



photo credit: <https://stimuleringfonds.nl>

မြန်မာနိုင်ငံရှိ မြို့ကြီးများ၏ မြို့ပြဖွံ့ဖြိုးရေး စိန်ခေါ်မှုများ

ခင်စုစုသွယ်၊ ပျိုးမြတ်ပိုင်၊ အိအိခင်၊ အေးလှိုင်လှိုင်ကျော်

September, 2020

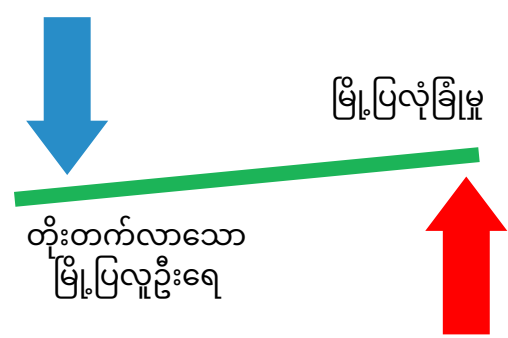
မြို့ပြဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးကို နိုင်ငံတကာတွင် ကျယ်ပြန့်စွာ ဆွေးနွေးလေ့ရှိကြပြီး မူဝါဒများပြောင်းလဲ ခြင်းဖြင့် လက်တွေ့မြေပြင်အခြေအနေများနှင့် ကိုက်ညီအောင် ဆောင်ရွက်လေ့ရှိကြပါသည်။ မြန်မာနိုင်ငံ၏ မြို့တော်မှာ ပြည်ထောင်စုနယ်မြေဖြစ်သည့် နေပြည်တော်ဖြစ်ပြီး ရန်ကုန်မြို့တော်ကို စီးပွားရေးမြို့တော်အဖြစ်လည်းကောင်း၊ မန္တလေးမြို့တော်ကို ကူးသန်းရောင်းဝယ်ရေး အချက်အချာမြို့အဖြစ်လည်းကောင်း သတ်မှတ်ထားကာ မြန်မာနိုင်ငံ၏ စီးပွားရေး ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရန်အတွက် အဆိုပါ မြို့တော်ကြီးနှစ်ခုကို အားပြုတည်ဆောက်ထားသည်ကိုလည်း တွေ့ရသည်။ ရန်ကုန်မြို့တော်သည် တစ်နိုင်ငံလုံး လျှပ်စစ်ဓာတ်အားသုံးစွဲမှု၏ တစ်ဝက်ခန့်ကို သုံးစွဲနေသလို၊ တစ်နိုင်ငံလုံး၏ စီးပွားရေးကို အဓိက ထောက်ကန်ပေးထားသော မြို့တော်ဖြစ်သည်။ မြန်မာနိုင်ငံ၏ လက်ရှိအခြေအနေအရ မြို့တော် အဆင့်အတန်း (၃)ခုရှိသည်ဟု သတ်မှတ်နိုင်သည်။ နေပြည်တော်မှာ နိုင်ငံ၏ မြို့တော်ဖြစ်ပြီး၊ ပြည်ထောင်စုနယ်မြေဖြစ်ကာ၊ သမ္မတက တိုက်ရိုက်အုပ်ချုပ်စီမံပါသည်။ ရန်ကုန်နှင့်မန္တလေးသည် မြို့တော်(City)အဆင့်အတန်းရှိပြီး၊ မြို့တော်ဝန်များဖြင့် အုပ်ချုပ်စီမံပါသည်။ အခြားတိုင်းဒေသကြီးနှင့်ပြည်နယ်များတွင် မြို့နှင့် မြို့နယ်အဆင့်အတန်းရှိပြီး၊ ကိုယ်ပိုင်အုပ်ချုပ်ခွင့်ရ ဒေသများကလည်း စည်ပင်သာယာလုပ်ငန်းများကို ဒေသဦးစီးစနစ်ဖြင့် လုပ်ဆောင်ပါသည်။ စည်ပင်သာယာရေးလုပ်ငန်းများကို ပြည်သူမှ ရွေးချယ်တင်မြောက်ထားသော ကော်မတီနှင့် စည်ပင်သာယာရေးအဖွဲ့တို့ ပူးပေါင်းဖွဲ့စည်းထားခြင်းဖြစ်သည်။

မြန်မာစကားပုံလာ ‘ရေကြည်ရာ၊ မြက်နုရာ’ ဆိုသည့်အတိုင်း ပြောင်းရွှေ့ကြသည့် အလေ့အထကို ရှေးယခင်အဆက်ဆက်ကပင် ပြုလုပ်ခဲ့ကြခြင်းဖြစ်သည်။ ကျေးလက်မှ လုပ်သားများ မြို့ပြများသို့ပြောင်းရွှေ့ခြင်း၊ မိမိနိုင်ငံမှ အခြားနိုင်ငံများသို့ ပြောင်းရွှေ့နေထိုင်၊ စားသောက်လုပ်ကိုင်ကြသည့် ယဉ်ကျေးမှုမှာ အမြဲတစေ ဖြစ်ပေါ်လျက်ရှိသော ကိစ္စဖြစ်သည်။ ၁၉၈၈ခုနှစ် ဒီမိုကရေစီအရေးအခင်း ဖြစ်ပြီးနောက် မြန်မာနိုင်ငံသားများသည် ထိုင်းနိုင်ငံသို့ အစုလိုက် အပြုံလိုက် ပြောင်းရွှေ့မှုများ ဖြစ်ခဲ့သလို၊ ၂၀၀၈ ခုနှစ်တွင် ဖြစ်ပွားခဲ့သော ၁ နာဂစ်ဆိုင်ကလုန်းမုန်တိုင်းကြောင့်လည်း ဧရာဝတီတိုင်းဒေသကြီးမှ လူအများအပြား ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီး အထူးသဖြင့် ရန်ကုန်မြို့သို့ အများအပြားရွှေ့ပြောင်းခဲ့သည်။ ယခုအခါ ရန်ကုန်မြို့တော်သည် လူဦးရေ ၄,၄၇၇,၆၃၈ ဦးဖြင့် မြန်မာနိုင်ငံ၏ မြို့ပြလူဦးရေ အထူထပ်ဆုံးသော နေရာတစ်ခုဖြစ်လာခဲ့ပြီး နှစ်စဉ်တိုးတက်လာလျက်ရှိပါသည် (UNFPA, 2013)။ ၂၀၂၀ခုနှစ်တွင် မြန်မာ့မြို့ပြလူဦးရေသည် ၃၁.၄ ရာခိုင်နှုန်းအထိရှိနေပြီး ၂၀၅၀ ခုနှစ်တွင် ၄၇.၂ ရာခိုင်နှုန်း ဖြစ်လာလိမ့်မည်ဟု Myanmar Population Forecastမှ ဖော်ပြခဲ့ပါသည်။ လူအများအပြား လာရောက်နေထိုင်ရန် အဆင့်သင့် မဖြစ်သေးသော မြို့များသည် နေ့စဉ်တိုးတက်လာသော လူဦးရေအတွက် ပေးရမည့် ဝန်ဆောင်မှုများကို ထိရောက်ကောင်းမွန်စွာ ပေးနိုင်ရန် လိုအပ်လာပြီး၊ အဆိုပါ လိုအပ်ချက်များကို အချိန်နှင့်တပြေးညီ မဖြည့်ဆည်းပေးနိုင်ပါက မနိုင်ဝန်ထမ်းရသော မြို့ကဲ့သို့ဖြစ်လာပြီး စိန်ခေါ်မှုများ၊ ပြဿနာများစွာနှင့် ကြုံတွေ့ရတော့သည်။ ဤဆောင်းပါးတွင် မြန်မာနိုင်ငံ၏ မြို့ပြများတွင် ကြုံတွေ့နေရသည့် စိန်ခေါ်မှုများ၊ ပြဿနာများကို လက်လှမ်းမီသလောက် တင်ပြသွားမည် ဖြစ်ပါသည်။

(၁) မြို့ပြနှင့်လုံခြုံမှု

တိုးပွားစုပေါင်းလာသော မြို့ပြလူဦးရေသည် ပြစ်မှုကျူးလွန်ချင်သူများအတွက် နေရာကောင်းတစ်ခု ဖြစ်လာခဲ့သည်။ လေ့လာခဲ့သော အစီရင်ခံစာများအရ ပြစ်မှုကျူးလွန်မှုနှုန်းများသည် နှစ်စဉ်တိုးပွားလာခဲ့သည်။ ဥပမာ အနေဖြင့် ၁၉၈၀ခုနှစ်မှ ၂၀၀၀ခုနှစ်အထိ မှတ်တမ်းတင်ထားခဲ့သော စုစုပေါင်း ပြစ်မှုကျူးလွန်မှုနှုန်းများသည် လူအယောက်တစ်သိန်းတွင် ပြစ်မှု ၂၃၀၀ မှ ၃၀၀၀အထိ ရှိနေခဲ့သည် (law.jrank.org, n.d.)။ ပြစ်မှုကျူးလွန်မှုများသည် လျင်မြန်သောအဟုန်ဖြင့် တိုးတက်လာနေသော မြို့ပြများတွင် အဖြစ်များကြောင်းလည်းတွေ့ရသည်။ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ဆဲ နိုင်ငံများနှင့် ပြောင်းလဲမှုများ လုပ်ဆောင်နေသောနိုင်ငံများတွင် မြို့ပြလူဦးရေ၏ ၆၀ရာခိုင်နှုန်းသည် ပြစ်မှုကျူးလွန်သူများ၏ သားကောင်များဖြစ်ကြရသည်ဟု လေ့လာမှုတစ်ခုက တင်ပြခဲ့သည် (Roberts, 2018)။ ရန်ကုန်နှင့် မန္တလေးမြို့များသည် လူဦးရေထူထပ်သော မြို့များဖြစ်သည့်အလျောက် ပြစ်မှုအရေအတွက်များမှာလည်း အခြားမြို့များနှင့် နှိုင်းယှဉ်ပါက ပိုမိုများပြားပါသည်။ ထို့ကြောင့် မြို့ပြများ လုံခြုံမှု ရှိစေရေးမှာ ဦးစားပေး ဆောင်ရွက်ရမည့် ကိစ္စတစ်ခု ဖြစ်ပေသည် (Department of Urban and Housing Development, 2019)။

ပုံ(၁) မြို့ပြလုံခြုံမှုနှင့် လူဦးရေတိုးတက်မှု အဆက်အစပ်



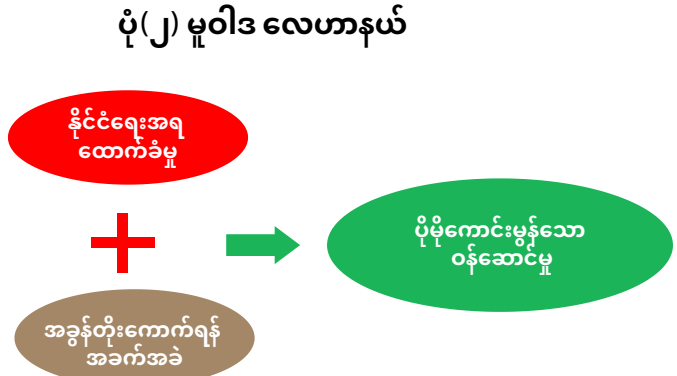
(၂) ရေပေးဝေရေးနှင့် စီမံခန့်ခွဲမှု

မြန်မာနိုင်ငံသည် ရေအရင်းအမြစ် ပေါကြွယ်ဝသော နိုင်ငံဖြစ်ပြီး စိုက်ပျိုးရေးကဏ္ဍအတွက် ရေအရင်းအမြစ်၏ ၉၀ရာခိုင်နှုန်းကို သုံးစွဲပြီး ကျန် ၁၀ ရာခိုင်နှုန်းခန့်ကိုသာ စက်မှုလုပ်ငန်းများအတွက် သုံးစွဲသည် (Yay Chan, Gay Htoo, & Painig, 2018)။ ရန်ကုန်မြို့တော် စည်ပင်သာယာရေးကော်မတီ (YCDC) သည် ရန်ကုန်မြို့၏ မြို့ပြဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုများကို လုပ်ဆောင်ပေးလျက်ရှိသည့်အပြင် မြို့ပြဖွံ့ဖြိုးမှု၏ ကဏ္ဍတစ်ရပ်ဖြစ်သော ရေရရှိရေးနှင့် ရေပေးဝေရေးလုပ်ငန်းကိုတာဝန်ယူလုပ်ဆောင်ပါသည်။

ရန်ကုန်မြို့တော် စည်ပင်သာယာရေးကော်မတီ၏ ရေဌာနတွင် ရေပေးဝေခြင်းအပြင် ရေသန့်ရှင်းရေး၊ ထိန်းသိမ်းရေး၊ စနစ်ကျသော မိလ္လာပြန်စနစ်ဖြစ်ရေး စသည်များကိုလုပ်ဆောင်သည်။ ရန်ကုန်မြို့၏ ၃၀% ခန့်သာ ရေပေးဝေရေးစနစ်မှ ရရှိပြီး ကျန် ၇၀% ခန့်သည် ရေတွင်း ရေအိုင်များ၊ မိုးရေများကိုသာ အမှီပြုသုံးစွဲကြရသည် (Mon, Htay, Tun, & Aung)။

ရန်ကုန်မြို့၏ အဓိက ရေပေးဝေသော အရင်းအမြစ် (၃) ခုမှာ ဂျိုးဖြူ၊ ဖူးကြီး၊ ငမိုးရိပ် စသော ရေလှောင်ကန်များမှဖြစ်ပြီး နေ့စဉ် ရေဂါလန် ၂ သန်းခန့်ကို ဖြန့်ဝေပေးသည် (Yangon City Development Committee, 2020)။

တိုးတက်သုံးစွဲလာသော ရေအရင်းအမြစ်များကို ပြည်သူများအတွက် လုံလောက်စွာ ပံ့ပိုးပေးနိုင်ရန်မှာမူ ငွေကုန်ကြေးကျ အလွန်များပြားသော စီမံကိန်းများဖြင့် အကောင်အထည်ဖော်ရန် လိုအပ်ပါသည်။ ထို့အပြင် ကော်မတီ၏ ဘတ်ဂျက်သုံးစွဲနိုင်မှု အခြေအနေမှာလည်း အကန့်အသတ်ဖြင့်ရှိပြီး၊ တစ်ဖက်တွင် ရေဖြန့်ဝေပေးခြင်းအတွက် ရရှိသော ရေခွန်ရငွေမှာ လွန်စွာ နည်းပါးလျက်ရှိသည့်အပြင် တိုးမြှင့်ရန်အတွက် နိုင်ငံရေးအရ ထောက်ခံပေးမှုများလည်း လိုအပ်ပါသည်။



(၃) လျှပ်စစ်ဓာတ်အား

မြန်မာနိုင်ငံတွင် လူတစ်ဦးချင်း လျှပ်စစ်ဓာတ်အားသုံးစွဲမှုသည် အရှေ့တောင်အာရှတွင် အနိမ့်ဆုံးဖြစ်သည်။ ၂၀၁၃ခုနှစ်၊ ဒီဇင်ဘာလတွင် တစ်ဦးချင်းဝင်ငွေနှင့် လျှပ်စစ်ဓာတ်အား ထုတ်လုပ်မှုသည် ၃၁ ရာခိုင်နှုန်းသာရှိသည်။ လူဦးရေ၏ ၇၀% နှင့် ဒေသခံပြည်သူများသည် လျှပ်စစ်ဓာတ်အားကို အကန့်အသတ်ဖြင့်သာ သုံးစွဲကြရသည်။ မြန်မာနိုင်ငံရှိ လူဦးရေသန်း ၅၀ကျော်တွင် လူငဦးလျှင်၃ဦးသည် စိတ်ချရသော လျှပ်စစ်ဓာတ်အား မရရှိကြပါ။ လျှပ်စစ်မီး မလုံလောက်မှုသည် မြို့ပြနှင့် ကျေးလက်ဒေသများတွင် ကျန်းမာရေး ပြဿနာများနှင့် မညီမျှမှုများစွာကို ဖြစ်ပေါ်စေသည်။ လျှပ်စစ်ဓာတ်အားသည် မြန်မာနိုင်ငံ၏ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုအတွက် အရေးကြီးသော သတင်းအချက်အလက်နှင့် ဆက်သွယ်ရေးကဏ္ဍကို အားဖြည့်ပေးနိုင်သည်။ ရန်ကုန်ကဲ့သို့ စီးပွားရေးမြို့တော်မျိုး၌ပင် လျှပ်စစ်ဓာတ်အားသုံးစွဲနိုင်မှု အကန့်အသတ်ရှိပါသည်။ မြန်မာနိုင်ငံတွင် လျှပ်စစ်ဓာတ်အားထောက်ပံ့ပေးသော မြို့များနှင့် ကျေးရွာအရေအတွက်မှာ အနည်းငယ် တိုးတက်လာသော်လည်း ၂၀၁၄ ခုနှစ်တွင် လျှပ်စစ်ဓာတ်အားသုံးစွဲမှုသည် ၃၄% ရှိ၍ နိမ့်ကျ နေဆဲဖြစ်သည်။

ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီးသည် လျှပ်စစ်ဓာတ်အား ရရှိမှု အမြင့်ဆုံး (၇၈%)၊ ကယားပြည်နယ်က (၄၆%)၊ မန္တလေးတိုင်းဒေသကြီးက (၄၀%)နှင့် နေပြည်တော်က(၃၉%) စသည်ဖြစ်ရှိပါသည်။ လျှပ်စစ်ဓာတ်အားရရှိမှု အလွန်နည်းပါးသော ဒေသများမှာ ရခိုင်ပြည်နယ်၊ ဧရာဝတီတိုင်းဒေသကြီး၊ တနင်္သာရီတိုင်းဒေသကြီးနှင့် ကရင်ပြည်နယ်တို့ဖြစ်သည်။

ပုံ(၃) လျှပ်စစ်ဓာတ်အား ပဟေဠိ



၂၀၁၉ခုနှစ်တွင် လျှပ်စစ်နှင့် စွမ်းအင်ဝန်ကြီးဌာနသည် လျှပ်စစ်မီတာခများကို တိုးမြှင့်ကောက်ခံခဲ့သည်။ သို့သော် ၂၀၁၉ ခုနှစ်အတွင်း ကိုဗစ်-၁၉ ကပ်ရောဂါ ဖြစ်ပေါ်ခဲ့သော ကာလများတွင် လျှပ်စစ်မီတာခ ကောက်ခံမှု နှုန်းများကို ယာယီလျှော့ချပေးခဲ့သော်လည်း ပြည်သူများမှ ၎င်းတို့နေအိမ်များသို့ မီတာလာရောက်မဖတ်ဘဲ ခန့်မှန်းခြေဖြင့် မီတာခများကို ကောက်ခံခဲ့သော ဖြစ်ရပ်များ ရှိခဲ့သောကြောင့် ဝေဖန်မှုများစွာနှင့် ကြုံတွေ့ခဲ့ရ သည်။ ထို့အပြင် ကျောက်မီးသွေးသုံး လျှပ်စစ်ဓာတ်အားထုတ်လုပ်မှုကို ပြည်သူအများစုကလည်း မထောက်ခံ သလို၊ အစိုးရမှာလည်း ရေအားလျှပ်စစ်ကို ပိုမိုအားပြုသုံးစွဲရန်အတွက် မီတာခများကို ထပ်မံတိုးမြှင့်ကောက်ခံ ရန် အခက်အခဲများရှိနေသည်။

(၄) မြို့ပြသယ်ယူပို့ဆောင်ရေး

(၄.၁) ရန်ကုန်မြို့ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး

ရန်ကုန်မြို့၏ အများပြည်သူ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးစနစ်တွင် ဘတ်စ်ကား အသုံးပြုမှုသည် ကျန်ရှိသော မီးရထားနှင့် ရေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်မှုတို့ထက် ပိုမိုတွင်ကျယ်စွာ အသုံးပြုနေကြသည်။ ရန်ကုန်မြို့တွင် နေ့စဉ်လူဦးရေ (၁.၉)သန်းခန့်သည် ဘတ်စ်ကားကို အသုံးပြုလျက်ရှိပြီး ရန်ကုန်မြို့လူဦးရေ၏ ၂ ရာခိုင်နှုန်းခန့် သာလျှင် မြို့ပြမီးရထားကို အသုံးပြုကြသည် (Myanmar, 2016)။ ၂၀၁၆ ခုနှစ်တွင် ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီး သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး ကြီးကြပ်ကွပ်ကဲမှုအာဏာပိုင်အဖွဲ့ကို ဖွဲ့စည်းခဲ့သည်။ ယခုချိန်တွင် လူအများသုံးစွဲလျက်ရှိ သော အများပြည်သူသုံး ဘတ်စ်ကားလိုင်း YBS (Yangon Bus Service) ကို ၂၀၁၇ခုနှစ် ဇန်နဝါရီလမှစတင်၍ ပြေးဆွဲခဲ့သည်။ ယခုအချိန်တွင် ယာဉ်လိုင်းပေါင်း ၁၃၅ လိုင်းဖြင့် ရန်ကုန်မြို့အနှံ့ပြေးဆွဲနေပြီး ကဒ်ဖြင့် ငွေ ပေးချေသည့် YPS (Yangon Payment Services) ကိုလည်း စတင် အကောင်အထည်ဖော်နိုင်ခဲ့ပြီဖြစ်ပါသည် (Downs, 2004)။



ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီး သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး ကြီးကြပ်ကွပ်ကဲမှု အာဏာပိုင်အဖွဲ့ (ရုံးချုပ် ဓာတ်ပုံ - carsdb.com)

YBS စတင်ပြေးဆွဲသည့်ချိန်မှစ၍ ဂုဏ်ထူးဆောင်ကြာမြင့်ပြီး သည့်တိုင် အဆင်မပြေမှုများနှင့် အခက်အခဲများစွာ ရှိနေသေးသည်။ ထိုအခက်အခဲများအနက် ယာဉ်လမ်းကြောင်းပိတ်ဆို့မှုမှာ အသိသာဆုံးနှင့် အထင်ရှားဆုံး ဖြစ်သည်။ ယာဉ်လမ်းကြောင်းပိတ်ဆို့ခြင်းမှာ မော်တော်ယာဉ်များ လွပ်လပ်စွာ တင်သွင်းမှုများလာခြင်းကြောင့် များစွာဖြစ်နိုင်သည်။ မြို့ပြများတွင် ကြိုတင်ပြင်ဆင်မှုများ လုပ်ဆောင်ခြင်း မရှိသေးဘဲ နိုင်ငံရေးအရ ထောက်ခံမှု ရရှိစေရန်အတွက် ၂၀၁၂ ခုနှစ်နောက်ပိုင်းတွင် မော်တော်ယာဉ်တင်သွင်းမှု၌ ကန့်သတ်ချက်များ လျှော့ချလိုက်သောအခါ ရန်ကုန်မြို့တွင် မော်တော်ယာဉ်များ သိသိသာသာများလာပြီး ကားလမ်းပိတ်ဆို့မှုများလည်း ဖြစ်ပေါ်လာသည်။

ထို့ပြင် ကားအရေအတွက်များပြားလာမှုနှင့် ကားလမ်းမများ၏ ကျဉ်းမြောင်းမှု၊ ပျက်စီးယိုယွင်းမှု၊ လူသွားစင်္ကြံများ စနစ်မကျမှုတို့ကြောင့်လည်း ယာဉ်ပိတ်ဆို့မှုများဖြစ်ပေါ်လာသည်။ နှစ်စဉ် ပြောင်းရွှေ့နေထိုင်သူများ ပြားလာပြီး လူဦးရေတိုးတက်လာသည်နှင့်အမျှ အခြားသော ပို့ဆောင်ရေး ဝန်ဆောင်မှုများဖြစ်သော မြို့ပတ်ရထား၊ water bus များကို ပြည်သူအများစုက အသုံးမပြုသလို၊ အသုံးပြုရန် လွယ်ကူမှုမရှိသဖြင့် ရုံးတက်၊ ရုံးဆင်းချိန်များတွင် ကားလမ်းများ ပိုမိုကျပ်တည်းလေ့ ရှိသည်။ ရန်ကုန်မြို့တွင် မော်တော်ယာဉ်များ စည်းကမ်းမဲ့ရပ်နားမှု များခြင်း၊ ခေါင်းရွက်ပျပ်ထိုးဈေးသည်နှင့် လက်တွန်းလှည်းဈေးသည်များ၏ လမ်းမကြီးများပေါ်တွင် စည်းမဲ့ကမ်းမဲ့ ဈေးရောင်းခြင်းတို့ကြောင့်လည်း ယာဉ်လမ်းပိတ်ဆို့မှုများဖြစ်စေသည်။ ထိုအခြေအနေကို ဖြေရှင်းရန် ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီး အစိုးရမှ ကမ်းနားလမ်းညွှန်ဈေးကို ဖန်တီးခဲ့သော်လည်း ထင်သလောက် ထိရောက်မှု မရှိပေ။ နောက်ထပ်အကြောင်းအရင်းတစ်ခုမှာ အနယ်နယ် အရပ်ရပ်မှ ရွှေ့ပြောင်းလာသော ပြည်တွင်းလုပ်သားအများစုမှာ မြို့စွန်များတွင် နေထိုင်ပြီး အလုပ်များရှိရာ မြို့အတွင်းနေရာများသို့ နေ့စဉ် သွားလာနေရသောကြောင့် ကျပ်တည်းမှုများ ပိုမိုဖြစ်စေပြီး၊ ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှုဒဏ်နှင့် ဘေးထွက်ဆိုးကျိုးများကို အများဆုံးခံရသူများလည်း ဖြစ်သည်။ ကားလမ်းမများကို တိုးချဲ့သောနည်းလမ်းတစ်ခုတည်းဖြင့် ရန်ကုန်မြို့၏ ယာဉ်ကြောများကျပ်တည်းမှုကို ဖြေရှင်းရန်မဖြစ်နိုင်ပေ။ ရန်ကုန်မြို့နေသူများအနေဖြင့် ကိုယ်ပိုင် မော်တော်ယာဉ်သုံးစွဲမှုများကို တတ်နိုင်သလောက်လျှော့ပြီး အများပြည်သူသုံး သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးဝန်ဆောင်မှုများကို အသုံးပြုသင့်သလို အစိုးရမှလည်း ပြည်သူများ လွယ်ကူ၊ သက်သာပြီး စနစ်ကျသော လျှောက်လမ်းများနှင့် စိမ်းစိုသည့် ပတ်ဝန်းကျင်အခြေအနေများ ဖြစ်လာစေရန် မက်လုံးပေးဆွဲဆောင်မှုများ ပြုလုပ်ရမည် ဖြစ်သည်။

(၄.၂) မန္တလေးမြို့ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး

မြန်မာနိုင်ငံတွင် ဒုတိယမြောက် လူဦးရေအထူထပ်ဆုံးဖြစ်သော မန္တလေးမြို့တွင် မော်တော်ဆိုင်ကယ်များကို သာ အဓိကထား သုံးစွဲလျက်ရှိသည်။ စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများ ဖွံ့ဖြိုးလာသည်နှင့်အမျှ လူဦးရေတိုးတက်လာသော မန္တလေးမြို့တွင် အများပြည်သူသုံး သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးဝန်ဆောင်မှုများထက် မော်တော်ဆိုင်ကယ်များကိုသာ သုံးစွဲမှုများသည် (Bank, 2019)။ ပျမ်းမျှအားဖြင့် မန္တလေးမြို့ရှိ အိမ်ထောင်စုတစ်စုတွင် မော်တော်ဆိုင်ကယ် နှစ်စီး ပိုင်ဆိုင်ကြပြီး ယာဉ်လမ်းပိတ်ဆို့မှုများမှာလည်း မော်တော်ဆိုင်ကယ်များကြောင့်ဖြစ်သည်။

မန္တလေးမြို့တွင် မြို့ပတ်ရထားဝန်ဆောင်မှု မရှိသည့်အပြင် အများပြည်သူသုံးဘတ်စ်ကားလိုင်းများ သုံးစွဲမှု



မန္တလေးမြို့၏ အများသုံး သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး ဘတ်(စ်)ကားစနစ်

မှာလည်း အလွန်နည်းလှသည်။ မန္တလေးမြို့သို့ အလည်အပတ်လာသူများအတွက် မော်တော်ဆိုင်ကယ် taxi များ၊ grab taxiများ၊ တုတ်တုတ် (ခေါ်) သုံးဘီးကားများသည် ဘတ်စ်ကားများထက် စီးနင်းသူ ပိုမိုများသည်။

မန္တလေးမြို့သည် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုတွင် အလားအလာကောင်း များစွာရှိသော မြို့တော် ဖြစ်ပေသည်။ ဗီယက်နမ်နိုင်ငံ၏ ဒုတိယအကြီးဆုံးမြို့တော် ဟနွိုင်းကဲ့သို့ပင် မန္တလေးသည်လည်း မော်တော်ဆိုင်ကယ်သုံးစွဲမှု များသော ပြဿနာကိုရင်ဆိုင်နေရပေသည်။ မော်တော်ဆိုင်ကယ်သုံးစွဲမှု များလာသည်နှင့်အမျှ ပတ်ဝန်းကျင် လေထုကို ညစ်ညမ်းမှုဖြစ်ပေါ်စေသည်။ သို့သော် ဟနွိုင်းနှင့်ယှဉ်လျှင် မန္တလေးမြို့တော်သည် နည်းငယ် ပို၍သေးငယ်ခြင်း၊ ယခုမှ ဖွံ့ဖြိုးဆဲဖြစ်နေခြင်းတို့ကြောင့် မြို့ပြစီမံကိန်းဖော်ဆောင်သော တာဝန်ရှိလူကြီးများ အနေဖြင့် လွယ်ကူမြန်ဆန်သောအများပြည်သူသုံး စနစ်ကို ဖန်တီးရမည် ဖြစ်ပြီး၊ ရန်ကုန်ကဲ့သို့ အများပြည်သူ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး ကြီးကြပ်မှု အာဏာပိုင်အဖွဲ့ကို ဖွဲ့စည်းနိုင်မှသာ စနစ်တကျ ပြုပြင်ပြောင်းလဲမှုများ လုပ်ဆောင်နိုင်မည်ဖြစ်သည်။ မန္တလေးသည် ခရီးသွားဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းအတွက် အလားအလာ အများအပြားရှိသည့်အတွက် မန္တလေးတိုင်းဒေသကြီးအတွင်း ခရီးသွားများကို ဆွဲဆောင်နိုင်သော မြို့များ၊နေရာများကိုပါ ချိတ်ဆက်နိုင်သော သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးစနစ်ဖြစ်သင့်ပေသည်။

(၅) စွန့်ပစ်ပစ္စည်းစီမံခန့်ခွဲမှု

၂၀၁၈ ခုနှစ်တွင် ရန်ကုန်မြို့တွင် ခန့်မှန်းခြေအားဖြင့် တန်ချိန် ၂၂,၀၀၀ တန်သော စွန့်ပစ်ပစ္စည်းများ နေ့စဉ် ထွက်ရှိလျက် ရှိသည်။ သို့သော်လည်း စုဆောင်းနိုင်သော အမှိုက်သရိုက်ပမာဏမှာ ၅၉ ရာခိုင်နှုန်းမှ ၇၉ ရာခိုင်နှုန်းခန့်သာရှိသည်။ အမှိုက်သိမ်းရန်အတွက် နေ့စားလုပ်သားများကိုသာ ခန့်အပ်ထားရပြီး အမှိုက်စုဆောင်းရန်အတွက် ထုတ်လုပ်ထားသော စက်ယန္တရားများ ယာဉ်များလည်း အလုံအလောက်မရှိပါ။ မသိမ် ဆည်းနိုင်ဘဲ ကျန်နေခဲ့သောအမှိုက်သရိုက်များကို လမ်းမပေါ်တွင် စည်းမဲ့ကမ်းမဲ့ပစ်ထားမှုကြောင့် ထိုစွန့်ပစ်ပစ္စည်းများသည် ချောင်းများ၊ မြစ်များအတွင်းသို့ စီးဆင်းသွားကြပြီး ပတ်ဝန်းကျင်နှင့် ကျန်းမာရေးဆိုင်ရာ ပြဿနာများ ကြုံတွေ့ကြရသည်။



ဧပြီလ ၂၅ရက်၊ ၂၀၁၈ခုနှစ်က မီးလောင်ကျွမ်းနေသော ထိန်ပင် အမှိုက်ပုံတွင် မီးငြိမ်းသတ်နေသော မီးသတ်တပ်ဖွဲ့ဝင်များ

ဓာတ်ပုံ - myanmar time

ထင်ရှားသော သာဓကတစ်ခုမှာ ၂၀၁၈ ခုနှစ်တွင် ထိန်ပင်အမှိုက်ပုံမှ မီးလောင်ကျွမ်းမှုကြောင့် ရက်သတ္တပတ် ၃ပတ်ခန့်အထိ မြို့တော်ကို ညစ်ညမ်းသောလေထုများ ဖုံးလွှမ်းခဲ့ရသည်။ ၎င်းဖြစ်စဉ်သည် အနီးအနားရှိ ပြည်သူများ၏ ကျန်းမာရေးကိုလည်း ဆိုးရွားစွာ ထိခိုက်စေပြီး အနာဂတ်ရန်ကုန်မြို့ကို အမှိုက်ပြဿနာများဖြင့် ဝန်မပီစေရန် ကြိုတင်လုပ်ဆောင်ရမည့် အချက်ပေးခေါင်းလောင်းသံ ဖြစ်ပေသည်။ ထို့အပြင် အမှိုက်သိမ်းဆည်းမှုအတွက် ပြည်သူလူထုထံမှ ကောက်ခံသော အဖိုးအခ (အခွန်)သည် တစ်နှစ်တွင် အိမ်ထောင်စုတစ်စုလျှင် မြန်မာငွေကျပ် ၃၆၀၀ မှ ၇၂၀၀ ကြားတွင်ရှိပြီး ဤတန်ဖိုးသည် နိုင်ငံတကာစံနှုန်းများထက် များစွာနိမ့်ကျနေသည်ကို တွေ့ရှိရပါသည် (opendevelopmentmyanmar, 2018)။

(၆) လေထုညစ်ညမ်းမှု

၂၀၁၁ ခုနှစ်မှစ၍ မြို့ပြများ လျင်မြန်စွာဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုနှင့်အတူ မြန်မာနိုင်ငံ၏ မြို့ပြဒေသများတွင် လေထုညစ်ညမ်းမှုများ မြင့်တက်လာခဲ့သည်။ ကျေးလက်နှင့် မြို့ပြလူဦးရေ ပြောင်းရွှေ့မှုကြောင့် ရန်ကုန် နှင့် မန္တလေးမြို့တို့သည် အလျင်အမြန် မြို့ပြဖြစ်ထွန်းမှုကို တွေ့ကြုံကြသည်။ ၂၀၁၇ ခုနှစ်တွင် မြန်မာနိုင်ငံ၌ လေထုညစ်ညမ်းမှုကြောင့် လူဦးရေ ၄၅၀၀၀ ကျော် သေဆုံးခဲ့သည်ဟု ခန့်မှန်းရသည်။

ထို့ကြောင့် မြန်မာနိုင်ငံတွင် လေထုညစ်ညမ်းမှုသည် အခြားတိုင်းပြည်များထက် ပိုမိုမြင့်မားပြီး အရှေ့တောင်အာရှတွင် ပျမ်းမျှနှစ်ဆနီးပါးရှိသည်။ YCDCသည် ရန်ကုန်မြို့၏ လေထုအရည်အသွေးစစ်ဆေးရန် မိုးလေဝသဌာနနှင့် ပူးပေါင်းလုပ်ဆောင်သည်။ လေထုအရည်အသွေးနှင့် လေထုညစ်ညမ်းမှုကို စောင့်ကြည့်သောအစီအစဉ်များနှင့် အဖွဲ့အစည်းများသည် သက်တမ်းအားဖြင့် အနည်းငယ်သာရှိပါသေးသည်။



ဓာတ်ပုံ - Yangon

Heritage Trust

ရန်ကုန်လေထုအရည်အသွေးသည် အန္တရာယ်များသောအဆင့်တွင်ရှိပြီး ဤသို့ဖြစ်ခြင်းသည် အဓိကအားဖြင့် စက်ရုံဘူင်လာများနှင့် ကားဘွန်ဒိုက်အောက်ဆိုင် ထုတ်လွှတ်မှု များပြားခြင်း၊ မော်တော်ယာဉ် များပြားခြင်း၊ အမှိုက်သရိုက်များ မီးရှို့ခြင်းတို့ကြောင့် ဖြစ်သည်။ မြို့ပြများရှိ စိမ်းလန်းသော နေရာများကို ထိန်းသိမ်းထားရန်လိုအပ်သလို သစ်ပင်များနှင့် အစိမ်းရောင်နယ်မြေများ မလျော့ကျရေးကိုလည်း အစဉ်တစိုက် အားထုတ်ရမည် ဖြစ်သည်။ လျင်မြန်စွာ တိုးတက်လာသော မြန်မာနိုင်ငံ၏ မြို့ပြများတွင် ကြုံတွေ့နေရသော စိန်ခေါ်မှုများနှင့် ပြဿနာများကို ဖြေရှင်းနိုင်ရန်အတွက် အစိုးရ၊ ပြည်သူနှင့် အရပ်ဖက်အဖွဲ့အစည်းများ ပူးပေါင်း၍အစဉ်တစိုက် အဖြေရှာ လုပ်ဆောင်ရန်လိုအပ်ပါသည်။

ကိုးကားများ

Bank, R. &. (2019). Managing the Challenges of Rapid Urbanisation Rising to meet the Urban Mobility Challenge in Mandalay.

Department of Urban and Housing Development, M. o. (2019). NATIONAL URBAN POLICY FRAMEWORK. Nay Pyi Taw: Department of Urban and Housing Development,.

Downs, A. (2004, January 1). brookings.edu. Retrieved from www.brookings.edu: <https://www.brookings.edu/research/traffic-why-its-getting-worse-what-government-can-do/>

Mon, E. K., Htay, Y. Y., Tun, S. L., & Aung, Z. W. (n.d.). www.unescap.org. Retrieved from www.unescap.org: https://www.unescap.org/sites/default/files/Exercise%202_Yangon%20Water%20Supply%20Treatment.pdf

Myanmar, A. (2016). MYANMAR TRANSPORTSECTOR POLICY NOTEURBAN TRANSPORT. ADB.

ODM (2018, October 9). Retrieved from <https://opendevelopmentmyanmar.net/https://opendevelopmentmyanmar.net/my/topics/taxation/>

Roberts, J. (2018). URBAN SAFETY AND SECURITY IN MYANMAR. Yangon: The Asia Foundation.

UNFPA, D. o. (2013). LEVELS, TRENDS AND PATTERNS OF INTERNAL MIGRATION IN MYANMAR. Nay Pyi Taw: Department of Population.

Yangon City Development Committee. (2020, August 11). Retrieved from www.ycdc.gov.mm: https://www.ycdc.gov.mm/mobile_index.php

Yay Chan, Gay Htoo, S. M., & Paing, W. (2018). ACCESS TO CLEAN AND SAFE WATER IN YANGON. Yangon: EAI/ Another Development