बागमती प्रदेश सरकार

भौतिक पूर्वाधार विकास मन्त्रालय

यातायात पूर्वाधार निर्देशनालय

हेटौंडा, नेपाल

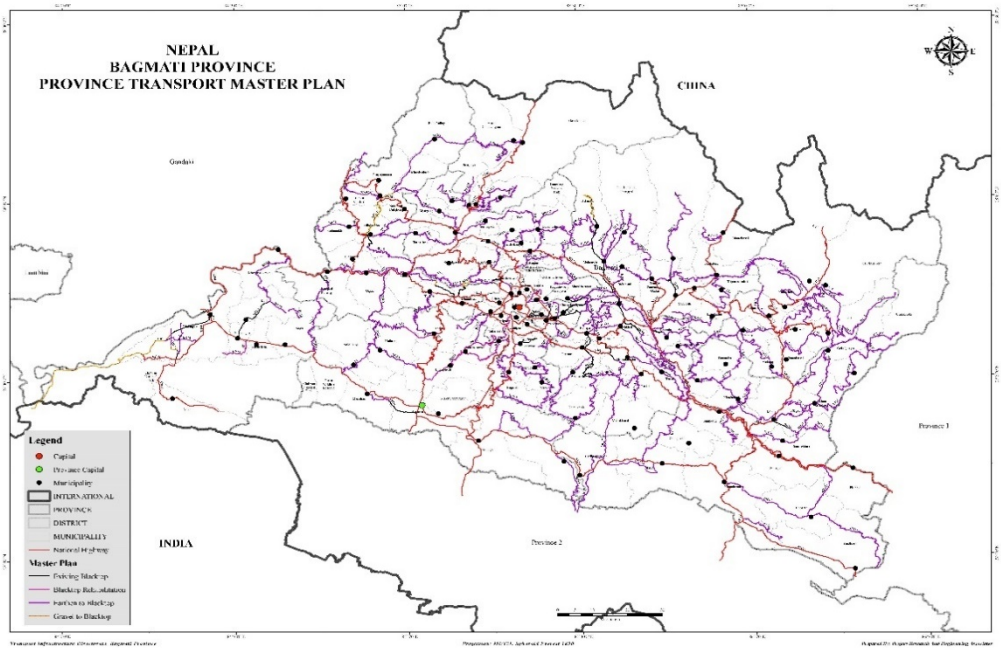
प्रादेशिक यातायात गुरूयोजना (PTMP)

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 दस्तावेज केन्द्रीय सरकार मार्फत दातृ संस्थाहरूलाई कोष परिचालन तर्फ आकर्षित गर्न र लबिङ गर्न आवश्यक छ। यसबाहेक, यो दस्तावेज प्रदेशको समग्र यातायात पूर्वाधारमा बास्केट कोष दृष्टिकोणलाई विचार गरी सडक योजनाहरूमा स्रोत बाँडफाँडमा प्रचलित दोहोरोपाना हटाउन सहयोगसिद्ध 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

१.३ प्रादेशिक यातायात गुरुयोजना तयारीको कार्यक्षेत्र २

१.३.१ प्रदेश सार्वजनिक सडक ऐनको पूनरावलोकन..... ३

१.३.२ प्रदेशको यातायात क्षेत्रको वार्षिक योजनाको अध्ययन..... ३

१.३.३ राष्ट्रिय रणनीतिक सडक सञ्जालको अध्ययन..... ३

१.३.४ प्रदेश सडकहरूको पहिचान र सञ्जाल ३

१.३.५ प्रदेशको दीर्घकालीन यातायात योजना..... ३

१.३.६ प्रदेश यातायात गुरुयोजनाको लागि आवश्यक आर्थिक स्रोत विश्लेषण..... ३

१.३.७ प्रादेशिक यातायात गुरुयोजना..... ३

१.४ अध्ययनका सिमाहरु ४

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

२.१ प्रादेशिक यातायात गुरूयोजनाको अवधारणागत पद्धति..... ५

२.२ तथ्याङ्क संकलन विधि ५

२.२.१ प्रतिवेदनहरूको पुनरावलोकन..... ५

२.२.२ कार्यशाला र वैठक ६

२.२.३ द्रुत सर्वेक्षण तथा प्रादेशिक सडक सञ्जाल पहिचान ७

२.२.४ प्रदेश सडकको मौजुदा नक्शा..... ८

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

२.२.६ सडक सञ्जालहरूको समष्ठिकरण..... १०

२.२.७ सडक कोड..... १०

२.२.८ प्रदेश सडक सञ्जालको 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 सम्भावनाका 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 तथा यातायात व्यवस्था ऐन, २०७५ ..... २८

४.१.३ प्रदेश सार्वजनिक सडक ऐन, २०७८ ..... २९

४.१.४ बागमती प्रदेशको पहिलो आवधिक योजना (२०७६/२०७७ - २०८०/२०८१) ३०

४.१.५ बागमती प्रदेश सडक मापदण्ड, २०७६ (प्रस्तावित) ३२

४.२ प्रदेश सडक सञ्जाल ३२

४.२.१ रणनीतिक सडक सञ्जालको पुनरावलोकन ३३

४.२.२ स्थानीय सडक सञ्जालको पुनरावलोकन ३७

४.३ हवाई यातायात ३८

४.४ रेलमार्ग ४२

४.५ रोपवे ४३

४.६ मालसामान ढुवानी.....४४

४.७ अन्य यातायात पूर्वाधारहरू.....४४

४.८ शहरी यातायात.....४५

४.९ सडक सुरक्षा.....४९

४.१० सडक सम्पत्ति व्यवस्थापन र मर्मतसम्भार.....५०

४.११ संगठनात्मक संरचना.....५०

अध्याय ५: प्रादेशिक यातायात दीर्घकालीन योजना ५१

५.१ पृष्ठभूमि.....५१

५.२ प्रादेशिक यातायात दीर्घकालीन योजनाका सिध्दान्तहरु.....५१

५.२.१ सडक सञ्जालमा सुधार.....५१

५.२.२ पहुँचमा सुधार.....५१

५.२.३ सडक गुणस्तर मानक.....५२

५.२.४ एकिकृत यातायात प्रणाली.....५२

५.२.५ यातायात सुविधाको अर्थव्यवस्था.....५२

५.२.६ दिगो यातायात पूर्वाधार.....५२

५.२.७ यातायात नीति र रणनीति.....५३

५.२.८ सडक सुरक्षा.....५३

५.३ प्रदेश यातायात दीर्घकालीन योजना तयार बिधि.....५३

५.३.१ सडकहरूको स्तरोन्नति.....५३

५.३.२ प्रादेशिक सडकहरूको दीर्घकालीन योजनाको पहिचान र तयारी.....५४

५.४ प्रदेश यातायात ब्यबस्थापन योजना.....९३

५.५ प्रादेशिक सडक सुरक्षा कार्य योजना.....९६

५.६ प्रादेशिक सार्वजनिक यातायात गुरु योजना..... ९७

अध्याय ६: प्रादेशिक यातायात गुरूयोजना..... ९९

६.१ प्रादेशिक यातायात गुरूयोजना..... ९९

६.२ सडकहरुको प्राथमिकता..... ९९

६.३ प्रादेशिक यातायात गुरुयोजनाको वित्तिय अवस्था.....१००

६.४ प्रादेशिक यातायात गुरुयोजनामा खर्चहरू.....१००

६.५ पहिलो पाँच वर्षे प्रादेशिक यातायात गुरुयोजना.....१०२

६.६ प्रादेशिक यातायात गुरुयोजना परिणामहरू..... १११

अध्याय ७: निष्कर्ष र सिफारिस ११६

७.१ निष्कर्ष..... ११६

७.२ सिफारिस ११६

सन्दर्भहरु.....११८

शब्दावली.....१२०

अनुसुचिहरु १२२

अनुसुचि -१ ; बैठकका निर्णयहरु.....१२२

अनुसुचि -२ ; अन्तरक्रियाका फोटाहरु १२३

तालिकाहरुको सूची

तालिका नं. १: बागमती प्रदेशका जिल्लाहरूको प्रति व्यक्ति आय (प्रदेश प्रोफाइल २०१९)..... १५

तालिका नं. २: बागमति प्रदेशको साक्षरता स्थिति (स्रोतः प्रदेश प्रोफाइल, २०१९) १६

तालिका नं. ३: प्रदेशका नदी प्रणाली (स्रोत प्रदेश वस्तुस्थिति २०१९)..... १७

तालिका नं. ४: बागमति प्रदेशको भू-उपयोगको स्थिति (स्रोत प्रदेश वस्तुस्थिति विवरण २०१९)..... १८

तालिका नं. ५: ऐतिहासिक धार्मिक र पर्यटकीय स्थलहरुको विवरण १९

तालिका नं. ६: बागमती प्रदेशमा रहेका पदमार्गहरु को विवरण (स्रोत प्रदेश वस्तुस्थिति विवरण २०१९) २०

तालिका नं. ७: बागमती प्रदेशमा रहेका हाइकिङ्ग क्षेत्रको विवरण (स्रोत प्रदेश वस्तुस्थिति विवरण २०१९) .. २१

तालिका नं. ८ः बागमति प्रदेशका औद्योगिक क्षेत्रहरु २५
तालिका नं. ९ः आवधिक योजनाका यातायात पूवार्धार सम्बन्धि रणनीति तथा कार्यनीति ३१
तालिका नं. १०ः बागमती प्रदेशका लोकमार्गहरुको सूची (स्रोत : सडक विभाग, २०१९) ३३
तालिका नं. ११ः बागमती प्रदेशका सहायक लोकमार्गहरुको सूची ३५
तालिका नं. १२ः स्थानीय सडक सञ्जाल विवरण (स्रोतः जिल्ला यातायात गुरू योजना) ३७
तालिका नं. १३ः प्रदेशको कूल सडकको विवरण (स्रोतः सडक विभाग, डोलिडार २०१९) ३८
तालिका नं. १४ः रामेछाप विमानस्थलको उडान, यात्रु, र कार्गो सम्बन्धि विवरण (स्रोतः एयरपोर्ट प्रोफाइल, नागरिक उड्डयन प्राधिकरण) ४०
तालिका नं. १५ः भरतपुर विमानस्थलको उडान, यात्रु, र कार्गो सम्बन्धि विवरण (स्रोतः एयरपोर्ट प्रोफाइल, नागरिक उड्डयन) ४०
तालिका नं. १६ः अन्तर्राष्ट्रिय वायुसेवाहरुको सूची ४१
तालिका नं. १७ः आन्तरिक वायुसेवाहरुको विवरण ४२
तालिका नं. १८ः प्रादेशिक लोकमार्गका दीर्घकालीन योजना ५५
तालिका नं. १९ः प्रादेशिक मार्गहरुको दीर्घकालीन योजना ५७
तालिका नं. २० शहरी मार्गहरुको दीर्घकालीन योजना ६६
तालिका नं. २१ः प्रादेशिक सडकहरूको सारांश (सूची र परिप्रेक्षित योजना) ७४
तालिका नं. २२ः प्रति कि.मी सडक स्तरोन्नति लागत ७५
तालिका नं. २३ः स्तरोन्नतिको लागि दीर्घकालीन योजना- प्रादेशिक लोकमार्ग ७५
तालिका नं. २४ः स्तरोन्नतिको लागि दीर्घकालीन योजना- प्रादेशिक मार्ग ७७
तालिका नं. २५ः स्तरोन्नतिको लागि दीर्घकालीन योजना- शहरि मार्ग ८५
तालिका नं. २६ः दीर्घकालीन योजनाका लागि कुल लागत ९२
तालिका नं. २७ः प्राथमिकताको आधार र भार ९९
तालिका नं. २८ः आगामी पाँच बर्षको लागि प्रस्तावित बजेट १००
तालिका नं. २९ः प्रादेशिक यातायत गुरुयोजना कार्यान्वयनको लागि खर्च बाँडफाडको बिबरण १०१
तालिका नं. ३०ः पहिलो पाँच वर्षे प्रादेशिक यातायात गुरुयोजना अवलम्वन योजना १०३
तालिक नं. ३१ः सडकहरूको वार्षिक मर्मत सम्भार योजना (ARMP) १११

चित्रहरुको सूची

चित्र नं. १: बागमती प्रदेशको नक्सा..... १२

चित्र नं. २ : गरिवी दर..... १७

चित्र नं. ३: रणनैतिक सडकको वितरण ३३

चित्र नं. ४: त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको अन्तर्राष्ट्रिय तथा आन्तरिक हवाइजहाज आवतजात विवरण..... ३९

चित्र नं. ६: त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको अन्तर्राष्ट्रिय तथा राष्ट्रिय कार्गो सेवा विवरण..... ३९

चित्र नं. ८: नेपालमा सञ्चालन तथा सम्भाव्यता अध्ययनको क्रममा रहेका रोपवेहरू..... ४४

चित्र नं. ९: काठमाडौं सडक प्रणाली ४६

चित्र नं. १०: शहरी यातायात गुरुयोजना ४७

चित्र नं. ११: प्राथमिक सञ्जालमा प्रस्तावित मार्ग..... ४८

अध्याय १: परिचय

१.१ पृष्ठभूमि

यातायात विकासको मुख्य पूर्वाधार हो जसले राष्ट्रिय, प्रादेशिक र स्थानीय अर्थतन्त्र विकासमा महत्वपूर्ण योगदान गरेको हुन्छ। यातायातको भौतिक रुपले फैलिएको सञ्जालले प्रदेश, शहरहरू र ग्रामिण क्षेत्रहरूका साथै वस्तु, सेवा, पुँजी र श्रमलाई आपसमा जोड्दछ। पन्ध्रौं योजनाको उद्देश्य यातायातको क्षेत्रगत विकास गरी सेवाहरु प्रतिस्पर्धी, बहुवृद्धि, भरपर्दो, सुरक्षित, समावेशी र अनुशासित तरिकाबाट सेवा सुविधाको परिचालन र यातायात प्रवाह गरी पहुँचयुक्त 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 तीन वर्षको बजेट नीतिमा पनि सडक पूर्वाधार विकासमा करिब ७० % बजेट राष्ट्रिय, प्रादेशिक, तथा स्थानीय सरकारमा छुट्याउने नीति अवलम्बन गरिएको पाइन्छ। यातायात पूर्वाधार विकासले दीर्घकालीन रुपमा अर्थ व्यवस्थाको सुक्ष्म तथा बृहत प्रभाव पार्दछ जसबाट अन्तराष्ट्रिय तथा राष्ट्रिय व्यापारमा कम लागत लाग्नुका साथै छिटोभन्दा छिटो उत्पादन स्थलबाट बजारसम्म पुग्न सक्दछ र गुणस्तरीय सामानहरूको आपूर्ति हुनुका अतिरिक्त अन्तराष्ट्रिय पर्यटनको विकास गरी आर्थिक वृद्धि हासिल गर्न सकिन्छ।

यातायात पूर्वाधार विकास आर्थिक विकासको प्रमुख क्षेत्र हो र यसलाई तीन तहका सरकार ; सङ्घीय सरकार, प्रदेश सरकार र स्थानीय तहको समष्टिगतरुपमा द्रुत गतिमा विकास गरी राष्ट्रिय कुल उत्पादनमा बृदि गर्न महत्वपूर्ण योगदान पुर्याउनेछ साथै घर परिवारको आर्थिक समृद्धिमा पनि मद्दत पुग्नेछ । वि.स.२०७२ सालमा जारि गरिएको नेपालको संविधानमा सात प्रदेशको व्यवस्था गरी सङ्घीय गणतन्त्रात्मक व्यवस्थाको प्रावधान रहेको छ। सात प्रदेश मध्यको एक प्रदेश, बागमती प्रदेश सरकारले यातायात पूर्वाधार विकासका लागि उच्च प्राथमिकता दिएको छ। जसमा सुदृढ सञ्जाल 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 गर्न; प्रथमतः बागमती प्रदेश सङ्घीय राजधानी समावेश भएको देशको मध्य भागमा अवस्थित छ। सङ्घीय राजधानी काठमाडौं, प्रदेश राजधानी र स्थानीय तहको सडकको कमजोर अवस्थाको कारण सामान ढुवानी सेवा प्रवाह तथा मानव स्रोतसाधनको विकासमा समेत प्रभाव परेको छ। यसबाट समग्र विकासमा असर पर्नुका साथै गरिबी तथा असमानताका मुद्दाहरु पनि देखिएका छन् र उच्च मानव विकास सुचकाङ्क (HDI) कायम गर्न सकिएको छैन। दोश्रोः मौजुदा यातायात पूर्वाधारहरु राष्ट्रिय लोकमार्ग र प्रदेशभित्रका सडकहरुबाट सेवा प्रवाह हुनुका साथै यी सडकहरुमा दुर्घटनाका जोखिम र यसबाट हानी नोक्सानी हुने गरेको छ। यी सडकहरु

चौबिसै घण्टा सञ्चालनमा रहेता पनि यातायात प्रणालीहरुको अवस्था सुदृढ भएको देखिदैन। तेश्रोः यो प्रदेश प्राकृतिक रूपमा सम्पन्न रहेको छ। जहाँ हिमाल (गौरीशंकर, लाङटाङ, जुगल, गणेश हिमाल), वनस्पति विविधता, जलस्रोत, वन, कृषियोग्य जमिनले सम्पन्न छ जुन क्षेत्रहरुको विकास अनिवार्य छ।

विगत तीन वर्षदेखि बागमती प्रदेशले प्रदेशस्तरका भौतिक पूर्वाधार संरचनाहरूको विकास, सञ्चालन र सम्वद्ध प्रणालीको सुदृढीकरणका क्षेत्रहरुमा प्राथमिकताका साथ कार्य गरिरहेको छ। यसमा प्रदेश सरकारले आवश्यक सुशासनको कार्य प्रणाली, आर्थिक योजना तथा आवश्यक ऐन, कानूनको तर्जुमा गरेको छ। प्रदेश सरकारले सबै विकासका कार्यहरुलाई समान रूपमा अघि बढाएको छ। यातायात पूर्वाधार विकास जनताको अधिकतम माग भएकोले यस क्षेत्रलाई उच्च प्राथमिकता दिईएको छ। प्रदेशमा रहेका प्रदेश तथा स्थानीय सडकहरूको सञ्चालबाट यातायात सेवा सञ्चालन भएको र यही संरचनाबाट प्रदेशका जिल्लाहरु, महानगरपालिका, उप-महानगरपालिका, नगरपालिका र गाउँपालिकाहरु जोडिएका छन्। अतः प्राविधिक तथा आर्थिक रुपमा दिगो यातायात पूर्वाधार सञ्चालको एकीकृत विकास गर्न प्रादेशिक यातायात गुरुयोजना (Provincial Transport Master Plan–PTMP) को तर्जुमा आवश्यक रहेको देखिन्छ।

१.२ उद्देश्य

प्रादेशिक यातायात गुरुयोजना तयार गर्नुपर्ने मुख्य उद्देश्य प्रदेशको सडक सञ्जाल तथा यातायात क्षेत्रको समग्र विकास गर्न, एकीकृत विकास गरी मौजुदा यातायातको अवस्थामा सुधार ल्याउन र दीर्घकालीन योजना तयार गर्नु रहेको छ। यसका 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 आधारमा लगानीको योजना तयार गर्नु ।
- यातायात पूर्वाधार संरचना व्यवस्थापनमा सहयोग 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। यसका निश्चित कार्यक्षेत्रहरु निम्न अनुसार छन्;

१.३.१ प्रदेश सार्वजनिक सडक ऐनको पूनरावलोकन

प्रादेशिक यातायात गुरुयोजना तयार गर्दा बागमती प्रदेशको प्रदेश सार्वजनिक सडक ऐन पुनरावलोकन/अध्ययन गरी यसमा रहेका सडक वर्गीकरणका मापदण्डहरु तथा नीतिगत व्यवस्था सम्बन्धमा विस्तृत खाका तयार 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 सञ्जालको अध्ययन

राष्ट्रिय रणनीतिक सडकहरू (राष्ट्रिय लोकमार्ग) को पुनरावलोकन/अध्ययन गरी बागमती प्रदेशमा पर्ने राष्ट्रिय लोकमार्गहरुको विवरण तयार गरी अध्ययन गरिएको छ ।

१.३.४ प्रदेश सडकहरूको पहिचान र सञ्जाल

प्रदेश सडकहरु पहिचान गर्ने सन्दर्भमा प्रदेश सभाका सदस्यहरु, जिल्ला समन्वय समितिका प्रतिनिधिहरु, स्थानीय तहका जनप्रतिनिधिहरु र सम्वद्ध सरोकारवालाहरूको सुझाव/सिफारिस तथा सूचीमा आधारित सडकहरुमध्येबाट सडक वर्गीकरण मापदण्ड अनुसार प्रदेश लोकमार्ग, प्रदेश मार्ग र शहरी सडकहरूको पहिचान गरिएको छ ।

१.३.५ प्रदेशको दीर्घकालीन यातायात योजना

प्रदेशमा भएका सडकहरूको मौजुदा सूची तयार गरी वर्गीकरण अनुसार प्रदेश लोकमार्ग (Provincial Highway) र प्रदेश मार्ग (Provincial Road) को नामावली सहित सडकको अवस्था, लम्बाई, सञ्जाल तयार गरी आगामी बिस 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 आँकलन गरी आन्तरिक तथा बाह्य स्रोतको समेत विश्लेषण गरिएको र पाँच वर्षको गुरुयोजना कार्यान्वयनको लागि चाहिने वजेट समेत प्रक्षेपण गरिएको छ ।

१.३.७ प्रादेशिक यातायात गुरुयोजना

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

१.४ अध्ययनका सिमाहरु

यो अध्ययन पूर्णरुपमा दोस्रो सूचना प्रणालीमा आधारित रहेको छ। यातायात पूर्वाधारसँग सम्बन्धित तथ्याङ्कहरु सङ्घीय सरकारका कार्यालयहरु, राष्ट्रिय योजना आयोग, केन्द्रीय तथ्याङ्क विभाग, भौतिक पूर्वाधार विकास मन्त्रालय तथा मातहतका कार्यालयहरु र स्थानीय तहहरू आदिबाट प्राप्त तथ्याङ्कका आधारमा तयार गरिएको हो।

- प्रदेशसभा सदस्यहरु र स्थानीय तहका सरोकारवालाहरूको सुझावका आधारमा सडकहरूको पहिचान गरिएको छ ।
- सडकहरूको लागत अनुमान प्रदेश सरकारको प्रचलित नर्मस, स्पेशिफिकेसन, जिल्ला दररेटका आधारमा तयार गरिएको छ ।

अध्याय २: प्रादेशिक यातायात गुरुयोजना तयारी विधि

२.१ प्रादेशिक यातायात गुरूयोजनाको अवधारणागत पद्धति

प्रादेशिक यातायात गुरुयोजना विस्तृत रुपमा सडक इन्जिनियरिङ्ग, प्राविधिक र भौगोलिक, सामाजिक र आर्थिक पक्ष अध्ययन गरी बहुआयामिक विधिबाट तयार गरिएको छ। यस अवधारणालाई विस्तृत अध्ययनको प्रारुप बमोजिम गुणात्मक र परिमाणात्मक विधिहरुको उपयोग गरिएको छ। अध्ययनको सीमामा उल्लेख भएका दोस्रो तथ्याङ्क (Secondary data) र प्राथमिक तथ्याङ्क (Primary data) को उपयोग गरिएको छ। दोस्रो तथ्याङ्क अन्तर्गत सडक यातायात, हवाई यातायात, सुरूङ्ग यातायात तथा रेल यातायात सम्बन्धी नीतिगत योजना, बजेट तथा अन्य तथ्याङ्कहरु, नेपाल सरकार, प्रदेश सरकार, राष्ट्रिय योजना आयोग, भौतिक योजना तथा यातायात मन्त्रालय, केन्द्रीय तथ्याङ्क विभाग, प्रदेश भौतिक पूर्वाधार विकास मन्त्रालय आदिबाट लिईएको छ। प्रथम तथ्याङ्क अध्ययनको क्रममा सडकहरूको आवश्यक नामावली प्रदेश सांसदहरु, स्थानीय तह र जिल्लाहरुबाट लिइएको छ ।

२.२ तथ्याङ्क संकलन विधि

२.२.१ प्रतिवेदनहरूको पुनरावलोकन

यातायात पूर्वाधार सम्बन्धी विभिन्न दस्तावेजहरु सङ्घीय सरकार, प्रदेश सरकार, राष्ट्रिय योजना आयोग, भौतिक पूर्वाधार विकास मन्त्रालय र अन्य सम्वद्ध निकायबाट संकलन गरी पुनरावलोकन गरियो। अध्ययन गरिएका दस्तावेजहरु देहाय अनुसार रहेका छन्ः

- पन्ध्रौ आवधिक योजना (आ.ब.२०७६/७७-२०८०/८१)
- बागमती प्रदेश प्रथम आवधिक योजना (आ.ब.२०७६/७७-२०८०/८१)
- प्रदेश यातायात गुरूयोजना तयारी निर्देशिका,२०७५
- सुरूङ्गमार्ग योजना रेखाङ्कन प्रतिवेदन
- प्रदेश सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन,२०७५
- रेलमार्ग ऐन,२०७६
- सडक वोर्ड ऐन,२०५८
- आर्थिक कार्यविधि ऐन,२०५५
- पूर्वाधार संरचनाको निर्माण तथा सञ्चालनमा निजी लगानी सम्बन्धी ऐन,२०६३
- सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन,२०४९
- प्रदेश सार्वजनिक सडक ऐन,२०७८

- राष्ट्रिय यातायात नीति,२०५८
- वातावरणमैत्री यातायात नीति,२०७१
- संरक्षित क्षेत्रमा पूर्वाधार विकास र संचालनकार्य विधि,२०६५
- वार्षिक वजेट (वि.सं.२०७५-७६), नेपाल सरकार
- वार्षिक वजेट (वि.सं.२०७६-७७) , नेपाल सरकार
- वार्षिक वजेट (वि.सं.२०७७-७८) , नेपाल सरकार
- वार्षिक वजेट (वि.सं.२०७५-७६) , बागमती प्रदेश सरकार
- वार्षिक वजेट (वि.सं.२०७६-७७) , बागमती प्रदेश सरकार
- वार्षिक वजेट (वि.सं.२०७७-७८) , बागमती प्रदेश सरकार

२.२.२ कार्यशाला र वैठक

अध्ययनको शिलशिलामा विभिन्न कार्यशाला र वैठकहरू गरी सडक सम्बन्धी परिमाणात्मक तथा गुणात्मक तथ्याङ्क प्रदेश स्तर तथा जिल्ला स्तरमा संकलन गरिएको थियो। अध्ययनको क्रममा अपनाईएका विधि निम्नानुसार छन्:

अभिमुखिकरण कार्यशाला

प्रादेशिक यातायात गुरुयोजना तयारी अभिमुखीकरण 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 मन्त्रालय तथा निर्देशनालयका प्रतिनिधिहरु र अन्य सरोकारवालाहरुको उपस्थिति रहेको थियो।

बैठक र मस्यौदा प्रतिवेदनको प्रस्तुति

योजना तयारीको चरणमा विभिन्न बैठकहरु आयोजना गरिएका थिए। साथै २०७७ पुष २ गते चितवनमा परामर्श दातृ संस्थाबाट प्रतिवेदनको मस्यौदाउपर प्रस्तुतिकरण एवं छलफल गरिएको थियो। उक्त बैठक भौतिक पूर्वाधार विकास मन्त्रालयका सचिव, यातायात पूर्वाधार निर्देशनालयका निर्देशक लगायत सबै पूर्वाधार विकास कार्यालयहरु तथा प्रादेशिक सडक डिभिजन कार्यालयहरुका प्रमुख, सडक बिज्ञ र जिल्ला प्रतिनिधिहरूको उपस्थितिमा सम्पन्न भएको थियो।

२.२.३ द्रुत सर्वेक्षण तथा प्रादेशिक सडक सञ्जाल पहिचान

प्रदेश सार्वजनिक सडक ऐन, २०७८ अनुसार सडक तथा अन्य यातायात परिवहन अवस्थाको पहिचान गरिएको छ।सो बमोजिम सडकलाई निम्न अनुसार बर्गीकरण गरिएको छ ।

क) प्रदेश द्रुतमार्ग

ख) प्रदेश लोकमार्ग

ग) प्रदेश मार्ग

घ) प्रदेश शहरी मार्ग

ङ) अन्य परिवहन मार्ग

क) 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।

ख) प्रदेश लोकमार्ग

“प्रदेश लोकमार्ग” भन्नाले राष्ट्रिय लोकमार्गबाट प्रदेश सदरमुकाम जोड्ने सडक वा राष्ट्रिय लोकमार्गबाट जिल्ला सदरमुकाम जोड्ने सडक वा प्रदेश सदरमुकामबाट जिल्ला सदरमुकाम जोड्ने सडक वा प्रदेशभित्र एक जिल्ला सदरमुकामबाट अर्को जिल्ला सदरमुकाम जोड्ने सडक वा दुइ राष्ट्रिय लोकमार्ग जोड्ने सडक वा उपमार्ग (वाइपास) समेतलाई सम्झनु पर्छ।

ग) प्रदेश मार्ग

“प्रदेश मार्ग” भन्नाले राष्ट्रिय लोकमार्गबाट स्थानीय तहका केन्द्र जोड्ने सडक वा प्रदेश लोकमार्गबाट स्थानिय तहको केन्द्र जोड्ने सडक वा प्रदेश सदरमुकामबाट स्थानीय तहको केन्द्र जोड्ने सडक वा जिल्ला सदमुकामबाट स्थानीय तहको केन्द्र जोड्ने सडक वा दुई वा दुईभन्दा बढी स्थानीय तहको केन्द्र जोड्ने सडक वा राष्ट्रिय लोकमार्ग वा प्रदेश लोकमार्गबाट महत्वपूर्ण आर्थिक तथा बजार केन्द्र, धार्मिक, ऐतिहासिक, पर्यटकीय, औधोगिक तथा अन्य महत्वका स्थलहरु जोड्ने सडक वा उपमार्ग (वाइपास) समेतलाई सम्झनु पर्छ।

घ) प्रदेश शहरी मार्ग

प्रदेश शहरी सडक भन्नाले शहरी चक्रपथ, शहरभित्रका महत्वपुर्ण स्थान जोड्ने सडक, फ्लाईओभर, एलिभेटेड सडक, सब-वे, आकासे (ओभर-हेड) पुल वा उपमार्ग (वाइपास) समेतलाई सम्झनु पर्छ।

ङ) अन्य परिवहन मार्ग

प्रदेशका अन्य परिवहन मार्गमा रेल यातायात, हवाई यातायात, जलमार्ग, केवलकार आदि पर्दछन्।

प्रदेश भित्रका सडक पहिचानका विधि

प्रदेश भित्रका सडक पहिचानका लागि निम्न विधि अपनाईएको छ :

क) प्रदेश लोकमार्गको पहिचान

प्रदेश अन्तर्गत यातायात सम्बन्धी उपलव्ध भएका आवश्यक तथ्याङ्क संकलन गरिएको थियो। जिल्ला यातायात गुरुयोजना, लोकमार्ग तथा सहायक लोकमार्गहरुको नामावलीलाई अध्ययन टोलीले पुनरावलोकन गरी प्रदेश लोकमार्गको पहिचान गरेको थियो। उक्त नामावली सम्वन्धमा यातायात पूर्वाधार निर्देशनालयका पदाधिकारी, सम्बन्धित पूर्वाधार विकास कार्यालयहरु सँग छलफल गरिएको थियो। साथै प्रदेश लोकमार्ग सम्बन्धी छलफल भौतिक पूर्वाधार विकास मन्त्रालय, यातायात पूर्वाधार निर्देशनालय र सबै यातायात पूर्वाधार कार्यालयहरु सहभागी भएको कार्यशाला गोष्ठी गरी अन्तिम नामावली तयार गरिएको थियो ।

ख) प्रदेश मार्गको पहिचान

संकलित तथ्याङ्क अनुसार सडकहरूको नामावली सम्वन्धमा सबै पूर्वाधार विकास कार्यालयहरूसँग इमेल र टेलिफोनमार्फत समेत सुझाव संकलन गरी उक्त नामावली कार्यशाला गोष्ठीमा प्रस्तुत गरिएको र सोउपर भएको छलफल पश्चात प्रदेश मार्गहरुको अन्तिम नामावली तयार गरिएको थियो।

२.२.४ प्रदेश सडकको मौजुदा नक्शा

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 छलफल गरी अन्तिम रुप दिईएको थियो। प्रदेश सार्बजनिक सडक ऐनमा उल्लिखित सडक वर्गीकरणका आधारमा भौगोलिक सूचना प्रणालीमा नक्शा तयार गरिएको छ।

मौजुदा टोपो नक्शालाई आधारमानी भौगोलिक सूचना प्रणाली विधिबाट प्रदेश सडक नक्शा तयार गरिएको छ। नक्शामा निम्न लिखित सूचनाहरु समावेश गरिएका छन्:

- प्रदेशको सिमाना
- जिल्ला सिमाना
- पालिका सिमाना

- छिमेकी जिल्ला, प्रदेश र देशको नाम
- प्रदेश राजधानी
- जिल्ला सदरमुकाम
- नगरपालिका सदरमुकाम
- मुख्य नदीहरू
- रणनीतिक सडकहरू
- प्रदेश लोकमार्ग
- प्रदेश मार्गहरु
- सडकको अवस्था (कालोपत्रे, खण्डास्मित, कच्ची)
- विकास सम्भाव्य क्षेत्रहरु
- स्केल
- कम्पास

भौगोलिक सूचना नक्शा (G.I.S.) तयारी

प्रदेश क्षेत्रको सडक र त्यससँग सम्बन्धित भौगोलिक सूचना नक्शाका सफ्टकपी खरिद गरिएको र सो मा भएका सुचनाहरुको भौगोलिक सूचना प्रणालीमा आवद्धगरी प्रदेश लोकमार्ग, राष्ट्रिय लोकमार्ग, प्रदेश मार्ग, शहरी मार्ग, तथा अन्य स्थानहरु दर्शाउने नक्शा तयार गरिएको छ। जसमा निम्न कुराहरु समावेश गरिएका छनः

- प्रदेश राजधानी, जिल्ला सदरमुकाम र महानगरपालिका, नगरपालिका र गाउँपालिका केन्द्रहरु जोड्ने सञ्जालहरू
- 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 उड्डयन प्राधिकरणका प्रकाशित तथ्याङ्कका आधारमा मौजुदा अवस्थाको स्थिती र भविष्यको योजना, यातायात विकासका क्रियाकलापहरु समावेश गरिएको छ।

२.२.६ सडक सञ्जालहरूको समष्ठिकरण

प्रदेशमा रहेका सडकसञ्जालको विवरण तयार गरी ती सडकहरूको किसिम, मौजुदा अवस्था र सडकहरू जोडिने स्थानको बारेमा अध्ययन गरियो। यसमा राष्ट्रिय लोकमार्ग र प्रादेशिक लोकमार्गको सडक सञ्जाल, राष्ट्रिय लोकमार्ग र प्रदेश राजधानी जोड्ने सञ्जाल, राष्ट्रिय लोकमार्ग र जिल्ला सदरमुकाम जोड्ने सञ्जाल, राष्ट्रिय लोकमार्ग र प्रदेश मार्ग जोडिने सञ्जाल, प्रदेश लोकमार्ग र प्रदेश मार्गहरु बाट स्थानिय तहका केन्द्रहरु जोडिने सञ्जाल सडकहरूको बारेमा समष्ठिगत संजालीकरण गरिएको छ ।

२.२.७ सडक कोड

प्रत्येक सडकलाई निश्चित कोड नम्बर दिई निम्न अनुसार कायम गरिएको छ।

प्रदेश लोकमार्ग कोड

प्रदेश	प्रदेश लोकमार्ग	प्रदेश लोकमार्ग नम्बर
बागमती प्रदेश =B	H	०१

प्रदेश मार्ग कोड

प्रदेश	प्रदेश मार्ग	प्रदेश मार्ग नम्बर
बागमती प्रदेश =B	R	०१

२.२.८ प्रदेश सडक सञ्जालको श्रेणी

सडकहरूलाई श्रेणीवद्ध गर्नका लागि उपयुक्त मापदण्ड तथा नम्बर दिइएको छ। ती सडकहरूलाई उच्चतम १०० अंकभार दिई पाएको अंकका आधारमा श्रेणीवद्ध गरिएको छ ।प्रदेश लोकमार्ग तथा प्रदेश सडकहरूलाई श्रेणीअनुसार प्राथमिकीकरण गरी ती सडकहरुलाई क्रमबद्ध रुपमा वजेट छुट्याउनकालागि योजना कार्यक्रममा प्रस्ताव गरिएको 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। सम्भाव्य आर्थिक स्रोतमा वित्तिय समानीकरण अनुदान, शसर्त अनुदान, समपुरक अनुदान, सडक बोर्ड नेपाल, प्रदेशको

राजश्व तथा विभिन्न दातृ निकायबाट परियोजनाका लागि प्राप्त हुन सक्ने रकमको आँकलन गरिएको छ। साथै गुरुयोजनाका लागि प्रदेश सरकारबाट थप लगानीका स्रोतहरुको व्यवस्था छ भने त्यसलाई छुट्टै कोष बनाई लगानी गर्न सकिनेछ।

आवश्यक पर्ने सम्भाव्य आर्थिक स्रोत र वजेटको लागत अनुमान तयार 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 सङ्घीय सरकारबाट प्राप्त हुने वजेट, रकम, आन्तरिक राजश्व, प्रदेश सरकारबाट प्राप्त हुने वजेटका साथै वाह्य आर्थिक सहायता अनुदान समेतका आधारमा प्रादेशिक यातायात गुरुयोजना कार्यान्वयन गर्न आर्थिक स्रोतको व्यवस्थापन गर्नु पर्ने हुन्छ ।

२.३ तथ्याङ्क विश्लेषण

दोश्रो सूचना प्रणाली अपनाई संकलन गरिएका सबै तथ्याङ्कहरुको विश्लेषण गरी विभिन्न अध्याय समावेश गरिएको छ साथै भौगोलिक सूचना प्रणालीको तथ्याङ्क र नक्शाहरु विश्लेषण गरीएको छ।

अध्याय ३: प्रदेशको सामाजिक-आर्थिक पक्ष

सात प्रदेशको व्यबस्था सहितको नेपालको संविधान सङ्घीय संसदबाट २०७२ अशोज ३ मा जारी भएको थियो ।सात प्रदेश मध्य एक, बागमती प्रदेशमा देशको राजधानी काठमाडौं समेत रहेको छ। प्रदेशको राजधानी हेटौंडा रहेको यो प्रदेश २०,३०० वर्ग कि.मि. भूभागमा फैलिई देशको कुल क्षेत्रफलको १४% भूभाग ओगटेको छ र २६°५५' देखि २८°२३' उत्तरी आक्षाशं र ८३°५५' देखि ८६°३४' पूर्वी देशान्तरमा अवस्थित रहेको छ। भौगोलिक स्वरुप समतल भुभाग देखि पहाडी तथा हिमाली क्षेत्र समेटिएको एबं गौरिशंकर, लामटाङ, जुगल र गणेश हिमाल यस प्रदेशमा रहेका छन्। भित्री मधेश, पहाड र हिमाल सहितको भौगोलिक विविधताका कारणले सोही अनुरुप मौसम र वर्षाको विविधता पाइएको छ ।

चित्र नं. १: बागमती प्रदेशको नक्सा

यस प्रदेशको उत्तर तर्फ चिनको स्वसासीत क्षेत्र तिव्वत, पूर्वमा प्रदेश नं. १, पश्चिममा गण्डकी प्रदेश र दक्षिणमा मधेश प्रदेश र भारत पर्दछ। यस प्रदेश अन्तर्गत १३ जिल्लाहरु (भक्तपुर, चितवन, धादिङ्ग, दोलखा, काठमाण्डौं, काभ्रेपलाञ्चोक, ललितपुर, मकवानपुर, नुवाकोट, रामेछाप र रसुवा) रहेका छन् । प्रत्येक जिल्लामा प्रशासनिक रुपमा जिल्ला प्रशासन कार्यालय तथा जिल्ला समन्वय समिति रहेका छन्। यस प्रदेशमा ३ महानगरपालिका, १ उपमहानगरपालिका, ४१ नगरपालिका र ७४ गाँउपालिका रहेका छन्।

संवैधानिक व्यवस्थाअनुसार यस प्रदेशमा ११० जना प्रदेश सभासद् रहेका छन् (६६ जना प्रत्यक्ष मतदानबाट भने ४४ जना समानुपातिक तर्फ बाट)। प्रदेशमा प्रदेश समन्वय समिति, सार्वजनिक लेखा समिति, 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 ब्राह्मण, क्षेत्री, नेवार, तामाङ्ग, शेर्पा, थारु, चेपाङ, जिरेल आदि रहेका छन्।

३.१ सामाजिक आर्थिक विशेषताहरु

जनसंख्या

नेपालको जनसंख्या करिव २ करोड ८० लाख मध्ये यो प्रदेशमा करिब ५५ लाख (२०.९%) 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 तथा१० प्रतिशत जनसंख्या चितवनमा रहेका छन् भने रसुवा जिल्लामा मात्र १ प्रतिशत जनसंख्या रहेको छ। प्रदेशमा १२,७०,००० घरधुरी रहेका छन् भने घरपरिवारको आकार ४.३५ प्रति घरपरिवार छ । यस प्रदेशको जनसंख्याको विवरण तालिका नं १मा दिइएको छः

तालिका नं. १: 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 तालिका नं २ मा दिइएको छ।

तालिका नं. २: 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

प्रतिव्यक्ति आय

प्रतिव्यक्ति आएको तथ्याङ्क हेर्दा राष्ट्रियस्तरमा सन् २००० मा ११६० डलर छ भने बागमती प्रदेशको १७६७ डलर रहेको छ। बागमती प्रदेशका जिल्लाको प्रतिव्यक्ति आयको विवरण तल तालिका नं ३ मा दिइएको छः

तालिका नं. १: 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

सि.नं.	जिल्ला	GDP मूल्य (रु ०००)	प्रति व्यक्ति आय USD	प्रति व्यक्ति आय PPP USD
११	धादिङ्ग	१३३९२	६०७	९८२
१२	मकवानपुर	२४१५७	१७६७	१४१०
१३	चितवन	२६२७१	९५१	१५३६

शिक्षा

साक्षरता दर मानव विकासको प्रमुख सुचकांक हो । सन् २००० मा राष्ट्रियस्तरको साक्षरता ७५.१४% रहेको थियो भने प्रदेश स्तरमा ८२.८२ % रहेको थियो। बागमती प्रदेशको साक्षरता दर राष्ट्रिय साक्षरता दर भन्दा माथि रहेको देखिन्छ। प्रदेशमा र जिल्लाहरुको साक्षरता दर तल तालिका नं ४ मा दिइएको छ।

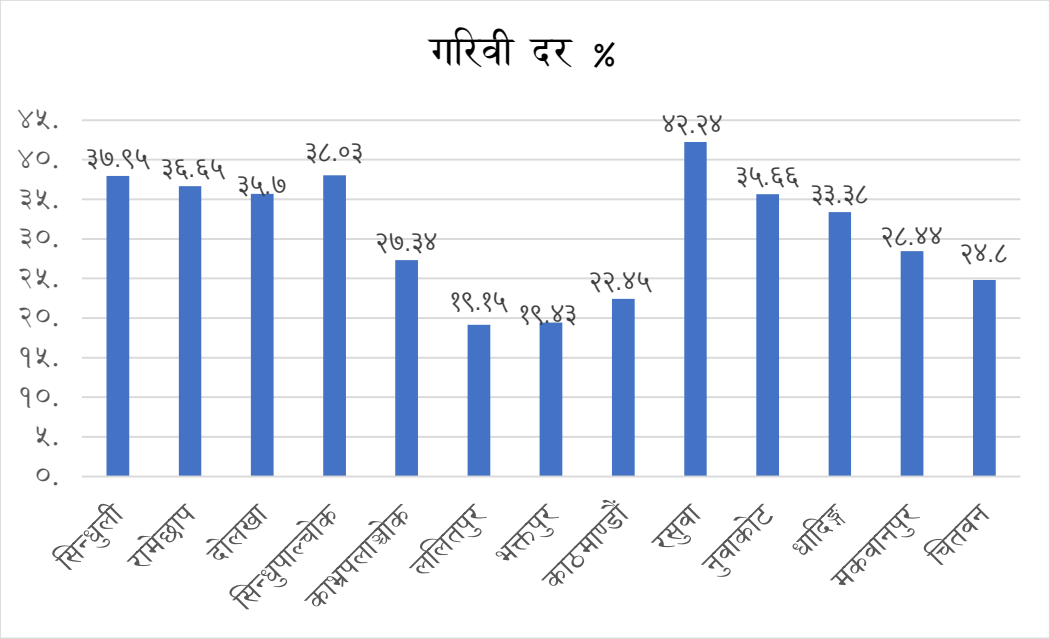
तालिका नं. २: बागमति प्रदेशको साक्षरता स्थिति (स्रोतः प्रदेश प्रोफाइल, २०१९)

सि.नं.	जिल्ला	साक्षरता संख्या			साक्षरता दर %		
		पुरूष	महिला	जम्मा	पुरूष	महिला	जम्मा
१	सिन्धुली	८८१७६	७२३८५	१६०५५८	६९.८	५२.१०	६०.५३
२	रामेछाप	६२००३	५४१४७	११६१५०	७२.६४	५३.४७	६२.२४
३	दोलखा	५७९८९	४९२४९	१०७२३८	७३.३४	५३.६७	६२.७८
४	सिन्धुपाल्चोक	८६०१०	७१४५९	१५७४६९	६७.५७	५१.८८	५९.५९
५	काभ्रेपलान्चोक	१३४०३७	११३०१२	२४७०४९	७९.५९	६०.९२	६९.८०
६	ललितपुर	२००५७७	१६१४१९	३६१९९६	९०.११	७४.७२	८२.५३
७	भक्तपुर	१३०५२६	१०२१३१	२३२६५७	९०.४८	७२.६५	८१.६८
८	काठमाण्डौं	७८३७०४	६२१४९५	१४०८१९९	९२.१८	७९.७७	८६.२५
९	रसुवा	११९०६	९२९१	२११९७	६०.५८	४६.५०	५३.६०
१०	नुवाकोट	८२६४२	७०२६१	१५२९०६	६७.९५	५२.४१	५९.८०
११	धादिङ्ग	१०१२४०	९१०५७	१९२३३७	७१.०८	५५.७०	६२.८६
१२	मकवानपुर	१४११९०	११८१८५	२५९३७५	७५.४१	६०.५९	६७.८५
१३	चितवन	२१५२८२	१९८२४४	४१३५२६	८३.८७	७०.६८	७६.५८
	प्रदेश	**२०९८२७९**	**१७३२३७५**	**३८३०६५४**	**८२.८२**	**६७.०४**	**७४.८४**
	नेपाल	८६६६२८२	७१११५०४	१५७७७७८६	७५.१४	५७.३९	६५.९४

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

यस प्रदेशका जिल्लाहरु को गरिबीको रेखामुनि रहेका जनसंख्याको विवरण तल चित्र नं २ मा दिइएको छ।



चित्र नं. २ : गरिवी दर

माथिको चित्रमा देखिएको गरिबीको दर अनुसार सबैभन्दा बढी रसुवा जिल्लामा ४२.२४% र सबैभन्दा घटी ललितपुर जिल्लामा १९.१५% रहेको पाइन्छ ।

नदी प्रणाली

बागमती प्रदेशमा ३३ वटा मुख्य नदी र १० वटा उपजलाधार प्रणाली 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 मुख्य नदीको विवरण तल तालिका न ५ मा दिइएको छ ।

तालिका नं. ३: 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। बागमती प्रदेशको भू-उपयोगको विवरण तल तालिका नं ६ मा दिइएको छ ।

तालिका नं. ४: बागमति प्रदेशको भू-उपयोगको 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 र भक्तपुर क्षेत्र ऐतिहासिक सांस्कृतिक सम्पदा बोकेका शहरहरू हुन्। प्रसिद्ध पशुपतिनाथ मन्दिर र पशुपति क्षेत्र, स्वयम्भूनाथ मन्दिर र परिसर ऐतिहासिक धरोहरहरु रहेका छन्। विश्व सम्पदा सूचीमा सुचीकृत विश्वमा 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। यस प्रदेशमा दुईवटा संरक्षण क्षेत्र; चितवन राष्ट्रिय निकुञ्ज र लाङटाङ राष्ट्रिय निकुञ्ज पर्दछन्। यसकारण बागमती प्रदेश ऐतिहासिक, धार्मिक र पर्यटन विकासको दृष्टिकोणले प्रचुर सम्भावना रहेको प्रदेश हो। यस प्रदेशको प्रमुख ऐतिहासिक धार्मिक र पर्यटकीय स्थलहरुको विवरण तल तालिका नं ७ मा दिइएको छ ।

तालिका नं. ५: ऐतिहासिक धार्मिक र पर्यटकीय स्थलहरुको विवरण

क्षेत्रहरु	विकास सम्भाव्यताका स्थलहरु
होटल	पाँच तारे होटल (८ वटा), चार तारे (२४ वटा), तीन तारे (६५ वटा), दुईतारे (१७ ओटा), एकतारे (७ वटा) गरी तारे होटल १२१ र तारा नभएका १९७७
पर्यटकीय स्तर होटल	१०५ वटा
होम स्टे	१०० वटा (सामुदायिक २८ र निजी ७२ वटा)
विश्व सम्पदा सूचीका स्थलहरु	चाँगुनारायण मन्दिर, हनुमानढोका दरबार क्षेत्र, भक्तपुर दरबार स्क्वायर, स्वयम्भु स्तुपा, पशुपतिनाथ मंदिर, पाटन दरबार स्क्वायर, बौद्धनाथ महाचैत्य, चितवन राष्ट्रिय निकुञ्ज
धार्मिक स्थलहरू	पशुपतिनाथ मंदिर, कालिन्चोक भगवती, दोलखा भिमसेन, गोसाइँकुण्ड, देविघाट, दुप्चेश्वर, जाल्पादेवी, बेत्रावती, उभाकुण्ड, खाडादेवी, लाक्षी गुम्बा, भिमेश्वर, पलान्चोक भगवती, त्रिपुरासुन्दरी माई, पाँचपोखरी, भुटनदेवी, चुरेमाई
पर्यटकीय स्थलहरू	काठमाडौं, भक्तपुर, ललितपुर, हेलम्बु, तातोपानी, जिरी, चितवन राष्ट्रिय निकुञ्ज, लाङटाङ राष्ट्रिय निकुञ्ज, पर्सा राष्ट्रिय निकुञ्ज, गौरीशंकर संरक्षित 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, पर्यटकीय स्थलहरुले गर्दा राष्ट्रिय तथा अन्तर्राष्ट्रिय पर्यटकहरुको भ्रमण गर्ने र पर्यटकीय गतिविधि समेत राम्रो हुने सम्भावना रहेको छ। साथै यस प्रदेशमा २२ वटा पदमार्गहरू रहेका छन् जसमा थुप्रै पर्यटकहरुले भ्रमण गर्ने हुँदा ग्रामीण क्षेत्रको विकासमा समेत टेवा पुग्न जानेछ। यस प्रदेशमा भएका पदमार्गहरुको विवरण तल तालिका नं ८ मा दिइएको छ ।

तालिका नं. ६: बागमती प्रदेशमा रहेका पदमार्गहरु को विवरण (स्रोत प्रदेश वस्तुस्थिति विवरण २०१९)

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

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 स्थलहरुको विवरण तल तालिका नं ९ मा दिइएको छ ।

तालिका नं. ७: बागमती प्रदेशमा रहेका हाइकिङ्ग क्षेत्रको 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

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

औद्योगिक विकास

औद्योगिक विकास नै विकासको मुख्य आधारशिला हो जसमा उत्पादन, आय, लगानी र 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 औद्योगिक/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 उद्योगहरु बिच कच्चा पदार्थको उपलब्धता नै रहेको छ। त्यसकारण बागमती प्रदेशलाई देशको प्रमुख औद्योगिक स्थलको रुपमा लिन 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 गर्नुका साथै उपभोग्य वस्तुहरूको मागपूर्ति व्यवस्थापन गर्न आवश्यक हुन्छ। जसमा यस प्रदेशका ४५ मुख्य शहरहरूका लागि उपभोग्य सामान आपूर्ति गर्नुपर्नेछ।

आयात निर्यातको राष्ट्रिय अवस्था अध्यनगर्दा आयात नै बढी भएको पाइन्छ आयात रु १४ खरब १८ लाख छ भने निर्यात ९७ अरब रुपैयाँ देखिन्छ (TPC Report, २०७५) । यसबाट नेपालको व्यापार घाटा भएको देखिन्छ। यस अवस्थालाई मध्यनजर राख्दै वागमती प्रदेशले आत्मनिर्भरता तर्फ ध्यान दिनु पर्छ र 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

वागमति प्रदेशका विभिन्न उत्पादनका लागि विभिन्न ब्यापारिक केन्द्र रहेका छन। सामाजिक, ब्यवसायिक, ब्यापारिक द्रिस्टिकोणबाट यो प्रदेश सङ्घीय राजधानी लगायत झन्डै एक करोड जनसंख्या लागि बजार केन्द्र रहेको छ। यस प्रदेशमा रहेका प्रमुख ब्यापारिक केन्द्र देहाय बमोजिम छन।

क) काठमाडौ

देशको मुख्य व्यापारिक केन्द्र काठमाडौ यस प्रदेशमा रहेको छ। यस उपत्यकामा बजारीकरण र उपभोक्ता बढिरहेकाले व्यापारिक क्रियाकलाप उच्च दरमा रहेको छ। उपत्यकामा भएका दुईवटा महानगरपालिका र सोह्र नगरपालिकामा उच्च शहरीकरण हुनुका साथै बजारमा व्यापार पनि उच्च रूपमा भएको छ। त्यसैले उपत्यका एउटा प्रमुख व्यापारी केन्द्र हो।

ख) चितवन

चितवन एउटा मुख्य व्यापारिक केन्द्र साथै काठमाडौ उपत्यका भित्र जाने मुख्य द्वार हो। यहाँ पनि द्रुत गतिमा शहरीकरण भईरहेको छ। 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 लोकमार्ग काठमाडौं बीच सडक सञ्जाल भएकाले पर्यटकीय केन्द्र पनि बनेको छ।

ग) हेटौंडा

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

घ) 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 लोकमार्गबाट जिरी सडक सञ्जाल जोडिएकोले व्यापारमा सहज भएको छ।

ङ) 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 लोकमार्ग विस्तार कार्य सञ्चालन भइरहेको छ।

च) धादिङ्ग वेशी

कालु पाण्डे मार्गले पृथ्वी लोकमार्ग सँग जोडिएको धादिङबेसी क्षेत्र पनि एउटा प्रमुख व्यापारिक केन्द्र हो। यस क्षेत्रमा कृषिजन्य उत्पादन र पशुपालनको राम्रो सम्भावना रहेको र उत्पादित वस्तुहरुको काठमाडौं लगायत तराइका विभिन्न शहरहरुमा समेत निर्यात भैरहेको पाइन्छ। पृथ्वीलोकमार्गको पहुँच भएको क्षेत्रले देशको राजधानी तथा प्रदेशको राजधानी समेत जोडिएको हुँदा व्यापारिक केन्द्र हुन सक्ने प्रबल सम्भावना छ।

छ) मन्थली

रामेछाप जिल्लास्थित मन्थली बजार पनि व्यापारिक सम्भावना बोकेको शहर हो। खुर्कोट मन्थली सडकले बीपी लोकमार्गसंग जोडिएको यस बजार तराइका जिल्लाहरू र काठमाडौंसँग सडक सञ्जालमा पहुँच रहेको हुदा व्यापारिक गतिविधिहरू सञ्चालनमा सहज हुँदै गएको छ । रामेछाप र ओखलढुंगाको पश्चिमी क्षेत्रका उत्पादनहरु को बजारीकरण मन्थलीमा हुने र यहाँ शहरीकरण बढ्दो क्रममा रहेको ले भविष्यमा मन्थली व्यापारिक केन्द्र बन्न सक्नेछ।

ज) सिन्धुलीमाढी

सिन्धुली जिल्लाको सिन्धुलीमाढी बजार पनि प्रदेश व्यापारिक केन्द्र हुन सक्ने सम्भावना बोकेको बजार क्षेत्र हो । काठमाडौं र तराईलाई वि.पि. लोकमार्गले जोडिएको हुँदा यहाँका उत्पादन काठमाडौं तथा तराइका शहरहरुमा सहजरुपमा जानेछ भने मदन भण्डारी लोक मार्ग(हेटौडा —चतरा —धरान),यो ठाउँ हुँदै गएको छ । यस क्षेत्रका कृषि उत्पादन पशुपन्छी तथा अन्य घरेलु उत्पादनले बजार पाउन सक्ने हुँदा यो बजार पनि प्रदेशको व्यापारिक केन्द्र हुने सम्भावना रहेको छ।

३.४ विकास सम्भावनाका क्षेत्रहरू

बागमती प्रदेश विभिन्न कृषि, फलफुल खेती, 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 तथ्याङ्क हरुले देखाएको छ। सङ्घीय सरकारबाट खानी उत्खननका लागि अनुमति पत्र जारी भएका १२६ वटा खनिज उद्योगहरु मध्ये यस प्रदेशभित्र ४५ वटा उद्योगहरु पर्दछन। जसमा मकवानपुरमा १२, धादिङमा ८, ललितपुरमा ७, सिन्धुपाल्चोकमा ५, दोलखामा ४, काभ्रेपलाञ्चोकमा ३, चितवन २, रसुवा/धादिंग २,सिन्धुली र रामेछापकमा १/१ वटा खनिज उद्योग स्वीकृत भै अनुमति पत्र जारी भएको छ ।

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 उद्योगहरु स्थापना भई संचालनमा रहेका छन् र विभिन्न सामानहरूको उत्पादन भइरहेको छ। यस प्रदेशका औद्योगिक क्षेत्रमा रहेका उद्योगहरु सम्बन्धी विवरण तल तालिका नं १० मा दिइएको छः

तालिका नं. ८ः बागमति प्रदेशका औद्योगिक क्षेत्रहरु

क्र.सं.	औद्योगिक क्षेत्रको नाम	स्थापना (वि.स.)	क्षेत्रफल (रोपनी)	उद्योगहरुको संख्या				रोजगारी	मुख्य उत्पादन
				जम्मा	सञ्चालनमा	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

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

कृषि/ पशुको सम्भाव्यता

यस प्रदेशमा रहेका कृषियोग्य जमिन र पशुपालनका लागि उपयुक्त क्षेत्रहरु भएकाले यसको प्रचुर सम्भावना रहेको छ। प्रदेशका मुख्य नगदे बालीहरु निम्न रहेका छन्ः

आलु खेती

आलु प्रमुख नगदे बाली हो र यसको उत्पादन नेपाल भरी हुने गर्दछ र तथ्याङ्क अनुसार नेपालमा बार्षिक रुपमा २६,९१,०३७ मेट्रिक टन आलु उत्पादन हुने गर्दछ भने वागमती प्रदेश भित्र सो को करिब २४.४% वा

६,५६,७८९ मेट्रिकटन प्रतिवर्ष उत्पादन हुने गरेको पाइन्छ। यो प्रदेशमा आलु उत्पादनको पकेट क्षेत्रको रुपमा चितवन, मकवानपुर, नुवाकोट, भक्तपुर, ललितपुर, काभ्रेपलान्चोक र दोलखा जिल्ला का विभिन्न स्थानहरु रहेका छन्।

कफी उत्पादन

कफी पनि एउटा प्रमुख नगदे बाली हो। यसको उत्पादन बागमती प्रदेशका केही जिल्लाहरूमा हुने गरेको छ। कफी उत्पादनको मौजुदा तथा सम्भावना भएका पकेटक्षेत्रहरु सिन्धुपाल्चोक, काभ्रेपलान्चोक, नुवाकोट र ललितपुर जिल्लामा रहेका छन्। राष्ट्रिय रुपमा कफीको उत्पादन ४६६ मेट्रिक टन प्रतिवर्ष रहेको छ भने वागमती प्रदेशबाट सो को २१.८% अर्थात १३९ मेट्रीक टन उत्पादन गर्ने गरेको तथ्याङ्कले देखाएको छ।

अदुवा उत्पादन

अदुवा तथा लसुनको उत्पादन प्रदेशका विभिन्न स्थानहरुमा हुने गरेको पाइन्छ। राष्ट्रिय आंकडा अनुसार यसको उत्पादन २,७९,५०४ मेट्रिक टन प्रतिवर्ष रहेको छ भने बागमती प्रदेशभित्र कूल राष्ट्रिय उत्पादनको १२.९% अर्थात ३६,०२७ 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 नेपालको मुख्य उत्पादन क्षेत्र हो। दुध उत्पादनमा नेपाल आत्मनिर्भर रहेको छ। यसको वार्षिक उत्पादन १२,४५,९५४ मेट्रिकटन रहेको छ भने बागमती प्रदेशमा कूल राष्ट्रिय उत्पादनको ८.६% अर्थात १,०७,३५७ 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 मूल रूपमा कुखुराको मासु अत्याधिक उत्पादन हुने हुँदा मासुमा देश आत्मनिर्भर रहेको छ। राष्ट्रिय रूपमा ३,३२,५४४ मेट्रिक टन मासु उत्पादन हुने र सो को २२.५६% अर्थात ७५,००६ मेट्रीक टन प्रतिवर्ष बागमती प्रदेशमा उत्पादन हुने गरेको तथ्याङ्कले 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 सम्भावाना भएको उत्पादन हो जसले देशको मागमा टेवा पुर्याउँदै आएको छ। बजार विश्लेषण अनुसार राष्ट्रियरुपमा माछाको माग अनुमानित रुपमा ७०,००० मेट्रीक टन प्रति वर्ष रहेको छ भने र्राष्ट्रिय उत्पादानबाट २४,५५९ मेट्रीक टन प्रतिवर्ष आपूर्ति हुने 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 सम्भावना रहेको छ। प्रदेशका चितवन र मकवानपुर जिल्ला मत्स्य 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 विश्वभरि नै मल्टिमोडल प्रणाली अवलम्बन गरिएको छ जसमा स्वतन्त्र व्यापार र व्यापार विविधीकरणलाई प्राथमिकता दिइएको छ। नेपालजस्तो विकासशील देशमा सबै विकासका सम्भावना र अवसरहरु पहिचान गरी उच्च -आर्थिक वृद्धि दर कायम गर्न र गरिबी घटाउन आवश्यक छ। यस सन्दर्भमा देशभर सडक सञ्जाल विकासकोलागी राष्ट्रिय यातायात नीतिको भूमिका महत्वपूर्ण रहेको छ।

"दीगो, भरपर्दो, कम खर्चिलो, सुरक्षित, सुविधायुक्त एवं आत्मनिर्भर यातायात प्रणालीको विकास गरी नेपालको समग्र आर्थिक, सामाजिक, साँस्कृतिक, पर्यटकीय आदि क्षेत्रको विकासमा योगदान पुर्याउनु" राष्ट्रिय यातायात नीति २०५८ को मूल उद्देश्य रहेको छ । यसका अतिरिक्त नीतिमा सार्वजनिक नीजि -साझेधारीको अवधारणालाई जोड दिइएको छ र निजी क्षेत्रको 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 सञ्जालले जोड्ने, पूर्व-पश्चिम, मध्यपहाडी लोकमार्ग र उत्तर-दक्षिण सडक निर्माण गर्ने, मौजुदा यातायात संरचनाहरूको मर्मतसम्भार गर्ने, केन्द्रीयस्तरको यातायात संरचनाको स्तरोन्नती गर्ने, ट्राफिक 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 केन्द्रस्तर र स्थानीय निकायहरुले अल्पकालीन, मध्यकालीन र दीर्घकालीन गुरुयोजना यातायात क्षेत्रको निर्माण गर्नुपूर्व नै तयार गरी सोही बमोजिम यातायातको विकास गर्नुपर्ने कुरामा जोड दिइएको छ।

उपरोक्त बमोजिमको उद्देश्य पुरा गर्न यातायातको विकासमा विकेन्द्रीकरण गरी सङ्घीय सरकार राष्ट्रिय लोकमार्गको विकासकोलागि जिम्मेवार छ भने प्रदेश सरकारले प्रदेश स्तरको लोकमार्ग र सडकहरूको विकास गरी सडक निर्माण गर्नेछ।

४.१.२ प्रदेश सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन, २०७५

नेपालको संविधानको प्रावधान अनुसार 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 प्रदेश सरकारले प्रदेशका लागि आवश्यक नीति, योजना तथा संस्थागत संरचनाहरू बनाई प्रभावकारी र प्रभावशाली रुपमा प्रदेशको विकास जनता सम्म पुर्याउने कार्य गरेको छ। यस सन्दर्भमा बागमती प्रदेशमा "प्रदेश सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन २०७५" तर्जुमा गरिएको छ। यो ऐन राष्ट्रिय 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 र सुरक्षित बनाउनुका अतिरिक्त उत्पादित बस्तुहरुको सेवा क्षेत्र बजारसम्म सजिलै ढुवानी गर्न सक्ने व्यवस्था गर्नुका साथै मानिसहरूलाई आफ्नो घरबाट सदरमुकाम केन्द्र, प्रदेश राजधानी र सङ्घीय राजधानीसम्म आवतजावतमा सहजीकरण गर्नु रहेको छ। सवारीसाधनको प्रयोगका आधारमा यस ऐनमा १४ प्रकारका सवारीसाधन उल्लेख गरिएको छ जसमा ठूला सवारी साधन, मझौला सवारी साधन, हलुका सवारी साधन, यान्त्रिक दुईपाङ्ग्रे सवारी साधन, यान्त्रिक तीन पाङ्ग्रे सवारी साधन, निर्माण उपकरण सवारी साधन, अफ रोड सवारी साधन, विशेष(स्पेशल) सवारी साधन, सार्वजनिक सवारी साधन, पर्यटन सवारी साधन, गैर व्यवसायी सवारी साधन, सरकारी सवारी साधन, संस्थान सवारी साधन र कूटनीतिक सुविधा प्राप्त 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 सार्वजनिक यातायात सञ्चालन गर्ने र पिछडिएका जनता समक्ष सेवा दिने र बृहद रुपमा यातायात सेवा सञ्चालन, व्यवस्थापन र विकास गर्ने, निजी क्षेत्रलाई अनुदान सुविधा दिने प्रावधानहरू राखिएका छन्।

४.१.३ प्रदेश सार्वजनिक सडक ऐन, २०७८

प्रदेशभित्र बसोबास गर्ने सर्बसाधारण जनताको सुबिधा तथा आर्थिक हित कायम राख्नको लागि सबै किसिमका प्रदेश सार्बजनिक सडकहरुको बर्गिकरण एवम् मापदण्ड तयार गरी सो को निर्माण, सम्भार, विस्तार, सुधार, संचालन र ब्यबस्थापन गर्नका लागि यो ऐनको तर्जुमा गरिएको हो। यस ऐनको उद्देश्य प्रत्येक स्थानमा सडक सञ्जाल निर्माण 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 गर्नु रहेको छ। प्रादेशिक यातायात गुरुयोजना पनि यस ऐनमा आधारित रही तयार गरिएको छ जसमा निम्न बिषयलाई जोड दिएको छः

- 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 प्रदेशको पहिलो आवधिक योजना (२०७६/२०७७ - २०८०/२०८१)

बागमती प्रदेशको पहिलो आवधिक योजना (२०७६/२०७७-२०८०/२०८१) को दीर्घकालीन सोच "सुसस्कृत र सुखी जनता; समाजबाद उन्मुख समृद प्रदेश" राखी तयार गरिएको छ। आवधिक योजनाको यातायात क्षेत्रको लक्ष्य " प्रादेशिक यातायात सञ्जालको विकास, संरचना र व्यवस्थापन सुधार गर्नु " रहेको छ। यो प्रादेशिक यातायात गुरुयोजना आवधिक योजनाको योजना तर्जुमा तथा कार्य रणनीतिमा उल्लेख गरेका लक्ष्य र योजना अनुसार तयार गरिएको छ। आवधिक योजनामा समावेश भएका यातायात सम्बन्धि रणनीति तथा कार्यनीतीहरु तल तालिका नं ११ मा दिइएको छ ।

तालिका नं. ९: आवधिक योजनाका यातायात पूवार्धार सम्बन्धि रणनीति तथा कार्यनीति

रणनीति	कार्यनीति
यातायात पँहुच (एक्सेसिबिलिटी) र गतिशीलता (मोबिटी) मा सुधार गर्ने।	• प्रादेशिक यातायात गुरुयोजना तर्जुमा गरिनेछ। • प्रदेशस्तरीय सडकहरुको अधिकार क्षेत्र तथा कोरिडोरको चौडाई यकिन गरी सोको परिभाषा, छनौट एवम् नामावली तयारी गरिनेछ। • सबै स्थानीय तहको केन्द्रसम्म पक्की सडक निर्माण गर्न संघीय सरकार र स्थानीय तहसँग सहकार्य गरिनेछ। • प्रादेशिक र स्थानीय तहको केन्द्र जोड्ने सडकको नियमित तथा पटके मर्मत सम्भारलाई प्राथमिकता दिइनेछ। • अन्तरप्रदेश, अन्तरशहरी लामो दूरीका ठूला बस तथा मालबाहक सवारी साधनहरुको पार्किङ तथा मर्मत सुविधाहरुसहितको बहुउद्देश्यीय क्षेत्रीय लजिस्टिक पार्किङ तथा अटोपार्क र क्षेत्रीय बसपार्कको विकास गर्न स्थानीय तहसँग सहकार्य गरिनेछ। • आवागमनलाई सहजीकरण गर्न लिङ्क सडक, बाइपास, र टनेल निर्माण गरिनेछ। • पँहुच र गतिशिलता बढाउन तथा दुरी र लागत कम गर्न रणनीतिक महत्वका भीमफेदी-कुलेखानी लगायतका सुरुङ्गमार्गहरुको निर्माणलाई प्राथमिकता दिइनेछ।
सडक सञ्जाल सुधार गर्ने।	• सडक तथा पुल निर्माणको लागि पर्याप्त अध्ययन तथा अनुसन्धान गरिनेछ ।वातावरणमा न्यूनतम क्षति हुनेगरी आर्थिक प्रतिफल पाउने सुनिश्चितता गरेर मात्र ठूला सडक तथा पुलहरु निर्माण गर्ने व्यवस्था मिलाइनेछ। • बायो इन्जिनियिङ लगायतका उपयुक्त प्रविधिलाई उपयोग गरी सतही भूक्षय नियन्त्रण गरिनेछ। • निजी क्षेत्र र अन्य विकास साझेदारहरुको आर्थिक सहभागितासहिको विशेष साङ्गठनिक संयन्त्र (स्पेशल पर्पोस भेहिकल)बनाई प्रादेशिक नयाँ यातायात संरचनाहरुको विकास गरिनेछ।
प्रदेशिक सडक र संरचनाहरुलाइ व्यवसायिक सिद्धान्त अपनाई सञ्चालन र व्यवस्थापन गर्ने।	• प्रादेशिक भौतिक योजना अनुरुप अन्तर-शहरी रणनीतिक सडक र पक्की तथा झोलुङ्गे पुलहरुले अवस्था बारे सूची (इन्भेन्ट्री) तयार गरिनेछ र आवश्यक मर्मत सम्भारका लागि प्राथमिकता निर्धारण गरिनेछ। • सडक संरचना मर्मत सम्भारको निम्ति निश्चित बजेट प्रदेशले नै छुटयाई वा प्रयोगकर्ताबाट नै निर्धारित शुल्क उठाई संरचनाहरुको (डिजाइन) कार्य क्षमता बनाइ राख्ने विधिमा आधारित सक्रिय (प्रो-एक्टिभ) मर्मत सम्भार व्यवस्था (पर्फमेन्स बेस्ड मेन्टेनेन्स) मिलाइनेछ र सोका लागि आवश्यक सहकार्य गरिनेछ।
यातायात व्यवस्थापन प्रणालीलाई व्यवस्थित गर्ने।	• यातायातसम्बन्धी नीति, कानून र मापदण्ड तयार गरिनेछ।

रणनीति	कार्यनीति
	• रज्जुमार्ग, जलमार्ग लगायतका वैकल्पिक यातायात प्रणालीको विकास र प्रवर्द्धन गरिनेछ। • नारायणी नदीमा क्रुजसीप र जेट/मोटरबोट आदि सञ्चालन हुने व्यवस्था मिलाइने छ। • हेटौंडा काठमाण्डौं रज्जुमार्ग सञ्चालन गरी आपूर्तिको व्यवस्था सहज बनाइनेछ। • दिगो तथा वातावरणमैत्री सवारी साधनको प्रयोगका लागि नीतिगत व्यवस्था गरिनेछ। • सार्वजनिक यातायात सञ्चलनमा स्थानीय तह, निजी क्षेत्र र सहकारीसँग सहकार्य गरिनेछ।

४.१.५ बागमती प्रदेश सडक मापदण्ड, २०७६ (प्रस्तावित)

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 स्तर उल्लेख गरिएको छ।

४.२ प्रदेश सडक सञ्जाल

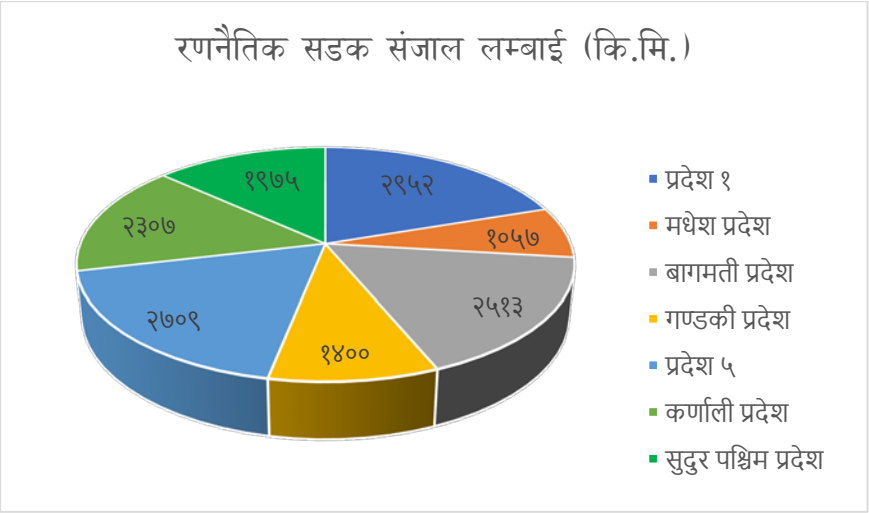
सडक सञ्जाल वर्गीकरण गरीएका वा नगरीएका सडकहरु प्रतिस्पर्धी सडक सञ्जाल छरिएर रहेका छन्। २०७२ सालको नेपालको संबिधान पूर्व सडकहरुलाई रणनीतिक सडक सञ्जाल (लोकमार्ग र सहायक लोकमार्ग) र स्थानीय सडक सञ्जालहरु (जिल्ला सडक सञ्जाल, र ग्रामिण सडक) विभाजन गरिएका थिए। सडक विभागले रणनीतिक राष्ट्रिय सडक सञ्जाल हेर्ने गरेको थियो भने जिल्ला विकास समितिहरुबाट जिल्ला प्राविधिक कार्यालयहरुको मार्फत स्थानीय सडक सञ्जाल निर्माण तथा मर्मत गरिएको थियो।

नेपालको संविधान २०७२ मा सबै तहका सरकारहरुलाई आफ्नो कार्यक्षेत्रको सडकको विषयमा निर्णय गर्न सक्ने अधिकार दिएको छ। सडकको वर्गीकरण र सो को जिम्मेवारी निम्न अनुसार तोकिएको छः

सङ्घीय लोकमार्ग	सङ्घीय सरकार अन्तर्गत
प्रदेश सडकहरु	प्रदेश सरकार अन्तर्गत
स्थानीय सडकहरु	स्थानीय सरकार अन्तर्गत

४.२.१ रणनीतिक सडक सञ्जालको पुनरावलोकन

नेपालको रणनीतिक सडक सञ्जालको प्रदेशगत विवरण तल चित्र नं ३ मा दिइएको छ।



चित्र नं. ३: रणनैतिक सडकको वितरण

नेपालमा रणनीतिक सडक सञ्जाल १४९१३ कि मि छ जसमध्ये बागमती प्रदेशमा १७% रहेको रणनैतिक सडक सञ्जाल (लोकमार्ग र सहायक लोकमार्ग) को नामावली तल तालिका नं १२ र १३ मा दिइएको छ ।

तालिका नं. १०: बागमती प्रदेशका लोकमार्गहरुको सूची (स्रोत : सडक विभाग, २०१९)

क्र.सं.	जिल्ला	सडकको नाम	लोकमार्ग	लम्वाइ (कि.मि.)
१	रामेछाप, सिन्धुली, काभ्रे, सिन्धुपाल्चोक, नुवाकोट र धादिङ	पुष्पलाल मध्यपहाडी लोकमार्ग (घुर्मी-आरुघाट)	NH03	२७०
२	चितवन, मकवानपुर	महेन्द्र लोकमार्ग (पूर्व-पश्चिम लोकमार्ग)	NH01	९२
३	चितवन	हुलाकी लोकमार्ग(अमुवा पोस्ट देखि त्रिवेनिघाट)	NH05	५५
	सिन्धुली , मकवानपुर	मदन भण्डारी लोकमार्ग (हेटौंडा —कटारी)	NH09	१९०

क्र.सं.	जिल्ला	सडकको नाम	लोकमार्ग	लम्वाइ (कि.मि.)
४				
) ५	सिन्धुली , काभ्रेपलान्चोक	बिपि लोकमार्ग (बर्दिबास- सिन्धुली-खुर्कोट-धुलिखेल)	NH13	१४८
६	ललितपुर, काभ्रेपलान्चोक	ग्वोर्को-लुभु-लाकुरीभन्ज्याङ्ग- कुशादेवी - पनौती - दाहालटार सडक	NH15	३७.१०
७	धादिङ्ग, चितवन	पृथ्वी लोकमार्ग (नौबिसे- मुग्लिङ्ग)	NH17	८३.
८	काठमान्डौ , नुवाकोट, रसुवा	पासांग लाम्हु राजमार्ग (बालाजु - त्रिशुली -धुन्चे - स्याफ्रुवेसी सडक)	NH18	६५
९	काठमाडौं, धादिंग	सितापाइला - धार्के सडक	NH21	२४
१०	दोलखा, सिन्धुपाल्चोक	दिक्तेल - सोलु - जौविशी - खहरे - जिरी - तामाकोशी - चरिकोट - खाडीचौर सडक	NH23	१८३
११	सिन्धुली रामेछाप दोलखा	खुर्कोट - मन्थली - तामाकोशी - सिंगटी - लामबगर - लाप्चेगाँउ सडक	NH28	२३९
१२	काभ्रेपलान्चोक, सिन्धुपाल्चोक	दोलालघाट-चौतारा सडक	NH31	२५
१३	मकवानपुर, काठमाडौं, ललितपुर	तराई मदेश द्रुतमार्ग (निजगढ -काठमाडौ)	NH33	६६
१४	काठमाडौ, भक्तपुर काभ्रे सिन्धुपाल्चोक	अरनिको लोकमार्ग	NH34	११२
१५	मकवानपुर, सिन्धुली	चन्द्रनिगाहापुर- गैडाटार -कपिलाकोट सडक	NH36	३५
१६	मकवानपुर, ललितपुर	कान्ति लोकपथ	NH37	८६
१७	काठमाडौं, ललितपुर भक्तपुर	काठमाडौ बाहिरी चक्रपथ	NH38	६८
१८	ललितपुर, काठमाडौं	काठमाडौं उपत्यका चक्रपथ	NH39	२७
१९	काठमाडौं, नुवाकोट	सामाखुसी - टोखा —गुर्जे-विदूर सडक	NH40	२६
२०	मकवानपुर, धादिङ्ग	त्रिभुवन राजपथ (चुरियामाई - हेटौडा - भैंसे - पालुङ्ग - नौबिसे - काठमाडौं)	NH41	१२७
२१	चितवन, धादिङ्ग, नुवाकोट, रसुवा	ठोरी भण्डारा - मलेखु - गल्छी - त्रिशुली - बेत्रावती - मैलुङ - स्याफ्रुवेशी - रसुवागढी सडक	NH42	१९७

क्र.सं.	जिल्ला	सडकको नाम	लोकमार्ग	लम्बाइ (कि.मि.)
२२	धादिङ्ग	मलेखु-धादिंग बेसी -सल्यानटार सडक	NH43	५७
२३	चितवन	ठोरी - भरतपुर - मुग्लिन सडक	NH44	१०५
२४	चितवन	भरतपुर महानगरीय बुद्ध चक्रपथ	NH77	१०५
		जम्मा		२४२२.१०

तालिका नं. ११: बागमती प्रदेशका सहायक लोकमार्गहरुको 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-श्याफ्रु रसुवा गढी	F21	१४४
४	बल्खु-चोवार-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-बाहुनेपाटी- 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-तामाकोसी -मन्थली-रामेछाप	F32	१२४
१५	तामाकोशी (F32)-जिरी	F33	३८
१६	मलेखु (H04)- धादिङ	F34	१८
१७	भरतपुर बाइपास रोड	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
२१	पाँचखाल-पलाञ्चोक भगवती	F71	११
२२	ग्वार्को-लुभु-लाँकुरी भञ्ज्याङ-पनौती-नमोबुद्ध -DSRM(H06)	F72	४१
२३	बखुन्डोल-बोगटीगाउँ (काठमाडौं विश्वविद्यालय सडक)	F73	२
२४	दमकी-फलान्टे (नुवाकोट दरबार पहुँच सडक)	F74	८
२५	कालीमाटी-सीतापाइला-भीमढुंगा-धार्के	F75	३३
२६	चक्रपथ-तीनपिपले-ओखर पौवा-कोल्पु	F76	३५
२७	बुढानीलकण्ठ-ककनी-कौलेठाना (F21)	F77	१९

क्र.सं.	सडकको नाम	सडक कोड	लम्बाइ (कि.मि.)
२८	शोभा भगवती -हलचोक-नारायणस्थान (KVRR)	F78	६
२९	ठुलो भार्याङ (रिङरोड) - रानीवन पोस्ट	F79	२
३०	बालाजु-नेपालटार-साङ्ला बजार	F80	१२
३१	बानियाटार-सामाखुसी चोक-लैनचौर	F81	४
३२	सामाखुसी चोक-टोखागाउँ-चण्डेश्वरीगाउँ-डाँडागाउँ-गुर्जेभञ्ज्याङ-छहरे-ताडी-गङ्गटे (F21)	F82	५५
३३	कपन-मण्डिखाटार-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-गोठाटार (KVRR)	F87	४
३८	गोकर्ण-जोरपाटी-गोठाटार (KVRR)	F88	४
३९	पेप्सीकोला-कार्की गाउँ (KVRR)	F89	६
४०	थिमी (SOS)-लोकन्थली-धर्मेश्वर-टिकाथली-मनोहरा	F90	५
४१	कौसलटार-बलकोट-सिरुटार-बिरुवा (KVRR)	F91	६
४२	थिमि-बोडे-कार्किगाउ-मुलपानी-गोकर्ण	F92	८
४३	सल्लाघारी (भक्तपुर)-दुवाकोट (KVRR)	F93	६
४४	ब्यासी (भक्तपुर) — चाँगुनारायण	F94	६
४५	मुलपानी-फुयालगाउँ-चांगुनारायण-फेदीगाउँ	F95	१४
४६	नगरकोट-कात्तिके-साँखु	F96	६
४७	च्यामासिंह-अमलडोल-नाला-बनेपा	F97	१२
४८	कमलविनायक-सुडाल-आधिकारीगाउँ-नगरकोट	F98	१२
४९	ट्रली बस (ARM) - सूर्यविनायक-चमेलीडाँडा-भुजुंगे	F99	१२
५०	सल्लाघारी (ARM)-कटुञ्जे-लुभु	F100	५
५१	मनोहरा पुल (बालकुमारी)—शंखमुल—टेकुदोभान—बल्खु	F101	६
५२	सातदोबाटो (रिङरोड)—धापाखेल—थेचो	F102	५
५३	जयनेपाल-भैसेपाटी -टिकाभैरव	F103	१९
५४	खशीबजार-कीर्तिपुर-मचछेगाउँ-तीनठाना	F104	११
५५	नागढुंगा (TRP) - टंकेश्वर (KVRR)	F105	११
५६	चरिकोट-दोलखा-लामाबगर-लाप्चेगाउँ	F106	९०
५७	कान्तिराजपथ (हेटौंडा-टिकाभैरव)	F120	८२
५८	फर्पिङ (दक्षिणकाली)-फाखेलचौर-कुलेखानी	F121	२५
५९	भीमफेदी-कुलेखानी	F122	१५
६०	धादिङबेसी-आरुघाट-धारापानी-गोरखा	F123	७१
६१	टाँडी, रत्ननगर (MRM)- सौराहा	F124	७
६२	भरतपुर-मेघौली विमानस्थल-ध्रुव	F125	३३
६३	आपटारी (H05)-देवघाट	F126	४
६४	खुर्कोट-रामेछाप-साँघुटार-ओखलढुंगा	F159	९८

क्र.सं.	सडकको नाम	सडक कोड	लम्बाइ (कि.मि.)
६५	गणेशमान सिंह मार्ग (थानकोट-चितलाङभञ्ज्याङ-चन्द्रागिरी -मार्खु)	F180	२०
६६	जिरी-पुमा-खहरे-धौले-पेकरवास-जुनबेसी-सल्लेरी	F201	१६०
६७	जिरी-सिउरानी-ठोसे-बाम्ती सडक	F202	४४
	कुल		२०९०

४.२.२ स्थानीय सडक सञ्जालको पुनरावलोकन

यस प्रदेश भित्रको स्थानीय सडक सञ्जाल (LRN) को विवरण साविक जिल्ला विकास समितिहरु अन्तर्गत तयार गरिएको जिल्ला यातायात गुरुयोजना (DTMP) मा आधारित छ। स्थानीय सडक सञ्जालको जिल्लागत विवरण तल तालिका नं १४ मा दिइएको छ र प्रदेशको कूल सडकको विवरण तल तालिका नं १५ मा दिइएको छ ।

तालिका नं. १२: स्थानीय सडक सञ्जाल विवरण (स्रोतः जिल्ला यातायात गुरू योजना)

क्र.सं.	जिल्ला	कालोपत्रे (कि.मि.)	खान्डास्मिथ(कि.मि.)	माटे (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. १३: प्रदेशको कूल सडकको विवरण (स्रोतः सडक विभाग, डोलिडार २०१९)

क्र.सं.	सडक	लम्बाइ (कि.मि.)
१	लोकमार्ग	२४२२.१०
२	सहायक लोकमार्ग	२०९०.०
३	स्थानीय सडक	४७३६.८७
	जम्मा	९२३९.८७

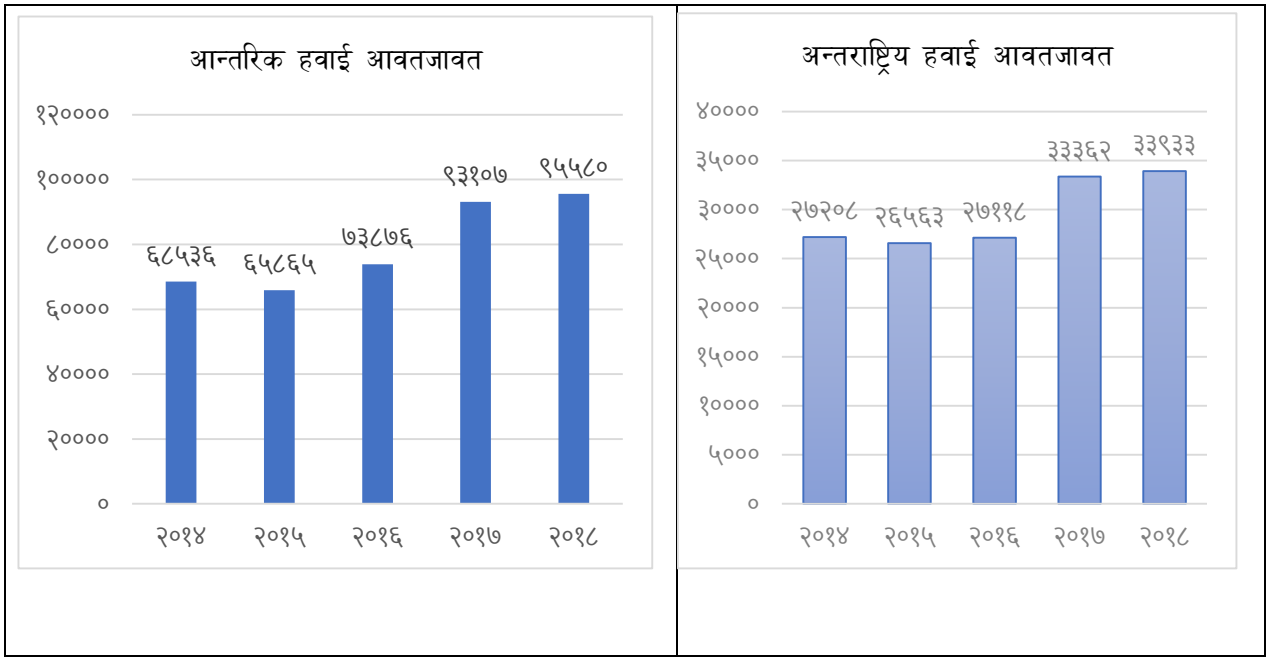
४.३ हवाई यातायात

यो प्रदेशमा चार विमानस्थलहरु रहेका छन् : काठमाडौंको त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल (TIA) र तीन आन्तरिक विमानस्थलहरूः 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 यातायत सञ्जाल प्रदान गर्दै आएको छ ।

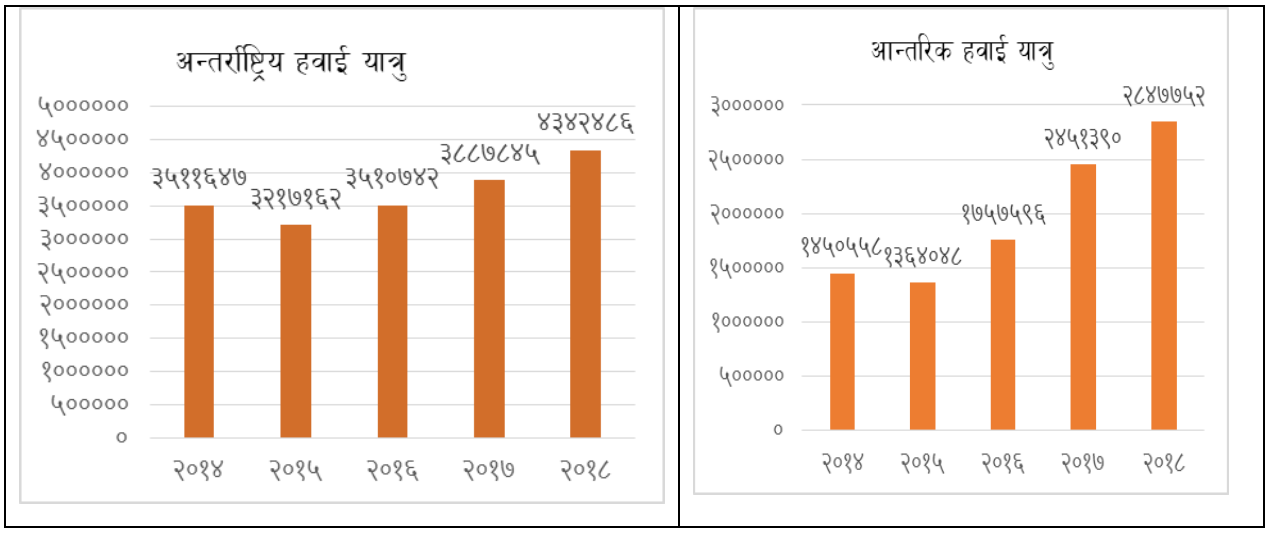
त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल (TIA)

त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल (TIA) काठमाडौंमा सन् १९५५ मा निर्माण भएको अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल हो। यसको संरचनामा दुई टर्मिनलहरू छन्: अन्तर्राष्ट्रिय र राष्ट्रिय टर्मिनल। अन्तर्राष्ट्रिय स्तरमा यो विमानस्थलबाट संसारका १७ देशका ४० गन्तव्यहरूमा सेवा प्रदान गरिएको छ। सन् २०१९को आकडा अनुसार, यस विमानस्थलबाट लगभग ७३ लाख अन्तर्राष्ट्रिय यात्रु प्रस्थान गरेको पाइन्छ भने नेपाल वायुसेवा निगमले यसको ४९ प्रतिशत हिस्सा ओगटेको छ ।यसै गरी निजि क्षेत्रका 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 आन्तरिक उडानको ४६% हिस्सा ओगटेको छ। यस विमानस्थलबाट १०५७० मेट्रिक टन बराबर क्षमताको कार्गो सेवा सञ्चालन भएको छ। यस सम्बन्धि जानकारी तल चित्र नं ४ र ५ मा दिइएको छ ।

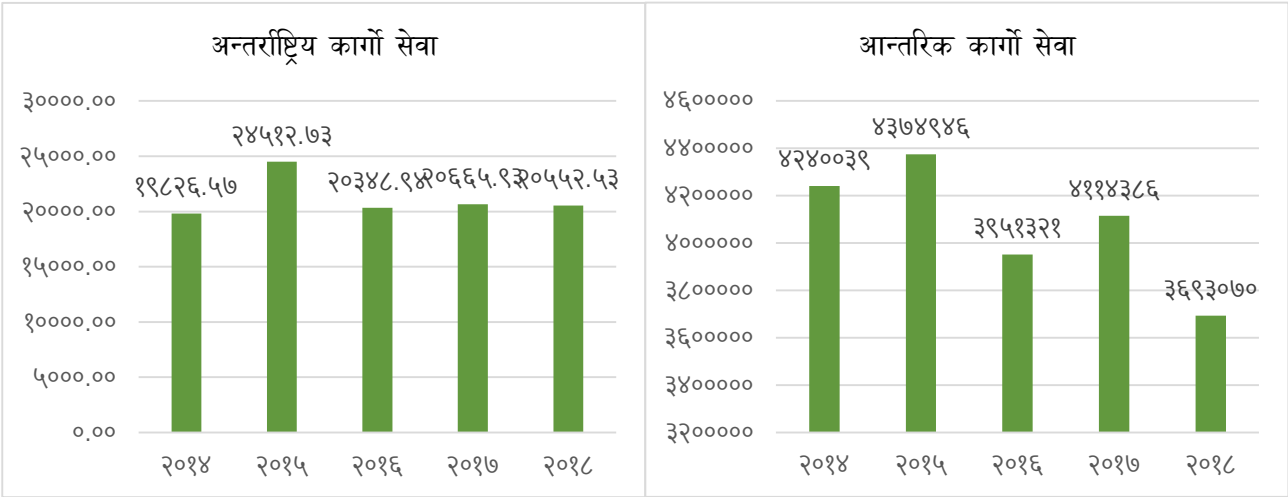
चित्र नं. ४: त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको अन्तर्राष्ट्रिय तथा आन्तरिक हवाइजहाज आवतजात विवरण



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 रामेछाप जिल्ला स्थित मन्थली नगरपालिका तामाकोशी नदीको किनारमा 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 तालिका नं १६ मा दिइएको छः

तालिका नं. १४ः रामेछाप विमानस्थलको उडान, यात्रु, र कार्गो सम्बन्धि विवरण (स्रोतः एयरपोर्ट प्रोफाइल, नागरिक उड्डयन 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 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। यस विमानस्थलमा महत्त्वपूर्ण विमान, यात्रु र कार्गो आवागमन हुने गरेको छ जसको विवरण तलको तालिका नं १७ मा दिइएको छ;

तालिका नं. १५ः भरतपुर विमानस्थलको उडान, यात्रु, र कार्गो सम्बन्धि विवरण (स्रोतः एयरपोर्ट प्रोफाइल, नागरिक उड्डयन)

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 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 वायुसेवाहरू मार्फत सेवा प्रवाह गरिरहेका छन् जसको विवरण तलको तालिका नं १८ र १९ मा दिइएको छ;

तालिका नं. १६: अन्तर्राष्ट्रिय वायुसेवाहरुको 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	क्याथेड्रयागन एयर	२३	रीजेन्ट एयरवेज
९	इस्ट्रन चाइना एयरलाइन्स	२४	सिचुआन एयरलाइन्स
१०	साउथर्न चाइना 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. १७: आन्तरिक वायुसेवाहरुको विवरण

क्र.सं.	आन्तरिक वायुसेवाहरु
१	बुद्ध एयर प्रा. 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 एयरवेज प्रा.लि

४.४ रेलमार्ग

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

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

यो सम्भाव्यता अध्ययनले २०१५मा पाँच मेट्रो लाइनहरू निर्माण भएमा काठमाडौं उपत्यकामा २०१९ मा प्रति दिन १०.०२ लाख यात्रुको आवागमन र २ करोड ४ लाख राजश्व संकलन हुने प्रक्षेपण गरिएको छ । यो प्रक्षेपण अनुसार प्रति यात्रु भाडादर रू २० (२०१२ को मूल्य) मा आधारित छ। प्रति ट्रिप ३० रुपैयाँ भाडा कायम गर्दा प्रतिदिन ६ लाख यात्रु र १.९१ करोड राजश्व संकलन हुने प्रक्षेपण गरिएको छ । निर्माणको प्रारम्भिक प्रक्रियामा रेल विभागको

महाराजगञ्ज देखि सातदोबाटो, सातदोबाटोदेखि खोकना, महाराजगञ्ज देखि बुढानीलकण्ठ र नागढुंगादेखि धुलिखेलसम्म रेलमार्गको विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन (DPR) का लागि प्रस्ताव तयार गर्ने योजना रहेको छ ।

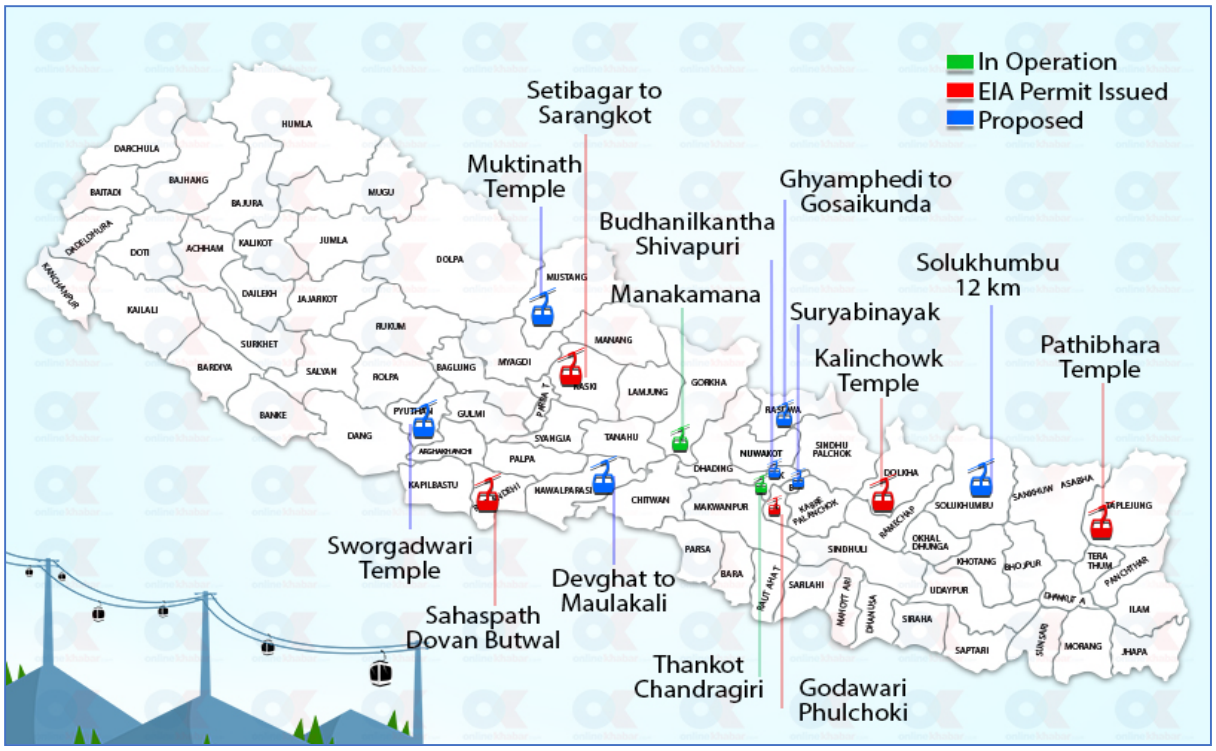
त्यसैगरी, रेल विभागले पूर्वपश्चिम रेलमार्ग (९४५ किमी) र काठमाडौं-पोखरा-लुम्बिनी रेलमार्गसँगै काठमाडौं-रसुवागढी र काठमाडौं-रक्सौलको पूर्व सम्भाव्यता अध्ययन गरेको छ । बागमती प्रदेश यी चार रेल परियोजनाको प्रमुख सरोकारवाला हो।

४.५ रोपवे

सडकको माध्यमबाट जोड्न कठिन र सडक मर्मत खर्च महँगो भएका पहाडी क्षेत्रहरूमा रोपवे सम्भावित वैकल्पिक यातायातको माध्यम हो। यस प्रदेशमा सन् १९६४ मा निर्माण भएको काठमाडौं-हेटौंडा कार्गो रोपवे (४२ किमी) सबैभन्दा पुरानो रोपवे हो। त्यसपछि कुरिनटार-मनकामना, थानकोट-चन्द्रागिरि र कालिञ्चोक मन्दिर गरी तीनवटा रोपवे निर्माण भै सञ्चालनमा रहेका छन् ।

हाल यस प्रदेशमा केही

थप रोपवेहरू समेत सम्भाव्यता अध्ययनको क्रममा छन्। नेपालमा संचालन तथा सम्भाव्यता अध्ययनको क्रममा रहेका रोपवेको विवरण चित्र ८ मा दिइएको छ ।



चित्र नं. ६: नेपालमा सञ्चालन तथा सम्भाव्यता अध्ययनको क्रममा रहेका रोपवेहरू

४.६ मालसामान ढुवानी

भारत र चीनबाट जमिनबाट आयात तथा निर्यात हुने वस्तु, सामान र कार्गो ढुवानी यस प्रदेशमा हुने प्रमुख मालसामान ढुवानी हो। नेपालमा कलकत्ता बन्दरगाहदेखि सुख्खा बन्दरगाह *(वीरगंज)* सम्म सबैभन्दा धेरै मालसामान ढुवानी हुनेगरेको छ ।वीरगंज सुख्खा बन्दरगाहमा करिब ६० प्रतिशत कन्टेनर भारतबाट र बाँकी चीनबाट आउँछन् ।

४.७ अन्य यातायात पूर्वाधारहरू

काठमान्डौ तराई/मधेश द्रुत मार्ग

काठमान्डौ तराई/मधेश द्रुत मार्ग सानो खोकना, काठमाडौं देखि बारा जिल्लाको निजगढसम्मको ७६.२ किलोमिटर लम्वाई भएको द्रुत लोकमार्ग 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, ढुवानी खर्च कम हुनेछ ।यसले प्रस्तावित निजगढ अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माणमा सुविधा पुर्याउछ ।

नागढुङ्गा सुरुङमार्ग

नागढुङ्गा सुरुङ (सिस्ने खोला देखि नागढुङ्गा) सडक क्षेत्रमा पहिलो प्रमुख सुरुङमार्ग आयोजना हो । यसको लम्बाइ २.५ कि.मी छ। यसको उद्देश्य नागढुङ्गाक्षेत्र वरपरको सडकको अवस्था सुधार गरी काठमाडौं र नेपालका अन्य प्रमुख शहर/क्षेत्रहरू बीचको सहज यातायात सञ्चालमा योगदान पुर्याउनु रहेको छ । यो परियोजना निर्माणका लागि जापानी अन्तर्राष्ट्रिय सहयोग एजेन्सी (जाइका) ले आर्थिक तथा प्राविधिक सहयोग उपलब्ध गराएको छ ।

यसका अतिरिक्त भीमफेदी-कुलेखानी, चियावारी-खुर्कोट, शक्तिखोर —धादिंग, साँखु-फटकेश्वोर, लाम्बगर-लाप्चा, टोखा-गुर्जेभज्याङ्ग र वुटवल पाल्पा सडकको सिद्धबाबाखण्डमा सुरूङमार्गको पाइप लाइन परियोजनाहरू अध्ययन तथा निर्माणको क्रममा रहेका छन्। बागमती प्रदेशले पुरातात्विक चुरियामाई सुरुंग मार्गको पूनर्निर्माणको कार्य गरिरहेको छ ।

जलमार्ग

बागमती प्रदेशमा ३३ वटा मुख्य नदी र १० वटा उपजलाधार प्रणाली रहेका छन्। जसमध्ये ठूला नदीहरू जलयात्राका लागि सम्भाव्य छन् । नारायणी नदीमा यो प्रयोगात्मक अवस्थामा रहेको छ।

साइकल लेन

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

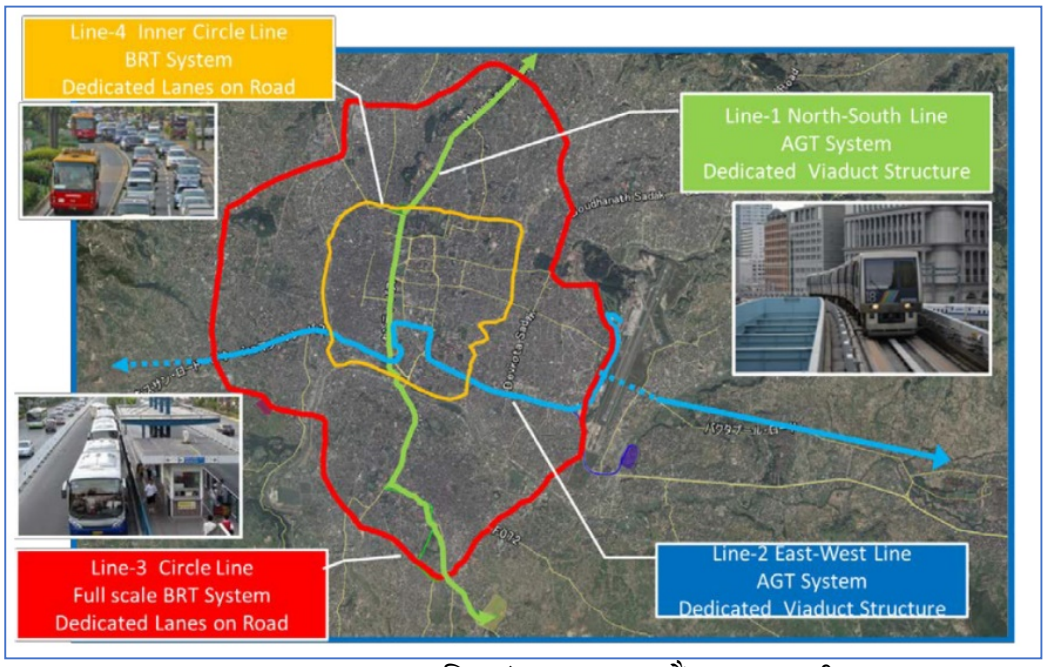
४.८ शहरी यातायात

व्यवसायिक हब सहितको नयाँ मेगा सिटी विकास गर्न द्रुत शहरीकरणको लागि शहरी यातायात महवपूर्ण माध्यम हो। आर्थिक वर्ष २०७५-७६ र २०७६-७७ को बजेटमा काठमाडौं उपत्यकाको परिधिमा पाँचवटा स्मार्ट सिटी निर्माणका लागि बजेट विनियोजन गरिएको थियो । वि.सं.२०४५मा शहरीकरण र शहरी यातायातको प्रवर्धन गर्ने उद्देश्यका साथ नगर विकास कोषको स्थापना गरियो। सन् १९९३ मा नेपाल सरकारले काठमाडौं उपत्यका शहरी सडक विकास सम्बन्धी अध्ययन गरेको थियो।नेपाल सरकारले काठमाडौं उपत्यकाको लागि शहरी यातायात सुधार परियोजनाको सन् २०१७ मा समीक्षात्मक अध्ययन गरेको थियो। यसको उद्देश्य काठमाडौं उपत्यकामा बृहत् शहरी यातायात गुरुयोजना कार्यान्वयन गर्ने रहेको थियो।

शहरी यातायात गुरुयोजनामा भू-उपयोग योजना, सडक योजना र सार्वजनिक यातायात योजना गरी तीनवटा विषय समेटिएका थिए । सार्वजनिक यातायात योजना अनुसार काठमाडौं उपत्यकामा दैनिक १० लाख यात्रुहरुले सार्वजनिक यातायातको प्रयोग गर्न सक्ने देखिएको छ ।जनसंख्याको वार्षिक बृद्धि अनुसार सार्वजनिक यातायातको प्रतिदिन माग अझ बढी हुन

सक्ने देखिन्छ । सन् २०११ को जनगणना अनुसार काठमाडौं उपत्यकाको २४.७ लाख जनसंख्या रहेको छ। यसलाई आधार मान्दा सन् २०३० सम्ममा ३७.४ लाख जनसङ्ख्या पुग्ने र २०३५ सम्ममा १०,००० देखि १५,००० PHPDT (Peak hour Peak Direction Traffic) क्षमताको सार्वजनिक यातायातको आवश्यकता रहेको शहरी यातायात गुरुयोजनाले देखाएको छ। उक्त गुरुयोजनाले सार्वजनिक यातायातका २ मोडहरू सिफारिस गरेको छः शहरी क्षेत्रमा स्वचालित गाईडवे ट्रान्जिट (AGT) र बस र्‍यापिड ट्रान्जिट (BRT) प्रणाली, जहाँ छुट्टै बस लेनहरू रहनेछन् ।

सार्वजनिक यातायात योजनामा तीन चरणहरू छन् - प्रथम चरण (सन् २०१७-२०२०), दोस्रो चरण (सन् २०२१-२०२५) र तेस्रो चरण (सन् २०२६-२०३०)। पहिलो चरणमा, योजनामा तीनकुनेमा नयाँ बस टर्मिनलको संस्थागत सुधार र विकास गर्ने लक्ष्य रहेको थियो साथै बिधमान बस प्रणालीलाई प्राथमिक, माध्यमिक र तृतीयक मार्गहरूमा रुट विभाजन गर्ने कार्यमा केन्द्रित थियो । दोस्रो चरणको योजनामा हालको चक्रपथ र भित्री चक्रपथमा नयाँ BRT प्रणाली र सुन्धारा र सातदोबाटोमा नयाँ बस टर्मिनलहरू निर्माण गर्ने कार्यक्रम रहेको छ । तेस्रो चरणको योजनामा उत्तर-दक्षिण (नारायणगोपाल चोक-सातदोबाटो) र पूर्व-पश्चिम (कलंकी-विमानस्थल) रुटहरूमा नयाँ AGT प्रणाली सन्चालान गर्ने लक्ष्य रहेको छ। यसका साथै पूर्व—पश्चिम मार्गलाई २०३० सम्ममा विस्तार गर्ने, उत्तरमा नारायणगोपाल चोकमा नयाँ बस टर्मिनल र विद्यमान चक्रपथको पश्चिम नैकापमा नयाँ बस टर्मिनल स्थापना गरी BRT प्रणालीलाई सुदृढ गर्ने योजना रहेको छ । तिनीहरूको विवरण चित्र ९ मा छ।



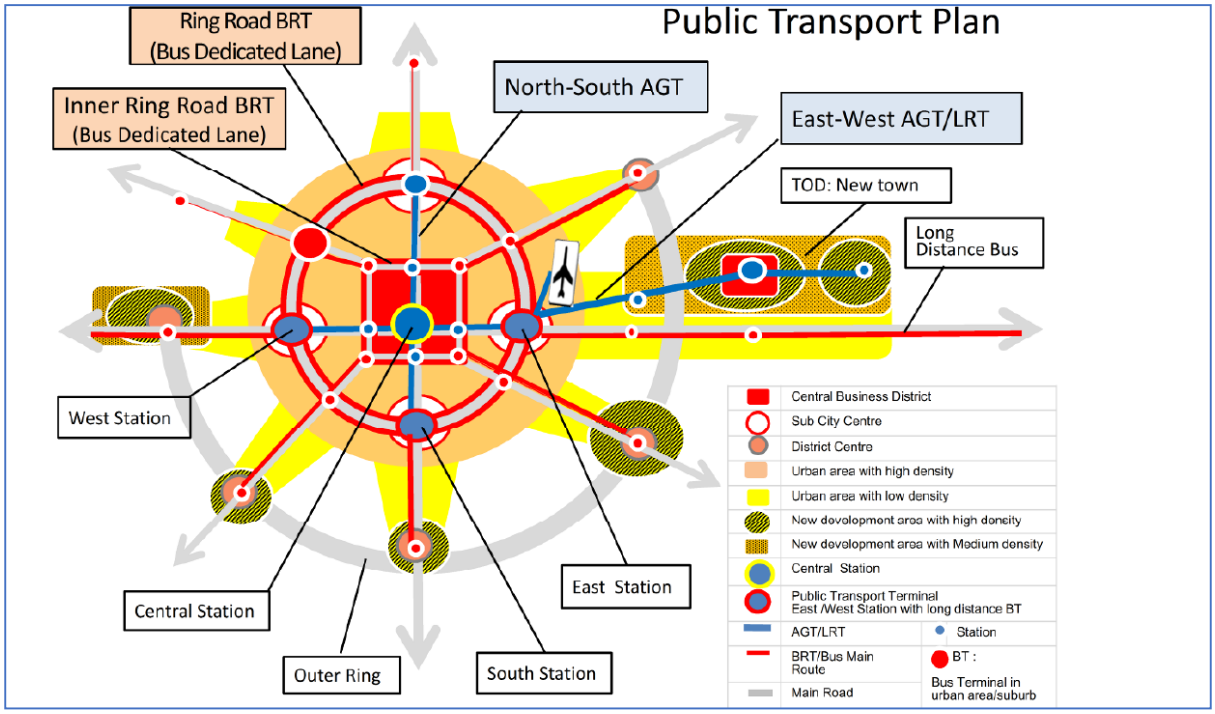
चित्र नं. ७: काठमाडौं सडक प्रणाली

काठमाडौंमा JICA ले शहरी यातायात गुरु योजना मार्फत भित्रि चक्रपथ (IRR) निर्माण पूरा गर्ने परिकल्पना गरेको छ, भित्री चक्रपथ प्रायः 'रिभर कोरिडोरहरू हुँदै निर्माण हुनेछन । प्रस्तावित बाहिरी चक्रपथद्वारा जोडिएको शहरी क्षेत्रको

दक्षिण र पूर्वमा नयाँ शहरी क्षेत्रहरू निर्माण गर्ने परिकल्पना गरिएको छ ।कोरियन कम्पनीको अध्ययन अनुसार २ वटा क्षेत्रमा सन् २०३० सम्ममा चक्रपथ भित्र मास ट्रान्जिट प्रणालीको प्रारम्भिक चरणहरूको शुरुवात गर्ने प्रस्ताव गरेको छ। उक्त शहरी यातायात गुरु योजनामा यी लाइनहरूमा AGT (स्वचालित गाइडवेट्रान्जिट) प्रविधि प्रयोग गर्न प्रस्ताव गरिएको छ। यसले सस्तो मुल्यमा पर्याप्त क्षमताको यातायात प्रणाली विकाश हुने बिश्वास लिइएको छ।

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

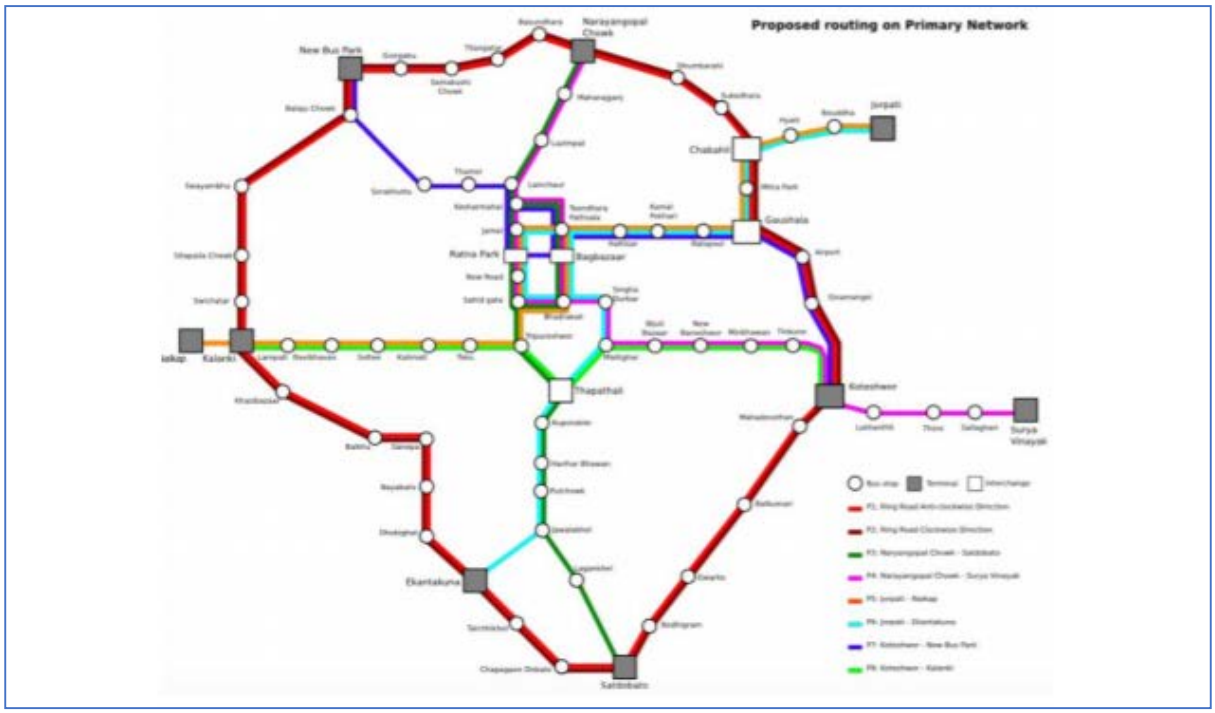
JICA द्वारा तयार पारिएको शहरी यातायात गुरुयोजना अनुसार महत्त्वपूर्ण समर्पित जमिन क्षेत्राधिकार (RoW) र पर्याप्त सडक चौडाइ भएको अवस्थामा LRT प्रति किलोमिटरको तुलनामा उत्तम लागत प्रभावकारी विकल्पको रूपमा BRT लाई सिफारिस गरेको छ। उक्त गुरुयोजनामा BRT को लागि विद्यमान चक्रपथ र माइतीघरदेखि कोटेश्वर हुदै भक्तपुरसम्मको अरनिको लोकमार्गलाई प्रस्ताव गरेको छ, जहाँ प्रमुख सडकहरूमाथि कम्तिमा १५ मिटरको क्षेत्राधिकार भएको माथि उठाइएको AGT (Elevated AGT) निर्माण गर्न सकिन्छ । उक्त शहरी यातायात गुरुयोजनाको विवरण तल चित्र नं १० मा दिइएको छ।



चित्र नं. ८: शहरी यातायात गुरुयोजना

काठमाडौं दिगो शहरी यातायात परियोजना (KSUTP)

काठमाडौं दिगो शहरी यातायात परियोजना (KSUTP) ले ट्राफिक तथा यातायात सुधार कार्यक्रमहरूको श्रृंखला विकास गरेर समग्र यातायात प्रणाली सुधार गर्ने र काठमाडौं उपत्यकामा भीड र प्रदूषण कम गर्ने लक्ष्य राखेको छ। उक्त परियोजनाले सार्वजनिक यातायात (व्यवस्थापन, सुविधा, र सञ्चालन) को स्तरोन्नति गर्ने, ट्राफिक व्यवस्थापनमा सुधार गर्ने र ऐतिहासिक केन्द्र भित्र सुधारिएको फुटपाथ निर्माण गरी सडकहरु थप पैदलयात्री-मैत्री बनाउने लक्ष्य राखेको छ। यस परियोजनाले प्रथम रुटमा लामो बस, दितिय रुटमा मद्यम आकारको बस र घना बस्ति र ब्यापारिक क्षेत्रमा साना गाडीहरु संचालन गर्ने गरी बस सेवाहरूको संगठीकरण र पुनर्गठन गर्ने प्रस्ताव गरेको छ । तल चित्र नं ११ मा प्राथमिक सञ्जालमा प्रस्तावित मार्ग देखाईएको छ । उक्त चित्र अनुसार जाइका द्वारा प्रस्तावित रुट र काठमाडौं दिगो शहरी यातायात परियोजनाद्वारा पहिचान भएको रुट करिब यौटै रहेको पाइन्छ ।



चित्र नं. ९: प्राथमिक सञ्जालमा प्रस्तावित मार्ग

शहरी यातायात र गतिशीलता नीति

नेपालको शहरी जनसंख्याको बृद्धिदर विश्वको सबैभन्दा तिव्र बृद्धिदर मध्य एकमा पर्दछ । बागमती प्रदेश नेपालको सबैभन्दा छिटो शहरी बृद्धिदर भएको क्षेत्र हो जस मध्ये विशेष गरी काठमाडौं उपत्यका, भरतपुर र हेटौंडा शहरहरु पर्दछ ।

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। शहरको गतिशीलता व्यवहारलाई यातायात नीति, योजना र व्यवस्थापन दृष्टिकोणका आधारमा छुट्टाछुट्टै अध्ययन गर्नुपर्छ। गतिशीलतामा दिगोपन मुद्दाहरू विचार गर्नुपर्छ। पैदलयात्रुका लागि फुटपाथ, जीवन्त शहरी समाजका लागि सडकको पैदलयात्रीकरण अहिले विश्वका अन्यत्र पनि बढ्दो प्रवृत्ति हो। शहरी गतिशीलताको लागि साइकल धेरै महत्त्वपूर्ण मोड हो। गैर-मोटरचालित यातायात मोडहरू शहरी गतिशीलता तथा दिगो यातायात प्रणालीमा विश्वव्यापी रूपमा प्राथमिकता प्राप्त गर्दैछन्।

५० लाख मानव बसोबाससहित ठूलो र सघन जनसंख्या भएको काठमाडौं उपत्यकामा प्रभावकारी गतिशील सार्वजनिक यातायात संयन्त्र (मेट्रो ट्रेन, बस द्रुत ट्रान्जिट प्रणाली आदि)को विकास गर्न ठूलो माग रहेको छ।त्यसैले बागमती प्रदेशले शहरी गतिशीलता नीति, योजना र व्यवस्थापनको विकास र अवलम्बन गर्नुपर्छ । प्रदेशको बढ्दो शहरी जनसङ्ख्यालाई मध्यनजर गर्दै शहरी 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। यो उपाय संसारमा अत्यावश्यक उपायको रूपमा राम्रो अभ्यास भैरहेका छन् ता पनि सडक दुर्घटना बढी रहेका छन् । सन् २०१८ मा विश्वमा सडक दुर्घटनाबाट १३.५ लाख जनाको मृत्यु र अनगिन्ती व्यक्तिहरु घाइते भएको थिए (ग्लोबल रोड सेफ्टी रिपोर्ट, २०१८)।ग्लोबल सडक सुरक्षा प्रतिवेदनअनुसार कुल सडक दुर्घटनाबाट हुने मृत्युमा कम र मध्यम आय भएका देशले ९० प्रतिशत हिस्सा ओगटेको छ । उमेर अनुसार हेर्दा बच्चाहरु र युवाहरु (५-२९ वर्ष) को मृत्यु संख्या अधिक रहेको छ। करिब ५०% मृत्यु मोटरसाईकल, साइकल यात्री र पैदल यात्रुसँग सम्बन्धित छ, जसलाई कमजोर सडक प्रयोगकर्ताहरूको समूह भनिन्छ।

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

त्यसैगरी बागमती प्रदेशमा अत्यधिक सडक दुर्घटनाको तथ्याङ्क महत्वपूर्ण छ। वि.स २०७५ मा काठमाडौं उपत्यकामा मात्रै १५,१९० र प्रदेशका बाँकी जिल्लामा १०९७ सवारी दुर्घटना भएका छन् । यो सवारी दुर्घटना संख्या (बागमती प्रदेशको दुर्घटना संख्या १६२८७) कुल (नेपालको दुर्घटना संख्या २२०८७)) को ७४% हो। मृत्युको संख्या ७३१ (कुल राष्ट्रिय मृत्युको २६% (२७८९) हो। सवारी दुर्घटना संख्या लिंग र उमेर अनुसार विश्लेषण गर्दा ७६% पुरुष, १७% महिला र ६.४% बालबालिका रहेका छन्। उक्त दुर्घटनामा ठूला चोटपटक १ हजार ७९ र सानातिना चोटपटक ६

हजार ८३२ छन्। उक्त 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 (Road Asset Management -RAM) नेपालको प्रमुख उपेक्षित मुद्दा हो। कमजोर मर्मत सम्भार प्रणालीको परिणाम स्वरूप सडक सम्पत्ति बिग्रँदैछ र यसको आयु कम हुदै गइरहेको छ। त्यसैले सडक पुनर्निर्माण वैकल्पिक उपायको रुपमा लिइएको छ। २०७२ को नेपालको संविधानले प्रदेश सडकको मर्मत सम्भारकोक्षेत्रमा संस्थागत/संगठनात्मक ब्यबस्थापन, वित्तीय स्रोत र व्यवस्थापकीय ब्यबस्थापन स्थापना गर्ने अधिकार र जिम्मेवारी प्रदेश सरकारलाई दिएको छ। तसर्थ प्रदेश सरकारले वार्षिक सडक मर्मतसम्भार योजना (ARMP) तयार गरी सडक मर्मत सम्भार खर्च बजेट बार्षिक योजनामा समावेश गरेको छ। सडक बोर्डसंगसमेत बजेटकोलागि समन्वय गरी सडकको लागि आबश्याक मर्मत सम्भार खर्च र बजेटमा तादात्म्यता मिलाई सडक मर्मतसम्भार कार्य प्रभाबकारी बनाउन आवश्यक छ।

४.११ संगठनात्मक संरचना

बागमती प्रदेशले पूर्वाधार विकासका लागि बिभिन्न कार्यालयहरु खडा गरेको छ । सडक क्षेत्रको विकाशको लागि साङ्गठनिक संरचना भौतिक पूर्वाधार विकास मन्त्रालय (MoPID) मार्फत स्थापना गरिएको छ। भौतिक पूर्वाधार विकास मन्त्रालय अन्तर्गत यातायात पूर्वाधार निर्देशनालय (TID) ले कार्य गर्दछ। यातायात पूर्वाधार निर्देशनालय अन्तर्गत सिन्धुली जिल्ला र धादिंग जिल्लामा दुईवटा प्रादेशिक सडक डिविजन कार्यालय तथा रामेछाप, सिन्धुपाल्चोक, काभ्रेपलाञ्चोक, ललितपुर, चितवन र नुवाकोट जिल्लामा ६ वटा पूर्वाधार विकास कार्यालय रहेको छ। यी कार्यालयहरुको 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

प्रादेशिक यातायात दीर्घकालीन योजना (Province Transportation Prspective Plan (PTPT) बागमती प्रदेशकोलागि आगामि २० वर्षको लागि तयार गरिने यातायात पूर्वाधार क्षेत्रको दीर्घकालीन योजनाको दस्तावेज हो । यस दीर्घकालीन योजनामा खासगरी प्रदेश लोकमार्ग र प्रदेश सडकहरु समावेश गरिएको छ । यस योजनामा सबै पालिका केन्द्रहरु सङ्घीय राजधानी, प्रदेश राजधानी, जिल्ला सदरमुकाम र स्थानीयतह केन्द्र जोडने सडक सञ्जाल पहिचान गरिएको छ ।यस प्रदेश यातायात दीर्घकालीन योजनाले सबै सडकहरुलाई स्तरउन्नती गरी कालोपत्रे बनाउने तर्फ जोड दिएको छ ।

५.२ प्रादेशिक यातायात दीर्घकालीन योजनाका सिध्दान्तहरु

बागमती प्रदेश देशको राजधानी रहेको मूख्य प्रदेश हो। यो प्रदेश वाणिज्यको क्षेत्रमा, उद्योगको क्षेत्रमा तथा कृषि उत्पादनको दृष्टिकोणले महत्वपूर्ण हबको रुपमा मानिएको छ र यसमा रणनीतिक सडक सञ्जाल, जिल्ला सडक सञ्जालका सडकहरुले प्रदेश राजधानीलगायत बस्तिदेखी शहरी केंद्र सम्म जोडिएको छ । यो प्रदेश यातायात दीर्घकालीन योजना (PTPP) तयार गर्नका उद्देश्य र अवधारणाहरु निम्न अनुसार रहेको छ ।

५.२.१ सडक सञ्जालमा सुधार

"सडक सञ्जाल विस्तार र बिकास" PTPP को पहिलो अवधारणा र उद्देश्य हो। यस अवधारणामा प्रदेश लोकमार्ग, प्रदेश मार्ग, शहरी मार्गको सञ्जालमा विस्तार र बिकास गर्नु लक्ष्य रहेको छ । सैद्दान्तिक रुपमा सडकको वर्गिकरण र स्तर अनुसार सडक सुधार योजना तयार गर्नुका साथै तिनीहरुको नर्मस, ट्राफिक क्षमताका आधारमा प्रभावकारी र चुस्त यातायात प्रणाली विकास गर्नु PTPP को उद्देश्य रहेको छ ।

५.२.२ पहुँचमा सुधार

प्रदेश सडकहरु छनौट गर्नकालागि पहुँचमा सुधार PTPP को एउटा उद्देश्यको रुपमा लिइएको छ । यसमा संचालनमा रहेका यातायात सेवाहरुको सेवा र 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 प्रादेशिक यातायात दीर्घकालीन योजनाले 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 मानक

प्रादेशिक यातायात दीर्घकालीन योजना (PTPP) तयार गर्दा सडकको गुणस्तर मानक (Road Quality Standard) पनि एउटा सैद्धान्तिक आधार लिएको छ जसमा प्रदेशका सडकहरुको पूर्णरुपमा संचालनको लागि गर्नुपर्ने गुणस्तरिय सुधारहरु रहेका छन् । सडकहरुलाई मूख्यतया कालो पत्रे, ग्राभेल र माटे सडकहरुकोरुपमा वर्गिकरण गरिएको छ । सडकको क्षेत्राधिकार (ROW) अनुसार सडकको मापदण्ड, गुणस्तर स्टायण्डर्ड माथि उल्लेखित सडकको वर्गिकरण अनुसार कायम हुने कुरा विश्लेषण गरिएको छ । यसैले यातायात दीर्घकालीन योजनामा प्रदेश सडकको गुणस्तर मापदण्ड कायम गरिएको छ जुन बागमती प्रदेश सडक मानक (Bagamati Province Road Standard) र रणनीतिक सडक सञ्जालमा भएका 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, द्रुत, 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 यातायात दीर्घकालीन योजना तयारीमा एउटा अबधारणा मानिएको छ। यस अबधारणामा मूल्य प्रभावी यातायात सेवाको छनौट गर्नु पर्दछ जसमा उत्पादनको वितरण प्रणाली कम लागतमा उत्पादन गर्ने र प्रतिस्पर्धी बजारमा अधीकतम मूल्य प्राप्त गर्नु रहेको छ । त्यसबाट उत्पादक र उपभोक्ता दुवैले बढीमात्रामा लाभ लिन सक्दछन्। यसका उपलव्धी भनेकै स्थानीय, प्रदेश र राष्ट्रिय GDP मा उल्लेख्य योगदान गर्नु रहेको छ भने विभिन्न यातायातका क्षेत्रहरु जस्तैः हवाई यातायात, पानीजाहाज, रेल, वस, ट्रक र अन्य सवारीसाधनमा नीजी क्षेत्रको लगानी सम्भावना हुनु रहेको छ। यसकारण यातायात सेवाको अर्थतन्त्रमा पर्ने प्रभावलाई मध्यनजर गरी यातायात दीर्घकालीन योजना तयार गरिएको छ ।

५.२.६ दिगो यातायात पूर्वाधार

यातायात दीर्घकालीन योजनामा दिगो यातायात पूर्वाधार विकासको अवधारणालाई लिइएको छ। यातायातको क्षेत्रमा दीर्घकालीन योजना तर्जुमा गर्दै यातायात पूर्वाधारको बिकासमा ध्यान दिईएको छ । यातायात दीर्घकालीन योजनामा दिगो विकास लक्ष्य (SDG) मा भएका लक्ष्यहरुलाई ध्यान दिईएको छ । दिगो विकास लक्ष्यमा भएका सडक घनत्व तल दिईएको छ ।

तालिका १: नेपालमा सडक घनत्व (कि.मि. प्रति वर्ग कि.मि.)

२०१५	२०१६	२०१७	२०१८	२०१९
०.५५	१.३	१.३५	१.४१	१.३

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

५.२.७ यातायात नीति र रणनीति

प्रदेश सरकारले यातायात नीति तथा आवश्यक रणनीतिलाई प्राथमिकता दिएको छ। यातायातको र सडक सञ्जालको विकास (शहरहरु, महानगरपालिका, नगरपालिका र गाँउपालिका जोडने) नीति लिएको छ। यस नीतिमा मौजुदा सडकको अवस्थामा सुधार ल्याउन स्तरउन्नती गर्ने, सुदृढ सडक सञ्जाल र सहज पहुँचको सहितको यातायात सेवा विकाश गर्ने रहेका छन्। यातायात दीर्घकालीन योजनामा प्रदेशको सडक तथा यातायात को विकास गर्न यातायात नीति र रणनीतिलाइ प्राथमिकता प्राप्त क्षेत्रको रुपमा समावेश गरिएको छ ।

५.२.८ सडक सुरक्षा

यातायात दीर्घकालीन योजना तयार गर्दा सडक सुरक्षालाई पनि ध्यान दिईएको हुदा सडक सुरक्षा सम्वन्धि अवधारणालाई अवलम्वन गरिएको छ। यसको उद्देश्य सडक दुर्घटनावाट हुन सक्ने मृत्यू तथा घाईतेको संख्या कम गर्नु रहेको छ । उसैले सडक योजनाकारहरुले सडक दुर्घटना सकेसम्म कम गर्न सडक सुरक्षालाई ध्यान दिनुपर्नेछ । साथै प्रदेश सडकहरुमा अपनाउनु पर्ने सुरक्षाका उपायहरुलाई ध्यान दिनु आवश्यक छ ।

५.३ प्रदेश यातायात दीर्घकालीन योजना तयार बिधि

प्रदेश यातायात दीर्घकालीन योजना तयार गर्दा प्रदेश भित्रका मौजुदा सडकका नामावलीहरुवाट 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 राखी 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

यातायात दीर्घकालीन योजनामा सडकहरुको पहिचान र छनौट वागमती प्रदेश सडक मापदण्ड, र प्रदेश सार्वजानिक सडक ऐनमा भएका प्रावधानहरुका आधारमा गरिएको छ ।

वागमती प्रदेशमा प्रदेश लोकमार्ग १८ वटा रहेका छन् 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. १८: प्रादेशिक लोकमार्गका 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-शारदानगर-गुञ्जनगर-दिव्यनगर-मेघौली-जितपुर-गोलाघाट सडक	१३.००	२०.५६	०	३३.५६	२०.५६
BH02	बकुलर (रत्ननगर)-जुटपानी-शक्तिखोर-उपरदाङगढी-तेरसे-म्याटार-बासपुर-फिस्लिंग सडक	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	काठमान्डौ- चुरिथुम्का — कार्तिके - सिपाघाट —चौतारा — बलेफी	१०.	३२.३	३०.	७२.३	६२.३
BH07	जडीबुटी-थिमि-कमलविनायक-खरिपाटी-नगरकोट-हिंगुवापाटी-दोलालघाट सडक	२६.५३	०	४०.१७	६६.७	४०.१७
BH08	मदन भण्डारी मार्ग (बल्खु-चोभार-छैमले-कुलेखानी-भीमफेदी-भैसे सडक)	३३.६	३१.५	०	६५.१	३१.५
BH09	बनेपा-पनौती-खोपासी-कामिडाँडा-तालढुंगा-सिक्रेदोभान-भोर्लेनी-झुरझुरे सडक	६.	३.५४	७६.९	८६.४४	८०.४४

सडक कोड	सडकको नाम	कालोपत्रे सडक (कि.मि.)	ग्राभेल सडक (कि.मि.)	माटे सडक (कि.मि.)	जम्मा (कि.मि.)	कालोपत्रे दीर्घकालीन योजना (कि.मि.)
BH10	दोलालघाट-फलाटे-कोलाती-ढाडखर्क-चौरी-गुरासे-गाल्वा -मन्थली सडक	३५	०	७२.०२	१०७.०२	१०७.०२
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	**२१८.६३**	**२१५.३५**	**७०६.१८**	**११४०.१६**	**९५६.६३**

तालिका नं. १९: प्रादेशिक मार्गहरुको 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
BR 01	ब्यासी (भक्तपुर)- चाँगुनारायण सडक	७.	०	०	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	थीमि-गाम्चा-तरखाल-अनन्तलिङ्गेश्वर-लामाटार सडक	४.	३.६	0.0	७.६	३.६	भक्तपुर
BR 06	जगाती-डोलेश्वर-आशापुरी-साँगा 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(लोकमार्ग)- समिटार-ठकुरीभङ्याङ(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- ठकुरीभङ्याङ- 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	सडकको नाम	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	0	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	0	११.७	०	११.७	११.७	चितवन
BR 20	रमाइलो डाडा–छरछरे सडक	0	०	४.८	४.८	४.८	चितवन
BR 21	पाल्पा भन्ज्याङ- साधभन्ज्याङ-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-पुलको मुख 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, नुवाकोट
BR 26	खम्बु–मनेतरी–दार्खा–डुंडुरे सडक	0.0	0.0	१२.६	१२.६	१२.६	धादिङ्ग
BR 27	सिकटार-आगिन्चोक-सल्यानकोट-सुकभञ्ज्याङ्-फुलखर्क सडक	०	१०.	१०.	२०.	२०.	धादिङ्ग
BR 28	चरौंदी-चौकी-विधान (बेनीघाट)-नवगुफा सडक	२.	६.४	७.२८	१५.६८	१३.६८	धादिङ्ग
BR 29	धादिङबेसी–भर्याङ भुरुङ थर्पु सेम्जोंग मार्पाक सडक	८	१२.	२१.०९	४१.०९	२१.०९	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-दस 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	सडकको नाम	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	१०	०	१७.९	१०	काठमाण्डौं, भक्तपुर
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 (जोरपाटी-गोकर्ण-सुन्दरीजल-चिसापानी-कुटुमसाङ) सडक	१५.१	०	४१.१	५६.२	४१.१	काठमाण्डौं
BR 54	फर्पिङ- हुमाने-फाखेलचौर-कुलेखानी सडक	१५.०	१०.०	०	२५.०	१०.०	काठमाण्डौं

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
BR 55	गणेशमान सिंह मार्ग (थानकोट-चन्द्रागिरी भङ्ग्याङ-चित्लाङ-मार्खु-कुलेखानी सडक)	०	०	१९.६	१९.६	१९.६	काठमाण्डौं, मकवानपुर
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	काभ्रेपलाञ्चोक
BR 59	बोहोरे दोभान-आधाबाटो-सर्सियुखर्क(डाँडागाउँ)-सरमथली-मउरे सडक	०	०	३१.	३१.	३१.	काभ्रेपलाञ्चोक
BR 60	दोलालघाट-सल्ले भुम्लु-चौबास-लौरे देउराली-नाग्रेगगर्चे सडक	८.	०	११.१	१९.१	११.१	काभ्रेपलाञ्चोक
BR 61	खोपासी-ढुंगखर्क-च्याम्राङ्बेसी-मिल्चे बोराङ-तालढुगां-बनखु-कार्तिके-खलंगा-गण्डवा सडक	५.	९.	५८.९	७२.९	६७.९	काभ्रेपलाञ्चोक
BR 62	कामिडाँडा भङ्ग्याङ-मेधम्सु-फलामेसाङ्गु-शिखरआम्बोटे-महादेवटार-सिसाखानी (पिता दोभान) सडक	०	०	२५.९	२५.९	२५.९	काभ्रेपलाञ्चोक
BR 63	रवि ओपी (डुडाँमुख)-देवीटार-अनेकोट (घुमाउनेचौर)-नयागाउँ सडक	०	०	२५.०	२५.०	२५.०	काभ्रेपलाञ्चोक
BR 64	दोलालघाट-सिलामे-रिट्टे-सिम्थली-बेखसिम्ले - वाफल सडक	०	०	३०.०	३०.०	३०.	काभ्रेपलाञ्चोक, सिन्धुपाल्चोक
BR 65	पिङथली-रजबास-भूमिचुली-बुढाखानी-देवीटार-घर्तिछाप-गोकुले सडक	०	०	४८.०	४८.०	४८.	काभ्रेपलाञ्चोक
BR 66	धुलिखेल-रवि ओपी-नगरकोट सडक	१.	०	१७.७	१८.७	१७.७	काभ्रेपलाञ्चोक
BR 67	पर्खाल चौर-ढाडाचौर-बुढापोखरी-रानीकोट-सूर्यविनायक सडक	४.	०	९.	१३.	९.	काभ्रेपलाञ्चोक
BR 68	बनेपा-रवि ओपी-पाँचखाल सडक	८.	०	८.	१६.	८.	काभ्रेपलाञ्चोक
BR 69	भकुण्डे-पोखरी नारायणस्थान-मेच्छे सडक	७.	५.	१३.	२५.	१८.	काभ्रेपलाञ्चोक
BR 70	बनेपा-नाला-काशी भन्ज्यांग-नयागाउँ-कुन्ता सडक	४.५	२.	१५.५	२२.	१७.५	काभ्रेपलाञ्चोक
BR 71	रंगचा खोला-बनखु-घर्तिछाप-चोटेसाङ-भोर्लेनी सडक	०	०	४०.	४०.	४०.	काभ्रेपलाञ्चोक
BR 72	पाँचखाल-बोहरे दोभान-ठूलो पर्सेल-माम्ती-नेपालथोक सडक	२.	४.	४४.	५०.	४८.	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
BR 73	धुलिखेल–पनौती सडक	०	३.	३.	६.	६.	काभ्रेपलाञ्चोक
BR 74	बीपी लोकमार्ग (चौकीडाडा)-सिपाली-बुढाखानी-फोक्सिङटार-गोकुले सडक	०	०	४०.	४०.	४०.	काभ्रेपलाञ्चोक
BR 75	बेलारानी (बीपी लोकमार्ग)–बालुवा–तीनपिप्ले (अरनिको लोकमार्ग) सडक	०	०	१२.	१२.	१२.	काभ्रेपलाञ्चोक
BR 76	काभ्रेभञ्ज्याङ-दाप्चा-पिपलटार-शिखर आम्बोटे-तारा खस्ने लेक-गोकुले सडक	११.	0.0	३९.	५०.	३९.	काभ्रेपलाञ्चोक
BR 77	चौबास-गुमाटि-सलम्बु काफ्ले-किल्पुबगर सडक	0.0	0.0	१५.	१५.	१५.	काभ्रेपलाञ्चोक
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	८	0.0	८	८	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

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
BR 91	पंचपाण्डव-राइगाउँ-क्यान्टिन सडक	0.0	0.0	३२.	३२.	३२.	मकवानपुर
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

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
BR 111	खैरेनीघाट-गल्वा-दोरम्बा-खोलाखर्क-सैलुङ्गे सडक	४.३	0.0	५०.७	५५.	५०.७	रामेछाप
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 लोकमार्ग 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

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
BR 128	कपिलाकोट-मधुबनी-रामपुर-नेत्रकाली-कुशेश्वर दुम्जा सडक	०	०	३२.३	३२.३	३२.३	सिन्धुली
BR 129	सिन्धुलीगढी-मझुवा-काफलचौरी-दुम्जा सडक	१०.	०	४८.८	५८.८	४८.८	सिन्धुली
BR 130	हरिवन-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	मनमोहन मार्ग (साँखु —फट्केश्वोर मेलम्ची -नवलपुर -चौतारा सडक)	१५	४२.०	०.०	५७.०	४२.०	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

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
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
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-ठोकर्पा 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-कोईलिबगर-मुडे सडक (चौरी खोला कोरिडोर)			३०.००	३०.००	३०.००	काभ्रे-सिन्धुपाल्चोक
	जम्मा	**५८४**	**४४५**	**३१००**	**४१२९**	**३५३३**	

तालिका नं. २० शहरी मार्गहरुको 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-साइ्ला-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	बालकुमारी-दधिकोट-कपिटोल-चक्रपथ-घ्याम्पेडाँडा-तरखाल सडक	२.००	४.३५		६.३५	०.००	भक्तपुर
BUR 03	थिमी (SOS)- लोकन्थली-धर्मेश्वर-टिकाथली-मनोहरा-बलकोट सडक	३.१२			३.१२	०.००	भक्तपुर
BUR 04	ग्याङभञ्ज्याङ-कलेरी-मालुखोला सडक	२.३५	०.००	०.००	२.३५	६.९०	भक्तपुर
BUR 05	सोती क्याम्पस - सन्धिखोला सडक	२.००	३.००		५.००	४.८०	भक्तपुर
BUR 06	निकोसेरा–सल्लाघारी–दुधपाटी सडक	१०.००	२.००	८.००	२०.००	०.००	भक्तपुर
BUR 07	भक्तपुर चक्रपथ(कौशलटार-बिरुवा-गुण्डु-सूर्यविनायक-नाङ्वेल-चितपोल-नगरकोट-तेलकोट सडक	२.००	२.१८		४.१८	०.००	भक्तपुर
BUR 08	दुवाकोट-सरस्वती खेल बसपार्क-भक्तपुर समथली-व्याशी शिव मन्दिर-मनोहरा-मुलपानी सडक		२.००	११.००	१३.००	५.१०	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	नीलबाराही-नेपाल इन्जिनियरिङ कलेज-इन्द्रेखोल्छा-तेलकोट सडक	२.००	४.००	२.००	८.००	१२.८०	भक्तपुर
BUR 10	पुर्वी चितवन चक्रपथ	२०.६०	३८.४०	१.००	६०.००	३९.४०	चितवन
BUR 11	देवेन्द्रपुर-शनि मन्दिर-स्याउलीवास-मुधे धुकुरबारी 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 17	मुग्लिन इच्छाकामना सडक	०.००	०.००	१८.००	१८.००	१८.००	चितवन
BUR 18	हात्तीधाप-सुरखण्डि सडक	०.००	०.००	१७.००	१७.००	१७.००	चितवन
BUR 19	चैनपुर-पुरानो पर्शा- कुमरोज- कपिया सडक	८.००	४.००	०.००	१२.००	४.००	चितवन
BUR 20	चैनपुरचोक- शिभालय चोक - कंकाली सडक	५.५०	०.००	०.००	५.५०	०.००	चितवन
BUR 21	रत्ननगर-टाडीं शुभ चोक –माधवपुर सडक	७.५०	०.००	०.००	७.५०	१६.४०	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 22	सुत्केरीढुङ्गा-कार्किडाडा-रेले-सागर भन्ज्याङ सडक	०.००	०.००	१६.४३	१६.४३	१६.४०	धादिङ
BUR 23	ठुलिबेंसी मुचोक सुक भन्ज्यांग सडक			११.७९	११.७९	११.७९	धादिङ
BUR 24	हेपिंग खहरे रिग्ने सातदोवाटो छिम्जोंज रि सडक			२३.५७	२३.५७	२३.५७	धादिङ
BUR 25	गोला भन्ज्यांग चाम भन्ज्यांग सिम्ले टोड्के सडक			१२.६१	१२.६१	१२.६१	धादिङ
BUR 26	हुलाक भन्ज्यांग चैनपुर बांगे रह सल्यानटार सडक			१८	१८	१८	धादिङ
BUR 27	ससाह अमराई ठुलो चौर सडक			१५.१४	१५.१४	१५.१४	धादिङ
BUR 28	कालिदह ठाँटि भन्ज्यांग कमलाबारी मैदान सडक			१७.१७	१७.१७	१७.१७	धादिङ
BUR 29	साँध भन्ज्यांग खरी बुन्कोट घाट सडक			१८.०६	१८.०६	१८.०६	धादिङ
BUR 30	रिचोकटार इरांग सडक			८	८	८	धादिङ
BUR 31	चन्द्रागिरी तोप्लांग सडक			१०	१०	१०	धादिङ
BUR 32	कागेश्वरी चक्रपथ(दाँची-भद्रवास-आलापोट-शतघट्टे-इन्द्रायणी)	८.४६	०.००	०.००	८.४६	०.००	काठमाडौं
BUR 33	काशीबजार-कीर्तिपुर-माछेगाउँ-तीनथाना सडक	९.४७	०.००	०.००	९.४७	०.००	काठमाडौं।
BUR 34	बालाजु-नेपालटार-साङ्ला बजार सडक	०.००	८.१७	०.००	८.१७	८.२०	काठमाडौं।
BUR 35	पेप्सीकोला-कार्कीगाउँ सडक	१.९२	०.००	४.९२	६.८४	४.९०	काठमाडौं।

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	त्रिपुरेश्वर-लैनचौर-महाराजगञ्ज-बांसबारी-बुढानीकण्ठ सडक	१३.५४	०.००	०.००	१३.५४	०.००	काठमाडौं।
BUR 37	तिनपिप्ले-बलुवा-बोरेदोभानसडक	७.००	०.००	५.००	१२.००	११.७०	काभ्रेपलाञ्चोक
BUR 38	कार्तिक देउराली(मध्यपहाडी लोकमार्ग)-पोखरी–खररुम्ती–मझीफेदा सडक	०.००	०.००	२०.४५	२०.४५	२१.६०	काभ्रेपलाञ्चोक
BUR 39	भकुन्डेबेसी-तल्लो हटिया-बरबोटे-पारथांङ्ग खर्क-पिपल्टार-फलामेसाँघु सडक	०.००	०.००	१५.००	१५.००	५.००	काभ्रेपलाञ्चोक
BUR 40	मालपी-गागल-कोलाटी-सिम्पानी-पोखरीडाँडा-पार्थली भाङ्याङ सडक	०.००	०.००	१०.००	१०.००	६.५०	काभ्रेपलाञ्चोक
BUR 41	दाप्चा-नेपाने-गहाते-फलामे साघु सडक	०.००	०.००	१०.००	१०.००	८.७०	काभ्रेपलाञ्चोक
BUR 42	नाला काभ्रेको बोट-घिमिरे गाउँ-नगरकोट सडक	३.००	०.००	३.९९	६.९९	९.००	काभ्रेपलाञ्चोक
BUR 43	सितालबस्ती (BPH)- ठुलीटार-तीनपिप्ले(ARM) सडक	०.००	०.००	८.३५	८.३५	८.४०	काभ्रेपलाञ्चोक
BUR 44	अरनिको लोकमार्ग- साँगा- ब्याङढुङ्ग- कलममसि- नगरकोट सडक			१५.००	१५.००	१५.००	काभ्रेपलाञ्चोक
BUR 45	मनोहरापुल(बालकुमारी)-शंखमुल-टेकु दोभान-बल्खु सडक	५.८४	०.००	०.००	५.८४	०.००	ललितपुर
BUR 46	डाँडा बास-गल्छी- कैलाश सडक	१२.००	२.००	१५.००	२९.००	१७.००	मकवानपुर
BUR 47	पुलको मुख इन्द्रायणी चौर फेदी गाँउ चिसापानी चल्ती सडक	०.००	०.००	३०.००	३०.००	३०.००	मकवानपुर
BUR 48	हेटौंडा चक्रपथ	७.००	२०.००	५.००	३२.००	२५.००	मकवानपुर

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	जनयुद्धमार्ग -कुटि भाखरी -गजन देउजोर सडक	०.००	०.००	२०.००	२०.००	२०.००	मकवानपुर
BUR 50	नौखण्डे-जगडाँडा सडक	०.००	०.००	१५.००	१५.००	१५.००	मकवानपुर
BUR 51	सोले-साहुगाउँ-भूमिदेवी उ.मा.वि. सडक			११.९०	११.९०	११.९०	नुवाकोट
BUR 52	बोगटीगाउँ-केउरानी-भुटियाहा-छिन्ने डाडाँ सडक		१.००	४.८०	५.८०	५.८०	नुवाकोट
BUR 53	मन्थली-चिसापानी-पुरानागाउँ (हेल्थपोस्ट)- थानापाटी सडक	०.००	०.००	१९.९७	१९.९७	२०.००	नुवाकोट
BUR 54	मन्थली-गेलु-पोखरीडाँडा सडक	१.००	०.००	१६.७०	१७.७०	१७.७०	रामेछाप
BUR 55	रामेछाप-रामपुर-कोल्न्जोर घाट सडक	०.००	०.००	२४.००	२४.००	२४.००	रामेछाप
BUR 56	मन्थली-भदौ-राल्टार-समलिथान-सालुसडक	७.७०	०.००	७.३०	१५.००	१२.८०	रामेछाप
BUR 57	कुकुरकाटे भाङ्याङ-गोठगाउँ-रातामाता-सिरिसे सडक	०.००	०.००	१२.५०	१२.५०	१२.५०	रामेछाप
BUR 58	धोबी-बेलौरी-साइपु-दुरगाउँ सडक	०.१५	०.००	१०.१५	१०.३०	१०.३०	रामेछाप
BUR 59	रामेछाप-भालुखोप-ओखरेनी-धारापानी बसेरी सडक	०.००	०.००	१८.५०	१८.५०	१८.५०	रामेछाप
BUR 60	सितखा-आपचौर-रायगाउँ सडक	०.००	०.००	१०.८०	१०.८०	१०.८०	रामेछाप
BUR 61	मन्थली-भालुवाजोर-रामेछाप सडक	१.००	०.००	१३.१०	१४.१०	१४.१०	रामेछाप
BUR 62	मंगलटार (कालढुंगा)- रामपुर सडक	०.००	०.००	३२.६०	३२.६०	३२.६०	सिन्धुली

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 63	ठुलोगर्दुवा–खलंगा–कार्तिके–बनखु सडक	०.००	०.००	१७.००	१७.००	७.१०	सिन्धुली
BUR 64	अर्चले-चैनपुर-सिङपाल-जुंगेपानी सडक	०.००	०.००	१९.५३	१९.५३	१९.५०	सिन्धुली
BUR 65	माहुटार-रातमाटे डाँडा-सिलामे सडक	१.६२	०.००	३.४०	५.०२	१.९०	सिन्धुली
BUR 66	सिथौली-बडीगाउँ-जिनाखु-थलिया-महादेव डाँडा सडक	०.००	०.००	२५.००	२५.००	१४.३०	सिन्धुली
BUR 67	सोला भन्ज्यांग–तारुफेदी–खुर्कोट सडक	०.००	०.००	१७.००	१७.००	५०.२०	सिन्धुली
BUR 68	चौतारा-बतासे-कुम्बेश्वर सडक	०.००	०.००	१७.४८	१७.४८	१७.५०	सिन्धुपाल्चोक
BUR 69	F30-किवूल-बगर-निगाले-सेरमाथाङ सडक	०.००	०.००	१०.६०	१०.६०	१०.६०	सिन्धुपाल्चोक
BUR 70	बाहुनपाटी-खत्रीटोल-भङ्याङ-थक्ले-सिन्धुकोट सडक	०.००	०.००	२७.७१	२७.७१	२७.७०	सिन्धुपाल्चोक
BUR 71	ढांडे–विप्लुम–यान्लाकोट–हागम सडक	२.००		१५.००	१७.००	१७.००	सिन्धुपाल्चोक
BUR 72	मेलचौर(F31)-भैसे(H03) सडक	०.००	०.००	९.४६	९.४६	९.५०	सिन्धुपाल्चोक
BUR 73	सुकुटे-पुरनकोट-मिलडाँडा सडक	०.००	०.००	१०.६३	१०.६३	१०.६०	सिन्धुपाल्चोक
BUR 74	सेर्माथाङ-छिमी-घाङ्ग्युल-टार्केघ्याङ्ग सडक	०.००	०.००	९.६७	९.६७	९.७०	सिन्धुपाल्चोक
BUR 75	टिपेनी-भोटेनामलाङ सडक	०.००	०.००	७.५४	७.५४	७.५०	सिन्धुपाल्चोक
BUR 76	खाल्डेखोला-लगार्चे-ओखरेनी सडक	०.००	०.००	१६.०२	१६.०२	१६.००	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 77	मेलम्ची-ज्यामिरे-सुन्खानी-दबलङ्ग सडक	०.००	०.००	७.६३	७.६३	७.६०	सिन्धुपाल्चोक
BUR 78	स्याउले-भाडगाउँ-सिम्पलकाभ्रे-नवलपुर सडक	०.००	०.००	१५.९६	१५.९६	१६.००	सिन्धुपाल्चोक
BUR 79	ओखरेनी-सेलाङ-गोल्चे-बैकुन्ठे सडक	०.००	०.००	२६.३३	२६.३३	२६.३०	सिन्धुपाल्चोक
BUR 80	F32-ककलिङ-पेड्कु-सात किलो सडक	१.२०		१३.००	१४.२०	१४.२०	सिन्धुपाल्चोक
BUR 81	H03-सुकुटे-शेराडाँडा-महेन्द्र कान्ति मा.वि.-छाप सडक			१०.१०	१०.१०	१०.१०	सिन्धुपाल्चोक
BUR 82	F31-जलकेनी-नरशिँह डाँडा-अर्चले-झ्याडी सडक	३.४०		८.००	११.४०	११.४०	सिन्धुपाल्चोक
BUR 83	दौथेडाँडा-भोटसिपा-गाइटार-भीमटार सडक	३.००		९.००	१२.००	२३.९०	सिन्धुपाल्चोक
BUR 84	सिपाघाट–चुरिथुम्की–कार्तिके–साँखु सडक			३०.५०	३०.५०	१५.२०	सिन्धुपाल्चोक
BUR 85	तालामराङ-मानेभञ्ज्याङ-ठकानी सडक			१८.६०	१८.६०	१८.६०	सिन्धुपाल्चोक
BUR 86	बुस्ती-पुतलीक घाट-ठूलोपाटल-लहरेमाने सडक	०.२०	५.००	९.८०	१५.००	१६.३०	दोलखा
BUR 87	माझिरुम्तीटार–लेखखर्क–गुन्सा–रैथाने सडक	०.००	०.००	३६.६२	३६.६२	३६.६०	दोलखा
BUR 88	भटमासे-जिलु-सत्तरीगोलाई सडक	०.६०		१०.४०	११.००	८.८०	दोलखा
BUR 89	दोलखा–नागदह सडक			९.००	९.००	२१.३०	दोलखा
BUR 90	चर्नावती–फास्कु–भैसे सडक			२१.४०	२१.४०	२१.४०	दोलखा

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 91	जगत-तसिनम-सिमिगाउँ-बेडिङ सडक			५०.००	५०.००	६.३०	दोलखा
BUR 92	मलेपु-मिलडाँडा क्याम्पस-सन्धिखोला सडक			२०.००	२०.००	७.४०	दोलखा
	जम्मा	२१९.७४	१२८.८७	१२१३	१५६१.६	१३३७.८	

तालिका नं. २१: 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 लोकमार्ग	२१८.६३	२१५.३५	७०६.१८	११४०.१६	९५६.६३
प्रादेशिक मार्ग	५८४.००	४४५.००	३१००.००	४१२९.००	३५३३.००
शहरी मार्ग	२१९.७४	१२८.८७	१२१३.००	१५६१.६०	१३३७.८०
जम्मा	**१०२२.३७**	**७८९.२२**	**५०१९.१८**	**६८३०.७६**	**५८२७.३३**

स्तरवृद्धि लागत

प्रादेशिक लोकमार्ग र प्रादेशिक मार्गको आधारमा स्पष्ट रूपमा स्तरोन्नति लागत गणना र प्रक्षेपण गरिएको छ । साथै पर्याप्त सोल्जर, संरचना र सडकको कालो पत्रे कार्यहरू सहित प्रादेशिक लोकमार्ग दुई लेनमा र प्रादेशिक मार्गको इन्टरमिडियट लेनमा चौडा गर्ने गरी स्तरोन्नति लागत तयार गरिएको छ । यसको आधारहरू औसत जिल्ला दररेट, प्रादेशिक सडकका विगतका विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन रहेका छन् । प्रति कि.मि सडक स्तरोन्नतिको लागत, प्रादेशिक लोकमार्गको लागत , प्रादेशिक मार्गको लागत , शहरी र ग्रामीण सडक स्तरोन्नतिको लागत क्रमशः तालिका २४, तालिका २५, तालिका २६ र तालिका २७ मा दिइएको छ।

तालिका नं. २२: प्रति कि.मी सडक स्तरोन्नति लागत

क्र.स.	सडकहरू	लागत प्रति कि.मि., रू.
१	प्रादेशिक लोकमार्ग	४,००,००,०००
२	प्रादेशिक मार्ग र शहरी मार्ग	३,००,००,०००

तालिका नं. २३: स्तरोन्नतिको लागि दीर्घकालीन योजना- प्रादेशिक लोकमार्ग

सडक कोड	सडकको नाम	जम्मा	कालोपत्रे का लागि दीर्घकालीन योजना	लागत अनुमान (०००)
BH01	चौबिस कोठी (भरतपुर)-मंगलपुर-शारदानगर-गुञ्जनगर-दिव्यनगर-मेघौली-जितपुर-गोलाघाट सडक	३३.५६	२०.५६	८२२४००.
BH02	बकुलर (रत्ननगर)-जुटपानी-शक्तिखोर-उपरदाङगढी-तेरसे-म्याटार-बासपुर-फिस्लिंग सडक	५५.६७	३९.५१	१५८०४००.
BH03	मनहरी (सिम्पानी)- देउपुर- सरिखेत- लावती- डोगोटा- ताम्लाङ-बैकुंठ- आदमघाट सडक	७६.४९	७६.४९	३०५९६००.
BH04	धादिङबेशी- सान्कोश- तिपलिङ- सोमदाङ-गत्लाङ-स्याफ्रुबेशी सडक	११३.७५	११३.७५	४५५००००.
BH05	धार्केश्वरा-जीवनपुर-पातले पोखरी-बाराबिसे-बेलकोटगढी-रातमाटे सडक	२५.३२	१७.९४	७१७६००.
BH06	काठमान्डौ- चुरिथुम्का — कार्तिके - सिपाघाट —चौतारा — बलेफी	७२.३	६२.३	२४९२०००.
BH07	जडीबुटी-थिमि-कमलविनायक-खरिपाटी-नगरकोट-हिंगुवापाटी-दोलालघाट सडक	६६.७	४०.१७	१६०६८००.

सडक कोड	सडकको नाम	जम्मा	कालोपत्रे का लागि दीर्घकालीन योजना	लागत अनुमान (०००)
BH08	मदन भण्डारी मार्ग (बल्खु-चोभार-छैमले-कुलेखानी-भीमफेदी-भैसे सडक)	६५.१	३१.५	१२६०००.
BH09	बनेपा-पनौती-खोपासी-कामिडाँडा-तालढुंगा-सिक्रेदोभान-भोर्लेनी-झुरझुरे सडक	८६.४४	८०.४४	३२१७६००.
BH10	दोलालघाट-फलाटे-कोलाती-ढाडखर्क-चौरी-गुरासे-गाल्वा -मन्थली सडक	१०७.०२	१०७.०२	४२८०८००.
BH11	पाँचखाल-मेलम्ची-हेलम्बु-तिम्बु-मेलम्चीघ्याङ सडक	५०.६८	२८.२८	११३१२००.
BH12	मुडे-बागखोर-मेलुङ-बुढाचोक-सितली सडक	५१.७४	५१.७४	२०६९६००.
BH13	जिरी-सिउरानी-ठोसे-शिवालय-बाम्ती-ठाडोखोला-सोलु सडक	३८	३६	१४४०००.
BH14	मन्थली-सुनारपानी-सालु-साँघुटार-घोराखोरी सडक	२९.२२	२२.६३	९०५२००.
BH15	सिन्धुलीमाडी-भीमस्थान-चकमके-उदयपुर (कटारी) सडक	८३.३	८१.५	३२६०००.
BH16	खिम्ती-रस्नालु-जिरी सडक	३८.	२२.	८८००००.
BH17	कर्मैया-वखफर-हाटमारा-झ्याडी-बसेरी-सेपा-गाबेसी-दोभान सडक	९१.४३	८२.२५	३२९०००.
BH18	ठुलोखोला-लामिडाडा-गल्छी-फोर्सेटार-सुनौला बजार-धादिङबेसी सडक	५५.४४	४२.४५	१६९८०००.
	जम्मा	**११४०.१६**	**९५६.५३**	**३८२६१२००.**

तालिका नं. २४: स्तरोन्नतिको लागि दीर्घकालीन योजना- प्रादेशिक मार्ग

सडकको कोड	सडकको नाम	कालोपत्रेका लागि दीर्घकालीन योजना (कि.मि.)	कालोपत्रेका लागि दीर्घकालीन योजना लागत (०००)
BR 01	ब्यासी (भक्तपुर)- चाँगुनारायण सडक	०	०
BR02	कमल विनायक-सुडाल-आधिकारी गाउँ-नगरकोट सडक	८	२४००००
BR 03	सल्लाघारी (भक्तपुर)—दुवाकोट—फुयालगाउँ—मुलपानी—दक्षिणढोका (गोकर्ण) सडक	२	६००००
BR 04	च्यामासिंह-अमलडोल-नाला-बनेपा सडक	०	०
BR 05	थीमि-गाम्चा-तरखाल-अनन्तलिङ्गेश्वर-लामाटार सडक	३.६	१०८०००
BR 06	जगाती-डोलेश्वर-आशापुरी-साँगा सडक	४	१२००००
BR 07	महुवा खोला-हात्तीबाङ(काउले)तिनदोभान सडक	१५	४५००००
BR 08	खुरखुरे(लोकमार्ग)- समिटार-ठकुरीभञ्याङ(कोराक)सडक	६.३	१८९०००
BR 09	भरतपुर-गौरीगन्ज (स्वास्थ्य चौकि)-प्रेमबस्ती चोक-फुलबारी चोक-शिवनगर-पार्वतीपुर-शुक्रनगर-बुद्धनगर-मेघौली-विमानस्थल-धुर्व सडक	०	०
BR 10	शक्तिखोर-सिद्धि-रामतेश- ठकुरीभञ्याङ- चेपाङ मार्ग	१५.७	४७१०००
BR 11	पुर्वी चितवन चक्रपथ (चैनपुर-खैरहनी १० जीवनपुर-राप्ती-मदनपुर-सडक)	०	०
BR 12	चिरौलीचोक-सिम्राहनी-खैरहनी-छरछरे सडक	५.३	१५९०००
BR 13	रत्ननगर—३-बेल्सी—फसेरा—झुवानी—मामाभान्जा चोक—बद्रेनीखोरसोर—हात्तीप्रजनन सडक	०	०
BR 14	सानो भोर्ले-उपरदाङगढी पर्यटन मार्ग सडक	३०.३	९०९०००
BR 15	पुल्चोक-बाह्रघरे-शिवघाट-गाजीपुर-मेघौली सडक	०	०
BR 16	जगतपुर-कृष्णचोक-मणिपुर-शंकरचोक-भीमनगर-शारदानगर (हेल्थपोस्ट)-विजयनगर-शिवघाट(नारायणी) सडक	८.६	२५८०००
BR 17	चनौली-दद्रेनी-अमृतचोक-धुर्व-जगतपुर सडक	०	०
BR 18	गीतानगर-शिवनगर-लाउरेचोक-कान्छीचोक-भीमनगर-चनौली सडक	०	०
BR 19	जगतपुर-पार्वतीपुर-रामपुर-गौतमबुद्ध स्टेडियम-नारायणी नदी सडक	११.७	३५१०००

सडकको कोड	सडकको नाम	कालोपत्रेका लागि दीर्घकालीन योजना (कि.मि.)	कालोपत्रेका लागि दीर्घकालीन योजना लागत (०००)
BR 20	रमाइलो डाडा—छरछरे सडक	४.८	१४४०००
BR 21	पाल्पा भन्ज्याङ- साधभन्ज्याङ-खरी-बुंकोटघाट सडक	२२.३	६६९०००
BR 22	सिक्टार-बुढाथुम-बसेरी-मानबु-लापा सडक	८५	२५५००००
BR 23	महादेववेशी-तसर्पु-रातमाटे-चाल्टी-चिसापानी-फेदीगाउँ-फाटबजार-पुलको मुख सडक	४६.९	१४०७०००
BR 24	फोस्रेटार-परेवाटार-बेनि दोभान सडक	३७.७	११३१०००
BR 25	धादिङबेसी-स्याउले-बडरथोक-काफलपानी-मान्द्रेढुंगा (विदुर) सडक	२१.२	६३६०००
BR 26	खम्बु—मनेतरी—दार्खा—डुंडुरे सडक	१२.६	३७८०००
BR 27	सिकटार-आगिन्चोक-सल्यानकोट-सुकभञ्जयाङ्-फुलखर्क सडक	२०	६०००००
BR 28	चरौंदी-चौकी-विधान (बेनीघाट)-नवगुफा सडक	१३.६८	४१०४००
BR 29	धादिङबेसी—भर्यांङ भुरुङ थर्पु सेम्जोंग मार्पाक सडक	२१.०९	६३२७००
BR 30	टोड्के-सेमजुङ सडक	१२	३६००००
BR 31	चरिकोट-देउराली-कालिञ्चोक सडक	१७.५	५२५०००
BR 32	यार्सा-लवासा-जटापोखरी-पाँचपोखरी सडक	१७.३	५१९०००
BR 33	मेलघुम्ती-गाईघाट-वीरेन्द्र मा.वि.(काटाकुटी)-दुधपोखरी-दस २१ किलो सडक	४४	१३२०००००
BR 34	भिरकोट—सहरे—हावा सडक	०	०
BR 35	घ्यावापानी-शेरा-सुर्के-निगाले सडक	१८	५४००००
BR 36	जिरीमाली-श्यामा सडक	२६	७८००००
BR 37	मकैबारी-देउराली-पानीघाट सडक	८.६	२५८०००
BR 38	पम्पा-ढुंगे-गुम्बा सडक	१०.८	३२४०००
BR 39	सुरी (गुरुम्फी मूलाबारी - मसदिङ्ग सडक	१५	४५००००
BR 40	जिरी-सल्लेरी-ढिंङ्ग्री(तिब्बत बोर्डर) सडक	१८	५४००००
BR 41	नामदु-जुगु-झ्याकु-भोर्ले सडक	२९	८७००००
BR 42	नयाँपुल-पवाटी-डाँडाखर्क सडक	१८	५४००००

सडकको कोड	सडकको नाम	कालोपत्रेका लागि दीर्घकालीन योजना (कि.मि.)	कालोपत्रेका लागि दीर्घकालीन योजना लागत (०००)
BR 43	सुनखानी—साङ्वा सडक	३१	९३००००
BR 44	अनाथलय-गाईघाट सडक	१०	३०००००
BR 45	भोर्ले-तिनेखु सडक	९	२७००००
BR 46	मैनापोखरी-ज्यामिरे-हिती-खहरे-पोखरे-मिर्जे कृषि फार्म सडक	६	१८००००
BR 47	सीताकोथान-जुगु-झ्याकु गौरीशंकर गाउँपालिका सडक	३७	१११००००
BR 48	खरिढुङ्गा फिल्म सिटी पहुँच सडक	८	२४००००
BR 49	चुच्चेपाटी-कपन-डाँडागाउँ-गाम्चा-महांकाल सडक	०	०
BR 50	थिमि-बोडे-मुलपानी-गोकर्ण-बालुवा-तारेभीर-नारायणस्थान सडक	१०	३०००००
BR 51	साँखु-पालुबारी-नगरकोट सडक	११.२	३३६०००
BR 52	सतुङ्गल-मातातीर्थ-देउराली-महालक्ष्मी दोभान सडक	१७.३	५१९०००
BR 53	गोसाइकुण्ड मार्ग (जोरपाटी-गोकर्ण-सुन्दरीजल-चिसापानी-कुटुमसाङ) सडक	४१.१	१२३३०००
BR 54	फर्पिङ- हुमाने-फाखेलचौर-कुलेखानी सडक	१०.	३०००००
BR 55	गणेशमान सिंह मार्ग (थानकोट-चन्द्रागिरी भङ्ग्याङ-चित्लाङ-मार्खु-कुलेखानी सडक)	१९.६	५८८०००
BR 56	कलंकी-पुरानो नैकाप-थानकोट सडक	०	०
BR 57	लोकतान्त्रिक सहिद मार्ग (ब्रह्मखेल-सातघाटे सडक)	८.९	२६७०००
BR 58	पाँचखाल-पलाञ्चोक भगवाती-कोशीदेखा-तिमालबेसी ठूलोपर्सेल सडक	१५.५	४६५०००
BR 59	बोहोरे दोभान-आधाबाटो-सर्सियुखर्क(डाँडागाउँ)-सरमथली-मउरे सडक	३१	९३००००
BR 60	दोलालघाट-सल्ले भुम्लु-चौबास-लौरे देउराली-नाग्रेगगर्चे सडक	११.१	३३३०००
BR 61	खोपासी-ढुंगखर्क-च्याम्राङ्बेसी-मिल्चे बोराङ-तालढुगां-बनखु-कार्तिके-खलंगा-गण्डवा सडक	६७.९	२०३७०००
BR 62	कामिडाँडा भङ्ग्याङ-मेधम्सु-फलामेसाङ्गु-शिखरआम्बोटे-महादेवटार-सिसाखानी (पिता दोभान) सडक	२५.९	७७७०००
BR 63	रवि ओपी (डुडाँमुख)-देवीटार-अनेकोट (घुमाउनेचौर)-नयागाउँ सडक	२५.	७५००००
BR 64	दोलालघाट-सिलामे-रिट्टे-सिम्थली-बेखसिम्ले - वाफल सडक	३०	९०००००

सडकको कोड	सडकको नाम	कालोपत्रेका लागि दीर्घकालीन योजना (कि.मि.)	कालोपत्रेका लागि दीर्घकालीन योजना लागत (०००)
			०
BR 65	पिङथली-रजबास-भूमिचुली-बुढाखानी-देवीटार-घर्तिछाप-गोकुले सडक	४८	१४४०००००
BR 66	धुलिखेल-रवि ओपी-नगरकोट सडक	१७.७	५३१०००
BR 67	पर्खाल चौर-ढाडाचौर-बुढापोखरी-रानीकोट-सूर्यविनायक सडक	९	२७००००
BR 68	बनेपा-रवि ओपी-पाँचखाल सडक	८	२४००००
BR 69	भकुण्डे-पोखरी नारायणस्थान-मेच्छे सडक	१८	५४००००
BR 70	बनेपा-नाला-काशी भन्ज्यांग-नयागाउँ-कुन्ता सडक	१७.५	५२५०००
BR 71	रंगचा खोला-बनखु-घर्तिछाप-चोटेसाङ-भोर्लेनी सडक	४०	१२०००००
BR 72	पाँचखाल-बोहरे दोभान-ठूलो पर्सेल-माम्ती-नेपालथोक सडक	४८	१४४०००००
BR 73	धुलिखेल—पनौती सडक	६	१८००००
BR 74	बीपी लोकमार्ग (चौकीडाडा)-सिपाली-बुढाखानी-फोक्सिङटार-गोकुले सडक	४०	१२०००००
BR 75	बेलारानी (बीपी लोकमार्ग)—बालुवा—तीनपिप्ले (अरनिको लोकमार्ग) सडक	१२	३६००००
BR 76	काभ्रेभञ्ज्याङ-दाप्चा-पिपलटार-शिखर आम्बोटे-तारा खस्ने लेक-गोकुले सडक	३९	११७०००००
BR 77	चौबास-गुमाटि-सलम्बु काफ्ले-किल्पुबगर सडक	१५	४५००००
BR 78	विशंखुनारायण-टौखेल-चापागाउँ-छम्पी-फर्सिडोल-फर्पिङ सडक	२७.२	८१६०००
BR 79	विर्खेधारा-दलचोकी-इकुडोल-शंखु-भट्टेडाडा सडक	२८	८४००००
BR 80	टिकाभैरब-देबिचौर-धुसेल-माल्टा-बगुवा सडक	११	३३००००
BR 81	गोदावरी-फुलचोकी सडक	१२	३६००००
BR 82	लेले-चन्दनपुर-मणिखेल-गोटीखेल-गिमदी-सिम्ले-बगुवा सडक	७५.१	२२५३०००
BR 83	सातदोबाटो-गोदावरी-चापाखर्क-भारदेव-जोरघट्ट-भूमिडाँडा-पनौती सडक	९.२	२७६०००
BR 84	पिप्ले-मक्रानचुली-मकवानपुर गढी सडक	०	०
BR 85	कुन्छाल—मार्खु सडक	१८	५४००००
BR 86	मनहरी—चैनपुर सडक	५.८	१७४०००

सडकको कोड	सडकको नाम	कालोपत्रेका लागि दीर्घकालीन योजना (कि.मि.)	कालोपत्रेका लागि दीर्घकालीन योजना लागत (०००)
BR 87	चुनिया-नामटार-कालिकाटार-भार्ता-खैराङ सडक	२४.६	७३८०००
BR 88	शहिद बासुदेव मार्ग (सामरीपुल-डुम्रेकुना-सुकौरा सडक)	८	२४००००
BR 89	दामन डाँडाबास - गैरीगाउँ-पकनी-डाडाखर्क-भार्ता-चैनपुर सडक	४९	१४७००००
BR 90	हात्तीसुडे-शिखरपुर-फापरबारी सडक	११	३३००००
BR 91	पंचपाण्डव-राइगाउँ-क्यान्टिन सडक	३२	९६००००
BR 92	पशुपतिनगर-पदमपोखरी-हाँडीखोला-रजैया सडक	९.९	२९७०००
BR 93	शिरशिरे-कपासे- च्याउचाउ- थिङ्गन सडक	२५	७५००००
BR 94	फापरवारी- बेतेनी सडक	१५	४५००००
BR 95	हात्तीसुडे-पाङ्दुरे -भिरकोट- मन दमर-तिन भङ्गाले- माहादेव डाँडा-गैंडाटार-चन्द्रपुर सडक	४०	१२०००००
BR 96	चौकीडाँडा-हात्तिबन-पर्यटन मार्ग	१२	३६००००
BR 97	त्रिशूली(कोलोनी)-देउराली-मेगाङ-किम्ताङ-थम्बुखोला-सिकटार सडक	६३.८	१९१४०००
BR 98	छहरे-लिखुखोला-कविलास-घलेभञ्याङ-थाप्रेक-बेतिनी-गोल्फु भञ्याङ सडक	३१.२	९३६०००
BR 99	गुर्जे-आइताराम पार्टी-मैदान-छाप-तलखु सडक	१७.६	५२८०००
BR 100	कोलपुटार-दुई पिपल-पातले सडक	३१.७	९५१०००
BR 101	सोल-सातदोबाटो-भल्चे-साल्मे सडक	२३.३	६९९०००
BR 102	चक्रपथ- तिनपिपले-ओखरपौवा-कोल्पु खोला सडक	१९.९	५९७०००
BR 103	रानी पौवा-चतुराले-ढाडफेरी-बासुकी नारायण-विदुर सडक	१९.१	५७३०००
BR 104	काउलेठाना-महेन्द्र मा.वी.-थानसिङ फाट सडक	११.८	३५४०००
BR 105	गेर्खुटार—चोकाडे सडक	०	०
BR 106	मान्द्रेढुंगा-गौरीबेशी-कालीखोला-भट्टगाउँ-खङ्गभन्ज्याङ्ग सडक	१२	३६००००
BR 107	बाराही-शक्ति मा.बी.-बिदुर सडक	२०.३	६०९०००
BR 108	गुर्जेभन्ज्याङ-महत टोल-माने भन्ज्याङ्ग-समुन्द्रटार-घ्याङफेदी सडक	३१.५	९४५०००
BR 109	कामि डाँडा-ठान्डा पानी-काउले सडक	१०	३०००००

सडकको कोड	सडकको नाम	कालोपत्रेका लागि दीर्घकालीन योजना (कि.मि.)	कालोपत्रेका लागि दीर्घकालीन योजना लागत (०००)
BR 110	खिम्ती-फर्पु-नामदी-बेताली-रस्नालु-गर्याङ-देउराली-गुम्देल सडक	३९.१	११७३०००
BR 111	खैरेनीघाट-गल्वा-दोरम्बा-खोलाखर्क-सैलुङ्गे सडक	५०.७	१५२१०००
BR 112	देवीटार-दोरम्बा-पासेवन-कोइलीबगर सडक	४२.२	१२६६०००
BR 113	रस्नालु -भित्रीखानी-गुप्तेश्वर-कैलेशोर-ढुंगेभिर-भुजीकोलडाँडा सडक	१८	५४००००
BR 114	सित्खा-भिरपानी-गोगनपानी-फुल्पा-धुले-निगार्पा-भर्दौरे-देउराली (भोटनागी) सडक	२२.२	६६६०००
BR 115	लिखु करिडोर(कोलान्जोरघाट- साँघुटार- सिरिसे- बिमिरेगेलु-कोरन्दु-थाडाखोला- उमातिर्थ-लेखुवन) सडक	८५.५	२५६५०००
BR 116	मन्थली-भुटियाखोला-काठजोर धोबी सडक	१६.३	४८९०००
BR 117	थामचौर(टोकरपुर)—गुन्साल—थरभङ्याङ थापागाउँ- पुडी- काफ्ले सडक	३०.२	९०६०००
BR 118	दुरगाउँ- भुजी- प्रिति-कुबुकस्थली- बाम्ती- देउराली -गुम्देल सडक	४३.१	१२९३०००
BR 119	भुजिडाडा-कालोचौतारा-सिंगटी-गलब-प्रिति सडक	१७.८	५३४०००
BR 120	हलेदे-धोबी-धाडे-खिलजी फलते(ओखलढुंगा) सडक	३६.१	१०८३०००
BR 121	बोगटीटार-सिम्ले-भोर्ले-परच्याङ-यार्सा-डोक्लाङ सडक	४१.७	१२५१०००
BR 122	कालिकास्थान-ढुंगे-कर्मी डाँडा-बनुवा सडक	९.८	२९४०००
BR 123	सातदोबाटो(नुवाकोट)—ठूलोगाउँ—डाँडागाउँ—सिरुचेत—करुम्ब्यान—हाकु—ग्रे—गत्लाङ सडक	३३.५	१००५०००
BR 124	धारापानी-भर्दौरे-रुप्सेपानी-जिबजिबे- ज्याङफङआले डाँडाहुदै पासाङल्हामु लोकमार्ग सडक	१३.४	४०२०००
BR 125	धुन्चे—खोडोल सडक	६.३	१८९०००
BR 126	कालिकास्थान-गैरीघर-धैबुङकोट-चित्रपानी-प्रसग्सेमुरली भङ्याङ- लोकिल सडक	१८.७	५६१०००
BR 127	रोङ्गा-गोलजुङ-बाहुनडाँडा-गत्लाङ सडक	६.१	१८३०००
BR 128	कपिलाकोट-मधुबनी-रामपुर-नेत्रकाली-कुशेश्वर दुम्जा सडक	३२.३	९६९०००
BR 129	सिन्धुलीगढी-मझुवा-काफलचौरी-दुम्जा सडक	४८.८	१४६४०००
BR 130	हरिवन-क्यानेश्वर-भित्री-जामुने-बोटेनी सडक	१७.८	५३४०००
BR 131	खनियाखर्क-कमरेभङ्याङ-धापचौकी-टिप्लुङ-महादेवडाँडा-तीनखण्डे सडक	८३.४	२५०२०००

सडकको कोड	सडकको नाम	कालोपत्रेका लागि दीर्घकालीन योजना (कि.मि.)	कालोपत्रेका लागि दीर्घकालीन योजना लागत (०००)
BR 132	पिपलभञ्ज्याङ-हायुटार-सोले-नेत्रकाली सडक	३५	१०५००००
BR 133	नवलपुर बाहुन तिपलुङ चिसापानी सडक	७३	२१९००००
BR 134	बन्दीपुर-झगढीखनिया-महादेवडाँडा - डमर सडक	४२	१२६००००
BR 135	रुचानीमदह गगन सडक	१९.८	५९४०००
BR 136	रामटार-लित्तेभञ्ज्याङ-बन्दीपुर-ग्याङ्लेक सडक	१९.६	५८८०००
BR 137	दादी आँपचौर भलुमारा बख्फरभुटा हाकिम लचुली अतौली सडक	३६	१०८००००
BR 138	गुर्जिमडी-हरिहरपुरगढी किल्ला सडक	२७.४	८२२०००
BR 139	जगाडी-धन्सरी-अधेरी-चारनाथ-गणेशमान न.पा.सडक	१७.८	५३४०००
BR 140	मुलकोट-नागेडाँडा-आमरे-मझुवा सडक	२४.९	७४७०००
BR 141	मनमोहन मार्ग (साँखु —फट्केश्वोर मेलम्ची -नवलपुर -चौतारा सडक)	४२.	१२६००००
BR 142	बार्हबिशे-सुनकोशी-धुस्कुन-पिस्कर-टौथली-सिलढुंगा सडक	३२.८	९८४०००
BR 143	बलकार-टेकनपुर-टौथली-खरिढुङ्गा सडक	२१.१	६३३०००
BR 144	ज्यामिरमाने-नवलपुर-गुफाडाँडा सडक	१२.४	३७२०००
BR 145	कोठे-बिञ्जेल-चिलाउने-धुस्कोट-हगाम सडक	१२.५	३७५०००
BR 146	चनौटे-इचोक-तारतुङ-घोप्टे घाङ्नालुङ-खर्क-कुटुमसाङ सडक	३१.४	९४२०००
BR 147	दौचेत-केउरेनी-बासखर्क-बरुवा-याङ्ग्री सडक	२५.३	७५९०००
BR 148	सियाले-यमुनाडाँडा-सुनखानी-घिछेत-तमचेत-सिक्रे-२१ किलो सडक	२८.३	८४९०००
BR 149	बलेफी-जलवीर-तेम्बाथान सडक	२५.७	७७१०००
BR 150	सुकुटे-मिलडाँडा-बागभैरब-वफल-लिशङ्कु-घयाङ्डाँडा-२१ किलो सडक	१२.९	३८७०००
BR 151	बाह्रबिसे-मानेश्वर-घुमथाङ-लिस्टी-भैरवकुण्ड सडक	४८.८	१४६४०००
BR 152	मेलम्ची—टिपेनी—भोटाङ सडक	१६.६	४९८०००
BR 153	चौतारा-स्याउले-ओखरेनी-गोब्रे सडक	१८	५४००००
BR 154	मेलम्ची फट्टे-दुबचौर-ककनी-शेरमाथाङ सडक	१३.५	४०५०००

सडकको कोड	सडकको नाम	कालोपत्रेका लागि दीर्घकालीन योजना (कि.मि.)	कालोपत्रेका लागि दीर्घकालीन योजना लागत (०००)
BR 155	माझिरुम्ती तारा—लेखखर्क—गुन्सा—रैथने सडक	११	३३००००
BR 156	तिम्बु—स्युगुञ्चे—सेर्माथाङ सडक	१२	३६००००
BR 157	डाकलाङ-लिस्ती-भैरवकुण्ड सडक	२०.४	६१२०००
BR 158	१२ किलो-टिमुरे-ठोकर्पा सडक	१०.७	३२१०००
BR 159	बाराबिसे-ठोटनिरी-रातमाटे-चुल्ठीडमार-घुंडे-ओमपार्क सडक	०	०
BR 160	चाकु-मार्मी-चानराकु-दौढुङ्गा-सिंगटी(दोलखा) सडक	९.१	२७३०००
BR 161	जलवीरे-याक्राङ-चनौटे-ढुङ्ग्रे सडक	११.५	३४५०००
BR 162	राम्चे-बहखोला-कचडी-किल्पुबगर-कोईलिबगर-मुडे सडक (चौरी खोला कोरिडोर)	३०.	९०००००
	जम्मा	**३५३३**	**१०५९९५१००**

तालिका नं. २५: स्तरोन्नतिको लागि दीर्घकालीन योजना- शहरि मार्ग

सडक कोड	सडकको नाम	कालोपत्रेका दीर्घकालीन योजना (कि.मि.)	कालोपत्रेका का लागि दीर्घकालीन योजना लागत (०००)
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-बिश्रुघाट-भासंथाली-चंडेश्वोरी-साङ्ला-तारकेश्वर-बालाजु-इचंगु-दहचोक-थानकोट-मातातीर्थ-माच्छेगाउँ-टौदह-चालनाखेल-बुन्गमती-फर्सिडोल-सल्यानटार-टिकभैरव-लेले)	१२२	३६६००००
BUR 02	बालकुमारी-दधिकोट-कपिटोल-चक्रपथ-घ्याम्पेडाँडा-तरखाल सडक	०	०
BUR 03	थिमी (SOS)- लोकन्थली-धर्मेश्वर-टिकाथली-मनोहरा-बलकोट सडक	०	०
BUR 04	ग्याङभङ्ग्याङ-कलेरी-मालुखोला सडक	६.९	२०७०००
BUR 05	सोती क्याम्पस - सन्धिखोला सडक	४.८	१४४०००
BUR 06	निकोसेरा–सल्लाघारी–दुधपाटी सडक	०	०
BUR 07	भक्तपुर चक्रपथ (कौशलटार-बिरुवा-गुण्डु-सूर्यविनायक-नाङ्गेल-चितपोल-नगरकोट-तेलकोट सडक	०	०
BUR 08	दुवाकोट-सरस्वती खेल बसपार्क-भक्तपुर समथली-व्याशी शिव मन्दिर-मनोहरा-मुलपानी सडक	५.१	१५३०००
BUR 09	नीलबाराही-नेपाल इन्जिनियरिङ कलेज-इन्द्रेखोल्छा-तेलकोट सडक	१२.८	३८४०००
BUR 10	पुर्वी चितवन चक्रपथ	३९.४	११८२०००
BUR 11	देवेन्द्रपुर-शनि मन्दिर-स्याउलीवास-मुधे धुकुरबारी -शहरी स्वस्थ चौकी सडक	६.६	१९८०००

सडक कोड	सडकको नाम	कालोपत्रेका दीर्घकालीन योजना (कि.मि.)	कालोपत्रेका का लागि दीर्घकालीन योजना लागत (०००)
BUR 12	भरतपुर ११-गरदास-दहखानी सडक	२२.९	६८७०००
BUR 13	रत्ननगर-चित्रसरी-सौराहा-चित्रशाही सडक	०	०
BUR 14	हाकिमचोक-धारेचोक-माखनचोक-अशोकचोक-पाडेघुम्ती-डेरीचोक-सीतामाई सडक	८.१	२४३०००
BUR 15	भ.म.न.पा २६,२७-सिसुवा-सिसाई-वनकट्टा-पिपरा-ददरानी-अमृतचोक-जगतपुर सडक	११.४	३४२०००
BUR 16	सौराहा–विसाजरिताल–देवनगर–गीतानगर सडक	१४.२	४२६०००
BUR 17	मुग्लिन इच्छाकामना सडक	१८	५४००००
BUR 18	हात्तीधाप-सुरखण्डि सडक	१७	५१००००
BUR 19	चैनपुर-पुरानो पर्शा- कुमरोज- कपिया सडक	४	१२००००
BUR 20	चैनपुरचोक- शिभालय चोक - कंकाली सडक	०	०
BUR 21	रत्ननगर-टार्डी शुभ चोक –माधवपुर सडक	१६.४	४९२०००
BUR 22	सुत्केरीढुङ्गा-कार्किडाडा-रेले-सागर भन्ज्याङ सडक	१६.४	४९२०००
BUR 23	ठुलिबेंसी मुचोक सुक भन्ज्यांग सडक	११.७९	३५३७००
BUR 24	हेपिंग खहरे रिग्ने सातदोवाटो छिम्जोंज रि सडक	२३.५७	७०७१००
BUR 25	गोला भन्ज्यांग चाम भन्ज्यांग सिम्ले टोड्के सडक	१२.६१	३७८३००
BUR 26	हुलाक भन्ज्यांग चैनपुर बांगे रह सल्यानटार सडक	१८	५४००००

सडक कोड	सडकको नाम	कालोपत्रेका दीर्घकालीन योजना (कि.मि.)	कालोपत्रेका का लागि दीर्घकालीन योजना लागत (०००)
BUR 27	ससाह अमराई ठुलो चौर सडक	१५.१४	४५४२००
BUR 28	कालिदह ठाँटि भन्ज्यांग कमलाबारी मैदान सडक	१७.१७	५१५१००
BUR 29	साँध भन्ज्यांग खरी बुन्कोट घाट सडक	१८.०६	५४१८००
BUR 30	रिचोकटार इरांग सडक	८	२४००००
BUR 31	चन्द्रागिरी तोप्लांग सडक	१०	३०००००
BUR 32	कागेश्वरी चक्रपथ(दाँची-भद्रवास-आलापोट-शतघट्टे-इन्द्रायणी)	०	०
BUR 33	काशीबजार-कीर्तिपुर-माछेगाउँ-तीनथाना सडक	०	०
BUR 34	बालाजु-नेपालटार-साङ्ला बजार सडक	८.२	२४६०००
BUR 35	पेप्सीकोला-कार्कीगाउँ सडक	४.९	१४७०००
BUR 36	त्रिपुरेश्वर-लैनचौर-महाराजगञ्ज-बांसबारी-बुढानीकण्ठ सडक	०	०
BUR 37	तिनपिप्ले-बलुवा-बोरेदोभानसडक	११.७	३५१०००
BUR 38	कार्तिक देउराली(मध्यपहाडी लोकमार्ग)-पोखरी–खररुम्ती–मझीफेदा सडक	२१.६	६४८०००
BUR 39	भकुन्डेबेसी-तल्लो हटिया-बरबोटे-पारथांङ्ग खर्क-पिपल्टार-फलामेसाँघु सडक	५	१५००००
BUR 40	मालपी-गागल-कोलाटी-सिम्पानी-पोखरीडाँडा-पार्थली भाङ्याङ सडक	६.५	१९५०००
BUR 41	दाप्चा-नेपाने-गहाते-फलामे साघु सडक	८.७	२६१०००

सडक कोड	सडकको नाम	कालोपत्रेका दीर्घकालीन योजना (कि.मि.)	कालोपत्रेका का लागि दीर्घकालीन योजना लागत (०००)
BUR 42	नाला काभ्रेको बोट-घिमिरे गाउँ-नगरकोट सडक	९	२७००००
BUR 43	सितालबस्ती (BPH)- ठुलीटार-तीनपिप्ले (ARM) सडक	८.४	२५२०००
BUR 44	अरनिको लोकमार्ग- साँगा- ब्याङढुङ्ग- कलममसि- नगरकोट सडक	१५	४५००००
BUR 45	मनोहरापुल (बालकुमारी) -शंखमुल-टेकु दोभान-बल्खु सडक	०	०
BUR 46	डाँडा बास-गल्छी- कैलाश सडक	१७	५१००००
BUR 47	पुलको मुख इन्द्रायणी चौर फेदी गाँउ चिसापानी चल्ती सडक	३०	९०००००
BUR 48	हेटौंडा चक्रपथ	२५	७५००००
BUR 49	जनयुद्धमार्ग -कुटि भाखरी -गजन देउजोर सडक	२०	६०००००
BUR 50	नौखण्डे-जगडाँडा सडक	१५	४५००००
BUR 51	सोले-साहुगाउँ-भूमिदेवी उ.मा.वि. सडक	११.९	३५७०००
BUR 52	बोगटीगाउँ-केउरानी-भुटियाहा-छिन्ने डाडाँ सडक	५.८	१७४०००
BUR 53	मन्थली-चिसापानी-पुरानागाउँ (हेल्थपोस्ट) - थानापाटी सडक	२०	६०००००
BUR 54	मन्थली-गेलु-पोखरीडाँडा सडक	१७.७	५३१०००
BUR 55	रामेछाप-रामपुर-कोल्न्जोर घाट सडक	२४	७२००००
BUR 56	मन्थली-भदौ-राल्टार-समलिथान-सालुसडक	१२.८	३८४०००

सडक कोड	सडकको नाम	कालोपत्रेका दीर्घकालीन योजना (कि.मि.)	कालोपत्रेका का लागि दीर्घकालीन योजना लागत (०००)
BUR 57	कुकुरकाटे भाङ्याङ-गोठगाउँ-रातामाता-सिरिसे सडक	१२.५	३७५०००
BUR 58	धोबी-बेलौरी-साइपु-दुरगाउँ सडक	१०.३	३०९०००
BUR 59	रामेछाप-भालुखोप-ओखरेनी-धारापानी बसेरी सडक	१८.५	५५५०००
BUR 60	सितखा-आपचौर-रायगाउँ सडक	१०.८	३२४०००
BUR 61	मन्थली-भालुवाजोर-रामेछाप सडक	१४.१	४२३०००
BUR 62	मंगलटार (कालढुंगा)- रामपुर सडक	३२.६	९७८०००
BUR 63	ठुलोगर्दुवा–खलंगा–कार्तिके–बनखु सडक	७.१	२१३०००
BUR 64	अर्चले-चैनपुर-सिङपाल-जुंगेपानी सडक	१९.५	५८५०००
BUR 65	माहुटार-रातमाटे डाँडा-सिलामे सडक	१.९	५७०००
BUR 66	सिथौली-बडीगाउँ-जिनाखु-थलिया-महादेव डाँडा सडक	१४.३	४२९०००
BUR 67	सोला भन्ज्यांग–तारुफेदी–खुर्कोट सडक	५०.२	१५०६०००
BUR 68	चौतारा-बतासे-कुम्बेश्वर सडक	१७.५	५२५०००
BUR 69	F30-किवूल-बगर-निगाले-सेरमाथाङ सडक	१०.६	३१८०००
BUR 70	बाहुनपाटी-खत्रीटोल-भङ्याङ-थक्ले-सिन्धुकोट सडक	२७.७	८३१०००
BUR 71	ढांडे–विप्लुम–यान्लाकोट–हागम सडक	१७	५१००००

सडक कोड	सडकको नाम	कालोपत्रेका दीर्घकालीन योजना (कि.मि.)	कालोपत्रेका का लागि दीर्घकालीन योजना लागत (०००)
BUR 72	मेलचौर(F31)-भैसे(H03) सडक	९.५	२८५०००
BUR 73	सुकुटे-पुरनकोट-मिलडाँडा सडक	१०.६	३१८०००
BUR 74	सेर्माथाङ-छिमी-घाङ्ग्युल-टार्केघ्याङ्ग सडक	९.७	२९१०००
BUR 75	टिपेनी-भोटेनामलाङ सडक	७.५	२२५०००
BUR 76	खाल्डेखोला-लगार्चे-ओखरेनी सडक	१६	४८००००
BUR 77	मेलम्ची-ज्यामिरे-सुन्खानी-दबलङ्ग सडक	७.६	२२८०००
BUR 78	स्याउले-भाडगाउँ-सिम्पलकाभ्रे-नवलपुर सडक	१६	४८००००
BUR 79	ओखरेनी-सेलाङ-गोल्चे-बैकुन्ठे सडक	२६.३	७८९०००
BUR 80	F32-ककलिङ-पेङ्कु-सात किलो सडक	१४.२	४२६०००
BUR 81	H03-सुकुटे-शेराडाँडा-महेन्द्र कान्ति मा.वि.-छाप सडक	१०.१	३०३०००
BUR 82	F31-जलकेनी-नरशिँह डाँडा-अर्चले-झ्याडी सडक	११.४	३४२०००
BUR 83	दौथेडाँडा-भोटसिपा-गाइटार-भीमटार सडक	२३.९	७१७०००
BUR 84	सिपाघाट–चुरिथुम्की–कार्तिके–साँखु सडक	१५.२	४५६०००
BUR 85	तालामराङ-मानेभञ्ज्याङ-ठकानी सडक	१८.६	५५८०००
BUR 86	बुस्ती-पुतलीक घाट-ठूलोपाटल-लहरेमाने सडक	१६.३	४८९०००

सडक कोड	सडकको नाम	कालोपत्रेका दीर्घकालीन योजना (कि.मि.)	कालोपत्रेका का लागि दीर्घकालीन योजना लागत (०००)
BUR 87	माझिरुम्तीटार–लेखखर्क–गुन्सा–रैथाने सडक	३६.६	१०९८०००
BUR 88	भटमासे-जिलु-सत्तरीगोलाई सडक	८.८	२६४०००
BUR 89	दोलखा–नागदह सडक	२१.३	६३९०००
BUR 90	चर्नावती–फास्कु–भैसे सडक	२१.४	६४२०००
BUR 91	जगत-तसिनम-सिमिगाउँ-बेडिङ सडक	६.३	१८९०००
BUR 92	मलेपु-मिलडाँडा क्याम्पस-सन्धिखोला सडक	७.४	२२२०००
	जम्मा	**१३३८**	**४०१३५२००**

तालिका नं. २६: दीर्घकालीन योजनाका लागि कुल लागत

सडकहरू	कालोपत्रेका दीर्घकालीन योजना लम्बाई(कि.मि)	कालोपत्रेका दीर्घकालीन योजना लागत अनुमान (०००)
प्रादेशिक लोकमार्ग	९५६.५३	३८२६१२००.
प्रादेशिक मार्ग	३५३३.	१०५९९५१००.
शहरी मार्ग	१३३८.	४०१३५२००.
कूल	५८२७.५३	१८४३९१५००.

५.४ प्रदेश यातायात ब्यबस्थापन योजना

सङ्घीय लोकतान्त्रिक गणतन्त्रको स्थापना पश्चात नेपालले बिस्तारै राजनीतिक स्थायित्व हासिल गरेको छ। पछिल्ला वर्षमा मुलुकले समृद्ध नेपाल, सुखी नेपालीको राष्ट्रिय लक्ष्य लिएको छ। यस सन्दर्भमा, सडक सञ्जाल र यातायात सेवाहरूको विकासबाट सन् २०३० सम्म मा दिगो बिकास लक्ष्यको उपलब्धि हाँसिल गर्नेछ ।

नेपालको नयाँ संविधानमा उल्लेखित अनिवार्य अधिकार र यातायात व्यवस्थापनको दायित्व प्रदेश र स्थानीय तहको भएकाले प्रादेशिक यातायात व्यवस्था, योजना निर्माण र कार्यान्वन बागमती प्रदेशको अनिवार्य जिम्मेवारी र अधिकार हो। त्यसैले, यो प्रादेशिक यातायात गुरु योजना आधिकारिक र महत्त्वपूर्ण छ।

प्रादेशिक यातायात गुरु योजनाको दृष्टि

- २१ औं शताब्दीको गतिशील र समृद्ध देशको रूपमा स्थापित गर्न सक्षम यातायात प्रणालीको विकास गर्ने।

प्रादेशिक यातायात गुरु योजनाको लक्ष्य

- सुरक्षित, कुशल, भरपर्दो र दिगो यातायात प्रणालीको विकास गर्ने ।

प्रादेशिक यातायात गुरु योजनाको उद्देश्य

प्रादेशिक यातायात गुरु योजनाको उद्देश्य सुरक्षित, भरपर्दो र लागत प्रभावकारी सडक र यातायातका लागि सडक सञ्जाल, सडक सुरक्षा, सडक सम्पत्ति, नयाँ सडक प्रविधि र नयाँ यातायात प्रणाली सञ्चालन, मर्मत र व्यवस्थापन गर्नु हो।

प्रादेशिक यातायात गुरु योजनाको नीति

- प्रादेशिक यातायात गुरु योजनाले दिगो यातायात व्यवस्थापनका लागि आर्थिक, सामाजिक र वातावरणीय मुद्दाहरूको तीनवटा फराकिलो पक्षहरूलाई विचार गर्नेछ।
- प्रादेशिक यातायात गुरु योजनाले व्यवस्थापन पक्षलाई गतिशीलता, सम्पत्ति, सुरक्षा र प्रविधिको फराकिलो सिद्धान्तहरूलाई अन्तरसम्बन्धित गर्ने काम गर्नेछ।
- प्रादेशिक यातायात गुरु योजनाले यातायात व्यवस्थापनका सामान्य सिद्धान्तहरू : कार्यात्मक यातायात वर्गीकरण, राम्रोसँग जोडिएको यातायात पूर्वाधार सञ्जाल, ट्राफिक नियमन संयन्त्र, ट्राफिक घटना व्यवस्थापन, सम्पत्ति व्यवस्थापन (O&M) जीवनचक्र, एकीकृत यातायात व्यवस्थापन, पार्किङ व्यवस्थापन, यात्रा माग

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

- प्रादेशिक यातायात गुरु योजनाले सम्पूर्ण यातायात प्रणालीलाई एकीकृत दृष्टिकोणको साथ व्यवस्थापन गर्नेछ।

प्रादेशिक यातायात गुरु योजनाको रणनीतिहरू

माथिको लक्ष्य र उद्देश्यहरू प्राप्त गर्नको लागि, प्रादेशिक यातायात गुरुयोजनाले नीति ढाँचा अन्तर्गत निम्नानुसार रणनीतिहरू अपनाउनेछः

- प्रादेशिक यातायात गुरु योजना कार्यान्वयन गर्न सञ्जाल सञ्चालन योजना तयार गरिनेछ।
- सम्पूर्ण सडक सञ्जालको यातायात व्यवस्थापनमा बजेट स्रोतअनुसार बजेट विनियोजन गर्न पञ्चवर्षीय लगानी योजना तर्जुमा गरिनेछ।
- यातायात पूर्वाधारको विकास, स्तरोन्नति र नयाँ सडक सञ्जालहरूको लागि यातायात व्यवस्थापन गर्न मर्मतसम्भार कोषको व्यबस्थापन गरिनेछ ।
- प्रादेशिक यातायात गुरु योजनाको पूरकको रूपमा छुट्टै वृहत सञ्जाल व्यवस्थापन योजना तयार गरिनेछ।
- ट्राफिक मापदण्ड र प्रणालीको विकास र स्थापना गरिनेछ।
- सम्पूर्ण सडकहरूमा सुरक्षा प्रविधि र उपायहरू स्थापना गरिनेछ।
- सडक सम्पत्तिको गुणस्तर र मापदण्डको जानकारी पहुँचका लागि 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।

यसका अतिरिक्त प्रादेशिक यातायात गुरुयोजनाले प्रदेश सवारी तथा यातायात व्यवस्थापन ऐन २०७५ को पालना गर्नेछ। ऐनमा १३ परिच्छेद , २२१ दफा र ८ अनुसूची रहेका छन् । ऐनमा व्यवस्था गरिएका सबै परिच्छेद , दफा र अनुसूची प्रदेश यातायात व्यवस्थापन प्रणालीका अंग हुन्। तेह्र परिच्छेदमा व्यवस्था गरिएको यातायात व्यवस्थापन निम्नानुसार छ;

परिच्छेद १ः परिचय

परिच्छेद २ः सवारी साधनको वर्गीकरण।

परिच्छेद ३ः सवारी साधन दर्ता व्यवस्थापन प्रणाली

परिच्छेद ४ः सवारी साधन चालक अनुमति पत्र व्यवस्थापन प्रणाली

परिच्छेद ५ः सवारी साधन सह-चालक अनुमति पत्र व्यवस्थापन प्रणाली

परिच्छेद ६ः यातायात व्यवस्थापन

परिच्छेद ७ः ट्राफिक नियन्त्रण

परिच्छेद ८ः बीमा व्यवस्थापन प्रणाली

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

परिच्छेद १०ः समितिको गठन, भूमिका, जिम्मेवारी र अधिकार

परिच्छेद ११ः ट्राफिक नियम उल्लङ्घनको दण्डको लागि व्यवस्थापन

परिच्छेद १२ः प्रदेश सार्वजनिक यातायात सञ्चालन।

परिच्छेद १३ः विविध

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

प्रदेश सार्वजनिक यातायात सञ्चालन अन्तर्गतका उपदफाहरू निम्न छन्;

(१) सार्वजनिक यातायात क्षेत्रलाई मूलतः सरकारको दायित्वको रुपमा लिंदै प्रदेश सकारले नागरिकलाई सरल,सुलभ र सुविधायुक्त सार्वजनिक यातायात सेवा सन्चालन गर्न सक्नेछ ।

(२) उपदफा १ वमोजिमको सेवाको लागि प्रदेशले आवश्यकता अनुसार प्रदेश भित्र सुरिक्षित,गुणस्तरीय एवं आधुनिक र ठुला सार्वजनिक सवारी साधन सन्चालान गर्ने व्यबस्था गर्ने छ ।

(३) मन्त्रालयले उपदफा १ वमोजिमको सेवाको सन्चालान सरकारी, साझेदारी, सार्वजनिक सहकारी र निजी एवं संयुक्त लगानीमा गर्ने व्यबस्था मिलाउनेछ ।

(४) उपदफा (३) वमोजिम सन्चालन गरिने सार्वजनिक यातायात वातावरणमैत्री तथा विद्युतीय सवारीलाई प्राथमिकता दिनु पर्नेछ ।

(५) प्रदेश स्तरमा सरकारी बस कम्पनी दर्ता गरी सोही कम्पनी मार्फत प्रदेश सरकारले सार्वजनिक यातायात सञ्चालनमा ल्याउन सक्नेछ ।

(६) उपदफा १ बमोजिमको सवारीलाई प्रदेश सरकारले तोके बमोजिम छुट एवं सहुलियत प्रदान गर्ने सम्वन्धमा आवश्यक व्यवस्था मिलाउन सक्नेछ ।

(७) सार्वजनिक यातायात सम्बन्धि अन्य व्यवस्था तोकिए बमोजिम हुनेछ।

विद्यमान ऐनमा माथिका प्रावधानहरूले तत्काल प्रयोगको लागि यातायात व्यवस्थापनका धेरै पक्षहरूलाई सहजीकरण गर्नेछ जुन प्रदेश सरकारको नियामित 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 (Provincial Road Safety Action Plan; 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। मार्किङ, रिफ्लेक्टर, क्याट आई, डेलाइनेटर पोस्ट, सेफ्टी मिरर, ट्राफिक सुरक्षा 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 सुरक्षा 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 Pubic Private Partnership (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 सुविधा कक्षहरू।

५.६ प्रादेशिक सार्वजनिक यातायात गुरु योजना

पहुँच र सञ्जाल सुधार गर्न यातायात गुरुयोजनाको तयारीमा अन्तरजिल्ला सार्वजनिक यातायात प्रणाली एक प्रमुख आयाम हो। सार्वजनिक यातायात प्रणालीमा, सार्वजनिक बस नेपालको राजधानी काठमाण्डौं बाट 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 सञ्जालका 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 सञ्जाल 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 सञ्चालका 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 डीपीआर मार्फत मास ट्रान्जिट प्रणालीको खोजी गर्न सकिन्छ। थप रूपमा, चितवन र मकवानपुर बीच द्रुत र राम्रो सञ्चाल 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

यातायात प्रणालीको विकासलाई एकीकृत गरी प्रदेश भित्रका जनतालाई सहज र सस्तो यातायात सुविधा उपलब्ध गराउनु यस बागमती प्रादेशिक यातायात गुरुयोजना (PTMP) को उद्देश्य हो। प्रादेशिक यातायात गुरुयोजनाले सार्वजनिक यातायात प्रणालीको विकास गर्न, यातायात संयन्त्रको स्तरवृद्धि गर्न र जनतालाई सेवा प्रवाहमा सुधार गर्न महत्त्वपूर्ण भूमिका निर्वाह गर्दछ।

PTMP ले सडक विकास योजनाको दृस्टीकोण बाट प्रदेशको आर्थिक क्षमता र प्राथमिकतामा रहेका सडकहरुलाई प्रादेशिक यातायात प्रणाली थप प्रभावकारी, कुशल र लागत लाभको मोडेलको विकास गर्ने परिकल्पना गरि आगामी पाँच बर्षको लागी योजनाबद्ध विकास गर्ने योजना तयार गर्दछ ।

६.२ सडकहरुको प्राथमिकता

प्रदेश दीर्घकालिन योजनाको क्षेत्रहरूमा उल्लेख गरिएका सडकहरू मध्य प्रादेशिक लोकमार्ग (BH) र प्रादेशिक मार्ग (BR) को स्तरोन्नति गर्नको लागि बजेट विनियोजनको प्राथमिकता निर्धारण गर्न सडकहरूलाई मापदण्ड र भार तयार गरिएको छ। PTMP Guide Line, 2019 अनुसार प्राथमिकताका आधारहरु र निश्चित सडकले सेवा पुर्याउने जनसंख्या आधारमा निर्धारण गरिएको छ।सो अनुसार तय गरिएको प्राथमिकताको आधार र भार तल तालिका नं २७ मा दिइएको छ।

तालिका नं. २७: प्राथमिकताको आधार र भार

क्र.सं.	प्राथमिकता आधार	भार (अंक)
१	पालिका केन्द्र जोड्ने सडक	१५
२	प्रत्यक्ष लाभान्वित जनसंख्या	३०
३	अप्रत्यक्ष लाभान्वित जनसंख्या	२०
४	ट्राफिकको चाप	२०
५	सडकको बर्गिकरण	५
६	प्रदेशको प्राथमिकता	१०
	कुल	१००

प्रत्येक सडकको कुल अंकको आधारमा प्राथमिकताको आधार र भार अनुसार सडकको श्रेणी निर्धारण गरिएको छ। उच्च अंक प्राप्त सडक उच्च प्राथमिकता श्रेणी र ततपश्चात क्रमस श्रेणी दिइएको छ।

६.३ प्रादेशिक यातायात गुरुयोजनाको वित्तिय अवस्था

प्रादेशिक यातायात गुरुयोजना कार्यान्वयन गर्न पर्याप्त वित्तीय स्रोत चाहिन्छ। यस योजनाले PTMP कार्यान्वयनको लागि आवश्यक पर्ने अनुमानित कुल रकमको विश्लेषण गरेको छ। उक्त विश्लेषण अनुसार आगामी पाँच वर्षसम्मको लागि प्रदेशको ३०१४.५३ कि. मि. (२२६९.२० कि. मि. कालोपत्रे र ७४५.३३ कि. मि. मर्मतसम्भार) प्रादेशिक लोक मार्ग र प्रादेशिक मार्ग (BH & BR) को स्तरोन्नति तथा मर्मतसम्भार गर्नको निम्ति रु. ९८.७८ अर्ब लाग्ने अनुमान गरिएको छ।

प्रदेश सरकारले सहज पहुँच र राम्रो सञ्चालका सहितको लागि दिगो यातायात प्रणाली निर्माण गर्न आगामी पाँच वर्षका लागि प्राथमिकतामा रहेका सडकहरुमा वार्षिक बजेट विनियोजन गर्नुपर्छ ।

प्रादेशिक यातायात गुरुयोजनाको लागि बिद्दमान र प्रस्तावित बजेट

आ.व २०७७/७८ मा बागमती प्रदेश सरकारले सडक विकासको क्षेत्रमा करिब १२ अर्ब रुपैयाँ विनियोजन गरेको थियो । आ.व २०७७/७८ को बजेटलाई आधार मानी र प्रत्येक वर्ष १०% वृद्धि हुने अनुमान गर्दा आगामी पाँच बर्षको लागि प्रस्तावित बजेट तल तलिका नं २८ मा दिइएको छ।

तालिका नं. २८: आगामी पाँच बर्षको लागि प्रस्तावित बजेट

क्र. सं.	विवरण	२०७७ / ७८	२०७८ / ७९	२०७९ / ८०	२०८०/ ८१	२०८१ / ८२	जम्मा
१	आगामी पाँच बर्षको लागि प्रस्तावित बजेट	१२००० ०००	१३२०० ०००	१४५२० ०००	१५९७२ ०००	१७५६९ २००	७३२६१ २००

६.४ प्रादेशिक यातायात गुरुयोजनामा खर्चहरू

प्रादेशिक यातायात गुरु योजनामा प्रादेशिक लोकमार्ग (BH) र प्रदेश मार्ग (BR) को मर्मतसम्भारलाई प्राथमिकता दिनुपर्छ। त्यसपछि बाँकी बजेट संचालनमा रहेका सडकहरुको स्तरोन्नति र सडक सुरक्षामा खर्च गर्न प्रस्ताव गरिएको छ । प्रादेशिक यातायात गुरु योजनामा प्रस्तावित खर्चको विवरण तल तालिका नं २९ मा दिइएको छः

तालिका नं. २९: प्रादेशिक यातायत गुरुयोजना कार्यान्वयनको लागि खर्च बाँडफाडको बिबरण

शिर्षक	पहिलो वर्ष	दोस्रो वर्ष	तेस्रो वर्ष	चौथो वर्ष	पाँचौं वर्ष
सडक सुरक्षा लेखा परीक्षण	३००००००	३३०००००	३६३००००	३९९३०००	४३९२३००
सडक सुरक्षा लेखा परीक्षण कार्यान्वयन (पूर्वाधार)	२०००००००	२४०००००००	२८८००००००	३४५६०००००	४१४७२००००
यातायात क्षेत्रको अनुसन्धान (प्रान्तीय दिशानिर्देश तयारी, सार्वजनिक यातायात अध्ययन, अन्य गुरु योजना)	५०००००००	६५००००००	८४५०००००	१०९८५००००	१४२८०५०००
यातायात पूर्वाधार क्षेत्रमा लगानी	-	१०००००००००	१५०००००००	२२५००००००	३३७५०००००
यातायात आधारित प्रविधिमा लगानी	३०००००००	३६००००००	४३२०००००	५१८४००००	६२२०८०००
सडकहरुको स्तरोन्नति तर्फ	११७१७००००००	१३२०००००००००	१४५२०००००००	१५९७२००००००	१७५६९२०००००

६.५ पहिलो पाँच वर्षे प्रादेशिक यातायात गुरुयोजना

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

तालिका नं. ३०: पहिलो पाँच वर्षे प्रादेशिक यातायात गुरुयोजना अवलम्वन योजना

क) प्रादेशिक लोकमार्ग

सडकको कोड	आ.व.	७८/७९		७९/८०		८०/८१		८१/८२		८२/८३		कुल	
	सडकको नाम	कि.मि.	लागत (रु. '०००')	कि.मि.	लागत (रु. '०००')	कि.मि.	लागत (रु. '०००')	कि.मि.	लागत (रु. '०००')	कि.मि.	लागत (रु. '०००')	कुल कि.मि.	कुल लागत (रु. '०००')
BH 01	चौबिस कोठी (भरतपुर)-मंगलपुर-शारदानगर-गुञ्जनगर-दिव्यनगर-मेघौली-जितपुर-गोलाघाट सडक	१०.००	४००००००.००	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-उपरदाङगढी-तेरसे-म्याटार-बासपुर-फिस्लिंग सडक	१५.००	६००००००.००	१५.००	६००००००.००	९.५०	३८००००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	३९.५०	१५८००००.००
BH 03	मनहरी (सिम्पानी)- देउपुर-सरिखेत- लावती- डोगोटा-ताम्लाङ-बैकुंठ- आदमघाट सडक	१५.००	६००००००.००	१५.००	६००००००.००	१५.००	६००००००.००	१५.००	६००००००.००	१६.५०	६६००००.००	७६.५०	३०६००००.००
BH 04	धादिङबेशी- सान्कोश- तिपलिङ-सोमदाङ-गत्लाङ-स्याफ्रुबेशी सडक	१५.००	६००००००.००	१५.००	६००००००.००	१५.००	६००००००.००	१५.००	६००००००.००	१५.००	६००००००.००	७५.००	३०००००००.००
BH 05	धार्केश्वरा-जीवनपुर-पातले पोखरी-बाराबिसे-बेलकोटगढी-रातमाटे सडक	१०.००	४००००००.००	७.९०	३१६०००.००		०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	१७.९०	७१६०००.००

सडकको कोड	आ.व.	७८/७९		७९/८०		८०/८१		८१/८२		८२/८३		कुल	
	सडकको नाम	कि.मि.	लागत (रु. '०००')	कि.मि.	लागत (रु. '०००')	कि.मि.	लागत (रु. '०००')	कि.मि.	लागत (रु. '०००')	कि.मि.	लागत (रु. '०००')	कुल कि.मि.	कुल लागत (रु. '०००')
BH 06	काठमान्डौ- चुरिथुम्का — कार्तिके - सिपाघाट —चौतारा - बलेफी	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-कमलविनायक-खरिपाटी-नगरकोट-हिंगुवापाटी-दोलालघाट सडक	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	मदन भण्डारी मार्ग (बल्खु-चोभार-छैमले-कुलेखानी-भीमफेदी-भैसे सडक)	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-तालढुंगा-सिक्रेदोभान-भोर्लेनी-झुरझुरे सडक	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-फलाटे-कोलाती-ढाडखर्क-चौरी-गुरासे-गाल्वा - मन्थली सडक	१५.००	६००००.००	१५.००	६००००.००	१०.००	४००००.००	०.००	०.००		०.००	४०.००	१६००००.००
BH 11	पाँचखाल-मेलम्ची-हेलम्बु-तिम्बु-मेलम्चीघ्याङ सडक	१०.००	४००००.००	१०.००	४००००.००	८.३०	३३२०००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	२८.३०	११३२०००.००

सडकको कोड	आ.व.	७८/७९		७९/८०		८०/८१		८१/८२		८२/८३		कुल	
	सडकको नाम	कि.मि.	लागत (रु. '०००')	कि.मि.	लागत (रु. '०००')	कि.मि.	लागत (रु. '०००')	कि.मि.	लागत (रु. '०००')	कि.मि.	लागत (रु. '०००')	कुल कि.मि.	कुल लागत (रु. '०००')
BH 12	मुडे-बागखोर-मेलुङ-बुढाचोक-सितली सडक	१०.००	४०००००	१०.००	४०००००	१०.००	४०००००	२१.५०	८६००००	०.००	०.००	५१.५०	२०६००००
BH 13	जिरी-सिउरानी-ठोसे-शिवालय-बाम्ती-ठाडोखोला-सोलु सडक	०.००	०.००	०.००	०.००	१०.००	४०००००	१०.००	४०००००	१६.००	६४००००	३६.००	१४४००००
BH 14	मन्थली-सुनारपानी-सालु-साँघुटार-घोराखोरी सडक	०.००	०.००	०.००	०.००	१०.००	४०००००	१२.६०	५०४०००	०.००	०.००	२२.६०	९०४०००
BH 15	सिन्धुलीमाडी-भीमस्थान-चकमके-उदयपुर (कटारी) सडक	०.००	०.००	०.००	०.००	१५.००	६०००००	२०.००	८०००००	३०.००	१२०००००	६५.००	२६०००००
BH 16	खिम्ती-रस्नालु-जिरी सडक	०	०	०	०	१०	४०००००	१२	४८००००		०		८८००००
BH 17	कर्मैया-वखफर-हाटमारा-झ्याडी-बसेरी-सेपा-गाबेसी-दोभान सडक	०.००	०.००	०.००	०.००	१०.००	४०००००	२०.००	८०००००	५२.३०	४९६०००	८२.३०	१६९६०००
BH 18	ठुलोखोला-लामिडाडा-गल्छी-फोर्सेटार-सुनौला बजार-धादिङबेसी सडक	०.००	०.००	०.००	०.००	१०.००	४०००००	१५.००	६०००००	१७.४०	४९६०००	४२.४०	१४९६०००
	कुल	**१५३.०**	**६१२००००.०**	**१५१.७**	**६०६८०००.०**	**१७२.८**	**६९१२०००.०**	**१८१.३**	**७२५२०००.०**	**१७९.९**	**५४००००००.०**	**८३८.७**	**३१७५२०००.०**

ख) प्रादेशिक मार्ग

सडकको कोड	आ.व.	७८/७९		७९/८०		८०/८१		८१/८२		८२/८३		कुल	
	लम्बाई	कि.मि.	लागत (रु. '०००')	कि.मि.	लागत (रु. '०००')	कि.मि.	लागत (रु. '०००')	कि.मि.	लागत (रु. '०००')	कि.मि.	लागत (रु. '०००')	कि.मि.	लागत (रु. '०००')
BR 54	फर्पिङ (दक्षिणकाली) -हुमाने - फाखेल चौर - कुलेखानी सडक	१०.००	३००००००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	१०.००	३००००००.००
BR 05	थीमि-गाम्चा-तरखाल-अनन्तलिङ्गेश्वर-लामाटार सडक	३.६०	१०८०००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	३.६०	१०८०००.००
BR 03	सल्लाघारी (भक्तपुर)—दुवाकोट—फुयालगाउँ—मुलपानी—दक्षिणढोका (गोकर्ण) सडक	२.००	६००००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	२.००	६००००.००
BR 06	जगाती-डोलेश्वर-आशापुरी-साँगा सडक	४.००	१२००००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	४.००	१२००००.००
BR 73	धुलिखेल—पनौती सडक	६.००	१८००००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	६.००	१८००००.००
BR 55	गणेशमान सिंह मार्ग (थानकोट-चन्द्रागिरी भङ्ग्याङ-चितलाङ-मार्खु-कुलेखानी सडक)	१०.००	३००००००.००	९.६०	२८८०००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	१९.६०	५८८०००.००
BR 75	बेलारानी (बीपी लोकमार्ग)—बालुवा—तीनपिप्ले (अरनिको लोकमार्ग) सडक	१२.००	३६००००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	१२.००	३६००००.००
BR 02	कमल विनायक-सुडाल-आधिकारी गाउँ-नगरकोट सडक	८.००	२४००००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	८.००	२४००००.००
BR 07	महुवाखोला - हात्तीबन - काउले -तिनदोवान सडक	१०.००	३००००००.००	५.००	१५००००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	१५.००	४५००००.००
BR 57	लोकतान्त्रिक सहिद मार्ग (ब्रह्मखेल-सातघाटे सडक)	८.९०	२६७०००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	८.९०	२६७०००.००
BR 10	शक्तिखोर-सिद्धि-रामतेश- ठकुरीभङ्ग्याङ-चेपाङ मार्ग	१०.००	३००००००.००	५.७०	१७१०००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	१५.७०	४७१०००.००
BR 12	चिरौलीचोक-सिम्राहनी-खैरहनी-छरछरे सडक	५.३०	१५९०००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	५.३०	१५९०००.००

सडकको कोड	आ.व.	७८/७९		७९/८०		८०/८१		८१/८२		८२/८३		कुल	
	लम्बाई	कि.मि.	लागत (रु. '०००')	कि.मि.	लागत (रु. '०००')	कि.मि.	लागत (रु. '०००')	कि.मि.	लागत (रु. '०००')	कि.मि.	लागत (रु. '०००')	कि.मि.	लागत (रु. '०००')
BR 16	जगतपुर-कृष्णचोक-मणिपुर-शंकरचोक-भीमनगर-शारदानगर (हेल्थपोस्ट)-विजयनगर-शिवघाट(नारायणी) सडक	८.६०	२५८०००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	८.६०	२५८०००.००
BR 20	रमाइलो डाँडा-छरछरे सडक	४.८०	१४४०००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	४.८०	१४४०००.००
BR 24	फोस्रेटार-परेवाटार-बेनि दोभान सडक	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	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 87	चुनिया-नामटार-कालिकाटार-भार्ता-खैराङ सडक	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	मनमोहन मार्ग (साँखु —फट्केश्वोर मेलम्ची -नवलपुर -चौतारा सडक)	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	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	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—भर्याङ भुरुङ थर्पु सेम्जोंग मार्पाक सडक	०.००	०.००	१३.७०	४११०००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	१३.७०	४११०००.००
BR 53	गोसाइकुण्ड मार्ग (काठमाडौं-सुन्दरीजल-चिसापानी-कुटुमसाङ) सडक	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-गौतमबुद्ध स्टेडियम-नारायणी नदी सडक	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	पाल्पा भन्ज्याङ- साधभन्ज्याङ-खरी-बुंकोटघाट सडक	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 सडक	०.००	०.००	६.००	१८००००.००	६.००	१८००००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	१२.००	३६००००.००
BR 31	चरिकोट-देउराली-कालिञ्चोक सडक	०.००	०.००	१०.००	३००००००.००	७.५०	२२५०००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	१७.५०	५२५०००.००

सडकको कोड	आ.व.	७८/७९		७९/८०		८०/८१		८१/८२		८२/८३		कुल	
	लम्बाई	कि.मि.	लागत (रु. '०००')	कि.मि.	लागत (रु. '०००')	कि.मि.	लागत (रु. '०००')	कि.मि.	लागत (रु. '०००')	कि.मि.	लागत (रु. '०००')	कि.मि.	लागत (रु. '०००')
BR 78	विशंखुनारायण-टौखेल-चापागाउँ-चम्पी-फर्सिडोल-फर्पिङ सडक	०.००	०.००	१०.००	३०००००००	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	०.००	०.००	१०.००	३०००००००	१५.००	४५००००.००	१५.००	४५००००.००	२३.८०	७१४०००.००	६३.८०	१९१४०००.००
BR 08	खुरखुरे(लोकमार्ग)-समिटार-ठकुरी भङ्याङ(कोराक) सडक	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-(डुडाँमुख)-देवीटार-अनेकोट(घुमाउनेचौर)-नयागाउँ सडक	०.००	०.००	१०.००	३०००००००	१५.००	४५००००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	२५.००	७५००००.००
BR 80	टिकाभैरब-देबिचौर-घुसेल-माल्टा-बगुवा सडक	०.००	०.००	११.००	३३००००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	११.००	३३००००.००
BR68	बनेपा-रविओपी-पाँचखाल सडक	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	०.००	०.००	१०.००	३०००००००	१०.००	३०००००००	११.२०	३३६०००.००	०.००	०.००	३१.२०	९३६०००.००
BR 42	नयाँपुल-पवटि-डाँडाखर्क सडक	०.००	०.००	१०.००	३०००००००	८.००	२४००००.००	०.००	०.००	०.००	०.००	१८.००	५४००००.००
BR 58	पाँचखाल-पलाञ्चोक भगवाती-कोशी-तिमालबेसी ठूलोपर्सेल सडक	०.००	०.००	०.००	०.००	१०.००	३०००००००	५.५०	१६५०००.००	०.००	०.००	१५.५०	४६५०००.००
BR 43	सुनखानी-साङ्वा सडक	०.००	०.००	०.००	०.००	१०.००	३०००००००	१०.००	३०००००००	११.१०	३३३०००.००	३१.१०	९३३०००.००
BR 46	मैनापोखरी-ज्यामिरे-हिती-खहरे-पोखरे-मिर्जे कृषि फार्म सडक	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	०.००	०.००	०.००	०.००	१०.००	३०००००००	९.९०	२९७०००.००	०.००	०.००	१९.९०	५९७०००.००
BR 61	खोपासे-दुङ्कर्क-च्याम्राङ्बेसी- मिल्चेबोराङ-ताल्दगंगा-बनाखु-कार्तिके-खलंगा-गण्डवा सडक	०.००	०.००	०.००	०.००	२०.००	६०००००००	२०.००	६०००००००	२७.९०	८३७०००.००	६७.९०	२०३७०००.००
BR 67	पर्खाल चौर-ढाडाचौर-बुढापोखरी-रानीकोट-सूर्यविनायक सडक	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	९.००	२७००००.००	०.००	०.००	९.००	२७००००.००

सडकको कोड	आ.व.	७८/७९		७९/८०		८०/८१		८१/८२		८२/८३		कुल	
	लम्बाई	कि.मि.	लागत (रु. '०००')	कि.मि.	लागत (रु. '०००')	कि.मि.	लागत (रु. '०००')	कि.मि.	लागत (रु. '०००')	कि.मि.	लागत (रु. '०००')	कि.मि.	लागत (रु. '०००')
BR 37	मकैबारी-देउराली-पानीघाट सडक	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 103	रानीपौवा-चतुराले-ढाडफेरी-बासुकी नारायण-विदुर सडक	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	काभ्रेभञ्ज्याङ-दाप्चा-पिपल्टार-शिखरामबोटे-सानकोट-ताराखस्ने लेख-गोकुले सडक	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	१५.००	४५००००.००	२४.००	७२००००.००	३९.००	११७००००.००
BR 92	पशुपतिनगर-पदमपोखरी-हाँडीखोला-रजैया सडक	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	खरिढुङ्गा फिल्म सिटी पहुँच सडक	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	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	१०.००	३००००००.००	७.६०	२२८०००.००	१७.६०	५२८०००.००
BR81	गोदावरी -फुलचोकी सडक	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	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	कामिडाँडा भञ्ज्याङ-मेधम्सु-फलामसाङ्गु-शिखर अम्बोटे-महादेवटार-सिसाखानी (पिता धोवन) सडक	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	बीपी लोकमार्ग (चौकीडाडा)-सिपाली-बुढाखानी-फोक्सिङटार-गोकुले सडक	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	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	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	२०.००	६००००००.००	२०.००	६००००००.००
BR 104	काउलेठाना-महेन्द्र मा.वी.-थानसिङ फाट सडक	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	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	२०.००	६००००००.००	२०.००	६००००००.००
BR 161	जलवीर-याक्राङ-चनौटे-ढुङ्ग्रे सडक	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	११.५०	३४५०००.००	११.५०	३४५०००.००

सडकको कोड	आ.व.	७८/७९		७९/८०		८०/८१		८१/८२		८२/८३		कुल	
	लम्बाई	कि.मि.	लागत (रु. '०००')	कि.मि.	लागत (रु. '०००')	कि.मि.	लागत (रु. '०००')	कि.मि.	लागत (रु. '०००')	कि.मि.	लागत (रु. '०००')	कि.मि.	लागत (रु. '०००')
BR 82	लेले-चन्दनपुर-मणिखेल-गोटीखेल-गिमदी-सिम्ला-बगुवा सडक	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	२०.००	६००००.००	२०.००	६००००.००
BR 96	चौकीडाँडा-हत्तीवाङ-पर्यटनमार्ग	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	१२.००	३६००००.००	१२.००	३६००००.००
	कुल	१५७.००	४७१०००.००	२००.८०	६०२४०००.००	१८२.००	५४६००००.००	२९१.८०	८७५४०००.००	५९८.९०	१७९६७०००.००	१४३०.५०	४२९१५०००.००

पहिलो पाँचवर्षको लागि गुरुयोजना अनुसार आवश्यक बजेट

	कार्यान्वयन वर्ष (आ.व)	७८/७९	७९/८०	८०/८१	८१/८२	८२/८३	कुल
१	कुल उपलब्ध बजेट (रु. '०००')	१२००००००	१३२०००००	१४५२००००	१५९७२०००	१७५६९२००	७३२६१२००
२	सडक मर्मतका लागि छुट्याइएको (१०%) (रु. '०००')	१२०००००	१३२००००	१४५२०००	१५९७२००	१७५६९२०	३६६३०६०
३	सडक स्तरोन्नतिका लागि बजेट विनियोजन (रु. '०००')	१०८०००००	११८८००००	१३०६८०००	१४३७४८००	१५८१२२८०	६९५९८१४०
४	गुरु योजना अनुसार सडक स्तरोन्नतिका लागि अवाश्यक बजेट (रु. '०००')						
	क) प्रादेशिक लोकमार्ग	६१२००००.०	६०६८०००.०	६९१२०००.०	७२५२०००.०	५४००००००.०	३१७५२०००.०
	ख) प्रदेश मार्ग	४७१०००००.००	६०२४०००.००	५४६००००.००	८७५४०००.००	१७९६७०००.००	४२९१५०००.००
५	गुरु योजना अनुसार सडक स्तरोन्नतिका कुल लागत अनुमान ४(क) + ४(ख) (रु. '०००')	१०८३००००	१२०९२०००	१२३७२०००	१६००६०००	२३३६७०००	७४६६७०००
६	कुल अपुग बजेट (रु. '०००') (३) —(५)						-८७३१९२०

६.६ प्रादेशिक यातायात गुरुयोजना परिणामहरू

प्रादेशिक यातायात गुरुयोजना अन्तर्गत सडकहरु	कालो पत्रे गर्नुपर्ने (कि.मि.)
प्रादेशिक लोकमार्ग	८३८.७
प्रादेशिक मार्ग	१४३०.५
कुल	**२२६९.२०**

तालिक नं. ३१: सडकहरूको वार्षिक मर्मत सम्भार योजना (ARMP)

क) प्रदेश लोकमार्ग

सडक कोड	सडकको नाम	सडकको लम्वाई	आवधिक मर्मतसम्भार योजना (०००)
BH01	चौबिस कोठी (भरतपुर)-मंगलपुर-सरदानगर-गुञ्जनगर-दिव्यानगर-मेघौली-जितपुर-गोलाघाट सडक	१३	१३००००
BH02	बकुलर (रत्ननगर)-जुटपानी-शक्तिखोर-उपरदाङगढी-तेरसे-म्याटार-बासपुर-फिस्लिंग सडक	१६.१६	१६१६००
BH05	धार्केश्वरा-जीवनपुर-पातले पोखरी-बाराबिसे-बेलकोटगढी-रातमाटे सडक	७.३८	७३८००
BH06	काठमान्डौ- चुरिथुम्का — कार्तिके - सिपाघाट —चौतारा — बलेफी सडक	१०.	१०००००
BH07	जडीबुटी-थिमि-सल्लाघारी-कमलविनायक-खरिपाटी-नगरकोट-हिंगुवापाटी-दोलालघाट सडक	२६.५३	२६५३००
BH08	मदन भण्डारी मार्ग (बल्खु-चोभार-छैमले-कुलेखानी-भीमफेदी-भैसे सडक)	२५.९	२५९०००
BH09	बनेपा-पनौती-खोपासी-कामिडाँडा-तालढुंगा-सिक्रेदोभान-भोर्लेनी-झुरझुरे सडक	६	६००००
BH11	पाँचखाल-मेलम्ची-हेलम्बु-तिम्बु-मेलम्चीघ्याङ सडक	२२.४	२२४०००
BH13	जिरी-सिउरानी-ठोसे-शिवालय-बाम्ती-ठाडोखोला-सोलु सडक	२	२००००
BH14	मन्थली-सुनारपानी-सालु-साँघुटार-घोराखोरी सडक	६.५९	६५९००
BH15	सिन्धुलीमाडी-भीमस्थान-चकमके-उदयपुर (कटारी) सडक	१.८	१८०००
BH16	खिम्ती-रस्नालु-जिरी सडक	१६.	१६००००

BH17	कर्मैया-वखफर-हाटमारा-झ्याडी-बसेरी-सेपा-गाबेसी-दोभान सडक	९.१८	९१८००
BH18	ठुलोखोला-लामिडाडा-गल्छी-फोर्सेटार-सुनौला बजार-धादिङबेसी सडक	१२.९९	१२९९००
	प्रदेश लोकमार्गको लागि कुल	**१७५.९३**	**१७५९३००**

ख) प्रदेश मार्ग

सडक कोड	सडकको नाम	सडकको लम्बाई	आवधिक मर्मतसम्भार योजना (०००)
BR 01	ब्यासी (भक्तपुर)- चाँगुनारायण सडक	७.	७००००
BR02	कमलविनायक-सुडाल-आधिकारी गाउँ-नगरकोट सडक	७.	७००००
BR 03	सल्लाघारी(भक्तपुर)—दुवाकोट—फुयालगाउँ—मुलपानी—दक्षिणढोका (गोकर्ण) सडक	८.	८००००
BR 04	च्यामासिंह-अमलडोल-नाला-बनेपा सडक	१०.७	१०७०००
BR 05	थीमि-गाम्चा-तरखाल-अनन्तलिङ्गेश्वर-लामाटार सडक	४.	४००००
BR 06	जगती-डोलेश्वर-आशापुरी-साँगा सडक	१०.	१०००००
BR 08	खुरखुरे(राजमार्ग)- समिटार-ठकुरीभञ्याङ(कोराक)सडक	११.	११००००
BR 09	भरतपुर-गौरीगन्ज(स्वास्थ्य चौकि)-प्रेमबस्ती चोक-फुलबारी चोक-शिवनगर-पार्वतीपुर-शुक्रनगर-बुद्धनगर-मेघौली विमानस्थल-धुर्व सडक	२७.४	२७४०००
BR 11	पुर्वी चितवन चक्रपथ (चैनपुर-खैरहनी-१० जीवनपुर-रासी-मदनपुर-सडक)	८.४	८४०००
BR 13	रत्ननगर-३-बेल्सी-फसेरा-झुवानी-मामाभान्जा चोक-बद्रेनीखोरसोर-हात्तीप्रजनन सडक	१२.२	१२२०००
BR 15	पुल्चोक-बाह्रघरे-शिवघाट-गाजीपुर-मेघौली सडक	३८.४	३८४०००
BR 16	जगतपुर-कृष्णचोक-मणिपुर-शंकरचोक-भीमनगर-शारदानगर (हेल्थपोस्ट)-विजयनगर-शिवघाट(नारायणी) सडक	३.१	३१०००
BR 17	चनौली-दद्रेनी-अमृतचोक-धुर्व-जगतपुर सडक	५.८	५८०००
BR 18	गीतानगर-शिवनगर-लाउरेचोक-कान्छीचोक-भीमनगर-चनौली सडक	११.	११००००
BR 25	धादिङबेसी-स्याउले-बडरथोक-काफलपानी-मान्द्रेढुंगा(विदुर) सडक	२०.	२०००००
BR 28	चरौंदी-चौकी-विधान (बेनीघाट)-नवगुफा सडक	२.	२००००
BR 29	धादिङबेसी—भर्याङ भुरुङ थर्पु सेम्जोंग मार्पाक सडक	८.५	८५०००
BR 34	भिरकोट-सहरे-हावा सडक	२५.६	२५६०००
BR 37	मकैबारी-देउराली-पानीघाट सडक	३.	३००००
BR 42	नयाँपुल-पवाटी-डाँडाखर्क सडक	१०.	१०००००
BR 46	मैनापोखरी-ज्यामिरे-हिती-खहरे-पोखरे-मिर्जे कृषि फार्म सडक	१.	१००००
BR 49	चुच्चेपाटी-कपन-डाँडागाउँ-गाम्चा-महांकाल सडक	९.४	९४०००
BR 50	थिमि-बोडे-मुलपानी-गोकर्ण-बालुवा-तारेभीर-नारायणस्थान सडक	७.९	७९०००
BR 53	गोसाइकुण्ड मार्ग (काठमाडौं (जोरपाटी)-गोकर्ण-सुन्दरीजल-चिसापानी-कुटुमसाङ सडक	१५.१	१५१०००
BR 54	फर्पिङ(दक्षिणकाली)- हुमाने-फाखेलचौर-कुलेखानी सडक	१५.	१५००००
BR 56	कलंकी-पुरानो नैकाप-थानकोट सडक	८.८	८८०००
BR 57	लोकतान्त्रिक सहिद मार्ग (ब्रह्मखेल-सातघाटे सडक)	२.५	२५०००

सडक कोड	सडकको नाम	सडकको लम्वाई	आवधिक मर्मतसम्भार योजना (०००)
BR 58	पाँचखाल-पलाञ्चोक भगवाती-कोशीदेखा-तिमालबेसी ठूलोपर्सेल सडक	१८.	१८००००
BR 60	दोलालघाट-सल्लेभुम्लु-चौबास-लौरे देउराली-नाग्रेगगर्चे सडक	८.	८००००
BR 61	खोपासी-ढुंगखर्क-च्याम्राङ्बेसी-मिल्चेबोराङ-तालढुगां-बनखु-कार्तिके-खलंगा-गण्डवा सडक	५.	५००००
BR 66	धुलिखेल-रवि ओपी-नगरकोट सडक	१.	१००००
BR 67	पर्खाल चौर-ढाडाचौर-बुढापोखरी-रानीकोट-सूर्यविनायक सडक	४.	४००००
BR 68	बनेपा-रवि ओपी-पाँचखाल सडक	८.	८००००
BR 69	भकुण्डे-पोखरी नारायणस्थान-मेचे सडक	७.	७००००
BR 70	बनेपा-नाला-काशी भन्ज्यांग-नयागाउँ-कुन्ता सडक	४.५	४५०००
BR 72	पाँचखाल-बोहरे दोभान-ठूलो पर्सेल-माम्ती-नेपालथोक सडक	२.	२००००
BR 76	काभ्रेभञ्ज्याङ-दाप्चा-पिपलटार-शिखर आम्बोटे-तारा खस्ने लेक-गोकुले सडक	११.	११००००
BR 78	विशंखुनारायण-टौखेल-चापागाउँ-छम्पी-फर्सिडोल-फर्पिङ सडक	६.७	६७०००
BR 80	टिकाभैरब-देबिचौर-धुसेल-माल्टा-बगुवा सडक	९.	९००००
BR 84	पिप्ले-मक्रानचुली-मकवानपुर गढी सडक	८.७	८७०००
BR 89	दामन डाँडाबास - गैरीगाउँ-पकनी-डाडाखर्क-भार्ता-चैनपुर सडक	१२.६	१२६०००
BR 92	पशुपतिनगर-पदमपोखरी-हाँडीखोला-रजैया सडक	१०.६	१०६०००
BR 97	त्रिशूली(कोलोनी)-देउराली-मेगाङ-किम्ताङ-थम्बुखोला-सिकटार सडक	२.	२००००
BR 102	चक्रपथ- तिनपिपले-ओखरपौवा-कोल्पु खोला सडक	१०.	१०००००
BR 105	गेर्खुटार-चोकाडे सडक	१४.१	१४१०००
BR 107	बाराही-शक्ति मा.बी.-बिदुर सडक	१.४	१४०००
BR 110	खिम्ती-फर्पु-नामदी-बेताली-रस्नालु-गर्याङ-देउराली-गुम्देल सडक	११.४	११४०००
BR 111	खैरेनीघाट-गल्वा-दोरम्बा-खोलाखर्क-सैलुङ्गे सडक	४.३	४३०००
BR 112	देवीटार-दोरम्बा-पासेवन-कोइलीबगर सडक	५.	५००००
BR 114	सित्खा-भिरपानी-गोगनपानी-फुल्पा-धुले-निगार्पा-भर्दौरे-देउराली (भोटनागी) सडक	१०.३	१०३०००
BR 116	मन्थली-भुटियाखोला-कठजोर धोबी सडक	५.	५००००
BR 118	दुरगाउँ- भुजी- प्रिति-कुबुकस्थली- बाम्ती- देउराली -गुम्देल सडक	१.५	१५०००
BR 119	भुजिडाडा-कालोचौतारा-सिंगटी-गलब-प्रिति सडक	१.५	१५०००
BR 120	हलेदे-धोबी-धाडे-खिलजी फलते(ओखलढुंगा) सडक	०.२	२०००
BR 129	सिन्धुलीगढी-मझुवा-काफलचौरी-दुम्जा सडक	१०.	१०००००

सडक कोड	सडकको नाम	सडकको लम्वाई	आवधिक मर्मतसम्भार योजना (०००)
BR 130	हरिवान-क्यानेश्वर-भित्री-जामुने-बोटेनी सडक	४.	४००००
BR 131	खनियाखर्क-कमरेभञ्ज्याङ-धापचौकी-टिप्लुङ-महादेवडाँडा-तीनखण्डे सडक	५.	५००००
BR 132	पिपलभञ्ज्याङ-हायुटार-सोले-नेत्रकाली सडक	४.	४००००
BR 133	नवलपुर बाहुन तिपलुङ चिसापानी सडक	५.	५००००
BR 140	मुलकोट-नागेडाँडा-आमरे-मझुवा सडक	२.५	२५०००
BR 145	कोठे-बिञ्जेल-चिलाउने-धुस्कोट-हगाम सडक	१.	१००००
BR 149	बलेफी-जलवीरे-तेम्बाथान सडक	२०.	२०००००
BR 150	सुकुटे-मिलडाँडा-बागभैरब-वफल-लिशङ्कु-घयाङ्डाँडा-२१ किलो सडक	१२.	१२००००
BR 152	मेलम्ची-टिपेनी-भोटाङ सडक	१०.	१०००००
BR 153	चौतारा-स्याउले-ओखरेनी-गोब्रे सडक	७.	७००००
BR 154	मेलम्ची फट्टे-दुबचौर-ककनी-शेरमाथाङ सडक	६.५	६५०००
BR 156	तिम्बु-स्युगुञ्चे-सेर्माथाङ सडक	१.	१००००
BR 159	बाराबिसे-ठोटनिरी-रातमाटे-चुल्ठीडमार-घुंडे-ओमपार्क सडक	५.८	५८०००
	जम्मा	**५६९.४०**	५६९४०००

अध्याय ७: निष्कर्ष र सिफारिस

७.१ निष्कर्ष

प्रदेशको राजधानी र जिल्ला सदरमुकाम बीचको प्रत्यक्ष सम्पर्क र प्रदेशका १३ जिल्लाहरूबीच अन्तरजिल्ला सडक संजालको अवस्थामा सुधार गरी प्रदेशमा सुरक्षित, सहज पहुँच र राम्रो सञ्जालका लागि यातायात प्रणालीको 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 तथ्याङ्कको विश्लेषण गर्दा संचालित सडक यातायात संजाल अझै सुरक्षित छैन किनभने लगभग सबै प्रादेशिक लोकमार्गहरू र प्रदेशि मार्गहरु कालोपत्रे छैनन्, साँघुरा रहेका छन् र ट्राफिक प्रणाली सुद्रढ भएको छैन। त्यसरी नै उक्त सडकहरुमा एथेस्ट सुरक्षा उपायहरू र प्राविधिक परीक्षण गरिएका छैनन्। सडकको योजना, निर्माण र सडक मर्मत सम्भारमा यी विषयहरुलाई गहनरुपमा लिई समावेस गर्नु पर्छ। ठूला शहरहरूमा ट्राफिक जाम ठूलो समस्या रहेको छ, म्यानुअल ट्राफिक प्रणाली र मुख्य सडक ट्राफिक प्रणाली बाहेक अन्य ट्राफिक राम्रो व्यवस्थापन छैन। यसबाहेक, प्रदेशका शहरहरूमा केही मुख्य सडकहरू बाहेक अधिकांश सडकहरूमा सडक बत्तीहरू छैनन्। त्यसैगरी, इन्जिनीरिंग मापदण्ड पुरा नभई निर्माण भएका सडकहरु, कमजोर ड्र्याकिङ प्रणाली र सडक सूचनाका कारण सडक सम्पत्ति व्यवस्थापन प्रभाबकारी हुन सकेको छैन । समय-समयमा सडक सम्पत्ति मर्मत कार्य गर्न बजेटको कमि रहेको छ। यस सन्दर्भमा सडकको एकिकृत विकास गर्नका लागि यो प्रादेशिक यातायात गुरुयोजना (PTMP) अत्यन्त सान्दर्भिक छ।

यस प्रादेशिक यातायत गुरु योजनाले आगामी पाँच वर्षको लागि बजेट विनियोजन र बजेट माग प्रक्षेपणको लागि प्राथमिकताका साथ सडकहरू श्रेणीबद्ध गरेको छ ।

७.२ सिफारिस

यो प्रादेशिक यातायात गुरु योजना कार्यान्वयनको लागि निम्न सिफारिसहरू तल गरिएको छ ;

- प्रादेशिक यातायात गुरुयोजना उल्लेख गरिएको समय भित्र प्रभाबकारी रुपमा कार्यान्वयन गरिनुपर्छ र सोको लागि आवश्यक बजेट विनियोजन गर्नुपर्छ।
- प्रादेशिक यातायात गुरुयोजना पूरक योजनाको रूपमा सार्वजनिक यातायात व्यवस्थापन योजना तयार गर्नुपर्छ।
- त्यसरी नै प्रादेशिक यातायात गुरुयोजनाको अर्को पूरक योजनाको रूपमा उपयुक्त संचालन मोडालिटीको साथमा पर्याप्त यातायात पूर्वाधारहरूको साथ दिगो रूपमा सहर क्षेत्रको गतिशीलता आवश्यकताहरूलाई सम्बोधन गर्न शहरी गतिशीलता योजना तयार गर्नु पर्दछ। यसले सार्वजनिक यातायात सञ्जाललाई सम्भावित पैदल यात्रु मार्ग, साईकल लेन जस्ता गैर-मोटराइज्ड यातायात संजालसँग एकीकृत गर्नुपर्छ।

- प्रादेशिक सडक सुरक्षा कार्य योजना र प्रादेशिक सार्वजनिक यातायात गुरुयोजना निर्माण गरि कार्यान्वन गर्नु पर्दछ।
- प्रादेशिक लोकमार्ग र प्रदेश मार्गमा निश्चित अन्तरालमा सडक सुरक्षा लेखा परीक्षण गर्नु पर्दछ।
- सडक मर्मत व्यवस्थापनको बृहत् नीति तथा योजना तयार गर्नुपर्छ। यातायात पूर्वाधारलाई अक्षुण्ण र राम्रो अवस्थामा राख्न प्रदेशको क्षमतामा विकास गर्नुपर्छ ।
- प्रदेशमा सबै तहका यातायात सञ्चालन सुचारु रूपमा सञ्चालन गर्न सङ्घीय स्तरका यातायात कार्यालय र स्थानीय तहका यातायात कार्यालयहरूसँग उपयुक्त समन्वय संयन्त्र स्थापना गर्नु पर्दछ।

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.

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 क्षमताका लेखाजोखा गर्नु जुन लाभदायक छ ।
- आधार नक्शाः ल्यान्डफॉर्म, सडक, स्थल चिह्न, र राजनीतिक सीमाहरू जस्ता पृष्ठभूमि सन्दर्भ जानकारी चित्रण गर्ने नक्शा, जसमा अन्य विषयगत जानकारी राखिएको हुन्छ। एक आधार नक्शा स्थान सन्दर्भको लागि प्रयोग गरिन्छ र प्रायः यसको संरचनाको भागको रूपमा एक जियोडेटिक नियन्त्रण सञ्जाल समावेश गर्दछ।
- क्षमताः सर्तहरूमा एक दिशामा (वा दुई-लेन वा तीन-लेन लोकमार्गको 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
- प्रादेशिक यातायात गुरुयोजना (PTMP): एक रणनीतिक गुरुयोजना दस्तावेज 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 ।
- सञ्जालः 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 स्पटट्रिटम्रन्ट 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

अनुसुचिहरु

अनुसुचि -१ ; बैठकका उपस्थितीहरू

आज मिति २०६६ पुष ३ गते भौतिक पूर्वाधार विकास मन्त्रालय का सचिव श्री संजीव बराल ज्यूको अध्यक्षतामा बागमती प्रदेश को प्रादेशिक यातायात गुरुयोजना सम्बन्धी अन्तरक्रिया कार्यक्रममा निम्नानुसारका महानुभावहरूको उपस्थितीमा छलफल भयो ;

उपस्थिती

१, सचिव, संजीव बराल
२, नि॰निर्देशक, डा॰ सहदेव न॰ गणारी
३, महामारग प्रमुख, [redacted] नवीन कुमार सिंह
४ सिडिई, प्रिय कुमार दास
५ ", सोमराज तिमिल्सिना
६ ", लोकनाथ रेग्मी
७ ", पुष्कर प्र॰ श्रेष्ठ
८ ", विजय मुनि बज्राचार्य
९ ई॰, ओम कुमार साह
१०, ई॰, हरि प्र॰ ओझा
११, ई॰, प्रवीण कार्की
१२, ले॰ अ॰, राजेश थापा
१३, RF, आशिष रुइका
१४, परामर्शदाता, हरेराम श्रेष्ठ
१५, ", राघव विष्ट
१६, ", राज विक्रम विष्ट
१७ सिडिई, राजु श्रेष्ठ, फि॰ पाल्पोके

अनुसुचि -२ ; अन्तरक्रियाका फोटाहरु

बागमती प्रदेशको प्रादेशिक यातायात गुरुयोजना सम्बन्धी
अन्तरक्रिया कार्यक्रम
मिति : २ पौष २०७७
सौराहा, चितवन
आयोजकः
प्रदेश सरकार
भौतिक पूर्वाधार विकास मन्त्रालय
यातायात पूर्वाधार निर्देशनालय
बागमती प्रदेश
हेटौंडा, मकवानपुर