ရန်ကုန်မြို့သစ်

ဖွံ့ဖြိုးရေးလုပ်ငန်းလမ်းညွှန်ချက်

၂၀၁၉ ခုနှစ် ဩဂုတ်လ (မူကြမ်း)

NYDC NEW YANGON DEVELOPMENT COMPANY LTD

AECOM Imagine it. Delivered.

ဖွံ့ဖြိုးရေးလုပ်ငန်းလမ်းညွှန်ချက်

Master Plan အဆင့်တွင် ဖွံ့ဖြိုးရေးလုပ်ငန်းလမ်းညွှန်ချက်များသည် အသေးစိတ်အစီအစဉ်နှင့် ဇုန်နယ်စီမံချက်များ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာစေရန်အတွက် ပြန်လည်သုံးသပ်ခြင်းနှင့် လုပ်ဆောင်ချက်များကို ပေါင်းစပ်ပေးရန် ရည်ရွယ်ခြင်းဖြစ်ပါသည်။ အထွေထွေစည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများကို အကြံပြုချက်များပေါ်မူတည်၍ ရန်ကုန်မြို့သစ်ဖွံ့ဖြိုးရေးလုပ်ငန်းလမ်းညွှန်ချက်အဖြစ် ရေးဆွဲထားခြင်း ဖြစ်ပါသည်။ Master Plan ၏ ရည်မှန်းချက်များကို အောင်မြင်စွာဖော်ဆောင်နိုင်ရန် မြေအသုံးချမှု တစ်ခုချင်းစီတိုင်းအတွက် လမ်းညွှန်ချက်များကိုလည်း အဆိုပြုထားပါသည်။ ဇုန်နယ်စီမံချက်များ ပိုမိုဖွံ့ဖြိုးလာစေရေးအထောက်အကူပြုစေရန် ယာဉ်ရပ်နားရန်နေရာ၊ နေရာလွတ်များနှင့် လူမှုအခြေခံအဆောက်အဦဆိုင်ရာ စံနှုန်းများကိုလည်း အဆိုပြုထားပါသည်။ လက်ရှိတည်ရှိနေမှုများကိုလည်း အလေးထားရန်လိုအပ်သည့် အထူးဧရိယာ များအဖြစ် သတ်မှတ်ထားပါသည်။ မြို့၏ အလယ်ဗဟိုကို အဖက်ဖက်သို့ ကူးပြောင်း သွားလာရန်လွယ်ကူသည့် ရပ်ဝန်းဖြစ်စေရန် ဖန်တီးသတ်မှတ်ထားပါသည်။ Master Plan ၏ အရေးအကြီးဆုံးကဏ္ဍတစ်ခုမှာ မြို့ပြရေနုတ်မြောင်းအတွက် ဟန့်တားနှောင့်နှေးမှုများ ကင်းလွတ်စေရန်နှင့် ရေလွှမ်းမိုးမှုကာကွယ်ရေးအတွက် ကောင်းစွာချိတ်ဆက်ပေးနိုင်မည့် green-blue network ပင် ဖြစ်ပါသည်။ ဤလုပ်ငန်းလမ်းညွှန်ချက်သည် ဇုန်နှင့်ဧရိယာ တစ်ခုချင်းစီအတွက် မြို့ပြဒီဇိုင်းလုပ်ငန်း မူဘောင်ဖွံ့ဖြိုးရေးကို အထောက်အကူပြုစေရန် မျှော်မှန်းထားခြင်းဖြစ်ပါ၍ အောက်ဖော်ပြပါတို့ကို ဖော်ဆောင်ပေးမည်ဖြစ်ပါသည်-

၁ Master Plan လုပ်ငန်းမူဘောင်တစ်ခုလုံး

၂ ဖွံ့ဖြိုးရေးလမ်းညွှန်ချက်များကို မိတ်ဆက်ခြင်း

၃ မြေအသုံးချမှု အမျိုးအစားခွဲခြားခြင်း

၄ အတားအဆီးနှင့်ကြားခံဇုန်များ

၅ ယာဉ်ရပ်နားရန်နှင့်နေရာလွတ်ဆိုင်ရာ လမ်းညွှန်ချက်

၆ အထူးဇုန်များ

၇ ရေနုတ်မြောင်းများ ထည့်သွင်းခြင်း

၈ လမ်းအသုံးပြုမှု အခြေအနေ

၁ Master Plan လုပ်ငန်းမူဘောင်

မြေအသုံးချမှုစီမံချက်

ရန်ကုန်မြို့သစ်၏ အဓိကရည်မှန်းချက်မှာ (ပထမဆင့်တွင်) လက်ရှိကျွမ်းကျင်မှုနှင့် ရနိုင်သည့်အရင်းအမြစ်များပေါ် မူတည်ပြီး စက်မှုဇုန်များမှတစ်ဆင့် မဟာရန်ကုန်မြို့ဧရိယာအတွင်း အလုပ်အကိုင်ဖန်တီးရရှိရေးဖြစ်ပါသည်။ သို့ဖြစ်၍ စီမံကိန်း ဧရိယာ၏ ၂၅%ကို စက်မှုဇုန်အဖြစ် အသုံးပြုရန် လျာထားပါသည်။ စက်မှုဇုန်ဧရိယာကို အကြီးစား၊ အသေးစားနှင့် အုပ်ချုပ်မှုနှင့်အခြေခံအဆောက်အဦ ဆက်စပ်လုပ်ငန်းများအသုံးပြုရန် အဆိုပြုထားပါသည်။

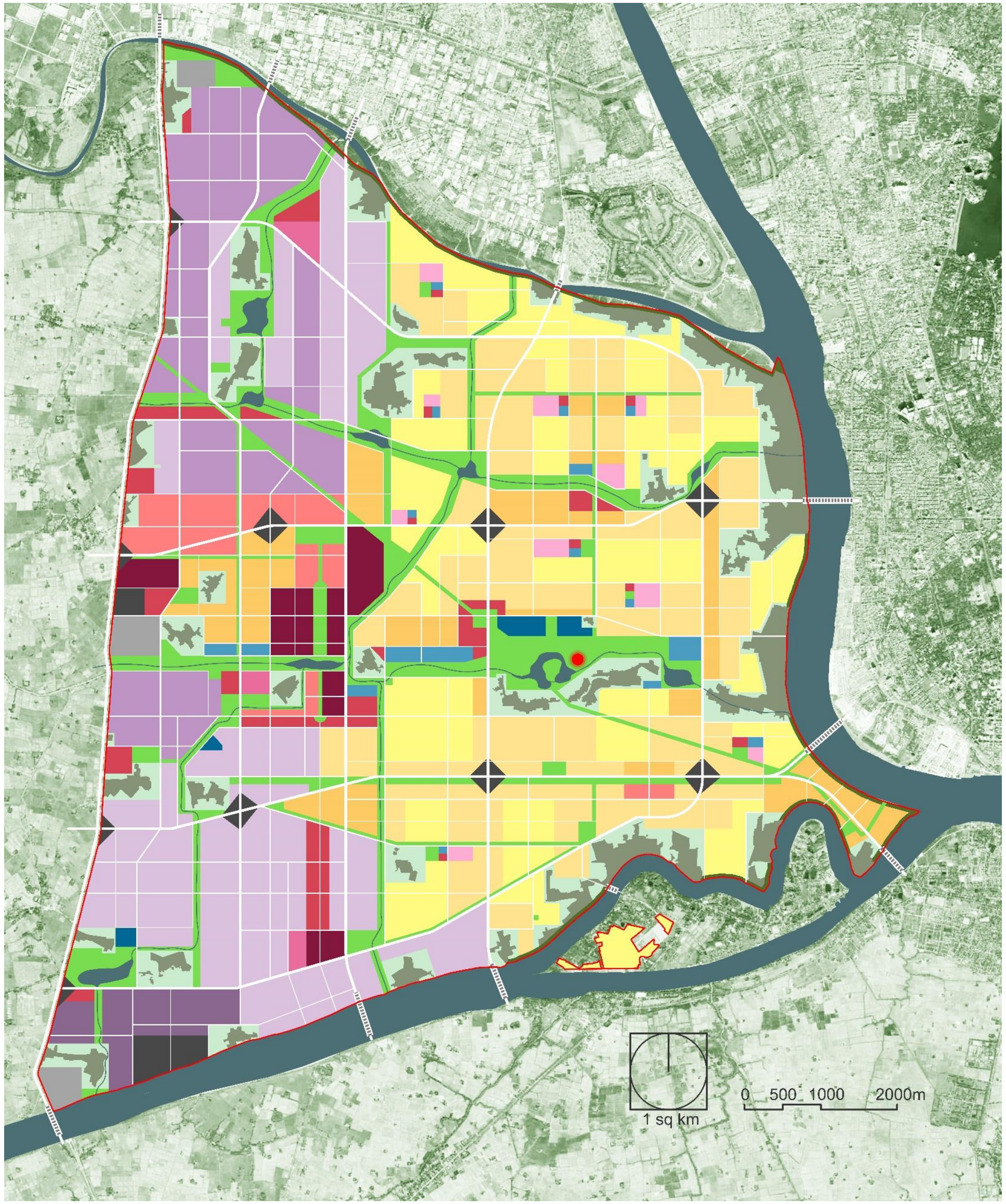
အနာဂတ်အတွက် အထောက်အကူဖြစ်ရေးနှင့် စက်မှုဇုန်ဧရိယာများအား အထောက်အပံ့ဖြစ်စေရန်အတွက် မြို့လယ်ဗဟိုကို မြို့နယ်အနောက်ဘက်တွင် မဟာဗျူဟာကျကျထားရှိရန် စီစဉ်ထားပါသည်။ လူနေသိပ်သည်းမှုအချိုးအဆမတူညီခြင်းနှင့် ရောနှောအသုံးပြုမှုနှင့်အညီ စီမံကိန်းဧရိယာ ၃၅%ခန့်ကို လူနေအိမ်ဧရိယာအဖြစ် စီစဉ်လျာထားပါသည်။ ဤလူနေအိမ်ရာသည် ပြန်လည်နေရာချထားရေး မြေနေရာ လိုအပ်ချက်ကိုလည်း ဖြည့်ဆည်းပေးလိမ့်မည်ဖြစ်ပါသည်။ ရေလွှမ်းမိုးမှုဒဏ်ခံနိုင်ရန် မြို့၏ရေနုတ်မြောင်း လိုအပ်ချက်ဆောင်ရွက်ရန် green-blue network အတွက် ဧရိယာ ၁၄% ခန့် အသုံးပြုရန် သတ်မှတ်ထားပါသည်။ ဇုန်နှင့် ဧရိယာတစ်ခုချင်းစီအတွက် အသေးစိတ်စီမံချက်ပေါ်မူတည်ပြီး စိမ်းလန်းဧရိယာ ပိုမိုသတ်မှတ်ပေးရန်လိုမည် ဖြစ်ပါသည်။

မြို့ပြအဆင့်ဆိုင်ရာများ မြေနေရာအသုံးပြုကို သတ်မှတ်ထားပြီး၊ ကျေးရွာအဆင့်အတွက်လည်း အဓိကမြေအသုံးချဇုန်များအတွင်းမှ ခွဲဝေသုံးစွဲရန် စီစဉ်ထားပါသည်။

လက်ရှိကျေးရွာများနှင့်ကြားခံနေရာများမှာ စီမံကိန်းဧရိယာ၏ ၁၄%ခန့် ရှိပါသည်။ ကြားခံနေရာကို လက်ရှိကျေးရွာနှင့် မြို့သစ်တည်ဆောက်မှုဧရိယာတို့အကြားတွင် ကြားခံဇုန်တစ်ခုအဖြစ် သတ်မှတ်ထားပါသည်။ ကြားခံဇုန်နေရာများမှာ လူမှုအသိုက်အဝန်းများ အဆင်ပြေမှု၊ အထောက်အကူပြုမှုရှိစေရေးအတွက် အသုံးပြုနိုင်ရန်ဖြစ်ပါသည်။

မြေအသုံးချမှုဧရိယာတွင် လမ်းအားလုံးပါဝင်ပြီး၊ ဇုန်တစ်ခုခြင်း အသေးစိတ်စီမံချက်မှတစ်ဆင့် အသားတင် အသုံးပြု ဧရိယာကို တွက်ချက်ရန်လိုအပ်မည်ဖြစ်ပါသည်။

မြေအသုံးချမှု	မြေဧရိယာ (စတုရန်းကီလိုမီတာ)	%
လူနေထိုင်မှု GFA	၃၀.၉၄	၃၅%
လူနေရပ်ကွက်ဇုန် ၁ (လူနေသိပ်သည်း နည်းပါး)	၁၂.၇၅	၁၄.၄%
လူနေရပ်ကွက်ဇုန် ၂ (လူနေထူထပ် သိပ်သည်း)	၁၂.၅၆	၁၄.၂%
လူနေရပ်ကွက်ဇုန် ၃ (ရောပြွန်းအသုံးချမှု)	၅.၆၃	၆.၄%
ဝန်ဆောင်စီးပွားရေး GFA	၆.၄၁	၇.၃%
ဝန်ဆောင်စီးပွားဇုန် ၁	၁.၉၁	၂.၂%
ဝန်ဆောင်စီးပွားဇုန် ၂	၂.၂၅	၂.၅%
ဝန်ဆောင်စီးပွားဇုန် ၃ (ရောပြွန်းအသုံးချမှု)	၂.၂၅	၂.၅%
စက်မှုလုပ်ငန်း	၂၂.၃၇	၂၅.၃%
စက်မှုဇုန် ၁ (အသေးစား စက်မှုလုပ်ငန်း)	၁၂.၈၂	၁၄.၅%
စက်မှုဇုန် ၂ (အကြီးစား စက်မှုလုပ်ငန်း)	၇.၉၆	၉%
စက်မှုဇုန် ၃ (ကုန်စည်ဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်း)	၁.၅၉	၁.၈%
ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ခြင်း	၁.၅၁	၁.၇%
စိမ်းလန်းစိုပြေနေရာများ	၁၂.၀၂	၁၃.၆%
နေရာလွတ်	၉.၁၄	၁၀.၃၅%
မြစ်ကြားခံနေရာ	၀.၆၄	၀.၇%
ရေရှိသောနေရာများ	၂.၂၄	၂.၅၄%
ကျေးရွာများ	၁၁.၉၇	၁၃.၆%
လက်ရှိကျေးရွာများ	၅.၆၈	၆.၄%
ကျေးရွာကြားခံနေရာ	၆.၂၉	၇.၁%
ပြည်သူ့ရေးရာလုပ်ငန်းများ	၂.၃၃	၂.၆%
Utilities (အခြေခံ အဆောက်အဦများ)	၀.၇၇	၀.၉%
စုစုပေါင်း	၈၈.၃၀	၁၀၀.၀၀%

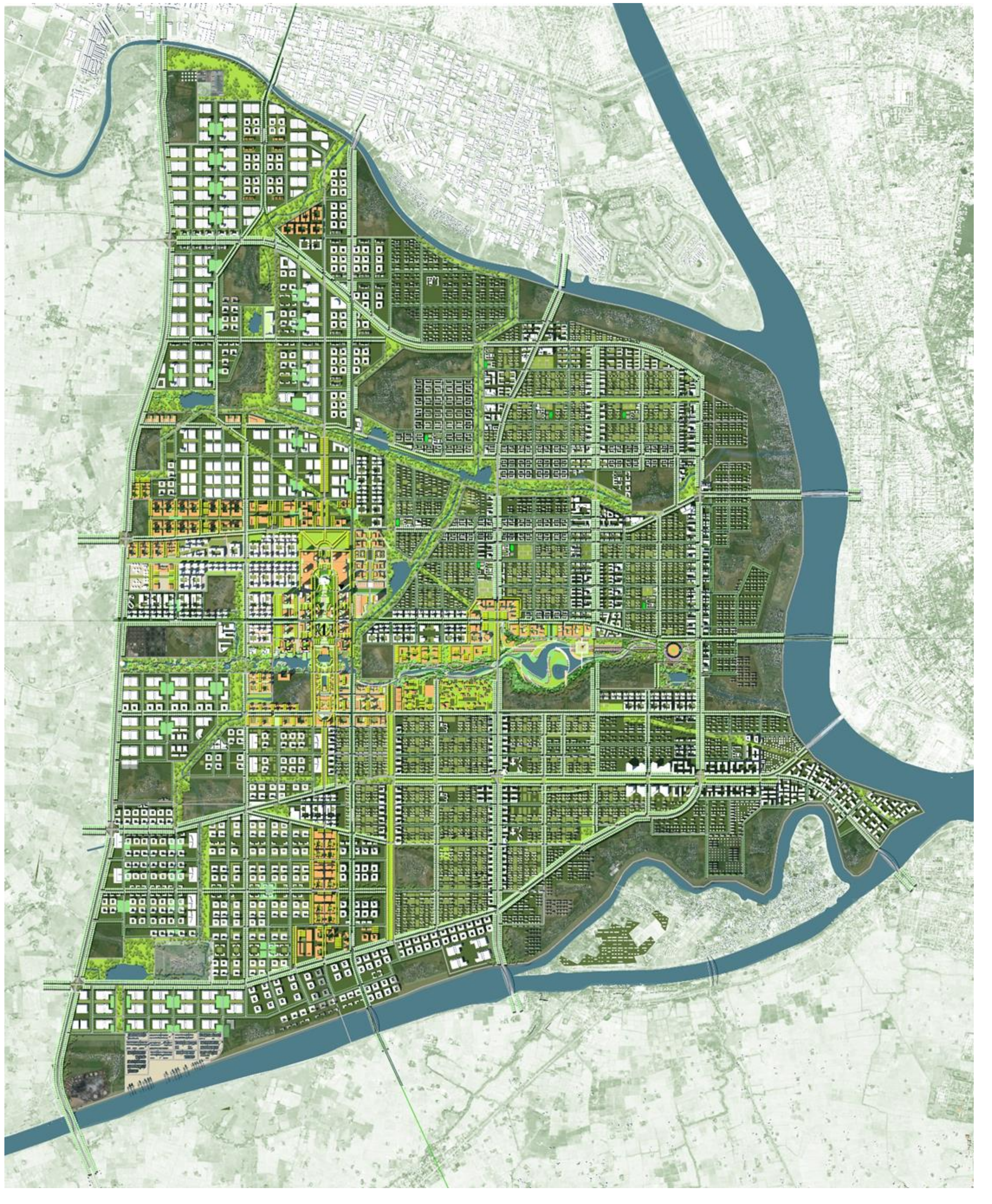


ရည်ညွှန်းချက်

- အဖွဲ့အစည်း/ ပြည်သူ့ရေးရာ လုပ်ငန်းများ
- အခြေခံအဆောက်အဦများ
- စီမံကိန်းဧရိယာအတွင်းရှိ ကျေးရွာများ
- ကျောင်း
- ကောလိပ် / တက္ကသိုလ်
- စိမ်းလန်းစိုပြေ နေရာများ
- လူနေရပ်ကွက် ဇုန် (၁)
- လူနေရပ်ကွက် ဇုန် (၂)
- လူနေရပ်ကွက် ဇုန် (၃)
- ဝန်ဆောင် စီးပွား ဇုန် (၁)
- ဝန်ဆောင် စီးပွား ဇုန် (၂)
- ဝန်ဆောင် စီးပွား ဇုန် (၃)
- အသေးစား စက်မှုလုပ်ငန်းများ ဇုန် (၁)
- အကြီးစား စက်မှုလုပ်ငန်းများ နှင့် ကုန်စည် ဝန်ဆောင်မှု လုပ်ငန်းများ ဇုန် (၂)
- အကြီးစား စက်မှုလုပ်ငန်းများ နှင့် ကုန်စည် ဝန်ဆောင်မှု လုပ်ငန်းများ ဇုန် (၃)
- ဆိပ်ကမ်း နှင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး

မြေအသုံးချမှု Master Plan

ရုပ်ပုံဖြင့်ဖော်ပြချက် Plan



၁ Master Plan လုပ်ငန်းမူဘောင်

Green-Blue လုပ်ငန်းမူဘောင်

လိုက်ဖက်ညီဒီဇိုင်း- စဉ်ဆက်မပြတ်အကျိုးပြုသောဒီဇိုင်းအတွက် ခြုံငုံသုံးသပ်ချဉ်းကပ်ရာတွင် ဒီဇိုင်းရွေးချယ်မှုတိုင်းအတွက် သဘာဝနှင့်ယဉ်ကျေးမှုအရင်းအမြစ်များအပေါ် အကျိုးသက်ရောက်စေရန် ရွေးချယ်ထားပါသည်။ နေရာတစ်ခု၏ အဖိုးတန်အမွေအနှစ်မှာ ထိုနေရာဒေသ၏ မတူကွဲပြားခြားနားမှုပင်ဖြစ်ပါသည်။ ယင်းအဖိုးတန်မှုသည် စစ်မှန်မှုကို ရှာဖွေနေသော ဧည့်သည်များနှင့် ဒေသခံနေသူများကို အဓိက ဆွဲဆောင်မှု ဖြစ်ပါသည်။

ဆွဲဆောင်မှုနှင့် လူအများကိုပျော်ရွှင်စေမှုအပြင် sustainable project များသည် ဇီဝမျိုးစုံမျိုးကွဲတို့ကို စဉ်ဆက်မပြတ် ထိန်းသိမ်းနိုင်မှု၊ လေထုနှင့်ရေထု အရည်အသွေးကို ထိန်းသိမ်းနိုင်မှု၊ ဆောက်လုပ်ရေးလုပ်ငန်းများ၏ သက်ရောက်မှုကို လျှော့ချမှုကိုလည်း ဖြစ်စေပါသည်။

ဒီဇိုင်းနှင့်စီမံကိန်းကို လွှမ်းခြုံချဉ်းကပ်သုံးသပ်ခြင်း၏ရလဒ်များမှာ နေချင်စဖွယ်ရှိ၍ လိုက်လျောညီထွေစွာဖြင့် သဘာဝ ဂေဟစနစ်(ecosystem)များကို ထည့်သွင်းစဉ်းစားဖြစ်ပါသည်။ မိမိတို့သည် သဘာဝနှင့် ဖန်တီးထားသော ပတ်ဝန်းကျင်နှစ်ခုစလုံးအပေါ် အခြေပြုပြီး နောက်နှစ်များစွာတွင် ပြည်သူများကို ဆွဲဆောင်နိုင်သော ပထမဆုံး နေရာတစ်ခုဖြစ်လာစေရေး သေချာ စေရန် လမ်းညွှန်ချက်များကို ရေးဆွဲချမှတ်ခြင်းဖြစ်ပါသည်။ စိမ်းလန်းစိုပြေသော နေရာရှုခင်းဖန်တီးခြင်းသည် ရန်ကုန်မြို့သစ်၏ အဓိကကြောရိုး ဖြစ်လာမည် ဖြစ်ပါသည်။

ရည်ရွယ်ချက်မှာ သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်ကို အကျိုးပြုသောဒေသအဖြစ် စိန်းလန်းစိုပြေမှုနှင့် ရေအရင်းမြစ်အသုံးချမှုကို အသုံးပြု၍ ဂေဟစနစ်ကြွယ်ဝမှုကို ဖော်ပြရန်နှင့် ဥယျာဉ်အိမ်ရာအဖြစ် စိမ်းလန်းနေရာလွတ်များကို တိုးချဲ့ရန် ဖြစ်ပါသည်။

သဘာဝနှင့်လိုက်ဖက်မှု

- ဇီဝမျိုးကွဲကြွယ်ဝမှု
- ကျယ်ပြန့်သော စိမ်းလန်းကွန်ယက်သို့ ချိတ်ဆက်ထားသည်
- သဘာဝပိုင်ဆိုင်မှုများကို အရင်းအနှီးပြုခြင်း

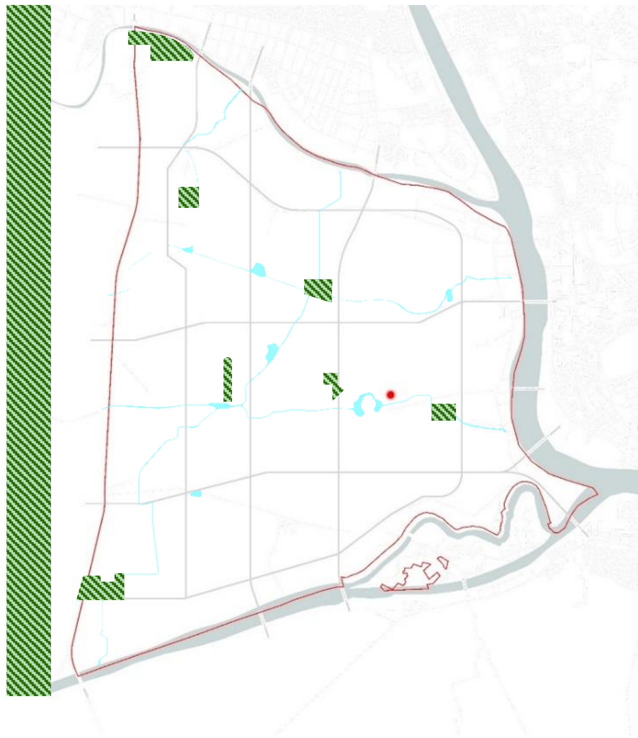
နုပျိုမှုနှင့်လန်းဆန်းမှု

- လတ်ဆတ်သောပတ်ဝန်းကျင်
- ကိုယ်ခန္ဓာ၊ စိတ်နှင့်စိတ်ဓာတ်နေရာများ
- ပိုမိုကျန်းမာသန့်စွမ်းသော အသိုင်းအဝိုင်း

စူးစမ်းမှုနှင့်ဆက်သွယ်မှု

- နေရာလွတ်များကို သွားလာရလွယ်ကူသော ကွန်ရက်
- သွက်လက်တက်ကြွခြင်း
- စုစည်းမှုရှိသော လူမှုဝန်းကျင်

နယ်မြေဒေသပန်းခြံ



R = ၅ ကီလိုမီတာ

၄ စ/မီတာ

သွင်ပြင်အခြေအနေ:

- လေ့ကျင့်ခန်းလုပ်ရန် နေရာလွတ်များ
- ကစားကွင်း
- ပန်းခြံအင်္ဂါရပ်များ (အိမ်သာ/ရေချိုးခန်း)

ရပ်ကွက်ပန်းခြံ

R = ၅ ကီလိုမီတာ

၃.၃ စ/မီတာ

သွင်ပြင်အခြေအနေ :

- နေထိုင်သူများအတွက် ဥယျာဉ်
- ကစားကွင်း

အကွက်အတွင်းရှိပန်းခြံ

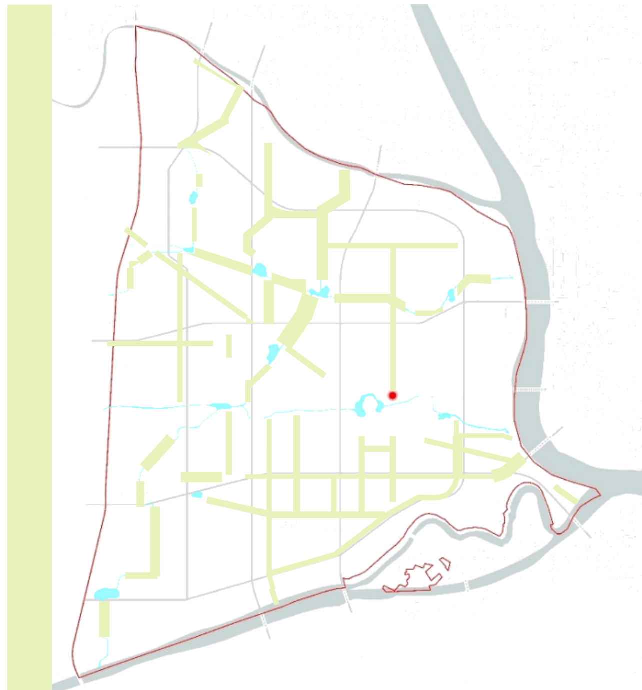
R = ၁.၆ ကီလိုမီတာ

၁.၇ စ/မီတာ

သွင်ပြင်အခြေအနေ:

- ထိုင်ရန်နေရာများ

စိမ်းလန်းဧရိယာနှင့်ဆက်သွယ်မှု



၃.၃ စ/မီတာ

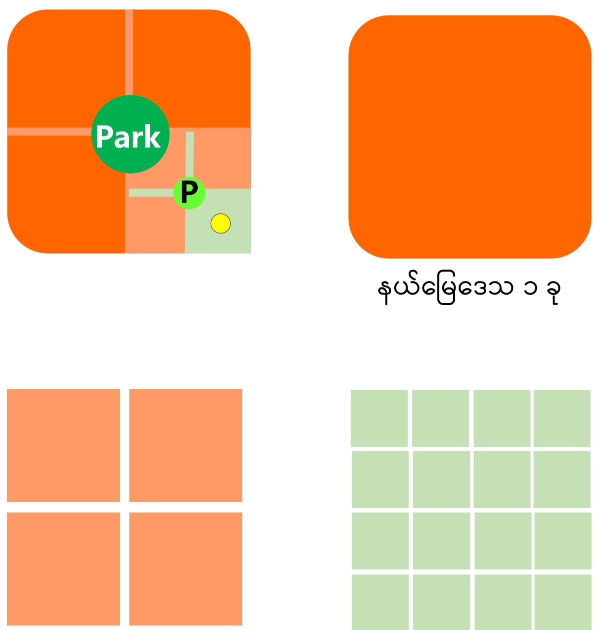
သွင်ပြင်အခြေအနေ:

- အနေးလျှောက်ခြင်း /စက်ဘီးလမ်း
- ထိုင်ရန်ဧရိယာ
- အရိပ်ရနေရာများ

Green-Blue လုပ်ငန်းမူဘောင်

ရန်ကုန်မြို့သစ်အတွင်း အဆိုပြုနေရာလွတ်ကွန်ရက်များ မှာ blue ဂေဟစနစ် (ecosystem) နှင့် ကိုက်ညီအောင် ဆောင်ရွက်ထားပါသည်။ အဆိုပါ Green-Blue ကျောရိုးများကို အများသုံးနယ်ပယ်အပါအဝင် လူသွားလမ်း၊ စက်ဘီးစီးလမ်း ကွန်ရက်များပါ အဆိုပြုထားပါသည်။ စိန်းလန်းစိုပြေသော ဧရိယာ များကို လူနေထိုင်မှုအလိုက် နေထိုင်သူတစ်ဦးလျှင် ၁၂-၁၄ စတုရန်းမီတာခန့် ဖြည့်ဆည်းပေးနိုင်မည် ဖြစ်ပါသည်။ master plan တွင် လူဦးရေအချိုးအဆအရ ၁၀ စတုရန်းမီတာခန့် လျှာထားသော်လည်း စံနှုန်းအပေါ်အခြေပြုပြီး အသေးစိတ် ဇုန်နယ်စီမံချက်နှင့် ဧရိယာ စီမံကိန်းများအရ စိမ်းလန်းစိုပြေသော ဧရိယာကို တစ်ဦးလျှင် ၂-၄ စတုရန်းမီတာ ထပ်မံပေါင်းထည့် ပေးထားပါသည်။

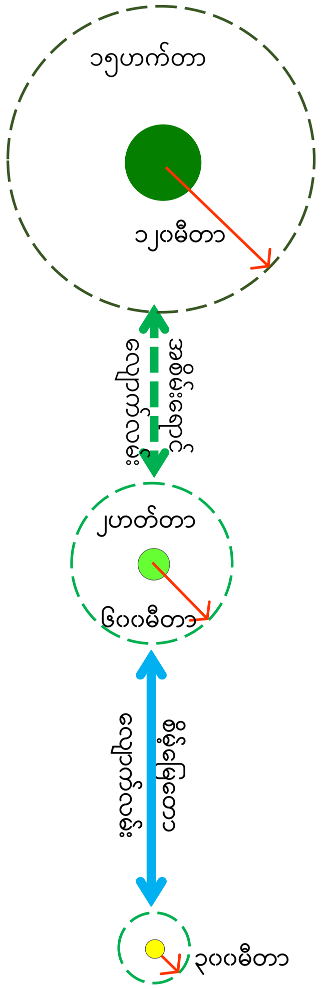
Green-Blue မဟာဗျူဟာ၏ အဓိကရည်ရွယ်ချက်မှာ နေထိုင်သူများ၏ နေ့စဉ်ဘဝအတွက် ထိရောက်စွာ အသုံးပြုနိုင်၍ ကိုယ်လက်လှုပ်ရှားမှုပြုလုပ်နိုင်သော နေရာလွတ်များ ဖြစ်ပါသည်။

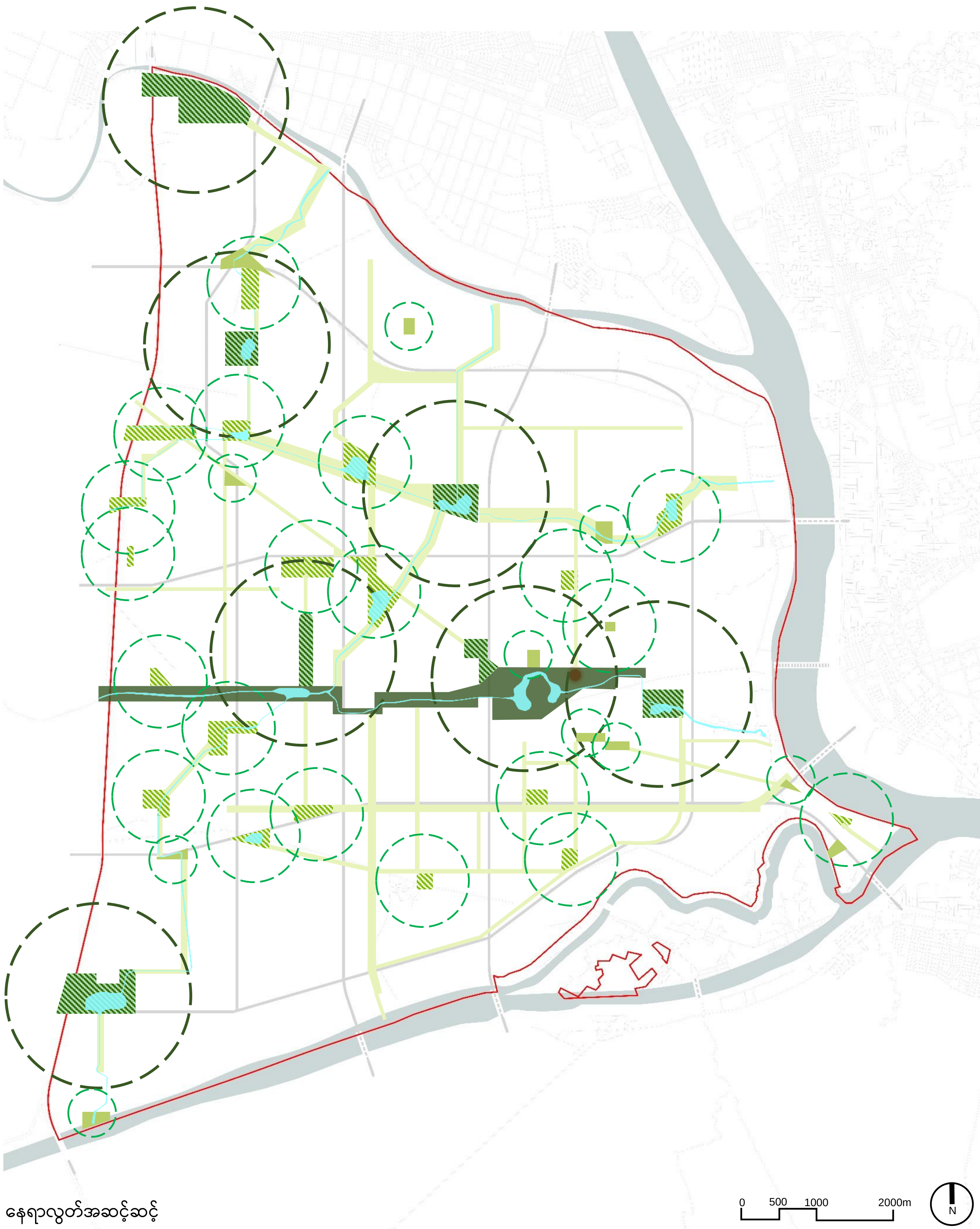


နယ်မြေဒေသ ၁ ခု

= ရပ်ကွက် ၄ ခု

= အကွက် ၁၆ ကွက်





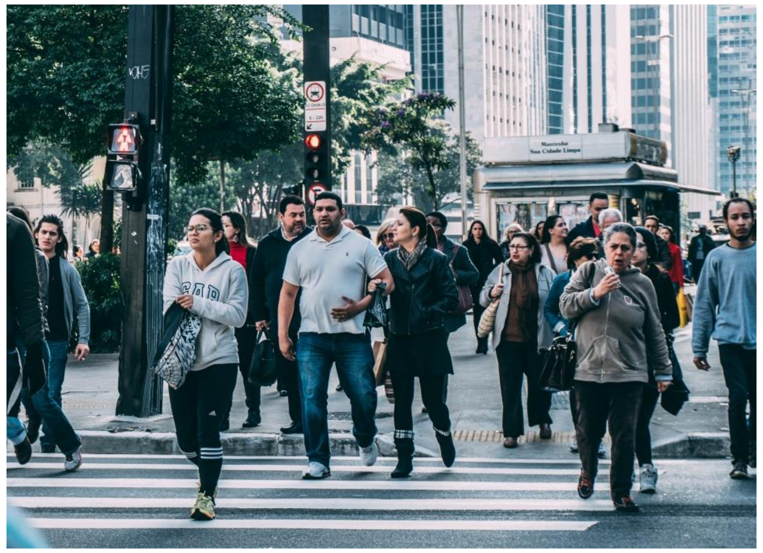
နေရာလွတ်အဆင့်ဆင့်

သွားလာရေး လွယ်ကူအဆင်ပြေသည့်မြို့

အဆင့်မြင့်မြို့တော်တစ်ခုဖြစ်စေရန်အလို့ငှာ စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများနှင့် ပြည်သူများ မြစ်ကို ဖြတ်ကျော်ကူးလူးသွားလာနိုင်ရန် လက်ရှိလူမှုအဆောက်အအုံနှင့် ရန်ကုန်မြို့သစ်ကို ဆက်သွယ်ပေးရန် လိုအပ်ပါသည်။ ရန်ကုန်မြစ်ကူးဆက်သွယ်မှုသည် တံတားများမရှိသဖြင့် ခေတ်နောက်ကျကျန်ရစ်ခဲ့သည့် ရန်ကုန်အနောက်ဖက်ဒေသရပ်ကွက်များကို ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာစေရန် ကူညီနိုင်လိမ့်မည် ဖြစ်ပါသည်။ ပို့ဆောင်ဆက်သွယ်ရေး၏အရေးကြီးဆုံး အခြေခံမှာ လမ်းကွန်ရက်ဖြစ်ပါသည်။ မည်သည့် ဆက်သွယ်ရေးပုံစံတွင်မဆို လမ်းကွန်ရက်အတွက် မြို့ပြနှင့်ဒေသခံများဘက်မှ ထည့်သွင်းစဥ်းစားရန်လိုအပ်ပါသည်။

မြို့ပြအစီအစဥ်တွင် ရန်ကုန်မြို့သစ်ကို ကားလမ်း၊ အနာဂတ်ရထားလမ်းကွန်ရက်နှင့်ပါ ချိတ်ဆက်နိုင်ရန် အဆိုပြုထားပါသည်။ အစီအစဥ်တွင် လမ်းကွန်ရက်ကို အနောက်ဖက်ရပ်ကွက်များ၊ တောင်ပိုင်းရှိ အနာဂတ်ဖွံ့ဖြိုးရေးလုပ်ငန်းများအတွက်ပါ တိုးချဲ့ရန်လည်း အဆိုပြုထားပါသည်။

ရန်ကုန်မြို့သစ်အတွင်း ပို့ဆောင်ဆက်သွယ်ရေးနှင့်ပတ်သက်၍ လျှင်မြန်လွယ်ကူချောမွေ့စွာ တစ်နေရာမှ တစ်နေရာသို့ ကူးပြောင်းသွားလာနိုင်မည့် နည်းလမ်းများစွာကို အဆိုပြုထားပါသည်။ အများပြည်သူ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကွန်ရက်ကို အများဆုံးဖြစ်နိုင်မည့် ပမာဏကိုမျှော်မှန်းပြီး အဆင်ပြေလွယ်ကူစေရန် အထူးစီစဥ်ဆောင်ရွက်ထားပါသည်။ ထို့ပြင် လမ်းတလျှောက်စက်ဘီးစီးရန်နှင့် လျှောက်လမ်းများပါဝင်ပြီး နေထိုင်သူများကို စိတ်အေးသက်သာစွာ သွားလာနိုင်စေရန် စိမ်းလန်းစကြံလမ်းများကိုလည်း သတ်မှတ်ထား ပါသည်။



စီမံကိန်း၏ရည်ရွယ်ချက်မှာ ရန်ကုန်မြို့သစ်ကို ပြည်သူများ သွားလာရေးလွယ်ကူအဆင်ပြေဆုံးမြို့တစ်မြို့ ဖြစ်ပေါ်လာစေရန်ဖြစ်ပါသည်။ အနာဂတ်ဖွံ့ဖြိုးလာမည့် သွားလားရေးစနစ်များနှင့် မြို့ပြနည်းပညာရပ်များကို လမ်းကွန်ရက်များတွင် ထပ်မံတိုးမြှင့်ဆောင်ရွက်ပါက အဆင်ပြေချောမွေ့စေရန်လည်း စီစဥ်ထားရှိပါသည်။

အများသုံးအထူးမော်တော်ယာဥ်လိုင်းကွန်ရက်

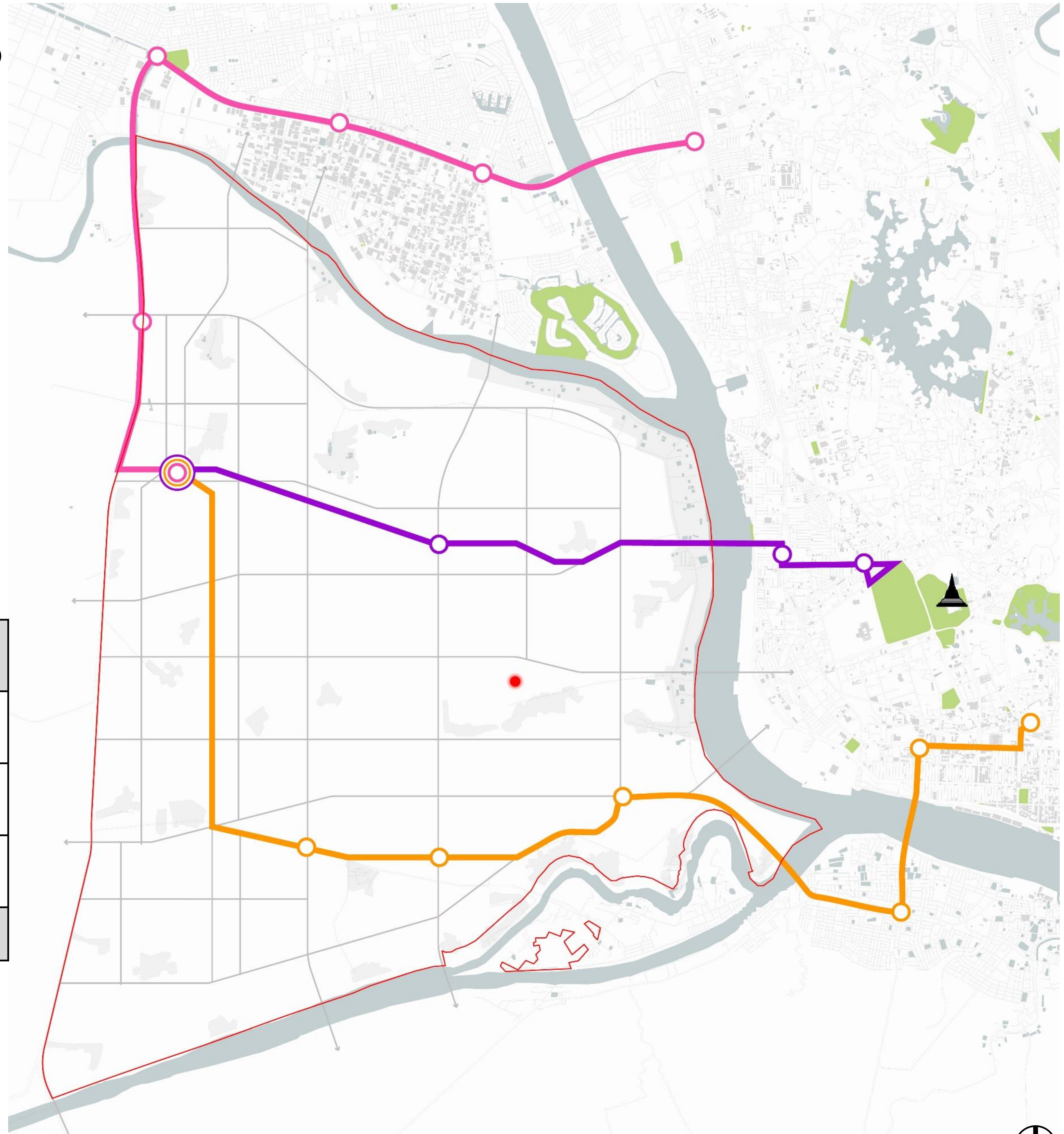
ရန်ကုန်မြို့သစ်ဖွံ့ဖြိုးရေးကနဦးအဆင့်လမ်းပန်းဆက်သွယ်ရေးသည်အများပြည်သူသုံးမြို့တွင်းဘတ်စ်မော်တော်ယာဥ်လိုင်းကွန်ရက်ဆက်သွယ်မှုအပေါ်တွင် မူတည်ပါ သည်။ ၂၀၂၅ ခုတွင် ဖန်းတီးပေးနိုင်မည့် အလုပ်အကိုင်ပေါ်မူတည်၍ လုပ်သားအင်အားများပြားစွာသည် ရန်ကုန်မြို့သစ်ပြင်ပမှ လာရောက်ကြမည်ဖြစ်ပါသည်။

ထို့ပြင် မြို့တွင်းဘတ်စ်မော်တော်ယာဥ် ကွန်ရက်များအပြင် အဝေးပြေးဘတ်စ်ကားလမ်းကြောင်းများကို ရန်ကုန်မြို့သစ်နှင့် လက်ရှိမြို့၏ နေရာများစွာကို ဆက်သွယ်ရန် လျာထားပါသည်။ အသေးစိတ်အချက်အလက်များကို ယာဥ်ကြောထိန်းသိမ်းရေးနှင့် ပို့ဆောင်ရေးလေ့လာချက်တွင် တွေ့ရှိနိုင်ပါမည်။

ဖြစ်နိုင်ခြေဘတ်စ်မော်တော်ယာဥ်လမ်းကြောင်းနှင့်ဝင်ဆန့်မှုလျာထားချက်

	အကွာဝေး	ရပ်နား	ခြားနားချိန်	လိုအပ်သည့်ကား	စီးနင်းသူ/နာရီ/လမ်းကြောင်း
လှိုင်သာယာယာ ယာဥ်လိုင်း	၁၇.၅	၆	၂ မိနစ်	၄၆	၃၅၉၆
ကြည့်မြင်တိုင် ယာဥ်လိုင်း	၁၂.၃	၄	၂ မိနစ်	၃၄	၃၅၉၆
ရန်ကုန်-ဒလ ယာဥ်လိုင်း	၂၂.၀	၇	၂ မိနစ်	၅၆	၃၅၉၆
	၅၁.၈	၁၇		၁၃၆	၁၀၇၈၈

Source: Conceptual Traffic and Transport Study Report for development of New Yangon City Master Plan, Oriental Consultants Japan Co. Ltd.



NYC ၏ အဆိုပြု အများသုံးအထူးမော်တော်ယာဥ်လိုင်းကွန်ရက်

Source: Conceptual Traffic and Transport Study Report for development of New Yangon City Master Plan, Oriental Consultants Japan Co. Ltd.

အများသုံးဒုတိယဆင့်ချိတ်ဆက်ပို့ဆောင်ရေးကွန်ရက်

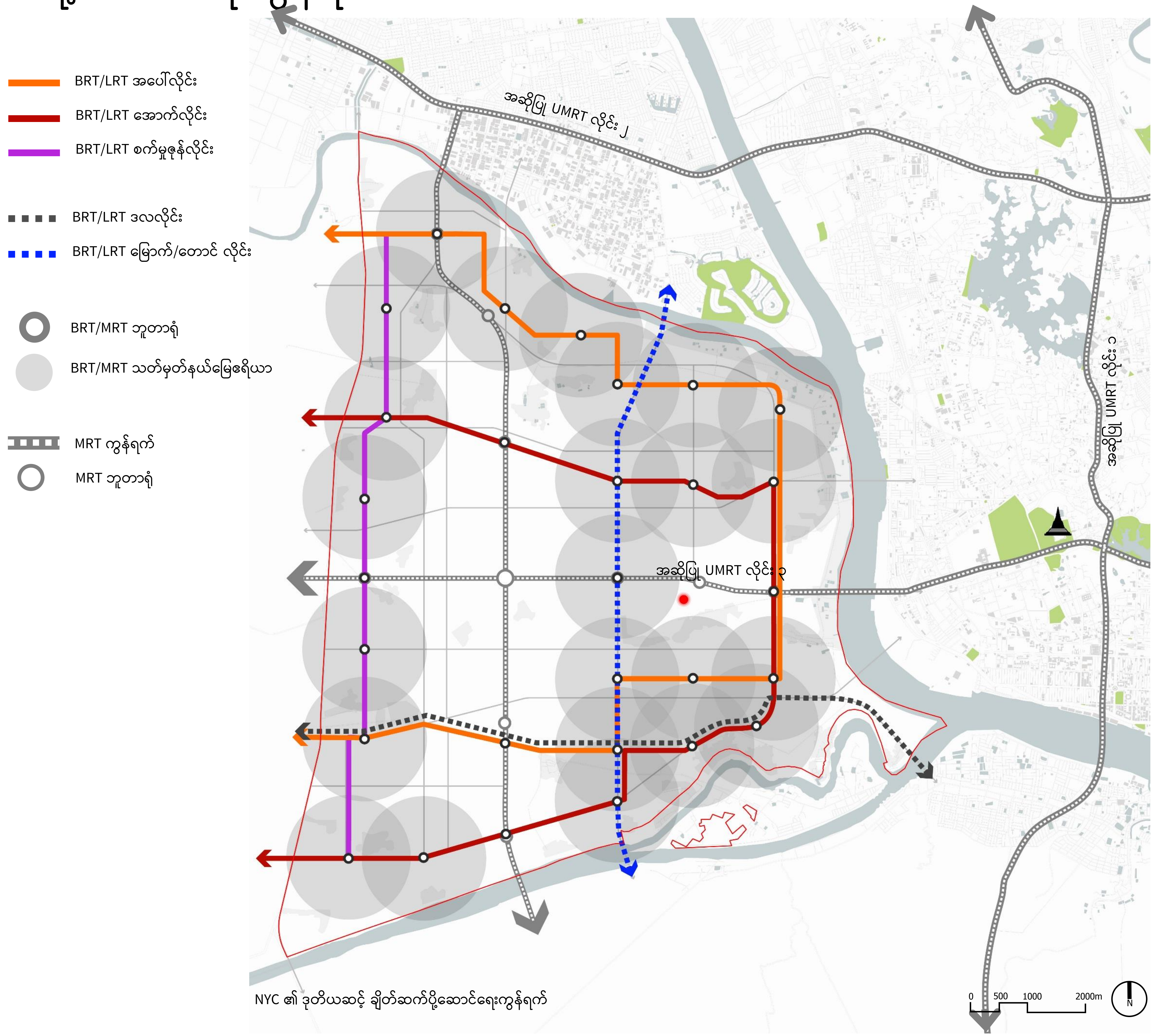
ရန်ကုန်မြို့သစ်တွင် ရထားပို့ဆောင်ရေးကွန်ရက်ကို ထည့်သွင်းရန်နှင့် အများပြည်သူသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကို လုံလောက်အောင် မြှင့်တင်ပေးနိုင်ရန်အတွက် Bus Rapid Transit (BRT) သို့မဟုတ် Light Rail Transit (LRT) ကို ဒုတိယအဆင့် ချိတ်ဆက်ပို့ဆောင်ရေးစနစ်အဖြစ် လျာထားပါသည်။

ဒုတိယဆင့် ချိတ်ဆက်ပို့ဆောင်ရေးကွန်ရက်တွင် BRT သို့မဟုတ် LRT လိုင်းများပါဝင်ပြီး လူနေဧရိယာနှင့် စက်မှုဇုန် အနောက်ဖက်အစိတ်အပိုင်းများကို ဆက်သွယ်ထားမည် ဖြစ်ပါသည်။ အဆင်ပြေလွယ်ကူစွာ ကူးလူးသွားလာနိုင်ရန် အတွက် ဘူတာရုံများတွင် ကူးပြောင်းစီးနင်းနိုင်သော ဘူတာရုံ များ ထားရှိမည်ဖြစ်ပါသည်။

BRT နှင့် LRT ကြားအကွာအဝေးကို ၁.၅ ကီလိုမီတာခန့် ထားရှိပါမည်။ ရန်ကုန်မြို့သစ်လူနေရပ်ဝန်းသည် ဘူတာရုံမှ လမ်းလျှောက်လျှင် ၁၀ မိနစ် (၈၀၀ မီတာ) အကွာတွင်သာ ရှိပါမည်။

အများပြည်သူသုံးသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကိုဦးစားပေးရန်နှင့် အခြားသောလမ်းအခြေပြုပို့ဆောင်ရေးစနစ်များ အနှောင့်အယှက်နည်းပါးစေရန်အလို့ငှာ BRT/ LRT တို့အတွက် ပင်မလမ်းမကြီးနှင့် ပင်မလမ်းခွဲများအတွက် အသွားအလာလမ်းများ သတ်မှတ်ပေးမည်ဖြစ်ပါသည်။ ရန်ကုန်မြို့သစ်နှင့် အခြားဒေသများမှ ခရီးဝေးအလုပ်ဆင်းသူများကို ဝန်ဆောင်မှုပေးရန်နှင့် MRT နှင့် BRT/LRT ကွန်ရက်များကို အားဖြည့်ထောက်ကူရန်အတွက် ပုံမှန်ဘတ်စ်ကားများကိုလည်း ထားရှိမည်ဖြစ်ပါသည်။

မြို့ပြဖွံ့ဖြိုးမှုကြီးထွားလာသည်နှင့်အမျှ အနာဂတ်အဆင့်များတွင် ကွန်ရက်များနှင့်လမ်းကြောင်းများ အကောင်အထည် ဖော်ဆောင်နိုင်မှုကို လေ့လာသွားရန်လိုအပ်ပါသည်။



NYC ၏ ဒုတိယဆင့် ချိတ်ဆက်ပို့ဆောင်ရေးကွန်ရက်

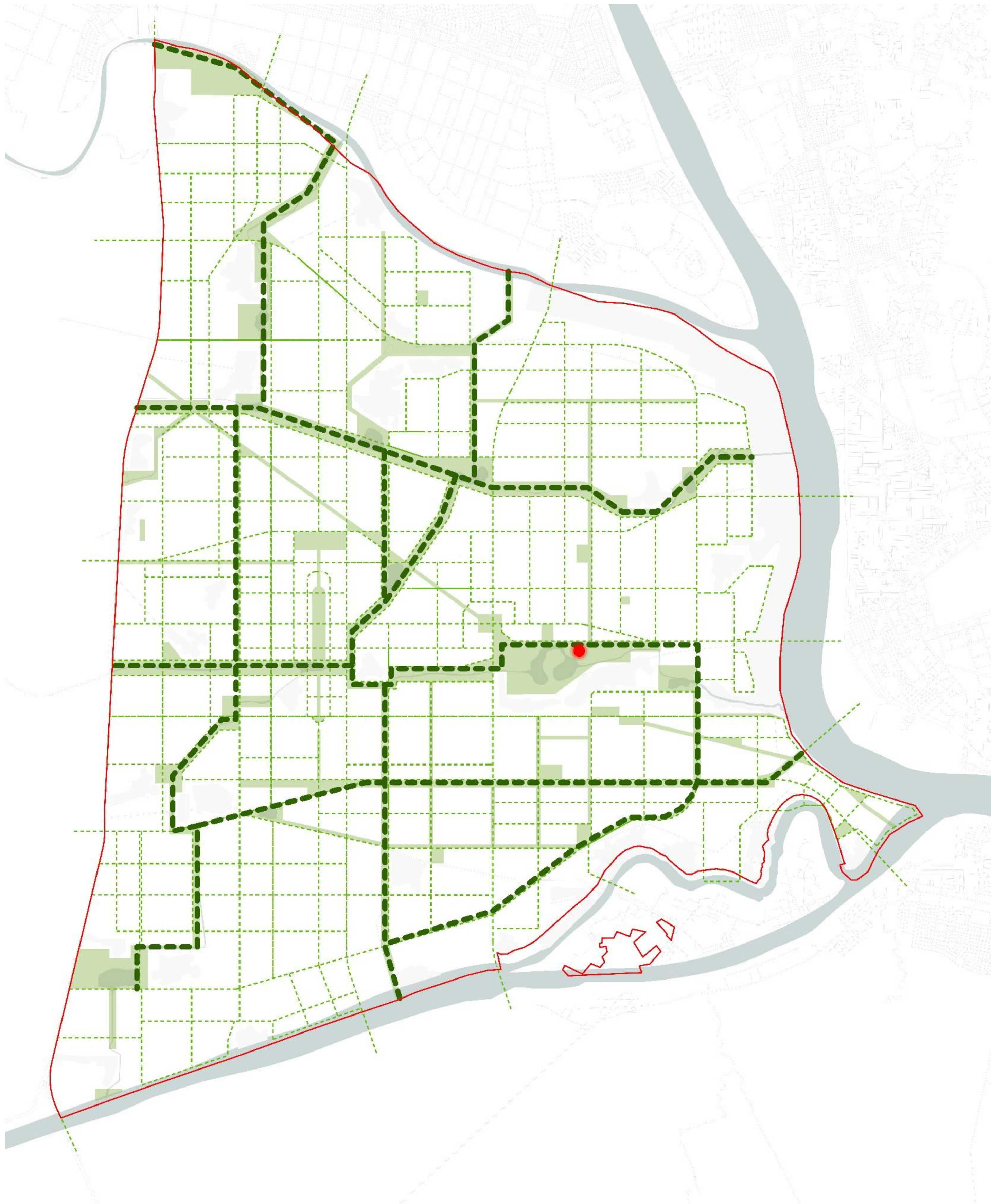
Source: Conceptual Traffic and Transport Study Report for development of New Yangon City Master Plan, Oriental Consultants Japan Co. Ltd.

စက်ဘီးလမ်း

လမ်းချိတ်ဆက်နည်းပညာအသစ်များအပါဝင် အနာဂတ် စိန်ခေါ်မှုများကို ကြိုတင်ပြင်ဆင်ထားရမည် ဖြစ်သည်နှင့်အညီ ရန်ကုန်မြို့သစ်၏ စိမ်းလန်းဇေရိယာ တစ်လျှောက်တွင် မြို့ပြစက်ဘီးစီးလမ်းကွန်ရက်ကို လျာထားပါမည်။ ဤကွန်ရက်သည် ရေရှည်တွင် တစ်ဦးချင်းစီ၏ အနေးယာဥ်နှင့်ဆိုင်သော နည်းပညာ ပြောင်းလဲလာမှုများအတွက် အဆင်ပြေစေရန် မျှော်မှန်းထားပါသည်။ လတ်တလောတွင်မူ စက်ဘီးနှင့် ရွေ့လျားစက်များ အသုံးပြုနိုင်ပြီး ဝေမျှစီးရသော စက်ဘီးစနစ်အတွက် ရပ်နားရန်နေရာများနှင့် ခရီးဝေး အလုပ်ဆင်းသူများအတွက်နေရာများကိုလည်း ထည့်သွင်းသွားရန် စီစဥ်ထားရှိပါသည်။

ကူးပြောင်းသွားလာမှုနည်းလမ်းတစ်ခုအဖြစ် စက်ဘီးစီးခြင်းကို ရွေးချယ်ရခြင်း အဓိကအကြောင်းများအနက် တစ်ခုမှာ အထူးသဖြင့် အပူပိုင်းရာသီဥတုကြောင့် ဖြစ်ပါသည်။ စက်ဘီးစီးသူများအတွက် သဘာဝနှင့် ဖန်တီးထားသော အရိပ်ပါသောစက်ဘီးလမ်း စီစဉ်ပေးရန်မှာ အလွန်အရေးကြီးပါသည်။ စက်ဘီးစီးလမ်း တစ်လျှောက်တွင် လူသွားလမ်းကွန်ရက်ကိုလည်း ပေါင်းစပ် ထည့်သွင်းနိုင်ပါသည်။ သို့ရာတွင် ခရီးဝေး လျှောက်ရန်မှာ မျှော်မှန်းရန် မဖြစ်နိုင်ပါ။

စက်ဘီးစီးလမ်းများကို လမ်းမတစ်လျှောက် (ပင်မလမ်းမကြီးမှအပ) လျာထားပါသည်။ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက် လာသည်နှင့်အမျှ လမ်းများနှင့် စိမ်းလန်းလျှောက်လမ်းများ ပေါင်းစပ်ပြီး လမ်းကွန်ရက်အဖြစ် ခရီးဝေး အလုပ်ဆင်းသူများအတွက် အဆင်ပြေသော ဆက်သွယ်မှု ပေးနိုင်မည်ဖြစ်ပါသည်။



မြို့ပြအဆင့် စက်ဘီးကွန်ရက်

၁ Master Plan လုပ်ငန်းမူဘောင်

အများပြည်သူပို့ဆောင်ရေး

ကားလမ်းအခြေပြုပုဂ္ဂလိက သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးသည် ရန်ကုန်မြို့သစ်၏ ခရီးသွားလိုအပ်ချက်ကို အစဉ် ထိရောက်စွာဖြည့်ဆည်းပေးနိုင်မည့် နည်းလမ်းတစ်ခု မဟုတ်ပါ။ ရန်ကုန်မြို့သစ်အတွက် အများပြည်သူသယ်ယူပို့ဆောင်ရေး အဓိကကျောရိုး တည်ဆောက်ရန် စွမ်းဆောင်ရည် မြင့်မားသော ပို့ဆောင်ရေးစနစ်တစ်ရပ် လိုအပ်ပါသည်။

နောက်ဆုံး အတည်ပြုထားသော master plan အရ ရန်ကုန်မြို့သစ်တွင် အများပြည်သူသယ်ယူပို့ဆောင်ရေး လမ်းကြောင်း ၂ ခု လျာထားပါသည်။

မြောက်ဘက် အနာဂတ် Urban Mass Rapid Transit (UMRT) လိုင်း ၂ နှင့် တောင်ဘက် အနာဂတ် ရန်ကုန်မြို့သစ်စီမံကိန်း (အဆင့် ၂) တို့ကို ဆက်သွယ်ပေးမည့် တောင်-မြောက်လမ်းကြောင်း။

လက်ရှိရန်ကုန်မြို့ပတ်ရထားလမ်းနှင့် အနာဂတ် UMRT လိုင်း ၃ တို့နှင့် ဆက်သွယ်မည့် ရန်ကုန်မြစ် ဖြတ်ကျော် အရှေ့- အနောက်လမ်းကြောင်း။

လျာထားသည့် တောင်-မြောက်လိုင်းသည် စက်မှုဇုန် အရှေ့ခြမ်းနှင့် မြို့လယ်ရှိ စီးပွားရေးလုပ်ငန်းဧရိယာကို ဖြတ်သန်းမည်ဖြစ်ပါသည်။ အရှေ့-အနောက်လိုင်း သည် စီးပွားရေးလုပ်ငန်းဧရိယာနှင့် လူနေဧရိယာကို အဓိက ဖြတ်သန်းသွားမည်ဖြစ်ပါသည်။ မီးရထားလမ်းကြောင်း နှစ်ခုသည် လွယ်ကူစွာ ကူးပြောင်းသွားလာနိုင်ရန်အတွက် မြို့လယ်ခေါင်ကို ဖြတ်သန်းသွားမည် ဖြစ်ပါသည်။ ထို့ပြင် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေဗဟိုကို အများပြည်သူပို့ဆောင်ရေး ကွန်ရက်များစွာတို့နှင့် ပြောင်းလဲဆက်သွယ်နိုင်မည့် အဓိကနေရာတွင် လျာထားဆောင်ရွက်မည်ဖြစ်ပါသည်။

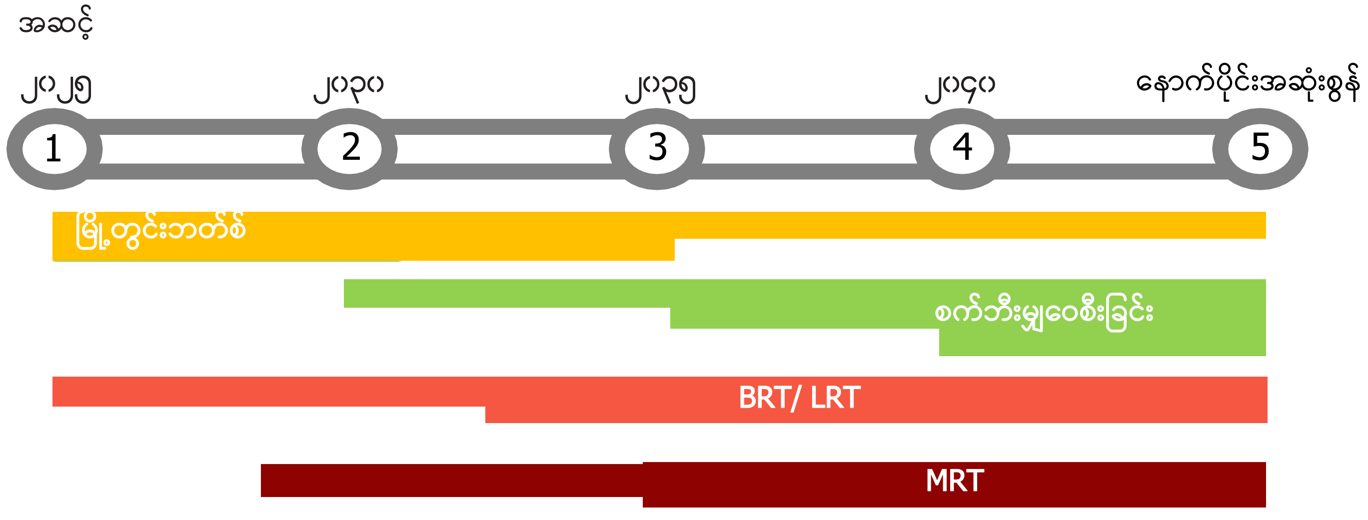
ယေဘူယျအားဖြင့် အဓိက ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်နိုင်သည့် သတ်မှတ်ဧရိယာများကို လွှမ်းခြုံရန် ဘူတာရုံများကို ၂-၃ ကီလိုမီတာခန့် အကွာဝေးထားရှိပါမည်။

လက်ရှိတွင် တောင်-မြောက်လမ်းနှင့် အရှေ့-အနောက် လမ်းကို ၂၀၂၇ ခုနှစ်နှင့် ၂၀၃၀ ခုနှစ်အလွန်တွင် အသီးသီး အကောင်အထည်ဖော်ရန် အချိန်ဇယား သတ်မှတ်ထားပါသည်။

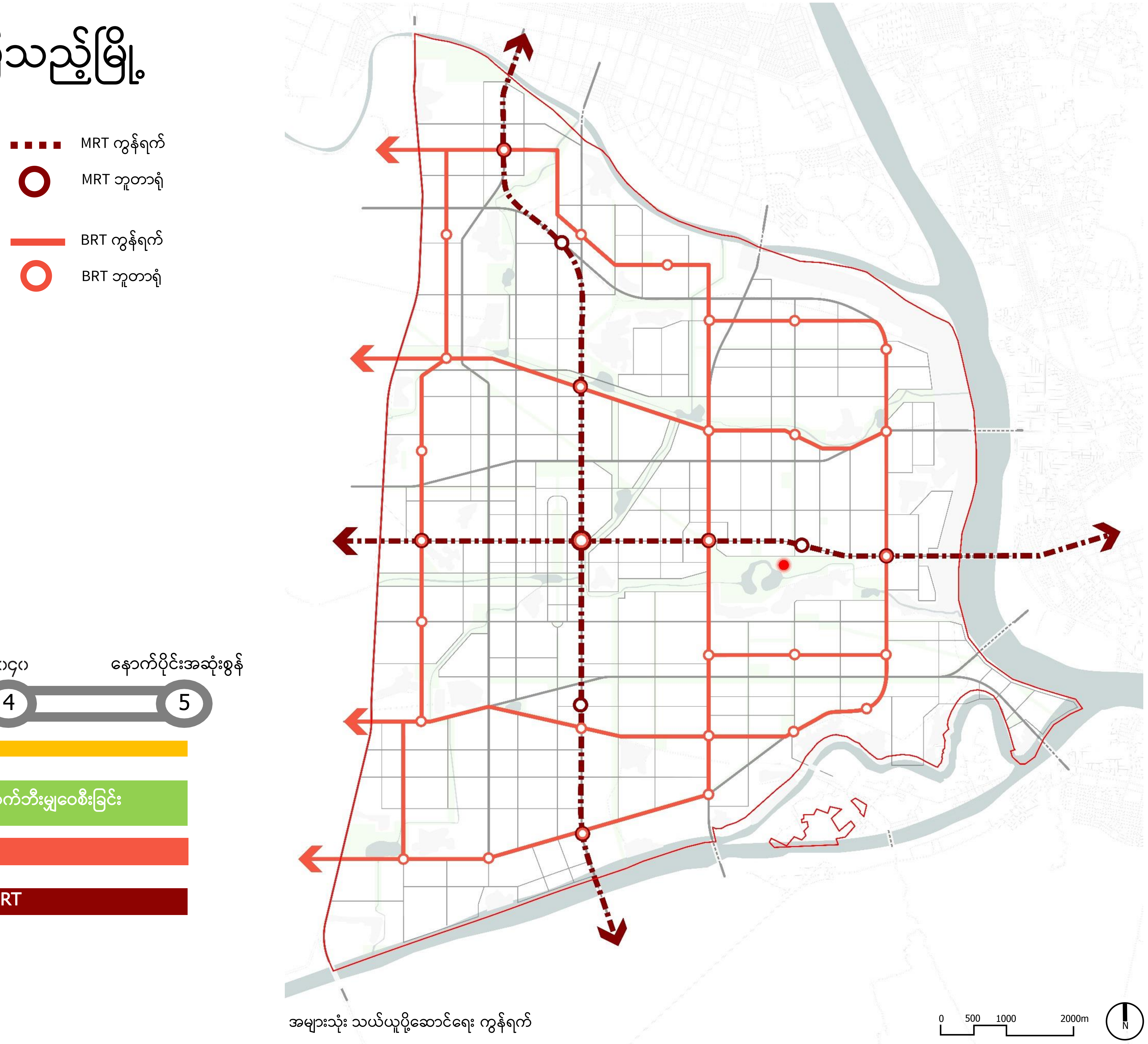
၁ Master Plan လုပ်ငန်းမူဘောင်

သွားလာရေး လွယ်ကူအဆင်ပြေသည့်မြို့

ရန်ကုန်မြို့သစ်အတွက် ရည်မှန်းချက်မှာ အများပြည်သူ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးတွင် ရွေးချယ်စရာများနှင့်အတူ သွားလာရေး လွယ်ကူချောမွေ့အဆင်ပြေသည့်မြို့အဖြစ် ပေါ်ထွက်လာရေး ဖြစ်ပါသည်။ သို့ရာတွင် သယ်ယူ ပို့ဆောင် ရေးစနစ်အတွက် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံရမည့် ပမာဏမှာ များပြားသဖြင့် အဆင့်လိုက် ဆောင်ရွက်ရန် လိုအပ်ပါ သည်။ မြို့သစ်၏ ကနဦးအဆင့်များတွင် အဓိကနေရာ များကို ဆက်သွယ် ပေးမည့် မြို့တွင်းဘတ်စ်ကားကွန်ရက်နှင့် မဟာရန်ကုန်မြို့ အတွင်း ပြေးဆွဲနေသည့်ကွန်ရက်သို့ အပြန်အလှန် ချိတ်ဆက်မှုများ လိုအပ်ပါသည်။ လူဦးရေတိုးပွားလာသည်နှင့်အညီ ဆောင်ရွက် နိုင်မည့် ဒုတိယအဆင့်သွားလာရေးလမ်းကွန်ရက် (လမ်းကြောင်း အချို့) ကိုလည်း ရှာဖွေစိစစ်နိုင်ပါသည်။ တပြိုင်နက်အားဖြင့် ပုဂ္ဂလိကကဏ္ဍ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုအကူအညီဖြင့် စက်ဘီးစီးလမ်း မျှဝေစီးနင်းခြင်းစနစ်ကိုလည်း အကောင်အထည်ဖော်နိုင်ပါသည်။



အယူအဆရေးရာအဆင့်/
အများပြည်သူသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးအမျိုးအစားအမျိုးမျိုး၏ activation



အများသုံး သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး ကွန်ရက်

၁ Master Plan လုပ်ငန်းမူဘောင်

လမ်းအဆင့်ဆင့်

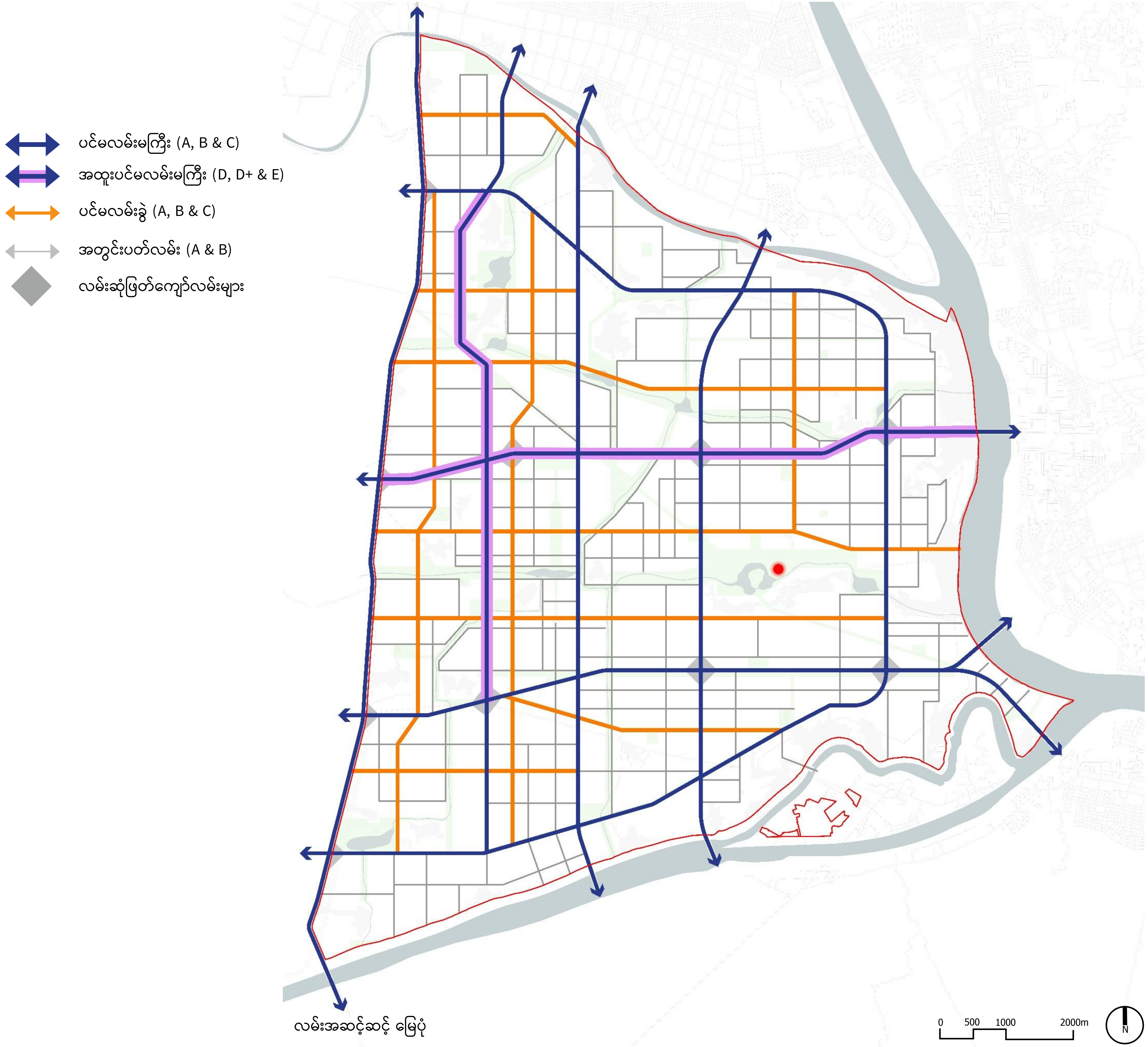
ရန်ကုန်မြို့သစ်၏ လမ်းကွန်ရက်သည် တံတားများ ဖြစ်လာနိုင်မှု၊ မြေအသုံးချနိုင်မှုနှင့် လူအများ ကူးပြောင်းသွားလာနိုင်မှုတို့အပေါ်တွင် မူတည် ထားပါသည်။ လမ်းခွဲစနစ်ဖြင့်စီစဉ်ထားခြင်းကြောင့် လမ်းတစ်ခုစီအတွက် ယာဉ်အသွားအလာကို မတူညီသော ခံနိုင်အား မတူညီသောအရှိန်တို့ဖြင့် သွားလာနိုင်ရန် တည်ဆောက်ထားပါသည်။

ရန်ကုန်မြို့၏အစိတ်အပိုင်းများနှင့် ရန်ကုန်မြို့သစ်ကို ပင်မလမ်းမကြီးများနှင့် ဆက်သွယ်မည်ဖြစ်ပြီး အခြား လမ်းများသို့ ဝင်ရောက်ခြင်းမရှိပဲ လမ်းဆုံဖြတ်ကျော် သွားလာနိုင်မည်ဖြစ်ပါသည်။ အနာဂတ်အတွက် ပိုမိုများပြားသော ပမာဏကိုခွင့်ပြုနိုင်ရန် အချက်ပြစနစ် မလိုသော လမ်းဆုံဖြတ်ကျော်လမ်းများကို လျာထား ပါသည်။ စီမံကိန်းဧရိယာအတွင်းရှိ လက်ရှိလမ်း ရှိနေမှုကိုလည်း ပြန်လည်အဆင့်မြှင့်တင် သွားမည် ဖြစ်ပါသည်။

ရန်ကုန်မြို့သစ်အတွင်း အရေးပါသည့်နေရာများကို ပင်မ လမ်းမကြီးများနှင့်ချိတ်ဆက်ရန် ပင်မလမ်းခွဲများဖြင့် ဆက်သွယ်မည် ဖြစ်ပါသည်။

လမ်းခွဲနှင့်လမ်းသွယ်များမှာ အတွင်းပတ်လမ်းအတွက် အဓိကဖြစ်ပြီး တစ်ဦးတစ်ယောက်ချင်းသို့ ဝင်ထွက်သွား လာနိုင်မည်ဖြစ်ပါသည်။

ယင်းကဲ့သို့ လမ်းကွန်ရက်၏ အဓိကအချက်မှာ (ဖြစ်နိုင်သမျှ) ယာဉ်သွားလာရာတွင် လမ်းတစ်ခုမှ တစ်ခုသို့ ပြောင်းလဲရာ၌ လမ်းယာဉ်ကြောဝင်ဆံ့နိုင်မှုနှင့် အရှိန်ဖြေးဖြေးမှန်မှန် တိုးလာစေရန် ဖြစ်ပါသည်။



လမ်းအဆင့်ဆင့် မြေပုံ

လမ်းအမျိုးအစားများ

လမ်းအမျိုးအစား	ယာဥ်သွားလမ်းကြောင်း	လမ်းလယ်	MRT	ဒုတိယဆင့်ချိတ်ဆက်ပို့ဆောင်ရေး	ဘတ်စ်ကားရပ်ရန်	စက်ဘီးစီးလမ်း	စိမ်းလန်းအမြောင်း	လူသွားစင်္ကြံ	အကွက်သို့ဝင်ရောက်နိုင်မှု
ပင်မလမ်းမကြီး (က) ပင်မလမ်းမကြီး(typical) **၄၈ မီတာ**	၆ လမ်းသွား လမ်းခွဲခြား	လမ်းဆုံများတွင် ချိုးကွေ့ရန်အတွက် လမ်းလယ် အကျယ်အနည်းဆုံး ၂.၅ မီတာ၊ ပင်မလမ်းမနှင့် ပင်မလမ်းမခွဲ လမ်းဆုံမှလွဲ၍ လမ်းလယ် နေရာလွတ်မထား	MRT လမ်း မပါ	ဒုတိယဆင့်ချိတ်ဆက်ပို့ဆောင်ရေး မပါ	ဘတ်စ်ကွန်ရက်အတွက် ဘတ်စ်ရပ်ရန် အကွေ့အတွင်းဝင်ရန်လမ်းကြောင်း	လမ်းတစ်ဖက်စီ၌ စက်ဘီးစီးလမ်းပါ	ဆူညံသံအတားအဆီး စိမ်းလန်းဧရိယာ ၁ မီတာ	လူသွားလမ်း ၃ မီတာ	အကွက်သို့ ယာဥ်ဝင်ရောက်နိုင်မှု မရှိ
ပင်မလမ်းမကြီး(ခ) ပင်မလမ်းမကြီး(ကူးပြောင်း) **၅၀ မီတာ**	၆ လမ်းသွား ကုန်တင်လမ်းခွဲခြား (ကူးပြောင်းပါ)	လမ်းဆုံများတွင် ချိုးကွေ့ရန်အတွက် လမ်းလယ် အကျယ်အနည်းဆုံး ၂.၅ မီတာ၊ ပင်မလမ်းမနှင့် ပင်မလမ်းမခွဲ လမ်းဆုံမှလွဲ၍ လမ်းလယ် နေရာ လွတ် မထား	MRT လမ်း မပါ	ဒုတိယဆင့်ချိတ်ဆက်ပို့ဆောင်ရေး အတွက် ဘေး ၂ ဖက်တွင် ရည်ညွှန်းလမ်းပါရှိ	ယာဥ်ကြောရှိသော်လည်း ဘတ်စ်ရပ်ရန် အကွေ့မရှိ။ပုံမှန်ယာဥ်ကြောနှင့်ရောထွေးနေ။		ဆူညံသံအတားအဆီး စိမ်းလန်းဧရိယာ ၁ မီတာ	လူသွားလမ်း ၃ မီတာ	အကွက်သို့ ယာဥ်ဝင်ရောက်နိုင်မှု မရှိ
ပင်မလမ်းမကြီး(ဂ) ပင်မလမ်းမကြီး(MRT) **၄၈ မီတာ**	၆ လမ်းသွား ကုန်တင်လမ်းခွဲခြား	လမ်းဆုံနှင့် MRTတွင် ချိုးကွေ့ရန်အတွက် လမ်းလယ် အကျယ်အနည်းဆုံး ၄ မီတာ၊ ပင်မလမ်းမနှင့် ပင်မလမ်းမခွဲ လမ်းဆုံမှလွဲ၍ လမ်းလယ် နေရာလွတ်မထား	လမ်းလယ်ကျွန်းရှိ မြေပေါ် MRT ရထားလမ်း နှင့် မြေပေါ် MRT ရထားလမ်းအောက်ရှိ ဘူတာရုံ	ဒုတိယဆင့်ချိတ်ဆက်ပို့ဆောင်ရေး မပါ	ဘတ်စ်ကွန်ရက်အတွက် ဘတ်စ်ရပ်ရန် အကွေ့အတွင်းဝင်ရန်လမ်းကြောင်း	လမ်းတစ်ဖက်စီ၌ စက်ဘီးစီးလမ်းပါ	ဆူညံသံအတားအဆီး စိမ်းလန်းဧရိယာ ၁ မီတာ၊ MRT ဘူတာရုံအနီး ပတ်လမ်း	လူသွားလမ်း ၃ မီတာ	အကွက်သို့ ယာဥ်ဝင်ရောက်နိုင်မှု မရှိ
အထူးလမ်းမကြီး Type D, D+ & E (Civic Space) **၅၃-၁၀၀ မီတာ**	၆/၈ လမ်းသွား ကုန်တင်လမ်းခွဲခြား	လမ်းလယ်စိမ်းလန်းနှင့် နေရာလွတ် ၂.၅ - ၂ မီတာ	MRT လမ်း မပါ	ဒုတိယဆင့်ချိတ်ဆက်ပို့ဆောင်ရေး မပါ	ဘတ်စ်ကွန်ရက်အတွက် ဘတ်စ်ရပ်ရန် အကွေ့အတွင်းဝင်ရန်လမ်းကြောင်း	လမ်းတစ်ဖက်စီ၌ စက်ဘီးစီးလမ်းပါ	ဆူညံသံအတားအဆီး စိမ်းလန်းဧရိယာ ၁ မီတာ for type C & D. Type D+ does not have green strip.	လူသွားလမ်း ၂ မီတာ	အကွက်သို့ ယာဥ်ဝင်ရောက်နိုင်မှု မရှိ
ပင်မလမ်းခွဲ (က) ပင်မလမ်းခွဲ(typical) **၄၁ . ၅ မီတာ**	၄ လမ်းသွား ကုန်တင်လမ်းခွဲခြား	လမ်းဆုံများတွင် ချိုးကွေ့ရန်အတွက် လမ်းလယ် အကျယ်အနည်းဆုံး ၂.၅ မီတာ၊ ပင်မလမ်းမ၊ ပင်မလမ်းမခွဲနှင့် လမ်းခွဲမှလွဲ၍ လမ်းလယ် နေရာ လွတ်မထား	MRT လမ်း မပါ	ဒုတိယဆင့်ချိတ်ဆက်ပို့ဆောင်ရေး မပါ	ဘတ်စ်ကွန်ရက်အတွက် ဘတ်စ်ရပ်ရန် အကွေ့အတွင်းဝင်ရန်လမ်းကြောင်း	လမ်းတစ်ဖက်စီ၌ စက်ဘီးစီးလမ်းပါ	ဆူညံသံအတားအဆီး စိမ်းလန်းဧရိယာ ၁ မီတာ	လူသွားလမ်း ၃ မီတာ	အကွက်သို့ ယာဥ်ဝင်ရောက်နိုင်မှု မရှိ
ပင်မလမ်းခွဲ(ခ) ပင်မလမ်းခွဲ(ကူးပြောင်း) **၄၃ . ၅ မီတာ**	၄ လမ်းသွား ကုန်တင်လမ်းခွဲခြား (ကူးပြောင်းပါ)	လမ်းဆုံများတွင် ချိုးကွေ့ရန်အတွက် လမ်းလယ် အကျယ်အနည်းဆုံး ၂.၅ မီတာ၊ ပင်မလမ်းမနှင့် ပင်မလမ်းမခွဲ လမ်းဆုံမှလွဲ၍ လမ်းလယ် နေရာ လွတ်မထား	MRT လမ်း မပါ	ဒုတိယဆင့်ချိတ်ဆက်ပို့ဆောင်ရေး အတွက် ဘေး ၂ ဖက်တွင် ရည်ညွှန်းလမ်းပါရှိ	ယာဥ်ကြောရှိသော်လည်း ဘတ်စ်ရပ်ရန် အကွေ့မရှိ။ပုံမှန်ယာဥ်ကြောနှင့်ရောထွေးနေ။	လမ်းတစ်ဖက် စက်ဘီးစီးလမ်းပါ	ဆူညံသံအတားအဆီး စိမ်းလန်းဧရိယာ ၁ မီတာ	လူသွားလမ်း ၃ မီတာ	အကွက်သို့ ယာဥ်ဝင်ရောက်နိုင်မှု မရှိ
ပင်မလမ်းခွဲ (ဂ) ပင်မလမ်းခွဲ(MRT) **၄၁ . ၅ မီတာ**	၄ လမ်းသွား ကုန်တင်လမ်းခွဲခြား	လမ်းဆုံနှင့် MRTတွင် ချိုးကွေ့ရန်အတွက် လမ်းလယ် အကျယ်အနည်းဆုံး ၄ မီတာ၊ ပင်မလမ်းမနှင့် ပင်မလမ်းမခွဲ လမ်းဆုံမှလွဲ၍ လမ်းလယ် နေရာလွတ်မထား	လမ်းလယ်ကျွန်းရှိ မြေပေါ် MRT ရထားလမ်း နှင့် မြေပေါ် MRT ရထားလမ်းအောက်ရှိ ဘူတာရုံ	ဒုတိယဆင့်ချိတ်ဆက်ပို့ဆောင်ရေး မပါ	ဘတ်စ်ကွန်ရက်အတွက် ဘတ်စ်ရပ်ရန် အကွေ့အတွင်းဝင်ရန်လမ်းကြောင်း	လမ်းတစ်ဖက် စက်ဘီးစီးလမ်းပါ	ဆူညံသံအတားအဆီး စိမ်းလန်းဧရိယာ ၁ မီတာ၊ MRT ဘူတာရုံအနီး ပတ်လမ်း	လူသွားလမ်း ၃ မီတာ	အကွက်သို့ ယာဥ်ဝင်ရောက်နိုင်မှု မရှိ
လမ်းခွဲ(က) လမ်းခွဲ(ခ) (typical) **၃၅ မီတာ**	၄ လမ်းသွား ကုန်တင်လမ်း မခွဲ	လမ်းလယ်ကျွန်းမထား	MRT လမ်း မပါ	ဒုတိယဆင့်ချိတ်ဆက်ပို့ဆောင်ရေး မပါ	ဘတ်စ်ကွန်ရက်အတွက် ဘတ်စ်ရပ်ရန် အကွေ့အတွင်းဝင်ရန်လမ်းကြောင်း	လမ်းတစ်ဖက် စက်ဘီးစီးလမ်းပါ	ဆူညံသံအတားအဆီး စိမ်းလန်းဧရိယာ ၁ မီတာ	လူသွားလမ်း ၂.၅ မီတာ	အကွက်သို့ ယာဥ်ဝင်ရောက်နိုင်မှု ရှိ
လမ်းခွဲ(ခ) လမ်းခွဲ(ကူးပြောင်း) **၃၅ မီတာ**	၄ လမ်းသွား ကုန်တင်လမ်း မခွဲ	လမ်းလယ်ကျွန်းမထား	MRT လမ်း မပါ	ဒုတိယဆင့်ချိတ်ဆက်ပို့ဆောင်ရေး အတွက် ဘေး ၂ ဖက်တွင် ရည်ညွှန်းလမ်းပါရှိ	ယာဥ်ကြောရှိသော်လည်း ဘတ်စ်ရပ်ရန် အကွေ့မရှိ။ပုံမှန်ယာဥ်ကြောနှင့်ရောထွေးနေ။	လမ်းတစ်ဖက် စက်ဘီးစီးလမ်းပါ	စိမ်းလန်းဧရိယာ မပါ	လူသွားလမ်း ၂.၅ မီတာ	အကွက်သို့ ယာဥ်ဝင်ရောက်နိုင်မှု ရှိ
လမ်းခွဲ(ဂ) **၂၀ မီတာ**	၄ လမ်းသွား ကုန်တင်လမ်း မခွဲ	လမ်းလယ်ကျွန်းမထား	MRT လမ်း မပါ	ဒုတိယဆင့်ချိတ်ဆက်ပို့ဆောင်ရေး မပါ	Bus Bay မပါ	လမ်းတစ်ဖက် စက်ဘီးစီးလမ်းပါ	စိမ်းလန်းဧရိယာ မပါ	လူသွားလမ်း ၁.၅ မီတာ	အကွက်သို့ ယာဥ်ဝင်ရောက်နိုင်မှု ရှိ
ရပ်ကွက်လမ်း ရပ်ကွက်လမ်းမများ **၁၂ မီတာ**	၂ လမ်းသွား ကုန်တင်လမ်း မခွဲ	လမ်းလယ်ကျွန်းမထား	MRT လမ်း မပါ	ဒုတိယဆင့်ချိတ်ဆက်ပို့ဆောင်ရေး မပါ	ဘတ်စ်ကွန်ရက်၏ အစိတ်အပိုင်းအဖြစ် မမျှော်လင့်	လမ်းတစ်ဖက် လူသွားလမ်းနှင့် စက်ဘီးစီးလမ်းပါ	ဆူညံသံအတားအဆီး စိမ်းလန်းဧရိယာ ၁ မီတာ	လူသွားလမ်း ၁.၅ မီတာ	အကွက်သို့ ယာဥ်ဝင်ရောက်နိုင်မှု ရှိ
ရပ်ကွက်လမ်း ရပ်ကွက်လမ်းမများ **၁၀ မီတာ**	၂ လမ်းသွား ကုန်တင်လမ်း မခွဲ	လမ်းလယ်ကျွန်းမထား	MRT လမ်း မပါ	ဒုတိယဆင့်ချိတ်ဆက်ပို့ဆောင်ရေး မပါ	Bus Bay မပါ	စက်ဘီးလမ်း မပါ	စိမ်းလန်းဧရိယာ မပါ	လူသွားလမ်း ၁.၅ မီတာ	အကွက်သို့ ယာဥ်ဝင်ရောက်နိုင်မှု ရှိ

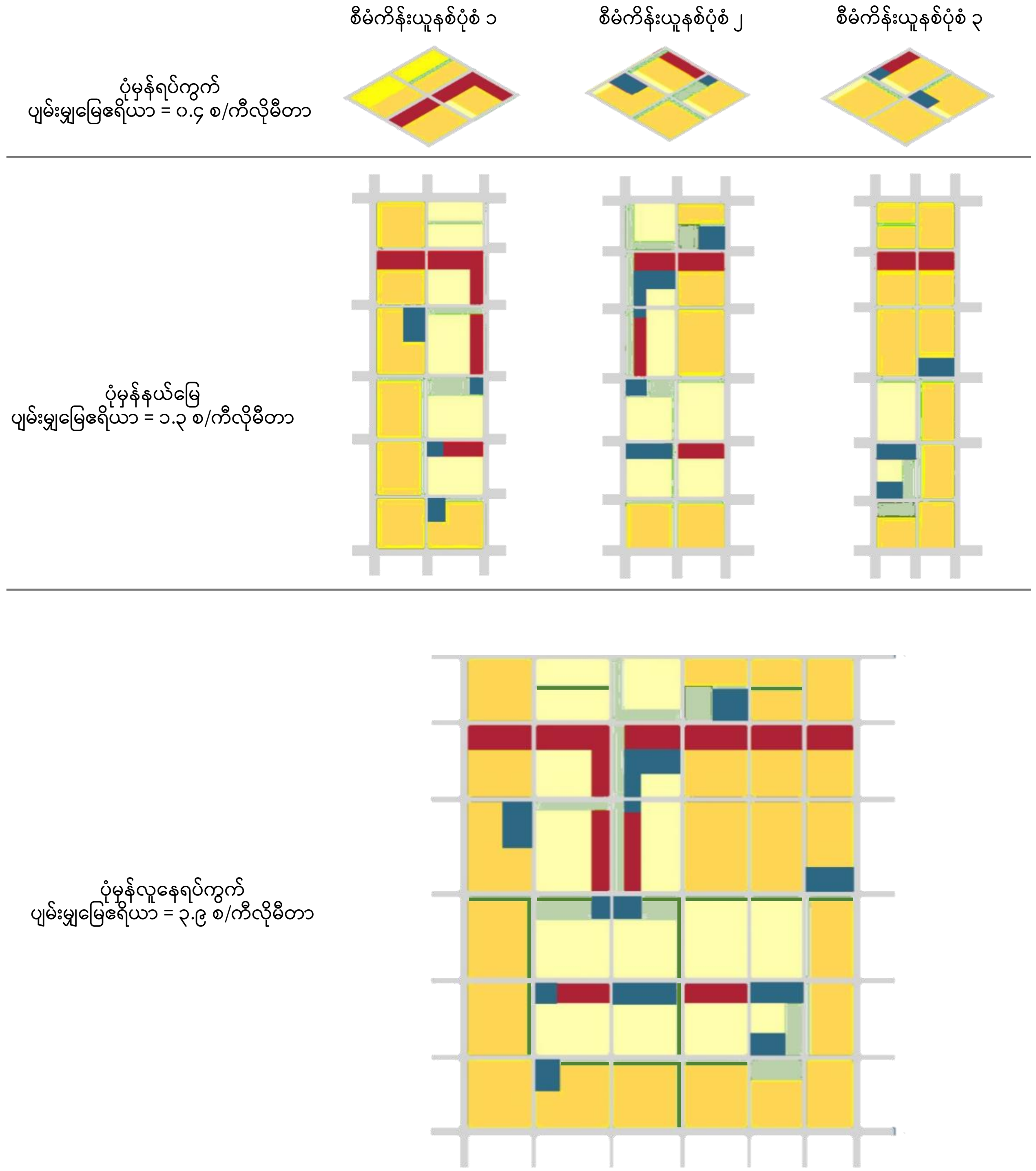
၁ Master Plan လုပ်ငန်းမူဘောင်

မိမိဘာသာရပ်တည်နိုင်သည့်လူမှုဝန်းကျင်များဖန်တီးခြင်း

ရန်ကုန်မြို့သစ်ကဲ့သို့ ကြီးမားကျယ်ပြန့်သောစိမ်းလန်းဇရိယာအနေဖြင့် စီမံချက်နှင့်ဒီဇိုင်းပိုင်း ဘက်စုံလိုအပ်ပါသည်။ စီမံချက်သည် အခြေခံမှစတင် အဆိုပြုရမည်ဖြစ်ပြီး နောင်အဆင့်ဆင့်အတွက် လမ်းညွှန်ချက်လည်း ဖြစ်ရပါမည်။ အနာဂတ်အိမ်ရာနှင့် ရောပြွန်းဖွံ့ ံဖြိုးတိုးတက်ရေးအစီအစဉ်ခိုင်မာစေရန်အလို့ငှာ ပြည့်စုံသည် လူမှုအဖွဲ့အစည်း ဖန်တီးနိုင်ရန် စီမံကိန်းစံပြုပုံစံသည် မြို့ပြသာယာလှပမှု၊ စီးပွားရေးဖြည့်ဆည်းနိုင်မှု၊ အများပြည်သူအရင်းမြစ် (စာကြည့်တိုက်၊ ပညာရေး၊ ကျန်းမာရေးစောင့်ရှောက်မှု၊ စီးပွားရေးစင်တာများ) ညီညွတ်မျှတစွာ ရရှိနိုင်ရေး တွန်းအားပေးနိုင်ရမည် ဖြစ်ပါသည်။

စီစဉ်ထားသည့် ဖွဲ့စည်းပုံတစ်ခု (သီးသန့်ရပ်ဝန်း၊ ထိစပ်ဝန်းကျင်၊ မြို့သစ်)ကို ရန်ကုန်မြို့သစ်အတွက် လျာထားမည်ဖြစ်ပါသည်။ အလုပ်အကိုင်တိုးတက်မှုကိုအခြေပြု၍ လူဦးရေခန့်မှန်းခြင်း၊ လူဦးရေ သိပ်သည်းမှု ဇရိယာသတ်မှတ်ခြင်းကို သတ်မှတ်ယူနစ် ၁၅ ခုဖြင့် ဆောင်ရွက်ရန် လျာထားပါသည်။ ယူနစ်တစ်ခုစီကို စံနှုန်း သတ်မှတ်ချက်ပေါ် အခြေတည်၍ လိုအပ်သောပံ့ပိုးမှုများနှင့် သာယာလှပမှုများရရှိစေရန် ဆောင်ရွက်ဖွဲ့စည်း ပေးထားပါသည်။

စီစဉ်ထားသည့်သီးသန့်ယူနစ်တစ်ခုတွင် နေထိုင်သူ ၈၀,၀၀၀ မှ ၁၂၀,၀၀၀ အထိရှိရန် မျှော်မှန်းထားပါသည်။ စံသတ်မှတ်ချက်အပေါ်မူတည်၍ အချို့ယူနစ်များသည် မြို့အဆင့်အင်္ဂါရပ်များရှိရမည်ဖြစ်ပြီး တစ်ခုစီသည် အဝင်အထွက်လမ်းတစ်ခုစီအတွက် သင့်တော်သည့်နေရာတွင် တည်ရှိရမည်ဖြစ်ပါသည်။ ရပ်ကွက်လမ်းများကို တစ်ခုနှင့်တစ်ခုတိုက်ရိုက်ဝင်ထွက်နိုင်အောင် ဆောင်ရွက်မည်ဖြစ်ပါသည်။ ဤစနစ်သည် လူဦးရေတိုးပွားမှုကို ညွှန်ပြပေးနိုင်၍ ယူနစ်တစ်ခုစီအတွက် သာယာလှပမှုများကို လျော့ကျစေမည့်အခြေအနေများကို လျော့နည်းစေရေး အထောက်အကူ ဖြစ်စေရမည် ဖြစ်ပါသည်။ သတ်မှတ်ယူနစ်တစ်ခုစီတွင် မူလတန်းကျောင်း၊ ဆေးပေးခန်း၊ဆေးရုံ၊ အများသုံးနေရာ၊ စသည်တို့ကဲ့သို့သော အထောက်အကူပြုအဆောက်အဦများပါဝင်သည့် လူမှုစင်တာများကို သတ်မှတ်ထားမည် ဖြစ်ပါသည်။



အတူတကွမဲဆန္ဒနယ်များကိုဖွဲ့စည်းသည့်ရပ်ကွက်များပါ ဝ င်သောစီစဉ်ထားသည့်ယူနစ်၏ပုံမှန်အဆင့်ဆင့်။ နောက်ဆုံးမှာ ဒေသခံများလက်လှမ်းမီသောအဆင့်ဆင့်တစ်ခုစီအတွက်သာယာအဆင်ပြေမှုများထောက်ပံ့ပေးသည့်အစီအစဉ်တစ်ခုအနေဖြင့် ဖြစ်ပေါ်လာ။

မိမိဘာသာရပ်တည်နိုင်သည့် လူမှုဝန်းကျင်များဖန်တီးခြင်း

Phase I

လူနေအိမ်လိုအပ်ချက်နည်းပါးခြင်း
ဖွံ့ဖြိုးမှုဦးစားပေး- စိမ်းလန်းဧရိယာ +
လူမှုစင်တာ + လူနေအိမ်

Phase II

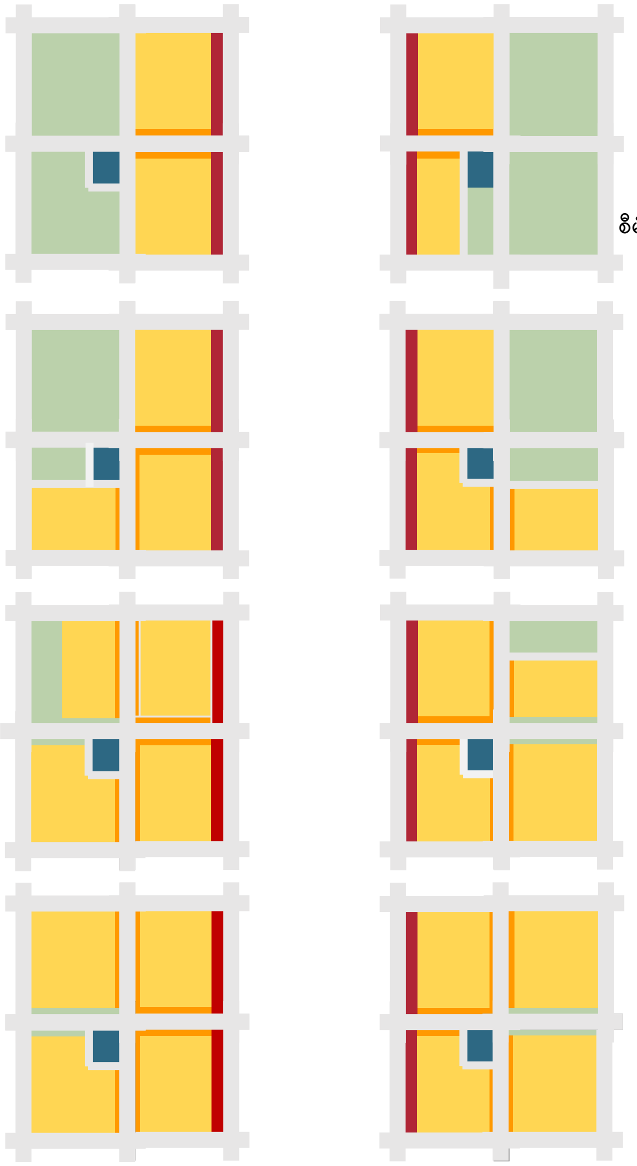
လူနေအိမ်လိုအပ်ချက်တိုးပွားခြင်း
လမ်းကိုမျက်နှာမူသော
လက်လီအရောင်းဆိုင်နေရာနှင့်
ပြည်သူပိုင်အတွက်ဆောက်လုပ်မှု

Phase III

လူနေအိမ်လိုအပ်ချက်တိုးပွားခြင်း
လူမှုဝန်းကျင်ပန်းခြံ ဖွံ့ဖြိုးမှု
ပြည်သူပိုင်ဧရိယာ ဖွံ့ဖြိုးမှု

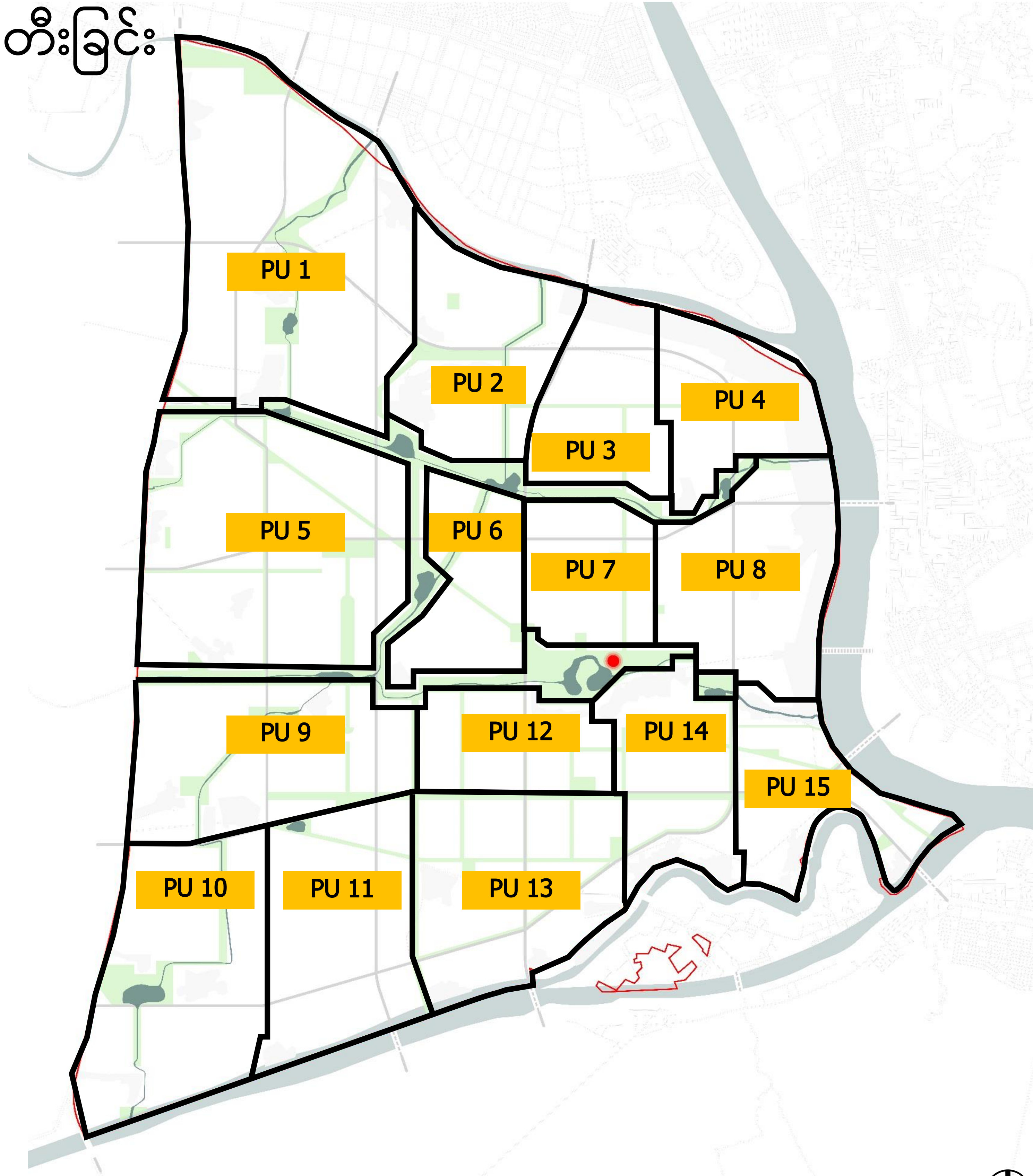
Phase III

ဖွံ့ဖြိုးပြီးလူနေထိုင်မှုရပ်ဝန်း
eco-corridor ဖွံ့ဖြိုးမှု



စီမံကိန်းယူနစ်ပုံစံ ၂   စီမံကိန်းယူနစ်ပုံစံ ၁

စီမံကိန်းယူနစ်နယ်နိမိတ်



စီမံကိန်းယူနစ်ဖြန့်ဝေခြင်း

၁ Master Plan လုပ်ငန်းမူဘောင်

လူမှုရေးအခြေခံအဆောက်အဦ ဖြန့်ခွဲမှု

လူမှုရေးအခြေခံအဆောက်အဦအတွက် အတည်ပြုထားသော စံနှုန်းများနှင့် စီစဉ်ထားသောယူနစ်များဖွံ့ဖြိုးမှုအပေါ် အခြေပြု၍ ရန်ကုန်မြို့သစ်အတွက် သာယာလှပရန် ဖန်တီးမှု အရေအတွက်နှင့် အကျယ်အဝန်းကို လျာထားပါသည်။

ယူနစ်တစ်ခုစီတွင် လူမှုစင်တာများ အကြမ်းဖျင်းသတ်မှတ်ထားပြီး ရပ်ကွက်၊အုပ်စု၊ခရိုင်အဆင့် အဆောက်အဦများ ပါဝင်မည်ဖြစ်ပါသည်။ ဤစနစ်တွင် မြို့အရွယ်အစားကြီးမားလာသည်နှင့်အမျှ အဆိုပါပံ့ပိုးမှုများကို အကောင်အထည်ဖော်ရန်နှင့် အစောပိုင်းအဆင့်တွင် အလွန်အကျွံရင်းနှီးမြုပ်နှံမှုကို ကာကွယ်ရန်ရန်အတွက် ဖြစ်ပါသည်။

အားကစားရုံနှင့် အုပ်ချုပ်ရေးဧရိယာများကဲ့သို့သော မြို့အဆင့်အင်္ဂါရပ်များကို အဓိကကျောရိုး သို့မဟုတ် ယဉ်ကျေးမှုစင်္ကြံ၏ အစိတ်အပိုင်းအဖြစ် သတ်မှတ်ထားပါမည်။ ရန်ကုန်မြို့သစ်တွင် ခရိုင်အဆင့်အင်္ဂါရပ်များကိုလည်း ဖြည့်ဆည်းပေးနိုင်ရန် အကြမ်းဖျင်းသတ်မှတ်ထားပါမည်။ တက္ကသိုလ်ကဲ့သို့သောအင်္ဂါရပ်ကို ယူနစ်များတွင် လူဦးရေတိုးပွားလာသည့်အခါ ဖြည့်ဆည်းပေးနိုင်ရန် လျာထားပါမည်။

ဒေသခံများနှင့် တိုက်ရိုက်ချိတ်ဆက်၍ လိုအပ်သော ပံ့ပိုးမှုများ ဆောင်ရွက်နိုင်ရန် ဒေသဆိုင်ရာ အဖွဲ့အစည်းများကိုလည်း သတ်မှတ်ထားပါမည်။ လူနေဧရိယာ သို့မဟုတ် ယူနစ် တစ်ခုချင်းစီအတွက် အဖွဲ့အစည်းတစ်ခုထားရှိပြီး စက်မှုဧရိယာအတွက် ဝန်ဆောင်မှုကျောရိုးကို လိုအပ်ချက်တစ်ခုစီအလိုက် ထောက်ပံ့ဆောင်ရွက်ပေးသွားမည် ဖြစ်ပါမည်။

လိုအပ်သည့် အဆောက်အဦ ဖြန့်ဖြူးမှုအတွက် စံချိန်စံညွှန်းများပြဇယား

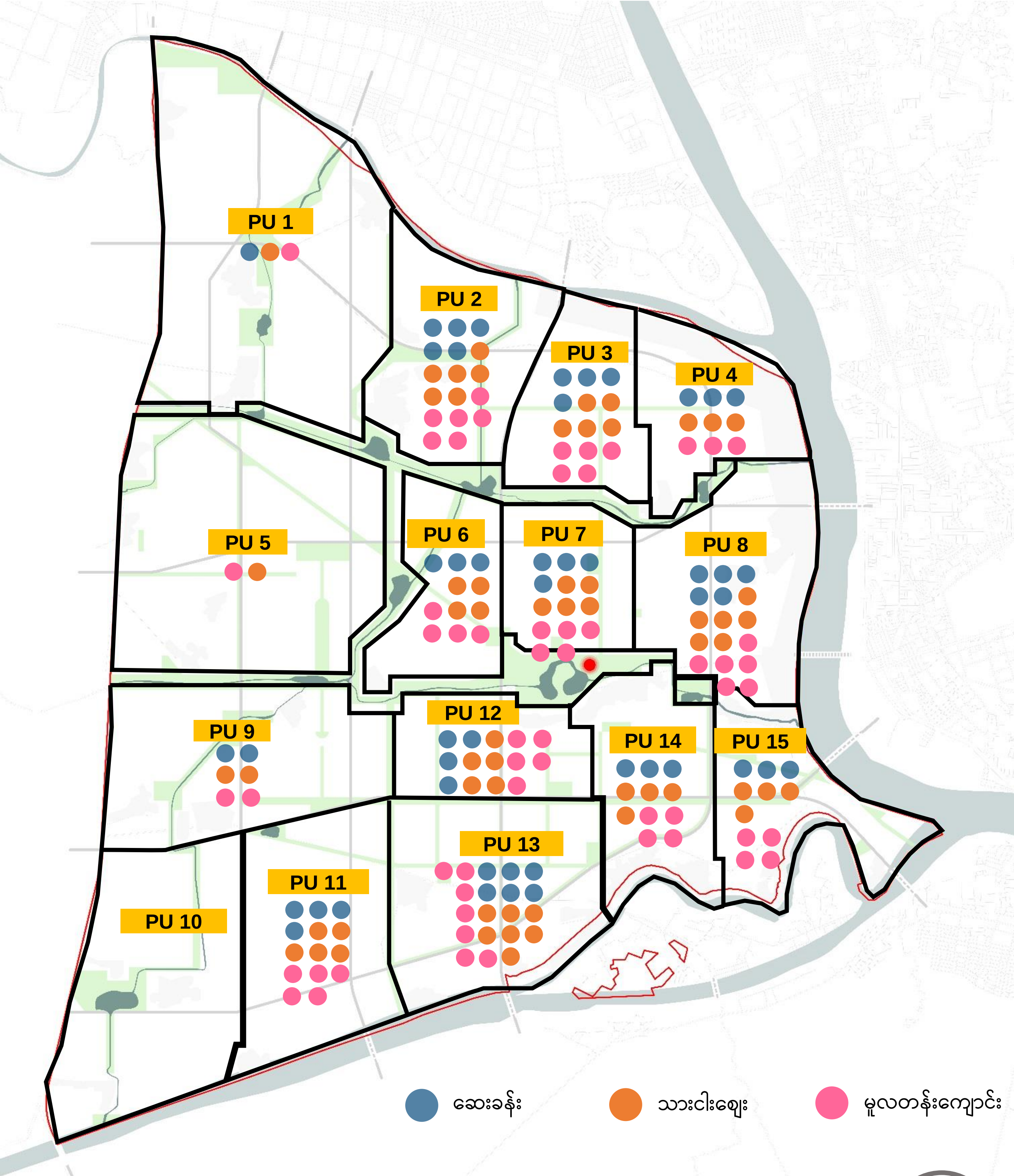
မူလတန်းကျောင်း	လူဦးရေ ၁၅၀၀၀ လျှင် ၁ ကျောင်း
အထက်တန်း/အလယ်တန်းကျောင်း	လူဦးရေ ၂၅၀၀၀ လျှင် ၁ ကျောင်း
ကောလိပ်/တက္ကသိုလ်	လူဦးရေ ၉၀၀၀၀ လျှင် ၁ ကျောင်း
ဆေးပေးခန်း	လူဦးရေ ၂၅၀၀၀ လျှင် ၁ ခန်း
ဆေးရုံ	လူဦးရေ ၁၀၀၀၀၀ လျှင် (ခုတင်-၄၀ ဆံ့) ၁ ရုံ
သားငါးဈေး	လူဦးရေ ၂၀၀၀၀ လျှင် ၁ ခု
ဘာသာရေးအဆောက်အဦ	လူဦးရေ ၄၀၀၀၀ လျှင် ၁ ခု

စီစဉ်ထားယူနစ်များအကြားသာယာအဆင်ပြေမှုဖြန့်ဝေမှုအတွက် ဖော်ပြခြင်းဇယား

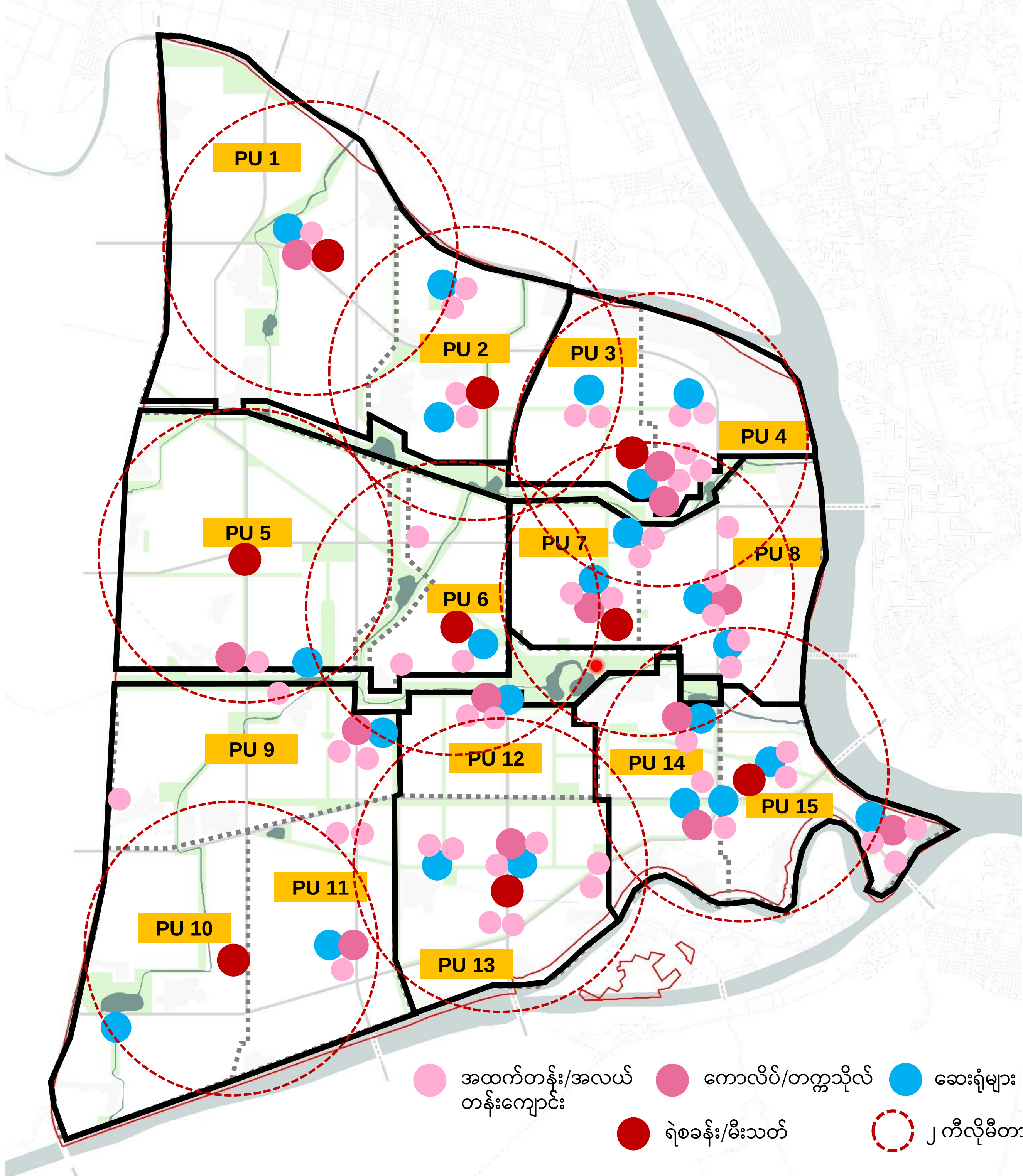
အများသုံး အဆောက်အဦ						
ဧရိယာ	ပညာရေး			ကျန်းမာရေး		အခြား
	မူလတန်းကျောင်း	အထက်တန်း/အလယ်တန်း	ကောလိပ်/ တက္ကသိုလ်	ဆေးပေးခန်း	ဆေးရုံ	ဈေး
PU_1	၁	၅	1	၁	၃	၁
PU_2	၆			၅		၆
PU_3	၅	၇	2	၄	၃	၅
PU_4	၃			၃		၃
PU_5	၁	၄	1	၁	၂	၁
PU_6	၄			၃		၄
PU_7	၅	၉	2	၄	၄	၅
PU_8	၆			၅		၆
PU_9	၂	၆	2	၂	၃	၂
PU_10	၀			၀		၀
PU_11	၅			၂		၅
PU_12	၅	၉	3	၄	၅	၂
PU_13	၇			၆		၇
PU_14	၄	၇	2	၃	၃	၄
PU_15	၄			၃		၄
စုစုပေါင်း	**၅၈**	**၄၇**	**၁၃**	**၄၆**	**၂၃**	**၅၅**

လူမှုရေးအခြေခံအဆောက်အဦဖြန့်ခွဲမှု

မူလ Amenity ဖြန့်ခွဲမှု - ဒေသအဆင့်



ဒုတိယအဆင့် Amenity ဖြန့်ခွဲမှု (အဆောက်အအုံပစ္စည်းများမျှဝေခြင်း)- ခရိုင်အဆင့်



ဒေသနယ်နိမိတ် (စီမံကိန်းယူနစ်နယ်နိမိတ်)

ခရိုင်နယ်နိမိတ် (တစ်ခု သို့ တစ်ခုထက်ပိုသော စီမံကိန်းယူနစ်များ စုပေါင်းထားခြင်း)

လူမှုစင်တာ (အဆောက်အအုံများပေါင်းစု ထားသောနေရာ)

AECOM NYDC NEW YANGON DEVELOPMENT COMPANY LTD

၂ လုပ်ငန်းလမ်းညွှန်ချက်နိဒါန်း

သက်ဆိုင်မှုနှင့် အထွေထွေစည်းမျဉ်းများ

လုပ်ငန်းလမ်းညွှန်းချက်သည် အသေးစိတ် စီမံချက်နှင့် ဖွံ့ဖြိုးမှု သို့မဟုတ် ဇုန်များ၏ တစ်ခုချင်းအဆင့်အတွက် မြို့ပြဒီဇိုင်းတို့အကြား အဆင့်တစ်ရပ်ဖြစ်ပါသည်။ စာရွက်စာတမ်းပြင်ဆင်ထားမှုသည် စီမံကိန်းရည်ရွယ်ချက်ကို သိရှိစေရန်နှင့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံသူနှင့် တာဝန်ရှိသူကို အသေးစိတ်စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများ ဖြည့်ဆည်းပေးနိုင်သကဲ့သို့ master plan ၏ အခြေခံမူများကိုလည်း လိုက်နာထိန်းသိမ်းစေနိုင်ပါသည်။ ဒီဇိုင်းတစ်ခုချင်းအတွက် အရည်အသွေး၊ မှန်ကန်ညီညွတ်မှုနှင့် ပေါင်းစည်းမှုများကိုလည်း ဖြစ်စေပါသည်။

master plan အဆိုပြုချက်များသည် သက်ဆိုင်သည့် စည်းမျဉ်းတစ်ခုစီဖြင့် အထပ်ထပ်အခါခါ စိစစ်ပြီးဖြစ်ပါသည်။ ရေကြီးရေလျှံမှုလျှော့ပါးရေး၊ လမ်းနှင့်သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကွန်ရက်၊ အခြေခံအဆောက်အဦအတွက် အကွာအဝေး တို့အတွက် မဟာဗျူဟာထည့်သွင်းစဉ်းစားမှုများကို ပြုလုပ်ထားပါသည်။ အထွေထွေစဉ်းစားရန်နှင့် သက်ဆိုင်သည့် စည်းမျဉ်းများမှာ အောက်ပါအတိုင်း ဖြစ်ပါသည်-

- master plan စိမ်းလန်းကွန်ရက်ကို ကောင်းမွန်သောရေမြောင်းစနစ်နှင့် ရေကြီးရေလျှံမဖြစ်စေရေးအတွက် အဓိကထား ရေးဆွဲထားပါသည်။ ရေထိန်းတံခါးများသည် မြစ်ရေတက်မှုကာကွယ်ပေးစဉ်တွင် စိန်းလန်းဧရိယာအတွင်းရှိ ရေမြောင်းရေအိုင်များသည် ပိုလျှံရေများကို ထိန်းသိမ်းပေးရန် ဆောင်ရွက်ထားပါသည်။ စိမ်းလန်းဧရိယာကို ဂန်ထုပ်ဂန်ပိုး မဖြစ်စေရန် စီမံထားပါသည်။

- မြို့၏ ကျန်သောအစိတ်အပိုင်းနှင့် ရန်ကုန်မြို့သစ်ကို တံတားများဖြင့် ဆက်သွယ်ပါမည်။ တံတားတစ်ခုချင်းစီ၏ တည်နေရာကို လျာထားသတ်မှတ်ပြီး ဖြစ်ပါသည်။ ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့နိုင်မှု မျှော်မှန်းချက်အပေါ် အခြေပြု၍ တံတားတစ်ခုချင်းစီတွင် လမ်းအရေအတွက် သတ်မှတ်ထားပါသည်။ တံတားများတည်နေရာသည် မြို့သစ်အတွင်းရှိ လမ်းမကြီးအပေါ် အခြေခံထားပါသည်။

- master plan တွင် မီးရထားကွန်ရက်ကို သတ်မှတ်ထားရာ အနာဂတ်လမ်းကွန်ရက်တွင် ပင်မလမ်းမကြီးနှင့် ပင်မ လမ်းခွဲ တို့ကို ပြောင်းလွယ်ပြင်လွယ်ထားရှိပါသည်။

- ပင်မလမ်းမကြီးနှင့် ပင်မလမ်းခွဲကို သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကွန်ရက်၏ အဓိကကျောရိုးအဖြစ် ထားရှိသော်လည်း master plan တွင် လမ်းခွဲနှင့် လမ်းသွယ်များကို အနာဂတ် sub-division အတွက်ပြောင်းလွယ်ပြင်လွယ် သတ်မှတ်ထားရှိခြင်း မရှိပါ။

- Sub-division သည် လမ်းအရွယ်အစားကို ထည့်သွင်းစဉ်းစားရန် လိုပါသည်။ ယေဘူယျစည်းမျဉ်းအရ ရပ်ကျေးလမ်းကို ပင်မလမ်းခွဲ သို့မဟုတ် ပင်မလမ်းမကြီးသို့ တိုက်ရိုက် ဆက်သွယ်ရန်ခွင့်မပြုပါ။ လမ်းကြောကို ရပ်ကျေးလမ်းမှ လမ်းခွဲ၊ ပင်မခမ်းခွဲ၊ ပင်မလမ်းမကြီးသို့ အဆင့်ဆင့်ချိတ်ဆက်သင့်ပြီး ယာဉ်ကြောများပြားမှုနှင့် အရှိန်နှုန်းတိုးမြှင့်လာမှုအတွက် ပုံဖော်စီစဉ်ထားပါသည်။

- မြို့ပြလမ်းကြောင်းသစ်နှင့်အတူ လက်ရှိလမ်းကွန်ရက်ကို သတ်မှတ်လမ်းအရွယ်အစားအတိုင်း ဆောင်ရွက်သင့်ပါသည်။ လက်ရှိ ကျဉ်းမြောင်းသော ရပ်ကျေးလမ်းမှ ပင်မလမ်းမကြီး သို့မဟုတ် ပင်မလမ်းခွဲပေါ်သို့ တိုက်ရိုက်ယာဉ်ဝင်ထွက်ခွင့် မပြုပါ။

- master plan တွင် ဇုန်အမျိုးမျိုး သတ်မှတ်ထားပါသည်။ လမ်းညွှန်းချက်နှင့်အညီ ခွင့်ပြုထားသည့် ဇုန်တစ်ခုစီတွင် ရောပြွန်းအသုံးချ နိုင်ရန်အတွက် မြို့သစ်ကို မျှော်မှန်းထားပါသည်။

- ရန်ကုန်မြို့သစ်ရှိ လျာထားယူနစ်တစ်ခုစီတွင် ဒေသခံနှင့် လူမှုအခြေခံအဆောက်အဦတည်နေရာများကို သတ်မှတ် ထားပါသည်။ master plan ၏ အစိတ်အပိုင်းအဖြစ် လူမှုအခြေခံအဆောက်အဦများဖော်ဆောင်ရန်အတွက် လုပ်ငန်း မူဘောင်နှင့်စံနှုန်းများကို ချမှတ်ထားပါသည်။ ဇုန်တစ်ခုစီနှင့်ပတ်သက်၍ master plan မှတစ်ဆင့် အပြီးသတ်တည်နေရာနှင့် တစ်ဆက်တည်း ဆောင်ရွက်မှုကို ဆုံးဖြတ်ပေးရန် လိုအပ်ပါသည်။

- သတ်မှတ်ယူနစ်ပေါ်အခြေပြု၍ ရပ်ကွက်ပျှမ်းမျှအရွယ်အစားမှာ ဝ.၄ စတုရန်းကီလိုမီတာရှိပြီး ယင်းတွင် ယူနစ်တစ်ခု စီမှာ ၃၂ဝ မီတာ x ၃၂ဝ မီတာခန့်နှင့်အတူ ရပ်ကွက်လမ်းနှင့် နေရာလွတ်များပါဝင်ပါသည်။

- master plan တွင်ဖော်ပြထားသည့် သိပ်သည်းမှုမှာ ယာဉ်ကြောစီးဆင်းမှုနှင့် ကူးပြောင်းသွားလာနိုင်မှုကို အခြေပြု ထားပါသည်။ လူနေသိပ်သည်းမှုကြောင့် အနာဂတ်တွင် master plan ကို ပြန်လည်သုံးသပ်ရာ၌ လမ်းကွန်ရက် နှင့် ကူးပြောင်းသွားလာနိုင်မှုကို အတူတကွစစ်ဆေးရန် လိုအပ်ပါသည်။

- မြေအသုံးချမှုအမျိုးအစားတစ်ခုစီအတွက် Overarching FAR values သတ်မှတ်ထားပါသည်။ သို့သော် လမ်းကူးပြောင်း နေရာနှင့်နီးကပ်ခြင်း၊ Transit Oriented Development ကို ထည့်သွင်းစဉ်းစားခြင်းအပေါ်အခြေပြု၍ မြို့သစ် တစ်လျှောက် သိပ်သည်းမှုများ ဖြန့်ခွဲထားပါမည်။ သက်ဆိုင်ရာအာဏာပိုင်၏ အနာဂတ်ပြုပြင်ပြောင်းလဲမှု ပေါ်မူတည်ပြီး FAR plan ကို အချိန်နှင့်တစ်ပြေးညီ အဆင့်မြှင့်တင်သွားရမည်ဖြစ်ပါသည်။

- ဇုန်တစ်ခုချင်းစီအတွက် အသေးစိတ်အစီအစဉ်အရ FAR plans ကို ဦးစားပေးသွားမည်ဖြစ်သော်လည်း တာဝန်ရှိ သူအာဏာပိုင်က အချက်အလက်များကို နောက်ဆုံးအခြေအနေနှင့်ကိုက်ညီအောင် တာဝန်ခံပြီး၊ ဇုန်တစ်ခုစီအကြားနှင့် မြို့သစ်တစ်ခုလုံးအတွက် သိပ်သည်းနှုန်းကို ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်ပေးရမည် ဖြစ်ပါသည်။

- တိုးပွားလာသည့်ဧရိယာတွင် လူဦးရေနှင့် အလုပ်အကိုင်အလားအလာ တိုက်ရိုက် အချိုးကျရမည်ဖြစ်ပါသည်။ သိပ်သည်းမှုတိုးပွားခြင်းသည် နေထိုင်သူလူဦးရေနှင့် အလုပ်အကိုင်တိုးပွားမှု ရလဒ်လည်းဖြစ်ပါသည်။ အနာဂတ် သိပ်သည်းမှုအပြောင်းအလဲပေါ်မူတည်၍ အခြေခံအဆောက်အဦများကို ပြန်လည်ဖော်ဆောင်ပေးရန် လိုအပ်မည် ဖြစ်ပါသည်။

- လက်ရှိကျေးရွာများတွင် လူနေသိပ်သည်းမှုကို အတိုင်းအတာတစ်ခုအထိ တိုးပွားလာနိုင်ပါသည်။ လက်ရှိကျေးရွာ များအတွင်း ကြီးမားသော စီးပွားရေးနှင့်စက်မှုလက်ငန်းများ ခွင့်မပြုသင့်ပါ။ လက်ရှိကျေးရွာများ ပြန်လည်စုဖွဲ့မှုကို လူနေအိမ်ရာအသုံးချမှုအမျိုးအစားနှင့်အညီ အာဏာပိုင်အဖွဲ့အစည်း၏ ဆုံးဖြတ်ချက်ဖြင့် ဆောင်ရွက်သင့်ပါသည်။

- master plan ၏ အစိတ်အပိုင်းအဖြစ် စိမ်းလန်းနေရာများကို သတ်မှတ်ထားပါသည်။ ဒေသအရွယ်အစား၊ ပန်းခြံဆောင်ရွက်နိုင်မှုပေါ် မူတည်၍ ဇုန်တစ်ခုချင်းစီ၏ အသေးစိတ် master plans တွင် စိမ်းလန်းနေရာများ သတ်မှတ်ထားသကဲ့သို့ ကလေးငယ်များအတွက် ရပ်ရွာပန်းခြံငယ်များကိုလည်း သတ်မှတ်ထားပါသည်။

- အဓိကမြစ်ချောင်းများ၏ ကမ်းနားပိုင်းတစ်လျှောက် မီတာ ၅ဝ ဧရိယာကို ကြားခံနယ်မြေ သတ်မှတ်ထားပါသည်။ ကြားခံမြေသည် ရေတားတမံ/ရေနုတ်မြောင်းနေရာဖြစ်ပြီး ယင်းကို ကမ်းနားလမ်းအဖြစ် ပြောင်းလဲနိုင်ပါသည်။ သို့သော် အသုံးချမရသည့် နေရာမျိုး မဖြစ်သင့်ပါ။

- သောက်သုံးရန် မရည်ရွယ်သော်လည်း မိုးရေများကို ထိန်းသိမ်းထားရန် ဆောင်ရွက်ထားရှိပြီး၊ပိုလျှံရေများကို မြေဆီလွှာ အတွင်း စိမ့်ဝင်သွားစေရန်နှင့် သတ်မှတ် စီဆင်းလမ်းကြောင်းအတိုင်း ဝင်ရောက်သွားစေရန် ဆောင်ရွက်ရမည် ဖြစ်ပါသည်။

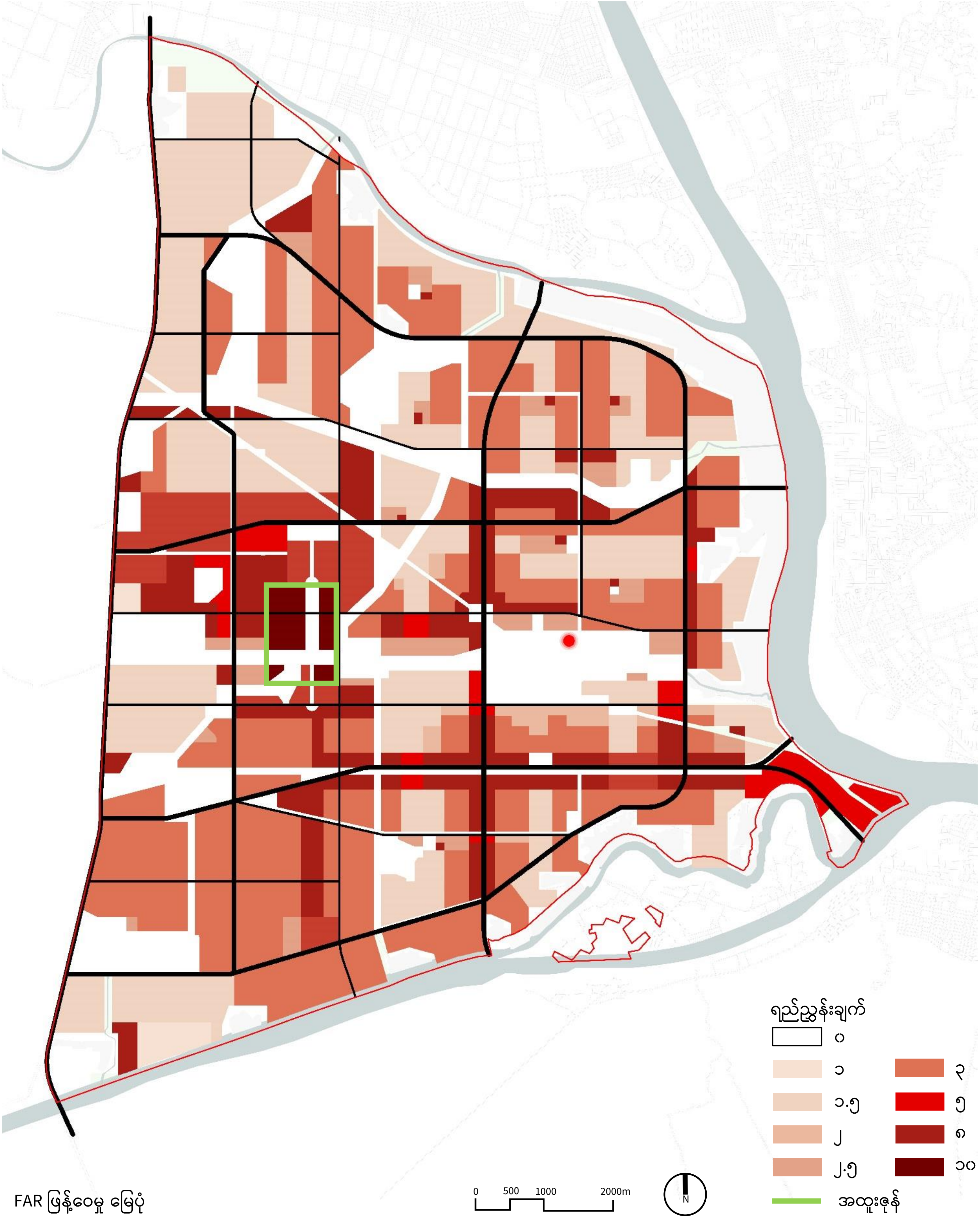
FAR & သိပ်သည်းဆ ဖြန့်ခွဲမှု

စီမံကိန်းဧရိယာအတွင်း Floor Area Ratio (FAR) ကို မြေအသုံးချမှုနှင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးအကြား အဆင်ပြေချောမွေ့ရန် ဆောင်ရွက်ရမည်ဖြစ်ပါသည်။ လူနေသိပ်သည်းမှုကို မီးရထားဘူတာရုံနှင့် ကူးပြောင်းကွန်ရက်မှတ်တိုင်အနီးတွင် ထားရှိပါမည်။ သင့်တော်သောလူနေသိပ်သည်းမှုကို ဘူတာရုံအနီးတွင် အကျိုးရှိရှိသတ်မှတ်ထားရှိ ဖော်ဆောင်နိုင်ရေးအတွက် မြေအသုံးချမှုပုံစံများကို ကိုက်ညီအောင် ဆောင်ရွက်ရမည်ဖြစ်သည်။ မြေအသုံးချမှုနှင့် FAR ဖြန့်ဝေမှုသည် မြို့သစ်တစ်ခွင် အလုပ်အကိုင်နှင့်အိမ်ရာ သိပ်သည်းဆကို အချိုးမျှတစေရမည်ဖြစ်ပါသည်။ ဤအခြေခံအချက်ကို ကိုင်စွဲထားစဉ်မှာပင် လူနေသိပ်သည်းသောနေရာ၌ ရောပြွန်းအသုံးပြုမှုနေရာဒေသများ ဖန်တီးခြင်းဖြင့် ရေရှည်လိုအပ်ချက်ကို လျှော့ချပေးနိုင်မည် ဖြစ်ပါသည်။ ထို့ပြင် ရောပြွန်းအသုံးချမှုသည် မြို့သစ်တစ်ခုလုံးတွင် လိုအပ်သည့် နေရာများကို ဖြန့်ခွဲရန် အထောက်အကူပြုလိမ့်မည် ဖြစ်ပါသည်။

မြို့ပြဒီဇိုင်းနှင့် ဗိသုကာပုံစံတွင် အနည်းဆုံး ကြားခံမြေများ၊ အများဆုံး မြေအသုံးချမှုနှင့် အခြားသော ထိန်းချုပ်မှုများဖြင့် FAR ကို အမျိုးအစား ကွဲပြားမှုနှင့် တစ်ဦးချင်းစီဖော်ပြမှုအတွက် ခွင့်ပြုနိုင်ရန် မျှော်မှန်းထားပါသည်။ ဤ master plan သည် မြင့်မားစွာ ကန့်သတ်တားဆီးနိုင်စွမ်း မရှိပါ။ FAR controls နှင့် ထိရောက်သည့်ကန့်သတ်မှုသည် ရန်ကုန်မြို့သစ်တွင် အဆောက်အဦအမြင့်နှင့် မိုးပျံလမ်းကို သက်ရောက်နိုင်ပါသည်။ ရန်ကုန်မြို့သစ်၏ မိုးပျံလမ်းသည် စီးပွားရေးဗဟိုချက်နှင့် မြို့လယ်တွင် တည်ရှိရန် သတ်မှတ်ထားပါသည်။ ယင်းသည် မြို့တွင်း ထင်ရှားသည့် အမှတ်အသားဖြစ်စေပြီး လမ်းကြောင်းရှာဖွေရန် အထောက်အကူပြုလိမ့်မည် ဖြစ်ပါသည်။ FAR မြေပုံကို တည်ဆောက်ရေးလုပ်ငန်း တစ်လျှောက်တွင် သက်ဆိုင်ရာအာဏာပိုင်သည် ကျန်ရှိသော development control မှ တာဝန်ရှိသူများနှင့် ထိန်းညှိဆောင်ရွက်ရပါမည်။ ဈေးကွက်နှင့် အကောင်အထည်ဖော်သူထံမှ ရရှိသောအချက်များပေါ်မူတည်၍ မြေအသုံးချမှု များနှင့် မြို့အနှံ့လူနေသိပ်သည်းမှုများ ပြန်လည်ခွဲဝေသတ်မှတ်ရန်အတွက် FAR ကို ဆောင်ရွက်ပြီး အချိန်နှင့်တပြေးညီ master plan ကို ပြန်လည်သုံးသပ်ရမည် ပြန်လည် ခွဲဝေသတ်မှတ်နိုင်ပါသည်။ စီမံကိန်းလမ်းညွှန်တွင်ပါဝင်သည့် BCR & FAR မှာ ဖွံ့ဖြိုးရေးလုပ်ငန်းကို ထိန်းသိမ်းဆောင်ရွက်ရာတွင် အမြင့်ဆုံးဖြစ်ပါသည်။

မြေအသုံးချဇုန်အမျိုးအစား	Max: Floor Area Ratios (FAR)*	Max: Building Coverage Ratios (BCR) (%)
လူနေနည်းပါးဧရိယာ	၁.၅	၆၀
အတန်သင့်လူနေသိပ်သည်းဧရိယာ	၃.၀ (TOD အတွင်း), ၂.၅ (TOD အပြင်)	၅၀
ရောပြွန်းဧရိယာ(လူနေရပ်ကွက်)	၅.၀ (TOD အတွင်း), ၃.၀ (TOD အပြင်)	၈၀
ဝန်ဆောင်စီးပွားဇုန်(ရုံး နှင့် လက်လီရောင်း)	၈.၀	၈၀
ရောပြွန်းဧရိယာ(စီးပွားရေး)	၈.၀	၈၀
အသေးစားစက်မှုဇုန်	၂.၅	၆၀
အကြီးစားစက်မှုဇုန်	၂.၀	၆၀
ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ထောက်ပံ့ရေး	၂.၀	-
ပြည်သူ့ရေးရာလုပ်ငန်းများ	၂.၅	၅၀
Utilities (အခြေခံ အဆောက်အဦ)	၁.၀	၆၀
အထူးဇုန်- ဝန်ဆောင်စီးပွားနှင့်ကြားခံမြေ အတွင်း မြေအသုံးချဇုန်အားလုံး	၁၀	၈၀

**အများဆုံး BCR နှင့် FAR ရှိသော မည်သည့်အဆိုပြုကွဲလွဲချက်များမဆို သက်ဆိုင်ရာ အာဏာပိုင်ထံသို့ သဘောတူညီချက် ရရှိရန် လျှောက်ထားရပါမည်။*



FAR ဖြန့်ဝေမှု မြေပုံ

၃ မြေအသုံးချမှု အမျိုးအစားခွဲခြားခြင်း

လူနေရပ်ကွက်ဇုန်

လူနေရပ်ကွက်ဇုန်သည် ရန်ကုန်မြို့သစ်တွင် အကြီးဆုံးမြေအသုံးချမှုဖြစ်ပါသည်။ သိပ်သည်းမှုနှင့် လုပ်ငန်းများရောပြွန်းမှုပေါ်မူတည်၍ ဇုန်၏ sub-division ကို သတ်မှတ်ပါသည်။

လူနေရပ်ကွက်(၁) (R1)

လူနေသိပ်သည်းမှုနည်းသောအိမ်ရာကို လူနေရပ်ကွက်ဇုန်(၁)အဖြစ် အမျိုးအစားခွဲပါသည်။ ဤဇုန်ကို တစ်ဦးပိုင်မြေကွက်သို့မဟုတ် multi-family units ဟု သတ်မှတ်ပါသည်။ ဇုန်တွင် အိမ်ရာကွက်ရှိနိုင်ပြီး လုံးချင်းနှင့် အတွဲလိုက် ရှိနိုင်ပါသည်။ အောက်ပါတို့မှာ လူနေရပ်ကွက်(၁)အတွက် အထွေထွေလမ်းညွှန်ချက်ဖြစ်ပါသည်-

- ဤဇုန်ကို ပင်မလမ်းမနှင့် ပင်မလမ်းခွဲတစ်လျှောက်တွင် နေရာမချသင့်ပါ။ လူနေသိပ်သည်းအိမ်ရာသည် သယ်ယူပို့ဆောင်နိုင်စွမ်းမြင့်မားသောလမ်းကြောင်းတစ်လျှောက် တည်ရှိသင့်ပါသည်။
- ဇုန်အတွင်းရှိမြေကွက် Sub-division ကို လမ်းအရွယ်အစားအလိုက်နှင့် စိမ်းလန်းနေရာအလိုက် အထွေထွေလမ်းညွှန်ချက် အတိုင်း ဆောင်ရွက် သင့်ပါသည်။
- အတန်းလိုက်အိမ်ရာဖြစ်ပါက ဘေးဖက်နေရာမလိုပါ။ အရှည်ဆုံးမြေကွက်အလျားသည် မီတာ ၆၀ ထက် မပိုသင့်ပါ။ semi-detached အိမ်ယာဖြစ်ပါက ဘုံကြားခံမြေ (common setback) ထားနိုင်ပါသည်။
- လမ်းသွယ်သို့သာ တိုက်ရိုက်ဝင်ထွက်နိုင်သော R1 မြေကွက်တွင် မည်သည့်စီးပွားရေးလုပ်ငန်းမှ ခွင့်မပြုပါ။
- လူနေအိမ်ရာမဟုတ်ပါသော ခွင့်ပြုလုပ်ငန်းများအတွက် floor space ၅၀% ကျော်ထားရှိရမည်ဖြစ်ပြီး၊ non-R1 အမျိုးအစားဇုန်သတ်မှတ်ကာ သက်ဆိုင်ရာလမ်းညွှန်ချက်ဖြင့် ဆောင်ရွက်သင့်ပါသည်။
- မြေကွက်တစ်ခု၏ အနားတစ်ဖက်အလျားမှာ အနည်းဆုံး ၆ မီတာ ဖြစ်သင့်ပါသည်။

လူနေရပ်ကွက်(၂) (R2)

အသင့်အတင့်လူနေသိပ်သည်းသောအိမ်ရာကို လူနေရပ်ကွက်ဇုန်(၂)ဟု အမျိုးအစားခွဲခြားထားပါသည်။ ဤဇုန်ကို အတန်အသင့်မြင့်မားသောအိမ်ရာများအဖြစ် သတ်မှတ်ပါသည်။ ယူနစ်အရွယ်အစားနှင့် အိမ်ရာအမျိုးအစားပေါ်မူတည်၍ ဝင်ငွေအမျိုးအစားအလိုက် အတန်အသင့်လူနေသိပ်သည်းသောအိမ်ရာကို ဖော်ဆောင်နိုင်ပါသည်။ အောက်ပါတို့မှာ လူနေရပ်ကွက်(၂)အတွက် အထွေထွေလမ်းညွှန်ချက်ဖြစ်ပါသည်-

- ဤဇုန်သည် ပင်မလမ်းမ၊ ပင်မလမ်းခွဲနှင့် လမ်းခွဲတစ်လျှောက်တွင် တည်ရှိသင့်ပါသည်။
- ဇုန်၏ Sub-division သည် ကျယ်ဝန်းသောမြေကွက်နေရာရှိ၍ လမ်းကူးပြောင်းဝင်ထွက်နိုင်မှုနှင့် amenities များ ပါရှိသင့်ပါမည်။
- လေးထပ်အဆောက်အဦထက်မြင့်ပြီး မြေကွက်နေရာ သေးငယ်ပါက semi-detached ပုံစံခွင့်ပြုသင့်ပြီး။ ဘေးဘက်ကြားခံမြေ (side setback) ထားနိုင်ပါသည်။
- လမ်းသွယ်သို့သာတိုက်ရိုက်ဝင်ထွက်နိုင်သော R2 မြေကွက်တွင် မည်သည့်စီးပွားရေးလုပ်ငန်းမှ ခွင့်မပြုပါ။
- မြေညီထပ်တွင် စီးပွားရေးလုပ်ငန်း အကန့်အသတ်ဖြင့် ခွင့်ပြုနိုင်ပြီး အထပ်မြင့်တွင် လူနေအိမ်ရာမဟုတ်သည့် လုပ်ငန်းများ ခွင့်မပြုပါ။
- မြေကွက်တစ်ခု၏ အနားတစ်ဖက်အလျားမှာ အနည်းဆုံး ၁၂ မီတာ ဖြစ်သင့်ပါသည်။

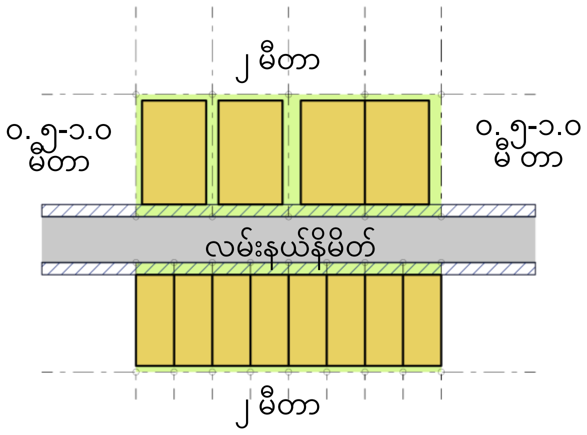
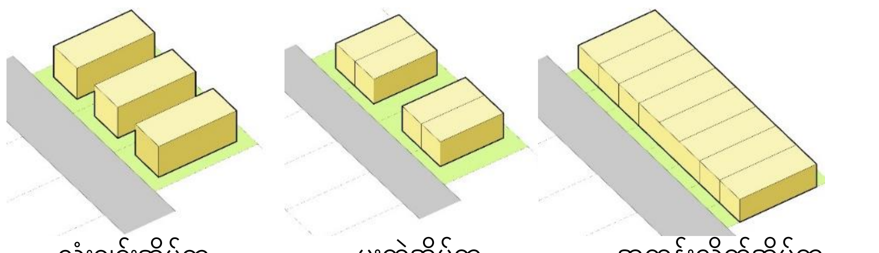
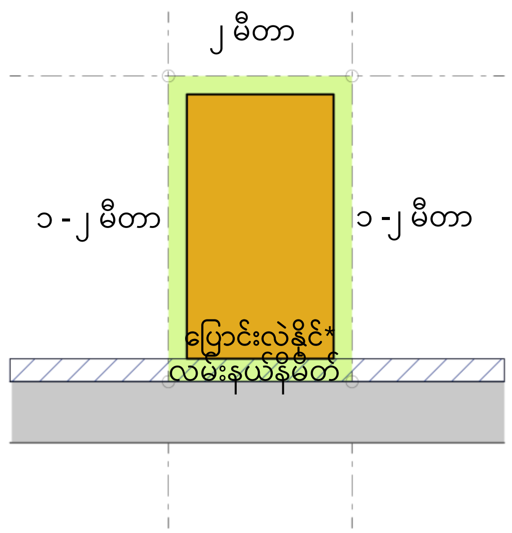
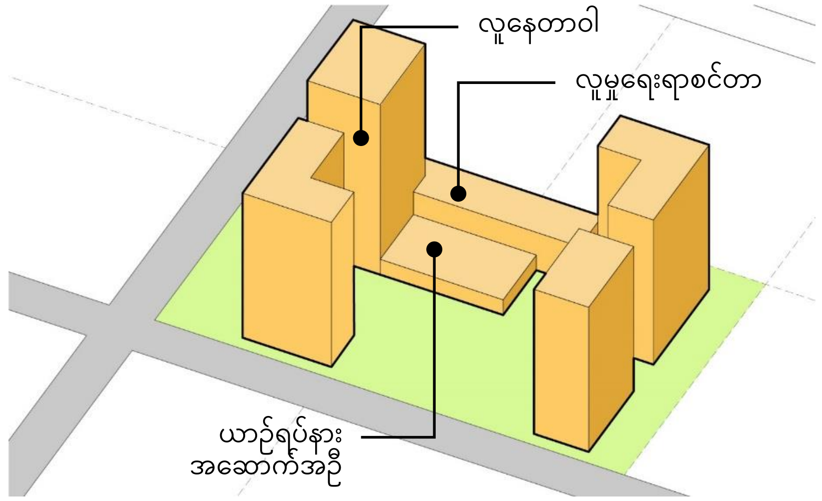
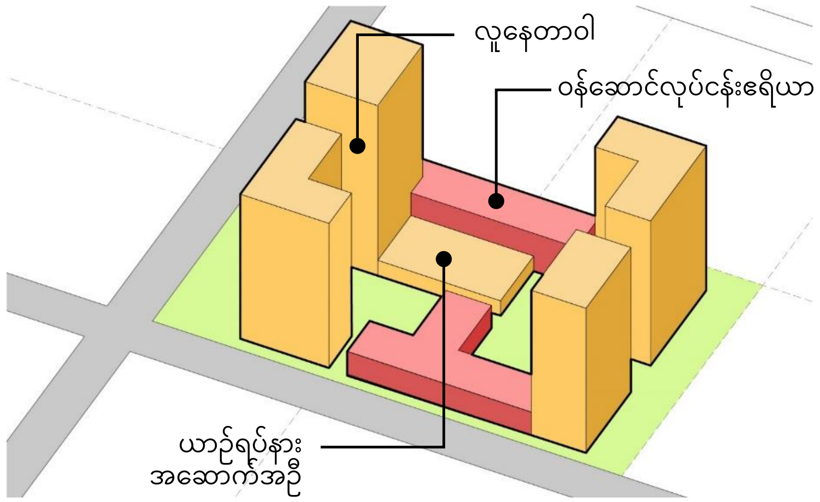
လူနေရပ်ကွက်(၃) (R3)

ကန့်သတ်စီးပွားရေးလုပ်ငန်းနှင့်အတူ လူနေထူထပ်သိပ်သည်းသောအိမ်ရာကို လူနေရပ်ကွက်ဇုန်(၃)ဟု အမျိုးအစားခွဲခြားထားပါသည်။ ဤဇုန်တွင် အလယ်အလတ်နှင့် အထပ်အမြင့်အဆောက်အဦများပါဝင်ပြီး ယူနစ်အရွယ်အစားနှင့် အိမ်ရာအမျိုးအစားပေါ်မူတည်၍ ဝင်ငွေအမျိုးမျိုးအတွက် လူနေထူထပ်သိပ်သည်းသောအိမ်ရာကို ဖော်ဆောင်နိုင်ပါသည်။ အောက်ပါတို့မှာ လူနေရပ်ကွက်(၃)အတွက် အထွေထွေလမ်းညွှန်ချက်ဖြစ်ပါသည်-

- ဤဇုန်ကို ပင်မလမ်းမ၊ ပင်မလမ်းခွဲနှင့် လမ်းခွဲတစ်လျှောက်တွင် တည်ရှိသင့်ပါသည်။ ဖြစ်နိုင်သမျှ transit station ၏ မီတာ ၈၀၀ အတွင်း ထားရှိသင့်ပါသည်။
- ဇုန်၏ Sub-division သည် ကျယ်ဝန်းသော မြေကွက်နေရာရှိ၍ လမ်းကူးပြောင်းဝင်ထွက်နိုင်မှုနှင့် amenities များ ပါရှိသင့်ပါသည်။.
- လေးထပ်အဆောက်အဦထက်မြင့်ပြီး parcel သေးငယ်ပါက semi-detached ပုံစံခွင့်ပြုသင့်ပြီး၊ ဘေးဘက်ကြားခံမြေ (side setback) ထားနိုင်ပါသည်။
- လမ်းသွယ်သို့သာ တိုက်ရိုက်ဝင်ထွက်နိုင်သော R3 မြေကွက်များတွင် မည်သည့်စီးပွားရေးလုပ်ငန်းမှ ခွင့်မပြုပါ။
- မြေညီထပ်တွင် စီးပွားရေးလုပ်ငန်း အကန့်အသတ်ဖြင့် ခွင့်ပြုနိုင်ပြီး အထပ်မြင့်တွင် လူနေအိမ်ရာမဟုတ်သည့် လုပ်ငန်းများ ခွင့်မပြုပါ။
- မြေကွက်တစ်ခု၏ အနားတစ်ဖက်အလျားမှာ အနည်းဆုံး ၃၀ မီတာ ဖြစ်သင့်ပါသည်။

၃ မြေအသုံးချမှုအမျိုးအစားခွဲခြားခြင်း

လူနေအိမ်ရာဇုန်

ဇုန်	အိမ်ရာအမျိုးအစားနမူနာ	FAR	BCR (%)	ကြားခံမြေ	အဆောက်အဦပုံစံငယ်နမူနာ
R1 လူနေသိပ်သည်းနည်းပါး (MNBCမှ အခြေခံလူနေရပ်ကွက် အသုံးချမှုကို ရည်ညွှန်းရန်)	• လုံးချင်းအိမ်ရာ • ပူးတွဲအိမ်ရာ • အတွဲလိုက်အိမ်ရာ • အထပ်မြင့်တိုက်ခန်း	၁.၅	၅၆ ၁၂x၁၈ နှင့် ၆x၁၈ မြေကွက်များ အတွက် ၆၀ ၁၂x၁၈ မြေကွက်များ အတွက်		
R2 အတန်သင့်လူနေ သိပ်သည်း (MNBCမှ အခြေခံလူနေရပ်ကွက် အသုံးချမှုကို ရည်ညွှန်းရန်)	• လူနေတာဝါ • ကွန်ဒိုမီနီယံများ • လူနေအိမ်ရာ/ အုပ်စုအိမ်ရာ	၂.၅ (အပြင် TOD) ၃.၀ (အတွင်း TOD)	၅၀	 *Refer to Setback Requirements page	
R3 ရောပြွန်းလူနေထူထပ် သိပ်သည်း (MNBCမှ အခြေခံလူနေရပ်ကွက် အသုံးချမှုကို ရည်ညွှန်းရန်) လူနေရပ်ကွက်သုံး ၈၀% ဝန်ဆောင်စီးပွား လုပ်ငန်းသုံး ၂၀%	• လူနေတာဝါ • ကွန်ဒိုမီနီယံများ • လူနေအိမ်ရာ/ အုပ်စုအိမ်ရာ	၂.၅ (အပြင် TOD) ၅.၀(အတွင်း TOD)	၅၀		

၃ မြေအသုံးချမှုအမျိုးအစားခွဲခြားခြင်း

ဝန်ဆောင်စီးပွားဇုန်

ဝန်ဆောင်စီးပွားလုပ်ငန်းဇုန်သည် မြို့သစ်၏ အဓိကမြို့လယ်စင်တာ သို့မဟုတ် ဝန်ဆောင်လုပ်ငန်းဗဟိုချက်ဆုံရာနေရာတွင် အချက်အခြာကျကျ ဖွဲ့စည်းတည်ရှိပါမည်။ အနောက်ပိုင်းနှင့် တောင်ပိုင်းတွင်ဖွံ့ဖြိုးလာမည့် corridors တစ်လျှောက် ဝန်ဆောင်စီးပွားလုပ်ငန်းကို ဇုန်သတ်မှတ်ထားမည်ဖြစ်ပါသည်။ အသေးစားဝန်ဆောင်စီးပွားလုပ်ငန်းဧရိယာကို မြို့တော်အဆင့်လုပ်ငန်းနှင့် လူနေရပ်ကွက်ဧရိယာအတွက် ဝန်ဆောင်မှုပေးရန် သတ်မှတ်ထားပါသည်။ ရုံးခန်း၊ လက်လီအရောင်းဆိုင်နှင့် လူနေရပ်ကွက်လုပ်ငန်း အချိုးအဆပေါ်မူတည်၍ ဇုန်၏ sub-division ကို ကိုက်ညီအောင်ဆောင်ရွက်ရမည် ဖြစ်သည်။

ဝန်ဆောင်စီးပွားဇုန်(၁) (C1)

အဓိကရုံးများနှင့်အတူ ဝန်ဆောင်စီးပွားဇုန်(၁)သည် မြို့လယ်အနီးတွင် တည်ရှိပါမည်။ ဇုန်ကို အထပ်မြင့်တာဝါများဖြင့်တည်ဆောက်ရန် မျှော်မှန်းထားပါသည်။ အောက်ပါတို့မှာ C1 အတွက် အခြေခံလမ်းညွှန်းချက်ဖြစ်ပါသည်-

- ဇုန်ကို ပင်မလမ်းမနှင့် ပင်မလမ်းခွဲဘေးတွင် ထားရှိပါမည်။
- ဝန်ဆောင်စီးပွားဇုန်၏ Sub-division ကို လမ်းသွယ်ဘေးတွင် ထားရှိခြင်းကို ရှောင်ကြဉ်ရမည်။
- မြေညီထပ်သည် ပုံမှန်အားဖြင့် လက်လီဆိုင်နှင့် စားသောက်ဆိုင်များအတွက်ဖြစ်ပါသည်။ C1 တွင် လမ်းဘေးဆိုင်တန်းဖော်ဆောင်ပေးမည် ဖြစ်ပါသည်။
- parcel တစ်ခု၏ အနားတစ်ဖက်အလျားမှာ အနည်းဆုံး ၂၀ မီတာ ဖြစ်သင့်ပါသည်။

ဝန်ဆောင်စီးပွားဇုန်(၂) (C2)

လက်လီဆိုင်ကို အဓိကထားသော(C2)သည် အဆောက်အဦးအတွင်း ဈေးဝယ်ခြင်း၊ အပန်းဖြေနားနေခြင်း၊ ဖျော်ဖြေခြင်းအတွက် ကြီးမားသော အဆောက်အဦးများ ဖန်တီးရန် ရည်မှန်းထားပါသည်။ ဤဇုန်တွင် အဆောက်အဦပြင်ပ နားနေပန်းခြံများကိုလည်း စီစဉ်ထားပါသည်။ အောက်ပါတို့မှာ C2 အတွက် အခြေခံလမ်းညွှန်းချက်ဖြစ်ပါသည်-

ဇုန်ကို ပင်မလမ်းမ၊ ပင်မလမ်းခွဲနှင့် လမ်းခွဲဘေးတွင် ထားရှိပါမည်။

- ဝန်ဆောင်စီးပွားဇုန်၏ Sub-division ကို လမ်းသွယ်ဘေးတွင် ထားရှိခြင်းကို ရှောင်ကြဉ်ရမည်။
- မြေညီထပ်သည် ပုံမှန်အားဖြင့် လက်လီဆိုင်နှင့် စားသောက်ဆိုင်များအတွက်ဖြစ်ပါသည်။
- parcel တစ်ခု၏ အနားတစ်ဖက်အလျားမှာ အနည်းဆုံး ၂၀ မီတာ ဖြစ်သင့်ပါသည်။

ဝန်ဆောင်စီးပွားဇုန်(၃)(C3)

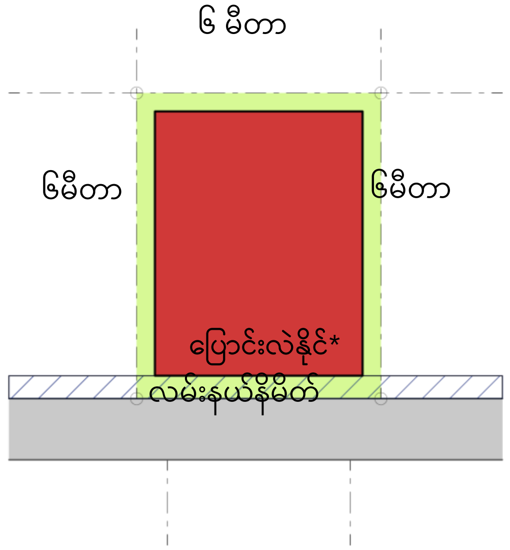
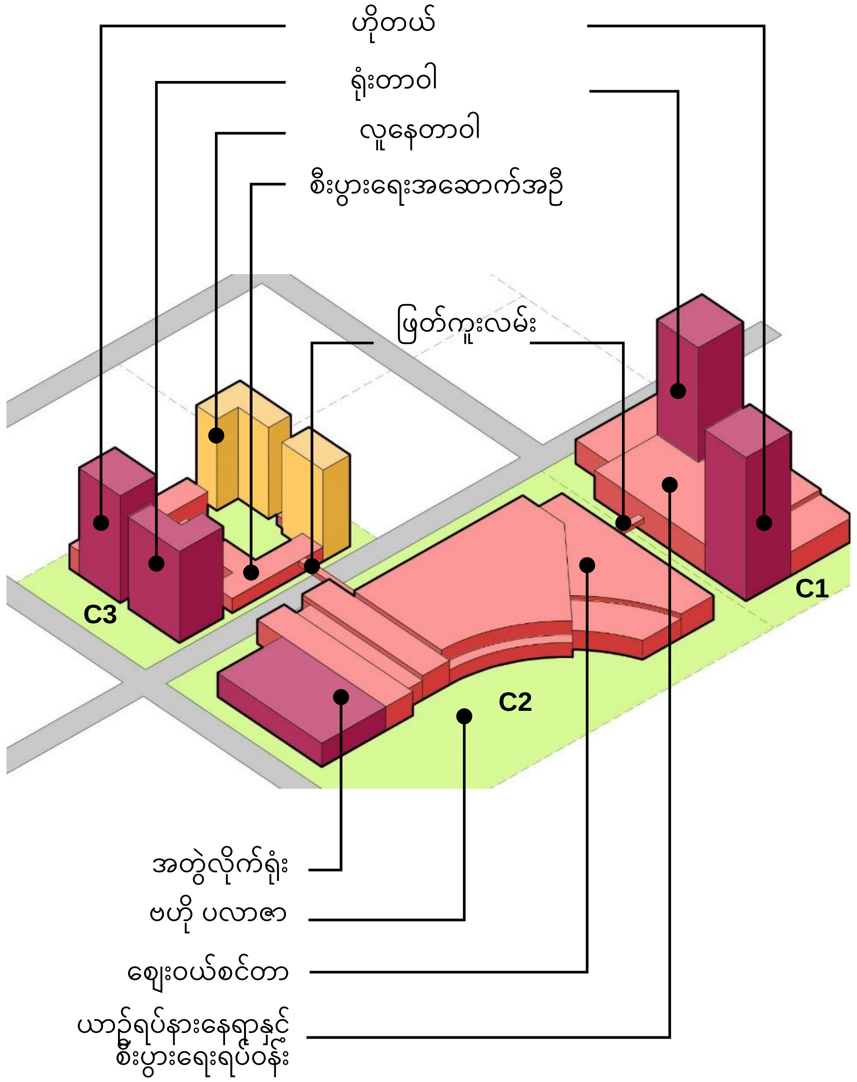
ဝန်ဆောင်စီးပွားဇုန်(၃)ကို လူနေအိမ်ရာနှင့် ဝန်ဆောင်စီးပွားလုပ်ငန်း ရောပြွန်းထားသောဇုန်အဖြစ် သတ်မှတ်ထားပါသည်။ ဤဇုန်သည် ဟိုတယ်၊ ရုံးခန်းများ၊ လူနေတိုက်ခန်းများပါဝင်သော တာဝါများဖြင့် မြို့လယ်တစ်ပိုက် အထောက်အကူဖြစ်စေမည် ဖြစ်ပါသည်။ အောက်ပါတို့မှာ C3 အတွက် အခြေခံလမ်းညွှန်းချက်ဖြစ်ပါသည်-

ဇုန်ကို ပင်မလမ်းမ၊ ပင်မလမ်းခွဲနှင့် လမ်းခွဲဘေးတွင် ထားရှိပါမည်။

- ဝန်ဆောင်စီးပွားဇုန်၏ Sub-division ကို လမ်းသွယ်ဘေးတွင် ထားရှိခြင်းကို ရှောင်ကြဉ်ရမည်။
- မြေညီထပ်သည် ပုံမှန်အားဖြင့် လက်လီဆိုင်နှင့် စားသောက်ဆိုင်များအတွက်ဖြစ်ပါသည်။ လူနေအိမ်ရာကို အထပ်မြင့်အဆောက်အဦဖြင့် စီစဉ်ထားပါသည်။
- parcel တစ်ခု၏ အနားတစ်ဖက်အလျားမှာ အနည်းဆုံး ၂၀ မီတာ ဖြစ်သင့်ပါသည်။

၃ မြေအသုံးချမှုအမျိုးအစားခွဲခြားခြင်း

ဝန်ဆောင်စီးပွားဇုန်

ဇုန်	လုပ်ငန်းသုံးအမျိုးအစား နမူနာ	FAR	BCR (%)	ကြားခံမြေ	အဆောက်အဦပုံစံငယ်နမူနာ
C1 (MNBCမှ ဝန်ဆောင်စီးပွား လုပ်ငန်းအသုံးချမှုကို ကိုးကားရန်) ရုံး- ၈၀% လက်လီဆိုင်- ၁၀% အခြား- ၁၀%	ရုံးနှင့် ပူးတွဲလုပ်ငန်းကို ဦးတည် ထားသည့် ကော်လာဖြူများ လုပ်ငန်းခွင်ဧရိယာ • ဧည့်ကြို • လုပ်ငန်းရုံး • ဘဏ္ဍာရေးအဖွဲ့အစည်း • ဆော့ဝဲလုပ်ငန်း • သုတေသနနှင့်ဖွံ့ဖြိုးရေး	၈	၈၀	 *Refer to Setback Requirements page	
C2 (MNBCမှ ဝန်ဆောင်စီးပွား လုပ်ငန်းအသုံးချမှုကို ကိုးကားရန်) ရုံး-၁၀% လက်လီဆိုင်-၈၀% အခြား- ၁၀%	လက်လီဆိုင်ကို အဓိကထားသည့် ဝန်ဆောင်ဧရိယာ • -ဧည့်ကြို • ဈေးဝယ်စင်တာ • ဒေသဆိုင်ရာဈေးဝယ်စင်တာ • ဈေးတန်း	၈	၈၀		
C3 (MNBCမှ ရောပြွန်းလူနေ ရပ်ကွက် အသုံးချမှုကို ကိုးကားရန်) လူနေရပ်ကွက်သုံး ၄၀% ဝန်ဆောင်စီးပွား လုပ်ငန်းသုံး- ၆၀%	လူနေအိမ်ရာနှင့်အတူ ရောပြွန်းဝန်ဆောင်စီးပွား ရပ်ဝန်း	၈	၈၀		

၃ မြေအသုံးချမှုခွဲခြားခြင်း
စက်မှုဇုန်

ရန်ကုန်မြို့သစ်စက်မှုဇုန်သည် လက်ရှိလမ်းမကြီးနှင့် နောင်အနာဂတ်တွင် သီလဝါဆိပ်ကမ်းနှင့်ဆက်သွယ်မည့် အပြင်ပတ်လမ်းတို့၏ဘေးတွင် တည်ရှိပါသည်။ ဇုန်ကို စက်မှုလုပ်ငန်းအမျိုးအစားအလိုက် အကြီးအစားနှင့် အသေးစား စက်မှု လုပ်ငန်းဧရိယာအဖြစ် ခွဲခြားပါမည်။

အသေးစားစက်မှုလုပ်ငန်း(I1)

အသေးစားစက်မှုလုပ်ငန်း(I1) တွင် ညစ်ညမ်းမှုမရှိသော စက်ရုံများပါဝင်ပြီး ရာသီဥတုအခြေအနေအရ အနောက်တောင်ဘက်တွင် တည်ရှိပါမည်။ ဤဇုန်သည် သုတေသနနှင့်ဖွံ့ဖြိုးရေး၊ တပ်ဆင်ရေး၊ သတင်းနည်းပညာ ကဏ္ဍတို့ကို ဖြည့်ဆည်းပါမည်။ အောက်ပါတို့မှာ (I1) အတွက် အထွေထွေလမ်းညွှန်ချက်ဖြစ်ပါသည်-

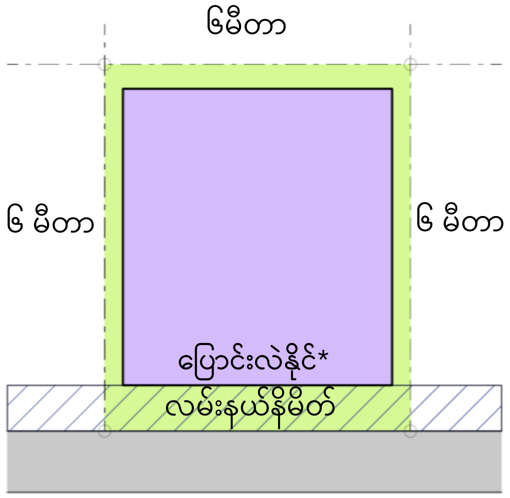
- I1တွင် စီးပွားလုပ်ငန်းရပ်ဝန်းပုံစံ ဖွံ့ဖြိုးရန် ဖော်ဆောင်သင့်ပါသည်။
- I1 ၏ Sub-division ကို ရောပြွန်းမြေကွက်အရွယ်အစားပေါ် အခြေပြုထားပြီး စက်မှုလုပ်ငန်းအရွယ်အစား အမျိုးမျိုးကို နေရာချထားနိုင်ရန်နှင့် လုပ်ငန်းတစ်ခုနှင့်တစ်ခု ချိတ်ဆက်ဆောင်ရွက်နိုင်ရန် စီစဉ်ထားရှိပါသည်။
- ကြီးမားသောစက်မှုမြေကွက်များကို ပင်မလမ်းမနှင့် ပင်မလမ်းခွဲအနီးတွင် ထားရှိပြီး၊ အကွက်ငယ်များကို အတွဲလိုက် စုပေါင်းထားရှိရန် စီစဉ်ထားရှိပါသည်။အကွက်ကြီးများအတွက် ဝင်လမ်းထွက်လမ်းထားရှိပါမည်။
- I1 ၏ sub-division တွင်လမ်းသွယ်များကို ရှောင်ကြဉ်ပါမည်။ အဘယ်ကြောင့်သိုသော် ယာဉ်ကြောရှုပ်ထွေးချိန်နှင့် ကုန်တင်ယာဉ်ဝင်ထွက်စဉ် ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့နိုင်သောကြောင့်ဖြစ်ပါသည်။
- စက်မှုလုပ်ငန်းမဟုတ်သည့် လုပ်ငန်းများအတွက် floor space ကို ၃၀ % ကျော် သုံးစွဲရန်လျာထားပါက အဆိုပါ မြေကွက်ကို I1 အမျိုးအစားမဟုတ်သည့် ဇုန်တွင် ထားသင့်ပြီး သက်ဆိုင်ရာလမ်းညွှန်ချက်ထားသင့်ပါသည်။ အခြားနည်းမှာ ယင်းကို စက်မှုလုပ်ငန်းမဟုတ်သည့် မြေကွက်သို့ ပြောင်းရွှေ့ပေးသင့်ပါသည်။
- လမ်းမျက်နှာမူထားသော နေရာများသည် ရုံးနှင့်ဌာနဆိုင်ရာလုပ်ငန်းများရှိသင့်ပြီး ဤနည်းဖြင့် ကျယ်ဝန်းသော နေရာနှင့် blank wall များကို အနောက်ဖက်တွင် ဖုံးကွယ်ထားနိုင်ပါသည်။
- ရာနှုန်းပြည့်စိမ်းလန်းမှုရရှိအောင် ဆောင်ရွက်သင့်ပြီး၊ မြေပြင်၊ အမိုး၊ အကာများကိုပါ စိမ်းလမ်းဧရိယာအဖြစ် အတူတကွ ထားနိုင်ပါသည်။

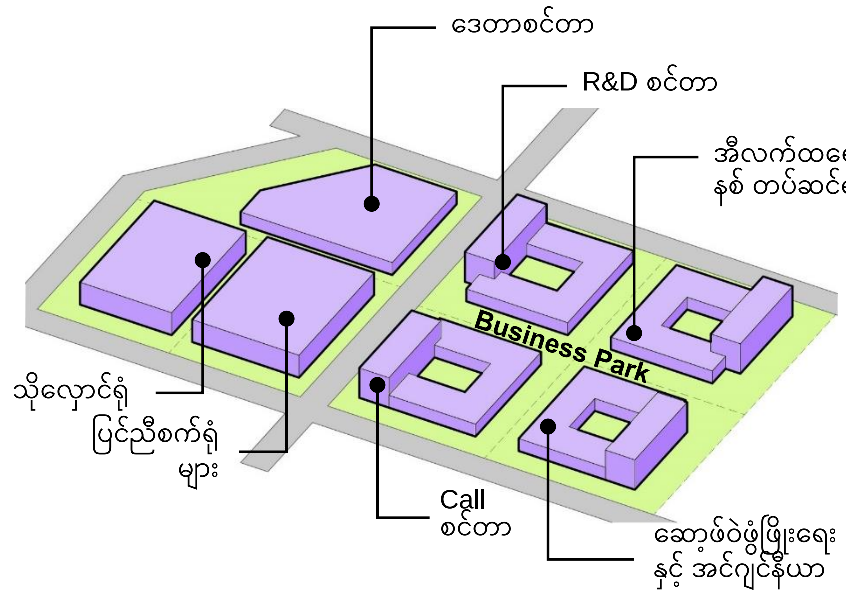
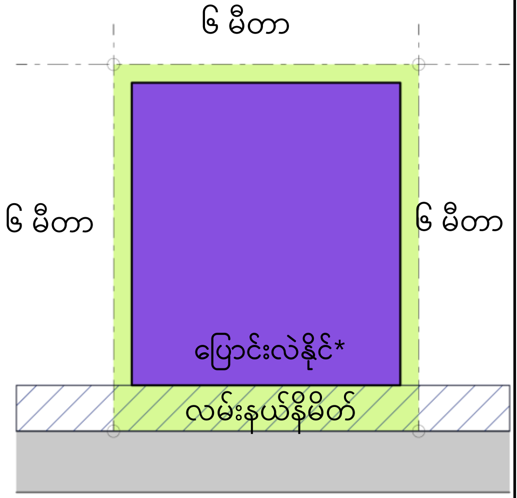
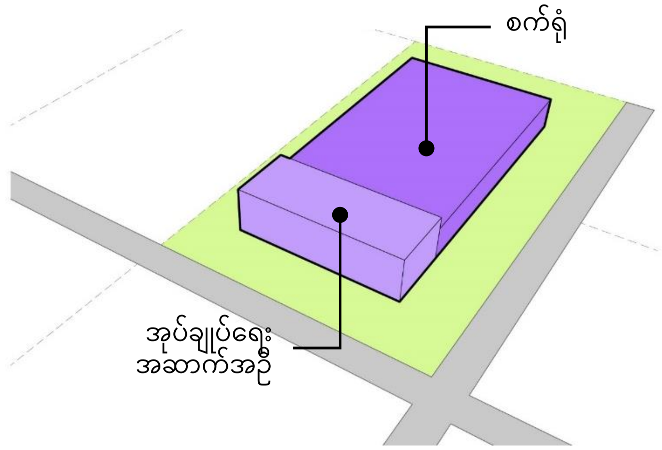
အကြီးစားနှင့်ဆိပ်ကမ်းစက်မှုလုပ်ငန်း (I2)

အကြီးအစားနှင့်ဆိပ်ကမ်းစက်မှုလုပ်ငန်း (I2) တွင် Myanmar National Building Code (MNBC) နှင့်အညီ ဆောင်ရွက်ရမည်ဖြစ်ပါသည်။ ပတ်ဝန်းကျင်ထိခိုက်နိုင်သည့် ညစ်ညမ်းစက်ရုံများ ပါဝင်ပြီး ရာသီဥတုအခြေအနေအရ အနောက်မြောက်အရပ်တွင် ထားရှိပါမည်။ ဤဇုန်သည် အလုပ်အကိုင်များစွာရရှိရန်ဖြစ်ပါသည်။

- I2 ၏ Sub-division ကို ရောပြွန်းမြေကွက်အရွယ်အစားပေါ်အခြေပြုထားပြီး စက်မှုလုပ်ငန်းအရွယ်အစား အမျိုးမျိုးကို နေရာချထားနိုင်ပါသည်။
- ကြီးမားသောစက်မှုမြေကွက်များကို ပင်မလမ်းမနှင့် ပင်မလမ်းခွဲအနီးတွင် ထားရှိပြီး၊ အကွက်ငယ်များကို အတွဲလိုက် စုပေါင်းထားရှိရန် စီစဉ်နိုင်ပါသည်။အကွက်ကြီးများအတွက် ဝင်လမ်းထွက်လမ်းထားရှိပါမည်။
- I2 ၏ sub-division လမ်းသွယ်များကို ရှောင်ကြဉ်မည်။ အဘယ်ကြောင့်သိုသော် ယာဉ်ကြောရှုပ်ထွေးချိန်နှင့် ကုန်တင်ယာဉ်ဝင်ထွက်စဉ် ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့နိုင်သောကြောင့်ဖြစ်ပါသည်။
- စက်မှုလုပ်ငန်းမဟုတ်သည့်ကိစ္စအတွက် floor space ကို ၃၀ % ကျော် သုံးစွဲရန် လျာထားပါက အဆိုပါမြေကွက်ကို I2 အမျိုးအစားမဟုတ်သည့် ဇုန်တွင် ထားသင့်ပြီး သက်ဆိုင်ရာလမ်းညွှန်ချက်ထားသင့်ပါသည်။ ပြောင်းလဲနိုင်ရန် ယင်းကို စက်မှုလုပ်ငန်းမဟုတ်သည့် မြေကွက်သို့ ပြောင်းရွှေ့ပေးသင့်ပါသည်။
- လမ်းမျက်နှာမူထားသော နေရာများသည် ရုံးနှင့်ဌာနဆိုင်ရာလုပ်ငန်းများရှိသင့်ပြီး နောက်ဖက်ခြမ်းတွင် နံရံများဖြင့် ဖုံးကွယ်ထားနိုင်ပါသည်။
- ရာနှုန်းပြည့်စိမ်းလန်းမှုရရှိအောင် ဆောင်ရွက်သင့်ပြီး၊ မြေပြင်၊ အမိုး၊ အကာများကိုပါ စိမ်းလမ်းဧရိယာအဖြစ် အတူတကွ ထားနိုင်ပါသည်။

စက်မှုဇုန်

<table>
<tr><th>ဇုန်</th><th>စက်မှုလုပ်ငန်းအမျိုးအစား နမူနာ</th><th>FAR</th><th>BCR (%)</th><th>ကြားခံမြေ</th><th>အဆောက်အဦပုံစံငယ်နမူနာ</th></tr>
<tr><td>I1
အသေးစား စက်မှုလုပ်ငန်း (စက်မှုလုပ်ငန်းသုံးနှင့် MNBC ထံမှ အထွေထွေစက်မှု လုပ်ငန်းသုံး လမ်းညွှန်ချက်ကို ကိုးကားရန်)</td><td>• ဆော့ဝဲထုတ်လုပ်မှုနှင့် call စင်တာများ
• အီလက်ထရောနစ် တပ်ဆင်ခြင်းနှင့်ပြုပြင်ခြင်း
• ကုန်လှောင်ရုံနှင့် သိုလှောင်ခြင်းလုပ်ငန်း
• အစားအသောက် ထုတ်ပိုး ခြင်းနှင့် ပုလင်းသွတ်ခြင်း
• ဇီဝနည်းပညာ
• သုတေသနနှင့်ဖွံ့ဖြိုးရေး
• အချက်အလက်စင်တာ
• စက္ကူထုတ်လုပ်ငန်း
• ဘေးအန္တရာယ်ကင်း အသေးစား အလတ်စား လုပ်ငန်း</td><td>၂.၅</td><td>၆၀</td><td>

*Refer to Setback Requirements page</td><td>
</td></tr>
<tr><td>I2 & I3
အကြီးစားနှင့် ဆိပ်ကမ်းစက်မှု လုပ်ငန်း (MNBC ထံမှ အထူးစက်မှု လုပ်ငန်းနှင့် အန္တရာယ်ရှိလုပ်ငန်း လမ်းညွှန်ချက်ကို ကိုးကားရန်)</td><td>• အစာထုတ်လုပ်ခြင်း
• သကြားစက်
• ဆေးဆိုးဓာတုစက်မှု
• သတ္တုအစိတ်ပိုင်းထုတ် လုပ်ခြင်း
• မော်တော်ကားစက်ရုံ
• ဓာတု/ လောင်စာ သိုလှောင်ခြင်း
• ရေနံလုပ်ငန်းနှင့် သိုလှောင်ခြင်း
• ဆောက်လုပ်ရေးပစ္စည်းထုတ်လုပ်ခြင်း</td><td>၂</td><td>၆၀</td><td>
</td><td>
</td></tr>
</table>

၃ မြေအသုံးချမှုခွဲခြားခြင်း

အဖွဲ့အစည်း/ပြည်သူ့ရေးရာအတွက်အသုံးပြုခြင်း

အဖွဲ့အစည်းဆိုင်ရာနှင့် ပြည်သူ့ရေးရာလုပ်ငန်းများသည် မြို့တော်အုပ်ချုပ်ရေး၏ အဓိကကျောရိုးဖြစ်သည်။ အခွန်ထမ်းများ၏ ရန်ပုံငွေဖြင့် ဆောင်ရွက်ရသော အဆိုပါပြည်သူ့ရေးရာလုပ်ငန်းများသည် ပညာရေး၊ ယဉ်ကျေးမှုနှင့် အားကစားလုပ်ငန်းများကို ထိန်းသိမ်းမြှင့်တင်ရန် ရည်ရွယ်ပါသည်။ ရန်ကုန်မြို့သစ်အား မြို့နယ်အဆင့် လုပ်ငန်းများစွာကို စီစဉ်ထားသကဲ့သို့ ခရိုင်နှင့် ဒေသအဆင့်ပါ ရည်ရွယ်ထားပါသည်။ အောက်ပါတို့မှာ ဤဇုန်အတွက် အထွေထွေလမ်းညွှန်းချက်ဖြစ်ပါသည်-

- အဖွဲ့အစည်းဆိုင်ရာအသုံးပြုမှုအတွက် FAR ကို ၂ . ၅ လျာထားပါသည်။ BCR ကို ၅၀ % လျာထားပါသည်။

- ပြည်သူ့ရေးရာလုပ်ငန်းများကို အထောက်အကူပြုမည့် အိမ်ရာနှင့် စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများကို ဤဇုန်တွင် ခွင့်ပြုပါမည်။ အဖွဲ့အစည်းဆိုင်ရာမဟုတ်သည့် ခွင့်ပြုလုပ်ငန်းများအတွက် floor space ကို ၂၀ % ကျော် အသုံးပြုရန်စီစဉ်ပါက အဆိုပါမြေကွက်ကို အဖွဲ့အစည်းမဟုတ်သည့် အမျိုးအစားအဖြစ် ဇုန်သတ်မှတ်သင့်ပြီး သက်ဆိုင်ရာလမ်းညွှန်ချက်ထားရှိသင့်ပါသည်။

- ဇုန်အတွင်းရှိလုပ်ငန်းများကို အဆင့်နှင့် လာရောက်လေ့လာသူများအပေါ်မူတည်၍ နေရာသတ်မှတ်ရန်လိုအပ်ပါသည်။ မြို့နယ်အဆင့်လုပ်ငန်းများကို ပင်မလမ်းမကြီးနှင့် ပင်မလမ်းခွဲဘေးတွင် ထားရှိသင့်ပြီး ရပ်ကွက်အဆင့်လုပ်ငန်းများကို လမ်းသွယ်တွင် ထားရှိသင့်ပါသည်။

- ခြေကျင်သွားလာမှုကို နေရာလွတ်များနှင့် အလေးထားမြှင့်တင်ပေးသင့်ပါသည်။

- အဖွဲ့အစည်းဆိုင်ရာအဆောက်အဦများ၏ ဗိသုကာလက်ရာသည် ဒေသခံယဉ်ကျေးမှုကို ထပ်ဟပ်ဖော်ပြပြီး မြို့၏ စုစည်းညီညွတ်မှု သင်္ကေတကို မြှင့်တင်နိုင်ပါသည်။

လူမှုအဆောက်အအုံ		သတ်မှတ်ချက်
ပညာရေး အဆောက်အဦ	ကလေးထိန်း/ သူငယ်တန်း ကျောင်း	စီမံချက်လမ်းညွှန် လူဦးရေ ၂၅၀၀ တွင် (၁) ကျောင်း အရွယ်အစား ခန့်မှန်းခြေ. ၀.၀၈ ဟတ်တာ ဒီဇိုင်းလမ်းညွှန် လမ်းလျှောက်အကွာဝေး ၈၀၀ မီတာအတွင်း
	မူလတန်းကျောင်း	စီမံချက်လမ်းညွှန် လူဦးရေ ၁၅၀၀၀ တွင် (၁)ကျောင်း အရွယ်အစား ခန့်မှန်းခြေ. ၁.၆ ဟတ်တာ ဒီဇိုင်းလမ်းညွှန် လမ်းလျှောက်အကွာဝေး ၈၀၀ မီတာအတွင်း
	အလယ်/အထက်တန်း ကျောင်း	စီမံချက်လမ်းညွှန် လူဦးရေ၂၅၀၀၀ တွင် (၁)ကျောင်း အရွယ်အစား ခန့်မှန်းခြေ.၂.၂ ဟတ်တာ ဒီဇိုင်းလမ်းညွှန် အချင်းဝက် ၂ ကီလိုမီတာအတွင်း
	တက္ကသိုလ်	စီမံချက်လမ်းညွှန် လူဦးရေ ၉၀၀၀၀ တွင် (၁)ကျောင်း အရွယ်အစား ဌာနဆိုင်ရာအဆောက်အဦပေါ်မူတည်၍ အမှန်လိုအပ်သော ဧရိယာ ဒီဇိုင်းလမ်းညွှန် စီမံကိန်းလျာထားချက်အတိုင်း
ကျန်းမာရေး အဆောက်အဦ	ဆေးခန်း	စီမံချက်လမ်းညွှန် လူဦးရေ၂၅၀၀၀ တွင် (၁)ခန်း ဒီဇိုင်းလမ်းညွှန် စီမံကိန်းလျာထားချက်အတိုင်း
	ဆေးရုံ	စီမံချက်လမ်းညွှန် လူဦရေ ၁၀၀၀၀ တွင် ခုတင် ၄၀ ဆံ့ ဒီဇိုင်းလမ်းညွှန် စီမံကိန်းလျာထားချက်အတိုင်း
ဘာသာရေး	ဘာသာရေး အဆောက်အဦ	စီမံချက်လမ်းညွှန် လူဦးရေ ၄၀၀၀၀ တွင် (၁)လုံး ဒီဇိုင်းလမ်းညွှန် စီမံကိန်းလျာထားချက်အတိုင်း
ပန်းခြံ/ နေရာလွတ်	နေရာလွတ်	Master Plan အဆင့် တစ်ဦးလျှင် ၁၀-၁၃ စတုရန်းမီတာ ရပ်ကွက်ဧရိယာစီမံချက် အထက်ပါအပြင် တစ်ဦးလျှင် ၃ စတုရန်းမီတာ ဒီဇိုင်းလမ်းညွှန် လူနေအိမ်ရာမှ လမ်းလျှောက်အကွာဝေး ၈၀၀ မီတာအတွင်း
အားကစားနှင့် အပန်းဖြေ	အားကစားရုံ	စီမံချက်လမ်းညွှန် လူဦးရေ၂၅၀၀၀၀ တွင် (၁)ရုံ အရွယ်အစား ၃-၄ ဟတ်တာ ဒီဇိုင်းလမ်းညွှန် စီမံကိန်းလျာထားချက်အတိုင်း
သားငါးဈေး	သားငါးဈေး	စီမံချက်လမ်းညွှန် လူဦးရေ၂၀၀၀၀ တွင် (၁)ဈေး အရယ်အစား အနဲဆုံး ၅,၀၀၀ စ/မီတာ GFA ဒီဇိုင်းလမ်းညွှန် လမ်းလျှောက်အကွာဝေး ၁၀-၁၅ မိနစ်အတွင်း *အများသုံးအဆောက်အဦအပါအဝင်
ရဲစခန်း		တရားစီရင်ပိုင်ခွင့်ပေါ်မူတည်
မီးသတ်ဌာန		တရားစီရင်ပိုင်ခွင့်ပေါ်မူတည်

၄ ထိစပ်/ ကြားခံမြေ

ထိစပ်ကြားခံမြေလိုအပ်ချက်

မြေအသုံးချမှုအလိုက် အနည်းဆုံးထိစပ်ကြားခံမြေလိုအပ်ချက်

မြေအသုံးချမှု	ဘေးဘက်(မီတာ)	နောက်ဘက်(မီတာ)
စက်မှုဇုန်(၁)	၆	၆
စက်မှုဇုန်(၂)နှင့်(၃)	၆	၆
လူနေရပ်ကွက်(၁)	ဝ.၅ (သို့မဟုတ်) ၁ မီတာ *	၂
လူနေရပ်ကွက်(၂)နှင့်(၃)	၁ (သို့မဟုတ်) ၂ **	၂
ဝန်ဆောင်စီးပွားနယ်(၁)(၂)နှင့်(၃)	၆	၆
အများပြည်သူဆိုင်ရာ	၆	၆

မှတ်ချက်။ စက်မှုလုပ်ငန်းအတွက် အနားအားလုံး အနည်းဆုံးထိစပ်ကြားခံမြေ ၆ မီတာ ဖြစ်ရမည်။

အနည်းဆုံး လမ်းထိစပ်ကြားခံမြေ

လမ်းအမျိုးအစား	အနည်းဆုံး အနံကြားခံမြေ (width)(မီတာ)	ကြားခံမြေသတ်မှတ်ချက်
ပတ်လမ်း	၁၅	စိမ်းလန်း ၅ မီတာ၊ physical ၁၀ မီတာ
ပင်မလမ်းမကြီး	၇.၅	လစိမ်းလန်း ၃ မီတာ၊ physical ၄.၅ မီတာ
ပင်မလမ်းခွဲ	၆	စိမ်းလန်း ၂ မီတာ၊ physical ၄ မီတာ
လမ်းခွဲ	၄	စိမ်းလန်း ၂ မီတာ၊ physical ၂ မီတာ
လမ်းသွယ်	၃	စိမ်းလန်း ၁ မီတာ၊ physical ၂ မီတာ

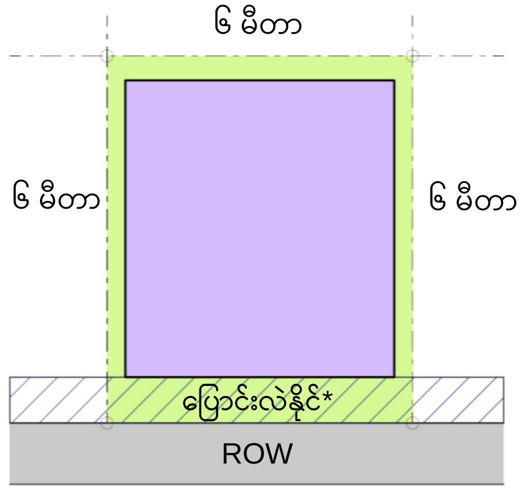
ဖော်ပြပါ ထိစပ်ကြားခံမြေကို သစ်ပင်ပန်းအလှစိုက်ရန် သို့မဟုတ် လူနှင့်ယာဉ်များရွေ့ပြောင်းပေးရန်နှင့် လမ်းပိတ်ဆို့မှု မရှိစေရေးအတွက် အသုံးပြုရန် ဖြစ်ပါသည်။ အထူးဇုန်မှလွဲ၍ အထက်ပါမြေအသုံးချမှုအလိုက် အနည်းဆုံး ထိစပ်ကြားခံမြေလိုအပ်ချက်ကို လိုက်နာရမည်။လမ်းထိစပ်ကြားခံမြေသည် YCDC ၏ လမ်းစည်းကမ်းဥပဒေနှင့် လည်းကောင်း၊ သက်ဆိုင်ရာစစ်ဆေးရေးကော်မတီ၏ ဥပဒေစည်းမျဉ်းနှင့်လည်းကောင်း ကိုက်ညီရမည်ဖြစ်သည်။ YCDC နှင့် MOC တို့သည် ယင်းနှင့်ပတ်သက်၍ အဓိက သုံးသပ်ဆုံးဖြတ်ပေးရမည်ဖြစ်သည်။

*၆ မီတာ x ၁၂ မီတာ လူနေမြေကွက်များအတွက် ဘေးဘက်ကြားခံမြေကို အနည်းဆုံး ဝ.၅ မီတာ ထားရှိရမည် ဖြစ်ပြီး ၎င်းထက်ကြီးသော လူနေမြေကွက်များ အတွက် ဘေးဘက်ကြားခံမြေကို အနည်းဆုံး ၁ မီတာ ထားရှိရမည် ဖြစ်သည်။

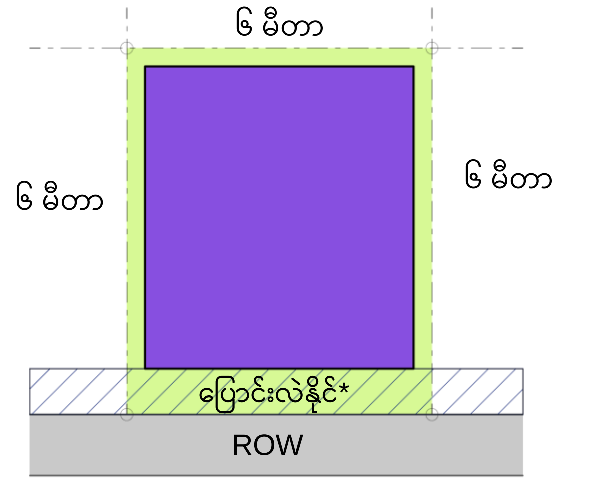
**၁၂ မီတာ x ၁၈ မီတာ မြေကွက်များ အတွက် ဘေးဘက် ကြားခံမြေကို အနည်းဆုံး ၁ မီတာ ထားရှိရမည် ဖြစ်ပြီး ၎င်းမြေကွက်ထက်ကြီး သော မြေကွက်များအတွက် ဘေးဘက် ကြားခံမြေကို အနည်းဆုံး ၂ မီတာ အထိ ထားရှိပေးရမည်။

မည်သည့်တည်ဆောက်ရေးမဆို သတ်မှတ်ထားသော အနည်းဆုံး ကြားခံမြေ ထားရှိရမည့်အပြင် BCR နှင့် FAR တို့နှင့် ပတ်သက်သည့် စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများကို တိကျစွာ လိုက်နာဆောင်ရွက်ရမည် ဖြစ်ပါသည်။
ပင်မလမ်းမကြီးများ နှင့် တစ်ဆင့်ခံ ပင်မလမ်းမကြီးများ ပေါ်ရှိ လူနေမြေကွက်များ၏ အဆိုပြုဗိသုကာပုံစံများအတွက် သက်ဆိုင်ရာ အာဏာပိုင်အဖွဲ့အစည်းများ၏ ဗိသုကာဆိုင်ရာ အထူးစိစစ်သုံးသပ်ချက် နှင့် ခွင့်ပြုမိန့် များလျှောက်ထားရန် လိုအပ်သည်။

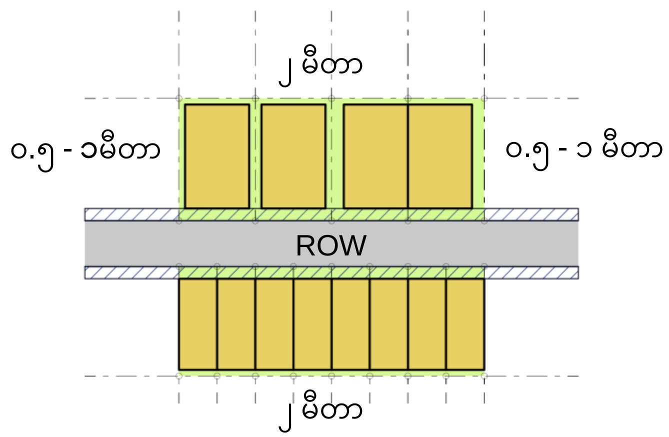
စက်မှုဇုန် ၁



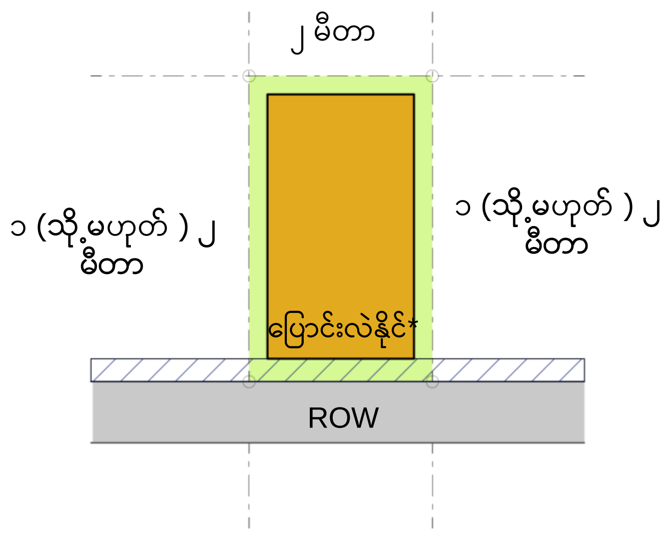
စက်မှုဇုန် ၂



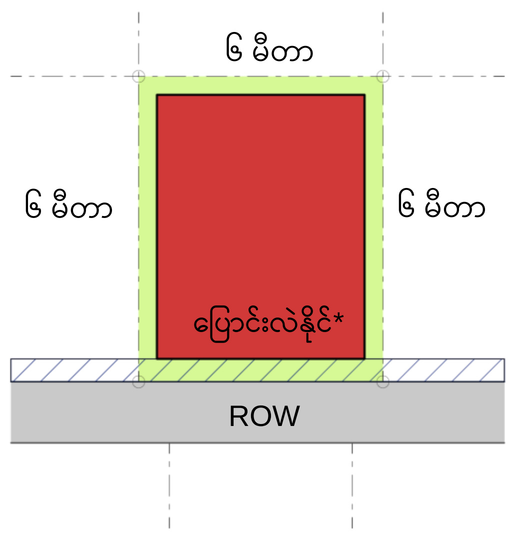
လူနေရပ်ကွက် ၁



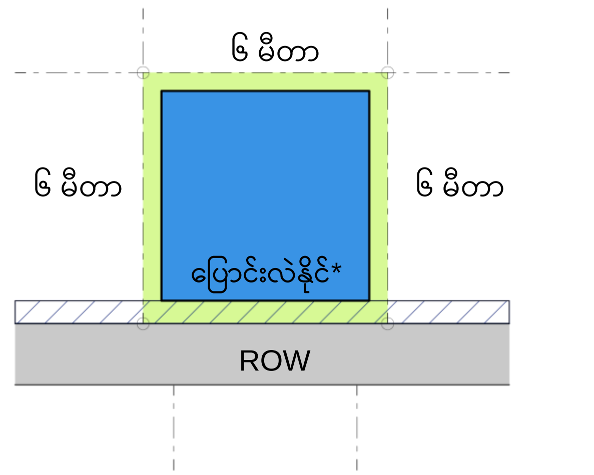
လူနေရပ်ကွက် ၂, ၃



ဝန်ဆောင်စီးပွား ၁,၂,၃



အများပြည်သူဆိုင်ရာ



၅ ယာဉ်ရပ်နေရာ လမ်းညွှန်ချက်

လမ်းမပေါ်မဟုတ်သော ယာဉ်ရပ်နားရန်နေရာလိုအပ်ချက်

လက်ရှိ ဖြစ်ပွားနေသော ယာဉ်ရပ်နားမှု ပြဿနာမျိုး ကိုင်တွယ်ထိန်းသိမ်းနိုင်ရန်အတွက် မြို့သစ်တွင် ယာဉ်ရပ်နားမှုလမ်းညွှန်ချက်သည် အလွန်အရေးကြီးပါသည်။ ယာဉ်ပိုင်ဆိုင်မှုအတွက် ယာဉ်ရပ်နားရန်နေရာ ဖော်ဆောင် မပေးပါ။ ရပ်နားမှု လမ်းအသုံးပြုခ ကောက်ခံခြင်းသည် အများပြည်သူ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကို မြှင့်တင်ရန် အထောက်အကူပေးလိမ့်မည် ဖြစ်ပါသည်။ ဖွံ့ဖြိုးမှု အကောင်အထည်ဖော်သူများမှ အာဏာပိုင်များ၏ တစ်ခုချင်း စိစစ်ချက်ပေါ်တွင် ခွင့်ချက်များထားရှိမည် ဖြစ်ပါသည်။

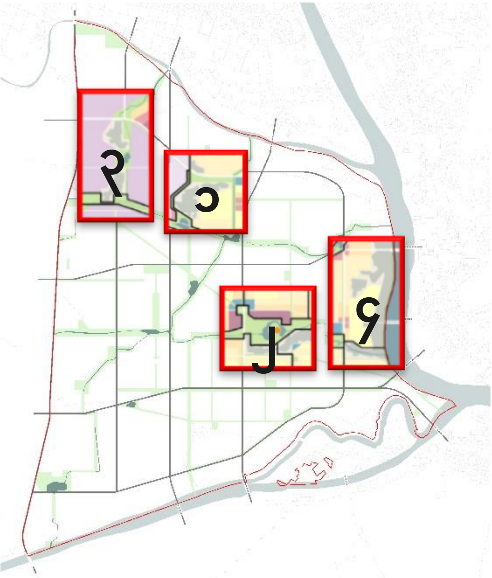
ကြမ်းခင်းအသုံးပြုမှု*		ယာဉ်ရပ်နေရာ အနည်းဆုံးလိုအပ်ချက်စံနှုန်း	နှစ်ဘီးယာဉ်ရပ်နေရာ အနည်းဆုံးလိုအပ်ချက်	လုပ်ငန်းသုံးယာဉ်ရပ်နေရာ အနည်းဆုံး လိုအပ်ချက်
လူနေအိမ်ရာ	တန်ဖိုးသင့်မဟုတ် အိမ်ရာ	၂၀၀ စတုရန်းမီတာ GFA တွင် ယာဉ်ရပ်နေရာအကွက်တစ်ခု	ယူနစ်တစ်ခုတွင် ယာဉ်ရပ်နေရာတစ်ခု	မရှိ
	တန်းဖိုးသင့် အိမ်ရာ	၄၀ ယူနစ်တွင် ယာဉ်ရပ်နေရာအကွက်တစ်ခု	ယူနစ်တစ်ခုတွင် ယာဉ်ရပ်နေရာတစ်ခု	မရှိ
ဝန်ဆောင် စီးပွား ရပ်ဝန်း	ရုံး	၂၀၀ စတုရန်းမီတာ GFA တွင် ယာဉ်ရပ်နေရာတစ်ခု	၁၀၀ စတုရန်းမီတာ GFA တွင် ယာဉ်ရပ်နေရာတစ်ခု	စုရပ်တစ်ခုစီတွင် အမှိုက်ကားအတွက်နေရာလွတ်တစ်ခု
	ဈေး၊ ဈေးဝယ်စင်တာ၊ လက်လီဆိုင်	၁၀၀ စတုရန်းမီတာ GFA တွင် ယာဉ်ရပ်နေရာတစ်ခု	၁၀၀ စတုရန်းမီတာ GFA တွင် ယာဉ်ရပ်နေရာတစ်ခု	ကုန်တင်/ချအတွက် ၈၀၀၀ စတုရန်မီတာ GFA တွင် နေရာလွတ်တစ်ခု
	အစားအသောက်	၅၀ စတုရန်းမီတာ GFA +20%တွင် ယာဉ်ရပ်နေရာတစ်ခု	၁၀၀ စတုရန်းမီတာ GFA တွင် ယာဉ်ရပ်နေရာတစ်ခု	one service အတွက် နေရာလွတ်သတ်မှတ်ရန်
	ဟိုတယ်	၂၀၀ စတုရန်းမီတာ GFA +20%တွင် ယာဉ်ရပ်နေရာတစ်ခု	၁၀၀ စတုရန်းမီတာ GFA တွင် ယာဉ်ရပ်နေရာတစ်ခု	ကုန်တင်/ချအတွက် ၈၀၀၀ စတုရန်မီတာ GFA တွင် နေရာလွတ်တစ်ခု
စက်မှုလုပ်ငန်း	အသေးစားစက်မှုလုပ်ငန်း	၃၀၀ စတုရန်းမီတာ GFA industry floor area တွင် ယာဉ်ရပ်နေရာတစ်ခု ၂၀၀ စတုရန်းမီတာ GFA of administrative and corporate floor area တွင် ယာဉ်ရပ်နေရာတစ်ခု	အသုံးပြုဧရိယာ၏ ၁၀၀ စတုရန်းမီတာတွင် နေရာလွတ်တစ်ခု	ကုန်တင်/ချအတွက် ၃၀၀၀ စတုရန်မီတာ GFA တွင် နေရာလွတ်တစ်ခု
	အကြီးစားစက်မှုလုပ်ငန်း	၁၀၀၀ စတုရန်းမီတာ GFA of industry floor area တွင် ယာဉ်ရပ်နေရာတစ်ခု ၂၀၀ စတုရန်းမီတာ GFA of administrative and corporate floor area တွင် ယာဉ်ရပ်နေရာတစ်ခု	အသုံးပြုဧရိယာ၏ ၅၀၀ စတုရန်းမီတာတွင် နေရာလွတ်တစ်ခု	ကုန်တင်/ချအတွက် ၃၀၀၀ စတုရန်မီတာ GFA တွင် နေရာလွတ်တစ်ခု
ဆိပ်ကမ်းနှင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး		စီမံကိန်းဧရိယာ ၅၀၀၀ စတုရန်းမီတာ တွင် ယာဉ်ရပ်နေရာတစ်ခု ၂၀၀ စတုရန်းမီတာ GFA of administrative and corporate floor area တွင် ယာဉ်ရပ်နေရာတစ်ခု	အသုံးပြုဧရိယာ၏ ၁၀၀ စတုရန်းမီတာတွင် နေရာလွတ်တစ်ခု	

* *အခြားအသုံးပြုလိုအပ်ချက်ကို ကိစ္စတစ်ခုချင်းအပေါ်အခြေခံ၍ အာဏာပိုင်မှ သုံးသပ် အတည်ပြုရန်ဖြစ်ပါသည်။*

လျှော့ချနှုန်း

အထူးဇုန်	ဖော်ပြချက်	လျှော့ချနှုန်း
ဇုန် (၁)	ရန်ကုန်မြို့သစ် ဝန်ဆောင်စီးပွားစင်တာ (သတ်မှတ်ရန်)	၅၀%
ဇုန် (၂)	အများသုံး ဘူတာရုံ၊ ကားဂိတ်တို့မှ အချင်းဝက် ၄၀၀ မီတာအတွင်း ဧရိယာ	၃၀%

၆ အထူးဇုန်
ကျေးရွာနှင့် ကျေးရွာကြားခံမြေ



လက်ရှိကျေးရွာနှင့်ဝန်းကျင်ကြားခံနေရာကို အထူးဇုန်အဖြစ် သတ်မှတ်ပါမည်။ လက်ရှိကျေးရွာများနှင့် မြို့သစ်လူမှု အဖွဲ့အစည်းကို ပေါင်းစည်းနိုင်ရေးအတွက် တစ်ခုပြီးတစ်ခု လေ့လာဆန်းစစ်ရန် လိုအပ်ပါသည်။ ကျေးရွာများကို မြို့သစ်အတွင်း တည်ရှိနေသည့်နေရာ အပေါ်မူတည်ပြီး (၄)မျိုးခွဲခြားပါမည်။ အောက်ပါတို့မှာ ယင်းအထူးဇုန်နှင့် ရွေးချယ်ပြီးသည့် ကျေးရွာ(၄)မျိုးတို့အတွက် အထွေထွေလမ်းညွှန်ချက် ဖြစ်ပါသည်။

လက်ရှိကျေးရွာများနှင့် ကြားခံဧရိယာတွင် ဖွံ့ဖြိုးမှုနည်းပါးခြင်းကို ကူညီမြှင့် တင်ပေးရန်။

ကြားခံမြေ၏အများဆုံး ၃၀%ကို အမြဲတမ်းအဆောက်အဦအတွက် အသုံးပြုရန်နှင့် ကျန်ဧရိယာကို ကျေးရွာမှအသစ်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ပေါင်းစည်းလာမည့် နေရာလွတ်အဖြစ် ထားရှိရန်။

လက်ရှိကျေးရွာများနှင့် တစ်ဦးချင်း အကွက်များသည် သက်ဆိုင်ရာအသုံးပြု ဇုန်စည်းမျဉ်းလမ်းညွှန်ချက်များကို လိုက်နာရမည် ဖြစ်သည်။

၁ ဟန်ချက်ညီကျေးရွာ
လက်ရှိကျေးရွာအချို့ကို လုပ်ငန်းမျိုးစုံမှ ဝန်းရံထားလိမ့်မည်ဖြစ်သည်။ ဝန်းရံအသုံးချမှုအပေါ်မူတည်၍ ရွာတစ်ခုချင်းစီတွင် ကွဲပြားသည့် နေရာ အနေအထားရှိနိုင်ပါသည်။ ရွာတစ်ခုချင်းစီ၏ အနာဂတ်ဖွံ့ဖြိုးမှုလားရာအပေါ် အလေးထားထည့်သွင်းစဉ်းစားရန် လိုမည်ဖြစ်ပါသည်။

၂ ယဉ်ကျေးမှုကျေးရွာ
ရန်ကုန်မြို့သစ်၏ ယဉ်ကျေးမှုကျောရိုးအနီးတွင် ကပ်လျက်တည်ရှိမည့် လက်ရှိကျေးရွာများသည် အများပြည်သူဆိုင်ရာလုပ်ငန်းကိစ္စရပ်များနှင့် အပြန်အလှန်ပတ်သက်ဆက်စပ်နေလိမ့်မည်ဖြစ်ပါသည်။ ဤကျေးရွာများမှာ မြို့သစ်၏ယဉ်ကျေးမှုကို ထိန်းသိမ်းပြသရာနေရာတစ်ခု ဖြစ်လာနိုင်ပါသည်။

၃ စက်မှု ကျေးရွာ
ရန်ကုန်မြို့သစ်၏ရည်မှန်းချက်မှာ အလုပ်အကိုင်ဖန်တီးရန်နှင့် စီးပွားရေးတိုးတက် မြှင့်တင်ရန် ဖြစ်ပါသည်။ ယင်းလိုအပ်သော မြေဧရိယာကို အချို့ကျေးရွာများသည် ဖြည့်ဆည်းပေးနိုင်မည်ဖြစ်ပြီး ယင်းတို့သည် စက်မှုလုပ်ငန်းအတွက် သတ်မှတ်ထားသော မြေနှင့် နီးကပ်စွာ တည်ရှိမည် ဖြစ်ပါသည်။ ကျေးရွာကြားခံမြေသည် ဤအခြေအနေ၌ ထူးခြားစွာ ဆောင်ရွက်ရမည် ဖြစ်သည်။

၄ မြစ်ကမ်းဘေးကျေးရွာ
လက်ရှိကျေးရွာများ၏ ကြီးမားသော ပမာဏမှာ ရန်ကုန်မြစ် တစ်လျှောက်တွင် တည်ရှိပါသည်။မြစ်ကမ်းကို မျက်နှာမူထားခြင်းသည် ရပ်ဝန်းစုံဖွံ့ဖြိုးရေးအတွက် အခွင့်အလမ်း ကောင်းဖြစ်ပြီး ဒေသယဉ်ကျေးမှုကိုလည်း ပြသနိုင်မည် ဖြစ်ပါသည်။

AECOM NYDC

၆ အထူးဇုန်

စီးပွားရေးစင်တာ

မြို့လယ်ဗဟို သို့မဟုတ် စီးပွားရေးစင်တာသည် ဝန်ဆောင်စီးပွားဇုန် စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းနှင့် ကိုက်ညီရပါမည်။ ဒေသ၏ အမှတ်သင်္ကေတအဖြစ် ဖန်တီးရန်အတွက် ဖြည့်စွက်လမ်းညွှန်ချက်များကိုလည်း အဆိုပြုထားပါသည်။

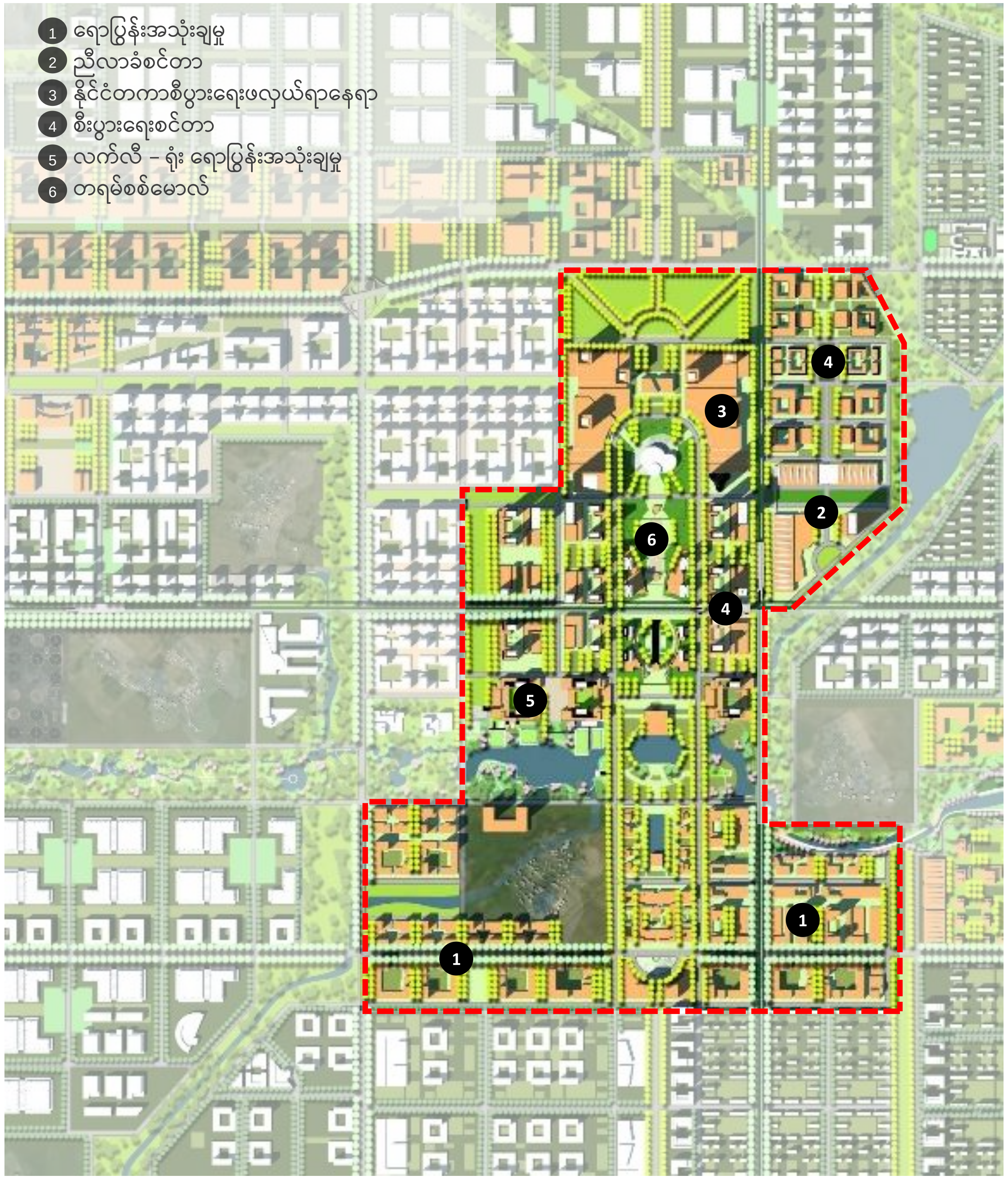
-ဒေသကို စုစည်းကျစ်လစ်သည့်ရုပ်ဝန်းတစ်ခုဖြစ်အောင် ဖော်ဆောင်သင့်ပါသည်။

-ဤအထူးဇုန်အတွင်း အကွက်အားလုံးအတွက် ထိစပ်ကြားခံမြေ ခွင့်မပြုပါ။

-ဤဇုန်အတွင်း ဝန်ဆောင်စီးပွားအကွက်များကို FAR ၈.၀ ခွင့်ပြုပါမည်။

-ကူးပြောင်းနေရာမှ စတင်၍ အဆောက်အဦများအကြားတွင် လူသွားလမ်းများ ထားပေးရမည် ဖြစ်ပါသည်။

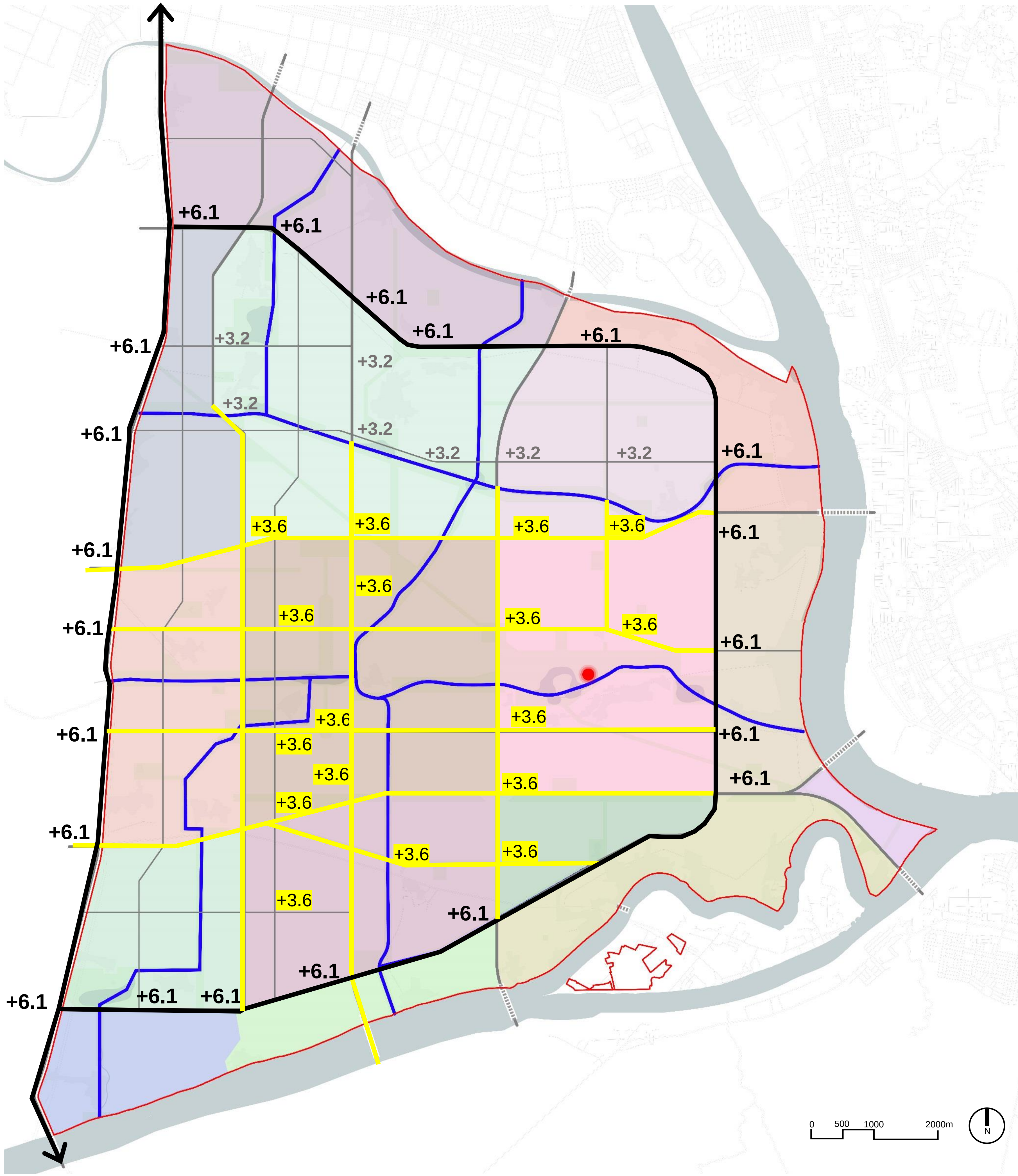
- အရိပ်ရလျှောက်လမ်းဖြစ်စေမည့်အကွက်များကို ဖော်ဆောင်ရမည် သို့မဟုတ် လူသွားလမ်း အဆင်ပြေစေရန် လမ်းတစ်လျှောက် အရိပ်ရလျှောက်လမ်းများ ထားရှိပေးရမည်ဖြစ်ပါသည်။



၇ ရေစီးရေလာ ထည့်သွင်းစဉ်းစားချက်
လမ်းအမြင့် အဆိုပြုချက်

ရန်ကုန်မြို့သစ်အတွင်း အဓိကလမ်းစနစ်များ၏ လမ်းအမြင့်ကို အဆိုပြုထားသော ပလက်ဖောင်းအမြင့်၊ အမြင့်ဆုံးရေအမှတ်နှင့် အဆိုပြုအဆောက်အဦအောက်ခြေအမြင့် တို့အပေါ်မူတည်ပြီး သတ်မှတ်ရမည်ဖြစ်ပါသည်။ ယေဘူယျအားဖြင့် လမ်းအမြင့်သည် နှစ်ပေါင်း ၁၀၀ အတွင်း ရေကြီးရေလျှံပေါ်မူတည်၍ အမြင့်ဆုံးရေအမှတ် အထက်ဖြစ်သင့်ပါသည်။ လမ်းအမြင့်သည် အဆောက်အဦထက် နိမ့်သင့်ပါသည်။ လမ်းပေါ်စီးဆင်းသည့်ရေများ အဆောက်အဦဘက်သို့ မစီးဆင်းစေရန်ဖြစ်ပါသည်။ ရန်ကုန်မြို့သစ်၏ အဆင့်(၁)ဧရိယာတွင် ကနဦးရေတားတမံအဖြစ် အနားပတ်လမ်းရှိသင့်ပါသည်။ ဤကနဦးရေတားတမံ အနားပတ်လမ်းသည် အနီးဝန်းကျင်မြစ်ချောင်းများမှ ဥပမာ ရန်ကုန်မြစ်၊ ပန်းလှိုင်မြစ်၊ တွံတေးတူးမြောင်းတို့မှ ရေကြီးရေလျှံမှုကို ကာကွယ်ပေးနိုင်မည်ဖြစ်ပါသည်။ ရေတားတမံပတ်လမ်း၏အမြင့်သည် အဆိုပါမြစ်များ၏ နှစ် ၁၀၀ ရေကြီးရေလျှံ အမြင့်ဆုံးရေအမှတ်ကို ထည့်သွင်းစဉ်းစားပြီး ပင်လယ်ရေမျက်နှာပြင် အထက် +၆ . ၁ မြင့်မားသင့်ပါသည်။ ပင်လယ်ရေမျက်နှာပြင်မြင့်တက်မှုကဲ့သို့သော ရေရှည်ခန့်မှန်းချက်အတွက် မပါဝင်ပါ။ ဤကနဦးရေတားတမံလမ်းမှာ ရေတိုအဖြေရှာထားခြင်းသာ ဖြစ်ပါသည်။ ရေရှည်နှင့်အဓိက ရေကြီးရေလျှံမှုကာကွယ်စနစ်အနေဖြင့် အဓိကမြစ်များတလျှောက် မြစ်ရေတားတမံစနစ်ကို ထည့်သွင်းစဉ်းစားထားပါသည်။ ဤစနစ်တွင် ရေရှည်အတွက် ပင်လယ်ရေမျက်နှာပြင်မြင့်တက်မှုကာကွယ်ရန် ဒီဇိုင်းပါရှိပါသည်။

စီမံကိန်းဧရိယာအတွင်း အဓိကလမ်းဆုံများပိုမိုမြင့်ရန် စီစဉ် ဆောင်ရွက်နိုင်ရေးအတွက် Master Plan နှင့် ရန်ကုန်မြို့သစ်ဒီဇိုင်း၏ နောက်ပိုင်းအဆင့် များတွင် အခြေခံအဆောက်အဦဆိုင်ရာ စီမံချက်ရေးဆွဲခြင်းများနှင့်အတူ ပိုမိုလေ့လာဆန်းစစ် ရန်နှင့် ပူးပေါင်းညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်ရန် လိုအပ်မည် ဖြစ်ပါသည်။



၇ ရေစီးရေလာ ထည့်သွင်းစဉ်းစားချက်

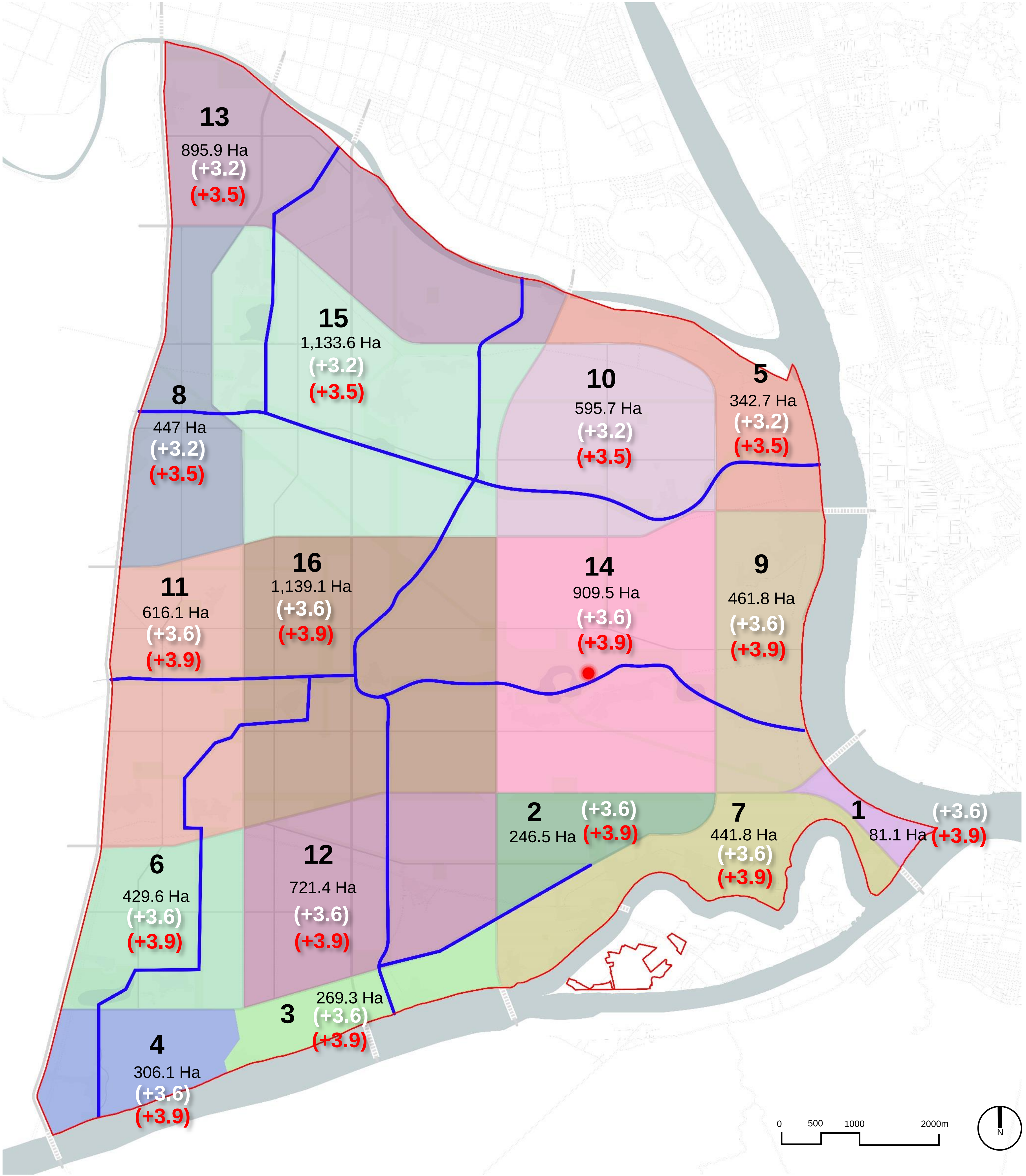
ပလက်ဖောင်းနှင့်အဆောက်အဦတို့၏ အမြင့်အဆိုပြုချက်

လက်ရှိသဘာဝ အဓိကချောင်းများအပြင် အဆိုပြုပင်မလမ်းမကြီးနှင့် ပင်မလမ်းခွဲကွန်ရက်အပေါ် မူတည်၍ ရှာသွန်းမိုးရေစုဆောင်းသည့် မိုးရေခံရပ်ဝန်းခွဲ (catchment area) ကို သတ်မှတ်ရမည်ဖြစ်ပါသည်။ ဤပုံတွင် မိုးရေခံရပ်ဝန်းခွဲများကို ဖော်ပြထားပါသည်-

- စာလုံးမဲအကြီးဖြင့် ဖော်ပြထားသည်မှာ မိုးရေခံရပ်ဝန်းခွဲ ၏ ID အမှတ် ဖြစ်ပါသည်။
- စာလုံးမဲအသေးဖြင့်ဖော်ပြထားသည်မှာ မိုးရေခံရပ်ဝန်းခွဲ အရွယ်အစား ဖြစ်ပါသည်။
- စာလုံးဖြူဖြင့်ဖော်ပြထားသည်မှာ မိုးရေခံရပ်ဝန်းခွဲ ၏ ပလက်ဖောင်းအမြင့် ဖြစ်ပါသည်။
- စာလုံးနီဖြင့်ဖော်ပြထားသည်မှာ အဆောက်အဦ သို့မဟုတ် ကြမ်းပြင်အမြင့် ဖြစ်ပါသည်။

ပလက်ဖောင်းအမြင့်မှာ မိုးရေခံရပ်ဝန်းခွဲ အတွင်း သို့မဟုတ် အနီးရှိ ရေကြောင်းရေမျက်နှာပြင်အမြင့်ဆုံးအမှတ်အထက် ၃၀၀ မီလီမီတာထားရှိရပါမည်။ ရန်ကုန်မြို့သစ်အတွင်း အဆောက်အဦအောက်ခြေအမြင့် သို့မဟုတ် ကြမ်းပြင်အမြင့်မှာ ထိုဧရိယာအမြင့်ဆုံးရေအမှတ်အထက် ၆၀၀ မီလီမီတာ အနဲဆုံး ရှိသင့်ပါသည်။ မုန်တိုင်းမိုးကြောင့် ရေကြီးရေလျှံမှုကို ရှောင်ရှားနိုင်ရန် ဖြစ်ပါသည်။

စီမံကိန်းဧရိယာအတွင်း အကွက်တစ်ခုစီတိုင်းအတွက် ပလက်ဖောင်းအမြင့်ကို ပိုမိုကောင်းမွန်စေရန်အတွက် ရန်ကုန်မြို့သစ်၏ စီမံကိန်းနှင့် ဒီဇိုင်းဆိုင်ရာ နောက်ပိုင်းအဆင့်များတွင် ရေလွှမ်းမိုးမှုအပါအဝင် ပိုလိုလေ့လာဆန်းစစ်မှု ပြုလုပ်သွားရမည် ဖြစ်ပါသည်။



NYDC NEW YANGON DEVELOPMENT COMPANY LTD AECOM

၈ မြေအသုံးပြုမှု အခြေအနေ

အောက်ပါမြေအသုံးပြုမှုပြဇယားသည် ရန်ကုန်မြို့သစ်အတွင်းရှိ သတ်မှတ်ဇုန်နယ်များအတွင်း ခွင့်ပြုခြင်း၊ ခြွင်းချက်ဖြင့် ခွင့်ပြုခြင်းနှင့် ကန့်သတ်ပိတ်ပင်ခြင်းတို့ကို ဖော်ပြထားပါသည်။ ခြွင်းချက်ဖြင့် ခွင့်ပြုခြင်းများအတွက် NYDC စီမံကိန်းဌာနထံမှ အဆောက်အဦဆောက်လုပ်ခွင့်ပါမစ် မလျှောက်မီ ခွင့်ပြုချက် ရယူရမည်ဖြစ်ပါသည်။ အောက်ပါ ဇယားတွင် ဖော်ပြထားခြင်းမရှိသော မြေအသုံးပြုမှုအတွက် ခွင့်ပြုချက်ကို NYDC စီမံကိန်းဌာနထံမှ အဆောက်အဦဆောက်လုပ်ခွင့်ပါမစ် မလျှောက်မီ ခွင့်ပြုချက် ရယူရမည် ဖြစ်ပါသည်။

မြေအသုံးပြုမှု	၂.၂ လူနေအိမ်ရာ ၁ (သိပ်သည်းဆနည်း)	၂.၃ လူနေအိမ်ရာ ၂ (အလယ်အလတ်နှင့် လူနေထူထပ်)	၂.၃ လူနေအိမ်ရာ ၃ (ရောပြွန်းအသုံးပြု)	၄.၁ Transit Oriented ဖွံ့ဖြိုးမှု	၅.၁ ဝန်ဆောင် လုပ်ငန်း ၁	၅.၂ ဝန်ဆောင် လုပ်ငန်း ၂	၅.၃ ဝန်ဆောင် လုပ်ငန်း ၃	၆.၁ စက်မှု လုပ်ငန်း ၁ (အသေးစား)	၆.၂ စက်မှု လုပ်ငန်း ၂ (အကြီးစား)	၆.၃ စက်မှု လုပ်ငန်း ၃ (သယ်/ပို့)	၆.၁ အဖွဲ့အစည်း/ ပြည်သူ့ ရေးရာ
ကြော်ငြာနှင့်ထုတ်ဝေရေးလုပ်ငန်း	•	•	•	•	P	P	P	•	•	•	•
စိုက်ပျိုးရေးလုပ်ငန်း	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
အရေးပေါ်ကယ်ဆယ်ရေးလုပ်ငန်း	•	•	•	C	C	C	C	•	•	•	C
ဆက်သွယ်ရေးလုပ်ငန်း	•	•	•	•	P	P	P	•	•	P	•
အင်တင်နာများ (အမြင့်ကန့်သတ်)	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Arcade, ဂိမ်း	•	•	C	C	P	P	P	•	•	•	•
တပ်ဆင်ခြင်းနှင့်ကုန်ချောထုတ်ခြင်း	•	•	•	•	•	•	•	P	P	P	•
ယာဉ်ရပ်နေရာနှင့် ဖွဲ့စည်းမှု	•	•	•	P	•	P	P	•	•	•	•
မော်တော်ယာဉ်ပြင်ဆင်ရုံ	•	•	•	•	P	P	•	C	•	•	•
မော်တော်ယာဉ်အရောင်းနှင့်အငှားလုပ်ငန်း	•	•	•	•	P	P	C	•	•	•	•
ဘား၊ ကော့တေးခန်း	•	•	C	C	C	P	P	•	•	•	•
ဆံသနှင့်အလှပြင်လုပ်ငန်း	•	•	P	C	P	P	P	•	•	•	•
ပုံထုတ်၊ မိတ္တူနှင့် ပုံနှိပ်လုပ်ငန်း	•	•	P	C	P	P	P	•	•	•	•
ဘော်ဒါဆောင်များ	C	C	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Caretaker ဆောင်များ	•	C	C	•	•	C	•	•	•	•	•
ကားရေဆေးရုံ	•	•	C	•	P	P	•	•	•	•	•
ကလေးထိန်းစင်တာ	•	P	P	•	P	P	•	•	•	•	•
ပြည်သူ့ရေးရာ၊ အစိုးရဌာနနှင့်ယဉ်ကျေးမှုဆိုင်ရာ	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	P
ဆေးပေးခန်း	•	•	P	•	P	P	•	•	•	•	P
လူမှုအဆောက်အဦ	C	C	C	•	C	C	C	•	•	•	P
ကွန်ဖရင့်နှင့်အစည်းအဝေးခန်းမ	•	•	P	•	P	P	P	•	•	•	•
စတိုးဆိုင်	•	•	P	C	P	P	P	•	•	•	•
ကုန်တိုက်	•	•	P	C	•	P	P	•	•	•	•
တိရိစ္ဆာန်စောင့်ရှောက်ရေးလုပ်ငန်း	•	•	P	•	P	P	P	•	•	•	•
အခြောက်ခံစက်လုပ်ငန်း	•	•	•	•	P	P	P	•	•	•	•
ပညာရေးလုပ်ငန်း	•	•	•	•	P	P	P	•	•	•	P
ဘဏ္ဍာရေးအဖွဲ့အစည်း	•	•	P	P	P	P	P	•	•	•	•
မီးသတ်စခန်း	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	P

၈ မြေအသုံးပြုမှု အခြေအနေ

အောက်ပါမြေအသုံးပြုမှုပြဇယားသည် ရန်ကုန်မြို့သစ်အတွင်းရှိ သတ်မှတ်ဇုန်နယ်များအတွင်း ခွင့်ပြုခြင်း၊ ခြွင်းချက်ဖြင့် ခွင့်ပြုခြင်းနှင့် ကန့်သတ်ပိတ်ပင်ခြင်းတို့ကို ဖော်ပြထားပါသည်။ ခြွင်းချက်ဖြင့် ခွင့်ပြုခြင်းများအတွက် NYDC စီမံကိန်းဌာနထံမှ အဆောက်အဦဆောက်လုပ်ခွင့်ပါမစ် မလျှောက်မီ ခွင့်ပြုချက် ရယူရမည်ဖြစ်ပါသည်။ အောက်ပါ ဇယားတွင် ဖော်ပြထားခြင်းမရှိသော မြေအသုံးပြုမှုအတွက် ခွင့်ပြုချက်ကို NYDC စီမံကိန်းဌာနထံမှ အဆောက်အဦဆောက်လုပ်ခွင့်ပါမစ် မလျှောက်မီ ခွင့်ပြုချက် ရယူရမည် ဖြစ်ပါသည်။

မြေအသုံးမှု	၂.၂ လူနေအိမ်ရာ ၁ (သိပ်သည်းဆနည်း)	၂.၃ လူနေအိမ်ရာ ၂ (အလယ်အလတ်နှင့် လူနေထူထပ်)	၂.၃ လူနေအိမ်ရာ ၃ (ရောပြွန်းအသုံးပြု)	၄.၁ Transit Oriented ဖွံ့ဖြိုးမှု	၅.၁ ဝန်ဆောင် လုပ်ငန်း ၁	၅.၂ ဝန်ဆောင် လုပ်ငန်း ၂	၅.၃ ဝန်ဆောင် လုပ်ငန်း ၃	၆.၁ စက်မှု လုပ်ငန်း ၁ (အသေးစား)	၆.၂ စက်မှု လုပ်ငန်း ၂ (အကြီးစား)	၆.၃ စက်မှု လုပ်ငန်း ၃ (သယ်/ပို့)	၆.၁ အဖွဲ့အစည်း/ ပြည်သူ့ ရေးရာ
သဘာဝဓာတ်ငွေ့ဆိုင်	•	•	•	•	P	P	C	•	•	•	•
ဂေါက်ကွင်း	•	•	C	•	C	C	C	•	•	•	•
အန္တရာယ်ရှိသောစွန့်ပစ်ပစ္စည်းစက်ရုံ	•	•	•	•	C	C	C	C	C	•	•
ဆေးရုံ	•	•	•	•	C	C	C	•	•	•	P
ဟိုတယ်၊ မော်တယ်	•	•	P	P	C	C	P	•	•	•	•
ပန်းအလှနှင့်စိမ်းလမ်းစိုပြေလုပ်ငန်း	•	•	•	•	P	P	C	•	•	•	•
အကြီးစားစုဆောင်းမှုလုပ်ငန်း	•	•	•	•	C	C	•	P	P	•	•
စာကြည့်တိုက်	•	•	C	•	C	C	C	•	•	•	P
စာပို့လုပ်ငန်း	•	•	P	•	P	P	C	•	•	•	•
ဘုန်းတော်ကြီးကျောင်း (အခြားဘာသာရေးနေရာများ)	C	C	•	•	•	•	•	•	•	•	P
ရုပ်ရှင်ရုံ	•	•	P	C	P	P	P	•	•	•	•
ပြတိုက်	•	•	•	C	•	C	P	•	•	•	•
ရုံး၊ ဌာန၊ စီးပွားရေး နှင့် ကျွမ်းကျင်လုပ်ငန်း	•	•	•	C	P	P	P	•	•	•	•
ပန်းခြံများ	•	•	•	C	•	•	•	•	•	•	P
ရဲစခန်း	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	P
သုတေသနနှင့် ဖွံ့ဖြိုးရေး	•	•	•	C	P	P	P	P	P	•	•
လူနေရာအိမ်ရာ	P	P	P	•	•	•	•	•	•	•	•
စားသောက်ဆိုင်	•	•	•	P	P	P	P	•	•	•	•
လက်လီလုပ်ငန်း	•	•	•	P	P	P	P	•	•	•	•
အကြီးတန်းအိမ်ရာ	•	•	•	•	P	P	P	•	•	•	•
အားကစားရုံ	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	P
သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး	•	•	•	P	•	C	C	•	•	•	C
အသက်မွေးမှုအတတ်သင်ကျောင်း	•	•	•	•	•	P	•	•	•	•	•
သိုလှောင်ရုံနှင့် ဖြန့်ဖြူးရေးလုပ်ငန်း	•	•	•	•	•	•	•	•	C	P	•
သားငါးဈေး	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	P