី ៧ ទៅ ៨ និងពង្រីកផ្ទៃក្រឡារបស់ទីក្រុងនេះពី ៣៧៦,១៧ គីឡូម៉ែត្រការ៉េ ទៅ ៦៧៨,៤៧ គីឡូម៉ែត្រការ៉េ ដូចបង្ហាញក្នុង**រូបភាព ១.៥**។ ក្នុង និងក្រោយឆ្នាំ ២០១៧ ខណ្ឌមួយចំនួន (ដូចជា ខណ្ឌដង្កោ ជាដើម ត្រូវបានបែងចែកជាពីរ គឺខណ្ឌដង្កោ និងខណ្ឌពោធិ៍សែនជ័យ) ត្រូវបានបំបែក ដើម្បីបង្កើតខណ្ឌថ្មីៗ។ បច្ចុប្បន្ននេះ មានខណ្ឌចំនួន ១២ ក្តោបលើផ្ទៃក្រឡាសរុប ៦៧៨,៤៧ គីឡូម៉ែត្រការ៉េ នៃទីក្រុងភ្នំពេញ។

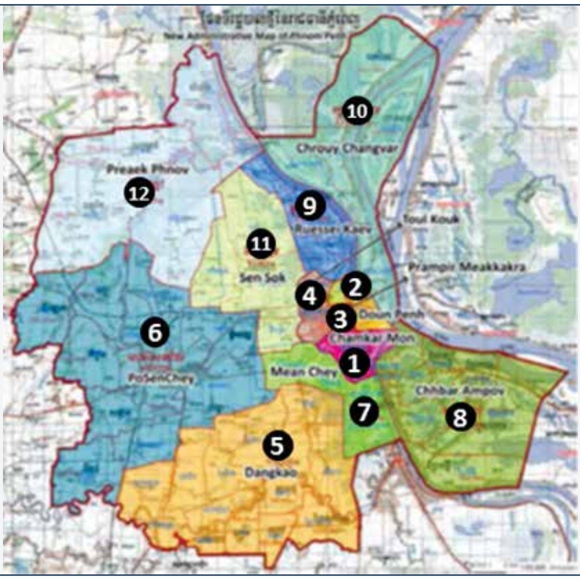
រូបភាព ១.៥៖ ព្រំប្រទល់រាជធានីភ្នំពេញ

ប្រភព៖ ផែនទីគោលដែលបានពីវិទ្យាស្ថានជាតិស្ថិតិ ក្រសួងផែនការ ឆ្នាំ ២០១១ ជំរឿនសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា ២០១១ - របាយការណ៍ជាតិស្តីពីលទ្ធផលជំរឿនចុងក្រោយ

១.២.៣ ចំនួនប្រជាជននៃរាជធានីភ្នំពេញ

៩. បច្ចុប្បន្ននេះ ព្រំដែនរដ្ឋបាលទីក្រុងភ្នំពេញគ្របដណ្តប់លើ១២ ខណ្ឌ ៩៦ សង្កាត់ និង ៩០៩ ភូមិ។ ប្រជាជនក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញកាលពីឆ្នាំ ២០១២ មានប្រមាណជា ១,៨៥ លាននាក់[1] (២០១២) ដោយបែងចែកជាខណ្ឌ ដូចបង្ហាញក្នុង**រូបភាព ១.៦** (ជំរឿនទូទាំងប្រទេសឆ្នាំ ២០១២)។

រូបភាព ១.៦៖ របាយប្រជាជនក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ បែងចែកតាមខណ្ឌ



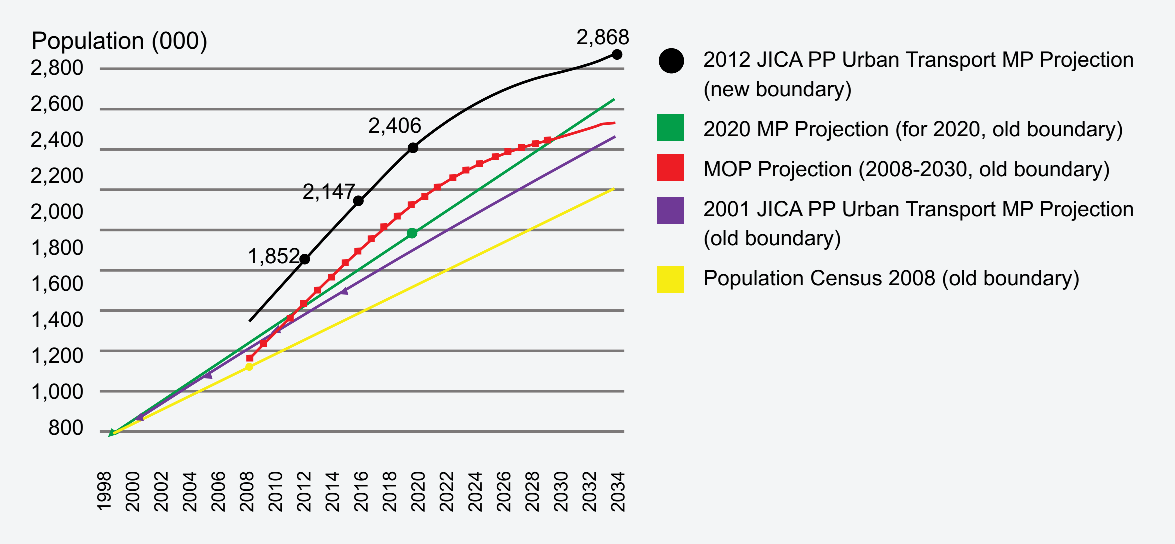
ប្រភព៖ JICA គម្រោងរៀបចំផែនការគមនាគមន៍គ្រប់ជ្រុងជ្រោយសម្រាប់សាលារាជធានីភ្នំពេញ (PPUTMP) ឆ្នាំ ២០១៤

1 សម្គាល់ ចំនួនប្រជាជនក្នុងជំរឿន និងចំនួនប្រជាជនដែលបង្ហាញដោយសាលារាជធានីភ្នំពេញ គឺខុសគ្នា ដោយសារតែការប្រើប្រាស់វិធីសាស្ត្រសម្រាប់រាប់ខុសគ្នា។

#		ឈ្មោះខណ្ឌ	1998	2008	2012
៤ ខណ្ឌកណ្ដាលក្រុង	1	ចំការមន	187,082	182,004	184,200
	2	ដូនពេញ	131,913	126,550	119,500
	3	ប្រាំពីរមករា	96,192	91,895	93,300
	4	ទួលគោក	154,968	171,200	186,100
Peri-Urban 8 Khans	5	ដង្កោ	48,921	73,287	96,100
	6	ពោធិសែនជ័យ	73,414	159,455	234,900
	7	មានជ័យ	97,190	194,636	282,700
	8	ច្បារអំពៅ	108,796	133,165	160,500
	9	ឫស្សីកែវ	76,473	115,740	152,600
	10	ជ្រោយចង្វារ	53,231	68,708	84,000
	11	សែនសុខ	70,676	137,772	198,600
	12	ព្រែកព្នៅ	34,574	47,313	59,700
ចំនួនប្រជាជនសរុប			**1,133,430**	**1,501,725**	**1,852,200**
ក្រឡាផ្ទៃសរុប (គីឡូម៉ែត្រការ៉េ)			**678**		

១០. ផែនការផ្សេងៗគ្នាផ្ដល់នូវការព្យាករពីចំនួនប្រជាជនផ្សេងៗគ្នាដែរ ដូចង្ហាញក្នុង**រូបភាព ១.៧**។ ការព្យាករពីចំនួនប្រជាជនថ្មីចុងក្រោយគេ សម្រាប់ប្លង់គោលប្រព័ន្ធគមនាគមន៍សម្រាប់ទីក្រុងភ្នំពេញ ដែលរៀបចំដោយ JICA ព្យាករថា ចំនួនប្រជាជននឹងកើនដល់ ២,៨៦ លាននាក់ ត្រឹមឆ្នាំ ២០៣៥។

រូបភាព ១.៧៖ ការព្យាករពីចំនួនប្រជាជនក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ



ប្រភព៖ JICA គម្រោងរៀបចំផែនការគមនាគមន៍គ្រប់ជ្រុងជ្រោយសម្រាប់សាលារាជធានីភ្នំពេញ (PPUTMP) ឆ្នាំ ២០១៤

១.៣ កំណើនសេដ្ឋកិច្ចយ៉ាងឆាប់រហ័ស

១១. ប្រទេសកម្ពុជាបានសម្រេចកំណើនគួរឱ្យកត់សម្គាល់ ក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយនេះ ដោយជាប់ចំណាត់ថ្នាក់ទី ៦ ក្នុងចំណោមប្រទេសដែលមានសេដ្ឋកិច្ចរីកចម្រើនខ្លាំង ក្នុងពិភពលោក ពីឆ្នាំ ១៩៩៤ ដល់ ២០១៥ នាំមុខប្រទេសវៀតណាម និងប្រទេសផ្សេងទៀតស្ទើរតែទាំងអស់ក្នុងតំបន់នេះ។ ចំណូលសរុបរបស់ជាតិ (GNI) សម្រាប់ប្រជាជនម្នាក់កើនឡើងជាងបីដង ពី ៣០០ ដុល្លារ ក្នុងឆ្នាំ ១៩៩៤ រហូតដល់ប្រមាណជា ១០៧០ ដុល្លារ ក្នុងឆ្នាំ ២០១៥ ដែលធ្វើឱ្យប្រទេសកម្ពុជាក្លាយជាប្រទេសចំណូលមធ្យមកម្រិតទាប។[2] កំណើននេះត្រូវបានជម្រុញដោយការនាំចេញផលិតផលសម្លៀកបំពាក់ កសិកម្ម ទេសចរណ៍ និងដោយវិស័យសំណង់ និងអចលនទ្រព្យ កាលពីពេលថ្មីៗនេះ។

១២. ដោយសារតែកំណើនសេដ្ឋកិច្ចមាំទាំ និងតម្លៃផលិតផលកសិកម្មឡើងខ្ពស់ អត្រានៃភាពក្រីក្ររបស់ប្រទេសកម្ពុជា បានថយចុះពី ៤៧,៨ ភាគរយ ក្នុងឆ្នាំ ២០០៧ មកនៅ ១៣,៥ ភាគរយ ក្នុងឆ្នាំ ២០១៤។ ក្នុងពេលជាមួយគ្នា កំណើនជាមធ្យមនៃការប្រើប្រាស់សម្រាប់ប្រជាជនម្នាក់ សម្រាប់ប្រជាជនក្រីក្រជាងគេ ៤០ ភាគរយ មានប្រមាណជា ៧,៩ ភាគរយ ដែលនាំឱ្យប្រទេសកម្ពុជា ក្លាយជាប្រទេសមួយ ក្នុងចំណោមប្រទេសចំនួន ១០ ដែលសម្រេចបានលទ្ធផលល្អជាងគេ ក្នុងការជួយកាត់បន្ថយវិសមភាពប្រាក់ចំណូល។ ផលធៀបអ្នកមានការងារធ្វើ-ចំនួនប្រជាជន (៨២ ភាគរយ ក្នុងឆ្នាំ ២០១៤) និងអត្រាចូលរួមរបស់ស្ត្រីក្នុងកម្លាំងពលកម្ម (៧៩ ភាគរយ ក្នុងឆ្នាំ ២០១៤) ក៏ជាអត្រាដែលខ្ពស់ជាងគេក្នុងពិភពលោកផងដែរ ដោយមូលហេតុមួយ គឺដោយសារការចាប់បដិសន្ធិនៃឧស្សាហកម្មកាត់ដេរ។[3]

១៣. បើទោះបីជាទិន្នន័យនៅកម្រិតទីក្រុងភ្នំពេញនៅមានកម្រិតក៏ដោយ កំណើនសេដ្ឋកិច្ចដ៏រឹងមាំរបស់ប្រទេសកម្ពុជាបានជម្រុញឱ្យមានកំណើនសេដ្ឋកិច្ចខ្លាំងក្លា ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ ជាមួយនឹងការវិនិយោគធំៗក្នុងវិស័យសំណង់ ដូចជា សណ្ឋាគារ ភោជនីយដ្ឋាន រង្គសាល និងអគារលំនៅដ្ឋាន និងអគារពាណិជ្ជកម្មខ្ពស់ៗ។ ក្នុងឆ្នាំ ២០១១ ទីក្រុងភ្នំពេញមានគ្រឹះស្ថានចំនួន ៩៥៨៤៨ (ស្មើនឹង ១៩% នៃចំនួនគ្រឹះស្ថានសរុបក្នុងប្រទេស) ដែលក្នុងនោះមានតែ ៦៥១១ គ្រឹះស្ថាន (៦,៨%)[4] ប៉ុណ្ណោះ បានចុះបញ្ជិកាជាមួយក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម។[5] ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ មានអាជីវកម្មតាមចិញ្ចើមថ្នល់ចំនួន ១១១១៨ (១១,៦%) និងអាជីវកម្មតាមផ្ទះចំនួន ៥០០២៩ (៥២%) ក្នុងនោះមានអាជីវកម្ម ៩៣៦១២ (៩៧,៦%) ជាអាជីវកម្មលក្ខណៈបុគ្គល ឬឯកកម្មសិទ្ធិ។

១៤. បើនិយាយពីចំនួនអ្នកមានការងារធ្វើក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញវិញ ក្នុងឆ្នាំ ២០១៥ ប្រជាជនប្រមាណជា ៦៣% នៃចំនួនប្រជាជនដែលកំពុងស្ថិតក្នុងវ័យធ្វើការងារ (អាយុពី ១៨ ដល់ ៦០ ឆ្នាំ) មានមុខរបរជាចម្បង។ ការចូលរួមរបស់ស្ត្រីក្នុងកម្លាំងពលកម្មមានកម្រិតខ្ពស់ ហើយមានស្ត្រីអាយុលើស ១៨ ឆ្នាំ ៤៨% មានមុខរបរជាចម្បង។ សម្រាប់វិស័យការងារ ក្នុងចំណោមមុខរបរចម្បងសរុប ប្រមាណជា ៨៧% ស្ថិតក្នុងវិស័យសេវាកម្ម ១០% ក្នុងវិស័យកសិកម្ម និងនៅសល់ ៦,២% ទៀត ក្នុងវិស័យសិប្បកម្ម។ ការបែងចែកលំអិតអំពីការងារ និងមុខរបរចម្បងក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ ត្រូវបានបង្ហាញ ក្នុង**តារាង ១.៣**។

---

2 ការវិភាគជាប្រព័ន្ធលើប្រទេសកម្ពុជា - ការធានានិរន្តរភាពកំណើនរឹងមាំដើម្បីប្រយោជន៍សម្រាប់ទាំងអស់គ្នា(Cambodia Systematic Country Diagnostic - Sustaining Strong Growth for the Benefit of All) ធ្វើឡើងដោយធនាគារពិភពលោកឆ្នាំ ២០១៧

3 Ibid.

4 សម្គាល់៖ ខណៈពេលដែលគ្រឹះស្ថានខ្លះអាចចុះបញ្ជីជាមួយក្រសួង ឬស្ថាប័នផ្សេង ក្រៅពីក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម ចំនួនគឺមិនខ្ពស់ជាង ១៤% ឡើយ។

5 ជំរឿនសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា ឆ្នាំ ២០១១ - របាយការណ៍ជាតិស្តីពីលទ្ធផលជំរឿនចុងក្រោយ របស់វិទ្យាស្ថានជាតិស្ថិតិ ក្រសួងផែនការ ឆ្នាំ ២០១១ ។

តារាង ១.៣៖ ការបែងចែកលំអិតនៃការងារ និងមុខរបរចម្បងក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ

ពិពណ៌នា	2013	2014	2015
ចំនួនមុខរបរចម្បងសរុប	510,854	533,481	548,094
% នៃប្រជាជនអាយុចាប់ពី ១៨ ឆ្នាំឡើង ដែលមានមុខរបរចម្បង	61.4	63.2	63.4
% នៃស្ត្រីអាយុចាប់ពី ១៨ ឆ្នាំឡើង ដែលមានមុខរបរចម្បង	47.3	47.5	48.8
ចំនួនការងារ និងមុខរបរចម្បង ក្នុងវិស័យកសិកម្ម	62,170	59,272	54,792
% ការងារ និងមុខរបរចម្បង ក្នុងវិស័យកសិកម្ម	12.2	11.1	10
% នៃស្ត្រី ដែលមានមុខរបរក្នុងវិស័យកសិកម្ម ជាមុខរបរចម្បង	5.7	5.1	4.6
មនុស្សដែលមានការងារ និងមុខរបរសិប្បកម្ម ជាការងារ និងមុខរបរចម្បង	13,731	13,555	14,044
% មនុស្សដែលមានការងារ និងមុខរបរសិប្បកម្ម ជាការងារ និងមុខរបរចម្បង	2.7	2.5	2.6
% នៃស្ត្រី ដែលមានការងារ និងមុខរបរសិប្បកម្ម ជាការងារ និងមុខរបរចម្បង	0.5	0.5	0.5
មនុស្សដែលមានការងារ និងមុខរបរសេវាកម្ម ជាការងារ និងមុខរបរចម្បង	434,953	460,654	479,258
% មនុស្សដែលមានការងារ និងមុខរបរសេវាកម្ម ជាការងារ និងមុខរបរចម្បង	85.1	86.3	87.4
% នៃស្ត្រី ដែលមានការងារ និងមុខរបរសេវាកម្ម ជាការងារ និងមុខរបរចម្បង	39.8	41.2	41.9

ប្រភព៖ សាវតារសេដ្ឋកិច្ចសង្គម និងសេដ្ឋកិច្ចទីក្រុងភ្នំពេញ ក្នុងឆ្នាំ ២០១៦

១.៤ ការរៀបចំស្ថាប័ន និងហិរញ្ញវត្ថុ

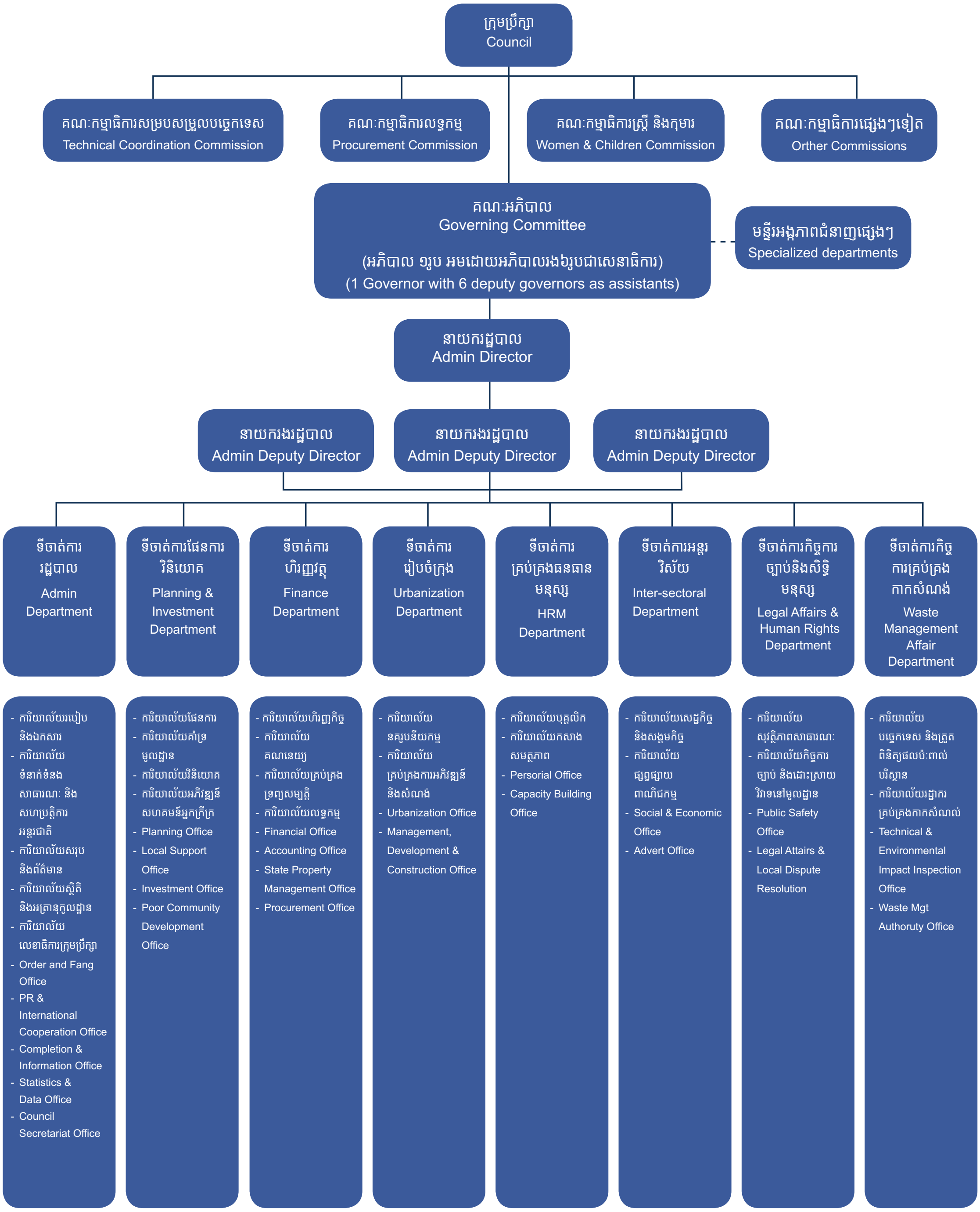
១.៤.១ ការទទួលខុសត្រូវតាមមុខងារ

១៥. *តាមរយៈការអនុវត្តកម្មវិធីជាតិសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍបែបប្រជាធិបតេយ្យនៅថ្នាក់ក្រោមជាតិ ២០១០-២០១៩* រដ្ឋាភិបាលបានផ្ទេរការទទួលខុសត្រូវជាបណ្ដើរៗពីថ្នាក់ជាតិ ទៅថ្នាក់ក្រោមជាតិ។ ដំណើរការកំណែទម្រង់នេះកំពុងបន្តអនុវត្តនៅឡើយ ជាមួយនឹងការផ្ដោតការយកចិត្តទុកដាក់ថ្មីៗលើការផ្ទេរមុខងារ របស់ក្រសួងមួយចំនួនពីថ្នាក់ជាតិ ទៅថ្នាក់ស្រុក ក្នុងគោលបំណងផ្ដល់សេវាឱ្យកាន់តែមានគុណភាព និង ឆ្លើយតបទៅនឹងតម្រូវការរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ។ ឧទាហរណ៍ក្រសួងបរិស្ថានបានផ្ទេរការទទួលខុសត្រូវ និងធនធានហិរញ្ញវត្ថុសម្រាប់ការគ្រប់គ្រងសំណល់រឹង ទៅថ្នាក់ស្រុក។ ខណៈពេលដែលខណ្ឌនានាក្នុងរាជធានីភ្នំពេញស្វាគមន៍ការផ្លាស់ប្ដូរនេះ ការងារនេះត្រូវការពេល ដើម្បីអនុវត្ត ដោយសារតែទីក្រុងទាំងមូល បានផ្ដល់កិច្ចសន្យាគ្រប់គ្រងសំណល់រឹងសម្រាប់ក្រុងទាំងមូលទៅឱ្យក្រុមហ៊ុនមួយ ហើយបច្ចុប្បន្ន កិច្ចសន្យានេះត្រូវបានបំបែកជាកិច្ចសន្យាចំនួន ១២ ផ្សេងៗគ្នា ពោលគឺខណ្ឌមួយ មានកិច្ចសន្យាមួយ។

១៦. ដូចបង្ហាញក្នុង**រូបភាព ១.៨** ខាងក្រោម រចនាសម្ព័ន្ធគ្រប់គ្រងសាលារាជធានីភ្នំពេញត្រូវបានបែងចែកជាពីរកម្រិត។ កម្រិតទីមួយ គឺក្រុមប្រឹក្សារាជធានី។ ក្រុមប្រឹក្សានេះមានសមាជិកដែលត្រូវបានជ្រើសតាំងតាមរយៈការបោះឆ្នោតចំនួន ២១ រូប បែងចែកជាអនុគណៈកម្មាធិការ/គណៈកម្មការចំនួន ៣ សម្រាប់ផ្ដល់ការគាំទ្រដល់សកម្មភាពផ្សេងៗរបស់រាជធានី ជាពិសេស ការសម្របសម្រួលបច្ចេកទេស លទ្ធកម្ម ស្ត្រី និងកុមារ។ ក្រុមប្រឹក្សានេះជាអ្នកផ្ដល់ការអនុម័តលើថវិកា ផែនការអភិវឌ្ឍ និងការងារសំខាន់ៗផ្សេងទៀតរបស់រាជធានី។ កម្រិតទីពីរ គឺគណៈអភិបាល ដែលជាស្ថាប័ននីតិប្រតិបត្តិ។ គណៈអភិបាល ដឹកនាំដោយអភិបាលមួយរូប ដោយមានអភិបាលរង ៦ រូប ជាជំនួយការ។ អភិបាល និង អភិបាលរង ត្រូវបានតែងតាំងដោយក្រសួងមហាផ្ទៃ។ ដោយសារសមាជិកក្រុមប្រឹក្សាត្រូវបានជ្រើសតាំង តាមរយៈការ

បោះឆ្នោត ហើយអភិបាលត្រូវបានតែងតាំងដោយក្រសួងមហាផ្ទៃ ការធ្វើសេចក្តីសម្រេចចិត្តអាចមានភាពស្មុគស្មាញ ប្រសិនបើស្ថាប័នទាំងពីរមាននិន្នាការទៅរកគណបក្សផ្សេងគ្នា។ បញ្ហាប្រឈមផ្នែកអភិបាលកិច្ចបែបនេះមិនមែនស្តែងចេញឱ្យឃើញជាក់ស្តែងប៉ុណ្ណោះទេ ប៉ុន្តែក៏ពាក់ព័ន្ធនឹងថាការកំណត់ថាតើបុគ្គលណាដែលមានអំណាចក្នុងរចនាសម្ព័ន្ធ និងរបៀបចែករំលែកព័ត៌មានផងដែរ។

រូបភាព ១.៨៖ រចនាសម្ព័ន្ធរបស់សាលារាជធានីភ្នំពេញ[6]



6 http://phnompenh.gov.kh/en/about-us/organization-chart/

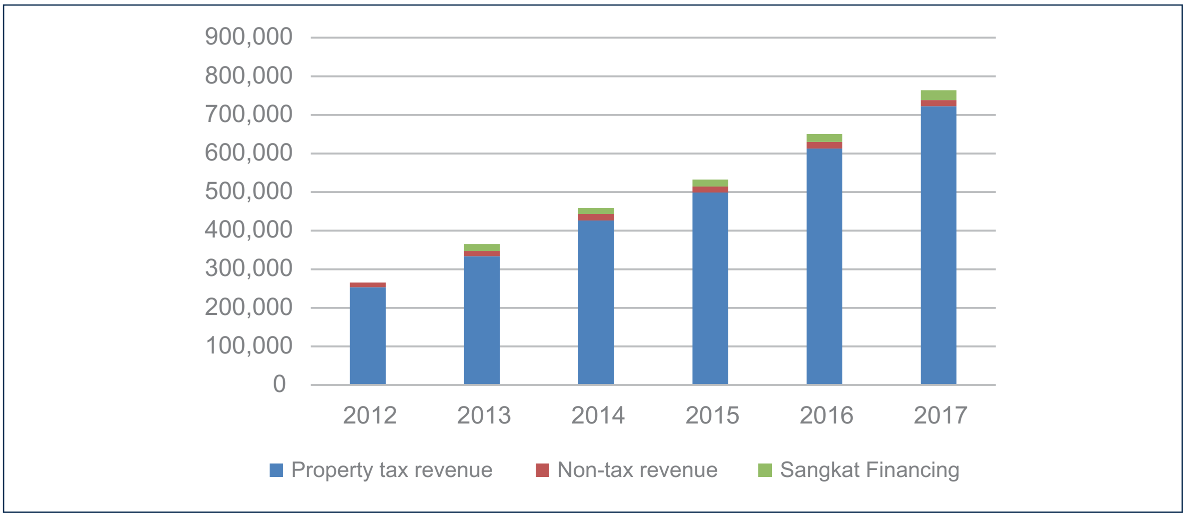
១៧. ដើម្បីគ្រប់គ្រងកំណើនចំនួនប្រជាជន និងសម្ពាធ ដែលកំណើនប្រជាជនមានលើការងារអភិបាលកិច្ច និងធនធានរបស់ *ខណ្ឌ* និង*សង្កាត់* កាលពីពេលថ្មីៗនេះ សាលារាជធានីភ្នំពេញបានស្នើទៅក្រសួងមហាផ្ទៃ ដើម្បីធ្វើការបែងចែក*សង្កាត់មួយចំនួន* ជា*សង្កាត់* តូចៗ ២ ឬ ៣ បន្ថែមទៀត។ នេះគឺជាជំហានសមហេតុសមផលមួយ ដើម្បីបន្តផ្តោតការយកចិត្តទុកដាក់នៃកំណែទម្រង់វិមជ្ឈការលើភាពឆ្លើយតបចំពោះតម្រូវការរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ ហើយក៏នឹងទំនងជានឹងបង្កើនប្រសិទ្ធភាពនៃការប្រើប្រាស់ថវិកាផងដែរ។

១.៤.២ ការរៀបចំហិរញ្ញវត្ថុ

១៨. ច្បាប់ស្តីពីរបបហិរញ្ញវត្ថុ និងការគ្រប់គ្រងទ្រព្យសម្បត្តិរដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិ ដែលត្រូវបានអនុម័តក្នុងឆ្នាំ ២០១១ គឺជាមូលដ្ឋាន សម្រាប់ការរៀបចំហិរញ្ញវត្ថុរបស់សាលារាជធានី។ ច្បាប់នេះផ្តល់លទ្ធភាពឱ្យរាជធានីកំណត់រកធនធានហិរញ្ញវត្ថុ ដើម្បីបំពេញមុខងារកាតព្វកិច្ចរបស់ខ្លួន និងផ្តល់សេវាសាធារណជាមូលដ្ឋាន ក្នុងដែនដីរបស់ខ្លួន។ ច្បាប់នេះអនុវត្តចំពោះការគ្រប់គ្រងហិរញ្ញវត្ថុ និងទ្រព្យសម្បត្តិក្នុងទីក្រុង និងខណ្ឌ/ស្រុក និងមានកំណត់ពីចំណូលចំណាយសម្រាប់ទីក្រុងផងដែរ។

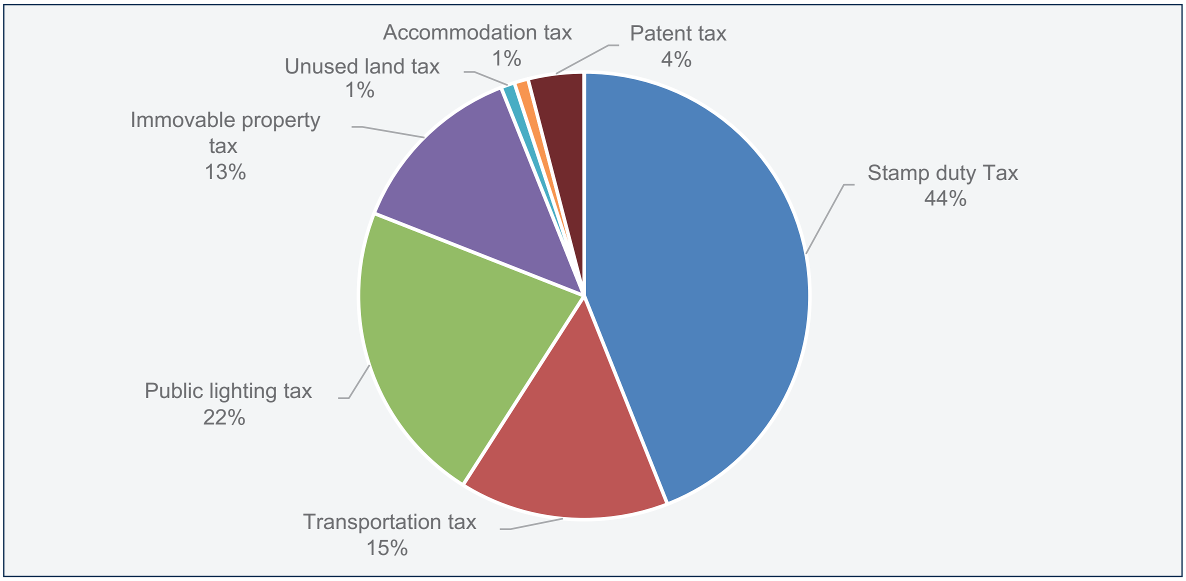
១៩. ដូចបង្ហាញក្នុង**រូបភាព ១.៩** សាលារាជធានីភ្នំពេញបានចំណូលពីប្រភពក្នុងមូលដ្ឋានរបស់ខ្លួនផង និងប្រភពពីថ្នាក់ជាតិផង។ ប្រភពមូលដ្ឋានរួមមាន ចំណូលសារពើពន្ធ និងចំណូលមិនមែនសារពើពន្ធ។ ចំណូលសារពើពន្ធស្មើនឹង ៩៥% នៃចំណូលរបស់ទីក្រុង ហើយក្នុងឆ្នាំ ២០១៧ ចំណូលនេះមានប្រមាណជា ៧២២៥៩២ លានរៀល (ស្មើនឹងប្រមាណជា ១៧៧,៦ លានដុល្លារ)។ ដូចបង្ហាញក្នុង**រូបភាព ១.១០** ពន្ធប្រថាប់ត្រាស្មើនឹងប្រមាណជា ៤៤% នៃចំណូលពន្ធសរុប បន្ទាប់មកគឺពន្ធបំភ្លឺផ្លូវសាធារណៈ ពន្ធលើមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូន និងពន្ធអចលនទ្រព្យ។ ចំណូលមិនមែនសារពើពន្ធ ដែលមានប្រមាណជា ១៥៩៧០ លានរៀល សម្រាប់ឆ្នាំ ២០១៧ (ស្មើនឹងប្រមាណជា ៣,៩ លានដុល្លារ) រួមមាន ចំណូលដែលបានពីការផ្គត់ផ្គង់អគ្គិសនី ការផ្គត់ផ្គង់ទឹក ថ្លៃសេវាលើទ្រព្យសម្បត្តិរដ្ឋ ថ្លៃសេវារដ្ឋបាលនិងសេវាផ្តល់ការយល់ព្រម និងថ្លៃសេវាសាធារណៈ។ ខណៈពេលដែលមូលនិធិសម្រាប់សង្កាត់ត្រូវបានរាប់ជាផ្នែកមួយនៃចំណូលរបស់ទីក្រុងដែរ មូលនិធិនេះត្រូវបានបែងចែកតាមសង្កាត់ ហើយការសម្រេចចិត្តអំពីការប្រើប្រាស់មូលនិធិទាំងនេះត្រូវបានធ្វើឡើងដោយក្រុមប្រឹក្សាសង្កាត់ ដូច្នេះសាលារាជធានីពុំមានសិទ្ធិផ្តល់យោបល់លើរបៀបប្រើប្រាស់មូលនិធិទាំងនេះឡើយ។ ខណៈពេលដែលខេត្តមួយចំនួនទទួលបានចំណូលពីថវិកាជាតិ សាលារាជធានីភ្នំពេញពុំបានទទួលការផ្ទេរធនធានទាំងនេះឡើយ ដោយសារតែចំណូលសារពើពន្ធរបស់រាជធានីភ្នំពេញ មានទំហំលើសពីខេត្តផ្សេងទៀត។ ទីក្រុងភ្នំពេញអាចទទួលបានចំណូលផ្សេងទៀតពីការផ្តល់សេវាសាធារណៈផងដែរ។

រូបភាព ១.៩៖ ចំណូលរបស់សាលារាជធានីភ្នំពេញ ២០១២-២០១៧ (គិតជារៀល)[7]



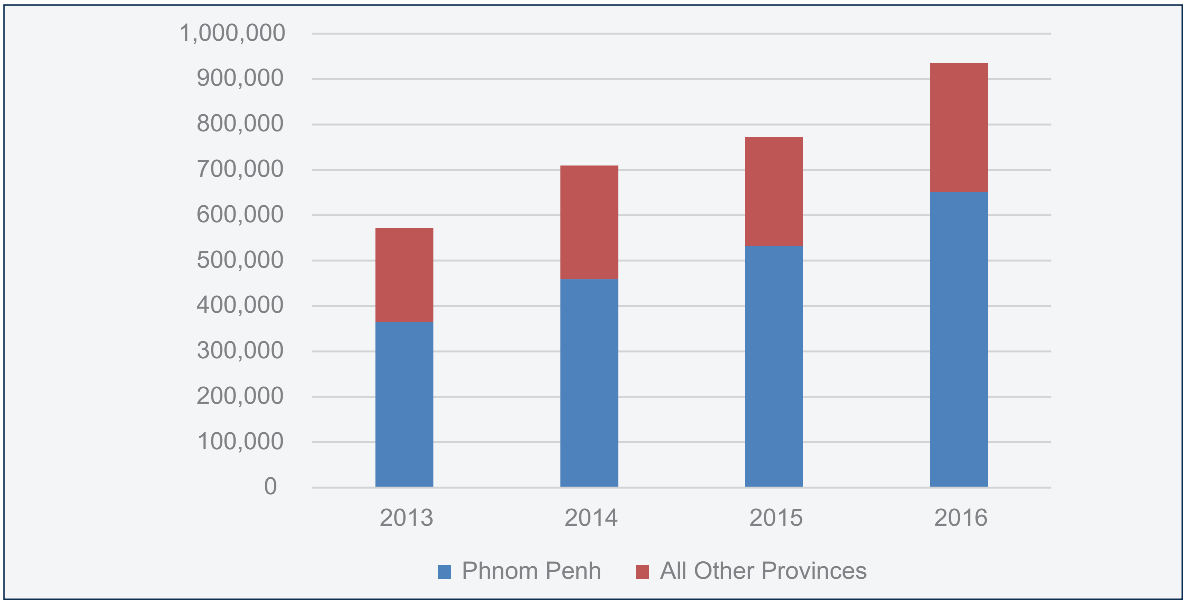
7 ទិន្នន័យផ្តល់ដោយក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ ផ្អែកទៅតាមទិន្នន័យថវិកាប្រចាំឆ្នាំ ដែលធ្វើដោយសាលារាជធានីភ្នំពេញ។

រូបភាព ១.១០៖ ព័ត៌មានលំអិតអំពីការប៉ាន់ប្រមាណចំណូលពន្ធសម្រាប់ឆ្នាំ ២០១៧[8]



២០. ដូចបង្ហាញក្នុង**រូបភាព ១.១១** ប្រមាណជា ៧០% នៃចំណូលជាតិ ដែលប្រមូលដោយសាលារាជធានីភ្នំពេញ មានប្រភពពីថ្នាក់ក្រោមជាតិ។ នេះធ្វើឱ្យមានភាពតានតឹងរវាងសាលារាជធានីភ្នំពេញ និងរដ្ឋាភិបាលថ្នាក់ជាតិ ដោយសារតែតម្រូវការហិរញ្ញវត្ថុបច្ចុប្បន្នរបស់រាជធានី មានទំហំធំ ប៉ុន្តែចំណូលដែលសាលារាជធានីភ្នំពេញប្រមូលបាន បែរជាចែករំលែកជាមួយនឹងស្ថាប័នផ្សេងទៀត ទូទាំងប្រទេសទៅវិញ។ ដើម្បីសម្រេចមុខងារកាតព្វកិច្ចរបស់ខ្លួន សាលារាជធានីនេះត្រូវបង្កើតចំណាយ សម្រាប់ទូទាត់សកម្មភាពរបស់ខ្លួន។ ចំណាយរបស់សាលារាជធានី រួមមាន ចំណាយរដ្ឋបាល មុខងារកាតព្វកិច្ច មុខងារជាជម្រើស និងចំណាយសម្រាប់ការបំពេញតួនាទី និងការទទួលខុសត្រូវផ្សេងទៀត។

រូបភាព ១.១១៖ ចំណូលរបស់សាលារាជធានីភ្នំពេញ ធៀបនឹងខេត្ត ២៤ ផ្សេងទៀត (គិតជាលានរៀល)



8 ទិន្នន័យផ្តល់ដោយក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ ផ្អែកទៅតាមទិន្នន័យថវិកាប្រចាំឆ្នាំ ដែលធ្វើដោយសាលារាជធានីភ្នំពេញ។

២១. ជាផ្នែកមួយនៃកំណែទម្រង់វិមជ្ឈការ បច្ចុប្បន្ននេះកំពុងមានកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែង ដើម្បីផ្សារភ្ជាប់ការផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានសាធារណៈ ឱ្យឆ្លើយតបចំពោះតម្រូវការជាមូលដ្ឋាន តាមលទ្ធភាពដែលអាចធ្វើបាន។ មូលនិធិឃុំសង្កាត់ផ្តល់ថវិកាដល់គ្រប់ឃុំសង្កាត់ទាំងអស់ ក្នុងប្រទេសនេះ សម្រាប់វិនិយោគលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងសេវាកម្មដែលសហគមន៍ចាត់ទុកជាអាទិភាព។ ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ ការវិនិយោគទាំងនេះនៅស្តួចស្តើងនៅឡើយ ប្រសិនបើគិតពីតម្រូវការទាំងមូល ហើយភាគច្រើន ប្រើប្រាស់ សម្រាប់កែលំអផ្លូវ និងប្រព័ន្ធលូរំដោះទឹកភ្លៀង។ ពុំមានយន្តការកំណត់គោលដៅ សម្រាប់វិភាជន៍ថវិកាបន្ថែមទៅកាន់សង្កាត់ដែលមានតម្រូវការខ្ពស់ ដូចជា សង្កាត់ដែលមានអត្រាភាពក្រីក្រខ្ពស់នោះទេ។ រូបមន្តវិភាជន៍ថវិកា គឺផ្អែកទៅតាមចំនួនប្រជាជន។ ខណ្ឌក៏ទទួលបានថវិកាមួយចំនួនពីក្នុងថវិការបស់សាលារាជធានីផងដែរ ហើយក្នុងកម្មវិធីកំណែទម្រង់វិមជ្ឈការនេះ មានផែនការបង្កើនចំនួនថវិកាវិភាជន៍ តាមរយៈមូលនិធិស្រុកក្រុង ពី ០,៨% នៃថវិកាជាតិក្នុងឆ្នាំ ២០១៦ ដល់ ១% ក្នុងឆ្នាំ ២០១៧។ ដោយសារតែថវិកាមួយផ្នែកធំនៃមូលនិធិស្រុកក្រុងត្រូវបានចំណាយលើផ្នែករដ្ឋបាល ក៏មានផែនការបង្កើនសមាសភាគអភិវឌ្ឍន៍នៃមូលនិធិស្រុកក្រុងពី ០,២៣% ដល់ ០,៥% នៃចំណូលជាតិផងដែរ ដើម្បីបង្កើនចំនួនថវិកាដែលមាន សម្រាប់បំពេញតម្រូវការវិនិយោគក្នុងមូលដ្ឋាន។ លើសពីនេះ ចាប់ពីឆ្នាំ ២០១៧ ទៅ សង្កាត់នីមួយៗអាចរក្សាទុក ៣០% នៃពន្ធអចលនទ្រព្យដែលប្រមូលបាន។ នេះគឺជាការបោះជំហានជាវិជ្ជមានមួយ ដើម្បីឱ្យការផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានរបស់រដ្ឋបាលមូលដ្ឋានកាន់តែឆ្លើយតបចំពោះតម្រូវការរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ ប៉ុន្តែវាក៏នឹងបង្កើនសម្ពាធមកលើសមត្ថភាពដែលកំពុងតែនៅមានកម្រិតរបស់រដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិផងដែរ។

១.៥ ស្ថានភាពនៃការរៀបចំក្រុង ក្នុងប្រទេសកម្ពុជា

២២. ការអភិវឌ្ឍ និងការពង្រីកក្រុងនៅកម្ពុជា ភាគច្រើន កើតឡើងដោយគ្មានផែនការ និងគ្មានការគ្រប់គ្រងឱ្យបានត្រឹមត្រូវ។ បើទោះបីជាមានច្បាប់ ក្របខ័ណ្ឌ និងផែនការ ពាក់ព័ន្ធនឹងការអភិវឌ្ឍក្រុង និងការគ្រប់គ្រងដី នៅថ្នាក់ជាតិ និងថ្នាក់ក្រោមជាតិ យ៉ាងណាក៏ដោយ ការអនុវត្តការងារនៅរាយប៉ាយតាមស្ថាប័នផ្សេងៗគ្នា ក៏ដូចជាសមត្ថភាពធ្វើនិយ័តកម្ម និងសមត្ថភាពបច្ចេកទេសនៅមានកម្រិត ជាកត្តាដែលរាំងមិនឱ្យមានការអនុវត្តច្បាប់ ក្របខ័ណ្ឌ និងផែនការទាំងនោះបាន។ មានការសង្កេតឃើញថា ផែនការនៅមិនទាន់តាមទាន់ល្បឿននៃការអភិវឌ្ឍជាក់ស្តែង។ ខណៈពេលដែលមានការដាក់ចេញផែនការគោលឆ្នាំ ២០៣៥ សម្រាប់រាជធានីភ្នំពេញរួចក៏ដោយ ផែនការនេះនៅតែជាឯកសារយុទ្ធសាស្ត្រទូលំទូលាយ ដោយពុំមានប្លង់ប្រើប្រាស់ដីធ្លី ឬផែនការអនុវត្តបែងចែកជាដំណាក់កាលៗលំអិតនៅឡើយ។ ប្លង់គោលតាមវិស័យ និងការសិក្សាពីសមិទ្ធិលទ្ធភាពជាច្រើន សម្រាប់ប្រព័ន្ធគមនាគមន៍ក្រុង ប្រព័ន្ធលូរំដោះទឹកភ្លៀង ការផ្គត់ផ្គង់ទឹក ប្រព័ន្ធលូទឹកស្អុយ និងការសំអាតទឹកស្អុយ ត្រូវបានរៀបចំដោយ JICA, ADB និងអ្នកផ្តល់ជំនួយផ្សេងទៀត ប៉ុន្តែពុំមានស្ថាប័នណាត្រួតពិនិត្យលើការរៀបចំ និងការអភិវឌ្ឍក្រុង ឱ្យបានគ្រប់ជ្រុងជ្រោយឡើយ។ **រូបភាព ១.១២** បង្ហាញឱ្យឃើញពីស្ថាប័ននានា ដែលធ្វើការងារពាក់ព័ន្ធនឹងការរៀបចំក្រុង ក្នុងប្រទេស នៅកម្រិតផ្សេងៗនៃរដ្ឋាភិបាល។

រូបភាព ១.១២៖ ការរៀបចំ និងការគ្រប់គ្រងក្រុង នៅកម្ពុជា

ប្រភព៖ ផ្អែកតាមលទ្ធផលរកឃើញរបស់ក្រុមការងារ (ថ្ងៃទី ២-១០ ខែ កុម្ភៈ ឆ្នាំ ២០១៧)

១.៥.១ ច្បាប់ បទដ្ឋានគតិយុត្តិ និងក្រឹត្យ

២៣. គោលនយោបាយ និងច្បាប់ ពាក់ព័ន្ធជាមួយនឹងការគ្រប់គ្រងដីធ្លី និងនគរូបនីយកម្ម គឺនៅថ្មីនៅឡើយ សម្រាប់ប្រទេសកម្ពុជា ពោលគឺគោលនយោបាយ និងច្បាប់ពាក់ព័ន្ធទាំងនេះទើបតែត្រូវបានរៀបចំឡើង កាលពីឆ្នាំ ២០០១ តែប៉ុណ្ណោះ។ **តារាងឧបសម្ព័ន្ធទី ១** បង្ហាញពីឯកសារគោលនយោបាយ ច្បាប់ បទដ្ឋានគតិយុត្តិ និងក្រឹត្យនានា ពាក់ព័ន្ធជាមួយនឹងនគរូបនីយកម្ម ការរៀបចំក្រុង និងការអភិវឌ្ឍក្រុង។

២៤. កម្រិតរដ្ឋបាលផ្សេងៗគ្នារបស់រដ្ឋាភិបាល (ថ្នាក់ជាតិ ខេត្ត ក្រុង និងឃុំ) មានការទទួលខុសត្រូវផ្សេងៗគ្នា ពាក់ព័ន្ធនឹងការរៀបចំក្រុង ការរៀបចំភូមិសាស្ត្រ និងការរៀបចំផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លីនេះ។ តួនាទីផ្សេងៗ កម្រិតលំអិតនៃការរៀបចំផែនការ វដ្តនៃការរៀបចំផែនការ និងដំណើរការផ្តល់ការអនុម័ត នៅតាមកម្រិតរដ្ឋបាលទាំងនេះ ត្រូវបានបង្ហាញដោយសង្ខេបក្នុង**តារាង ១.៤**។ បើទោះបីជាមានក្របខ័ណ្ឌសម្រាប់ដំណើរការរៀបចំផែនការក៏ដោយ កង្វះសមត្ថភាព (ថវិកា និងជំនាញបច្ចេកទេស) បង្កជាការរាំងស្ទះដល់ការរៀបចំក្រុង ការរៀបចំភូមិសាស្ត្រ និងការរៀបចំផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លី ជាពិសេស នៅថ្នាក់ខណ្ឌ និងសង្កាត់។ ដោយសារមូលហេតុនេះហើយ ទើបជារឿយៗ ប្លង់គោលតាមវិស័យសម្រាប់ក្រុង ត្រូវបានរៀបចំដោយអ្នកផ្តល់ជំនួយ។

តារាង ១.៤៖ ការពិពណ៌នាអំពីប្រព័ន្ធរៀបចំក្រុង ប្រព័ន្ធរៀបចំភូមិសាស្រ្ត និងប្រព័ន្ធរៀបចំផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លី នៅតាមកម្រិតរដ្ឋបាលនានា

កម្រិត	ពិពណ៌នាអំពីផែនការ
ថ្នាក់ជាតិ/ភូមិភាគ	រៀបចំដោយគណៈកម្មាធិការជាតិគ្រប់គ្រងដែនដី និងនគរូបនីយកម្ម ដែលត្រូវបានបង្កើតឡើងដោយព្រះរាជក្រឹត្យ ក្រោមការដឹកនាំរបស់ក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់។ នឹងត្រូវអនុម័ត ដោយព្រះរាជក្រឹត្យ។ ផែនការនេះនឹងត្រូវមានចក្ខុវិស័យយ៉ាងហោចណាស់រយៈពេល ២០ ឆ្នាំ ហើយនឹងត្រូវកែសម្រួល ១០ ឆ្នាំក្រោយ (ឬអាចឆាប់ជាងនេះ) តាមរយៈការស្នើសុំរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល។
ថ្នាក់រាជធានី/ខេត្ត	រៀបចំដោយគណៈកម្មាធិការគ្រប់គ្រងដែនដី និងនគរូបនីយកម្ម ថ្នាក់រាជធានីខេត្តដែលត្រូវបានបង្កើតឡើងដោយអនុក្រឹត្យ ក្រោមការសម្របសម្រួលពីក្រុមប្រឹក្សារាជធានីខេត្ត និងមានការឯកភាពពី គណៈកម្មាធិការជាតិគ្រប់គ្រងដែនដី និងនគរូបនីយកម្ម។ ផែនការនេះត្រូវមានចក្ខុវិស័យ សម្រាប់រយៈពេលយ៉ាងហោចណាស់ ២០ ឆ្នាំ និងអាចកែសម្រួលរៀងរាល់ ៥ ឆ្នាំម្តង។
ថ្នាក់ក្រុង/ស្រុក/ខណ្ឌ	រៀបចំដោយគណៈកម្មាធិការគ្រប់គ្រងដែនដី និងនគរូបនីយកម្ម ថ្នាក់ក្រុង/ស្រុក/*ខណ្ឌ* ដែលត្រូវបានបង្កើតឡើងដោយអនុក្រឹត្យ ដោយត្រូវមានការយល់ព្រមពីក្រុមប្រឹក្សារាជធានីខេត្ត និងអនុម័តដោយប្រធានគណៈកម្មាធិការជាតិគ្រប់គ្រងដែនដី និងនគរូបនីយ-កម្ម។ ផែនការនេះត្រូវមានចក្ខុវិស័យ សម្រាប់រយៈពេលយ៉ាងហោចណាស់ ១៥ ឆ្នាំ និងអាចកែសម្រួលរៀងរាល់ ៥ ឆ្នាំម្តង។
ឃុំ/សង្កាត់	រៀបចំដោយក្រុមប្រឹក្សាឃុំ/*សង្កាត់* ដោយមានការសម្របសម្រួល និងការគាំទ្របច្ចេកទេសពីគណៈកម្មាធិការគ្រប់គ្រងដែនដី និងនគរូបនីយកម្ម ថ្នាក់ក្រុង/ស្រុក/*ខណ្ឌ*។ ផែនការនេះត្រូវអនុម័តដោយក្រុមប្រឹក្សារាជធានីខេត្ត តាមរយៈគណៈកម្មាធិការគ្រប់គ្រងដែនដី និងនគរូបនីយកម្ម ថ្នាក់រាជធានីខេត្ត។ ផែនការនេះត្រូវមានចក្ខុវិស័យរយៈពេល ១០ ទៅ ១៥ ឆ្នាំ និងអាចកែសម្រួលរៀងរាល់ ៥ ឆ្នាំម្តង ឬទៅតាមតម្រូវការនៃការអភិវឌ្ឍមូលដ្ឋាន និងកម្មវិធីវិនិយោគឃុំ/*សង្កាត់*។

២៥. **ថ្នាក់ជាតិ ៖** នៅថ្នាក់ជាតិ នាពេលបច្ចុប្បន្ននេះ ក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ ពុំមានគោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍ក្រុងជាក់លាក់នោះទេ ប៉ុន្តែ បញ្ហាគោលនយោបាយក្រុងសំខាន់ៗត្រូវបានដាក់បញ្ចូលទៅក្នុងឯកសារផ្សេងៗ។ ជាការឆ្លើយតបបន្ទាន់ចំពោះបញ្ហាប្រឈមជុំវិញការអភិវឌ្ឍ និងការពង្រីកទីក្រុង ក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់បានរៀបចំក្របខ័ណ្ឌយុទ្ធសាស្រ្តជាតិស្តីពីការអភិវឌ្ឍក្រុង (សេចក្តីព្រាងបានទទួលការអនុម័តកាលពីខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ២០១៥) ស្របតាមយុទ្ធសាស្រ្តចតុកោណដំណាក់កាលទី ៣ និងអនុវត្តស្របតាមផែនការយុទ្ធសាស្រ្តអភិវឌ្ឍន៍ជាតិ។ ការអនុម័តលើយុទ្ធសាស្រ្តនេះ គឺមានគោលបំណងជួយ និងផ្តល់ការគាំទ្រដល់អ្នកធ្វើសេចក្តីសម្រេចចិត្ត អ្នកជំនាញ អ្នកពាក់ព័ន្ធផ្សេងទៀត និងសាធារណជនទូទៅ តាមរយៈការផ្តល់ការតម្រង់ទិស និងការគាំទ្រដល់ការអភិវឌ្ឍក្រុង និងដំណើរការនៃការអភិវឌ្ឍក្រុងនៅថ្នាក់ជាតិ និងថ្នាក់ក្រោមជាតិ ក្រោមបរិបទកំណែទម្រង់វិមជ្ឈការ និងវិសហមជ្ឈការរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា។[9]

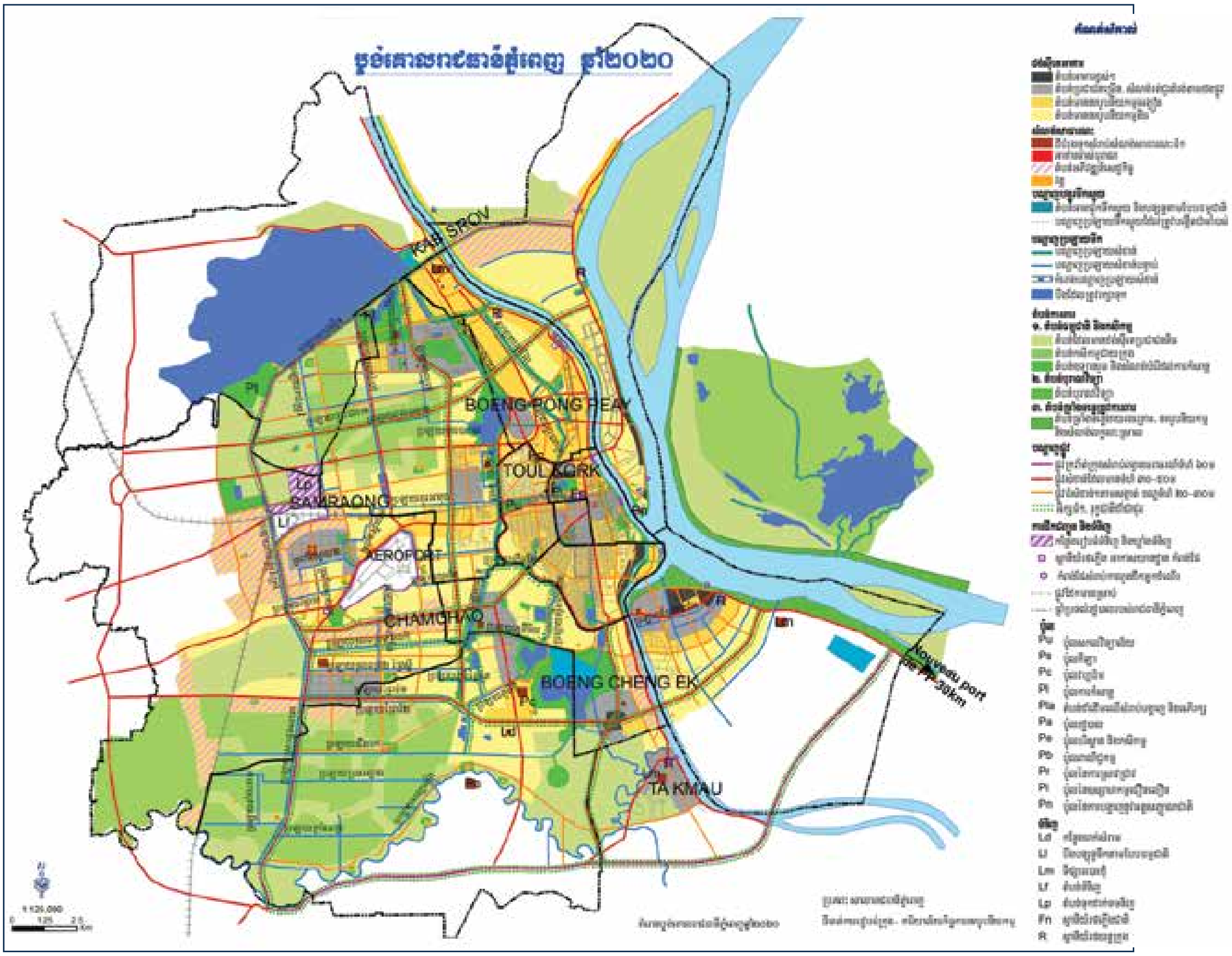
២៦. ក្របខ័ណ្ឌយុទ្ធសាស្រ្តជាតិស្តីពីការអភិវឌ្ឍក្រុង មានទិសដៅស្របគ្នាជាមួយនឹងយុទ្ធសាស្រ្តចតុកោណដំណាក់កាលទី ៣ ដែលបានដាក់ចេញនូវអាទិភាពជាច្រើន សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍ និងការពង្រីកទីក្រុង ដូចជា កាត់បន្ថយចំណាយសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូន បង្កើនភាពអាចជឿទុកចិត្តបាន និងប្រសិទ្ធភាព បង្កើនភាពប្រកួតប្រជែង បង្កើនការវិនិយោគលើ

9 សេចក្តីព្រាងក្របខ័ណ្ឌយុទ្ធសាស្រ្តជាតិស្តីពីការអភិវឌ្ឍក្រុង ក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ ឆ្នាំ ២០១៥។

ពាណិជ្ជកម្ម (ការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច និងឧស្សាហកម្ម) និងគ្រប់គ្រងបញ្ហាបរិស្ថាន និងបញ្ហានៃការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ ដើម្បីសម្រេចឱ្យបាននូវកំណើនសេដ្ឋកិច្ចប្រកបដោយចីរភាព។ ផែនការយុទ្ធសាស្រ្តអភិវឌ្ឍន៍ជាតិ ២០១៤-២០១៨ ក៏ទទួលស្គាល់ផងដែរពីភាពបន្ទាន់ក្នុងការឆ្លើយតបចំពោះបញ្ហាប្រឈមជុំវិញការអភិវឌ្ឍ និងការពង្រីកទីក្រុង និងបានលើកឡើងថា ក្នុងរយៈពេល ៥ ឆ្នាំនៃផែនការយុទ្ធសាស្រ្តអភិវឌ្ឍន៍ជាតិនេះ រដ្ឋាភិបាលមានបំណងពង្រឹងការងារកំណែទម្រង់ដីធ្លី តាមរយៈការផ្ដោតការយកចិត្តទុកដាក់លើការពង្រឹងការគ្រប់គ្រង ការរៀបចំ ការប្រើប្រាស់ និងការបែងចែកដីធ្លី។ ដើម្បីសម្រេចគោលបំណងនៃការអភិវឌ្ឍក្រុងដែលត្រូវបានកំណត់ជាអាទិភាព ដូចដែលត្រូវបានដាក់ចេញក្នុងយុទ្ធសាស្រ្តចតុកោណដំណាក់កាលទី ៣ និងផែនការយុទ្ធសាស្រ្តអភិវឌ្ឍន៍ជាតិ ក្របខ័ណ្ឌយុទ្ធសាស្រ្តជាតិស្ដីពីការអភិវឌ្ឍក្រុង បានដាក់ចេញនូវយុទ្ធសាស្រ្ត និងក្របខ័ណ្ឌជម្រុញការអនុវត្តគោលនយោបាយដីធ្លីគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ តាមរយៈ "សៀវភៅសដីធ្លី" និងការរៀបចំ "ច្បាប់ស្ដីពីការរៀបចំដែនដី និងនគរូបនីយកម្ម"។

២៧. **ថ្នាក់ក្រោមជាតិ (កម្រិតក្រុង)៖** នៅកម្រិតក្រុង អនុក្រឹត្យលេខ ១៨១ ចុះថ្ងៃទី ២៣ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ២០១៥ គាំទ្រដល់ *"ការអនុវត្តប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដីធ្លីក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ"* សម្រាប់ឆ្នាំគោលដៅ ២០៣៥ (ដែលចាប់ពីអំណេះតទៅហៅថា ផែនការមេឆ្នាំ ២០៣៥ របស់ទីក្រុងភ្នំពេញ)។ ផែនការ ដែលត្រូវបានព្រាងឡើងជាមួយនឹងជំនួយពីការិយាល័យកិច្ចការទីក្រុងរបស់ប្រទេសបារាំង គឺជាឯកសារកម្រិតយុទ្ធសាស្រ្តទូលំទូលាយ ដែលមានការបង្កើតជាផែនទីស្ដីពីការប្រើប្រាស់ដីធ្លីដែលមានលក្ខណៈទូលំទូលាយ (**រូបភាព ១.១៣**) ផងដែរ។ អាទិភាព ដែលត្រូវបានដាក់ចេញក្នុងប្លង់គោលនេះ មានបង្ហាញក្នុង **ប្រអប់ទី ១ នៃឧបសម្ព័ន្ធ**។

រូបភាព ១.១៣៖ ប្លង់គោលរាជធានីភ្នំពេញ ២០៣៥ (ប្លង់ប្រើប្រាស់ដីធ្លី)



ប្រភព៖ សេចក្ដីព្រាងក្របខ័ណ្ឌយុទ្ធសាស្រ្តជាតិស្ដីពីការអភិវឌ្ឍក្រុង ក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ ឆ្នាំ ២០១៥

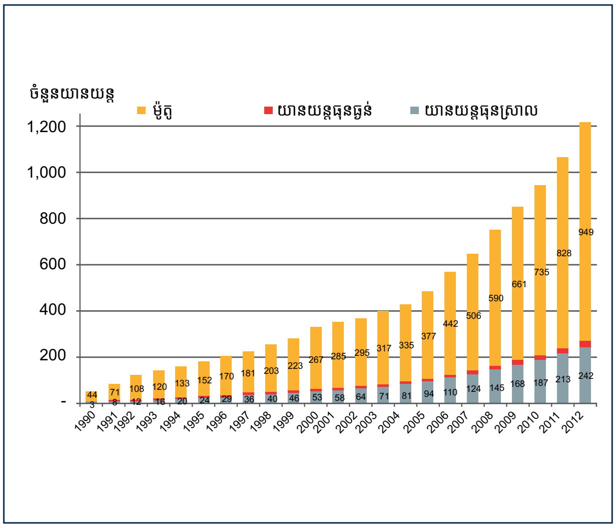
១.៦ ស្ថានភាពនៃការផ្តល់សេវាក្នុងទីក្រុង និងបញ្ហាប្រឈមសំខាន់ៗក្នុងទីក្រុង

១.៦.១ ការដឹកជញ្ជូនក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ

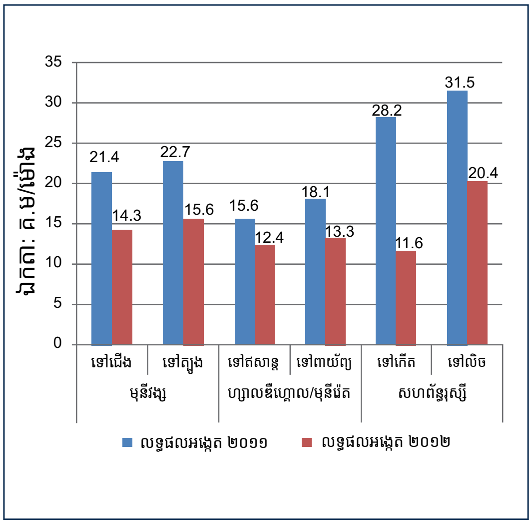
២៨. កំណើនយានយន្តដ៏ឆាប់រហ័ស កើតឡើងទន្ទឹមគ្នានឹងការអភិវឌ្ឍ និងការពង្រីកខ្លួនយ៉ាងឆាប់រហ័សរបស់រាជធានីភ្នំពេញដែរ។ ចន្លោះពីឆ្នាំ ១៩៩០ ដល់ ២០១២ ចំនួនយានយន្តធុនស្រាល និងធុនធ្ងន់ដែលបានចុះបញ្ជី បានកើនឡើងពី ៤០០០ គ្រឿង ដល់ ២៦៨០០០ គ្រឿង ហើយចំនួនទោចក្រយានយន្តបានកើនឡើងពី ៤៤០០០ គ្រឿង ដល់ ៩៥១០០០ គ្រឿង (**រូបភាព ១.១៤**)។[10] កំណើននេះនាំឱ្យមានការកើនឡើងនូវបញ្ហាកកស្ទះចរាចរណ៍ ទូទាំងទីក្រុងទាំងមូល។ លទ្ធផលពីការអង្កេតចរាចរណ៍ ដែលធ្វើឡើងដោយ JICA ក្នុងឆ្នាំ ២០០១ និង ២០១២ បង្ហាញថា ល្បឿននៃការធ្វើដំណើរតាមមហាវិថីធំៗ ក្នុងទីក្រុង បានថយចុះពី ២២,៩ គីឡូម៉ែត្រ/ម៉ោង ជាមធ្យម ក្នុងឆ្នាំ ២០០១ មកនៅត្រឹម ១៤,៦ គីឡូម៉ែត្រ/ម៉ោង (**រូបភាព ១.១៥**)។

២៩. បើទោះបីជាពុំមានប្លង់គោលក្រុងលំអិត (ឬប្លង់ប្រើប្រាស់ដីធ្លី) សម្រាប់ទីក្រុងភ្នំពេញក៏ដោយ ផែនការគោលស្តីពីប្រព័ន្ធគមនាគមន៍ក្រុង ដែលរៀបចំរួចរាល់កាលពីឆ្នាំ ២០១៤ លើកស្នើឱ្យមានការអនុវត្តអន្តរាគមន៍ចម្រុះដោយផ្តោតលើផ្លូវថ្នល់ ការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ និងមធ្យោបាយធ្វើដំណើរសាធារណៈ ហើយអ្នកផ្តល់ជំនួយជាច្រើនកំពុងធ្វើការសិក្សា ឬអនុវត្តសមាសភាគផ្សេងៗនៃយុទ្ធសាស្ត្រនេះ (**ប្រអប់ ១.១**)។

រូបភាព ១.១៤៖ កំណើនយានយន្តក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ចន្លោះពីឆ្នាំ ១៩៩០ដល់ ២០១២



រូបភាព ១.១៥៖ ការប្រែប្រួលល្បឿននៃការធ្វើដំណើរ ចន្លោះពីឆ្នាំ ២០០១ ដល់ ២០១២



ប្រភព៖ JICA, 2014. គម្រោងរៀបចំផែនការគោលស្តីពីប្រព័ន្ធគមនាគមន៍គ្រប់ជ្រុងជ្រោយសម្រាប់រាជធានីភ្នំពេញ

10 JICA, 2014. គម្រោងរៀបចំផែនការគោលស្តីពីប្រព័ន្ធគមនាគមន៍គ្រប់ជ្រុងជ្រោយសម្រាប់រាជធានីភ្នំពេញ។ រូបភាពនេះបង្ហាញពីចំនួនសរុប និងពុំបានគិតបញ្ចូលចំនួនឡានដែលចោលឡើយ។

ប្រអប់ ១.១៖ ផែនការគោលស្តីពីប្រព័ន្ធគមនាគមន៍រាជធានីភ្នំពេញ រៀបចំដោយ JICA

ផែនការគោលស្តីពីប្រព័ន្ធគមនាគមន៍រាជធានីភ្នំពេញ ដែលត្រូវបានរៀបចំឡើង ក្រោមជំនួយរបស់ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិជប៉ុន (JICA) គឺជាផែនការគោលវិស័យគមនាគមន៍គ្រប់ជ្រុងជ្រោយ ដោយយកឆ្នាំ ២០៣៥ ធ្វើជាឆ្នាំគោលដៅ។ នេះគឺជាផែនការគមនាគមន៍ក្រុងលើកទី ៣ សម្រាប់រាជធានីភ្នំពេញ ដែលរៀបចំក្រោមជំនួយរបស់ JICA ដោយផែនការទីមួយមានឈ្មោះថា *ផែនការគោលគមនាគមន៍រាជធានីភ្នំពេញឆ្នាំ ២០០១* (ដោយយកឆ្នាំ ២០១៥ ជាឆ្នាំគោលដៅ) បន្ទាប់មកគឺ*គម្រោងកែលំអប្រព័ន្ធគមនាគមន៍រាជធានីភ្នំពេញ (២០០៧-២០១០)*។

ផែនការគោលស្តីពីប្រព័ន្ធគមនាគមន៍រាជធានីភ្នំពេញ បានធ្វើការវិភាគលំអិតលើស្ថានភាព និងបញ្ហាប្រឈមជុំវិញប្រព័ន្ធគមនាគមន៍ក្នុងទីក្រុងបច្ចុប្បន្ន ដូចជា ការវាយតម្លៃលើបណ្តាញផ្លូវ ការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ មធ្យោបាយធ្វើដំណើរសាធារណៈ ក្របខ័ណ្ឌគតិយុត្តិ ។ល។ លើសពីនេះ ផែនការគោលស្តីពីប្រព័ន្ធគមនាគមន៍រាជធានីភ្នំពេញនេះក៏បានបញ្ចូលម៉ូដែលនៃការដឹកជញ្ជូនមួយ ដែលរៀបចំឡើងផ្អែកទៅតាមទិន្នន័យបឋម ដែលប្រមូលបានពីការអង្កេតសម្ភាសតាមផ្ទះ (ចំណុចចេញដំណើរគោលដៅនៃការធ្វើដំណើរ ប្រភេទមធ្យោបាយ និងមូលហេតុ) ការអង្កេតរាប់យានយន្តដែលធ្វើចរាចរណ៍ និងគំរូបណ្តាញគមនាគមន៍គោល។ ផ្អែកតាមនិន្នាការសង្គមសេដ្ឋកិច្ច និងនិន្នាការនៃការប្រើប្រាស់ដីធ្លីក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ សេណារីយ៉ូអភិវឌ្ឍន៍ប្រព័ន្ធគមនាគមន៍ក្នុងទីក្រុងជាច្រើនសម្រាប់ឆ្នាំ ២០៣៥ ត្រូវបានរៀបចំឡើង ដោយប្រើប្រាស់ម៉ូដែលនៃការដឹកជញ្ជូននេះ។

នៅផ្នែកចុងក្រោយនៃផែនការគោលស្តីពីប្រព័ន្ធគមនាគមន៍រាជធានីភ្នំពេញ មានបង្ហាញពីអនុសាសន៍ស្តីពីគម្រោង ការសិក្សាបុរេសមិទ្ធិលទ្ធភាពសម្រាប់គម្រោងជាអាទិភាព និងការវិភាគហិរញ្ញវត្ថុ និងសេដ្ឋកិច្ច សម្រាប់គម្រោងជាអាទិភាព។ អនុសាសន៍នានារួមមាន ការផ្លាស់ទៅប្រើប្រាស់មធ្យោបាយធ្វើដំណើរសាធារណៈ (រថភ្លើង BRT និងរថយន្តក្រុងសាធារណៈ) ការបញ្ចប់បណ្តាញផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុង ការកែលំអការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ (ដូចជា ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍បែបទំនើប ប្រព័ន្ធចំណត និងបរិស្ថានប្រកបដោយគុណភាពខ្ពស់សម្រាប់ថ្មើរជើង) និងការកសាងសមត្ថភាពស្ថាប័ន។ គម្រោងជាច្រើន ដែលត្រូវបានកំណត់ក្នុងផែនការគោលស្តីពីប្រព័ន្ធគមនាគមន៍រាជធានីភ្នំពេញនេះ ដូចជា គម្រោងកែលំអរថយន្តក្រុងសាធារណៈ និងគម្រោងទំនើបកម្មការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ កំពុងស្ថិតក្នុងដំណាក់កាលអនុវត្ត ខណៈពេលដែលគម្រោងផ្សេងទៀត ដូចជា Automated Guideway Transit (AGT) ឬ "រថភ្លើងអាកាស" ដែលភ្ជាប់អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញ ជាមួយនឹងតំបន់កណ្តាលក្រុង កំពុងស្ថិតក្រោមដំណាក់កាលសិក្សាពីសមិទ្ធិលទ្ធភាព។ លើសពីនេះ JICA ក៏បានធានាឱ្យមានការចូលរួមពីអ្នកពាក់ព័ន្ធ ក្នុងដំណើរការរៀបចំផែនការគោលនេះផងដែរ។

ប្រភព៖ JICA, 2014. គម្រោងរៀបចំផែនការគោលស្តីពីប្រព័ន្ធគមនាគមន៍គ្រប់ជ្រុងជ្រោយសម្រាប់រាជធានីភ្នំពេញ

៣០. ***ការគ្រប់គ្រងផ្លូវថ្នល់ និងចរាចរណ៍៖*** បណ្ដាញផ្លូវថ្នល់របស់រាជធានីភ្នំពេញ មានផ្លូវធំៗជាច្រើន ចេញពីតំបន់កណ្ដាលក្រុង (ដូចជា មហាវិថីមុនីវង្ស នរោត្តម សហព័ន្ធរុស្ស៊ី ឆាលដឺហ្គោល និងមុនីរ៉េត) និងផ្លូវក្រវ៉ាត់ (ដូចជា មហាវិថីសីហនុ ម៉ៅសេទុង ផ្លូវក្នុងក្រុង និងផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រៅក្រុង ជាដើម)។ ផ្លូវធំៗទាំងនេះភ្ជាប់ទៅកាន់ផ្លូវជាតិលេខ ១ លេខ ២ លេខ ៣ លេខ ៤ លេខ ៥ និងលេខ ៦ នៅតំបន់ជាយក្រុង។ ផ្លូវក្រាលកៅស៊ូក្នុងខណ្ឌ កណ្ដាលក្រុងទាំង ៤ គឺ ៩៤% ខណៈពេលដែលផ្លូវក្រាលកៅស៊ូមានត្រឹមតែ ២៧% ប៉ុណ្ណោះ នៅតំបន់ជាយក្រុង។ កំណាត់ផ្លូវដែលនៅសេសសល់ជាច្រើន ក៏ដូចជាការងារជួសជុលកែលំអផ្លូវ (ដូចជា ក្រាលកៅស៊ូ និងពង្រីកផ្លូវ) ដែលចាំបាច់ត្រូវធ្វើ ត្រូវបានកំណត់ក្នុងផែនការគោលស្ដីពីប្រព័ន្ធគមនាគមន៍របស់ JICA (ឆ្នាំ ២០០១ និង ២០១៤)[11] ហើយកំពុងអនុវត្តដោយក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងមន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន។ លើសពីនេះ ផ្លូវវាងក្រុងថ្មី ដើម្បីសម្រួលការកកស្ទះចរាចរណ៍ ក៏កំពុងត្រូវបានសាងសង់ឡើងផងដែរ ក្រោមថវិកាពីប្រទេសចិន។

៣១. នៅពេលដែលគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍លំនៅដ្ឋានថ្មីៗនៅតំបន់ជាយក្រុងបញ្ចប់ គេរំពឹងថានឹងមានការកកស្ទះចរាចរណ៍បន្ថែមទៀត។ សមត្ថភាពរបស់ផ្លូវជាតិធំៗចូលមកក្នុងទីក្រុងនឹងមិនអាចបំពេញទៅតាមបរិមាណចរាចរណ៍ថ្មី ពីផ្លូវដែលភ្ជាប់ទៅតំបន់តូចៗក្នុងទីក្រុងឡើយ ហើយទំនងជានឹងមានកន្លែងកកស្ទះចរាចរណ៍ថ្មីៗបន្ថែមទៀតជាមិនខាន។ លើសពីនេះ ផ្លូវតាមជាយក្រុងជាច្រើននៅមិនទាន់បានក្រាលកៅស៊ូ និងពុំមានប្រព័ន្ធលូបង្ហូរទឹកភ្លៀងឱ្យបានត្រឹមត្រូវ ហើយត្រូវការកែលំអ នៅពេលដែលបរិមាណចរាចរណ៍មានការកើនឡើង។

៣២. ចំនួនគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ក៏មានការកើនឡើងព្រមគ្នាជាមួយនឹងកំណើនកម្មសិទ្ធិយានយន្តផងដែរ។ ខណៈពេលដែលគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ជាច្រើននៅទីក្រុងភ្នំពេញបង្កឡើងដោយកំហុសមនុស្ស និងឥរិយាបថបើកបរគ្មានសុវត្ថិភាព ដូចជាការបើកបរស្រវឹង និងលើសល្បឿនកំណត់ ការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍នៅមានកម្រិតខ្សោយ ការពង្រឹងការអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍នៅមានកម្រិតទាប និងកង្វះការអប់រំអ្នកបើកបរ ជាកត្តាដែលរួមចំណែកនាំឱ្យស្ថានភាពមិនល្អបែបនេះ។ គិតត្រឹមខែ មករា ឆ្នាំ ២០១៣ មានប្រសព្វផ្លូវចំនួន ៦៩ ដែលមានភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍មានកំណត់ពេលវេលា។ ភ្លើងសញ្ញាចរាចរណ៍បន្ថែម និងប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍បែបទំនើបត្រូវបានដំឡើង ក្រោមជំនួយរបស់ JICA និងប្រទេសចិន។

៣៣. ***មធ្យោបាយធ្វើដំណើរសាធារណៈ៖*** ការផ្ដល់មធ្យោបាយធ្វើដំណើរសាធារណៈជាជម្រើស ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ កន្លងមក ពុំមានប្រសិទ្ធភាពឡើយ។ ការអង្កេតលើការធ្វើដំណើរ ដែល JICA បានធ្វើ កាលពីឆ្នាំ ២០១២ បង្ហាញថា មធ្យោបាយធ្វើដំណើរពេញនិយមជាងគេក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញគឺទោចក្រយានយន្ត (៥២%) បន្ទាប់មកគឺថ្មើរជើង (២៤%) មធ្យោបាយធ្វើដំណើរពិសេស (paratransit) (១៤%) និងរថយន្ត (១០%)។ JICA ធ្លាប់បានចូលរួមពាក់ព័ន្ធស៊ីជម្រៅជាមួយនឹងវិស័យរថយន្តក្រុង សាធារណៈ ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ។ ជាផ្នែកមួយនៃផែនការប្រព័ន្ធគមនាគមន៍គ្រប់ជ្រុងជ្រោយសម្រាប់ទីក្រុងភ្នំពេញ JICA បានអនុវត្តសាកល្បងសេវារថយន្តក្រុងសាធារណៈលើផ្លូវប្រវែង ៨,៥ គីឡូម៉ែត្រ ក្នុងឆ្នាំ ២០០១ ជាការពិសោធន៍ធ្វើតេស្តលើភាពអាចប្រើប្រាស់បាន និងការទទួលយកសេវានេះ។ ក្នុងឆ្នាំ ២០១៤ ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន សាលារាជធានីភ្នំពេញ និង JICA បានសាកល្បងបណ្ដាញរថយន្តក្រុងសាធារណៈតាមបណ្ដោយផ្លូវចំនួន ៣ (ប្រវែងសរុប ៥៤ គីឡូម៉ែត្រ) ប៉ុន្តែបើទោះបីជាមានការចាប់អារម្មណ៍ខ្លាំងពីសាធារណជនក្នុងខែដំបូងក៏ដោយ ចំនួនអ្នកធ្វើដំណើរដែលនៅបន្តប្រើប្រាស់សេវានេះ មានកម្រិតទាប ដោយសារតែស្ថានភាពចរាចរណ៍មិនល្អ កាលវិភាគមិនអាចទទួលយកបាន ហើយរថយន្តក្រុងដែលប្រើប្រាស់មានគុណភាពទាប។

11 JICA, 2014. គម្រោងរៀបចំផែនការគោលស្ដីពីប្រព័ន្ធគមនាគមន៍គ្រប់ជ្រុងជ្រោយសម្រាប់រាជធានីភ្នំពេញ។

៣៤. រថយន្តក្រុងសាធារណៈតាមបណ្ដោយផ្លូវទាំងបីនេះ បច្ចុប្បន្ន កំពុងគ្រប់គ្រង និងដំណើរការដោយរដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុង (CBA) ដែលត្រូវបានបង្កើតឡើងដោយ PGC កាលពីឆ្នាំ ២០១៥។ បច្ចុប្បន្ន អ្នកធ្វើដំណើរតាមរថយន្តក្រុងមានប្រមាណជា ៨០០០ នាក់ ក្នុងមួយថ្ងៃ ស្មើនឹង ០,៣% នៃតម្រូវការចរាចរណ៍សរុប។ ខណៈពេលដែលថ្លៃសេវារថយន្តក្រុងត្រូវបានកំណត់ទាបត្រឹម ១៥០០ រៀល/ជើងក៏ដោយ មានអ្នកជិះរថយន្តក្រុងប្រមាណជា ៤០% ប្រើប្រាស់សេវារថយន្តក្រុងដោយមិនគិតថ្លៃ ដូចជា សិស្ស ព្រះសង្ឃ ចាស់ជរា និងជនពិការ ជាដើម ដែលជាកត្តាដាក់កំហិតលើនិរន្តរភាពហិរញ្ញវត្ថុរបស់សេវានេះ។ បច្ចុប្បន្ននេះ ចំនួនរថយន្តក្រុងសាធារណៈសរុបមានប្រមាណជា ១០០ គ្រឿង ប៉ុន្តែការប្រើប្រាស់រថយន្តទាំងនេះមានកម្រិតទាបត្រឹម ៨០% ដោយសារតែរថយន្តក្រុងដែលប្រើហើយទាំងនេះត្រូវការការជួសជុលថែទាំញឹកញាប់។ ចំនួនអ្នកជិះតិច ឧបត្ថម្ភធនពុំមាននិរន្តរភាព ចំណាយលើបុគ្គលិកខ្ពស់ដោយសារតែបុគ្គលិកមានចំនួនច្រើនលើសពីតម្រូវការ និងការផ្ដល់ប្រាក់បៀវត្សរ៍ខ្ពស់ និងជំនាញធ្វើធុរកិច្ចខ្សោយ ធ្វើឱ្យសេវារថយន្តក្រុងសាធារណៈក្លាយជាបន្ទុកហិរញ្ញវត្ថុ និងប្រតិបត្តិការសម្រាប់ទីក្រុងវិញ ហើយជួបការខាតបង់ ១,២ លានដុល្លារ ក្នុងឆ្នាំ ២០១៥។[12]

៣៥. ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាប្រឈមទាំងនេះ គម្រោងកែលំអប្រតិបត្តិការរថយន្តក្រុងសាធារណៈ ដំណាក់កាលទីពីរ កំពុងស្ថិតក្នុងដំណើរការនៃការអនុវត្តដោយ JICA។ គម្រោងនេះ ដែលចាប់ផ្ដើមនៅដើមឆ្នាំ ២០១៧ និងគ្រោងនឹងបញ្ចប់នៅចុងឆ្នាំ ២០២០ នឹងបង្កើនចំនួនរថយន្តក្រុង ១៨០ គ្រឿងទៀត (១០០ គ្រឿងពីប្រទេសចិន និង ៨០ គ្រឿងពីប្រទេសជប៉ុន) ពង្រីកដំណើរការឱ្យបាន ១០ ផ្លូវសរុប (សរុប ១៤៨ គីឡូម៉ែត្រ) ហើយក្នុងពេលជាមួយគ្នា ជួយរដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុងបង្កើនសមត្ថភាពស្ថាប័ន និងគុណភាពសេវាកម្ម។ បញ្ហាប្រឈមជុំវិញការអនុវត្ត ពាក់ព័ន្ធភាគច្រើនជាមួយនឹងបញ្ហាជុំវិញការរកទីតាំងដីសម្រាប់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ (ដូចជា ទីតាំងចំណតរថយន្តក្រុង ជាដើម) និងសកម្មភាពផ្សព្វផ្សាយ ដើម្បីបង្កើនចំនួនអ្នកជិះ។ **រូបភាព ១.១៦** និង**រូបភាព ១.១៧** បង្ហាញពីគន្លងផ្លូវរថយន្តក្រុងដែលកំពុងមាន និងគន្លងផ្លូវដែលស្នើឡើង។

រូបភាព ១.១៦៖ គន្លងផ្លូវរថយន្តក្រុងសាធារណៈបច្ចុប្បន្ន

រូបភាព ១.១៧៖ គន្លងផ្លូវរថយន្តសាធារណៈ ១០ខ្សែដែលស្នើឡើង

JICA, 2016. របាយការណ៍អង្កេតសម្រាប់រៀបចំគម្រោងបង្កើនសមត្ថភាពដឹកជញ្ជូនរថយន្តក្រុងសាធារណៈ ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ

៣៦. ក្រៅតែពីការពង្រីកសេវារថយន្តក្រុងសាធារណៈ អ្នកផ្ដល់ជំនួយ និងវិនិយោគិននានាក៏កំពុងសិក្សាពីជម្រើសមធ្យោបាយធ្វើដំណើរសាធារណៈផ្សេងទៀតផងដែរ។ ទីភ្នាក់ងារអភិវឌ្ឍន៍បារាំង (AFD) បាន និងកំពុងសិក្សាពីលទ្ធភាពបង្កើតប្រព័ន្ធរថយន្តអគ្គិសនី (tram) ទីក្រុង តាមបណ្ដោយមហាវិថីព្រះមុនីវង្សពីទិសខាងជើង ទៅទិសខាងត្បូង។ ដោយមានការសម្របសម្រួលជាមួយនឹងសាលារាជធានីភ្នំពេញ វិនិយោគិនឯកជនមានគម្រោងបង្កើតប្រព័ន្ធតាក់ស៊ីផ្លូវទឹក តាម

12 ផ្អែកតាមការសម្ភាសជាមួយក្រុមអ្នកជំនាញ JICA ឆ្នាំ ២០១៦។ របាយការណ៍អង្កេតសម្រាប់រៀបចំគម្រោងបង្កើនសមត្ថភាពដឹកជញ្ជូនរថយន្តក្រុងសាធារណៈ ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ។

បណ្ដោយទន្លេបាសាក់ ពីតាខ្មៅ ទៅតំបន់កណ្ដាលក្រុង។ JICA បានចាប់ផ្ដើមធ្វើការសិក្សាពីសមិទ្ធិលទ្ធភាពសម្រាប់គម្រោង Automated Guideway Transit (AGT) ឬ “រថភ្លើងអាកាស (sky train)” ដែលភ្ជាប់អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញ ទៅតំបន់កណ្ដាលក្រុង។[13]

៣៧. បណ្ដាញផ្លូវរថភ្លើងចំនួនពីរខ្សែ ក្នុងប្រទេសកម្ពុជា គឺខ្សែខាងជើង និងខ្សែខាងត្បូង ដែលចេញដំណើរពីស្ថានីយ៍ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ បំពេញនាទីជាខ្សែរថភ្លើងសម្រាប់សេវាដឹកជញ្ជូន ទៅប៉ោយប៉ែត (ខ្សែខាងជើង) និងកំពត (ខ្សែខាងត្បូង)។ ការស្ដារឡើងវិញផ្លូវដែកដែលរងការខូចខាតយ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរ កំពុងស្ថិតក្នុងដំណាក់កាលអនុវត្ត ក្រោមមូលនិធិពីធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី (ADB) និងដំណើរការដោយក្រុមហ៊ុនឯកជនមកពីប្រទេសអូស្ត្រាលី។ កាលពីដំបូងៗ មានការចាប់អារម្មណ៍ចង់ប្រើប្រាស់ខ្សែរថភ្លើងទាំងនេះ សម្រាប់ដឹកអ្នកដំណើរ ប៉ុន្តែមិនទាន់មានការសិក្សាលំអិតលើចំណុចនេះនៅឡើយទេ។[14]

៣៨. ***បញ្ហាពាក់ព័ន្ធនឹងការភ្ជាប់ពីចំណុចចេញដំណើរដំបូង ទៅគោលដៅចុងក្រោយ និងផ្លូវសម្រាប់ថ្មើរជើង៖*** ការពុំមានការភ្ជាប់ពីចំណុចចេញដំណើរដំបូង ដល់គោលដៅចុងក្រោយ គឺជាកត្តាចម្បងមួយ ដែលរារាំងមិនឱ្យប្រជាជនប្រើប្រាស់មធ្យោបាយធ្វើដំណើរសាធារណៈ ជាពិសេស បើធៀបជាមួយនឹងភាពងាយស្រួលនៃការប្រើប្រាស់មធ្យោបាយធ្វើដំណើរពីកន្លែងមួយទៅកន្លែងមួយ ដូចជា យានយន្តផ្ទាល់ខ្លួន ទោចក្រយានយន្ត និងជម្រើសផ្សេងទៀត ដូចជា រ៉ឺម៉កកង់បី (ទុកទុក) ជាដើម។ ជាមរតកដែលបន្សល់ទុកពីការអភិវឌ្ឍជំនាន់អាណានិគមបារាំង តំបន់ជាច្រើនក្នុងតំបន់ពាណិជ្ជកម្មកណ្ដាលក្រុងភ្នំពេញមាន ចិញ្ចើមថ្នល់សម្រាប់ថ្មើរជើងធំទូលាយ (ចាប់ពី ២ ដល់ ៣ ម៉ែត្រ តាមផ្លូវក្នុង និង ៥ ម៉ែត្រ តាមផ្លូវធំៗ)។ ប៉ុន្តែ ចិញ្ចើមថ្នល់សម្រាប់ថ្មើរជើងភាគច្រើនត្រូវបានគេប្រើសម្រាប់ចតយានយន្ត និងសម្រាប់សកម្មភាពពាណិជ្ជកម្ម ហើយជារឿយៗ ថ្មើរជើងត្រូវបង្ខំចិត្តដើរលើផ្លូវតែម្ដង (**ប្រអប់ ១.២**)។ លើសពីនេះ ការប្រើប្រាស់ចិញ្ចើមថ្នល់សម្រាប់ថ្មើរជើង សម្រាប់គោលបំណងផ្សេង ក៏នាំឱ្យខូចកម្រាលផ្លូវ និងធ្វើផ្ទៃខាងលើរដេបរដុប ដែលនាំឱ្យថ្មើរជើងពិបាកនឹងដើរ។

ប្រអប់ ១.២៖ ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ននៃចិញ្ចើមថ្នល់សម្រាប់ថ្មើរជើងក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ

ចិញ្ចើមថ្នល់សម្រាប់ថ្មើរជើងក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ ភាគច្រើន ត្រូវបានទុកប្រើប្រាស់ សម្រាប់ចតយានយន្ត និងសម្រាប់សកម្មភាពពាណិជ្ជកម្មផ្សេងៗ។

រូបខាងឆ្វេង៖ ការចតយានយន្ត និងសកម្មភាពពាណិជ្ជកម្មលើចិញ្ចើមថ្នល់សម្រាប់ថ្មើរជើង បង្ខំឱ្យថ្មើរជើងត្រូវដើរលើផ្លូវវិញ។

រូបខាងស្ដាំ៖ ការចតយានយន្តខុសច្បាប់រាំងខ្ទប់ចិញ្ចើមថ្នល់សម្រាប់ថ្មើរជើង និងធ្វើឱ្យខូចកម្រាលផ្លូវ។

ប្រភព៖ លទ្ធផលរកឃើញរបស់ក្រុមការងារ (ថ្ងៃទី ២-១០ ខែ កុម្ភៈ ឆ្នាំ ២០១៧)

13 ផ្អែកតាមការសម្ភាសជាមួយអ្នកពាក់ព័ន្ធនានា ក្នុងកំឡុងពេលចុះបេសកកម្មនេះ (ថ្ងៃទី ៣-១០ ខែ កុម្ភៈ ឆ្នាំ ២០១៧)។

14 ផ្អែកតាមការសម្ភាសជាមួយអ្នកពាក់ព័ន្ធនានា ក្នុងកំឡុងពេលចុះបេសកកម្មនេះ (ថ្ងៃទី ៣-១០ ខែ កុម្ភៈ ឆ្នាំ ២០១៧)។

៣៩. ខណៈពេលដែលកង្វះការពង្រឹងការអនុវត្តច្បាប់ចរាចរណ៍ និងបទបញ្ញត្តិស្ដីពីការចតយានយន្ដ គឺជាកត្ដាធំមួយ ដែលនាំឱ្យគេប្រើចិញ្ចើមថ្នល់ថ្មើរជើង សម្រាប់គោលបំណងផ្សេង ការខ្វះកន្លែងសម្រាប់ចតយានយន្ដ រឹតតែបន្ថែមទំងន់ដល់បញ្ហានេះថែមទៀត។ ក្នុងតំបន់ពាណិជ្ជកម្មកណ្ដាលក្រុងភ្នំពេញ បច្ចុប្បន្ន នៅខ្វះកន្លែងចតយានយន្ដ ១២០០០ កន្លែង សម្រាប់ទោចក្រយានយន្ដ និង ៦០០០ កន្លែងទៀត សម្រាប់រថយន្ដ។[15] បច្ចុប្បន្ន វិទ្យាស្ថានអភិវឌ្ឍន៍បៃតងសកល (GGGI) កំពុងធ្វើការសិក្សាពីបញ្ហាចំណតយានយន្ដក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ ដើម្បីបន្ដកំណត់ពីស្ថានភាព និងបញ្ហាប្រឈមបច្ចុប្បន្ន។

៤០. ដោយសារតែខ្វះកន្លែងបរិស្ថានដែលអំណោយផលសម្រាប់ថ្មើរជើង ការប្រើប្រាស់យានយន្ដផ្ទាល់ខ្លួន នៅតែពេញនិយមខ្លាំង ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ។ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធបង្កភាពងាយស្រួលសម្រាប់ថ្មើរជើង (ទំហំធំគ្រប់គ្រាន់ ផ្ទៃខាងលើរាបស្មើ មានគំនូសឆ្លងថ្នល់សមស្របតាមផ្លូវប្រសព្វ) សុវត្ថិភាព (ភ្លើងបំភ្លឺផ្លូវ និងការចែកចំណែកផ្លូវបានត្រឹមត្រូវ) សោភណ្ឌភាព (ភាពស្អាត និងសញ្ញាចរាចរណ៍) សុទ្ធតែជាកត្ដាដែលរួមចំណែកបង្កើតបរិយាកាសទាក់ទាញសម្រាប់ថ្មើរជើង ដែលមានសារៈសំខាន់ សម្រាប់ប្រជាពលរដ្ឋដែលរស់នៅក្នុងទីក្រុងផង និងសម្រាប់ទេសចរបរទេសផង។

១.៦.២ ប្រព័ន្ធលូរំដោះទឹកភ្លៀង និងការការពារទឹកជំនន់ ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ

៤១. មានទីតាំងនៅតាមបណ្ដោយទន្លេសាប ទន្លេមេគង្គ និងទន្លេបាសាក់ ទីក្រុងភ្នំពេញ និងតំបន់ជុំវិញ សម្បូរដោយវាលទំនាបដីល្បាប់។ ដូចតំបន់ផ្សេងទៀតក្នុងប្រទេសកម្ពុជាដែរ ទីក្រុងភ្នំពេញងាយរងទឹកជំនន់ ពោលគឺជាជំនន់ទឹកភ្លៀងផង និងទឹកជំនន់តាមរដូវជាទ្រង់ទ្រាយធំផង។ ការខ្វះប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងលូរំដោះទឹកភ្លៀងគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ ធ្វើឱ្យផលប៉ះពាល់ដែលកើតឡើងដោយសារគ្រោះទឹកជំនន់ទាំងនេះ កាន់តែមានសភាពធ្ងន់ធ្ងរ។ កាលពីឆ្នាំ ២០១១ និង ២០១៣ ទីក្រុងភ្នំពេញជួបប្រទះនឹងគ្រោះទឹកជំនន់ធ្ងន់ធ្ងរ ដែលបង្កឡើងដោយសារភ្លៀងធ្លាក់រដូវមុស្សុងច្រើនខុសធម្មតា ការកើតព្យុះទីហ្វុងជាបន្ដបន្ទាប់ និងការឡើងកម្ពស់ទឹកទន្លេមេគង្គ បង្កផលប៉ះពាល់ដល់ប្រជាពលរដ្ឋ ១៧០០០ គ្រួសារ ក្នុងគ្រោះទឹកជំនន់ឆ្នាំ ២០១១ និងជាង ៣៥០០ គ្រួសារ ក្នុងគ្រោះទឹកជំនន់ឆ្នាំ ២០១៣។

៤២. ទីក្រុងភ្នំពេញប្រើប្រាស់បណ្ដាញលូរំដោះទឹកភ្លៀងបញ្ចូលគ្នាជាមួយនឹងបណ្ដាញលូទឹកស្អុយ ដែលពុំអាចបំពេញទៅនឹងតម្រូវការបច្ចុប្បន្នបានឡើយ។ ការចាក់ដីលុបបឹងធម្មជាតិ ទន្លេ និងស្ទឹង ដើម្បីបង្កើតកន្លែងសាងសង់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងធ្វើការអភិវឌ្ឍថ្មីៗ បានកាត់បន្ថយលទ្ធភាពពឹងផ្អែកលើប្រព័ន្ធធម្មជាតិ សម្រាប់ជួយរំដោះទឹកភ្លៀងចេញពីទីក្រុងនេះ។ ចាប់តាំងពីឆ្នាំ ១៩៩៨ មក ជំនួយឥតសំណងរបស់ JICA (ដំណាក់កាលទី ១ ទី ២ និងទី ៣) ក៏ដូចជាគម្រោងកម្ចីរបស់ ADB (២០០០-២០០៣) បានជួយដោះស្រាយបញ្ហាទឹកជំនន់ នៅតំបន់កណ្ដាលក្រុងដែលមានមនុស្សរស់នៅកកកុញច្រើន។ មានការកែលំអប្រព័ន្ធ និងបច្ចេកវិទ្យារំដោះទឹកភ្លៀងគួរឱ្យកត់សម្គាល់ សម្រាប់ខណ្ឌកណ្ដាលក្រុងចំនួន ៤ (ដូចជា មានការបង្កើតបណ្ដាញប្រលាយលូរំដោះទឹកភ្លៀង កន្លែងបង្ហូរភក់ចេញ ស្ថានីយបូម និងបឹងទុកទឹកជាដើម) និងមានប្រព័ន្ធការពារទឹកជំនន់ តាមរយៈការសាងសង់ទំនប់ជាច្រើន។

៤៣. ផ្ទុយទៅវិញ បច្ចុប្បន្ន *ខណ្ឌ* ជាយក្រុងចំនួន ៨ និងតំបន់ដែលនៅជិតនោះ នៅខ្វះប្រព័ន្ធលូរំដោះទឹកភ្លៀង និងប្រព័ន្ធការពារទឹកជំនន់គ្រប់ជ្រុងជ្រោយ ហើយនៅតែងាយរងទឹកជំនន់ដែលកើតឡើងកាន់តែញឹកញាប់ជាងមុន។ លើសពីនេះ ការអភិវឌ្ឍយ៉ាងឆាប់រហ័សនូវទីក្រុងរណបធំៗ នៅតំបន់ជុំវិញក្រុង ក៏បង្កឱ្យមានបញ្ហាប្រឈមបន្ថែមទៀតផងដែរ។ មានការរៀបចំផែនការ ឬសាងសង់ប្រព័ន្ធលូរំដោះទឹកភ្លៀង តាមទីក្រុងរណបទាំងនេះឱ្យបានសមស្រប ទៅតាមស្ដង់ដាររួមតែមួយនោះទេ។ ខណៈពេលដែលអនុក្រឹត្យលេខ ៨៦ ស្ដីពីលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ និងក្រមបរិស្ថាន និងធនធានធម្មជាតិរបស់ប្រទេសកម្ពុជា (សេចក្ដីព្រាងក្រមនេះបានទទួលការអនុម័ត កាលពីខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ២០១៦) តម្រូវឱ្យអ្នកអភិវឌ្ឍន៍

15 JICA, 2014. គម្រោងរៀបចំផែនការគោលស្ដីពីប្រព័ន្ធគមនាគមន៍គ្រប់ជ្រុងជ្រោយសម្រាប់រាជធានីភ្នំពេញ។

អចលនទ្រព្យខ្នាតធំ ទទួលខុសត្រូវលើប្រព័ន្ធរំដោះទឹកភ្លៀង នៅមិនទាន់មានការពង្រឹងការអនុវត្ត និងការកំណត់ស្តង់ដាបច្ចេកទេសសម្រាប់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធការពារទឹកជំនន់ (ដូចជា លក្ខខណ្ឌតម្រូវឱ្យមាន ទ្វារទឹកសម្រាប់រំដោះទឹកចេញនៅនឹងកន្លែង តំបន់សម្រាប់ប្រមូលភក់និងកំទេចកំទីលើដី (bio-swales) តំបន់បៃតង និងផ្ទៃអាចជ្រាបទឹកបានជាដើម)។[16]

៤៤. បច្ចុប្បន្ន JICA កំពុងស្ថិតនៅដំណាក់កាលចុងក្រោយនៃ "គម្រោងសិក្សាពីការកែលំអប្រព័ន្ធលូរំដោះទឹកភ្លៀង និងលូទឹកស្អុយ ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ" (សេចក្តីព្រាងត្រូវបានបញ្ចប់កាលពីខែ កញ្ញា ឆ្នាំ ២០១៦)។ ប្លង់គោលបែងចែករាជធានីភ្នំពេញជាតំបន់រំដោះទឹកភ្លៀងចំនួន ២៧ និងបានស្នើឱ្យមានការបង្កើតហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរំដោះទឹកភ្លៀងសំខាន់ៗ ហើយក្នុងពេលជាមួយគ្នា បានលើកជាអនុសាសន៍ឱ្យមានការសិក្សាសមិទ្ធិលទ្ធភាពបង្កើតប្រព័ន្ធលូរំដោះទឹកភ្លៀងកម្រិតទីពីរ និងកម្រិតទីបី។ លើសពីនេះ ប្លង់គោលក៏បានធ្វើការកំណត់ពីតំបន់អាទិភាពផងដែរ (ដូចជា តំបន់អាងស្តុកទឹកបឹងត្របែក វត្តភ្នំជើង និងតំបន់ស្ទួលខាងជើងក្រុង) សម្រាប់ជំនួយឥតសំណងដំណាក់កាលទី ៤។

១.៦.៣ ប្រព័ន្ធលូទឹកស្អុយ និងការសំអាតទឹកស្អុយ ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ

៤៥. បច្ចុប្បន្ននេះ ពុំមានប្រព័ន្ធសំអាតទឹកស្អុយផ្លូវការ ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញនៅឡើយទេ។ ទឹកស្អុយ និងទឹកសំណល់តាមផ្ទះ សហគ្រាសពាណិជ្ជកម្ម និងឧស្សាហកម្ម ហូរលាយឡំជាមួយនឹងទឹកភ្លៀងទៅក្នុងប្រឡាយលូដែលមានគំរប និងប្រឡាយលូចំហ ហើយបន្ទាប់មក ហូរធ្លាក់ទៅក្នុងទន្លេ បឹង និងតំបន់ដីសើមរបស់ទីក្រុង។[17] (កង្វះ) ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរំដោះទឹកភ្លៀង និងសំអាតទឹកស្អុយដែលនៅមានភាពទន់ខ្សោយ និងកង្វះលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តិ និងការពង្រឹងការអនុវត្តឱ្យបានសមស្រប ធ្វើឱ្យមានទឹកស្អុយដែលមិនបានសំអាតក្នុងប្រមាណកាន់តែច្រើន ក្នុងប្រព័ន្ធទឹកធម្មជាតិ។ ស្ថានភាពបែបនេះបង្កការគំរាមកំហែងដល់បរិស្ថានទីក្រុង ជាពិសេស ដល់ប្រជាជនរស់នៅលើតំបន់ដែលមានចំណូលទាបជុំវិញប្រឡាយ និងបឹងប្អូននានា។

៤៦. *គម្រោងសិក្សាពីការកែលំអប្រព័ន្ធលូរំដោះទឹកភ្លៀង និងលូទឹកស្អុយក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ* របស់ JICA បានចាត់ទុកការបង្កើតរោងចក្រសំអាតទឹកសំណល់ និងទឹកស្អុយ និងការដំឡើងប្រព័ន្ធលូទឹកស្អុយ ថាជាអាទិភាពបន្ទាន់ ដោយបានធ្វើការសិក្សាពីជម្រើសផ្សេងៗសម្រាប់សំអាតទឹកស្អុយនៅនឹងកន្លែង និងនៅកន្លែងផ្សេងៗផងដែរ។ ភាពបន្ទាន់នៃការសំអាតទឹកស្អុយក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ ក៏ត្រូវបានលើកឡើងក្នុង "ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រទីក្រុងបៃតងសម្រាប់ទីក្រុងភ្នំពេញ ២០១៧-២០២៦" របស់ GGGI ផងដែរ។ យុទ្ធសាស្ត្រនេះមានបញ្ចូលការបង្កើតមូលនិធិគ្រប់គ្រងការបំពុលទឹក សម្រាប់រោងចក្រផលិត ទៅក្នុងបញ្ជីគម្រោងបៃតងដ៏វែង ដែលត្រូវបានលើកស្នើ សម្រាប់យុទ្ធសាស្ត្រនេះ។

៤៧. ខណៈពេលដែលមានការសិក្សាធ្វើឡើងក្រោមជំនួយរបស់អ្នកផ្តល់ជំនួយជាច្រើន បានផ្តោតការយកចិត្តទុកដាក់លើតម្រូវការបន្ទាន់នៃការសំអាតទឹកស្អុយ និងទឹកសំណល់ ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ កន្លងមក មានការសម្រេចបានវឌ្ឍនភាពតិចតួចប៉ុណ្ណោះ ក្នុងការផ្តល់មូលនិធិសម្រាប់ការសំអាតទឹកស្អុយ។ ការពុំមានលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តិ និងការអនុវត្ត គឺជាចំណុចរាំងស្ទះដ៏ធំមួយ ដូច្នេះ ការរៀបចំ និងការអនុម័តច្បាប់ស្តីពីការគ្រប់គ្រងទឹកស្អុយ ដោយក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ឬក្រសួងផែនការ នាពេលអនាគតដ៏ខ្លីខាងមុខ គឺមានសារៈសំខាន់យ៉ាងខ្លាំង។ លើសពីនេះ ការរៀបចំគោលការណ៍ណែនាំស្តីពីការគ្រប់គ្រងប្រព័ន្ធលូទឹកស្អុយ និងប្រព័ន្ធលូរំដោះទឹកភ្លៀង នៅតាមតំបន់អភិវឌ្ឍន៍ទ្រង់ទ្រាយធំ ក៏ជាអាទិភាពខ្ពស់មួយផងដែរ ដោយសារតែកំណើនក្រុងរណបខ្នាតធំកើតឡើងក្នុងល្បឿនលើសពីសមត្ថភាពសំអាតរបស់ទីក្រុង។[18]

16 ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រទីក្រុងបៃតងសម្រាប់ទីក្រុងភ្នំពេញ ២០១៧-២០២៦ រៀបចំដោយវិទ្យាស្ថានអភិវឌ្ឍន៍បៃតងសកល ២០១៦ ។

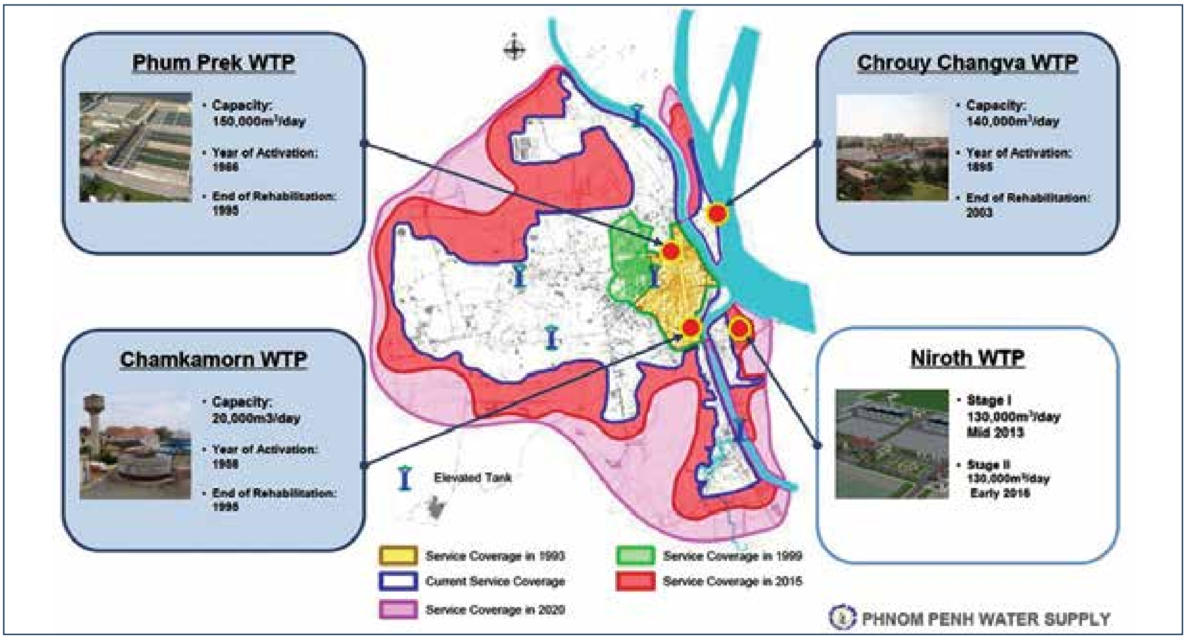
17 សមាគមធាងត្នោត ២០១២ ទីក្រុងភ្នំពេញ៖ ទីក្រុងទឹក។

18 JICA, 2017. គម្រោងសិក្សាពីការកែលំអប្រព័ន្ធលូរំដោះទឹកភ្លៀង និងប្រព័ន្ធលូទឹកស្អុយ ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ។

១.៦.៤ ការផ្គត់ផ្គង់ទឹក ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ

៤៨. ការផ្តល់សេវាផ្គត់ផ្គង់ទឹកស្អាត ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ គឺជាវិស័យមួយ ក្នុងចំណោមវិស័យមួយចំនួនតូចដែលបានទទួលជោគជ័យកន្លងមក។ រដ្ឋាករទឹកស្វយ័តក្រុងភ្នំពេញ ត្រូវបានបង្កើតឡើងក្នុងឆ្នាំ ១៨៩៥ និងបានទទួលស្វ័យភាពក្នុងឆ្នាំ ១៩៩៧។ ជាមួយនឹងការផ្តល់ហិរញ្ញប្បទាន ៣ ដំណាក់កាល ពីអ្នកផ្តល់ជំនួយ ក្នុងនោះមាន JICA និង AFD ជាដើម រោងចក្រសំអាតទឹកចំនួន ៤ ត្រូវបានបង្កើតឡើង ដូចជា រោងចក្រសំអាតទឹកភូមិព្រែក ជ្រោយចង្វារ ចំការមន និង និរោធន៍ ក៏ដូចជាបណ្តាញចែកចាយធំទូលាយ សម្រាប់ផ្គត់ផ្គង់ទឹក ដល់ទីក្រុងភ្នំពេញទាំងមូល (**រូបភាព ១.១៨**)។

រូបភាព ១.១៨៖ រោងចក្រសំអាតទឹក ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ

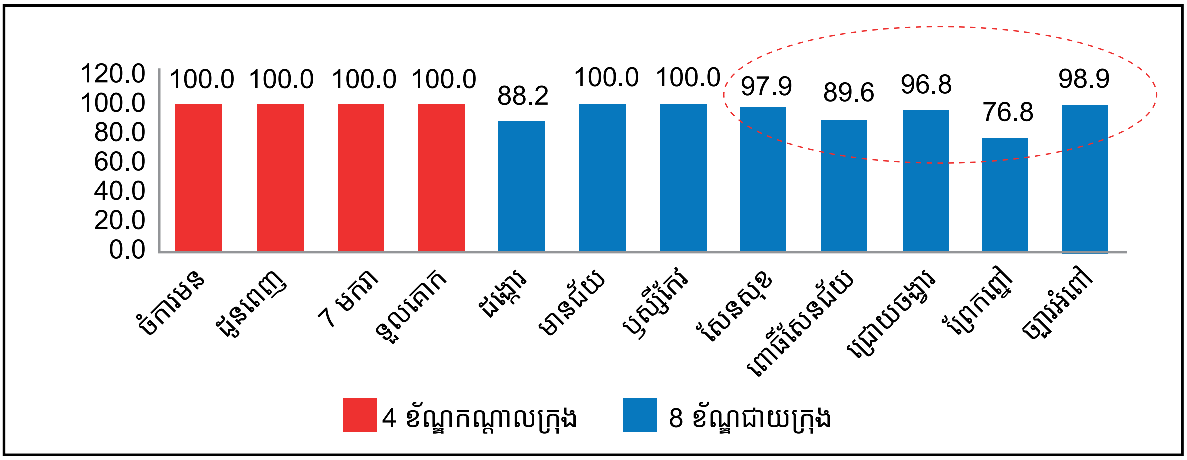


ប្រភព៖ គេហទំព័រនៃរដ្ឋាករទឹកស្វយ័តក្រុងភ្នំពេញ

៤៩. តាមរយៈការប្តេជ្ញាចិត្តរបស់ថ្នាក់ដឹកនាំ និងដោយសារតែសិទ្ធិអំណាចដែលបានពីការទទួលបានស្វ័យភាព រដ្ឋាករទឹកស្វយ័ត្តក្រុងភ្នំពេញមានដំណើរការល្អប្រសើរ ជាមួយនឹងអត្រាចំណេញចាប់ពី ២៥ ដល់ ២៦% និងមានអត្រាប្រមូលថ្លៃសេវាលើសពី ៩៩%។ អតិថិជនអាចបង់វិក្កយបត្រទឹក តាមរយៈបញ្ជរបង់ប្រាក់ជាច្រើនកន្លែង (មានទីតាំងនៅតាមតំបន់ដែលផ្តល់ភាពងាយស្រួលដល់អតិថិជន ក្នុងទីក្រុង) តាមរយៈទូរស័ព្ទដៃ ឬបង់តាមធនាគារ (អតិថិជនមិនអាចបង់ប្រាក់ដោយផ្ទាល់ដល់អ្នកកត់នាឡិកាទឹកឡើយ ដើម្បីកាត់បន្ថយការប្រព្រឹត្តអំពើពុករលួយ)។ ៨-១០% នៃថ្លៃសេវាដែលប្រមូលបាន ត្រូវកាត់ទៅឱ្យសាលារាជធានីភ្នំពេញ និងប្រើប្រាស់ជាថវិកាសម្រាប់ដំណើរការប្រព័ន្ធរំដោះទឹកភ្លៀង និងប្រព័ន្ធលូទឹកស្អុយ។ ខណៈពេលដែលការផ្គត់ផ្គង់ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញបានទទួលជោគជ័យ ចាំបាច់ត្រូវមានការពង្រីកបណ្តាញចែកចាយ ដើម្បីផ្គត់ផ្គង់ដល់តំបន់អភិវឌ្ឍន៍ថ្មីៗនៅជាយក្រុង ដែលនៅកំពុងជួបប្រទះនឹងការខ្វះការផ្គត់ផ្គង់ទឹកស្អាតនៅឡើយ ដូចបង្ហាញក្នុង**រូបភាព ១.១៩**។ ប៉ុន្តែ ដោយសារតែមានការផ្លាស់ប្តូររបៀបផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានដល់ស្ថាប័នក្រោមចំណុះរដ្ឋ (ឥឡូវនេះ ហិរញ្ញប្បទានត្រូវឆ្លងកាត់ក្រសួង) ការអនុវត្តគម្រោងត្រូវជួបនឹងការពន្យារពេលវេលា។[19]

19 ផ្អែកតាមការសម្ភាសជាមួយអ្នកពាក់ព័ន្ធនានា ក្នុងកំឡុងពេលចុះបេសកកម្មនេះ (ថ្ងៃទី ៣-១០ ខែ កុម្ភៈ ឆ្នាំ ២០១៧)។

រូបភាព ១.១៩៖ គ្រួសារដែលទទួលបានទឹកស្អាតប្រើប្រាស់ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ (%)

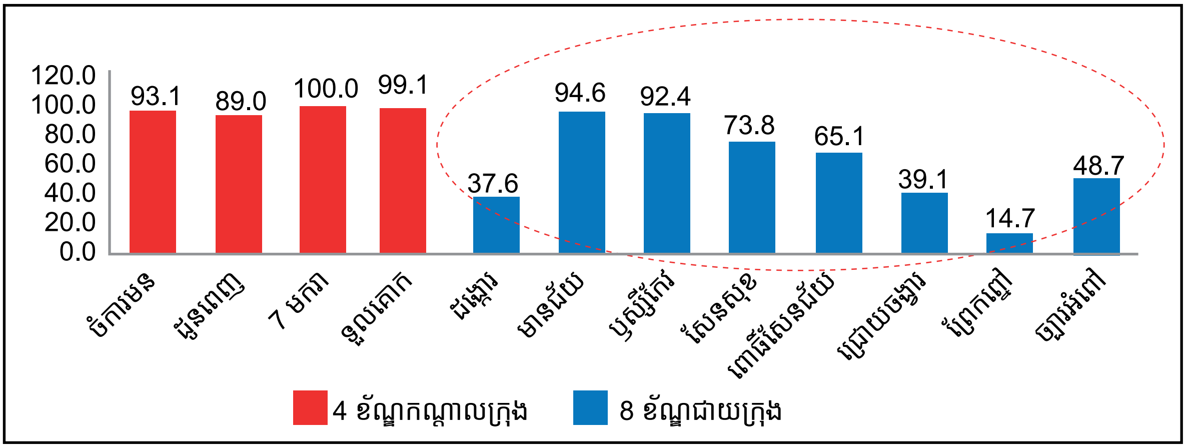


ប្រភព៖ កម្រងព័ត៌មានសង្គមសេដ្ឋកិច្ចឆ្នាំ ២០១៦ របស់ទីក្រុងភ្នំពេញ

១.៦.៥ ការគ្រប់គ្រងសំណល់រឹង ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ

៥០. ***ការប្រមូលសំរាម៖*** ការប្រមូលសំណល់រឹង ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ គ្រប់គ្រងផ្ដាច់មុខដោយក្រុមហ៊ុនឯកជនក្នុងស្រុកមួយ ឈ្មោះ CINTRI ដែលបានទទួលកិច្ចសន្យាផ្ដល់សេវាផ្ដាច់មុខរយៈពេល ៤៩ ឆ្នាំ ជាមួយរដ្ឋាភិបាល។ បច្ចុប្បន្ន កំពុងមានការពិភាក្សាគ្នារវាងរដ្ឋាភិបាល និងក្រុមហ៊ុន CINTRI ដើម្បីបំបែកកិច្ចសន្យានេះជាកិច្ចសន្យាតូចៗ ដើម្បីផ្ដល់លទ្ធភាពឱ្យខណ្ឌអាចផ្ដល់ថវិកាដល់ការងារគ្រប់គ្រងសំរាមដោយផ្ទាល់ ប៉ុន្តែការធ្វើបែបនេះគឺជាការលំបាក។ ថ្លៃសេវាប្រមូលសំរាមត្រូវបានប្រមូលតាមរយៈវិក្កយបត្រអគ្គិសនី ប៉ុន្តែការប្រមូលសំរាមពុំបានធ្វើដូចៗគ្នាឡើយ ដោយសារតែការកកស្ទះចរាចរណ៍ បញ្ហាកម្លាំងពលកម្ម និងការបន្តពង្រីកទីក្រុង។ មានការប៉ាន់ស្មានថា មានសំណល់រឹងពី ១០០ ដល់ ២០០ តោន ត្រូវបានគេទុកចោលមិនប្រមូល ជារៀងរាល់ថ្ងៃ ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ។[20] នៅតាមតំបន់ដែលពុំមានការផ្ដល់សេវាគ្រប់គ្រាន់ ឬពុំមានសេវាប្រមូលសំរាមទៅដល់តែម្ដង ប្រជាពលរដ្ឋនាំគ្នាដុត ឬកប់សំរាមចោល ឬយកសំរាមទៅចោលតាមផ្លូវ ឬក្នុងប្រឡាយទឹក។ ការចោលសំរាមក្នុងប្រឡាយទឹក ធ្វើឱ្យបញ្ហាពាក់ព័ន្ធនឹងប្រព័ន្ធរំដោះទឹកភ្លៀង និងប្រព័ន្ធការពារទឹកជំនន់កាន់តែធ្ងន់ធ្ងរមួយកម្រិតទៀត។

រូបភាព ១.២០៖ គ្រួសារដែលប្រើប្រាស់សេវាប្រមូលសំរាម (%)



ប្រភព៖ កម្រងព័ត៌មានសង្គមសេដ្ឋកិច្ចឆ្នាំ ២០១៦ របស់ទីក្រុងភ្នំពេញ

20 មូលនិធិអាស៊ី វិទ្យាស្ថានអភិវឌ្ឍន៍ក្រៅប្រទេស ២០១៦ ការកែទម្រង់ការគ្រប់គ្រងសំណល់រឹង នៅទីក្រុងភ្នំពេញ។

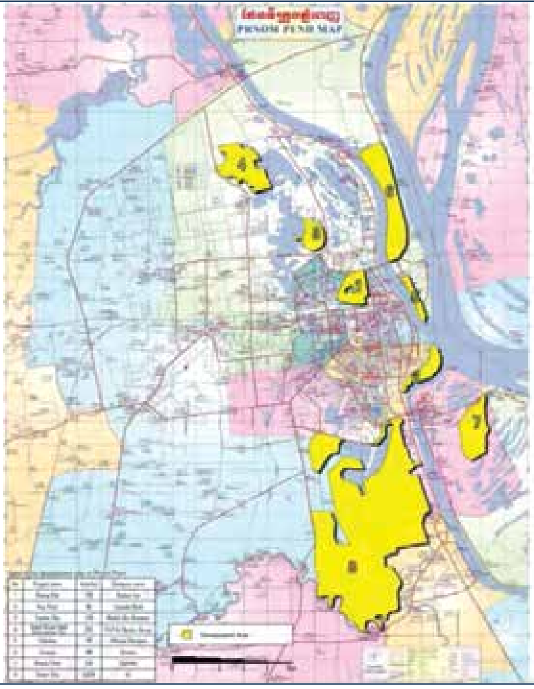
៥១. ***ការធ្វើប្រព្រឹត្តកម្មសំរាម និងការចោលសំរាមចុងក្រោយ៖*** ក្រៅពីបញ្ហាដូចលើកឡើងខាងលើ ទីក្រុងនេះក៏ខ្វះទីតាំងសម្រាប់ចោលសំរាមផងដែរ។ ក្នុងឆ្នាំ ២០០៩ ទីលានចាក់សំរាមថ្មីទំហំ ៣១ ហិចតា ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ បានបើកឱ្យដំណើរការ ជាមួយនឹងអាយុកាលប្រើប្រាស់ ២៥ ឆ្នាំ។ ប៉ុន្តែ ក្រោយពីបានដំណើរការរយៈពេល ៥ ឆ្នាំ ដំណាក់កាលទីមួយដែលមានផ្ទៃដី ១៤ ហិចតា ត្រូវបានចាក់សំរាមពេញអស់។ ដំណាក់កាលទីពីរ ជាមួយនឹងផ្ទៃដី ១៧ ហិចតា បានចាប់ផ្តើមតាំងពីឆ្នាំ ២០១៥ មកម្ល៉េះ ប៉ុន្តែ ការព្យាករបច្ចុប្បន្ន បង្ហាញថា កន្លែងចាក់សំរាមដែលនៅសល់នេះគឺគ្រប់គ្រាន់តែរយៈពេល ៥ ឆ្នាំទៀតប៉ុណ្ណោះ ពោលគឺបានតែពាក់កណ្តាលនៃអាយុកាល ដែលបានគ្រោងទុកប៉ុណ្ណោះ។ ទីក្រុងនេះកំពុងជួបការលំបាក ជាមួយនឹងបរិមាណ (និងសមាសភាគចម្រុះ) នៃសំរាមដែលមានជារៀងរាល់ថ្ងៃ ដែលបានកើនឡើងពីប្រមាណជា ៨០០ តោន ក្នុងមួយថ្ងៃ ក្នុងឆ្នាំ ២០០៩ ដល់ ១៤៧៥ តោន ក្នុងមួយថ្ងៃ ក្នុងឆ្នាំ ២០១៤ (ការព្យាករមួយចំនួនប៉ាន់ប្រមាណថា បរិមាណនេះនឹងកើនឡើងដល់ ២២០០ តោន ក្នុងមួយថ្ងៃ ត្រឹមឆ្នាំ ២០២០)។[21] បច្ចុប្បន្ន កំពុងមានការពិចារណាកែទម្រង់ក្របខ័ណ្ឌដែលមានស្រាប់ សម្រាប់ការគ្រប់គ្រងសំរាម រាប់បញ្ចូលទាំងការផ្តល់កិច្ចសន្យាផ្តាច់មុខផងដែរ។ ប៉ុន្តែ ចំណុចដែលសំខាន់ផងដែរ គឺត្រូវមានវិធានការកាត់បន្ថយបរិមាណសំរាម ដែលចូលដល់ទីលានចាក់សំរាម ដូចជា វិធានការ 3R (កាត់បន្ថយ ប្រើឡើងវិញ និងកែច្នៃ) និងការធ្វើប្រព្រឹត្តិកម្មសំរាម ដូចជា ការផលិតជីកំប៉ុស្តិ៍ ការបម្លែងសំរាមជាថាមពល និងការដុតក្នុងឡ ជាដើម។

១.៦.៦ ការផ្គត់ផ្គង់លំនៅដ្ឋាន និងការអភិវឌ្ឍអចលនទ្រព្យ

៥២. ការអភិវឌ្ឍ និងការពង្រីកទីក្រុងយ៉ាងឆាប់រហ័ស និងការហូរចូលយ៉ាងគំហុកនូវការវិនិយោគដោយផ្ទាល់ពីបរទេស (FDI) នាំឱ្យមានការអភិវឌ្ឍអចលនទ្រព្យ ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ។ ការអភិវឌ្ឍវិស័យឯកជនក្នុងទ្រង់ទ្រាយធំ ដូចជា គម្រោងបុរីផ្កាទីនឹម គម្រោងទីក្រុងកោះពេជ្រ គម្រោងទីក្រុងកាំកូស៊ីធី និងគម្រោងហ្គ្រេនភ្នំពេញ ធ្វើឱ្យមានការផ្គត់ផ្គង់លំនៅដ្ឋាន និងអគារពាណិជ្ជកម្មកាន់តែច្រើនទៅក្នុងទីផ្សារ **(រូបភាព ១.២១)**។ ជាមួយនឹងកំណើនឥណទានសម្រាប់អនុវិស័យកម្ចីទិញលំនៅដ្ឋាន ក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយនេះ តម្រូវការលំនៅដ្ឋានក៏មានការកើនឡើងផងដែរ។

21 Ibid.

រូបភាព ១.២១៖ ការអភិវឌ្ឍទ្រង់ទ្រាយធំ ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ



ប្រភព៖ JICA, 2014.. គម្រោងរៀបចំផែនការគោលស្តីពីប្រព័ន្ធគមនាគមន៍គ្រប់ជ្រុងជ្រោយសម្រាប់រាជធានីភ្នំពេញ

		ទីតាំង	ក្រឡាផ្ទៃ (ហិចតា)	ការប្រើប្រាស់	ភាពជឿនលឿន	ម្ចាស់គម្រោង
1	បឹងកក់	ស្រះចកក្នុងខ័ណ្ឌដូនពេញ	133	ពាណិជ្ជកម្ម ការិយាល័យ លំនៅដ្ឋាន (40,000)	កំពុងសាងសង់	Sukaco
2	កោះពេជ្រ	ទន្លេបាសាក់ក្នុងខ័ណ្ឌចំការមន	80	ពាណិជ្ជកម្ម ការិយាល័យ លំនៅដ្ឋាន (5,000)	កំពុងសាងសង់	ធនាគារ កាណាឌីយ៉ា
3	ទីក្រុងខាំខូ	ភ្នំពេញថ្មីក្នុងខ័ណ្ឌសែនសុខ	119	លំនៅដ្ឋាន (10,000)	កំពុងដាក់លក់ខ្លះ និង កំពុងសាងសង់	World City
4	ហ្គ្រេនភ្នំពេញ	ឃ្មួញក្នុងខ័ណ្ឌសែនសុខ	233	ពាណិជ្ជកម្ម ការិយាល័យ លំនៅដ្ឋាន (12,000)	កំពុងដាក់លក់ខ្លះ និង កំពុងសាងសង់	YLP & Ciputra
5	ជ្រោយចង្វារ	ជ្រោយចង្វារក្នុងខ័ណ្ឌឫស្សីកែវ	14	ពាណិជ្ជកម្ម និងការិយាល័យ	កំពុងសាងសង់	Soximex
6	ទីក្រុងរណប	ព្រែកលាភ ព្រែកតាសេក ក្នុងខ័ណ្ឌឫស្សីកែវ	380	លំនៅដ្ឋាន (40,000)	ក្នុងផែនការ	OCIC
7	បឹងឈូក	និរោធក្នុងខ័ណ្ឌមានជ័យ	238	លំនៅដ្ឋាន (2,000)	ក្នុងផែនការ	Soximex
8	ទីក្រុងបៃតង	ចាក់អង្រែលើ ចាក់អង្រែក្រោមក្នុងខ័ណ្ឌមានជ័យ, ដង្កោ ជើងឯក ព្រែកកំពឹស ក្នុងខ័ណ្ឌដង្កោ	2634	លំនៅដ្ឋាន (200,000)	ក្នុងផែនការ	AZ
9	បុរីផ្កាទីនឹម	និរោធក្នុងខ័ណ្ឌមានជ័យ	80	លំនៅដ្ឋាន (6,000)	កំពុងដាក់លក់ខ្លះ និង កំពុងសាងសង់	បុរីប៉េងហួត

៥៣. ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ ក្រុមហ៊ុនអភិវឌ្ឍន៍អចលនទ្រព្យ និងក្រុមហ៊ុនម៉ៅការសាងសង់ ត្រូវការលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ ពីស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ ទៅតាមទំហំនៃការអភិវឌ្ឍ (ពីសាលារាជធានីភ្នំពេញ សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍ ក្រោម ៣០០០០ ម៉ែត្រការ៉េ ពីសាលាខេត្ត សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍ ពី ៣០០០០ ដល់ ១០០០០០ ម៉ែត្រការ៉េ និងពីក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍធំជាង ១០០០០០ ម៉ែត្រការ៉េ) ទើបអាចធ្វើការសាងសង់បាន។ ជាផ្នែកមួយនៃនីតិវិធីផ្តល់ការអនុញ្ញាតដល់គម្រោងទាំងនេះ មានការពិនិត្យផ្ទៀងផ្ទាត់លើកម្មសិទ្ធិដីធ្លី ប៉ុន្តែពុំមានការពិចារណាអំពីការប្រើប្រាស់ដីធ្លី ឬភាពអនុលោមទៅតាមប្លង់គោលរបស់ទីក្រុងឡើយ។ ដោយសារតែមានការសម្របសម្រួលតិចតួចជាមួយនឹងស្ថាប័នទទួលបន្ទុកហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្សេងទៀត ផលប៉ះពាល់ និងវិធានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ ដែលការអភិវឌ្ឍថ្មីៗទាំងនេះមានមកលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរបស់ទីក្រុង ដូចជា ចរាចរណ៍ ផ្ទៃដីសម្រាប់សាធារណៈ ប្រព័ន្ធលូរំដោះទឹកភ្លៀង និងការសំអាតទឹកស្អុយ មិនត្រូវបានគេយកមកគិតពិចារណាឡើយ។ តំបន់អភិវឌ្ឍន៍ទ្រង់ទ្រាយធំថ្មីៗ ត្រូវមានអាងស្តុកទឹកស្អុយ និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរំដោះទឹកភ្លៀងដោយខ្លួនឯង ប៉ុន្តែពុំមានការកំណត់ ឬអនុវត្តស្តង់ដាបច្ចេកទេស ឬលក្ខខណ្ឌសម្រាប់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទាំងនេះឡើយ។[22]

៥៤. ប្រទេសកម្ពុជាបានទទួលស្គាល់ កង្វះលំនៅដ្ឋានដែលមានតម្លៃសមរម្យថាជាបញ្ហា និងបានដាក់ចេញគោលនយោបាយជាតិស្តីពីលំនៅដ្ឋាន (២០១៤) ដែលចែងថា ប្រជាពលរដ្ឋគ្រប់រូបមានសិទ្ធិទទួលបានលំនៅដ្ឋានសមរម្យ និងផ្តល់នូវជម្រើសផ្សេងៗ សម្រាប់ធានាសិទ្ធិកាន់កាប់ និងកម្មសិទ្ធិដីធ្លី។ គោលនយោបាយនេះមានគោលបំណងផ្តល់លំនៅដ្ឋានសមរម្យដល់គ្រួសារដែលមានចំណូលទាប និងមធ្យម និងដល់ក្រុមងាយរងគ្រោះ ប៉ុន្តែការអនុវត្តមានភាពយឺតយ៉ាវ ហើយប្រជាពលរដ្ឋក្រីក្រជាច្រើននាក់ និងប្រជាពលរដ្ឋដែលតាំងទីលំនៅនៅតំបន់មិនរៀបរយ នៅតែប្រឈមនឹងភាពងាយរងគ្រោះ (ដូចពិភាក្សាខាងក្រោម)។

១.៧ និរន្តរភាព និងវិសមភាព

១.៧.១ បញ្ហាសំខាន់ៗជុំវិញនិរន្តរភាព

៥៥. ស្របតាមយុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណដើម្បីកំណើន ការងារ សមធម៌ និងប្រសិទ្ធភាព ដំណាក់កាលទី ៣ របស់រាជរដ្ឋាភិបាលដែលផ្តល់សារៈសំខាន់ដល់បញ្ហាបរិស្ថាន និងការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ ក្នុងការសម្រេចនូវកំណើនសេដ្ឋកិច្ចប្រកបដោយចីរភាព រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាបានផ្តល់ការគាំទ្រដល់គោលការណ៍អភិវឌ្ឍន៍បៃតង ក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយនេះ។ ផែនទីបង្ហាញផ្លូវថ្នាក់ជាតិស្តីពីការអភិវឌ្ឍបៃតង ដែលត្រូវបានរៀបចំឡើងក្នុងឆ្នាំ ២០១០ បានត្រួសត្រាយផ្លូវសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍបៃតង ក្នុងប្រទេសកម្ពុជា ហើយការអភិវឌ្ឍទីក្រុងបៃតងប្រកបដោយចីរភាព បានក្លាយជាអាទិភាពគោលនយោបាយដ៏សំខាន់មួយ សម្រាប់នាយកដ្ឋានសេដ្ឋកិច្ចបៃតងនៃក្រុមប្រឹក្សាជាតិសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍប្រកបដោយចីរភាព នៃក្រសួងបរិស្ថាន។[23]

៥៦. ក្នុងបរិបទនេះ ក្រុមប្រឹក្សាជាតិសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍប្រកបដោយចីរភាព ក្រសួងបរិស្ថាន និងសាលារាជធានីភ្នំពេញ ដោយមានការគាំទ្រពីវិទ្យាស្ថានអភិវឌ្ឍន៍បៃតងសកល (GGGI) បានរៀបចំផែនការយុទ្ធសាស្ត្រទីក្រុងបៃតង សម្រាប់ទីក្រុងភ្នំពេញ ២០១៧-២០២៦ ក្នុងឆ្នាំ ២០១៦។ ផែនការនេះផ្តោតការយកចិត្តទុកដាក់លើបញ្ហាប្រឈមជុំវិញការផ្តល់សេវាក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ ដូចដែលបានលើកយកមកពិភាក្សាក្នុងផ្នែកខាងដើម ចេញពីជ្រុងនិរន្តរភាពបរិស្ថាន និងការអភិវឌ្ឍបៃតង។ ផែនការ ២០១៧-២០២៦ នេះ លើកស្នើនូវបញ្ជីដ៏វែងមួយដែលបង្ហាញពីគម្រោងបៃតងដែលមានសក្តានុពលសម្រាប់ការរៀបចំក្រុង ភាពងាយរងគ្រោះរបស់ទីក្រុង (ដូចជា បញ្ហាអនាម័យ ការការពារទឹកជំនន់ ការការពារផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន) ថាមពល ការដឹកជញ្ជូន បរិស្ថាននៃការសាងសង់ កម្មន្តសាល ការគ្រប់គ្រងសំណល់រឹង កន្លែងសាធារណៈ និងបេតិកភ័ណ្ឌវប្បធម៌។ បច្ចុប្បន្ន ផែនការនេះកំពុងរង់ចាំការពិនិត្យបច្ចេកទេសពីក្រុមការងារបច្ចេកទេស

22 ផ្អែកតាមការសម្ភាសជាមួយអ្នកពាក់ព័ន្ធនានា ក្នុងកំឡុងពេលចុះបេសកកម្មនេះ (ថ្ងៃទី ៣-១០ ខែ កុម្ភៈ ឆ្នាំ ២០១៧)។

23 ផែនទីបង្ហាញផ្លូវស្តីពីការអភិវឌ្ឍបៃតង ត្រូវបានរៀបចំឡើង ដោយមានការគាំទ្រពីគណៈកម្មការសេដ្ឋកិច្ច និងសង្គមកិច្ចនៃសហប្រជាជាតិប្រចាំអាស៊ី ហើយគោលនយោបាយជាតិស្តីពីការអភិវឌ្ឍបៃតង បានទទួលការអនុម័តពីគណៈរដ្ឋមន្ត្រី កាលពីឆ្នាំ ២០១៣។

និរន្តរភាពទីក្រុង ដែលត្រូវបានបង្កើតឡើង ក្រោមក្រុមប្រឹក្សាជាតិសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍប្រកបដោយចីរភាព។ ក្រុមការងារបច្ចេកទេសមានសមាសភាពជាតំណាងមកពីសាលារាជធានីភ្នំពេញ និង*ខណ្ឌ* ទាំង ១២ ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ។ បន្ទាប់ពីពិនិត្យបច្ចេកទេសរួច ក្រុមការងារបច្ចេកទេសនេះនឹងស្នើសុំការឯកភាពពីរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងបរិស្ថាន ក្នុងនាមតំណាងឱ្យក្រុមប្រឹក្សាជាតិសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍប្រកបដោយចីរភាព ហើយបន្ទាប់មក រដ្ឋាភិបាលអាចធ្វើការសម្រេចចិត្តថាតើត្រូវចេញអនុក្រឹត្យ (ឬប្រកាស) ស្តីពីការរៀបចំការអនុវត្ត ដូចរៀបរាប់ក្នុងផែនការនេះដែរឬទេ។ ក្នុងដំណាក់កាលអន្តរកាល អ្នកផ្តល់ជំនួយ/អង្គការមិនមែនរដ្ឋាភិបាលកំពុងធ្វើសកម្មភាព តាមអនុវិស័យ ដូចបញ្ជាក់លំអិតក្នុង**ផ្នែក ១.៦**។

១.៧.២ ប្រជាជនក្រីក្រក្នុងទីក្រុង និងតំបន់ងាយរងគ្រោះ

៥៧. ដើម្បីធានាយ៉ាងណាឱ្យការអភិវឌ្ឍ និងការពង្រីកទីក្រុងធ្វើឡើងប្រកបដោយបរិយាប័ន្ន និងមិនទុកអ្នកជួបការលំបាកចោល ចាំបាច់ត្រូវតែមានការខិតខំប្រឹងប្រែងកំណត់ និងផ្តល់ការគាំទ្រឱ្យចំប្រជាពលរដ្ឋ ដែលមានជីវភាពក្រីក្រជាងគេ និងងាយរងគ្រោះជាងគេ។ ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ មានការកំណត់ចំណាត់ថ្នាក់សំខាន់ៗចំនួនពីរ សម្រាប់កំណត់អត្តសញ្ញាណគ្រួសារក្រីក្រ និងងាយរងគ្រោះ៖ (ក) កម្មវិធីអត្តសញ្ញាណកម្មគ្រួសារក្រីក្រ និង (ខ) ប្រជាពលរដ្ឋក្រីក្រក្នុងទីក្រុង។ “អត្តសញ្ញាណកម្មគ្រួសារក្រីក្រ” គឺជាវិធីសាស្ត្រវាយតម្លៃភាពក្រីក្រថ្នាក់ជាតិ ដែលប្រើប្រាស់ សម្រាប់កំណត់អត្តសញ្ញាណគ្រួសារក្រីក្រ ក្នុងគោលបំណងអនុវត្តកម្មវិធីផ្តល់ជំនួយឱ្យចំអ្នកដែលត្រូវការជាងគេ។ ពាក្យថា “ប្រជាពលរដ្ឋក្រីក្រក្នុងទីក្រុង” “សហគមន៍ក្រីក្រក្នុងទីក្រុង” និង “តំបន់តាំងទីលំនៅរបស់ប្រជាជនក្រីក្រក្នុងទីក្រុង” មានន័យដូចគ្នា ដើម្បីសំដៅលើសហគមន៍ដែលរស់នៅទីតាំងមិនរៀបរយ ឬផ្លាស់ប្តូរទីលំនៅពីទីតាំងមិនរៀបរយមក។ សាលារាជធានីភ្នំពេញប្រើប្រាស់កូដសម្គាល់ ១១ ខុសៗគ្នា សម្រាប់កំណត់អត្តសញ្ញាណសហគមន៍ក្រីក្រក្នុងទីក្រុង ពោលគឺសហគមន៍ដែលរស់នៅលើដីសាធារណៈរបស់រដ្ឋ (ផ្លូវរថភ្លើង ចំណីផ្លូវ លូទឹកស្អុយ បឹង មាត់ទន្លេ ដំបូលអគារចាស់ៗ វត្តអារាម ចេតិយ៍) ដីឯកជនរបស់រដ្ឋ ដីសហគមន៍ ដីឯកជន ទីតាំងដែលរដ្ឋាភិបាលផ្លាស់ប្តូរពួកគេទេ និងដីឯកជនដែលជួលដោយរដ្ឋាភិបាល ឬដោយសហគមន៍។[24]

ប្រអប់ ១.៣៖ ប្រជាជនក្រីក្រក្នុងទីក្រុង និងតំបន់តាំងទីលំនៅមិនរៀបរយ ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ

ប្រជាជនក្រីក្រក្នុងទីក្រុង និងតំបន់តាំងទីលំនៅមិនរៀបរយ នៅបន្តប្រឈមនឹងស្ថានភាពខ្វះអនាម័យ និងងាយរងគ្រោះ។

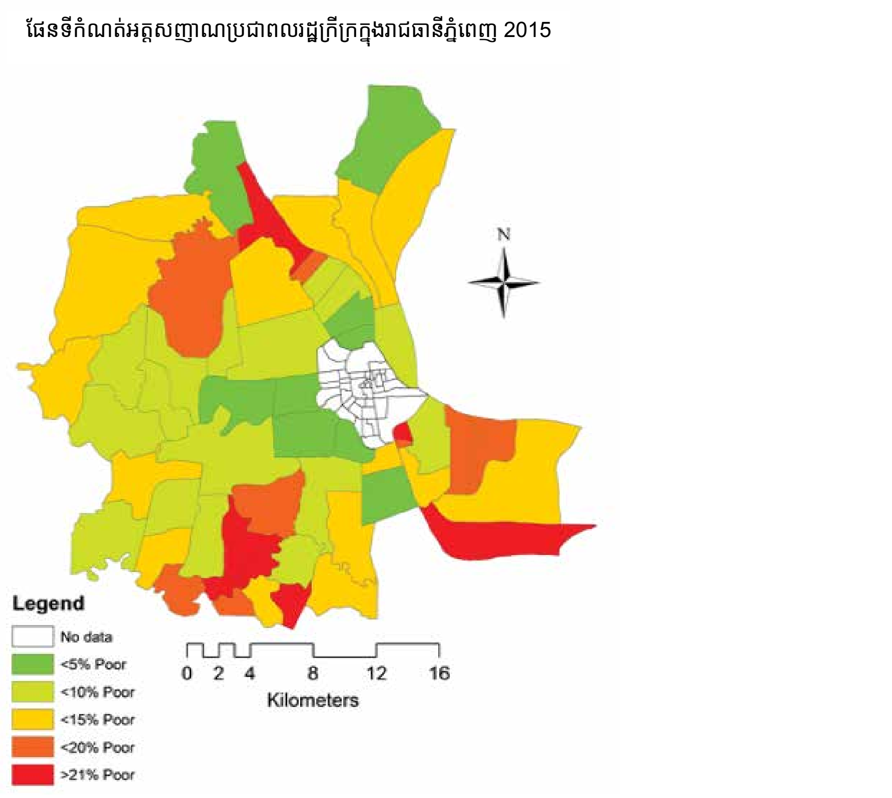
ប្រភព៖ លទ្ធផលរកឃើញរបស់ក្រុមការងារ (ថ្ងៃទី ៤-៧ ខែ មេសា ឆ្នាំ ២០១៧)

24 របាយការណ៍ស្តីពីការវាយតម្លៃតម្រូវការសហគមន៍ក្រីក្រក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ២០១២ សាលារាជធានីភ្នំពេញ។

៥៨. **រូបភាព ១.២២** បង្ហាញពីទីតាំងដែលគ្រួសារដែលត្រូវបានកំណត់អត្តសញ្ញាណថាជាគ្រួសារក្រីក្រភាគច្រើន កំពុងរស់នៅ។ បើតាមការធ្វើអត្តសញ្ញាណកម្មគ្រួសារក្រីក្រឆ្នាំ ២០១៥ ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ អត្រានៃភាពក្រីក្រជាមធ្យមក្នុងទីក្រុងទាំងមូលគឺ ៩,៩%។ ដូចឃើញលើផែនទី មិនទាន់មានការប្រមូលទិន្នន័យពីខណ្ឌកណ្តាលក្រុងទាំងបួនឡើយ។ បច្ចុប្បន្នកំពុងមានការអនុវត្តសាកល្បងធ្វើតេស្តវិធីសាស្ត្រកំណត់អត្តសញ្ញាណគ្រួសារក្រីក្រថ្មី សម្រាប់តំបន់ក្រុង ក្នុងគោលបំណងប្រមូលព័ត៌មានពីសមាសភាពនៃភាពក្រីក្រក្នុងទីក្រុង ដោយសារតែវិធីសាស្ត្របច្ចុប្បន្ននេះផ្តោតលើសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចនៅជនបទ ដូចជា កសិកម្ម នេសាទ និងធនធានធម្មជាតិ ជាដើម។ បច្ចុប្បន្ននេះ ប្រជាពលរដ្ឋក្នុងខណ្ឌកណ្តាលក្រុងទាំង ៤ មិនអាចទទួលបានសេវាពិសេស ពាក់ព័ន្ធនឹងចំណាត់ថ្នាក់គ្រួសារក្រីក្រឡើយ ដោយសារតែពុំទាន់មានវិធីសាស្ត្របែបនេះសម្រាប់ធ្វើការវាយតម្លៃពួកគេនៅឡើយ។

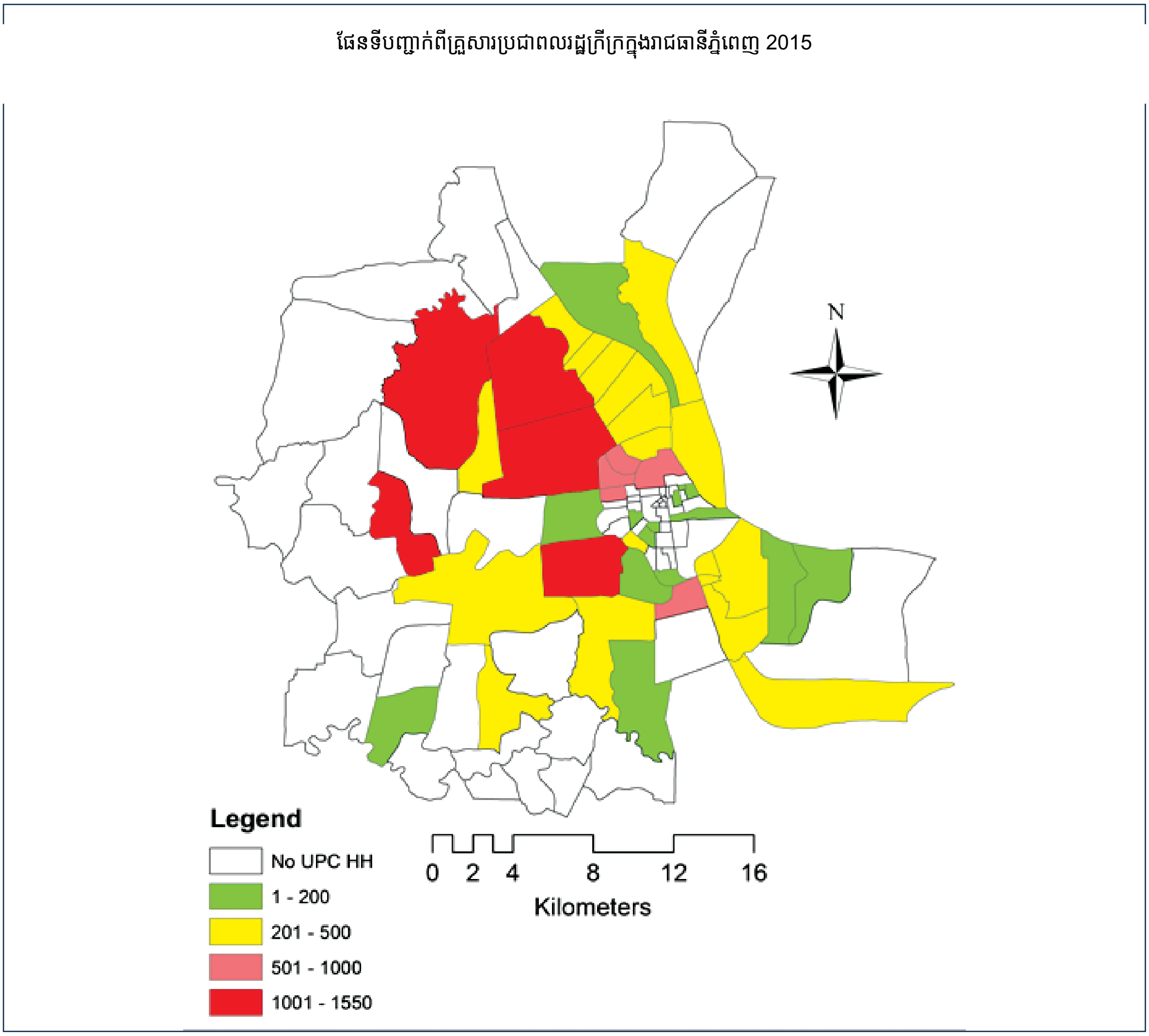
៥៩. សង្កាត់ ដែលត្រូវបានរំលេចពណ៌ក្រហម ទឹកក្រូច និងលឿង មានអត្រាគ្រួសារក្រីក្រលើសពីអត្រាមធ្យមសម្រាប់ទីក្រុង។ សង្កាត់ទាំងនេះច្រើនស្ថិតនៅជាយក្រុងប៉ែកខាងជើង ខាងត្បូង និងខាងកើត។ ដោយសារតែមិនទាន់មានការវិភាគបែបនេះនៅឡើយ សង្កាត់នៅប៉ែកខាងលិចទាំងនេះអាចមិនសូវជាក្រ ឡើយ ដោយសារតែនេះគឺជាច្រករបៀងដែលភ្ជាប់ពីតំបន់កណ្តាលក្រុងទៅកាន់អាកាសយានដ្ឋាន ជាទីតាំងដែលមានសកម្មភាពពាណិជ្ជកម្មជាច្រើន ដូចជា រោងចក្រកាត់ដេរ និងគម្រោងអចលនទ្រព្យលំនៅដ្ឋាន និងពាណិជ្ជកម្មធំៗ កំពុងស្ថិតក្នុងដំណាក់កាលសាងសង់នៅឡើយ។ ខណៈពេលដែលទំនាក់ទំនងរវាងទីតាំងលំនៅដ្ឋាន និងទីតាំងដែលផ្តល់នូវឱកាសការងារ/រកប្រាក់ចំណូល នៅមិនទាន់ត្រូវបានដឹងឱ្យប្រាកដក្នុងករណីនេះនៅឡើយ វាបានបង្ហាញឱ្យឃើញពីភាពចាំបាច់ ដែលសាលារាជធានីភ្នំពេញត្រូវផ្តោតការយកចិត្តទុកដាក់លើសារៈសំខាន់នៃការភ្ជាប់ទំនាក់ទំនងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ជាពិសេស សម្រាប់តំបន់ក្រីក្រជាយក្រុង ដែលអាចជួបការលំបាក ក្នុងការទទួលបានឱកាសសេដ្ឋកិច្ច។ មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ដែលផ្តល់នូវភាពងាយស្រួល និងតម្លៃសមរម្យ គឺជាធាតុផ្សំដ៏សំខាន់មួយ ដើម្បីឆ្លើយតបចំពោះបញ្ហាប្រឈមទាំងនេះ។

រូបភាព ១.២២៖ ការបែងចែកគ្រួសារដែលត្រូវបានកំណត់អត្តសញ្ញាណថាជាគ្រួសារក្រីក្រលំអិតទៅតាមសង្កាត់



៦០. **រូបភាព ១.២៣** បង្ហាញពីទីតាំងដែលមានគ្រួសារសហគមន៍ក្រីក្រក្នុងទីក្រុងរស់នៅច្រើនជាងគេ។ ដូចបង្ហាញក្នុងផែនទីនេះ សហគមន៍ក្រីក្រក្នុងទីក្រុងរស់នៅរាយប៉ាយក្នុងទីក្រុង។ បើតាមបញ្ជីរបស់សាលារាជធានីភ្នំពេញ បច្ចុប្បន្ននេះ មានសហគមន៍ក្រីក្រចំនួន ២១៥ ក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ ស្មើនឹង ១៧៤៦២ គ្រួសារ។ ចំនួននេះថយចុះពី ២៨១ សហគមន៍ដែលរកឃើញក្នុងការអង្កេតឆ្នាំ ២០១២ របស់សាលារាជធានីភ្នំពេញ។ ចំនួនសហគមន៍ក្រីក្រក្នុងទីក្រុង បានថយចុះ ក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយនេះ ដោយសារតែការផ្លាស់ប្តូរទីលំនៅរបស់គ្រួសារពីដីសាធារណៈ ដូចជា ផ្លូវរថភ្លើង និងប្រឡាយ ទៅកាន់តំបន់ដែលមានកម្មសិទ្ធិដីធ្លីជាប់លាប់ ឬតាមរយៈការរៀបចំតំបន់តាំងទីលំនៅមិនរៀបរយឱ្យទៅជារៀបរយវិញ តាមរយៈការបញ្ចូលតំបន់ទាំងនោះទៅក្នុងភូមិដែលមានស្រាប់ ឬតាមរយៈការចុះបញ្ជីភូមិថ្មីៗ។ សហគមន៍ក្រីក្រក្នុងទីក្រុងក៏លែងប្រមូលផ្តុំតាមខណ្ឌកណ្តាលក្រុង ដោយពួកគេផ្លាស់ទៅខណ្ឌជាយក្រុងវិញ។ ការរៀបចំឡើងវិញ និងការកាត់បន្ថយចំនួនសហគមន៍ក្រីក្រក្នុងទីក្រុង គឺជាកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងមួយរបស់សាលារាជធានីភ្នំពេញ ក្រោមការផ្តួចផ្តើមគំនិតរបស់នាយករដ្ឋមន្ត្រី កាលពីឆ្នាំ ២០០០ ដើម្បីឆ្លើយតបទៅនឹងបញ្ហាជុំវិញការតាំងទីលំនៅមិនរៀបរយ ក្នុងទីក្រុង។ កិច្ចខំប្រឹងប្រែងនេះដឹកនាំដោយការិយាល័យអភិវឌ្ឍន៍សហគមន៍ក្រីក្រ នៃទីចាត់ការផែនការ និងវិនិយោគ របស់សាលារាជធានីភ្នំពេញ។

រូបភាព ១.២៣៖ ផែនទីបង្ហាញពីទីតាំងគ្រួសារក្រីក្រក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ ឆ្នាំ ២០១៥



៦១. កន្លងមក មានការសិក្សាជាច្រើនធ្វើឡើង ដើម្បីវាយតម្លៃលើស្ថានភាពនៅតាមសហគមន៍ក្រីក្រក្នុងទីក្រុង និងកំណត់ពីតម្រូវការរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ ដែលរស់នៅតាមសហគមន៍ទាំងនោះ។ ការសិក្សាទាំងនេះបានរកឃើញថា នៅតាមសហគមន៍ក្រីក្រក្នុងទីក្រុង ជាទូទៅ ផ្ទះសម្បែងមានគុណភាពទាប ខ្វះហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ (ដូចជា ការផ្គត់ផ្គង់ទឹក និងការប្រមូលសំរាម) កម្រិតជំនាញទាប ការងារផ្តល់ប្រាក់ឈ្នួលទាប និងខ្វះកម្មសិទ្ធិដីធ្លី។ លើសពីនេះ ក៏មានគម្លាតខុសគ្នារវាងខណ្ឌកណ្តាលក្រុង និងខណ្ឌជាយក្រុង ពាក់ព័ន្ធនឹងការផ្តល់សេវាផងដែរ។ ការសិក្សាឆ្នាំ ២០១៣ បានរកឃើញថា ៧២% នៃសហគមន៍ក្រីក្រក្នុងខណ្ឌជាយក្រុង ពុំបានទទួលសេវាប្រមូលសំរាមឡើយ ខណៈពេលដែលខណ្ឌក្នុង/កណ្តាលក្រុង ដល់ទៅ ៨២% បានទទួលសេវាប្រមូលសំរាម។ ក៏មានការរកឃើញផងដែរថា ៥៨% នៃខណ្ឌជាយក្រុងពុំមានប្រព័ន្ធលូរំដោះទឹកភ្លៀងឡើយ ហើយមានសហគមន៍ក្នុងខណ្ឌកណ្តាលក្រុងតែ ៦% ប៉ុណ្ណោះ ដែលពុំមានប្រព័ន្ធលូរំដោះទឹកភ្លៀង។[25]

៦២. បញ្ហាប្រឈមធំមួយទៀតរបស់គ្រួសារដែលរស់នៅតាមសហគមន៍ក្រីក្រក្នុងទីក្រុង គឺលក្ខណៈមិនរៀបរយនៃឱកាសរកចំណូលជាច្រើនរបស់ពួកគេ។ បើតាមការអង្កេតឆ្នាំ ២០១២ របស់សាលារាជធានីភ្នំពេញ ជិតពាក់កណ្តាលនៃការងារដែលធ្វើឡើងដោយសមាជិកគ្រួសារតាមសហគមន៍ក្រីក្រក្នុងទីក្រុង (៤៣,៦%) គឺជាការងារសំណង់ (ភាគច្រើនសម្រាប់បុរស) ឬការងាររោងចក្រ (ភាគច្រើន សម្រាប់ស្ត្រី)។ បើទោះបីជាការងារទាំងនេះផ្តល់ចំណូលជាប្រចាំក៏ដោយ ជាធម្មតា ប្រាក់ឈ្នួលមានកម្រិតទាប ហើយភាពជាប់លាប់នៃការងារក៏មានកម្រិតទាបផងដែរ ដោយសារតែនិយោជកអាចត្រូវការបុគ្គលិកក្នុងចំនួនផ្សេងៗគ្នា នៅថ្ងៃផ្សេងៗគ្នា។ ការងារដែលមានស្ថិរភាព ដូចជា ការងារតាមស្ថាប័នរដ្ឋ និងឯកជនជាដើម គឺនៅមានកម្រិត ពោលគឺត្រឹមតែ ១៤,៥% ប៉ុណ្ណោះ។

៦៣. កិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងរបស់សាលារាជធានីភ្នំពេញ ដើម្បីឆ្លើយតបចំពោះសេចក្តីត្រូវការរបស់សហគមន៍ក្រីក្រក្នុងទីក្រុង បានទទួលការគាំទ្រពីអង្គការអន្តរជាតិជាច្រើន ដែលកំពុងផ្តល់ការគាំទ្រផ្សេងៗ ដូចជា ឥណទាន ការបណ្តុះបណ្តាលជំនាញធ្វើការងារ ការអប់រំ និងការកែលំអសេវាសុខភាព ជាដើម។

តារាង ១.៥៖ មុខរបរ ឬប្រភពចំណូលសំខាន់ៗរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ ដែលរស់នៅតាមសហគមន៍ក្រីក្រក្នុងទីក្រុង[26]

ប្រភេទការងារ	ភាគរយគ្រួសារ
កម្មកររោងចក្រ/កម្មករសំណង់	43.6
អ្នកលក់ដូរតាមសហគមន៍	27.8
អ្នករត់ម៉ូតូឌុប	22.6
និយោជិត ក្នុងវិស័យឯកជន/សាធារណៈ	14.5
អ្នកប្រមូលសំរាម	7.3
សេវា និងពលកម្ម	6.0
សិប្បកម្មជាលក្ខណៈគ្រួសារ	3.1
សេវាកម្សាន្តសប្បាយ	2.6
ធ្វើការខាងកសិកម្ម	1.9
ផ្សេងទៀត	9.8

25 សមាគមធាងត្នោត ខែ កុម្ភៈ ឆ្នាំ ២០១៤ ការអង្កេតក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ៖ ការសិក្សាពីតំបន់តាំងទីលំនៅរបស់ប្រជាជនក្រីក្រក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ”

26 ការវាយតម្លៃសហគមន៍ក្រីក្រក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញឆ្នាំ ២០១២ ដោយសាលារាជធានីភ្នំពេញ

ផ្នែកទី ២៖ ឧបសគ្គដែលរារាំងដល់ប្រសិទ្ធភាពនៃការអភិវឌ្ឍ និងការពង្រីកទីក្រុង

២.១ សេចក្តីផ្តើម

៦៤. ការផ្លាស់ប្តូរមុខមាត់របស់ទីក្រុងភ្នំពេញ ពីទីក្រុងដែលរងការបំផ្លិចបំផ្លាញខ្ទិចខ្ទី ដោយសារជម្លោះ និងអស្ថិរភាព ទៅជាទីក្រុងដែលមានការពង្រីកខ្លួន និងការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចយ៉ាងឆាប់រហ័ស គឺជាសមិទ្ធផលគួរឱ្យកត់សម្គាល់។ ប៉ុន្តែ ទោះជាយ៉ាណាក៏ដោយ ដូចគ្នានឹងទីក្រុងដែលមានការរីកចម្រើនឆាប់រហ័សផ្សេងទៀតនៅអាស៊ី ដូចជា ទីក្រុងចាការតា និងបាងកក ក្នុងទសវត្សរ៍ ១៩៧០ និង ១៩៨០ ដែរ ការរីកចម្រើន និងការអភិវឌ្ឍរបស់ទីក្រុងនេះ កើតឡើងដោយគ្មានផែនការច្បាស់លាស់ និងកំពុងដាក់សម្ពាធកាន់តែខ្លាំងឡើងៗមកលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរបស់ទីក្រុងនេះ។ ការហូរចូលនូវប្រជាជនក្នុងចំនួនដ៏ច្រើនតែក្នុងរយៈពេលមួយខ្លី និងសមត្ថភាពរៀបចំក្រុង និងពង្រឹងការអនុវត្តនៅទាប គួបផ្សំនឹងការវិនិយោគ និងការអភិវឌ្ឍអចលនទ្រព្យផង កំពុងចោទជាបញ្ហាដល់ការអភិវឌ្ឍប្រកបដោយចីរភាព សម្រាប់ទីក្រុងភ្នំពេញ។ កត្តាចំនួន ៣ ដែលបង្កជាឧបសគ្គចំពោះការអភិវឌ្ឍ និងការពង្រីកទីក្រុងនេះ តាមគន្លងដែលមានប្រសិទ្ធភាព និងចីរភាព ត្រូវបានលើកយកមកពិភាក្សាក្នុងចំណុចខាងក្រោម ដូចជា ខ្វះភាពច្បាស់លាស់ ក្នុងការបែងចែកតួនាទី និងការទទួលខុសត្រូវ ការអនុវត្តផែនការនៅមានកម្រិត ទាបនិងសមត្ថភាពស្ថាប័ននៅមានកម្រិត និងការផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានពុំមាននិរន្តរភាព។

២.២ ខ្វះភាពច្បាស់លាស់ ក្នុងការបែងចែកតួនាទី និងការទទួលខុសត្រូវ

៦៥. តាមធម្មជាតិ ការអភិវឌ្ឍទីក្រុង គឺជាដំណើរការដែលមានចរិតពហុវិស័យ។ ការខ្វះការសម្របសម្រួល ក្នុងការរៀបចំ និងការអនុវត្តផែនការក្រុង អាចបង្កផលប៉ះពាល់លើគុណភាពនៃផែនការទាំងនេះ ដែលបន្សល់ទុកនូវចំណុចខ្វះខាតធំៗ ឬការធ្វើការត្រួតគ្នា ហើយចុងក្រោយ ដាក់សម្ពាធមកលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរបស់ទីក្រុង និងបង្កើតនូវបរិយាកាសក្នុងទីក្រុងដែលមិនសូវជាអំណោយផលសម្រាប់ការរស់នៅ។ សម្រាប់ទីក្រុងភ្នំពេញ ការសម្របសម្រួលការងារអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុងនៅតែជាបញ្ហាប្រឈមនៅឡើយ ពោលគឺការសម្របសម្រួលតាមក្រសួង មន្ទីរជំនាញ និងសាលារាជធានីភ្នំពេញផង និងការសម្របសម្រួលរវាងក្រសួងស្ថាប័នមួយ និងក្រសួងស្ថាប័នផ្សេងទៀតផង។

៦៦. ***តួនាទីរបស់ថ្នាក់ជាតិ និងតួនាទីរបស់ក្រុង*** - ប្រទេសកម្ពុជាបានអនុវត្តគោលនយោបាយវិមជ្ឈការរបស់ខ្លួនបណ្តើរៗ ចាប់ពីឆ្នាំ ២០០៥ មក នៅពេលដែលក្របខ័ណ្ឌយុទ្ធសាស្ត្រជាតិស្តីពីវិមជ្ឈការ និងវិសហមជ្ឈការ បានទទួលការអនុម័តជាផ្លូវការពីគណៈរដ្ឋមន្ត្រី។ ខណៈពេលដែលប្រព័ន្ធមជ្ឈការ នៅតែជាគោលការណ៍ស្នូលសម្រាប់ការងារគ្រប់គ្រង និងរដ្ឋបាលប្រចាំថ្ងៃ តួនាទី និងការទទួលខុសត្រូវ ត្រូវបានធ្វើប្រតិភូកម្មក្នុងលក្ខណៈជាប្រព័ន្ធ ទៅឱ្យស្ថាប័នរដ្ឋនៅថ្នាក់ក្រោមៗ។[27] ការបង្កើនភាពស័ក្តិសិទ្ធិ និងប្រសិទ្ធភាពនៃការផ្តល់សេវាសាធារណៈ គឺជាគោលបំណងសំខាន់នៃគោលនយោបាយវិមជ្ឈការ និងវិសហមជ្ឈការ ដោយក្រុមប្រឹក្សានៅថ្នាក់ក្រុមជាតិ ដូចជា ក្រុមប្រឹក្សាក្រុង ខេត្ត *ខណ្ឌ* និង *ឃុំ* ជាដើម បានទទួលមុខងារ និងធនធាន (ដូចជា បុគ្គលិក និងមធ្យោបាយហិរញ្ញវត្ថុ) សម្រាប់ធ្វើការឆ្លើយតបទៅនឹងតម្រូវការក្នុងមូលដ្ឋាន។ មានការប៉ាន់ប្រមាណថា មន្ត្រីរាជការស៊ីវិល ៨០% កំពុងបំពេញការងារតាមស្ថាប័នវិមជ្ឈការ ទូទាំងប្រទេសកម្ពុជា។[28]

---

27 ក្រសួងដីធ្លី ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ទេសចរណ៍ និងដឹកជញ្ជូន ឆ្នាំ ២០១៦ ទិដ្ឋភាពរួមនៃគោលនយោបាយភូមិសាស្ត្ររបស់ប្រទេសនានានៅអាស៊ី និងអឺរ៉ុប (https://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/international/spw/general/cambodia/index_e.html; ចូលមើលនៅថ្ងៃទី ២០ ខែ មីនា ឆ្នាំ ២០១៧)

28 Lepain, Jean-Marc. 2011. "វិមជ្ឈការ និងវិសហមជ្ឈការ នៅកម្ពុជា៖ វឌ្ឍនភាព និងបញ្ហា ខែ សីហា ឆ្នាំ ២០១១" (https://www.slideshare.net/JeanMarcLepain/cambodia-decentralization-and-deconcentration-progress-and-issues-august-2011; ចូលមើលនៅថ្ងៃទី ២៦ ខែ មេសា ឆ្នាំ ២០១៧)

៦៧. ជាការបង្ហាញពីការប្តេជ្ញាចិត្ត ដើម្បីផ្តល់ស្វ័យភាពបន្ថែមដល់រាជធានី កាលពីឆ្នាំ ២០១០ នាយករដ្ឋមន្ត្រី ហ៊ុន សែន បានប្រកាសថា "សាលារាជធានីភ្នំពេញ គឺជាតួអង្គដ៏សំខាន់ ក្នុងការកសាងឡើងវិញ និងអភិវឌ្ឍរាជធានីភ្នំពេញ" (Sen, 2010 ស្រង់សម្តីក្នុង Paling, 2012)។ បើតាមរបាយការណ៍ផ្សេងៗ សាលារាជធានីភ្នំពេញបានទទួលស្វ័យភាពខាងនយោបាយ និងហិរញ្ញវត្ថុកាន់តែច្រើន ចាប់តាំងពីមានកំណែទម្រង់វិមជ្ឈការមក ប៉ុន្តែទំនាក់ទំនងរវាងក្រសួង ស្ថាប័ន និងមន្ទីរ នៅកម្រិតផ្សេងៗ នៅមិនទាន់មានភាពច្បាស់លាស់នៅឡើ ដោយសារតែភាពយឺតយ៉ាវក្នុងការផ្ទេរអំណាច និងមុខងារពីក្រសួងសំខាន់ៗនៅថ្នាក់ជាតិ ទៅឱ្យស្ថាប័នថ្នាក់ក្រោមជាតិ។ ឧទាហរណ៍ របៀបរបបរៀបចំថវិកាបច្ចុប្បន្ន មិនអនុញ្ញាតឱ្យគេធ្វើការបែងចែករវាងចំណូលនៅថ្នាក់ខេត្ត និងថ្នាក់ជាតិឡើយ ដោយចំណូលប្រមាណពី ៧៥ ដល់ ៨០ ភាគរយ ត្រូវបានកត់ត្រានៅថ្នាក់ជាតិ។ ច្បាប់ស្តីពីប្រព័ន្ធហិរញ្ញវត្ថុសាធារណៈបច្ចុប្បន្ន ក៏ហាក់បីដូចជាមានចរិតផ្ទុយគ្នានឹងបំណងនៃកំណែទម្រង់វិមជ្ឈការ និងវិសហមជ្ឈការ ដោយនៅតែប្រើប្រាស់អភិក្រមបែបមជ្ឈការ សម្រាប់រៀបចំ និងផ្តល់ការអនុម័តដល់ថវិកានៅថ្នាក់ក្រោមជាតិដដែល។ លើសពីនេះ ថវិកានៅថ្នាក់ខេត្តរាជធានី នៅតែត្រូវបានគេចាត់ទុកថាជាថវិកានៅថ្នាក់ជាតិ។ ពុំមានប្បញ្ញត្តិដែលចែងថា ថវិកាទាំងនេះត្រូវគ្រប់គ្រងដោយស្ថាប័នថ្នាក់ក្រោមជាតិនោះទេ។

៦៨. ការខ្វះភាពច្បាស់លាស់ជុំវិញឋានានុក្រមនៃការរាយការណ៍ ការផ្តល់ហិរញ្ញប្បទាន និងការបែងចែកការទទួលខុសត្រូវ មានភាពពាក់ព័ន្ធជាមួយនឹងការអនុវត្តផែនការអភិវឌ្ឍន៍ក្រុង។ បច្ចុប្បន្ននេះ ការអភិវឌ្ឍថ្មីៗក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ ត្រូវការការឯកភាព តែក្នុងទម្រង់ជាលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ប៉ុណ្ណោះ។ សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍក្រោម ៣០០០ ម៉ែត្រការ៉េ សម្រាប់ផ្ទៃបាតសរុប ចាំបាច់ត្រូវមានការសុំការឯកភាពពីសាលារាជធានីភ្នំពេញ ខណៈពេលដែលការអភិវឌ្ឍធំៗត្រូវមានការឯកភាពពីក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់។ ដោយសារតែមានដំណើរការផ្តល់ការឯកភាពដាច់ដោយឡែកពីគ្នាបែបនេះ គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍មួយ អាចទទួលបានការឯកភាពពីកម្រិតក្រសួង ដោយពុំមានការពិគ្រោះយោបល់ ឬការចូលរួមពីអាជ្ញាធរពាក់ព័ន្ធនៅថ្នាក់ក្រុង។ ការអនុវត្តបែបនេះផ្តល់ឱកាសតិចតួចឱ្យសាលារាជធានីភ្នំពេញ ផ្តល់ការណែនាំ ឬកំណត់ពីទំហំ ទម្រង់ និងទីតាំងនៃការអភិវឌ្ឍលើសពីទំហំជាក់លាក់ ដែលនាំឱ្យមានការកើនឡើងនូវតំបន់អភិវឌ្ឍន៍ក្នុងទីក្រុង ដែលមិនសមស្របទៅតាមបរិបទនៃការប្រើប្រាស់ដីធ្លីក្នុងក្រុង ឬដែលពុំមានភាពសមស្របតែម្តង ដោយសារតែបញ្ហាហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធបច្ចុប្បន្ន។ គម្រោងវិនិយោគបរទេសធំៗ ក៏ត្រូវមានការចូលរួមពីក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា (CDC) ដែលជាអាជ្ញាធរជាតិទទួលបន្ទុកជម្រុញ និងសម្របសម្រួលការវិនិយោគ និងជាច្រកចេញចូលតែមួយ សម្រាប់វិនិយោគិនបរទេស។ ខណៈពេលដែលដំណើរការផ្តល់ការឯកភាពរបស់ CDC បើតាមលក្ខណៈបច្ចេកទេស តម្រូវឱ្យមានការធ្វើការងារជាមួយនឹងក្រសួង និងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ ដែលត្រូវផ្តល់ការអនុម័តលើផែនការ និងការសិក្សាដែលចាំបាច់នានា ដូចជា ប្លង់អគារ និងការវាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន (EIAs) ជាដើម ភស្តុតាងជាច្រើនបង្ហាញថា នីតិវិធីទាំងនេះមិនត្រូវបានគេអនុវត្តតាមឱ្យបានខ្ជាប់ខ្ជួនឡើយ។ ដូចពិភាក្សាក្នុង**ផ្នែក ២.២.២** កង្វះការសម្របសម្រួលក្នុងការផ្តល់ការអនុម័ត និងការរៀបចំការអភិវឌ្ឍជាដំណាក់កាលៗ ស្របតាមសមត្ថភាពហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ក៏មានផលប៉ះពាល់ជាអវិជ្ជមានលើបរិស្ថានបច្ចុប្បន្នក្នុងទីក្រុងផងដែរ។

៦៩. ***កង្វះការសម្របសម្រួលតាមវិស័យ*** - នៅកម្រិតនៃការរៀបចំ*ផែនការ* ចាំបាច់ត្រូវមានការសម្របសម្រួលតាមវិស័យ ដើម្បីធានាឱ្យមានការរៀបចំផែនការទីក្រុង ទៅតាមតម្រូវការ ដែលទីក្រុងមាន។ ត្រូវមានការលៃទុកដី ដើម្បីបំពេញតម្រូវការជាច្រើន ដូចជា សម្រាប់ឧស្សាហកម្ម ពាណិជ្ជកម្ម លំនៅដ្ឋាន ការកម្សាន្ត ក៏ដូចជាសម្រាប់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសំខាន់ៗ ដូចជា អាកាសយានដ្ឋាន និងផ្លូវថ្នល់ ជាដើម។ សម្រាប់ការរៀបចំផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លីជារួម ជាធម្មតា ក្រសួងជំនាញជាអ្នកកំណត់ពីតម្រូវការសម្រាប់ការប្រើប្រាស់ដីធ្លី ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធចាំបាច់ និងសេវានានា ដោយប្រើប្រាស់ដំណើរការរៀបចំផែនការបែបពិគ្រោះយោបល់ ដើម្បីធានាយ៉ាងណាឱ្យផែនការស្តីពីការប្រើប្រាស់ដីធ្លីដែលរៀបចំចេញមកបានធ្វើការពិចារណាពីតម្រូវការផ្សេងៗ ដែលពេលខ្លះ តម្រូវការទាំងនោះមានភាពប្រទាំងប្រទើសជាមួយគ្នា។

៧០. ប្រទេសកម្ពុជាប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធរៀបចំផែនការពីរដាច់ពីគ្នា មួយជាប្រព័ន្ធរៀបចំផែនការអភិវឌ្ឍន៍សង្គមសេដ្ឋកិច្ច ក្រោមការគ្រប់គ្រងរបស់ក្រសួងផែនការ និងប្រព័ន្ធមួយទៀត សម្រាប់រៀបចំភូមិសាស្ត្រក្រោមការគ្រប់គ្រងរបស់ក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់។ ការរៀបចំផែនការអភិវឌ្ឍន៍សង្គមសេដ្ឋកិច្ច ត្រូវបានធ្វើឡើង នៅថ្នាក់ជាតិ និងថ្នាក់ក្រោមជាតិ ហើយជាទូទៅ ដំណើរការនេះត្រូវបានគេចាត់ទុកថាជាដំណើរការដែលមានភាពរឹងមាំ។ ដោយឡែក ការរៀបចំភូមិសាស្ត្រវិញហាក់បីដូចជានៅមានភាពយឺតយ៉ាវនៅឡើយ។ ដូចរៀបរាប់ក្នុង**ផ្នែក ១.៥.២** ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ជាតិ (២០១៤-២០១៨) ធ្វើការកំណត់ពីរបៀបអនុវត្តយុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណដំណាក់កាលទី ៣ ដែលជា

យុទ្ធសាស្ត្ររបស់រដ្ឋាភិបាល។ ផែនការនេះគ្របដណ្តប់លើទិដ្ឋភាពសង្គមសេដ្ឋកិច្ចជាច្រើន និងផ្តល់អនុសាសន៍សម្រាប់ទិដ្ឋភាពនីមួយៗ ដូចជា កំណើនសេដ្ឋកិច្ច កំណែទម្រង់វិស័យហិរញ្ញវត្ថុ ការបន្សាំនឹងការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ ការកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រ សមភាពយេនឌ័រ និងសកលកម្មនៃការអប់រំ ជាដើម។ ប៉ុន្តែ ទំនាក់ទំនងរវាងប្រព័ន្ធផែនការទាំងពីរពុំទាន់បានបង្កើតឱ្យបានល្អនៅឡើយទេ។ ឧទាហរណ៍ អនុសាសន៍អំពីការអនុវត្តផែនការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ច នៅខ្វះផែនការភូមិសាស្ត្រ សម្រាប់កំណត់ និងការពារដី ដែលកំណត់ទុកសម្រាប់វិស័យសេដ្ឋកិច្ចនានា។ បញ្ហានេះស្តែងចេញយ៉ាងច្បាស់ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ ដូចជា ការដាក់រោងចក្រនៅចំកណ្តាលតំបន់លំនៅដ្ឋាន និងការលេចចេញនូវការតាំងទីលំនៅមិនរៀបរយជុំវិញរោងចក្រជាដើម ដែលនេះឆ្លុះបញ្ចាំងពីកង្វះការសម្របសម្រួលរវាងការព្យាករពីតម្រូវការ និងគោលដៅសង្គមសេដ្ឋកិច្ច និងផែនការភូមិសាស្ត្រ ដែលចាំបាច់ ដើម្បីបំពេញតម្រូវការ និងគោលដៅទាំងនោះ។

៧១. នៅកម្រិតនៃ*ការអនុវត្ត* កង្វះការសម្របសម្រួលរវាងមន្ទីរ និងស្ថាប័ននានា ធ្វើឱ្យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធមិនអាចតាមទាន់ល្បឿននៃការអភិវឌ្ឍ។ ដូចពិភាក្សាក្នុង**ផ្នែក ១.៦** ការផ្តល់សេវាក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ ត្រូវជួបនឹងឧបសគ្គ ដោយសារតែពុំមានការថែទាំហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនានាឱ្យបានត្រឹមត្រូវ ឬដោយសារតែពុំមានហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសំខាន់ៗ ដូចជា ផ្លូវថ្នល់ និងប្រព័ន្ធរំដោះទឹកភ្លៀង ជាដើម។ ដោយសារតែមានការបន្ធូរបន្ថយបទបញ្ជាកំណត់កម្ពស់អគារ ដើម្បីលើកទឹកចិត្តឱ្យមានការសាងសង់អគារដែលប្រជាពលរដ្ឋអាចរស់នៅបានច្រើន និងមានប្រសិទ្ធភាព[29] ឥឡូវនេះ មានអគារកម្ពស់ខ្ពស់ជាង ៥ ជាន់ ប្រមាណជា ៦០០ អគារ ដែលបានទទួលការអនុញ្ញាតសាងសង់ ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ។[30] ប៉ុន្តែ ការអភិវឌ្ឍទីក្រុងក្នុងលំនាំបែបនេះ កើតឡើង ដោយពុំមានការបង្កើនសមត្ថភាពរបស់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធឡើយ។ ឧទាហរណ៍ គេឧស្សាហ៍ឃើញអគារកម្ពស់មធ្យម និងកំពស់ខ្ពស់ នៅជាប់នឹងផ្លូវទៅមកពីរជួរតែម្តង ដែលផ្លូវប្រភេទនេះពុំមានទំហំគ្រប់គ្រាន់ សម្រាប់បំពេញទៅតាមលំហូរចរាចរណ៍ដែលមានការកើនឡើងជាងមុនឡើយ។ ប្រសិនបើពុំមានការសម្របសម្រួលកែលំអហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ឬសាងសង់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធជំនួសទេ បណ្តាញសេវាជាមូលដ្ឋានរបស់ទីក្រុងនេះមិនអាចទប់ទល់នឹងកំណើនចំនួនមនុស្ស និងការប្រើប្រាស់សេវា ដែលកើតឡើងដោយសារតែអគារកាន់តែខ្ពស់ជាងមុន និងដោយសារការអភិវឌ្ឍតំបន់ដែលអាចប្រើប្រាស់សម្រាប់គោលបំណងច្រើនយ៉ាងទាំងនេះឡើយ។

៧២. ការបន្តលុបប្រព័ន្ធទឹកធម្មជាតិ ដូចជា បឹង តំបន់ដីសើម ស្ទឹង និងស្រះ ជាដើម គឺជាការអនុវត្តមួយទៀត ដែលកើតឡើងដោយសារតែពុំមានការសម្របសម្រួលតាមវិស័យ។ ដើម្បីបង្កើតដី ដែលគេអាចសាងសង់អគារដោយស្របច្បាប់បាន ប្រព័ន្ធទឹក ដែលបំពេញនាទីជាបណ្តាញរំដោះទឹកភ្លៀងធម្មជាតិរបស់ទីក្រុង ត្រូវបានគេចាក់ដីលុបជាបណ្តើរៗ ហើយជំនួសវិញដោយសំណង់អគារ។[31] ការចាក់ដីបែបធ្វើឱ្យបញ្ហារំដោះទឹកភ្លៀងដែលទីក្រុងនេះកំពុងប្រឈមកាន់តែធ្ងន់ធ្ងរបន្ថែមទៀត ហើយកើតឡើង ដោយពុំមានការពិចារណាឱ្យបានពេញលេញពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន ផលប៉ះពាល់លើតំបន់ដែលងាយលិចលង់ ឬវិធានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ ដើម្បីឱ្យទីក្រុងនេះអាចទប់ទល់ជាមួយនឹងការផ្លាស់ដែលមនុស្សបង្កឡើង សម្រាប់ប្រព័ន្ធរំដោះទឹកភ្លៀងនេះឡើយ។

---

29 Building and Construction Authority, 2013. Cambodia Country Report - Focus on Construction Sector. (របាយការណ៍ប្រទេសកម្ពុជា - ផ្តោតលើវិស័យសំណង់) (https://www.bca.gov.sg/ExportServices/others/Cambodia CountryReport.pdf; ចូលមើលនៅថ្ងៃទី ២២ ខែ មីនា ឆ្នាំ ២០១៧)

30 លទ្ធផលរកឃើញរបស់ក្រុមការងារ

31 Doyle, Shelby. 2012. Phnom Penh, City of Water. Cambodia: Sahmakum Teang Tnaut.

ប្រអប់ ២.១៖ បញ្ហាប្រឈមពាក់ព័ន្ធនឹងការសម្របសម្រួលសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ

បញ្ហាកកស្ទះចរាចរណ៍ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ ដែលកើតឡើងដោយសារតែកំណើនប្រជាជន កំណើនយានយន្ត និងការប្រើប្រាស់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធលើសកម្រិតក្នុងទីក្រុងនេះ ធ្វើឱ្យទីក្រុងនេះត្រូវខាតបង់ប្រមាណជា ៦ លានដុល្លារ ក្នុងមួយខែ។[32] ខណៈពេលដែលទីក្រុងនេះបានខិតខំដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ដើម្បីកាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរណ៍ និងបង្កើនភាពងាយស្រួលក្នុងការធ្វើដំណើរសម្រាប់ប្រជាជន ការខិតខំទាំងនេះពុំបានទទួលជោគជ័យឡើយ។ **ផ្នែក ១.៦** ពិភាក្សាពីស្ថានភាពនៃការដឹកជញ្ជូនសាធារណៈលំអិតបន្ថែមទៀត។

បច្ចុប្បន្ន បណ្តាញរថយន្តក្រុងសាធារណៈ ដែលត្រូវបានដាក់ឱ្យដំណើរការក្នុងឆ្នាំ ២០១៤ បន្ទាប់ពីធ្លាប់សាកល្បងម្តងកាលពីឆ្នាំ ២០០១ ប៉ុន្តែបញ្ចប់ទៅវិញ ដោយសារតែចំនួនអ្នកជិះទាប គឺជាទម្រង់តែមួយគត់នៃការដឹកជញ្ជូនសាធារណៈក្នុងទីក្រុងនេះ។ បណ្តាញរថយន្តក្រុង ៣ ខ្សែ ត្រូវរងការខាតបង់ប្រមាណជា ១០០០០០ ដុល្លារ ក្នុងមួយខែ ដោយសារតែចំនួនអ្នកជិះតិច (JICA)។ មូលហេតុមានដូចជាស្ថានភាពចរាចរណ៍មិនល្អ ពុំមានរថយន្តក្រុងគ្រប់ចំនួនសម្រាប់ភ្ជាប់ពីកន្លែងចេញដំណើរដំបូងទៅគោលដៅចុងក្រោយ កាលវិភាគមិនអាចទុកចិត្តបាន ហើយរថយន្តក្រុងដែលប្រើប្រាស់មានគុណភាពទាប។ ប្រជាពលរដ្ឋចូលចិត្តធ្វើដំណើរតាមទោចក្រយានយន្ត រថយន្ត ឬរ៉ឺម៉កកង់បីជាង ដោយសារតែមធ្យោបាយទាំងនេះងាយស្រួលឱ្យពួកគេធ្វើដំណើរក្នុងទីក្រុងជាង។

ចាំបាច់ត្រូវមានប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនសាធារណៈដែលមានប្រជាជនប្រើប្រាស់ច្រើន ដើម្បីឱ្យទីក្រុងមានការរីកចម្រើន។ ដើម្បីមានប្រព័ន្ធបែបនេះបាន មិនមែនត្រឹមតែមានការបង្កើតហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនិងការគ្រោងខ្សែផ្លូវប៉ុណ្ណោះទេ ប៉ុន្តែត្រូវមានការភ្ជាប់ទំនាក់ទំនងឱ្យបានជិតស្និទជាមួយនឹងគោលនយោបាយ និងយុទ្ធសាស្ត្រស្តីពីការដឹកជញ្ជូន និងការគ្រប់គ្រងតម្រូវការយានយន្ត ក៏ដូចជាការសម្របសម្រួលជាមួយនឹងការរៀបចំផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លី និងការរៀបចំផែនការហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផងដែរ។ ក្នុងករណីទីក្រុងភ្នំពេញ រដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុង ត្រូវបានបង្កើតឡើងជាស្ថាប័នមួយក្រោមចំណុះសាលារាជធានីភ្នំពេញ សម្រាប់គ្រប់គ្រងលើដំណើរការរថយន្តក្រុងក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ។ ប៉ុន្តែ ហាក់បីដូចជាមានការសម្របសម្រួលតិចតួចរវាងរដ្ឋាករស្វយ័តដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរថយន្តក្រុងនេះ ជាមួយនឹងមន្ទីរផ្សេងទៀតក្នុងទីក្រុង (ពោលគឺក្រោមចំណុះសាលារាជធានីភ្នំពេញ) ឬស្ថាប័ននៅថ្នាក់ជាតិ (ដូចជា ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់) ដើម្បីកែលំអការផ្តល់សេវារថយន្តក្រុងនេះឡើយ។ ឧទាហរណ៍ ការរៀបចំជួរផ្លូវពិសេស សម្រាប់តែរថយន្តក្រុង អាចបង្កើនភាពអាចជឿទុកចិត្តបាននៃសេវានេះយ៉ាងច្រើន និងធ្វើឱ្យការធ្វើដំណើរតាមរថយន្តក្រុងមានប្រសិទ្ធភាពជាងមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនផ្សេងទៀត។ ដោយសារតែគ្មានដីសម្រាប់ពង្រីកផ្លូវ គេអាចកំណត់ជួរផ្លូវពិសេសសម្រាប់តែរថយន្តក្រុងដំណើរការ ក្នុងម៉ោងដែលមានចរាចរណ៍ច្រើនបំផុត ហើយក្រៅម៉ោងនេះ ផ្លូវនេះអាចអនុញ្ញាតឱ្យយានយន្តផ្សេងទៀតប្រើប្រាស់បាន ជាដើម។

ការដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធរថយន្តក្រុងសាធារណៈក៏ធ្វើឡើង ដោយពុំមានវិធានការផ្សេងទៀត ក្នុងពេលជាមួយគ្នា ដើម្បីទប់ស្កាត់កំណើនចំនួនយានយន្តផងដែរ។ នៅតាមទីក្រុងផ្សេងទៀត ដូចជា ទីក្រុងគូឡាឡាំពួរ និងទីក្រុងបាងកក ជាដើម មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនសាធារណៈត្រូវបានគេឱ្យតម្លៃទាប ដោយចាត់ទុកថាជាជម្រើសមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនចុងក្រោយ នៅពេលដែលចំនួនយានយន្តកើនឡើងដល់កម្រិតយ៉ាងខ្ពស់ មុនពេលប្រព័ន្ធ mass transit systems ត្រូវបានដាក់ឱ្យដំណើរការ។[33] ផ្ទុយទៅវិញ ទីក្រុងហុងកុង និងសឹង្ហបុរី អាចបង្កើនអត្រានៃការប្រើប្រាស់មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនសាធារណៈបានខ្ពស់ តាមរយៈការគ្រប់គ្រងល្បឿននៃកំណើនយានយន្ត តាមរយៈការអនុវត្តវិធានការទប់តម្រូវការយានយន្ត។ ការពិចារណាអនុវត្តវិធានការទាំងនេះ មិនថាក្នុងរូបភាពជាគោលនយោបាយសម្រាប់ទីក្រុង ឬគោលនយោបាយជាតិនោះទេ អាចជួយលើកទឹកចិត្តឱ្យមានការប្រើប្រាស់មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ កាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរណ៍ និងកែលំអបរិស្ថានក្នុងទីក្រុង។

---

32 Sotheary, Pech and Mom Kunther, 2015. “ការកកស្ទះចរាចរណ៍ធ្វើឱ្យខាតបង់ ៦ លានដុល្លារក្នុងមួយខែ” សារព័ត៌មានភ្នំពេញប៉ុស្តិ៍ (http://www.phnompenhpost.com/national/congestion-costing-6-million-month; ចូលមើលតាមអនឡាញ កាលពីថ្ងៃទី ២០ ខែ មេសា ឆ្នាំ ២០១៧)

33 Barter, Paul, Jeff Kenworthy and Felix Laube, 2003. “Lessons from Asia on Sustainable Urban Transport” in Low, N.P. and Gleeson, B.J. (eds.) Making Urban Transport Sustainable. Basingstoke UK: Palgrave Macmillan

រថយន្តក្រុងសាធារណៈនៅតំបន់កណ្តាលក្រុងភ្នំពេញ (ប្រភព៖ លទ្ធផលរកឃើញរបស់ក្រុមការងារ ខែ កុម្ភៈ ឆ្នាំ ២០១៧)

២.៣ ការអនុវត្តផែនការនៅមានកម្រិតទាប ហើយសមត្ថភាពស្ថាប័ននៅមានកម្រិតនៅឡើយ

៧៣. ប្រព័ន្ធរៀបចំផែនការក្នុងប្រទេសកម្ពុជាហាក់បីដូចជានៅខ្វះក្របខ័ណ្ឌនិងការណែនាំអំពីរបៀបយកផែនការមួយទៅធ្វើជាគោលសម្រាប់រៀបចំផែនការផ្សេងទៀត នៅកម្រិតរដ្ឋបាលផ្សេងៗគ្នា (**សូមមើលផ្នែក ១.៥**)។ ប៉ុន្តែ ការអនុវត្តអ្វីដែលហាក់បីដូចជាមើលទៅជាប្រព័ន្ធដែលមានការអភិវឌ្ឍកម្រិតខ្ពស់ បែរជាមិនសូវជាមានរចនាសម្ព័ន្ធ និងការសម្របសម្រួលទៅវិញ ដែលជាលទ្ធផល ធ្វើឱ្យការរៀបចំផែនការ និងការអភិវឌ្ឍកើតឡើងមិនរៀបរយក្នុងកម្រិតមួយ។ ចាំបាច់ត្រូវមានការរៀបចំក្រុងឱ្យកាន់តែគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ និងពង្រឹងការអនុវត្តកំណែទម្រង់លិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តិសម្រាប់ទីក្រុង ដើម្បីធានាយ៉ាងណាឱ្យការអភិវឌ្ឍ និងការពង្រីកទីក្រុងអាចដំណើរការទៅបានកាន់តែមាននិរន្តរភាព។

៧៤. លើសពីនេះ សមត្ថភាពអនុវត្តផែនការ និងពង្រឹងការអនុវត្តលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តិ នៅថ្នាក់មូលដ្ឋាន នៅមានកម្រិតខ្សោយនៅឡើយ។ ខណៈពេលដែលក្រសួងដែលធ្វើការងារពាក់ព័ន្ធនឹងការអភិវឌ្ឍទីក្រុងហាក់បីដូចជាមានសមត្ថភាព ដើម្បីអនុវត្តកិច្ចការសម្របសម្រួលកម្មវិធីនៅថ្នាក់ជាតិ និងដាក់ចេញនូវវិធាន និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តិនានា[34] សមត្ថភាពនៅថ្នាក់មូលដ្ឋាននៅមានកម្រិតទាបនៅឡើយ។ មន្ទីរថ្នាក់ខេត្តរាជធានី ដែលស្ថិតក្រោមចំណុះក្រសួងជំនាញ ជាទូទៅ ពុំមានបុគ្គលិក និងបរិក្ខារគ្រប់គ្រាន់។ ពាក់ព័ន្ធនឹងការងាររៀបចំក្រុងវិញ មូលហេតុសំខាន់មួយដែលត្រូវបានលើកឡើងថាជាមូលហេតុ ដែលនាំឱ្យខ្វះផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លីលំអិត គឺខ្វះបុគ្គលិកដែលបានទទួលការបណ្តុះបណ្តាលបច្ចេកទេសដើម្បីរៀបចំផែនការនេះ។ សាលារាជធានីភ្នំពេញមានមន្ត្រីរៀបចំក្រុងសរុបចំនួន ៥០ នាក់ ហើយអាជ្ញាធរមូលដ្ឋានតែងលើកឡើងថា កង្វះជំនាញបច្ចេកទេសរៀបចំក្រុង គឺជាបញ្ហាប្រឈមមួយ ចំពោះការអនុវត្តផែនការអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុង។

៧៥. ***ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រ និងផែនការស្តីពីការប្រើប្រាស់ដីធ្លីលំអិត*** - ឧបសគ្គមួយ ក្នុងចំណោមឧបសគ្គធំៗជាងគេ ដែលរារាំងដល់ការអនុវត្តផែនការក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ គឺបច្ចុប្បន្ននេះ ទីក្រុងនេះមិនទាន់មានផែនការស្តីពីការប្រើប្រាស់ដីធ្លីលំអិត ដើម្បីតម្រង់ទិសដល់ការអភិវឌ្ឍតាមទីតាំងភូមិសាស្ត្រនានានៅឡើយ។ រាជធានីភ្នំពេញមានប្លង់គោលឆ្នាំ ២០៣៥ ដែលជាផែនការយុទ្ធសាស្ត្រ ប៉ុន្តែនេះជាឯកសារនៅកម្រិតទូលំទូលាយ ដោយពុំមានឥទ្ធិពលលើការពង្រីកទីក្រុង និងការប្រើប្រាស់ដីធ្លីក្នុងទីក្រុងឡើយ។ នៅពេលពុំមានផែនការ សម្រាប់តម្រង់ទិសដល់ការអភិវឌ្ឍបែបនេះ ការអភិវឌ្ឍទីក្រុងភ្នំពេញបន្តកើតឡើងរដេបរដុប មិនស្របទៅតាមចក្ខុវិស័យស្តីពីការប្រើប្រាស់ដីធ្លី និងពុំមានការកែលំអហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធគាំទ្រដែលចាំបាច់ឡើយ។ ផែនការលំអិតតាមវិស័យត្រូវបានរៀបចំឡើងដោយទីភ្នាក់ងារនានា ដូចជា JICA ជាដើម ហើយការសាងសង់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធមួយចំនួនបានគោរពតាមផែនការទាំងនេះយ៉ាងខ្ជាប់ខ្ជួន។ ប៉ុន្តែ នៅមិនទាន់មានផែនការស្តីពីការប្រើប្រាស់ដីធ្លី ដែលបញ្ចូលតម្រូវការហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនៅឡើយ។ លើសពីនេះ ខណៈពេលដែលប្លង់គោលនេះមានក្របខ័ណ្ឌពេលវេលារហូតដល់ឆ្នាំ ២០៣៥ ផែនការនេះត្រូវបានរៀបចំឡើង ផ្អែកទៅតាមការព្យាកររហូតដល់ត្រឹមតែឆ្នាំ ២០២០ ប៉ុណ្ណោះ។[35] ដូច្នេះ នៅពេលដែលពុំមានការរៀបចំផែនការលំអិតចេញពីប្លង់គោលនេះ ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រនេះនឹងលែងមានបច្ចុប្បន្ន-ភាព ឆាប់ៗនេះជាមិនខាន។

---

34 Asian Development Bank, 2012. Cambodia Urban Sector Assessment, Strategy and Road Map. Manila: Asian Development Bank.

35 លទ្ធផលរកឃើញរបស់ក្រុមការងារ

ប្រអប់ ២.២៖ ប្លង់គោលរាជធានីភ្នំពេញ ២០៣៥

ប្លង់គោលរាជធានីភ្នំពេញ ២០៣៥ ដែលរៀបចំឡើងក្រោយជំនួយរបស់រដ្ឋាភិបាលបារាំង និងបានទទួលការអនុម័តក្នុងឆ្នាំ ២០១៥ បានដាក់បញ្ចូលផែនការស្ដីពីការប្រើប្រាស់ដីធ្លីនៅកម្រិតទូលំទូលាយសម្រាប់ទីក្រុងនេះ និងផែនការអភិវឌ្ឍន៍ជាលក្ខណៈយុទ្ធសាស្ត្រជាលាយលក្ខណ៍អក្សរ។ ប្លង់គោលនេះដាក់ចេញចក្ខុវិស័យចង់ឱ្យទីក្រុងភ្នំពេញក្លាយជារាជធានីដែលមានចីរភាព សមធម៌ និងបរិយាប័ន្ន និងបង្ហាញពីតម្រូវការហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធចម្រុះវិស័យ ក៏ដូចជាតម្រូវការឱ្យមានការកែលំអការផ្តល់សេវាជាមូលដ្ឋាន ការបង្កើតបណ្ដាញទីកន្លែងសាធារណៈឱ្យកាន់តែគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ ការរៀបចំកូដសម្គាល់អគារ និងគោលនយោបាយថ្មីៗ ពាក់ព័ន្ធនឹងដីធ្លី និងលំនៅដ្ឋាន។ ផែនការនេះមានចក្ខុវិស័យចង់ឱ្យទីក្រុងភ្នំពេញក្លាយជាទីក្រុងប៉ូលចម្រុះ ជាចំណុចកណ្ដាលមានតម្លៃជាប្រវត្តិសាស្ត្រ ដែលភ្ជាប់ទំនាក់ទំនងជាមួយនឹងតំបន់ប្រជុំជនផ្សេងទៀត តាមរយៈផ្លូវទឹកដែលត្រូវបានស្ដារឡើងវិញ និងតាមរយៈច្រករបៀងបៃតង ដូចទីក្រុងភ្នំពេញកាលសម័យមុនសង្គ្រាម។[36] គោលបំណងនៃប្លង់គោលនេះមានលក្ខណៈទូលំទូលាយ ដូចជា លើកកម្ពស់ជីវភាពរស់នៅរបស់ប្រជាពលរដ្ឋក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ តម្រង់ទិសការប្រើប្រាស់ដីធ្លី ដើម្បីធានាប្រសិទ្ធភាព និងភាពស័ក្តិសិទ្ធិនៃការប្រើប្រាស់ធនធាន និងបង្ការគ្រោះហន្តរាយធម្មជាតិ។

បើទោះបីជាបានទទួលការអនុម័តជាផ្លូវការក្នុងឆ្នាំ ២០១៥ យ៉ាងណាក៏ដោយ មិនទាន់មានការបម្លែងប្លង់គោលនេះឱ្យទៅជាផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លីលំអិតនៅឡើយទេ ហើយក៏មិនទាន់ឃើញពីឥទ្ធិពលដែលប្លង់គោលនេះមានលើការអភិវឌ្ឍទីក្រុងភ្នំពេញដែរ។ កន្លងមក មានការអនុវត្តជំហានមួយចំនួន ដើម្បីរៀបចំក្របខ័ណ្ឌ សម្រាប់អនុវត្តប្លង់គោលនេះ។ ដាក់ឱ្យអនុវត្តក្នុងឆ្នាំ ២០១៥ អនុក្រឹត្យលេខ ៤២ អនក្រ.បក ស្ដីពីការអភិវឌ្ឍ និងការពង្រីករាជធានី ទីក្រុង និងតំបន់ប្រជុំជន ដាក់ចេញនូវមូលដ្ឋានច្បាប់ ដែលចាំបាច់ ដើម្បីឱ្យការសាងសង់ និងការអភិវឌ្ឍ អាចអនុលោមទៅតាមលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តិស្ដីពីការប្រើប្រាស់ដីធ្លី ដែលមិនធ្លាប់មានកន្លងមក។ ប៉ុន្តែ ការអភិវឌ្ឍក្រុងនៅតែបន្តកើតឡើងដោយពុំមានការគ្រោងទុក ដែលធ្វើឱ្យប៉ះពាល់ដល់លទ្ធភាពឱ្យមានហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធគ្រប់គ្រាន់ ដើម្បីបំពេញតម្រូវការនាពេលបច្ចុប្បន្ន និងតម្រូវការនាពេលអនាគត។ ដូចបង្ហាញក្នុងផ្នែកមុនៗនៃរបាយការណ៍នេះ ទីក្រុងនេះប្រឈមនឹងបញ្ហាធំៗ តាមវិស័យផ្សេងៗ ដូចជា ការដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុង និងការសំអាតទឹកស្អុយ ហើយបញ្ហាកកស្ទះចរាចរណ៍ និងការខ្វះប្រព័ន្ធសំអាតទឹកស្អុយរឹតតែធ្ងន់ធ្ងរទៅទៀត ជាមួយនឹងការអភិវឌ្ឍទ្រង់ទ្រាយធំទៅតាមតំបន់ថ្មីៗ។

ការបែងចែកទីក្រុងជាតំបន់ និងការរៀបចំផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លីលំអិត ក៏ជាការងារដែលត្រូវធ្វើបន្ទាន់ផងដែរ បើទោះបីជាដំណើរការនេះជាដំណើរការប្រើប្រាស់ពេលវេលាយូរ ដែលត្រូវការថវិកា និងការកសាងសមត្ថភាពយ៉ាងច្រើនក៏ដោយ។ ជាការប្រៀបធៀប ទីក្រុងបាត់ដំបងត្រូវការពេល ១០ ឆ្នាំ ដើម្បីបញ្ចប់ដំណើរការរៀបចំផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លីលំអិតរបស់ខ្លួនក្រោមជំនួយបច្ចេកទេសពី GIZ។ ក្នុងការពិភាក្សាពីការអនុវត្តផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លី គេមិនអាចមិនយកចិត្តទុកដាក់ចំពោះបញ្ហាពាក់ព័ន្ធជាមួយនឹងកម្មសិទ្ធិដីធ្លីបានឡើយ។ ឧទាហរណ៍ ខណៈពេលដែលប្លង់គោល ២០៣៥ នេះ មានបំណងចង់ឱ្យមានផ្លូវដែលមានដើមឈើអមសងខាង និងបរិវេណបៃតងក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ ដូចមុនសម័យមុនសង្គ្រាម គេមិនទំនងជាសម្រេចទៅតាមរូបភាពដែលចង់បាននេះឡើយ ដោយសារតែបរិវេណបៃតងក្នុងសម័យមុនសង្គ្រាម ពេលនេះកំពុងត្រូវបានឯកជនកាន់កាប់អស់ហើយ។

---

36 Paling, Willem. 2012. “Planning a Future for Phnom Penh: Mega Projects, Aid Dependence and Disjointed Governance.” Urban Studies 49(13): 2889-2912.

ប្រអប់ ២.៣៖ ការអភិវឌ្ឍអចលនទ្រព្យដោយពុំមានការសម្របសម្រួល

ជារួម សមត្ថភាពរៀបចំក្រុងនៅមានកម្រិតទាប និងការផ្តល់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធក្រុងពុំបានល្អប្រសើរ គួបផ្សំជាមួយនឹងច្បាប់ដែលបើកឱ្យមានការវិនិយោគដោយសេរីពីបរទេស និងកំណើនតម្រូវការរបស់ប្រជាជនដែលមានជីវភាពមធ្យម នាំឱ្យកើតឡើងនូវ "ឯកជនភាវូបនីយកម្មការរៀបចំក្រុង[37]" ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ ពេលគឺបច្ចុប្បន្ននេះ ក្រុមហ៊ុនឯកជនជាអ្នកអនុវត្តគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ក្រុងដែលមានទ្រង់ទ្រាយធំ។ គម្រោងទាំងនេះ ដែលច្រើនជាទីក្រុងរណបស្ថិតនៅតំបន់ជាយក្រុងដែលមានគ្រប់សេវាទាំងអស់ គឺជាគម្រោង សម្រាប់បំពេញតម្រូវការរបស់ប្រជាជនមានជីវភាពមធ្យមដែលចេះតែបន្តកើនចំនួន ហើយដែលចង់បានលំនៅដ្ឋាន ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងសេវាចាំបាច់នានាឱ្យបានកាន់តែល្អជាងមុន និងតម្រូវការរបស់សហគ្រាសដែលចង់បានការិយាល័យប្រកបដោយគុណភាពខ្ពស់ ក្នុងតំបន់ដែលមិនសូវមានការកកស្ទះចរាចរណ៍។[38] ឧទាហរណ៍ ទីក្រុងកាំកូស៊ីធី ដែលលាតសន្ធឹតលើផ្ទៃដី ១២០ ហិចតា និងមានផ្ទះវីឡា និងផ្ទះថោនហៅស៍លំដាប់ខ្ពស់ និងទីក្រុងហ្គ្រេនភ្នំពេញអ៊ីនធើណេស្ហិនណលស៊ីធី ដែលជាគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍លើផ្ទៃដី ២៦០ ហិចតា មានទីលានវាយកូនហ្គោលនៅចំកណ្តាល។ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនៅក្នុងតំបន់អភិវឌ្ឍន៍ទាំងនេះអាចបំពេញតម្រូវការរបស់ប្រជាពលរដ្ឋដែលរស់នៅទីនោះបាន ប៉ុន្តែមានការផ្តោតការយកចិត្តទុកដាក់តិចតួចប៉ុណ្ណោះ លើភាពសមស្របនៃការអភិវឌ្ឍនេះជាមួយនឹងតំបន់ដែលនៅជុំវិញ ឬពីផលប៉ះពាល់ដែលកើតឡើងលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដែលមានស្រាប់ក្នុង ទីក្រុង។ ចំណុចនេះនាំឱ្យអ្នកជំនាញបច្ចេកទេសលើកឡើងថាអ្នកអភិវឌ្ឍន៍ទាំងនេះ "គិតគូរតែពីការអភិវឌ្ឍក្នុងទីតាំងរបស់ពួកគេតែប៉ុណ្ណោះ ហើយបិទភ្នែកមិនគិតគូរពីការអភិវឌ្ឍរបស់ទីក្រុងទាំងមូលឡើយ"[39]។ លើសពីនេះ ដោយហេតុថាការសាយភាយការអភិវឌ្ឍទាំងនេះ ជាធម្មតា តម្រូវឱ្យមានការចាក់ដីបំពេញបឹង និងការផ្លាស់ប្តូរទីលំនៅរបស់ប្រជាពលរដ្ឋមួយចំនួន នេះនាំឱ្យមានការព្រួយបារម្ភពីផលប៉ះពាល់នៃការអភិវឌ្ឍទាំងនេះមកលើបរិស្ថាន និងសង្គម។

ប្រអប់ ២.៤៖ សមត្ថភាពរៀបចំក្រុង

សមត្ថភាពបច្ចេកទេសរៀបចំក្រុង មានការប្រែប្រួលខុសៗគ្នាពីទីក្រុងមួយ ទៅទីក្រុងមួយទៀត ក្នុងពិភពលោក។ ចក្រភពអង់គ្លេសមានអ្នករៀបចំក្រុងដែលបានទទួលការទទួលស្គាល់គុណភាពត្រឹមត្រូវ ៣៨ នាក់ សម្រាប់ប្រជាជន ១០០០០០ នាក់ ដោយឡែកសហរដ្ឋអាមេរិចមាន ១៣ នាក់ ក្នុងប្រទេសឥណ្ឌា តួលេខនេះគឺ ០,២៣ ក្នុងឆ្នាំ ២០១១ ហើយនៅបើគីណាហ្វាសូ តួលេខនេះគឺ ០,០៨ នាក់។[40] ខណៈពេលដែលពុំមានតួលេខសម្រាប់ប្រៀបធៀបសម្រាប់ប្រទេសកម្ពុជា គេយល់ថា មន្ត្រីរៀបចំក្រុងភាគច្រើនរបស់រដ្ឋាភិបាល មិនមែនជាអ្នករៀបចំក្រុងដែលបានទទួលការបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈឡើយ។ ក្នុងចំណោមមន្ត្រីរៀបចំក្រុងទាំង ៥០ នាក់ របស់សាលារាជធានីភ្នំពេញ មានតែ ១០% ប៉ុណ្ណោះ ដែលបានទទួលការបណ្តុះបណ្តាលផ្លូវការជាអ្នករៀបចំផែនការក្រុង។[41]

---

37 Global Green Growth Institute, 2016. Phnom Penh Green City Strategic Plan 2017-2026 Executive Summary.

38 Percival, Tom and Waley, Paul, 2012. "Articulating Intra-Asian Urbanism: The Production of Satellite Cities in Phnom Penh." Urban Studies 49(13), 2873-2888.

39 Mauret, F. 2008. "Traffic jams, flooding consequences of poor urban planning." Phnom Penh Post (http://www.phnompenhpost.com/index.php/2008100121918/In-focus/traffic-jams-flooding-consequences-of-poor-urban-planning.html; accessed March 24, 2017)

40 UN Habitat, 2016. World Cities Report 2016 - Urbanization and Development: Emerging Futures. Nairobi, Kenya: UN Habitat.

41 លទ្ធផលរកឃើញរបស់ក្រុមការងារ

ច្បាប់ស្ដីពីការរៀបចំអង្គការឆ្នាំ ២០០៨ របស់ប្រទេសកម្ពុជា តម្រូវឱ្យសាលាក្រុងនីមួយៗទទួលខុសត្រូវលើការងាររៀបចំផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លីលំអិត។ មុនពេលមានច្បាប់នេះ ការរៀបចំក្រុង គឺជាការទទួលខុសត្រូវនៅថ្នាក់ជាតិ ក្រោមក្របខ័ណ្ឌក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ ដោយពុំមានការិយាល័យអភិវឌ្ឍន៍ក្រុងនៅថ្នាក់ក្រោមជាតិឡើយ។ ដោយសារតែគិតមកដល់ពេលនេះ វាទើបតែមួយរយៈខ្លីប៉ុណ្ណោះ ចាប់តាំងពីពេលដែលច្បាប់ស្ដីពីការរៀបចំអង្គការនេះត្រូវបានដាក់ឱ្យអនុវត្ត ទីក្រុងនានា ដូចជា ទីក្រុងភ្នំពេញ ជាដើម ជួបការលំបាក ក្នុងការកសាងសមត្ថភាពបច្ចេកទេសរៀបចំក្រុងរបស់ខ្លួន។ ការរៀបចំក្រុងមិនមែនជាជំនាញសិក្សានៅតាមគ្រឹះស្ថានអប់រំឧត្តមសិក្សានៅកម្ពុជាឡើយ។ ខណៈពេលដែលមុខវិជ្ជារៀបចំក្រុងអាចជាផ្នែកមួយនៃជំនាញផ្សេងទៀត ឧទាហរណ៍ សាកលវិទ្យាល័យបញ្ញាសាស្ត្រកម្ពុជា ដែលជាសាកលវិទ្យាល័យឯកជនធំជាងគេរបស់ប្រទេសនេះ មានមុខវិជ្ជារៀបចំក្រុង ជាផ្នែកមួយនៃកម្មវិធីសិក្សាស្ថាបត្យកម្មរបស់ខ្លួន - ប្រធានបទសិក្សាច្រើនពាក់ព័ន្ធជាមួយនឹងទ្រឹស្ដីនគរូបនីយកម្ម និងការរចនាក្រុង ជាជាងបច្ចេកទេសរៀបចំផែនការហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ឬរៀបចំផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លី។ ប្រសិនបើពុំមានច្រកសិក្សាសម្រាប់វិជ្ជាជីវៈរៀបចំក្រុងនោះទេ មន្ត្រីបច្ចេកទេសនៃការិយាល័យអភិវឌ្ឍន៍ក្រុងត្រូវពឹងអាស្រ័យលើការបណ្ដុះបណ្ដាលផ្ទាល់នៅនឹងកន្លែងធ្វើការ ដើម្បីកសាងសមត្ថភាពរបស់ខ្លួន។ ប៉ុន្តែ នេះក៏ជាបញ្ហាប្រឈមមួយដែរ ដោយសារតែពុំមានមន្ត្រី និងអ្នកជំនាញរដ្ឋបាល ដែលយល់ពីជំនាញវិជ្ជាជីវៈនេះ ដើម្បីអាចផ្ដល់ការដឹកនាំ និងការណែនាំបាន។

សមត្ថភាពបច្ចេកទេសក៏នៅប្រមូលផ្ដុំនៅថ្នាក់ជាតិផងដែរ។ ការកសាងសមត្ថភាពអភិវឌ្ឍន៍ក្រុង ពឹងអាស្រ័យខ្លាំងលើការផ្ដល់ថវិកាពីអ្នកផ្ដល់ជំនួយ ហើយច្រើនតែផ្ដោតលើទិដ្ឋភាពផ្សេងទៀតនៃការអភិវឌ្ឍក្រុង ដោយសារតែគេត្រូវការពេលយូរដើម្បីអភិវឌ្ឍសមត្ថភាពរៀបចំក្រុងបែបនេះ។ ឧទាហរណ៍ កម្មវិធីជំនួយបច្ចេកទេសរយៈពេល ៣ ឆ្នាំ ពីឆ្នាំ ២០១២ ដល់ ២០១៥ របស់ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី ផ្ដោតការយកចិត្តទុកដាក់លើការកសាងសមត្ថភាពគ្រប់គ្រងក្រុង និងការរៀបចំយុទ្ធសាស្ត្រជាតិស្ដីពីការអភិវឌ្ឍក្រុង។ កម្មវិធីនេះបានរៀបចំក្របខ័ណ្ឌយុទ្ធសាស្ត្រជាតិស្ដីពីការអភិវឌ្ឍក្រុងប្រកបដោយជោគជ័យ និងបានរៀបចំម៉ូឌុលបណ្ដុះបណ្ដាលចំនួន ២១ ដែលគ្របដណ្ដប់លើប្រធានបទផ្សេងៗ ដូចជា ការគ្រប់គ្រងបរិស្ថាន ការគ្រប់គ្រងការប្រើប្រាស់ដីធ្លី លំនៅដ្ឋាន ការផ្ដល់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចមូលដ្ឋាន ជាដើម ប៉ុន្តែ ពុំបានបញ្ចូលការរៀបចំក្រុងឡើយ។ ព័ត៌មានត្រលប់ជុំវិញកង្វះសមត្ថភាពបច្ចេកទេស ក៏បង្ហាញឱ្យឃើញផងដែរថាវាគឺថ្នាក់ក្រោមជាតិ ដែលត្រូវការធនធានបន្ថែម មិនមែនថ្នាក់ជាតិ ដែលជាកន្លែងប្រមូលផ្ដុំសមត្ថភាពរៀបចំក្រុងភាគច្រើននោះទេ។

៧៦. ***ការអនុវត្តច្បាប់នៅមានកម្រិតខ្សោយ*** - នៅតាមប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍភាគច្រើន អាជ្ញាធរមូលដ្ឋាននៅខ្វះធនធាន តួនាទីភារកិច្ច ឬអំណាចតាមផ្លូវច្បាប់ សម្រាប់អនុវត្តផែនការនានា។ ដោយសារតែភាពកំហិតនៃសមត្ថភាពស្ថាប័ន និងកង្វះភាពច្បាស់លាស់នៃការបែងចែកតួនាទី និងការទទួលខុសត្រូវបែបនេះ ការអភិវឌ្ឍទីក្រុងភ្នំពេញត្រូវរងផលប៉ះពាល់ដោយសារតែពុំមានការអនុវត្តក្រមច្បាប់នានាឱ្យបានគ្រប់គ្រាន់។ ឧទាហរណ៍មួយដែលបង្ហាញយ៉ាងច្បាស់ពីចំណុចនេះ គឺការយកចិញ្ចើមផ្លូវក្នុងទីក្រុងទៅប្រើ សម្រាប់គោលបំណងផ្សេង ក្រៅតែពីសម្រាប់ថ្មើរជើង ដូចរៀបរាប់ក្នុង**ផ្នែក ១.៦.១**។ បើតាមផ្លូវច្បាប់ ចិញ្ចើមផ្លូវ គឺជាផ្នែកមួយនៃដីបម្រុងរបស់ទីក្រុង និងត្រូវបានចាត់ទុកថាជាដីសាធារណៈរបស់រដ្ឋ មានន័យថាជាដីកម្មសិទ្ធិរបស់រដ្ឋាភិបាល។ ប៉ុន្តែ ចិញ្ចើមផ្លូវតែងត្រូវបានគេប្រើជាប្រចាំ សម្រាប់ចតយានយន្តឯកជន និងសម្រាប់សកម្មភាពពាណិជ្ជកម្មនានា ដោយពុំមានទុកចន្លោះសម្រាប់ថ្មើរជើងឡើយ។ បើទោះបីជាចិញ្ចើមផ្លូវជាដីរដ្ឋក៏ដោយ ពុំមានការពង្រឹងការអនុវត្តពីមន្ត្រី ដើម្បីទុកចិញ្ចើមផ្លូវប្រើប្រាស់ សម្រាប់គោលបំណងពីដំបូងឡើយ ហើយពុំមានការកំណត់ឱ្យបានច្បាស់លាស់ថាតើមន្ទីរណាដែលគួរពិនិត្យលើការអនុវត្តនេះឡើយ។ ដូច្នេះ ប្រជាពលរដ្ឋមិនអាចប្រើប្រាស់មធ្យោបាយថ្មើរជើង សម្រាប់ផ្លាស់ទីក្នុងទីក្រុងបានឡើយ ហើយយានជំនិះនៅតែជាមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនពេញនិយម។ កង្វះចិញ្ចើមផ្លូវសម្រាប់ថ្មើរជើង ដើម្បីសម្រួលការធ្វើដំណើររបស់ប្រជាជន ត្រូវបានលើកឡើងថាជាកត្តាមួយ ដែលរួមចំណែកធ្វើឱ្យគម្រោងរថយន្តក្រុងសាធារណៈសាកល្បងដោយ JICA នៅខ្វះប្រសិទ្ធភាព។

៧៧. ក្រមបរិស្ថាន និងធនធានធម្មជាតិរបស់ប្រទេសកម្ពុជា ដែលនឹងត្រូវអនុម័តដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់ក្នុងពេលឆាប់ៗខាងមុខនេះ ហើយដែលសេចក្តីព្រាងបានទទួលការអនុម័តកាលពីខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ២០១៦ បានបញ្ចូលលក្ខខណ្ឌតម្រូវទូលំទូលាយ ដើម្បីឱ្យការអភិវឌ្ឍប្រទេសនេះធ្វើឡើងប្រកបដោយនិរន្តរភាពបរិស្ថាន។ នេះរួមមានការបែងចែកការទទួលខុសត្រូវលំអិតតាមក្រសួង និងការតម្រូវឱ្យការរៀបចំផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លីបញ្ចូលការគិតគូរពីបរិស្ថាន និងនិរន្តរភាព។ កាន់តែជាក់លាក់ទៅទៀតនោះ ក្រមនេះចែងថា លិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់នឹងមិនត្រូវចេញ ដោយពុំមានការអនុម័តលើលក្ខខណ្ឌតម្រូវខាងបរិស្ថាន ដូចជា ការការពារ និងការអភិរក្សបរិស្ថានឡើយ។ ការអនុវត្តបច្ចុប្បន្ននេះ បង្ហាញថា ពុំមានលក្ខខណ្ឌរួម ឬលក្ខណ្ឌអនុវត្តតឹងរ៉ឹង ជុំវិញការសិក្សាពីបរិស្ថាន និងវិធានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ឡើយ។ ខណៈពេលដែលក្រមនេះគឺជាការបោះជំហានមួយ ក្នុងទិសដៅត្រឹមត្រូវ ការពង្រឹងការអនុវត្តក្រមនេះឱ្យទទួលបានជោគជ័យ តាមរយៈការសម្របសម្រួលយ៉ាងជិតស្និទរវាងស្ថាប័ននានា នៅតែជាបញ្ហាប្រឈមនៅឡើយ។

២.៤ ការផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានពុំមាននិរន្តរភាព

៧៨. ជាធម្មតា ការអភិវឌ្ឍក្រុងទទួលបានហិរញ្ញប្បទានតាមបែបវិធីពីរយ៉ាង ដូចតទៅ - ការវិនិយោគសាធារណៈលើសេវា និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវ័ន្តសំខាន់ៗ (ដូចជា ផ្លូវជាតិ រោងចក្រសំអាតទឹកស្អុយ និងបណ្តាញលូ) ឬការវិនិយោគឯកជនលើការអភិវឌ្ឍ និងការកែលំអហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ។ សម្រាប់ករណីទីក្រុងភ្នំពេញ ដោយសារតែការរួមចំណែករបស់ចំណូលផ្ទៃក្នុងទៅក្នុងថវិកាក្រុងនៅមានកម្រិតទាប ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសាធារណៈមួយផ្នែកធំ ទទួលបានហិរញ្ញប្បទានពីជំនួយបរទេស និងការវិនិយោគឯកជន។

៧៩. សម្រាប់សេវាទីក្រុងមួយចំនួន ដូចជា ការជួសជុលថែទាំផ្លូវ ជាដើម ការទទួលខុសត្រូវលើការផ្តល់សេវានេះ និងថវិកាសម្រាប់ធ្វើការងារនេះ នៅដាច់ទំនាក់ទំនងពីគ្នានៅឡើយ។ ផ្លូវជាតិស្ថិតក្រោមការទទួលខុសត្រូវរបស់ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ខណៈពេលដែលសាលារាជធានីភ្នំពេញទទួលខុសត្រូវផ្តល់ថវិកាសម្រាប់ជួសជុលថែទាំបណ្តាញផ្លូវក្នុងក្រុងដែលបន្តមានការកើនឡើងយ៉ាងណែនតាន់តាប់។ ការស្នើឱ្យមានការផ្លាស់ប្តូររបបពន្ធអចលនទ្រព្យ កាលពីពេលថ្មីៗនេះ នឹងផ្តល់លទ្ធភាពឱ្យសង្កាត់ ដែលជាកម្រិតរដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិទាបជាងគេ អាចរក្សាទុក ៣០% នៃចំណូលដែលរកបានក្នុងមូលដ្ឋាន សម្រាប់វិនិយោគលើអាទិភាពនៅថ្នាក់ឃុំ។ ខណៈពេលដែលការធ្វើបែបនេះអាចបង្កើនភាពឆ្លើយតបរបស់រដ្ឋបាលថ្នាក់មូលដ្ឋានចំពោះតម្រូវការវិនិយោគខ្នាតតូច និងតម្រូវការជួសជុលថែទាំ ចាំបាច់ត្រូវមានការបញ្ជាក់ឱ្យបានកាន់តែច្បាស់លាស់បន្ថែមពីតួនាទី និងការទទួលខុសត្រូវ ក្នុងការផ្តល់ហិរញ្ញប្ប-ទានដល់តម្រូវការវិនិយោគខ្នាតមធ្យម និងខ្នាតធំ។

៨០. ឧបសគ្គធំមួយ នៃការធ្វើការសិក្សានេះ គឺការទទួលបានទិន្នន័យអំពីការផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានសម្រាប់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងសេវាក្នុងទីក្រុង។ ព័ត៌មាននេះមិនអាចរកបានឡើយ ដែលអាចធ្វើឱ្យគេមិនអាចធ្វើសេចក្តីសម្រេចចិត្ត និងរៀបចំគោលនយោបាយផ្អែកតាមព័ត៌មានត្រឹមត្រូវបាន។

ផ្នែកទី ៣៖ អាទិភាព សម្រាប់បង្កើនភាពប្រកួតប្រជែង និរន្តរភាព និងបរិយាប័ន្នរបស់ទីក្រុង

៣.១ សេចក្តីផ្តើម

៨១. ខណៈពេលដែលទីក្រុងភ្នំពេញបន្តរីកចម្រើន ការវិនិយោគលើការរៀបចំក្រុង និងការគ្រប់គ្រងក្រុង ដោយមានការផ្តល់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធឱ្យបានគ្រប់គ្រាន់ មានសារៈសំខាន់យ៉ាងខ្លាំង។ ផលវិបាកនៃការមិនធ្វើការវិនិយោគបែបនេះ រួមមានការបន្តកើតមានបញ្ហាកកស្ទះចរាចរណ៍ ការសាងសង់អគារដោយគ្មានសណ្តាប់ធ្នាប់ សំណង់មិនរៀបរយ និងបញ្ហាបរិស្ថាននិងសុខភាពជាដើម។ គេមិនចាំបាច់មើលទៅណាឆ្ងាយឡើយ ដើម្បីយល់ពីភាពស្មុគស្មាញនៃបញ្ហាប្រឈមដែលអាចកើតមានឡើងក្នុងទីក្រុង ដូចជា ក្នុងទីក្រុងម៉ានីល ជាដើម។ ផ្ទុយទៅវិញ ទីក្រុងមួយចំនួន ដូចជា ទីក្រុងសឹង្ហបុរី ឬសេអ៊ូល បង្ហាញពីគំរូអំពីអ្វីដែលអាចធ្វើទៅបាន។

៨២. អនាគតរបស់ទីក្រុងភ្នំពេញ ដើម្បីក្លាយជាទីក្រុងប្រកបដោយភាពប្រកួតប្រជែង និរន្តរភាព និងបរិយាប័ន្ន ពឹងអាស្រ័យលើការអនុវត្តអាទិភាពគោលនយោបាយសំខាន់ៗជាច្រើន ដូចជា ការវិនិយោគលើការកែលំអស្ថាប័ននិងការលើកកម្ពស់អភិបាលកិច្ច ការវិនិយោគលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធប្រកបដោយនិរន្តរភាព និងការធានាឱ្យមានការប្រើប្រាស់អភិក្រមដែលមានលក្ខណៈបរិយាប័ន្ន ដើម្បីធានាថាប្រជាជនដែលមានចំណូលទាបនឹងមិនត្រូវបានគេទុកចោលឡើយ។ អាទិភាពទាំងនេះត្រូវបានបង្ហាញដោយសង្ខេបក្នុង**តារាង ៣.១** និងលើកយកមកពិភាក្សាខាងក្រោម ដែលមានបញ្ហាពីឧទាហរណ៍ពាក់ព័ន្ធ សម្រាប់យកមកធ្វើការពិចារណាសម្រាប់ករណីទីក្រុងភ្នំពេញ។ សម្រាប់ផ្នែកនីមួយៗ មានការរៀបរាប់ពីអនុសាសន៍ជាក់លាក់ ទៅតាមលំដាប់លំដោយនៃអាទិភាព និងពេលវេលា និងមានការប៉ាន់ប្រមាណពីក្របខ័ណ្ឌពេលវេលា ដែលចាំបាច់ សម្រាប់ការអនុវត្តផងដែរ។

តារាង ៣.១៖ សង្ខេបអនុសាសន៍ជាអាទិភាពសម្រាប់ទីក្រុងភ្នំពេញ

ផ្នែកគោលនយោបាយ	អនុសាសន៍ (រៀបចំលំដាប់លំដោយទៅតាមផ្នែកតូចៗ)	រយៈពេល (ខ្លី មធ្យម វែង)
កែលំអស្ថាប័ន និងលើកកម្ពស់អភិបាលកិច្ច៖	❖ បញ្ជាក់ឱ្យបានច្បាស់លាស់ពីតួនាទី និងការទទួលខុសត្រូវរវាងក្រសួងពាក់ព័ន្ធនានា និងសាលារាជធានីភ្នំពេញ ដើម្បីធានាយ៉ាងណាឱ្យមានការធ្វើសមាហរណកម្មការរៀបចំផែនការទីក្រុង និងការផ្តល់សេវាជាមួយគ្នាប្រកបដោយនិរន្តរភាព។	ខ្លី
	❖ បញ្ជាក់ឱ្យបានច្បាស់លាស់ពីការទទួលខុសត្រូវរបស់សាលារាជធានី *ខណ្ឌ* និង*សង្កាត់* ពាក់ព័ន្ធជាមួយនឹងការធ្វើសមាហរណកម្ម និងការផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានផែនការ និងការផ្តល់សេវា ក៏ដូចជាការជួលឱ្យស្ថាប័នផ្សេងផ្តល់សេវា និងធ្វើការវិនិយោគនៅមូលដ្ឋាន	ខ្លី
	❖ ផ្តល់ការកសាងសមត្ថភាពទៅតាមចាំបាច់ដល់ស្ថាប័នថ្នាក់ក្រោមជាតិដូចជា សមត្ថភាពបច្ចេកទេស និងសមត្ថភាពអនុវត្តជាដើម	ខ្លី/មធ្យម
	❖ កែលំអការសម្របសម្រួលផ្ទៃក្នុងសាលារាជធានីភ្នំពេញ និងការសម្របសម្រួលជាមួយនឹងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធក្នុងក្រុង សម្រាប់ការនឹងការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងការផ្តល់សេវាសំខាន់ៗក្នុងទីក្រុង	មធ្យម

	❖ តម្រឹមក្របខ័ណ្ឌច្បាប់ លិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តិ និងការអនុវត្តសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍទីក្រុង ឱ្យស្របជាមួយនឹងការរៀបចំផែនការទីក្រុង (សូមមើលចំណុចខាងក្រោម) ❖ ស្វែងយល់ពីអភិក្រមថ្មីៗ និងយកអភិក្រមទាំងនេះមកអនុវត្ត ដើម្បីបង្កើនចំណូលពីប្រភពផ្ទាល់ខ្លួន	មធ្យម មធ្យម/វែង
កែលំអការរៀបចំ និងការអនុវត្តផែនការទីក្រុង	❖ បញ្ចូលភាពធន់ទៅក្នុងការរៀបចំផែនការទីក្រុង ដើម្បីកាត់បន្ថយហានិភ័យនានា ❖ កសាងសមត្ថភាពបច្ចេកទេសរៀបចំផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លីលំអិត ដោយមានរៀបចំផែនការវិនិយោគ និងអនុវត្តជាដំណាក់កាលៗ ❖ ដាក់ឱ្យអនុវត្តច្បាប់ និងក្រមដែលចាំបាច់នានា ដើម្បីបង្កលក្ខណៈងាយស្រួលដល់ការអនុវត្តផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លីលំអិតខាងលើ	ខ្លី មធ្យម មធ្យម/វែង
វិនិយោគលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធប្រកបដោយនិរន្តរភាព	❖ បង្កើនការវិនិយោគលើវិស័យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធជាអាទិភាពនានា ដូចជា ប្រព័ន្ធគមនាគមន៍ទីក្រុង ប្រព័ន្ធលូរំដោះទឹកភ្លៀង និងការពារទឹកជំនន់ ប្រព័ន្ធលូទឹកស្អុយ និងប្រព័ន្ធសំអាតទឹកស្អុយ ការគ្រប់គ្រងសំណល់រឹង លំនៅដ្ឋានដែលមានតម្លៃសមរម្យ និងការកែលំអសហគមន៍ ❖ ផ្តួចផ្តើមអនុវត្តអភិក្រមកែលំអសហគមន៍គ្រប់ជ្រុងជ្រោយនៅតាមតំបន់ជាយុទ្ធសាស្ត្រនៃទីក្រុងភ្នំពេញ ❖ ធានាឱ្យមានការចូលរួមពីអ្នកពាក់ព័ន្ធក្នុងការដាក់អាទិភាព និងការរៀបចំការវិនិយោគហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ❖ វាយតម្លៃឱកាសបង្កើតភាពជាដៃគូរវាងវិស័យសាធារណៈ និងវិស័យឯកជន (PPPs) សម្រាប់រៀបចំ និងដំណើរការសេវាក្នុងទីក្រុង ដូចជា ការចោល/កែច្នៃសំណល់រឹង មធ្យោបាយធ្វើដំណើរសាធារណៈ ការផ្គត់ផ្គង់ទឹក ។ល។	មធ្យម/វែង ខ្លី ខ្លី ខ្លី
ធានាឱ្យមានការប្រើប្រាស់អភិក្រមបរិយាប័ន្ន	❖ ធានាថាការវិនិយោគលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ប្រកបដោយនិរន្តរភាពអាចផ្តល់ជាប្រយោជន៍ដល់ប្រជាពលរដ្ឋក្រីក្រ ❖ បង្កភាពងាយស្រួលដល់ការធ្វើដំណើររបស់ប្រជាពលរដ្ឋតាមរយៈការផ្តល់ប្រព័ន្ធគមនាគមន៍ទីក្រុងកាន់តែល្អប្រសើរជាងមុនដល់តំបន់ដែលមានចំណូលទាប ដើម្បីផ្តល់លទ្ធភាពឱ្យប្រជាពលរដ្ឋងាយស្រួលធ្វើដំណើរដល់ទីផ្សារ ❖ ពង្រីកកម្មវិធីបណ្តុះបណ្តាលការងារ សហគ្រាសខ្នាតតូចបំផុត និងកម្មវិធីផ្សេងទៀត សម្រាប់ប្រជាពលរដ្ឋក្រីក្រក្នុងទីក្រុង ❖ កែលំអរបៀបកំណត់រកអ្នកទទួលផលរបស់កម្មវិធីដែលមានស្រាប់ ដើម្បីអាចក្តោបលើអ្នកដែលមានតម្រូវការច្រើនជាងគេ តាមរយៈប្រព័ន្ធអត្តសញ្ញាណកម្មគ្រួសារក្រីក្រ ❖ លើកកម្ពស់ការចូលរួមរបស់សហគមន៍ តាមរយៈការបង្កើនការចូលរួមរបស់សហគមន៍ ក្នុងដំណើរការធ្វើសេចក្តីសម្រេចចិត្តជុំវិញមូលនិធិសង្កាត់	ខ្លី មធ្យម ខ្លី ខ្លី ខ្លី

ប្រភព៖ ក្រុមធនាគារពិភពលោក - រយៈពេលខ្លី (១៨ ខែ) រយៈពេលមធ្យម (២-៥ ឆ្នាំ) រយៈពេលវែង (ចាប់ពី ៥ ឆ្នាំឡើងទៅ)

៣.២ កែលំអស្ថាប័ន និងលើកកម្ពស់អភិបាលកិច្ច

៨៣. ស្ថាប័នដែលមានប្រសិទ្ធភាព មានសារៈសំខាន់ សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍ និងការគ្រប់គ្រងទីក្រុង។ របាយការណ៍ស្ដីពីការអភិវឌ្ឍពិភពលោក (WDR) ក្នុងឆ្នាំ ១៩៩៩/២០០០ បានបង្ហាញពីភាពចាំបាច់ ដែលត្រូវមានស្ថាប័នដែលអាចបំពេញការងារប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព និងស្ថាប័នដែលមានសមត្ថភាព ដើម្បីជួយឱ្យការអភិវឌ្ឍអាចដើរលឿនទៅមុខបាន និងបានបង្ហាញថា ប្រទេសដែលមានរដ្ឋាភិបាលប្រកបដោយស្ថិរភាព ប្រព័ន្ធច្បាប់ដែលមានតម្លាភាព សិទ្ធិកាន់កាប់អចលនទ្រព្យបានជាប់លាប់ និងប្រព័ន្ធយុត្តិធម៌រឹងមាំ គឺជាប្រទេសដែលមានកំណើនខ្ពស់ ជាងប្រទេសដែលពុំមានស្ថាប័នបែបនេះ។ របាយការណ៍ស្ដីពីការអភិវឌ្ឍពិភពលោកឆ្នាំ ២០០២ បានបន្តទទួលស្គាល់ថា ស្ថាប័នដែលមានប្រសិទ្ធភាព គឺចាំបាច់ដើម្បីឱ្យទីក្រុងអាចទទួលបានប្រយោជន៍ពីសេដ្ឋកិច្ចដែលប្រមូលផ្ដុំសកម្មភាពធំៗ និងកាត់បន្ថយកត្តាអវិជ្ជមាននានា ដូចជា ការកកស្ទះចរាចរណ៍ ជាដើម។

៨៤. បើទោះបីជារបាយការណ៍នេះផ្ដោតលើការរៀបចំក្រុង និងការផ្ដល់សេវាទីក្រុងជាមូលដ្ឋានក៏ដោយ ពាក្យថាស្ថាប័នរឹងមាំ និងអភិបាលកិច្ចល្អនេះ ក៏អនុវត្តចំពោះផ្នែកជាច្រើនផ្សេងទៀតផងដែរ ដែលមានសារៈសំខាន់ ដើម្បីទីក្រុងនៅកម្ពុជាអាចអភិវឌ្ឍ និងរីកចម្រើនបន្តទៀត ដូចជា ការបង្កើតការងារ ការបង្កើតនូវបរិយាកាសធុរកិច្ចប្រកបដោយតម្លាភាព និងអំណោយផល ក៏ដូចជាការបង្កើនចំណូល និងការបែងចែកចំណូលប្រកបដោយសមធម៌។ បើទោះបីជាដំណើរការរៀបចំក្រុងមានភាពល្អប្រសើរជាងមុន (ដូចបង្ហាញក្នុង**ផ្នែក ៣.៣** ក៏ដោយ) ការកែលំអទាំងនេះ ចាំបាច់ត្រូវមានអមជាមួយនូវក្របខ័ណ្ឌច្បាប់ លិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តិ និងការអនុវត្តដែលមានលក្ខណៈល្អប្រសើរ ទើបគេអាចសម្រេចផែនការនានាបាន។ លើសពីនេះ ខណៈពេលដែលគំនិតផ្ដួចផ្ដើមវិមជ្ឈការ និងវិសហមជ្ឈការរបស់ប្រទេសកម្ពុជាបន្តមានការវិវឌ្ឍទៅមុខទៀត ទីក្រុងភ្នំពេញអាចពិចារណាពីវិធីសាស្ត្រដែលមានលក្ខណៈច្នៃប្រឌិតថ្មី ដើម្បីបង្កើនចំណូលពីប្រភពផ្ទាល់ខ្លួនរបស់ខ្លួន (**ប្រអប់ ៣.១**)។

ប្រអប់ ៣.១៖ ករណីសិក្សា - ប្រើប្រាស់ ICT ដើម្បីបង្កើនចំណូលរបស់រដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិ ក្នុងប្រទេសតង់ហ្សានៀ

រដ្ឋបាលថ្នាក់មូលដ្ឋានជាច្រើន ជួបការលំបាកក្នុងការកៀងគរធនធាន ដើម្បីបំពេញតម្រូវការសេវា និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធជាមូលដ្ឋាន។ ស្របពេលជាមួយគ្នា ការប្រមូលចំណូលពីប្រជាជន និងសហគ្រាសដែលចេះតែបន្តកើនចំនួន អាចជាការងារមួយដ៏ពិបាកផងដែរ។ ជាការឆ្លើយតបចំពោះបញ្ហានេះ ទីក្រុងចំនួន ៧ ក្នុងប្រទេសតង់ហ្សានៀ បានទាញប្រយោជន៍ពីបច្ចេកទេសព័ត៌មាន និងសារគមនាគមន៍ (ICT) ដើម្បីបង្កើតប្រព័ន្ធព័ត៌មានស្ដីពីការប្រមូលចំណូលរបស់រដ្ឋបាលថ្នាក់មូលដ្ឋាន (LGRCIS) ដែលជាប្រព័ន្ធក្ដោបរួមមួយ សម្រាប់កែលំអការប្រមូលចំណូលនៅមូលដ្ឋាន។ កន្លងមក ប្រព័ន្ធនេះបានផ្ដល់នូវលទ្ធផលជាទីគាប់ចិត្ត។

មុនពេលដាក់ឱ្យអនុវត្តប្រព័ន្ធ LGRCIS នេះ ទីក្រុងទាំងនេះពឹងផ្អែកលើការវាយតម្លៃពន្ធដោយដៃ និងការចុះអង្កេតដល់មូលដ្ឋាន ដែលជារឿយៗ ផ្ដល់លទ្ធផលមិនត្រឹមត្រូវ និងនៅមានកម្រិត។ មានអ្នកដែលត្រូវបង់ពន្ធជាច្រើន មិនត្រូវបានបញ្ចូលទៅក្នុងការវាយតម្លៃនេះឡើយ ហើយគេងាយបន្លំការវាយតម្លៃ និងការបង់ពន្ធ ដើម្បីទទួលបានប្រយោជន៍ផ្ទាល់ខ្លួន។ ចំណូលពន្ធមានកម្រិតតិចតួច ហើយទីក្រុងត្រូវជាប់ក្នុងវដ្តដ៏អាក្រក់ ហើយមិនអាចមានថវិកាគ្រប់គ្រាន់ ដើម្បីផ្ដល់ហិរញ្ញប្បទានដល់ផែនការអភិវឌ្ឍន៍របស់ខ្លួនបាន ហើយជាលទ្ធផល មិនអាចបង្កើតបរិយាកាសដែលមានលក្ខណៈអំណោយផល សម្រាប់សហគ្រាស ការវិនិយោគ និងកំណើន ដែលចាំបាច់ សម្រាប់ផ្ដល់ថវិកាដល់សកម្មភាពអភិវឌ្ឍន៍របស់ខ្លួនបាន។

រដ្ឋាភិបាលបានចាប់ផ្ដើមដាក់ចេញមូលដ្ឋាន សម្រាប់ប្រព័ន្ធ LGRCIS នេះ ក្នុងឆ្នាំ ២០១៣។ ប្រព័ន្ធ LGRCIS គឺជាប្រព័ន្ធ និងមូលដ្ឋានទិន្នន័យដែលមានលក្ខណៈគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ ដោយប្រើប្រាស់បច្ចេកវិទ្យាប្រព័ន្ធព័ត៌មានភូមិសាស្ត្រ (GIS)។ បច្ចុប្បន្ននេះ ប្រព័ន្ធនេះផ្ដល់លទ្ធភាពឱ្យគេអាចកំណត់អត្តសញ្ញាណអ្នកជាប់ពន្ធ អ្នកមិនបង់ពន្ធ អាចប្រើប្រាស់សម្រាប់ចេញវិក្កយបត្រ និងសម្របសម្រួលការទូទាត់តាមប្រព័ន្ធអេឡិចត្រូនិច តាមរយៈច្រកតែមួយ។ ប្រព័ន្ធនេះអាចឱ្យគេរៀបចំរបាយការណ៍ និងធ្វើការវិភាគតាមទីតាំងភូមិសាស្ត្រ អ្នកបង់ពន្ធ ឬប្រភេទចំណូល ហើយប្រព័ន្ធនេះងាយឱ្យគេចូលទៅប្រើប្រាស់តាមប្រព័ន្ធអនឡាញផងដែរ។ គេក៏អាចប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធ LGRCIS សម្រាប់ផ្ដល់ព័ត៌មានដល់ការងាររៀបចំក្រុង ការងារប្រតិបត្តិការនិងជួសជុលថែទាំ និងរៀបចំផែនការស្ដារចំណាយផងដែរ។

ប្រព័ន្ធ LGRCIS បានកែលំអរបៀបប្រមូលពន្ធ និងធ្វើឱ្យប្រព័ន្ធប្រមូលពន្ធកាន់តែមានតម្លាភាព គណនេយ្យភាព និងផ្តោតការយកចិត្តទុកដាក់លើអតិថិជន។ ក្រោយអនុវត្តប្រព័ន្ធនេះបានមួយឆ្នាំ ទីក្រុងចំនួន ៧ របស់ប្រទេសតង់ហ្សានៀ បានទទួលចំណូលច្រើនជាងមុន ជាមធ្យម ៣០%។ ការកើនចំណូលបែបនេះអាចជួយបំពេញការខ្វះធនធានដែលបានពីរដ្ឋាភិបាលនៅថ្នាក់ជាតិ និងបានយកទៅប្រើប្រាស់សម្រាប់គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍នៅមូលដ្ឋាន។ បច្ចុប្បន្ន ប្រព័ន្ធ LGRCIS ត្រូវបានពង្រីកអនុវត្តទូទាំងប្រទេស សម្រាប់ប្រតិបត្តិការរបស់ធនាគារពិភពលោកផង និងរបស់រដ្ឋាភិបាលផង។

៨៥. ការបង្កើនភាពច្បាស់លាស់ជុំវិញតួនាទី និងការទទួលខុសត្រូវ ក៏ដូចជាការកែលំអការសម្របសម្រួលរវាងក្រសួងពាក់ព័ន្ធ និងសាលារាជធានីភ្នំពេញ គឺជាវិធានការ ដែលចាំបាច់ ដើម្បីធានាឱ្យការរៀបចំក្រុង និងការផ្តល់សេវា មានលក្ខណៈគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ និងមាននិរន្តរភាព។ លើសពីនេះ ប្រសិនបើព្រំប្រទល់ទីក្រុងភ្នំពេញនៅតែបន្តរីកធំ (**ផ្នែក ១.១.២** បង្ហាញពីការកើនឡើងផ្ទៃក្រឡាទីក្រុងចន្លោះពីឆ្នាំ ១៩៩០ ដល់ ២០១៥) នោះបញ្ហាប្រឈមបន្ថែមមួយទៀត គឺភាពចាំបាច់នៃការធ្វើឱ្យមានតុល្យភាពរវាងការផ្តល់សេវាមូលដ្ឋានដែលមានគុណភាពពស់ និងការរៀបចំសម្របសម្រួលផែនការនៅកម្រិតទីក្រុង។ បើទោះបីជារបាយការណ៍នេះពុំបានរកឃើញថាការអភិវឌ្ឍទីក្រុងដែលមានលក្ខណៈបែកខ្ញែកពីគ្នា ជាបញ្ហាប្រឈមដែលកើតមានបច្ចុប្បន្ន សម្រាប់ទីក្រុងភ្នំពេញក៏ដោយ ការបន្តសាងសង់អគារក្នុងក្រុងដោយគ្មានសណ្តាប់ធ្នាប់ និងការកាត់ស្រុកពីខេត្តជិតខាងមកដាក់បញ្ចូលក្នុងព្រំប្រទល់របស់ទីក្រុង ទាមទារឱ្យមានការបង្កើតរចនាសម្ព័ន្ធអភិបាលកិច្ចទីក្រុង នាពេលអនាគត។ **ប្រអប់ ៣.២** បង្ហាញពីឧទាហរណ៍នៃអាជ្ញាធររៀបចំក្រុង ក្នុងទីក្រុងធំៗមួយចំនួនរបស់ពិភពលោក។

ប្រអប់ ៣.២៖ ឧទាហរណ៍បង្ហាញពីអាជ្ញាធររៀបចំក្រុង របស់ទីក្រុងធំៗ

នៅតាមទីក្រុងមួយចំនួន មានការបង្កើតស្ថាប័នដោយឡែក សម្រាប់គ្រប់គ្រងការងាររៀបចំក្រុង និងអភិវឌ្ឍន៍ក្រុង។ ស្ថាប័នមួយចំនួនផ្តោតការយកចិត្តទុកដាក់លើការរៀបចំប្លង់ប្រើប្រាស់ដីធ្លី និងប្លង់គោល ខណៈពេលដែលស្ថាប័នផ្សេងទៀតមានការទទួលខុសត្រូវជាលក្ខណៈទូលំទូលាយ។ ឧទាហរណ៍ខាងក្រោមបង្ហាញពីគំរូផ្សេងៗគ្នា៖

- ទីក្រុងមិចស៊ីកូ ប្រទេសមិចស៊ីកូ៖ គណៈកម្មាធិការប្រតិបត្តិសម្របសម្រួលទីក្រុង គឺជាស្ពានភ្ជាប់ពីរដ្ឋាភិបាលនៅថ្នាក់រដ្ឋទៅរដ្ឋាភិបាលនៅថ្នាក់មូលដ្ឋាន និងជាស្ថាប័នដែលទទួលបន្ទុក “រៀបចំផែនការ និងអនុវត្តសកម្មភាពនានា ក្នុងក្របខ័ណ្ឌសហព័ន្ធ រដ្ឋ ទីក្រុង នៅតាមតំបន់នានា ដែលស្ថិតក្រោមចំណុះទីក្រុងមិចស៊ីកូ។ គណៈកម្មាធិការនេះផ្តោតការយកចិត្តទុកដាក់លើលំនៅដ្ឋាន ការការពារបរិស្ថាន ការអភិរក្ស និងការស្តារឡើងវិញនូវតុល្យភាពធម្មជាតិ ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន ប្រព័ន្ធទឹកផឹក ប្រព័ន្ធរំដោះទឹកភ្លៀង ការប្រមូល សំអាត និងចោលសំណល់រឹង និងសន្តិសុខសាធារណៈ”។
- ទីក្រុងញូយ៉ក សហរដ្ឋអាមេរិច៖ សមាគមផែនការតំបន់ (RPA) គឺជាក្រុមគោលនយោបាយ ស្រាវជ្រាវ និងតស៊ូមតិឯករាជ្យមួយ ដែលផ្តល់សេវាដល់ទីក្រុងញូយ៉ក ទីញូជើស៊ី និងទីក្រុងខណិចធីឃិត។ បើទោះបីជាសមាគមនេះមិនមែនជាស្ថាប័នរដ្ឋាភិបាលក៏ដោយ ស្ថាប័ននេះបំពេញមុខងាររៀបចំក្រុងភាគច្រើន និងបានទទួលថវិកាមួយផ្នែកពីខោនធីចំនួន ៣១ ក្នុងតំបន់នេះ។ RPA បានរៀបចំប្លង់ទីក្រុងគ្រប់ជ្រុងជ្រោយរយៈពេលវែងដំបូងគេបង្អស់ក្នុងពិភពលោក កាលពីឆ្នាំ ១៩២៩ ហើយចាប់តាំងពីពេលនោះមក បានរៀបចំផែនការតំបន់ទីពីរ និងទីបី ជាការឆ្លើយតបចំពោះបញ្ហាប្រឈមថ្មីៗពាក់ព័ន្ធនឹងកំណើនសេដ្ឋកិច្ច ការផ្លាស់ទី ក៏ដូចជា បញ្ហាបរិស្ថាន និងបញ្ហាសង្គម។
- ស៊ីខាហ្គោ សហរដ្ឋអាមេរិច៖ ទីភ្នាក់ងាររៀបចំក្រុងស៊ីខាហ្គោ (CMAP) គឺជាស្ថាប័នទទួលខុសត្រូវរៀបចំផែនការវិនិយោគសាធារណៈ និងឯកជន ក្នុងខោនធីចំនួន ៧ ហើយក៏បានរៀបចំប្លង់ប្រើប្រាស់ដីធ្លីរួមបញ្ចូលគ្នាជាមួយនឹងប្លង់គមនាគមន៍សម្រាប់តំបន់នេះផងដែរ។ CMAP ចាប់បដិសន្ធិពីការច្របាច់បញ្ចូលគ្នានូវប្រតិបត្តិការនៃទីភ្នាក់ងារសិក្សាពីការដឹកជញ្ជូនក្នុងតំបន់ស៊ីខាហ្គោ (CATS) និងគណៈកម្មការរៀបចំផែនការអ៊ីលីណយភាគឥសាន (NIPC) និងបានរៀបចំផែនការថ្នាក់តំបន់គ្រប់ជ្រុងជ្រោយយ៉ាងរៀងរាល់ ៥ ឆ្នាំម្តង ដែលបញ្ចូលការប្រើប្រាស់ដីធ្លី និងការដឹកជញ្ជូនជាមួយគ្នា។ អាទិភាពវិនិយោគសាធារណៈលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធគមនាគមន៍ និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្សេងទៀត ត្រូវបានលើកស្នើឡើង ផ្អែកទៅតាមផែនការនេះ។ ផែនការ និងការព្យាកររបស់ CMAP គឺជាមូលដ្ឋាន សម្រាប់រាល់សកម្មភាពរៀបចំក្រុងទាំងអស់ក្នុង

តំបន់នេះ ហើយស្របពេលជាមួយគ្នា អង្គភាពរដ្ឋាភិបាលនៅថ្នាក់មូលដ្ឋាន បន្តទទួលខុសត្រូវធ្វើការសម្រេចចិត្តអំពីការប្រើប្រាស់ដីធ្លី និងការបែងចែកតំបន់។

មេរៀនសំខាន់ៗដែលត្រូវរៀនចេញពីឧទាហរណ៍ទាំងនេះ រួមមាន ភាពចាំបាច់ ដើម្បីៈ

- ❖ បង្កើតយន្តការឱ្យបានច្បាស់លាស់ ដើម្បីភ្ជាប់ទំនាក់ទំនងការសិក្សាបច្ចេកទេស ជាមួយនឹងការវិនិយោគលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសាធារណៈ និងការវិនិយោគឯកជន
- ❖ កំណត់ពីសមត្ថភាពបច្ចេកទេសសម្រាប់បុគ្គលិកបច្ចេកទេស និងអ្នកគ្រប់គ្រង
- ❖ រៀបចំកម្មវិធីការងាររយៈពេលវែង
- ❖ បញ្ចូលសមាសភាពដែលជាតំណាងរដ្ឋបាលមូលដ្ឋានទាំងអស់ក្នុងទីក្រុង ទៅក្នុងអង្គភាពដែលមានសមត្ថកិច្ចរៀបចំផែនការរបស់រដ្ឋាភិបាល

ប្រភព៖ ការពិនិត្យឡើងវិញលើការអភិវឌ្ឍ និងការពង្រីកទីក្រុងនៅប្រទេសហ្វីលីពីន នឹងចេញផ្សាយឆាប់ៗនេះ ដោយធនាគារពិភពលោក

៣.៣ កែលំអការងាររៀបចំក្រុង និងការអនុវត្ត

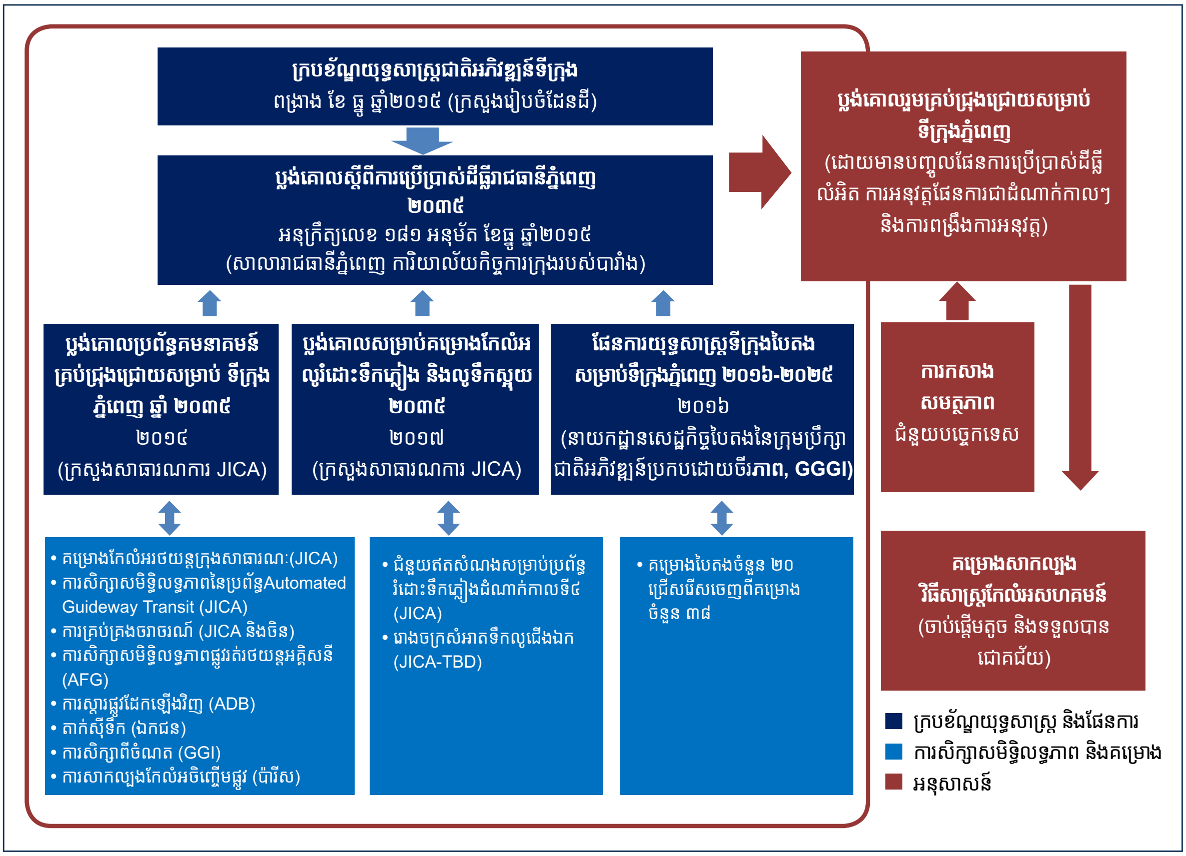
៨៦. ដើម្បីសម្រេចចក្ខុវិស័យក្នុងប្លង់គោលរាជធានីភ្នំពេញ ២០៣៥ ដែលចង់ឱ្យទីក្រុងនេះក្លាយជារាជធានីប្រកបដោយភាពប្រកួតប្រជែង និរន្តរភាព និងបរិយាប័ន្ន ចាំបាច់ត្រូវមានការពង្រឹងដំណើរការរៀបចំក្រុង លិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តិ និងការអនុវត្តការងារក្នុងទីក្រុងនេះបន្ថែមទៀត។ ប្រសិនបើពុំមានផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លីលំអិតទេ ទីក្រុងនេះនឹងបន្តអភិវឌ្ឍដោយគ្មានការសម្របសម្រួល និងគ្មានសណ្តាប់ធ្នាប់ជាមិនខាន ដែលនាំមកនូវសម្ពាធមកលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ការកើនឡើងនូវអគារដែលសាងសង់គ្មានសណ្តាប់ធ្នាប់និងការកកស្ទះចរាចរណ៍ និងធ្វើឱ្យទីក្រុងនេះកាន់តែងាយរងគ្រោះដោយសារការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ និងមិនបរិយាកាសមិនអំណោយផលសម្រាប់ការរស់នៅ។

៨៧. ជាអាទិភាពទីមួយ ចាំបាច់ត្រូវមានការកសាងសមត្ថភាពបច្ចេកទេសរៀបចំផែនការស្តីពីការប្រើប្រាស់ដីធ្លីលំអិត ក៏ដូចជាដាក់ឱ្យអនុវត្តនូវក្រមច្បាប់ដែលចាំបាច់ សម្រាប់សម្របសម្រួលការអនុវត្ត ហើយក្នុងពេលជាមួយគ្នា ផ្តល់ព័ត៌មានគ្រប់គ្រាន់ ដើម្បីឱ្យគេអាចព្យាករដឹងពីដំណាក់កាលនានានៃការអនុវត្តផែនការនេះ សម្រាប់ទីក្រុងភ្នំពេញ។ ការកែលំអដំណើរការរៀបចំផែនការ គឺជាការងាររយៈពេលវែង ប៉ុន្តែជាការងារដែលអាចរៀបចំទីក្រុងនេះឱ្យកាន់តែមាននិរន្តរភាព មានភាពបៃតង និងកាន់តែមានផាសុកភាព សម្រាប់ការរស់នៅ។ ជាមួយនឹងដំណើរការរៀបចំក្រុងដែលក្តោបរួម ផ្អែកតាមភស្តុតាងជាក់ស្តែង ទីក្រុងភ្នំពេញនឹងអាចទទួលបានប្រយោជន៍សេដ្ឋកិច្ចជាអតិបរមាពីការអភិវឌ្ឍ និងការពង្រីកក្រុង និងអាចលើកកម្ពស់គុណភាពនៃជីវិតសម្រាប់ប្រជាជនដែលចេះតែមានចំនួនកើនឡើងក្នុងទីក្រុងនេះ។

៨៨. អាទិភាពមួយចំនួន ក្នុងចំណោមអាទិភាពនានា ដែលត្រូវយកមកពិចារណានៅពេលរៀបចំផែនការស្តីពីការប្រើប្រាស់ដីធ្លីលំអិត គឺការធានាយ៉ាងណាឱ្យការរៀបចំផែនការភូមិសាស្ត្រ ការប្រើប្រាស់ដីធ្លី ការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងការផ្តល់សេវា អាចតាមទាន់កំណើនចំនួនប្រជាជន និងមានការផ្តល់លើកទឹកចិត្តឱ្យមានការអភិវឌ្ឍប្រមូលផ្តុំតាមកន្លែង ដើម្បីបញ្ចៀសមិនឱ្យការអភិវឌ្ឍក្រុងធ្លាក់ចូលទៅក្នុងគន្លងដែលគ្មានប្រសិទ្ធភាព។ លើសពីនេះ ក៏ចាំបាច់ត្រូវមានទិន្នន័យល្អៗប្រើប្រាស់ជាមូលដ្ឋាននៃដំណើរការរៀបចំផែនការផងដែរ។ ការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ចាំបាច់ត្រូវតែសម្របសម្រួលជាមួយនឹងការរៀបចំផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លីលំអិត និងយកមកបញ្ចូលក្នុងយុទ្ធសាស្ត្ររួមសម្រាប់ទីក្រុង ដែលអាចឆ្លើយតបទៅនឹងតម្រូវការរបស់ក្រុមអ្នកប្រើប្រាស់ផ្សេងៗគ្នា និងអាចរំពឹងដឹងពីតម្រូវការរយៈពេលវែង។ ការវិនិយោគលើការភ្ជាប់ទំនាក់ទំនងរវាងតំបន់មួយនិងតំបន់ទៀតក្នុងទីក្រុង អាចកាត់បន្ថយចំងាយផ្លូវធ្វើដំណើររបស់ប្រជាពលរដ្ឋ និងអាចផ្តល់ឱកាសថ្មីៗ សម្រាប់ការសាងសង់លំនៅដ្ឋានដែលមានតម្លៃសមរម្យ។ ការប្រើប្រាស់ដីធ្លីប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពតាមរយៈការអភិវឌ្ឍអចលនទ្រព្យដែលមានគ្រប់សេវាទាំងអស់នៅជិត (tansit-oriented development (TOD)) គឺជាការបំពេញបន្ថែមប្រកបដោយគុណតម្លៃខ្ពស់ចំពោះការអភិវឌ្ឍទីក្រុង នៅតាមប្រទេសផ្សេងទៀតជាច្រើន។

៨៩. ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាប្រឈមក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញឱ្យបានគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ ចាំបាច់ត្រូវមានការធ្វើសមាហរណកម្មផែនការតាមវិស័យនិងតាមប្រធានបទដែលមានស្រាប់ (ដែលមានឆ្នាំគោលដៅ និងចក្ខុវិស័យ/គោលដៅផ្សេងៗគ្នា) ទៅក្នុងផែនការទីក្រុងគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ ដែលរៀបចំឡើងផ្អែកតាមភស្តុតាង ដោយមានបញ្ចូលផែនការស្តីពីការប្រើប្រាស់ដីធ្លីលំអិត និងផែនការវិនិយោគ និងអនុវត្តតាមដំណាក់កាល ដូចបង្ហាញក្នុង**រូបភាព ២.១**។ ប្លង់គោលរួមដែលមានលក្ខណៈគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ មិនមែនជាឯកសារផែនការដែលរៀបចំតែមួយដងប៉ុណ្ណោះទេ ប៉ុន្តែជាឧបករណ៍មួយ សម្រាប់ជួយឱ្យការរៀបចំផែនការ ការសម្របសម្រួល និងការអនុវត្តកាន់តែល្អប្រសើរជាងមុន។ តាមរយៈការកំណត់ឱ្យបានច្បាស់លាស់ពីវិធានប្រើប្រាស់ដីធ្លី អាទិភាពនៃការវិនិយោគ និងវិធានការការពារផលប៉ះពាល់ ដំណើរការនៃការរៀបចំផែនការអាចបង្កើនតម្លាភាព ភាពអាចព្យាករបាន និងគណនេយ្យភាពរបស់ស្ថាប័នសាធារណៈ និងស្ថាប័នឯកជន ដែលចូលរួមក្នុងការអភិវឌ្ឍទីក្រុង។ ប្លង់គោលនេះអាចបំពេញនាទីជាវេទិកា សម្រាប់ឱ្យអ្នកពាក់ព័ន្ធនានាអាចចូលរួមពិគ្រោះយោបល់ និងអាចកំណត់ពីតម្រូវការកសាងសមត្ថភាព និងឆ្លើយតបចំពោះតម្រូវការទាំងនោះ ជាពិសេស នៅកម្រិត*ខណ្ឌ* និង*សង្កាត់*។ ការផ្សព្វផ្សាយប្លង់គោលនេះឱ្យបានទូលំទូលាយដល់ក្រសួងពាក់ព័ន្ធនៅថ្នាក់ជាតិ រដ្ឋបាលមូលដ្ឋាន វិស័យឯកជន និងសង្គមស៊ីវិល ដែលកំពុងធ្វើការងារពាក់ព័ន្ធនឹងការរៀបចំក្រុង និងការអភិវឌ្ឍទីក្រុងភ្នំពេញ នឹងធ្វើឱ្យការអនុវត្តកាន់តែមានភាពច្បាស់លាស់។ ចុងក្រោយ ចំណុចសំខាន់ដែលត្រូវដឹងផងដែរនោះគឺ ប្លង់គោល និងសមាសភាគតូចៗក្នុងប្លង់គោលនេះ (ដូចជា ផែនការស្តីពីការប្រើប្រាស់ដីធ្លីលំអិត និងផែនការវិនិយោគ ជាដើម) គឺជាឯកសាររស់ដែលនឹងបន្តវិវឌ្ឍ ដែលត្រូវមានអមដោយគោលនយោបាយ ដែលចាំបាច់ត្រូវពិនិត្យឡើងវិញ តាមពេលកំណត់ និងឆ្លើយតបចំពោះតម្រូវការក្នុងទីផ្សារ ហើយក្នុងពេលជាមួយគ្នា ធានាឱ្យមានការបំពេញគោលបំណងអភិវឌ្ឍន៍រយៈពេលវែង និងការអនុវត្តវិធានការការពារផលប៉ះពាល់នានា។

រូបភាព ៣.១៖ អភិក្រមរៀបចំក្រុងដែលមានលក្ខណៈគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ

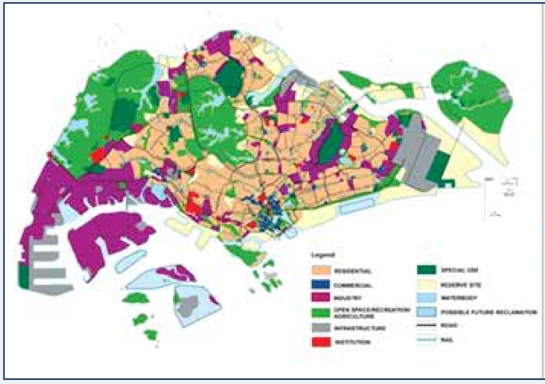


ប្រភព៖ ធនាគារពិភពលោក

៩០. ប្រទេសសឹង្ហបុរីបង្ហាញឧទាហរណ៍ដ៏ល្អអំពីការទាញប្រយោជន៍ពីការចូលរួម និងការវិនិយោគរបស់វិស័យឯកជន ទៅក្នុងការរៀបចំក្រុង និងការអភិវឌ្ឍក្រុង ដើម្បីបំពេញតម្រូវការរបស់ទីក្រុងក្នុងរយៈពេលវែង (**ប្រអប់ ៣.៣**)។ សកម្មភាពរបស់វិស័យសាធារណៈតែឯង គឺមិនគ្រប់គ្រាន់ ដើម្បីសម្រេចគោលដៅសង្គមសេដ្ឋកិច្ច ដែលត្រូវបានដាក់ចេញក្នុងផែនការអភិវឌ្ឍន៍រយៈពេលវែងឡើយ ហើយរដ្ឋាភិបាលនឹងទទួលបានប្រយោជន៍ពីការដាក់ចេញគោលនយោបាយ និងកម្មវិធីដែលលើកទឹកចិត្តឱ្យវិស័យឯកជនចូលរួមក្នុងការរៀបចំក្រុង និងការអភិវឌ្ឍក្រុង។ ភាពជាដៃគូដែលរឹងមាំ គឺមានសារៈសំខាន់ដើម្បីពន្លឿនការអភិវឌ្ឍទីក្រុងប្រកបដោយនិរន្តរភាព ហើយនឹងអាចបង្កើនភាពចម្រុះ ថាមភាព និងតុល្យភាពសង្គមសេដ្ឋកិច្ច ដែលចាំបាច់ត្រូវមានសម្រាប់ទីក្រុង។ ការថ្លឹងថ្លែងរវាងផលប្រយោជន៍ពាណិជ្ជកម្ម និងការទទួលខុសត្រូវចំពោះប្រជាពលរដ្ឋ និងសង្គមក្នុងចំណោមអ្នកអភិវឌ្ឍឯកជន ក៏ដូចជាការថ្លឹងថ្លែងរវាងអន្តរាគមន៍របស់វិស័យសាធារណៈ និងគោលនយោបាយដែលបង្កភាពងាយស្រួលសម្រាប់ទីផ្សារ បានផ្តល់ជោគជ័យដល់ទីក្រុងជាច្រើនក្នុងសកលលោក។[42]

ប្រអប់ ៣.៣៖ ករណីសិក្សា - ការរៀបចំក្រុងក្នុងប្រទេសសឹង្ហបុរី

គេអាចរៀនពីការអនុវត្តល្អៗជាច្រើនខាងការរៀបចំក្រុងនេះពីប្រទេសសឹង្ហបុរី ដែលជោគជ័យរបស់រដ្ឋទីក្រុងនេះ ក៏ដូចជាបរិស្ថានទីក្រុងដែលរៀបចំបានល្អ កើតចេញពីការរៀបចំផែនការយុទ្ធសាស្ត្រគ្រប់ជ្រុងជ្រោយរយៈពេលវែង។ ដោយសារតែបញ្ហាខ្វះខាតដី និងភាពចាំបាច់ក្នុងការប្រើប្រាស់ដីធ្លីប្រកបដោយការប្រុងប្រយ័ត្ន ការរៀបចំក្រុងក្នុងប្រទេសសឹង្ហបុរី ចាប់ផ្តើមជាមួយនឹងការរៀបចំប្លង់ទស្សនទានបែបសម្លឹងទៅមុខ ដែលនេះជាកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងពហុស្ថាប័នរបស់រដ្ឋាភិបាល ដើម្បីរៀបចំប្លង់អភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុងសឹង្ហបុរី សម្រាប់រយៈពេលពី ៤០ ទៅ ៥០ ឆ្នាំ។ ផ្អែកទៅតាមតួលេខព្យាករកំណើនសេដ្ឋកិច្ច និងកំណើនប្រជាជនទៅអនាគត ផែនការទស្សនទាននេះបានដាក់ចេញនូវផែនការស្តីពីការប្រើប្រាស់ដីធ្លីដែលមានលក្ខណៈទូលំទូលាយមួយ ដើម្បីបំពេញតម្រូវការនៃការប្រើប្រាស់ដីរយៈពេលវែងរបស់ប្រទេស ដោយបានកំណត់ពីទំហំ និងទីតាំងដីសម្រាប់គោលបំណងសំខាន់ៗនៃការប្រើប្រាស់ដីធ្លី ដូចជា លំនៅដ្ឋាន ឧស្សាហកម្ម ពាណិជ្ជកម្ម សួនឧទ្យាន និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធគមនាគមន៍ជាដើម។



ប្រភព៖ អាជ្ញាធរអភិវឌ្ឍន៍ក្រុង នៃប្រទេសសឹង្ហបុរី

ខាងឆ្វេង៖ ផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លីឆ្នាំ ២០១១ ដែលបង្ហាញពីប្រភេទនៃការប្រើប្រាស់ដីធ្លីនៅកម្រិតទូលំទូលាយ
រូបខាងស្តាំ៖ ប្លង់គោលឆ្នាំ ២០១៤ ដែលបង្ហាញពីការប្រើប្រាស់ដីធ្លីលំអិត និងដង់ស៊ីតេនៃក្បាលដីនីមួយៗ

42 Centre for Livable Cities Singapore, 2016. Urban Systems Studies - Urban Redevelopment: From Urban Squalor to Global City.

ប្លង់ទស្សនទាននេះត្រូវបានប្រើប្រាស់ជាគោលសម្រាប់រៀបចំប្លង់គោលលំអិត ដែលឆ្លុះបញ្ចាំងពីព័ត៌មានលំអិតនៃការប្រើប្រាស់ដីធ្លីទៅតាមការកំណត់ ការកែសម្រួលក្បាលដី និងដង់ស៊ីតេដែលអាចអនុញ្ញាតឱ្យបាន។ ប្លង់គោលនេះផ្តល់ការតម្រង់ទិសដល់ការអភិវឌ្ឍដីធ្លីក្នុងប្រទេសសឹង្ហបុរី ក្នុងក្របខ័ណ្ឌរយៈពេលមធ្យមពី ១០ ទៅ ១៥ ឆ្នាំ និងត្រូវឆ្លងកាត់ការពិនិត្យឡើងវិញដោយអន្តរស្ថាប័ន រៀងរាល់ ៥ ឆ្នាំម្តង។ ការសម្រេចទៅតាមគោលបំណងដាក់ចេញក្នុងប្លង់ទស្សនទាន និងប្លង់គោលនេះត្រូវធ្វើឡើងតាមរយៈដំណើរការជាច្រើននៅផ្នែកខាងក្រោមៗ ដូចជា កម្មវិធីលក់ដីរបស់រដ្ឋាភិបាល ដែលរដ្ឋបញ្ចេញក្បាលដីសម្រាប់លក់ដោយប្រុងប្រយ័ត្នទៅតាមពេលវេលា ជាការឆ្លើយតបចំពោះតម្រូវការទីផ្សារ ប៉ុន្តែក្នុងពេលជាមួយគ្នាបង្កលក្ខណៈឱ្យមានការអភិវឌ្ឍជាយុទ្ធសាស្ត្រនៅតាមតំបន់ដែលមានកំណើន។ រាល់ការអភិវឌ្ឍទាំងអស់ត្រូវគោរពទៅតាមគោលការណ៍ណែនាំស្តីពីការត្រួតពិនិត្យការអភិវឌ្ឍរបស់អាជ្ញាធរអភិវឌ្ឍន៍ក្រុង ដែលបានដាក់ចេញនូវលក្ខខណ្ឌបច្ចេកទេសនានា ដូចជា កម្ពស់អគារ និងគម្លាតរវាងអគារនិងផ្លូវ ជាដើម។

កម្មវិធីលក់ដីរបស់រដ្ឋាភិបាល

ក្នុងប្រទេសសឹង្ហបុរី ដែលដីសម្រាប់អភិវឌ្ឍន៍ភាគច្រើន ជាកម្មសិទ្ធិរបស់រដ្ឋ កម្មវិធីលក់ដីរបស់រដ្ឋាភិបាល (GLS) គឺជាឧបករណ៍ដ៏សំខាន់ សម្រាប់កំណត់ពីការអភិវឌ្ឍប្រែប្រួលរបស់ទីក្រុងនេះ និងធានាយ៉ាងណាឱ្យការអភិវឌ្ឍកើតឡើងស្របតាមចក្ខុវិស័យ និងយុទ្ធសាស្ត្រនានា។ លក្ខណៈសំខាន់មួយនៃកម្មវិធី GLS គឺតម្លាភាព និងភាពច្បាស់លាស់អំពីអ្វីដែលគេរំពឹងចង់បានពីអ្នកអភិវឌ្ឍឯកជន។ នៅពេលដែលទីតាំងនីមួយៗត្រូវបានប្រកាសដាក់លក់ លក្ខខណ្ឌដេញថ្លៃលំអិតក៏ត្រូវបានផ្សព្វផ្សាយតាមអនឡាញដែរ ដូចជា ប៉ារ៉ាម៉ែត្រសម្រាប់រៀបចំផែនការ និងគោលការណ៍ណែនាំសម្រាប់រៀបចំក្រុង និងលក្ខខណ្ឌទូទៅនៃការលក់ ជាដើម។ នៅពេលដែលរដ្ឋាភិបាលជាអ្នកទទួលខុសត្រូវធានាថាទីតាំងផ្សេងៗពិតជាសមស្របសម្រាប់លក់នោះ ដូចជានៅពេលរដ្ឋាភិបាលបើកតំបន់ថ្មីសម្រាប់អភិវឌ្ឍជាដើម ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធធំៗ ដូចជា ផ្លូវថ្នល់ ប្រព័ន្ធលូរំដោះទឹកភ្លៀង និងប្រព័ន្ធលូទឹកស្អុយ ជាដើម នឹងត្រូវសាងសង់ដោយរដ្ឋ។ លក្ខខណ្ឌសម្រាប់ដេញថ្លៃរបស់កម្មវិធី GLS នេះក៏តម្រូវឱ្យអ្នកអភិវឌ្ឍធ្វើការកែលំអ ឬកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្សេងទៀតនៅអមនឹងតំបន់អភិវឌ្ឍន៍របស់ពួកគេផងដែរ ដូចជា ពង្រីកផ្លូវ សង់អនុស្ថានិយអគ្គិសនី រៀបចំទុកកន្លែងបៃតង ឬទុកកន្លែងដែលសាធារណជនអាចប្រើប្រាស់បាន ដើម្បីធានាការភ្ជាប់ទំនាក់ទំនងជាដើម។

ការអភិវឌ្ឍតំបន់ម៉ារីណាបេ (Marina Bay)

ម៉ារីណាបេ គឺជាសង្កាត់មាត់ទឹកដែលមានសេវាចម្រុះ និងជាការពង្រីកបន្ថែមលើសង្កាត់ពាណិជ្ជកម្មរបស់ទីក្រុងសឹង្ហបុរី។ ម៉ារីណាបេ បង្ហាញឧទាហរណ៍លំអិតអំពីដំណើរការរៀបចំផែនការរយៈពេលវែង។ ចាប់ផ្តើមក្នុងឆ្នាំ ១៩៦៩ រដ្ឋាភិបាលបានចាប់ផ្តើមកម្មវិធីពង្រីកដីជាទ្រង់ទ្រាយធំ ដើម្បីបង្កើតតំបន់ម៉ារីណាបេនេះឡើង ដោយគ្របដណ្តប់លើផ្ទៃដីសរុប ៣៦០ ហិចតា។ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសំខាន់ៗ ដែលផ្តល់ដោយរដ្ឋមានដូចជា ផ្លូវថ្នល់ បណ្តាញរថភ្លើងក្រោមដី (Mass Rapid Transit - MRT) និងរូងក្រោមដីសម្រាប់សេវាចម្រុះ សម្រាប់ដាក់ខ្សែភ្លើង ខ្សែទូរគមនាគមន៍ និងបំពង់ទឹកជាដើម។ ដើម្បីសម្រេចចក្ខុវិស័យឱ្យតំបន់នេះក្លាយជាសង្កាត់រស់រវើក មានកន្លែងសម្រាប់ថ្មើរជើង និងអាចភ្ជាប់ទំនាក់ទំនងបានល្អប្រសើរ ទីតាំងដែលលក់តាមរយៈកម្មវិធី GLSត្រូវអនុលោមទៅតាមគោលការណ៍ណែនាំគ្រប់ជ្រុងជ្រោយអំពីការរៀបចំក្រុង ដូចជា ត្រូវមានរៀបចំកន្លែងសម្រាប់ថ្មើរជើងក្រោមដី លើផ្លូវ និងរៀបចំជាស្ពានសម្រាប់ថ្មើរជើងដើរពីអគារមួយទៅអគារមួយទៀតនៅជាន់ទីពីរ រៀបចំឱ្យមានការភ្ជាប់ទំនាក់ទំនងដោយរលូនរវាងទីតាំងនេះ ជាមួយនឹងតំបន់អភិវឌ្ឍន៍ដែលនៅជិត និងកន្លែងប្រមូលផ្តុំបណ្តាញគមនាគមន៍សាធារណៈសំខាន់ៗ។ ក្នុងករណីទាំងនេះ អ្នកអភិវឌ្ឍន៍ត្រូវរៀបចំឱ្យមានសេវាសង្គម ដូចជា ទារកដ្ឋាន ជាដើម និងត្រូវកំណត់ពីទំហំដីសាធារណៈក្នុងទីតាំង។

ការរៀបចំផែនការរយៈពេលវែងបានផ្តល់លទ្ធភាពឱ្យប្រទេសសឹង្ហបុរីអាចរក្សាតុល្យភាពរវាងតម្រូវការនៃការប្រើប្រាស់ដីក្នុងស្ថានភាពខ្សត់ដី ហើយក្នុងពេលជាមួយគ្នា អាចធានាបាននូវនិរន្តរភាព និងផាសុកភាពសម្រាប់ការរស់នៅក្នុងកម្រិតមួយខ្ពស់។ ប្រសិទ្ធភាពនៃប្លង់គោលរបស់ទីក្រុងនេះ ពឹងអាស្រ័យលើការភ្ជាប់ទំនាក់ទំនងច្បាស់លាស់ជាមួយនឹងចក្ខុវិស័យ និងយុទ្ធសាស្ត្រកំណើនរយៈពេលវែងរបស់ទីក្រុងនេះ ក៏ដូចជាការបង្កើតនូវបរិយាកាសដែលអំណោយផលសម្រាប់ការអនុវត្តតាមផែនការនេះ ដូចជា ការបង្កើតនូវប្រព័ន្ធច្បាប់ និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តិ សម្រាប់គាំទ្រដល់ការសម្រេចតាមផែនការស្តីពីការប្រើប្រាស់ដីធ្លី ជាដើម។ ការចូលរួមរបស់សាធារណជនក្នុងការរៀបចំប្លង់ទស្សនទាន និងប្លង់គោល ក៏កាន់តែត្រូវបានគេចាត់ទុកថាជាផ្នែកមួយដ៏សំខាន់នៃដំណើរការរៀបចំផែនការផងដែរ។

៣.៤ វិនិយោគលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទីក្រុងប្រកបដោយនិរន្តរភាព

៩១. *ផ្នែកសម្រាប់ការវិនិយោគជាអាទិភាព* - ដូចបង្ហាញក្នុង**ផ្នែក ១.៥** និង **១.៦** ទីក្រុងភ្នំពេញប្រឈមនឹងបញ្ហាជាច្រើនពាក់ព័ន្ធនឹងការផ្តល់សេវាក្នុងទីក្រុង។ បញ្ហាទាំងនេះកើតឡើងដោយសារតែសមត្ថភាពរៀបចំក្រុង និងអនុវត្តការងារនៅមានកម្រិត និងដោយសារតែការពង្រីក និងការអភិវឌ្ឍទីក្រុងយ៉ាងឆាប់រហ័សកាលពីពេលថ្មីៗនេះ ក៏ដូចជាដោយសារតែការអភិវឌ្ឍវិស័យឯកជនដែលគ្មានការត្រួតពិនិត្យត្រឹមត្រូវ។ ចាំបាច់ត្រូវមានការវិនិយោគ (ទាំងហិរញ្ញវត្ថុផង ទាំងបច្ចេកទេសផង) ដើម្បីបង្កើតនូវក្របខ័ណ្ឌគតិយុត្តិអំណោយផល ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរឹង និងសមត្ថភាពប្រតិបត្តិការនិងថែទាំ (O&M) ដើម្បីបំពេញតម្រូវការនៃការផ្តល់សេវាក្នុងទីក្រុងដែលចេះតែមានការកើនឡើងពីមួយថ្ងៃទៅមួយថ្ងៃ។ វិស័យសម្រាប់វិនិយោគជាអាទិភាព រួមមាន៖

- ការដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុង៖ ការដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ ការកែលំអកន្លែងសម្រាប់ថ្មើរជើង ដូចជាចិញ្ចើមផ្លូវ និងកន្លែងឆ្លងថ្នល់ ការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍និងកន្លែងចតយានយន្ត ប្រព័ន្ធ (ដូចជា ការចតគិតម៉ោង) និងការពង្រឹងការអនុវត្ត។
- ប្រព័ន្ធលូរំដោះទឹកភ្លៀង និងប្រព័ន្ធការពារទឹកជំនន់៖ ប្រព័ន្ធលូរំដោះទឹកភ្លៀង និងប្រព័ន្ធការពារទឹកជំនន់គ្រប់ជ្រុងជ្រោយសម្រាប់*ខណ្ឌ* ជាយក្រុង លិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តិនិងស្តង់ដាបច្ចេកទេស សម្រាប់ការរំដោះទឹកភ្លៀងនៅនឹងកន្លែង។
- ការសំអាតទឹកស្អុយ និងទឹកសំណល់៖ រោងចក្រសំអាតទឹកស្អុយនិងទឹកសំណល់បែបទំនើប (STP) ប្រព័ន្ធប្រមូលទឹកស្អុយនិងទឹកសំណល់គ្រប់ជ្រុងជ្រោយ សម្រាប់*ខណ្ឌ* ជាយក្រុង លិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តិ និងគោលការណ៍ណែនាំស្តីពីការគ្រប់គ្រងប្រព័ន្ធលូរំដោះទឹកភ្លៀង នៅតាមតំបន់អភិវឌ្ឍន៍ខ្នាតធំ។
- ការគ្រប់គ្រងសំណល់រឹង៖ ការវាយតម្លៃឡើងវិញលើក្របខ័ណ្ឌដែលមានស្រាប់ ដូចជា ការប្រមូលសំរាម និងវិធានការកាត់បន្ថយបរិមាណសំរាមដែលទៅដល់កន្លែងចោលចុងក្រោយ (ដូចជា វិធីសាស្ត្រ 3R (កាត់បន្ថយ ប្រើប្រាស់ឡើងវិញ និងកែច្នៃ) និងការធ្វើប្រព្រឹត្តកម្មសំរាម ដូចជា ការផលិតជីកំប៉ុស្តិ៍ ការបម្លែងសំរាមជាថាមពល និងការដុតក្នុងឡ ជាដើម)។
- ការផ្គត់ផ្គង់ទឹក៖ ការពង្រីកបណ្តាញចែកចាយ ដើម្បីផ្គត់ផ្គង់ទឹកដល់តំបន់អភិវឌ្ឍន៍ថ្មីៗនៅជាយក្រុង។
- លំនៅដ្ឋានដែលមានតម្លៃសមរម្យ៖ ការផ្តល់លំនៅដ្ឋានតម្លៃសមរម្យដល់គ្រួសារដែលមានចំណូលទាបនិងមធ្យម និងក្រុមងាយរងគ្រោះ។
- ការកែលំអសហគមន៍៖ ការកែលំអសហគមន៍ដែលមានចំណូលទាប ដូចជា ការផ្តល់សេវាជាមូលដ្ឋាន ជាដើម។

៩២. ខណៈពេលដែលអ្នកផ្តល់ជំនួយជាច្រើនបានជួយរៀបចំប្លង់គោលតាមវិស័យ (ស្របតាមប្លង់គោលរាជធានីភ្នំពេញ ២០៣៥) ការវិនិយោគរបស់វិស័យឯកជន និងរបស់អ្នកផ្តល់ជំនួយ ជារឿយៗ ធ្វើឡើងទៅតាមរបៀបវារៈផ្ទាល់ខ្លួនរបស់ពួកគេ ហើយក្នុងករណីភាគច្រើន អនុវត្តដោយពុំមានផែនការច្បាស់លាស់។ មានការងារជាច្រើនដែលត្រូវធ្វើ ដូចជា ការសម្របសម្រួលការធ្វើសមាហរណកម្ម និងការដាក់អាទិភាពលើការវិនិយោគលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញជាដើម។

៩៣. ***ការកំណត់ឱ្យបានច្បាស់លាស់នូវការទទួលខុសត្រូវ និងការចូលរួមរបស់អ្នកពាក់ព័ន្ធ*** - ចំណុចពិបាកមួយនៃការការរៀបចំក្រុងឱ្យមានលក្ខណៈគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ គឺការសម្របសម្រួលអ្នកពាក់ព័ន្ធ ដែលមានរបៀបវារៈ ផលប្រយោជន៍ និងអាទិភាពខុសៗគ្នា។ ខណៈពេលដែលការចូលរួមរបស់អ្នកពាក់ព័ន្ធ និងការកសាងការឯកភាពគ្នា គឺជាអ្វីដែលមានសារៈសំខាន់សម្រាប់ការរៀបចំក្រុង និងការធ្វើសមាហរណកម្មផែនការនានាឱ្យទទួលបានជោគជ័យ អ្វីដែលសំខាន់ផងដែរគឺត្រូវមានការកំណត់ និងអនុវត្តតួនាទី និងការទទួលខុសត្រូវនៅកម្រិតរដ្ឋបាលផ្សេងៗរបស់រដ្ឋាភិបាល (ដូចជា ក្រសួងនិងមន្ទីរពាក់ព័ន្ធ សាលារាជធានីភ្នំពេញ *ខណ្ឌ* និង*សង្កាត់* ជាដើម)។ វេទិកា ឬយន្តការ សម្រាប់ការសម្របសម្រួល ការធ្វើ

សមាហរណកម្ម និងការវិនិយោគ នឹងទទួលបានប្រយោជន៍បន្ថែមទៀតពីការចូលរួមរបស់វិស័យឯកជន អ្នកផ្តល់ជំនួយអន្តរជាតិ និងសមាជិកអង្គការសង្គមស៊ីវិល។ ទីក្រុងភ្នំពេញមានអ្វីដែលត្រូវរៀនយ៉ាងច្រើនពីការអនុវត្តល្អៗ និងពីបទពិសោធន៍អន្តរជាតិ (**ប្រអប់ ៣.៤**)។ កិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងរបស់ ក្រុមប្រឹក្សាជាតិអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយចីរភាព ក្រសួងបរិស្ថាន និងសាលារាជធានីភ្នំពេញ ក្នុងការរៀបចំផែនការយុទ្ធសាស្ត្រទីក្រុងបៃតងសម្រាប់រាជធានីភ្នំពេញ ២០១៧-២០២៦ គឺជាឧទាហរណ៍មួយ ដែលបង្ហាញពីជោគជ័យនៃការចូលរួមរបស់អ្នកពាក់ព័ន្ធ ដែលគេអាចយកទៅប្រើប្រាស់សម្រាប់ការវិនិយោគនាពេលអនាគត និងសម្រាប់អនុវត្តគម្រោងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទីក្រុងប្រកបដោយចីរភាព។

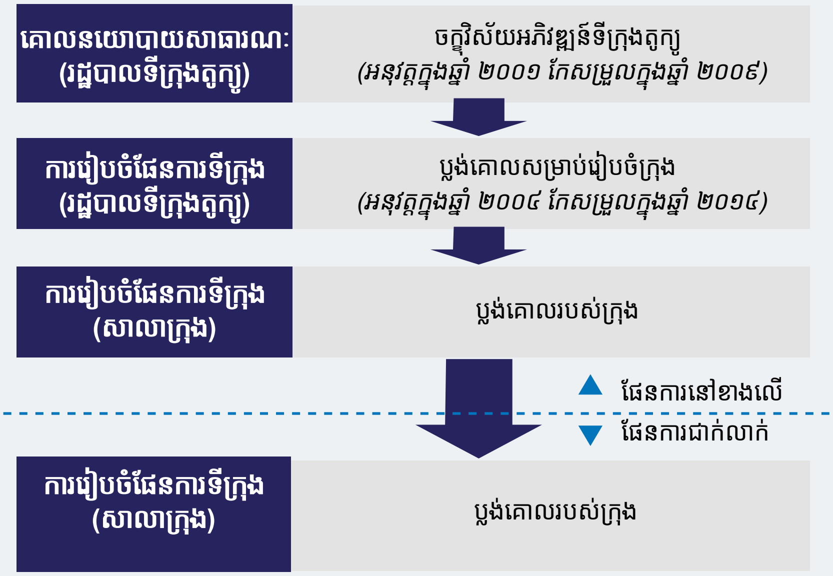
ប្រអប់ ៣.៤៖ ករណីសិក្សា - ការរៀបចំក្រុង នៅទីក្រុងតូក្យូ ប្រទេសជប៉ុន

គោលនយោបាយសាធារណៈ និងការរៀបចំក្រុង

ក្នុងនាមជារាជធានីដែលមានសារៈសំខាន់ផ្នែកសង្គមនិងសេដ្ឋកិច្ចរបស់ប្រទេសជប៉ុន ទីក្រុងតូក្យូ គឺជាទីក្រុងដែលមានប្រវត្តិយូរមកហើយខាងការរៀបចំផែនការយុទ្ធសាស្ត្ររួម ដោយមានការសម្របសម្រួលត្រឹមត្រូវ។ រួមចំណែកប្រមានជាជាង ១៩,៤% នៃផលិតផលក្នុងស្រុកសរុបរបស់ប្រទេស និងមានប្រជាជនប្រមាណជាង ១៤ លាននាក់ (ស្មើនឹង ១០,៥% នៃប្រជាជនសរុបក្នុងប្រទេសជប៉ុន) រស់នៅក្នុងព្រំដែនយុត្តាធិការនៃរដ្ឋបាលទីក្រុងតូក្យូ (TMG) រដ្ឋបាលរបស់ទីក្រុងនេះមានអំណាចនយោបាយធំធេងក្នុងប្រទេសជប៉ុន។ រដ្ឋបាលទីក្រុងតូក្យូគ្រប់គ្រងលើសង្កាត់ (Ku) ពិសេសចំនួន ២៣ ក្នុងទីក្រុងតូក្យូ (ដោយសង្កាត់នីមួយមានទីក្រុងដោយឡែកៗរៀងៗខ្លួន ទីក្រុង (shi) ចំនួន ២៦ ទីប្រជុំជន (Cho) ចំនួន ៥ និងភូមិ (Son) ចំនួន ៨ (ដែលសុទ្ធតែមានរដ្ឋបាលរៀងៗខ្លួន) ដោយមានការកំណត់យ៉ាងច្បាស់លាស់នូវតួនាទី ការទទួលខុសត្រូវ និងសមត្ថកិច្ចរបស់រដ្ឋបាលទីក្រុងតូក្យូ និងរបស់សាលាក្រុង។ គោលនយោបាយស្តីពីការរៀបចំក្រុង និងការអភិវឌ្ឍក្រុង និងប្លង់គោលសម្រាប់ទីក្រុងតូក្យូ ត្រូវបានរៀបចំឡើង នៅកម្រិតរដ្ឋបាលទីក្រុងតូក្យូ ហើយគម្រោងជាក់លាក់របស់ក្រុងត្រូវបានរៀបចំឡើងនៅកម្រិតសាលាក្រុង ដោយមានការផ្តល់ការគាំទ្រសមស្របពីរដ្ឋបាលទីក្រុងតូក្យូ។

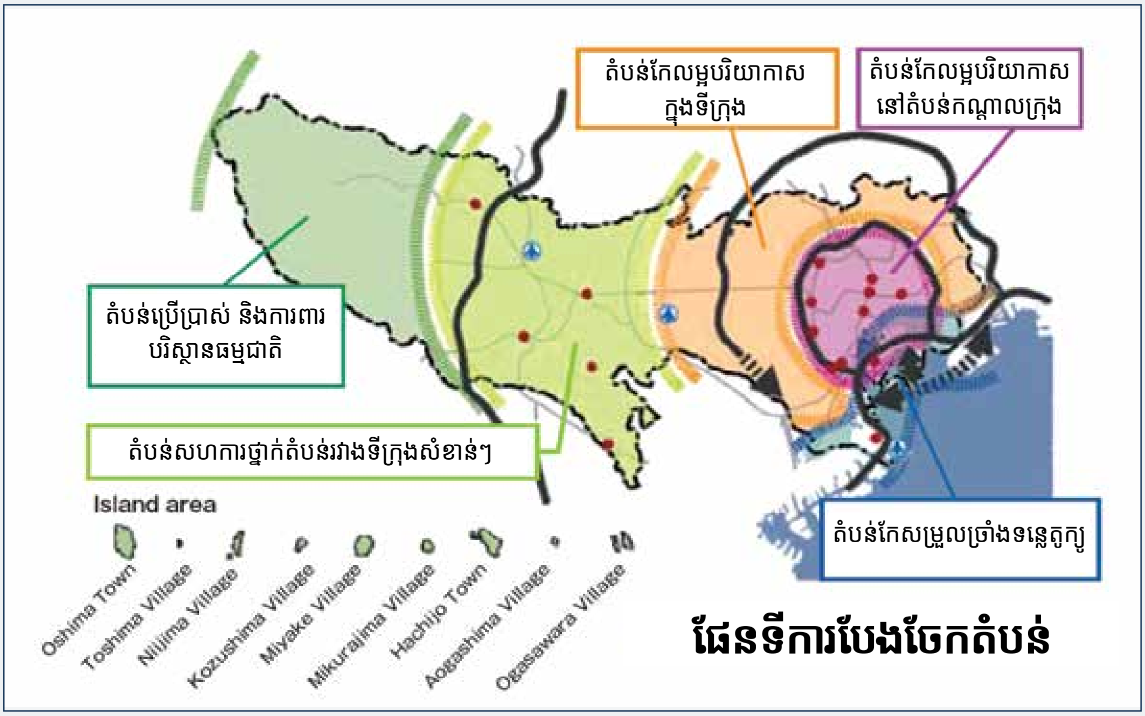
រដ្ឋបាលទីក្រុងតូក្យូធ្វើការកំណត់ និងបែងចែកតំបន់ប្លង់គោលរបស់ក្រុង (សម្រាប់អភិរក្សបរិស្ថាន ឬសម្រាប់ជម្រុញឱ្យមានការអភិវឌ្ឍជារួម) តំបន់លើកកម្ពស់ការអភិវឌ្ឍក្នុងទីក្រុង និងតំបន់សម្រាប់អភិវឌ្ឍន៍ក្នុងទីក្រុងដោយមានការត្រួតពិនិត្យ ដើម្បីធានាឱ្យការអភិវឌ្ឍ និងការពង្រីកទីក្រុងតូក្យូ អាចដំណើរការទៅប្រកបដោយតុល្យភាព និងនិរន្តរភាព។ លើសពីនេះ រដ្ឋបាលទីក្រុងតូក្យូក៏បំពេញតួនាទីសំខាន់ ក្នុងការរៀបចំផែនការ និងការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងកន្លែងផ្តល់សេវាសំខាន់ៗក្នុងទីក្រុងផងដែរ តាមរយៈការធ្វើការងារយ៉ាងជិតស្និទជាមួយអ្នកពាក់ព័ន្ធសំខាន់ៗមកពីវិស័យឯកជន។

ឋានានុក្រមនៃគោលនយោបាយសាធារណៈ និងការរៀបចំក្រុង សម្រាប់ទីក្រុងតូក្យូ



ប្រភព៖ រដ្ឋបាលទីក្រុងតូក្យូ ប្រទេសជប៉ុន

ការបែងចែកតំបន់ និងតួនាទីសម្រាប់ទីក្រុងតូក្យូ

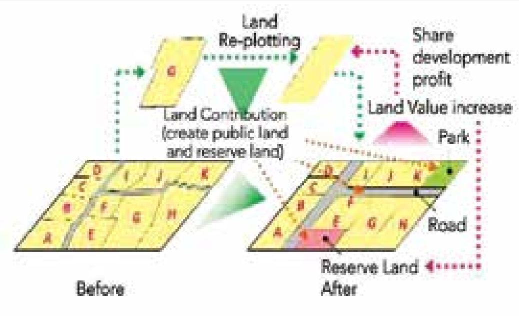


ប្រភព៖ រដ្ឋបាលទីក្រុងតូក្យូ ប្រទេសជប៉ុន

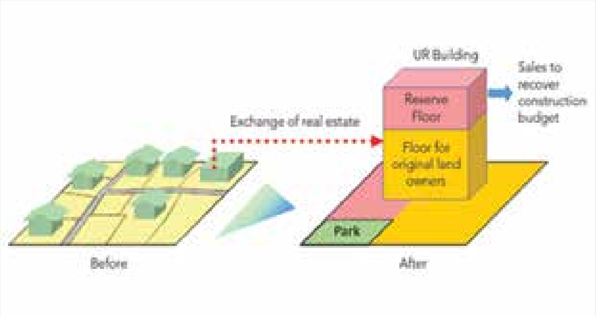
ការកែសម្រួលក្បាលដី (Land Readjustment)

បច្ចេកទេសកែសម្រួលក្បាលដីត្រូវបានយកមកប្រើប្រាស់ប្រកបដោយជោគជ័យសម្រាប់លើកកម្ពស់ការអភិវឌ្ឍដីធ្លីប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព និរន្តរភាព និងសមធម៌ ក្នុងប្រទេសជប៉ុន។ ការកែសម្រួលក្បាលដីមានកំណើតជាង ១០០ ឆ្នាំមុន និងមានតួនាទីសំខាន់ៗ ក្នុងការសម្រេចជោគជ័យនៃការអភិវឌ្ឍទីក្រុងតូក្យូ។ ច្បាប់ស្តីពីការរៀបចំក្រុងឆ្នាំ ១៩១៩ បានដាក់បញ្ចូលប្បញ្ញត្តិស្តីពីការកែសម្រួលក្បាលដីនេះ ដែលនេះជាមូលដ្ឋានគតិយុត្តិសម្រាប់ការកែសម្រួលក្បាលដី និងបានក្លាយជាច្បាប់ស្តីពីការកែសម្រួលក្បាលដីក្នុងឆ្នាំ ១៩៥៤។ នៅឆ្នាំដំបូងៗ ការកែសម្រួលក្បាលដីត្រូវបានអនុវត្តភាគច្រើនជាវិធីសាស្ត្រ សម្រាប់ស្តាបនាតំបន់តូក្យូឡើងវិញក្រោយគ្រោះរញ្ជួយដីរួច សម្រាប់កែលំអទីក្រុងធំៗ សម្រាប់ការសាងសង់ទីក្រុងឧស្សាហកម្មនៅទូទាំងប្រទេស និងការស្តាបនាឡើងវិញក្រោយសង្គ្រាមលោកលើកទី ២។ តាមរយៈបទពិសោធន៍ទាំងនេះ បច្ចេទេសកែសម្រួលក្បាលដី ត្រូវបានកែលំអបន្ថែមទៀត (ដូចជា កែលំអដំណើរការផ្តល់ការអនុម័ត បច្ចេកទេសកែសម្រួលប្លង់ដី និងការផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានជាដើម) ហើយគិតរហូតមកទល់នឹងពេលបច្ចុប្បន្ននេះ បច្ចេកទេសនេះត្រូវបានប្រើប្រាស់ សម្រាប់គម្រោងខ្នាតធំជាច្រើន នៅតាមទីក្រុងធំៗ។ បច្ចុប្បន្ន បច្ចេទេសកែសម្រួលក្បាលដីត្រូវបានប្រើប្រាស់សម្រាប់ការបង្កើតទីក្រុងឡើងវិញ ដែលជាការបម្លែងសិទ្ធិដីធ្លីក្នុងទីតាំងគម្រោងណា ទៅជាផ្នែកមួយនៃសិទ្ធសាងសង់ តាមរយៈការប្រើប្រាស់ការបម្លែងសិទ្ធិដីធ្លី។ ប្រសិនបើតំបន់គម្រោងត្រូវបានកំណត់ថាជាតំបន់សម្រាប់ជម្រុញឱ្យមានការបង្កើតទីក្រុងឡើងវិញក្នុងប្លង់គោល ឬបំពេញទៅតាមលក្ខខណ្ឌផ្សេងទៀតជាច្រើន (ដូចជា កំណត់ជាតំបន់ប្រើប្រាស់ដីធ្លីកម្រិតខ្ពស់ តំបន់ងាយរងគ្រោះអគ្គីភ័យ ឬតំបន់សម្រាប់បង្កើនប្រសិទ្ធភាពនៃការប្រើប្រាស់ដីធ្លី ជាដើម) គម្រោងនេះអាចទទួលបានការអនុញ្ញាត សម្រាប់ការបង្កើតក្រុងឡើងវិញ និងអាចទទួលបានឧបត្ថម្ភធនពីថ្នាក់ជាតិបាន។

ការកែសម្រួលក្បាលដី



ការបង្កើតទីក្រុងឡើងវិញ



ប្រភព៖ ធនាគារពិភពលោក ករណីសិក្សាអំពីការកែសម្រួលក្បាលដី ក្នុងប្រទេសជប៉ុន

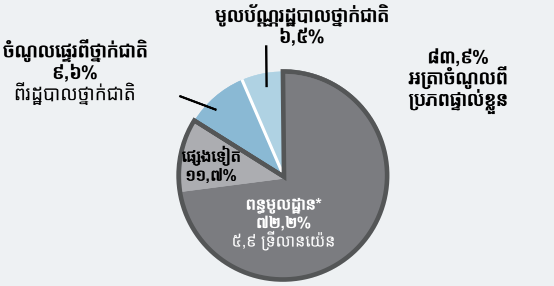
ការគ្រប់គ្រងសារពើពន្ធ

កត្តាអំណោយផលធំមួយ សម្រាប់រដ្ឋបាលទីក្រុងតូក្យូ គឺការគ្រប់គ្រងសារពើពន្ធបានល្អប្រសើររបស់ទីក្រុងនេះ។ សម្រាប់ចំណូល រដ្ឋបាលទីក្រុងតូក្យូត្រូវបានអនុញ្ញាតឱ្យកំណត់ និងប្រមូលពន្ធមូលដ្ឋាន ដែលជាចំណូលពីប្រភពផ្ទាល់ខ្លួនមួយរបស់ខ្លួន។ នៅកម្រិត ៨៣,៩% (ឆ្នាំសារពើពន្ធ ២០១៥) ចំណូលពីប្រភពផ្ទាល់ខ្លួនក្នុងកម្រិតដ៏ខ្ពស់បែបនេះផ្តល់លទ្ធភាពឱ្យរដ្ឋបាលទីក្រុងតូក្យូមានភាពបត់បែនក្នុងការគ្រប់គ្រងសារពើពន្ធរបស់ខ្លួន ដោយមិនចាំបាច់ពឹងអាស្រ័យលើរដ្ឋាភិបាលនៅថ្នាក់ជាតិ។ ចំណូលពីប្រភពផ្ទាល់ខ្លួនរបស់រដ្ឋបាលទីក្រុងតូក្យូ គឺបានពីច្រើនប្រភព ដូចជា ពន្ធមូលដ្ឋាន ថ្លៃសេវាប្រើប្រាស់ ប្រាក់កម្រៃជើងសារ ចំណូលអចលនទ្រព្យ និងប្រភពផ្សេងទៀត។

ខណៈពេលដែលការគ្រប់គ្រងសារពើពន្ធរឹងមាំរបស់រដ្ឋបាលទីក្រុងតូក្យូទទួលបានការគាំទ្រពីចំណូលពីប្រភពរបស់ខ្លួន ការចំណាយដែលកំណត់ក្នុងច្បាប់ក្នុងកម្រិតមួយទាបបង្កលក្ខណៈឱ្យមានភាពបត់បែនក្នុងការគ្រប់គ្រងសារពើពន្ធ។ ចំណាយថេរតម្រូវតាមច្បាប់របស់រដ្ឋបាលទីក្រុងតូក្យូ (ដូចជា ចំណាយសម្រាប់ប្រាក់ខែ និងចំណាយសម្រាប់មូលបត្រសាធារណៈ) មានកម្រិតទាប ត្រឹមតែ ២៩% នៃចំណាយសរុបតែប៉ុណ្ណោះ។ នេះមានន័យថា គេអាចយកថវិកាដែលនៅសេសសល់ សម្រាប់គោលបំណងផ្សេងទៀត ដូចជា ការវិនិយោគ និងការឧបត្ថម្ភថវិកាដល់សង្កាត់ពិសេសៗ ជាដើម។

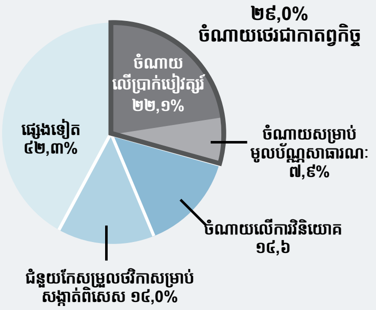
ការបែងចែកលំអិតនៃចំណូល និងចំណាយរបស់រដ្ឋបាលទីក្រុងតូក្យូ (គណនីថវិកាទូទៅក្នុងឆ្នាំសារពើពន្ធ ២០១៥)

ចំណូលរបស់រដ្ឋបាលតូក្យូ
សរុប ៧,0 ទ្រីលានយ៉េន (FY2015)



* ពន្ធមូលដ្ឋានបំបែកលំអិត៖ ៣៣,១% (ពន្ធសហគ្រាសសាជីវកម្មនិវេសនដ្ឋាន) ២៣,២% (ពន្ធអចលនទ្រព្យ) ១២,៩% (ពន្ធប្រើប្រាស់ក្នុងស្រុក) ៣០,៩% (ផ្សេងទៀត)

ចំណាយរបស់រដ្ឋបាលតូក្យូ
សរុប ៧,0 ទ្រីលានយ៉េន (FY2015)



៤៨,៧% ជាអត្រាមធ្យមសម្រាប់រដ្ឋបាលមូលដ្ឋានទាំងអស់ ▶ **៨៣,៩%** អត្រាចំណូលផ្ទាល់ខ្លួនរបស់រដ្ឋបាលក្រុងតូក្យូ

៤០,១% ជាអត្រាមធ្យមសម្រាប់រដ្ឋបាលមូលដ្ឋានទាំងអស់ ▶ **២៩,0%** ចំណាយថេរជាកាតព្វកិច្ចរបស់រដ្ឋបាលក្រុងតូក្យូ

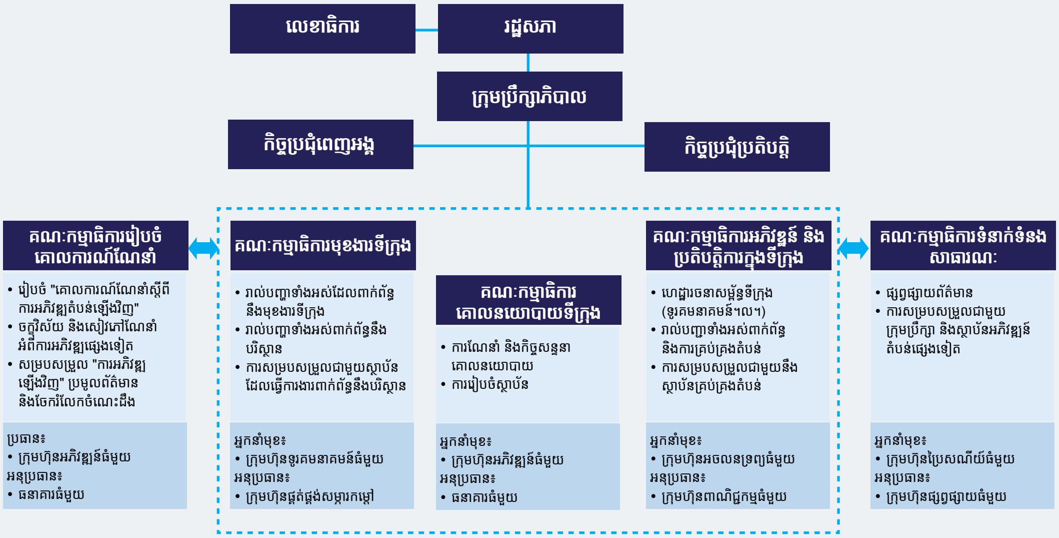
ប្រភព៖ រដ្ឋបាលទីក្រុងតូក្យូ ប្រទេសជប៉ុន

ក្នុងនាមជាទីក្រុងដែលមានប្រជាជនរស់នៅ ១៣ លាននាក់ និងត្រូវបានចាត់ទុកថាជាទីក្រុងធំជាងគេមួយរបស់ពិភពលោក រដ្ឋបាលទីក្រុងតូក្យូមានភារកិច្ចដោះស្រាយបញ្ហាប្រឈមក្នុងទីក្រុងដែលមានលក្ខណៈស្មុគស្មាញ។ បើទោះបីជាមានការរៀបចំ និងដាក់ចេញគោលនយោបាយសាធារណៈ និងតួនាទីរៀបចំក្រុង ការកំណត់ការទទួលខុសត្រូវ និងយន្តការផ្តល់ការអនុញ្ញាតច្បាស់លាស់យ៉ាងណាក៏ដោយ រដ្ឋបាលទីក្រុងតូក្យូត្រូវធ្វើការសម្របសម្រួលជាមួយនឹងអ្នកពាក់ព័ន្ធជាច្រើន (ដូចជាជាមួយនឹងសាលាក្រុង វិស័យឯកជន និងអ្នកពាក់ព័ន្ធជាច្រើន)។ លើសពីនេះ តាមរយៈការប្រើប្រាស់បច្ចេកទេស និងឧបករណ៍សម្រាប់អភិវឌ្ឍន៍ក្រុង ដូចជា បច្ចេកទេសកែសម្រួលក្បាលដីនិងបង្កើតទីក្រុងឡើងវិញ រដ្ឋបាលទីក្រុងតូក្យូ អាចធ្វើឱ្យការអភិវឌ្ឍដីធ្លីដំណើរការទៅបានប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព និរន្តរភាព និងសមធម៌។ ចុងក្រោយ ការគ្រប់គ្រងសារពើពន្ធបានល្អប្រសើររបស់រដ្ឋបាលទីក្រុងតូក្យូ (ចំណូលផ្ទាល់ខ្លួនមានច្រើនប្រភព នាំឱ្យមានការពឹងអាស្រ័យតិចតួចលើរដ្ឋាភិបាលថ្នាក់ជាតិ ក៏ដូចជាចំណាយ តម្រូវដោយច្បាប់មានចំនួនតិចតួច ដែលផ្តល់លទ្ធភាពឱ្យមានភាពបត់បែនក្នុងការគ្រប់គ្រងសារពើពន្ធ) គឺមានតួនាទីយ៉ាងសំខាន់ សម្រាប់ប្រតិបត្តិការប្រកបដោយជោគជ័យ។

ការចូលរួមរបស់វិស័យឯកជន

ប្រទេសជប៉ុនមានប្រវត្តិជាយូរមកហើយខាងទាញប្រយោជន៍ពីការចូលរួម និងការវិនិយោគរបស់វិស័យឯកជន ក្នុងការរៀបចំក្រុង និងការអភិវឌ្ឍក្រុង ដើម្បីបំពេញតម្រូវការរយៈពេលវែងរបស់ទីក្រុង និងបង្កើនភាពចម្រុះ ថាមភាព និងតុល្យភាពសង្គមសេដ្ឋកិច្ចរបស់ទីក្រុងនេះ។ នៅតាមស្រុកជាច្រើន ម្ចាស់ដីបានផ្តួចផ្តើមបង្កើតក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍មូលដ្ឋាន (ដែលមានឈ្មោះថា Machizukuri Kgyogikai - ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍ និងគ្រប់គ្រងតំបន់) ដោយប្រើប្រាស់អភិក្រមពីក្រោមឡើងលើ ដែលជាធម្មតា ដឹកនាំដោយសម្ព័ន្ធក្រុមហ៊ុនឯកជន ដែលមានឯកទេសខាងអភិវឌ្ឍន៍អចលនទ្រព្យ ឬអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវរថភ្លើង និងមានអំណាចកោះប្រជុំនានា។ ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍មូលដ្ឋានទាំងនេះបំពេញមុខងារជាវេទិកាសម្របសម្រួលការអភិវឌ្ឍសមស្រប និងប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព តាមរយៈការសហការរបស់អ្នកពាក់ព័ន្ធនានា ដូចជា វិស័យឯកជន សង្គមស៊ីវិល និងស្ថាប័នរដ្ឋាភិបាល ជាដើម។ ឧទាហរណ៍បង្ហាញពីជោគជ័យគឺ*ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍ និងគ្រប់គ្រងតំបន់ របស់ស្រុក Otemachi, Marunouchi និង Yurakucho* ដែលត្រូវបានបង្កើតឡើងក្នុងឆ្នាំ ១៩៨៨។ ក្រុមប្រឹក្សាមានសមាជិកចំនួន ៦០ នាក់ មកពីវិស័យឯកជន និងវិស័យសាធារណៈ មានតួនាទីអភិវឌ្ឍ និងគ្រប់គ្រងសង្កាត់ពាណិជ្ជកម្ម ជុំវិញស្ថានីយរថភ្លើងតូក្យូ។ ដូចបង្ហាញខាងក្រោម ក្រុមប្រឹក្សានេះមានគណៈកម្មាធិការជាច្រើន ដូចជា គណៈកម្មាធិការទទួលបន្ទុករៀបចំគោលការណ៍ណែនាំ និងគោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍, អភិវឌ្ឍន៍និងប្រតិបត្តិការហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទីក្រុង (ដូចជា ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទីក្រុង និងការគ្រប់គ្រងតំបន់) សកម្មភាពពាក់ព័ន្ធនឹងបរិស្ថាន និងទំនាក់ទំនងសាធារណៈ។ គណៈកម្មាធិការទាំងនេះត្រូវបានបង្កើតឡើង និងសម្របសម្រួលដោយក្រុមហ៊ុនឯកជន។ ស្រដៀងគ្នាជាមួយនឹងករណីប្រទេសសឹង្ហបុរីដែរ ការធានាឱ្យមានតុល្យភាពរវាងផលប្រយោជន៍ពាណិជ្ជកម្ម ជាមួយនឹងការទទួលខុសត្រូវចំពោះប្រជាជន និងសង្គមរបស់វិស័យឯកជន គឺជាសមាសភាគដ៏សំខាន់មួយ សម្រាប់បង្កើតទីក្រុង (ឬខណ្ឌ) ដែលមានលក្ខណៈចម្រុះប្រកបដោយថាមភាព ដែលចុងក្រោយធ្វើឱ្យតម្លៃដីមានការកើនឡើង។

រចនាសម្ព័ន្ធរបស់ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍ និងគ្រប់គ្រងតំបន់ របស់ខណ្ឌ
Otemachi, Marunouchi និង Yurakucho ក្នុងទីក្រុងតូក្យូ



ប្រភព៖ ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍ និងគ្រប់គ្រងតំបន់ របស់ខណ្ឌ Otemachi, Marunouchi និង Yurakucho

៩៤. ***អភិក្រមក្ដោបរួម តាមកន្លែង*** - វិធីសាស្ត្រមួយ ដើម្បីបង្កើតនូវ “ឧទាហរណ៍របស់ប្រទេសកម្ពុជា” ដែលបង្ហាញពីការអភិវឌ្ឍរួមប្រកបដោយនិរន្តរភាព គឺតាមរយៈអភិក្រម “កែលំអទីក្រុង ឬកែលំអសហគមន៍” (ជាជាងប្រើប្រាស់អភិក្រមហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទីក្រុងតាមវិស័យ) ដើម្បីបង្ហាញឱ្យឃើញថាតើការទទួលបានសេវាប្រកបដោយគុណភាពខ្ពស់ (ដូចជាទឹកស្អាត អនាម័យ ដឹកជញ្ជូនសាធារណៈនិងកន្លែងសម្រាប់ថ្មើរជើង សុខភាព ការអប់រំ និងទីកន្លែងសាធារណៈ) ត្រូវដំណើរការទៅយ៉ាងដូចម្ដេច ក្នុងបរិបទនៃប្រទេសកម្ពុជា។ អភិក្រមនេះក៏ត្រូវបានយកមកពិចារណា តាមរយៈការពិគ្រោះយោបល់រៀបចំផែនការយុទ្ធសាស្ត្រទីក្រុងបៃតង ២០១៦-២០២៥ សម្រាប់ទីក្រុងភ្នំពេញផងដែរ ហើយខណ្ឌដូនពេញ (ខណ្ឌកណ្ដាលក្រុង) និងស្រុកតាខ្មៅ (តំបន់ជាយក្រុងថ្មីនៅភាគខាងត្បូង) ត្រូវបានក្រុមប្រឹក្សាជាតិអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយចីរភាពជ្រើសរើសសម្រាប់សាកល្បងអភិក្រមនេះ។ តំបន់ទាំងពីរនេះតំណាងឱ្យបញ្ហាប្រឈម ដែលជួបប្រទះដោយតំបន់កណ្ដាលក្រុង និងតំបន់ជាយក្រុងដែលកំពុងមានការអភិវឌ្ឍយ៉ាងឆាប់រហ័ស ហើយនឹងផ្ដល់នូវឧទាហរណ៍អំពីការអនុវត្តល្អៗខាងការរៀបចំក្រុង សម្រាប់ប្រទេសកម្ពុជា។[43]

៩៥. ដូចបង្ហាញក្នុងឧទាហរណ៍អំពីគម្រោងស្តារសហគមន៍ Cheonggyecheon (**ប្រអប់ ៣.៥**) អភិក្រមស្តារសហគមន៍មិនត្រឹមតែជួយលើកកម្ពស់ជីវភាពរស់នៅប៉ុណ្ណោះទេ ប៉ុន្តែវានឹងជួយជម្រុញការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច និងការបង្កើតការងារនៅមូលដ្ឋានទៀតផង ជាពិសេស នៅពេលដែលអភិក្រមនេះមានមូលដ្ឋានផ្អែកលើការអភិវឌ្ឍតំបន់ដែលមានសេវាចម្រុះនៅជុំវិញ នៅពេលដែលការវិនិយោគលើការដឹកជញ្ជូនសាធារណៈមានការកើនឡើង ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ (**ប្រអប់ ៣.៦**)។ នៅពេលដែលអភិក្រមនេះបង្ហាញឱ្យឃើញពីជោគជ័យ គេក៏អាចយកអភិក្រមនេះទៅអនុវត្តតាមតំបន់ជាយុទ្ធសាស្ត្រផ្សេងទៀតរបស់ទីក្រុងផងដែរ។ ឧទាហរណ៍ពីតំបន់នីងបូ និងហុងកុង បង្ហាញពីការខិតខំលើកកម្ពស់ការអភិវឌ្ឍ និងការពង្រីកទីក្រុងប្រកបដោយនិរន្តរភាព (**ប្រអប់ ៣.៦ និង ៣.៧**) ហើយអភិក្រមស្រដៀងគ្នានេះអាចយកមកកែសម្រួលសម្រាប់ទីក្រុងភ្នំពេញ និងអាចនាំមកនូវការផ្លាស់ប្ដូរជាវិជ្ជមានសម្រាប់ផ្នែកនានានៃទីក្រុងនេះ។

43 ផ្អែកតាមលទ្ធផលរកឃើញរបស់ក្រុមការងារ (ថ្ងៃទី ២-១០ ខែ កុម្ភៈ ឆ្នាំ ២០១៧)

ប្រអប់ ៣.៥៖ ករណីសិក្សា - ការស្តារសហគមន៍ នៅទីក្រុងសេអ៊ូល ប្រទេសកូរ៉េ

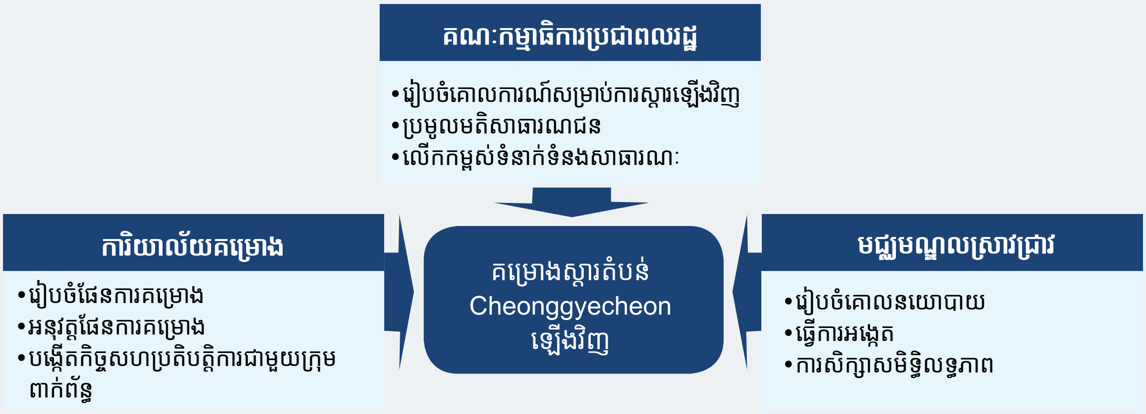
ការបង្កើតទីប្រជុំជនក្នុងក្រុង តាមរយៈការស្តារអូរ Cheonggyecheon

គម្រោងស្តារអូរ Cheonggyecheon ក្នុងទីក្រុងសេអ៊ូល ប្រទេសកូរ៉េ មានការស្តារអូរចាស់មួយ ដែលមានស្ពានអាកាសបែងចែកជា ១៨ ជួរ ឆ្លងកាត់រាប់ទសវត្សរ៍មកហើយ។ នេះគឺជាកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែង ដើម្បីបង្កើតទីប្រជុំជនក្នុងទីក្រុងសេអ៊ូលឡើងវិញ។ ទីប្រជុំជននេះបន្ថយថយចុះចំនួនប្រជាជន និងសកម្មភាពពាណិជ្ជកម្ម និងសេដ្ឋកិច្ច។ លើសពីនេះ គម្រោងនេះក៏ត្រូវបានចាត់ទុកថាជាឱកាសមួយ សម្រាប់បង្កើតក្របខ័ណ្ឌថ្មី សម្រាប់ស្តារតំបន់កណ្តាលក្រុងផងដែរ។ គម្រោងនេះបានជម្រុញឱ្យមានការបង្កើតផែនការអភិវឌ្ឍន៍ទីប្រជុំជន (២០០៤) ប្លង់គោលទីក្រុងសេអ៊ូលឆ្នាំ ២០២០ (២០០៤) និងប្លង់គោលស្តារទីក្រុង (២០០៧) និងបានបង្កើតឱកាសឱ្យមានការកែទម្រង់ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរបស់ទីក្រុងសេអ៊ូល។

ស្របពេលដែលការស្តារឡើងវិញនេះបានផ្តល់គុណតម្លៃដល់សហគមន៍នេះ តាមរយៈការអភិរក្សបរិស្ថានធម្មជាតិ ការកែលំអបរិយាកាសក្នុងទីក្រុង និងការជម្រុញឱ្យមានការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច គម្រោងនេះមិនអាចគេចរួចពីបញ្ហាប្រឈមក្នុងការអនុវត្ត និងការប្រឆាំងជំទាស់ឡើយ។ គម្រោងនេះតម្រូវឱ្យមានការលុបចោលផ្លូវធ្វើចរាចរណ៍សរុប ១៨ ជួរ ក្នុងតំបន់ប្រជុំជននេះ និងអាចបង្កឱ្យមានការខូចខាតដែលមិនធ្លាប់មានដល់លំហូរចរាចរណ៍ជារួមរបស់ទីក្រុងសេអ៊ូល និងបង្កការរំខានយ៉ាងច្រើន ដល់សកម្មភាពពាណិជ្ជកម្ម ក្នុងសហគមន៍នេះ។ លើសពីនេះ ការងារស្តារសហគមន៍នេះក៏នាំឱ្យមានបញ្ហាប្រឈមបច្ចេកទេសមួយចំនួនផងដែរ ដូចជា ការលំបាកពាក់ព័ន្ធនឹងការសំអាតទឹកស្អុយ និងការការពារទឹកជំនន់ជាដើម។ ការរៀបចំផែនការ ការអនុវត្ត និងការផ្តល់ហិរញ្ញប្បទាន គឺជាបញ្ហាព្រួយបារម្ភធ្ងន់ធ្ងរផងដែរ។

ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាស្មុគស្មាញរបស់គម្រោងនេះ អង្គភាពចំនួន ៣ ត្រូវបានបង្កើតឡើង ដើម្បីគ្រប់គ្រងលើសមាសភាគផ្សេងៗនៃគម្រោងនេះ។ ក្នុងឆ្នាំ ២០០២ ការិយាល័យគម្រោងត្រូវបានបង្កើតឡើង ក្នុងសាលាក្រុង ដែលបំពេញមុខងារជាអង្គភាពអនុវត្តគម្រោង ទទួលខុសត្រូវលើការគ្រប់គ្រង ការរៀបចំផែនការ និងការអនុវត្តគម្រោង។ ក្រុមស្រាវជ្រាវ Cheonggyecheon ត្រូវបានបង្កើតឡើង ក្រោមឱវាទវិទ្យាស្ថានអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុងសេអ៊ូល សម្រាប់គាំទ្រដល់គម្រោងស្តារឡើងវិញនេះ។ គណៈកម្មាធិការប្រជាជនតំបន់ Cheonggyecheon ត្រូវបានបង្កើតឡើង ដើម្បីបំពេញតួនាទីជាច្រកផ្លូវការសម្រាប់ប្រមូលគំនិតយោបល់ និងការព្រួយបារម្ភរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ ពាក់ព័ន្ធនឹងគម្រោងនេះ។

ប្រព័ន្ធអនុវត្តបែបត្រីកោណសម្រាប់គម្រោងស្តារតំបន់ឡើងវិញ



បើទោះបីជាមានបញ្ហាប្រឈម និងភាពស្មុគស្មាញយ៉ាងណាក៏ដោយ តំបន់ Cheonggyechoen ត្រូវបានបើកទទួលសាធារណជន ក្នុងខែ កញ្ញា ឆ្នាំ ២០០៥ និងត្រូវបានទទួលស្គាល់ថាជាជោគជ័យធំធេងមួយ ក្នុងការកែប្រែមុខមាត់ និងសោភណភាពទីក្រុង។ លទ្ធផលធំៗដែលសម្រេចបានពីគម្រោងនេះមានពីរ៖ លទ្ធផលផ្ទាល់ដែលកើតចេញពីការស្តារអូរ និងលទ្ធផលប្រយោល ដូចជា ការបង្កើនតម្លៃអចលនទ្រព្យ សម្រាប់តំបន់ដែលនៅក្បែរខាង។ លទ្ធផលផ្ទាល់ពីការស្តារអូរ រួមមានការបង្កើតទីកន្លែងសាធារណៈ និងបរិស្ថានធម្មជាតិ បណ្តាញសួនបៃតងសាធារណៈនៅកណ្តាលក្រុង និងការស្តារប្រព័ន្ធបរិស្ថានឡើងវិញ ដើម្បីជួយបន្ទាបសីតុណ្ហភាពក្នុងទីក្រុង។ លើសពីនេះ អូរដែលត្រូវបានស្តាររួចនេះ បានរួមចំណែកកែប្រែមុខមាត់តំបន់កណ្តាលទីក្រុងសេអ៊ូល ដែលនៅទ្រឹងមួយរយៈផងដែរ ធ្វើឱ្យទីកន្លែងនេះក្លាយជាកន្លែងទាក់ទាញខ្លាំង។ តំបន់ Cheonggyecheon ក៏បានក្លាយជាកន្លែងរៀបចំព្រឹត្តិការណ៍វប្បធម៌ជាច្រើនប្រភេទផងដែរ ដែលជួយឱ្យតំបន់អូរនេះក្លាយជាកន្លែងសម្រាប់សកម្មភាពវប្បធម៌ និងកម្សាន្ត។ តំបន់កណ្តាលក្រុងដែលត្រូវបានស្តារឡើងវិញនេះត្រូវបានកែលំអមុខមាត់ឡើងវិញ ហើយបច្ចុប្បន្ននេះ បានទាក់ទាញសកម្មភាពរបស់ប្រជាជន និងសកម្មភាពអាជីវកម្មជាច្រើន។ កាន់តែទូលំទូលាយទៀតនោះ ការស្តារឡើងវិញនេះនាំឱ្យមានការផ្លាស់ប្តូរការលំដឹងរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ ក៏ដូចជានាំឱ្យមានការរៀបចំយុទ្ធសាស្ត្ររៀបចំក្រុង ដែលនាំឱ្យមានការផ្លាស់ប្តូរមុខមាត់តំបន់កណ្តាលក្រុង និងការដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ។ ផ្ទុយនឹងការរំពឹងទុក បញ្ហាកកស្ទះចរាចរណ៍ក្រោយការបញ្ចប់គម្រោងនេះមិនបានកើនឡើងធ្ងន់ធ្ងរជាងមុននោះទេ។

មុនគម្រោង

ក្រោយគម្រោង

ក្រោយគម្រោង

ប្រភព៖ ធនាគារពិភពលោក ឆ្នាំ ២០១៦ ការបង្កើតដីក្រុងឡើងវិញ - មគ្គុទេសក៍សម្រាប់អ្នកអនុវត្តអំពីការទាញប្រយោជន៍ពីការវិនិយោគឯកជន រដ្ឋបាលទីក្រុងសេអ៊ូល

ប្រអប់ ៣.៦៖ គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុង Ningbo ប្រកបដោយចីរភាព - ការផ្លាស់ប្ដូរមុខមាត់តំបន់សាធារណៈក្នុងទីក្រុង ការធ្វើដំណើរក្នុងទីក្រុង និងការកាត់បន្ថយហានិភ័យនៃទឹកជំនន់

គម្រោងនេះមានគោលបំណងកែលំអការប្រើប្រាស់ទីកន្លែងសាធារណៈក្នុងទីក្រុង និងការធ្វើដំណើរក្នុងទីក្រុង និងកាត់បន្ថយហានិភ័យទឹកជំនន់ នៅតាមខោនធីជាច្រើន ក្នុងទីក្រុង Ningbo។ គម្រោងនេះមានដាក់បញ្ចូលការវិនិយោគលើការដឹកជញ្ជូនក្នុងទីក្រុង (ការបង្កើនសមត្ថភាព ភាពអាចជឿទុកចិត្តបាន និងគុណភាពសេវារថយន្តក្រុង), ការកាត់បន្ថយទឹកជំនន់ (ការវិនិយោគលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធបរវ័ន្ត និងមិនមែនរូបវ័ន្ត ដើម្បីកាន់តែអាចត្រៀមការពារទ្រព្យសម្បត្តិសំខាន់ៗ និងប្រជាជនងាយរងគ្រោះ ពីការខូចខាតដែលអាចបង្កឡើងដោយទឹកជំនន់) និងការបង្កើតទីក្រុងឡើងវិញ។ ក្រោមសមាសភាគបង្កើតទីក្រុងឡើងវិញ គោលបំណងសំខាន់គឺបង្កើតបរិយាកាសទីក្រុងដែលពោរពេញដោយភាពរស់រវើក និងសុវត្ថិភាព តាមរយៈការបង្កើនគុណភាពនៃទីកន្លែងសាធារណៈ ដោយប្រើប្រាស់យុទ្ធសាស្ត្ររៀបចំផ្តោតលើតម្រូវការមនុស្ស និងពង្រីកវិសាលភាព និងកម្រិតនៃការផ្តល់សេវា របស់អង្គភាពផ្តល់សេវាក្នុងទីក្រុង។ គម្រោងកសាងទីក្រុងឡើងវិញនេះមានកញ្ចប់វិនិយោគគ្រប់ជ្រុងជ្រោយលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសាធារណៈ និងការផ្តល់សេវា នៅតាមតំបន់ទីក្រុងដែលមានស្រាប់។ សមាសភាគនេះនឹងផ្តល់ថវិកាដល់សកម្មភាពនានា ដូចជា ការកែលំអទីកន្លែងសាធារណៈ នៅតាមច្រករបៀងដឹកជញ្ជូន និងផ្លូវពាណិជ្ជកម្មសំខាន់ៗ ដើម្បីបង្កើនភាពទាក់ទាញនៃតំបន់កណ្តាលក្រុងដែលមានស្រាប់ ការកែប្រែមុខមាត់តំបន់ដែលមានប្រជាពលរដ្ឋតាំងទីលំនៅ តាមរយៈការផ្តល់សេវាផ្គត់ផ្គង់ទឹក បំពាក់ប្រព័ន្ធលូរំដោះទឹកភ្លៀង ប្រព័ន្ធសំអាតទឹកស្អុយ និងការប្រមូលសំណល់រឹង ភ្លើងបំភ្លឺ កន្លែងចតយានយន្ត និងតំបន់បៃតង ក៏ដូចជាបង្កើនសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍សម្រាប់ថ្មើរជើង និងអ្នកជិះកង់ តាមរយៈការរៀបចំកន្លែងឆ្លងថ្នល់ និងចំណុចប្រសព្វផ្លូវឱ្យបានកាន់តែល្អប្រសើរជាងមុន និងបង្កើនប្រសិទ្ធភាពនៃការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ ដោយប្រើប្រាស់បច្ចេកវិទ្យា ICT និងឧបករណ៍អេឡិចត្រូនិច។

ប្រភព៖ ឯកសារវាយតម្លៃគម្រោងរបស់ធនាគារពិភពលោក ឆ្នាំ ២០១៦

ប្រអប់ ៣.៧៖ ការកែលំអការធ្វើដំណើរ និងការបង្កើនដង់ស៊ីតេ៖ ករណីសិក្សាទីក្រុងហុងកុង

នៅពាក់កណ្តាលទីពីរនៃទសវត្សរ៍ ១៩៧០ ទីក្រុងហុងកុងមានកំណើនប្រមាណជា ១០ ភាគរយក្នុងមួយឆ្នាំ គួបផ្សំនឹងការហូរចូលជនអន្តោប្រវេសន៍ និងការកើនឡើងនូវតម្រូវការរថយន្តឯកជន។ ក្នុងរយៈពេលតែមួយទសវត្សរ៍ ការចុះបញ្ជីរថយន្តកើនឡើងជាងទ្វេដង។ លទ្ធផលធ្វើឱ្យរយៈពេលធ្វើដំណើរតាមរថយន្តឯកជន និងរបស់អ្នកដឹកជញ្ជូនទំនិញកើនឡើង ក៏ដូចជានាំឱ្យមានផលប៉ះពាល់មកលើសុខភាព ដោយសារតែការបំពុលខ្យល់។ មន្ទីរដឹកជញ្ជូនបានដោះស្រាយបញ្ហានេះ ជាមួយនឹងវិធានការតឹងរ៉ឹង។ ក្នុងឆ្នាំ ១៩៧៩ មន្ទីរនេះបានដាក់ចេញនូវគោលនយោបាយដឹកជញ្ជូនមួយ ដើម្បីបង្កើនសមត្ថភាពរបស់ខ្លួន និងពង្រីក និងកែលំអប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ។

រដ្ឋាភិបាលបានបង្កើនថ្លៃសេវាអាជ្ញាប័ណ្ណរថយន្តប្រចាំឆ្នាំបីដង បង្កើនថ្លៃចុះបញ្ជីរថយន្តលើកដំបូងពីរដង (ចន្លោះពី ៧០ ទៅ ៩០ ភាគរយ នៃថ្លៃនាំចូលយានយន្ត) និងបង្កើនពន្ធឥន្ធនៈពីរដង។ កម្មសិទ្ធិយានយន្តឯកជន និងសាធារណៈ បានថយចុះយ៉ាងគំហុក។ ក្នុងឆ្នាំ ១៩៨៥ រថយន្តឯកជនដែលបានចុះបញ្ជី ថយចុះមកនៅត្រឹម ៥០ ភាគរយ ក្នុងនោះ ១០ ភាគរយជារថយន្តតាក់ស៊ី។ ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនសាធារណៈរួមមានផ្លូវរថភ្លើងក្រោមដីប្រវែង ៧៤ គីឡូម៉ែត្រ, ផ្លូវរថភ្លើងធុនធ្ងន់ប្រវែង ៣៤ គីឡូម៉ែត្រ (ភ្ជាប់តំបន់ Kowloon ជាមួយនឹងប្រទេសចិន) និងប្រព័ន្ធផ្លូវរថភ្លើងធុនស្រាលប្រវែង ៣២ គីឡូម៉ែត្រ នៅប៉ែកពាយព្យនៃដែនដីថ្មី និងផ្លូវរថភ្លើងអគ្គិសនី (tram) ប្រវែង ៣២ គីឡូម៉ែត្រ នៅភាគខាងជើងនៃកោះហុងកុង។ ក្រុមហ៊ុនរថយន្តក្រុងឯកជនចំនួន ៥ បានដំណើរការសេវាកម្មរបស់ខ្លួនជាមួយនឹងរថយន្តក្រុងជាង ៦០០០ គ្រឿង។ ក្រៅពីនេះ មានរថយន្តក្រុងតូចៗ ដែលយកថ្លៃថោរ និងទទួលបានសិទ្ធិផ្តាច់មុខ ដើម្បីផ្តល់សេវានៅតាមផ្លូវមួយចំនួន។ ការចូលមកក្នុងទីផ្សារនេះត្រូវបានគ្រប់គ្រងយ៉ាងតឹងរ៉ឹង។

បច្ចុប្បន្ន ការយកថ្លៃផ្លូវក្នុងទីក្រុងហុងកុង ត្រូវបានគេចាត់ទុកថាជាមធ្យោបាយមួយ មិនត្រឹមតែដើម្បីកាត់បន្ថយបញ្ហាកកស្ទះចរាចរណ៍ប៉ុណ្ណោះទេ ថែមទាំងដើម្បីទប់ទល់ការបំពុលខ្យល់ និងការរក្សាភាពទាក់ទាញរបស់ទីក្រុងទៀតផង។ ទីក្រុងហុងកុងជាប់ចំណាត់ថ្នាក់ទី ៥ ក្នុងសន្ទស្សន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ នៃរបាយការណ៍ស្តីពីភាពប្រកួតប្រជែងសកល ដោយទទួលបានពិន្ទុ ៦,២ លើ ៧។ ទីក្រុងនេះទទួលជាប់លេខ ១ ខាងប្រសិទ្ធភាពទីផ្សារផលិតផល និងភាពទំនើបនៃទីផ្សារហិរញ្ញវត្ថុ។

- រថយន្តឯកជនអាចធ្វើដំណើរការទៅកាន់តែកន្លែងមានកំណត់មួយចំនួន និងមិនងាយស្រួលប្រើប្រាស់ក្នុងទីក្រុងនេះ។ បើទោះបីជាពុំមានបញ្ហាកកស្ទះចរាចរណ៍ និងការយកថ្លៃសេវាចតយានយន្តក៏ដោយ ការចាត់វិធានការសារពើពន្ធតឹងរ៉ឹងមិនលើកទឹកចិត្តឱ្យមានការទិញរថយន្តផ្ទាល់ខ្លួន អាចកាត់បន្ថយចំនួនរថយន្តឯកជនក្នុងទីក្រុងបាន។
- មានការគ្រប់គ្រងលើរថយន្តក្រុង ជាពិសេស រថយន្តក្រុងខ្នាតតូចៗ ដើម្បីបញ្ចៀសបញ្ហាកកស្ទះចរាចរណ៍ និងចំណាយខ្ពស់សម្រាប់ការធ្វើដំណើរ។

ប្រភព៖ ធនាគារពិភពលោក ២០០៩

៣.៥ ការធានាអភិក្រមប្រកបដោយបរិយាប័ន្ន

៩៦. ប្រយោជន៍ដែលបានពីការអភិវឌ្ឍ និងការពង្រីកទីក្រុង ត្រូវជួបនឹងការបន្ទុចបង្អាក់ នៅពេលដែលពុំមានការរៀបចំក្រុង ឬការគ្រប់គ្រងទីក្រុងបានត្រឹមត្រូវ និងនៅពេលដែលពុំមានការបំពេញទៅតាមតម្រូវការរបស់ប្រជាជនក្នុងក្រុងដែលចេះតែមានចំនួនកើនឡើង។ កង្វះការរៀបចំផែនការសម្រាប់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរបវ័ន្ត និងលំនៅដ្ឋាន ការផ្តល់សេវាមានភាពយឺតយ៉ាវ ការដឹកជញ្ជូននិងការភ្ជាប់ទំនាក់ទំនងក្នុងទីក្រុងមិនគ្រប់គ្រាន់ អាចនាំឱ្យមានការកើនឡើងនូវវិសមភាពរវាងប្រជាពលរដ្ឋដែលរស់នៅក្នុងទីក្រុង។ វិសមភាពមិនត្រឹមតែគំរាមកំហែងដល់និរន្តរភាពនៃដំណើរការកំណើនប៉ុណ្ណោះទេ វាក៏អាចនាំឱ្យមានការបែកបាក់ និងជម្លោះក្នុងសង្គមផងដែរ ជាពិសេស នៅតាមតំបន់ដែលមានប្រជាជនរស់នៅកកកុញ ដែលជីវភាពរស់នៅរបស់អ្នកមាន និងអ្នកក្រមានភាពខុសប្លែកគ្នាខ្លាំង។ គោលនយោបាយជួយឱ្យប្រជាជនដែលមានចំណូលតិចអាចចូលរួមក្នុងទីផ្សារការងារ អាចរកបាននូវលំនៅដ្ឋានដែលមានតម្លៃសមរម្យ អាចទទួលបានសេវាជាមូលដ្ឋាន និងមានសម្លេងក្នុងការធ្វើសេចក្តីសម្រេចចិត្ត ជួយធានាឱ្យគ្រប់គ្នាអាចទទួលបានប្រយោជន៍ពីការអភិវឌ្ឍ និងការពង្រីកក្រុងបានយ៉ាងទូលំទូលាយ។

៩៧. មានអភិក្រមជាច្រើន សម្រាប់ជួយលើកកម្ពស់បរិយាប័ន្នក្នុងទីក្រុង ដោយផ្តោតជុំវិញបរិយាប័នសេដ្ឋកិច្ច ភូមិសាស្ត្រ និងសង្គម ដែលសុទ្ធតែជាអភិក្រមដែលមានភាពពាក់ព័ន្ធ សម្រាប់ទីក្រុងភ្នំពេញ។ (សម្រាប់ការពិភាក្សាបន្ថែម **សូមមើលឯកសារដែលនឹងបោះពុម្ពផ្សាយក្នុងពេលឆាប់ៗនេះរបស់ធនាគារពិភពលោក**)។

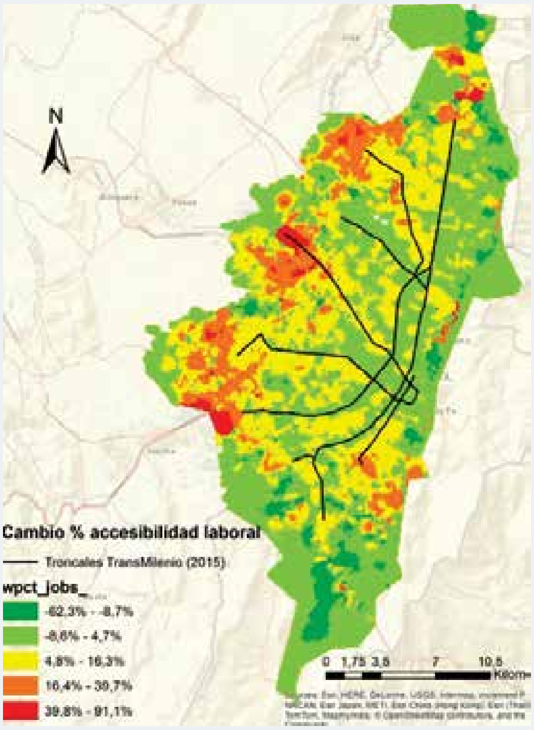
៩៨. ***បរិយាប័ន្នសេដ្ឋកិច្ច*** - បរិយាប័ន្នសេដ្ឋកិច្ច សំដៅលើការមានការងារធ្វើ និងរកចំណូលបានប្រកបដោយសមធម៌ ក្នុងទីក្រុង ដែលមានសារៈសំខាន់ សម្រាប់ការកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រ និងការលើកកម្ពស់បរិយាប័ន្នសេដ្ឋកិច្ច។ ចំណុចសំខាន់ផងដែរ គឺការភ្ជាប់ទំនាក់ទំនងប្រជាពលរដ្ឋក្រីក្រក្នុងទីក្រុងជាមួយនឹងទីផ្សារការងារ តាមរយៈការផ្តល់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងសេវាកម្មផ្សេងៗឱ្យបានកាន់តែល្អប្រសើរជាងមុន ដើម្បីឱ្យសហគមន៍ក្រីក្រកាន់តែងាយធ្វើដំណើរពីកន្លែងមួយ ទៅកន្លែងមួយទៀតបាន។ អ្វីដែលសំខាន់សម្រាប់ជោគជ័យនៃការពង្រីកខ្សែរថយន្តក្រុងក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ (**សូមមើលប្រអប់ ២.១**) គឺការជ្រើសរើសចំណតរថយន្តក្រុង និងផ្លូវរត់របស់រថយន្តក្រុង ដែលអាចភ្ជាប់ទំនាក់ទំនងរវាងសហគមន៍ក្រីក្រ ដែលផ្តល់តម្លៃដល់មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ទៅកាន់មជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្ម និងតំបន់ឧស្សាហកម្ម ដែលជាតំបន់ប្រមូលផ្តុំឱកាសការងារកម្រិតខ្ពស់។ ការធ្វើបែបនេះ រួមជាមួយនឹងការកែលំអស្ថានភាពចរាចរណ៍សម្រាប់រថយន្តក្រុងផង (ដូចជា ការបង្កើតផ្លូវតែសម្រាប់រថយន្តក្រុង) អាចមានឥទ្ធិពលធំធេងលើបរិយាប័ន្នសេដ្ឋកិច្ច។

ប្រអប់ ៣.៨៖ ករណីសិក្សាប្រព័ន្ធរថយន្តក្រុងសាធារណៈ (BRT) និងកំណែទម្រង់រថយន្តក្រុង និងភាពងាយស្រួលក្នុងការធ្វើដំណើរទៅដល់កន្លែងធ្វើការ ក្នុងទីក្រុងបូកូតា ប្រទេសកូឡុំប៊ី

ប្រព័ន្ធរថយន្តក្រុងសាធារណៈ (Bus Rapid Transit - BRT) *Transmilenio* របស់ទីក្រុងបូកូតា គឺជាប្រព័ន្ធមានឈ្មោះបោះសម្លេង ដោយសារតែលទ្ធផលជាវិជ្ជមាន ដែលប្រព័ន្ធនេះមានមកលើទីក្រុង ដូចជា កាត់បន្ថយរយៈពេលធ្វើដំណើរ ផ្តល់មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនដែលមានតម្លៃកាន់តែសមរម្យ (ជាពិសេស សម្រាប់ប្រជាពលរដ្ឋដែលមានចំណូលទាប) កាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរណ៍ និងបង្កើនសុវត្ថិភាពផ្លូវ។ កាលពីពេលថ្មីៗនេះ ទីក្រុងនេះក៏បានដាក់ឱ្យអនុវត្តប្រព័ន្ធកែទម្រង់រថយន្តក្រុងសាធារណៈរបស់ខ្លួនផងដែរ ដូចជា ការធ្វើសមាហរណកម្ម និងទំនើបកម្មសេវារថយន្តក្រុងរបស់ទីក្រុង ការរៀបចំផ្លូវរត់របស់រថយន្តក្រុងឡើងវិញ ការដាក់ឱ្យអនុវត្តការទូទាត់តាមស្មាតខាត (smart card) និងការជំនួសរថយន្តក្រុងចាស់ៗគ្មានសុវត្ថិភាពចេញ។

ក្រុមការងាររបស់ធនាគារពិភពលោកបានធ្វើការវិភាគមួយលើការកែទម្រង់រថយន្តក្រុងរបស់ទីក្រុងនេះ ដើម្បីវាស់វែងពីភាពងាយស្រួលក្នុងការធ្វើដំណើរទៅដល់កន្លែងធ្វើការ និងភាពសមរម្យនៃការចំណាយលើការធ្វើដំណើរ។ ដោយប្រើប្រាស់ឧបករណ៍វិភាគដែលបានពីប្រភពចំហ ក្រុមការងារបានធ្វើការប្រៀបធៀបចំនួនការងារដែលងាយស្រួលទៅដល់ តាមរយៈការធ្វើដំណើរក្រោមមួយម៉ោង មុន និងក្រោយពេលមានការកែទម្រង់នេះ និងចំណាយសម្រាប់ធ្វើដំណើរទៅដល់កន្លែងធ្វើការទាំងនេះ។

- ការកើនឡើងនូវភាពងាយស្រួលភាគច្រើនកើតឡើងមិនមែនដោយសារតែការកែទម្រង់រថយន្តក្រុងនោះ ប៉ុន្តែដោយសារការពង្រីកបណ្តាញរថយន្តក្រុងសាធារណៈប្រកបដោយជោគជ័យ។ នៅតំបន់ដែលបណ្តាញរថយន្តក្រុងទើបតែនឹងដាក់ឱ្យដំណើរការកាលពីពេលថ្មីៗនេះ មានការកើនឡើងនូវភាពងាយស្រួលក្នុងការធ្វើដំណើរទៅដល់កន្លែងធ្វើការក្រោម ៤០% បន្តិចបន្តួច។ នេះកើតឡើងដោយសារតែរថយន្តក្រុងសាធារណៈថ្មីនេះផ្តល់ការធ្វើដំណើរញឹកញាប់ជាងមុន និងផ្តល់ការធ្វើដំណើរក្នុងល្បឿនលឿនជាងមុន (ដោយសារតែមានការរៀបចំផ្លូវពិសេសសម្រាប់រថយន្តក្រុងសាធារណៈទាំងនេះ)។



- ឥឡូវនេះ ការធ្វើដំណើរជាសាធារណៈក្នុងទីក្រុងបូកូតា ៧០% គឺធ្វើឡើងតាមរថយន្តក្រុង ប៉ុន្តែភាពងាយស្រួលក្នុងការធ្វើដំណើរទៅដល់កន្លែងធ្វើការពុំបានកើនឡើងគួរឱ្យកត់សម្គាល់ឡើយ។ ជាមួយនឹងការដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធថ្មីនេះ ភាពងាយស្រួលក្នុងការធ្វើដំណើរទៅដល់កន្លែងធ្វើការ កើនឡើងតិចតួច (អ្នកប្រើប្រាស់ដែលរស់នៅតាមតំបន់ពណ៌លឿងលើផែនទីអាចទៅដល់កន្លែងធ្វើការច្រើនជាងមុន ១០% តែក្នុងរយៈពេល ៦០ នាទី) ឬថយចុះជាងមុន (អ្នកដែលរស់នៅក្នុងតំបន់មានពណ៌បៃតងខ្ចី និងបៃតងចាស់) ជាពិសេស សហគមន៍មានចំណូលទាបមួយចំនួន ដែលរស់នៅជាយក្រុងភាគខាងត្បូង។

ប្រភព៖ គេហទំព័រអំពីការដឹកជញ្ជូនសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍរបស់ធនាគារពិភពលោក ២០១៧

លទ្ធផលដែលការកែទម្រង់រថយន្តក្រុងមានលើការបង្កើនភាពងាយស្រួលក្នុងការធ្វើដំណើរ ពុំមានកម្រិតខ្ពស់ ដូចដែលបានរំពឹងទុកនោះទេ។ អ្នកប្រើប្រាស់សេវារថយន្តក្រុងបានលើកឡើងថាខ្សែរត់យូរជាងមុនរបស់រថយន្តក្រុង ភាពញឹកញាប់តិចជាងមុន ការតម្រង់ជួរវែងនៅចំណតរថយន្តក្រុង បណ្ដាញស្មុគស្មាញពេក និងសមត្ថភាពទាបរបស់ទីភ្នាក់ងារអនុវត្តក្នុងការផ្ដល់ព័ត៌មានបច្ចុប្បន្នភាពភ្លាមៗ គឺជាកត្តាដែលរារាំងដល់ការប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធរថយន្តក្រុង។ ប្រព័ន្ធនេះប៉ាន់ស្មានពីតម្រូវការសេវាលើសពីកម្រិតជាក់ស្ដែង ហើយបច្ចុប្បន្ននេះ ត្រូវដំណើរការ ជាមួយនឹងការខាតបង់ផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុ។ ដូច្នេះ បញ្ហាប្រឈមសំខាន់មួយ មិនត្រឹមតែក្នុងទីក្រុងបូកូតានោះទេ ប៉ុន្តែថែមទាំងក្នុងគ្រប់ទីក្រុងទាំងអស់ ដែលមានបំណងចង់កែទម្រង់ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនសាធារណៈផង គឺត្រូវផ្ដល់នូវជម្រើសមួយ ដែលមានតម្លៃសមរម្យ ផ្ដល់ភាពងាយស្រួល និងអាចជឿទុកចិត្តបានជាងជម្រើសមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនឯកជន ឬមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនសាធារណៈក្រៅផ្លូវការ ដែលប្រជាពលរដ្ឋក្នុងទីក្រុងអាចប្រើប្រាស់បាន។

៩៩. ដោយសារតែប្រជាជនមានចំណូលទាបជាច្រើននាក់ជាអ្នកប្រកបមុខរបរដោយខ្លួនឯង និងពុំមានភាពងាយស្រួលក្នុងការធ្វើដំណើរមកកាន់រាជធានី ដើម្បីឱ្យអាជីវកម្មរបស់ខ្លួនមានការរីកចម្រើន ការលើកកម្ពស់បរិយាប័ន្ន អាចធ្វើទៅបានតាមរយៈការពង្រីកលទ្ធភាពទទួលបានឥណទាន។ ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ មានគ្រឹះស្ថានមីក្រូហិរញ្ញវត្ថុជាច្រើន ប៉ុន្តែគ្រួសារក្រីក្រមានការលំបាក ក្នុងការបំពេញទៅតាមលក្ខខណ្ឌ សម្រាប់ខ្ចីកម្ចី ហើយជារឿយៗ ត្រូវជាប់នឹងបំណុលជាមួយនឹងម្ចាស់បំណុលច្រើននាក់ ដោយពួកគេខ្ចីពីមួយ ទៅសងមួយទៀត ដែលធ្វើឱ្យពួកគេមានឱកាសតិចតួច សម្រាប់វិនិយោគលើសកម្មភាពដែលផ្ដល់ផលមកវិញ។ ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហានេះ គួរមានការលើកទឹកចិត្តឱ្យគ្រឹះស្ថានមីក្រូហិរញ្ញវត្ថុទាំងនេះផ្ដល់នូវសេវាគាំទ្រអាជីវកម្មអមជាមួយនឹងការផ្ដល់កម្ចីរបស់ពួកគេ ដើម្បីបង្កើនលទ្ធភាពចំណេញនៃសហគ្រាសខ្នាតតូចបំផុត និងខ្នាតតូចទាំងនោះ។ ដោយសារតែការប្រកបមុខរបរផ្ទាល់ខ្លួនងាយនឹងបរាជ័យខ្ពស់ និងមានចំណូលមិនបិតថេរ ការលើកទឹកចិត្តឱ្យមានការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចគាំទ្រដល់ប្រជាជនក្រីក្រ តាមរយៈការបណ្ដុះបណ្ដាលជំនាញក៏អាចជាមធ្យោបាយ សម្រាប់ជួយឱ្យគ្រួសារក្រីក្រងើបខ្លួនចេញពីភាពក្រីក្រផងដែរ តាមរយៈការផ្ដល់លទ្ធភាពឱ្យបុគ្គលម្នាក់ៗអាចប្រកួតប្រជែងកាន់តែសកម្ម ក្នុងទីផ្សារការងារ។

១០០. មានឧទាហរណ៍ជាច្រើនបង្ហាញពីសហគ្រាសសង្គមក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ និងខេត្តផ្សេងទៀត ក្នុងប្រទេសកម្ពុជា ដែលកំពុងជួយឱ្យគ្រួសារក្រីក្រ និងងាយរងគ្រោះ អាចទទួលបានជំនាញវិជ្ជាជីវៈជាក់លាក់ ក៏ដូចជា “ជំនាញទន់” ដែលចាំបាច់ សម្រាប់កំណត់ ទទួលបាន និងរក្សាការងារដែលមានគុណភាពខ្ពស់ និងមានសក្ដានុពលផ្ដល់ចំណូលបានបិតថេរ។ ឧទាហរណ៍ ភោជនីយដ្ឋានរបស់អង្គការ Friends ដែលផ្ដល់សេវាប្រឹក្សាយោបល់ និងការបណ្ដុះបណ្ដាលនៅនឹងកន្លែងធ្វើការផ្ទាល់ ដល់អតីតកុមារអនាថា និងយុវជនបាត់បង់ឱកាស ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញ។ ការបង្កើនភាពធន់ចំពោះវិបត្តិនានា ជាពិសេស វិបត្តិដែលកើតឡើងដោយសារតែមុខសញ្ញាគ្រោះថ្នាក់ធម្មជាតិ ក៏មានសារៈសំខាន់សម្រាប់លើកកម្ពស់បរិយាប័ន្ន និងមានភាពពាក់ព័ន្ធពិសេស សម្រាប់អ្នកដែលងាយរងគ្រោះដោយសារទឹកជំនន់ ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញផងដែរ។ ឧទាហរណ៍ ក្នុងទីក្រុងចាការតា ប្រទេសឥណ្ឌូនេស៊ី ប្រព័ន្ធផ្ដល់ព័ត៌មានឱ្យបានទាន់ពេលវេលាអំពីទឹកជំនន់ ត្រូវបានប្រើប្រាស់ ដើម្បីកសាងសមត្ថភាពរបស់ប្រជាជនក្នុងមូលដ្ឋាន ក្នុងការគ្រប់គ្រងហានិភ័យគ្រោះមហន្តរាយ ដោយប្រើប្រាស់ការរៀបចំផែនការបែបចូលរួម រាប់បញ្ចូលទាំងក្នុងសហគមន៍ដែលមានចំណូលទាបផងដែរ។

១០១. ***បរិយាប័ន្នភូមិសាស្ត្រ*** - កត្តាភូមិសាស្ត្រក្នុងទីក្រុង គឺជាកត្តាមួយ ក្នុងចំណោមកត្តាជាច្រើន ដែលមានឥទ្ធិពលលើការចូលរួមរបស់ប្រជាពលរដ្ឋក្រីក្រក្នុងទីក្រុង និងអាចទទួលរងឥទ្ធិពលពីការធានាឱ្យមានការតម្រឹមទីតាំងភូមិសាស្ត្ររវាងការងារ ទីផ្សារ ការដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ សេវាសុខភាពនិងអប់រំ តំបន់កម្សាន្ត និងលំនៅដ្ឋានសមរម្យ។ ការបង្កើនការយកចិត្តទុកដាក់ចំពោះការរៀបចំក្រុង ជាពិសេស ក្នុងទីក្រុងដែលទើបតែស្ថិតក្នុងដំណាក់កាលដំបូងៗនៃការអភិវឌ្ឍ និងការពង្រីក គឺមានសារៈសំខាន់ ដើម្បីមានឥទ្ធិពលលើគន្លងនៃកំណើន និងអាចបញ្ចៀសបាននូវបញ្ហានានា ដូចជាការសាងសង់អគារពុំមានសណ្តាប់ធ្នាប់ ការកើតឡើងនូវតំបន់តាំងទីលំនៅមិនរៀបរយ និងការកកស្ទះចរាចរណ៍។ ការធានាថា ប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដីធ្លី ត្រូវបានបញ្ចូលទៅក្នុងផែនការប្រព័ន្ធគមនាគមន៍បានយ៉ាងល្អប្រសើរ អាចជួយកាត់បន្ថយវិសមភាព ក្នុងការទទួលបានឱកាស និងសេវាសំខាន់ៗក្នុងទីក្រុង។ ការកាត់បន្ថយវិសមភាពអាចសម្រេចទៅបាន ក្នុងរយៈពេលមួយ ដូចជា នៅក្នុងប្រទេសកូរ៉េ ជប៉ុន និងសិង្ហបុរី ជាដើម។ ការលើកកម្ពស់លទ្ធភាពទទួលបានលំនៅដ្ឋានសមរម្យ តាមរយៈការពិនិត្យឡើងវិញលើស្តង់ដាដែលកំណត់ទំហំដីអប្បបរមា ផលធៀបផ្ទៃបាតកម្រិតអតិបរមា និងការបែងចែកតំបន់ ដើម្បីធានាឱ្យស្របតាមការអនុវត្តល្អ និងការវិនិយោគលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធប្រកបដោយចីរភាព ដូចពិភាក្សាខាងលើ។

១០២. ការវិនិយោគលើទឹកស្អាត អនាម័យ និងការប្រមូលសំណល់រឹង នៅតាមសហគមន៍ដែលមានចំណូលទាប អាចមានឥទ្ធិពលធំធេងលើសុខភាព ផលិតភាព និងសុខុមាលភាព។ ការធ្វើវិមជ្ឈការសេវាមួយចំនួន ក្នុងចំណោមសេវាទាំងនេះ ដោយចាប់ផ្តើមជាមួយនឹងការផ្ទេរការទទួលខុសត្រូវប្រមូលសំរាម ទៅថ្នាក់ខណ្ឌ នឹងអាចបង្កើនការប្រើប្រាស់សេវានេះផង និងភាពឆ្លើយតបរបស់សេវានេះផង ជាពិសេស នៅតាមតំបន់ដែលពុំបានទទួលសេវាឱ្យបានគ្រប់គ្រាន់ នៅតាមខណ្ឌជាយក្រុង។ ការផ្លាស់ប្តូរបែបនេះត្រូវមានអមដោយការកសាងសមត្ថភាព ដើម្បីផ្តល់លទ្ធភាពឱ្យមន្ត្រីខណ្ឌ និងសង្កាត់ អាចគ្រប់គ្រងការផ្តល់សេវាប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព និងអាចជម្រុញឱ្យមានការសហការពីវិស័យឯកជន ដើម្បីឱ្យមានការផ្តល់សេវាប្រកបដោយគុណភាព និងប្រសិទ្ធភាព។ នៅពេលដែលទីក្រុងកាន់តែរីកធំ ការធានាឱ្យមានប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនដែលអស់ចំណាយសមរម្យ នឹងផ្តល់លទ្ធភាពឱ្យប្រជាពលរដ្ឋអាចទទួលបានឱកាសរកចំណូល និងសេវានានា ដូចជា សាលារៀន គ្លីនិក និងមន្ទីរពេទ្យ ជាដើម និងអាចកាត់បន្ថយគម្លាតរវាងភូមិសាស្ត្រមួយ និងភូមិសាស្ត្រមួយផងដែរ។

១០៣. ***បរិយាប័ន្នសង្គម*** - ទិដ្ឋភាពសង្គមនៃបរិយាប័ន្នទីក្រុង គឺមានទំនាក់ទំនងជាមួយនឹងសិទ្ធិ សេចក្តីថ្លៃថ្នូរ សមធម៌ និងសន្តិសុខរបស់បុគ្គល និងក្រុម។ បរិយាប័ន្នសង្គម មានសារៈសំខាន់ជាពិសេស ក្នុងទីក្រុងដែលមានដង់ស៊ីតេប្រជាជនខ្ពស់ មានភាពខុសប្លែកគ្នាស្រលះរវាងក្រុមអ្នកមាន និងអ្នកក្រ។ ភាពខុសប្លែកគ្នាបែបនេះអាចបង្កើនការមិនសប្បាយចិត្ត និងនាំឱ្យមានជម្លោះកើតឡើង។ ដើម្បីសម្រេចឱ្យបាននូវបរិយាប័ន្នសង្គមសម្រាប់ប្រជាពលរដ្ឋក្រីក្រក្នុងទីក្រុង គេអាចផ្តោតការយកចិត្តទុកដាក់ផ្តល់ប្រយោជន៍ដល់អ្នកមិនអាចទទួលបានប្រយោជន៍ពេញលេញពីទីផ្សារការងារដោយសារតែមូលហេតុនានា។ កម្មវិធីសំណាញ់សុវត្ថិភាពសង្គម ជាពិសេស ការផ្ទេរប្រាក់ដោយមានលក្ខខណ្ឌ និងឱកាសធ្វើការប្តូរជាសាច់ប្រាក់ អាចជម្រុញឱ្យមានការកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រ និងបរិយាប័ន្ន នៅតាមទីក្រុងនានា តាមរយៈការបង្កើតនូវយន្តការ ដើម្បីឱ្យក្រុមដែលងាយរងគ្រោះកាន់តែមានលទ្ធភាពជាងមុន។

១០៤. បច្ចុប្បន្ននេះ ពុំទាន់មានការទាញប្រយោជន៍ពីសក្តានុពលនៃប្រព័ន្ធអត្តសញ្ញាណកម្មគ្រួសារក្រីក្រ ដើម្បីផ្តល់សេវាក្នុងទីក្រុង និងការគាំទ្រនានាទៅដល់អ្នកដែលមានតម្រូវការជាងគេនោះទេ។ ក្នុងទីក្រុងនេះ មានតំបន់មួយភាគធំជាពិសេស តំបន់កណ្តាលក្រុង ដែលមិនទាន់មានការធ្វើអត្តសញ្ញាណកម្មគ្រួសារក្រីក្រនៅឡើយ។ ឧទាហរណ៍ ក្រុមគោលដៅ ដូចជា ម្តាយដែលកំពុងធ្វើការ ដែលគ្មានប្តីនៅជាមួយ ជាដើម អាចរកការងារធ្វើពាក់កណ្តាលរៀបរយតាមរោងចក្រកាត់ដេរ ដើម្បីរកចំណូល ប៉ុន្តែពួកគេអាចពុំមានលទ្ធភាពបង់ថ្លៃថែទាំសុខភាព ឬរក្សាគ្រួសារដែលមានកូនបានដោយសារតែពួកគេនៅឆ្ងាយពីគ្រួសារដែលអាចជួយដល់ពួកគេផង និងខ្វះធនធានសម្រាប់រកសេវាថែទាំសុខភាពមាតា និងសេវាថែទាំកូនផង។ សេវាដែលផ្តោតលើការគាំទ្រគ្រួសារ និងការថែទាំកូន ដូចជា សេវាដែលផ្តល់ដោយអង្គការ Enfants & Developpment ជាដើម អាចផ្តល់លទ្ធភាពឱ្យម្តាយដែលកំពុងធ្វើការ ហើយមានជីវភាពក្រីក្រ អាចទទួលបានសេវាគាំទ្រនានា ដើម្បីអាចចូលរួមកាន់តែសកម្ម និងបន្តរីកចម្រើនក្នុងអាជីពការងាររបស់ពួកគេ ហើយក្នុងពេលជាមួយគ្នានៅតែអាចបំពេញតម្រូវការសុខភាព និងតម្រូវការអប់រំរបស់កូនៗពួកគេបាន។

១០៥. ***បង្កើនការចូលរួមរបស់សហគមន៍*** - ចុងក្រោយ ការពង្រឹងអភិបាលកិច្ចមូលដ្ឋាន និងការជម្រុញឱ្យមានការចូលរួមពីប្រជាជន ក៏អាចបង្កើនបរិយាបន្នផងដែរ។ ការជម្រុញឱ្យប្រជាពលរដ្ឋក្រីក្រចូលរួមក្នុងដំណើរការធ្វើសេចក្ដីសម្រេចចិត្តគឺមានសារៈសំខាន់ សម្រាប់ការពង្រឹងគោលនយោបាយ កែលំអការផ្ដល់សេវា និងធានាឱ្យមានស្ថិរភាពសង្គម ក្នុងទីក្រុង។ ការផ្ដល់អំណាចឱ្យប្រជាពលរដ្ឋដែលរស់នៅក្នុងទីក្រុង អាចចូលរួម និងរួមចំណែកយ៉ាងសកម្ម ក្នុងទីក្រុងរបស់ពួកគេ គឺជាវិធីសាស្ត្រដ៏មានអាទិភាពមួយ សម្រាប់ជម្រុញលើកកម្ពស់បរិយាប័ន្នសង្គម។ នីតិវិធីមូលនិធិឃុំសង្កាត់ និងមូលនិធិឃុំសង្កាត់ ផ្ដល់នូវសក្ដានុពល សម្រាប់ផ្ដល់ភាពអង់អាចដល់សហគមន៍ក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញឱ្យចេះដឹកនាំការអភិវឌ្ឍក្នុងទីក្រុងនេះ តាមរយៈការកំណត់អាទិភាពដែលអាចអនុវត្តដោយប្រើប្រាស់មូលនិធិឃុំសង្កាត់ដោយផ្ទាល់។ ប៉ុន្តែ នីតិវិធីសម្រាប់ឱ្យប្រជាពលរដ្ឋចូលរួមក្នុងការអនុវត្តសកម្មភាពដែលប្រើប្រាស់មូលនិធិឃុំសង្កាត់នេះ មិនត្រូវបានគេប្រើប្រាស់ឱ្យអស់សក្ដានុពល ដែលនាំឱ្យការចូលរួមក្នុងការធ្វើសេចក្ដីសម្រេចចិត្តមានកម្រិតទាប ជាពិសេស ការចូលរួមរបស់ប្រជាពលរដ្ឋក្រីក្រ ដែលអាចទទួលបានប្រយោជន៍ច្រើនបំផុតពីការវិនិយោគបែបនេះ។ ចាំបាច់ត្រូវមានកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងលើកកម្ពស់ការចូលរួមក្នុងសកម្មភាពដែលប្រើប្រាស់មូលនិធិឃុំសង្កាត់ ដោយត្រូវមានការផ្ដោតការយកចិត្តទុកដាក់ពិសេសលើការផ្ដល់ភាពអង់អាចឱ្យប្រជាពលរដ្ឋក្រីក្រអាចចូលរួម ក្នុងដំណើរការធ្វើសេចក្ដីសម្រេចចិត្ត និងកំណត់រកការវិនិយោគទាំងឡាយ ដែលផ្ដល់ប្រយោជន៍បំផុតដល់ពួកគេ។ លើសពីនេះ ប្រភេទសកម្មភាពដែលទទួលបានថវិកាក្រោមមូលនិធិឃុំសង្កាត់ ក៏ដូចជាកម្មវិធីដែលប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធនេះ ដូចជា គម្រោងលើកកម្ពស់ជីវភាពប្រជាជនក្រីក្រ (LEAP) ក្រោមថវិកាឧបត្ថម្ភរបស់ធនាគារពិភពលោក អាចពង្រីកបន្ថែមទៀតលើសពីការវិនិយោគលើការថែទាំផ្លូវថ្នល់ និងប្រព័ន្ធលូរំដោះទឹកភ្លៀង ដើម្បីបញ្ចូលសេវាសង្គមនានា ដូចជា សេវាសុខភាព និងសេវាថែទាំកុមារ ភ្លើងបំភ្លឺផ្លូវ ការកែលំអទីផ្សារ និងការវិនិយោគលើការបង្កើនចំណូលផ្សេងទៀត ដែលផ្ដល់ប្រយោជន៍ជាពិសេសដល់គ្រួសារក្រីក្រ។

១០៦. កម្មវិធីនានា ដូចជា សម្ព័ន្ធអាស៊ីដើម្បីសកម្មភាពសហគមន៍ (ACCA) កម្មវិធីកែលំអហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទីក្រុងក្នុងប្រទេសវៀតណាម និងកម្មវិធីអភិវឌ្ឍន៍សហគមន៍ទីក្រុងក្នុងប្រទេសឥណ្ឌូនេស៊ី (PNPM) លើកទឹកចិត្តប្រជាជនដែលរស់នៅក្នុងទីក្រុងឱ្យបំពេញតួនាទីឱ្យបានកាន់តែសកម្ម ក្នុងការកំណត់ពីអាទិភាពនានារបស់សហគមន៍ កែលំអទំនាក់ទំនងជាមួយនឹងរដ្ឋបាលមូលដ្ឋាន និងរៀបចំនិងអនុវត្តការកែលំអតាមសហគមន៍។ ទីក្រុងភ្នំពេញអាចប្រើប្រាស់ភាពជាដៃគូរបស់ខ្លួនជាមួយ ACCA ដើម្បីទាញប្រយោជន៍ពីមូលនិធិអភិវឌ្ឍន៍សហគមន៍ (CDF) និងគំនិតផ្ដួចផ្ដើមស្រដៀងគ្នាផ្សេងទៀត សម្រាប់ផ្ដល់ហិរញ្ញប្បទាន និងការគាំទ្រឱ្យប្រជាពលរដ្ឋអាចទទួលបានលំនៅដ្ឋានក្នុងតម្លៃសមរម្យ និងវិនិយោគលើការកែលំអតាមគ្រួសារ ដែលជួយបង្កើនតម្លៃអចលនទ្រព្យ និងផ្ដល់ឱកាសឱ្យប្រជាពលរដ្ឋអាចប្រកបរបរតាមគ្រួសារ។ ចុងក្រោយ ការសហការគ្នាបែបនេះក៏អាចជួយផ្ដល់ភាពអង់អាចឱ្យប្រជាពលរដ្ឋតាមមូលដ្ឋាន អាចចងក្រងគ្នាជាក្រុម សម្រាប់គំនិតផ្ដួចផ្ដើម និងផលប្រយោជន៍ផ្សេងទៀតរបស់សហគមន៍ និងពង្រឹងភាពចុះសម្រុងគ្នាក្នុងសង្គម នៅក្នុងទីក្រុង (**ប្រអប់ ៣.៩**)។

ប្រអប់ ៣.៩៖ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទីក្រុង សម្រាប់សហគមន៍ដែលមានចំណូលទាប

ការកែលំអហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទីក្រុង ក្នុងប្រទេសវៀតណាម - ក្នុងឆ្នាំ ២០០៤ គម្រោងកែលំអទីក្រុងសម្រាប់ទីក្រុងចំនួន ៤ ត្រូវបានផ្តួចផ្តើមបង្កើតឡើង ក្រោមជំនួយរបស់ធនាគារពិភពលោក ក្នុងគោលបំណងកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រក្នុងទីក្រុង តាមរយៈការកែលំអហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ។ តំបន់ដែលមានចំណូលទាបជាង ២០០ (ដែលមានប្រជាពលរដ្ឋយ៉ាងហោចណាស់ ៤០% រស់នៅក្រោមបន្ទាត់នៃភាពក្រីក្រ) ត្រូវបានកំណត់ ហើយសហគមន៍ត្រូវបានស្នើឱ្យធ្វើការវាយតម្លៃថាតើការកែលំអមួយណាដែលមានប្រយោជន៍សម្រាប់ពួកគេ។ ការកែលំអការផ្គត់ផ្គង់ទឹក ប្រព័ន្ធលូរំដោះទឹកភ្លៀង ការក្រាលកៅស៊ូថ្នល់ ការភ្ជាប់បណ្តាញអគ្គិសនីតាមផ្ទះ និងសេវាអនាម័យ និងការគ្រប់គ្រងសំណល់រឹង គឺជាសេវាដែលអស់ចំណាយតិចជាងការយកគ្រួសារទាំងនេះទៅរស់នៅទីតាំងថ្មីដែលពិបាកទៅដល់។ គំនិតផ្តួចផ្តើមនេះក៏មានបញ្ចូលសមាសភាគមីក្រូហិរញ្ញវត្ថុផងដែរ ដែលប្រើប្រាស់សម្រាប់កែលំអផ្ទះសម្បែង ឬសម្រាប់គោលបំណងរកចំណូល ដែលអាចជួយឆ្លើយតបចំពោះឧបសគ្គមួយចំនួនពាក់ព័ន្ធនឹងការទទួលបានឥណទានដែលប្រជាពលរដ្ឋក្រីក្រក្នុងទីក្រុងជួបប្រទះ។ គិតត្រឹមឆ្នាំ ២០១៤ ប្រជាជនក្រីក្រក្នុងទីក្រុងចំនួន ២,៥ លាននាក់ បានទទួលប្រយោជន៍ដោយផ្ទាល់ពីគម្រោងនេះ ដោយ ៥ លាននាក់ទៀត បានទទួលប្រយោជន៍ពីការកែលំអហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ។ (ធនាគារពិភពលោក ២០១៦b)

ការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសហគមន៍ ក្នុងប្រទេសឥណ្ឌូនេស៊ី - កម្មវិធីអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនា-សម្ព័ន្ធសហគមន៍ ក្នុងប្រទេសឥណ្ឌូនេស៊ី (Program Nasional Pemberdayaan Masyarakat - PNPM) ផ្តល់ជំនួយសម្រាប់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនៅកម្រិតសហគមន៍ និងពង្រីកដល់គ្រប់សង្កាត់ក្នុងទីក្រុងទាំង ១១០០០។ កម្មវិធីនេះផ្តល់ការគាំទ្រហិរញ្ញវត្ថុផង និងបច្ចេកទេសផង ដល់សហគមន៍ក្រីក្រ ដែលផ្តល់លទ្ធភាពឱ្យពួកគេអាចឆ្លើយតបទៅនឹងតម្រូវការហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធបន្ទាន់ៗ។ ដើម្បីពង្រឹងការចូលរួម និងបណ្តាញក្នុងមូលដ្ឋាន អង្គការតាមសហគមន៍បានដឹកនាំការវាយតម្លៃតម្រូវការ និងការរៀបចំគម្រោង។ កម្មវិធី PNPM បានទទួលជោគជ័យជាមួយនឹងគម្រោងតូចៗ ប៉ុន្តែមិនមែនជាកម្មវិធីដែលជំនួសឱ្យការដឹកនាំអនុវត្តគម្រោងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរបស់រដ្ឋាភិបាល ដែលតម្រូវឱ្យមានការសម្របសម្រួល ឬការផ្លាស់ប្តូរទីលំនៅរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ (ឧទាហរណ៍ ការអភិវឌ្ឍបណ្តាញផ្លូវថ្នល់ នោះទេ)។ គិតត្រឹមឆ្នាំ ២០១៣ កម្មវិធីនេះបានផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានដល់ការសាងសង់ផ្លូវតូចៗប្រវែង ៣១១០០ គីឡូម៉ែត្រ ប្រព័ន្ធលូរំដោះទឹកភ្លៀង ៨៨០០ គីឡូម៉ែត្រ កន្លែងប្រមូលសំណល់រឹង ១៦៤៨០០០ ទីតាំង មូលដ្ឋានសុខាភិបាល ៩៤៥០ ទីតាំង និងជួសជុលកែលំអផ្ទះ ១២៦៨០០ ខ្នង (ធនាគារពិភពលោក ២០១៣e).

វិទ្យាស្ថានអភិវឌ្ឍន៍អង្គការសហគមន៍របស់ប្រទេសថៃ (CODI) - ដោយមានការគាំទ្រពី វិទ្យាស្ថានអភិវឌ្ឍន៍អង្គការសហគមន៍របស់ប្រទេសថៃ (CODI) ប្រជាជនក្រីក្រ ដែលរស់នៅតាមសហគមន៍ក្នុងប្រទេសថៃ មានភាពអង់អាចជាងមុនក្នុងការឆ្លើយតបទៅនឹងតម្រូវការនៃការអភិវឌ្ឍរបស់ពួកគេ។ CODI គ្រប់គ្រងមូលនិធិអភិវឌ្ឍន៍សហគមន៍ និងផ្តល់ប្រាក់ដែលបានពីរដ្ឋាភិបាល ដើម្បីជួយដល់ប្រជាជនក្រីក្រក្នុងទីក្រុង ក្នុងរូបភាពជាជំនួយឥតសំណង និងកម្ចី។

សកម្មភាពជាច្រើនរបស់ CODI ធ្វើឡើងក្នុងរូបភាពជាការកែលំអហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ប៉ុន្តែក៏មានការបញ្ចូលអន្តរាគមន៍សង្គម ទៅក្នុងការវិនិយោគកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រផងដែរ។ មូលនិធិអភិវឌ្ឍន៍សហគមន៍ផ្តល់ឱកាសសម្រាប់លើកកម្ពស់សុខុមាលភាពសហគមន៍ ដោយផ្តោតលើចាស់ជរា ថ្លៃសាលារៀនសម្រាប់យុវជន និងអាហារសម្រាប់សមាជិកសហគមន៍ផ្ទុកមេរោគអេដស៍ និងអ្នកដែលមានជំងឺផ្សេងទៀត។ ការគាំទ្រផ្នែកសុខុមាលភាពនេះក៏មានប្រយោជន៍ជាពិសេស សម្រាប់ចាស់ជរា ដែលជារឿយៗត្រូវងាយរងគ្រោះ និងធ្លាក់ចូលទៅក្នុងភាពក្រីក្រ ដោយពុំមានប្រាក់សោធននិវត្តន៍គ្រប់គ្រាន់ ខ្វះ

ឱកាសធ្វើការងារ ឬខ្វះសេវា។ CODI បានបង្កើតមូលនិធិសុខុមាលភាពមនុស្សចាស់មួយ សម្រាប់ផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានដល់គម្រោងជាច្រើនប្រភេទ ដូចជា ជំនួយសម្រាប់ការថែទាំសុខភាព អាហារ ការចំណាយសម្រាប់បុណ្យសព សកម្មភាពសង្គម ដូចជា ក្រុមលំហាត់ប្រាណ តន្ត្រី និងការចុះតាមវត្តអារាម និងមូលនិធិវិលជុំ សម្រាប់បង្កើនចំណូល និងបំពេញតម្រូវការថែទាំសុខភាព។ ឧទាហរណ៍អំពីការប្រើប្រាស់មូលនិធិសុខុមាលភាពតាមបែបច្នៃប្រឌិតថ្មី គឺសហគមន៍ Satun ដែលមនុស្សចាស់បានសម្រេចចិត្តប្រើប្រាស់ថវិកា CODI មួយផ្នែករបស់ពួកគេ សម្រាប់បង្កើតចំការកៅស៊ូសហគមន៍ ដើម្បីផ្តល់ឱកាសបង្កើតចំណូលដល់មនុស្សចាស់។

ប្រភព៖ ធនាគារពិភពលោក ទីក្រុងនៅអាស៊ីបូព៌ា និងប៉ាស៊ីហ្វិច៖ ពង្រីកឱកាសសម្រាប់ប្រជាពលរដ្ឋក្រីក្រក្នុងទីក្រុង ដែលនឹងចេញផ្សាយនាពេលឆាប់ៗនេះ

ឧបសម្ព័ន្ធ

តារាងឧបសម្ព័ន្ធទី ១៖ ឯកសារគោលនយោបាយពាក់ព័ន្ធ និងច្បាប់ពាក់ព័ន្ធនឹងនគរូបនីយកម្ម ក្នុងប្រទេសកម្ពុជា

ឆ្នាំ	ច្បាប់ និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តិនានា
២០០១	ច្បាប់ភូមិបាល
២០០២	ក្របខ័ណ្ឌយុទ្ធសាស្ត្រគោលនយោបាយដីធ្លី
២០០៨	ច្បាប់ស្តីពីការគ្រប់គ្រងរដ្ឋបាលរាជធានី ខេត្ត ក្រុង ស្រុក ខណ្ឌ "ច្បាប់រៀបចំអង្គការ"
២០០៩	សេចក្តីប្រកាសរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលស្តីពីគោលនយោបាយដីធ្លី
២០១០	ច្បាប់ស្តីពីអស្សាមិករណ៍
២០១១	គោលនយោបាយជាតិស្តីពីការរៀបចំផែនការភូមិសាស្ត្រ
២០១១	អនុក្រឹត្យស្តីពីការរៀបចំ និងគ្រប់គ្រងបុរី (ការគ្រប់គ្រងផ្ទះវីឡា អាផាតមិន និងអគារសហកម្មសិទ្ធិ)
២០១២	គោលនយោបាយដីធ្លីគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ "ឯកសារស"
២០១២	ព្រះរាជក្រឹត្យ (លេខ នស/រកត/០៥១២/៤៦៣) និងអនុក្រឹត្យ (លេខ ៧៧) ស្តីពីការបង្កើតគណៈកម្មាធិការគ្រប់គ្រងដែនដី និងនគរូបនីយកម្ម
២០១៣	សារាចរណ៍ស្តីពីការអភិវឌ្ឍតំបន់ឆ្នេរនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា និងក្របខ័ណ្ឌផែនការដែលពាក់ព័ន្ធ
២០១៣	សៀវភៅណែនាំស្តីពីការរៀបចំផែនការភូមិសាស្ត្រ៖ ការរៀបចំផែនការភូមិសាស្ត្រខេត្ត
២០១៣	គោលនយោបាយជាតិ និងផែនការយុទ្ធសាស្ត្រស្តីពីការអភិវឌ្ឍបៃតង ២០១៣-២០៣០
២០១៣	យុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណ ដំណាក់កាលទី ៣
២០១៣	កម្រងឯកសារស្តីពីយន្តការសម្របសម្រួលការគ្រប់គ្រងដែនដី និងនគរូបនីយកម្ម ក្នុងប្រទេសកម្ពុជា
២០១៤	ច្បាប់ស្តីពីការគ្រប់គ្រងដែនដី និងនគរូបនីយកម្ម (ពង្រាង)
២០១៤	គោលនយោបាយជាតិលំនៅដ្ឋាន
២០១៤	ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ជាតិ ២០១៤-២០១៨
២០១៥	គោលនយោបាយស្តីពីការអភិវឌ្ឍឧស្សាហកម្ម
២០១៥	ក្របខ័ណ្ឌយុទ្ធសាស្ត្រជាតិស្តីពីការអភិវឌ្ឍទីក្រុង (ពង្រាង)
២០១៦	ក្រមបរិស្ថាន និងធនធានធម្មជាតិជាតិ

ប្រអប់ឧបសម្ព័ន្ធទី ១៖ ចក្ខុវិស័យសម្រាប់ទីក្រុងភ្នំពេញ

អាទិភាព ដែលត្រូវបានដាក់ចេញក្នុងអនុក្រឹត្យលេខ ១៨១ និងប្លង់គោលរាជធានីភ្នំពេញ ២០៣៥ រួមមាន៖

- ការស្តារ និងអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវ័ន្ត ដូចជា៖ បណ្តាញផ្លូវជាតិ និងផ្លូវក្រវ៉ាត់ក្រុង ផែដឹកជញ្ជូន និងភស្តុភារ បណ្តាញផ្លូវដែក និងផែស្ងួតដែលបំពេញមុខងារច្រើនយ៉ាង
- ការរៀបចំផែនការអភិវឌ្ឍន៍ក្រុងសម្រាប់រាជធានីទាំងមូល ដោយផ្តោតការយកចិត្តទុកដាក់លើ៖ បណ្តាញទីកន្លែងសាធារណៈ បណ្តាញផ្លូវថ្នល់ ទីកន្លែងបៃតង មជ្ឈមណ្ឌលប្រមូលផ្តុំសេវាទីក្រុង ក្រៅពីខណ្ឌកណ្តាលក្រុងទាំង ៤ និងប្រព័ន្ធភស្តុភារ។
- តំបន់បេតិកភណ្ឌពិសេស និងការអភិរក្សតំបន់បៃតង ដូចជា ការអភិវឌ្ឍទីតាំងចតុមុខ ការអភិវឌ្ឍតំបន់បឹងកក់ ការអភិវឌ្ឍបឹងនៅប៉ែកខាងជើង ការគ្រប់គ្រងការសំអាតទឹកនិងអាងស្តុក ការគ្រប់គ្រងទីលានចាក់សំរាម ការដាក់កំហិតលើការសាងសង់អគារខ្ពស់ៗ និងគោលនយោបាយស្តីពីដីធ្លី លំនៅដ្ឋាន និងអចលនទ្រព្យ។

កិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងបង្កើត "ចក្ខុវិស័យអភិវឌ្ឍន៍ទីក្រុងសម្រាប់រាជធានីភ្នំពេញ" បានទទួលការឯកភាពពីអ្នកពាក់ព័ន្ធនានាតាមរយៈអនុក្រឹត្យ ហើយប្លង់គោលតាមវិស័យជាច្រើនបានតម្រឹមស្របតាមចក្ខុវិស័យនៃការអភិវឌ្ឍ សម្រាប់រាជធានីភ្នំពេញ ដូចបង្ហាញក្នុង**រូបភាព ១.១១**។

រូបភាពទី ១៖ ចក្ខុវិស័យអភិវឌ្ឍន៍រាជធានីភ្នំពេញ

ប្លង់គោលប្រើប្រាស់ដីធ្លីសម្រាប់រាជធានីភ្នំពេញ ២០៣៥

ចក្ខុវិស័យ៖ រាជធានីភ្នំពេញជាមជ្ឈមណ្ឌលនយោបាយ សេដ្ឋកិច្ច ធុរកិច្ច និងវប្បធម៌ប្រកបដោយភាពប្រកួតប្រជែងរបស់ប្រទេសកម្ពុជា ជាមួយនឹងការអភិវឌ្ឍប្រកបដោយចីរភាព និងសមធម៌

២០១៥ (សាលារាជធានីភ្នំពេញ ការិយាល័យកិច្ចការក្រុងរបស់បារាំង)

ប្លង់គោលប្រព័ន្ធគមនាគមន៍ទីក្រុង ២០៣៥

គោលដៅ៖ ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាដឹកជញ្ជូនបច្ចុប្បន្ន និងគាំទ្រដល់ចក្ខុវិស័យទីក្រុង និងរចនាសម្ព័ន្ធទ្រឹងឆ្នាំ ២០៣៥

២០១៤ (ក្រសួងសាធារណការ JICA)

ប្លង់គោលនៃគម្រោងកែលំអប្រព័ន្ធលូរំដោះទឹកភ្លៀង និងប្រព័ន្ធលូទឹកស្អុយ

ចក្ខុវិស័យគោលដៅ៖ នឹងត្រូវកំណត់

២០១៧ (ក្រសួងសាធារណការ JICA)

ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រទីក្រុងបៃតងសម្រាប់រាជធានីភ្នំពេញ ២០១៦-២០២៥

ចក្ខុវិស័យ៖ ត្រឹមឆ្នាំ ២០២៥ ទីក្រុងភ្នំពេញនឹងក្លាយជាទីក្រុងស្អាត បៃតង និងពោរពេញដោយភាពប្រកួតប្រជែង ដែលផ្តល់នូវបែបផែននៃការរស់នៅប្រកបដោយគុណភាព និងសុវត្ថិភាពដល់ប្រជាជនរបស់ខ្លួន

គោលដៅ៖

- បង្កើនកំណើនសេដ្ឋកិច្ច ដោយមិនធ្វើឱ្យមានផលប៉ះពាល់លើបរិស្ថាន
- បង្កើនបរិយាប័ន្នសង្គម កាត់បន្ថយកម្រិតនៃភាពក្រីក្រ និងលើកកម្ពស់សុខុមាលភាពក្នុងទីក្រុង
- ផ្តល់ភាពធន់ក្នុងទីក្រុងដល់ប្រជាពលរដ្ឋទាំងអស់ ដើម្បីទប់ទល់នឹងហានិភ័យធម្មជាតិ ហានិភ័យអាកាសធាតុ និងហានិភ័យផ្សេងទៀត
- ធានាថាទីក្រុងមានភាពប្រកួតប្រជែង និងទាក់ទាញចំពោះសហគ្រាសនានា

២០១៦ (ក្រុមប្រឹក្សាជាតិអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយចីរភាព ក្រសួងបរិស្ថាន GGGI)

ប្រភព៖ GGGI, ២០១៦ ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រទីក្រុងបៃតង សម្រាប់រាជធានីភ្នំពេញ ២០១៧-២០២៦

ក្រុមធនាគារពិភពលោក

ការិយាល័យប្រចាំនៅកម្ពុជា
អគារ Exchange Square
ជាន់ទី10 IBRD និងជាន់ទី 11 IFC
ផ្លូវលេខ 51-61 និងផ្លូវលេខ 102-106
សង្កាត់វត្តភ្នំ ខណ្ឌដូនពេញ
ភ្នំពេញ កម្ពុជា
www.worldbank.org/cambodia