बागमती प्रदेश सरकार

भौतिक पूर्वाधार विकास मन्त्रालय

यातायात पूर्वाधार निर्देशनालय

हेटौंडा, नेपाल

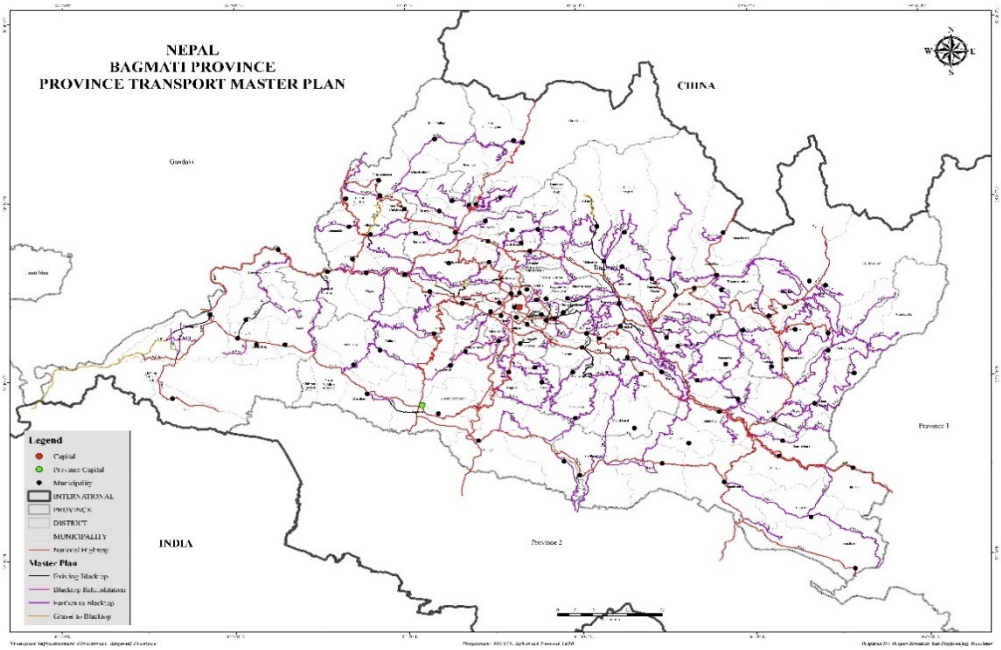
प्रादेशिक यातायात गुरूयोजना (PTMP)

खण्ड

क

मुख्य

प्रतिवेदन



माघ,

२०७८

सन्देश

सन्देश

भूमिका

नेपालको बागमती प्रदेशको प्रादेशिक यातायात गुरुयोजना सार्वजनिक गर्न पाउँदा निकै खुशी लागेको छ। प्रादेशिक यातायात गुरुयोजना (Provicial Transport Master Plan) प्रदेशमा यातायात पूर्वाधार र सेवाहरूको पहुँच अवस्था सुधार गर्न प्रादेशिक सडकहरूको विकासको लागि योजनाबद्ध दस्तावेज हो जुन सडक सञ्जालको स्तरवृद्धि गर्न र मर्मतसुधार गर्न र सडक पूर्वाधार विकासमा प्राथमिकतामा राखिएको लगानीमा बजेट खर्चलाई व्यवस्थित गर्न एकीकृत सडक विकास दृष्टिकोणको परिकल्पना गरिएको छ ।

यो दस्तावेजले सडक विकासको योजना, स्रोत परिचालन, कार्यान्वयन र अनुगमन गरी प्रदेश सार्वजनिक सडक ऐनलाई कार्यान्वयन गर्न सहयोगी हुने कुरामा विश्वस्त छ।यो श्री दस्तावेज केन्द्रीय सरकार मार्फत दातृ संस्थाहरूलाई कोष परिचालन तर्फ आकर्षित गर्न लबिङ गर्न आवश्यक छ।यसबाहेक, यो दस्तावेज प्रदेशको समग्र यातायात पूर्वाधारमा बास्केट कोष दृष्टिकोणलाई विचार गरी सडक योजनाहरूमा स्रोत बाँडफाँडमा प्रचलित दोहोरोपाना हटाउन सहयोगी हुनेछ।

बजेट ब्यबस्थापन तथा सुझाबका लागि विशेषगरी तत्कालिन मुख्यमन्त्री श्री डोरमणि पौडयाल, बर्तमान मुख्यमन्त्री श्री राजेन्द्र प्रसाद पाण्डे तत्कालिन भौतिक पूर्वाधार विकास मन्त्रालय मन्त्री श्री रामेश्वर फुयाँल, बर्तमान भौतिक पूर्वाधार विकास मन्त्रालय मन्त्री श्री कृष्णलाल भडेल, पुर्व सचिवहरू श्री सञ्जीव बराल र श्री तेजराज भट्ट, वर्तमान सचिव श्री अशोक साह, वरिष्ठ डिभिजनल इन्जिनियर नवीनकुमार सिंह, इन्जिनियर पुण्यराम सुलु र इन्जिनियर ज्ञानेन्द्र पुनले दस्तावेजलाई अन्तिम रूप दिन बहुमूल्य सुझाव प्रदान गर्नुभयो। सबै छ वटा पूर्वाधार विकाश कार्यालय तथा प्रादेशिक सडक डिभिजन कार्यालयहरु, इ. हरिप्रसाद ओझा र निर्देशनालयका सडक विज्ञ इ. आशिष खड्कालाइ उहाँहरूको अमूल्य सुझाव र प्रतिक्रियाको लागि धन्यवाद दिन चाहन्छु। यस कागजात तयार गर्नको लागि निरन्तर समर्पण र प्राविधिक सहयोगको लागि डा. हरे राम श्रेष्ठ, टोली नेता, राघव विष्ट, र प्रोजेक्ट रिसर्च एन्ड इन्जिनियरिङ एसोसिएटसन (PRENA) का टोली सदस्यहरूलाई धन्यवाद दिन चाहन्छु।अन्त्यमा, यो प्रतिवेदन तयार गर्न अमूल्य योगदान पुर्याउनुहुने यातायात पूर्वाधार निर्देशनालय र भौतिक पूर्वाधार विकास मन्त्रालय बागमती प्रदेशका सम्पूर्ण इन्जिनियर तथा कर्मचारीहरू प्रति हार्दिक आभार प्रकट गर्न चाहन्छु । यस दस्तावेजको सन्दर्भमा कुनै पनि अग्रगामी र रचनात्मक सुझावहरू अत्यन्त सराहनीय छन्।

डा. सहदेव बहादुर भण्डारी
निमित्त निर्देशक
यातायात पूर्वाधार निर्देशनालय, बागमती प्रदेश, हेटौंडा
माघ, २०७८

बिषय सूचीहरु

अध्याय १: परिचय..... १

१.१ पृष्ठभूमि १

१.२ उदेश्य २

१.३ प्रादेशिक यातायात गुरुयोजना तयारीको कार्यक्षेत्र २

१.३.१ प्रादेशिक सार्वजनिक यातायात ऐनको पूनरावलोकन ३

१.३.२ प्रदेशको यातायात क्षेत्रको वार्षिक योजनाको अध्ययन ३

१.३.३ राष्ट्रिय रणनीतिक सडक संजालको अध्ययन ३

१.३.४ प्रदेश सडकहरूको पहिचान र संजाल ३

१.३.५ प्रदेशको दीर्घकालीन यातायात योजना ३

१.३.६ प्रदेश यातायात गुरुयोजनाको लागि आवश्यक आर्थिक स्रोत विश्लेषण ३

१.३.७ पाँचवर्षको प्रादेशिक यातायात गुरुयोजना ४

१.४ अध्ययनका सिमाहरु ४

अध्याय २: प्रादेशीक यातायात गुरुयोजना तयारी विधि..... ५

२.१ प्रादेशिक यातायात गुरूयोजना पद्धति ५

२.२ तथ्यांक संकलन विधि ५

२.२.१ प्रतिवेदनहरूको पुनरावलोकन ५

२.२.२ कार्यशाला र वैठक ६

२.२.३ द्रुत सर्वेक्षण तथा प्रदेश सडक संजाल पहिचान ७

२.२.४ प्रदेश सडक मौजुदा नक्सा ८

२.२.५ रेल यातायात, जलमार्ग, हवाई तथा सुरूङ्ग मार्ग र द्रुतमार्ग ९

२.२.६ सडक संजालहरूको समष्ठिकरण ९

२.२.७ सडक कोड.....१०

२.२.८ प्रदेश सडक संजालको श्रेणी.....१०

२.२.९ प्रादेशिक यातायात गुरुयोजना आर्थिक स्रोत तथा वजेट.....१०

२.२.१० आर्थिक स्रोत विश्लेषण.....११

२.३ तथ्याङ्क विश्लेषण.....११

अध्याय ३: प्रदेशको सामाजिक-आर्थिक पक्ष.....**१२**

३.१ सामाजिक आर्थिक विशेषताहरु.....१३

३.२ ऐतिहासिक धार्मिक तथा पर्यटकीय क्षेत्र.....१८

३.३ मुख्य आर्थिक तथा व्यापारिक गतिविधिहरू.....२१

३.४ विकास सम्भावना क्षेत्रहरू.....२४

अध्याय ४: प्रदेश यातायात प्रणाली पुनरावलोकन.....**२८**

४.१ यातायात नीति तथा योजना.....२८

४.१.१ राष्ट्रिय यातायात नीति २०५८.....२८

४.१.२ प्रदेश सवारी साधन र यातायात व्यवस्थापन ऐन २०७५.....२९

४.१.३ प्रदेश सार्वजनिक सडक ऐन.....२९

४.१.४ बागमती प्रदेश आवधिक योजना (२०७६/२०७७ - २०७७/२०७८).....३०

४.१.५ बागमती प्रदेश सडक मापदण्ड, २०७६.....३१

४.२ प्रदेश सडक संजाल.....३१

४.२.१ रणनीतिक सडक सञ्जालको पुनरावलोकन.....३२

४.२.२ स्थानीय सडक संजालको पुनरावलोकन.....३६

४.३ हवाई यातायात.....३७

४.४ रेलमार्ग.....४१

४.५ रोपवे ४२

४.६ मालसामान ढुवानी ४२

४.७ अन्य पूर्वाधारहरू ४३

४.८ शहरी यातायात ४४

४.९ सडक सुरक्षा ४८

४.१० सडक सम्पत्ति व्यवस्थापन र मर्मतसम्भार ४८

४.११ संगठनात्मक संरचना ४९

अध्याय ५: प्रादेशिक यातायात दीर्घकालीन योजना ५०

५.१ पृष्ठभूमि ५०

५.२ प्रादेशिक यातायात दीर्घकालीन योजनाका सिध्दान्तहरु ५०

५.२.१ सडक संजालमा सुधार ५०

५.२.२ पहुँचमा सुधार ५०

५.२.३ सडक गुणस्तर स्टयाण्डर्ड ५१

५.२.४ एकिकृत यातायात प्रणाली ५१

५.२.५ यातायात सुविधाको अर्थव्यवस्था ५१

५.२.६ दिगो यातायात पूर्वाधार ५१

५.२.७ यातायात नीति र रणनीति ५२

५.२.८ सडक सुरक्षा ५२

५.३ प्रदेश यातायात दीर्घकालीन योजना ५२

५.३.१ सडकहरूको स्तरोन्नति ५३

५.३.२ प्रादेशिक सडकहरूको दीर्घकालीन योजनाको पहिचान र तयारी ५३

५.४ प्रदेश यातायात ब्यबस्थापन योजना ९२

५.५ प्रादेशिक सडक सुरक्षा कार्य योजना..... ९५

५.६ प्रादेशिक सार्वजनिक यातायात गुरु योजना.....९६

अध्याय ६: प्रादेशिक यातायात गुरूयोजना.....९८

६.१ प्रादेशिक यातायात गुरूयोजना..... ९८

६.२ सडकहरुको प्राथमिकता..... ९८

६.३ प्रादेशिक यातायात गुरुयोजनाको वित्तिय अवस्था..... ९९

६.४ प्रादेशिक यातायात गुरुयोजनामा खर्चहरू..... ९९

६.५ पहिलो पाँच वर्षे प्रादेशिक यातायात गुरुयोजना.....१०१

६.६ प्रादेशिक यातायात गुरुयोजना परिणामहरू.....११०

अध्याय ७: निष्कर्ष र सिफारिस ११३

७.१ निष्कर्ष..... ११३

७.२ सिफारिस ११३

सन्दर्भहरु.....११५

शब्दावली.....११७

तालिकाहरुको सूची

तालिका नं. १: बागमती प्रदेशको जनसंख्या (स्रोतः जनगणना २०२१,के.त.वि)..... १३

तालिका नं. २: प्रदेशहरूको आर्थिक रूपले सक्रिय जनसंख्या (स्रोतः प्रदेश प्रोफाइल, २०१९) १४

तालिका नं. ३: बागमती प्रदेशका जिल्लाहरूको प्रति व्यक्ति आय (प्रदेश प्रोफाइल २०१९)..... १५

तालिका नं. ४: बागमति प्रदेशको साक्षरता स्थिति (स्रोतः प्रदेश प्रोफाइल, २०१९) १६

तालिका नं. ५: प्रदेशका नदी प्रणाली (स्रोत प्रदेश वस्तुस्थिति २०१९)..... १७

तालिका नं. ६: बागमति प्रदेशको भू-भागको स्थिति (स्रोत प्रदेश वस्तुस्थिति विवरण २०१९)..... १८

तालिका नं. ७: ऐतिहासिक धार्मिक र पर्यटकीयस्थलहरुको विवरण..... १९

तालिका नं. ८: बागमती प्रदेशमा रहेका पदयात्रामार्गहरु को विवरण (स्रोत प्रदेश वस्तुस्थिति विवरण २०१९)२०

तालिका नं. ९: बागमती प्रदेशमा रहेका हाइकिङ्ग क्षेत्र को विवरण (स्रोत प्रदेश वस्तुस्थिति विवरण २०१९). २१

तालिका नं. १०: बागमति प्रदेशका औद्योगिक क्षेत्रहरु २५

तालिका नं. ११: आवधिक योजनाका योजना तथा रणनीतिहरु..... ३१

तालिका नं. १२: बागमती प्रदेशका राजमार्ग को सूची (स्रोत : सडक विभाग, २०१९)..... ३३

तालिका नं. १३: बागमित प्रदेशका सहायक राजमार्गहरुको सूची..... ३४

तालिका नं. १४: स्थानीय सडक संजाल विवरण (स्रोतः जिल्ला यातायात गुरू योजना)..... ३६

तालिका नं. १५: प्रदेशको मौजुदा सडकको अवस्था (स्रोतः सडक विभाग, डोलिडार २०१९)..... ३६

तालिका नं. १६: रामेछाप विमानस्थलको उडान, यात्रु, र कार्गो सम्बन्धि विवरण (स्रोतः एयरपोर्ट प्रोफाइल, नागरिक उड्डयान प्राधिकरण)..... ३९

तालिका नं. १७: भरतपुर विमानस्थलको उडान, यात्रु, र कार्गो सम्बन्धि विवरण (स्रोतः एयरपोर्ट प्रोफाइल, नागरिक उड्डयान) ३९

तालिका नं. १८: अन्तर्राष्ट्रिय एयरलाइन्सहरूको सूची ४०

तालिका नं. १९: आन्तरिक विमानस्थलहरूको विवरण..... ४०

तालिका नं. २०: प्रादेशिक राजमार्गका दीर्घकालीन योजना..... ५४

तालिका नं. २१: प्रादेशिक सडकहरुको दीर्घकालीन योजना ५६

तालिका नं. २२ शहरी र ग्रामिण सडकहरुको दीर्घकालीन योजना ६५

तालिका नं. २३: प्रादेशिक सडकहरूको सारांश (सूची र परिप्रेक्षित योजना)..... ७२

तालिका नं. २४: प्रति कि.मी सडक स्तरोन्नति लागत..... ७२

तालिका नं. २५: स्तरोन्नतिको लागि दीर्घकालीन योजना- प्रादेशिक राजमार्ग ७३

तालिका नं. २६: स्तरोन्नतिको लागि दीर्घकालीन योजना- प्रादेशिक सडक ७५

तालिका नं. २७: स्तरोन्नतिको लागि दीर्घकालीन योजना- शहरि सडक..... ८६

तालिका नं. २८: दीर्घकालीन योजनाका लागि कुल लागत..... ९१

तालिका नं. २९: प्राथमिकता मापदण्ड र वजन..... ९८

तालिका नं. ३०: सडकहरूका लागि प्रादेशिक लागत कोष ९९

तालिका नं. ३१: PTMP अवलम्वनका लागि खर्च बाँडफाड..... १००

तालिका नं. ३२: पहिलो पाँच वर्षे PTMP अवलम्वन योजना..... १०२

तालिका नं. ३३: सडकहरूको वार्षिक मर्मत सम्भार योजना (ARMP)..... ११०

चित्रहरुको सूची

चित्र नं. १: बागमती प्रदेशको नक्सा १२

चित्र नं. २: गरिवी दर १६

चित्र नं. ३: SRN सडकको वितरण ३२

चित्र नं. ४: त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको अन्तर्राष्ट्रिय तथा आन्तरिक हवाइ जहाज आवतजात विवरण ३८

चित्र नं. ६: त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको अन्तर्राष्ट्रिय तथा राष्ट्रिय कार्गो सेवा विवरण ३८

चित्र नं. ७: काठमाडौं उपत्यका भित्रका प्रस्तावित रेलवे लाइनहरु ४१

चित्र नं. ८: नेपालमा सञ्चालनमा रहेका रोपवेहरू ४२

चित्र नं. ९: काठमाडौं सडक प्रणाली ४५

चित्र नं. १०: सार्वजनिक यातायता योजना ४६

चित्र नं. ११: प्राथमिक संजालमा प्रस्तावित मार्ग ४७

अध्याय १: परिचय

१.१ पृष्ठभूमि

यातायात विकासको मुख्य पूर्वाधार हो जसले राष्ट्रिय, प्रादेशिक र स्थानीय अर्थतन्त्र विकासमा महत्वपूर्ण योगदान गरेको हुन्छ। यातायातले प्रदेश, शहरहरू र ग्रामिण क्षेत्रहरूलाई जोड्दछ भने यो एउटा भौतिक रुपले फैलिएको संजाल हो जसले वस्तु, सेवा, पुँजी र श्रमलाई आपसमा जोड्दछ। यसैगरी पन्ध्रौं योजना सम्म यातायातको क्षेत्रगत विकास गरी सेवाहरु प्रतिस्पर्धी, बहुवृद्धि, भरपर्दो, सुरक्षित, समावेशी र अनुशासित तरिकाबाट सेवा सुविधाको परिचालन र यातायात प्रवाह गरी पहुँच युक्त नवीनतम यातायात साधनको प्रयोग गरी वातावरणमैत्री, पूर्वाधारमैत्री र दीर्घकालीन यातायातको विकास गर्नु रहेको छ। यसैगरी सरकारको दीर्घकालीन सोच र लक्ष्य "समृद्ध नेपाल, सुखी नेपाली" अभियानमा यातायात पूर्वाधारको विकास महत्वपूर्ण रहेको छ। विगत ३ वर्षको बजेट नीतिमा पनि सडक पूर्वाधार विकासमा करिब ७० % बजेट राष्ट्रिय, प्रादेशिक, तथा स्थानीय सरकारमा छुट्याउने नीति अवलम्बन गरिएको पाइन्छ। यातायात पूर्वाधार विकासले दीर्घकालीन प्रभाव अर्थ व्यवस्थाको सुक्ष्म तथा बृहत रूपमा प्रभाव पार्दछ जसबाट अन्तराष्ट्रिय तथा राष्ट्रिय व्यापारमा कम लागत लाग्नुका साथै छिटोभन्दा छिटो उत्पादन स्थलबाट बजारसम्म पुग्न सक्दछ साथै गुणस्तरीय सामानहरूको आपूर्ति हुनुका अतिरिक्त अन्तराष्ट्रिय पर्यटनको विकास गरी आर्थिक वृद्धि हासिल गर्न सकिन्छ।

यातायात पूर्वाधार विकास आर्थिक विकासको प्रमुख क्षेत्र हो जसलाई तीन तहका सरकार, संघीय सरकार, प्रदेश सरकार, र स्थानीय तहको समष्टिगतरुपमा द्रुत गतिमा विकास गरी राष्ट्रिय कुल ग्राहस्त उत्पादनमा महत्वपूर्ण योगदान पुग्न जानेछ भने घर परिवारको आर्थिक समृद्धिमा पनि मद्दत पुग्नेछ । वि.स.२०७२ सालमा जारि गरिएको नेपालको संविधानमा सात प्रदेशको व्यवस्था गरी संघीय गणतन्त्रात्मक व्यवस्थाको प्रावधान गरिएको छ। सात प्रदेश मध्यको एक, प्रदेश बागमती प्रदेश सरकारले यातायात पूर्वाधार विकासका लागि उच्च प्राथमिकता दिएको छ। जसमा सुदृढ संजाल प्रणालीको विकासबाट प्रदेशको आर्थिक विकास हुनुका अतिरिक्त राष्ट्रिय सोच र अभियान " समृद्ध नेपाल, सूची नेपाली" लाई समेत सहयोग पुग्न जाने छ। प्रदेशको विकास नीतिगत अवधारणा अनुसार यातायात पूर्वाधारको विकास गर्नका निम्न कारणहरू रहेका छन्। प्रथमत; बागमती प्रदेश, संघिय राजधानी समावेश भएको देशको मध्य भागमा अवस्थित छ । संघिय राजधानी काठमाडौं, प्रदेश राजधानी र स्थानीयतहको कमजोर सडकको अवस्थाको कारण सामान ढुवानी सेवा प्रवाह लगानी प्रविधि तथा मानव स्रोतसाधनको विकासमा समेत प्रभाव परेको छ जसबाट समग्र विकासमा असर पर्नुका साथै गरिबी तथा असमानताका मुद्दाहरु पनि देखिएका छन् र उच्च मानव विकास सुचाङ्क (HDI) कायम गर्न सकिएको छैन ।यो प्रदेश प्राकृतिक रूपमा सम्पन्न रहेको छ जहा हिमालयहरू (गौरीशंकर, लाङटाङ, जुगल, गणेश हिमाल) वनस्पति विविधता, जलस्रोत, वन, कृषियोग्यजमिन रहेका छन्। मौजुदा यातायात पूर्वाधारहरु राष्ट्रिय राजमार्ग र प्रदेशभित्रका

सडकहरुबाट सेवा प्रवाह हुनुका साथै यी सडकहरुमा दुर्घटनाका जोखिम र यसबाट हानि नोक्सानी हुने गरेको छ। यी सडकहरु चौबिसै घण्टा सञ्चालनमा रहेका छन तापनि यातायात प्रणालीहरुको अवस्था सुदृढ भएको पाइँदैन। विगत तीन वर्षदेखि बागमती प्रदेश प्रदेशस्तरका संरचनाहरूको विकास, तिनीहरूको सञ्चालन र प्रणालीको सुदृढीकरणका क्षेत्रहरुमा प्राथमिकताका साथ कार्य गरिरहेको छ। यसमा प्रदेश सरकारले आवश्यक सुशासनका प्रणाली, आर्थिक योजना तथा आवश्यक ऐन, कानुनको तर्जुमा गरेको छ।

प्रदेश सरकारले सबै विकासका कार्यहरुलाई समान रूपमा अघि बढाएको छ। जसमा यातायात पूर्वाधार विकास जनताको उच्चतम माग भएकोले प्राथमिकता दिइएको छ। प्रदेशमा रहेका प्रदेश सडकहरुको तथा स्थानीय सडकहरूको सञ्चालबाट यातायात सेवा सञ्चालन भएको र यही संजालिय संरचनाबाट प्रदेशका जिल्लाहरु, महानगरपालिका, उप-महानगरपालिका, नगरपालिका र गाउँपालिकाहरु जोडिएका छन्। यसकारण ती सडक संजालहरूको एकीकृत विकास गर्न प्रादेशिक यातायात गुरुयोजना Provincial Transport Master Plan (PTMP) को तयारी गर्नु औचित्यपूर्ण, प्राविधिक तथा आर्थिक रुपमा दिगो यातायात पूर्वाधारको विकास गर्नमा अहम भूमिका रहन्छ।

१.२ उदेश्य

प्रादेशिक यातायात गुरुयोजना तयार गर्नुपर्ने मुख्य उद्देश्य प्रदेशको सडक सञ्जाल तथा यातायात क्षेत्रको समग्र विकास गर्न, एकीकृत विकास गरी मौजुदा यातायातको अवस्थामा सुधार ल्याउन दीर्घकालीन योजना तयार गर्नु रहेको छ। यसका केही निश्चित उद्देश्यहरू निम्न अनुसार छन् :

- प्रदेशको मौजुदा यातायात पूर्वाधारको अवस्था विश्लेषण गर्नु ।
- प्रदेशका सडकहरूको पहिचान, वर्गीकरण, प्राथमिकीकरण गर्नु ।
- प्रदेशको दीर्घकालीन यातायात विकास योजना तर्जुमा गर्नु ।
- प्रादेशिक यातायात गुरुयोजना र प्राथमिकताका लगानीको योजना तयार गर्नु ।

१.३ प्रादेशिक यातायात गुरुयोजना तयारीको कार्यक्षेत्र

प्रादेशिक यातायात गुरुयोजना तयार गर्ने कार्य प्रदेश सार्वजनिक सडक ऐन, प्रस्तावित बागमती प्रदेश सडक मापदण्ड र निर्देशिकाका आधारमा प्रदेशभित्रका सडकको योजना तयार गर्नु रहेको छ। केही निश्चित कार्यक्षेत्रहरु निम्न अनुसार छन्;

१.३.१ प्रादेशिक सार्वजनिक यातायात ऐनको पूनरावलोकन

यस योजना तयार गर्दा बागमती प्रदेशको प्रादेशिक सार्वजनिक यातयात ऐन पुनरावलोकन अध्ययन गरी यसमा रहेका सडकको वर्गीकरण मापदण्ड तथा नीतिगत व्यवस्था सम्बन्धमा विस्तृत अध्ययन गरेको छ ।

१.३.२ प्रदेशको यातायात क्षेत्रको वार्षिक योजनाको अध्ययन

प्रदेश सरकारले वार्षिक रूपमा सडक विकास गर्न तयार गरेको बजेट तथा खर्च र लगानीका स्रोतहरूको अध्ययन गरेको छ।

१.३.३ राष्ट्रिय रणनीतिक सडक संजालको अध्ययन

राष्ट्रिय रणनीतिक सडकहरू (राष्ट्रिय राजमार्ग) को पुनरावलोकन अध्ययन गरी बागमती प्रदेशमा पर्ने राष्ट्रिय राजमार्गहरु को तथ्यांक तयार गरी अध्ययन गरिएको छ ।

१.३.४ प्रदेश सडकहरूको पहिचान र संजाल

प्रदेश सडकहरु पहिचान प्रदेशका माननीयज्यूहरु, प्रदेशका स्थानीय तहहरु र प्रदेशका सरोकारवालाहरूको माग तथा सुचीमा भएका सडकहरुमध्येबाट सडक वर्गीकरण मापदण्ड अनुसार प्रदेश राजमार्ग, प्रदेश सडकहरूको पहिचान गरिएको छ ।

१.३.५ प्रदेशको दीर्घकालीन यातायात योजना

प्रदेशमा भएका सडकहरूको मौजुदा सूची तयार गरी वर्गीकरण अनुसार प्रदेश राजमार्ग (Provincial Highway) र प्रदेश सडक (Provincial Road) को नामावली सहित सडकको अवस्था, लम्बाई, सञ्जाल तयार गरी आगामी २० वर्षको दीर्घकालीन योजना र लगानीको योजना तयार गरिएको छ ।

१.३.६ प्रदेश यातायात गुरुयोजनाको लागि आवश्यक आर्थिक स्रोत विश्लेषण

प्रदेश यातायात गुरु योजना कार्यान्वयनको लागि आवश्यक पर्ने आर्थिक स्रोतको विश्लेषण तथा प्रदेश सरकारको स्रोतको आकलन गरी आन्तरिक तथा बाह्य स्रोतको समेत विश्लेषण गरिएको र ५ वर्षको गुरुयोजना कार्यान्वयनको लागि चाहिने वजेटसमेत प्रक्षेपण गरिएको छ ।

१.३.७ पाँचवर्षको प्रादेशिक यातायात गुरुयोजना

प्रदेशको आर्थिक उपलब्धता सडकहरुको प्राथमिकतालाई आधार मानी पहिलो पाँच वर्षका लागि प्रादेशिक यातायात गुरुयोजना (PTMP) तयार गरिएको छ ।

१.४ अध्ययनका सिमाहरु

यो अध्ययन पूर्णरुपमा दोस्रो सूचना प्रणालीमा आधारित रहेको छ। यातायात पूर्वाधार सँग सम्बन्धी तथ्यांकहरु संघीय सरकार, नगरपालिकाहरू, राष्ट्रिय योजना आयोग, केन्द्रीय तथ्यांक विभाग, भौतिक पूर्वाधार विकास मन्त्रालय आदिबाट प्राप्त गरी सोही तथ्याङ्कका आधारमा तयार गरिएको हो।

- प्रदेशका सडकहरूको पहिचान यस प्रदेशका सांसदज्युहरु, नगरपालिका, स्थानीय तहहरुको सरोकारवालाहरूको सिफारिसमा गरिएको छ ।
- सडकहरूको लागत अनुमान प्रदेश सरकारको प्रचलित नर्मस, स्पेशिफिकेसन, जिल्ला दर रेटका आधारमा तयार गरिएको छ ।

अध्याय २ः प्रादेशीक यातायात गुरुयोजना तयारी विधि

२.१ प्रादेशिक यातायात गुरूयोजना पद्धति

यो गुरुयोजनामा तयारीको विधि बहुआयामिक विधि तथा तरिका अपनाई, सामाजिक आर्थिक पक्ष, सडक इन्जिनियरिङ्ग पक्ष, प्रविधिक, भौगोलिक पक्षलाई अपनाई अध्ययनको उद्देश्य तथा कार्यक्षेत्र भित्र रही विस्तृत रुपमा प्रादेशिक गुरुयोजना तयार गर्नु र एकीकृत यातायात पूर्वाधार विकास तथा लगानी योजना (सडक, सुरुङ, र रेल यातायात) तयार गर्नु रहेको छ। यस अवधारणालाई विस्तृत अध्ययनको प्रारुप बमोजिम गुणात्मक र परिणात्मक विधिहरुको उपयोग गरिएको छ । अध्ययनको सीमामा उल्लेख भएका दोस्रो सूचना प्रणाली र प्राथमिक सूचना प्रणाली अवलम्वन गरिएको छ। दोस्रो सूचना प्रणाली अन्तर्गत सडक यातायात, हवाई यातायात, सुरूङ्ग यातायात तथा रेल यातायात सम्बन्धी नीतिगत योजना, बजेट तथा अन्य तथ्यांकहरु संघीय सरकार, प्रदेश सरकार, राष्ट्रिय योजना आयोग, भौतिक योजना तथा यातायात मन्त्रालय, केन्द्रीय तथ्यांक विभाग, प्रदेश भौतिक पूर्वाधार विकास मन्त्रालय आदिबाट लिइएको छ। प्रथम सूचनामा सडकहरूको आवश्यक नामावली प्रदेश सांसदहरु, स्थानीय तह, जिल्लाहरुबाट लिइएको छ ।

२.२ तथ्यांक संकलन विधि

२.२.१ प्रतिवेदनहरूको पुनरावलोकन

यातायात पूर्वाधार सम्बन्धी विभिन्न दस्तावेजहरु संघीय सरकार, प्रदेश सरकार, राष्ट्रिय योजना आयोग, भौतिक पूर्वाधार विकास मन्त्रालय प्रदेश र अन्य निकायबाट संकलन गरी पुनरावलोकन गरियो। जसमा निम्नलिखित दस्तावेजहरु रहेका छन्ः

- पन्ध्रौ आवधिक योजना (वि.सं. २०७३-२०७८)
- प्रदेश आवधिक योजना
- प्रदेश यातायात गुरूयोजना निर्देशिका (वि.सं. २०७५)
- सुरूङ्गमार्ग योजना रेखाङ्कन
- सार्वजनिक यातायात ऐन (वि.सं. २०७७)
- रेलमार्ग ऐन (वि.सं. २०७६)
- सडक वोर्ड ऐन (वि.सं. २०५८)
- आर्थिक कार्यविधि ऐन (वि.सं. २०५५)
- निजि लगानी पूर्वाधार सेवा संचालन ऐन (वि.सं. २०६३)

- सवारी साधन र यातायात व्यवस्था ऐन (वि.सं. २०४९)
- राष्ट्रिय यातायात नीति (वि.सं. २०५८)
- वातावरण मैत्री यातायात नीति (वि.सं. २०७१)
- संरक्षित क्षेत्रमा पूर्वाधार विकास र संचालनकार्य विधी (वि.सं. २०६५)
- राष्ट्रिय वजेट (वि.सं. २०७५— ७६)
- राष्ट्रिय वजेट (वि.सं. २०७६— ७७)
- राष्ट्रिय वजेट (वि.सं. २०७७— ७८)
- प्रदेश वजेट (वि.सं. २०७५— ७६)
- प्रदेश वजेट (वि.सं. २०७६— ७७)
- प्रदेश वजेट (वि.सं. २०७७— ७८)
- प्रदेश सार्वजनिक सडक ऐन, २०७८

२.२.२ कार्यशाला र वैठक

यो अध्ययन शिलशिलामा विभिन्न कार्यशाला र वैठकहरू गरी सडक सम्बन्धी परिणात्मक तथा गुणात्मक सूचना संकलन प्रदेश स्तर र जिल्ला स्तरमा गरिएको थियो। जसमा निम्न विधि अपनाइएको छः

अभिमुखिकरण कार्यशालाः

प्रादेशिक यातायात गुरुयोजनाको तयारीको अभिमुखीकरणको कार्यशाला यातायात पूर्वाधार निर्देशनालयको आयोजनामा भौतिक पूर्वाधार विकास मन्त्रालयको सभाहलमा २०७६ माघ १२ गते हेटौंडामा गरिएको थियो। जसमा परामर्शदाता संस्थाका तर्फबाट गुरुयोजना तयारीको उद्देश्य, विधि, तथा अपनाइने तरिका बारेमा प्रस्तुति गरिएको थियो। उक्त कार्यशालामा मन्त्रालयका प्रतिनिधि, निर्देशनालयका प्रतिनिधिहरु र अन्य सरोकारवालाहरुको उपस्थिति थियो।

बैठक र मस्यौदा प्रतिवेदनको प्रस्तुतिः

योजना तयारीको विभिन्न चरणमा बैठकहरु गरिएको थियो। साथै मस्यौदा प्रतिवेदन २०७७ पुष २ गते चितवनमा परामर्श दातृ संस्था बाट प्रस्तुत गरिएको थियो। उक्त बैठक भौतिक पूर्वाधार विकास मन्त्रालयका सचिव, यातायात पूर्वाधार निर्देशनालयका निर्देशक लगायत सबै पूर्वाधार विकास कार्यालयका तथा प्रादेशिक सडक डिभिजन कार्यलयहरुको प्रमुख र जिल्ला प्रतिनिधिहरूको उपस्थितिमा सम्पन्न गरिएको थियो।

२.२.३ द्रुत सर्वेक्षण तथा प्रदेश सडक संजाल पहिचान

प्रदेश सार्वजनिक सडक ऐनमा उल्लेख भए अनुसार सडक तथा अन्य यातायातको पहिचान गरी समावेश गरिएको छ । जसमा सडकलाई निम्न अनुसार बर्गिकरण गरिएको छ ।

- प्रदेश द्रुतमार्ग
- प्रदेश राजमार्ग
- प्रदेश सडक
- प्रदेश सहरी सडक
- प्रदेशका अन्य यातायात

प्रदेश द्रुतमार्ग

"प्रदेश द्रुतमार्ग " भन्नाले प्रदेशभित्रको कुनै एक स्थानलाई अर्को स्थानसँग जोड्ने, निश्चित स्थानमा मात्र प्रवेश तथा निकास खुल्ने, यातायातका साधनहरु चल्ने लेनहरु छुट्याइएको, एकै सतह वा परस्परका सडकहरुले नकाटिने (ग्रेड सेपरेटेड) भएको र द्रुतगतिमा यातायातका साधनहरु चलाउनका लागि विकास गरिएको सडकलाई सम्झनु पर्छ।

प्रदेश राजमार्ग

प्रदेश राजमार्ग भन्नाले राष्ट्रिय राजमार्गहरु जोड्ने, प्रदेश राजधानी तथा जिल्ला सदरमुकामहरू जोड्ने सडकहरु, प्रदेशबाट जिल्ला सदरमुकाम जोड्ने सडकहरु, एक जिल्ला सदरमुकाम र अर्को जिल्ला सदरमुकाम जोड्ने सडकहरू, राष्ट्रिय राजमार्ग बाट जिल्ला सदरमुकामहरू जोड्ने सडकहरुलाइ बुझाउँदछ।

प्रदेश सडक

प्रदेश सडक भन्नाले राष्ट्रीय राजमार्गबाट स्थानीय तहका केन्द्रहरु जोड्ने, प्रदेश राजमार्गबाट स्थानियतहका केन्द्रहरू जोड्ने, प्रदेशको राजधानी जोड्ने सडकहरु, एक जिल्ला सदरमुकामबाट अर्को जिल्ला जोड्ने सडकहरु, दुई वा सोभन्दा बढी स्थानीय तहका केन्द्रहरु जोड्ने सडकहरु, राष्ट्रिय राजमार्ग वा प्रदेश राजमार्गबाट महत्वपूर्ण बजार केन्द्रहरु, धार्मिक तथा ऐतिहासिक र पर्यटकीय स्थलहरूका साथै औधोगिक क्षेत्रहरु जोड्ने सडकलाई जनाउँदछ।

प्रदेश शहरी सडक

प्रदेश शहरी सडक भन्नाले प्रदेशभित्रका चक्रपथ, शहरका मुख्य सडकहरु, फ्लाइओभर, सब-वे, ओभर-हेड बृज, र बाइपास, सडकहरु लाई जनाउदछ ।

प्रदेशका अन्य यातायात

प्रदेशका अन्य यातायातमा रेल यातायात, हवाई यातायात, जलमार्ग, केवलकार आदि पर्दछन्।

प्रदेश राजमार्गको पहिचान

प्रदेश अन्तर्गत यातायात सम्बन्धी प्राप्त सबै प्रतिवेदन तथा तथ्याङ्क संकलन गरी तथ्याङ्क लिएको थियो । जिल्ला यातायात गुरुयोजना प्रतिबेदन, राजमार्ग तथा सहायक राजमार्गहरुको नामावलीलाई अध्ययन टोलीले पुनरावलोकन गरी प्रदेश राजमार्गको पहिचान गरिएको थियो ।उक्त नामावलीलाई यातायात पूर्वाधार निर्देशनालयका पदाधिकारी, सम्बन्धित पूर्वाधार विकास कार्यालयहरु सँग छलफल गरिएको थियो। साथै भौतिक पूर्वाधार विकास मन्त्रालय, यातायात पूर्वाधार निर्देशनालय, र सबै यातायात पुर्बाधार कार्यालयहरु सहभागी भएको कार्यशाला गोष्ठीमा प्रदेश राजमार्ग सम्बन्धी छलफल गरी अन्तिम नामावली तयार गरिएको थियो ।

प्रदेश सडकको पहिचान

प्रदेश सडकहरूको तथ्याङ्क संकलन गरी सडकहरूको नामावली सबै पूर्वाधार विकास कार्यालयहरूसँग इमेल र टेलिफोनबाट समेत सुझाव संकलन गरी तयार नामावली कार्यशाला गोष्ठीमा प्रस्तुत गरिएको र सो मा छलफल गरी अन्तिम प्रदेश सडकहरू पहिचान गरिएको थियो ।

२.२.४ प्रदेश सडक मौजुदा नक्सा

प्रदेश सडकहरूको नामावली अनुसार भौगोलिक सूचना प्रणाली (G.I.S.) प्रविधिबाट नामांकन गरिएको छ। सोही प्रविधि अपनाई सडकको लम्बाई अनुमान गरिएको र सो सडकको पूरै अवस्थाबारे सबै पूर्वाधार विकास कार्यालयहरुसँग बुझी अन्तिम रुप दिएको थियो। सडकका वर्गीकरणका आधारमा G.I.S. नक्शा तयार गरिएको छ।

प्रदेश सडक मौजुदा नक्सा टोपो नक्सालाई आधारमानी G.I.S. विधिबाट तयार गरिएको छ जसमा निम्न लिखित सूचनाहरु समावेश गरिएका छन्:

- प्रदेशको सिमाना
- जिल्ला सिमाना
- नगरपालिका/गाउपलिका सिमाना
- छिमेकी जिल्ला, प्रदेश, र देशको नाम
- प्रदेश राजधानी
- जिल्ला सदरमुकाम

- नगरपालिका सदरमुकाम
- मुख्य जलस्रोत नदीहरू
- रणनीतिक सडकहरू
- प्रदेश राजमार्ग
- प्रदेश सडकहरु
- सडकको अवस्था
- विकास सम्भाव्य क्षेत्रहरु
- स्केल
- कम्पास

भौगोलिक सूचना नक्सा (G.I.S.) तयारी

प्रदेश क्षेत्रको सडक र त्यससँग सम्बन्धित G.I.S. का softcopy खरिद गरिएको र सो मा भएका सुचनाहरुको G.I.S. प्रणालीमा आवद्ध गरी प्रदेशका सडक सञ्चालन तथा प्रदेश राजमार्ग, राष्ट्रिय राजमार्ग, प्रदेश सडक, शहरी सडक, तथा अन्य स्थानहरु दर्शाउने नक्सा तयार गरिएको छ। जसमा निम्न कुराहरु समावेश गरिएका छनः

- प्रदेश राजधानी, जिल्ला सदरमुकाम र महानगरपालिका, नगरपालिका र गाउँपालिका केन्द्रहरु जोड्ने संजालहरू
- वैकल्पिक सडकहरु मध्ये सबैभन्दा छोटो जोड्ने सडकहरु
- अन्तर जिल्ला र जिल्ला जिल्ला बिचको सडक संजालीकरण
- ऐतिहासिक, धार्मिक र महत्त्वपूर्ण स्थानहरू जोड्ने सडकहरु
- विकास स्थलहरू जोड्ने सडकहरु
- दुर्गम क्षेत्रहरुमा यातायात पुर्याउने सडकहरु

२.२.५ रेल यातायात, जलमार्ग, हवाई तथा सुरूङ्ग मार्ग र द्रुतमार्ग

रेल विभाग, काठमाडौं-तराई मधेस द्रुतमार्ग आयोजना, नागरिक उड्डयान प्राधिकरणका प्रकाशित तथ्याङ्कका आधारमा मौजुदा अवस्थाको स्थिती र भविष्यको योजना, यातायात विकासका क्रियाकलापहरु समावेश गरिएको छ।

२.२.६ सडक संजालहरूको समष्ठिकरण

प्रदेशमा रहेका सडकहरूको संजाल तयार गरी ती सडकहरूको किसिम, मौजुदा अवस्था र ती सडकहरू जोडिने बारेमा अध्ययन गरियो। यसमा राष्ट्रिय राजमार्ग र प्रदेशिक राजमार्गको सडक संजाल, राष्ट्रिय राजमार्ग प्रदेश राजधानी जोड्ने संजाल, राष्ट्रिय राजमार्ग र जिल्ला सदरमुकाम जोड्ने संजाल, राष्ट्रिय राजमार्ग र प्रदेश सडकहरुको जोडिने संजाल, प्रदेश

राजमार्ग र प्रदेश सडकहरु बाट स्थानिय तहका केन्द्रहरुको जोडिने संजाल सडकहरूको बारेमा समष्ठिगत संजालीकरण गरिएको छ ।

२.२.७ सडक कोड

सडकहरूलाई निश्चित कोड नम्बर दिइएको छ जसमा निम्न अनुसार कायम गरिएको छ।

प्रदेश राजमार्ग कोड

प्रदेश	प्रदेश राजमार्ग	राजमार्ग नम्बर
बाग्मती प्रदेश =B	H	०१

प्रदेश सडक कोड

प्रदेश	प्रदेश सडक	सडक नम्बर
बाग्मती प्रदेश =B	R	०१

२.२.८ प्रदेश सडक संजालको श्रेणी

सडकहरूलाई श्रेणीवद्ध गर्नका लागि उपयुक्त मापदण्ड तथा नम्बर दिई श्रेणीवद्ध गरिएको छ। ती सडकहरूलाई उच्चतम १०० अंकभार दिई पाएको अंकका आधारमा श्रेणीवद्ध गरिएको छ ।

प्रदेश राजमार्ग तथा प्रदेश सडकहरूलाई प्राथमिकीकरण गर्नका लागि यस प्रकारका अंकभारका आधारमा नम्बर दिइएको जसबाट ती सडकहरुलाई क्रमबद्ध रुपमा वजेट छुट्याई योजमा कार्यक्रममा राखिएको छ।

२.२.९ प्रादेशिक यातायात गुरुयोजना आर्थिक स्रोत तथा वजेट

प्रादेशिक यातायात गुरुयोजना कार्यान्वयन गर्नका लागि आवश्यक पर्ने आर्थिक स्रोत तथा वजेटका विषयमा अध्ययन गरिएको छ।यसरी सम्भाव्य आर्थिक स्रोतमा वित्तिय समानीकरण अनुदान, शसर्त अनुदान, सम्पुरक अनुदान, सडक बोर्ड नेपाल, प्रदेशको राजश्व तथा विभिन्न दातृ निकायबाट परियोजनाका लागि प्राप्त हुन सक्ने रकमको आकलन गरिएको छ। साथै गुरुयोजनाका लागि प्रदेश सरकारबाट थप लगानीका स्रोतहरुको व्यवस्था छ भने त्यसलाई छुट्टै कोष बनाई लगानी गर्न सक्नेछ।

आवश्यक पर्ने सम्भाव्य आर्थिक स्रोत र वजेटको लागत अनुमान गरी आगामी वर्षहरुका लागि निश्चित प्रतिशतका दरले वृद्धि हुने छ भन्ने अनुमानित वजेट प्रक्षेपण गरिएको छ ।

२.२.१० आर्थिक स्रोत विश्लेषण

प्रदेशको यातायात क्षेत्रको विकास गर्नका लागि तयार गरिएको गुरुयोजनाका लागि आवश्यक पर्ने आर्थिक स्रोत सम्बन्धि विश्लेषण गर्दा आन्तरिक राजश्व र वजेटका अतिरिक्त वाह्य स्रोत, दातृ निकायबाट पनि जुटाउन आवश्यक देखिएको छ। मुख्यतया संघिय सरकारबाट प्राप्त हुने वजेट, रकम, आन्तरिक राजश्व, प्रदेश सरकारबाट प्राप्त हुने वजेटका साथै वाह्य आर्थिक सहायता अनुदान समेतका आधारमा प्रदेशिक यातायात गुरुयोजना कार्यान्वयन गर्न आर्थिक स्रोतको व्यवस्थापन गर्नु पर्ने छ ।

२.३ तथ्याङ्क विश्लेषण

दोश्रो सूचना प्रणाली अपनाई संकलन गरिएका सबै तथ्याङ्कहरुको विश्लेषण गरि विभिन्न अध्याय समावेश गरिएको छ भने G.I.S. प्रणालीको तथ्याङ्क, नक्सा, लेख विश्लेषण गरीएको छ।

अध्याय ३: प्रदेशको सामाजिक-आर्थिक पक्ष

नेपालको संविधान २०७२ मा व्यवस्था गरिएअनुसार सात प्रदेशको ब्यबस्था संघिय संसदबाट २०७२ अशोज ३ मा अनुमोदन भएको थियो ।सात प्रदेश मध्य बागमती प्रदेश एउटा हो जुनमा देशको राजधानी काठमाडौं समेत रहेको छ। यस प्रदेशको राजधानी हेटौंडा रहेको छ।यो प्रदेश २०,३०० वर्ग कि.मि. भूभागमा फैलिएको छ जसले देशको कुल क्षेत्रफलको १४% भूभाग ओगटेको छ ।यो प्रदेश २६°५५' देखि २८°२३' उत्तरी आक्षाशं र ८३°५५' देखि ८६°३४' पूर्वी देशान्तरमा अवस्थित रहेको छ। यो प्रदेशको भौगोलिक स्वरुप समतल भुभाग देखि पहाड तथा हिमालय क्षेत्र समेटिएको छ भने गौरिशंकर हिमाल, लामटाङ, जुगल, र गणेश हिमाल रहेका छन्। साथै तराईका भुभागमा वन जंगल क्षेत्र पर्दछन्। भौगोलिक विविधताका कारणले तीनवटा तराई, पहाड, हिमाल क्षेत्र पर्ने भएकाले सोही अनुरुप मौसम र वर्षाको विविधता पाइएको छ ।

चित्र नं. १: बागमती प्रदेशको नक्सा

संवैधानिक रुपमा छुट्याइएको यस प्रदेशको क्षेत्र अनुसार उत्तर तर्फ चिनको स्वसासीत क्षेत्र तिव्वत, पूर्वमा प्रदेश नं. १, पश्चिममा गण्डकी प्रदेश र दक्षिणमा मधेश प्रदेश र भारत सिमाना पर्दछ । यस प्रदेश अन्तर्गत १३ जिल्लाहरु भक्तपुर चितवन, धादिङ्ग, दोलखा, काठमाण्डौं, काभ्रेपलाञ्चोक, ललितपुर, मकवानपुर, नुवाकोट, रामेछाप, र रसुवा पर्दछन्।

जिल्लाहरुको प्रशासनिक रुपमा जिल्ला प्रशासन कार्यालय तथा जिल्ला समन्वय समिति रहेका छन्। यस प्रदेशमा ३ महानगरपालिका, १३ उपमहानगरपालिका, ४१ नगरपालिका, र ४ गाँउपालिका रहेका छन्।

यस प्रदेशको संवैधानिक व्यवस्थाअनुसार ११० जना सभासद् र व्यवस्था गरिएको छ (६६ जना प्रत्यक्ष मतदानबाट भने ४४ जना समानुपातिक तर्फ बाट)। प्रदेशमा प्रदेश समन्वय समिति, सार्वजनिक लेखासमिति, आर्थिक मामिला तथा विकास समिति, शिक्षा स्वास्थ्य र कृषि समिति,उद्योग पर्यटन र वातावरण समिति रहेका छन्।जनसांख्यिक दृष्टिकोणबाट यो प्रदेशमा विभिन्न जातजातिका मानिसहरुको बसोबास गर्ने भएकाले संस्कृतिक विविधता रहेको पाइन्छ। जसमा मुख्य जातजातिमा नेवार, तामाङ्ग, शेर्पा, थारु, चेपाङ, जिरेल, ब्राह्मण, क्षेत्री आदि रहेका छन्।

३.१ सामाजिक आर्थिक विशेषताहरु

जनसंख्या

नेपालको जनसंख्या करिव २करोड ८०लाख मध्ये यो प्रदेशमा करिब ५०लाख (२०.८७%) जनसंख्या रहेको पाइन्छ (के.त.वि २०२१)। लिङ्ग अनुसार पुरुष ४९.६९% र महिला ५०.३१% रहेका छन् जसअनुसार महिलाको जनसंख्या पुरुषको भन्दा बढी देखिन्छ। यो प्रदेशको जनसंख्या वृद्धिदर १.९१% रहेको छ। कुल जनसंख्या मध्ये ३२ प्रतिशत जनसंख्या काठमाडौं तथा चितवनमा रहेका छन् भने १० प्रतिशत जनसंख्या १३ जिल्लामा रहेको पाइन्छ। रसुवा जिल्लामा मात्र १ प्रतिशत जनसंख्या रहेको छ। यस प्रदेशको जनसंख्या को वितरण निम्नानुसार रहेको छः

तालिका नं. १: बागमती प्रदेशको जनसंख्या (स्रोतः जनगणना २०२१,के.त.वि)

प्रदेश	आर्थिक रुपले सक्रिय जनसंख्या	प्रतिशत %	वैदेशिक रोजगार संख्या
प्रदेश नं. १	१९४९१६४	३५.५	६१४७२४
मधेश प्रदेश	१६७३१७७	३८.२	६०८०६४
बागमती प्रदेश	२३४८४५३	४२.५	४२०१९३
गण्डकी प्रदेश	१२०१३२०	३५.०	३५९११३
लुम्बिनी प्रदेश	१६६८३८३	३२.२	३५२९१६
कर्णाली प्रदेश	६६१७९२	२४.०	१०१६५६
सुदुर पश्चिम प्रदेश	१०५८५१९	२३.८	८६९६६

माथिको तालिकाअनुसार काठमाडौंको जनसंख्या (३२%) सबैभन्दा बढी रहेको छ भने रसुवा सबै भन्दा थोरै जनसंख्या भएको जिल्ला रहेको देखिन्छ। प्रदेशमा १२७००००० घरधुरी रहेका छन् भने घरपरिवारको आकार ४.३५ प्रति घरपरिवार छ ।

तालिका नं. २: प्रदेशहरूको आर्थिक रूपले सक्रिय जनसंख्या (स्रोतः प्रदेश प्रोफाइल, २०१९)

सि.नं.	जिल्ला	क्षेत्रफल (वर्ग. मि.)	जनसंख्या	जनघनत्व	जनसंख्या%
१	सिन्धुली	२४९१	२९६१९२	११९	५
२	रामेछाप	१५४६	२०२६४६	१३१	४
३	दोलखा	२१९१	१८६५५७	८५	३
४	सिन्धुपाल्चोक	२५४२	२८७७९८	११३	५
५	काभ्रेपलान्चोक	१३९६	३८१९३७	२७४	७
६	ललितपुर	३८५	४६८१३२	१२१६	८
७	भक्तपुर	११९	३०४६५१	२५६०	६
८	काठमाण्डौं	३९५	१७४४२४०	४४१६	३२
९	रसुवा	१५४४	४३३००	२४	१
१०	नुवाकोट	११२१	२७७४७१	२४८	५
११	धादिङ्ग	१९२६	३३६०९७	१७४	६
१२	मकवानपुर	२४२६	४२०४७७	१७३	८
१३	चितवन	२२१८	५७९९८४	२६१	१०
	जम्मा	२०३००	५५२९४५२	२७२	१००
	नेपालको जम्मा		२६४९४५०४		
	% बागमतिको		२०.९		

आर्थिक रूपले सक्रिय जनसंख्या

कुल ५५,००,००० मध्ये यस प्रदेशमा आर्थिक रूपले सक्रिय जनसंख्या ४२.५% रहेका छन् (मानव विकास प्रतिवेदन २०१४)। प्रदेशको आर्थिक रुपले सक्रिय जनसंख्या को विवरण तल दिइएको छ।

प्रतिव्यक्ति आय

प्रतिव्यक्ति आएको तथ्यांकहेर्दा राष्ट्रियस्तरमा ११६० डलर सन् २००० मा छ भने बागमती प्रदेशको १७६७ डलर रहेको छ। बागमती प्रदेशका जिल्लाको प्रतिव्यक्ति आयको विवरण तल दिइएको छः

तालिका नं. ३: बागमती प्रदेशका जिल्लाहरूको प्रति व्यक्ति आय (प्रदेश प्रोफाइल २०१९)

सि.नं.	जिल्ला	GDP मूल्य (रु ०००)	प्रति व्यक्ति आय USD	प्रति व्यक्ति आय PPP USD
१	सिन्धुली	१०८२२	५०९	८२२
२	रामेछाप	८५७९	५८८	९५१
३	दोलखा	७६५५	५७१	९२२
४	सिन्धुपाल्चोक	१४२०८	६८७	१११०
५	काभ्रेपलान्चोक	२३८४४	८६६	१३९९
६	ललितपुर	३९६१२	११७२	१८९४
७	भक्तपुर	१७१४२	८५४	१३७९
८	काठमाण्डौं	१९६७२३	१७१०	२७६४
९	रसुवा	२६७७	९४१	१५२०
१०	नुवाकोट	१२२६७	६७२	१०८६
११	धादिङ्ग	१३३९२	६०७	९८२
१२	मकवानपुर	२४१५७	१७६७	१४१०
१३	चितवन	२६२७१	९५१	१५३६

शिक्षा

साक्षरता दर मानिस विकासको प्रमुख सुचाङ्क रहेको हुन्छ। सन् २००० मा राष्ट्रियस्तरको साक्षरता ७५.१४% रहेको थियो भने प्रदेश स्तरमा ८२.८२ % रहेको थियो। बागमती प्रदेशको साक्षरता दर राष्ट्रिय साक्षरता दर माथि रहेको देखिन्छ । प्रदेशमा र जिल्लाहरुको साक्षरता दर तल दिइएको छ।

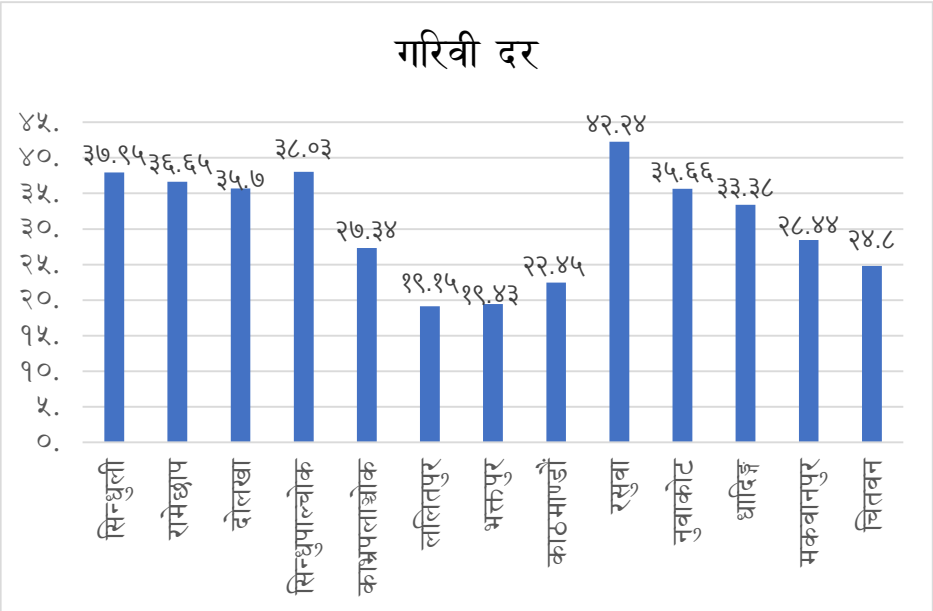
तालिका नं. ४: बागमति प्रदेशको साक्षरता स्थिति (स्रोतः प्रदेश प्रोफाइल, २०१९)

सि.नं.	जिल्ला	साक्षरता संख्या			साक्षरता दर %		
		पुरूष	महिला	जम्मा	पुरूष	महिला	जम्मा
१	सिन्धुली	८८१७६	७२३८५	१६०५५८	६९८	५२१०	६०५३
२	रामेछाप	६२००३	५४१४७	११६१५०	७२६४	५३४७	६२२४
३	दोलखा	५७९८९	४९२४९	१०७२३८	७३३४	५३६७	६२७८
४	सिन्धुपाल्चोक	८६०१०	७१४५९	१५७४६९	६७५७	५१८८	५९५९
५	काभ्रेपलान्चोक	१३४०३७	११३०१२	२४७०४९	७९५९	६०९२	६९८०
६	ललितपुर	२००५७७	१६१४१९	३६१९९६	९०११	७४७२	८२५३
७	भक्तपुर	१३०५२६	१०२१३१	२३२६५७	९०४८	७२६५	८१६८
८	काठमाण्डौं	७८३७०४	६२१४९५	१४०८१९९	९२१८	७९७७	८६२५
९	रसुवा	११९०६	९२९१	२११९७	६०५८	४६५०	५३६०
१०	नुवाकोट	८२६४२	७०२६१	१५२९०६	६७९५	५२४१	५९८०
११	धादिङ्ग	१०१२४०	९१०५७	१९२३३७	७१०८	५५७०	६२८६
१२	मकवानपुर	१४११९०	११८१८५	२५९३७५	७५४१	६०५९	६७८५
१३	चितवन	२१५२८२	१९८२४४	४१३५२६	८३८७	७०६८	७६५८
	प्रदेश	२०९८२७९	१७३२३७५	३८३०६५४	६७.०४	६७.०४	७४.८४
	नेपाल	८६६६२८२	७१११५०४	१५७७७७८६	७५.१४	५७.३९	

माथिको तालिकामा उल्लेख गरिए अनुसार सबै भन्दा बढी साक्षरता दर काठमाण्डौं जिल्लामा ८६.२५% रहेको छ भने सबैभन्दा कम दर रसुवा जिल्लामा ५३.६०% रहेको छ।

गरिबीको स्तर

प्रदेशका जिल्लाहरु को गरिबीको रेखामुनि रहेका छन् संख्याको विवरण तल दिइएको छ।



चित्र नं. २ : गरिवी दर

माथिको चित्रमा देखिएको गरिबीको दर हेर्दा रसुवा जिल्लामा ४२.२५% र सोभन्दा कम ललितपुर १९.१५% जिल्लामा रहेको पाइन्छ ।

नदी प्रणाली

बागमती प्रदेशमा ३३ वटा नदी रहेका छन् भने दशवटा नदीका प्रणाली विभिन्न जिल्लामा रहेका छन्। त्यसमध्ये सुनकोशी नदी सबैभन्दा लामो १६०.१९ कि.मि. रहेको छ भने लालबकैया नदी सबैभन्दा छोटो १.८९ कि.मि रहेको पाइन्छ। यहाको प्रमुखनदीको बिबरण तल तालिका न ५ मा दिइएको छ ।

तालिका नं. ५: प्रदेशका नदी प्रणाली (स्रोत प्रदेश वस्तुस्थिति २०१९)

सि.नं.	नदी प्रणाली	क्षेत्रफल वर्ग कि.मि	क्षेत्रफल %
१	बागमती	२८५४.९३	१४.२
२	बुढी गण्डकी	९६५.८४	४.७६
३	कमला	९७७.४३	४.७६
४	तल्लो नारायणी	३३८४.१४	१६.६७
५	तल्लो सुनकोशी	१३६१	६.७०
६	लिखु	१३०४.४६	६.४३
७	लाल बकैया	३७४.४९	१.८४
८	तामाकोशी	३१६२.८१	१०.६५
९	त्रिशुली	३९२८.५६	१९.६५
१०	माथिल्लो सुनकोशी	३००५.५३	१४.६१
	जम्मा		१००

भू-उपयोग

बागमती प्रदेशमा जम्मा २० लाख हेक्टर जमिन रहेको छ भने ती जमिनको उपयोग तथा क्षेत्रमा कृषि, वन, झाडि, खुला ठाउँ बालुवा तथा नदी क्षेत्र रहेका छन् ।

तालिका नं. ६: बागमति प्रदेशको भू-भागको स्थिति (स्रोत प्रदेश वस्तुस्थिति विवरण २०१९)

सि.नं.	भू-उपयोग	क्षेत्रफल (हेक्टर)	क्षेत्रफल %
१	कृषि योग्य जमिन	४९४०८४	२४.३४
२	वन क्षेत्र	१०९००८५	५३.७
३	झाडी	१५३७५९	७.५७
४	निर्माण क्षेत्र	२७२०	०.१३
५	खुल्ला क्षेत्र	२३१३२४	११.४
६	हिम खाइ	७३९५	०.३६
७	ताल तलैया	३०७	०.०२
८	वालुवा	१११३३	०.५५
९	जल क्षेत्र	३९१९३	१.९३
	जम्मा	२०३००००	१००.००

३.२ ऐतिहासिक धार्मिक तथा पर्यटकीय क्षेत्र

बागमती प्रदेश सांस्कृतिक ऐतिहासिक धार्मिक तथा प्राकृतिक सम्पदाको दृष्टिकोणबाट धनी रहेको छ। काठमाडौं उपत्यकाका ललितपुर, काठमाडौं, भक्तपुर क्षेत्र ऐतिहासिक सांस्कृतिक सम्पदा बोकेका शहरहरू हुन् भने प्रसिद्ध पशुपतिनाथ मन्दिर र पशुपति क्षेत्र, स्वयम्भू नाथमन्दिर र परिसर ऐतिहासिक धरोहरहरु रहेका छन्।विश्व सम्पदा सूचीमा सुचीकृत नेपालमा रहेको ६३० सम्पदाहरु मध्ये ८ वटा सम्पदाहरु यस प्रदेशमा पर्दछन् । सम्पदा सूचीमा रहेका स्थलहरुको भ्रमण गर्न अन्तराष्ट्रिय तथा राष्ट्रिय पर्यटकहरु आउने हुँदा पर्यटकीय विकासका सम्भावनाहरु प्रचुर मात्रामा रहेको छ। यसका अतिरिक्त दुईवटा संरक्षण क्षेत्र, चितवन राष्ट्रिय निकुञ्ज, लाङटाङ राष्ट्रिय निकुञ्ज पनि यस प्रदेशमा पर्दछन् । यसकारण प्रदेश ऐतिहासिक धार्मिक र पर्यटन विकासको दृष्टिकोणले सम्भावना रहेको छ।

तालिका नं. ७: ऐतिहासिक धार्मिक र पर्यटकीय स्थलहरुको विवरण

क्षेत्रहरु	विकास सम्भाव्यताका स्थलहरु
होटल	५ तारे होटल(८ वटा), चार तारे (२४ वटा), तीन तारे (६५ वटा), दुईतारे(१७ ओटा), एकतारे (७ वटा) तारे होटल १२० र तारा नभएका ९४२ वटा (२०१६) तारे होटल १२५ र तारा नभएका १९७७ (२०१७)
पर्यटकीय स्थर होटल	१०५ वटा
होम स्टे	१०१ वटा (सामुदायिक २८ र निजी ७२ वटा)
विश्व सम्पदा सूचीका स्थलहरु	चाँगुनारायण मन्दिर, भक्तपुर दरबार स्क्वायर, स्वयम्भु स्तुपा, पशुपतिनाथ मंदिर, पाटन दरबार स्क्वायर, बुढानीलकण्ठ, चितवन राष्ट्रिय निकुञ्ज
धार्मिक स्थलहरू	पशुपतिनाथ मंदिर, कालिन्चोक भगवती, दोलखा भिमसेन, गोसाइँकुण्ड, देविघाट, दुप्चेश्वर, जालपादेवी, बेत्रावती, उभाकुण्ड, खाडादेवी, लाक्षी गुम्बा, भिमेश्वर, पलान्चोक भगवती, त्रिपुरासुन्दरी माई, पाँचपोखरी
पर्यटकीय स्थलहरू	काठमाडौं, भक्तपुर, ललितपुर, हेलम्बु, तातोपानी, जिरी, चितवन राष्ट्रिय निकुञ्ज, लाङटाङ राष्ट्रिय निकुञ्ज, पर्सा राष्ट्रिय निकुञ्ज, गौरीशंकर, संगठित क्षेत्र, रामसार क्षेत्र
मूख्य पर्यटकीय स्थलहरु	काठमाडौ भक्तपुर ललितपुर (विश्व सम्पदा सूचीमा सूचीकृत क्षेत्रहरू), सौराहा, नगरकोट, जिरी, तातोपानी, हेलम्बु
मुख्य सिमसार क्षेत्र	बीसहजारी ताल, गोसाइँकुण्ड, इन्द्रसरोवर ताल, रानीपोखरी, कमलपोखरी, नागपोखरी, उमाकुण्ड, पाँचपोखरी

यस प्रदेशमा भएका ऐतिहासिक, धार्मिक, संस्कृतिक, पर्यटकीयस्थलहरुले गर्दा राष्ट्रिय तथा अन्तर्राष्ट्रिय पर्यटकहरुको भ्रमण गर्ने र पर्यटकीय गतिविधि समेत राम्रो हुने सम्भावना रहेको छ। साथै यस प्रदेशमा २२ वटा पदयात्रा मार्गहरू रहेका छन् जसमा मनग्य पर्यटकहरुले भ्रमण गर्ने हुँदा ग्रामीण क्षेत्रको विकासमा समेत टेवा पुग्न जानेछ। यस प्रदेशमा भएका पदयात्रा मार्गहरु तल दिएको छ :

तालिका नं. ८: बागमती प्रदेशमा रहेका पदयात्रामार्गहरु को विवरण (स्रोत प्रदेश वस्तुस्थिति विवरण २०१९)

सि.नं.	पदयात्रामार्ग	सि.नं.	पदयात्रामार्ग
१	लाङटाङ उपत्यका पदयात्रामार्ग	१२	कालिन्चोक पदयात्रा मार्ग
२	लाङटाङ गोसाइँकुण्ड पदयात्रा मार्ग	१३	गणेश हिमाल पदयात्रा मार्ग
३	लाङटाङ हेलम्बुपदयात्रा मार्ग	१४	पाँचपोखरी पदयात्रा मार्ग
४	लाखन उपत्यका गोसाइँकुण्ड पदयात्रा मार्ग	१५	भैरवकुण्ड पदयात्रा मार्ग
५	हेलम्बु क्षेत्र पदयात्रा मार्ग	१६	सेराइचुली पदयात्रा मार्ग
६	लाङटाङ गोम्जनपास पदयात्रा मार्ग	१७	लाङटाङ तामाङ सम्पदा पदयात्रा मार्ग
७	रोल्वालिङ तासीलाप्चा पास	१८	नगरकोट हेलम्बु उपत्यका पदयात्रा मार्ग
८	बुढानीलकण्ठ-गोसाइँकुण्ड पदयात्रा मार्ग	१९	रुवी उपत्यका पदयात्रा मार्ग
९	लाङटाङ तिलमन पास पदयात्रा मार्ग	२०	काठमाडौ उपत्यका पदयात्रा मार्ग
१०	लाङटाङ जुगल हिमाल पदयात्रा मार्ग	२१	नगरकोट नमोबुद्ध पदयात्रा मार्ग
११	तिमाल पदयात्रा मार्ग	२२	धुलिखेल नमोबुद्ध पदयात्रा मार्ग

यसका अतिरिक्त हाइकिङ्ग र एडभेन्चरका दृष्टिकोणमा पनि यस प्रदेशका विभिन्न स्थानहरु रहेका छन्। करिब २२ वटा स्थलहरुले युवालाई आकर्षित गरिरहेको पाइन्छ। यस प्रकारका हाइकिङ्ग र एडभेन्चर स्थलहरुले निम्नअनुसार अनुसार रहेका छन्:

तालिका नं. ९: बागमती प्रदेशमा रहेका हाइकिङ्ग क्षेत्र को विवरण (स्रोत प्रदेश वस्तुस्थिति विवरण २०१९)

सि.नं.	हाइकिङ्गक्षेत्र	सि.नं.	हाइकिङ्गक्षेत्र
१	नगरकोट	१२	हेटौंडा (मनकामना)
२	चिसापानी	१३	दामन
३	शिवपुरी	१४	दक्षिणकाली चोभार
४	नमोबुद्ध	१५	छकनी
५	गोदावरी	१६	धुलिखेल
६	अमिताभ स्मारक	१७	जरासपौवा
७	सुन्दरीजल	१८	फुल्चोकी हाइट
८	नुवाकोट दरबार	१९	लाकुरी भन्ज्याङ
९	तारकेश्वर महादेव	२०	चन्द्रागिरी
१०	मकवानपुरगढी	२१	भ्यू टावर (गोलढुङ्गा)
११	इन्द्रसरोवर (कुलेखानी)	२२	जामाचोक शिवपुरी नागर्जुन

३.३ मुख्य आर्थिक तथा व्यापारिक गतिविधिहरू

कृषिक्षेत्रको राष्ट्रिय अर्थतन्त्रमा भएको योगदान झैं बागमती प्रदेशमा पनि ४०% योगदान रहेको छ। यस प्रदेशमा औद्योगिक क्षेत्र व्यापार र सेवा क्षेत्रले पनि महत्वपूर्ण योगदान गरेको पाइन्छ। कृषि तथ्यांक २०१९ अनुसार कृषि एउटा प्रमुख आर्थिक क्रियाकलाप रहेको देखिन्छ। प्रदेशका विभिन्न जिल्लाहरुमा खाद्यान्न उत्पादन, तरकारी तथा नगदेबालीहरूको उत्पादन रहेको छ भने खाद्यान्न बाली नै प्रमुख रुपमा रहेको छ। खासगरी मकवानपुर धादिङ चितवन काभ्रे ललितपुर भक्तपुर सिन्धुपाल्चोक जिल्ला खाद्यान्न उत्पादन हुने जिल्लाहरु हुन्। मुख्य रुपमा कृषि उत्पादनको उच्चतम माग काठमाडौं उपत्यकामा रहेको छ। त्यसैले प्रदेशको कृषि क्षेत्रमा विशेष ध्यान दिनुपर्नेछ।

औद्योगिक विकास

औद्योगिक विकास नै विकासको मुख्य आधारशिला हो जसमा उत्पादन, आय, लगानी, रोजगारीका क्रियाकलापहरु सञ्चालन हुन्छन् भने आवश्यक कच्चा पदार्थ र अन्य सहायक कच्चा पदार्थहरूको आपूर्ति गरी औद्योगिक उत्पादन गरिनेछ। बिगत सन् १९६० को दशकमा निजीक्षेत्रको लगानी र औद्योगिक विकास गर्न र लगानी प्रवर्द्धन गर्न औद्योगिक क्षेत्रहरूको स्थापनामा उच्च प्राथमिकता दिएको पाइन्छ। बागमती प्रदेश अन्तर्गत ३ वटा औद्योगिक क्षेत्र काठमाडौं, ललितपुर र

हेटौंडामा रहेका छन्। ती औद्योगिक क्षेत्रमा सञ्चालित विभिन्न उद्योगहरु बाट कृषिजन्य तथा गैर कृषिजन्य उत्पादन गरिनुका साथै आयात प्रतिस्थापन र निर्यात योग्य वस्तु उत्पादन गरिएको छ। उत्पादनको औधोगिक/मुख्य बजार काठमाडौं उपत्यका नै रहेको छ भने हस्तकलाका उत्पादनहरु मात्र अन्तर्राष्ट्रिय बजार रहेको छ। औधोगिक उत्पादनबाट प्रदेशको अर्थतन्त्रमा करिब ४०% योगदान पुगेको छ। यसको कारण भनेको यी उत्पादित वस्तुहरूको बजारीकरणमा सडकको सञ्जाल र आपसी सहजीकरण भई बजारको उद्योगहरुबिच तथा कच्चा पदार्थको उपलब्धता नै रहेको छ। त्यसकारण बागमती प्रदेश राष्ट्रका प्रमुख औद्योगिक स्थलको रुपमा परिभाषित गर्न सकिन्छ।

आयात तथा निर्यात

राष्ट्रिय अर्थतन्त्रमा जसरी आयात-निर्यात प्रभाव पारेको हुन्छ त्यसैगरी प्रदेशको अर्थतन्त्रमा पनि यसको महत्वपूर्ण भूमिका रहेको छ। व्यापार नै प्रदेशको मुख्य क्रियाकलाप जसमा निर्यात प्रवर्द्धन गर्नु का साथै उपभोग्य वस्तुहरूको मागपूर्ति व्यवस्थापन गर्न आवश्यक छ। जसमा यस प्रदेशका ४५ मुख्य सहरहरू कालागि उपभोग्य सामान आपूर्ति गर्नुपर्नेछ।

आयात निर्यात को राष्ट्रिय अवस्था गर्दा आयात नै बढी भएको पाइन्छ आयात १४१८.५३ मिलियन छ भने निर्यात ९७.१० मिलियन रुपैयाँ देखिन्छ (TPC report २०७५) । यसबाट नेपालको व्यापार घाटा भएको देखिन्छ। यस अवस्थालाई मध्यनजर राख्दै वाग्मती प्रदेशले आत्मनिर्भरता तर्फ ध्यान दिनु पर्छ कि प्रदेशमा हुने भारत तथा चीनबाट आयात हुने वस्तुहरुलाई कम गरी प्रदेशमा नै उत्पादन र उत्पादकत्व बढाउनु पर्नेछ। आयात व्यापार तर्फ विलासिताका सामानहरु कमी गरी आवश्यक सामानहरु र कच्चा पदार्थलाई मात्र प्रशय दिनु आवश्यक छ। देशमा विद्यमान कमजोर र खराब आपूर्ति प्रणालीका कारणले पनि सही आपूर्ति हुन सकेको छैन।

व्यापारिक केन्द्र

देशको मुख्य व्यापारिक केन्द्र काठमाडौ यस प्रदेशमा रहेको छ। यस उपत्यकामा १,००.००,००० जनसंख्या रहने भएकाले बजारीकरण र उपभोक्ता बढिरहेको व्यापारिक क्रियाकलाप उच्च दरमा रहेको छ। उपत्यकामा भएका तीनवटा महानगरपालिका एक उपमहानगरपालिका र ४१ नगरपालिकामा उच्च शहरीकरण हुनुका साथै बजारमा व्यापार पनि उच्च रूपमा भएको छ। त्यसैले उपत्यका एउटा प्रमुख व्यापारी केन्द्र हो। यसका अतिरिक्त प्रदेशमा अन्य व्यापारिक केन्द्र पनि रहेका छन्।

चितवन

चितवन एउटा मुख्य व्यापारिक केन्द्र हो यहाँबाट काठमाडौ उपत्यका भित्र जाने मुख्य द्वार हो। यहाँ पनि द्रुत गतिमा शहरीकरण हुने गरेको पाइन्छ। यसका अतिरिक्त यहाँ तरकारी बाली, पशुपालन र खाद्यान्न बालीको राम्रो उत्पादन हुने क्षेत्र रहेको छ। चितवनको कुखुरा र अण्डा उत्पादन को लागि प्रख्यात छ। चितवन राष्ट्रिय निकुञ्ज रहेको यस क्षेत्रमा महेन्द्र राजमार्ग काठमाडौं बीच सडक संजाल भएकाले पर्यटकीय केन्द्र पनि बनेको छ।

हेटौंडा

हेटौंडा प्रदेशको राजधानी शहर हो जहाँ औद्योगिक व्यापारिक तथा व्यवसायिक क्रियाकलापहरुको संचालन भएकाले एउटा प्रमुख व्यापारी केन्द्र बनेको छ। महेन्द्र राजमार्गले जोडिएको सडक संजालमा पहुँच भएको र प्रमुख व्यापारिक नाका वीरगन्ज (भारतिय सिमा) संग जोडिएको हुँदा व्यापारिक गतिबिधि उच्च रहेको पाइन्छ।

दोलखा

दोलखा बजार पूर्व क्षेत्रको पौराणिक व्यापारिक केन्द्र हो। यहाँबाट काठमाडौंमा र चिनको स्वशासित तिब्बत सम्म विभिन्न सामानहरु व्यापार हुने गरेको छ। यस व्यापारिक केन्द्रबाट रामेछाप, ओखलढुंगा लगायत पूर्वका क्षेत्रहरुमा व्यापारिक गतिविधिहरू कुनै गरेको र अरनिको राजमार्गबाट जिरी सडक संजाल जोडिएकोले व्यापारमा सहज भएको छ।

विदुर

बागमती प्रदेशको ठूलो सम्भावना रहेको विदुर पनि एउटा व्यापारिक केन्द्र हो। यहाँबाट चीन स्वशासित तिब्बतमा केरूङ्ग नाकाबाट व्यापारिक गतिविधि सञ्चालन भइरहेको छ भने पछि केरूङ्ग-विरगंज सम्म व्यापारिक मार्ग बनाई आयात निर्यात व्यापार हुने सम्भावना छ। हाल गल्छी- विदुर- रसुवागढी राजमार्ग विस्तार कार्य सञ्चालन भइरहेको छ।

धादिङ्ग वेशी

पृथ्वी राजमार्ग सँग जोडिएको धादिङबेसी क्षेत्र पनि एउटा प्रमुख व्यापारिक केन्द्र हो। यस क्षेत्रमा कृषिजन्य उत्पादन पशुपालनको राम्रो सम्भावना रहेको र उत्पादित वस्तुहरुकोकाठमाडौं लगायत तराइका विभिन्न शहरहरुमा समेत जाने गरेको पाइन्छ। पृथ्वीराजमार्गको पहुँच भएको क्षेत्रले देशको राजधानी तथा प्रदेशको राजधानी समेत जोडिएको हुँदा व्यापारी केन्द्र हुन सक्ने प्रबल सम्भावना छ।

मन्थली

रामेछाप जिल्लास्थित मन्थली बजार पनि व्यापारिक सम्भावना बोकेको व्यापारिक केन्द्र हो। बीपी राजमार्गसंग जोडिएको यस बजार तराइका जिल्लाहरू र काठमाडौंसँग सडक संजालमा पहुँच रहेको हुदा व्यापारिक गतिविधिहरू सञ्चालनमा सहज

हुँदै जानेछ। यसक्षेत्रका उत्पादनहरु (रामेछाप र ओखलढुंगाको पश्चिमी क्षेत्र) को बजारीकरण मन्थलीमा हुने र यहाँ शहरीकरण बढ्दो क्रममा रहेको ले भविष्यमा व्यापारिक केन्द्र बन्न सक्नेछ।

सिन्धुलीमाढी

सिन्धुली जिल्लाको सिन्धुलीमाढी बजार पनि प्रदेश व्यापारिक केन्द्रमा सक्ने सम्भावना बोकेको बजार क्षेत्र हो । वि.पि. राजमार्गले जोडिएको काठमाडौं र तराई जोड्ने हुँदा यहाँका उत्पादन काठमाडौं तथा तराइका केन्द्रमा सहजरुपमा जानेछ भने मध्य पहाडी लोकमार्ग तथा महेन्द्र राजमार्गको समेत संजाल रहेको छ। यस क्षेत्रका कृषि उत्पादन पशुपन्छी तथा अन्य घरेलु उत्पादनले बजार पाउन सक्ने हुँदा यो बजार पनि व्यापारिक केन्द्र हुने सम्भावना छ।

३.४ विकास सम्भावना क्षेत्रहरू

बागमती प्रदेश विभिन्न कृषि, पशुपालन, जलविद्युत, पर्यटन, खनिज आदीको सम्भावना रहेको प्रदेश हो। यस सम्बन्धमा विस्तृत जानकारी तल उल्लेख गरिएको छ।

खनिज सम्भावना

यस प्रदेशमा खनिज उद्योगहरुको प्रबल सम्भावना रहेको कुरा यस सम्बन्धी तथ्यांकहरुले देखाएको छ। संघीय सरकारले १२५ वटा खनिज उद्योगहरु मध्ये यस प्रदेशभित्र ४५ वटा उद्योगहरु पर्दछन। जसमा मकवानपुरमा ५, धादिङमा ७, ललितपुरमा ५, सिन्धुपाल्चोकमा ४, दोलखामा ३, काभ्रेपलाञ्चोकमा २, रसुवा,सिन्धुली र रामेछापकमा १/१ वटा स्वीकृत भएका छन्।

औद्योगिक क्षेत्र

नेपालमा रहेका ११ औद्योगिक क्षेत्र मध्ये ४ वटा औद्योगिक क्षेत्र यस प्रदेशमा रहेका छन् । यस प्रदेशमा भक्तपुर औद्योगिक क्षेत्र, पाटन औद्योगिक क्षेत्र, बालाजु औद्योगिक क्षेत्र, हेटौडा औद्योगिक क्षेत्र रहेका छन्। औद्योगिक क्षेत्रहरुमा धेरै उद्योगहरुस्थापना भई संचालनमा रहेका छन् र विभिन्न सामानहरूको उत्पादन भइरहेको छ। यस उद्योग क्षेत्रमा रहेका उद्योगहरु सम्बन्धी विवरण तल दिइएको छः

तालिका नं. १०: बागमति प्रदेशका औद्योगिक क्षेत्रहरु

क्र.सं.	औद्योगिक क्षेत्रको नाम	स्थापना (वि.स.)	क्षेत्रफल (रोपनी)	उद्योगहरुको संख्या				रोजगारी	मुख्य उत्पादन
				जम्मा	सञ्चालन मा	बन्द	निर्माणाधिन		
१	हेटौडा औद्योगिक क्षेत्र	२०२०	२८२९	१००	६३	१४	२३	२४१५	पेन्ट
२	बालाजु औद्योगिक क्षेत्र	२०१७	६७०	१३१	९७	२६	८	३५०६	मेटल प्लास्टिक
३	पाटन औद्योगिक क्षेत्र	२०२९	२९३	११३	१०३	५	५	१५८६	हस्तकला
४	भक्तपुर औद्योगिक क्षेत्र	२०३६	७१	३७	३५	२	०	८२५	पश्मिना दुध

प्रदेशका रहेका औद्योगिक क्षेत्रहरुबाट उत्पादन हुने वस्तुहरुबाट राजस्व आम्दानी हुनुका साथै रोजगारी सृजना भई GDP मा समेत ठूलो योगदान पुग्न चाहने छ। यी चार औद्योगिक क्षेत्रहरुमा ३८१ वटा उद्योगहरु रहेकोमा २९७ वटा पूर्णरुपमा सञ्चालन रहेका छन् र ८३३२ रोजगारी प्रदान गरिएको छ। हेटौंडा औद्योगिक क्षेत्र ठूला औद्योगिक स्थापनाको लागि अति उत्तम स्थान रहेको छ की यहाँबाट वीरगन्ज सुख्खा बन्दरगाह नजिक रहेको छ।

कृषि/ पशुको सम्भाव्यता

यस प्रदेशमा रहेका कृषियोग्य जमिन र पशुपालनका लागि उपयुक्त क्षेत्रहरुभएकाले प्रचुर सम्भावना रहेको छ। मुख्य नगदे बाली हरु निम्न रहेका छन्:

आलु खेती

आलु प्रमुख नगदे बाली हो र यसको उत्पादन नेपालभरी हुने गर्दछ र तथ्यांकअनुसार नेपालमा २६९१०३७ मेट्रिक टन वार्षिकरुपमा आलु उत्पादन हुने गर्दछ भने वाग्मती प्रदेश भित्र करिब २४.४% वा ६५६७८९ मेट्रिकटनप्रतिवर्ष उत्पादन हुने गरेको पाइन्छ। यसैले आलु उत्पादनको पकेट क्षेत्रको रुपमा चितवन, नुवाकोट, भक्तपुर, ललितपुर, काभ्रेपलान्चोक र दोलखा जिल्ला का विभिन्न क्षेत्रहरु रहेका छन्।

कफी उत्पादन

कफी पनि एउटा प्रमुख नगदे बाली हो। यसैको उत्पादन प्रदेशका केही जिल्लाहरूमा हुने गरेको छ। कफी उत्पादनको मौजुदा तथा सम्भावना भएका पकेटक्षेत्रहरु सिन्धुपाल्चोक, काभ्रेपलान्चोक, नुवाकोट ललितपुर जिल्लामा रहेका छन्। राष्ट्रिय रुपमा कफीको उत्पादन ४६६ नेतृत्व प्रतिवर्ष रहेको छ भने वाग्मती प्रदेशबाट २१.८% वा १३९ मेट्रीक टन उत्पादन गर्ने गरेको तथ्यांकले देखाएको छ।

अदुवा उत्पादन

अदुवा तथा लसुनको उत्पादन प्रदेशका विभिन्न स्थानहरुमा हुने गरेको पाइन्छ। राष्ट्रिय आकडा अनुसार यसको उत्पादन २७९५०४ मेट्रिक टन प्रतिवर्ष रहेको छ भने प्रदेशभित्र १२.९% वा ३६०२७ मेट्रिक टन प्रतिवर्ष उत्पादन हुने गरेको पाइन्छ ।अदुवाका लागि पकेट क्षेत्रको रूपमा सिन्धुपाल्चोक, धादिङ्ग, नुवाकोट, मकवानपुर र काभ्रेपलान्चोक जिल्लाका विभिन्न ठाउँहरु उपयुक्त रहेको पाइन्छ।

पशु उत्पादन (दुग्ध पदार्थ)

दुध तथा दुग्ध पदार्थ पशु उत्पादन को नेपालको मुख्य उत्पादन क्षेत्र हो। दुध उत्पादनमा नेपाल आत्मनिर्भर रहेको छ। यसको वार्षिक उत्पादन १२४५९५४ मेट्रिकटन रहेको छ भने प्रदेशको हिसाबमा ८.६% अर्थात १०७३५७ मेट्रिक टन प्रतिवर्ष रहेको छ। दुग्ध उत्पादनको दृष्टिले सम्भावना रहेको नुवाकोट, काभ्रेपलाञ्चोक, धादिङ्ग, मकवानपुर र चितवन जिल्ला रहेका छन्।

मासु उत्पादन

मासु एउटा प्रमुख पशुजन्य उत्पादन हो। साथै कुखुराको मासु पर्ने मूल रूपमा उत्पादन हुने हुँदा मासुमा देश आत्मनिर्भर रहेको छ। राष्ट्रिय रूपमा ३३२५४४ मेट्रिक टन मासु उत्पादन हुने २२५६ वा २४५५९ मेट्रीक टन प्रतिवर्ष हुने गरेको तथ्यांकले देखाएको छ। मासु उत्पादनको दृष्टिबाट चितवन,काभ्रेपलान्चोक, धादिङ्ग, मकवानपुर, नुवाकोट, सिन्धुली र रामेछाप जिल्ला प्रबल सम्भावना भएका जिल्लाहरु रहेका छन्।

मत्स्य पालन

मत्स्य पालन यो प्रदेशको उच्चतम सम्म नभएको उत्पादन हो जसले देशको मागमा टेवा पुर्याउँदै आएको छ। बजार विश्लेषण अनुसार राष्ट्रियरुपमा माछाको माग ७०००० मेट्रीक टन प्रति वर्ष अनुमान गरेको छ भने २४५५९ मेट्रीक टन प्रतिवर्ष आपूर्ति गर्ने गरेको छ। उक्त राष्ट्रिय आपूर्ति मध्ये यस प्रदेशबाट १२.३% अर्थात ३०२५ मेट्रिक टन माछाको आपूर्ति हुने गरेको छ। माथिको माग र आपूर्तिको अवस्था विश्लेषण गर्दा माग निकै रहेको र आपूर्ति न्यून भएकोले मत्स्य

विकासको प्रबल सम्बन्ध रहेको छ। प्रदेशका चितवन र मकवानपुर जिल्ला उत्पादनको लागि अति संभाव्य जिल्लाहरु हुन्।

अध्याय ४: प्रदेश यातायात प्रणाली पुनरावलोकन

४.१ यातायात नीति तथा योजना

४.१.१ राष्ट्रिय यातायात नीति २०५८

यस एक्काइसौं शताब्दीमा यातायात क्षेत्रमा मल्टिमोडल प्रणाली अवलम्बन विश्वभरि नै गरिएको छ जसमा व्यापार स्वतन्त्र र व्यापार विविधीकरण र विकास गरिएको छ। नेपालजस्तो विकासशील देशमा सबै विकासका सम्भावना र अवसरहरु हासिल गरी उच्च -आर्थिक वृद्धि र गरिबी घटाउन आवश्यक छ। यस सन्दर्भमा राष्ट्रिय यातायात नीति अपरिहार्य रहेको छ।

राष्ट्रिय यातायात नीति २०५८ को तर्जुमा राष्ट्रिय सोच तथा लक्ष्य " देशभर राष्ट्रियता छन् जल तयार गरी अन्तर्राष्ट्रियस्तरको भरपर्दो आधुनिक र संगठित यातायातको विकास गर्नु" भन्ने कुरालाई मध्यनजर गरी नीति अवलम्बन गरिएको थियो। राष्ट्रिय दृष्टिकोण अनुसार यो नीतिमा एउटा बृहत उद्देश्य राखिएको छ की यहाँका क्षेत्रको विकास भरपर्दो, कम लागत, सुरक्षित र दिगो यातायात प्रणाली अवलम्बन गरिनेछ जसबाट अर्थतन्त्रको प्रवर्द्धन र दिगोपना हुनेछ भने सामाजिक, सांस्कृतिक र पर्यटन विकास गरी राष्ट्रको समग्र विकास गरिनेछ। यसैगरी राष्ट्रिय उद्देश्य तथा लक्ष्य हासिल गर्न राज्यका तीन तहका सरकार प्रणालीमा उपयुक्त हुने रणनीति तयार गरिएको छ। संघीयगणतन्त्रात्मक संरचना का संघ, प्रदेश र स्थानीय तह को अवधारणा र नर्मसमा आधारित यातायात प्रणाली तय हुनेछ। यसर्थ यातायातको विकासमा विकेन्द्रीकरण गरी संघीय सरकार राष्ट्रिय राजमार्गको विकासको जिम्मेवार छ भने प्रदेश सरकार प्रदेश स्तरको राजमार्ग र सडकहरूको विकास गरी नगरपालिका र स्थानीय तह मा सडक निर्माण गर्नेछ। यस्ता अतिरिक्त नीतिमा सार्वजनिक नीजि साझेधारी को धारणा लिईएको छ र यातायात विकासमा निजीक्षेत्रको सहभागितामा यातायात क्षेत्रको विकासमा सहभागी भई सञ्चालन र व्यवस्थापन गर्न प्रोत्साहन गरिने छ।

यस नीतिमा १६ वटा नीतिगत प्रावधानहरू राखिएका छन् जसमा सबै जिल्ला सदरमुकाम सडक संजालले जोड्ने, पूर्व-पश्चिम, मध्यपहाडी राजमार्ग र उत्तर-दक्षिण सडक जोड्ने, मौजुदा यातायात संरचनाहरूको मर्मतसम्भार गर्ने, केन्द्रीयस्तरको यातायात संरचनाको स्तरोन्नती गर्ने, ट्रफिक सुरक्षा, वातावरण अनुकूल विद्युतीय सवारी साधनहरु सञ्चालन, प्रभावकारी सार्वजनिक यातायात व्यवस्थापन र संस्थागत व्यवस्थापन साथै यातायात क्षेत्रमा राष्ट्रिय लगानीका प्रारूपहरू तय गर्ने रहेका छन्। यस नीतिमा सबै तहका संघीय, प्रदेश र स्थानीय तहका निकायहरुले अल्पकालीन, मध्यकालीन र दीर्घकालीन गुरुयोजना यातायात क्षेत्रको निर्माण गर्नुपूर्व नै तयार गरी सोही बमोजिम यातायातको विकास गर्नुपर्ने कुरामा जोड दिइएको छ।

४.१.२ प्रदेश सवारी साधन र यातायात व्यवस्थापन ऐन २०७५

नेपालको संविधान २०७२ को प्रावधानअनुसार राजनैतिक, आर्थिक तथा प्रशासनिक रुपमा सङ्घीय संरचना अनुसार शासन प्रणालीको व्यवस्था भएको छ। शासकीय स्वरुपमा, संविधान अनुसार राजनैतिक, आर्थिक र प्रशासकिय अधिकार प्रदेश सरकारलाई प्राप्त भएको छ। यसरी प्राप्त अधिकारको आधारमा प्रति सरकारले प्रदेशका लागि आवश्यक नीति योजना तथा संस्थागत संरचनाहरू बनाई प्रभावकारी र प्रभावशाली रुपमा प्रदेशको विकास जनतासम्म पुर्याउने कार्य गरेको छ। प्रतिशत सवारी साधन र यातायात व्यवस्थापन ऐन २०७५ तर्जुमा गरिएको छ। यो ऐन यातायात नीतिको परिपुरक को रुपमा व्यवस्था गरिएको हो। त्यसैले बागमती प्रदेशले यो ऐन ल्याई प्रदेशको सवारीसाधन र यातायात व्यवस्थापनलाई सुदृढीकरण गर्न लागेको छ।

यस ऐनको उद्देश्य प्रदेशको यातायात को नियमित, नियन्त्रित र प्रभावकारी व्यवस्था गरी प्रदेशमा यातायात सेवा भरपर्दो, कम मूल्य, सुरक्षित र भरपर्दो बनाउनुका अतिरिक्त उत्पादित बस्तुहरुको सेवा क्षेत्र बजारसम्म सजिलै ढुवानी गर्न सक्ने व्यवस्था गर्नुका साथै मानिसहरूलाई आफ्नो घरबाट सदरमुकाम केन्द्र, प्रदेश राजधानी र राष्ट्रिय राजधानीसम्म आवतजावतमा सहजीकरण गर्नु रहेको छ। सवारीसाधनको प्रयोगका आधारमा यस ऐनमा १४ प्रकारका सवारीसाधन उल्लेख गरिएको छ जसमा भारी सवारी साधन, मध्यम सवारी साधन, हलुका सवारी साधन, दुईपाङ्ग्रे सवारी साधन, तीन पाङ्ग्रे सवारी साधन, निर्माण गर्ने सवारी साधन, अफ रोड सवारी साधन, विशेष सवारी साधन, सार्वजनिक सवारी साधन, पर्यटन सवारी साधन, गैर व्यवसायी सवारी साधन, सरकारी सवारी साधन, संस्थान सवारी साधन र कूटनीतिक सवारी साधन रहेका छन्। यसका अतिरिक्त ऐन को परिच्छेद ६ मा यातायात व्यवस्थापनका प्रावधानहरू राखिएका छन् भने परिच्छेद ७ मा यातायात नियंत्रण प्रणाली सम्बन्धी प्रावधानहरू राखिएका छन्।

यस ऐनको नीतीगत विषयवस्तु परिच्छेद ६ को दफा ८२ र दफा ८३ मा राखिएको छ जसमा दुर्गम क्षेत्रमा सर्बजनिक यातायात सञ्चालन गर्ने र पिछडिएका जनता समक्ष सेवा दिने र बृहदरुपमा यातायात सेवा सञ्चालन, व्यवस्थापन र विकास गर्ने, निजी क्षेत्रलाई अनुदान सुविधा दिने प्रावधानहरू राखिएका छन्।

४.१.३ प्रदेश सार्वजनिक सडक ऐन

सार्वजनिक सडक तथा यातायात संरचना सम्बन्धमा कानूनी व्यवस्था गर्नका लागि यो ऐनको तर्जुमा गरिएको हो। यस मस्यौदा ऐनमा प्रत्येक स्थानमा सडक संजाल प्रहार गरी सुविधाजनक रूपमा प्रदेशका जनताहरूको माग र चाहनालाई मध्यनजर गरी मितव्ययी र सुलभ यातायात सेवाको व्यवस्था गर्नु रहेको छ भने सडकहरूको वर्गीकरण गरी सोही अनुरुप सार्वजनिक सडक निर्माण गर्नु रहेको छ।

साथै सडकहरूको मर्मतसम्भार, चौडा गर्ने कार्य, स्तर उन्नती सञ्चालन तथा व्यवस्थापन गरी सार्वजनिक सडक र यातायात पूर्वाधारको विकास गर्नुभएको छ। प्रादेशिक यातायात गुरुयोजना PTMP पनि यस ऐनमा उल्लेखित यातायात क्षेत्र रणनीति अनुसार तयार गरिएको छ जसमा :

- यातायातको पहुँच तथा आवागमनमा वृद्धि गर्नु
- प्रदेश सडकहरूको सञ्चालन र व्यवस्थापन व्यवसायिक सिद्धान्तका आधारमा गर्नु
- यातायात संचालनको प्रणाली कायम गर्नु
- सडक सञ्जालमा सुधार गर्नु

४.१.४ बागमती प्रदेश आवधिक योजना (२०७६/२०७७ - २०७७/२०७८)

बागमती प्रदेश को आवधिक योजना (२०७६/२०७७-२०७७/२०७८) "दीर्घकालीन सोच सन्तुलित शहरी प्रणाली र गुणस्तरीय भौतिक पूर्वाधार सहित समृद्ध विकास" राखी तयार गरिएको छ। आवधिक योजनाको यातायात क्षेत्रको लक्ष्य " प्रादेशिकको यातायात संजाल को विकास गर्नु र यातायात संरचना तथा व्यवस्थापनमा सुधार ल्याउनु रहेको छ" । प्रादेशिक यातायात गुरुयोजना PTMP आवधिक योजनाको योजना तर्जुमा तथा कार्य रणनीतिमा उल्लेख गरेका लक्ष्य र योजना अनुसार तयार गरिएको छ। आवधिक योजनामा समावेश भएका योजना तथा कार्यनीतीहरु तल दिइएको छ ।

तालिका नं. ११: आवधिक योजनाका योजना तथा रणनीतिहरु

योजना रणनीति	कार्यनीति
यातायातमा पहुँच अभिवृद्धि र आवागमनमा सुधार गर्नु	प्रादेशिक यातायात गुरुयोजना तयार गर्नु
	प्रदेशस्तरका सडकहरूको चौडाई र अधिकार क्षेत्रको परिभाषा, छनौट र नियमन गर्ने कार्यमा निर्णय गर्नु
	सडक कालोपत्रे गर्ने कार्यमा केन्द्रीयस्तर तथा स्थानीय तह संग समन्वय गरी निर्माण गर्नु
	प्रदेश र स्थानीय तहका केन्द्र जोड्ने सडकहरुलाई प्राथमिकताका साथ मर्मत सम्भार गर्नु
सडक संजालमा सुधार गर्नु	सडक तथा पुलहरूको विस्तृत अध्ययन गर्नु गराउनु
	सडक तथा पुलहरूको निर्माण उच्च आर्थिक लाभ तथा कम वातावरणीय प्रभाव पर्ने गरी गर्नु
	पहिरो नियन्त्रण गर्न वायोइन्जिनियरिङ्ग र उपयुक्त प्रविधिको अवलम्बन गर्नु
प्रदेश सडक तथा संरचनाहरूको सञ्चालन र व्यवस्थापनमा व्यवसायिक सिद्धान्त प्रतिपादन गर्नु	प्रदेशको भौतिक योजना अनुसार सडकहरूको मौजुदा अवस्थाको प्रतिवेदन तयार गरी सहरी सडक विकास रणनीति तथा झोलुङ्गे पुलको बिबरण तयार गरी प्राथमिकताका आधारमा मर्मतसम्भार गर्नु

४.१.५ बागमती प्रदेश सडक मापदण्ड, २०७६

सडकको मापदण्ड, सडकको ज्यामितीय डिजाइन गर्न, परियोजनाको विस्तृत प्रतिवेदन DPR तयार गर्न र विभिन्न डिजाइन, निर्माण कार्य, तथा मर्मत सम्भार कार्य गर्न गराउन एउटा मार्ग निर्देशन हुनेछ।

यो सडक मापदण्ड प्रदेशको यातायात नीति, प्रदेश बजेट र आवधिक योजनामा राखेर कार्यक्रमको कार्यान्वयन गर्न आवश्यक पर्ने सडक सम्बन्धी मापदण्डका प्रावधानहरू समेटेर तयार गरिएको छ। यस मापदण्डअनुसार सडकहरुलाई ५ प्रशासनिक र ४ कार्यक्षेत्रको आधारमा वर्गीकरण गरी सडकको डिजाइन र प्राविधिक स्तरमा विभाजन गरिएको छ।

४.२ प्रदेश सडक संजाल

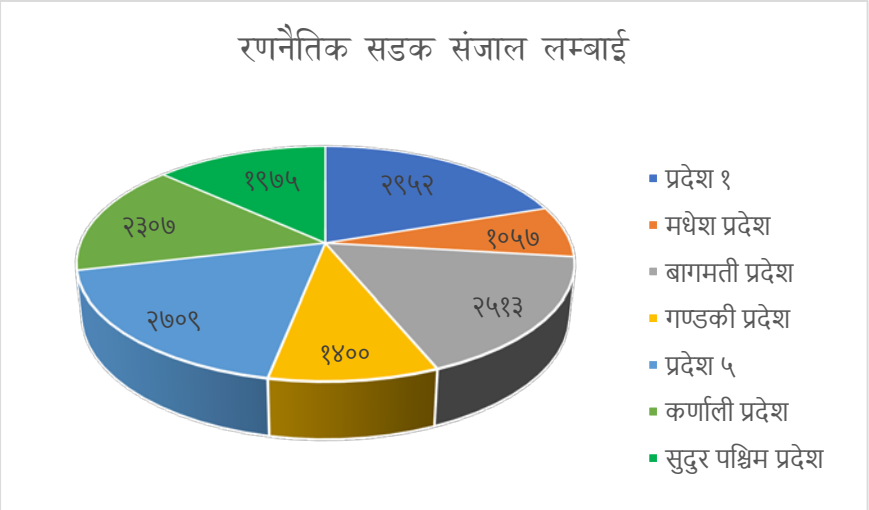
सडक संजाल सडक वर्गीकरण गरी वा नगरीएका सडकहरु प्रतिस्पर्धी छरिएर रहेका छन्। पहिला सडकहरुलाई रणनीतिक सडक सञ्जाल (राजमार्ग र सहायक राजमार्ग) र स्थानीय सडक संजालहरु (जिल्ला सडक संजाल, र ग्रामिण सडक) रहेका थिए। सडक विभागले रणनीतिक राष्ट्रिय सडक संजाल हेर्ने गरेको छ भने जिल्ला विकास समितिहरुले जिल्ला प्राविधिक कार्यालयहरुको सहयोगमा स्थानीय सडक संजाल हेर्ने गरेको थियो।

नेपालको संविधान २०७२ लेख सबै तहका सरकारहरुलाई सडकको विषयमा आत्म निर्णय गर्न सक्ने अधिकार दिएको छ। अनुशासनको वर्गीकरण निम्न अनुसार गरिएको छः

संघीय राजमार्ग	संघीय सरकार अन्तर्गत
प्रदेश सडकहरु	प्रदेश सरकार अन्तर्गत
स्थानीय सडकहरु	स्थानीय सरकारअन्तर्गत

४.२.१ रणनीतिक सडक सञ्जालको पुनरावलोकन

नेपालको रणनीतिक सडक सञ्चालन र त्यसको प्रदेशहरूको वितरण सम्बन्धी तल दिइएको छ।



चित्र नं. ३: रणनैतिक सडकको वितरण

नेपालमा रणनीतिक सडक सञ्जाल १४९१३ कि मि छ जसमध्ये बागमती प्रदेशमा १७% रहेको रणनैतिक सडक संजाल (राजमार्ग र सहायक राजमार्ग) को नामावली तलको तालिकामा दिएको छ ।

तालिका नं. १२: बागमती प्रदेशका राजमार्ग को सूची (स्रोत : सडक विभाग, २०१९)

क्र.सं.	जिल्ला	सडकको नाम	राजमार्ग	लम्वाइ (कि.मि.)
१	रामेछाप, दोलखा, काभ्रे सिन्धुपाल्चोक, नुवाकोट र धादिङ	पुष्पलाल मध्यपहाडी राजमार्ग	NH03	९२
२	चितवन, मकवानपुर	महेन्द्र राजमार्ग (पूर्व-पश्चिम राजमार्ग)	NH01	२७०
३	चितवन	हुलाकी राजमार्ग	NH05	५५
४	सिन्धुली , मकवानपुर	मदन भण्डारी राजमार्ग (बाहुनडाँडी- शान्तिनगर- धरान -चतरा - गाइघाट - राम्दी - रिडी - तम्घास -प्युठान - घोराही - तल्सीपुर - वेटिचौर - भेडावारी - धुलियाविट - बड्डीचौर - सहजपुर - वुडर - जोगुवडा — रूपाल)	NH09	१९०
५	सिन्धुली , काभ्रेपलान्चोक	बिपि राजमार्ग (बर्दिबास- सिन्धुली-खुरकोट- धुलिखेल)	NH13	१४८
६	ललितपुर, काभ्रेपलान्चोक	ग्वोर्को-लुभु-लाकुरीभन्ज्याङ्ग- कुशदेवी - पनौती - दाहालटार सडक	NH15	३७.९
७	धादिङ्ग, चितवन	पृथ्वी राजमार्ग (नौबिसे- मुग्लिङ्ग- पोखरा)	NH17	८३.
८	धादिङ्ग	बालाजु - त्रिशुली -धुन्चे - स्याफ्रुवेसी सडक	NH18	६५
९	काठमाडौं, नुवाकोट	सितापाइला - धार्के सडक	NH21	२४
१०	दोलखा, सिन्धुपाल्चोक	दिक्तेल - सोलु - जौविशी - खहरे - जिरी - तामाकोशी - चरिकोट - खाडीचौर सडक	NH23	१८३
११	सिन्धुली रामेछाप दोलखा	भित्तामोड -जलेश्वर -बर्दिबास - खुर्कोट - मन्थली - तामाकोशी - सिंगटी - लामबगर - लाप्चेगाँउ सडक	NH20	२३९
१२	काभ्रेपलान्चोक, सिन्धुपाल्चोक	दोलालघाट-चौतारा सडक	NH33	२५
१३	मकवानपुर, काठमाडौं	द्रुतमार्ग (निजगढ -काठमाडौ)	NH31	६६
१४	काठमाडौ, भक्तपुर काभ्रे सिन्धुपाल्चोक	अरनिको राजमार्ग	NH34	११२
१५	मकवानपुर, सिन्धुली	चन्द्रनिगाहापुर- गौडाटार -कपिलाकोट सडक	NH36	३५
१६	मकवानपुर, ललितपुर	कान्ति राजपथ	NH37	८६
१७	काठमाडौं, ललितपुर भक्तपुर	काठमाडौबाहिरीचक्रपथ	NH38	६८

क्र.सं.	जिल्ला	सडकको नाम	राजमार्ग	लम्वाइ (कि.मि.)
१८	ललितपुर, काठमाडौं	काठमाडौं उपत्यका चक्रपथ	NH39	२७
१९	काठमाडौं, नुवाकोट	सामाखुसी - टोखा —गुर्जे-विदूर सडक	NH40	२६०
२०	मकवानपुर, धादिङ्ग	त्रिभुवन राजपथ (सिसिरिया - पथलैया - हेटौडा - भैंसे - पालुङ्ग - नौबिसे - काठमाडौं)	NH41	१२७
२१	चितवन, धादिङ्ग, नुवाकोट, रसुवा	ठोरी भण्डारा - मलेखु - गल्छी - त्रिशुली - बेत्रावती - मैलुङ - स्याफ्रुवेशी - रसुवागढी सडक	NH42	९७
२२	धादिङ्ग	मलेखु-धादिंग बेसी -सल्यानटार सडक	NH43	५७
२३	चितवन	ठोरी - भरतपुर - मुग्लिन - आँबुखैरेनी - गोर्खा - घ्याम्पेसाल - आरुघाट - सिद्धि बास - रोयले भन्ज्याङ्ग सडक	NH44	१०५
२४	चितवन	भरतपुर महानगरीय वुद्ध चक्रपथ	NH77	१०५
		जम्मा		२३२२.१

तालिका नं. १३: बागमित प्रदेशका सहायक राजमार्गहरुको सूची

क्र.सं.	सडकको नाम	सडक कोड	लम्बाइ (कि.मि.)
१	भैसे-भीमफेदी	F19	१२
२	कुञ्छाल-कुलेखानी	F20	२१
३	बालाजु-नागार्जुन-ककनी-बटार-धुन्चे-श्याफ्रुरसुवागढी	F21	१४४
४	बल्खु-चोवर-छैमले-कुलेखानी	F22	४२
५	सातदोबाटो-सुनकोठी- टिकभैरब	F23	१२
६	सातदोबाटो-गोदावरी-फुलचोकी	F24	२१
७	लैनचौर-महाराजगन्ज-बांसबारी-बुढानीलकण्ठ	F25	८
८	चाबहिल-साँखु-लप्सेफेदी-भोटेचौर-बहुनेपाटी; मेलम्ची, चौतारा	F26	७९
९	जोरपाटी-सुन्दरीजल	F27	७
१०	भक्तपुर—नगरकोट	F28	१९
११	बनेपा-पनौती-खोपसी	F29	१०
१२	पाँचखाल-मेलम्ची-हेलम्बु	F30	६३
१३	दोलालघाट-चौतारा	F31	२५
१४	खाडीचौर(H03)-चरिकोट-तामाकोस-मन्थली-रामेछाप	F32	१२४
१५	तामकोशी (F32)-जिरी	F33	३८
१६	मलेखु (H04)- धादिङ	F34	१८
१७	भरतपुरबाइपासरोड	F37	५
१८	हेटौंडा-गुर्जी-सिन्धुलीबजार-भीमान-बैरेनी-कटारी-गाईघाट-मुर्कुचा-फत्तेपुर-चतरा-धरान	F57	३४६
१९	गल्छी-बाघमारा-देवीघाट	F69	२०
२०	खुर्कोट (H06)-मन्थली	F70	११

क्र.सं.	सडकको नाम	सडक कोड	लम्बाइ (कि.मि.)
२१	पाँचखाल-पलाञ्चोकभगवती	F71	११
२२	ग्वार्को-लुभु-लंकुरीभञ्ज्याङ-पनौती-नमोबुधा-DSRM(H06)	F72	४१
२३	बखुन्डोल-बोगटीगाउँ (काठमाडौं विश्वविद्यालय सडक)	F73	२
२४	दमकी-फलान्टे (नुवाकोट दरबार पहुँच सडक)	F74	८
२५	कालीमाटी-बहिती-सीतापाइला-भीमढुंगा-धार्के	F75	३३
२६	चक्रपथ-तीनपिपले-ओकारपौवा-कोल्पु	F76	३५
२७	बुढानीलकण्ठ-डाँडागाउँ; गुर्जे-कुवापानी-ककनी-कौलेठाना (F21)	F77	२५
२८	हलचोक-नारायणस्थान (KVRR)	F78	८
२९	ठुलोभार्याङ (रिङरोड) - रानीवन पोस्ट	F79	२
३०	बालाजु-नेपालटार-साङ्लाबजार	F80	१२
३१	बानियाटार-सामाखुसीचोक-लैनचौर	F81	४
३२	सामाखुसीचोक-टोखागाउँ-चण्डेश्वरीगाउँ-डाँडागाउँ-गुर्जेभञ्ज्याङ-छहरे-ताडी-गङ्गाटे (F21)	F82	५०
३३	कपन-मण्डिकाटार-क्षतिग्रस्त पुल दक्षिण	F83	५
३४	चुच्चेपाटी-महांकाल-कपन-डाँडागाउँ-गाम्चा	F84	८
३५	महांकाल-अत्तरखेल	F85	३
३६	जडीबुटी (MRM)-सिनामंगल-मनोहरा-थिमि-सल्लाघारी	F86	७
३७	पेप्सीकोला-गोथेटार (KVRR)	F87	४
३८	गोकर्ण-जोरपाटी-गोठाटार (KVRR)	F88	४
३९	पेप्सीकोला-कारकिगाउँ (KVRR)	F89	६
४०	थिमी (SOS)-लोकन्थली-धर्मेश्वर-टिकाथल-मनोहरा	F90	५
४१	कौसलटार-बलकोट-सिरुटार-बिरुवा (KVRR)	F91	८
४२	थिमि-बोडे-कार्किगाउ-मुलपानी-गोकर्ण	F92	८
४३	सल्लाघारी (भक्तपुर)-दुवाकोट (KVRR)	F93	८
४४	ब्यासी (भक्तपुर) — चाँगुनारायण	F94	६
४५	मुलपानी-फुयालगाउँ-चांगुनारायण-फेडीगाउँ	F95	१४
४६	नगरकोट-कात्तिके-सखु	F96	६
४७	च्यामासिंह-अमलडोल-नाला-बनेपा	F97	१२
४८	कमलविनायक-सुडाल-आदिकारीगाउँ-नगरकोट	F98	१२
४९	ट्रली बस (MRM) - सूर्यविनायक-चमेलीडाँडा-भुजुंगे	F99	१२
५०	सल्लाघारी (MRM)-काटुञ्जे-सुम्लिङ्गटार-लुभु	F100	५
५१	मनोहरा पुल (बालकुमारी)—शंखमुल—टेकुडोभान—बल्खु	F101	६
५२	सातदोबाटो (रिङरोड)—धापाखेल—थेचो	F102	५
५३	जयनेपाल-थापाथली-टिकभैरव	F103	१९
५४	खशीबजार-कीर्तिपुर-माछेगाउँ-तीनठाना	F104	११
५५	नागढुंगा (TRP) - टंकेश्वर (KVRR)	F105	११
५६	चरिकोट-दोलखा-लामाबगर-लाप्चेगाउँ	F106	९०
५७	कान्तिराजपथ (हेटौंडा-मकवानपुरगढी)	F120	८२
५८	फर्पिङ (दक्षिणकाली)-पखेलचौर-कुलेखानी	F121	२५

क्र.सं.	सडकको नाम	सडक कोड	लम्बाइ (कि.मि.)
५९	भीमफेदी-कुलेखानी	F122	१५
६०	धादिङबेसी-आरुघाट-धारापानी-गोरखा	F123	७१
६१	टाँडी, रत्ननगर (MRM)- सौराहा	F124	७
६२	भरतपुर-मेघौलीविमानस्थल-दुरुवा (PR)	F125	३३
६३	आपटारी (H05)-देवघाट	F126	४
६४	खुर्कोट-रामेछाप-साँघुटार-ओखलढुंगा	F159	९८
६५	गणेश एमसिंह मार्ग (थानकोट-चितलाङभञ्ज्याङ-चन्द्रगिरी-मार्खु)	F180	२०
६६	जिरी-पुमा-खहरे-धौले-पेकरवास-जुनबेसी-सल्लेरी	F201	१६०
६७	जिरी-सिउरानी-ठोसे-बाम्तीसडक	F202	४४
	कुल		२०९०

४.२.२ स्थानीय सडक संजालको पुनरावलोकन

यस प्रदेश भित्रको स्थानीय सडक सञ्जाल (LRN) पहिला तयार गरिएको जिल्ला यातायात गुरुयोजना (DTMP) मा आधारित छ। यस प्रदेश भित्रको स्थानीय सडक संजालको जिल्लागत विवरण तल तालिका १३ मा दिइएको छ।

तालिका नं. १४: स्थानीय सडक संजाल विवरण (स्रोतः जिल्ला यातायात गुरू योजना)

क्र.सं.	जिल्ला	कालोपत्रे (कि.मि.)	गिटि (कि.मि.)	माटो (कि.मि.)	जम्मा (कि.मि.)
१	रसुवा			१३७.७९	१३७.७९
२	नुवाकोट	५.९३	७५.१६	४३७.८३	५१८.९२
३	रामेछाप		६९	६१९.४१	६८८.४१
४	दोलखा		९१.७	२२४.४४	३१६.१४
५	काठमाडौं	८२.५१	५७.७	६९.३१	२०९.५२
६	मकवानपुर		६९.१६	२००.९८	२७०.१४
७	चितवन	६७.७७	१६६.६	७५.२२	३०३.६५
८	धादिङ	१३.८७	२२.७४	४१५.८८	४५२.४९
९	सिन्धुपाल्चोक	१७.१५	४२.८	५४०.७४	६००.६९
१०	काभ्रेपलाञ्चोक	१२.२	१७०.९	४९८.५	६८१.६
११	ललितपुर	४९.७३	३७.४	१५५.५३	२४२.६६
१२	सिन्धुली	१	३२	२६०.७१	२९३.७१
१३	भक्तपुर	१२.८८	५.३७	२.९	२१.१५
			८३४.५९	३६३९.२४	४७३६.८७

तालिका नं. १५: प्रदेशको मौजुदा सडकको अवस्था (स्रोतः सडक विभाग, डोलिडार २०१९)

क्र.सं.	सडक	लम्बाइ (कि.मि.)
१	राजमार्ग	२२६८.०
२	सहायक राजमार्ग	२०९०.०
३	स्थानीय सडक	४७३६.८७
	जम्मा	९२३९.८७

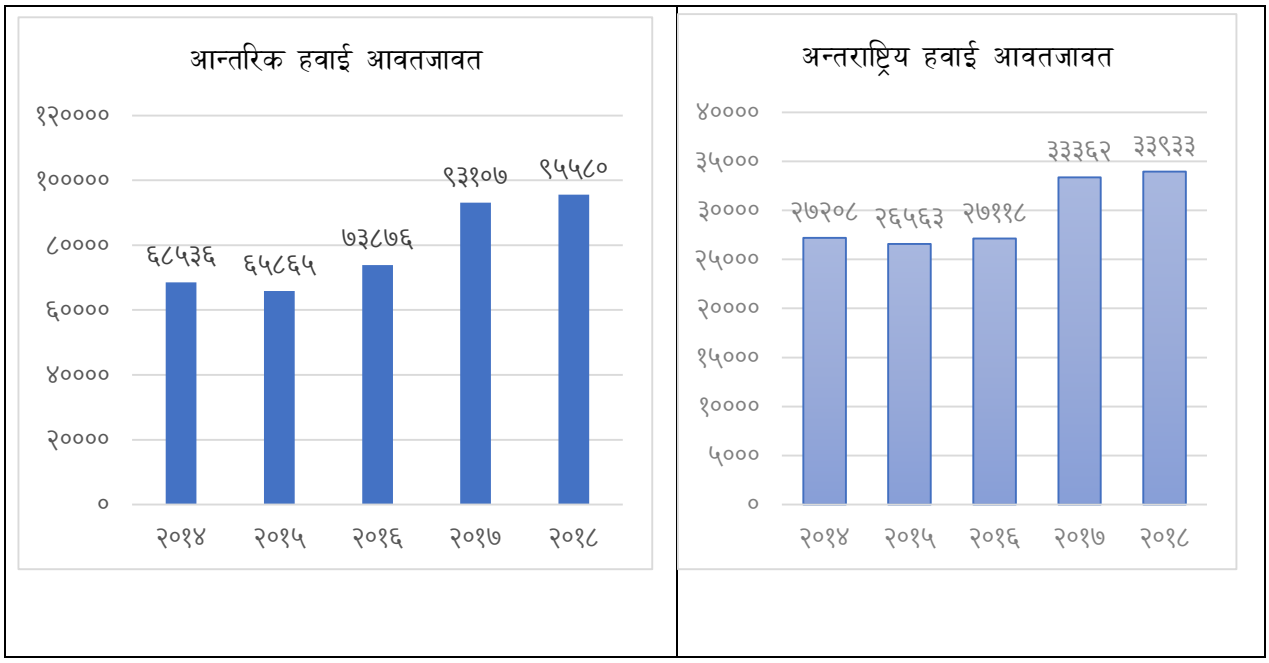
४.३ हवाई यातायात

यो प्रदेशमा चार विमानस्थलहरु रहेका छन् : काठमाडौंको त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल (TIA), र तीन आन्तरिक विमानस्थलहरू: रामेछाप विमानस्थल, भरतपुर विमानस्थल र जिरी विमानस्थल। तीनवटा आन्तरिक विमानस्थलमध्ये रामेछाप र भरतपुर विमानस्थल हाल सञ्चालनमा भए पनि जिरी विमानस्थल भने हाल सञ्चालनमा आउन सकेको छैन । यसरी हवाई सम्पर्क र नेटवर्कले आन्तरिक तथा बाह्य पर्यटक र नेपाली जनतालाई वैकल्पिक द्रुत यातातायत संजाल प्रदान गर्दै आएको छ ।

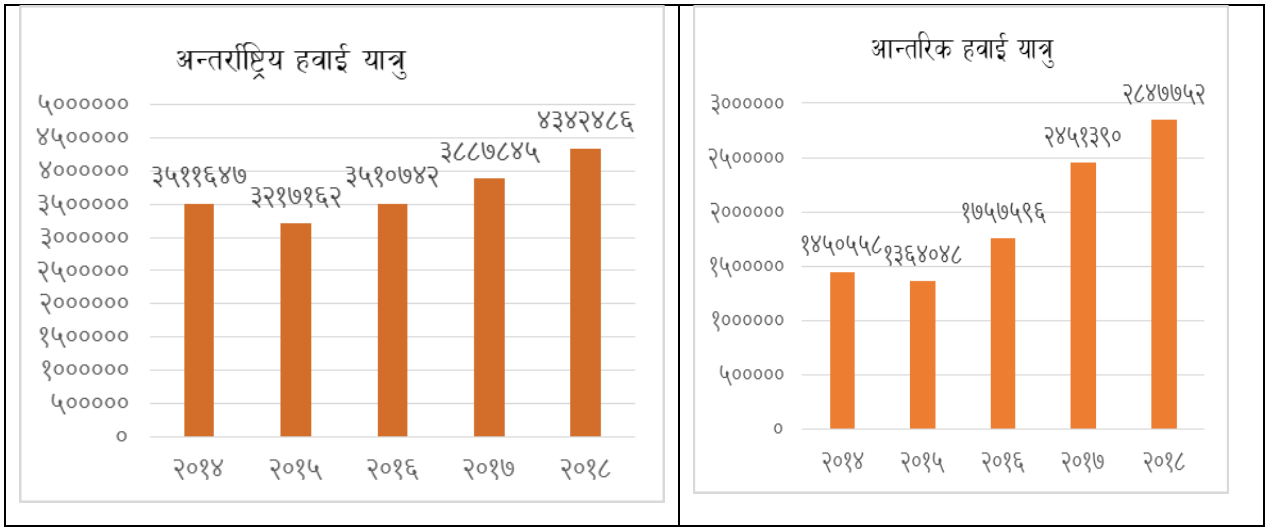
त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल (TIA)

त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल (TIA) सन् १९५५ मा काठमाडौंमा निर्माण भएको अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल हो। संघीय संरचनामा त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल (TIA) यो प्रदेशमा छ । यसको संरचनामा दुई टर्मिनलहरू छन्: अन्तर्राष्ट्रिय र राष्ट्रिय टर्मिनलहरू। अन्तर्राष्ट्रिय स्तरमा यो विमानस्थलबाट संसारका १७ देशका ४० गन्तव्यहरूमा सेवा प्रदान गरिएको छ। सन् २०१९को आकडा अनुसार, यस विमानस्थलबाट लगभग ७.३ मिलियन अन्तर्राष्ट्रिय यात्रु प्रस्थान गृर्ने गरेको पाइन्छ भने नेपाल वायुसेवा निगमले ४९ प्रतिशत हिस्सा ओगटेको छ ।यसै गरि वायु सेवा कम्पनीहरू पनि सञ्चालनमा रहेका छन् जसमा बुद्ध एयरलाइन्स, नेपाल एयरलाइन्स, हिमालयन एयरलाइन्स, यती एयरलाइन्स र सौर्य एयरलाइन्स आदिबाट आन्तरिक तथा बाह्य उडानहरु भई हवाई यातायात सेवामा महत्त्वपूर्ण योगदान गरेका छन्। बुद्ध एयरलाइन्सले ४६% हिस्सा ओगटेको छ। यस विमानस्थलबाट १०५७० मेट्रिक टन बराबर क्षमताको कार्गो सेवा सञ्चालन गरेको छ। यस सम्बन्धि जानकारी तल दिइएको छ ।

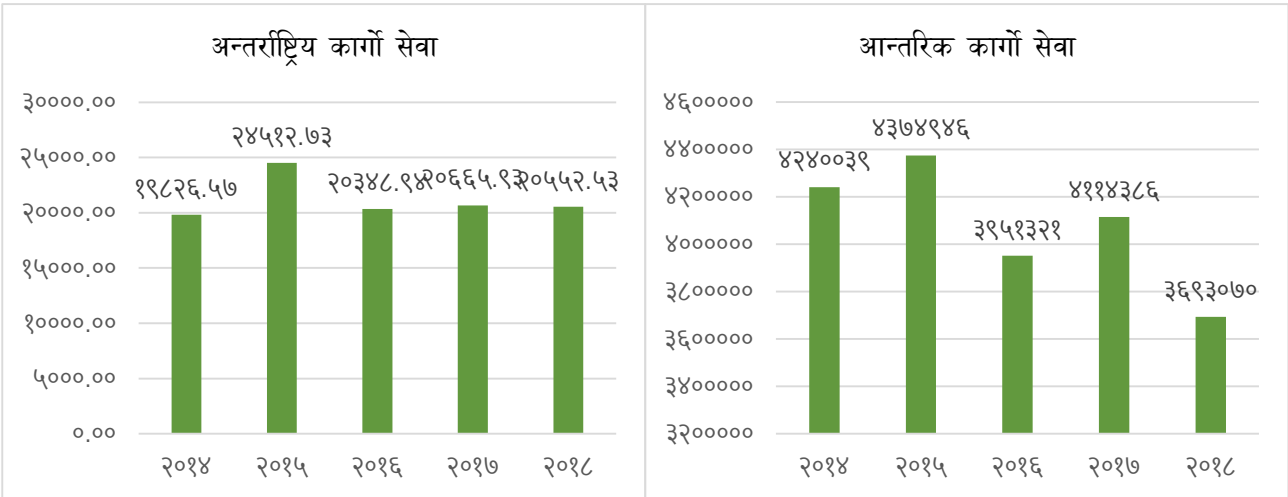
चित्र नं. ४: त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको अन्तर्राष्ट्रिय तथा आन्तरिक हवाइ जहाज आवतजात विवरण



चित्र नं. ५: त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको अन्तर्राष्ट्रिय तथा राष्ट्रिय हवाइ यात्रु आवतजात विवरण



चित्र नं. ५: त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको अन्तर्राष्ट्रिय तथा राष्ट्रिय कार्गो सेवा विवरण



रामेछाप विमानस्थल

रामेछाप विमानस्थल आन्तरिक विमानस्थल हो जुन तामाकोशीनदीको किनारमा मन्थली नगरपालिका, रामेछाप जिल्लामा रहेको छ। यो विमानस्थलको कोड 1B रहेको छ। त्रिभुवन विमानस्थलको आन्तरिक उडान पर्यटन यममा भिड भएको अवस्थामा पूर्व तर्फको लुक्ला (सगरमाथाको प्रवेशद्वार) र फाप्लु विमानस्थलबाट हुने गरेको छ। यो विमानस्थलको उडान, यात्रु, र कार्गो सम्बन्धि विवरण तल दिइएको छः

तालिका नं. १६ः रामेछाप विमानस्थलको उडान, यात्रु, र कार्गो सम्बन्धि विवरण (स्रोतः एयरपोर्ट प्रोफाइल, नागरिक उड्डयान प्राधिकरण)

वर्ष	हवाई उडान	यात्रु	कार्गो (के.जि)
सन् २०१७	४६८	२३	१९,६०५
सन् २०१८	१,३०४	३,१६५	२,१५,७१५
सन् २०१९	६,९५८	३३,४२४	१३,२७,०१०

भरतपुर विमानस्थल

भरतपुर विमानस्थल बागमती प्रदेशको चितवन जिल्लाको भरतपुर महा-नगरपालिकामा अवस्थित छ। भरतपुर विमानस्थल विमान र यात्रुहरूको आवतजावतको हिसाबले द्रुत रूपमा बढिरहेको आन्तरिक विमानस्थल हो। विमानस्थलको एरोड्रोमरिफरेन्स कोड 2C हो।यसविमानस्थलमा महत्त्वपूर्ण विमान, यात्रु र कार्गो आवागमनहने गरेको छ जसको विवरण तलको तालिकाअनुसार छ;

तालिका नं. १७ः भरतपुर विमानस्थलको उडान, यात्रु, र कार्गो सम्बन्धि विवरण (स्रोतः एयरपोर्ट प्रोफाइल, नागरिक उड्डयान)

वर्ष	हवाई उडान	यात्रु	कार्गो (के.जि)
सन् २०१७	८,१८२	२,५७,७०९	१,६३,२९७
सन् २०१८	७,७७४	२,२९,४९५	१,३८,८०६
सन् २०१९	६,४८८	१,८२,२८०	१,३४,२३६

जिरी विमानस्थल

जिरी विमानस्थल बागमती प्रदेशको दोलखा जिल्लामा अवस्थित छ। विमानस्थलको एरोड्रोमरेफरन्स कोड १ बी भए पनि लामो समयदेखि विमानस्थल सञ्चालनमा छैन ।

त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलले ३० भन्दा बढी अन्तर्राष्ट्रिय एयरलाइन्स र करिब १० आन्तरिक एयरलाइन्सहरू निम्न सूचीमा छन्:

तालिका नं. १८: अन्तर्राष्ट्रिय एयरलाइन्सहरूको सूची

सि.नं.	अन्तर्राष्ट्रिय वायुसेवाहरूको सूची	सि.नं.	अन्तर्राष्ट्रिय वायुसेवाहरूको सूची
१	एयर अरेबिया	१६	जेट एयरवेज (भारत) प्रा. लि
२	एयर एशिया	१७	कोरियन एयर
३	एयर चाइना	१८	मलेशियन एयरलाइन्स
४	एयरइन्डिया लिमिटेड	१९	मालिन्दो एयर
५	बिमान बंगलादेश एयरलाइन्स	२०	नेपाल वायुसेवा निगम
६	भुटान एयरलाइन्स (ताशी एयर प्रा.लि)	२१	ओमान एयर
७	बुद्ध एयरप्रा. लि	२२	कतार एयरवेज
८	क्याथेड्र्यागन एयर	२३	रीजेन्ट एयरवेज
९	चीन पूर्वी एयरलाइन्स	२४	सिचुआन एयरलाइन्स
१०	चीन दक्षिणी एयरलाइन्स	२५	सिल्क एयर (सिंगापुर) प्राइभेट लिमिटेड
११	दुबई उड्डयन निगम (फ्लाईदुबई)	२६	थाई एयरवेज इन्टरनेशनल
१२	ड्रुक एयर (रोयल भुटान एयरलाइन्स)	२७	तिब्बत एयरलाइन्स कम्पनी लिमिटेड
१३	इतिहाद एयरवेज	२८	टर्किस एयरलाइन्स इंक।
१४	हिमालय एयरलाइन्स	२९	यूएस-बंगला एयरलाइन्स
१५	इन्टर ग्लोबएभिएसन लिमिटेड (इन्डिगो)	३०	वातानिया एयरवेज

तालिका नं. १९: आन्तरिक विमानस्थलहरूको विवरण

क्र.सं.	आन्तरिकविमानस्थल
१	बुद्ध एयरप्रा. लि
२	नेपाल वायुसेवा निगम (MA-६०)
३	नेपाल वायुसेवा निगम (DHC-६)
४	सौर्य एयरलाइन्स
५	श्री एयरलाइन्स
६	सिम्रिक एयरलाइन्स प्रा. लि
७	सीता एयर
८	समिट एयर
९	तारा एयर
१०	यति ऐजेटएयरवेज (भारत) प्रा.लि

४.४ रेलमार्ग

रेलमार्ग बहुविधी यातायात प्रणालीमा नयाँ दृष्टिकोण हो। भौतिक योजना, निर्माण तथा यातायात व्यवस्था मन्त्रालयले २०१२ मा काठमाडौंमा गरेको मेट्रो रेल परियोजना, मेट्रो रेलको सम्भाव्यता अध्ययन यसको प्रारम्भ हो। वैकल्पिक सार्वजनिक यातायातको रूपमा, दुई मोड्युलहरूः भारी मेट्रो रेल र लाइट मेट्रो रेल का लागिकाठमाडौं उपत्यकाका २१ स्थानहरूमा सर्वेक्षण गरिएको छ।

चित्र नं. ६: काठमाडौं उपत्यका भित्रका प्रस्तावित रेलवे लाइनहरु

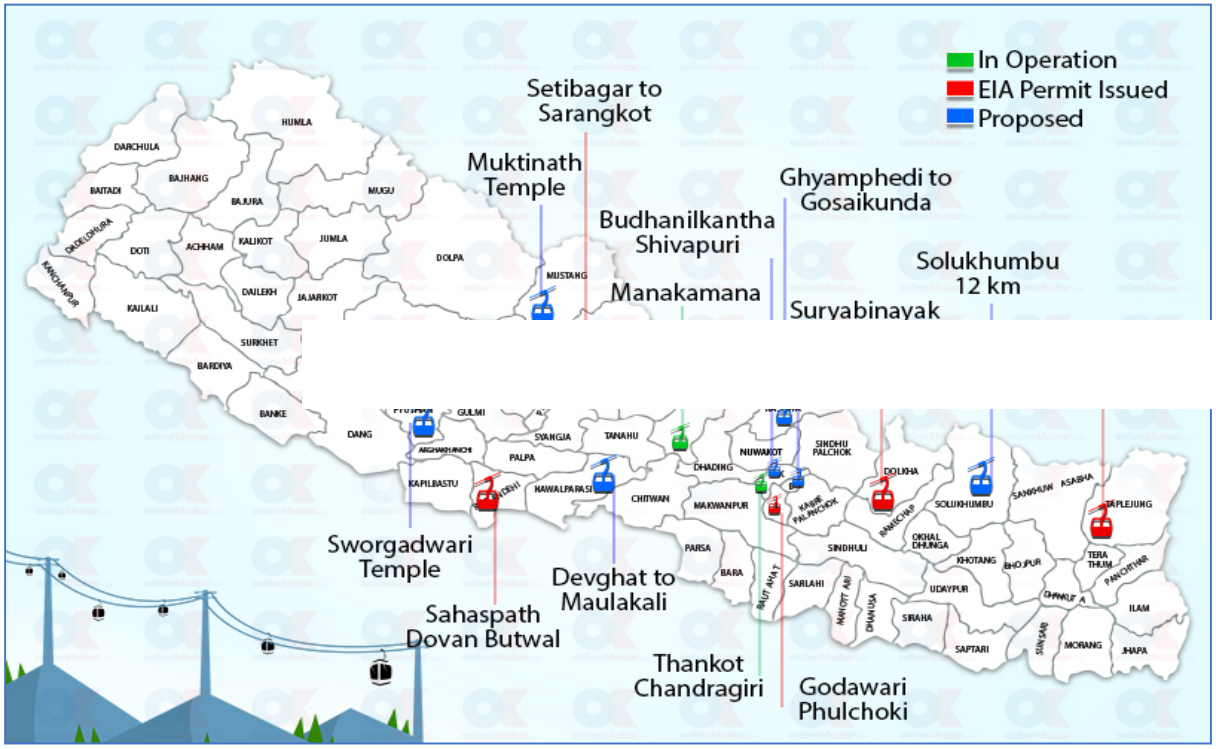
अध्ययनले २०३० मा अपेक्षित माग पूरा गर्न ५ रेलवे लाइनहरू पहिचान गर्दछ र तिनीहरूको प्रारम्भिक विश्लेषणले सबै रेलवे लाइनहरू एकै समयमा निर्माण गरिने भन्नृ अपेक्षा गरेको छ।

यो सम्भाव्यता अध्ययनले २०१५ मा निर्माण भएमा काठमाडौं उपत्यकामा २०१९ मा प्रति दिन १०.०२ लाख यात्रुको प्रक्षेपण र २ करोड ४ लाख राजस्वको प्रक्षेपणका साथ पाँच मेट्रो लाइनहरूमा केन्द्रित छ। यो प्रक्षेपण अनुसार प्रति यात्रा नेरू २० भाडा (२०१२ को मूल्य) मा आधारित छ। प्रति ट्रिप ३० रुपैयाँ भाडा बढाएमा प्रतिदिन ६ लाख यात्रु र १९.१ करोड राजस्वको प्रक्षेपण गरिएको छ । प्रक्षेपणमा, अधिकतम सम्भावित राजस्व आय ६% वृद्धिमा आम्दानी हुनेछ।निर्माणको प्रारम्भिक प्रक्रियामा रेल विभागले महाराजगञ्ज देखि सातदोबाटो रेलमार्ग, सातदोबाटोदेखि खोकना र महाराजगञ्ज देखि बुढानीलकण्ठ र नागढुंगादेखि धुलिखेलसम्म रेलमार्गको विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन (DPR) का लागि प्रस्ताव दस्तावेज माग गरेको छ ।

त्यसैगरी, रेल विभागले पूर्वपश्चिम रेलमार्ग (९४५ किमी) र काठमाडौं-पोखरा-लुम्बिनी रेलमार्गसँगै काठमाडौं-रसुवागढी र काठमाडौं-रक्सौलको सम्भाव्यता अध्ययन गरेको छ । बागमती प्रदेश यी तीन रेल परियोजनाको प्रमुख सरोकारवाला हो।

४.५ रोपवे

रोपवे पहाडी र पहाडी क्षेत्रहरूमा सम्भव वैकल्पिक यातायातको माध्यम हो, जुन स्थानहरूलाई सडकको माध्यमबाट जोड्न कठिन हुन्छ र यसको मर्मत खर्च महँगो हुन्छ। यस प्रदेशमा सन् १९६४ मा निर्माण भएको काठमाडौं—हेटौंडा कार्गो रोपवे (४२ किमी) सबैभन्दा पुरानो हो। त्यसपछि कुरिनटार—मनकामना, थानकोट—चन्द्रागिरि र कालिञ्चोक मन्दिर गरी तीनवटा रोपवे सञ्चालनमा छन् । थप रूपमा, यस प्रदेशमा केही थप रोपवेहरू अध्ययनमा छन्। यसको विवरण चित्र ८ मा दिइएको छ



चित्र नं. ७: नेपालमा सञ्चालनमा रहेका रोपवेहरू

४.६ मालसामान ढुवानी

माल ढुवानी भनेको भारत र चीनबाट जमिनबाट आयात हुने वस्तु, सामान र कार्गो ढुवानी हो। नेपालमा कलकत्ता बन्दरगाहदेखि सुख्खा बन्दरगाह (बिरगंज) सम्म मालसामान ढुवानी लोकप्रिय छ। यस सुख्खा बन्दरगाहमा करिब ६० प्रतिशत कन्टेनर भारतबाट र बाँकी चीनबाट आउँछन् ।

४.७ अन्य पूर्वाधारहरू

फास्ट ट्र्याक (काठमाडौं-निजगढ)

फास्टट्र्याक भनेको सानो खोकना, काठमाडौं देखि बारा जिल्लाको निजगढसम्मको ७६.२ किलोमिटर लम्वाई भएको द्रुत राजमार्ग हो। यो करिब १३ अर्ब ५० करोड लगानी रहेको निर्माणाधीन राष्ट्रिय गौरवको आयोजना हो । यो सडक ६ लेनको हुनेछ। सम्भाव्यता अध्ययनले यस आयोजनाबाट ५ घण्टाको समय बचत, १५५ किलोमिटरको दुरी कम, ढुवानीमा कम मूल्य अभिवृद्धि र वस्तु तथा सेवाको व्यापारको मात्रा, मूल्य र आकारलाई प्रवर्द्धन हुनेछा । यो संजालले काठमाडौं र वीरगन्जको संजाल र यसको आर्थिक प्रभावहरू परिवर्तन गर्छ। यसले प्रस्तावित सिमरा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माणमा सुविधा पुर्याउछ ।

नागढुङ्गा सुरुङमार्ग

नागढुङ्गा सुरुङ (सिस्ने खोला देखि नागढुङ्गा) सडक क्षेत्रमा पहिलो सुरुङमार्ग आयोजना हो । यसको लम्बाइ २.५ किमी छ। यसको उद्देश्य सुरुङ निर्माण गरी नागढुङ्गा पास वरपरको सडकको अवस्था सुधार गरी काठमाडौं र नेपालका अन्य प्रमुख सहर/क्षेत्रहरूबीचको सहज यातायात सञ्चालमा योगदान पुर्याउने रहेको छ । यो परियोजना निर्माणका लागि जापानी अन्तर्राष्ट्रिय सहयोग एजेन्सी (जाइका) ले आर्थिक तथा प्राविधिक सहयोग उपलब्ध गराएको छ ।

थप रूपमा भीमफेदी-कुलेखानी, लाम्बगर-लाप्चा सुरुङ, टोखा-गुर्जेभज्याङ्ग सडक र पाल्पा सडकको सिद्धबाबाखण्डहरुमा सुरूङमार्गको पाइप लाइन परियोजनाहरू छन्। बागमती प्रदेशले पुरातात्विक चुरियामाई सुरुंग मार्गको पूनर्निर्माण काम गरिरहेको छ ।

जलमार्ग

नेपालमा ६ हजार नदी खोला छन् जसमध्ये ठूला नदीहरू जलयात्राका लागि सम्भाव्य छन् । नारायणी नदीमा यो प्रयोगात्मक अवस्थामा रहेको छ।

साइकल लेन

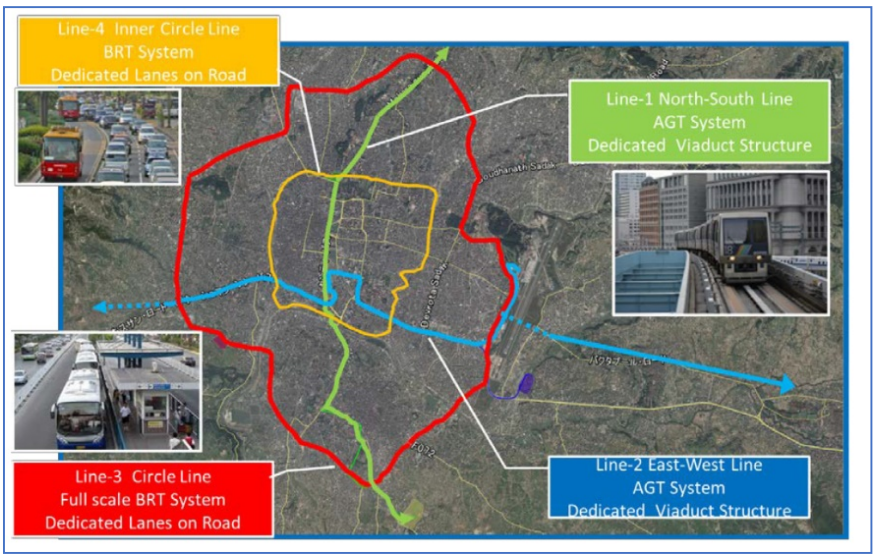
सहरी क्षेत्रमा विशेषगरी काठमाडौं, ललितपुर र भक्तपुरमा साइकल लेनको माग छ ।सिनामंगल देखि तिलगंगा खण्ड र तीनकुनेदेखि माइतीघरसम्म दुईवटा साइकल लेन निर्माण गरी सञ्चालनमा छन् ।

४.८ शहरी यातायात

सहरी यातायात व्यवसायिकहबसहितको नयाँ मेगा सिटी विकास गर्न द्रुत सहरीकरणको माध्यम हो। आर्थिक वर्ष २०१८-१९ र २०१९-२० को बजेटमा काठमाडौं उपत्यकाको परिधिमा पाँचवटा स्मार्ट सिटी निर्माणका लागि बजेट विनियोजन गरिएको छ। सन् १९७० को दशकमा सहरीकरण र सहरी यातायातको उद्देश्यका साथ शहरी विकास निगमको स्थापना गरियो। सन् १९९३ मा नेपाल सरकारले काठमाडौं उपत्यका सहरी सडक विकास सम्बन्धी अध्ययन गरेको थियो। २०१७ मा संघीय लोकतान्त्रिक गणतन्त्रात्मक सरकारले काठमाडौं उपत्यकाको लागि शहरी यातायात सुधार परियोजनाको समीक्षा अध्ययन गरेको थियो। उनीहरुको उद्देश्य काठमाडौं उपत्यकामा बृहत् शहरी यातायात गुरुयोजना कार्यान्वयन गर्ने हो।

सहरी यातायात गुरुयोजनामा भूमि उपयोग योजना, सडक योजना र सार्वजनिक यातायात योजना गरी तीनवटा तत्व रहेका छन्। सार्वजनिक यातायात योजनामा काठमाडौं उपत्यकामा दैनिक १०लाख मानिसले सार्वजनिक यातायातको माग गरेका छन् । बार्षिक जनसंख्या बृद्धि अनुसार सार्वजनिक यातायातको प्रतिदिन माग बढी हुन सक्छ । जनगणना २०११ मा जनसंख्याको आकार २४.७ लाख जनसंख्या छ। यसको आधारमा, अध्ययनले २०३० सम्ममा ३७.४ लाख जनसङ्ख्या र २०३५ सम्ममा १०,००० देखि १५,००० क्षमता सार्वजनिक यातायातको योजना बनाएको छ। योजनाले सार्वजनिक यातायातका २ मोडहरू सिफारिस गरेको छः शहरी क्षेत्रमा स्वचालित गाईडवे ट्रान्जिट (AGT) र बस र्‍यापिड ट्रान्जिट (BRT) प्रणाली, जहाँ समर्पित बस लेनहरू पर्याप्त छन् ।

सार्वजनिक यातायात योजनाले तीन चरणहरू समावेश गर्दछ — प्रथम चरण (२०१७~२०२०), दोस्रो चरण (२०२१-२०२५) र तेस्रो चरण (२०२६-२०३०)। पहिलो चरणमा, योजनाले तीनकुनेमा नयाँ बस टर्मिनलको संस्थागत सुधार र विकासमा केन्द्रित छ, साथै अवस्थित बस प्रणालीलाई प्राथमिक, माध्यमिक र तृतीयक मार्गहरूमा पुनः रुट गर्ने कार्यमा केन्द्रित छ। दोस्रो चरणमा, योजनाले हालको चक्रपथ र भित्री चक्रपथमा नयाँ BRT प्रणाली र सुन्धारा र सातदोबाटोमा नयाँ बस टर्मिनलहरू सुरु गर्नेछ। तेस्रो चरणमा, योजनाले उत्तर-दक्षिण (नारायणगोपाल चोक-सातदोबाटो) र पूर्व-पश्चिम (कलंकी-विमानस्थल) रुटहरूमा नयाँ AGT प्रणाली सिफारिस गरेको छ। यसका साथै पूर्व—पश्चिम मार्गलाई २०३० सम्ममा विस्तार गर्ने, उत्तरमा नारायणगोपाल चोकमा नयाँ बस टर्मिनल र विद्यमान चक्रपथको पश्चिममा नैकापमा नयाँ बस टर्मिनल स्थापना गरी BRT प्रणालीलाई सुदृढ गर्ने योजना छ । तिनीहरूको विवरण चित्र ९ मा छ।

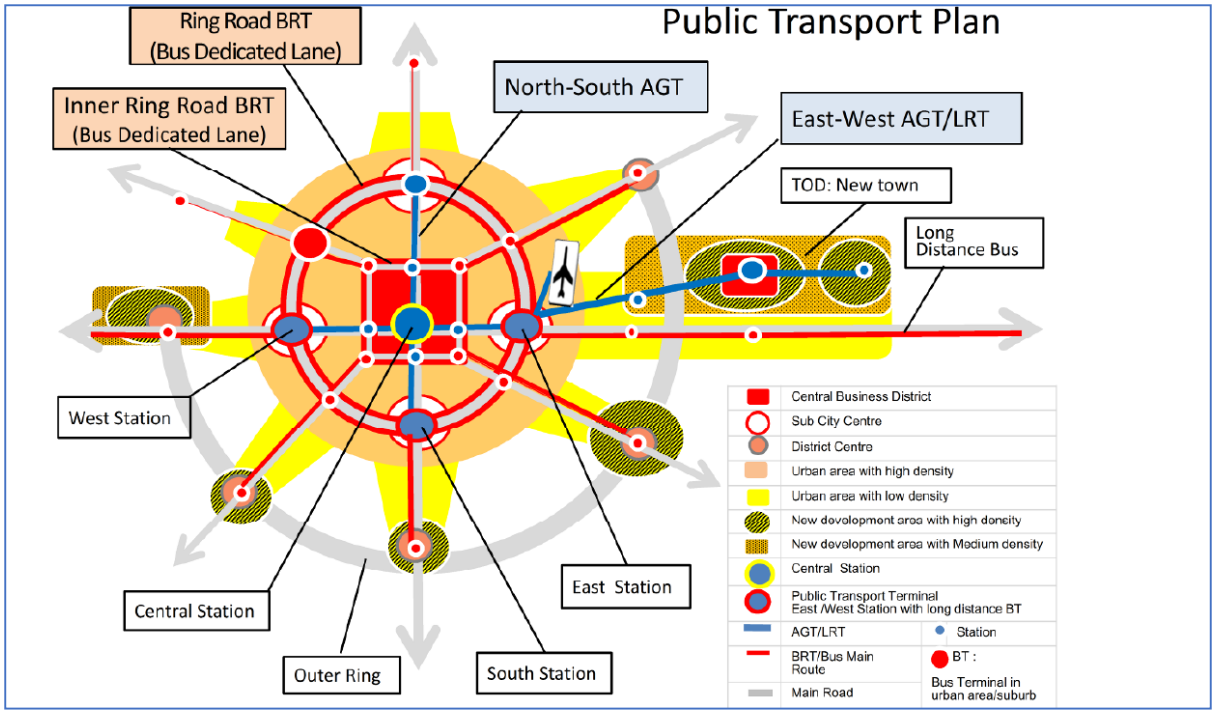


चित्र नं. ८: काठमाडौं सडक प्रणाली

काठमाडौंमा, JICA शहरी यातायात गुरु योजनाले भित्रि चक्रपथ (IRR) पूरा गर्ने परिकल्पना गरेको छ, जसमा प्रायः 'रिभर कोरिडोरहरू' छन्, र अवस्थित शहरी क्षेत्रको दक्षिण र पूर्वमा नयाँ विकास क्षेत्रहरू निर्माण गर्ने, जसलाई प्रस्तावित बाहिरी चक्रपथका खण्डहरूद्वारा जोडिएको छ। प्रस्तावित बाहिरी चक्रपथ (ORR) योजनाले २०३० सम्ममा अवस्थित चक्रपथ भित्र मास ट्रान्जिट प्रणालीको प्रारम्भिक चरणहरूको शुरुवात प्रस्ताव गर्दछ, तर मात्र दुई लाइनहरूको लागि - लगभग कोरियाली अध्ययनको लाइन १ र २ सँग समान रुपमा गरिनेछ। गुरु योजनाले यी लाइनहरूले AGT (स्वचालित गाइडवेट्रान्जिट) प्रविधि प्रयोग गर्न पनि सिफारिस गर्छ। यसले स्वीकार्य लागतमा पर्याप्त क्षमता प्रदान गर्ने दाबी गर्दछ।

यो योजना, काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरण (KVDA) र सडक विभाग (DoR) को लागि JICA द्वारा ट्राफिक सुधारका लागि गरिएको तथ्याङ्क सङ्कलन सर्वेक्षण (२०१२) र विस्तृत योजना सर्वेक्षण (२०१३-२०१५) मा आधारित छ।

JICA मास्टर प्लानले महत्त्वपूर्ण समर्पित जमिन सतही क्षेत्राधिकार (RoW) र पर्याप्त सडक चौडाइको अवस्थामा BRT लाई LRT प्रति किलोमिटरको तुलनामा अन्य रुटहरूको लागि उत्तम लागत प्रभावकारी विकल्पको रूपमा सिफारिस गरेको छ। तसर्थ गुरुयोजनाले BRT को विद्यमान चक्रपथ र सम्भवतः माइतीघरदेखि कोटेश्वर र त्यसपछि भक्तपुरसम्मको अरनिको राजमार्गलाई सीमित गरेको छ, जहाँ प्रमुख सडकहरूमाथि कम्तिमा १५ मिटरको क्षेत्राधिकार भएको माथि उठाइएको AGT (Elevated AGT) निर्माण गर्न सकिन्छ, र यो आवश्यक ढाँचा र तेर्सो अर्धव्यास समायोजन गर्न पर्याप्त लचिलो छ। । सार्वजनिक यातायात योजनाको विवरण चित्र १० मा दिइएको छ।



चित्र नं. ९: सार्वजनिक यातायता योजना

काठमाडौं दिगो शहरी यातायात परियोजना (KSUTP)

काठमाडौं दिगो शहरी यातायात परियोजना (KSUTP) ले ट्राफिक र यातायात सुधार कार्यक्रमहरूको श्रृंखला विकास गरेर समग्र यातायात प्रणाली सुधार गर्न र काठमाडौं उपत्यकामा भीड र प्रदूषण कम गर्ने लक्ष्य राखेको छ। सार्वजनिक यातायातमा, परियोजनाले सार्वजनिक यातायात (व्यवस्थापन, सुविधा, र सञ्चालन) को स्तरोन्नति गर्ने, ट्राफिक व्यवस्थापनमा सुधार गर्ने र ऐतिहासिक केन्द्र भित्र सुधारिएको फुटपाथ र पैदल यात्रुहरू मार्फत सहरको केन्द्रलाई थप पैदलयात्री-मैत्री बनाउने लक्ष्य राखेको छ। विशेष गरी, परियोजनाले अवस्थित बस सेवाहरूको तर्क संगतीकरण र पुनर्गठन प्रस्ताव गर्दछ, लामो क्रस-टाउनट्रंक रुटहरूमा ठूला बसहरू, माध्यमिक मार्गहरूमा सञ्चालन हुने मध्यम आकारका बसहरू र सघन रूपमा विकसित आवासीय र व्यावसायिक क्षेत्रहरूमा फिडर मार्गहरू सञ्चालन गर्ने साना सवारीहरू। क्रस-टाउन सेवाहरू सञ्चालन गर्ने प्राथमिक मार्गहरूको सञ्जाल चित्र ११ मा चित्रण गरिएको छ। यो देख्न सकिन्छ कि प्रस्तावित JICA AGT मार्गहरूले KSUTP द्वारा पहिचान गरिएको मुख्य कोरिडोरहरूलाई नजिकबाट पछ्याउँछन्।

चित्र नं. १०: प्राथमिक संजालमा प्रस्तावित मार्ग

शहरी यातायात र गतिशीलता नीति

नेपालको सहरी जनसंख्याको बृद्धि विश्वको सबैभन्दा तिव्रबृद्धि मध्ये एक हो। बागमती प्रदेश नेपालको सबैभन्दा छिटो शहरीबृद्धि भएको क्षेत्र हो, विशेष गरी काठमाडौं उपत्यका, भरतपुर र हेटौंडा लगायत प्रदेशका अन्य शहरी विकास केन्द्रहरू।

वागामती प्रदेशले देशका महत्वपूर्ण शहरी केन्द्रहरू समेटेको छ; देशको राजधानी काठमाडौं महानगरपालिका, ललितपुर महानगरपालिका, भरतपुर महानगरपालिका, प्रदेश राजधानी हेटौंडा उप-महानगरपालिका र अन्य धेरै नगरपालिकाहरू। प्रदेशमा धेरै शहर र शहरी केन्द्रहरू विकास भइरहेका छन्। सहरको गतिशीलता व्यवहारलाई यातायात नीति, योजना र व्यवस्थापन दृष्टिकोणका आधारमा छुट्टाछुट्टै व्यवहार गर्नुपर्छ। गतिशीलतामा दिगोपन मुद्दाहरू विचार गर्नुपर्छ। पैदलयात्रुका लागि फुटपाथ, जीवन्त शहरी समाजका लागि सडकको पैदलयात्रीकरण अहिले विश्वका अन्यत्र पनि बढ्दो प्रवृत्ति हो। सहरी गतिशीलताको लागि साइकल धेरै महत्त्वपूर्ण मोड हो। गैर-मोटर चालित यातायात मोडहरूले शहरी गतिशीलतामा दिगो यातायात मोडमा जस्तै विश्वव्यापी रूपमा प्राथमिकता प्राप्त गर्दैछन्।

५० लाख मानव बसोबासको दायरा भएको ठूलो र सघन जनसंख्या भएको काठमाडौं उपत्यकामा दक्ष सार्वजनिक सहर गतिशीलता संयन्त्र मेट्रो ट्रेन, बस द्रुत ट्रान्जिट प्रणाली आदि विकास गर्न ठूलो माग छ।

त्यसैले बागमती प्रदेशले शहरी गतिशीलता नीति, योजना र व्यवस्थापनको विकास र अवलम्बन गर्नुपर्छ । प्रदेशको बढ्दो सहरी जनसङ्ख्यालाई मध्यनजर गर्दै सहरी यातायातलाई सम्बोधन गर्न छुट्टै एकीकृत शहरी गतिशीलता कार्यान्वयन योजना तयार गर्नुपर्छ ।

४.९ सडक सुरक्षा

सडक सुरक्षा भनेको सडक दुर्घटना रोकथामका लागि अवलम्वन गरिने उपाय हो। अत्यावश्यक उपायको रूपमा, यो संसारमा राम्रो अभ्यास हो। तथापि सडक दुर्घटना भइरहेका छन् । २०१८ मा सडक ट्राफिक मृत्यु १३.५ लाख र अनगिन्ती घाइते भएको थिए (ग्लोबल रोड सेफ्टी रिपोर्ट, २०१८)।यस प्रतिवेदनमा कम र मध्यम आय भएका देशको कुल सडक ट्राफिक मृत्युमा ९० प्रतिशत हिस्सा ओगटेको छ । उमेर अनुसार, बच्चाहरु र युवाहरु (५-२९ वर्ष) छन्। करिब ५०% मृत्यु मोटरसाईकल, साइकल यात्री र पैदल यात्रुसँग सम्बन्धित छ, जसलाई सडक प्रयोगकर्ताहरू कमजोर भनिन्छ।

सडक सुरक्षामा विश्वव्यापी प्रतिबद्धताको रूपमा, नेपाल सरकारले नेपाल सडक सुरक्षा कार्य योजना (NRSAP) (२०१३-२०२०) र SDG लक्ष्य ३.६ र ११.२ लाई कार्यान्वयन गरेर सडक दुर्घटनामा ५०% घटाउने योजना बनाएको छ। सडक दुर्घटना घट्नुको सट्टा, २०७५/७६ मा यसको वृद्धि तथ्याङ्कले १०,००० भन्दा बढी दुर्घटनाहरू देखाउँछ। करिब ५ हजार मानिसले ज्यान गुमाएका छन् । लगभग ४०% मानिसहरू २६ वर्ष भन्दा कम उमेर समूहका छन्।

त्यसैगरी, बागमती प्रदेशमा कम मृत्युदर भएका दुर्घटनाको तथ्याङ्क महत्वपूर्ण छ। २०७५ मा काठमाडौं उपत्यकामा मात्रै १५,१९० र प्रदेशका बाँकी जिल्लामा १०९७ सवारी दुर्घटना भएका छन् । यसरी, यसको कुल १६२८७ (नेपालको कुल दुर्घटनाको ७४% (२२०८७)) हो। मृत्युको संख्या ७३१ (कुल राष्ट्रिय मृत्युको २६% (२७८९%) हो। लिंग र उमेर अनुसार ७६% पुरुष, १७% महिला र ६.४% बालबालिका छन्। त्यस्तै, ठूला चोटपटक १ हजार ७९ र सानातिना चोटपटक ६ हजार ८३२ छन्। दुर्घटनाका पछाडि ८४ प्रतिशत चालकको लापरवाही, ९ प्रतिशत तीव्र गति, ४ प्रतिशत मादक पदार्थ सेवन गरी सवारी चलाउने र ३ प्रतिशत अन्य कारण रहेका छन् ।

४.१० सडक सम्पत्ति व्यवस्थापन र मर्मतसम्भार

सरकारले सडक निर्माण र सडक सम्पत्तिमा ठूलो लगानी गरे पनि व्यवस्थित मर्मतसम्भार प्रणालीको अभाव र सडक स्वामित्व, सञ्चालन र व्यवस्थापनको अभावमा सडक सम्पत्ति व्यवस्थापन (RAM) नेपालको प्रमुख उपेक्षित मुद्दा हो। कमजोर मर्मतसम्भार प्रणालीको परिणाम स्वरूप सडक सम्पत्ति बिग्रँदैछ र यसको आयु कम हुदै गइरहेको छ। त्यसैले, सडक पुनर्निर्माण वैकल्पिक हुन सक्छ। नयाँ संविधान २०१५ ले संस्थागत/संगठनात्मक प्रावधान, वित्तीय स्रोत र व्यवस्थापकीय प्रावधानको हिसाबले मर्मत व्यवस्थापन स्थापना गर्ने अनिवार्य अधिकार र जिम्मेवारी प्रदेश सरकारलाई दिएको

छ। तसर्थ, प्रदेश सरकारले वार्षिक सडक मर्मतसम्भार योजना (ARMP) तयार गरी मर्मत खर्च बजेट योजनामा समावेश गरेको छ। मर्मतसम्भार कोषका लागि सडकबोर्ड नेपालसँग समन्वय र मर्मत सम्भार गतिविधि र बजेटको समन्वय गर्ने। मर्मतसम्भार कार्य पनि गुणस्तर र कार्यसम्पादन कायम राख्न सकिने छ।

४.११ संगठनात्मक संरचना

बागमती प्रदेशले पूर्वाधार विकासका लागि सांगठनिक विभाग गठन गरेको छ । प्रादेशिक संगठनात्मक संरचना भौतिक पूर्वाधार विकास मन्त्रालय (MoPID) सँग रेखांकित गरिएको छ। MoPID अन्तर्गत, यातायात पूर्वाधार निर्देशनालय (TID) कार्य गर्दछ। TID अन्तर्गत सिन्धुली जिल्ला र धादिंग जिल्लामा दुईवटा प्रादेशिक सडक डिविजन कार्यालय रहेका छन्। पूर्वाधार विकास कार्यालय रामेछाप, सिन्धुपाल्चोक, काभ्रेपलाञ्चोक, ललितपुर, चितवन र नुवाकोट जिल्लामा अवस्थित छ। संस्था र यसका जनशक्तिले पूर्वाधार विकास आयोजनाको योजना बनाउने, आयोजना कार्यान्वयन गर्ने र आयोजनाको अनुगमन तथा मूल्याङ्कन गर्ने जिम्मेवारी रहेको छ ।

अध्याय ५ : प्रादेशिक यातायात दीर्घकालीन योजना

५.१ पृष्ठभूमि

बागमती प्रदेशको प्रदेश यातायात दीर्घकालीन योजना एउटा आगामि २० वर्षको लागि तयार गरिने दीर्घकालीन योजना दस्तावेज हो । यस दीर्घकालीन योजनामा खासगरी प्रादेशिक राजमार्ग र प्रदेश सडकहरु समावेश गरिएको छ । यस योजनामा सबै पालिका केन्द्रहरु प्रदेश राजधानी, संघीय राजधानी, जिल्ला सदरमुकामहरु जोडने सडक सेजाल पहिचान गरिएको छ । भने सबै सडकहरुलाई स्तरउन्नती गरि कालोपत्रे बनाउने तर्फ योजनाले जोड दिएको छ ।

५.२ प्रादेशिक यातायात दीर्घकालीन योजनाका सिध्दान्तहरु

बागमती प्रदेश देशको मूख्य प्रदेश हो जहा देशको राजधानी रहेको छ । यो प्रदेश वाणिज्यको क्षेत्रमा, उद्योगको क्षेत्रमा तथा कृषि उत्पादनको दृष्टिकोणले महत्वपूर्ण मानिएको छ र यसमा रणनीतिक सडक संजाल, जिल्ला सडक संजालका सडकहरुले वस्तीस्तरमा जोडिएको छ भने शहरीकेन्द्रहरुका साथै प्रदेशको PTPP तयार गर्नका उदेश्य र अवधारणाहरु निम्न अनुसार व्याख्या गरिएको छ ।

५.२.१ सडक संजालमा सुधार

सडक संजाल जोडने सडक बिकासको पहिलो अवधारणा र सिध्दान्त हो।यस अवधारणामा रणनीतिक सडक संजाल प्रदेश राजधानी र जिल्ला सदरमुकाम जोड्ने, जिल्ला सडकहरु जोड्ने, रणनीतिक सडक संजाल र जिल्ला सडक संजाल जोडने सडकहरु, शहरी सडकहरु जोडने, जिल्ला सडक संजाल र स्थानीय ग्रामीण सडकहरु जोडने रहेको छ । सैध्दान्तीकरुपमा सडकको वर्गिकरण र स्तर अनुसार सडक सुधार योजना तयार गर्नुका साथै तिनीहरुको नर्मस, शमता, ट्राफिक क्षमताका आधारमा प्रभावकारी र चुस्त यातायात प्रणाली विकास गर्नु रहेको छ ।

५.२.२ पहुँचमा सुधार

पहुँच एउटा प्रदेश सडकहरु छनौट गर्ने सिध्दान्तको रुपमा लिइएको छ । यसमा संचालनमा रहेका यातायात सेवाहरु सेवा एक वस्तीबाट कुनै पनि सडक संजालमा जान सक्ने अवस्था को विश्लेषण गरीएको छ भने वस्तीका मानिसहरु बजार केन्द्र, सेवा केन्द्र तथा कृषि उत्पादन वेच्न जान प्रयोग हुने सडकको अवस्था र लाग्ने समयलाई हेरिएको छ। यातायात सेवाको अवस्था, र भ्रमण समयका आधारमा PTPP ले सडक पहिचान गरेको छ जसमा छोटो समय लाग्ने वैकल्पीक सडकहरु, सजिलै पहुँच पुग्ने सडक, कम मूल्य लाग्ने सडक र छोटो दुरी का सडकहरु जसले प्रदेश राजधानी र जिल्ला सदरमुकाम तथा केन्द्रहरु जोडन सक्ने सडकहरु लिइएको छ ।

५.२.३ सडक गुणस्तर स्टयाण्डर्ड

प्रादेशिक यातायात योजना (PTPP) तयार गर्दा सडकको गुणस्तर स्टाटडर्डलाई पनि एउटा सैइदान्तीक आधार मानि लिएको छ जसमा प्रदेशका सडकहरुको पूर्णरुपमा संचालनको लागि गर्नुपर्ने गुणस्तरिय सुधारहरु रहेका छन् । सडकहरुलाई मूख्यतया कालो पत्रे, ग्राभेल र माटे सडकहरु को वर्गिकरण गरिएको छ । सडकको क्षेत्रधिकार (ROW) अनुसार सडकको मापदण्ड, गुणस्तर स्टायण्डर्ड माथि उल्लेखित सडकको वर्गिकरण अनुसार कायम हुने कुरा विश्लेषण गरिएको छ । यसमा रणनीतिक सडकहरु (SRN) को तुलनामा जिल्ला सडक संजाल (DRCN) र स्थानीय सडकहरुका स्टयाण्डर्ड स्पेशीफिकेसन केही कम रहेको छ । जिल्ला सडक र स्थानीय सडकहरुको स्ट्याडर्ड स्पेसिफिकेशन कायम गर्न रहेको छ । यसैले PTPP मा प्रदेश सडकको गुणस्तर मापदण्ड कायम गरिएको छ जुन राष्ट्रिय मापदण्ड र रणनीतिक सडक संजालमा भएमा प्रावधानहरु राखिएका छन् ।

५.२.४ एकिकृत यातायात प्रणाली

प्रादेशिक यातायात योजनाको अर्को अवधारणा एकीकृत प्रणालीबाट यातायात प्रणालीको विकास गर्नु रहेको छ। जसमा सडक यातायात, हवाई यातायात, रेल यातायात, टनेल, दुत मार्ग आदिको विकास गरी यातायात संजालीकरण गर्न दीर्घकालीन योजना तयार गरिने छ । यसरी एकीकृत यातायात प्रणालीबाट सबै प्रकारका यातायातका साधन, तरिका र मोडल उपयोग गरी सहज, हुत, मितव्ययी, प्रभाबकारी यातायात प्रणालीको विकास गर्नु रहेको छ । यस यातायात योजनाको उद्देश्य पनि एकीकृत र प्रभावकारी यातायात सेवा प्रदान गर्नु रहेको छ ।

५.२.५ यातायात सुविधाको अर्थव्यवस्था

यातायात सेवाको अर्थतन्त्रलाई पनि PTPP तयारी मा एउटा अबधारणा मानिएको छ। यस अबधारणामा मूल्य प्रभावी यातायात सेवा को छनौट गर्नु पर्दछ जसमा उत्पादनको वितरण प्रणाली कम लागतमा उत्पादन गर्ने र प्रतिस्पर्दि बजारमा अदिकतम मूल्य प्राप्त गर्नु रहेको छ । त्यसकारण, उत्पादक र उपभोक्ता दुवैले बढीमात्रामा लाभ लिन सक्दछन् । यसका उपलव्धी भनेकै स्थानीय, प्रदेश र राष्ट्रिय GDP मा उल्लेख्य योगदान गर्न रहेको छ भने विभिन्न यातायातका क्षेत्रहरु जस्तैः हवाई यातायात,पानीजाहाज, रेल,वस, ट्रक र अन्य सवारीसाधनमा नीजी क्षेत्रको लगानी सम्भावना हुनु छ । यसकारण यातायात सेवाको अर्थतन्त्रमा पर्ने प्रभावलाई मध्यनजर गरी PTPP तयार गरिएको छ ।

५.२.६ दिगो यातायात पूर्वाधार

PTPP मा दिगो यातायात पूर्वाधार विकासको अवधारणालाई अंगिकार गरिएको छ । जसमा प्रदेशमा दिगो यातायात प्रणाली कायम गर्न सकिने छ । यो एउटा यातायात का क्षेत्रगत योजना भएकोले PTPP दीर्घकालीन योजना तर्जुमा गर्दै दियो

यातायात पूर्वाधार ध्यान दिईएको छ । PTPP मा दिगो विकास लक्ष्य (SDG) मा भएका लक्ष्यहरुलाई ध्यान दिईएको छ । दिगो विकास लक्ष्य मा भएका सडक घनत्व तल दिईएको छ ।

२०१५	२०१६	२०१७	२०१८	२०१९
९.१.१.क. सडक घनत्व (कि.मि. प्रति वर्ग कि.मि.)	९.१.१.क. सडक घनत्व (कि.मि. प्रति वर्ग कि.मि.)	९.१.१.क. सडक घनत्व (कि.मि. प्रति वर्ग कि.मि.)	९.१.१.क. सडक घनत्व (कि.मि. प्रति वर्ग कि.मि.)	९.१.१.क. सडक घनत्व (कि.मि. प्रति वर्ग कि.मि.)
०.५५	१.३	१.३५	१.४१	१.३

स्रोतः -SDGs, अवस्था र सडक नक्सा २०१६-२०३०,NPC,२०१७

५.२.७ यातायात नीति र रणनीति

प्रदेश सरकारले यातायात नीति तथा आवश्यक रणनीतिलाई प्राथमिकता दिएको छ। यातायातको र सडक संजालको विकास (शहरहरु, महानगरपालिका, नगरपालिका र गाँउपालिकामा जोडने) नीति लिएको छ। यस नीतिमा मौजुदा सडकको अवस्थामा सुधार ल्याउन स्तरउन्नती गर्ने, सडकको संजाल र सुदृद सडक संजाल जोडने र पहुँच अभिबृद्दी दर गर्ने रहेका छन्। PTPP मा प्रदेशको सडक तथा यातायात को विकास गर्न प्राथमिकता प्राप्त क्षेत्रलाई यातायात नीति र रणनीतिमा समावेश गरिएको छ ।

५.२.८ सडक सुरक्षा

PTPP तयार गर्दा सडक सुरक्षालाई पनि ध्यान दिईएको हुदा यस सुरक्षा सम्वन्धि अवधारणालाई अवलम्वन गरिएको छ । यसमा सडक दुर्घटना वाट हुन सक्ने मृत्यू तथा घाईतेको संख्या कम गर्नु रहेको छ । उसैले सडक योजनाकारहरुले सडक दुर्घटना सकेसम्म कम गर्न सडक सुरक्षालाई ध्यान दिनुपर्ने छ । साथै प्रदेश सडकहरुमा अपनाउनु पर्ने सुरक्षाका उपायहरुलाई ध्यान दिनु आवश्यक छ ।

५.३ प्रदेश यातायात दीर्घकालीन योजना

प्रदेश यातायात दीर्घकालीन योजना तयार गर्दा प्रदेश भित्रका मौजुदा सडकका नामवलीहरुवाट पहिचान र छनौट गरिएको छ । मौजुदा सडकहरुको अवस्थाहरु कालोपत्रे, ग्राभेल र माटे सडकहरुलाई सूचीकृत गरी ग्राभेल र माटे सडकहरुलाई भविष्यमा कालोपत्रे गर्ने योजना दीर्घकालीन यातायात विकास योजना २०-२५ वर्ष अवधि को लागि तय गरिएको छ ।

५.३.१ सडकहरूको स्तरोन्नति

यस प्रदेश यातायात दीर्घकालीन योजनामा सडक विकासको दीर्घकालीन सोच र लक्ष्य राखि तयार गरिएको छ । यसमा लागत अनुमान सडकहरुको स्तरउन्नतीका लागि अवश्यक लागत अनुमान प्रदेशको दर रेट (जिल्ला दररेट) का आधारमा गरिएको छ ।

५.३.२ प्रादेशिक सडकहरूको दीर्घकालीन योजनाको पहिचान र तयारी

बागमती प्रदेशको लागि प्रदेश यातायात दीर्घकालीन योजना तयार गरिएको छ । यातायात दीर्घकालीन योजनामा सडकहरुको पहिचान र छनौट वागमती प्रदेश सडक मापदण्ड, र प्रदेश सार्वजानिक सडक तथा यातायात पूर्वाधार मस्यौदा ऐनमा भएका प्रावधानहरुका आधारमा गरिएको छ ।

वागमती प्रदेशमा प्रदेश राजमार्ग १८ वटा रहेको हुन्छ र तिनीहरुको लम्वाई ११३७.१६ कि.मी रहेको, छ । जसमा कालोपत्रे सडक १७५.९३ कि.मी, ग्राभेल सडक २२०.०५ कि.मी र माटे सडक ७४१.१८ कि.मी रहेको छ भने भविष्यमा कालोपत्रे गर्ने ९६१.२३ कि.मी रहेको छ ।

तालिका नं. २०: प्रादेशिक राजमार्गका दीर्घकालीन योजना

सडक कोड	सडकको नाम	कालोपत्रे सडक (कि.मि.)	ग्राभेल सडक (कि.मि.)	माटे सडक (कि.मि.)	जम्मा (कि.मि.)	कालोपत्रे दीर्घकालीन योजना (कि.मि.)
BH01	चौबिस कोठी (भरतपुर)-मंगलपुर-सरदानगर-गुञ्जनगर-दिव्यानगर-मेघौली-जितपुर-गोलाघाट सडक	१३.	२०.५६	०	३३.५६	२०.५६
BH02	बकुलर (रत्ननगर)-जुटपानी-शक्तिखोर-उपरदाङगढी-तेरसे-म्याटार-बासपुर-फिसिङरोड	१६.१६	०	३९.५१	५५.६७	३९.५१
BH03	मनहरी (सिम्पानी)- देउपुर- सरिखेत- लावती- डोगोटा- ताम्लाङ-बैकुंठ-आदमघाट सडक	०	०	७६.४९	७६.४९	७६.४९
BH04	धादिङबेशी- सान्कोश- तिपलिङ- सोमदाङ-गत्लाङ-स्याफ्रुबेशी सडक	०	२९.२	८४.५५	११३.७५	११३.७५
BH05	धार्केश्वरा-जीवनपुर-पातले पोखरी-बाराबिसे-बेलकोटगढी-रातमाटे सडक	७.३८	५.	१२.९४	२५.३२	१७.९४
BH06	मनमोहन मार्ग (साँखु-फटकेश्वर-चौतारा-बलेफी)	१०.	३२.३	३०.	७२.३	६२.३
BH07	जडीबुटी-थिमि-सल्लाघारी-कमलविनायक-खरिपाटी-नगरकोट-हिंगुवापाटी-दोलालघाटसडक	२६.५३	०	४०.१७	६६.७	४०.१७
BH08	मदन भण्डारी मार्ग (बल्खु-चोभार-छैमले-कुलेखानी-भीमफेदी-भैसे सडक)	२५.९	३६.२	०	६२.१	३६.२
BH09	बनेपा-पनौती-खोपासी-कामिडाँडा-तालढुंगा-सिक्रेदोभान-भोर्लेनी-झुरझुरे सडक	६.	३.५४	७६.९	८६.४४	८०.४४
BH10	दोलालघाट-फलाटे-कोलाती-ढाडखर्क-चौरी-गुरासे-गाल्पा-मन्थली सडक	०	०	१०७.०२	१०७.०२	१०७.०२

सडक कोड	सडकको नाम	कालोपत्रे सडक (कि.मि.)	ग्राभेल सडक (कि.मि.)	माटे सडक (कि.मि.)	जम्मा (कि.मि.)	कालोपत्रे दीर्घकालीन योजना (कि.मि.)
BH11	पाँचखाल-मेलम्ची-हेलम्बु-तिम्बु-मेलम्चीघ्याङ सडक	२२.४	१७.	११.२८	५०.६८	२८.२८
BH12	मुडे-बागखोर-मेलुङ-बुढाचोक-सितली सडक	०	०	५१.७४	५१.७४	५१.७४
BH13	जिरी-सिउरानी-ठोसे-शिवालय-बाम्ती-ठाडोखोला-सोलु सडक	२.	३.	३३.	३८.	३६.
BH14	मन्थली-सुनारपानी-सालु-साँघुटार-घोराखोरी सडक	६.५९	०	२२.६३	२९.२२	२२.६३
BH15	सिन्धुलीमाडी-भीमस्थान-चकमके-उदयपुर (कटारी) सडक	१.८	४९.३	३२.२	८३.३	८१.५
BH16	खिम्ती-रस्नालु-जिरी सडक	१६.००	२२.००	०.००	३८.००	२२.००
BH17	कर्मैया-वखफर-हाटमारा-झ्याडी-बसेरी-सेपा-गाबेसी-दोभान सडक	९.१८	०	८२.२५	९१.४३	८२.२५
BH18	ठुलोखोला-लामिडाडा-गल्छी-फोर्सेटार-सुनौला बजार-धादिङबेसी सडक	१२.९९	१.९५	४०.५	५५.४४	४२.४५
	जम्मा	**१७५.९३**	**२२०.०५**	**७४१.१८**	**११३७.१६**	**९६१.२३**

तालिका नं. २१: प्रादेशिक सडकहरुको दीर्घकालीन योजना

सडक कोड	सडककोनाम	कालोपत्रे सडक(कि.मि.)	ग्राभेल सडक(कि.मि.)	माटे सडक(कि.मि.)	जम्मा (कि.मि.)	कालोपत्रे दीर्घकालीन योजना (कि.मि.)	जिल्ला
BR 01	ब्यासी (भक्तपुर)- चाँगुनारायण सडक	७.	0.0	0.0	७.	०	भक्तपुर
BR02	कमल विनायक-सुडाल-आधिकारी गाउँ-नगरकोट सडक	७.	८.	0.0	१५.	८.	भक्तपुर
BR 03	सल्लाघारी (भक्तपुर)–दुवाकोट–फुयालगाउँ–मुलपानी–दक्षिणढोका (गोकर्ण) सडक	८.	२.	0.0	१०.	२.	भक्तपुर
BR 04	च्यामासिंह-अमलडोल-नाला-बनेपा सडक	१०.७	0.0	0.0	१०.७	०	भक्तपुर
BR 05	ठीमि-गाम्चा-तरखाल-अनन्तलिङ्गेश्वर-लामाटार सडक	४.	३.६	0.0	७.६	३.६	भक्तपुर
BR 06	जगती-डोलेश्वर-आशापुरी-साँगा सडक सडक	१०.	४.	0.0	१४.	४.	भक्तपुर
BR 07	महुवा खोला-हात्तीबाङ(काउले)तिनदोभान सडक	०	०	१५.	१५.	१५.	चितवन
BR 08	खुरखुरे(राजमार्ग)- समिटार-ठकुरीभञ्याङ(कोराक)सडक	११.	०	६.३	१७.३	६.३	चितवन
BR 09	भरतपुर-गौरीगन्ज (स्वास्थ्य चौकि)-प्रेमबस्ती चोक-फुलबारी चोक-शिवनगर-पार्वतीपुर-शुक्रनगर-बुद्धनगर-मेघौली-विमानस्थल-धुर्ब सडक	२७.४	०	०	२७.४	०	चितवन
BR 10	शक्तिखोर-सिद्धि-रामतेश- ठकुरीभञ्याङ- चेपाङ मार्ग	०	४.	११.७	१५.७	१५.७	चितवन
BR 11	पुर्वी चितवन चक्रपथ (चैनपुर-खैरहनी १० जीवनपुर-रासी-मदनपुर-सडक)	८.४	०	०	८.४	०	चितवन
BR 12	चिरौलीचोक-सिम्राहनी-खैरहनी-छरछरे सडक	०	५.३	०	५.३	५.३	चितवन
BR 13	रत्ननगर–३-बेल्सी–फसेरा–झुवानी–मामाभान्जा चोक–बद्रेनीखोरसोर–हात्तीप्रजनन सडक	१२.२	०	०	१२.२	०	चितवन
BR 14	सानो भोर्ले-उपरदाङगढी पर्यटन मार्ग सडक	०	०	३०.३	३०.३	३०.३	चितवन
BR 15	पुल्चोक-बाह्रघरे-शिवघाट-गाजीपुर-मेघौली सडक	३८.४	०	०	३८.४	०	चितवन

सडक कोड	सडककोनाम	कालोपत्रे सडक(कि.मि.)	ग्राभेल सडक(कि.मि.)	माटे सडक(कि.मि.)	जम्मा (कि.मि.)	कालोपत्रे दीर्घकालीन योजना (कि.मि.)	जिल्ला
BR 16	जगतपुर-कृष्णचोक-मणिपुर-शंकरचोक-भीमनगर-शारदानगर (हेल्थपोस्ट)-विजयनगर-शिवघाट(नारायणी) सडक	३.१	८.६	०	११.७	८.६	चितवन
BR 17	चनौली-दद्रेनी-अमृतचोक-धुर्व-जगतपुर सडक	५.८	०	०	५.८	०	चितवन
BR 18	गीतानगर-शिवनगर-लाउरेचोक-कान्छीचोक-भीमनगर-चनौली सडक	११.	०	०	११.	०	चितवन
BR 19	जगतपुर-पार्वतीपुर-रामपुर-गौतमबुद्ध स्टेडियम-नारायणी नदी सडक	०	११.७	०	११.७	११.७	चितवन
BR 20	रमाइलो डाडा–छरछरे सडक	०	०	४.८	४.८	४.८	चितवन
BR 21	पाल्पा भन्ज्याङ- साद भन्ज्याङ-खरी-बुंकोटघाट सडक	0.0	७.	१५.३	२२.३	२२.३	धादिङ्ग
BR 22	सिक्टार-बुढाथुम-बसेरी-मानबु-लापा सडक	0.0	0.0	८५.	८५.	८५.	धादिङ्ग
BR 23	महादेववेशी-तसर्पु-रातमाटे-चाल्टी-चिसापानी-फेदीगाउँ-फाटबजार-पुलकोमुख सडक	0.0	0.0	४६.९	४६.९	४६.९	धादिङ्ग
BR 24	फोस्रेटार-परेवाटार-बेनि दोभान सडक	0.0	३.	३४.७	३७.७	३७.७	धादिङ्ग
BR 25	धादिङबेसी-स्याउले-बडरथोक-काफलपानी-मान्द्रेढुंगा(विदुर) सडक	२०.	१२.५	८.७	४१.२	२१.२	धादिङ्ग
BR 26	खम्बु–मनेतरी–दार्खा–डुनडुरे सडक	0.0	0.0	१२.६	१२.६	१२.६	धादिङ्ग
BR 27	सिकटार-आगिन्चोक-सल्यानकोट-सुकभञ्जयाङ्-फुलखर्क सडक	०	१०.	१०.	२०.	२०.	धादिङ्ग
BR 28	चौकी-विधान (बेनीघाट)-नवगुफा सडक	२.	६.४	0.0	८.४	६.४	धादिङ्ग
BR 29	धादिङबेसी–भर्याङ भुरुङ सडक	८.५	१२.	१.७	२२.२	१३.७	धादिङ्ग
BR 30	टोड्के-सेमजुङ सडक	0.0	0.0	१२.	१२.	१२.	धादिङ्ग
BR 31	चरिकोट-देउराली-कालिञ्चोक सडक	0.0	0.0	१७.५	१७.५	१७.५	दोलखा
BR 32	यार्सा-लवासा-जटापोखरी-पाँचपोखरी सडक	0.0	0.0	१७.३	१७.३	१७.३	दोलखा
BR 33	मेलघुम्ती-गाईघाट-वीरेन्द्र मा.वि.(काटाकुटी)-दुधपोखरी-दासे २१ किलो सडक	0.0	0.0	४४.	४४.	४४.	दोलखा
BR 34	भिरकोट–सहरे–हावा सडक	२५.६	0.0	0.0	२५.६	०	दोलखा

सडक कोड	सडककोनाम	कालोपत्रे सडक(कि.मि.)	ग्राभेल सडक(कि.मि.)	माटे सडक(कि.मि.)	जम्मा (कि.मि.)	कालोपत्रे दीर्घकालीन योजना (कि.मि.)	जिल्ला
BR 35	घ्यावापानी-शेरा-सुर्के-निगाले सडक	0.0	0.0	१८.	१८.	१८.	दोलखा
BR 36	जिरीमाली-श्यामा सडक	0.0	४.	२२.	२६.	२६.	दोलखा
BR 37	मकैबारी-देउराली-पानीघाट सडक	३.	0.0	८.६	११.६	८.६	दोलखा
BR 38	पम्पा-ढुंगे-गुम्बा सडक	0.0	0.0	१०.८	१०.८	१०.८	दोलखा
BR 39	सुरी (गुरुम्फी मूलाबारी - मसदिङ्ग सडक	0.0	४.	११.	१५.	१५.	दोलखा
BR 40	जिरी-सल्लेरी-ढिङ्ग्री(तिब्बत बोर्डर) सडक	0.0	0.0	१८.	१८.	१८.	दोलखा
BR 41	नामदु-जुगु-झ्याकु-भोर्ले सडक	0.0	0.0	२९.	२९.	२९.	दोलखा
BR 42	नयाँपुल-पवाटी-डाँडाखर्क सडक	१०.	२.	१६.	२८.	१८.	दोलखा
BR 43	सुनखानी–साङ्वा सडक	0.0	२६.	५.	३१.	३१.	दोलखा
BR 44	अनाथलय-गाईघाट सडक	0.0	0.0	१०.	१०.	१०.	दोलखा
BR 45	भोर्ले-तिनेखु सडक	0.0	0.0	९.	९.	९.	दोलखा
BR 46	मैनापोखरी-ज्यामिरे-हिती-खहरे-पोखरे-मिर्जे कृषि फार्म सडक	१.	0.0	६.	७.	६.	दोलखा
BR 47	सीताकोथान-जुगु-झ्याकु गौरीशंकर गाउँपालिका सडक	0.0	0.0	३७.	३७.	३७.	दोलखा
BR 48	खरिढुङ्गा फिल्म सिटी पहुँच सडक	0.0	0.0	८.	८.	८.	दोलखा
BR 49	चुच्चेपाटी-कपन-डाँडागाउँ-गाम्चा-महांकाल सडक	९.४	०	०	९.४	०	काठमाण्डौं
BR 50	थिमि-बोडे-मुलपानी-गोकर्ण-बालुवा-तारेभीर-नारायणस्थान सडक	७.९	०	०	७.९	०	काठमाण्डौं
BR 51	साँखु-पालुबारी-नगरकोट सडक	०	०	११.२	११.२	११.२	काठमाण्डौं
BR 52	सतुङ्गल-मातातीर्थ-देउराली-महालक्ष्मी दोभान सडक	०	०	१७.३	१७.३	१७.३	काठमाण्डौं
BR 53	गोसाइकुण्ड मार्ग (काठमाडौं (जोरपाटी)-गोकर्ण-सुन्दरीजल-चिसापानी-कुटुमसाङ सडक	१५.१	०	४१.१	५६.२	४१.१	काठमाण्डौं
BR 54	फर्पिङ(दक्षिणकाली)- हुमाने-फाखेलचौर-कुलेखानी सडक	१५.	१०.	०	२५.	१०.	काठमाण्डौं

सडक कोड	सडककोनाम	कालोपत्रे सडक(कि.मि.)	ग्राभेल सडक(कि.मि.)	माटे सडक(कि.मि.)	जम्मा (कि.मि.)	कालोपत्रे दीर्घकालीन योजना (कि.मि.)	जिल्ला
BR 55	गणेशमान सिंह मार्ग (थानकोट-चन्द्रागिरी भङ्ग्याङ-चितलाङ-मार्खु-कुलेखानी सडक)	०	०	१९.६	१९.६	१९.६	काठमाण्डौं
BR 56	कलंकी-पुरानो नैकाप-थानकोट सडक	८.८	०	०	८.८	०	काठमाण्डौं
BR 57	लोकतान्त्रिक सहिद मार्ग (ब्रह्मखेल-सातघाटे सडक)	२.५	०	८.९	११.४	८.९	काठमाण्डौं
BR 58	पाँचखाल-पलाञ्चोक भगवाती-कोशीदेखा-तिमालबेसी ठूलोपर्सेल सडक	१८.	०	१५.५	३३.५	१५.५	काभ्रपलाञ्चोक
BR 59	बोहोरे दोभान-आधाबाटो-सर्सियुखर्क(डाँडागाउँ)-सरमथली-मउरे सडक	०	०	३१.	३१.	३१.	काभ्रपलाञ्चोक
BR 60	दोलालघाट-सल्लेभुम्लु-चौबास-लौरे देउराली-नाग्रेगगर्चे सडक	८.	०	११.१	१९.१	११.१	काभ्रपलाञ्चोक
BR 61	खोपासी-ढुंगखर्क-च्याम्राङ्बेसी-मिल्चेबोराङ-तालढुगां-बनखु-कार्तिके-खलंगा-गण्डवा सडक	५.	९.	५८.९	७२.९	६७.९	काभ्रपलाञ्चोक
BR 62	कामिडाँडा भङ्ग्याङ-मेधम्सु-फलामेसाङ्गु-शिखरआम्बोटे-महादेवटार-सिसाखानी (पिता दोभान) सडक	०	०	२५.९	२५.९	२५.९	काभ्रपलाञ्चोक
BR 63	रवि ओपी (डुडाँमुख)-देवीटार-अनेकोट(घुमाउनेचौर)-नयागाउँ सडक	०	०	२५.	२५.	२५.	काभ्रपलाञ्चोक
BR 64	दोलालघाट-सिलामे-रिट्टे-सिम्थली-बेखसिम्ले वाफल(सिन्धुपाल्चोक)सडक	०	०	२५.	२५.	२५.	काभ्रपलाञ्चोक
BR 65	पिङथली-रजबास-भूमिचुली-बुढाखानी-देवीटार-घर्तिछाप-गोकुले सडक	०	०	४८.	४८.	४८.	काभ्रपलाञ्चोक
BR 66	धुलिखेल-रवि ओपी-नगरकोट सडक	१.	०	१७.७	१८.७	१७.७	काभ्रपलाञ्चोक
BR 67	पर्खाल चौर-ढाडाचौर-बुढापोखरी-रानीकोट-सूर्यविनायक सडक	४.	०	९.	१३.	९.	काभ्रपलाञ्चोक
BR 68	बनेपा-रवि ओपी-पाँचखाल सडक	८.	०	८.	१६.	८.	काभ्रपलाञ्चोक
BR 69	भकुण्डे-पोखरी नारायणस्थान-मेचे सडक	७.	५.	१३.	२५.	१८.	काभ्रपलाञ्चोक
BR 70	बनेपा-नाला-काशी भन्ज्यांग-नयागाउँ-कुन्ता सडक	४.५	२.	१५.५	२२.	१७.५	काभ्रपलाञ्चोक
BR 71	रंगचा खोला-बनखु-घर्तिछाप-चोटेसाङ-भोर्लेनी सडक	०	०	४०.	४०.	४०.	काभ्रपलाञ्चोक
BR 72	पाँचखाल-बोहरे दोभान-ठूलो पर्सेल-मामती-नेपालथोक सडक	२.	४.	४४.	५०.	४८.	काभ्रपलाञ्चोक

सडक कोड	सडककोनाम	कालोपत्रे सडक(कि.मि.)	ग्राभेल सडक(कि.मि.)	माटे सडक(कि.मि.)	जम्मा (कि.मि.)	कालोपत्रे दीर्घकालीन योजना (कि.मि.)	जिल्ला
BR 73	धुलेखेल–पनौती सडक	०	३.	३.	६.	६.	काभ्रपलाञ्चोक
BR 74	बीपी राजमार्ग (चौकीडाडा)-सिपाली-बुढाखानी-फोक्सिङटार-गोकुले सडक	०	०	४०.	४०.	४०.	काभ्रपलाञ्चोक
BR 75	बेलारानी(बीपी राजमार्ग)–बालुवा–तीनपिप्ले(अरनिको राजमार्ग) सडक	०	०	१२.	१२.	१२.	काभ्रपलाञ्चोक
BR 76	काभ्रेभञ्ज्याङ-दाप्चा-पिपलटार-शिखर आम्बोटे-तारा खस्ने लेक-गोकुले सडक	११.	0.0	३९.	५०.	३९.	काभ्रपलाञ्चोक
BR 77	चौबास-गुमाटि-सालम्बु काफ्ले-किल्पुबगर सडक	0.0	0.0	१५.	१५.	१५.	काभ्रपलाञ्चोक
BR 78	विशंखुनारायण-टौखेल-चापागाउँ-छम्पी-फर्सिडोल-फर्पिङ सडक	६.७	०	२७.२	३३.९	२७.२	ललितपुर
BR 79	विर्खेधारा-दलचोकी-इकुडोल-शंखु-भट्टेडाडा सडक	०	०	२८.	२८.	२८.	ललितपुर
BR 80	टिकाभैरब-देबिचौर-धुसेल-माल्टा-बगुवा सडक	९.	०	११.	२०.	११.	ललितपुर
BR 81	गोदावरी-फुलचोकी सडक	०	०	१२.	१२.	१२.	ललितपुर
BR 82	लेले-चन्दनपुर-मणिखेल-गोटीखेल-गिमदी-सिम्ले-बगुवा सडक	०	०	७५.१	७५.१	७५.१	ललितपुर
BR 83	सातदोबाटो-गोदावरी-चापाखर्क-भारदेव-जोरघट्ट-भूमिडाँडा-पनौती सडक	०	०	९.२	९.२	९.२	ललितपुर
BR 84	पिप्ले-मक्रानचुली-मकवानपुर गढी सडक	८.७	०	०	८.७	०	मकवानपुर
BR 85	कुन्छाल–मार्खु सडक	०	०	१८.	१८.	१८.	मकवानपुर
BR 86	मनहरी–चैनपुर सडक	०	०	५.८	५.८	५.८	मकवानपुर
BR 87	चुनिया-नामटार-कालिकाटार-भार्ता-खैराङ सडक	०	०	२४.६	२४.६	२४.६	मकवानपुर
BR 88	शहिद बासुदेव मार्ग (सामरीपुल-डुम्रेकुना-सुकौरा सडक)	0.0	६.	0.0	६.	६.	मकवानपुर
BR 89	दामन डाँडाबास - गैरीगाउँ-पकनी-डाडाखर्क-भार्ता-चैनपुर सडक	१२.६	0.0	४९.	६१.६	४९.	मकवानपुर
BR 90	हात्तीसुडे-शिखरपुर-फापरबारी सडक	०	५.	६.	११.	११.	मकवानपुर
BR 91	पंचपाण्डव-राइगाउँ-क्यान्टिन सडक	0.0	0.0	३२.	३२.	३२.	मकवानपुर

सडक कोड	सडककोनाम	कालोपत्रे सडक(कि.मि.)	ग्राभेल सडक(कि.मि.)	माटे सडक(कि.मि.)	जम्मा (कि.मि.)	कालोपत्रे दीर्घकालीन योजना (कि.मि.)	जिल्ला
BR 92	पशुपतिनगर-पदमपोखरी-हाँडीखोला-रजैया सडक	१०.६	0.0	९.९	२०.५	९.९	मकवानपुर
BR 93	शिरशिरे-कपासे- च्याउचाउ- थिङ्गन सडक	०	४.	२१.	२५.	२५.	मकवानपुर
BR 94	फापरवारी- बेतेनी सडक	०	०	१५.	१५.	१५.	मकवानपुर
BR 95	हात्तीसुडे-पाङ्दुरे -भिरकोट- मन दमर-तिन भङ्गाले- माहादेव डाँडा-गैंडाटार-चन्द्रपुर सडक	०	२०.	२०.	४०.	४०.	मकवानपुर
BR 96	चौकीडाँडा-हात्तिबन-पर्यटन मार्ग	०	०	१२.	१२.	१२.	चितवन
BR 97	त्रिशूली(कोलोनी)-देउराली-मेगाङ-किम्ताङ-थम्बुखोला-सिकटार सडक	२.	१५.	४८.८	६५.८	६३.८	नुवाकोट
BR 98	छहरे-लिखुखोला-कविलास-घलेभञ्ज्याङ-थाप्रेक-बेतिनी-गोल्फु भञ्ज्याङ सडक	0.0	१४.	१७.२	३१.२	३१.२	नुवाकोट
BR 99	गुर्जे-आइताराम पार्टी-मैदान-छाप-तलखु सडक	0.0	0.0	१७.६	१७.६	१७.६	नुवाकोट
BR 100	कोलपुटार-दुई पिपल-पातले सडक	0.0	२.	२९.७	३१.७	३१.७	नुवाकोट
BR 101	सोल-सातदोबाटो-भल्चे-साल्मे सडक	0.0	0.0	२३.३	२३.३	२३.३	नुवाकोट
BR 102	चक्रपथ- तिनपिपले-ओखरपौवा-कोल्पु खोला सडक	१०.	८.	११.९	२९.९	१९.९	नुवाकोट
BR 103	रानी पौवा-चतुराले-ढाडफेरी-बासुकी नारायण-विदुर सडक	0.0	५.	१४.१	१९.१	१९.१	नुवाकोट
BR 104	काउलेठाना-महेन्द्र मा.वी.-थानसिङ फाट सडक	0.0	४.	७.८	११.८	११.८	नुवाकोट
BR 105	गेर्खुटार–चोकाडे सडक	१४.१	0.0	0.0	१४.१	०	नुवाकोट
BR 106	मान्द्रेढुंगा-गौरीबेशी-कालीखोला-भट्टगाउँ-खङ्गभन्ज्याङ्ग सडक	0.0	१.५	१०.५	१२.	१२.	नुवाकोट
BR 107	बाराही-शक्ति मा.बी.-बिदुर सडक	१.४	0.0	२०.३	२१.७	२०.३	नुवाकोट
BR 108	गुर्जेभन्ज्याङ-महत टोल-माने भन्ज्याङ्ग-समुन्द्रटार-घ्याङफेदी सडक	0.0	७.	२४.५	३१.५	३१.५	नुवाकोट
BR 109	कामि डाँडा-ठान्डा पानी-काउले सडक	0.0	0.0	१०.	१०.	१०.	नुवाकोट
BR 110	खिम्ती-फर्पु-नामदी-बेताली-रस्नालु-गर्याङ-देउराली-गुम्देल सडक	११.४	१०.	२९.१	५०.५	३९.१	रामेछाप
BR 111	खैरेनीघाट-गल्वा-दोरम्बा-खोलाखर्क-सैलुङ्गे सडक	४.३	0.0	५०.७	५५.	५०.७	रामेछाप

सडक कोड	सडककोनाम	कालोपत्रे सडक(कि.मि.)	ग्राभेल सडक(कि.मि.)	माटे सडक(कि.मि.)	जम्मा (कि.मि.)	कालोपत्रे दीर्घकालीन योजना (कि.मि.)	जिल्ला
BR 112	देवीटार-दोरम्बा-पासेवन-कोइलीबगर सडक	५.	९.	३३.२	४७.२	४२.२	रामेछाप
BR 113	रस्नालु -भित्रीखानी-गुप्तेश्वर-कैलेशोर-ढुंगेभिर-भुजीकोलडाँडा सडक	०	०	१८.	१८.	१८.	रामेछाप
BR 114	सित्खा-भिरपानी-गोगनपानी-फुल्पा-धुले-निगार्पा-भर्दौरे-देउराली (भोटनागी) सडक	१०.३	०	२२.२	३२.५	२२.२	रामेछाप
BR 115	लिखु करिडोर(कोलान्जोरघाट- साँघुटार- सिरिसे- बिमिरेगेलु-कोरन्दु-थाडाखोला- उमातिर्थ-लेखुवन) सडक	०	०	८५.५	८५.५	८५.५	रामेछाप
BR 116	मन्थली-भुटियाखोला-काठजोर धोबी सडक	५.	०	१६.३	२१.३	१६.३	रामेछाप
BR 117	थामचौर(टोकरपुर)–गुन्साल–थरभङ्याङ थापागाउँ- पुडी- काफ्ले सडक	०	०	३०.२	३०.२	३०.२	रामेछाप
BR 118	दुरगाउँ- भुजी- प्रिति-कुबुकस्थली- बाम्ती- देउराली -गुम्देल सडक	१.५	२०.	२३.१	४४.६	४३.१	रामेछाप
BR 119	भुजिडाडा-कालोचौतारा-सिंगटी-गलब-प्रिति सडक	१.५	०	१७.८	१९.३	१७.८	रामेछाप
BR 120	हलेदे-धोबी-धाडे-खिलजी फलते(ओखलढुंगा) सडक	०.२	४.	३२.१	३६.३	३६.१	रामेछाप
BR 121	बोगटीटार-सिम्ले-भोर्ले-परच्याङ-यार्सा-डोक्लाङ सडक	0.0	६.	३५.७	४१.७	४१.७	रसुवा
BR 122	कालिकास्थान-ढुंगे-कर्मी डाँडा-बनुवा सडक	0.0	५.	४.८	९.८	९.८	रसुवा
BR 123	सातदोबाटो(नुवाकोट)–ठूलोगाउँ–डाँडागाउँ–सिरुचेत–करुम्यान–हाकु–ग्रे–गत्लाङ सडक	0.0	२.	३१.५	३३.५	३३.५	रसुवा
BR 124	धारापानी-भर्दौरे-रुप्सेपानी-जिबजिबे- ज्याङफङआले डाँडाहुदै पासाङल्हामु राजमार्ग सडक	0.0	0.0	१३.४	१३.४	१३.४	रसुवा
BR 125	धुन्चे–खोडोल सडक	0.0	0.0	६.३	६.३	६.३	रसुवा
BR 126	कालिकास्थान-गैरीघर-धैबुङकोट-चित्रपानी-प्रसग्सेमुरली भङ्याङ-लोकिल सडक	0.0	0.0	१८.७	१८.७	१८.७	रसुवा
BR 127	रोङ्गा-गोलजुङ-बाहुनडाँडा-गत्लाङ सडक	0.0	0.0	६.१	६.१	६.१	रसुवा
BR 128	कपिलाकोट-मधुबनी-रामपुर-नेत्रकाली-कुशेश्वर दुम्जा सडक	०	०	३२.३	३२.३	३२.३	सिन्धुली

सडक कोड	सडककोनाम	कालोपत्रे सडक(कि.मि.)	ग्राभेल सडक(कि.मि.)	माटे सडक(कि.मि.)	जम्मा (कि.मि.)	कालोपत्रे दीर्घकालीन योजना (कि.मि.)	जिल्ला
BR 129	सिन्धुलीगढी-मझुवा-काफलचौरी-दुम्जा सडक	१०.	०	४८.८	५८.८	४८.८	सिन्धुली
BR 130	हरिवान-क्यानेश्वर-भित्री-जामुने-बोटेनी सडक	४.	०	१७.८	२१.८	१७.८	सिन्धुली
BR 131	खनियाखर्क-कमरेभञ्ज्याङ-धापचौकी-टिप्लुङ-महादेवडाँडा-तीनखण्डे सडक	५.	१५.	६८.४	८८.४	८३.४	सिन्धुली
BR 132	पिपलभञ्ज्याङ-हायुटार-सोले-नेत्रकाली सडक	४.	२५.	१०.	३९.	३५.	सिन्धुली
BR 133	नवलपुर बाहुन तिपलुङ चिसापानी सडक	५.	०	७३.	७८.	७३.	सिन्धुली
BR 134	बन्दीपुर-झगढीखनिया-महादेवडाँडा - डमर सडक	०	०	४२.	४२.	४२.	सिन्धुली
BR 135	रुचानीमदह गगन सडक	०	१.	१८.८	१९.८	१९.८	सिन्धुली
BR 136	रामटार-लित्तेभञ्ज्याङ-बन्दीपुर-ग्याङ्लेक सडक	०	०	१९.६	१९.६	१९.६	सिन्धुली
BR 137	दादी आँपचौर भलुमारा बख्फरभुटा हाकिम लचुली अतौली सडक	०	०	३६.	३६.	३६.	सिन्धुली
BR 138	गुर्जिमडी-हरिहरपुरगढी किल्ला सडक	०	०	२७.४	२७.४	२७.४	सिन्धुली
BR 139	जगाडी-धन्सरी-अधेरी-चारनाथ-गणेशमान न.पा.सडक	०	०	१७.८	१७.८	१७.८	सिन्धुली
BR 140	मुलकोट-नागेडाँडा-आमरे-मझुवा सडक	२.५	०	२४.९	२७.४	२४.९	सिन्धुली
BR 141	चौतारा-नवलपुर -मेलम्ची सडक	0.0	३२.०	०.०	३२.०	१३२.०	सिन्धुपाल्चोक
BR 142	बार्हबिशे-सुनकोशी-धुस्कुन-पिस्कर-टौथली-सिलढुंगा सडक	0.0	0.0	३२.८	३२.८	३२.८	सिन्धुपाल्चोक
BR 143	बलकार-टेकनपुर-टौथली-खरिढुङ्गा सडक	0.0	२१.१	0.0	२१.१	२१.१	सिन्धुपाल्चोक
BR 144	ज्यामिरमाने-नवलपुर-गुफाडाँडा सडक	0.0	0.0	१२.४	१२.४	१२.४	सिन्धुपाल्चोक
BR 145	कोठे-बिञ्जेल-चिलाउने-धुस्कोट-हगाम सडक	१.	0.0	१२.५	१३.५	१२.५	सिन्धुपाल्चोक
BR 146	चनौटे-इचोक-तारतुङ-घोप्टे घाङ्नालुङ-खर्क-कुटुमसाङ सडक	0.0	0.0	३१.४	३१.४	३१.४	सिन्धुपाल्चोक
BR 147	दौचेत-केउरेनी-बासखर्क-बरुवा-याङ्ग्री सडक	0.0	0.0	२५.३	२५.३	२५.३	सिन्धुपाल्चोक
BR 148	सियाले-यमुनाडाँडा-सुनखानी-घिछेत-तमचेत-सिक्रे-२१ किलो सडक	0.0	१.५	२६.८	२८.३	२८.३	सिन्धुपाल्चोक
BR 149	बलेफी-जलवीरे-तेम्बाथान सडक	२०.	0.0	२५.७	४५.७	२५.७	सिन्धुपाल्चोक

सडक कोड	सडककोनाम	कालोपत्रे सडक(कि.मि.)	ग्राभेल सडक(कि.मि.)	माटे सडक(कि.मि.)	जम्मा (कि.मि.)	कालोपत्रे दीर्घकालीन योजना (कि.मि.)	जिल्ला
BR 150	सुकुटे-मिलडाँडा-बागभैरब-वफल-लिशङ्कु-घयाङ्डाँडा-२१ किलो सडक	१२.	0.0	१२.९	२४.९	१२.९	सिन्धुपाल्चोक
BR 151	बाह्रबिसे-मानेश्वर-घुमथाङ-लिस्टी-भैरवकुण्ड सडक	0.0	0.0	४८.८	४८.८	४८.८	सिन्धुपाल्चोक
BR 152	मेलम्ची–टिपेनी–भोटाङ सडक	१०.	0.0	१६.६	२६.६	१६.६	सिन्धुपाल्चोक
BR 153	चौतारा-स्याउले-ओखरेनी-गोब्रे सडक	७.	४.	१४.	२५.	१८.	सिन्धुपाल्चोक
BR 154	मेलम्ची फट्टे-दुबचौर-ककनी-शेरमाथाङ सडक	६.५	२.५	११.	२०.	१३.५	सिन्धुपाल्चोक
BR 155	माझिरुम्ती तारा–लेखखर्क–गुन्सा–रैथने सडक	0.0	0.0	११.	११.	११.	सिन्धुपाल्चोक
BR 156	तिम्बु–स्युगुञ्चे–सेर्माथाङ सडक	१.	0.0	१२.	१३.	१२.	सिन्धुपाल्चोक
BR 157	डाकलाङ-लिस्ती-भैरवकुण्ड सडक	0.0	0.0	२०.४	२०.४	२०.४	सिन्धुपाल्चोक
BR 158	१२ किलो-टिमुरे-ठोकरपा सडक	0.0	६.७	४.	१०.७	१०.७	सिन्धुपाल्चोक
BR 159	बाराबिसे-ठोटनिरी-रातमाटे-चुल्ठीडमार-घुंडे-ओमपार्क सडक	५.८	0.0	0.0	५.८	०	सिन्धुपाल्चोक
BR 160	चाकु-मार्मी-चानराकु-दौढुङ्गा-सिंगटी(दोलखा) सडक	0.0	0.0	९.१	९.१	९.१	सिन्धुपाल्चोक
BR 161	जलवीरे-याक्राङ-चनौटे-ढुङ्ग्रे सडक	0.0	0.0	११.५	११.५	११.५	सिन्धुपाल्चोक
BR 162	राम्चे-बह्खोला-कचडी-किल्पुबगर-कोहलिबगर-मुडे सडक			३०.००	३०.००	३०.००	काभ्रे-सिन्धुपाल्चोक
	जम्मा	**५६९.४०**	**४२३.४**	**३०६८.१०**	**४०६०.९०**	**३४९१.५०**	

तालिका नं. २२ शहरी र ग्रामिण सडकहरुको दीर्घकालीन योजना

सडक कोड	सडकको नाम	कालोपत्रे सडक(कि.मि.)	ग्राभेल सडक(कि.मि.)	माटे सडक(कि.मि.)	जम्मा (कि.मि.)	कालोपत्रे दीर्घकालीन योजना (कि.मि.)	जिल्ला
BUR 01	काठमाडौं उपत्यका काँठ चक्रपथ (लेले-गोदावरी-बिस्टछाप-गोदाम चौर-ज्यामिरकोट-सिस्नेरी-गुन्डु-सूर्यविनायक-डोलेश्वर-पलासे-देउजागाउँ-सुडाल-अधिकारीगाउँ-बगेश्वोरी-तेलकोट-शाखुँ-फुयाल गाँउ-सुन्दरिजल-तारेभिर-तैलुंग-गैरीगाउ-बिश्नुघाट-भासंथाली-चंडेश्वोरी-साङ्ला-तारकेश्वर-बालाजु-इचंगु-दहचोक-थानकोट-मातातीर्थ-माच्छेगाउँ-टौदह-चालनाखेल-बुन्गमती-फर्सिडोल-सल्यानटार-टिकभैरव-लेले)	३४.७९	०.००	१२१.९९	१५६.७८	१२२.००	काठमाडौं, भक्तपुर र ललितपुर
BUR 02	पुर्वी चितवन चक्रपथ	२०.६०	३८.४०	१.००	६०.००	३९.४०	चितवन
BUR 03	बालकुमारी-दधिकोट-कपिटोल-चक्रपथ-घ्याम्पेडाँडा-तरखाल सडक	२.००	४.३५		६.३५	०.००	भक्तपुर
BUR 04	थिमी (SOS)- लोकन्थली-धर्मेश्वर-टिकाथली-मनोहरा-बलकोट सडक	३.१२			३.१२	०.००	भक्तपुर
BUR 05	ग्याङभङ्याङ-कलेरी-मालुखोला सडक	२.३५	०.००	०.००	२.३५	६.९०	भक्तपुर
BUR 06	सोती क्याम्पस - सन्धिखोला सडक	२.००	३.००		५.००	४.८०	भक्तपुर
BUR 07	निकोसेरा–सल्लाघारी–दुधपाटी सडक	१०.००	२.००	८.००	२०.००	०.००	भक्तपुर
BUR 08	भक्तपुर चक्रपथ(कौशलटार-बिरुवा-गुण्डु-सूर्यविनायक-नाङ्वेल-चितपोल-नगरकोट-तेलकोट सडक	२.००	२.१८		४.१८	०.००	भक्तपुर

सडक कोड	सडकको नाम	कालोपत्रे सडक(कि.मि.)	ग्राभेल सडक(कि.मि.)	माटे सडक(कि.मि.)	जम्मा (कि.मि.)	कालोपत्रे दीर्घकालीन योजना (कि.मि.)	जिल्ला
BUR 09	दुवाकोट-सरस्वती खेल बसपार्क-भक्तपुर समथली-व्याशी शिव मन्दिर-मनोहरा-मुलपानी सडक		२.००	११.००	१३.००	५.१०	भक्तपुर
BUR 10	नीलबाराही-नेपाल इन्जिनियरिङ कलेज-इन्द्रेखोल्छा-तेलकोट सडक	२.००	४.००	२.००	८.००	१२.८०	भक्तपुर
BUR 11	देवेन्द्रपुर-शनि मन्दिर-स्याउलीवास-मुधे धुकुरबारी -सहरी स्वस्थ चौकी सडक	०.००	०.००	६.६१	६.६१	६.६०	चितवन
BUR 12	भरतपुर ११-गरदास-दहखानी सडक	०.००	२२.८७	०.००	२२.८७	२२.९०	चितवन
BUR 13	रत्ननगर-चित्रसरी-सौराहा-चित्रशाही सडक	९.५०	०.००	०.००	९.५०	०.००	चितवन
BUR 14	हाकिमचोक-धारेचोक-माखनचोक-अशोकचोक-पाडेघुम्ती-डेरीचोक-सीतामाई सडक	१२.००	४.५०	०.००	१६.५०	८.१०	चितवन
BUR 15	भ.म.न.पा २६,२७-सिसुवा-सिसाई-वनकट्टा-पिपरा-ददरानी-अमृतचोक-जगतपुर सडक	६.००	५.४०	०.००	११.४०	११.४०	चितवन
BUR 16	सौराहा–विसाजरिताल–देवनगर–गीतानगर सडक	२.२८	०.००	१४.१७	१६.४५	१४.२०	चितवन
BUR 73	मुग्लिन इच्छाकामना सडक	०.००	०.००	१८.००	१८.००	१८.००	चितवन
BUR 74	हात्तीधाप-सुरखण्डि सडक	०.००	०.००	१७.००	१७.००	१७.००	चितवन
BUR 75	चैनपुर-पुरानो पर्शा- कुमरोज- कपिया सडक	८.००	४.००	०.००	१२.००	४.००	चितवन
BUR 76	चैनपुरचोक- शिभालय चोक - कंकाली सडक	५.५०	०.००	०.००	५.५०	०.००	चितवन

सडक कोड	सडकको नाम	कालोपत्रे सडक(कि.मि.)	ग्राभेल सडक(कि.मि.)	माटे सडक(कि.मि.)	जम्मा (कि.मि.)	कालोपत्रे दीर्घकालीन योजना (कि.मि.)	जिल्ला
BUR 77	रत्ननगर-टाडीं शुभ चोक –माधवपुर सडक	७.५०	०.००	०.००	७.५०	१६.४०	चितवन
BUR 17	सुत्केरीढुङ्गा-कार्किडाडा-रेले-सागर भन्ज्याङ सडक	०.००	०.००	१६.४३	१६.४३	१६.४०	धादिङ
BUR 18	बुस्ती-पुतलीक घाट-ठूलोपाटल-लहरेमाने सडक	०.२०	५.००	९.८०	१५.००	१६.३०	दोलखा
BUR 19	काशीबजार-कीर्तिपुर-माछेगाउँ-तीनथाना सडक	९.४७	०.००	०.००	९.४७	०.००	काठमाडौं।
BUR 20	बालाजु-नेपालटार-साङ्ला बजार सडक	०.००	८.१७	०.००	८.१७	८.२०	काठमाडौं।
BUR 21	पेप्सीकोला-कार्कीगाउँ सडक	१.९२	०.००	४.९२	६.८४	४.९०	काठमाडौं।
BUR 22	त्रिपुरेश्वर-लैनचौर-महाराजगञ्ज-बांसबारी-बुढानीकण्ठ सडक	१३.५४	०.००	०.००	१३.५४	०.००	काठमाडौं।
BUR 23	तिनपिप्ले-बलुवा-बोरेदोभानसडक	७.००	०.००	५.००	१२.००	११.७०	काभ्रेपलाञ्चोक
BUR 24	कार्तिक देउराली(मध्यपहाडी लोकमार्ग)-पोखरी–खररुम्ती–मझीफेदा सडक	०.००	०.००	२०.४५	२०.४५	२१.६०	काभ्रेपलाञ्चोक
BUR 25	भकुन्डेबेसी-तल्लो हटिया-बरबोटे-पारथांङ्ग खर्क-पिपल्टार-फलामेसाँघु सडक	०.००	०.००	१५.००	१५.००	५.००	काभ्रेपलाञ्चोक
BUR 26	मालपी-गागल-कोलाटी-सिम्पानी-पोखरीडाँडा-पार्थली भाङ्याङ सडक	०.००	०.००	१०.००	१०.००	६.५०	काभ्रेपलाञ्चोक
BUR 27	दाप्चा-नेपाने-गहाते-फलामे साघु सडक	०.००	०.००	१०.००	१०.००	८.७०	काभ्रेपलाञ्चोक
BUR 28	नाला काभ्रेको बोट-घिमिरे गाउँ-नगरकोट सडक	३.००	०.००	३.९९	६.९९	९.००	काभ्रेपलाञ्चोक

सडक कोड	सडकको नाम	कालोपत्रे सडक(कि.मि.)	ग्राभेल सडक(कि.मि.)	माटे सडक(कि.मि.)	जम्मा (कि.मि.)	कालोपत्रे दीर्घकालीन योजना (कि.मि.)	जिल्ला
BUR 29	सितालबस्ती (BPH)- ठुलीटार-तीनपिप्ले (ARM) सडक	०.००	०.००	८.३५	८.३५	८.४०	काभ्रेपलाञ्चोक
BUR 78	अरनिको राजमार्ग- साँगा- ब्याडढुङ्ग- कलममसि- नगरकोट सडक			१५.००	१५.००	१५.००	काभ्रेपलाञ्चोक
BUR 30	मनोहरापुल(बालकुमारी)-शंखमुल-टेकु दोभान-बल्खु सडक	५.८४	०.००	०.००	५.८४	०.००	ललितपुर
BUR 79	डाँडा बास-गल्छी- कैलाश सडक	१२.००	२.००	१५.००	२९.००	१७.००	
BUR 80	पुलको मुख इन्द्रायणी चौर फेदी गाँउ चिसापानी चल्ती सडक	०.००	०.००	३०.००	३०.००	३०.००	क़क़क़
BUR 81	हेटौंडा चक्रपथ	७.००	२०.००	५.००	३२.००	२५.००	मकवानपुर
BUR 82	जनयुद्धमार्ग -कुटि भाखरी -गजन देउजोर सडक	०.००	०.००	२०.००	२०.००	२०.००	मकवानपुर
BUR 83	नौखण्डे-जगडाँडा सडक	०.००	०.००	१५.००	१५.००	१५.००	मकवानपुर
BUR 31	सोले-साहुगाउँ-भूमिदेवी उ.मा.वि. सडक			११.९०	११.९०	११.९०	नुवाकोट
BUR 32	बोगटीगाउँ-केउरानी-भुटियाहा-छिन्ने डाडाँ सडक		१.००	४.८०	५.८०	५.८०	नुवाकोट
BUR 33	मन्थली-चिसापानी-पुरानागाउँ (हेल्थपोस्ट)- थानापाटी सडक	०.००	०.००	१९.९७	१९.९७	२०.००	नुवाकोट
BUR 34	मन्थली-गेलु-पोखरीडाँडा सडक	१.००	०.००	१६.७०	१७.७०	१७.७०	रामेछाप
BUR 35	रामेछाप-रामपुर-कोल्न्जोर घाट सडक	०.००	०.००	२४.००	२४.००	२४.००	रामेछाप

सडक कोड	सडकको नाम	कालोपत्रे सडक(कि.मि.)	ग्राभेल सडक(कि.मि.)	माटे सडक(कि.मि.)	जम्मा (कि.मि.)	कालोपत्रे दीर्घकालीन योजना (कि.मि.)	जिल्ला
BUR 36	मन्थली-भदौ-राल्टार-समलिथान-सालुसडक	७.७०	०.००	७.३०	१५.००	१२.८०	रामेछाप
BUR 37	कुकुरकाटे भाङ्याङ-गोठगाउँ-रातामाता-सिरिसे सडक	०.००	०.००	१२.५०	१२.५०	१२.५०	रामेछाप
BUR 38	धोबी-बेलौरी-साइपु-दुरगाउँ सडक	०.१५	०.००	१०.१५	१०.३०	१०.३०	रामेछाप
BUR 39	रामेछाप-भालुखोप-ओखरेनी-धारापानी बसेरी सडक	०.००	०.००	१८.५०	१८.५०	१८.५०	रामेछाप
BUR 40	सितखा-आपचौर-रायगाउँ सडक	०.००	०.००	१०.८०	१०.८०	१०.८०	रामेछाप
BUR 41	मन्थली-भालुवाजोर-रामेछाप सडक	१.००	०.००	१३.१०	१४.१०	१४.१०	रामेछाप
BUR 42	मंगलटार (कालढुंगा)- रामपुर सडक	०.००	०.००	३२.६०	३२.६०	३२.६०	सिन्धुली
BUR 43	ठुलोगर्दुवा–खलंगा–कार्तिके–बनखु सडक	०.००	०.००	१७.००	१७.००	७.१०	सिन्धुली
BUR 44	अर्चले-चैनपुर-सिङपाल-जुंगेपानी सडक	०.००	०.००	१९.५३	१९.५३	१९.५०	सिन्धुली
BUR 45	माहुटार-रातमाटे डाँडा-सिलामे सडक	१.६२	०.००	३.४०	५.०२	१.९०	सिन्धुली
BUR 46	सिथौली-बडीगाउँ-जिनाखु-थलिया-महादेव डाँडा सडक	०.००	०.००	२५.००	२५.००	१४.३०	सिन्धुली
BUR 47	सोला भन्ज्यांग–तारुफेदी–खुर्कोट सडक	०.००	०.००	१७.००	१७.००	५०.२०	सिन्धुली
BUR 48	चौतारा-बतासे-कुम्बेश्वर सडक	०.००	०.००	१७.४८	१७.४८	१७.५०	सिन्धुपाल्चोक

सडक कोड	सडकको नाम	कालोपत्रे सडक(कि.मि.)	ग्राभेल सडक(कि.मि.)	माटे सडक(कि.मि.)	जम्मा (कि.मि.)	कालोपत्रे दीर्घकालीन योजना (कि.मि.)	जिल्ला
BUR 49	F30-किवूल-बगर-निगाले-सेरमाथाङ सडक	०.००	०.००	१०.६०	१०.६०	१०.६०	सिन्धुपाल्चोक
BUR 50	बाहुनपाटी-खत्रीटोल-भङ्याङ-थक्ले-सिन्धुकोट सडक	०.००	०.००	२७.७१	२७.७१	२७.७०	सिन्धुपाल्चोक
BUR 51	ढांडे–विप्लुम–यान्लाकोट–हागम सडक	२.००		१५.००	१७.००	१७.००	सिन्धुपाल्चोक
BUR 52	मेलचौर(F31)-भैसे(H03) सडक	०.००	०.००	९.४६	९.४६	९.५०	सिन्धुपाल्चोक
BUR 53	सुकुटे-पुरनकोट-मिलडाँडा सडक	०.००	०.००	१०.६३	१०.६३	१०.६०	सिन्धुपाल्चोक
BUR 54	सेर्माथाङ-छिमी-घाङ्ग्युल-टार्केघ्याङ्ग सडक	०.००	०.००	९.६७	९.६७	९.७०	सिन्धुपाल्चोक
BUR 55	टिपेनी-भोटेनामलाङ सडक	०.००	०.००	७.५४	७.५४	७.५०	सिन्धुपाल्चोक
BUR 56	खाल्डेखोला-लगार्चे-ओखरेनी सडक	०.००	०.००	१६.०२	१६.०२	१६.००	सिन्धुपाल्चोक
BUR 57	मेलम्ची-ज्यामिरे-सुन्खानी-दबलङ्ग सडक	०.००	०.००	७.६३	७.६३	७.६०	सिन्धुपाल्चोक
BUR 58	स्याउले-भाडगाउँ-सिम्पलकाभ्रे-नवलपुर सडक	०.००	०.००	१५.९६	१५.९६	१६.००	सिन्धुपाल्चोक
BUR 59	ओखरेनी-सेलाङ-गोल्चे-बैकुन्ठे सडक	०.००	०.००	२६.३३	२६.३३	२६.३०	सिन्धुपाल्चोक
BUR 60	F32-ककलिङ-पेड्कु-सात किलो सडक	१.२०		१३.००	१४.२०	१४.२०	सिन्धुपाल्चोक
BUR 61	H03-सुकुटे-शेराडाँडा-महेन्द्र कान्ति मा.वि.-छाप सडक			१०.१०	१०.१०	१०.१०	सिन्धुपाल्चोक

सडक कोड	सडकको नाम	कालोपत्रे सडक(कि.मि.)	ग्राभेल सडक(कि.मि.)	माटे सडक(कि.मि.)	जम्मा (कि.मि.)	कालोपत्रे दीर्घकालीन योजना (कि.मि.)	जिल्ला
BUR 62	F31-जलकेनी-नरशिँह डाँडा-अर्चले-झ्याडी सडक	३.४०		८.००	११.४०	११.४०	सिन्धुपाल्चोक
BUR 63	दौथेडाँडा-भोटसिपा-गाइटार-भीमटार सडक	३.००		९.००	१२.००	२३.९०	सिन्धुपाल्चोक
BUR 64	सिपाघाट–चुरिथुम्की–कार्तिके–साँखु सडक			३०.५०	३०.५०	१५.२०	सिन्धुपाल्चोक
BUR 65	तालामराङ-मानेभञ्ज्याङ-ठकानी सडक			१८.६०	१८.६०	१८.६०	सिन्धुपाल्चोक
BUR 66	माझिरुम्तीटार–लेखखर्क–गुन्सा–रैथाने सडक	०.००	०.००	३६.६२	३६.६२	३६.६०	दोलखा
BUR 67	भटमासे-जिलु-सत्तरीगोलाई सडक	०.६०		१०.४०	११.००	८.८०	दोलखा
BUR 68	दोलखा–नागदह सडक			९.००	९.००	२१.३०	दोलखा
BUR 69	चर्नावती–फास्कु–भैसे सडक			२१.४०	२१.४०	२१.४०	दोलखा
BUR 70	जगत-तसिनम-सिमिगाउँ-बेडिङ सडक			५०.००	५०.००	६.३०	दोलखा
BUR 71	मलेपु-मिलडाँडा क्याम्पस-सन्धिखोला सडक			२०.००	२०.००	७.४०	दोलखा
BUR 72	कागेश्वरी चक्रपथ(दाँची-भद्रवास-आलापोट-शतघट्टे-इन्द्रायणी)	८.४६	०.००	०.००	८.४६	०.००	काठमाडौं
	जम्मा	२१९.७४	१२८.८७	१०७८.६०	१४२७.२१	१२०३.५०	

तालिका नं. २३: प्रादेशिक सडकहरूको सारांश (सूची र परिप्रेक्षित योजना)

सडक वर्गीकरण	सूची				दीर्घकालीन योजना
	कालोपत्रे(कि.मि.)	ग्राभेल (कि.मि.)	माटो (कि.मि.)	जम्मा (कि.मि.)	कालोपत्रे (कि.मि.)
प्रादेशिक राजमार्ग	१७५.९३	२२०.०५	७४१.१८	११३७.१६	९६१.२३
प्रादेशिक सडक	५६९.४०	४२३.४०	३०६८.१०	४०६०.९०	३४९१.५०
शहरी सडक	१९०.०९	१२४.८०	१०८०.७०	१४०३.५९	१२१३.५०
जम्मा	९३५.४२	७६८.२५	४८९७.९८	६६०१.६५	५६६६.२३

स्तरवृद्धि लागत

स्तरोन्नति लागत प्रादेशिक राजमार्ग र प्रादेशिक सडकको आधारमा स्पष्ट रूपमा गणना र प्रक्षेपण गरिएको छ, साथै पर्याप्त सोल्जर, संरचना र सडकको कालो पत्रे कार्यहरू सहित दुई लेनमा चौडा गर्ने। यसको आधारहरू औसत जिल्ला दर र प्रादेशिक D.P.R रिपोर्टहरू र अनुमानहरू हुन्। प्रति कि.मि सडक स्तरोन्नतिको लागत र प्रादेशिक राजमार्ग, प्रादेशिक सडक, शहरी र ग्रामीण सडक स्तरोन्नतिको लागत क्रमशः तालिका २४, तालिका २५, तालिका २६ र तालिका २७ मा दिइएको छ।

तालिका नं. २४: प्रति कि.मी सडक स्तरोन्नति लागत

क्र.स.	सडकहरू	लागत प्रति कि.मि., रू.
१	प्रादेशिक राजमार्ग	४०००००००
२	प्रादेशिक सडक र शहरीसडक	३०००००००

तालिका नं. २५: स्तरोन्नतिको लागि दीर्घकालीन योजना- प्रादेशिक राजमार्ग

सडक कोड	सडकको नाम	जम्मा	कालोपत्रे का लागि दीर्घकालीन योजना	लागत अनुमान (०००)
BH01	चौबिस कोठी (भरतपुर)-मंगलपुर-सरदानगर-गुञ्जनगर-दिव्यानगर-मेघौली-जितपुर-गोलाघाट सडक	३३.५६	२०.५६	८२२४००.००
BH02	बकुलर (रत्ननगर)-जुटपानी-शक्तिखोर-उपर्डांगडी-तेरसे-म्याटार-बासपुर-फिसिङरोड	५५.६७	३९.५१	१५८०४००.००
BH03	मनहरी(सिम्पानी)- दाउपुर- सारिखेत- लावती- डोगोटा- ताम्लाङ-बैकुंठ- आदमघाट सडक	७६.४९	७६.४९	३०५९६००.००
BH04	धादिङबेसीसंकोशटिपलिङसोमदाङ-गत्लाङ-सुफ्रुबेसी सडक	११३.७५	११३.७५	४५५००००.००
BH05	धारकेश्वर-जीवनपुर-पातले पोखरी-बाराबिसे-बेदकोटगढी-रातमाटे सडक	२५.३२	१७.९४	७१७६००.००
BH06	मनमोहन मार्ग (साँखु-फाटकेश्वर-चौतारा-बलेफी)	७२.३०	६२.३०	२४९२०००.००
BH07	जडीबुटी-थिमि-सल्लाघारी-कमलविनायक-खरिपाटी-नगरकोट-हिंगुवापाटी-दोलालघाटसडक	६६.७०	४०.१७	१६०६८००.००
BH08	बल्खु-चोभार-छैमले-कुलेखानी-भीमफेदी-भैसे सडक	६२.१०	३६.२०	१४४८०००.००
BH09	बनेपा-पनौती-खोपासी-कामिडाँडा-तलढुंगा-सिक्रेडोभन-भोर्लेनी-बागामतीसडक	८६.४४	८०.४४	३२१७६००.००
BH10	दोलालघाट-फलान्ते-कोलाटी-धडखर्क-चौरी-गुरासे-गाल्पा-मकदुम-मन्थलीसडक	१०७.०२	१०७.०२	४२८०८००.००

सडक कोड	सडकको नाम	जम्मा	कालोपत्रे का लागि दीर्घकालीन योजना	लागत अनुमान (०००)
BH11	पाँचखाल-मेलम्ची-हेलम्बु-टिम्बु-मेलम्चीग्याङ सडक	५०.६८	२८.२८	११३१२००.००
BH12	मुडे-बागखोर-मेलुङ-बुढाचोक-सितलीरोड	५१.७४	५१.७४	२०६९६००.००
BH13	जिरी-सिउरानी-ती-शिवालय-बाम्ती-थाडोखोला-सोलु सडक	३८.००	३६.००	१४४००००.००
BH14	मन्थली-सुनार्पानी-सालु-सङ्खुटार-घोराखोरी सडक	२९.२२	२२.६३	९०५२००.००
BH15	सिन्धुलीमाडी-भीमस्थान-चक्माके-उदयपुर (कटारी) सडक	८३.३०	८१.५०	३२६००००.००
BH16	खिम्ती-रस्नालु-जिरी सडक	३८.००	२२.००	८८००००.००
BH17	कर्म्या-बकफर-हातमारा-झ्याडी-बसेरी-सेपा-गाबेसी-दोभान सडक	९१.४३	८२.२५	३२९००००.००
BH18	ठुलोखोला-लामिडाडा-गल्छी-फोर्सेटार-सुनौला बजार-धादिङबेसीरोड	५५.४४	४२.४५	१६९८०००.००
	जम्मा	**११३७.१६**	**९६१.२३**	**३८४४९२००.००**

तालिका नं. २६: स्तरोन्नतिको लागि दीर्घकालीन योजना- प्रादेशिक सडक

सडकको कोड	सडकको नाम	कालोपत्रेका लागि दीर्घकालीन योजना (कि.मि.)	कालोपत्रेका लागि दीर्घकालीन योजना लागत (०००)
BR02	कमल विनायक-सुडाल-आदिकारीगाउँ-नगरकोट रोड	८.००	२४००००.००
BR03	सल्लाघारी (भक्तपुर)—दुवाकोट—फुयालगाउँ—मुलपानी—दासिन्धोका (गोकर्ण) सडक	२.००	६००००.००
BR05	थिमि-गाम्चा-तार्खेल-अनन्तलिङ्गेश्वर-लामाटार सडक	३.६०	१०८०००.००
BR06	जगाती-डोलेश्वर-आशापुरी-साँगा सडक	४.००	१२००००.००
BR07	महुवा खोला-हात्तीबाङ (काउले) तिन्दोवान सडक	१५.००	४५००००.००
BR08	खुर्खुरे (राजमार्ग)- समितार-ठकुरीभञ्याङ (कोरक) सडक	६.३०	१८९०००.००
BR10	शक्तिखोर-सिद्धि-रामतेश- ठकुरीभञ्याङ, चेपाङ मार्ग सडक	१५.७०	४७१०००.००
BR12	चिरौलीचोक-सिम्राहनी-हुदाईखैरहनी छरछरे सडक	५.३०	१५९०००.००
BR14	सानो भोर्लेदेखि माथिल्लो दाङगढी पर्यटन मार्ग, इच्छाकामना सडक	३०.३०	९०९०००.००
BR16	जगतपुर-कृष्णचोक-मणिपुर-शंकरचोक-भीमनगर-शारदानगर (हेल्थपोस्ट)-विजयनगर-शिवाघाट (नारायणी) सडक	८.६०	२५८०००.००
BR19	जगतपुर-पार्वतीपुर-रामपुर-गौतमबुढास्टेडियम-नारायणी नदी सडक	११.७०	३५१०००.००
BR20	रामाइलोडाडा—छछरे सडक	४.८०	१४४०००.००
BR21	पाल्पाभ्याङ-सद्रङ्याङ-खरी-भुनकोटघाट-सडक	२२.३०	६६९०००.००

सडकको कोड	सडकको नाम	कालोपत्रेका लागि दीर्घकालीन योजना (कि.मि.)	कालोपत्रेका लागि दीर्घकालीन योजना लागत (०००)
BR22	सिक्टार-बुढाथुम-बसेरी-मनबु-लापा रोड	८५.००	२५५००००.००
BR23	महादेववेशी-तसरपुर-रातमाटे-चाल्टी-चिसापानी-फेदीगाउँ-फाटबजार-पुल्कोमुखसडक	४६.९०	१४०७०००.००
BR24	फोसरेटर- परेवाटार- बेनिडोवन- बैकल्पिक सडक	३७.७०	११३१०००.००
BR25	धादिङबेसी-स्याउले-बोडरथोक-काफलपानी-मान्द्रेढुंगा (विदुर) सडक	२१.२०	६३६०००.००
BR26	खम्बु—मनेतरी—दार्खा—डुडुरे सडक	१२.६०	३७८०००.००
BR27	सिकाटार-आगिन्चोक-सल्यानकोट-सुकभञ्जयङ्-फुलखर्क- सडक	२०.००	६००००००.००
BR28	चौकी विधान (बेनीघाट)-नबागुफारोड	६.४०	१९२०००.००
BR29	धादिङबेसी—भाराङभुराङ सडक	१३.७०	४११०००.००
BR30	टोङ्के-सेमजुङ (नेत्रावतीगाउँपालिका केन्द्र) सडक	१२.००	३६००००.००
BR31	चरिकोट-देउराली-कालिञ्चोक सडक	१७.५०	५२५०००.००
BR32	यार्सा-लवासा-जटापोखरी-पाँचपोखरी सडक	१७.३०	५१९०००.००
BR33	मेलघुम्ती-गाईघाट-वीरेन्द्र मा.वि. (काटाकुटी)-दुधपोखरी-दासे २१किलो सडक	४४.००	१३२००००.००
BR35	घ्यावापानी-शेरा-सुर्के-निगाले सडक	१८.००	५४००००.००
BR36	जिरीमाली श्यामा रोड	२६.००	७८००००.००
BR37	मकैबारी-देउराली-पानीघाट सडक	८.६०	२५८०००.००

सडकको कोड	सडकको नाम	कालोपत्रेका लागि दीर्घकालीन योजना (कि.मि.)	कालोपत्रेका लागि दीर्घकालीन योजना लागत (०००)
BR38	पम्पा-ढुंगे-गुम्बा सडक	१०.८०	३२४०००.००
BR39	सुरी (गुरुम्फीमूलबारी) मसदिङ्ग सडक	१५.००	४५००००.००
BR40	जिरी-सल्लेरी-ढिंङ्ग्री (तिब्बत बोर्डर) सडक	१८.००	५४००००.००
BR41	नामदु-जुगु-झ्याकु-भोर्ले सडक	२९.००	८७००००.००
BR42	नयाँपुल-पवती-डाँडाखर्क सडक	१८.००	५४००००.००
BR43	सुनखानी—साङ्वा सडक	३१.००	९३००००.००
BR44	अनाथलय-गाईघाट सडक	१०.००	३००००००.००
BR45	भोर्ले-तिनेखु (गौरीशंकर गाउँपालिका) सडक	९.००	२७००००.००
BR46	मैनापोखरी-ज्यामिरे-हिती-खहरे-पोखरे-मिर्जे कृषि फार्म (कृषि पकेट)	६.००	१८००००.००
BR47	सीताकोठान-जुगु-झ्याकु गौरीशंकर गाउँपालिका सडक	३७.००	१११००००.००
BR48	खरिढुङ्गा फिल्म सिटी पहुँच सडक	८.००	२४००००.००
BR51	साँखु-पालुबारी-नगरकोट सडक	११.२०	३३६०००.००
BR52	सतुङ्गल-मातातीर्थ-देउराली-महालक्ष्मी दोभान सडक	१७.३०	५१९०००.००
BR53	गोसाइकुण्ड मार्ग (काठमाडौं (जोरपाटी)-गोकर्ण-सुन्दरीजल-चिसापानी-कुटुमसाङ) सडक	४१.१०	१२३३०००.००
BR54	फर्पिङ (दक्षिणकाली)- हुमने-पाखेलचौर-कुलेखानी सडक	१०.००	३००००००.००

सडकको कोड	सडकको नाम	कालोपत्रेका लागि दीर्घकालीन योजना (कि.मि.)	कालोपत्रेका लागि दीर्घकालीन योजना लागत (०००)
BR55	गणेश एम सिंह मार्ग (थानकोट-चितलाङभञ्ज्याङ-चन्द्रगढी-कुन्सल-मर्खु-कुलेखानी सडक)	१९.६०	५८८०००.००
BR57	लोकतान्त्रिक सहिद मार्ग (ब्रह्मखेल-सातघाटे सडक)	८.९०	२६७०००.००
BR58	पाँचकहल-पलाञ्चोक भगवाती-कोशी -तिमल बेसी थुलो पर्सेल सडक	१५.५०	४६५०००.००
BR59	बोहोरे दोभान-आधाबाटो-सरस्यंखर्क (डाँडागाउँ)-सरमथली-मउरे सडक	३१.००	९३००००.००
BR60	दोलालघाट-सल्लेभुम्लु-चौबास-लाउरे देउराली-नाग्रेगागर्चे सडक	११.१०	३३३०००.००
BR61	खोपसी-ढुङ्कर्क- च्याम्राङ्बेसी- मिल्चेबोराङ-तालढुगां-बनाखु-कार्तिके-खलंगा-गण्डवा सडक	६७.९०	२०३७०००.००
BR62	कामिडाँडाभञ्ज्याङ-मेधम्सु-फलामसाङ्गु-शिखरअम्बोटे-महादेवतार-सिसखानी (पिता धोवन) सडक	२५.९०	७७७०००.००
BR63	रवि ओपी (दुण्डमुख)-देवीटार-आनेकोट (घुमानीचौर)-नयागाउँ सडक	२५.००	७५००००.००
BR64	दोलालघाट-सिलामे-रिट्टे-सिम्थली-बेक्सिम्ले-वाफल (सिन्धुपाल्चोक)सडक	२५.००	७५००००.००
BR65	पिङथली-राजबास-भूमिचुली-बुढाखानी-देवीटार-घर्टिछाप-गोकुले सडक	४८.००	१४४००००.००
BR66	धुलिखेल-रवि ओपी-नगरकोट सडक	१७.७०	५३१०००.००
BR67	परखालचौर-थडाचौर-बुढापोखरी-रानीकोट-सूर्यविनायक सडक	९.००	२७००००.००
BR68	बनेपा-रविओपी-पाँचखाल रोड	८.००	२४००००.००
BR69	भकुण्डे-पोखरी नारायणस्थान-मेचे रोड	१८.००	५४००००.००
BR70	बनेपा-नाला-काशीभाङ्याङ-नयागाउँ-कुन्ता सडक	१७.५०	५२५०००.००

सडकको कोड	सडकको नाम	कालोपत्रेका लागि दीर्घकालीन योजना (कि.मि.)	कालोपत्रेका लागि दीर्घकालीन योजना लागत (०००)
BR71	रंगचा खोला-बनाखु-घर्टिछाप-चोटेसाङ-भोर्लेनी सडक	४०.००	१२०००००
BR72	पाँचखाल-बोहरे दोभान-ठूलो पर्सेल-ममती-नेपालथोक सडक	४८.००	१४४००००
BR73	धुलेखेल—पनौती सडक	६.००	१८००००
BR74	बीपी राजमार्ग (चौकीडाडा)-सिपाली-बुढाखानी-फोक्सिङटार-गोकुले सडक	४०.००	१२०००००
BR75	बेलारानी (बीपी राजमार्ग)—बलुवा—तीनपिप्ले (अरनिको राजमार्ग) सडक	१२.००	३६००००
BR76	काभ्रेभञ्याङ-दाप्चा-पिपलटार-शिखर अम्बोटे-तारा खस्ने लेख -गोकुले सडक	३९.००	११७००००
BR77	चुबास-गुमति-सलम्बु काफ्ले-किल्पुबटर सडक	१५.००	४५००००
BR78	विशंखुनारायण-टौखेल-चापागाउँ-चम्पी-फर्सिडोल-फर्पिङ सडक	२७.२०	८१६०००
BR79	वीरखेडा-दलचोकी-इकुडोल-साँखु-भट्टेडाडा सडक	२८.००	८४००००
BR80	टिकाभैरब-देबिचौर-घुसेल-माल्टा-बगुवा जोड्ने कान्ति राजपथ सडक	११.००	३३००००
BR81	गोदावरी-फुलचोकी सडक	१२.००	३६००००
BR82	लेले-चन्दनपुर-मणिखेल-गोटीखेल-गिमदी-सिम्ला-बगुवा सडक	७५.१०	२२५३०००
BR83	सातदोबाटो-गोदावरी-चापाखर्क-भारदेव-जोरघट्टा-भूमिडाँडा-पनौती सडक	९.२०	२७६०००
BR85	कुन्छाल—मर्खु सडक	१८.००	५४००००
BR86	मनहरी—चैनपुर सडक	५.८०	१७४०००

सडकको कोड	सडकको नाम	कालोपत्रेका लागि दीर्घकालीन योजना (कि.मि.)	कालोपत्रेका लागि दीर्घकालीन योजना लागत (०००)
BR87	चुनिया-नामतार-कालिकाटार-भर्ता-खैराङ सडक	२४.६०	७३८०००.००
BR88	शहिदबासुदेव मार्ग (सामरीपुल-डुम्रेकुना-सुकौरा सडक)	६.००	१८००००.००
BR89	गैरीगाउँ-पाकनी-डाडाखर्क-भर्ता-चैनपुर-मनहरीरोड	४९.००	१४७००००.००
BR90	हात्तीसुडे-शिखरपुर-फापरबारी सडक	११.००	३३००००.००
BR91	पंचपाण्डव-राइगाउँ-क्यान्टिनरोड	३२.००	९६००००.००
BR92	पशुपतिनगर-पदमपोखरी-हान्डीखोला-रजैया रोड	९.९०	२९७०००.००
BR93	शिरशिरे-कपासे- च्याउचाउ- थिङ्गन सडक	२५.००	७५००००.००
BR94	फापरवारी- बेतेनी सडक	१५.००	४५००००.००
BR95	हात्तीसुडे-पाङ्दुरे -भिरकोट- मन दमर -तिन भङ्गाले- माहादेवडाँडा-गैंडाटार -चन्द्रनिगाहापुर सडक	४०.००	१२००००००.००
BR96	चौकीडाँडा-हत्तीवन-पर्यटन मार्ग	१२.००	३६००००.००
BR97	त्रिशूली (कोलोनी)-देउराली-मेगाङ-किम्ताङ-थम्बुखोला-सिकतार सडक	६३.८०	१९१४०००.००
BR98	चाहरे-लिखुखोला-कविलास-घलेभङ्ग्याङ-थाप्रेक-बेतिनी-गोल्फुभङ्ग्याङ सडक	३१.२०	९३६०००.००
BR99	गुर्जे-आइताराम पार्टी-मैदान-छाप-तलखुरोड	१७.६०	५२८०००.००
BR100	कोलपुटार-दुईपिपल-पातले सडक	३१.७०	९५१०००.००

सडकको कोड	सडकको नाम	कालोपत्रेका लागि दीर्घकालीन योजना (कि.मि.)	कालोपत्रेका लागि दीर्घकालीन योजना लागत (०००)
BR101	सोल-सातदोबाटो-भल्चे-साल्मे सडक	२३.३०	६९९०००.००
BR102	चक्रपथ- तिनपिपले-ओखरपौवा-कोल्पु खोला सडक	१९.९०	५९७०००.००
BR103	रानी पौवा-चतुराले-धडफेदी-बासुकी नारायण-विदुर सडक	१९.१०	५७३०००.००
BR104	कौले थाना-महेन्द्र मा.वी.-थानसिङ फाट सडक	११.८०	३५४०००.००
BR106	मान्द्रेढुंगा-गौरीबेशी-कालीखोला-भट्टगाउँ-खा.भा. सडक	१२.००	३६००००.००
BR107	बाराही-शक्ति मा.बी.-बिदुर सडक	२०.३०	६०९०००.००
BR108	गुर्जेभन्ज्याङ-महत टोल-मानेभाङ्याङ-समुन्द्रटार-घ्याङफेदी सडक	३१.५०	९४५०००.००
BR109	कामि डाँडा-ठान्डा पानी-काउले (किस्पाङ पालिका केन्द्र) सडक	१०.००	३००००००.००
BR110	खिम्ती-फर्पु-नामदी-बेताली-रसनालु-गर्याङ-देउराली-गुम्डेल सडक	३९.१०	११७३०००.००
BR111	खैरेनीघाट-गल्वा-दोरम्बा-खोलाखर्क-सैलुङ्गे सडक	५०.७०	१५२१०००.००
BR112	देवीटार-दोरम्बा-पासेवन-कोइलीबगर सडक	४२.२०	१२६६०००.००
BR113	रसनालु-भित्रीखानी-गुप्तेश्वर-कैलेशोर-ढुंगेभिर-भुजीकोलडाँडा सडक	१८.००	५४००००.००
BR114	सितखा-भिरपानी-गोगनपानी-फुल्पा-धुले-निगार्पा-भर्दौरे-देउराली (भोतनागी) सडक	२२.२०	६६६०००.००
BR115	लिखु करिडोर (कोलान्जोरघाट- साँघुटार- सिरिसे- बिमिरेगेलु-कोरन्दु -थाडाखोला- उमतीर्थ--लहछेवार) सडक	८५.५०	२५६५०००.००

सडकको कोड	सडकको नाम	कालोपत्रेका लागि दीर्घकालीन योजना (कि.मि.)	कालोपत्रेका लागि दीर्घकालीन योजना लागत (०००)
BR116	मन्थली-भुटियाखोला-काठजोर धोबी सडक	१६.३०	४८९०००.००
BR117	थामचौर (टोकरपुर)—गुन्साल—थरभङ्याङथापागाउँ- पुडी- काफ्ले सडक	३०.२०	९०६०००.००
BR118	दुरगाउँ- भुजी- प्रिति -कुबुकस्थली- बाम्दी- देउराली —गुम्डेल सडक	४३.१०	१२९३०००.००
BR119	भुजिडाडा-कालोचौतारा-सिंगटी-गलब-प्रिति सडक	१७.८०	५३४०००.००
BR120	हलेदि-धोबी-धाडे-खिलजी फलते (ओखलढुंगा) सडक	३६.१०	१०८३०००.००
BR121	बोगटीटार-सिम्ले-भोर्ले-परच्याङ-यार्सा-डोक्लाङ सडक	४१.७०	१२५१०००.००
BR122	कालिकास्थान-ढुंगे-कर्मी दादा-बनुवा सडक	९.८०	२९४०००.००
BR123	सातदोबाटो (नुवाकोट)—ठूलोगाउँ—डाँडागाउँ—सिरुचेत—करुम्यान—हाकु—ग्रेगत्लाङ सडक	३३.५०	१००५०००.००
BR124	धारापानी-भर्दौरे-रुपसेपानी-जिबजिबे-ज्याङफङ आलेडाँडाहुदै पासाङल्हामु राजमार्ग सडक	१३.४०	४०२०००.००
BR125	धुन्चे—खोडोल सडक	६.३०	१८९०००.००
BR126	कालिकास्थान-गैरीघर-धैबुङकोट-चित्रपानी-प्रसग्सेमुरलीभंग्यागलोकिल सडक	१८.७०	५६१०००.००
BR127	रोङ्गा-गोलजुङ-बाहुनडाडा-गत्लाङ सडक	६.१०	१८३०००.००
BR128	कपिलाकोट-मधुबनी-रामपुर-नेत्रकाली-कुशेश्वर दुम्जा सडक	३२.३०	९६९०००.००
BR129	सिन्धुलीगढी-मझुवा-कफलचौरी दुम्जा सडक	४८.८०	१४६४०००.००
BR130	हरिवान-क्यानेश्वर-भित्री-जमुने-बोटेनी सडक	१७.८०	५३४०००.००

सडकको कोड	सडकको नाम	कालोपत्रेका लागि दीर्घकालीन योजना (कि.मि.)	कालोपत्रेका लागि दीर्घकालीन योजना लागत (०००)
BR131	खनियाखर्क-कमरेभञ्याङ-धापचौकी-टिप्लुङ-महादेवडाँडा-तीनखण्डे सडक	८३.४०	२५०२०००.००
BR132	पिपलभञ्याङ-हयुटार-सोले-नेत्रकाली सडक	३५.००	१०५००००.००
BR133	नवलपुर बाहुन तिलपुङ चिसापानी सडक	७३.००	२१९००००.००
BR134	बन्दीपुर झगढी खनिया महादेवडाँ डाडमर सडक	४२.००	१२६००००.००
BR135	रुचानीमदह गगन सडक	१९.८०	५९४०००.००
BR136	रामटार-लित्तेभञ्याङ-बन्दीपुर-ग्याङ्लेक सडक	१९.६०	५८८०००.००
BR137	दादीआँपचौरभलुमाराबख्फरभुटाहाकिमलचुलीअतौली सडक	३६.००	१०८००००.००
BR138	गुर्जिमडी हरिहरपुरगढी किल्ला सडक	२७.४०	८२२०००.००
BR139	जगदी-धंसरी-अधेरी-चारनाथ-गणेशमान न.पा. सडक	१७.८०	५३४०००.००
BR140	मुलकोट-नागेडाँडा-आमरे-मझुवा रोड	२४.९०	७४७०००.००
BR141	चौतारा-नवलपुर -मेलम्ची सडक	३२.००	९६००००.००
BR142	बार्हबिशे-सुनकोशी-धुस्कुन-पिस्कर-टौथली-सिलढुंगा सडक	३२.८०	९८४०००.००
BR143	बलकार-टेकनपुर-टौथली-खरिढुङ्गा सडक	२१.१०	६३३०००.००
BR144	ज्यामिरमाने-नवलपुर-गुफाडाँडा सडक	१२.४०	३७२०००.००
BR145	कोठे-बिञ्जेल-चिलाउने-धुस्कोट-हगाम सडक	१२.५०	३७५०००.००

सडकको कोड	सडकको नाम	कालोपत्रेका लागि दीर्घकालीन योजना (कि.मि.)	कालोपत्रेका लागि दीर्घकालीन योजना लागत (०००)
BR146	चनौटे-इचोक-तारतुङ-घोप्टे घाङ्नालुङ-खर्क-कुटुमसाङ सडक	३१.४०	९४२०००.००
BR147	दौचेत-केउरेनी-बासखर्क-बरुवा-याङ्ग्री सडक	२५.३०	७५९०००.००
BR148	सियाले-यमुनाडाँडा-सुन्खानी-घिछेत-तमचेत-सिक्रे-२१ किलो सडक	२८.३०	८४९०००.००
BR149	बलेफी-जलवीरे-टेम्बाथान सडक	२५.७०	७७१०००.००
BR150	सुकुटे-मिलडाँडा-बागभैरब-वफल-लिशङ्कु-घयाङ्डाँडा-२१ किलो सडक	१२.९०	३८७०००.००
BR151	बाह्रबिसे-मानेश्वर-घुमथाङ-लिस्टी-भैरवकुण्ड सडक	४८.८०	१४६४०००.००
BR152	मेलम्ची—टिपेनी—भोटाङ सडक	१६.६०	४९८०००.००
BR153	चौतारा-स्याउले-ओखरेनी-गोब्रे सडक	१८.००	५४००००.००
BR154	मेलम्ची फट्टे-दुबचौर-ककनी-शेरमाथाङ सडक	१३.५०	४०५०००.००
BR155	माझिरुम्ती तारा—लेखखर्क—गुन्सा—रैठने सडक	११.००	३३००००.००
BR156	टिम्बु—स्युगुञ्चे—सेर्माथाङ सडक	१२.००	३६००००.००
BR157	डाकलाङ-लिस्टी-भैरवकुण्ड सडक	२०.४०	६१२०००.००
BR158	१२ किलो-तिमुरे-ठोकरपा सडक	१०.७०	३२१०००.००
BR160	चाकु-मार्मी-चानराकु-दौढुङ्गा-सिंगटी (दोलखा) सडक	९.१०	२७३०००.००
BR161	जलवीरे-याक्राङ-चनौटे-ढुङ्ग्रे सडक	११.५	१०२९९०००.००

सडकको कोड	सडकको नाम	कालोपत्रेका लागि दीर्घकालीन योजना (कि.मि.)	कालोपत्रेका लागि दीर्घकालीन योजना लागत (०००)
	जम्मा	**३४६१.५**	**२०७०००००००.००**

तालिका नं. २७: स्तरोन्नतिको लागि दीर्घकालीन योजना- शहरि सडक

सडक कोड	सडकको नाम	कालोपत्रेका दीर्घकालीन योजना (कि.मि.)	कालोपत्रेका का लागि दीर्घकालीन योजना लागत (०००)
BUR 01	काठमाडौं उपत्यका काठ चक्रपथ (लेले-गोदावरी-बिस्ताछाप-गोदामकोर-ज्यामिरकोट-सिस्नेरी-गुन्डु-सूर्यविनायक-डोलेश्वर-पलासे-दौजागाउँ-सुदाल-अधिकारीगाउँ-बागेशोरी-तेलकोट-शाखुँ-सुन्दरगाँउ-गुडामकोट-घुँडी-घुँडाघर -चडेशोरी-साङ्ला-तारकेश्वर-बालाजु-इछाङ्गु-दहचोक-थानकोट-मातातीर्थ-माच्छेगाउँ-टौदह-चालनाखेल-बुङ्मती-फर्सिडोल-सल्यान्तर-टिकभैरव-लेले)	१२२.	३६६००००.
BUR 02	पुर्वी चितवन चक्रपथ सडक	३९.४	११८२०००.
BUR 05	ग्याङ-भङ्ग्याङ-कलेरी-मालुखोला सडक	६.९	२०७०००.
BUR 06	सोती क्याम्पस सन्धिखोला सडक	४.८	१४४०००.
BUR 07	निकोसेरा–सल्लाघारी–दुधपाटी सडक	१०.	३००००००.
BUR 09	दुवाकोट-स्वरस्वती खेल बसपार्क-भक्तपुर समथली-व्याशी शिव मन्दिर-मनोहरा-मुलपानी सडक	५.१	१५३०००.
BUR 10	नीलबाराही-नेपाल इन्जिनियरिङ कलेज-इन्द्रेखोल्छा-तेलकोट सडक	१२.८	३८४०००.
BUR 11	देवेन्द्रपुर-शनिमन्दिर-स्याउलीवास-मुधेधुकुरबारीहुदै सहरी स्वस्थ चौकी सडक	६.६	१९८०००.
BUR 12	भरतपुर११-गरदास-दहखानी सडक	२२.९	६८७०००.
BUR 14	हाकिमचोक-धारेचोक-माखनचोक-अशोकचोक-पुडेघुम्ती-डेरीचोक-सीतामाई सडक	८.१	२४३०००.
BUR 15	भ.म.न.पा२६,२७-सिसुवा-सिसाई-वनकट्टा-पिपरा-ददरानी-अमृचोक-जगतपुर सडक	११.४	३४२०००.
BUR 16	सौराहा–विसाजरिताल–देवनगर–गीतानगर सडक	१४.२	४२६०००.

सडक कोड	सडकको नाम	कालोपत्रेका दीर्घकालीन योजना (कि.मि.)	कालोपत्रेका का लागि दीर्घकालीन योजना लागत (०००)
BUR 73	मुग्लिन इच्छाकामना सडक	१८.	५४००००.
BUR 74	हात्तीधाप - सुरखण्डि सडक	१७.	५१००००.
BUR 75	चैनपुर -पुरानो पर्शा- कुमरोज- कापिया सडक	४.	१२००००.
BUR 77	रत्ननगर - टार्डी शुभ चोक —माधवपुर सडक	१६.४	४९२०००.
BUR 17	सुत्केरीढुङ्गा-कार्किडाडा-रेले-सागर भन्ज्याङ सडक	१६.४	४९२०००.
BUR 18	बुस्ती-पुतलीकाठ-ठूलोपाटल-लहरेमानेसडक	१६.३	४८९०००.
BUR 20	बालाजु-नेपालटार-साङ्लाबजारसडक	८.२	२४६०००.
BUR 21	पेप्सीकोला-कार्कीगाउँ सडक	४.९	१४७०००.
BUR 23	तिनपिप्ले-बलुवा-बोरेदोभान सडक	११.७	३५१०००.
BUR 24	कार्तिक देउराली (मध्यपहाडी लोकमार्ग)-पोखरी–खर–रुम्ती–मझीफेडा सडक	२१.६	६४८०००.
BUR 25	भकुन्देबेसी-तल्लोहटिया-बार्बोटे-पाङ्टाङखर्क-पिपल्टार-फलामेसाँघु सडक	५.	१५००००.
BUR 26	मालपी-गागल-कोलाटी-सिम्पानी-पोखरीडाँडा-पार्थलीभाङ्याङ सडक	६.५	१९५०००.
BUR 27	दाप्चा-नेपाने-गहाते-फलामेसाघु सडक	८.७	२६१०००.
BUR 28	नालाकाभ्रेकोबोट-घिमिरे गाउँ-नगरकोट सडक	९.	२७००००.
BUR 29	सितालबस्ती (BPH)- ठुलीटार-तीनपिप्ले(ARM) सडक	८.४	२५२०००.

सडक कोड	सडकको नाम	कालोपत्रेका दीर्घकालीन योजना (कि.मि.)	कालोपत्रेका का लागि दीर्घकालीन योजना लागत (०००)
BUR 78	अरनिकोराजमार्ग- साँगा- ब्याङढुङ्गा- कलममसि- नगरकोट सडक	१५.	४५००००.
BUR 79	दमनडाँडाबास-गल्छी- कैलाश सडक	१७.	५१००००.
BUR 80	पुलको मुख इन्द्रायणी चौर फेदी गाँउ चिसापानी चल्ती सडक	३०.	९०००००
BUR 81	हेटौंडा चक्रपथ	२५.	७५००००.
BUR 82	जनयुद्धमार्ग कुटिभाखरी गजनदेउजार सडक	२०.	६०००००
BUR 83	नौखण्डे जगडाँडा सडक	१५.	४५००००.
BUR 31	सोले-साहुगाउँ-भूमिदेवीउ.मा.वि. सडक	११.९	३५७०००.
BUR 32	बोगटीगाउँ-केउरानी-भुटियाहा-छिन्ने डाडाँ सडक	५.८	१७४०००.
BUR 33	मन्थली-चिसापानी-पुरानागाउँ (हेल्थपोस्ट)- थानापाटी सडक	२०.	६०००००
BUR 34	मन्थली-गेलु-पोखरीडाँडा सडक	१७.७	५३१०००.
BUR 35	रामेछाप-रामपुर-कोलुङ्गरघर सडक	२४.	७२००००.
BUR 36	मन्थली-भदौ-राल्टार-समलिथान-सालु सडक	१२.८	३८४०००.
BUR 37	कुकुरकाटेभाङ्याङ-गोठगाउँ-रतामाता-सिरिसे सडक	१२.५	३७५०००.
BUR 38	धोबी-बेलौरी-साइपु-दुरगाउँ सडक	१०.३	३०९०००.
BUR 39	रामेछाप-भालुखोप-ओखरेनी-धारापानीबसेरी सडक	१८.५	५५५०००.

सडक कोड	सडकको नाम	कालोपत्रेका दीर्घकालीन योजना (कि.मि.)	कालोपत्रेका का लागि दीर्घकालीन योजना लागत (०००)
BUR 40	सितखा-आपचौर-रायगौ सडक	१०.८	३२४०००.
BUR 41	मन्थली-भालुवाजोर-रामेछाप सडक	१४.१	४२३०००.
BUR 42	मंगलटार (कालढुंगाBPH)- रामपुर सडक	३२.६	९७८०००.
BUR 43	ठुलोगर्दुवा–खलंगा–कार्तिके–बनाखु सडक	७.१	२१३०००.
BUR 44	अर्चले-चैनपुर-सिङपाल-जुंगेपानी सडक	१९.५	५८५०००.
BUR 45	माहुटार-रातमाटेदादा-सिलामे सडक	१.९	५७०००.
BUR 46	सिथौली-बडीगाउँ-जिनाखु-थलिया-महादेवदाडा सडक	१४.३	४२९०००.
BUR 47	सोलभाङगङ्ग–तरुफेदी–खुर्कोट सडक	५०.२	१५०६०००.
BUR 48	चौतारा-बतासे-कुम्बेश्वर सडक	१७.५	५२५०००.
BUR 49	F30-किवूल-बगर-निगाले-सेरमाथाङ सडक	१०.६	३१८०००.
BUR 50	बाहुनपाटी-खत्रीटोल-भङ्याङ-थक्ले-सिन्धुकोट सडक	२७.७	८३१०००.
BUR 51	ढांडे–विप्लुम–यान्लाकोट–हागम सडक	१७.	५१००००.
BUR 52	मेलचौर(F31)-भैसे(H03) सडक	९.५	२८५०००.
BUR 53	सुकुटे-पुरनकोट-मिलडाँडा सडक	१०.६	३१८०००.
BUR 54	सेर्माथाङ-छिमी-घाङ्ग्युल-टार्केघ्याङ्ग सडक	९.७	२९१०००.

सडक कोड	सडकको नाम	कालोपत्रेका दीर्घकालीन योजना (कि.मि.)	कालोपत्रेका का लागि दीर्घकालीन योजना लागत (०००)
BUR 55	टिपेनी-भोटेनामलाङ सडक	७.५	२२५०००.
BUR 56	खाल्देखोला-लगार्चे-ओखरेनी सडक	१६.	४८००००.
BUR 57	मेलम्ची-ज्यामिरे-सुन्खानी-दबलङ्ग सडक	७.६	२२८०००.
BUR 58	स्याउले-भाडगाउँ-सिम्पलकाभ्रे-नवलपुर सडक	१६.	४८००००.
BUR 59	ओखरेनी-सेलाङ-गोल्चे-बैकुन्थे सडक	२६.३	७८९०००.
BUR 60	F32-ककलिङ-पेड्कु-7 किलो सडक	१४.२	४२६०००.
BUR 61	H03-सुकुटे-शेराडाँडा-महेन्द्र कान्ति मा.वि. —छाप सडक	१०.१	३०३०००.
BUR 62	F31-जलकेनी-नरशिँहडाँडा-अर्चाले-झ्याडी सडक	११.४	३४२०००.
BUR 63	दौथेडाँडा-भोटसिपा-गाइटार-भीमटार सडक	२३.९	७१७०००.
BUR 64	सिपाघाट–चुरिथुम्की–कार्तिके–साँखु सडक	१५.२	४५६०००.
BUR 65	तालामराङ-मानेभञ्ज्याङ-ठकानी सडक	१८.६	५५८०००.
BUR 66	माझिरुम्तीटार–लेखखर्क–गुन्सा–रैथाने सडक	३६.६	१०९८०००.
BUR 67	भटमासे-जिलु-सत्तरीगोलाई सडक	८.८	२६४०००.
BUR 68	दोलखा–नागदह सडक	२१.३	६३९०००.
BUR 69	चर्नावती–फास्कु–भैसे सडक	२१.४	६४२०००.

सडक कोड	सडकको नाम	कालोपत्रेका दीर्घकालीन योजना (कि.मि.)	कालोपत्रेका का लागि दीर्घकालीन योजना लागत (०००)
BUR 70	जगत-तसिनम-सिमिगाउँ-बेडिङ सडक	६.३	१८९०००.
BUR 71	मलेपु-मिलडाँडा-क्याम्पससन्धिखोला सडक	७.४	२२२०००.
	जम्मा	१२१३.५	३६४०५०००.

तालिका नं. २८: दीर्घकालीन योजनाका लागि कुल लागत

सडकहरू	**कालोपत्रेका दीर्घकालीन योजना लम्बाई(कि.मि)**	**कालोपत्रेका दीर्घकालीन योजना लागत अनुमान (०००)**
प्रादेशिक राजमार्ग	९६१.२	३८४४९२००
प्रादेशिक सडक	३४६१.५	२०७००००००
शहरी सडक	१२१३.५	३६४०५०००
कुल	**५६३६.२**	**२८१८५४२००**

५.४ प्रदेश यातायात ब्यबस्थापन योजना

संघीय लोकतान्त्रिक गणतन्त्र प्रणालीमा नेपालले बिस्तारै राजनीतिक स्थायित्व हासिल गरेको छ । पछिल्ला वर्षमा मुलुकले समृद्ध नेपाल, सुखी नेपालीको राष्ट्रिय लक्ष्य लिएको छ । यस सन्दर्भमा, SDG को उपलब्धि २०३० सम्म संजाल र यातायात सेवाहरूको विकासमा निर्भर गर्दछ।

नेपालको नयाँ संविधानमा उल्लेखित अनिवार्य अधिकार र यातायात व्यवस्थापनको दायित्व भएकाले प्रादेशिक यातायात व्यवस्थामा प्रादेशिक यातायात व्यवस्था र यसको योजना बागमती प्रदेशको प्रमुख अनिवार्य अधिकार हो । यस व्यवस्थापन प्रणालीमा प्रदेशले सवारी चालक अनुमतिपत्र र इजाजतपत्र जारी गर्ने अधिकार दिएको छ। त्यसैले, यो PTMP वैध र महत्त्वपूर्ण छ।

PTMP को दृष्टि र लक्ष्य

- PTMP को भिजन २१ औं शताब्दीको गतिशील र समृद्ध देशको रूपमा स्थापित गर्न सक्षम यातायात प्रणालीको विकास गर्नु हो।
- PTMP को लक्ष्य सुरक्षित, कुशल, भरपर्दो र दिगो यातायात प्रणाली हो।

PTMP का उद्देश्यहरू

PTMP को उद्देश्य सुरक्षित, भरपर्दो र लागत प्रभावकारी सडक र यातायातका लागि सडक सञ्जाल, सडक सुरक्षा, सडक सम्पत्ति, नयाँ सडक प्रविधि र नयाँ यातायात प्रणाली लगायत यातायात प्रणाली सञ्चालन, मर्मत र व्यवस्थापन गर्नु हो।

PTMP को नीति

- PTMP ले दिगो यातायात व्यवस्थापनका लागि आर्थिक, सामाजिक र वातावरणीय मुद्दाहरूको तीनवटा फराकिलो पक्षहरूलाई विचार गर्नेछ।
- PTMP ले व्यवस्थापन पक्षलाई गतिशीलता, सम्पत्ति, सुरक्षा र प्रविधिको फराकिलो सिद्धान्तहरूलाई अन्तरसम्बन्धित गर्ने काम गर्नेछ।
- PTMP ले यातायात व्यवस्थापनका सामान्य सिद्धान्तहरूलाई विचार गर्नेछ - कार्यात्मक यातायात वर्गीकरण, राम्रोसँग जडान भएको यातायात नेटवर्क पूर्वाधार, ट्राफिक नियमन संयन्त्र, ट्राफिक घटना व्यवस्थापन, जीवनचक्र सम्पत्ति व्यवस्थापन (O&M), एकीकृत यातायात व्यवस्थापन, पार्किङ व्यवस्थापन, यात्रा माग

व्यवस्थापन, सुरक्षा प्रणाली दृष्टिकोण, यातायात दिगोपन र लचिलोपन, सरोकारवालाको सहयोग र समन्वय आदि।

- PTMP ले सम्पूर्ण यातायात प्रणालीलाई एकीकृत दृष्टिकोणको साथ व्यवस्थापन गर्नेछ।

PTMP को रणनीतिहरू

माथिको लक्ष्य र उद्देश्यहरू प्राप्त गर्नको लागि, PTMP ले नीति ढाँचा अन्तर्गत निम्नानुसार रणनीतिहरू अपनाउनेछः

- PTMP कार्यान्वयन गर्न नेटवर्क सञ्चालन योजना तयार गरिनेछ।
- सम्पूर्ण सडक सञ्जालको यातायात व्यवस्थापनमा बजेट स्रोतअनुसार बजेट विनियोजन गर्न पञ्चवर्षीय लगानी योजना तर्जुमा गरिनेछ।
- मर्मतसम्भार कोष यातायात पूर्वाधारको विकास, स्तरोन्नति र नयाँ नेटवर्कहरूको लागि यातायात व्यवस्थापन गर्न सेट गरिएको छ।
- PTMP को पूरकको रूपमा छुट्टै व्यापक नेटवर्क व्यवस्थापन योजना (NMP) तयार गरिनेछ।
- ट्राफिक मापदण्ड र प्रणालीको विकास र स्थापना गरिनेछ।
- सम्पूर्ण सडकहरूमा सुरक्षा प्रविधि र उपायहरू स्थापना गरिनेछ।
- सडक सम्पत्तिको गुणस्तर र मापदण्डको जानकारी पहुँच गर्न सार्वजनिक सूचना प्रणाली स्थापना गरिनेछ।
- सडक निर्माणको मापदण्डलाई दण्ड र पुरस्कार प्रणालीद्वारा सुधार, जाँच र अनुगमन गरिनेछ।
- सडक कर संकलन प्रणालीलाई प्रविधि र डिजिटलाइजेसन संयन्त्रमार्फत सुधार गरिनेछ।
- सवारी साधन र यात्रुको बीमा अनिवार्य बनाइनेछ।
- निजी सवारीसाधनको सट्टा सामूहिक यातायात प्रणालीलाई प्राथमिकता दिइनेछ।

थप रूपमा, PTMP ले सवारी र यातायात व्यवस्थापन ऐन २०७५ को पालना गर्नेछ। ऐनमा २२१ दफा र ८ परिशिष्टसहित १३ धारा छन् । ऐनमा व्यवस्था गरिएका सबै धारा, उपधारा, उपधारा र परिशिष्टहरू प्रदेशयातायात व्यवस्थापन प्रणालीका अंग हुन्। तेह्र धारामा व्यवस्था गरिएको यातायात व्यवस्थापन निम्नानुसार छ;

धारा १ः परिचय

धारा २ः सवारी साधनको वर्गीकरण।

धारा ३ः सवारी साधन दर्ता व्यवस्थापन प्रणाली

धारा ४ः सवारी साधन चालक अनुमति पत्र व्यवस्थापन प्रणाली

धारा ५ः सवारी साधन सह-चालक अनुमति पत्र व्यवस्थापन प्रणाली

धारा ६ः यातायात व्यवस्थापन

धारा ७ः ट्राफिक नियन्त्रण

धारा ८ः बीमा व्यवस्थापन प्रणाली

धारा ९ः चालक र सह-चालकको सेवा, सुविधा र सवारी साधन कर

धारा १०ः समितिको गठन, भूमिका, जिम्मेवारी र अधिकार

धारा ११ः ट्राफिक नियम उल्लङ्घनको दण्डको लागि व्यवस्थापन

धारा १२ः प्रदेश सार्वजनिक यातायात सञ्चालन।

धारा १३ः विविध

सबै धाराहरू प्रदेशमा यातायात सम्बन्धी गतिविधि सञ्चालन र नियमनका लागि प्रदेश यातायात व्यवस्थापनसँग सम्बन्धित छन्। धारा १२ को उपधारा २०० ले प्रदेश सरकारले सार्वजनिक सवारी साधनलाई PPP मोडलमा कम्पनी स्थापना गरी सञ्चालन गर्नुपर्ने व्यवस्था गरेको छ ।

प्रदेश सार्वजनिक यातायात सञ्चालन अन्तर्गतका उपधाराहरू निम्न छन्;

[१] सरकारले सार्वजनिक यातायात क्षेत्रको जिम्मेवारी बुझेर जनतालाई सहज, सुलभ र सहज सार्वजनिक यातायात सेवा उपलब्ध गराउने गरी सञ्चालन गर्न सक्छ ।

[२] उपधारा १ मा प्रतिबद्ध सेवाको लागि र माग अनुसार प्रदेशले सुरक्षित, मानक र आधुनिक ठूला सार्वजनिक यातायात सवारी सञ्चालन गर्ने व्यवस्था मिलाउनेछ।

[३] उपदफा १ मा व्यवस्था गरिएको यातायात सेवाका लागि मन्त्रालयले सरकार, सार्वजनिक सहकारी र निजी क्षेत्रबाट संयुक्त वित्त पोषणको व्यवस्था गर्नेछ।

[४] उपधारा ३ मा परिभाषित गरिए अनुसार सार्वजनिक यातायात सञ्चालन गर्न वातावरणमैत्री र विद्युतीय सवारी साधनलाईप्राथमिकता दिइनेछ।

[५] बस कम्पनी प्रदेश स्तरमा दर्ता हुनेछ र सरकारले सार्वजनिक यातायात यस कम्पनीमार्फत सञ्चालन गर्नेछ।

[६] उपधारा १ मा परिभाषित भए बमोजिम सवारी साधनलाई छुट र सुविधा उपलब्ध गराउन आवश्यक व्यवस्था मिलाइनेछ।

[७] अन्य व्यवस्था सार्वजनिक यातायात सम्बन्धित व्यवस्थापन प्रणाली अनुसार परिभाषित हुनेछ।

विद्यमान ऐनमा माथिका प्रावधानहरूले तत्काल प्रयोगको लागि यातायात व्यवस्थापनका धेरै पक्षहरूलाई सुविधा दिन्छ, जुन प्रायः प्रदेशको नियामक ढाँचाका कार्यहरू हुन्। तसर्थ, विद्यमान ऐन र यातायात व्यवस्थापन ढाँचाका सिद्धान्तहरूलाई मिलाएर प्रदेश यातायात व्यवस्थापन योजनाको समर्पित दस्तावेज तयार गर्न सिफारिस गरिएको छ । यसले बागमती प्रदेश सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन, २०७५ को दफा १२ (प्रदेश सार्वजनिक यातायात सञ्चालन) मा भएको विधायिकी प्रतिबद्धता पूरा गर्नेछ ।

५.५ प्रादेशिक सडक सुरक्षा कार्य योजना

सडक सुरक्षा यातायात पूर्वाधारको सबैभन्दा महत्त्वपूर्ण घटक मध्ये एक भएकोले, प्रादेशिक सडक सुरक्षा कार्य योजना (PRSAP) ले सडक सुरक्षा लेखा परीक्षणको कार्यान्वयन, अर्थात् प्रस्तावित सडक सुरक्षा सुविधाहरू, सुरक्षा अवरोध लगायतका कार्यहरू कार्यान्वयन गर्दा, सडक सुरक्षा अडिट दृष्टिकोण र बजेट विनियोजनमा यस सडक सुरक्षा पक्षलाई विचार गर्दछ। साइन्स, मार्किङ, रिफ्लेक्टर, बिरालोको आँखा, डेलाइनेटर पोस्ट, सेफ्टीमिरर, ट्राफिक शान्त उपाय र बजेट सीमितता ठूला चुनौती हुन् । यस सन्दर्भमा, राष्ट्रिय सडक सुरक्षा कार्य योजना २०१३-२० जस्तै दिगो विकास लक्ष्य र स्टकहोम महासन्धि अनुसार राष्ट्रिय कार्ययोजना र विश्वव्यापी प्रतिबद्धताको परिपालना गर्दै प्रदेशलाई लक्षित गरी आफ्नो कार्ययोजना तयार गर्न PRSAP २०२१-२०३० को लागि तयार हुनेछ। PRSAP मा सन् २०३० सम्ममा सडक दुर्घटनालाई ५० प्रतिशतले घटाउने नेपालको राष्ट्रिय प्रतिबद्धतालाई प्रदेश सरकारको लक्ष्य बनाइनेछ। प्रदेश कार्ययोजना यस प्रकार रहेको छ ।

लक्ष्यः

- २०३० सम्ममा सडक मृत्युमा ५०% र बागमती प्रदेशमा सडक दुर्घटनामा २५% कमी।

रणनीतिहरूः

- राष्ट्रिय सडक सुरक्षा परिषद् र प्रान्तीय सडक सुरक्षा परिषद्बीच स्पष्ट परिभाषित जिम्मेवारीहरू सहित बलियो प्रान्तीय सडक सुरक्षा परिषद् सहित सशक्त कानुनी रूपरेखा सिर्जना गर्नुहोस्।
- अवधारणाको चरणदेखि डिजाइन चरणसम्म र सञ्चालन चरणमा पनि चलिरहेको सडक सुरक्षालाई ध्यानमा राख्नुहोस्।
- उचित सडक सुरक्षा डाटाबेस प्रणाली।
- गति व्यवस्थापन र ट्राफिक शान्त प्रविधिहरूको अनुकूलन

- सडक योग्यता वा सवारी परीक्षण संयन्त्रको कडाईका साथ लागू गरेर सवारी साधनको सुरक्षा सुनिश्चित गर्ने।
- सडक सुरक्षा सम्बन्धी पूर्वाधार र सेवाहरूको लागि वित्तिय मोडेलको रूपमा PPP लाई प्रवर्द्धन गर्नुहोस्
- सडक सुरक्षाको क्षेत्रमा काम गर्ने सरोकारवालाको क्षमता अभिवृद्धि।
- उद्धार कार्यको उचित प्रावधानको साथ समयमै आपतकालीन हेरचाह; प्राथमिक उपचार सेवा र ट्रमा हेरविचार सुविधाकक्षहरू।

५.६ प्रादेशिक सार्वजनिक यातायात गुरु योजना

पहुँच र संजाल सुधार गर्न यातायात गुरुयोजनाको तयारीमा अन्तरजिल्ला सार्वजनिक यातायात प्रणाली एक प्रमुख आयाम हो। सार्वजनिक यातायात प्रणालीमा, सार्वजनिक बस नेपालको राजधानी काठमाण्डौंबाट बागमती प्रदेशका सबै जिल्लाहरूमा जान्छ, यद्यपि बागमती प्रदेशको राजधानी हेटौंडा हो।

सरल शब्दमा भन्नुपर्दा, बागमती प्रदेशको राजधानी सबै जिल्लामा सार्वजनिक यातायातको सिधा सम्पर्क छैन। यस्तै संजालका आधारमा काठमाडौं बागमती प्रदेशको केन्द्रविन्दु हो । थप रूपमा, कोभिड १९ ले २०२० मा सार्वजनिक यातायात प्रणालीलाई ध्वस्त पारेको छ। जनताले आफ्नो गतिशीलतामा वस्तु र सेवा र सुविधामा पहुँच गर्न सकेनन्। यसको नकारात्मक प्रभाव यस प्रदेश भित्र म्याक्रो र माइक्रो स्तर मा अनुमान गरिएको थियो। असामान्य अवस्थामा बागमती प्रदेशले पाठ सिक्नुपर्छ र संजाल र पहुँच कायम राख्न सार्वजनिक यातायातमा सार्वजनिक लगानी बढाउनुपर्छ।

बागमती प्रदेशमा कुल सवारी साधनको करिब ४७ प्रतिशत रहेको र यस प्रदेशमा सवारीसाधनको सङ्ख्या तीव्र गतिमा बढिरहेको छ । सन् २००० को तुलनामा २०१९ को तुलनामा सवारी साधनको कुल संख्या ६७ प्रतिशत र वार्षिक १७ प्रतिशतले बढेको छ । सवारीसाधनको वृद्धिले बजारको बृद्धिदर र सहरको विकासमा सहयोग पुग्ने छ । तर, सवारी साधनको बृद्धिले इन्धनको खपत पनि बढ्छ जसले विद्यमान उर्जाको अवस्थामा प्रतिकूल असर पार्छ । आव ०७५/७६ मा नेपालले करिब २ खर्ब १६ अर्ब ४२ करोड नेपाली रुपैयाँको इन्धन आयात गरेको छ । सवारीसाधन र इन्धन खपतमा भएको वृद्धिले नेपालको अर्थतन्त्रमा नोक्सानी, वायुको गुणस्तरमा ह्रास र वायु प्रदूषित रोगको बृद्धि भएको छ । यो समस्यालाई सम्बोधन गर्न बागमती प्रदेश सरकारले जीवाश्म इन्धनको सवारी साधनलाई विद्युतीय सवारी साधनमा बदलेर प्रदेशभित्रका सहर विकास गर्ने योजना बनाएको छ । यस सन्दर्भमा बागमती प्रदेशले प्रदेश सुशासन ऐन २०७७ को धारा ५ बमोजिम प्रादेशिक यातायात सञ्चालन तथा व्यवस्थापन बोर्ड (PTOMB) गठन गरेको छ। PTOMP ले यस प्रदेशभित्र विद्युतीय सवारी साधन सञ्चालन र व्यवस्थापन गर्नेछ।

हालका वर्षहरूमा, त्यहाँ उदीयमान बहुमोडल प्रविधि जन यातायात प्रणाली र दृष्टिकोण छन्। काठमाडौं र काभ्रेपलाञ्चोकबीच राम्रो संजालका लागि नगरपालिका, सडक विभाग, रेल विभाग, काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरण, लगानी बोर्ड नेपाल र हालै स्थापना भएको प्रादेशिक यातायात सञ्चालन तथा व्यवस्थापनलगायत सबै

सरोकारवालासँगको परामर्शमा डीपीआरमार्फत मास ट्रान्जिट प्रणालीको खोजी गर्न सकिन्छ। थप रूपमा, चितवन र मकवानपुर बीच द्रुत र राम्रो संजाल विकास गर्न वैकल्पिक जन ट्रान्जिट प्रणालीको खोजी गर्न आवश्यक छ। तसर्थ सार्वजनिक यातायात गुरुयोजना बारे अध्ययन गर्न प्रदेश सरकारलाई अत्यधिक सिफारिस गरिएको छ।

अध्याय ६: प्रादेशिक यातायात गुरूयोजना

६.१ प्रादेशिक यातायात गुरूयोजना

वागमती प्रदेशले सुरु गरेको प्रादेशिक यातायात गुरुयोजना (PTMP) यातायात प्रणालीको विकासलाई एकीकृत गरी प्रदेश भित्रका जनतालाई सहज र सस्तो यातायात सुविधा उपलब्ध गराउने हो । PTMP सार्वजनिक यातायात प्रणालीको विकास गर्न, यातायात संयन्त्रको स्तरवृद्धि गर्न र जनतालाई सेवा प्रवाहमा सुधार गर्न महत्त्वपूर्ण छ। यातायात प्रणालीले यातायात मोडालिटी अन्तर्गत सडक, रेलमार्ग, हवाई यातायात र जलमार्गको पूर्वाधार विकास गर्दछ।

PTMP ले योजना दृष्टिकोणको क्षमता र प्रस्तावसँग उपयुक्त प्रादेशिक यातायात प्रणालीलाई थप प्रभावकारी, कुशल र लागत लाभको मोडेलको विकास गर्ने परिकल्पना गर्दछ।

६.२ सडकहरुको प्राथमिकता

योजना क्षेत्रहरूमा उल्लेख गरिएका सडकहरूले प्रादेशिक राजमार्ग (BH) र प्रादेशिक सडक (BR) को स्तरोन्नति गर्न बजेट विनियोजनको प्राथमिकता निर्धारण गर्न सडकहरूलाई प्राथमिकता दिन्छ। PTMP दिशानिर्देश, २०१९ अनुसार प्राथमिकता मापदण्ड र विशेष सडकहरू द्वारा सेवा दिइने जनसंख्यालाई विचार गरी बनाइएको छ। यसको मापदण्ड र वजन तल दिइएको छ।

तालिका नं. २९: प्राथमिकता मापदण्ड र वजन

क्र.सं.	प्राथमिकता मापदण्ड	वजन (अंक)
१	गाँउपालिका केन्द्र जडित	१५
२	लाभान्वित जनसंख्या	३०
३	अलाभान्वित जनसंख्या	२०
४	ट्राफिक वर्गीकरण	२०
५	सडक स्तर	५
६	प्रादेशिक प्राथमिकता	१०
	कुल	१००

प्रत्येक सडकको स्कोरको आधारमा प्राथमिकता निर्धारण मापदण्ड अनुसार प्राथमिकता प्राप्त सडकको श्रेणी निर्धारण गरिन्छ। उच्च स्कोर उच्च प्राथमिकता श्रेणी प्राप्त र तदनुसार श्रेणी क्रम दिइएको छ।

६.३ प्रादेशिक यातायात गुरुयोजनाको वित्तिय अवस्था

PTMP को कार्यान्वयनलाई सडक स्तरोन्नति गर्न पर्याप्त वित्तीय स्रोत चाहिन्छ। योजनाले यसको कार्यान्वयनको लागि आवश्यक पर्ने अनुमानित कुल कोषको परिकल्पना गर्दछ। यसको अनुमानित कुल वित्तीय स्रोत १९४.२२ अर्ब रु. आगामी पाँच वर्षसम्म प्रदेशका ५३४१.१६ किलोमिटर लामो सडक (PH & PR) को स्तरोन्नति र मर्मतसम्भार गर्ने।

वार्षिक बजेटमा प्रदेश सरकारले सहज पहुँच र राम्रो संजालका लागि दिगो यातायात व्यवस्था हासिल गर्न आगामी पाँच वर्षका लागि प्राथमिकतामा राखेका सडकमा वार्षिक बजेट विनियोजन गर्नुपर्छ ।

PTMP को लागि अवस्थित र अनुमानित बजेट

गत वर्ष (२०२०) प्रदेशको बजेटले सडक विकासमा १२ अर्ब रुपैयाँ विनियोजन गरेको थियो । सन्दर्भ बजेट विनियोजनको रूपमा, सडक निर्माणको लागि अनुमानित बजेट आधार वर्ष २०७७/७८र प्रत्येक वर्ष १०% वृद्धिमा आधारित छ। यसको विवरण निम्नानुसार छ।

तालिका नं. ३०: सडकहरूका लागि प्रादेशिक लागत कोष

क्र. सं.	स्रोत	२०७७ / ७८	२०७८ / ७९	२०७९ / ८०	२०८०/ ८१	२०८१ / ८२	जम्मा
१	सडकहरूका लागि प्रादेशिक लागत कोष	१२००० ०००	१३२०० ०००	१४५२० ०००	१५९७२ ०००	१७५६९ २००	७३२६१ २००

६.४ प्रादेशिक यातायात गुरुयोजनामा खर्चहरू

खर्चको मोडालिटीमा सञ्चालन हुने सडक (BH र BR) को मर्मतसम्भारलाई प्राथमिकता दिनुपर्छ। त्यसपछि बाँकी सडक बजेट सञ्चालित सडकको स्तरोन्नति र सडक सुरक्षामा खर्च गर्नुपर्छ । यसको विवरण यस प्रकार छः

तालिका नं. ३१: PTMP अवलम्वनका लागि खर्च बाँडफाड

वस्तुहरू	पहिलो वर्ष	दोस्रो वर्ष	तेस्रो वर्ष	चौथो वर्ष	पाँचौं वर्ष	वृद्धि
सडक सुरक्षा लेखा परीक्षण	३००००००	३३०००००	३६३००००	३९९३०००	४३९२३००	१०.००%
सडक सुरक्षा लेखा परीक्षण कार्यान्वयन (पूर्वाधार)	२०००००००	२४०००००००	२८८००००००	३४५६०००००	४१४७२००००	२०.००%
यातायात क्षेत्रको अनुसन्धान (प्रान्तीय दिशानिर्देश तयारी, सार्वजनिक यातायात अध्ययन, अन्य गुरु योजना)	५०००००००	६५००००००	८४५०००००	१०९८५००००	१४२८०५०००	२५.००%
सार्वजनिक यातायात क्षेत्रमा लगानी	-	१०००००००००	१५०००००००	२२५००००००	३३७५०००००	५०.००%
यातायात आधारित प्रविधिमा लगानी	३०००००००	३६००००००	४३२०००००	५१८४००००	६२२०८०००	२०.००%

६.५ पहिलो पाँच वर्षे प्रादेशिक यातायात गुरुयोजना

PTMP यातायात प्रणालीको पाँच वर्षे कार्यान्वयन योजनाको साथ तयार छ। गुरुयोजनामा प्राथमिकतामा राखिएका सडकलाई समेटिएको छ।प्रादेशिक सडकको विकासको लागि स्तरोन्नति हस्तक्षेपहरू प्रस्तावित छन्। लक्ष्य र बजेटको वार्षिक विभाजन निम्न अनुसार रहेका छ ।

तालिका नं. ३२: पहिलो पाँच वर्षे PTMP अवलम्वन योजना

	पहिलो पाँचवर्षको लागि PTMP कार्यान्वयन योजना														
	कार्यान्वयनवर्ष (F.Y.)			२०७७ । ७८		२०७८ । ७९		२०७९ । ८०		२०८० । ८१		२०८१ । ८२		कुल	
	उपलब्धबजेट				१२००००००		१३२०००००		१४५२००००		१५९७२०००		१७५६९२००		७३२६१२००
	सडकमर्मतका लागि छुट्याइएको (१०%)				१२०००००		१३२००००		१४५२०००		१५९७२००		१७५६९२०		३६६३०६०
	सडकस्तरोन्नतिका लागि बजेट विनियोजन				१०८०००००		११८८००००		१३०६८०००		१४३७४८००		१५८१२२८०		६९५९८१४०
	PTMP सडकको स्तरोन्नति (कालो पत्रे)														
	सडकको नाम	**लम्बाई**	**लागत**	**कि.मि.**	**लागत**	**कि.मि.**	**लागत**	**कि.मि.**	**लागत**	**कि.मि.**	**लागत**	**कि.मि.**	**लागत**	**कि.मि.**	**लागत**
BH 01	चौबिसकोठी (भरतपुर)-मंगलपुर-सारदानगर-गुञ्जनगर-दिव्यानगर-मेघौली-जितपुर-गोलाघाट सडक	२०.६०	८२४०००.००	१०.००	४००००.००	१०.६०	४२४०००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	२०.६०	८२४०००.००
BH 02	बकुलर (रत्ननगर)-जुटपानी-शक्तिखोर-उपर्डांगडी-तेरसे-म्याटार-बासपुर-फिसिङरोड	३९.५०	१५८०३५६.००	१५.००	६००००.००	१५.००	६००००.००	९.५०	३८००००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	३९.५०	१५८०००००.००
BH 03	मनहरी (सिम्पानी)- दाउपुर-सारिखेत- लावती- डोगोटा-ताम्लाङ- बैकुंठ- आदमघाट सडक	७६.५०	३०५९५९४.००	१५.००	६००००.००	१५.००	६००००.००	१५.००	६००००.००	१५.००	६००००.००	१६.५०	६६००००.००	७६.५०	३०६०००००.००
BH 04	धादिङबेसीसंकोशटिपलिङसोमदाङ-गत्लाङ-सुफ्रुबेसी सडक	११३.७०	४५४९९२१.००	१५.००	६००००.००	१५.००	६००००.००	१५.००	६००००.००	१५.००	६००००.००	१५.००	६००००.००	७५.००	३००००००.००

BH 05	धारकेश्वर-जीवनपुर-पातलेपोखरी-बाराबिसे-बेदकोटगढी-रातमाटे सडक	१७.९०	७१७४९८.००	१०.००	४००००.००	७.९०	३१६०००.००		०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	१७.९०	७१६०००.००
BH 06	बलेफि - नौबिसे - चौतारा - सिपाघाट -चिरुथुम्कि -कार्तिके - साँखुसडक	६२.२०	२४८८०००.००	१५.००	६००००.००	१५.००	६००००.००	१५.००	६००००.००	१७.२०	६८८०००.००	०.००	०.००	६२.२०	२४८८०००.००
BH 07	जडीबुटी-थिमि-सल्लाघारी-कमलविनायक-खरिपाटी-नगरकोट-हिंगुवापाटी-दोलालघाटसडक	४०.२०	१६०६८३४.००	१०.००	४००००.००	१०.००	४००००.००	१०.००	४००००.००	१०.२०	४०८०००.००	०.००	०.००	४०.२०	१६०८०००.००
BH 08	मदनभण्डारीमार्ग (बल्खु - चोभार - छैमाले - कुलेखालनी - भिमफेदी - भैसे) सडक	३६.२०	१४४८०००.००	१८.००	७२००००.००	१८.२०	७२८०००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	३६.२०	१४४८०००.००
BH 09	बनेपा-पनौती-खोपासी-कामिडाँडा-तलढुंगा-सिक्रेदोभान-भोर्लेनी-बागामतीसडक	८०.४०	३२१७६००.००	१५.००	६००००.००	१५.००	६००००.००	१५.००	६००००.००	१५.००	६००००.००	२०.४०	८१६०००.००	८०.४०	३२१६०००.००
BH 10	दोलालघाट-फलान्ते-कोलाटी-धडखर्क-चौरी-गुरासे-गाल्पा-मकदुम-मन्थलीसडक	१०७.००	४२८०७६०.००	१५.००	६००००.००	१५.००	६००००.००	१०.००	४००००.००	०.००	०.००		०.००	४०.००	१६०००००.००
BH 11	पाँचखाल-मेलम्ची-हेलम्बु-टिम्बु-मेलम्चीग्याङसडक	२८.३०	११३१२००.००	१०.००	४००००.००	१०.००	४००००.००	८.३०	३३२०००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	२८.३०	११३२०००.००
BH 12	मुडे-बागखोर-मेलुङ-बुद्धचोक-सितलीरोड	५१.७०	२०६९७९६.००	१०.००	४००००.००	१०.००	४००००.००	१०.००	४००००.००	२१.५०	८६००००.००	०.००	०.००	५१.५०	२०६०००.००
BH 13	जिरी-सिउरानी-थोशे-शिवालय-बाम्ती-थाडोखोला-सोलुसडक	३६.००	१४४००००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	१०.००	४००००.००	१०.००	४००००.००	१६.००	६४००००.००	३६.००	१४४०००.००
BH 14	मन्थली-सुनारपानी-सालु-सङ्घुटार-घोराखोरीसडक	२२.६०	९०५३९३.००	०.००	०.००	०.००	०.००	१०.००	४००००.००	१२.६०	५०४०००.००	०.००	०.००	२२.६०	९०४०००.००

BH 15	सिन्धुलीमाडी-भीमस्थान-चक्माके-उदयपुर (कटारी) सडक	८१.५०	३२६००००	०.००	०.००	०.००	०.००	१५.००	६०००००	२०.००	८०००००	३०.००	१२०००००	६५.००	२६००००
BH 16	खिम्ती-रस्नालु-जिरी सडक	२२.००	८८००००	०	०	०	०	१०	४०००००	१२	४८००००		०		८८००००
BH 17	कर्मया-बकफर-हातमारा-झ्याडी-बसेरी-सेपा-गाबेसी-दोभानसडक	८२.३०	३२९००४१	०.००	०.००	०.००	०.००	१०.००	४०००००	२०.००	८०००००	५२.३०	४९६०००	८२.३०	१६९६००
BH 18	ठुलोखोला-लामिडाँडा-गल्छी-फोर्सेटार-सुनौला बजार-धादिङबेसीरोड	४२.४०	१६९७६९२	०.००	०.००	०.००	०.००	१०.००	४०००००	१५.००	६०००००	१७.४०	४९६०००	४२.४०	१४९६००
	कुल	**९६१.२३**	**३८४४९२००**	**१५३.०**	**६१२००००.०**	**१५१.७**	**६०६८०००.०**	**१७२.८**	**६९१२०००.०**	**१८१.३**	**७२५२०००.०**	**१७९.९**	**५४००००.०**	**८३८.७**	**३१७५२०००.०**

	प्रादेशिक सडक														
BR 54	फर्पिङ (दक्षिणकाली) -हुमाने - फाखेल चौर - कुलेखानी सडक	१०.००	३०००००	१०.००	३०००००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	१०.००	३०००००
BR 05	ठीमि-गाम्चा-तरखाल-अनन्तलिङ्गेश्वर-लामाटार सडक	३.६०	१०८९००	३.६०	१०८०००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	३.६०	१०८००
BR 03	सल्लाघारी (भक्तपुर)—दुवाकोट—फुयालगाउँ—मुलपानी—दक्षिणढोका (गोकर्ण) सडक	२.००	६००००	२.००	६००००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	२.००	६००००

BR 06	जगती-डोलेश्वर-आशापुरी-साँगा सडक सडक	४.००	१२००००.००	४.००	१२००००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	४.००	१२००००
BR 73	धुलेखेल—पनौती सडक	६.००	१८००००.००	६.००	१८००००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	६.००	१८००००
BR 55	गणेशमान सिंह मार्ग (थानकोट-चन्द्रागिरी भङ्ग्याङ-चितलाङ-मार्खु-कुलेखानी सडक)	१९.६०	५८८२८०.००	१०.००	३००००.००	९.६०	२८८०००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	१९.६०	५८८०००
BR 75	बेलारानी (बीपी राजमार्ग)—बालुवा—तीनपिप्ले(अरनिको राजमार्ग) सडक	१२.००	३६००००.००	१२.००	३६००००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	१२.००	३६००००
BR 02	कमलविनायक-सुडाल-आधिकारी गाउँ-नगरकोट सडक	८.००	२४००००.००	८.००	२४००००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	८.००	२४००००
BR 07	महुवाखोला - हात्तीबङ - काउले -तिनदोवान सडक	१५.००	४४९४७९.००	१०.००	३००००.००	५.००	१५००००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	१५.००	४५००००
BR 57	लोकतान्त्रिक सहिद मार्ग (ब्रह्मखेल-सातघाटे सडक)	८.९०	२६८२००.००	८.९०	२६७०००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	८.९०	२६७०००
BR 10	शक्तिखोर-सिद्धि-रामतेश-ठकुरीभङ्ग्याङ- चेपाङ मार्ग	१५.७०	४६९५००.००	१०.००	३००००.००	५.७०	१७१०००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	१५.७०	४७१०००
BR 12	चिरौलीचोक-सिम्राहनी-खैरहनी-छरछरे सडक	५.३०	१५९५८१.००	५.३०	१५९०००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	५.३०	१५९०००
BR 16	जगतपुर-कृष्णचोक-मणिपुर-शंकरचोक-भीमनगर-शारदानगर (हेल्थपोस्ट)-विजयनगर-शिवघाट(नारायणी) सडक	८.६०	२५८६००.००	८.६०	२५८०००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	८.६०	२५८०००
BR 20	रमाइलोडाँडा-छरछरे सडक	४.८०	१४४६२९.००	४.८०	१४४०००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	४.८०	१४४०००

BR 24	फोस्रेटार-परेवाटार-बेनि दोभान सडक	३७.७०	११३०४००.००	१०.००	३००००००.००	१०.००	३००००००.००	१७.७०	५३१०००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	३७.७०	११३१०००.००
BR 25	धादिङबेसी-स्याउले-बडरथोक-काफलपानी-मान्द्रेढुंगा(विदुर) सडक	२१.२०	६३४५००.००	१०.००	३००००००.००	११.२०	३३६०००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	२१.२०	६३६०००.००
BR 51	साँखु-पालुबारी-नगरकोट सडक	११.२०	३३५६६१.००	११.२०	३३६०००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	११.२०	३३६०००.००
BR 141	चौतारा-नवलपुर -मेलम्ची सडक	२२.००	६६००००.००	१०.००	३००००००.००	१२.६०	३७८०००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	२२.६०	६७८०००.००
BR 26	खम्बु—मनेतरी—दार्खा—डुन्डुरे सडक	१२.६०	३७९२००.००	१२.६०	३७८०००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	१२.६०	३७८०००.००
BR 52	सतुङ्गल-मातातीर्थ-देउराली-महालक्ष्मी दोभान सडक	१७.३०	५१८१३०.००	०.००	०.००	१०.००	३००००००.००	७.३०	२१९०००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	१७.३०	५१९०००.००
BR 29	धादिङबेसी—भाराङभुराङ सडक	१३.७०	४११६००.००	०.००	०.००	१३.७०	४११०००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	१३.७०	४११००.००
BR 53	गोसाइकुण्ड मार्ग (काठमाडौं-सुन्दरीजल-चिसापानी-कुटुमसाङ) सडक	४१.१०	१२३१८००.००	०.००	०.००	१०.००	३००००००.००	१०.००	३००००००.००	१०.००	३००००००.००	११.१०	३३३०००.००	४१.१०	१२३३०००.००
BR 19	जगतपुर-पार्वतीपुर-रामपुर-गौतमबुढास्टेडियम-नारायणी नदी सडक	११.७०	३४९६१४.००	०.००	०.००	११.७०	३५१०००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	११.७०	३५१०००.००
BR 21	पाल्पाभन्ज्याङ्ग-सद्भभङ्ग्याङ-खरी-भुनकोटघाट-सडक	२२.३०	६६७८००.००	०.००	०.००	१०.००	३००००००.००	१२.३०	३६९०००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	२२.३०	६६९०००.००
BR 30	टोड्के-सेमजुङ (नेत्रावतीगाउँपालिका केन्द्र) सडक	१२.००	३६००००.००	०.००	०.००	६.००	१८००००.००	६.००	१८००००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	१२.००	३६०००००.००
BR 31	चरिकोट-देउराली-कालिञ्चोकसडक	१७.५०	५२५०००.००	०.००	०.००	१०.००	३००००००.००	७.५०	२२५०००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	१७.५०	५२५०००.००
BR 78	विशंखुनारायण-टौखेल-चापागाउँ-चम्पी-फर्सिडोल-फर्पिङसडक	२७.२०	८१४७१७.००	०.००	०.००	१०.००	३००००००.००	१७.२०	५१६०००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	२७.२०	८१६०००.००

BR 97	त्रिशूली (कोलोनी)-देउराली-मेगाङ-किम्ताङ-थम्बुखोला-सिकतार सडक	६३.८०	१९१४३००.००	०.००	०.००	१०.००	३००००००.००	१५.००	४५००००.००	१५.००	४५००००.००	२३.८०	७१४०००.००	६३.८०	१९१४००००.००
BR 08	खुर्खुर (राजमार्ग)- समिटार-ठकुरीभङ्याङ (कोरक) सडक	६.३०	१८९६००.००	०.००	०.००	६.३०	१८९०००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	६.३०	१८९०००.००
BR 63	रविओपी (दुण्डमुख)-देवीटार-आनेकोट (घुमानीचौर)-नयागाउँ सडक	२५.००	७५००००.००	०.००	०.००	१०.००	३००००००.००	१५.००	४५००००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	२५.००	७५००००.००
BR 80	टिकाभैरब-देबिचौर-घुसेल-माल्टा-बगुवाजोड्ने कान्ति राजपथ सडक	११.००	३३००००.००	०.००	०.००	११.००	३३००००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	११.००	३३००००.००
BR 68	बनेपा-रविओपी-पाँचखाल रोड	८.००	२४००००.००	०.००	०.००	८.००	२४००००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	८.००	२४००००.००
BR 98	छहरे-लिखुखोला-कविलास-घलेभङ्याङ-थाप्रेक-बेतिनी-गोल्फु भङ्याङ सडक	३१.२०	९३४५००.००	०.००	०.००	१०.००	३००००००.००	१०.००	३००००००.००	११.२०	३३६०००.००	०.००	०.००	३१.२०	९३६००००.००
BR 42	नयाँपुल-पवती-डाँडाखर्कसडक	१८.००	५४००००.००	०.००	०.००	१०.००	३००००००.००	८.००	२४००००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	१८.००	५४००००.००
BR 58	पाँचकहल-पलाञ्चोक भगवती-कोशी-तिमलबेसी थुलोपर्सेल सडक	१५.५०	४६४७००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	१०.००	३००००००.००	५.५०	१६५०००.००	०.००	०.००	१५.५०	४६५००००.००
BR 43	सुनखानी—साङ्वासडक	३१.००	९३००००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	१०.००	३००००००.००	१०.००	३००००००.००	११.१०	३३३०००.००	३१.१०	९३३००००.००
BR 46	मैनापोखरी-ज्यामिरे-हिती-खहरे-पोखरे-मिर्जे कृषि फार्म सडक	६.००	१८००००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	६.००	१८००००.००	१५.००	४५००००.००	०.००	०.००	२१.००	६३००००.००
BR 102	चक्रपथ-तिनपिपले-ओखरपौवा-कोल्पुखोला सडक	१९.९०	५९६१००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	१०.००	३००००००.००	९.९०	२९७०००.००	०.००	०.००	१९.९०	५९७००००.००

BR 61	खोपासे-दुङ्गर्क-च्याम्राङ्बेसी-मिल्चेबोराङ-ताल्दगंगा-बनाखु-कार्तिके-खलंगा-गण्डवा सडक	६७.९०	२०३६१००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	२०.००	६००००००.००	२०.००	६००००००.००	२७.९०	८३७०००.००	६७.९०	२०३७००००.००
BR 67	परखालचौर-थडाचौर-बुढापोखरी-रानीकोट-सूर्यविनाकसडक	९.००	२७००००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	९.००	२७००००.००	०.००	०.००	९.००	२७०००००.००
BR 37	मकैबारी-देउराली-पानीघाटसडक	८.६०	२५८०००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	८.६०	२५८०००.००	०.००	०.००	८.६०	२५८०००.००
BR 98	रानीपौवा-चतुराले-धडफेदी-बासुकीनारायण-विदुर सडक	१९.१०	५७३९००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	१०.००	३००००००.००	९.१०	२७३०००.००	१९.१०	५३७०००.००
BR 76	काभ्रेभङ्याङ-दाप्चा-पिपल्टार-शिखरामबोटे-सानकोट-ताराखस्ने लेख-गोकुले सडक	३९.००	११७००००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	१५.००	४५००००.००	२४.००	७२००००.००	३९.००	११७०००००.००
BR 92	पशुपतिनगर-पदमपोखरी-हाँडीखोला-रजैया सडक	९.९०	२९७३००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	९.९०	२९७०००.००	०.००	०.००	९.९०	२९७०००.००
BR 48	खरिदुङ्गाफिल्म सिटी पहुँच सडक	८.००	२४००००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	८.००	२४००००.००	०.००	०.००	८.००	२४००००.००
BR 99	गुर्जे-आइताराम पार्टी-मैदान-छाप-तलखु सडक	१७.६०	५२८०००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	१०.००	३००००००.००	७.६०	२२८०००.००	१७.६०	५२८०००.००
BR 81	गोदावरी-फुलचोकी सडक	१२.००	३६०३७९.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	१२.००	३६००००.००			१२.००	३६००००.००
BR 70	बनेपा-नाला-काशीभन्ज्याङ्ग-नयागाउँ-कुन्ता सडक	१७.५०	५२५०००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	१०.००	३००००००.००	७.५०	२२५०००.००	१७.५०	५२५०००.००
BR 62	कामिडाँडाभङ्याङ-मेधम्सु-फलामसाङ्गु-शिखर अम्बोटे-महादेवतार-सिसखानी (पिता धोवन)सडक	२५.९०	७७७३००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	१०.००	३००००००.००	१५.९०	४७७०००.००	२५.९०	७७७०००.००
BR 74	बीपीराजमार्ग (चौकीडाडा)-सिपाली-बुढाखानी-फोक्सिङटार-गोकुले सडक	४०.००	१२००००००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	२०.००	६००००००.००	२०.००	६००००००.००	४०.००	१२००००००.००

BR 122	कालिकास्थान-ढुंगे-कर्मी डाँडा-बनुवा सडक	९.८०	२९४०००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	९.८०	२९४०००.००	९.८०	२९४०००.००
BR 89	दामन डाँडाबास - गैरीगाउँ-पकनी-डाडाखर्क-भार्ता-चैनपुर सडक	४९.००	१४६९७००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	२०.००	६०००००.००	२०.००	६००००.००
BR 104	काउलेठाना-महेन्द्र मा.वी.-थानसिङ फाट सडक	११.८०	३५२८००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	११.८०	३५४०००.००	११.८०	३५४०००.००
BR 128	कपिलाकोट-मधुबनी-रामपुर-नेत्रकाली-कुशेश्वर दुम्जा सडक	३२.३०	९६९३००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	२०.००	६०००००.००	२०.००	६००००.००
BR 161	जलवीर-याक्राङ-चनौटे-ढुङ्ग्रे सडक	११.५०	३४५९००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	११.५०	३४५०००.००	११.५०	३४५०००.००
BR 82	लेले-चन्दनपुर-मणिखेल-गोटीखेल-गिमदी-सिम्ला-बगुवा सडक	७५.१०	२२५२३६१.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	२०.००	६०००००.००	२०.००	६००००.००
BR 96	चौकीडाँडा-हत्तीवाङ-पर्यटनमार्ग	१२.००	३६००००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	१२.००	३६००००.००	१२.००	३६०००.००
	कुल	१७६३.५०	५२९०४४६४.००	१५७.००	४७१००००.००	२००.८०	६०२४०००.००	१८२.००	५४६००००.००	२९१.८०	८७५४०००.००	५९८.९०	१७९६७००.००	१४३०.५०	४२९१५०००.००
	बजेट सन्तुलन				-३००००.००		-२१२०००.००		-१६४०००.००		-२१५१२००.००		-९८६२७२०.००		-८७५६८६०.००
	कुल बजेट उपलब्ध		६५९३५०८०.००												
	कुल लागत अनुमान		७९७८३०००.००												
	घाटा रकम		-३१६५३२०.००												

६.६ प्रादेशिक यातायात गुरुयोजना परिणामहरू

PTMP सडकहरु	कालो पत्रे गर्नुपर्ने (कि.मि.)
प्रादेशिक राजमार्ग	९६१.२३
प्रादेशिक सडक	१७६३.४८
कुल	२७२४.७१

तालिका नं. ३३: सडकहरूको वार्षिक मर्मत सम्भार योजना (ARMP)

सडक कोड	सडकको नाम	सडकको लम्वाई	आवधिक मर्मतसम्भार योजना (०००)
BH01	चौबिसकोठी (भरतपुर)-मंगलपुर-सरदानगर-गुञ्जनगर-दिव्यानगर-मेघौली-जितपुर-गोलाघाट सडक	१३.००	७८०००.००
BH02	बकुलर (रत्ननगर)-जुटपानी-शक्तिखोर-उपर्डांगडी-तेरसे-मायाटार-बासपुर-फिसिङ सडक	१६.१६	९६९३९.००
BH05	धारकेश्वर-जीवनपुर-पातलेपोखरी-बारबिसे-बेदकोट गढी-रातमाटे सडक	७.३८	४४२९४.००
BH06	मनमोहन मार्ग (साँखु-फटकेश्वर-चौतारा-बलेफी)	१०.००	६००००.००
BH07	जडीबुटी-थिमि-सल्लाघारी-कमलविनायक-खरिपाटी-नगरकोट-हिंगुवापाटी-दोलालघाट सडक	२६.५३	१५९१५८.००
BH08	मदन भण्डारी मार्ग (बल्खु-चोभार-छैमले-कुलेखानी-भीमफेदी-भैसे सडक)	२५.९०	४१५४७८.००
BH09	बनेपा-पनौती-खोपासी-कामिडाँडा-तालढुंगा-सिक्रेदोभान-भोर्लेनी-बागामती सडक	६.००	१७१२८९.००
BH11	पाँचखाल (० किलो)-मेलम्ची-हेलम्बु-टिम्बु-मेलम्चीघ्याङ सडक	२२.४०	१९१२७१.००
BH14	मन्थली-सुनारपानी-सालु-सङ्घुटार-घोराखोरी सडक	६.५९	३९५२८.००

सडक कोड	सडकको नाम	सडकको लम्वाई	आवधिक मर्मतसम्भार योजना (०००)
BH16	खिम्ती-रस्नालु-जिरी सडक	१५.६३	९३७५६.००
BH17	कर्मया-बकफर-हातमारा-झ्याडी-बसेरी-सेपा-गाबेसी-दोभान सडक	९.१८	५५०७३.००
BH18	ठुलोखोला-लामिडाडा-गल्छी-फोर्सेटार-सुनौलाबजार-धादिङबेसी सडक	१२.९९	७७९१४.००
	प्रदेशराजमार्गको लागि कुल	१७५.५६	**१४८२७००.००**
BR02	कमलविनायक-सुडाल-अधिकारीगाउँ-नगरकोट सडक	६.५९	४५७३४.००
BR03	सल्लाघारी (भक्तपुर)—दुवाकोट—फुयालगाउँ—मुलपानी—दासिन्धोका (गोकर्ण) सडक	१.८०	१९४१६.००
BR04	च्यामासिंह-अमलडोल-नाला-बनेपा सडक	१५.६३	५७५१३.००
BR05	थिमि-गाम्चा-तार्खेल-अनन्तलिङ्गेश्वर-लामाटार सडक	९.१८	२५८९४.००
BR08	खुर्खुरे (राजमार्ग)- समितार-ठकुरीभञ्ज्याङ (कोरक) सडक	१२.९९	२४९३८.००
BR16	जगतपुर-कृष्णचोक-मणिपुर-शंकरचोक-भीमनगर-शारदानगर (स्वास्थ्य चौकी)-विजयनगर-शिवाघाट (नारायणी) सडक	**१७५.५६**	१५४६३.००
BR09	भरतपुर-गौरीगन्ज (स्वास्थ्य पोष्ट)-प्रेमबस्ती चोक-फुलबारीचोक-शिवनगर-पार्वतीपुर-शुक्रनगर-बुढानगर-मगौली विमानस्थल-ध्रुवा सडक	२७.४०	१३७२२३.००
BR11	चैनपुर-खैरहनी-१०जीवनपुर-रासी-मदनपुर- सडक (पुर्वी चितवन)	८.४०	४२१७४.००
BR13	रत्ननगर—३—बेल्सी—फसेरा—झुवानी—मामाभञ्जाचोक—बद्रेनीखोरसोर—हट्टी प्रजनन सडक	१२.२०	६१२४४.००
BR15	पुल्चोक-बराघरे-शिवाघाट-गाजीपुर-मेगुआली सडक	३८.४०	१९२१५०.००
BR17	चनौली-दादारानी-अमृचोक-धुर्वा-जगत सडक	५.८०	२८९७५.००
BR49	चुच्चेपाटी-कपन-डाँडागाउँ-गाम्छा-महांकाल सडक	९.४०	४७१८९.००

सडक कोड	सडकको नाम	सडकको लम्वाई	आवधिक मर्मतसम्भार योजना (०००)
BR54	फर्पिङ (दक्षिणकाली)- हुमने-पाखेलचौर-कुलेखानी सडक	२५.६०	१२८०६२.००
BR50	थिमि-बोडे-मुलपानी-गोकर्ण-बलुवा-तारेभीर-नारायणस्थान सडक	७.९०	३९५००.००
BR53	पेप्सीकोला-गोठाटार-जोरपाटी-गोकर्ण-सुन्दरीजल-महांकाल-चिसापानीसडक	४.६०	२२९८८.००
BR56	कलंकी-पुराणो नैकाप-थानकोट सडक	८.८०	४३९५०.००
BR57	लोकतान्त्रिक सहिद मार्ग (ब्रह्मखेल-सातघाटे)	८.७०	४३२६८.००
BR58	पाँचखाल-पलाञ्चोकभगवाती-कोशीदेखा-तिमालबेसी ठूलो पर्सेल सडक	९.४०	४७०८३.००
BR60	दोलालघाट-सल्लेभुम्लु-चौबास-लाउरेदेउराली-नाग्रेगागर्चे सडक	६.९०	३४३९२.००
BR72	पाँचखाल-बोहरेदोभान-ठूलो पर्सेल-ममती-नेपालथोक सडक	१.६०	८२४७.००
BR78	विशंखु नारायण-टौखेल-चापागाउँ-चम्पी-फर्सिडोल-फर्पिङ सडक	६.७०	३३६६०.००
BR89	दामन डाँडाबास - गैरीगाउँ-पकनी-डाडाखर्क-भार्ता-चैनपुर सडक	१२.६०	६३०००.००
BR92	पशुपतिनगर-पदमपोखरी-हान्डीखोला-रजैया सडक	१०.६०	५२९६३.००
BR84	पिप्ले-मकरानचुली-मकवानपुरगढी सडक	५.६०	२८०५८.००
BR102	चक्रपथ-तिनपिपले-ओकारपौवा-कोल्पुखोला सडक	६.९०	३४७१२.००
	कुल	**२५५.३०**	**१२७७७९६.००**

अध्याय ७: निष्कर्ष र सिफारिस

७.१ निष्कर्ष

प्रदेशको राजधानी र जिल्ला सदरमुकाम बीचको अप्रत्यक्ष सम्पर्क र प्रदेशका १३ जिल्लाहरूबीच गैर-अन्तरजिल्ला जडानको अवस्थामा प्रदेशमा सुरक्षित र सहज पहुँच र राम्रो संजालका लागि यातायात व्यवस्था महत्वपूर्ण भूमिका रहेको छ बहुविधी मोडेल यातायात प्रणाली भए पनि यो प्रदेश अझै अप्रत्यक्ष र असुरक्षित रूपमा सडक यातायात प्रणालीमा निर्भर छ। दुर्घटना र मृत्युको तथ्याङ्कले सञ्चालित सडक यातायात जडान सुरक्षित छैन किनभने लगभग सबै प्रादेशिक राजमार्गहरू र प्रादेशिक सडकहरू कालोपत्रे छैनन्, न दुई लेनहरू छन् न ट्राफिक प्रणाली सुदृढ भएको छ। थप रूपमा, त्यहाँ कार्यान्वयन सुरक्षा उपायहरू र प्रभिधिक परीक्षण छैनन्। यो सडक योजना, निर्माण र सडक मर्मत सम्भारमा विचार गर्नुपर्ने विषय हो । ठूला सहरहरूमा ट्राफिक जाम ठूलो समस्या हो तर म्यानुअलट्राफिक प्रणाली र मुख्य सडक ट्राफिक प्रणाली बाहेक शतप्रतिशत ट्राफिक राम्रो व्यवस्थापन छैन। यसबाहेक, यी शहरहरूमा केही मुख्य सडकहरू बाहेक सबै सडकहरूमा सडक बत्तीहरू छैनन्। त्यसैगरी, गुणस्तरहीन सडक निर्माण, कमजोर ड्र्याकिङ प्रणाली र सडक सूचनाका कारण सडक सम्पत्ति व्यवस्थापन ठूलो समस्या भएको हो । समय-समयमा सडक सम्पत्ति मर्मत बजेट अवरोधहरूको साथ कमजोर छ। त्यसैले यो प्रादेशिक यातायात गुरुयोजना (PTMP) सान्दर्भिक छ। यो यस अध्ययनको राम्रो पक्ष सडकको एकिकृत विकास गर्नु हो।

यस PTMP ले आगामी पाँच वर्षको लागि बजेट विनियोजन र बजेट माग प्रक्षेपणको लागि प्राथमिकताका साथ सडकहरू श्रेणीबद्ध गर्दछ। PTMP को यो कार्यान्वयनको लागि, निम्न सिफारिसहरू तल दिइएको छ।

७.२ सिफारिस

- PTMP उल्लेख गरिएको समय भित्र राम्रोसँग कार्यान्वयन गरिनुपर्छ र सकेसम्म चाँडो बजेट विनियोजन गर्नुपर्छ।
- पूरक योजनाको रूपमा, यातायात व्यवस्थापन योजना र सार्वजनिक यातायात व्यवस्थापन यसको विस्तृत र गहिरो अध्ययन पछि तयार गर्नुपर्छ।
- एक पूरकको रूपमा, शहरी गतिशीलता योजना यसको उपयुक्त परिचालन मोडालिटीको साथमा पर्याप्त यातायात पूर्वाधारहरूको साथ दिगो रूपमा सहर क्षेत्रको गतिशीलता आवश्यकताहरूलाई सम्बोधन गर्न तयार हुनुपर्छ। यसले सार्वजनिक यातायात सञ्जाललाई सम्भावित गैर-मोटराइज्ड यातायात नेटवर्कसँग एकीकृत गर्नुपर्छ।
- प्रादेशिक सडक सुरक्षा कार्य योजना र प्रादेशिक सार्वजनिक यातायात गुरुयोजनाको तयारी अत्यधिक सिफारिस गरिएको छ।

- कम्तिमा प्रादेशिक राजमार्ग र प्रादेशिक सडकमा बारम्बार अन्तरालमा सडक सुरक्षा लेखा परीक्षण गर्न अत्यधिक सिफारिस गरिन्छ।
- सडक मर्मत व्यवस्थापनको बृहत् नीति तथा योजना तयार गर्नुपर्छ। यातायात पूर्वाधारलाई अक्षुण्ण र राम्रो अवस्थामा राख्न प्रदेशले आफ्नो क्षमताको बृद्री र विकास गर्नुपर्छ ।
- प्रदेशमा सबै तहका यातायात सञ्चालन सुचारु रूपमा सञ्चालन गर्न संघीय यातायात कार्यालय र नगरपालिकाका स्थानीय तहका यातायात कार्यालयहरूसँग उपयुक्त समन्वय संयन्त्र स्थापना गरिनेछ।

सन्दर्भहरु

Australia, M. R. (2011). Road Hierarchy Criteria.

Bagamati Province, Province Road Act 2076, Bagamati Province , Hetauda

Basemap- GIS Dictionary. (04 July, 2015). Retrieved from Esri: http://support.esri.com/en/knowledgebase/GISDictionary/term/basemap

Carruther, D. & Lawson, G., 1995. The contribution of transport to the quality of life. TRID, pp.11-20.

Central Bureau for Statistics, 2011. Population Atlas of Nepal. Ramshah path,Kathmandu.

Central Bureau of Statistics. (2013). National Census 2011. Kathmandu: Government of Nepal, National Planning Commission Secretariat.

Cerda, A., 2009. Accessibility: A performance measure for land-use and transportation planning in the montrel metropolitian region. Master Thesis. Mc Gill University.

Cole, S. (2005). Applied Transport Economics Policy, Management and Decision Making. London: Kogan Page Limited.

Department of Roads, Nepal Road Standard 2070.

DoR, 2018. Statisticss of Strategic Road Network. Kathmandu,Nepal: Department of Road(DoR.

Elgar, E. (2002). Transport Economics. Cheltenham: Edward ELgar Publishing Limited.

Eppell, V. A., Bunker, J., & McClurg, B. (2001). A four level road hierarchy for network planning and management. Proceedings 20th ARRB Conference. Melbourne: Jaeger, Vicki, Eds.

Evans, G., 2009. Accessibility, Urban Design whole journey environment. Built Environment, 35, pp.366-85.

Government of Nepal, (2068). Nepal Urban Road Standard 2068 (Draft).

kadiyali, D. L. (2011). Traffic Engineering and Transport planning.

Khisty, J.C. & Lall, K.B., 2011. Transportation Engineering: An Introduction, 3/E. Third Edition ed. Chicago.

Litman, T. (2015). Evaluating Active Transport Benefits and Costs (Guide to valuing walking and cycling improvements and encouragement programs). Victooria Transport Policy Institute.

Litman, T.A., 2008. Evaluating Accessibility for Transportation Planning. Victoria: Victoria Transport Policy Institute.

Luo, W., 2004. Using A GIS-based floating cathment method to assess areas with shortage of physucians.

Luong, R. & Mattson, H., 2015. In the pursuit of sustainable transport: A study of perceived accessibility in two areas of Malmö, Sweden. Master Thesis. Sewdan: Malmo University.

McClurg, B., Bunker , J., & Eppell, V. (2001). A four level road hierarchy for network planning and management. ARRB. Melbourne.

Meyer M.D & Miller E.J. Urban Transportation Planning.

National Planning Commission. (2012). National population and housing census (A national report). Kathmandu: Central Bureau of Statistics.

Ortyzar, J.D. & Willumsen, L.G., 2011. Modelling Transport. Fourth Edition ed. UK: Ltd publication.

Pravathy, R., BK, B. & VS, S.K., 2013. Public Transport Accessibility Index for Thiruvananthapuram. ISOR-JMCE, 7(4), pp.61-66.

Province Transport Road and Transportation Infrastructure Act, Draft No. 58

Transport for London, 2010. Measuring Public Transport Accessibility Levels. London.

TRB. (2013). Transit capacity and quality of service manual. Washington D.C.: Transit cooperative research program.

शब्दावली

- पहुँचः अवसरहरू/सुविधाहरू पुग्न सक्ने क्षमता जुन लाभदायक छ र आन्दोलन होइन।
- आधार नक्साः ल्यान्डफॉर्म, सडक, स्थल चिह्न, र राजनीतिक सीमाहरू जस्ता पृष्ठभूमि सन्दर्भ जानकारी चित्रण गर्ने नक्सा, जसमा अन्य विषयगत जानकारी राखिएको हुन्छ। एक आधार नक्सा स्थान सन्दर्भको लागि प्रयोग गरिन्छ र प्रायः यसको संरचनाको भागको रूपमा एक जियोडेटिक नियन्त्रण संजाल समावेश गर्दछ।
- क्षमताः सर्तहरूमा एक दिशामा (वा दुई-लेन वा तीन-लेन राजमार्गको लागि दुवै दिशामा) लेन वा सडकको दिइएको खण्डबाट पार हुन सक्ने सवारीहरूको अधिकतम संख्या।
- आपतकालीनमर्मतसम्भारः प्राकृतिक प्रकोपको कारणले सवारी साधनको आवतजावत बन्द गर्ने सडकको अप्रत्याशित र अचानक अवरोधको कारणले गरिने मर्मतसम्भार कार्यहरू
- भू-उपयोगः जमिन कुन प्रयोजनका लागि प्रयोग भइरहेको छ भन्ने कुरालाई भू-उपयोगले हाइलाइट गर्छ
- स्थानीय सडकः यी सडकहरूले आवासीय, औद्योगिक, व्यापारिक र शहरको मुख्य क्षेत्रहरूबाट प्रत्यक्ष सम्पत्तिमा पहुँच प्रदान गर्दछ। स्थानीय सडकहरू मुख्यतयाकलेक्टर सडकहरूमा जडान भएकाले, यात्राको दूरी छोटो छ, गति अपेक्षाकृत कम हुन्छ र सवारी क्षमताहरू मामूली हुन्छन्, छेउछाउको भूमिबाट ट्राफिक समायोजन गर्ने तिनीहरूको प्राथमिक कार्यको रूपमा रहन्छ।
- मर्मतसम्भारः सम्पत्तिको मौलिक अवस्था वा कार्य संरक्षण गर्ने प्रक्रिया
- गतिशीलताः मानिसहरू र सामानहरूको कुशल र प्रभावकारी आवागमन
- PTMP: PTMP एक रणनीतिक योजना कागजात हो जुन २०२५ र त्यसपछिको प्रादेशिक आवश्यकताहरू पहिचान गर्न र सम्बोधन गर्न डिजाइन गरिएको हो। PTMP एक दस्तावेज हो जसले प्रादेशिक सडकहरूको पहिचान, वर्गीकरण र प्राथमिकता दिन्छ। प्राथमिकतामा राखिएका सडक निर्माणका लागि सम्बन्धित मापदण्ड अनुसार कोष र सामग्रीको सम्भावित स्रोत पहिचान गर्ने र उपलब्ध स्रोतको वैज्ञानिक परिचालन गर्ने ।
- संजालः नोडहरू र लिङ्कहरूको समूह जसले कुनै क्षेत्रमा यातायात सुविधाहरू प्रतिनिधित्व गर्दछ।
- उत्पत्तिः यात्राको सुरुवातको स्थान वा यात्रा सुरु भएको क्षेत्र।
- आवधिक मर्मतसम्भारः मर्मत कार्यहरू वर्षको अन्तरालमा र ठूला मात्रामा गरिनु पर्छ।
- सार्वजनिक यातायातः साझा यात्रु यातायात सेवा जुन सामान्य जनताको लागि उपलब्ध छ
- आवर्तीमर्मतसम्भारः साना मर्मत कार्यहरू नियमित मर्मतसम्भार अन्तर्गत पर्दैन जुन ट्राफिक र वर्षाको कारण हुने सामान्य क्षतिको मर्मत गर्न सबै सडकहरूमा वर्षमा केही पटक गरिन्छ।

- बाटोको क्षेत्राधिकारः यातायात उद्देश्यका लागि अधिग्रहण वा समर्पित गरिने भूमि, त्यसमा चासोको सम्पत्ति, सामान्यतया स्ट्रिपमा, जनाउने सामान्य शब्द।
- नियमित मर्मतः साना मर्मत कार्यहरू जुन नियमित रूपमा सबै सडकहरूमा सबै मौसमहरूमा गरिन्छ।
- विशिष्ट मर्मतः स्पटट्रिटमन्ट र मर्मतहरू जुन प्रत्येक वर्ष वा प्रत्येक सडकमा हुँदैन, र जुन प्रकृति र स्थानमा धेरै विशिष्ट छन्।
- ट्राफिक भोल्युमः प्रति एकाइ समय विचार गरिएको खण्ड मार्फत पारित सवारी संख्या
- स्तरवृद्धिः थप वा परिवर्तनको प्रक्रिया जुन पहिलेको भन्दा राम्रो बनाउँछ