ការអភិវឌ្ឍ និងវិនិយោគលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ៖ គោលនយោបាយសម្រាប់អភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដែលផ្តោតតែលើប្រភេទរថយន្តឯកជន គឺជាការចំណាយថវិការដ្ឋមិនមានប្រសិទ្ធភាព

ប្រជាពលរដ្ឋគ្រប់រូប ត្រូវតែទទួលបានសិទ្ធិប្រើប្រាស់មធ្យោបាយធ្វើដំណើរស្មើៗគ្នា ឬមានបរិយាប័ន ដែលរាប់បញ្ចូលទាំងប្រជាពលរដ្ឋ មានពិការភាព ផ្នែកកាយសម្បទា ឬបញ្ញាស្មារតី ភេទ ស្ថានភាពជីវភាព និង កុមារ ឬជនចាស់ជរា។ តថភាពកម្ពុជានាពេលបច្ចុប្បន្ន មធ្យោបាយធ្វើដំណើរ ដែល អាចទទួលបានការប្រើប្រាស់ស្មើៗគ្នានោះ គឺមានតិចតួចនៅឡើយ។ ការណ៍នេះ អាចមកពី ប្រទេសកម្ពុជាពឹង ផ្អែកខ្លាំងលើការប្រើប្រាស់យានយន្តឯកជនជាមធ្យោបាយធ្វើដំណើរ។ រីឯការវិនិយោគលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធក្នុងប្រទេស តែងតែផ្តោតលើការសាងសង់ផ្លូវ និងស្ពានសម្រាប់រថយន្តឯកជនតែប៉ុណ្ណោះ ហើយមិនសូវបានគិតគូរដល់មធ្យោបាយធ្វើដំណើរផ្សេងទៀតដែលមានលក្ខណៈប្រើប្រាស់រួមគ្នានោះឡើយ។

ជាក់ស្តែង ផ្លូវល្បឿនលឿនពីភ្នំពេញទៅខេត្តព្រះសីហនុ ជាឧទាហរណ៍មួយនៃការអភិវឌ្ឍដោយផ្តោតលើរថយន្តឯកជនជាមធ្យោបាយធ្វើដំណើរ។ គម្រោងនេះ ត្រូវបានគេសរសើរជាញឹកញាប់ថា ជារឿងជោគជ័យមួយសម្រាប់ការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេសលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូននៅប្រទេសកម្ពុជា។ លក្ខណៈពិសេសរបស់ផ្លូវនេះ គឺប្រើប្រាស់ពេលវេលាខ្លីសម្រាប់ការធ្វើដំណើរពីរាជធានីភ្នំពេញទៅខេត្តព្រះសីហនុបានពាក់កណ្តាល ហើយអាចជួយសន្សំសំចៃថវិកាលើការចំណាយផ្សេងៗផងដែរ។ ទាំងនេះត្រូវបានសាធារណជនទទួលស្គាល់ថាជាការវិនិយោគហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធបែបវិជ្ជមាន ជាពិសេស គឺប្រជាពលរដ្ឋដែលមានលទ្ធភាពទិញរថយន្តប្រើប្រាស់លក្ខណៈឯកជន។

ប្រសិនបើ ផ្លូវល្បឿនលឿន គឺជាជម្រើសដ៏ត្រឹមត្រូវ ឬគោលនយោបាយរៀបចំឡើងដោយគិតថាមានលក្ខណៈសមស្របសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនឆ្លងខេត្តទៅតាមកាលៈទេសៈនៃប្រទេសកម្ពុជាមែននោះ គឺត្រូវតែមានកត្តាវិភាគវាយតម្លៃឱ្យបានត្រឹមត្រូវរួមមាន៖ កត្តាសុវត្ថិភាព ការប្រើប្រាស់ធនធានប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព និង កត្តាបរិស្ថានប្រកបដោយបរិយាប័ន្ន។

កត្តាសុវត្ថិភាព

យោងតាមរបាយការណ៍ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន បានឱ្យដឹងថា គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ទូទាំងប្រទេសសម្រាប់ឆមាសទីមួយឆ្នាំ២០២០ មានចំនួន ១ ៦១៩ករណី ដែលក្នុងនោះមានមនុស្សស្លាប់ ៨៦១នាក់ និងរបួស ២ ៤៤៩នាក់។ នៅឆ្នាំ២០២១ ជាឆ្នាំដែលមានជម្ងឺកូវីដ-១៩ រាតត្បាតខ្លាំង គេឃើញថាចំនួនគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ និងចំនួនអ្នកស្លាប់មានការថយចុះគួរឱ្យកត់សម្គាល់ ប៉ុន្តែតួលេខនេះបានកើនឡើង

ខ្ពស់ទៅវិញនៅ[ឆមាសទីមួយនៃឆ្នាំ២០២២] ដោយមានចំនួនអ្នកគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ១ ៦០៩ ករណី ក្នុងនោះមានអ្នកស្លាប់ចំនួន ៩៤២នាក់ និងរបួស ២ ២៣៥នាក់។ នៅក្នុង[ឆមាសទីមួយនៃឆ្នាំ២០២៣] បានកត់ត្រាគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ទូទាំងប្រទេសចំនួន ១ ៥៤៨ ករណី បន្ថែមទៀត ដែលបណ្តាលឱ្យមានអ្នករបួសចំនួន ២ ០៧២នាក់ និងស្លាប់ចំនួន ៧៥៦នាក់។

យោងតាមអង្គការកម្មវិធីអភិវឌ្ឍសហប្រជាជាតិប្រចាំនៅកម្ពុជា (UNDP) និងគណៈកម្មាធិការជាតិសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវគោក បានប៉ាន់ប្រមាណទំហំចំណាយលើគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ផ្លូវគោកក្នុងប្រទេសកម្ពុជាគឺបានខាតបង់ទឹកប្រាក់ចំនួន ៤៦៦,៨លានដុល្លារ ក្នុងឆ្នាំ២០១៩ ដែលស្មើនឹង ១,៧%នៃចំណូលផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប (GDP) ប្រចាំឆ្នាំ។ ក្នុងនោះ ជនរងគ្រោះជាងបីភាគបួន ជាអ្នកប្រើប្រាស់ម៉ូតូជាមធ្យោបាយធ្វើដំណើរ ហើយភាគច្រើនពួកគេជាប្រជាពលរដ្ឋមកពីសហគមន៍ក្រីក្រ។

សម្រាប់ករណីផ្លូវល្បឿនលឿន [មិនធានាថាផ្តល់សុវត្ថិភាពទាំងស្រុងនោះទេ] ព្រោះជាក់ស្តែងនៅឆ្នាំទី១នៃការបើកឱ្យមានការប្រើប្រាស់ផ្លូវនេះ ឃើញថាមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ចំនួន ៣៨៤ករណី ហើយក្នុងនោះមានមនុស្សស្លាប់៥នាក់ និងរបួស ៧៣នាក់។ ទោះបីជាផ្លូវល្បឿនលឿនមានសុវត្ថិភាពជាងការធ្វើដំណើរតាមផ្លូវជាតិលេខ៤ក៏ដោយ ក៏ការវិនិយោគលើផ្លូវល្បឿនលឿននេះនៅតែជាជម្រើស ដែលអាចផ្តល់សុវត្ថិភាពតិចតួចបំផុតដែរ។

ផ្ទុយទៅវិញ ការធ្វើដំណើរតាមរថភ្លើង គឺជាជម្រើសដែលអាចផ្តល់សុវត្ថិភាពខ្ពស់ជាងគេ បើធៀបនឹងការធ្វើដំណើរដោយរថយន្តឯកជន។ ជាក់ស្តែង នៅសហរដ្ឋអាមេរិកសុវត្ថិភាពធ្វើដំណើរផ្លូវគោក បានសិក្សាឱ្យឃើញថា ការធ្វើដំណើរដោយយានជំនិះផ្ទាល់ខ្លួន ឬឯកជនក្នុងប្រព័ន្ធផ្លូវល្បឿនលឿនអន្តរជាតិដ៏ខ្វាត់ខ្វែងជា[មធ្យោបាយធ្វើដំណើរដែលមានគ្រោះថ្នាក់បំផុត]។ គេបានធ្វើការប្រៀបធៀបនៅចន្លោះឆ្នាំ២០១១ ដល់ឆ្នាំ២០២១ នៅលើចម្ងាយផ្លូវ ១៦១ លានគីឡូម៉ែត្រ ឃើញថាអត្រាមរណភាពសម្រាប់ការប្រើប្រាស់រថយន្តឯកជន គឺមានអត្រាស្លាប់ខ្ពស់ជាងការប្រើប្រាស់រថយន្តសាធារណៈរហូតដល់ទៅ ២០ដង និងរថភ្លើងចំនួន ១៧ដង។

ដូច្នេះអ្នកបង្កើតគោលនយោបាយក្នុងប្រទេសកម្ពុជាត្រូវដឹងថា អត្រាគ្រោះថ្នាក់ខ្ពស់បែបនេះ គឺអាចបណ្តាលមកពីលទ្ធផលនៃការធ្វើគោលនយោបាយដែលផ្តោតសំខាន់លើការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដែលផ្តល់អាទិភាពចម្បងសម្រាប់យានយន្តឯកជន ដោយមិនបានរួមបញ្ចូលមធ្យោបាយធ្វើដំណើរសាធារណៈ។ ប្រសិនបើប្រទេសកម្ពុជាមានគោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដែលរួមបញ្ចូលមធ្យោបាយធ្វើដំណើរសាធារណៈនោះ កម្ពុជាអាចកាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍សម្រាប់ប្រជាពលរដ្ឋដែលប្រើប្រាស់មធ្យាបាយធ្វើដំណើរឯកជន និងអាចទទួលបានភាពងាយស្រួលក្នុងការពង្រឹង ឬអនុវត្តច្បាប់នានា ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក។

លើសពីបញ្ហាគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ បញ្ហាសុខភាពសាធារណៈផ្សេងទៀត ដូចជាជំងឺផ្លូវដង្ហើម [ជំងឺបេះដូង និងជំងឺសរសៃប្រសាទ] ត្រូវបានមើលរំលង ជាក់ស្តែងបញ្ហាទាំងនេះមានទំនាក់ទំនងលើការប្រើប្រាស់រថយន្តជាមធ្យោបាយធ្វើដំណើរ។ [ការសិក្សាថ្មីមួយបានបង្ហាញថា] ការរស់នៅក្បែរផ្លូវល្បឿនលឿន បាននឹងកំពុងប្រឈមនឹងការកើនឡើងហានិភ័យនៃជម្ងឺ ផ្លូវដង្ហើម និងជំងឺសរសៃប្រសាទ ដែលវិវត្តន៍ដោយសារតែការបំពុលខ្យល់ខ្លាំង ដែលចេញមកពីបរិមាណចរាចរណ៍ខ្ពស់។ ផលប៉ះពាល់ទាំងនេះ អាចធ្វើឱ្យប៉ះពាល់ដល់សុខភាពរបស់ប្រជាជនដែលរស់នៅតាមបណ្តោយភូមិជាច្រើន ជាប់ផ្លូវល្បឿនលឿន ផ្លូវជាតិក៏ដូចជា

ច្រករបៀងដឹកជញ្ជូនធំៗ។ ជាងនេះទៅទៀត បំណែកប្លាស្ទិកតូចៗ ដែលដាច់ចេញពីសំបកកង់រថយន្ត ចូលក្នុងប្រព័ន្ធទឹក ដែលធ្វើដំណើរជារៀងរាល់ថ្ងៃនោះ ក៏អាចបង្កឱ្យមានបញ្ហាសុខភាពធ្ងន់ធ្ងរដល់ប្រជាពលរដ្ឋទាំងអស់ផងដែរ។

ប្រសិទ្ធភាពតិចតួចបំផុតក្នុងលក្ខខណ្ឌហិរញ្ញវត្ថុ

បច្ចុប្បន្ន ដំណោះស្រាយសម្រាប់កំណើនរថយន្តឯកជន ដែលមានក្នុងគោលនយោបាយ គឺជាការសាងសងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដែលប្រើប្រាស់ផ្ទៃដី ឬទីកន្លែងសាងសងមានទំហំធំសម្រាប់គន្លងរថយន្ត អាចទទួលបរាជ័យដោយសារតែមានការចំណាយថវិកាជាតិខ្ពស់ និងទទួលបានប្រសិទ្ធភាពតិចតួចបំផុតក្នុងការដោះស្រាយបញ្ហាដែលបានរៀបរាប់ខាងលើ។ ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន បានឱ្យដឹងថា មានយានជំនិះចំនួន ៤ ៦៧៩ ២២២ គ្រឿង បានធ្វើដំណើរលើផ្លូវល្បឿនលឿនភ្នំពេញ-ព្រះសីហនុ ក្នុងអំឡុងពេលដំណើរការពេញមួយឆ្នាំដំបូង។ ដើម្បីវាយតម្លៃពីប្រសិទ្ធភាពរបស់ផ្លូវនេះ ថាជាជម្រើសល្អក្នុងការធ្វើដំណើរតាមខេត្ត ឬយ៉ាងណា យើងគួរធ្វើការប្រៀបធៀបជាមួយប្រទេសដែលប្រើប្រាស់រថភ្លើងល្បឿនលឿន។

រថភ្លើងស៊ីកាសេន (Shinkansen) ខ្នាត ១៦តួរ របស់ប្រទេសជប៉ុន អាចផ្ទុកអ្នកដំណើរបាន ១ ៣០០នាក់ ក្នុងមួយជើង ឬមួយជង។ ដោយអង្កេតឃើញចំនួនដ៏ច្រើននៃយានយន្តដែលបានធ្វើដំណើរលើផ្លូវល្បឿនលឿនក្នុងមួយឆ្នាំ និងការសន្មត់លើការកំណត់ចំនួនអ្នកធ្វើដំណើរក្នុងរថយន្តមួយគ្រឿងអាចផ្ទុកអ្នក

ដំណើរបានចំនួន៤នាក់ជាមធ្យម។ ដូច្នេះចំនួនអ្នកធ្វើដំណើរលើផ្លូវល្បឿលឿនសរុបចំនួនប្រមាណជាង ១៨

លាននាក់ (១៨ ៧១៦ ៨៨៨នាក់) ដែលស្មើនឹងចំនួនអ្នកធ្វើដំណើរតាមរថភ្លើងចំនួនប្រមាណជាង១៤០០០ (១៤ ៣៩៨) ដងក្នុងមួយឆ្នាំ ឬត្រឹមតែ ៣៩ដង ក្នុងមួយថ្ងៃប៉ុណ្ណោះ។ នេះមានន័យថាការបំពុលបរិយាកាស និងការសឹករិចរឹល ឬការខូចខាតលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនោះ អាចតិចជាងគួរឱ្យកត់សម្គាល់។ ផ្លូវល្បឿនលឿនក៏អាចប្រឈមនឹងបញ្ហាកំណើនឡើងនៃតម្រូវការប្រើប្រាស់ផ្លូវនាពេលអនាគតផងដែរ។ ផ្អែកលើអត្ថបទមួយស្ដីពីការផ្ដត់ផ្គង់ជំរុញឱ្យមានតម្រូវការ ការសិក្សាបង្ហាញឱ្យឃើញថាក្នុងករណីផ្លូវណាមួយមាន ការសាងសងពង្រីកបន្ថែម នោះអ្នកប្រើប្រាស់ក៏ប្រើវាកាន់តែច្រើន។

តាមរយៈសេដ្ឋកិច្ចវិទូដែលសិក្សាអំពីការផ្គត់ផ្គង់ និងតម្រូវការផ្លូវថ្នល់នៅសហរដ្ឋអាមេរិកចន្លោះឆ្នាំ១៩៨០ និង១៩៩០ បានរកឃើញថា ការផ្គត់ផ្គង់ និងតម្រូវការប្រើប្រាស់ផ្លូវនឹងបន្តមានការកើនឡើងជាបន្តបន្ទាប់ឥតឈប់ឈរនោះទេ។ នេះមានន័យថា នៅពេលដែលផ្លូវកើនឡើង១០% នោះបរិមាណនៃការបើកបរក៏បានកើនឡើង១០%ដែរ។ ឧទាហរណ៍ជាក់ស្ដែងមួយទៀត ករណីផ្លូវល្បឿនលឿន កាទីហ្វ្រីវេ (Katy Freeway) នៅរដ្ឋតិចសាស់ ដែលជាផ្លូវស្ទះចរាចរណ៍ណែនតាន់តាប់ជាងគេ។ ក្នុងឆ្នាំ២០០៨ រដ្ឋតិចសាស់បានពង្រីកផ្លូវនេះឡើងរហូតដល់២៣គន្លង ដោយមានការចំណាយថវិកា ២,៨ ពាន់លានដុល្លារ។ ក្នុងរយៈពេលខ្លី យុទ្ធសាស្ត្រនេះ អាចដោះស្រាយបញ្ហាស្ទះចរាចរណ៍នេះបានពិតប្រាកដមែន ប៉ុន្តែនៅក្នុងរយៈពេលវែង ការកកស្ទះចរាចរណ៍នៅតែបន្តកើនឡើងជាលំដាប់។ ផ្អែកលើទិន្នន័យពីឆ្នាំ២០១១ ដល់ឆ្នាំ២០១៥ ឃើញថា ក្រោយការពង្រីកផ្លូវ ការធ្វើដំណើរពេលព្រឹក ត្រូវចំនាយពេលវេលា កើនឡើង២៥នាទី ឬ ៣០% បើធៀបនឹងមុនពេលពង្រីកផ្លូវ ហើយពេលវេលាធ្វើដំណើរពេលរសៀល បានកើនឡើង២៣នាទី ឬ ៥៥% បើធៀបនឹងមុនពេលពង្រីកផ្លូវ។

ជាងនេះទៅទៀត បើនិយាយពីការចំណាយលើទំហំនៃគន្លងផ្លូវល្បឿនលឿនទាំងបួនវិញគឺមានការចំណាយថវិកាច្រើន និងទំហំនៃគន្លងផ្លូវធំនោះទេ សម្រាប់ការដឹកអ្នកដំណើរវិញមានចំនួនតិចតួច ហើយទទួលបានប្រសិទ្ធភាពតិចជាងរថភ្លើងល្បឿនលឿន។ ផ្លូវល្បឿនលឿនតម្រូវឱ្យមានទំហំកាត់ទទឹងប្រវែង៥០ម៉ែត្រ។ នេះគឺធំជាងពីរដង បើធៀបទៅនឹងទំហំកាត់ទទឹងរបស់ផ្លូវរថភ្លើងល្បឿនលឿន ដែលមានទំហំតែ២០ម៉ែត្រ ប៉ុណ្ណោះ។

នេះជាចំណុចដ៏សំខាន់មួយ ព្រោះតម្រូវការលំហដែលមានទំហំតូច អាចទទួលផលប៉ះពាល់លើបរិស្ថានធម្មជាតិតិចតួចដែរ ហើយក៏អាចជៀសវាង និងកាត់បន្ថយ ការជម្លៀសអ្នកភូមិ ឬការបណ្ដេញចេញអ្នកដែលរស់នៅក្បែរនោះផងដែរ។ តម្រូវការលំហដែលមានទំហំតូច នោះវាជួយសន្សំសំចៃលើថ្លៃសាងសង់ និងថ្លៃថែទាំព្រមទាំងកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានលើសហគមន៍មូលដ្ឋាន (ការផ្លាស់ទីលំនៅ ការបណ្ដេញចេញ ការបាត់បង់ជីវភាពរស់នៅ។ល។) ទៀតផង។

រថយន្តឯកជន គឺជាជម្រើសដែលមានការចូលរួមតិចតួចបំផុត

នៅក្នុងប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនដែលរៀបចំឡើងសម្រាប់តែអ្នកធ្វើដំណើរតាមរថយន្តឯកជននោះ គឺមិនបានផ្ដល់សិទ្ធិស្មើគ្នានោះទេ ចំពោះបុគ្គលដែលមិនអាចបើកបរបានប្រាកដជាមិនអាចធ្វើដំណើរទៅណាដោយខ្លួនឯងបានឡើយ។ ដូច្នេះ ដើម្បីឱ្យការចូលរួមដែលមានលក្ខណៈគ្រប់គ្រាន់ និងទទួលបានសិទ្ធិស្មើគ្នា គឺមិនគួរផាត់នរណាម្នាក់ចេញនោះទេ ដូចជាអ្នកបើកបររថយន្តឯកជន អ្នកមិនមានសមត្ថភាពបើកបររថយន្តបាន និង

អ្នកមិនមានលទ្ធភាពទិញរថយន្តធ្វើដំណើរ។ ជាងនេះទៀត ជនដែលមានពិការភាពផ្លូវចិត្ត ឬរាងកាយ មនុស្សចាស់ កុមារ និងជនដទៃទៀត។ អ្នកបើកបរត្រូវមានអាយុលើសពី១៨ឆ្នាំ ហើយឆ្លងកាត់ការប្រឡងបើកបរដោយជោគជ័យ រួមទាំងត្រូវមានកាយសម្បទា ផ្លូវចិត្តមាំមួន និងភ្នែកអាចមើលច្បាស់ល្អ។

ទោះជាកំណែទម្រង់ថ្មីៗបានផ្តោតលើការពង្រីកសិទ្ធិក្នុងការបើកបរ ដែលបានរួមបញ្ចូលទម្រង់នៃពិការភាពរាងកាយមួយចំនួនក្តី ប៉ុន្តែប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនចាំបាច់ត្រូវមានបរិយាប័ន្ន ឬសិទ្ធិទទួលបានស្មើគ្នា នៅមិនទាន់បានទូលំទូលាយនៅឡើយ។ ផ្ទុយទៅវិញ ការពង្រីកសិទ្ធិក្នុងការបើកបរ ដែលមិនបានរៀបចំហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនេះ អាចបណ្តាលឱ្យមានការកើនឡើងនូវជនរងគ្រោះផងដែរ ហើយបានដាក់បន្ទុកដ៏ធ្ងន់ធ្ងរលើការបើកបរ និងហានិភ័យទៅលើបុគ្គលដែលងាយរងគ្រោះទៅវិញ។

តាមទស្សនៈសមធម៌នៃប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនដែលបានរចនាឡើងជុំវិញការប្រើប្រាស់យានយន្តឯកជន គឺអាចជាឧបសគ្គដល់ការធ្វើដំណើររបស់ប្រជាពលរដ្ឋមួយចំនួនធំ។ ដូច្នេះ ករណីនេះច្បាស់ណាស់ថា គោលនយោបាយដែលផ្តោតទាំងស្រុងទៅលើយានយន្តឯកជន មិនមែនជាមធ្យោបាយធ្វើដំណើរដែលទទួលបានសុវត្ថិភាព និងតម្លៃសមរម្យសម្រាប់កម្ពុជានោះទេ។

ដំណោះស្រាយ

ក្នុងរយៈពេលខ្លី អាជ្ញាធរទូទាំងប្រទេសគួររៀបចំឱ្យមានគោលនយោបាយចំនួនពីរ ដើម្បីលើកកម្ពស់ដល់ការធ្វើដំណើររបស់ប្រជាពលរដ្ឋប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព និងទាន់ពេលវេលា។

គោលនយោបាយទី១ អំពាវនាវឱ្យមានការអភិវឌ្ឍបណ្តាញផ្លូវផ្នែកខាងក្នុងស្រុកសម្រាប់ការប្រើប្រាស់ផ្តាច់មុខនៃម៉ូតូ កង់ និងរ៉ឺម៉កកង់បី ដែលជាមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនដ៏សំខាន់របស់អ្នករស់នៅតាមជនបទ។ ផ្លូវទាំងនេះ គួរតែមានលក្ខណៈជាផ្លូវកាត់មានចំងាយខ្លីបំផុតដែលអាចធ្វើទៅបាន ដោយភ្ជាប់ទៅកាន់គោលដៅផ្សេងៗ ហើយមិនអនុញ្ញាតឱ្យមានរថយន្តធុនធំចរាចរបាននោះទេ ដើម្បីធានាសុវត្ថិភាពពលរដ្ឋ។ យានយន្តធំៗអាចរក្សាទុកនៅផ្លូវផ្នែកខាងក្រៅបាន ដោយត្រូវមានការសាងសង់បន្ថែមក្លោងទ្វារ និងបង្រួមទទឹងផ្លូវចូល។

គោលនយោបាយទី២ តម្រូវឱ្យមានការបន្ថែមប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនសាធារណៈសម្រាប់ទីក្រុងសំខាន់ៗតាមខេត្តនានា។ សូម្បីតែប្រព័ន្ធមូលដ្ឋានដែលមានតែពីរបីខ្សែក៏អាចធ្វើឱ្យមានផលវិជ្ជមានខ្លាំង សម្រាប់ប្រជាពលរដ្ឋ នៅតាមទីប្រជុំជនខេត្តនានា។ ការដាក់បម្រើប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ នៅតាមទីក្រុងសំខាន់ៗនៃបណ្តាខេត្ត មានប្រសិទ្ធភាពខ្លាំងជាងនៅរាជធានីភ្នំពេញ ព្រោះបច្ចុប្បន្នទីក្រុងមួយចំនួនមិនទាន់ប្រឈមនឹងបញ្ហាកកស្ទះធ្ងន់ធ្ងរនៅឡើយទេ។ ជាងនេះទៅទៀត ប្រជាពលរដ្ឋនៃទីក្រុងទាំងនោះ មានអត្រាកម្មសិទ្ធិយានយន្តឯកជនទាប ដូច្នេះដំណោះស្រាយនេះអាចផ្តល់ផលប្រយោជន៍កាន់តែច្រើនផងដែរ។

ការធ្វើដូច្នេះនឹងធានាឱ្យប្រជាជនតាមបណ្តាខេត្ត មានទម្លាប់ប្រើប្រាស់មធ្យោបាយធ្វើដំណើរសាធារណៈទាន់ពេល ដោយកាត់បន្ថយការពឹងផ្អែកលើយានយន្តឯកជន។ ក្នុងរយៈពេលវែង អ្នកបង្កើតគោលនយោបាយគួរតែផ្តល់អាទិភាពដល់ផ្លូវរថភ្លើងដឹកអ្នកដំណើរសម្រាប់ការធ្វើដំណើរទៅកាន់ខេត្តនានា។ និន្នាការនេះមានចំណុចល្អប្រសើរដូចការលើកឡើងខាងលើ បើប្រៀបធៀបទៅនឹងគោលនយោបាយដែលផ្តោតទៅលើរថយន្តឯកជន។ ជាពិសេសប្រទេសកម្ពុជាអាចយកគំរូពីបណ្តាប្រទេសនានា ក្នុងតំបន់ ដូចជា ជប៉ុន ចិន និងកូរ៉េខាងត្បូង។ សូម្បីតែប្រទេសថៃដែលមានគោលនយោបាយផ្តោតលើយានយន្តឯកជនជាមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូន

ចម្បងអស់រយៈពេលជាច្រើនទសវត្សមកហើយក៏បានប្តូរទៅប្រើប្រាស់រថភ្លើងសម្រាប់ការធ្វើដំណើរក្នុងប្រទេសផងដែរ។

ជារឿយៗ អ្នកបង្កើតគោលនយោបាយ តែងតែប្រឈមនឹងការដោះស្រាយបញ្ហាការធ្វើដំណើរ និងចរាចរណ៍ដោយប្រើប្រាស់ គោលនយោបាយផ្តោតទៅលើយានយន្តឯកជន ដោយសារតែការយល់ច្រឡំក្នុងការវាស់វែងអំពីប្រសិទ្ធភាពនៃដំណោះស្រាយដឹកជញ្ជូន ដោយបានគណនាតែលើលំហូរនៃរថយន្តឯកជន។ ផ្ទុយទៅវិញ គោលបំណងនៃការរៀបចំផែនការដឹកជញ្ជូនគឺដើម្បីសម្រួលដល់ការធ្វើដំណើររបស់ប្រជាពលរដ្ឋដែលធានាបាននូវ កត្តាសុវត្ថិភាព ការប្រើធនធានប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព និងកត្តាបរិស្ថានប្រកបដោយបរិយាប័ន្ន។

អត្ថបទសិក្សាស្រាវជ្រាវខ្លីខាងលើនេះ ឆ្លុះបញ្ចាំងពីជាទស្សនៈរបស់អ្នកស្រាវជ្រាវវ័យក្មេងលើជ្រុងមួយនៃការអភិវឌ្ឍន៍ក្រោមប្រធានបទ៖
" **ការអភិវឌ្ឍ និងវិនិយោគលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ៖ គោលនយោបាយសម្រាប់អភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដែលផ្តោតតែលើប្រភេទរថយន្តឯកជន គឺជាការចំណាយថវិការដ្ឋមិនមានប្រសិទ្ធភាព**"

**បញ្ជាក់អត្ថបទនេះ មិនបានសិក្សាស្រាវជ្រាវស៊ីជម្រៅ និងឆ្លុះបញ្ចាំងអំពីទស្សនៈរបស់អង្គការសមាគមផាងត្នោត (ស.ផ.ត)។*